

令和 6 年度 第 3 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 12 月 2 日（月）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 3 回佐世保市・佐々町地域公共交通活性化協議会」を開会させていただきたいと思います。

本日は大変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。

本日、進行を務めさせていただきます、事務局長の中尾でございます。

どうかよろしくお願いいたします。

【資料の確認】

協議会の開催にあたり、会の成立要件を確認させていただきますが、協議会規約第 7 条第 2 項に「構成員の過半数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、20 名の出席の予定となっております。

また、本日は次期地域公共交通計画及び利便増進計画の作成に携わっていただいております株式会社日本総合研究所から担当者のご出席をいただいております。

よろしくお願いいたします。

それでは、本日の議題でございますが、お手元の会次第にありますように、「地域公共交通計画（案）」及び「利便増進実施計画（案）」について、お示しをさせていただき、皆様からのご意見を賜るとともに、来春に予定されております「西肥バスの路線廃止」についてご報告させていただき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 第 7 条に基づき、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当たりまして、はじめに、本協議会の会長であります、佐世保市の宮島市長がご挨拶を申し上げます。

(宮島会長)

皆様こんにちは。

本日は師走に入りまして大変お忙しい中、「令和6年度 第3回佐世保市・佐々町を地域公共交通活性化協議会」へご列席を賜り、誠にありがとうございます。

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、さまざま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を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る次第でございます。

さて本協議会につきましては、前回、マスタープランとなる次期地域公共交通計画及びその実施計画となる地域公共交通利便増進実施計画の概要について、委員の皆様へお示しをさせていただいたところでございます。

その後関係各事業者様との協議の結果、今回、次期公共交通計画案及び利便増進実施計画案をお示しすることとなりますが、この計画案をもとに、委員の皆様からのご意見をいただきながら、今年度内での計画策定に向け、取組を進めて参りたいと考えておりますので、引き続き計画策定へのご協力を賜りたいと思います。

本日は「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（案）」についてご審議をいただくとともに、11月1日に西肥自動車（株）から発表されました、来春実施予定の市内バス路線廃止についてもご報告させていただきます。

皆様からの忌憚のないご意見を賜り、計画へ反映させていき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ご活躍、そしてまた、良き年の瀬を迎えくださいますことを心から祈念を申し上げまして、本日の冒頭の挨拶といたします。
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議事につきましては、宮島会長の方をお願いしたいと思います。
宮島会長よろしくお願い致します。

《 3. 議題 》

（宮島会長）

はいそれではここからは私が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て参ります。

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）「地域公共交通計画（案）、及び利便増進実施計画（案）について」
事務局から説明をお願いします。

（事務局：吉永）

※「地域公共交通計画（案）、及び利便増進実施計画（案）について」（省略）

（宮島会長）

ありがとうございます。
ただいまの事務局の説明について、何かご意見、ご質問ございますでしょうか。

（子育て支援団体ママパパ代表：吉田委員）

質問させていただきます。
「資料 1」の 11 ページ。問題点の整理のところの下、「このことから、当面の間は、」とあります。
その交通空白地域における移動領域についてですが、これはパブリックコメント等を経た次の会議で、最もいい移動手段、解決方法は何なのか分かるという理解でよろしいのでしょうか。

（事務局：吉永）

はい事務局です。
この「当面の間」というのが、現状を踏まえた中で地域の住民や交通関係事業者と一緒に
なって、主な取り組みを行っていくというふうに考えまして、先ほど申しましたように、交
通事業者による輸送を支えていく領域、それから事業者の協力を得ながら、NPOや地域の
団体が主体になって移動を支えていくといった仕組みづくりにより、この問題点を解決して
いこうというところを記載しているところです。
こういった問題点の整理も踏まえて、パブリックコメントの中で、この認識に対して、ご
意見をいただきたいと考えているところでございます。

（子育て支援団体ママパパ代表：吉田委員）

最後の「資料 3」の衝撃的な西肥バス路線廃止。
これは現状、運転士の減少やいろいろな問題でやむを得ないと私は認識しています。

これからどんどん佐世保市の中で路線廃止が増えてくるということは、皆さん思われていて、市民としては「もうバスがない」、「田舎の方に行けばバスがない」。

現在私が住んでいるところも今度バスがなくなるんですが、そしたら次の世代、子供達がその地域に住むにあたってすごく不安を感じています。

近所の人も皆そうだと思います。おじいちゃんおばあちゃんたちもそうだと思います。

その中で、なければ一番いいのですが、現実的にどんどんどんどんこれが増えていくというのは確実に分かっていることだと思います。

九州運輸局の方にお聞きしたいのですが、運輸局に届け出を出して受理されたということでしたが、国として佐世保市の現状、交通不便地区、交通空白地域に対しての考えと今からパブリックコメントを取るにあたって、市民がどんなことを伝えれば、どんな不安を言えばよりよく改善されていくのか。

私もこの資料を見せていただいて、乗合タクシーがあったり、まめバスだったりいろんな地域によって全然変わってくるので、これは市長にもお聞きしたいのですが、佐世保ならではのプランというのを、これからの未来の佐世保地域住民のために示していただきたいと思うので、それも2つ、九州運輸局の方と市長にお聞きしたいと思います。

すみません、市民としてもものすごく不安なので、「佐世保に住んではいけないの」みたいな、せっかく田舎がある佐世保なのに、「佐世保の田舎には住んではいけないの」「農業はできないの」みたいな話に今現時点なっているものでそれについてもお聞きしたいと思います。よろしくお願いします。

まず九州運輸局の方をお願いします。

(九州運輸局：鈴木委員)

お世話になっております。九州運輸局交通企画課の鈴木でございます。

佐世保市におけるこの路線の廃止、減便というところは問題認識しておりますが佐世保市地域に限らず九州全般として、まさにいわゆる 2024 年問題の中で九州各地、或いは九州に限らず全国で同じような問題が発生していると認識をしております。

その中で我々としても交通空白と言われる地域は解消すべきと認識しておりまして、この一連の中で、ライドシェアという制度において自治体やNPO法人等が主体となった、公共ライドシェアという制度や、タクシー不足を補うという観点での日本版ライドシェアも制度として整備をさせていただいているところでございます。

我々としてはそのような制度や、バス路線の廃止などあるのであれば、それに代替するという形のコミュニティバスや乗合タクシー、ダウンサイジング等含めて、あらゆるツールを地域の実情に応じて導入していただいたり、代替交通として確保いただくということが、我々としてはお伝えすべきところなのかなというふうに思っておりますし、それは地域の実情に応じてではあります。我々としてもしっかり制度面、支援、補助メニュー含めて、ご紹介する中で、各地の状況というところについてはいろんな手段によりしっかり確保してい

かなければならないというふうに考えているところではございます。
以上でございます。

(子育て支援団体ママパパ代表：吉田委員)

引き続きお聞きしたいのですが、日本版ライドシェアなどシステムを作って、それは佐世保の現状、(人口も減少しています、働き手もいません。子供が少なくなっているという現状)に合っているものなののでしょうか。それは太鼓判を押していただいて廃止というものを受理されたという理解でよろしいのでしょうか。

(長崎運輸支局：近藤専門官)

廃止の届け出の受理に関しましては、規定上、提出があれば受理するという形になっており、長崎運輸支局に届け出がございまして、それを受理し、あとは代替手段とか、今後、その路線を本当に廃止していくのかということも含めて、関係機関で協議をさせていただくということになります。

以上でございます。

(子育て支援団体ママパパ代表：吉田委員)

ではもうありきで、届が出たから国は受理するしかないのも、そのあとの空白地域のこととか交通不便地区についての、何かあるから受理するというわけではない。

言われたから受理するという形でしょうか。

すみません言葉の揚げ足を取るみたいなのですが、国がそこまで考えず受理するのかなと住民としてはものすごく大きな不安になるのですが、どんな感じでしょうか。

(長崎運輸支局：近藤専門官)

そうですね。制度上届け出があり、その内容を確認してこれは受理できませんという制度ではありませんので、受理させていただいて、今後国としては、先ほど鈴木からもありました通り、このいろんな制度、日本版ライドシェア、公共ライドシェア、他にも乗合タクシー、コミュニティバス、そういったものがございますので、特段、佐世保市さんに何があうかということも含めて、国として決めるのではなく、こういった手段がありますよとか、他の自治体ではこういったことをされていますよとか、あくまでもアドバイザー的な立場で関わっていくというのが、九州運輸局、並び、長崎運輸支局の立場でございます。

以上でございます。

(子育て支援団体ママパパ代表：吉田委員)

ありがとうございました。

ということは、佐世保ならではのものができると認識させていただいて大丈夫でしょうか。

(九州運輸局：鈴木委員)

補足ですが、我々として先ほど近藤が申し上げた通りではあるのですが、当方で受理したからといって、もう国は知りませんということは決してないと思っています。

そして今回の佐世保地域においても、廃止を受けてこの利便増進計画の中にもある通り、来年の春から区域運行型の乗合タクシーを転換いただいているというところ、これはまさに佐世保の地域実情に応じながら、今回の路線の廃止を踏まえた中での移動手段確保という観点で、地域においてしっかり検討いただいた上での結論としてこういった取り組みをされているのかなというふうに我々としても認識しているところでございます。

佐世保地域に限らず九州全般で今後も同様な事象が起きるかもしれませんけれども、そういった場合においても我々としてはしっかり、当方で受理しました、だけではなくてしっかり地域に入り込みながら制度や支援メニュー等含めて、我々としてしっかりサポート、協力というところはさせていただきたいというふうに考えているところでございます。

(子育て支援団体ママパパ代表：吉田委員)

頼もしいご意見ありがとうございました。

では市長お願いします。

(宮島会長)

先ほどからお話あるように、また今報道等でも大変取り上げられておりますように、地域公共交通、非常に脆弱化しているということを非常に強く認識をいたしております。

この問題というのは、まさに市政の最重要課題の1つとして、私も就任以来、認識をしながら、また、この計画の策定に向けて今しっかり取り組んでいる最中でもあります。

そうした中で、これまでバス路線についても、廃止が表明されているところがありまして、まずはそういう地域においてどのように、公共交通というものを維持できるか、そのようなことを念頭に置きながら今計画を提案したところでもあります。

そういう意味では、まずは、佐世保ならではのいうよりも、しっかりと補完をするために、計画を策定する必要がある。

そのためにはやはり鈴木委員や近藤専門官からお話ありました通り、今これは全国的な問題でありますので、国も重要視していただきながら、この様々な制度、或いは法整備等にも取り組んでいただいておりますので、そうしたことを踏まえながら、まずはしっかりと（路線を）確保していくことが重要であると考えております。

とはいいいながらも、一方でこの計画を策定しながらも、まだまだやれることというのはまたやらなければならないことは、これからもあるのではないかなと認識をしておりますので、そうした部分については、先ほどお話をいただいた通り、こちらの方からもいろいろな提案をしながら、また国、県とも協議をしながら、制度の充実、或いは路線の充実に努めていきたいと考えておりますので、このことは、冒頭申し上げます通りに、計画をしっかりと策定

しながら、また実施をし、またさらにはそれを強化していくというような考えのもとに、これから進めていきたいというふうに思っておりますので、ぜひご理解をよろしくお願いいたします。

(子育て支援団体ママパパ代表：吉田委員)

ありがとうございます。

やはり見てわかる通り少数の住民が住んでいる地域は利用人数が2.5人や0.1人です。

でも現在ここに住んでいる方たち、少数かもしれないですが、これから佐世保を作るにあたって、過疎地域の復興であったり、農地の復興であったり、やはりとても田舎な佐世保をどうにか活性化させるプランというのを他の地区、市役所の方たちは考えてくださっていると思いますが並行して、この少ない住民の声も反映させ、「佐世保は住みやすい」、「まだまだ大丈夫」、「佐世保に来て、どこに住んでも佐世保は大丈夫」、「公共交通はしっかりしているから大丈夫」、「バスはなくても、簡単な代替のものがあるから大丈夫」といえるような佐世保をぜひ作っていただくようにしてほしいと思います。

この路線廃止が余りにもショッキング過ぎたので、今後路線の廃止等が増えてくるというのは分かっていますが、その地域の方たちの声も共にお伝えできればなと思います。

よろしくお願いいたします。

(事務局：中尾)

事務局から少し補足をさせていただければと思います。

先ほど、国の方からもご説明ありました通り、4ページを見ていただきたいのですが、本計画の4ページです。簡単な絵を書いております。

先ほど吉田委員がおっしゃられた通り、この左側が平成12年以前の、実際は平成14年以前の状況で、需給調整規制がありました。

このときにはいわゆる交通事業者に独占させていた。自由参入を認めていなかった。その代わり自由退出も認めていなかったもので許可制でした。

これが撤廃されたことによって届出制になり、先ほど国の方がおっしゃられた通り、受理するというのが前提という形になりました。

この右側のように、自由参入で対応できるところは、交通事業者がやりますが、ここから外れたところに、交通空白が顕在化してきたというのが今の状況です。

この自由参入で対応できるところというのが、34ページ35ページを見ていただきたいのですが、34ページが、この計画においてやること一覧という部分ですが、一番上、1の「持続可能な」のところの「路線再編」と「需給調整」、これが自由参入で対応するところ、交通事業者がやる所をいかに効率よく運行できるか、今回のように、路線廃止にならないように、交通資源を効率的に運用していく、そのために佐世保市の特徴として、35ページに書いてある通り、南北に長い路線がありますが、これが長時間労働になっていますし、真ん中の部分が重複して、供給過剰になっています。

これを途中で分断することによって、運行効率が高まる。
そのことで、運転士不足を補っていこうと、そういうねらいです。

ですから、この自由参入で賄われる交通事業者が対応する部分については、路線の再編と需給調整というのは、需給ギャップを埋めるということです。

この2つで何とか食い止めていこうというのが、考え方です。

もう1つ交通空白になるところに関しては、39 ページで、先ほどから国の方もおっしゃっていただいている通り、公共ライドシェアという制度が出てきていますので、制度改正により大分使い勝手が良くなっています。

先ほど吉田委員がおっしゃられたように、地域の中で、ごく少人数しか乗らないところに、路線バスを通すとすごくお金がかかるし、効率がいいとは言えない状況がそこに存在してくる。

なので、地域の中で運転手と自家用車、これを自由に運行できるような形を作れば、道路運送法が認める範囲にはなりますが、使い勝手のいい移動手段ができますし、地域自体が地域交通を支えるというような状況が出てくるので、活力の維持という意味においても、また、先ほど言ったように路線バスを通して、1日1本とか2本とかいうところでしょうから、こういった仕組みをうまく活用していくことで利便性が高く、公的資金もそんなにかからないような持続可能な状況が作り出せるのかなということで、今回の計画は作っておりますので、ご理解いただければと思います。

(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)

50 ページの実施予定期間の中の表に、交通不便地区、交通空白地域の改善方法の構築とか、2月になるのかもしれないですが、そういうのをもう少し具体的に示してほしい。

路線廃止、バスがないというのが本当にセンセーショナルで「佐世保にバスが走っていないところがあるんだよ」というのが、もう佐世保の価値をすごく下げてしまっている。

ずっと住んでいるおじいちゃんおばあちゃんたちが、「バスなくなるの？」と、どれだけバスがこないことに衝撃を受けているかということに今差があるなと少し感じました。

「なくても大丈夫だよ」というのをもう少し広報発信をしていただきたいと思います。

それを事務局に言っていただきたい。なくなるのは仕方ないんです。

今、本当にバスの運転者もいない。本当に仕方ないということも住民もわからないといけない。私もわかっています。

でも仕方ないけど、佐世保市はそれの補助をちゃんとやっているよというのをもう少し目に見える形で、このプランに練り込んでいただきたいなと思います。

それが安心感に繋がると思います。よろしくお願いします。

(宮島会長)

吉田委員のおっしゃるように、バスがなくなることは非常に厳しいことだと私も承知いたしております。

それこそ、今事務局からもお話ししました通り、バスが通らないところについてどうやってその利便性を高めていくか、その計画を策定するというのが1つの大きな目的でありましたので、今お話の通りに、担当の部局とも話をしているのですが、やはりそうした安心感というものをお伝えすることが、我々必要じゃないかなというふうに思っておりますので、この計画を実行する上で、市民の皆様方にも、周知、そしてまた丁寧な説明を行いながら、進めていきたいというふうに考えております。

他にございませんでしょうか。

(九州運輸局：鈴木委員)

九州運輸局の鈴木でございます。

何点かコメントさせていただければと思います。

まず、全体的に細かいところの用語の統一や、いわゆる半角全角みたいな細かい掲載の部分は少し見ていて、修正すべきところが散見されるかなと思いますので、パブリックコメントまでにはその辺も含めて修正いただければと思います。

その上で、「資料1」の12ページ、上の方、先ほどの吉田委員からのコメントもありましたが、バス業界厳しいという中で、バス業態の継続を地域全体で支えていくという認識を利用者、交通関係者等のすべてに共有する必要があるみたいなのところではありますが、上から4行目、そういったところ必要があるというところを踏まえて、どういうアプローチをするかだったり、計画にどういったところ、危機感だったり含めて盛り込むのかというところは、必要があるのではないかと、なにかしらアクションしたり、この計画に盛り込む必要があるかなというふうに思いますので、そういったところの工夫をお願いできればと思います。

続いて22ページになりますが、乗合タクシー、路線定期運行型コミュニティバスというところについて現状として、利用者数が減少傾向にあるということや赤字額増加などから現行制度維持が困難となる可能性があるということは現状、問題点として書かれていますが、一方で施策としてはこのまま引き続き運行するというところになっています。

一応、運営のため確認ですが、乗合タクシーについては今後も含めて、運行体系の見直し等も行わず引き続き運行されるという認識でよろしいのかというところをお聞きかせできればと思います。

またその次、「また、利用者数増加のため周知活動等の取り組みが必要である」というふう

なところで、利用周知、そういったところの取り組みが必要です。というところが問題点として提起されていますが、それを踏まえた施策みたいなところで、後ろの方の実施する事業の中に、利用周知でどういうふうな取り組みをされるのか、そこについて、この計画の後ろの方にどこが対応されているのかなというのが見当たりませんでしたので、そういった収益面、そういうところの取り組みを抑えることがあるのであればそこはご教示いただければと思います。

あとは最後 50 ページ、最後に実施予定期間のスケジュールの部分になります。各事業におけるスケジュール表みたいな線引きが書かれていますけれども、いわゆる令和 7 年度に実施される取り組みは利便増進計画に書かれているような、大きく 3 つか 4 つぐらいの取り組みに限定されているのかなと思います。

一方でこういった事業の①の路線再編や、そういった取り組みを実施するのは令和 8 年度だったとしても、令和 7 年度から、水面下含めて関係者の調整など、そういったところはあるのではないかなと思いますので、令和 7 年度何もみせんというところは決してないかなと思っていて、内々に調整したり、そういう取り組みを、事業を実施するための準備をする必要があるんじゃないかなと思うので、そういったところもこの実施予定期間の中に書かれても良いのかなというふうには思いました。以上でございます。

(宮島会長)

ありがとうございます。
貴重なご提案、アドバイスをいただきました。
事務局から何かありますか。

(事務局：吉永)

ご指摘があったのは、文字の統一とか 50 ページの実施予定期間の準備の部分を含めたところについて改めてこちらでも整理したいと思います。

それと周知の部分に関してのご質問ですが、特に予約制乗合タクシーとかコミュニティバスの運行に関しては、20 ページを見ていただきたいのですが、20 ページ後段の方に、佐世保市における交通不便地区対策ということで実は、3 者が一体となった取り組みというのを、図式で書いています。

実は佐世保市特有の取り組みかと思うのですが、佐世保市の委託事業ではなく、地区自治協議会を中心とした地域、それからその地区の中でデマンドタクシーを担っていただく或いはコミュニティバスの運行になっていただく主体である事業者さん、それから佐世保市、この 3 者が協定を結んで、それぞれの役割を決めた中で、一緒に連携した取り組みを行っていくという体系になっています。

その中で、地域住民に関する周知という部分は、利用促進であったり、制度の周知であったり、こういう部分は、地域住民の役割として、そちらを中心に周知を図っていただい

るような状況です。

これがそれぞれの地域の中でやっているんですが全体的なこととしては、佐世保市においても、ホームページ、広報誌、いろんな媒体使いながら今後もこの計画の書き込みであったりそこも含めて、周知を図る必要があるかなというふうに考えています。

(宮島会長)

他にございませんでしょうか。

よろしければ次の議題に移らせてもらいます。

議題 2「西肥バス路線廃止、(2025 年 4 月 1 日)」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)

事務局地域交通課藤下と申します。

よろしくお願いいたします。

先日、新聞報道でもございましたが、西肥バス様におかれましては 2025 年 4 月 1 日付けで、他の自治体の路線も含みますが、乗り合いバス 14 路線の廃止を予定されております。まず西肥バス様の方から、路線廃止の内容等についてご説明をしていただいた後に、その廃止後の市の対応につきまして事務局の方から、説明させていただきたいと思います。西肥バス様の方からよろしいでしょうか。

(西肥バス：久池井部長)

オブザーバー席の方から説明させていただきます。

西肥自動車の久池井と申します。

先ほどから話題に出ています西肥バス当社の路線廃止に関しまして、来春、25 年 4 月 1 日付けで表に記載しています佐世保市に関わる部分で言いますと 12 路線です。届け出している路線でいいますと 14 路線を廃止ということになります。表に記載している内容そのものは数値だとか表現ですのでご覧いただきたいと思います。その右横、廃止後の佐世保市としての対応ということは後程、佐世保市様の方にお渡しして説明いただくということにいたしたいと思います。

廃止予定日も先ほどから言いますように 4 月 1 日、最終の運行日が 3 月 31 日、月曜日ということになります。

廃止理由に関しましては先ほど来お話があがっています通り、まず、何点かございますが、1 つは新型コロナが分岐点になったのかなというふうに思っています。

新型コロナ拡大に伴いまして、お客様のご利用が大幅に落ちたということがございます。ただし、コロナ禍が開けた以降、そのあとの一定の回復は確かに見られるんですが、全然状況がコロナ禍以前に遠く及ばないということで頭打ちの状況が今続いています。

具体的に言いますと、80%前後をずっと行き来しているというような状況でございます。

あと、近年ではこれが一番のネックというか、問題となっているんですけども慢性化するバス運転手の不足。

これも社会問題化してしまして全国のバス会社が抱えている悩みと言っていいかと思います。

そうした中この佐世保で事業をさせていただいています、弊社も例外ではなくて、必要な運転士数を大きく下回っておる状況です。

具体的にどれくらい下回っているかというのは4番の表に記載しています。

我々日々運行している勤務数で言いますと、それを回すためには運転士は198名必要ということになるんですが、運転手の実数に関しましては現在152名ということで、46名、これは10月1日現在でこういった状況だったんですが、その後1ヶ月と少したっておりますが、この46名が若干、さらに悪化しているというようなところが今見て取れる状況でございます。

こうした中、当社としましては運転手が去っていく要因の1つというのは先ほど来言われています通り長時間労働というのもあるのですが、処遇が比較的他の産業に比べて低いというようなことがございましたので、ここ最近で言いますと、勤務の短時間化を図ったりとかもしています。

それと、手当とか基本給、こういったものの改善に着手するというようなこと、新陳代謝を図るための新規採用ということに力を入れております。

ただ、当社が意図した結果が、今のところまだ伴っていないということで、先ほど言いましたように、10月1日よりさらに悪化していったというような状況です。

それと、処遇改善したことの効果としましては既存今働いている、昔ながら当社に採用されてずっと働いていただいている運転士。

こちらには、基本的には効果のある処遇改善策だったというふうに思うのですが、ただ、基本的な年齢構成というのが、50代を過ぎているドライバーが大半を占めているということです。もっと言うなれば60歳を超えているドライバーが半数近くというようなことです。

当然ながら、新陳代謝で新しいドライバーが入ってこなければ、このあたりのドライバーは1年1年、年をとっていくわけになります。

そうしますと、当社定年延長等を行っておりますが、いずれバス運転ができない年齢に到達します。

当社で言いますと70だとか75こういった健康状況を見ながら雇用を続けているドライバーも、規定に達したら当然社を去っていただかなければならない、というようなことで、先ほど言っています、新陳代謝が図られない中でこういった高齢ドライバーが去っていくというようなことが、当社の要員状況をさらに悪化させているというような状況です。

これを放置しておきますと、国の指針であります改善基準、運転士がどれだけ月に乗っているのかというようなことの、拘束時間、運転時間、こういった規制に引っかかってきて、

法を犯す運転形態になってしまうというところもありますので、それを現状何ができるかといいますと、増収策、利用促進策というのも大事なことであるんですけども、なかなかそれが追いつかない現状においては仕事量の方で調整させていただくというような形で今回、優先順位をつけるという意味合いで、先ほどの表に示してある利用人員が少ないところを切らざるをえないというような形になってしまいました。

私からは以上でございます。

このあと、表の右側の説明に関しては佐世保市様の方にお預けしたいと思います。
お願いいたします。

(事務局：藤下)

はい事務局です。

佐世保市の市の対応状況についてご説明いたします。

「資料 3」の、表の右側をご覧ください。表の右側に記載しております、路線廃止後の本市対応ですが、まずNo.9 及びNo.10 の吉井、世知原地区につきましては、既存の区域運行型予約制乗合タクシーにより対応を行います。

また先ほど計画の説明の中でもございました、廃止代替の交通手段が必要となる 5 地区、烏帽子、弓張、宮、針尾、中里皆瀬地区、番号で申しますとNo.1、2、6、7、9、10、こちらの地区につきましては新たな区域運行型の予約制乗合タクシーの導入を予定しております。

なお表の中で、その他【行政対応なし】というふうな表記で書いているところがありますが、そちらにつきましては他系統で他の路線で運行するバスや、鉄道による代替手段が存在する路線であったり、利用者がごく少数の路線につきましては、現在のこの運転士不足という状況下におきまして、需給バランスの方を考慮し市としても廃止やむなしということで判断をしております。

現在路線廃止の影響が大きい地区につきましては、西肥バス様とともに路線廃止の内容及び今後の対応、代替手段等につきまして、順次説明を行っているところでございます。
以上事務局からの説明は終わります。

(宮島会長)

この件につきまして何かご意見やご質問ございますでしょうか。

《質問・意見等なし》

よろしいでしょうか。

なければ次に進めさせていただきます。

《 4. その他 》

（宮島会長）

先ほど鈴木委員、近藤専門官からもお話いただきましたけれども、他に何かお話ございますでしょうか。

（九州運輸局：鈴木委員）

それでは、先ほど話した内容と若干重複するところありますけれども、今ご説明いただいた、路線バスの廃止を含めて、全国各地で交通空白というところについては非常に問題になっている中で、国土交通省全体として全国各地における交通空白の解消に向け取り組む観点で、「交通空白」解消本部という会議体を立ち上げたりですとか、各種取り組みを実施しているところですよ。

またこの交通空白の解消という観点において地域の取り組み、例えば、先ほどから話が出ています公共ライドシェア、自家用有償旅客運送の導入ですとか、コミュニティバスの導入乗合タクシーの導入、デマンド運行、そういったもの各種取り組みについて、支援をさせていただくべく、来年度の国土交通省の当初予算においてそういった取り組みを支援するメニューを要求しておりますし、先週末閣議決定されました今年度補正予算においても、そういった類の支援メニューというところを盛り込みさせていただいているところです。

今のところ具体的な内容は現時点固まっていませんけれども、随時皆様に情報提供させていただければというふうに考えておりますので、各地の取り組みというところを、我々としてもしっかり支援をさせていただきたいというふうに考えているところでございます。以上でございます。

（宮島会長）

ありがとうございます。

今後ともご指導をよろしくお願いをいたします。

それでは今日の議題は以上であります。先ほど来お話があります通り大変市民の皆様方にも、地域公共交通の件ではご心配をいただいておりますことを大変我々も重く受けとめております。

申し上げました通り、本市といたしましても、市政の最重要課題の 1 つといたしまして、取り上げ、これからも持続可能な公共交通を実現するために、尽力をして参りたいと考えておりますので、ぜひこれからも皆様方には、ご助言、ご支援を賜りますよう、よろしくお願いを申し上げます。

本日は、お忙しい中にご参加をいただき、誠にありがとうございました。
人口減少そしてまた利用者減少並びに運転手の不足。

そうした公共交通を取り巻く環境というのは、本当に大変厳しさを増している状況であります。

このような課題に対応するために本計画の策定、様々な場面で、本協議会の委員をはじめ、関係機関の皆様方々にご支援が必要になってくるのではないかなというふうに考えておりますので、引き続きのご指導、ご鞭撻をよろしくお願いを申し上げます。
私からは以上であります。

(事務局長：中尾)

本日は大変ありがとうございました。
貴重なご意見をいただきました。

特に 14 路線の廃止に関しましては、我々の方にも大変大きな声として、ご意見をいただいております。

吉田委員からご指摘がございました通り、交通空白を埋めるのは、今のところ公共ライドシェアが一番有効性が高いのかなというふうに考えていますが、佐世保市まだ1件もやってない、例がないような状況ですので、いち早く公共ライドシェアを実現して、目に見える形で、その利便性を確認できるような状況が作れば、皆様のご不安を少しでも解消できるのかなという感じがしておりますので、次回2月の協議会に向けて、そこら辺も含めてしっかりと整理をして参りたいと思いますし、また来年度予算の中で、すでに着手する方向で今、検討を進めておりますので、また皆様のご協力いただければというふうに考えております。

それでは以上をもちまして「令和6年度 第3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。

本日は誠にありがとうございました。
お疲れ様でした。

(終 了)