

## 第4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)9月30日(水) 14:00～15:45

【場 所】宇部市 勤労青少年会館 2階 集会堂

【出席者】12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

【欠席者】2名

加藤委員、谷島委員

【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) 乗合事業について

(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

皆様こんにちは。定刻となりましたので、ただ今から、第4回 宇部市営旅客自動車運送事業審議会を開催いたします。

議題に入る前の説明(議事省略)

- ・新型コロナウイルスの影響により8月に予定した審議会を延期した件について
- ・外部委員2名欠席について

### 局長あいさつ

局長

《局長あいさつ》

事務局

それでは、第1の議題に入りたいと思います。  
ここからの進行は、会長にお願いします。

(ここから会長が進行)

## **2 議題 (1) 乗合事業について**

会長

では、ここから進行させていただきます。2か月空きましたが、この間、宇部市山陽小野田市地域でコロナウイルスの感染が非常に多い時期があったということで、みなさん大変な生活を送られたことかと思えます。本日こちらの資料の中の1ページ目の方にコロナウイルスの影響ということで毎月の数字が書かれているわけですが、4月・5月ほどの影響は無くなっているものの、回復が良くないように見受けられます。細かく見ればいろいろあるかと思いますが、なかなか6割7割から戻ってこない状況がありまして、そこは非常に懸念するところがあります。そういった中で議論していくわけですが、ご承知のように、交通局は乗合の事業と貸切の事業をお持ちです。乗合の方が利用者の視点での意見が言いやすいのではないかという考えもございましたので、乗合の方から議論を進め、その後貸切の議論というふうに考えております。

スケジュールがこの資料の3ページにあるのですが、今年度で結論を出すことが求められておりますから、そろそろ結論を意識していかなくてはいけない。年度下半期に入りますから、スケジュール感をもって議論していかないと感じております。基本の骨子として9月と10月で主に乗合の話をする、11月に貸切の話をする、12月・1月に組織的な話をしまして、2月・3月頃に取りまとめになるというようなスケジュールの想定を持っております。というわけで今回乗合の話をさせていただきたいというわけです。

それでは、私の方で作成した資料がありますので、こちらをご覧いただきたいのですが、これは一つのシナリオと言うか、私の方でご提案申し上げる今日の主な議論内容ということでまとめています。

最初に、1の第3回7月の審議会での議論について振り返っていただきたいのですが、宇部市民の移動手段、特に自家用車を使えない市民の移動手段としてのバス交通は必要である、また重要であるというところについては委員会全体としての同意が得られたと私としては考えております。一方で、今の交通局の状況についてはいろいろ改善すべきこともあるだろうと委員の皆さんも思っているかと思っております。それから、3つ目も前回かなり複数の委員からご意見があったので確認しておきたいのですけれど、一方で交通局にも頑張っていたかかないといけないのだけれども、市民が利用する、あるいは負担することを通じて、支えるという意識も大事だという指摘もされていたと思います。そういった中で、2回前にAからFという論点が出されていたのですが、それについて私会長の方から、要検討と思われる事項を整理してお示しして、細部はいろいろご意見あるかと思いますが、概ねこういったことを考えないといけないだろうということについては同意を得られたのではないかと考えております。まずここまで

に関して皆さんよろしいでしょうか。

では、具体的話に入るのですが、長々書いて申し訳ないのですが、一個ずつ言っていきたいと思います。この表はBというのは乗合の話だったのですが、乗合に関して私の方で前回3つほど挙げていまして、太字のところは表現を変えているのですが、一つは乗合事業を考えたときの守備範囲、交通局はどこまでをカバーしないといけないのか、すべきなのかという話があると思っています。守備範囲と言うときに、どのあたりまでというエリア的・地域的な話と、どのあたりの時間までという話があると思っています。運賃の話は避けて通れないと思っています。これらについて、前回以降事務局にお願いして資料を作っています。今日は①②の話をして、できれば③の話も。③は今日だけでは結論は出ないんじゃないかと思っていますので、次回も含めて議論できればと思っています。ページをめくっていただいて、事務局の資料3というのが4ページにあるのですが、守備範囲と言うときに、宇部市交通局が宇部市の外の路線を持っていることをどう考えるかということで試算頂いたということです。市外の路線の中で代表例として新山口線というのがありまして、宇部新川駅から主に190号線を通して新山口駅まで行っている路線があります。資料3の4ページのところに表がありますが、新山口駅と宇部新川駅を結んでいるんですけど、お客さんの中に宇部新川から宇部市内をずっと岐波の方を通してサンパークあじすまでを動いている人が全体の6割、ですから半分以上は宇部市内で動いていたり、あるいは阿知須あたりまでの範囲内で動いている人だということです。山口市内、阿知須から向こうの中だけで動いている方がだいたい1割弱、長距離で山口側と宇部側の間を動いている方がだいたい3割位いるということです。分かるのは、宇部と新山口を結んでいるんだけど、実は宇部市内プラス阿知須ぐらいの中に半分の方が動いていらっしゃるということです。後で費用の話も出ていますが、基本的にバスというのは人件費が費用の中で非常に大きいということです。待遇が改善しないといけない状況ですので、人件費を減らすということになると基本的には一日バスを運行するのに必要なバスの車両の数を減らす必要があります。そのためには基本的には運行する距離を短くしないと、費用は減りません。若干大胆なシミュレーションなのですが、仮に今新山口まで行っている路線をサンパークあじすで引き返すようにした場合、どういう状況があるのかということをもとめて試算頂いているということです。それが5ページのあたりにあるのですが、費用も減るし収入も減るんですけども、欠損額は半減するというふうに試算はされています。収入費用がどちらも4割減って、欠損、赤字が半分になるという効果があるということです。費用の節減というようなところを考えると例えばこういったところを考えていかないといけないということです。そこに対して私の資料の方でエリア面での乗合事業の守備範囲について議論が必要なことと書いていますが、宇部市民のための移動手段と考えると宇部市内で完結するという感覚もあり得ると思っています。実際に利用状況が厳しい中で、交

通局はこれまでも市内の宇部の中の路線を廃止するというをやっています。市外も例外にすべきではないのではないかとこの考え方はあり得るかと思っております。実は同じようなことは他の民間のバス事業者さんもやっております、複数の市を跨ぐような長い路線を少しカットするようなことは最近手を付けておられまして、共通の問題だということです。ただ、宇部市内からサンパークあじすへ買物に行かれる方は現実結構いらっしゃるはずで、日常生活は市の行政の境で閉じているわけではありませんから、そこは当然考えないといけないということですね。あと、割と大きいのは宇部市だけで決めて良い問題ではなくて、山口市にとってもこの路線というのは重要な路線として位置付けているんですね。こちらで勝手に止めますというわけにはいかないものであります。そういう状況がある中で、市内の路線も廃止等が出ている中、そういったことも考えていかないといけないんじゃないかと私からの問題提起です。下の方にまだちょっといろいろ書いているんですが、その話はまた後でさせていただくとして、私の資料の3ページ目になるのですが、答申を出していかねばいけないので、答申の方向性ということも少しずつ意識していかねばいけないと思っています。ここに案として書いているのですが、例えば宇部市東部から山口市南西部の190号線沿道のエリアの地域交通のあり方について、先ほど言ったように宇部市だけで決められないので、山口市も含めて、私の意見ではJRも必要だと思いますが、そういったものは必要ではないかということも答申の中に言ってはどうなのかなと思うということです。場合によっては合理化とか効率化とかもそこからできるんじゃないかということです。ここ若干込み入った話だと思うのですが、こういうふうにして宇部市交通局の守備範囲を少し身の丈に合ったものにスリム化していくということは必要な可能性があって、その中の一つの案として示させていただきました。こういったことで資料等もあるのですが、ここまでで皆さんの方でご意見とかご質問とかございましたらお願いしたいですけれどもいかがでしょうか。

意見が言いづらいかもしれませんが、ちょっと補足させていただくと、宇部市の場合、地域公共交通網形成計画というもので、例えば桃山地区のエリアであるとか、そういったところで過去数年の間で交通局の路線が廃止されて、そういった地域はコミュニティタクシーという形に現在なっているのですが、そういった形にもう移行しているところがあります。数年前からすでに交通局のネットワークというものは縮小に入っているのですが、その中で次の段階ということでは例えば市外のところに目を向けるということもあるのではないかとこのように問題提起なのではけれども。

委員

今の意見なのではけれども、宇部新川から新山口まで行くようになった経緯は良く分からないのですが、新山口に直接行けるという利便性があるということで決めたのではないかと思うのですが、例えばの話で企業に勤めている人は、若

い人は車だと思うのですが、新山口を利用するというだけで考えれば直通の新山口便があったら便利がいいかなというところがあると思います。通常、車を持っていない方を考えたときに、新山口まで本当にどれだけ使っているかというのは私もよく分からないのですが、そのあたりのことというのはどのようにお考えでしょうか。

会長

はい。ありがとうございます。

新山口線に関しては二つありまして、一つは今申しました190号線をずっと通って行くもので、阿知須とか佐山とかその辺を通るもので、もう一つは山口宇部道を通る特急バスというのがございます。今お話しさせていただいたのはその中の190号の方を通る路線なので、どちらかという、宇部の方が新山口に行きたいとか、外から来た方が新幹線を降りて宇部に行きたいというときの需要ということで言うと、特急バスの方がそういう需要には応えているのかなというところが一つございます。それに対して190号線の方は一つ一つバス停を停まっていますから通常の路線バスの延長線上にあるものかなと思っています。

委員

特急バスはそのまま残すということですか。

会長

今どちらかという私自身はそちらの意見ではありますけど、そこはここでもご議論いただければ。

もうちょっと申しますと、新山口線が今の姿になった経緯は私の記憶している限りで説明して、もし違っていたら事務局に訂正いただきたいんですけど、今の路線を通るようになった直接の理由はおそらく山口市の方の交通の考え方の中で、山口市もコミュニティタクシーというのはやっていて、阿知須とかそのあたりでですね、それをバス停につなげて、そこから先の新山口とか宇部に行くのはバスに乗って、木の幹と枝みたいな交通体系を作っていて、その中で阿知須から新山口にかけてのエリアは宇部市交通局が担うということになったというふうに理解しております。細かいことを申しますといろいろありまして、例えば嘉川のあたりというのは小野とか二俣瀬の方から来る交通局さんがやっているいろんなバスとかそういうものも嘉川のあたりで接続していたりしまして、実はそのあたり複雑なのですが、山口市と宇部市が交通体系を考える中であのエリアについては交通局にお願いするという結論になったと私としては理解しているのですけれど。過去の経緯ですけどね。なので山口市としても今のところあのあたりは交通局がバスを走らせるものと認識しているので、こちらの都合だけの問題ではないというところですね。

委員

同じことをお聞きしたかったのですけれど。今過去の資料を探しているのですけれども、これは空港線とは別なんですね。

会長 空港とは別です。

委員 別ですね。一番収益を上げている空港線とは別ですね。190号を通っている路線のことですね。分かりました。

会長 190号を走ると山口宇部道路を走るとそれぞれあるので、今は下の道(190号線)の方の話をしています。

委員 あれに一度、山口で会議があって帰りに乗ったことがあるんですよ。結構人が乗ってくるんですよ。

会長 そうですね。

委員 白鳥号(特急便)で帰ろうと思ったのですが、白鳥号の乗り方が分からなくて、各駅停車に乗ったのですが、結構人が乗ってきてね。しかし全部100円の方(高齢者優待)ばかりだったなというふうに思います。すみません空港線と間違っておりました。

会長 今空港線とか特急バスのお話が出たので、ちょっとご紹介したいのは、事務局資料の6ページ、資料4というのがあって、これは非常に難しいのですが、これが今のお話と少し関わるところで、私の資料ですと2ページ目の下の方に書いているのですが、収支に関して赤字とか黒字とか言っているのですが、その時に交通局全体としてかかっている費用を各路線でどういうふうに割り振るかというところが実はすごく大きいんですね。バスの場合は国の補助とかの考え方もあるので、基本的に距離で割っています。ということは長い路線はお金がかかる、短い路線はお金がかからないということで考えているということなのですが、実は路線によって山口宇部道路なんかを走るものの場合では同じ時間でも長い距離を走れる、宇部市内の混んでいるところなんかを走ると同じ時間でもちょっとの距離しか走れないわけですね。人件費というのは基本的には時間に比例するわけですので、距離で割り振るというのは場合によっては少し数字をゆがめているところもあるんですね。そのところで前回局長がそのあたりの話をこの会議で言われているのですが、そのあたりを踏まえて、距離で費用を割った場合と時間で費用を割った場合でどのくらい変わるのかというのをを出していただいているのがこの資料4なんですね。緑のところは時間で割ったところなのですが、これで分かるのが、一番上が先ほどからお話に出ている空港と新山口を結ぶ特急で、いままでの収支で言うと赤いところですけど、空港線というのは収支が120%なので100の費用をかけて120の収入があるという状況だったのですが、

それを時間で割ると100の費用をかけて200の収入がある、だいたい費用の倍くらい収入を得られているという非常に良い黒字の路線ということになっています。4段目に特急バスの、空港じゃなくて宇部新川と新山口を山口宇部道路で結んでいる特急バスですが、こちらも時間でみるとだいたい101%程なので収支トントンぐらいになっていて、山口宇部道路で距離を稼ぐと収支が実質的なところで良いというところがあります。そういったこともあるので、特急バスがかなり経営上の貢献というのが大きいのということを再認識いたしました。ここは維持する方が良くと経営を考えれば思っていて、一方で先程言った路線については190号線を通りますから時間はかかりますので、見直しはあり得るかと思いません。ただ相手のあることなので、少なくとも協議はするべきではないかという答申案を出させていただいたということです。

事務局

全く正確な年代ではないのですが、私が昭和61年に入局したときに走っていたのが山陽急行と山口市営が競合していました。交通局の部分についてはほとんどが特急、新川駅から小郡駅までは22便なのですが、そのうち特急が半数以上で、快速、急行、そして普通便というのは一日3往復しかありませんでした。山陽急行は山口駅から空港を通過して宇部中央、小野田まで行っていたのですが、山口市営が嘉川駅のところまで走っていました。幸の橋まで。そこで山口市営が平成11年3月に民営化されたのですが、そこで山口市部分の路線がなくなったということで、そういうときに山口市の方から宇部市営が急行というのが嘉川を通過していたので、そこを各駅停車にしてくれないかという話があったと思います。当初は新山口駅ではなくて小郡駅でした。小郡町が管轄していたので、山口市を挟んで吉敷郡小郡町の方に入っていたという状況で、行政の繋がりが難しかったのですが、交通局としては今まで特急については山口宇部有料道路を通過していた、快速については岡屋から2号線バイパスにのって直接新幹線口、新山口駅に行っていました。急行というのがそのうちまた僅かなんですけど、嘉川駅の方を通過して、幸の橋、嘉川駅の2か所しか停まらないで新山口まで行っていた。ですから普通便に切り替えたのが確か平成20年くらいに快速便、急行便というのを止めてすべて普通便に切り替えをしています。そのことによって補助金の方も山口市も出しますということだったので、そういう切り替えをしました。だから時間的にはかなり伸びて、快速便であれば50分で行っていたのが、今、普通便であれば1時間20分かかります。新川から新山口まで。そういう状況があったということです。

会長

歴史の全ては承知していませんが、大きな流れとしては、かつてはどちらかという小郡と宇部を結ぶ都市間路線的なものだったのが、段々いろんな経緯がある中でローカルな路線になってきて、今は完全にローカルな路線になっているということだと思っています。小郡にお急ぎの方には特急バスの方がいいとい

う状況になっています。

委員 分かりにくいので教えて頂きたいのですが、今おっしゃっている190号線を走る新山口線というのはこの表のどれとどれですか。

事務局 新山口線の普通便というのは、今ご覧いただいている表の5、6、7行目で、一番左端に系統番号という4桁の番号がございまして、1241、1251、1252の12から始まる三つが下道を走る便でございます。なお、このルートにつきましては前回の会議でバス運行カルテという分厚い資料をお配りしているかと思いますが、こちらの8ページにルート図がございまして、よろしければそちらもご参考になさってください。

会長 現状収支としては6割台後半から7割くらいですので、100の費用に対して60～70くらいの収入になっているという状況です。ですから赤字です。

委員 今教えて頂いた中で、経営収支比率を見ると今おっしゃったように74、76、75と赤字の数字ですけれども、それ以上悪いのがほとんどなような気がして、なぜここに目をつけられたのかと。もっと悪い数字の部分がたくさんあるのに。

会長 もちろんですね。もっと悪い路線もあるんです。やはり宇部市交通局ということで、宇部の移動手段を確保することが任務だと考えた場合に、宇部市内については例えば小野方面の路線とかどうしても厳しいわけです。距離も長いですし。ですけど、それは宇部市内の、宇部市民のための移動手段であると。ただ、その部分で市外路線に関しては若干その意味合いが変わってくるのかなと。いろんな価値観があります。そこはぜひおっしゃっていただきたいのですが。一つの整理として、市民の移動というところに特化するのであれば必ずしも市外は必要ないという考え方もあるだろうと。たださっき言いましたけど、実際サンパークに買い物に行くとかあるわけですから、あまり杓子定規に市境で切るみたいなわけにはいかないんですけど、その一つの候補として新山口線があるのかなと思った次第です。そこはいろいろご意見があると思います。

委員 街の活性化というのは、路線は山口にまたがっている190号線なのですが、山口から宇部に来る人たちのデータはないでしょうか。市外から宇部市に来ていただける、市の活性化の一端につながる。

会長 バスに乗っている方がどこの方かということですよ。



委員 市外にまたがっていることは分かるのですが、この路線は阿知須を通過して山口から繋がっていますよね。山口あたりから宇部市に来る人もおそらく乗っている。

会長 先程も申し上げましたが、新山口線に関しては阿知須までで6割。向こう側だけで1割。残りの3割が阿知須を超える人ですね。阿知須を境で考えると、データの3割の人は山口と宇部の間で動いていると。次に問題になるのは、宇部の方が山口に行っているのか、山口の方が宇部に行っているのかということをおっしゃっていると思うんですけど、そこはないですよね。そのデータはないと認識しているのですが。

事務局 先程にお配りした資料3ですけれども、一概に言えないのですが、4ページの資料3の新山口線を阿知須線に短縮した場合のシミュレーションというものの表になっている部分で、乗車人数で岩倉～新山口駅の間、山口市内で乗られた方が宇部新川駅～サンパークあじす間の宇部市域で降りられた、これが74人、13.2%。その逆が宇部市内で乗られて山口市内で降りられた方が79人となっていますけれど、一概にどの方向で乗られたかはっきり分からないので。

会長 行きか帰りか分からないということでしょうか。

事務局 その通りです。あるとすればこういったデータです。

会長 特急バスの方が当然、都市間で動いている方が圧倒的に多いはずではありません。おっしゃるように都市間輸送というものを重視するのであればこういう路線がないといけないという話になるのですが、私が思っているのは都市間ということよりは山口宇部道とかの路線の方を大事にした方がいいと思ひまして、ローカルということと言うとローカルな部分の需要に即した形が良いということです。このシミュレーションに入っていないのは、市をまたぐ路線は国の補助が出ているんですね。そのあたりが切ると変わってくる可能性が大きくて、それがどう転ぶかというのはお金の範囲で実は大きいんです。なので、単純に止めてしまえと言えないところもあり、いろいろ考えないといけない要素がございます。

委員 お金の話なのですが、今70%程度ということなのですが、阿知須まで行ったときにこの数字がどのくらいになる見込みなのですか。

会長 4ページの下に小さい表が出ていると思うのですが、現行と阿知須止まりということで試算していただいています。もし仮にサンパークで切れば当然その先の

方は乗らないわけですし、宇部から新山口に行くような人も使えなくなるわけですね。単純に申し上げまして、宇部側の6割の人しか使わなくなるわけですね。そういうふうになった場合の運送収入と人件費等の試算が緑色のところです。先ほどお話のあった三つの系統について、欠損額が現行と阿知須止めにした場合と出ていますが、金額としては欠損額が小さくなる。当然今まで利用していた方が利用できなくなりますから、お客さんも減るという試算が4ページに書かれています。一言で書いているのが上の箇条書き二つで、収益も経費もおおむね4割減少、欠損額は半分になる、というのがシミュレーションということですね。他にまだ国庫補助の変わる影響とかはまだ入っていないわけですね。割と単純に距離でやっているということですね。

委員 経常収益と経常費用が概ね40%減少でこれによる欠損額が半減というのを説明してもらえますか。

事務局 ご説明いたします。経常費用、走行キロ、経常収入はいわゆる経営の規模、走行してかかるお金も入ってくるお金も全体が約4割、阿知須で止まりますので、阿知須から新山口駅を走っている分がなくなりますから、減るとというのが一つ目です。二つ目の欠損額が半減というのは、今発生している費用と収入の差が欠損なのですが、その欠損の額そのものが半減すると、新山口線運営のお金の全体が約半減するというような意味です。経常費率、収益率、収益と費用の率ですけども、先程の3の分析結果のところから見ますと、現在のこの3つの系統の経常収支率は70.2%なのですが、これがサンパーク阿知須で止めて新山口に行くことをやめることで73.3%。少し収支率は良くなります。

会長 基本的にはこじんまりした路線になるということですね。収入も減るけど、費用も減るので、収支率として見るとそこまで改善しないけれど、差額であるところの赤字の額としては半分くらいということだと思います。当然短くすると、その短くした区間で乗っている方は使えなくなるので、収入も減るわけです。よろしいでしょうか。

他の議題もあるので、後程この辺りございましたら言っていただければと思います。

もう一つ本日お話をさせていただきたかったのが、守備範囲の中の時間帯ということで、私の資料の3ページ目になりますが、これは特に土日の話です。資料の5-1というのがありまして、交通局は乗降調査を全便やられているのですが、毎年平日しかやっていないんですね。土日の収入が少ないであろうとは思いますが、きちんと乗降者数がとれていない状況があります。土日の乗降調査をやるというとなおお金がかかるので、すぐ出せるものとして、ある週末の金曜日、土曜日、日曜日の収入をそれぞれ出していただいたということです。資料5-1を見

ていただくと、とある一日、8月の21、22、23日なのですが、（資料5-1の）金曜日を100とした場合に、土曜日が収入としては75%、4分の3、日曜日が56%となっているということで、予想どおりではあるのですが土日は収入が少ない。実は土曜日と日曜日でも差が大きくて、土曜日はまだ結構使われているのですが、日曜日は本当に少ないということが分かります。それに関しては理由として考えられるのは土曜日やっている学校もあるとか、土曜日は出勤の方もいらっしゃるとか、おそらくそういうことだと思います。一方でオレンジのグラフの方は金曜日と土日に便数、本数がどれだけあるかということで見ると、平日を100とした場合に、土曜日が77.5%。日曜日が74.7%ということになっています。平日を基準にした場合に、単純には言えませんが、土曜日は需要に見合った便数になっているとも言えますが、日曜日は便数の割に乗っていないという状況があるということです。

ここも色々考え方があってと思いますが、平日も土日もバスが走ればその方がいいのですが、運転士の不足など資源も限られている中で、どこに力を入れるべきかということを考えると、平日の昼間が一番ニーズが高い、現実に利用者数としても利用が多い状況です。そこで十分なバスが走らせられなくなるというのは困るので、重要な時間帯に資源を集中するというのも必要かと。運転士が不足する中で、過酷な勤務になっているという話も伺いますので、運用上の余裕を増やすということも担い手確保の意味で大事なんじゃないかと思います。そう考えたときに、私の資料の答申の方向性というところに書いているのですが、とはいえこれは、とある週末の運賃収入に過ぎませんので、一度利用状況については調査された方がいいと思うのですが、日曜日でも割と乗っている路線と、本当に乗っていない路線とおそらくありますから、そういったところは調査すべきだと思います。特に日曜日については、いろんな状況を考えますと、利用状況に即した減便とか整理ということも考えてもいいのではないかと思います。

もう一つ書いているのですが、早朝夜間というのもなかなか厳しい状況があるので、通勤等で必要な系統の絞り込みというのは今一度必要ではないかと思えます。後半の早朝夜間というのは実はもう手は付けていまして、先程話題になっていた新山口線の早朝夜間の減便というのは明日から行われます。既にこれは手が付けられている方向性ではあるのですが、本当はいつでもバスが走っていた方がいいし、平日も休みの日も走っていた方がいいのですが、特に高齢者をはじめとした弱者の方の移動ということを考えると、平日昼間をやはり大事にしないといけないと考えると、申し訳ないけれども他の時間帯については減便というのも考えざるを得ないのではないかと思いますというのがここで書いていることです。

こちらについてもいろいろご意見があると思うので、ぜひご意見をいただきたいのですが。特に日曜日はこういうことがあるからいるとかそういったことがあれば。

委員                   これは必要な処置だと思います。イベントの時に臨時バスを出しますよね、あれは申し込んだらやっていただけるんでしょうか。

事務局               臨時バスについては補助金の対象にならないところがあるんですね。ですから、やはり採算性があれば出すようにしています。今出しているのが花火大会の臨時バス、祭りの時に出していたのですが、祭りのときは駐車場からシャトルというのが出来たので、祭りの方は無くなりました。山大の試験の時に学生さんが新川駅からバスに乗る、これについてはかなりの黒字なので、間違いなく出している状況です。費用対効果でお客さんが実際に乗って採算が取れば出すというその計算はしますので、イベントがあればぜひお声がけいただきたいと思います。

会長                   単発的にこの日はすごくこの路線は込むということがあれば対応できるということですね。分かりました。その他いかがでしょうか。個別にどこがどうだということは、個別の路線のデータを見ませんと分かりませんので、この土日の調査というのはやるとしたら他の一般の乗降調査と同じタイミングだと6月とかなので、来年かもしれませんが、そういったものを前提として日曜日の整理は手を付けられた方がいいのではないかという方向性を答申に盛り込むということは、言い回しは別にしましてここで同意したということにさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

                          前回少し運賃の話が出ていまして、委員の方からもいろいろご発言は頂いていて、運賃は大きな話なのでここで今日すべて結論を出す話ではないと思っているのですが、私の方でまとめた資料の方で説明したいと思っています。経営ということと言うと、収入を増やすことと費用を減らすことだと思いますので、先程の話はどちらかということと費用を減らす話なので、収入を増やすことも当然考えないといけない。収入を増やす場合に乗客数を増やすことも大事なのですが、単価という意味で運賃も考えないといけない。この時に、非常に常にご議論が錯綜してしまうところがあるのですが、資料としては事務局資料では資料6という8、9ページあたりの話で、私の資料も含めてお話していきたいのですが、大事だと思っているのが、交通局の収入を増やすということと、宇部市の財政負担を減らすということはちょっと話が違うところの話をさせていただきたいと思っています。そのあたりのことは私の資料の3、4ページに書いているのですが、今の構造上、交通局の収入増に直結するのは何かというと、一つは初乗り運賃など普通運賃の改定、一言で言うと値上げです。前回も少し申したのですが、事務局資料の7ページです。今宇部市交通局の初乗り運賃は消費税10%になって140円なのですが、そこに記載されていますように、他の事業者さんの初乗り運賃というのはもう少し高いところになっています。そういったことを考えると、値上げというのは検討する余地がある状況にあると思います。もう一つは、エコ

定期、通学フリー定期というのがあって、細かい説明は事務局資料の10、11ページにあるのですが、これらは基本的に交通局の施策でやっていることなので、これらの定期のあり方を変える、例えば値段を変えるとか設定を変えることが交通局の収入に直結します。一方で、4ページ目に書いているのですが、宇部市の財政負担に繋がる可能性があるのですが、交通局の増収には繋がらないものもありまして、代表例が高齢優待になります。ご承知のように高齢優待というのは今、一乗車100円なのですが、この資料の方にも書かせていただいているのですが、現状、利用者自身が御負担になっている100円と、実際の運賃の差額相当の額は宇部市が交通局に補助を支出しています。当然これは他の事業者さんに対しても支出しているということです。ですので、高齢優待というのは交通局の経営に限れば負担にはなっていないということです。宇部市の負担にはなっています、ですけど交通局の負担にはなっていない。むしろ高齢優待があるからこそバスを使っていらっしゃる方はいるので、経営上プラスになっている可能性が高いです。例えば、高齢優待が今100円のものを一乗車200円とかにした場合に、何が起こると考えられるかということ、高くなれば一般的には利用は減りますので、今より高齢者の方の利用が減る可能性は高いです。結局交通局の減収に繋がります。前回路線カルテということで詳細な情報をいただいています、市内の路線で高齢優待で乗っている方の割合が非常に高いです。そこがもし減りますと、場合によっては市内路線で赤字が増える可能性があって、そうすると市からの赤字補填の必要額が増える可能性があるという状況があります。ここで申したかったのが、即交通局に収入が増えるものと、宇部市の財政負担が減るかもしれないというものはちょっと質が違うので、そこは意識して議論しなくてはいけないのではないかとということです。そういった中で下にいろいろ議論にあたってというふうに書いているのですが、このあたりまでで、若干これも込み入った話だと思うので、何か良く分からないとかありましたらお願いします。

委員 高齢優待について、市が利用の差額を補填する補助金の算出方法がよく分からないのですが、高齢優待を申請している人数があって、平均どのくらい回数、どのくらいの区間を乗るかというデータがあってそれで補助金を算出しているのか、一回一回、私が例えば優待を持っていたとして、これを持って本当は300円の区間を100円払って乗った、差額は200円です。200円の人、150円の人、350円の人というのを積み上げて補助金が振り込まれるのか。どういう仕組みなんでしょうか。

会長 そこをご回答いただけますか。

事務局 この福祉優待の運賃の差額補填の計算ですが、年に一回の乗降調査が計算の基礎になっております。この乗降調査で宇部市の高齢優待を使われた人数とその

方々が乗られた区間の運賃、これの平均値で年間の額を計算して出しています。

会長

よろしいですか。乗降調査はそういう意味ですごく大事で、乗降調査は単に系統の利用状況を見るだけではなくて、補助の根拠にもなっているのです。市から交通局に、他の事業者もそうだと思うのですが、その根拠になっただけでお金の面でも非常に重要な調査です。ただ、そこに関しては当然問題はあって、一年に一回の調査で補助額を決めていいのかという問題はあるとは思っています。そこに関しては前回IC（カード）とかの話もありましたが、他市などでIC導入の際に高齢優待もICでやる形にして、きちんと真の利用状況を把握できるようにしたケース等も伺っていますので、そういったことも必要だと思います。ただ、現状はそういう状況です。

その他ここままで何かご不明な点はのでしょうか。よろしいですか。

私の4ページものの（資料の）運賃の議論にあたってというところの話をさせていただきたいのですが、交通局の運賃収入増に直結するのは、規模的にも大きいのは普通運賃とエコ定期と通学フリー定期の三つです。この辺りは皆様からのご意見をいただきたいと思っています。一つは通学フリー定期というのがあります。これは高校生が主に使っていると思いますが、他の学校の方も使えるということなので、細かいことは事務局の資料に書いてあるのですが、今、実は乗り放題です。全路線。ある意味すごくお得な定期になっています。普通の定期というのは自宅と学校の最寄りの間の区間しか乗れない、JRの定期なんかは基本的にそうですが、この通学フリーというのは宇部市交通局の全路線に乗れます。最近こういう定額サブスクリプションみたいなのがいろいろな世界であって、割と交通の方にも入ってきているのですが、通学フリーというのはそういう乗り放題定期なんですね。これの意義とか必要性というのはちょっと議論の余地があると思います。一般的な通学定期が学校と家の往復にしか使えないわけですが、こういうふうにすることで例えば塾とか習い事であるとか、学校と違うところにもその生徒さんたちは行けるようになっているわけです。お得はお得に違いないです。そのあたりをどう考えるかというのがちょっとあると思っています。

もう一つがエコ定期なのですが、エコ定期はこの定期を持つと一乗車が高齢者の方と同じで100円になるというものなんですけど、これもちょっと位置付けとかどういう方のための定期なのかが不明確になってきていて、例えばこの辺りは具体的になるならIC導入とかを考えないといけないのですが、例えば月何回以上乗った方は何割引にするとか、いろいろたくさん乗る方への優遇みたいなものはいろんなやり方が実際にはあるわけですし、今のエコ定期のやり方がベストかどうかというのがあります。このあたりは基本的には増収につながるような形が望ましいとは思っていますが、この辺りは忌憚のないご意見が頂ければと思っています。今日結論を出さなくてもいいと思っています。こういう方がもっとバスに乗るんじゃないかとか、そういう話が頂けるとありがたいなと思いま

す。

これも前回から申しているのですが、普通運賃に関してはいろいろ高齢優待等ありますので、移動のハンディキャップがある方はほぼカバーされているようにも思われるわけですが、そう考えると先程言ったように実はかなり県内事業者の中でも安いという事実がございますから、もう少し御負担をお願いする余地はあるのではないかと思います。高齢優待を仮にこう変えるべきだという提言をすれば、先ほど言ったように諸刃の剣みたいなところがありますので、最終的に利用が増えるとか収入が増えるという方向につながる変更が必要だと思っています。これはまだ引き続きご議論させていただきたいのですが、何かこの辺りの運賃のあり方、お金のことですので大事なことだと思いますが、この辺りでもし何かこういう運賃の方がいいのではないかとかご意見があればぜひ頂けると良いと思っております。そのあたりいかがでしょうか。

例えば先ほど言った通学の定期は今乗り放題なのですが、そういう方向が良いか、先ほど言ったようにもうちょっとオーソドックスな方は良いのかとかいろいろあると思います。主には高校生でしょうけど、大学生とか高専の方も使えます。

委員

通学フリー定期券について思うのは、実際のところ宇部市内の高校生は自転車通学が、例えば宇部高なんかにしたら9割くらいが自転車通学ですし、自宅から自転車で来るのと、琴芝駅や宇部新川駅に自転車を置いて、電車プラス自転車で来る生徒さんがかなり多くてバス通学をそこまでしてないと思います。だからどういう形態の通学定期券にするか、路線を決めたコンベンショナルな形にするかは、あまり利用者を増やすとか減らすとか収入が増えるとかということには影響がないように思いますが。

会長

ありがとうございます。私の知る限りでは、交通手段については高校によってかなり差が大きいと認識していて、私の理解ではそちらの学校さんは比較的バスの方が多いように認識しているのですが。

委員

そうですね。確かにうちの学校の場合はバスが2割か3割弱くらいいるかもしれませんが。正確なことは分からないのですが。具体的にこの通学定期がどういう形であれば中学生高校生が便利になるかということは、どちらかという時間的に使う通学、登校下校の時間帯も決まっていますし、これをこういう路線にしてフリー定期にするというのも変な話でしょうし、ちょっとなんとも。こういった形であれば使いやすいというのは。学校行事もあるので、それに合わせたような例えば夏休みとか冬休みとか、あるいは土曜の課外に出るための何かというものとかですね、具体的に思いつくものが残念なのではないのですが。

会長 分かりました。急に振ってしまって申し訳なかったですけれども。普通の定期ですと学校の最寄りのバス停と自宅との間で出すので、値段は区間によって高かったり安かったりするわけですけど、交通局がされているのは一か月5,000円、三か月14,000円、六か月26,000円で、他の高校以外のところにも行けるといふふうになっているのですが、なかなか議論が難しいようでしたら、例えば乗降調査の方でも例えば高校最寄りのところのバス停でどのくらい使われていて、高校最寄りでないバス停でどのくらい通学定期が使われているのかも分かるので、そういったものも見た方がいいのかもしれない。

委員 確たるデータではないのですが、自分の肌感覚なのですが、朝、宇部高校で降りられる生徒さんはだいたい7人から10人程度です。それから、香川学園前で朝降りられる生徒さんは、本当に満員です。自分の肌感覚ではそんな感じですが。高校生は学校によって本当に違うのですが、自転車通学が本当に多い学校、宇部高のように保護者の送迎が多いところ、大変周辺住民に迷惑が掛かっていますが。いろいろありまして、一概に言えないので、十把一絡げ的にはなかなか難しいところがあると思います。

会長 ありがとうございます。おっしゃるとおりで、今、肌感覚とおっしゃいましたが、私もそういう印象があります。宇部市は、今も高校の調査はされているのでしょうか。

オブザーバー 毎年、各高校と私立の中学校、フロンティアと慶進の中学校を対象に通学時のアンケートを取っております。今年度はまだやっておりますが、昨年度の情報であれば交通局に後ほどお渡ししたいと考えています。

会長 ありがとうございます。私の記憶では、学校によってかなり差があって、自転車が多いところ、バスが割と多いところ、鉄道が多いところ、駅から近いかどうか、遠いかということはかなり決まっていて、高専さんも結構バスが多かったと記憶しているのですが。そのあたりはもう少しデータを出していかないと議論ができないということで、そこは次回までに準備したいと思います。

あとはエコ定期と言いますか、割引措置です。普通の運賃もちろんあるのですが、エコ定期というのは定額を払って、その後は毎回100円で乗れるということなので、基本的にはたくさん乗る方とか、長距離乗る方にお得な制度なのですが、例えば何回以上乗ったら安くなるとか、いろいろこの辺りはやりようがあって、少しお話を伺っていると、交通局もICカード導入を視野には入れていらっしゃるようですが、仮にやるとすれば導入のタイミングでそういうのも入れていかないと、後から入れようと思ってもお金がかかったりするものなので。なんらかの割引制度というものはあってもいいと思います。単に安売りではなくて、利



用促進に繋がるのが一番いいのですが。ここは引き続き議論できればと思いますが、何かご意見等あればお願いします。こういった割引があった方がいいんじゃないかとか何かございましたらこの場でお願いします。

委員 生徒の乗降を見て思っているのですが、JRが、特に宇部線は雨が結構降ると止まりやすいです。通常であればJRが止まった時は代替バス輸送というものがあるのですが、ここは無いみたいで、宇部市とJRの方で話し合っただけで代替バスを出してもらえれば学校や生徒としては助かることがあるし、同じ交通機関同士で連携できるような定期があれば一つの方法かと思います。代替バスという交通機関同士の部分があるので、話がずれつつあると思いつつ、実際それが欲しいというのはあります。定期がどうというよりは、代替バスを運行することが出来ないかというのが気付きです。

会長 ありがとうございます。大事な問題提起をいただいたと思います。若干こちらの土俵の方の話をしますが、構想としてはバスと電車の共通定期というのはいろんな場で議論として出ています。JRとバス、こっちで行ってもいいし、こっちでもいい。なかなか難しいのですが、せっかくの機会なので、高校の方で、JRが時々雨で止まることに対して代替りの交通手段としてバスに期待したいというのがあったら、共通の体制が可能であればすごく良いことで、非常に大事な問題提起をいただいたと思うので、実現性は厳しいのですが、議論させていただきたいと思います。ありがとうございます。

委員 大雨の時のJRに乗っていて、並行するバス路線に乗せてもらったことを思い出したので、それが一般的なのかどうかは分かりませんが、新山口に向かって宇部線に乗っていて、深溝から向こうが止まってしまいました、いつ動き出すか分かりませんという電車に乗っていて、そこから降りるかどうかわからないで、並行する190号線の交通局のバスに乗ってJRの切符を見せて乗せてもらったような記憶があるのですが、そういう仕組みは一般的にあるのですか。

事務局 6、7年位前まではJRが止まった時に近くを走っている路線バスにJRの切符で乗るといって、いわゆる代替輸送をJRから依頼を受けて実施していたことがあります。どこのタイミングかは記憶がないのですが、基本的にJRさんが車両の故障とかで止まる場合は代替輸送が来ることもあるのですが、天候による安全のために止める場合は代替をしないという方針で進められております。

会長 ありがとうございます。これは大事な問題だと思っていて、本日も欠席の委員が、総合的な交通体系の中で交通局が果たす役割を考えないといけないと言われていて、具体的には他のバス会社もありますが、結構JRが大事なんですね。先

程新山口線の話もその問題もあって、だからJRも入った方がいいと私は書いたのですが、今のは非常事態での代替輸送の話ですが、もう少し恒常的にどちらも使えるというふうになっていけば利便性が高まるのは間違いないと思うので、運賃の議論をする中でそういうことも視野に入れた方がいいということは、ハードルも承知していますが、ぜひ議論させていただきたいと思います。ありがとうございます。

委員 通学フリー定期のところ、下関はサンデンバスが入っていると思うのですが、サンデンバスは中学生以上の学生フリー定期が、一か月12,600円、三か月35,800円で、比べるとかなり金額が違います。宇部市営は片道運賃の4割引が通学定期ですが、サンデンは往復金額の10%引きしか割引がありません。比べたらとっても良心的だと思うのですが、やっぱり適正価格というのはあると思うので、使用頻度や乗る区間の長さもあるのかもしれませんが、乗るからには適正価格を払うべきだと思うので、料金を少し検討していてもいいと思います。

会長 おっしゃるように、お得と見るかダンピングと見るかというのがありまして、これがでも、以前はもっと安くて、以前は一か月4,000円だったので更にお得で、数年前に値上げされているのですが、もちろんかなりお得な定期なのは間違いないです。もう少し公平に負担してもらうべきではないかという立場に立つか、学校以外のところにも行けるので積極的に乗ってもらう手段としてありなんじゃないかというところがあるところがあって、どちらの考え方もあり得ると思うので、次回含めてご意見をいただきたいところです。今のご意見は適正な負担をすべきじゃないかという話でした。ありがとうございます。

委員 今のエコ定期とかスクール定期という話なのですが、私初めて聞いて、説明はされたのですが、定義が今一つよく分からなくて、どんなのがあるかという、もう少しわかりやすいことと、どのくらいの比率、金額ではなくて利用者の比率を、どの定期にどのくらいの人が使っているとか、先程のサンデンの例もありましたが、その比較ができるのであればそのデータも揃うと次にまたがって判断するという事ですから、もうちょっといろんな考え方が出てくると思います。

会長 ありがとうございます。定期の制度は今日の資料の10ページの方に、エコ定期と通学フリーの価格やどういうことが出来るのかということが書いてあります。具体的にどのくらい枚数が売れているかというのは交通局の方で資料お持ちだと思います。今年は学校が無かったりしてイレギュラーな売れ方なので、去年の売り上げの方がいいのかもしれませんが、そのあたりは準備できるでしょう。

エコ定期や通学フリーの方がどのくらい実際の乗っているかということは前回のカルテにそのあたりが出ていて、見るとそうだろうなというようになっていきます。例えば香川学園のそばを通っている路線は通学フリーの割合が他の路線より高くなっているとかはあります。学校がある路線は学校がない路線より通学フリーの割合が高くなったりは当然しています。エコ定期は細かく見ないと何とも言えないのですが、基本的に私が昔見たところでは長い距離の人の方が使っています。短い距離の人は割高になってしまうので使っていません。今のカルテをベースにいろいろな切り口で求めることはできるのでおそらく準備できると思います。ありがとうございます。

委員 運賃の設定なのですが、民間企業とは違うので、市民サービスも入っているの  
で何が適正料金化というのはしっかり考えないといけないと思います。民営化され  
た事業であればよその会社との比較でどんどん攻め込んでいけるのですが、前  
回から前々回に市民サービスの部分がどのくらい入っているのかをおたずねした  
記憶があるのですが、そこをどのように考えたらいいでしょうか。適正料金が2  
00円だとして市民サービスの分で100円取るのか、80円取るのか、兼ね合  
いがあると思うのですが。

会長 そうですね。どんどん儲けようということではないので、適正価格で乗ろうと  
思うと、現実にはそういった観点では運賃を値上げするには許認可がないとでき  
ないということもあるのですが、いくらが適正というのはすごく難しいのですが、  
私が知る限りでは公営のバスでも初乗り200円以上でやっている、大都市です  
が、ございます。200円以上取っている公営のバスも存在はします。もちろん  
限度いうのはありますが、今の140円というのは割と安いという感覚は正直持  
っています。あとは公共的な目的というのもあるのですが、今現状、高齢者の方  
は100円で乗れる、障害者の方も無料で乗れる、通学の生徒さんもフリー定期  
で乗れるとなってくると、本当にケアや配慮が必要な方々はかなりそのあたりに  
該当していて、普通運賃で乗っている方はそれ以外の方なので、相対的には頻度  
が少ない、例えば月に何回かは乗るよという方が多いと思うと、そういう方には  
もう少し御負担をお願いしてもいいのではなかろうかというのが私の問題提起で  
す。

委員 そう思います。だから住み分けが出来ているのですよね。学校の定期とか高齢者  
とか。その考え方は賛同します。

会長 例えば私はそこに該当するわけですが。先程のそれらには該当しなくて、毎日  
ではないけれどバスに乗っているという方に、維持が厳しいのでもう少し御負担を  
いただけないかというお話の仕方だと思うのですが、ということです。

委員 今の費用負担の話なのですが、市民サービスと費用負担ということで、どっちをどのように考えるかというのはなかなか難しいところだと思うのですが、今現在、交通局が赤字です。そこをどれだけ上げて赤字をどれだけに抑える、市民サービスとの兼ね合いもあるでしょうから、何らかの目標額を見定めて値段を決めると、そういう決め方になるのではないのでしょうか。

会長 そうですね。難しいところもあって、基本的に値上げをすると乗客が減るんですね。値上げをした場合にどのくらい乗客が減ると見込むかというところでシミュレーションがぶれるというか。

委員 過去の値上げの時のデータも多少使えるのではないですか。

会長 ある程度はですね。ただ、結構長いこと消費税以外で値上げをされていないので、ちょっとそこはあるのですが。おっしゃることはすごく分かります。ある程度経営上の目標から考えてこのくらいが適正じゃないかという、それはあるべき考え方なのでおっしゃることは分かります。そこをこの審議会の中でどこまで言えるかというのがあるのですが、分かりますので、そこは事務局とも相談させていただきたいと思います。ありがとうございます。

副会長 公益企業であっても、企業としては売り上げと利益を求めるのが通例だと思いますが、今からのように高齢社会になって人口も減っていけば売り上げもある程度落ちて、でも収益は確保するという方向でいかないといけないのではないかと思います。公営でありますから、全ての人にやさしく便利でありたいとは思いますが、なかなか理想ばかりを言ってもできないこともたくさんあると思います。初乗り運賃のことも今日初めて知りましたが、やさしいばかりではなく、適正なことということが必要だと思いましたし、民間企業に対しても市と国から補助が出ているということも今日初めて知りましたので、同じ補助が出ているのであれば同じ土俵に上がって同じ運賃でやっていく。でも、民間にはできない、もうちょっと住民の皆さんに便利なようなことを考えていくのが公営企業としての役割ではないかと思いました。

会長 ありがとうございます。だいぶ時間もきましたので、このあたりでまとめたいと思うのですが、今のご指摘はおっしゃるとおりで、例えば今日①②③と書いたのですが、①②はどちらかというところ費用の話なのですが、③が運賃、収入の話です。公益企業としての必要な守るべき価値があるなかで、どこは守って、どこはもう少し負担していただくとか、サービスを縮小するという方向にするとか取捨選択が求められていると思います。取捨選択のいくつかの候補として今日は挙げ

させていただいたのですが、様々なご指摘をいただきましてありがとうございます。いろいろご意見等をいただく中で、私の方からご提案した方向性は概ねご同意いただいたと思っておりますが、個々に答申の文章に落とししていく中で当然皆様の方にお諮りさせていただくことになります。特に運賃に関しては、例えば定期、エコ定期や通学フリーの実際の利用実態についてはまだ資料があるだろうということがご意見にありましたので、次回までに準備いただく方向で考えたいと思います。仮に値上げとした場合の収支シミュレーションも事務局ともお話しさせていただきたいと思っております。ありがとうございます。

まだ実は私が用意した資料の中で細かいところでまだ積み残しがありますが、今日お話しすべき内容はほぼさせていただいたと思っておりますので、積み残している事項については次回以降に改めてご提起させていただきたいと思っております。乗合事業についてという議題は以上としまして、議題2のその他について、事務局の方でお願いします。

## **2 議題 (2) その他**

事務局

ありがとうございました。今日お配りしている資料の中で、若干触れられていない部分がありましたので補足させていただきます。ページが8、9ページ資料6です。縦のグラフになっています。8ページの方が全事業の交通局の収支で、冒頭局長が申し上げたように、左の収入に対して右の支出が16,487千円ほど少なかったのが利益ですとご説明しました。もう一つ、赤字の乗合事業になっていますが、これは逆に、収入の方が右の支出に比べて22,973千円ほど少ないということでこれが赤字になります。先程会長の方から言われておりました収入の仕組みでございますが、エコ定期とか通学フリー定期とかの運賃収入については一番下のブルーの線が単純に上がりますので、これを値上げということでよければ。しかしながら高齢優待の100円のお金を200円にするとするとブルーとその上のえんじのラインの中の内訳が変わってくると。運賃収入ブルーの方は上がるのですが、その分えんじの方の宇部市や山口市からの補填という形でくるお金が減ります。ですので、市の負担は減ると。ただし、交通局全体の収入として上に引き上げる効果はないと。それに比べて通学フリー定期とかエコ定期とか初乗り運賃とかそういった現金収入を増やすと、青が単純に上がることとなりますので、当然上の22,973千円という損失も縮まってくるということになります。そういうふうに表示したものですので、補足的に説明させていただきました。

## **3 連絡事項等**

事務局 前日も急な会議の中止ということになりました。次回は可能な限りでリモートという形で開催させていただこうと思っております。参加可能な方につきましてはこちらから別途連絡させていただきますので、ぜひそのような参加をしていただければと思います。事務局からの連絡事項は以上でございます。

会長 今回のリモートの話で確認ですが、リモートができる人はリモートですが、そうじゃない方は基本的にはここにお集まりいただくという。

事務局 そのとおりでございます。リモートが難しいとか都合が悪いという方はこのように集まさせていただきますので、参加可能な方についてはリモートでの参加ということをお願いいたします。

会長 分かりました。ご承知のように8月の後半の状況などを見ていると1、2週間で近隣で一気に感染者数が増えたりすると行政もいろいろ措置を取られると思うので、まったくそこは読めないところがありますので、一方で年度内に結論を出さないといけないということを考えるとリモートは試行しておいた方がいいだろうと。そこで問題も出るかもしれませんが、そこはなるべく事前に解決しておいた方がいいのではないかと考えています。そこはお手数ですがよろしく願いいたします。では今日も超過しておりますが、予定していた議題は以上で終了いたしましたので、事務局に進行をお返ししたいと思います。どうもお疲れさまでした。

#### **4 閉会**

事務局 みなさん長時間どうもありがとうございました。次回のご案内でございますけれども、次回は来月10月23日の金曜日を予定しております。これについては予定ということでお伝えします。確定すればまた別途ご連絡差し上げますのでよろしく願いいたします。以上を持ちまして、第4回宇部市営旅客自動車運送事業審議会を終了させていただきます。みなさん長時間ありがとうございました。

以 上