

令和4年度 第2回 三朝町地域公共交通会議 議事録

日時：令和5年1月11日（水） 午後1時30分～午後3時
場所：三朝町役場 2階会議室

1. 開会

○村上企画課長

失礼いたします。定刻より少し早いですけれども、委員の皆様おそろいでございますので、ただいまから、令和4年度第2回三朝町地域公共交通協議会を開会いたします。

開会にあたりまして、本協議会の会長であります、三朝町・赤坂副町長がご挨拶を申し上げます。

2. 会長挨拶

○赤坂会長

今年度第2回の協議会ということでございますが、一昨年にサンサンバスの運行を開始してから1年と数ヶ月が経ちました。

その間、サンサンバスにつきましては、おかげさまで概ね好評をいただいておりますが、ダイヤの関係、時刻や便数、ルートのことでも要望をいただいている部分もございます。

前回の協議会の時に、1年を経過した時点で、改めて検証した上で、次のダイヤ改正に向けて見直しをすることとしていましたが、今回、議題に出ているようでございます。

1年間をしっかりと検証した上で、よりよいサービスになるようにということで進めてまいりたいと思いますので、ご協力のほどよろしく願いいたします。

3. 辞令交付

○村上企画課長

お配りの資料、表紙の裏に委員名簿をつけておりますので、ご覧くださいませ。

昨年3月、ここで本協議会を開催いたしましたけれども、それ以降に、役職交代等に変更となりました委員さんが3名いらっしゃいます。ここでご紹介をさせていただきます。

まず名簿順で、上から4番目。日ノ丸ハイヤー株式会社倉吉営業所長の松下孝博さんです。

それから、上から8番目、鳥取県倉吉警察署交通課長の中倉太一さんです。

そして、本日はご都合によりご欠席となっておりますが、上から11番目、三朝小学校PTAの菊留貴子さんが新任でございますので、ご紹介いたします。

ではここで少しお時間をいただきまして、赤坂会長から、本日付けで委嘱します松下孝博さんへ辞令を交付させていただきます。松下様、ご起立をお願いします。

（赤坂会長から松下委員へ辞令交付）

ありがとうございました。

なお、本日ご欠席の委員さんが3名いらっしゃいます。さきにご紹介をしました菊留さんのほかに、三朝温泉観光協会の足立浩範さん、それから日本交通（日交タクシー）の佐々木幹宗さんから、ご欠席ということでご連絡をいただいております。あらかじめご承知願います。

では、本題に入りたいと思います。次第の4番、「協議事項」でございます。ここから、進行を赤坂会長にお願いをしたいと思います。

4. 協議事項

(1) みさきサンサンバスの利用状況について

○赤坂会長

それでは進めてまいりたいと思います。

最初に、協議事項1番です。「みさきサンサンバスの利用状況について」ということで、事務局の方から説明をお願いします。

○米田企画課長補佐

皆さんこんにちは。公共交通を担当しております企画課の米田と申します。よろしくお願ひいたします。

まず協議事項ですけれども、資料の内容が非常に多くなっておりますので、時間の都合上、細かな部分は省かせていただきまして、要点のみに絞ってご説明させていただきますので、ご了承ください。

「資料1」をご覧ください。みさきサンサンバスの利用状況についてご説明いたします。こちらは概略になっております。

今回の利用状況についてですけれども、運行開始した令和3年10月から令和4年9月までの1年間分について集計を行ったものになります。細かな集計分析については、この後の「資料2」と「資料3」でご説明いたしますが、ここではまとめたものをお伝えいたします。併せて、いまお配りしています時刻表チラシの方もご覧いただきながら、ダイヤやバス停などをご確認いただければと思います。

まず、「(1)利用者数」ですが、月毎の路線別の利用者数と、運賃収入は表をご覧のとおりになっております。全体で、月平均360人程度の乗車がありました。

この内訳については、小学生や高校生の登下校の便に利用が集中しているといったことから、定期券の利用が過半数を占めておりました。また、町独自の路線となります徳本線については、こちらは平日のみで2往復の運行になりますが、1日に1人以上の利用があることがわかりました。

続きまして「(2)デマンド便バス停利用状況」ということで、定時路線以外の電話予約や乗車時に行き先を伝えて利用するデマンドの区間について、利用されたバス停の集計を行っております。上りの最終下車地、下りの始発地は、ほぼすべて三朝町役場となっております、これは役場を起点・終点に利用者が移動していることになっております。

ただし、小河内線については、月1回以上の頻度で「森田地前」での降車がありまして、この後ご説明する小河内線のルート変更にも関わってきますが、農協や吉水医院を利用するために手前のバス停で降りたものと考えられます。

次に、継続的に利用された町営バス停ですが、ご覧のとおり、年10回以上利用があったバス停を挙げております。

それでは次に「資料2」をご覧ください。こちらに利用実績をまとめております。

まず、小河内線からご説明させていただきます。運行の状況ですけれども、下の方に便が並んでおりますので、こちらを見てもらうとわかりやすいです。小河内線は、定時が2便で、あとはデマンド便となっております。下りの便については、役場から本泉まで定時で走って、その先はデマンド運行となっております。

これを踏まえまして、便ごとの券種別の利用者数が図1になっております。これを見ると、下りの利用者が圧倒的に多いですけれども、これは小学生の通学において、登校時は日ノ丸の路線バスを利用しておりますが、下校時にサンサンバス15時40分発の便を利用するというような流れが1年を通してあったため、こちらが極端に増えております。

次のページの図2ですけれども、券種別でいきますと、先ほどの理由から定期券の利用が多くなりました。次いで現金の利用が多くなっております。

利用でいきますと、あまり利用がなかったのが、上りの13時40分と16時10分、そして下りの17時50分の便が、極端に利用者が少ない状況になっております。

続きまして2番、月別の利用者の推移ですけれども、こちらは通学によるところが大きく、夏休みの8月が最も減少しております。春休みについても少し減少が見受けられます。

全体を通して、春夏に比べて秋冬に利用者が増加しているような傾向がみられますが、雪などが降って自家用車でなくバスで移動する方が増えたと推測をしております。

続きまして、便ごとの日平均利用者数ですが、次の4ページに図があります。定時路線は、利用者を運行予定日数で割ったもの、デマンド運行については、利用者を実際に稼働した日数で割ったもので算出しました。

これでいきますと、15時40分の帰りの便と、16時45分の便が平均2人以上となっております、乗車が多いです。土日祝運行の、お出かけする方の7時17分の便が、0.4人と一番低くなっております。それ以外の便はデマンド便ですので、1を下回ることはありませんが、1便に大体1人が乗っているというようなことがわかります。

次に4番、曜日別の利用者数ですが、平日はほぼ横ばいで、月曜日が若干少ないです。月曜日が祝日となることが多い暦ですので、その分利用が減ったものと思っております。それから、土日の利用ですけれども、便自体が平日の約半分しかないということもあります。それを踏まえましても、かなり少ない傾向で、とりわけ日曜日は極端に利用が少なくなっておりました。

それから、5ページの稼働率ですけれども、これは実際に利用があった便を、運行の予定日で割って出しているものです。稼働率が低かったのは、お出かけ便となる上りの実光13時40分が1.6%、16時10分が3%ということで、かなり低くなっておりまして、全体をみると各便によってかなり大幅なばらつきがみられました。小河内線は以上です。

次に、穴鴨線についてお伝えします。こちらの便の運行状況ですけれども、定時便が2便ありまして、あとはデマンド便となっております。下り便は小河内線と同じく、役場から本泉までが定時で、その先がデマンド運行となっております。

便ごとの券種別利用者数ですけれども、穴鴨7時14分発の便が最も多かったです。こちらについては高校生の朝の通学に利用されておりますので、あわせて定期券の利用が大部分を占めております。

穴鴨線については、一般の方の利用もそこそこありまして、高齢者向けのバス定期券である「架け橋」の利用が多いのも特徴となっております。一般の方は役場の11時35分発で帰る便の利用が多く、往きは路線バスで行って帰りはサンサンバスで、というような流れになっているかと思えます。

次に7ページ、月毎の利用者推移ですけれども、高校生の通学に起因して、夏休みの8月が最も少なくなっております。それと、3月と4月に小学生が早帰りした関係で、増便の運行を3回行っております。この分が3月で20人、4月で40人くらいは増えておりますので、このグラフに影響しているものと思われれます。全体を通して、季節による目立った傾向はみられませんでした。運行開始した10月が最も多く、1年を通してみると、少しずつ減少しているように見受けられます。

続いて、3番の便別の日平均利用者ですけれども、平日の定時便、7時14分発が通学の利用で最も高く、1便当たり平均3.9人乗っていることとなります。また、利用が減る傾向にある土日祝についても、8時15分発の便については、1人以上乗っているという結果となりました。

次に8ページです。曜日別ですけれども、平日では金曜日の利用がやや多いです。こちらの路線も、平日に比べると土日の利用は少なくなってございまして、日曜日が一番利用がないという状況になっております。それから下の方の稼働率ですけれども、平日の登校便として使っている7時14分発が、96%ほどありまして、ほぼ毎回の運行で人が乗っていることとなります。その他はご覧のとおりですが、極端に利用が少ないといったような便はなく、小河内線と比較して、便ごとの稼働率のばらつきが少ないのが特徴となっております。

次に9ページ、徳本線についてお伝えします。こちらは平日のみの運行で、9時と10時の1日2往復、役場から温泉病院まで、すべて定時の定路線となっております。まず便ごとの利用者ですけれども、下り便、役場から温泉病院へ向かう便の方が若干多くなっております。券種では、現金の利用が最も大きく、次いで「架け橋」となっております。定期券や回数券の利用はほぼなかったです。

続いて10ページ、月別の利用者数です。運行開始の10月と、3月の利用が若干多かったです。そ

れを除けばほぼ横ばいで推移しております。

下の図 16 にいきまして、便ごとの利用者数です。いずれの便も、1 便当たり 0.5 人以下となっております。それから図 17 ですけれども、こちらは注釈に「実際に運行した日で割った値」とありますが、これは表現が誤っており、これはデマンドではなく定時路線で、乗客がいなくても必ず走りますので、正しくは実際に乗車があった日で利用者を割っております。ですので、これは 1 を超えます。イメージとしては「バスに人が乗っているときは、1.5 人ぐらい乗っているんだな」というような感覚でとらえてもらったらと思います。

次の 11 ページ、曜日別ですけれども、平日のみで月曜日が最も多く、逆に木曜日は少なくなっております。これは全体的にバラつきはありますが、その要因となる事象が特に見当たらないです。それと、利用者の母数が少ないということもありますので、おそらく、特定の利用者が何かの目的で定期的に利用して、それが積み重なった分の差異ではないかと考えております。

図 19 の稼働率では、いずれも 30% 以下にとどまっておりますが、温泉病院 10 時 10 分発の便の稼働率が他より少ないといったことがわかっております。やや駆け足になりましたが、以上が利用実績のまとめとなります。

次に「資料 3」です。こちらは、デマンド便で利用されたバス停を集計したものになります。集計期間は先ほどの実績と同じく 1 年間、集計の対象は定時便を除くデマンド便についてで、集計の方法は、役場を除く全てのバス停 58 箇所について、実際の運行日誌から停車をピックアップして、回数をカウントしております。それがその棒グラフで示した 2 つになっておりまして、それぞれ小河内線・穴鴨線で、年 10 回以上利用があったバス停を並べております。バス停名の頭に黒丸があるのが、町営バス専用の、いわゆる村中のバス停となっております。

これを見ていただきますと、どちらの線も路線バスのバス停留所が中心となっておりますが、小河内線は穴鴨線に比べて、町営のバス停を利用されているといったことがわかります。グラフに挙がっていない、町営のバスについてはこの下の丸囲いのところに羅列をしておりますが、括弧で利用回数も示しております。

こちらを見ると、小河内線では、町営のバス停はいずれも何回かは利用されていることがわかっております。一方で、穴鴨線の方は、1 回・0 回など、ほとんど利用されていないようなバス停がいくつかあることがわかっております。

今回の結果は、この 1 年間でその集落でバスを利用される方がいなかったというふうにもとらえられますので、今後、免許返納等で利用する見込みの方も当然出てきます。引き続き、バス停の利用状況を把握しながら進めていきたいと思っております。

ここまで、みさきサンサンバスの利用状況についてご説明いたしました。

○赤坂会長

それではここまでのところ、利用状況について、ご質問なりご意見なり、皆さんの方でございますでしょうか。

○加藤委員

米子高専の加藤です。本年もよろしくお願ひいたします。今、運行状況を詳細に説明していただきました。いくつかの質問をしたいところ、意見を述べたいところを羅列させていただきます。

まず、これデマンド化された訳ですけれども、1 年数ヶ月運行されて、予約制に伴う、例えば、「電話予約が難しい」、あるいは「やりとりがうまくできない」など、町へのご意見ですとか、これら利用された実績だと思っておりますけれども、利用できなかったケースなど、そうしたデマンドに移行した後の住民の声などを役場の方で把握されていないかどうかを最初に聞きたいです。そういうものがなければ、皆さんがスムーズに移行されたということになると理解します。

それから、デマンドの前の定時定路線に比べて、財政負担や経費の部分、例えば収支率などが改善しているのか、改善したとしたらどれぐらい改善しているのかなど、そうした経費負担の部分の推移、あるいは町として、目指していたところに到達しているのかどうかについても知りたいところです。後の評価ともかかわるかと思っております。

あと、先ほどの説明の中で、小河内線よりも穴鴨線の方が「架け橋」の利用者が多かったということで、小学生や高校生以外の一般の住民の方が、穴鴨線の方が多いということなのですが、その辺りの違いの背景はわかりますでしょうか。

例えば時刻表を見ましたら、穴鴨線は定時定路線の帰り便がありますが、小河内線にはデマンドの帰り便しかありません。そうした違いにより、定時定路線で帰りの便が確保されている穴鴨線の方が利用されているとか、あるいは元々の利用される人口が多いなど、違いがどのあたりにあるのかがわかれば、てこ入れの参考にならないかと思ったところです。

また、日曜日の利用者が少ないということですが、運営の資源とかも限りがありますので、先々に例えば利用が少ないところは休止し、他のところに資源を割り振るなど、そういったことも考えられます。

運行開始から1年経ち、利用量が少ないところがわかってきており、2ページを拝見しますと、デマンドの午後の上り便などが、利用が年間を通じて、4人や11人ということですが。

デマンド化したので空（カラ）で走ることはなくなったのですが、結局空の車両が車庫で待機してるかと思しますので、その辺りも活用できないものかと思いました。

何か違う用途、荷物を運ぶ、温泉の送迎に使うなどの活用ができないかと思ったところです。

○米田企画課長補佐

ありがとうございます。5つあったと思いますので、順にご説明します。

まず、予約制になってやりとりの中で町民さんから困りごととか意見があったかということですが。最近はなくなりましたが、開始当初は役場に町民さんが来られて「乗り方がわからない」とおっしゃることがありましたので、ご説明させていただいております。予約時についてですが、委託先の日ノ丸自動車さんに予約の受付事務をお願いしております。トラブルが数件ありまして、その報告はきちんと受けておりますので、「待ち合わせのバスの時刻が齟齬があった」、「違うバス停で待っておられた」というようなものであったかと思っております。最近あまりそういったトラブルは見受けられないので、皆さん乗り方に慣れてきていらっしゃるのかなと感じております。

次の収支の話ですけども、こちらについてはただいま計算中で、本町の予算の資料にも使おうと思っております。運行開始前のバスの補助金と、いま現在のバスの補助金プラス本町が委託しているお金、それに補助が絡んできてどうかということだと思っておりますが、これも計算中です。コロナの影響などもあり、一概に昨年と比較してどうかっていうのもなかなか難しいかと思いますが、また資料がまとまりましたらご報告させていただきたいと思っております。

3番目、穴鴨線は「架け橋」が多く、小河内線の方は現金が多いという結果について。理由については町では推測できておりません。小河内線の利用者については、聞き取り調査も行い、実際の話も聞かせてもらっておりますが、おそらく「架け橋」は更新のタイミングが半年ごとにきますが、基本的には持っておられる方がそのまま使っておられて、切り換えのタイミングで、いまのバスの運行とあわせて、更新しようかどうか迷っておられるようなのは、ちらちらお話を聞いているのですけども。

なぜ小河内線に「架け橋」が多いかというところまでは推測ができてない状況です。

それから、4番目の日曜日の利用が少ないということで、何か他の方法で使えないかですけども、こちらも今後、日曜日の利用がどんどん落ち込んでいくようであれば、例えば休止してその分の経費を浮かせることも、視野に入れていかなければならないと思っておりますので、これは様子をみていきたいと思っております。

それから、2ページの小河内線のデマンド便が極端に少ない便の活用方法。前回の協議会で案件に挙がっていたように、「穴鴨線の13時台の帰り便がなくなってしまったので、どうにかしてほしい。現行の11時35分の帰り便は早すぎるため、時間をずらしてほしい」という要望はありました。ここも町営バス1台で行ったりきたりしているため、仮に小河内線で昼に使ってるデマンド便がもうあまり見込みがないとするならば、新しく穴鴨線の13時台の便にしてみても、というような検討もできるかと思っております。現時点では違うものを運ぶようなところまでは想定しておりませんが、要望のあった穴鴨線に活用できるのであれば、そちらをまず検討してみたいと思っております。

○遠藤副会長

一つお聞きします。2 ページ、資料 1 の表を見ると、小河内線の利用者数が穴鴨線より多いというのは意外だったのですが、稼働率をみると小河内線の方が便数が多いので「便数が多いから小河内線の方が多かった」という理解でよいか、そのあたりの表の読み方みたいなものを教えていただければと思います。

サンサンバス運行開始以前は、小河内線の方がはるかに少ないイメージがあったのですが、そのあたりについて教えてください。

○米田企画課長補佐

イメージとしては、小河内線は日ノ丸のバスが 1 便だけ残って、他は全部町営のバスに変わりました。穴鴨線の方につきましては、路線バスがまだ 6 便、7 便くらい残っており、町営バスの便の方が少なくなっておりますので、路線バスと合わせてみると、穴鴨線の利用人数の方が圧倒的に多くなると思います。

人数を把握しているのが町営バスのみですので、町営バスだけでとってしまうと、確かに小河内線の方が多ということになります、それだけ町営バスが小河内線を賄っているとイメージしていただければと思います。

(2) 小河内線の一部ルート変更について

○赤坂会長

2 番の「小河内線一部ルート変更について」ということで、説明をお願いします。

○米田課長補佐

続きまして、「資料 4」をご覧ください。1 枚で両面あります。

小河内線の一部ルート変更です。

(1)の経緯でございますが、小河内線上り便（お出かけ便）における、午前中のルートの変更です。

いま現在は運動場前を通過してスーパーみささの前で停まっておりますが、これを小学校前のルートに変更してほしいといった要望について、前回お集まりいただきました協議会において、具体的な見直し案件として挙げられたことから、利用実績やニーズ調査を踏まえた上で、令和 5 年 4 月の再編を予定しているものです。

これに当たりまして、(2)のニーズ調査を行っております。調査期間は 9 月で、対象となるのは、令和 3 年 10 月から令和 4 年 7 月までの間に、該当のデマンド便を 2 回以上定期的に利用された方のうち、今後も利用見込みのある方、10 人です。当初は運転士さんからアンケート用紙を配るようなことも考えておりましたが、対象人数が少ないということと、個別に訪問して直接聞いた方が、実際の困り感などが把握できるということもありましたので、この 10 人に対して聞き取りを行っております。

調査結果は、以下のとおり、年代は 60 代から 90 代までの方で、高齢者の利用だけでした。うち、免許証のない方が 5 人、それから返納された方が 4 人、持っているけどちょっと自信がないという方が 1 人おられました。ご家族の送迎が、普段してもらえる方と、そうでない方が半々くらいおられました。利用の頻度ですけれども、週数回 3 人、月数回が 5 人、年に数回が 2 人おられました。

主な利用の目的ですけれども、メインが町内という方が 5 人。それから、倉吉の方に行くという方が 4 人、どちらも半々で行くという方がお 1 人おられました。目的は、通院と買い物がほとんどを占めております。

以上の状況を踏まえまして、この 10 人の方に希望ルートを聞いた結果が⑦です。結果は、その対象となる 3 便いずれについても「小学校前のルートが良い」という方が 9 人おられました。もう 1 人は「どちらでも構わない」という方でした。

所感ですけれども、聞き取りの中でわかったこととして、ほぼ全員の方が、倉吉への乗り継ぎを問わず、小学校前のルートを希望されておりました。その理由としましては、以前の要望にもありました、農協や吉水医院を目的としている方が結構おられたということと、倉吉に行く際にも、役場まで乗っていかずに手前の三朝小学校前で降りれば、ショートカットで歩いてスーパーみささの前まで比較的短時間で

いくことができるということで、ルートを変えても特段支障にならないというご意見をいただいております。

これを踏まえまして、(3)の変更内容です。小河内線の上り、午前中のデマンド便（計3便）について、運動場前を通るルートから小学校前を通るルートに変更を行うこととします。具体的なその地図でルートを示したものやダイヤの変更は、裏に記載しておりますのでご覧ください。

変更の時期は、周知の期間を経て令和5年4月1日からとしたいと思います。町報やホームページ等で広報を行って参ります。

それから、このルート変更に関しての鳥取運輸支局への届け出は特段必要がないということで確認をいたしておりますが、停留所とかチャシのダイヤ修正が必要となってきますので、こちらは3月中に対応していきたいと思っております。

ルートの変更の説明については、以上となります。

○赤坂会長

これについて皆さんの方で、何かございますでしょうか。

○徳田田委員

変更の時期ですけれども、年度始めということで4月1日に行うということですか。それとも、周知に2ヶ月半かかるということでしょうか。

ここのアンケートから、「小学校前ルートが良い」というのが9割、「どちらでも良い」が1割ということであれば、ほぼ全員が小学校前ルートのほうが良いということでありますので、防災無線の放送もございますし、周知については、1月いっぱいぐらいでできるのではないかと思料します。

したがって2月1日から変更ということではいかがでしょうか。積雪時期が重なるということもあります。

○米田企画課長補佐

実績もニーズも踏まえて、4月からとさせていただきます。

周知としましては、町報の今月末に出る号で載せたとしても、2月からの変更となると「変わりました」という形でお伝えすることになると思っておりますし、委託先の日ノ丸自動車さんの方で対応が可能かどうかということもなってくるんですけども、調整をした段階では、年度の区切りということや、十分な周知期間が必要ということもありますので、4月からが……。

日ノ丸自動車さんに、できるかどうかのご意見をいただきたいと思うのですが。

○徳丸委員

お世話になっております。日ノ丸自動車の徳丸です。

私も把握してなかったもので、この資料を見させていただいて、届出は特段必要ないということであれば、先ほどご提案いただいた2月1日からの対応ということも可能と感じたところですので、町の方のお考えに沿って対応したいと思います。

○米田企画課長補佐

あとはバス停の停留所に、おそらくシールになるかと思いますが、時刻表の貼り直しや、いま配っているチャシの修正を行う必要がありますので、2月からは事務局としては少し難しいと考えており、もう1ヶ月急いで3月からにさせていただけたらなとは思っておりますけども、皆さん何かご意見ありますでしょうか。

○山崎委員

日ノ丸自動車さんの方も大丈夫だということのようですが、利用者が決まっていますから、その人たちがきちんと乗れるという形がとれば良いことですので、全体の周知ももちろん大事ですけども、その人たちが1ヶ月でも早く利用したいということであれば、早く変更すればよいと思っております。

○米田企画課長補佐

ありがとうございます。この聞き取りを行った10人の方には、また個別に連絡をとって、「いついつから変わります。乗ってください」とお伝えしようかと思っております。

○遠藤副会長

走行距離による委託契約の変更などは必要ないですか。いまの契約はどうなっていますか。

○米田企画課長補佐

ちょっと契約の内容でどのような運行をしているかというところを調べてみないといけないですけども、もし変えるなら変更契約を挟みます。

ただ、料金が変わるかどうかもありますし、調整をさせていただきたいと思うんですけども……。

(事務局で契約書を確認)

…契約の内容に、具体的にどれだけ走ったから何円だというような試算ではなく、決められた便で同じこの仕様で、年間これだけやりますのでいくらという積算になっていますので、一部のルートを変えたからといって、変わらないということで、確認しております。

○赤坂会長

前回の協議会の時から、このルートの変更については要望をいただいていた、ダイヤ改正とあわせて届出が必要だという認識のもとで、1年の運行状況をみて来年4月のダイヤ改正にあわせて変更したい、ということではお話をしていましたが、届出が必要ないということであるならば、この調査結果をみると、なるべく早く変えた方がよいと思います。

事務的に間に合うかどうかを事務局の方で検証させていただいて、それが2月になるのか3月になるのかというのは、事務局の方で間に合うタイミングにするということでご了解をいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

それでは、なるべく早く事務的な手続きを進めた上で、早めにルートについては変更するという結論でお願いをしたいと思います。

(3) 生活交通確保維持改善計画の事業評価について

○赤坂会長

次の3番の「生活交通確保維持改善計画の事業評価について」、説明をお願いします。

○米田企画課長補佐

「資料5」になります。生活交通確保維持改善計画の事業評価についてです。

これは、具体的には町営バスの運行経費にあたる国庫補助金をいただくために必要となってくるもので、毎年その計画を策定して評価を行うという、この一連を協議会の方で承認するという流れになっております。昨年度は、書面開催でしたけども、町営バス車両の購入補助の時にこの評価をしております。

資料5が、今年度国に提出予定の事業評価の案になります。ただし、今後国の方から修正等の指導が入ることもありますので、この評価内容については大筋のところで認めていただきまして、後から事務局の方で書きぶりなど変更する場合がございますので、ご了承いただければと思います。

記載についてですけども、補助金の様式に沿ったものとなっております。

小河内線と穴鴨線、それから徳本線で、それぞれ小河内線が3つ、穴鴨線が3つと徳本線が1つで分けて記載しておりまして、系統ごとで評価をする形となっております。評価項目ですけども、Aが「達成できた」、Bが「一部達成できなかった」、Cが「達成できなかった」といったような3段階で評価するようになっております。

「④事業実施の適切性」ですけども、こちらは当初の計画どおりに町営バスの運行ができましたので、

いずれの系統についても「A」とさせていただきます。「⑤目標・効果達成状況」ですけれども、こちらは当初の計画の方に記載した目標の利用者に対して、実際の実績の数値を入れております。それから、その効果についても記載しております。

目標については、運行開始する前の見込みによる推計の目標値を入れておりましたので、少し高めの設定となっております、これを超えたのは穴鴨線系統2の1路線のみでした。

ただし、効果については、計画どおりに学生さんや高齢者等の移動手段を確保維持することができましたので、こちらも踏まえまして、達成しなかった系統の評価についても「B」とさせていただきます。

それから、「⑥今後の改善点」ですけれども、利用者のニーズに合わせてダイヤ改正の見直しを行い、利便性の向上に努めるといったことと、広報によるさらなる周知を図り、利用促進につなげるといったことを書かせていただいております。以上が評価になります。

次は裏面の様式、別添1-2ですが、これは事業実施と計画の関連性についてということで、昨年度の評価から特に変わるものでございませぬので、同様の内容を記載しております。

次の別添2からのパワーポイントのカラーの分ですけれども、こちらは事業評価の概要版ということで、地図などをつけたものになっております。こちらも決められた様式で記載をしております、概要欄などベースは昨年度の分をそのまま使っております。先ほど言いました目標と達成状況についてのところ今年度の数値を入れさせていただきますが、中身については同じものになりますので、こちらは省略させていただきます。

事業評価については以上となります。ご承認をお願いいたします。

○赤坂会長

これについて皆さんの方で、ご質問なりご意見等ございますでしょうか。

○加藤委員

すみません、米子高専の加藤です。

この評価につきましては、このように理解しているんですけれども、目標を達成しなかったが、移動手段を確保することができたということで、この目標を達成しなかった要因は、どのように分析されたのか、あるいはこちらの方に、反映されるかということで、対応としては利用者ニーズに合わせた見直しや、先ほどのルートの一部変更、あるいは町報やホームページ等の活用ということがあるんですけれども。

利用される人が、例えば生徒さんは対面で通学されていますし、通院の高齢者の方も、出控えもあるかもしれませんけれども、あまりコロナの影響を受けずに必要な外出はされていると思っておりますけれども、このあたりでそうした新型コロナの影響や、あるいは違う要因、例えば人口減少や、免許の普及率が高まっているなど、そうしたことで、目標が達成できなかった、それに対してこういうアプローチが有効じゃないか、といったところが見えるといいのかなと思ったところです。

もう一つは、年間の目標の立て方について、目標が8,000人に対して実績が4,301人ということで、半分ほどになっています。

先ほど、高めの目標設定をされたということで、以前の路線バスの利用者から推移して、プラスアルファも含めて、数字を上げておられたのかなと思うんですけれども、そういう意味でもちょっと原因といいますか、そういったことが少し書いてあるといいんじゃないかと思ったところです。

○米田企画課長補佐

目標値の設定ですけれども、正直なところ、設定にあたり材料があまりなかったというのが実情です。これまでの路線バスの乗降調査の人数にそれぞれの増加の見込みを足し上げていったものを計画のところの目標値とさせていただきます。ですので、その8,000人という目標と実績との差がかなり開いてしまったなというのが正直なところ。今後、基本は維持を目標とし、年間の推移としては増やしていこうということで進めていきます。

今回、実績としてしっかり数字がきっちり出ましたので、これをベースに次回の計画からは、これを

基に目標の設定をしていきたいと考えています。最初の目標値を、期待を込めて高めに設定しまったのが、あだになったかなというところでございます。

○赤坂会長

よろしいでしょうか。

○山崎委員

今の加藤さんの質問と少し関連はするんですけども、そもそも、このデマンド方式を採用しようということで1年やってみた、1年間のデータがとれたということなんですけども、もともとこのデマンドというのがベストであったのかどうかという視点からいいますと、まだまだ1年間ではわからないということがあるのかもしれませんが、当初期待をしていたものが、例えば多めに目標値を設定したとおっしゃるんですけども、これが多めであったかどうかというのは、結果が53%ぐらいの実績ですよ。これをどうみるかということだと思えます。

デマンドがベストであるなら替えがきかない案ということで、それはそれで仕方ないんですけども、そうではなくて全国の事例等を見れば、いろんなアイデアや知恵が出て、その町の地形だとか、あるいはもっと違う特性を持った町がどんな工夫をしているのかという、そんな視点の、これは1年間の反省点ということで蹴ってしまう意味じゃないんですけども。もう少しその切り口を「本当にこれがよかったのか」「こういう方法がよかったのか」という視点で、反省をどこかで加えてほしいなというふうに思います。

○米田企画課長補佐

ご意見ありがとうございます。

確かに目標設定の問題もあるんですけども、なぜ結果がこの人数になったかっていうようなところで検討していきたいと思っております。単純に、路線バスだけの時代でのデータがこちらにあれば、そういった比較もできるんですけども、この1年運行してみて実績が出て、今回の改善点も踏まえて、では次は増えるのか減るのか、そういったところもこれからとは思っています。

先ほど言われましたように、全国の事例等をみながら、何かその改善できる余地があるかどうかも含めて検討していきたいと思えます。

○赤坂会長

よろしいでしょうか。少し私の方から。

いま言われたとおりだと思います。確かに、比較するもの、目標にするものが設定しにくかったという点はあるかもしれないんですけども、この実績で現状維持を続けていきたいと思っても、このまま同じことを繰り返していたら人口減少とともにどんどんどんどん減っていくということになりますので、最初、利用状況のところに加藤先生も「予約のしにくさとかそういうことはありませんでしたか」と言われたんですけども、いまの利用者は最初に、乗り方の説明会など、色々なことをしたんですけど、その方はだんだん利用者としてはこれから数年かけて減っていく、そして新しい人、免許返納した人が「乗り方がわからない」ということが、同じように出てくるのかなということで、啓発を繰り返すのか、予約しやすい仕組みとか、乗りやすさがわかりやすい仕組みについて、啓発方法も含めて整えていく必要があるのかなと思います。

今、山崎さんが言われましたように、他の方法も含めて、色々な検証を加えた上で、どうあるべきかというのはやはり、今後引き続き検討していく必要があるのかと思っております。

目標値も含めて、現状維持ということではなくよりよい方法がないかということで、頑張っていく必要があるかなと感じました。

その他、皆さんの方で。よろしいでしょうか。

ないようでしたら、ご承認をいただけるということで、この事業評価についてはよろしいでしょうか。

(承認)

はい、ありがとうございます。

5. その他

・路線バス等のダイヤ改正について

○赤坂会長

それでは、次は、5番の「その他」でございます。

「路線バス等のダイヤ改正について」ということで、説明をお願いします。

○米田企画課長補佐

「資料6」をご覧ください。「その他」としまして、路線バス等のダイヤ改正についてご説明いたします。

こちら、路線バス事業者及び町営バスの委託者であります日ノ丸自動車さんの方からのお話があった内容で、今回の協議会で承認が必要ということではないですが、こちらでお知らせさせていただきまして、事前にご了解をいただければと思っております。

まず1番目に、穴鴨線に係る時刻表の一部変更についてです。令和5年4月からの変更を予定しております。こちらは、穴鴨線の上り便（下畑8時15分発）について、平日は路線バス、土日祝日は町営バスで運行しておりますが、交通状況・利用状況等を考慮して、時刻を一部見直すものです。始発と最終の到着時間は変わりありませんが、間のバス停の通過時間を若干変更するものでございます。この見直しに係る町営バス関連の手続きについては不要ということで確認をしております。先ほどのルート変更とあわせて周知を図っていきたいと思います。

続きまして、裏の2、下畑～大谷入口間の延長についてです。こちらは令和5年10月からの予定です。先ほどの1と同じ便ですが、発着点を下畑としておりますが、住民さんからの要望で、町営バス停がある下畑の奥の「大谷入口」というところ、いまはバスの回し場となっておりますが、そこまでバス停を延長してほしいという要望があったとのことで、こちらについて再編を進めていくものです。

これに関しましては、少し時間がかかりまして、想定される今後の手続きを下に載せております。①から③まで、自家用有償運送登録の更新や計画の策定の際に、先ほどのバス停の延長の分を盛り込んだような形で、申請し直す必要があります。

それから、上位計画となっております、鳥取県中部の利便増進計画も変更が必要となってまいりますので、こちらはちょっとお時間をいただく形で進めてまいります。細かな内容については、次回の協議会で承認するという形になりますので、その際にお示ししたいと思っております。

内容については以上になります。

○赤坂会長

それでは、ダイヤ改正について皆さんの方で、ご質問なりご意見等ございますでしょうか。

（意見なし）

ありがとうございます。予定は以上です。皆さんの方で何かございますか。全般的なものでも結構ですが。

○高見委員

ダイヤ改正の関係ですが、「穴鴨線の上りの便が、時間的に所用を済ませて帰るには早すぎる」という意見があって、ダイヤ改正してほしいと話もありました。

それをしようと思うと、1台のバスではなかなか難しい問題が控えていると理解はしているのですが、このあたりについて、全体的に今年1年の実績をみながら、もうひと工夫お願いできたらということだけ申し添えさせていただきたいと思っております。

○米田企画課長補佐

ありがとうございます。帰りの便がちょっと早くて、間の便がないということは前から言われており

ますので、これについても、事業者さんの方と相談しながら、何とか、1 枠設けられるような枠がないか、先ほど言いました小河内のデマンド便の利用者が少なかったということもありますので、そうしたシミュレーションもしてみながら、できるかどうか検討していきたいと思います。

○赤坂会長

その他、皆さんの方からありますか。

○加藤委員

今回、小河内線や穴鴨線の再編について実績を確認したところですが、協議会の立ち上がりのときは、三朝町全体の交通体系の見直しであるとか、先ほどご意見が出ておりましたけれども、方法ややり方なども含めて、もっといいものを追求していくとかっていう部分もあったかと思いますが、次の開催が来年度の6月ではあるんですけども、こちらに三朝の交通体系の地図も入ってますけども、例えば神倉の辺りについても穴鴨や小河内などと同じような状況のところも、例えばデマンド化して、もう少し小道に入っていくとか、あるいは便数を増やしてみるとか、あるいはタクシーを活用した輸送体系や、住民が参加する形の体系など、色々なことをもう少し、町全体の目線で考えたり、あるいは観光客の利便性向上などといったことなどもとり入れて、また考えていくという方向性も、少し検討していただけたらと思うところです。

以上です。

○赤坂会長

事務局の方で。

○米田企画課長補佐

ありがとうございます。今回は町営バスの運行開始から1年経って実績をまとめましたので、これがどうしてもメインにはなっておりますけども、以前から話のありましたように、穴鴨線・小河内線だけでなく小鹿・三徳の方も、手を入れていくなればそちらになるでしょうし、言われましたように、路線バスの終点の先にも集落はありますので、いまはタクシーの利用に助成などを出しておりますが、そちらとの兼ね合いもあります。そういったことも含めて、町全体の交通政策というところで本協議会がありますので、これに限らず、色々ご意見もいただきながら検討していきたいと思います。

○赤坂会長

今、事務局の方からもありましたとおり、小鹿や三徳の話も出ましたけれども、やはりバス停から遠い集落というのもあるって、こちらの状況を聞かれて、こちら町営にならないかというような意見も聞いたりしておりますので、本当にそちらの方がいいということであれば、そういうことも含め、台数を増やすというのも選択肢かもしれません。

全体をみてもう少し検討する必要があるかと思いますが、引き続き検討するということでよろしいでしょうか。

○徳丸委員

失礼します。昨年1年間、運行してみて、このように数字としてあがってまいりまして、あらためて更に利用しやすいような運行の仕方を担当の米田さんと一緒に考えていきたいと思っております。

それと同時に、1年間無事故で運行できたということも、非常にうれしく思っております。

引き続き、安全・安心なサンサンバスの運行に努めてまいりたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願いたします。

6. 次期開催日

○村上企画課長

次第の6番になります。次回協議会の開催予定でございますけれども、いまのところ令和5年6月ごろを予定しております。自家用有償運送登録の更新や、三朝町生活交通確保維持改善計画の策定について、ご協議いただきたいと思います。その他、案件ありましたら併せて報告、ご相談をしたいと思います。

これにかかわらず、協議を整えるべき事案が発生しました際には、臨時でご参集をお願いする場合もあろうかと思えます。その際はご協力をよろしくお願いいたします。

7. 閉会

○村上企画課長

それでは、本日予定をしておりました日程をすべて終了いたしましたので、以上をもちまして、令和4年度第2回三朝町地域公共交通協議会を閉会いたします。ありがとうございました。お気をつけてお帰りくださいませ。