

令和5年度 第3回三朝町地域公共交通会議 議事録

日時：令和6年1月11日（木）午後3時～午後4時
場所：三朝町役場 第2会議室

1. 開会

○青木地域振興監

そうしますと、予定の方がおそろいになられましたのでちょっと早いですが、ただいまから令和5年度第3回三朝町地域公共交通協議会を開会させていただきます。

開会にあたりまして会長であります、三朝町赤坂副町長からご挨拶を申し上げます。

2. 会長挨拶

○赤坂副町長

皆さんこんにちは。本日はお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

今年は久々にこの辺は雪のない穏やかな正月を迎えたかと思っていたんですが、ご存知の通り能登半島では大きな地震も起こりまして、大変な被害にあっておられます。本町におきましても鳥取県の支援隊と協調して明日から職員を現地に派遣することにしております。本町では第1弾になりますが、明日から派遣をすることになっております。早い復興をお祈りするところでございます。

地域公共交通におきましては皆さんのご協力を得まして、みさきサンサンバスも大きなトラブルもなく運行を続けさせていただいております。ますます良くなるように、いろいろと議論をしてみたらいと思いますが、先ごろですね報道の方でありましたが、社会保障人口問題研究所が新しい人口推計を出しました。

それによりますと2050年に三朝町の人口は3450人になるんだというような推計でございまして、26年後ですね、それが今6000人ぐらいの人口が3450人ぐらいになるという、コロナの影響もあって減少が少し早まるのかなというような推計でございます。この人口推計は今までかなりの確率でほぼほぼ大ぶれなく当たってきておりまして、これは人口増対策がうまくいったとしても効果が出るのはかなり先になりますので、そういう10年20年先というのはほぼほぼ推計通りに進んでいくだろうというようなことが予想されているところでございます。

その内容をよく見ますと、その時の2050年の65歳以上のいわゆる高齢化比率と言っているものが、大体ざっとですが49%ぐらいになるという推計でございます。全町で49%ですから2人に1人は65歳以上の状況が26年後にはやってくるということでございます。高齢化比率が上がって高齢者が増えるかというところではなくて、高齢者の人口ももう実はピークを迎えておりまして、おそらく次の国勢調査では減少に転じると、実際に住基人口ではもうピークを超えておりますので、次の国勢調査人口では減少に転じるだろうということでございまして、65歳以上が今2400人ぐらいいるのが大体1500、1600ぐらいまでその頃には減るといふ推計でございます。

そうした時にですね、こういう公共交通の主な利用者であります、高齢者だと子供という人口も25、6年後には減った状態になるということが予想されるわけなので、こういう公共交通に関しても将来的な人口も見据えながら、どうしたら持続していけるかというのを考えていくのが本当に大事になってくるのかなということをつくづく感じているところでございます。

今日は短い時間ではございますが、そういった将来のことも考えながら、持続可能な公共交通について議論していただき意見をいただきたいと思っておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。

○青木地域振興監

ありがとうございます。続きまして資料の2ページをめくっていただきまして委員の名簿をつけておりますので、そちらをご覧いただきたいと思います。

前回令和5年6月5日に開催しました協議会以降、役員の交代等で変更となりました委員の方をここでご紹介をさせていただきます。

本日はご欠席となっておりますが、福祉関係で三朝町社会福祉協議会の岩本美樹さんが新しい委員になっておられますのでご紹介させていただきます。それから併せまして、本日の欠席でございますが、三朝温泉観光協会の足立博則さん。それから、三朝小学校PTAの中田桃子さん、それから出席の予定でありましたが、日ノ丸ハイヤーの松下さんがご都合により欠席ということで連絡をいただいておりますのでこの場で報告をさせていただきます。

それでは本題に入らせていただきます。「協議事項」でございます。協議事項からは、赤坂副町長に進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

3. 協議事項

(1) みさきサンサンバスの利用状況について

○赤坂副町長

最初に「(1) みさきサンサンバスの利用状況について」ということで説明をお願いします。

○米田課長補佐

担当しております企画健康課の米田と申します。引き続きよろしくお願いいたします。座って説明させていただきます。

まず、本日会議時間は1時間を予定しております。公共交通でこられている方もいらっしゃるしますのでスムーズな進行に努めて参ります。また、議事録作成のためにマイクでのご発言の方お願いしたいと思います。

そうしますと、昨日事前に配布資料しておりましたけども、そこから訂正がございましたので報告させていただきます。なお本日お配りしておりますものが訂正後のものでございますので、こちらをご参考にしてください。

直したところですけども、10ページの下の方の図7のグラフ。下から二つ目の役場11:35発の増減率が28%ですが、-28%となっていましたので、逆で28%増えたということですので修正しております。それから18ページの方ですけども、資料4の表のところ、「①補助対象事業者」が、すべて三朝町となっておりますが、この中で穴鴨系統の④と⑤については日ノ丸自動車さんのフィーダー補助分の運行ですので直しております。その他簡易な字句修正もしておりますが省略させていただきます。

では本題に入りまして「協議事項」でございます。まず大まかにサンサンバスの利用状況、概要を説明して、利用実績まとめ等を行いまして、そのあと事業評価を行います。

そのあと新規の案件としまして、徳本線のバス停の追加、それからその他の事項としまして、日ノ丸さんの路線バスのダイヤ改正について進めて参ります。

まず、3ページの「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」でございます。

まず概要を説明いたします。今回の状況ですけども、令和4年10月から令和5年9月までの1年間分について集計を行ったもので、この度2年目に当たるものです。細かな集計分析についてはこ

の後「資料2」と「資料3」でご説明いたします。

併せて、みささサンサンバスの時刻表チラシの令和5年10月に更新したものをお配りしておりますので、こちらをご参考にしてください。

まず、「(1) 利用者数」でございますが、月毎の路線別利用者数と運賃収入を表にしております。全体で年間4270人の利用がありまして、月平均でいくと355人の乗車です。対前年増減率が-2.2%となりました。路線別に見ますと、穴鴨線と徳本線では、利用者が増加しまして、反対に小河内線は減少しております。内訳でいくと小学生や高校生の登下校便に利用が集中していきまして、定期券の利用がおおよそ半分を占めております。

続いて「(2) デマンド便バス停利用状況」ですが、こちらは定時便以外の電話予約や、お帰りの際に乗ってお伝えしていくデマンド区間についての利用されたバス停の集計です。概略になりますけれども、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いるのは変わりませんでした。ただ次点としまして、三朝小学校前や本泉、森団地前などがありました。

それから昨年度からの集計と大きく利用回数が増えているバス停もございまして、これは生活スタイルの変化で、お客さんが入れ替わっているものと推測しています。

それから次に、年10回以上継続的に利用された、いわゆる村中の町営バス停をそれぞれ小河内線と穴鴨線でこちらに挙げております。小河内線では、村中のどのバスでも割と満遍なく利用されておりますけれども、穴鴨線では利用に偏りが見られております。参考としましては、赤松、恩地、大島の3つのバス停については、運行開始からこれまで、運行日誌の方では利用の確認はできておりません。以上が概略となります。

それでは、6ページから「資料2」の具体的な実績のまとめを説明します。

まず小河内線からです。運行の状況ですけれども、6ページの下の方の方に便が並んでますので、そこらを見てもらうとわかりやすいと思います。定時便が2便ありまして、あとはデマンド便になります。日ノ丸バスさんは平日のみ、朝の実光7:17発というのが運行されております。

便ごとの券種別利用者数が図1になります。上りの合計が198人で、下りが1547人です。下りが圧倒的に多いのは、小学生の通学で朝は日ノ丸バスで来て、帰りがサンサンバスを利用するという流れが1年を通してあるために偏りがあります。

7ページの図2の券種別を見てもですね、定期券の数が多くて、その次に現金となっております。それからここで言うと、高齢者の定期券の架け橋の利用が大幅に減少して、あと回数券の利用もほぼ少なくなっております。

それから、児童以外の一般の利用でいきますと、実光8:10発と11:00発がお出かけ便としては機能しておりまして、帰りは10:25発から16:45発にかけて幅広く使われていることがわかっております。利用者が少ない便は、その図を見てもらうとわかると思いますが、特に前年と比べると、土日の定時便実光7:14発の利用者が大幅に減少しております。

それから続いて7ページの下、(2)の月ごとの利用者数の増減ですが、色分けして昨年と今回と表しております。オレンジ色が今回の部分になります。前年に比べて全体的に利用者は下回っております。令和5年1月に積雪による運休が3回ほどありまして、1月が減っているのはこれも影響していると考えられます。増減は子供の通学によるところが大きいので、夏休みの8月が最も減少しまして、春休みでも少し減少が見られております。

続いて8ページ、(3)便ごとの日平均利用者数ですけれども、定時便は「利用者から運行予定日数を割ったもの」を、デマンド便については「利用者から実際に稼働した日数で割ったもの」で算出しました。

赤色の定時便、役場15:40発が平日の下校便に当たりますので、ここは平均3人以上と最も多く乗っております。それから、一方で先ほど言いました、土日祝の実光7:17発が定時便にもかかわらず0.1人となっておりますので、最も少ない値です。ちょっとここら辺については今後、例えばデマンド便への変更なども検討していく必要があるのかなということと考えております。それ以外はデマンド便ですので1を下回ることはありませんが、大体1人で利用されているということがわかりま

す。

次に9ページ、(4)曜日別の利用者数ですけれども、平日の利用は概ね横ばいでした。また土日の利用者は便が平日の半分しかぐらしかないということ踏まえましても、前年よりも大きく減少して、極端に少ない結果となっております、とりわけ日曜日の利用についてはほとんどありませんでした。

続いて下の稼働率です。これは実際に利用のあった便を運航予定日で割って算出したものです。ここで見てもらいたいのは、稼働率が最も低かった実光13:40発、この便については年間を通してデマンドの予約がほぼ入っていないことがわかっております。

続いて10ページ、穴鴨線になります。こちらの運行状況は、サンサンバスが平日と土日祝でそれぞれ定時便が2便出ておまして、あとはデマンド便が3便となりますが、日ノ丸バスも平日で朝に2便、帰りに3便ありますので、人数が分散していることもあります。サンサンバスの利用者としては、小河内線より少なくなっております。

(1)の便ごとの券種利用者数ですが、上りが1317人、下りが847人で、穴鴨公会堂前7:14発が最も多く、定期券の利用が多いことから、高校生の通学に利用されております。

券種別で見ると、定期券に次いで高齢者向けの架け橋の利用が多いのも特徴でございます。一般の利用としましては、役場11:35発を帰宅便として利用される方が前年よりも大きく増えておまして、伸びていきますと特に現金の利用が伸びております。

それから11ページ下、(2)月ごとの利用者数推移ですけれども、令和5年2月までは前年を下回る利用者でしたが3月から増加傾向に転じその後、前年を上回る利用者で推移しました。要因としましては、新年度になりまして高校生の通学利用が増えたという他に、先ほどの役場11:35発をお帰り便として利用される固定のお客さんが増加したことによるものと考えられます。月別の増減については、高校生の通学にも起因してきますので、8月には減少傾向にあります。

続いて12ページ、(3)便ごとの日平均利用者数ですが、平日定時便の穴鴨公会堂前7:14発が、1便平均3.9人と最も多いです。それから役場11:35発は、デマンド便にもかかわらず利用者が2.7人と多く、平均して1度に2人以上は乗ってお帰りになられているということがわかります。

それから下の方の、(4)曜日別利用者数ですが、月曜日の利用がやや多いといった感じですが、こちらも平日と比べると、土日の利用は少ないですが、小河内線ほどには差は開いておりません。土日は前年に比べても増加しておまして、買い物等のお出かけとしての一定の需要があったことがわかります。

それから次に13ページ、稼働率ですけれども、やはり登校便の穴鴨7:14発がほぼ100%に近い数字で毎回の運行で人が乗っているということになります。こちらを小河内線と比較しても全体的に稼働率が高く、ばらつきが少ないのも特徴となります。

次に14ページ徳本線です。運行の状況は役場から温泉病院まで、平日のみの9:00と10:00の1日2往復の運行で、すべて定時の便となっております。

便ごとの券種別利用者数は下りが210人で、上りが151人です。ほとんど現金の利用で、架け橋も少しだけあります。前年に比べると利用者数自体は微増ですが、温泉病院10:10発の利用が落ち込んでおります。もともとは病院等の往復利用を想定して作った路線ですけれども、実際には別目的の片道利用などが多くと推測されます。ここに関しましては、乗り降りされるバス停が運行日誌の方には乗ってきませんので、今後実際の利用状況を把握するためにも、乗降調査等を実施して分析していこうかなと考えております。

続いて15ページ、(2)月別利用者数ですが、前々年と同様にほぼ横ばいで推移しまして、特段の傾向は見られておりません。

(3)の便別日平均利用者数ですが、いずれの便も1便当たり0.5人以下となっております。

続いて16ページ、(4)曜日別の利用者数ですが、金曜日が多くなっておりますが各曜日では

つきも見られ、前年からの増減もまちまちでございまして、傾向を掴むのは少し難しいです。母数が少ないこともありますので、季節単位でというか、固定のお客さんが入れ替わって、かなりばらつきが出てくるのかなと考えております。

それから、次の稼働率、下の方ですけども、温泉病院 10:10 発以外の 3 便については前年に比べ稼働率が上がっておりまして、いずれも 30%を超えた数値となっております。

ざっとですけども、以上が利用実績のまとめになります。

続けて「資料 3」、17 ページですね。こちらはデマンド便について利用されたバス停を集計したのものになります。集計期間は先ほどの実績まとめと同じ 1 年間で、定時便を除くすべてのデマンド便で、運行日誌に書いてあるバス停をピックアップして、乗車降車の回数をカウントしております。小河内線と穴鴨線で分けて、それぞれ棒グラフで示しております。黒マルがついておりますのが町営専用のバス停です。

小河内線では、町営バス停が概ね利用されている一方で、穴鴨線では二つしかありませんけども、偏りが見られ、丸囲いの方にその他の町営バス停を書いてございますけども、利用されていないバス停もいくつかございました。

先ほども触れましたように 2 年間 1 度も使っていないバス停も中にはありますが、必ずしも無駄ということではなく、デマンドの予約がなければいけないということですので、特段その負担になるということではございません。今後利用されるということも想定した上で町民さんの交通手段の確保という点からも、やはり集落ごとには乗降ポイント残していくことは必要と考えております。デマンド便の利用状況は引き続き把握し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についての利用状況について説明いたしました。

○赤坂副町長

ここまでのところで利用状況について皆さんの方で何かご意見なりご質問なりございましたらいかがでしょうか。

○加藤委員

米子高専の加藤です。失礼いたします。質問なんですけども、16 ページに徳本線の稼働率っていうのが 3-2 で上げてありますけども、これはデマンドではなくて定時運行ですから、利用者があつた便がこの割合っていうそういう意味でよろしいんですかね。実際は稼働してるけれどもっていう感じですか。

○米田課長補佐

はい。その通りです。平日の運行ですので、平日 3 回に 1 回はこの便に乗られてるっていう、30%というのはそういう意味だと思ってください。

○加藤委員

あとは誰も乗らない状態で稼働しているというそういう感じですよ。わかりました。

あと 17 ページのところバス停の利用状況がありますけれども、これはちょっと現地を見てなくて恐縮なんですけども、大体、バス停には屋根がついていたりだとか、待合設備とかっていうのは大体整備されているものなんでしょうか。

○米田課長補佐

路線バスのバス停については比較的小屋といいますか待合場の屋根つきのもが多くございますが、サンサンバスの町営に関しましては、基本的にスタンドを置くであるとか、公民館前でしたら軒下にその時刻表を貼っていますので、専用に雨よけのスタンドなり小屋なりを作成ということは

しておりません。ですので、待ちやすくないのかもしれませんが。

○加藤委員

例えば、何かこう待ちやすい、そういう環境が整備されているところが利用があつたりだとか、あるいは今後、利用促進を図るっていう時に何かそういうちょっと待てるスペースとか、あるいは屋根とかですね、そういった何らか整備していくっていうのも利用と関わりがあるかなというふうに思ったところでちょっと伺ってみました。

あと全体的に、昨年度までは小河内線の方が利用者が若干多くて、穴鴨線が少なかったのが令和5年度は逆転したっていうふうな感じですかね。決定的な何か利用の要因っていうところまでは、分析として例えば穴鴨線だと高校生の通学利用が増えたとか、11:35 発を使える人が増えたっていうのは書いてありましたけども、小河内線の方は架け橋の利用してる人が減ったっていうふうな感じで、それは何かその人がやっぱり体調的な面で外出されなくなったとか、なんかそういうふうな理由とか、やっぱりちょっとよく利用される人がいるとかいないとかで結構全体が影響されるそういうふうな見方になりましようか。

○米田課長補佐

そうですね。穴鴨線については、この役場前が起点ではあるので、朝見てたら高校生がいたりされてますし、運行日誌をめくっていけば、4月から急に定期の利用が一定数増えてるっていうことで推測はできるかと思えます。

小河内線については、去年もルート変更で聞き取り等は行っておりますが、この架け橋が下がった直接の原因までは把握はしておりませんが、そうですね、定期券を持たなくても現金でいいやというふうに切り換えられているのはわかるんですけども、その町内の利用で、結局町内で日常生活が完結されてる方も比較的多くございますので、倉吉まで行かずにですね。なので、その1回100円200円なりで定期券までは使わないけどもっていうところで判断されて、やめられたっていう方もいらっしゃるのかとは思っておりますが。また詳しくは、聞き取りなどをして掘みたいと思っております。

○加藤委員

でもそうやって新規で利用される方もおられるということですから、利用者の掘り起こしは可能というふうなところも見受けられたところかなと思えます。どうもありがとうございます。

○赤坂副町長

その他皆さんの方で何かございますか。

○石井委員

委員の石井でございます。今回公共交通ということで、やはり三朝町さんであれば、高齢者の方、さらには学生の方がバスの利用の中心だということですが、数字を見させていただいても、利用者が数十パーセント、57%減ですとか、ちょっといろいろフェーズがあるんですけど、結構増減で気になるぐらいの数字の増減があるということ。これについては、特に、例えばライフスタイルの変更があつたとかちょっと一部お伺いしたんですが、それ以外特にやっぱりこういった学生ですとか、やはり高齢者というのは掘っておかないといけないターゲットになりますので、こういった方が増減した原因というのはなかなかわからないということで伺ったんですが、特にわかるものとか、何か分析されたものがあれば教えていただければ幸いです。

○米田課長補佐

今のところここではっきりとお伝えできるような分析は至ってはおりません。

ただ、確か全体数が少ないので、分母が少ないので、それこそ1人が新しい年に平日利用されていけば、ぐんと急に上がってですね、利用されるバス停も変わりますし、便も急にプラス何十人と増えますので、そうですね、またやはり乗降調査とかアンケート調査などで需要を掴んでいくのかなというところにはなろうかと思えますけども。

○石井議員

ありがとうございました。

○赤坂副町長

その他皆さんの方で何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。ないようですので一旦2番の方に進んでいきたいと思えます。

「生活交通確保維持改善計画の事業評価について」ということで、それでは説明をお願いします。

(2) 生活交通確保維持改善計画の事業評価について

○米田課長補佐

では18ページの「資料4」からご覧ください。「生活交通確保維持改善計画の事業評価について」です。こちらは町営バスの運行経費の国庫補助を受ける関係で必要となる手続きでございまして、毎年計画の策定と事業評価を本協議会で承認していく仕組みとなっております。今回国に提出するのは先ほど説明しました令和4年10月から令和5年9月までの期間を対象とした部分の事業評価の案でございます。今後、国の方から修正指示等が入ることもございますので、内容については大筋のところでは認めていただきましてその後書きぶり等を変更する場合がありますことをご了承いただければと思います。

記載ですが、小河内線、穴鴨線、徳本線とそれぞれ補助される系統ごとに分けております。穴鴨線の系統4と5は日ノ丸のフィーダー補助の運行部分です。評価でございますが、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」の3段階に分かれております。前回はありませんでした今回から③の、前回の事業評価結果の反映状況というものを記載することになっておりまして、前回の地方運輸局の二次評価がですね「目標を達成することができた要因についても分析の上、実績を踏まえた目標設定や利用者ニーズを把握。利便性の向上に努めて、住民に利用してもらえ持続可能な公共交通となるよう期待する。」という評価を受けておりますので、そちらにはですね町民から要望のあった、小河内線のルート変更について聞き取り調査を踏まえ、令和5年3月に実施した旨を記載しております。

それから「④事業実施の適切性」ですが、こちらは計画した通りに運行がなされ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目的・効果達成状況」ですが、こちらは当初の計画に記載した目標の利用者に対しての実績を入れておりまして、その効果も記載しております。こちら目標については令和4年の6月に設定したものでございまして、前回と同じなんですけども、要は1年間の実績が出る前にした目標として達成をしたのは、穴鴨線系統の1と3の2路線でございました。

ただし、本来の効果でございます、計画通りですね、「児童や高齢者等の移動手段を確保維持すること」はできましたので、目標達成したものについては「A」と。しなかったけどもその路線については「B」ということで評価させていただいております。

「⑥改善点」ですが、「利用者のニーズに合わせたダイヤ改正の見直しを行っていく」ということと、「引き続き町報、ホームページで周知を図って利用促進につなげる」こと。それから、「さらに利便性を高めるための方策の検討も行うこと」ということで記載しております。

それから「特記事項」としましては、「実績を基にした目標を設定し、より正確な原因分析を進めていくこととする」ということで、前の6月の定めた計画ではその目標、実績に基づいた目標に

設定しておりますので、次回から分析ができるものかと思っております。以上が評価となります。

次のページの別添1-2からは、昨年と同様の内容でございます。20ページの別添2からは、先ほどの評価の概要版ということで様式としてあるものでございまして、先ほどの目標や達成状況など今年度の数値に入れて直しております。同じ内容になりますのでこちらは省略をさせていただきます。評価については、以上で説明を終わります。

○赤坂副町長

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。

○野坂委員

すいません。県庁の交通政策課野坂です。評価自体につきましては、こうかなと思うんですが、「⑤目標・効果達成状況」の中で、三朝町さんがやられているサンサンバスとしては、Aが少ない部分はあるんですけども、一方で日ノ丸自動車さんのところはですね目標に対してかなり大きい、大きく上振れしているものがあるかなと思います。これは、ちょっとサンサンバスとしての収支はちょっとしんどいのかもしないですけども、住民の方の移動としては、相対的には確保できているのかなというふうに何となく読み取ったんですけど、その辺事務局の方でどうお考えなのかなどお聞きしたいと思います。

○米田課長補佐

この事業評価に関しましては、三朝町の運行部分と日ノ丸さんとを合体して提出するようになっておまして、その目標値についても日ノ丸さんの方で算出された目標ということで、その路線バスからの流れもございまして、把握はされておったのかなと思うんですけども。

そうですね、どちらにせよこのサンサンバスに切り替わらずにそのまま路線として継続されている便ですので、ある程度の乗客は当然見込んでおります。ですので、実績としてはかなり多い人数、相対的に言えば安定的に運行されておるのかなと思っております。

○野坂委員

ありがとうございます。逆に日ノ丸さん、なんかこの多いとか、もしわかるようであれば。

(日ノ丸自動車：分からない。)

○赤坂副町長

その他、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。後でも結構ですのでまた。次に進ませていただきたいと思います。

それでは「(3) 徳本線におけるバス停の追加について」ということで説明をお願いします。

(3) 徳本線におけるバス停の追加について

○米田課長補佐

27ページの「資料5」になります。こちらは新規の案件でございますが、徳本線におけるバス停の追加です。まず経緯の方説明いたしますと、徳本線を普段利用されている本泉区の方からですね、三朝中学校前のバス停でこうしたいということの要望がございました。

現在この方は「吉水医院前」を利用しておりますが、自宅から遠くて足が悪いので移動が大変ということに加えて、吉水医院自体を利用していないのにその玄関の前で待つのがちょっと忍びないということでためらわれているようでした。また、ご近所の方も同様に中学校前での乗り降りを希望されているということで意見をいただいております。

こちらの「三朝中学校前」ですけれども、小河内線・穴鴨線の乗降ポイントとして設定しておりますが、徳本線については、当初近場に「吉水医院前」を設置したものですから、あえてそこで止まる必要はないと判断して乗降ポイントを設定してはおりませんでした。

現在この走行している路線にある乗降ポイントの追加というのはですね、既存の運行形態を大きく変えるものではございませんので、委託している業者さんの対応も容易になります。今回は、利便性向上の観点から、協議会での了承と住民さんへの周知を行った上で、乗降ポイントを増やしたいと考えております。

内容ですけれども、「徳本線の定時便（計4便）について、乗降ポイントとしてバス停「三朝中学校前」を追加する」。

変更時期は、2月1日から。周知期間も当然必要となりますけれども、今、現に利用されている方の利便性を考えまして可能な限り速やかに対応することとしたいと思っております。

所要の手続き等でございますが、この変更に関して鳥取運輸支局さんの方へ確認を行っておりますが、手続きについては特段必要がないということを確認しておりますので、今回のような早めの対応が可能となっております。

住民さんへの周知ですけれども、今度出る町報2月号とホームページでの広報を行います。それから、停留場とチラシについては修正シールを貼るなどして、修正で対応したいと思っております。裏面の28ページの方にチラシのような形で出しておりますけれども、位置図と時刻表を載せておりますのでご覧ください。説明については以上になります。

○赤坂副町長

これについて皆さんの方で何かご意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。これはこの場で承認という形になるのかな。

○米田課長補佐

そうですね。この協議会で認めていただければ、変更するということでさせていただきます。

○赤坂副町長

ご意見等ないようですので「承認する」ということでよろしいでしょうか。

（承認）

はい、ありがとうございます。それでは、「協議事項」については以上でございます。それでは、「4. その他」ということで。

4. その他

○米田課長補佐

「その他」でございます。ちょっとかぶってしまいますが、29ページ「資料6」をご覧ください。協議事項ではございませんが、その他としまして路線バスのダイヤ改正、令和6年4月1日についてお伝えいたします。

こちらは日ノ丸バスさんの方のダイヤ改正ということで、案をいただいております。改正の詳細というか経緯を説明いたしますけれども、これは令和6年度の秋頃に三朝小学校が現在の三朝中学校の敷地内に移転することに伴いまして、学校の生活時程、時間割が新年度から変更となります。

それから、「上井-三朝線」に乗るバス停までの距離が、今の小学校から中学校まで距離が離れてしまうということもございまして、現在のダイヤですといろいろ不都合が生じてしまうということ

で、この間教育委員会の方が日ノ丸自動車さんの方に、このダイヤ調整に関する要望書を出しております。その後、日ノ丸さんの方で対応方法等を検討され、可能な範囲での調整を行った上でこの案がまとまったということになっていただいております。特に日ノ丸さんの方での説明は大丈夫ですかね。

○日ノ丸自動車 岡本氏（オブザーバー）

日ノ丸自動車の岡本と申します。先ほどおっしゃられた通りですね、三朝小学校の移転に伴う時刻の改定ということですね、大まかに14時台の便と、15時台の便ですね。黒マルがしてある分が下校便の対応となります。その中でですね、例えば、一番上の三朝役場14:47、前は「三朝車庫」までっていうことだったんですけども、要望で「三徳山」まで伸ばして欲しいというような要望がありまして、時間とともに行き先も変更しているものがあります。

黒マル以外での変更もあるんですけども、こちらは下校便に対応することによって折り返しの時間等が変わったりしていますので、その変更ということになります。以上です。

○中川委員

小学校の中川です。よろしくお願いたします。こちらが出しました要望につきましてたくさん叶えていただきました。ありがとうございます。大変助かります。

この案をもとにしてですね、また検討していただきたいことがあるんですが、これはこの場で出させていただくのか、また教育委員会を通して出させていただくのか、どちらになりますでしょうか。

○米田課長補佐

日ノ丸さんへの要望ということでありますかね。一応調整なり協議なりをした上での対応方針にはなるかと思っておりますので。何か簡潔に出るものであればあれですけど。また後日でも、はい。

○中川委員

後日、いや、今この場でもよろしいですか。すいません。ではちょっとお時間をください。

まず、3点ございます。まず1点目ですけども、「①上井-三朝線 下り」です。一番上の三朝役場14:47発なんですけれども、こちらの方が下校、5時間目が終わって帰りの会があります。その終了がですね、14時35分なんです。そうするとですね教室から、児童玄関までこれ多分5分。一年生だと5分かかります。なので学校出るのが40分になります。そうするとですね三朝中の後ろからですので、そこまで7分でないといけませんので、走るかなあとは思いますが、走るとちょっと今度は安全意識が低下することをちょっと危惧いたしまして、右左見るのも忘れてしまうんじゃないかなと思っておりますので、ここを5分延ばしていただけたらなというふうな希望を持っております。

2点目です。その二つ下ですね三朝役場16:31発の便のことです。こちらは年間すべて利用しているわけではございません。放課後の水泳練習ですとか、陸上練習が終わった児童が利用をさせていただいております。この便を今までも使ってたんですけども、今までは行き先が「三徳山」だったんですけども、今回これが「三朝車庫」になっております。何らかの理由からだと思えますけれども、そうするとですね旧東小児童がですね、この便を使うことができなくなってしまっていて、できましたら今まで通り「三徳山」まで運転していただけたらなというふうに思っております。

3点目です。「③穴鴨線 下り」についてです。こちらの方に追加をお願いしたいんですけども、今の状況でいきますと、5時間目が終了した後、1時間待たないといけません。ですので、5時間目が終わったら帰るバスが設定していただけたら大変ありがたいなと思っております。以上3点です。よろしくお願いたします。

○米田課長補佐

ではまたこちらについても、再度日ノ丸さんの方で検討いただきましてですかね。対応していたらということ。

○徳丸委員

日ノ丸自動車の徳丸です。いつもお世話になっております。この場でぜひともですね要望を皆さんと共有していただいているということで、今校長先生からもこの場で発言をしていただいたところですけれども、路線バスのダイヤといいますか、本数についてでございますけれども、今、「上井-三朝線」についてですけれども、系統が「三徳山の系統」「三朝車庫の系統」というものが大きく分けて二つあるんですけれども、これの本数というものがですね、今現在、系統数というものが決まっております。

今回2点目に挙げていただきました、三徳山止めだったものを三朝車庫にしたというのは、最初の14時台のものと、行き先を交換して対応したという結果というところでございます、その本数自体はですね、変えられないと、これは中部地区のですね、協議会の中でご審議いただいた上での変更というものがどうしても必要になってくるということ、そういった路線バスはですね、そういった状況だということでございますし、最後の穴鴨線の、14時台のということについてもですね、本数が今現在夕方3便あるわけですけれども、この3便あるのを何とか今時点で15時台、16時台、17時台ということで、振り分けておるというところでございます、これももうあと1本ということになるとしたら、中部地区の協議会の方での審議ということになるということ、ちょっと補足として発言させていただきます。以上です。

○赤坂副町長

はい、よろしいでしょうか。そういうことですぐに対応が難しいものだというところがございますが、継続してダイヤの改正、見直しについては検討していただきたいと思っております。

その他皆さんの方で、はい。

○加藤委員

失礼いたします。その他ということでちょっとこの協議事項のときに言えばよかったんですけれども、みささサンサンバスのことについて先ほど事務局の米田さんの方からですね、利用状況の説明の中に例えば実光7:17発の土日の利用が非常に少ないですよとか、それから、日曜日の利用者が非常に少ないですよというふうな説明がありました。

あとはですね、実光デマンドの平日13:40発も少ないとあっていうところがあったんですけれども、そういったところは、例えば今後もそのままされるのか、先ほどちょっとデマンド化とかも検討できるんじゃないかというふうにおっしゃってたんですけれども、デマンドにしても、予約がなければ運行しないので、ロスはないかもしれませんが、ただドライバーの方とかを拘束しておかなければいけないということもあって、そうなってくると、例えば利用がないけれども、ドライバーさんは朝の7時台から土日も一応待機しとくとか、あるいは日曜日も待機しとくとかっていうことになる、コストもかかる場所もありますし、あるいはそうしたドライバーの働き方改革で、ちょっとそれだったらもうなかなか仕事できない、とかって言って辞められたりとかっていうこともどうかわかりませんが、そういった形もあるから、少しそういったところもスリム化考えていくとか、あるいは何か別なことと合わせてですね、なんか他の自治体だと例えばこうなんか荷物を運んだりとか、人以外の物を運んだりとかっていうことで、その資源を活用するとかっていうこともあったりもしますけれどもなんかその少ないところ、どういうふうにするかっていうところは何か見直しを考えておられるかということを伺いたいのが一つ。

もう1個、先ほど穴鴨の方で、新年度から高校生の通学量が増えたっていうことがありましたけれども、やはり三朝の住んでいる生徒さんとか学生さんとかが通学をされていく、倉吉とかそういったところに通学されていくそのための公共交通として、ここで定住したりだとか生活していくってことで、この路線の持つてくる意義があるとすれば、そうした方にまたいろいろ働きかけてい

くっていうんでしょうか、中学校とかですね。高校生とかあるいは小学生とか、乗り方教室のこともさっき書いてあったんですけども、そうやって通学できますよとか、こういうふうな利用が実際ありますよとかっていう形で、何かこうアナウンスしてあげたりするといいいのかなというふうに思ったりしまして、その辺りの働きかけなんかどういうふうにするかということをお伺いしたいなと思ったところです。以上です。

○米田課長補佐

ありがとうございます。今回の実績のまとめで利用が極端に少なかったりということで、中でも小河内線の土日祝の朝の定時便、定時なのにほとんど人が乗ってないということで、デマンドって話もさせていただいたんですけども、まず財源というか、要は経費のことを考えての見直しになってよかったと思いますけども。

結局、運行を委託している中には人件費があって、運転手さんが一日拘束時間があって、結局その1台で三つの線を賄っているってことで、どれか一つの便がなかったからといって、間の時間がなかったからといってそこがなくなるというわけでもないで、あまり人件費での削減ということではないんですけども、この定時便ということで行きますと、国庫補助を受ける関係で要件がございまして。ざっくり言うと1便に1人でも乗ってないと補助対象にならないよっていうのがあります。以前までは、コロナ禍で特例でそこが緩和されていたわけで、関係なかったんですけども、定時便ですとそういったような要件が発生してくるということで、年間を通して、ここでいくと7人とかっていう利用しかないのであれば、いっそ定時便をやめてデマンドにしてしまうということで、その分無駄に走らないので、燃料代が浮いたりそういったことの削減にもなりますし、補助要件としてもちゃんと満たすようなことになるので、わかりやすい変更でいえばこちらの方をデマンド便にしようかなというのはまずもって考えております。

それからその要件で言いますと、例えば徳本線も定時便で平日走らせているわけですけども、まとめの中でもありましたように、要は1便0.5人しか乗ってないということで1人に満たしていません。なので、来年度以降に向けてですけども徳本線についてのPRを、実際にはどういった需要があるかっていうところからまず聞き取り調査等始めて、病院を想定してましたけども実際はどういう利用で乗られてるのか、ということ調べてですね、こういうことで徳本線を利用しませんかみたいなPRにつなげていこうかなっていうところを目指しております。

そういう関係でですね、やはりその定時便については特に利用者が乗ってないといけませんので、利用促進ということで先ほど言いました、小学生の乗り方教室等も引き続きやっていきますし、地元での説明なり、乗りやすい、乗ってみようかなと思えるようなサンサンバスにしていこうかということで、乗車率アップをひとまずの目標としまして来年度以降頑張っていこうかと思っております。

○赤坂副町長

その他、何でも結構です。

○山崎委員

元に戻って申し訳ないんですが19ページですねこの表の囲みの文章の中で、「地域の交通の目指す姿」というところの下から4行のところちょっとわかりにくいんでお聞きしたいんですが。「新たな町運営有償運送を安定して運営することが重要である」と。この「新たな」というのはどういう意味ですか。ちょっと教えてください。

○米田課長補佐

はい。失礼しました。ここの内容については、去年と同様のものをつけておりましたので、運行開始直後の表現になっております。ここは本来はもう通常に運行しておりますので「新たな」という文言は削除させていただきたいと思っております。今やってるサンサンバスのことを去年のまま残して

おりました。申し訳ございません。

○赤坂副町長

削除させていただくということで、よろしく申し上げます。
その他、何でも結構です。

○石井委員

鳥取運輸支局の石井でございます。先ほどご回答で利用調査ということで言っていたんですが、今回の協議会にとっても、利用者にとって利便性が高くお出かけしやすい交通を作るということで、やはり利用調査欠かせないものだと思いますので、力を入れていただければと思います。

あと、すいませんちょっと質問なんですけど、18ページの事業評価ということで、最後にご説明の中で次回から分析させていただくということで言われたんですが、これはもう、何回か2回ありましたので、もうこれに新しい目標値なりを設定するという意味なんでしょうか。

○米田課長補佐

そうです。これを作った時点ではまだ1年間走ってなかったんで、目標の数値を入れたままでしたけども、昨年の6月の協議会で計画を策定した次回の計画については、もう1年分の実績がありましたので、それを目標値として入れさしてもらってます。今回のは前年というか、要は実績にない推測の目標値だったっていうことになっております。

○石井委員

ありがとうございます。目標自体は、やはり効果測定といいますか、あるべき交通のあり方ということで、私どもでしたら、使用できる公共交通機関の方法といたらサンサンバスですとか、もう決まったものしかありませんので。あとは、ルートですとか先ほど言ってもらった系統といいますか、出発時刻ですとかそういうものをちょっと考えていくしかちょっと改善方法がなかなかないところですので、またこういったものに生かしていただければと思います。以上です。

○米田課長補佐。

ありがとうございます。

○赤坂副町長

その他、皆さんの方で何かございますでしょうか。ないようですので以上で終わらしまして、一旦返します。

5. 次期開催日

○青木地域振興監

はい。ありがとうございました。それでは協議につきましては以上ということにさせていただきたいと思いますが、次期の開催についてでございます。

次期計画の策定等についてまたご協議をいただくという時期が参るようでございますので、そのスケジュールともあれしますが、令和6年6月頃を予定したいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

また協議をする必要が生じた場合には、これにはかかわらず召集をかけたいと思っておりますので、ご了承をいただきたいと思います。

6. 閉会

○青木地域振興監

それでは、以上をもちまして第3回地域公共交通協議会を閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。