

平成 28 年度 第 1 回 倉吉市地域公共交通会議 議事録

日時：平成 28 年 8 月 1 日（月）13：30～14：30

会場：倉吉市役所 大会議室

1. 開会

（事務局）

委員 19 名に対して 17 名の出席。倉吉市地域公共交通会議設置要綱第 6 条第 2 項の規定による会議の開催要件の過半数を満たしていることを報告。

また、倉吉市地域公共交通会議設置要綱第 6 条第 4 項の規定により、原則公開となっていることを説明。

2. あいさつ

（事務局）

本日はお忙しいところ、倉吉市地域公共交通会議に出席いただき、ありがとうございます。

さて、昨年度末に関係団体より選出をいただき、皆様には 2 年間の任期で委員にご就任いただきました。本日の会議が委員皆様の就任後初めての会議となりますので、最初に本会議の会長・副会長を互選していただきます。その後、報告事項としまして、「平成 27 年度バスに関する実績について」「予約型乗合タクシー、夕夜間バスの利用実績について」「第 2 期鳥取県中部地域公共交通総合連携計画について」以上 3 点の報告が予定されております。

私たちの生活に必要な公共交通に関する各事業の内容をご確認いただき、皆様に活発なご意見等をいただければと思いますので、よろしく申し上げます。

以上です。

3. 協議事項

（1）会長・副会長の選出について

（事務局）

事務局案として短大 羽根田委員を会長、倉吉市企画振興部 岩本委員を副会長にそれぞれ推薦。

《質疑応答》

意見なし、承認。

（2）倉吉市地域公共会議設置要綱の一部改正について

（事務局）

資料 1 について説明。

《質疑応答》

意見なし、承認。

4. 報告事項

(1) 平成 27 年度バス補助金実績について

(事務局)

資料 2 について説明。

《質疑応答》

意見なし。

(2) 予約型乗合タクシー、夕夜間バスの利用実績について

(事務局)

資料 3、予約型乗合タクシー利用実績について説明。

《質疑応答》

(竺原委員)

昨年までと比較して、従来通り路線バスを運行した場合と現状のように乗合タクシーを導入して運行した場合とで経費の変化はどれくらいあるか。

(事務局)

バス事業の補助金は 10 月を当初として 9 月までを 1 年として補助金の計算を行うため、この乗合タクシーは昨年 10 月に運行開始し、現在年度途中ということになるのでまだ比較はできていない。ただ、積算ベースで当初の計画と比べると、補助金は 1/5 程度。金額でいうと横田止めのバスに対してすべての便で乗合タクシーを運行する場合は当初計画で 600 万円程度を見込んでいたが、現状は 100 万円程度に抑えられている。

(羽根田会長)

新しく委員になられた方もあるので、乗合タクシーの予約方法について説明をお願いしたい。

(事務局)

この乗合タクシーは日ノ丸ハイヤー(株)が運行を行っており、基本的には事前登録が必要。内容としては住所・利用される方の氏名を世帯ごとに登録いただいている。基本的に自宅へ送迎という形をとっており、電話にて予約いただいている。

(竺原委員)

料金についてはどうか。

(事務局)

料金については 100 円から 300 円となっており、横田からの距離で料金設定をしている。

(竺原委員)

デマンド運行は行政側からすると非常に助かる制度であり、運行便数減等で経費が安く済む。逆に、利用者からすると予約等で非常に面倒という意見もあり、特に高齢者の中には予約の電話ができないという方もあり、全国的にデマンド運行を採用した地域では利用が減ってきているのが現状。一方で、方法次第でデマンド運行に変更してから利用が伸びた地域もある。そうした地域では帰りの便の予約方法を工夫されている。そのような点を高齢者を中心の対策としていくことで利用者が増加する余地はあると思う。

(事務局)

本市では一度にまとめて行き帰りの予約をしていただくということをお願いしている。都合

により帰りの便の時間に間に合わないという場合、病院には利用者から日ノ丸ハイヤーへ連絡して欲しいと依頼があった場合には対応していただくようお願いしている。

また、今後利用に際してのご意見等を集めるためアンケートを行うことを検討している。

(事務局)

資料3、夕夜間バス利用実績について説明。

《質疑応答》

意見なし。

(3) 第2期鳥取県中部地域公共交通総合連携計画について

(事務局)

資料4について説明。

《質疑応答》

(田中委員)

資料14ページ、課題(1)の利用者減少による既存バス路線の見直しと生活公共交通の確保ということで、バス路線の根本的な経路変更等の考えはあるのか、それとも現在の路線の一部見直し程度の物なのか教えていただきたい。

(事務局)

資料16ページ、目指す交通体系の部分に記載しているが、JR山陰本線とバス国庫補助路線を幹線、その他の路線を支線と位置付けて、幹線と支線のサービス水準・運行体系を分離して考えていく。そのため、国庫路線をいかしていきたいと考えているため、循環バスを走らせる等は計画には入っていない。第1期計画策定時にはそのようなことを盛り込んでみてはどうかという意見があり検討したが、実際に実施することは困難だった。それらを踏まえての第2期計画、方針とさせていただいた。

(羽根田会長)

バス利用者数は年々減少しており、今後も同じように減少することが予想されるが、全国的にも同じような傾向となっているか。

(事務局)

正確な数値は申し上げられないが、地方におけるバス利用の状況は同じような状況となっている。そのため生活実態に即した交通体系が求められている。

(西坂委員)

私は関金町に住んでおり、学生の子供がいたが、バスがないととても不便であり、塾の送迎等とても負担だった。そのため、公共交通がないということは大変不便なこと。また、病院に行かれる方の中には送迎があるからという理由で病院を選ばれる方が多い。しかし、病院側としてもこれ以上送迎を増やすことは困難な状況のため公共交通が必要となる。

今必要に駆られている方向への施策は、この場で話し合われているが、ただバスに乗って何がしたいという方への施策も考える必要がある。市内を走るバスに人が乗っていないというのはよく出る話だが、公共交通が衰退していくことは困る。そこで5年計画、10年計画を組んでみてもバスの利用者が増えるわけではない。そうすると発想を変えた利用者の掘り起こしを進める必要がある。今、運転手のなり手も少なくなっていると聞いている。知り合いには定年

を過ぎて70歳近くになっても運転手を続けていた方もいる。

以上のことから、今までとは異なる視点で広くアピールする場面があってもいいと思う。

(佐々木委員代理)

お尋ねになるが、当社が走っている路線で車いすをご利用いただいている方があり、中心市街地ではマウントアップがかなり進んでいるが、その他の地域ではまだ進んでおらず、バスが道路の中心付近に停めて乗っていただいているという現状がある。そのような場所について改善のお願いはできるのか。

(事務局)

バス路線は県道を走っていることが多いので、昨年度、県土整備局でそのような箇所の調査がなされており、順次予算化をして整備をされるという計画になっている。

(古澤委員)

車自体はたくさん走っているから公認のヒッチハイク制度でも作って考えていけばもっと便利になると思う。ただバス会社の経営を圧迫したり、白タク行為に該当したりすることがあってはならないが、将来的に考えていくのがいいと思う。

(磯谷委員)

高齢者はバスが走っていても乗ることが困難。高齢者が出かけるためのバス以外の交通手段を考えていく必要があると感じた。

5. その他

特になし

6. 閉会