

## 令和5年度 第2回琴浦町地域交通再編計画検討委員会 会議録

日時	令和5年11月17日 14:00～16:05
委員参加 (○委員長)	○米子工業高等専門学校 教授 加藤 博和 日ノ丸自動車株式会社倉吉営業所 所長 徳丸 淳史 株式会社田中商店 専務取締役 田中 富恵美 安田地域づくり協議会 会長 小泉 傑 古布庄まちづくり協議会 会長 馬野 忠篤 以西地区振興協議会 会長 那須 典久 上郷地区公民館 館長 岩本 昭一 鳥取運輸支局 首席運輸企画専門官 大林 正明 (オンライン) 県地域交通政策課 課長補佐 島谷 康弘 (オンライン) 副町長 田邊 正博 教育総務課長 桑本 真由美
委員欠席	鳥取大学工学部 教授 谷本 圭志
事務局	企画政策課長 財賀 和枝 企画政策課 課長補佐 住吉 康弘 企画政策課 係長 河上 和誠
<b>会議の結果</b>	
① 検討委員会の委員長を加藤博和氏 (米子高専)	
② 県内の新たな交通の動きについて確認	
③ R7 年度地域交通再編案について承認	
<b>会議の詳細</b>	
1 開会	企画政策課長
2 あいさつ	副町長
3 協議事項	
(1) 委員長選任	
事務局	前回検討委員会に引き続き、加藤教授を委員長に提案
委員	承認
(2) 県内の新たな交通の動きについて	
鳥取県	会議資料に基づき説明
委員	とりモビの予約は何日前までの予約で、どういった予定でやっているのか。
鳥取県	10月中は予約ではなく、即時という形でやっている。 ウィラーは、鳥取を中心に予約システムの実証実験をしたいと言っており11月の1週間前に3箇所まで予約可能というシステムを入れている。早い者勝ちになってしまう懸念があるためこういった予約方法にして様子を見ている。
委員長	今までは予約をする形だったが、このシステムはオンデマンドで即時に対応してい

	る。乗合いという形でやっているがタクシー的な形の運行で、14%程度の乗合い率になっている。もう少し乗合い率を高められるとよい。
委員	複数人で乗合い利用する場合、1人につき500円必要か。
鳥取県	予約時に人数と大人か子どもかを選べる。家族プランなど、なるべく割安にということはあるがシステムが複雑になるとドライバーに負担がかかってしまう。
委員	mobiの条件はサブスク+車両1台/会員100名。鳥取市は採算ベースに乗るか？
鳥取県	実施区域の人口が約2万人。会員は200~300人。利用だけでの採算は乗らないと考えている。乗降場所の協賛やアプリ上での広告料、市からの補助などのバランスを見ながらやっている。
委員	広告料や市からの補助がないとこの規模でも採算ベースに乗らないとなった場合、琴浦町に当てはめると相当やり方を変えないとできない。
鳥取県	公共交通で採算という考え方は難しいと思っている。それよりもいかに利便性高く使ってもらえるか。かつコストを押さえるためにどういった工夫が必要で持続可能性を高めていくかという視点で考えていくことを話している。
委員	鳥取市は中心市街地だが、琴浦町はほぼ中山間地域。距離も長くなり大変。鳥取の市街地以外でもこの方式を考えているか。
委員	外出が増えた又は他の交通機関からの転換が増えたといったような効果があったか？サブスク利用とワンタイム利用のどちらが多いか？
鳥取県	中山間地域にこの形のままの適用は難しい。色々な工夫が必要。件数が少ない地域は朝夕は定時、日中は予約という体制でやっている。 10月から開始したところなので、効果はまだこれから検証。最終的な狙いはライフスタイルの転換だが、まだ実証実験であり時間がかかる。現在はワンタイム利用がほとんどだが、アンケートで新車購入を止めた、外出が増えたといった声もあった。
委員長	利用時間帯はどうか？
鳥取県	8時~8時40分頃に朝の山があり、そこから落ちて、また16時20分~19時までがピークになっている。20時以降は浸透していない。
委員長	朝は通勤通院等の山があって、夕方の利用は飲みに出たりしている？
鳥取県	飲みに出られる方も多し。家族全員がお酒を楽しめるというアンケート結果もある。
委員長	そうすると、行きはとりモビを使って帰りは地域のタクシーといった形での需要喚起に繋がっているかもしれない？
鳥取県	そういった使われ方もしているというアンケート結果もある。
	(3) 令和7年度地域交通再編計画案について
事務局	会議資料に基づき説明
委員長	とりモビの場合はワゴン車だったが、琴浦ではバス車両を利用しているというデマンド。
事務局	琴浦町の特徴として、スクール利用があるため朝6台のバス車両が必要。小型車両を追加で購入すると車両管理に関する経費も増えるという部分も踏まえ、いまある車両をいかに有効活用していくかを念頭に組み立てを行った。

委員	安田地区は3年目を迎え、広がりが出てきた。登録者も増え利用者も昨年の1.5倍近くになっている。時間がかかっても利用は増えている。 2.0人以下の見直しという点は妥当だと思う。
委員	AIデマンドは時代の流れ。琴浦海岸線もコロナが5類になって人の動きも出てきた。安田地区のドライバー人数と平均年齢を知りたい。
委員	現時点で8人ぐらい。平均年齢が60代後半。ドライバーが減っていくのが心配。
委員	バス事業者もドライバー不足にあえいでいる。継続雇用の年齢を上げるなどしている。これまでは経験のある中途採用が主だったが、新卒（高卒）の採用や県と連携して移住と絡めた採用にも積極的に動いているがなかなか難しい。
委員	皆が求めている利便性をいかに叶えていくか。安田地区も継続することで浸透してきた。バス車両も非常に古くなっている。早い更新についても検討を。
委員長	再編案ではタクシー助成も拡充する方向だが、タクシーの利用状況はどうか？
委員	利用は高齢者の病院利用が多く午前中がメイン。午後になると一気に落ちる。
委員	実証実験をしたが思った以上に利用者がなく、本格実施はしていない。今後もその予定はない。公共で対応してもらいたい。 今回のデマンド案作成にあたりドアツードアは検討したか。現在家族が送迎している家庭でも10年20年すればできなくなる。
事務局	理想はドアツードアだが、現在のバス車両ではできない。小型車両を買えばその分経費も増えるのでどこで折合いをつけるかという中で、いまできる組み立てとして今回の形を提案した。
委員	以西地区も実証実験をしたが、利用者が少なかったが利用者からは好評だった。免許返納を考える人もいるし、今後に向けた役員の体制も維持できている。
委員長	利用者が少なかった要因は？継続していれば増えたと考えるか。
委員	ある程度のグループで自然発生的に個人的な共助交通（みんなで乗り合わせて移動）をしている。
委員	現在検討中。利用希望者は何名かいる。始めてみれば利用者もドライバーも増えてくるのではと思っている。来年度実験予定だが具体的にはこれから。
委員	少子化は進んでいるが一気にドンと減る訳ではない。地域からの要望も変わってきており、スクールバス路線以外の人が乗りたいという声もある。R4の統合による問題は特にない。
委員	持続可能性のために色々と実験・議論をしながら。AIデマンドを入れたから全て解決する訳ではないので引き続き議論を。
委員	再編にあたってデータ収集が細かくできている。財源について必要なら相談を。
事務局	R6年度に上郷地区の実証実験及びAIデマンドシステム導入・住民説明等。ミーティングポイントは、各集落1・2箇所と主要施設に増設して利便性を向上できれば。
	(3) その他
事務局	特になし
4 閉会	