

平成23年度 第4回 鳥取市生活交通会議 議 事 要 旨

1. 日 時 : 平成24年1月25日 (水) 10:00~12:00

2. 場 所 : 鳥取市役所 本庁舎 4階 第3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 (旧鳥取市, 国府町, 福部町)	南 部 敏
		〃 (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
	[女性団体]	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 営業課 係長	山 本 高 広
	[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, 有本, 伊藤, 遠藤)

○その他 : (株)バイタルリード (森山, 古川)

4. 次 第 : 1) 開会

2) 会長挨拶

3) 協議事項

【案件1】 南部地域新総合公共交通計画 (案) について

【案件2】 平成23年度地域公共交通活性化・再生総合事業に関する事後評価
(案) について

【案件3】 生活交通ネットワーク計画 (案) について
(平成24年度~平成26年度)

4) 報告事項

①平成23年度鳥取市バス補助金額について

②バスロケーションシステムについて

5) その他

5. 議 事

案件1 南部地域新総合公共交通計画（案）について

事務局・交通政策室 資料 1-1、資料 1-2、資料 1-3 に関して説明

谷本会長 内容は盛りだくさんだが、だいぶ成熟してきた。こちらの計画書（資料 1-2）はパブコメにかける内容で、市民にもオープンにしていく。いろいろなアイデア、ご指摘などあればいただきたい。

前田委員 42 ページの「その他の利用促進策」について。今、バスを利用するのは後期高齢者であり、65歳以上の人は基本的にマイカーを利用する。後期高齢者に外に出る用事をつくって、動かすことが大事である。用事があって初めて交通はうまれるのであり、たとえば買物を増やせば良い。案の一つとして、「買物バスの運行」がある。現在、大型店舗が郊外にあるがバスでは利用できない。10～15 時ごろまでの間でイオンなどの大型店舗までいけるようなバスがあれば良い。もう一つの案は、「敬老サービスデー」を設けること。ある店舗では1割引で高齢者にサービスする所もある。たとえば、南部の店舗で全商品3割引となるような敬老サービスデーを、月に1回でもつくったら良い。こうした商法も含めて、利用促進を考えてもらいたい。また、高齢者が通院や買物以外に動く目的として、学習活動や趣味があげられる。たとえば、社会福祉協議会などで行っている教室など、近頃は教室には抽選をしないと入れないほど。今は中心部の人の利用が多いが、南部の人でもできるようになってほしい。また、最近は趣味でカラオケをする人も多い。若い人向けのイベントは多いが、高齢者向けのものは少ない。昔は歌舞伎などあったが、いまは全然ない。高齢化が進むなかで、高齢者向けの商品開発が遅れている。もっと高齢者が出かけたくなるような楽しいことを考えて、高齢者に用事をつくり、外へ引っ張り出すような取組を行えばよい。これは、地域の活性化にもつながる。しかし心配なのは、店舗が市内にないこと。昼間などは、商店街にほとんど人が歩いていない。買物するには大型店舗に行かざるを得ない状況というのを感じている。利用促進として、こうした内容を加えていただきたい。

谷本会長 いずれの指摘も非常に大事なことである。外出の目的も買物や通院だけでない。芝居など別の部局との連携（たとえばチケットとバス利用との連携など）も考えれば、市の活性化にもなるし、公共交通の活性化にもなる。こうした点について、事務局はどう考えているか。

事務局 高齢者向けの利用促進はおっしゃる通りであり、参考にして検討していきたい。

谷本会長 どういう形でできるか。たとえば、地域にどういう活動があれば行きたくなるかなど、そういった明るい話題を地域に募ってもよい。そういう仕掛けを、事務局が一人で考えるよりも、地域に聞く方法もある。パブコメを行う予定だが、うまく関連づけられないか。南部の人には中心になってコメントをいただきたいし、受け身ではなく、こちらから聞きに行くようなやり方であってもよい。パブコメのやり方ともひっかけてうまく進めてほしい。

事務局 今回の案で直接取り入れることは難しいが、最終的にはそのような点も考えて進めていきたい。

南部委員 収支の問題について。赤字が現在1億円というのは、南部地域内ということか。

事務局 南部地域内ということ。

南部委員 今よりも赤字を減らすために、通勤利用者数を50%増やすという目標を掲げているが、これはすごく大変なことだと思う。このため、説明であったように市や県の職員などを中心に利用していくことは大切だと思う。かなり魅力のある施策をしなければ、南部地域の人がバスを利用することは難しい。たまたま今、庁舎移転の話もあるが、そういったことも活用して、魅力ある駅周辺づくりの話とも絡めて進めてほしい。やはり、商店街に魅力がないから郊外にいつてしまう状況であり、魅力あるまちづくりと絡めて進めてほしい。通勤利用者50%増加というのは非常に厳しい目標なので、相当の覚悟で進めてほしい。

水上委員 資料1-3の利用促進キャンペーンについて、これはあくまで自主的な取組である。本当にそれだけで大丈夫か。かなり難しいと思う。以前から話しているが、市の職員などである程度、制約を設けて利用してもらうことが必要。たとえば、バス停から何百m圏内の人には必ずバスを利用するなど。それがあって初めて、民間にもエコ通勤など進められる。

大島副会長 バス停まで5分でいける人は利用するといったような制約は、必ずしもスムーズにはいかない。そういった話を職員自身から出でてくるような環境をつくることも必要。介護や子育てなど家庭の事情もある。全体で進めていくためには、各部局から集まった人間が相談して決めることが必要と考えている。

水上委員 言うことはわかるが、ある程度の制約がないと難しい。この意見も念頭に置いておいてほしい。

谷村委員 32ページの運賃について、支線200円というのは魅力がある。各地域では食料品を買えるようなところも少なくなっており、佐治など、用瀬まで出る人が多い。支線料金が安くなったことで、交通弱者には生活の中での需要が増えると思う。経済的な負担がかなり減り、外に出れば人との会話や交流も増えるし期待できる。今、老人クラブでは市のマイクロバスを使わせてもらっている。支線の便数が増えれば、マイクロバスではなくバスを利用することも考えられる。バスを支えるという点では良いと思う。一方、幹線の料金は現行の距離制にならってということだが、電車は320円。バスでは用瀬から620円。幹線については工夫が必要である。支線については、利用者にとっては非常に良い料金体系だと思う。

谷本会長 マイクロバスとの関係は、鳥取市の行財政改革においても市民から同様の意見がでてきている。さまざまな手段があり、お金の無駄遣いにも見える。中で調整も必要だが、ここの地域ではバスを使ってくださいといったことを明確にすればよい。今回は実証実験であり、導入も難しいかもしれないが、こういった点も視野にいれていけばよい。

橋本委員 乗合タクシーがかなり導入される計画となった。タクシー業者の視点から言えば、ドアツードアのサービス（家の玄関まで迎えに行く）が一番、乗車率を上げることにつながると思う。現在計画している乗合タクシーを導入した

場合、より家の近くまでバス停をもっていく必要がある。高齢者の利用が多いと思うし、こうした方にとって歩かせることは苦痛であり、利便性を考えて乗合タクシーだけのバス停を考えることも必要だと思う。また、タクシー利用者は高齢者が多く、手を差し伸べるなどの介助も、タクシーに限らずバスでも必要だ。最近、免許返納者も増えている。免許返納者の1割引サービスを活用する人も毎月増加しており、県警なども注目している。利用促進として、今あげたような細かな点についてもう少し検討した方が、乗車率をあげることに繋がると思う。また、乗合タクシーの導入により、私は経費が下がることを期待していたが上がってしまっている。こうなってしまうものなのか。

事務局 ドアツードアのサービスに関して、現段階では地域に出て意見交換会等する中で予約への抵抗も大きい。利用状況を見ながら検討していきたい。経費に関しては、乗合タクシーに転換する地域だけでは減少する。しかし、全体ではサービスレベルがあがっておりそうした影響がある。

谷本会長 ドアツードアのサービスについては私も必要だと思う。車内だけの目配せではなく、降りてから家に入るまでの目配せなど、一人一人に寄り添えるようなサービスは大切だ。ただ、地域の人にとっては新しいサービスに抵抗があり、その点で事務局のような回答になったと思う。一方、津野・津無ではこうしたサービスの要望が多く出ており、こういった地区での事例を視察などで見せながら他地域に選んでいただくこともできる。そういった点は本格運行などで地域に考えてもらったら良いし、そのための実証運行でもある。

谷村委員 過疎債について、用瀬は過疎債の対象になると思う。車両購入は過疎債の対象になると思うが、運行の面でも対象になるのか。

事務局 車両購入では過疎債の対象になるし、運行も過疎債の対象になる。そういうものも活用しながら、市の負担が少なくなるようにしたい。

谷村委員 過疎債を活用しても、1億3千万の赤字になるということか。

事務局 これは実質的な赤字額だが、市としての負担は今と同程度となる。

谷村委員 市としての負担額が大きく増えるという心配はないということか。

事務局 収支シミュレーションは、現状よりも利用者が増えなければという過程のもとに推計しており、利用促進や交通体系を再編したことによる利用増などを考慮すれば、減る可能性もある。

山本委員 バスでもフリー乗降できるところが多いと思うが、乗るほうは難しいかもしれないが、降りる方だけでもバス・乗合タクシーともに、フリー乗降できるようにはできないか？

事務局 今もフリー乗降区間はある。手をあげればバスが停まってくれる。

山本委員 それは新しいサービスでも可能なのか。

事務局 バスでは可能なのでタクシーでも大丈夫と考えている。確認したい。

山本委員 車両によって変わる可能性もあるのでは？

事務局 確認したい。区間などについても確認したい。

山本委員 そういった点を、次回でははっきりと説明してもらいたい。

谷本会長 フリー乗降などの文言もいければ良い。パブリックコメントも周知のよい機会だ。定期券はどうなるのか。

事務局 下がった料金で作成する。乗り継ぎがある場合、乗り継ぎ割引も考慮した値

段になると思う。

谷本会長
事務局 定期割引などは考えていないのか。
乗継拠点から近い一部の地域では、30円ほど高くなってしまいう地域もあるがほとんどの人がいまの料金よりも安くなる。現状の定期割引制度の中での対応と考えている。

大島副会長
谷本会長
事務局 計算式は変えずに、新しい料金体系を組み込むということ。
現状の計算式のままとすることは、非常に安くなると思う。
幹線については、下げ過ぎると収入が見込まれなくなるため、現状のものを踏襲しながら検討したいと考えている。支線は均一200円ということで、たとえば用瀬までを600円とした場合、幹線600円と支線200円をたして、そこから乗継割引100円を引き、結果700円となる。現状は800円なので、100円程度は安くなると思う。

谷本会長
大島副会長 少なくとも現状よりも高くないということか。
現状よりも料金が安くなる場所は定期も安くなるが、一部の高くなってしまいう地域では定期も高くなると思う。しかし、あえて定期割引を設ける必要はないと考えている。利用促進の一つとする考えもあるかもしれないが、実証運行段階で新しい定期券の運賃体系をつくるということまでは計画できていない。

谷本会長 深夜のバスは難しいということだった。一方で、深夜タクシーをやるということだったが、うまく連携できないかと思う。たとえば、定期券持参者が深夜タクシーを使えば割引などのサービスはできないか。

丹下委員
谷本会長 深夜タクシーはデマンドと聞いている。
バスタクシー連携の一番わかりやすい例になると思うので、これができれば非常によい利用促進になると思う。前向きに考えていただきたい。

橋本委員 深夜のデマンドということで、お酒を飲んで利用する人が多いと思う。相手は常時利用するのではなく、利用したいときのみ利用するため、デマンドが良いか、定時がいいかが難しい。鳥取市の中心部を拠点にし、乗合場所も公安委員会からの指導で本通り周辺の歩道に面した箇所を設置する予定である。デマンドか定時にするかは決めかねている。

山田委員 夜の運行は、料金のシミュレーションも試みて検討してほしい。推計よりももし多くなればまた考えればよい。

橋本委員
谷本会長 大切なのは周知だと考えている。
たとえばデマンドか定時かわからなければ、両方やってみるのもどうか。それによって混乱が生じることも考えられるが。細かな点の確認だが、学校利用便というのは一般の人でも乗れないのか。

事務局 学校にあわせて設定しているため、ダイヤを移動できないという意味で書いている。

谷本会長 一般の人は誤解するかもしれないので、表現を工夫した方がよい。パブリックコメントで提示する計画については、今回の協議を踏まえて事務局と私とで協議の上、策定したものを提示することの了解はいただきたい。パブリックコメントのやり方についても、考えたいと思っている。

案件2 平成23年度地域公共交通活性化・再生総合事業に関する事後評価（案）について

事務局・交通政策室 資料2説明

谷本会長 事後評価を国交省に提出するということである。今実施しているものの成績もよく、利用者数が増えれば市の持ち出しも増えているという結果で、特に問題はないという印象をうける。問題なければ承認としたい。

案件3 生活交通ネットワーク計画（案）について（平成24年度～平成26年度）

事務局・交通政策室 資料3説明

丹下委員 端的に話すと国の補助をうけるためには、24～26年度の3カ年計画を出す必要があり、さらにこれは交通会議の議論を踏まえて出す必要があるということ。これを、毎年認定を繰り返していくというイメージである。

谷本会長 申請のための書類であり、細かく見ると大変だと思うが、これまで通り進めていくという内容である。よければ承認させていただく。

報告事項 ①平成23年度鳥取市バス補助金額について ②バスロケーションシステムについて

事務局・交通政策室 資料4説明

谷本会長 非常に赤字が大きいので、利用促進策はしっかり進める必要があると思う。

事務局 市の補助額とは、市が直接バス事業者に支払った総額のこと。このような状況であり、市報などを通じて利用の呼びかけなどもしていきたい。

谷本会長 いずれにしても守ってばかりではだめで、攻めの姿勢というのも大事だと思う。

事務局 バスロケはスマートフォンなどではよいが、携帯では難しい様子。

橋本委員 誤差はどうか。

事務局 誤差は1分程度。

橋本委員 我々の使用しているGPSでは、300mほどの誤差があるが、そういった点は今後解消されると思う。

村上委員 これから路線は増やしていくのか。今回入っていない路線の一つで、雪の多い路線では途中で折り返すこともある。しかし、この場合入力されないのので、途中からの入力もできるようにしてほしい。

橋本委員 今挙げられている路線しかないというのは、経費の点でできないということか。

事務局 GPSでは定期的に料金が必要になるので、その点で費用がかかる。

水上委員 最終的にはバスの停留所にこういったものを置く必要がある。スマートフォンなど、高齢者は使えない。

谷本会長 テレビなどで見られるようにしたら良い。そうした可能性もある。できれば南部の実証運行でできるようにすれば良い。運行事業者さんにも考えてほしいが、現状の幹線がどこかわかれば、支線の運行の仕方などでも工夫できる。小学生の息子がいるが、バスが動いていくのを見せるとすごく喜んでいる。小学生の自由研究の題材としても、活用したらよいかも。工学部で近くの先生であり、こうしたら良いといった意見があれば、どんどん聞かせ

てほしいと思う。

その他

今後の予定 2月中旬：平成23年度第5回鳥取市生活交通会議
3月中旬：平成23年度第6回鳥取市生活交通会議

以 上