

平成 20 年度 第 4 回 鳥取市生活交通会議

議 事 要 旨

1 . 日 時 : 平成21年1月22日 (木) 13 : 30 ~ 15 : 30

2 . 場 所 : 鳥取市役所 本庁舎 6 階 全員協議会室

3 . 出席者 :

会 長 (学識経験者)	鳥取大学工学部社会開発システム工学科准教授	谷 本 圭 志
副会長 (鳥取市)	都市整備部長	田 中 政 幸
委 員 (住民・利用者代表)	市自治会連合会 (旧鳥取市, 国府町, 福部町)	小 原 保
	” (河原町, 用瀬町, 佐治町)	谷 上 學
	” (気高町, 鹿野町, 青谷町)	田 中 勝 昭
	市老人クラブ連合会 (旧鳥取市, 国府町, 福部町)	前 田 豊
	” (河原町, 用瀬町, 佐治町)	岡 村 博 之
	” (気高町, 鹿野町, 青谷町)	三 谷 忠 俊
(運送事業者)	日ノ丸自動車株式会社 取締役営業部長	中 村 芳 晴
	日本交通株式会社 常務取締役	澤 耕 司
(運送事業者団体)	鳥取県ハイヤータクシー協会東部支部長	橋 本 貞 治
(運送事業者労組)	私鉄中国地方労働組合 日ノ丸自動車支部 執行委員長	小 谷 実
(中国運輸局)	鳥取運輸支局 運輸企画専門官	竺 原 要四郎
(警察)	鳥取警察署 交通第一課長	中 尾 誠

事務局 : 鳥取市都市整備部交通対策室 (高橋、鈴木、遠藤)

その他 : 復建調査設計株式会社 (竹葉、金沢)

4 . 次 第 : 1) 開会

2) 会長あいさつ

3) 協議事項

(1) 「鳥取市地域公共交通総合連携計画策定調査業務」

・地域公共交通計画の基本方針について

(2) 「地域公共交通活性化・再生総合事業 (調査事業)」に係わる事後評価について

4) 報告事項

「鳥取市地域公共交通総合連携計画策定調査業務」

・意見、提案について

5) その他

5 . 議 事

1) 「鳥取市地域公共交通総合連携計画」地域公共交通計画の基本方針について

〔事務局が地域公共交通計画の基本方針（たたき案）について説明〕

基本理念・目標について

- 田中副会長 「基本目標」として、「市民が安心して暮らせる生活環境を保障する地域公共交通」とあるが、「保障する」という表現は強すぎないか。
- 澤委員 同感である。また、「市内のどの地域においても…」という記述も、意味するところはよいが理想論過ぎないか。
- 谷本会長 従来の路線バスによる対応だけを考えているわけではないと思う。
- 澤委員 公共交通の定義が明確ではないが、この表現だと、市が全てやってくれると市民は誤解するのではないか。地域公共交通は市民の参加により、地域住民自らが守らないと確保は難しいと思う。
- 橋本委員 タクシーをもっと活用してはどうか。例えば、バス回数券でタクシーが利用できるとか、免許返納者にはタクシー1割引にするなど、タクシーの活用を考えて欲しい。このことで行政負担も軽減できるのではないか。
- 谷本会長 「基本目標」は、従来のバス路線に限らず、いくつかの交通手段を活用しながら移動を支えるという趣旨であって、「保障する」という表現が強すぎるようであれば「支える」という表現に修正してはどうか。
- 澤委員 それならば、「支える」という表現でよいと思う。
- 小原委員 これは目標であり、計画の大きな方針で最も重要なところだと思う。自治会としては、「どの地域でも利用できる」ことは魅力的であり、大きな目標である。バスが難しければ、例えばタクシーを利用するといったやり方を考えればよい。この記述はこのままでよいと思う。
- 事務局 今現在でもタクシーは料金を支払えばどこでも乗れる。そうではなく、某かの支援のもとでのタクシーを活用した方策などを考えたい。表現的には「目指します」としており、この表現でよいのではないか。
- 澤委員 タクシー事業者も経営環境は厳しく、都市部でしか成り立たないような状況も想定される。目標ではあるが、実際にできることを考えた方がよいのではないか。
- 田中副会長 「保障」とは「社会保障」を意味する。例えば一人しか住んでいない地域も全て保障するということになる。意味はよくわかるが、「保障」は過大な要求になると思う。
- 澤委員 「自分たちのことは自分たちでやる」ということを強調すべきであり、「基本目標」：「地域」との連携・協働による地域公共交通」を強調すべきだと思う。「保障」という表現は避けた方がよい。現在のバス路線は国・県からの多額の補助金で支えられているが、多くの市民は認知しておらず、バス事業者への風当たりも強い。バス事業者としては、補助金がなければ路線を縮小、廃

止せざるを得ない状況であり、バス路線維持のためには地域の係わりが不可欠である。

田中副会長 行政の判断によると思う。

谷本会長 「保障する」とは「市が援助する」ということであり、行政自らがそのスタンスを決めるべきである。ただし、「保障する」という表現で市民を混乱させることは避けるべきであり、「支える」とした方がよいと思う。

「どの地域においても」という表現はあった方がよいと思う。ただし、従来のバス路線だけでの対応ではないということを前提としてである。

また、地域との連携は極めて重要であり、「基本目標」は順序を変えて2番目に持ってくるとよいのではないかと。

田中副会長 会長の言われたことが妥当と思う。

澤委員 全国の事例を見ても、地域が頑張っていて公共交通を確保している。このことを強調するためにも、「基本目標」の「連携・協働」は順序を変えて「協働・連携」とした方がよい。

谷本会長 「連携・協働」は「協働・連携」に修正して欲しい。

基本方針・想定される施策（案）について

谷本会長 想定される施策について、今日の議論では現実性などからギチギチに決めることはしないと考えてよいか。

事務局 よい。

谷本会長 目標では、市民の係わりを強調しているが、「基本方針」の「地域公共交通維持の仕組みづくり」に係わる施策が弱いのではないかと。例えば、「市民が自らが決めていく」ことを支援する施策があった方がよい。

田中副会長 4つの基本方針の順番も見直した方がよい。この計画で、市民にどのようなメッセージが一番伝えたいのかを考えるべきである。市が強調したいのは、「やる気がある地域を応援する」ことではないかと。

谷本会長 同感である。例えば、「基本方針」の「地域公共交通相互の連携強化」は従来から取り組んでいることであり、メッセージとしては最も低くてよいのではないかと。一番目はニーズに即した公共交通の再編、二番目は頑張る地域の応援、としてはどうか。

田中副会長 交通結節点のハード整備など、市はまだ意思決定していないが、今後、市は何に力をいれてやるのかを明確にするべきである。

谷本会長 タクシーの活用が施策に入っていない。「基本目標」の記述にある「移動手段の選択肢の巾を広げる」ための施策として考えてはどうか。

前田委員 「基本目標」で「マイカーだけに頼りすぎずに」とあるが、そのためには職場の平均的な退社時間にバスダイヤを合わせる必要がある。ダイヤの工夫が必要ではないかと。運賃についても、いくつかの自治体で実施しているが、高齢者割引を考えて欲しい。今の運賃は高く、週2回の外出でも負担になる。乗客のいないバスを走らせるなら、安くても乗ってもらいたいと思う。

谷本会長 案としては考えられる。どうするかは今後検討したい。

澤委員 施策に「上限運賃の設定」とあるが、既に上限運賃制となっている。どういう意味か教えて欲しい。

谷本会長 長距離であっても一定の運賃以上にはならない、支払額の上限を決めるということだと思う。

澤委員 そのことであれば、バス事業者側もそう思っている。

橋本委員 タクシーは対象としないのか。

事務局 タクシーについても、これから検討したい。今日の議論を踏まえて、方針、施策を見直したい。乗り継ぎ拠点については、現在、鳥取駅しか存在しないため、新たな拠点を配置したいと考えている。具体的な場所や内容は、今後考えていきたい。

谷本会長 施策に関しては、事業者との協議・調整も必要である。それらを通して、もう少し具体的な案が提案された段階で議論を深めたいと思う。基本的にこの資料をベースとして、今回の議論を踏まえながら作業を進めることとしたいがよいか。

委員一同 (異議なし)

ネットワーク・サービス水準のあり方について

小谷委員 「外環状バス路線」とあるが、その具体的なイメージを教えて欲しい。

事務局 現在のバス路線は、鳥取駅を中心とした放射状の路線だけであるが、これに環状形の路線を加えるということである。

澤委員 いわば「外くる梨」であり、市立病院や県立中央病院などを連絡する環状形の路線のことだと思う。

小谷委員 必ずしも鉄道駅を拠点とした路線にしなくてもよいと思う。例えば、朝の通学は湖山に集中している。

事務局 今回の資料ではネットワークのイメージを示している。具体的な路線配置は今後の検討になる。

谷本会長 朝夕と昼とでは、人の流れが違おうと思う。例えば朝夕は湖山に流れがあるなど、時間帯によって起終点が異なるということが想定される。今回の提案は、路線を性格で色分けをして、乗り継ぎを前提としたネットワークに変える、ただし乗り継ぎが利用者の負担にならないようにする、と認識してよいか。

事務局 よい。

谷本会長 効率的にはなると思うが、利用者がどう思うか。乗り継ぎなしでダイレクトに目的地に行けることが望まれると思う。このことは大きな問題だと思う。

澤委員 基本のイメージは理解できる。今よりも効率性を高め、利便性を高めることはできると思う。幹線路線は、くる梨のように数分おきに運行して利便性を高める、この考えはよいと思う。通勤は郊外に集中しており、その意味でも外環状路線は理解できる。

谷本会長 乗り継ぎ場所では、買物ができるなどの付加価値が必要であり、検討すべき

である。

前田委員 通勤で利用できるのは幹線路線だけである。準幹線、支線は通勤には利用できない。支線は本数が少ない。幹線路線までマイカーで行くことになる。行政補助は幹線路線にしかないのか。

事務局 支線についても行政補助は必要と考えている。

谷本会長 気高循環線やOMUの過疎地有償運送などのイメージである。

事務局 準幹線は通勤にも対応可能と考えている。支線も通勤に全く使えない訳ではない。

前田委員 人が少ないところはバスが成立せず、利用したくても利用できない。幹線路線がしっかりすれば、そこまでマイカーでということも考えられるが、通勤に対応するには、遅い時間帯にも運行していないと利用できない。

谷本会長 通勤はマイカー利用が多く、扱いが難しい。今回の提案は、路線を性格で色分けをして幹線路線をしっかりすれば、そこまでタクシーやマイカーを利用するなど組み合わせも考えられるようになり、利便性が向上するという事である。その考えは明記しておくべきである。

小原委員 支線について、「最低限の移動機会を確保」とは何を意味するのか。通勤通学には対応しないのか。1日5往復とは、現状とどう変わるのか。

事務局 買物、通院を想定している。通勤通学も含めて再検討したい。

谷本会長 最低限の移動機会としては、「通勤通学」「買物」「通院」の3つを想定することが重要である。その上で何ができるかということがポイントである。

澤委員 支線バス路線は、7ページをみると人口が少ないところだと思うが、実際はそうでもない地域がある。例えば津ノ井のニュータウンを含めてある。北園団地線は1時間に1本走っている。支線を全部ひとくくりにはしているの誤解を与えるかなと思う。考え方としては郡部の方かなと思う。

谷本会長 この計画で、どの路線は何便運行するといったことまで決めるのか。

事務局 そこまでは考えていない。

谷本会長 この計画では、方向性やイメージを固めて、次年度以降、実験を行ってみるということであり、これで決まりというわけではないと思う。

今後のスケジュールについて

事務局 この後、事業者ヒアリングを実施して内容を詰めていく予定である。次回会議の日程については、あらためて調整をさせて欲しい。

谷本会長 次回の会議では、事業者との調整を通して、具体的な施策案が提案されると思う。基本的にこの資料をベースとして、今回の議論を踏まえながら作業を進めることとしたいがどうか。

委員一同 (異議なし)

谷本会長 それでは、今回の資料を基本として作業を進めることで承認する。

2) 「地域公共交通活性化・再生総合事業(調査事業)」に係わる事後評価について

- 事務局 鳥取市地域公共交通総合連携計画の策定は、国の地域公共交通活性化・再生総合事業に位置づけられている計画策定調査事業として進めているところです。今回、国の実施要領に基づき、計画策定調査事業に関する事後評価を実施するものです。まだ事業の途中ですが実施要領によりますと、今回の評価結果については、1 月末までに中国運輸局に報告を行うこと及び速やかに公表するということが規定されていますので、今回実施するものです。
- なお、内容につきましては、別添のとおりですので、ご覧いただきご意見があればお願いします。
- 谷本会長 これは、国の補助をもらう上でのチェックとなるものである。自分（会長）と事務局とで調整して対応したいと考えているがどうか。
- 委員一同 （異議なし）

3) 「鳥取市地域公共交通総合連携計画策定調査業務」委員の意見、提案についての報告
〔事務局が委員の意見、提案について説明〕

- 谷本会長 各委員には、今回の委員提案を確認していただき、利用促進等のアイデアを考えて欲しい。何かあれば事務局に連絡して欲しい。

4) 会長まとめ

- 谷本会長 次回の会議では、具体メニューが提案されることになると思うが、事務局は事業者と調整して施策を詰めて欲しい。事業者側も事務局に協力して欲しい。その他に意見がないか。ないようであれば、これで平成 20 年度第 4 回生活交通会議を終了する。

以 上

