

協議会結果及び議事録

会議名称	令和5年度第1回 長崎市公共交通活性化協議会		
日時	R6/1/31(水)	場所	長崎市役所7階 大会議室
出席者	別紙名簿のとおり		
議題	(1)長崎市域乗合バス事業共同経営計画の変更について (2)協議会設置要綱の改定について (3)長崎市地域公共交通計画の変更について (4)長崎市地域公共交通計画の事業評価について (5)その他		
結果	(1)長崎市域乗合バス事業共同経営計画の変更について ・計画案に対しやむを得ないとの理解を得た中でも、特に目覚町線の郊外向き最終便の現状21時から19時台の繰り上げは、他の地区と比べ著しく利便性が低下すると言わざるを得ないことを協議会の意見とすることとした (2)協議会設置要綱の改定について ・原案どおり承認された (3)長崎市地域公共交通計画の変更について ・原案どおり承認された (4)長崎市地域公共交通計画の事業評価について ・事務局の評価に対し、特に意見等はなかった (5)その他 ・令和5年12月13日に受賞した令和5年地域公共交通優良団体大臣表彰について事務局から報告した		
議事録	議題(1)	議題(1)長崎市域乗合バス事業共同経営計画の変更について 西山台自治会 先を見越して競合する路線の整理をするのは正しいと思うが、高齢者の免許返納を奨励している中、公共交通機関の重要性は高まっている。特に、地域から大学病院へのアクセス性低下は看過できない。 例えば、循環線から2時間に1本でもいいから乗り継いで大学病院に行けるようにしてもらい、乗り継ぐ際は交通系カードでそのまま乗り継ぎ、最後に精算をできるような方法を模索してもらいたい。北部から西部に行く際に宝町で乗換えるが、そういうハブでも乗換えが安くなるよう企業努力として、今回の廃止という痛みを受ける代わりに、長崎市民の利便性を考えてもらいたい。 県営バス 今の意見を真摯に受けながら、今後の事業展開を考えていきたい。大学病院は浜口町バス停近くを乗り場として無料送迎バスが運行されていて、こちらと併せてご利用いただくことでご理解いただきたい。カードの件は我々も課題と考えており、技術的な問題もあるが、両者で検討したい。 飽の浦地区連合自治会 立神線の朝夕は支障がないということで安心している。みなと坂から東高や東中へのスクールバスはどうなるのか。 県営バス 立神から東高・東中へのスクールバスは継続したいと考えている。 銭座校区連合自治会 目覚線の場合、今まで中央橋だった始発が駅前ということになると、例えば市役所に行く場合、乗換えに加えて余分な運賃が掛かるので、カードでの運賃割引があればと思う。 目覚線の最終便の繰り上げは20～21時台のバスでも利用者がいる中、通勤、地域活動や市民活動をする上でも21時6分は絶対維持してほしい。地域利用者の著しく利便性低下を避けるためにも、せめて最終便は20時台まで残してほしい。 県営バス 利用実態として、長崎駅前までの利用が8割で、駅前を終点とした。市役所などへ乗継ぐ場合は、既存の乗り継ぎ割引もある。現状県営バスの商品としてプラチナパス65という65歳以上が対象の定額乗り放題券もある。現在長崎バスと交互の運行で2時間に1本が、今回一元化により県営バスになるので、ぜひ活用してもらえよう、周知にも努めたい。最終便の繰り上げは、路線の実態としては、20時台が10.6人、21時台が7人程度だと把握している。ただし、労働時間の強化をする場合、1日の勤務時間を短くせざるを得ず、朝か夜の時間を見直さないといけない中で、夜の時間は朝ほど集中せず、コロナ後夜の時間も利用が少なく、併せてこの路線は市内の中心部を走っている路線で、他路線と重複する区間も多いため、利用者のうち他の路線でも代替可能な方がいるという状況である。なお、現行の最終便7人のうち5人は諏訪神社経由の浜平線と重複する立山から浜平バス停の方となっていて、22時過ぎまでバスがあり、こちらをご利用できると考えている。 銭座校区連合自治会 『立山・浜平－立神線』と『中央橋－立山線』中間地域にとって、長崎駅間での区間廃止は『立山・浜平－立神線』で代替できるが、最終便は、長崎駅前東口を21時25分が最終なため、代替が難しいと考えている。最終便は長崎駅前を20時台でなければ支障がでる。 伊良林地区連合自治会 矢の平線は、直接夢彩都まで行けなくなるのは住民として非常に不満を持っているが、改正はやむを得ない。最終便の繰り上げは利用者の負担が大きいという意見が出ていたが、利用者は非常に少ないとのことで、他路線でカバーできると考えている。 長崎バス 取組みへのご理解をいただきありがたい。夢彩都までは、最寄りの大波止バス停を活用していただくか、まちなか周遊バスへの乗り換えで、夢彩都まで行く手段もある。 最終便は、実績を見たらうえて労働規制強化への対応としてご理解をいただきたい。 長崎バス労働組合 労働者代表という立場で、事業者は市民の足を守るという理念があり、路線維持に努めていると考えているが、根本的なバス運転士不足がある上、2024年問題として一か月の労働時間に規制がかかり、現状のまま路線を補うことはできない	

と考えている。免許返納で足がなくなると現状は加速していくと思う。全国のバスの運転士の平均年収は399万円ほどと全産業平均より100万ほど低い状況で、平均年収が低いのも関係し、バスの運転士になりたい人が少ないところを改善していけないと、2030年には3万6000人の運転士不足が陥ると試算をされている。いまのうちに共同経営等していくことで一定歯止めをかけられ、収支改善にも労働組合としても協力していきながら、それを賃金に反映させてもらい労働者の確保を行い、路線の維持、減便をしないところに繋げていきたいと考えている。
この現状を各自治会長さんは住民のみなさんに説明をお願いしたい。

三原校区連合自治会

高齢者パスについて、毎日バスを利用する人は割安だが、高齢者は毎日バスを利用するわけではないので、少し割高になる。長崎バスでは1か月3000円ほど乗り放題をやっており、計算してリーズナブルだったので購入した。高齢者パスがもう少し安くなると代替措置となるのではないか思い、検討をお願いしたい。

県営バス

プラチナパスは、エリア限定でしたら月5000円で乗れ、3ヵ月、6か月で買うと割安になる。3500円の話は長崎市の支援で期間限定販売させていただいた。商品設定をするにあたり、使えるエリアが広く、ギリギリの価格で設定している。今後利用が増えるのであれば、ニーズをみながら新しい商品等考えていきたい。

会長

本日の共同経営計画の案は、収支改善よりは運転士不足や労働時間規制の強化等、バス事業者にとっては外的な要因が多い。便を減らす、最終便の繰り上げは利用者離れのリスクがあり、それを負いながらもやらなければならない苦境にあるということをご理解いただきたいと思う。ご出席の地域の皆様から、ご意見を頂き、納得できない点、またやむを得ないと理解いただけている意見などだと考えるが、目覚町線は、郊外向きの最終便が、現状21時から19時台の繰り上げとなると、他の地区と比べると著しく利便性が下がると言わざるを得ない。

協議会としては、今回の共同経営計画案は、一定やむを得ないと理解するものの、目覚町線については、利用者の利便性を著しく損なうものがあると指摘すると意見として取りまとめたい。出された意見も議事録に集約し、計画案の添付資料として事業者から国に提出していただき、審査の際の参考していただくということでご理解いただきたいがよろしいか。

具体的なとりまとめの文案については事務局へ一任する。

バス事業者へのお願いになるが、本日の意見は今日ご出席の地域の意見ではなく、全利用者の意見であると考えている。路線が減る、便が減る等、サービスの改善を行えないかというご意見もあったが、真摯に受け止めながら、今後の経営に反映していただきたいと思う。長崎市としても、路線バスに限らず公共交通の維持に関して、今後ともできる限り取り組んでいきたい。

議題(2)

議題(2)協議会設置要綱の改定について

長崎振興局

これまで、内部的にこの会議に参加する明確な根拠が無いままとなっていたが、この改正で道路管理者としての参加が明確になり良いと考えている。今後局内で担当部署に引き継ぐ。