

バス路線維持を目的とした住民説明会

平成29年12月～平成30年1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相浦地区公民館	30名(男24、女6)	7名(男4、女3)	②中里皆瀬地区公民館	24名(男20、女4)	5名(男3、女2)	③北地区公民館	13名(男5、女8)	2名(男1、女1)
④西地区公民館	13名(男9、女4)	2名(男2、女0)	⑤愛宕地区公民館	12名(男7、女5)	8名(男5、女3)	⑥九十九地区公民館	23名(男17、女6)	5名(男5、女0)
⑦崎辺地区公民館	22名(男12、女10)	3名(男2、女1)	⑧清水地区公民館	24名(男15、女9)	4名(男2、女2)	⑨中部地区公民館	15名(男10、女5)	6名(男5、女1)
⑩南地区公民館	18名(男14、女4)	6名(男4、女2)	⑪日宇地区公民館	15名(男10、女5)	5名(男5、女0)	⑫柚木地区公民館	16名(男16、女0)	4名(男4、女0)
⑬大野地区公民館	20名(男16、女4)	7名(男5、女2)	⑭山祇地区公民館	6名(男4、女2)	1名(男1、女0)	⑮早岐地区公民館	17名(男13、女4)	4名(男3、女1)
⑯広田地区公民館	17名(男12、女5)	1名(男1、女0)	⑰三川内地区公民館	21名(男17、女4)	4名(男3、女1)	⑱小佐々支所	24名(男10、女14)	3名(男1、女2)
⑲鹿町地区公民館	19名(男10、女9)	5名(男3、女2)	⑳江迎地区公民館	5名(男4、女1)	3名(男3、女0)	㉑宮地区公民館	28名(男13、女15)	6名(男4、女2)
㉒江上地区公民館	4名(男4、女0)	3名(男3、女0)	㉓針尾地区公民館	2名(男2、女0)	なし	㉔吉井地区公民館	9名(男6、女3)	なし
㉕世知原地区公民館	9名(男8、女1)	1名(男1、女0)						
合計	406名 (男278、女128)	95名 (男70、女25)						

分類 (257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 (1) 運行体制について 35件	西肥バスに一体化後、何の説明もなく勝手な減便や赤字路線を切り捨てられるのではないかと心配する。(4件)	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの本数等、サービス内容を書き込んだ「地域公共交通再編実施計画」を策定予定ですが、計画期間中は、法的に、原則大きな変更ができないため、路線の維持が担保されます。 ・それぞれ別会社で競争関係にある中では、バス路線維持のための諸問題の根本的な解決にいたらず、調査事業の中で運行体制を見直さざるを得ないとの結論に至っております。 ・今後も行政関与を継続して行いながら、バス路線の維持を図っていきます。
①西肥バスに集約することへの懸念 (10件)	市営バスと西肥バスは経営目的が異なり西肥バスは利益が重視される。市民の足を守っていくことを目的としている市営バスを廃止してしまうと市民の財産を切り売りすることになるのではないかと。	
	再編することで西肥バスの経営を圧迫することにならないか。	
	(平成23年2月1日発行の市議会だよりに記載されていた今後の公営企業のあり方についての市答弁の下記の一部を読み上げられ、) 市の方針を変更された印象を受ける。	
	《参考—H23.2.1 発行市議会だよりの該当部分》 「人口減少社会の進行に伴い需要の増加が見込まれない中、企業としての採算に固執する余り、地方公営企業の本来の設置目的である公共福祉の増進がおろそかになってしまっは、何のための「公営」なのか、その存在意義が問われかねません。このことから、公営企業が実施している事業についても、本市にとって何が必要なのかという政策目標をしっかりと踏まえ、公的関与の守備範囲や受益と負担の関係等を整理しながら、市全体として人材、財源など限られた行政資源の最適配分に努めたいと考えています。」	
	石木ダムは建設を推進している一方、交通局を廃止することは統一性がない。市民の足を守るため市がバス事業を維持してほしい。石木ダムに税金をつかうよりバス路線維持に使ってほしい等。 (2件)	
	市営バスを廃止しなくても西肥バスと協力すれば運行を継続できると思う。再編することで西肥バスの経営を助けているようにも感じる。	

<p>②西肥バス一体化推進 させばバス存続の懸念 (16件)</p>	<p>西肥自動車に一本化した方がより効率がよく黒字も大きくなるのではないかと。福岡でも西鉄バス1社で運行している。1社だけがわかりやすい。もっと早くやるべきだった等。(8件)</p> <p>させばバスを残しても永続できるのか、大丈夫か。赤字になった場合でも維持存続できるのか。経営は成り立つのか等 (3件)</p> <p>人口減少、高齢化、運転士不足、競合による無駄をなくす等の理由で一体化していくことは理解できる等。(3件)</p> <p>させばバスを残す必要性がよくわからないので、再度説明してほしい。</p> <p>一体化によりダイヤがスムーズに運行されるのはいいことだと思う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> バス運行体制一体化に向けた調査検討状況を市議会及び住民報告会で説明する中で、一定の行政関与を求める声が多かったこと、および運転士の確実な確保を考慮してさせばバスを残す案としました。 させばバスの存続が可能ないように検討しております。
<p>③行政関与について (9件)</p>	<p>西肥自動車の収支不足はいくらまで市が補てんするのか。国、県、市の支援体制が必要ではないか。(2件)</p> <p>全国的に公営バスがなくなった後は赤字路線の廃止が進んでいる地域が多いが、バス路線を維持していくための協議は永続させるのか。</p> <p>させばバスは100%市が出資している組織とはいえ、経営するのは「会社としてのさせばバス」であるので結果として市の発言力が弱まるのではないかと。</p> <p>バス事業の経営が改善されなかった場合の予測を提示してほしい。</p> <p>今回の説明は最終的に西肥バスへ一本化するうえでの市の中間的方策ということか。</p> <p>市議会ではバス事業再編についてどのような意向が示されているのか。市議会に提案する予定はあるのか。(2件)</p> <p>交通局が廃止になった後、市の中で交通局に代わり交通体系の責任を担う部署はどこになるのか。大災害時の交通インフラ整備はどこになるのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 今回の運行体制一体化により、バス事業の経営基盤の強化が図られます。調査事業の収支シミュレーションの中でも補助がなくても収支の改善が見込まれた結果が出ております。 運行体制一体化の方針は、市の方針としてお示しした段階であり、市議会に議案を提出し議決を頂く必要があります。 今後も数年おきに「地域公共交通再編実施計画」の見直しを行う等、行政（現在の担当部署は企画部）も一体となって路線維持について検討を行ってまいります。
<p>(2) その他 19件 (バス事業者への質問含む)</p>	<p>交通局は駐車場事業で経営を持たせているとのことだが、一体化後は駐車場収入はさせばバスの収入となるのか。</p> <p>名切の土日限定の駐車場規制解除箇所にパーキングメータを設置し有料化することで更なる増収を図れないか。</p> <p>西肥バスと交通局・させばバスの運行方法は全く違うので、これまでの西肥バス路線は西肥バスが、交通局とさせばバスが走っている路線はさせばバスが走るという理解でいいのか。</p> <p>市営バスに変わって西肥バスが走るのか</p> <p>一体化後の収支予測を西肥自動車は作っているのか。(2件)</p> <p>西肥自動車の決算書を開示してほしい。(2件)</p> <p>市営バスは独立採算性なのか、市からの補助を受けているのか。(2件)</p> <p>交通局が経営維持のために努力しているのはわかった</p> <p>交通局の収支予想では今後も存続するとした場合の経費が変わっておらず、経営改革が考えられていない。経営努力や改善策はどう考えているのか。</p> <p>市営バス単独路線の収支を示してほしい。</p> <p>交通局の不良債務の中身は何か。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場施設は市の資産となります。名切の土日限定の駐車については警察が関係しますのわかりかねます。 交通局とさせばバスが運行していた路線を運行するのはさせばバスです。バスの色も従来どおりですが、西肥バスの委託を受けて運行するバスには西肥バスという社名が入りません。 西肥自動車の法人情報については、どのような形で、どこまで公開できるかについて、市と協議を行うこととしております。 市営バスは公営企業として市の運行補助は受けておらず不良債権もありませんが、黒字路線は天神路線等、一部路線のみであとは赤字となっています。 平成31年度以降の収支予測は交通局が存続した場合を仮定した資料です。 競合区間4割程度の利用は西肥バスと市営バス合わせた利用状況です。

	<p>競合区間の西肥バスの利用状況はどうなっているか。</p> <p>平成31年3月末というのとは一体化の大体の目途と考えてよいのか。</p> <p>一体化後、いつの時点で黒字となる想定なのか。</p> <p>交通局廃止でどういう効果があるのか。</p> <p>三川内地区では交通局廃止はほとんど影響がない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成31年3月末までを目指しております。 調査では一体化後は黒字となる結果でしたが、現在、バス事業者とされても改めて算定されているところです。 運行体制一体化により競合する諸問題が解決され持続可能なバス路線の維持を図ることが可能となります。
<p>2. バス路線・ダイヤ・運行 に関する事 53件</p>	<p>回送バスを営業状態にできないのか。早岐まで回送バスに乗せてほしい。回送バスを実車に変更してハウステンボスから早岐にいけないか等 (3件)</p> <p>高齢者の増加で免許返納者も増え、バス利用者が今後増えるのではないかと。今後増える可能性がある現状での減便は短絡的ではないかと (4件)</p> <p>SSK 経由の相浦方面行のバスは昼間の時間帯の本数が少ないので、増やしてほしい。(2件)</p> <p>パールシー(水族館) 行きは快速は土日はSSK 西門停留所に停車しないので停車してほしい。(2件)</p> <p>1時間に1本のバスであれば、毎時同じ時刻での運行をお願いしたい。(2件)</p> <p>自分の地区にはバスがなく免許返納したくてもできない。路線新設できないか (2件)</p> <p>早岐で乗り継ぎが必要なら利便性が悪く料金も高くなる。都会では乗継割引がある。乗り継ぎバス停は中心市街地がよい等。(2件)</p> <p>バスが団子状態でくるのは調整してほしい。</p> <p>天久保線のダイヤ調整ができないか。</p> <p>させばバスの保有車両は6台と聞いているが、西肥自動車からの委託路線のすべてをまかなえるのか。</p> <p>わかりやすい路線への変更を図ることで、各地区で通らないバス停もでてくるのではないかと懸念がある。</p> <p>バス停留所の間隔を短くしてほしい。</p> <p>早岐方面からの相浦行き西肥バスが遅れてくる。ダイヤの遅れがないように駅前始発にしてほしい。</p> <p>パールシー(水族館) から沖新町に向かう便の時間帯が変わり、磯部バス停での利用者が使いづらくなった。</p> <p>昼間の時間帯の利用者が少ないが、1時間に1本程度は俵ヶ浦～西小島までバスを運行してほしい。</p> <p>五番街付近は鯨瀬ターミナル発の一日4便しかなく帰りの便もない。増便や新規路線はできないか。</p> <p>新しい団地などにバスが通っていないところがあるので新設には神経をとがらせてほしい。</p> <p>バス停の間隔が広く高齢者に不便なので50m間隔程度にできないか。</p> <p>黒髪行きなどは多くの便があるが木風町は1時間に1本しかない。</p> <p>市営バスは平成20年度以降のバス利用者は横ばいのように見えるが本当に今後減少するのか。</p> <p>俵ヶ浦から九十九地区公民館前に1時間に1本程度運行してほしい。</p> <p>知見寺経由世知原行の15時台の便を復活してほしい。</p> <p>西肥バスの準急をもっと停まるようにしてほしい。</p> <p>西肥バスに移行した後のダイヤは既に決定しているのか。</p> <p>上原水源池バス停の便数が減ってきている。</p> <p>利用しやすい運行を念頭に置いてほしい。</p> <p>佐世保～有田間の便を増やしてほしい。</p> <p>病院の開院時間にあう便がない。</p>	<p>会場では、資料を使って、次のような説明をしたうえで、要望が出た個別の路線については、バス事業者からは、ご意見として承り、できることについては検討したいという旨の発言が 있습니다。</p> <ul style="list-style-type: none"> 西肥自動車において、ダイヤ編成の考え方として、需要に合った効率的なダイヤとするため、全体を見渡したうえで見直し減便を行います。以下の点に気を付けて少しでも利用しやすいダイヤとすることを念頭に置いています。 <ol style="list-style-type: none"> ①通勤通学等の目的を考えたダイヤ設定とし、利用状況に合わせたダイヤとなるよう調整する。 ②昼間の時間帯のダイヤについては、なるべく等間隔のダイヤ設定を目指し、時間が大きくあかないようにする。 ③システムの整理を行うことで利用しやすいバス路線とする。 ④時間帯によっては行先を「地域の主要バス停」に変更することで長距離路線とならないようにする。

(続き) 2. バス路線・ダイヤ・運行 に関する事 53件	佐々町から松浦市まで高速道路がつながったら、そこに高速バスを運行するのか。	
	江迎地区で計画がある予約制乗合タクシーのダイヤを考慮したバスのダイヤ編成をお願いしたい。	
	宮から早岐に、右回り左回りの循環バスがあればハウステンボス駅や南風崎に行くときに非常に便利。乗り継ぎ接続できるように路線を作れないか。	
	東部地区ではシルバーポールで折り返すような運行をすれば競合路線の効率化が図れないか。	
	交通弱者のために、削れるところを削って困っているところに手を差し伸べてほしい。	
	神戸の西区では周辺部からは途中で必ず乗り換えて市中心部へいくようになっており、乗り換えに不便がないように設定されていた。佐世保は不便。	
	子どもたちの完全下校時間が決まっているが、そこから30分から1時間程度待たなければならない。	
	競合区間と非競合区間の意味が分からない。	
	競合しなくなると本数やダイヤの間隔はどうなるのか。利用者としては待つ時間がないほうがいい。	
	西肥バス、市営バス双方を単純に半減すれば、利用率は100%に近いものになり、通勤通学の便を増やせるのではないか。	
	子どもたちの足という意味でもバス路線は重要であり、今後も路線を維持してもらいたい。	
	田子の浦では市バスはどこに行くかわからないので誰も乗らず、西肥バスだけに乗っている。一体化すればこれが解消されると思う。	
	利用しやすい運行を念頭に考えてほしい。	
	資料で午後のダイヤの見直し案があるが、午前のダイヤの見直しも検討してほしい。	
中部地区は15時～16時台は非常に混雑していて高齢者も立っている状態だが、時間帯ごとの利用状況も把握しているのか。		
3. 減便・廃止に関する事 39件	なるべく今の本数を減らさないでほしい。特に下船越から先の地区は本数が少ないので考慮してほしい。俵ヶ浦半島をどうするのか市ととの協議検討を進めており、バス路線の維持は必要である等。(3件)	会場では、資料を使って、以下のような説明をし、バスを存続させるための取り組みであることのご理解をお願いしております。そのうえで、要望が出た個別の路線については、バス事業者からは、「ご意見として承り、できることについては検討したい」という旨の発言が 있습니다。 ・西肥バスと市営バスの競合区間における利用状況は中型ノンステップバスの座席数25席を満席とした場合、4割程度の乗車しかなく、今後も利用者が減っていくという予測の中で、バス事業の収支が改善するとの収支シミュレーションの結果から、競合区間3割、非競合区間1割のダイヤ削減という一定の数値目標を定めています。 ・佐世保市の地形の性質上、非競合区間を走る路線が中心市街地に合流して競合区間となっていることから、想定以上の合流元の非競合区間の削減が必要となってきました。
	山あいの地域に向かうバスの減便(十文野線)については影響が大きいので配慮してほしい。(3件)	
	税金を投入してでも路線を維持してほしい。交通弱者はバスが頼りであるため経営が厳しくなっても現在の路線は守ってほしい。どうしても赤字が出る場合は市民が納得できる範囲で税金で補てんすることも考えてもらいたい。過疎地は削減の対象となりがちなので税金を投入してでも不便な地区を守ってほしい等(4件)	
	現在1日5本運行の早岐～重尾～宮津も1割削減されるのか。(2件)	
	3割削減の話があったが不便になるのが心配。	
	一体化すると本数が減るのではないか。	
	日野町から母ヶ浦町を通って新田町の本数が減っている。	
	本数が少ないローカルな路線は減らさないでほしい。	
	上木場線の廃止は沿線の高齢者が敬老パスを使えなくなり市民として平等ではないと思う。	
	土日祝日は便数も少なく最終便も4時台であり生活が成り立つような便ではない。福岡などの他都市を研究し何とか便数を減らさないでほしい。	

(続き) 3. 減便・廃止に関すること 39件	西肥バスになっても採算性が低い路線（烏帽子岳、俵ヶ浦半島など）を残してくれるのかと懸念している。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区間ごとの利用にばらつきがあること、さらには運転士不足の現状があり、一律1割削減でなく、実態に沿ったかたちで考える必要があります。 ・ 極端に便数が少ない地域はそれ以上の減便は生活が成り立たなくなる恐れがあるため極力現状を維持する考えです。 ・ 現行のバス運行体制下でも利用者の減少や運転士不足から減便がすすんでおり、2社バラバラのダイヤ編成で減便のみ進むと、利便性は低下する一方です。運行体制一体化により1か所でダイヤ編成を行うことで、ダイヤ間隔をなるべく均等にすると、利便性を向上させながら効率的なダイヤ編成が可能となります。
	市バス以外の地域もバス路線は存続するのか。利用者がいれば赤字でも存続してほしい。廃止をする場合も何らかの足の確保をお願いする。	
	上宇戸線や十文野線等、統計を取って乗っていないダイヤをシビアに廃止にする等、もっと検討の余地があると思う。	
	菰田線・妙観寺をよく使っているので減らさないでほしい。	
	御船町あたりは元々便数が少ないが、どの路線でも減便となるのか。乗車率の少ない昼間の便を減便し、帰宅時間帯を増便するダイヤを組んでもらいたい。	
	今後、市バスでなくなると赤崎地区では採算が取れないと減便や廃止とはならないのか。	
	俵町・宮田町方面の便数を確保してほしい。	
	現在は通勤には車を使っているが、将来的なことを考えるとバス路線を維持してほしい。	
	バスしか移動手段がないので維持してほしい。	
	若葉循環線は現在、1時間に1本程度あるが、高齢者が多く利用しておりできるだけ維持してほしい。	
	浅子線が廃止になったが、バス事業者はその後の調査や説明を行う必要があるのではないか。	
	上三川内線が廃止になってみな困っており、自分も免許返納できないでいる。	
	鹿町から江迎に向かう便は、現在は江迎バス停の乗り継ぎで佐世保行き、平戸行きとも連絡が取れているのでこれを維持してほしい。	
	早岐～ハウステンボス・宮はどれくらいの削減になるのか。	
	バスの利用者減の理由は人口減少だけではなく、利用者減による本数減、その影響で利用者減という悪循環にあるのではないか。	
	減便されたため江迎に向かう通勤バスが時間が合わなくなった。	
小佐々町ではダイヤ改正により生活スタイルが振り回されているという声を多く聞くようになった。今後の減便はどのように考えているのか。		
中央部の便の隙間を作って周辺部からのバスはその隙間を走るようにすればよいと思うので、小佐々から佐世保へのバスを減らさないでほしい。		
山の上に住んでいる高齢者はこれ以上便数が減ると生活がどうなるか不安に思っている。高齢化社会で頼りになるのはバス等（2件）		
資料の余剰輸送量については、もっと緻密に計算してサービスが低下しないよう検討してほしい。		
4. 運賃に関すること 5件	西肥バスだけになると値上げしやすくなるのでは。（2件）	バス運賃は事業者が国に申請を行う必要があり、国がその値上げの理由に合理性があり妥当と認めた場合に値上げが可能となりますので、自由に事業者が運賃を設定できるわけではありません。
	運賃変動について何か基準があるのか。	
	長崎市内の路面電車の賃金を参考に考えてはどうか。	
	バス運賃が同じ距離でも市中心部と周辺部で違う。なぜ格差があるのか。できれば平準化してほしい。	
5. 車両に関すること 12件	小さい車両にすれば効率的ではないか。小型化で運賃も安くなるのではないかな等。（7件）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小型バスにすれば燃料費は若干軽減されますが人件費は変わりません。 ・ 朝夕は通勤通学の利用者が多いため大きなバスが必要です。もし日中だけ小型バスを走らせるとなると小型バスを別
	西肥自動車も新車を購入するのか。	

	<p>市営バスの車両を西肥バス用に塗り替えて利用するのか。</p> <p>定期バス、観光バス、海風というバスの値段はいくらくらいか。</p> <p>ノンステップバス導入について何年に何%にするなどの具体的な数値目標はあるのか。</p> <p>小佐々町ではノンステップバスはあまり走っていない。できるだけ早くノンステップバスに切り替えてほしい。</p>	<p>途購入する必要がありその分経費が増えてしまうので、バス事業者としては、大型バスをそのまま日中も使うほうがトータルで考えると効率的と判断しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> 市の目標値として、ノンステップバスは現在全体の3割程度ですが、平成35年度末までには全体の6割程度までに増やして頂くようバス事業者をお願いをしており、西肥自動車も新車を購入されています。
<p>6. 運転士に関すること 21件</p>	<p>運転士不足の原因は何か。給料が安いということは無いのか等（5件）</p> <p>西肥自動車の努力で解決できるのではないのか。させばバスの運転士も採用すればいいのではないかな等。（2件）</p> <p>運転士の確保をどうしていくのか。</p> <p>運転士は大変忙しいと感じている。</p> <p>何人くらい不足しているのか、はっきり数字を出してほしい。</p> <p>運転士不足が路線削減につながるのではないかと懸念している。</p> <p>乗車率が少なくなったから運転士を解雇しているのではないか。</p> <p>西肥バスと市営バスの運転士がこの2年間で17人ずつ減ったのは、定年退職によるものか。</p> <p>西肥バス市営バスそれぞれの運転士の平均年齢を教えてください。</p> <p>運転士確保のため西肥バス市営バスそれぞれに賃金見直しなどを検討する予定はあるか。</p> <p>バス事業者間で運転士の処遇に格差があるのか。</p> <p>西肥バスは市営バスの運転士を受け入れることができるのか。</p> <p>運転士の待遇改善の必要性をどう考えているのか、具体的な方策を聞かせてほしい。</p> <p>運転士確保のため、定年退職者の継続雇用制度など高齢者の雇用を推進すべきではないか。</p> <p>運転士不足の対策について机上で考えただけで賃金などを配慮していないのではないか。</p> <p>大型2種免許取得者が少ないのなら、普通免許で乗れる小型車両にすれば運転士が確保できるのではないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 深刻な運転士不足は全国的な問題となっています。 運転士の賃金面において、西肥バス及びさせばバスはどちらも県内の平均賃金より低いことから、一体化することで事業者経営体力をつけてもらい、運転士の待遇向上を図ってもらうように考えています。 西肥自動車からは以下のような説明がありました。 <ul style="list-style-type: none"> ①大型2種免許の取得者自体が減少していることから、普通免許だけしか持たない方を採用し、入社後に大型2種免許を取得して頂く、または高校の新卒者を採用し、まずは、大型2種免許を取得できる資格ができるまでの期間は事務職等で雇用する等、様々な手法で運転士の確保に努めているとのことです。 ②定年退職後の人も無理のない勤務条件としたうえで継続雇用しています。 ③11人以上の車両は大型免許が必要となります。 ④運転士の平均年齢は両事業者とも50歳前後です。
<p>7. 敬老福祉バスに関すること 14件</p>	<p>バス事業は赤字であるので、無料化をやめ、何らかの金額を取って頂いたほうがいい。有効に使ってバスの本数を増やしてもらいたい等。（6件）</p> <p>一体化後、敬老福祉バスはどうなるのか等。（2件）</p> <p>敬老バスの恩恵を受けている人とバスを利用できないような地区に住んでいる人との差があるので、公平にできるような対策をお願いしたい。</p> <p>敬老バスは維持するとわかった。</p> <p>敬老バスは非常に有効な制度でありがたい。</p> <p>敬老バスの利用率を教えてください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 一体化後も敬老福祉バスの制度は継続されます。 有料化を望む意見は市政懇談会等でも出されていますが、高齢者のお出かけ支援の観点からの施策であることから、有料化により利用回数が減らないよう、当分の間は現行制度のまま継続することとしています。 市営バスの利用で見ますと全体の2割強の利用です。 乗降のデータはスマートカードで把握しています。

	<p>敬老パス利用者の乗降車地の統計はとってあるのか。</p> <p>敬老パス利用者に係る市の負担金は交通事業者でどのように配分されているのか。</p>	<p>・敬老パスによる利用の運賃全額を市から補てんされているわけではなく5億2千万程度の市からの補てんをバス事業者間で利用回数や距離等で案分されています。</p>
<p>8. 利用者増の取り組みについて</p> <p>7件</p>	<p>観光客等のバスの利用者を増やす取り組みをしてほしい等。(2件)</p> <p>利用促進のキャンペーンをするべき。バスで外出したいと思う行事を開催する等(2件)</p> <p>バスに乗りやすい環境づくりを考えてほしい。</p> <p>今後どのような対応で市民にバスを利用してもらうのか。</p> <p>西鉄バスが行っている100円バスの導入など増客につながるような取り組みを行わないのか。</p>	<p>・現在、年に一回、佐世保駅前広場において公共交通ふれあいフェスタを開催しておりますが、その他、利用に関する広報を考えていきたいと思っております。</p> <p>・西肥自動車から、クリスマス等に合わせた車内の飾りつけや絵を飾るギャラリーバス、乗り方教室等、バスに親しんで頂く取り組みを行っているとの紹介がありました。</p>
<p>9. 利便性向上に関すること</p> <p>19件</p>	<p>バスの行先表示を色や番号などわかりやすいように工夫してほしい。経路地がわからない。行先表示はアルファベットと数字の組み合わせであるがわかりにくい等(4件)</p> <p>利便性の高いダイヤ設定にしてほしい。</p> <p>1日乗車券を継続してほしい。</p> <p>現在、時刻表がわかりにくい箇所がある。(海きらら～森きららの間がわからない)</p> <p>二モカ導入は平成32年度以降なのか。長崎バスとは別カードとなるのか。</p> <p>二モカはJR佐世保駅で使えるようになるのか。</p> <p>スマートカードから二モカに変わっても障がい等の割引はできるのか。</p> <p>二モカの導入は観光客の利便性も上がると思うので進めてほしい。</p> <p>スマホで見られるバス時刻表や遅延や運休の案内を見られるようにすれば利用者が増えないか。</p> <p>全国共通の二モカをすれば、全国的な利益が佐世保市に配分されないのか。</p> <p>リフレッシュカードを今後も維持してほしい。</p> <p>江迎バスセンターは今後どうなるのか、いつ完成するのか。</p> <p>MR江迎鹿町駅にロータリーなどバスセンター機能があるバス停を設置したらどうか。</p> <p>二モカについて、JRやMRとも共通利用し、バスだけでなく鉄道との連携も考えてはどうか。</p> <p>佐々バスセンターでの乗り継ぎとするのはいいが、現状では乗り継ぎのタイミングが不便。</p> <p>北部地区の営業所で宮崎行の高速バスの乗り継ぎ切符を購入できるようにしてほしい。</p>	<p>・西肥自動車において、経路地の整理や乗り継ぎについてもダイヤ編成作業の中で取り組み中です。</p> <p>・二モカについては会場では、資料を使う等、次のような説明をしております。</p> <p>①全国共通ICカード(スゴカやスイカ等)として東京、大阪等の地域外での公共交通機関で使えます。</p> <p>②大手コンビニで積み増しや買い物ができます。</p> <p>③平成31年度又は32年度中の利用開始を目指しています</p> <p>④敬老福祉パスにも対応できる予定です。</p> <p>・江迎バスセンターは解体され、跡地にはコンビニが出店予定です。待合所はコンビニ内に入る予定ですが、従来バスセンターで行っていた各種サービスについては現在、西肥自動車で調整中です。</p> <p>・その他、サービスについては現在、西肥自動車において検討中です。</p>
<p>10. 新たな交通システムについて</p> <p>12件</p>	<p>地域内を巡回するようなバスはできないのか。予約制のコミュニティバスができないか等。(2件)</p> <p>ほたるバスのようなバスを回してほしかったが難しいとわかったので、柚木に導入される(予約型)乗合タクシーの便数を充実させてほしい。</p> <p>ふれあい号は200円。大野のまめバスが高いのはなぜか。</p> <p>バス路線が維持できなくなった場合、他の交通手段を考えているのか。</p> <p>予約制乗合タクシーは事前の予約が不便。車両が空いていればすぐに来るという運用にできないか。</p> <p>俵ヶ浦から九十九地区公民館前にまめバスなども検討してほしい。</p> <p>予約制乗合タクシーは鹿町は地形的に使いにくい制度であった。</p> <p>西肥バスは再編後に交通弱者(高齢者、子供、通勤通学者など)に対してどのような方針なのか。</p> <p>各町に25人乗り程度のバスを一台ずつ置いておくなどできないか。</p> <p>地域巡回タクシーのようなものをさせばバスで運営できないか。</p>	<p>・現在、佐世保市が取り組んでいる交通不便地区対策については、持続可能で効率的な対策として、ご自宅から主要なバス停までを送迎する予約制乗合タクシーを中心として行っています。要望の多い地域の循環バスは、利用がなくても決まった時間に運行しなくてはいけないことから経費が嵩み継続が難しくなります。</p> <p>・今後、極端に利用が少なくなったバス路線(1運行あたり5人以下等)については、市の取り組みとして予約制乗合タクシーが中心とはなると思いますが、地域の実情に合った様々な検討を行って地域のみなさまの移動手段を確保してまいります。</p>

	まめバスのように市の支援で安価な自己負担（100円程度）で乗車できる小型バスを運行し高台に住む市民の移動手段を確保すれば買い物難民が減るのではないかと。		
11. 説明会等について 8件	ホームページに公開しても高齢者は見られない。市コミュニティ協働推進課と連携して、地域コミュニティを活用して情報公開を。市の広報誌に説明会の結果を載せるべき等。（4件）	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の説明会については、平成29年11月の町内の班回覧をはじめ、町内の代表者610名の皆様宛に案内状を配布したり、させば市政だよりのテレビ、ラジオ、新聞報道等でもご案内させて頂いたところですが、次回の説明会を開催する場合は、さらに周知の方法を工夫したいと考えています。 ・説明会の開催状況は後日、公開いたします。 	
	説明会で資料をもらっても理解できない。事前に町内会に資料を配布するなど配慮してほしい。		
	この件についての説明会はこれで終わりなのか。そうであれば市民アンケートを取ってほしい。		
	2時間の説明だけではなく、パブリックコメントや回覧で回すなど情報公開すべきではないか。		
	前回のバス路線維持の説明会では住民の参加が多かったが、今回は少ないのが気になる。		
12. その他 13件	<ul style="list-style-type: none"> ・環境対策の面からもバスが重要。（2件） ・バス事業に対し国からの援助はないのか。 ・宮地区は住宅が増えており、高齢者増だけでなく学生増も見込まれ、公共交通が重要になってくるが、公共交通の将来像は考えているのか。 ・高齢者は買い物もままならない。不便な地域の足をどう確保していくのか。町内に大きな商店がない。困っている人を見捨てないでほしい等。（2件） ・交通政策、市民へのサービスについて市としてどのような考え方をもっているのか。（2件） 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の通勤通学の利用はバスが多く、バスは公共交通機関の要となっておりますので、今回の取り組みは赤字路線も含めて市域全体のバス路線の維持を第一に考えたものです。 ・一方、利用者の減少が続く中、地域の足を維持するため、バス路線から予約制乗合タクシーという新たな公共交通機関への転換を行った路線もあります。これは、ご自宅からバス停までが遠く、これまでバスの利用が不便であった地域の対策ともなります。 ・利用者が少なくても補助対象の要件に合致した路線であったり、通勤通学者が多いと判断される路線は国県市の補助を受けて運行しております。 	
	今後ダイヤが変わる場合は、地域への連絡をしてほしい。		バス事業者としてはバス停への掲示や、ホームページでお知らせする等の対応をしています。
	渋滞でバスが利用しにくいので、バスを優先するような対策を講じてほしい。		市中心部では時間帯で1車線目をバス優先とされています。信号とバスが連動するようシステムもありますが、交通局で以前警察と協議された経緯はありますが、市内の交通事情では困難なようでした。
	資料の下船越～俵ヶ浦の基準停留所がなぜ椎木なのか。		資料の基準停留所とは、路線が分岐した後のバス停とすることで、なるべく限定した区間の本数を表記しています。
	<ul style="list-style-type: none"> ・資料に最近市営バスに比べて西肥バスの利用者が減少しているとあるが原因は何か。 ・人口減少とバス利用者減少の割合が大きく違う。バス利用者の減は人口減少と少子化以外の理由はあるか。 		<ul style="list-style-type: none"> ・西肥バスの利用者の減少については、佐世保市以外の利用者の減少も影響しているとの会社からの説明がありました。 ・人口減少の割合より利用者の減少の割合が大きい1つの要因としては、少子化で通学定期が減少しているうえに、保護者による自家用車での送迎が多く、さらに減少がみられることを挙げております。