

協議結果及び議事録

| | | | |
|------|--|--|------------------------|
| 会議名称 | 令和 7 年度第 2 回 長崎市公共交通活性化協議会 | | |
| 日時 | 令和7年12月19日(金) 10:00～12:00 | 場所 | 長崎市役所 5 階 第 1・第 2 委員会室 |
| 出席者 | 別紙名簿のとおり | | |
| 議題 | (1)長崎市地域公共交通計画(原案)について (2)長崎まちづくりのグランドデザイン 2050(原案)について (3)その他 | | |
| 結果 | (1)長崎市地域公共交通計画(原案)について 委員からのご意見を踏まえ、改訂作業を進める。 (2)長崎まちづくりのグランドデザイン 2050(原案)について 特に意見なし。 | | |
| 議題 | (1)長崎市地域公共交通計画(原案)について | | |
| | 委員からのご意見 | 事務局の回答 | |
| | 長崎市タクシー協会 ・「公共交通の現状(第 4 章)」の 45 ページで、 長崎交通圏の法人タクシー事業者は26法人ではなく 29 法人が正しいため、訂正してほしい。 | ・ご指摘のとおり修正する。 | |
| | 長崎県交通政策課 ・「公共交通に関する調査・分析(第 5 章)」の 50 ページでは、路線バスが約76%利用している記載 があるが、資料編 2 ページでは、路線バスが 49.2%の記載とあるが整合性はどうか。 | ・アンケートの設問が、「主に利用する交通機 関」と「2番目に利用する交通機関」という聞き 方をしており、本編には主に利用する交通機関 の結果を、資料編では両方を足した値で整理 しており、誤解がないように修正する。 | |
| | 長崎自動車(株) ・「公共交通に関する調査・分析(第 5 章)」の 56 ページでは、時間帯別の利用状況のコメントとして、 時間帯による偏りを無くすために交通事業者側に 効率化の余地があるように見て取れるがどうか。 ・「公共交通に関する調査・分析(第 5 章)」の P63 ページ「将来シミュレーションの利用者数減少トレ ンドはどのような分析をしたのか。 事業者としては、減少要因として生産年齢人口の減 少や、減便や廃止によりもともと利用できていた方 ができなくなることも要因ではないかと感じている。 | ・コメントの主旨は「利用者側が利用時間帯を 平準化することで効率化を図れる」ということ であり、誤解がないように修正する。 ・将来シミュレーションの利用者数は、平成 25 年から令和元年までのトレンドに基づき推計し ている。そのことを理解できるよう、文言等に入 れられないか検討する。 | |

| | |
|--|--|
| <p>・「これからの公共交通に向けて(第7章)」P104の施策4「担い手確保」について、事業者にとって重要な課題だと認識している。今後、乗務員の不足による減便を余儀なくされる状況が発生する可能性があるため、この課題に対して行政として強くメッセージとして盛り込めないか。</p> <p>・「これからの公共交通に向けて(第7章)」P99～P100ページの平均乗車密度や収支率の改善について、今年9月の運賃改定により、高齢者の昼間時間帯の利用が少なくなった傾向があり、高齢者の利用促進を図るような施策を市として考えられないか。</p> | <p>・市としては、過度に危機感を煽るようなメッセージは避けつつも、このまま状況が深刻化すれば、乗せ残しが発生する可能性があるなど、修正を検討する。</p> <p>・市としても、昼間時間帯の利用を促進すれば、収入増加が見込まれるため、昼間の利用促進や観光需要の取り込みを文言として記載している。今後もどのような施策が効果的かは交通事業者と意見交換していきたい。</p> |
| <p>長崎県交通局</p> <p>・公共交通の満足度(P79)が下がった背景には、減便によるものが大きいと感じており、その要因は運転士不足である。解消すべく、就職説明会への積極的な参加や処遇改善等に取り組んでおり、継続して取り組んでまいりたい。</p> <p>しかしながら、計画に記載のとおり、コストは上昇傾向が続く(P85)一方で、利用者は今後も減少することが予測(P63)されており、「これからの公共交通に向けて(第7章)」に取り組んでいくにあたっては、目標達成までの道筋や具体策が必要だと思うが、どのように考えているのか。</p> | <p>・全体的に具体策を理論的に積み上げていくことも重要であるが、計画では全体的な内容を記載し、取組内容に優先順位をつけて、取り組んでいきたい。</p> <p>指標1の平均乗車密度は、すべて減便で対応するのではなく、中央部の輻輳しているところを改善する余地がないかと考えている。</p> <p>指標2の収支率は、事業者の皆様のお知恵をお借りしたいと考えている。</p> <p>指標3の公的資金投入額は、現状値を上回らないように必要な運行見直しを行いたいと考えている。</p> <p>指標5の公共交通サービスの向上は、今回のアンケートでも、利用促進策に繋がるヒントもあり、公共交通が使いやすいという環境を作るための取組を行いたい。</p> |
| <p>長崎バス労働組合</p> <p>・「これからの公共交通に向けて(第7章)」P99～P100ページの公的資金投入額の目標値について、コミュニティバスやデマンド交通などになるかと思うが、毎年運行見直しをされるとのことだが、引き続き努力してほしい。</p> <p>長崎市南部のコミュニティバス車両が古くなっているが車両更新はどう考えているのか？</p> | <p>・運行見直しに当たっては、廃止とはせずに、地域の皆さんと、どのような形態がいいのか含めて検討していきたい。</p> <p>車両の老朽化については、安全運行を最優先しながら、必要な更新は行っていきたい。</p> |
| <p>長崎県バス協会</p> <p>・業界全体で運転士不足が進んでおり、長崎市は他県と比べても賃金や福利厚生の部分で負けている状況がある。運転士が移住するときに、無職で来ら</p> | <p>・ご指摘いただいた取組の実現可能性も含めて今後検討させていただきたい。</p> |

| | |
|---|---|
| <p>れるのでなかなか家が借りられないという課題があり、尼崎市のような市営住宅活用による担い手支援の例を参考に、長崎県・市での展開をお願いしたい。</p> | |
| <p>長崎運輸支局</p> <p>・「これからの公共交通に向けて(第7章)」P102～P111の各施策名の横に、地域公共交通利便増進事業の記載があるが、具体的なスケジュールや内容案があるのか。</p> | <p>・地域公共交通利便増進事業は必要に応じて活用の検討を行いながら来年度中の策定を検討している。</p> |
| <p>長崎市保健環境連合自治会</p> <p>・「これからの公共交通に向けて(第7章)」P99～P100の共助型運行については、福津市へ視察にいたりし勉強はしているが、今後5年10年を見据えて考えていかないといけないと感じている。</p> | <p>・どういった移動手段がいいのか、地域住民の方と意見交換をしていきたい。</p> |