

## 富桑地区 地域づくり懇談会 開催概要

- 1 日時 平成30年8月31日（金）19：00～20：10
- 2 場所 富桑地区公民館
- 3 出席者 地区出席者 21名  
市出席者 4名（深澤市長、安本地域振興局長、網田都市整備部長、太田交通政策課長）



4 テーマ 人権と福祉のまちづくり～住民の交通手段の確保について

### 5 概要

（地元あいさつ）

本日は、富桑地区がどのような地域づくりをしているのか、地元の実情や課題などを鳥取市に理解いただくとともに、地元だけでは解決できない問題もあるので、市と地元が目標実現のためどのように努力していくか、ということ話し合えればと思う。

富桑まちづくり協議会は今年で設立10年目になる。設立以来、安全に安心して暮らせる富桑地区になるよう活動を行ってきた。本日の地域づくり懇談会は、富桑地区が進めている人権と福祉のまちづくりの中から交通問題、災害問題、人権問題をテーマとして選んだ。前回の地域づくり懇談会では、新庁舎建設にあわせてくる梨バスの全体運行の検討をする時に一緒に考えたいという話であり、今回まさにこの時期である。皆さんのくる梨バスに対する期待と熱意が鳥取市に伝わるよう積極的な発言をお願いしたい。また、鳥取市側も誠意ある対応をお願いしたい。

（市長あいさつ）

本日は、くる梨の運行について重点的に要望していくということで、担当部課長が出席している。

今年からよりざっくばらんに意見交換をさせていただけるようにと、会の進め方を少し変

更している。多くの皆さんから忌憚のないご意見をいただければ大変ありがたい。

（地元）

地元の今までの経緯を少し話したい。富桑地区は、古くは明治42年、今の富桑地区の行徳苑が刑務所長の官舎及び職員の官舎として導入されて以降、様々な地域貢献を行ってきた。これだけの社会資本整備を行った地区は鳥取市では他になく、明治42年から平成までの事業費を合算すると300億から400億円は投資していると思われる。それだけ市政、県政、国政に地元住民が協力してきた経緯がある。富桑地区は中心市街地のエリア外という議論もあるが、それに匹敵する社会的貢献を果たしてきたということを申し上げたい。

地元の取組みの説明として、くる梨に関するアンケート調査について報告させていただく。行徳1・2・3区と寿団地を除く17町内で実施し、回答数406、回収率79.1%と高い回収率になっている。富桑地区にくる梨バスを運行したら利用すると答えた方は77%であった。バスを利用した行き先は、駅が212、買物が208、県庁、市役所、官公庁が187という内容になっている。富桑地区にくる梨バスを運行した場合の利用頻度については、1～2回が161、3～4回が106、5回以上が45だった。統計学上絶対数が大きいということで、45人というのは大きい数字だと思っている。

このように、くる梨の利用度は極めて高いものである。現在、くる梨の見直しについて検討されているとのことなので、富桑地区にとって前向きな回答をいただければありがたい。

（市長）

先ほど地域から、富桑地区の歴史等についてご紹介いただいた。近年では、環状道路、宮下十六本松線の整備について、地域の格別のご協力をいただいた。改めて感謝申し上げます。

くる梨は、平成14年頃から、市街地中心部に多くの方に来ていただけるようにと赤・青の2コースで始まった。現在では、中心市街地の利便性確保というより、生活交通として利用いただいているように変化してきている。少子高齢化が進む現在、生活交通の維持確保は重要な課題である。新庁舎の建設に合わせ、くる梨のコースの見直しをしていくことにしており、現在調査、研究しているところである。その経過を担当部局から説明させていただきたい。

（都市整備部長）

2年前の地域づくり懇談会でもくる梨の見直しについて意見交換を行った。その際、路線バスの初乗り区間、駅を中心に約2kmの範囲でくる梨バスを運行していると答えた。これは、路線バスとの競合による路線バスへの経営の影響を考慮してのことであること、また、くる梨は1周40分、20分置きの運行を行っており、現在のコースでは時間的余裕がないということを説明したうえで、くる梨は生活交通として利用されている実態があるため、新庁舎の建設に合わせ、全体的な見直しを検討するとお話しさせていただいたところである。

平成29年度には、くる梨に係る現況、実態の調査をさせてもらった。結果、現状のくる梨の課題、利用者の動線が明らかになってきたので、現在これを活用してルートの研究をしていこうとしている。

本日配布の資料①左側は、現在のくる梨のルート図、資料①右側は年度別利用者数を示しており、年々利用が増加していることがわかる。次に資料②左側を説明する。中心に鳥取駅があり、そこから半径2 kmが大きい円、これが先ほど申し上げた初乗り区間に概ね該当している。市内の各地にバス停があるが、鳥取市はバス停からの距離が400mまではそのバス停を利用いただける範囲であると考えている。400mを超える箇所は公共交通空白地といい、富桑地区内では、左側に青色の楕円で示したエリアが該当しており、生活交通の利便性に弱点があるエリアということになる。資料②右側は行き先調査の結果であり、あるバス停で乗られた方がどこに向うのかを示した図である。この図を見ていただくと、南北の移動が顕著であること、また東西の動き、通りをまたいでいくような移動は少ないことがわかる。こうした現状を把握しながら、庁舎の移転時にくる梨を運行できるよう検討を進めているところである。

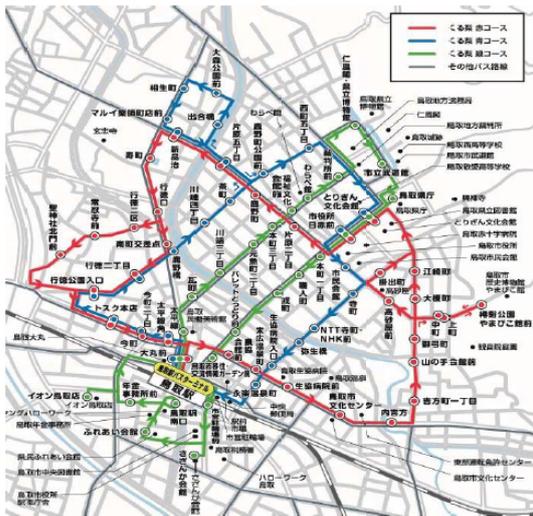
資料①

# 鳥取市100円循環バス『くる梨』について

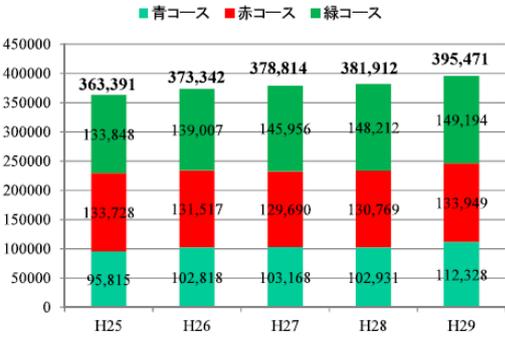
## ● くる梨の現状

### 運行の目的

- 行政・医療・観光等高次都市機能が集中する中心市街地での来街者を対象とした**施設利用の利便性確保**
- 通院・買い物等を目的とした**生活交通の確保**



「くる梨」年度別利用者数

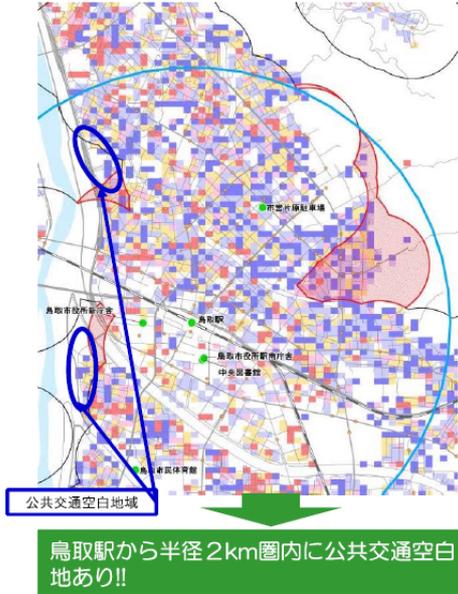


図：現行の路線

# 鳥取市100円循環バス『くる梨』について

H29年度に実施した実態調査から見てきたこと

●H27年国勢調査50mメッシュ人口とバス停400m圏域との関係



●平日における『くる梨』を利用した乗車バス停・降車バス停の関係



(交通政策課長)

現在検討を進めており、最終局面に近づいている。9月議会が終わる10月頃を目途に有識者会議を開いて意見をいただき、10月中旬から下旬にかけて市民政策コメントで市民から意見をいただくような段取りで進めていこうと考えている。

鳥取駅を中心にした半径2km以内はある程度交通が充実していないといけないと思っている。逆に、現在運行しているルートの中で利用者があまりいないところについては変更する可能性があることもご理解いただきたい。

先ほどのアンケートの数字から計算すると、富桑地区にルートを追加した場合、年間にして9,000人増という数字になってくる。実際に乗っていただければ大分維持には役立つものかと思うので皆さまのご協力をお願いしたい。

(司会)

ここまでの話について何か意見はないか。

(地元)

先ほど地域からも申し上げたが、富桑地区は市政に協力している地区だということを重ねて申し上げたい。

都市整備部長が路線バスとの競合の話がされたが、公共交通空白地であるのに競合しているからという点での議論はずれている。また、くる梨の東西利用がないという話だが、路線

がなければ効果も測れないと思う。2 kmという距離はタクシー等を使わないと難しい。くる梨が通ればそれが軽減される。また、ループ麒麟獅子バスが停留所がない前田医院前を通っていることがうらやましく、くる梨にも要望を出している。

部長は検討段階ということを言われていたが、市長の話と違っていているように思う。どちらが本当なのか確認したい。

(都市整備部長)

私の説明不足により、本意とは違う伝わり方をしたように思う。鳥取駅から2 km圏内に公共交通空白地があるが、公共交通のエリアとして空白地でない形にしていくことを考えていかなければならないというのが1点。また、東西の乗り入れという話をさせていただいたが、ルート改良の余地があるという意味で説明をさせていただいた。

また検討段階についてだが、有識者会議、市民政策コメント、議会への説明といった踏むべき段取りがまだまだあるという意味で検討中と申し上げた。市としては、平成31年秋の庁舎移転に合わせて見直しを進めていきたいと考えている。

(司会)

富桑地区が入っているが、2 km未満の公共交通空白地をなくしたいというのが第一前提ということでしょうか。

(都市整備部長)

現状、資料②に見られるような課題があり、市としてはこの課題を解決すべく向かっている最中である。

(地元)

(資料②左図) この空白地はどの辺だろうか。住民が少ないところのようである。

(交通政策課長)

古市だと思われる。

(司会)

富桑地区に家がないようになっているが、近年は新築が進み、田畑がほとんどないくらいになっている。

(地元)

元品治町内会も近年造成が進み、人口が増えてきている。先ほどの資料で横線とか縦線とか言われても、実際に路線が通って見ないとわからない。実際に走って確かめたところ、富桑地区を通るのに必要な時間は3分ほどである。この3分間を何とか捻出してもらえないか。

(地元)

私の住む町内会は高齢者が大半で、買物、通院等大変困っている。バスに乗ろうと思うと遠くまで歩かなければいけないので、近くにバス停をつくってほしい。

(司会)

地域の実情を訴えるのも大事だが、鳥取市も事務手続きの手順があるので、そこは理解していかなければいけない。

(地元)

富桑地区はこれまで様々な形で市に協力してきた。市が地元に協力を仰ぐときは協力してくれというのだから、住民が困っているときは住民の声を聞いて早く対応することが重要ではないか。平成28年にくる梨の話がでてから2年間経っているのは対応が遅いのではないか。平成28年時点で調査をし、もっと住民との対話が欲しかった。市は来年の秋までにはというスケジュールでやっておられるが、もっと早く、テストコース等取り組むべきではないか。

(市長)

地域づくり懇談会は2年に1回だが、会長や館長等とやりとりはさせてもらっており、富桑地区の要望が実現に至るようにと努力してきている。

資料②のくる梨は東西の利用が少ないということで、それを公共交通空白地を走るルートに変更することもできるのではないかと考えている。手順を踏んでいかないと、正式にコース変更すると示しづらい部分はあるが、富桑地区の要望に応えられるように検討を重ねている。タイミングが遅いのではないかと指摘をいただいたが、本庁舎移転時が3コース全体を見直す大きな契機であり、そこに合わせていくことについては理解いただきたい。

くる梨は元々、市街地中心部に多くの方に来ていただけるようにと取組みが始まったが、現在は生活交通にご利用いただいているというように内容が変化している。少子高齢化、人口減少が進む中、生活交通の維持は大きな命題であり、しっかり取り組んでいきたいと思っている。

(地元)

くる梨バスのコースを増やすということは考えていないか。

(市長)

4コース目を増やすという選択肢もあると思っており、将来にわたって検討してみたいとは考えている。しかし一挙には難しく、予算、利用実態を考え、存続していけるか考えないといけない。コースが見直された際には、多くの方にご利用いただければ存続が可能となっていくので、ご協力いただければと思う。

(司会)

ルートを見直し、富桑地区の公共交通空白地もなくしていきたいという、大変前向きな回答をいただいたと思う。ルートの設定詳細については、次の段階かと思う。

(地元)

ルートの設定は次の会と言われたが、次の会にある程度のルート図面ができるか。

(司会)

市民政策コメントで、富桑地区の要望をどんどん出していけばよいのではないか。富桑地区としてコース案を出したいと思う。

(交通政策課長)

2年前にも地元からコース案をいただき、それに合わせて実際に走ってみたりということもやった。今後も、市民政策コメント等で意見をいただけたらと思う。

(地元)

満員で走らせるように、地元を挙げて協力したいと思う。

(司会)

今日は前向きなご意見をいただいた。交通の問題以外にも、災害問題、人権問題について市長の見解を少しいただければと思う。

(市長)

災害対応ということで、この懇談会も豪雨により延期になっている。最近は昔と違って急に多く降るような降り方になってきている。日ごろからしっかり備えをしていくことが基本と思う。FM 鳥取での注意喚起の放送、ケーブルテレビでの字幕放送など、様々な媒体を使って避難が必要な場合には早めにお知らせしたい。歴史的にも鳥取市は水害に悩まされたまちだった。先人たちが治水工事に努力し、今日の鳥取市がある。私たちは、引き続きこの治水に向けての取組みを進めていくとともに、日ごろの備えをしっかりし、地域の防災力を更に高めていきたい。

人権施策については、鳥取市政の非常に重要な施策として位置付けている。この度、鳥取市人権施策基本方針の改訂を行ったところである。一人ひとりが日頃からお互いに尊重し、支え合って協力し合う地域社会であるべきだと考えており、そのようなまちづくりをこれからも進めていきたいと思う。

(司会)

今日は良い話をいただいた。これからも、鳥取市と一緒に地域づくりを進めていきたいと思う。

(市長あいさつ)

限られた時間であったが、中身の濃い会になったのではないかと思います。またご意見等あれば市に寄せていただきたい。

少子高齢化、人口減少と困難な課題に直面しているが、決して悲観することなく、皆で力をあわせ将来を切り開いていきたい。くる梨についても、まだ十分ではないかと思うが、皆さんの熱い思いはしっかり受け止めさせていただき、市役所職員一丸となって、実現に向け努力していきたい。