

第3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22日(水) 14:00～15:50

【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】7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、
西村企画営業係員

【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 議題

(1) 審議会方向性の確認

(2) その他

・資料の確認

・今後のスケジュール

3 連絡事項等

4 閉会

1 開会

事務局

コロナ対策説明

テレビ会議対応のアンケートのお願い

本日の資料確認

2 議題 (1) 審議会方向性の確認

会長

早速始めさせていただきます。申し訳ありません、私の資料を画面共有していただけますか。本日の議事を見ていただくと、一つ目が今後の審議会の方向性の確認と書いてあります。特に外部の委員におかれては私からお願いしたこともありまして、直前に五月雨的に資料をお送りするような形になりまして申し訳ございませんでした。宇部の委員の方に今日お配りいただいた資料の中で、今後議論のための論点メモというのがございます。こちらをご参照ください。私の説明が長くなるかもしれませんが、適宜ご発言いただいてご意見いただいて構いませ

ん。

こちらを作りましたのは、非常に論点が多岐にわたるので、ある程度審議会長の責任として議論の土俵・たたき台をお示しする責任があるのではないかと考えましたので、急遽私の方で作りました。このメモについての責任は私にございます。

前回の委員会の中でいくつかの重要なご指摘をいただいております。一つはカルテに関するお話です。後でも細かい説明をさせていただきますけれども、そちらについては加藤委員と事務局の間で先週来やり取りをいただいております。事務局の方からは宇部市交通局においてお持ちのカルテの抜粋を加藤委員には当初お送りしたかと思えます。それに対して加藤委員の方からは他都市のカルテのフォーマットを例示としてお示しいただいております。そういったご教示いただきましてありがとうございます。こちらにつきましては後でも資料で説明しますが、交通局のフォーマットと大分違うところもありますので、ボリュームであるとか内容という部分で若干違うところもありますので、そこについては最終的に交通局で検討されてこの審議会のどこかの段階で具体的に新しいフォーマットのご提案を事務局からいただけるものと期待しております。

それから財務諸表等がないのではないかとというご指摘もあったと思えます。外部委員の方には本日追加でお送りするような形になると思えますが、宇部市交通事業業務状況報告書というのがございます。宇部市交通局が事業の実態について公表している資料で、ウェブページ等でもアクセスすることが出来ます。こちらは交通局が直ちに出せる財務的なデータだと理解しております。こちらはやはり専門的なサポートが必要なのではないかとというご助言、前回それから前々回もだと思っておりますが、いただいていたと思えます。こちらについては先程事務局に確認しましたところ、事務局におかれてはまだご相談されている段階だと伺っておりますが、この委員の中を見ますと谷島委員は経営されているという観点でいろいろご意見いただけると思っておりますが、やはり財務的な部分の専門、特に交通事業の財務というところはなかなかご意見いただける委員も現状として少ないという現実もあると思っておりますので、私自身もその部分については素人の面もございまして、そこについては専門的な方のサポートを得る方法を事務局がこういった形でできるかを検討されており、そういった支援を得られるように準備していただいていると伺っております。以上が前回重要なご指摘としていただいたところと、事務局の方でご対応いただいているところに関する私からのご報告です。

では、メモの本題の方に入らせていただきたいと思います。

まず前提というところで書かれていますが、そもそもこの審議会には各論とは別にバス事業の運営形態の議論が求められていると理解しています。具体的には公営か民営かというようなテーマです。現状公営なわけで、民営化というのは選択肢として挙げるわけですが、これまでの議論では明示的に民営に移行すべしというご意見は無かったと理解しております。ただ、現状の交通局が機能していな

いのではないかと、もっと機能するようにしないといけないのじゃないかというご意見は多数いただいていると思うのですが、民営化すべしというはっきりしたご意見は今のところ伺っていないと理解しています。もちろんここで結論を出してしまうわけではないのですが、今後は一旦、公営交通として機能を最大限発揮するために何が必要なのかという観点で議論を進めてはいかかかと考えています。ただ、公営民営という議論をここで決着させてしまうということではなくて、その中で、やはり公営交通では限界があるとか民営にしないといけないとかいうことが明らかになれば再度運営形態についての議論に立ち戻ることもできるのではないかと考えております。運営形態に関してはこの場での議論もありますし、外部委員と事務局では別途いろいろな意見交換をさせていただいておりますが、重要なのは交通局単体の話ではなくて、宇部には交通事業者が他にも多数いらっしゃるという中で交通局が何をやるべきなのか、どういう役割を果たすべきなのかという観点が必要だと考えております。ここまでが大前提として考えています。

続いて2番ですが、乗合事業に関するデータの話では、前回このデータはどうなっているのかというご指摘ご質問が多数ございました。先程のカルテに関するご意見もございました。その場で回答もいただいておりますし、私の方でもある程度把握しているところもございましたので、簡単に表にして整理しております。詳細ここで説明はいたしません、大きく言って、私の理解では、交通局がお持ちの乗合事業に関するデータは①の収入ベース、具体的にお金がどこからどれだけ入ってくるかという金額ベースのデータと、乗降調査のデータの2種類が重要な生のデータとしてあるものと理解しています。概要で書いてますが、収入ベースのデータというのは具体的にはこういった乗客属性の方がどれだけお金を払っているかという、経営という観点で、現金の方とか高齢者とか障害者とか各属性の方が収入ベースでどれだけお金を支払っているかということが分かるデータだと思います。一方で乗降調査については何点か質疑が繰り返されたと思うんですが、繰り返して申し訳ないのですが、年に一度、全便全区間について全乗客の乗降停留所、支払種別、支払金額などを約1か月かけて調査されていると思います。基本的に6月になさっていると思います。これは一人一人数えていますから人数が分かる。それぞれの長所は、収入ベースの方は収入から見た貢献度とか毎月集計が出来ますから、コロナの影響みたいな話ですね、3月、4月は減ったけど5月、6月は戻ってきたみたいな話は基本的に①（収入ベースのデータ）でないと議論できないと思います。②（乗降調査のデータ）は年に一回しかやっていないのでそういう議論はできません。それから、乗降調査のデータについてはどういう方がどれだけ乗っているかということですから、バス事業が社会的に果たしている役割と申しますか、どのような方の移動にバスが役立っているのかを表していると思います。あとは路線、系統、便区間でも分かりますから、乗客が多い少ないが分かるということと、毎年一回実施されているということです。短所は収入ベースのデータは現金のところにいるいろいろ混在しているということが問題

としてあって、一方で乗降調査については年に一回しかやっていないので、一年の中での変動は分からないし、一年に一回の調査が本当に年間を代表できているのか、代表していないことは無いと思いますが、若干そこには疑問もあることはあるわけです。もう一点はまだここで議論されていませんが大事だと思うのは、休日のデータがないということです。基本的に平日に乗降調査をされていますから土曜日とか日曜日の状況がデータとして無いということです。数年前に実施されたと伺いましたが、毎年実施されていないとのことでした。

裏側2ページ目の(2)ですが、前回加藤委員からカルテに関してご意見をいただいています。それに対して交通局がお持ちのカルテを加藤委員に先週くらいに抜粋をお送りされているかと思いますが、今日は全部のデータがきていると思います。かなり詳細なデータで基本的には先ほどの②のデータ(乗降調査のデータ)をまとめられた資料だと理解しています。加藤委員から事務局へはカルテ改善の非常に具体的なお意見をすでにいただいています。ありがとうございます。こちらについては先程言いましたが、今後事務局の方で分析されて宇部にあったフォーマットのご提案が今後審議会のどこかの段階であると期待しています。加藤委員と交通局の方でメールのやり取りをされているのを私もメールのCCでは拝見しておりまして、私が感じたことを申し上げておきますと、交通局の一つの課題として分析とか企画機能の強化というところがあると思っています。カルテに記載されている内容というのは交通局のベテランの職員の方は頭の中に入っているかもしれないのですが、それをシステム化して書類にしていくことで属人的な要素を薄めていくことに役に立つのではないかと私個人の印象として、やり取りされているのを拝見して感じた次第です。ここまでの1番と2番ということです。

最後に3番として書いているのですが、事務局提示の各論点ということになります。事務局の方で仰っているのは前回のA B C D E Fという論点を出されていて、大きく申し上げてA Bは乗合に関するお話で、C Dは貸切に関するお話で、E Fはコロナウイルスの影響に関するお話だということです。今日ひとつ事務局で議題として設定されているのがこの論点でよろしいかというお話です。私の考えを最初にこのペーパーを用いて述べさせていただきますと、まず各論点が少し位相の違うものもあって、例えばコロナの影響というのは今後どんな事業をやるのであってもコロナの影響を考えていかないといけないわけで、それは貸切だろうと乗合だろうとどういう事業でも常に念頭におかないといけないことなんだと思います。それからもうひとつは少しずつ各論の議論も必要なんじゃないかと私としては思っております。仮に公営交通として機能を最大限発揮させるために何が重要かという観点から議論することでよろしければ、そういう観点からいくつか検討事項を特定して、交通局にあるデータは不十分な点もあるのですが、ある程度のデータの蓄積はあるわけですから、そちらで検証していく必要があるのではないかと。一遍に全部やることはもちろんできませんから、少しずつこういっ

たことを見ていって、それらに関して最終的に具体的な提案を答申の中に盛り込むことがこの審議会に求められていると思いますから、そういうところにするための議論を少しずつ始めていかないといけないんじゃないかなと、事務局に向けて何を準備していただくかということも含めての2です。私の方では公共交通会議の方で議論されていることであるとか、宇部市あるいは交通局といろいろ日ごろやり取りさせていただいたりする中で、自分自身も交通状況のデータを分析したり宇部の中についてはしていますから、そういうものに基づいて私が考えている要検討事項をその下の表に書いているということです。これが全部だというつもりはございませんし、もちろん他のことも皆様から頂いて検討していく必要があると思っております。E Fはコロナのことなので別にして、A B C Dについて具体的にこちらの表に記載させていただいております。Aというのは次世代公共交通システムを踏まえた交通局の果たすべき役割という言い方だったかと思えますけれども、Aについては他の交通事業者がいらっしゃる中で交通局が果たすべき役割ということになるかと考えています。例えば幹線系の拠点間を結ぶような交通というところにはJ Rがおられるわけです。宇部線あるいは小野田線が。民間のバス事業者は市内には他に2社いらっしゃいます。路線バスは。そこの関係性。その中で交通局はどこまで役割を果たすべきなのかということです。二つ目のポツ（・）は、タクシーとの関係なのですが、地域内交通、具体にはコミュニティタクシーと呼んでいますけれども、地域内交通として実際にすでにかなりの地区におきましてタクシー事業者さんがそういった交通の担い手になっていらっしゃいます。その中にはもともと交通局の路線であったところを廃止してその後コミュニティタクシーが導入されているような地域もございます。具体的には桃山ですけれども。そういうふうにタクシー事業者さんも乗合の交通をすでに担い始めておられるわけで、バスが唯一の乗合の移動手段ということではもうなくなっているわけです。大分人口が減ってきて乗客数が減っているなかで、実はバスのカバーしている需要とコミュニティタクシーが担っている需要のスケールが割と近づいてきているのは事実で、その中でどこまでは交通局、どこまではタクシーという話があるのではないかと考えています。民間の事業者がいらっしゃるのでそことどういうふうに役割分担をしていくかという話が一方ではあり、他方で、三つ目に書いていることなのですが、北部というのは具体的には小野であるとか二俣瀬であるとかそういう地域になります。この地域で営業されていたタクシー事業者さんがお年を召されたとかそういうような理由で営業を止められたりとか、別の地域に本拠地を持つ事業者さんがこのエリアの営業は難しいとかいう経緯があった地域があります。小野とか二俣瀬には現状すでにデマンドタイプの地域内運行と言っていますけれども、デマンドタイプのドアツードアの輸送を一部交通局がそういった役割も担い始めています。南部の市街地の方と北部の地域はいろいろ事情が違って、北部ではある意味事実上最後の担い手としての交通局という存在感がございますので、そこは社会的な意味での交通局の役

割を考えるときにこの三番目は重要なのではないかと私としては考えております。四つ目にグリーンスローモビリティというのを昨年宇部市が実証実験等をやっていたらっしゃいました。電気自動車とかゴルフカートみたいな、もう少し低速の交通機関で、これが今全国的にいろいろな実証実験をやられているのですが、タクシーよりさらに小ぶりの輸送手段というのをいろいろなメーカーさんが作ったりして、そういうものも活用していこうという話もあるのですが、そこと交通局がどの程度まで関わるのか、あるいは関わらないのか、そういうところがあると思います。最後に書かせていただきましたが、ある意味調整的な機能を交通局が担おうという方向を仮に取るのであれば、今の交通局は基本的にバスを運行するための組織であると理解しています。そこから踏み出して調査、分析、企画、調整と書きましたけど、そういう機能を持たないといけないといけなくて、事務的なのかITなのか何らかでバックアップがないと現状のままやってくださいと言っても難しいのではないかと感じております。以上がAのところ。交通局がいかなる役割を果たすべきかという話です。

それからBなのですが、これは乗合事業の話だったと思うのですが、現実として赤字路線がほとんどであり、基本的に乗客減が続いているというような状況があって、さらに運転士不足ということもあるということです。もちろん積極的と言いますか、乗客を増やすような方向の施策も当然考えないといけないのですが、一方でここは経営の話だと思うので、効率性というところも考えないといけないのではないかと感じております。三つほど挙げさせていただいています。ひとつは宇部市外を走っている交通局のバス路線のあり方です。具体的には新山口線というのが190号線を通って新山口駅まで行くのと、山口宇部道路を通って新山口駅まで行っています。空港線も山口宇部空港から新山口に行っています。あと小野田線というのもございまして、山陽小野田に入ってすぐの公園通りまで行っています。これらの路線をどう考えればよいかということで、交通局は都市間の路線をいくつか持っているわけです。これらをどう位置付けるのか、宇部市民の移動手段の確保ということに特化するのであれば市外の路線というのはどういうものなのかということです。もちろん単純に宇部のことだけ考えていけばいいわけではなくて、例えば山口市の阿知須とか佐山とかに関しては山口市の方の公共交通の計画で交通局のバスが幹線を担うようになっていますので、宇部だけで決めていいことでは当然ないのですが、仮に例えば効率性とかを考えたときに、宇部市内の路線に集中した場合のメリット、デメリットがかなり大きいことは承知しているのですが、メリットデメリットを数字で評価しないといけないのではないかと感じております。それが一つ目です。二つ目ですけど運賃制度の改定と書いておりますが、この後ご説明もあると思うのですが、現状現金とか設定されている運賃でバスに乗っていらっしゃる方は全体の半分以下であって、例えば高齢優待の方は100円とか、そういう形でつまり、表示されている運賃をそのまま払っている方というのは実は乗客の中で少数派になっています。そ

これは前回からの議論にもなっているような交通弱者の移動手段の確保という一つの大きな目的のためにそういうことも行われているわけですが、そことサービスを維持するための負担というのもある程度は考えないといけなくて、そのバランスです。具体を申し上げれば値上げというのが検討の余地があるかということです。ICカードが交通局は入っていないのですが、山口県内バスに関してICカードの導入を見据えた県におかれてもいろいろなことをお考えのように聞くのですが、例えばIC導入のタイミングを見据えて運賃制度の改定といったことをするのであれば、この審議会である程度具体的にこういった方法があるのではないかということも提案していった方がいいのではないかということで②を書かせていただいております。③なんですけれども、休日の運行のあり方です。皆様も乗られたりすると分かるかなと思うのですが、平日の昼間はかなりお客さんが乗ってらっしゃる。休日、特に日曜日については現実として「利用が少ないだろう」という状況があります。ただそれは先ほど言いましたけれど、休日は調査されていないのであくまでも印象でしかありません。過去のデータでは少なかったと記憶しています。また、運転士さんが足りないという話があります。そこを考えると一つは労働環境の改善ということが求められております。そうすると具体的には減便という話になります。実はすでにこの10月の改正でも早朝とか深夜の便について一部減便の案が検討されて別の会議の方で承認されているのですが、もう一つはやはり日曜日なのかなと。最も大事なのは平日昼間の高齢者の方が買物、通院等に移動される時間帯のサービスを維持することが最も重要なのではないかと考えると、そことのバランスという議論があると思います。これら三点というのはいずれも基本的に痛みを伴うお話なので、単純にこうしたらいいと言って済むことではないのですが、少なくともデータに基づいた検討が必要なんじゃないかと思っています。

その下に書かれているCとDというのがございますが、こちらは貸切事業に関する話です。私自身も貸切事業に関しては乗合に比べますと経験不十分です。この点についてはバスを実際に運営されて経営されている谷島委員のご意見等も今後ぜひ様々なタイミングでいただきたいところではあるのですが、前回もすでにやり取りされていて、まず貸切車両の概況とか稼働率あるいは、前回少し口頭で話があったと思います。どのくらい車両が収入を獲得しているのか、その年次推移など、しばしば言われているのは運転士不足で貸切について注文をお断りしないといけなかったという話を伺っているのですが、実際そういう獲得できていない逃した需要がだいたいどのくらいなのかとか、そこについては私もデータの所在を存じないのでこの辺りを今後準備いただく必要があるのではないかなと思っています。そういったものを踏まえて、では何を議論するのかということ、最終的に貸切事業の交通局にとっての適正規模、どのくらいの車両数とか、どのくらいの規模が交通局にとって適正なのか、あるいは適正なのはゼロなのか、そのあたりを考えると、来年からそうしましょうというわけにはいかなくて、段階

的なスケジュールがいるんだと思うので、そういうところを考えなければいけないのではないかと考えています。以上がA B C Dに関することです。E Fというのがコロナ禍の中での交通というお話だったと思うのですが、E FはどうしてもA B C Dに事あるごとに絡んでくる話なので別建てにはしなかったのですが、二つあって、実際に緊急事態宣言間の4月頃はかなり厳しい時期にも需要は非常に減ったけれどもその時期においても乗っていらっしゃった方はいるわけですね。その方々というのはバスを欠かすことができないわけで、必須とされている移動需要はやっぱりあるわけですね。それはやっぱり重いことなんじゃないかと思っています。乗合バスが果たすべき役割があったということだと思います。それから一方でこれまでは空港線とか貸切が収益性が高いとされてきたのですが、これらが一番おそらくダメージを受けているわけで、ある意味それらの不安定性が明らかになったのだと思っています。そういったところを意識していく必要があるのかなと思っています。こちらの2ページの資料を作りましたが長々としゃべって申し訳ございませんが、3に書いてあるような形で次回以降具体的にデータに基づいて資料を準備していただくというようなことでどうか。その中で総論的なところに立ち返る必要があった場合にはまた立ち返る、俯瞰的な議論と掘り下げた議論とを行き来していかないとなかなか全体像が見えないんじゃないのかなというような気が、これまでの二回の議論と事務局とのやり取りとかで感じたことでもあります。こちらあくまでも私からの今後の議論の進め方に関するご提案で、このあとご意見とかご質問とかをいただければと思うのですが、長々としゃべりまして申し訳ございませんでした。こういうような形で議論をすることでいいとか、あるいはこれはおかしいとか、こんなことも考えないといけないとかそういったことがございましたらどういった観点でも結構ですのでよろしくお願ひいたします。

事務局

先程、加藤委員（テレビ会議参加）がご退出されております。その際書き置きをいただいておりますので私の方から読み上げさせていただきます。「会長の定義はとても有用と感じました。これをベースとして個人的には次の3点、民間並みの経営効率性、公営ならではの付加価値、各路線・サービスの品質向上、この3つの観点からまとめると良いと考えます。すみませんが話し出すと長くなるため、何も言わずに恐縮ですが、ここで退出いたします。申し訳ございません。」以上メッセージ頂いております。

会長

ありがとうございます。すみません、3点目をもう一度お願いします。

事務局

もう一回言います。最初から言います。民間並みの経営効率性、公営ならではの付加価値、各路線・サービスの品質向上、以上3点です。

会長 ありがとうございます。では、どういったことでも結構です。よろしく願いします。

委員 いろいろいい論点メモありがとうございました。2回ほど会議に出てきて、交通局のあり方をいろんな資料を見せていただいて、収支や経営の面でも、とうに倒産している大変な会社なのですが、だけど住民サービスが大事なので市の補助、国の補助、県の補助があって生き残っているという感じなんですか。交通局として今からのあり方として、収支の部分を全く捨てていくのか、住民サービス、これはもう福祉事業みたいなものですよね。そっちに行くのか、そういう方向性が出来上がっているのではないかと思うのですけど。

会長 おっしゃる通りなんですけど。補助で成り立っているのはおっしゃる通りです。ただそこに関しては県内の民間のバス事業者におかれても路線バスというのは基本的にほとんどの路線は補助を受けているような状況が県内についてはあります。大都市圏は別なんですけど。結局路線バスっていうのが黒字が出るような事業ではなくなってしまっているのです、地方では。そういう状況があるので、公営であろうと民営であろうとこの地方の路線バスは基本的には独自の事業で成り立つ状態ではなくなっているということは言えます。例えば仮に宇部の交通事業をどこかの民間のバス事業者さんをお願いしたとしても、おそらく宇部市は赤字補填の負担は必要になるんだろうと思います。一方でもちろん財務的な検討は必要だと思うのですけど、そういった見地でもぜひ今後ともご意見いただければと思います。事務局の方でも財務的なところのチェックについてはこの委員の外側からサポートをいただけないかということでもいろいろ検討されているということなので、そのへん事務局の方からいいですか。私も詳細は存じないので。

委員 その前にちょっといいですか。一番心配しているのは市の補助金、国の補助金、県の補助金、交通局で自主運行しているのは空港線で全部補助金がなければ運営できない状況になっている、補助金がいつまでもつのか、いつまでもらえるのか、永遠なのか、どういう割合でもらえるのか、これがなくなった時にどうするのか、そういうことを懸念されてこの審議会の第一条に経営に関する重要事項を調査審議するために審議会を設立したというのが第一条に書いてありますよね。そこを審議するのが我々のミッションではないかと思ったりもしているのですけど。

会長 そうですね。国や県や宇部市がどこまで補助をしてくれるのかというのは国政とか県政とか市政がどういう補償を取るか、ある意味政治の問題です。現状では国政、県政、市政どのレベルでもある程度は地方の公共交通に対して財政的なお金を出しておかないと駄目だろうという認識をどの政治レベルでも持っているか

ら今この制度がある、もし仮に国民がもう公共交通なんかお金を出さなくていいという政治的なコンセンサスができたとすれば確かにそういうことがないとは言えません。ただ、その時には交通局に限らず地方のバス事業は存続できないと思います。それは日本だけがそうなんではなくて、むしろ日本の交通事業者さんというのはかなり独立採算で頑張りすぎているぐらいのところがあるので、諸外国もどちらかといえば財政的な投入のもとに交通が維持されている面があるので、将来そういうことになってしまえばおそらく交通事業というのは続けられないのですが、現状ではどの政治レベルもある一定の財政負担は許容なさっていて必要だと思っておられるのだと、国民も市民も思っておられるから交通局もまだ残っているということで、基本的にはその前提で私としては議論したいなと思います。ただ当然いくらでもお金が出て行っていいというわけではないわけで、そういう意味で先程も言われましたが効率性ということは当然追求しないといけないのですが、採算がとれるところまで持っていけるかという点と基本的には難しいと思っています。ということでよろしいですか。

委員 逆に変なことを考えたのですが、この路線バス事業、交通局全体が福祉事業として市の事業として市が予算をつけて、交通局は交通局で収支の分だけ管理して逆に交通局から市に補助金を出すと。こういう乗合の部分についてはですね。結果的にはそれと一緒にしょうけど立場的にちょっと違ってくるのではないかと思ったのですが。

会長 私は運賃制度という話を書いたのですが、ストレートにお答えできていないと思いますが、ある意味福祉事業なんです。そうなんですけど、じゃあ無料にしてもいいのかという議論がよくあるのですが、無料にしたら今車に乗っている方がみんな使うかと言えば恐らく違うんですよ。宇部でも高齢者の方とかから伺うのは高齢優待ありがたいという方が一方で、一方では申し訳ないことをおっしゃる方もいらっしゃって、ある程度みなさん一定のお金を負担して使いたいというのも一方にはあるみたいなので、極端に言えば福祉事業であれば無料でもいいと言えるのですが、おっしゃるようになかなか微妙なレベルのお話ではあるのですが。あまりお答えになっていなくて申し訳ありません。

委員 このへんゆっくり分らせていただければと思います。よろしく申し上げます。

会長 ありがとうございます。重要な点ですし、よく議論になる点ですし、この審議会としてもクリアしないといけない論点になると思います。財務の話、いいですか。

事務局

財務の方の関係でということなのですが、我々もこの資料を出していただくだけではまとまりがつかないと思っております。そこで以前から話があったように、外部の会計士さんや企業診断士さんに入っていただいてもう少し詳しい資料、我々が見る分には問題なかったのですが、委員の方に見ていただく資料としては少し粗すぎるかなと思いますので、そういった調整を今しております。委員の方々がこういったものも欲しいというのであれば、一緒に出していこうと考えています。外部の方を入れるということを交通局の方で検討しているということです。

もう一点、今の補助制度の件で、会長の方から言われましたけれど、地方のバス路線で黒字の事業者はほとんどいない状況です。しかし今、国の制度で地方バス路線補助という制度があります。民間であろうが公営であろうが同じようにその制度に基づいて支払いをされています。要はその中で、国の制度を満たしていない条件についてはその部分が補助としてもらえないというところはあります。黒字路線があればそれだけ、赤字の部分は補填されるのですが、黒字の部分はそのまま収入として入ってくるので、年間で黒字の事業者も出てくるという。地方のバスであってもそういうふうな制度もあります。インセンティブのような形で国が作ってくれている制度なのですが、しっかりこれに基づいて民間であろうが公営であろうが同じように経費を削減してバスに何とか少しでも人に乗っていただけて補助の方を少なくしていく、黒字の部分は黒字で伸ばしていくというふうなことで経営の安定化を図っていくということで、こういう制度になっています。

会長

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

委員

今経営のことについてお話があったのですが、会長の方からは最終的には赤字である、致し方ないと。という話もあったのですが、あんまり理想論ばかりに走っても仕方がないと思いますけど、全国でほとんどが赤字ということでなかなか非常に難しいのかなと思います。思いますけど、いまここでこう議論やってそこで内容を詰めていくのですから、基本的にはその赤字を極力少なくしていくという方向で、最初から目標が下がっている気がして残念です。

会長

そのように捉えたら申し訳なかったのですが、もちろんそうなんです、効率性ということを目指していくということで、私の資料の2ページ目のBのところに書いたのはその辺を意識して書いているのですが、例えば路線によってはかなり長い距離を走っていてあまり乗客が多くない路線が一方にあるわけです。そういったところについては単純に経営効率性で考えるのであればお客さんがたくさん乗っている区間に集中していけばその方が効率性はよくなります。そういったところが一つあります。また一方でコストをカットしていくという話もあるのですが、当然収入を増やすということも考えなければいけないわけで、収入を増

やすということであるというよりは運賃ですね。皆さんからいただくお金。②というところに書いていますが、例えば交通局の初乗りが今140円ですよね。消費税が上がって140円になったのですが、県内のバス会社で初乗りが今一番安いんです。私の個人の考えを申し上げれば、高齢者の方とかすでに100円という優待の制度があると、そうすると今現金で乗ってらっしゃる方に対してはもう少し多めの負担をお願いするという余地はないだろうかとかですね。例えばです。もちろんいろんなご意見があると思います。例えばそういうところは思うわけなんです。費用面をカットしていくとか収入を増やす方策を考えるとか言うことは当然考えていくということです。うまく伝わっていなかったら申し訳ないんですけど、あきらめているわけではなくて、もちろん改善をしようということを書いているということです。

委員

よくわかりました。さきほどの値段を上げると、高齢者で100円でということも。私も今100円でバスに乗っているのですが、本当にこんなに安い値段でいいのかなという気がしているところで。補助金が入ってきているということで、全体としてはそんなに負担なく。確かに長いところをもう少し見直して全体のお金の入り方を考えていったらいいんじゃないかなと思います。

もう一点よろしいですか。ICカードの導入というのがありました。運賃制度の改定のところで、ICカードの導入を見据えた運賃改定と。これとあわせて運賃を改定していこうと。非常にこのカードを利用することによって値段とどういいう方がどういうタイミングで乗っているかをよく把握できるかなと思いますけれども、このICを利用するのに合わせて全体の交通体系といいますか、いまのバスの流れがJRじゃないんですけど、今どこを走ってどのくらい混んでいる混んでいないとか、ああいうところまで広げることが出来ないかな、見えるような形になったら非常に使いやすいかなという気がしました。ICでこの部分だけじゃなくて、交通システム全体でそのあたりの応用を考えていただけたらいいかなと思います。

会長

ありがとうございます。そのあたりに関してはいずれどこかのタイミングで出さないといけないと思っておりましたが、最近交通の世界ではMaaS（マース）と言いまして、Mobility as a serviceというんですけど、いろんな交通に関して情報技術でサービスを高度化していこうというような動きがありまして、国もかなり推進されています。導入コストとかいろいろそういうことはあるんですが、今も実は交通局さんはバスロケーションシステムはスマホでできるのを入れているんですけどね。もう少しいろんなものを統合したようなサービスというのはおそらくどこかで利用しないといけなくて、MaaSの場合は理想的にはJRからタクシーまで全体が統合されるような姿が理想ではあるのですが、どこかのタイミングでそういった話も必要かなと思っておりました。どうもありがとうございます。

ざいました。

委員 今の意見に似ているんですけど、乗降調査のデータですよ、前回婦人会の皆さんが大変な思いをして調べておられるとおっしゃってましたが、バスって、入口と出口、二か所しかないんですよ。簡単に集計できそうな気がするんですけど。例えばアナログでいえばカメラが付いていると思うんですけど、乗った人はどこで乗ったと後で集計すればできるし、これはICを使ってもできるし、そうすると年に一度じゃなくて毎日のデータを、集計が難しければ月に一遍のデータが。そういう感じができると思うんですけど。

会長 その件はまさに谷島委員が会社の方でそういったシステムを導入されていると理解しておりますけど、もし谷島委員の方からそういった乗客数のデータの把握でもし何かございましたらよろしいでしょうか。

委員 弊社は路線バスの乗降口にセンサーを付けて乗降調査をしております。データも本期から私どももICカードを入れましたのでデータの一部はICカードが使える、というふうに思っております。ただこのデータというのが曲者で、データというのは単なる数しかないわけです。それが蓄積されて、これをどう見るかという分析です。ですから私たちは毎週月曜日朝に一週間分のデータをまず見て、そういうことを一つの業務の中に落として、それを年一度のダイヤ改正につなげるということをやっております。ですからデータを取れば何でもできるじゃなくて実はデータを取った後それをどのように分析して改善するかというのはまた別な作業でありまして、ここはおそらく素人が目を付けられるかということなかなか難しいというふうには思います。ですから何をデータを使った改善にするかっていうことなんですけど、データをつけて去年より今年増えたね減ったねというだけだったらそれはそれでいいんですけども、それは結果をただ知るだけでありまして、どこから改善をどうするかっていうのは全く別問題です。コストもかかることですので、確かに本来であれば毎日停留所ごとの乗降データを押さえるというのはこれはもう一番です。ただそのデータを大手さんでも持っているんだけどこれを使えないというところはたくさんありますので、それも合わせて考える必要があるかなというふうには思います。

いろいろ説明事項があって、A B C D、あとE Fもあるのですが、分類するとAというのは地域の乗合バスをどのように支えるかというようなそういう命題だと思うんですよ。Bというのとどちらかっていうと会社の経営をどうするかというような会社経営に重なってくる。C Dというのはまたその中で貸切バスという乗合とは違ってる部分があって、最後にE Fがコロナということなんで、非常にテーマが絞りにくくなっていると思います。本当に討議するとなるとこのAの中のたった一個の項目、例えば地域交通を担うタクシー事業者との関係性、これを

どういうふうにしていくんだといった、それだけでも一つの大きなテーマになると思いますし、例えば民間バス事業者とどのように協調していくかっていうのもそれだけでも大きな一つのテーマになってしまうと思います。私が最初に今回の審議会の就任をいただいたときは最適な移動体系、この地域においていろいろ環境が変わってる中でどういう体系にしたらいいのかということ、あとはバス事業運営のあり方ということなんですが、ここで赤字がどうかという、赤字をどうするという収支の話ではないと思うんですよね。もし収支を良くするのであれば、非効率、お客さんが乗っていないところをどんどん切っていく、どんどん縮小していくしかないんですよ。そうするとその反作用として間違いなく地域のサービスはどんどんどんどん失われていきます。私は自治体が運営しているバスのいいところというのは、あんまり収支に関係なく地域の方のサービス、人の移動を考えられる、そこが一番のメリットだと思います。民間に移管した途端、収支という部分が必ず出てきますので、今よりもサービスが良くなるかということそれはちょっと分からないですね。地域をどのように良くしていくのか、この会社を、収支というのはもちろんなんですが、できる限り、運転士不足も非常に大きな中で、どのように維持していくかという、その辺が皆さんには分かりやすいテーマかなと思いますがいかがでしょうか。

会長

ありがとうございます。前半のデータに関してのご意見は本当におっしゃる通りで。その意味もあって分析機能の強化ということを書かせていただきました。交通局さん今はなかなかそこまで手が回らないという現実があるのじゃないかと思っていますので、その部分はなんらか答申の中で言わないといけないではないかと思っています。後半のご意見はある意味私の論点が多すぎるというか拡散しているというかそういうご懸念だと理解しています。おっしゃるように私の方でも思いつくものすべて上げた感があるので、全てにこの審議会が答えられるかということももちろんあるんですが、ものによっては別な協議会等がむしろ議論すべき内容もあるかもしれません。経営というところの中で、公共交通会議が一方にある中でここが経営に関する審議会というところがあると思うので、一定の効率化、全部やめてしまうということは当然無いのですが、一定の効率化の方向性というのはある程度議論しないといけないんじゃないかと考えています。そのあたりも今回我々にある程度求められているところなんじゃないかと思っております。私個人はこういった検討事項についてどういう順番で議論していけばいいのかなということ考えたのですが、E Fはともかくとして、B C Dは割とデータに基づいて議論しやすい内容なんじゃないかと思っておりました。一方でAというのはかなりあり方論も含まれてくるので、最終的にB C Dのあたりはデータに基づいた各論的な話が片付いてからAの話をするのがいいのかなと私としては思っていました。たとえば大枠の方向性が皆様大きな問題が無いようであれば、私としては提案したいなと思っていたのは、例えば次回何の話をするかと考えた

きに、Bに関してはある程度、今、交通局がお持ちのデータからもう少し具体的な数字が出せるような気がしていますから、そのあたりをご準備いただくとか。次に貸切のことを同じようなことをご準備いただくとか。そういうことである程度皆さんに理解していただいたうえでAの話をするとか、そんなふうに順番に関しては思っていました。どこまでできるかというのはタイムスケジュールとかいろいろ状況もあるわけですけど、全部議論できないという可能性は確かにあるのですが、守備範囲としてはこの辺りまで入ってはいると思うので、適宜スケジュールの中でできることをしていけばいいんじゃないかと私個人としては思っております。

委員

先ほどの委員がおっしゃったことの方が審議会の役割として適切じゃないかと私としては思っております。個別のいろんなデータの分析なんかもちろん必要ですけども、2月10日に市長さんから審議会に諮問として求められているのがバス事業のあり方と運営の最適化についての意見です。だから、まずやはり、バス事業のあり方つまり市民の足として市営バスをこれから続けていくのかいかないのか、それに対してまず委員さんが基本的な方向として市民の足としてそれは必要なんだということを皆さんが同じベクトルであればそこから出発して、それを公営で続けるのか、あるいは民間の方に声をかけることも躊躇わずにやるのかとか、それはやはりおかしいから公営で続けるべきじゃないとか次の議論に発展させられると思います。そこのところをまず押さえてから議論を出発しないと、この審議会の役割の、審議会の委員さんのベクトルの方向が、もしかしたら中にはもう市民の足と言えども公営事業でやる必要はないというふうに思っていられる方もおられるかもしれません。そこらへんをまず固めた上でないと審議会の役割もなかなか果たし辛いのではないかと思います。当然分析等も必要ですけど、それは運営を市営バスとして続けていくということになればそれをどのように最適化していくか、つまり同じ公共の中でも路線バス以外の観光事業とか何とかというのは民間との競争の中でやっていくのだからそれなりのまた対応があるだろうし、一方で市民の足という意味であれば行政の方が税金を投入してでもやってもらわないことには絶対に成立しないわけですから、それは逆に言えば市長の方に腹をくくってもらう必要がある、当然国県の補助金に対しては市の方から継続してくれるように常に行政の方から働き掛けをしていく必要がある、そういう議論を進めていけば自ずとこの諮問に対する審議会としての方向性、答えが出るんじゃないかなと私は考えております。個別の意見は非常に貴重ではありますが、やはり審議会の方向性をまず固めてそれを出発点にするべきじゃないかなと。先ほどの意見に私は賛成です。

会長

はい、分かりました。私としては最初に前提というところに書かせていただいたのが、今おっしゃった様な部分については前回意見を伺ってる中である程度コ

ンセンサス、合意があるのではないかと思いましたが、その先の話若干先走りもありながらさせていただいたんですね。ですので公営か民営かというお話に関して、私の理解では明示的にこういう理由で民営を目指すべきというご意見は無かったと理解してたんでそのように申しましたが、そこについてまだ合意が不十分じゃないかというご意見だと理解しましたので、そういうことでしたらそこに立ち返ってまずその点から議論して、その後、各論の方に向かえばいいのかもしれませんが、そういうことをございましたら、民営の方がいいとかそういったところも含めてご意見等ありましたらまずそこから。

委員 すみません。民営か公営かじゃないです。市民の足として持ち続けるかどうかです。それを公営でやるか民営でやるかというのは次の話です。

会長 市民の足として持ち続けるかというのはどういう意味でおっしゃっているのですか。

委員 廃止するかどうかですよ。おそらく廃止するわけにはいかないという結論でしょうけれども。果たしてそうなのか。経営自体は次の話になると思いますので。あまり難しく考えてもらう必要もないですけれどね。答えは市民の足、要するに足を持たないというか、生活の為に必要な路線としてこれは続ける必要があるんだというところから出発すればいいんじゃないかと思います。

会長 です、例えばみなさん公共交通というものの自体が宇部にとって必要かどうかというところから議論すべきという。承知しました。

委員 最初からいくんであれば、バス路線が必要かどうか。公共として必要か民間じゃなしに、バス路線は必要ですか。その次にじゃあどこでやりますか、そういう順番です。

会長 私としてはそのあたりまではある程度合意があるかなと思っておりましてけれども、そういうことでしたら、そもそもバスというものが必要なのかというところに関して、私としては必要という認識の下で議論がされていると理解していましたが、そこからということでしたら、そこに関してまだそもそもそこは違うんじゃないかというご意見ございましたらこの場で言うていただいたらいいんじゃないですかね。

委員 私も基本的にはバス路線が必要だという認識で話が進んでいると思っていました。ですからそれから先の、さきほどの会長から示していただいたことについて検討すべきかなと思っていました。今になって廃止かどうかというのはちょっと

理解できないのですが。

委員 そこじゃないんです。事務局として民営にするというのは今まで一言もなかったわけです。一から始めるのであれば一はそこではないんです。そういう意味です。おそらくみんなバスは必要と思います。

会長 よろしいですか。私は公営民営という話を出したのは若干先走りがあったかもしれないのですが、それはですね、前提としてそういったご議論が、この場ではそういったご意見はなかったにせよ、宇部の中でそういったご議論が過去においてされていたという認識があるからです。そういった中で、民営化してもいいのではないかというご意見は過去においていろいろな段階であったと思います。私の理解ではこの審議会が設置されるに至った過程の中ではそれに近いご意見というのもあったと理解しています。私はここまでの進め方としては、1回目と2回目の中でそのあたりに関して具体的にご意見等ございましたら、そこから始めないといけないのかなと思いました。ただ、私の理解ではそういうご意見ではなくて、交通局を前提として機能してないんじゃないかというご意見が割と多かったと理解したので、より機能させるための細かい議論をしていかないといけないかなと思って今日のこれに至ったという。ただそこに関してもう少し議論すべしという複数のご意見があるので、今日この件は結論を出したいと思っておりますが、まず市民の足としての公共交通の必要性ということなんですが、逆に公共交通とか、端的に言うと自家用車以外の移動手段がいないというご意見はあるのですか。そこから確認していくというご主旨だと理解しましたから。私の理解では、一般的に言われることとしては、公共交通はなぜあるのかと言えば、今の日本の現状でいえば、一つは自家用車が使えない方のためです。その中では一つは高齢者の方、それから障害者の方、それから高校生以下の特に高校生の方、免許を持っていませんから。そういった方の移動手段を考えたときに、そういった方は車で移動できませんから、そういった方の移動手段は確保すべきじゃないのかというところが一般的に公共交通の必要性の議論としてあると思います。あとはまちづくりの軸として公共交通をとらえるという考え方もあります。例えば富山市だとコンパクトシティを目指しているということで有名ですけども、富山市さんなんかは路面電車とかバスとかそういうものを幹にしてまちづくりを進められています。そこに関して宇部市におかれてもそういった計画も作っているので、基本的に宇部市の今の都市計画はそういう方向性でやっているということですね。そういう都市計画、まちづくりの軸としての公共交通っていう議論もあります。そのあたりがだいたい地方都市での公共交通の必要性の議論だと思うんですけど、そこに関して全く違うまちづくりのあり方というものもないわけではないので、そういうことがもしあれば議論したらいいと思うんですけど。

委員 委員の一人として、特に学校の校長としては生徒たちの足を確保するという意味でも、やはり公共交通としてこれは維持していただきたいというのが私の意見です。

会長 わかりました。ありがとうございます。次の委員をお願いします。

委員 宇部交通まちづくり市民会議という市民団体を作って十年程なんですけれども、その代表としてここに出席しているんですけど、教員でもあって、工学部の学生2年生とか3年生に最近ネット授業なのでその時にアンケートで、バスに乗るか、何回乗るかとかいうことを聞いたりしています。マイカーがあるかと。2年生3年生大学院となるとマイカー所有率が倍々に増えていって、それからバスの使用頻度でいうと乗っても帰省の時、帰省の時に電車とか高速バスとかに乗り継ぐときにちょっと乗るというのが多くてなかなか日常買物に行くのにバスに乗ってというようなことは現実出来ていない。自転車が便利だということはありませんよね。2年生の学生に聞くと、車がないけど移動ができるっていうのは自転車が利用できるのでバスまではあんまり考えないというか。だけど、1年生で吉田に入学して2年生で引っ越してくるんですけど、バス路線のことをなんか全然分かってないんじゃないかと。バスでどこまで行けるかということ、宇部新川に行けることくらいは分かってるんですけど、なかなかバスを乗り継いだらどこに行けるとか、確かに時間は乗り継いでいこうと思ったら不便は不便ですけど、検索して計画を立てたら使えないことは無いし、一日バス券とか使ったらもうちょっと楽しめるかなと思ったりするんで、学校で大学で、定期券みたいなのを割安で全学の学生に買わせたりしてる面もあるし、例えば工学部で入学の時にせめてバスカードの千円とかっていうのを一回配布してみるとか、なにかしら組織としてもうちょっと地域の交通に貢献できる、あるいは学生が移動しやすい環境を作るための取組ってもうちょっと何かあるんじゃないかと。会長の足元で言っちゃあ申し訳ないんですけど、もうちょっと何かできるんじゃないかと私は思っています。それから、確かに経営は苦しいということはよくわかる。それでもバス路線は大切なので交通局さんに頑張ってもらいたいわけですけど、せっかくここに来られてる委員の皆さん、それぞれ様々な団体の責任者だったり地域を代表して来られてるんだから、乗る人を増やすために、あるいは路線の価値を上げるためにもうちょっとそれぞれの団体あるいは組織とか会社とか自治会連合会とかコミュニティなんかとか、そういうところで少しずつ歩み寄って、乗る人を増やすための路線の見える化というのが、バス時刻とかもっとわかりやすく取り組み出来ないでしょうかねって。せっかく集まったらそういうところが少し話し合って何かできることを積み上げていって乗る人を一割でも二割でも増やすためのいい審議会にもなってほしいなと思っています。例えばバス停に椅子も屋根もなかったりするところがあって、そういうところにベンチなんかがあった

らしいなと思ったりするんですけど、じゃあ自治会とか校区とかでそういう工作が出来ないのかと思ったり、それから10月には時刻表の改定とかあるので、そういうときに自治会自治会で最寄りのバス停の時刻表を回覧で回したり、高齢者には配ったりとかというようなこととかできるんじゃないかと思ったりするので、そういう意見も出せたらありがたいなと思います。

会長

ありがとうございます。みなさんからもご意見をいただいたので一旦まとめたと思うのですが、まず最初のところに立ち返ってその確認が必要じゃないかというご意見だったと思うので、そこについては少しさせていただいたつもりなんですが、再度確認させていただきますが、公共交通に関しては必要性ということはこの場としては認めると。やはりそういった移動手段は必要であると。その理由は先程申し上げた通りです。その中で先程の公営民営の議論という話を申し上げたのはですね、公共交通は必要だということではみなさん賛成されると。公共交通を支えるためにある程度財政的な支出は必要だ、そこもおそらくみなさんある程度同意できる、でも問題はじゃあどのくらいまでは財政支出は許されるのかとか、運賃はどの位までは許されるのかとか、程度があるわけです。黒白の間にグレーがあってその中にはいろんなレベルがあるわけで、そのグレーにおいて今受け入れられるレベルというのを議論することはこの場で求められていると思います。その中で、私としては先程申し上げた、ある意味効率化につながるような提案をさせていただきました。それに対してご異論があると思います、そうすると最終的にこのレベルであれば宇部において受け入れられるレベルなんじゃないかというところがおそらく見えてくるんじゃないかと思っています。公的なお金を出すことにはそんなに強い異論はないと思っているんですけど、どこのレベルにするかということにはいろんな意見があると思うので、そこはやっぱり議論しないといけないんじゃないかと。あとはやはりどなたがどれだけ負担するかですね、先ほど言いました、現金で払っている方、高齢優待の方、いろんな方がいらっしゃいます。通学定期の方もいらっしゃいます。それぞれの利用者がどれだけ負担して、あとは納税者も負担するわけですけど、それがどのくらい不安するのが宇部において今受け入れられる姿なのかというところが、ある程度この場で議論しないといけないんじゃないかと思っています。そこについては今後具体的な内容については今後ご意見をいただければと思っておりますけれど。

委員

私は老人会の方から出ていますけれども、今は私自体が免許を返せと子供から言われている年齢に入りました。今本当に差し迫っていることは、この路線がなくなるとはっきり言いましてお買い物もできない、病院も行けない、主人の病院に連れていくこともできません。運賃を100円のところが200円になってもこの路線だけは、若者は自転車で通われてもいいんじゃないかなと思います、やはり今からは老人が老人の介護をする時代になっております。それと同時に核家族で子

供たちはそばにいるけれども家は離れています。必ず自分の生活は自分で守って
いかなければいけない時代に入ってきております。やはり運賃は100円のところが
200円になっても、距離によっては、私は山の方におりますけれども、吉部と
か万倉とか入っていくと距離的にすごく遠いです。それでも100円でしょ。老人
会の雑談では、100円では安いから、これがなくなったら大変よねっていうのが
日常茶飯の話です。このバスは200円が300円になっても続けていって、交通局さ
んが栄えていくようなことを市民が挙げて頑張っていかななくてはいけないの
ではないかなと私はそう思います。

会長

はい、ありがとうございます。次の委員どうぞ。

委員

皆さんのご意見を拝聴していると、公共交通は必要であるということはここ
では誰も疑いのないことだと思います。一方で補助金というものに対して批判をさ
れる市民の方もいらっしゃるだろうと。そうすると現状でこういう状態な
のですが、ちょっとここを努力することによってもっと便利になりますよとか。
また私が本当にいいなと思ったのが、住民の方が乗る努力を住民側でやろう
というののはすばらしいことだと思うんですね。今まではバス会社がそういう
ことを考えてなかなか実施できないことを、住民の方が動いてみんなが乗
るといって、これをしましたよとか。一方で現状の運行の中で無駄な部分
がもしあるのであればこれはデータから見てこれを削減しましょうよ。そう
やって現状よりもこれだけ努力しますよ。だからその代わりもっとも
っと便利にするために、例えばICの運賃。これお金がかかります。こ
ういったものは導入をしてください。あるいは停留所の屋根とか
ですね。安心して待てるような環境というのもお金かかるけれども
これもバスのサービスを良くすることなのでこれは必要コストです。そ
ういうお金がなんとかみんなで努力できる部分、コストを下げ
る部分、あるいは便利にするためにコストが上がる部分、一方では
住民の方と一緒に利用を上げるというそういう部分。それが一つの
絵になって、その結果として収支がどうなるという議論じゃなく
て、これがおそらく市長が望んでいたより良いサービスのあり方
ということかなというふうに思います。それともう一つ事業報告書
とかデータをいただいたのですが、私見た限りでは、宇部市の交通
局さんは経営状況は立派です。大きな負債とかそういうものも
ありませんし、公共交通でももちろん補助金を出しているという
ふうには思いますけれども、きちんとした経営をされていると思
います。大きな事故もなく運行されながら、こういう経営の数字
を出されてるっていうところは交通局に問題があるということ
ではないと思うんですね。利用者が減るといのは社会環境変化
ですので、その中でこれを維持させるための知恵を集める
会議というふうに考えて、これを提言として挙げるという
のがよろしいんじゃないかというふうに思いました。以上です。

会長

ありがとうございました。大分この件で時間がきているので、この今のテーマはこの辺りまでにしたいと思うんですが、後半でご意見が出た中で、利用促進とか一つの経営努力的な部分についてもここで議論しないといけない一方で、少しより使う努力、そういう観点が必要なんじゃないかというご意見も複数頂いたように、あるいは支える意識と言いますか、200円でもという話もありましたけど、支える意識というそのあたりのご意見かなというふうに受け止めましたので、そういうところも論点の中には含めて参りたいなと思っております。あとはよろしければ各論はどうなのかというご意見もあったのですが、私としてはある程度各論の議論も必要であると認識しておりまして、次回Bのあたりに関して、これ以外のことで事務局がこういうことで思ってるんだとかいうのもいいんですが、問題意識をもって分析するというか、生データじゃなくてこういう問題意識をもって分析するといったものを私も事務局と相談したいと思っておりますけど、出していただいて、それでさらに議論していったらいいかなと思います。よろしいでしょうか。ありがとうございます。すみません、長時間になってしまいましたけれども。

二つ目がその他ということで、こちらは資料の説明になるんですかね、事務局からお願いします。

事務局

本日お配りしております資料の内容を簡単に説明させていただきます。資料1-1、1-2につきましては前回の会議で出ささせていただきましたコロナウイルスの影響を昨年と今年の比較の6月が出ましたのでそれを追加したものです。乗合事業においては若干の回復傾向となっております。また、貸切バスも回復と、6月は5月よりも回復しております。続きまして資料2です。前回の会議で路線バスの中で唯一の黒字路線であります山口宇部空港から新山口駅を結ぶ特急便というのが影響がかなり大きいという、これを除いた場合どうなるのかというご意見に対して出した資料でございます。上ふたつの丸グラフは運賃で、左側が空港特急を含む全路線、右側が空港特急をそこから除きたいわゆる生活で使う一般路線の運賃割合、下の段二つが、左側が全路線、右側がその空港特急を除く人数となっております。上ふたつで見ますと右上の現金切符の比率というのが空港特急を除くと下がることから空港特急の影響をこちらでご覧いただけるかと思えます。

あと今日一番分厚い、カルテでございます。こちらについては全路線の乗降調査によるデータをまとめたものでございまして、目次を見ていただきますと路線ごとに運行カルテ及び乗降人数の表を作成しております。すべての路線は同じ分析の構成になっておりますので一つだけをピックアップして説明させていただきたいと思えます。2の阿知須線、18ページをご覧ください。阿知須線につきましてはまず地図がございまして、宇部新川駅から国道190号を通りましてサンパーク阿知須へ向かう路線、運行回数としまして下に種類がございまして、4種類ご

ざいます。こちらの右のページが朝の始発、夜の終便の時間をお示ししております。次のページをお開きください。こちらが(2)がバスの乗降調査に基づいて男女比、運賃支払い方法別の利用者数の割合となっております。右のページの便別利用者数というのは各便、阿知須まで行く便の左側が宇部新川を出る方、右側がサンパーク阿知須を出る便として、例えば左上の7時20分宇部新川駅発の便は去年はこの便に20人、今年は19人乗られているということをお示ししております。時間帯によって乗車人数の違いがこちらで把握できます。次のページをご覧ください。次のページからはバス停ごとの通過人数及び⑤がバス停別乗降人数となります。通過人数よりも乗降人数の方が分かりやすいのですが、上に伸びている方が乗った人、下に降りる棒の方は降りた人ということで、どこのバス停で主に乗り降りがあるのかというのがこちらで見て取れます。では次のページをお開き下さい。次が便別のピーク時人数というのはこの便の中で一番人数が多かったところを示しております。先程の便別の利用者数とこちらが違うのは一番多いとき何人かということで、車が例えば小さいバスとかだと耐えきれない場合もあるというのがこちらで把握しております。最後が事業収支状況ということで各路線の経常収益、収支が見えます。これは前回お配りした系統別の収支を表をお配りしておりますが、こちらがここに載っております。これで一つの路線を分析しております、全ての路線をこれと同じように便ごとに分析しております。

会長

ありがとうございます。若干補足するとコロナウイルスの影響に関しては6月が乗合で前年比全体で65.9%ということなんで一番悪かったのが5月で41.5%からすると大分回復しているともいえるわけですが、個人的には懸念しているのがこれが前年比何%くらいまでいったところで頭打ちになってしまうのか、100%まで戻ればいいですけど、例えば80%90%というようなところで頭打ちになってしまわないかというところが少し懸念しているところです。それから空港線の話が前回少し出ていたのですが、円グラフの四つ書いてある中の左上などを見ますと、括弧の中が空港特急からの収入ということなんですけど、現金切符から得られる収入のおよそ半分くらいが空港線からの収入、つまり残り全部の路線と空港線というのは現金だけでほぼ同じくらいになっているということですね。そこは一つに空港線って高いですので、900いくらかですか、高いのでお客さんの単価が他の路線に比べて非常に高いので収益性というところでいえば空港線というのが交通局の現状非常に重みをもっている路線だということが分かるというようなことかと思えます。これを見るところでは空港線関係の収入というのは乗合の収入のだいたい1割くらいになるのかなと思えますが、そのような働きを持っているというような話かと思えます。カルテというのは最初にお話ししたのですが、交通局において作られているカルテというのはこのような形で、加藤委員からご指摘いただいた内容というのはここにもう少し道路状況とかそういうものも必要なんじゃないかというご意見をいただいています。そこについ

てはさっきも言いましたけれども、交通局もこれはこれで業務で必要とされていると思うんで、どういう形で改善ができるかというようなところをご検討いただいてまたどこかでご提案いただければと思っております。こちらデータに関するご説明で何かご不明な点とかあればお願いします。

委員 この運行カルテの方を今日頂きましてありがとうございます。その中で二点確認があるのですが、ここに出されている通過人数とかがあるのですが、これは平均の数値を表してるのかそれとも一便の合計値なんですかね。例えば何時台に何人乗ったというのは一便運行当たりの人数なのかそれともその日走った全ての人数の合計値なのかあるいは平均値なのかっていうのが不明なんです。

事務局 ④のバス停別通過人数に関するお問い合わせでよろしかったでしょうか。バス停別通過人数はこの路線すべての合計でございます。また⑤のバス停別乗降人数もこの路線すべてを合計した人数です。

委員 そうすると一便あたりというのは出ていないということですかね。

事務局 はい。④のバス停別通過人数と⑤のバス停別乗降人数については便ごとは出しておりません。

委員 なるほど。分かりました。

あともう一つなんです。事業収支の状況という中で経常収益と経常経費、その差の経常損益というのがあるのですが、経常損益の出し方がこれは経常収益から経常経費を引くとマイナスにならなければいけないのですがこれはプラスで表示されているのです。空港線は収益路線なんです。空港線は逆に計上損益がマイナスで表示されているのですが、これは何か意味があるのでしょうか。

事務局 経常損益につきましては、空港特急以外の系統がすべて赤字でありまして、お恥ずかしいんですが損益にすべて三角の赤字をつけるんじゃなくて正の数字でプラスという意味ではなくて赤字がこの数字だという入れ方で載せております。なので逆に空港だけがマイナスになっているというちょっとおかしな表現になっております。

委員 ここどうなんですかね。運輸規則とかでも表示は確かちゃんと三角にしないといけないような気がするのですが、そう言うことなんですね。言ってみるとこれちょっと変な感じになりますし、収支ということですのでこれはちょっとプラスというふうに読めてしまうんで、経常収支率はその通りに書いてあるんですね。赤は赤というような感じがするんですけど。すみませんちょっとそういうふ

うに感じました。あと先程のなぜ一便あたりにこだわったかと言いますと、例えば一便あたりで最大値と平均値を出していくと、ひょっとするとバスの大きさとかってというのがこんな大きいバスじゃなくてもいいんじゃないのかとか、そういったところで細かい話なんですけど、運行コストっていうところ、あとは運転士さんの大型を運転できる方と中型ではある程度の年齢になると大型は無理だけど小型とか中型だったらできるみたいな、そういう形で私たちの方も年取った方もできるだけ長く乗っていただけるようにというようにやっております。先ほど言いましたデータをどうやって見るかというのは一つの例なんですけど、そういったデータも出るとすごく分かりやすいかなというふうには思うんですが。

会長 どうもありがとうございます。赤字表記の件はおっしゃる通りで、赤字が当然になりすぎているわけなんですけど、ごもつともです。そこはすぐ直せると思うんですけどお願いします。それから後半に言われた一便ごとの何名というのはデータから出せるのは出せるんですよ。

事務局 はい。④⑤の通過人数については便ごとに出すことも可能です。

会長 おっしゃるように今のデータからでもできるから、そこはしていかれるんですかね、してらっしゃるんですか。それともそうではない。

事務局 この通過人数ともう一つ最後の⑥の便別のピーク時通過人数というものを運転士のシフトと合わせて車両のシフトも同時に組むときに参考にしておりまして、例えば先程、阿知須線というところでご説明したのですが、そこで言うと24ページになりますと中にはピークなので一番多く乗った状況ですね、一便の中でたくさんの方が乗って下りたりするんですけど、一区間でも一番多く乗ったところを切り取ったのがこのピーク時通過人数でして、これが例えば33人とか40とかになってくるといわゆる路線バスの小型車両のポンチョというタイプだと乗車定員を超えてしまうのでこれはシフトに充てられないとか、仮に充てたとしてもほとんどが立席になって、いわゆる今で言う三密のような状態になるのでできるだけもう少し大きいクラスのバスで運転しないと、シフトに付けないといけないとか、そういったことを今この⑥の方から分析して車の配置の検討材料としていくところなんです。

会長 ありがとうございます。この件の問題は最初に私申ししたんですけども、この一便のピーク人員数というのは結局一年間のある日のこの便の最大なんでこれが本当に毎日これがマックスなのかというのは実は分からないというところが多分一番問題なんだと思いますけど。ありがとうございます。それでは時間も大分きておりますので、いろいろご指摘いただいた点はまた事務局の方にも考えてい

ただきたいと思います。本日は当初90分の予定となっていたようですが非常に延長してしまいまして申し訳ございません。では予定されていた議題は以上でございます。活発なご議論いただきましてどうもありがとうございました。次回につきましては先程申しましたように事務局におかれては、少し私の方からも投げかけはさせていただいたんで、そこに関して少し具体的に掘り下げたような分析を試みていただきたいと思います。事務局にお返しします。ありがとうございました。

3 連絡事項等

事務局

ありがとうございました。それでは最後の連絡事項に移らせていただきます。今回は8月28日の同じ時刻同じ場所で予定しております。これにつきましてはまた改めてご案内させていただきます。以上で審議は終わりますけれども最後に局長の方から一言ごあいさつ申し上げます。

局長

どうも皆さん大変お疲れ様でした。活発なご議論をいただきまして本当にありがたく思っております。今回前半の方に（挨拶を）もっていかなくて、話が長くなったらいけないと思って最後の方に持ってきたのですが、今日頂いたいろいろな意見の中でできることは審議会とは別で交通局ができることはやっぺいこうと思っております。その中で自立した事業者というのを目指しておりますので、この議論とは別に交通局が今やっぺいかないといけいことはやっぺいいく、今コロナの関係で、先日も4例目の感染者が宇部で出ました。やはり隣り合わせで今後進めていかないといけいというのがあります。バスにおいても三密と言うのを避けていかないといけいませいので、そういった対策も今後やっぺいいく予定であります。

今日はダイヤ改正のことを少し紹介しようかと思っただけいのですが、この10月にダイヤ改正を予定しております。先日地域協議会の方で同意をいただきまして今進めておるのですが、やっぺいり乗務員不足というふうな関係で、宇部市の場合には再編実施計画というのを行ってこれに基づいて路線の方は決めているんですけど、路線の廃止というのはいりませい。減便をするような形で対応していきます。今回ちょっと大きいのが朝一番、始発なんですけれども、宇部新川駅を6時10分特急の新山口行き、それから最終便の宇部新川駅を22時発阿知須行きこれを含めて朝夕の時間帯で乗り手の少ない便を20便ほど削減をする予定です。ただし7便ほど通勤者の方に合わせて時間を変更したり系統を変更したりしてまた増便を行います。それと市街地循環線、こちらにつきましては今、日野のポンチョという37人乗りのバスでやっぺいてるんですけど、これを14人乗りのワゴン車タイプのバスで今度は尾中病院とか図書館の中に、施設の中に入っていくというふうなことで運行していきます。増便もしますので是非ご利用いただければと

思います。本日はどうもありがとうございました。

4 閉会

事務局

以上で第3回自動車運送事業審議会を終わらせていただきます。皆様本当に長時間に渡りましてありがとうございました。最後に最初にお配りしておりますテレビ会議のアンケートについては受付のところにご提出いただくようによろしくお願いいたします。皆様本当にありがとうございました。

以 上