

第6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)11月19日(木) 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、岡村委員、有馬委員、婦木委員、藤部委員、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)

【欠席者】4名

加藤委員、西村委員、藤井委員、川崎委員

【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) 貸切事業について

(2) その他

3 閉会

事務局

1 開会

皆様こんにちは。定刻となりましたので、ただ今から、第6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。

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) 貸切事業について

会長

はい。こんにちは。それでは議事に入らせていただきます。皆様のご協力をお願いいたします。本日第6回ということで、この審議会も回を重ねてきて、年度も大分回ってきて、少しずつ答申ということ意識していかなければいけないというふうには感じております。本日の議題は貸切事業です。前回までは

乗合ということで、乗合というのは多くの皆さんにとって利用される機会も多いと思うので、ある意味色々イメージがしやすい部分もあると思います。それに対して今回は貸切なので、皆様も貸切をお願いすることはあるかもしれませんが、少し質が違うので、分かりづらいところもあるかと思います。ですので、最初に概要等の説明からさせていただきたいと思いますので、ご不明な点等は、なかなか複雑な話なので、良くお分かりにならない点等は最初に確認の質問等ご遠慮なくいただければと思っています。例に寄りまして、私の方で論点及び方向性というメモを作っていて、3ページあるのですが、1ページ目については前回と前々回の審議会の、基本的に乗合に関する議論の振り返りですので、ここでは説明は割愛させていただきたいと思います。どちらかというところとしましては欠席された方の議論の為に作ったようなところがございます。もしご覧いただいて何かございましたらご意見いただければと思います。乗合についてはある程度議論いたしましたので、今後答申を考えていく中で改めてご意見いただければと思います。2ページ目にいきます。貸切バスの議論です。まず、資料の1というのがこちらございます。一番表紙ですね。こちらに貸切事業のいろんな概要に関する数値が出ていますので、少しこれを使って話をさせていただきたいと思います。まず一番上のところに、貸切収入という中に5行目でしょうか、台数というのがあります。貸切のためのバスが何台あるかということです。平成27年の段階では13台あったのが、令和元年で9台ということで、縮小してきています。これは例えば古い車両を廃車にするとか処分されるというかそういうことだと思います。現状9台あるということです。ページ捲っていただくと、資料2というのがあって、これが具体的に貸切のバスの、ふそうとか書いてありますが、どういうバスを持っているかということですが、ご留意いただきたいのが、9台貸切のバスがあるのですが、その中の備考7というところに書いてありますが、上から2つ目と3つ目の車両は、支援学校と書いてあって、ご存じの方もいらっしゃると思いますが、特別支援学校のスクールバスとしてこの2台は専用として使用されているので、いわゆる特別支援学校以外の貸切に使用される車両は残りの7台だということです。ただ、特急便で使われている車両を貸切で使用することもできるそうです。この9台とか7台という規模が、他の業者さんと比べてどの程度の規模なのかという話が、資料の6というのがございます。資料の6というのが、県内の観光バスの事業者さんが何台バスをお持ちであるかということです。大きな業者さんですと34台とか、31台とか、23台とかあるわけですが、交通局は今言いましたように9台、見ていただくと分かりますけれども、9台以下の比較的小規模な事業者さんも実は結構多数いらっしゃる。県内のバスの貸切の事業者ということで言うと、30台以上持っているような少数の大手の業者さんと、10台以下の多数の小規模な業者さんがいると、現状としてはそういうことであるということです。まずそれが車両の規模に関することです。

次に私のメモの箇条書きの二つ目になりますけれども、どういう貸切があるか

ということで、まず一般貸切ということで、つまり外からこのバスを出してくださいということでお願いされてバスを出す、そういう一般の貸切、それから主催貸切というのが、これが交通局のツアーとかよく出ていると思うのですが、交通局自身がツアーを企画することが出来るので、ツアーを企画して交通局の主催でバスを動かすタイプ、それから最後が年間契約による固定的な貸切で、固定貸切の代表例が先程申しました特別支援学校のスクールバスということになります。こういった概況です。

経営的なことです。三つ目のものになります。資料1の四つ表がございましたけれども、一番下の表が収支です。こちらで申しますと、一番下にございますように、貸切事業については平成28年以降四年間連続赤字になっています。四年間赤字という状況は同じですが、少し細かく費用の数字を見て参りますと、平成28年あたり、この中で赤字になった最初の年の費用の中で、減価償却費というのが大きくなっています。こちらは私のメモの方にも書いておりますが、交通局によりますと、当初は車両購入に伴う減価償却費の増加が収支悪化の直接の原因だったということです。でも例えば令和元年を見ると、減価償却費は大分下がってきているわけですが、でも依然として赤字であるということで、赤字が続いているのですが、赤字の理由がちょっと変わってきているということです。なので令和元年の段階で赤字になるかということ、主たる原因は、一番上の行を見ていただくと、収入が減ってきているわけですね。運送収入が。ですので、前は減価償却費がかかるから赤字だったのが、だんだん収入が少ないから赤字になったという理由に変わってきているということです。資料1の二つ目の表でもそれは分かりまして、稼働率というのがあって、つまり貸切のバスがどれくらいちゃんと働いているか営業しているかということと言うと、令和元年度が27.5%、平成27年度が40.5%だったのが27.5%ということで、バスが稼働できなくなってきたということです。バスが稼働しなければ収入が入らない、そういう状況です。なぜ収入が減ったり、稼働率が低下したりしているかということですが、主な理由は運転士不足ということになります。資料3の方にございますけれども、全般として運転士さんの数が減ってきておりまして、実際この方々が乗合の運行もされないといけないので、乗合を止めるわけにはいかないのに、なかなか貸切の仕事ができないというような状況が起こっているようです。それに関連した数字として、資料1の方の四つの表の中の三つ目の中に備車状況というのがあります。この備車というのが、つまり貸切で交通局が引き受けているのですが、交通局の運転士さんで対応できないので、他社に車両と運転士を派遣してもらうということだと。つまり他社に応援してもらうのですね。もちろん応援してもらうのはただではないということです。令和元年度は庸車の規模が426台ということで、つまりそれだけ他社に助けていただいている。それも結局支出ですので、経営的には明らかにマイナスであるということです。そういうことで現状貸切事業は厳しい状況にあります。

少しずつ問題をどう考えていくか、分析していくかという話に入っていくのですが、では例えば赤字になっているだけなので、貸切事業はそもそも撤退してはどうかという議論もあり得ると思います。ただ、私たちはこの問題を議論する責任がある立場として留意しないとイケないと思うのは、私のメモで書いていますが、貸切事業があることで、乗合貸切共通で発生している固定経費を貸切事業で按分計上できるというメリットがあります。平たく申しますと、乗合貸切共通でかかっている費用があるのですが、その一部を貸切事業の費用として今計上されているということです。典型的なのは人件費ですけれども、そういうことで、今何が起きているかというのと、貸切事業がある程度人件費を持っていることで、乗合事業の人件費が小さくなって、乗合事業の赤字が縮小しているという形があります。今この状況で例えば直ちに貸切事業を廃止するとどういうことが起こるかというのは、資料4で、詳細はまたご説明いただければと思うのですが、例えば貸切事業に今費用としてかかっているものが、貸切事業をやめたら直ちに全部いらなくなるというわけではないですね。その一部は結局乗合事業に戻ってくるということです。ですので、貸切事業をやめることで、直ちにその分の経常費用がゼロになるわけではなくて、直ちにそれが交通局全体の収支の改善に実は繋がらないというような構造があります。数字で見ると非常に貸切事業というのは厳しい状況なのですけれども、そういった費用を実際には貸切固有の費用だけじゃなくて、共通の費用もある程度貸切事業で持っているという状況も考えて議論しないとイケないというふうには考えております。以上が貸切事業の概要ではあるのですが、やはりなかなかわかりづらい部分も多いかと思しますので、今概況を説明いたしましたけど、皆様、それから委員は経営のお立場でございますから、どんな点でもご質問いただいて、まずこの問題への理解を共有するということから始めさせていただきたいのですが、何かご不明な点ございましたらどんな点でもよろしくお願いたします。

委員 備車の状況なのですが、令和元年度が426台となっておりますけど、これは全て運転士不足から発するものですか。

事務局 運転士不足は平成26年の後半くらいからあって、令和元年度につきましては9名の不足ということで、貸切をするには公休出勤を全てしないと賄いきれなかったのが、この令和元年度の400台については運転士不足というのが一つの原因です。

委員 ということはそれだけ需要はあったのですよね。バスを使いたいんだけどという注文があると。

会長 そういう言い方もできます。そういうことですね。

委員 市場はあるわけですね。

会長 需要は、引き合いはあるわけですね。

委員 それに対応できないのが残念だと思うのですが。今、バスに乗ると運転士さん募集というのがあるのですが、今コロナの関係でタクシー業界も大変なのでしょうね、運転士が今まで例えば週に6日出勤していたのが2日ほど休んでくれとかいう状況なのです。それで若い運転士とバスの運転士はいいぞという話を時々するのですが、求人はどうでしょうか。

会長 求人の取組ということですね。今人材確保の努力という点ではいかがですか。

事務局 人材確保については例年取り組んでいるのですが、山口で行われる就職説明会とか、運転士体験、実際にバスに乗ってもらって体験してもらうコーナー、その後企業の情報などを少し説明して、少しでも入っていただけないかということを取り組んでおります。幸い今年度に入ってコロナの関係もあるのだと思うのですが、4月ぐらいからじわじわと受験者が増えている現状です。今年の11月までに7の方が採用されております。多少なりとも状況が少し変わってきたと言える状況です。

委員 良い方向に向かっているということですか。それを踏まえてまたいろんな検討があるわけですね。ありがとうございました。

会長 ありがとうございます。人の要素に左右されてしまうというのが事実なのです。ですので、なかなか需要に応じられない、それで収入減になってしまっているという構造が確かにある。ですので、そもそも需要がないという状況ではないようであるということとは言えると思うのですが、
その他いかがですか。どうぞ。

委員 今回の運転士の件なのですが、宇部市営では運転士が不足ということですが、こういう特殊な技能を持った人というのは、例えばどこかでプールして、他社のバス会社とかそういうところから運転士をお借りしたり、回したり、そういうことはできないのでしょうか。

事務局 今まさに国交省の方で試験的なことをやられているのが、北海道と沖縄地方というところで、北海道の方では一番シーズンが冬であったりするのですが、そういった時というのは本土の方の運転士さんはそんなに貸切需要がありません。そ

ういったところに派遣をすとか、逆に沖縄であれば、夏の一番暑い時が一番シーズンになって、そこに人を派遣するという事業を試験的にやるというのを聞いてはいますが、実際はなかなか宇部市内で運転士さんの貸し借りをすというの今は今のところされていない、できないというのが現状です。

委員

そういう仕組みが無いからできないというそういう意味なのですね。

事務局

そうですね。やっぱり運転士を雇用する義務があります。雇用してそこで行っていくということで。例えば、話は違いますが、路線を一部委託して、この路線を違う事業者でやってくださいというのは現状でもやられているところはあるのですが、運転士さんだけを貸してそこを運行するということが自体はなかなか認められない部分が結構高いと言うか、ハードルが高いというのが現状です。

会長

若干認識が違っていたら修正していただきたいのですが、大前提として県内民間他社さんも基本的には運転士不足になっていて、県内いくつか大手の乗合事業者さんご存じだと思いますけど、皆さん運転士不足とおっしゃっています、現状。実際、宇部市内は宇部市営がほとんどであり表面化していませんけれども、県内で去年ぐらいから運転士不足を理由とした路線の減便とか、さらに言うと廃止とか、長い路線を短くすとかそういうことが県内でも起こってきています。民間事業者さんのところで。そもそも他社も足りないという状況もあるので、なかなか融通という仕組みが作れる状況ではないように、山口県内に関しては感じています。人手の需給が厳しいのは事実です。コロナで少し改善したということがあるにせよ、ですね。

委員

一点よろしいでしょうか。運転士さんの今のご質問の件ですけれども、事業者間の運転士さんの貸し借りということになると、運転士さんがもし万一、重大事故を起こした時に、その責任はどちらの会社に行くかということがまだ決まっていないのですね。今バス事業の重大事故における罰則というのが非常に厳しいものがありまして、今月から導入されるあおり運転、これがタクシー、バス事業者が起こした時には、バス事業者に対して飲酒運転と同じ行政処分が加わる。そうした場合には運行管理者も返納命令というのが出てくる。そういった時にもし違うバス会社に行った運転士さんが重大事故を起こした時にその責任はどこかというのが、お借りしたバス事業者さんにとって、その運転士さんが起こした途端にバスの事業計画が3年間何もできなくなって、大きな行政処分がある、このところがどうかということがまず一つあると思います。そういったところで、沖縄と北海道というのが今あるのですが、それはそういう現実的なものを考えないでのトライアル。もっと言うと、実は観光バスの運転士さんの技量のうちに土地勘とか地理っていうのがあります。北海道でずっと運行してきた人が、いきなり沖縄

に行って、同じ土地勘あるいは地理を活かせるかということと全くそれは違うと思います。そういったところで非常に難しいというのが現実だと思います。それと、今貸切バス事業についてのお話なのですが、コロナ前とコロナ現在を分けて討議しないと、明らかに令和元年大きな赤字になっているのは運転士さん不足ということなのですが、今は全く仕事が無くて観光バス事業者さんは倒産も続いておりますし、先程運転士さんが集まりだしたというのはそういう理由なのです。逆に言うと、運転士さんをたくさん入れてそれだけの売り上げを出せるかというふうになると思います。というのが、今、とにかく移動を制限させられる、密になるということで、バス事業が本当に今ひどい状況なので、そのところを分けた方がいいかなという部分。

私が一点質問をしたいのは、資料4ページに資料4-1というのがあります。これが令和元年の事業別収支、内訳というところ、現状だというふうに思うのですが、これを見るとおそらく補助金が入ってということなのでしょうが、会社全事業としては純利益が出ておりますね、これがもし貸切バス事業をやめたら、おそらく資料4-6になる、ここですと純損失が出るというふうになるのですが、それは貸切バスをやめると、今出ている利益が逆に赤字に転落するというような見方でよろしいのですか。

会長

そういうことですね。そういうご理解でよろしいと思います。

委員

そういうことですね。そうすると、一転、先程ありましたけれども、貸切バスをやめると今純利益という形で利益を出しているものが、逆に今度は損失になってしまう。今より収支から見れば現状は悪くなってしまうという一つのシミュレーションで出ているというのが皆さんの情報共有というところで、バスをどうするかということを考えられた方がいいと思います。収支をどうしても問題にするとすれば、この今のシミュレーションというのは非常に明快な答えを出せますし、一方で貸切バスが一番高いのが車両ですので、普通の送迎バスとか路線バスよりも極めて高いですので、車両を代替えた時に今度は減価償却がぐっと出て、それで赤字に陥ってしまう。ですから今廃業とかしている観光バス会社さんは、車両を代替える余力が無くて、事業休止というのが多いというふうに私は聞いております。コメントと確認でした。

会長

全般にわたってコメントをいただきましてありがとうございます。今のご指摘はおっしゃる通りで、運転士の問題は先程あった通りですね。今の資料4のシミュレーションに関しては、見かけ上、貸切事業が赤字になっているので、だったら撤退したらいいのではないかと思ってしまうわけですが、実は貸切事業から撤退するとむしろ全事業の収支が悪くなってしまうという構造を持っているということですね。そこはやはり先程申しましたように、ある程度は固定費用の一定

規模を貸切事業の方に振り分けているのでそういうことが起こってしまうわけなのですけれども、そのあたりは重要なポイントですので、今後の議論の中でもご留意いただければと思います。

あと、コロナの影響を考えないといけないのではないかというのは全くその通りで、ここまできちんと資料として出ているのは令和元年度までですけど、当然令和2年度の数字は非常に悪いわけですし、令和3年度にどこまで回復するかということを考えたときに、この直近でも色々リスクが多くて、例えば新しい車両を買うとか、そういう行動をとるには正直なところかなりリスクが高い状況にはあるということです。そこは考えないといけないかと思っております。ありがとうございました。

それでは、また振り返っていただいても結構ですので、私の資料の(1)の話は今終わりましたので、(2)の方でかなり込み入った各論の話の方に入らせていただきたいと思っております。部門別の課題というところをご覧ください。まず一般貸切、つまり注文に対してバスと運転士さんを出すというもので、実際どういう状況、誰が注文しているかと、誰のためにやっているかというのが資料の5というのにありまして、資料5の左側は売り上げで、令和元年は落ち込んでいると。青いところは固定なので、最初に言った支援学校です。黄色いところが一般貸切ですけども、その内訳が平成30年と令和元年が右側の円グラフに書いているのですが、円グラフの青い部分、一番多いところが公立学校、基本的には宇部市立の小学校中学校等です。あと以下は私立学校、幼稚園、保育園、宇部市、行政が何かやるので出しているとか、地域団体というのは自治会であるとかそういうところですね。等々あるわけですけど、平成30年を見ていただくと、交通局の貸切は学校がすごく多いということです。私のメモの方に書いていますが、私も事務局の方から具体的な注文の中身等も拝見しました。具体的にはいろんな小学校の社会見学、スポーツや文化行事、合唱祭等ありますよね、児童を運ぶバスです。これまで交通局さんとしては学校関係の運送を大事な役割だと認識されていたようで、かなり一生懸命担おうとしておられているようなのですが、実はさっき運転士さんの融通みたいな話と少し通ずるところなのですが、二つ目のポツに書いていますが、実際結構学校の社会見学の予定が重複するとかそういうことが起こると、やっぱり言っても7台なわけですから、支援学校以外で持っている車両が、それで応じようと思うと先程申したような備車という他社にお願いするというようなことが起こるとい状況があるそうです。かなり細かいことを申し上げますが、学校からは価格の中でも下限の価格で受注されているそうなので、先程言った備車ということで他社のバスを使うと費用が割高なので、受注はするのですが、なかなか収益的にはあまり良くないというような状況が起こっているそうです。学校関係はちょっと問題含みのところがあって、修学旅行ですと宿泊とかあるので旅行業としての業務もされているそうなのですが、エージェント収入が得られていないとか、若干無理されているところがあります。そういう

状況がある中で、どういう展望があるかということで、資料7という大きい資料があるのですね。これが今日本に残っている公営交通のいろんな概要で、大きな東京都交通局みたいな非常に大きいところもあるし、近くでしたら北九州市交通局とか松江市交通局とかあるわけです。今中国地方では公営が残っているのは松江と宇部だけなのですけれども、この中の上から5行目に貸切の台数というのがある、宇部は先程申したように9台なのですけれど、見ていくとハイフンになっているところもあるのですね、ということはつまりそこは貸切というものをやっていないということですね。そういうところもあると。そういう中で特徴があるのが長崎なのです。一番右の方に長崎県交通局というのがあるのですけれど、ここは55台ということで非常に大きいです。一応そういうかなり大々的に積極的に貸切事業をやってらっしゃる交通局もあると。長崎県には。ということはこの資料から分かります。ただ、やはり色々お話を伺っていると、長崎県がそれだけ積極策を取れるのは、長崎県自体がかなり観光地として大きい、そういうところもあるようでして、福岡と長崎の間にいろんな観光とか、そういうところで有利な位置にあるのも事実なようで、例えば宇部市交通局が長崎県交通局の方向性を、将来は分かりませんが、今直ちにこういう方向性を目指すのは厳しいのではないかという気が致します。逆に、数台だけ貸切の車両を持っていて、更に言うと乗合の車両も使って貸切業務をやっている公営交通もあります。本日加藤委員ご欠席ですけど、加藤委員は名古屋市交通局にもこういった委員会にご参加ということなのですが、名古屋市さんは名古屋市という都市の規模から考えると10台ですので、割と小規模な貸切ということ。だから割と小規模にやっておられるところもあるし、かなり大々的にやっておられるところもある。その中で宇部市としてはどのあたりが適正かということがあろうかと思っています。以上が一般貸切です。

それから二つ目が主催貸切というツアー等をやる場所です。ここに関して、旅行の企画をしているわけですね。免許もあるわけですけど、そのために専属の職員の方を4人配置していらっしゃるということで、そこである一定の人件費が発生しているという側面があります。ここに関しては事務局と色々やり取りをさせていただきましたが、一つの方向性としてあるのではないかと事務局がお考えなのは、旅行業自体は継続して、と言うのは、例えば老人クラブ等で宿泊とか食事もお願いしたいと、宿泊の予約とかそういうあっせん依頼もあるそうです、実際に。そういうものに答えるためには旅行業が無いといけないので、そういうものは応じつつ、ツアー企画などは当面、例えば休止するという形で、効率化を図る余地はあるのではないかというふうに、事務局の方でもそういうことはお考えのようです。

最後に固定貸切ということで、先程申しましたが、これは主に特別支援学校です、現状は。年間契約なので、非常に大事な仕事なわけです。年間契約ですから当然車両の稼働率も高くなるということです。支援学校ということですので、

色々生徒さんの関係で必要な仕様があるそうで、ですので先程言いましたように専用の車になっているということです。こちらにも実際には競合があつて、入札があるそうなので、宇部の特別支援学校ですよね。スクールバスは三路線あるそうで、以前は三つを担われていたそうですが、今は二路線になっているそうです。以上が事務局と色々議論をさせていただいた中で、現状貸切の課題ということでございました。ここでまた一遍切らせていただいて、少し皆様のご質問ご意見いただければと思います。

委員　　すみません、資料の4なのですが、収支のグラフが出ていますが、先程委員の方からざっと説明があつたのですが、ちょっと私良く分からないので、もう少し詳しい説明をしていただけたらいいかなと。

会長　　それはそちらから説明していただいた方がいいと思います。よろしく申し上げます。

事務局　　確かにこの資料だけでは、口頭の補足説明がいたるところでございます。申し訳ございませんでした。まず資料の4ページの4-1。これは先程委員さんが仰いましたけど、全体の収支。これで見ると収入が左で、支出が右。上の点線で囲っているところが差ですから、ここが純利益、黒字ということです。これが最終的には先程の9ページ4-6の形になりますよということですが、この間を若干説明いたしますと、大きく分けて全事業を分けると、5ページの乗合事業というのと、捲っていただきまして貸切事業というのがあります。この貸切事業の方を分解してみたのが右の7ページの表になります。全体は同じです、右も左も。何が違うかというのと、右の7ページの方の白抜きにしている部分、白抜きにしている部分が貸切事業の専属的に発生している支出ということになります。色が残っている、ピンクの薄い色とか、黄色のとことか、下の緑のところは、貸切事業をしてもしなくても発生している費用、具体的に言うと、人件費の緑の部分で言いますと、例えば交通局長の人件費や、共通の一般の総務系の事務とか、運行管理者の点呼の人件費とか、仮に500万の人件費が発生したら350万が乗合で150万が貸切事業という意味合いで残るのがこの緑の部分です。これを捲っていただいて、白抜きを抜いたのがこの4-5のページとなるのですが、結局貸切事業をやめても、経常費用としては33,948,000円というのは残りますよ、これはどこに乗るのかということと乗合事業の方にこの費用が乗っかってくるということになります。元々発生しているわけですから。これを加味したのがこの次のページの9ページになりますので、収入としてはもちろん貸切収入も落ちるのですが、支出の方も残りますので、差引、今度は支出に比べて収入が少なくなる、左の方が白抜きで8,540,000円、いわゆるこれが赤字ということになります。トータルすると4ページと9ページを比べると、

元々16,487,000円の黒字だったものが、8,540,000円の赤字になるということになります。貸切事業をやめると収入もやっぱり落ちるのですが、してもしなくても発生していた費用は相変わらず残ってしまうので、赤字になってしまいますよということです。ざっと説明いたしましたが大よろしいでしょうか。

会長 大体ご理解いただけましたでしょうか。

委員 先程コロナの影響というのがあったのですが、例えばここで今、空白のところは無くなって後は残ることなののですが、元年度の収支はプラスで出ていますけど、この残っているのがコロナの影響を含めたものか含めないものなのか、そのあたりというのはコロナを見通した見方はされているのでしょうか。

会長 資料4がコロナの影響とかを考えているか、それは織り込んでいないと思います。令和元年の数字です。

委員 全体的に言えるのですが、コロナを見込んだらまだ更に赤字になるということなのですか。

会長 それは交通局から多分議会とかで答弁されていると思うので、お答えいただけたらと思うのですが、コロナの影響ということで言えば乗合貸切全てに影響します。貸切はもちろん非常にダメージありますし、乗合もちょっと前から議論になっていると思うのですが、乗合で言ったら交通局さんにとって非常に収益源は空港で、空港が今落ちていますから、間違いなく今年度の決算というのは悪化します。今年で見ると、この絵も変わってしまうわけなのですが、今年度の状況が今後も続くと考えるべきか、というところも正直なところ今の段階では判断が難しいところです。

委員 2、3年は無理なんじゃないですか。

会長 私もちょっとそこはまだ。元には戻りませんよ、来年。ただ、そこはまだ色々議論の余地があると思うのですが、今年度、非常に決算が悪くなる場所は間違いはないと思います。

委員 前回の乗合についてもそうなのですが、今起きているコロナの影響で先行きが非常に不透明なところがありますけど、それを見ずに、ここを改善、距離を減らすとか時間を減らすとかそういうことをやっていますが、この審議会、そのやり方だけでよろしいのでしょうか。

会長 そこは確かに重要な点ですね。私の見解を後で申したいと思うのですが、収支の予測とか今時点、交通局で言えることを言っただけませんか。

事務局 今コロナの影響で4月、5月がすごく収入が落ちております。7月から9月までの収入が昨年度と比べて70%、30%減という形で、これが多分続くだろうというので試算をしているのですが、乗合収入については約1億5千万円の収支赤字を出す予定ではないかと考えております。貸切においても4月から9月までの一般貸切というのはほとんど無く、キャンセル状態です。今10月に入って、学生さんがやはり社会見学だけは実施をしようということで、社会見学、修学旅行等については実施をされております。ただ一般の方については多少宇部市の団体で少し移動をされている状況です。ただ、昨年度のような台数を受注しているわけではないので、そこについてはかなり減収になると見込んでおります。今年度予算としては令和2年度貸切収入については6千600万くらいの収入を見込んでおりましたが、2千万くらい落ちる予定です。2千万ちょっと超えると思うのですが、4千万くらいになるのではないかというふうな予想を立てています。以上です。

会長 ありがとうございます。もちろん今年度非常に悪くなるのですが、今の件について、私の意見を述べさせていただいて、皆様からも、重要な点なのでご意見をいただければと思っておりますが、まず、今年度のコロナの影響というのは、もちろん交通局だけじゃなく公共交通の業界、あらゆるところが影響を受けています。それに関して業界も色々声を上げられていますが、緊急事態宣言等も出た中で、やはり公共交通のサービスは運行を維持しなさいということで、密にならないように運行を続けてきたというようなことがダメージを受けているというところで、そこは国としての感染対策というものに協力してきたというところはあると思うので、その損失を全てこの業界でカバーするというのは、個人の意見ですが、ちょっとそれは酷な話じゃないかと思っております。そこが一点と、確かに考えないといけないのは、一時的な変化と元に戻らない変化というのが多分あるのです。例えば今日も毎月出させていただいているこの数字が出てきているのですが、なかなか乗合収入というのは戻ってきていない、最終的に何%ぐらいのところまで戻るのかっていうことですが、やはり100%には戻らないのではないかというのは確かに考えないといけないところです。そこを考えていくというのは確かに必要なのですが、ただそこを考えるとということになると、もう少しデータを見ていかないといけないということになるので、元々この審議会自体がコロナの前に作られているところを考えると、今年度中にある結論を出すというのが一つの役割だと思うので、分からない部分はありながら、分かる部分で分かる範囲での判断をしていくということが求められているのではないかと

なというのが私の考えです。確かにコロナというのがあります。非常に考えないといけない問題なのはご指摘の通りなので、ご指摘の意見も分かるのですが、私自身はそれを考えつつ、今分かる最大限の情報で答申していくしかないのではないかなというふうには思っております。私の考えですが、いかがでしょうか。大事な点だと思います。

事務局

先程先生の方もちょっと言われたのですが、今行政の支援、国の方の支援というのも色々考えておられて、要はコロナ禍でもバスの減便をさせないで運行してくださいという通知もありました。その中で今、国の方で約1,900万の補助をするという通知をいただいております。県の方からはバス1台当たり15万の対策費補助をあげましょうということで、うちの方で75台ほど持っているので約1,200万円。というふうな金額は多少行政の方から入ってくるということで、丸々落ちるというわけではないですけど、その中でもそれをいただいてもまだまだ厳しい状況です。これは公営だけじゃなくて民間も全てバス事業者については同じ条件で。行政によってはちょっと違うところがあって、例えば広島市であればバス1台当たり80万円というふうな金額で補助をしようというところもありますので、行政によって若干補助の制度も違うみたいです。

会長

例えば飲食店に対して緊急事態宣言当時に休業の補償という話がありましたけど、なかなか個別の業者さんで対応できる限度を超えていた面が今年度はあったと思うので、そこに関して私の個人の意見としては、やはりある程度国として見ていくところも必要なんじゃないかと、個人の意見としては思っています。ただ、それは言っても仮に支援していただけてもそれは基本的には一過性のものなので、結局公共交通に需要が、例えば令和元年の100%までは戻ってこない可能性は高いわけですけど、その中でそれでもやっていけるような体制を作ることが大事なことだと思っています。私の意見としては、前回の乗合の話も含めて、基本的には経営的に体力を付けていくという話なので、これで足りるかという話があると思うのですが、交通局の経営体力を上げていくための議論をしていると思うので、ポストコロナの状況に対応する議論にも部分的にはなっていると思っています。なかなか難しい議論だと思うのですが、その他の方ご意見等ございましたらお願いします。

委員

コロナの件は確かに見えない、それから補助金というのもいくらもらえるか分からないということであれば、この審議会というのはコロナを一つ外した状態で、例えば令和元年度で1,600万の黒字ですか、収支の黒字が出ていますけど、例えばその元年度を、どこの年度を目標にということを決めて、それに対して、コロナは見えないからコロナの無い状態で、例えば元年度の、そこが基準になるかどうかは分かりませんが、それを超えるような収支、利益が出るよ

うなそういう方向性を目指すという形をとというふうに考えたらよろしいのでしょうか。

会長

重要な点ですね。まず、確かにコロナの影響の規模がなかなか見通せないという意味で、令和元年のデータで議論せざるを得ないというのはおっしゃる通りです。令和元年がコロナは無かったですけど、既にその時点で問題山積だったわけですね、運転士不足で稼働率が落ちているとか。ですので、この問題はコロナで運転士さんの事情が若干良くなったとはいえ、基本的にまだ問題は残っているわけです。ですから、仮に、例えば来年劇的に状況が改善して、貸切需要が仮に戻ったとしても、おそらく交通局さんが劇的に貸切の収入を増やすというのは難しいわけです。運転士さんが足りないわけですから。そこを考えると、コロナがあってもなくても存在している問題というものはあるので、そこを何とか考えていきたいと思います。本質的なところだと思っております。ありがとうございます。

今の話とも関わるのですが、将来、来年以降の状況について見通せない部分がすごく大きいのですが、今年度時点で何を決断するかという話と、数年越しの判断と両方があるのではないかと考えております。具体的に言うと、選択肢として考えられるのは、貸切事業の規模を拡大する、つまり車両を増やすとかそういうことですね。それから現状を維持する、それから縮小する。今持っておられる9台の車両をだんだん処分していくというそういう縮小の方向というのがあると思うのですが、コロナのこういう状況で、拡大というのは非常にリスクが高いし、それは現実的ではないだろうと、どう見ても。一方で縮小というのはどうなのかというと、やはり現状、それなりに貸切で得ている収入というもので全体の固定費用をある程度支払えているという現実があるので、直ちに例えば積極的に縮小策に出るとかいうのもおそらくあまり良い策ではないように感じられるわけです。私の意見を申せば、現状では拡大はちょっと考えられないし、直ちに貸切事業を縮小に転じるというのもなかなか考えにくいので、当面今持っておられる車両で稼働率を上げていくというような、ある意味地道な話なのですけれども、そういう方向しかないのかなというような気がしています。ちょっとそのあたりについて、3ページの答申の方向性というところに少し書かせていただいているのですが、先程少し収支の話が出ていましたが、貸切事業の検討に当たっては、人件費をはじめとした乗合貸切事業共通の固定費用が貸切費用に按分され、乗合事業の費用軽減に寄与しているというのが先ほどの収支の話ですので、そこに留意が必要です。あと、貸切の多くを学校関係が占めているのですが、交通局さんが非常に学校に対して頑張っておられて、ちょっと不利な状況に置かれているという現状があるようです。そこは公立学校の場合、宇部市教育委員会ということですので、ここに書いていますが、備車等の必要費用を考慮した価格の上乗せとか、エージェントとしての業務を行ったら手数料を取るとか、可能であれば学

校間でスケジュール調整とか、可能な範囲で宇部市の公立学校さんの方で少しご協力いただけるともう少し交通局もやり易くなるのではないかと思います。三つ目はさっき言ったことですが、運転士不足の現況で、なかなか例えば長崎のような貸切事業を積極的に拡大していくというのはやはり難しいと思います。今、そういった形で9台貸切の車両を保有されているので、その規模で稼働率の向上を図るといえるものがあると思います。決断しないといけないのが、遠くない将来で今持っている車両を買い替えるか、更新するかという判断があるのですね。その時に今の運転士不足とかコロナでなかなか貸切需要が無いとかそういう状況が続いていたとすれば、先程、委員から貸切の車両は高いという話もありましたけれど、そこで貸切のバスを買うというのは厳しいのではないかと思います。運転士不足の話に関連しまして、経営診断士さんの方から事前に少しご提案があって、交通局さんの運転士さんの運用を見ていると、若干改善の余地はあるのではないかと思います。上手く貸切に回る運転士さんを確保するという工夫の余地があるのではないかと思います。そういったところをやっていくことで、稼働率を上げていくという方向が考えられるのではないかなというふうに考えております。最後に書いているのですが、旅行業というのを交通局はやられているのですが、宿泊のあっせんなどが必要な注文というのがあるそうなので、旅行業自体は維持が必要と考えられるのですが、ここは若干色々議論があるかもしれないのですが、旅行企画が必要な主催の貸切は休止して、学校とかそういうところからの貸切の受注に特化すべきではないでしょうかというのが私の方で考えました答申の方向性です。なかなか貸切ということで議論が難しいところがあると思うのですが、私の方ではこういうふうにまとめさせていただいて、他にご意見いただければというのはありますし、今議論で思いましたのは、現状コロナで、複数の委員からご指摘があったように、コロナで先行きがなかなか見通せないという、そのところは答申の中にも書いた方がいいのかなという気がしています。自信を持って来年こうなります、再来年こうなりますと言い辛い状況があるので、その慎重な判断が求められるのだというところは書いた方がいいのかなという気がしています。以上なのですが、どういった点でも。どうぞ。

委員

貸切の企画型とかの時に、利用者というか申し込みを増やすとか旅行が安全で魅力的に見えるような取り組みとして、今四列の座席ですかね、ニュースなんかで見ると座席を二つ使うとか、三列だったら一つ開けるとかいうのを聞くのですが、そういうことは実際のところ可能なのか、また、されているのか、そもそも募集しても参加者のめどが立たない状況なのではないでしょうか

事務局

現実のところ、企画旅行というのは今現在行っていないとか、数少ないのはレノファの観戦とかあるのですけれども、どちらかというと行政のスポーツ振

興とかそういった側面からの要請があって受けたもので、私共が積極的に企画して発売したというか、募集をかけたものは無い状態です。貸切運行しているのは主に小学校の社会見学なのですけれども、席を間引きすると台数増えてしまうところがありますので、特に二列開けるとかそういった取り組みはしていない状態でございます。

委員 今に絡んでなんですけど、乗合のバスについて交通局でコロナに対する対策をどのように取っているかというのはもう一つ我々にはよく聞こえてこないんですけど、どんな状況なのでしょう。

会長 よろしいですか。

事務局 乗合バスについては今色々な物が出ているのですが、効果検証をしている状況です。ただ、換気が一番大事なので、それについて、ウインドバイザーというのを買って付けている状況なのですが、雨が振り込まないように、乗用車でもありますよね、少し窓を開けても雨が振り込まないような装置、そういったものを今バスに順次付けております。換気扇も当社のバスは付いているのですが、3分で内気を全て排出できるというふうにはなっているのですが、それではお客さんも不安であろうと思うので、実際に窓を開けている状態を見ていただくということで。消毒を乗務員の方に持たせているのですが、それも随時やっていただくということで。それと、マスクの徹底です。そういったところから進めております。光触媒とかプラズマクラスターとかも効果が間違いないということであれば、高額なのですが、付ける方向でも考えていこうかと思っております。そこの検証もできていないうちに大きな費用が発生することが難しいので、現在はウインドバイザーというのを付けておりますけれども、これも16,000円で、バスに2セット付けますので、32,000円の70台くらいで結構な金額になるのですが、そういったものを付けて対応しております。

会長 ありがとうございます。感染対策に関しましては業界も色々ガイドラインを出されたりしていて、基本的にはそれに従われているのだと思いますが、コロナの話に関してはもちろん業者さんの方の努力もあるのですが、いろんな協力というのも大事ですね、実際問題として。マスクをすとか、乗合なんかの場合は車内で大声で喋らないとか、割とそういう基本的なところが大事なところがあって。タクシーなんかもそうなのですが、運転士さんというのはエッセンシャルワーカーというところがあるので、お客さんを守るということもあるのですが、運転士さんを守らないといけないのでお互い気を付けていくことが大事だと思うのですが。貸切は貸切でガイドラインがありますよね、窓を開けるとか、飲み食いしないとか、そういったことはやっておられるかと思っております。その他何かご

ざいますか。

委員 すみません、ちょっとよろしいでしょうか。この答申の方向性の二つ目なのですけど、学校関連の利用について、値段が安いと、手数料を取るとか、色々必要経費を考慮した価格ということで教育委員会の方にとという話があったのですが、普通は、私よく分からないのですが、例えば物を買うでも、貸切でもあれば一旦見積もりを出すのではないのですか。見積もりを出してこの値段でよろしいかということ承諾を得た上で例えば物を買うとか、貸切業務をやるとか。ですがその見積書の内容を反映させるということとはできないのでしょうか。

会長 一般論としてはご指摘ごもっともだと思いますけど、そのあたり、学校関係どうなっているのでしょうか。

事務局 宇部市の方に関しては、今、施設見学等が全て絡んでくるのですが、今24校ありましてですね、例えば一日に一枚しか受け入れないという施設たくさんあるのですが、保全センターであったり、リサイクルであったり、水道局もそんなのですが、そういったところで調整を今交通局の方で掛けております。交通局の方で教育委員会さんの方に言っているのは、一番近くにバス事業者があるので下限価格でやらせていただくということで、今、言っております。旅行業に関するそういった調整等の金額を上乗せしていないというのが現状です。バスのみの、要は1時間が5,010円、そして1キロ走るごとに150円という最低金額というのがあるのですが、これを学校さんに提示をしている状況です。計算方法にも、うちはこういった計算がありますよということでお示ししておりますので、そういったことで、他社よりも安いということで掲げている。ただ、修学旅行等に関しては入札制になるので、見積もり合わせという形になろうかと思えます。

会長 私の理解では、おそらく交通局さん公営ということで、宇部の学校のそういったものはやらないといけないということで若干頑張られているというか、若干ご無理されている感じがあって、やはり公営と公立学校だからということで、多分今なっているのではないかと思うのですが、経営ということ言うと、そこをもう少しきちんとした方がいいのかなという、お話を伺っているとそういうのがあるような気がしますけど。

委員 それであれば宇部市のバスが単独で指名を受けているようなものですから、他に競争が無いのであれば、ここで言っちゃいけませんけど、値段を上げればいいのかないかなと思いますけども。

会長 一方で、学校もたくさんあるので、現実、宇部の公立学校を交通局が全部できるほどのバスも無いのですよね。中途半端な状況に現状あって、お話を伺っているとそこで少し無理をされているように思うので、そこは経営としてきちんと、こう言うは何ですけど、頂くものは頂いた方がいいのではないのかなという、そういったような趣旨です、ここに書いているのは。

委員 備車状況ですよね、備車状況の中で今出ました値段、費用について出たのですが、例えば426台他社に頼んだ場合に、受けた値段でお願いするのか、それとも負担してお願いするのか、それとも手数料をもらえるのかどちらでしょうか。

事務局 バス事業者の関係で、手数料をお互いに決めております。要はバス代の10%を手数料としているのですが、ただ、交通局で見積もった料金であれば、例えば東岐波の学校さんであった場合にもし船鉄さんを雇った場合、そうすると回送距離がすごく伸びますよね。要はうちの料金では賄いきれない状況です。その時には下限価格を割ってはいけないので、負担をしないとイケない。だから手数料が入らない場合もありうる状況です。もし今回よりも運転士が最初から足りない状況であれば、学校の方に、申し訳ないですけど今交通局ではバスを出すことが出来ないなので、他社のバスを使いますよという形でその見積もりをいただいて、提示をさせていただいているという状況です。その場合には手数料として10%をその中から頂くという状況です。

委員 その場合は貰えるわけですね。

事務局 そうですね。その場合であれば。

委員 紹介料という形で。

事務局 そうですね、紹介料というか、うちの方で完全に営業をしているのですね。コースも全て作って、それでこのコースでお願いしますということなので、旅行会社と同じことをやっているということです。

委員 安心しました。ちょっとお聞きしたいのは、運転士さんの正規と嘱託とみなすような形態があるのですが、やっぱりかなり違うのですか、正規の運転士さんと嘱託と運転士さんという。

事務局 はい。議会の方でもお答えしておりますけれど、給与の格差というところがございまして、やはり倍近い人件費の差が出ております。当然正規の運転士につき

ましては勤続年数も長いですし、嘱託運転士の方は最近入られた方もいらっしゃる平均でございますので、そのような格差が出ております。後は待遇ですね。そういったことも含めての差が出ているという状況でございます。

委員 ちょっとした時にお尋ねしたときにそういう答えが返ってきて、ばからしくてやっておられるかというようなタクシーの運転士の話もあったので、これ難しいのでしょうか。だから例えば30代の方で今タクシーの運転士をされている方が、正規の職員で入ろうということは、困難なのでしょうか。

事務局 今、この人数にいますように、正規と嘱託の比率がまだまだ嘱託の方が多いのですけれども、現在嘱託職員の名前が変わりまして、会計年度任用職員という形で雇用をしているのですが、平成26年度に正規職員への登用ということで、職員登用を始めておりまして、途中3年間ほど休止はしたのですけれども、現在3名ずつ正規への道というのがございますので、こちらに入られても、若い方であれば正規職員になるという、段階的になれるという道がございます。最初、会計年度で採用された後に、ということですね。3年間経過しまして、正規職員登用の道の試験を受けていただくという形になります。

委員 募集要項として、正規職員募集か嘱託職員募集かという振り分けは無いのですか。

事務局 今現在行っておりますのは会計年度任用職員のみで、まず会計年度任用職員として入り、その時に正規職員への登用有りということで広告を打たせていただいております。

委員 試験か何かで。

事務局 試験です。その通りでございます。

委員 貸切の運転士さんはどちらが多いのですか。嘱託の方と正規の方っていうのは。

事務局 そうですね。交通局の運転士は路線と兼務でございますので、その中から、経験値だったり、貸切は当然運転が好きだったり、運転技術があったりということで、その中から選んでおりますので、一年間を通じて貸切専属という形にはなっておりませんので、需要があった場合に運行できる時にその中のメンバーから運行するという形になります。

委員 ありがとうございます。

会長 ですので、運転士さんが乗合貸切両方やられているというようなことが、先程の固定費用が実は繋がっているという話と通じているわけで、貸切から撤退したからといって人件費がゼロになるわけじゃないという一つの理由は、先程あったように、実際運転士さんが両方やられているのでということがあるわけです。今、言われた人事など、そういう部分は、重要なポイントでして、次回が組織体制等について議論することになっておりますので、その中でも少し議論できるというのではないかと考えています。今の正規の方、嘱託の方という話に関しては、ある時期に経営を改善するという事で嘱託の職員の方をかなり増やしてきたというような状況があって、当時は必ずしも運転士不足というのは言われてなかった頃なのですけども、今そういった運転士不足というような状況になってきた中で、正規の方が少なくなっているというところは人材確保にも支障が出ているという一側面だとは思っていますので、その部分は重要な問題です。先ほど言いましたけども診断士さんの方からもご提言の方では勤務の形態を変えることでもう少し同じ人数の運転士さんでも、もう少し余裕のある運用が可能なんじゃないかというようなお話もありまして、ハードルもあるようなのですけども、そのあたりも重要なのではないかと考えています。そういった中で、規模は現状当面維持しつつ、稼働率を上げていくというような方向で貸切事業は当面いかがかという方向性ということでございます。

大分時間の方も回ってきておりますけれども、もし何かまだ確認されたい点とかおっしゃりたい点とかございましたらお願いします。

委員 よろしいですか。最初に戻って申し訳ございません。資料1で稼働率の表があると思うのですが、今、先生稼働率を、貸切バスを上げていくというお話なのですけれども、それは現在の車両台数を9台で維持したまま上げていくという意味でしょうかね。

会長 基本的にはその方向性です。

委員 その場合に9台が横に広がるとおそらく運転士さんが足りなくなってしまうというふうに思いますし、おそらく中型バスの稼働率は悪いのではないかなと思いますが、そのところほどのような感じですか。お聞かせいただけますか。大型バスと中型バス、中型バスが2台あると思うのですが。

会長 なるほど。いかがですか。

事務局

今数字が手元には無いのですが、以前中型バスを購入した経緯というのが、貸切料金が見直された時点で、団体旅行というのが減っていくのではないかと、団体旅行というのがこじんまりした旅行になってしまうだろうということで、その時に中型を2台に増やしたという状況があります。本来であれば大は小を兼ねるということで大型を持っていた方が有利だとは思いますが、時代の流れということでそういう傾向がだんだん見え始めた時期でしたので、これが平成26年くらいですごく中型の受注が多かった時期でして、そういった時に2台に増やしたというのがあります。現在中型というのは需要がかなり減ってきております。なかなか小さい旅行というのがバス1台でということで、中型であれば29人まで乗れるのですが、なかなかそういった需要が少なくなっていて、当局においては学校関係が多いですので、学校関係はやはり1台当たり30人以上のクラスになりますので、そういうところでワンバス、大型のバスを利用することが非常に多い状況です。現状学校の方でも北部の方については中型バスでの社会見学の需要はあるが、それは本当に稼働率から言うと大型の方が多い状況だというふうに認識しています。数字までちょっと分かりませんが、そういう状況です。

委員

ありがとうございます。一般的に日本全国そうで、今、学校関係とかっていうとやっぱり大型バスなのですよね。グループ化で少なくなると思ったのですが、なかなか中型バスが稼働するっていうのは無いという状況です。一つの考えなのですが、稼働率をどのように改善したか、ということを見ると、例えば今9台あるうちの2台を休車すると、7台だと、この今の27.5%というのが40%になるのですよね。もちろんその中型の部分というのは受けた部分というのは引かれるので、しかしおそらく40に近い数字には稼働率はなる。当然運転士さんも7台が横に精一杯というところで、おそらく現状の運転士さん数でいうと、9台いっぺんに横にするのはちょっと難しい、同じ日に9台繋げるのは難しいのかなという感じが致します。今、関東の方も観光バスが大変な状況で、今何をやるかという、全部休止という形でナンバーを全部外してしまいます。それによって保険料とか税金とかそういった掛かる固定費、要するにバスを置いておくだけで年間100万とかなっちゃうものをとにかく掛からないようにして、需要が回復したらそこにナンバーを付け直そうという考えが流行っておりまして、実は弊社の方もナンバーを全部外して、そして春に備えようと。特に今観光シーズンがここで終わってしまいますので、これからはオフ期になります。おそらく平均の稼働率数ですから、これが冬になるとこれよりもかなり下がってくる。そういった時に固定費という形になりますので、そこでまた収支を悪化させるという要因にもなり兼ねないかなと思います。

それとあと一点、車歴がすごく古いのです。整備に関する方がきちんと人数をご用意されていて、逆にそれは修理費というのがかなり高くなっているのではな

いかなというのを感じました。車歴が25年とかっていうと部品だとかそういう調達とかも大変じゃないのかなということもありまして、もし貸切バスを拡大するとすると、必ずこの車両を代替えしなければいけない。新車ということだけでなくもいいのですが、逆に今中古車価格がものすごく下がっておりますので、そういった時に手当するっていうのも一つかな。それによって整備コストを下げていく、そういう方法もトータルで考えるとあるのかなというふうには思います。バス事業者からの意見ということで。

会長 経営者というお立場からのご意見本当にありがとうございます。中型の点はすぐできること、少し時間をおいてできることあるかと思うので、少し検討いただきたいのですが、修理費の件はいかがですか。古い車両の。

事務局 修理費につきましては車両台数が縮小しつつある中で、やはり先程、委員さんが言われたように、高額部品、老朽化による高額部品の方がかなり最近出てきておりまして、特にこのコロナの中での車が動かない部分で逆に劣化してしまう部分とかもございます。そういったことによって古い車につきましては置けば置くほど実際今度車が稼働する時に故障が発生するのではないかと思うので、確かに老朽化した車両につきましては懸念がございます。

会長 ありがとうございます。今の委員のご指摘は、私はなかなかそういう部分で分かっていない部分がございますので、非常に重要なご指摘だと思います。ありがとうございます。ですので、私の理解では、ご指摘の趣旨としては規模が仮にこのくらいの規模を維持するとしても、中身というか質というか車両の構成というところは色々と見直す余地もあるのではないかというご指摘だと思います。そこについては私今この時点で今年度にご指摘のこととか、あるいはもう少し時間がかかることとかいうのを事務局に確認したほうが良いと思うのですが、重要なご指摘だと思うので、そこは事務局の方、交通局の方でも検討いただいて何らかの形でそういった観点も織り込めればというふうに思います。ありがとうございます。その他いかがですか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。本日は貸切がテーマではございましたけれども、やはりコロナという状況の中でどう考えていくべきかというのは大事なことで、最初に交通局からの投げかけでもそのテーマありましたので、そこは議論できてよかったと思います。あとは、少し人の話も色々出てきたわけですが、12月に組織体制がテーマになっていきますので、そこの中でも議論が出来ればいいのではないかと考えております。ということでひとまず貸切事業に関する議論はここでいったん閉じ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。では議題2のその他ということで、事務局の方からどうですか。

2 議題 (2) その他

事務局

議題というか、今日皆様にお配りしている最後の一枚物で今後の日程予定ということで、一枚物で入れてお入れしております。今後の予定でございますけれども、書いてありますけれども第7回が次回ですね、令和2年の12月23日水曜日10時。第8回がその次が令和3年、年が明けまして1月27日の水曜日14時。最後を予定しています、最終回を予定しておりますけれども第9回が令和3年2月19日金曜日かあるいは22日の月曜日。そのあたりは調整していきたいと考えております。これはまたなるべく早くご案内できるようにしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

会長

どうもありがとうございました。最後に毎月出していただいている新型コロナウイルスの影響という、こちらを先程コロナの話があった時に拝見していたのですが、10月とか例えばエコ定期とかそのあたりを見るとかなり87%というかなり回復してきています。ただ車内というところはまだ7割くらいでまだ回復してなくて、ここがやはり空港線の影響なんか大きいのではないかと思います。ですけど、特に影響が大きいのは乗車券のところですかね。だから戻っているところと戻っていないところがあるのだと思います。11月以降今の状況とかを見ていると、いわゆる第3波というのがあるのかなと思います。やはりまた厳しい状況が来るのかもしれない中で、なかなか見通せないところも多いのですが、なるべく色々こういう毎月のデータなんかも見ながら議論していければというふうに考えております。それでは予定されていた議題は以上で終了いたしました。皆様ありがとうございました。事務局に進行をお返しいたします。どうもありがとうございました。

3 閉会

事務局

会長ありがとうございました。最後に局長より挨拶申し上げます。

局長

皆さん本日は慣れない議題にもかかわらず活発な意見を本当にありがとうございました。この審議会も終盤に差し掛かっております。なかなか分かりにくい事業等もあると思いますが、ご意見をいただいて本当に感謝しております。これから残り少ない回数とはなりますが、引き続きよろしくお願い致します。さて、明々後日に迫っております市長選、こちらの方で新市長が決まるのですが、新市長が決まりましたら交通局の事業のレクチャーをして参ります。その中で、今コロナで非常に厳しい状況にあることも訴えていくようになるのですけれども、審議

会の方も開いているということも知っていただかないといけませんので、そういったことを話させていただこうと思います。

最近暗い話ばかりなのですが、少し明るい話題として、アメリカ大統領にジョー・バイデンさんが就任されるということで、厚南の方にある上梅田というバス停、上に梅、田と書いて“かみうめだ”と読むのですが、こちらが巷の方で音読みをするとジョー・バイデンというふうに読めるらしくて、非常に取材が殺到しております。今11社ほど来ているのですが、その中で今度は「月曜日から夜更かし」というマツコデラックスさんがやっておられる番組で少し取り上げられるということで来週担当者の方で取材を受けるようにしております。もし日にちが決まりましたらまた皆さんにお伝えして、ぜひ見ていただけたらと思いますので、よろしく願いいたします。

最後になりますが、先程会長さんも言われましたけれども、新型コロナウイルスの第3波、本当に近づいているのではないかと思います。皆様も十分気を付けられて、何とか乗り切っていただければと思います。私たちも事業者として本当に感染が無いように、車内でそういったことが起きないように努めてまいりますので、ぜひよろしく願いいたします。本日はどうもお疲れ様でした。ありがとうございます。

事務局

以上持ちまして会議を終了したいと思います。皆様長時間に渡りありがとうございました。

以 上