

## 第2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)7月3日(金) 14:00～15:40

【場所】宇部市 勤労青少年会館 2階 集会堂

【出席者】14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、宮田委員、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】3名

宇部市総合戦略局共生社会ホストタウン推進グループ  
村上次長、中村グループリーダー、成瀬チーフ

【次第】1 開会

2 局長あいさつ

3 会長あいさつ

4 議題

(1) 新型コロナウイルスの影響による対応と現状

(2) 路線バスに関する追加資料の説明

(3) 乗合事業の役割、実施のあり方

(4) 今後のスケジュール

5 連絡事項等

6 閉会

事務局

### 1 開会

開会あいさつ  
コロナ対策説明  
資料確認  
テレビ会議注意点

局長

### 2 局長あいさつ

(局長あいさつ)

会長

### 3 会長あいさつ

委員の皆様、ご無沙汰いたしております。状況につきましては今局長のご挨拶にあった通りだと思うのですが、交通の領域においても、世界が一回目の会

議の時とは変わってしまったと思える部分と、以前からあった問題がこのコロナを通じてさらに顕在化したという両方の面があるように思っております。本日この後ご審議よろしくお願いいたします。

#### **4 議題 (1) 新型コロナウイルスの影響による対応と現状**

会長 それでは議事に入ります。主要な議事は3件だと思いますが、皆様のご協力をお願いします。

議事(1)について、資料の説明を事務局からお願いします。

事務局 ≪事務局が資料の説明≫

会長 どうもありがとうございました。若干補足しますと、私も事前に資料をいただいたときに少し確認させていただいたのですが、資料の1の2ということで影響の数字が記載されています。こちらは収入ベースですので、例えば定期券という項目は各月の定期券の売り上げの減少を表しているそうです。ですので、実際に乗客の減少をより直接的に表しているのは普通乗車券と車内ということかと思えます。先程局長のご挨拶にありましたが、特に空港線は影響を受けたということなのですが、他の一般の路線も当然影響を受けているということです。ただいまからこの議題について質疑なのですけれども、前回皆様にご意見をいただいたのですが、今回もどなたからでも結構ですので、例えばご質問であるとかご意見、こちらの内容についてございましたらお願いいたします。

委員 まずこの影響の出し方なのですが、路線バスの方で売り上げで図られているので、例えば回数券・定期というのは先の前払いということなので、本来は乗車人員がどうなっているのかなというところをとらえないと。ちょっと私最初に見たときに2月3月で74%というのはちょっとすごいな、こう思ったんですね。でも実際は定期券の売り上げなので、これは乗車人員がどうなっているか。だいたい2月3月になると生活路線でも3割くらいまで落ち込んでですね、外出の自粛ですよ。今私どもでは路線にもよって違うのですが、だいたい4割から7割というような状態です。戻りが早いところもあれば遅いところもあるのですが、これはあくまでも利用者ベースです。やっぱりお金というのは、定期券っていうと先の物を先に買うという意味ですので、そういう状況かなと思います。それと、貸切バス・観光バスの方ですよ、一般貸切というところが現状では5.8%というところで、これは全国全くどこも同じところかなというふうに思っております。一番最初に見通しが9月くらいからと書いてありますが、おそらく9月では回復は難しいだろうというのが一般的に思っております。観光バスはやはりシーズンというものがありますので、この秋のシーズンを逃すと次は春なんですよ。ですから年内は仕事がないようにコストがかからないようにという策を取

るところもいますね。今回保険などを一時解約しているというのは非常に賢いやり方かなというふうに思うのですが、貸切バスの予想は9月10月は難しいと思います。

会長 どうもありがとうございます。最初に仰いましたところは今回にかかわらず現状の問題で、乗客ベースで適時に利用状況を把握できないというのは現状の問題ですね。運賃収入ベースでしか把握できないという状況は以前からあったわけで、先程仰ってました乗降調査を年1回実施されているわけですが、乗降調査でないと実際の実員が把握できていないという状況がありますので、コロナに限らずきちんと把握できるような体制が必要であると私も思っております。

委員 利用状況が金額でしか分からないというのは今回のこともそうですが、経営改善をやっていこうとすると基本的なデータとして必要になってくると思いますので、ただお金もかかることなのでちょっと面倒なのですが、考えていかなくてはいけないことなのかなと思っているところです。

会長 ありがとうございます。人ベースの移動の状況を把握する必要性というのはこの後も議題2の方の資料でも同じ問題がありまして、また追って議論できればと思います。その他こちらの委員の皆様で、この数字の意味がよく分からないとか、ここはどういう意味なのかとそういった確認の意味も含めて何かございましたらいかがでしょうか。

委員 山口宇部空港線の数字が一番落ちたという話が先程あったのですが、山口宇部空港線って、3か所路線があるのですが、どの部分の路線が一番落ちたのでしょうか。

会長 空港関係の路線の中でということですか。今わかりますか。

事務局 先程ご説明した収入に関してになるのですが、やはり空港に飛行機が発着しないというところで、宇部空港から新山口駅間、これは運賃が910円というかたちになるのですが、その部分の利用者数が減ということがかなり大きな影響があるところでございます。ですので宇部空港から新山口駅間です。

会長 ありがとうございます。新山口-空港の路線が一番収益性が高い、運賃収入としても圧倒的に大きいという理解ですけど、それでよろしいでしょうか。

事務局 はい。間違いありません。

会長 ありがとうございます。その他何かございますか。どうぞ。

委員 車内という分類ですけれど、これは車内で支払ったという。それで高齢者の優待カードがあると70歳以上の方100円で乗れるんですよね、そういうのも含めてとにかくバスカードじゃない現金で払ったお客さんの売り上げがこれということですか。

会長 ということですよ。

事務局 はい。

会長 だからこの車内という方にはいろんな属性の方が実は混ざっていて、先程仰った高齢者の方で100円払っているのもあるし、エコ定期で100円払っている方もいるし、一般的な200円とか300円払っている方もいるということになります。だから実員と少しそこに乖離があるわけです。いろんな人が混在している、この中に。

委員 いろんな方がおられて、この部分は割と維持されやすい？

会長 仰る意味はあれですか。空港線なんかと比べると、市内の路線の方がどちらかというと日常的な利用を反映しているからという意味合いですか。そこに関して、その正確な把握は現状交通局さんの体制で難しいと理解しているのですが、そのあたり分かることはございますか。市内は比較的まだ減ったとはいえある程度は利用があるとか、そのあたり何か仰れることはありますか。

事務局 先程のご指摘通りきちんとした人数は、収入でしか把握できておりませんので、はっきりとは申し上げられないのですが、乗務員等のヒアリングをしたところ、病院と商業施設の利用についてはこの数字に表しているような減少率まではいっていないと。宇部の特性としましては、利用者的にはまだ商業施設に行かれる方はたくさんいらっしゃるということでございます。

会長 どちらかということ、日常生活にかなり結びついた需要は、ご心配だったと思うのですが、利用はされていたということですか。はい。ありがとうございます。その他何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは後ほどの議題にも関係してまいりますので、そちらの方で何かございましたらよろしく願いいたします。では次の議題の方に参りたいと思います。(2)路線バスに関する追加資料の説明、こちらの方よろしく願いいたします。

事務局

《事務局が資料の説明》

会長

ありがとうございます。ただいま一通りご説明いただいたのですが、私からも若干補足します。先程ございましたように基本的に資料2-1というのは年間の収入ベースのデータということになります。先程から言いますように現金というのはいろんな方が混在しています。普通乗車券は空港の方は多いということですが、高齢優待の方も100円を払っていらっしゃるわけですが、高齢優待の方が100円払っている部分というのは実は左側の青い方（車内）に入ってくると。ピンクの部分（宇部市高齢優待）というのは実際には交通局の立場からすると補助金として交通局に入ってくるお金ということになります。障害優待も同様かと思えます。そういう形でピンク（宇部市高齢優待）と緑（宇部市障害優待）のところというのは利用者が払うお金ではなくて、行政からくるお金という形だと理解しています。違っていましたら訂正ください。それでこういった形ですと、収入源での貢献というのは分かるのですが、一方で収入だけが問題なわけではなくて、より多くの方の移動手段として機能しているかということも大事なわけで、そこになりますとその次の資料2-2と資料2-3、こちらの乗降調査のデータになります。交通局は年に一回全便の乗降調査を実施されているので、今年は今やられているということですが、昨年の6月にやられたデータだということになります。資料2-2と資料2-3がそういうことになります。資料2-1と資料2-3で現金の比率とか高齢優待の比率が違っているのは、収入で見るか利用者の実数で見るかということのの違いです。資料2-3というのが実際にバスに乗っている方がどういう属性、どういうお金の支払い方をされている方が交通局のバスに乗っているかというのを示しているのが資料の2-3ということになると思います。資料2-4以降は路線別、系統別の収支ということかと思えます。交通局の現状のアウトラインを説明いただいたと思うのですが、こちらにもご不明な点等もあるかと思えますし、いろんなお立場からのご意見等もあろうかと思えますので、こういった点でもどなたからでも結構ですのでよろしくをお願いします。

委員

資料の2-2ですが、時間帯別便の利用者と時間帯別便数、これは令和元年度の去年の6月の乗降調査によるということですが、これは6月1か月間なのですか、6月のある週間を区切ってなんですか。その辺りを教えていただけませんか。

事務局

乗降調査につきましては本来一日で全便対応できればいいのですが、実際の乗降調査をするときに、バスの車内に2名ほど乗り込んで、カードを渡して、その方がどこで乗ってどこで降りられて、こういった種別で降りられました、というかたちを集計するのですが、なかなか一日2名を全てのバスに乗せるというのは

困難ですので、6月の1か月くらいかかってしまっています。なので一日での調査ではないということです。すべての便につき1回ほどやっているということです。

会長 1か月かけて全便調査しているということですね。

委員 2名が乗られて、ということですね。だから1か月間じゃなくて2名の方が乗られて1回ということは、まるまる1か月の平均というわけではないんですね。ですからどうなるんですか。1日か2日か3日かそんな形になるのですか。要は平均値としてこれを見てもいいのかどうかという感じなんですけど。これで1か月で全体を表していると言えるんですか。

事務局 基本的には毎日やるというのが当然利用実態を把握できると思うのですが、人が乗り込んでやっていますので、全ての便に対して1年に1回ほど利用実態を取ることが国の方の指導にもありますので、そちらに基づいてやらせていただいているというところでございます。

委員 いま現状コロナで便数が減っている、乗降者が減っているということでしたが、いま現状ではそのデータは取られていないのですか。

事務局 先程ご指摘がありましたように乗降調査上で乗り込んで利用実態というのは取られていません。運賃収入の減収で把握しているといったところでございます。

委員 もう一つ言いたいのは、先程話があったように、毎日通常使っている路線というのはあまり減っていないというような話があったのですが、今コロナの状況であれば本当に今必要なところしか基本的には人は乗らないと思いますので、今のデータが非常に大切かな、と。それともう一つ、路線も今コロナで滞っていますけれど、それでも使っている路線というのは非常に重要度が高いというような気がしましたので、参考にお願いします。

会長 ありがとうございます。先程から言いますようにデータの把握状況について重要なご指摘があったかと思えます。ありがとうございます。

副会長 この乗降調査ですけど、毎年婦人会が受けていて、2人乗って調査をしているのですが、非常にしんどいということで、どうにか毎年やってはいますけれど、今年はコロナが発生していますので、正直なところ乗ることが出来ないの、交通局さんの方でやっていただいているということで、この乗降調査には費用も発生していますし、たくさんの人と時間もかかっています。交通局さんから

の依頼で婦人会がやっておりますけれど、そろそろ体力的に難しいかなという話  
は出てますので、婦人会だけでなく、他の団体の人と一緒にそういうことをやっ  
ていただければいろんな面で調査ができると思うんですけれど、一つの団体だけ  
でさらっと一回りするだけでも、とてもじゃないけどできないというのが現状で  
す。ですからこれ以上の回数を求めるのであれば他の団体にも協力していただく  
ことが必要ではないかと思います。

会長                    そのこのところについては例えば今日ご参加のイーグルバスさんにおかれてもい  
ろんな形で、例えば人が調査で乗るとかじゃなくて、継続的に乗車人員を把握で  
きるような体制を作っておられて、例えばICカード等がある場合にそういったこ  
とは比較的やりやすくなるんですね。だからなかなか現状ではより多くの人をこ  
の調査に費やしていくということはおそらく難しいので、どうしても初期投資が  
かかるので、なかなかその部分で交通局も踏み切れていない現状があると思う  
んですけども、そういう部分は今回もなかなか即時的にどれだけ利用者が減った  
かというところを把握できないとかそういう問題につながってますので、もちろ  
んコストがかかるのでこれまで踏み切れなかったのですが、こうなってくるとそ  
ういったシステムの導入の必要性がこれまで以上に高まっているんじゃないかと  
思っております。ご意見ありがとうございます。その他ご意見いかがでしょう  
か。

                          例えば先程から利用者数の把握の話に議論が集中しているのですが、後の方で  
収支の情報なども示されておりますけれども、こちらなどで何かご意見ご質問等  
ございますでしょうか。

委員                    資料2-4の路線別収支表ですけれども、この時の経常収益というのはバスに  
乗車して現金で払ったとか、あるいはカードを通していくら支払ったかというの  
を積み上げて出てくる金額でしょうか。

事務局                このバス事業におきまして補助金の算出根拠となります経常収益、決算期は通  
常であれば交通局は4月-3月なのですけれども、それを10月-9月に組み替え  
て決算と同様の作業をしたうえで運賃収入・その他の収入を含めたものを経常収  
益という形になっていきますので、日ごろのお客様の運賃収入がすべて含まれてお  
ります。

会長                    たぶんご質問の趣旨は路線別にどういうふうに振り分けられているかという質  
問だったのですが。

事務局                その運賃収入をもとにOD調査で把握しております利用実態を按分比率で分け  
て各路線に流しているという状況でございます。

委員

系統まで見る余裕がないので、路線の資料2-4で見るんですけど、それで収益が比較的高くて収益率が高い路線がよく利用されているとか、短い距離でも比較的用户が多いのかなと思うんですけど、もうちょっと地図に示していただくとかしたら、どういう市内路線がとか、東部がとか、西部がとか、北へ向かう路線が良いのかなといったことが分かりやすいと思うんですけど。あと、自分が乗るところで8番と9番というのがあって、ときわ公園前とか湖水ホールを通る萩原線、市営住宅も萩原あるいは西岐波市営住宅の人も多いので、ユーザーが結構いるのかなと思うんですけど、萩原線と萩原循環線で、萩原線は1時間に2本くらいはある、萩原循環線になると1時間に1本あるかないかなんですけど、循環線もそれなりに収益があって、経常収益も遜色ないというのはなぜかなと思ったりするので、その辺何か背景があったら教えてください。

事務局

計算方法として難しいことがあるのですが、例えば経常費用を出す場合、1キロ当たりいくらという料金換算をしております。ですから例えば、宇部新川駅から新山口駅まで行く特急便がありますよね。これであれば本来30分しかからないんですけど、しかし距離は24kmあるということで、1kmいくら、だから人件費すべて反映しているわけでないので、費用について按分をしているところがあるので、経常収支というのがちょっと意味合い的には難しいんですけど、単純に1km走るのになんぼ必要であるから経費はそうやって出てくる、収入については先ほど言ったOD調査によって按分をすることによって費用分担を配分をしておると言ったことから、必ずしも赤字がこれはちょっと少ないですね、ということにはならないんですけど。ちょっと難しいことになるんですけど。例えば1番の山口宇部空港線こちらの方を見ていただくと、収入はOD調査での按分をして車内収入というのが入ってくる、国の収益が全部入ってくるんですけど、例えば費用に関しては本来であれば時間的にかなり短時間で新山口まで運行してるんですけど。ですから本当は経費としてはもっと少なくなる予定なんですけれども、あくまでも実走キロで出しておりますので、本来でしたらもうちょっと黒字部分が出るかなというところがあるんですけども、いま101.8%というふうな状態になっているんですけども。

委員

ありがとうございます。収益の出し方も費用の出し方もいろいろご苦労があるんだということが分かります。とりあえず収益をいかに上げるかということになると、やっぱり乗ってもらうお客さんを何とか増やさないとイケなくて、そうすると公共施設とかふれあいセンターとか文化会館とかでこんな面白いことをやってるよとか、こんな用事があるからみんな来てねとか、車だけじゃなくてバスでもちゃんと行けるんだよということがもっと発信されて共有されていくことが大切かなと思います。



会長

ありがとうございます。収支の話で、先程仰ったような計算法のこともあるんですけども、路線別のこういうのを私もこれまでも拝見してはいますが、難しいなと感じるところは、だいたい交通局まで行く系統というのは収支が悪くなっているんですよね。比較的人口の少ないあたりの方を交通局に行くためには通らなければいけないからですけど。一方で当然交通局に車は戻らないといけないので、交通局着発の系統というのは設定されていて、それらがかなり他の似たような系統の中でも交通局発着の系統が際立って収支が悪くなっていたりとか、いろいろそういったところまでなかなかこの表だけで収支が悪いからこの系統が廃止とかそういう単純な議論でもないなというのを前からこのデータに関しては感じているのですけれども、少しずつ皆様からご指摘とか分かりにくさとかそういうところは否めない部分があるので、こういったところの分かりやすく収支、経営状況を表すデータの表示、示し方であるとかそういったところを今後議論の中でできればいいのではないかと思います。ありがとうございます。その他にかかりますか。よろしいでしょうか。

それでは、ここまでコロナの状況と、過去の経営実態と、路線の運営の実態に関する資料のご説明をいただきました。ここからある意味この審議会の本題と申しますか、乗合事業の役割実施の在り方ということで議論の核心に入るわけなんですけれども、こちらまず事務局からご説明をいただくことになりませんか。

事務局

前回の審議会の中で最後にまとめたことと言わせていただいたのですけれども、路線バス事業というのは今いろいろご紹介した通りかなり厳しい経営状況にある、それに加えて今後人口減少社会としても当然厳しくなっていくと思います。加えてコロナウイルスとの共生時代がくる、その中で大量輸送をするバス事業というのは今後どうしていったらいいんだろうかという議論をしていただきたいと思いますとおるところで、それを論点としてまとめさせていただいたのが、これはあくまで事務局として考える案ではございますけれども、最後の1枚でお示ししておりますA B C D E Fということでございます。まずAとしまして、昨今、次世代交通システムというのが出てきております。大きいものでいえばB R Tという、J Rに代わって大量輸送するとか、細部にわたればA I 乗合タクシーとか、最近実証実験しました地域内交通、自転車のシェアサイクルとか、自動運行とかいろいろな交通システムができています。加えてまちづくりというのもコンパクトにしていくというのがあるなかで、そういう交通公共体系というのをどのように組み合わせしていくのかな、これはこの審議会での議論にはならないかもしれませんが、そういう中で路線バス事業はどの役割を、この地点からこの地点、宇部でいえば川上地区から街に出てくるのにどういう公共交通機関をつないで出てきたらいいんだろうかと、簡単に言えばそんな話です。その中でバス事業はどういう役割を果たしていくのかなというのが最初の案じゃないかなと。これがAとBで

す。Cというのは、さっき収支率の話が出てきました。黒字路線というのは新山口線のみですと、これは山口宇部空港から新山口駅までほぼ直行する。常盤駅入口から元有料道路を通過して、これが一番収益率が高いんですけど、これ以外はほぼ赤字。それを税金で補って維持しているんですけど、その税金にしてもこの人口減少社会のなかで、その負担は限界が来るんじゃないだろうかと感じています。貸切事業は今収益がほとんど上がっていないのですけれども、これってというのはかなり路線バス事業を下支えするような収益を上げている事業でございまして、ただこれもコロナの影響もありますし、今後貸切事業をどのように展開していくのかな、そのまま続けていくのがいいのか悪いのか、そういったことがCとして挙げています。Dとしましては、最終的にそのバス事業というのを極論でいえば民営がいいのか公営がいいのか。極論でいえばですね。比較論ではなくて公営のほうが良いという議論もあるかもしれませんが、そういった観点がDでございまして。これは前回までにお話させていただいていると思うのですが、そのころとは違うコロナウイルス感染症の拡大ということが出てきて、そのなかでEと。コロナ禍での経営存続と、ウィズコロナ時代における大量輸送自体の存在意義というの、これもちょっと大きな話なのですが、この辺りが論点になろうかなと思ってお示ししているところです。私どもとしてはこれで十分なのか、他にも論点があるのかないのか、いやこんな論点いらんだらうとかそういったことも含めて議論していただければと思います。

会長

ありがとうございます。私の方でも整理させていただきたいんですけども、いろんな方向性の話があると思うので、私からしますと、Fの話が、つまり今のコロナの感染のリスクがあると言われる状況の中で、大量輸送機関としての存在意義があるのかどうかというところがある意味最上位の問題なのではないかと思っているのですが、もしこれで存在意義がないということになれば、バス事業以前の問題になってしまいますので。個人的な意見を先に申してしまえば、先程からお話にあるように、その状況においても日常の欠かすことのできない移動のためにご利用の方はいらっしゃるわけで、そういうことで言いますと大量輸送機関としてのバスという交通手段はまだ依然として宇部というまちでは存在意義があるのではないかというふうには思っておりますけれども、そこについてももう少し議論するというのであればそういうことになるのかなと思います。それからコロナ禍での経営存続Eに関しては、おそらくこの話は先ほどの上の乗合とか貸切のあり方の話とかなり密接に関わってくるのではないかと思います。貸切事業というのは先ほどあったように、これまでであれば乗合の赤字に対して収入を得る有効な手段だったのですが、現状はそういう状況にはなっていないわけですね。あとコロナの話が始まる以前から、宇部において市議会等で出ている議論としては、現実として運転士不足の中でなかなか貸切事業に十分運転士さんに回っていただくことができないという状況があったという指摘があったわけで、

そういった中で交通局が貸切事業を継続すべきか否かという論点があったかと思  
います。上の方のA Bというところなんですけど、宇部市全体の公共交通のあり  
方というところでは、公共交通協議会というところもございまして、そちらの方  
でも議論をしているので、例えば鉄道等も含めた大きな体系の議論というのはお  
そらくそちらでもされるんですけど、この場で考えないといけないのは、いろい  
ろなそういう新しい動きがあるわけなんですけど、新しい動きがある中で、公営  
の公営交通としての交通局という事業体が残るべきなのか、残るとしたらどうい  
う役割を担っていくべきなのか、そういったところを議論しないといけないんじ  
ゃないかなと思います。私なりにA B C D E Fというのを整理させていただきました  
けども、今日のところはこれらについて結論を出すということではないので  
すが、これについて例えばこの論点とされているのはどういう意味だろうかとか  
か、あるいはこういうことも考えなきゃいけないんじゃないのかとか、そういっ  
たご意見をこの場でいただかなきゃいけないんじゃないかと思うので、そういっ  
たところでご意見よろしくお願いいたします。

委員 A Bですが、公共交通機関、今コミュニティーとかデマンドタクシーとか使っ  
て皆さん移動をスムーズにしようと思ってると思いますがけれども、これは宇部市  
全体でやられているんだと思います。大型バスがどの位置を立つのかというのを  
明確にしないといけないと思いますけれども、私は基本的に人とかお金とかいろ  
んなデータを取っていましたがけれども、やはり宇部市の基幹部門、メインの市の  
拠点を結ぶところを主体に、極端に言ったらそのあとのところは他のコミュニテ  
ィとかデマンドでもいいんじゃないかと。そのためにはバス事業だけで単独でや  
るんじゃなくて、そこらへんとのコミュニケーションを取りながら、向こうも向  
こうの意見があるでしょうから、それを取り入れながらその境界線を決めてい  
く、交通バスとしてはメインを、市内のメインのところを、極端に言ったら、頻  
度も増やしてでも、皆さんが乗りやすいような形で進めていくのが一番いいの  
ではないかと思っております。

会長 重要なお指摘ご意見ありがとうございます。おそらくA Bのあたりはまさにそ  
のあたりの話をもうちょっと詰めながら、おそらく他のご意見もあると思うん  
ですけれども、していかないといけないんじゃないかなと思ってます。多分、次回  
以降に事務局としてこう思うみたいなのも出てくると思うんですが、それに対  
して我々の方でいやここはこうじゃないかとかそういうことを言っていないとい  
けないんじゃないかと思えます。ありがとうございます。その他いかがです  
か。

委員 私は自分の車を手放した人間なのですが、いろいろ言いたいことがあるので  
すけれども、一点だけ。やっぱり交通弱者のための路線バスであり、交通局でありと

いうと、やはりメインで据えていただけたらありがたいと思っています。自家用車を持っているものはドアツードアでどこへでも行けますが、いろんな意味で交通弱者、自分で運転できない者にとっては路線バスがないと生活が成り立たないという面があります。ですから技術的な面も含めて、そのあたりの視点を欠かさないでいただきたいと思います。色々ありますけれども、その点だけよろしくをお願いします。

会長

どうもありがとうございます。自家用車の運転がままならなくて、移動に困難をきたす方々のための移動手段の確保というのは重要で、交通局が現状においてもそういうのをある程度担っているのは事実だと思います。一方で、現状でも先程コミュニティタクシーみたいに交通局以外の事業者さんが今仰ったような移動手段の確保を担っていらっしゃる部分があったり、バスに限って言っても船木鉄道さんやサンデン交通さんもあると。なので、ある意味交通局がかなりの部分を占めているのも事実なのですが、いろんな事業者さんがおられてそれらが全体が組み合わさって交通網というものができあがっていて、さらに言うとJRもあるんですよ。そういうなかで、先程のご意見とも重なるんですが、特に交通局が担わなければいけないのはどこであって、どの部分が他の事業者さんにもお願いするべきなのかとか、そのあたりがA Bあたりで、もう少し議論していかないといけないことなのかと思っております。ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

副会長

今ご意見が出たように、みんなが幸せにというのはもう正直なところなかなかできないと思うので、収益性とかそういうことを考えて、割と高齢者が多い中心部にしっかりバスを走らせて、若い人が多い郊外はもう車で移動してもらおうとか、やはりある程度切り捨てないといけないところもあると思うんです。で、その切り捨てた部分をどうするかっていうところを考えないといけないのではないかと思います。このコロナ禍の中、タクシー業界は、宇部にはなかったUber Eatsみたいにタクシーで飲食店から品物を運ぶとかというような新しいことを考えて補助金もらっているいろんなことをやっています。ですから、バス業界もそういう研究が必要ではないかと思います。路線バスが収益性が悪かったら貸切バスで補うっていうことなんですけれど、密を避けるためにいままでマイクロバス1台で24、5人乗ってたのを大型バスを借りて旅行に行くとか研修に行くとか、それから修学旅行とか社会見学もそうではないかと思うんです。ただ学校とか団体とかは予算があると思うので、交通局さんの利益ばかりを考えるんじゃなくて、そこらへんはお互いに妥協して今まで1台で行ってたのを2台にする。さっきどこかの学校でやられてるって言われましたけど、そういうことをしていく必要があるのではないかなと思います。

会長

ありがとうございました。私は切り捨てという言葉は使いませんが、バスの特性が発揮される場所でバス路線を設定しないといけないというところはそうだと思うんですね。例えば郊外部ですと人口密度が低い地域などもありますので、そういうところだとバスを走らせるのがベストな選択ではないことも当然あるわけです。より小さな車両、今も部分的にはいろいろされているわけですが、そういったものを使うとか。あるいは仰るようにバス事業者よりタクシー事業者の方が得意な領域というものもあるかもしれない。そういったものも使って宇部の全体の交通体系を作っていくというのがひとつあるわけです。もう一つは、どういった規模の車両、モードを使うかといった話と、それを誰が運営するかというのはまたちょっとずれてきて、交通局も実際北部の山間部で今デマンド運行など、バスとは違う形の運行を担っておられたりとかするので、最適なモード、車両を使っていくというところと、それを誰が運営するのが一番いいのかという話と、そこも両方、少しずれてくるころまで、そのあたりも話していかないといけないんじゃないかと思っています。あと、貸切については、いろいろ考えなければいけない要素があると思うんですが、先程申し上げましたが、以前のコロナ前の状況において、すでになかなか運転士さんが不足する状況の中で、貸切事業が拡大しづらい状況があったりとか、そういうことがあったので、そういう中でこれからも運転士不足が直ちに改善するとは考えづらい中で、この事業をどう捉えるかというところをこれから議論することになるかと思います。

その他にいかがでしょうか。

委員

まず、根本的な疑問として、この会議って、設置目的を見ると、この旅客運送事業の経営に関する重要事項を調査審議するという事になっているので、当然第1回とか第2回の資料の中に、経費の内訳どうなっているのかとか、あるいはこの何年かで赤字がどうなっていて、借金がどうなっていてとかキャッシュフローがどうなっているとかわゆる経営の基本的な指標が出てくるのかなと思うと全然ないという状態で、なので正直言うと良いか悪いかも判断できないというのがまずあるので、そういうのが無ければいったいどこが弱点なのかとか、公営企業としてもですよ、いったいどこが強みでどこが弱みかもわからないので、そういう分析して無いといけないと思っています。今日出てるのは各路線の収支ですけど、冒頭からも出てるように、利用者数がない状況、それから実はここも落ちてるんですけど、客単価も重要だと思っています。定期券と、一般と、いろんな優待的なもので全部客単価が違ってくる。それについてどういうふうになっていて、妥当なのかどうかという分析もしなきゃいけないんですけど、それが全くない状態で何割がどうと言ってるだけだと、いったい何割がどうだからどうしたらいいのかというのに至らないですね。なので収入側の分析ももっと必要だと思っています。路線別については、収入の方からでも出せると思うんですけど、平均乗車密度って指標があります。そういう値って、路線別にあるいは系統別に状況をチェック

するのに必須の値だと思ってるんで、これを通常は運賃収入とあるいは年1回とか2回の、これは国から補助金をもらうための調査なんですけど、それによる、いわゆる乗降調査と呼ばれるもので確認できると思うんですが、そういうデータをきちんと出したうえで、これはまた事務局に詳しいことは言いますが、路線カルテを作ってほしいなど。各路線について、どういう強みとか弱みがあり、どういう収支が、収入と支出についてどうなっているか、内訳どうなっているのかということ进行分析したうえで、いったいどこが弱いのか強いのかということをきちんと把握するようなカルテというのをを作ってほしいなと思っています。私自身はこういうことに関わったら全てカルテを作ってもらっているので、先程の資料2-5、こんなものでは全然分析にもならないので、その内訳をきちんと見ていけないといけないということはお願ひしたいと思います。ちなみにみなさん資料2-5を見たときに、100以上が一個しかないというのは100っていうのは何なのかというのはご理解いただけてますでしょうか。100以上が当然っていうか、100より下回っていることは赤字ってことなので、それが一個しかないってことはすごいことっていう。ご理解いただいているのかどうか。全部ことごとく赤字であるっていうこと、しかも非常に大きい赤字があるっていうのは、よく見ていただかなければいけないと思っています。それから、路線別に見るのか系統別に見るのかというのがありますね。先程質問で、山口宇部空港線が3系統ある、1、2、3と3系統あると。どれがどうですかという話が出ましたが、それぞれで見るのか一体で見るのかによってまた考えが違ってくると思います。つまり違うとして見るというのは、途中の経路によって違うので、途中の利用がどうあるかということによって見ていかなきゃいけないし、だけど新山口駅の方から宇部方面、宇部空港へどういうふうに行かれるかということで見るとしたら、全体で束ねて見ないといけない。なので、これも系統で見るのか束ねた路線で見るのかによって見方が変わってくるし、結構こういう公営の路線にありがちなのは路線に対して系統が多い、つまり複雑。複雑なので逆に使いにくいということもあります。網形成計画等で絞ってはおられると思うのですが、まだそれでも冗長だったりとか複雑だったりするかもしれない。そのことが収支に悪影響を与えているかもしれないので、その分析も必要なのかなと思っています。あと、ICカードの導入がこれからあると思いますけれど、やっぱりICカードによって乗降状況とかは分かってくるので、これからの分析の中ではそういうものをフル活用してっていうのを大前提に考えられた方がいいのかなと思っています。いずれにしてもこの市営交通の会計の大枠が分かっていないっていうのがやっぱり一番私の中で不安で、さらに路線別に分割したとしてもカルテがないのでそれぞれの処方箋、処方箋の前に診断ですよ、診断ができない。今だとただ単に熱が出てるか出てないかだけしか分かっていなくて、ほぼ全員熱が出てるみたいなの。それしか分かんない。なぜ熱が出てるかとか、いったいウイルスなのか何が原因なのかとか全然分からないんですね。それが整理する方法がありますので、それをきち

んと整理してほしいなというふうに思ってますので、ぜひ出していただきたい。最後に、今ぱっと、宇部市の公共交通網形成計画と再編実施計画を見たんですけど、そこに路線別の検討とかがあるかと思ったらそこにもないんですね。ないのか後ろでやってるのか分からないんですけど、無いのによくできたなって個人的には思ったりもしてます。あるんだったらそちらのデータと一緒にやってほしいんですけど、ここ最後質問が一個あるんですけど、そういうデータってない状態で再編実施計画までやられたんですか。そこちょっと教えてください。

会長 今、何のデータがないと言われましたか。そのところがちょっと聞き取れなくて。

委員 つまり資料2-5の路線別あるいは系統別データのより詳細なものっていうのがないと、普通は再編実施計画とかがってのはなかなかできないんじゃないのかなと感じたんですが、計画書を見るだけだとなかったし、今日の資料でもあの表しかないんで、その段階でやるっていうのは結構すごい冒険というか、よく分かってないのに大鉈振るったみたいを感じちゃったっていうことなんですね。どうせこの審議会ではそれをやるのがミッションなので必要ですけど、もともとやっていてこの資料に出ていないんでしたらここでちゃんと引っ張り出して参照しないといけないので、あるかどうかというのをちょっと聞きたいなと思ってます。

会長 仰るのは、例えば系統別にどういった利用者が使っているだろうかとか、そういった情報になりますか。

委員 それとどの区間で使っているかっていう乗降データ。これも大事なので。特に再編する場合はそれが非常に大事。

会長 事務局に、もしあれでしたら答えてもらえればいいと思うんですけど、私の理解では乗降調査で全部ODがあったんで、その中で属性別の高齢者優待がいくらとか現金がいくらというデータはあったんでそれはこの網形成の検討の過程では使われていると思うんですけど、今仰ったようなところっていうのは乗降調査のデータのいろんな属性別の乗客の数とか分かりますよね、そことの対応付けである程度は見えるようになるんじゃないかなと、今お話聞いた感じでは思ったんで。

委員 分かりました。収支データは交通局の方であって、乗降データは網実施計画、再編実施計画の方で調査してるんで、すり合わせてカルテはある程度作れると思うので、また事務局とも話をしてこちらに出せるように協力したいと思います。ありがとうございました。

会長                   ご指摘ありがとうございます。

委員                   今の件に加えまして、生活路線バスという分類と高速バスってまた違う分類だと思うんですが、資料の2-2とか1便当たりの利用者とか利用者数とか収支っていうのは生活路線と高速バスを一緒にして出してますか。

会長                   交通局は高速バスは無くて、それに近いものは空港の路線だけなんですけど、空港が入っているわけですよ。全部っていうことですね。

委員                   空港路線っていうのはおそらく単価が高いと思うんですよ。もしそういう特殊要因があるとそこは分けて考えないと、生活路線の実態というのが分からなくなってしまふのかなというふうに思います。ひょっとするとこれを按分したときに生活路線と空港線とに分けると生活路線がもっと悪くなるはずなんですよね。もう一つ言うと、貸切バスっていうのも本来はここに一緒に数値がないと、生活路線を支えるために貸切バスとか高速バスという事業をやって内部補填という形で支えるというのが今までの形だったのですが、今、貸切バス自体がコロナで足を引っ張る存在になっているということ、そうすると先はどうするかというのも見えてくると思います。たしか現状では貸切バスは7両でしたよね、それで収入が1億3千万くらいでしたっけ。そうするとこれは決して悪い数字じゃないんですよ。7台で1億3千万っていうのは悪い数字じゃないんです。これがもし無くなるというところで、これを廃止したときにどういうふうになるかっていうところをシナリオで見ていかないといけないのかなという形もあります。それに対するやり方としては、仕事自体をお持ちであるのであれば、貸切バスでなくても路線バスの用途外という形で貸切使用で稼ぐという方法もあるわけなんですよね。その時には車両の対応や仕様を変えなきゃいけないのですが、そうするといろいろな手法・改善策というのが見えてきます。今ではなかなか貸切の数値も出てない、高速路線と生活も一緒ということになると、方向性が見いだせないような気がするので、もし出来ましたら高速線と生活路線という部分を分類を分けていただくとういう数字が出てくるかというのが見えるとありがたいなと思います。

会長                   ご意見ありがとうございます。先程からの一連のご意見に対応できるかというところで、事務局に確認したいのですがけれども、まず空港線の部分を他の路線と分離することはできますよね。空港線がどういう状況で、他は利用者数とかで分離することは乗降調査があるからできますよね。それはお願いします。それから路線別のカルテのお話なんですけど、私も詳細には記憶してないんですけど宇部市の方で路線のカルテを作っていましたよね。私の理解では先程のご指摘の核心の部分というのは実際この各路線系統に関して経常収益がなんぼというふうに出て



いるんだけど、この内訳がどういう状況なのか。これに関しては乗降調査というのは年に1回ですからそこから推測するしかないわけですけど、そこの中では乗降数の比率があるはずですから、そこからある程度推定することが可能じゃないかと思いますので、私もこの辺のデータを全部記憶していないのですが、交通局がお持ちのデータの中でそのあたりを見える化することができるように思いました。次回7月後半に向けてご対応を、私の方でもいろいろしますので、よろしくお願いします。

その他こちらの委員の皆様の方で、どうぞ。

事務局

さっきの話の流れの中で貸切車両が今現在7台なのですけれども、去年は10台で、総合支援学校という固定貸切車両が2台ありまして、7台というのは今保険を解約しているのが7台です。決算ベースで言いますと令和元年度は7千万の収入で1億3千万というのは過去2、3年前とか、例年の予算で1億3千万くらいなんですけれども、実績から申し上げますと令和元年度で7千万、今現在7台ですけれども、昨年度は10台ということで、先程の話とずれが出てきております。

委員

そうすると10台で7千万という理解でよろしいですか。そうすると悪いですね、逆に。非常に悪いと思います。送迎バスの方が効率がいいかもしれないですね。

事務局

すみません、一言。去年の7千万円というのは乗務員が足りない状態でバスが遊んでいる状態。要は他社バスへの庸車をお願いしたことなんですよね。ですから一昨年前の1億1千万で10台です。

委員

了解です。ということは仕事の的には1億1千万円あったのですけれども、乗務員不足で庸車に出したということで、現状の自社のリソース、資源でできるのは7千万くらいということですよというご理解でよろしいですか。わかりました。

会長

ありがとうございます。貸切事業に関しては後日別途集中的に議論しないといけないと思うのですが、現時点でいろんな数字が口頭でご説明いただいている状況なので、そこは資料をお持ちいただいて改めて議論したいと思います。

その他いかがですか。

事務局の方の一つの意図としては、もともと貸切のあり方ですとか乗合のあり方というところはもともと入っていたんですけど、それに加えてコロナという状況を踏まえた論点を加えるということでもいいですかということでしたけれども、これは当然考えなければいけないと思うので、入れるべきじゃないかと思っ

ています。では今の議題3を加えてのスケジュールの検討ということですが、事務局の方からありますか。

事務局

私どもの方からは、もともとお示ししていましたがこの審議会の最終提示を8月を目途で最初お伝えしておったのですが、2月からずっと流れてきたということと、コロナの影響で現実の利用状況が落ち着かないという面もありまして、8月の結論を出して本当にいいのかなと思っておるところで、そのあたりを委員の皆様で考えていただければと思っております。

会長

スケジュールに関しては、交通局や宇部市の方でいつごろまでに結論を出してほしいのかということもあると思うんですが、伺ってたお話では8月は当然難しいだろうということで、遅くとも年度内に結論を出したいというお話だったと思います。現実的にはそういうことになるのかなと思ってはおりますが。もう一点は私の方から改めてお願いしたいのは、この数か月この会議ができない状況がありました。今のここ数日の東京の状況を見ていますと、似たような状況がまた起こる可能性が十分あると思ってはおります。そういった中でも議論を続けられるような体制、具体的には全員の方は難しいかもしれませんが、オンライン形式で参加していただく形など考えていただいて、仮に外出がままならないような状況になったとしても議論を継続できるような体制を事務局の方でも検討していただきたいとお願ひしたいと思っています。おそらく委員の全員の方がご自宅などからオンラインでというのは難しいかもしれないんですが、可能な方もいらっしゃると思うんで、一つにメンバーの数をなるべく減らすということも場合によっては求められると思うんで、そのあたりをお願ひしたいと思っています。スケジュールに関して委員の皆様の方でございますか。事務局の方は年度末で大丈夫なんですね。今後はなるべく予定された通りに議論を進めたいということです。

委員

年度内というのは12月ですか。

会長

3月です。

委員

3月のことですか。オンライン形式でということですけど、私は家にパソコンがありますけど、あとそれにカメラとかなんかそれを買ってという。

会長

そういうことじゃないです。私の意図としては、皆様の中にオンラインが可能な方もいらっしゃるし、難しい方もいらっしゃる。他の自治会の会議で経験があるんですけど、オンラインでできる方はオンラインにして、難しい方はこういう場に集まって。ただ4月みたいな状況になるとより距離を開けるとか人数の総数を減らすとかそういうことが求められるかなと思いますけれども、そういったと

きに全員の方がオンラインはおそらく難しいと思うんです。いろんな理由で。カメラを買っていただきたいとかそういうことではなくて、事務局が可能なところで準備いただきたいということです。

その他は何かございますか。先程委員からいただいたご指摘は本質的な部分を含めてのご指摘だったと思うので、利用実態をリアルタイムで把握できないというのはICがありませんからやむを得ないところもあるのですが、今あるデータの中でできるだけ実態が見えてくるような説明の仕方があろうかと思うのでそのあたり次回に向けて事務局におかれても研究いただいて、私の方でもお手伝いはしたいと思っていますので、よろしくお願いします。

だいたいよろしいでしょうか。当初1時間半ということでしたのですがだいたいそのくらいの時間になっておりますので、では、予定されていた議題は以上で終了いたしました。事務局の方に私からは進行をお返ししたいと思います。どうもお疲れ様でした。ありがとうございました。

#### **5 連絡事項等**

事務局

ありがとうございました。今会長からご案内が次回の会議に向けてリモート参加が可能な方につきましてはできるだけリモートでのご参加をお願いいたします。可能かどうかだけ会議後にお知らせいただけたら助かりますのでよろしくお願いします。それから今回は7月22日、同じ時間ここでというふうをお願いいたします。この案内文はまた改めてお知らせいたしますけれども次回からは郵送でお知らせいたしますので皆さんよろしくお願いします。

事務局

さきほどリモートでと言いましたのは第2波、第3波が来た時の対応ということになりますので、これまで通りであれば7月22日にこちらの方に集まっただけで行っていく形になろうかと思えます。

事務局

#### **6 閉会**

本日は以上で第2回自動車運送事業審議会を終わらせていただきます。皆様どうも長時間ありがとうございました。

以 上