

## 平成22年度第3回鳥取市生活交通会議議事録（要旨）

1. 日時 平成22年10月13日（水） 10：00～12：00
2. 場所 鳥取市役所 本庁舎6階 第1会議室
3. 出席者

会長	谷本圭志	鳥取大学大学院工学研究科 教授
副会長	田中政幸	鳥取市都市整備部長
委員	中川浩作	鳥取市小学校PTA連合会
	南部敏	鳥取市市自治会連合会（旧鳥取市,国府町,福部町）
	谷村萬吉	鳥取市市自治会連合会（河原町,用瀬町,佐治町）
	水上洋八	鳥取市市自治会連合会（気高町,鹿野町,青谷町）
	前田豊	鳥取市老人クラブ連合会（旧鳥取市,国府町,福部町）
	田淵丹次	鳥取市老人クラブ連合会（河原町,用瀬町,佐治町）
	中村芳晴	日ノ丸自動車株式会社 取締役営業部長
	中嶋敬治	日本交通株式会社 バス営業部次長
	橋本貞治	鳥取県ハイヤータクシー協会東部支部長
	村上恵	私鉄中国地方労働組合 日ノ丸自動車支部 執行委員長
	近藤隆浩	鳥取運輸支局 首席運輸企画専門官 丹下力俊氏 代理
	樋口敬	鳥取警察署 交通第一課長
事務局	鳥取市都市整備部交通対策室（澤田、鈴木、遠藤）	
その他	株式会社バイタルリード（森山、神田）	
4. 次第
  - 1) 開会
  - 2) 会長あいさつ
  - 3) 協議事項  
鳥取市バス路線再編実施計画（南部地域編 素案）について
  - 4) 報告事項  
国土交通省「地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～」について  
（平成23年度 概算要求資料）
  - 5) その他
5. 議事  
鳥取市バス路線再編実施計画について経過説明（事務局）
  - ・第2回生活交通会議（7月6日）にて鳥取市バス路線網再編実施計画の策定方針・補正予算について協議
  - ・9月1日実施計画策定業務を出雲市の(株)バイタルリードが落札
  - ・南部地域をモデル地区として平成24年度から実証運行を予定。そのハード整備を23年度予算に計上する関係から南部地域を先行して協議をお願いする。
  - ・全体計画も平行して作成中鳥取市バス路線網再編実施計画（南部地域編 素案）説明（事務局）

谷本会長 本日は、具体的にというよりも、大きな方向等についてフリーに議論していただきたい。

前田委員 前段の分析や調査結果はよくできているが、課題分析、方針、イメージ等に関して問題があると思う。何故マイカーが増えたかの分析が欲しかった。マイカーが増えた理由は3つあると思う。1つは、利便性の高さである。2つ目は、駐車場があることであり、都会のように駐車場が無ければ公共交通を利用せざるをえない。3つ目は勤務時間が変わってきていることが挙げられる。最近では夜7時、8時頃まで仕事をするのが普通となっており、定時に帰宅できる人は非常に少ない。こうした勤務時間に合わせた夜間の運行が必要である。マイカー通勤者のバス転換には無理があり、バス利用は通学と高齢者を中心とすべきである。また、高齢者の通院や買物を考えると乗り換えが大変であり、利用者の視点が欠けている。効率性の向上を図る上で通学時間帯以外は、乗合タクシー、デマンド運行等を検討していく必要がある。神戸線を南部と考えるか、東部と考えるかを検討する必要がある。鳥取南で結節するメリットはなく、デメリットが大きいと思う。今後小学校の合併が予想されるが、円通寺に出ることに対しては、住民は大反対するであろう。実証運行するのであれば、朝夕の4往復を定時運行とし、残りはデマンド方式がよいのではないか。神戸は別に考えたほうが良い。将来のお客さんは誰かをよく考えるべきである。

谷本会長 乗換を必要とするシステムはかえって不便など、いろいろな意見があったが、事務局の回答はひとまず置き、引き続き皆さんの意見を伺いたい。

水上委員 全体の方向付けができたのは、進歩である。マイカーの問題があるのは理解できるが、マイカーに対する制約をかけていく必要もある。都心にマイカーが流入すると問題も多く、規制をかける事例が多い。鳥取市でも、マイカー規制を考えるべきであり、そのための公共交通の利便性の向上が必要となる。循環バスも現在のくるりでは不便な点もあり、もっと大きな循環も必要と思う。

前田委員 都会は人口密度が高いので成立するが、鳥取では難しいのではないかと。

谷本会長 いろいろな考え方がある。実態に追随するケース、実態を変えていこうとするケースなどさまざまであり、その中で、現実的で市民にとって一番よい着地点を見出していく必要がある。

- 南部委員 バス、タクシー事業は民間事業であり、市はアドバイザー的に関わっていくと思うが、実証計画案はかなり具体的なものとなっており、事業者とはすでに協議をしているのか。
- 事務局 バス事業者とは2度ほど協議を行った。
- 南部委員 バス事業者との協議の上で、会議で承認してくださいというのであれば、そうした点を踏まえて、検討しなければならない。
- 事務局 諸問題について、まだ具体的なことは詰めていない。
- 南部委員 事業者の方はどうなのか。了解しているのか。
- 中村委員 具体的なダイヤ等については、これから詰めていく。利用者の需要等も考える必要がある。幹線の運行は現有車両で賄っていけるが、支線分はなく、乗合タクシーやデマンド運行などになっていくのではないかと考えている。具体的な話はこれからである。
- 中嶋委員 バス運行事業者としては、昔から鳥取駅からの放射状路線を解消したいと試行錯誤してきた。案としては、この計画の案もあるが、例えば河原 - 鳥取駅間を太くする案も考えられる。
- 橋本委員 タクシー業界は危機感を持っている。費用対効果からバスとタクシーが連携する方法もある。例えば、バスがなくなる夜9時以降の鳥取駅バスターミナルのタクシー利用なども考えられる。乗合タクシー等には反対意見もあるが、バスと連携して地方のタクシー事業者をもっと活用できないか協会としても検討しているところである。
- 前田委員 タクシー料金は高くして年金生活者は利用できない。バス料金並みの小型バスのデマンド方式を研究する必要がある。
- 谷本会長 古いバス・タクシーのイメージで考えてはいけない。バスはタクシーに、タクシーはバスに近づける工夫が必要である。
- 谷村委員 現在の状況や方向はしかたがないと思う。用瀬・佐治地区では、交通弱者と子どもの移動を確保する交通は維持する必要がある。江波線と赤波線は関連させ

る必要がある。佐治線はどのようにするのか。現在検討中であればよいが、具体的な運行計画にあたっては高齢者と通学の移動手段確保を第一にお願いしたい。基本的には、事務局案でよいと思う。

南部委員 物事を進めていく上でたたき台は必要である。このたたき台を基に、前に進めていくことは重要である。実証運行は H24 秋となっているが、遅いのではないかと。1年でも早く実施すべきと考える。

谷本会長 スケジュールの説明をお願いします。

田中副会長 追加説明をしたい。今回変えようとしているのは、バス事業者の効率化を図ることではない。利用者の利便性を徹底的に向上させたい。乗り継ぎ抵抗は大きいと、その抵抗以上の便数サービスを提供する。着いたらすぐに乗車可能とする。IC カードで乗継割引を行う（初乗り料金やめる）。料金も片道上限 500 円や 1 日上限 1,000 円にすることも考えられる。幹線ルートまで出ると、非常に高い交通サービスがあるという交通環境を創りたい。

時間がかかるのは、プラットホーム工事があるからである。国道 53 号で国土交通省と協議して工事を行う。プラットホームと IC カードがないと実証運行の意味がない。そのため、これだけ時間がかかる。

計画案の方針に「乗りたくなるようなシステムづくりを目指す。（システム、乗り継ぎ、料金、デザインなど）」、「通勤の帰宅時もきちんと利用できるサービスを創る」ことも追記する。公共交通の方がよいというシステムをどのように作るかという議論をして欲しい。

通学を考えると支線から支線に乗り換えることも考える必要がある。また、吉成南以北は自転車利用が便利なまちづくりをしようと思っている。事務局はトータルな話をして欲しい。（自転車や JR など）

富山で LRT 導入したとき、当初は 20 分間隔での運行予定であったが、待ち時間が多くなるため、最終的には 10 分間隔での運行となった。その結果、マイカー通勤から路面電車への切り替えや、普段外出しなかった高齢者が外出するようになった。利便性を高くすることが重要であると考えます。

谷本会長 一見すると乗り継ぎが必要なシステムであるが、そうではなくサービスが向上するものである。幹線を太くして支線をきめ細やかにするのはセットである。マイカーから公共交通への転換には、バスだけでなく中心市街地活性化が必要である。乗り換え拠点では、買い物ができることなども必要である。これを題材にまちづくりを考えるとともに、まちを変える装置として捉えたい。

水上委員 このしくみをどうつなげていくかが重要である。ヨーロッパや富山のような先進サービスをどのように導入するかが重要である。低床バスも必要である。いろいろなアイデアを積み上げていく必要がある。

谷本会長 そのアイデアを同時に実現する必要がある。

橋本委員 JR時刻を気にかける必要がある。その上でバスやタクシーのダイヤ設定等の工夫をする必要がある。

谷本会長 委員の方々の意見を踏まえながら総論としては、まずは、このイメージで進めたいと思う。今後、具体化する中で意見をいただきたい。その他特に意見が無ければ、報告事項に入りたい。

#### 報告事項

国土交通省「地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～」について  
参考資料説明（事務局）

谷本会長 国土交通省としての事業計画であり承認されたものではない。かなり変わってくるかもしれない。国の制度が本会議の議論のようなものになりつつある。運輸局のほうで補足説明の必要はないか。

近藤委員 今後、具体的な情報がわかり次第、報告したい。

#### その他

水上委員 鳥取駅で降車した乗客がどのような行動をしているかを調査してはどうか。その後の行動が分かれば、手の打ち方も変わってくる。

事務局 現在のデータでは調査していない。調べてみる。

水上委員 支線でも地域の中心市街地はそれなりにある。そこを発展させながら利用者の利便性を高くする必要があると思う。

田中副会長 その議論は、次の5ヵ年計画で議論している。用瀬、気高で委員会を作って調査している。地域生活拠点を総合支所のある辺りに作っていく計画である。

水上委員 そのようなところを幹線との乗り継ぎ拠点にしてはどうか。

田中副会長 用瀬の乗継拠点は、まさにその中で検討している。

谷本会長 関連する取り組みについては、別のところの議論も含めて話題提供して欲しい。  
今後の予定はどのようになっているのか。

事務局 11月末に他のエリアを含めての全体的な会議を開催したい。

谷本会長 ブロックに分けて行うのか。

事務局 そうしたい。その後1月に会議を開催し、パブコメを予定している。その後再度会議で承認を受けたい。

谷本会長 次が重要である。パブコメの一つ手前の内容を議論となる。次回は、アイデア、具体化に案を出して欲しい。

中嶋委員 今回の計画は、南側であるが。同様な状況が西側の気高、岩美町、若桜などでもある。鳥取市を超えた他の町との連携も重要である。

谷本会長 この計画と同時に市役所・県庁職員の通勤の改善が必要とされる。住民説明会等では、行政職員の公共交通利用が問われる。  
その他なければ、以上で終わる。

