

令和7年度宇部市公共交通協議会 第1回会議 会議録

日 時：令和7年（2025年）4月16日（水） 15：00～16：40

場 所：宇部市役所 本庁 3階 3-3、3-4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）

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）

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）

秋野委員（宇部第一交通株式会社）

能登委員（西日本旅客鉄道株式会社）

國宗委員（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）

梶山委員（山口県宇部警察署）

田村委員（山口県観光スポーツ文化庁交通政策課）

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）

石崎委員（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：4名

交通政策課 新原課長、和田副課長、松本係長、坂倉係員

次 第：1 会長あいさつ

2 議事

(1) 令和7年度事業計画及び予算（案）

(2) 北部地域公共ライドシェア実証事業

(3) 山口宇部空港国際線乗合タクシー運行支援事業

(4) 長門市山口宇部空港直通便運行計画

(5) 宇部市地域公共交通サービス水準調査・検討報告書について

その他（報告）

・宇部市公共交通協議会設置要綱の改正（バリアフリー化マスタープランに関する項目の削除）

・地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について

・くすのき号の運行変更について

・令和7年度 主な事業について

3 その他

1 会長あいさつ

2 議事

(1) 令和7年度事業計画及び予算（案） [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。

【会長】

大きく二つの事業があり、お金の流れも基本的にはそれぞれの事業に沿ったものである。一つは、非常に大事な運転士確保のための取組みに関して、県央7市町の宇部市と他の6市町のお金をいただき、一旦受け取って事業を行っていくものである。もう一つは、公共交通の各路線の維持に関するもので、国からの補助費をこの協議会として一旦いただき、それを宇部市あるいは宇部市交通局に支出するというものである。この件について、承認としてよろしいか。

異議なし。

(2) 北部地域公共ライドシェア実証事業

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】

今までは自家用有償といわれていたものと思うが、そういったことを宇部市として、今年度実施するというものである。私の理解では、これから色々と詰めていく事項がある中で、現時点、小野地区で準備をしているということの報告と、意見があればこの協議会として申し上げるということかと思う。承認事項ではないと理解している。これは宇部市として割と大きな一歩でもあるかと思うので、色々お気付きの点があれば、ご発言いただきたい。

最初に私から、確認も含めてお伺いしたい。一つは、ドライバーになる方の確保について、基本的には地域住民で、小野地区にお住いの方かと思うが、ある程度の見通しが付いているのか。それとも公募してみなければ分からないという状況なのか。もう一つは、既存の公共交通、例えば宇部市交通局の路線バスや、デマンド・区域運行のものなどがあるが、それらとの関係について、今は実証実験ということだとは思いますが、現時点では宇部市としてどのような見通しをお持ちなのかお話しいただきたい。

【事務局】

まずドライバーの確保状況だが、現在は地域の方であたってもらっている段階で、確実に何人いるという状況ではない。公募してどれくらい応募していただけるかというところと、また、5月に地域団体の総会等があるので、そこで事業について説明し、応募につなげていきたいと考えている。

二つ目の現在運行しているデマンドバス等との関係性については、デマンドバスや生活交通バスでは少しカバーができていないところを、公共ライドシェアでカバーしていくというようなことを考えている。公共ライドシェアを導入したから、生活交通バスやデマンドバスがすぐになくなるということではないという認識である。

【委員】

ドライバーについて、これから公募するということが、年齢制限は設けるのか。

また、利用料金は検討中ということで、無料または実費程度、もしくは路線バス程度ということだが、この料金はドライバーに入るのか。こういったものに使われるのかお聞きしたい。

【事務局】

まずドライバーの年齢制限だが、あまりに高齢だとやはり危険性があるということが想定されるため、ある程度の制限は設けたいと考えているが、応募して来られた状況を見て、年齢制限等について検討していきたい。

利用料金がドライバーに入るのかということについては、やはりドライバーもある程度の報酬をもらって行うということを考えている。そのドライバーの報酬を利用料金ですべてカバーできるとは考えていない。

【委員】

対象者について、高校生と高齢者とあるが、高齢者の方は、何か利用の条件は設けるのか。

【事務局】

特に利用制限はないと思っているが、福祉タクシーのような形になるといけないので、ご自身で車に乗降ができない方は対象外になると考えている。

【委員】

対象者は、移動手段を持たない高校生や高齢者となっているが、一般の方は使えないという認識なのか。

【事務局】

移動手段を持たない高校生や高齢者をターゲットとしてこの事業を進めていくことは考えているが、車をお持ちで、ご自身で移動できる方が対象外ということではない。

【委員】

ぜひその旨を明記していただきたい。高校生や高齢者が中心であっても、誰でも利用できるようにしていただきたいと思う。

【委員】

交通とは直接は関係ないが、車の中では一対一の状況、密室になる。犯罪が行われることがないように、防犯的なことも今後検討していただきたい。

【会長】

色々ご質問いただいた中で、宇部市としてもこれから詰めていく事項は多く、まだ不確定要素があるということだと思う。今回の実証実験の意義としては、ドライバーとしての担い手になっていただける方をどの程度確保できるかというところの見通しは、ある程度明らかになるかと思うので、そこはおそらく重要なことだと思う。今はライドシェアとすごく言われているが、実際に、例えば地方でどの程度、こういったものを担っていただける方が住民の中にいるのか、そういったところが分かるようになるかと思う。

一方で、これは実証実験後のことであるが、例えば小野地区のデマンドなどに関しては、なかなか利用としては厳しい状況もあると思っており、二俣瀬地区などでは、例えば小学生の通学利用等があるわけだが、そういった過去の十数年で、色々な取り組みをしてきたものの現在の状況がある中で、例えば今、北部地域でどのような交通手

段がベストなのかということ、最終的には議論して、ある程度決めていかなければならないのではないかと考えている。こういったものがベストなのか、そうではなく、例えば定路線タイプの方が良いのかなど、色々試した上で、ある程度最終的には決めていかなければならないかと思う。特に事務局におかれても、実証実験後にどのような出口を考えていくのか、実証実験のその先のところも少しずつ考えていただけると良いと感じた。

まだ検討をしている途中の段階ということなので、先程の警察からのご指摘などを含めて、具体的に詰めていく作業を進めていただきたいと思います。

(3) 山口宇部空港国際線乗合タクシー運行支援事業 [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。

【会長】

山口宇部空港と新山口間のルート設定であるが、宇部市が領域にかかっているため、この協議会として承認が必要な案件となっており、昨年度も同様の事業があった。

私から最初にお伺いしたいのだが、昨年度実施されて、チャーター便の総数もあるかと思うが、大体何便に対してどの程度の利用があったのか、実績をどのように把握されているか。

【山口県】

実績について、韓国チャーター便は4便に対して8人、台湾チャーター便は2便に対して8人、計16人の利用があった。韓国チャーター便は韓国人のみの利用で、台湾チャーター便は日本人のみの利用となっている。

【会長】

これは同じグループの方か、複数の方か、その辺りまで把握されているか。同じ日、同じ便での利用なのか。8人というと割と少数で、同じ便だったのか、別々だったのか、その辺りは把握されているか。

【山口県】

後日ご連絡させていただく。(後日、実績の内訳について、以下の報告があった。)

○韓国チャーター便

新山口駅→宇部空港：2名×2便 計4名

宇部空港→新山口駅：2名×2便 計4名 合計8名

○台湾チャーター便

新山口駅→宇部空港：3名×1便 計3名

宇部空港→新山口駅：5名×1便 計5名 合計8名

【会長】

この事業について、基本的に宇部市の協議会として承認しない理由は恐らくないかと思う。県の事業であるので、基本的に県の判断であると思うのだが、現在は結構、運転士の不足が顕著になっていて、今年度の観光のキャンペーンに関しても、バス協会がチャーターのバスの運行便もかなり大変だという意思表示をされている。やはり公共交通に関わる車両も人も、すごく貴重な資源であると思う。厳しいことを言って申し訳ないが、そういう中で、この便がやはりいるのかということ、県ではある

程度の検討をされているのか。

【山口県】

運転士の不足ということは、非常に深刻な問題になっているところであり、今のご意見は非常に重く受け止めさせていただく。しかしながら、やはり国際線で今、山口にお越しいただくという中で、そこからの交通の確保ということもまた、非常に重要な問題だと考えており、今年度についても、本チャーター便が就航した暁には、またこういった形での運行をさせていただきたいと考えている。

【会長】

もちろん日数等は限られているが、やはり観光のようなピークオフの激しいものに関して、公共交通の業界が対応していくのはかなり厳しくなっている現実があるかと思う。昨年度末の県の会議でも色々とバス協会等のお話があり、痛感しているところである。個人的な意見ではあるが、やはり長期的に見た場合、観光も含めて、なるべく効率的なリソースの活用、国内線のための定期便も運行しているので、なるべくそういうものを活用できるような形に持っていけないかなど、その辺りも県の中でご検討いただきたいと思います。

委員の皆様からは強いご懸念等はなかったと思うので、この件について、承認としてよろしいか。

異議なし。

(4) 長門市山口宇部空港直通便運行計画 [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。

【会長】

宇部空港から長門までということで、宇部市と長門市の協議会での承認が必要な案件となっている。長門市では、宇部空港と同時に新山口の便もあって、どちらかと言えば新山口の便の方が利用実績は好調であり、こちらの方はなかなか苦戦している状況であるかと思う。長門市としては、この形でもう少し続ける考えということである。

長門の方と外から空港に来られた方とどちらが多いのかということは把握されているか。

【長門市】

昨年度の実績では、長門から宇部に来る便は146人、宇部から長門に来る便は162人となっている。これはあくまでも、移動された方が長門か市外かということには分からないのだが、どちら発かでいえば、大体半々というイメージである。感覚としては、観光やビジネスの利用の方が多いのではないかと思っている。

【委員】

資料2ページについて、美祢駅に入ってからそれぞれの目的地に行くように見えるが、これは間違いということではよろしいか。

【長門市】

過去には美祢駅にも入っていたが、昨年度からは入らない形となっている。間違いであるため、修正させていただく。

【会長】

特に強いご懸念等はなかったと思うので、この件について、承認としてよろしいか。
異議なし。

- (5) 宇部市地域公共交通サービス水準調査・検討報告書について
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。

【会長】

委員の皆様におかれては、クロスセクター効果の辺りも含めて一度ご確認いただいているものと思うが、報告書としてはこのような形となっている。これは、今後の宇部市の公共交通の政策の方向性の参考、指針になるもので、重要なものであると思うので、ご質問やご懸念等があれば、この場でご発言いただきたい。

すでに事務局には確認したことだが、クロスセクター効果について、南部のコミタクと北部のデマンドで、金額のオーダーがかなり違うが、これは基本的には、南部ではある程度、タクシー等といった代替の移動の手段が確保しやすいが、北部ではなかなか代替の手段がないのでゼロから作っていかねばならず、その部分でコスト、オーダーが変わるため、そこがクロスセクター効果に反映しているという理解でよろしいか。

【事務局】

北部によっては、買物や通院、通学等、それぞれの目的において、専用の交通手段を準備しなければならないため高額になる。街中であれば、主要なものがある程度揃っているため、それを活用しながらやっていくということで、額が北部よりは落ちるというイメージでよろしいかと思う。

【委員】

最低限求められるサービス水準の検討について、路線の廃止は本市のまちづくりを阻害するとあり、半分の便数にすると活動可能性が損なわれるとあるが、それはそうだろうと思うところである。宇部市として、最低限求められるサービス水準は、結局どことしたのか、何かお考えがあればお聞きしたい。シミュレーションを見た上で、これでは少し過度なので現状よりは良くした方がよいということだが、その現状のサービスとの間のどこが最低限求められるのかということを書いていない資料だと思う。どれくらいが最低限求められるものと宇部市では考えているのか。

とはいっても、やはり公共交通だけでそれを満たすことは難しいと思うので、都市政策とどうつなげていくかということが重要なのかと思う。このシミュレーションの前提が、そういったところが含まれていないので、今後は交通計画の改定に向けて、そういったところも踏まえて、この調査・検討をどう活かしていくのか、見通しがあればお聞かせいただきたい。

【事務局】

今回の調査・検討でシミュレーションしたことは、最低限求められるサービス水準として、主要幹線以外の幹線や支線をなくした場合と、便数を半分にした場合であり、この2パターンを最低限求められるサービス水準としている。それと便数を増やした場合の理想的なサービス水準で、極端な例でシミュレーションをさせていただいた。その中で、やはり便数を減らす方が、交通空白地が広がらないため、活動可能性が損

なわれるにしても、路線をなくすよりは便数を減らす方がまだ良いという結果が得られたと理解している。もし、これから利用者が減ってきて、負のスパイラルのようなものに陥った時にどうやって経費を抑えるか等を考える際には、まずは路線をなくすのではなく、便数を低減させていくところから考えるべきということが今回の結論になっている。何便減らせば良いのか等、そういった結論まで今は出しておらず、これから検討していく内容と考えている。

都市政策との関わりについて、主要幹線以外の路線を省いた場合、活動可能性がすぐ損なわれるという結論が出たと思う。この点が都市政策等との関連性があるところで、やはり主要幹線を維持していくことも確かだが、現在、立地適正化計画で求められるところは、居住誘導等もあるが、中心市街地と地域拠点を結ぶ幹線等もある程度重要視しなければならないということであるから、やはり、路線をなくすことや、幹線や支線をなくすことではなく、便数を減らすことから考えていくという結論とさせていただいた。

【委員】

活動可能性の評価について、例えば通勤の行きであれば8時半までに宇部新川駅に到着できれば○という評価方法なので、便数が少なくても、朝5時や5時半、8時に出発しても到着できれば○ということになると思う。そうであれば、やはりこの評価方法は、便数に対してあまり感度は高くないと考えることもできると思う。これを比べて直ちに、路線減よりは便数を減らした方が良いと断定するのではなく、そうした傾向はあるが、ケースバイケースかというようにも思う。やはり需要は便数に極めて反応するので、その点も良く確認するべきかと思う。この評価方法は、パターン1に反応しやすいのではないか。

【会長】

最低限求められるサービス水準というところに関して、頻度を少し減らしても、あまり評価に影響しない形になっている。それは、例えば通勤や通学のように、比較的毎日定時に動くような方をターゲットに設定して評価を行っているため、選択肢がある程度多くないと利用されないようなところについては、少し評価に上手く組込みきれていないところはあると思う。活動可能性について、試行錯誤して、なかなか難しいところもあった中で、こういった報告書を出せたというところはすごく良かったと思う。この後、具体的な施策を考えていく中で、ご指摘のあった要素も考えていただきたい。

都市計画との関係では、主要幹線だけを残しても困る方がたくさんいるということが今回の評価結果と思う。例えばそれを宇部市の立地適正化計画の改定等にフィードバックできるかということを考えるときに、主要幹線を別扱いしても困る人がたくさん出るとすると、主要幹線路は何なのかということにもなるかと感じている。そこは以前からずっと気になっているところで、主要幹線は軸だが、居住誘導区域はあくまで面である。軸と面のずれのようなところについて、交通政策と、都市計画の方でもある程度考えていかないといけないところかと思う。

【委員】

理想的なサービス水準に上がることが一番良いが、今やはり運転士不足等により、

色々なところで困難な事業者も出てきている状態である。本来、居住誘導をして、ある程度コンパクトシティ化をしていくことで、便数を増やすことはできるということが理想的にはあるが、現状で、路線を残して便数だけを減らしていくのであれば、ラッシュ時間帯に運行しているので、おそらく乗務員や車両を減らすことできないという現状はあると思う。事業者としては、運転士をとにかく採用してしっかり走っていくことが必要なのだが、今後は宇部市自体の人口減少が目に見えているような状態があるので、やはりある程度居住誘導ができたり、路線を振り替えていく、路線からデマンド、地域内交通になるということは、発生してくるのではないかと思う。そのような懸念についても、少し加味していただきたい。

【会長】

満遍なく少しずつ便数を減らしても、運用が減らなければ少ない人数で運行できるということに、結局はならないということか。

【委員】

昼の時間帯を減らしても、朝夕のラッシュ帯は加味されていないと思うので、運転士の労働改善にはつながらないかと思う。

【会長】

満遍なく減らすことは、必ずしもバス事業者から見ると、あまり意味がない可能性があるというご指摘か。

【委員】

例えば、目的地まで行って、そこからの帰りは乗せないという形であれば、あまり意味はない。

【会長】

今回は輸送人キロですべて必要人数等を試算しており、その辺りは考えられていない。そこを考えるとダイヤをいくつか作ってみたいといけないということになる。そこまではできておらず、ご指摘のとおりだと思う。色々な限界がありながら、一つの指標を出しているというところは事務局も承知だと思うので、そういった前提で今後のことも考えていただきたい。

【委員】

便数が減ると免許の返納者が少なくなってくるのではないかと思う。そうなれば、かえって交通事故が起きるのではないかという気がする。その辺りのことも加味しながら、検討していただきたい。

【会長】

私はどちらかというと言ったが、もちろん利用者の方から言うのご指摘のとおりである。その辺りについて、やはり運転士はすごく貴重になっている中で、貴重なリソースをどう活用し、街の移動を上手く稼働するかということは、以前以上に厳しくなっている。ご指摘があったように、少し弱点もありながらも、こういった報告書を宇部市として作ったということで、今後色々と改善していかなければいけないと思う。当然、一方ではサービスを確保していくことも考えないといけないので、そういった両方を考えていただきたい。先程のライドシェアも含めて、色々な施策に反映していただければと思う。

その他（報告）

- ・宇部市公共交通協議会設置要綱の改正（バリアフリー化マスタープランに関する項目の削除）
事務局から、資料について説明を行った。意見等特になし。
- ・地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について
事務局から、資料について説明を行った。意見等特になし。
- ・くすのき号の運行変更について
事務局から、資料について説明を行った。意見等特になし。
- ・令和7年度 主な事業について
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】

小中学生バス運賃無料化事業について、すでにバスの利用経験がある方には、無料化は非常に経験の誘発になると認識しているが、利用するきっかけを作る事業として、無料化するだけでは、やはり使い方が分からない。特に小中学生であれば、バスの時刻の調べ方やバス停の調べ方、スマホを使えない小中学生がどうすれば調べることができるのか、工夫をして丁寧にご案内いただけると、利用につながるかと思う。

それと、この事業で初めてバスに乗ってみた子どもがどれくらいいるのか、追跡調査等をして、効果を測定していただきたい。

【事務局】

事業を開始する7月までに、チラシ等で使い方も含めて周知していければと思う。

利用状況については、半年経過した頃に、小中学校に向けてアンケートを実施しようかと思っているので、その中で、この無料化で初めて利用した、どこに行った等、調査できればと思っている。

【会長】

おそらく美祢市が比較的類似した事業を実施していると思う。面白い取組みと思うので、ご意見があったように、なるべくハードルを下げるということもあるし、そもそもバスに乗ってどこに行くのかというきっかけ作りのようなものもあつたら良いと思う。小中学校が夏休みに入るタイミングで開始するという事なので、その辺りで、市のイベント事等、色々できる可能性を秘めているように思う。せっかく始めるので、ぜひこの事業を育てていただきたい。

【委員】

鉄道の利用促進に関する会に出席しているが、そこではやはり、このような経済的な支援がよくとられている。ご意見もあつたとおり、経済的な支援の枠組みだけ作っても、利用の促進にはあまりつながらないということである。他の事例で言えば、中学校の部活の遠征の試合等に使われるケースが出てきていて、調べると同じ部活で定期的に、隣

の学校に部活の遠征試合、練習試合に行くときに利用するということが習慣化されていることが見て取れる。それぞれの子どもに知ってもらうことも大事かも知れないが、そのスタートのきっかけとして、部活動や小中学校の活動、教育プログラム等に組み込んでいただいて、まずはそこをきっかけに知ってもらうということも大事ではないかと思うので、ぜひ検討していただきたい。

こういった形で一回使ってみることもまず大事だが、そこから交通に対する移動行動、行動の態様を変えていくための習慣化ということが大事かと思うので、検討をお願いしたい。

【事務局】

ご指摘のとおりで、経済的な支援の枠組みだけ作っても、やはり利用促進につながるというところもあると思う。バス運賃が無料化されたことで、学校の中でどのような使い方をすると皆が便利になるのか等、そういったことも話し合っただけであれば良いと思うので、学校の方にそういった問い掛けもしていきたいと考えている。

【会長】

すごく良いご意見をいただいたと思う。学校もお忙しく大変と思うが、学校教育との連動のようなことができれば良い。部活動の話もあり、電車とバスの使い分けもあるような気がしている。やはり宇部線の中でも、東新川駅等は大会関係の輸送で使われているように思うので、ある程度ピークの大きいものは電車の方が良いのかも知れない。その辺りも含めて、せっかく予算措置もされているので、上手くこの取組みを育てていただきたい。

【委員】

地域での子どもを対象としている行事とも連携できると良いと思う。私の住んでいるところにも子ども委員会というものがあり、子どもたちとバスに乗って少し遠くまで行くような行事がある。その際に、今までは子どもたちにお金を渡していたが、そういう行事への働きかけをすると、部活の遠征のように、活用も増えてくると思う。

そのような団体の地域活動としては良いと思う反面、個人的に利用する際に、安全確保や見守りという辺りは少し心配で、何か対策があるのかお聞きしたい。

【事務局】

子どもたちの安全確保について、できれば交通事業者と一緒に、運転士の方に少しでも見守っていただけるような形をとっていきたいと思っている。

【委員】

本当に一番懸念されるのが安全面である。現在、小学校1・2年生の社会見学の中で、交通局に来て乗り方教室というものを実施している。その中で、安全面についても指導していこうかと考えている。あとは、できれば警察の方とも連携して、学校に行って、安全教育をしてはどうかと考えている。やはりバスを降りてすぐにバスの前に飛び出すという行為は起きがちだと思う。運転士には今もしっかりと言っているが、バスだけではなく、バスを追い抜いていく乗用車もあるので、子どもたちに安全教育をしていきたいと考えているところである。

【会長】

ご意見にあったことは大事な観点と思う。必ずしも子どもだけで乗らないといけない

わけではないので、有料ではあるが親と一緒に乗っていただく等、保護者を含めて使っていただける機会にできると良い。この取組みは、色々な活かし方があるのではないかと思う。通学に使っている方もそうだが、それ以外にも色々な可能性があると思うので、ご意見をぜひ活かしていただきたい。

【会長】

年度の初めなので、交通事業者からも取組みについてご紹介いただきたい。

【宇部市交通局】

何とか運転士の方も少しずつ、現在は確保できている状況である。この4月のダイヤ改正については、減便は一切していない。加えて、はな金バスというものを、特定月ではあるが毎週金曜日に運行しており、現在、4月4日と11日の2回運行している。まだ人数は多くないが、私が乗車した際には十数人の方が利用しており、定着していけば、何とか採算が取れるのではないかと考えている状況である。3方面にバスを出していて、これまでの最終便は20時57分の阿知須行きだったと思うが、それ以降のバスという形で、宇部新川から西方面に21時30分発で黒石経由宇部駅行きとなっている。これはJRが21時28分発で新山口行きを出されているため、その反対方向の宇部駅方面に、時間を合わせた形としている。北方面はひらき台の方面で、21時30分発で出している。東方面は中央病院経由丸尾行きで、21時50分発としている。こちらもJRの宇部駅方面が21時50分発ということで、バスは東方面に同時刻発としている。

このような取組みをしているので、ぜひ機会があればご利用いただきたい。

【船木鉄道(株)】

令和7年度の取組み概要として、まずは今年10月に時刻改正を実施予定である。時刻に関しては、現在検討中となっている。

もう一つ、キャッシュレス決済とデジタル定期券の導入を検討している。まず、キャッシュレス決済について、クレジットカード、QRコード決済、電子マネー決済に対応する予定である。デジタル定期券は、インターネット上で定期券を購入してもらい、スマホの画面に定期券が表示されるようになる。窓口に来ていただかなくても定期券の購入ができるという形になる。

【宇部山電タクシー(株)】

西宇部、厚南、藤山地区のコミュニティタクシーを運行している。この4月以降も引き続き、3地区を運行している状況である。

【宇部第一交通(株)】

原、桃山、東岐波地区のコミュニティタクシーを運行している。現在、積極的な取組みとしては、続行便である。乗車人数が限られているので、続行便に対して即座に対応するというのを第一にやっている。また、原地区に関しては一昨年にジャンボタクシーのハイエースを導入し、多くの方をお運びできるということも対応させていただいた。最後に、コミタクの利用者は高齢者の方が非常に多いので、例えば、荷物のヘルプを積極的にさせていただいている。

【西日本旅客鉄道(株)】

昨年度は宇部市の取組みであるまちじゅうエヴァンゲリオンと連動させていただき、

弊社のMaasであるtabiwaでデジタルパスを販売した。今年度についても、宇部市だけでなく、様々な地域で利用促進をやっていきたいと思っている。先程も申し上げたが、今までも利用促進を色々なところでされているわけだが、例えば地域の方が移動する際に公共交通を使うという形に、行動様態を変えていただく、行動の習慣を変えていただくというような働き掛けを色々なところで試行錯誤していきたいと思っている。鉄道事業者ではあるが、先程、宇部市交通局の方からも弊社の運行と合わせて、それを補完するような形を取られているということもご紹介いただいた。鉄道だけではなく、あるいは路線バスだけではなく、タクシーだけではなくて、地域の公共交通の資源というものを総動員して、まちづくりと連動して、地域の持続可能性に寄与していきたいと思っている。

【会長】

山口県の方から、今年度の取組み等があれば、ご発言いただきたい。

【山口県】

山口県では、現在、バスとタクシーの運転士を確保する取組みをしており、昨年度に引き続き、今年度も実施することとしている。今年度の新規の取組みとして、第二種免許の取得費用への補助金制度を創設することとした。こちらについては、短時間勤務の職員が対象となっており、正社員と短時間勤務職員との組み合わせによって、運転士を確保していただければと考えている。ぜひともご活用、ご検討の程、宜しく願い申し上げます。

【会長】

各事業者や山口県、宇部市からご紹介いただいた。厳しい状況があるが、その中でも、各事業者におかれても色々お取組みいただいている状況である。おそらく今年は、宇部市交通局が発足80周年、宇部線が全通100年であったと思う。そのようなこともあり、非常に歴史のある色々な交通機関がある中で、それをいかにこれからの宇部市のまちづくりに活用していくか、引き続き、宜しく願い申し上げます。

3 その他

事務局から、次回協議会（6月開催予定）について案内した。意見等特になし。

以上