

令和2年度宇部市公共交通協議会第2回会議録

日時：令和2年(2020年)6月24日(水) 10:00~11:50

場所：宇部市福祉会館 2階 ボランティア交流ホール(大)

出席者：17名(欠席者3名)

榑原会長、木下副会長、鈴木委員、大谷委員、綿部委員、辻野委員、糺委員、中村委員、秋本委員、吉川委員、藤岡委員、濱村委員、辻岡委員、伊藤委員(代理出席)、森山委員、山根委員、安平委員(代理出席)

事務局：4名

共生社会ホストタウン推進グループ 中村グループリーダー、成瀬チーフ、久保田主任、金子

次第：1 委員の紹介

2 会長あいさつ

3 議事

【形成計画関係及び道路運送法関係】

(1) 宇部市地域公共交通網形成計画の目標に対する達成度の評価と課題

(2) 宇部市地域公共交通再編実施計画の変更

【道路運送法関係】

(3) 市街地循環線の変更について(宇部市交通局)

(4) 厚南校区コミュニティタクシーの変更

(厚南校区コミュニティタクシー運営協議会)

(5) 原校区コミュニティタクシーの変更

(原コミタク運営協議会)

(6) 東岐波地区コミュニティタクシーの変更

(東岐波地区地域内交通運営協議会)

(7) 桃山地域コミュニティタクシーの変更(事務局)

4 その他

1 委員の紹介

2 会長あいさつ

3 議事

【形成計画関係及び道路運送法関係】

(1) 宇部市地域公共交通網形成計画の目標に対する達成度の評価と課題 **【承認】**

事務局から、宇部市地域公共交通網形成計画の目標に対する達成度の評価と課題について説明を行った。

【会長】

宇部市地域公共交通網形成計画作成後から、目標に対する達成度は、鉄道、地域内交通は、目標比で順調であるということですが、バスについては、利用者が減少傾向にあり、目標達成できていない状況です。これはここ数年同じ傾向となっています。しかしながら、今年度は、総じて厳しい状況になることは覚悟しなければいけないと思っています。

(2) 宇部市地域公共交通再編実施計画の変更 【承認】

事務局および宇部市交通局から、宇部市地域公共交通再編実施計画の変更について説明を行った。質疑等については、以下のとおり。

【宇部市交通局】

減便については、深刻な運転手不足が主な要因です。必要運転士数 75 人に対して、在籍運転士数は 66 人と、9 人不足しています。一番大きな課題は、平日における就業（拘束）時間が、約 3 分の 1 の運転士が 14 時間程度、3 分の 2 の運転士は 11 時間程度と長くなっていることです。そこで、早朝、深夜の便を削減し負担軽減を図ります。具体的には、資料の減便 No.1 の早朝の便や減便 No.8 の深夜の便など、全体で 20 便について、減便等をさせていただきたいと考えています。

【会長】

昨年度も運転士の不足を理由として減便しました。減便は、歓迎されることではないですが、一方で公共交通における人材の確保は重要ですので、運転士の労働環境の改善は必要な対応であると思います。

【委員】

質問が 2 つあり、まず 1 つ目は、課題として示されている運転士の労働環境の改善はどの程度図られるのでしょうか。2 つ目は、主要幹線のサービス水準はどうなっているのでしょうか。時間当たりの運行本数は概ね問題ないとの理解で良いでしょうか。

【宇部市交通局】

改善効果について、運転士のシフトは調整中ですが、少なくとも 6 名は勤務時間が短くなると見込んでいます。今後もこのような減便が続くのかということについては、利用者のサービス水準の低下に繋がるため、今回で最後にしたいという気持ちはあります。しかしながら、これからの運転士の採用や退職の状況次第であり、現時点では不透明な部分はあります。

2 つ目のサービス水準の部分については、比較的減便の影響は少ないだろうと認識しています。例えば、減便 No.3 は、新山口駅発から阿知須発に変更することで、削減区間を少なくしています。特に朝の時間帯は、通勤・通学があるため、利用者への影響を最小限にしています。

【委員】

減便はサービス水準の低下であり、基本的には良くないということになりますが、今回の変更後のサービス水準を保っていくということで、宇部市の公共交通体系の持続性をより高めていくということであると認識しましたので、本日の協議会のご意向を最大限に踏まえながら、変更認定申請をされた後は、処分権者である中国運輸局長と調整してまいりたいと思っています。

【会長】

減便の他に統合がありますが、いわゆる三密を避けるため、車両の大型化などの対応を今後検討されるのでしょうか。それと、統合した場合に朝の通学時間帯において、学校の始業時刻などの配慮はしているのでしょうか。

【宇部市交通局】

運行ルートによって車両の大きさに限界はありますが、乗車時の三密を避けるべく、これから車両の最適配置を考えていきたいと思っています。学校の始業時刻の配慮について、今回、統合はNo.5～7、No.11、12ですが、No.5～7は、減便に対する増便も行っており、基本的に時間帯が大きく変わらないようにしました。それと、No.11、12は、この2便の中間の7時39分を増便し、影響が軽微になるように設定しました。

【委員】

新型コロナウイルス感染症の影響から、企業の勤務の状況は変化しています。三密を避けるためのテレワークや、通勤時間帯を変えるなど工夫をしています。なので、それらを調査されて、早朝、深夜の運行の対応を考えた方が良いのではと思います。

【宇部市交通局】

今後、情報収集に努めます。

【委員】

運転士を増やす取組が不足しているのではと思います。高齢者の再雇用など、運転士を増やしていくということに関して、もう少し詳しくご説明をお願いします。

【宇部市交通局】

今回の変更により、拘束時間を短くすることができます。資料で提示している、これまで実施した待遇改善に加えて、今回の拘束時間の削減が、次の採用に繋がる一助となると思っています。

山口県のみならず、全国的にみて運転士不足は深刻な状況になっています。団塊の世代が退職しているし、65歳を過ぎても働く意向のある方は、再雇用もしています。その方々がいるおかげで、何とか維持できている状況があります。今後、少子高齢化が更に進展する中で、給与面だけではなく、労働条件に関して、運転士は厳しいとされているので、それを少しでも軽減して、運転士を確保していく努力をしていこうと思っています。

厚生労働省の集計によると、新型コロナウイルスに起因する解雇・雇止めの上位4番目に上がっているのが、タクシーや観光バスの運転手などの運転手です。そういう状況ではありますが、労働条件を良くして、運転士を増やしていこうと思っていますので、よろしくをお願いします。

【会長】

再編実施計画に関して、今後、どのような手続きになりますか。

【事務局】

この再編実施計画は、その他の書類を添付し、国土交通省に変更の認定申請を行うこととなりますが、今後の軽微な文言等の修正の確認につきましては、会長に一任させていただきたいと思っています。

委員全員の賛同があり、再編実施計画の変更認定申請にかかる軽微な文言等の修正について、会長に一任することを決した。

【道路運送法関係】

(3) 市街地循環線の変更について 【承認】

宇部市交通局から、市街地循環線の変更について説明を行った。質疑については、以下のとおり。

【委員】

この市街地循環線で使用する車両は、バスの分類になるのでしょうか。

【宇部市交通局】

11名以上なので、大型車両の分類です。小野地区、二俣瀬地区を走っているものとはほぼ同じタイプの車両です。

【委員】

タクシー会社も、このような車両を持っています。宇部市交通局がバスと比較し小さな車両を導入していく方向性になると、宇部市交通局とタクシー会社の営業する垣根が段々となくなっていくのではと危惧します。

【宇部市交通局】

今回の車両小型化の目的は、図書館、尾中病院に乗り入れし、市街地をきめ細かく移動するためです。バスの大量輸送という役割は、今後も変わらずあると思っています。最適な大きさの車両を検討していく必要は今後もあると思いますが、今のところ、小型車両を中心として導入していくことは考えていません。

【委員】

今回のこの車両変更の背景を教えてください。需要追随型で検討されているのではと思います。市街地にヒトを増やしていくということなら、需要を創出していく必要があります。その中で、このタイプの車両はどうなのでしょう。これに至った検討経緯を教えてください。

【宇部市交通局】

市街地循環線の役割を突き詰めていった結果、このようになったということが理由です。他の路線バスと差別化ができていなかったことが、利用者が増えていかなかった理由のひとつなのではないかと思っています。差別化するために施設に乗り入れすることが必要だと考えましたが、一番小さなバスでも安全に乗り入れすることが難しいため、この車両に至りました。この車両の導入により、市街地のにぎわい創出に繋げていきたいと考えています。

【委員】

了解しました。それでは、内装を工夫するなどして、是非、乗ってみたいくなる工夫をするように対応していただけたらと思います。

【委員】

積み残しが発生した場合はどうするのですか。

【宇部市交通局】

追加便を出す対応を実施します。ただし、過去半年で同時に最大で7人が乗っているというデータはありますが、平均して4、5人程度の利用であるということからも、基本的に積み残しはないものと想定しています。

【会長】

先程、議論されていたタクシーとの関係については、この場とは別に、公営交通事業の在り方等に関して議論されている「宇部市営旅客自動車運送事業審議会」の方での議論になり得るのではないかと思います。民間を圧迫するという面ではなくて、市民の移動手段として重要な役割を担う部分について、その役割分担等の再定義が必要だろうと思います。

(4) 厚南校区コミュニティタクシーの変更 【承認】

厚南校区コミュニティタクシー運営協議会から、厚南校区コミュニティタクシーの変更について説明を行った。質疑については、以下のとおり。

【委員】

際波台のルートにおいて、「中野バス停」停留所を新設した目的は何でしょうか。

【事務局】

「中野バス停」停留所には、近くに郵便局があり、際波台から郵便局に行きたいという要望に対応するため、新設しました。

(5) 原校区コミュニティタクシーの変更 【承認】

原コミタク運営協議会から、原校区コミュニティタクシーの変更について説明を行い承認された。

(質問、意見なし)

(6) 東岐波地区コミュニティタクシーの変更 【承認】

東岐波地区地域内交通運営協議会から、東岐波地区コミュニティタクシーの変更について説明を行い承認された。質疑については、以下のとおり。

【委員】

手続きのことで確認です。今回、廃止ルートと記載があるところは、10月から廃止ということで良いでしょうか。協議会の委員の皆様のご承認をいただくことを前提として、30日前の届け出が必要です。廃止は、通常は6か月前ですが、協議会の委員の了承があれば、それが30日前という期限になります。今日の議論で皆様が良いということであれば、それで進めていただくことは可能です。

【会長】

内容に関して、協議会として異論はないので、市のサポートにより、運輸支局への手続きを進めて下さい。ところで、東岐波地区において、コミタクの利用者が、新型コロナウイルスの影響がないかのように、むしろ利用が増えていっている現状があります。この点については、どのように認識していますか。

【運営協議会】

通院や買い物主体の、日常利用者が多いため、大きな減少がないものと考えています。

【事務局】

2月からAI乗合タクシーの実証実験を東岐波地区で実施させていただきました。その際に、AI乗合タクシーの周知と併せて、コミタクの周知も行いました。そのため、コミタクというサービスがあり、それを利用しても良いのだという周知が広く進んだことも、コロナ禍にある中で、コミタクの利用者が増えた要因のひとつではと考えています。

【会長】

承知しました。

(7) 桃山地域コミュニティタクシーの変更 【承認】

事務局から、桃山地域コミュニティタクシーの変更について説明を行い承認された。

(質問、意見なし)

4 その他

新型コロナウイルス感染症拡大に伴う、移動自粛等に起因する減収等の状況について、各運行事業者から説明。

【宇部市交通局】

減収の状況は、乗合自動車収入と、貸切自動車収入がありますが、まず乗合自動車収入に関して、対前年比で2月は96.8%、3月74.5%、この2ヶ月で7百万円の減収。4月は50.7%、5月は41.5%。2か月で27百万円の減収です。この乗合自動車収入の中で、特に大きく響いた部分は空港線で、対前年比で2月は102.5%となっていますが、3月は49.3%、4月は11.5%、5月は7.1%と、大幅に減っています。それから、貸切自動車収入は、対前年比で2月は87.4%、3月は37.0%、この2ヶ月で4.5百万円の減収。4月は38.9%、5月は24.8%、この2ヶ月で13百万円の減収。以上、かなり厳しい状況であることをご報告します。

【サンデン交通】

2月末のイベント自粛などから大きな影響が出てきています。対前年比で、3月は79%、4月は46%、5月は64%です。5月が対前年比で上向いているのは、県立高校が再開したことにより、学生の定期券の売上が計上されたことが要因です。この3月、4月、5月で前年の年間売上の1割に相当する額が減収となりました。下関から宇部空港に行くバスは、乗降は平均1人未満で、ほぼ利用がない状況ですが、運行は継続しています。50%前後の減収ではありますが、バス事業は、元々が赤字であり、影響は非常に大きいものとなっています。

【船木鉄道】

4月からの乗合の収入は、前年比で60%を下回っています。乗務員に聞き取りを行ったのですが、4月、5月は利用者が少なかったものの、6月になってからは、少し増えてきているのではと話していました。貸切の収入については、対前年比で、5月は10%であり、非常に厳しい状況となっています。

【宇部地区タクシー協会】

2月に運賃改定があったので、通常ならこの運賃の値上げの影響により、10%程度は売上が増えると思っていましたが、これが対前年比で10%減収でした。対前年比で、3月は33%

減収、4月51%減収、5月63%減収。客層別でいえば、対前年比で、一般客7割、ビジネス2割、その他1割となっており、大幅に減っています。9月末までは、国が補償してくれるようですが、アフターコロナと言われる状況が長期化すれば、補償はどうか、利用者はどうか、非常に危惧しています。

【西日本旅客鉄道】

プレスされている内容をお伝えします。広島支社は、広島県三原から山口県下関までが営業エリアですが、4月の収入が対前年比で24.4%となっています。ゴールデンウィーク中は、対前年比22.8%でした。これは会社発足以来の減収ということだったのではと思っています。6月1日～14日までの期間では、対前年比40.8%という収入状況です。ご利用実態を見極めながら、3月下旬から新幹線の運休などを実施しました。全国の緊急事態宣言の解除などを受け、6月1日から、のぞみの定期列車は全て運転再開するなど実施していますが、観光列車は実施していない状況です。従業員については、5月16日から一時帰休という制度を実施しています。

私見ですが、在来線において、学校が再開したことで通学利用は戻っているが、会社はテレワークの推進などもあり元に戻っていない状況です。海外からの入国措置などもあり、厳しい状況はこれからも当面続いていくと理解しています。

【会長】

ご報告ありがとうございます。私がこれからの公共交通で危惧しているのは、完全には現状まで回復しないのではないかとことです。今まで、多くの方が公共交通の利用促進に御尽力され、徐々に利用者を確保してきたのに、その成果が一気になくなってしまうような感覚を持っています。

これについての方策は、すぐにあるわけではないですが、今後もこの場で、色々と議論していければと思っています。

【事務局】

その他のお知らせですが、中心市街地でグリーンスローモビリティの導入を予定しています。車両購入の公募を実施し1社応募がありました。正式に契約となれば、8月の中旬から下旬の運行開始を目指していき、10月からは市街地循環線を補完する形での運行をしていきたいと考えています。

新型コロナウイルス感染症に伴う、ヒトの移動自粛などがある中で、公共交通を守って市民の移動を支えるエッセンシャルワーカーとして、運行を続けていただいている公共交通の各事業者の方々に御礼を申し上げます。市としては、国や県とご支援の方法を考えて参りますので、引き続き運行をよろしく申し上げます。