

令和6年度第2回三朝町地域公共交通協議会 議事録

日時：令和7年1月10日（金）9:30～10:30

場所：三朝町役場第2会議室

1. 開 会

○青木地域振興監

はい、それでは定刻をちょっと過ぎまして、若干1名、見えておられませんが始めさせていただきますと思います。ただいまから、令和6年度第2回三朝町地域公共交通協議会を始め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

皆さん、おはようございます。やっとなんといいですか、冬らしい天気になりまして、大雪が予想されます。本町においても、この地域としては、大雪までは言えませんが、今後まだまだ降る見込みだということです。町の除雪車もですね、ロータリーを除いて全車両が出動しているということで、万全を期していきたいというふうに思っております。

バスの運行についても大変だと思いますけれども、よろしく願いいたします。

今日、議題としましてはサンサンバスの利用状況等3点用意させていただいております。サンサンバスの利用については、利用実績等、ご報告を申し上げますけれども、デマンド式になったことによる不便というのはあるんですが、集落の近くまでいくとか、そういった利便性もありまして、議会の方からも、小鹿三徳地域にも拡大できないかというような話も話題としては出てきております。

路線バスとの調整もありますので、なかなか簡単ではございませんが、そうした状況を分析しながら、今後の対策に向けて参りたいと思いますので、今日は貴重なご意見をいただけたらと思います。今日はどうぞよろしく願いいたします。

○青木地域振興監

はい、ありがとうございます。それでは続きまして、表紙の裏に委員名簿をつけておりますのでそちらをご覧くださいと思います。まず本日は、三朝温泉観光協会の足立浩範さん、三朝小学校PTAの内田暁子さん、高勢地域協議会の徳田修一郎さんが、ご都合により欠席の連絡をいただいております。また鳥取県の交通政策課の野坂明正さんもご欠席でありますので、オンラインで代理として福田美香さんが出席をされております。この他広島経済大学の加藤博和さん、それから中国運輸局鳥取運輸支局の福原昇さんが、オンラインでの参加となっております。オンラインで参加されてる方もどうぞよろしく願いをいたします。

それでは本題に入らせていただきたいと思います。3協議事項からでございますが、会長の赤坂副町長の方に進行をお願いしたいと思います。

3. 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

はい、それでは早速、入らせていただきます。1番の三朝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。

○石井主事

事務局から説明します。議題の1番、みささサンサンバスの利用状況について説明しますので資料1をご覧くださいませでしょうか。

今回の利用状況なんですけれども、令和5年の10月から令和6年の9月までの1年間分について集計を行ったものです。運行開始から3年目にあたるものです。

細かな集計ですとか分析につきましては、この後の資料2と3のところの説明しますので、このページは概要としてまとめたものとしてご覧くださいませでしょうか。

まず(1)利用者数につきましてですが、月毎の路線の利用者数と運賃収入については、表にまとめております通りです。まず全体の利用者数ですけれども、3,891人の利用がございまして、前年に比べまして、8.9%の減少となっております。

路線別に見ますと、穴鴨線で14.3%増加しておりますけれども、反対に、小河内線と徳本線はそれぞれ27.6%と8.9%の減少となっております。

続きまして、下の(2)に移ります。こちらデマンド便のバス停の利用状況でして、こちらは定期便以外の電話予約ですとか、乗車の際に、お客さんの方から行き先を伝えて利用するデマンド区間について、利用されたバス停の集計を行ったものです。上りの最終乗車地ですとか、下りの始発地につきましては、やはりほとんどが三朝町役場なんですけれども、それ以外にございましたのが、三朝小学校前、それから中学校前、あと本泉などがございました。昨年度との集計からかなり変わってるところもございまして、こちらおそらく生活スタイルの変化ですとか、そういった要因で固定のお客様が入れ替わったものと考えております。

その中で、継続的に利用されておりました、いわゆる村中の町営のバス停につきまして、それぞれ小河内線と穴鴨線で挙げております。小河内線はこの上笏賀、なごみの館前、森公民館前、鎌田公民館前と4つのバス停が挙がっているんですけれども、対して穴鴨線につきましては、とんがりハウス前、上久原(村中)の2つだけでして、若干、穴鴨線の方はちょっと偏りがあるというところもございました。

また参考としまして、赤松(村中)、恩地(村中)、それから大島のバス、3つのバス停については、この年度を含め、運行開始から、これまで運行日誌では利用が確認できておりません。資料1については以上となります。

続きまして資料2、ホッチキスどめで、皆様にお配りしております資料をご覧くださいませでしょうか。こちらから詳細な利用実績のまとめたものについて説明いたします。

まずめくっていただきまして2ページをご覧くださいませ。まず小河内線について説明申し上げます。

まず枠囲いのところ、運行の状況についてですけれども、下の図に便が並んでおりますのでそちらとあわせて見てもらうとわかりやすいかと思っております。状況としましては、定時便が2便で、その他はデマンド便になります。ちなみに、日ノ丸バスさんにつきましては平日のみ実光7

時 17 分発倉吉行きが、運行されております。

まず便ごとの券種別の利用者数が、下の図の 1 になります。まず上りの合計が 180 人で下りが 1,387 人。下りの方がかなり多くなっておりますけれども、これは小学生の通学の際において登校の際は日ノ丸バスを利用しまして、下校の際はサンサンバスを利用するというそういう流れになっている関係でございます。

3 ページの図 2 の券種別を見ましても、やはり通学に利用される定期券、黄色で示しているものが明らかに多く、次いで現金もまとまった数でございます。ただ現金はちょっと昨年よりも 28% の減少ということで大きく減少しております。架け橋と回数券につきましてはどちらも減少しており、ほぼ年間通してございませんでした。

また、図 1 に戻るんですけども、児童以外の一般の方の現金などの利用につきましては、実光 8 時 10 分発と 11 時発がお出かけ便として使われておりまして、帰りは 10 時 25 分発から 16 時 45 分発までが広く利用されているということがわかるかと思えます。

また利用者が少ない便は、グラフを見てもらえばわかるかと思えますけれども、特に前年と比べますと、三朝町役場内の 16 時 45 分発が 75% と大きく減少しております。以前から定期便券の利用が大半であるため、下校のちょっと遅い時間の利用が少なくなったことによるものかと思っております。

続きまして 3 ページにいきまして、(2) 月ごとの利用者の増減についてです。こちらにつきましては、10 月から 4 月にかけて、折れ線グラフの赤いところが今年度なんですけれども、こちらが昨年の青いものと比べて下回っております。それから反対に、4 月から 9 月は 8 月除いて概ね昨年を上回るような結果となっております。

これにつきましては、特に 4 月から 9 月の定期券利用者数を見てみますと、ちょっとそこが昨年度よりも増えておりますので、おそらく通学で利用される方が、年度替わりのタイミングで、増えたものことによるものと推測しております。その他通学によって増減するところが多くて、夏休みの 8 月、春休みの 3 月 4 月に減少する傾向が見られました。

続きまして、裏面にいきまして 4 ページの (3) 便別の日平均の利用者数ですけども、まず定時便につきましては、利用者から運行予定日数を割ったもので、デマンド便については利用者から実際に稼働して運行した日数で割ったもので算出しております。

赤色の定時便、役場 15 時 40 分発が平日の下校便ですので、平均 3 人以上と最も多く載っております。安定して運行されております。一方で土日祝日のみ運行の実光 7 時 17 分発、一番上のもので、こちらが定時便にもかかわらず、0.1 人と、昨年も少なかったんですけども今年度も、今回もほとんど利用されていなくて、今後デマンド化等も検討する必要があるかなと考えているところでございます。

それ以外につきましては、デマンド便ですので、1 と下回ることはないってということなんですけれども、1 を大きく上回っている役場 13 時 15 分発を除いては、一応やや上回る程度で、概ねお 1 人のみの利用が多いということがわかるかと思えます。

続きまして 5 ページ、曜日別の利用者数なんですけれども、こちら全曜日で前年よりも減少しております。また、土日の利用者数につきましては特に平日のよりも便数は少ないんですけども、それを踏まえましても極端に少ない結果となっております。特に日曜日がほとんど利用がないという状況です。

続きまして1-2の稼働率なんですけれども、こちらは実際に利用がありました便を運行予定の日数で割って算出したものでございます。ここで見ていただきたいのは稼働率が最も低かった実光13時40分発でして、昨年よりも若干増えてはいるんですけれども、年間を通してほとんど予約が入っていないということがわかりました。

小河内線については以上で、続きまして6ページで穴鴨線について見ていきたいと思えます。こちらの運行状況につきましては、まずサンサンバスが平日と土日祝日で、それぞれ定時便が2便ずつ出ておまして、その他はデマンド便が3便となっておりますが、その他日ノ丸バスの方でも、平日に朝のお出かけ2便、帰り便として3便ございますので、人数が分散しているということにご留意いただければと思います。

まず(1)便ごとの券種別利用者数なんですけれども、上りが1,179人、下りが816人でして、便別では穴鴨公会堂前7時14分発が最も多く、定期券の比率が多く、高校生の通学に引き続き利用されております。ただ少し、16%の減少が見られました。一般の現金や架け橋の利用としては、役場11時15分発を帰宅便として利用される方が多いことがわかります。

また、全便をあわせた券種別利用者数につきましては、一番多いのが定期券、次いで架け橋、現金と続きまして、前年からの増減でいきますと、架け橋が前年から増えた一方でその他の券種が減少しました。

7ページの下側に行きまして、(2)月ごとの利用者数の推移なんですけれども、こちらは令和6年の2月までは前年を上回っていたんですけれども、3月からは一転して前年を下回っております。こちらにつきましてもやはり4月から9月の定期券の利用者数を見ますと、前年を下回っておりまして、先ほど申し上げた小河内線と反対に、年度ごらのタイミングで通学で利用される方が減ってしまったのではないかと見ております。

また月別の増減につきましては、やはり高校生の通学によるものでして、夏休みの8月と春休みの3月ごろに減少するような傾向が見られました。

8ページに移りまして、(3)便別の経日平均の利用者数です。こちら平日の定時便の穴鴨公会堂前7時14分発が1便平均3.3人と最も多いです。また、役場11時35分発につきましては、デマンド便にもかかわらず、利用者数が2.3人と、全便通しましても突出して多いですけれども、ただ前年よりは若干減少しております。ただ平均して、1便に2人以上は乗って帰っておられるということがわかります。

続きまして下側の(4)曜日別の利用者数ですけれども、こちらは水曜日の利用が全曜日の中で一番多くなっております。要因がきちんとはっきりと分析できるわけではないんですけれども、1つ考えられるものとしまして、水曜日に三朝町地域包括支援センターの催しが多く行われておまして、そこで穴鴨方面の常連の参加者さんが連れだって乗車されるケースが多いというふうに聞いておりますので、そちらが一因ではないかなと考えております。

またその他、平日の利用が概ね前年から減少してしまっている一方で、土曜日の利用が大きく伸びておまして、平日と遜色ないような数字となっております。また日曜日は微減しているんですけれども、小河内線と比べて明らかに一定程度、利用者数は多くなっていて、休日のお出かけにもかなり利用されているということがわかります。

続いて9ページにいきまして、稼働率なんですけれども、やはり登校便の穴鴨公会堂前の7時14分発がほぼ100%に近い数字でして、毎回の運行で人が乗っていることとなります。小河内線と

比較しましても、全体的に稼働率が高くて、ばらつきが少ないものが特徴でございます。

穴鴨線は以上で、続きまして最後、徳本線について10ページです。運行の状況につきましては、役場から温泉病院の往復が、9時台と10時台と、1日2往復運行しておりまして、すべて定時便となっております。

まず、(1) 便別の研修別の利用者数を見てみますと、下りの合計が181人、上りの合計が148人でして、券種別で見ますとほとんどが現金の利用でして、架け橋の利用も若干ございました。前年からの増減で見ますと、三朝温泉病院9時10分発の利用が前年から伸びているんですけども、その他は減少しておりました。

続きまして11ページ、(2) 月別の利用者数なんですけれども、前年度同様にほぼ横ばいで推移しておりまして、特段月毎の傾向は見られないかなというところでございます。この間の徳本線の動きとしまして、2月に三朝中学校前のバス停を追加して、7月に吉水医院前の廃止をしていますけれども、ちょっと母数が少ないこともあるかと思うんですけども、数字としてはっきりあらわれる影響はわかりませんでした。

続きまして下の(3) 便ごとの日別の平均利用者数なんですけれども、いずれの便も1便当たり0.5人以下となっております前年と同様の推移でございます。

12ページに行きまして、(4) 曜日別の利用者数でございます。こちら水曜日が最も多くなって、前年からも伸びているんですけども、各曜日ではばらつきが見られて、前年の傾向からもちょっと変わっているんですけども、傾向を掴むのが難しいです。母数が少ないので、おそらくよく利用される方が入れ替わったことで差異が出てきたいものと考えております。

下の図18は稼働率なんですけれども、三朝温泉病院11時10分発以外の3便につきましては、前年に比べて稼働率が上がっておりまして、いずれも30%を超えた数値となりました。以上が利用実績のまとめになります。

続いて資料3をご覧くださいませでしょうか。こちらにつきましては、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。

集計した期間につきましては、先ほどの実績まとめと同じく、1年間ですべて、集計対象は、定期便を除くすべてのデマンド便の役場を除くすべてのバス停、58ヶ所につきまして、運行日誌からピックアップしまして、乗車と降車の回数をカウントしたものでございます。それぞれ小河内線と穴鴨線に分けて、棒グラフで示していますのが、年20回以上利用があったバス停でございます。●がついているのが、日ノ丸さんでない町営バス専用のバス停でございます。

まず、上が小河内線についてですけれども、町営バスが4つまとまって利用されてるところがある一方で、穴鴨線については2つしか利用されていないということで若干偏りがございます。

また、丸囲いの中を見てもらうとわかるんですけども、どちらの路線でも利用されなかったバス停がございます。資料1でも触れましたけれども、3年間1度も利用されていないバス停もございまして、必ずしも無駄というわけではなくて、デマンドの予約がなければ行かないというだけですので、特段負担になるものでもないですので、今後、住民さんの高齢化によって利用されることも想定して、町民さんの交通手段の確保という観点からもやはり、沿線の集落ごとに乗降ポイントは残しておくことが必要かと考えているところでございます。デマンド便の利用状況につきましては今後毎年このタイミングで把握していきたいと思っております。

ここまでみささサンサンバスの利用状況について説明いたしました。事務局からは以上です。

○赤坂会長

はい、それではこのサンサンバスの利用状況について皆さんの方でご意見、ご質問等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。オンラインで参加の方ももしあれば、何らかの形で教えていただければと思います。

○加藤委員

広島経済大学の加藤です。本年もよろしくお願ひいたします。今、利用状況につきまして説明を伺いまして非常に詳細にですね、例年調査をされているということで、よくわかりました。ありがとうございます。

この概要そのものというよりは、今ご説明の中で、少し補足もされてました、例えば実光、休日の7時17分は定時運行になっているけれども、平均すると0.1ということなので、デマンド化も選択肢に入るといふふうなお話、逆に穴鴨線の11時35分の便は、現在デマンドですけれども、利用者平均が2から3のところにあるということです、これは逆に定時運行にして、予約しなくても利用できたりだとか、それだったら便利に利用できるという形で、中心部に来て用事をした方が帰りやすくなる。なので用事をしにいこうかというふうに思われたりだとかということで、逆にデマンドから定時運行に戻すという選択肢もあるかと思って伺ったところでした。

それともう1個、「大谷入口」というバス停が住民の方の要望で新設されていましたが、ちょうど今画面に出てますけれども、こちらの画面の真ん中辺に書いてありますとおり、地域の方に利用されてるといふことが、実績としてわかると思ひました。またこういう形で、何か地域から要望が出たりしたところで、停留所が建設できるところがあれば、積極的に新設されてもいいのかなと思ひます。ちょっと感想的なことですけども、以上です。

○赤坂会長

はい、ありがとうございます。これについて事務局の方で。

○石井主事

加藤先生から、デマンド便から利用が多い便は定時に戻したらどうかということがございました。当然それも考えるべきことかと思ひますけれども、日ノ丸自動車さんの運行ダイヤとの調整もございますので、そちらとの調整も図りながら、今後検討していくこととしていきたいと思ひます。

○赤坂会長

はい、よろしいでしょうか。

○加藤委員

ありがとうございます。

○青木地域振興監

青木です。ちょっと補足させていただきます。サンサンバスの実績が上がったり下がったりするわけですが、どうしても乗られる対象者が程度限られるといひますか、車が使えなくなるとか、子どもさんの数で左右をされますので、そういう意味ではいわゆる交通弱者といひますか、そういった部分へのフォローという意味合いの中で、上がったり下がったりするこ

とはある程度仕方がないかと思っておりますが、先ほど加藤先生にもご意見をいただいたように、きめ細かな展開ってというのがこの仕組みの肝だというふうに思っておりますので、またいろいろなところで情報収集をしながら使わなくてはならない人にとって使っていただけるような、心配事としてやっていただいているのかなとは思っております。

あともう1点合わせて、サンサンバスの運行状況はもうここで見ますが、同じことが路線バスにもいえるのかなということと特にサンサンバスが走ってる方面については何となく見てる感じがしますが、小鹿線であるとか、三徳線、あちらの方面についても、まずは路線バスの状況というのを少し細かく拾ってみて、またデマンド化とか、かなり進めておるつもりですけれども、どういう対策が取れるかということも考えていきたいというふうに思っておりますので、加えて申し述べさせていただきます。以上です。

○赤坂会長

はい、よろしいでしょうか。

いただいた意見、そのとおりでございまして、今後その部分についてはまた検討を進めていくということでございます。その他何かございますでしょうか。

○徳丸委員

日ノ丸自動車の徳丸です。

いつもバス運行、サンサンバスの運行につきまして、ご協力をいただきありがとうございます。本日も雪が降って心配されましたけれども、皆さんのです除雪作業のおかげで、何とか安全運行が保たれているということに感謝申し上げたいと思います。

私の方から確認させていただきたいのは、資料1の概要版ですけれども、路線名がこの穴鴨線と小河内線、これ逆じゃないかということの確認をさせていただきたく、発言させていただきます。

○赤坂会長

いかがでしょうか。はい。

○石井主事

ご指摘の通り、左右逆になっております。大変失礼いたしました。

○赤坂会長

はい。すいません。ということのようです。資料1の訂正をお願いします。穴鴨線と小河内線の表記が逆だったということで、申し訳ございませんでした。その他、皆さんの方で。

○福原委員

申し訳ありません。鳥取運輸支局の福原なんですけれども。こちらのスピーカーの影響もあって、今ご説明のございました、資料1の訂正箇所が聞き取りづらくて、もう一度ご説明をお願いしてもよろしいでしょうか。

○石井主事

表1月別路線別利用者数という表があるんですけれども、その穴鴨線の列と小河内線の列の表記が左右逆になっておりましたので、ご訂正をお願いします。

※ホームページ掲載資料は修正済

○福原委員

ありがとうございます。

○赤坂会長

その他、皆さんの方で。

ないようですので、次の議題に進ませていただけたらと思います。

(2) 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、事務局から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

○石井主事

はい、それでは、資料4をご覧くださいませでしょうか。

こちらが町営バスの運行経費につきましてフィーダー補助金という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6月に計画策定の協議をしているんですけれども、今回はこの事業評価を、本協議会で承認していただきまして、その上で国土交通省の方に提出するという仕組みとなっております。

今回、国に提出しますのは、先ほど利用実績について説明しました、令和5年10月から令和6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して。今後、国の方から修正指示が入ることもございますので、評価内容について大筋のところで認めていただきまして、事務局の方でちょっとご指摘などあったら書きぶりなど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。

まず記載についてですけれども、小河内線と穴鴨線と徳本線につきまして、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につきましては、日ノ丸バスさんの方で運行されているものの、フィーダー補助が入っている運行部分でございまして。

こちらの評価なんですけれども、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の3段階に分かれております。③のところでは事業評価の結果の反映状況を記載するようになっておりまして、前回の評価で、「利用者のニーズに合わせたダイヤ改正等の見直しを行い、利便性の向上に努めていくという」ことがありましたので、町民さんから要望のございました、徳本線の三朝中学校前の停留所を追加したことにつきまして、令和6年の2月より実施したことを記載しました。④事業実施の適切性ですけれども、こちら計画した通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目的効果の達成状況についてですけれども、こちらは当初の計画に記載した目標の利用者に対して、実績を入れておりまして、その効果を記載しております。この目標につきましては、前回の評価まではサンサンバスの運行実績が出る前に目標値を設定していたので大分乖離があったんですけれども、今回からは走り始めた年間の運行実績を反映しておりまして、今回は令和3年の10月から令和4年の9月までの年間実績をもとに目標値を設定しております。

この目標値を達成しましたのが、穴鴨線の系統①、③、④、⑤の4系統でした。ただ本来の効果については、計画どおり児童や高齢者等の移動手段を確保維持することができたということから、目標を達成した路線はAで、しなかった路線をすべてBとさせていただきます。

⑥につきましてですが、利用者のニーズに合わせたダイヤ改正等の見直しを行って利便性の向上に努めるようなこと、先ほど加藤先生からもあったようなこととございまして。それから引き続き町報やホームページ等で周知を図るなどの利用促進につなげることで、さらに利便増進を高めるための方策の検討を行うことを記載しました。以上が評価となります。

10 ページの1-2につきましてはこちら昨年と同様の概要を記載しております。その次の別添2の資料につきましては、先ほどの事業評価の概要版といいますかビジュアル版ということで、系統図などを説明したものでございます。ベースは昨年度の評価のとおりでございます。目標と達成状況について今年度の数値を入れております。同じ内容、重なるところがございませのでこちらについて、説明は省略させていただきます。事務局からの説明は以上です。

○赤坂会長

はい、それではこれについて皆さんの方でご意見ご質問等ございますでしょうか。

○加藤委員

この評価自体には異存はないんですけれども、ちょっと教えていただきたいのが、事業評価のポンチ絵の中にも、バスの乗り方教室を開催したりして利用促進につなげるということがあったんですけれども、この年度中に、何回ぐらいこういったところでされたとか実績がありましたら、教えていただきたいなっていうのが1つと、あとは④のAとかBとかの評価のところ、目標に対して、達成できなかったものはBなどとなっているんですが、そのあとの記述のところ、割と「下校する児童等」とかですね、「学生や高齢者等」とか、「高齢者等」とか、いろいろ微妙に書き方が変わってるので、これは先ほどの利用実績で、大体こういう方が多く利用してるということを反映されてるということなのかなというふうに思うんですけれども、そういうことなんですよ。そこの確認ということです。以上です。

○赤坂会長

はい、ありがとうございます。事務局の方から。

○石井主事

まず1つ目の乗り方教室の開催状況につきましてなんですけれども、この期間中は1回だけ行ってございまして、本町の地域包括支援センターと連携しまして、日ノ丸バスさんにもご協力いただきまして、高齢者の方を主に対象とした、ものを実施してございまして。私が出た実感としましても、参加者さんからも好評だったので、今後も定期的にこういった取り組みをやっていく必要があるのかなというふうに思っております。

それから2つ目の資料4の⑤の書きぶり、記載方法なんですけれども、こちらはご指摘の通りでして、先ほど申し上げた利用実績ですとか、細かく系統②③と分けておるものが、特定の時間に運行する便ですので、その状況に合わせて下校の時間でしたら「下校便」ですとか、昼間でしたら高齢者の方が多いので、「高齢者」とかそういった書きぶりをしてございまして。以上です。

○加藤委員

はい、ありがとうございます。ということは⑥今後の改善性の中に「引き続き、いろんな施策をしていく」というのがありますので、その中にまたいろんなことが含まれている。乗り方教室も書いてありますね。わかりました。ありがとうございました。

○赤坂会長

乗り方教室については、やはり高齢者の方もだんだん入れ替わっていきますし、新しい利用者もふやしていくという意味では大事だと思いますので、引き続きやっていかなければいけないことかと思っておりますので、よろしく願います。その他、皆さんの方で。

○福原委員

お世話になります。鳥取運輸支局の福原ですけれども。資料4の方なんですけれども、2つほどございまして、よろしいでしょうか。

まず、日ノ丸自動車さんの穴鴨線系統④穴鴨線系統⑤という記載がございまして、②の事業概要の欄ですね、大谷入口から穴鴨公会堂前って停留所名が書いてあるんですけれども、こちらの系統④系統⑤の最後の「三朝町役場内」、④の方が「内」になっており、⑤が「三朝町役場前」、⑤が「三朝町役場前」になってるんですけれども、ちょっとこれがそれぞれ逆かなと思っている次第です。この穴鴨線系統④の方が、「三朝町役場前」で穴鴨線系統⑤の方が「三朝町役場内」という形でちょっと訂正が必要なのかなと思っています。

あともう1点、③前回の事業評価結果の反映状況ということで、徳本線のバス停追加のことを書いてくださっておられまして、ここで停留所のところ具体的な名前ということでですね、「停留所三朝中学校前追加」とかですね、具体的なご記載の検討をしていただければと思います、いかがでしょうか。

○赤坂会長

はい、ありがとうございます。事務局の方で、

○石井主事

はい、まず1個目につきましてはご指摘の通りかと思しますので、訂正しておきます。申し訳ございませんでした。

2つ目の方につきましてもそのとおりかと思しますので、バス停名を追加するという形で、修正しようかと思します。

※ホームページ掲載資料は修正済

○福原委員

すいません。細かい点で申し訳ありませんでした。よろしく願いいたします。

○赤坂会長

はい、ありがとうございます。そのように修正する方向で。その他ございますでしょうか。

ないようでございますので、次の議題に進ませていただけたらと思しますが、この件に関しては先ほど最初に事務局が説明しました通り、今後軽微な修正についてはもしかしたら、今みたいな間違いが見つかることがございますので、もしあれば修正をさせていただいた上で、最終版としていきたいと思しますが、また、もし修正があれば、委員の皆様には、何らかの形で周知をしたいと思しますので、よろしく願いします。

それでは(3)キャッシュレス決済導入の検討についてということで、事務局の方でお願いします。

(3) キャッシュレス決済導入の検討について

○石井主事

はい、それでは資料5をご覧くださいませでしょうか。キャッシュレス決済の導入検討について説明いたします。

こちらについてですけれども、昨年度、令和5年度の第1回の協議会で1度方向性について協議したところなんですけれども、その後、他の協議会での協議ですとか、あるいは県内の公共交通機関での導入状況に進展がございましたので再度議題として協議するものでございます。

まず、2番の経緯と現状としましては、まず令和5年に、県の東部地域交通まちづくり活性化会議と、それから全県で「鳥取県における持続可能な地域公共交通の実現及び地域の活性化に関する連携協定」というものを結んでおきまして、こちらでキャッシュレス決済導入に取り組むということが合意事項とされたということが1つの出発点となっております。

それから、それを受けまして先ほど申し上げた令和5年度の本町の協議会におきまして、サンサンバスの導入の方向性について協議しまして、これは「今後の社会情勢を注視しながら、引き続き調査検討を進めていく」ということとなりました。

その後、先月の年末に行われました、鳥取県中部地域の公共交通協議会で、次期県中部地域公共交通計画案が審議されまして、そちらについても計画内の取り組む事業として、路線バスへのICOCA導入などキャッシュレス決済の導入に関する事項が盛り込まれております。

またそれと並行しまして、(2)県内の公共交通機関での動きとしまして、全体としましてJR西日本の交通系のICカードICOCAの導入が進んでおります。

まず、JRなんですけれども、大分早い段階で、平成28年の12月に山陰本線の伯耆大山駅から島根県の出雲市駅、それから伯備線の根雨駅と生山駅、それから平成31年の3月に境線的全線、米子から境港までにICOCAに対応した自動改札機が導入されております。また、これが非常に大きな動きなんですけれども、今年の春に山陰本線の鳥取駅から倉吉駅にICOCAの改札機が導入される予定となっております。最近駅を利用された方はご存じかもしれませんが、もう改札の改修の準備が行われているような、かなり進んでいる段階でございます。

また循環バスをみますと、令和5年に鳥取市の「くる梨」、令和6年には、米子市の「だんだんバス」にそれぞれICOCAが導入されております。

またこうした動きを受けまして、路線バスにつきましても、住民・県民の皆さんですとか、あるいは県外から来訪される方の利便性を図るという観点から、県内の路線バスへの効果の導入に向けた検討が行われ、具体的な検討がかなり進んでいる段階でございます。ただいま鳥取県さんの方を中心に、市町村ですとか、事業者と必要費用や仕様といったところについて調整を行っていらっしゃる中で、現時点ではっきり申し上げられないところも多いんですけれども、具体的な方針とかスケジュールについては近いうちに県から発表があるものと聞いております。

それを踏まえまして3番のサンサンバスの導入をめぐる状況について、整理しておきたいと思えます。まず、導入するメリットとしまして、何より大きいまず、決済手段が加わることで、利用者の方の利便性が向上するということがあります。実際にサンサンバス運行開始する際にも「キャッシュレス決済を導入して欲しい」という意見も出ておりました。また町内ですとか、倉吉市でございますコンビニエンスストアやドラッグストアで、すでにICOCAの買い物やチャージに対応しておきまして、こうした交通の運賃の決済以外にも利用できるような状況になっているということもございます。

続きまして、路線バスとの決済手段の統一ということも考慮すべき材料としてございます。先ほど申し上げた通り、路線バスへの導入の検討が進んでいるんですけれども、ご存じの通り、町営バスについて、小河内線と穴鴨線は、路線バスとサンサンバスが同じ区間を運行している状況でございます。今路線バスに導入された場合、同じ区間走っているサンサンバスにも導入することで、同じようにキャッシュレス決済ができるということで、決済手段が統一できて、

シームレスに利用環境を整備することができて、利用者の方にも利用しやすいわかりやすい、環境になるかなというふうに考えております。

また裏面にいきまして、特記すべき事項としまして、路線バスの定期券に、ICOCA 定期券という ICOCA のカードに定期券の機能を載せたものを導入するという話も出ていて、そちらも導入可能性があるということで、考慮すべき点かなと思っております。といいますのも、※のところサンサンバスでは、日ノ丸バスの通常定期と架け橋を共通利用できることとしておりまして、その対応を検討する必要がございます。具体的に言いますと、バスの ICOCA の定期券のカードには、券の表示として物理的に定期情報が記載されておりませんでして、それで困ってしまうのがサンサンバスの車内でのやりとりで、券をパッと見ただけでは、定期の利用区間でずとか有効期限がわからず、定期券として機能しないということがございまして、それを確認するためにはやはり ICOCA の読み取り用の端末を整備するという必要がございます。

ただ、ICOCA の定期券の導入についても全面的に一遍に切り換えてしまうというわけではなく、従来の紙の定期券も存続する方、一定期間存続する方向というふうに、聞いております。ただ ICOCA を導入して、キャッシュレス決済を後押しする一方で、利用者の大半を定期ですとか架け橋の利用者さんが占める中で、そういった方々が ICOCA に切り換えにくい状況となってしまうというのはやはり考える必要があるかなと思っております。

また、③乗降データの取得分析ができるようになることのメリットとしてあるかと思えます。前の議題でも利用者、利用状況の分析をしましたがけれども、ICOCA を導入してその利用実績を分析することで、現在よりも詳細にデータを取得し、その上で分析することで、今後よりニーズに合わせたダイヤや運行形態を検討するための材料とすることができます。

一方で、課題やハードルもございまして、まず需要というところでは、路線バスでしたら ICOCA を導入したら観光客ですとか、県外からの来訪者の利便性向上という目的と合致するところではあるんですけれども、サンサンバスの路線はいずれも、先ほど見ていただいた通り、通学や通院や買い物など、生活利用が大多数の路線でして、観光客とか来訪者がほとんど利用しないというところで、実際に導入したところでどの程度利用されるのかというところが不透明という懸念もございまして。

また費用面に関しましても具体的には出せていないんですけれども、決済端末の導入自体ですとか、あるいはシステム利用料で継続的にかかるコストも、まとまった額が必要となってきます。加えて言いますとサンサンバスを運行するときにはどちらかというところ、車両の整備、設備も簡単なものでコストを抑えるという方向できておりまして、ちょっとそれとは違う考え方になってしまうというところ触れておくべきかなと思います。先ほどの需要のことと合わせまして、費用対効果がどの程度あるのかというところも、考えるべきところかなというふうに思っております。

あと、一応簡単に書いておりますけれども、これ本町だけではなく他の市町村の公営バスも本町と近い状況にございます。まだ具体的な話があるというわけではないんですけれども、話がうまくまとまれば共同調達によって、コストを抑える選択肢もございまして、これも実現するか、調整次第というところで、何とも言えないところではございます。

ひとまずここまで現状を整理したところですが、今回はあまり結論をこちらでは出しておりません。今後の方向性として、まずなにぶん需要とか経費が具体的な数字が出せて

いないというところがございますので、そういったところ、例えば利用者さんとか住民の皆さんへのアンケートなどで、需要を調べたりですとか、導入後の経費の金額を出したところで、導入可否について皆さんの意見も伺いながら検討を進めていきたいと思っております。事務局からの説明は以上です。

○赤坂会長

はい、すみません。今説明がありました。ちょっと補足といいますか、お話をさせていただきますと、主に観光面での要請が強かったものでございまして、2001年に首都圏でSuicaの導入があってから24、5年たつわけですけれども、その後にICOCAを含めて全国での相互利用が始まって広まったということがございます。

困るのが、要は鉄道利用者とかが、Suica、ICOCA等でこられて、よくあるのが、インバウンドの関係で外国人が由良駅で、その精算ができないというようなことがあって、何とか大阪関西万博までに、JRでの導入ができないかというような要請があったと。先ほど事務局から説明があった通り、JRについてはとりあえずこの春に鳥取から倉吉駅までは導入が決まっているということでございます。これ、そのあとですね中部圏内という、あと観光客利用が多いのが由良駅でございまして、何とか由良駅についても導入ができないかというようなことが要望をされているというような状況でございます。

そうした中であって、駅からの交通になるわけでございますが、路線バス等への導入についても要望はあるということでございます。

そうした中で関連するのが、うちのサンサンバスのような公営のバスについてもどうするかということが、ありますので、いろいろ説明をありましたが、要は課題としてはですね、路線バスも同じだと思いますけどコスト面だけかなということは強くあります。あとは、いろいろ需要の利用があるかないかとかいろいろなことがありますが、導入に向けてのコスト以外のデメリットはないのかなというふうには思っておりますが、そういう中で、路線バスについても検討が進められているということでございますので、説明のあったとおり定期券や架け橋等の利用のこともございますので、ある程度歩調をそろえながら検討を進めていく必要があるのかなという状況でございます。あとは、コスト面をどうやって抑えて、導入にするとした場合には、抑えていくかというのが課題になっているということでございます。

状況としては以上でございますが、皆さんの方でご意見、ご質問等ございますでしょうか。

○福田委員代理

すみません。鳥取県の福田と申します。よろしいでしょうか。丁寧なご説明ありがとうございました。

おっしゃる通りですね、この春にようやく山陰本線の鳥取から倉吉間ということで、中部で今、下北条駅から琴浦町の間はまだ入っていないところなんですけれども、とりあえず改札機と書いてあるんですけれども、実際に自動改札の扱いになるのは中部でいったら倉吉駅のみで、他の駅について簡易型の決済端末がつくというイメージになろうかと思っております。

この動きをとらえまして路線バスの方についても入れないかということで、今先ほどご説明もあったとおり、県内の路線バスへの導入ということで、県が中心になりまして、調整をさせていただいております。ご説明があった通り、どこかのタイミングで何かしらの発表させていただくような形になろうかと思っております。

このおっしゃる通りデメリットは本当にコストで、書いてあるとおり、他の公営バスと共同調達することによって、端末自体の価格は1個1個なんですけど、システムの導入経費というところが、結構莫大にかかってくるところがございまして、やはりここはある程度、費用面でできるところをある程度まとめてやるっていうのはおっしゃる通り1つの手段なのかと思えます。

ICOCAの定期券についても、これは路線バスに入れていきなり定期よいうのはなかなか、ハードルが高くてですね、先行して導入されてます島根県さんの方でも、最初はいきなり定期をこのICOCAにするっていうわけではなくて、紙のものから始めて、様子を見ながら定期に変えるっていう形でされてますので、この辺りもバス事業者様等と調整しながらですね、皆様にも共有をさせていただいて、調整をさせていただけたらと思っております。

この路線バスや他のバスに入れることによって、さらに山陰本線の他のエリアへの駅のICOCAの導入の後押しになるという意味もあって、させていただけたらなというふうに思っておりますので、引き続き一緒に要望をさせていただければと思っておりますので、よろしくお願いたします。

○赤坂会長

はい、ありがとうございました。これについて、皆さんの方で何かありますか。

○福原委員

お時間押してる中で申し訳ございません。鳥取運輸支局なんですけれども。少しだけよろしいでしょうか。

先ほど、ICOCAの導入のお話で、大きな問題点の1つとして導入にあたってのコスト面というお話が非常に大きな問題になってるっていうことで、1つだけ国の補助メニューの紹介をさせていただきたいと思っております。

令和6年度補正予算で、観光に特化した対策事業への補助金ということで、三朝町さんで言えば、日本遺産の三朝温泉・三徳山などの観光地があるという中で、インバウンドをとって名前がついてるんですけども、いわゆる観光という大きな面で、地方への誘客ということで、観光の方での補助金、補助率3分の1ということで、そういったICOCA等導入の補助金制度もございまして。

また1つのコスト面の手段をとらまえていただきまして、もしよろしければ、担当部署が中国運輸局の観光部になるんですけども、担当部署の方のご案内ですとか、これに関する資料を送らせていただければなと思っております。1つの選択肢コスト面の補助メニューということでのご紹介でした。すいませんお時間とりました。

○赤坂会長

はい、貴重な情報ありがとうございます。これについてはすぐにこうこうしたいという話ではございませんので、他の状況や、路線バスの状況を見ながら引き続き検討を進めていくということで、ご理解をいただけたらと思っております。

予定をしておりました協議事項については以上でございます。進ませさせていただいて、4その他でございます。

路線バスのダイヤ改正についてということで、事務局から説明をお願いします。

4. その他

・路線バスのダイヤ改正について

○石井主事

はい、その他といたしまして、路線バスのダイヤ改正について説明いたします。資料6でございます。こちらの時刻表は日ノ自動車様が3月末から4月1日に予定しております、路線バスのダイヤ改正の案となります。

まず事務局の方から簡単に、この改正の理由といえますか、背景について説明いたします。まず皆様ご存じかと思えますけれども、今年の3月30日に倉吉に県立美術館が開館します。これに伴いまして、まず小鹿から西倉吉に行く三朝線の、円谷経由の便に、現在は日交バスさんのみで使用されております「パークスクエア前」に新たに停車するようになります。また、裏面に三徳から倉吉駅に行く、上井三朝線のダイヤも載せていますけれども、こちらも現在厚生病院経由で運行している便が、新たに設けられます「県立美術館前」に停車するようになります。

これに伴いまして、時刻の調整の関係で、町内のバス停の停車時刻も若干変わるということでございます。この改正の日についてなんですけれども、県立美術館前のバス停の開設・停車自体は、開館の前日の3月29日からとなっているんですけれども、その他の改正は、関係の計画との兼ね合い等もございまして、4月1日からとなっております。その他、日ノ丸さんから補足などございますでしょうか。

○岡本氏

日ノ丸自動車です。先ほど事務局の方からおっしゃられた通りですね、県立美術館が春からできるということで、その周りの利便性を高めるというようなことが主な趣旨でございます。

三朝線については、先ほどありました通り、パークスクエアを新設ということで、今まではパークスクエアの前の道路、寄らずに素通りしてたところで、ちょっとわかりにくいというようなことがありましたので、パークスクエアのバス停まで入っていくということであります。

それに伴いまして時間が1分ほどかかりますので、それを調整したダイヤとなっております。次の裏の揚げ見させについても、県立美術館が3月30日にできますので、その前日の3月29日に、「県立美術館前」というバス停を新設するものでございます。

○赤坂会長

はい、ありがとうございます。このダイヤ改正について皆さんの方で何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。

○山崎委員

先ほど岡本さんの方から説明がありました。ちょっと確認ですが、パークスクエアのバス停と3月29日ですか、30日ですか、開館する県立美術館の。最初私美術館の方に、バス停を設けるのかなと思ってたら、両方になるわけですか。

つまり、県立美術館がオープンするにあたっては、パークスクエアの玄関口と、県立美術館の玄関ってのはかなり距離があるんですよ。どっちを主に考えてみたらいいのかなと思いつつながら説明聞いたんですけども、今の説明はパークスクエアがわかりやすいということで、バスがその玄関に入っていく感じでしょうか、それとは別に、「県立美術館前」という名称のバス停ができるのか、できないのか、そこはどちらですか。

○岡本氏

「県立美術館前」というバス停ができて、それが上井三朝線の倉吉駅から今は厚生病院の正面玄関を通して県立美術館前、今はまだ使っていないんですけども、そこを歩いていく便がありまして。通る便については美術館前というバス停に停まります。

○山崎委員

ということは三朝線には美術館前バス停はないということですね。

○岡本氏

はい。

○山崎委員

わかりました。ありがとうございます。

○赤坂会長

はい、よろしいでしょうか。ごめんなさい、図面があるとわかりやすかったかもしれませんが。よろしいでしょうか。

以上で予定していた案件は終わりますが、皆さんの方で何か、何でも結構ですので、もしあれば。

・下校便の時刻について

○中川委員

三朝小学校の中川と申します。よろしくお願ひいたします。

本校の児童が、この路線バスを登下校で利用させていただいております。今年度から、三朝線の方で延長をして運行していただいて、大変助かっております。

もう1つ悩みがありまして、小河内線と穴鴨線なんですけれども、毎日5時間目が終了をしますと、次の便、乗る便を待つのに1時間ちょっとあります。空き教室で待ってるんですけども、その子供たちにとって、特に1、2年生で、1時間ちょっとというのはとても長い時間です。そこに、2時台の路線バスを1本増便していただくというのは、難しいということも昨年のこの会で伺いましたので、その他の策を検討していただけたらと思います。小学校のことだけのわがままなお願いになってしまいますけれども、ご検討をぜひよろしくお願いいたします。以上です。

○青木地域振興監

はい、何を答えたらいいかちょっと悩みますけれども、状況をちょっと詳しく把握をさせていただいて、どういうことが可能かということを含めて、ちょっと検討をさせていただきたいと思います。

○赤坂会長

すみません。引き続きちょっと検討させてください。その他皆さんの方で。

・交通死亡事故多発警報について

○石田委員

現在「交通死亡事故多発警報」が発令されておりまして、年末は鳥取署で自転車、境港署では車と歩行者の夜間の事故なんですけど、歩行者の方で統計とるんですけど、夜間の事故この

時期多いんですけど、反射材の着用がほとんどないのが実態でして、反射材の重要性を、もっと何か広報できたらいいと思ひましてこういう会議の機会で、提言といいますか、反射材をどんどん歩行者の方つけていただくようによろしくお願ひいたします。

○赤坂会長

はい、ありがとうございます。担当部局にもまた伝えておきます。

その他よろしいでしょうか。それでは、返します。

5. 次期開催日

○青木地域振興監

それでは長時間にわたりまして、ご協議いただきましてありがとうございます。5番の次回でございますが、予定としては6月頃を予定しておりますので、頭に置いといていただければと思ひますし、急な協議等が発生しました場合には、またお声掛けをさせていただきますのでよろしくお願ひいたします。

6. 閉 会

○青木地域振興監

はい、それでは以上をもちまして本日の協議会を閉じさせていただきたいと思ひます。どうもありがとうございます。お気をつけてお帰りください。ありがとうございます。オンラインの方も皆さんどうもありがとうございました。