

## 第9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)2月19日(金)10:00~11:50

【場 所】宇部市 勤労青少年会館 2階 集会堂

【出席者】12名

(会場参加 8名)

榑原会長、有馬委員、婦木委員、藤部委員、川崎委員、村上委員、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】2名

藤井副会長、西村委員

【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) 公営と民営の比較について

(2) 収支シミュレーションについて

(3) 答申書(案)について

3 連絡事項等

4 閉会

### 1 開会

事務局

おはようございます。今日ご出席の委員がお揃いになられたので、第9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。それでは早速ですが議題に入りたいと思いますので、会長よろしくお願いたします。

(ここから会長が進行)

### 2 議題 (1) 公営と民営の比較について

会長

皆様おはようございます。今回につきまして前回の会議で午後開催とアナウン

スされていましたが、私の大学の都合等もありまして午前にしていただきました。ご協力いただきましてありがとうございます。本日三件ということですが、答申とりまとめに向けて非常に重要な議題ばかりだと思っておりますので、ご審議の程よろしくお願いたします。三件も実はお互いに関連しているところも多いですので適宜フォローできればと考えております。まず一つ目の公営と民営の比較ですが、こちらにつきまして前回議論してほしいと要請があったところですが、まず事務局側の資料を説明いただければと思います。よろしくお願いたします。

事務局

資料1、公営と民営の比較資料ということでございますが、これらについては財務と組織とサービス面と、大きく分けて三つ。その中さらには収益性、効率性、継続性、そういった観点で取りまとめておりますけれども、私どもの第三者的な目を見たものではなくて、独りよがりな見解や意見になっているかもしれないので、委員の皆様からご指摘等頂きたいと思っております。一つ一つ読み上げるのではなくて、ご覧になっていただきまして、お気づきの点等がありましたらその都度ご指摘いただけたらと思います。よろしくお願いたします。

会長

以上でよろしいですか。こういう資料が用意されている訳ですけれども、前回主に市の方から公営民営の比較の議論をしてもらいたいという要請がありました。そちらについては前回の後、市の方とも少しその意図するところ等についてはお話をさせていただきました。申してよろしいかと思うのですが、委員は全国の公営民営問わずバス事業の実態について非常に精通しておられます。そういったところでまた、国土交通省の制度設計等の議論にも参加しておられます。そういった観点がございますので、委員とも事前にお話をさせていただいています。そういった中でご指摘としていただいているのは、こちらの資料にまとめられているところというのはある意味最大公約数のようなものかもしれないけれども、個別の事業者の実態によって様々であると。公営と言ってもここに書いてあることができる事業者、できていない事業者がいると。民営も同様です。そういった事業者間のばらつきは相当あるという話をご指摘としていただいています。それからもう一点は時間的な問題点の悪化。例えば公営のメリット、民営のメリットについて、かつて十年前、二十年前に言われていたことが今も通用するかという点も必ずしもそうではないという点もご指摘をいただいています。そういったところについてはこの場でも具体的に議論ができればと思うのですが、そういった中で色々難しさはあるのですが、こういった表をまとめていただいたというところではあります。こういった形で議論を進めるかというところがあるのですが、私の理解では、宇部の街において交通事業を民営で運営するべきではないかというご意見が一定数あるということだと承知しています。ただ、この審議会としては以前に一旦そのあたりの議論は一度しておりまして、ひとまず公営を前

提にしてということでした。ただ今回再度ということで、一つは本当の定量的な民営だったらこういう数字だ、公営だったらこういう数字だという議論ができればいいのですが、民営のスキームというのも様々あるので、例えば岩国でしたら岩国市交通局からいわくにバスという会社に移行しているわけです。山口でしたら山口市から防長交通に基本的には移行した訳ですけれども、あとは部分的な民間委託とか様々あるので、民営の仕組みを仮定しないとシミュレーションができない、なのでそこで議論がしづらいというのは正直あります。その中で、少しここまでお話として出ていたところとしては、人材確保という部分で、このタイミングで民営化してしまうということになると、人材確保の部分でリスクがあるかと。さらに言うと、過去の民営化の事例の中では、民営化後に路線の廃止が生じているケースがかなりの市の事例でございます。具体的には岩国市でもございます。それから呉市。広島県の呉市の場合では、一旦交通局というものはなくなったわけですけれども、その後呉市が直営で運営する路線が復活するというようなことも起こっています。そういった状況を考えると、人材確保に関して今のタイミングだと色々リスクがあるだろうと思っています。あともう一つの点は、交通政策的な部分です。それは以前も私の方から申したと思います。もし何かございましたらこの後伺いたいと思います。あまり私のみが話すのも良くないと思うので、専門家の皆さん、それから市民の委員の皆さん、こういった点からでもいいのですが、疑問とか指摘とかございましたらご指摘いただければと思います。若干分かりづらい振り方で申し訳なのですけれども、何かございましたらよろしくお願ひします。

委員 民業圧迫という言葉があるのですが、これが大きなネックの一つになっているような気がします。民業圧迫の定義というか規約というか、範囲は決められていますか。どこまでが民業圧迫になりますか。

会長 民業圧迫にならない範囲ということでしょうか。民業圧迫というところは交通局の事業で一番問題になるのは貸切です。貸切事業は乗合と比べると市民の移動手段確保という役割はございませんから、ある意味収益性を求めているところがあります。そういう部分では場合によっては民業圧迫ではないかという議論はあり得ると思います。そうであったとすれば、以前にも議論していると思いますが、貸切事業の撤退も選択肢に上がってくると。貸切を撤退して乗合に専念するというのは選択肢としてあり得ると思います。

委員 料金的なことだろうと思うのですが、それはどの範囲の。例えば民間が百だったら公営としてどの範囲までが許容範囲ですか。

会長 事務局の方からよろしいですか。

事務局

数量的な規制があるとか、決め事があるわけではないのですが、ここでこのように表現させていただいたのは、私達は基本的に利潤を追求する団体ではございませんので、最終的な目的はあくまでも乗合事業の維持、維持のために内部補助という言葉が使われておりますけれど、乗合事業を安定的に経営していくためにここで少し資金を稼ぐという意味で、決してそこで利潤を求めるわけではございませんので、やればやるほど良いとかそういったものではなくて、あくまでも乗合事業の手助けをするためにやっている。なので、儲けられるから全部儲けに行くということでもないといった意味合いで表現しています。一方民営であれば当然利潤はいくらあってもいいわけで、受注機会があればどんどんやられると思えますけれど、私どもは、目的はあくまでもそこではないということで、そのあたりの違いがあらうかと思えます。じゃあどこまでやる、これ以上やったらいけないのかとか、そういった取り決めはないので、ご質問について明確にお答えするのは困難です。

委員

続きいいですか。収益改善というのが一つ目的としてこの審議会はあると思いますが、元々この収益改善という言葉は難しいですね。

会長

もちろんだんだんだん利潤が上がるようなビジネスではないのは事実です。

委員

積極的にそういうことができない。あくまでも市民サービスの部分であれば、収益改善の審議会としてはどういうふうに考えたらよろしいですか。

会長

そのあたり、今日の議題の三つ目ですが、答申の構成の中でも少し考えているところですが、そちらと合わせて議論した方がいいのかもしれませんが、答申の構成として今考えていますのは、例えば市の条例とか市の計画で規定しているバス交通の役割というのがあるのですが、収益改善というのも基本的にはそういった目的を果たすための収益改善であると。その観点から見て、貸切事業が必要なのか不要なのか。あるいはこういった路線が必要なのか不要なのか。値上げは必要なのか不要なのか。そういったことを個別に議論していくというような構成にしたいと思っています。ご質問は収益改善という話と、そもそも公営なので収益性には限界があるという話のバランスというところでしょうか。

委員

そういうところでしょうか。この審議会に参加するにあたって毎年毎年ずっと交通局はいくら赤字だという記事を決算時期にいつも私どもは目にするわけです。その中で自分としては市民サービスの部分でしようがないのではないかという感覚でいたのですが、この審議会に収益改善というのが一つのミッションとしてあったような気がしたので、矛盾があるなど。そうすると乗合バスが例えば初

乗り料金とか高齢者の百円バスとか、乗合については民業圧迫ということは無いわけですか。貸切だけについてのことですか。

会長

宇部の現状で言うところのご承知のように市内のかなりのエリアは交通局のみが現状路線を運行しています。競合が生じているのは西部の厚南方面。あっちの方は船木鉄道、サンデン交通との競合という状況があるのですが、市内のかなりのエリアで交通局しかサービスを提供していない、そもそも競合が無いのが一つです。競合が少ない。それからもう一つは近年公共交通に関して地方では競合している場合ではないというか、ライバルはマイカーであって、そういうことを考えたときに公共交通全体として協調して一定のサービスを維持していこうという考え方が国にもあると思います。具体的には以前もご紹介があったかと思いますが、昨年法改正で独占禁止法の適用からバスが除外されたということがありまして、バス会社間の共同事業ができると。民間同士でやってももちろんいいわけですが、そういう状況があるので、厳密な意味で観光路線があれば民業圧迫というのもあり得るかと思いますが、今の宇部市の現状において乗合で民業圧迫の状況はほぼないのではないかと私の考えですが思っております。

委員

その線引きが不確かなような気がするのですが。分かりました。ありがとうございました。

会長

ありがとうございます。ご指摘の点は分かるような気がしていて、貸切に関して民業との住み分けの議論はあり得ると思いますが、宇部市の現状において宇部市交通局がかなりのエリアをカバーしているという現実があるので、その点は考慮していきたいと思います。ありがとうございます。

委員

よろしいですか。今の議論重要なところで、民業圧迫っていったい何かとか、どこまで良いとか悪いという問題もあるかもしれないし、そもそも何かということがありますが、今会長も交通局の方もおっしゃったように、言い換えるとそれを判定してどうするか決めるのがこの会議だと考えた方が良くて、世の中にやってはいけないということは何もないです。乗合バスにしても貸切バスにしても基本的には今は法令上自由競争なので、貸切でも乗合でもいろんな会社が好きなように基本的には運行することができ、他の会社が走っているところでも参入することが出来るし、逆に他の会社が何もなくて自分のところしかやっていない場合でもやめたいと思ったら運輸局に届け出て半年たったらやめられるという仕組みに今はなっているので、そういう意味では拠って立つところが全く同じであれば後は競争原理で戦ってくれというのが今の原則になっているということです。ただ、戦って勝ってすごく儲かる事業かといえば大半の地域でそうではなくなっていて、補助金を前提としなければほとんどできない事業だというのが常識

で、そうすると収入としては運賃だけ考えるのではなくて補助金も含めて考えなければいけないとなる。その時に通常、公営交通というのは例えば名古屋でもそうですが、名古屋市交通局に対して名古屋市の市長部局、一般会計が補助する仕組みがあって、その補助の仕組みは他の会社がうちはこういうことをやりたいので補助してくださいと言ってももらえない、もらうことを全然想定していない仕組みになっている。なので、もし名古屋市の中にそういうことをやりたいと思っているけどそういう制度が無いのでできないということになると、民間でやりたいと言って実際やれるのにやれないので、それはある種の民業圧迫と言えるかもしれません。そういうことが公営の場合は多く見受けられる。一方で、今はあまりそうではなくなっていますが、以前は同じ仕事を公営でやるより民営でやる方が安いことが多かったので、つまり公営のみの補助金制度があって、同じ仕事が公営より民営の方が安くできるのだったら同じ補助金を民営の方に渡した方がよっぽど補助金も少なくて済むじゃないかと。それから会社は赤字だったら潰れてしまうので、赤字じゃなくて黒字にしようという気持ちが当然強いので、それでも無理なら補助金とか辞めるということになるので、同じ仕事をやる時に黒字にするとかお客さんをたくさん乗せるという意欲が強くなるという点がいいということなのですが、頑張ってもどうせ赤字で補助金をもらえるのだったら頑張らなくていいとなると、むしろ民営の方がまずい場合もあって、同じ補助金もらって頑張っても頑張らなくても収入が変わらないのだったら、補助制度というのは赤字補填なので、赤字補填なら頑張らない方が得ということになるので、全国に補助金をもらってあまり頑張らないバス会社がいっぱいになってしまったということになります。そうするとむしろ公営の方が、公務員がさぼっていると厳しく見られるので、そっち方がいいのではないかという考え方もある。そういうところだと既に民業圧迫と言うのは全く当たらないとなるのでしょう。ややこしいのは、都心部だと、あるいは宇部の場合だと新山口に行く路線とか空港バスだと黒なので、ここだけ他社がやらせろという話になってくると、今の法規制だと全くこの会議で何を言おうともできません。ただそれをやろうとすると営業所を作らないといけないし、車も持たないといけないし、運転士もなりたいたい人がいない状態でやるというのは難しいので、結局自由に入れるけどやらないということになっていると思います。営業所は宇部市交通局も郊外の方に局があって営業所があるわけですが、規模の効果というか、そこら中に小さい営業所を持っているよりも、大きい営業所を持ってそこで運用した方が、色々効率が良いので、宇部は宇部市交通局が一通り路線を走らせるような設備や車を持ってやっているの、実は一番安く済んでいるのかもしれないということになる。その吟味はこの回で色々シミュレーションして本当にそれで良いのかどうか、あるいはある一部の部分は、例えば小さい車を走らせるのだったらタクシー会社や他のバス会社にやっていただいた方がいいかもしれないということを吟味すると、どこまでが公営でやって、どこまでが民営でやるかという仕分けができてくるということで、

答申にその辺りの、具体的にここからここまでは言わないけれど、大体こういうところはこちらがやった方がいいということになって、一番議論になるのはやはり貸切事業になる流れだと思います。私自身が忙しくてできなかったのですが、今資料1で出ている公営と民営の比較資料というのは決して宇部市の状況にマッチしているわけではなくて、一般論としてこうだと思ってもらった方がいいと思います。それぞれの項目についてももう少し吟味して一般にはこうだけど宇部市ではこう、あるいは宇部市の中でもこの事業はこうだけどこの事業はこうだというのがあるので、そこを深めて最終的な答申に落とし込めばいいと思います。

会長

大変重要な点をフォローも含めてありがとうございました。答申を意識すると、資料1は一般的にはこういうことが言われていると、それはそれとして、その中で宇部においてどうであるかというところを書いていく必要があると思います。そういった部分で私の方で気が付くところを若干申せば、例えば収益性の冒頭の走行キロ当たりのコストが高い低いというところについても、宇部市交通局の場合には市内の中心部の方の路線が多いので、それによってどうしても信号で止まって速度が低下するので、それでキロ当たりのコストが高くなっているという面があります。以前時間当たりのコストにすると少し様子が変わるというデータも出ていたと思うのですが、宇部市営がかなり市街地の路線をカバーしていることによるキロ当たりコスト高という面はあると思います。あとは例えば市の交通政策との関係というところがあるわけですが、宇部市も地域公共交通網形成計画という公共交通マスタープランが存在するわけですが、宇部市交通局はこれまで基本的にはそれに協力する形でやってこられていると、さっき委員から場合によってはバスではなくてタクシー事業者にという話もありましたが、交通局のバス路線を廃止して、代わって市の補助のもとにコミュニティタクシーという名で厚南方面や原、桃山でバス路線があったところを転換したものもあります。そういった形のことにはこれまでも交通局が協力されていたと思うので、今後もしタクシーでやる方が効率的だということが生じてくればそういうこともすべきでしょうし、その辺りは今後も状況に応じてバスから乗合タクシー等への転換は進めていくべきだと思っています。

委員

バス事業者の立場からのお話ということで、地域性が違うので合っているかどうか分からないですが、まず一つこの資料について、公営と民営の比較資料という資料ですが、公営をもし民営に変えたときにどのようなことが起きるかということとはここには書いてありません。つまり、公営がいきなり民営のメリットのところだけになるというように見えますが、決してそうではなくて、公共交通の本来の目的は何かといった時に、やはり継続維持です。それは先程市民の方が言われたように、収支を公営の企業が目的として良いかという話です。赤字というのはコストです。全て色々な公共交通はコストとして出すのが、なぜかバスだけが

赤字が指摘される風潮があります。もし民営にしたときに、間違いなく、経済性のところから言うと、この路線をどんどん切っていくということが始まります。コストが高い部分、例えば運転士さんも受け入れられないでしょう。そうすると、雇用も全部奪ってしまいます。民営にしても、非常に良いことばかり書いてありますが、コロナの中で優良の大手だけでも大変な状況の中で、果たしてこういうお荷物を受けられるかという現実的な問題もあります。民営にできるか、あるいはしたときにどういうことが起きるかというシナリオが無いので、これだと民営の方がいいと感じられてしまう可能性もありますが、実際はそうじゃないのではないかと思います。あと、公営と民営の比較を際立たせているのですが、逆に公営でも民営ができる努力をするべきではないのか。例えば広告収入とか整備収入を民営はできるというのですが、広告収入は公営でもどんどんできるわけだし、民間に倣ってやってみるといのは最初のステップのような気がします。せっかくこれだけの歴史で公共交通を支えてきた。社会環境変化によって今赤字の状態があるということですが、これは特にバス会社の責任ではないわけです。責任追及的なところで赤字だという指摘は、私は全く当たらないと思うし、私はむしろ公共交通については自治体や国がコストとして出して、その中で本当に効率的な、あるいは安心した運営を事業者がやるという役割に責任分担を分けるべきと思っています。私の私見ですが、資料でこういう形だけで出すと民営の方がいいという誤解を生みかねないということがありましたので、その懸念をお伝え申し上げます。

会長

ご指摘ありがとうございます。今のご指摘同感です。こういった表はあってもいいと思いますが、今委員のご指摘の中で民営化を仮に行った場合に予想される不都合と言いますか、現実に他の地域の事例で民営化後の路線の廃止でありますとか、実際に起こっておりますので、あるいは民間委託をしたけれどもある段階で民間委託から事業者が撤退してということも現実に起こっておりますので、仮に民営化のステップを取った時に懸念される色々なリスクについてはきちんと言及して参りたいと思っております。公営だからできないことは実はほとんど無いのではないかと委員のご指摘もありまして、それもおそらくそうで、その部分はおっしゃるように、例えば前々回に委員の方から育成プログラムのお話等もあったわけですが、民間の方でやっておられることを公営の方でも積極的に学んで身に着けるといことは大事なことで、そういうところは積極的にやるべきだということを指摘させていただきたいと考えております。ありがとうございました。その他皆さんの方でいかがですか。

委員

乗合バスの経営破綻で、例えば路線が消滅した場合の具体的な事例、もしそういうふうになった場合に他の事業者が肩代わりしたとか、自治体の方で始めたとか、分かりやすい事例がありましたら挙げていただくと分かりやすいのですが。



会長 今おっしゃったのはこの場でということですか。

委員 もし分かればということですが、先程簡単におっしゃいましたが、もし経営破綻が起こった場合というお話をされましたが、もう少し具体的に事例があれば、経営破綻した場合にこうなったというのがあれば分かりやすく教えて頂ければ助かります。

委員 一番良いのは井笠鉄道の事例で、岡山と広島の間のところ。笠岡が本社だった会社の破綻が5、6年前にありました。10月12日の朝に報道があって、経営破綻したと出ました。その時に午後の記者会見で今月末までしか走らせられませんが、あとはよろしくと。実はもう潰れそうだと分かっていたので、岡山の両備グループが動いていました。けれどそんなに早く急に破綻すると思っていなかったもので、そこから全国の両備グループの運転士を集めて、貸切の予約も全部他社に回して、50人くらい運転士をかき集めて急いで訓練して、もちろん井笠鉄道の社員もいるので、希望する人はやってもらって、二週間半で体制を整えた。運行はそれでも六割くらいしかできなかったのですが、完全に止めることは無く、何とか11月1日から走って、でもそれは暫定で4月1日に会社が新しくできて、今も走っておりますが、いまだに混乱している状態ということですが。潰れるということは常識としては潰れた日から営業できないので、それでも走れたというのはすごいことですが、調べてみると通常の会社の破綻と同じでETCカードがもう使えないので自腹で運転士が高速バスを走らせていたと聞いています。すごい状況になってしまいます。民営のバスの経営破綻はあってはならない。とんでもないことになるので絶対避けなければいけないことです。公営はそういうことは起こらないのでしょうか。

かなり近いのがいわくにバス。あそこの場合は運転士が十分に確保できていないので、インフルエンザが流行すると運休になるとか、欠勤が多いと運休になるとか今でもあります。運転士が確保できなければそういうふうになるので非常に問題で、日頃は無駄に思えるかもしれないですが、ある程度余裕を持って組織を作っておかないと、コロナが起こったことで運休になるということが起こっていますが、そういうことが日常的に起こるとなると市民の信頼を得られないので、きちんとした経営体が必要ということ間違いなく言えると思います。

会長 ありがとうございます。井笠鉄道であるとか、あるいは経営破綻まで行かなくても撤退ということはいろんなところで起こっている。先程申しましたが岩国市は委員がおっしゃったような状況がある中で民営化後路線の廃止はなさっています。やむをえないことだと思うのですが、あるいは呉市の場合は呉市交通局から広島電鉄に移行されたのですが、数年後に広島電鉄の方でこれらの路線はできな

いということで一昨年、再び呉市が直営でいろんな事業者をお願いしてバスを走らせるということで、市の直営になってしまったというところもありますので、民営化したらずっとその後その会社が責任を持ってもらえればいいのですが、そうではない事例は現実としてまだ起こっていますので、そういったことはあり得ますと言及していかないといけないと思っています。ありがとうございました。

委員 公営と民営の話なのですが、今までの話を聞かせてもらおうと、コロナの現状も踏まえると民営化というのは非常に厳しいという方向にあるかと思うのですが、そういう意味で公営は持続性があるということなのでしょうが、今回の答申の最適化を考えたときに、その持続性だけでいいのかという気がするのですが、先程も公営であればいくらでも赤字が出てもいいというのはちょっとおかしいのではないかと。公営であれば補助金が出ると。その補助金がどこから出ているか、市とか国とか色々出ていると思うのですが、そこを垂れ流していいかというのがちょっと理解できないのですが、今の情勢では民営化というのは確かに厳しいと思いますが、今の最適化の中で赤字がずっと続いているのをどうするかというのは一つの答申の方向性だと思います。

会長 ありがとうございます。それは全くその通りだと思います。委員の皆様のご発言もそうだと思うのですが、公営だからと言っていくらでも赤字を出していいということではなく、赤字はある程度やむを得ないということをおっしゃっていると思うので、赤字がどんどん年々拡大していくとかそういうのはもちろんどなたも望んでおられないわけで、数回前の議論に戻ってしまうのですが、公営だとしても効率化というのは必要なので、その中で収益化の改善というのがあって、日曜日はスリムにしたらどうか、値上げしたらどうか、そういう話をしてきたと思います。この後も今の話は経営シミュレーションの話に通じると思うので、そちらに続けていきたいと思うのですが、公営だとしても効率化は追求していくということだと思います。

委員 今民営化という話をしているのですが、現在民営化に手を上げるところとか、過去に手を上げた業者さんは現実にあるのでしょうか。

事務局 具体的にというのは無いのですが、十年以上前になりますが、民営として引き受けられる事業者は、事業規模から中国JRバスくらいか、と内部で話したことはありますが、具体的な話はありません。例えば山口市が平成11年に民間移譲する時に、色々調査されて、その時に競合していたのが中国JRと防長交通、サンデンです。その際にエリア的に一番いいだろうということで防長交通に移譲された。岩国の場合、競合するところはほとんどなかったのですが、第三セクター的なもので移譲をかけた。宇部市の場合も競合が西の方で10%程度です。宇部市の

場合はほとんど単独的になるのでそこでの議論はほとんどされていない状況でした。

委員 半官半民。そういうシステムはあるような気がするのですが、数字を見て手を上げる民間はおられないと思います。ここで公営と民営の良いところと悪いところを挙げておられますが、民としての良いところを公営にもっていく努力を話した方がいい気がしながら聞いていました。ありがとうございました。

会長 ありがとうございました。それでは議論も収束してきたように感じますので、こちらの議題をまとめさせていただきたいのですが、今回の資料の中で一般論としての公営民営の特徴、特質はまとめられておりますけれど、現状においてこのタイミングで民営化という手段を取るには様々なリスクがあると、そこはやはり考えないといけない。そのリスクを考慮したとき、このタイミングでの民営化は必ずしも得策ではないという方向かと思います。一方で、ご指摘いただいているところですが、公営だから経営は考えないでいいことではなくて、当然効率性の向上は考えていくし、利潤をどんどん出すことは無いにせよ、少なくともあまり大きな損失を出さない状況にもっていかないといけないし、そのために民間のノウハウも積極的に取り入れていく必要があると、大きくそのような方向だと理解しております。基本的にこの審議会としてはそういった方向性の議論だとまとめさせていただきたいと思います。

## **2 議題 (2) 収支シミュレーションについて**

会長 今回の件ともかなり関係するのですが、収支シミュレーションを前回お出しいただいたのですが、そこからかなり悲観的な方のシナリオを加えて、悲観的なシナリオのもとでの貸切等のシミュレーションを4パターン作っていただいているので、こちら事務局からご説明をお願いします。

事務局 では、収支シミュレーションの方で説明させていただきます。会長もおっしゃいましたが、悲観か楽観かでいうと、前回お示ししました収支シミュレーションについては、コロナが収束するにつれて収支が改善していくという楽観シナリオで考えておりましたので、今回は悲観シナリオを想定して収支シミュレーションを4パターン程説明差し上げたいと思います。まずは資料2-1になります。パターンの体系表を提示しております。基本条件のところでも一つ、今回悲観シナリオを作るのですが、収入においては緊急事態宣言下においても一定のバス利用があったということで、R2の落ち込みが底と考えて、これより悪くならないと考えておまして、コロナ終息後につきましてはウィズコロナで変容した生活スタイルの定着化によりバス利用は戻らないと仮定した最悪シナリオでシミュレ

ーションを作成していくと。その基本パターンから第二条件ということになっておりますけれど、貸切事業を存続した場合、そしてその下の廃止した場合、その二つに分けて、さらに第三条件といたしまして乗合運賃の値上げをした場合と値上げをしない場合。さらに貸切事業を廃止したうえで運賃値上げをしないのと運賃値上げをする場合の4パターンで考えていこうということで作っております。詳細について次の資料2-2で4パターンをそれぞれ説明させていただきたいと思っております。

まずパターンAですが、貸切事業を継続して、運賃値上げをしないということなのですが、先程の悲観シナリオの前提条件といたしまして、R1のところはもう既に決算が固まっておりますので決算が入っております。R2のところは前回お示ししたのは12月議会でご説明しました補正予算数値でしたが、今回3月議会で更に色々な補助金や収支の関係が精査できる場所があったので、今回は3月議会でお示ししていく決算見込みの数値に変更しています。費用につきましてはR3からR11の費用は色々事業規模を維持すると仮定した場合に想定される費用で見積もっています。貸切事業は廃止しないとか、運賃値上げをしていないという悲観シナリオということで収支シミュレーションを作っています。先程補助金の話が出ましたが、収入のところの3段目と4段目、特に4段目の、うち宇部市路線補助、というのがありますが、コロナが収束しないでこのまま悲観シナリオを続けていった場合に、提示しています2億円というのは上限というふうに設定させていただいて収支シミュレーションを作成しております。ということなので、実際は補助金をいただかなければどんどん収支が悪くなるということの中でも、ある一定の指標を作るためには、路線維持費補助金を2億に設定した状態で収支を考えていくというところから、前回委員からアドバイスをいただきました。何か条件を設定することによってアウトプットしていく中で何が悪いのか、何が良いのかということが見えてくるというところがございますので、パターンAについては今のこういった形で考えております。なお、費用について一点だけ。ICカードの導入。これを令和3年度に予定しております。ICカード導入につきましては費用の計上は翌年度の令和4年度から減価償却費で発生してきます。減価償却費の中で定率法という形で、分かりづらいところではあるのですが、令和4年度に最初に金額が多くなりまして、約7,500万円。これが年々若干少しずつ減っていく形になりますので、R4年度の費用が高騰しているのは減価償却費を見てもらうと分かるように、ICカードの費用が大きいです。ICカードの費用の対応として収入もいただいているのですが、これもR4年度に減価償却費と同じ考え方で収益化していきますので、その他収入というのが収入の下にありますが、その金額が増えていくということになります。こういった形で全体的な基本パターンを作ってきました。

パターンAにつきましては基本パターンと考えていただいて、次のパターンBのご説明を差し上げたいと思っております。資料2-2の下の方の表になります。これ

については貸切事業を継続、ここで変わってくるのが、運賃値上げの実施ということで収支シミュレーションが先程の基本パターンより変わって参ります。運賃値上げにつきましては現在の交通局の初乗り運賃140円を150円に改定して考えております。約7%のアップとなります。それをベースに区間運賃や定期券、普通乗車券、回数券など同様に上がっていくと試算すると、年間約630万円の増となります。また、他の定期券、エコ定期券や通学フリー定期券などは購入実績がありますので、その購入実績の券面額を一枚当たり千円ずつ値上げすると試算しております。エコ定期券は約570万円、通学フリー定期券は約260万円の増となります。また値上げにつきましては宇部市と山口市の福祉優待乗車制度の金額についても影響がありまして、今高齢者の百円負担や障害者の無料は変更が無いものとして試算しますと、こちらが約1,670万円の増収となる見込みです。なおこの試算においては乗客の逸走が無い、利用者減は本来考えられるところですが、乗客の逸走がないという形で試算しております。パターンAをベースにR5からこの運賃値上げを反映してシミュレーションいたしますと、パターンBの表のR4の乗合自動車収入が3億3,400万円とありますが、これがR5については3億6,500万円と、約3,100万円の増収となっております。先程の7%のアップ率や、エコ定期券、スクール定期券、宇部市山口市の福祉優待乗車制度に反映してきまして増収額が約3,100万円の増収で考えております。この増収効果はAとBの比較で見ていただくと、分かりやすいのがR11の欠損金がAの表であれば欠損金がR11は4億4,049万4千円が下の表パターンBのR11の欠損金2億8,090万5千円と、1億5,900万円くらい好転しています。さらにこの影響としまして、パターンBの表の宇部市の路線維持費補助金を見ていただきますと、R4まで2億円で上限だったところが、R5の運賃値上げによりまして路線維持費補助金が上限を下回るということで、乗合自動車収入の増収によって乗合事業が補助金を削減する方向に進んでいくというところがございます。この要因につきましては利用者負担が増えておりますので、結果的に宇部市と交通局の財政負担が減る形になります。

続きまして次の資料パターンCを見ていただきますと、こちらは貸切事業を廃止するということと、先程の運賃値上げはこちらではしていない状況でお示ししております。貸切廃止のシミュレーションといたしましては、R5から廃止するというので、パターンCの表でR4貸切事業者収入が4,000万円くらいあった収入がR5にはゼロになっております。その際対比する費用といたしまして、R4の支出の計を見ていただきますと、8億8,500万円くらいある費用がR5になりますと、約7億8,500万円になりまして、約1億円の減少が起こっております。このうち貸切事業の廃止に関係のない費用の減がありますので、それがICカードの減価償却費の減2,200万円と退職給付費の減1,700万円がありますので、それを除いた約6,000万円が貸切事業を廃止することによって減少したことが分かります。よって、コロナの影響があったR2の

事業収入4,000万円で推移すると見込んだ場合は、それに伴う固定費等が収入を上回っているため、今のこの状況で推移した場合で考えますと、廃止した場合の方が、収支が良くなる結果が出ております。

最後にパターンDになります。こちらは貸切事業を廃止、運賃値上げの実施と両方するパターンで示しております。どちらも先程のR5に運賃値上げと貸切事業の廃止を合わせて実施したシミュレーションといたしますので、当然両方合わせて収支は良くなり、結果基本パターンの欠損金がAのR11と比べますと、約2億700万円好転します。

この結果を分かりやすくまとめたものが次の資料2-3です。赤い線がAの基本パターンのシミュレーション。一番下の方で欠損金が多くなっている状況が分かると思います。次にB、薄い方の青色の場合は2番目くらいに欠損金が好転する側にある。Cの貸切事業の廃止で運賃値上げ無しの場合は先程の基本パターンよりは少し良くなっている。最後のD、貸切事業の廃止と運賃値上げを両方した場合については一番収支が良くなることによって欠損金が少なくなるというところでございます。

会長

ありがとうございました。今回のシミュレーションは非常に厳しい数字なのですが、前回のシミュレーションは令和2年に落ち込んだ後、徐々に回復していき、ただ、人口減少等による元々の減少のトレンドがあるのでそれ以上に回復することは無いと、再びまた落ちるというシナリオだったのですが、資料2-2のパターンA等を見ていただくと分かるのですが、今回のシミュレーションの場合はコロナ禍の令和2年の乗合収入と貸切収入から全く回復しないというようなシナリオになっているということです。このシナリオですと、前回までは貸切事業は乗合の固定費用をある程度持ってくれるという話があったわけですが、令和元年規模の6,000万円程度の収入がある状況であればそうだけれど、令和2年度のようなかなり落ち込んだ状況ではむしろ切り離した方がいいという数字になっているということが、例えばBとDの比較に表れていると思います。運賃値上げは色々条件があるけれども一定の効果があるという話かと思っております。こちらのご質問ご意見等あるかと思っておりますので、こういった点でも結構ですが、よろしく願いいたします。

委員

資料の確認をさせていただきます。まず、貸切バスを廃止しない場合としたところの差はR5から出ていますが、収入は貸切と乗合で分類されているので分かるのですが、収支がまとまっていて分からないのですが、これから読み解くと燃料費が貸切バスを廃止しない時が7,386万5千円、廃止すると7,214万ということは、燃料費が170万円くらいですか、売り上げに対して少ないような感じがするのですが、そんなに燃費が良いものでしょうか。その確認です。

事務局 経費については事業別で仕分けがありまして、R2からの業務量における燃料費は170万くらいとなっております。R1であれば約400万くらいあったということですので、金額的にはそういった形で試算しております。

会長 いかがですか。

委員 先程の支出の中の燃料費が廃止すると7,300万から7,200万になるので、170万が落ちますよ、それに対して収入は4,056万7千円落ちますということは、燃料費率は7%から10%なのですが、観光バスはそんなに遠出をしないところで稼いでいるということでしょうか。普通7%と言ったら300万くらいいくような気もするのですが。逆に言うと、燃料費がもうちょっと安くなるということは廃止効果が高くなるという意味です。今のお話で言うと、170万の燃費で4,000万くらいは稼げるというお話でよろしいわけですね。

事務局 R2でほぼ実績になるのですが、ほとんどがスクールバスと言うか総合支援学校の契約です。市内のスクールバスです。遠出のバスが今回R2ほとんどございませんので、確かに市内を運行しながら年間約56,000キロとなっております。その中で4,000万円は収入が上がっているということでございます。

委員 分かりました。そうするとこれは本来の意味の観光というよりは、私達は準観光というのですが、送迎業務という感じですね。

事務局 R2につきましては半分以上が送迎、あとは社会見学等です。

委員 分かりました。例えば乗合バスを使って、乗合の貸切転用みたいな形で運ぶと収入だけは取れますよね。そういうのはどうですか。

事務局 おっしゃる通りだと思います。

委員 そうすれば観光バスの車両のコストは落として、せつかくいい仕事があるのであれば、それを捨てるのはもったいない感じがしました。

会長 ありがとうございます。

委員 今のことで良く分かりました。単純に見ていたら、なぜ貸切事業を廃止するとこんなに改善するのかと思っていたので、よく考えてみたら、令和元年度が通常のいわゆる観光バスのものが入っている、これが6,600万で、令和2年度はそれがほとんどゼロなので4,056万になっているということですね。3も

4 もいわゆる元々の貸切っぽいものは戻ってこないという前提で、令和5年度に廃止というふうに見ていると。そうすると本当だったら貸切はコロナが無ければ6,600万なので、本当はそれと比較しないといけません。今だと単純に貸切が無くなると非常に改善すると言ったのは決してそうではなくて、プラス3,000万くらいの収入があるという前提で比較しないと本当はいけないという注意が必要だと思いました。本来だったらそういう利用があるということを前提として人や設備を持っているが、それをやめてしまえばやめる分だけ改善するので、収入は下がったままの方で比較していて、支出は下がっていない状態で比較しているので、令和5年の貸切バスの廃止で非常に改善するというふうになってしまっているの、本当は貸切バスが戻ってくるということとの比較も見ないといけないのかもしれませんが。今委員がおっしゃっていたのはそこではないかと思えます。ですが、その場合でも貸切と乗合でそれぞれセグメントに分けて支出を見ることをしていなかったの、単純に乗合も貸切も一緒にやることによるある種の規模の効果があるというふうに、あるいは補完的な効果があるというふうに思っていたのですが、現状では貸切事業が普通に動いていたとしてもあまりなかったという結論ですか。そう見ていいでしょうか。

会長 私理解では、令和元年レベルであればまだ若干効果があったという。委員がおっしゃるように、令和2年で固定してしまうと、むしろ貸切はやらない方がいいとなるのですが、令和元年レベルであれば、もう少し、若干ですけれども貢献する形になっていたと思えます。

委員 このシミュレーションでも収入の方は乗合と貸切は分かれているけれども、支出は乗合と貸切で切り分けられていないので、ちょっと分かりにくいところがあるのかと思えます。ただ、これは一緒くたにやっているの、そうやらざるを得ないという統計だと思うのでやむを得ないのですが、令和元年度でも、とんとんよりちょっと上かとんとんくらいでしたか。

会長 若干貢献はしているかと。

委員 貸切が戻ってくるとしてもそこまで戻ってこないという見立てで、あるいはもし戻ってこなくてやめるとしても、これは他社ができる場所なので、現状に近くあまり戻ってこないというシナリオと比較すれば改善するという判断で良いというシミュレーションだと解釈すればよいですか。

会長 そうですね。私自身、この結果を見せていただいたのが昨日くらいなのですが、私自身が見て思った印象としては、令和2年のスクールバスと社会見学くらいしかできていない状況が回復しないのであれば貸切の撤退も選択肢に入



ると。ただ、若干改善してきて、もう少し以前の勢いは無いにせよ、令和元年ないしそれ以前に近い状況まで回復するのであれば貸切を継続したほうが良いという結論ではないかと私としては思っております。

委員                   これは私も思っていたのですが、貸切の専門的な設備や営業所はなくて、乗り合いバスのプラスアルファくらいで持っている陣容で送迎輸送とかというのができるという前提で計算するとどうなるかは知りたいです。つまり貸切でしか動かない車は持たないというふうにした時、この4,000万のうち、どの程度を運ぶことが出来るのかとか、そういうことが可能性としてはあるかと思いました。そこは交通局として検討することは可能ですか。

会長                   いかがですか。

委員                   つまり貸切の中に二つ部門があるわけです。

事務局               今支援学校のバスは、以前乗合車両を改造して支援学校専属の車椅子が乗れる仕組みを作っています。そういった意味では、支援学校については十分できると思うのですが、一般貸切については交通局で運行している空港線特急バスがトップドアなので、そういったものを流用して貸切として使うことは可能になります。そういったところを検討は出来ます。今回悲観シナリオということで一番悪いパターンを出しております。本来ならば令和元年の6,600万円の貸切収入も、本来であれば運転士がそろっておれば1億は超えている収入ですが、令和元年で450台くらい庸車をしております。それ以前であれば平成30年で1億200万円、平成29年で1億1,700万円という貸切収入が入っている状態です。さらに人件費で貸切係というものを置いているので、そこに4人くらい人員を配置している。貸切のシステムですが、発車オーライというシステムに3,000万円という費用が掛かっていますが、これをやめたとしても運行係との一体的なシステムになっているので、まったく落ちない状態になります。ですからそこがちょっとやめても落ちない費用が結構あるところなんです。そこで分けにくいところがあります。

委員                   令和元年も既に運転士不足で備車していて、収入として入っていない状態ですね。だから令和4、5辺りで貸切事業が立て直せないのであればやめた方がいいという判断になるかもしれませんね。特別支援の仕事は入札ですか。

会長                   入札です。

委員                   そうするとこれは結構激しいのではないですか。なかなか継続は見通せないと

いうことは無いですか。

事務局

今3年契約になっていて、3年前までは3方向の契約を取っていました。でも、民間の参入がありまして2両という形になって、3年前から1両落としている状態です。車両を揃えないといけないというのがあるので、車椅子が乗れるための車両を持っている強みがあったのですが、そこについてはうちの方で入札を取っていますが、一般車両を使う場合の入札は年間契約であれば30%までダンピングができますから、その部分で若干負けておりました。

委員

だから安定的ではないですね。特別支援は全国的に見ても入札ごとに変わることが多いので、見込むのが難しいと思いました。そこは不安を覚えました。いわゆる年間契約的な貸切と、それぞれの旅行ごとにとっていく貸切とで分けて考える必要があるということと、乗合事業の延長でできる部分である程度できる仕事があるのならそれは継続してもいいのかもしれないと思いました。参考までに申し上げます。以上です。

会長

ありがとうございました。

委員

今の件で、確認ですが、今回貸切を廃止したときに、人件費が下がっておりますが、これは先程の営業員4人の含まれている判断でよろしいでしょうか。

事務局

含まれています。専属の職員を全て落として計算しております。

委員

ここでの争点は乗合の話をしていますが、貸切事業が先ほど言ったように本当に運転士を揃えられて、稼働率を上げられるかということが一つ大きな問題になると思います。営業力があるということであれば、運転士さんを入れてちゃんとした高い稼働率にもっていけばあった方がいいと思います。もし出来ないのであれば完全な足手まといになります。うちの会社でもそうです。本来は貸切バスの利益で乗合バスを補填するという内部補填の仕組みが今壊れています。そうすると逆に貸切バスは車両1台を維持するだけで大変な金額がかかるので、これは逆にあってはいけないし、それを止めるのであれば徹底的にそういったものを無くさないといけません。貸切バスが事業として成り立つかという検証が条件の一つになってしまう可能性もあります。

会長

ありがとうございます。おそらく委員のご指摘等から考えても、令和3年度にどの程度貸切事業が回復できるかというところが一つ焦点だと思っています。委員のご指摘のところ、シミュレーションに関しては、今回かなり悪いシナリオを考えていただいている、特に貸切にかなり不利なシナリオを考えていただい

るところがあるので、ここを中間的なシナリオの可能性があるかを事務局とも今後相談してまいりたいと思います。貸切に関しては、令和3年度にこの悲観シナリオに近い状況、つまり一向に回復しない状況になると貸切の撤退も視野に入れざるを得なくなる。そういうことは現状では言及せざるを得ない。今年度末の答申としては言及せざるを得ないと。ただ、回復することが出来ればもう少し状況は良くなると考えますので、貸切についてはそういうまとめ方をしていく必要があると考えています。この資料2-3でこういう形で色々変わってきていますが、貸切はともかくとして値上げの部分に関して、ある意味公共交通のコストを誰が負担するか、交通局と乗客と宇部市が、誰が負担しあうかという話になっていて、BとDは値上げすることで収支は改善していますが、ご説明もあったのですが、実態としてこの時は宇部市の高齢優待の支出が増加するということなので、その分実は宇部市の財政負担は増えている。それから乗客の負担も増えているということになります。今回ご説明がありましたが、宇部市からの補助は2億円を上限としていますので、実は仮に市がより多くの補助をされるのであれば交通局の収支としては良くなるのですが、その代わり当然市の財政支出は増える。宇部市と交通局と乗客の三者で、負担をどう分担するかという形になっている面があります。全体の欠損自体を減らそうと思えば不採算路線の廃止も視野に入ってくるわけです。私はこの試算を見て非常に感じたことは、令和2年ベースでは公営民営の話がありましたが、どなたがやられるにしても非常に厳しい状況だということで、もう少し改善してほしいというのが正直な気持ちとしてありますが、こういった形の試算を出していただいたと。今回これを出していただいたことは答申の方向性にも影響があると思いますが、今皆さんからご指摘をいただいた点を踏まえて、答申のまとめとさせていただきます。シミュレーションに関して何かまだご質問等ございましたら。よろしいですか。

## **2 議題 (3) 答申書(案)**

会長

それでは、三つ目の議題に入らせていただきます。答申書案ということですが、本日の審議会に臨むにあたりまして考えておりましたのは、公営民営の議論や先程のシミュレーションが貸切の方向性にも影響致しますので、そのあたりを踏まえないといけないので、現時点でまだ答申案をお示しできないと考えておりました。とはいえ次回が最終回となっておりますので、ある程度答申の構成を考えまして、今日と、今日から次回までの間に委員からご指摘等頂いてそれを踏まえて私としては事務局と相談しつつ答申案を作成したいと考えております。

資料3というのがございます。時間も大分来ておりますので軽く説明させていただきます。まず振り返りですが、そもそも宇部市長からどういう諮問を受けていたかということですが、バス事業のあり方と運営の最適化について答申を求めますということでした。かなり広範な記述になっているので、これは私達として

どう受け止めて答申していくかというところがあるわけです。それ以降が答申をどういう構成にするかということで案なのですが、まず第1章として、現状分析と基本的な考え方。3ページ目について、2として公営交通の特徴と課題。そしてその下に3として果たすべき役割と経営合理性の両立。4ページ目にいきまして、新たな課題への対応という4章の構成で考えております。

1の(1)宇部市におけるバス交通の位置づけ、当審議会でもその点の議論がありました。昭和41年に宇部市の交通事業に関する条例が制定されていますが、本市及び本市の周辺における交通機関を整備し、市民の利便に供するために交通事業をやるということが書いてあります。それから市の計画を下に二つ挙げていますが、1ページ目の一番下に書いてある地域公共交通網形成計画、これが交通のマスタープランです。こちらにはまちづくりの方向性がありまして、その拠点を結ぶ交通手段としてバスを位置付けるということが書かれています。2ページ目に参りますが、基本的に今宇部市のバス交通の役割というのは市民の移動手段であると、それから、市内の公共交通の軸を構成して、交通まちづくりの中核を担う移動手段であると位置づけられるかと思えます。(2)の課題ですが、バス交通にこの役割があるということはいいのですが、これは必ずしも公営でなければいけないということではなくて、公営民営いずれであっても構わないわけなので、公営交通であることの意義ということはこの審議会で議論すべき内容として挙げられているのだらうと思えます。それが①です。それから②としてそういう役割を宇部市の公営バス事業は求められているわけですが、先程から議論があったように、経営合理性も追求しないとイケない。その両立を考えたときに、俎上に上がってくるのが貸切事業はどうなのか、乗合事業はどうなのかということになると思えます。それから③は先ほど言いました地域公共交通網形成計画という2017年に作成されているのですが、実はこれは計画の年限が来年度です。令和3年度いっぱいです。おそらく宇部市におかれては令和4年度以降新たな計画を作成されるのではないかと思います。この計画も大分後半に来ているということです。大分時間が経ってきているので、色々状況も変わってきていると思えます。網形成計画作成後の状況変化も踏まえないとイケないのではないかと、この3点を課題として挙げています。あと、コロナの影響ですが、毎月の状況等を挙げていただいているので、乗合と貸切の現状はどうかという話をまとめられると思えます。コロナの中でも長期的影響、つまり今後の話については、ここで先程のシミュレーションについて基本シナリオを悲観シナリオ、このまま二度と回復しないようなケースとを考えていくことは、ここで言及することになると思えます。

2の公営交通の特徴と課題というところで、ここはまさに今日の前半の議論に即した内容ですので、本日の皆様の議論の内容を入れていくことになるのではないかと思います。

3の(1)というところは貸切事業のあり方で、以前色々議論しております

が、今回こういうシミュレーションが出ましたので、そのあたりを踏まえた内容、その中で稼働率が回復することが貸切事業を継続するためには必要条件であると。そうでなければ、例えば令和3年度に状況が改善しなければ撤退ということも視野に入ってくるという記述になるのではないかと思います。乗合事業につきましては、夏から秋にかけて議論はしてきたと思います。基本的には収支改善や収益性の向上を思考していますので、この辺りは以前の議論を踏まえた内容を書いていくことになると思います。

それから4番最後の章の新たな課題への対応というところで、こちらも例えば日曜日などは状況によっては減便も考えるべきではないかとか、サービス見直しの内容、それから人材確保はこの数年でさらに厳しくなっていますから、これも以前議論していただいていると思いますが、その内容をここに入れます。あとはMaaSであるとか、新しい考え方が入ってきている中でそれにどう適応していくかという話も必要だろうということです。最後に市民の支える意識というようなところで考えております。あくまで答申案で答申そのものではないのですが、ここに今日の公営民営の議論及び貸切事業の議論を加えることで、文言等整えまして、次回お示しできるようにしたいと思っております。先程事務局とご相談したのですが、本日この構成に関するご意見をいただいたのを踏まえて、私と事務局の方で答申案を準備します。それをできますならば事前に委員の皆様にお送りして、ご意見をいただいて、場合によっては修正して次回最終案として承認していただくという手順を取らせていただきたいと思いますと考えております。答申案については以上ですが、何かご意見ご質問ありますか。

委員

答申案の(4)のところで市民の支える意識という項目がまだ挙がっていないのですけれど、それぞれの地域の市民やコミュニティや自治会や連合会やコミュニティ推進協議会とかそういうところも含めて地域のバス路線を乗って支えるという活動をもっと活性化することが大切だと思います。それから公共施設や民間の施設も含めて、施設にはバス路線案内とか最寄りバス停や時間を、図書館や公民館、ふれあいセンター、病院等各所に掲示するのが当然の市民サービス、利用者サービスでもあります。そのバス路線のアクセスがあって利用が増えるとか地域が元気になる、人の行き来が増えて楽しみや経済活動や消費や健康が増進されるということがあると思うので、それをどこまでこういったところに書くかということはあるかもしれませんが、そういう要素は入れていかないと、空っぽのバスを走らせてけしからんと責めていてもしょうがないだろうと思います。それから市民だけではなく事業所とか企業、大学も含めてもっとバス通勤や公共交通を利用した通勤通学を促進するメリットを健康などもあるので、車ばかりで動いていたら退職した途端に歩けなくなる人になるし、バスの使い方が分からなかったら、運転をやめたら運んでくれる人を待つ人になって老後の生活も暗いと思います。普段からちょっとでもバス停まで歩くということも心身の健康には良い面

もあり、企業にとってそういうメリットもあると思うので、車の方が便利で安いという面もあってバス通勤などは低迷していると思いますが、その辺を地域の企業や事業所の協力を促進されると良いと思って、そういう要素をちょっとでも入れていただければと思いますが、いかがでしょうか。

会長

ありがとうございます。おっしゃるようにどこまで書くかというのはあるのですが、そういう要素は組み入れていきたいとは思いますが。この審議会で議論が出たということもありますし、先程のシミュレーション等を見ても令和2年度レベルでは経営上何ともならないと申しますか、かなり悪い状況にあって、それを前提にしてしまうと、結局そのコストを税金で負担するか、利用者が運賃で負担するかという話になってしまうので、もう少し利用が回復しないとバス事業そのものが、公営民営に関わらず厳しいのではないかと感じています。個別にどこまで書くかということはあると思いますが、そういう要素は入れたいと思います。ありがとうございます。

委員

前回も言わせてもらったのですが、貸切事業をやる上では大型バスは必要だと思います。乗合バスをやる上で大型バスは本当に必要かというところを私は考えるところです。経営の効率化というか、見ていると大型バスだけが走っているという状況です。この間免許証の話もしましたが、大型の免許だけではなくて中型の免許も含めたバスの利用状況と運転士の免許の状況を合わせたものを検討していく必要があると思います。それから二つ目ですが、ここにICカードの導入というのがあります。これは最初からICカードを導入するかどうかはまだ決まっていないと話を進めてきて、前回初めてICカードが決定ということになりました。ここで、ICカードという一項目が上がっていますが、ICカードの利用についてももう少し具体化ができないかと、付け加えることが出来れば、付け加えた方がいいと思います。それから市民の支える意識というところがありますが、市民がこのバスに乗りたいという意識を持ってもらうことが非常に大切だと思います。そこで、バスのデザインや色ですが、本当に昭和40年代から同じ色で同じデザインのバスが走っています。最近貸切バス等は綺麗なデザインでこれは乗りたいというデザインがありますので、すぐにはできないと思いますが、できればすぐに、愛着が持てるようなデザインの方向にいくと良いと思います。

会長

ありがとうございます。一つ目の車両と人のこと、人材育成のことはもちろん書きますが、車両の件、色々あるのは承知していますが、交通局の方でも車両の小型化は既に着手されていると理解しているので、利用実態に合わせた車両の小型化の方向性については記載する余地はあろうかと思っています。ICについては私の理解では宇部市の予算案で計上されたということだと思うのですが、ICに関してはここまでの議論である程度はしてきていると思うのですが、利用状況の分

析に使える面もありますので、もちろん利用者の利便性だけではなくて、利用状況のデータの蓄積や分析が可能になるというところは重視したいと思っていますので、その辺りは書いていくべきではないかと思います。それから最後のデザインですが、デザインの件は、私は全くこの時点では視野には無かったのですが、ご参考までに申し上げますと今ブランディングはまだこれからですか、宇部市の事業でバス路線のブランディング事業をやられていて、デザインの工夫とかをやらうとされていると承知しています。そういったことは色々進めていただきたいと思います。ありがとうございました。

委員 宇部市外の路線のあり方という項目があるのですが、宇部市内の路線の見直しとかバス停の位置の見直しの議論はされてなかったと思うのですが、利用者にとっては大事な所だと思うのですが。市内の現在のバス停の位置です。交通局で色々考えられて、最善でここだろうということやっておられるのだと思いますが、色々地元の人に聞いてみると、あそこよりここの方がいいという意見も多々聞きます。

会長 私の考えで申しますと、ベースになっているのが今日の私の資料で言う1ページ目の一番下を書いてある宇部市地域公共交通網形成計画で、こちらの方でバス路線のネットワークの基本的な構成は市の方で方針を定めていて、その方針に則って交通局のバス路線がある状況になっています。この計画との関係性で言うと、今のようなご意見は当然皆さんあると思うのですが、基本的には宇部市の方が策定される公共交通の計画の方でこういったネットワークがいいのではないかという話を議論していくと。その中で、交通局は市の計画に忠実に路線を構成されているので、この中で効率性を改善していくところで何ができるかと言うあたりがこちらの審議会の使命だと考えております。宇部市外をあえて言及しているのは、宇部市の計画には当然山口市の路線のことが書いていないわけです。なので、言及しているというところがあります。

委員 市外という言葉に対して市内という言葉もあつた方がいいという考えです。ありがとうございます。

会長 その他ご意見等いかがでしょうか。

委員 出てこないようならよろしいでしょうか。どうしても公営交通の議論をすると利用促進の話と経営改善の話が入り混じるといのがあって、それが議論を複雑にするというのがありました。今の公営の考え方としては、実は昔からそうだったのですが、特に明確になったのは、利用促進や路線をどういうふうにしていくかは基本的には自治体がやる、と。自治体というと、宇部市交通局も自治体だろ

うということになるかもしれませんが、地方公営企業は通常含まない。宇部市交通局は交通事業者であって、宇部市役所とは運輸の法令上は違うものと考えます。そういう意味では、宇部市が作られる計画や宇部市が行う交通政策で利用促進や路線の見直しをやっていかれ、その中で宇部市交通局が何をできるかということをやっていくというのが基本的な考え方だというのは、以前に比べてかなり明確にそうなっているので、そういうことを踏まえた答申にしていかなければいけないというのがまず一点。じゃあ宇部市交通局が利用促進とか何もやらなくていいかと言えば全然そうではなくて、そういう市の方で考えている利用促進について、公営交通事業者である宇部市交通局が一体何ができるのかをきちんと書いていかなければいけない。どちらかという受け身的ではあるのですが、公営であることの意義を考えると、法令上は別なのですが、宇部市の中の組織としてやっている交通局であるからこそ、宇部市民の皆さんあるいは利用者の皆さんと一緒にになって色々物を考えて、どんどん利用を増やすことが出来るという形でこの組織が動くとき非常に意義があると。逆に言えばそれができないのであれば公営である意義が一個減るということなので、最後の方には宇部市の施策に応じて一体交通局が現場をもって、しかも市の部局の一つであるということから、民間にはできないどんなことが出来るのかということを書きと書くということが必要だと思うので、私もこんなことが出来るのではないかなと言いますが、最後は交通局の皆さんが覚悟を決めて、民間にはできない、これは俺たちがやるというのをぜひ入れていただきたいというのがお願いです。さらに言うと、会長がおっしゃったように、宇部市の交通政策を規定する宇部市公共交通網形成計画は来年度が見直し時期になって、その時に宇部市交通局も発言力があると思います、現場を持っている者として。積極的に交通政策に対して我々はこのことが出来るということを書いていくということ、あるいは我々が持っているこういう情報を計画の見直しにぜひ反映してもらえようになりたいし、逆にそういうデータをきちんと交通局として用意しておくというのが一つの大きな役割。民間事業者だと必ずしもそうじゃなくなります。企業秘密みたいなものが当然あって、自分の利益に都合のいい一番究極のところは私もいつも苦労していますが、なかなか出してもらえません。だけど公営であった時にはそうじゃなくて、市民の利便に供するためとして出せるネタがよりたくさんあるというふうに思われる。ただデジタル化ができていないとか、色んな整備ができていないということでしょうから、そういうことをきちんとやっていくことが、公営交通で公共交通政策に寄与するための宇部市交通局の組織としての役割として重要になってくるということは答申に書くべきじゃないかと思います。そういったことがあると、先程の民間公営に対して公営交通であることの意義が明らかになるし、今のような交通政策と交通事業が別物であると。もちろん密接に関わるのだけど、別物であるということに対して、交通事業がどうあるべきか、ということに対する答申である今のこの審議会の議論が有効性を持つと思います。そういうふうに考えていただければと思



ます。

会長

大変重要なご指摘多数いただきまして、どうもありがとうございました。やはり一つは利用促進に関しては、どうしても市と交通局を一体的に考えてしまうところがあるわけですが、市がすべきこと、その中で交通局がすべきことを意識しながら書いていければと思います。その中で、交通局としてこれをするのだというようなところも確認させていただきたいと思います。それから網形成計画の見直しの件も私自身は大事だと思っています。私自身宇部市の公共交通協議会に現状で入ってしまっていて、その中で網形成計画の策定の議論にも加わっていたわけです。そういった中でそこから何年か時間も経過して、いろいろ課題は個人的にも認識するところがあります。そういったところの中で、宇部市は宇部市のお考えで今後やっていかれるわけですが、そこに対して宇部市交通局としてどう向き合うかということ、このタイミングとして大事だと思っています。その辺りも意識した記述とさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

大分時間の方が参りましたので、そろそろまとめさせていただきたいと思います。大変重要なご指摘を答申構成案に対していただきまして、どうもありがとうございました。先程申し上げましたように、本日いただきましたご意見等を踏まえまして、それから本日の前段の公営民営あるいは貸切に関する議論等を踏まえまして、答申書の案を次回の審議会よりも前に作成いたします。そちらを事務局から委員の皆さんにお回しいただいて、その時点で具体的な記述も含めたご意見をいただき、それらを踏まえて次回3月の審議会でも最終案として決定できればと考えております。では、本日の議題は全て終了いたしました。本日取りまとめに向けて大変重要なご議論をいただきまして、厚く御礼を申し上げます。事務局の方に進行をお返しします。お疲れ様でした。

### **3 連絡事項等**

事務局

会長ありがとうございました。連絡事項でございますが、次回3月30日火曜日の午前10時を予定しております。これが最後になります。それまでに今会長がおっしゃいましたが、答申案を私どもの方からお送りして、それに対するご意見等も募っていきますので、皆様方にはたくさんご意見をいただける様よろしくお願いいたします。最後に局長から一言ご挨拶申し上げます。

局長

皆さん長時間どうもありがとうございました。本当に今日は聞いていて、私達はまだまだやることもありますし、しっかりやらないと公共交通が維持できないのではないかと思ったところです。昨日はニュースで西鉄バスが新型コロナの影響で減便をするという報道がありました。これは持続させていくために減便することなのですが、宇部市においての自主路線は空港線しかありません。そういっ

たところで減便等も考えていけるのですが、ただ、コストの削減は今後も行わないと持続できないと思います。来週から議会も始まります。2月26日から始まるのですが、交通局では令和3年度の当初予算を提出しております。こちらは初めて赤字予算で提出することになりました。これまでは剰余金があつてそれを食いつぶしてきたのですが、もう剰余金が無くなって借金生活という形になるのですが、事業としては十分継続していけるのですが、経営改善案を作りながら借金を返していけるような方法を取らないといけませんので、この審議会が大きく影響してくると思います。そういったところで交通局の経営改善案を作っていこうと思いますので、よろしく願いいたします。本日はどうもありがとうございました。

#### **4 閉会**

会長

オンライン参加の皆さんもどうもありがとうございました。

以 上