

## 令和4年度第2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5年2月21日（火）10:00～11:15

### 《1. 開会》

（事務局：吉永）

それでは定刻となりましたので、ただいまから令和4年度第2回佐世保市地域公共交通活性化協議会を開催したいと思います。

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。  
本日の進行役を務めさせていただきます地域交通課の吉永と申します。  
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まして、会の成立要件の確認をいたします。

協議会規則第7条第2項に、構成員の過半数以上の出席により成立するとございますが、本日は委員19名のうち、代理出席も含めまして17名の出席となっております。

ただ1名、ママパパの吉田委員が若干遅れるという連絡が入っております。

協議会の成立要件を満たしているということをご報告いたします。

それから、前回、協議会開催後に委員の交代がございましたのでご紹介させていただきます。

前任の長崎県交通運輸産業労働組合協議会の田代委員から、同協議会委員長の野原秀昭委員へと、委員交代となっております。

なお、本日は野原委員がご所用により欠席されておりますので、紹介のみとさせていただきます。

本日の議題でございますが、お手元の会議次第にありますように、令和5年4月1日からのダイヤ改正に伴う、佐世保市地域公共交通持続化実施計画の変更に加えまして、報告事項として、今月末に西肥バスにおいてバスロケーションシステムの導入が予定されてございます。

こういった持続化実施計画に位置付けている利便性向上策の進捗状況につきましても、ご報告させていただければと思っております。

それと、その他のところで長崎運輸支局さんから、ご報告、お知らせがあるかと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

本日の会議ですが、協議会規則第7条第4項に基づいて公開とさせていただいておりますの

で、ご了承いただきますようお願いいたします。

それでは協議会を開催するにあたりまして、初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あいさつ申し上げます。

## 《 2. 会長挨拶 》

(朝長会長)

皆さま、おはようございます。

本日はお忙しい中、「令和4年度第2回佐世保市地域公共交通活性化協議会」へご出席を賜り、誠にありがとうございます。

また、日頃から本市の市政推進にご理解とご協力を賜り、この場をお借りして、厚くお礼を申し上げます。

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、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。

公共交通事業者におかれましては、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、利用者が減少している状況にあっても運行の維持にご尽力いただいております、感謝とお労いを申し上げる次第でございます。

さて、本市においては、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、昨年3月に「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。

本実施計画は、運行の工夫などにより3年間という計画期間中のダイヤの維持を目指すものですが、深刻なバス運転士不足などのため、期間途中でのダイヤ改正が避けられない状況となっております。

このため、本日の協議会において、今春4月に実施が予定されているバスダイヤ改正に伴う持続化実施計画の変更内容及び今月末に西肥バスにおいて、バスロケーションシステムを導入されていることから、現計画に位置付けられている利便性向上策の進捗状況について、ご報告いたし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、よろしくようお願いいたします。

結びになりますが、委員の皆様方のご健勝、ご活躍を心から祈念申し上げまして、ご挨拶と

いたします。

どうぞよろしく願いいたします。

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。

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。よろしく願いします。

### 《3. 議題》

(朝長会長)

それでは私が議事の進行をさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

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、

(1) 佐世保市地域公共交通持続化実施計画の変更についてとなっております。

事務局から説明をお願いします。

(事務局：藤下)

それでは、議題の「佐世保市地域公共交通持続化実施計画」の変更について、資料1に基づきましてご説明いたします。

1ページをご覧ください。

左側ですが、読み上げさせていただきます。

本市が令和4年3月に策定した「佐世保市地域公共交通持続化実施計画」においては、前再編実施計画に引き続き、バス運行のさらなる効率化を図り、市内全域における持続可能なバス運行の維持を実現するため、路線の見直しや運行形態の工夫を行い、社会情勢の変化や需給バランスを踏まえ、利用状況に応じたダイヤ等に見直しを行うべく令和4年3月24日にダイヤ改正を行いました。

しかしながら、運転士数が減少する中、バス運転士の労働環境改善を目的とする国の改善基準告示（令和6年4月に適用）による拘束時間の縮減などに伴い、運転士数の確保がさらに必要となっております。

これらの運転士不足や労働環境の変化に対応すべく、西肥バス、させぼバスの両事業者において、現在の運行体制に合わせたバス運行本数に見直しをせざるを得ず、令和5年4月1日からバスダイヤ改正を実施することとし、本市が策定している「佐世保市地域公共交通持続化実施計画」に掲げるバスの区間運行本数の変更を行います。

また、本市交通不便地区に関して、令和4年7月に小佐々・浅子地区のタクシー事業者の変更があり、記載内容の変更を行います。

以上、佐世保市地域公共交通事業持続化実施計画において、今回、二つの変更点がございますが、その内容についてそれぞれご説明させていただきます。

まず一つ目の、バスの区間運行本数の変更についてです。

お手元の資料 2「佐世保市地域公共交通持続化実施計画（案）」の 15 ページをお開きください。

15 ページ～20 ページまで、バス路線のタイプ別による本数をお示ししております。

20 ページに動きを記載しておりますが、運行本数については、市内路線における主要な停留所の通過本数となっております。

先ほどの資料 1 の 1 ページにお戻りください。

右側の上段の表には、昨年 3 月 24 日の持続化実施計画開始時の各路線ごとの運行本数の合計と、今回のダイヤ改正における各路線ごとの運行本数の合計について記載しております。

持続化実施計画策定時には 5,683 本でスタートいたしましたが、今回、令和 5 年 4 月 1 日においては 5,216 本と 467 本の減少となる見込みです。

変更前の計画本数と比較した場合 8.2%の減便となります。

持続化実施計画スタート時においては、計画終了予定期間である令和 6 年度末まで、開始時の運行本数を維持する予定でしたが、運転士不足の影響により、運行本数の維持について大変厳しい状況となり、減便を伴うダイヤの見直しを行わざるを得なくなりました。

運転士数の現状については、資料 1 の 2 ページに記載しております。

2 ページをお開きください。

上段の表に記載のとおり、佐世保市内の乗り合いバス運転士数については、再編実施計画前の一体化前には 320 人でしたが、持続化実施計画開始時には 264 人、令和 5 年 2 月 1 日現在 251 人と減少しており、令和 5 年 4 月 1 日には 247 人となる見込みとなっております。

持続化実施計画スタート時に比べ 17 名減少しておりまして、減少率としては 6.44%となっております。

また、バス事業者様によると、令和 5 年 4 月 1 日以降も、さらなる減少が見込まれるとのことです。

運転士不足の要因としては、右下に記載のとおり三つの要因が考えられます。

まず一つ目に、実人数の減少。

二つ目に、1 ヶ月の拘束時間数の縮小や、1 日の休息時間の拡充など、令和 6 年 4 月からのバス運転者の労働時間等の改善基準改正への対応。

三つ目に、昨年のダイヤ改正後のバスの乗車密度の増加に伴い、バスの乗降に時間を要し運行の遅延が発生したことから、運行所要時間の見直しが必要になったことが挙げられます。

運行所要時間の見直しにより、さらなる運転士確保が必要となっております。

先ほどの二つ目の労働基準の改正については、一方で運転士の処遇改善に繋がるものですが、参考までに資料 1 の 3 ページに厚生労働省のリーフレットを記載しておりますので、内容についてご参照ください。

それでは、二つ目の持続化実施計画の変更につきましてですが、資料 1 の 1 ページにお戻りください。

二つ目の右側の (2) ですが、変更につきましては、持続化実施計画における事業概要内の小佐々・浅子地区のタクシ事業者について、昨年 7 月に変更がありましたので、その記載内容を変更するものでございます。

資料が、「佐々・浅子」となっておりますが、「小佐々・浅子」の間違いですので訂正をお願いいたします。

資料2、「持続化実施計画（案）」の14ページをお開きください。

記載のとおり、当初エコタクシーが運行を担って参りましたが、事業継続が困難であるとの理由から、令和4年7月25日付でエコタクシーから大和タクシーさんへ変更を行うものです。

事務局からの議題の説明は以上となります。

#### **（事務局：吉永）**

私から少し補足をさせていただきます。

資料1の2ページをご覧ください。

運転士不足の要因を書いております。

右下の四角囲みの中で、運転士の不足がなぜ生じているのかと、一般的には一番上に書いています実人数が少なくなっている。

高齢化の状況の中、退職者が増えていく一方で、それを補充できる分の新規採用の数というのが、応募を含めて少なくなっている状況というのがまずございます。

それともう一つ、説明でありましたように、労働時間等の改善基準の改正が、来年4月からスタートします。

ここでいきなりドンと変えるのではなくて、バス事業者の西肥さんにおかれては、この今の持続化実施計画のスタート時点に合わせて、この考え方を入れてダイヤを組まれていらっしゃいます。

それと、させばバスさんにつきましても、今回4月からの見直しの中で、この改善の要素というの見込まれてダイヤ編成に当たられています。

このことは、改正の期限に合わせてスタートするというのではなくて、この改善は運転士さんの処遇の改善に繋がることから、事業者さんとしても、その処遇改善を早くすべきだという考え方があられるものと思います。

そういったことで、1ヶ月の拘束時間というのが、これまで運転士不足を既存の運転士さんの数で、その不足勤務数を時間外労働によって補ってこられましたが、この上限というのが引き下げられます。

そうすると、そこで運転士の勤務時間数というのがどうしても奪われてしまいます。

それと1日の休息时间というのが、これも勤務が終わって、次の勤務に移るまでの継続した休息时间というのを、基本は、継続して11時間取らなければいけない。

しかし、それでも、最短でも9時間は下回らないことという風になっています。

現状の8時間に比べて、またここでさらに休息时间を取る必要がある。

次の勤務までの継続した休息时间を取らなければいけないということになっています。

それと、最後の運行所要時間の見直しにつきましては、今行っています持続化実施計画のダイヤ編成の考え方の中に、乗り継ぎというものを大きく入れ込んでいます。

当然、この乗り継ぎによって運行の効率化、それから運転士さんが起点から終点まで長期で運行するのではなくて、この乗り継ぎポイントによって、お客さんを通し替えたらずにまた動

ける。

そういう乗り継ぎの考え方を入れているんですが、持続化実施計画スタート時点で15.8%減便をしたんですが、運行の効率化が高まったことはよろしいんですが、1台の乗降者数が増えたことによって運行時間の遅延が生じています。

どうしても乗り降りの時間がかかってしまって、その分、当初見込んでいたダイヤの運行時間よりも、さらに運行時間がかかって遅延が発生すると。

そういったこともありまして、適切な運行所要時間を見直すべきということで、そこでもまた時間がかかってきて、その分が運転士の勤務数が不足する要因の一つにもなっているということで、ただ単に実人数が少ないだけではなくて、こういった他の要素も加わって、運転士不足というのは進行している状況にあるということ、補足のご説明といたします。

**(事務局：藤下)**

補足も含めて事務局からの議題の説明は以上となります。

ここで今回のバスダイヤ改正について、実施主体である西肥バス様より改正内容についてご説明をいただきたいと思っております。

よろしく願いいたします。

**(西肥自動車：山口委員)**

おはようございます。

西肥自動車の山口でございます。

実施内容について、当社からご説明をしたいと思います。

まずもって2年連続のダイヤ改正になりまして、皆様のご期待に応えられず申し訳なく思っております。

この場を借りて、お詫びを申し上げます。

運転士の現状については、先ほど資料等でご説明があったとおりでございます。

当社では、ダイヤ編成に必要な運転士の確保を目指しまして、採用強化や待遇改善、労働環境の改善に取り組んでおりましたが、運転士不足の状況は抜本的に解消がされていない状況でございます。

そのため、現状の運転士数に合わせた運行本数を調整すべく、今回、ダイヤの改正を実施するものでございます。

コロナにおきましては、足元でようやく収束の兆しを見せております。

しかしながら、この3年間のダイヤの維持というものは、当社としても薄氷を踏む思いでございました。

感染ピークの時には、営業所の閉鎖や平日ダイヤから休日ダイヤへの移行などを検討した時期もありました。

何とか、平日ダイヤ一本の欠損もなく運行できたのは、お客様皆様のご理解と、あと運転士の協力、具体的には、先ほどお話もありましたが、時間外等の残業による対応というもので何とか賄って参りました。

しかし、先ほどからお話がありましたように、今後働き方改革を進捗させていく上では、労働時間の短縮というのが不可欠という風な状況になります。

そうすると、時間外での対応というの、運転士の数を確保、今の数を維持したとしてもなかなか難しい状況になってくると予想されます。

県内の同業他社の状況を見ますと、12月以来、運行本数を2割以上削減したまま元に戻せないというような会社もございます。

このような業界を取り巻く環境にまずご理解をいただきたいという風に思います。

具体的な内容については、担当からご説明をしたいと思います。

#### (西肥自動車：井上部長)

西肥自動車の自動車部長の井上でございます。

では4月1日に予定しておりますダイヤ改正について、少し内容詳細をご説明させていただきたいと思います。

座ってご説明させていただきます。

今回のダイヤ改正でございますが、今山口からもありましており運転士の勤務シフトに対して、運転士が必ずしも確保できてないということでございますので、いわゆるバスダイヤ、朝から夜まで丸々落とさないといけないと、運転士に合わせたダイヤ改正をせざるを得ないというところで、必ずしもそのお客様が少ないところだけを削って対応できるというものではないというところをまずご理解いただきたいと思います。

要は朝の通勤や通学で、お客様が多く使っていただいているところも、どうしても便数の調整をせざるを得ないという中で、どのようなダイヤ改正をするのかというところでございます。

詳細につきましては、先ほど事務局からご説明がありました、資料2の15ページ以降に区間別の運行本数の新旧の比較が載っております。

4月1日までは現在最終調整中でございますが、資料に記載の数値から大きく変わることはないという状況でございますので、ご確認いただければと存じます。

便数の調整に関してはもう概ねすべてのエリアにおいて行う予定でございます、特定のエリアが大幅に減便がなされるとか、区間によってはバスが廃止されるというようなことは今回はないという予定でございます。

ただしやはり減るというところは間違いありませんし、先ほど申しました朝の通勤通学でご利用が多いところも、どうしても減便せざるを得ないという状況でございますので、当社として今回特に学校関係で、昨年3月24日のダイヤ改正以降、大変ご迷惑をおかけした部分がありましたので、通学でバスを多くご利用いただいている学校様に減便をせざるを得ないという事情をご説明した上で、対応できる点については対応させていただくべく事前にご要望をお伺いさせていただきました。

お手元のA3のペーパーをご覧いただきたいと思います。

この資料に記載がある学校様が非常に通学のご利用が多い学校、もしくは昨年の春のダイヤ改正で一部ご迷惑をおかけしたというところに、事前に現状とご要望をお伺いしております。

それですべてのご要望にも当然お答えできるわけではないというところではございましたが、

できる限り調整が可能なところは調整をさせていただいた結果、○と記載があるところは概ね学校側のご要望にお答えができるところ。

しかし×となっているところが、どうしてもご対応ができないところという状況でございます。

今回対応できなかったところだけ、かいつまんでご説明をさせていただきたいと思います。

まず1個目の針尾小学校でございます。

朝の登校時間帯に、口木というエリアから小学校登校の便について、現行の学校の始業時間よりも早い時間に到着しているのに到着時間をもう少し遅らせて欲しいというご要望をいただきましたが、これが難しいというところでございます。

理由といたしましては、この便の折り返しが、今度は針尾地区から東翔高校に通学される学生さんをまた運んでるというところで、1台のバスが折り返しでまた学生さんを運ぶという中で、二つの学校の登校に間に合うようにするためには、時刻の調整が難しいというところで、学校側には事情をご説明させていただいております。

それから東明中学校でございます。

平日の下校時間に関して、時間が早過ぎるのでもう少し遅くして欲しいというご要望をいただいたんですが、これも同じように隣接する針尾小学校様の下校便も兼ねておるというところでございまして、二つの学校の下校便としての時間をとると、現状からの変更が難しいという状況でございました。

それから、土日祝の部活の終了後の便を増便して欲しいというご要望だったんですが、これは全体のご利用状況等を踏まえますと、増便での対応というのは難しいということで、ご回答させていただいております。

それから、歌ヶ浦小学校でございますが、朝の神崎入口7時33分という便をもう少し早くして欲しいというご要望だったんですが、これも他と同様、小佐々中学校など複数の学校の通学を兼ねるという中での時刻設定になっておるというところでご説明をさせていただいております。

逆に小佐々小学校のほうですが、こちらも時刻の調整をご要望いただいたんですが、歌ヶ浦小学校の通学便と兼用になっているというところで、変更が難しい旨、お答えしております。

それから下校時の小佐々支所16時51分というものの時刻を早めて欲しいというご要望でしたが、この区間は、概ね1時間に1本運行しておるというところ、夕方の帰宅時間、一般のご利用のお客様のことも考えまして、現状では時刻の変更というのが難しいということでご回答させていただいております。

それから次のページの佐世保南高校でございます。

ここに関しては、まず登校時間帯、天神地区のお客様が大宮でお乗換えいただいて、高校に通学されて、昨年実際ご乗車いただけないという状況が発生したところでございましたが、現行、藤原橋経由という国道を直進する系統と大宮を経由する便のバランスから考えると、大宮の方に便数を振り替えるのは現状難しいということでご回答しております。

それから下校時間、桜馬場17時33分からの嬉野駅というのを、時刻をずらして欲しいというご要望だったんですが、これも嬉野方面は概ね1時間に1本という便数でございまして、学

校の実情に合わせて少し動かすというのは非常に難しいという状況でございます。

なお、17時33分の後40分後に現行18時13分の同じく嬉野駅というところがありますので、前後便のご利用をお願いするという形の対応となっております。

その他のところに関しては、便数の増便や運行形態の変更のご要望をいただいておりますが、今回の1回のダイヤ改正ですべてができるということは難しいと考えておりますが、今後の路線編成の中で対応できる場所は対応させていただきたいと考えております。

最後に、佐世保東翔高校様からは運行便数を維持して欲しいというご要望がありましたが、運転士が足りない中の減便ということでございまして、便数そのものを維持するというのがなかなか難しいというところでご回答させていただいております。

これらの内容につきましては、各学校様に今回の対応についてご説明をさせていただいておりますが、どうしても新年度は非常にお客様が多くなるという時期につきまして、できるだけご乗車いただけない事態というのは避けていかねばならないと考えております。

当社としましては、この後ありますバスナビが入りますので、後続便がどの辺にいるのかという中で、後続便が近くにいる場合には次の便お待ちいただくような対応も、今後はしていただけるのではないかと考えております。

以上のダイヤにつきましては、現在最終調整中ではございまして、今月末に九州運輸局に届け出をいたしまして、3月上旬をめどに、当社のホームページで新しい時刻の検索ができるようになります。

同じく3月上旬から中旬にかけて、関係するバス停に新しい時刻を掲出させていただくことで、お客様への周知を図って参りたいと考えております。

以上でございます。

#### **(朝長会長)**

ありがとうございました。

ただいま事務局と西肥バスさんから説明がございましたが、ご意見ご質問ございませんでしょうか。

《意見等なし》

#### **《4. 報告事項》**

##### **(朝長会長)**

ないようですので、次の報告事項に移らせていただきます。

(2) 佐世保市地域公共交通持続化実施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：藤下)**

それでは、持続化実施計画における令和4年度の進捗状況について説明をいたします。

資料1の4ページをお開きください。

持続化実施計画においては、利便性向上策として、5つの項目を掲げております。

まず一つ目は、低床バスの導入です。

これは、令和6年度末までに市内バス車両の70%の導入を目標としております。

令和4年度は、西肥バス様において低床車両7台導入、1台廃車ということで差し引き6台の増車と伺っております。

累積導入台数は172台であり、市内バス全体の246台に対して69.9%の導入率となり、令和6年度末までの計画目標を前倒してほぼ達成いたしております。

次にバス停上屋の整備についてです。

これは乗り継ぎポイント（結節点）となるバス停について、利便性向上のため計画的な上屋の整備を進めるものですが、5ページのとおり、佐世保市相浦地区における結節点である木宮町バス停上屋を昨年10月11日に新設しており、こちらも計画を達成いたしております。

4ページにお戻りください。

3つ目に、速達性向上のための社会実験の実施となります。

これは、西九州自動車道を利用した地域核である相浦地区と都市核である市中心部等を結ぶ循環線により、速達性の実証実験を行うものです。

昨年11月1日より本年3月31日までの予定で現在も実施中であり、運行内容及び令和4年11月から令和5年1月までの輸送実績等を次の6ページに記載しております。

6ページをお開きください。

運行本数は1日5便で、左の図に記載のとおり、①西九州道を通るルート、②SSKバイパスを通るルートにより、速達性の社会実験運行を行っております。

令和4年11月から令和5年1月までの3ヶ月間で、輸送人員は4,074人、運賃収入は85万4,090円となっております。

この社会実験運行については、運行終了後に効果検証を行い、協議会においてもご報告を行う予定としております。

4ページにお戻りください。

4つ目と5つ目のバスロケーションシステムの導入及びデジタルサイネージの導入については、今月末2月28日に西肥バス様により導入予定でございます。

詳細については、資料1の7ページ～10ページにかけて記載をしております。

まず7ページのバスロケーションシステムの導入目的としては、位置情報システムを利用しお客様のバス待ちストレスの軽減を図るなど、バスの利用環境を改善することを目的としております。

また、災害等による道路異常発生時に速やかな運行状況を発信することが可能となり、お客様への利便性向上を図ることを可能としております。

2月27日月曜日の20時からスマートフォン等のアプリ配信を予定しており、7ページの右側の図のとおり画面上にてバスの運行状況を把握することができるようになります。

続きましてスマートバス停の設置についてご説明いたします。

8 ページをお開きください。

スマートバス停につきましても、今月末 2 月 28 日より、市内 8 ヶ所、市外 2 ヶ所の主要バス停に合計 10 機の設置を予定しております。

機能につきましては 9 ページのとおり、バスロケーションシステムと連動した現在位置情報を表示可能として、時刻表についても拡大表示ができるなど、スマートフォン等をお持ちでない方にも利用しやすい機能を備えております。

10 ページにつきましては、西肥バスナビのパンフレットを参考資料として紹介しております。

ご利用方法等につきましては、パンフレットによりご確認をお願いいたします。

以上、持続化実施計画における利便性向上策の進捗状況について説明を終わります。

#### **(事務局：吉永)**

1 点補足しますと、4 ページにございますように、この利便性向上策というのは令和 4 年・5 年・6 年の 3 ヶ年持続化実施計画の期間中に行うようにしてございました。

ここで報告いたしましたように、バス事業者さんにおかれましては、前倒しでこれらの取り組みについてやっていただいております。

先ほどの学校関係からの要望に関しましてもそうなんです、どうしてもダイヤの確保が物理的にできない部分はあるものの、可能な限りできる部分については利便性向上策というのを取っていただいているものと思っております。

以上補足です。

#### **(朝長会長)**

ありがとうございました。ご意見・ご質問等ございませんか。

#### **○ (させぼバス：田崎委員)**

ただいま事務局から、それぞれ進捗状況のお知らせがございました。

その中で 3 点目の速達性向上のための社会実験という風なことで、6 ページでトータル的には 11 月から 3 月末までの、まだ半分ちょっと過ぎてるような状況でご報告がありました。

11 月から今年の 1 月までの 1 ヶ月当たりの平均の数字も挙げてございます。

後程、改めて結果はご報告なさるといってお話でしたが、ペイラインというのがどこにあって、今の状況として採算ベースに合うのかどうか、中間地点ではございましょうが、いかがなんでしょうか。

#### **(事務局：吉永)**

この社会実験のねらいは、速達性という風に書いてございますが、都市核と地域核を結ぶ移動手段のバスルートとしまして、短時間で移動できるような手法になります。

西九州自動車はもちろんそうなんです、SSKバイパスというこの区間もノンストップと

ということで移動時間の短縮を図っているねらいがあります。

これは、来年度以降に次のマスタープランであります「公共交通計画」の策定に向けて検討調査に着手していくこととなります。

その中で、現状の運転士不足の中で、1運行にかかる所要時間を、こういった速達性の運行にすることによって、そこで効果があるようなダイヤが組めないかとか、当然ニーズをしっかりと見なくてはいけないと思っています。

あと、他の地域と都市核を結ぶ地域においても、こういったルートというのが、実運行のダイヤとして導入できないかどうか、そういったことを調査したいなという風に思っています。

それと、今の収支のところの話なんですけど、1便当たり平均すると今の利用者数では、収支の採算がとれないような状況です。

ここをプラマイゼロに持っていくためには、今の利用の3倍強の利用が必要になろうかという風に考えています。

今後も、この検証結果についてはさらに運行時間帯にどれくらい乗ってるのか、どの方面の方々がどの辺で乗降されてるのか、そういったことも分析をする必要があるかと思いますが、どうしても今回通勤通学の時間帯、行きと帰りの時間帯というのが、運転士さんが不足している現状の中でどうしても、そのダイヤが組むことができませんでした。

今後は、そういうところも含めて考えていかなければいけないかなという風に思っています。以上です。

#### (朝長会長)

今のお答えでいいですか。

今の社会実験に関しまして、県立大学も経路になっていますので、何かご意見ございますか。

#### (長崎県立大学：永井委員)

県立大学の永井です。

私もこのバスについては目にしたことはあるんですが、実際乗ったことはないという状況です。

また学生に聞いても、私が聞いた限りは1人しか利用したことがないという状況です。

私が目撃したのは、佐世保バスセンターの6番乗り場のところにちょうど止まったんですが、正直、普通の路線バスの形ではなく、前から乗って前から降りるという高速バスの車体だったので、こういう実証実験がされてるということは承知してたんですが、果たしてこれに乗って大丈夫かなと。

バスの車体には実験中と書いてあって、出発点と到達点を書いてあったんですけど、途中でどこが止まるかが分からなかったという点。

また、料金が通常の料金と同じなのかというのも分からないので、私はここには乗れなかった。

そういう意味で、まだ実験期間が残っておりますので、もう少し周知をされると利用者が増えたり、或いはこういうことをやってるから乗ってみようということがあるのかなと思います。

そういうことを少しご検討いただければと思います。  
以上です。

**(朝長会長)**

はい。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。

私からこの件について、陸上自衛隊の相浦駐屯地水陸機動団の団長さんから意見がございました。

と申しますのは、確かに社会実験をしていただいて大変ありがたいと。

一定利用は、水陸機動団の家族の方たちが利用しているという向きがありますと。

しかしながら、ダイヤの本数が非常に少ないということと、一番利用したい時間帯がないというようなことが、隊員そしてまたご家族の中からも話が出てきてるというようなことでした。

今後アンケートを水陸機動団の中で取って、どういう時間帯が必要なのか、どういう形がいいのかというようなことについても、意見を聞いてみたいというようなことを仰っておりました。

近いうちにアンケートを取られて、その結果を報告したいということをお仰りしたので、それも参考にしながら、次をどうするのかということは決めていただくことが必要じゃないのかなという感じを持っております。

一応、水陸機動団の団長さんから、そういうことのお話がございましたので、この場を借りてご報告をさせていただきたいと思っております。

**○ (子育て支援団体ママパパ：吉田委員)**

私は子育て団体の代表として来ているので、低床バスの導入についてほぼ達成ということは、子育て世代にとってはものすごく嬉しい報告をいただきまして、本当にありがたいと思っております。

もちろんうちの祖父母も喜んでおります。

どの年代でも、この低床バスの導入がこれほど早く進んで、西肥さんがいつ言われたか記憶が曖昧なんですけど、できることはできるだけ早く迅速にやりますという言葉がいただいたことがあるんですけど、すごいなあと思います。

ありがとうございました。

それと、バスロケーションシステムもデジタルサイネージもそうですよね。

これだけ、どこでもコロナの影響を受け大変な中に、やはり大変だ大変だと言いながらも、バスロケーションシステムとやっぱりデジタルの部分に、今のこれからのマストになりますので、そこに力を入れられたということは素晴らしいなと思います。

うちは情報誌なので、どんどん広報のお手伝いをさせていただいて、普及が増えれば数も増えていくのではないかなと思います。

これだけできたというのがすごいなと思います。

それと、ご質問なんですけど、この資料の中で私が見つけられなかったかもしれないんですが、

バス停上屋の整備についてなんですけど、今1ヶ所できましたとあったんですけど、今後はどういう予定をされているのかということをお聞きしたい。

乗り継ぎの結節点のそこだけをやるのか、全体的に、古くなっているところもするのか。

市民の質問が多かった部分だったので、そこをお聞きしたい。

あと、最近バス停に椅子がないということで、おじいちゃん・おばあちゃん世代の質問としてきたので、そこもお聞きできればと思います。お願いいたします。

#### (西肥自動車：中塚常務)

西肥自動車の中塚でございます。

座ってご説明させていただきます。

バス停上屋の整備に関しまして、今回木宮町については佐世保市さんのご協力を得て設置をすることができたということです。

例年色々な補助等も活用しながら、1機とか、そういうレベルで設置はしてるんですが、最近、一番悩みがありますのは、やはり先ほどお話がありましたように古くから設置をしている上屋の補修です。

これは非常に数が増えております。

当然、鉄製でできた上屋がほとんどでございますので、経年劣化で錆がきている。

台風とかが来ますと倒れたりすると、人的な被害や色々な設備の被害がありますので、主にその補修の方をまず間違いなく、そういう事故が起きないようにやるというのが一番気がかけていることです。

あとは、お客様の多いところで、何とか設置ができるようなところがないかというのは、色々なご要望とか利用状況を見ながら、今後もやっていきたいなと思います。

バス待ちの状況の改善というのは、バスロケーションシステムができて西肥バスナビができて、待つ時間自体は、それをご利用なさると短くはなるものの、やっぱり雨風さらされる部分ですので、今後とも取り組んでいきたいという風には感じております。

あと、椅子の問題ですが、道路占用の問題もございまして、普通に椅子を設置するというのが非常に難しいです。

道路上に動く椅子を置いて、いろんな被害ですとか管理などもあるので、当社として、椅子を置いているという停留所はほぼほぼございません。

今、椅子があるのは、近所の自治会の方や企業の方が個別に設置をされたりしているところがほとんどでございます。

当社がどういう管理をするかという、非常に危険な状態になったもの、例えば壊れて座るところが折れてしまっているとか、そういうのは当然バス待ちのお客様に直接被害が及ぶこともございますので、撤去をして暫くはうちの営業所で保管をしたりというようなことは対応させていただいておりますが、当社で設置をするというのが占用の関係もあってなかなか難しい状況です。

国道筋にあります埋め込み式のやつとかは、道路管理者さんで設置してある部分でございますので、お客様にとっては、ああいうのがあると非常にありがたいのかなという風に感じており

ます。

以上です。

**(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)**

素朴な質問ですが、道路管理者さんというのはどこでしょうか。

**(西肥自動車：中塚常務)**

色々ございまして、国道 35 号線だと国の管理だったり、あとは県の管理だったりあとは自治体市町村さんの管理であったりというようなことで、道路種別によって管理者の方がそれぞれおられますので、バス停を作るときとかはその道路管理者さんにも相談をした上で、安全上の問題とかも含めてご協議をさせていただいてるところです。

**(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)**

ありがとうございました。

**(朝長会長)**

他に何かございませんでしょうか。

《質問等なし》

《5. その他》

ないようでしたら、その他のところで、事務局から何か説明がございますか。

**(事務局：吉永)**

A4 横のカラーの 1 枚もので、右下に 15 と書いてある資料につきまして、九州運輸局さんからご説明いただければと思います。

**(九州運輸局：阿曾オブザーバー)**

はい。九州運輸局長崎運輸支局長の阿曾と申します。

旅客運送事業者の人材確保支援という資料について説明させていただきます。

運転士不足がますます深刻になっておりますが、国土交通省といたしまして昨年 12 月に成立しました令和 4 年度第二次補正予算において、旅客運送事業者の人材確保育成に対して支援を行う予定となっております。

具体的には、二種免許取得のための教習費用の補助や、UD タクシーの講習について、あと運転手への研修のための講師派遣費用に対する補助。

また、人材募集のための求人情報サイトの掲載料や、テレビ CM の広告料に対して補助を行う予定としております。

スケジュールにつきましては、下段に書いてあるとおりで、今年 1 月末で各社からの要望を

締め切りまして、4月以降に順次交付決定を行う予定としております。

引き続き国土交通省といたしましても、人材確保のために様々な支援を行っていきたいと考えております。

以上です。

**(朝長会長)**

ありがとうございました。

ただいま国交省の方からご説明ございましたが、この件につきまして何かご質問等ございませんでしょうか。

バス事業者さん、タクシー事業者さん、ございませんか。

**(させぼバス：田崎委員)**

ありがたい支援をしていただくということでございます。

人材不足の観点の中から、どうやって二種免許取得者を増やしていくかという風なこと。

なかなか免許人口がそもそも増えていない。

じゃあどうやって増やしていくかというような中で、私ども事業者としても、二種免許取得に対する費用負担、貸付金。

大型免許を持っていて二種を取るのに約30万の経費がかかるということでございまして、私どもも今も貸付金制度というようなことで、研修費用を貸し付けをする。

その後、採用後に貸付金については、一定金額を一定の期間で返済をしてもらうというようなこと。

その後、返済が終わった時点において、勤務成績良好な形で終えた場合は、貸付金相当分を祝い金として支給しましょうというような制度をとっております。

今回の人材確保支援のメニューを十分承知してないんですが、貸し付けをして返済させた。その後、祝い金として、今のところうちのメニューでは5年後を祝い金として支給しましょうというスキームにしております。

これが多分、今回の支援メニューの中ではアウトだという風なことで、聞いていたような記憶があるんですが、いかがなんでしょうか。

**(九州運輸局：阿曾オブザーバー)**

ここに書いてある範囲のことまでしか予定していませんので、祝い金までとかいうそういう各事業者さんの独自の取り組み自体を否定するわけではないんですが、国として補助ができる範囲内というと、この範囲内かなというところがございます。

**(朝長会長)**

よろしいですか。

西肥さんいいですか。

**(西肥自動車：山口委員)**

西肥自動車でございます。

人材確保の支援ということで、補助をいただいております。

今私どもの会社でもさせぼバスさんがおっしゃったように、免許を持っておられない方の養成制度というのをやっております、その免許費用を同じように貸し付けるという制度をしていますが、その費用の一部を佐世保市さんから補助をいただいております。

その前に入口の段階で、多くの人にまず応募してもらおうということが重要かと思っておりますので、今回のメニューでは、人材確保のためのセミナーとか、PR資料の作成等の広報業務というのも入っておりますので、こういったところで利用させていただきたいと思っております。

ありがとうございます。

以上でございます。

**(朝長会長)**

はい。ありがとうございました。

今それぞれ西肥バスさん、させぼバスさんの方で話がございましたが、貸付と今回の補助を、いわゆる併用ということができるとかどうか。

1/2 を国から補助をしていただく、そして 1/2 は貸し付けでというような形ができるかどうかという単純な質問です。

**(九州運輸局：阿曾オブザーバー)**

はい。

この補助制度自体と各事業者さんでやられてる貸付は、特にこっちがやるからこっちが立たないとかいうものではありませんので、この範囲内で使っていただければと思います。

**(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か。

**○ (長崎県立大学：永井委員)**

マスクの着用についてお伺いしたいところがありまして、すでに政府の方からも発表があったとおり、来月の 13 日以降、マスクの着用は個人の判断に委ねるという方針になっています。

他方で、マスクの着用を推奨される場面として、医療機関を受診したり、或いは通勤ラッシュ時などの混雑した電車やバスに乗車するときということで、別に述べられています。

そういう意味で、今後事業者さん方、特に西肥バスさんはマスクを着用しないで乗ってこられたお客さんに対して、それに気づいた運転手さんが、随時マスク着用を促してるところを見てきましたので、かなり徹底されているなという印象を受けているんですが、今後こういう、政府の指針があった上でどのようにマスク着用についてされるのかだけお伺いしたいと思

います。

**(西肥自動車：山口委員)**

西肥自動車でございます。

昨日、従業員の代表とマスク着用について協議をしておりました。

運転手としては、マスクの着用を続けたいという要望が大数かなと思いますので、国の指針が出た後も本人の希望選択で、マスクの着用は本人の意思に任せようかなという風に考えています。

あとお客様のマスク着用については、国の指針が出た後に、バス協会と同業他社の団体がありますので、そういう団体の意向を確認した上で、マスクの着用については検討していこうかと思えます。

そうしませんと、同業他社でマスクの着用のばらつきがあると、お客様も混乱されると思いますので、そういった意見を取りまとめて確認した上で、実施については決定したいと思っています。

以上です。

**(朝長会長)**

はい。よろしゅうございますか。

他にございませんでしょうか。

今、県立大学の先生からお話がございましたので、先ほどの社会実験にまた戻りますが、県立大学の学生さんからも、前々そういう要望が強かったんですね。

それと後、いわゆる私も経営委員というか、個人の県立大学経営協議会委員をやっておりますので、その席でも過去にそういう話が出ておりました。

そういうことで、今回、ほぼ利用されなかったということなので、やはり時間帯や本数に問題があるのかなという風に思っております。

ですから、県立大学でもそういうアンケート等について、おそらくこれは市の方から取るというようになると思いますが、ご協力をいただける事ができれば、今後の指標になるのではないかと思いますので、その節はよろしくお願ひしたいと思えます。

他にございませんでしょうか。

ないようでしたら、本日オブザーバーとして国交省からもご参加いただいておりますので、先ほどの二種免許以外のことでご意見がございましたらお願ひをしたいと思います。

**(九州運輸局：関屋オブザーバー)**

九州運輸局交通企画課の関谷でございます。

今日は、委員の丹下の代わりに出席をしております。

今日は色々と運転者不足のお話がありまして、先ほど長崎運輸支局の方から、旅客運送事業者の人材確保支援というところで説明がありました。

あとは、地域公共交通の再構築、リデザインというところで地域公共交通活性化再生法の一

部改正が今後予定をされております。

あとは、補助メニューの拡充ですとか、新たな制度、仕組みを創設する予定にしております。

運転者不足等は一朝一夕に改善するものではないですので、地域と一緒に考えて参りたいと思います。

以上です。

(朝長会長)

はい。ありがとうございました。

今の国交省さんからのことにつきまして、ご質問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)

国として、多分全国どの業界でも人手不足で補助金を出されてというのでも、まだ、なかなか結果が出ないという佐世保市の状態もありますし、全国一緒だと思うんですが、バスが来るのが当たり前という、今の私たちの世の中の考え方が、もう変わってくるというの、そのリデザインとか一部改正とかという中には含まれているんでしょうか。

もちろん理想としては、今のままの足りないところには来て欲しいというのはあると思うんですが、もうなかなかそれはもう西肥バスさんの、毎年変えないといけないとか、どこの事業者さんでも多分切羽詰まっているので、市民の考えとして国民の考えとして、それは当たり前のものが当たり前じゃなくなるんだよというのを周知していかなきゃいけない世の中になってくるのではないかなと思うんですが、国はどうお考えでしょうか。

国のお考えとして代弁はできないかもしれませんが、一部リデザインとか言われたので、そこは含まれているのかなと。

(九州運輸局：関屋オブザーバー)

今委員からありましたが、今まで当たり前だったものが当たり前でなくなってきているというところも、このリデザインという再構築になってきますので、そういったところも踏まえての今回の改正になっていると思います。

すみません、回答になってないかもしれないですが。

(子育て支援団体ママパパ：吉田委員)

代理で来ていただいているのに、すみません。

お伝えいただければと思います。

(九州運輸局：関屋オブザーバー)

戻ってから伝えたいと思います。

(朝長会長)

他にございませんでしょうか。

## ○（させぼバス：田崎委員）

来春からまた減便ということで、皆様方には大変ご不便をおかけすることになり、申し訳なく思っております。

それで振り返りますが、資料1の2ページで、それぞれ運転士がこうやって減っていくのでやむを得ず減便をせざるを得ないという風なことで申し上げ、ご説明をさせていただきました。

今、吉田委員からもお話がございました。

絶対的に運転士数が不足していくんだと。

我が社の分も表にございますように、令和5年4月1日に95名まで減少していく見込み。

その右の方に、さらに減少が見込まれるという風なことで表記がしてございます。

私ども95名のうち、60歳定年制なんですけど、定年を超えた人が半分、なおかつ、定年を超えた人のまた半分以上が65歳以上で、70歳を超えた人も、何人もハンドルを握っていただいている現状にございます。

免許取得人口がなかなか増えていかない、若い人が運転士になってこない今の現状の中では、毎年、1歳ずつ年をとっていく。

運転手確保というのがかなり難しい状況になってございます。

なぜ確保できないのか。

待遇さえよければ、採用可能と思われそうですが、待遇を良くすると収支のバランスが取れない。バス事業の事業として成り立たない。

先ほど、国の方からご説明がありました。

じゃあどうやってこの公共交通を、将来的に存続させていくんだと。

その一つの手段として、4年前に運行体制の一体化という、一つのステップを踏み出しました。

しかしながら、今後においてどうなんだと、前回も言わせてもらったと思うんですが、欧州ではすでに上下分離方式、国内においても、レール部門を中心として、上下分離という風な考え方が示されているようになっております。

我々バス部門も、同様な形態に早晚ならざるを得ない。

こういったことを念頭に置きながら、次たる展開を国の方としても、ぜひ、国民の足、市民の足が足のない人たちをどうやって確保していくか、我々事業者としても努力はして参りますが、もうそろそろ限界に近い状況になっていようかと思っておりますので、ぜひ国として施策の展開をよろしく願いをいたします。

余計なことを申し上げました。

## （朝長会長）

他ございませんでしょうか。

今、田崎社長から話があったんですが、私もそこは同感で、地方自治体としてこれを今からどうしていくのかということ、大変不安に感じ、また懸念もしているところです。

やはり運転士さんの待遇改善ということをやらないと、実際に人材確保できないというそう

いう状況にあるのではないかなと思います。

それをどう国が把握されてるのか。

それでこれは地方都市と大都市とは全く違う、状況も違う。

それから、大手の交通事業者と地方の交通事業者とでは、全く状況が違うということを十分に把握してやっていただかないといけないのではないかなと思っております。

料金が上げられないということであれば、上げれば多分お客さんも減るでしょうし、またそこで収支バランスが崩れてしまうというようなことになります。

そういうようなこともございますので、やはりこれは一定国がしっかりとそういう人材確保のための支援をしていく。

ここで今二種免許の取得の支援というのがございましたが、そういうものではとても追いつかないという状況に来てるということを、はっきり言って切羽詰まった状況にあるということをご理解をいただきたいなと思っております。

この場でこういうご意見を申し上げることが、果たして適切かどうか分からないですが、ぜひ九州運輸局、或いはまた本庁の方にしっかりとお伝えをいただきながら、そういう非常にせっぱ詰まった地方の声があるということをお伝えいただければと思います。

よろしくお願ひ申し上げたいと思います。

他ございませんでしょうか。

#### 《意見等なし》

ないようでございましたら、本日予定いたしました議題につきましては、終了したいと思います。

それではご参加いただきましてありがとうございます。

事務局へお返しいたしますので、事務局から何かコメントがございましたらお願いいたします。

#### （事務局：吉永）

会長、議事進行ありがとうございました。お疲れ様でした。

また、皆様も大変貴重なご意見をいただきまして本当にありがとうございました。

これをもちまして、本日の令和4年度第2回佐世保市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。

皆さんお疲れ様でした。ありがとうございました。

（終了）