

パブリックコメントの結果について

1. 実施期間 令和3年12月20日（月）～令和4年1月20日（木）

2. 実施場所（閲覧場所） 佐世保市ホームページ

地域交通課

本庁舎13階行政閲覧コーナー

各支所、宇久行政センター

※SNS（フェイスブック、ツイッター、ライン）においても、パブリックコメントの実施を広く広報する。

3. ご意見の件数 4件

4. 「佐世保市地域公共交通持続化実施計画（案）」に対するご意見の内容と回答

No.	ご意見	回答
1	<p>高校を卒業して、自家用車がほとんどになってしまいました。</p> <p>公共交通機関を比較的多く使用する学生の方、また公立・私立の学校へ応募を募ることで有意義で実問題に添った意見が出る可能性が高い部分もあると思います。</p> <p>学校関係のところへ積極的に意見公募してみたいかでしょうか。</p>	<p>佐世保市地域公共交通持続化実施計画（案）の検討に当たっては、学識経験者、公共交通利用者代表や公共交通事業者、道路管理者などで構成される佐世保市地域公共交通活性化協議会や佐世保市議会などから意見をいただきながら計画（案）をとりまとめています。</p> <p>活性化協議会には、高齢者や子育て世代、商業者など、様々な分野から委員に就任していただいておりますが、その中には学校関係者の方も含まれ、委員として学生の視点に立ったご意見を頂いた次第です。</p> <p>令和7年度には次の佐世保市の地域公共交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」とその実施計画を策定する予定であり、計画の策定に当たっては、引き続き異なる立場からの様々なご意見を反映させながら計画を策定していきたいと考えております。</p>
2	<p>バス路線、ダイヤ再編等に当たっての考え方の整理P6【利便性の向上】の中に、佐世保—松浦間がバイパス本山経由に変更されたことによって4分程度短縮されるとありますが、佐々町経由でなく妙観寺トンネルを活用した路線を充実させることの方がより効果的（更に10分程度以</p>	<p>地域の交通量などに基づいた貴重なご意見をお寄せいただきました。</p> <p>利用状況に応じた受給バランスの調整や運転士不足への対応が不可避の中で、バス事業者とされても運行の更なる効率化を図るため、乗り継ぎや系統の統合、循環線の新設などサービスを維持する工夫を盛り込んだ、路線、ダイヤの見直しが行われます。</p>

	<p>上短縮)と思われます。</p> <p>江迎地域南部、吉井地域の市民が自動車で市中心部へ移動する場合、ほぼ全て妙観寺トンネルを利用しています。しかし、計画案の2便(十文野経由3便除く)以外は佐々町へ遠回りすることになり、公共交通機関を利用しなければならない市民は、妙観寺トンネル利用による移動時間短縮という社会資本整備の効果を殆ど得ることができません。</p> <p>計画案にある従前の妙観寺峠越え路線の振替でなく、佐世保—松浦間、佐世保—江迎・吉井間の新たな基幹路線として位置付けた路線見直整理が必要でないでしょうか。少なくとも妙観寺トンネルの幹線から十文野町の住宅地へ迂回して幹線へ戻る路線案は再考すべきと思います。</p> <p>【参考資料】</p> <p>妙観寺トンネル路線は、菰田経由の27倍・国道204号線に近い交通量がある幹線道路</p> <p>《H27年度全国道路・街路交通情勢調査》24時間自動車交通量</p> <ul style="list-style-type: none"> ○国道204号線(吉井町立石186(株)フジショー前) 11,879台 ○佐世保吉井松浦線(吉井町下原 妙観寺トンネル吉井側) 7,299台 ○ " (松浦市志佐町庄野482 松浦市役所手前) 3,395台 ○佐世保日野松浦線(菰田橋バス停) 266台 	<p>今回の見直しにより、妙観寺線、菰田線、十文野の3系統を2系統に再編することで、便数・路線の確保が可能となるとともに、妙観寺線の運行形態が2つになるものの、速達性は向上することになります。</p> <p>ご意見のとおり、江迎・吉井地区の市民にとっては、市中心部への移動される際、妙観寺トンネルを通るバス路線の方が効率的ですが、その一方で江迎—吉井—佐々—大野間の路線についても一定の需要があり、これに対応するための便数確保が必要となります。</p> <p>今回の路線等の見直しでは、市全体として運行本数を減少せざるを得ない状況の中で、現状の利用状況を踏まえた路線の整理がなされています。</p> <p>今後、バス事業の運行体制や社会の変動等を注視しながら、計画の変更あるいは次期「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考えております。</p>
3	<p>いつも通勤の際に利用しております。</p> <p>バス事業の運営というのはこのご時世、苦しいところもあると認識しておりますが、少し意見を書かせてください。</p> <p>P.11の「(3) 利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する」の概要/適用時期について、バスの運行本数を乗車人数に応じて減少させる</p>	<p>利用状況に応じた受給バランスの調整や運転士不足への対応が不可避の中で、運行の更なる効率化を図るため、各路線、系統の見直しを行っています。</p> <p>特に朝・夕の通勤通学時間帯のダイヤを確保する必要があり、限られた経営資源で効率的・効果的に運行するためには、他の時間帯の便に比べ、著しく利用の少ない早朝、深夜のダイヤの減便は優先度の高いダイヤを維持するため、やむを得ない状況となっております。</p>

	<p>ことで運転士の確保へつながり、バス事業の安定的な運営に寄与することは理解できます。</p> <p>しかしながら、(e)の早朝ダイヤ及び深夜ダイヤの減便については、慎重に検討していただきたいと思えます。</p> <p>仕事柄、朝は早く、夜は遅くに帰宅することが多いため、減便されすぎてしまうと自家用車での通勤を検討しなければなりません。</p> <p>それよりも日中の運行で、ダイヤ上、数分の間にバスが3～4本くるパターンがあるかと思えますので、そういったところの効率化をお願いしたいです。(おそらく今回の計画で考慮されるかと思えますが)</p> <p>最後に、西肥バスやさせぼバスは佐世保市民の非常に大切な足でありますので、運営上、いろいろと厳しい面もあるかと思えますが、今後ともよろしく願いいたします。</p>	<p>今後、バス事業の運行体制や、社会の変動等を注視しながら、計画の変更あるいは次期「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考えております。</p>
4	<p>佐世保市営バスと西肥バスとの一本化になりましたが、市民の利益には、感じません。</p> <p>本数は、減らされ、不便さを、市民の方たちは、感じています。特に、高齢者の人たちが、口々に言っています。</p> <p>(※お寄せいただいたご意見の中で、「持続化実施計画」に対するご意見について掲載させていただいております)</p>	<p>少子高齢による利用者の減少や全国的な運転士不足により、一体化時点においても減便は回避できない状況でしたが、等間隔運行、共通定期やnagasaki nimocaの導入など利用者の利便性向上に繋がる取組が進められたほか、市としてもバス運転士の養成に対する支援制度を創設するなど取り組んできたところです。</p> <p>「佐世保市地域公共交通持続化実施計画」においても、需給バランスや運転士不足の状況に対処するため、全体的に運行本数を減少せざるを得ませんが、循環線の新設やバスロケーションシステムの導入など、利便性の向上に向け取り組んでまいります。</p>