

令和3年度宇部市公共交通協議会 第6回会議 会議録

日時：令和4年（2022年）1月5日（水） 9:00～10:45

場所：宇部市役所本庁 3階 総合戦略局会議室、Web

出席者：16名（欠席者4名）

榊原会長（国立大学法人山口大学大学院）
鈴木委員（国立大学法人山口大学大学院）
大谷委員（宇部市交通局）
綿部委員（船木鉄道株式会社）
高村委員（サンデン交通株式会社）
中村委員（西日本旅客鉄道株式会社）
蔦委員（中国運輸局山口運輸支局）
保村委員（山口県宇部土木建築事務所）
吉村代理委員（宇部交通労働組合、辻岡委員代理）
伊藤委員（山口県観光スポーツ文化部交通政策課）
吉原委員（一般社団法人宇部観光コンベンション協会）
木原委員（宇部市地球温暖化対策ネットワーク）
森山委員（公共交通利用者）
山根委員（宇部市交通局バスモニター）
萩原委員（山口大学大学院創成科学研究科）
村上委員（宇部市総合戦略局）

事務局：3名

交通政策推進グループ 羽根グループリーダー、成瀬チーフ、金子

次第：1 会長あいさつ

2 議事

宇部市地域公共交通計画（素案）について

3 その他

1 会長あいさつ

2 議事

宇部市地域公共交通計画（素案）について

事務局から、資料について説明を行った。意見等については、以下のとおり。

【委員】

目標値の設定についてであるが、あくまでも令和8年度の目標値であるので、色々な施策を絡めて高い目標数値、ある面では手が届くようなところに置くべきということの認識は、私たちもしているが、先ほど事務局からの説明では、基本的にはコロナ前の水準に戻るといふこと的前提条件であった。弊社では、コロナ前の水準に戻るといふところには至っておらず、例えば、リモートワークだとか、在宅勤務だとか、世の中の環境が今回のコロナでかなり変わっている現状から、目標値として、100%を目指すのか、もう少し世の中の環境も含めて、そういう認識のもとに作成していくのかということのすり合わせなり、考え方を改めることも必要ではないかなというのが、私の意見である。

【会長】

この時点で計画を作るという中では、重要な点だと思っているが、まず、事務局の考えをお願いしたい。

【事務局】

コロナ前の水準に戻るか戻らないかについては、色々な考えがあるかと思う。例えば鉄道で言えば、宇部線について、通勤であればリモートワークや在宅勤務が増えると思うが、今は通学の割合が比較的多いという分析をしているので、100%に限りなく近く戻るといふ思いで、100にさせていただいている。バスについても、主な利用が高齢者であることや、首都圏で増えているリモートワークが、地方の1ローカル線でどこまで影響するのかなど、判断しきれない中で、5年間という中期のスパンでは戻るといふ前提のもとで決めさせていただいた。

【会長】

事務局に確認であるが、例えば指標の①について、令和2年度よりは増えることになっているが、令和元年度よりも少ない数字になっているということで、完全に何もかも令和元年度以前まで戻るとまではしていない。やはりある程度減少のトレンドというのは見込んだ中で、なるべく回復させたいというようなところでこの数値にしているということか。

【事務局】

その通りである。

【会長】

今の話は割と大事なところだと思う。例えば宇部線に関しても 4,000 人という数字が書いてあるが、令和 2 年度 3,400 人から少しでも戻していくが、ある程度減少トレンドを盛り込んだ上での 100%を目指すということであると思う。

【委員】

会長が言われるように、ある面ではトレンドというものもあるので、これまでコロナ抜きにしたトレンドによって、そこに施策を織り込むというような形の傾向というのはありかなと思っている。それと、施策によるプラスアルファを増要素として見込むということはあるかと思うので、バス事業者さんも同じような形であろうと思うが、そういう中での目標数値の設定は、鉄道事業者としても、連携を図って取り組んでいきたいと考えている。

【会長】

トレンドと、ある意味構造変化という部分をどう盛り込むかということだと思うが、非常に難しい部分であり、今の委員のご意見と、少し自分なりに解釈すると、やはり構造変化が起こっているだろう中で、この目標値を掲げていくからには、少し今まで通りのやり方ではなかなか結果が出ないかもしれないため、具体的な施策の中では、もう少し工夫も必要かもしれないというご指摘かなと受け止めた。

【委員】

今のところと関連すると思うが、山陽本線との接続についての目標指標 100%というところである。平成 28 年の網計画を実施する際に主要幹線での等間隔運行という形となった。それまでの路線バスは、ほとんど山陽本線、宇部線に合わせるような形をとっていたが、実際には等間隔運行をする方が利用者には良いのではないかということで変更した経緯がある。だから、100%に持っていくことはかなり厳しい状況になる。実際もう減便をしている状況もあるし、その辺をどこまで調整していくかということも少し考えていかないと、この 100%の数字が、絵に描いた餅になってしまう可能性があるのではないかと思われる。このあたりをどう調整していくかというところを少し具体的に話はしていけないといけないと思う。サンデンさんも船鉄さんもやはり同じ状況だとは思いますが、例えば小野田駅での接続とかいうのもあると思うし、ここでは、主に宇部駅での接続になろうかと思うが、その辺で少し協議が必要になると思う。それともう 1 点、「観光地等の最寄バス停における乗降者数」という目標指標の中で「ときわ公園」と書いてあることについてお願いであるが、県のパンフレットを見ると、ときわ公園への交通アクセスについては、「JR 常盤駅入口」しか書いて

ないことが結構多い。「ときわ公園入口」のバス停から徒歩何分とパンフレット等にも入れていただければ、この目標数値については実現できるのではないかなと思うので、その辺も含めてこれはお願いである。交通局の方でもお願いや要望をしていこうとは思いますが、ぜひ「バス停から何分」ということを入れていただきたいと思う。

【会長】

後段のお話は、私もぜひと思うが、前段のお話について、具体的に、こういった目標を掲げていってそれを実現する方法のところだと思うが、そのあたり、事務局はいかがか。

【事務局】

ご指摘の通り等間隔運行で主要幹線を皆さんに認知していただけるし、取り組んでいたのは、引き続き、否定するわけではなくて、それは引き続きやっていきたいと思っているが、その中でも、接続も重視した中で、どこの塩梅をとるかというところで、また中・長期的な目標になるので、そこを皆さんともお話できたらなというところで、100になる解決策をすぐ持っているわけではないが、高い目標を目指して、限られたものの中で、より利便性を上げていくというところの一つの策として「乗継」であると思っているところもあったので、高めの目標を掲げさせていただいたところである。

【会長】

ここに関して私が考えているところで言うと、一つはこの書き方というのは、バスだけとか宇部線だけでこの接続を達成しようというのではなくて、公共交通全体として、接続性を改善して山陽線沿線から宇部市内へのアクセスを良くしてこうという発想だと思う。だから、おっしゃるように、確かに例えば交通局さん単体だと難しいと思うが、その辺りはもしかすると宇部線が走っているかもしれないし、船木鉄道さんかもしれない。JRの宇部線、交通局、船木鉄道トータルで市内へのアクセスを良くしていくことを目指すということではないかなと思う。ただ、おっしゃるようにそれを実現させるためには色々調整が必要で、個人的に感じているのは、JRのダイヤ改正のタイミングが春で、バスが基本的には秋なので、その辺りのところも含めて、恐らく今までもやってらっしゃると思うが、今まで以上に情報交換というところが大事になってくると感じている。今回、市がこういう計画を掲げたということなので、もちろん事業者さんもやっていただかないといけないであろうが、市にもそこには積極的に関与していただきたいと思う。

【委員】

今、会長さんが言われる通りだと思うので、事業者同士も協力しながら、行政と一緒に取り組んでいきたいと思う。

【会長】

あとここに関して思っているのは、逆に言うと、現状 6 割 7 割は鉄道かバスがあるというのをどのぐらい一般の方に周知されているかというところ、鉄道とバスに分かれてしまっている、よくわからないという部分があるように思う。その情報をきちんと出していくこと、実質的な接続をよくすることもあるが、実は「ある」というところをきちんと出して、よくわかるように感じている。

【委員】

質問であるが、前回の資料において「公共交通への公的資金投入額」を評価指標として挙げていただいていたが、今回外れている。これを外された理由を教えてください。

【事務局】

評価指標に入っていたのが、施策「公共交通への公的資金の投入額の見える化」というところに移ってきたのはなぜかというところになるかと思うが、令和 8 年度の目標額というところが、なかなか決めづらいためである。当然コロナ禍がどう戻るかによってもその金額も変わってくるし、実際、令和 2 年度、また令和 3 年度も当然動いている中で、増やしていくのが良いのか（税金を交通に乗せていくのが良いのか）、人口減少とともに減らしていくのが良いのかというところの考え方もなかなか見えない中で決められないが、すごく大事なテーマであるので、施策として、きちんと見える化して、皆さんに、こういう毎年の場で見えていくというところで、目標というよりは施策として追っていく方が良いのかなという判断で、記載の位置を変えさせていただいた。

【委員】

ここに移されたお考えはよくわかった。ただ、活性化再生法の施行規則になるが、そういった行政サービスの支出の額を定量的な目標として定めるということになっており、今すぐに定めないといけないというわけではないが、確保維持改善事業（幹線バスの補助金やフィーダー補助金）の計画を地域公共交通計画の中に入れ込むことが令和 7 年度事業から必要になってくるということになっていて、そこまでは公的資金の投入額にかかるものも入れ込んでいただく必要があるということをお願いしたい。

【会長】

今のお話は、いずれ宇部市においてもそういったものを数年スパンの中では考えていかなければいけないというご指摘ということでよろしいか。

【委員】

そうである。どう入れ込んでいくかということは、また宇部さんともお話をさせていただ

きたい。

【会長】

今の点、私の意見を若干申すと、宇部市の方で、例えばどの程度の交通に対する支出が適正かという議論を進めていく中では、クロスセクターということも言われているが、多面的な効果というか、今回の福祉の計画への言及などもあるようだが、やはりそういった部分も考えていった方が良いかなとは思っている。宇部市は、公共交通に対する財政支出というのは人口比で割と大きい方かなと思っているが、そこに関して、ある程度意味付けを積極的に与えていくということも必要なのかなとは思っているので、そこは多面的な議論も必要かなと感じた。事務局におかれては、パブリックコメントをこの案で実施することを想定されているので、例えば計画の文言等を含めてご意見等があれば、この場で言っていただけると修正等もしやすいかなと思う。

【委員】

ＩＣカードの利用促進の目標値であるが、60%という数字はどこから来たのかを教えてください。都市部であると、7割とか8割というところもあると思うが、導入して4年で60%という目標が高いのではないかと思います、もし何か根拠があれば教えてください。

【事務局】

宇部市交通局さんが今年度末に導入し普及していく割合を考えていただいた60%という数字であるが、今、現金を使われている方とか、バスカードを使われている方とか、高齢者優待を使われている方とか、それぞれが、大体どのぐらいＩＣカードに変わるかという転換率であり、現金では何割、高齢優待何割というところで算出した数字を積み上げたのが60というところである。実際高齢者優待と障害者優待合わせて50%の利用状況になりますので、その方がどのぐらい転換されるのかという設定によるのかなとは思っている。具体的な数字を手元に持っていないが、現金やバスカードなどをそれぞれの比率で転換したというところで、例えばバスカードは比較的高めな率で変えているが、どうしても高齢者優待や障害者優待は低めな設定にはなるのかなと思う。

【委員】

前回会長が質問されていたが、高齢者優待はＩＣカードでも利用できるようにする方針になったということであるか。

【委員】

今高齢者優待については交通局だけではなくて船木鉄道さんの方にも使えるようになっている。その関係もあり全体的に変わるの難しいと思っている。また、デポジットという

カードを取得するのに 500 円ほど必要になり、その 500 円を高齢者の方全員が出していただけかというところもある。本来 7 割 8 割としたいが、控えめな数値にさせていただいた。また、障害者の方については今市内のバスについては無料であり、この方は逆に変える意味がないというところもあるので、障害者の方については、現状のままという形になるかと思う。ただ、I C カードに変えていたことによってデータが取れるので、データ取得のために変えていただくのが一番良いとは思っている。この辺についても宇部市の高齢者施策担当部署と少し話はさしていただいたが、市の方で全部デポジットを負担するのは難しいだろうというところで、今の数字を置かせていただいた。

【会長】

I C と紙の併用になるということであるか。

【委員】

併用になると思うので、ノベルティグッズの「定期入れ」という形で、表は I C カード裏側は優待券が見えるようなものをお渡ししようかなと思っている。

【委員】

承知した。ぜひ、I C カードの普及を進めるような取組を引き続きご検討いただければと思う。

【委員】

基本理念などの「みんなで支える」というのが今回ポイントだと思うが、行政の方が多いのであまりないかもしれないが、サービス、サービスというようなことがたくさん書かれてあるが、実際利用者が乗らないと、ここにも書いてあるように、減便や廃止が行われて、水準の低下、そして利用者が減少すると書いてあるが、本当は利用者が減少するから、減便や廃止になる。資料にも書いてあるが、やはり利用者がもう少し意識改革をしないといけない、そのためには学生だけの乗り方教室ではなくて、それもすごく大事ではあるが、自治体と連携して、高齢者をターゲットに「乗らなきゃ廃止になる」、「なるべく継続して乗っていくことによってこの地域の公共交通は守られる」、「自分たちの地域のことは自分たちでもやらないといけない」という意識を持てるよう、しっかり市からも説明していただきたい。利用者も自分の地域を住み良くするには努力をする意識を持たなければならない。そこは自治体と一緒にやっていく必要があるのかなと思う。文句ばかり言い、不便だ不便だと言っているけど何も変わらなくて、ではどうすれば良いのかというところをしっかりと行政は聞き取るなど、柔軟に対応していただきたいと思う。本当に公共交通は不可欠だということを今回実感して他の計画を見えています。だから、交通事業者やこの協議会に関わるメンバーの方が、いろんな計画の役員になって、どんどんそういう会議に参加していくことがとても重

要で、まちづくりを行うには公共交通が大事であることを会議で発言をして利用者意識を変えていく、そしてニーズをさらに把握していくことが必要であると思う。バスも電車もタクシーも、本当に大切なことがわかりました。また、障害者や高齢者だけでなく、私も小さい子供を連れた子育て世代も、本当に公共交通が大事な時期がある。妊婦など自動車を運転できない時期があるので、そういうときにいかに便利に公共交通を利用できるか、安全に利用できるかというところもすごく大事だと思うので、様々な会議に交通事業者の方々が参加していただいて、たくさんニーズを拾って柔軟に対応していただくことが本当に大事だなと思ったし、私たち利用者も何に困っているかというところをきちんとと言わないといけない。それを高齢者の方にも頑張っていたいただきたいと思うのが、私の意見である。

【会長】

大変重要なお指摘をいただいたと思う。利用促進など学校でいろんな取り組みというのは以前からしておられるとは思いますが、例えば高齢者の方などを対象とした取り組みというので、交通局がされているのは拝見したことがあるが、事務局の方で、利用促進のための様々な取り組みというところで、今のご意見に対して、例えばこういうことをやりたいとか、何かあれば、或いは事業者さんでも結構であるが。

【事務局】

例えば地域内交通について、今6地域でコミュニティタクシーを運行しているが、地域の皆様とタクシー事業者様と市の職員とでいろんな意見を交わしている。それが北部地域でのデマンド交通については、なかなかできていないので、そこについては、今後取り入れていきたいというところの施策は盛り込ませていただいている。

【会長】

北部の件はやはり大事だと思っていて、今回出していただいている利用状況等を見ても、もちろん人口減少等があるので、やむを得ない部分もあるとは思いますが、かなり落ちてきているのは事実である。この度交通局にもご協力いただいて、北部の地域のアンケートをさせていただいているが、利用者の方の高齢化は進んできていて、新たに70代ぐらいになった方のデマンドバスの利用登録が進んでいないのかなと思われるようなデータもあったので、そのあたりを考えていくと、宇部だけではなくて他の地域でもあるが、地域内交通を導入してしばらく経つと、利用者の方が高齢化して行って、新たに高齢者になった方になかなか使ってもらえないというような状況が割とあるように感じていて、なかなか難しい問題だなと思っているので、今回の北部の地域で色々取り組みをしようということを計画に書かれているのはすごく大事なことであると思っている。また、交通局が昨年、高齢者の団体の方に行かれて時刻表についての取組をされているのをFacebookで拝見したが、そういう取組もすごく大事で、今回の場合には、これからICカードが入ってくるので、先ほ

ど話があったようなICカードへの転換の促進や、先ほどの宇部駅の乗継の改善とか、そういうことのタイミングをとらえてうまく色々やっていると良い。昨年、一昨年あたりコロナの関係でやりづらいところもあったと思うが、徐々に状況は良くなるだろう中で、そういったところも必要かなと考えている。

【委員】

「計画の位置付け」のところで、「利便増進実施計画」を今回は外しているというところで、すぐに利便増進実施計画に着手できない可能性があるというところで外されていると思う。ただ今後、利便増進実施計画を調整の結果、策定することになれば、この地域公共交通計画も変更される考えなのかということをお聞きしたい。

【事務局】

先ほどの目標指標のところでも話があったが、この計画書は、そういった形で変更ができるものなのか。

【委員】

地域公共交通計画自体は、もちろん変更は可能である。当然皆さんのご承認をいただく必要があるが、変更はもちろん可能である。

【事務局】

そういうことであれば、実施計画はあった方が良く思っているので、変更ということとさせていただければと思う。

【委員】

委員から、どうしてもこれだけ言ってきて欲しいと言付かっている。補足にはなるが、今のこの公共交通計画を拝見させていただいて、とてもいい取り組みで、事業者さんと、市民の方とどうやって公共交通を維持していく・発展させていくかということだと思うが、今喫緊の課題として、どちらの事業者さんもそうだと思うが、まずは「運転士不足」である。これは交通局だけではなくて、全国的にも長い間課題になっている。昨日か一昨日、ヤフーのニュースというか、コラムみたいなものでバスの運転士不足というのが記事になっており、そこに全国のおそらく運転士の関係者の方からいろんなコメントがついていた。事務職は、拘束時間イコール実働時間なので、8時間拘束で8時間実働ということになるが、運転士の場合は、今平均13時間、最大で1日の拘束時間が16時間、交通局でもそういった勤務がある。15時間50何分という勤務があるが、最大16時間ということで、1日が24時間しかないのに、勤務が終わって退庁してから次の日の出勤まで、8時間あれば合法であるという非常に厳しい状況がある。これは厚労省の「バス運転者の労働時間等の改善基準告示」に

より、最大で拘束が16時間、退庁から次の日の出勤までが8時間空けば良いとなっているが、来年なのか再来年なのかわからないが、「8時間」から「11時間」になるということである。少しずついろんなところからの声が上がって、運転士不足をどうするかというところで、変わっていくのであろうが、現状に関しては、会議が始まる前に雑談で申し上げたのだが、この3月末、それから来年の3月末、併せて運転士が9名定年退職になる。今は60歳が定年となっているので、その後会計年度任用職員として65歳まで残っていただけとしても、どのぐらいが残っていただけるのか、少なくとも、10名の正規職員はいなくなるわけで、となると今の勤務数、今の便数を確保する担い手が本当に2年間で10人入ってくるかというところ、それは現状ではありえないというところがあり、まず労働組合というのは労働者の地位向上もあるので、まずは運転士の確保、もちろんこれにはなぜ運転士が来ないのか、それから退職率が高いのかというところをもう一度考えていただいて、地域公共交通に係る課題というところの5番目に「運転士の確保」というのも入っているが、これも一緒に考えていただけたら良いと思う。

【会長】

今ご指摘いただいた点も非常に重要な点で、過去数年来問題になっていて、私も交通局の審議会にも出席していたため、その話については伺っている。今回の場合、市の計画ということで、もちろん交通局としての取り組みというところはあるかと思うが、運転士確保ということはやはり、やはり待遇面というところを考えないといけないのではないかというご指摘かと思うが、その辺りに関して事務局の方ではどうか。その辺りに関して、今話せることはあるか。

【事務局】

今施策として書いているのは、運転士さんの良いところをPRしていくというところぐらいしかない。ウェブサイトであるとか、その辺りしか考えてないところである。

【委員】

運転士さんは中型免許で乗ったりできるのか。

【委員】

確かに中型の2種免許というのがあるが、大型バスは乗れない。市街地循環線は14人乗りであるが、これであれば中型の2種免許でも乗れるということになっている。今市内を走っている小型にしても定員30人を超えているので、中型免許では確か乗れなかったと思われる。

【委員】

中型免許保有者の枠を広げ、運転士さんも大型と小型に乗る人にと別れるなどが可能か。

【会長】

今おっしゃっているのは、例えば大型の運転士さんが不足しているので、例えばその枠を広げることで、運転士さんの確保というのはできないのだろうかというお話か。

【委員】

そうである。

【会長】

もちろんその可能性はあるとは思うが、例えば、2種ということになると、タクシーの運転士さんとも、基本的にすごく人手不足で、地域によっては廃業だったり、深夜営業をやめたりとかいう状況があるので、可能性としてそういった車両の運用の変更は他の面でも必要だとは思うが、おそらく、運転士さんの相対的な不足というところは、それでもやはり、問題として残ってくるのではないかなと、自分としては認識している。先ほどの運転士さんの話であるが、昨年度、公営交通事業の審議会の方にもおり、そのあたりの議論もそちらの方でもしたが、これは過去結構長い期間において、宇部だけの話ではなく、全体として、運転士さんの人件費のカットという形で経費節減というのがある程度行われてきたという事実があって、その影響が今すごく出ているということだと理解はしている。審議会からの答申を受けた交通局の経営戦略の中で、ある程度その辺りのお話は言及されていたと思うが、そのあたりというのは事業者の方で改善をしていただかないといけないが、宇部の場合には公営交通であり、宇部市の方のお考えというのも重要になってくると思うので、今のお話に関しては、公共交通を担う方々の確保というところに市としてもきちんと取り組んでいくというところは大事だと思うので、今後の具体策の中で色々お考えいただきたいと考えている。それから、先ほどの話とも少し関わるが、供給側の人材がすごく逼迫している中で、どんどん増便するというのは難しい状況がある。それは、恐らくバスだけではなくてタクシーもそうであるし、おそらく鉄道もそういうところあると思う。やはり、利用者の方も少し考えていかざるをえないと思っているので、そういったところはこの協議会の中でも常に念頭に置きながら議論しないといけないと考えている。

【委員】

例えばサンデンさんとか船鉄さんの人材確保の取組としては、どんな状況か教えていただきたいと思う。

【委員】

サンデン交通としては、人材確保ということで、免許取得の助成制度を行っている。あと定年延長を順次している。また、新卒の高校生を予定の乗務員ということで確保して教育し、免許を取れるようになってから、運転業務に就いてもらうということを行っている。

【委員】

弊社としては、ハローワークの登録、知人の声掛け（乗務員の知人の紹介）などを行っている。サンデンさんもおっしゃっていたように、免許を取る支援も実施している。また、事務の者や整備の者に免許を取ってもらって、乗務員の教育をもちろんした上で、運転をしてもらったりというような形で対応はしている。

【委員】

運転士不足は、宇部市だけに限らず全国的な課題であり、これに関して、市が直接政策的に支援するというのは非常に難しいものである。現状では事業者の努力にお任せしているのが正直なところである。事業者の方としても、免許取得の助成金を出したり、いろんな工夫をしておられるが、やはり限界があると思う。さっき言われたように、運転士さんの労働条件が非常に厳しい。拘束時間が長い割に実働時間が短いというところもあるし、賃金の問題もあり、1事業者の努力だけでは、なかなか抜本的には克服できないと思う。一番は、さっき言われたように、皆さんが公共交通を利用していただいて、事業者も収益が上がって、なお且つそれが運転士さんの労働条件に反映されていくという、良い方のスパイラルに入れば良いが、今は悪い方のスパイラルに入っている状況がある。抜本的な解決となると、先ほどから申し上げているように、事業者1企業の努力だけでは限界がある。行政の支援についてもなかなか直接は厳しい状況。となると、やはり、国の方で抜本的にこの公共交通を維持していくための運転士の確保が必要である。これはバスだけではなく、タクシー事業も非常に厳しい状況である。運転士不足と今後、少子高齢化がますます加速する中で、公共交通を維持していくためには、やはり、運転士の確保というのは一番の課題ではないかと思われるぐらいに重要なことだと思う。できれば国の方での何か抜本的な解決に繋がるような施策を期待しているというのが、市の立場、私個人的な意見もあるが、そういう気持ちである。

【会長】

後半の方は、国への要望ということで、運輸支局から直ちに何かお答えいただける感じではないかもしれないが、全く同感である。少し個人の考えを申すと、例えばこういった公共交通に関して議論する場の中でこのお話というのは大分共有されてきていると思うが、公共交通の世界から一歩外に出ると、あまりまだ認識されていないというのは感じている。そのあたりは、労働組合等でもいろいろ情報発信されているのは拝見したことがあるし、いろいろな形で出されていると思うが、まだ社会一般の意識に繋がっていないので、それが恐らく国

の支援が弱いというところにも繋がっているように感じているので、宇部市だけでできることではないが、いろんな場をとらえて、関係者からの情報発信というの必要なというの思っている。

【委員】

バスやJRに乗っていると、本当に運転士さんや駅員さんは大変だなと思うことがある。学生さんで切符を買っておらず、車掌さんがちょっと注意をすると、罵声を浴びせるのを見たりして、本当に大変な職業だなと思う。運転士さんにお礼を言うのは別に強制ではないのだけれど、罵声を浴びせるってどうかなっていうところもあって、やっぱりそのあたりを見るととても大変な職業だなと思う。まずは学生さんへの教育が大切であるが、乗り方教室とかで、交通局さんは言いにくいであろう。コロナ禍で公共交通を無くしてはならないと過酷な労働時間で働いている運転士さんに対して、何かちょっと注意されたからといって言い返すとか、前に詰めろと言われたから文句を言って降りるとか、2人席に1人で座っているからちょっと詰めてくださいと運転士さんが言うとか機嫌を悪くする学生がいるとか、そのあたりについては学校側の方からきちんとマナーとかはお伝えしていただきたいと思う。また、文句を言っているのは高齢者が多いように感じる。降りる時に一言文句を言って降りる人がいる。スピードが出ていたとか、曲がる時危なかったとか、温度が暑いとか寒いとか、降りる間に文句を言うお客さんを見ることがある。運転士さんに「あなた悪くないです」って私は言って降りることがあるが、運転士さんたちへの待遇もであろうが、お客さんの質を上げていく、市民の意識を上げていくことが運転士さんたちにとっては付加価値というか、お礼を言っていただく職業という付加価値の大切さもあるので、教育とか自治会へのお願いとか、「人として」についてはお金もかからない簡単なことであるから、言ってあげるべきだなと思う。例えば、プロモーションとして、運転士がみんなでコロナのワクチンを3回目打って、安全に運転士さんの身も守りますよというところで、過酷な労働の中、本当に頑張っている運転士達がいまますよと市がプロモーションしてニュースに流して、運転士さんたちのありがたさとか過酷さをちょっと演出していくとか、運転士さんたちの待遇はすぐには改善できないけれど、お客さんや市民が「ありがとう」とか「頑張ってください」と言えるような教育を行うとかいうところが少し欲しいなと、今の話を聞いて思った。

【会長】

「カスハラ」というのは、いろんなところでも言われていると思う。公共交通に限らないのかもしれないが、基本的な社会を支えてくださっている仕事をされている方への敬意とかの問題なのかなと思うので、おっしゃるように、比較的手をつけやすい問題かなと思う。せっかく今回問題提起をいただいたので、市の方でも具体的方法とかを考えていただけるといいなと思う。事業者さんも恐らくその辺りは思うところがあると思うので、ぜひその辺りお考えいただけるといいなと思う。

こちらの内容については、ほぼ皆様からご了解いただいたように思うが、事務局、今後の進め方に関してはいかがか。

【事務局】

後日、市長・副市長それから市議会の方に説明もある。また内部でもパブリックコメントにかけるまでに、修正した方がいいのではないかと出てくる可能性もあるので、1月17日からのパブリックコメント開始までの内容等の修正については、会長に一任をさせていただきたいと考えている。

【会長】

事項が変わることは、基本的になくて、文言とか、言い回しとか表現の修正ということでよいか。

【事務局】

そうなると思う。

【会長】

基本的に恐らく表現等の微修正になり得ると思うが、そのあたりについて会長に一任ということであるが、そのような形で皆様よろしいか。

【委員】承認

【会長】

それでは、そちらについては私の方で対応させていただいて、パブリックコメントということにさせていただきたいと思う。