

令和元年度第3回 三朝町地域公共交通協議会（議事録）

日時：令和2年3月25日（水）13:30～

会場：三朝町役場 第2会議室

青木課長：まだ全員揃われておりませんが、時間になりましたので第3回の地域公共交通協議会を始めさせていただきます。委員の皆様におかれましては、年度末を控え非常に多忙な時期でございますし、新型コロナウイルスの関係等もございまして出にくい所をお集まりいただきましてありがとうございます。それでは開会にあたりまして会長の赤坂副町長からご挨拶をさせていただきます。

赤坂副町長：失礼します。先ほどもありましたが、本当に年度末に差し迫ってお忙しい時期だと思いますし、世間でもオリンピックを始め色々なものが延期・中止ということで、非常に暗いムードの中と言いますか、本当に今は耐える時期ということで打つ手が無い状況でございます。そういった状況の中でございますけれども、こうして大勢の皆様にお集まりいただきまして、感謝申し上げます。今年度始めました地域公共交通協議会も3回目を迎えて、いよいよ計画の骨子案のとりまとめを行っていただいているところでございまして、これをきっかけに、来年度からこの運用に向かって次のステップに進んでいきたいと思っておりますので、最後までご協力をお願いして開会にあたっての挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

青木課長：それでは協議を始めて参りたいと思います。ではよろしくお願いいたします。

赤坂副町長：それでは早速協議事項に入らせていただきます。「三朝町公共交通再編計画（案）について」事務局から説明をお願いいたします。

山口：資料に基づいて説明させていただきます。説明に入ります前に本日お配りした資料を確認させていただきます。次第が1枚、上に「3-2 通学移動」と書かれたものが1枚、冊子の「7. 三朝町公共交通再編の考え方」という資料を準備させていただいておりますので、ご確認していただければと思います。よろしくお願いいたします。

では、「三朝町公共交通再編計画（案）について」ということで、皆様にこの会のご案内をさせていただいた段階で、「2020年2月28日版」という再編計画をお送りしていると思います。実は36ページにミスがございまして、抜けている箇所がございます。それが本日お配りしました「3-2 通学移動」、下に36ページと書かれた資料に修正していただければと思います。これは小中学生の通学の実態を把握したものを資料としておりますので、これを挟みこんでいただくか差し替えという形になりますのでよろしくお願いいたします。そうしましたら、今回の協議会の議題といたしまして、第3回の委員会を計画の中に追加記載させていただきました。計画で言いますと56ページからになりますが、それは今回お配りいたしました冊子にしております「7. 三朝町公

公共交通再編の考え方」、下に 58 ページと書かれたものを本日の資料とさせていただきますと思います。考え方の大きな方針としましては、上井・三朝線及び三朝線を倉吉市と三朝町を結ぶ基幹路線と位置付けまして、時代の流れの中で利用客の減少や路線バスの運行本数を調整したなかで、本数が少なくなっております小河内線と穴鴨線の 2 路線につきましては、フィーダー路線として位置付けまして、新たな公共交通の体系でもって基幹路線との接続を調整していくことを大きな方針として掲げております。詳しくは計画策定にご協力頂いておりますバイタルリードの石飛さんにこの計画の記載について詳細の説明をしていただきますのでよろしくお願いたします。

石飛 (VL) : 失礼します。バイタルリードの石飛と申します。そういたしますと 59 ページから少し詳しくご説明をさせていただきますと思います。前回の第 2 回の交通協議会につきまして、三朝町を走るバスの性格から「通学の視点」、「生活の視点」、「観光の視点」という 3 つの視点から検討する必要があるのではないかというお話をいただきました。その中で 3 つの視点に分けて 59 ページから検討をしております。最初に「通学の視点からの考え方」について説明します。まずは登校時の状況でございますけれども、小中学校につきましては、7 : 40~7 : 50 にかけて学校に着くということでございますが、高校の通学を考えた時に図 85 を見ると、小河内線は実光を 7 : 27 に出て倉吉駅へ 8 : 02 に到着します。穴鴨線は木地山を 7 : 12 に出て 7 : 44 に三朝町役場前に到着し、上井・三朝線に乗り換えた場合、上井・三朝線は 8 : 03 に駅に着きますが、鳥取中央育英高校へ行く場合は 7 : 56 には JR が発車をしているということで、7 分、8 分遅れで間に合わないという状況が見られます。

続きまして 60 ページの下校時であります。時間帯によって細かく書いておりますけれども、全体的に言って基幹路線である上井・三朝線と三朝線の 2 路線と穴鴨線、小河内線との接続が悪い箇所があるということが 1 つと、もう 1 つは穴鴨線が三朝町役場前で停まらずに三朝小学校の前で停まるということになりますので、上井・三朝線や三朝線から乗り換える場合は、役場から小学校まで歩かなければならないということがあります。この接続時間が 4 分しかないといった色々な状況がありまして、この辺も少し接続が悪いところがあるのでその辺を少し配慮した方がいいのではないかということも挙げさせていただいております。これらの現状を踏まえまして 61 ページの「(2) 今後の方向性」になりますが、登校につきましては基本的に義務教育である小中学校への登下校便の確保が最優先であると考えた場合に、例えば先ほどご説明しました 7 : 58 倉吉駅発で鳥取中央育英高校に間に合う JR の便に接続しようと思うと 10 分早く出発しなければなりません。そうしますと、小学校に 7 : 30 過ぎに到着します。また、家から出る時間が 10 分早くなりますので、7 時過ぎには家を出ないといけないということで、小中学校の登校に影響するということがありますので、基本的には小中学校の登校便優先ということでここでの接続は考えずに現状維持とするという方向で検討していくこととしております。

下校便につきましては、接続が悪いところがありますので、なるべくスムーズに乗り換えて帰宅できるようにダイヤ調整を行ってはどうかと考えております。

全体的には 61 ページの表 26 に小中高校生の登下校に使われているバスの便を整理しています。朝の 7 時台の便については現状維持で今まで通り定時定路線で小中学校の通学及び高校生の通学を確保します。下校時につきましては、上井・三朝線と三朝線については基本的には現状維持でダイヤの微調整による接続の改善を図っていきます。穴鴨線と小河内線の小中学校の下校便につきましては、定時定路線が 2 本ずつ設定されておりますけれども、これを 15 時台の定時定路線で 1 本化し、それ以降の時間帯については予約に応じたデマンド運行で対応するという考え方を基本的と考えております。

その下の図 87 は、穴鴨線、小河内線については朝の 7:00~8:00 までは定時定路線、8:00~15:00 まではデマンド運行、下校時間帯の 15:00~15:30 までは定時定路線、それ以降はデマンド運行という運行形態にしてはどうかという考え方でありま。62 ページの「(3) 穴鴨線、小河内線の下校時のデマンド対応イメージ」については、後でもう一度出てきますので割愛させていただきます。

先ほどまでが「通学の視点」の説明でございます。続きまして「生活の視点からの考え方」ということで、「(1) 生活利用の現状」としては上井・三朝線と三朝線を中心に、通勤で使われていることがアンケート調査結果から分かりました。穴鴨線と小河内線はそれぞれ通勤と回答された 1 人ずつでしたけれども、上井・三朝線、三朝線についてはかなりの数の方がバスで通勤されているという状況です。昼間の時間帯については高齢者の利用と観光客の方が中心になると思っておりますけれども、アンケートの中には高齢者の方から「バス停まで出ることが苦痛である」とか「バス車両に乗りにくい」という声があつて、全体的に利用が少ないという状況です。上井・三朝線につきましては、16 時台と 18 時台の下り便はありますが、17 時台の帰宅便がなく、これについて恐らく高校生だと思われる 10 代の方と 60 代の方から「17 時ごろのバスが欲しい」という要望が挙がっております。

この昼間の時間帯の倉吉~三朝間の移動については 64 ページをご覧ください。図 89 は倉吉方面に出かける便のグラフになっております。穴鴨線の 8:27 下畑発の便と小河内線の 9:24 実光発の便の 2 つが、8 時過ぎの午前中のお出かけ便ということになります。例えば、小河内線ですけれども、実光を 9:24 に出て役場前に 8:45 頃に到着いたしますが、それに接続している倉吉方面に行く便が 40 分~1 時間程度待たないという状況があつて、この小河内線沿線の人は 9 時の時間帯には倉吉方面に出ることができないという状況があります。

図 90 は倉吉方面からの帰宅便の時間帯を表したものです。穴鴨線と小河内線のどちらも 12 時頃に三朝へ帰ってくる便がありますが、例えば倉吉に出て病院に行って 10 時に診察が終わったとしても 11:30 過ぎまではバスの便がなくなかなか帰ることが

できないという状況があります。

それから 65 ページですが、住民アンケートを見ますと、三朝温泉病院へ通院している人も結構いらっしゃるという中で、温泉病院に行こうと思うと図 91 を見ると、穴鴨線は木地山 7:12 発の便に乗って役場前に出ますと 10 分弱で三朝線に乗り換えれば温泉病院に行けます。また、小河内線は実光 7:27 発に乗ればこれも同じく三朝線に乗り継いで温泉病院に行くことができますが、下畑 8:27 発の便で三朝小学校前まで出てもそれに接続する便がないということになりますので、7 時台に出かけるか、小河内線の実光 9:24 発の便を利用しないと温泉病院には行けないという状況があります。

温泉病院からの帰りにつきましては、上井・三朝線が温泉病院前 11:58 発で三朝町役場前に到着しますが、それが到着する少し前に小河内線が出発しているということで、ここも接続されていないということがあります。これでは 10 時や 11 時頃に診察が終わっても帰る便がないということで、非常に便数が少ないが故に穴鴨線と小河内線は生活上で使いづらい現状になっております。

そこで 66 ページの「(2) 今後の方向性」になりますが、先ほどありましたように上井・三朝線と三朝線については、基本的に全路線とも現状維持をしてダイヤ調整を行い、可能であれば上井・三朝線の 17 時台の下り便が確保できないかどうかを検討していきたいと思っております。

利用が少ない穴鴨線や小河内線につきましては、ドア・トゥ・ドア型のデマンド運行の導入を検討しております。「(3) 穴鴨線、小河内線沿線へのデマンド運行の導入検討」につきましては、先ほどもありましたように上井・三朝線と三朝線についてはかなり便数がありますので、役場前で乗り換えることによって今よりも利便性を上げていきたいと思っております。そのために基本的には上井・三朝線と三朝線への接続を前提としたデマンド方式の検討をする考えであります。

運行エリアとしては穴鴨線沿線及び小河内線沿線の集落ということで、担い手となる運行主体についてはタクシー事業者もしくはその他の交通事業者、非常に厳しいということであれば町営で行う想定であります。車両としては、タクシー車両または自家用車ということで、場合によっては前回もお話しが出ておりましたけれども住民ドライバーの活用という事も検討の中に入るのかなと思っております。時間帯としてはお昼の通勤時間や通学に影響しない時間帯である 8 時～15 時の間。朝夕については基本的に定時定路線で夕方以降はまたデマンドになると思えます。

66 ページの図 93 のピンクの部分穴鴨線沿線で青色のところ小河内線沿線になりますが、それぞれ三朝町役場前まで運び、もっと言えば温泉病院までは行けるようにして、基本的には上井・三朝線や三朝線に接続する考え方になっております。

次の 67 ページでは「(4) デマンド運行イメージ」ということで、三朝町役場を結節点として、三朝温泉病院への通院にも使えるようにしてはどうか考えております。上りにつきましてはそれぞれ穴鴨、小河内方面から予約があった人を拾いながら三朝

町役場に到着し、日ノ丸バスを待ちます。バスが来たらそちらに乗り換えるという考え方です。接続が前提ですので、接続の時間を保証するという事で、逆算して予約をされた方に「〇時ごろ迎えに行きます」と連絡するという考え方です。下りについては、予め三朝町役場でデマンド車両が待っており、日ノ丸バスが役場に到着して降りた方でデマンドを使いたい人は待っているデマンド車両に乗り込む形にする。予約をしなくても乗った時点で「〇〇へ行きたい」と乗務員の方に告げればそのまま運行してくれるという方式にする。特に夕方以降の高校生の通学等は毎日予約するのは大変ですので、こういう形にしておけば乗ったことが予約になるという運行の仕方を想定しております。

68 ページでは、運行エリアを少し詳しく示した図を掲載しております。青い線は日ノ丸バスが運行しているルートになりますけれども、そこから先の地区、例えば穴鴨線では福山、福本、田代、三軒屋、大谷といったところも運行範囲ということで、予約があれば迎えに行くという考え方であります。

小河内線についても吉尾、下谷、笏賀、柿谷、福吉といったところから予約があればこちらの方にも行くという考え方であります。

運行ダイヤにつきましては、基本的に高齢者の方の利用が中心になると思いますので、午前中に倉吉なり温泉病院へ行って、お昼頃に帰ることができるようなダイヤを設定にして、夕方については高校生の下校に対応したダイヤ設定を基本にしなから、細かくは今後考えていくことになると思います。

69 ページの「表 28 穴鴨線デマンド化するダイヤ」で、白色の便については現状維持もしくは廃止をして、オレンジ色の便はデマンド化をするという考え方でございます。穴鴨線は図 98 の棒グラフで赤くなっている部分は小学生が通学で利用している便になります。上りでは 7:23 も中学生や高校生が通学で利用していますので、この辺を残してそれ以外をデマンド化するという考え方です。それをグラフにしたものが図 99 と 70 ページの図 100 になります。このダイヤは正式のものではありませんが、目安としてこのように上りで 4 便、下りで 5 便程度設定してはどうかという考え方です。

71 ページからは小河内線のダイヤについて、表 30 も白色の便を定時定路線で現状維持して、オレンジ色の便をデマンドで対応するという考えです。図 101 のグラフですが、小河内線は乗降調査結果でほとんど通学利用しかされていない状況ですので、利用の多い便を残してそれ以外をデマンド化するという事で、上り 4 便、下り 4 便程度の設定を想定しております。予約がなければその便は運行しないという考え方です。

最後に「観光の視点からの考え方」ということで、73 ページからは乗降調査をした時の上井・三朝線の利用者数と利用者の属性であります。どの便が観光に使われているかは属性だけでは確定できない部分はありますけれども、図 104 の三徳山方面から倉吉駅方面に行く便については、10時半頃と 16 時頃がピークとして利用者が多い傾向があります。それから 74 ページについては三朝線の利用状況でありますけれども、倉

吉から三朝方面の便は9時台から14時台までが比較的利用が多く、帰りの三朝から倉吉方面の便については8時台と10時台が他の時間帯より多くなっています。そういう点を踏まえ、図106では観光客の行動パターンとして9時から11時位に移動して、また夕方頃に移動があると想定しております。

75ページの図は上井・三朝線の倉吉駅から三朝方面へのバスの乗降調査結果ですが、倉吉駅でたくさん乗られて三朝温泉周辺でたくさん降りられるということで、観光利用としてはそういう使い方をされているとっております。76ページは逆方向の倉吉駅方面に向かう便ですが、これについても三朝温泉周辺で乗られて倉吉駅で降りられる方が多いという状況です。

77ページは三朝線の休日の生田方面から三朝方面ということで、新町や赤瓦・白壁土蔵等で乗られて三朝温泉の辺りで降りられる傾向が見られます。78ページは倉吉方面に向けての便ですけれども、三朝温泉周辺で乗られて赤瓦・白壁土蔵の辺りで降りられる傾向が見られます。

79ページはJRの特急と上井・三朝線の接続を見たものです。緑色の線がスーパーまつかぜ、紫色の線がスーパーはくと、オレンジ色の線がスーパーおき、黄色の線があめつち、赤い線が上井・三朝線です。上井・三朝線は比較的便数が多いので、ほぼ特急との接続は取れている状況が見られます。また、倉吉方面に向かう上井・三朝線と特急との接続も概ね取れていると思われまます。

観光の視点から今後の方向性としては上井・三朝線と三朝線は引き続いて観光目的の路線として維持していきます。ただ、西倉吉方面と倉吉方面の2つの路線の相互の接続を大事にし、どちらへでも行けるようにしていくことによって利便性を高めることを方向性としております。資料の説明については以上です。

赤坂副町長：それでは今再編計画案の再編の考え方についてご説明いただきました。これについてご質問やご意見等がございましたらお願いします。

山崎：前回の協議会の時にも私は同じことを意見としてお話をさせていただきましたが、本日の資料を見させていただいて、生活の視点の考え方の中でこれまでの公共交通の利用という前提の中での見直しが行われているということはよく分かります。前回、生活の中でももう少し福祉の視点ということをお話したと思いますが、やはり福祉の視点というのはドア・トゥ・ドアが現実的には住民の方の一番切実な要望と申しますか、現実的に即した意見や要望だと思えます。調査をした訳ではありませんが、今日の資料を見ますと、デマンドということで組み合わせがきちんと整理されていますが、これはやはり公共交通をベースにしたデマンドのあり方でありまして、整理をしてもらった内容はきれいですが、もう一步踏み込んでもう少し独自の視点を持ってやっていくことをしないと、これでいってもどうしても途中で歩いたり、乗り換えだとかが発生します。利用される方の利便性から言いますと、やはり家から病院、例えばこの想定も三朝町役場と三朝温泉病院、一つの大きな要素を持った場所を想定して整理してあ

りますが、例えば病院でも温泉病院だけではなくて、町内には吉水医院や湯川医院があります。それから、かなりの部分倉吉の病院での受診が多いと思います。これも調査していませんのでわかりませんが。そうなってくると町内の移動と接続で整理されたものと、実態は町内でもクリニックや医院に行きたいという方は倉吉の病院に行きたいという方の要望を受け止める事が難しいと感じます。その辺も最終的な方向性の中でもう少し踏み込んで整理をしてはもらってはどうか。

石飛（VL）：町内のクリニックや病院等の乗降ポイントについては、現在役場と温泉病院しか書いておりませんが、当然町内の医療機関や公共施設等、もう少し乗降ポイントを設けた方が良いと思いますが、あまり便利になり過ぎると今度はタクシー事業者さんもいらっしやいますし、バスも運行しておりますので、ある程度乗降ポイントを限定した方がいいのかなという風には思っております。本当は倉吉市内に直接行けるのが一番良いのですが、そうするとバスと競合するという状況もありまして、まさに福祉の視点だけで言えば絶対にその方が利用者の方に喜ばれるのですが、全体で考えた時に競合関係は整理をする必要があると考えております。

山崎：バス会社さんの邪魔をするつもりは全くありませんが、きれいに整理をするならおっしゃる通りだと思います。ただ、実態としてはどうなのかということをやはりもう一步踏み込むことをしないと、本当に根本的なところまで手が打てないのではないかと思います。ですから、福祉以外のところ、例えば通学や観光と言った面では現在の公共交通の色々な工夫の中で改善が出来るものがあれば、もちろん今色々分析をされている延長上で整理をしていけばいいと思いますけれども、競合するからその分をばやとさせて置こうということでは先に進まない気がします。

山口：あくまでもこの案は今の公共交通のバスの体系から一步踏み込んだ整理で示させていただいております。山崎委員の言われるように高齢者の通院はドア・トゥ・ドアで玄関前から病院の玄関まで移動するのがベストだと思いますが、その点につきましては町でも福祉の方面からタクシー助成というものがあります。公共交通のバスと福祉面の通院をベースにしたタクシー助成の2つの制度がありまして、そこを近寄らすといいですか、本当にタクシーが必要な方はそのタクシー助成を使っただけなら良いと思いますし、新しく考える体系の中でデマンド交通を使うことが出来る方は使っただけでもいいのかなということで整理していきたいと思っておりますし、最終的に固めていく段階で福祉関係の職員を中心とするプロジェクトチームを立ち上げ、意見を聴きながら整理を進めていきたいと考えております。ご意見としていただき、今後整理していくことになると思っておりますのでよろしくお願いいたします。

山崎：関連してですが、最近色々な研修に出させていただいて、カーシェアリングの話であるとか、地域住民として支えあいという視点での事業を各地で色々行っておられます。つまり、地域協議会あたりも含めて、住民の視点で何が出来るのかということもあります。そういった取組みの中で行えることと、現在の町が整理されていることを

上手く調整といいますか、社協等もちろんありますし、そういう大枠で色々なものを漏れない様にきちんと位置付けていくというようなこと、それを内部で行われるということであればそれでいいのですが、色々な角度で地域という概念が入ってきても良い様に思います。

赤坂副町長：福祉の視点は非常に大事だと思います。事務局がお話をした状況でありまして、公共交通と福祉の体系と今は別々に考えている部分もありますが、やはり両方を調整するといいますか、両方を見る目が必要になってくると思います。この会ではいわゆる公共交通に視点を当てて話をしておりますけれども、そういった視点は大事だと思っておりますので、ご意見として検討したいと思っております。その他ございませんか。

遠藤：説明が不十分で納得できない部分があるので再度説明をお願いしたいのですが、61ページの中の表26ですが、登校時は従来通りの現状を維持するということですが、下校時は「15時台のみ定時定路線で1便を確保する」とあります。穴鴨線の15:08発と小河内線の15:30発だけは定時便が出るということでしょうか。また、その下に穴鴨線は生田車庫発、これについては現状なのでここはもう全部ないという理解でよろしいでしょうか。それとも、ここで挙げられている便は今後も運行されるということでしょうか。

石飛(VL)：穴鴨線の生田車庫16:15発から19:02発まではデマンドに替わるという考え方です。

遠藤：小河内線も16:40発は無くなるけど、それ以下はデマンドに替わるということでしょうか。それで乗って行き先を告げるということですが、この辺には何台待機している予定ですか。1台行ってしまったけど他の車両に「乗ります」と告げて出て行けるというイメージでいいのでしょうか。そもそもデマンドのバスは何台用意されるのでしょうか。

山口：デマンドの台数はまだ決めてないです。想定としては多くて2台、普通であれば1台と思っております。

遠藤：穴鴨線と小河内線を合わせて1台ということでしょうか。

山口：穴鴨線と小河内線を上手く組み合わせた形で1台の車両で上手くカバー出来たら理想だと思っておりますが、谷が2つあるので車両が2台あれば一番良いと思います。その辺りはこれから考えていくところになります。

遠藤：そうすると、「〇時に行く」ということを言っておかないと「乗りたい便が出てしまって、穴鴨と小河内を回ってくるから次戻ってくるのは1時間半後」ということになりませんか。

山口：それにつきましては、上井・三朝線で帰ってくる時間帯に合わせて「〇時に出ます」というところまでは設定をしまして、その時間までに乗ってきて頂くイメージです。

遠藤：わかりました。

赤坂副町長：よろしいでしょうか。要はこういう考え方で、具体的に実施に当たってはさ

らに詳細に体制について検討する必要があります。それは来年度行う次のステップだということです。ところで資料の図表番号が、別に印刷した資料と冊子にした資料で違いますか。

石飛（VL）：失礼いたしました。私が持っている資料と事前にお配りした資料で図表番号がずれているかもしれません。

赤坂副町長：今のご意見も時間や体制の話もありますし、デマンド型にした場合には前にもあった予約のしやすさや、気兼ねなく使えるシステム、スマホ等を活用できればそうですし、バス停からでも次の予約ができるなど何か予約の取りやすさや使いやすさは検討する必要があるのかなと私も考えております。

富山：細かいことですがよろしいでしょうか。例えばデマンドに切り替える時、小学校の下校時間は大体決まっています、常時使うバスも決まっていますが、学級の取り扱いや行事の準備ということで多少下校時間がばらけることがあります。そういう時にデマンドのバスを小学生少人数で使わせてもらうことも想定してもよろしいでしょうか。

山口：それは想定していただいても構いません。まだ詳細を決めておりませんが、時間を設定して一番近いところでの利用は可能だと思いますし、バス事業者さんとお話をするなかで、一度に通常より早く帰る時間帯が季節によっては1日、2日あるということを知っています。そこについては今バスが走っている路線であれば増便して1台増やすことも事前に相談していただければ対応できないこともないと言われておりますので、事前に相談をしていただけたら対応できる体制もとれると思います。

富山：ありがとうございます。大量に乗る時は急にということはずありませんので、前もって連絡をさせていただけたらと思います。3～6人程度ということイメージしております。

赤坂副町長：その他ございませんか。

加藤：先ほども委員の方からご意見がございまして、確かに今の公共交通の体系をベースにして考えられている案だなという感じがございまして、おっしゃる通り住民の視点というものをもう少し入れて検討していてもいいのかなと思います。以前にも竹田地区でそういう取り組みをされたということもありましたし、改めて各地域協議会の代表の方も来ておられたりして各地の組織団体の取り組みもされているのかなと思います。確かに米子市内でも永江地区でカーシェアリングの管理組織が立ち上がって、隣接する商業施設に出かけていく取り組みをされています。倉吉市と三朝町で自治体は違いますが、鳥取県中部地域の広域の協議会等で検討されていますからそういう住民が担うものが越境して中心地の方に行くという形も、日ノ丸自動車さんと競合されるということはおっしゃっておられたのですが、住民にとってどちらがいいのか。バスにあまりこだわらない形も考えていいのかなと思いました。

また、財政負担の観点も少しあってもいいと思います。住民の利便性の向上や地域振興ということも大事だと思いますが、デマンドになれば予約がなければ中心部に

てくる便は運行されないかもしれませんが、三朝町役場から各地域に行く便は常に待機するという計画になっていますから、ドライバーそこにいないといけませんので、結局あまり効率化はされていないのかなと感じます。そうであれば、もう少し便利な形であるタクシー助成を拡充する方がドア・トゥ・ドアで移動出来ますし、住民ドライバーの活用の仕方もタクシードライバー的に雇用されて町内全域でそういったことを提供するという形もあるかと思えます。

従来でしたら地域住民の方たちが地域の中で輸送をやるという形でしたが、兵庫県養父市や色々なところで違う地域のところも含めて乗せたりしているところもありますから、もう少し住民の雇用範囲を広く考えて、同じお金を使うのでしたらそういったところに投入してイメージを上げるということも考えられると思いました。

最初のところで中央育英や高校に通う場合のダイヤの接続について上手く分析されていて、前回はそういった分析が出ていましたが、短期間で解決するダイヤ調整の話からもう少し中長期を見てのデマンドなど、もっと新しい方法で取り組んでいくようなそういう時間的な整理の仕方もあっていいのかなと思います。今後地域で出かけて行かれて、こういう方式はどうだろうかと説明される時にもそういう説明資料の方が分かりやすいと思いました。

これはどちらかという供給サイドといいますか、今ある公共交通をベースにしてこうしたら効率化されたり、家の近くまで行って利便性が上がったという形で考えられていますけれども、本当にこれから先々のニーズがどの位あるのか。車社会がどんどん普及して自動運転等も進んでいったりするかもしれませんので、その辺を見極めて、現在のタクシー助成制度の利用者数が40ページに書いてありますが、1年間通じて現在のタクシー助成の制度の負担が大きいのかかもしれませんが、年間利用者数は増加傾向にあります。最初にありました福祉の視点でドア・トゥ・ドアが求められているということがこういったところに現れているかもしれません。平成30年度は3,003件ということですから単純に年間で割ると1日8件、9件くらいかと思えます。登録者数は156人となっております。こういったところを考えると、今のサイズを維持するというよりはダウンサイジングしてもいいのではないのでしょうか。

また、意外にバスの定期券の助成実績が136件ということで、結構バスを使っている方もおられるということも確かにありますので、新たににデマンド車両で整備することもありかと思いますが、もう少しタクシー助成にシフトしていき、そこにドライバーとして住民が参画していくのもありかなと思います。

もう1点、どの事業者が運行するかはこれから決める事かも知れませんが、現在の予定ですと朝と帰りは日ノ丸自動車さんが運行されて、後はデマンド化することです。上井・三朝線や三朝線は日中も運行しますが、デマンド化した穴鴨線や小河内線の仕事量が抜けていくので事業全体の維持ができるのかどうか。このデマンドを日ノ丸さんが運転されるのであればいいかもしれませんが、事業者さんが担えるかどうか

かということも検討しないといけないのかなと思います。

今日は体系ということなのでそういうことで、長くなりましたが意見を言わせていただきました。

赤坂副町長：何点かありましたがいかがでしょうか。

山口：これから先に詳細を考えていきますが、住民ドライバーの視点であるとか、タクシー助成の方へ上手なシフトであるとか、そういうご意見を頂いたと思います。詳細を考えていく中で貴重な意見だと思いますので、今後考えていきたいと思っています。ありがとうございます。

加藤：追加で、観光の視点について、三朝町さんとしては観光というところは視点として入っていくと思います。足立さんにお聞きしますが、ホテル等の施設は送迎車両を所持しておられて倉吉からも送迎されたりしていらっしゃると思いますが、ああいった車両を一般利用に使えないか。混乗化していくことによって町内の資源を集約して使えないかと思いましたが、その辺は難しいでしょうか。運転手さんは他の仕事と兼ねてされているのかもしれませんが、路線バスのように運行するのは難しいでしょうか。

足立：個別の案件なので正直分からないところもありますけれども、手前共は送迎をしておりますが、私も以前の職場で送迎を担当したことがあります。その時に一番困るのは、まず予約のお客様以外にもJRに乗って来ることです。想定以上のお客様があった場合を考慮し一応少し余裕のある車両を選んでいきますが、倉吉駅から三朝温泉から15分あり、追加の車を走らせると新たに1人と1台必要になります。ですからその場（倉吉駅）で解決できるようにしたいのですが、例えばそこに予約した人以外が乗ってしまい定員オーバーになると、予約のお客様を待たせないといけません。予約した人以外の方に一度「乗っても良いですよ」と言った後に「定員いっぱいですのでやはりだめです」と断れるのかということです。どうしても駅で待機しているときはお客様を一番に考えますから、予約以外の人に「乗っていいですか」と言われても、「今はわかりません。」と言うことになるかもしれないということと、何人も並んでいた場合、決まった定員の中で誰を選ばぶのかということも、一般の利用者と共有する際の課題としてあると思います。

赤坂副町長：色々なご意見をいただいております。結構具体的な話でもありますし、加藤先生の意見の中にはどちらかというとすぐに解決できないこともあったと思います。それぞれ大事な視点ではあると思います。タクシー助成も年々増えておりますが、増えながらここで収まっているというのは、あまり増えすぎても町が対応できないという実情もあります。タクシーの運転手不足のこともあります。財政的な視点からあまり増えすぎても実際に対応ができるかという現状難しい。元々は介護認定を受けている方だけから始め、その後対象を広げたのですが、それではどこで線引きをするかということで大分議論をしました。あまり広げすぎると今度は利用が増え過ぎて現実に対応ができなかったり、財政的な面で対応できなかったりということで、対象者

を今の線引きで留めています。留めてある線引きはもう何年も変えていませんが、利用者はどんどん増えているという実態がありまして、この辺りは難しいと思いますので、この辺りの兼ね合いは考えていかないといけません。

一方で先ほど言われたバスの定期券助成、これは『架け橋』のことですが、いわゆる定額で乗り放題ということでもかなりお得感があるので、バスを利用される方の周知がだんだん進んで来て利用も増えてきているということがあって、その辺は利便性と財政負担の兼ね合いなので次の段階ではもう少しここに踏み込んで考える必要があるのかなと思います。次のステップに踏み込んでいくかどうかについては、利用者の状況、今後の人口の動向等を踏まえ、出来る範囲で段階的に利便性との兼ね合いを図っていく必要があると考えています。大事な視点ではありますが、一度に全てを変えていくことが可能かと言われると少し難しいのかなとご意見を聞きながら思ったところです。

阪本：タクシー助成に関して、県としても来年度から市町村がタクシー助成を行われた場合に 1/2 補助をするという補助制度を作らせていただきまして、必要性は感じておられるけど財政的に足踏みされているところも県としても補助をさせていただきたいと思っております。そのメニューの1つに、バス路線を縮減すると同時にタクシー助成を地域で拡充した場合、その拡充部分も補助対象とするものも用意してありますので、もし合わせて出来るということであればそのメニューもお使いいただければと思います。

赤坂副町長：ありがとうございます。県の支援もありがたいことだと思いますが、本当にタクシー助成の希望が多くなっているのは、やはり利便性が一番高いからだと思います。助成があればその時に払う時点では高いですが、車を維持することを考えると結構安かったりします。デマンド型の運行を行い自宅近くから乗れるようになった時に、時間との兼ね合いもあります。タクシーと同じ負担だった場合はタクシーを利用されるかもしれません。その辺で多少なりとの差をつけば利用者はどちらを選ばれるのかというものもありますし、常にそういった検討、比較をしながら今後も検討する必要があると思います。その他ございますか。

阪本：まだ計画を作っている段階で早いかもしれませんが、デマンド化する目途としてはいつ頃を想定していますか。

山口：基本的には令和3年4月にスタートしたいということで、1年かけて組み立てていきたいと思っています。

阪本：来年度いっぱいをかけてデマンドの担い手になっていただける事業者さんや住民の方の調整をして4月からスタートするということですね。

足立：想定されている担い手は業者さんでしょうか。それとも住民の方でしょうか。1年先でしたらあまり時間がない気がします。

山口：課長いかがでしょうか。

青木課長：民間事業者や住民の動きを併せて考えておりますけれども、住民ドライバーによる運行の機運が起きてくれればいいですし、また、起きたとしても色々な考えをもたなければならない面もありますので、両方で考えますけれども、最終的に住民ドライバーの導入は今はないかもしれないというところを想定ながらやろうと思います。

赤坂副町長：どこが担うかという話は今年1年をかけてということになると思いますけれども、実験や実証を始めたのはいいが見直しをする必要がある場合、過去には住民の有志で実証した事もあります、ダメだったときに次に何も残らなかったという話で次の受け手がないのも非常に困るので、そういうところも慎重に検討していかないといけないと思っております。今は基本的に日ノ丸自動車さんへお願いをしていますが、それが例えば他の民間事業者や住民組織が受けた後、もう一度交通事業者さんへお願いしますと言った時に受けて頂けるのかという非常に難しいと思います。持続できるかどうかは大事な視点なので、その体制は考えないといけないという気はしております。

足立：デマンドを運行することにより運行を止める定時定路線は廃止ではなくて休止扱いになるという認識でいいでしょうか。

赤坂副町長：朝夕の通学の便は残りますが、デマンドを導入するところのバス路線はなくなります。

青木課長：結局バス事業者としても路線がなくなれば運行の体制が変わってくるので、同じ運行に戻す事が出来ないということがあります。デマンド運行等に関する色々な事例が新聞に取り上げられますけれども、必ず最後に一言書いてあるのは使う人が少なく苦勞されているということですので、逆に言うと使う、乗るという数字が上がることをセットで考えないと収支等の面でどうなのかということはあると思います。

赤坂副町長：その他はございますか。

加藤：最初にもお伺いしたかもしれませんが、日ノ丸ハイヤーさんは三朝営業所に何両くらい車両がありますか。本日は欠席でしたか。それから琴浦町では町内路線の受け手に貨物事業者さんがなられていましたが、三朝町内には貨物事業者さんやタクシー事業者さんで受け手になっていただけそうなおところはございますか。そういう乗合以外の事業者さんがあれば、そういう手もあるのかなと思いました。

山口：タクシーですが、恐らく常時ではありませんが三朝温泉街に1台待機しております。後は無いと思います。町内の貨物事業者は聞いたことがありません。

赤坂副町長：宅配とかそういったものではなくて、特定の企業からの運送しか受けておられない長距離トラックの会社ならありますが、この近辺を動かれているものは無いと思います。

加藤：NPO法人のような地域振興をされている団体はありますか。

赤坂副町長：受け皿となるかは別として三朝温泉の關係を行っているNPO三朝温泉と、里山研究会も法人だったと思います。活動内容が全く違いますけれども、そういった

団体はあるにはあります。その他はございますか。(なし)

他にご意見はないようですので、ひとまずこの再編計画案については切らせていただきます。色々なご意見や足りない視点というものをいただきました。視点としては大事な内容ですが、次のステップのことかなと思う意見も多く、どういう形で反映をさせていくかという点もございます。大きくご了解をいただければ、再編計画案というものは概ねこういったもので、今日いただいた意見については修正を加えたり取り組めるかどうかを事務局で判断し、修正案についてはお任せいただいてご了解いただけるのなら、そういった形で今日頂いた意見について取り込めるものは取り込んで少し修正を加える形で、概ね計画案としてご了解をいただけたということによろしいでしょうか。(承認)

それでは、今回頂いた意見を整理いたしまして、足りない視点の修正を加えた上で最終案ということにさせていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いたします。それでは次の「その他」でございますが、次年度以降の協議会の開催について先ほど説明がありました通り次のステップに入っていく訳でございますが、これについて事務局から説明をお願いします。

山口：令和2年度ですが、この計画を基にに詳細な部分を決定し、令和3年度の4月に新しい体制でスタート出来たらと思っております。運行主体の調整や住民ニーズを把握、実証実験ができたらということも考えておりますし、詳細の部分がある程度方向性が出来た段階でまた皆さまに意見をいただきたいと思いますので、今の段階では適宜としか言えませんが、方針がある程度固まりかけた段階でまたお声がけさせていただいて、ご意見いただけたらと思っております。またご協力をよろしくお願いたします。

赤坂副町長：次年度以降について何かございますか。よろしいでしょうか。次年度以降についてはより具体的な話になると思っておりますので、引き続きご指導いただきたいと思います。予定されていた議題は以上でございますが、その他ありませんか。(なし)

よろしければこれで協議会を終了したいと思います。それでは長時間お忙しいところありがとうございました。

～終了～