

## 令和3年度 第1回 三朝町地域公共交通会議 議事録

日時：令和3年5月25日（火） 午後2時30分～午後4時00分  
場所：三朝町役場 2階会議室

### 1. 開会

事務局：皆様、お待たせいたしました。定刻より早いですがお揃いのようなので、只今から令和3年度第1回三朝町地域公共交通協議会を開会いたします。本日の司会を務めます三朝町役場企画課の村上と申します。よろしくお願ひ致します。では、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申し上げます。

### 2. 会長あいさつ

赤坂会長：失礼いたします。今日はお忙しい中、そしてコロナ禍の中、こうして集まって会をすることがなかなか難しい中でお集まりいただき本当にありがとうございます。おかげをもちまして地域公共交通会議でございますが、昨年度に計画を作りまして、今年秋からの新しい公共交通体系スタートを切るための準備に入っております。3月にお集まりいただいて以降、各地域などと協議を進めてまいりまして、初めてとなる町営有償運送のバス停など細かいところを詰めてまいりました。いよいよ秋に向けての動きについての報告と今後についての協議をさせていただけたらと思います。引き続き皆様のご協力をお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひ致します。

事務局：はい。ありがとうございました。では続きまして、辞令の交付を行いたいと思います。本日の参加者につきましては、お手元の資料の表紙裏側に一覧をお付けしております。年度替わり等の異動で委員のうち3名が変更となっております。新しい委員の方をご紹介します。まず、公共交通事業者で日本交通株式会倉吉新町営業所、営業係長の佐々木幹宗様です。

佐々木委員：日本交通の佐々木です。よろしくお願ひ致します。

事務局：ありがとうございます。次に行政関係で、鳥取運輸支局総務企画観光担当、首席運輸企画専門官の曾川書考様です。

曾川委員：曾川と申します。どうぞよろしくお願ひ致します。

事務局：ありがとうございます。それから団体代表としまして、三朝小学校PTAから総務部長の福井真智子様です。

福井委員：福井です。よろしくお願ひ致します。

事務局：ありがとうございます。ここで少しお時間をいただきまして、赤坂会長から新しい3名の委員の皆様へ辞令を交付させていただきます。

## ➤ 辞令交付

事務局：皆様ありがとうございました。なお、名簿にはお名前がありませんでしたが本日、鳥取運輸支局から古泉様、鳥取県庁地域交通政策課から坂本様にもオブザーバーとしてご出席いただいております。それでは本題の協議事項に移りたいと思いますが、その前に簡単にですが本協議会の経過について触れておきたいと思います。資料は特にはございませんが、簡単に要点を申し上げます。令和元年7月に本協議会が立ち上がりました。少子高齢化、人口減少などが路線バスの維持に影響を及ぼす、あるいは多様化する町民の移動実態の効率化を支援する、未来に向けてしっかりと継続できる交通体系を考えるべく、三朝町路線バス利用協議会の発展形として組織を立ち上げております。令和元年度は、3度の協議会での議論やバスの現況調査を行い、昨年3月に三朝町公共交通再編計画を策定し、再編の基本的な考え方を明らかにしたところです。令和2年度は、方針に基づいて三朝町内で完結するフィーダー補助について、支線として位置付ける穴鴨線、小河内線を中心に具体的な再編プランを練りました。2度の会合を経まして、本年の3月に小河内線、穴鴨線の再編計画案を整理しまして、委員の皆様と協議しました。また、再編の時期を令和3年10月と定め、広く周知をしたところです。そして今回、今年度10月からの再編に向けて少しずつ準備をしていくところであります。本日の会合では、準備内容を含め、国に対して申請するフィーダー計画等につきましてご審議、ご承認いただければと思いますのでよろしくお願い致します。それでは、資料の次第に沿って進めますが、3番目の協議事項に進みます。ここからは赤坂会長に進行をお願い致します。

## 3. 協議事項

### (1) 小河内線・穴鴨線再編計画について

赤坂会長：はい。それでは協議事項に入りたいと思います。小河内線・穴鴨線再編計画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。

事務局：はい。事務局の三朝町企画課の米田と申します。皆様、お世話になります。座って説明させていただきます。時間もありますので、なるべく手短かに説明して参りたいと思います。それではまず小河内線・穴鴨線再編計画についてということで、資料の1をご覧ください。報告事項からさせていただきます。前回3月23日の協議会以降の主な動きについて報告させていただきます。3月にお示しした小河内線・穴鴨線再編計画に基づいて10月からのスタートに向けて準備を行っております。まず1点目に乗降場所、ミーティングポイントの確定を行いました。再編によって町営の79条のデマンドバスが集落の中まで入っていくようになりますが、そのデマンドバスが停車するための新しいバス停25箇所を整備する予定としております。そのバス停の具体的な位置や車両の乗り入れ方法について決定を行いました。これにあたってはまず場所の検討を行ってから、道路交通法もありますので倉吉警察署で安全性の確認をし、全て問題がないと確認が取れた後に、土地所有者や管理者に設置に係る承諾書を取ることにしました。また、バス停を設置する集落においては区長さんから承諾書を取るようになっています。現在、場所は全て確定しまして、承諾書をもらっています。同意書についてもあと残り3件ほどで完了となります。バス停の設置自体は9月頃に順次設置していきます。続いて2点目、町

有償旅客運送車両の購入手続きということで、こちらはデマンドバスの車両購入のことです。再編計画の中では、車両は14人乗りの小型車両で対応できるということでしたので、排気や燃費などの観点からトヨタのハイエース通勤用14人乗りを選定しております。発注から納期まで4ヶ月かかると聞いておりましたので、4月27日に入札案内を行い、5月18日に購入契約をしております。納車は9月上旬の予定で、そこからラッピングや装備品の取り付けを行い、10月からの運行に間に合う段取りで進めていく予定です。3点目は協議運賃の設定を行いました。こちらは後で資料9についておりますので、運賃の考え方についてもその時に説明させていただきますので、ここでは割愛させていただきます。それから次の資料2をご覧ください。こちらにも報告事項になりますが、運行委託業者の選定についてご説明します。運行は10月からですが、6月には事前に運輸支局の方へ79条の登録申請を行う必要がございます。その申請に際しては、運行管理者や運転手の一覧といった資料を提出するようになっておりました。6月の時点で運行委託業者が決まっていなければ承認を得ることができないということになっております。これを踏まえ資料2に記載しておりますが、選定するための3つの観点から総合的に判断し、日ノ丸自動車株式会社を第1候補としております。その観点としてまず安全・安心な運行であること。日ノ丸自動車は鳥取圏域を含め広くバス運行に携わっていることから、実績面、人材面、ノウハウ面といったところで豊富な経験や知見を蓄積しております。運行切り替え後も継続して安定的な運行が期待できると考えております。次の運行に係る経費という点からは、委託先の事業者には運行委託費として予算措置する経費の中で確実に業務を遂行してもらうことが求められます。日ノ丸自動車は現に小河内線、穴鴨線の運行を担う事業者であり、当初想定する予算の範囲内の運行が可能と見込まれています。また、同路線を熟知する運行スタッフを充てることが可能となります。そして3つ目に運行に係る検証・評価という点から、再編にあたっては一時的なものではなく長期にわたって存続させながら利便性の向上を追求する必要があると見込まれています。運行開始後も円滑な運行となっているか適正な検証を行うため、当面、検証の土台となる安定運行が期待できる事業者への委託が望まれています。こういった観点から日ノ丸自動車株式会社を第1候補として内容を進めております。6月には正式に事業者を決定して国へ申請することとしています。以上が報告事項となります。

赤坂会長：一旦ここで切りまして、ここまでのところで皆様の方で何かご質問やご意見等ありますでしょうか。

加藤委員：運行委託業者の選定は随意契約ということで、プロポーザルなどではなくこういった観点から町が選定するというのでしょうか。

事務局：はい。随意契約でさせていただきます。

加藤委員：承知しました。

赤坂会長：事業者の決定については、これから議会等でも協議をして参ります。ここに書いてあります通り運行に係るコストも重要な観点ではございますが、継続性や実績を今回は重視させていただいて、試してみただけ駄目だったという話で次に受ける事業者がないということが一番避けたいことではありますので、まずは実績のある日ノ丸自動車にお願いし、町営の運送がスムーズにいくかどうか検証も兼ねてやっていけたらということで協議にかけております。よろしいでしょうか。それでは次に進ませていただいて、生活交通確保維持改善計画の策定についてということで資料3から説明をお願いします。

事務局：はい。続きまして、協議事項としまして資料3をご覧ください。三朝町生活交通確保維持改善計画の策定について説明させていただきます。こちらは地域内フィーダー系統確保維持計画という名称でありまして、フィーダー計画を含むものです。国庫補助を受けるために計画の策定が必要となっております、策定にあたっては協議会で承認をいただきまして本協議会名で策定をすることになっております。こういった決められた様式に記入するような形になっております。順番に説明させていただきます。こちらの計画案については事前に運輸支局の方に確認いただき、その修正を踏まえてのご提示となります。今後また修正が若干あるかもしれませんが、一応今回お示しする計画案を持って大筋のところでも承いただきました、その他の細かな修正については事務局の方で一任していただければと思いますのでよろしくお願ひします。それでは計画の内容について、かいつまんで説明させていただきます。まず1番は計画の目的や必要性です。この計画は、鳥取県中部地域公共交通利便増進実施計画の一部として位置付けられるものでして、中部の計画自体は今度の5月31日に開かれる協議会で承認を得られる運びとなっております。その前段として、町の方で計画の承認をいただくというようになります。ここではデマンド運行で、小河内線、穴鴨線をフィーダー化することで住民生活の交通手段として存続させていくということを目的に記載しております。次に2番、事業の定量的な目標・効果ですが、フィーダー計画としては町の79条路線の他に現行の日ノ丸バス、4条路線についても一部フィーダー補助対象となりますので、この計画の中に併せて盛り込むような形になっております。目標としましては、それぞれの路線について系統ごとに分けて目標人数を設定しております。町の方では乗降調査を踏まえながら、増加見込みを含めて全体で8,000人の利用を目標値としております。年度推移については、維持させていくことが目的のため増減なくそのままの数字を当てはめております。次をめくっていただいて、もう1つの方が4条路線の方の。

坂本委員：すみません。フィーダーとか79条とか4条というのは、たぶん専門的な言葉。フィーダーというのは支線化のことで、79条は町営の自家用有償運送のことで、4条は日ノ丸さんが行っているようなバス路線のことですよね。

事務局：そうですね。すみません。これからの説明は4条と79条ばかり言い出すので、ここで止まって説明いただいて有難いです。そしたら次の2番は事業の効果ですが、ここに記載している通りですのでご覧いただければと思います。次の3番、目標を達成するために行う事業とその実施主体についても記載している通りですのでご覧ください。続いて4番の運行系統及び運行予定者については、別添の表1とあります。このあと説明させていただきますので、こちらは飛ばします。5番の事業に要する費用の負担については、三朝町が運行経費から運行収入及び国庫補助金を差し引き、負担することになります。6番の補助金の交付を受けようとする補助対象事業者ですが、三朝町と4条路線部分の補助として日ノ丸自動車を記載しております。次の7番から11番までは該当がありませんので飛ばします。次の12番、事業を行う地域の概要というのは別添の表5で後ほど説明させていただきます。次の13番から15番までは車両の取得に係る事項ですが、今回導入するデマンド車両については国からの補助を受ける予定としておりますので、こちらにその記載をしているものになります。次のページにいきまして、16番から19番は該当がありません。20番の協議会の開催状況と主な議論については、これまでの協議会の経過について記載しております。21番の利用者等の意見の反映状況については、乗降調査やアンケートの実施、聞き取り調査、地域協議会での意見交換などを行ってまいりましたので、そちらを挙げさせていただき、要望に沿った計画ということにさせてい

ただいております。次の 22 番は協議会メンバーの構成といたしまして、本協議会の構成についての一覧でございます。続いてめくっていただきまして、別添資料の説明でございます。表の 1 ですが、こちらは運行系統の概要と運行予定者ということで、三朝町の 79 条路線と日ノ丸自動車の 4 条路線について、起点、経由地、終点、キロ程、計画運行日数、計画運行回数などを記載しております。それから表の 5 ですが、こちらは地域の概要ということで、三朝町は全域で人口集中地区以外かつ交通不便地域等に当てはまるということで、こちらは国勢調査の三朝町の全人口を記載しております。次めくっていただきまして表 6 の車両の取得計画の概要です。今回は利便増進特例措置というもので車両の一括購入補助を受けますので、そちらに合わせた記載になっております。続いて資料の 4 から 6 までを説明させていただきます。これは計画に添付する資料として作成したのになります。前回の資料にもあったので見ていると思いますが、資料 4 は乗降ポイントの位置図ということで、3 枚にわたってそれぞれ小河内線、穴鴨線、徳本線とありますのでご覧いただければと思います。それぞれ通る道とバス停の位置を示したのになります。次めくっていただきまして資料の 5 ですが、こちらはそれぞれの路線の便の運行ダイヤになります。路線ごとに平日と土日祝日、上りと下りで分けております。3 月の協議会でお示しした資料はわかりやすくバス停を簡略化したものにはなりますが、今回は全てのバス停を表示して、どの便がどのバス停に止まるかが分かるようになっております。その時刻表の上の部分については、便ごとで先ほど分かりづらいとおっしゃっていただいた 79 条が三朝町の有償運送、4 条というのが現行の日ノ丸自動車の路線バスになります。それから定時で走る便かデマンドかというのをつけておまして、系統というのが何種類かに分かりますのでそちらを番号で振っております。運賃体系も何種類かありますので、そちらも割り振って明記しております。ざっくり説明させていただきます。最初の小河内線は前回の協議会でご説明させていただきましたが、平日の朝の上り 1 便の 7 時 17 分発は、現行と同じ 4 条路線バスを運行させますが、残りの便については全て町の有償運送になります。その中で平日の下り 3 便や土日祝日の上り 1 便については、ある程度の利用が見込まれるということで定時定路線の運行とさせていただきます。その他のデマンド運行については、上りの時は利用させる際、事前に電話予約を必要とします。下りについては役場から本泉までは定時定路線で運行し、その区間の利用であればドライバーにバス停を伝えていただくことで、電話予約なしでも利用することができることとなります。乗車がない場合は本泉で運行を終了しますが、予約が入っていれば対応するということになっております。それから基本的なルートの考え方としましては、小河内線の平日の上り 2 便から 5 便のデマンドが並んでいるところを見てもらえると分かりやすいですが、要は町営の路線や 4 条の日ノ丸自動車の路線もですが、上りの便で小学生の登校を除いた午前中の便について、倉吉方面へ乗り継ぐことを考えまして左回りのルート、小学校前を通るのではなく本泉、運動場前を通っていただきまして、三朝町役場前で降りるようなルートを設定しております。そのまま乗り継いでスムーズに行けるようにしております。次に穴鴨線につきましては、基本的には定時定路線の日ノ丸自動車の路線バスの運行を行いまして、利用の少ない便については町の有償運送や廃止部分もあります。平日の夕方 15 時台の下り便以外は町内完結路線となります。倉吉方面への移動は、上井・三朝線、三朝線へ乗り継ぐような形になります。朝の上り 1 便の一部で 79 条の町有償運送による定時定路線の運行、その他はデマンド運行としています。そして午前中の上りの便については、先ほど言ったような左回りのルートを設定しております。それから徳本線につきましては、これは新しく設定した便で、役場から吉水医院を経由して三徳川の南側を通過して、レスポワールや温泉病院をつなぐルートになります。こちらは定時定路線の便で、1 日 2 便の往復で運行します。資料 6 につきましては、バス停間の距離を示したのになります。こちら資料としてつけると

ということで、こちらでフィーダー計画を策定するものになります。

赤坂会長：はい。この計画の策定について、ここまでのところで皆様の方から何かご意見やご質問等ありますでしょうか。

西川委員：県の地域交通政策課の西川と申します。昨年も何度かお呼びいただいたのですが予定が合わず、今日初めてこの場に出席させていただいております。どうかよろしく願います。まずここまで計画をとりまとめられまして、私も委員という形にはなっておりますが、皆様方に敬意を表したいと思っております。その中で議論についていけない部分が若干ありまして、何点か教えていただけたらと思っております。今の説明にありました生活交通確保維持改善計画の3番に、2番の目標を達成するために行う事業及び実施主体という記載がございまして、要はPRとかいかにしてお客様に乗っていただけるかということが記載されているわけですが、2つ目や3つ目は非常によくわかる事業ですが、1つ目のところがチラシを作れば良いというわけではないです。私は以前、広報政策課の方で勤めていたものですから、作れば良いというものではないと思っております。先ほどのプランを見ましても、現状維持というプランは非常にハードルが高い計画だと思っております。人口が減っていて、ほっといても利用が減ってきている実情の中で現状維持をするのはなかなかハードルが高いので、当然チラシを配られること自体を否定しているわけではないですが、この計画の中に書き込むかは別でここをもっと積極的に踏み込んで、まちづくりとセットでやっていく、まちづくりの一環としてやっていくとか、ご利用の方にメリットのある形、今は横文字を使うとMaaSとかサブスクみたいなものとセットでやるとか、そういうような利用増進を図っていかないといけないのかなと思っております。計画について何か申し上げるつもりはないですが、そういったところを一步踏み込んだ方がいいかなという気がしております。それに関連しますが11番のところ、外客来訪促進計画が策定されている場合のみと書いてあるので策定されていないだろうということですが、ここ三朝町は三朝温泉という非常に重要な観光や療養のスポットがあるわけですが、今回の見直し路線というのは南側を通る路線なので直接的な影響はないだろうとは思いますが、こういった三朝町外からのお客様のバスへの乗り込みにはあまり関係がないのかなと、今コロナなのでやりにくいところはあるかと思いますが、コロナ後、5年後、10年後を見据えて考えていかなければいけないのかなと思っております。そのあたりがどうなのか教えていただきたいです。あともう1つ、最後になりますが、先ほど図面で見せていただいた新設の徳本線について、私は三朝町民ではないので率直に教えていただきたいのですが、川の北側に既存の路線が走っていて、この南側に新設の徳本線を走らせるということで、私も全くのド素人というわけではなく何度この道を通ったことがあるわけですが、このピンクの徳本線というのは住民の方が乗ったとして川の南側の方だと思っておりますが、どこに行かれることを想定した路線なのか。時刻表を見ても朝のみということで病院とかそういったニーズをとったものなのかなと、議論について行けていないのでそのあたり教えていただければと思います。

事務局：はい。徳本線について、この地図で見える範囲ですが役場からですので大瀬から本泉までが基本です。そして徳本という集落もあります。利用としましては病院やレスポール、吉水医院など主に病院系、福祉系の施設を巡る便ということで周辺の住民向けとして設定させていただいております。ただ、役場から発でここが拠点にはなっておりますので他の路線から乗り継いで行くこともできます。実際それがどこまでできるかということはあると思いますが、試作というかとりあえずやってみるということで動いている計画です。

西川委員：では主に病院への通院ということですか。この小学校の時間帯ではないですね。

事務局：そうです。

西川委員：わかりました。

事務局：広報については、最後にスケジュールの資料がありまして、広報の仕方も紹介させていただきながらご意見をいただこうと思って進めておりました。先ほどの意見を色々なPR で取り入れたいと思います。外客の計画につきましては特にプランはございません。おっしゃる通り今回見直す路線はどちらかという温泉客向けではなく上井・三朝線、三朝線の方がそういった方向けの便にはなるので、今回はそういったことは視野に入れていないです。

赤坂会長：チラシや広報については私どもどちらかという苦手というか、いろいろとやっていますがどうしても行き届かないということで、際しては町民の方からもご意見いただいております。また相談させていただきたいと思いますので、いい知恵がありましたらご協力をお願いします。三朝町と言えま三朝町温泉や三徳山の路線がやはり利用者が多いということで、この部分については今回の見直し対象にはなっていないということで、そういう意味では今回はこの計画の部分については手をつけていないということです。徳本線については事務局が説明しましたが、川の南側の方につきましては福祉施設や病院、住宅があって、その区分にお年寄りが多いということで、対岸まで行って乗るのではなくこちら側に路線はないだろうかという要望があって、空いている時間にまずは試してみようということから計画を立てております。利用状況を見ながら充実する必要があるのや不要なのか、走らせてみて判断したいと思っております。その他ありますでしょうか。

加藤委員：今の西川委員のご質問と少しかぶりますが、私も3の2のところのPRなどの周知の活動が大事だと思っています。デマンドバスの利用方法を簡潔にまとめたチラシを該当地域に配布するということがありますが、新しい仕組みになって電話予約や帰りは本泉までは運行されるとかいろいろな仕組みが入っていますので、丁寧な説明が必要だと思います。4条の路線も残っていますし、三朝町としては今回大きな改革にはなるので、4条の路線も含めて公共交通の利用促進を図るようなものを入れていただきたい。デマンドバスのHow toが前提ではありますが、公共交通に町民の方や当該地域以外の方にも目を向けていただくようなチラシで、当該地域以外の町民の方にも町の広報誌を使われるかもしれませんが、そういった形で公共交通をみんなで利用して維持していこうという提案とかみんな盛りが上がっていきこうという周知や啓発もお願いできたらと思います。あとは紙だけでなく三朝町にケーブルテレビがあるかわかりませんが、そういう地域メディアやDVDとかで映像にして、今はコロナで難しいかもしれませんが高齢者の方の集まり等で流すとか地域に貸し出すとか、そういった映像などもいいと思います。外出が促されるということは高齢者のフレイル対策にもつながってくると思いますので、福祉のセクションと連携し、デマンドに限らず公共交通の利用促進とセットで考えていくといききっかけになるのではないかなと思います。徳本線に関しては私もいろいろ説明を聞いておまして、こちらの方に高齢者の方が多く住んでおられるので病院に対してのアクセスを図ることは理解しましたが、これも徳本線沿線だけでなく他の地域の方にも知っていただくためには広く周知をする必要があるかなと思います。それから2の(1)に事業の目標人数が掲げてありますが、現行の日ノ丸バスの利用者が当該路線の7,000人

でそっくりそのまま移行するのか、それとも車両を小型化して近いところまで行くから少し増やすような形になるのか、人口減少等を踏まえて減らす形にしているのか。徳本線は新規ということで1,000人ということで、他のところの人数がどういうイメージで書かれているのか教えていただければと思います。

事務局：はい。目標について今ある小河内線、穴鴨線が7,000人、新しい徳本線が1,000人ということで、その内訳というのが便ごとの乗降調査での人数を基にしながら、今回の再編でデマンドになる部分もありますので、それぞれの便で増加見込みなどを踏まえ、それにかかる運行回数で換算しまして、積み上げた数字となっています。内訳までは載せませんでした。

加藤委員：では今の路線バスよりも増えるイメージ。

事務局：増えるイメージというか乗降調査の結果がだいたい同じような数になってくるだろうという見込みで、プラスそのデマンドになった部分の需要が確かに少し増える見込みではありますので、その部分をプラスしたイメージです。現状を当てはめるととてもじゃないけど目標値には届かない。計画を作るにしても1便に1人は乗っていないと補助を受けることができない仕組みですので、それを踏まえながら、デマンド運行も始まるので多少増えるのではないかとということで算出しております。

加藤委員：利用促進とか掘り起こしをやっていかなければならないということでしょうか。

事務局：そうです。それを踏まえないと増加は見込めないというのはあります。先ほど意見を出していただきましたが、広報の仕方を検討していきたいと思っておりますのでよろしく願います。

加藤委員：この計画にも載っていますが、やはり沿線住民の皆さんにもこういう目標を掲げているので一緒に頑張りましょうといった協力をしてもらう必要があるかもしれないです。

赤坂会長：ありがとうございます。広報の部分に通じますが、現在利用されている方というのは広報がなくても利用していただけたらと思いますが、せっかく利便性の向上を図り、料金の引き下げもやっていますので、今まで利用されていない方にどう利用していただくかが大事になってくるころだと思っています。そういった意味では今まで利用されていなかった方に乗り方についての広報など、先生がおっしゃった通り大事になってくると思います。その辺を町も考えていきますし、よい知恵をお借りできたらと思いますのでよろしく願います。その他。よろしいでしょうか。それでは進めさせていただきます。資料7から事務局より説明をお願いします。

事務局：はい。資料7から説明します。市町村運営有償運送、79条と言っているものですが、そちらの登録についてです。こちらは運輸支局の方へ6月頃に申請するものになります。これ自体は三朝町が行うものですが、添付資料の中で協議会の承認が必要なものがありますのでつけさせていただきます。この申請には実際の路線図や運賃の他に、運転手の一覧や免許証、運行管理や整備管理の体制を記載した資料をつけるようになっております。今回はつけておりません。次めくっていただいて様式1-5と書いてありますが、地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類というものを提出する必要がございます。その中で調った協議の内容というのが、先ほど計画で見ていただい

た位置図や運行ダイヤ、バス停の距離間に加え、次の資料 8 にあるような路線図、こちらは走る道にキロ程を示したものになるのであまり運行のルートとは関係ないものなので見ていただくだけでいいかなと思います。こういったような資料と、1 番重要となってくるのが次の資料 9 の運賃について協議をする必要があります。資料 9 の運賃についての説明に入りますが、こちらは先ほど見ていただいた資料 5 の時刻表に ABC が書いてあったと思いますが、そちらに対応した形で運賃 A、運賃 B と書いてあります。こちらは 1 つ 1 つを確認することはしませんが、考え方が 4 つありますのでそちらを説明します。まず資料 9 の 1 ページ目、小内線の運賃 A をご覧ください。こちらは町営のデマンド便の運賃表になります。1 つ目ですが、前の協議会から言っておりましたがゾーンによる定額制運賃になります。小内線で言いますと役場から小内までを 100 円として設定しております。小内をまたがって行く場合は 200 円とさせていただいております。続いて穴鴨線の運賃 A をご覧ください。穴鴨線の方では三朝町役場から助谷、大島を含めた区間を 100 円としまして、助谷をまたがって行く場合には 200 円とさせていただいております。こちらは協議運賃となりますので 4 条の日ノ丸バス路線についても同じ運賃体系になります。そして 2 つ目のポイントになりますが、この運賃表にも書いてありますが※をつけております。小人運賃、障がい者割引として表示している運賃の半額とさせていただきます。それから通学定期、高齢者向けの定期「架け橋」で利用する場合は三朝町内無料ということで注釈をつけてあります。こちらの日ノ丸バスの路線と同じ考え方にしております。それからポイントの 3 つ目、これは今まで説明をしていなかった部分ですが、穴鴨線の運賃 B をご覧ください。これは平日の上り 2 便、午前中の便で穴鴨公会堂前から左回り、運動場前を通過して三朝町役場前で降りるルートになります。運動場入口というバス停がララ歯科のところにあり、そこから役場前までの区間、運賃表で言うと横棒が引いてあるところですが、この区間は現状の上井・三朝線、三朝線と路線がかぶる区間になります。こちらの区間は初乗りで 170 円となっていて、こちらのゾーンの考え方と合わず競合してしまうこととなります。この運動場入口から乗って役場で降りる方については現状いないだろうと考えられるので、この区間については設定を行わないということにさせていただいております。ただ運動場入口は降りることはできます。降車のみ利用で乗車はできないということで整理させていただいております。そして最後ですが、1 枚めくっていただいて穴鴨線の運賃 D をご覧ください。こちらは 4 条路線バスの運賃表になります。これは町内の完結型ではなく倉吉方面から三朝町に入ってくる便です。倉吉から三朝に入ってくる時にそれまでの運賃にゾーンによる定額運賃でプラス 100 円になります。この際に利用者の負担が従来の運賃よりも高くなってしまいう区間が発生します。この穴鴨線で見ますと、三朝小学校から湯谷までがその区間となります。これを是正する方法としまして、この区間については単純に 100 円足すというわけではなく、現状の 4 条路線バスの距離制運賃を採用するというで負担のない運賃体系になるということです。この場合、整理券のみの対応が可能となりまして、割引などの運転手の負担がなくなるため運行面でもかなり都合が良くなるというメリットがあります。小内線の運賃 D も同じような考え方で、反対に三朝町から倉吉へ向かう便です。三朝の運賃に倉吉の運賃を加算していく時に従来の運賃より高くなってしまいう区間については、現状の距離制運賃を採用することで負担をなくしているというものになります。以上 4 つのポイントを踏まえ、全ての便の運賃を作成しています。この協議運賃をもって、協議会で承認をいただけたらと思っています。79 条の登録についての説明は以上となります。

赤坂会長：はい。これについて皆さんの方でご質問やご意見等ありますでしょうか。

遠藤委員：運賃体系の定期についての考え方ですが、例えば実光から三朝町役場までの区間の定期というのはあるのでしょうか。定期券を買うより100円払った方が安くならないでしょうか。確か土日も含めて30日分の7わけは結構高いと思います。100円なら一か月往復して約4,000円、定期にしたならそれ以上に高くないか。三朝町内無料とすれば、1区間だけ定期を買ったら小河内まで行っても無料ということになるのでしょうか。三朝町役場から運動場入口の定期を買えば三朝町内は無料ということでしょうか。

事務局：町内だけの定期というわけではなくて、倉吉からまたぐような定期をお持ちの方というような意味合いで作成しております。

遠藤委員：ここの町内の定期券はないという理解でいいのでしょうか。例えば小学生は前、小河内の子は定期券を買って往復していました。今はあるかわかりませんが。

徳丸委員：100円ないしは200円の区間も定期券を発行するという形になるのでしょうか。

遠藤委員：200円の何割引かは分かりませんが、その割引率をかけてということでしょうか。

事務局：定期の考え方はもう少し整理をしないとイケないかなと思います。

赤坂会長：結局4条路線と両方あるので、料金も統一にはなるがその区間の日ノ丸バスの定期券を買うことになるので、その区間で日ノ丸バスの定期券を持っていれば町の有償運送のバスも無料だと。「架け橋」についても同じで、高齢者向けの利用というのはそういう考え方だと。そういう話と理解してよいでしょうか。

事務局：そういう話です。

赤坂会長：単純に町の有償運送の区間だけでなく日ノ丸バスが残っているので、その区間の日ノ丸バスの定期券を買っていただいたら町のバスにも乗れますよという考え方です。

徳丸委員：逆に徳本線は4条路線がないので定期券は発行しないというか、設定自体がないので定期券は発行されないということ。

赤坂会長：そういうことですね。通学で使われる方は、町の通学補助で定期券を全額補助で出していますので、日ノ丸バスの定期券を持っていたら町の有償運送もその定期券を使って無料で乗れますということになります。

加藤委員：徳本線はサービスみたいな感じで乗れるということでしょうか。定期券を持っている人は無料で乗れるという。これは純粋に町営路線だから小河内とか穴鴨の定期券や「架け橋」を持っている人でも徳本線は無料で乗れるということでしょうか。

赤坂会長：通学定期券は、徳本線にはないのではないかと。通学の時間帯に走っていないので、徳本線に関して通学定期券はないです。「架け橋」を利用されている方は当然乗れますよという話で、それ以外の定期券についてはその区間では考えていないということです。

事務局：「架け橋」はA地点、B地点ではないのか。

赤坂会長：「架け橋」は全域、どこの路線でも乗れる。

徳丸委員：「架け橋」は日ノ丸の路線という設定で、穴鴨線と小河内線は日ノ丸と競合する路線なので、どちらでも乗れますよという1つの考え方ができると思います。徳本線が町営の単独路線なので、そこに「架け橋」で乗ることが可能かといえば、この場で承認という形がとられれば可能かもしれませんが。

坂本委員：あくまで定期券で買った起点と終点の区間は、4条バスに乗ろうが79条の有償運送に乗ろうが定期券でお金を払っているのです、その区間についてはいちいちお金を払う必要はないですよという意味での無料なのか。

赤坂会長：それでいうと設定ができない。徳本線に関しては。

事務局：そうですね。ここ今いろいろな解釈があるが。

徳丸委員：※の書き方がそういったいろいろな解釈がとれるようになっているのかもしれない。

赤坂会長：要は単独路線なのでここは定期券の設定はないということで。

徳丸委員：全てにおいて小河内線にしても穴鴨線にしても「三朝町内無料」という表現がいろいろな解釈を生んでしまうのかもしれないので、「該当区間無料」という表現とか。

赤坂会長：所有している定期券の該当区間ということか。

徳丸委員：その該当区間については無料という表現になるかもしれませんが、徳本線についてはこれ自体がなしになるかもしれません。

坂本委員：徳本線も三朝町役場内から三朝小学校前までは4条の路線があるので、同じ4条の定期券の区間内であれば79条に乗っても無料というように、全部言い方が統一できると思います。

西川委員：「町内無料」としているのは均一料金だからか。定期でここからここまで買っても、実際はここからここまで乗っても100円ということで「町内無料」という書き方をしているのか。いわゆる乗り放題と一緒にですね。考え方は違うと思いますが。

赤坂会長：ただ周遊するような場所ではなく居住地まで帰られるのが目的の路線なので、あまりそういう想定はないのかなと。

坂本委員：あくまで4条で書いてある定期券の区間は79条に入っても無料という意味ですね。

遠藤委員：定期券を買うより100円の方が安いということがないように。

事務局：そしたら「該当区間」という書き方に。

赤坂会長：考え方としては今お話があった通りですが、記載の仕方については事務局の方にお

任せただいて、考え方としてはこれで了解をいただきたいと思います。

坂本委員：先ほど言ったような考え方で合っていますか。

徳丸委員：徳本線は区間の定期券がないが、一部区間かぶっているので該当区間は無料という表現である程度は伝わるのかなと思います。

事務局：はい。

西川委員：想定の話ですが、その区間よりもう1つ先のバス停で降りた時はどうか。

坂本委員：それは払わないといけないのではないかと。それを言い出したら長めの定期券を買えば値段は変わらないと思うので、買う時点でやってもらったいいと思います。

赤坂会長：そういう話ですね。通学の定期は町の補助で買うので、その区間を指定すると思います。高齢者の方や子ども以外の方、通学以外の方は同じ料金であれば長めに買って置いていただけたらどこでも降りることができるという話。

坂本委員：そういうのが許されるかどうかは別の話。通学定期を買う時に居住地を書くので、最寄りバス停や通学先のバス停でないといけないとかがあったりするのでしょうか。

加藤委員：今の話だと日ノ丸の4条路線の回数券も同じ考え方で使えるということですね。

事務局：回数券は想定していません。

加藤委員：整理していただければと思います。

坂本委員：回数券の最低運賃が170円なので、100円払うのに回数券は買う意味がないかなと思います。

加藤委員：100円の回数券みたいなのがありますが。

曾川委員：200円の半額で100円というのはあります。子どもや障がい者の方で100円はあるので。

加藤委員：例えば定期を買うほどではないけど結構利用する人は、回数券を買って利用促進につなげるとか、そういうものを配るとかもあるかなと思います。

事務局：回数券はまだ調整をしていません。

加藤委員：ご検討いただいて、利用促進につながるような形で設定いただけたらと思います。

事務局：はい。また協議をして使えるのであれば使って、利用促進につながるように考えていきたいと思います。

坂本委員：質問ではないですが、この4条の路線は倉吉と三朝町をまたがる区間になるので、

この協議会だけではなくて中部全体の交通について話し合う会議が来週ありますので、そこで同じように距離制ではなくこの特殊な運賃設定でもいいのかということも協議して図ることにしております。

赤坂会長：その他、何かございますか。よろしいでしょうか。先ほどの話で詰め切れていない細かい部分がございますが、もう少し詰めたうえで最終的にはこうしたいということは何らかの形でお示しするなり、必要に応じて集まっていただくなりしたいと思います。大筋この申請についてご了解いただけたということにさせていただいてもよろしいでしょうか。ありがとうございます。

## (2) 今後のスケジュールについて

赤坂会長：それでは、次に今後のスケジュールについて事務局より説明をお願いします。

事務局：はい。資料 10 をご覧ください。スケジュール案を載せております。1つ、スケジュールの1番下の交通協議会を6月上旬に○をしておりますが、これは本日の開催ですので5月下旬の方が○になります。協議会開催以降の6月からですが、委託業者を正式に決定して運輸支局の方へ79条の登録申請を行います。フィーダーの計画については、中部の利便増進計画が認定を受けた後に提出となっておりますので、予定としては8頃としております。今後の方針として下の方に箇条書きしておりますが、こちらについて皆様からご意見いただきたいと思っております。まず愛称の募集についてですが、今考えておりますので6月から町民や小中学生から愛称を募集して、8月頃に決定、その愛称を活かしたラッピングを9月頃に行う予定としております。名前は親しみやすく、覚えやすく、三朝町にちなんだ名前というのが当然だと思いますが、その選定を誰がやるのかはまだ検討中の段階でございます。それから事前登録についてですが、こちらはデマンド便を利用する方について、運行がスムーズになる方法として考えているものです。あらかじめ名前と電話番号がわかれば次に予約される際、こちらにデータベースとあれば聞き間違いなどのトラブルが解決されやすくなるということで、できれば事前登録をしたいと思っております。周知するチラシに申込用紙をつけるとか、メールでの申込などいろいろなやり方がありますが、これは必ずしも事前登録しなければ利用することができないということではなく、登録をしていなくても初めての電話の際に登録もできますので並行して行いたい。ただ事前登録をしておけば便利になるということをアプローチしてやらせていただければと思います。それから広報について先ほどご意見がありました。周知としましては8月頃に町民を対象としてチラシを作成して配布する予定としております。町報、HP、SNSを活用しての周知、学校との調整が必要にはなりますが利用される小学生を対象に乗り方教室を行う計画にはしております。あとは集落からの要望があれば説明会をし、老人クラブからはお話を受けておりますので、内容が固まってからさせていただこうと思います。また、10月からの運行スタートの際に出発式のようなものが開催できればと考えております。その際、記者クラブを呼んで情報提供をし、マスコミに取り上げてもらえば利用が広がるのではないかとこの構想にはしております。その他、皆様の方で何かあればご意見いただければと思いますのでよろしくお願い致します。以上がスケジュール案です。

赤坂会長：はい。これについて皆様の方で何かありますでしょうか。基本的にはこういうスケジュールでございます。この協議会も何もなければこのままでございますが、先ほどの

詰め切れていない部分もありましたので、それに関しては詰めたうえでまたお知らせなり、必要に応じて重大な事項があれば協議をおかけするという形をとりたいと思いますので、ご理解いただければと思います。愛称についても皆様の方で意見があれば教えていただきたいです。最初でも意見がありました、79条バスとか4条バスとか言っても理解されない、何か親しみやすい愛称があればなというのが思いでございます。広報についても地域メディアやDVDについての意見もありましたので、また検討していけたらと思います。スケジュールについてはよろしいでしょうか。それでは協議事項については以上で終わりたいと思います。では事務局の方にお返しします。

#### 4. その他

事務局：はい。それでは残りのプログラム、4番目のその他について事務局からは予定している案件はございません。委員の皆様の方で全体を通して何かご意見等ありますでしょうか。

山崎委員：その他ということですが、これからスタートをして検証という作業をいつ時点でどのような形で行うのか教えていただきたい。

事務局：現段階で検証方法については想定していません。

山崎委員：行き当たりばったりですか。

事務局：とりあえず今は運行に向けての準備を。

山崎委員：それはよくわかるが、そういうところも詰めておかないと、これだけの事業をやるのでいつかやりますというのでは困る。

バイタル：通常は3ヶ月くらい運行するとだいたい一回りする感じです。

山崎委員：3ヶ月後にするということですか。

バイタル：3ヶ月間の利用実績を調査して、現状と比較してどうなのかというのを。

山崎委員：一般的にはそのようなやり方ですか。

バイタル：そうですね。

事務局：運行管理をつけますので、どの便に何人乗ったかというのは把握できます。それを踏まえ、3ヶ月をまとめてということになります。

山崎委員：1回目が3ヶ月であって、それを何回か繰り返していくのですか。

バイタル：とりあえず3ヶ月でやって、その間で利用者等にアンケートをして改善点等を確認して、運行がころころ変わるということにはならないですが、一度そういう状況を確認して変えるべき軽微な内容を少しいじるとかはできると思うので、利用者の意見にでき

るだけ沿った形で変更をかけていくことが大事になってくると思います。

山崎委員：わかりました。

赤坂会長：よろしいでしょうか。短期的な見直しと現行の補助制度が3年間という期間がありますので、少し長いスパンではその3年間で基準に運行体制をどうするのか考えるという中期的な見直しというこの2パターンでやっていけたらと思います。

徳丸委員：失礼します。日ノ丸自動車の徳丸でございます。本日は、町営バスの運行委託の第1候補としてご承認いただきまして誠にありがとうございます。私どもも今回の資料にありますように、全ての区間においてデマンド方式ということに関しまして不安はございますが、長年、公共交通で培ってきた経験をこの町営バスの方に全力をかけて進めて参りたいと思いますので、引き続きよろしく願いいたします。本日はありがとうございます。

## 5. 次期開催日

事務局：ありがとうございます。その他、ご意見等ありますでしょうか。それではないようですので次に移りたいと思います。プログラム5番の時期開催日ですが、今のところ未定でございます。何も案件がなければ、10月の再編を行った後に運行状況の把握をしながら、あるいは課題検討をしながら必要に応じて協議をさせていただくというようにしたいと思います。赤坂会長からも申しました通り、開始までに会議を要するべき緊急案件がございましたら臨時でご参加頂くこともあろうかと思っておりますので、招集をかけたいと思います。

## 6. 閉会

事務局：では、長くなりましたが、以上で第1回の地域公共交通協議会を閉会したいと思います。皆様、本日はありがとうございました。

～終了～