

パブリックコメントの結果について

1. 件名 「佐世保市・佐々町地域公共交通計画（案）」及び「佐世保市・佐々町地域公共交通利便増進実施計画（案）」
2. 実施期間 令和6年12月25日（水）～ 令和7年1月27日（月）
3. 実施場所（閲覧場所） 佐世保市ホームページ
地域交通課
本庁舎6階行政閲覧コーナー
各支所、宇久行政センター
※SNS（フェイスブック、エックス、ライン）においても、パブリックコメントの実施を広く広報する。
4. ご意見の件数 42件
5. ご意見の内容と市の考え（回答）

No.	ご意見	回答
1	<p>《地域公共交通計画(案)》</p> <p>(1) 基本的な方針 (P7)</p> <p>運転士不足などの課題解決への対処を迫られ、何とか公共交通を維持するための方策と受け取れます。課題対処法ではなく「10年、20年後の佐世保市をどんな街にしたいのか」といった視点が見えてきません。</p> <p>温暖化、二酸化炭素の排出への対策が進まない中、自然環境の破壊や人間の身体に害をもたらす要因となるこれらをストップして、これに代わる自然と人間にやさしい街づくりを、方針に入れた方が良いと思います。</p> <p>この機会にマイカーを減らしてこれに代わるものとして、コミュニティバス、電車、デマンドタクシー、バイク、自転車を活用する方向へ</p>	<p>(1) 基本的な方針 (P7)</p> <p>本計画は、10年後を見据えた上で、今後5年間でやることを整理しております。中期的には、路線再編、公共ライドシェアなどが公共交通を維持する中心的役割を果たすものとして計画しております。</p> <p>環境への配慮に関しましては、計画P49にありますように低燃費車両の導入促進を行い、脱炭素社会に対応した環境整備を図る予定です。</p> <p>ご指摘のとおり、マイカーに代わるものとして、デマンドタクシー、公共ライドシェア等の導入を進めていくこととしており、その他のご提案については、今後の参考とさせていただきます。</p>

<p>転換してはと思います。ある専門家は徒歩 15 分で病院、スーパーマーケット、行政、学校、コミセンなどに移動できる街づくりを提唱しています。</p> <p>(2) 地域との共創を踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの構築 (P8)</p> <p>本当に住民の意見、要望を汲みつくしているのでしょうか？協議会の中だけで議論して決められているではありませんか。地域住民の意見を十分に取り入れなければ、住民の中に根付き、定着しないのではないのでしょうか。</p> <p>(3) 計画の目標等 (P51)</p> <p>基本方針 3: 持続可能な交通経営環境の実現 (P33)</p> <p>バス運転士採用 3 人/年</p> <p>年間 3 人の採用では、計画の推移 (P77) でも言っているように、10 年後 81% しか充足しない。高齢の運転士の退職や入社後の退職を考えると、目標が少ない。</p>	<p>(2) 地域との共創を踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの構築 (P8)</p> <p>法律上、地域住民の意見は「地域公共交通活性化協議会」に、住民代表をいれて計画を策定することとなっており、本市では、老人クラブ連合会や町内会長連合会等、利用者代表の方にご参画いただき、計画の策定段階からご意見を賜っている状況です。また、本市においては、デマンド交通等の実施にあたり、これまで 100 回以上、住民の皆様との会合を重ね、公共交通全体に対するご意見等も多数承っております。このようなご意見も受け止めながら、今回の計画を策定しておりますが、ご指摘のとおり、今後も、地域住民の皆様のご意見をいただきながら、計画を進めてまいります。</p> <p>(3) 計画の目標等 (P51)</p> <p>基本方針 3: 持続可能な交通経営環境の実現 (P33)</p> <p>計画における採用目標人数については、ご指摘のとおり、中途退職の存在を含め、事業者において詳細な分析を行って算出されております。運転士の処遇改善につきましては、P13(2) 需給バランスの問題に記載の</p>
--	--

<p>若い世代が働きやすい環境づくりは、運転士確保の一番の条件。</p> <p>1) 福利厚生改善…人員を大幅に増員して交代で土曜、日曜、祝日に休日を取れる体制づくり。</p> <p>2) 賃金…基本給 30 万円。労働の対価として当然。結婚しても長く働ける魅力的な仕事であること。</p> <p>以上 2 つを実現しないと、運転士の安定確保は難しい。</p> <p>(4) 幹線・ネットワーク再編 (P35)</p> <p>【乗り継ぎ】</p> <p>スムーズにつながる体制にならないと、通院、通学、通勤など朝、夕のラッシュ時には積み残しなどが起こり支障をきたすのではないのでしょうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ運賃…補助が必要です。 ・料金の値上げ…頻繁に上がっているが、「公共」ですから、利用者への負担は見直してほしい。 <p>(5) パークアンドライド施設の整備・充実 (P44)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パークアンドライド…駐車場だけでなくバイク、自転車なども駐車可能になるのでしょうか。料金は無料または低料金にすべき。 	<p>とおり、事業者の経営状況と密接な関係を有しますが、市としても大きな課題として捉えており、ご指摘の内容も参考とさせていただきながら、検討を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>(4) 幹線・ネットワーク再編 (P35)</p> <p>幹線・支線のネットワークにおける乗り継ぎに関しましては、改めて計画 P35 にバスの乗り継ぎダイヤの調整を行う旨記載いたします。</p> <p>乗継運賃への補助は、今後検討を要するものと考えています。</p> <p>運賃に関しては、ご指摘のとおり公共性は高いものの、民間の交通事業者による運営であるため、経営状況との関連の中で設定される仕組みとなっていることをご理解いただきたいと思います。</p> <p>(5) パークアンドライド施設の整備・充実 (P44)</p> <p>パークアンドライドにつきましても、計画 P44 へ自家用車以外（バイク、自転車）も含んだ取組を行う旨記載いたします。</p> <p>料金につきましては、今後検討することとなります。</p>
--	---

	<p>《その他》</p> <p>「街づくり」としての提案です。「パールシー」と「弓張」を結ぶロープウェイの運行。</p> <p>頂上を整備して貸自転車制度を設置してウォーキングコース、サイクリングロード、キャンピング、グランピング場の設備などを導入。キッチンカーなどを入れても良いと思います。</p>	<p>《その他》</p> <p>街づくりの視点からご提案いただきありがとうございます。参考意見とさせていただきます。</p>
2	<p>(1) 全体的に</p> <p>この計画は、地域公共交通の維持という公的目的を達成するために、「需要者」「供給者」「市場」へのアプローチ（働きかけ）を行う行政計画と考えますが、「需要者」側の視点が反映されたものになっているのかが気になります。</p> <p>変化するニーズ（質的・量的いずれも）を踏まえ、「最も必要としている交通弱者への配慮」が行き届いた計画であって頂きたいと考えます。なお、長崎市地域公共交通計画（P55）においては、アンケート調査が実施されその結果が踏まえられていますので、本市でも同様にさせて頂きたいと強く考えます。</p> <p>《地域公共交通計画(案)》</p> <p>(2) 基本方針（P7）</p> <p>国土交通省「地域公共交通の『リ・デザイン』では、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするのが、地域公共交通計画と記されています。</p> <p>本計画案(P7)でも、「あらゆる交通資源を総動員し」「有機的に連動</p>	<p>(1) 全体的な意見</p> <p>法律上、地域住民の意見は「地域公共交通活性化協議会」に、住民代表をいれて計画を策定することとなっており、本市では、老人クラブ連合会や町内会長連合会等、利用者代表の方にご参画いただき、計画の策定段階からご意見を賜っている状況です。また、本市においては、デマンド交通等の実施にあたり、これまで100回以上、住民の皆様との会合を重ね、公共交通全体に対するご意見等も多数承っております。このようなご意見も受け止めながら、今回の計画を策定しておりますが、ご指摘の通り、今後も、地域住民の皆様のご意見をいただきながら、計画を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>(2) 基本方針（P7）</p> <p>P6記載のとおり、本計画のねらいは、他の交通モードと比較し相対的にバスの路線維持が困難になっている状況から、主に乗合バス事業の展開を中心に、交通空白地への対応等について検討を深めていくこととしています。</p>

<p>させ」「関係者が連携して」「持続可能性を確保する」と謳われた上で、基本的な考え方として、「1 地域との共創を踏まえた～の構築」「2 需給や～全体最適化」の2つが掲げられています。</p> <p>しかし、そのための取り組み内容としては、バスという供給の一手段の維持に向けたもののように、重きが置かれ（すぎ）ているように感じます。</p> <p>シンプルに、「本市にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」が何か、についての答えが、（バス以外で特に）見えません。</p> <p>長崎市地域公共交通計画（P79）では、同市におけるこれからの公共交通を目指す姿が、集約されて明記されています。また、表紙においても、スローガンの文章が記載され、計画の目指す姿をイメージしやすいものとなっております。</p> <p>本市でも、全て真似すべきとは申しませんが、「ハード（器・外形）」だけでなく「ハード（中身・精神）」を注ぎ込むような計画であって欲しいと、強く願います。</p> <p>(3) 計画の位置づけ、他との調和(P7)</p> <p>長崎市地域公共交通計画（P30）では、関連計画として、「地方創生」「バリアフリー」「障害者」「中心市街地活性化」「地球温暖化対策」「観光・MICE」「小中学校」「新幹線」「国土強靱化」の諸施策との整合が明記されています。</p> <p>本市もそれに倣い、地域公共交通維持が、それ以外の分野の取組に密接に影響しあっていることを踏まえ、一体的に推進していくべきも</p>	<p>(3) 計画の位置づけ、他との調和(P7)</p> <p>P8 から P10 に記載のとおり、当該地域公共交通計画においては、総合計画における各施策と整合しているものと考えています。</p>
--	--

<p>のであると、計画上でも明記頂きたいです。</p> <p>※特に、本市は西九州広域都市圏の中核都市でもあり、広域交通の重要な接続点でもあるので、広域連携の視点も必須と考えます。また、佐世保市敬老福祉パスが、高齢・障害者のモビリティに大いに影響していることが考えられますので、将来的に限られた財源下で、今後どうあるべきかについても触れることは不可避と考えます。</p> <p>(4) 地域資源を活用した新たな移送サービス等の検討 (P41)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「民間送迎サービスの混乗」の一つの選択肢として、自動車学校も考えられませんか。 ・大学・企業等との連携として、HTB を実験場として活用することは考えられませんか。 ・高専と連携して IT 免での研究開発を行ったり、県立大学・国際大学と連携して経営シミュレーション・経済波及効果測定等の実証研究を行うようなことは考えられませんか。 <p>(5) 鉄道とバスの乗換・乗継利便性の向上 (P42)</p> <p>インバウンドや、遠方から来佐する観光客から見た視点で、広域的な周遊に際しての利便性向上を検討頂きたい。</p> <p>例えば、「長崎空港や福岡等からの来訪者が」「本市中心部や HTB 等の市内観光地を周遊し」「市外の他の観光地（平戸や嬉野、武雄等）に</p>	<p>(4) 地域資源を活用した新たな移送サービス等の検討 (P41)</p> <p>今回のご意見については、参考にさせていただき、P22 記載のとおり実現可能な分野との連携については検討を深めていきます。</p> <p>(5) 鉄道とバスの乗換・乗継利便性の向上 (P42)</p> <p>現在、喫緊の課題である、生活上の移動を確保するための地域（生活）交通を優先して対応していますが、今後は、観光政策としての移動手段という視点も含め、検討を進めてまいりたいと考えております。</p>
--	---

	<p>立ち寄り」ような場面で、現状では、それぞれの移動が速達性に欠けると考えます。</p> <p>(特に、本市中心部～HTB間の公共交通での移動が、実距離の割に不便で時間がかかるイメージがあります。実際、HTBに行く時はいつも車です。スムーズで速達性ある移動手段があると、HTB来訪者が市中心部やそれ以外の市内観光地に滞在してくれるのではないでしょうか。)</p> <p>(6) アセット有効活用による結節点整備・財務改善 (P46)</p> <p>佐世保駅前については、(電車で) 駅を降りてすぐの広場がタクシープールになっており、バスに乗り継ぐには国道の反対側まで荷物を持って歩かなければならないことに不便を感じます。(昔住んでいた) 仙台駅では、駅を降りると(2階が) ペDESTリアンデッキであり、(1階には) バスプールがあり電車→バスの接続がスムーズでした。こうした配慮も、バリアフリー化として有効だと思います。</p> <p>駅前、矢峰、黒髪以外でも、特にMRの駅に隣接するバス停等について、商業開発の積極的な検討を頂きたい(コンビニや売店の設置等)。</p>	<p>(6) アセット有効活用による結節点整備・財務改善 (P46)</p> <p>佐世保駅前については、佐世保駅周辺の再開発等の整備計画等が行われる場合、鉄道・バスの連携を考慮した大規模な整備計画が必要と考えております。お寄せいただきましたご意見について参考にさせていただきます。</p> <p>今回のご意見におけるMR駅の隣接バス停等の資産活用についても、バス事業者との協議において参考にさせていただきたいと思っております。</p>
3	<p>《地域公共交通計画(案)》</p> <p>(1) 計画のポイント (P8)</p> <p>まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保は大変重要な点だと思います。この計画が、将来を見据えた、自信を持ったまちづく</p>	<p>(1) 計画のポイント (P8)</p> <p>法律上、地域住民の意見は「地域公共交通活性化協議会」に、住民代表をいれて計画を策定することとなっており、本市では、老人クラブ連合会や町内会長連合会等、利用者代表の方にご参画いただき、計画の策定段階</p>

<p>りになるよう望みます。</p> <p>その立場に立って、この計画を策定するに当たって、地域住民の声 が充分反映されていないのではないかと思います。地域公共交通活 性化協議会で検討されていますが、地域住民への聞き取りやアンケート などは聞こえてきません。廃止、再編、利用者促進など地域住民が協 力してこそできるものと考えます。今後具体的な計画を立てる際には 各地域住民の意見を吸い上げるシステムを充実していただきたい。</p> <p>(2) 公共交通ネットワーク形成の方針 (P25)</p> <p>相浦、早岐は地域核であるが生活交通は必要な地域であると考えま す。この地域でも生活交通手段を検討する必要があると思います。</p> <p>(3) 運転士不足への対応 (P45)</p> <p>12頁で運転士不足の課題について、「長時間労働」と「年間収入 額」となっている。全産業平均より年間収入の差が大きく開いている ことも指摘されている。年間収入をアップさせなければ今後も運転士 不足は解消できないと考えます。市として賃金の補填はできなくて も、公共交通事業として事業者にもっと市の補助を出し、年間収入を 引き上げさせるよう協定を結ぶことはできないのでしょうか。</p> <p>(4) 佐世保駅前におけるわかりやすい情報提供の促進 (P48)</p> <p>九十九島の景観は全国に誇れるものです。九十九島観光公園にバス で来た観光客が帰りのバスがなく困っていたので、近隣の人がバスが</p>	<p>からご意見を賜っている状況です。また、本市においては、デマンド交通 等の実施にあたり、これまで100回以上、住民の皆様との会合を重ね、公 共交通全体に対するご意見等も多数承っております。このようなご意見も 受け止めながら、今回の計画を策定しておりますが、ご指摘のとおり、今 後も、地域住民の皆様のご意見をいただきながら、計画を進めてまいりた いと考えております。</p> <p>(2) 公共交通ネットワーク形成の方針 (P25)</p> <p>計画に記載の図は、現段階における状況を表したもので、相浦・早岐地 区においても、他の地域と同様に、必要に応じて生活交通手段の検討は進 めていきます。(生活交通導入に関する他地域との差はありません)</p> <p>(3) 運転士不足への対応 (P45)</p> <p>運転士の処遇改善については、市としても大きな課題として捉えてお り、ご指摘の内容も参考とさせていただきながら、検討を進めてまいりた いと考えております。</p> <p>(4) 佐世保駅前におけるわかりやすい情報提供の促進 (P48)</p> <p>現在、喫緊の課題である、生活上の移動を確保するための地域（生活） 交通を優先して対応していますが、今後は、観光政策としての移動手段と</p>
--	--

	<p>通っている所まで送って行ったという話を聞きました。観光振興はまちづくりの大きなポイントなので、観光客を呼び込むための公共交通の整備を望みます。</p> <p>(5) 公共交通を取り巻く環境変化等について (P72)</p> <p>人口の減少、高齢化率などその通りと思いますが、高齢化の進行により、人々の移動需要は減少とあります。その一方で免許返納をしたい人がどんどん多くなると考えます。運転はしたくないが交通手段がないので、無理して運転せざるを得ない人や出かけたけれど交通手段がないので家にひきこもり、不健康になる人などが増えるのではと懸念されます。免許返納で移動手段が公共交通等に頼らざるを得ない人が多く出ることを予測して計画してほしいと思います。</p>	<p>いう視点も含め、検討を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>(5) 公共交通を取り巻く環境変化等について (P72)</p> <p>ご指摘のとおり、自家用車の活用が困難な方が増加してくるという課題認識は、市としても持っており、地域のご協力をいただきながら実施する「公共ライドシェア」を中心とした、きめ細やかな交通手段の確保について、早急に対応を進めてまいりたいと考えております。</p>
4	<p>《地域公共交通計画(案)》</p> <p>(1) P35 『事業概要①「基幹交通」を担うバスネットワーク再編による効率化・ICカード機能を活用したサービスの充実』、P36 『事業概要②「補完交通」となるフィーダーサービスの充実』 について。</p> <p>令和6年度第1回協議会資料3『次期佐世保市・佐々町地域公共交通計画(素案)』より削除された項目の復元をし、組み合わせるべきではないでしょうか。</p> <p>素案 P66「鉄道とバスの連携による利用促進」素案 P72「バスと鉄</p>	<p>(1) 『事業概要①「基幹交通」を担うバスネットワーク再編による効率化・ICカード機能を活用したサービスの充実』(P35)、『事業概要②「補完交通」となるフィーダーサービスの充実』(P36) について。</p> <p>ご指摘のとおり、鉄道は基幹交通の一部として、重要であるとの位置づけを行っています。その上で、JRの運用に関するご提案については、今後の参考とさせていただきます。</p>

道との役割分担等の検討」について現状都市核～地域核をまたがって長距離運行されている便について、大野・早岐を基準として系統分離するという計画については賛成しますが、大野～早岐間の基幹交通を一般路線バスだけでなく他の交通モードを導入すべきだと思います。

素案 61 ページにありました接続車両等を導入し運行効率を上昇とありましたので、導入手段を接続バスではなく既存の鉄道路線の系統変更で対応することは可能であると考えます。また、計画案によって示された交通結束点においてバス同士での乗り換えの場合、交通混雑により遅延が発生した場合乗り換えられないリスクがありますが、鉄道は定時性に優れた輸送機関であり、遅延のリスクはバスとは比較できないほど低いです。さらに、鉄道が大量輸送機関であるという点を生かして、基幹交通においては鉄道の担う役割を大きくしたほうが良いのではないのでしょうか。

また、基幹交通の一部として鉄道を取り入れると同時に大野～早岐間を直通する運行を日中時間帯だけでも行えば提供定員数を大きく減らすことなくバスの減便が可能ですし、接続を見直すことによって乗り換えが生じても所要時間は大きく変化することがないと思います。

(資料 1、資料 2)

(2) 素案 P67「モードを横断した共通運賃等の導入検討」について

バスの減便・系統分離の一部を鉄道でカバーする場合、または計画案の通りバスを減便し大野・早岐からのフィーダー線を整備する場合においても乗り換え時間や目的地に応じて利用者がどの交通モードを

(2) 「モードを横断した共通運賃等の導入検討」について (素案 P67)

モードを横断した共通運賃等の導入については、交通事業者の収支や経営判断を踏まえて検討する必要があります。ご指摘・ご提案については、今後の参考とさせていただきます。

利用するか選択しやすい体制を整えるべきだと思います。その際大きな障壁となりうる運賃制度については共通化するべきではないでしょうか。

すでに「四国モデル」と呼ばれる、JR 四国「牟岐線」と徳島バス「室戸・生見・阿波 大阪線」の阿南駅～阿波海南駅の間で異なるモードでの共同経営がされており、四国モデルを参考にしながら中核都市である佐世保で新たなモデルを作ること、佐世保だけでなく全国の地方都市でも公共交通を残せる手段を示せるのではないのでしょうか。

(3) 『事業概要④新たな車両転車場・乗務員休憩施設の設置』

(計画案 P38)

大野車庫「大野以北方面からの系統は矢峰営業所止めにて運行」を「大野以北からの 系統は大野車庫止め、佐世保中央からの系統は従来通り矢峰営業所止め」とするべきではないのでしょうか。大野以北より矢峰方面への利用者は少ないと思いますが、佐世保中心部より矢峰方面への利用客は一定数存在します。そのため、旧交通局運行路線については従来通り矢峰営業所止め、佐々以北からの便は大野車庫止めとし、市中心部への移動は大野車庫にて乗り換え、または左石駅より松浦鉄道への乗り換えとして対応できないのでしょうか。

(3) 『事業概要④新たな車両転車場・乗務員休憩施設の設置』(計画案 P38)

路線再編の基本的な考え方として、南北長距離路線をできるだけなくし、運転士の労働環境を向上させること、という点があります。また、ご提案の「矢峰路線」が、大野車庫を経由しないとすると、北部との結節ができず、路線再編の目的が達成できませんので、基本的には大野車庫発着となります。

しかしながら、大野車庫のキャパシティも限られており、全便を大野車庫発着とできないことも想定されます。また勤務開始時及び終了時のダイヤは営業所発着となる為、佐世保市内～矢峰営業所のダイヤも一定数は残存する可能性があります。

松浦鉄道左石駅での乗換に関しては、約 350m徒歩 5 分が必要であり、乗継拠点としては厳しい判断となります。

<p>(4) 『事業概要⑦鉄道とバスの乗換・乗り継ぎ利便性の向上』（計画案 P42）</p> <p>大野車庫を交通結末点として整備する場合、大野車庫より松浦鉄道左石駅への通路を整備し、乗り継ぎしやすいようにできないでしょうか。</p> <p>現在大野支所駐車場内を通り、駅に至る通路を再整備し、駐車場を通らず直接駅へつながる歩道を整備すれば素案 P66 の事業ともつながり、本数が減少したとしてもある程度の利便性を保つことができるのではないのでしょうか。</p> <p>(5) 『事業概要⑩運転士不足への対応、労働環境の改善』（計画案 P45）</p> <p>・概要には官民連携と書かれていますが計画案の中には具体的な行動計画が書かれていません。どのような点で連携していくのでしょうか。また給与・待遇の改善のために、さらに大胆な対応はできないのでしょうか。（例）市職員として雇用し、各事業者へ派遣するなど</p> <p>《その他》</p> <p>路線整理についての市民への説明が不十分すぎるのではないかと思います。（具体例 1 参照）計画案 P23 には『さらには、前述「(1)運転士不足」の「路線の再編を含めた、効率的な路線の見直し」に対する市民の理解が、現段階であるわけではないので、多くの利用者が「乗り換えずに、目的地に到達する」ことを前提としている状態であ</p>	<p>(4) 『事業概要⑦鉄道とバスの乗換・乗り継ぎ利便性の向上』（計画案 P42）</p> <p>交通結末点（大野車庫）については、今後、より利便性の高い場所等の可能性も含め検討していく予定としております。ご提案の内容は、その際にも参考にさせていただきたいと思っております。</p> <p>※事業者によると、直線距離でも 230m 程度あり、通路整備したとしても一定の距離もあり、日常的に高齢者が乗継ポイントとして利用するには厳しいとのこと。</p> <p>(5) 『事業概要⑩運転士不足への対応、労働環境の改善』（計画案 P45）</p> <p>運転士不足への対応に関する官民連携については、現段階では 2 種免許取得に対する交通事業者への補助等を行っておりますが、今後は、広報等を含めより幅広い連携を図ってまいりたいと考えております。</p> <p>《その他》</p> <p>市民への説明については、ご指摘のとおり当然のことと考えております。いただいた問題点も踏まえ、交通事業者と行政とが、適宜・適切に役割分担を行いながら、あらゆる媒体を活用し、市民への周知を図っていきたいと考えております。</p>
--	---

	<p>ることを考えると、これらに対する理解を深めることは、当然に必要となってくると考えられる。』とあることより市民への説明は必要不可欠だと考えられますが具体的にはどのような場合に誰が（地域交通課なのか事業者なのか）説明をするのか計画に明記すべきではないでしょうか。</p>	
5	<p>(1) 公共交通と今後の検討項目について</p> <p>公共交通とは、利用者が多い少ないにとらわれず公共交通を必要とする自動車免許を持たない児童生徒や運転出来ない高齢者の移動手段として地域社会が備えて置くべき生活のツールであと考える。</p> <p>現状を見ると民営交通事業者は、環境の変化により利用者の減少や運転士の不足により廃線・減便により更に収益が悪化し深刻な状況と推察する。この様な状況では、民営交通を如何に守るかの視点で不採算路線の廃止となり結果として企業としての魅力が低下し運転士が集まらない状況となっている。</p> <p>表題の計画は、民営交通事業者が公共交通を投げ出した地域について如何に公共交通を守るかと言う視点で対策を行っている、また法の範囲内で新たな地域交通を模索されている。</p> <p>今後の検討項目として</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、鉄道・バスの相互利用の更なる推進 <ul style="list-style-type: none"> 広域移動は鉄道（MR）のみ、バスは駅と地域の循環路線 2、西肥バスとさせぼバスの路線の垣根撤廃 <ul style="list-style-type: none"> させぼバスが補完交通・生活交通を担う 	<p>(1) 公共交通と今後の検討項目について 今後の参考とさせていただきます。</p>

<p>3、西肥バスのスリム化を促す 自治体からの補助の廃止</p> <p>4、公共交通の公営事業化 民営交通事業者には任せられない</p> <p>以上について今後検討し次期計画につなげてもらいたい。</p> <p>《地域公共交通計画(案)》</p> <p>(2)P51 計画の目標の項、指標及び目標値について</p> <p>指標 運転士確保、目標値 3人/年について、これは資料 P76～77 に根拠が示されており資料によれば運転士の見通しで 2030 年には 68%まで減少すると有る、また輸送送料が見積もられ 2030 年の必要な運転士数は 83% (2024 年比) と分かる様になっている。</p> <p>これによると 2030 年には 15%の上積みが必要で毎年度 3%を増分させると 2030 年には必要運転士数 83%となる。ここで得られた値は運転士の実数ではなく比率である、運転士実数 229 人 (R6.4) で見ると 6～7 人/年の増分が必要となり目標値は 6～7 人/年となる、また毎年度 10 人以上の退職者がある為、更なる人員確保策が必要ではないか。</p> <p>《公共交通利便増進実施計画 (案)》</p> <p>(3)P6 多様なモードによる「生活交通」の充実</p> <p>多様なモードによる生活交通の充実は、目的・ねらいとして地域に密着した生活交通の充実を図り、交通不便地区を解消するとある。</p>	<p>(2)P51 計画の目標の項、指標及び目標値について</p> <p>計画における採用目標人数については、ご指摘のとおり、中途退職の存在を含め、事業者において詳細な分析を行って算出されております。</p> <p>運転士の処遇改善につきましては、P13(2)需給バランスの問題に記載のとおり、事業者の経営状況と密接な関係を有しますが、市としても大きな課題として捉えており、ご指摘の内容も参考とさせていただきながら、検討を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>(3)P6 多様なモードによる「生活交通」の充実</p> <p>令和 4 年度に中里皆瀬地区において区域運行型予約制乗合タクシーの社会実験を実施した際、3 ヶ月間の利用実績が 5 回だったことから、地域と</p>
---	--

	<p>本計画では、乗合バス路線の廃止に伴い公共交通の空白地区となる中里・皆瀬地区に区域運行型予約制乗合タクシーが導入される計画となっている。しかし運行エリアを見ると中里地区は対象から外れており、中里地区にもバス停から離れた場所に高齢者もいる事、また過去に事業化された地域（吉井、世知原、柚木など）は地区全域で運行されている事を考えると、中里・皆瀬地区全域となる様に、計画を再考すべきである。</p> <p>また、皆瀬地区には通学の為に路線バスを使う地区（菰田町）がある事から乗合タクシーへの移行の際には、教育委員会と連携して頂きたい。</p>	<p>協議した結果、その時点において必要性が低いものと判断し、本格運行に至りませんでした。</p> <p>しかしながら、今回バス路線が廃線されることになり、その影響を受ける地域を対象として予約制乗合タクシーを導入することとしております。今回対象となっていない地域につきましては、今後の公共交通や地域の状況をみながら必要に応じて検討いたします。</p> <p>また、通学に関しては必要に応じて教育委員会と連携してまいります。</p>
6	<p>《地域公共交通計画(案)》</p> <p>(1) 事業概要⑩ (P11-13・P45)</p> <p>バス運転者不足の課題について列挙されています。「収入」の面について以前バス会社にお聞きしたところ、入社後の祝い金などプラスの面のご紹介はいただけました。私の友人にも佐世保地域のバス会社の運転士をしている方もいらっしゃいますが、家庭のために給与が低く転職を余儀なくされたかたが何人もいました。FM させぼで CM が放送されており“給料も悪くない”と言われておりますが、月平均時間外労働時間 30 時間、年間休日 82 日（公休出勤有で実質の休みはもっと少ない？）で労働過多にもかかわらず賞与が年 2.80 ヶ月は運転士の離職が増加してしまう原因ではないでしょうか。</p> <p>2024 年の制度改正により、現在は改善されているところもあるのではな</p>	<p>(1) 事業概要⑩ (P11-13・P45)</p> <p>運転士の処遇改善については、市としても大きな課題として捉えており、ご指摘の内容も参考とさせていただきながら、検討を進めてまいりたいと考えております。</p>

<p>いかとも思います。しかし、求人情報を見る限りまだまだ不十分であると推察します。今後、公務員並みの給与・休暇日数を確保することにより、労働者の増加につなげていく工夫が必要ではないでしょうか。バス会社の企業努力ではどうにもならないところも少なからずあると思いますので、行政が援助してほしいと思います。</p> <p>(2) 需給バランスの問題 (P13)</p> <p>バス会社の収支について常に疑問に思うことは「佐世保市敬老福祉パス」の在り方です。現在、75歳以上の高齢者や障害のある方に対して、佐世保市内の路線バスは無料で乗車することができます。佐世保市内であっても宇久地域の方は、①敬老福祉パス+宇久観光バスに1回につき100円で乗車できる乗車証、②宇久観光バスに無料で乗車できる乗車証の選択となっています。</p> <p>この敬老福祉パスについても、バス会社の収支悪化や運転士数の減少も考えると、見直しをしたがよいのではないのでしょうか。例えば宇久地域の①のように、「75歳以上の高齢者ならびに障害のある方は1回の乗車につき一律100円支払ってもらうこと」に佐世保市内の路線バスも一律にするなど、少しでも収支改善につなげる方法を模索されてはどうでしょうか。</p> <p>(3) 区域運行型予約制乗合タクシー (P21)</p> <p>「区域運行型予約制乗合タクシー」の利用者数には地域で差があるように思えます。現状と問題点に書かれている“バス利用のための補</p>	<p>(2) 需給バランスの問題 (P13)</p> <p>今後の参考とさせていただきます。</p> <p>(3) 区域運行型予約制乗合タクシー (P21)</p> <p>運転士、需給ギャップの課題から、路線維持が困難となったため、デマンドタクシーを導入することとしています。デマンドタクシー導入にあた</p>
--	---

助的な仕組み”となっていることはもちろんではありますが、課題が多くあるのではないのでしょうか。課題の整理はされたうえでバスからの転換をされているのでしょうか。この予約制乗合タクシーについても、バス路線の再編同様に早急な見直しが必要であると私は考えます。

今回、西肥バス運転士不足からの路線廃止によりさらなる「区域運行型予約制乗合タクシー」への転換を進められるようですが、利用状況がこの通りであれば転換せずに、便数を減らしたとしても路線バスを維持することがよいのではないのでしょうか（例：朝・昼・夕に1往復ずつなど）

(4) 公共交通ネットワーク形成の方針（P25、P35-38）

利便増進実施計画（P3）

「大野」「早岐」を乗継拠点とする旨の記載があります。しかし、この図ではさせぼバス運行の天神町方面行の扱いがよくわかりません。私が把握している限りでは、「大宮天神循環」「大黒天神循環」「十郎原」「東浜」「教育隊前」などの天神方面の各路線は、ほとんどが大野以北（西高校入口・矢峰・佐世保商業高校など）からの始発・終着となっています。大野近辺から直接天神山方面に行かれる方はあまりいらっしゃらないのではないかとしますので、これらの便の発着を佐世保駅前や総合医療C入口発着とすると、循環後に「また矢峰行だ」と市民が思う現象は減り、また運転士さんの労働時間の確保もで

っては、地域・事業者の意向、運行区域・経路等に関し、地域住民の皆様、運行事業者、バス事業者等と、それぞれ個別に詳細の協議を重ね、それぞれの地域に合った仕組みとしています。また、導入後も、継続的に状況を確認し、地域との対話の機会を設けています。

(4) 公共交通ネットワーク形成の方針（P25、P35-38）

利便増進実施計画（P3）

事業者によると、「大野」「早岐」を乗継拠点とした路線再編は全ての路線がこの対象となるものではないとのことです。させぼバス運行路線については、P25の公共交通ネットワーク形成の方針のネットワーク図内等では記載できておりませんが、佐世保市中心部における「補完交通」的な位置づけになると考えておられ、これらの路線については各エリアの「補完交通」と「補完交通」を結びながら効率的な運行を目指していく必要があると考えておられるとのことです。

きるのではないのでしょうか。

(5) 事業概要③表中 事業概要 (P37)

2025年4月1日付でダイヤ改正が実施されると思いますが、これまでの計画では改正後のバスの本数が掲載されていました。この度の計画では、R5・R11・R16の本数が書かれていますが、R7分については見当たりません。この改正は路線廃止、更なる減便の改正ですので、計画に計上したがよいのではないのでしょうか。記載されなかった理由があるのでしょうか？

計画に各路線の便数が設定されています。「回送」の便をよく目にするようになったのは、その便数上限を超過しないためでしょうか。私見ですが、以前のダイヤでは柚木車庫のバスが柚木→佐々BCを回送して佐々BC発便のダイヤに入ったり、現行でも矢峰→相浦棧橋へ回送するダイヤがあったりします。

労働時間是正のためと言われればそれまででしょうが、早朝・深夜便が減少しているからこそ、以前佐々BC～北部営業所・平戸棧橋～平戸営業所・佐々BC～佐世保駅前でもみられていた“実車回送”を次のダイヤ改正で回送を想定している区間に設け、少しでも乗客確保に努めるとよいのではないかと思います。

(6) 事業概要④・事業概要⑪ (P38・P46)

「大野」「早岐」に拠点整備、さらには旧市交通局の車庫の再開発などの計画がみてとれます。しかし、市中心部の転回場や車庫数があまりにも少ないために運行効率が悪くなっているのではないかと推察

(5) 事業概要③表中 事業概要 (P37)

今回の計画 (P37) では、需給バランスを図っていくという方向性を確認するために、未来の路線本数 (傾向) を掲載しております。R7.4.1以降も、需給の状況を確認しながら、適切に路線の精査を行ってまいりたいと考えております。

また、記載の表については、今後の参考のため、乗合バス事業に係る将来需要推計予測を踏まえて、各区間の将来的な運行本数を算定するシミュレーション結果を記載しているものです。あくまでも将来的な予測数値としてR11・R16のシミュレーション結果を記載しているものであり、直近となるR7の本数については記載しておりませんのでご理解ください。表中R11・R16に「将来需要推計に基づく予測値」と明記いたします。

なお、現在、回送運行は、他の路線ダイヤとの関係も含め、必要最小限で行っており、便数上限に関わらず、運用上、実車とすることは困難です。

(6) 事業概要④・事業概要⑪ (P38・P46)

路線経路・再編の運用については、ご意見の内容も参考とさせていただきながら、適宜、適切に評価を行ってまいります。

しています。例えば、市中心部の三ヶ町に面している「松浦公園」には、大型バスの駐車場も設けられていますが、あまり使われているのを見かけることはありません。例えば一部便についてここを転回場として活用すると、駅以南からの便が矢峰・相浦方面へ直通する必要がなくなるため、定時制の確保や労働時間の是正につながるのではないのでしょうか。他にも交渉することで転回場を確保することが必要ではないかと私は考えています。

また、土地の面積が不足しているのであれば、各地域のバス会社も工夫して車庫・転回場・乗務員休憩の施設を設置されています。そのような工夫を取り入れて見られてはいかがでしょうか。

(7) 事業概要⑦ (P42)

MR・JRの相互乗り入れが現在停止されている状況が続いています。「大野」「早岐」にバスの拠点を設定との記載がありますが、そうであるならば鉄道も「MR 左石」駅～「JR 早岐」駅間を相互乗入（一部時間帯は国際大・県立大通学を踏まえ、大学駅やハウステンボス駅まで延伸）すると、バス＋鉄道で利便性がさらに向上するのではないのでしょうか。

相互乗り入れには課題も多くあるかとは思いますが、JR側の車両が更新されているからこそできることもあるのではないかと考えます。

現在の松浦鉄道は、国鉄松浦線→JR松浦線→松浦鉄道西九州線と変化していく中で、新駅をたくさん開業され、また大增発することで沿

(7) 事業概要⑦ (P42)

MR・JRの相互乗り入れにつきましては、現段階では技術的に難しい課題が多く、実現は困難です。今後の参考とさせていただきます。

また、ご指摘のとおり、バスと鉄道の結節は重要だと考えております。今後の参考とさせていただきます。

線住民の利用が便利になり地域密着の企業になっていると推察します。乗換を考えると、大学駅—相浦中学校前、吉井駅—（バス停無）、左石駅—左石駅前なども想定されたらどうでしょうか。特に吉井駅については、世知原方面からまつばや吉井店への利用者もいますし、直通便がなくなった以上 MR との乗り継ぎも想定したダイヤ編成をしたらよいのではないかと思います。

その点、JR については佐世保駅以南の路線となっていますが、佐世保～日宇～大塔～早岐と駅間が松浦鉄道よりも長く、沿線住民のすべてが利用しやすいかといわれるとそうではないと思います。なかなか駅を新設するのは難と思いますが、例えば大宮・桜馬場・卸本町などに駅を新設すればバスとの乗換が容易になるのではと考えます。

(8) 事業概要⑬・⑭ (P48)

タイトルには「佐世保駅前における」、対象地域・路線には「佐世保駅前等」とあります。観光客の乗換は佐世保駅前が多数ではあるでしょうが、各バス停に路線図を掲示するなどの工夫は必要ではないかと思えます。

また、現在の LED 方向幕の「行先番号表示」は非常にわかりにくく、また西肥バス・させぼバスで使用状況に差があります（させぼバスは経由地番号を通るルートがあってもほとんどの路線で使用されていません）。また経由地番号が 91 まで存在しますが、理解できている方はあまりいないのではないかと推察します。元々、西肥バス・佐世保市交通局の双方で独自の行先番号表示が導入されていました。一旦

(8) 事業概要⑬・⑭ (P48)

事業者としては、現状、システムとバス路線数などの問題から一部、わかりにくい時刻表部分があることは認識しておられます。いただいたご意見も参考にさせていただき、引き続き分かりやすい時刻表示を目指していくこととされています。

なくなりましたが、国体を契機に導入されたと理解しています。その際は、方面・行先・経由で区分されていましたが、方面・行先がまとまった形に変更となり、経由地番号も70番まで（一部欠番あり）→91番までに増加しています。長崎バスでもLED方向幕について新聞記事になるほどの意見が出されておりましたが、佐世保地域のバス路線についても再考していく必要があり、だれもがわかりやすい形になればありがたいと思います。

「バスロケーションシステムの利用促進」とのことで、スマートバス停について記述があります。既に2か年にわたりバス停が導入されておると承知しております。しかしスマートバス停の時刻表は「行先」ごとにまとめられており非常にわかりにくいです（例：世知原〔知見寺〕・世知原〔菰田〕と隣になっているが、世知原を経由する吉井〔知見寺〕行は離れた枠になっているため、探しにくい）。経由で枠をつくりまとめる、そのうえ行先をわかりやすく書くなど、利用者目線での改善が求められるかと思います。

また、スマートバス停の小さなものはご高齢の方にはなかなか見えにくいサイズになっています（システム上どうしてもないのでしょうかけれど……）。スマートバス停では空港特急の行先番号など適切に表示されていない場合もあります。できる限り利用者にわかりやすいように配慮をお願いしたいと思います。

(9) 事業概要⑩ (P49)

乗り降りしやすい環境整備の点から考えると、バス停間隔の見直しも是非考えていただきたいと思います。例えば、木宮町～相浦小学校前～相浦中学校前のバス停間隔は、木宮町バス停が移設されたこともありよくありません。また、佐々新町バス停の佐世保向・佐々向は1バス停分ほど離れています。交差点から離れた安全な位置に設置することは必要であることは理解できますので、商業施設とも検討の上見直しをお願いしたいと思います。

他にも、商業施設へのバス利用者を想定したバス停の設置も必要ではないかと思います。商業地の近くにバス停があれば利用者も見込むことができるのではないかと思います。例えば、吉井車庫前のソレイユ吉井やさせば五番街などバス停から距離があるところについては、設置をされたが利用者は助かるのではないかと思います。

(10) バス、鉄道に係る現状分析 (P65-P75)

「需要と供給」から考えたとき、人口や現時点でのICカードの利用状況についてまとめることももちろん大切であると思います。

しかし、現在自家用車を利用している方の通勤方法をバスに変更してもらうことも考えるとすれば、路線バス沿線企業に対して、バスで通勤してもらうことを想定してのアンケートや補助などについて意見を求めてもよいのではないのでしょうか。減便に伴い、自家用車での通勤を余儀なくされている方も少なからずいらっしゃると思います。企

(9) 事業概要⑩ (P49)

事業者によれば、バス停設置に関しては、ご承知のとおり道路管理者や警察およびバス停後背地となる地権者からの承諾が必要となることです。バス停設置の要望をいただいた場合には、基本的には検討させていただきます、関係者と協議をすることとされています。

(10) バス、鉄道に係る現状分析 (P65-P75)

路線バス沿線企業へのアンケート等のご提案につきましては、今後の参考にさせていただきます。

また、現在、喫緊の課題である、生活上の移動を確保するための地域（生活）交通を優先して対応していますが、今後は、観光政策としての移動手段という視点も含め、検討を進めてまいりたいと考えております。

業側の都合ももちろん理解できますが、利用者側の視点でもこの計画は考えてもらいたいと思います。

観光客は JR・高速バスで来佐しても、なかなか市内の観光地+αをまわろうとするとバスを利用するには不便な状況です。観光客が利用しやすいような路線再編（起終点を観光地にする）も検討してもよいのではないのでしょうか。

今回、烏帽子岳・弓張岳展望台・無窮洞のある佐世保～川棚線は廃止、そして九十九島観光公園（展海峰）は1便のみとなっており、九十九島水族館・九十九島動植物園・ハウステンボス以外の観光地へは車・タクシーでの観光が必須となってしまいます。宮島市長の99の政策でも「⑭アニメ聖地巡礼の後方支援など、更なる観光誘客の実施」と書かれていますので、艦これで賑わう街づくりのためにも路線バスの維持については検討していただきたく思います（臨時バス化もいいかも）。

定期観光バスも運行が終了してしまい、長崎バス運行の「観光ルートバス」のような路線もなかなか設置は難しい状況かとは推察します。長崎市とは異なり西九州新幹線の効果があまり出てこないかとも思いますので、対策を検討されたがよいのではないかと思います。

<p>(11) 今後の運転数の見通し等について (P76-P77) 利便増進実施計画 (P7-P12)</p> <p>2025/4/1 西肥バス廃止に伴い「区域運行型予約制乗合タクシー」の導入を予定されているようですが、タクシーの運転士数・運転士の高齢化などの問題は考えられているのでしょうか？令和元年総務省の調査によると、タクシードライバーの平均年齢は60.0歳とされており、佐世保地域でもバス運転士同様高齢化が進んでいるものと思われます。シルバータクシーも廃業され、タクシー会社の統廃合も進んでいるかと推察します。その点は考慮されての計画でしょうか。</p> <p>また、熊本県において鉄道運転士の不足のニュースが報道されています。松浦鉄道では運転士の不足はないのでしょうか？タクシー・鉄道の運転士数についても計画内に記載されたがよいのではないかと思います。</p> <p>(12) 夜間交通マップ (P78)</p> <p>佐々町⇄市街地⇄早岐間の夜間交通マップかと思います。しかし、佐世保市は江迎町・鹿町町・吉井町も含まれますので、そちらについても配慮したものが良いのではないのでしょうか。また、天神町方面・もみじが丘方面も一定の利用はあるかと思しますので、各地域のMAPにしてはどうでしょうか。</p>	<p>(11) 今後の運転数の見通し等について (P76-P77) 利便増進実施計画 (P7-P12)</p> <p>ご指摘のとおり、中長期的にはデマンドタクシーの運行も難しくなると考え、今後、公共ライドシェアの導入について、早急に対応してまいりたいと考えております。</p> <p>現状において、MRも運転士は不足していますが、バスの運転士不足がより深刻であり路線維持が困難になっている状況から、主に乗合バス事業の展開を中心に、対応等について検討を深めていくこととしています。</p> <p>(12) 夜間交通マップ (P78)</p> <p>佐世保地域は、鉄道が縦断しているため、バスの需要が減少する夜間については、主に鉄道の利用を中心においた移動手段が有効であることをイメージとして記載しています。</p> <p>「■夜間交通マップ」の次の行に、下記のとおり追記いたします。 「参考：市内中心部におけるバス・鉄道・タクシーによる夜間移動手段のイメージ」</p>
---	---

《地域公共交通利便増進実施計画(案)》

(1) 多様なモードによる「生活交通」の充実 (P7-P12)

菰田線・妙観寺線の廃止に伴う旧吉井町・旧世知原町区域において2025/4/1 時点では予約制乗合タクシーの導入がされないようですが、どのような問題があり導入には至らなかったのでしょうか？高齢者や通学の学生からすると、「足」が失われるのは最も良くないことです。そのため、せめて公共交通が確保できるまでは路線バスの廃止を延期することはできないのでしょうか？例えば、朝夕は定期路線バスとして、昼はデマンドバス（デマンドタクシー）として運行することで、路線維持も可能です。

(2) iv) 口木線：バス路線図 (P11)

西肥バス発表によると「西海橋（崎針尾）」「TAOYA 西海橋」の2つの停留所は廃止となるとのことであるため、図に誤りがあります。

(3) V) 妙観寺線、菰田・世知原線：バス路線図 (P12)

西肥バス発表によると、妙観寺線（吉井～乙石尾の旧吉井町内区間）、菰田線（上小川内～世知原区間）の廃止の記載があります。しかし、p.12には、牧の地線・十文野線も廃止とされており、1/17付で廃止となる停留所にも掲示がされています。廃止区間が拡大されたとの認識でよいのでしょうか。

皆瀬地区はバス利用者が小川内公民館前以北から比較すると多いように思えます。まめバス路線と一部重複しますが、「田原八の久保町

(1) 多様なモードによる「生活交通」の充実 (P7-P12)

吉井町、世知原町にはすでに予約制乗合タクシーを導入しております。今回の路線廃止に伴い、一部運行内容の見直しを予定しております。

(2) iv) 口木線：バス路線図 (P11)

ご指摘のとおり修正いたします。

(3) V) 妙観寺線、菰田・世知原線：バス路線図 (P12)

事業者によると、「廃止区間が拡大された」という認識で間違いないとのこと。ご指摘のとおり皆瀬地区は小川内公民館以北よりバス利用者は多い地区ではありますが、バス運転士不足から廃止が避けられないような状況となっているとのこと。

当該地区については、予約制乗合タクシーの導入により、「皆瀬駅下」停留所のバス路線や松浦鉄道との結節を予定していますので、それらの代替手段をご利用いただければと考えています。

<p>線」沿いは住宅も増加しています。大野・矢峰発着の循環路線などで路線を維持されることも検討されたがよいのではないのでしょうか。</p> <p>《その他》</p> <p>以前の計画では、矢峰～黒髪間などに接続バスの導入を検討するなどの記載がありました、そちらについては今後検討しないということで理解してよいのでしょうか。</p>	<p>《その他》</p> <p>種々のデータ等分析・検討の結果、本計画期間中の導入は見送っております。</p>
--	--