協議会結果及び議事録

<table>
<tr><td>会議名称</td><td colspan="3">令和８年度第１回　長崎市公共交通活性化協議会</td></tr>
<tr><td>日時</td><td>令和８年10月20日(火)</td><td>場所</td><td>長崎市役所５階　第1･第２委員会室</td></tr>
<tr><td>出席者</td><td colspan="3">別紙名簿のとおり</td></tr>
<tr><td>議題</td><td colspan="3">(1)長崎市地域公共交通計画(令和３年策定)の事業評価について
(2)その他
・令和8年度会計監査委員の選任</td></tr>
<tr><td>結果</td><td colspan="3">(1)長崎市地域公共交通計画(令和３年策定)の事業評価について
・計画期間中に実施した施策の効果について、各指標の達成状況を基に評価し、5年間の取組みを総括した。
・評価結果に対する意見は特になし。
(2)その他
・令和８年度の会計監査員について、九州旅客鉄道株式会社長崎支社(米満氏)の選任を報告した。(令和6年度から構成員名簿の掲載順による輪番制としている。)
【報告事項等】
・長崎自動車(株)から、「令和９年４月ダイヤ改正における路線の廃止について(長崎自動車㈱)」の説明がなされた。
・長崎電気軌道㈱から、タッチ決済に係る報告がなされた。</td></tr>
<tr><td>議題(1)</td><td colspan="3">長崎市地域公共交通計画(令和３年策定)の事業評価について</td></tr>
<tr><td></td><td>委員からのご意見</td><td colspan="2">事務局の回答</td></tr>
<tr><td></td><td>長崎県交通局　柿原委員
・バス事業者として共同経営に取り組み、路線効率化のため走行キロは減少したが、等間隔ダイヤの調整で利便性は確保した。
・人口減少や少子高齢化により利用者減少が進み、収支は厳しい状況にある。
・物価高騰や燃料費上昇、車両費用の増加など、コスト増が顕著でコスト調整が難しい。
人件費が全体コストの６～７割を占める労働集約型産業であり、運転士確保には賃上げが必要である一方、人件費増加により収支が圧迫される課題がある。
・今後も厳しい状況が続くが、事業者として努力し、関係者の協力を得て維持確保を図っていきたい。</td><td colspan="2">・公共交通を取り巻く現状は非常に厳しくなっていると認識している。
・令和８年３月に改訂した計画においても、これまでの取り組みを踏まえ、担い手の確保や共助による移動手段の構築などを計画に盛り込んでおり、引き続き、取り組みを進めていきたい。</td></tr>
<tr><td></td><td>長崎大学　神山委員
・長崎市における移動需要の全体像をどのように把握しているか。
・市民アンケートは、長崎市民に意見を聞かれているが、長崎市の移動需要を考える際に近隣市町も利用者であるため、意見等を聞いてみたらどうか。
・市外出身者として、長崎市の公共交通は使いづら</td><td colspan="2">・移動需要全体を正確に把握できていないが、令和３年に計画を策定した際に、公共交通利用者数の減少を人口の自然減程度に抑える目標とした。
・令和８年３月に改訂した計画を作成する際に、近隣市町の方にも公共交通に関するアン</td></tr>
</table>

	いと感じており、今後市外の人や観光客も含めた利用しやすさなどを改善していくべきと感じているが、どう考えているか。	ケートを呼びかけ、意見をいただいた。全体的な意見も、今後の施策のヒントになると考えている。 ・公共交通を使い難いという意見に対しては、計画期間中バスロケーションシステムの導入等を通じて改善を図ってきた。 ・今後も人口減少が続く中で、持続可能な公共交通を確保する上では、観光客の需要の取り込みも大事な視点だと感じており、陸の玄関口である長崎駅前の誘導サインやマップ等の整備を通じ、人を周遊させるための取り組みを充実させていきたいと考えている。
	長崎自動車　吉村委員 ・弊社も、昼の時間帯における県外からの観光需要の取り込みという観点から、行き先表示の改善やバスロケーションシステムの導入など、利便性の向上を図ってきた。 ・今後も改善を図っていく予定であり、皆様から様々なご意見をいただきたいと考えている。 ・路線バスの利用者数は、コロナ禍以降、人口減少を上回るペースで減少しており、満足度も低下傾向にある。また、運転士不足により減便を余儀なくされている状況である。これらも含め、どのように分析されているのか。	・路線バスの利用者数は、主に人口減少による利用者の減少であるが、運転士不足による減便等の影響もあると考えている。 ・また、減便が進めばその分満足度が下がるという見方もあるが、今回の分析では減便と満足度低下の因果関係を明確に示すことが難しいため、表現は評価のとおりとした。 ・指標 1 の平均乗車密度（効率化）と指標 5 の市民満足度は相反する指標となっている。今後も、市民満足度を落とさないために何が有効かを考えていきたい。
	長崎運輸支局　三善委員 ・P22 の「…コミュニティバス等の維持確保に努めつつ、地域の共助による移動手段も含め…」との記載があるが、共助による移動手段を検討される場合は運輸支局までご相談をいただきたい。	・コミュニティバス等も運転士不足によって、コミュニティ交通の維持そのものが難しくなっていることから、令和 8 年 3 月に改訂した計画では、公共ライドシェアやボランティア輸送などの共助による移動手段を強化した。今後実際に取り組むこととなった際はご相談させていただきたい。
	長崎自動車㈱ ・【資料 2】「令和 9 年 4 月ダイヤ改正における路線の廃止について（長崎自動車㈱）」に基づき説明があった。 ・令和 8 年 9 月 30 日付で、4 路線の廃止について九州運輸局へ変更の届出を行った。 ・理由は、慢性的な運転士不足によるものであり、今後も退職者が採用者を上回る見込みが続く。 ・廃止路線によっては、代替手段の検討を行政が行っているが、バス事業者としてもできる限りの協力をしたいと考えている。	

	事務局 ・市は、8 月上旬に相談を受け、その後、地域説明会等に同席している。地域説明会等で「この協議会で路線廃止を食い止められないか」などの意見をいただいているが、6 か月前の届出による路線廃止について、協議会の決議や市の判断で廃止を差し止める手続きは定められていない。 ・廃止される路線は、市民の日常生活を支える大切なバス路線であり、重要な路線がなくなることについては重く受け止めている。 ・廃止路線には、代替が困難な地域もあるため、それぞれの地域の実情に応じた代替手段を、地域の皆様と検討している。 長崎バスグループ労働組合 ・今後春のダイヤ改正で廃止だけでなく、さらなる減便も出てくると考えている。 ・当社の理念である「市民の足を守る」ということで、赤字覚悟で運行していたが、運転士不足が深刻化しており、労働組合としても運転士に無理をさせてまで運行させることはできないというところで、致し方ないと感じている。 ・2040 年までに 70 歳を迎える運転士が約 200 人おり、70 歳以前の退職も含め 250 人まではいかないまでも、かなりの人が退職する可能性があると予想している。運転士の確保はもちろん当社が行うことではあるが、長崎市のほうでも他都市の事例を参考に取り組んでいただきたいと思っている。 長崎電気軌道㈱ ・本年 10 月からタッチ決済を本格導入し、利用割合は実証開始当初の 2.4%から 5%（R8.8）に増加した。利用割合は約 2 倍となり、着実に広がっていると認識している。 ・実証期間中は割引施策を様々実施したが、運用面での課題や実績等を踏まえ、免許返納割引と手荷物配送割引については引き続き継続する。 ・今後も実証実験の成果を軸に、利用者にも分かりやすく、事業としても持続可能なサービスとなるよう取り組んでいきたい。