

青谷町として目指す生活交通の方向性

(1) 青谷町的生活交通が置かれている状況と今後

- 近年は運転者不足等により、利用者数が少なく、赤字で運行している路線バスの維持・確保が年々困難になっている。
- 令和元年度に策定した鳥取市生活交通創生ビジョンでは、交通事業者へのヒアリング等により、民間路線バスの日置線・勝部線・長和瀬線については、令和2年から令和6年の間で少子化により児童・生徒の減少が続いた場合、路線の廃止や縮小の可能性が高い路線として示された。

(2) 今後青谷町の移動手段確保策として目指す方向性

- 現時点（令和3年3月）では、交通事業者から民間路線バスの撤退意向は示されていないが、コロナ禍による影響や運転者の充足状況、主な利用者である町内の児童・生徒の減少等により路線の廃止や縮小といった事態が現実的に起こり得る状況にあるため、現段階から対応方針を整理・検討し、備えることが重要である。
- そこで、生活交通を取り巻く外部要因や利用実態、アンケート調査等の調査結果を踏まえ、地域の状況等から次の点を目指す方向性として設定する。

児童・生徒の通学手段を確保する

- ➔ 現在の民間路線バス利用者のおよそ8割は通学目的（児童・生徒）であり、多くの児童生徒がバスを利用している。
- ➔ このことから、民間路線バス撤退後は一定規模の車両や便数が確保でき、かつ通学の需要（部活等）に合わせて運行できる移動手段が必要である。

利便性の高い移動手段を計画し、効率的に運行する

- ➔ 利用は非常に少ないながらも買い物や通院で生活交通を必要としている人がいる中、民間路線バスの廃止により生活交通の空白地域を生まないためにも、日中の移動手段を確保する。
- ➔ 現在、日中を運行しているバスは1便で数人しか利用していないが、大型車両による運行となっており、アンケートの回答からも効率的な運行が求められている。また、地域に点在している生活交通の空白地域や地域全体の高齢化の進行等の課題があり、将来を見据え、今後はこれらの対応が必要となる。
- ➔ 車を運転できないことが生活の質に与える影響が大きい中、なるべく不自由を感じることなく、移動のニーズに対応した生活交通が求められており、民間路線バスに代わる生活交通として現在のバスより利便性の高い移動手段を検討していく。

地域の交通事業者（タクシー）が存続する体制をつくる

- ➔ 市を取り巻く状況として、運転者不足だけではなく収益の悪化によりタクシー事業者が撤退するケースが見られ、タクシーを利用できないことが外出や移動の制限、生活の不自由さに繋がる恐れがある。
- ➔ 青谷町では、地域差はあるもののアンケートでバスよりタクシーの利用者が多い地域も見られ、青谷町の住民にとってタクシーもバスと同じように地域に必要不可欠な移動手段であると言える。このことから、地域のタクシー事業者が将来、撤退や廃業することなく地域で経営を続けられる仕組みが必要である。
- ➔ 現在市では、タクシーの事業所から離れている地域等で廃止代替交通として共助交通の運行が進んでいる一方、地域にタクシー事業者が存在している青谷町では、検討に際して競合（タクシーの減収）を避ける必要がある。

◎青谷町における生活交通の確保プラン(案)

民間路線バス（勝部線・長和瀬線・日置線）について、現時点では交通事業者（民間路線バス）から明確な縮小や撤退の意向を確認していないが、不測の事態に備え、早急に検討及び行動ができるよう生活交通の確保プラン（案）を次のとおり示す。

(3) 朝・夕の時間帯における生活交通の維持・確保策

運行形態	市町村交通空白地有償運送による路線バスの運行
運行内容案やその検討方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 児童・生徒の利用が集中する朝・夕の時間帯において、定時定路線のバスを運行する ● 青谷小学校の通学に対応するため、約 30 人～40 人が乗降できる大型バス車両が必要となる。現在の民間路線バスは 3 台で運行しているが、利用実態を考慮し大型バス 2 台に対応する ● 運行区域は、日置線（養郷を含む）と勝部線（栄町を含む）の 2 路線を引き継ぎ、長和瀬線については市町村交通空白地有償運送の絹見バスによる対応を検討する ● 利用者は児童・生徒に限定せず、従来の民間路線バスと同じように一般の利用者も利用可能とする ● 運行は平日のみとし、ダイヤは現在の民間路線バスのダイヤを基に検討する（出発時間や到着時間は現在の路線から変化することが想定される）
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ● 子どもの通学手段の確保 ● 朝夕の需要が集中する時間帯の生活交通の確保 ● 地域のタクシー事業者に運行を委託することによる事業者の収益確保
導入における課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 出発や到着時間が変更となるため、地域住民や学校の理解を得る必要がある ● 朝夕のみの運行であるため、日中は車両が稼働しない ● 土日に運行の移動手段が不足する ● 運行委託については地域のタクシー事業者と協議中
運行主体	市
実施・検討時期	令和 3 年度から交通事業者との事前調整や学校・地域住民に対する説明等を行う民間路線バスの縮小・廃止の意向を確認次第、導入に向けた調整に移る

(4) 日中の時間帯における生活交通の維持・確保策(案)

<p>運行形態</p>	<p>①タクシーを活用したオンデマンドによる乗合交通の運行</p>
<p>運行内容案や その検討方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 日中の時間帯において、タクシー事業者が所有しているタクシー車両を活用し、需要（利用者の予約）に応じて運行する移動手段の導入を検討する ● 定時定路線で運行している市の乗合タクシーとは異なり、通常のタクシーと同様に家の近くまで運行し、バスより時刻等の制約が少ない（なるべく利用したい時間に利用できる）運行を検討する ● 利用者の運賃負担の軽減と高齢者の外出促進を図るため、運賃助成や定額制運賃制の導入を検討する ● 利用者が乗合を促進して効率的に運行するため、AI 等を活用した配車システム導入等を検討し、タクシー事業者による運用を支援する <div data-bbox="550 600 1302 1021" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">図 定額制タクシー(島根県大田市井田)</p>
<p>期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 自宅の近くまで運行することや運行時刻や便数による制約が緩和されることによる利便性の向上 ● 車を運転できない人の外出促進 ● タクシー事業者の収益確保
<p>導入における課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● タクシー事業者の体制構築が必要 ● タクシー事業者に対する市の支援体制が必要 ● 現在のタクシー事業者の体制では、青谷町全域での運行が困難（今後の状況によって変化する可能性あり）
<p>運行主体</p>	<p>タクシー事業者</p>
<p>市の関わり</p>	<p>利用者に対する運賃の補助 タクシー事業者に対する配車システム等の導入支援 等</p>
<p>実施・検討時期</p>	<p>タクシー事業者との調整により実現可能性や実際に運行する場合の詳細なサービス内容を検討 令和3年度に試験的・部分的な実施の可能性について検討</p>

運行形態	<p>② 共助交通（地域住民の共助による移動手手段）の運行</p>
<p>運行内容案や その検討方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 各地域の NPO やまちづくり協議会等が運行主体となり、地域住民の協力により移動手手段を確保する ● 車両の購入費や運行経費は市の補助制度を活用する ● 運行内容については、タクシーや既存のバス路線（廃止・縮小をしていない）との競合を避ける形が望ましい（バスやタクシーが運行していない時間帯での運行等） ● なお、アンケート調査等では運転者としての共助交通への参画について、地域住民の意向確認している ● 運行管理の面で地域の交通事業者と協力した体制を作ることも可能 <div data-bbox="603 600 1222 1070" data-label="Image"> </div> <p>図 共助交通「ふるさとバス」(末恒地区)</p>
<p>期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域住民の意向を反映した移動手手段の運行 ● バスやタクシー等の生活交通の補完
<p>導入における課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 青谷地域では、地域のタクシー事業者への配慮が必要となり、自宅の近くまで運行するといった自由度の高い運行は不可能（ただし、タクシーが稼働できない時間帯等は役割分担を行うことで運行が可能） ● 運行後も継続的に運転者（後継者）の確保が必要 ● 事業の主体となる地域組織・団体の設立や運転者、運行管理者の確保に時間を要する ● 現在のバスの利用状況を各地域別に見ると、まとまった利用が見られない地域もあるため、谷沿いの地域同士で連携が必要（複数の地域で1つの運行主体となる組織を置く等の工夫が必要）
<p>運行主体</p>	<p>地域住民、地域組織</p>
<p>市の関わり</p>	<p>車両の購入費や運行経費を市が補助</p>
<p>実施・検討時期</p>	<p>まずは、民間路線バス廃止・縮小により、サービスレベルが大幅に低下する土日や夜間の運行に限定する等し、できる範囲で住民参加による移動手手段の導入可能性を検討</p> <p>民間路線バスの縮小・廃止の意向を確認次第、導入に向けた調整に移る</p>

(5) 生活交通確保に係る検討・実施のフロー(案)

以下のフローに基づき、民間路線バスの縮小や撤退に関する交通事業者の意向逐次確認し、生活交通の確保に向けた取組を進める。また、可能な限り交通事業者との調整や地域住民への周知を行い、町全体で生活交通を支える体制構築を目指す。

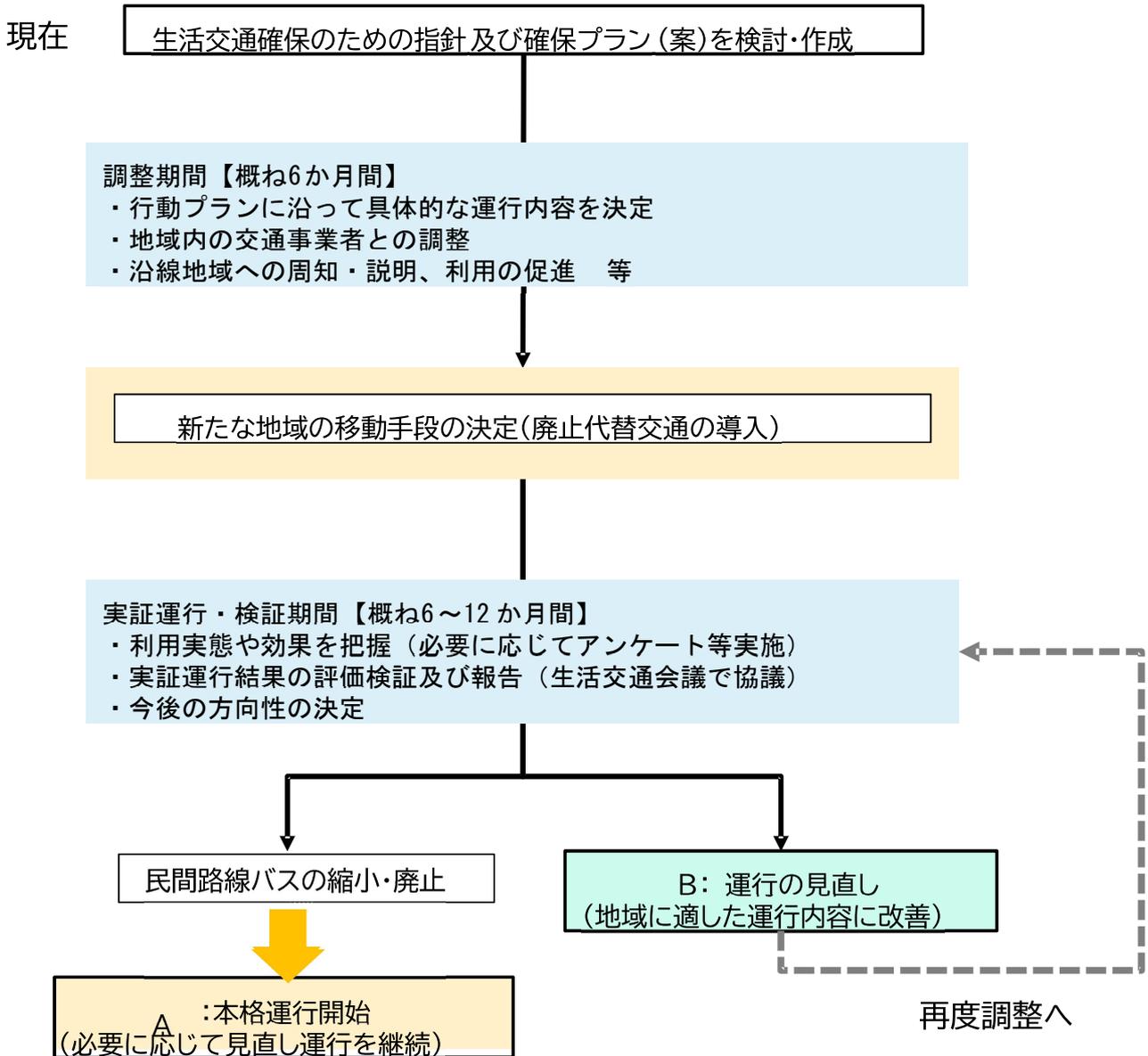


図 検討・実施フロー(案)