

令和6年度第1回鳥取市青谷町地域生活交通協議会議事概要

日 時:令和6年7月18日(木) 19:00~20:10

場 所:青谷町総合支所 第二・第三会議室

【委員長挨拶】

青谷バスの運行は共助交通の運行までの当面の間と聞いている。今後の本協議会の役割としては、青谷バスをより利用しやすくするための方法や、共助交通への移行をどのようにしていくのかということが大きなテーマになると思う。これらについてよろしく願いたい。

【自己紹介】

【報告事項】

1. これまでの経過について
2. 青谷バスの運行状況について
資料1、2について説明
3. その他 各地区の共助交通に向けての検討状況について

日置

当初から検討委員会を作っている。本日の生活交通協議会を受け、いろいろな状況や経緯を踏まえながら、会議を開こうと考えている。

日置谷

協議会を立ち上げ、1回目の会合を行った。次の会合時期は未定だが、本日の生活交通協議会を受けて、第2回を行う予定。

勝部

まちづくり協議会の総合企画部会で、勉強会・検討会をやろうと考えている。大和地区の共助交通を8月に視察予定。各集落からは最低1名の委員の参加をお願いしている。

中郷

具体的な取り組みについては本日の資料を見てから検討していきたい。

青谷

まだ何かを検討する段階に至っていない。

【協議事項】

1. 運行改善に向けてのアンケート調査について
資料3について説明

【質疑応答】

○青谷バスの利用状況について

委員

4～6月実績が出たわけだが、市有償運送の運行基準と照らし合わせて、この利用実績はどう考えているのか。

事務局

利用者数は民間の路線バス運行時と比べ、増えていると考えている。利用された方からは便利だという声も聞いており、もっと多くの方に利用していただきたい。市有償運送の運行基準のひとつとして1便当たりの利用者数2人以上という目安がある。実績を見ていただくとこの基準を下回っている便もあるが、基準を下回った便を即廃止することではない。

○アンケートについて

委員

アンケートは子どもたちや保護者なども対象にして、青谷バスの使い勝手や利用を希望する時間帯などを聞いてみてもいいのではないか。

事務局

子どもたちについては、アンケートとは別の方法で、学校を通して保護者の意向などを把握させていただこうと考えている。

委員

アンケートは、学校の子どもたちが乗る以外の便を対象にしているという考えでよいのか。

事務局

今の段階ではそのとおり。次の協議会でたたき台を示したい。

委員

ダイヤ改正等を検討していくうえで、このアンケートはすごく重要な位置付けだと思う。より多くの方からアンケートを取っていただきたい。

事務局

今の段階では、より青谷バスの認知度を上げる必要があると考えている。その上で、アンケートを取る際にどれぐらいの方に知ってもらっているのかということを考えながら、できるだけ多くの方の声を聞かせていただこうと考えている。

委員

アンケートは、高齢者が参加するイベントが多い時期である9～10月くらいに実施していただきたい。

事務局

時期やアンケートの方法について改めて皆さんにお伺いしたい。

○共助交通について

委員

共助交通とはどのような形態のことか。

事務局

これまで日ノ丸自動車という民間企業が運行主体となってバスを運行していたが、撤退されて公共交通の空白地となったため、本年4月から鳥取市が運行主体となる「青谷バス」を運行することになった。共助交通というのは、地域の皆さんが主体となって運行していくもの。

最近地域住民の方から数百メートルの距離を歩くのが辛いという声を聞く。例えば、前町からサン마트まで。そういった短距離の移動で困っている方がいらっしゃるということをご承知いただきたい。

委員

共助交通について、青谷町全体で進めていくのか、それとも地区ごとで進めていくのか。

事務局

まず、5地区の各まちづくり協議会で検討していただきたい。まちづくり協議会は地域課題を吸い上げて、その解決に向けて取り組んでいこうという組織。地域交通をどうしていくかは地域にある大きな課題の1つだと思う。その中で、ある地区が他の地区と一緒にしようという意見が出てくれば、一緒に検討してみるといったような流れになってくるのではないかと予想している。それぞれの検討状況を見させていただきながら、また皆さんのご意見をいただきながら、進めさせていただきたい。

委員

市有償運送は共助交通が始まるまでの当面の間ということだが、どれくらいの期間を想定しているのか。

事務局

共助交通を運行させるには、その検討を始めてから実際に運行開始するまで 2～3年かかると言われている。そのため、早ければ 2～3 年後には共助交通について具体的にやってくるのではないかと考えている。

委員

共助交通を行うことのメリット・デメリットを教えていただきたい。すでに実施している大和地区は運転手の確保や利用者数の伸び悩みで苦労されていると聞いている。

事務局

メリットとしては、地域が運行主体になることでニーズを把握しやすい、またそのニーズに柔軟に対応しやすいということがある。また、共助交通の運行主体となった団体が使用する車両を購入した場合、上限 450万円まで購入費が全額補助される。ローンやリ

ースなどの場合については交通政策課と相談していく必要がある。また、運賃収入の10%を経費として見ることができ、これを含め運行に要する経費も運賃を差し引いた全額補助金で交付される。

デメリットとしては、共助交通を運行させるための環境整備を運行主体でしなければいけない。運行計画の立案など、いろいろなことを地域主体で考えていただく必要がある。当然、支所も協力させていただく。

委員

市有償運送「青谷バス」の利用者が増えたとしても、将来的に共助交通に変わるのか。

事務局

そうなっていくと考えている。ただ、鳥取市としては共助交通を推進しているわけだが、地域の皆さんの意向を無視してまで強力には進める考えは持っていない。まず皆さんで考えていただき、地域としてどのような交通のあり方がベストなのかを検討していただき、それを踏まえて意見交換をしながらあるべき交通を作っていきたい。また、共助交通を進めるには、青谷タクシーさんの了解が必要。現在、青谷タクシーさんに検討をお願いしているので、また情報提供させていただく。

委員

1地区だけが共助交通から外れるという選択肢はあるのか。

事務局

例えば、4地区が共助交通を行い、残った1地区のみが市有償運送のまま青谷駅との直行便だけの運行になるということも選択肢のひとつとしてはあるかもしれない。ただし、市有償バスと共助交通の調整が必要となる。青谷町全体で進めるのがいいのか、1地区単独で進めるのがいいのか、まず地域の皆さんで考えていただきたい。

○その他

委員

青谷バスと書いてあるマグネットが小さく目立たない。車体を目立つようにしたら青谷バスの認知度も上がり利用者増加に繋がるのではないか。

事務局

交通政策課に協議してみる。

委員

今、リース車輛となっているマイクロバス2台の新車納入はいつごろか。

事務局

9月ぐらいの見込み。