

平成24年2月定例市議会での一般質問について

質 問 要 旨	答 弁 概 要
<p>この新しい公共交通網を考える上では、通勤者がこれまで以上に積極的に利用することのみがこの事業者の安定的な運営を可能にすると考えたと利用目標値も意識付けへの取り組みも不十分でないかと考えますがその点をどのように考えておられるのかお尋ねします。</p>	<p>南部地域実証運行における利用者数の目標は、1日あたりの通勤利用者を現状より50%増、それ以外の利用者の20%増を最終目標に掲げています。(利用者目標 1,200人を1,530人とし、330人の増)                      目標達成に向けての取組みとして、幹線においては、主に通勤通学での利用に対応するため、朝・夕10分から15分間隔での運行を行うとともに、速達性を重視した快速便の運行を行います。支線においては、運賃を一律200円とし、さらに本年4月から高齢者定期の割引率を2割から3割とすることにより外出機会の拡大を図ります。                      また、支線と幹線の乗り継ぎ拠点に「乗降介助」や「乗り継ぎ案内」を行う「バスアテンダント」を配置する等、バスの魅力が向上する利用促進施策を検討しているところです。                      今後においては、このような運行内容の充実をPRして多くの市民皆様に利用していただくよう取り組みを進めていきたいと考えます。</p>
<p>公共交通を維持確保して行くためには、市民の皆様にご利用していただく取り組みが不可欠であると考えます。利用促進施策として、「バスアテンダント」以外の施策、例えば乗継情報が掲載された時刻表の作成など、きめ細やかな利用促進策が重要と考えるが、考えをお尋ねします。</p>	<p>公共交通の利用促進には、ダイヤ・運賃などの運行サービス改善とともに、ターゲットを絞った利用促進の展開が必要と考えます。                      例えば、利用者を対象とした施策の一つとして、バス同士やバスと鉄道の接続情報を掲載した「地域別時刻表」の作成を検討しています。これは「いつ・どの便に乗れば、病院にいけるのか」といった、具体的な情報提供とともに、公共交通を利用した生活パターンの提案を行うものです。                      また、通勤利用者に対しては、市役所が「エコ通勤」に取り組むとともに、その活動を市内企業に紹介し、「エコ通勤」への参画を呼び掛けていきたいと考えています。                      さらに、市報・ケーブルテレビ等を活用するほか、「地域行事・老人クラブ」等の行事の際にも、実証運行で実施する各種施策のきめ細かな広報を行い「地域で公共交通を守る取り組み」を進めてまいります。</p>
<p>今後において、他地域の新総合公共交通網を構築する上で赤字補てん額の減少ではなく現状維持という目標を妥当とする根拠はどこにあるのか。</p>	<p>平成23年度において、本市のバス路線を維持するため、バス事業者に対して国・県・市が補助する額は、約3億2千2百万円となっています。その内訳は、国が約4千万円、県が約6千6百万円、市が2億1千6百万円です。また、市の補助額は、平成22年度と比較して約1千万円の増となっています。                      毎年利用者が減少している現状の中で、当面の目標を市の支援額を現状維持にとどめることに置いています。                      今後とも、地域の公共交通を守るために、真に必要な経費は負担して行きますが、引き続き利用状況・地域特性を踏まえサービスの見直しを行い、持続可能な制度の構築に取り組んでまいります。</p>
<p>全国の他都市では条例制定も含め、交通空白地域の定義が明確に定められています。本市としても交通空白地域の定義を定める必要があると考えますが、どのような見解をお持ちなのかお伺いします。</p>	<p>交通空白地域の定義について、条例で定めている例があることは承知しています。                      本市において、交通空白地域の定まった定義はありませんが、路線バス等が運行していない地域、既存バス停から離れている地域、鉄道駅から離れている地域の全てに該当する地域と考えています。                      交通空白地の定義について、一般的にバス停から数百m以上離れた地域といった基準で示すこともありますが、仮に本市に400mの基準を当てはめると、834集落中18集落が該当となります。                      全体的にみれば公共交通のカバー率は非常に高いものと考えます。                      今後、交通空白地域の定義について、本市の実態を踏まえ鳥取市生活交通会議の中で議論を深めて行きたいと考えます。</p>
<p>2核2軸構想を推進して行かれるのであれば、回遊性を高める意味で2核を結ぶ、2軸循環バスを導入されることを提案致しますが、所見を伺います。</p>	<p>2核2軸を運行する循環バスは、中心市街地の回遊性を高める意味でも重要であると考えます。                      今後、2核2軸を運行するような循環バスの導入について、市内回り便との調整を行うなど、実施に向けた検討をして行きたいと考えます。                      なお、2核2軸を運行する路線バス、いわゆる市内回り便(若桜街道と智頭街道を運行する便)は、現在75便運行されています。                      また、「くる梨」は平成16年1月の本格運行以来、利用は右肩上がりに増加しています。昨年度は、利用者が過去最高の28万1,811人に達し、街なかでの買物や通院、観光のため、なくてはならない乗り物として定着しています。</p>