

令和6年度 第4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：清水地区コミュニティセンター 総合教育センター内講堂

時間：令和6年2月5日（水）13:30～15:00

≪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4回佐世保市・佐々町地域公共交通活性化協議会」を開会いたします。

本日は大変お忙しい中、お寒い中に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を行わせていただきます。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。

本日の出席は委員26名のうち、20名の出席となっておりますので、成立要件を満たしていることをご報告させていただきます。

なお本日の会議は協議会規約に基づきまして、公開することとなっておりますので、その旨ご了承いただきたいと思います。

≪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。

本日は皆様方には大変ご多用の中、また、今年一番の寒波の到来ということでお寒い中、また交通事情にも様々な影響がある中、「令和6年度 第4回佐世保市・佐々町地域公共交通活性化協議会」へご列席いただき、誠にありがとうございます。

委員の皆様には、これまで公共交通の維持・活性化のために、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、ご協力に改めて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、急速に進行している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への対応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、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る次第でございます。ありがとうございます。

さて、本協議会におきましては、今年度、これまでに3回の協議会を開催し、マスタープランとなる次期「地域公共交通計画」及び「地域公共交通利便増進実施計画」の案について委員の皆様へお示しし、ご意見を賜ってきたところでございます。

本協議会で取りまとめました計画案につきましては、パブリックコメントを実施いたしまして、お寄せいただいたご意見を計画に反映させ、一部見直しを行っております。

本日の審議をもって最終的な計画として取りまとめたいと考えておりますので、皆様からの忌憚のないご意見を賜りますよう、何卒よろしく願いいたします。

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

本日も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につきましては、宮島会長にお願いしたいと思います。

宮島会長よろしく申し上げます。

《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、本日の議題の1番目といたしまして

議題(1)「令和7年度予算について」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7年度予算について」(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、何かご意見等ございませんでしょうか。

《質問・意見等なし》

それでは議題（1）につきましてはご了解をいただいたということで先に進みたいと思います。

次の議題でございます。

議題（2）「地域公共交通調査事業における事業評価について」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）

※「地域公共交通調査事業における事業評価について」（省略）

（宮島会長）

ただいまの説明につきまして何かご意見ご質問等はありませんでしょうか。

《質問・意見等なし》

それではないようでございますので次に参ります。

議題（3）「地域公共交通計画及び利便増進実施計画について」でございます。
事務局から説明をお願いします。

（事務局：吉永）

※「地域公共交通計画及び利便増進実施計画について」（省略）

（宮島会長）

ありがとうございます。

ただいまパブリックコメントを受けての結果と対応について説明がありました。
これにつきましてご意見ご質問等はありませんでしょうか。

（子育て支援団体ママパパ代表：吉田委員）

資料4の5ページ、まず1つ目が、パブリックコメントの「四国モデルを参考に佐世保モデルを」という部分で「四国モデル」というのは何か特別なものがあるのでしょうか。

（事務局：吉永）

ここでいわれている「四国モデル」というのが四国の徳島の方で、JR四国と徳島バスさんが共通運賃などを使いながら、バスと鉄道の連結というようなことをされています。JR四国の牟岐線、それから徳島バスの室戸・生見・阿南大阪線という路線がありますが、こち

らが、共通運賃で共同経営されているということで、このようなことができないかというご意見でございます。

(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す。きちんと検討されているということが分かりました。

それと同じページの最後、②のところですが、この「回送バス」についての答えがあまりにも理解しにくかったので、もう少し詳しく書かれたらいいのかなと思います。

結構、市民の方が「回送バス」の件を言われることが多かったので、文章的に、これでは回答があまりにも分かりづらいかないかと思いました。

それと、これはパブリックコメントにあったので質問させていただいていいのかなと思うのですが、別冊1の37ページ。「今後の将来需要推計に基づく予測値」というのがあるのですが、これはさせぼバスさん、西肥バスさんの方に聞かせていただきたい事なのですが、市民が実感として、例えば、松浦町～佐世保駅前区間の、松浦町方面 553 便が 89 便減便になって 464 便になる。この 89 便減が多いのか少ないのかというのが市民にとっては分かりづらいので、どれぐらい体感として、この減便が市民生活に影響するのかというのを教えていただきたいと思います。

(西肥バス：中塚常務)

今のご質問が、事業概要の運行本数のところであろうかと思えます。

一番難しくございますのが、今の輸送人員と将来的な輸送人員も含めまして、今、バス事業者として考えているのは、極力、通勤、通学、買い物、病院通い等のお客様にご迷惑おかけしないような形で運行を維持したいという思いがございます。

ただ残念ながら、運転手不足ということもありまして今回路線廃止等も含めていろいろ計画をさせていただいております。

特に松浦町とか佐世保市内に限らず、その時点その時点で極力守っていききたいというふう考えておりますので、必ずこうなりますというようなことではないと認識をしております。

以前から、今現在も含めまして運転士採用に関しましては、あらゆる手段を取って確保しようと思っております。

ただ、今回の計画につきましては現段階で運転手がやはり余りにも不足しているということもありまして、その運転手、車両を効率的に運行して極力ご迷惑をおかけしないような形で、今回の計画についても、佐世保市の方と協議をさせていただいて、策定をしている部分でございますので、ご質問の体感としてどれぐらいということはなかなかお答えするのは難しいのかなと思っております。

答えになっておらず、大変申し訳ございませんけれども、以上説明と替えさせていただきます。

(子育て支援団体ママパパ代表：吉田委員)

市民はやはりこの5年化計画でこの数字を見て、「え」というふうに思う方が大半だと思うので、数字が減るだけではなく、安心安全に走行していただくという事ももちろんですし、佐世保市もいろんな減便は免れない、しかし「こういうのがあるよ」「ああいうのがあるよ」というのはこれから考えていかれると思うので、市民が不安にならないような情報を継続して出していきたいなと思います。よろしく願いいたします。

(西肥バス：中塚常務)

すみません先程の説明が分かりづらい部分があったのかもしれませんが、ここの本数で言いますと大体2割ぐらい削減になるようなイメージで計画を立てさせていただいておりますので、市内中心部におきましては例えば1時間に10本ぐらい走っているところが8本ぐらいのイメージになる、そういう考えの方が分かりやすいのかなと思いますけど、すべての点でそうなるというわけでもまたないのでそこはご理解をいただければと思います。申し訳ございません。

(事務局：中尾)

ありがとうございます。

確かに今、委員おっしゃられたように、数字だけが独り歩きしても困りますので、今西肥バスさんの方から話があったように、人口の動態も含めて計算をしていますので、当然明らかに不便になるようなところをばっさり削減したりとかいうことはなくて、その辺は慎重に検討を踏まえた上で、需給バランスの調整をしているという意味で書いているものです。したがって、そこは分かりやすくなるように表の下にでもそのような注記を入れるようにしたいと思います。

(労働組合：野原委員)

言いたい事いっぱいあって、聞きたい事もいっぱいありますが、とりあえず市民のパブリックコメントで、運賃の話が出てきました。

先日、伊万里の交通会議でも一緒の話が出てきました。会議の中で、一般参加の方から「バス賃が高いのではないかと。それと「自分が乗りたい時にバスが来ない」「バスの減便に伴って乗れなくなってきた」という話がありました。

この20年間でバス賃がいくら上がったのか、皆様20年間でいくら給料上がりましたか。この公共交通を含め、バス代だけではないんです。タクシーも含めて上がっていないんです。ものすごく上がっていないんです。物価が20年間でどれだけ上がっているのか、それに伴っていない。だから、そこで働く人たちの給料が抑えられるというパターンで今に至っている。

本来今の運賃を倍にしてもまだ追いつかないぐらいの部分をもたらわなくちゃいけない。今、全産業の中でも、この交通系の給料というのはものすごく安い。

バス賃が高い。タクシーのお金と比べたら安い。やはり、地域で乗りたい時、バスは来れるようにしてもらいたい。

それはやはり、運転手をどうやって確保していくのかということに繋がってきます。やはりお金だけではないですが、とりあえずできることはお金です。

次にできることは公休です。今ここに来られているところで、年間100日以下の（休暇をお持ちの）人たちは誰もいないと思います。

多分、市や佐々町は125～120日年間で休日を持っていると思います。西肥バスの運転手の場合は82日です。全産業の中で、断トツに低い公休。それに拘束時間が13時間。13時間全部給料もらえているわけではありません。

いろいろな部分がありまして、やはり運転手が集まらない。次は、ダイヤを切る。多分佐世保の10年後はもう（運転手が）半分以下と思います。多分半分も走らないでしょう。そういうことになってくると思います。

今回のパブリックコメントの中で、年間4人ぐらいの増と書いてありましたけど、何人ぐらい減るかを書いていない。ここ15年ぐらいの部分は全部出ています。大体1年間に10人近く運転士さんは減っている。10年間で100人以上減っている。100人というのは、北部営業所、佐々の営業所の運転手で多分、60何人です。70人いないと思います。あの営業所が全部なくなるということです。平戸営業所も足した営業所がなくなったということです。当然減っていくのは当たり前です。

何回も何回も人手不足という言葉だけが出ますけれど、その対策としてどうやっていこうということがほとんど出てきません。

佐世保市の市民に交通関係で足を守ろうという言葉は出てきますけど、具体策が全然出てこない。やはり具体策を出していかない事には、もう目に見えてずっと減っていくだけです。

日本全国全部一緒ではありません。中には維持しているところもあります。5年間、少しはダイヤは減っていますが、大幅に減っていない場所もあります。

いろんな部分があって、このままでは佐世保市はどうやっていくのか。

交通のないところで地域の発展はないということを西肥バスに入社した時に、先輩達から何回も言われました。

交通の発展なくして、地域の発展は絶対にありません。足がなかったら地域から離れています。それも踏まえて、事務局の方でいろいろ考えてもらいたい。

いい言葉はいくらでも出ます。言葉じゃなくて実質どうやっていくのか、どうやって、減らしていかないようにするのか。市ができることがどういうことなのか。やはり前も言いましたが官民でやっていかないともう無理です。

来年あたり、今よりももっと大幅なカットが多分あります。

私からそういうことはあまり言いたくないのですが、やはり従業員を守るためには、それも1つの方法、大幅なカットということになろうかと思っています。それをどうやって防いでいくのか、事務局も、難しい問題で答えが出にくいと思いますけど佐々町も含めて、一言何かあればと思います。

(事務局：中尾)

ありがとうございます。

大変本質を突くといえますか、大事な問題提起だったと思います。

資料4の8ページ。今、野原委員の方からご指摘がございました年間休暇が82日であるというバスの運転手さんの処遇の問題、8ページ一番上のところに書いてございます。

またその下に、市の補助を出して処遇改善したらどうかといったような意見もございます。右側に書いております通り、我々としても大きな課題というふうにとらえておりますので、検討を進めて参りたいというような回答にしております。

今野原委員からご指摘あった内容につきましては、処遇改善のみならず、この公共交通をどうやって維持していくのかという、大きな問題提起だったというふうにとらえておりますが、前回の協議会の中でも私の方から申し上げました通り、日本の交通政策の成り立ちが、ヨーロッパ諸国と異なっております、公共交通といいながら、公共事業、つまり税金で賄ってきてなかったという問題が、いわゆる民間事業に任せてきたという問題があるのだというふうに思います。

従ってそういった背景を鑑みると、なかなか大きな問題、難しい問題だと考えています。

ただ、おっしゃられたように何もしないということでは当然なくて、我々としても行政として何ができるのかというのは、当然考えております。

ただ先程申し上げました通り、民間事業者が運行しているという性質上、支援の方法については技術的な整理が必要になって参ります。

そのようなところも、我々の内部でもうすでに検討をスタートさせて、できるだけ早く、その解決策を見出したいと考えています。

今回の計画の中で1つは、いわゆる路線再編であるとか、需給バランスを取って路線の効率化、路線の維持を行っていきますが、どうしても穴があくところには公共ライドシェアを入れていくというのが基本的な考え方となっております。

そのような手当をしながら、一方で抜本的な考え方の整理ができないかどうかというのを合わせて検討していきたいと思っております。

そして今回、この公共交通計画の策定は今年度で終了、来年から実施ということになりますが、引き続きタスクフォースという検討会議を設けて、バス事業者、鉄道事業者、それからタクシー事業者、それと行政、公共ライドシェアとかデマンドということになるとタクシー事業者さんのご協力が必要になってきますし、皆さんが納得いく、その上で利用者さんの利便性を落とさないような方法をみんなで考えていくという方向で今検討を進めて参りたいと思っておりますので、引き続きご支援ご協力を賜ればというふうに考えております。

以上でございます。

(佐々町：中道課長)

佐世保市がおっしゃられた通り、バス事業者、それから行政、一体になってやっていかないといけない問題だと思いますので、今後もその辺一緒に協力してやっていければと考えております。

以上です。

(宮島会長)

今、事務局長が申し上げた通りでありますけれども、ただいま野原委員長からご指摘をいただいた点は、まさに地域公共交通に対して、非常に難しくも重要な問題であるというふうに私自身も認識をいたしております。

重ねてのお話でありますけれども、これから事業者の皆様方としっかりとご協議させていただき、皆様方と連携をとりながら、この問題に向かっていきたいと思っておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。

(佐々町町内会長連合会：水田委員)

バス運行会社に対して運転手不足ということだが、無人バス運行については、これから先は考えていないのでしょうか。

それともう1つ、ライドシェアということで、社会福祉協議会とかが訪問介護とか行きますよね。

そういう車をライドシェアとして使用できないものなのでしょうか。この2点よろしく願います。

(佐々町：中道課長)

今水田さんから言われました、訪問介護の車とか、佐々町のプラットのほうで買い物支援とか行ったりしています。

その辺とかも色々法律の問題であるとかそういうところで、対応できるできないということがございますのでその辺も研究していきたい内容だと考えております。

(事務局：近藤)

1点目は自動運転に関するご質問ということでよろしいですか。

(佐々町町内会長連合会：水田委員)

極端に言えば、佐世保駅前から市役所間を自動運転バスをバンバン運行して、余った運転手を他のところに回すとか、そのような考え方ができないもののでしょうか。

これから10年先、20年先、運転手がつかないと運転できないのではなくて、そのような方向に今、向かっているんじゃないでしょうか。佐世保市先進都市ということで1、2台そのようなバスを購入してやってみるのもいいのではないかと思うんですけれども。

(事務局：中尾)

後程、西肥バスの方からお話いただきたいと思いますが、まず事務局の方で把握している状況をご報告しますと、ご指摘があった通り、自動運転の技術は年々進んでおります。ただ、自動運転ができるものを作る、或いはシステムを作るという話と、これを運行させる、いわゆる経営資源として活用するという事とは、実はすごく乖離がございまして、今我が国においては、自動運転技術レベル、レベル1~5まであってレベル5が完全運転です。レベル2までは運転手が行って自分で運転しないとイケない、レベル3は、自動で運転するけれど運転手が乗ってなければいけないとかそのような話ですけれども、システム自体、日本はレベル5に近づいてきている、もうそこまで達していると言われていたのですが、今申し上げました通り経営資源として活用するとなると、費用が運転士さんの人件費より低くならないと難しくなってきます。これは、現段階ではとんでもなく（ハードルが）高いという問題が1つございます。

それから、そのバスさえあればいいという話だけではなくて、システムで動きますので、このバスを動かすためのシステム全体にかかる費用、これも負担しなくてははいけません。

あと、規制の問題がございまして。

したがって、そういった諸々のことを考えると、現段階で我々把握している中では自動運転を実用化する、つまり経営資源として活用していくというに至るまでには、相当の時間がかかると考えております。

(西肥バス：中塚常務)

事業者の方で回答させていただきます。

委員がおっしゃったように、自動運転の検討は当然しないとイケないということで考えております。

社内的にもきちんと予算取りをして、研究しようということで準備をしております。

ただ先ほど事務局の方からお話があったように、今、同業他社さんで、いろんな地域で自動運転の実験運行をされていらっしゃいますけれども、その実験運行するにあたって、結局、大型2種免許の運転免許を持った人間が同乗しているという状況でございます。

これは、自動運転でいろんな障害物があったり、不足の事態が発生したときに、旅客を乗せて運送するわけですので、実際はしかるべき免許を持った人間が乗って運行しないとイケないということですので、結局、その運行に関わるコストと運転手はそのままかかってくるという状況です。

我々規模のバス会社としては、今できることは同業他社の状況を研究して、先ほどシステムの話がありましたけれども、どういったシステムで運行するのが一番いいのかということの研究しつつ、実行段階になった時に、システムを導入するという事で、これについては、後発メリットというところで、それを共有すべきじゃないかということ考えているところで、当然、この運転士不足の中での自動運転というのは、選択肢に入ってきますが、当社としてはまだ研究段階ということで、もう少し全国的に実行段階に入った時に、いいシステムを選んで導入したいと考えております。

以上です

(長崎運輸支局：近藤専門官)

すみません 2 点ございまして、1 点目ですが、前回の幹事会の時にも運輸局の方から発言させていただいた内容について、地域公共交通計画の最終的な目標値設定について、何点かご指摘させていただいたところがありますが、この中には反映されていなかったのですが、別冊 1 の 51 ページ、「1 の計画の目標」の中で何点か指標について意見させていただいたところがありまして、例えば 1 つ例に挙げますと、種別の上から 2 個目「標準指標による目標」2 番目「交通事業収支」「当期純利益向上」というところがありまして、それぞれの事業者さん、当期純利益というところを指標にされていますが、それぞれ当期純利益となると特別損益だったりとかも入ってくると思うので、前回純粋な佐世保市内での実績というところの指標の方がよろしいんじゃないでしょうかという提案をさせていただいていたところですが、こちらについて何か今後検討されるご予定はございますか。

それがまず 1 点と、今回、別紙 2 の「利便増進計画」につきましても、最終的な内容について利便増進の事業に該当するかというところを、国において審査することになります。

現在の計画案に記載されている取り組み内容について、修正してくださいということではないですが、利便増進計画における事業の位置付けや記載の仕方については修正いただく可能性がありますので、今後事務局と国の方で調整させていただきたいと思います。

以上です。

(事務局：吉永)

2 点目の表現の仕方、記載のどこまで書くかという部分も合わせまして、先程ありました指標の表示の仕方についても、今後、国の方とも意見をすり合わせながら、必要な適宜修正は行っていきたく思っておりますが、前回の幹事会の中でお答えしたようなところで、我々としては、交通事業者の収支というのは、お答えしたように、基本的には路線バス事業、例えばバス事業者さんであれば、路線バス事業以外の事業収益も含めて見るのですかというようなご質問だったかと思いますが、基本的には、路線バス事業も、その部分での利益というのは見ていきたいというふうには思っておりますが、そのところを注記として書くのか、この当期純利益と表現の仕方で書くのかそこは今後、国の方と調整しながら、適宜修正行っていきたく考えております。

(宮島会長)

近藤専門官ご指摘ありがとうございます。

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)

野原委員のお話を聞いて、やはり大変だなと思っておりますが、今これからこの 10 年で減便はもちろん、運賃ももちろん高くなっていく、そしたら今まで私たちが思っていた公共

の乗り物に対しての考え方がまるっきり変わってしまう状況が来るなと思います。

そこでお聞きしたいのが、都市整備部整備部長代理の方と、市長にお聞きしたいです。こういう現状がある中で、この5年10年、佐世保市で住みやすいようになるためにはどういような、ビジョンを掲げられていくのかなというのが市民としては不安なので、公共交通のこの会議ですけれども、この現状踏まえての佐世保市、これからどうなるのかなというのは、まず都市整備部部長代理の方から、そして市長がどのようなお考えを持ってらっしゃるのかお聞きさせていただきたいなと思います。

(都市整備部：森山副部長)

委員のご質問でございますが、まず佐世保市全体として、佐世保市総合計画の一番基本となる計画が、佐世保市の中で上位計画としてございますが、その中で「コンパクト・プラス・ネットワーク」ということで、これから人口減少がやはり進んでいくということが予測されている中で、それを食い止められれば一番いいのかもしれませんが、やはりなかなか思うようにいかないということも十分想定されますので、人口が減っていったとしても、なるべく住みやすい町を、佐世保市を維持していくという考えも当然我々も考えながら、都市計画というものを考えております。

佐世保市も広く、当然佐世保市の中心部もあれば、合併をさせていただきました江迎町、吉井町、もともと合併前からありますけれども例えばもう少し南の方に行くと針尾地区、宮地区、三川内地区とか当然中心部だけではなくて、いろんな地域、地区がある、離島も抱えているというのが今佐世保市の現状だというふうに認識をしております。

そうした中で、当然、それぞれの地域、地区で人が住んでらっしゃるので、そこを廃墟化してしまうというのはやってはいけないということも見ながらも、当然ながら、少しずつ人口が減っていくというところも考えながら「コンパクト・プラス・ネットワーク」という考えのもとに、都市整備部の方でも、総合計画に基づく「都市計画マスタープラン」を令和3年に改定しております。

中心部は中心部としてしっかり都市の機能、人を維持していく、そして、あとはその周辺にあります例えば早岐、大野、相浦とかそういった地域の核になるところ、それからまたその先に枝として伸びていく先ほど言いました南でいうなら三川内とか北のほうでいえば合併町の方々、そういったところをしっかりと、コミュニティーを維持していくというものを考えていきたいということで、「都市計画のマスタープラン」というのを策定しております。

その中でさらに中心部においては、市街化区域の中でもまたさらに、そこに住んでいただきたいというような「居住誘導区域」エリアや、病院とか商業施設をなるべく残しておきたいというような「都市機能誘導区域」エリアなどをある程度設定しており、そこにお住まいの人々や、商業施設などの機能をなるべく集約しながら、当然すべてをその中心に集めるということはできませんので、なるべく今ある施設機能を残しながら、そういったある程度核となる中心部、早岐、相浦、大野というところ、それからその先の合併町というところ、それぞれではやはり一定の生活をさせていただきながら、公共交通、交通事業

者様のバス、JRとか、そういったもので結んで、生活の利便性をなるべく今よりも極端に低下させないというものができないかというところで、我々の都市計画の考え方とこの地域公共交通の考え方をセットとして考えています。

例えば1つの例で言いますと、ある地域核のところにある程度住んでいただいて、また少し離れた核のところにも人が住んでいただいて、そこを交通で結ぶというふうなことをすれば、それなりに人が住んでいただければ、やはりそこに公共交通を利用する方々というのが一定数いていただけるということで、人がある程度集まってそこで公共交通を利用していただければ、どちらにもいい関係性、好循環が生まれていくのではないかとこの考え方もございます。

なるべく人が減りながらも、核となる地域を維持しながらそこを公共交通で結んでいて、人々の生活を、暮らしをなるべく低下させないというのができないかなということでは計画を我々も立てながら、それを公共交通計画とリンクをさせながら、それぞれ、これからは当然時代が少しずつ変化していきますので、そこをしっかりと、5年10年後、ある程度の期間をもって検証しながらなるべく我々が考えている理想の方に持っていけないかなということを考えています。

現在、フワッとした計画にはなるかもしれませんが、一定人口減少が進むであろう時代であっても、一定の人の生活の維持をしていくような、都市の形成というのを我々は今考えていきたいというようなことで、当然我々の都市計画だけではできませんので、そこに産業、仕事、働く場があったり、学校があったり、そこを公共交通で結ぶとかそういったいろんな政策の中で、1つの「コンパクト・プラス・ネットワーク」という考え方をもとに、なるべく都市機能を維持していきたいというふうに考えております。

すみません。なかなか言葉で説明するのが難しいところではございますが、そのような感じで今、都市整備部の方としてはイメージをしながら、都市計画を進めているという状況でございます。

すみません回答になっていたか分かりませんが、以上でございます。

(宮島会長)

それでは私の方からもお話をさせていただきます。

先程来、運転士不足の話がありますけれども、一方で利用者の方が減っていることも事実でありまして、そういう意味で運転士の不足、利用者の減少、どちらが先かということがありますけれども、今そうした負のスパイラルに入っているということは間違いないというふうに思います。

そうした中で、先ほど吉田委員がおっしゃいました通り、ここ数十年、バスが地域の中で当たり前のように、1時間に何本も通っていたというような、そのような時代というのは、1つ大きな、変換点を抱えておりまして、今、時代は本当に大きく変わりつつあるのではないかなというふうにも思います。

そうした中で先ほど水田委員のお話もありましたが、今自動運転なども海外で、もうすでに実用化なされている部分もあるようではありますが、我が国においても、そのような技

術とが進んで、いつの日かは、そのような形も社会の中で実現する時代も来るのではないかと、その1つの大きな、今、転換期にあるのではないかなというふうにも思っています。

そうした中で、私も就任してから人口減少対策というのが、まず市政の最重要課題というふうに掲げまして、何とかこの人口減少に少しでも歯止めをかけたいという思いの中で、様々な施策を今、展開をしておるところでもございます。

しかし一方でこれほど人口減少というものが急速に進んでいるということを、我々も自覚をする中では、どのようにして豊かに縮んでいくのか。このようなことを一方で考えておく必要があるのではないかなというふうに思います。

そういう意味では市民の生活というもののいわゆる幸福度を考えながら、地域に住んで満足をしていただけるような、そのような意識を高めるような施策というものを進めていく必要があるのではないかと考えています。

ただいまハード面につきましては都市整備部の方からお話をさせていただきました通りに、そのような形も1つの方向で今進めておるところではありますが、例えばこの公共交通を必要とする方につきましては、今病院に行かなければならないとか、或いは買い物が必要だというような方がいらっしゃいます。

そのような中で、例えば、病院につきましては、今後やはり遠隔医療、リモート医療などというものもやはり進めていかなければならないというふうに思いますし、そうした中でできるだけ医療体制の利便性というものが市民の皆様方に享受されるよう、また、そうしたサービスが届かないところに届けられるような仕組みを作る必要があろうかと思えますし、また買い物についても、或いは地域の今、それぞれ商店街なども非常に衰退をしている状況でありますので、どのようにして、この買い物の利便性というものを確保していくのが課題となって参ります。

例えば先日の話でありますけれども、ドローンの会社、企業が離島の高島から江迎の会社に水産物を届けて、そして、ヤマト運輸さん、運送会社の方で空港まで運んで、実は朝採れた水産物というものが、夜、東京の料亭に届いたという実証実験を成功することができました。

このように非常に物資の輸送の利便性というものの新たな手段というものも出てきておりますので、そういうものも利活用しながら、ぜひ、地域の皆様方、特にそうしたサービスが届かない皆様方に物資を届けられるような体制ができればなというふうに思います。

いずれにいたしましても、いろいろな新しい手段も出てきておりますので、積極的に活用しながら、市民へのサービスの質等を、できるだけ損ねないように、また確保できるように、そして最終的には「満足度」というものを立てられるような、そのような姿勢というものを作り上げていきたいなというふうにも思っております。

なかなか難しい時代でありますし、また申し上げます通り、行政だけでできる話ではありませんし、また市民の皆様方と一体となって、こうした問題については取り組んでいかなければならないと思っておりますので、これからも、いろいろなご意見というものを聞きなが

ら進めて参りたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

以上であります。

(労働組合：野原委員)

先ほど吉田委員が言われましたように、バス賃が今後大幅に上がっていくということはありません。

給料も大幅に上がっていくということもないのと一緒に、九州運輸局、それから国もいろんな規制がかかっておりまして、大幅に、急に上げるということは九州運輸局が絶対に止めていくと思います。

膨大な資料を出していかないといけないということで、多分、運賃というのはあまり上がらないと思います。

以上です。

(子育て支援団体ママパパ代表：吉田委員)

九州運輸局の方にお聞きします。

(運賃が上がらないのは)本当でしょうか。

(九州運輸局：近藤専門官)

すみません、私が直接バスの運賃を担当していないので、はっきりしたことを申し上げられないですけれども、運賃というのは運転者の給料とか、あとガソリン代とか、様々な経費が含まれていると思います。

確かに運輸局に申請いただいて、それで審査をして認可をするということになると思うんですが、今の燃油高騰とか運転者の賃金の上昇とかを考えると、必ず上がることはないというふうなことは私からは申し上げられないところでございます。

なので、いろんな可能性はあると思いますので、運輸局としましてはここで言えるのは、バス運賃というのは様々な経費によって決まると、当然バス事業者様からの申請があってから、それに対して審査をするということになりますので、私の方からいえることは以上ということになります。

(子育て支援団体ママパパ代表：吉田委員)

バスの運賃の担当の方がいらっしゃるということですが、どのようにバス運賃が決まっていくのかという資料を、今度の会議でもいいですので、教えていただければ市民の不安が少し払拭できるのかと思いますのでよろしくお願いいたします。

(九州運輸局：近藤専門官)

そのような資料を、当日配るということであれば事務局の方とご相談して、次回は来年度になるんですかね。またご相談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。

(事務局：中尾)

先程から自動運転の話が出ておりますけれども、公共交通計画の資料別冊1の41ページの方に、【自動運転の研究】ということで「国の動向や、県内における自動運転の実証実験の成果等を踏まえて、今後の本格的な導入に向けた研究を行う」ということになっておりますので、先程、私の方から当面厳しいのではないかと話をしましたが、研究検討、全国でも実証実験はどんどんやっていますし、我々としても機会があればどんどん取っていきたいというふうに思っていますので、前向きな検討はしているということでご理解いただければというふうに思います。

(宮島会長)

他にご意見やご質問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》

それではないようでございますので、皆様からのご承認をいただいたということで、国へ提出手続きを進めて参りたいと思います。

なお提出書類につきましては、九州運輸局等からの指導によりまして、文言等の修正があった場合は、事務局に一任をしていただくということでもよろしいでしょうか。

《「はい」の声あり》

ありがとうございます。

《4. その他》

(宮島会長)

それでは次に参りたいと思います。

その他のところで事務局から何かありますか。

(事務局：藤下)

事務局からは特にありませんが、させぼバスさんの方からお知らせがあるとのこと、お願いをしたいと思います。

お時間が迫っておりますので、簡潔に説明いただければと思います。

(させぼバス：松永委員)

貴重なお時間をいただきまして、バス体験会のご案内をさせていただきたいと思いま

す。お手元にチラシを配らせていただいております。

ただいま様々議論がございました運転士不足というのは当然西肥バスさんも当社も厳しく、当社においても運行管理に関わる社員は、60歳以上が半分で、後10年すると3分の1の社員が退職してしまう状況でございます。

ですから、少しでも多くの方を入れなければ危機感があるということで対応しております。

ハローワークを通じた募集だけではほとんど応募がございませんので、西肥自動車様も同様でございますけれど、このようなバス運転体験会、会社の説明会などを行っております。

当社では記載のとおり、2月16日に佐世保中央自動車学校で行います。西肥自動車様も2月の23日とお伺いしております。

当社においては併せて運転席乗車体験というのを行いまして、小さなお子様からバスに触れていただく機会を設けようというふうに考えております。

参加は無料でございます。

チラシをご覧いただければ左側の方に特典と書いておりますが、3つのことをアピールして今募集をかけております。

特に大型自動車2種免許の取得については全額助成としておりますが、大型2種免許取得については、1種免許を持たれた方でも30万以上、普通免許で3年以上の経験がある方でも50万以上、19歳からの特例で70万以上の費用がかかるということでございますので、なかなかこういう費用を出してバス運転手になるという方はいないということで、当社としては5年間勤務いただくことで費用を実質無料とする制度を設けているということです。

このような条件の中、何とか1人でもということで開催しておりますので、ぜひ皆様にはこうした体験会の実施についてもご理解いただきたいというふうに思います。

また広く周知していただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上で説明を終わります。

(宮島会長)

それではただいまの件、それぞれの立場でまたご協力を賜りますようよろしくお願ひいたします。

その他の方で委員の皆様方からご意見ご質問等は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》

それでは本日は先程来ご発言をいただいておりますが、九州運輸局長崎運輸支局の方から、近藤専門官にご出席をいただいております。本当にお忙しい中ありがとうございます。

専門官の方から何か他にございますでしょうか。

(九州運輸局：近藤専門官)

先ほど水田委員の方から、訪問介護に使われている車を公共ライドシェアに使用できないかというご意見がありました。ここではっきりしたことは申し上げられないんですが、感覚的に言うと、できることなんじゃないかなと思っております。

ただ、担当部署に佐々町さん、佐世保市さんの、実際運用される場所からご相談いただいて、そちらの方でまた個別に精査したいと思いますので、そういった案件が実際にその段階になった時に、またご紹介いただければと思います。

以上です。

(宮島会長)

ありがとうございます。

これからも専門官よろしく願いいたします。今日は本当にありがとうございます。

他になれば、以上で終わりたいと思います。

本日予定をしておりました議題につきましては終了させていただきたいと思います。

本日はお忙しい中、ご参加をいただきましたことに重ねてお礼を申し上げたいと思います。

今日、様々議論がございましたが、人口減少等に伴う利用者の減少並びに運転士の減少、また公共交通を取り巻く環境というものは、大変厳しさを増しているように感じております。

このような課題に対応するために、これからも佐々町の皆様方とともに、地域公共交通計画等の策定に取り組んできたところでありましたが、皆様方のご協力のもとに今回をもって計画策定に係る協議を無事終えることができたことに、心からお礼を申し上げたいと思います。

事務局からもお話申し上げました通りに、計画策定後も様々な場面で本協議会委員の皆様方をはじめ、関係機関の方々のご支援が必要になってこようかというふうに思いますので、ぜひ今後ともどうぞご指導をよろしくお願いを申し上げたいと思います。

以上で私の方からは、お礼に代えさせていただきます。事務局にお返しいたします。

(事務局：中尾)

ありがとうございました。

長時間にわたりご議論、大変ありがとうございました。

それでは以上をもちまして「令和6年度 第4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たいと思います。

本日はどうもありがとうございました。

(終了)