

第1回 宇部市営旅客自動車運送事業審議会 会議録

【日時】令和2年(2020年)2月10日(月) 13:30～15:30

【場所】宇部市 勤労青少年会館 2階 集会堂

【出席者】13名(欠席者1名)

榊原会長、藤井副会長、西村委員、岡村委員、有馬委員、婦木委員、藤部委員、川崎委員、宮崎委員、村上委員、川本委員、谷島委員
(テレビ会議による参加)、加藤委員(テレビ会議による参加)

【事務局】6名

宇部市交通局 大谷局長、徳永次長、
八木交通事業課長、古谷交通事業副課長、
三好総務財政係長、竹永観光貸切係員

【オブザーバー】2名

宇部市総合戦略共生社会ホストタウン推進グループ
中村グループリーダー、伊藤チーフ

【次第】1 開会

2 委嘱状交付

3 局長あいさつ

4 委員の紹介

5 会長及び副会長の選任

6 諮問

7 議題

(1) 資料の説明(交通まちづくりと公共交通網等について)

(2) その他

8 連絡事項等

9 閉会

1 開会

2 委嘱状交付

3 局長あいさつ

4 委員の紹介

5 会長及び副会長の選任

会長は榊原委員さんに、副会長は藤井委員さんに決定。

会長

山口大学の榊原と申します。ただいま会長に選任いただきました。先ほど局長のごあいさつの中で、かなり詳細具体的に過去数十年の交通局の経緯というものを説明いただきました。色々な社会の流れもあって、一方で社会の要求というものも変わってきて、このたびこの審議会が招集されたと理解しています。私自身は宇部市の公共交通協議会、国の制度としては地域公共交通会議と言って

おりますけれども、地域公共交通会議の会長を務めております。ということで宇部の公共交通を審議する場に参加しているわけですが、宇部市としての公共交通の在り方という議論と、今回は公営企業としての宇部市交通局の経営の在り方ということなので、重複するのですがイコールではないという面があると理解しています。そのあたり私自身としては気を付けていきたいと思っております。

過去お会いしているみなさんもいらっしゃいますし、初めてお会いする方もいらっしゃるわけですが、今回外部からも参加していただいて、宇部市内からは利用者とか市民という立場でみなさんご参加されていると思っております。それぞれの立場によって交通局とか市営バスに対する見え方が違うのではないかと思います。まずそれぞれ違った見え方をしている市営バスというところからスタートしていくと思っております。ですが、やはり最終的にはこの審議会の中で、何が問題なのかということ共有して行って、それに対する何らかの答えを答申したい。願わくは、この場の方だけではなくて宇部市民の方にも共有していただけることを目指していければと思っております。なかなか難しい審議になるのではないかと思いますので、皆様ご協力よろしくお願いいたします。

副会長

このたび副会長を仰せつかいました藤井と申します。よろしくお願いいたします。婦人会は、交通局の乗降調査にかかわっております。私自身は仕事をしているのでなかなかバスに乗車することはできませんが、乗降者数が非常に少なくなっているということ、毎年調査しておりますとひしひしと感じます。公共交通機関ですので、利益ばかりを追求してはいけない、そういうことも重々承知しております。先ほどご紹介いただきましたように、地元のことは割と分かりますので、地元で非常にニーズがある、絶対無くなってはいけないということはみなさんのご意見ではあるが、それを維持していくことが大変であるということも知っています。それと、免許の返納とかいろいろ言われておりますけれども、実際のところ免許を返納したら皆さん困るとおっしゃっていますし、課題点がたくさんあるということをよく分かっております。この会議は非常に難しい会議だと思いました。私に務まるのだろうかと思いましたがけれども、地元の意見、みなさんの意見を吸い上げていくことはできると思っております。それと仕事も、バスのロケーションシステムとかを開発している会社なので、今はやりのICTとかIOTとかを使ってやっていかないといけないことも理解しております。宇部市が認定されておりますSDGs、誰も置き去りにしないという、ここが重要なところだと思いますので、みなさんのお知恵を拝借しながら会長の足を引っ張らないよう頑張っていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局

ここで皆さんに確認の意味でお諮りしたいと思います。この審議会は条例に基づき設置されております。ですので、原則が公開された審議会となります。ただ

し、ご発言の中に個人、法人の営業活動に不利益を与える場合は一部非公開にするとかいう判断も出てこようかと思えます。原則、公開するかという点について第1回目でありますこの審議会でお諮りしていただければと思えます。

会長 公開の可否ということですね。伺っているところでは市の審議会では原則公開となっているところですが、当然かと思えます。ただ、先ほどお話しがあったように個人情報によるものですか、企業の営業上の秘密に属するような情報がここで出るようなら、その場合のみ非公開にすることが出来るようです。私の考えを申せばこの問題は市民の方に知ってもらうべき議論だと思いますので、仮に今後そういった話題が出てきた場合には、事前に非公開にするとしても、原則は公開にすべきとした方がよろしいかと思えます。何かございましたらお願いします。

委員 (異議なし)

会長 それでは、次回から公開とさせていただきます。

事務局 はい。今回の会議録から公開とさせていただきたいと思えますし、次回からは開催そのものの周知についてもさせていただきますので、皆さんどうぞよろしくお願いたします。

6 諮問

7 議題 (1) 資料の説明

(事務局説明)

会長 ありがとうございます。では、質疑に入りたいと思えます。

委員 バス事業の問題というのは広範囲なものだと思います。たくさん問題点を出すといろいろと出てくると思えますので、今回の審議会では何を目的とするかということを決めませんと、たくさんいろいろな問題があります。例えば運転士さん不足の対策だけでもどこでも大変ですし、車両の高車齢化についても大変なこともあります。

審議会において何を決定するかということをもまず決めてから、そこに集中していったほうがいいのかなどという感じはいたします。

バス事業の立場から申し上げますと、利用者の減少が全国でいうと1970年の年間100億人がピークで、それ以降年々減少してきています。現在は全国で42億人

というのが現状です。つまり6割がこの60年でなくなってしまったという事実があります。一方で、どういう対策をするかということですが、バスというのはニーズがあって始めてお客様に乗っていただける。バスを最初に改善して利用者が増えるというよりは、まちづくりというものがトップにあるべきです。街に人が集まってくれば当然移動も増える。だからバスの乗車が増える。ということで、私どもでやっているのは、交通やバスだけをどうしようかということを考えても単なる個別施策というところで、やはりまちづくりと連携すべきものです。例えば観光おこしをしようとか、ここに箱を作ろうとか、そういった中でダイナミックにバスの動きというものが回ってくるのではないかと考えています。非常に広いものを、ここを改善すれば一挙に改善するというものはなかなかありません。目的を絞った方が良いのではないかとことです。そしてもう一つはまちづくりがあって初めて交通という役割が果たせるので、市や他の地域と連携した計画という風になると思います。

会長 ありがとうございます。それでは、宇部の委員の皆様これからお話をいただければと思います。

委員 バスの利用者が非常に少なくなっていることを理解しています。地元の中で、いろいろな手立てを考え、乗合タクシーをしたり、買物難民が出ているので一緒に買い物に行く形を作ってはみたものの、結局ある程度経つてくると皆さん自分が行きたいようにやりたいというわがママが出てきます。そうすると公共交通機関に乗っていきたいと言われます。私は割と宇部の中心部に住んでいるが、それでもバスを利用しづらい。今住んでいることを決めるときにバス停に近いところを何十年も前に決めました。生活の基本に自家用車もあるが、バス。電車はちょっと遠いのでバスという思いが何十年も前からありました。住民の生活の中でバスは切っても切れないものであるが、みなさん自分の希望と利用しやすさが一致していなくて苦労しているのは確かです。こまめに地域内をまわってくれるようなタクシーができたらいいなど要望はあるが、結局それを利用されないというのが現状なので、いろんないいアイデアが出て実際にちゃんと運用されるまでにすごく時間がかかるのではないのでしょうか。

会長 ありがとうございます。多数いらっしゃるのでまずご意見をいただこうと思います。

委員 資料を拝見して、いろんな分野で課題があるという印象です。その中でまず何をしなければいけないかを明確にしなければいけないとも感じます。個人としては、バスはよく利用はしているが運行時間が変わったりしてもうちょっとこうあったらいいなと感じることもあるので一緒に考えていきたい。

会長

ありがとうございます。では、次の委員をお願いします。

委員

はっきり言えば、障害者に対して冷たいということをほとんどの方がおっしゃいます。障害を持っている方は優待券を使って乗られるが、運転士が優待券を見た瞬間表情が冷たくなるとか、とても対応が悪いということがあります。まちづくりなどは分からないが、まずみんなを大切にしてほしい。バスが来た時にすごく距離があるのを感じる。バスの運転士も障害がある方に対して冷たい方が多いです。実際の経営うんぬんもすごく感じるが、人に対する優しさがなくなかなか前に進まないと感じている。個人的には車で出かけることが多いのでバスに乗ることがすごく少ないです。車の中からバスに乗っている人がいないと思うことが多々あります。なぜかと思ったときに、上宇部では、本数が少なくてなかなか来ないということと、東新川経由とか琴芝経由とか経由がたくさんあって、行き先はみんな宇部新川だが、その道中が違うので目的のところに行こうと思うと相当バスを選ばなければならなくて大変です。

障害を持っている車椅子の方たちは事前に連絡をしたら車高の低いバスを手配してくださっているという素敵な方向ではあるが、連絡するのが事前じゃないといけないので、今から行きたいというときに間に合わないという声があります。このへんがうまくいけば何かが変わるのではないかと思います。漠然な言い方で失礼ですがそう思います。

会長

ありがとうございます。では次の委員をお願いします。

委員

バスの関連を今まであまり考えたことがなかったので、初めてなのですが、街中を走っているバスを見ると、大型バスが空気を運んでいるような形で走っているので非常にもったいないというか、赤字かなと思います。そういう意味で見て、例えば決算の推移というところがあるのですが、車を走らせなければいけないということでそれは必要なのですが、そうなってくると人が乗らない所も行ったという事になって、そうすると収入と支出がそれだけで黒字になるのかなと、バスの運行状況を見て思いました。決算の推移のところを補助するためには補助金というのが必要かなと思って数字を見ていたのですが、今、剰余金が2000万くらいあるということでしたが、29年度と比べて30年度で補助金が減っているのですが、補助金の額の決め方やなぜ減ったのか、減れば減る分だけ剰余金も少なくなるのでそのあたりがどうなのかという気がします。

確かに走らせることは必要だと思いますが、運転士不足という話もあり、なかなか運転する人もいないということで、これからの方向ということで新聞でも時々出ているが、運転士が究極的には必要なくなる自動運転が当然今すぐではないにしても関わってくると思います。先々は自動運転に自家用車も進んでいって

いますので、それとどう連携を取って、何年か先にどう道筋をつけていくのかをここで方向性を出せればいいのかと思っています。

会長

ありがとうございます。途中なのですが、今のお話に関して、私の方で若干補足したほうがいいと思うので話します。

注意がいるのは、バス路線の個別の赤字と宇部市交通局の赤字というのはちょっと意味が違います。宇部市交通局のバス路線でいえば、必要な費用に対して運賃収入がかなり少ない、一言でいえば赤字です。現状ほぼすべての路線・系統が赤字だと思います。それは実は交通局だけが赤字なわけではなくて、他の民間事業者いらっしゃいますが、そちらも赤字です。なので、赤字の系統に対して、国、県、市のいろいろなルールがあるのですが、そのルールに則って赤字の補填がなされていて、それは交通局であっても民間の事業者であっても赤字の補填というのは山口県内では受けているという現状があります。ですので、決算のところで赤字補填と書いてあるのは市がそういう形で補填されているところです。それとは別に、宇部の場合大きいのは、高齢優待に関しては70歳以上の方100円ということで、その差額に相当するような額はある程度計算して交通局に対して支払われています。そこは税金です。そういう補填はあるのですが、それとは少し違う要素として人手不足とか設備投資とかいろいろな要因の中で赤字が発生してきて剰余金が減ってきています。個別路線の赤字の話と交通局の赤字の話は微妙に違う話ではあると私は大まかに理解しています。細部は今後議論になっていくのではないかと思います。

それでは次の委員の方をお願いします。

委員

私は田舎の方に住んでいまして、宇部市の山大の北側にある小羽山校区に住んでいます。買物に行くのに、例えばバスに乗って市内に出ても買物に行くところがないわけです。東、西、大きなショッピングモールがあるのはそちらの方ですし、女房が言うには、市の中心部には行くには行っても買物する場所がない。それがまず一点です。それと今度は帰りですが、知人の話では、飲み屋は宇部市の中心にたくさんありますが、飲んで帰ろうと思ったら帰るバスがない。というわけで、バスとタイミングが合わないようです。公営住宅は一番奥にあるが、当然公営住宅にはお年寄りの方もたくさんいらっしゃいまして、買物に行くには丸喜に行くとか言いますが、そっちの方向のバスは一日に2本くらいしかありません。朝出て晩まで帰れないという状態で、もう少しショッピングセンターと市の中心部あるいは住宅地を結ぶ路線を考えられたらいかかと思うわけです。

会長

ありがとうございます。いま約半分の委員にお話を伺いました。

(テレビ会議により参加されている委員に向け)

ここまでの議論を聞かれておっしゃることがあればお願いします。

私自身平成16年から名古屋市交通局の経営の委員会にずっと入ってしまして、当時は名古屋市交通局は非常に赤字が多くて大変だったのですが、その後いろんな改革をやって、いまは地下鉄も市バスも両方とも黒字基調になっているということで、それにずっと携わってきたのと、長崎県営バスの経営評価委員もやっていまして、そちらのほうはいろいろ波があるのですが、そちらの経営の方も見ていくという、そういう人間です。

今日の最初の方の話は分からなかったのですが、経営についてどういう状況にあるのかということがこの場合まずきちんと検討されなければいけないのかなと思っていまして、路線の方の話がどうしても住民の皆さんだとそこが関心があるので、路線については地域公共交通網形成計画が宇部の場合はあるわけで、それからそれを具体化した地域公共交通再編実施計画もあるということでそちらのほうでかなり検討されていると思います。それをここでひっくり返すというのもおかしなことで、その議論というのは横目でやったらいいのではないかと個人的には思っています。

一方で、経営については、今いただいている資料ではあまりわからない。どのくらいどこが非効率なのか、どこが改善すべきなのか、あるいは運転士不足の話がありましたけれど、いま運転士を雇っていく、あるいは車両を置き換えていくということをやろうとするといくらお金がいるのかとかをきちんと見ていかないと、絵空事ばかりを言っているだけではこれは経営のことなので、そこは明らかにしていく必要があるのかなと思っていまして、今の資料だとちょっとわからない。谷島さんが一番プロだと思うので見ていただいたらいいのですが、私自身としては今の資料だとちょっと難しいと思っていまして、伺っている現場を見て、資料もよく精査して、それから名古屋市交通局の場合でも経営の専門、コンサルとかシンクタンクの方が入ってかなり精査をされて会計のやり方も変えたとかいろんなこともあったので、そのあたりのこともやっていかなければならないのかなと思っています。あと、どうしても赤字という言葉が出るのですが、赤字は全然悪くないと思っています。公共交通はいまどき黒字というのは東京とか大阪のすごく利用が多いところだけでして、名古屋であったとしても赤黒トントンくらい。ほとんどやりたい人はいないというのが現状です。そういう意味では宇部の場合は公営企業ですので、公営と言っておきながら企業の赤字を出さないことが求められるという非常に中途半端な企業体になっているのですが、逆に今のような運転士が足りない時だと公務員というか市の仕事ということになれば、運転士も待遇が良ければ集めやすいということもあります。そういったことも考えて公営交通事業というものがどういうふうに宇部で有効か、あるいはもしかすると有効でないのか、ということもきちんと分析する必要があるのかなと思っています。そういうことをやったうえで、どのくらい宇部の公営交通が力を発揮できるかということと、網形成計画の方で公共交通こうあるべきだという話があるの

で、それをうまく合わせると一体どういうふうにできるかということが見ていけるのかなと思っています。これからのスケジュールもよくわからないのですが、まずは基礎データをきちんと、あと現場も見たいなと思っていますので、これから宇部の皆さんよろしくお願ひいたします。

会長

大変ありがとうございます。全体的なパースペクティブをいただいたと思います。加藤委員と谷島委員はそういった部分でご経験も豊富だと思いますので、データに関しては今日でなくても結構ですが、具体的にこういうデータも出すべきだということではぜひ今後ともご指摘いただきたいと思いますし、名古屋ですとかそういった事例もぜひご紹介いただければと思います。よろしくお願ひいたします。

次の委員お願ひします。

委員

私は中学高校の校長としての参加を要請された面があろうかと思っていますので、そういう意識のもとに申し上げたいと思います。全体で700名前後の中学生高校生がいる中で、半数が自転車通学です。遠距離からの生徒もいるということで、JRが2駅ありますが、これを利用する生徒が多くて、3～4割くらいが居能、岩鼻からのJR利用じゃないかなと思います。残りがバス通学、1割。100名弱、もっと少ないかもしれませんが、そんなところかと思っています。この残りのバス通学の生徒にとってはバス路線がないと学校に通うことも出来ませんし、生徒に来てもらわないといけない学校としては、ぜひともバス路線の維持をお願ひしたいと思います。

私が中学高校に通った50年前は、船木鉄道のバスに朝晩は乗り切れないくらいに人が乗っていたことをよく覚えています。今は様変わり状態になっているのは時代の変化というか、やむを得ないと思います。生徒や高齢者のようにいわゆる交通弱者にとっては市営バスをはじめとする公共交通機関は欠かせないものだし、ある程度税を投入してでも維持していかなければならないと考えています。ただ、そうした高校生や大学生も在学中は公共交通機関に依存するわけですが、卒業や就職をすると、地方ですとマイカーを持つ。そうするとてきめんバスに見向きもしなくなるというのが現実かなと思います。したがって私たちとすれば、高校生や大学生に様々な形で公共共通機関の運営に関与させることを在学中にいろいろな形で進めることで公共交通機関の必要性とか、マイカーと公共交通機関の共存の方法がないかなどに意識を持たせることも必要かなと思います。この審議会に参加している以上、そういった立場を踏まえながら意見を申し上げることができればいいと思います。

会長

ありがとうございました。続いてお願ひします。

委員

全国的に運転士不足と言われているようなのですが、なぜ運転士が不足しているのか不思議で、待遇が悪いから運転士にならないのか、免許を取得するのが大変だからバスの運転士にならないのか。今から我が子たちが社会に出るにあたって、そういう職業選択もある中で、バスの運転士は魅力がない職業で、子供たちが選ぶに値しない職業なのかなと保護者として思っています。この資料を読んでとても難しいことばかりでした。個人的な意見として、JR宇部駅を利用することが多いのですが、宇部駅に行くにしても歩いていくには遠すぎる、バスの時間を見ると乗り継ぎが悪くてバスに乗れない、だから仕方なくタクシーを呼んでタクシーに乗ることが多いです。行き先は徳山や下関駅が多いのですが、駅を降りると徳山だったら駅前図書館、下関だったらシーモールがあって、何かするにも時間をつぶせる場所があるのですが、宇部駅は時間をつぶせる場所がなくて、バスの乗り継ぎが悪ければそのあいだ何をするわけでもなく寒い中ただひたすら呆然とバスを待っていなければならないという状況があります。宇部市PTA連合会の事務局は青少年会館で、ここの4階にあるのでここにはよく来るのですが、夜飲み会があると車では来られないので電車で来ることも多いです。琴芝駅で降りてここまで歩いて15分くらいなので徒歩圏内ではありますが、電車の時間に合わせてくると会議の時間までに時間をつぶす場所がないので、仕方なく自家用車なりタクシーを利用しなければいけないということはよくあります。電車から降りて時間をつぶす場所がないというのは利用を減少させている一つの要因ではないかと思います。

会長

ありがとうございます。続いてお願いします。

委員

先ほど委員から、テーマを決めてやろうということがありました。バス路線と交通局の赤字は違うということだったので、テーマを決めてやるのが大事だと思います。加藤先生が良いことをおっしゃるなど思ったのは、公営事業で市民サービスを基本とするバス路線ですよ、あれが赤字でもいいじゃないかと。この一遍大好きで賛成しています。私の周りでも今の話の中でも、バスに乗りたいたけど乗りたい時間にバスが来ない、そして運転士もいない。その路線を充実してバスがいま一日に2便しか走ってない道を10便走らせるとすごく便利になりますよね。だけど収支採算が取れない。ギャップがあって、交通局の皆さん大変だと思います。その大変な中で何をしたらいいかを自分なりに考えて、各路線の乗客率とか各停留所の乗客率とかデータはないかと思って見ていたら、交通網形成計画の中にいろんなデータを作っておられた。これは今ある路線の中でのデータで、これだけのデータを取るのも大変だったと思いますが、もし路線を変えたらどういった結果が出るかなという実験的な路線ですよ。私は高齢者の100円バスを使用する立場なので乗りたいなと思いますが、家の方では場所が遠くて面倒くさいかな。バス停がもしここに来た時に私は便利になるけど他の人はどうか各

自治会を通して、その場所の中で宇部市営がどうなったら便利かアンケートを取っていただいて、停留所がもっとこっちになるともっと便利になる人が多くなるかを町内会でも話をすると面白いかなと思います。

会長

ありがとうございます

委員

いま職場で自転車通勤を届け出て、始めは車通勤で、車ばかり乗っていたらエコじゃないと思って自転車通勤に変えて、それから数年前にバス通勤に届けを変えて、バス通勤の通勤手当をもらっています。確かに車だと便利ではありますが、どんな時間でも帰れるし、早いし、ドアツードアだし。でも歩かなくなるので体に良くないと。バスに乗るとバス停までちょっと歩いたり、職場の目の前のバス停は本数が足りないからちょっと遠いバス停に降りて500メートルでも800メートルでも歩くのですが、そうすると俄然歩数が上がって満足度が上がるということがあるので、いま健康面でどれだけ歩くかということがシニアライフとかこれからの健康とか健全に年を取るには大切だと思うので、そういったことをもっと職場で共有したり、いろんなところでそういう活動が出来たらいいなと思っています。便利でないから乗らない、車が便利だからなかなかバスは勝てないと言われていますが、バスと電車のいいところは、そこまでちょっと歩くこと。ちょっと歩くの積み重ねが健康を作るとかプラスの面が実際あるので、そこをもっとアピールして乗る人を増やしたいと思います。

それから、今日もこの施設に来て一階で受付とかを見たのですが、バス停がどこにあるとか、バス時刻表はこれとか常盤町二丁目はバス停はあっちとかこっちとかどこ方面に行くのならこっちとかあっちとか、乗り慣れない人はわかりにくいのですが、そういう案内が壁に掲示にあってほしいなと思います。うべこまちという団体を作った時に、公共交通をもっと利用しやすくという交通まちづくりというワークショップが7回も8回もあって、その時に公共交通の情報をもっとうまく発信してほしいという話があったのに、10年経ってまだ進んでないというのは自分たちの活動が全然足りていないし、市の方も危機感が足りないんじゃないかなと思います。

このあいだ卒業研究の中で図書館の利用者がどういう交通手段で来るかという調査をしていたのですが、ホームページを見たら図書館のバス停案内が違ったので改善を連絡したらすぐにやってくれました。図書館を調査する中で、高齢の方がなるべく車も危ないのでやめたいのだが不便だからどうしても車で来てしまうということもあって、そういう方たちは潜在的なバスの利用者として図書館とか公共施設に来ているので、そういう人たちにバスだったらバス停はここにあって時間はこうですよ、どっち方面に行くのですよということを見える化していけば乗る人を増やせるのではないかと思います。そんな、どちらかというともっと乗る人を増やそうとか。自治会の方でももっと活動できるのではないかと。危

機感を持って、乗るための工夫とか情報共有とかをやっていく必要があるのではないかと思います。

会長

ありがとうございます。最後の委員お願いします。

委員

まず最初に皆さんにお伺いしたいことがあるのですが、ここにいる方で、ご自分名義の自家用車を持っていないという方はいらっしゃいますか。ご自分名義の自家用車を持っていない。みんな持っていらっしゃるわけですね。で、もう一点質問です。ここに今日来られるときに、宇部市営バスを利用して来られた方。いらっしゃいます？ありがとうございます。おそらく他の方は自家用車なり公用車なりだと思うんです。私、実は自分名義の車を持っておりません。愛用しているのは時刻表です。これはもうボロボロになっていますけど、宇部市営バスを活用しています。日ごろから合理的な行動を考えるのですが、自家用車を持っていると維持費とか燃料とかを考えると合理的じゃないですよ。自家用車を持つというのが。私は退職したときに自家用車を手放しました。重いものを運ぶときはしょうがないので妻の車を借りてそれを運転していますが。自分が動くとき、いろいろな用事で。仕事も一応持っていますので行動するのですが、すべて自分の足か宇部市営バスを活用しています。というのが私の立ち位置です。この審議会の目的もまた設定されるのですが、それとは離れたところでお話しさせていただくと、おおかた2年間宇部市営バスのモニターをやってまいりました。まだ全部の路線に乗ったわけではないのですが、宇部市営バスのかんりの路線に乗っております。色々感じるころはあるのですが、ふたつほどお話しさせていただきます。

ひとつめ。例えば朝、平日の朝、とても渋滞をします。私の知っている限りでは朝よく渋滞する場所というのが宇部駅前、西宇部ですね、それからずっと海岸べりに興産をはじめいろいろな工場群がありますけれども、そこ入る特に浜通りですね。浜通りはとんでもない込みようですね。それから沼。ここもとんでもない込みようですね。ほかにも多々混むところはあるのですが、宇部市営バスに乗車していて見ると、ほとんどの自家用車というのが運転手1人だけですよ。一人で一台自家用車を運転してその分だけ道路を占有していますよね。だからこういう状況というのは合理的ではないなと思っております。という点が一点。

それから、年末にある会合がありまして、たまたま宇部市営バスの話題になってですね、宇部市営バスってどう思う？と聞いてみたのですが、まず、この（時刻表の）存在をその会合に来られた方は一人もご存じなかったです。時刻表があるということ。これもただでもらえるよ、え、そうなの？という方ばかりでした。ある地域で農業従事者がほとんどの方だったのですが、農業をやっている方というのはとにかく車がないと今の農業はやっていけませんので、おひとり

二台三台持っている方が多いですよ。使い分けていらっしゃる。だからまず市営バスに乗るといふことはあり得ないですよ。市営バスに乗ると言ったら年に一度温泉に行くときに貸切バスに乗るくらいで。路線バスに乗ることはまずないですよ。だから市営バスのことを全く知らない、乗ったこともないという方も多々いらっしゃいましたね。だから時刻表の存在すら知らない。自家用車なり自分でドアツードアじゃないですけども、便利さというものに人間は慣れてしまうと、金銭的に合理的じゃないことをされるということが非常に多いのではないかという感想を持っています。

もともと私は鉄道おたくだったので、昔は国鉄ですね、今はJRですけども、時刻表は毎月買っていたくらいですから時刻表が大好きで、公共交通大好きでずっとやっていたのですが、仕事柄、二十四時間365日仕事をやっていましたから、車がないとやっていけない仕事だったわけですけども。その仕事を離れたときにずっと思っていた合理的な行動という観点で自家用車を手放して、現在はゆっくりですけども仕事もやって、自家用車なしでもやっていける、それってどういうことなのかなと日々思っております。いま市営バスのモニターをやっていること、他にも多々あるのですが今日はこのくらいで終わっておきます。

会長

ありがとうございます。全委員にご発言いただきました。先ほど谷島委員、加藤委員からも非常に重要なご示唆いただいたのは、今後審議会の中で論点がある程度絞っていかなくてははいけない。今日皆様のお話でも分かると思いますが、公共交通に関する話題は多岐にわたります。先ほど加藤委員からもお話がありましたが、宇部市の公共交通をより良くしていくという意味においては、公共交通協議会と言いますが、そちらもあります。今日色々出していただいたご意見の中にはどちらかというと最終的にそちらのほうにフィードバックしていくとか、市の交通政策の中でできることがあるかどうかという方にフィードバックしていったほうがいいこともあると思いますし、中には直ちに改善できそうなこともあるのではないかと思います。そういった中で、この協議会はどちらかというところ公営の交通事業のあり方というところが重要だと思いますので、ある程度論点を絞っていくと、もちろんみなさん利用者の視点でご意見はあると思うので今後も言っていただいて構わないのですが、そこは最終的にはそういう形でフィードバックしていくことで改善できるか検討していく方がいいのではないかと感じました。そういう中で私としましては今お話を伺ったり事務局のご説明を聞いて、論点としましては公営交通の役割、宇部市交通局のバスの役割です。いろいろなご意見あったわけですが、あらゆる需要にはバスは応えられないと思います。夜間本数少ないというご意見はよくいただくのですが、先ほどの運転士不足というところとかなり直接リンクしているところで、夜間の便数の維持というのは一番難しいところだと思っています。そういった中で公営交通、市営バスが特にどうい

った方の移動に対してサービスを提供していかなくてはいけないのか、特に大事なのはどういう方なのか、どういう方のために役に立たないといけないのか、そういう役割のところは一度整理したほうが良いと思います。その中では谷島委員からもお話があったようなまちづくりの中での役割というところもあると思います。私としては網形成であるとか、その前に宇部の場合、あり方の検討の協議会というものがあったのですが、そういうところである程度宇部におけるバスの役割という話はその時点で議論はしているという思いはあるのですが、そこからある程度時間も経過しているので改めて公営交通、市営バスが宇部においてどういう役割を担うべきか議論は必要なのかなと思いました。

次は、路線バスの運営の持続性だと思います。先ほどから財務的なご説明もいただいで私自身もう少し勉強しないといけないところありますが、いろいろ外部からも委員ご参加いただいているのはそういったところでご指摘いただきたいためでもあるので、こういうものを出さないと議論にならないとかいう話ですね、あと持続性ということではやはり人の問題ですね。人の問題は20年ほど前の審議会等でおそらく話題になってないはずなのですが、人の確保の問題は議論がいろいろあるのだと思います。今日の皆さんのご意見の中ではあまり出ていないのですが、市あるいは市議会の中で貸切事業のあり方についても議論すべきだという話が出ています。宇部のまちにとっては乗合がまず大事ですが、いま貸切もやっていますのでその位置づけも議論しなくてはいけないと考えています。大きく言って論点はその三点かと思いました。

まだこれからどういう風に議論を進めていくか私も見えていないところもあるのですが、順次テーマごとに事務局の方で準備していただいでそれに基づいて議論する形かと思います。

ここまでの時点で委員の方追加でおっしゃることはありますか。

委員

先ほどからずっと地元の話ばかりをしてきていますが、私は仕事をしていますので、以前から西岐波の工業団地にバスを乗り入れてくださいとお願いしていますが、現状バスは入っていません。通勤に使うバスがないということで、新入社員が入ってくる時に都会出身の若い人は自家用車も持たない、免許も持たない、会社に入ってから免許を取りに行ったり車を買わないといけないというのが現状です。これが今から働き改革といって、割と定時に近い時間帯で行ったり帰ったりできるようになってくると、その時間帯だけバスを運行していただいで工業団地を一周してもらおうとか、そういうことができるようになれば、地元でお年寄りが何人乗られるかを考えるよりも毎日毎日通勤で使う人たちが増えてくるほうが結果早いのではないかなと思います。以前のように深夜まで残業するということが今からは無くなると思うので、そういうところで最初はわからないかもしれないですけど、せつかく若い人を宇部に連れてきてもなかなか暮らしにくい、東京の方から企業を誘致しても車がないとどうにもならない、そういうことがあ

るので工業団地の中に通勤時間帯のバスの乗り入れも検討していただければ暮らしやすく通勤しやすくなります。最近空き家がたくさん増えてどんどん駐車場になっているのですが、電車を使ってそこからバスに乗ってくるとか、それから駐車場を借りてそこに車を置いてくるとかいろんな方法があると思うので、仕事をするイコール車がないと仕事ができないという今はちょっとどうかなと思います。会社に行ってしまうと社用車があるので、自家用車でどうこうしなくても仕事はできますし、宇部には工業団地はいっぱいありますのでそういうところにバスを乗り入れていただくこともちょっと考えていただければと思います。

会長 ご意見ありがとうございます。通勤に関しては過去、瀬戸原工業団地とかいろいろ交通局がやって、なかなか厳しい状況ではあるのですが、今ご意見で非常に印象に残ったのは、人を確保するためにも交通が必要なんだと、つい山口にいるとみんな車を持っている前提で話をしてしまいがちですが、おっしゃるように大都市圏では最近若い人で車を持っている人が減っているという話もありますので、通勤はすごく難しいとは思っているのですが、先ほど言いましたバスの役割という中で通勤というのはどこまで可能なのか議論できるのではないかと思います。ありがとうございました。

 そのほか何かございますか。よろしいでしょうか。

 それではいったん資料の説明に基づいた議論は締めさせていただきます。それぞれの委員のお考えや背景をよく理解できましたので感謝しています。ありがとうございました。では、続きまして議事（２）その他ということで、事務局の方で何かありますか。

7 議題（２）その他

 特になし

会長 何か委員のほうで言い残されたことなどありませんか。

委員 次のスケジュールですが、一か月かそのくらい先なのでしょうが、ここで今話した内容から次に何をというのは今言われたことをすべきですか。ターゲットが見えればそれぞれ考えてくる事が出来るかなという気がするのですが。

8 連絡事項等

会長 つまり宿題ということですね。ではスケジュールの事務局案をお話ししていただいていいですか。

事務局 まず日程ですが、今回は3月27日金曜日14時から同じ場所で予定させてい

ただいております。次回の議題というかどういう方向性でということですが、榊原会長もおっしゃったように、路線バスをどのようにしていくか、維持していくか、どのような役割を果たしていくかべきか。色々な交通手段が昨今出てきている中で、乗り合いタクシーという手法であったり、グリーンスローモビリティ、街中の路地裏を走るような低速の車両での運行であったり、バス路線が入っていないところは地域内交通で、地域の中で自立運営を目指してちょっとした行先とかの移動をされてらっしゃる地域、宇部でいえば西宇部校区とか原校区とか東岐波校区。そういう公営事業でもない、バス事業でもないけど地域が運営するような交通移動手段等もシステム化されてきています。こういういろいろな移動手段がある中で、バス事業は今後どのような役割を果たしていくべきだろうかというバス事業の方向性とですね、その路線バス事業についてどのような運営をしていくのかということ。それから今日説明の中では触れてはいないのですが、大きく分けて路線事業と貸切事業と二つあります。路線事業というのは福祉的要素も強くて赤字でも守っていききたいというのが今日のご意見でもあったところなのですが、貸切事業についてはそういう守っていかなくてはならないという使命的なものではなくて、どちらかというところ儲ける方の事業ですね。ただ、貸切事業と路線事業の仕組みというか、どのような構造になっているのかという説明に及んでいないので、そのあたりの説明等を含めて事務局の方からさせていただいたうえで、次回については路線事業をどのような方向にもっていくべきかを議論していただければと思います。

会長

わかりました。基本的には路線バスの役割とかそういうことですね。先ほど区域運行の車両の話がありましたけれど、実際に交通局はいわゆるバスだけやっているわけではなくて、ハイエース的な車両を使った地域内区域運行というものを北部の方でやったり、実はバスだけをやっているわけではない。一方で大事なものは、鉄道があっても一方には地域内交通といって乗り合いタクシーがあるわけですが、その間のところをバスとか北部の区域運行とか交通局が担われているので、そういったものをどこら辺までバスが担うべきか。どこら辺までというのは、時間的なこともあるんですね。今は昼間のどちらかというところ高齢の方が外出するのにいいようなダイヤを組んでいて、その裏返しとして夜はすごく少なかったりするわけで。そのあたりどういったところが主に果たすべき役割なのかを最初に議論すべきだと思いました。それを踏まえた路線バスのあり方というのがあると思います。おそらく貸切の議論はもうちょっと先です。そこまで一回ではできないと思います。

次は路線バスの役割、あるいは公営交通の役割、どこまでをカバーすべきか、その中には先ほどご意見があったように通勤通学の話もあると思っております。よろしいでしょうか。それからこれは事務局にお願いですが、特に谷島委員、加藤委員が外部からご参加いただいているということで、全国的な知見を活かすと

ということだと思いますので、先ほどご意見があったようにこう言ったのがないと経営が分からないという話は事務局の方からでも聞いていただいて、資料を出していただければと思います。

それから四月以降のスケジュールもお考えということでしたよね。

8 連絡事項等

事務局

榊原会長、ありがとうございました。

次第8の連絡事項等ですが、次回の審議会は、3月27日（金）14時から本日と同じこの青少年会館にて行う予定です。

また、4月以降につきまして原則毎月第4金曜日に行う予定です。

会長

本日話すことは以上です。ほぼ予定の時間かと思いますので、進行を事務局にお返しいたします。関連なご意見をいただきましてありがとうございました。

9 閉会

事務局

以上をもちまして会議を終了したいと思います。

皆様、長時間にわたりありがとうございました。

以 上