

第10回鳥取市青谷町地域生活交通協議会議事概要

日時：令和5年6月9日（水）19：00～20：30

場所：青谷町総合支所第2・3会議室

○委員長

令和2年3月に策定された「鳥取市生活交通創生ビジョン」で、青谷町内バス路線の縮小・廃止の可能性が示されてから3年少しが経過。新型コロナの影響などで路線バスの利用者の減少が進み、このために縮小・廃止の時期が早まるのではないかと心配している。そうなった場合、代替手段の手配が間に合わなかったとなれば地域住民の皆様が困ることになる。

バス路線・生活交通を守るために、自分のこととして捉え、自分にできることを考えていただくことが非常に重要。危機感を持っていただくということを改めてお願いしたい。

<これまでの協議結果について（まとめ・資料1・資料2）>

<前回の協議会から今日までの動き>

○事務局

5月17日に日ノ丸バス、5月25日にニュー青谷タクシー、6月2日に翼運輸と協議。交通政策課とも複数回協議を実施。5月25日に市交通政策課、教育委員会事務局と青谷支所産業建設課とでスクールバス運行について協議。

協議の過程で、市有償運送には運行の基準があることが分かった。（資料3）

なお、現在、青谷の路線バスの平均乗車人数は、青谷小学校通学児童を除いた5月29日から6月8日までの集計で、日置線1.1人/便、勝部線0.7人/便、長和瀬線が0.6人/便。支所だよりも掲載し利用促進を図っていく。

①鳥取市はスクールバス条例がないためスクールバス運行の可能性はないという話だったが、可能性が出てきたということか？

⇒スクールバスを運行できないかの協議に入ったということ。

②広報の結果にもかかわらず路線バス利用者数が少ないまま推移していった場合、どのような選択肢があるのか。

⇒バス路線の縮小・廃止の時期が早まることにつながりかねないので、早急に具体的な市有償バスや、共助交通への移行などについて検討していくことになる。

③今の路線バス運賃と比べて、市有償バスの条例に基づいた運賃が安くなるのであれば、乗車人数ももう少し増える可能性があると思う。試してみてもどうか。

⇒市有償バスの運賃は条例で決まっているが、運賃はほとんどの場合、今より安く

なると思われる。乗車人数は家からバス停までの距離等も関係してくると思うので今後検討してみたい。

④ ダイヤ等どこまで大幅な変更を考えているのか。

⇒これまでに皆様にご議論いただいたこと、実証運行の結果、青谷にはニュー青谷タクシーさんという交通事業者もおられることなど、いろいろなことを考えている段階のため、具体的なダイヤ等はこれからとなる。

<協議事項>

1. 路線バスの利用促進について

①完全に市有償バスになるのであれば、逆にこちらから日ノ丸バスさんに「撤退していいですよ」と言うのは駄目なのか。

⇒逆に日ノ丸バスさんがいきなり「路線縮小・廃止する」と言ってくるかもしれない。そうなった時の準備を今からしておく必要がある。準備ができればそう伝えることは可能かもしれない。

②市有償バスになった場合の運転手の確保はできるのか

⇒正式に声はかけていないが、あてはありそうな感じの返事はいただいている。

2. 路線バス廃止後の生活交通について（資料4・資料5）

①運行形態について、定時定路線で走る場合は日ノ丸バスの運行で使用しているバス停を利用するという事か。

⇒路線バスに代わって市有償運送でバスを走らせる場合、まずは日ノ丸バスがやっている定時定路線（決まった時間に決まった道を走ること）を基本には考えたい。ただ、その利用状況を見ながら、予約があった時だけ便を走らせることも視野に入れたい。また、今のバス路線より家の近くを走れるように路線を設定することも考えなければいけないのではとも思っているので具体的なバス停の位置も今後検討していく。

②予約が必要な場合には、いつまでに予約しなくてはいけないのか。

⇒市有償運送になった場合、バスの運転は市がどこかの交通事業者、例えば今日来られているニュー青谷タクシーさんとか、実証運行で協力をお願いした翼運輸さんとか、そういうところをお願いしなければいけないと考えている。その事業者に予約の電話受付などもしていただけないかということも今視野に入れているところ。まだ市有償運送バスを走らせると正式に決定したわけではないので、いろいろなことを考えながら今想定している段階。

3. その他

○委員長

この協議会では、バス路線廃止後は当面の間を市有償運送で対応して、共助交通への移行も検討していくということになっている。共助交通ということになると、例えばNPOとか、まち協などが実施主体となる。まち協で、こういった共助交通のことについて検討しているというようなことはあるか。

○委員（日置地区まちづくり協議会）

日置地区は奥の地域だから移動手段等を心配されている方がおり「実際に共助交通を運行されている実態を見たい」、「運用について話を聞きたい」という意見がある。検討会議もしなくてはいけないと思っている。

○事務局

鳥取市内において共助交通でバスを走らせている地域がいくつかある。視察されたいということであれば日程調整をさせていただくことは可能。

①共助交通となった場合、運賃が路線バス運賃相当額ということであれば、今までと一緒に誰も乗らないのではないか。

⇒共助交通を運営するのは任意団体になるので、料金はその団体が決めることになる。市有償運送並みの安い運賃で走らせている地区もある。

②もし路線バス廃止が分かった場合、どのような方法で住民にお知らせするのか。
⇒まず支所だよりということになると思う。路線廃止ということになれば、日ノ丸バスがいつ情報をオープンにしてくれるのかということなども関係してくる。どういう方法でお知らせしていくのか検討したい。

○委員

子供の通学が必ず確保されるということを踏まえてのお願い。市有償バスになっても乗る人が少なければまた別の運行形態に変わる。たびたび形態が変わるようでは学校も保護者さんも子供たちも困ると思う。スクールバスについては、例えば何年か先に気高町も小学校統合というようなことになると気高町でも考えなくてはいけないこと。鳥取市として思い切って「子供の通学はスクールバスで実施しますよ」と、そういう英断をしていただきたい。

○委員

スクールバスについて、小・中学生の校外研修や校外学習など、通学以外にも利用できるように検討していただけたらとても助かると思う。

○委員

通学にバスを使える児童の住所地を再検討してあげて欲しい。

○交通政策課長

全国的なことだが、鳥取市ではバス路線の縮小が続いている。鳥取市は比較的全

国よりも取り組みが進んでいると考えている。市有償バス、乗合タクシー、共助交通もどんどん導入が進んでいる。

市有償バスと乗合タクシーについては、鳥取市生活交通創生ビジョンが策定されてから、運行の見直し基準を設けている。

乗合タクシーは1台の車両にいろいろな人が乗り合って運行する形態なので1便当たり1人か2人は乗ってほしいという意味で1.1人以上、市有償バスは比較的大型の10人乗り以上の車両で運行するため1便当たり2人以上は乗ってほしいという意味で2.0人以上という人数基準を設定している。加えて市有償バスはかなりの公費を投入して運行するため、補助金額が1人当たり1,000円未満となるように利用していただきたいということでの基準値も設定している。

ただ、この基準値を下回ったら直ちに運行をやめるというものではない。この基準を下回るということは利用が少なく、その地域のニーズに合っていないのではないかということに繋がるので、本当にその地域に合った乗り物とは何だろうということを考えていただくための基準として設けさせていただいている。

現在たくさんの児童が通学でバスを使っているので、この基準を下回ったから市のバス運行をやめるということはない。ただ、基準値を下回るということは通学時間帯である朝夕の便以外の乗客が少ないということなので、そこを別の形態に変えてみようという検討も必要。中型バス2台で運行するというのは間違いないが、その形態をスクールバスにするのか、それとも路線バスのような市有償バスを走らせるのか。財源の問題などいろいろな条件があるので、市の内部でもどう運行をさせるのがよいかを検討している。

乗合タクシーのメリットのところで補足をさせていただく。資料5に、乗り合いをすれば、利用料金が割安になるというふうに書いてあるが、1人当たりの運賃は決まっており、何人乗ったとしてもその1人当たりの金額は変わらない。そういったご理解をしていただきたい。

○委員長

きめ細やかな生活交通体系を構築していくことは、やはり地域の課題だと思っている。たくさん意見をいただき、共助交通の研究をしてみたいというような積極的な意見もいただき非常にありがたい。こういった必要な情報を今後も事務局から提示させていただき、地域の皆様と一緒にこの生活交通の維持や確保の方策について検討させていただきたい。

またあまり間隔を空けずに、次の会議を開催したい。

委員の皆様には、やはり自分のこととして生活交通の維持・確保のために自分ができることを取り組んでいただけたらと考えているのでよろしくお願いします。