

バス路線維持を目的とした住民説明会

平成30年6月～平成30年8月

| 会場       | 出席者数                | 発言者数               | 会場         | 出席者数         | 発言者数       | 会場        | 出席者数         | 発言者数      |
|----------|---------------------|--------------------|------------|--------------|------------|-----------|--------------|-----------|
| ①早岐地区公民館 | 31名(男26、女5)         | 7名(男6、女1)          | ②広田地区公民館   | 17名(男15、女2)  | 7名(男5、女2)  | ③三川内地区公民館 | 25名(男22、女3)  | 6名(男5、女1) |
| ④山澄地区公民館 | 14名(男7、女7)          | 3名(男2、女1)          | ⑤中部地区公民館   | 16名(男14、女2)  | 9名(男8、女1)  | ⑤清水地区公民館  | 15名(男9、女6)   | 5名(男5、女0) |
| ⑦南地区公民館  | 27名(男14、女13)        | 6名(男4、女2)          | ⑧崎辺地区公民館   | 27名(男15、女12) | 7名(男5、女2)  | ⑨日宇地区公民館  | 26名(男23、女3)  | 8名(男7、女1) |
| ⑩西地区公民館  | 41名(男24、女17)        | 7名(男6、女1)          | ⑪愛宕地区公民館   | 35名(男18、女17) | 5名(男4、女1)  | ⑫九十九地区公民館 | 39名(男27、女12) | 5名(男4、女1) |
| ⑬吉井地区公民館 | 13名(男8、女5)          | 1名(男1、女0)          | ⑭中里皆瀬地区公民館 | 18名(男14、女4)  | 10名(男9、女1) | ⑮相浦地区公民館  | 34名(男28、女6)  | 7名(男6、女1) |
| ⑯宮地区公民館  | 26名(男19、女7)         | 8名(男7、女1)          | ⑰江上地区公民館   | 12名(男11、女1)  | 4名(男4、女0)  | ⑱針尾地区公民館  | 10名(男9、女1)   | 3名(男3、女0) |
| ⑲北地区公民館  | 27名(男10、女17)        | 5名(男1、女4)          | ⑳大野地区公民館   | 26名(男17、女9)  | 5名(男5、女0)  | ㉑柚木区公民館   | 20名(男9、女11)  | 4名(男2、女2) |
| ㉒江迎地区公民館 | 15名(男13、女2)         | 3名(男3、女0)          | ㉓鹿町地区公民館   | 17名(男10、女7)  | 4名(男4、女0)  | ㉔世知原地区公民館 | 17名(男12、女5)  | 6名(男4、女2) |
| ㉕小佐々支所   | 15名(男8、女7)          | 2名(男1、女1)          |            |              |            |           |              |           |
| 合計       | 563名<br>(男382、女181) | 137名<br>(男111、女26) |            |              |            |           |              |           |

※西肥自動車(株)については西肥バスの名称に統一しています

| 分類 (278件)                  | 意見・質問等  | 主な回答主旨  |
|----------------------------|---|---|
| 1. バス運行体制一体化に関する事<br>(42件) | <p>収支や支援に関する事 (4件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>赤字のまま西肥バスに負担をお願いするので非常に感謝している。</li> <li>西肥バスの事業継続のための市の支援体制をどうするのか。</li> <li>3年が過ぎた後、赤字が大きくなった場合は佐世保市が補てんするのか。</li> <li>31年度以降一体化した後も収支が100%にならなかった場合、どこから補てんするのか。</li> </ul> <p>一体化の形について (3件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一体化とは市バスと西肥バスはどのような関係になるのか。統合、合併と何が違うのか。</li> <li>西肥バスに市から出資するのか。</li> <li>一緒になった経営状況はどうなるのか。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>厳しい条件を想定して乗合バス事業の営業収支率の今後の予測をしているが、100%以上になることを目指しており、市とバス事業者で対応を協議中です。</li> <li>この3年間について市の新たな補助は予定しておりません。</li> <li>3年の計画後の次の段階で赤字バス路線から予約制乗合タクシーへの転換の検討が必要となった場合、あくまでもバス路線での維持が必要と判断されれば、個別に赤字路線の支援を考える必要がでてくると思われます。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通局は廃止されますが、西肥バスとさせばバスのそれぞれ独立した2つの会社でバスの運行を行います。(西肥バスからの経営の介入はありません。西肥バスへの市の出資はありません。)</li> <li>西肥バスが交通局が運行していた路線について国に申請・認可を受け、ダイヤを集約して編成しバス事業の中心となることを運行体制の一体化と言っております。なお、一部のバスの運行はさせばバスに委託されます。</li> </ul> |

|  |  |   |
|--|--|---|
| <p>(続き)<br/>1. バス運行体制一体化に関する事<br/>こと<br/>(42件)</p> | <p>交通局に関する事。(6件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• これまで利用者減少、運転士不足に対してどのような対応をしてきたのか。</li> <li>• 交通局を廃止するために、これまで市バスの運転士を本庁に配置転換してきたのではないのか。</li> <li>• 規制緩和後に競合路線ができ何台も並んで走行するようになったと思うが、佐世保市はバス事業をしたくないように見受けられる。</li> <li>• 交通局廃止時の財務処理はどうなるのか。交通局廃止後、市営バスの営業所は西肥バスと一緒にするのか。売却されるのか。</li> <li>• 駐車場事業はどうなるのか。(2件)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1日乗車券、子供用の定期券、大学生定期、70歳以上の高齢者向けの商品等、利用者増に努めてきました。また運転士の嘱託化をすすめてきましたが、働く意欲が低くなるということでさせぼバスを作り、正社員となり賃金を上げるようにしております。</li> <li>• 平成15年頃、再度、経営が厳しくなり、経営改善の方法として他部局の運転業務等に欠員が出た時に交通局の職員を配置し交通局内では嘱託化を進めたという経緯があります。あくまでもバス事業の存続を目的としたものでした。</li> <li>• 交通局は90年の歴史の中で昭和40年の約4千万人をピークに利用者は減少し、現在は1千万人を切っています。その間経営の危機があり賃金カットやさせぼバスを作って何とか乗り切ってきましたが、将来的なバス路線維持を考え交通局がどうあるべきかを検討した結果であり、決して経営を投げ出すということではないことはご理解をお願いします。</li> <li>• 交通局自体の不良債務は現時点では無く、繰越金等の余裕資金は9億ほどありますが、今年度は8千万程度の赤字予算でありこのまま続けば累積損益も赤字となることが予測されます。営業所はお貸しすることとなります。</li> <li>• 駐車場事業は市の事業となります。</li> </ul> |
|  | <p>させぼバスに関する事(6件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• させぼバスはいつできて、現在、何台走っているのか。</li> <li>• 採算性はどうか。</li> <li>• 西肥バスの子会社になるのか。</li> <li>• 西肥バスがさせぼバスの経営に介入するのか。</li> <li>• させぼバスの廃止を考えているのか。</li> <li>• すべてが西肥バスの委託運行になるのか。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• させぼバスは平成21年に交通局の子会社として設立され、現在、委託運行は59台、自社運行が24台、合計83台を運行しています。</li> <li>• 経営状況は黒字となっており、させぼバスの廃止は考えておりません。</li> <li>• これまで交通局とさせぼバスが行ってきた受託関係を西肥バスとさせぼバスの間で行うこととなります。</li> </ul>   |
|  | <p>市営バス廃止には反対の意見(4件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 過去の説明会では市バス廃止に対する反対意見が多かったと思うが、市民の意見を大切に扱ってほしい。</li> <li>• 市営バスと西肥バスで協議して利便性は維持され、市営バスは公共の福祉が目的であるので赤字でも簡単には廃止しないはず。</li> <li>• 行政は市民の安全と生活を守るところである。</li> <li>• 駐車場事業を含めると市営バスは黒字であり、市民の財産を譲り渡すことには抵抗がある。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1回目の説明会では交通局が廃止になると路線も廃止されるのではないかと心配される方が多くおられましたが、路線は維持していくことを説明しご理解頂いたと思っています。2回目の説明会では行政関与をしっかりと行ってほしいという点とご自分の地域のバス路線についての関心が高い質問意見が出されました。</li> <li>• 事業者による調整については取り組みの当初に検討しましたが難しい状況でした。公営企業法では福祉と経済性の発揮の目的があり、過去に2度財政再建団体となり公金を投入してきており今回の取り組みにつながっております。</li> <li>• 全国的にも公営交通はここ10年、20年でかなり減っており現在は20程度です。他都市では民営化をして運転士のマナーがかなり良くなったという事例も聞いております。</li> <li>• 交通局では平成30年度は駐車場事業を入れても8千万円程度の赤字を見込んでいます。また、市営バスを西肥バスに譲り渡すわけではなく、交通局が運行してきたバス路線を新たに西肥バスが国に申請し認可を受けて事業者として責任を持って運行されることとなります。</li> </ul>  |

|  |  |  |
|--|--|--|
| <p>(続き)<br/>1. バス運行体制一体化に関する事<br/>こと<br/>(42件)</p> | <p>一体化運行体制に関する意見(7件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 将来的には西肥バス一本にしたほうがいい。団子状態のバスは無駄である。</li> <li>• 等間隔化等、運行体制一体化についてはいいと思っている。</li> <li>• バス路線維持のための再編は必要。</li> <li>• いかに空バスを走らせないかが課題だが、西肥バスに任せるとなると効率も良くなりサービスも落ちないと思う。</li> <li>• 整備会社は1つでいい。</li> <li>• 市営バスの路線を任される西肥バスはお客さんを待つだけでなく営業努力(敬老会に出向いて利用を呼びかえる等)を行い積極的に関わってほしい。</li> <li>• 三川内地区は西肥バスのみでの運行で交通局の恩恵は受けていないので一体化は関係ない。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 運転士はそれぞれの会社に所属されており、会社を移籍する問題は簡単ではないと思われます。</li> <li>• 現在、同じ時間に市営バスと西肥バスが運行していますが、この一体化で効率化されます。</li> <li>• 西肥バスとしては今後、市営バスの車両を含めて一番合理的な方法でやっていきたいと検討中です。</li> <li>• 西肥バスでは、高齢者の方の安全教室を色々な地区で回数を増やす等地域の皆様へお願いしていきたいと思えます。</li> </ul>  |
|  | <p>赤字路線の考え方等、公営と民営でどのような違いがあるのか。</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 交通局の場合、福祉のみでなく経済性の発揮も必要となるため、赤字が続くことで経営に影響がある場合には、これまでも地域に説明したうえで民営と同様に路線を廃止させて頂いています。西肥バスについては3年間の再編実施計画後、赤字路線の取扱いについてはまずは行政と協議を行うこととなります。</li> </ul>  |
|  | <p>行政関与の必要性に関する事(8件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 市は本当に行政関与していけるのか心配である。(2件)</li> <li>• これからもずっと関与していくのか。</li> <li>• どうして行政関与が必要なのか。</li> <li>• 採算性だけでなく市の関与を継続し郊外の周辺地域の利便性も考えてほしい。</li> <li>• 佐世保市がバス事業から手を引くことで民営化の弊害を心配している。</li> <li>• 免許返納、交通弱者、周辺部の交通と長期的展望をもって市はやる必要がある。</li> <li>• 時間帯や運転士の待遇など、使い勝手が悪いと利用者が減るので、行政もしっかり関与して欲しい。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 平成25年度、26年度に行政が責任をもって公共交通を維持していくべきであるとの国の考え方が示され、これまでの交通局と西肥バスの競争や無駄な運行を見直し利便性を極力維持し、効率的な運行とする今回の取り組みに至っております。今後3年間は今回編成しているバスの本数を維持していく計画を策定しようとしており、その後も3年から5年のサイクルで継続し、西肥バスとの合意書も締結予定です。これまでバス事業に関わりを持っていなかった部分についてやろうとしております。</li> <li>• 長期的展望としては街づくりと関連して考えていく必要があると思っております。</li> <li>• バス事業者の協議の場を市が積極的に設けたり、利用者モニター制度でいろんな方に乗車頂き、意見を頂きながら気持ちのいいサービスとなるよう利用者増につなげたいと思えます。</li> </ul> |
|  | <p>交通局廃止後、市民の要望事項や苦情等を届けられる行政の組織はどこか。すべて西肥バスへ言うのか、市を通して伝えて頂けるのか。(3件)</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 企画部地域交通課が公共交通全般についての担当部署となります。これまでと同様に通常のバス利用におけるお話は直接バス事業者をお願いしたいと思えますが、内容によって市に伝えたい、市を介して事業者伝えてほしいという場合は受け承ります。</li> </ul>  |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p>2. バス減便に関すること<br/>(増便要望等)</p> <p>(22件)</p> | <p>個別の路線等に関すること(10件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・花園線は減便になっているが、これは高齢者が通院することを考慮されているのか。</li> <li>・大久保小学校より上の地区で8、10、13時台のバスがない。この時間帯に増便をお願いしたい。</li> <li>・相浦地区の日曜、祭日の朝7時、8時の便がないので1時間に2本くらい運行してもらいたい。</li> <li>・市内北部の便は多いように思えるが、花高団地方面にも配慮をお願いしたい。</li> <li>・たくさん乗車される崎辺地区では減便する必要はないのではないか。</li> <li>・崎辺地区では土日祝日の運行本数が少ないが、減便はどのようになるのか。</li> <li>・木風町は高齢化・免許返納者が増えバス利用者が増えると思うが昼間の時間帯が減便されるのか。</li> <li>・俵ヶ浦半島方面については生活への影響が大きいため現状の便数を維持してほしい。</li> <li>・1時間に1本は運行してほしい。</li> <li>・谷郷町～比良町～日野峠は急坂であり高齢者が多く居住しているが2便減便されており高齢者の負担が大きく増便をお願いしたい。住民の意見をもっと汲み取ってもらいたい。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者としては、限られた運転士・バスの台数の中で、現時点の利用状況をみながらダイヤ編成作業を行っており、どこかを増便させることは他の地域の減便につながる等、ご理解をお願いします。また、朝夕の通勤通学時間帯は極力減らさず、それ以外の時間帯での調整や極端に利用の少ない便を回送にする等で調整させて頂いております。</li> </ul>    |
|   | <p>水産市場前始発が3便から2便になっているが、その時間帯は決まっているのか。</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・10時52分始発分を減便し基準となっている平成27年4月1日時と同様の本数とさせていただきます。</li> </ul>  |
|   | <p>3年間の再編実施計画の間に運転士が確保できないとなって、また減便せざるを得ないとなったら、この計画は担保されないのではないか。</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者とされては路線の本数整理を今回行っており、ゆとりのある体制で災害等の想定外のことがない限り責任をもって運行されるとのことで市としても信頼しております。</li> </ul>  |
|   | <p>柚木の便数が約20本減便されているができれば夜の便は減便しないでほしい。</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日の最終便は午後10時くらいに戻ってくる便となる予定です。</li> </ul>  |
|   | <p>減便自体へのご意見等(9件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・有福町から稲荷町まで通勤時は超満員で帰りに大宮町から乗車した時はから空きの市バスが4台連なって来ていた状況があり、乗車率が減少するという事だけで減便していいのか。</li> <li>・減便によることによる交通サービスの方策や課題をどう考えているのか。</li> <li>・今は便数を確保するとなっているが、将来的には便数が減っていくのではと危機感を感じている。</li> <li>・減便すると利用者は減るのではないか。(2件)</li> <li>・高齢者や免許返納者が増えており減便には不安を感じる。(2件)</li> <li>・減便せず現状維持してもらいたい。</li> <li>・天神地区はかなり本数が減るのではないか心配していたがそうでもない。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・共通定期券の実現等で利便性が向上する側面もあり、バス路線全体の維持をするための取り組みであることをご理解をお願いします。</li> <li>・今後のご利用を皆さんにも呼びかけて頂きますようお願いいたします。</li> <li>・課題として次の段階ではバス編成自体の考え方についても検討をする必要があると思っております。</li> </ul> |

|                           |   |   |
|---------------------------|---|---|
| 3. 運賃に関すること<br><br>(6件)   | 乗換運賃についてどう考えているのか。(2件)  | ・ICカードの乗継割引、リフレッシュパス等の特別乗車券のご利用をお願いします。   |
|                           | 矢峰から柚木までの運賃がとにかく高い。バス停ごとに運賃が上がる。  | ・バスの運賃は1キロいくらかと国の認可を受けて決めています。矢峰から先を特別あげていることはありません。  |
|                           | いつまで改定しないのか。  | ・運賃は平成34年2月末までの再編実施計画期間は据え置く予定です。   |
|                           | 消費税増税(8%→10%)の際には運賃の値上げは行わないのか。   |   |
|                           | バス事業が赤字になったら料金値上げになるのではないのか。  |   |
| 4. 車両に関すること<br><br>(20件)  | 3月24日以降、天神町にくるバスはどこ所属のバスになるのか。(2件)  | ・現在の市営バスの路線は主にバスは西肥バスの所属でさせばバスが運行されま<br>す。  |
|                           | 狭い路線、燃費、運転士の負担軽減等を考えるとバスの中型化・小型化をしたほ<br>うがいいのではないのか。(11件)   | ・大型バスに比較して中型・小型は若干、燃費はよくなりますが、通勤通学時間<br>帯は利用が多く大型バスが必要となります。運転士の人件費はバスの大きさに関<br>係せず必要ですので、利用が少ない時間帯用の中型・小型バスを別に用意すると<br>なると、バス事業者としては購入費用や維持費がかさむこととなります。   |
|                           | 十郎原から商業に行く便が朝7時台が1便となったが、小型バスが来たりするの<br>で大型バスをお願いしたい。   | ・現在は市営バスが通常大型バスで運行する地域ですが、急な車両トラブルや車<br>両点検等の時の場合と思われます。  |
|                           | 電気自動車の購入計画はないのか。また、国の補助制度はないのか。実験的に導<br>入してほしい。   | ・電気自動車は非常に高価であり充電設備等の設備投資も必要となりますが、バ<br>ス事業者の認識としては将来的に検討していく必要があると思います。  |
|                           | ノンステップバスに関すること(5件)<br>・車椅子を複数台乗せることはできないか。<br>・車椅子の取扱い、スロープの出し方等について繰り返しの運転士の教育や車<br>椅子の介添えの出前、ボランティア講座のメニューがあるといい。<br>・車椅子の利用についての広報(乗せ方、介添えのビデオ等)をもっと行って<br>は如何か。<br>・庵浦バス停8時55分発の低床バスは座席数が少なく高齢者が立っているた<br>め、座席数が多いバスを運行してほしい。<br>・ノンステップバスの導入を早く進めてほしい。 | ・国が示す基準は1台であり路線バスはどこでも1台となっています。<br>・運転士の教育は引き続き行っていきます。<br>・出前・ボランティア講座メニュー等の要望については福祉関係部署にお伝えし<br>ます。<br>・最新の低床バスは車椅子の方が乗車できるようになっているため座席数が少な<br>いつくりとなっており、座席数が多いバスは古いバスとなります。低床バスのほ<br>うが乗り降りがしやすい状況となっています。  |
| 5. 運転士に関すること<br><br>(32件) | 運転士不足に関すること(16件)<br>・運転士不足は給料が少ない等、労働条件が悪いからではないのか。労働条件<br>をよくする必要がある。(7件)<br>・安全運行に神経を使う仕事である。<br>・一般的に給料は高くて当たり前である。<br>・運転士確保の努力をしてほしい。<br>・原因は何か。(4件)<br>・時代の流れとして運転士の労働環境が悪くなっていったのか。<br>・運転士の案内が丁寧で負担がかかっているのではないのか。                                  | ・運転士不足は全国的な問題となっており、時間外が多く、給与水準も長崎県下<br>の民間乗合バス事業者の平均を下回っています。バス事業者としては今回、効率<br>化できた部分を職員に還元して労働条件をよくしたいと考えています。<br>・西肥バスでは、普通免許から大型2種免許を取ってもらう養成員制度を設けて<br>おり、最近では高校新卒者を1名採用しましたが今後も拡大していきたいと思っ<br>ています。色々なPRや運転士の体験会も行っています。<br>・西肥バスの認識としては、以前は運転士の待遇も良かったが、バス事業の自由<br>化により合理化がすすみ運転士の待遇が悪化した経緯があると思っています。 |
|                           | 運転士は市営バス廃止後は西肥バスに移るのか。  | ・バス会社毎に待遇や環境の違いがあり、させばバスと西肥バスは別会社となる<br>ため移籍は難しいと考えます。  |

|                              |   |  |
|------------------------------|---|--|
| (続き)<br>5. 運転士に関する事<br>(32件) | 一体化して路線の整理をしても運転士不足なのか。   | ・バス事業者とされては、現在は人員不足の中、時間外勤務等フルに稼働しなんとか運行を維持されていますが、路線の整理をすることで労働環境が改善された中での運行となるとのことで一定、確保されます。  |
|                              | 外国人ドライバー導入は検討していないのか。   | ・外国人ドライバーの他、自動運転等について国等では議論されていると聞いていますが、西肥バスとしてはお客様と意思疎通ができないと難しいと考えます。自動運転については技術の進歩を期待しています。  |
|                              | 運転士接遇やマナーに関する事(8件)<br>・交通整理をしている時に西肥バスの運転士が外に聞こえるマイクで「お疲れ様」ですと言ってくれ涙がでるほど嬉しかった。<br>・市営バスの運転士でバスが停止していないのに前に詰めてくださいと言う人がいて非常に危ない。<br>・運転スピードが速い人遅い人がいるが、走行スピードは決まっているのか。<br>・何を言っているのかわからない運転士がいる。教育をお願いしたい。(2件)<br>・対応が悪い運転士もいるため、責任感を持たせるため、運転士の氏名を大きく記載してほしい。<br>・信号を守らない運転士が多いのできちんと指導してほしい。<br>・運転士接遇マナーの向上に市が主導していけるのか。<br>・車内のお客さんに聞こえるような声で、バス停で待っている人に対し酷い言葉を吐く運転士がいる。質の向上を目指してほしい。 | ・交通局及び西肥バスとしては運転士教育に力を入れているところですが、お気づきの点は事業所のほうに連絡して頂くようお願いいたします。<br>・サービス改善を目指し、バス事業者同士の意見交換ができるような場を市が主導的に設定していきます。  |
|                              | 60歳定年者の再雇用をしてはどうか。  | ・西肥バスでは定年を65歳に引き上げており、年に2回健康診断、脳ドックを実施しています。   |
|                              | 西肥バスの女性運転士の対応が良かった。現在、女性運転士は何人いるのか、養成はされているのか。  | ・西肥バスの女性運転士は5名で、普通免許で入社して養成員制度を利用し運転士の資格を取った人もいます。交通局は1名の女性運転士がいます。  |
|                              | 運転士の大型2種免許取得のための補助について(企業が負担すると企業に拘束されてしまう。行政としての考え方を具体的に教えてほしい。)(2件)   | ・西肥バスでは普通免許のみで入社された職員が大型二種免許をとるための補助をされているので、市としても一部、応援できないか積極的に検討します。   |
|                              | 市の認知症サポーター要請講座を運転士も受講されてはどうか。   | ・西肥バスでは障がい者への対応を含め社員教育は行っているが認知症サポーター講座の受講はしておりません。低床バスの導入等、交通弱者全般のサービス向上を図っていきたいと思います。  |
| 6. 敬老福祉パスに関する事<br>(21件)      | 敬老福祉パスの利用者、発行枚数、使用率等を教えてほしい。(2件)  | ・敬老パスの利用者は市営バス・西肥バス合わせて発行枚数は毎年22,000から23,000枚となり全体の対象者(約3万9千人)の6割程度となっています。年間の利用は約387万回です。   |
|                              | 敬老福祉パス制度の見直し・しくみに関する事(18件)<br>・有料化に関して(更新の際にいくらか徴収する、手数料・協力金の名目とし運転士の労働環境の改善費用にあてる、無料化をやめ有料化に、進展がない、いつまでこの制度が続くのか。)(7件)<br>・敬老福祉パスは市中心部と運行便数が少ない郊外では利用に差がある。全タクシーで使用できる割引券等はできないのか。(3件)   | ・敬老福祉パスは公共交通を維持する観点ではなく高齢者の健康維持のためのお出かけ支援の施策です。制度については今しばらくは現行の方法が継続されますが、下記の財源問題もあり、今後の制度の在り方(タクシー割引や乗合タクシーへの適用も含む)については一体化後の利用状況をみながら市として検討していくこととなります。まずは、保健福祉部へ皆様のご意見をお伝えしたいと思います。 |

|   |  |   |
|---|--|---|
| <p>(続き)</p> <p>6. 敬老福祉パスに関すること</p> <p>(21件)</p> | <p>(続き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーやまめバスにも敬老福祉パスは利用できないのか。柚木のほたる号では使えない。(4件)</li> <li>周辺部や交通弱者の方ももっと敬老福祉パスが利用できるような路線を作ってもらいたい。</li> <li>敬老福祉パスは市バスは無料、乗り放題だが、西肥バスでは料金を払わないといけないのか。</li> <li>敬老福祉パスの運賃分は市から西肥バスに払っていくのか。</li> <li>敬老福祉パスを使えば使うほど市からの補助は増えるのか。</li> </ul> | <p>(続き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>敬老福祉パスは市営バス・西肥バスとも市内は乗り放題となり、実際乗車された運賃額に換算すると年間約11億円分となりますが、市からは半分以下の約5億2千万円をバス事業者に支払われています。</li> </ul>  |
|   | <p>西肥バスは敬老福祉パスを続けるのか。</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>佐世保市の制度であり、西肥バスとしては制度が続く限りは協力していこうと考えています。</li> </ul>  |
| <p>7. 議会に関すること</p> <p>(4件)</p>                  | <p>一体化の取り組みを議会は前向きに考えているのか。</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>議会には平成26年度の取り組み開始以降、機会をとらえて検討状況のご報告をしておりますが、議案ではないため審査をされている状況ではありません。平成30年9月議会時に交通局の廃止について正式な提案をする予定としておりますので、今後、審査・決定されることとなります。</li> </ul>  |
|   | <p>交通局廃止の議会の審査はいつか。</p>  |   |
|   | <p>市議会の経過、反応等を教えてほしい。(2件)</p>  |   |
| <p>8. 新たな交通システムや今後のバス再編について</p> <p>(17件)</p>    | <p>乗合タクシー、介護タクシー、福祉タクシーのように他の形で利便性が向上するようにしてほしい。</p> <p>交通弱者と言われる方を対象とした制度を行政として力を尽くしてほしい。(2件)</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>佐世保市ではバス路線利用につなげることを目的に、交通不便地区対策として、予約制乗合タクシーという新たな対策を行っているところです。これまでは支所管内毎に対策の優先度が高いところから取り組んできましたが、市の中心部であっても公共交通が不便な地区もあることから、今後、どうしていけばよいのか検討をしているところです。</li> <li>人の動線も時間とともに変わっていくので、まちづくりの方向性と合わせてバス路線の在り方も今後、考えていく必要があると思っております。</li> <li>今回の再編実施計画ではバス路線の在り方までの議論には行き着いておらず、持続可能なバス路線のための効率的な運行を実現することが中心となっています。次の再編実施計画の作成段階では、機会をとらえて地域と話をしていく必要があると思っております。</li> </ul> |
|   | <p>早岐地区(4件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>昼間の時間帯、高齢者は市街地までいくことは少ないので、早岐・広田(花高、若竹台、イオン等)で循環するバスができないか。(3件)</li> <li>広田地区でコミュニティバスを走らせることができないか。(1件)</li> </ul>   |   |
|   | <p>西地区では通勤通学時間帯以外は長距離の利用は少ないと思われるため、バスの便数は減らしてもよいと思うが、大野地区のようなスーパーなどを巡回するコミュニティバスを導入してほしい。</p>   |   |
|   | <p>石岳付近もバスが少なく自家用車で移動しているが、高齢化・免許返納者の増加により今後どのような形で移動すればよいか他の交通手段を含めて行政で考えてもらいたい。</p>  |   |
|   | <p>下船越～俵ヶ浦間について(路線を廃止し、下船越発着のダイヤに合わせる形でコミュニティバスを運行したほうがいいのか。時間帯によっては満席でありバスは不可欠)(2人)</p>   |   |
|   | <p>江上地区でも数年前、予約制乗合タクシーの社会実験を3ヶ月間行ったが、使い勝手の悪さがあり役に立たなかった。運んでもらうバス停の便が減れば乗合タクシーの利用自体が難しくなるので、バスの利用者が減れば予約制乗合タクシーを導入すればいいというのは安易な考えではないのか。</p>  |   |
|   | <p>住民説明会だけでなく色々な議論の場を提供してほしい。</p>  |   |
|   | <p>三川内地区のデマンドタクシーを利便性の高いものにしてほしい。(サービスの拡充、JR三河内駅の活用、大塔駅からの利用、ダイヤの接続等)</p>  |   |



|   |   |  |
|---|---|--|
| (続き)<br>8. 新たな交通システムや今後のバス再編について<br>(17件) | デマンド転換について聞きたい。(3件)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・極端に利用の少ないバス路線から予約制乗合タクシーへ転換した地域がありません。今後は上木場線を予定しており地域と協議をすすめている状況です。</li> </ul>   |
|   | まめバスは大型2種免許がなくても運行できるのか。  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・11名以上はバスとなり必要となります。</li> </ul>   |
| 9. 路線維持に関すること<br>(13件)                    | 赤字路線は廃止という方向にならないか。補助を出して赤字路線を維持していくのか。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・1運行あたり5人以下で通勤通学者がほとんどいない場合は、バス路線から予約制乗合タクシーへの転換を検討することにしておりますが、様々な理由からバス路線として維持していくと判断されれば新たに補助金を出して維持することも将来的にはあり得ると思われま。</li> </ul>                              |
|   | 西肥バスの財務状況についてグループ会社や高速バス等、多角経営で利益をあげられているのなら、赤字路線にも投資してほしいが、今後どうなるのか。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・会社の説明としては、西肥バスの経営状況は燃料価格がかなり高騰しているのが厳しい状況ではありますが、会社全体で見ると安定的に黒字をあげている状況とのことです。</li> </ul>  |
|   | 上木場線について公民館長から4名しか乗っていないため廃止も仕方ないと言われたが4人も乗っていると考えてほしい。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス運転士不足となっている中、将来的に必ずバスで維持しなければならないのかという考えもあり、利用が極端に少ない場合はそれに代わる代替手段として予約制の乗合タクシーの導入を考えております。何らかの形で市民の足を確保するという行政の責任をもっていきたいと思っております。</li> </ul>                   |
|   | 不便なところほど早い時期に廃止するのではないか。  |  |
|   | これまでの廃止路線について(4件) <ul style="list-style-type: none"> <li>・上三川内線の復活はできないのか。</li> <li>・世知原温泉線の復活はできないのか。</li> <li>・世知原温泉線は槍巻までは多く槍巻～世知原温泉までが少なかったため、その区間のみの利用率だけでなく全体をみて判断してほしい。</li> <li>・廃止時にセレモニーを行うよう地域に声をかけて頂きたかった。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用が極端に少なかったことから地域へお話をしご理解をお願いした経緯があります。復活は困難と考えますので、予約制乗合タクシーでの代替利用をお願いします。</li> <li>・これまでも地域からのお声かけでセレモニーが設定されており、廃止をするバス事業者からお声かけしてセレモニーをするのは気後れ致します。</li> </ul> |
|   | 赤字路線となっても維持しなければならない路線とはどのような状況をいうのか。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が少なくても通勤通学で利用されていたり、観光等に関わる路線が考えられます。</li> </ul>  |
|   | 大加勢から江迎間は朝夕は2本、あとは1時間に1本しかないが、今後、維持するのか増便するのか、その計画はあるのか。  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後3年間は今回の計画本数でいくこととなります。その後のことはそこに至るまでの間に計画をしていくこととなりますが、バスを利用される方が増えれば、実態に合わせた形態を考えていく必要があると思っております。</li> </ul>   |
|   | 今は自家用車を運転しているが、今後、高齢者社会で車を運転しなくなった場合、バスに頼らざるを得ないことを佐世保市は考えているのか。  |  |
|   | 基本的な人権である交通権があるので、行政としても周辺部の人にも心配りをしてほしい。3年間は本数は変えないということであるが、そのあとはどうなるのか心配である。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の約3年間の再編実施計画後も次の計画を作る予定であり、その間、そのあとをどうするか市とバス事業者で検討していくこととなります。</li> </ul>   |
|   | 今回の計画で廃止する路線や新たに開通する路線があったら教えてほしい。  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用が極端に少ないところは既存のバスから予約制乗合タクシーを導入するところはありますが、新たな路線の開拓までは行き着いておりません。</li> </ul>  |



|   |   |  |
|---|---|--|
| <p>10. バス路線・ダイヤ・新サービス付加について<br/>(38件)</p> | <p>個別の路線や目的に関すること(19件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大野方面から総合医療センター行は午前中は2便しかない。大野→総合医療センター→五番街→大黒→天神の路線はつukれないか。</li> <li>新港ターミナルから出るバスはあるが、港へ戻るバスがない。</li> <li>スーパーの特売日や年金支給日に臨時便を運行するなど目的別の運行ができないか。</li> <li>東浜行のバスについて(轟まで東浜のバスを回してほしい。東浜行をすべて十郎原経由にできないか。十郎原経由を減らし東浜直行にできないか。)(3件)</li> <li>清水循環のバスの一部を総合教育センターへ回してもらいたい。</li> <li>中里方面からの商業高校行きのバスについて(1、2本しかないが利用状況や乗り継ぎ状況の把握はしているのか。補習に合わせてバスの時間を早めることができないか。)(2件)</li> <li>市内から花高経由早岐支所行が17時台の運行が1本もない。</li> <li>桑木場地区では通勤・通学時間の便を多くしてほしい。また、19時以降は乗っていないのでその分を昼間にもってきてほしい。</li> <li>エコスパ行の便について(平日のエコスパ行が非常に不便であるが、福祉と関係あるため考慮できないか。もみじが丘からエコスパ直通がなくなり乗換となり時間も費用も増えた)(3件)</li> <li>長畑町から市内方面のダイヤは時間帯があいておりバスがない。</li> <li>小佐々から佐世保に行くときは佐々で乗換なければならない。せめて大野で乗換ができれば便利。</li> <li>針尾バイパス経由の路線が作れないのか。</li> <li>西九州自動車道を活用した路線の拡充の考えはどうか。</li> <li>槍巻～山暖簾～小塚岳トンネルをぬけての路線はつukれないか。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者としては、限られた運転士・バスの台数の中で、現時点の利用状況をみながらダイヤ編成作業を行っておりますので、個別の対応は困難な状況です。今後の調整をしていく中で反映できる部分の検討や今後の課題として捉えさせていただきます。</li> <li>市としても今回は既存の路線をいかに維持するかの議論に留まっておりますが、次の段階以降は人の動きの変化に合わせた路線の検討が必要になってくると思います。</li> </ul> |
|   | <p>乗換に関すること(6件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日宇、黒髪から乗車し柚木・相浦方面に行くには乗継することになるのか。</li> <li>黒髪での乗換パターンで長距離というのは嬉野や伊万里方面のことか。</li> <li>区間運行バスは乗換のアクセスはよいのか。</li> <li>乗換の安全性をどう講じているのか。</li> <li>世知原から佐々・佐世保方面へ行くときの接続がよくない。(2件)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>南部方面から柚木・相浦に行く場合は乗換となりますが通勤通学時間帯は直通のままです。</li> <li>西肥バスでは嬉野や伊万里方面のバスは松浦町近辺での折り返しを考えています。区間運行バスは早岐支所前や黒髪営業所での乗換となり安全面は確保されており、バスが集約される地点となるのでアクセスはよいと思われます。</li> <li>乗り継ぎは気にかけていますが、全ての便の接続は対応できていません。</li> </ul>    |
|   | <p>ダイヤ本数はいつまで改定されないのか。</p>  | <p>平成34年2月までの再編実施計画期間までバス本数の変更はしないこととなります。</p>   |
|   | <p>谷郷町～比良町～日野峠はバス停の間隔が長いのでバス停以外の乗降ができないか。</p>   | <p>以前、交通局では警察にも相談しましたが、道幅が狭く、交通量も多いためフリー乗降区間とするのは難しかったという経緯があります。</p>  |
|   | <p>下の原線が黒髪までとなるが時間帯は決まっているのか。</p>   | <p>9時以降15時くらいまでの予定です。</p>  |
|   | <p>江上小学校にバスで通学している児童がいるが朝と夕の便は存続するのか。</p>   | <p>存続します。</p>  |

|   |  |  |
|---|--|--|
| (続き)<br>10. バス路線・ダイヤ・新サービス付加について<br>(38件) | 十文野線は日祝はバスがなく、平日も日中はバスがない。   | ・十文野線はもともと本数が少なく今回は本数維持となりましたが、まめバスが近くを通っているのので、その路線とも合わせて今後の在り方を考えていきたいと思っており、今しばらくお時間を頂ければと思います。   |
|   | 口木線に関する事（浦頭からの口木線の自由乗降区間は一体化後も引き継がれるのか。皆さんに使っていただくよう地域として声掛けをしていきたい。）（2件）  | ・口木線の自由乗降区間は継続します。ご利用をお願いします。  |
|   | 現在、市バスは大宮町経由、西肥バスは藤原町経由だが現状のままか。   | ・現状通りです。   |
|   | 夏の時期は俵ヶ浦行のバスが白浜海水浴場行と振替られ、便によっては満員で運転士が次の便を案内されるが、中心市街地で降車する人が乗るため俵ヶ浦半島の人に乗れないことがあるので、目的地が近い人に対して案内してもらいたい。  | ・より多くの人に乗れるよう、振替便は中型バスを大型バスで運行しています。満車時の対応については安易に次の便を案内しないよう運転士に指導していきま   |
|   | 重尾から相浦方面のバスは20分から30分遅れる。相浦から佐世保駅前までとし時間に正確に運行してもらいたい。  | ・早岐茶市の時は特に遅れがひどいと把握しています。西肥バスとしては長距離化を極力やめるよう計画しておりますが、できなかった部分については今後の課題とし、バスロケーションシステムの導入も含めてサービスができればと思います。   |
|   | 朝7時から8時までの間、バスが団子状態になってくる。バランスよく来れば利用しやすい。   | ・全てではありませんが、できる限り均等化するように努めるようにしています。  |
|   | 相浦ニュータウンでは予約があった時だけその地区を運行されていたと思うが、そのような省略化したほうが運転士も楽になると思う。  | ・西肥バスが運行していますが、ニュータウンに入る便と入らない便が最初から決まっていますが、他の市町村ではそのようなバスが運行されていると聞いていますので、将来的には1つの案となると思います。  |
|   | 世知原松浦線は現在、災害でがけ崩れがあり運行されていないがどうなるのか。   | ・復旧され次第、西肥バスとしては運行します。   |
| 11. 路線以外のバスサービス等に関する事<br>(39件)            | バスベイがある所では、信号が赤の時はバスベイで停まって待ってもらいたい。   | ・バス事業者として引き続き運転士の指導を行います。  |
|   | 時刻より早く出発（早発）しないでほしい。（3件）   |  |
|   | バスの到着時間や遅延状況について（3件） <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要バス停にお知らせする表示板等を設置する予定はないのか。</li> <li>・バスが遅れた場合の周知方法をどのように考えているのか。</li> <li>・運転士からの情報提供をしてもらえないか。</li> </ul>   | ・西鉄はバスロケーションシステムを導入されており西肥バスとしても検討はしていますが、費用もかかりそこまでは手が回っておりません。<br>・現時点ではバス会社に直接お尋ねをお願いします。<br>・運転中は電話もできず連絡手段がなく、今後の検討課題とさせていただきます。  |
|   | 西肥バスの行先表示に「すみません回送中です・・・」と表示されているが、「回送」だけが見やすい。  | ・以前は「回送」だけの表示でしたが、回送なら乗せてほしいとのご意見もあり、西肥バスではすみませんという言葉を追加した経緯があります。   |
|   | 利用者マナーについて（2件） <ul style="list-style-type: none"> <li>・高校生が座席にバックを置き座れない。運転士からも注意してほしい。</li> <li>・高校生より50才以上の人のマナーが悪いので注意喚起放送は全ての人向けにやってほしい。</li> </ul>  | ・高校からも指導されていると聞いていますが、荷物も非常に多かったりなかなか解消していません。<br>・お客様に譲り合って座っていただけるようなご案内をバス事業者として検討していきます。   |
|   | バスの台数は減るのか。  | ・減ることとなりますが台数については現在、検討中です。  |
|   | 他の交通モードとの連携について（4件） <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスとMRの乗り継ぎの利便性についてどう考えていくのか。</li> <li>・バス停にMRの時刻表を表示する、MR駅にバスの時刻表を表示する等、相乗効果があることを考えてもらいたい。</li> <li>・MR含めた総合的な計画を作っていくしてほしい。</li> <li>・高速バスやJRとの連携も考えてほしい。</li> </ul> | ・MRはJRとの乗り継ぎを第一に考えているためバスとの接続についてはなかなか困難な状況ですが、昨年、佐々駅で一部調整しており、西肥バスとしては可能な限り調整を図っていきます。<br>・お互いの時刻表表示については松浦鉄道にも市から話をしてみます。<br>・MRと西肥バス同士の風通しもよくなるよう市も調整を図っていきます。<br>・高速バスやJRとの連携については西肥バスの検討課題とさせていただきます。 |

|  |   |   |
|--|---|---|
| (続き)<br>11. 路線以外のバスサービス等に関すること<br>(39件)                        | 利用者モニター制度に関するお尋ねやご意見(2件)<br>・モニター制度の人数と待遇はどうか。<br>・通学者をモニターにする等、日々利用している方の意見をどうくみ取るかが大事だと思う。  | ・1年の委嘱期間で現在8名、年齢は30歳代から70歳代となっており回数券をお渡ししています。毎月1度モニター報告、年間2回モニター会議を行い、運転士の接客状況を中心としたご意見やその他意見交換を行っており、そのご意見を基に運転士に指導もしております。<br>・公共交通に関する協議会に利用者代表を公募して補強する等、組織的な意見集約も検討します。         |
|  | お出かけ定期、リフレッシュパス65について(4件)<br>・制度や料金を教えてほしい。(3件)<br>・アルツハイマー等、65歳未満の人もリフレッシュ65対象にしてほしい。  | ・お出かけ定期は市営バスのサービスで70歳以上の方に半年6,000円、1年分10,000円で1乗車毎に100円負担となります。<br>・リフレッシュパスは西肥バスのサービスで65歳以上の方に4か月17,400円、1年間34,800円で路線バス乗り放題となり、福岡の高速バス半額等その他特典があります。<br>・これらの制度は現在は高齢者向けの制度となっています。 |
|  | 二モカカードに関することについて(5件)<br>・長崎スマートカードから二モカになった場合のカード残額の取扱いはどうなるのか。<br>・長崎県内では佐世保市以外の地区や鉄道でも利用できるのか。(2件)<br>・移行したらスマートカードは即使えなくなるのか。<br>・幅広く使える二モカを楽しみにしている。                    | ・スマートカードの残高については、払い戻し方法について検討しています。また、移行後数か月間はどちらも利用できるようにしたいと思います。<br>・他の地区でも利用できるように計画しています。<br>・市内バスその他、松浦鉄道、長崎電気軌道、県営バスで検討されています。   |
|  | 1日乗車券の乗車区間はどうか。   | ・乗車区間が広がるため検討中です。   |
|  | バスの行先表示がわかりづらいためわかりやすい表示にしてほしい。   | ・西肥バスでは経由地が多いためわかり辛かったので、整理してわかりやすくしていきます。  |
|  | バス停の整備をお願いしたい。大宮町～大和町の区間は特に狭く危険。(2件)  | ・道路の幅やまわりの状況にもよりますが、整備が可能であればバス事業者と協議して考えていきたいと思えます。ただし大宮町～大和町の区間は現時点では困難でありこの場では回答できかねます。  |
|  | バスの待合所で地権者と自治体の長とで無償の賃貸契約をしているところがあると思うが、合併前の町長との契約のままのところがあるのではないかと。   | ・現在、市とそのような契約をしている記憶はありませんので、後日調査します。   |
|  | 合併町の待合所の通常の管理や老朽化した場合の管理はどのようにしているのか。   | ・西肥バスでは旧町から無償で譲渡された待合所については自社で管理をしています。   |
|  | 西肥バスのダイヤ改正は年2回でなく1回にしてほしい。  | ・(バスの本数は再編実施計画期間中は改正しませんが)ダイヤの時刻改正も減らした形で運用していくと思えます。   |
|  | 大学生定期はICカードシステムの大幅な変更のため継続を検討中とのことだが紙での対応でもいいのではないかと。   | ・制度が適用できる区間を超えて乗車された場合には、乗り越し運賃の計算が必要であり、運転士の業務も煩雑となることから制度の見直しも含めて検討を行っています。   |
|  | 中心部の国道沿いに同じ名称のバス停を複数設置している理由は何かと。   | ・島瀬町と京町が該当しますが、以前はもっとバスの便数が多くバスが並びすぎていたためと思われます。  |
| 新ダイヤの広報はどうするのか。27地区公民館に対し、全域が記載されている大きな時刻表の配布ということはできないかと。(2件) | ・時刻表はバスの車内や窓口に置くことを検討中です。<br>・時刻表はご自分が乗られるバス停の時間がないとわかりにくいので、実際はバス停に張り出された時刻表やホームページ見て頂くことが効果的かと思えますので、3月24日からダイヤ改正が行われることを、防災無線やテレビ・ラジオ・新聞・市の広報誌、ホームページ等で広くお知らせをするよう検討します。 |   |
| 西肥バスのキッズパスは子供だけで外出させると危ないという今の時代に逆行しているのでは。                    | ・ご家族も1乗車100円で乗れるようになっておりますので、ご家族も含めて公共交通を利用して頂くようお願いいたします。  |   |

|                              |  |  |
|------------------------------|--|--|
| (続き) 11. 路線以外のバスサービス等に関すること  | 菟田経由世知原行にのったつもりが、菟田終点のバスだった。車内アナウンスを丁寧にしてほしい。  | ・西肥バスのアナウンスに追加するようにしたいと思います。   |
| 12. その他<br>(24件)             | ヘルパーの資格を持った車掌を乗車させ身体のご不自由な人が乗車できる環境を整えて頂きたい。   | ・担当部署にご意見をお伝えします。  |
|                              | 総合医療センターに送迎バスを運行するように市から提案してほしい。   |  |
|                              | 高齢者の免許返納促進のため、行政はどのように進めていくのか。   | ・行政としては交通事業者へ協力をお願いしており、警察とも連携しながら関係部署と一緒に行政としてやれることを検討していく必要があると思います。   |
|                              | 1台あたりの採算乗車率はどのくらいか。(2件)  | ・西肥バスでは常時10人以上は必要だと思います。   |
|                              | 公共交通に関するのではなく全般的な佐世保市政へのご不満の意見あり。  | ・バスに関する内容でなかったため回答はしておりません。  |
|                              | 交通局廃止後、バス路線等で大雨等の災害が生じた場合、どこの部署が責任をもつのか。   | ・地域防災計画に基づき西肥バスは事業者として道路管理者・警察等と連絡を取り合い安全な運行に努めることとなります。   |
|                              | 今回の説明会は早い時期に広報させばに掲載されていたが、交通局を廃止する説明会は広報させばに掲載しなかった。自分たちの都合の悪いことは幅広く広報されていないのではないか。 | ・前回の説明会は班回覧を活用して皆様にお知らせするほか、市内約600人の町内代表者様への案内、マスコミへの協力をお願いしておりましたが、もっと広報をするべきとのご意見を受け、まずは日程のみ早期に決定し、今回、広報させばに掲載しております。  |
|                              | 利用者の減少の要因の中には、人口減少だけでなく、通学定期券運賃が高く片道しか利用しなくなったとか補習に間に合うダイヤがない等の声があるのでしっかり分析してほしい。    | ・西肥バスとしては、限られた運転士と台数の中でどうしたら通学の足を維持できるか絶えず考えておりますので、ご理解頂きましてご提案等もお願いします。<br>・学生定期について長期割引ができないかなど市としてもいろんな提案をしたいと思っています。 |
|                              | 当日説明資料についてのお尋ね(15件)  |  |
|                              | ・競合区間、非競合区間とあるが、一つになればなくなるのではないのか。   | ・現時点のことをあらわしています。  |
|                              | ・競合路線は27%減便ということだが、非競合路線は平均何%減便か。  | ・17.5%です。  |
|                              | ・三川内行の本数の見方について。嬉野方面の表示がないのはなぜか。   | ・波佐見方面の中に含まれております。   |
|                              | ・佐世保駅前バス停整理や窓口バス停共通、共通定期券の導入はいつからか。  | ・平成31年3月24日を予定しています。   |
|                              | ・再編実施計画はいつまでか。   | ・平成34年2月末までを予定しています。   |
|                              | ・松浦町から大野までの運行本数の見方について。  | ・縦型資料のバス運行本数表P1(2)となっています。   |
|                              | ・減便するのにバスの台数が128台から178台と増加しているのはなぜか。(2件)   | ・低床バスの台数について記載しています。   |
|                              | ・営業収支率が100%となるための燃料価格はどのくらいか。  | ・バス事業者では燃料価格以外の要因も考慮し収支予測をされているため、現時点では算出ができていません。   |
|                              | ・黒髪の子のバスの削減率幅が大きいのは営業所の部分以外の理由があるのか。   | ・営業所が主な理由です。   |
|                              | ・運行本数表の区間毎に減少率の表示があったほうがいい。  | ・今回はこの資料で各地区回っております。   |
|                              | ・今回の資料はホームページに掲載されるのか。   | ・早急にホームページに掲載します。(掲載済み)  |
| ・バス利用者予測は高齢者のバス利用増も予測しているのか。 | ・現時点での利用状況をもとに予測しています。   |  |
| ・利用者の減少の比率、運行本数の比率との関係はどうか。  | ・関連性はあると思います。当初の取組み時より運転士が減っており想定より便数が減っております。                                       |  |
| ・人口減少に伴う利用者減少以外での要因は何か。      | ・少子化による高校生の減少も大きな要因となっています。さらに保護者による送迎が以前より増えていると感じます。                               |  |

