関係団体ヒアリング　交通分野（報告）

《1 回目》
1　日　時　令和元年 8 月 8 日（木）　10：00～11：30
2　参加者　交通関係事業者　2 名、関係所属　都市計画課　3 名

《2 回目》
1　日　時　令和元年 8 月 19 日（月）　14：00～15：30
2　参加者　交通関係事業者　2 名、関係所属　都市計画課　2 名

参加者の主なご意見

✿この 10 年間で変化したこと✿

- 一番大きな変化は、事業環境の変化（基幹産業の縮小や人口減少など）によって利用客数が大幅に減少していること。
- 4,5 年くらい前から人口減少よりも利用客数の減少率が大きくなっている。
- 路線の縮小よりも利用客減少の方が大きい。
- 生徒数の減少に伴って、スクールダイヤの見直しを行っている。
- 約 15 年前の規制緩和による事業参画の自由化（需給調整規制の撤廃）→競争の過熱
- クルーズ客の増加による貸切バスの需要の高まり。⇒新規事業者への人の流れ（人材流出）
- 安全運行の管理ツールとして、デジタルタコグラフ（運行記録計）を導入し、運転技術向上の指導を行った結果、燃費向上につながりエコ運転にも寄与できた。
- 観光地路線での外国人利用客の増加。
  →コミュニケーションボードを取り入れるなどの対応の変化。
  →例えば、水族館方面行の方向幕にペンギンマークを入れるといったサインの使用
  （外国人だけでなく、県外の方向けにも分かりやすくなった）。
- 道路改良によって、定時制（時刻表どおりの運行）が保てるようになるなど、交通渋滞解消の効果を感じる。（浦上川線、国道 34 号線、南部地域）

✿10 年前から良くならないこと・最近問題だと思うこと✿

- 北部方面の交通渋滞が解消しない。
- 定時制（時刻表どおりの運行）がなかなか確保できない。
  →特に北部の遠距離路線は最大で 20 分程の遅れが生じてしまうこともある。
- 辞めていく人よりも、入ってくる人が少ない。⇒人手不足
- 人材（大型 2 種免許の運転士）確保の難しさ
  →大型 2 種免許を持っていない人を採用できる制度を活用していたが、昨年度で制度終了のため、今後の人材採用はさらに厳しくなってくる。
- 離職者の増加
  →拘束時間が長い、時間も不規則、土日祝が休みではない等交通事業者特有の条件が要因
  ※特に若い人に多い傾向がある。
- （全国共通の問題とも言えるが）県外からの訪問者にとって、路線が多く乗り場が「分かれている」ことで利用しにくい。
  →交通事業者で統一したサイン（行き先表示）を利用できるとよいのではないか。
- 駐車場の充実によるマイカー利用の増加。

✿これから 10 年間、市にして欲しいこと✿

- まずは、定時制の確保につながる道路環境の整備。
- 車イスごと乗車できる歩道幅の確保。
  ※車両を導入していても、利用できない停留所が多くあるため。
- 事故多発地帯での安全性を考慮した道路環境の整備。
- これからの市のまちづくりに関する情報を早い段階で提供してほしい。
- 市の交通施策に関して、事業者の意見も聞いてほしい、反映させてほしい。
- 複数の事業者による競合路線への仲裁やその旗振りを行政にお願いしたい。
- 観光面と連携したロケーションシステム（現在位置情報検索）導入に向けた旗振り。
- 地域への公共交通機関の利用に対するメリットや必要性の啓発。（インパクトのあるものができるといい。）
- 免許返納という社会の変化を踏まえた、福祉分野とも連携した高齢化社会への対策。

✿これから 10 年間、自分たちでしたいこと✿

- 新たな「まち」の形（長崎駅周辺整備、新市庁舎建設など）に合わせた交通路線網の再形成。
  ⇒公共交通を維持するという社会的役割を果たすための適切な路線及び結節機能の検討。
- 高齢者の移動ニーズに対応するための対策。
- 市民や観光客が利用しやすいロケーションシステムの導入
- 交通系ICカードの導入に伴う利便性の向上とそのPR。