

(1) パブリックコメント（受付期間：平成29年1月17日～2月15日）

受付人数 19人（男性 15人 女性 4人）

分類（40件）	ご意見
バス事業の体制 10件	1社独占はさまざまな点（サービス・料金等）でよくない。2社運営体制が望ましいと思います。
	市民へのサービスという心を失わなければ、市バスから民間のバスへと変わることもかまいません。
	市営バスを廃止し、西肥に一元化に賛成です。1社だと等間隔でダイヤを組めるので、利便性は向上します。定期券利用者も便利になります。
	慣れ親しんだ交通局がなくなるのは寂しい。市民の声を聞く場を調査結果が出る前にそして多くの場所で開催すべきだったと思います。
	民間のバス会社は、債務の額が多いと聞いていますが、税金で支払うことになるのではないかと思います。時間をかけて検討してください。
	市営バスと西肥バスとの共同運行の案を提案し、交通局廃止ありきには絶対反対です。
	民間事業者は黒字路線の収益は会社の収益、赤字路線は自治体からの補助で維持することが頻発している。交通局が赤字を付帯事業で補填することは通常の考え方であり、黒字を維持している交通局を廃止し民間事業者1社に集約等の案になった場合、ますます財政負担が増える。超高齢化社会の中、クロスセクター効果も加味し自治体全体の財政負担と市民サービスの向上を考えていくべき。
	議論が西肥バス一本化ありきとしか思えない。路線が維持できなくなれば、西肥バスに市民の税金を使わざるを得なくなる。
	地域公共交通の衰退は住民にとっては、そこに住み続けられるかどうかという問題に直結しています。この観点で言えば、今回のバス問題の議論は、市民の意見を反映したのではなく、西肥バスへの一本化ありきで進められています。
	今後も報告会を行うと言われましたが、大枠を決めてしまってからでは、これまでの報告会とは趣旨が違ってしまいます。スケジュールは勿論ですが、提案の内容の見直しを行うことを求めます。
路線維持について 5件	路線を無くさない代わりに、本数を減らしていった方がいい。
	高齢者に対応した路線の確保はしていただきたい。
	市バス廃止は市民の足及び旅行者などにも大きなダメージとなり、なんとしても維持すべきです。買物弱者や病院に行けないなどの状況を作らないよう、また自分もよく利用しているのでよく検討してください。
	計画や協定の期間が過ぎれば路線の担保はなくなるのではないかと。将来も安心して継続できる公共交通の維持ができないのでは。
	バス会社が1社となると、競争原理が働かず、運賃値上げ、サービスの低下、赤字路線の廃止などが前例としてある。5年間の計画や協定などの対策があげられているものの、どこまで守られるのか。
自治体の責任・行政関与 5件	地方自治体は地域の公共交通政策を立案し、現実化する権限と財源を持ち、交通全体をコントロールしていく責任がある。
	現行法では民営、公営に関わらず自治体が調整を行うことが求められており、積極的に行うべきだ。ダイヤ調整、共通定期券、共同運行について自治体の努力が見られず、粘り強く時間をかけてやるべき。（その他、同様のご意見2件：民間事業者にダイヤを組ませると行政の関与はゼロとなる）
	バスが赤字でも市民の足は必要であり、市バスは必要。西肥だけにするのは、市の責任を放棄すること。
運賃について 3件	バス料金があまりにも高く車の方がリーズナブル。
	ワンコインで大量に人を乗せた方が効率がいいのでは。
	一本化により競争環境がなくなれば運賃値上げの可能性は大きい。それを防ぐために補助が必要となる。
敬老福祉パスについて 3件	全世代からバス料金を取るべき。
	高齢者も車イス利用者も無料にしないでいい。
	高齢者が増加している中、無料パスはいけない。負担をいくらかお願いしなければならない。

バス停関係	4件	バスが大量に走り渋滞の原因になっている。バス停のバスベイを整備すべき。
		バス停の間隔を短くしてもらったら、もっと利用が増えるのでは。
		同じバス会社でありながらパールシー行のバス停が2つある。特に旅行者にはわかりにくい。また、相浦方面のバスでは市営バスと西肥バスで乗り場が違う場合があり、大学や総合グラウンド等、市外の方が利用されることも多いためわかりにくい。
		西肥バスの駅前バスセンターに入る伊万里・嬉野・川棚・西海橋等の長距離路線は市営バスターミナル前3番乗り場には停まらず、わかりづらい。(一方、北向きの便に関してはセンター発車後、市営バスと同停留所である2番乗り場には停まるため問題なく乗れる) 身近な長崎市や複数事業者のある熊本市や広島市等を参考にするなど、市街地中心部に共通のバス乗降施設を置く必要がある。
接遇・乗車環境	2件	ベビーカーや車イスでも自由に乗車できるようにしてほしい。
		大切なお客様を運ぶのだという自覚を持って運行していただきたい。
その他	8件	無人のAIバスをまめバスに搭載して走行させればいいのか。
		市民も参加して運営を考えたらいいのでは。
		市営バス廃止後は、MRの今後の在り方も検討してください。MRはレールバスであり、高速かつ大量輸送という鉄軌道の特徴を活かしきれいていません。運賃もほぼバスと同額で、早岐地区のJR運賃は安い。工業高校前の国道が朝夕渋滞するのは、MRの踏切が原因であり、公金を補助してまでも存続させる大儀は認められません。
		共同運行が現行体制ではできない理由が書いていない。西肥バス一本ありきの議論ではないのですか？市民全体に調査報告会を知らせていない。市民の意見をきいたとはいえない。
		交通局の人員費は定年退職前の職員が多いためであり、市長部局への出向により今後は民間事業者よりも人員費はおさえられるのではないかと。(シミュレーションにはそれが反映されていない) 事務職部門においてもプロパー化を進め人員費を抑える方法もある。
		利用促進運動に取り組むべきではないでしょうか。そのことが将来的に市民の交通を守り、環境を守り、それぞれの事業者を守るのではないのでしょうか。
		パブリックコメントを求める知らせはなく、調査報告会も7ヶ所だけ。この調査報告会の知らせも不十分ではないでしょうか。
		MR中里駅前、西九州道路相浦中里ICの道の駅付近、佐々インターチェンジ付近でパーク＆ライドを行い、バスや鉄道の利用者増につなげられないか。