

令和5年度宇部市公共交通協議会 第2回会議 会議録

日 時：令和6年（2024年）1月9日（火） 14：00～15：30

場 所：宇部市役所 3階 3-3会議室

出席者：19名（欠席者3名）

榊原会長（国立大学法人山口大学大学院）

三戸副会長（宇部市自治会連合会）

大谷委員（宇部市交通局）

綿部委員（船木鉄道株式会社）

福嶋委員（宇部タクシー協会）

芳野委員（宇部山電タクシー株式会社）

秋野代理委員（宇部第一交通株式会社 城戸崎委員代理）

木村委員（西日本旅客鉄道株式会社）

館委員（中国運輸局山口運輸支局）

上田委員（中国地方整備局山口河川国道事務所宇部国道維持出張所）

渡壁委員（山口県宇部土木建築事務所）

北村委員（山口県宇部警察署）

菊池委員（宇部交通労働組合）

守永代理委員（山口県観光スポーツ文化庁交通政策課 渡邊委員代理）

佐々木委員（一般社団法人宇部観光コンベンション協会）

太田委員（宇部市地球温暖化対策ネットワーク）

齋藤委員（宇部商工会議所）

佐藤委員（社会福祉法人宇部市社会福祉協議会）

磯中委員（宇部市都市政策部）

事務局：5名

都市計画課 金子課長、羽根主幹、青木副課長、和田係長、坂倉係員

次 第：1 議事

- (1) 宇部市公共交通協議会の会長、副会長、監査委員の選任について
- (2) 地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）に関する事業評価
- (3) その他
  - ・バス・タクシー運転士体験会&就業説明フェアの実施結果報告
  - ・路線バス運賃無料デー実施結果報告

## 1 議事

### (1) 宇部市公共交通協議会の会長、副会長、監査委員の選任について

事務局の推薦により、会長に榊原委員、副会長に三戸委員、監査委員に綿部委員と佐々木委員を選任した。

### (2) 地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）に関する事業評価 [承認]

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】

国の基準として、デマンド運行に関しては、計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合が30%以上、路線定期運行に関しては、1回当たりの輸送量が2人以上の系統を補助対象としている。

今回、いくつかの系統で補助対象外となっていることから、デマンド運行に関しては運行回数の見直し、それ以外の系統についても運行内容等の見直しを通じて、国の補助基準に該当するよう、見直しをお願いしたい。

#### 【事務局】

今言われたとおり、いくつかの系統が補助対象外となった。国の補助を受けるために、利用者の利便性が下がってもいけないので、利用者のニーズ等の把握に努め、地域の運営組織等と協議を行い、改善を進めていきたいと考えている。

#### 【会長】

市として、国の補助を受けるために、例えば便を減らす等の見直しをするのか、補助を受けなくても運行を維持していくのか、それは今から検討されるのか。

#### 【事務局】

補助を受けるために、利用者の利便性が極端に下がってもいけないと考えている。今後、地域との協議や、利用状況を把握するなどして、見直しが可能かどうかを検討する。

#### 【副会長】

利用者が少ないと、続けられなくなるといったような周知はされているのか。

#### 【事務局】

大きく分けて、市が委託して運行しているものと、地域が主体となって協議会を作って運行しているものがある。

市の委託については市が、地域が主体となっているものは地域が利用促進の周知を行っている。

#### 【会長】

周知をすることは大事である一方、特に二俣瀬地区や小野地区は人口的に利用喚起の難しさもある。今の方式が良いのか、他の方式が良いのか、地域にとって一番良い移動手段は何か、いろいろと検討を。

#### 【委員】

交通局が担っているのは、二俣瀬線、東部市内循環線、市街地循環線の3路線。

二俣瀬線は区域型の運行で、残念ながら目標を達成することはできなかった。やは

り、地区の高齢化も影響していると考えている。今後も利用者のニーズ把握や利用促進に努める。

東部市内循環線は定時定路線で、目標達成はできたが、コロナ前の利用者数には達していないため、引続き利用促進に努める。

市街地循環線も定時定路線で、令和5年の4月に見直しを行っている。見直しを行った結果、多少、利用者は増えたが、午後便の利用が少ないということもあることから、今後さらに利用促進に努める。

#### 【委員】

船木鉄道が運行しているのは、吉部・万倉線。

昨年度と比べて、利用者の増加が顕著であると感じている。目標・効果達成状況で年間利用者数が1,164人になっており、昨年、令和3年10月1日から令和4年9月30日までの利用者数が864人で、前年対比で134.7%となっている。おそらく、新規の利用者が増えており、その方たちが一定数リピーターになっていると感じている。以前、市主導で、民生委員へのデマンド交通の説明をしており、それが身を結び始めているのではと思っている。

また、吉部小学校、万倉小学校の生徒の校外学習と思われる利用も年に何回かあることから、地域にも周知がなされていると思っている。

#### 【委員】

宇部山電タクシーが運行しているのは、西宇部線、厚南線、藤山線。

基本的には、前年度と同じような利用状況で推移している。いままで利用している人はそのまま利用していただいているが、新たな利用者が増えたり等はしていない状況。

西宇部線は、令和5年10月からルートを変更し新たな停留所に停まるようになり、その停留所から定期的に利用がある。今回ルートの変更や停留所の新設に併せ、時間の変更を行ったばかりということもあることから、もう少し様子見というところもあるが、11月、12月の利用が若干低調であることから、地域や市と相談しながら対応を検討しようと思っている。

#### 【委員】

宇部第一交通が運行しているのは、原線、桃山線、東岐波線。

原線は、令和5年10月からジャンボタクシーに変更をし、飛躍的に利用者が増えた。新開作ルート、第二原ルートの二つのルートでかなり利用者が増えており、収支率も利用者数も目標を達成できた。北上梅田のルートも利用者が増えてきているので、ジャンボタクシー導入の要望が地域からあり、現在検討中である。

桃山線については、新川ルートは好調であるが、鶯の島ルートが一月に50人たらずの利用しかないので、何らかの対応が必要と考えている。

東岐波線は、黒崎自治会館から中央病院までのルートで、利用者が0人の月が2回ほどあり、年間でも32人の利用と非常に少ない状況のため、何らかの対応が必要と考えている。

また、原線では地域でアンケートを実施しており、運行事業者として、車内でアンケート用紙の配布や回収に協力をしている。

【会長】

学校の授業の中で公共交通を使ってもらうことは、すごく良いことだと思うし、それによって利用が伸びるということもあると思う。継続して利用してもらえるように学校にも働きかけを。

また、新規利用者の開拓が難しいという話を各地で聞くが、市内でも利用者が増えている成功例もあることから、そういった事例を他の路線でも参考にさせていただきたい。一方で努力だけでは解決できない部分もあると感じており、その地域にはどのような交通手段が適しているのか、どこかの段階で検討して行く必要があると考えている。

(3) その他

・バス・タクシー運転士体験会&就業説明フェアの実施結果報告  
事務局から、資料について説明を行った。（質問、意見なし）

・路線バス運賃無料デー実施結果報告  
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。

【会長】

バス事業者側で、当日の状況や課題等の気づきがあるか。

【委員】

初めての無料デーと言うこともあって、5月5日は日曜日ダイヤに27便ほどプラスしたダイヤで運行したが、積み残しがかなり出て利用者に迷惑をかけた。その対策として、11月5日は、定期路線に20便の続行便を出す対応をして、ほぼ、積み残しが無い状態で運行した。

今回、新川市まつり、宇部まつりに何時に出でこられるかの傾向が分かったが、祭りではない普段の日に無料デーを実施した場合、利用者がどこに行くか分からないため、対応が難しくなることが予想される。

【委員】

船木鉄道では、積み残し等は無かった。船木鉄道の路線は、一部が無料の対象であった関係で、アンケートの周知が難しかったことから、アンケート結果には船木鉄道の利用者の数字は、ほぼほぼ反映されていないと思われる。また、5月5日に比べて、11月5日の利用者が少なかったのは意外であった。

【会長】

アンケートは、どちらの日も2次元コードでアクセスして回答するウェブアンケートを市で、また、当日、祭り会場で山口大学と市で聞き取りを行った。11月5日は新川のバス停でも聞き取りを行っているので、船木鉄道の利用者の回答も得られたのではないかと思う。

今回、祭りの開催日というのが大きかったと思うが、かなり多くの利用があった。交通局の4倍は、元が少ないのかもしれないが、昨年、今年とバスの無料施策を実施している自治体は2.5倍とか3倍が多いので、かなり効果が有ったと思っている。

ただ、交通局の路線で5月5日にかなり積み残しが出て、11月5日には続行便を

出す対応をしていただいたが、事業者にとって大変な状況だったと思う。続行便を出すなどの対応が持続可能かということもあるので、次回実施するときは、実施するタイミングや無料が良いのか、安くするのが良いのかいろいろ検討が必要。

検討にあたっての一つのヒントとなると思っているのが、資料5ページに、宇部まつりの日が運賃無料でなかった場合の交通手段を聞いていて、無料でなくてもバスを利用していたという人が結構いる。普段バスを使っていない人は、無料でなければ車を利用していたという人が多いので、自家用車の利用抑制の効果はあったと思う。また、市街地での消費喚起を目的に実施している自治体もあるので、目的やタイミング等、検討の余地があると思う。

**【副会長】**

イベントの内容、有名な人が来ていたら全然違っていただかもしれない。また、負担を抑えるために、次は無料よりも100円でやってみたらどうかと思う。

**【会長】**

確かに、100円で実施するのもある。100円にすると4倍にはならないが、9月30日に交通局で100円を実施されたときは、若干利用増があったと聞いている。

無料にすると人が多すぎて乗れないという問題もあるので、どのくらいがいいのか、まちづくりに一番効果的なのはどのような方法なのか、今回のデータを基に検討を。

・その他

**【委員】**

運送関係の乗務員の時間外規制が、2024年4月に実施される。いわゆる2024年問題と言われており、バス事業者に影響があるのが、時間外の抑制、拘束時間の短縮、勤務終了から次の日の勤務開始までのインターバルの延長となっている。これにより、交通局で路線バスに必要な運転士の定数は63人であるが、現在2人ほど不足している状況である。

2024年問題をクリアしようと思えば、もう2人ほど増員が必要。増員をしたからと言って、全て丸く収まるというわけではなく、運転士不足ということもあり、運転士の労働条件の改善等に対応するため、2024年4月から減便を少し実施したいと考えている。減便は、朝夕のラッシュ時間ではなく、現状、ほとんど利用者がいない便を考えている。

運転士不足は、全国的に問題になっており、交通局は少し人が入ってきている状況にはあるが、まだ厳しい状況にある。運転士の高齢化も進んでおり、この先、継続した運行ができる体制を整えたいと思うのでご了承をいただきたい。

**【委員】**

船木鉄道では、昨年10月の時刻改正時点で勤務の調整をし、2024年問題に何とか対応できており、現時点で減便の予定は無い。

しかしながら、勤務終了から次の勤務開始までの時間が厳しくなることにより、勤務を組む際の負担が増えることから、今後対応していく必要がある。また、運転士の高齢化が深刻になってきているため、そういった面で、今後減便を含めた対策を検討せざるを得ない状況にはある。

直接、路線の廃止という訳ではないが、現在、20時に利用者がいれば吉部方面へ運行している臨時便を2024年3月に終了を予定している。これは、2024年問題の影響という訳ではないが、利用者が居ないということ、運行があれば勤務時間が延びるので、運転士の負担を軽減する等の理由により終了する。

#### 【委員】

タクシー業界もバス業界と同様である。旅客運送については、労働時間と休憩時間を足した時間を拘束時間と言うが、タクシー業界では、月間で11時間拘束時間が減少する。次に、時間外労働が年間で960時間に抑制される。また、乗務終了後から次回乗務までの時間を休息期間と言うが、これが1時間延長され9時間空ける必要がある。

ただし、令和5年度の結んだ労使協定、いわゆる36協定は1年間有効であるため、実際に労働時間が規制されてくるのは、令和5年度の結んだ労使協定が切れてからとなる。このため、令和6年度中に各社が労働時間の規制に対応することとなる。

タクシー事業者は、ドライバーがコロナの影響で減っており、働きやすい職場認証制度の認証を受けるなど、少しでも働きやすい職場を提供するとともに、労働条件を改善して、ドライバーに入っただけ努力をしているところである。

また、ドライバーの年収はかなり上がってきている。年収500万円を超える場合は、税務署に源泉徴収票を提出する必要があるが、この対象となるドライバーも県内で徐々に増えてきている。ドライバーの一人当たりの売り上げはかなり伸びているが、いかにせん、全体の数が減っているということで、非常に苦慮している。

先ほど申したとおり、1年間の労使協定があるため、徐々にタクシー事業者も労働時間規制に入っていく。拘束時間、残業の上限、休息期間の規制が入ってきて考えられるのが、朝出庫して、夜中まで営業することができなくなる。1日の拘束時間は最大16時間までだが、それをやると、翌日の勤務開始時間を後ろに下げなければならない。ターゲットとする利用者がある時間帯にタクシーが多く出庫して、利用者の少ない時間帯にタクシーが減ってしまうという現象が、今後出てくる可能性があるかと危惧している。少しでも労働条件を改善して、多くのドライバーに入っただけ、地域交通を確保したいと考えている。

#### 【委員】

2024年問題の根源は、労働力不足と働き方改革がスタートだと思っている。JR西日本でも、例えば、保守作業の一部を、夜間ではなく昼間に実施する取組みをしている。昼間作業のメリットとしては、近隣の方々への夜間作業による騒音などの軽減や、昼間に作業することで安全性の向上につながる、作業時間を大きく確保できるので効率的に仕事できること、など。それとともに、先日も宇部市内で山陽線工事の「見学会」を実施したが、作業を実際に学生さんたちにも見ていただくことで、鉄道の安全運行を守っている仕事をアピールすることができた。各事業者が様々に取り組んでいるが、魅力ある職場づくりの形成を考えているところである。

#### 【会長】

バス、タクシー、鉄道、それぞれ違う部分はあるが、根本には拘束時間の規制があり、利用者等の要望に応えることが中々できなくなっていく。すでにそのような状況

にはなっているが、今後さらにそうなるという状況だと思う。これは、宇部市に限った話ではなく、県内の他の地域や大都市圏でもバスの廃止などが報道されているところである。宇部市は、事業者の皆様の努力もあって比較的影響は小さいが、今後厳しくなっていくと思う。

県において、人材確保等の取組が何かあれば紹介して欲しい。

**【委員】**

全国的にバスの廃止等があり、県内でも減便や廃止するような状況がある。人材不足については、いろいろな事業者からの意見も聞いており、県として問題意識を高く持っている。県内の交通事業者の意見を聞きながら、こういった形で人材不足の問題を解決したらいいのか、取組みを検討して行きたいと考えている。

以上