

## 令和元年度 第4回 鳥取市生活交通会議 議 事 要 旨

1. 日 時            令和2年1月22日（水）    15:00～16:00

2. 場 所            鳥取市役所 本庁舎 6階 第4会議室

3. 出席者            （下記のとおり）

○会 長	〔学識経験者〕	鳥取大学大学院 工学研究科 教授	谷 本 圭 志
○副会長	〔都市整備部長〕	市都市整備部長兼道路管理者	綱 田 正
○委 員	〔住民・利用者代表〕	鳥取市小学校PTA連合会	澤 享
		市自治会連合会（旧鳥取市, 国府町, 福部町）	中 村 克 彦
		〃            （河原町, 用瀬町, 佐治町）	西 川 功 美
		〃            （気高町, 鹿野町, 青谷町）	西 尾 雅 彦
		市老人クラブ連合会（旧鳥取市, 国府町, 福部町）	能 見 恵 子
		〃            （河原町, 用瀬町, 佐治町）	西 尾 寛 茂
		〃            （気高町, 鹿野町, 青谷町）	久 野 浩 太 郎
		鳥取市連合婦人会	油 谷 都 々 江
	〔NPO法人〕	社会福祉法人 鳥取市社会福祉協議会常務理事	田 中 節 哉
	〔運送事業者〕	日ノ丸自動車株式会社 営業課 課長	稲 村 雄 一
		日本交通株式会社 バス営業課 課長	山 本 高 広
	〔事業者労組〕	私鉄中国地方労働組合 日ノ丸自動車支部執行委員	
		鳥取分会執行委員長	中 村 和 博
	〔鳥取市〕	市福祉部長	中 島 陽 一
	〔中国運輸局〕	鳥取運輸支局 首席運輸企画専門官	米 田 正 裕
	〔警察〕	鳥取警察署 交通第一課長	佐 々 木 秀 人
	〔鳥取県〕	鳥取県地域振興部 交通政策課 課長	矢 吹 隆
○事務局	：鳥取市都市整備部交通政策課（湯谷、小田川、井殿）		
○その他	：バイタルリード（宮下、福富）		

#### 4. 次 第

- 1) 開 会
- 2) 会長挨拶
- 3) 報告事項
  - ①大和ふれあいタクシーの運行経路について
  - ②鳥取県高校生通学費助成制度について
- 4) 議 事
  - 【議案1】 浜村青谷線の廃止と今後の対応について
  - 【議案2】 鳥取市生活交通創生ビジョンについて
- 5) その他
- 6) 閉 会

#### 5. 議事概要

##### (報告事項①) 大和ふれあいタクシーの運行経路について

前回承認された事項に加え、運行ルートの追加について大和ふれあいタクシーより報告  
(質問・意見)

- 【会長】 路線バスとの競合が発生しないように配慮されているなら問題ないと思う。
- 【委員】 資料に記載されているルート図について、もう少しわかりやすくしてもらえたら良いと思った。
- 【会長】 将来的には、運行区域を指定して、その区域の中でフレキシブルな運行をする形等、地域に適した仕組みを検討してもらいたい。

##### (報告事項②) 鳥取県高校生通学費助成制度について

令和2年度から鳥取県と連携して実施する高校生通学費助成制度について、事務局より報告  
(質問・意見)

- 【会長】 申請期間の時期は2月となっており、入試前の時期より前になるが適切なのか。
- 【事務局】 事前に申請をする形ではなく、生徒は1年間の公共交通を利用した実績に応じて、2月に申請し精算する形になる。

### 【議案 1】 浜村青谷線の廃止と今後の対応について

乗合タクシー浜村青谷線の廃止および鳥取市有償バス（浜村青谷線）の運行を含めた今後の対応について協議。

→日本交通が浜村青谷線の廃止について、事務局が今後の対応について資料に基づき説明し、合意された。

(質問・意見)

【委員】 今後、中学生以上は 200 円の均一運賃になるが、これまでは運賃に幅があったのはなぜか。

【事務局】 これまでは路線バスの運賃を基に距離制運賃の設定していた。運行の形態は変わらないが、運行の主体が交通事業者から市になるため、市の条例により200円の均一運賃が適用される。

【委員】 利用者との意見交換をしたと聞いたが、休日運休について利用者の了解は得られたのか。

【事務局】 意見交換の際に、休日運休に対する意見は出なかった。

【委員】 困る人も出てくるかと思う。

【会長】 休日はタクシーを使うのではないかと思う。今回の対応により何とか地域の足を確保できた。委託を受けているタクシー会社も大変な状況だと思うが、運転者は何名程度いるのか。

【日本交通】 運転者は 3 名程度だと聞いている。

【会長】 地域の人が利用することで支えてもらいたい。

### 【議案 2】 鳥取市生活交通創生ビジョンについて

鳥取市生活交通創生ビジョンについて協議。

→事務局が資料 5 に基づき説明し、意見交換を行った。

(質問・意見)

【委員】 廃止が見込まれる路線が 5 つ示され、それ以外にも収支率の悪い路線も路線があることがわかった。ビジョンは 10 年間の計画期間の中で、途中 5 年目に見直しを行うことから、今後 5 年間は今ある路線は確保されるという理解で良いのか。

【事務局】 5 年後 10 年後に廃止・縮小の可能性がある 5 路線については、今後実施していく利用促進の効果や運転者不足の状況等を踏まえて判断するため、まずは利用促進策を地域と協力して行い、万が一の事態に備えて今のうちから代替手段について検討していく流れになる。

【委員】 地元でも利用促進を進めていかないと危ないということか。

【事務局】 担い手（運転者）がいなければ運行できないので、収支だけではなく担い手（運転者）不足の問題も改善していかなければならない。利用促進と並行して代替手段の検討も進め、担い手（運転者）不足に対する在り方について検討をしていきたい。また、12月の生活交通会議を受けて津ノ井倉田線が運行している米里地区の地域の役員に状況を説明している。

【副会長】 利用促進について、鳥取市の市民が年に 10 回（5 往復）利用してもらえれば、それ

だけで3億円程度の収益が発生する。市全体で交通弱者だけではなく、普段移動に困っていない方も含めてバスの利用を訴え続けていかないといけない。

**【会長】** ビジョンの素案は、運転者不足に対する記載が十分ではないと思う。交通事業者の支援の在り方については書いてあるが、交通事業者とはバス会社やタクシー会社のことなので、それだけではなく、地域の方や異業種の方に入ってもらい地域の足を確保するという方向性を更に出しても良いと思う。地域で移動手段を考えていく中で、利用が増えてもなお運転者不足という大きなハードルがあるということを市民に認識してもらいたい。

**【委員】** 廃止・縮小が見込まれる路線がある地区については、今後様々な取組を進めていく上で基礎調査が必要だと思うので、人口減少や高齢化の状況、運転免許証の保有者数や子ども（園児・児童）の数等、将来の見通しを詳しく調べてほしい。また、そのような地区において、詳細に住民意見を把握できれば良いと思った。

**【事務局】** 勝部地区（青谷地域）では集落の高齢者の人数や小学生や保育園児の人数等を取りまとめており、地域の現状を分析していた。発言はビジョンの中に分析結果を書き加えるという意図ではないと思うが、取組を進めていく上で地域の現状を地域住民自身が認識してもらう必要がある。

**【委員】** 地域の通学する子どもの人数や高齢者の状況がわかれば、路線バスだけではなく、地域の足としてどのような移動手段が必要かわかると思う。

**【会長】** 集落が今後どうなるか、地域の維持という観点で県や市、中山間地も入って調査をしているはずなので、関係する部局と連携し、取組を進めるべきだというご指摘だと思う。例えば、島根県の事業で生活の足を確保することを条件に、地区に1台車両を貸し出し、地域活動等にも活用している事例がある。今後の地域の生活交通について、方向性を検討する際は、市から様々な方法を地域に紹介してもらいたい。ビジョンには、市が中心となって地域と協働して移動手段確保に向けた検討を進める記載があるが、ワークショップを実施する等、具体的な内容を示して良いと思う。

## <その他>

(質問・意見)

**【委員】** 運転者不足の理由を教えてください。

**【日ノ丸】** 勤務形態が不規則であり、土日祝日も休みでないことや朝早く夜遅い長時間勤務なので若者のなり手がおらず、運転者の高齢化が進んでいる。

**【日本交通】** 少子化の中で若い人材が引く手あまたであり、その中で休みが少ないという事でバスの運転者は敬遠されている。また、運転技術や大型2種免許の取得にかかる費用負担の問題があった。現在、日本交通では取得費用を全額負担して運転者不足を解消しようとしているが、働くまでに高いハードルがあるということも敬遠される要因だと思う。

**【運輸支局】** 運送事業では運転者不足が深刻化しており、そのような実態を受け鳥取県でも事業を実施しており、今年度は自動車学校や免許センターを借りて体験や就職相談をするような取組みを行っている。また、タクシーの運転者不足については、不規則な勤務体系や低賃金、家族からの反対等が要因であると聞いている。賃金については、若い人が入ってこらず、現在の運転者の高齢化が進み、年金が支給されるため積極

的に稼がなくてもいいと考えている運転者が増え、平均すると給与が低くなってしまい、若い人が応募しないという負のサイクルがある。稼いでいる運転者もいるため、働く上でのメリットを前面に出していけば業界のイメージアップにつながると思う。

**【会長】** 人口が減るということは生活交通の担い手（運転者）も減るということである。人口減少やそれに伴う、生活交通の担い手（運転者）減少を前提として、システムを変えていかないといけない。

以 上