

## 令和4年度 第1回琴浦町地域交通再編計画検討委員会 会議録

日時	令和4年8月30日 10:00~12:15
委員参加 (○委員長)	○米子工業高等専門学校 教授 加藤 博和 鳥取大学工学部 教授 谷本 圭志 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 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 地域福祉部 中井 一郎 鳥取運輸支局 主席運輸企画専門官 柏木 実 (オンライン) 県地域交通政策課 課長 野坂 明正 (オンライン) 副町長 田邊 正博 すこやか健康課長 中井 裕子 福祉あんしん課長 大田 晃弘
委員欠席	安田地区振興協議会 会長 小泉 傑 教育総務課長 桑本 真由美
事務局	企画政策課長 山根 利恵 企画政策課 課長補佐 住吉 康弘 企画政策課 係長 河上 和誠

### 会議の結果

- ① 検討委員会の委員長を加藤博和氏 (米子高専)
- ② ドアツードア型の交通の構築を目指すことを確認
- ③ R7年度の交通再編に向けた基本モデルについて承認
- ④ R5年度の乗合交通実証実験については細部についての検討をすすめる

### 会議の詳細

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) 令和4年度交通再編の現状と課題
事務局	会議資料に基づき説明
委員	古布庄地区の共助交通について、バス路線もあるからか、実証実験の乗車率は悪かった。古布庄地域は高齢化率が町内一。免許返納も増えているなかで、どう交通の利便性を提供するかが課題

	<p>実験前には住民アンケートも行った。野井倉から浦安駅まで出ようと思うと、車でも20～25分かかかる。ドライバーはボランティアだが、現役で仕事をしている人も多い。</p> <p>利用者は、100歳体操利用者を中心に声を掛けたが、登録も利用も想像より少なかった。理由として考えられるのは、バス利用と実験には制約がある（行き先が複数使えない）ということがある。利用者ニーズに対応できなかった。一方で、乗り合いの買い物が楽しかったという意見もあった。</p> <p>現在は100歳体操利用者を対象に、地域内の送迎をボランティアで実施。今後は、解散はせずいざというときに備えて定期的にドライバー会議を行っている。</p> <p>タクシー助成もあるが、距離があり元々の運賃が高額になるので、かなりの負担であり利用が進んでいない。</p>
委員	<p>以西地区も高齢化が進んでいる。</p> <p>共助交通の実験にあたっては、アンケートを取った。一般に世帯主が記入してしまい、本当に必要な人が書かないので、移動に困っている本人を直接あたってアンケートを取った。結果として、利用目的は病院利用がほとんどであることが分かった。それに合わせた運行を組んだ。買物は家族がいればしてもらえる。</p> <p>来年度の実施はまだ決めていないが、今後、団塊の世代の免許返納が増えてくる。その時に対応するために、ドライバーを増やしてキープして、再開できる体制をとっておこうとは考えている。</p> <p>今の利用者はバスに乗る（待つ・乗り継ぐ）ことが苦ではないが、自家用車（ドアツードア）に慣れている人は、バスを利用しないしタクシーは高すぎる。何らかの方法でドアツードアが必要。</p> <p>今は家族が何とかしてくれても、高齢化が進むと誰にも世話になれない。将来的にはドライバーを増やして自家用車でオンデマンドしかないのではないかな。</p>
委員	<p>いままでは町営バスの朝晩は学生利用があったのが、コロナや働き方改革で生活リズムが変わって変化が出ていると感じている。</p> <p>運転手の勤務もR6を目途に、勤務時間のあり方を検討している。勤務間インターバルを現在の8時間を11時間にすることを目指すことが国によって示されているが、実際には難しいので9時間を目指したい。</p> <p>運転手不足は問題である。</p>
委員	<p>福永線の利用者減少は想定していたこと。バスを予約して乗ることが浸透していないと難しい。</p> <p>予約も最初は皆無に近い予約状況だった。ここ半月ぐらいで、ようやくバスが運行していること自体が浸透して予約が入ってくるようになってきた。</p> <p>タクシーもバスも利用する人はいつも同じ人であるが、競合はしていない。同じ時間帯に走っていてもバスの方はバス、タクシーの方はタクシーを使う。</p> <p>今後求められているのは、ドアツードアの乗り合いではないかと思う。町にとっても公共交通は絶対的なインフラなので、交通が無くなると町の衰退も早まる。</p>

	運転手も国の基準を守ろうとすると人数を増やすしかない。難しい。
委員	説明のとおり、現在は過渡期であり、もうワンステップ必要。 利用者が少ない以上、予約制のドアツードアを目指すという方向性は、その通りだ と思う。
委員	古布庄や以西の実証実験で利用が少なく、実装は困難という判断をされたが、将来 に備えてもらっているのはありがたい。地域交通は難しい面があるので、共助での 協力が必要になってくる。
委員	利用者が少ない、ドライバーの確保などは、他の町の自家用有償運送（共助交通） でも同様の問題となっている。いかに乗ってもらうかが難しい。
	（3）令和7年度地域交通再編計画の検討
事務局	会議資料に基づき説明
委員	ラストワンマイルの範囲はどこか。地区内だけか地区外も入っているのか。
事務局	基本的な考えとして、古布庄、以西地区については公共交通としてバス運行やまち づくりセンターまでの乗合交通を考えている。 センターで乗り換え、センターから家までの移動をファーストまたはラストワンマ イルとして地域内の共助交通での対応を検討している。 ただ、乗り換えが面倒だから駅まで共助交通で対応したいという要望もあると考 えるが、時間や運転手の制約が出てきてしまう。そこは地元のニーズを折り込みなが ら負担感が少なく、続けていけるような形での助け合い交通ができればと考えてい る。
委員	基本は共助交通とバスになっているが、今のドライバーも高齢化してくる。数年後 に、本当にドライバーとして残ってくれるか疑問。古布庄地域も、共助に限定しな いでドアツードアという選択肢も残して検討して貰いたい。 また、R5の実証実験は該当路線のバスを使わないのか。
事務局	実験期間中は、対象エリアの町営バスは運行しない。野井倉線は、通常運行となる が上法万線、福永線は運行しない予定。 野井倉線沿線の集落を実験の対象地区に入れるかどうかは検討する。
委員	ドアツードアの乗り合い交通に変えていくべきとは強く思っている。 以西もだが、古布庄は奥が深い。古長あたりまでなら乗り合い交通が展開できると 思うが、地域全体まで対応するとなると運行時間や乗車人数等を考えると車の台数 や運転手も必要になってくる。利便性を上げつつ共助交通を頑張ってもらえたら。 また、一向平のサウナに行く手段として交通がないのもどうかと思うのでそこも交 えながら検討できたらいい。 町民みんなが同じレベルでサービスを受けれるようになることが理想。いい案が出 てくればよい。 できる限り予約者の近くにミーティングポイントをつくることで、利用に直結し、 利用が増えることで町民の意識も変わっていく。
委員	ドアツードアを目指す叩き台だと思う。あわせてデマンド型の乗り合い交通をして

	いく上で、AI デバイスの導入は考えているか。
事務局	配車やルート選定はAI 利用を考えている。予約もアプリや町のLINE と連携でできればとも。先日、高校生と話す機会を得たが、予約電話自体に抵抗感があると聞いた。電話をすることに慣れていない。これからはデジタル化によるアプリ利用が必須だと考えている。
委員	共助交通と公共交通との接点がポイントになる。この部分を上手く繋ぐことが重要。 高齢者はIT が難しいと言われてきたが、駆使している高齢者もいる。そういった方向（デジタル化）に舵を切ってもいいのではないか。 まずはこの案で実験して、確認していく。 病院+買い物（目的地間移動）といったニーズにどこまで対応できるか。共助交通の実証実験ではできないということだったが、琴浦海岸線でカバーする形になるのか。
事務局	タクシーとの競合になると考えたので、目的地間の移動は、既存のタクシーや町営バスの利用とし、現在の案にしていたが、乗り合い交通による目的地間移動も可能にしたほうがいいのか。そこについては調整が必要となる。
委員	例えば、1日乗車券など町内移動ができるような商品を作って、バスにもタクシーにも共通で乗ってもらえるようにして、OR コードで決済する。そこにお店の広告もアプリで乗せるようにすれば、町内の色々なところに波及していく。
委員	予約制の病院は時間の計算ができるが、アプリで管理してもらえれば受付する人も調整がしやすいし、利用者も予約を忘れることもない。東京の方では、相乗りタクシーのアプリもあると聞いた。 デジタル化はやるしかない。なるべく最小限で最大効率を得るようにDX 推進本部に頑張って貰う。 85歳はまだ運転する（人に迷惑をかけたくないから自分で移動する。そう簡単に人に助けを求めない）。ただ、今回の実験でこういう活動があると知ってもらって、安心材料になればいい。どうしようもないときに補完できれば。 今後5年10年で需要が出てくるだろうが、やはりドアツードアしか考えられない。自分たちも普段仕事をしているので、ボランティアであっても、いざというときに動けるドライバーの確保や調整が必要。
委員	ボランティアだと遠慮する気質はある。きちんと料金を払えば後ろめたさがないので、タクシーと同じようなサービスが望ましいと思う。ただ、料金設定として100円がいいのかどうか。安すぎるとボランティアと変わらない。かといって高いと使えない人も出てくる。料金も含めて検討が必要。
委員	地域課題として、高齢者施策（弁当配達等）を担ってもらえたらという期待はある。高齢者サービスの課題は送迎。介護事業所も送迎の人が足りないという課題がある。将来的にだが、地域交通がそのあたりの解決に繋がっていければよい。
委員	R5 実証実験で、1乗車300円～500円という現在よりも高い料金設定となっている

	<p>が、同一条件（100 円）の方がいいのでは。料金が上がったから使わないという別の要素が入り込む可能性がある。</p> <p>福祉あんしん課では、重度障がい者タクシー助成をしているが R1 が 90 万円の助成額だったのが、R2 は 40 万、R3 は 30 万となっており、障がい者のタクシー利用が減っている。コロナ禍もあるだろうが外出控えがある。</p> <p>そういったこともあるので、過去と比較するという意味でも、料金は同じで実験したほうが、利用もあるし検証もしやすいのでは。</p>
委員	R5 実験エリアは、ことうら交通以外もタクシー運行をしているので、事業者としっかり調整を。
委員	特になし。
	（４）その他
事務局	特になし。
委員	県内の新たな地域交通体系構築の取り組みについて資料に基づき紹介
4 閉会	