

令和元年度 第2回米子市地域公共交通会議 議事録（概要）

- 1 開催日時 令和2年1月10日（金） 午後2時30分から
- 2 開催場所 米子市役所本庁舎5階 議会第2会議室
- 3 出席者（敬称略）
委員：加藤委員、遠藤達委員、船越委員、澤委員、木村委員、奥田委員、和田委員、
遠藤憲委員、米田委員、津中委員、矢吹委員、八幡委員、景山委員
事務局：石上交通政策課長、田仲担当課長補佐、山根担当課長補佐

4 日程

- (1) 開会
- (2) 会長あいさつ
- (3) 協議事項
 - ①大山る一ふバスの運行について
 - ②地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について
- (4) 報告事項
 - ①バスの路線番号の設定等について
 - ②バス路線「松江線」の減便計画について
- (5) その他
- (6) 閉会

5 議事録概要

（会長）

協議事項の（1）「大山る一ふバスの運行」について鳥取県西部総合事務所西部観光商工課から説明をお願いいたします。

（鳥取県）

～資料に沿って「大山る一ふバスの運行」についての説明～

（会長）

ただいまの説明につきまして、委員の皆様からのご意見・質問がありましたらお願いします。

（委員）

資料に定額タクシーの概要があります。大山る一ふバスは運行日が決まっています。運行のない日は、この定額タクシーで運行しています。それと、明日からは上海便が運航されるということで、新たに今度は3時間周遊タクシーを実施します。先日、記者発表をしましたのでニュースでも流れましたが、3時間観光を1人につき2千円で利用できるよ

うに準備しています。もちろん大山の周遊も何コースか入れています。情報を共有したいと思しますので、追加で報告させていただきます。

(委員)

明日から実施されます3時間タクシーについて、1人につき2千円というのは割引した額だと思いますが、実際にはどのくらいかかりますか。

(委員)

ルート別運賃という制度がありまして、観光ルート別運賃だと中型で約1万2千円になります。正規の貸切運賃よりも約30%の割引で中国運輸局に申請をして、12月に約20コースの認可をいただいています。

(委員)

テレビで見た範囲では試行となっていましたが、その試行期間はいつまで考えておられますか。

(委員)

今回の運賃の差額については、米子市や鳥取県からの補助金になります。その期間は、3月末までとなっていますが、4月以降も当然実施したいと考えています。補助次第ではありますが、継続をお願いするつもりでいます。

(会長)

よろしいですか。また、新たな交通手段が増えるということになります。

(委員)

それなら1万円は負担しないといけないということになります。約1万円の補助ということですね。

(委員)

お客様から2千円をいただきますので、例えば2人乗れば4千円の差額の約8千円について、米子市と鳥取県から、それぞれ約4千円の補助金で運行することになります。

(委員)

事業者は3割以上の割引をした金額で運行していますので、その分は事業者負担となります。

(会長)

スバル観光の運行については、大丈夫でしょうか。協議事項になりますので、委員の承認が必要になります。承認される方は、挙手をお願いします。皆様が承認ということで、ありがとうございました。ちなみに大山町・伯耆町でも承認されているということですか。

(鳥取県)

ご報告いたします。大山町では既に承認をいただいています。伯耆町は、書面の手続きによる協議中です。

(会長)

わかりました。ぜひ利用促進を図っていただければと思っています。ありがとうございました。皆様も機会があれば、大山一ふバスに乗ってみてください。

それでは協議事項の(2)「地域公共交通確保維持改善事業の事業評価」について事務局からお願いします。

(事務局)

～資料に沿って「地域公共交通確保維持改善事業の事業評価」についての説明～

(会長)

ありがとうございました。鳥取県西部広域でバス路線の再編が行われて、市町村間循環線が運行されています。この市町村間循環線と大山線・福万線は伯耆大山駅で接続するように再編されました。今までは、米子駅まで直行していたバス路線の効率化を図ったり、あるいはイオンモール日吉津まで乗換えで行けるように再編を図っています。その1年間の実績を運輸局に自己評価をして提出するということになっています。それが資料に書かれている内容ということです。事業としては適切に実施されていますが、実績としてはどちらも利用者が少なかったということでC評価になっています。事務局からの説明で、皆様からご意見・質問はありますでしょうか。

(委員)

資料で利用者のニーズを聞くという記載がありますが、これでは利用者が増えないと思います。地域住民にこういう情報がきちっと流れてないのに路線を再編して、それで利用者が増えるというのは問題ではないですか。

あと、もう1点です。実施した利用促進策で、老人クラブ会員へのバスマップの配布とありますが、こういうことを本当にされていますか。そういう話を聞いてないものですか。この路線再編も、ある議員の方から聞いて知りました。私も、あまりバス利用しないので、わからなかった。そういう状況で利用者が増えるはずがないと思います。それで、

急遽、その路線バスのチラシを住民に配ろうと思っても準備ができなくてことで回覧にしました。今度は、民生委員が「これじゃあ、わかりにくい。」ということで、自分らで乗ってみたら利用しにくいと感じた。「こんなものは、高齢者にはできない。」という声も上がっているわけです。そういうことに耳を傾けずにおいて、「もうした。」と言われても地域住民としては納得いかないと思います。

(会長)

実際に地域住民に対してバス路線の再編のことも含めて情報が伝達してないということです。それから老人クラブでのバスマップの配布はされているのかということですが、いかがでしょうか。

(事務局)

バス路線の再編については、アンケート調査や病院・学校などへの聞き取り調査を基にバス路線を再編成したという経過がございます。地域の方へのご案内ということですが、個別の地域での広報は当初しておりませんが、再編後に配付しました。事前のご案内としては、米子市の市報やバス車内などによる広報になります。

あと、老人クラブからのバスマップの配布については、老人クラブにお願いをして、会員の方に配布をしていただいております。

(委員)

老人クラブの会長をしておりますので補足説明をさせていただきます。実は、先ほど老人クラブ会員へのバスマップの配布についてのご質問をいただきました。老人クラブの会員制クラブができていない地域、自治会等があります。米子市では、自治会が約420あるわけですが、その中で約80しか組織化されていません。私は、鳥取県西部地域の委員もしております、その中で特に会員にPRしたいということをお願いして、マップの配布をしました。私も校正等の依頼を受けまして、いろいろとご意見を申し上げた中で完成したマップを4千枚作っていただきました。それを老人クラブの地域の会長宛には30部ずつ、そして29公民館があるわけですが、その公民館にも文書を付けて会員に持って行っていただいたりしています。正直、各人に1枚ずつということになっておりません。その他では、地域の病院等にも若干配っておりますし、県の老人クラブの副会長もしておりますので役員会・研修会などがある時に西部地区の各会長にも数十部ずつ配布しております。会議等に出ておられる地域の公民館や家庭には配布していると思います。事務局からの説明であったように市報の中で市町村間循環線を具合に運行しているというのもPRしてありますし、関心のある住民は充分利用していただいているものと思っております。

(会長)

はい。ありがとうございました。老人クラブができていない地域もあるということですが、老人クラブで書面も付けていただいてマップを配っていただいているということでした。その他はいかがでしょうか。

(委員)

今、委員が言われたのですが、その点は分かりました。その場合は地区、せめて路線の自治連合会には協議をしていただくということが重要ではないかと思います。そうすれば、そういう落ちがないように話を進めることができると思います。そういう目線で見ただかかないと、利用している方だけに聞いたって利用率が増えるはずがないし、興味のある方だけが市報を見ると言っても、高齢者は見ません。そういう状況で、知らせるのは自治会長や民生委員ですから。そういう方が、理解しておいて「こういうものだよ。」っていうのを伝えていかないと増えないと思います。せっかく良いことをしていただいているので、もっと上手くすることが重要ではないかと思います。

(委員)

よろしいですか。やはり結果が全てだと思っています。結局このCという評価に対して、今後どうして取り組むかというところの貴重なご意見だと思います。この結果を真摯に受け止めて、また地域の方々にさらなる利用促進ということでご協力をお願いするような仕掛けということも考えていく必要があると思いますので、その際には地域の方にもご協力をお願いしたいと思います。

(委員)

余談な話ですが、地域福祉計画の策定作業をされているが、その中にこういうものを取り上げていかないといけない。自分の移動手段がなくなるのが一番困るわけですから。そういうことも踏まえて計画等を立てていきたいと思いますので、ご協力よろしく申し上げます。

(会長)

ぜひ連携をしていただいて、コミュニケーションを取って進めていただきたいと思えます。今後の改善点というところで「利用者の聞き取り調査を実施する。」のところですけど、利用者の方は一応ニーズに合っているから利用されていると思えますから、やはり地域の方が、利用される方が、あるいは可能性のある方が、どうやったら利用されるのかといったような聞き取りが必要と考えます。それをされるにはやっぱり地域と連携をして聞き取りをしたり、何か座談会をしたりだとか、何かチケットを配って試乗会をやってみるだとか、何かそういったことが必要なのかなと思います。その中で、いろんなモデルができれば、米子市内のいろんな地域で、永江地区だとカーシェアリングだとか、昭和40年代に

作られた団地とか色々あるわけですけど、そういったところでも適応できたりするかもしれませんが。ここを1つのモデルケースのようにしてもらったらいいいのではないかと思ったりもします。

あと資料2の本宮線と福万線の利用実績を見ますと、利用者数1日で平成31年度が0.99人ということで1人いない状況です。福万線はそれでも12.49人ということですから利用がされています。そうすると本宮線の路線そのものを何か再編するとか、そこに踏み込んで考える必要もあるのかなと思います。資料の地図には、本宮線は緑色のところで伯耆大山駅から本宮まで行っています。どの辺りで利用者が1人いるのか。それを見た時に、福万線と統合するとか、何かそういう再編も含めて考えるということも良いのかなという感じもします。まずは、地域と連携していろんな広報活動をするとか、人数調査をするっていうことはあるのでしょうか、その結果として再編も含めて検討していただいたら良いのではないかと思います。それと、福万線は107万円の国庫補助が得られて、大山線は補助なしということでした。米子市の単独ということですから、そういう意味でも再編をする必要があるかもしれません。

それでは、その他はございますか。この大山線・福万線の評価については、協議事項になっていますので、承認いただける方は挙手をしていただければと思います。ありがとうございます。それでは承認されました。

続きまして、報告事項の(1)「バスの路線番号の設定等」について事務局からお願いします。

(事務局)

～資料に沿って「バスの路線番号の設定等」についての説明～

(会長)

ありがとうございます。別の協議会で路線の系統番号を振るという検討をされていて、大方まとまっているということで紹介をしていただきました。ちなみに県東部と県中部は系統番号が付いていますか。

(事務局)

東部と中部については、付番されている路線もあれば、付番されていない路線もあるということで、統一して付番するのは県内では初めてということになります。

(会長)

併せて米子駅前のバス乗り場の整理もされます。乗り場の8番がなくなっていますが、高速バスが9番乗り場で定着しているので変更せず、8番は使っていないということです。それでは、これにつきまして委員の皆様からご意見・質問がありましたらお願いします。

(委員)

大変、良いことだと思います。米子駅から、あるいはバスから降車した場合に、利用者がどの路線に乗っているのか分からないことがあります。従いまして、全路線の案内板をルート別に色分けして分かりやすくしてほしい。この線が途中までは、3本あっても4本あってもいいわけですが、そうした路線図、案内図を作っていただきたいと思います。この改正時に、ご提案したいと思いますがよろしいでしょうか。

例えば倉吉駅はそうのようにできています。あの案内板を参考にさせていただくと良いと思います。乗り場に直結し色分けしてよく分かるようにしてあります。

(事務局)

案内看板ではありませんが、そういったマップを作成しているところでございます。それを観光案内所などにお配りしたいと考えておりますし、この事業は検討段階のものを報告しておりますので、看板についても検討いたします。

(委員)

期待しておりますのでよろしくお願いいたします。

(委員)

バスの降車専用がないというのが危ない。今、5番乗り場で乗降しているが事故が何回も起こっています。今回は、降車専用を作って安全に分かりやすく改善される。

(委員)

是非、全体の分かる看板が欲しい。

(事務局)

予算の都合もありますが、検討いたします。

(会長)

路線が、色別で番号も付番してある。今回の資料は、乗り場や行き先についての看板なので、これを地図にしたものということですね。

(事務局)

地図は、修正段階なので今回は資料としておりませんが、分かりやすいものができます。

(会長)

その他でございませんでしょうか。降車専用を一番手前にされたということで、これはJRに乗り換える方もおられるので、そういう方々の導線にも配慮されていると思います。

(委員)

現状は、バスによって降車場所が違う。

(委員)

鳥取市は、降車専用が完全に別にある。米子駅前のバスターミナルは通路が狭いので、降車専用にしたほうが良い。

(会長)

行き先別バスのりばの資料で、皆生温泉は温泉マーク、大山は山マークが付いています。イオンモール日吉津や鳥取大学医学部も今後マークが入ってきますか。

(事務局)

まだ作成途中の案内を資料としてしていますので、基本的にはピクトグラムを載せたもので表示することになっています。目的地も記載されていますが、案の段階のものになりますので、変更になってきます。あくまで、こういったものを作成するといったイメージとして見ていただけたらと思います。

(会長)

わかりました。あと番号が並んでいますけど、途中抜けているのがあります。例えば34番とか42番、43番とか。これは、あえて抜かしていますか。

(事務局)

縁起が悪い数字は除いています。

(委員)

そんなことは考えなくて良いのではないか。

(事務局)

ナンバリングの協議会で検討します。

(会長)

ほぼ確定なのかもしれませんが、少しまとめ直していただければと思います。大山るーぷバスは「DL」という表示になるのですね。

(委員)

大山る一ふの略ですね。

(会長)

そういう細部は、これからナンバリングの協議会で諮られるということなのでお願いします。

次に報告事項(2)の「バス路線(松江線)の減便計画」について事務局からお願いします。

(事務局)

～資料に沿って報告事項(2)の「バス路線(松江線)の減便計画」についての説明～

(会長)

事業者から何か補足がございましたらお願いします。

(日ノ丸自動車)

先ほど、お話がありましたが、1年位前から運転手不足で今年度は松江線を3往復、日野本線を3往復、境線を1往復の減便を行いました。それによって大体3人分の運転手を減らすことができました。その後も、さらに乗務員不足が続いていまして、もうこれ以上は今の路線を維持することは難しいと考えています。その中で、一番競合している路線が松江線になります。鉄道は、バスよりも安い運賃で時間も半分位で行くことができます。更に安来市では、イエローバスがあり、東出雲ではコミュニティバス、松江市内は市営バスが運行している状況です。そういった状況で、路線廃止を4か月位前に申請をさせていただきました。しかし、廃止までの期間が短いということもありますし、米子市、安来市、松江市から要望書が提出されましたので、今回は大幅な減便ということで4往復にさせていただきます。今後も乗務員不足を補うために、なんとか対策はしていきますけども関係される市等には協力していただいて、なるべく減便はしたくないわけですが、今回こういうことになりました。申し訳ありませんが、ご理解をお願いします。

(会長)

ありがとうございました。経緯を説明していただきましたが、当初は廃止でしたけど、企業努力で4往復に減便して継続していくという報告でした。この件につきまして、ご意見・質問はございますか。

(委員)

米子市からの説明でも、現在は松江市等とも協議中であるということでした。そういう中で、承認、不承認の判断は難しい。減便をして4便で運行ということで承認となると、松江市と米子市の協議もスムーズにいかないのではないかと思います。松江線の利用者の多くは松江市民で、その移動手段について米子市側が承認することに市としてはどのように考えておられるのか。

(事務局)

バス路線の廃止であるとか減便については、本会議の承認がなくてもできることになっています。一定の条件はありますが、事前に運輸局に届出をすれば本会議の承認を得ずにできます。今回は、現状を報告させてもらったところでございます。

(委員)

この米子市から松江市までの移動手段をどのように考えるのかにつきましては、今回のバス路線の減便とは別に、ひとつの課題として検討していかないといけないということです。

(会長)

代替手段の検討というのは、これは廃止を前提として検討をされるということでしたけども、今回は減便して維持されるということなので、当分回避なのか、それとも代替手段について、引き続き協議はしていくということなのでしょうか。

(事務局)

昨年9月に島根運輸局に提出されている廃止届をいったんは取り下げさせていただくことにはなっておりますけれども、やはり減便後の代替手段については考えていく必要がございます。今後は、沿線の自治体と代替手段を含めての検討をバス事業者も一緒になって協議していくということになります。また、今後の路線廃止の可能性がなくなったということではございませんので、よろしく申し上げます。

(会長)

松江市、安来市と共に検討はしていくということですね。今回の減便で、運転手はどれくらい減りますか。それから4往復のダイヤ設定は決まっていますか。10往復から4往復となると随分少なくなります。

(日ノ丸自動車)

大体1人が2往復位になりますので、3人位になります。それと松江市発の朝の便は松江市で終わるため、松江市内の車庫にバスを2台置いています。これも撤収することに

なります。全部の便が米子市発着になります。米子市から松江市に行ったバスが帰ってくる。朝の便は通勤で使っておられる方もいますので、朝と最終は、今のままで残して、あとは午前1往復、午後1往復。現在はそういう考えています。実際に、米子市から松江市までの長距離をバスに乗られる方はほとんどいません。鉄道の方が安いからです。そうしますと途中はほとんど利用がありません。松江市内は市営バスがありますし、長距離でいつまでも利用の少ないまま運行することはやめて、路線を維持していきたいという思いでございます。

(会長)

ありがとうございます。利用状況も踏まえて鉄道と競合している松江線を当面吟味するという内容です。委員の皆様からご意見はございますか。資料に境線と溝口線、日野本線の運行赤字が出ていますが、こちらの路線は維持されるということでしょうか。

(日ノ丸自動車)

年々、乗務員の退職者が増えていきます。今年も予定では5名位が退職します。そういう方が、引き続き乗務していただければいいですけども、引き続きされる方でも何歳まで乗務していただけるかというのがあります。高齢になってきますと体調等の問題がありますので、なかなか厳しい状況にあります。若い方は、2種免許を取るのにかなりの金額もかかります。それを補助する制度もありますが、勤務形態も朝早くや夜遅くまでと不規則なため運転手不足の解消は難しいと感じています。今後しばらくは乗務員不足が続くと感じております。

(会長)

路線の損益もさりながら、運転手不足というのがかなり厳しい状況になっているということですね。

(日の丸自動車)

そうなります。それと赤字路線を維持すると結局は乗務員の収入にも影響してきます。収入が少ないと収入が良い所に転職されたりしますので、採算の悪いところを多く運行するというのは企業として苦しいところです。

(委員)

タクシー側の立場で発言しますと、米子市内のタクシーの運転手も1年で何十人と減っています。定年退職者も多くいるため、駅にタクシーが停まっていなかったりします。勤務を変えて夜は走らないようにすると、お客様から「待ち時間が長い。」と怒られるような状態になっています。乗務員不足は、バス以上にタクシーの方が深刻です。なるべく昼間

の移動には迷惑にならないようにはしますけども、今後の乗務員確保の問題や免許制度の問題というのは大きな課題になってくると思います。

(会長)

事業者から現状を報告していただきました。その他で事務局からは何かございますか。

(事務局)

事務局からはございません。

(会長)

委員の皆様から何かございますか。

(委員)

協議案件の大山る一ふバスの件で、これから運輸局に申請が提出されます。通常の乗合バスの申請であれば道路管理者や公安委員会に照会しますが、今回は協議案件ということで公安委員会等への照会は省略させていただきます。ただ、バス停が交差点に近いとか、横断歩道に近いような箇所があった場合には、バス停の移動の検討が必要になり、その際には問い合わせすることもあると思いますので、よろしくをお願いします。

(会長)

大山る一ふバスの申請に関して、バス停の照会をかけられる可能性があるということです。その他に何かありませんか。感想でも意見でも構いません。

(委員)

報告のあったナンバリング事業については、すごく良い取組だと思いました。東京とかに行くと、飛行場でも番号がバスの行き先に表示してあります。すごく良く分かって、便利だと思いました。

(会長)

ナンバリング事業に賛同するご意見でした。その他はありますか。

(委員)

最近、高齢者の交通事故が多いようです。運転免許の自主返納に対する対策として、米子市でバス定期券の助成をされていますが、昨年度の件数が分かればお願いします。

(事務局)

今、資料がありませんが、昨年度で約160件の申請があり、今年度はすでにそれを超えた申請をいただいています。

(会長)

運転免許の自主返納をされた方には、バス定期券を千円で販売されています。

(事務局)

「グランド70」というバス定期券で、路線バスと米子市内のコミュニティバスが乗り放題になります。半年定期券で定価26,200円のを、運転免許を自主返納されてから1年間に限って千円で販売しています。

(会長)

それによって、実際にバスに乗る人が増えているという効果が出ていますか。どうでしょうか。

(事務局)

そのように考えています。ただ、鳥取県全体のバスの利用者数については、昨年度は減少しています。

(会長)

わかりました。その他ありませんか。

(委員)

ナンバリング事業にご賛同いただきましてありがとうございます。先ほど、事務局からもありましたが、まずは西部地域で実施させていただきます。それから東部地域では、まだあまりできていませんので、東部地域でも今度は鳥取市と協力して実施していきたいと考えています。全県的に、このようなバスの利用促進と利便性向上に取り組みたいと思っています。バスに番号を付番することで、外国から来られた方にも非常に分かりやすくなると思います。委員から看板についての提案をいただきました。予算のこともありますが、せっかくやることですので、頑張っていきたいと思います。それから、乗務員不足というのは全国的に大きな課題です。こういうふうには減便等はやむを得ないのかなと思いますが、そのままにしておくわけにもいきません。それから、これからは住民の皆様の力を借りて共助交通についても考えていかないと、地域の移動手段は守れなくなると思いますので、どういう方法ができるのか。地域によって異なるとは思いますが、その時は米子市とも考えていきたいと思っていますのでよろしくお願いします。

(会長)

ありがとうございます。その他ありませんか。

(委員)

先ほど、運転免許の自主返納の話が出ていましたが、県下では公共交通機関の利用助成以外にも、例えば店舗での買い物支援ですとか、いろいろなサービスを受けられる特典もあります。米子市内でしたら皆生温泉や商業施設の割引もございますので、そういったことも広めていただければと思いますので、よろしくお願いします。

(会長)

鳥取県警では積極的に展開されています。特典がバス以外にもあります。その他いかがでしょうか。ございませんね。

今日の協議事項及び報告事項を皆様のおかげで無事に終えることができました。それでは以上を持ちまして地域公共交通会議を閉会いたします。長時間に渡りましてありがとうございます。