

## 第5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)10月23日(金) 14:00～15:45

【場 所】宇部市 勤労青少年会館 2階 集会堂

【出席者】10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)

【欠席者】4名

川崎委員、宮崎委員、村上委員、宮田委員

【事務局】10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、  
西村企画営業係員ほか中小企業診断士3名

【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(その2)について

(2) その他

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5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。

・市長辞職の件

それでは、引き続きまして、第1の議題に入りたいと思います。

ここからの進行は、榊原会長にお願いします。

(ここから榊原会長が進行)

### 2 議題 (1) 乗合事業(その2)について

会長

それではよろしくお願いたします。冒頭少しご発言が事務局の方からございました。皆様ご承知のように、久保田市長が辞職されたということでもありますけれども、この審議会としては議論を続けて最終的な答申に繋げるということであ

ります。私個人の考えを申し上げれば、新しい市長にどなたがなられるにせよ、宇部市交通局が今持っている問題というのは依然として存在するわけでありますから、その点議論することには十分意義があるであろうと考えております。それでは議事の方に入らせていただきたいと思います。本日オンラインで今までと同じようにお二方にご参加いただいておりますが、よろしく願いいたします。

議題1 乗合事業その2ということでございます。前回9月の審議会から乗合事業に関する議論を行っております。前回ご欠席の方もいらっしゃいますので、簡単に前回の内容を振り返るとともに、今日の議論すべき内容を説明させていただきたいと思います。前回色々委員の方からこういうデータがいるんじゃないかというようなご指摘等もございましたので、事務局の方でかなりいろんなデータ準備をさせていただいてまして、今日の資料はかなり絞り込んでしまったんですけど、それらについて説明も兼ねて私の方からお話させていただきたいと思います。いつも長い文章を書いて恐縮なのですが、私の方で用意しております論点及び答申内容に関する方向性というものに沿ってお話をさせていただきます。

前回の審議会で何を議論したかということであります。乗合事業に関しまして以下二点の答申の方向性については、概ね出席された委員からは理解が得られたものと私としては考えております。①の方ですが、宇部市交通局乗合事業の守備範囲エリアということでございますが、こちらは具体的には新山口線の特急便ではない、国道190号線を経由する路線ですが、そちらについてはかなり長い路線であるとか、市を超えてかなり長距離走っているといったことがあります。こちらのあり方、将来の姿については、宇部市、山口市、交通局、さらにJRの間で協議が必要なのではないかというようなことを意見を申し上げるべきではないかと私から申しました。それから時間帯に関しましては、土日の利用状況について簡単なデータを事務局にも前回出していただいておりますけど、やはり日曜日が平日の約半分程度のように見受けられると、そこについてはただ調査が不十分ですので、そこについて調査を実施したうえで特に日曜日については利用状況に即した減便というのでも必要ではないか、それから早朝夜間の時間帯についても必要性の高い系統の絞り込みは必要ではないかというところを議論いただいて、概ね委員の理解が得られたものと認識しております。乗合事業に関する論点の中で、前回結論が出ていない事項がございます。こちらについて議論を本日致したいと考えております。具体的には①の宇部市交通局乗合事業の守備範囲のエリアのうち、他の事業者との役割分担の件、それから③の増収を志向した運賃制度の改定についてでございます。以上、前回の振り返りと本日議論すべきと考えられる内容について申しましたが、ここままで何かございますでしょうか。よろしいでしょうか、ここまではひとまず。もし何かございましたら後ほどでもお願いいたします。

では、内容に入らせていただきますが、まず運賃の話を書いています。増収を志向した運賃制度の改定ということでございます。運賃制度に関して前回少

し整備したのは、交通局の収入の増加に直ちにつながる事項と、宇部市の財政支出の見直しが必要な事項と言いますか、交通局の収入増加には直接は関係がない事項に分類しました。やはり交通局の経営を改善するというのがこの審議会の役割だと思しますので、この審議会ではどちらかと言えば③の1という交通局の収入増加に繋がる部分を議論すべきではないかと、すみません議論すべきではないかと議論と冗長になっていますが、をしたということです。そこに関しては色々前回こういうデータがあるのかというようなご意見をいただいておりますから、そちらについては色々事務局に準備いただきまして、そこを一部まとめ頂いたのがこちらのものになるということであります。

一つはエコ定期でして、こちらの枠の中にエコ定期というものが具体的にどういう定期なのかということは書いています。基本的には交通局の全路線と交通局の運行エリア内のサンデン交通、船鉄バスで使える。1か月3,000円、3か月9,000円で1乗車ごとに100円を支払う。あと、無記名式であるということでもあります。この定期が出来ておそらく15年程経っているかと思いますが、こちらについて少し資料を使って説明していきたいのですが、まず乗降調査がされていますので、資料の方にこちらに運賃帯別利用者割合というのが書いていまして、これが全体の利用者が運賃がいくらぐらいの区間でたくさん乗っているのか、あるいはどのぐらいのところであまり乗っていないのか、というようなことを表している。それが全体と、エコ定期と、現金切符で乗っている方で分けて分布を出していただいているということです。これから分かりますのは、オレンジ色がエコ定期なのですが、エコ定期という他より多くなってくるのが400円未満というところですね。ですから運賃が300円を超えたあたりからエコ定期の人が目立ってくるということです。逆に言うと現金の方なんかは一番多いのは200円未満のところが一番多いですから、どちらかというところだと近距離で乗っている方が一番多いということになります。なお、ずっと行って1,000円未満というところでグレーがちょっと飛び出ているところがありますけれども、これは上に書いてますけれども、宇部新川から新山口の特急バスの方がちょうどこのぐらいの運賃なのでちょっとそこだけ目立ってますが、ここは特殊で、全体的に市内のバスの一般的な路線バス便で言うと、300円を超えるぐらいの運賃の高めの区間でエコ定期を良く使ってらっしゃると、このエコ定期の制度の仕組みから考えて、割と高い区間に乗っている方が、高い区間の方が有利ですので、そういうところでお乗りになっているということでもあります。全利用に占める割合は一割程度で、高い運賃帯では13～17%程度です。エコ定期に関して心配なところはその下の図2ということなんですけど、発売の売り上げがこの数年でかなり落ちてきているらしいということです。この図2というのが売り上げが書いてあって、交通局全体の利用者がそもそも減っているわけなんですけど、それよりも減少率が大きいので、かなり急激に減っているというわけです。以上が事実関係です。

私の資料の2ページ目をご参照ください。その中で、私の方で少し議論が必要かと思うことを書いてあります。これはエコ定期というのは複数事業者で利用可能であるとか、無記名式であるとか、毎回100円負担があるとか、ある意味ユニークな定期だと思います。ただ、現実としてかなり販売が落ちてきているという事実がありますので、全体の減少よりもこの定期の売り上げの方が落ちていることを考えると、必ずしも利用者に支持されていないということではないかと思えます。いろいろ交通局の方に伺いますと、導入当初の意図としてはバス利用に対するハードルを下げるとか、間口を広げるとか、そういう意図があったそうなんですけど、現状少し位置付けがはっきりしないものになっていると思います。この辺りは外部の委員からご指摘いただきたいところですが、現在公共交通の運賃に関しては定額の乗り放題のようなものとか、あるいはポイント付与であるとか、上限運賃であるとか、様々な試みがなされていると承知しています。全国的にですね。そのあたりに関しては現在国の施策でもMaaS (Mobility as a Service) と言いまして、MaaSというのは運賃だけではありませんけれども、その一環として様々な運賃制度に取り組まれています。エコ定期はある意味アナログと言いますか、当時の十数年前の段階の条件でできることをされたと思うのですが、今はICTでMaaSと言いますか、いろいろ可能なことも増えていると思っております。なので、私が考える答申の方向性の案というのは、例えばエコ定期についてはICカードの導入が前提になってしまっていますが、ICの導入を契機として、そういった定額のようなものとか、あるいはポイントのようなものとか、上限運賃とか、エコ定期はたくさん乗る方ですね、高頻度の利用者に対する優待措置という面はありますので、そういったもの自体はあってもいいと思うのですが、現状どうもエコ定期離れが起こっているように見えますので、そこは少し新しいものも考えていくべきではないのかと。ただですね、少し事務局とお話している中で、エコ定期というのは実は3事業者で利用可能になっていまして、そういった枠組み自体はこれからMaaSとか考えると大事なはずでして、そういった事業者を超えた利用可能な枠組みというのは重要なんじゃないかと考えていると、この点は維持すべきじゃないかというのがエコ定期に関する私の整理です。ちょっとすみません、通学の定期までお話ししてそこでご意見をいただきたいと思えます。通学フリーなんですけれども、これこそある意味サブスクリプションなんですけれども、特急便を含む交通局の全路線が利用できます。ちょっとこちらなかなか今、利用可能なデータから分析というのがちょっと難しかったという部分もあるのですが、事務局の資料2ページ目の資料2というところなんですけれども、まず宇部市の方で、この資料には出ていないのですが、宇部市の方で各学校に対しまして通学の交通手段に関する調査を毎年かけておられます。そちらによりまして、バス利用の多い学校さんというのは特定はされているということでもあります。ですのでやはりバスの多い学校、鉄道の多い学校、自転車の多い学校というのはあります。その中で各学校の最寄りのバス停がありますけれども、ここ

に表1というのに書いてますが、乗車も降車もなので、どちらにも学校最寄りのバス停が入っていない、ということは学校と関係ない部分で動いていると考えられる利用というのを抽出してみたんですけど、それがだいたい一割程度、実際それが具体的にどういう時間に使われているかというようなところも乗降の調査から調べたのが表2なのですが、こちらを見ても7時台と17時台と18時台に多いので基本的には学校の行き帰りと考えられます。であることから考えますと、あと、ここには載ってませんが実際この13%の中で乗降のバス停でどこが多かったというのを見ると、常盤町二丁目であったりしますので、どうも通学以外で幅広く使ってもらっているというよりは、通学とか帰宅の途上の乗り換えなんだろうと推測されます、この13%については。そういったことから議論が必要なことというので書いてありますけれども、この通学フリーというのはある意味特殊な定期で、全区間利用可能な定期になっているわけですがけれども、こういったものがある意義として考えられるのは、通学以外の利用を促進して、バス利用を促進すると。具体的には塾であったり習い事であったり交流であったり、そういうことです。近隣でそういった事例が無いわけではなくて、山口東京理科大が学生証の提示で船木鉄道の路線バス全路線を無料で利用可能としているというのは今年からやっています。ただこれは、大学法人がバス事業者に対して相応の額を負担されています。今の利用可能な乗降調査のデータから、現実には朝夕の移動が多いですので、通学目的以外の利用が多いとは言えないのですが、そもそも平日のデータですので、平日に通学以外で利用しようがないということもおそらくあります。高校生ですので。本当は休日の利用状況とかも検証の必要があります。通学定期に関しては事業者間の共通化は達成されていません。前回少しご意見があったと思うのですが、例えばJRとの協調関係というか、代替輸送のお話もございましたけれど、共通定期に関するご意見というのも前回示されています。共通定期については過去も他の場でも議論が提起されています。ハードルは高いのですが、やはり議論は必要かと思っています。ですので例えば答申の方向性として、休日の利用状況の調査も踏まえつつ、区間ごとの定期なども含めた制度の変更を検討すべきではないのか、その際MaaSの展開も見据え、他のバス事業者、JRも含めた共通定期の可能性を検討すべきではないのか、というのが私の方でひとまずまとめさせていただいた内容になります。以上が今日一つは、このふたつの二種類の定期のあり方について議論が必要ではないかと考えておりますので、こういった整理をさせていただきました、ここから色々な形で皆様のご意見をいただければと思っております。ご質問も含めてよろしくお願いたします。

委員

確認なんですけれども、エコ定期について答申の方向性の中で、ICカードの導入を契機としてとありますけれども、もうICカードの導入というのは決定ということにとらえてよろしいのでしょうか。以上確認です。

会長 事務局からお答えいただきますが、決定ではない、と思うのですが。現時点でのお答えとしてはどうなりますか。交通局からの答えとしては。

事務局 ICカードについては令和3年度に導入を予定しております。ただこれは県の方で補助金を出す段階で、事業者に対して県内一斉にやられたら補助金を出せないということで、順番を割り当てられました。それで交通局の順番としては令和3年度ということになっております。ただ、今年度財政の方を見て、収支状況を見るとですね、やはりコロナの関係で現時点1億5,000万円位の収支マイナスが出てくる可能性があります。これをにらんで次年度に、ICカードを導入することによってさらに減価償却費が生まれてきますので、そういったものをしっかり返せるかということが議論になってくると思います。今ICカードの導入に関しては、国が3分の1、県市が6分の1ずつ、そして事業者が3分の1というふうになっております。交通局の見積もりをいただいている段階では、税抜きで2億1,000万円、というふうなことをいただいていますので、この2億1,000万円をかけて導入してやはり効果があるかというのをどこかで検証しないといけませんので、そこについては今ちょっと早急に事業者とも話してしっかり見積もりの方も精査しているところなんですけど、そういう意味で必ずということは今はいえませんが、予定として次年度というふうになっております。以上です。

会長 よろしいでしょうか。今ご説明があったように、スケジュールには載っているので、そこから考えると近々導入したいということだと思うのですが、いろいろそういった現在の財政状況とかそういったことはあるということです。私ここで考えていましたのは、やはりいろいろ伺うとですね、こういったものを組み込もうと思うと、ICに変えるタイミングにそういうものをやるのが一番いいんじゃないかという話もございましたので、ICが入るのであればこういうこともできるわけだし、そうすると今までのものに必ずしもこだわらなくてもいいと考えているということでございます。

委員 すみません。今のICカードに絡んでなんですけど、じゃあこのICカードを導入した場合に、確かにいろんなデータをたくさん取れるという話があるんですけど、実際にこのバスの乗合に具体的にどういう役目、何が利点として出てくるかというところをお示ししていただきたいというふうに思います。

会長 ICの利点ですか。

委員 ICカードを使うことによって、このバス事業に、具体的に今やっている何をどういうところの利点を見つけて、長所を見つけて、それをどのように反映させて

いけるか、例えば私が今考えているのは、ICカードによって、人がどこから乗って、さっきも校区の話もあるでしょうけど、年に一回のデータじゃなくてこれでのデータを積み重ねることによって、どこの路線が一番頻度が高い、だからこの路線を増やしたらいいとか、先程あったんですか、カードを利用することによってその他のいろんな派生する用途というか、現実に関心しているところにどのように反映されるのか、もうちょっと具体的に見えないかなというふうに思いますが。

会長 どうでしょうか。事務局から今、交通局としてその点についてのお考えは聞きできますか。

事務局 今ICカードのメリットということで、ICカードを導入したからと言って100%ICカードに利用者になるということは難しいと考えています。現実入れられたところを見てもそういうふうなところがありますので。ICカードによってキャッシュレスということで、現金を扱わなくていいというのは乗務員にとってはすごく楽なものになってきます。またお客様についても、小銭を持たなくてもいいということがすごくメリットの一つだと思います。今導入しようとしているのは10（テン）カードなんですが、要はどここのカードでも使える、SUICAであろうがICOCAであろうが、10（テン）カードであれば全て使えるような方式を考えています。ICカード自体、交通系ICカード、バスだけじゃなくてコンビニとかでも使えますので、そういったところで利用者の方はすごく便利になるということを考えています。一番の事業者としてのメリットはですね、やはり先ほど言われたデータの取得です。こういった実際に乗られるところが、今は交通局の場合は年に一回のOD調査という形で一日だけを調べてそれに基づいて365日かけるような形なんですけど、それをデータ化することによって日々乗られているのがしっかり分かるということですね。それによってダイヤ改正の方にも反映できるかなというふうに考えております。その他ですね、乗り継ぎなんかですね。今ハブ化というのを検討しているところなんですけど、例えば宇部駅とか中央病院とかいうところでハブ化、乗り継ぎ拠点という形で、そこから、今度小さいバスを運行するというのも考えています。そういったときに、乗り継ぎをしてしまえば、今の場合であれば現金をさらにまた足さないといけないような形になりますので、乗り継ぎをスムーズにいくような形もICカードであれば可能になるだろうというふうに考えております。マイナンバーカードのポイント付与も今ICカードにもできるようになってますので、そういったところで交通系ICカードだけでなく他の分野でも利用できるものになればいいかなと。以前、マイナンバーカードが使えないかと言われたことがありましたけれども、マイナンバーカードをICカードにするのは難しいですので、そういったところで連携ができる方法を今後考えていければというふうに考えております。

会長

よろしいでしょうか。

委員

それに付随してなんですけど、バスを利用するって私自身もどっちかというところバス乗ってなくて申し訳ないんですけど、誰が利用するのかなと考えたら、先程の学生とかお年寄り、要はかなり年を取って運転免許証も返上されたお年寄りの方とかいうのは確実に乗物が必要だと思います。タクシー使えば非常に便利ですけど、お金もかかるということで、そういう意味でバスの重要性というのでも分かるんですけど、若者は極端にそんなに増えるということも無いでしょうけれども、お年寄りというのはいくら高齢化でもうかなり宇部も同じように人数が増えていくんじゃないかというふうに思ってます。ある程度高齢者のお年寄りをターゲットにしたような形のICカード導入ということがありますので、そのあたりをターゲットに捕まえるとか、どの路線でお年寄りがたくさん乗って、どこで乗ってどこで降りているかということが捕まえられるれば、もっとバス事業の向上に向けていくことが出来るかなというふうに考えてますけど。

会長

ありがとうございます。私が知る限りは、高齢優待のバスをIC化されている事例というのもあったはずで、市がそういうふうになればそうなるわけですけど、そういったところは私伺ったところでは今仰ったように、高齢優待を使っている方がどういう利用実態なのかということ把握したいということ伺ったことがあります。ただ、今事務局が仰ったメリットというのはその通りで、そういったことが潜在的にはできるということで、ただ前々回、委員の方からお話があったと思うのですが、データが集まるのは事実なんだけど、データが集まっただけでは分析にはならないよという話は仰っていたと思います。ですので当然見てるだけじゃ分析にならないので、その切り口とか分析なんかはちゃんとできるような機能というのを交通局で持っていたらいいんじゃないかというのはもちろんあるわけですけど、そここのところはありながら、技術的にはそういったことが出来るという意味でいろいろメリットというのはあるだろうということです。私の方で書かせていただいていることが、今のICとの関係で言いますとICの導入そのものはちょっといろんなお金もかかりますので、流動的な面はあるんだろうとは思ってます。ただやはりICが入るタイミングというのを見据えて、その時にどういうことを交通局としてすべきなのか、例えば運賃制度を変えるならやはりそのタイミングがおそらく一番望ましいわけなので、そこでどういうことをやりたいのかやるべきなのかということは事前に整理しておかないと、いざICが可能になった時に間に合わないと思うんですね。ICができるとしたらどういうことをやりたいのかやるべきなのかということは議論しておかないといけないんじゃないかというのが私の方の考えではあります。



委員

すみません。一点。ちょうどですね、弊社の方は今年の3月に交通系のICカードを導入致しました。実際今、仰る通り、非常に高コストがかかるということと、後やはりセキュリティの問題がありますので、誰でも入れるというものではなくて、弊社の場合ですと3年以上実はかかって導入されました。その導入目的なんですが、やっぱりお客様からの要望というのが一番多かった。お客様から頂く要望の中で、ICカードを使えるようにしてほしいというのが圧倒的に、だいたい8割くらい、要望のうちの8割がそういう状態でした。特に私ども埼玉はだいたい大手さんはもう全て交通系（ICカード）が入っておりますので、そこでの連携と言いますか、乗換とかというところから言うと、やっぱり導入せざるを得なかったというのがひとつの要因です。確かに金額が安いものではありませんので、弊社としても非常に判断が必要だったのですが、入れた結果ですね、そういうお客様の要望とか苦情というのが全く無くなったという部分であります。それとICカードを入れるメリットと言いますか、期待されてるところがデータの収集というふうに思うのですが、弊社元々バスの入り口に乗降センサーを付けて利用者をカウントしております。その場合ですと全てのお客様をカウントできるのですが、やっぱり交通系ですとどうしても現金の方がいたりとか、あとは定期の方がいたりということで全ての方のデータを取れるというわけではないということと、あともう一つ元々が分析をするためにデータとして蓄積するわけではないので、溜まったデータから必要なデータに変換するというのはやっぱりバス事業者側の仕事になります。ですからコストとかそういったものは全てバス事業者が持たなければいけないということが注意だと思えます。今回予定されているICカードが交通系以外にも使えるということなので、ひょっとするとデータの蓄積のフォーマットというのがまた交通系とは違う可能性もありますので、そこは確認された方がいいかなと思います。それと実際導入してみてちょっと違ったというのは、私たちは運転士さんも楽になるのかなと思ったのですが、実際、本当に何もない方がいいのですが、どうしてもお客様が間違えてしまった時の修正とかというのがですね、全部これ一度作業が必要になります。それをやっぱり運転士さん全部に覚えてもらうっていうのが、特に高齢の運転士さんは非常に難しかったというのがあります。中には対応できないので、乗合のバスのところには配置できないということになったということもありますので、ぜひそのところは導入期間というものはずいぶん時間を取ってですね、教育訓練というものに時間を入れないと逆に運転士さんはストレスになるというのは実際私たちがありましたので、念のために申し上げます。私からは以上です。

会長

どうもありがとうございました。今のお話は交通局にとって非常に重要なご助言であったかと思えます。ありがとうございます。その他いかかでしょうか。どうぞ。

副会長

日ごろバスも使っておりませんし、電車も使っておりませんので認識不足なのですが、JR宇部線とか小野田線はICカードが使えますか？使えませんよね。タクシー会社も使えないところが多いです。それでICカードを導入する、データをたくさん集めるといっても、地方なので都会のようにたくさんデータをそれで集めるかというところとそうでもないんじゃないかなというふうに私は思います。交通系だったら交通系で統一して、SUICAとかそういうのが使えるようになればいいなと私は思います。私は出張が多いのでSUICAを使っていますけど、宇部に帰ってくるとSUICAが使えるところがないんです。そういうのを考えると交通系のICカードだけではなく、さっき交通局さんが言われたような他のところでも使えるようなICカードが地方ではいいんじゃないかと思います。なぜかという主婦の立場からすると、今スーパーもみんなICカードって言ってお金をチャージしています。そのカードはスーパーごとに違ってて、特に高齢者になれば入れたいだけ、上限までいっぱいに入金するわけですね、一万円とか二万円とか。それがいろんなところのカードを持ってて、どのカードか分からない。そういう使い方をされてる方がいらっしゃいます。何万円ってチャージしてるけど、実際は使ってない。これがバスでも使える、スーパーでも使える、クリーニング屋さんでも使える。そういうようなカードがあれば地方では使いやすいんじゃないかと思います。以上です。

会長

少し申し上げたいのが、ちょっと私の意図としてはここでICカードそのものの是非を議論しようと思ったわけではなくて、どちらかというICカードが入ったとすれば運賃制度はそれを機に見直しを行う方が良くはないかという意図なんですけど、今のご意見に関して一つだけ申し上げておくと、JRに関しては山陽本線に関しては県の東部の方で近く再来年春に入ります。JR西日本としての今の考えとしては、宇部線のようなローカル線については駅に改札をつけるんじゃないで、車載のICの読み取りの機械を置いていくという方針はお持ちで、鳥取県の境線で導入はされているのでJRはJRで入ってはきます。今後の動向としては。その中でちょっとここでご議論いただくとありがたいと思うのは、例えば仮にICが入ったとした場合に、今のエコ定期とか通学フリー定期がこのままでいいかというところをご議論いただきたくて、私の方で少し書かせていただいたのは、エコ定期は例えば今100円払うわけですね。例えばICカードは入ったけども、エコ定期は紙のままで、毎回100円払うというのを続けるのかということとおそらくそういうことはないだろうということです。そうすると必ずしも今の一乗車100円という仕組みを維持する必要はなくて、むしろICが入るのであればたくさん乗る方への優待ということならば別の方法もあるのではないかと申し上げているということです。通学についてもいろんな経緯があって全路線フリーという形になったと思うのですが、必ずしもそのフリーというものが活かされていないように見えるので、もうちょっとそこは変えていった方がいいのではない

かと考えているということです。ICカードそのものの導入の是非という議論は確かにあるのですが、ここではそれそのものではなく、ICが入るとすればそれを機に運賃制度を変えるべきではないかという議論をできればしたいということなのですけど。

委員

よろしいですか。今の話なのですが、運賃制度を変えたいので、ちょうどICカードのタイミングで変えられるから実はそれで変えるという事業者はあります。やはり今のエコ定期券もありましたし、あとはバスカードの割引ですよ。これなんか簡単に割引率を下げるとかいうのはできないわけですよ。ですけど、ICカードになると通常割引じゃなくてマイレージ、ポイントです。実はポイントはサーバーの方で最初10%にしてたけど5%にするのってのはできる。これ非常にこういう場で言うのはなんですけど、運賃を上げる下げるよりもポイントを上げる下げるの方があんまりみんな気にしないってところが正直あるので、そういう意味ではちょうど今、皆さんご存じでしょうか山口県のICカードの割引率っていうのは、1,000円で1,100円分、3,000円で3,360円、5,000円で5,750円、これでいいですかね。ということで5,000円だと15%付くというふうになってるわけですよ。15%って結構高い割合だと思うんですよ。これが多分よく乗られる方はこれを使っておられるんでしょうね。これが本当に15%でいいのかどうかという話ですね。あるいは逆に名古屋市ですとmanacaというカードですけど、これがたくさん乗れば乗るほどどんどんポイント率が上がっていくというのと、昼間だと10時から4時に使うと倍とか3倍になるというふうになっていて、なので昼間の方がポイントが高いんで昼間に使おうねとか、土日祝日はポイントが高いので使っただけとかというのでもできるし、あとはもしかするとこういう時は使っただけとかっていう設定もできると思いますのでいろいろ自由が増えます。そういったことを導入していくっていう意味では、ICカードは単に収支だけで決められるものではなくて、国策でもあるので、国から補助が出たら国策、日本全体で使えるようにしたいという国策なので、そうなっているんですけど、その中で大きなメリットの一つというのはまさに今ここで議論している運賃の仕組みを変えるという、特に割引をどうしたらいいかというところに寄与するというのはちょっと覚えていただくと良いなと思います。今の議論をしている二つの定期券ですね。エコ定期券については全国的にみると高齢者向きの選定としてこういうのは多いです。が、一般、誰でもいいんですよ、これ。誰でもっていうのは珍しいと思います。これのポイントは、やはり長く乗られる方はメリットが大きいけど、短く乗る方は全然メリットがないということになるので、ちょっと今これ大きく減少しているという理由がポイントになると思ってて、ちょっとそこが不明確なんですけど、もしかすると距離の長いところのそれまで結構便利に使っていたところが減便したとか、よく使われるような通勤とか買物とかされる方の層が減っていると

か、そういうことが原因なのかどうかというのがもし分かれば教えてほしいなと思っています。そのうえで、こういうカードって、どのくらい使うと自分は得なのか損なのかというのが不明確なので、買っちゃうと使った方がいいと思うんだけど、それでも毎回100円払うのであんまりお得感を感じないということがあるんですよ。これ学生の定期はそうじゃなくて、一回買えば乗り放題だから、もうどれだけ乗っても乗りまくった方がいいとなりますよね。そういう意味で買う気になるというところがあります。今はいくら払って毎回100円というのはちょっと流行らなくなってきたのかなと。自分がそれによってどのくらい得するのかとか、どのくらい使わないといけないので今日も乗ろうかなと思うとかってというのがちょっと分かりにくいので、長く距離を乗る人以外は買うのを躊躇してしまうというのがあります。それよりはポイントの方が分かりやすいかなということです。学生定期はどのくらい乗り放題というのをPRされているかというのが大きいと思ってて、これは一番近い西鉄さんのエコルカードがモデルになっているのかなと思うのですが、あれなんかは持っていることで北九州都市圏全部乗れるとか、福岡都市圏全部乗れるとかになっているので、以前聞いた時には、8月が一番売り上げが多いと言っていたところがあって、なんで8月なのと、8月って普通通学定期って一番売れない時ですよ。エコルカードなんで売れたかっていうと、天神に行きたいとか博多に行きたい子が多いからって言うんです。日ごろは自転車で通学してるけど、8月は遊びに行くんで買うっていう子がいるというんです。そう考えたら、高校生も行き帰りじゃなくて、行き、帰りどっか行く、帰るっていうパターンが多いと思うので、そういうふうに動く、あるいは休日に遊びに行くってことがちゃんとできるってことがアピールされて、そういうふうに使えやすいよってことが知られば結構買っていただけるのかなと思っています。そういう意味では占有率をちゃんと調べた方がいいかなと思っています。高校生のうちに何%が持っていて、その持ってもらっている子達は一体何を考えているのか、持っていない子はなんで持っていないのかというのをちょっと調べると良いのかなと思って、これもしかすると調査されているのかもしれないのであれですが、そうでなければもう100人とかでもいいので調査してもらえると分かってくることが多いかなと思っていますが、いかかでしょうか。以上です。

会長

ありがとうございました。大変重要な点で、私の方からもうまく説明しきれなかったところもご説明いただいてありがとうございます。前半で委員が仰ったことは私としても意図していたところで、いろんな意味で増収と言うか、運賃制度を整理するチャンスではあると思うんですね、ICの導入というタイミングは。逆に言うとそこはちゃんとそういったことをこういうような場で議論して準備しておかないと、結局今の制度がそのままICに乗るだけということになりかねないので、そこはおそらくこの場で議論しないといけないんじゃないかなと思っています。一番の動機です。あとエコ定期に関しては私も基本的には同意見で、おそらく10

0円払うというのが今一つ利用者の方に響いていないということが売り上げの減少につながっているようには思います。ちょっとご質問があったところの確認は事務局にしたいのですが、この時期っていうと、どうでしょうね、便数の減少ってことでいうと、再編があった時期ではありますよね。先程委員が仰ったのは、エコ定期が減った理由で例えば割と長距離の部分で便数が減ったから、そういう方が買い控えのようなものが起こったとか、そういう可能性がないだろうかということですが、いかがでしょうね。どうですかね。

事務局

今の減少についてなんですけど、委員が仰ったように、ちょうど宇部市の再編実施計画を実施したのがこの図2の表で言うと、2016年2017年に大きく再編で変更した年になっております。その中で長距離の路線、例えば宇部興産中央病院から小野田までとか、ああいった長距離の路線をこの再編の中でハブ化というキーワードを元に途中で切って乗り継いでいただくというふうなことを再編の中で実施しております。そういったところで一回100円払うっていうのが、長距離で100円で乗ってたのが、200円になって、払う金額が、お金を二回払うということが、イメージというか、実際の支出よりも動作そのものが面倒くさくなったというのも減っていった要因かと思えます。以上です。

会長

仰るのは、一つ推測される原因として、ある程度再編でもって長い系統を途中で切ったりとかしたので、以前に比べれば乗り換えの必要性が高まったと。なので前は100円で乗ってたのが200円になるから、そういった方がもしいたらエコ定期離れを生んだのかもしれないということですかね。分かりました。

事務局

ただですね、エコ定期で言うとそういった側面がありますが、通学フリー定期券の、後で出ると思うんですが、売り上げが大きく落ち込んでいないというのは、そういった乗り換えがあっても定額で乗れるっていうことが学生さんが使い続けてくれている理由になってると思いますし、運用面での効率化っていうのも再編実施計画を機に大きく改善されたという面もありますので、再編実施計画全体ということではなく、再編実施計画の一つの側面というふうにとらえていただけると助かります。

会長

おそらく、エコ定期を導入してからいろいろ宇部市の交通体系もずいぶん変わったので、そういうことを考えると、いろいろ合わなくなっている一つの現れなんじゃないのかっていう気はします。

委員

よろしいですか。ありがとうございます。いまちょっとちなみに調べてみたんですけど、愛知県ですと名鉄バスについては、高齢者向けにはもうお金の負担を追加をしない全線定期をもう出していて、それが、共有してもいいんですけど

ど、1か月ですと、65歳から69歳までだと1か月6,000円、70歳以上だと5,000円というものをしています。名鉄バスの場合は比較的距離が短い路線が多いです。なのでこんな感じになるのかなと思ってます。それに対して豊鉄バスっていう、豊橋のバス会社。これは全く同じやり方で、宇部と同じやり方で、豊鉄バス全線どこまで乗ってもいいのだけれど100円出せというのですが、3か月間が5,150円ということで、ちょっと安い設定になっています。宇部だといくらでしたっけ。

会長 宇部は1か月3,000円。

委員 ですよ。今3か月で5,150円ですので、半額位になっている。豊鉄バスというのは名鉄よりちょっと長い路線が多いのですが、やっぱり長い路線が多いのでそういう設定になっていて、私も聞いてますけど、やはり500円以上の距離を乗る方が大半というふうに聞いてます。ただしそういう方はすごくもう5割以上買っておられるというのを聞いています。あとの濃飛バスって言って、岐阜県の高山のバス会社。ここも同じような敬老バスがあるのですが、やはり一回100円という。ここの場合だと実は2,000円位まで運賃がするところがあって、それですともう7割以上になってくるということになるので、僕がちょっと感じているのは再編実施計画で距離が短くなっていることを考えると、宇部の場合は、この切符を続けるのであったら1か月分をもうちょっと安くするか、あるいはもうフリー、完全フリーにするかのどちらかにすべきじゃないかと思っております。やや長距離向けの券種だということ間違いありません。以上です。

会長 ありがとうございます。今、エコ定期に関しては方向性としてご提案があったのは、今のエコ定期の一回100円のままだったらもう少し安くするか、あるいは定額制、定額乗り放題のようなものかということでした。エコ定期に関しては数年前に値上げされた経緯があって、なのでそういうことを考えるとどちらかというと定額制の方が今の状況だと受け入れられやすいかなと個人の感覚ですけども、というような気はしてるんですけども。今皆様の、宇部の方の皆様も含めて、定期券の制度の議論だったんですけども、何か今の点で分からないとかも含めて、皆様のご意見も含めてあればお願いします。

委員 私は割と公共交通機関のヘビーユーザーなんですが、身の回りの私の肌感覚なんですが、身の周りの人間、エコ定期を知らない人間もいっぱいいるんですよ、やっぱりこういうのを打ち出す場合に、お得感というのをいかに打ち出すかということだと思うんですよ。私、別の会議で発言したんですが、例えば今宇部の市立図書館にバスが、小さいのが乗り入れているのですが、それはバスカード使えないんですよ、そこではお金を払う、バスカード使えないとなるとちょっ

と面倒くさいなという感があるんです。私の実感として、例えば100円払ってエコ定期を使う、100円取って両方用意しないといけないというのが面倒くさいというのちょっとしたあるような気もするんですよね。そのあたりがお得感とどうつながるといえるのかなというのが一つ疑問ではあります。ICカード導入に関してですけれども、私もよく知らないのですが、今だったら何百何十円というきりのいい数字でバス運賃を出せますが、何百何十一円、一円単位ですね、一円単位まで確か設定できると思うんですよね。もしかしたら何銭円単位でもできるのかもしれないけれども、そういうところで割引率を細かく出していくということが可能ならばやっていくとお得感が増すんじゃないかという気がいたしました。

会長

ありがとうございます。ちょっとアピールというか、そういうそのお得感という話に関しては先ほどのお話の中でも高校でどのくらい乗り放題というところをアピールできているかというお話があったかと思うのですが、今回通学定期の利用実態の分析を行ったものの、明らかに限界があるのは、さっき夏休みの天神の利用が多いという話がありましたけれども、平日なので、考えてみるとそういう利用が平日なのでなかったということです。やはりここはもしもう少し見るということであれば補足的な分析が必要で、先ほど言われたような高校生の声を聴くような形かもしれないのですが、他の議論もしないといけないので次の議論に移りたいとは思いますが、この定期に関しては今委員等からそういったICの導入を契機とした運賃制度の定期券制度の変更に関しては色々アドバイスをいただいていると思うので、そこを踏まえた答申の方向性というのを考えていくとして、事務局の方と少しご相談させていただきたいのは高校生の利用実態に関してもう少し補足的な調査が可能かどうかとか、そのあたりはご相談させていただきたいと思います。よろしいでしょうか、事務局の方は。

委員

今ちょっと出たんでお見せ（リモート画面）しましたけれども、豊鉄バスの元気バスっていう65歳以上の方々のための今のエコ定期券と同じような設定ですけど、これだとかやってどこに行けるかっていうのを全部明示して、さらに例をちゃんと示して、福祉村、年寄りが行きそうな福祉村ですと、だいたい週一回行くだけでも往復六回目で元取れるよとそういうのを示していると。そうすると自分が何回ぐらい乗ると得するかなってというのがイメージできるので、こういうのをきちんとやってアピールしていくのがいいんじゃないかなということですが、今のやっぱりちょっと購入が結構高いと思うので、どうしてもハードルが高くなるのかなというのはいま思いましたね、ご参考までに。

会長

ありがとうございます。こちら豊橋のバスも高齢者の為ということなんですけど、エコ定期はあらゆる方も使えるということもあって、こういう打ち出し方も

ちょっとできていないし、位置付けが中途半端になっているのは事実じゃないか  
と思います。なのでそこを踏まえて新しい打ち出し方、誰のためのものにするの  
かということも含めて、そこはちょっとやはり変えるべきじゃないかと思ってお  
りますので、そういった方向の答申とすべく考えてまいりたいと思います。ちょ  
っとすみません、もう少し議論内容があるので、その先の話も少しさせていただ  
きたいのですが、私の資料の3ページ目の運賃値上げというところです。ここに  
関して前回私の方から現状で高齢者の優待があるという前提の下では、やはり移  
動になんらかハンディキャップのある方はそこである意味事実上カバーされてい  
ることを考えると、普通運賃に関しては持続可能な公共交通体系実現のためによ  
り多くの負担をお願いする余地はあるのではないかという考えをお示しして、一  
定のご理解は頂いたように感じています。その場で委員の方から値上げの影響の  
シミュレーションがいるのではないかというご意見がございました。なかなかい  
ろいろ難しいところもあったのですが、事務局にご準備いただいた資料を説明し  
たいと思います。長らく交通局では運賃の値上げというのは消費税の税率改定時  
しか行っていません。平成26年の4月に消費税率が5%から8%になったとい  
うことであります。事務局資料の3ページ目ですね、平成26年4月の消費税改  
定による値上げの影響分析というのがあります。こちらの上に数値のデータがあ  
るわけですが、例えば他の定期とかは基本的には影響がないわけですが、運  
賃が変わったということで、実際どのくらい影響があったのかということを見る  
ということで、全体としては、すみません、あちこち行きますが、私の資料の方  
で説明しますが、その消費税が上がった前後の6年の状況を比較しています。区  
間によって改定の幅が違って、値上げしなかった区間もあるし、10円から  
20円程度上がったところもあります。直接影響が大きいと考えられるのは車内  
という項目になるのですが、こちらについて減少はしているわけですが、  
運賃変更のあった年となかった年を前後して、この年だけが顕著な落ち込みがあ  
ったとは言えないという状況があります。事務局の資料もう1ページ捲っていただ  
いて、4ページの方なんですけど、こちらは全体の運賃収入とは別に先程の年  
に一回の乗降調査があるわけですが、乗降調査について運賃帯ごとに値上げの  
無かった区間、値上げが10円値上がりした区間、20円値上がりした区間ある  
わけですが、そこに関して前後の比較を行っているわけですが、増えたとも減  
ったとも顕著な傾向は見いだせないということです。もう一つはより大幅な値上  
げのケースということで東京都東村山市の事例というのは7割以上の値上げの結  
果、乗車人数は22%減だけれども収入は32%増というような結果を準備いた  
だいたということです。基本的に値上げの影響ということで数値として今ご準備  
できるのはそこまでなんですけれども、理論が必要なことということで書いてお  
ります。消費税の税率が上がったように数%の値上げの場合に乗客数への影響も  
軽微と考えられます。もちろん増収の効果も軽微です。より大きな値上げの場合  
に、当然利用者は減少しますが、一定の増収効果は期待できるということであり



ます。先程の東村山の事例等は高齢者の方に影響が出ているようなんですけれども、高齢者優待、障害者優待を維持する前提の下であれば、これらの利用者の運賃負担への影響はなく利用者減も回避できると考えられます。ということであります。ただ、現金利用者の比率自体が高くないので増収の効果にも限界があります。あと、事務局からは注意してくださいと言われたのは、宇部市民と言いますか、宇部市の中で仮に値上げの中で合意ができたとしても、制度上の制約もありますということであります。そういった中で私の方で答申の方向性としてたたきとして準備させていただいたのは高齢者優待、障害者優待等、移動のハンディキャップがある方の運賃負担を軽減する措置がとられていることを前提とすれば、普通運賃に関しては、より多くの負担をお願いする余地はあるのではないかと。ただおそらくここだけ考えてもいけなくて、いつもICを持ち出してしまっていますが、ICカードの導入の時点で、他の制度のいろんな割引とか優待とかそういった制度の見直しと同時に運賃制度の改定を目指すというのが望ましいのではないかとということです。こちら運賃の話なので、こちらについても少しご意見をいただきたく思っております。

少し前回この辺りも議論はいたしまして、前回はある程度ご理解いただいたように理解していますがいかがでしょうか。ここに関しては、方向性に関してはご異論はないと考えてよろしいでしょうか。

委員

よろしいですか。すみません。公営が厳しいかどうかっていうのは、賃率がどうなっているのか分からないので、ちょっと分かれば確認できると思いますけれども、その周辺の他社と比べて元々賃率が高い、賃率っていうのは運賃の基準になる1キロ当たりいくらってものですが、それが元々高い状態になっているとすれば公営であることを見直さなきゃいけないんじゃないのという話になるので、そこをちょっと知りたい。それが民間の他社に比べて高いってなっているといろいろ言われるんだらうなということをおきたいと思っております。あと、やはり普通運賃というのはどうしてもその事業者の看板なので、よく使われる方はいろんな優待措置があるのでいいって言っても、ニュースだと値上げって言うふうなそれで出ちゃうので、それだけで高くなってないのに高くなったと思って止めちゃう人もいるっていうのでここは注意する必要があると思っております。なので要は普通運賃っていうのは一回だけ乗る人の運賃ですけど、一回だけ乗る人の運賃は上げるんだけれど、良く乗っていただけの方は上がらないとかあるいはもしかすると下げるみたいなことも一緒に出していかないと、ただ上がった上がっただけ言われちゃうっていうのが恐ろしいことで、あとはもちろん良く乗っていただけの方を優遇措置取って単価は下がるんですが、同じ路線走ってるんだったら増収になる、あるいはお昼がすいてるんだったらお昼については思い切って半額にするとかそういうことをやって、それで定期券の価値を増すとか、同じ人がたくさん乗っていただけするようにするとかってことをやるっていうのもあり得ると

思ってるんで、僕は普通運賃自体の値上げっていうのはそういう意味でちょっと怖いなと思っております。メッセージ性が強いって言うことですね。

会長                    ありがとうございます。仰るのは、実態がどうかとは別にかなり強いメッセージになってしまうということですね、値上げするよというところが。

委員                    そうですね、もう値上げって言っていますので、今なら優待みたいなのを入れてても、サブの見出しのどこかに、というのも同時に行われる、みたいなそれだけしか出てこないってなるので、そうすると反発する人も多いでしょうしね、説明責任もかなり問われるので、もちろんそこを問われることを躊躇してやらないのはよくないので、実はこの数年はずっと値上げがどの事業者もできなかったのがやるようになってきているんですけど、かなり丁寧に説明されて、こういう状況でこれだけ頑張ってきたけれども、これ以上は無理なのということを中心に詳しく説明されてっていうことをやられてるので、もちろんこの審議会でその辺のことをきちんと議論してその上でやむを得ないっていうことでそういう答申も踏まえてってことにしていけばいいのしょうから、それでいいんですが、その場合であってもそんな難しい説明をわが家で新聞の見出し見てああ高くなったかっていうだけっていうのは恐ろしいことなので注意が必要だと思っています。

会長                    ありがとうございます。今ご指摘の点は確かに現実問題として十分起こりうることなのでそこは慎重にしなければいけません、と思います。前段でご質問いただいた件についてはいかがですか事務局。

事務局                ご質問があった賃率、これは事業者が1キロメートル走るのにいくら利用者から頂けるかというお金のことですが、交通局では現在1キロ走るのに38円30銭の賃率となっております。初乗り運賃につきましては140円でございます。この金額は主な県内の事業者の中では初乗り運賃は交通局が今一番安くなっております。

委員                    賃率はどうなっていますか、賃率。

事務局                すみません、手元に他社の初乗り運賃の資料は持ってきているのですが、他社の賃率は分かり兼ねまして、申し訳ございません。

委員                    賃率はあまりネットでも出てこないんですよ、賃率ぐらい出しとけって言いたいんですけど。初乗りが140円は安いと思います。全国的にみても。150円より下ってというのはかなり今少なくなってますので。そこは間違いはないです。逆に言うと初乗りを上げることもあり得るんじゃないかなと思いますが、短い距

離を乗っていただくことを優遇するんだったら140円っていうのもありかなと思いますね。遠州鉄道さん100円でしたけど、長年初乗りが。どうしても無理ってことで120円にされましたけど、今も120円から。ただし遠州鉄道さんは10円刻みの運賃になっているので、120、130、140と毎停留所上がっていくみたいなそういうやり方もされてます。そうやってちょっとお得感を出すっていうのもあるかもしれないですね。全体は賃率が上がって値上げするんだけど、小刻みにすることである意味安くなる場所もあるみたいな。そういうやり方もあるかもしれません。その辺の見せ方の問題が大事かなと思います。ありがとうございました。

会長                    ありがとうございます。具体的な制度設計というところではまさに今ご指摘いただいたようなところはあるかと思います。私も交通局の初乗りはかなり安いんじゃないかという感覚は持っていて、そのあたりは色々メッセージというところで注意しないといけない部分はあると思うのですが、ちょっと何らかのこの審議会から発信はしたいと思ってまして、ちょっとこういったことを上げさせていただきました。ありがとうございます。

委員                    すみません、よろしいですか。地域は違うのですけれども、バス事業者の経験ということでお聞きください。弊社はもう2回運賃を上げております。それは利用者が一見のお客さんが多いところ、例えば病院へのお見舞いだとか、遊覧の施設があるところ、そういったところに来る方、そういったところっていうのは初乗りを上げたとしてもそれは影響ないんじゃないか、弊社の川越の観光というのも、来られる方の属性が観光客であるということで180円から200円にしたとか、あともう一つ生活路線につきましてはできるだけ地元の方の負担は上げないようにしようということで、学生さんっていうのは学生さんの交通費というのは家計から出ますのでここは上げない。むしろもっと優遇できるようにしたい。あとは例えば通勤通学っていうところで会社が負担しますので、これは家計には響かないだろう。そして明らかに病院の見舞いだとか属性が分かっているところの区間に関しては上げてもいいんじゃないかとかってことで、属性を調べてやったという経緯があります。それによって収入がやっぱり上がったというところがありますので、何らかの参考にさせていただければというふうに思います。

会長                    ありがとうございました。ただ今のご意見、それから先程の委員のご意見から私個人が感じましたのは、私の方でも定期と値上げとそれぞれ個別に項目を立ててるのですが、やはり運賃という意味では全体のパッケージとして利用者に提示しないといけない、メリハリと言いますかここは安くする、ここは高くする、そのあたりもきちんと全体の中で設定していかないといけないというところは私自身認識したところです。そのあたりいろいろ検討していく必要がある中で、少

しそういったICカードなども見据えながら、運賃制度の見直しということは増収とすることを考えると必要ではないかという方向性でこの審議会としては答申をするという方向で考えて参りたいと思います。どうもありがとうございました。

以上運賃に関する議論でして、もう一点今日私の方で準備しているんですが、他の事業者との役割分担のあり方の議論というのがあります。こちら私の資料の4ページ目の最後のページになるんですが、こちらに書いたのは、組織運営の話とも最終的には繋がってくるとは思っています。他の事業者との役割分担を見直していくというのはこれまでも色々な形があります。ここの表にしたのは私の観点での整理なのですが、一つは元々交通局が担っていたところがタクシー事業者に移行したケースです。これは典型例としては二件ほど挙げていますが、元々交通局のバス路線があったと、その路線の廃止後コミュニティタクシーという形で運行が開始されていると。宇部市におかれてはそれに対して補助を行っている。タクシーになりましたので、例えば今まで入れなかったような所に入るとか、ルートは変わっていますし、時間も例えば曜日運行であったり、そういうものになっております。運営の形としては地域で運営の協議会を設置されて、実際の運行はタクシー事業者がされていると。こういう形で元々交通局が担っていたところがタクシー事業者に運行が移ったというケースがあります。逆にタクシー事業者から交通局に移行したケースというのも実はあります。小野ですとか二俣瀬というような北部の山間部の地域です。こちらについては宇部市がタクシー事業者に委託して運行を開始して何年かやっていたわけですが、タクシー事業者がそういったものを継続するのがいろんな理由で難しいということになって、現在は宇部市が交通局に委託したという形になっています。こちらについては定時定路線と言っていますが、決まったルートを決まった時間に走るものと、デマンド、ドアツードアのタイプになりますが、そういうものの双方のがあります。バス車両ではない車両で運行をやっています。私はこの辺りを議論する時は二番目のケースも宇部の場合は考えておかないといけないと思っています。

最後にバス事業者間の協調というところで、再編実施計画の過程の中で3つの事業者がいろいろなルートや系統を持っていたのですが、少し集約したというようなことがあります。また共通の時刻表を3事業者共通で作ると。並走区間については各社に合わせて掲載するというようなことをやっているということです。ここはもう少しまだ運営体制の中で議論してもいいかと思っていますが、ICであるとかMaaSの展開といったことを見据えると、まず大前提として今のバス事業者間の協調の枠組みというのが一定規模あるわけなので、それをさらに強化して、利用状況データの共有とか、あるいは共通定期の検討といったことが可能な体制を作っていくことを目指すべきではないかと考えています。さらに理想を申し上げればその協調の枠組みというのをタクシー事業者やJRにも拡大すべきではないかということです。それから交通局があらゆる交通手段を提供できるわけではなくて、他の事業者さんも担っていただく必要があるわけですが、その中で考え

ておかないといけないと思っているのは、北部山間地域で先程申したように交通局が事実上最後の担い手になっている状況もあります。ここについては民間が担うことが困難な領域と考えますと、公営交通を有していることのメリットというのは活用すべきではないかというふうに考えております。これはこの後の議論にも繋がる話なんですけど、ここで少し取り上げさせていただきました。こちらにつきましてご意見ご質問ありましたらよろしくお願ひいたします。

委員 失礼します。今ちょっとあまり触れられなかった部分について指摘というか、肌感覚なのですが、JRとの協調という点についてもうちょっと具体的に言っていたらとありがたいんですが。というのが私の感覚なんですけど、今年に入ってから他県に行っていないので良く分からないのですが、地元関係で言うと、例えば宇部駅でJRと市営バスとの乗り継ぎ、宇部新川駅でのJRと市営バスとの乗り継ぎが私は少ないなと感じております。その辺、他県は主に観光や出張なんかで行っているのですが、非常に駅でJR関係、鉄道関係とバスの関係の乗り継ぎが非常に多いと。なんで宇部はあれだけ乗り継ぎが少ないのかというのが非常に疑問なんです。なにか協調できるものがあればいいのかなというふうに思っております。以上です。

会長 今のはJRとの協調というところももう少し必要なんではないかというご意見ということでよろしいですか。承知しました。ありがとうございます。JRとの協調というのは必要だと思っていて、いろんな形があるのですが、例えば先程言った通学の定期でも共通定期という話も話としてはあり得るわけです。それから前回議論しました新山口線の話についても、こちらにも現実には宇部線も走っているわけですから、もうちょっと二つあるので有効活用を目指すべきじゃないかというのは個人の考えとしては持っています。いろんな協力のあり方というのはあるとは思っていますが、やはりそこは枠組みを入れるべきというのは私はそういう考えなので。ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。

委員 出ないようでしたらよろしいですか。宇部の場合、地域公共交通再編事業は今やられているわけですが、11月に予想される法改正で、新たに地域公共交通利便増進事業が新設されますけれど、それを活用して運賃のことであるとか他社との協調をやってくということは今まで議論していたんですけど。そういう選択というのは考えておられましたか。

会長 新制度の活用ということですね。少なくともこの場ではまだ議論していません。

委員

今のJRと運賃を例えば運賃共通というのはJRの方が安いと思うので、協調するというのはJRまで下げるとなったらとても下げられないということになるんでしょうから、むしろ乗り継ぎどうするとかっていうことかなと思うのですが、今の制度ですと鉄道とバスの運賃というのは全く別みたいなことですが、今度の今の利便増進事業というのをかけて、これ今、再編事業と言ってるやつの発展形です。それをかけて、さらにサンデンさん船鉄さんと一緒に共同経営って言うんですけど、一緒になって運賃とか本数とかを決めていこうねってことを合意して、これをやるとですね、同じ時に独禁法が改正されるんですけど、それによって、通常それを例えばサンデンさんとか船鉄さんと運賃合わせるとかっていうのを今のこの会議とかでしゃべると独禁法違反になるんですね、カルテルになりますが、カルテルじゃなくなるっていう新たな法律ができます。それをやることで宇部市内だとか宇部市交通局のエリアで全部運賃が共通になって、実はバス会社がそうやって連合を組むと、それに協調できる鉄道会社も乗れるので、JRさんとの協調もできるようになって、さらにその時にここ本数が多いから減らそうねとかそういうことを大っぴらに話し合っただけで調整できるということもできるので、そういうことを活用して今のようなことを進めていくってことがあり得るかなと思ってたのですが、宇部市の場合はある程度それに近いことが既に再編実施計画でできているのでいいのですが、運賃のことをもうちょっと突っ込んでやろうとかJRとどうやろうということを見ると、この新たなスキームが必要だなと思って聞いてたんで、参考にしていただければいいかなと思っていました。ちなみにここはどうでもいいところですけど、11月27日にその制度の普及啓発のシンポジウムをオンラインでやろうとしているので、ぜひよろしければ聞いていただければと思います。

会長

ありがとうございます。今お話があったのは、そういった法制度の改正が今、今年度行われているという話で、私もまだその新制度について不勉強なところがありますので、そちらにも参加できればと思いますし、事務局もそこはご検討ください。宇部市さんもご検討ください。そのところは今後のことを視野に入ると色々勉強していかないといけない部分だと思います。仰るように一定程度バス会社同士の協力というのはできているという部分がありますし、そもそも交通局の路線が市内の中でかなり大きなウエイトを占めているという状況もあります。ですがJRというのはいろんな意味で協力していく意味でハードルは高いのですが、せっかくですので、そういったことも考えていこうという提言はせっかくの機会なので私としても盛り込んでいきたいなと思っております。今加藤委員から教えて頂いたような新しい制度の枠組み等については勉強もさせていただいた上で、こういったところにどういうふうに変えていけるかというところは考えさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

委員

ちなみに言い忘れたのですが、プール制というのが可能になって、例えば同じところを3社のバスが走っているとすると、どうしてもうちの便はいい時間に走っててお前のところは悪い時間に走っているから俺の方が得だ、そういうどっちが良いかみたいなことになるのですが、その三つの合同で運賃を取って、うまい具合に分配するというのを決めることができるっていう仕組みも可能になるということです。なのでそういった制度を使って、もちろんじゃあ簡単になるかというとは実はその分配の仕組みを決めるのが大変なことなんですけど、今まで分配の仕組みを決めること自体がカルテルだったのでダメだったのですが、できるようになりますのでそんなことも考えたらいいのじゃないかと思います。

会長

ありがとうございます。そのあたりはおそらく交通局さんですけど宇部市さんも研究していかれた方がいいところだと思うのでよろしくお願いします。ありがとうございます。このテーマについて他に何かございますでしょうか。分からなかった点も含めてとかでも結構ですが。今議論にあったJRとの協調というところ等は皆様のご意見の通りだと思っていて、私としては繰り返しになりますけれども、北部の方で交通局が現状そういった役割を担っているというところは見落としてはいけない点だと思っていますし、そのところはできれば言及はしたいと考えております。いかがですか。よろしいでしょうか。

本日の私の方で用意させていただいた内容は以上になります。まだもう少し議論しないといけない点はあるかもしれませんが、ある程度私の方で準備した内容について方向性は委員の皆様にもご理解いただいたように考えています。前のスケジュールとしては、前回と今回主に乗合に関する議論を行って、次回貸切、次々回組織体制というようなスケジュールをお示ししたと思います。今後いろんなことも起こるかとは思いますが、基本的にはそういう方向性で最終的な答申をまとめていきたいと考えておりますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。

では議題のその他ということで、こちらは事務局からお願いいたします。

## **2 議題 (2) その他**

事務局

今しがた榊原会長からございました、次回と次々回の会議でございます。次回の会議は11月19日の木曜日14時で、先日リモート会議でご案内して、今回もその予定でしたが、コロナがわりかし落ち着いているという状況もございますので、このままの状況であればこの会場だと考えております。それから次の12月でございますけれども、今現在の予定としては23日水曜日の午前10時で予定しております。ただ冒頭申し上げた通り市長が交代いたしまして、12月は最初の市議会定例会がありますので、日程等というのはまるで予測が難しい部分があります。市議会を何よりも大事にするというわけではございませんけれども、

日程で我々少し拘束状態になりますので、ここはあくまでも予定とさせていただきたいと思います。またこれは改めてご案内いたします。よろしく申し上げます。

会長

ありがとうございます。11月の日程は確定ということで、12月、ご事情は十分理解するんですけど、極力はこの日ということでお願いしたいと思ってます。オンラインに関しては、今日オンラインでやろうかという話をしていたのですが、オンライン対応可能な方は事前に事務局とテストをされたと聞いています。基本的に問題なかったんですかね、もしこういう会議が出来ないような事態になってしまった場合は、可能な方はオンラインというような形で、オンラインが難しい方はここではない別会場というような形で開催するというので、一応、危機管理体制というものはできたと思っております。では、予定されていた議題は本日は以上で終了いたしました。事務局に進行をお返ししたいと思います。本日も議論にご協力いただきましてありがとうございました。

### **3 連絡事項等**

事務局

榊原会長ありがとうございました。それではここで事務連絡ということで、事務連絡というような大袈裟なものではないのですが、今日資料と合わせてA4の横書きのチラシのようなもの、図書館の貸出図書がバスで返せますよという内容のご案内、これ今全車両とか主なバス停に貼っているんですけども、先程委員が言われましたけれども、バスを小型化して、この10月から図書館に乗り入れをするようにしております。それを機に、図書館に行って本を借りられた方がバスの中で気軽に返せますよと、俗にこれを貨客混載と言うんですけども、これをぜひ進めていく中で、なかなかネタがない中で、このたびこれをしていきたいと。書いてありますようにまずは実証運行ということで、来年の3月までは無料で、4月以降はこれを有料化していきたいと考えております。もうすでに何冊か返却があったようですけれども、今後どんどんこれを広げていきたいと思っております。ゆくゆくは返すだけではなくて双方向の貸出までを行うとか、図書館だけじゃなくて他のレンタル事業者さんも借りられるとか、きっかけになればと思って始まっておりますので、皆さんご自身もですけど、周りの方にも周知いただければ大変幸せです。よろしく申し上げます。それでは、最後になりましたが、局長から一言ご挨拶いただきます。

局長

本日はお忙しい中大変ありがとうございます。前段でも申しました通り、久保田市長が体調不良ということで、昨日の議会で承認を受け辞職されました。今後新しい新しい市長が選出されますけど、この審議会の答申を新市長の方に出していただいて、私どもも真摯に受け止めて、いかに地域公共交通を守っていくかと



いうのを考えております。新市長と相談しながら行いますので、ぜひ忌憚のない意見をそれぞれ言っていただいて、良い答申にしていいただければと思います。本日はどうもお忙しい中ありがとうございます。また、リモートでの参加の委員も大変ありがとうございます。今度ぜひ宇部の方に来ていただいて、一緒に議論の方をしていただければと思いますので、よろしく願いいたします。今日はありがとうございました。

#### **4 閉会**

事務局

皆さんどうもありがとうございました。以上で終わります。

以 上