

## 第8回 宇部市営旅客自動車運送事業審議会 会議録

【日 時】令和3年(2021年)1月27日(水)14:00～15:30

【場 所】宇部市 勤労青少年会館 2階 集会堂

【出席者】10名

(会場参加 6名)

榑原会長、藤井副会長、有馬委員、婦木委員、川本委員、宮田委員

(テレビ会議による参加 4名)

岡村委員、宮崎委員、谷島委員、加藤委員

【欠席者】4名

西村委員、藤部委員、川崎委員、村上委員

【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】2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

【次 第】1 開会

2 議題

(1) 交通局の組織について(その2)

(2) 答申書(案)について

(3) 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。ただ今より、第8回宇部市営旅客自動車運送事業審議会を開催させていただきます。本日は14名の委員のうち、4名が欠席となっております。会場には6人、4名の方がリモート参加されております。それでは会長、よろしくお願いいたします。

(ここから会長が進行)

### 2 議題 (1) 交通局の組織について(その2)

会長

それでは始めさせていただきます。年が改まりまして初めて、第8回の審議会

ということになります。昨年中、乗合、貸切、組織、人事的な部分も含みまして、様々な観点でご議論していただいたと思います。年が改まりまして年度末に向かっているので、取りまとめの方向に向かっていかなければいけません。本日用意されている議事次第、資料、答申案や資料を準備させていただいたものもありますが、本日冒頭に事務局からこの審議会の議論の内容について要望が一件あるということですので、まずそちらからお願いいたします。事務局お願いします。

事務局

要望ということですが、第2回目の時に、当審議会での議論の方向性として、6つの観点をお示ししていると思います。そもそもの諮問事項が、バス事業のあり方と、運営の最適化ということで、運営の最適化が運営主体を含めて最適な運営はどうあるべきか、ということでした。ところが、去年からコロナの影響によって、バス事業が平常の状態ではなかったということで、どうしても持続、継続の方に力点を置かれた関係で、民営ならではの良さや悪さ、公営ならではの良さや悪さという整理を事務局の方でもお示しできてなかったですし、その辺りを今一度整理していただきたいというのが要望です。具体的には前回までは、次回の2月19日でもってこの審議회를最終回とさせていただきたいと申し上げておりましたが、公営民営の比較すべき項目の抽出も含めて資料を次回までに事務局の方で用意しますので、その整理を今一度お願いしたいと考えております。ですので、2月19日が最終ではなくて、3月にもう一度開催させていただけたらというのがお願いでございます。いかがでございましょうか。

会長

ありがとうございました。スケジュール面では3月にもう一度開催させていただきたいという話と、内容は今事務局がおっしゃいましたが、運営組織、つまり具体的には公営民営という議論ですが、そこについて、事務局でも資料を準備するのでその辺りを重点的に議論していただけないかというのが趣旨だと理解しています。今日の答申案というのはこれまでの議論を踏まえてはいるのですが、次回の議論によって若干ニュアンスが変わる可能性があるかと思いますが、私としての意見やコメントはもちろんありますが、最初に私が申すより、皆さんの方で今の事務局の提起に対してご質問ご意見等ございましたらまずお願いします。

委員

民営化について提案ということですが、ここにきて今その話が出るというのは、もう一回民営化を強く考えさせてほしいという意味ですか。

事務局

決してそういう意図はございません。補完させていただきますと、コロナ禍で公共交通そのものの持続継続が必要だという中で、公営の絶対的必要性は議論を深めていただいたと思うのですが、相対的な民営との比較論はできていなかった。これは事務局側もそういう資料を用意してこなかったという点があり、民営

ならではの良さと比較して民営に傾きたいとかそういう意図は全く無く、そもそもどういふ項目を比較すればそれらが整理できるのかもできていなかったの、比較項目自体も含めて次回で整理させていただきたいと考えています。

会長                    その他いかがでしょうか。オンラインの方は適宜ご発声いただければ分かりますのでお願いいたします。いかがでしょうか。

委員                    頂いた資料の中に、35ページ7の4に民営公営の特徴というページがあるのですけれども、これについて今日は議論されるのですか。

会長                    私の理解では、まだそんなにそこはボリュームが無いと思うのですが、もう少しその辺りについて、次回2月の一回をかけて、重点的に議論してほしいという意味だと理解しました。

委員                    分かりました。もしこれを今日議論されるのであればと思ったので聞いてみました。

会長                    今委員がおっしゃったこととの関係で申しますと、具体的に資料を次回までに準備するという事なので、例えば公営民営という議論をするためにどんな資料が必要かというところを、もし今日委員の皆様から言っていただければ、事務局で準備していただくことになろうかと思えます。皆様の方で何かございましたらお願いします。よろしいですか。

私の方から今の提起に関して、つい先ほど伺ったのでその点については私見を申し上げますが、公営民営という話は市の中でこれまでに議会等で繰り返し議論になっていることは承知しております。その中で、この審議会の中でも、そのあたりの論点は明には出てこなかったのですが、暗には色々な形でここまでにも提起させていただいていたと考えております。個人の考えを申し上げますと、交通政策基本法等がある中で、自治体、ここの場合は宇部市が市の交通、移動のあり方について一定の責任を持たなければいけないという前提があると思えます。その中で、それを具体化するということで、「交通まちづくり」という言葉が使われますが、宇部市は歴史的な経緯で、偶然ですが、公営交通という存在があったと。それをいかに活用していくかという、自分としての問題意識でした。現状もそれに近いものです。とは言え、今の交通局の機能に関して、色々問題があるのは事実なので、そこに関して色々な形で機能改善が必要でしょうから、その提案は委員の皆様からも多々していただいていたと思えますし、その辺りをまとめることをして参ったということです。こういった形で市の方から特にそこを明らかに議論してほしいということでございますので、市からの要請でございますから、次回、そういった議論をすることで考えています。その中で、今申し上げた

ように、私から申し上げますと単純に経営的な数字ではないのですが、交通まちづくりの実現というところでどういう役割を果たせるかということとか、あるいは、最後の担い手的な側面があるかと思います。前にも申したと思いますが、北部でデマンド交通をタクシー事業者さんが担っていらっしやって、なかなか継続が難しくなったという状況の中で、交通局が今、担っていらっしやるという現状があります。その辺りの部分のセーフティネット的な役割を現実として交通局が果たしているので、その辺りの評価があるのではないかと考えております。他の地域において、民営化した過程においてこういった変化が起こったかとか、情報がありましようから、その辺りを整理いただいたらいいのではないかと思います。最後は宇部市としての交通まちづくりというものをどう捉えていくかという方針にもよると思うので、その辺りになってくるかと思います。若干まとまっていなくて申し訳なかったのですが、その辺りを次回議論してほしいということでございますので、そういうこととさせていただきたいと思います。以上につきまして何か補足的なご意見等ございますか。よろしいですか。では、そのようなことでお願いいたします。

それでは議題の方に入らせていただきます。ちょっと次回そういう議論が必要ではあるのですが、ここまでの議題につきましては、これまでの議論の積み重ねに基づいた議題設定になっておりますので、その点をご了解いただければと思います。最初の議題で交通局の組織についてと書いてあるのですが、ちょっと議題の名前が適切じゃなかったと思ひまして、今日の資料3というところに収支見通しというのがございますので、こういった経営のシミュレーション的な数字を出されていますので、こちらにつきましてまず事務局からご説明をいただいて、その後皆様からご意見等いただければと思います。よろしく申し上げます。

事務局

それでは宇部市交通局収支シミュレーションというもので、資料3をご覧いただけたらと思います。まずこれは収支シミュレーションにあたりまして、全体的な説明を加えたいというところで個別の説明に入りたいと思います。まず、収支状況、一番上のところではR1というのは、決算数字が入っております。そして次のR2年は宇部市の方は12月議会に当初予算を計上しまして、今、既決した予算がこのR2になっております。実際今から3月補正を控えておりまして、金額的なところはまだ精査しているというところで若干変わってくる場合がございます。R3につきましては今までの答申の方向性として、乗合貸切ともに事業規模の拡大縮小は無いという中で、業務内容の見直しを始め、利便性や効率を高めるということで、収入の方についてはR11年までを推移させております。その内容は後でさせていただきます。収入予測につきましては大変難しいところがございます。新型コロナウイルス感染症の影響を乗合貸切についてはR5年まで影響があるというふうにして係数をかけている、新型コロナの影響を個別に加えているのがR5年までになっております。乗合収入につきましてはコロナの影響

があるものの、段階的に回復するというふうに考えております。さらに人口減少等に伴う過去の減少率につきましては、だいたい平均3%減少しておりますので、そちらについてはコロナと別に減少率を掛けております。一方で、後から説明しますが、3年度から導入する予定のICカードに伴う利便性の向上による利用者増の率についても計上しております。次に貸切収入につきましては、コロナの影響を5年まで段階的に反映いたしまして、R11の目標設定をコロナの影響がなかった平成30年の実績に、審議会でも出ました、主催事業を一旦中止という形を考えておまして、あとは車両の1台減少分、車両台数に応じて貸切事業を行っていくという考え方で試算して、令和11年度7,200万円という目標数値に目掛けて頑張っていくということで収支シミュレーションをしております。試算の条件といたしまして、乗合貸切ともに現在の事業規模で推移するというようにしておりますので、下の表にあります職員数の推移、その下のその他の数値、これは人と車両のことでありますが、人員計画、車両計画を計上しております。人員は運転士を毎年3名職員登用していくという今までの計画通りで推移させております。また事務などの職員につきましては、正規職員の退職に合わせて正規職員をその分補填、補充していくということで採用する形で試算しております。また車両については、車両更新計画、今現在大分老朽化しておりますが、25年を目途として購入廃車する計画で試算しております。車両については、購入すれば減価償却費というところに反映されていくということでございます。また、収入の中で一番見込み辛い、こちらの方で勝手な収支は作れないのですが、市の補助金というところがございます。こちらは以前から交通局の経営努力として2億円を上限として収支計画を計上してきたことを踏まえまして、ここは経営努力の指標となっております。今回コロナの関係で、路線維持費の必要額は上限を超えるものという形にはなっておりますけれども、今回この収支シミュレーションを行ううえでは他の収支を見ていただくこともありますので、上限を2億に定めて令和11年まで推移させております。当然令和4年度以降、収支が若干好転していくということを踏まえまして、2億の上限を超えずに路線維持費の必要額はそれを下回っていくと見込んでおります。収入については主にはそういったところが試算の条件となっております。

また支出についてですが、人件費につきましては会計制度の変更により義務化されました退職給付引当金の大きな負担が令和3年度で終了いたします。令和3年度のところに括弧書きで人件費の下、退職給付費というところがありまして、令和3年度までは9,178万6千円となっておりますが、令和4年度はその数字が落ちまして、2,981万1千円ということで、人件費はこちらで一旦大きな負担は無くなるかと考えております。

先程の減価償却費につきましては、車両更新と違いまして、R3年度、ICカードの導入を予定しております。金額としましては約2億となります。ICカードにつきましては翌年度からの減価償却費が発生するというので、令和4年度

について減価償却費を見ていただきますと、R3の6,300万がR4には1億3,200万に跳ね上がっていくというところがございます。その一方で、減価償却費に見合う補助金等が入っておりますので、それも収益化するということで、その他収入、収入のところの一番下段です、その他収入これも同じようにR3は6,400万となっておりますけれども、R4は1億1,500万とそれに見合う収益化がされているということで、収支においてはそこまで2億円の負担が一気にかかるということではないというところがございます。特記事項といたしまして、この収支の計画の中では、重複しますけれども、退職給付引当金の計上が令和3年度で終わりますと、令和3年度に導入するICカードの減価償却費、それに見合う収益化が令和4年度から起こるので、横を比べてみますと大きく変動がありますが、そういった要因があるところがございます。この交通局のシミュレーション今現在行っているのは、新たに事業を変えていくとか、大きな変更を加えずに交通局の収支状況を今からこういうふうに行っていくと令和5年度には黒字計上、このような状況の中でも黒字計上が見込めるのではないかと考えておりまして、欠損金になっております約1億から2億の金額を令和5年から段階的に削減していけると考えております。一旦ここで収支状況の説明を終わらせていただきます。

会長

ありがとうございました。様々な外的要因があるわけですが、それらについて比較的固定的に捉えてやっていった場合にこのような数字になってくるという試算を10年に渡ってやっていただいたということでございます。数字の意味するところ等、色々あるかと思いますので、こちらについてご質問ご意見等ございましたらよろしくお願いたします。

委員

一件お聞きしたいのですが、資料3で10年間の収支状況のシミュレーションということですが、乗合自動車収入が令和3年以降増えていくという試算になっていきますが、これは利用者が増える要素があるのでしょうか。おそらく地域柄のことだと思うのですが、一般的には地域の路線バスは利用者が減って参りますので、これが上がっていくというのは何か要素があるのかをお聞きしたいと思ます。

事務局

説明が不足して申し訳ございません。令和3年度というよりは令和元年度はコロナの影響がほとんどなかったということで、乗合自動車収入4億7,100万円があります。実際コロナの影響がなければこの数字から大体年間平均3%ずつ減収を繰り返してきているので、こういった推移ができると以前は思っておりましたが、令和2年度に新型コロナウイルスの関係の減収がかなり大きいところがございますので、令和2年度から令和5年度にかけてはコロナの減収が徐々に回復していくということで収入が上がってきているということでございます。

委員                    そうすると、今まで3%ずつ上がっているということなのですが、利用状況は増加しているという認識でよろしいのでしょうか。

会長                    いや、3%減です。

委員                    3%減。するとずっと上がっていくというのはどういうシミュレーションですか。

会長                    私の理解では、令和2年度に非常に落ち込んで、過去のトレンドの延長がある中で、落ち込んでそこからある程度利用が回復していった、従来の減少のトレンドの近くまで戻ってくると申しますか、逆に言うと次年度以降もコロナの影響が今年ほどでは無いにしても続いていくという計算になっていると思います。

委員                    分かりました。そうすると令和元年がピーク的な数字となって、そこから一度大きく下がって、それが徐々に回復するイメージでよろしいですか。

会長                    ただ、元には戻らないと言いますか、4億7,000万までは戻らないという試算だと思います。

委員                    了解しました。

会長                    その他いかがですか。

委員                    貸切自動車収入についてですが、令和11年に向けて段々数字が上がっているのが見えますが、旅行企画を貸切については一時休止するという方向性が出たと思いますが、その関係性はありますか。例えば休止を止めるとか。

会長                    いかがですか。

事務局                  当然令和2年度については、ほとんど今主催旅行はゼロに近いところございまして、貸切事業を行ううえでも人を抱えていくという経費もございまして、今現在は新型コロナウイルスの感染症の関係で徐々に戻りつつある貸切事業の受注については、企画をせずに貸切バスの受注をしていこうということでございます。主催事業については、一旦休止はするものの、今から戻りつつある貸切需要に対応していくために、今ある現有のバス台数でなるべく稼働率を高めていくという方に力を入れようと考えております。

事務局

補足させていただきます。この表を説明いたしますと、表には無いのですが、平成30年度の数字がありまして、貸切収入には約1億で、このうち、今言いました主催事業が1,000万で、それ以外の受注貸切が9,000万程度あります。R元年というのは運転士不足で受注したお客さんを失って、結果この表にあるように6,600万というようになっているのですが、今現在の運転士の充足状況を見ると、平成30年度程度はできるだろうと。R11はその数字を目指すところですが、先程説明ありましたが、9,000万は貸切車両が10台での数字でして、1台減らして9台にしております。ですから、8,000万から7,000万という数字を見込んでいます。R11の7,000万を目指して、段階的に収入を上げていくというふうにやっています。

会長

2回前の貸切の審議会に出ている資料がありますが、そちらを見ると当日も説明がありましたが、平成30年度までは今おっしゃったようなレベルの収入が得られていたと、毎年。令和元年度はコロナ前だけれども既にその時点で非常に落ち込んでいたので、令和元年度と平成30年度の間くらいの水準までは本来貸切事業が持っているポテンシャルから考えて、回復できるはずだというのがこの試算の前提にあると思います。主催貸切をやらなくても、です。

委員

ありがとうございました。

会長

その他いかがですか。

委員

このシミュレーションですが、今3%減とかコロナの影響がとか、コロナが段々減速して戻っていくとか、貸切については平成30年をベースにして数字を決めているというのがあったのですが、今回この答申で運営の最適化という色々な案が上がっていますが、その内容はこれには盛り込まれていないですか。

会長

今回提案するだろう内容が今回の数字にどのくらい影響するかという数字は織り込んでいらっしゃるかどうかということですね。

事務局

今現時点では答申されるだろう予定のところまでは盛り込んでおりません。

会長

今のお話と関係して思ったのは、よくやると思うのですが、こういうシミュレーションを出すときに、楽観シナリオと悲観シナリオがあっても良い気がいたしました。分からないのですが、楽観的なシナリオとか、なかなかコロナから回復しないという悲観的なシナリオも複数あった方がいいのかなという気がします。今の委員のご発言との関係で言うと、少しスリム化みたいな話をしています、減便とか。そういう話は経費の説明にもなるかもしれませんが、基本的に収



入も減ります。その辺りも少し考慮した方がいいかもしれません。実際、網形成計画の時も、再編実施計画の実行で廃止したことで結構乗客数が減っていると思いますから、その辺りは再編実施計画の時の影響も見て、少し悪いシナリオも考えた方がいい気がします。以上です。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

委員 先程冒頭に会長がお話した民営化の件ですが、令和11年まで現体制でやることを前提でシミュレーションを作られていますよね。

会長 これはそうですね。

委員 先程の民営というのはどういう意図でしたか。民営の比較をして、というのは。民営化の選択肢もありうるということでしょうか。

会長 事務局の方でお答えいただけますか。

事務局 民営化するために検討を始めるというよりも、これまで公営の良さ、民営の良さ、それぞれの良さ悪さを比較する場面が無かったので、これを機にそこを整理して、そもそも私どもとしては何を比較すれば適正に判断できるということすらまだ案を持っていない状況ですので、そういう比較項目を含めてこの場で提起していただけたらという考えでございます。

委員 分かりました。比較ということで現状の組織を、民営の良いところを取り入れるということでのイメージだったら分かるのですが、もし本当に民営という選択肢があるとすると、ちょっと私が気になったのが、ICカードの導入です。ICカード導入することによって民営化すると色々な相手等が限られてしまう感じがします。例えば同じ型のICカードを持っているところに嫁入りするのであれば導入する必要はありません。ぶら下がりということで、入会金とか高額な部分がいらなくなります。子会社という形になれば、そこは全くかかりません。うちも今年から導入していますが、うちは民間中小企業ですから全部負担しなければならないですが、例えば大手さんの子会社が入るといって、その大きいお金はいらなないです。ぶら下がりでどんどんできるので、もし選択肢があるとするとここは考えた方がいいことと、逆に言うとICカードを持っていないところと組むとなると、一部はサービスが入っているけど一部は入らないような、整合性が出来なくなる可能性が出てくるということで、ICカードの導入と民営化というキーワードが重なったところで、要らない心配だとは思いますが、私から述べさせていただきました。

会長

ありがとうございます。ごもっともなご指摘だと思います。あくまでこの資料3は現体制の前提でのシミュレーションで、その中でICカードも導入していく前提になっているので、先程の件が仮に民営化の検討ということになると、かなり話が変わってくるわけで、それはおっしゃる通りです。ここでは公営の中でのシミュレーションをやっていただいたと。それ以前からのこういった長期の見通しがいるのではないかという議論の中でご準備いただいたものなので、そういう前提になっているということで、現況としてはそういうことです。ありがとうございました。その他いかがですか。

委員

今日は15時前までしか居られないので申し訳ないのですが、やや唐突に感じたなと思っています。答申案があるわけですが、この今のシミュレーション結果と答申案とどういう関係があるのかというのはこの後説明があるのでしょうか。それがちょっと分からなかったというのが一点です。それから乗合と貸切を結果的に一つの事業でやっているのでは支出の方が分けられないのかもしれませんが、きちんと乗合のセグメントと貸切のセグメントでどうなっているかをチェックしないといけないと元々思っていました。ここは完全に一緒になっていて、どうしても切り分けが難しいのであればしょうがないですが、今回乗合貸切それぞれについてどう見直すかということを行っているので、後でシミュレーションをどう使っていくかと言うときに、今の答申の結果として収支がどう変わるかということを見ていくと思うので、切り分けていないと良く分からないと思いました。それから、シナリオが何なのかがここに明確にないので、きちんと行って、シナリオを色々作るのか、例えば乗合の収入が下振れするか上振れするか感度分析みたいなものやってみるのもある。例えば1%ずつ減ると思っていたけど、2%だとしたらどうなのかとか、そういうのをやってみる必要があると思って見ていました。民営化の話も出ましたが、次回されるということで、次回は午後だと出られず午前だと出られるということになっていますが、もし民営化について考えるとしたら、もちろんだという比較をするかということが重要ではありますが、当然収支は大事になってくると思いますので、そういうシミュレーションもされるのかどうか。されるとすれば民営化によってどういうメリット、デメリットがあるのかというのを、この収支にどう影響するかということを考えないといけないと思うので、それについてはどういうふうにシミュレーションに織り込んでいくことを今考えておられるのかも確認したいと思います。

会長

重要な点を複数頂いたと思いますが、私で分かるところで言うと、まずシナリオはこの裏にはあるわけですが。当然こういったシナリオでというのはあるので、今口頭で説明されたものの中にこういったシナリオで推移していくというのがあるはずなので、そこは出すことは可能なのだろうと思っています。

まずは答申との関係性は、私もお答えしないといけないかもしれませんが、そ

これから感度分析、これは先程私が言ったことと類似したご指摘かと思います。あと、先程の民営化理論とこういったものの関係性というところですか。それらよろしいですか。答申との関係性というのは、私が後でお答えしてもいいのですが、事務局の回答をもう一度いただきたいと思います。感度については私も申しましたが、その辺りできるかどうかというところ、あと先程の民営との関係の3点です。

事務局

今の何点かあった中で、感度につきましてはさせていただきたいと思います。出来栄えがどうかは今ここではお答えできませんが、何点かシミュレートしてやっていきたいと思います。民間との収支比較というのは、今現在こういう事業をした時に民間ではどういったことになるかを私どもは把握方法も含めて、今確定的にできますとお答えは難しいのですけれども、今後そのやり方等も色々なところに相談しながらやっていきたいとは考えています。あとは答申書の内容の盛り込みでございますが、これについてもできる限りある程度実施は可能とか、そういったものについてはよく見込んで盛り込んでいきたいと思っています。

会長

委員いかがですか。

委員

分かりましたけど、そこが明確じゃない状態でこれが出てくると、もっと先に出しておかなければならないとなるので、違和感があったということです。最終的にはそこがきちんと揃っていないと、3月に答申になる段階でこの収支の色々なシミュレーションの結果を引用しながら判断していくと思うので、そこをきちんとやっておかなければならないという感想を持ったということです。必要があればもちろん私も協力させていただきますので、聞いていただければと思います。

会長

一つにはこの審議会の議論が始まる時点ではICカードの議論も決着していなかったところもありますし、そもそも貸切事業というのが、貸切事業からの撤退が選択肢としてはあったのですが、その辺りの大きなところが変わってくると当然このシミュレーションも変わってしまったはずですが、少なくとも今現時点では貸切事業についても体制は変えるにしても事業自体は存続という方向性がこの審議会では出ていますので、その辺りを織り込んだ形でシミュレーションを出していただいたということだと思います。ただ、もうちょっと細かな施策のところはまだ反映されていないと思うので、そこは可能な限り考慮していただければと思っています。ありがとうございました。その他何かございますか。よろしいですか。それではひとまずこちらについては以上とさせていただきたいと思います。

## 2 議題 (2) 答申書(案)について

次に答申書案についてということですが、こちら先程のお話があったので、若干その要素があるわけですが、資料1と資料2があります。資料2が資料ですね、色々な表とかグラフとかデータです。主にはこれまでの審議会を出していただいた資料の体裁を整えていただいたり、宇部市の交通の状況の背景などを追加していただいたりしているということです。こちらについては、まだ事務局の方で色々準備されていますので、もう少し充実するはずですが、もし本日ご意見があればそれを追加できると思います。こちらが資料になります。

一方で、資料1ですが、こちらは基本的には私の方で文章を書きました。これまでに毎回の審議会の中で私のレジュメ、メモを皆さんにお示ししてきた中で、方向性を少しずつお示ししてきたと思います。若干文言を変えたり、項目を追加したりはしていますが、基本的にはそれであるので、基本的にはここまでの議論を反映したものだと信じております。その中で、1の基本的な考え方というのはちょっと今回特に項目立てしたところです。全部は読み上げませんが、主要な部分だけ申し上げますが、最初の1ページ目の太字で書いていますが、元々この審議会は昨年の2月10日に宇部市長より諮問を受けています。諮問の内容はバス事業のあり方と運営の最適化についてと、かなり幅の広い諮問を受けているということです。計9回、これは10回になるかもしれませんが、計9回に渡り議論を行ってきました、ということですが、最初にこの文章としてお示ししているのは、基本的な考え方をお示ししないといけないだろうと思っています。バス事業のあり方ということですので、バス事業の役割からまず規定しないといけないだろうということ、バス事業の役割が宇部市民の移動手段の確保だと。特に自家用車を利用できない状態にある方、具体的には高齢者の方であったり、障害者の方であったり、あるいは高校生の方であったりするわけですが、それ以外でももちろんいらっしゃいます。そういう方の移動手段の確保というのが第一の目的でしょう。それで現在の交通局の体制には改善すべき事項がありますと。この辺りも割と初期の方の審議会で言っていたのですが、バスについて、サービスとしての改善はもちろん要るけれど、市民が利用、負担を通じて支える意識も必要でしょうということを言っています。直近の状況も分析が必要で、令和2年度はコロナ禍の影響によって乗合貸切とも収入が大きく落ち込んでいます。先程の経営シミュレーションにもありますが、おそらくこのままの状況ですので、累積の欠損金が生じる見込みです。そこについて財務状況の改善の努力はもちろん必要です。一方で、今年度のことについて、ポジティブな面も評価しないといけないと思っていまして、緊急事態宣言下でも5割程度に落ち込んでいるとはいえ、逆に言えば5割の方が使っておられるわけで、そのまま年度後半、秋頃は大分改善していました。そういうことから、やはり日常生活のために不可欠な移動手段として路線バスを必要としている市民がいらっしゃることは今回改めて明らかになったということをお示ししているということになります。

合事業のところは、基本的には秋頃の議論の中で言及した内容です。エリアの話、時間帯の話をしてきたと思います。私の方で今回足したのは、箇条書きの前に出しているのですが、①の乗合事業の守備範囲、エリアのところは箇条書きの前に3行ほど文章を追加しています。基本的な考え方に示したバス事業の役割を果たすためにどういうことが必要かということで、こういうことが必要なのではないでしょうかという書き方をしています。①でエリア、2ページ目に参りまして、②で時間帯、③で運賃の話。運賃のところでは色々ご意見ご助言たくさんいただいたと思いますが、増収は大事だけれども、運賃の値上げは強いメッセージなので、それがバス離れを引き起こす危険性が高いというご意見ご指摘をいただいたと思います。そこはもちろんそうなので、ICカードの導入のタイミングで全体的な見直しをしていくとか、他の事業者との運賃共通化とかも考えてもいいのではないかとということも、色々なことを書いているということです。あと、貸切事業についても、基本的にはその回のメモの中で書かせていただいた内容に、前置きの文章を3行ほど付けているところです。最後の組織体制は前回12月の審議会の時に、例えば運転士の正規非正規の話はあったかと思いますが。正規職員化という方向性は積極的に進めていくべきであるという方向性を書いているということです。

4番の組織体制に関して皆さんからご意見をいただいている中で漏れていると思っているのが、教育プログラムの話、前回かなり多数ご意見をいただいているのですが、そこが抜けているので、そこは入れないといけないと思っております。組織体制の最後に書いたところは次回の議論と影響してくるところです。この答申案の中ではどちらかというところと経営体制の変更というよりは、現在あるものの機能強化という方向を、現時点での現案の答申書ではしているわけですが、そこが市の方の要望としてはもう少し民営で同じようなことをなす方向は無いのかということだと思いますので、そのあたりの議論内容によっては少しその部分のニュアンスも当然変わってくる可能性はあるということだと思っております。駆け足で説明させていただきましたが、今のスケジュールですとあと2回あるので、まだ議論の時間はあるのですが、欠けている観点とか、そういったところで、ご意見等いただければと思います。よろしく申し上げます。

委員

すみません、先によろしいですか。たくさんあるので、また文章か何かでお伝えしたいのですが、大きいところを言うと、こういった種のことでは一番問題になるのが、この事業体としての経営の視点でどうなのかということと、宇部市の公共交通がどうあるべきか、というところが混同されるというのがあるがちなところで、この文章の中にもそういった雰囲気が見受けられるということです。これはもう明確に宇部市の公共交通としてはこういうことをやろうとしているという、これは網計画とか総合計画とかにもあると思います。その一方で、事業体としてそれをやろうとすると一体何が問題なのかと。必ずベクトルが違っているのを、



と聞きました。その中で免許証の話なのですが、前回の資料をいただいた中に普通と中型と大型というのがあって、この間11人を超えると即大型免許が必要だという話があったと思うのですが、中型免許の効力は無いのでしょうか。

事務局

中型免許は以前取られていた方についてほとんど中型になっていると思うのですが。ですから普通免許が細分化されたことになるのですが、例えば今新しく免許を取る方については中型になるのですが、普通免許自体が中型免許という細分化されたという意味合いで、乗車人員については11人以上が大型を取得しておかないと乗せることが出来ないということになっています。

委員

すみません、私の解釈が間違っていたら申し訳ないのですが、ネットで調べると中型免許は乗車人員が11人から29人、マイクロバスという呼ばれ方をしていると。大型免許は30人以上とネット上には書いてあるのですが、私の解釈がおかしいですか。

事務局

すみません、ちょっとお時間貰っていいですか。

会長

おそらく確認なさっていると思うので、現状においては難しいということだとは思っているのですが。確認をお願いします。

委員

基本的に私が言いたいのは、普通免許から即大型免許は難しいから、なかなか取るのは大変だろうと、だから今中型免許であれば中型免許は大型より易しいし、また小型のマイクロバス等も利用できるのもので、大型から中型の方に移行するうえでそちら方がより最適化になるのではないかということを知りたいということとで疑問を出させてもらいました。

会長

ありがとうございます。そのあたりも前回も少し議論がありましたけど、人材確保の辺りとの関係で、そこは事実関係の確認とかを踏まえて議論した方がいいと思いますので、よろしくお願いたします。ありがとうございます。その他いかがでしょうか。例えば先程の委員の方から全体の枠組みとかあるいは個別の内容も含めたご指摘をいただいたわけですが、ここは少し違うのではないかとか、あるいはこの辺りはもう少しこういうのも追加しないといけないのではないかとか、色々あるかとは思っているのですが、その辺りいかがでしょうか。

委員

話が違うかも分からないのですが、先日、友人がバスに乗ったと。たまたま会合に出掛けるのにマスクが無かったので、運転士さんにマスクを売ってないかとお尋ねをしたと。すると運転士さんが一生懸命自分の鞆の中を探して新しいのを一個取り出して分けてくれたと。非常に喜んでその会合の中で皆さんに発表され

ていて、私もこの審議会に携わっている人間として非常に嬉しかったというお話、これが一点です。それと、旅行企画が必要な主催貸切についての休止、これは議論した末での休止なのではないと思うのですが、自分が交通局の収益を考えたら、乗合というのは受け身の商売ですよ、旅行企画は打って出る商売ということであれば、一生懸命交通局の中で考えてこられてきたことだと思います。旅行企画だけで運営している会社も他にたくさんありまして、そこで収益を上げている会社もたくさんありますので、現状認識としては費用対効果として止めた方がいいという感覚になっていると思うのですが、自分としては打って出る商売として残すべきではないかと。これは一回結論が出たことなので、今更言うべきものでもないかも分かりませんが、そういうふうに思いました。

会長 ありがとうございます。貸切の件で、議論としては主催貸切については休止の方向性だとその時点では出してはいるのですが、今少しお話があったように、営業という面で言うと、主催以外にも営業というものはあると思うのですが、その辺りを含めて改めて、主催貸切あるいは営業とかに関して交通局にお考えがあればお聞かせいただけますか。

事務局 先程から収支シミュレーションの中で貸切の収入のことをご説明しました。元々一億強という収入があったわけです。その内訳の内、一割程度が企画して商品として売り出した主催旅行、残り9,000万が一番大きいのが学校関係の社会見学とかで、私どもが積極的に売り出して獲得した顧客ではなくて、注文があったようなものです。これは引き続きあるだろうと。コロナ禍での影響でかなり減りはしましたが、あるだろうと。ただし、商品として作って売り出して、今、もう一年先二年先にそういったニーズ、需要があるかないかという時に、費用対効果と言われましたけれども、コストをかけて体制を維持して商品売り出しても、なかなか観光需要は戻ってこないだろうという見通しがある中で、主催旅行を続けていくのは現状では困難だと。ですので、答申の方も廃止ではなくて休止という言葉を使っておりますけれど、これはあえて休止という言葉で未来を確定的に止めるという意味ではなくて、当面コロナの状況を見ながら一旦休止していこうというところでございます。

事務局 先程の委員の発言の分ですけど、確かにネットで調べますと、11人から29人乗りまでに関しては中型の二種免許でいけると書いてあります。そこは認識不足だったと思います。市街地循環は14人乗りですけど、これについても大型二種免許取得者と挙げていますので、そこは訂正できるかなと。ただ、乗合バスに関しては、小型でも立席があるので、34人乗りとかです。ですからそこについては適用できないのですが、ワゴン車タイプであれば適用ができるということで、訂正しないといけません。すみません、ありがとうございます。



会長 ありがとうございます。先程の件も含めてご回答いただきまして、委員いかがですか。

委員 収益部分についてはもったいないな、一生懸命にやればどうにかなるのではないかと。それは素人の感覚なのですが。今G o T oトラベルが中止になっていますけど、これとの関連性なんかは。いまさら遅いですか。商品化するのは難しいことかもしれませんが。休止と書いていることに安堵はしています。

会長 ありがとうございます。

事務局 G o T oトラベルキャンペーンに関しては主催旅行以外にも一般団体の貸切にも適用ができるようになっております。昨年数件ほど受付をしてG o T oトラベルを使ってお客様に還元している状況です。主催旅行は以前交通局では四国霊場とかすごく人気がありましたが、だんだん利用者の移り変わりで減ってきているので、当たるものを出すのはすごく難しいと考えています。それで今回休止という形で、そのうちまたニーズが出てくれば立ち上げたいと思います。

会長 ありがとうございます。その他いかがでしょうか。先程の委員からは少し重たい指摘を私としては頂いているので、その点は少し精査させていただいて、事務局とも相談させていただいて、ご指摘に答えられるような方向性の改善は図って参りたいと思います。先程から申していますが、民営か公営かという議論がありまして、そこは来月一回やるということになりますので、そこで少し議論の内容をまた改めて整理しないといけない部分も出てこようかとは思っています。そういう要素が入っているのですが、考え方としてはこういう方向でまとめようとしているということでご了承いただければと思います。よろしいでしょうか。では、こちらの議題につきましても以上とさせていただきたいと思います。

## **2 議題 (3) その他**

会長 議題のその他ということで、事務局の方で何かございますか。

事務局 議題というよりは次回の日程のご案内でございます。2月19日の金曜日、先程の委員がここは難しいということがありましたけれども、15時ということで今予定させていただいております。これが本来最終回という予定なのですが、皆様にご承認いただいたということで、その次も考えていきたいと思っておりますのでよろしくお願いたします。

### 3 連絡事項等

会長                    どうもありがとうございました。本日予定されていた議題は以上です。皆様の方で何かございますか。よろしいでしょうか。それではあと二回ということになりましたけれど、今日はそういった形で新しい課題が追加されたわけですが、この点については次回の審議会を受けて私の方でも事務局と十分相談させていただいて充実した議論となるように努めさせていただきたいと思います。次回多数の回数のご参加をいただくこととなりますけれども、次回どうかよろしく願い申し上げます。それでは事務局の方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。

事務局                会長ありがとうございました。それでは最後に局長の方からご挨拶させていただきます。

局長                    本日はお忙しい中大変ありがとうございました。コロナ禍ということで、昨日も県の方でステージ3に上げるということになっております。今山口県においては感染者が昨日時点で1, 151人、そして宇部市においては211人と大きな数字が出ておりますけれども、扶老会のクラスターというのが152人程出ておりますので、本当に近づいているということで、今日もリモートでできる方についてはリモートという形になりましたけれど、本来は皆さんが集まってここで色々な議論をするのが一番いいかと思えます。なかなか伝わりにくいところもあるかと思いますが、今後ともお願いしたいと思えます。また、前段で次長の方から運営の最適化という形で一回伸ばす形になりました。大変申し訳ありません。私も交通局に入って色々なところを見てきております。私としては交通局をしっかり守っていかないといけないとは思いますが、宇部市にとって一番良い方法は考えていかなければいけないので、そういったところを再度議論していただければと思えますので、本当によろしく願いいたします。簡単ですが以上で終わります。

### 4 閉会

事務局                以上で当審議会を終わらせていただきます。皆様長時間ありがとうございました。

以                    上