

平成 27 年度第 3 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 28 年 2 月 3 日（水） 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 3 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お願いたします。

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、21 名全員に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のでご了承いただきますようお願いいたします。

なお、次回 3 月末協議会では、調査の結果、推進していく実施計画を取りまとめることとなりますので、公開することを予定しております。

それから、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 3 回佐世保市地域公共交通活性化協議会」にご出席を賜り、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。

昨年 6 月には交通事業者をはじめとした委員幹事の皆様やご意見、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向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、提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、本日まで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す、本日の挨拶といたします。

(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) 再編実施計画の策定に向けた調査状況について
- (2) 再編実施計画の骨子について
- (3) その他

となっております。

それでは、これより議事に入りますが、その前に、事務局よりこれまでの調査の流れと、本日報告する調査全体の概要について説明をお願いします。

(事務局：中西)

※資料1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、これより以降、本日報告する調査の内容に入っていきたいと思います。日本総研さんより、ご説明をお願いしますが、資料も多くございますので、2回に分けて説明と質疑を頂きたいと思っております。

まずは資料2と3まで、それから資料4～8までに分けてお願いいたします。

(株)日本総合研究所：松村)

※資料2と3について説明（省略）

(朝長会長)

有難うございました。事務局から何か補足等、ありますでしょうか。

(事務局長：中島)

これまで2年間議論をしてまいりました前提条件の「3割削減・利用者の利便性の確保」という点ですが、これは佐世保市の公共事業を分担的に考えた時に、バス利用者が類似都市と比較して非常に多く、今後10年間20年間、この地域の公共交通として地域の足を守るためにはバス事業の維持が必要不可欠である中で、バス事業をいかに継続的に維持させるか検討が始まったものご理解いただきたい。

経営を維持するためには収支率100もしくは100以上にすることを前提としたシミュレーションをした中で、

- ・競合区間で3割削減することで「経営の効率化」
- ・またはそれぞれの地域で人口が下がっている中での「利便性の確保」

この2本立てで、このバス事業を守っていく必要があるという前提でシミュレーションを実施してきました。

現行体制においては、現状シミュレーションをしても3割削減は難しく、重複しても1割が限度です。また「利便性の確保」という意味では競合しているバスが多いという視点の中で、共同運行又は連携体制をとれないかという点では、様々な事例をみると二社体制の中、路線が輻輳している状況では難しいとの結論が出ます。

事務局としては、この地域のバスをいかに持続可能な事業体として継続していくか検討したが、やはり運行体制は現行のままではなかなか難しいという結論です。「抜本的に運行体制を変え一体化する」という意味はバス事業を主に一つの会社が担うという所まで踏み込んで結論を導く必要があります。もちろん一つの会社となると、どういう形でバス事業をまとめて、どの会社がどのように今後を担っていくのか、十分かつ慎重な検討が必要かと考えています。

バスはこの地域のインフラです。調査の結果としては、現状のままでは将来バス事業を維持するには限界があり、本来であれば今回の提案の中で現行体制のままでの再編の実施計画を提案したかったが、解決策としては提案できない状況であることを報告させていただきます。

抜本的な解決も含めてこの地域のバス事業を守っていくという観点からもバス事業者の皆様のご意見を伺えればと考えています。どうぞよろしくお願い致します。

(佐世保市交通局：田崎)

今日までいかに公共交通を維持していくかという観点の中で、各項目の検討を詳細に重ねて頂きお礼申し上げます。いわゆる理想、あるべき姿という方向性を示され、詳細に検討を重ねて頂きましたが、結果的には今報告があったように競合区間の3割削減、共同運行、共通定期、これらの実現には抜本的に運行体制を変え一体化する以外には方法がない、調査の限界であるという

報告がなされました。

私共も少子高齢化、今までに経験したことがない加速する人口減少社会の到来、バス事業者にとって需給バランスが崩壊している状況であり、今後はさらにバランスの形はくずれていく、そんな中で今回市民負担を伴いますが運賃改定に伴う議会の議決を得て、今国に認可申請をしておりまして、昨日消費者の意見を聞く公聴会で説明をしてきたところです。

形成計画の中でも示されたような削減ということであると、需給バランス調整の中で4月に向けて1割削減ということで計画中です。こうした収支改善策をしても、将来的に経営が持続することにも懸念がある状況においては、私どもも昭和2年に営業を開始し約90年にわたり幾多の変遷を経て市民の足の確保について努力を続けたが、抜本的に運行体制を変え一体化するしかないという結論についてはやむを得ないと考えています。

今後一体化に向けて調査、検討されるにあたり市民の足の確保、公共交通としてどうやって利便性を損なわないような姿にするのか我々も意見させて頂きながら進んでいくと思います。こういった方向性が優先されるのは重々理解しているが、実際に各社局において、働く人にとってそれぞれの身分処遇といったことが不安になってくるので、この場で恐縮ではあるがこういった働く者の処遇身分は極めて重要なことであるので、その辺も配慮して頂きながら、今後検討をお願いしたい。

(西肥自動車：川口)

現状の中で先ほどから説明があったように 利用者の利便性を確保しながら競合区間の3割削減を行うということ色々と検討をかさねてきました。しかし、そんな中で現行体制による共同運行の可能性を検討したが、そこにはいろいろな課題が出てきました。

共通定期券等の運賃の問題、車両の運用の問題、施設車庫の利用等の問題、それらをクリアすることができませんでした。我々も現体制のままでは3割削減の実現は不可能と判断しています。

今後とも地域公共交通を確保しながら、そして競合区間3割削減を実施する為には現行体制では不可能であり、抜本的に運行体制を見直すのが急務と考えています。そのため運行体制の一体化は大賛成です。さきほどの課題も必ず解決できると思っておりますのでお客様の利便性を確保し、プラス3割削減を実現、一体化が可能になると考え是非進めたいと思っています。

今後は一体化の手法について色々な方法があると思いますが、まずは連携を強化し、色々検討を重ねながら市当局におかれては色々調査頂いて、できれば早急に具体的な作業、役割分担に取り組んでいくべきではと考えています。さもなければ再編実施計画の策定が遅れることになりません。お客様の利便性を確保しながら収支の改善をしていかなければ、我々は公共交通機関として生き残っていきません。積極的に前向きに早急に取り組みたいと思っております。

(させぼバス：本山)

親会社である交通局長より意見が述べられましたが、子会社の立場で意見(感想)を申します。様々な検討をこれまで2年間に亘り重ね、その上での連携策で共同運行の可能性の検討も行った

が現行体制ではやはり導入は難しく、不可能という結論でございました。したがって持続可能な公共交通構築の為には抜本的な対策が必要であり、一体化体制による運行体制が求められているということが、この場で正式に発表されたと考えています。

素直な感想として「正直やはりこれが現実で一事業所としては非常に残念であり大きな衝撃」として受け止めています。させぼバスは交通局の子会社として交通局からバスの運行の委託を受けて事業の運営を行っている会社です。事業の大半をその委託事業により成り立たせており、この結果を受けて今後、私どもが本市地域の公共交通機関として、どのような役割を果たしていけるのか今すぐには考え及びませんが、今後親会社と十分に協議しながら、その役割を見出していかなければならないと考えております。

一体化することにより課題が解消され、利便性が向上すると示されましたが、その一体化にも様々な課題もあるかと思われまます。佐世保市におかれましては、今後とも更に引き続き調査、研究を続けていただきますようお願いいたします。

(佐世保実業学園：藤原)

利用させていただいている側から発言させてもらいます。以前、この会合で申し上げた事もありましたが、市外から佐世保にきて10年少し経ちます。車を使用していてバスについては勉強不足であるのは重々認識済みですが、お話させてもらいます。

佐世保市の「バス停等の表示がどのバスなのか」、あるいは「どの系統のバスが、どのバス停から出るのか」等々、正直わかりにくい現状にあるというのは日頃から思っておりました。

この会に出席させてもらい、色々なご苦労、あわせて交通網をベースとした街づくりを積極的にしていこうとされている実態も痛いほどよくわかったという感想をもっています。

現実、そういう思いを持っているのは自分だけなのかという疑問もありましたが、職場の同僚、生徒、関わりのある民間の方々に口頭で、この件について話を伺ったところ半数程度が「現状ではわかりづらい、そしてダイヤ等が見にくい(特に夜)」との話がありました。

今重要な検討課題についても、多くとは言わないが「一本化されればよいですけどね」という声はあるという印象を持っています。経営者サイドの諸事情も少なくないということは理解できますし、クリアしなければいけない課題も多くあるのは承知の上ですが、やはり今から到来する社会の特徴等を考えた時に、「わかりやすい、利用しやすい」等々の市民の利便性の向上、これは絶対条件であろうと考えています。

そういう点で一本化の模索をご検討、対応していただいて、市民の思いに応えていただければと、出席させていただいている一人として、社長さん等のご意見を拝聴していました。

(労働組合：野原)

運転手の確保の部分でシミュレーションでは、おおよっぱな部分しか触れておらず掘り下げた部分があれば聞かせてほしいです。現在、全国的にも運転手不足で会社が倒産するかもしれない現象が大方出ています。特に地方都市、田舎に行くほど人間確保が難しく、賃金を下げると人間

が集まらない、賃金をあげると経営を圧迫する、そういう状態なので、運転手確保のシミュレーションがどこまでなされているのかお聞きしたいです。

(株)日本総合研究所：松村)

資料 2-1 と 2-2 の表の中で、ケースごとに整理しており 「人件費単価の考え方」があります。資料 2-1 のケース 3-2 の設定では、労働環境を良くするために人件費単価をあげるシミュレーションをしています。このシミュレーションでは県内の民間バスの平均水準で大方 370 万程度かと考えています。この水準までに引き上げるというパターンをこの中で設定しています。

【事務局からの補足】

370 万の導き出し方は、長崎県内の民間の運輸業の人件費「平均年齢 48 歳で 390 万」という状況から導き出した額です。それを生涯賃金で延べて考えると平均すると 1 人 370 万です。県内の平均水準までは追いつこうという考えです。残念ながら平均の 370 万には、西肥バス様、させぼバス様は平均に到達していないです。最低でもここまではという形でシミュレーションをさせていただいています。

(労働組合：野原)

370 万に上げられれば良いとは思いますが。長崎県の場合、県営、市営バスで公務員の方は給与が非常に高いです。長崎バスは賞与が 5.1 です。公務員の方が基準を上げている状況です。させぼバスは年収 300 未満です。賃金を上げて経営が成り立つのか、理想論にならないように実際に働く者として、統合してそこまでいけるのかと考えます。統合すれば収支も良くなると思います。今のままでは共倒れですが 370 万まで引き上げられるよう、経営側に頑張ってほしいと思います。

(長崎県立大学：石川教授)

事業の一体化に対してもっと厳しい反対意見も出るかと思いましたが、佐世保市交通局様、西肥バス様からもやむを得ないという所があるのか、前向きな意見を聞かせてもらいました。ただ直近の問題としては、近々値上げしても運営は厳しい状況にあるようです。どれくらいのスケジュールでこうした一体化を進めていくのか、この協議会で示していただければと思いました。できるだけ早いほうが市民のサービスという観点から良いのではないのでしょうか。

また鉄道等の他交通網との連携も出てくると思うが、現在佐世保市もかなり広域合併して中核市になり、中核市を中心とした広域連携も医療等色々な機関で求められているが、交通も同様ではないのでしょうか。MR さん、JR 九州さんは路線が広域ですが、場合によってはバス鉄道の一体化も進めていくのも良いのではないのでしょうか。

(事務局長：中島)

スケジュールにつきましては本日皆様のご意見を踏まえてその方向で検討をすすめるというこ

とになりますと3月に改めてこの協議会を開催しますので、その時に示せばと考えています。今日の時点ではまだ今の検討の内容では難しいというだけの報告でご理解いただければと思います。

(朝長会長)

市のバス事業にとって1つの大きな方向転換が示されました。西肥自動車さん、交通局、させぼバスとそれぞれ話を伺い、独立した会社組織の中で、バス事業を経営されている中、一体化となれば様々な問題が浮上してくると思います。

ただ、市としては、将来にわたる公共交通の持続や発展は、大事な責務の1つであると考えております。まずは、持ち帰り、議会や市の内部で議論して参りたいと思います。次回の協議会で、また、継続して、皆さまとこの話をさせて頂ければと思います。

それでは、つづきまして資料4～8までの説明をお願いします。

(株)日本総合研究所：松村)

※資料4～8について説明(省略)

(朝長会長)

有難うございました。質問意見等、ありますでしょうか。

(ママパパ代表：吉田)

アンケートの内容に関して、大学生108人とありますが、年齢構成や男女比はどういった内訳でしょうか。お酒の飲めない未成年もいると思いますが。

(長崎県立大学：石川教授)

私から記憶の範囲でお答えします。

男女比は2：1で男が多い。未成年者は4分の1強いると思われれます。よって、飲み会セットをPRする際は注意を払う必要があると考えます。

(九州運輸局：首藤)

鉄道とバスの連携の部分だが、運賃が半額となる共通定期をつくるということでしょうか？

その定期をもっている利用者のみが優遇されることになり、手法として平等ではないのではと考えます。

(株)日本総合研究所：松村)

現時点では、需要創造案として提示しており、細かい条件等は今後検討をしていきたい。

(朝長会長)

それでは、次の議題の再編実施計画の骨子についての議題になりますが、その前に、佐世保市が考えていた再編実施計画のイメージと、実際運用が始まってからの国の取り扱いとにずれが生じているような報告がっておりますので、事務局のほうから説明をお願いします

(事務局：中西)

※資料9について説明（省略）

(朝長会長)

いまの説明によると、再編実施計画の中の要の事業であるバス路線の再編を、まだ具体的な形で示すことが出来ないことから、デマンド転換等の他の事業のみでは、国がいう、再編実施計画としては認可できないということのようです。担当部署である九州運輸局からも発言をお願いいたします。

(九州運輸局：前川)

認定に関してですが、施行規則に示されています。バス路線等運行編成の変更、減便のみでは、再編事業にはならないとなっております。小型バスのデマンドを減便と同時に実施しても、個別となっていると考えられることから、抜本的な改善を将来考えていることから現時点で認めることは難しいと考えます。

ただ、一本化も含め検討されているため、現在は非常に重要な議論をされている段階であると認識しており、手続きのワンストップ化や経営体制の変更等、国の支援を予算の部分も含め応援したいと考えています。現時点では、認定のステップまでは進んでないが、将来的に再編事業として認定できるのではないかと考えています。

(佐世保市交通局：田崎)

形成計画、再編計画として認定いただくうえで、2カ年のスパンで補助スキームを考えられたと思うが、3カ年4カ年での実施もあるとして考えていいのでしょうか。認可手続きではなく、届出事項でも対応できるようになるのでしょうか。

(九州運輸局：前川)

予算に関してですが、補助の執行については成果物としては通常再編実施計画の素案を提出していただくこととなるが、現時点ではアクションプランを作るということで、再編に向けた調査を行い、成果物を上げ、提出いただくという認識になります。これから3、4年となった段階で、再編実施計画を認定すると、法律上の特例等含めて、認可、届出等の手続きに関しても、あわせて提出いただければワンストップになると法律上されています。そういったステップで順々に実施いただければと考えており、現状のステップとしては、特段問題はないと認識しています。

(株)日本総合研究所：松村)

※資料9と別紙について説明(省略)

(朝長会長)

それでは、このまま佐世保市版再編実施計画を作成する流れとし、事業の進み具合を見ながら、国に申請するのかどうかは、改めて、国と協議をすることとしたいと思います。

最後にその他に入りたいと思います。

(事務局：井上)

※資料10、11、12について説明(省略)

(九州運輸局長崎運輸支局：麻岡)

本日は一体化という大きな方針が示されました。これからは、役割分担を明確化していくことが重要であるため、関係者間でのコミュニケーションを密にとって検討を進めていきたいと考えています。

(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)

これをもちまして本日の平成27年度、第3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。