

# 第 1 回 鳥 取 市 生 活 交 通 会 議

開催日：平成 2 0 年 1 月 1 8 日

場 所：鳥取市役所 4 階第 2 会議室

出席者：谷本 圭志（学識経験者）

松尾 弘子、浅雄 淳子、小原 保、油谷 都々江、小谷 稔、岡村 博之、

前田 豊、三谷 忠俊（住民代表）

岡本 洋一（特定非営利活動法人の代表）

澤 耕司、中村 芳晴（運送事業者の代表）

橋本 貞治（運送事業者の組織する団体の代表）

小谷 実（運転者が組織する団体の代表）

田中 政幸、木下公弘（鳥取市の代表）

竺原要四郎（運輸局の代表）

安本 勉（鳥取県警察の代表）

事務局：高橋 慶治、鈴木 敏、霜村 俊二（都市整備部交通対策室）

## 1．開会

事務局：

これより、第 1 回生活交通会議をはじめます。

## 2．あいさつ

田中都市整備部長：

交通空白地帯の解消、利便性の向上を目指している。公共交通は交通弱者にとって重要な移動手段である。代替りの手段がなければ動けなくなる。富山市で LRT という路面電車の利用者アンケートを見た。従前外に出かけなかった人が、LRT が整備されたおかげで 3 割の方が外出するようになった。鳥取市でも皆さんの知恵を絞って、公共交通の確保をしていきたい。どうぞよろしくをお願いします。

事務局：

加賀田様から事前に欠席の連絡を事前にいただいている。また、事業者労組の新様から本日欠席のご連絡をいただいている。本日より生活交通会議の委員になられた方には辞令書をおつけしております。旧鳥取市福祉有償運送運営協議会の委員の方は引き続きこの本会議の委員としてお願いしたいと思います。

## 3．鳥取市生活交通会議の役割について

事務局：

鳥取市生活交通会議は地域公共交通会議及び運営協議会を兼ねていること、会議で協議する内容、分科会の役割を資料 1 により説明

#### 4．役員の選出

鳥取市生活交通会議会長 谷本 圭志 氏  
同 副会長 田中 政幸 氏  
東部・南部・西部地域分科会長 谷本 圭志 氏  
同 副分科会長 田中 政幸 氏 を選任

(福祉有償運営分科会長 谷本 圭志 氏、同副分科会長 岡本 洋一 氏は、旧鳥取市福祉有償運営協議会から留任)

会長：あいさつ

これから毎年開催していくことになるが、最初は個別の地域を議論していくことになる。ただ、いずれは鳥取市の生活交通の考え方、全体の姿を議論していかなければならない。兵庫県ではバス事業者がかなり路線から撤退している。考え方がないとその道筋すらない。その状況に陥ってから探すのも一つの方法ですが、自分の中で仮説を持って議論していただければ、より建設的な議論ができるのかなと思っていますので、ご協力お願いします。

#### 5．審議事項 福部地域過疎地有償運送

会長：

福部地域過疎地有償運送は東部地域分科会の審議事項だが、今回は第1回ということで全体会である鳥取市生活交通会議で審議したいと思います。なお、法律上は有償運送運営協議会になります。事務局より説明をお願いします。

事務局：

資料に沿って過疎地有償運送の必要性、これまでの経過、新経路、運行主体について説明。

岡本委員：

説明に当たって、鳥取市社会福祉協議会はなんでもするわけではない。交通弱者の移動手段の確保の視点に立って事業を行いたい。地域住民の福祉の維持向上を最大の目的として運営させていただきたい。

資料に沿って申請書類、運賃について説明。

資料以外に2点承認してもらいたい。5便のうち何便かを砂丘会館まで運行して、路線バスの砂丘線に接続したい。また、百谷へ運行し路線バス百谷線(仮称)に接続させたい。

バスの運行は社協所有のバス2台及び市所有のバス1台で運行したい。

定期バスの車両管理、運転手の健康管理、日常の業務内容に不慣れですので、専門事業者のご意見を伺いながら安全な運行に努めたいと思いますので、その節にはよろしく願いしたい。

運行時間表には、百谷、砂丘会館の接続路線は含まれていない。この会議で承認してい

ただければ、路線バスとの接続時間を勘案して時間変更をしていきたい。

また、私たちは福祉の視点に立っています。交通弱者、障害者、高齢者が多いですので、病院の前に新たに停留所を設置させていただき通院等の利便を図っていきたい。

福祉の観点に立って、交通弱者の移動手段の確保という点から鳥取市社会福祉協議会としてこの循環バスの運営にあたりたいということで申請させていただきました。

会長：

この説明につきまして、意見、質問等ありますでしょうか。

澤委員：

福部地区についてはタクシー事業者がない。利用者が少なく私たちも撤退したところではあるが、本来、青ナンバー事業者がすべき話だと感じました。今日までのプロセス及び住民の代表の方が来られていますが、福部の方がおられましたら意見を伺いたい。

小原保委員：

福部町で自治会長していますが、実際鳥取市から話があった。バスがなくなると困るが、この話があってありがたいなあと思っていた。交通弱者である児童、お年より以外は自家用車を持っている。この運行時間の資料を見ると山陰線との接続がある。これも十分考慮してある。バス事業者となると、お年よりはどうなるかとなるなかで、社協なら電話して時間でない時に200円で迎えに来てくれる。タクシー代わりではないが、そういうことができればいいなあ意見があった。運行表に保育所、幼稚園、小中学校があるが、問題は砂丘方面の岩井線との接続で、海士（あもう）というところで切れている。砂丘方面に行く児童がここで足止めを食らうことになる。これがバスとの連結ができればと思っている。福部町としてはそのような考えで非常に歓迎しています。

澤委員：

利便性の良いダイヤであり素晴らしいし、よく考えてあると思う。

小原保委員

小中学校や幼稚園の授業が終わる時間に合わせたの運行も、学校側も考えている。砂丘方面、浜湯山、山湯山方面に路線バスがない。岩井線をどうしても利用しないといけない。その辺の連結がうまくできないかなあその辺も配慮してもらえないのかなあとの思いでいた。寒い時期でもあるので、いつまでもバス停で待っていないように考慮してもらえればと私たちの希望である。また、国道9号線は交通量が多いところでもあるので、万一事故があっては怖い。10分、5分くらいでバスの連結ができればと思っている。

事務局：

湯山方面の通学ですが、日交バスの岩井線が朝、通学時間用に3便と4便運行されている。湯山方面の小学生には日交バスを利用させていただいている。

日本交通（中嶋随行者）：

ちょっとよろしいでしょうか。私、随行で参加しているのですがよろしいでしょうか。

会長：

どうぞ。

日本交通（中嶋随行者）：

朝の時間は始まる時間は決まっています。昼の下校時間は結構バラバラしていて、全部カバーはできない。どこの学校でも一緒ですが、朝はそれでいい。夕方についてはそれなりに運行しているが全部が全部カバーできている訳じゃない。

小原保委員：

朝は問題ないと思っている。問題は帰り。下校時間は小学校中学校違うし、その辺を集約していくのかなあと。

日本交通（中嶋随行者）：

我々も意見を聞きながら、どの便を回そうかと鳥取市と相談しながら行っている。両方を取ることはできないから、より良い方を取るようになっている。

会長：

他の地域では、スクールバス、小中学校の通学を最優先にしている。学校の授業が昼に終わるときは車を回している。その分、あらかじめ何日か前に学校側から連絡してもらい、住民に周知して、なおかつこういうことがあることを住民に合意して運営している地域も少なからずある。今回は、ダイヤを固定することを暗黙の想定としてある。やりようはあるかなと思う。

小原保委員：

地元として、よく検討していると評価している。ただ、心配なのは砂丘方面との連結を何とか解決できればと思っている。

会長：

この会議は、ダイヤとか細かなことを協議する場所ではないですよ。

事務局：

そうです。

会長：

細かなことは後日ご協議いただければと思います。その他ありますでしょうか。

中村委員：

日ノ丸自動車です。説明の中で百谷まで運行して鳥取行きの路線バスに接続という話があった。私どもも時間設定をしております、どの便を接続するのか、これによって我々も時間設定をしないとイケない。学生さんを送迎した後にという事であったが、どの便とどの便を接続するのか具体的な考えを教えてください。

岡本委員：

基本的な部分のダイヤを定めたところでは、循環すればどれくらい時間がかかるのか、小中学生が通学するのにどういった時間帯が必要か基本線を出したところである。百谷や砂丘会館に行く時間はこのダイヤに含まれていない。どの時間帯をつなぐののかはこれから協議をさせていただきたいと思います。

澤委員：

福祉有償運送会議でも言いましたが、私自身は道路運送法 79 条で過疎地有償運送ができて市町村は補助金が減るし、地域の方にもこういう姿はいいことだと思う一方で、我々が何を頑張っているかということ、事故防止、安全管理、運行管理体制を我々は専門家として、さいさい監査を受けながら、事業運営というものを日々運転手に対するアルコールチェックとか朝晩点呼時に徹底してやっている。それでも、いろいろな方面からさいさい指摘を受けている現状がある。本来、こういったバスは我々に任せてほしいなあと、運行主体をですよ。という気持ちがあります。福部については、従来からタクシー事業を含めた空白地域ですから撤退してきたのであえて反対はしませんが、考え方の基本は、バス事業者、タクシー事業者が逆に衰退していくような運行のあり方、エリアについてはバス事業者タクシー事業者にというものを運行委託というものを配慮してほしいなど。今回の場合をしてくださいということではないのでよろしくお願いします。

会長：

他にありませんか？どのような観点からでも

橋本委員：

市社協に確認したいのですが運行管理以外に、事故処理や苦情処理体制がある。福部支所に事務所を設置するとのことですが、どういうスタッフがいらっしゃるのか。例えば、苦情を処理するのに本庁へ確認していただけない。事務所にかかかってきたらすぐお返しできる体制作りができていないのか心配している。いまのスタッフで迅速な対応ができるのか心配がある。

岡本委員：

福部の総合センターには、正職員が7名おります。それぞれが役割を担っているわけですが、事故があった場合、最優先で職員で対応するようにいたします。幸い福部の場合は鳥取市から近いので本庁からも対応を取らせていただきたいと思います。冒頭にもありましたが、一般の送迎とかは今まで行った経験があるのですが、一般の定期バスは初めてですので、さきほど澤委員のおっしゃられていたように、日常の職員の健康管理であったり、車両管

理であったり、整備する書類について無知であります。こういった点については、バス会社、タクシー会社の専門家の意見を十分伺いながら、適正な対応をしていきたいと考えているところであります。

橋本委員：

いつから、運行をされるのですか。

事務局：

4月1日からです。

会長：

そのほかにございませんか。

小谷実委員：

4月1日からバスの廃止にあわせて運行するということですが、百谷、八重原、採石場を半分に割って、いままで鳥取市としてせっかく一町村を結んでいたのに、途中で路線を寸断するのに、はたして町民の方の利便性はどうかかなと。確かにお客さんは少ないですが。そういったやり方がどんどん進んでいけば、私も佐治に住んでいますが路線バスに変えて、空白地帯になって79条バスを運行することになってくる。住民の方でバスを利用する方が意見を述べられていましたが、ある町村で、単独で残った町村の交通会議に出ただけけれど、みな免許を持っているかたばかりである。実際に納得しているということだが、本当に利用している人間の意見がどれくらい入っているのか思っている。いま納得しているということでしたが。

事務局：

確かに、いままで福部線、日ノ丸バスを利用されて鳥取市内に入ってこられる方については、乗り継ぎをしていただくことになるので、大変ご不便をかけることになるが、公共交通ということで鳥取市が補助金を出して、県市併せて平成19年度で700万円補助を出しているが数人の方を実際のところ運んでいるという状況のなかで、多くの人に利用していただくということが目的になるのではないか。いままでJRとの接続を考えていなかった。高校生のニーズもあるはずだが、駅との接続がなかったということがあるので、抜本的な見直して、ニーズの掘り起こしして、一人でも多くの方に利用していただきたいということで、このような路線に変えさせていただいた。確かに今まで乗っておられる方は乗り継ぎになるので不便になるという意見はいただいておりますが、多くの方に乗っていただきたいという思いで路線を設定している所であります。

小谷実委員：

いいダイヤということでもありますからこの協議会ではよろしいですが、ある自治体では、日祝はまったく走らないということですが、不便さというか利用者が実際に意見を述べられていないところがわりあいある。本当に使われる人の声がどのくらい届いているのか。

事務局：

福部地域につきましては、審議会と座談会で報告しましたが、福部総合支所から全世帯に資料を配布して意見を聞いたところです。大多数については反対がなかった。一部の方から左近線を今利用されている方につきましては、乗り継ぎの確保はしていただきたいと意見がございましたので、社協のルートとして百谷への接続を考えさせていただいたところです。

会長：

どこの地域にかかわらず住民のニーズはなんなんだろうという話は、行政の方が考える話の前に、民間会社のほうが十八番だと思う。この場でこういうふうにしたほうがいいのか、この地域にかぎらず、そういったアイデアを色々いただいてご披露して、今日の案件はこれしかないですが、本来の十八番である、そういうことをやるのが必要だと思います。ぜひこのような観点から今後意見を言ってもらいたい。

日本交通（中嶋随行者）：

聞き逃したか誤解しているかもしれないが、路線バスとの接続で百谷のことは分かりました。砂丘会館も出ましたが、これも鳥取方面に出るお客様の接続という意味合いでしょうか。

岡本委員：

そういう考え方でございます。

日本交通（中嶋随行者）：

わざわざ遠くまで行って、例えば岩井線でしたら1日20何便も鳥取行きが通っているのですが、わざわざ本数が少ない砂丘会館に、距離が遠い砂丘会館に1日何本しか走ってないところに接続というのは何か意味があるのですか。砂丘会館は1日何便走っているのですか。少ないですか。

事務局：

12往復、24便走っています。

日本交通（中嶋随行者）：

岩井線のほうがずいぶん多いでしょう。そっちのほうが近いでしょう。なのに、なんでわざわざ遠いところへ行って少ない便数のところに接続するのは何かあるのですか。

岡本委員：

麒麟獅子のバスが砂丘会館まで走っているのですかね。

日本交通（中嶋随行者）：

麒麟獅子に接続するということですか。

岡本委員：

それも含めてということで、百谷までいかれる方と砂丘から鳥取へ帰られる方があるじゃないかということで。そちらの方へ接続できたらと。

日本交通（中嶋随行者）：

それは違う。ちょっと違う。麒麟獅子はほとんど観光客です。

澤委員：

麒麟獅子は土日ですよ。こちらは平日ですよ。

岡本委員：

平日です。

澤委員：

土日はしないでしょ。

会長：

これは、要望があったときにデマンド運行みたいなことじゃないですか。定期的に走らせるのですか。

岡本委員：

ダイヤでは入れていません。もしも、承認をいただけたら、いろんな意見をお伺いしながら、また住民のみなさんから要望があれば。

日本交通（中嶋随行者）：

目的は要するに、接続して鳥取市内の方に、鳥取駅の方に行きたいという意味合い。

岡本委員：

そうです。バスへの接続です。バス路線がもう少し先にあるとか、他のバス路線と接続するのが望ましいということであれば、日交さん日ノ丸さんとバス路線との方法で一番いい方法ということを探りたい。

日本交通（中嶋随行者）：

多いほうが良いでしょうね。

小谷稔委員：

砂丘会館のほうに走らせるということは、海岸まで行くというのが良いということであれば、児童生徒の対応を考えますと、9号線ですね、海岸のほうではなくて、9号線のほうから砂丘のほうへ行ってもらえると、バス路線岩井線との連結の問題が解消されると思う。



そういうことも検討していただければ。

中村委員：

料金の関係で、日本交通さんが9号線を運行されていますが、料金に差が出てくる。そうなったときにどうなるのかなあと。実際定期バスが走りながら、安いバスを運行するのは問題があるのではないかと。接続のところまで運行するのならそれは可能かと思うが、その辺はどうかとの気がする。

小谷稔委員：

児童生徒は定期を使うと思う。いちいち切符を買って使うのではなく、一般の乗客と違って、私の住む漁港の場合のことを言っているわけだが、降りるほうばかり。乗るほうにはバスに乗っているわけですから。9号線を走って砂丘方面に行くのも、降りるほうを徹底すれば料金の問題も児童生徒のために延長路線として残っていると、私は地元の人間として理解してもらえんと思いますし、砂丘から海士の間をバスを利用される福部町民はおそらくいない。おそらく、鳥取市内に出る人はいると思いますよ。砂丘まで浜湯山まで出る人は皆無だと思ふ。一般の方は自家用車を持っているのでそのようなかたちで利用をする人はいない。したがって、公共交通と循環バスの交通費の差額という問題は確かにありますが、まずそのような利用をされる方はまずいないのではないかと。僕も調査をしたのではないのですが。行きの方は確かに問題があるが、帰りのほうは下校にあわせた運行は、交通事故であるとか、学童児童の安全面の確保に非常に神経質にならざるを得ない。いったん乗った者が自分げの集落の手前で降りて家に帰れる環境を作ってやりたいというのが私の気持ち。したがって、砂丘会館の方まで海岸道路をもし回すのなら9号線を回してもらえんならありがたいかなと、地元の方としては希望します。

日本交通（中嶋随行者）：

確かに正当な論理ですね。ただ運賃がはたして合うかどうかという問題がある。競合するとすると。日交バスに乗ったら値段が300円だったよと。町営バスに乗ったら同じ所から同じ所に乗ったのに値段が違うじゃないかという可能性がある。ある日は日交バスに乗ったら高く、ある日に循環バスに乗ったら安いという同じ区間だのにと問題が出る可能性がある。

澤委員：

運賃の問題については非常に頭が痛くて、今全国のローカルバス会社がほとんど赤字で補填を受けているわけで、補助金を減らすためには運賃を上げるしかない、というのが記事に出ているくらいで、全国のバス会社がいっせいに値上げの方向に向かう可能性がタクシーのようにないわけではない。そうすると、ますます200円バスとの差が出てきて、競合すればするほど、先ほどいいことを言われた運行してほしい、生徒が安心して通学するという200円均一いいと思ひながらも安いあと思ひもある。市から低コストで200円ですということ。100円バス200円バスですということではない。料金というのはそれなりの負担してもらって、運行しなきゃだめかなという思ひもあって、それをク

リアしないと競合するところを走るといのはできないと思う。難しいところですね。

事務局：

運輸支局にお尋ねしますが路線バスと競合しているところは、過疎地有償運送を認められますか。

笠原委員：

基本的には、過疎バス有償運送ですから路線バスがないところを走るのが基本です。確かに、委員さん説明ありましたとおり、学生さん非常に便利なんでしょうが、路線バスがない区間ではないですので、路線バスを使えば今までどおり行き来できますので、白バスの運行は難しい。どうしても、安全面を考えるのであれば、スクールバスとかを考えるしかないのかなあと思います。

田中委員：

午前中は2便行くわけですね。路線バスが

事務局：

午前3便です。午後4便。日交さんの場合、Vの字のところ。

田中委員：

学校の前を通る便に乗ってもらうような工夫を学校側にお願ひできないのだろうか。

事務局：

乗っておられる。それも考慮して、学校の時間を考えている。

日本交通（中嶋随行者）：

終業の時間に合わせて回している。

田中委員：

回すのはいいですが、学校側が少し工夫して乗っていただくようにできないだろうか。

日本交通（中嶋随行者）：

下校の方ですね。

田中委員：

学校側のほうで少しできないのかな。と感じたもので。すべてバスのほうでなんとかしようとするのではなくて。

浅雄委員：

バスを利用する、しないにかかわらず、市内の学校は防犯という意味で集団登校が基本

となっておりますので、基本的にはだいたい2回の下校時間を設定してその時間に帰るようにしておりますので、バス利用の方がまちまちの時間に帰るのではなくて、安全面を考えれば、低学年あるいは高学年で時間を設定して、そこで帰るのがベストであると思いますし、市内では実際にそれを行っておりますし可能であると思います。

会長：

現実的には、そういう取り組みと既存の日交さんのバスのダイヤの微調整で足の確保ができそうということで、お願いします。

前田委員：

過疎地域におけるバスの現状について、営業的に考えると成り立たないのが事実ですし、過疎地域をどう考えるのか。やっぱり競争主義で切り捨てご免となると、それでは地域行政としてはお粗末過ぎると。今回は社会福祉協議会が一部補充するという形になりましたが、利用者からみれば走ってくればいいのですが、基本的には行政が考えてもらわなければいけない。今のバスの利用の形は、今の企業は帰るのが遅い。9時10時に対応するにはマイカーでないとバスではできない。いまは8時過ぎくらいですか。若い人は利用したくても利用できない。利用しているのは高齢者と子供さん達。これが利用しているが限定されている。バスがなくなったら、高齢者は、金がある人はハイヤーがあるが、救急車を利用するというのがある。呼ばれば救急車は来ますので。そういう形は不自然で、地域のバスが空のバスでも通っていることが地域における生活保障というか安全保障というか、いつでも乗れるという体制で、そこは行政が対応していただかないと。長い目で見れば、社会福祉協議会が金があるわけではないしどこまで続くかという不安なんです。鳥取市の全てを過疎地においても、最後の最後まで交通を守るんだというきちんとした姿勢で財政等も補助金も大変でしょうが、住民の安全につながると思う。これからだんだん高齢者が増えて免許を返上する方も出てくると思う。補填するは何かというと地域交通を確保する、高齢者の足を守るということである。その点では行政で考えていただきたいと思う。

会長：

今日の案件の結果は、行政が考えた結果だからこの場があると当然理解できるのですが、路線バスの現状について報告事項に挙がっていますので、行政側から見た路線バスの捕らえ方についてそこで触れてみたい。特段の意見がなければ、ここでいったん審議事項の案件についてご了解されたかということを決定的にしたいと思います。よろしいでしょうか。

一同同意

会長：

特に、ご意見はないと見受けられましたので、了解ということでよろしいでしょうか。

一同同意

会長：

ありがとうございます。了解ということで同意ということで扱わせていただきます。続きまして、報告事項3つ挙がっています。事務局から報告をお願いします。

## 6．報告事項

事務局：

(1) 路線バスの現状について資料2、3により説明。

会長：

数字の羅列ですので、これを見て細かな議論はできませんが、総額いくらかりで足の確保しているかは、ご承知していただきたいと思います。細かなことについては、後で事務局に問い合わせてください。

(2) 新交通補助対象路線の再編(案)について資料4により説明。

会長：

ここの地域の生活に関係することですので、個別の地域で議論することになると思いますがこれも見ていただければと思います。

中村委員：

(3) 平成20年4月1日改正の路線バスについて資料5により説明。

会長：

特段ございますでしょうか。それでは、その他ですが特にございませんでしょうか。事務局ありますか。

事務局：

特段はありません。

会長：

今回の取り組みは初めてのことから、きちんと議論できたことは良かったと思います。きちんとモニターをして、他の地域の取り組みとかを取っていただければと思います。

事務局：

この生活交通会議につきましては、おおむね1月、7月、年2回ぐらいを開催ということで、急な案件とか協議事項がでてきた場合には随時開催させていただきたいと思います。

会長：

それでは、これにて終了したいと思います。