

平成21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8月24日(月) 13:30~15:00
2. 場所 鳥取市役所 本庁舎6階 第1会議室
3. 出席者
- | | | | |
|-----|-------------------------------------|-----------------------|------|
| 会長 | 〔学識経験者〕 鳥取大学大学院工学研究科社会基盤工学専攻准教授 | 谷本圭志 | |
| 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 | 稲村雄一 |
| | | 日本交通株式会社 バス営業部次長 | 中嶋敬治 |
| | | 西日本旅客鉄道株式会社 鳥取鉄道部運輸科長 | 三谷宏志 |
| | | 県ハイヤータクシー協会 | 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 | 田中哲志 | |
| | 〔警察〕 鳥取警察署 交通第一課長 | 岡本英治 | |
| 事務局 | 鳥取市都市整備部交通対策室(中村、鈴木、遠藤) | | |

報告事項

バス路線日置線（浜村駅 青谷駅）の廃止について（資料1）

【事務局が説明】

- 事務局 本来なら、生活交通会議の議題になりうる議題であるが、県の補助対象路線になっているので県の地域協議会の方の議題になっている。そのため、本会議にて協議していただくことにはならないので、報告事項として今回あげさせて頂いている。
- 小谷委員 これまでの経緯の説明が必要でないか。
- 事務局 これについては、これまでの議論の中で、詰めさせて頂いているが、現在平日10便運行しているが、乗客は全体で3人くらいしかいない。便数では、8便は空の運行になっている、そのため、路線バスでなくてデマンド式のタクシーの方が効率的ではないかということで進めている。
- 谷本会長 廃止について異議はないか。
- 一 同 異議なし。

協議事項

（1）湖山循環バスの運行計画について（資料2）

【事務局が説明】

- 小谷委員 現行の路線と重複するところもあるため、料金等で現行路線とトラブルにならないように留意していただきたい。現行路線への苦情等も出てくる可能性があるため、利用者に十分理解されるようにしていただきたい。例えば運賃150円が問題というわけではなく、わかりやすくすることが大事ではないかと思う。
- 事務局 バス停表示や広報等、その辺は十分配慮していきたいと考えている。
- 小原委員 既存の競合路線が160円で運行している中、湖山循環バスの料金が150円である理由は明確にしないといけないのではないか。
- 谷本会長 南北に走る線が、湖山地区のショッピングセンターや鳥商前という目的地を結んでいる路線であり、湖山～鳥商前の区間を既存のバス路線と奪い合っているという構図にはなっていないと理解している。ただ、苦情はあるかもしれない。
- 中嶋委員 湖山循環バスが湖山地区に対しては安いという状況からみると、反対意見は少ないのではないか。
- 小原委員 例えば、既存の重複区間を同一の150円に落とすとかはできないか。
- 中嶋委員 既存のバス料金を150円におとすことは可能だと思うが、ただ、それもいつまで継続できるかという保証はない。最終的にはもともとの設定運賃にならざるを得ないのかなと思う。
- 中嶋委員 バス停のことについてだが、湖山～鳥商前の間にスーパーや郵便局があったりする。この間は、道路上の形態からいってもバス停を作るスペースはなく、様々な規制はあるかもしれないが、結構距離があるのではないか。循環ルートの南側は新設バス停が多いが、湖山街道は既存バス停しかない。もう一つくらいバス停があっても良いのではないか。

- 事務局 湖山～鳥商前は 700m位の距離がある。ただ、停車帯がなく、停車帯も何もない所にバス停を設置するとなるとすぐに許可を得ることは難しいと思う。また、すぐに新たな停車帯を設置することも難しいと思うので、実証運行期間中は現状のバス停でいければと考えている。
- 谷本会長 先程の料金の話とも関連すると思うが、コミュニティバスというのは細かくバス停に停車し、既存のバスというのはそこまで細かく停車しない。そこで既存バスの特急料金的なもの、コミュニティバスの普通料金的の違いがでてくると思うし、利用される方も納得しやすいと思う。バス停を追加可能か是非確認してほしい。
- 中嶋委員 既存バスの車両と循環バスの車両というのは誰が見てもすぐに区別できるようにしていただきたい。愛称・名称等の記載方法はわからないが、150 円と外からもわかるように明示してほしい。
- 事務局 愛称というのを色々考えてみたが、まだ実証運行期間中なので、ある程度軌道に乗ってから愛称決定なり、ラッピングなりをしながら愛着をもてるような物にしていけばと考えている。当面は既存バスと区別が出来る形を考えていく。
- 中嶋委員 回数券だが、スーパーや郵便局等で販売した方が良いのではないか。
- 事務局 あと、農協前というバス停があるので、JAさんで取り扱っていただけないかと考えている。
- 中嶋委員 乗客が立ち寄るだろう、利用されるであろう施設で回数券販売をした方が良さだろうし、販売所を増やした方が良いと思う。
- 事務局 松保地区の方で商店の方をお願いできればと考えている。
- 橋本委員 利用される年代層というのをきちんと把握しておくべき。そうすれば販売方法も考えやすくなる。やはり、簡単に手に入るようにすべきである。また、販売場所等しっかりと住民の方に知っていただくのは大変なので、しっかり PR していただきたい。
- 事務局 現在よくお聞きするのは、松保地区の方が、病院やスーパー等で湖山地区にいていて聞いている。高齢の方が多いと考えている。
- 谷本会長 小学生や幼稚園、子供何人まで同伴か。
- 事務局 一律で小学生以下は無料。
- 中嶋委員 半年間の実証運行後、余った回数券はどうするのか。払い戻しはできるのか。
- 事務局 湖山循環バス限定ではなく、どこでも使える。
- 橋本委員 今後の会議でも重要になると思うが、単純な利用者数はもとより、年齢層等についても整理しておく必要がある。
- 事務局 利用状況や PR 方法についてはしっかり整理する。
- 谷本会長 この内容で実証運行を行うが異議はないか。同意ということによろしいか。
- 一 同 異議なし。

(2) 乗合タクシーの運行計画について

米里線について(資料3)

【事務局が説明】

- 橋本委員 200円を上限とあったが、例えば市立病院～大路橋はいくらか。
- 事務局 160円。200円以下は現行路線と同額で、200円を超える場合は200円が上限。
- 橋本委員 タクシーの形態は、中型か小型か。
- 事務局 中型タクシーを予定している。最初は何人くらい利用されるか不明なので、定員を超えた場合は、無線等で対応していただく。
- 橋本委員 車両が乗合タクシーだと認識できるようにするのか。
- 事務局 外観でわかるように、車両に記載していただく。
- 橋本委員 乗合タクシーの停車場所は？
- 事務局 バスの停留所に止まる。
- 中嶋委員 運行経路について、例えば越路～市立病院に行く乗客が一人だけ乗っていた場合も、雲山日交を経由して市立病院に行かなくてはならないのか。
- 事務局 雲山日交からの乗客がいる可能性があり、やはり雲山日交経由で運行しなくてはならない。また、経路が定められたルートを走行しなくてはならない。ただ、ご指摘のようなケースもあるので、住民説明会では、雲山日交を経由せず市立病院に行くというルートについてもご意見を伺った。
- 中嶋委員 乗合タクシーの雲山日交バス停は雲山日交内にあるが、乗り換えのバス停は雲山日交より鳥取駅側の路上にある。乗り換えの場合や雲山日交から市立病院へ向かうお客様はどのようにすれば良いか。
- 事務局 乗合タクシーは雲山日交の車庫に入った所で、乗降していただくことになり、乗り換えの場合は、既存のバス停まで移動していただくことになる。
- 中嶋委員 例えば、雲山日交で乗客が降りて乗客が一人もいなくなったのに、市立病院まで行く必要はないのではないかと。合理的にしたほうが良いのでは。
- 田中委員 今の申請ではそれはできない。仮にそうする場合は、市立病院発着と雲山日交発着の2系統で運行してもらわなくてはならない。
- 事務局 そういうこともあり、地元には2案提示して意見を伺って、現在のものに設定している。現時点では難しいがデマンド形式等を考えた場合には検討の余地があると思っている。
- 谷本会長 乗客がどのような利用をされるかも不明な点があるので、実証運行を行って、実態を把握していけば良いのではないかと。
- 田中委員 市立病院に行かれる方は病院へ、雲山日交に行かれる方はそこから市内へと行かれる方が多いと思うので、やはり系統を2つ考えるということもありえるのではないかと。
- 事務局 利用状況も見て、今後よく検討する。
- 谷本会長 この内容で実証運行を行うが異議はないか。同意ということでよろしいか。
- 一同 異議なし。

浜村青谷線について（資料４）

【事務局が説明】

- 稲村委員 JRとのダイヤ接続はしているのか。
- 事務局 現在のダイヤを元に設定しているので、基本的にはJRと接続できている。今後、JRのダイヤが変われば、こちらの方のダイヤも変えながら接続できる方に考えていきたい。
- 中嶋委員 米里線と同様に路線バス廃止に伴って乗合タクシー化されるが、浜村青谷線がデマンド方式なのはなぜか。
- 事務局 浜村青谷線は10便の中で2便くらいしか乗客がいない。後は空運行になっている。前回の生活交通会議の中でもこれだけ空運行があるのだったらデマンドの方を優先的に考えていったらいいのではないかという意見があったので、ダイヤは設定しているが、空の場合は運行しない形を考えている。住民の方からも、デマンドの方が制限はあるが、空で運行するよりは良いのではという意見があった。
- 橋本委員 領収書を発行できるようにしていただきたい。
- 事務局 業者に伝える。
- 谷本会長 この内容で実証運行を行うが異議はないか。同意ということよろしいか。
- 一 同 異議なし。

（３）その他

鳥取空港 鳥取砂丘間乗合タクシー運行計画について（資料５）

乗合タクシーの新規許可及び事業計画変更認可申請手続きに係る関係法令等について（資料６）

一般乗合旅客自動車運送事業の許可に関する基準（資料７）

【事務局が説明】

- 谷本会長 鳥取空港 - 鳥取砂丘間乗合タクシーについては確認漏れがあり本来なら生活交通会議で事前にご報告する内容であるが、判明した時点で会議を開いた場合、運行開始に間に合わないという事情もあったため、勝手ながら判断させていただいた。ご了承いただきたい。
- 一 同 異議なし。

以上