

## 令和4年度第1回佐世保市地域公共交通活性化協議会 議事録

場所：佐世保市役所 4階 全員協議会室

時間：令和4年8月23日（火）10:00～12:00

### 《1. 開会》

（事務局：吉永）

それでは定刻より少し前になりますが、皆さんお揃いになりましたので、ただいまから第1回佐世保市地域公共交通活性化協議会を開催したいと思います。

本日はお忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

私は本協議会の事務局佐世保市地域交通課の吉永と申します。

本日の進行役を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

協議会の開催にあたり、会議の成立要件の確認でございます。

協議会規則第7条第2項に、構成員の過半数以上の出席により成立するとございます。

本日は委員19名のうち、委任による代理出席も含めまして19名のご出席をいただき、協議会の成立要件を満たしていることをご報告いたします。

また、本協議会の委員の任期は規約で2年と定めておりまして、今回更新の時期となっておりますことから、事前に委員全員の皆様に対し、改めて就任依頼をさせていただきました。

前任期間の翌日となります7月26日から2年間の任期ということで、委員を引き受けていただくこととなりました。

まずもってお礼申し上げます。

その中で新しく委員にご就任いただいた方についてご紹介させていただければと思います。

佐世保市老人クラブ連合会理事の中村委員でございます。

どうぞよろしくお願いいたします。

### 【資料の確認】

それでは、本日の議題でございますが、お手元の会次第にあります、①令和3年度決算、②地域公共交通網形成計画の進捗状況について、この2項目に加えまして、報告事項が3件ございます。

本日の会議ですが、協議会規則第7条第4項に基づいて公開とさせていただいておりますので、ご了承いただきますようお願いいたします。

それでは協議会を開催するにあたりまして、初めに本協議会の会長であります、佐世保市の朝長市長がごあいさつ申し上げます。

## 《2. 会長挨拶》

(朝長会長)

皆さま、おはようございます。

ただいまご紹介にあずかりました、本協議会会長、佐世保市長の朝長でございます。

本日はお忙しい中、「令和4年度第1回佐世保市地域公共交通活性化協議会」へご出席を賜り、誠にありがとうございます。

また、日頃から本市の市政推進への多大なるご理解とご協力を賜り、この場をお借りしまして、厚く御礼を申し上げます。

また引き続き、委員として更新をいただきました皆様方におかれましては、今後ともどうぞよろしくお願い申し上げます。

また中村様には、今度新たに委員になっていただきましたので、今後もよろしくお願い申し上げます。

委員の皆様には、地域公共交通の維持活性化・利便性向上のために、さまざまな協議を行っていただいております、これまでの取り組みに対するご支援・ご協力に心から重ねて感謝と御礼を申し上げます。

公共交通事業者におかれましては、新型コロナウイルス感染症・第7波の収束が見通せない中、地域住民の足としての使命を果たすため、利用者が減少している状況にあっても運行の維持にご尽力いただいております、感謝とお労いを申し上げます。

さて、西肥自動車様を中心とした新たなバス運行体制一体化から3年が経ち、引き続き将来にわたってバス路線を維持するため、委員の皆様や議会からのご意見をいただきながら、本年3月に「佐世保市地域公共交通持続化実施計画」を策定いたしました。

本実施計画は、コロナ禍という逆風の中でのスタートとなり、依然として厳しい経営状況と、運転士確保といった課題がございますが、今後3年間の持続化実施計画に沿ったバス運行について引き続きご尽力賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

今後の公共交通の利便性向上を目指し、皆様からの忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

結びになりますが、委員の皆様方のご健勝、ご活躍を心から祈念申し上げます、本日の冒頭でのご挨拶といたします。

どうぞよろしくお願いいたします。

ありがとうございました。

(事務局：吉永)

ありがとうございました。

それでは、ここからは朝長会長に進行をお願いしたいと思います。朝長会長、よろしくお願いいたします。

### 《 3. 議題 》

#### （朝長会長）

それでは私が議事の進行をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

お手元の会次第に沿って進めて参ります。

まずは会次第の3つ目でございますが、本日の議題の1番目として、

（1）令和3年度決算についてとなっております。

事務局から説明をお願いします。

#### （事務局：藤下）

それでは令和3年度決算の説明をさせていただきます。

資料2ページをご覧ください。

上段が「収入の部」、下段が「支出の部」となっております。

説明の都合上、下段の「支出の部」から先にご説明いたします。

支出の部は、「報償費」「需用費」「役務費」の3項目となります。

まず報償費ですが、昨年開催しました協議会3回及び幹事会1回の委員及び幹事様への報酬、25万5,200円となります。

次に需用費ですが、活性化協議会資料作成のコピー用紙などの消耗品費や、お茶代などに支出いたしまして、合計1万6,690円となります。

最後に役務費ですが、活性化協議会の文書送達用の切手代及び幹事会開催時の会場借り上げ料としまして、合計4,240円となっております。

3つの項目を合計し、支出の部 合計額は、27万6,130円となっております。

次に、上段の「収入の部」に参ります。

収入の部は、「市補助金」「前年度繰越金」の2項目となります。

まずは市補助金です。

市からの補助金は、概算払いとして事前に補助金をお受けして、年度終了時に精算する仕組みとなっております。

令和3年度は30万8,000円を先に受けて協議会を運営してきましたが、精算した結果、5万3,000円をお返ししております。

その理由ですが、この補助金の算出根拠の設定を、「協議会委員への報奨金」としております。

委員報奨金につきましては欠席された方の分の不用額が生じますので、そこで想定よりも補助対象経費が少なく済んでおります。

精算の際に5万3,000円をお戻しし、結果25万5,000円となっております。

これに前年度からの繰越金 12万3,464円を加え、収入の部の合計額 37万8,464円となっております。

よって、先ほどの支出合計額との差額 10万2,334円を令和4年度に繰越しをさせていただきますと思います。

説明は以上です。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。

それではここで、会計監査報告について、監査委員でいらっしゃいます佐世保市商店街連合会の竹本委員より代表してお願いしたいと思います。

**(佐世保市商店街連合会：竹本委員)**

ただいまご紹介いただきました、監査委員の竹本でございます。

令和3年度の監査報告をさせていただきます。

令和3年度における会計収支を令和4年6月28日に監査した結果、収支決算書のとおり、収入、支出ともに適正に処理されていることを認めます。

令和4年6月28日、監査委員、佐世保市商店街連合会会長、竹本慶三  
以上でございます。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。令和3年度決算、および監査報告につきましてご意見、ご質問等はございませんでしょうか。

《質問等なし》

**(朝長会長)**

無いようですので、令和3年度決算につきましてはご承認いただいたということでよろしいですか。

《はいの声》

はい、ありがとうございました。承認いたします。

**(朝長会長)**

では次の議題に参ります。

(2) 地域公共交通網形成計画の進捗状況となっております。

形成計画の目標到達状況、進捗状況について事務局から説明をお願いいたします。

(事務局：藤下)

それでは、地域公共交通網形成計画の進捗状況についてご説明いたします。

資料4ページをお開きください。

まずは形成計画の「目標到達状況」についてです。

形成計画の4つの基本方針ごとに指標を設定し、目標値に向けて毎年進捗管理を行うこととしております。

まずは「離島を除く地域拠点が鉄道又は路線バスで結ばれている」割合を維持するになりますが、都市核・地域核・生活核を結ぶ路線としては、計画策定当時の状態を維持しておりますので、「100%」となっております。

次に、「通勤・通学における公共交通の利用率（分担率）」を維持・増加させるのですが、この数値は国勢調査の数字を根拠としておりまして、この調査項目としては5年ごとに実施される国勢調査の2回に1回、つまり10年に一度調査されることになっております。

資料には、令和2年度に実施された国勢調査の結果を掲載しておりますが、前回（H22年）調査実施時が18.5%だったのが、今回15.7%と2.8ポイント減少しており、目標値19.0%に対して3.3ポイント不足することとなっております。

当該調査については、10年ごとの指標であるため、網形成計画期間内には達成できない見通しとなります。

通勤・通学における公共交通の利用率減少の要因としては、自家用車の利用増加に加え、調査時点においてはコロナ禍の影響が大きかったことにより公共交通の利用が大きく減少したことが考えられます。

3項目目、「交通不便地区対策の実施個所数」を増やすについては、当初日宇地区に「定時定路線の乗合タクシー」の2回目の社会実験を行い、運行を検討する予定としておりましたが、新型コロナウイルス拡大の影響により社会実験を延期しており9か所のままとなっております。

なお、令和4年度につきましては、地元自治協議会とも協議を行った結果、社会実験について再度延期することとしております。

次の「複数の交通モード間の連携策」を増やすにつきましては、令和3年度中は連携策の進展が見られなかったため、前年度同様14件のままとなっております。

次に中段の「乗合バス路線における実車走行キロあたり利用者数」を維持・増加させるのですが、この指標は運行効率を表す指標となっており、1.09で0.01人の減少となっております。

次の「乗合バス事業の収支率」を改善するのですが、令和3年度は72.4%となっており、昨年と比較して2.4ポイント増加しております。

次の、「地域が連携して企画・実現した利用促進の取り組みの数」を増やすのですが、令和3

年度も引き続き新型コロナウイルス感染拡大の影響により取り組みが出来ず、3件のままと  
なっております。

次に下から2段目の「通勤・通学定期券・敬老福祉特別乗車証以外の利用者」を維持・増  
加させるのですが、439万人で5万人の減少となっており、その下段の利用者全体も1,179万  
人で、13万人の減少となっております。

続きまして、網形成計画の進捗状況についてご説明します。

資料の5ページをお開きください。

進捗がみられた項目については赤文字で表示していますので、その部分について順にご説  
明してまいります。

まずは資料中ほどの(1)③の2番目の項目「交通不便地区対策の充実(住宅地等)」で  
ございます。

日宇地区の定期定路線の乗り合いタクシー「すずかけ」の2回目の社会実験を今年度実施  
する予定でしたが、新型コロナウイルスの感染拡大により、地元地区自治協議会との協議の  
上、次年度以降に延期しております。

次に(1)③の3番目の項目「交通不便地区対策の充実(郊外)」です。

本年7月1日より中里皆瀬地区において区域運行型のデマンドタクシーの社会実験を実施  
しております。

続きまして、6ページをお開きください。

資料下段(4)①の1番目の項目「来訪者に対する情報提供の充実」及び①の2番目の項  
目「地域住民・利用者等に対する情報提供・意識啓発の推進」についてです。

現在、既存の経路検索サービスにより来訪者及び地域住民・利用者等へ公共交通機関の乗  
り継ぎ等の情報提供を行っていますが、令和4年4月15日から「ジョルダン」の検索アプ  
リ内からMRのデジタル1日乗車券を購入できるようなサービスが追加されております。

さらに、令和4年8月2日より長崎県内でMaaS(マース)アプリ「My route(マイル  
ート)」のサービスが開始され、経路検索に加え、西肥バス、MRの1日乗車券を購入でき  
るようになっております。

次に一番下の行となりますが、(4)①の4番目「バスロケーションシステムの導入検討」  
についてです。

持続化実施計画においても利便性向上策として位置づけられているバスロケーションシ  
ステムの導入について、今年度中に西肥バス及びさせぼバスにおいて導入予定であるとのこ  
とです。

バスロケーションシステムの内容については、後ほど西肥バス様より説明をお願いしたい  
と思います。

それでは、資料の7ページをお開きください。

資料上段②の1番目「低床車両の導入促進」ですが、6月末日現在で導入台数は174台であり、市内乗合バスの約65%の導入となっております。

次に下から2段目の⑤の3番目「健康・福祉施策等との連携」におけるバスのベビーカーベルト設置については、6月末日時点で111台となっております。

次に一番下の段⑥の「外国人来訪者等への対応」における西肥バスでの運賃表示器案内の多言語対応については、6月末日現在、市内バス265台及びMR23両への対応が完了しております。

また、前述の長崎県MaaSアプリ「my route」のサービス開始に伴う西肥バス、MRのデジタル1日乗車券販売開始について再掲させていただいております。

引き続きコロナの収束が見通せない状況において、公共交通の利用を促進し活性化する取組みについてはなかなか難しいかと思われそうですが、そのような中でも皆様のご意見をいただきながら、公共交通の活性化に向けて取り組んでいきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局からの説明は以上です

#### (朝長会長)

ありがとうございました。ご意見・ご質問等ございませんか。

#### ○(させぼバス：田崎委員)

資料4ページ、目標の到達状況ということでご説明がございました。

本来ならばこの場ではなく、もっと以前の段階で議論すべき話であろうと思います。

左の3段目、「利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する」という中で、収支率の表記があつてございます。

令和2年、令和3年の決算ベースで70%台ということで、非常に厳しい経営状況になってございます。

そういう中で、バス事業についてもレール事業についても、同様な状況が長らく続いておりますし、今後もこの傾向は続いていくものと思っております。

レール事業においては、国においても経営のあり方として上下分離方式という風な新たな動きがなされております。

6年度の目標値では100%という収支率を目指すということで、そうあるべきだとは思いますが、令和2年、令和3年が70%台という今の状況で、今後、計画期間内でこの数値を100%に持っていくということは、目標とはいえあり得ない数値であろうかと思っております。

事務局としてどういう風にお考えなのかお知らせ願えればと思います。

#### (事務局：吉永)

はい。ありがとうございます。

今おっしゃるように、確かに現状コロナ禍からの回復ということを見据えた中で100%に

どこまで届くかというのは、非常に厳しい状況であろうと現実的にはそのように思っております。

目標を設定しました当時においては94.4%ということで、それ以降、例えば28年の状況では0.2%ほど上昇しているような流れでありまして、目標の設定としては、100%を目指すというのが本来あるべき姿かと思っております。

そういうことで、現時点で目指す目標というところでは100%というところを置いている状況でございます。

おっしゃるとおり、現時点でコロナ禍がいつ収束するか見えない中で、あと2年間の間でどこまで回復するかというのは、我々も想定できないところではございます。

**(朝長会長)**

今の回答でよろしいですか。

なかなか難しい回答だと思います。

**(させばバス：田崎委員)**

令和2年からコロナというような状況で、公共交通をどうやって維持していくかという観点の中で、国・県・市それぞれの形で経営支援をしていただいております。

第7波という動きの中、ますます罹患率が増えていき、今後の行政体としての、このコロナに対する公共交通の維持に対する考え方というものをお持ちであればぜひご披瀝いただきたいと思っております。

**(事務局：吉永)**

コロナの影響に関する支援に関しましては、国を初め県、それから私ども市としても、公共交通事業者様には令和2年、3年それから本年度においても支援をさせていただいております。

まだ、今年度の支援が固まっていない部分はありますが、基本的には国の地方創生臨時交付金を活用いたしまして、この中で、コロナの影響に関する部分については、国の臨時交付金という財源をいただきながら支援を行いたいという風に考えております。

**(朝長会長)**

よろしいですか。

他にございませんか。

《質問等なし》

**《4. 報告事項》**

無いようでしたら次に移りたいと思っております。

進捗状況についてはご了解いただいたということで、次の報告事項に移らせていただきます。



す。

それでは(1)佐世保市地域公共交通再編実施計画の実施結果について、事務局から説明をお願いいたします。

**(事務局：藤下)**

それでは、報告事項(1)「佐世保市地域公共交通再編実施計画の実施結果について」ご説明いたします。

資料8ページをご覧ください。

再編実施計画につきましては、平成31年3月から令和4年2月までを計画期間としており、昨年度に計画期間を終えたことから、改めて実施結果を報告させていただきたいと思っております。

資料上段のとおり、網形成計画の4つの基本方針に沿って、再編実施計画の基本方針を策定しております。

基本方針11項目のうち10項目については、計画を実施済みであり、再編実施計画策定直後のバス運行体制一体化の際にほぼ取組を完了したところです。

8ページ中段の2.交通不便地区対策の(1)交通不便地区対策(住宅地等)については、計画期間中には実施することができず、日宇地区における社会実験を1回行ったものの、現在、新型コロナウイルス拡大の影響により2回目の社会実験を行うことができず、日宇地区における交通不便地区への乗合タクシー導入については未だ本格運行に至っておりません。

再編実施計画の実施により、1便あたりの乗車人数の増加等、乗車効率の向上及び共通定期券の設定や佐世保駅前のバス乗り場の整備等によるバス利用者への利便性向上が見られる結果となりました。

9ページにつきましては、8ページの内容について表及び図を用いて簡潔に表記しておりますので、後ほどお目通しください。

再編実施計画の実施結果についての説明は以上です。

**(朝長会長)**

はい、ありがとうございました。

ただいま事務局から説明いただきましたが、何かご意見等ございませんか。

《質問等なし》

ないようでございますので、引き続き、2番の令和4年3月24日バスダイヤ改正の影響について、事務局から説明をお願いいたします。

**(事務局：藤下)**

それでは、2番目の報告事項である、令和4年3月24日西肥バスダイヤ改正の影響についてご説明いたします。

資料の 10 ページをお開きください。

左側にダイヤ改正後の影響をまとめておりますので、読み上げさせていただきます。

本市が策定した佐世保市地域公共交通持続化実施計画（令和 4 年 3 月策定）における、バスダイヤ編成の考え方にに基づき、西肥バスが本年 3 月 24 日にバスダイヤ改正を行いました。

今回、バス事業のさらなる効率化を図り、市内全域における持続可能なバス運行の維持を実現するため、路線の見直しや運行形態の工夫を行い、通学においては最大限のダイヤを確保すべくダイヤ改正を行いました。現状の運転士の数では減便を行わざるを得ないとのことであり、結果として、利用者の皆様に大変ご不便をかける路線が生じることとなりました。

特に登下校時のダイヤ変更による小学校の日課の変更や、1 台当たりの乗客数の増加により、当初、高校生の一時的な積み残しが見られるなど、市内のみならず、西肥バス路線のある他市においても影響が生じており、学校を初めバスを利用される地域の皆様からも、市に対してダイヤ見直しを求める要望がっております。

西肥バスへ寄せられたお客様からの問い合わせやご意見については、資料左側下段の枠内にまとめております。

まず一つ目として、主な問い合わせご意見がございまして。

それぞれ減便に対するご意見、減便に伴う 1 台当たりの乗客数が増加したことによる車内混雑及び他客に対するご意見、運行の遅延に関するご意見、乗り換え不便に対するご意見、循環系統が分かりにくいのご意見。

こちらは逆に循環系統を作ったことにより便利になったとの意見もあったとのことです。

2 番目に、学校関係からのご意見です。

減便や運行時刻の変更による登下校の影響に関するご意見。

特に、針尾小学校、江上小学校、東明中学校、佐世保南高校などについては、バス事業者さんの方にご意見があったとのことです。

続きまして、自治協議会関係、減便や小学校の時間割を考慮したダイヤ編成と、地域に合わせた路線編成に関するご意見ということで、相浦の地区自治協議会、針尾地区自治協議会、江上地区自治協議会等から具体的にご意見がっております。

次に、資料の右側をご覧ください。

ダイヤ改正後の影響への対応状況ということで、ダイヤ改正を実施された西肥バス様からの情報をもとに記載させていただいております。

対応状況については、西肥バス様からご説明をお願いしたいと思います。

よろしく申し上げます。

#### **(西肥自動車：井上部長)**

西肥バスの自動車部長をしております井上でございます。

まず、この場をお借りしまして、3 月のダイヤ改正では減便を中心とした内容になりました。皆様に大変ご迷惑をお掛けいたしましたことを、改めてお詫びを申し上げます。

大変申し訳ございませんでした。

それでは当社の内容について、座ってご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、先ほど事務局からのご説明でもございましたが、今回のダイヤ改正、主に運転士不足ということが一つの要因として減便をせざるを得ないということで、①でございますが、特に減便の影響が多い地区につきましては、ダイヤ改正前に事前に地域にお伺いいたしまして、住民の方々への説明会等を実施させていただきました。

また②でございますが、学校からのご意見に対してでございます。

これはどういったご意見かといいますと、それぞれの学校、生徒さん、児童さんが登下校でご利用いただいていた便が、減便等の都合でどうしても時刻を少しずらさないといけないという中で、例えば登校時刻が早まったですとか、下校時刻に合わなくなったという部分があるといったようなご意見でございました。

これは路線バスという事業形態でやっている以上は、生徒さんだけのことを考えたダイヤ編成というのはなかなか難しいというところで、例えば、折り返し便のご利用状況を踏まえての時刻設定ですとか、そういった事情が必ずしも学校の皆さんにとってはジャストタイムではない部分が出てしまったというところでございます。

針尾小学校、江上小学校、東明中学校、それぞれ学校にお伺いいたしまして、今回このようなダイヤになった経緯についてご説明をさせていただいております。

現状におきましては、学校側で一部、カリキュラムを変更する等で学校の運営には支障がないようなご対応をいただいております。

それから、佐世保南高校様につきましては、朝の登校時間帯は、どうしても特定の時間帯に生徒さんが集中するというところで、満員でご乗車いただけないというケースが発生したんですが、実際、その1便前の便は非常に空席が目立つというところで、1便前の便の時刻もご案内いたしまして、分散してご乗車いただくようお願いをするというところで、ご理解いただいております。

当社といたしましても、通学でのご利用というのは非常に大事なお客様だと考えておまして、この後ご説明いたしますが、今後のダイヤ改正におきましては、少しでも学校の実情に近づけられるようなダイヤ編成というのも念頭に置きながら、ただ一方で、一般のお客様の利便性というところも念頭に置きまして、そのバランスをとりながら改善をしていきたいと考えております。

今回いただいた声の一部は、年度初めで新入生の方も含めてご利用が多い時期と重なったところで、少し混乱したところがあったかと思いますが、時間が経つにつれて大分その新しいダイヤに慣れていただいた部分もあるかと思いますが、落ち着いた状況になっておるところでございます。

下段の今後の対応についてというところでございますが、1ポツ目が、先ほど申しましたとおり、乗務員不足で減便をせざるを得なかったという中におきましては、弊社も運転士の初任給の改定や労働環境の改善、バス運転者は労働時間が長いということが世の中ではよく聞かれるかと思いますが、そういったところの短縮などには努めておりますが、現状においては、乗務員不足は完全に解消される状況には至っておらず、今回減便したものを元に戻すですとか、系統を短くしたものを再び直通にするといったことは現実的に難しいという状況

でございます。

ただ一方で、遅れが非常に多発しているということで、時間どおりに目的地に着かないということですか、今回お乗換えをお願いしたところにおきまして、その乗り継ぎ自体がバスの遅れによって成立していないというところもあると認識しておりますので、そういったところにつきましては、まずは所要時間をきちんと見直しをして、乗り継ぎをお願いするところについても、確実に乗り継ぎをしていただけるようなダイヤ編成にさせていただきたいと思っております。

ですので、2 ポツ目の所要時間の見直しについては、今回全路線を全般的に見直しをしないといけないと認識しておりますので、非常にエリアが広がるというところで、現在、運行実態の収集ですとか、その時刻を反映させたところでどうなるのかという分析を進めております。

ですので、来年春のダイヤ改正を目指して、所要時間の適正化というところで、できる限りの対応をさせていただき予定でございます。

併せて、乗り継ぎをお願いするところが増えてきておりますので、道路形状や道路幅員、歩道の幅ですとか、色んな条件があるところもございますが、そういった箇所が整っているところについては、佐世保市様のご協力をいただきながら乗り継ぎ環境の整備等にも取り組みたいと考えております。

以上でございます。

#### (朝長会長)

はい、西肥バスさん、ありがとうございました。

#### (西肥自動車：山口委員)

社長の山口でございます。

今回のダイヤ改正で、非常にご迷惑をおかけして申し訳ございません。

今後の対応についてということで、部長から今説明ございました。

この中では、運転士不足というのが非常に論点として挙がってるんですが、ダイヤの見直しに関与してくるのは、輸送人員数、そして運転士の確保というところでございます。

輸送人員については、全国的に非常に減少して、各公共交通においては、コロナ前の大体8割前後ぐらいになってるという状況で、当社の状況で見ますと、大体同様の状況が続いていて、今後回復についても非常に見通しが暗いという風な状況でございます。

ここにつきましては、行政の力もお借りしながら、先ほど公共交通の分担率という風な指標もありましたが、分担率を上げるような活用でぜひ利用促進をしていただかないと、業種柄、非常に高低比率が高い業種でございますので、売り上げが2割落ちると即赤字という風な状況にありますので、ぜひここはご協力をいただきたいと思います。

あと、運転士の確保については、先ほど話がありましたが、従来でハローワークや転職サイトに登録、自衛隊退職の方の勧誘、支度金制度で運転士を受けていただくと10万、免許を取るとまた10万とかそういう風な制度の制定に加えて、今年度より初任給を大幅に引き上

げております。

その結果、応募者数は増加傾向にありますが、定年や転職といったことによる退職者数はまだカバーできないという風な状況が続いています。

このような状況の中で、増便や路線の復活、直行便を増やしていただきたいという風な、マンパワーを使った状況はなかなか困難であるということをご理解いただければと思います。

そして、こういった中で、どうやってお客さんの利便性を向上させるかというところにつきましても、先ほどから話がありましたが、デジタルやICTを活用した、マンパワーに依存しないようなサービスの充実を図っていきたいと考えています。

具体的には、先ほどお話がありましたが、バスの位置情報システムを使ったバスロケーションシステムであるとか、スマートバス停ということで、バス停で今バスがどこにいるかなどの状況を見れるようなサービスが、今年度中に実施できる目途が立ちました。

駅前のバスセンターには、聴覚障害者の方から要望がありました、バスの発着案内を設置する予定にしております。

あと、交流人口の増加については、これも先ほど話がありましたが MaaS（複数の公共交通機関を結びつけるようなシステム）に参入して、アプリを使いながらお客さんの利便性を向上するというような取り組みで、お客様の利便性の向上を図っていきたいと考えています。

私からは以上です。

ありがとうございました。

#### **(朝長会長)**

ありがとうございました。西肥バスさんからご説明いただきました。

ご意見、ご質問ございませんか。

#### **(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：田代委員)**

皆さん、はじめまして、こんにちは。

私は、長崎県交通運輸産業労働組合の幹事をしております、田代彰といいます。

私は普段、させぼバスの運転士の職務をしております。

今日は二つほど言わせていただこうと思って、したためたものがありますので言わせていただきます。

その前に、前回の3月25日の活性化協議会に出席できなかったことを、ここでお詫び申し上げます。大変ご迷惑をおかけしました。

早速、読ませていただきます。

一つ目は、本年度よりダイヤ改正されたことについて述べます。

私の職務はバスの運転士です。

本年度ダイヤ改正されてから、お客様からダイヤのことについて直接聞かされることが多くなりました。

皆さんご存知のとおり、公共交通に関する法律が平成26年5月21日に改正され、当初そ

の中で改正の内容の要旨は、地方自治体（佐世保市）が先頭に立って交通事業者、利用者、学識経験者をメンバーとする協議会で合議しながらとしてありました。

私たち運転士から言わせてもらうならば、佐世保市が先頭に立ってというより、今は西肥バスさんが先頭に立ってとしか思えません。

今のダイヤは、企業側の都合で編成されたダイヤのように思います。

もっと行政、労使で利用者にとって利便性の高い交通システムにし、利用する側に立って深く考え、利用者側が安心できるよう協議していくときではないかと思います。

私達運転士が、日々の業務中に感じていることがあります。

これは、私たち運転士の体感と主観になりますが、今一番困ってらっしゃるのは学生さんではないでしょうか。

毎朝7時半過ぎからの佐世保駅前の矢峰、大野方面乗り場の混雑状況は異常としか言いようがありません。

来るバス来るバス満員で新ダイヤから半年経った今現在、未だに、京町・島瀬を満員通過せざるを得ないときが多々あります。

これで、利用者の足を確保したと言えるのでしょうか。

もう一度言います。

行政・労使でもっと乗客の利用者側のことを、利用する側に立って深く考え、合理的な路線網に再編し、バス交通のあり方を今一度初心に返り協議会で協議し取り組んでいただきたいと思います。

二つ目に、公共交通ドライバーの高齢化です。

今現在、我々させばバスの乗務員総数は90名です。

全体の45%が60才以上を占めており、極めて深刻な問題だと感じております。

地域活性化協議会でも取り上げていただき、協議されたことだと思いますが、給与、労働環境の改善、高額な大型二種免許の取得費用の支援制度など、人材確保のため様々な対策を講じてこられたみたいですが、残念なことに若年層の増加に繋がるような成果には至っておりません。

また、積極的な採用や次世代の運転士の育成に向けての魅力のある職場づくりを重視しておられる西肥自動車様も、我々と同じ境遇ではないかと思えます。

今や若年層の運転士確保にも限界があるように思います。

運転士の平均年齢が約60歳、その60歳を超える高齢運転士が持つ技術、知識、経験を生かし意欲を持って働き続けられる職場環境や業務体制の構築を、行政・労使が一体となり、この問題に取り組んでいただき、成果を上げていただきたいと思えます。

以上です。すみませんでした。

#### (朝長会長)

はい。ありがとうございました。

ただいまご意見をいただきました。

2点ございますが、これについて事務局からコメントがございますか。

**(事務局：吉永)**

ご意見がございました1点目ですが、法に基づく合議を形成する場というのが、この公共交通活性化協議会がまさにその法定協議会であるものと認識しております。

その中で皆さん、それぞれの出身母体、委員さん個人のご意見等も含めまして、持続化実施計画につきましては様々なご意見をいただいて、また議会からもご意見をいただきながら、計画としては大きな概念として、一定の設定目標を踏まえてダイヤ改正の中に、バス事業者さんの西肥バスさんの方で、その考えというものを落とし込んでいただいたという経緯になります。

その中で、我々行政と西肥さん、或いはさせぼバスさんの労働者側との合意というのは、我々がすべきところではないんですが、ダイヤを組む中で労働環境も含めて、そこは事業者さんの方で考えていただいているものではないかなと思います。

それと、今のダイヤ改正後の減便に伴って乗車率が上がり、満員もしくは積み残しという状況が発生ということは、先ほどの影響の中で出ましたとおり、我々もそこは認識しておりますし、苦情要望等ございました時点から、西肥さん或いはさせぼバスさんとも、その改善について何かできることがないかというようなご対応をしていただいたところでございます。

その結果、今すぐにはできないものの、来春の改正に向けては、できる範囲内で可能な限り改善できるように努力していきたいというようなご回答だったかと思います。

それと、運転士さんの高齢化のお話ですが、これも我々も認識しております。

先ほどご意見がありましたように、市としても事業者さんがなさっていらっしゃる養成制度に対しては、補助等をさせていただきながら何とか支援をしているところでございますが、これもすぐには結果が出るものではないのかなと思っています。

また、その施策だけをもってすぐ人が増えるものではないのかなと思っています。

そこで、我々行政としても、できる支援、色んなところへの例えば自衛隊への再就職への呼びかけであったり、させぼバスさんが行っていらっしゃる運転士募集の周知に関しても協力をさせていただいたり、また一方では、事業者さんとして随時広く募集をされていますし、先ほど社長からお話がありましたように、初任給の改善であったり処遇改善、労働時間の改善などを行っていらっしゃるのかなという風に考えているところでございます。

**(朝長会長)**

はい。ありがとうございました。

他に補足をされる方はいらっしゃいませんか。

なければ、田代さん、今のでよろしいでしょうか。

**(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：田代委員)**

はい。

**(朝長会長)**

他にご意見ございませんか。

**○(長崎県立大学：永井委員)**

長崎県立大学の永井と申します。

この資料には、減便に対する意見等があったということで、また他方では、バス事業者さんの乗務員の不足ということで、なかなかすぐに解決するのは難しいかなというところではあります。そうではあるにしろ、今後またダイヤ改正というものが予定をされているのかもしれませんが、その際をお願いをしたいことがあります。

今年の3月24日に改正があったときに、その翌日が前回のこの協議会の開催日だったと思います。

実はその時に、私はこの改正を知らずに25日にバス停で待っていたら、どうもバスが来ないということで、バス停にある時刻表を見たら、変わりましたということがありました。

私も普段毎日通勤でバスを利用しているわけではありません。

我々は学生がおりますが、ちょうど春休みの時期ということもあり、もう少し周知を事前にしていただけると助かったかなと思います。

特に毎日利用しない人、また決められた時刻のバスに乗らない人は、多くの場合、若い人を中心にスマートフォン等のアプリを使って時刻を検索したりします。

実は今回の改正について、私が使っているアプリは、改正後1ヶ月ぐらい経ってようやくアプリに反映されたという状況でした。

ダイヤを組むのはとても大変なことだと思いますので、それを、随分前から周知しろとは言いませんが、何月何日に改正をする予定ですよというのを少し前に周知をしていただくと助かるかなというお願いです。

以上です。

**(朝長会長)**

はい。ありがとうございました。

事務局、西肥さん、何かございますか。

**(西肥自動車：中塚常務)**

西肥バスの中塚でございます。

前回のダイヤ改正の際は、グーグル等のアプリへの反映が遅れたということで、大変ご迷惑をおかけして申し訳ございません。

ダイヤ作成に関しましては、少しでもお客様の実情に合わせて何とか勤務の割振りができないかということで、ぎりぎりまで勤務の修正等を図っている関係もあって、特に今回、そのアプリとの連動という意味で時間が足りない部分がございます、ご迷惑をおかけしております。

今後につきましては、当然そういうアプリの締め切り等もございますが、何とか繰り合わ



せをして、ご迷惑がかからないようなやり方を模索しながら、一生懸命やっていきたいと思  
います。

何とかご理解いただければと思います。

よろしく願います。申し訳ございませんでした。

**(朝長会長)**

はい。ありがとうございました。

他に何かございますか。

**(西肥自動車：中塚常務)**

あと、もう1件だけ、すみません。

先ほどの追加で、今回のバスナビの導入で、そこら辺の改善もかなりできようかと思  
います。

通常アプリと含めまして、今後はバスナビのアプリを使っていれば、遅れ等も含  
めてきちんと分かっているような状況になろうかと思ます。

バスナビについて、今までバスが遅れて、次のバスは何時に来るんだろうかという  
のが分からなかったのが、自分が乗りたいバスが今どこを走っているかというまで、  
今回のバスナビの導入で分かるようになりますので、自宅を出る時間をバスに合  
わせて前後できたりかということもございますので、ご利用いただければと思  
います。

大変申し訳ございません。

**(朝長会長)**

はい。ありがとうございました。

それでは、吉田さん願います。

**○ (子育て支援団体ママパパ：吉田委員)**

子育て支援団体ママパパの吉田と申します。

先ほど田代様が言われたことで、市民として聞いていると、企業側の都合で学生  
の積み残しがあるという、何かセンセーショナルな週刊誌に出るようなそういう  
言葉がたくさん言われました。

頭にこびりついてしまうので、西肥バスさん、させぼバスさん、それに対して  
の意見を少し補足していただきたいというのが一つ。

それと、毎回この会議で話し合う、まだ乗務員不足であったりコロナ禍とい  
うことで8割減というマイナスのことばかりがあって、現実、この会議に出  
席してる私でやっと理解できる。

タクシーさんもそうだと思いますが、今、公共事業は本当に人員不足で  
大変なんだよというのであれば、来春のダイヤ改正は西肥バスさんの2  
回目のダイヤ改正なので、それを踏まえてでいいんですが、今後、もの  
すごい遠く長い区間を走るといふ佐世保の常識ではなくて、

ダイヤ改正の達人みたいな方がもしかしたらどこか都市部の方で、国の方に聞いていただいたら、いるよというのがあるかもしれないので、もう地域の当たり前になった価値感を崩して、ゼロベースでもう少し画期的なダイヤ改正をしてもいいのではないかな。

コロナ禍という言葉とマンパワー不足やガソリン燃料代の高騰などは市民感情としても分かると思うので、今、価格改正は据え置きにさせていただきたいですが、価格改正とか、ダイヤ改正がゼロベースで根本的なものから変えられるタイミングではないかなと少し思っていました。

なので、来春のダイヤ改正を期待いたしますが、もしかしたら、また来年のこの時期にこういう話が出たら、少し視点を変えて抜本改革をしないといけない時期なのではないかなと思います。

西肥バスさん、させぼバスの代表の方、よろしくお願いします。

(西肥自動車：山口委員)

はい。ありがとうございました。

先ほど、させぼバス運転士の立場からということでお話をいただいて、積み残しが発生して、それは企業の都合という風なお言葉がありましたが、企業の都合ということからいくと、積み残しを発生させるというのは、売上減少に繋がるのでやりたくないというところですので、ここについては、決して企業の都合で積み残しが発生している状況ではないと思います。

ダイヤ改正当初は、先ほどご説明がありましたように、ダイヤ改正の情報の周知というのがなかなかうまくいかないという状況もあって、前後のバスの時間の把握がうまくいかないというところもあって積み残しが発生して、我々も、特に駅前については1週間ぐらい人員を配置して、お客様を別の乗り場に誘導するなどを行いました。

新学期というのは、新入生が発生するとそういうことも多くなるんですが、今年はダイヤ改正が重なって非常にそういう影響が多かった。

今のところについては、恒常的に積み残しが発生するというようなことは起こってないという風な認識でありました。

運転士の立場が違うという風なことであれば、データをとって検証して次のダイヤ改正に繋げていく必要があるのではないかなという風に思います。

あと、根本的なダイヤ改正については、衆知を結集して知恵を集めてという風なお話もあるかと思いますが、我々も西日本鉄道さんの資本も入っていますので、西鉄の先進的なやり方などを参考にしながらやらせていただいている状況です。

ただ、残念ながら、抜本的にこれといった逆転の発想的なものがなかなかない。

今回の3月のダイヤ改正の中で色々アドバイスをいただいて、乗り継ぎ拠点を作って、そこで「冗長な」という言い方はないかもしれませんが、非常に、長距離を走るという風なところはできるだけ排除して、乗り継ぎをしながら、それで利便性を確保するようなダイヤを作ったつもりでございます。

あと、この地方公共交通の状況というのは全国的な問題で、先ほど田崎社長もおっしゃいましたが、非常に色んなやり方がありますし、私が知る限り、滋賀県では、やはり公共交通というのは、これから人口減少も相まって売り上げがなかなか伸び悩む、かといって運賃値

上げをすると利用率が下がって、この負のスパイラルに陥る。

じゃあ、どうするのかという時に、例えば、交通税などを広く取って、それを財源とすることも考えられます。

普通の補助金ですと、結局赤字が出てから貰うということで、長期的な地域の計画に寄与するとかは少ない。

あらかじめ年度予算という風な形で取るとか、そういう議論も滋賀県の知事さんとかがやられて推進されているというようなことも聞いております。

そういったことを色々と研究しながら、今後に繋げていければという風に思っています。不完全な回答で申し訳ございませんが、以上でございます。

**(させぼバス：田崎委員)**

ご不便をおかけしていることに対しましては、お詫びを申し上げます。

この資料にも書いてございますように、根本的にはマンパワー不足です。

人がいて、それに応じたダイヤを組まざるを得ないという中で、朝の通学時間帯は今のよう状況になってございます。

では、どうすればいいのか。

カリスマという風なお話もございました。

今のダイヤも、スマートカードのニモカ等で、どのくらいの乗客がいるというのは機械でもって数値は出てきますので、一定程度、乗客の状況に応じた形でダイヤも組んでございます。

あとは、マンパワーを増やすしかない。

先ほどの収支率がございましたように、70%~80%ぐらいの収支しかない。

人を増やす労働条件の改善、バス事業の労働者は全国の全産業の労働待遇に比べても低い。なおかつ、朝早くから夜遅くまで厳しい労働条件になっている。

まずは、それに見合うだけの待遇さえ改善できれば人は集まると思いますが、ただ言いますように、懐具合との兼ね合いが非常に厳しい。

これは全国的にも同様な話でございます。

じゃあどうするのか。

そこは、公共交通ということに対する、今までの事業者での対応というのはもう限界がございませう。

ですから先ほども申しましたように、レール事業については、上下分離方式といった手法もすでに検討をされている。

バス事業においても同様な形で、次の手をもう打っておかないと厳しい状況で、人がまた減る、ダイヤが減るといった状況になっていくのではないかなというような考え方を持っております。

**(朝長会長)**

はい。ありがとうございました。

皆さん何か他にご意見ございますか。

非常に難しい問題で、負のスパイラルに入らないようにしないとけないと思います。

よく理解できますが、どこでどうするのかというのを今模索中ということなんでしょう。山口社長さんからも色々な方法のお話があったりしておりますが、今後どういう形を作り上げていくかということは、今後の大きな課題だと思います。

今日は国の方からもお見えでございますが、国の動きとしてこういうことに対してどう考えていらっしゃるのか、運輸支局長さん、お話できますか。

もし、コメントできることがあればお願いします。

#### (九州運輸局長崎運輸支局長：阿曾委員)

九州運輸局長崎運輸支局長の阿曾と申します。

なかなか厳しい状況の中で、バス事業者さんも頑張っ色々設定していただいているところで、国として何ができるかというのが、なかなか難しいところではございます。

そのために、法律を改正して、この協議会を設定するというような枠組みを作らせていただいたところではございます。

しかし、すぐにとというのがなかなかないのは現状でございます。

お答えにはなっていないかもしれませんが、以上でございます。

#### (朝長会長)

はい。ありがとうございました。

コロナ禍ということで、大変厳しいものが入ってきているので、今非常に現状分析が難しいところもあるのではないかなと思っております。

ただ、地方に関しては、どこも非常に厳しい状況が続いているのではないかなと思います。

ぜひ国の方にも、今日のご意見等もお伝えいただくことができればと思いますので、よろしくお願い申し上げたいと思います。

他にございませんか

《意見等なし》

ないようでしたら、次に「バスモニター報告」についてお願いをしたいと思ます。

#### (事務局：藤下)

それでは、報告事項(3)「令和3年度市内路線バスモニター報告」に移らせていただきます。

資料11ページをお開きください。

令和3年度に実施いたしましたバスモニター報告書をまとめたものになります。

令和3年度につきましては、新型コロナウイルス拡大の影響もあり、モニター制度の実施

について感染状況を見ながら開始の判断を行っており、令和3年11月下旬～令和4年3月末までの約4ヶ月間、公募により選定いたしました7名のモニターにより事業を実施いたしております。

モニターの報告内容としては、運転士さんの乗務部門と定期券窓口など事務員さんの非乗務部門毎に、12ページ～13ページに記載しております17評価項目について、それぞれ評価をいただき、意見等があればそれを記入していただいております。

令和3年度のモニター報告については、乗務部門96件、非乗務部門18件の合計114件が提出されております。

運転技術、接客マナーに関して8割程度がよい報告でしたが、残りの2割については、急発進、急ブレーキや肉声での案内がない、窓口での対応が無愛想だったなどの指摘がありました。

12ページから13ページに記載しております17評価項目のうち、停車時車内安全確認、積増し車内案内、窓口における説明のわかりやすさの3項目については低評価でした。

指摘については、その都度バス事業者において、接客接遇や安全運転の指導に反映させ改善に努めているとのことです。

バスモニターからの主な意見については、11ページ左側の中段～下段にかけての記載のとおりとなっております。

モニターからの報告については以上ですが、これらの意見に対するバス事業者さんの考え方について、資料の右側にご回答いただいております。

それぞれのバス事業者さんからご回答いただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

まず、西肥バスさんからお願いいたします。

#### (西肥自動車：井上部長)

はい。西肥バスでございます。

座ってご説明させていただきます。

まず運転士の運転操作に関してですが、弊社では乗務員には指差呼称、指を指しながら左安全ですとか声に出して安全確認をする指さし確認という指導と併せまして、バス停にはできるだけ歩道に寄せて止めるように、その進入時の速度にも注意を払うよう指導を徹底しております。

行き届いてないこともあろうかと思えますし、中心部においては、どうしても他の駐車車両等の障害物の関係で指導どおりのバス停への付け方ができていないケースもあろうかと思えます。

何かしらご指摘をいただいた場合には、まず、当該乗務員のバスに指導担当部署の者が乗車をしまして、モニター様からご指摘いただいた内容が確認できれば、乗務員の所属営業所の運行管理者より指導を行う。

それで足りない場合には、当然本社の指導担当部署からの指導というのも重ねて行っております。

それから、接客マナー（車内アナウンス）の中でご指摘がありました（2）の4ポツ目のところで、「高校生の皆さん・・・」と呼びかけのところに關してございますが、おそらくさせばバスさんも同じご回答があるかと思いますが、学校と定期的な意見交換をさせていただいております中で、一般のお客様から高校生の乗車マナーについてご指摘があった際に、学校からのご提案として、自分たちの声で同じ高校生についてのマナー向上を呼び掛ける放送を流したいというご提案がありましたので、実施をしております。

ただ、決して高校生の方だけがマナーが悪いということではございませんで、バス車内という公共空間における一般のお客様のマナーについても、引き続き、放送やポスター等でマナー向上の啓発には取り組まさせていただきたいと考えております。

最後に記載しておりますが、モニター様もしくは一般お客様も含めていただきましたご意見は、できるだけ速やかに乗務員の指導等を対応させていただくように努めておりますので、今後ともご指導のほどよろしく願いいたします。

以上でございます。

#### （させばバス：田崎委員）

11 ページの前段に書いてございますように、評価として8割程度がよい報告だったということで、今までトータルの数字を見たことがなかったので、一安心というか、いずれにしても2割程度はまだ評価がいてないということで、我々、サービス業、接客業としてお客様あつての事業でございますので、この点については、今後も十分な意を用いた形で対応していく必要があろうと思っております。

それと、先ほどのデータでもございますように、敬老パスで多くのご年配、お年寄りの方々が乗車いただいております。

車内事故として、発車する時、或いは止まる時の事故が一番発生いたしますので、基本的には事故がないようにということで、お客様の着席確認、止まる前は止まってからお立ちくださいという風な、最低限のお知らせをして事故のないような形で対応をいたしてございます。

それと、毎月、指導研修をやってございますが、まだまだ2割の部分については評価をいただけてない。

今後も、より一層、サービス業、接客業という業態として、お客様に評価をいただけるように指導をして参りたいと思っております。

#### （朝長会長）

はい。ありがとうございました。

今バスモニター報告につきまして、それぞれご説明をいただきましたが、ご意見ご質問ございませんか。

#### ○（子育て支援団体ママパパ：吉田委員）

これは行政の方をお願いしたいんですが、確か10名の募集だったと思いますが、7名のモ

モニターで、10名の募集でも少ないのではないかなと思います。

分析に関してですが、7名のモニターだけでこのグラフを作ってしまうというのは、バス事業者さんたちのモチベーションが下がるようなデータの作り方ではないかなと思ってしまいます。

予算の問題とかあると思うので、10名以上増やせないのであれば、ぜひどうにかしてあと3名は増やす努力をするのは基本中の基本ではないかなと思います。

西肥バスさんになったということでもあるので、来年はぜひ10名、できればもう少し増やしたモニター制度をしていただきたいと思います。

それと、このグラフの見方ですが、西肥自動車さんとさせぼバスさんは一体化として考えていいのでしょうか。

何度か会議で言っていると思いますが、マナー向上に対しては、以前、させぼバスさんの社長も、今まで少し低かったというのを言われてました。

マナー講習を一緒にするとか、せっかくやった一体化というのをもう少し市民に広報すればいいと思うんですが、これは、どうなんでしょうか。

西肥自動車さんとさせぼバスさんのバスモニター制度のグラフを別に作るのはあまりよくないから一つになっているのか。

もう一つだよと市民にアピールするために、こういうグラフを作られているのか、詳しく教えていただきたい。

あと、バス代表の田代さんに来ていただいているので、バス運転士さんから考えるこのデータの見方というのも、少し補足をしていただきたいと思います。

#### (朝長会長)

それではまず、事務局からお願いします。

#### (事務局：吉永)

2点あったかと思います。

10名程度のモニターを募集しまして7名しかいないということに関しては、ご意見ご指摘のとおり周知不足もありますし、確保の努力が足りなかったとっております。

来年度は10名マックスとなるように、何とか努力をしたいと思っております。

今回、1回目の募集をして、応募がなかったので2回目の募集をしました。

それでも少なく、過去にモニターになっていただいた中から、いいご指摘をいただいた方に再度お願いするなどの取り組みを行ったところではあるんですが、その結果でも、なかなか集められなかったという事実がございます。

それもやはり、周知の仕方が悪いのかなと思っておりますので、来年はそういったところも含めて、何とか確保したいと思っております。

それからもう1点、今はこのグラフと一緒にしています。

これは、協議会の中でもご意見をいただいたかと思いますが、同じようなサービスをどちらのバス事業者からも受けられるような、統一した教育ができないかというようなご意見も

ございました。

これに関しましては、両事業者さんで何とか統一した教育について、努力されているかと思えます。

そういったことで、どちらがというよりも佐世保市内のバスとしてどういうサービス、或いは運転の状況なのかというところで、悪い部分を双方が確認してそれを改善していくことを目的としておりますので、これまでは事業者ごとには分けてございませんでした。

しかし、それが良いところをもっと伸ばしていこうという、いい意味での競争になるのであれば、車体でバス事業者さんの違いが分かりますので、モニターさんにアンケートを取る中で分けて調査を取ることも可能かと思えます。

このモニター制度は、両事業者さんと佐世保市と3者で運営をしている制度になりますので、また会議の場でもそういうことができないかというのを両事業者さんともお話をして、改善できるものは改善していきたいと思っております。

ありがとうございました。

#### (朝長会長)

ありがとうございました。

田代さんにも、ご意見を求められましたが、よろしいですか。

#### (長崎県交通運輸産業労働組合協議会：田代委員)

大事な意見をいただいたと私は思いました。

私は日頃運転士をしています、正直言って、西肥バスさんとさせぼバスは会社がまず違うことをご理解いただきたいと思います。

その中で、社長もさっき言ったとおり、月に1度、研修会・講習会をしています。

私もつい先日は、職場オルグを使って運転士に苦情や事故のないようにと行って参りました。

このデータを見させていただきますと、確かに、外から見た人からすると、一体化の割にはザツとし過ぎで分かりにくい。

そして、ダイヤに至っては西肥バスさんと、私たちが走っているところが全く違います。私たちは言うならば、特殊路線と呼んでもいいくらいのところを走っています。

これは、もう比率で言いますと、地域のお年寄りにはさせぼバスの方が多分断然に多いと思います。

それはなぜならば、今言った特殊路線を走っている。

なので私は思いますが、できるかどうか分かりませんが、お願いになると思いますが、できれば、モニター制度をさせぼバスと西肥バスを分けてもらった方が、私達、運転士のモチベーションも上がるのではないかと思います。

基本的に走っているのが違うという観念で言っているもので、やってることが全く違うので、ダイヤは西肥さんが今、主でされていますので、それには私たちも色々言いませんが、ただ、さっきも言ったとおり、本当に困っている方もたくさんいますので、人のためと学生さんの



ために来年はしっかりしたダイヤを組んでいただきたい。体感でしかも物が言えないので、申し訳ありません。

させぼバスと西肥バスとやっていることが違うので、モニター制度は分けてもらえたら非常にありがたいかなと思います。

以上です。

**(朝長会長)**

はい、ありがとうございました。

**(させぼバス：田崎委員)**

サービス向上のための研修を、同一の形で一緒にというようなお話をいただきました。

この話は、以前から大分言っていたと思いますが、私どもも、矢峰、駅前、黒髪の3営業所を持っております。

月に1回ではございますが、1日5回に分けて各営業所3日間、これを3営業所やっております。

これは、勤務形態上どうしても、同一時間帯に一堂に会してというような形が、運行上不可能になってございますので、こういう形態にならざるを得ない。

そういう中で、1回あたりの研修の内容を充実するという手法しかない。

現状では、一堂に会してというのは難しいのかなと思っております。

**(西肥自動車：井上部長)**

研修については、なかなか各社の事情があって、一堂に会しては難しいと思いますので、今当社とさせぼバスさんの間で行っているのは、月に1回定例的に、実務者レベルの情報交換会ということで、事故の状況であるとかバスの遅延状況とか、それから意見、ご要望、苦情、これを両方で共有化して、それに対して他社の苦情というような受け取りをするのではなくて、一体化した苦情ということで、お互いにサービス向上を進めていくというような活動を今定例的にやっているところでございます。

以上です。

**(朝長会長)**

はい、ありがとうございました。

よろしいですか。

**(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)**

私は広報をやっているのですが、単純に広報を考えると、佐世保市民としては西肥自動車さんが全部のバスを担っていると思っていました。

だから私は、マナー向上などを西肥バスさんとさせぼバスさんが一緒にやればいいのかという提案をしているんですが、やはり二つの会社があるという時点で、今の運転士

さんの田代さんの意見もそうですが、どう考えたらいいんですか。

申し訳ないんですが、根本的な理解としてどう捉えればいいのかというのを、もう一度おさらいとして教えていただいてもいいですか。

**(事務局：吉永)**

まず一体化の時に、バス路線を一体化したというのが一番の趣旨です。

西肥さんとさせぼバスさんが、それぞれダイヤ引くのではなくて、路線のダイヤ策定を一体化する。

もう一つが、ダイヤを一体化した関係で運行は西肥さんが基本的にはなるんですが、当然、西肥さんの運転士さんだけでは、どうしてもそこは担えません。

そこで、させぼバスさんに運行の委託をされて、多くがその運行委託をされた中で、させぼバスさんが運行されている。

ただ、させぼバスさんは運行を引き受けるためには、路線バスの事業者としての資格が必要ですので、自社路線を持っていなければいけない。

最低でも5台の運行と1台の予備車両の全部で6両の路線バスの車両を持たなければいけないという中で、5台の車両の自社路線分を運行をされていることに加えて、残りを西肥バスさんからの受託路線という形で受託をされて、運行をされているというような状況です。

**(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)**

ありがとうございました。

やっぱり別の会社。

市民への広報の仕方なのかもしれないんですが、市民が周知している事実と、やっぱり違う。

このダイヤ、この路線を一体化したというのが分かっていないというのが、今の佐世保の現状だと思うので、行政の方でももう少し広報をしっかりしていただきたいと思います。

それと、モニター制度のことで補足ですが、そんなに人が集まらないのであれば、うちも広報としてお手伝いさせていただきますので、声を掛けていただければと思います。

よろしく願いいたします。

**(朝長会長)**

はい。ありがとうございました。

他にございませんか。

モニター報告へのご意見はございませんか。

《ご意見等なし》

ないようでしたら、本日はオブザーバーとして国からもご参加いただいております。

先ほどご意見もいただきましたが、さらにご意見がございましたら、運輸局関係の皆様方からご意見いただければと思いますが、いかがでしょうか。

**(九州運輸局長崎運輸支局長：阿曾委員)**

地域公共交通の活性化協議会で、内容をどんどん見直していかないといけないと思いますので、また引き続き、地域の実情に合わせてこのような場で、さらにご検討いただくことをお願いしたいと思います。

それが、法令に基づいた地域公共交通会議の主旨でもございますので、それに沿ってやっていけばこちらとしても、必要な支援が何かという考えるきっかけにも繋がりますので、よろしく願いいたします。

**(朝長会長)**

はい。ありがとうございました。

今後とも持続可能な公共交通を実現するため、ご助言やご指導いただきますように、よろしく願い申し上げます。

その他にご不明な点や確認したい点はございませんでしょうか。

《質問等なし》

それでは他にございませんようですので、本日の会議を終了したいと思います。

バス運行体制の一体化後1年を経過した頃から、新型コロナウイルス感染症、また大雨による災害などにより、公共交通にも大きな影響を受けることになりました。

各公共交通機関におかれましては、新型コロナウイルス感染症の収束の見通しが立たない中、加えて運転士の確保等の課題、或いは燃油高騰など、様々なことで苦慮されているかと思えます。

そのような中でも、次の段階に向けての動きを進めていく必要があるかと思えます。

様々な場面で、本協議会委員をはじめ、関係機関の方々のご支援が必要になってくると思いますので、今後ともよろしく願い申し上げます。

本日はお忙しい中ご参加いただきまして誠にありがとうございました。

それでは、事務局の方へお返しいたします。

**(事務局：吉永)**

会長、議事進行ありがとうございました。お疲れ様でした。

また、皆様も大変貴重なご意見をいただきまして本当にありがとうございました。

これをもちまして、本日の令和4年度第1回佐世保市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきたいと思えます。

皆さんお疲れ様でした。ありがとうございました。

(終了)