

令和元年度第2回 三朝町地域公共交通協議会（議事録）

日時：令和元年11月28日（木）13:30～

会場：三朝町役場 第4会議室

青木課長：足元の悪い中お集まり頂きありがとうございました。第二回地域公共交通協議会を始めさせていただきます。開会にあたり会長で副町長の赤坂からご挨拶させていただきます。

赤坂副町長：どうもこんにちは。大変寒くなりお足元の悪いなか、年末のお忙しいところをお集りいただきありがとうございます。三朝町の地域公共交通協議会として第二回目となりました。今日の議題としまして、これまで町が取り組んできました竹田地域協議会の事業報告でありますとか、現在行なっておりますタクシー助成の状況でありますとか、その他路線バスや公共交通の現状を整理しながら、今後どうあるべきか等をざっくばらんにお話いただけたらと思っております。この地域公共交通に関しては三朝町だけではなく中山間地域共通の悩みでございまして、今日の資料の最後にもついております先日の日本海新聞に載っておりますが、中山間地域でタクシー事業者等が配車サービスをしながら住民ドライバーが運転をするという実証実験が行われるといった記事もありました。そういう色々な仕組みを考えながらそういったモデル事業に関してお話を聞くと、提供する事業者のこと、それから住民ドライバーの確保、それからいわゆる需要側、利用する方の状況も実は始めてみると意外と少ないというような話もお聞きます。色々な課題を抱えながら三朝町にはどういうスタイルが合うのか皆さんのご意見を伺えたらと思います。どうぞ今日はよろしくお願ひします。

青木課長：それでは協議事項に入る前にご紹介をさせていただきます。協議事項の（3）で公共交通の現状整理として資料3を説明していただきますが、この再編計画の作成にあたり協力をお願いしておりますバイタルリードの石飛さんと岩崎さんです。よろしくお願ひいたします。それでは協議事項に沿って進めさせていただきます。

赤坂副町長：それでは協議事項の1番目としまして、竹田地域協議会のオンデマンド試行事業の報告を事務局よりお願ひします。

山口：失礼します。「（1）竹田地域協議会オンデマンド試行事業」の報告ということで、資料1をお願ひします。前回のこの会で宿題をいただいております、平成23年に実施しました竹田地域協議会のオンデマンド試行事業について報告させていただきます。平成23年竹田地域協議会では、地域内の路線バスが運行していない集落を対象に、竹田地域のバスの拠点となる穴鴨地区、穴鴨までの試行運行を実施いたしました。実証実験の運行期間ですが平成23年6月1日から8月末の3ヶ月間の実施でございました。運行方法については普通乗用車を利用しまして、対象の発着バスを決めての運行とな

りました。利用申し込みは、利用の2日前までに地域協議会の事務局に連絡を入れて申し込みを取るという形をとっておりました。ドライバーについてはボランティアの運転手を募集し、15名のドライバーで運行を行ないました。事業検証等になりますが、3ヶ月間の利用実績は全体で実利用者数12名、短期間の運行であったため周知の不足について反省があるようなことが検証の中で書かれております。利用者の実績は下に書いてある通りの6・7・8月で、8月は少し多かったようですが、このような実利用者数でございました。裏面には利用者の声と感想の取りまとめを書いております。やはり2日前までの申し込みとなっており、変更がなかなか難しいということもあったようです。また、耳の遠い高齢者の方がおられるので、そういった方が電話で予約しなければならないという億劫さがあったようです。またバスへの乗り換えに苦痛を感じられる高齢者もいらっしゃったそうです。一方で、またバスの行かないエリアの交通でしたので、「こういう交通を実施していただいて非常に喜んでいる」という喜ばしい声もあったようです。全体としてはやはり3ヶ月という短い期間だったようで、このような利用状況になっておりますが、前回課題としていただきました竹田地域が実施しました生活交通対策の試験運行についての報告になります。

赤坂副町長：これについてご質問等ございますか。

加藤委員：資料にさせていただきありがとうございます。8年前に実施されたということですが、その後竹田地域ではこれで立ち消えになってしまったというのか、これを踏まえて再びこういうことをやってみようとか、あるいは三朝町内の他の地域で何か動きはこれまでには無かったのでしょうか。

赤坂副町長：全く利用されていない訳では無く、何名の方が利用されており、それらの方はまたやって欲しいという声があったり、そうでなくとも家族等で賄える。その後更に何か動きは無かったかということです。

山口：竹田地域ではこの試験運行だけで終わりました、その後に引き続いて事業実施されたということは無かったようです。他の地域でもこういう取組というのは三朝町内ではありませんでした。声の方は申し訳無いですが、今の事務局では確認できておりませんのでお答えできず申し訳ございません。

赤坂副町長：竹田地域の会長さんがおられますので、お話をお願いします。

高見委員：先ほど説明あった通りなのですが、結局はコストの問題です。試験ということで車の手配から簡便な運転手の対応というかたちでできていたのですが、実際に補助とか手を離れた段階で採算性が有るのか無いのか、このあたりは非常に判断が分かれるところで、話は良いのですが実際に運行するという段階ではリスクが大きく、テストで終わったということです。

加藤委員：このテストに当たっては車両だとか燃料代だとか、そういった部分については町か県か公的は補助が出たわけですね。地域で何か手出しをされたということは無かったですか。

高見委員：基本的には補助で出来たということです。

加藤委員：逆に補助が無くて、地域で自立的にやるにはちょっと難しいということですね。

逆にそういった支援があればマンパワーとしては15の方がボランティアとして手を挙げられているようですし、何かサポートがあれば地域としてやって行ける可能性があるのでしょうか。

高見委員：背景はなかなか想像つきにくいのですが、非常に難しく、結局既存バス路線以外の路線をカバーするという点で、バスとの連携という点では利用者にとってはそんなに利便性が高くないという部分があります。ですのでその辺りを総合的に考えないと利用者の面からすると難しいのかなと思います。

加藤委員：パターンとして三朝の中心部まで来れるような形になっていれば違うということですね。

高見委員：まあ、そうすると結構自分の時間で動けることにはなりますが、バスが基本なので、そのバスまでの繋ぎと言いますか。

加藤委員：中には乗り換えが少し苦痛だという意見もありますから。理解できます。

赤坂副町長：路線バスがある部分というのはそれを前提にしておりますので、無い部分の補完ということで試験をしているということです。その時の補助の状況は、3ヶ月でどのくらいの経費が掛かっているかわかりますか。

山口：事業費としては合計で46万8千円、これについては個人所有の自動車の使用料と普通自動車のリース料、ガソリン代、広告チラシやマグネット看板、手数料として運転手の講習費ということで、これは県と町の補助で地元の負担が9万4千円くらいで事業実施しております。県補助が24万9千円、町補助12万5千円の事業で、補助金の内容は中山間地域広域的な地域運営組織活動支援事業という補助金を使っております。

赤坂副町長：これについてその他ありますか。

山本委員：聞きたいのですが、地元で9万円負担を払っている。利用者からの負担はこの中でどのくらいあったのでしょうか。

高見委員：利用者からは取っていないです。

山本委員：ゼロですか。ということは、竹田は地域協議会から9万円出したということですか。

高見委員：当時いなかったので詳しくはわかりません。

山口：「無料にてご利用いただけます」というチラシがあるので無料だったと思われそうです。

高見委員：実験事業の中で利用者からお金を取ることの抵抗があったのではないかと思います。

赤坂副町長：道路運送法とかの関係です。その他ありますか、無いようですので、この件につきましてはこれがどうこうではなくて、今後の公共交通を考えるにあたって過去の試験運行の実績として、これからの議論の参考にしていただけたらと思います。次に「(2) タクシー助成の状況について」事務局からお願いします。

山口：タクシー助成等の状況について、これは前回の会で「地域交通を考える上でバスとタクシーを一緒に考える必要がある」という意見をいただきまして、現在町で実施しておりますタクシー助成制度と、高齢者バスの定期券購入助成制度について資料2を使って説明いたします。1の高齢者交通費助成事業（タクシー助成事業）ですが、本町では「要介護認定を受けている」であるとか、「75歳以上で同居している75未満の家族がいない」というような条件の中で、公共バスを利用することが困難な方に対して、また自動車の運転が出来ない方を対象にタクシーの助成券を出しています。この助成の内容ですが基本的に月2回の通院を想定しておりまして、年間24枚の助成券の交付になります。助成額につきましては内容に書いてある通りですが、1枚あたり上限を5,000円としております。これには一回の通院の片道を1,000円以内で行けるようにしようというという基本的な考えがございまして、この上限設定は町内の一番奥部から倉吉の一番遠い、具体的には野島病院までのタクシー料金を想定して額を設定させていただきました。助成の実績につきましては平成26年スタートで利用件数は973件、助成額は約150万円で開始しまして、年々利用者・助成額は増えてきているのが現状でございます。平成29年度から額と利用者数が増えているのは、当初「介護認定」が要件として必要だったのですが、ここで「75歳以上の高齢者の単身でお住まいになっている方」を対象にしたことから助成額・実績が増えてきているのが現状でございます。年々実績としては増えてきております。裏面をご覧くださいまして、次に高齢者バス定期券購入費助成の実績でございます。これは本当に簡単な制度でございまして、日ノ丸バスさんが発行されております「架け橋」六ヶ月間の定期が20,900円で販売されているのですが、その定期券20,900円に対し10,000円の助成を行なっております。実績を見ていただけたらと思いますが、28年～30年で28年が一番多く30年が一番少ないと、年々伸びていないというのがわかります。以上が町のタクシー助成とバスの定期券の補助の内容と実績でございます。

赤坂副町長：これにつきましては今説明がありました通り、元々福祉の事業として始めたものでございまして、介護認定を受けている方の通院等を何とか支援できないかという発想から始まりました。その後免許返納者のタクシー助成とか色々な話がありましたが、町としてはいわゆる免許返納者に限らず、車利用が出来ない高齢者について何とか支援する方法はないかということで拡大したという経過がございます。タクシーと定期券購入の助成でございます。ちなみに財源としては過疎債のソフト事業を活用して取り組んでいるところでございます。これについて何かご質問等ありますか。

加藤委員：この後の資料で三朝には日ノ丸ハイヤーさんの営業所があるということですが、タクシー車両台数に対してこの利用があるときに台数が充足しているのかどうか、他の所から応援に来てこういう形になっているのか、実際にタクシー事業者さんがこれを賄っておられるのかをお伺いしたいと思います。それから利用件数・発行枚数・利用率とあるのですが、これは予めチケットを配布されて、それで利用されるような形態に

なっているのか、その辺り制度的なことを教えていただきたいと思います。

山口：タクシーについては中部タクシー組合さんとお話しているもので、日ノ丸タクシーさんだけではなく日交タクシーさん等にも繋がって利用ができています状態なので、倉吉からタクシーがあがって来るという状況はあると思っております。それからこの利用券ですが、半年分12枚を一度に交付してそれを利用されるという形をとっております。その為交付しても利用されない方が出て来ることはあると思っております。また、更新の時に余ったものは利用年数等が書いてあり混乱を招きますので、回収するという形にしております。以上でございます。

赤坂副町長：その他何かありますか。

山本委員：その定期券というのは、昔あったチケットみたいなものではなくて、例えば三朝から倉吉に行くまでの間で何回か行き来できるようなものか、それとも例えば本当は倉吉までだけ鳥取まで行ったとか、米子に行った時にも使えるようなものですか。

赤坂副町長：日ノ丸自動車の乗り放題だったと思います。高齢者専用の定期券で、通常の定期券ではありません。

山本委員：ということは、今言ったように乗り放題と理解していいのですか。ありがとうございます。それで10,900円なら何で使われないのでしょうか。

赤坂副町長：やはり停留所等の近さとか、バスの利便性の高い地域では私どもの知る範囲でも結構使われていて良いものがあると高齢者さんにも喜んでいただいています。

山本委員：知らないということもあるのかもしれないですね。

赤坂副町長：出来た時には老人クラブに呼ばれてチラシを持って行ったりして、普及には努めています。その時には一時的に少し増えてはいるのですが。

山本委員：わかりました。

赤坂副町長：その他よろしいでしょうか。これについても今の状況ですので、今後の議論の参考にしていただけたらと思います。それでは無いようですので「(3) 公共の交通の現状整理」ということで資料3の説明をお願いします。

石飛(VL)：資料に基づき説明。

赤坂副町長：今のバスを中心とした公共交通の現状の整理でございますが、この件につきまして皆さんの方でご意見・ご質問・感想等何かございますか。バスの利用で言いますと30年までと31年と今回の調査の傾向が同じということで、恐らく正しいと思われませんが、特殊事情として今年度からは小学校が一つになっており、今まで徒歩通学をしていた小学生が今年度からバス通学に変わっている状況があるということで、数として非常に多い訳では無いのですが、そういった理由で小学生のバス利用が今年度から増えているのだらうと思っております。

加藤委員：バイタルリードさんの方でダイヤを細かく見ていただいて、少し接続を解消すると乗り継ぎの際等の利便性が高まる所もあるようです。中期的には町全体の交通体系をどうするかというのが使命かと思うのですが、例えばダイヤを改善することによっ

て短期的に利便性が向上する面もあるので、日ノ丸自動車さんの方で何かこの数分の調整ができるようであれば対応していただければと思いました。

福永委員：通信簿を頂いたような気持ちでご説明を聞いておりました。時刻表を見て接続がどうこうという事はもちろん言えますが、出発点なり終点なり区間を全体的に眺めていかなければならないし、その上で今加藤委員先生が仰られたように時間調整ができればその方が良いと思います。それと上井・三朝線は特に観光客の輸送と地元のお客様、あるいは小学生さんをターゲットにしたダイヤとか、色々な目的が混在したダイヤです。今に始まったことでは無いですが、その辺りを色々な角度から見ながらこのダイヤを作っているはずで、基本的にはできることであればダイヤ調整をすればいいと思います。

赤坂副町長：観光路線である上井・三朝線は特にスーパー北斗等との接続であるとか色々なことも考えられると思いますので、町内だけでの接続ということではありませんが、できるところがあればよいと思います。

山本委員：自分達のように奥に住んでいる者、あるいは年寄りの感覚から見ていくと、バスの停留所に行くまでに大変な負担が生じます。それに加えて、便数が少ないという事で余計にバスの利用が難しく、それで仮にバスが無かったらどうかと聞くと「それは困る」と皆が言う、「なら乗れ」と言ってもなかなか乗らない、何故かと聞くと「バス停までの距離をどうやって行くのか」が大きな問題ではないかという印象を受けております。確かに今バスに乗っておられる方達を含めて少しでも改善しようと思えば、先程言われた接続のこと、上手くいけば少しは利用率が上がるのかもしれないと思います。それはそれで実施したら良いと思いますが、もう少し根本的な解決を考えると、どうもその辺りが課題ではないかと思って聞かせていただきました。

赤坂副町長：次の議論にも繋がるご意見かと思えます。路線バスのみではどうしても補いきれない部分や利便性の部分、そういった点で新しい公共交通のあり方を考える意味では仰るようにもう少し小回りの利くことであったり、利便性を考慮した新しいものが何とかならないのかというような、次に繋がるご意見だったと思います。

足立委員：今ご説明を聞きましたが、観光事業者としてはお客様の利便性が一番です。ですのでスーパー北斗との接続も仰るように必要ですし、倉吉赤瓦地区と倉吉駅からのバスの便の維持を切に要望させていただきたいと思えます。その中で今のお話だと、バス路線を全体に維持しながら、利便性を高めながらという凄く理想的なのですが、観光事業者の代表としましては少し選択と集中をしてでも是非バス路線を10年後も維持して欲しいと考えています。その中で今のこのバスシステムの利便性が良い・悪いというのがありますが、果たして10年後も維持ができるのか。それなら利用の少ないところの便数を減らしてでも利用効率の高い所、収益性の高い所に集中してもらうなどして維持をしながら、後は別のサポートをしていったらどうかと思えます。予算が潤沢にあってバス路線が10年後まで維持でき、すごく良い感じになれば良いと思いますが、人口はや

はり減っていきます。児童・生徒も減っていきますから、まずは第一にバス路線をどうやったら今後も維持できるのかという視点も必要では無いかなと思います。以上です。

赤坂副町長：観光業界としてのご意見かと思えます。もちろん分析していただいているように、路線ごとに性格が違って、観光に利用されている部分と生活に利用されている路線と、やはり路線毎に考える必要があるかと思えます。その他ご質問・ご意見ございますか。先程からのご意見は次に繋がるお話かと思えますが、もし無ければこの現状整理については以上とさせていただきます、次の場でざっくりばらんに意見交換とさせていただきますと思いますがよろしいでしょうか。それでは次の「(4) みさきスタイルの交通体系」ということで、本日どういったものが理想かという結論を出す訳ではありませんが、これまで実証で試験をした経過や現状等を踏まえたうえで、今後どうあるべきかを先進事例等の紹介を受けながら、どういうことが考えられるか意見交換していただければと思います。

山口：事務局から参考「みさきスタイルの交通体系とは？」という資料を用意いたしました。これに基づいてざっくりとご説明いたしまして、その後自由な意見交換していただければと思います。実は次回の協議会では三朝町の公共交通再編計画の中で課題解決に向けた手法を提案していくこととしていますが、ここでは現在どのような手法が想定されるのか簡単に説明させていただきます。表紙にも書いております地域の移動を担う交通手段の手法としましては、「デマンドバス」であるとか、「タクシー助成」、「自家用有償旅客運送」、「共助交通」等が考えられます。簡単にではありますが、「デマンドバス」は利用者の要望に応じまして利用希望の地点まで送迎することを言います。これは区域を限定するものであります。「タクシー助成」につきましては、現在の民間タクシーの活用を助成していくものです。「自家用有償旅客運送」は町やNPO法人等が自家用車を用いた運送サービスを行うというのがこの運送方法です。「共助交通」という言葉が最近よく出てきておりますが、これは道路交通法の許可・登録なしで行う、住民主体の助け合いによる運送方法を示しております。次のページからは「自家用有償旅客運送の制度見直しについて」国交省の示しております資料となりますので、参考にさせていただけたらと思います。1ページ目の下にありますが、先程の4つの簡単な説明をさせていただきましたが、今現在の地域の移動を担う交通手段としては、路線バスをはじめタクシー、そして自家用有償旅客運送というものがあり、こちらが特長をまとめた資料となります。次ページでは自家用有償旅客運送制度の概要、種類、登録等について書かれておりまして、下には空白地の自家用有償旅客運送の空白地輸送の団体数であるとか車両数の推移を書いておりますので、こちらも参考にさせていただけたらと思います。3ページ目では同じように自家用有償旅客運送の福祉有償運送の推移を表しております、そのような自家用有償旅客運送のあり方について国では議論されておまして、この中で色々な問題、課題等が出てきていますが、やはりバス・タクシーと同じように自家用有償旅客運送につきましても運転手不足の深刻化が指摘されております。4ペー

ジ目の下は新たなスタイルとして、交通事業者協力型の自家用有償旅客運送制度について提案されているものでございます。運行管理であるとか車両整備管理といった運行業務を、交通事業者様に委託をして事業を行うスタイルでございます。次にこの方法を取り入れた兵庫県養父市の例が挙げられております。兵庫県養父市では運行主体がNPO法人になりますが、先程のようにタクシー事業者さんに運行業務を委託して、住民のドライバーが運行している状態で、それを紹介させていただいた資料になります。最終ページは11月16日に出了た日本海新聞の記事ですが、鳥取県さんが助成制度等を新設しようと考えている内容を参考に付けさせていただいております。このように地域の移動を考える上で色々な手法があるのですが、どのようなスタイルが本町の実情に合うのかを皆様に自由な意見交換をしていただければと思います、資料を準備いたしました。よろしくお願ひいたします。

赤坂副町長：ここからは、ざっくばらんに意見交換をお願ひ出来ればと思います。

遠藤委員：確認ですが、前回1回目の時に職員間の作業部会のような話があったように思いますが、今日いただいたバイタルリードさんからの資料について、課長会や職員間で意見が出ているかどうか、経過はいかがでしょうか。

山口：職員間プロジェクトの関係だと思ひますが、そちらにはこのような状況はまだ共有できておりません。職員間のプロジェクトでは、次の段階で新たな交通体系を考える際、皆さんから意見をいただきながらどういう形が良いのかを各分野、福祉であるとか教育であるとか、それらの分野の職員を交えて意見を交わそうと思ひております。その時に資料は提供するのですが、まだそこまでの状況にはなっておりません。

赤坂副町長：現状の分析とこういつた所で出た意見を基に、町の職員のプロジェクトチーム等でそれを揉んで案づくりをしていく形をとるといふことです。資料の1ページにスケジュールが載っておりますが、こういつた形で進めていくこととなります。折角ですので矢吹課長さん、鳥取県の事業の内容ですとか他の団体の事例ですとか紹介をしていただけると有難いです。

矢吹：先程ご紹介いただいた国交省の資料の中にございますように、近年自家用有償運送といふもの、町営バスだとかNPOのバス、この有償運送の仕組みを、ドライバーさんがいらっしやらないとか利用者がいないといふことで、住民ドライバーとの協力型といふ名前を打ち出して新しい制度を考えており、聞いたところによると来春の通常国会で規制緩和を提案されると聞いております。もう一つは資料の中にも出た参りました乗用タクシー。こちらは中国地方管内のオリジナルの調査を今広島の本局の方がされているようです。ドア to ドアのタクシー利用が国の審議会でも利便性に対し非常に効果があるといふことで、その利用実態の調査をされて今年度中に取りまとめられます。国としてタクシー助成をするのどうかは1年2年と先のお話なのですが、国の方でもタクシーなり自家用有償旅客運送等の新しい仕組みに目が向けられているところですので、県としても一番参考にさせていただいたのは、先程ご紹介いただいたの兵庫県養父市

で、これをモデルとしたいと思っております。具体的にどういう仕組みにするかはまだこれからですが、色々お話を聞く中でこの方式の良い点は「事業者さんが頑張っている所、まだ体力があってやっつけていらっしゃる所」はやはり事業者を守りたいというのが市町村の強い思いでございます。そうでない所、「採算が取れない不採算地域・空白地」ですが、そこは事業者さんも苦しいので住民の方のご協力をいただいて地域の足を守るというエリア分け、エリアは面的なエリアなのですが、例えばそれを時間的に分けるべきかもしれません。そういった整理をされて、事業者さんと住民ドライバーさんの協力で実施されているのがこの養父市さんのやり方でした。ですのでこれをどこの地域とするかですが、住民の方のご協力はもちろん必要です。それから交通事業者さんの頑張りももちろん必要ですので、そういったところでこういう仕組みが記事にもありますように、住民ドライバーの活躍による実証実験、これが県として打ち出したところでございます。それから三朝町さんはタクシー助成をやっつけていらっしゃいますが、これは先ほど副町長さんが過疎債を充てられているとおっしゃいました。しかし、実はバスの方は特別交付税で還ってくるのですが、タクシーには補助がありません。自治体としてその辺の財源が無いので、そこを県としてご支援するような、そんなプランニングもしているところがございます。詳細はまたこれから詰めて参りますが、県も地域交通の足を守るというのはかなり重要な政策と位置付けて考えているところですので。以上です。

赤坂副町長：皆さんの方で何かございますでしょうか。

山崎：今日の協議事項の最後、今後どうするかについて個人的な意見ですが、先程から公共交通の現状整理をしていただいて、そこでちょっと気付く点は何点かありました。一つは全体と一緒に検討するというのではなくて、先ほどの現状を聞けば三つに大別できるのではないかと思います。一つは児童・生徒。いわば「通学の視点」が一つ。これを整理することです。もう一つは一般住民が公共交通を利用すると、これはある意味「生活の視点」ではないかと思います。「生活の視点」ということは同時に福祉そのものではないかと思います。3点目は、先程足立委員さんも仰ったように観光客、これをどうするのかという「観光の視点」、この三つで大きく分けて、それぞれの問題を通学問題、福祉問題、観光問題と位置付ける。これらを交通の10年20年先に向けて、現状を少しずつ突つくのではなくて、資料にも町の上位計画が3～4つ出ていますが、みんな書いてあります。その中に外出支援サービスだとか何とか、これは年度を見ると去年から取り組んでいなければいけないと思いますが、載ったままということはできていないはずで。例えば先程「生活の視点」と言いましたが、我が家のデイサービスに出ている親の状況を見ますと完全にドア to ドアでないと、「どこかまで歩いて行ってください」とか「どこかから歩いて帰って下さい」とかはもう駄目だと感じます。従ってそういう視点で完全にドア to ドアでやれる方法を考えないと、中途半端なお金を使って中途半端なことをやるよりも、そういうところまでをきちっとできるようにすればいいと思います。学校の方はやはり通学をどうするか。これは公共交通機関を利用す

るのかという、それ前提で資料が作られていますが、結局これを見ると小学生の利用はあるが、高校も若干もある、中学生はほとんど0です。これはどういう事だろうかというのと、家庭の親だとか家族が自家用車を使って送り迎えしているというのが実態としてあるのだろうと。これをどのように整理するのかです。やはり学校の関係はきちんと方向性を出すべきだと思います。前後しますが、先程資料を見させていただいて、この自家用有償運送が有効ではないかという気はしますが、これの問題点・課題があるとなれば、三朝方式ではこういった視点でこういう仕組みを作っていくとはどうかというふうに考えていただけたらと思います。以上です。

赤坂副町長：利用の実態から大きく三つに分けて考えてはどうかというご意見がございました。私も同感で、「通学の視点」「生活の視点」「観光の視点」と当然路線毎に性格も違いますし、時間帯によっても違うだろうと思います。いわゆる観光に使われていない路線であっても時間帯によっては通学の利用とそれ以外の生活の視点での利用は分けて考えるべきかと思います。通学ではそれなりに同時に大量の輸送ということで、やはりバスは適していると思いますので、そういう視点での検討が必要かと思っております。その他あるでしょうか。

山本委員：山崎さんの視点の話の通りだと思います。それで先程の話に関連しますが、今老人クラブでいずれかの時期には全町でアンケートしたいと思っておりますが、今、小鹿地区だけで老人のアンケートをしています。そこで「何が心配か」「何が不便か」と聞いたりにして、その中で気が付いたのは先程言ったことで、やはり出かけるのには出来れば自分の村からすっと出ればありがたいと、バスに乗るのは大変で、今でさえなかなか乗れないのに。そのうち整理して機会があれば発表してみたいと思います。家族何人暮らしかと聞いていて、何歳で一人暮らしか、二人か三人かと聞いておまして、その中でやはり二人暮らし、一人暮らし、子供と一緒に住んでいない高齢者が結構心配をしてるようです。できれば皆さん方にまた聞きながら、だったらどうしたらいいのかという話を自分たちの問題として議論しようと思っております。基本的には先ほど言われた様に年寄りが望むドア to ドアを考えていただけるとありがたいというのが実感です。そのような方向で特に老人福祉についてはお考えいただくと有難いと思っております。

遠藤委員：通学のことで思うのですが、中学生になるとバスも大人料金になって保護者さんが高いなと思うと、やはり送り迎えしてしまうというのが一つと、大量輸送が望ましいような話もありましたが、それは朝便だけであって帰り便は部活する子、習い事をする子、学童に行く子とまちまちで、用意ドンで一回で小河内線に乗って行けば良い、穴鴨線に乗って行けば良いでは、帰り道は難しいのかなと思います。それと低学年、高学年の帰る時間も違いますし、一回ではちょっとクリアできないなと思ったりもしております。それから福祉部門では担当をしておりますが、やはり運転免許証のあるうちはバスには乗られないなと思います。運転免許証の無い方はやはりドア to ドアにしていかなければいけないと強く思っております。

赤坂副町長：これまでのところで何かありますか。

足立委員：少し質問をしたいのですが。資料に有償旅客運送制度とあって、書いてある内容は分かるのですが、そもそも車両が自家用車と書いてありますが、これを議論する前提として緑ナンバーと二種免許は無くても運転できるのですか。

山口：白ナンバーです。

足立委員：白ナンバーですか。私は30年前高校生でした。運賃は高かったのですが親に送ってもらった人がそんなに多かったイメージが無いのですが、資料を見ると高校生80%送ってもらおうと書いてありまして、同じ高校に通っているのに。

相澤委員：それは自分たちの時代とは子供と親の関係が違います。

遠藤委員：三朝より神倉と小河内の奥の方というのはバス料金が全然違いますよ。

相澤委員：でもそこは料金というより親と子の関係が大きいと思います。親が送ってくれるのが当たり前と思う世代と、僕らは自転車で行くのが当たり前とっていますので。

足立委員：それぞれ三徳の人も小河内の人もいましたが、女の子は奥の方はそんな自転車では来なかったですね。バスに乗っていましたよ。

相澤委員：女の子は高校にはバス、男は自転車、そんな時代でした。時代の違いです。

赤坂副町長：やはり言われるようにそうかなと思います。時代なのか、僕も子供の頃は保育園の時からバスで通って、中学校でもずっとバスを利用してきたのですが、今中学生はほとんど利用が無いというのは、考え方が変わったというのが大きいのかと思います。相澤さんが言われるように親との関係性かなと、僕らの時代は親に送ってもらうのはちょっと恥ずかしくて自分で通うというのがあったのですが、最近はこちらの辺変わってきたのかと実感としてあります。

山崎：ちょっとどころか大変わりです。「歩いて校門に入るのが通学」と中学では定義づけしてありますが、今どこで降りるかという学校の付近2~30m手前とか、それが一応通学と認めますとなっていますが、親としてはそんなややこしいことしなくても、校門の近くまで送らせてくださいということではないかと思います。

足立委員：その人たちはどうなっても、バス料金が下がっても乗らないということですよ。中学生が子供料金になっても乗らない、親が送っていくと。

相澤：親の関わり方と意識が変わったのかなと。成人式等も親が出るような時代なので、昔に比べると親が子供に関わるようになったのかな。少子化の傾向なのかわかりませんが、大分変わったんだろうなと思います。

石飛(VL)：このアンケートの中で保護者に「送迎をすることが負担ですか」と質問しているのですが、「負担と思う」「やや負担と思う」の意見が半分位いらっしゃるんで、仕事ついでに送るといふのなら抵抗感は少ないのですが、わざわざというのは負担感が大きいようです。高校生が一人バスに乗ってくれば年間で250日往復、延べ500人分乗ってくれますので、高校生をいかに保護者送迎からバスに引っ張ってくるのが一つのポイントにはなるのかなと思っています。

山本委員：送り迎えは祖父母の仕事でもあって、それでなんとかできているところもあって、特に高校生になると遊びや部活で遅くなっても電話して迎えに来てもらっているでしょう。

足立委員：それはタクシーじゃないですか。啓蒙した方が良いですよ。バスに乗って帰れば二酸化炭素も少なくなって、ガソリン代も使わないですと。高校だったら二回も送迎したらバス代もガソリン代とそんなに変わらないのでないでしょうか。

遠藤委員：時間的なものもあるでしょう。

青木課長：色々なものが絡んでいると思います。親子関係かもしれませんが、普通に考えて間に合う時間に高校がバックアップしてやっているかどうかというのがあります。朝でもこの時間までに来てくださいという時間が、自転車で常識的に間に合う時間か、家族送迎を前提としている時間なのかもしれませんが。

足立委員：確かにこれは8:15分始業のところもありますし、我々の時より15分位早いなと思います。8:25とか毎年違っていましたが、8:30頃がホームルームの開始時間でした。8:15はちょっと早いと思いました。

青木課長：負担ではあるのですが、親が里に住んでいるということもあると思います。そうすると一ヶ月の定期を何万円か払うとすると、どっちが良いのかということになってしまうのも理解でき、なかなか難しい。

山崎委員：例えば学校、「通学の視点」と言いましたが、これは「現状にあわせてそれを容認することは辞めよう」という町にするのなら、学校と一緒に徹底的にやれば良いと思います。ただ今は親がサポートをして子ども中心の送迎になっています。そこに先に遠藤さんが言われたように、学童のことが出てきましたが、結局すき間を誰が埋めているのかということと地域の人が世話をしてくれています。これも本末転倒で本当は嫌なのですが現状そうなんです。家庭の問題であるというところから外れて地域もバックアップしていかないと、動きが全て色んなことで衝突してしまうということがあって、非常に今変な状況です。

足立委員：学生にバスの補助金を出したらいいのではないですか。一万円以上掛かる人は上限3,000円とか5,000円まで出しましょうとか、高校生とか小学生とか、そこに補助金を出したら乗ってくれる可能性もあるのかなと、最初は難しそうな話でしたが50%ならばどうでしょうか。

相澤委員：その負担の内容は送り迎えの時間的、物理的な負担なのか、金銭的な負担なのかによっても変わるのではないのでしょうか、定期券の補助はありますよね。

山口：あります。

赤坂副町長：高校生に関しては、町内どこに行っても高校に通う者は同じ負担で通えるようにということで、この役場を起点として役場までの全額を町が補助しています。そこから先の部分について実費で負担していただく。ただ来年度から今、県の方でいわゆる定期券等の購入者に限った補助を県全体の事業としてやろうとされていますので、う

ちの場合には方針を決めかねておりますが、それを併用して補助を増やした場合、さらに増える可能性はあるかもしれませんが、実際に聞いてみるとその定期券等で対象になるのがうちでも高校生9人位しか高校生バスを使う人がいないそうですので、あまり大きな影響があるかと言われるとどうかという気はします。

足立委員：いきなり定期のハードルは高そうですが、回数券を買う時に補助しますというのはどうでしょうか。

赤坂副町長：いわゆるバス利用では無い部分、定期券を買わない部分に対しても町独自の補助を距離に応じてしています。

高見委員：バスに乗らない人を乗せる為の手法なのか、その現状を認識をした上で不都合が生じた部分を補う方法なのか、この辺が一つの理論の土台にならないと次に繋がっていかない気がします。歴史を見ると、こういうバスの話はずっと昔からこの議論のテーブルがあって、侃々諤々（かんかんがくがく）があって今があります。その部分というのはマイカーが普及してきたときにバスに乗らなくなり、それで旅館も駅まで送迎しました。これは観光客の要望かもしれませんが。だったら「とにかくバスで三朝温泉の駅までは公共バスに乗って下さい」と言えるかという話と、今の高校生の話と同じような理屈になる訳です。結局、現実には現実として認めた上で話を進めていかないと、どうしたら乗ってもらえるかというのが一つの視点としてはあるかもしれないが、なかなかそこを打ち破るのは現実的には難しいと思います。だから言ってみればバスに乗らないというのは、その費用の問題もある。利便性の問題、それから時間の問題が大きいです。昔みたいに路線、ダイヤが一杯あって選択できるような形とか、朝出たら帰りは皆一緒に、出る時も一緒という生活パターンだったら良いでしょうが、今は全部違います。その点は現状認識してかからないと進まない気がします。

赤坂副町長：仰られる通りだと思います。担当としてずっとバスに関わっていただき、こういう議論をずっとやってきた訳でして、まさしくその通りだと思います。あとは今、通学で乗る乗らないの議論になってしまいましたが、通学に関してどうしたら乗るかということはとりあえず置いておきまして、例えば「生活の視点」でいいますと、この有償運送の実証実験が新しく取り組みをされようとしております。竹田で前に実証実験・試験運行されたものとある意味これは上手くマッチングして、新たにもう一度取り組んでみれるようなケースなのかと思ったりします。路線バスのない所で試験をされており、そういう意味では面的な部分でないということで、公共交通がない所を補う視点です。今後さらに路線バスに変わる視点でドア to ドアで実施できるとすると、そういう意味では良いと思います。地域としてこの辺り、例えば配車をタクシー会社なりバス会社なりがしてくれるとなると、いわゆる自家用車を使ったドライバーというのは自分が動ける時間を例えば登録をしておけば、配車の指示がスマホなりに来るというサービスかなと思うのですが、可能性としてどうなのかお聞きしてみたいと思います。どうでしょうか。

青木課長：地域を見た時に、老々介護では無いが、免許返納するような方が登録ドライバーになるケースが何となく想定できてしまって、地域だけのドライバー確保は難しいように思います。やはり全町的にドライバーを抱えてもらわないと、その地域でドライバーを確保するとなると難しい。地域の高齢ドライバーは本当に今でも運転が危ないような状態です。

山崎委員：そこは地域で完結するのではなく、そのドライバーもある程度年齢的なものやキャリア等、ある一定の要素をクリアできる人達、だけど地域の為になることならと言ってくれる人が望ましく、地域が違って「はい行けるよ」と言ってくれれば、それが共助になる訳で、老々介護のイメージはやはりまずい、リスクが大きいです。ただ有償の部分をもどのような有償にしていくのかです。何回も同じことを言いますが、福祉施設がデイサービスを始めた時には、最初は「ここまで出てきて下さい」という風にしていました。集まりやすい所まで来てもらった。今はそんなことはやっていません。玄関で手を引いて「大丈夫ですか」と乗せてあげて行く。自分で歩ける人がたくさんおられますが、そういう仕組みになっています。ですから小学生・中学生の話は置いておいて、お年寄りやはりそういう風にしてあげないと、とてもじゃないけども「少しは歩かれるべきです」なんて理屈を持ってきてはいけないと思います。

足立委員：今はドライバーの話ですけど、私は使う方だと思います。イメージとして私の知り合いでタクシーを使う時に、「タクシーを拾う人」と「スマホでタクシーを呼ぶ人」に分かれます。タクシーを呼ぶ人は自分でいつも呼びます。「タクシーを拾う人」の場合はスマホを使いこなせてもタクシーを呼ぶのには使わないです。能力的にはスマホも持っているし何でもできますが、念頭に「タクシーは拾うもの・普段は使わないもの」というのがあると、やはりどうしても使わないです。Uberもやはりそうで、使い慣れる人はお金を払ってでも、全部ただで運んでくれるピザも全部Uberに頼みます。使い慣れているから。いかに使ってもらえる状態になるか。先ほどの数字も含めて上手く回るためには使ってもらわないといけない。どうそれを啓蒙していくかということかとイメージしています。

赤坂副町長：前に竹田でやった時の意見にもありましたが、要は電話を掛ける億劫さ、頼みにくさがあり、特にどうしても地域の人に頼むのは気を遣ってしまう点があって、そこがいわゆる業者が介入して配車してくれることによって、少し敷居が下がるのではないかと思うところです。しかも無料でなく有償であれば、そこで気がねしなくても済むので、こういった新しい制度では、過去に実施したときの問題点の何個かは解決できるのかなと思ったりします。その辺りでどうかと思います。

高見委員：もう一つ、路線バスの範囲を除くという概念での運行なのであまり魅力が無い。乗り換えしなければいけないし、路線バスへの繋ぎの部分だけの移動です。それがストレートに自分が行きたい所まで運んでくれるなら利便性は高まるが、そのひと手間を何とか上手に解消できればと思います。

山崎委員：タクシー会社が窓口になって業務のさばきをしていただくというのであれば、「申し訳無いな」ということにはならなくて、案外無償だったらまた違った思いが出て来るかもしれませんが有償ですから。それと先程の養父市のケースを見ると、これまでは道路運送法とか免許の関係で絶対にダメだったものが、これが可能になれば突き抜けた感じがします。だから案外、そちらの方向で三朝式を考えていく必要があるかと思えます。

赤坂副町長：どの辺まで規制が緩和されるのか、今後どうなるのかというのがありますが、言われるように発着点が路線バスの無い区域であれば、例えば発着点のどちらかがそうであれば多少食い込んでもOKであればそうなのでしょうが、竹田地域で言えば穴鴨まで送迎をされても不便であるというところがあると思います。穴鴨までのそもそも本数が少ない路線バスのバス停までというのではなく、せめて拠点となるこの役場付近まで来るとか、それらが大体できるのであればまた利用しやすさが変わってくると思います。ただその辺りは路線バスとの兼ね合いがどうしても出て来ます。ドア・トゥ・ドアを主にして、料金とかも考えた上で、路線バスは通学の時間を除いて辞めてしまえば、バスが運行していないということになるので競合関係はなくなる訳です。辞める決断をしてもその方が住民にとって良いというのであれば、その方向を目指していくべきなのかという議論にもなると思います。あとはもう一つ「観光の視点」で言うと、現状のところやはりICカード等を利用したいということです。我々が他所に行っても小銭を持って乗り慣れていないものに乗るよりはというのがどうしても抵抗がありまして、「観光の視点」で言うと特にこれは強いのかなと思います。そういったものの導入に関してですとか、やはり「観光の視点」での公共交通に関するもの、事業者さんだけでは難しいので観光の後押しとして支援、助成なりを考えることも一つ観光振興の視点としてありなのかなと、先ほどのアンケートを見て思いました。その辺りの「観光の視点」について、今バス事業者さんとしてはどんな感じでしょうか。

福永委員：事あるごとにその話は出ておまして、全国を見てもICカードが導入されていないのが3～4県で、その中の1県です。ご存知だと思いますが最初に高額な資金が必要で、またその後のメンテナンスの費用が掛かります。考えてはいますけども。いずれは導入するのでしょうか。

赤坂副町長：事情はお察ししながら、避けては通れない部分かなと思っていて、もちろん交通事業者さんだけではなく、特にインバウンドとか外国人観光客を考えた時に、どうしても色々なもののキャッシュレス決済はどの業界も避けて通れない課題となっております。特にやはり小銭がないと使えない部分というのがどうにも敬遠される傾向にあるのかなと思っております。

福永委員：ICカードが便利だという認識はしているのですが。

足立委員：確かにICカードは私も常に使いますが、私はお客様の利便性はICよりも目的地のバス停がどこなのかが分かり易い事だと思います。自分の友人は皆免許は持って

いますがJRで来る人が結構います。何でJRなのかと聞くと、「別に急いでいる訳では無いし本を読みながらゆっくりJR来るのも良いかな」と、「たまにはJR使うよ」という人が結構いて、バスもそうです。路線バスに乗ってみようという方も結構いるけども、使いづらさの点で言うと「ICで小銭」よりも「どこで乗り降りか」がわかりづらいです。何で調べていいのかわからない、JRは駅名で行くので結構使いやすいが、バスの場合は一体どこで降りたら良いのかわからない、何で調べても全く良く分らないです。観光マップを見た時にここで降りてというのはありますが、特に赤瓦近辺はいくつか三朝を通らない路線もあって、バス停が分かりにくい。これはお客様からの声で、「どこのバス停なのかわからない」、「時刻表を見ると便はいっぱいあるけど、どれに乗ればいいのか分からない」。やはりこの辺りを少しずつ解消をしていくと、お客様への利便性は結構ICカード導入のイニシャルコストよりは費用対効果が上がるのではないかと感じています。

赤坂副町長：もっともかと思えますし、別の視点ですが仰ることは良く分かります。我々がどこかに行っても鉄道に比べてバスは非常にわかりにくいと感じるところです。特にバス停もそうですし、同じバス停でも何行きに乗ったらいいのか分からない、その辺りは感じる場所なのでバスマップとかICTの路線のバスの案内とか段々と改善はされつつありますが、やはりまだまだなのかなと思います。どうでしょうか。

山本委員：タブレットに「どこのバスの時刻表」と仮に言うと出てきますか。普通の鉄道はほとんど出てきますが、バスはどうなのでしょう。今は皆スマホを持って動かれますが、アプリみたいなものをそれなりに開発できれば少しずつは解消されてくると思います。

富山委員：出ては来ますが、どの系統に乗っていいのか、どこのバス停で降りていいのかは時刻表が出てはわかりづらいです。それが困ります。

山本委員：それはそうです。その辺が上手く対応できればもう少し違うのではないのでしょうか。

富山委員：何とか経路と書いてあっても初めての人にはわからないので、最終が倉吉駅なら、どこに行っても倉吉駅に行くのは分かりますが、逆に倉吉駅を出発して三朝に行く場合は困ります。

足立委員：倉吉駅は、以前ホームを出てエスカレーターを降りる所にバスの系統図と時間があったのですが今はないですね。あれは少し不便です。あれがあると送迎があっても宿に電話せずに「あれに乗ればいいんだ」とバスに乗る人がいっぱいいたんです。けれど「どこがバス停なのか？」というところから始まるので、そうすると「迎えに行きますね」となります。3番三朝温泉経由みたいなのが、前は上の方にありました。

福永委員：降りた辺りでしょうか。

足立委員：二階の下がり壁の様なところに貼ってあって、分かりやすかったです。とにかくあそこは降りた所でバス停がどこなのかもわかりづらいし、バスがどこに行っている

のかも駅は分かりづらい。右側にロータリーがあってタクシーが停まっているので目線が右に行くんです。

赤坂副町長：その他ございますでしょうか。色々とまだあるかと思いますが、時間も二時間経過いたしましたので、無ければ今回はざくばらんに意見を出していただいたということで、またそれらの意見を整理した上で次回とさせていただけたらと思います。よろしいでしょうか。それでは用意しておりました協議事項としては以上ですが、その他はありますか。

山口：その他はございません。次期の開催ですが1月中を目途に開催したいと思っております。詳細につきましてはこれから日程調整させていただきたいと思っておりますので、1月中を目途に予定をいただけたらと思います。よろしくをお願いします。

赤坂副町長：1月中ということですので、それまでに今日いただいた意見ですとか、これまでの分析結果を基に町の方で整理するということにさせていただけたらと思います。全般的にその他皆さんの方からございますか。よろしいでしょうか。長時間に渡りましてありがとうございます。それでは次回またよろしくをお願いします。ありがとうございました。

～終了～