

## 第10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)3月30日(火) 10:00～11:15

【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 10名)

榑原会長、藤井副会長、西村委員、岡村委員、有馬委員、婦木委員、  
藤部委員、川崎委員、川本委員、宮田委員

(テレビ会議による参加 4名)

宮崎委員、村上委員、谷島委員、加藤委員

【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 答申書(案)について

3 会長あいさつ

4 局長あいさつ

5 閉会

### 1 開会

事務局

それでは皆様お揃いになりました。最後になりますが第10回宇部市旅客自動車運送事業審議会を開催させていただきます。今日はお配りしておりますのが、式次第の下の方に資料案1、2、3と答申書案、皆様からいただいたご意見に対する対応の一覧表、席次表、新型コロナウイルスの影響による現状です。今日は皆様から頂いたご意見について、この審議会としてどのように対応させていただくのかをご審議していただく予定になっております。それでは会長よろしく申し上げます。

(ここから会長が進行)

### 2 議題 (1) 答申書(案)について

会長

はい、よろしくお願いいたします。本日10回目ということで、これまで1年少しの間、様々な観点で議論して参りましたけれども、いよいよ答申を最終的に

取りまとめたいということでございます。前回2月につきましては、公営民営という経営のあり方を含めて、それから答申の方向性を含めて、非常に重要な議論ができたかと考えております。その後、私、事務局、さらに委員からもご助言をいただいてこの答申案を作成いたしましたして、それを皆様の方へお送りして、皆様の方からもご意見をいただきました。多数ご意見をいただきましてどうもありがとうございました。この答申案につきましては以前にお送りしていますので論旨はご承知とは思いますが、前回の議論を踏まえ新たに追加されている事項を簡単に申し上げておきますと、まず10ページ目につきましては、公営事業継続の意義と課題ということで、こちらにつきましては前回の議論を反映していると。委員からも多大なご助言をいただいておりまして、それを基にしてまとめさせていただきます。ありがとうございます。それから公営事業ということとの関係で、貸切事業の是非というところも議論がございました。前回以降、13、14ページに当たりますけれども、シミュレーションに関しまして、前回悲観シナリオ、つまり令和2年の非常にコロナ禍で乗合貸切共に落ち込んだ状況から全く回復しないという悲観シナリオに基づいたシミュレーションはしておりましたが、その中で貸切事業について現状維持か完全撤退かのどちらかしかなかったのですが、それに加えて13ページに書いておりますが、悲観シナリオの中で、令和2年においてもかなり確実な収入源になっておりました特別支援学校のスクールバスの貸切のみを継続した場合、つまり貸切事業の大幅縮小ということですが、そのケースもシミュレーションとして追加しています。こちらをご覧くださいかと思うのですが、こちらの場合にはむしろ完全撤退よりは縮小した形で存続の方が収支は良いという結果が出ております。これを踏まえて14ページ目の最後になりますけれども、貸切事業についてはコロナ禍で非常に大きな打撃を受けておりますので、令和3、4年の回復状況を精査し、低迷が続く場合には限定的な規模の貸切事業への縮小も図るべきであるというようなところは追加した事項となります。それ以外の事項については以前議論した事項となります。

それから利用促進というところで、20～21ページです。こちらも前回よりご意見をいただきました。20ページに列挙されているのは交通局の方で色々今こういうことをやっているという中で、公営であることで市と一緒にできてくる部分がありますので、そういった部分の様々な話を書いているということでございます。それから前回から市民の支える意識についてご意見をいただいていたと思います。後でも申し上げますけれども、答申案に対するご意見の中で具体的な目標が必要ではないかというご意見がございました。そこについて概算ではありますが、21ページの最初の段落の方に私の方で書かせていただいたところがあります。これが令和2年の乗合事業の損失額、これが4億6,000万円くらいです。一方現時点で、子どもはともかく、宇部市の20歳以上の人口が13万6,000人くらいです。単純に割りますと一人当たり3,400円程度ということですので、非常に荒っぽい試算ですけど、全ての方が毎日一往復以上バス利

用の回数を増加させればこの額にほぼ達すると。逆に言えば今利用していない方が市民の中に相当いらっしゃるということで、その方々が少しずつ使っていただければ実は非常に効果が大いという記述を追加させていただきました。前回から新たに追加した事項は以上になります。

続きまして、答申書案についてのご意見対応一覧表がございます。どういう形で対応させていただいたかをご説明したいと思うのですが、まず1ページ目の一つ目から三つ目につきましては表現をご指摘のとおり修正しております。四つ目が先ほど言った市民の支える意識というところで、ご意見としては市民に具体的に何が求められるのかということで、先程申したようなことを記載させていただいたということです。これも細かく申しますと高齢優待は別途財政出費が出ているとかあるのですが、かなりシンプルに書かせていただきました。それから五番目については利用促進に関してもう少し踏み込むべきだというご意見で、そちらについてはそのような表現とさせていただきました。2ページ目の二つのご意見については、基本的に答申としての文章の整合性であるとか、構成に関するご意見だと思いますが、こちらについては基本にご意見を踏まえた形で、はじめにをつけるであるとか、公営存続という結論に関する文章等を修正させていただきました。3ページ目は三つご指摘があるのですが、一つ目のタクシーへの移行に関して、例えば特にデマンド方式の場合だと思いますが、電話等のコミュニケーションが難しい方もいると。ご指摘のとおりだと思います。具体的には呼ばなくて良い定時定路線がございますので、そちらについては最終的には宇部市の方でバスを別な交通手段に転換するとした場合に、宇部市の交通政策におかれて色々な手段をご検討いただくと良い事項だと思います。こちらについても市も毎回オブザーバーで来ていらっしゃいますので、そちらの方でご承知おき頂ければと思います。二つ目は支援学校のスクールバス。これは前回議論がありましたが、当然保障はないわけです。あくまで仮定ということであって、このE Fというシミュレーションの趣旨としては、貸切の現状維持と完全撤退の間の、大幅に規模を縮小して残していくという第三の選択肢を検討したということになります。それからICカードに関しては、ここに書かれたように、この度補正予算案でICカードの導入を含めた予算が可決されたそうです。導入する以上はより効果が大いものにしていくといったことはあるわけですが、基本的にはそういう判断を市の方でもされておりますので、それを前提にしてそれを活用するという方向性でこの答申はまとめて参りたいと考えております。4ページの利用者目線での路線策定の見直しというところで、今までは乗降調査のデータを基にご指摘のような見直し等はされていて、以前議論になったようにそのデータの精度という問題はあったわけですが、ICカードを導入されると、こういった利用者目線の路線の見直しにも当然活用していただきたいということで追記させていただいているということです。次のご意見につきましては、私はどちらかというところを車をご利用できない方にフォーカスしていることに対するご意見だと受け止めました。ど

ういう形でご意見を組み入れるかを考えましたが、先程の利用促進のところ、現状宇部市において車を使っていてバスを全く使っていない市民の方は相当数いるわけです。先程書いた一人当たり3,000円、4,000円という話は、そういう方が少しずつ利用を増やすだけで公共交通の状況は全く変わるということを示したかったわけですが、そのところで我々のご指摘ご意見を組み入れているつもりであるということです。次から次のページのご意見にかけてのご意見の中で、文字が見づらい、体裁上のご指摘については他の委員も含めて何件か頂いています。私もディスプレイで確認していたところがあって、印刷して確認してなかったところをごさいますて申し訳ございません。そこにつきましては事務局の方で修正をお願いしていますが、図表の画像の鮮明さは改善の余地があるので、事務局におかれても認識されているので、最終盤に向けて改善していただきたいと思っています。5ページに5件ご意見がありますが、この中の真ん中の三つ目の一般的・定性的比較というところで、ここは公営民営の比較のところですが、根拠や出典を明示するべきではないかというご指摘だと思います。ここについて検討はさせていただいたのですが、この公営民営比較のところは黒字の方がどちらかというところと一般的に言われていることであって、それに対して赤字の方は主に委員からコメントいただいているのですが、一般的に言われていることに対して、最近状況は大分変わってきているという、そこについて赤字でコメントいただいています。どちらかというところと赤字の表現が重要だと思っています。一般的にはこう言われているけれども現状においてはむしろこういうふうに変化しているという表現の仕方になっているので、個々の根拠というよりは、そういう資料としてここは作っているということです。ここはまたもご意見がございましたら後ほどよろしくお願いたします。6ページ目はシミュレーションに関するご意見で、上の二つは同じ趣旨だと思うのですが、楽観シナリオが一つありまして、それから悲観シナリオが6パターン作っているということで、ここについてご指摘はちょっと悲観の方に偏りすぎているのではないかという、やはり楽観の方でも複数考えていくべきではないかというご意見だと思います。事務局とも大分色々ご相談はさせていただいたのですが、大前提として、このシミュレーション自体かなり仮定を積み上げているもので、例えば一般的に値上げをすると乗客が減るのですが、値上げをしても乗客が減らない前提にしているところで、かなり仮定を積み重ねています。そこに関してより現実性を持たせていくと、値上げに対して何割乗客が減るということも考えていくわけですが、そうするとさらにそこで様々なパターンが出てくるので、シミュレーションに関して更にいろんな組み合わせが考えられるということです。その中で、対応というところに書いているのですが、元々シミュレーションを複数やった意図としては、コロナ禍でなかなか令和3年度以降の状況が見通し辛い中で、最悪の状況も考えておかないといけないということで悲観シナリオを作った。悲観シナリオであっても値上げや貸切の撤退によってある程度状況は改善しうることを示す目的で作っているとい

うことで、結論としてはシミュレーションのパターン数については現状のままと現在させていただいています。なお、少し書かれていますが、値上げをしても乗客が減らない前提になっていますので、この前提である限りは楽観シナリオで値上げをすると確実に状況は良くなる、かなり良い結果になります。4つもの仮定が入っていることを含めて、ここではそういった形でシミュレーションの追加はしていないということです。6ページの下の特記事項は表現に対するご指摘とさせていただきます。ご指摘に対応しております7ページの特記事項については体裁の問題で、基本的には参考資料の方に全ての図表は乗っているのですが、私も実は答申案の方で図表を全部取る可能性を考えましたが、結論としては答申書だけを見てもある程度論旨は掴めるようにということで図表は残しています。それから7ページの下の特記事項です。こちらは貸切に関するご指摘で、ここについては貸切事業の特に答申書の15ページの特記事項の箇条書きになるとと思います。ご指摘の趣旨としては、主催貸切を撤退するのであればそれに合わせて職員の適正配置が行われなければいけないという意味だと思います。具体的に何人であるとかの数字の表現は変えさせていただいたというのが7ページのご指摘に対する対応です。8ページ目につきまして、こちらは貸切事業の区分に関して分かりづらいというご指摘で、ご指摘を踏まえて表現等を修正させていただいております。8ページ目の次の二つは庸車に関する点で、こちらについてもご指摘のように表現を修正しています。8ページ目の一番下、タクシーへの運行委託に関するご意見ですが、先程申しましたようにここについては市の方で対応いただくことになるとと思いますので、市の方で勘案いただきたいと思います。それから9ページ目、貸切事業の民営化の件ですが、民営の長所を積極的に取り入れるという形で書かせていただいているということです。ICにつきましては補助金等を活用してIT等の投資も必要なのではないかということだと思っておりますが、そちらについても今回IC導入についても様々な補助を受けた上で実行しているということです。このような形でご意見に対しては対応させていただきました。そういったことで最終案としてお示しというのが今の答申案ということになります。今確認していただいて、目次のページ番号が途中からずれているような気がします。これは後ほど直していただければと思います。こういった形で最終案をまとめさせていただいたわけですが、本日協議は最終回と考えておりますので、ご意見等をいただけましたら幸いです。説明が長くなりまして申し訳ございません。何かございましたらよろしくお願いいたします。

委員

15ページの貸切事業に関する提言というところで、一番上の文章で、運転士不足の現況においてというところで、現有車両の更新のタイミングに当たっては、運転士不足の改善を車両購入の条件とすべきであると、ここの意味がちょっと理解できないのですが。

会長                    まず、今、貸切の車両を持っておられます。どの程度の経年、何年前に買ったというのも出ていたと思うのですが、先程言った、もう撤退してしまうというのは別ですが続けるとした場合に、この話の前提としては令和元年度の時点で、注文に対して運転士不足で十分対応できないと言ったことで令和元年度は売り上げが伸びなかったという話があったと思います。その状況が続くのであれば、なかなか貸切を続けるのは難しいので、貸切の新しい車両を買うのは無理になるかもしれない。逆にある程度運転士不足が改善して、貸切事業が注文をこなせるようになるのであれば車両の更新はもちろん必要だろうという趣旨です。

私の意見を申し上げますと、貸切に関しては短期的にはコロナの影響から次年度どの程度回復するのかしないのかという点、もう少し数年のスパンで言うと、運転士の状況がどうなっていくのか、そういったいくつかのチェックするポイントを見ながら判断していただかないといけないと思います。

委員                    今の説明を聞いて良く分かりましたが、この文章だけで受け取った方が理解してもらえるのかなという気がしますがいかがでしょうか。

会長                    分かりました。ご参加いただいた委員からなかなか分かりづらいということですから、こちらのポツについては、趣旨はそのまま表現は工夫させていただきたいと思います。

委員                    13ページの上から2行目1(3)と書いているのですが、1番に、はじめに入れたので、こちらは2ではないですか。

会長                    なるほど。その通りです。すみません。その他いかがですか。体裁面がまだ不十分なところがあるかと思しますので、こちらは事務局とも再度チェックをさせていただきたいと思います。

委員                    すみません。15ページの貸切事業に関する提言の2番目のところですが、4行目で他社車両を利用すると、と言うのは庸車のことを言っているのですか。市営バスを利用できないで他社というのは庸車という形で車両を利用した場合という意味ですね。

会長                    そうですね。

委員                    分かりました。

会長                    その他いかがでしょうか。

委員

連続で申し訳ないのですが、13ページです。経理にあまり強くないのですが、楽観シナリオにおいてというところです。セグメントとして赤字である令和元年度においても、実際には貸切事業自体の費用以外に固定費用33,948千円が貸切事業セグメントの費用として計上されている。令和元年度水準の貸切事業収入の下では、仮に貸切事業から撤退した場合、全体収支はむしろ悪化する可能性があるというこの意味がよく理解できないのですが。

会長

私の説明で間違っていたら事務局に補足いただきたいのですが、令和元年度の状況については以前の貸切の回に議論があったと思うのですが、まず固定費用が一定額、乗合事業と貸切事業のそれぞれに按分されているという状況があって、前回シミュレーションとして令和元年度レベルで貸切事業から撤退した場合にどうなるかという試算も出されていたと思うのですが、その試算ではむしろマイナスになるのだと。それは最初に言った固定費用の影響があるからだという話だったと思います。それが令和2年度もさらにコロナで落ち込んだ水準になると、貸切事業収入が小さすぎるので、そういう効果もなくなってしまって、むしろ全体の足を引っ張っているような状況になる。私の理解では、宇部市交通局の場合の損益分岐点というか、貸切事業を続けるべきか続けるべきでないかの境界となるような貸切事業の収入は令和元年と令和2年の間にあると理解しています。事務局がもし補足がありましたら。よろしいですか。

この辺りの記述の趣旨は、令和元年までは貸切事業は経営に貢献していたので、その水準であれば貸切事業を継続することに公営交通として意義があるのですが、令和2年のようにコロナで全く一般貸切がなくなってしまった状況であれば経営の足かせになってしまうということです。そこで大分状況は変わります。今後のことを考えた場合に、令和2年の水準からほとんど回復しないという非常に悪い状況になったとすると、残念ながら貸切事業の撤退を考えないといけな。ただ、現状ではまだ令和3年度の回復の程度が見通し辛いので、そこについては令和3、4年の状況を見て最終的にご判断いただきたいという、この時点ですす答申としてはそういう表現になるということです。その他いかがでしょう。もし大きなご意見等ないようでしたら、私の方で改めてこの答申書の全体の方向性を確認させていただきたいと思います。

まず、3章で公営交通の特徴と課題ということで書かせていただいています。今の、このタイミングで議論した場合、公営交通というものには存在意義があって、本審議会としては、10ページに書いてございますように、公営交通事業の継続を積極的に評価しているということです。もちろん無条件でこのままでいいと申しているわけではなくて、継続に当たっては貸切、乗合それぞれについて民営の長所を取り入れていく必要があるということです。貸切、乗合それぞれについて具体策を審議会で議論をして、改善策を記載させていただいています。先程から議論になっている貸切事業に関しては、令和2年のコロナ禍の状況を考慮せ

ざるを得ません。令和2年の状況を見ますと、悲観的なシナリオの下では貸切事業の撤退や縮小も考える必要があるかもしれません。ただし、必ず悲観シナリオになると言っているわけではなくて、もう少し回復ができる場合には貸切事業を継続することで全体の経営に貢献することができるということを書いています。乗合事業に関しては値上げの可能性や、様々な路線の可能性についても指摘させていただいているということです。最後に19ページ5の新しい課題への対応というところで、サービスの見直しや人材確保・育成、事業者間の協力関係の深化・MaaS等への対応を視野に入れた組織体系の強化、利用促進及び市民の支える意識といったことを書かせていただいています。先程、貸切事業の答申の記載に関してご意見をいただいたので、そちらについては事務局とも相談させていただいて修正させていただきたいと思います。その他の点で、この答申案の内容につきまして、体裁等は私どもの方で修正させていただきます。内容について何かご指摘ございましたらお願いします。よろしいでしょうか。

委員 21ページの最後から2行目に公共交通サービスに対するブランディングというのがありますが、ブランディングとは何ですか。ブランドのことですか。意味が良く理解できないのですが。

会長 ブランディングというのは色々あるのですが、皆さんが現状で車に乗っていてなかなか公共交通に目が向かないという現状があるので、そういった中で皆さんにまず選択肢として公共交通を入れてもらうために、広報として色々な形で公共交通の存在感をアピールしていかなければなりません。そういった中で宇部市でもやろうとされているのが、主要幹線のラインカラーを決めることや、系統番号等も前回の計画の中でかなり整理して以前よりは分かりやすくなったと思います。分かりやすく、使いやすくするための努力ということで、ブランディングと書かせていただいています。

委員 括弧書きでもいいので、そのあたりの説明を加えたらいいと思います。

会長 分かりました。簡潔に書いてしまっているので、表現を訂正します。

委員 確かにブランディングというのが何の説明もなく書いてあると意味が分からない可能性がありますね。ブランドというのは服や化粧品や鞆などにありますね。中身がどうなのか見ていないけれど、そのブランドだったらとても良いと思ってもらえるというのがブランドです。ですから、宇部市交通局のブランディングというのは、宇部市営バスだったらとても便利だ、信頼できる、そのわりに安いと思ってもらえるようにしていくというのがブランディングというものです。宇部市交通局で色々努力しているだけだと、努力していても顧客や市民や利用者に伝



わらないです。市民や利用者の心の中にブランドはあり、伝わらないと駄目なので、そういうふうに交通局が努力したことがちゃんと皆さんに伝わって、結果として宇部市営バスだったらとても安心して使えるとか、宇部にこのバスがあっただけよかったと思ってもらえるようにするというのをきちんとやろうという活動だと思ってもらえればいいと思います。そういうことを欄外等に解説することも必要かと思いました。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、唐突にこの言葉を出してしまって反省をしております。ご指摘を踏まえて、ブランディングという言葉を使うかどうかも含めて考えさせていただいて、表現を分かりやすいものに追記したいと思います。

委員                    ついでながら、今の公営交通は、高いとか民間じゃないから今一つお客様目線ではないとか、逆ブランディングにはなっていると思います。名古屋や京都でも同じで、公営よりも民営の方が顧客目線だと思っていたと。もともと公営だからそうだと思うので、そうではなくて公営こそそういうことがきちんとできていると皆様の頭の中を切り替えてもらうようにするというのはとても大事なことです。実際にそういうふうにはできていないのならば駄目ですが、できているのに皆さんがそう思ってもらえないというのが一番良くないことなので、この前段にも書いてあるように、きちんとサービスをしていくとか経営の効率化を図ることは大前提の上で、それを皆さんに分かってもらって信頼感を高めるということは、僕は締め言葉として大事だと思うので、決して消さないでむしろきちんと居続けてもらえると良いと思います。ただ言葉が分からないと意味がないです。ブランドという言葉はみんな知っています。ブランド化することなので、そういうことを説明してもらえればいいと思いますのでよろしく願いいたします。

会長                    委員のご指摘を踏まえて、表現を工夫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。

委員                    今回 I C 運賃が導入されることが可決されたということで、私は先程のブランディングが、宇部市はこういうふうになりますというようなことだと思いますので、タイミングとしては I C 運賃を入れる時に、より良いサービスをします、こういう改善をしました、こういうことをしました、ということをしていくことが、市民の方に宇部市営バスは何か変わるという意識を与えると思います。それが意味ブランディングに繋がると思いますので、時期的なもの、タイミングが大事かと思っています。

会長 ありがとうございます。ＩＣの導入を視野に入れて、具体的なブランディングの方向性を交通局の方でもぜひ考えていただければと思います。

委員 お疲れ様です。今更なのですが、結局、最重要課題は運転士不足ですよね。運転士不足に対する取り組み方等があればよいと思います。それから、初乗運賃をどのくらいにすればいいかという意見もあったらよかったですと思います。運賃について、仲間内でどのくらいだったらバスに乗るかという話を何回もしたことがあります。タクシー料金の初乗りが６６０円から６９０円です。タクシー料金と比較してどのくらいまでだったら良いかという話もしたことがあります。半分以上が良いという人が３分の２くらいでした。７０歳以上の１００円バスが２００円位だったら乗るといった意見もありました。この答申案は非常によくできていると思いますので、今更なのですが、先程申し上げました運転士不足にどのように対処していくかという一考があってもよかったですと思います。

会長 運転士や人材の件に関して、１９ページの５の（２）５に書いています。数年前に比べると若干運転士不足が緩和している状況があるそうです。一方で、交通局に関しては、比較的年齢の高い運転士が多数いますので、今後退職が多数に及ぶことは分かっているわけで、そこを考えると運転士の採用は積極的に行っていくべきであろうという話と、二つ目は経営との関係があって非常に難しいところがありますが、数年前から始められている会計年度任用職員の正規職員化、あるいは正規職員の採用再開を考えていくべきではないかというところは踏み込ませていただいています。１８ページ（エ）の箇条書きの一番下で、値上げに関してのメッセージは慎重であるべきというご意見もいただいていますので表現は慎重に書いていますが、他のバス事業者との共同運行化などを視野に、路線バスの持続のために、ＩＣカード導入等のサービス改善と併せ、公営交通事業の受益者である乗客に対して、段階的により多くの負担をお願いすることも検討すべきであると、具体的にいつ・何円といったところまでは書けません。そういったところも避けて通れないのではないかとすることは書かせていただいております。

委員 今回市の人事で、運転士の退職者が５人出たという報告がありましたが、そのフォローは出来ていますか。

事務局 ６０歳の定年ということで退職しますが、５名の退職のうち４名は会計年度任用職員でそのまま採用することになっています。また、新規採用という形で会計年度任用職員から３名の職員化をすることで、今回内示しています。

委員 ありがとうございます。安心しました。

会長

その他よろしいでしょうか。

委員

よろしいでしょうか。全体としてすごくきっちりまとめていただいております。いろいろ文句も言いましたが、対応していただいております。ありがとうございます。ちょっとだけコメントしたいのですが、まず確認ですが、網形成計画は来年度が最終年度ですよね。再編実施計画もされて、路線の見直しをされたのですが、その時に経費はどのくらい下がったのかはどこかに書いてありましたか。もし経営効率化をするときに、この中にもあるように、一部路線についてはダウンサイジングして分離するとかそういったことを考えないといけないとなると、路線を切るようなことになってくると思うのですが、必ずしもそれが効率化になるかどうかというのは、回送が増えるとか、実車率が下がるとかが起こると決してそうじゃないこともあるので、実際に再編実施計画をされたときにどのくらい効率化できたかというのを参考にしておかなければいけない、そこをきちんと見ていなかったと思いました。今分かれば教えてほしいです。それがうまくできているのだったら、それを参考にしながらそういった効率化はありうると思います。それからもう一点ですが、後ろの方に共同運行という言葉があります。これではとしたのですが、報道でもありますが、去年の11月の法改正でそれまではバス会社が勝手にお互いに話をして、運賃を一緒にしたりダイヤを均等にしたりはカルテルに当たるので勝手にしてはいけない、勝手にではなくても市の協議会とかでもしてはいけないというふうになっていたのが、やって良いということに変わりましたということなので、熊本や岡山でそれを適用して実施するというのが出ています。その時のキーワードは共同経営という言葉になっています。共同経営というと、例えば船鉄さんやサンデンさんと宇部市交通局が全部一体経営みたいになるのかということとそういう意味ではなくて、運賃プールと言っていますが、共同運行と言っているようなところは、いろんな会社が走っていますが、収入は全部プールして配分するというやり方でやりましょうと。その代わりに、あなたはこの時間を走ってね、うちはこの時間を走るからと話し合っただけで決めるというのが共同経営です。言葉と実際のことがやや違うのでちょっと混乱するのですが、そういうことが出てきています。なぜこれを言うかということ、乗合事業で黒字のところほとんどないということが出ていたのですが、今回黒字のところ明示されています。そうすると何が問題かということ、じゃあ私がここをやるとうちのところが出てくる可能性があるということです。その時に何ら防ぐ方法はありません。もし入ると、もう黒字が無くなる。そうするとこの計画は全く変わる可能性があります。そう考えると僕が思うには、宇部市はこの計画をやるとうちのことは実は共同経営をやらなくていい可能性が高いと思います。なぜなら、共同経営をすると勝手に他の会社が参入できなくなります。なので、このシナリオが成り立ちます。そうでないと、この答申を見てうちがこの黒字路線をやりますと言われると全体が変わります。なので、書かなくてもいいのです。

が、共同経営も視野に入れるということを書いておかないと実効性が弱いと思います。共同運行というのは実は曖昧な言葉で、今までだとやってはいけなかったことかもしれません。独占禁止法の改正のことをうまく活用することが必要なように思います。もちろん他社と調整しておかないとなかなか書けないことかもしれませんが、これをどういうふうに考えているのかを確認しておきたい。あるいはあまり考えていなかったのならそれでも構わないのですが、私はそういうことを感じた次第です。

会長 今ご指摘は割と重い二点をいただいたと思うのですが、ちょっとまずは事務局に確認したいのですが、最初の方、再編実施計画の時に路線再編をした時の収支の改善の効果の数字は今ありますか。

事務局 的確に回答に行きつかない気がして大変申し訳ないのですが、路線再編を始めたのと時を同じにして、公営企業の会計制度変更で退職給付引当金が平成26年度から発生しておりました。実際この退職給付引当金自体は約9000万円位で推移してきておまして、その金額がありながらというところで人件費の減額をお伝えしたいと思います。平成28年度から29年度にかけて3400万円の人件費の減額。これは退職給付引当金がありながらというところでございます。29年度から30年度も3000万円の人件費が減額されております。30年度から令和元年度も3100万円というところで、人件費については再編の実施効果といたしまして路線数がまとまってきて、必要な運転士数が減ってきて人件費の減額が示されています。収支につきましては路線再編の金額ではお示しできないのですが、走行キロ減少でお示しさせていただきたいのですが、平成28年度には23万キロの削減、平成29年度には20万キロの削減、平成30年度は5万キロの削減、令和元年度は6万キロの削減で、走行キロにつきましては削減数がこちらの方でお示されます。

会長 当時の議論の記憶では、路線再編によって、今言われた何万キロという運行距離の削減については計画の方でも具体的に記載したし、実際その検証は可能です。実際それをやっているのです。経費の方は色々会計制度の変更等があるのでうまくこの部分だけが再編の効果だと出しづらいということですか。

事務局 そうですね。試算していなかったものですから、今お示しできるのは人件費の削減ということでお答えしました。

委員 でも、運行キロの減があれば、単純に運送原価をかければ概算でいいですよ。運送原価は台キロ当たりなので、かけるキロで費用だから、それだけの削減効果があったと見ていいでしょう。実際それほど人が減っていないのでしたら違

ってきますが、人も減っているわけだから。それでいいと思います。大事なものは、それ以上お客さんが減っていたらまずいということなので、交通事業者としてはそういうことを市がしているのであればちゃんと補助は出してと言っていないといけないと思いますし、逆に言ったらそういう再編は通常考えにくいと思います。そういうことは原則として大事だと思います。やはり公営交通の弱点は民営に比べると、非効率な路線を作らされやすいということがあります。民営だったらそんなところはうちはやりたくないからやらないと言えますが、公営はなかなか言いづらいというのがある。だから今は再編実施計画等できちんと枠をはめているのですが、法改正で利便増進計画と名前は変わりますが、そこできちんと非効率な路線は作らないという原則を堅持しないといけないというのはあると思います。そのうえで今のようきちんと利用していただける路線を作っていくのだけれど、一方で効率化していくことによって、よりお客さんが減るようなことになると本末転倒なので、そうならないような計画をきちんと作っていないといけないということは書いておかないといけないと思いました。それが一つ目です。

会長

二つあるのですが、今の一つ目の点。この件は宇部市の網形成計画が最終年度に入らないうちで、達成度の評価等は毎年度してきたわけですが、バスの利用者の部分はなかなか目標が達成できていない状況があるわけで、市の方の網形成の検証というのは数字を出した方がいい気がいたしましたので、そのご指摘については試算を対応する形で事務局とご相談させていただきたいと思います。ここは宇部市さんも関わると思います。

二つ目の方ですが、共同運行のところ、私の方で記載したところがありますが、率直に申しまして、先程委員のご指摘したようなところまで視野に入れてここを書いているわけではございません。市内において特に西部の方で三事業者が運行している区間がありますので、そちらについて運行間隔の調整等は今までやってきました。そこをもう少し連動を強化しないといけないのではないかとこの意味合いで先程の共同運行と書いていました。ここについては先程ご指摘があった共同経営という表現を、どういう表現で入れるのが適切かというところは大事なところだと思うので、ここについては委員のご意見等を改めて伺いして、少し表現を修正させていただきたいと思います。今の二点、かなり重要な視点だと思いますので、そういう形で対応させていただきたいと思います。ありがとうございます。

事務局

先程の路線再編のところでお答えできなかったのですが、補助期の資料が手元にありまして、そちらであれば補助金を算出する前の経常費用、これは乗合事業の方で集計ができておりました。そちらの方で説明をさせていただきたいのですがよろしいでしょうか。先程の再編のところ、平成28年度が約8億7400

万というのが経常費用でございまして、平成29年度はこちらが8億5300万で約2000万減というところがございます。平成30年度が8億2500万で約2000万減です。令和元年度が8億1000万で1500万の減。令和2年度が補助期ですので令和2年度も出ておりまして、8億で約1000万の減となっておりますので、乗合事業の経常費用自体は減少しているというところがございます。以上でございます。

会長                    ありがとうございます。多分その中で再編のタイミングの時の費用減を見ていけないといけないということですね。その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ご意見いただきましてありがとうございます。様々重要なご指摘をいただきましてありがとうございます。その中で、先程ご意見いただいたブランディングの件とか、貸切事業の中の記載内容等についてご指摘いただいたところについては表現の見直し等をさせていただきたいと思っております。委員から先程いただいた2点は重要な点だと思っております。私も事務局と精査して追記しないといけないところもありますし、答申の方向性は変わらないと思っておりますが、それなりに重要な事項だと思っておりますので、事務局は今後の対応ですが、表現の修正以外の部分もございまして、答申書の修正をして各委員にお送りして、最終的に書面で承認をいただく方向性で対応したいと思っております。事務局はそれで対応可能ですか。

事務局                    そのようにさせていただきます。

会長                    それでは委員の皆様、あまり時間をかけすぎてもいけないので急ぎたいと思っておりますが、特に最後の委員のご指摘2件を中心に、また表現の修正も含めて最終案を修正させていただいて改めて皆様の方に書面で送りいたします。書面にて最終的な委員のご承認をいただいて、この審議会としての答申ということにさせていただきたいと思っております。本日基本的な答申の大きな方向性については皆様にご了解いただいたものと理解しておりますので、先程の指摘等についてはそういった形で対応させていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。ありがとうございました。本日の議題は答申案の内容でございますので、以上となります。事務局の方に一旦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。当審議会の、こういった会議を開いた審議については、これで全て終了させていただきます。先程会長の方から言われましたように、後日書面決議という形を取らせていただきますので、引き続きどうぞよろしくお願いたします。最後になりましたが、会長からご挨拶させていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

### **3 会長あいさつ**

会長

改めまして、委員の皆様大変お疲れ様でした。この審議会はかなり色々この一年間ございまして、昨年2月に初回が開催されて以降、コロナ禍で数か月会議ができないような状況がありました。最終的に市外の委員におかれてはお越しいただければと思っていましたが、コロナの状況等もあって、お越しいただけるけれども事務局の方でお断りされたような時もありまして、一度もお越しいただけなかったということで大変残念に思っています。それから、この一年間の中では市長が交代されまして、久保田市長から諮問を受けて、篠崎市長に答申するような形となりました。そういったことで、かなり様々なことがこの一年間ございまして。そういった中で、皆様には様々なお立場で、中にはなかなかこれまでこういったバスのご議論に参加されたことのない委員もいらっしゃいます。そういった方も含めてそれぞれのお立場からのご意見をいただきまして感謝しております。まだ修正はありますが、最終的にこういった形の答申をまとめさせていただくことができました。公営交通事業をどういうふうに位置付けるかという難しい課題もありましたが、今のこのタイミングにおいては一定の存在意義がある、その存在意義を活かしていくためにはもっと色んなことをしないとけないというご指摘をいただいてきたと思います。そういうことで、こうした答申をまとめることができました。委員の皆様のご意見無くして答申はまとまりませんでした。本当にありがとうございました。特に宇部市内からの委員におかれましては、こういった重要な課題に、お忙しい中、ほぼ毎月会議がある中でお出席いただきまして御礼申し上げます。市民がもう少しずつバスを使えば経営状況も良くなるというような試算も出しましたけれども、そういったところは様々な団体の中にいらっしゃる方々だと思いますので、そちらの団体でもそういったことを委員の皆様の方からも言っていただけると嬉しいです。それから市外からご参加の委員、本当にお二人ともお忙しい立場の中で、毎回出席いただきましてありがとうございました。お二人のご助言無くしてこの答申は無いものと思います。本当にありがとうございました。最後に、事務局も大変人員も少ない中でよくご対応いただきまして本当に御礼申し上げます。今後具体的な実行ということになると思います。宇部市も網形成計画最終年度に入るわけですが、そういった中で今後の交通政策のひとつの方向性を示すものにもなっていると思いますので、よろしく願いいたします。これまでどうもありがとうございました。

事務局

ありがとうございました。それでは最後に局長よりご挨拶申し上げます。

#### **4 局長あいさつ**

事務局

みなさん、大変お疲れ様でした。会長の言葉と重なるところもありますが、昨年2月10日に審議회를立ち上げまして、ここにおられる14人のメンバーの

方で、市長からの諮問であるバス事業のあり方と運営の最適化についてご議論いただきました。開始直後に新型コロナウイルス感染症拡大と緊急事態宣言が発令されるなど、国内の動向が大きく変容され、この審議会も一時開催を見送る事態となっております。ほとんどの企業や事業者、また人が集まる観光地や飲食店等、大きな打撃を受けることになりました。また、公共交通機関においても、飛行機を始め、鉄道、バス等といった輸送機関については移動の自粛等もあり、これまでにない本当に厳しい状況になっています。交通局においても、空港線をはじめとする各路線において、利用者の減少等により対前年度比で40%にまで収入が落ち込む月もありました。本来令和2年度は黒字予算で組んでおりましたが、実際3月の補正で7,800万円の経常損失を出す見込みであります。また、令和3年度予算についても、議会で審査をされ承認をいただきましたが、新型コロナウイルスの影響は継続することが予測され、単年度で約9,400万円の経常損失を出す予定です。これで未処理欠損金については1億4,000万円、今後借金生活という形になります。平成5年に交通局が市街地の方から現在地の善和に移転して、これまではその剰余金を食いつぶす形で清算をして参りました。しかし、今後は欠損金を解消していくことも視野に入れながらバス事業を継続していきます。そのような中、本日第10回目となる最後の審議会を迎え、答申書の取りまとめがなされました。我々事務局として大きな励みになるお言葉もたくさんいただきました。コロナ禍で本当に大変な時期に当審議会に参加をいただき、また、貴重なご意見をいただき本当にありがとうございました。

交通局の歴史を振り返って、過去3回の審議会を開催し、今回4回目の審議会です。交通局は昭和20年1月に宇部鉄道株式会社の自動車部を買収して宇部新川駅で事業を開始、そして76年の歴史の中で大量輸送を経験し、市へ貢献した時期もありました。しかし、モータリゼーションの進展と利用者の減少に歯止めがかからず、また、ツーマン運行からワンマン運行への移行など、経費の節減を図るも累積欠損金が膨らみ、準用再建団体になった時期もありました。こうした歴史の中で公営交通としてここまで頑張ってきたことは、市の政策と一緒に取り組み、多くの市民の移動を担ってきた賜物ではないかと思っております。本日会長、副会長を始め、各委員の皆さんにご議論いただいたこと、本当に感謝を申し上げます。ただ一つ残念なことは、リモートでのみの参加となってしまった委員が、宇部に来ていただけなかったことが非常に心残りであります。機会があれば、教授が立ち上げられた公共交通マーケティング研究会の誘致を宇部の方では是非させていただきたいと思っておりますので、その際にはぜひ宇部にお越しただいて、当審議会の答申書の成果が出ているかどうかを確認いただきければと思います。最後に委員の皆様のご健康と今後のご活躍を祈念いたしましてあいさつに代えさせていただきます。本日はありがとうございました。

## 5 閉会



事務局

以上をもちまして、宇部市営旅客自動車運送事業審議会を全て終了いたします。皆様長期に渡りましてご参加いただきまして本当にありがとうございました。

以 上