

「鳥取市生活交通創生ビジョン（素案）」に関する市民政策コメントの結果について

令和2年3月30日

鳥取市都市整備部交通政策課

令和2年2月7日から同3月2日まで、「鳥取市生活交通創生ビジョン（素案）」について市民政策コメントを実施したところ、10名の方から41件のご意見を頂きました。頂いたご意見の概要及びご意見に対する市の考え方を以下のとおり公表いたします。なお、頂いたご意見のうち同内容のものは適宜集約しております。皆様のご協力に深くお礼申し上げますとともに、今後とも本市の生活交通の維持・確保にご理解・ご協力を賜りますよう、お願い申し上げます。

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	意見に対する考え方
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。	少子高齢化や運転者不足・高齢化が深刻化する中で、住民主体による「共助交通」が広がりを見せている等、全国的に住民の移動手段は公共交通だけに頼る時代から転換期を迎えており、市の交通政策についても同様に社会環境の変化に合わせた方針の転換が必要だと考えられます。 これを踏まえ、本ビジョンでは、この「共助交通」や「公共交通」など様々な移動手段を組み合わせながら、地域の実情にあった最適な移動手段の確保を目指すこととしております。 なお、本ビジョンにおいて、市民の生活を支える様々な移動手段を総称し「生活交通」として定義しました。 このようなことから、計画のタイトルについては、本ビジョンの策定趣旨、基本理念などを市民の皆様にイメージしていただきやすい内容とするため、「鳥取市生活交通創生ビジョン」とさせていただきます。
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。	御意見を踏まえ、計画策定の背景として以下の記載を追加し、「市が中心となり」という文言は原案のとおりとします。 ・P1のビジョン策定の趣旨に「また、交通に関する基本理念等を定めた国の基本法である交通政策基本法（平成25年11月27日成立）においては、市（地方公共団体）の責務として交通の確保に関する施策を策定及び実施することが定められています。」を追加し、「こうしたことを踏まえ、・・・本ビジョンを推進していきます。」を「将来にわたり持続可能な”生活交通”を維持・確保していくための基本指針として「鳥取市生活交通創生ビジョン」を策定し、市が中心となり、交通事業者や地域住民等との連携・協働のもとに本ビジョンを推進していきます。」に修正します。
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。	御意見のとおり記述を修正します。

	該当箇所	御意見の概要	意見に対する考え方
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いない。個別・具体的な施策として明記したほうが良い。	最適な解決策は地域の事情によって異なるため、現時点で考える選択肢をP25-27「地域に適した選択肢の検討」の部分に具体的に示しております。「交通空白地域の存在」と「地域に適した選択肢の検討」の繋がりに関する記載として以下を追加しました。 ・P25の施策の狙い・期待される効果に「交通空白地域の解消」を追加
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。	100円循環バス「くる梨」の導入目的はご指摘の通りで、中心市街地の活性化及び交通空白地域の解消を目的に平成16年1月から運行しておりますが、近年では、中心市街地も少子高齢化が進み、生活交通としての役割が非常に高まっております。 平成30年度に実施した「くる梨」の利用実態調査では、60歳以上の利用者の割合が約5割と最も高く、また、利用目的では通勤・通学、通院、買い物など生活に関する利用が約7割と最も高い結果でした。 このようなことを踏まえ、くる梨も生活交通に含めることが適当であると判断したものです。
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。	本ビジョンは、「第2章までで述べた現状・問題点を踏まえて課題を抽出し、その対応方針を検討する」という構成にしているため、原案通りとさせていただきます。
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。	御意見のとおり、生活交通の課題について、どの課題が第2章で挙げた問題点と対応するか、P16に以下の記述を追加・修正しました。 「①生活交通の担い手の確保」に「人口減少と高齢化の進行（7頁）、生活交通の担い手不足（13頁）」を追加、「②生活交通の軸となる鉄道および路線バスの存続・維持」に「人口減少と高齢化の進行（7頁）、生活交通の維持・確保（12頁）、生活交通の担い手不足（13頁）、生活交通の現状と今後の見通し（14頁）」を追加、「③地域特性に応じた移動手段の確保」に「人口減少と高齢化の進行（7頁）、交通空白地域の存在（9頁）、生活交通の現状と今後の見通し（14頁）」を追加、「④自家用車の過度な依存からの転換」に「人口減少と高齢化の進行（7頁）、利用者の減少とモータリゼーションの進展（8頁）」を追加、「⑤生活交通の存続に係る市の財政負担」を「⑥生活交通の存続に係る市の財政支出削減」に修正し、「人口減少と高齢化の進行（7頁）、生活交通の維持・確保（12頁）」を追加
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。	本ビジョンでは、これまで「公共交通」と定義されていた、バスや鉄道だけではなく、タクシーや住民による共助交通等、市民生活を支えるものを広く捉えて施策を推進していく必要があるため、それら全てを「生活交通」と定義するため、原案通りとさせていただきます。

	該当箇所	御意見の概要	意見に対する考え方
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、生きがいが、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。	「健康寿命の向上」「社会参加・社会貢献意欲の醸成」については、基本理念の考え方を踏まえて、他部門や地域等との連携によって具体化していくものであるため、基本理念よりも基本指針に加えることが適当であると考えます。したがって、御意見を踏まえ、以下の記述を追加しました。 ・P20の交通分野が他部門に与える影響として「健康寿命の低下」「社会参加・社会貢献意欲・機会の喪失」を追加 ・P29の施策のねらい・期待される効果に「高齢者の健康寿命向上、社会参加・社会貢献意欲の醸成」を追加
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。	日本国憲法は、本ビジョン策定にあたって当然の前提としていますので、記述する必要はないと考えます。その他のご意見につきましては、御意見02番で交通政策基本法を計画策定の背景として追記することとしましたので、原案通りとさせていただきます。
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お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。	御指摘の表現は、公共交通に関心が無い人にとっても、他人事ではなく自分自身にも関係のある問題として捉えてもらいたいという趣旨のもので、地域の生活交通を将来に渡って残していくためには必要な考え方であり、一方、市では交通空白地域が存在しており、その解消に努める必要があります。したがって、表現は原案の通りとして、基本指針①と②に交通空白地域の解消に関する記載を以下とおり追加・修正しました。 ・P18の基本指針①に「また、交通空白地域となっている地区や集落においては、その解消に努めます。交通空白地域の解消においても、運転者不足や運転者の高齢化といった社会環境、将来的な持続可能性等の視点により、既存の生活交通による対応が難しい場合は、複数の選択肢の中から適切な移動手段の導入を検討します。」という(趣旨の)記載を追加 ・P19の基本指針②の「生活交通を「自分のこと」として考えてもらう」を「生活交通を他人ごとではなく、「自分のこと」として考えてもらう」に修正し、「交通空白地域の解消を目指し、生活交通を利用できる環境を整備していくこととあわせて、これを機会に多くの人が生活交通について考えてもらえるよう、取組を推進していきます。」を続けて追加
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。	御意見を踏まえ、以下の記述を削除、修正しました。 ・「自分の足で」を「 <u>自力で</u> 」に修正。 ・「市全体」を削除 ・「財政負担」を「 <u>財政支出</u> 」に修正。

	該当箇所	御意見の概要	意見に対する考え方
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。	本ビジョンの実施に当たり適切に対処して参ります。 具体的には、P25・P31に記述の通り、地域住民への意識調査（アンケート調査等）や意見交換会、ワークショップなどを実施してまいります。この中で、意見交換会やワークショップなどに、車を運転できない方も気軽に参加いただけるように、地域の皆さんと連携し対処してまいります。
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。	御意見を踏まえ、P32に以下の記述を追加しました。 ・「施策のねらい・期待される効果」に「各地域単位における取組の検討・推進」を追加 ・「内容・イメージ」に「各総合支所において、生活交通の維持・確保策に関する検討体制を整備する。」を追加

※意見に対する考え方に記載しているページ番号は、修正後のページ番号です。

2. その他の意見

	御意見の概要	意見に対する考え方
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。また、この問題は国策として取り組むべきであり、国に対し要望する。	P 28第4章の4「生活交通の担い手不足に対応した支援の在り方の検討」で「生活交通の人材確保のため、支援策を検討する」旨の記述しているところであり、ご意見も踏まえて対処して参ります。
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。	P 27第4章の3「地域に適した移動手段の検討」で「自動運転の導入」を記述しているところであり、ご意見も踏まえて対処して参ります。
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。	P 27第4章の3「地域に適した移動手段の検討」で「スクールバスの運行」を記述しているところであり、ご意見も踏まえて対処して参ります。
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。	P 29第4章の5「生活交通利用のための働きかけ（利用促進策の推進）」で「高齢者への支援を強化し、運転免許証返納後の移動手段として、生活交通が選択されるような環境を構築する」旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて対処して参ります。
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。	「くる梨」は、都市機能が集積する中心市街地の円滑な移動を確保する目的で運行しており、P 9第2章の3「交通空白地の存在」で示しております「交通空白地域」については、それぞれの地域の実情に応じた最適な移動手段を検討していくこととしております。
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。	P 29第4章の5「生活交通利用のための働きかけ（利用促進策の推進）」で様々な利用促進策を記述しているところであり、ご意見も踏まえて対処して参ります。

	御意見の概要	意見に対する考え方
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。	P 29第4章の5「生活交通利用のための働きかけ（利用促進策の推進）」で様々な利用促進策を記述しているところであり、ご意見も踏まえて対処して参ります。
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。	P 29第4章の5「生活交通利用のための働きかけ（利用促進策の推進）」で様々な利用促進策を記述しているところであり、ご意見も踏まえて対処して参ります。
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。	ご意見の内容をバス事業者と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
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お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。	ご意見の内容を関係機関と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
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。	ご意見の内容をバス事業者と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。

	御意見の概要	意見に対する考え方
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。	ご意見の内容をバス事業者と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
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。	ご意見の内容をバス事業者と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
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。	ご意見の内容をバス事業者と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
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。	ご意見の内容をバス事業者と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
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。	ご意見の内容を関係機関と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
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。	ご意見の内容をバス事業者と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。

	御意見の概要	意見に対する考え方
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。	ご意見の内容を関係機関と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
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。	ご意見の内容をバス事業者と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
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。	ご意見の内容をバス事業者と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
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。	ご意見の内容をバス事業者と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
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。	ご意見の内容をバス事業者と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
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。	ご意見の内容をバス事業者と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。

	御意見の概要		意見に対する考え方
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。	効率的で利便性の高い交通環境の実現に向けては、今後、本ビジョンに基づき、交通事業者、地域住民の皆様と一緒に、具体策を検討していくこととしております。
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。	各地域における利便性の高い公共交通（生活交通）の確保に向けては、今後、本ビジョンに基づき、交通事業者、地域住民の皆様と一緒に、具体策を検討し、取り組んで参ります。
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。	P25第4章の3「地域に適した移動手段の検討」の「移動手段の選択肢」の記述については、各地域での本ビジョンに関する意見交換会等でいただいたご意見等を踏まえ、例示として記述したものであり、今後、それぞれの地域の実情にあった最適な移動手段を検討していく中で、参考とするためのものです。
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。	本ビジョンの策定にあたりましては、住民説明会や意見交換、生活交通に関するワークショップ、シンポジウムを各地域の皆様と一緒に開催し、また、市民アンケートやパブリックコメントを実施するなどし、広聴に努めてまいりました。今後は、具体的な対策を検討していくために、各地域との意見交換会等を積極的に開催して参ります。

※意見に対する考え方に記載しているページ番号は、修正後のページ番号です。