

令和3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：令和4年3月25日（水）14:00～15:40

《1. 開会》

（事務局：吉永）

定刻となりましたので、ただいまから「令和3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、誠にありがとうございます。

私は、本協議会事務局 佐世保市地域交通課の吉永と申します。

進行役を務めさせていただきますのでよろしく願いいたします。

本日は、代理を含めて17名のご出席となっておりますので、協議会規約第7条第2項の規定により、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。

1名の委員の交代がありましたので、お知らせいたします。

長崎県交通運輸産業労働組合協議会の幹事であられます田代委員に代わられておりますが、本日は所用のためご欠席となっております。

本日の議題でございますが、お手元の会議次第でございますように、「令和4年度予算について」「佐世保市地域公共交通網形成計画の進捗状況について」の2件でございます。

本日ご出席の委員の皆様におかれましては、協議会の中でご意見等をいただければと思っております。

またオブザーバーの皆様におかれましてもご助言等をいただければと思っておりますので、どうかよろしく願いいたします。

なお本日の会議は、協議会規約第7条第4項に基づきまして、公開とさせていただいていただきたいと思いますので、ご了承ください。

それでは、協議会を開催するにあたりまして、はじめに、本協議会の会長であります、佐世保市の朝長市長がご挨拶申し上げます。

《 2. 会長挨拶 》

(朝長会長)

皆さんこんにちは。

本日は、大変お忙しい中、令和3年度第3回佐世保市地域公共交通活性化協議会へご出席を賜りまして誠にありがとうございました。

また、日頃から本市の市政推進へのご理解とご協力を賜っておりますこと、この場をお借りいたしまして御礼申し上げます。

委員の皆様には、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、ご協力に対し、心から感謝申し上げます。

西肥自動車様を中心とした新たなバス運行体制一体化から3年が経ち、引き続き将来にわたってバス路線を維持するため、委員の皆様や議会からのご意見をいただきながら、先月、「佐世保市地域公共交通持続化実施計画」を策定いたしました。

この計画の考え方を反映させたダイヤ改正が、昨日から実施されているところでございます。

バス事業者様には、一体化後の3年間、コロナ禍により非常に厳しい経営状況の中で、市民の生活の足を確保するために、必死にバス路線を維持していただき、心より感謝申し上げます。

どうもありがとうございます。

厳しい経営状況と、運転士確保の課題を抱えながらの新たな計画のスタートとなりますが、今後3年間の持続化実施計画に沿ったバス運行について、引き続きご尽力賜りますよう、よろしく願いを申し上げます。

本日の協議会は、来年度予算の審議のほか、計画の進捗状況についてご報告をさせていただきたいと思っております。

今後の公共交通の利便性向上を目指し、皆様からの忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

結びになりますが、委員の皆様方のご健勝、ご活躍を心から祈念申し上げまして、本日のご挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました。

(事務局：吉永)

ありがとうございました。

【資料の確認】

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。

よろしくお願いいたします。

《 3. 議題 》

(朝長会長)

それでは、ここから私が議事の進行をさせていただきたいと思います。

お手元の会議次第に沿って進めて参ります。
本日の議題の1つ目ですが、「令和4年度予算について」となっております。
事務局から説明をお願いいたします。

(事務局：山口)

それでは、令和4年度予算について説明をさせていただきます。

資料は、「資料1」の2ページとなります。

上段が収入の部、下段が支出の部となっております。

まずは収入の部からご説明いたします。

市の補助金に関しましては、本協議会の報償費分の受け入れとなり、228,000円を計上しており、前年度と比較して80,000円の減となっております。

令和3年度は持続化実施計画策定のため、活性化協議会を3回開催しましたが、令和4年度は策定年度ではないことから2回としております。この1回分の協議会での委員9名分の報酬を減としたことによります。

次に前年度繰越金は110,474円を見込んでおります。

収入の部合計で338,474円を計上しております。

続きまして支出の部になります。

先ほど説明いたしました報償費は229,000円となります。

需用費は事務用品などの消耗品費、食糧費などを計上して82,474円を計上しております。

次に役務費でございますが、通信運搬費、振込手数料、会場借り上げ料として27,000円を計上しております。

食糧費、通信運搬費、手数料は千円単位でまるめ、消耗品費で調整しております。

支出の部合計で338,474円を計上しております。

以上、令和4年度予算案としております。

ご審議をよろしくをお願いいたします。

(朝長会長)

ありがとうございました。

ご質問ご意見等ございましたらお願いいたします。

《質問・意見なし》

(朝長会長)

特にないようでございますので、協議会として、この案を承認するということでよろしゅうございますか。

《異議なしの声あり》

(朝長会長)

ありがとうございました。

それでは次の「公共交通網形成計画の進捗状況」について、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局：山口)

それでは、公共交通網形成計画の進捗状況の説明をさせていただきます。

資料は「資料1」の3ページになります。

今年2月に期間が終了しました「佐世保市地域公共交通再編実施計画」につきまして、事業の振り返りとしてご説明したいと思います。

再編実施計画では、交通局を廃止のうえ西肥自動車が運行の中心となりながら、一部をさせばバスに運行委託する運行体制の一体化を実施しました。

そして、計画期間における公共交通に関するサービスがどう担保されていくのか、また、一つ目のバスのダイヤ編成ですが、極力、利便性を落とさないということで検討しました。

競合区間では約27.5%、非競合区間では約17.6%の本数削減を実施しておりますが、これには、ICカードの乗降データを分析したうえで、利用者の利用状況に合わせたダイヤ設定を行っております。

また、昼間帯のダイヤ設定、わかりやすい路線への変更、区間運行バスの設定を行いました。

次に、再編実施計画における効果として、それぞれ主要なバス停での、再編前後の1便当たりの乗車人数等について記載をしております。

一体化前の平成30年11月と一体化後の令和元年11月での比較となりますが、概ね1便当たりの乗車人数は、7.0人から7.8人に増加したということで、いわゆる効率化ができていたという意味では一定の効果が表れていると思っております。

ただし、令和2年度以降につきましては、ご承知のとおり、新型コロナの影響により、一体化による効果を検証することが困難となっております。

次に、不便地区対策として上木場線廃止に伴う「予約制乗合タクシー」の運行を開始しました。

また、共通定期券の発行、全国相互利用交通系ICカード「ニモカ」の導入、佐世保駅前の乗り場が分かりやすいように、乗り場の整理をすることで利便性向上を図りました。

ほかにも低床バスの導入も進んでおり、令和5年度末までの目標の6割に対して、すでに目標を達成しているところです。

再編実施計画の事業内容については以上になりますが、これまでの再編実施計画における事業の評価を踏まえたうえで、持続化実施計画を検討してきたところでございます。

次に、佐世保市地域公共交通持続化実施計画についてご説明したいと思います。

「資料 2」として持続化実施計画を配布しておりますが、「資料 1」の 4 ページの概要版にて簡単にご説明します。

持続化実施計画につきましては、社会情勢の変化や需要バランスを踏まえ、利用状況に応じたダイヤ等の見直しにより、バス事業の更なる効率化を図り、持続可能なバス事業の維持を実現することを目的としています。

計画期間を令和 7 年 3 月末としており、網形成計画の終期と合わせています。

なお、次のダイヤ編成の考え方を基に、昨日、3 月 24 日にダイヤ改正が実施されています。

一つ目に「乗降データを分析したうえで、利用目的に合わせたダイヤとなるよう調整する。」

二つ目に「経由地の変更など路線の見直しを行うとともに、乗継ポイントを設定し、従前の移動経路を確保しつつ、各方面への移動がスムーズに連絡できるような乗継ダイヤ設定に努める。」

三つ目に「等間隔ダイヤを設定することで、利便性の確保を目指す。」

四つ目に「類似系統を整理し、効率的な路線・ダイヤ再編をするとともに、商業地などへの移動が見込まれる循環運行路線を新設・拡充することで、運行本数の確保と利便性向上により利用促進を図る。」

五つ目に「人口減少やコロナ禍による移動需要が減少していることから、適正な需要バランスとなるよう運行本数の調整を図る。」

これらにより、改正後の運行本数が 5,683 本となり、15.8%減少しております。

本数が減少するなかでも利便性向上策として、引き続き低床バスの導入、乗継ポイントのバス停上屋の整備、速達性向上のための社会実験、バスロケーションシステム・デジタルサイネージの導入を予定しており、その他取組として、バスと他の公共交通モードとの連携、交通不便地区対策を実施することとしています。

次に、持続化実施計画策定までの経過をご説明いたします。

資料の 5 ページになります。計画策定まで、活性化協議会や佐世保市議会へ計画の提示、パブリックコメントを実施し、それぞれのご意見について検討を重ね、実施計画に反映しました。

パブリックコメントにつきましては、別紙「資料 3」を添付しております。

令和 3 年 12 月 20 日から令和 4 年 1 月 20 日まで、市のホームページ、地域交通課、本庁行政閲覧コーナー、各支所にて閲覧を実施しております。

ご意見は 4 件ございまして、妙観寺トンネルの活用や早朝深夜のダイヤ削減についてのご意見でしたが、今回の計画の中では全体として本数を減少せざるを得ない状況であり、状況を見ながら次期の「公共交通計画」への反映等について引き続き検討していきたいと回答しております。

また、他の 2 件は、直接持続化実施計画に関係する意見ではなかったため、パブリックコメントでの意見は計画に反映させておりません。

「資料 1」の 5 ページにお戻りください。

左の中段から下になりますが、佐世保市におきましては、広報させぼ2月号で、市内バス路線のダイヤ改正を周知するとともに、西肥自動車ホームページへの誘導を行っております。

そして、3月号に佐世保市地域公共交通持続化実施計画を策定した旨を掲載しております。あわせて、市のホームページにも掲載しております。

西肥自動車におかれましては、同社のホームページで、3月7日に「3月24日ダイヤ改正の停留所時刻表について」を公開されております。

そして3月14日「ダイヤ改正の概要について」ということで、情報を提供されております。各バス停、待合所におきましては、随時、ダイヤ改正後の時刻表を掲示されております。また、各バス車内においては、3月11日からダイヤ改正について掲示されております。各高校に対しまして、3月16日にダイヤ改正について一斉ファックスを送信し、周知をされている状況です。

次に、右側の地区自治協等への説明会の実施状況をご覧ください。

佐世保市からは「持続化実施計画の概要説明」、西肥自動車からは「次期計画ダイヤへの変更点」について説明を行っております。

実施地区は、12ヶ所の自治協及び学校3校です。

次の6ページをご覧ください。

佐世保市地域公共交通網形成計画の進捗状況ですが、赤字になっている部分が、前回より進捗した部分となっておりますので、ご説明させていただきます。

基本方針(1)「まちづくりの軸となる利便性の高い公共交通ネットワークを形成する」のうち、①「幹線・支援ネットワークの構築」についてですが「社会情勢の変化や需給バランスを踏まえ、利用状況に応じたサービス基準を持続化計画に盛り込んだ。」「乗り継ぎポイントにおける各方面への移動がスムーズに連絡できるよう、乗り継ぎダイヤの設定に努めた。」の2点です。

②の「基幹的な路線の利便性改善」についてですが、「持続化実施計画においても、等間隔化とすることで利便性の確保を目指した。」点です。

③の「市民のニーズに対応した補完的な路線の見直し」についてですが、「(iii)交通不便地区対策の充実」のうち、「中里皆瀬地区において『区域運行型のデマンドタクシー』の導入について、地域の協議会と検討中」である点です。

これは令和4年度に社会実験と本格運行を行う予定にしております、現在、実施事業者は西部タクシーさんとなっている状況です。

そして、④の「交通結節点の強化とそれを軸としたネットワークの形成」についてですが、「乗り継ぎ拠点として、木宮町バス停を整備・移設するとともに、効率の良い運行ダイヤとする。」点です。

7ページにお進みください。

基本方針(3)「利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する。」のうち、①の「需要と供給に見合ったサービスの適正化」についてですが、「乗降データを分析したうえで、利用状況に応じたダイヤとなるように調整を行った。」点です。

②の「競合区間の見直し」についてですが、「(ii)相浦方面の路線の見直し」のうち、「佐世

保駅～日野～相浦～大野～佐世保駅を結ぶ相浦循環線を新設し、これによって利便性向上を図った。」点です。

④の「その他路線の見直し」についてですが、「花高～大塔循環線を新設し、商業施設に繋いで利便性向上を図った。」点です。

次に、基本方針(4)「公共交通の利用促進・需要創造を推進する。」のうち、②の「すべての人が移動しやすい環境整備」についてですが、「(i) 低床車両の導入促進」では、令和4年2月28日現在で、低床バスの累積導入台数は163台となっており、これは、市内を運行する乗り合いバスの62%となっております。

持続化実施計画におきましては、令和6年度末までに市内を運行するバスの7割を目指すこととしておりますので、これはバスの入れ替えによって、順次、割合が増えていく形になっております。

続きまして⑤の「地域が連携した各種利用促進策の企画・開発」のうち、「(iii) 健康・福祉政策等との連携」についてですが、「子育て支援団体ママパパと西肥自動車の間で、ベビーカーでの安全な乗車について検討を行って、実際に検証した中で、ベビーカーを座席に固定するベルトを設置することについて導入することとなった。」点です。なお、令和4年2月28日現在で、99台に導入されております。

網形成計画の進捗状況については、以上となっております。

(朝長会長)

ありがとうございました。

バス事業者におかれましては、バス運行体制一体化後から3年間、バス路線を維持していただき、また将来にわたってバス路線を維持するため、持続化実施計画の考え方を反映させたダイヤ改正作業のご苦勞は大変なものであったと思います。

再編実施計画期間や今回のダイヤ改正において、ご苦勞されたことや利用者の皆様の状況等がどのようなものか、それぞれバス事業者さんよりお話を伺いたいと思います。

まず、西肥自動車の山口代表取締役からお願いいたします。

(西肥自動車：山口委員)

西肥自動車の山口でございます。

発言の機会を与您いただき、ありがとうございます。

先ほどからご紹介がありましたように、バス運行体制一体化から3年が経過いたしました。当初、ダイヤを削減した関係上、利用者の皆様には大変ご迷惑をおかけいたしました。

一方で、ニモカカードの導入や共通定期券の制定など、利便性の向上は併せて行ったつもりでございます。

3カ年のうちの初年度につきましては、皆様のご協力もありまして、ほぼほぼ計画通りに推移したのではないかと考えております。

ただ、ここ2カ年につきましては、コロナ禍の影響の中で乗客数が激減いたしまして、非常

に厳しい2カ年で、その状況が今も継続しているという状況でございます。

それと、従来から懸念となっている運転士の問題であります。少子高齢化というところもありますし、いろいろ職業の選択の好みの変化もありまして、運転士の減少は止まっておりません。

会社としましては、入社時の支度金制度を新設したり、大型二種免許を取得されていない方は、入社してから免許が取れるような養成員制度など、こういったものを使いながら、何とか雇用、採用をしようとしています。なかなかこれがうまくいかず減少しているという状況です。

収入面、それから人員面もありまして、ダイヤの維持がなかなか困難という状況になっております。

そこで、昨日から新たな持続化計画に基づいて、ダイヤを実施しております。

まだ2日目でございますので、お客様の声というのは聞こえてこない状況ですが、運転士からの情報によりますと、やはり、相浦地区や大野地区の乗車率が高まっているというようなお話がありました。

それと、駅前の乗り場の行き先が変更になっている部分がありますので、これについて混乱される方もいらっしゃるだろうと、昨日と今日は朝から該当便があるところに人が立って、個別に案内をするというようなことを行いながら、混乱がないようにしているつもりでございます。

今回のダイヤ改正につきましては、先ほどお話がありましたように、持続可能なバス事業を主眼としまして、路線ごとのダイヤの見直しや、相浦地区、早岐地区等で循環線の新設、乗り換え拠点の増設、こういったことで効率のよい運行ダイヤとしたつもりでございます。

また、ダイヤ間隔をできるだけ等間隔に調整しております。

今後は、先ほどお話がありましたように、低床バス、それから乗り継ぎ拠点とかがありますので、バス停上屋の整備とか、MaaS（マース）の観点からバスナビの導入、それからバス停も、IT化を進めたスマートバス停の導入ということで、利便性を深めながら、維持、継続を図っていく所存であります。

これは佐世保市へのお願いですが、全国的にも公共交通は非常に厳しい状況でございますので、何とか利用を促進するような、例えば、ノーマイカーデーなどをぜひ各事業所に呼びかけていただいて、なかなかコロナ禍での、リモートワークの推進と逆行するところもありますが、バスでクラスターが発生したという事例は発生していませんので、ぜひ、ご理解いただいて、何とか利用率を高めて公共交通の維持にご協力いただければと思います。

私から以上です。ありがとうございました。

(朝長会長)

ありがとうございました。

させばバス、田崎代表取締役お願いいたします。

(させばバス：田崎委員)

いつもお世話になっております。させぼバスでございます。

私どもは、バス事業で公共交通をいかにして将来にわたり維持、存続していくかという観点から、3年前に運行体制の一体化という手法を選択いたしまして、交通局、市営バスの90年にわたる歩みを止めることを決定いたしました。

現在、レール事業、鉄道事業においても、各地において廃線や駅の無人化などの、まさに生き残りをかけた取り組みがなされております。我々公共交通は、人口減少、高齢化、生産年齢人口の減少という中において、需給バランスが崩壊しており、こういった要因からであろうと思っております。

長崎地区におきましても、新聞報道がっておりますように、県営バスと長崎バスが来月4月から独禁法の特例に基づきまして、共同経営という手法により競合を避けて、棲み分けをするという手法のようでございます。

利用者の皆様方には、ご不便をおかけすることになりますが、ただいま説明がされているように、持続化実施計画のもと、昨日から新しいダイヤで運行をいたしております。

これは経営的な問題もさることながら、交通局を廃止する時点において、当時の運転士を退職派遣という手法により対応しておりましたが、3年間の法期限である派遣期間が満了したことにより、運行する運転士が不足しているという切実な問題もあります。

ぜひこのことについては、ご理解を賜りたいと思っております。

こう申しますと、皆様に不安をかこつことになりますが、今後におきましてもこの需給バランスが好転していくということは厳しいものであると認識しておく必要があると思っております。

そうであるならば、事業者だけの運行も懸念されるところであり、どうするべきなのかということも、今から検討をしておかないと当初の目的である生活のインフラたる公共交通が瓦解してしまうことにならうかと考えております。

(朝長会長)

ありがとうございました。

西肥自動車、させぼバスそれぞれに、現状からのご意見をいただいたわけですが、これまでのことにつきまして、ご質問やご意見等ございませんか。

(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

今、田崎委員の意見をお聞きして「これから数年後には、本当に公共バスが無くなるのか」という想いでお聞きしていました。

私は会議に参加している市民として、コロナ禍において、マイナス環境にも関わらず、一体化で利便性の向上に努力をされていること、西肥バスさんの努力も感じながらお聞きして、状況は良くなっていると思いつつ、一方で、させぼバス田崎委員のご意見をお聞きして、どこに水準を持って行って、市民としての意見を考えたらいいか、すごく戸惑いまして、いろいろ質問しようと思っていたことが全部飛んでしまうぐらいの現実です。

まず、パブリックコメントの結果について、行政の方にお聞きします。

この1か月の間で市民に対しSNSを含めて実施して、4件しか意見がないというのはどういふことでしょうか。

厳しい意見かもしれませんが、4件くらいが普通ですよというものなのか、よほど市民の関心がないのか、それかここには書けないような意見が出ているのか。

私は、育児情報誌を発行しておりますが、アンケートをするに当たって、この回答数では結果として出せるような資料ではないのではないかと思います。

もし、市民の関心がなく4件のみというのであれば、市民の声を、パブリックコメントを実施しながらやっていますというのは、あまりにもおこがましい感じになってしまうので、田崎委員がおっしゃったような佐世保市の現状が市民に伝わっていないからなのか、良くなったことがたくさんあるにも関わらず市民の皆さんに伝わっていないから関心がないのか、少し整理をしていただきたいなと思います。

パブリックコメントについて、もう少し具体的に教えていただいてもよろしいでしょうか。

(朝長会長)

事務局お願いします。

(事務局：吉永)

ご意見ありがとうございました。

パブリックコメント件数の4件というのは、我々も非常に少ないものと認識しております。今回の周知の仕方が、市のホームページと閲覧コーナーや各支所等への設置という通常のやり方ではあったのですが、今回の結果を踏まえまして、私たちも反省するところでございます。もう少し、設置しているまたは見られる状態にあるということ、広く周知するというのがあるかと思ひます。

それからもう一つ、今回、各地域の自治協等にご説明にあがった折に、今回の計画策定につきましては、活性化協議会の皆さんに代表となっただきながら、たくさんご意見をいただいたのですが、その前段にも地域の声を聞いて欲しいというご意見も賜っております。

次の計画策定にあたっては、一定そういうところのご意見まで拾っていく必要があるかなという風に、今回の計画策定にあたっては反省したところでございますので、早速、次の計画に向けてはそういう協議をしていきたいと思ひています。

(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

ありがとうございます。今後を期待しています。

先ほどのパブリックコメントの件でもそうですが、佐世保市としては、広報の仕方をどちら側の立場で考えているのでしょうか。

田崎委員の意見もありましたが、もし本当に公共交通がなくなるという立場であれば、今、西肥自動車さんがやられていることは、もっとカットしてもいいのではないかと単純に思ひてしまひます。

私が情報誌に載せるとしたら、どちらの立場に立てばいいのか、今の意見を聞いているだけ

で混乱してしまいます。

一言では言えないと思いますが教えてください。

(事務局：田中事務局長)

ご意見ありがとうございました。

バス事業は移動環境であり、市民の足というのは、基本的には、生活のインフラになっていきますので、あくまでも継続させることが前提だと思っています。

バス事業者の2社からありましたように、当然人口減少という非常に厳しい状況の中ですが、ICカードを使って乗降者の動向を調査した上で、効率化を図っております。また、DXを用い利便性向上にも努力されており、利用促進と効率化を図った上で、2社は、昨日スタートしました、持続化実施計画に基づいたダイヤ改正に至っています。

3年間の結果を見て、おそらく前の3年よりも良い状況になっていると我々はと思っています。

バス事業者としてはコロナ禍ということで、悲観的なご意見をおっしゃったんですが、我々行政としては、継続するための計画として描いておりますので、そこはご理解いただきたいと思います。

あと、市民利用についてですが、公共交通の問題というのは非常に全国的な問題ですので、活性化協議会には国の機関に入っていて、上手くいっている他都市の事例も参考にしながら、公共交通を活性化させ、利便性を上げ、利用者を増やしていくという方向での議論をやっていただきたいと思います。

この協議会の意見をベースに、今度計画を作っていくという流れと、もう一点、市民の意見の話がありましたが、事後的に自治会などを含めて説明をしていますが、私自身も、事前にある程度、自治会単位の説明は必要だと思っていますので、これは今後改正したいと思います。なお、市民の代表が集まる議会には説明をしています。そこでしっかり意見を聞いて、その意見を反映した中で、今回計画を作っています。

今後、超高齢化社会に入っていく中で、市民の足というのは一番大事なインフラですので、ここを継続させていくというのは、行政の究極の目的と思っています。

こういう想いで、今後の計画を作っていきたいと思っていますので、よろしくお願いします。以上です。

(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

ありがとうございます。

(させぼバス：田崎委員)

冒頭、少し申しましたように、不安をかこつような表現になって、戸惑うというような意見もございました。

現実問題として、どのスパンで物を考えていくかということになってこようかと思いますが、厚労省の外郭団体であります、国立社会保障・人口問題研究所という組織がございます。ここは5年に1回の住民基本台帳、国勢調査をもとに全国の市区町村の男女別、年齢階層別、それ

ぞれ推計を出しております。

手元に数字を持ってきていませんが、45年後の佐世保市の姿は20万人を確実に切る予想となっております。加えて、人口構造を見ても、生産年齢人口は確実に低少しております。

まさに少子高齢化で、働ける年代層も激減していく。それではどうやって、今の社会構造を維持していくか。そこまで、基本的な問題として考えなければならない。

今論議している公共交通はまさに、生産年齢人口の人たち、どうやって生活インフラたる公共交通を維持していくかということになっていこうかと思えます。

そういう中で、今回第1弾として、運行体制の一体化ということで、一つのスパンとして、生き残り策を講じました。

これがどこまで持つかといったら、表現が悪いのですが、いずれにしても、次の段階としては、新たな手段を講じないことには、この生活インフラは瓦解してしまう。

欧州等では、いわゆる上下分離、ハード部門については、公共が整備し、オペレーション、運行部門は交通事業者が担うということが、すでに展開をされている。

それが正しいのかどうか分かりませんが、おそらく、日本においても、レール事業、バス事業は、そこを考慮しておかないと、近い将来は瓦解してしまうのであろうと思えます。

少し長いスパンの話をしていただきました。

(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

ありがとうございました。

(佐世保市老人クラブ連合会：福田委員)

先ほど、西肥自動車さんが述べられましたノーマイカーデーの日を設けるということは、本当にいいことではないかなと思えます。

また、運転免許証を持った方が、免許証を提示して定期券を買えば割引するというようなことをすれば、バスに乗る方も多くなるのではないかなと思っております。

利用者も事業者も、どちらも努力しないといけないわけですね。

事業者も、割引をするということに対しては努力をしないといけないことにはなりますが、大きい目で見れば、プラスになるのではないかなと私は思っております。

是非、考えていただきたいなと思えます。

そうすれば、乗る人が多くなっていくのではないかなと思うので、努力をしていただきたいなと思っております。

(西肥自動車：山口委員)

ご意見ありがとうございました。

今おっしゃった運転免許の件は、高齢になって免許返上をした場合ということでしょうか。

(佐世保市老人クラブ連合会：福田委員)

そうではなくて、若い方（現役世代）が仕事に出るときに、バス通勤する場合のことです。

免許は持っているけど、バスを利用しますよという場合で、排気ガスも少なくなるので、いいことばかりではないかなと思います。

(西肥自動車：山口委員)

既存の通勤定期のところと少しダブるところがあるので、採算面でどうなるかというのを少し検証させていただきたいなと思います。

貴重なご意見、ありがとうございます。

(朝長会長)

他ございませんか。

(国土交通省九州運輸局：丹下委員)

国土交通省でございます。

先ほど山口委員と田崎委員の方からご紹介がありました、公共交通事業者の現状は、我々も同じ危機感を持っているところでございます。

足元の状況を見ましても、やはり通年で見ましてもコロナ前と比較して8割ぐらい。

昨年10月から12月にかけてはデルタ株の影響も落ち着いて、比較的コロナ前と同じような生活を皆さんも送られたのではないかなと思いますが、それでも、9割を超えていかないというような、全体としてはそういった状況でございます。

そういった状況の中で、ポストコロナにおいて、移動需要が完全に回復していくのかというような疑問も持っているところでございまして、それは国土交通省の本省も含めて、今後の公共交通のあり方というものを抜本的に考えていかないといけないというような問題意識を持っております。

実際、今後4月以降に有識者会議を立ち上げまして議論して参りますし、また国会の方でも、ポストコロナの公共交通を考えるための議員連盟が、昨日ちょうど立ち上がったところでございます。

そういったところの議論も兼ね併せながら、しっかりとご支援をさせていただければなと思っております。

その上で、3点ほど私から申し上げさせていただければなと思いますが、まず1点目でございます。

持続化実施計画の中身についてですが、この実施計画で書いていただいている中身というのは、基本的には、ユーザーの方にとっての利便性がどう上がっているかどうかというような切り口で書かれているわけでございますけれども、翻って事業者さんたちの経営にどういった影響があったのかということについても、持続可能性という観点から是非ともフォローしていただきたいところでございます。それが1点目でございます。

2点目と3点目については補助金の話でございますが、私ども、観光庁の方で補正予算のものになりますが、地域一体となった観光地の再生・観光サービスの高付加価値化事業というものを、令和3年度の補正予算で採択させていただいております。

全体額として 1000 億円ある非常に大きな額での支援ということになっておりまして、その中で交通連携型というものがございます。

観光庁予算ではございますが、基本的には交通事業者様の支援のために設置させていただいたものでございまして、これが 4 月 1 日から 4 月 28 日にかけて公募をさせていただくことになっております。

今回、資料に添付されております 6 ページから 8 ページの取り組み内容を拝見しておりますと、高付加価値化事業でも支援をさせていただけるような中身があるのではないかなというように思います。

高付加価値化事業の地域の観光担当の自治体でございますとか、観光協会、DMO と連携した取り組みということにはなっておりますが、そういったところをクリアしていただければ、補助金を使っただけということでございますので、ぜひご検討いただければなというように思っております。

それから 3 点目についてです。

地方創生臨時交付金についてですが、1 月末に令和 3 年度補正予算で確保していたものの、公募を締め切らさしていただいたところでございますが、その際に、本省の方で、来年度に繰り越す分について自治体にも要望調査をさせていただいたところでございます。

速報の情報でございますが、長崎県においては、県と市町村合わせて 100 億円を超える程の繰り越しがあるというように承知をしてございます。

来年度、その繰り越し分の執行スケジュールですが、まだ明確にはなっていないんですけれども、スケジュールが明らかになりましたら引き続き佐世保市におかれましてはご支援をいただければなというように思っております。

以上 3 点でございました。

(朝長会長)

ありがとうございます。

国交省の方から色々ご教示いただきまして、誠にありがとうございます。

このことにつきまして、何かございませんか。

(事務局：吉永)

ご意見ありがとうございます。

今の丹下課長からいただきましたご意見の中の地方創成臨時給付金に関しましては、コロナの支援ということで、新年度にこの交付金を使わせていただいて、タクシー事業者の持続化支援を実施させていただければと考えています。

なお、2 年度 3 年度に関しましては、バス事業者、鉄道事業者のコロナ支援につきましても、地方創成臨時交付金を使わせていただいておりますのでご報告いたします。

それから、この持続化実施計画は 3 年間の計画となっております。

次の 4 年目以降からスタートする計画につきましては、先ほど、事務局からご説明いたしましたマスタープランとなります網形成計画、これは地域公共交通計画と名称が変わっておりま

すが、この新しいマスタープランを令和7年度からスタートさせるために、早速新年度からその検討に当たって参ります。

それに当たりまして、先ほど田崎社長からもご意見がありましたとおり、今の公共交通事業を取り巻く現状というのは非常に厳しい状況です。一方で、また今後の変化というものも、想定できるものがございます。

また、国交省も示しておられます次の公共交通計画の策定にあたっては、「輸送資源の総動員」というような表現をされていらっしゃると思います。

つまり、バス、鉄道、船、或いはタクシー、それから、もっと言えば自家用有償運送とか、福祉有償運送とかコミバス、そういうものをすべて総動員しながら、何とか地域公共交通を維持しようという理念が示されておりますので、我々も、次の計画にあたっては、そういう観点で作り込みを行って参りたいと考えております。

(朝長会長)

ありがとうございました。

他にご意見ございませんでしょうか。

(長崎県立大学：永井委員)

長崎県立大学の永井でございます。

先ほど事業者の皆さんからも、大変厳しい状況であることを伺ったところでありますが、ちょうど1年前にこの場で同じ質問をさせていただきました。

コロナ1年目を受けて、かなり利用者が減っているという厳しい状況を去年の今頃もお話いただきましたが、この1年間で進んだこととして、ワクチン接種が行われたことがあります。

昨年うちに、1回目、2回目、そして最近では3回目の接種が進んでいるところですが、ワクチン接種が広まった前後での利用者数というのは、変化がなかったのか、或いはワクチン接種したことによって、コロナ1年目の2020年度よりは多少なりとも利用者数の数に変化があったのかを教えてくださいいただけます。

(西肥自動車：山口委員)

利用者数というよりも、当社は乗り合いバス事業の売上と捉えていますが、はっきり言いましてコロナワクチンとの売上との相関というのは、見てとれないという状況です。

ほぼほぼ昨年と同じぐらいか、やや改善しているのかなと。

最終的には、まん延防止措置の時期によって、少し凸凹があるので、相対的には例えば、一昨年は30%減だったのが、今年は28%減とか、それぐらいの変化と捉えています。

ですから、それほどそのワクチン利用によって、高齢者の方の需要が増えたとか、そういう風な感触は持っておりません。

(長崎県立大学：永井委員)

なかなか今後も厳しい状況だということになるかと思いますが、他方で、全国的にも、これ

から人口の増加というのは、なかなか期待できないところになっている状況の時に、この公共交通をどのように維持・存続させていくかと考えたときには、すでにそこに居住している人たちの利用を増やしていくことが重要だと思います。通勤・通学で普段利用している、また免許を持っていないという理由で公共交通を利用している方もいらっしゃると思いますが、それ以外の人たちの利用を促進するために、何かお考えがあればご教示いただければと思います。

(西肥自動車：山口委員)

データから見ると、通学定期はほとんど変化していません。

通勤が10%減ぐらいで、全くその割合が減っているのが、現金もしくはカードで一時的に乗られる利用が非常に減っているというデータが見てとれます。

これは、市民の方で定期は持っていないが一時的に乗る、もしくは観光客等で交流人口のところで減っているというところではないかなという分析です。

データがないのですが、やはり観光観点とか、交流人口の増加というところが、これからは少しキーになってくるのかなと思っています。

これについては、当社の施策というよりも、やはり国全体の経済ですとか、コロナの鎮静だとか、それからGOTO事業、そのような事由によって全体的に人が移動するということに関係してくると思います。

当社独自で、ここをどうするかというところは、今のところ具体的な施策は正直言って無いです。

(長崎県立大学：永井委員)

ありがとうございます。

(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

今の質問を、国の丹下さんにご意見いただければと思います。

議員さんの団体が立ち上がったばかりだと思うので、まだ意見として挙がってないのかもしれないですが、やはり、このコロナ禍において、具体的に次の3年間の中に、この協議会にコロナについての影響というのを、国としてはどう考えているかというのを踏まえて盛り込んでいかないと、難しいのではないかなと思うので、お願いいたします。

(国土交通省九州運輸局：丹下委員)

ご質問ありがとうございます。

まず、ワクチン接種との関係のご質問がございましたので、そこからご説明させていただきます。

我々、九州運輸局は、毎月、九州管内の交通事業者の状況をまとめてプレスリリースさせていただいています。

先ほど委員からもご説明がございましたとおり、ワクチン接種が終わった時期に伸びているというよりは、まん延防止措置とか緊急事態宣言発令の時期に影響を受けているというのが

状況でございます。

G・O・T・O・トラベルの時期に増えているということももちろんありますが、それは裏返すと感染が落ち着いている時期ということになっていきますので、G・O・T・O・トラベルの影響なのかどうかというのは、定かではないところでございます。

移動需要と言いますと、生活の需要と観光の需要の二つがございしますが、コロナで大きく影響を受けているのが、観光への影響でございます。

我々が先ほど申し上げた輸送の実績、交通モードのところに出しておりますが、一番傷んでいるのが貸し切りバスでございます。

まさに、その観光での需要を生業とされている交通モードでございますけれども、ここについては、例えば収入ベースで見ますと、一度感染が広がってございましたデルタ株の時期、前回の夏ぐらいですが、ここですとコロナ前の20%を切るような収入の状況でございました。

他は50%を切るかなというぐらいだったんですが、そういう意味では観光の影響というのが、コロナでは大きいと。

ただ一方で、先ほど私が申し上げたとおり、生活需要の方でも影響が出ているところでございます。

基本的には、生活需要の割合の大きい一般乗り合いバスの方におかれましても、コロナの感染が広がってない地域でも、8割から9割ぐらいということでございますので、生活需要の全体的な目減りというのはあるだろうというように考えております。

従いまして、そのコロナが落ち着いて、G・O・T・O・トラベル等の措置も回復していくと思いますが、それによって一時的に観光需要が上がったとしても、全体としてのパイが大きい生活重要な部分をどうしていくかという問題がございまして、それについて、4月以降有識者の意見も踏まえまして考えて参りたいという状況でございます。

(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

ありがとうございました。

(朝長会長)

ありがとうございました。

他にございませんでしょうか。

《質問等なし》

(朝長会長)

ないようでしたら本日の会議を終了したいと思います。

持続化実施計画を策定し、一つの区切りとなりましたが、一息つく間もなく次の段階に向けて動きを進めていく必要があると思います。

様々な場面で、本協議会委員をはじめ、関係機関の方々のご支援が必要となってくると思いますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

それでは、本日はお忙しい中、ご参加いただきまして、感謝を申し上げて、私から事務局へお返しいたします。

(事務局：吉永)

皆様、本日は大変お疲れ様でした。

また、たくさんのご意見をいただきまして、ありがとうございました。

本日いただいた意見につきましては、まさに次の新しい計画を策定する中でしっかり反映させていければと思っております。

本日はどうもありがとうございました。

これで終了いたします。

(終 了)