

平成 28 年 3 月 30 日

米子市長 野坂康夫 様

米子商工会議所青年部

会長 伊木隆司

米子市内のバス交通に対する提言

【はじめに】

私たち米子商工会議所青年部は、自動車がなくとも便利に移動できる街を目指すことが街の賑わいを取り戻し、活性化につながると考え、米子の街の公共交通の実態を調査し、いかにあるべきかを研究してきました。

自動車がないと不便な街のままでは、すでに現実となってきた高齢化社会に対応できないだけでなく、特に駐車場の少ない中心市街地ほど交通の便が悪くなり、街中の活気が失われていきます。現状、中心市街地は、駐車場の容量が集客の限界となっており、市街地で先行投資をしてきた事業者にとって条件が不利となる状況が続いています。これは、単なる民間企業の栄枯盛衰の問題ではなく、これまで公費を投じてきた市街地のインフラ（道路や上下水道など）が十分に活用されていないことを放置することに他なりません。

こうした状況を打破するためには、郊外と街中をつなぐ交通の便をよくすることが必要ですが、そのための課題がどこにあるのか、私たちのメンバーで手分けをして実際にバスに乗り、実地調査を行った上で提言にまとめました。

今、米子市では JR 米子駅の南北自由通路の設置に向けた議論が始まっています。米子の街にとって核となるターミナル駅への投資が一層の効果を生み出すためには、駅を中心として市内を走るバスの体系との十分な連携が必要となります。私たちが目指してきた米子駅南北一体化推進事業は、単に米子駅に南口を作るのではなく、自由通路の設置に伴う一連の事業を起爆剤にして、いかに市内全体の盛り上がりにつなげていくかに主眼を置いてきました。

平成 25 年に交通政策基本法が制定され、全国の地方都市で公共交通の見直しが始まる中、米子市においてもバスの利便性を高め、利用者の増加を図っていくことは、市の財政負担の低減につながるだけでなく、歩いて周遊できる賑わいのある街づくりにつながると考えます。また、米子を訪れる観光客や仕事の出張で来られる方々にとっても、市内の二次交通としてのバス路線の役割は重要です。さらに、市民にとって歩く機会が増えることは、市民の健康増進にもつながり、また自動車の使用を抑えることで市内の渋滞緩和と環境負荷の低減につながるなど、公共交通の利便性向上へ向けた取り組みは、相乗効果の極めて高い政策だと考えます。

こうした状況を作り出すためには、日常から便利にバスを使えることが必要であるという観点から、私たちは実際にバスに乗ってみて、その課題を見出してみました。様々な立場によって、課題は異なるとは思いますが、以下の提言は、これらの問題意識を持つ私たちからの改善提案でもありますので、ご検討のほど、よろしく願いいたします。

【提言のポイント】

1. 運行路線や運行頻度等の改善に関して

米子市内に居住していても、バス停が遠くてバスの便利が悪いという人が結構いました。

また、皆生線やだんだんバスなど一部の路線を除いて、一日の便数が少なく、仮にバス停が近くにあっても乗れるタイミングが限られることも、バス利用に二の足を踏む原因になっています。

そこで、現在の市内の人口分布や居住者の移動ニーズに合わせた路線の再点検と、ハブ拠点の設置などによる効率的運行、ダイヤの見直しなど、公共交通全体での最適化の検討が必要だと考えます。

また、J R 米子駅の南北自由通路の設置に合わせて、J R との接続を強化することについても検討をお願いします。

2. 利用促進策に関して

実際にバスに乗ってみると、意外に便利であると感じる路線もありますが、それが十分に市民に認識されていないように思います。そこで、バスの利用促進のため、以下の点について検討をお願いします。

- (1) 路線・時刻表・運賃等の情報提供の充実
- (2) バス停の改善
- (3) インバウンド対応に関して
- (4) 電子マネー等を活用した運賃支払いの簡便化
- (5) 地域と連携した利用促進策について

3. 市民の声の反映に関して

公共バスの利便性の確保については、人口動態や施設の新設など状況の変化に伴い今後とも継続的な改善が必要ですが、その際に利用者の声を反映する仕組みを作るなど、継続的な改善および利用促進のための仕組み作りについて検討をお願いします。

【提言の詳細】

1. 運行路線や運行頻度等の改善に関して

米子市内の住宅街の中には、新しくできた住宅街はもとより、比較的古い住宅街であっても、バスの不便な地域が存在します。それは、近くにバス停がないということだけでなく、バス停があっても便数が少ないということもあります。そうした状況下では、端からバスを使おうという動機づけを欠くことになるため、利用者が増えず、ますます不便になるという悪循環が起きています。

一方で、米子駅に近い地域では、各路線が集約し、バスが連なって走る光景が見られるなど一部に不効率が生じています。

また、市内を走る循環バス（だんだんバス）は、一方向への運行しかなく、反対方向の路線が無い場合、往復利用に制約が出ています。

以上を踏まえて、次の通り、提言します。

(1) 現在の市内の人口分布や居住者の移動ニーズと既存の路線が網羅できていない点について再点検をお願いしたい。また、そのための基礎調査の実施をお願いしたい。

(2) 例えば高島屋前から米子駅の間は、各路線が集約する区間となっており、時間帯の重複した運行が見られるなど不効率が生じている。人が集まりやすい場所へのハブ拠点の設置や環状線の充実等、効率的運行と利便性の両立について検討をお願いしたい。

だんだんバスについては、周辺住民にとっては便利に使えることがわかった一方で、一方向への運行しかないため、近場の利用では往復での利用に制約が生じている。だんだんバスについては、反対方向への路線の整備についてもご検討をお願いしたい。

(3) 観光客や仕事で出張に来られる方々にとって、JR米子駅の利用者とバス路線の接続は重要である。現在、議論されているJR米子駅の南北自由通路の設置と併せてJRとバスの接続強化をいかに図るかなど、公共交通全体での最適化について検討をお願いしたい。

また、新しく設置される米子駅南口にバスターミナルができると、市内の南部を走る路線については、そちらを発着とすることも可能となることから、(2)のような重複区間の一部解消につながるため、併せて検討をお願いしたい。

(4) JR境線の各駅とバスの連携は今のところ見られないが、将来的な課題として境線の各駅を街づくりにどう活かすかという視点とともに、バスとJR境線の各駅との連携についても将来的な課題として認識を共有するようにお願いしたい。

(5)各路線とも、最終便の時間が早く、夜間の街中の賑わいに対応できていない。また、年末年始の夜間など季節的な需要増加に対して、交通手段（タクシー等）の供給が不足する時期や時間帯において、追加的な便数の増加について、試験的な導入を含めて検討をお願いしたい。

2. 利用促進策に関して

実際に利用してみて、例えば皆生線のように概ね15分に1本の割合で運行している路線についてはとても便利であることがわかりました。また、他の路線でも、事前に運行時刻を把握できていれば、それなりに便利に使えるということもわかりました。

しかし、そうした状況にも関わらず、バスが市民の足として十分に利用されていないとすれば、それは上記1で示した路線と便数の問題だけでなく、路線や時刻のわかりにくさや運賃の精算方法の不便さなどにもあるものと思われます。

特に、慣れていない路線を利用する場合（初めて利用する場合など）に、路線、時刻、運賃等必要情報の取得が容易でないことが、バス利用を躊躇させる要因となっています。実際にバスに乗車した20代～40代の米子周辺在住の青年部会員の多くが「情報取得が容易でない」という感想を持ったことは、おそらく高齢の方や、観光や仕事の出張で来られた地元以外の方々にとっても非常に困難だと思われます。

鳥取県バス協会が配布する「ぐるっとバスナビ」は路線の一覧性に優れ、スマートフォンで閲覧できるバスネットはリアルタイムで運行状況が把握できるなど、使ってみると便利ですが、これらの情報を取得する手段が市民に十分認識されているとは思えません。また、バスの乗車前後の快適性の向上も含め、利用者拡大のために、次の通り、提言します。

(1)路線・時刻表・運賃等の情報提供の充実

①路線や時刻の情報を統合し、誰にも理解しやすくしてほしい

駅や主要施設での総合案内板、路線図等の掲示および配布物による情報提供にあたって、運営会社別ではなく全路線について情報を統合して表示し、一覧性の改善について検討をお願いしたい。この点について、鳥取県バス協会が発行している「ぐるっとバスナビ」は、上記の課題に対応しており、米子とその周辺のバス路線のガイドマップとして使いやすいが、逆に情報が多い分、シンプルに市内の路線が一覧できるマップも必要ではないかと思われる。

また、各媒体（掲示物、配布物、車体表示、ウェブ等）間では各路線に対する番号や路線を表す色、デザインなどを統一することで、当地を初めて訪れる方などにも心理的負担なく理解出来るように改善の検討をお願いしたい。

②情報提供手段について、情報を必要な人に届けるため以下の点について、検討をお願いしたい。

i)路線図全体の情報（総合案内、バスマップ等）について

- ・米子駅バスターミナル（駅構内含む）において、バスに関する総合案内の掲示、配布用バスマップの設置（JR からバスへの乗り継ぎを分かりやすくするため）
- ・バスマップ（「ぐるっとバスナビ」等）や配布用バスマップ及び掲示板を市内各所（公共施設、商業施設、観光施設、病院等）へ広く設置すること（バスの潜在利用者に対するアプローチのためも）
- ・バス路線の沿線住民へバスマップや時刻表の戸別配布

ii)個別路線の情報（時刻表、運賃、路線ルート等）について

- ・各バス停の掲示（時刻表など）を拡大するなど、掲示情報の見やすさを改善すること
- ・バス車内の掲示情報を整理し、必要情報（路線ルートなど）を掲示すること
- ・バス車内や、路線上の各施設での配布及び配布物の備置

iii)運賃の精算方法など、バスの乗り方についての事前案内について

- ・都市により運賃の精算方法など、バスの乗り方について仕組みが異なることから、初めて乗る人向けの案内を充実すること。

iv)ウェブでの情報取得（バスネット）について

- ・使いやすさの改善（スマートフォンでも見やすく操作しやすいように）
- ・サイトへ誘導する仕組みの検討（スマートフォン用アプリ開発、SEO 対策など）
- ・使い方のサポートなど、ウェブへ馴染みのない方（高齢者等）への誘導
- ・情報更新時に以前の表示が消えないなどのシステム上の改善

(2)バス停の改善

- ・バス停の視認性の改善（色の明度、彩度の改善、デザイン等）
- ・位置を示す標識の設置漏れを無くすこと（新田川バス停の上り線など）
- ・バスの運行状況や現在地が分かるとよい（ウェブの機能を見やすくすることを含む）
- ・バスの待ち時間の雨、寒さ、暑さ等への対策

(3)インバウンド対応に関して

今後増加が期待出来る外国人観光客への情報提供を促進するため、バス交通の多言語への対応が必要であり、例えばバスの中や、交通の要所、観光地のバス停など、外国語（基本的には英語）による表記の対応を検討お願いしたい。

(4) 電子マネー等を活用した運賃支払いの簡便化

降車時に運賃を精算する際、小銭がないと不便な状況を解消するため、I Cカードでの支払いが可能なシステム導入などの検討をお願いしたい。既存の電子マネー(waon、nanaco、suica、その他銀行系カード等との提携など)の活用によるコスト低減策についても、併せて検討をお願いしたい。

(5) 地域と連携した利用促進策についての検討

- ・バスの行き先施設(商業施設など)との連携(割引クーポン、施設の広告への掲載など)を各施設と共同で行うこと
- ・イベントと連動した利用促進(イベント内・媒体での宣伝と、イベント開催に合わせたバス料金割引等)
- ・バス利用促進の日(無料、割引等)を定期的に設ける
- ・継続利用によるメリットの充実(ポイントシステム等)
- ・その他、免許を返納した高齢者への優遇措置など、米子市の福祉・健康・環境・教育・観光各施策との連携・融合による一体的施策の検討

3. 市民の声の反映に関して

公共バスの利便性の確保については、人口動態や施設の新設など状況の変化に伴い今後とも継続的な改善が必要ですが、その際に利用者の声を反映する仕組みを作るなど、継続的な改善および利用促進のための仕組み作りについて検討をお願いします。

これについては、次の通り、提言します。

- (1) ご意見箱の設置、お客様対応電話番号の掲示、利用者をメンバーにしたサービス向上委員会の設置すること。
- (2) 地域住民との間で利用促進を兼ねた対話の場を設け、継続的に改善を図る機会とすること。
- (3) 上記の(2)と併せて、多業種からの意見やアイデアを取り入れる仕組み(青年経済団体からの会議への参加等)を設けること。

以 上