

## ○鳥取市生活交通創生ビジョン（素案）に対する主な御意見（パブリックコメント）

※パブリックコメント意見提出総数 9名41件  
 （意見募集期間：令和2年2月7日～3月2日）

1. ビジョンの内容修正に関する意見

	該当箇所	御意見の概要
01	ビジョンの名称	前回の計画「鳥取市地域公共交通総合連携計画」から大きな方針の転換を図る必要はなく、「連携計画」を「創生ビジョン」に変える必要はないと思います。
02	P1 1.ビジョン策定の趣旨	交通に関連する法律「交通政策基本法」を踏まえ、趣旨の文章中の「市が中心となり」を「市が責務を果たし」に置き換えたほうが良い。
03	P2 4.ビジョンの位置づけ	イメージ図の中の「踏襲」の表現はふさわしくない。削除して矢印だけのほうが良い。
04	P9 3.交通空白地の存在	「交通空白地の存在」を示しているが、それを解決する方向が述べられてない。個別・具体的な施策として明記したほうが良い。
05	P12 4.生活交通の維持・確保	市の補助金額に、「くる梨」が含まれているが、「くる梨」は中心市街地の活性化、賑わいを持たせる政策としてスタートさせたもので、公共交通や生活交通の範疇の中に入れるのは正確ではありません。民間バス会社の経営との関係でも、市の負担の補助金の問題とは、性格が異なるものと思います。
06	P16 第3章.生活交通の課題と対応方針	課題に取り組む基本的な理念の記述が必要であり、基本理念を課題の前に記述したほうが良い。
07	P16 1.生活交通の課題	「生活交通の課題」の中の5つの課題と2章の6点に関する記述に、なんらの関係性が明らかではありません。5つの課題について簡単な説明があったほうが良い。
08	P16 2.ビジョンにおける基本理念	公共交通の「地域や社会を支える基本的なインフラ」としての位置づけから、今回の「創生ビジョン」で、公共交通を「移動手段」に変えたものであり、交通政策の理念と行政の責務に関わる記述を薄く、見えなくなっていると思います。基本理念の中の「生活交通」を「公共交通」に表現を改めたほうが良い。
09	P16 2.ビジョンにおける基本理念	基本理念に、高齢者の生活交通による移動に関し、健康寿命の向上、生きがい、社会参加・社会貢献意欲の醸成などの積極的意義を盛り込んだほうがよい。
10	P16 2.ビジョンにおける基本理念	基本理念の文章中の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、市が中心となって」の前に、上位法である「日本国憲法」や「交通政策基本法」を挿入し、「市が中心となって」を「市の責務として」に置き換えたほうがよい。

	該当箇所	御意見の概要
11	P18 基本指針②<生活交通利用者を増やすための環境整備>	「自分のこと」という表現とその前後の文章は修正していただきたい。理由は、例えば、神戸線のバスの本数が減って、平日の昼間は3時間に1本しかバスがない状態で大変だ。(75歳の高齢の女性)、八頭高に通う高校生が、祖母に車で送ってもらうという話を聞きます。「自分のこととして考えてもらうための意識の醸成」という表現は、明らかに交通問題を自己責任にする表現です。「交通空白地の存在」に該当地域の人が、この文章を読んだら、市民感情としても、不信を持たれる誤解を招く表現と思います。
12	P19 図10 生活交通がなくなった際に他部門に与える影響	①「自分の足で移動できない高齢者・障がい者の増加」について、増加を作る原因は、減便や路線の廃止もあり、タクシーを利用せざるを得ない高齢者もおられます。②「自分の足で」という表現自体も違和感もちます。③「市全体の財政負担の増加」という言葉も、12ページの市民負担額のこととあわせて、正確ではありません。「市全体」も過度な表現であり、削除していただきたい。④「財政負担」ではなく、「財政支出」に改めた方がよいと思います。
13	P21 2.生活交通の維持・確保のための仕組み(基準)づくり	【課題・留意点】の中で、路線バス等の減便・廃止に関して「広く周知する」前に、車で移動する地域の人ではなく、直接の当事者である自家用車が利用できない市民の声を細かく工夫してつかむ広聴体制と、どの地域も一人も取り残される市民を出さない対策をつくってほしい。
14	P31 7.生活交通の維持・確保における推進体制	各地域で生活交通の確保に向けた取組を効果的に推進するために、生活交通会議の下部組織を各支所単位で設置したほうが良い。

## 2. その他の意見

		御意見の概要
15	ドライバー確保に関する意見	共助交通を導入することはいいことと思うが、高齢者の免許返納、定年年齢の引き上げなど、地域でのドライバー確保は容易ではない。ドライバー確保のための取り組みの検討が必要。
16	自動運転に関する意見	人口密集地でないほうが、自動運転の導入にはなじむのではなかろうか。秋田県仙北市のような実験的取り組みでも進めていけないか。
17	スクールバスに関する意見	青谷町内小学校5校を統合し、現在の位置に小学校を1校統合した際、日置、勝部、長和瀬地域の児童生徒は、路線バスの利用となった。当該地域の保護者は通学可能ということで、学校統合を了解した。1名でも3名でも児童生徒が路線バスを利用している場合、スクールバスの確保は必須である。
18	高齢者の運転免許証返納に関する意見	高齢者の運転免許証返納を勧めるのであれば、交通の便の良し、悪しが問題。乗り継ぎ易さとダイヤ、運賃の設定が急務です。そのために、利用実態やニーズの調査が必要です。
19	100円循環バス「くる梨」に関する意見	路線バスが運行されていないエリアに「くる梨」を導入する。
20	路線バスに関する意見	日々のマイカー維持コストを考えれば、路線バスの運賃は割安。だからこそ、車購入前に路線バスの割安さを、自動車教習等の機会に住民に知ってもらう必要がある。何でもマイカーで移動という習慣をなくして、せめて「駐車場割高だからバスを利用しよう」という空気に変えていかないと、路線バスの未来はない。
21	路線バスに関する意見	学校教育の段階で、交通安全の啓発と合わせて、環境に優しい路線バス利用を呼びかけて、バスネットの利用習得や路線バス利用のマナー教育もしなければならない。公共交通機関を利用することが地域の足を守るボランティアになる、という意識の育成が若いうちからの学校教育で必要と思う。路線バス利用が地域の応援団、という類のキャンペーンも必要かも知れない。
22	路線バスに関する意見	マイカー利用に歯止めをかける施策（市内への乗り入れ規制など）とセットでバス等利用促進を図り、営業収益を上げ、運転手の待遇改善につなげてほしい。地球温暖化など環境問題を考えても、マイカー利用規制し、パーク＆ライドなど、バス等利用を促進する施策を忘れないでほしい。

御意見の概要		
23	路線バスに関する意見	路線バス利用者は、通勤、通学、病院又は買い物、公共施設の利用者が殆どで、発車時刻と（日ノ丸・日交・JR）との乗り継ぎ時刻、それぞれに合った時刻と本数を合理的に組み直す事が急務です。
24	路線バスに関する意見	鳥取市の路線バスを県外住民からの目で見ると、これはわざと路線バスを利用させないように仕向けているようにしか見えない。鳥取の路線バスを利用してもらうアピールが全くなく、また路線が分かりにくく、さらにせっかくの割引切符『鳥取藩乗り放題手形』のアピールが全く見られない。県内外でもっとアピールし、智頭急行線の駅などで販売したほうがよい。
25	路線バスに関する意見	鳥取の路線バスにも、せっかく都会のバスのように数字の系統番号が付いているのに、各バス停の時刻表に系統番号が一切書かれていない。市内回りという鳥取独特の路線も県外の人には分からない。系統番号付ける上で配慮が必要です。
26	路線バスに関する意見	鳥取駅から空港へ行くリムジンバスはあっても、近隣（例えば空港近くの湖山駅付近）から空港へ行く路線バスは賀露線の一部便しかない。その賀露線すらも、朝夕の一番利用者がある時間帯に空港経由しない。朝夕も当然空港を経由する必要がある。
27	路線バスに関する意見	砂丘から岩美方面へ行くバスも、砂丘からかなり離れた砂丘東口バス停乗車では不便。昼間だけでも砂丘会館を経由したほうが、観光客は利用しやすい。
28	路線バスに関する意見	中河原線は、鳥取駅から万葉歴史館に往復できるバスが2本だけ。他の時間帯も歴史館経由のバスがあるけど、鳥取駅との往復に使えないちぐはぐなダイヤになっている。本数少ないのはやむを得ないが、利用しやすいダイヤ改善が必要。
29	路線バスに関する意見	高路集落でホテルを見て帰りたくても、東郷線の最終18時51分高路到着後回送バスになるから、ホテルを見てバスで帰れない。帰りも回送しないで鳥取駅迄乗れないと不便。
30	路線バスに関する意見	観光客と市民利用の路線バスを別々に分けて成功するとは思えない。ループ麒麟獅子を観光客用の観光地だけ停車するバスではなく、沿線の一般バス停もできる限り停車する快速バスにした方が良い。また、運賃を一般路線バスと同じ距離運賃に改めて、麒麟獅子2日券料金を千円（麒麟獅子以外の路線バスも市内区間乗車可能にしたら尚便利）に上げて、空港近くを通る麒麟獅子を空港経由にすれば、もう少し便利になる。

御意見の概要		
31	路線バスに関する意見	くる梨と一般路線バス並行区間では一般路線バスの運賃も100円に揃えないと、一般路線バスの利用が増えない。
32	路線バスに関する意見	鳥取の旅のバリアフリーガイド『鳥バリ』では、空港と駅のバリアフリーは案内されるが、市街地や砂丘の観光はUDタクシー利用しか案内されていない。せっかくのバリアフリーのバスだけど、鳥取市内で車椅子使って路線バス乗る人はほとんど見ない。障がい者向けの案内媒体でも路線バスのアピールが相当必要。
33	路線バスに関する意見	飲酒運転防止の為に、週末深夜の路線バス運行も、運賃倍額（それでもタクシーや運転代行より割安）で良いから必要になる。飲酒時は路線バス利用の数少ないチャンスと考えられる。
34	路線バスに関する意見	市役所前のバス停からイオン鳥取店の北入口がすぐに見えているのに、駐車場の車優先の構造で、直接北入口に行けないで遠回りになっている。商業施設も車優先から路線バス優先の駐車場に変える必要がある。
35	路線バスに関する意見	八坂線は現行は、鳥取駅～農協会館前～東富安～南中前～大覚寺口～市立病院（一部のバス）～数津～倉田保育園という系統に切り替えてみてはどうでしょうか。
36	路線バスに関する意見	津ノ井倉田循環線は、鳥取駅～農協会館前～東富安～南中前～大覚寺口～市立病院（一部のバス）～数津～倉田保育園前～橋本～米里小学校前～南栄工業団地～生山～杉崎～正蓮寺～南吉方4丁目～内吉方～農協会館前～鳥取駅という系統に切り替えてみてはどうでしょうか。
37	路線バスに関する意見	雲山日交を起終点に、雲山日交（車庫内）～市立病院～数津～倉田保育園前～橋本～米里小学校前～南栄工業団地～生山～杉崎～正蓮寺～雲山～団地中央～雲山日交（車庫内）という系統で、倉田保育園前に立ち寄ることを条件に、前半に市立病院、数津を通る便、前半に団地中央、正蓮寺を通る便の双方向を設定してはどうでしょうか。

御意見の概要		
38	その他	米里地区は、旧市域南東部の「その他の集落地」となるであろうが、鳥取市都市計画マスタープランにいう「田園地域」地域生活拠点の整備を進める方針（効率的で利便性の高い交通環境の実現）をいかに進めるか、その具体策が見えてこない。
39	その他	市として関係人口拡大を進める中、田園地域や中山間地域においても、公共交通の利便性が求められる。
40	その他	鳥取市の政策は、地域に丸投げの状況であり、民意を反映させているとは考えられない。今回のバスの件でも、P24～P26で移動手段の例を示し、「さあ、どれを選抜する」という中ば、地域に丸投げである。人口減少地域の集落の人々の立場に立って政策を長いスパンで検討してほしい。
41	その他	1回住民説明会だけでは民意を反映したとは言えない。複数回実施すべきである。