

## 令和6年度 第2回佐世保市・佐々町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：令和6年9月3日（水）13:30～15:30

### ≪1. 開会≫

（事務局：中尾）

それでは、定刻となりましたので、ただいまから「令和6年度 第2回佐世保市・佐々町地域公共交通活性化協議会」を開催させていただきたいと思っております。

本日は大変お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。  
本日、進行役を務めさせていただきます本協議会事務局長の中尾でございます。  
どうかよろしく願いいたします。

### 【資料の確認】

協議会の開催にあたり、会の成立要件の確認でございますが、協議会規約により、「過半数以上の出席により成立する」とございます。

本日は委員26名のうち、代理出席も含め、22名のご出席を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、委員の皆様には、7月26日から2年間の新たな任期ということで、お引き受けをいただいております。ありがとうございます。

その中で今回、新しく委員にご就任いただいた方について、ご紹介をさせていただきたいと思っております。

○佐世保市老人クラブ連合会理事の松尾委員でございます。

そして本日は、次期地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画の作成に携わっていただきました株式会社日本総合研究所からご担当者様にご出席をいただいております。

それでは本日の議題でございますが、お手元の会次第にございます通り、5点ございます。

皆様から忌憚のないご意見を賜りたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

なお、本日の会議は、協議会規約により公開とさせていただきたいと思っておりますので、ご了承くださいますようよろしくお願いいたします。

## 《 2. 会長挨拶 》

(事務局：中尾)

それでは、協議会を開催するにあたりまして、まずはじめに、本協議会の会長である、佐世保市の宮島市長がご挨拶を申し上げます。

(宮島会長)

皆さんこんにちは。

ご紹介をいただきました、当協議会の会長を務めます、佐世保市長の宮島大輔でございます。着座にてご挨拶をさせていただきます。

本日はお忙しい中、「令和6年度 第2回佐世保市・佐々町地域交通公共交通活性化協議会」へご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

委員の皆様方には、地域公共交通の維持活性化・利便性向上のために、様々な協議を行っていただいております、これまでの取り組みに対するご支援、ご協力に心から感謝を申し上げます。

また、公共交通事業者におかれましては、慢性的な運転士不足への対応や、物価、燃料高騰による輸送コストの増加など経営状況が厳しい中、地域住民の足としての使命を果たすために、運行の維持にご尽力いただいておりますことに、この場をお借りして、感謝とお労いを申し上げます。

さて本協議会におきましては、昨年5月に、「佐世保市・佐々町地域公共交通活性化協議会」として、新たな協議体制を構築し、令和7年度からの次期地域公共交通計画策定に向け、各公共交通事業者様からのデータの提供等ご協力のもと、計画策定に必要な調査・検討を行い、本年3月末に、たたき台となる計画素案を取りまとめ、前回協議会において、委員の皆様へご報告させていただいたところでございます。

この計画素案に基づき、今回を含めた地域公共交通活性化協議会の場において、関係者の皆様との協議を重ね、今年度中に次期計画を策定することとなりますので、引き続き、本計画策定へのご協力を賜りたいと存じます。

本日は、令和5年度決算や、規約の改正等についてご審議をいただくとともに、次期地域公共交通計画案、及び地域公共交通利便増進実施計画について、現時点での中間報告をさせていただき、皆様からの忌憚のないご意見を賜り、計画へ反映させたいと思っておりますので、何卒よろしくお願いいたします。

結びになりますが、委員の皆様方のご健勝とご活躍を心からお祈りを申し上げまして、本日の冒頭のごあいさつとさせていただきます。  
どうぞよろしくお願い申し上げます。

**(事務局：中尾)**

ありがとうございました。  
それではここからの進行は会長である宮島市長の方をお願いしたいと思います。  
よろしく願いいたします。

### 《3. 議題》

**(宮島会長)**

ここからは、私の方で議事の進行をさせていただきます。  
お手元の会次第に沿って進めさせていただきます。

#### < (1) 「令和5年度活動報告、及び決算報告について」 >

まず1番、「令和5年度活動報告、及び決算報告について」。  
まずは、会次第の3つ目でございますが、本日の議題の1番目として、議題1、「令和5年度活動報告及び決算報告について」でございます。  
事務局から説明をお願いします。

**(事務局：藤下)**

※「令和5年度 活動報告及び決算報告について」(省略)

**(宮島会長)**

ここで会計監査報告について監査役でいらっしゃいます、佐世保市商店街連合会の竹本委員より、代表してお願いをいたします。

**(佐世保市商店街連合会：竹本委員)**

令和5年度監査報告。  
令和5年度における会計収支を、令和6年6月21日に監査した結果、収支決算書の通り、収入、支出ともに適正に処理されていることを認めます。

6月21日監査委員。佐世保市商店街連合会会長 竹本 慶三。

**(宮島会長)**

どうもありがとうございました。  
ただいまの活動報告及び決算につきましてご意見等ございませんでしょうか。

《質問・意見等なし》

(宮島会長)

よろしいでしょうか。

それでは「議題1」の令和5年度決算を承認したいと思いますが、よろしいでしょうか。

《「はい」の声》

(宮島会長)

ご承認ありがとうございました。

それでは次の議題に参ります。

＜(2) 佐世保市地域公共交通計画(旧佐世保市地域公共交通網形成計画)＞の進捗について

議題2、「佐世保市地域公共交通計画(旧佐世保市地域公共交通網形成計画)の進捗について」でございます。

事務局から説明をお願いします。

(事務局：藤下)

※「佐世保市地域公共交通計画(旧佐世保市地域公共交通網形成計画)について」  
(省略)

(宮島会長)

ありがとうございます。

ただいまの件についてご意見等ございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

《質問・意見等なし》

(宮島会長)

それでは「議題(2)」の進捗状況についてご了解いただいたということでよろしゅうございますか。

《「はい」の声》

ありがとうございます。

それでは先に進めたいと思います。  
次の議題に参加します。

< (3) 「規約の改正」と、(4) 「大野地区フィーダー申請報告」について >

議題3、「規約の改正」と、議題4、「大野地区フィーダー申請報告」につきましては、関連をいたしますので、一括して協議したいと思います。  
事務局から説明をお願いします。

(事務局：藤下)

※議題3「規約の改正」について及び議題4「大野地区フィーダー申請報告」について  
(省略)

(宮島会長)

はい。ありがとうございます。  
ただいまの件についてご意見等ございませんでしょうか。  
よろしいでしょうか。

《質問・意見等なし》

それではただいまの議題3及び議題4については、ご了承ということでよろしいでしょうか。

《「はい」の声》

(宮島会長)

ありがとうございます。  
それでは次の議題に参加します。

< (5)・(6) 佐世保市・佐々町地域公共交通計画(案)及び  
佐世保市・佐々町地域公共交通利便増進実施計画(素案)について >

議題5、「佐世保市・佐々町地域公共交通計画(案)及び、佐世保市・佐々町地域公共交通利便増進実施計画(素案)について」でございます。  
これら議題につきましても、相互に関連いたしますので、一括して報告をさせていただきたいと思います。  
事務局から説明をお願いします。

**(事務局：藤下)**

事務局でございます。

ご説明の前に、現在の「地域公共交通計画及び利便増進実施計画」、の進捗状況、並びに策定のスケジュールにつきましてご報告させていただきたいと思っております。

※「次期公共交通計画策定スケジュールについて」（省略）

**(事務局：藤下)**

計画の内容につきましては、この地域公共交通計画と利便増進実施計画の調査委託事業者でございます、日本総合研究所様の方から、両計画についてあわせてご説明をお願いしたいと思っております。

日本総合研究所様、よろしくお願いいたします。

**(日本総合研究所：松村)**

失礼いたします。

日本総合研究所松村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

座って資料説明とさせていただければと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

※日本総合研究所説明（省略）

**(宮島会長)**

ありがとうございました。

ただいまのご説明について、何かご意見等ございませんでしょうか。

吉田委員。

**(子育て支援団体ママパパ代表：吉田委員)**

日本総合研究所の、説明を聞いて質問があるのですがよろしいでしょうか。

3 ページ目の、「将来推移を踏まえた需要バランスの見通し」の、この成り行き、自然現象の部分というのが余りにもショッキングだったのですが、この差し引き4万5,000便の削減、差し引き9,000便の削減が必要とありますが、これは再編後、今、案を出していただいているいろいろな再編とか適合化と書いてあるのは素晴らしい案と思うのですが、それをした後の数値、見通しというのは、どれくらいデータとして持ってらっしゃるのかというのを教えていただきたいと思います。

**(日本総合研究所：松村)**

ありがとうございます。ご回答させていただきます。

実はこの辺り今、事業者さんとタスクフォースという会議体を作っている議論させ

ていただいているところでございます。

あくまで今のシミュレーション上の大体のイメージですけれども、毎年採用していくと、今差し引きこれぐらいの削減が必要となっていますけれども、差し当たり先ほどのような再編をすればこれぐらいはカバーできるかなというぐらいのバランスになっています。

大野、早岐間でなるべく運行させつつ、そこから外側は少し効率化していくというところと、毎年4程度は純増で採用できるというあたりがちょうどマッチしているようなバランスにはなっています。

ただその辺りは検証中なので、最終的な計画の中ではその辺りのエビデンスをお示しできるのではないかと考えています。

**(子育て支援団体ママパパ代表：吉田委員)**

今、中間報告ですので、今後、まだ具体的な数値が出ると思うのですが、例えば、このままの9,000便が削減、会社の努力で4人採用されて、9,000便の削減が必要となった場合は、やはり影響があるのが、生活交通の便が減るとか、全体的に減るのか、どういうふうな感じで私たちが見ればいいのか。9,000便が減ったときに、どういう感じの見通しを考えてらっしゃるのでしょうか。

**(日本総合研究所：松村)**

ありがとうございます。

今、この計画自体は、各エリアの人口減少に合わせて便数、ボリュームというものも減っていくというような、そのようなシミュレーションをやっています。

ですから、数字上は一義的に郊外的生活交通だからそれを先行して減らすというところのシミュレーションになっていません。

計画はそれをベースにしつつ、その時々の実際の運転手さんの確保の状況とか、地域、地域の、適正本数みたいなものは決まってくるのかなと思っていますので、今のところはそのような考え方で整理をさせていただいています。

**(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)**

今でも減少に歯止めがかからないと思うのですが、この数字の9,000便というのがあまりリアルじゃなくて、私は分からないのですが、現状でどれぐらい減る感じですか。

例えば佐々に行くのが、1時間5本が1本くらいになるとか。

(日本総合研究所：松村)

なかなか細かくは言いづらいのですが、この3ページ目の右上の図。丁度、この10年間で、100が80ぐらいに落ちてくるということになってきますので、だいたい運転士さんの減少率と、総便数の減少というのが大体一致しているという感じですね。

ですから、10年間で2割は全体として減るという見方をしていただければと思います。

(労働組合：野原委員)

この計画が絵にかいた餅かなと、そういうふうに感じて見ておりました。

実際に、運転士さんがどれだけ減っているのかは前も言ったはずですね。

10年間で97人減っています。30年間で1回も増えたことはないですね。

1年間に10人減っています。10人入ってきて20人辞めています。

正社員の運転手の平均年齢が今57歳ですね。

パートの人たち、させぼバスもいっぱいいると思いますけれど、西肥バスだけで70歳過ぎの方が12人ぐらいいます。

事故でもしたら警察や運輸支局の方から言われます。そういう年齢ですね。

73歳74歳が運転している、そういう状態ですね。人間がいらないから運転してもらっている。この先の運行状況で、10年で2割ってというのはもう考えられないですね。もっと減ります。

なぜ運転手が、入ってこないのか、そしてやめるのが多いのか、幾つか原因はあります。

でも、1番の原因というのが、労働時間の長さですね。13時間。公休開けもしくは公休前に15時間ぐらい働く。

待機時間、今少し上がりましたが、今年の4月まで1時間、ペットボトル一本の160円ですね。それを300円にただけで、月に1万幾ら上がりました。

労働時間ではないですね。休み時間と、待機時間は別ですね。13時間働いて、乗っているのが労働時間ですね。7時間30分以下運転してなかったら、13時間いても7時間30分ですね。

定着率がものすごく悪いです。

その中で、苦情、事故等が発生したときに(乗務から)降ろして教育をするんですね。マンツーマンの教育。耐えられないですね。

でも、それをしないことには事故は増える。お客様、市民の人から見捨てられたら乗る人が少なくなる。これだけは避けたいということで、マンツーマンの教育。ここは西肥バスですけど、マンツーマンの教育をもっと徹底的にやっています。

その教育が嫌で過去10年間で、もう10人以上やめています。

あるところから、西肥バスの教育は軍隊式だということも言われたことがありますけど、これは市民の、お客さんを乗せていくためには必要な部分だと私は思っております。

私は労働組合です。労働組合の私がやれと、やらないと、将来的に乗る人がいなくなってしまう。「なんだバスは」と言われたくない。そういうことで会社にもっております。

数字というのは、目安というのは大事だと思いますが、現状に合った数字を出してくれということで、前回の時も5年間で3人ぐらい辞めると。運転手が3人ぐらい少なくなるという数字が出ていましたけど、今の現状、この30年間を見て、信じられないような数字を出してくるものですから。

今の現状に合った数字を出した上で、佐世保市、それから佐々。どうやっていくのか。

今佐世保市の中心部、ほぼ空で何百ぐらい往復していると思います。

5人ぐらいしか乗ってないです。何百ですよ。ものすごい数、昼間ずっと2、3時間見ていたら分かります。乗っていない。ものすごい数多く団子状態です。何でその部分を改善できないのか。そこからやらないことにはできないですよ。もう、絵にかいた餅です。もう運転士が減っていくのは避けられないです。

岡山の両備バスが、テレビで宣伝をして運転手、バス、トラック、それからタクシーの運転手の募集を大々的に行ったそうです。

宣伝の費用は県が持ったらしいです。1,060何人応募に来て、そのうちの220何人採用したと。初任給、23万円です。

西肥バス、それからさせぼバスは多分17万5,000円か7,000円かそのくらいのところと思います。ボーナス4.5ヶ月。待遇が全く違います。都市の大きさも違います。当然、佐世保と、都会の方、向こうの方は人口77万ですので、そこと比べたら賃金の平均も違うと思いますけど、何をしたらいいのか、やっぱりよそなんかでも、広告、宣伝、県とか市が、従業員の募集について、お金出してやっています。実際に。

やらないことには、業者だけに任せいたらもう衰退の一方です。

確実に、5、6年過ぎたら半分近くになるのではないかなと考えています。

手の打ち方は、ある程度分かっていると思いますけど、やれないのです。

13時間の拘束時間を佐世保バスと一緒に労働時間に合わせたら、多分2,000本以上違う。今の時点で、もっと市民の人に迷惑がかかる。

運転士の年間の公休が82日。それで多い人で年間25日ぐらいを公休出勤します。

西肥バスの事務職が115、運転手はもう少ないです。公休をやることができないのです。所定の公休をやったらもう人手不足に拍車がかかる。これで辛抱してくれ。これが現実です。公休はまた10個とか15個増やしたら、どうやってダイヤを走るのか。回らないんです。悪循環です。

もうずっと不満で、不満の限界がきたら、すいませんやめます。もうこれで終わりで

す。どこでどういうふうに、改善をするのか。  
それから計画を立てている人たちにも、お聞きしたいと思っております。

(宮島会長)

事務局お願いします。

(事務局：中尾)

ご指摘ありがとうございます。

今ご指摘ありました通り厳しい労働環境の中で、地域交通を支えていただいていることに関しまして感謝を申し上げたいというふうに思います。

その中で、今ご指摘の中にありました空バスがどんどん走っているじゃないかという問題、当然そこも認識しております。

それがいわゆる労働環境の悪化、つまり労働時間の長さに繋がっている部分もあるのだろうと思います。

そこを何とか改善していかなければいけないということで、空バスを走らせたり、或いは需要に見合っていない供給があったりする部分を、改善していかなければならないというのが基本的な前提としてございます。

その方法が、需給バランスの調整と、いわゆる路線の再編という2つの柱で、何とか解決できないかというのが今回の取り組みの柱ということになっております。

先ほどご指摘でもありました通り、今の段階では、まさしく言われた通り絵に書いた餅の部分もあるのだと思います。

それは、理論計算でやっており、今の段階でどこを減らすとか、どこから何本減らすとかいう話ではなくて、理屈の話をするとそういう話になりますねということです。

一応、タスクフォースの中にはバス事業者さんも入っていただいた中で、大きな方向性としては、需給調整とバスの路線の再編、ここで何とか交通資源を有効に使っていく、効率的に使っていく、そのことで、運転士さんの負担を減らし、労働時間をできるだけ短くし、労働環境の改善と利便性の確保というのを両立できないかということで、今から、具体的な作業に入っていこうとしているような状況でございます。

おっしゃられた通り、運転手さんが減っていくということを前提とすると、先ほど申し上げた、日本総研さんの方からおっしゃられたような減便、9,000本の廃止と削減というのがもっと広がっていくということになります。

なので、そこを何とか食い止めるということと、一方で労働環境をしっかりと改善していく、これを両立させるための方法として、繰り返しになりますが、需給調整、それと

路線の再編、ここをどれだけ現実性のあるものにしていくのかっていうのが、今回の大きな課題だというふうに考えておりますので、今からこの発射台として大きな方向性がご承認いただければ、具体的な作業に入っていきたいと思っておりますので、その際にぜひご協力をいただければというふうに考えております。

(宮島会長)

野原委員。

(労働組合：野原委員)

今後の部分というのもわかりますけど、具体的に労働環境を良くしていく。その中身もちゃんと示してもらいたい。そこがやっぱり問題だと。

この一体化の最初の頃の部分で、運転士さんの年収を370万に持っていきたいという提案がありました。

実際に、月に残業を70時間して370万ですか、それとも残業を10時間で370万ですかという質問もしましたが、明確な答えは出てきませんでした。多分出せなかったというふうに思います。

具体策というのを今からも出していけないことには、ただ、目標があるけど目標に向かって飛んでいくわけにはいかない。地道に歩いていく、走っていく。

走るのか歩いていくのか、そのところの1つ1つの中身も示してもらいたいと思っております。

具体的な部分って大体分かっているはずですよ、この交通会議の中の。どうしたらどうなる。どうしたら緩やかになるのか。

でも、そこに切り込んでいけるのか行けないのかという部分です後は。

それはもう労働組合の問題もあります。会社、会社の考え方。させばバスそれから、西肥バスの考え方というのもあります。

でもその考え方だけで行っていたら佐世保市民の足も守れません。

宮島市長が、絶対とは言わなかったですけどダイヤは切りたくない。

現状をどうにかしていかしたいというのも聞いたことありますけど、なかなか厳しいです。厳しいけど、それをただ厳しいって言うだけでは進まないんです。

そしたら、どうやって進むのか、補助金を出して給料手当を上げるのか、それとも拘束時間、他の方法を行っていくのか。

辞める人の、約200人ぐらいのアンケートを取っております。

一番多いのが、拘束時間が長い重勤、公休出勤。

家庭に帰った時に、嫁さんが嫌がる子供が嫌がる。これが7割です。

それから人間関係。それから、お金と言った人は、昔は多かったのですが今は1割ぐらい。お金じゃないです。全員家庭です。家庭中心です。

公休前には15時間ぐらい引っ張られて、今、今年になって15時間ですけど前は16時間です。昔は20時間ぐらい引っ張られていた。無茶苦茶な時代も、耐えてずっとやってきたと。やはり家庭中心で今の人はずっと考えていきますので、この拘束の長さっていうのは手をつけにくい問題だということは分かっていますが、どうにかして少しでも、1時間でも縮めるといふ部分をやっていかないことには、運転手の離職が止まりません。

それともう1つは、もう年を取って60歳以上の人たちがほとんどになってきて、体力が持たないんです。やる気というかやらないといけないですけど体力がもたない。

それと、前も何回か言いましたけど、佐世保市は中心部だけではないです。中心部だけです、時刻表見なくて出てこられるの。

そうではなく、北の方では江迎から南の方では宮からいろいろあります。やはり佐世保市の市民の足を守るといふのが、佐世保市の仕事じゃないかなと。

それをどうやって守っていくのか。どうやって配分をするのか。

その代わり収益が落ちます。収益が落ちたとき誰が補助するのか、誰が補填するのか、そこも市の役目、県も含めて国も含めて、考えるべきじゃないかと思います。

そうしないと周辺の人達は、2時間に1本、3時間に1本になります。

北海道のダイヤ改正で2時間に1本しかこない。「なんだ」と新聞でも大分書いてありましたけど、そういうことにならないように、やはり周囲の人達の足も確保できるように。

それはもう業者では無理です。業者は、赤字のところは走りたくないっていうのが現状です。

市・県がどうやって、そういう市民の足を守っていけるのか、そここのところも検討をよろしくをお願いします。以上です。

#### (事務局：中尾)

ありがとうございます。

厳しい環境の中で、市民の足のことをしっかり考えていただいているということで本当にありがとうございます。

今おっしゃられたような具体的な課題と、労働環境も含めた課題というのは、この今回やろうとしている需給バランスの需給調整と、路線の再編ということを実現にしていく時に必ず当たってくるというか、一緒に考えないといけない問題になりますので、その段階でまた一緒にお話をさせていただければというふうに思います。

また、おっしゃられたように、一気にできるというのは非常に現実的ではないので、今

回、計画5カ年間ということになっていきますので、まず大きな方針を共有した上で、その5年間の中でしっかりやっていくという形に、現実的にはなってくると思いますので、そのようなスケジュール感の中で、皆さんと力を合わせてやっていきたいと思いますので、引き続きご協力よろしくお願いします。

ありがとうございました。

**(宮島会長)**

私からも、野原委員から大変貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。

今回中間報告でありますので、今後、これを具体化する際に、やはり現場の皆様方、特に運転士の皆様方の、働く環境というものを十分に考慮していかないと、この計画も、まさに絵に書いた餅に終わってしまいますので、今後、ぜひ引き続き、運転士の皆様方の、本当に切実な声というものをしっかりとお聞かせをいただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

ありがとうございます。

他にございませんでしょうか。

**(九州旅客鉄道：若宮副支社長)**

JR九州の若宮です。ご説明ありがとうございます。

私が分かっていないだけかもしれないのでご確認をさせていただきたいと思うところがあるんですけど、よろしいでしょうか。

5ページですけれども、基本方針の1のところに、「幹線・支線ネットワーク」と記載がされていますが、すみません「幹線・支線」というのは、どの辺りを指すのかというところを示していただければと思いますのと、

もう1つこちらの右側、「日宇」の上が「佐世保」になっているのですが、他の資料はすべて「佐世保中央」であったので、こちらは「佐世保中央」という取り方で間違いはないかなというご確認です。よろしくお願いいたします。

**(日本総合研究所：松村)**

2点目はまさにそういうことでございます。ご指摘ありがとうございます。

あとすみません「幹線・支線ネットワーク」というのが、確かに言葉としてわかりづらいなと思っていましたが、具体的には7ページの左の図、「幹線・支線」と、いわゆる一般的な用語として書いていまして、具体的には「基幹交通」、「補完交通」というところで、具体的に表していこうかなと思っていきますので、タイトル、呼び方も含めて検討させ

ていただければと思います。

ありがとうございます。

(宮島会長)

他にございませんでしょうか。

鈴木委員。

(九州運輸局：鈴木委員)

九州運輸局交通企画課の鈴木と申します。

私の方から2件コメントさせていただければというふうに思います。

まず1点目でございますけれども先ほどの事務局からの説明でもありましたが、今後、施策については、具体化して意味のあるものにしていくという話がありました。具体化、身のあるものにしていくにあたっては、やはりその施策の実行にあたって、誰がいつまでに何をするのか。という「5W1H」といいますかその部分をしっかり計画に位置づけることが、計画を定めた後ですね、その政策をしっかりと実行に移していく上で必要なことかなというふうに思っております。

現在の計画においても、実施が主体だったりとか、そういったことも記載されているものかなというふうに思いますが、次期の計画においてもその点はより意識をしながら今後具体化をしていく。

特に各施策について、事業者任せにせず、誰がどのようにするのかというところを整理することが必要かなというふうに思っておりますのでその点1点目のコメントでございます。

もう1点目でございます。

「幹線と支線のネットワークの再編」という部分がございます。

こちらなかなか全国的に含めて、運転士不足や、そういったところが課題となる中での方針として、持続可能な公共交通ネットワークの構築や、全体最適、そういったことを勘案してこちらの施策を打ち出していただけのものというふうに認識しております。

その点において、やはり「幹線・支線のネットワーク再編」というところでポイントはやはり乗り継ぎという部分かなと思っております、いわゆるこの乗り継ぎのハードルというところがより出てきてしまうと逆にその分担率が下がってしまったり、利用ユーザーにとってそこら辺のハードル、負担感というのが増すということはあるべく最小に抑えるというところが必要かなと思っております。

具体的にその乗り継ぎのハードルという点においては例えばコスト面で、乗り継ぐこと

によって運賃が従前より上がってしまうとやはりそれによって、やっぱりマイカー使おうかとかっていうことになってしまうと思うので、そこら辺も含めて乗り継ぎの割引や、乗り継ぎの金銭的な負担を減らすための施策というのを、これも事業者任せにせず行政も含めた検討が必要になってくると思いますし、乗り継ぎの時間が大分空いてしまうと負担になってしまうのでそのダイヤの調整ということも今後必要になってくるかなと思ってございます。

また今回乗り継ぎの拠点というところで2ヶ所、拠点を設けるというところですけどもそちら乗り継ぎ拠点の環境整備というところも重要なことだと思ってございますので、こちらの乗り継ぎの環境の整備等においては例えば国の補助金によって社会資本整備総合交付金という制度で、バス停とかそういった施設整備に対する支援メニュー等もございます。

こちらの利便増進実施計画の作成認定が補助要件になってございましてちょうどこちら今般、佐世保市と佐々町において、こちらの利便増進実施計画を作成するというところでこちら（社会資本整備総合交付金）の要件を満たす上での1つとなっています。

ちょうど今平行して作業いただいている部分とございますので、そういった支援メニューの、活用もご検討いただくことがこちらの施策をより実行に移していく上で必要になってくるかなというふうに思っております。

こちらの乗り継ぎの拠点という部分の乗り継ぎの幅は減らすというための施策を、国の制度を使う必要に応じてご活用いただきながら、さらに詰めていただくということが必要になってくるかなというふうに思っております。

以上2点コメントでございます。

**(事務局：中尾)**

ありがとうございました。

事業者任せにせずということをご指摘いただきまして、そこは十分留意をしながら、我々、しっかりと関わっていきたいというふうに思います。

それから乗り継ぎのハードルに関しては十分我々も認識をしているところでございますので、今回の再編に合わせて検討を進めていきたいと思っております。

また社交金の活用に関してはいろいろアドバイスをいただきたい部分もありますので、ご協力をよろしくお願いしたいと思います。

ありがとうございました。

**(宮島会長)**

貴重なご意見ありがとうございます。

他にございませんでしょうか。

松本専務。

**(西肥バス：松本専務)**

西肥バスの松本でございます。

資料の2ページのところの、「計画の目標」、この②に【公共交通の収支】というところがございます。

損益ベースの当期純利益がゼロ以上、要は黒字という目標がありますが、先ほど前段でご説明いただいた「資料の2-2」、「2-1」というのがあるんですけど、公共交通の目標の到達状況というのがございます。

その中の中段のところの乗り合いバス事業の収支率。

(経常収益÷経常費用、補助金除く) というところがありますけれども、ここに記載がある通りですね、平成27年から、令和5年の9年間、100%になっている年度は1度もございません。ということは、これはずっと9年間、路線バス赤字と言うような状況で、そういう中で今後の標準指標の目標は、黒字化というのは、十分理解はできますが、かなりハードルが高いといったところ。

これをどういうふうにしていくかと、黒字にならないと、先ほど労働組合の方からも賃金のところが、話がありましたけれども、やはり今ここに書いてるところ9年連続赤字でございます。

その前記載がないですけども多分その前もずっと赤字です。

ここ20年ぐらい路線バス黒字になったことはないと思いますので、我々も努力しますが、ぜひ計画策定するときに、この目標数値に、近づけるようによろしく願いいたします。以上でございます。

**(事務局：中尾)**

ありがとうございます。

ご指摘いただいたことは、こちらの方としても十分認識をいたしておりますので、適切な目標値となるように、今後引き続き協議をさせていただければというふうに思います。ありがとうございます。よろしく願いいたします。

**(佐々町町内会長連合会：水田委員)**

向こうの方からの目線じゃなくて、住民の方からの目線ということで、佐世保市に大学生いますよね、大学ありますよね。

でも、佐世保市内に大学生の姿をあまり見たことがないです。

他の都市は結構、長崎市にしても町の中に大学生がいます。

佐世保市は四ヶ町歩いてても大学生がもういないなと感じますが、大学生が遊びに来れるような、路線の策定とかそういうのはできないものでしょうか。

やはり市も、若者が中心に来ると活性化して、潤ってくるのではないかとは思いますが。

**(事務局：中尾)**

個別の路線のあり方については、まさしく今からしっかりと議論していくことになるんだというふうに思いますけれども。

ご指摘の通り、大学が国際大学にしても、県立大学にしても、少し中心部から離れているという状況の中で、中心部に行きやすい維持環境を作る方法については、我々としても必要だという認識は持っております。

それが、いわゆる路線運行による公共交通事業者が行う路線運行によって、それを支えていくのか、どうなのかっていうのは、ちょっと今回のこの路線の再編とか、需給バランスの調整の中で、しっかりと慎重にそこは検討を進めていく必要があるのかなというふうに考えておりますので、その中で、見極めをしっかりとしていきたいと思っております。

ただ、いずれにしても、我々としてもそういう認識は、持っておりますので、前向きに検討を進めて参りたいと思っております。

ありがとうございました。

**(宮島会長)**

他にございませんでしょうか。

**(子育て支援団体ママパパ代表：吉田委員)**

後ほど、本チラシについて説明があるかもしれないのですけれどもすいません、先走りますが、毎回この会議に出るたびにバスの運転手さん問題というのはすごい大きなウエイトを持っていると思うので、ぜひ次の11月、2月、第3回第4回の会議の、2月でもよろしいんですけども、各社プラス佐世保市、県、国が対応できる、どの資料がまとめられるかは分かりませんが、もう少し西肥バスさんだったら西肥バスさんでプロジェクトチームを作ってこういうことを考えているとか、労働組合さんと話し合っただけで、1つ1つしかできないっていうのはよくわかりますので、ここだけはできましたとか、もう少しそのなんか今の現状というのを、もう少し具体化したもの、資料を毎回の会議に提出していただくと、市民の安心感にも繋がりますし、それを使って広報ということもできると思っておりますので、ぜひ佐世保市さんも含めて、そういう資料を提出していただくことはできないのかなと思っておりますがいかがでしょうか。

**(事務局：中尾)**

資料の10ページの右下の方に、運転士確保のための方策というのは集約をしております

す。

そして、この左側に、今回、いわゆる採用後に運転士採用という大体募集の見出しですけども、社員さんを募集しますみたいな形で、運転手は当面やっていただくんですけども、その後のキャリアもいろいろな方向がありますよといった採用の仕方などについて今考えています。

後ほど説明あると思いますがこの体験会とかいうのもございますので、おっしゃるようにバスの運転士さん確保のための方策っていうのを、一覧で、きちっと見やすいような形で表示していくっていうのは大事だと思いますので、ちょっとそこは工夫させていただければと思います。ありがとうございます。

**(宮島会長)**

他にございませんでしょうか。

**(労働組合：野原委員)**

ダイヤ作成も含めて、4月のダイヤ改正の中で、夜の部分を大分西肥バスさんが切って、それに伴いエレナ、イオン、夜の部分を1時間閉店を早めたということも、全部の店ではなく、交通の便の悪いところは1時間。今まで9時までやった部分は8時にしましたとかいうのを聞いております。

バスが、公共交通がいかに地域の活性化も含めて大事かという部分の表れですので、できたら10時でも11時でも、走っているっていう部分をしてもらえば。

例えば、四ヶ町にしても遅くまで人間が来る。飲み屋街も人がお金を落としていく。という部分もありますけど、私も理想論がもしれませんが、そういうことも含めて、検討、よろしくお願いします。

**(宮島会長)**

ありがとうございます。

他にございませんでしょうか。

ないようでしたら、この議題5につきまして、ご了承ということでよろしゅうございますでしょうか。

《質問・意見等なし》

それでは次の議題に移ります。

その他のところで事務局から何かございますか。

《4. その他》

**(事務局：中尾)**

今回の計画についてということではございませんが、今お配りしている資料の最後の方に、ふれあいフェスタの開催についてということと今ちょっとお話ありました。運転体験のチラシがございますがこの件について、させぼバスの松永社長さんの方からご説明ということでよろしくお願ひします。

**(させぼバス：松永委員)**

させぼバスの松永でございます。  
貴重な時間をいただきまして私の方から2点、説明をさせていただきます。

まずお手元に準備いただきたいと思いますが「第11回 佐世保公共ふれあいフェスタの開催について」ご紹介をさせていただきます。

今年で11回目となります「佐世保公共交通ふれあいフェスタ」を11月の2日土曜日になりますけれども、午前11時から午後4時まで、佐世保駅広場で開催する予定でございます。

キャッチフレーズとして、「私たちのために、将来のために、乗って守ろう！支えよう！みんなの公共交通」と題しまして、本日ご出席の松浦鉄道様それから九州旅客鉄道様、それから西肥バス様、当社、4社が主催者として開催をするものでございます。

当日は駅前1丁目感謝祭と同時開催ということになっておりますので、にぎわいのある催しとなるように、現在準備をしているところです。

チラシが間に合っておりませんけれども、チラシができ次第ご案内をしたいと思ひますのでよろしくお願ひします。

なおこのふれあいフェスタにつきましては、第8回ぐらいまで、佐世保公共交通活性化協議会、当協議会が主催となっておりますが現在は、協力団体となっております。

つきまして今回も協力団体として、ご協力いただくように、ご了承いただきたいと思ひますのでよろしくお願ひをしたいというふうに思ひます。

次にもう1つのチラシ、先ほどありましたバス体験会への案内でございます。

今回初めて長崎県バス協会の方でバス運転体験会というのを開催します。  
ご承知のようにバス運転手不足、先ほどからお話があったように大変深刻でございます。

そういった中で、西肥自動車様、当社におきましても、バス運転体験会を独自に実施しながら、運転士確保に努めておりますけれどもなかなか厳しい状況がございます。  
今回長崎県バス協会主催で「第1回のバス運転体験会」が、大型自動車2種免許が取得できる佐世保中央自動車学校、9月15日に開催をされます。

この運転体験会には、記載してありますように、県内のバス事業者6社が参加をしまして、現役運転手との意見交換会や会社説明会も同時に行うものでございます。

9月6日まで募集されておりますのでご紹介いたしますとともに、お知り合いの方にご周知をいただければというふうに思っております。

なお参考にですがけれども、現在バスの運転第二種運転免許を取ろうとした場合ですけれども、1種免許を持った方で30万以上かかります。また普通免許取得者3年以上の方でも、50万。今特例で19歳から免許取得でも、70万以上かかるという、そういった実態ございまして、なかなか免許を取ってバス運転手になるって方が少ないということでございます。

こういったところも体験会を通じて、また各事業者、いろんな負担をしながらやっているということも、あわせてご承知いただければというふうに思います。

以上で説明を終わります。

#### (宮島会長)

ぜひ、委員の皆様方からも、周知等のご協力をよろしくお願いを申し上げます。

委員の皆様方からその他の件でございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは先ほど鈴木委員の方からご意見をいただきましたけれども、本日はオブザーバーといたしまして国の方から九州運輸局よりご参加をいただいておりますが、その他に何かございますか。

#### (九州運輸局：鈴木委員)

九州運輸局 交通企画課鈴木にございます。

私の方から、特に最近国土交通省で力を入れている取り組みの1つとして、地域の移動手段の確保、別名で言うと「交通空白の解消」と、いうところについて最近取り組んでいるところでございます。

こちらの今回の議題の中の5でありました「公共交通計画」の中でいういわゆる生活交通の充実という部分に相当する部分や、或いはその夜間帯だったり、そういったところにおける、交通の不足という部分を補う観点、そういったところの取り組みなのかなと思っております。まずはそういった地域の移動手段の確保という点においては鉄道や、バス、タクシー離島航路含めた交通事業者によるサービスの提供というところが第一だと思いますけれども、それを補完する役割として最近「公共ライドシェア、自家用有償旅客運送」と言われるものだったりとか、「日本版ライドシェア」とかそういった制度の創設や改善ということもここにきて進んできているところでございまして、既存の交通事業者によるサービスを補完する観点で、そういった制度を活用いただくということも一案なのかなというふうに思っております。

一方でこういった制度、先ほど申し上げた通りライドシェアであったりとかそういった制度を含めて道路の双方観点の制度というのは激変しているところがございますし、そこもまだまだわからない部分も多いのかなというふうに思っておりますのでその点で、もしご不明点だったりとか相談事等々あれば、いつでも気軽に運輸局や、支局の方にご相談いただければなというふうに思っているところでございます。すいません。以上でございます。

**(宮島会長)**

ありがとうございます。  
今後ともどうぞよろしく願いたします。

それでは、意見もないようでございますので以上で終わらせていただきます。  
今後とも持続可能な公共交通を実現するため、ご助言、ご支援等々賜りますようよろしくお願いを申し上げます。

それでは本日予定をいたしました議題につきましては、終了させていただきます。  
本日はお忙しい中にご参加をいただきまして誠にありがとうございました。

ご案内の通り、人口減少等によります、利用者の減少、並びに運転手の減少等、公共交通を取り巻く環境は、大変厳しさを増しております。

このような課題に対応するため、今回の地域公共交通計画の策定と、様々な場面で、本協議会委員の皆様方を始め、関係機関の方々のご支援が必要になってくるものと思いますので、ぜひよろしくお願いを申し上げたいと思います。

それでは以上で事務局に渡します。  
ありがとうございます。

**(事務局：中尾)**

はい、ありがとうございました。  
皆様大変お疲れ様でございました。  
以上をもちまして「令和6年度 第2回佐世保市・佐々町地域公共交通活性化協議会」を終了させていただきます。  
本日はどうもありがとうございました。  
お疲れ様でございました。

(終了)