

令和 3 年度 第 5 回 三朝町地域公共交通会議 議事録

日時：令和 4 年 3 月 23 日（水） 午前 10 時 00 分～午後 11 時 20 分

場所：三朝町役場 2 階会議室

1. 開会

事務局（村上企画課長）：皆様お待たせいたしました。定刻より少しだけ早いですけれども、委員の皆様お揃いのございますので、只今から令和 3 年度第 5 回三朝町地域公共交通協議会を開会します。初めに、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. 会長あいさつ

赤坂会長：皆様おはようございます。失礼いたします。本日は年度末のお忙しい中、こうして多くの方にお集まりをいただきまして大変ありがとうございます。皆様にご協議をいただきまして、実現しました三朝町の新しい地域公共交通でございますが、去年の秋にスタートしまして、まもなく半年が経とうとしております。その間、いろんな意見をいただいております。好意的な評価もありますし、時刻のことや便数のことでの不満であったり要望であったりというの、お聞きをしているところでございます。そしてまた、議会等からは、運営面のこと、費用のこと等でいろいろと 3 月議会でも意見をいただいたところでございます。先ほども言いましたように、利用状況の報告がございますが、概ね評価としてはご好評をいただいているというふうには思っておりますが、まだまだ改善していかないといけない点等もあります。いろんな声が大きいということは、この新しい公共交通に対して、それだけ期待といいますか、望む部分が大きいのかと思っております。今後、よりよく、より使いやすく、より便利なものとしていくために、努力をしていきたいというふうに思いますので、引き続き皆様のご協力をお願いしてご挨拶とさせていただきます。どうぞ今日はよろしくお願いします。

事務局（村上企画課長）：ありがとうございました。本協議会でございますけれども、資料、議事概要につきましては、昨年同様公開とすること、それから、今日は新型コロナ対策のため、終始換気をさせていただきます。あらかじめご了承願います。続きまして、席上お配りしております会合次第の裏側、2 ページの参加者名簿をご覧ください。委員のうち、米子高専の加藤博和さん、それから日ノ丸ハイヤーの山根好美さんには、急遽ご都合がつかなくなり、ご欠席の連絡をいただいておりますので、ご報告をいたします。また、昨年 5 月 25 日の協議会開催以降に人事異動、役職交代で委員 2 名が変更となっておりますので、ご紹介いたします。まず、行政関係で、鳥取県地域づくり推進部地域交通政策課長の野坂明正さんです。

野坂委員：県庁の地域交通政策課の野坂でございます。よろしくお願いいたします。

事務局（村上企画課長）：ありがとうございました。次に、地域代表で、高勢地域協議会会長の徳田修一郎さんです。

徳田委員：1月30日より協議会の会長を賜りました。よろしくお願いします。

事務局（村上企画課長）：ありがとうございました。この際、徳田様には、本日付で、委員へ委嘱をさせていただくということとなりますので、ここで少しお時間をいただきまして、赤坂会長から辞令を交付させていただきます。徳田様、どうぞ前方へお進みくださいませ。

➤ 辞令交付

事務局（村上企画課長）：はい。ありがとうございました。それでは本題の方に入って参ります。日程の「3. 報告事項」から「5. その他」までについては、赤坂会長に進行をお願いいたします。

3. 報告事項

（1）三朝町地域公共交通協議会の開催経過（令和3年度）

赤坂会長：それでは、日程に従いまして進めたいと思います。報告事項の（1）の協議会の開催経過について事務局の方から説明をいたします。

事務局（米田係長）：事務局企画課の米田と申します。よろしくお願いいたします。それでは3ページをお開きください。報告事項としまして、まず、令和3年度における三朝町地域公共交通協議会の開催経過からお話しさせていただきます。

資料1です。まず、令和3年3月に策定した「小河内線・穴鴨線再編計画」に基づきまして、5月25日に開催した第1回協議会におきまして、「運行委託業者の選定について」と、国へ提出する「三朝町生活交通確保維持改善計画の策定」並びに「市町村有償運送の登録」について協議を行い、承認を受けました。

そのあとすぐになりますけれども、町有償運送における定期券及び回数券の取り扱いについて、保留となっておりますので、第2回として6月4日に書面決議を行い、承認を得まして、国に申請手続きを行いました。

続いて、第3回協議会。こちらはコロナ禍により書面決議となりましたが、路線バスの停留所における町営バスの共用に関する手続きについて合意が必要となったもので、警察関係者の方をオブザーバーとして迎え入れて開催したものになります。

こうした手続きを踏まえまして、10月1日から三朝町営バス「みさきサンサンバス」が運行を開始しました。

その後、急な案件であったため書面での開催となりましたが、第4回として、1月26日に生活交通確保維持改善計画にあげた「町営バス車両の取得について」という部分の事業評価を行いまして、国へ報告させていただきました。

そして、本日開催します第5回協議会については、主にサンサンバスの利用状況や、利用者からのご意見・ご要望についてお伝えし、協議をしていただきます。

（2）生活交通確保維持改善計画（町営バス車両の取得）の事業評価について

事務局（米田係長）：続いての報告事項に移ります。裏面の4ページ、資料2をご覧ください。先ほど申しましたが、各生活交通確保維持改善計画、町営バス車両の取得の事業評価について説明いたします。

第1回協議会で承認を得た三朝町生活交通確保維持改善計画、この中に位置付けられます町営バス車両の取得に関しまして、本年度国庫補助金の交付を受けるために、第4回協議会において、一次評価を実施しました。事業概要としては、小型車両1両の購入ということで、当初の予定どおり、町営バスとしてハイエースを1台購入いたしましたので、事業は適切に実施され、目標効果達成状況も達成したという評価としました。

この評価結果をもとに中国運輸局の方で、2月18日に二次評価が行われました。こちらの概要ですが、そちらに書いてあるとおり補助系統は令和4年度事業から運行開始でありますので、利用者ニーズの把握に努め適切な運行をしていただくことを期待するという評価を受けております。

バス運行でいうところの令和4年度事業というのは、運行開始した令和3年10月から令和4年9月までとなっておりますので、実際の運行の補助に関する事業評価については次回ということになります。

今後についてですけれども、計画にある補助系統（穴鴨線、小河内線、徳本線）の運行について、毎年度、大体1月ごろになるかと思いますが、事業評価を行っていくこととなりますのでご承知おきください。

(3) 三朝町地域公共交通協議会条例の一部改正について

事務局（米田係長）：続きまして、報告事項の3です。5ページです。

「三朝町地域公共交通協議会条例の一部改正について」、お知らせします。

まず、改正の理由ですが、協議会委員に警察関係者を加えるとともに委員の上限人数を増やすことで、円滑な交通再編に資するために行うものです。

背景としましては、本協議会は、条例に基づき、学識経験者、交通事業者、国、県、地域協議会会長など15人で構成しておりまして、現在は定数の上限となっております。この中に警察関係者の方は含まれておりません。運行に先立ちまして、第3回協議会になりますが、町営バスによる路線バス停留所の供用を行う際に、警察、公安委員会を含めた協議会での合意というものが必要であったため、急遽警察関係者の方にオブザーバーとして参加していただき、協議を調えたという経緯がございます。

こういったことから、今後、路線の見直し、バス停の新設などがあつた際、交通安全上の協議や諸手続きが円滑に進むよう、あらかじめ所管の警察署を委員に加えることで、併せて今後新たな協議事項に対応していくということもありまして、新たな地域住民や、公募委員の選任も想定しながら、定員数を増やすことにしました。

改正の概要としましては、現在「15人以内」となっています委員定数を「20人以内」に改正するほか、町長が委嘱する委員としまして、「鳥取県倉吉警察署長またはその指名するもの」を追記することにしました。

施行期日は4月1日からで、具体的には、倉吉警察署の交通課長様を新たな委員として、4月以降に迎え入れる予定としております。

また、新たに委嘱する委員の任期を、現委員の任期満了日と揃えるため、経過措置として附則に記載しております。

以上を踏まえた改正後の条例全文については、次の6ページ、7ページに載せておりますので、ご覧いただければと思います。

報告事項については以上となります。

赤坂会長：ここまでのところで、みなさんの方で何か質問事項などありますでしょうか。

……ないようでございますので、進ませて頂けたらと思います。

それでは、協議事項に入りたいと思います。

4. 協議事項

(1) みささサンサンバスの利用状況について

赤坂会長：最初に、「みささサンサンバスの利用状況について」ということで、事務局の方からお願いします。

事務局（米田係長）：協議事項です。8 ページの資料 4 をご覧ください。「みささサンサンバス」の利用状況について説明します。

今回の利用状況ですけれども、運行開始の令和 3 年 10 月から令和 4 年 2 月までの 5 ヶ月分について、集計を行ったものになります。

バス事業については、当然そのシーズンごとで需要などが異なってきますので、全体のきちんとした分析についてはやはり 1 年間運行してみないと、全体としての把握は難しいと考えておりますが、ひとまず今回は暫定的な結果としてお伝えするものになりますので、ご理解をお願いします。

また、細かな集計分析については、この後の「利用実績まとめ」ということで、バイタルリードさんの方からご説明いただきますが、この 8 ページは、まず概略としてまとめたものになります。併せて、本日お配りしております「みささサンサンバス」の時刻表をご覧くださいまして、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、利用者数ですけれども、中央の表に月ごとの路線別利用者と運賃収入を掲載しております。5 ヶ月の月平均で約 400 人の乗車がありました。この内訳ですが、当初の想定どおり小学生や高校生の登下校便に利用が集中しておりました。また、定期券の利用は、小学生、高校生、他に「架け橋」を使ったお年寄りの方が大部分を占めております。

それから、新しい路線となる徳本線について、こちらは平日のみの 1 日 2 往復の運行になりますが、数字を見ますと、1 日 1 人以上の利用があることがわかりました。

続きまして、デマンド利用区間ということで、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といったデマンド区間について、多く利用されているバス停についてピックアップしたことになります。これでいきますと、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。これは路線をフィーダー化したこともあって、予想どおりですが、役場を起点・終点に利用者が移動しているということがわかりました。

それから、継続的に利用されているバス停については、そこに掲載されているとおりで、大体月 2 回程度以上の利用があるものを主に挙げております。

町営バス専用の停留所については、下線で示しております。小河内線でいきますと、「鎌田公民館前」、吉尾の「なごみの館前」、穴鴨線では「上久原（村中）」といったバス停の利用が多くありました。

以上が概略となります。それでは、次の 9 ページ、資料 5 から詳細な利用実績まとめについて、バイタルリードの石飛さんの方から説明をお願いしたいと思います。

バイタルリード：おはようございます。バイタルリードの石飛と申します。計画作りのお手伝いをさせていただいております。それでは、資料の 10 ページから説明をさせていただきます。色々文字が書いてありますけれども、グラフを中心に、簡単にご説明したいと思います。

最初に 10 ページの下図 1 ですけれども、これが各便ごとに、この 5 ヶ月間で何人乗車があったかという数字を表しています。上半分の 5 便が上り、実光から役場の方に

向かって下りてくる便、それから下の 5 便についてが下り、役場方面から実光方面に向かっていく帰りの便ということになります。こうして見ていただくと、上りが 5 ヶ月合計 127 人に対して下りが 859 人ということで、下りが圧倒的に多い状況になっています。その原因としては、下の方の下りの 15 時 40 分、16 時 45 分を見ていただくと黄色い棒が長くなっておりますけれども、これがいわゆる定期券利用ということで、小学生、又は高校生、そういった人たちが利用しているということで、下りが上りよりも多くなっています。上りも登校時にバスを使うのではないかと、ということがありますけれども、上りにつきましては、ここに載っております 7 時 17 分は土日祝日のみ運行する便でありまして、平日は日ノ丸バス様の方で、定時定路線の運行がされています。この日ノ丸バスを使って登校して帰りの便はこの「みさきサンサンバス」を使って帰るということで、上りと下りに大きな差が出ているという状況になっています。

一般の方の利用としては、この上の段の 8 時 10 分の便、それから 11 時の便、このあたりでお出かけをされて、帰る便としては 10 時 25 分、13 時 15 分、15 時 40 分、16 時 45 分、こういったものを使って帰られているだろうということが想像できます。上りの 13 時 40 分、16 時 10 分、下りの 17 時 50 分、こういったところの利用が少なくなっています。

11 ページの上の段の、図 2 ですがけれども、これが利用された方の券種別の集計です。こうして見ていただくと、通学利用で、定期券が一番多くて、その次が現金、その次が「架け橋」という順番になっております。

月ごと利用者の推移を見ますと、11 ページの中ほどの図 3 ですがけれども、スタートした当初の 10 月・232 人から 12 月にかけては利用者が減少しておりますけれども、明けて 1 月になると微増しまして、2 月になるとさらに上がっているというかたちになっています。これももう少し 1 年間ぐらい見ないとわかりませんが、一旦は下がりましたが若干微増の傾向で推移をしているということが言えると思います。

続きまして、各便に 1 日平均どれくらい乗っていらっしゃるかのというのが、12 ページ、次のページの図 4 のグラフになります。これも、各便ごとに利用者数を運行した日数で割った数になります。こうしてみると、やはり一番多いのが通学で使われる下りの 15 時 40 分、それから 16 時 45 分、これが 1 便平均 2 から 3 人乗っていらっしゃる。それ以外の便については大体 1 人前後というかたちになっています。

それから、12 ページの下、曜日別に利用の特徴があるのかと思い、曜日別の集計をしてみました。木曜日の利用が一番多くて、次が月曜日、土日の利用は少ないというふうな状況になっております。木曜日がなぜ多いかという原因まではなかなかたどり着いておりません。

続きまして、13 ページのところで、先ほどもお話がありましたけれども、初めて乗った場所がどこで、一番最後に下りられた場所がどこかというのを集計したものが、この中ほどの表になります。実光を 8 時 10 分に出発する便につきましては、ここにありますように、「小河内公民館前」や「太郎田」といったところから乗られる方が多く、降りられるのは「三朝町役場」がほとんど、ということになります。

続いて、同じく上りの 11 時発の便につきましては「吉尾」から乗られるケースが多く、下車について「三朝町役場前」がほとんどを占めています。上りの 13 時 40 分につきましては、これは利用が 1 名しかなくて、「笏賀」から乗られて「本泉」で降りられているというかたちです。それから、16 時 10 分の便については、「実光」から 5 人乗られて「森団地前」で 4 人降りられ、「三朝町役場内」で 1 人降りられています。

下りにつきましては、次のページになりますけれども、下りの定時についてはほとんどどの便も出発は「三朝町役場内」ということになっております。最後に降りられたバス停というのがそれぞれありますけれども、10 時 5 分の便については「小河内公民館

前」や「太郎田」、また 13 時 15 分発の便については「笏賀」や「小河内公民館前」といったところが多くなっています。16 時 45 分については「鎌田公民館前」と「坂戸」、こういったところでの下車が多いと。それから 17 時 50 分については「中森」、「小河内公民館」、「小河内」、「笏賀」、こういったところになっています。ちなみに、これは初めて乗られたバス停と降りられるバス停ですので、間で当然乗降がありますけれども、その情報は把握ができておりませんので、この合計の数とさきほどの利用者の数は一致しません。一番最初に乗ったバス停がどこか、最後に降りられたバス停がどこかということの集計ということでご理解いただきたいと思います。

それから、15 ページのところの稼働率は、予定されている日数のうち、人が乗ったのが何日間あるかという割合なんですけれども、これで見えていただくと、便によって非常にばらつきがあります。下の段の 15 時 40 分、16 時 45 分のいわゆる下校便については、予定している便の 6 割～7 割は人が乗っているという状況です。上りについては、8 時 10 分は予定している便の約半分人が乗車をしているというような状況ですが、便によってかなりばらつきがあるというかたちになっています。

続きまして穴鴨線です。これも同じような説明になりますが、16 ページの真ん中の図 7 が便ごとの利用者の合計です。この 7 時 14 分の穴鴨方面から三朝町役場方面に向かう便に黄色い定期券を使った人が多く乗っています。これは、利用実態を確認してみたところ高校生の利用ということで、高校生が倉吉市内にこの 7 時 14 分の定時定路線のバスに乗って役場前から上井三朝線や三朝線に乗り換えて通学されているということが多くなっています。

それ以外の一般の利用は、8 時 15 分下畑発が 49 人、大谷発 12 時 20 分が 90 人、それから帰りの便として 11 時 35 分の役場発が 203 人、役場発 16 時 42 分が 51 人ということで、これにつきましては上りの方がサンサンバスを利用される割合が多いので上りが 627 人、下りが 254 人の利用と、上りの方が多くなっています。

券種別でみると、このようにやはり通学に使うということで定期券の利用が一番多くて、次に「架け橋」、それから回数券、現金という順になっています。

17 ページの図 9 ですけれども、各月ごとの利用者の推移を見ますとスタート時点から比べると減少傾向で推移をしています。2 月が 28 日しかありませんでしたので、そういったこともあって少し落ち込んでいます。これも、1 年間通してみないと傾向が解からないというところはありますけれども、今そういう状況です。

それから 17 ページの下の段、1 便当たり平均で何人乗っていらっしゃるかということで、やはり高校生の通学便である穴鴨 7 時 14 分発が平均 4.6 人。それから、これは一般の方が帰られる便になろうかと思いますが、下の段の 11 時 35 分役場発の便が 2.2 人。それ以外は 1 人強の利用というかたちになります。

続きまして、18 ページのところで曜日別の利用者数を集計しますと、金曜日の利用が多くて、続いて月曜日というふうな傾向で、土曜日・日曜日についても、小河内線に比べれば比較的利用があるといったところであります。

19 ページの上の段が、初めて乗った始発地がどこで最後に降りた最終下車地がどこか、という表ですけれども、上りにつきましては「穴鴨公会堂」や「曹源寺」から初めて乗られる方が多く、下車地としてはやはり「三朝町役場内」というのが多くなっています。11 時 35 分の下りの便ですけれども、全部が「三朝町役場内」から乗られて、降りられるのは「穴鴨公会堂前」や「下畑」といったところが多くなっています。土日運行している 16 時 42 分につきましても、三朝町役場で乗られて「上久原(村中)」で降りられる方が一番多くなっていました。

19 ページの下の稼働率ですけれども、この稼働率については、平日運行している 7 時 14 分の主に高校生の通学に使われている便が 94.1%ということで、ほぼ毎日誰かが乗

っているというふうな状況になっています。

小河内線と比べると、便によつてのバラツキがあまりなく、大体平均して約半分以上は乗られて、利用されているというふうな状況が見てとれると思います。

続きまして徳本線ですけれども、これは定時定路線の運行で平日運行しているというかたちですけれども、それぞれ役場を9時出発するのが47人、役場を10時に出発するのが31人、それから三朝温泉病院9時10分発が38人、10時10分が27人ということで、5ヶ月間の合計で下りが78人、上りが65人利用されています。

券種別にみますと、図14にありますように現金が最も多くて、その次が「架け橋」です。

月ごとの推移ですけれども、21ページの上の段のかたちで、スタート時点は45名でしたけれども、それ以降は大体20人から27人といったところでほぼ横ばいで推移をしているという状況です。

便ごとにどれくらい乗っていらっしゃるかということで、図16と17と二つ載せておりますけれども、上の図16の方は利用者数を運行した平日の数で割ると1人を切る状態です。下の段は、利用者数を人が乗った日で割るとこういうかたちで1以上の数になりますので、乗られるときは大体1人ではなく2人近くが乗られているということで、乗られない日も含めて割り算をすると上のように0.5とか0.3とかという人数になるという状況になります。

最後の22ページですけれども、曜日別の利用についてはこのようになっておりまして、土日は運休をしております。なぜか木曜日だけ利用が少ないということで、これについてはレスポワールの休館日は日曜日ということですので、特に木曜日が少ないという理由として考えられるのは、病院の診療科の関係ではないかというふうに予測しておりますけれども、こういう状況です。

稼働率につきましては、このような状況で大体20%を少し過ぎたぐらいの利用ということになります。

あとは、今回のこの小河内線、穴鴨線の利用が去年の9月までの利用とくらべて増えたのか減ったのか、というのが興味があるところなんですけど、実は去年の9月までのバスの利用者ですが、基本的に4条路線のバスというのは利用者数をカウントせずに運賃収入から輸送量という考え方、始点から終点まで1人が乗り続けたら輸送量1というふうなカウントをしますので、単純に利用者数が比較できません。それからまた1年経たないと比較ができないということになりますので、現時点で9月までの運行とくらべて増えたか減ったかというのは明確にご説明できませんので、1年くらい経過した後の段階である程度判断をしていく必要があるのかなというふうに考えております。

利用者数の説明については以上です。

赤坂会長：半年間の利用状況についてご説明がございましたが、これについてみなさん方で何か質問なりご意見なり、ございますでしょうか。

野坂委員：いくつか聞きたいんですけども、まずひとつは「架け橋」は定期券ですか？

バイタル：70才以上の方の格安定期券ということになります。

野坂委員：今回、フィーダー化をしたんですけど、今回の調査ではわからないかもしれないんですが、目的地とか出発地が三朝町役場が多いということで、乗り換えがどれくらいあったのかというのがもしわかるようであればお聞きしたいと思うんですけど。

事務局（米田係長）：現状では降りられてから乗り換えたのか、歩いてスーパーに行かれたかというところまでは把握はできておりません。なので、実際にそこにいて調査するなり、運転手さんも降りてから後は見られてはいないというのもありますので、今の時点ではどちらに行かれたかというところまではわかりません。

バイタルリード：ただ、高校生の利用があるということですので、一定程度の乗り換えは確実にあるんだろうなというふうには思っております。

赤坂会長：まだ半年の実績ということで、この先1年を通してどうなるかというのもこれからということもございますし、それと最後に言われましたけど、一番関心があるのはこれまでの体系のときとどうだったかという比較、単純に比較できないという話なんですけど、そこに関してやはりみなさんが関心があるのかなという、利用の人数の関係もそうですし、費用の関係もこれも単純に比較できにくい部分がありますし、その部分に関して町民であったり議会であったりと非常に関心が高いのかなというところを感じております。1年を通してみてどのようなかたちの比較ができるのかというのがありますけれども、もう少し様子をみてみたいと思います。

運行する側としてはどうですか。

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ございます。

10月の運行開始以降、最初の1ヶ月はやはり運行する側も乗車される町民の方も、非常に手探りの状態でスタートしたわけでありましてけれども、今となってようやく双方ともに大体利用の仕方、運行の仕方というものが落ち着きが出てきている中で、この冬の大雪についても行政の方に対応していただいて、なんとか事故なく運行できているということを、改めてこの場をお借りしてお礼申し上げたいと思います。

当初は、締切の1時間前までに予約を入れてくださいということがあったんですけれども、やはりなかなか浸透していなかったり、初めて利用される町民の方もいらっしゃって、そのあと1時間切ってから電話がかかってくることもありましたが、運転手の方で無線でやりとりして対応してくれというようなことで、臨機応変に対応してきたところでございます。

データも含めて、こういった協議の場でさらに利用しやすい運行に対応して参りたいと思いますので、引き続きよろしくお願いいたします。

赤坂会長：いま利用されておりますけど、最初ですから広報をしたので、最初は多いんだろうと思います。その方がずっと利用し続けていただければこのぐらいの数がずっと続くのかなという予想されますけど、心配をするのが、要は最初だけは広報するんですけど今後の利用者が、地域の利用者が増えていかないと、既存の利用者はどんどんやはり減っていくということになりますので、そうするとだんだんその体系でも落ちていくのかなと思うので、少しそのあたり、利用のしやすさも含めて改善や広報などを引き続きしていかなければならないというふうに私は思っております。

皆様の方でないようでしたら、次に進ませていただけたらと思います。

(2) みささサンサンバスの利用状況について

赤坂会長：「利用者からの意見・要望について」ということで、説明をお願いいたします。

事務局（米田係長）：では、続きまして「利用者からの意見・要望について」ということで、資

料の 6、23 ページをご覧ください。

こちらは、町営バスの運行を始めました令和 3 年 10 月の交通再編に関しまして、町に寄せられたご意見やご要望について、主だったものを抜粋しております。路線ごとやバス停などをカテゴリー別に分けておりまして、右側はその意見要望に対する注釈といえますか補足説明として、再編に至った意図や経緯、背景などを書かせていただいておりますので、このように回答したということではございませんのでご注意ください。

すべての説明は割愛させていただきませんが、この中でこれまで特に声が多く寄せられた、1 番と 5 番について、説明させていただきます。

まず 1 番、穴鴨線についてですが、昼の 13 時台の下り便がなくなってしまって不便になったと。特に下畑行きで、11 時台の次は 16 時台になってしまって間がないということで、せめてその 11 時台の便を 1 時間遅らせてほしい、という具体的な要望がございました。ちなみに、この補足説明としまして、サンサンバスはこの時間帯ですが、小河内線のデマンド運行往復を行っております。今の現状のダイヤでは、そちらに便を合わせていくことはできないような状況にあります。

続いて 5 番です。小河内線についてですが、午前中の上り便が「運動場前」を通ってサントマト前で降りるルートとなっております、これが不便だと。病院や、買い物、主にお年寄りの方のご意見ですが、まず農協でお金を下ろしたいので前に通っていたような「本泉」、「小学校前」を通るようなルートで、というような要望でございます。こちらの補足としまして、この裏面に 24 ページのバス停位置図などもご覧いただければと思いますが、ルートが分かれとるということですが、このルートを変えた理由としましては、午前中の便については倉吉方面へ向かう人が多いだろうと。それで三朝線、上井・三朝線に乗り換えて倉吉の方に行くということを想定しまして、役場の中に入らずにサントマト前で降りて、そのまま三朝線のほうに乗っていけるというような考えから設定したものにになります。午後の便については、昔の用途のままで「本泉」、「小学校前」を通るルートにしております。

穴鴨線についても同様な考え方で、午前中はサントマト前より、午後からは「小学校前」を通って役場の中に入っていくというような設定をしております。こういった要望については、倉吉方面の利用がどれぐらいあるのか、それこそ先ほど言われたように乗り換えの話もあります。一方で、三朝町内の農協や吉水医院に行く人の利用がどれだけあるのかというようなことをきちんと調査を行うなどをして、また仮にその便について、倉吉に行く人がほとんどいないということであれば、ルートをまた戻す選択もできようかと思いますが、便利になったとの声はまだ届いておりません。この新しいルートになって乗り換えが便利になったと恩恵を受けておられる人ももしかしたらいらっしゃるかもしれませんので、ちょっと一概には何ともいえないというところでございます。

いま、この 5 番の J A でお金をおろしていきたい、というようなご要望もございますが、例えば利用者さん自身が午後から出かけるようにするというような選択もありますし、お金をおろすにしても役場前には A T M とかもございますので、その再編に伴ってある程度その利用者さんの生活スタイルも変えていただくということも仕方がないのかなとは考えております。変更に関しましては、長期的な目線で慎重に行っていくような必要があると考えております。ですがこの 1 番と 5 番の案件については、声として複数挙がっておるものですので、引き続き今後の検討課題として協議を進めていきたいと考えております。

あとは、先ほど全般の 11 番のところですが、サンサンバスの乗り方がわからないといったような声も伝え聞いておりますので、先ほど会長が申しましたようにどんどん P R をしていくといったことから、今まで要望のあった集落や老人クラブにはご説明させていただいておりますが、その乗り方の案内を広めていって、新しい利用者を獲得してい

くようなことを考えておりますので、よろしくお願いいたします。
意見、要望については以上となります。

赤坂会長：皆さんの方でご質問・ご意見等ございますでしょうか。

徳田委員：小河内線の利用者さんの意見・要望の5番についてですが、倉吉に行く方メインで考えたということですが、午前中に早い時間に出る便とは農協か中学校・小学校か郵便局か役場かになると思うんですが、この時間に例えば高校生とかが乗っても完璧な遅刻ですから。小学校・中学校も。それで倉吉方面に行くということであれば、西小前から降りて行けばすぐバス停ですから、このルートは旧ルートに早急に変えていただけたらと思うんです。

現在、森団地から農協まで歩くにしても恐ろしい距離ですよ。しかも、直接意見を聞いたのは高齢の99才オーバーの方でして、ちなみに足が弱くてですね、歩くのが難儀だということで、私がこの交通協議会のメンバーになったということが知れたら真っ先に言ってこられましたので、早急にご検討よろしくお願ひしたいと思います。

事務局（米田係長）：その話は以前にも言われてはありました。おばあさんの話ですけど。午前中に出て農協でお金をおろしたいというのがまずあって、それに合わせられないというところですけども、具体的にはそのおばあさんとお話はさせていただきたいと思っております。今の便については例えば、要は手間が加わるところもあるんですが、役場まで来て徳本線で吉水医院の方に行くという手もなくはないのがひとつあります。

想定としましては、高校生が当然この時間帯は遅いから乗らないとしまして、お年寄りの方でも倉吉の方の病院に通われる方もいらっしゃるし、それに限らず一般の方の利用もあるでしょうから、そこら辺がどれぐらいの塩梅かというのは、最初の頃はまだわからなかったものですから、この午前中については倉吉に行く方が多いだろうと想定して設定したのになります。ですので、それこそ乗り換え、降りた後ですね、どう利用されるかっていうのを聞いてみないといけないところもありますし、90歳超えのおばあさんの方がその前、多分いろんなやり方があると思うので、そこら辺ちょっと話をさせてもらえたらと思うんですけども、多分その森団地で降りて歩いて農協で行ってお金をおろすような具合ですよ。役場まで来ても多分お金をおろすことは可能だったりするので、そこら辺の状況を聞きながら解決できるのであれば、今現状の便で。

徳田委員：役場のATMは農協はおろせない。

事務局：他行でもおろせます。

赤坂会長：でも手数料もありますし、当然それはそう、という話にはならないと思いますよ。

言われるように、利用状況を見ても「運動場前」で1人、それから「森団地前」で降りられた方も1人、合計2人っていう状況で、実状を聞いてみると要は本泉に用があるからそこで降りられてから歩くという状況を考えれば、言われたように倉吉行きの乗り換えがこっちを通してそんなに不便かという話になるので、そこがちょっと、今回のやり方を一所懸命進めるよりは、そっちを本当に検討する方がいいかなと。ちょっと実態を調べて、どのくらい倉吉に行かれるかも含めて、倉吉に行かれる人がどこを、役場で降りられても渡るだけ、さっき言われた小学校の前から降りられてもすぐこっちには来られるので、それは森から降りられて本泉まで歩かれることを考えたら、はるかにこっちの方が乗り換えの利便性が高いんで、そこは実態を調べた方がいい。不便な方を無理に

おすすめするよりは、実態を調べた方がいいかなと思います。

事務局（米田係長）：あと、その乗り換えの時間が、降りて例えば2、3分後であれば、ちょっとお年寄りの方だと横断するのに時間がかかって乗り遅れるというのはあるので。

赤坂会長：そうであれば、すぐにはならないかもしれないですけど、最終的にダイヤも含めて調整すればいい話で、乗り換えに十分な到着時間にすればいいだけの話なので。そこは調整がきけばですけど、そこはやはりちょっと検討した方がいい。

高見委員：同じ意見ですが、意見、要望というのは利用者の目線で上がってきたものなので、もうちょっと大事に扱ってほしいと思うんです。私たちはほとんど利用してない。部外者のような形になるんでね。ですから、現状をこうっていう補足説明が書いてあるんですけど、できないということが前提みたいな言い方なんで、そうではなくて、利用者が利用するためにどういうふうな改善をこれからしていくことが大事かっていう部分で、もう少し対応をやっていただけたらなと。できることとできないことはあると思いますけど、それに近づけていく努力というのはしていただきたいと思います。よろしくお願いします。

山崎委員：ちょっとこのシステムに対して、乗車対象の高齢者というのはこういう人だということを思ってみると、まず免許返納者、それから独居か、あるいは夫婦であっても高齢者、つまり運転をする人がそばにいないという。で、免許を擁する人が仮にいても、その高齢者の用事をする、買物だとか病院だとか金融機関だとか、そういう時間帯にその人がいないという。それからあと、病気療養中のような方、あとまだあると思うんですけど、つまり何が言いたいのかというと、福祉的な対応をする直前までの人だと思うんですね。そうなってくると、いま1人、2人というような具体的な利用者の数字が出ていますけれど、やはり併せて人口動態、その地域、集落に、先ほど私が言ったように対象の人が増えたのか減ったのかということを、5ヶ月間じゃなくてやはり年間ベースになると思いますけど、人口が増えたか減ったかで全然数字が変わってくると思う。そこで、想像ですけど、そういう対象者が劇的に増えていくとは思えませんし、逆に福祉的な要素の対応を、つまりドア to ドアのようなイメージの交通体系といいますか輸送体系といいますか、そういうものに切り替えていかざるを得ないような実態というのもあると思うんです。

私よく記憶にないんですけども、何か月か前に日本海新聞に西部の南部町ですか、同じことをやってる。なかなか実績があがらずにどんどんこう数字的に落ちている。あれは喜ばしい話じゃなくて逆の話だなと思って、記事を読んで三朝も同じことを今やっているのに、後追いのようなことになるのかならないのか。5ヶ月間の現状での判断ですべて出せないですけど、そういうことを想定しながら人の動きと福祉対応という側面の準備といいますか、そういうことも並行して、公共交通だけの側面ではなく並行して色々検討を続けていかなければというように思います。

赤坂会長：今ご意見をいただきましたけど、そのとおりだといいますか、基本的にはやはり利用者目線でまずは変えていくことは大事なと。ある意味、こうやって町営の小さいバスにして機動的にしたということは、そういうものも機動的にやはり今の利用者のニーズに合わせて、固定してずっとそのまま何年もいくんではなくて、やはり変えていけることがメリットの一つかなと思いますので、そこはこの要望が全部ではなくてもできることからやはり見直していけるところは見直すべきかなと思いますので、ちょっと具体

的な検討というか。スケジュール的にはどうなるんですかね。例えば、もし見直す場合に、どこまでの期間をみるか、見直しのタイミングって、「じゃあこうしよう」としてから、そのスケジュールがいつからできるのかっていう、その辺…

事務局（米田係長）：ちょっとまだその想定をしたことがないんですけど。運輸支局さんの方では何かわかりますか。

曾川委員：スケジュールといたしますか。

赤坂会長：例えば、1年間利用状況をみたすると、今年の秋、9月末で1年間通してみても、利用者の状況をみて、やはり要望どおりこうの方がいいですねっていう結論を出したときに、じゃあそのダイヤ改正はいつからできるか、ということですが。

曾川委員：そこはですね、適宜、各手続きにどれくらいの期間がかかるかというところに掛かってくると思います。

事務局（米田係長）：国に出すのは、いつでもと言ったらアレですけど、変更申請などを出せばということで捉えています。で、その前段として、当然見直しの案を協議会で合意を得た後で国に申請して、許可がおりて、じゃあ変えます、ということで、スパンとしてはこの協議会を挟むので、例えばタイミングとしては、バスのダイヤ調整とかもあれば、その4月とか10月のようなタイミングで変えていくようなイメージになるかなと個人的に思ってますけども、ルートの変更ないし時刻の調整なども含めると、大体4月か10月のタイミング。

赤坂会長：4月か10月のタイミングでいうと、例えば、9月末の時点で1年間みて、次の4月に改正しようと思えば、半年で大体手続きって間に合いますか。

事務局：運行開始までのスケジュールをみている限りでは多分それで間に合うかなと思ってますけども。大丈夫ですかね。

曾川委員：具体的にご相談いただけたらと思いますが。

事務局：変更の内容にもよるかもしれませんが。

赤坂会長：ということは、やはりそのスケジュール感がわからないと、じゃあいつのタイミングで見直しをしましょう、という結論を出せないと思うので、いま言われた状況で倉吉の乗り継ぎの状況をこれから調べるとなると、いまのこの時点で10月から変えましょうとはならないとは思うので、もう少し様子を、ここの実態を調査するのに、例えばあと半年の様子をみて、残りの半年で見直しの手続きをしましょうというふうに、ある程度そういうものを持っていないと、だらだらだらだらずっと話をしてみても、いつしまししょういつしように、結局は変わらないという話になってしまうので、そこは期限を区切って見直しをした方がいいかなと思います。

曾川委員：見直しの内容にもよると思うんですが、時間を変更する場合それによって…

事務局（米田係長）：いま、声として出ているので、一番対応すべきというか、この5番の先ほ

と言っているルートの変更ですね、新しくしたルートがちょっと不便だということで、元に戻すというか、変えるというのが一番取っ付きやすいといえますか、全く新しい便を増やすとかそういう話ではないので、ルートを変更するというのが調べた上では対応していきやすいと考えているんですけども、これをするにあたっての手続きの複雑さというのがちょっと、どれぐらいのものかと思ってるんですが。

曾川委員：すみません。一応、市町村有償のルートの変更なんですけど、やはり申請書を出していただくようになるかなと考えてますので、書類自体は今回、以前からのルートというところなので、それほど複雑にはならないのかなというふうに考えていますが、かといってこちらの処理の時間もありますので、正直 1 か月、2 か月は少なくともみていただく必要が、書類ができて受け取ってからそれぐらいみていただく必要があるだろうとは考えてます。もちろん、内容を見させていただいてご相談させていただく事になるのかなと思います。

事務局（米田係長）：ルートの変更をまずやるということを決めて、それに向けて進むということとでさせてもらえたらなと思いますけれども。

赤坂会長：ということなので、いま、数か月とするならば、とりあえず現状もう少しこの要望が本当にどうなのかというのを検証する期間を少し持って、秋くらいを目途にどうすべきかというのをまた検証したうえで、改正するなら改正をする。最短が、来年の春のダイヤ改正に合わせてということになる。今の話を聞いたらなんとなかなるのかなという感じですので、そういうスケジュール感で検証を、ということはどうでしょうか。

全部が全部要望どおりというふうにはならないとは思いますが、検証してみてもいいものからということで。よろしいですか。

みなさんの方から何かありますでしょうか。

藤原委員：小学校の帰宅として、そんなにあるわけではなかったんですけど、昼で帰らせる、1 時くらいに下校させるときに、穴鴨線が 1 時台がなくなったんですけども、町バスや教育支援バスで対応していただき助かりましたということと、逆に早帰りするとき小河内線がいままでなくて、3 時くらいまで待たせるとか家の人に迎えに来てもらうとかしてたんですが、今回サンサンバスが 1 時台にできまして、逆にとてもスッキリして良かったなと思っております。ありがとうございました。

赤坂会長：その他の方で、何かありますか。

徳丸委員：10 月 1 日の徳本線の初日なんですが、「おひさま市」のイベントとコラボしたということがあって利用者があったとお聞きしてまして、ある意味、町営バスと地元の事業者さんとのそういったイベントというかですね、日常とのコラボといったことで先ほど言われたような PR に活かしていくような形がとれたかなと感じております。

事務局（米田係長）：当初、10 月 1 日にやったコラボといえますか、「おひさま市」の割引券を配るようなイベントはですね、大変好評だったようなので、これは 4 年度もどこかのタイミングでやってみて、増加を図ろうかなと考えております。なるべく徳本線、そうですね、今、現状だと病院の利用は想定してるんですけども、なかなか時間帯に合わないということもあって、どちらかというと利用者の方はおひさま市に使われてるのかなと考えておりますので、やはりそういったところでも、また同じようなイベントを仕掛け

て利用を増やしていきたいなと思っております。

事務局（村上課長）：補足です。ご意見いただいたように、地域でのイベントに活用していただくというようなアイディアは面白いと思いますので、私どもも地域に出向いてお話をすることで、そのようなご提案なりご相談もしていきたいと考えております。

今年は集落の実態調査も予定しておりますので、そんな中でバスの利用状況を聞き取る傍らで、例えば「こういった使い方もありますよ」ということのご紹介なり、ご相談もしていきたいと思います。

あと、本決まりではないんですが、三徳地域、三徳山方面の地域で、これは町営バスが走っていないんですけれども、町営バスを使った遠足といいますかイベントをしてみたいというようなお話もあるように聞いております。そのようなアイディアも、地元の方から自発的に生まれているというような動きもございますので、そういったことも大事にしながらバスの利用者増を図っていきたいと考えております。

赤坂会長：よろしいでしょうか。

それでは、ないようですので、協議事項の方は以上でございます。

5. その他

赤坂会長：大きい「その他」で、皆さん何でも結構ですので何かございましたら。

……よろしいでしょうか。では、お返しします。

6. 次期開催日

事務局（村上課長）：事務局でございます。

次第、日程の6番になります。「次期開催日（未定）」というふうに書いております。具体の開催日は未定でございますけれども、運行見直し等、協議を調える事案が発生しました際にはご参集いただくように考えております。先ほど来お話もございました「運行ルートの見直しをしてはどうか」というようなことで、これは審議・見直しをすべき案件というふうに認識をしております。

町営バスの利用状況分析を続けながら、令和4年中、秋から冬にかけて、1年間の運行実績をご報告しながら、併せて生活交通確保維持改善計画にあります補助系統の事業評価も行う予定にしております。この際、それもあわせて対面あるいは書面にて、それぞれご意見・ご助言賜りたいと思います。よろしくお願いします。

7. 閉会

事務局（村上課長）：では、予定しておりましたすべての日程を終了いたしましたので、以上をもちまして令和3年度第5回三朝町地域公共交通協議会を閉会いたします。

皆様、本日はありがとうございました。

～終了～