

## 平成 27 年度第 2 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 5 階 庁議室

時間：平成 27 年 10 月 26 日(月) 13:30～15:00

(事務局：森)

定刻となりましたので、ただいまから「平成 27 年度第 2 回佐世保市地域公共交通活性化協議会」を開会いたします。本日はお忙しい中お集まりいただきまして誠に有難うございます。私は、本協議会事務局で佐世保市地域政策課の森と申します。進行役を務めさせていただきますのでよろしくをお願いいたします。

協議会の開催にあたり、会の成立要件の確認ですが、協議会規約第 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」とあります。本日は、委員 21 名のうち、19 名ご出席いただいておりますので、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、協議会の議事内容は「原則公開」となっておりますが、今回予定している内容は、実施計画策定までの途中経過報告であり、公開することによって議事運営に支障をきたすことも考えられるため、佐世保市地域公共交通活性化協議会規約、第 7 条 4 項に基づき、非公開とさせていただきたいと思っております。

なおマスコミからの要求があり 5 ページまでは公開をさせていただきたいと思っております。またマスコミ等からの問い合わせにつきましても、事務局の方で対応させていただきたいと思っております。

なお、本日、実施計画策定に向けた調査作業を行っております日本総合研究所様にもご出席して頂いておりますので、後ほど調査の状況についてご説明をお願いしたいと思います。

それでは、協議会を開催するにあたり、まず始めに、協議会の会長である、佐世保市の朝長市長が御挨拶申し上げます。

(朝長佐世保市長)

本日はお忙しい中にも関わらず、「平成 27 年度第 2 回佐世保市地域公共交通活性化協議会」を開催させていただきますこと、誠に有難うございます。また、日頃から本市の市政推進へご理解とご協力を賜り、この場をお借りして厚くお礼を申し上げます。

本年 6 月には交通事業者をはじめとした委員幹事の皆様のご意見、ご助言をいただきながら、「佐世保市地域公共交通網形成計画」を策定したところでございます。それを受けまして、前回の協議会では形成計画の推進について、今後の取組内容や実施計画にむけた調査内容についての報告がありました。今回の協議会ではそれからしばらく時間が経過しておりますので、現時点での形成計画での進捗について皆様と一緒に報告を受けるとともに、皆様から今後の取組みについてのご意見、ご助言をいただければと思っております。

なお、取り組むべき施策も多く、懸案事項もありますことから、まずはすぐ取組めるものから着手をしている状況であると、事務局からの事前の報告もありますが、交通事業者様や関係機関

の皆様と協力して確実に計画の推進にあたっていただきたいと期待するところであります。

それから、本日ご出席いただいている日本総研様には、実施計画の策定に向けた調査作業を進めていただいておりますが、特にバスの競合問題の解消や、持続可能なバス事業の継続のための方策については、非常にご苦勞をされていると聞いております。わたくしも大変難しい問題であると認識しておりますが、実現可能な実施計画になるよう、取組んでいただけますよう宜しくお願い申し上げます。本日は、皆さまから忌憚のない意見を頂戴し、実のある会議にしていきたいと思っておりますので、御協力賜りますようお願い申し上げます。結びとなりますが、本協議会での議論が活性化しますことを期待申し上げますとともに、委員の皆様方の御健勝、御活躍を心から祈念申し上げまして、本日の御挨拶といたします。

(事務局：森)

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。  
どうぞよろしくお願い申し上げます。

(朝長会長)

それでは、お手元の会次第に沿って進めてまいります。本日の会議内容は、

- (1) 佐世保市地域公共交通網形成計画の進捗状況について
- (2) 佐世保市地域公共交通再編実施計画の策定に向けた調査状況について

となっております。

それでは、これより議事に入ります。事務局より佐世保市地域公共交通網形成計画の進捗について報告をお願いいたします。

(事務局：中西)

※佐世保市地域公共交通網形成計画の進捗状況について説明（省略）

(朝長会長)

有難うございました。ご不明点や確認したい点はございませんでしょうか。ないようでしたら、次に進んでよろしいでしょうか。

それでは、次の佐世保市地域公共交通再編実施計画の策定に向けた、調査状況についてご報告をお願いいたします。

これは日本総研様をお願いしたいと思います。

(株)日本総合研究所：松村)

※佐世保市地域公共交通再編実施計画の策定に向けた調査関係について説明（省略）

資料1～資料6

(朝長会長)

有難うございました。ボリュームが大変多くなっていますし、非常に専門的な内容でございますので、ここで一旦区切りたいと思います。

それでは、西肥自動車さんと、交通局さんにとってもかなり大変な作業ではなかったかと推測いたしますが、まずは調査結果に対しまして、事業者さんの補足説明などがあればお願いしたいと思います。

(西肥自動車：川口)

当社では、単独で、6,7年、ダイヤの改正見直し、系統変更に取り組んでおり、それなりの成果が上がっていると認識しています。今年度も総走行距離が約5%削減になる見込みとなっています。ただし、競合路線の3割削減達成、非競合路線の1割削減達成はなかなか事業者単独では難しいと考えられます。そのため、大野車庫、日野峠の待機所の共同利用の提案も行ってきたが、なかなか前に進んでいない状況にあります。また、共通定期も改修コストの問題があり、難しいと認識しています。今後は、やはり抜本的な路線の再編が必要であると考えており、さらに進んだ路線の再編が行えればと考えています。

(佐世保市交通局：田崎)

各項目の中で詳細に検討を進めていただいたことにお礼を申し上げます。理想論あるべき姿の中で、3割削減、共同運行、共通定期等が取り上げられてきましたが、困難性を伴うことが報告されたと認識しています。加えて、資料5において中心市街地、松浦町付近への運行拠点の開設の提案がありました。中心市街地の位置づけとしては、エリアとして、南部は大宮、北部は俵町といった面的広がりを中心市街地と認識しています。そういったなかで松浦において一旦区切るとなると、市役所から俵町の連続性が欠落するのではないかと考えられます。大野方面、相浦方面からの交通結節点としての考え方は理解できますが、利用客が少ないとはいえ、市役所までのお客さんを松浦で切ってしまう際の、乗り継ぎ拠点の位置づけは、利便性に配慮する必要があるのではないかと考えられます。技術的な話にはなりますが、乗り継ぎということになると料金徴収に対しても課題解決をしていく必要があると考えています。

交通結節点としては、佐世保駅前が重要な結節点となっていると考えています。結節点を松浦町で想定された際に、今後の考え方としては、まちづくり構想等も視野に入れなければならないと考えています。そういった点で施設整備、利用者視点においては、若干の違和感があると感じています。過去に早岐で乗継というか話もありましたが、利用者視点を第一義に考えた際に、利便性の点から乗継は極力少なくするべきではないかという話になりました。

(長崎県立大学：石川教授)

資料の8ページに関し、利便性を下げると利用者が減り、さらにバス事業者の運用を圧迫することになる問題も考えられます。中心市街地や、生活核の周辺等、1時間に1本レベルのところ

から1時間に5本から10本などの場所もあります。関西で阪神電鉄が待たずに乗れる阪神電車というキャッチフレーズを出した時に12分間隔での運用を実施しました。地方ではまた感覚が違うこともあります。松浦鉄道が民営化したとき運行を20分間隔にし、改善されました。その後市の施策との違いもあり周辺人口が減りいきづまった点は残念ではありましたが、人口が減少していく中で、中心市街地や地域核、生活核周辺に人を集めていくという流れと、うまく連動することで公共交通へと利用者をシフトできるのではないかと考えられます。

町の中心部、相浦地区もそうかもしれませんが、運行本数を減らしても、サービスの低下とはならないと考えています。中心市街地では本数が多すぎて逆にお客さんが少ない状況にあります。5分、10分間隔としても、混雑しなければサービス面では問題ないと考えられます。運行本数削減という方向の中で、サービスの低下が発生すると悪循環を生むので、サービス水準を大きく下げないよう配慮が必要だと考えられます。また、相浦やその他の地区もそうですが、複数のバス事業者が運営しているために、ダイヤの調整が出来ておらず団子運転のような箇所もあると感じています。利用者の少ない時間帯であっても利用者にわかりやすいような状況にしなければ利便性はあがらないと考えています。

町の中心部で折り返し部を設けて運行本数を減らすことについては、効率を高めることは非常に大事で、行政のサポートが必要になることも含め他のサービス実施、運賃を低下させる等、利用者の増加にもつながることもあるので検討いただきたいと考えています。中活法では以前は、中心市街地は市役所から佐世保駅前までではなかったかと認識していますが、国際通りや市役所までの人の流れはあるかと思えます。北のほうの拠点は市役所で、南のほうの拠点が佐世保駅という認識でございました。例えば市役所で車を回して進行方向を変えることは出来ないか、また市民病院や商店街をつないでいく方法もあるのではないかと考えています。とにかく利便性を下げることがないように、減らしたところは定時運行や共同運行等のサービスでカバーしてほしいと考えています。

私の子どもに関しての話になりますが、バスの定期代が高い、2事業者である等の理由で、現在はバスではなくMRを利用しています。最寄りのバス停は西肥バスですが、市バスと西肥バスの両方に乗れることになれば、バス利用への移行も考えられるのではないかと思います。そういった需要の掘り起こしも今後は必要ではないかと考えています。対応策が2事業者に対し、共通で実施することで、どちらかがプラスでどちらかがマイナスになるのではなく、両方プラスになる方法があるのではないかと考えています。

(西肥自動車：川口)

交通結節点の候補として松浦町が上がっていますが、何らか理由があると理解しています。今後用地の確保から始めることは難しいので、松浦町でよいのではないかと考えています。

(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：野原)

現状シミュレーションは、今の労働時間の長さで計算しているのでしょうか。

(株)日本総合研究所：松村)

超過勤務等が発生している等の状況はうかがっています。現状のシミュレーション上では、シンプルな設定としており、今の働き方や今の車両運用を反映させ算出しています。ただし、労働環境が厳しい等の問題があることから、今後はそれらの見直しが必要である点も認識した上でシミュレーションを実施しています。

(長崎県交通運輸産業労働組合協議会：野原)

今の状況がこのまま続くと運転手が減少し続け、現状の運行は成り立たず、ダイヤを削るしかない状態になります。タクシーを含め、乗務員不足で困っている状況です。乗務員を確保するために給料を上げる等が考えられますが、経営状況からは難しいのではないかと考えています。ただし、持続的な運営を考えると、やはり乗務員の労働条件の改善を含めた取り組みとしてもらいたいと考えています。10年後に従業員が何人残っているのか疑問です、だいぶ減ることは統計的にも明らかになっています。本検討では人数が減ることを考慮して検討していくのか、または現状の人員を維持するとして検討していくのでしょうか。

(株)日本総合研究所：松村)

本検討においては、まずは運行の総量を圧縮して削減することを目指しているため、この点はドライバーの負担を減らすことに直接寄与すると考えています。また、労働環境に関しては、超過勤務の問題や時間給の問題もあるため、これらを含めた提案としていきたいと考えています。人件費単価を長崎県の民間事業者の平均賃金である370万円を目安として、そこに向けてあげて行くように考えており、シミュレーションのケース3については、その内容を反映しているため、ご確認いただければと思います。

(長崎県立大学：石川教授)

3割削減により、賃金も上がるということで、運賃を下げることとあわせて大事であると考えられます。中心市街地部分での3割削減は、利便性に関しては問題ないかと考えられますが、その他の地域では、なんらか配慮が必要ではないかとも考えており、3割削減の具体的なプランがあれば教えていただきたいと思っています。

(株)日本総合研究所：岡田)

交通事業の再編に関わってきた中で、やはり複数事業者が同一地域で重なった形で運行し、収支が成り立たない状況が続くとなると、一歩踏み込んだ対応の実施ということも考えられるのではないかと認識しています。人材、それから車両といったアセットをどう有効に活用すべきか、あるいは両社が持続可能な事業形態を今後継続していくことを前提に考えた場合、こういった形の運行の方向性や、体制作りを行うかに関しても踏み込んでいくことが、一つの方向性ではない

かと考えられます。とはいっても、両事業者のこれまでのご努力や地域との関係等を活かしつつ、どういった共同の体制が可能であるかを、持続可能な方法として、すり合わせていくことが必要ではないかという認識であります。こういった観点から、共同運行の今後の方向性、考え方をさらに具体的に検討し、次回に向けて示していければと考えています。

(朝長会長)

抜本的な再編のためには、営業所や車両の回転場、あるいは車両等の相互利用等の有効活用を図る仕組みづくりが必須となることは理解できたかと考えています。また、人口減少や、マンパワーの問題があることも理解できました。今後は共同運行の具体的な方法の検討を進めていただき、次回報告をお願いしたいと思います。

次に資料7以降の、資料説明をお願いします。

(株)日本総合研究所：松村)

※佐世保市地域公共交通再編実施計画の策定に向けた調査関係について説明（省略）

資料7～資料9

(佐世保市交通局：田崎)

石川先生のほうから、需要創造ということで、アンケートを準備いただいているということですが、昨年度形成計画を作成していく中でも、アルバイトをしている留学生の方の意見として、市内への交通費でバイト代の1時間分が飛んでしまうということがありました。今日の資料にも転入者への情報提供として4ページに資料をつけていますが、お出かけ定期として満70歳以上の方は、6ヶ月定期で6000円、1年定期で1万円とし、この定期を購入いただくと1回乗車が100円で乗れるというメニューを準備しています。現在市内には約350人の留学生がいますが、国際都市佐世保として、留学生にやさしい都市として、佐世保の魅力を体感していただくという観点から、留学生の交通費の負担軽減として、ここにあるようなメニューを作ったらどうかと考え検討しています。ただ、格安の企画定期となっており、この内容を大学生、高校生まで拡大すると、経営上は対応が難しいのではないかと考えており、現在は留学生を対象として検討を進めている状況です。

(朝長会長)

有難うございました。他にご質問、ご意見等ございませんでしょうか。ないようでしたら、今後もかなりの作業になると思いますが、今年度末には実施計画案を策定するというスケジュールになっておりますので、関係者間でよく連絡体制を取りながら取組むようにしていただければと思います。特にバス事業者におかれましては、知恵を出していただき、競合路線の整理に向けて取組んでいただくようお願いいたします。また日本総研におかれましては、新たな視点からの積極的な提案についてもお願いしたいと思います。

それでは、会議全体を通しまして今後の取組みと、皆様からのご意見等をごさいますでしょうか。ないようでしたら、今日はアドバイザーということで、国土交通省九州運輸局長崎運輸支局の麻岡支局長様がお見えでございます。佐々町の総務理事の浦田様もお見えでございますので、それぞれご意見がございましたらお願いしたいと思います。

(九州運輸局長崎運輸支局：麻岡)

現在長崎県内でも、5つの再編計画検討をフォローしています。佐世保以外では、大村、島原、新上五島、対馬となっており、各協議会に出席している感想からいうと、佐世保の協議会では活発な議論がなされ、順調に進行していると感じます。実効性のある計画となるよう今後も協力していきたいと考えています。

(佐々町：浦田)

今回、資料2で路線の見直し案が示されていますが、バス路線の減少となると、住民への影響は多少なりともあると考えています。本協議会で作成されている、形成計画や再編実施計画の考え方ですが、佐世保市と交通事業者で協議会を立ち上げ実施していますが、計画が出来上がった際には、その内容で進むのかを確認したいと思います。

(事務局：中西)

実施計画を作り、その内容を目指し実施する所存であります。

(佐々町：浦田)

本町の住民の方、佐々バスセンターを利用している方にどのような影響があるかは明確にわかってはませんが、それらの内容に関しては、バス事業者さんと意見交換等させていただくかも知れませんが、その際にはよろしく願います。

(朝長会長)

他に何かないようでしたら、終了したいと存じます。それでは、みなさまの御協力のおかげにより議事を終えることができました。有難うございました。

それでは、私から事務局へお返しいたします

(事務局：森)

これもちまして本日の第2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ます。有難うございました。