

**平成23年度 第3回 鳥取市生活交通会議
議 事 要 旨**

1. 日 時 : 平成23年11月24日 (火) 10:00~12:00

2. 場 所 : 鳥取市役所 本庁舎 4階 第2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 教授	谷 本 圭 志
○副会長	[鳥取市]	都市整備部長	大 島 英 司
○委 員	[住民・利用者代表]	鳥取市小学校PTA連合会	山 田 淳
		市自治会連合会 (河原町, 用瀬町, 佐治町)	谷 村 萬 吉
		〃 (気高町, 鹿野町, 青谷町)	水 上 洋 八
		市老人クラブ連合会 (旧鳥取市, 国府町, 福部町)	前 田 豊
	[NPO法人]	鳥取市連合婦人会	油 谷 都 々 江
	[運送事業者]	日ノ丸自動車株式会社 営業部長	中 島 文 明
		日本交通株式会社 業務課 係長	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
	[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
		私鉄中国地方労働組合 日ノ丸自動車支部執行委員長	村 上 恵
	[中国運輸局]	鳥取運輸支局首席運輸企画専門官	丹 下 力 俊
	[警察]	鳥取警察署交通第一課長	樋 口 敬

○事務局 : 鳥取市都市整備部交通政策室 (鈴木、九鬼、伊藤、有本、遠藤)

○その他 : バイタルリード (古川)

4. 次 第 : 1) 開会

2) 会長挨拶

3) 報告事項

まちづくりDVDの上映(6分)「活力と魅力あるまち鳥取市をめざして」

4) 協議事項

(1) 南部地域新総合公共交通計画 (素案) について

5) その他

5. 議 事

報告事項 まちづくり DVD の上映 (6分)「活力と魅力あるまち鳥取市をめざして」

事務局・交通政策室 まちづくり DVD の上映

大島副会長 今回 DVD を見ていただいたのは、もちろん庁舎の話をしたわけではなく、多極化型コンパクトシティの考え方で進めていきたいということを伝えたかった。いま実証運行を現実のものにするために手いっぱいになってしまっており、それ以外の交通会議で議論すべき全市的な課題の対応まで検討できていない。しかし、私どもも南部地域の実証運行だけ成功すればよいとは思っておらず、たとえば用瀬でまちづくりの計画を立てると同時に、交通計画を立てるといような取組も進めている。今後、西の方でもまちづくりと絡めながら交通を考えていきたい。また、今は過疎地で交通が不便という大きな声はあがっていないが、そうした地域でのニーズもあると考えている。そういったニーズを拾うために今回、実証運行という形をとっているが、細かい谷筋のニーズなど、本当に困っている現状がないのかなど、ニーズを拾い上げるようにしていきたい。前回は公共交通を支え合うための乗車の促進などの話をさせていただいた。今回も南部の実証運行の話が中心になっているが、私ども市役所としては、公共交通を使っただけのためのエコ通勤をどうしていくか、また多極型コンパクトシティの考え方などをもとに、まちづくりと公共交通を絡めていきたいと考えている。また、谷筋などのニーズも拾い上げたいということも考えている。今回の南部の実証運行は鳥取市でも初めてのことであり失敗してはいけないということで、南部に偏ってご意見をうかがっているが、いま申し上げた点についても私どもは忘れてはいなく、他地域についても検討すべきと考えている。

谷本会長 委員のみなさんも他地域のことを忘れていないというわけではないと思うが、議論していくと全体像を見失うことはあるかもしれない。交通以外の全体像もあり、そういった点を考えるということで DVD を見させてもらったと解釈している。こういった DVD はいろいろな方に見てもらってこそそのビデオだと思う。後でも紹介したいと思うが他地域では Youtube を使って公共交通の PR をしている例もある。そういったものを市がやるべきか、という議論もあるかもしれないが、広報戦略としても考えてほしいと思っている。それでは、協議事項に入りたいと思う。

案件1 南部地域新総合公共交通計画（素案）について

事務局・交通政策室（九鬼・遠藤） 資料1～4説明

谷本会長 いつもようになりに盛りだくさんで、どこから議論していいかわからないかもしれない。いずれにしても、資料1にあるように、前回の会議のあと地域で説明させていただき、それを踏まえての修正案だと思う。難しいのは、ある地区ではこうしたい、別の地区ではこうしたいという意見がある中で、調整を行うこと。前回、日ノ丸さんにこの案で運行が可能かということのコ

- メントしていただきたいとしていたが、どうでしょうか？
- 中島委員 夜の運行については、バス事業者がやるとなると制約が多い。タクシーなど乗合で利用されるのが効率的かと考えている。もう一つは、幹線がかなり充実して良いと思うが、支線にはどうしても乗換が必要になる。この点が地域の方に理解していただき、どれだけ乗換抵抗をなくせるかが課題だと思う。もう一つは、私どもは民間企業であり、常に費用と収益とのバランスを考える必要がある。シミュレーションはされているが、基本的には利用促進が一番だと思う。現在の利用から、どの程度の利用促進効果が見込めるのか心配である。
- 谷本会長 利用促進に関するご懸念はもっともだと思う。運行そのものについてはどうか？無理はないか？
- 中島委員 夜間の運行を考慮していただければ、ダイヤ自体には無理はない。
- 谷本会長 夜間の便については、橋本委員にもお話をお聞きしたい。
- 橋本委員 夜間の運行について、タクシーも運行するとすると競合する可能性がある。業界の中では意志の疎通を図る必要があり、将来的に深夜のタクシーをどうするかについて、業者の同意は得ている。あとは、細かな点として金額の面など事務局と検討していく。事業者そのものは、やってみようということになっている。問題は、細かな点だがジャンボにするかセダンにするかなど、まだ統一はとれていない。参加したいとは考えている。
- 谷本会長 基本的には、バス事業者は深夜便については難しいという一方、タクシー事業者は稼ぎ時ということで、両者の利害は一致していると思う。是非ともうまく調整してほしい。ヨーロッパにいくと、飛行機と JR が競合しているところなどでは、飛行機のチケットで JR に乗れるような工夫もしており、事業者間で協力してパイを増やすというような取組が行われている。その他にはどうか？
- 中嶋委員 確かに法律的に1日16時間という規定もあり、連続して4時間以上運行してはいけないという規定もある。おそらく、運行ダイヤをしっかりと組んで検討していると思うが、そのあたりの運用面でのハードルが高いのではないかと思う。
- 中島委員 心配していただき、ありがとうございます。担当者とも相談して、なんとか対応したいと考えている。
- 谷本会長 安全性にも関わり大事な話だと思う。今後、より詰めていくとは思いますが、その都度検討する必要がある。先ほど、乗り継ぎの話があったが、幹線から支線に乗り継ぐときなど、バスの中で待てるような体制の話はされているのか？
- 事務局 直接そういう話はしていないが、実際に、バスの中で待ついただくことは可能だと思う。
- 谷村委員 その関連で、幹線と支線との乗り換えの際の待ち時間はどの程度で考えているのか？何分くらいなのか？
- 事務局 10～15分で考えている。
- 谷村委員 15分というのは長い。なんとか、支線との接続を5分ぐらいでできるようなダイヤにはできないか？
- 事務局 基本的にはそのようにしたいと考えている。

谷村委員 料金について、幹線が 500 円、支線が 200 円ということだが、たとえば、江波赤波などから鳥取駅に行く場合、上限 700 円ということになるのか？

事務局 幹線 500 円、支線 200 円ということで検討している話はしたが、まだ決定ではなく、シミュレーションをしながら検討したいと考えている。極端に安くしすぎても市の負担が大きくなってしまうので、料金についてはもう少し待っていただきたい。

谷村委員 以前、乗継割引の話があったが、たとえば佐治の一番奥から鳥取駅に行く場合、現状ではいくらになるのか？

事務局 今は 800 円となる。

谷村委員 江波からはどうなるのか？

事務局 江波からは、現在鳥取駅までの直通便がないため、江波から社まで 500 円ほどかかり、また社から鳥取駅までが 650 円くらいかかり、1,000 円以上かかっている状態。

谷村委員 佐治の方が遠いのにおかしいという話もあるが、そういったことが解消されるということか？

事務局 中山間地域への対応という課題もあり、支線については一律 200 円にしたいと考えている。料金の問題は対応を苦慮しており、低すぎても高すぎても良くない。いまの利用状況が変わらないとした場合（最悪の場合）どうなるか、シミュレーションを行い、市の財政とも相談しながら検討したいと考えている。国のバスの補助制度などもあり、いろいろなパターンを提示して、わかりやすいものを検討したいと考えている。

橋本委員 朝晩の学生や通勤者は良いが、乗り継ぎは高齢の方には厳しいと思う。乗り継ぎ抵抗をなくして利用促進をするとすると、たとえば、乗降の際に手を差し伸べることや踏み台を置くなど、お年寄りの方に乗っていただけるような工夫を考える必要があると思う。

谷村委員 いま杖をついて歩いているような人はいい。車いすの人も多く、そうした人は買い物にも行けない。そうした方々の扱いをどうするかが課題である。本当は誰もが外に出たいと思っている。車いすは載せられるのか？

橋本委員 タクシーならば車いすも載せられる。そういった方々の利用も進めている。また、買物タクシーなどの取り組みも行っており、一緒にお店に入って荷物を持つなどしている。たとえば、倉吉のバスでも自転車を載せられるバスを設けるなどしている。

村上委員 やはり、今回の計画では乗り継ぎが発生する。乗り継ぎ拠点の待合所の整備の話は具体的にすすんでいるのか？また、バスはどのようなバスを検討しているのか？確かに、学生などが乗るのはステップがあっても良いが、それ以外の低床バスを考えているのか？市内でも高齢者は低床に慣れており、高床がはいると嫌な顔をされる。導入する車両はどのように考えているのか？

中島委員 できるだけ低床にしたいとは考えている。

村上委員 車両購入などは考えているのか？

事務局 幹線は基本的には現在のバスの導入を考えている。支線については、地域に出た場合も、小さくて良いというような意見も出ており、支線については、ハイエースのようなワゴンタイプを購入したいと検討している。車いすが乗れないという問題もあるが、そういった場合はタクシーを利用してもらうな

- ど考えなければいけない。基本的には大きいバスの購入は考えていない。
- 村上委員 通勤・通学時間帯など、学生さんがたくさん乗るような場合は、大きいバスになるということか？
- 事務局 朝など 15 人以上の利用が見込まれる時間は大きいバスにし、それ以外の昼間の通院利用などでは小さい車両にすることも考えている。
- 谷本会長
山田委員 低床バスをできるだけ、通院時間にあてるような配慮も必要かと思う。学生への配慮はしていただき、現在の状況でいいと思う。学生は、時間帯さえクリアすれば、利用せざるを得ない利用者であり、サービスの変化によって利用が伸びるまたは落ちるといったことはない。通勤者や高齢者などが利用促進の対象になる。乗継の不安もあると思うが、プラス面もアピールしていくことも大事だと思う。また、全員にということは難しいかもしれないが、タクシーだから介助サービスが良いというわけではなく、バスでもそうしたサービスをしてほしい。
- 谷本会長 これまでの議論を聞いていて感じるのは、昔はバスにも車掌さんがいた。いまは別の意味で、乗り降りの介助や乗継方法の説明といった点で車掌さんが必要だと思う。いずれにしても、アテンダントなど質問ができる人が乗り継ぎ拠点にいれば良い。バスでは、個別のお客様になかなか対応しきれないのが課題である。また、タクシーの導入とうことも高級感が指摘されるようなこともあるが、たとえば黒塗りをやめて、敷居の高くない B 級タクシーを導入するなどしてぜひたく感を低くするような工夫もいる。もちろん、車両の運用など制限はあると思うが、細かいアイデアは検討していただきたい。
- 水上委員 資料 3 を見ていて、よその地域の例がでている。市職員のノーマイカーデーだけでなく、県職員や事業所、バス停の近くの住民など、ある程度強制力をもって利用促進する必要がある。また、バスは定時制が課題になると思うが、バス専用レーンを設けるなどあってもいい。他地域の取組も含めて、いろいろな細かいアイデアを積み上げる必要がある。
- 橋本委員 支線から幹線にお客様を送る際、夜の便など特には玄関まで送りたい。できればドアツードアにしたいと思う。
- 水上委員 支線などではそうした取り組みがしやすいと思う。
- 橋本委員 タクシーでは、電話番号だけいただければ場所がわかるシステムもあり、そうしたものを活用していきたい。
- 山本委員
事務局 関連して、支線ではフリー乗降については考えていないのか？
現在も、支線部分に関してはフリー乗降できる所が多い。どこまでフリー乗降可能かは、警察やバス事業者と協議して検討していきたい。また、フリー乗降としていても利用者が知らないということもあり、そうした周知もしていきたい。わかりやすい情報提供をしていきたい。
- 谷本会長 先ほど、ノーマイカーデーの話があったが、乗らないのに不便という意見は本意である。乗ってないのに「乗れない」という人には、一度乗っていただいて、具体的に何が不便なのかを教えていただくようにしたい。社会実験中の調査というかたちで乗っていただき取り組んでほしい。
- 中嶋委員 これまでもいろいろな取り組みをしてきたが、現状で便利なマイカーを利用している人に、バスに乗ってもらうといのはなかなか難しい。ある程度強制力が必要だと思う。

水上委員 バス停から何mの人には必ず乗ってもらうなど、強制力が必要。

中嶋委員 先ほど、乗り継ぎ抵抗の話もあったが、支線から幹線に乗り換えて鳥取駅まで行き、またそこからも乗り換える必要がある人も多く、そのあたりが難しい。

水上委員 あまり、なんでもかんでもやりなさいというのも難しい。ある程度の目安をつくって、実施していく必要がある。

山田委員 あまり決まりになるのも厳しい。

水上委員 しかし、それくらいやらないと公共交通は成り立たない。今後、高齢化がどんどん進むとどうするのかを考えないといけない。ある程度、強制力が必要。

谷本会長 最初は市の職員や協議会の委員の方々に利用していただき、このあたりの地域ならば無理なく利用できるといった情報提供も必要。地域に出ても、まずは市の職員が使ってからという意見もある。

中嶋委員 今日の会議も私は自家用車で来たが、バスで来たという人は少ないのではないか？

水上委員 家からバスで来ようとなると、乗継も大変でとてもじゃないが無理な状況。バスとJRとの接続も悪い。

谷本会長 そうしたことへのチャレンジです。まずは何が不便なのかを出してもらい、一つずつ対応していくことが必要だと思う。国からの補助ができれば、もう少し思いきったことはできると思うが、どのような状況か？

事務局 基本的には、バスの補助制度ではどうかを見ており、そこに含まれない場合も、国の補助制度ではどうかなども含めて検討している。

谷本会長 丹下さん、法律の状況はどうなっているのか？

丹下委員 まで見えていない状況。国会で議論するという話もあったが、どんどん先送りされており、いま現在も議論しているということしかわからない。また、国の予算も全国一律で、地域特性を加味できるような状態ではない。計画を進めると国の補助対象ではなくなることもあり、国と市との補助割合が変わってくるようになる。

谷本会長 あまり大きな風は吹かないということですね。

事務局 以前は、実証運行の場合の補助金制度があったが、今はない。

谷本会長 他はよろしいか？特になければ、今後の話としたい。今後は、ダイヤの調整に加えて、乗り継ぎ抵抗削減策や利用促進策など考えていかなければならない。今回は他地域の事例となっていたが、次回は鳥取版を出すようにしてほしい。ある程度可能性のあるものは、パブリックコメントに反映させるなどしてほしい。次回は1月下旬くらいになると思う。もし良いアイデアがあれば、会議をまたずに事務局に連絡してほしい。

その他、特になければ

以 上3