資　料　1

鳥取市地域公共交通総合連携計画
（案）

平成21年3月

鳥　取　市

鳥取市地域公共交通総合連携計画（案）

目　次

序．背景とねらい　・・・

序．背景とねらい

鳥取市では、『人が輝き　まちがきらめく　快適・環境都市　鳥取』を将来像とする「第８次鳥取市総合計画/H18.5」に基づき、計画的なまちづくりと健全な財政運営に努め、持続的に発展する自立した自治体としての都市経営に取り組んでいます。

「鳥取市都市計画マスタープラン/H18.5」では、暮らしのエリアとして『コンパクトな市街地（コンパクトタウン）』と『魅力ある田園生活空間（ガーデンタウン）』を設定し、各拠点と都市軸を位置付けた将来都市構造を描いています。

一方、公共交通の現状をみると、利用者減少とサービス低下（減便・廃止等）の悪循環にあり、市町村合併に伴う市域拡大も相俟って、市の補助額は増加の一途にあり、今後の公共交通の維持・存続への対応が喫緊の課題となっています。

また、市内の公共交通は、必ずしも市民ニーズに十分に対応したものとはいえず、地形的制約による非効率な路線設定、各モード間での連携不足等の問題のほか、旧町村の交通政策が新市に引き継がれているため、全市での統一的な対応となっていないという問題があります。

今後、少子高齢化の進展、コンパクトなまちづくりや低炭素社会づくりへの取り組み等から、公共交通の必要性が一層高まることが予想される中、脆弱な公共交通は地域を衰退させる要因になりかねません。

このような状況の中、「公共交通は鳥取市の持続的な発展に欠かせない基盤である」という認識に立ち、市民にとって本当に必要な公共交通を、市民・行政・交通事業者等の“協働・連携”により成立させることが必要です。

この『鳥取市地域公共交通総合連携計画』は、このような公共交通を計画的かつ戦略的に実現していくためのプランです。

【地域公共交通総合連携計画策定の背景】

鳥取市の地域公共交通を取り巻く現状

【サービス概況】
・鳥取駅を中心に放射状ネットワークを形成
・中山間部では谷筋に木の枝状に路線が配置
・多様なサービスが存在（ｵﾝﾃﾞﾏﾝﾄﾞ、代替ﾀｸｼｰ、市自主運行、過疎地有償運送）

【経営状況】
・利用者は年々減少
・バス路線のほとんどが赤字
・市の財政負担は年々増加

アンケート結果からみた地域公共交通の利用特性と問題点

- 多くの人が、日常の交通手段を「自動車」に依存しています。
- 日常生活を営む中で、特定の地域間での結びつきが見られます。
- 日常の交通手段を「バス」に依存する人の多くは、移動に不自由を感じています。
- バス利用者は、バス路線によって通院や買い物場所が自ずと限定されています。
- 現在の公共交通に対して、ダイヤや運賃についての不満が多くなっています。
- 高齢者の多くは、バリアフリー化や市街地内の主要施設を循環する路線を望んでいます。
- 公共交通が不便なことで、生活活動が制約されている人が存在しています。
- 家族の送迎を負担に思う人は多く、公共交通の充実が負担軽減になると思う人が多くいます。
- 公共交通を維持確保するための方策に対しては、多様な市民意見が存在しています。

地域公共交通に係わる問題・課題

■ <u>歯止めのきかない公共交通利用者減少への対応</u>
→ 公共交通離れの抑制、利用促進

■ <u>移動手段を公共交通に依存する人への対応</u>
→ 日常の活動機会の確保･創出、公共交通のあり方･行政関与のあり方の明確化

■ <u>バス事業を取り巻く厳しい経営環境、行政負担額の増大への対応</u>
→ 交通事業者の健全な経営環境確保、市民･行政･交通事業者等の連携と持続可能な公共交通づくり

■ <u>公共交通の導入・維持の仕組みづくり、全市で統一した基準づくり</u>
→ 今後の公共交通ビジョン･目標の明確化、全市統一の明確な仕組み･基準の整備

■ <u>将来のまちづくりを見据えた公共交通のあり方の明示</u>
→ 将来の都市構造、市民活動を支える公共交通の位置づけ

このまま進むと、将来のまち・地域公共交通は･･･

○ 人口減少、高齢化が一層進みます。
○ 公共交通の利用者は減少を続け、路線を縮小・廃止せざるを得ない状況になります。
↓
○ 高齢者もマイカーを強いられる状況となり、外出を控えがちになります。また、交通事故の問題も深刻化します。
○ マイカーを利用できない人は、思うような日常活動ができない状況が発生します。
○ その結果、各地域間の結びつきが希薄となり、過疎化や地域格差が進展します。
○ 自動車への依存傾向が一層高まり、環境問題がより一層深刻化します。
↓
○ 日常生活を営める地域は限定され、市域のまとまりは崩壊していきます。

市の将来像

「人が輝き まちがきらめく 快適・環境都市 鳥取」の実現

「鳥取市地域公共交通総合連携計画」の策定

１．地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

１－１．基本的な方針

基本的な方針とは、本計画を策定し推進する上で基本となる考え方を示すものであり、鳥取市の将来像や地域公共交通の現状や課題等を踏まえて次のように設定します。

健やかな市民生活とまちの発展を支える基盤として、
持続可能な地域公共交通を創り・守り・育てます。

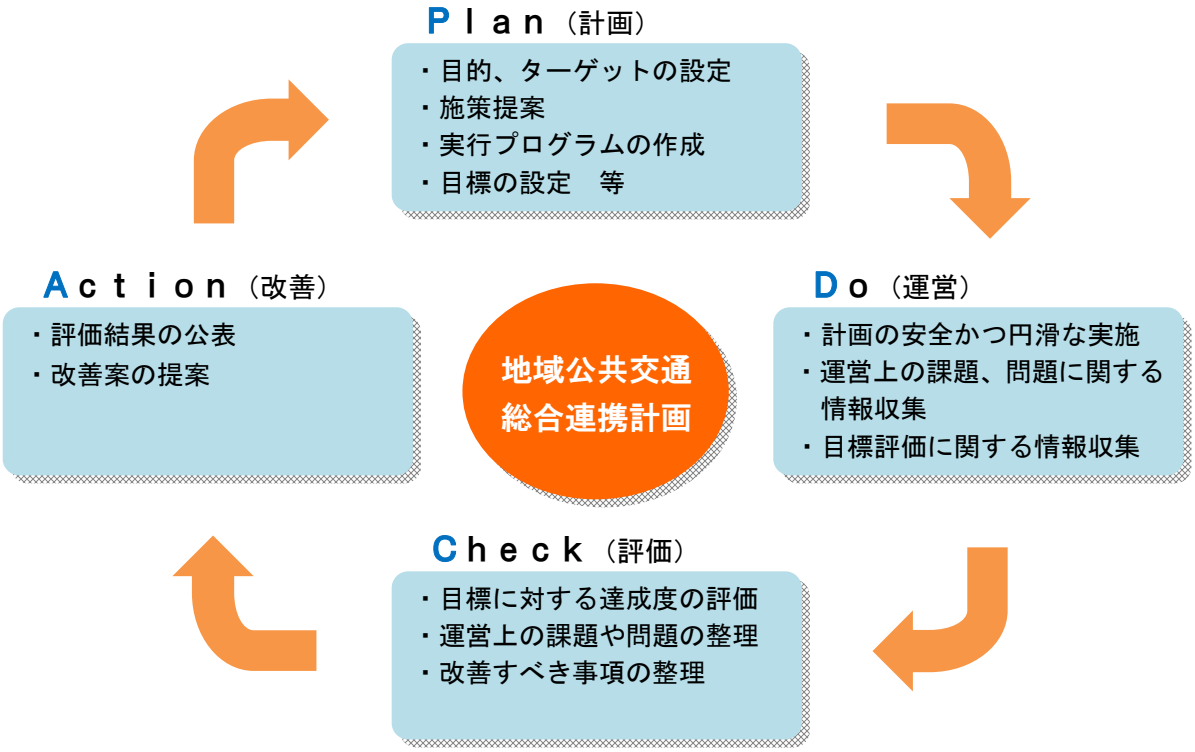
○ 地域公共交通は、特に高齢者や児童生徒など、マイカーを利用できない人にとって、日常生活を営む上で必要不可欠な移動手段であり、地域生活を支える根幹的な基盤であると考えます。

○ 今後、さらなる人口減少・高齢化の進展が予想され、また地球環境問題への取り組みが要請される中、まちの持続的発展のためには健全な地域公共交通が不可欠です。

○ このようなことから、地域公共交通は市民生活を支え、ひいてはまちの発展を支える基盤として認識し、市民・行政・交通事業者等の協働・連携と創意工夫により、“創り・守り・育て”ます。

１－２．取り組み方針

本計画の実施にあたっては、市民・行政・交通事業者等の協働・連携のもとに取り組みます。また、計画はＰＤＣＡサイクルの中で、必要に応じて適宜見直しを行い、継続的な改善を行います。



２．地域公共交通総合連携計画の区域

鳥取市全域を計画の対象区域とします。

３．地域公共交通総合連携計画の目標

目標とは、本計画で目指す地域公共交通の姿（将来像）を示すものであり、先に掲げた基本的な方針を踏まえて、次の４つの目標を設定します。

目 標 ①　市民が安心して暮らせる生活環境を支える地域公共交通

・市内のどの地域においても、買い物や通院といった生活に欠かせない活動機会を支えることができる地域公共交通を目指します。

目 標 ②　市民等との協働・連携による地域公共交通

・必ずしも従来型の公共交通の固定観念にとらわれず、地域にとって必要な移動サービスを、市民等（地域住民、商業者、ＮＰＯ法人等）と行政・交通事業者等の協働・連携と創意工夫により導入・運営される地域公共交通を目指します。

目 標 ③　マイカーに頼りすぎずにすむ、人・環境にやさしい地域公共交通

・マイカーだけに頼らなくてもすみ、またマイカー利用を強いられずにすむような移動手段の選択の巾を広げる、便利で使いやすい地域公共交通を目指します。

目 標 ④　社会状況等の変化に対応できる持続可能な地域公共交通

・社会状況（人口や土地利用、市民活動など）や移動ニーズ等が変化するなかで、持続的な仕組みや体制のもとで、適宜必要な改善が行われる柔軟性を持った持続可能な地域公共交通を目指します。

【達成目標】

目 標 ① 市民が安心して暮らせる生活環境を支える地域公共交通

達成目標

評価指標	目標値	現在値
「公共交通が不便なために生活に支障をきたしたり、我慢している活動がある」への回答率（市民アンケート調査）	年１％減 ３年目：12%以下 ５年目：10%以下	１５％

・市民アンケート調査をもとに、「公共交通が不便なために生活に支障をきたしたり、我慢している活動がある」方々の状況を分析し、これに対応した施策を実施することにより、少なくとも年１％の減少を目指します。

目 標 ② 市民等との協働・連携による地域公共交通

達成目標

評価指標	目標値	現在値
ＮＰＯ法人等による過疎地有償運送の申請件数	年１件 ３年目：３件以上 ５年目：５件以上	概ね 年１件 程度

・市民等（地域住民、商業者、NPO 法人等）と行政・交通事業者等との協働・連携をもとに、これまでにも実績のある NPO 法人等による過疎地有償運送による移動手段の確保をより一層拡大していくこととして、少なくとも年１件の新規申請を目指します。

目 標 ③ マイカーに頼りすぎずにすむ、人・環境にやさしい地域公共交通

達成目標

評価指標	目標値	現在値
通勤通学自動車利用率（市民アンケート調査）	年 0.4%減 ３年目：67%以下 ５年目：66%以下	６８％

・通勤通学での自動車利用は年々増加の傾向にあり、平成 12 年から平成 20 年の８年間で約５％増加、年平均で約 0.6%増加しています。今回、地域公共交通に関する施策を実施することで、この傾向に歯止めをかけ、少なくとも年 0.4%の減少を目指します。

目 標 ④ 社会状況等の変化に対応できる持続可能な地域公共交通

達成目標

評価指標	目標値	現在値
既存バス路線の減便・廃止に際して、新たな運行形態により移動手段を確保する件数	年１件 ３年目：３件以上 ５年目：５件以上	概ね 年１件 程度

・今後も、利用者が極めて少ない区間等では既存バス路線の減便や廃止が進むものと考えられます。このような状況に際して、これまでにも実績のあるオンデマンド運行や代替タクシーなど、路線バスに代わる新たな移動手段を確保していくこととし、少なくとも年１件以上の導入を目指します。

４．目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

４－１．施策体系

先に掲げた目標を具体的に実現していくための施策体系を次のように設定します。

基本的な方針

健やかな市民生活とまちの発展を支える基盤として、
持続可能な地域公共交通を創り・守り・育てます。

目 標

- 目標①　市民が安心して暮らせる生活環境を支える地域公共交通
- 目標②　市民等との協働・連携による地域公共交通
- 目標③　マイカーに頼りすぎずにすむ、人・環境にやさしい地域公共交通
- 目標④　社会状況等の変化に対応できる持続可能な地域公共交通

施策の方向性	施策内容
①地域公共交通網の再編成	□ 役割に応じたバス路線の配置（幹線系路線・支線系路線など） □ 移動ニーズに応じたバス路線の再編・新設 ・主要な目的地へのバス路線の配置（路線再編、時間帯別も考慮） ・公共交通不便地区を解消する移動サービスの確保 ・環状バス、急行バスなどの運行
②地域公共交通維持の仕組みづくり	□ ＮＰＯ法人等による過疎地有償運送の導入支援・促進 □ 地域の自発的取り組みによる新たな移動手段の確保 ・市民・行政・交通事業者等の役割分担と導入プロセスの明示 ・行政、交通事業者等による導入支援 □ タクシーの活用（乗合タクシー、特定区間のタクシー利用助成など） □ 商店街や医療施設等との連携
③地域公共交通の利用促進	□ 情報案内の充実 ・既存の経路案内システム（バスネット）の設置拡大 ・公共交通マップの作成 □ タクシーによるバスサービス補完（バス空白時間帯のタクシー活用など） □ バス・タクシーの運賃制度改善の検討 ・ゾーン均一運賃の導入 ・運賃の上限額（長距離でも一定額以上とならない）の設定 ・高齢者運転免許返納者への運賃割引など □ エコ通勤の促進（企業と交通事業者・行政のタイアップなど） □ ＩＣカードの導入 □ 公共交通利用の啓発 ・車両のラッピング・愛称募集（支線路線） ・イベント等の開催
④地域公共交通相互の連携強化	□ 交通結節点・乗り継ぎ拠点の整備 □ 待合い環境の充実 ・既存の公共施設、医療施設、商業施設等の活用 ・運行案内、接近案内システムの整備 □ 乗り継ぎ抵抗の緩和 ・乗り継ぎ運賃割引（初乗り運賃の低減等）の検討

４－２．目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

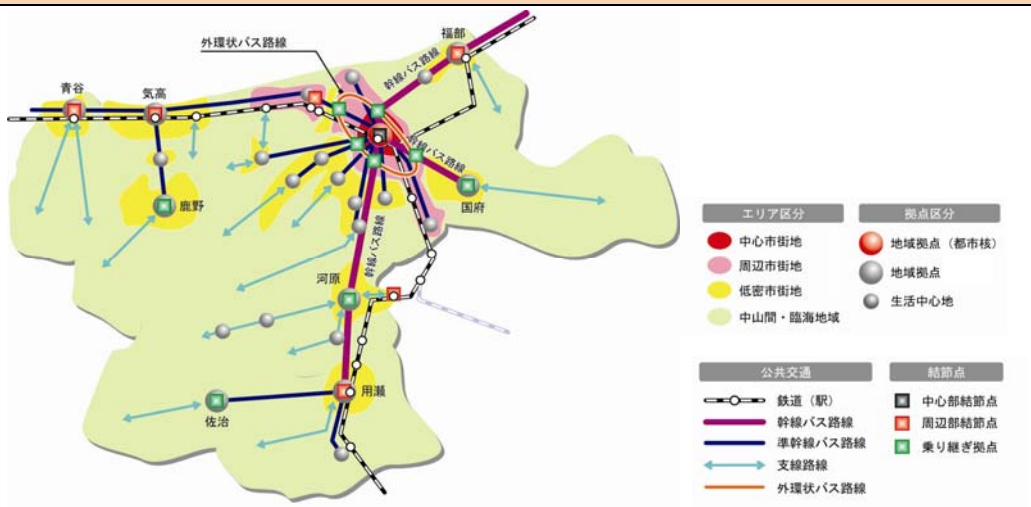
４－２―１．地域公共交通網の再編成

１）役割に応じたバス路線の配置（幹線系路線、支線系路線等）

施策のねらい

■現状のバス路線は鳥取駅を中心とした放射状路線を主体とし、行き先別に運行系統が存在するため、路線の重複区間が多く非効率な路線網となっています。また、運行系統数が多いため、利用者にとって路線がわかりにくいものとなっています。

■このため、現在のバス路線を、主要拠点間を連絡して基幹的なサービスを担う幹線系路線と、主要拠点から周辺地域・集落等を連絡して地域内サービスを担う支線系路線などに再編し、利用者ニーズに即した効率的でわかりやすい路線網に改善します。

施策 No, 1	役割に応じたバス路線の配置（幹線系路線、支線系路線等）
内容・ イメージ	
期待される 効果	●運行の効率化により、運行本数の維持・増便が可能となります。 ●運行ダイヤや運行時間帯の調整が容易になり、利用者ニーズにきめ細かく対応することが可能になります。 ●利用者にとってわかりやすく、また幹線系路線まで支線系路線のほか、マイカーや自転車等を利用するなど選択の幅が広がる路線網となります ●定時性の向上が見込まれます。
課題・ 留意点等	◇幹線系路線、支線系路線の設定に当たっては、利用者ニーズを的確に把握するとともに、地域ごとに十分なコンセンサスが得られるよう留意します。 ◇幹線系路線と支線系路線の結節部においては、待合機能、情報提供機能、乗り換え機能（駐車場、駐輪場等）等の整備について検討を行います。 ◇路線再編に際して、交通事業者間での調整を進め、共通化すべき事項（定期券やバス停等）や課題、その対応策について検討します。 ◇方面別に番号表示・色分けを行うなどの、路線表示の改善についても検討します。 ◇支線系路線の形態（路線バス、タクシー、過疎地有償運送等）については、地域や交通事業者の実情、要望を踏まえて検討します。
進め方・ 着手時期等	◆鳥取市、交通事業者が主体となってニーズ把握と素案作成を行い、利用者や地域の意見を踏まえて再編計画を立案します。 ・平成 21 年度以降：個別の実証運行等とあわせて順次再編の実施
実施主体	鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社、タクシー事業者

2）移動ニーズに応じたバス路線の再編・新設

施策のねらい

■現状のバスサービスは、バス利用者の移動ニーズ（目的地、利用時間等）に必ずしもマッチしたものではなく、このことはアンケート結果においても明らかです。

■このため、利用者ニーズを踏まえ、現行の路線網や運行ダイヤを見直すとともに、新たなバスサービスについても検討を行い、移動ニーズにマッチした効率性の高いバスサービスの提供を行う必要があります。

【バスを利用しないまたは利用しても不便な理由（選択率が 20%を超えるもの）】

第 1 位：運行本数少なく待ち時間長い(57%)
第 2 位：出かけたいときに便がない(50%)
第 3 位：運賃が高い(31%)
第 4 位：自宅から駅、バス停が遠い(31%)
第 5 位：最終便が早い(23%)
第 6 位：降りてから目的地までが遠い(21%)
（選択率は、該当項目の選択数／回答者総数）

【自由意見において上位の意見】

○バスに望むサービス
第 1 位：くる梨のような定額循環バスの充実拡大(52/630)
第 2 位：料金を安く(47/630)
第 3 位：運行頻度の増加(40/630)

○バスの効率化のアイデア
第 1 位：小型バスの導入(97/630)
第 2 位：利用者のニーズに合わせる(17/630)

施策 No, 2	主要な目的地へのバス路線の配置（路線再編・時間帯別も考慮）
内容・イメージ	○バス利用の利便性向上のため、主要な目的地へ向かうバス路線を配置します。アンケート結果からは以下のような目的地が得られており、これらを参考として路線配置を検討します。
期待される効果	●目的地までより短い経路で到達できるため、所要時間の短縮、運賃の低減、乗り換え回数の低減が期待でき、利便性向上による利用者拡大が期待されます。 ●利用者が希望する目的地及び運行時間帯にあわせた路線網、運行ダイヤとすることで、ニーズに即した効率的なサービスが可能となります。
課題・留意点等	◇「役割に応じたバス路線の配置」（施策 No, 1)、「環状バス、急行バスの運行」（施策 No, 4) と併せて検討を進め、各路線が有機的に連携した体系的な公共交通ネットワークづくりを目指します。
進め方・着手時期等	◆鳥取市、交通事業者が主体となってニーズ把握・素案作成を行い、利用者や地域の意見を踏まえて再編計画を立案します。 ◆平成 21 年度実施事業 ：湖山周辺の循環路線の実証運行（平成 21 年度～22 年度） ◆その他の候補事業 ：郡家駅～市民病院間、河原～ＪＲ郡家駅などの実証運行 ・平成 22～23 年度：路線配置の企画、実証運行 ・平成 24 年度以降：本格運行への移行、拡大検討
実施主体	鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社

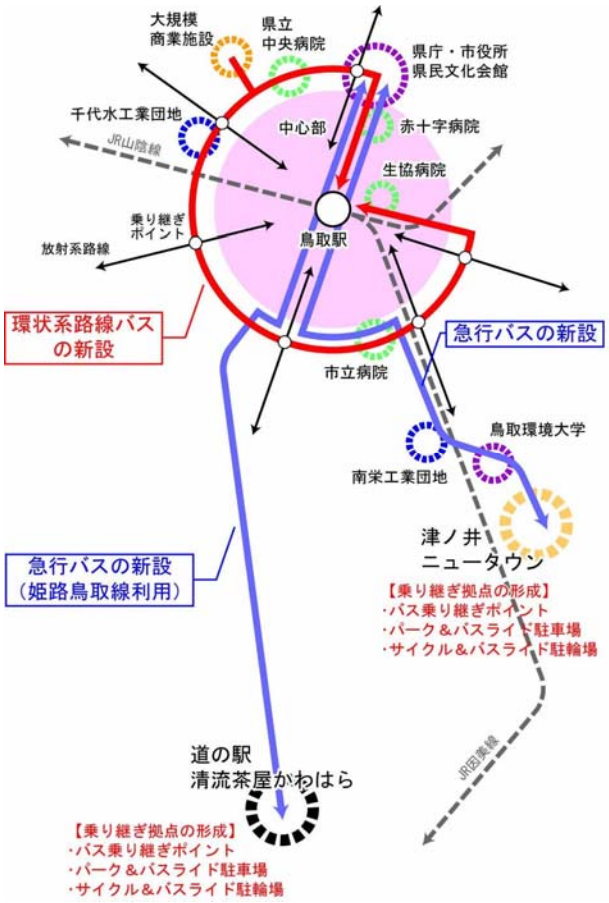
通院先上位5病院

順位	病院名	回答数
第1位	日赤病院	193
第2位	市立病院	174
第3位	県立中央病院	146
第4位	生協病院	88
第5位	林医院	48

アンケート結果による

※）アンケートでは買物先についても回答を得ているが名称表記が曖昧で、特定が困難である。回答から概ね上位と推測されるものは以下のとおりである。
①ジャスコ　②サンマート
③トスク　④カインズホーム

施策 No, 3	公共交通不便地区を解消する移動サービスの確保
内容・ イメージ	○公共交通不便地区の解消のため、バス路線の再編とともに、地域の主体的な取り組みによる新たな移動サービスの確保を検討します。
期待される効果	●公共交通不便地区が解消されることにより、市民の活動機会が確保されます。
課題・ 留意点等	◇公共交通不便地区の多くは人口が低密な地区であり、バス事業者による路線新設は経営的に厳しい状況にあると想定されます。 ◇このため、バス路線の再編を検討する際に公共交通不便地区の解消も考慮しますが、新規に移動サービスを導入する場合には、地域の主体的な取り組みが不可欠であることから、「地域公共交通維持の仕組みづくり」と併せて検討を進めます。
進め方・ 着手時期等	◆市民が主体となってニーズ調査、プラン作成を行い、実証運行などを行った上で新たな移動サービスを導入します。市と交通事業者はその取り組みを積極的に支援します。 ・平成 21～22 年度：移動サービス確保の調査・研究 ・平成 23 年度以降：本格運行への移行、拡大検討
実施主体	市民、鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社、タクシー事業者

施策 No. 4	環状バス、急行バスの運行
内容・ イメージ	○市中心部の縁辺部に位置する主要病院や大規模商業施設、工業団地などを連絡する環状系の路線バスの新設を検討し、既存の放射状路線と結節することで選択性、利便性を向上させます。 ○通勤利用等の利便性を向上させるため、津ノ井ニュータウン⇔鳥取駅、道の駅「清流茶屋かわはら」⇔鳥取駅（姫路鳥取線利用）など、通勤利用が多く見込まれる区間に急行バスの新設を検討し、併せてパーク＆バスライド駐車場等を確保することを検討します。  ▲環状バス、急行バスのイメージ （※図はイメージを示すものであり、具体的なルートや連絡区間は今後検討します。）
期待される効果	●環状バスの運行により、主要病院や大規模商業施設等へのアクセス性が向上するとともに、通院と買物など複数目的での移動の利便性が向上します。 ●急行バスの運行により、通勤時のバスの所要時間を短縮し利便性を向上させるとともに、マイカー利用からバス利用への転換を誘発します。
課題・ 留意点等	◇環状バスについては、放射状路線との乗り継ぎ利便性に十分留意することが必要であり、また拠点的施設（医療・商業施設）との連携が必要です。 ◇急行バスは、一定以上の速度確保と定時制が求められます。自動車利用抑制策との併用が必要です。
進め方・ 着手時期等	◆鳥取市、交通事業者が主体となってニーズ把握・素案作成を行い、利用者や関係機関の意見を踏まえて、沿線施設などと連携して再編計画を立案します。 ・平成 24 年度以降：環状バス、急行バス運行の企画及び実証運行
実施主体	鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社、沿線施設など

４－２―２．地域公共交通網の再編成

１）ＮＰＯ法人等による過疎地有償運送の導入支援・促進

施策のねらい

■市民が自らの移動手段を確保する方法の一つとして、「過疎地有償運送」（ＮＰＯ法人等が行う輸送サービス）があり、本市では福部循環バス（らっちゃんバス、運行主体：鳥取市社会福祉協議会）、大郷・御熊・内海中地域（運行主体：ＮＰＯ法人ＯＭＵ）において、「過疎地有償運送」が導入されています。

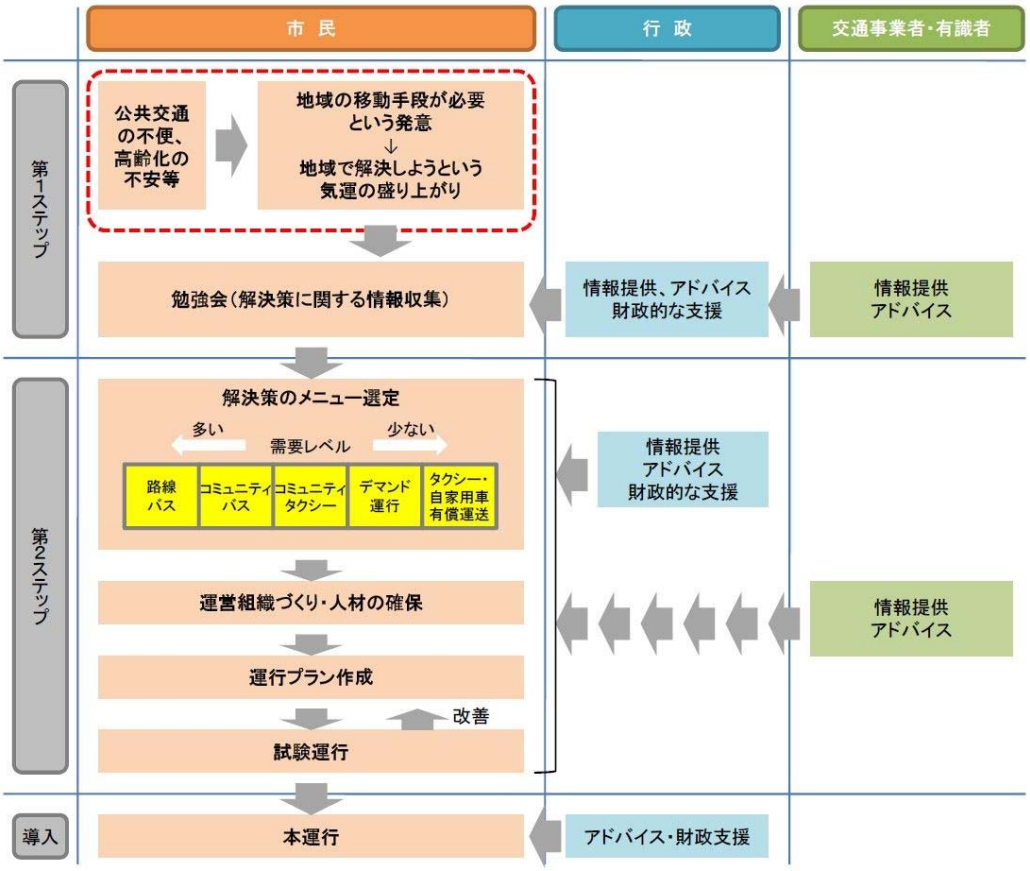
■こうした地域主導による移動手段の確保は、今後も積極的に推進する必要があります。

施策 No, 5	ＮＰＯ法人等による過疎地有償運送の導入支援・促進
内容・イメージ	○本市では、「過疎地有償運送」の導入を推進するため、「鳥取市過疎地有償運送者支援事業費補助金」を創設しており、今後積極的に地域へ働きかけや情報提供、アドバイスを行い、導入の支援、促進を行います。 ＮＰＯ法人ＯＭＵによる過疎地有償運送の運行開始式（H21.2.9）
期待される効果	●地域の実情にあった効率的で持続可能な移動手段が確保されます。 ●市民自らが主体となることで愛着が生まれ、利用の喚起が期待されます。
課題・留意点等	◇地域の関心と発意を高めるため、積極的なＰＲ、働きかけが必要です。 ◇必要に応じて既存制度の改善を検討する必要があります。
進め方・着手時期等	◆鳥取市が主体となって継続的に支援・促進を行い、市民等の主体的取り組みを促すとともに、促進策の改善を行います。 ・平成 21 年度以降：継続的に導入を支援・促進 ：既に導入された地区のモニタリングと支援策の改善
実施主体	市民、鳥取市、市民団体、鳥取大学など

２）地域の自発的取り組みによる新たな移動手段の確保

施策のねらい

■地域の移動手段を確保するためには、地域の主体的な取り組みが不可欠であり、これを実現し推進していくためには、市民・行政・交通事業者等の役割分担、導入に至るまでのプロセスを明確にするとともに、行政や交通事業者等の積極的な支援が必要です。

施策 No, 6	市民・行政・交通事業者等の役割分担と導入プロセスの明示
内容・イメージ	○次のような導入プロセスを明示して、市民・行政・交通事業者等の連携のもとで、新たな移動手段の確保を進めます。 
期待される効果	●市内各地において、統一的な考え方のもとでの対応が可能となります。 ●新たな移動手段の確保のための手続きが分かりやすくなることで、地域が判断しやすくなります。
課題・留意点等	◇「地域の移動手段は自分たちで確保する」という考えは、一般的に市民には浸透していないため、このような取り組みが不公平感につながらないよう、十分な合意形成と意識啓発に努めていくことが必要となります。
進め方・着手時期等	◆鳥取市が主体となって、モデル的な実施を行いながら検討、立案します。 ・平成 21～22 年度：導入プロセスと支援体制の調査研究 ・平成 23 年度以降：地域への展開
実施主体	鳥取市

施策 No, 7	行政、交通事業者等による導入支援
内容・ イメージ	○行政は、新たな移動手段の導入に至る全てのステップで、情報提供、関係機関調整、経費助成などの導入支援を行います。 ○また、新たな移動手段の確保に関する地域の関心や発意を高めるため、「手引書（マニュアル）」の作成、出前講座や勉強会の実施、交通事業者を交えた相談会の開催等を検討します。 ○交通事業者等は、対応策の助言、提案などの導入支援を行います。
期待される 効果	●地域の新たな移動手段の円滑な導入が可能となります。
課題・ 留意点等	◇地域が主体的に取り組む上での障壁を研究し、その障壁をできるだけ取り除くことができる具体的な支援策を検討する必要があります。
進め方・ 着手時期等	◆鳥取市、交通事業者、鳥取大学等が主体となって、支援策を検討します。 ・平成 21～22 年度：支援策の調査研究 ・平成 23 年度以降：地域への展開
実施主体	鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社、タクシー事業者、鳥取大学

3）タクシーの活用（乗合タクシー、特定区間のタクシー利用助成など）

施策のねらい

■地域の移動手段を確保するためには、一般のバスサービスやバス車両だけでの対応では限界があります。また、非効率なサービスとなる場合が想定されます。

■このため、バスを補完する移動手段として、タクシーを活用したサービス形態を検討し、地域の移動手段を効率的に確保することが必要です。

施策 No, 8	タクシーの活用（乗合タクシー、特定区間のタクシー利用助成など）
内容・ イメージ	○バス車両では利用者数に対して過大なサービスとなる場合については、乗合タクシーの導入を検討します。 ○人口が極めて低密で乗合サービスが馴染まない地域や区間においては、タクシーサービスの活用（指定区間ではバス運賃で利用可など）を検討します。
期待される 効果	●地域の移動手段を効率的に確保することが可能となります。
課題・ 留意点等	◇タクシーの活用が最も相応しいと判断される状況・条件や、そのサービス形態・支援内容等について研究が行った上で、全市で統一的な基準のもとでサービスが行われることが必要です。
進め方・ 着手時期等	◆鳥取市、交通事業者が主体となって実証運行等を行いながら研究を進め、タクシーを活用した新たな方策を提案・導入します。 ◆平成 21 年度実施事業　：米里越路線の一部区間での代替タクシーの実証運行 ：浜村青谷線の代替タクシーの実証運行 ・平成 22 年度以降：本格運行への移行、拡大検討
実施主体	鳥取市、タクシー事業者

4）商店街や医療施設等との連携

施策のねらい

■地域の主体的な取り組みにより移動手段を確保していく上では、市民だけではなく商店街や医療施設等との連携も重要です。

■このことにより、便利で利用しやすい乗り継ぎ拠点の確保、バス利用へのインセンティブ創出などを進め、利便性の向上させることが重要です。

施策 No, 9	商店街や医療施設等との連携
内容・イメージ	○商店街、医療機関との連携により、交通結節機能の確保や、バス利用特典（商品割引等）などのタイアップ企画を検討します。
期待される効果	●バス利用者への良好な待合環境や付加価値の提供(待ち時間に買物ができるなど)が可能となります。 ●バス利用に対するインセンティブを付与することで、利用の促進・拡大が期待できます。
課題・留意点等	◇商店街や医療機関等にとってもメリットが必要であり、十分な調整が必要です。
進め方・着手時期等	◆鳥取市、交通事業者が主体となって検討を進め、関係機関へ働きかけます。 ・平成 21～22 年度：企画、実証運行とともに試行 ・平成 23 年度以降：本格実施・拡大検討
実施主体	鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社、タクシー事業者、商店街、病院、鳥取大学など

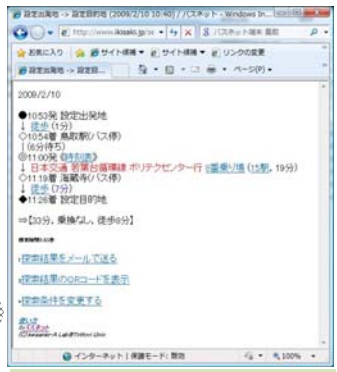
４－２－３．地域公共交通の利用促進

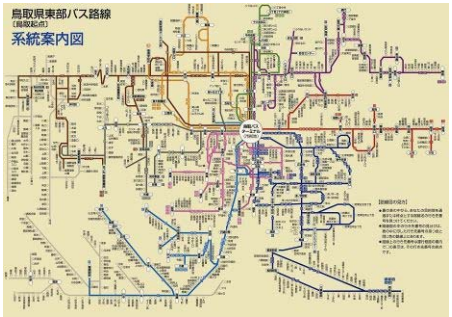
１）情報案内の充実

施策のねらい

■公共交通に関する情報提供として、インターネットによる情報提供（バスネット）や公共交通マップは有効なツールとなりますが、バスネット端末の設置も十分ではなく、現在のバスマップも「鉄道との位置関係が示されていない」、「バス路線の位置関係がわかりづらく、体系的に理解しづらい」、「配布されていない」といった問題があり、また市民アンケート結果においても「バス路線がわかりづらい」ことが指摘されています。

■このため、経路案内システムの設置拡大やわかりやすい公共交通マップの作成、配布により、公共交通を利用しやすくすることが望まれます。

施策 No, 10	既存の経路案内システム（バスネット）の設置拡大
内容・イメージ	○現在、経路案内システム「バスネット」は、携帯電話・パソコンでの利用と、鳥取バスターミナル内に設置された端末機での利用となっています。 ○このうち、端末機について、乗り継ぎ拠点や主要施設への設置拡大を検討します。 ↓PC からのバスネット利用　鳥取バスターミナルのバスネット端末→ ①経路探索トップ ②出発地、目的地を選択  ③結果の表示 【端末機の設置場所の候補】 ・バス路線の接続があり、比較的利用の多い鉄道駅 ・市立病院など
期待される効果	●利用したい路線や乗り継ぎ場所がわかりやすくなり、利用しやすくなることで、公共交通の利用喚起・促進が期待されます。
課題・留意点等	◇バスネット端末の設置場所に関しては、利用者の要望等を踏まえ設置効果の高い場所を選定するとともに、設置場所の管理者とも十分に協議して決定します。
進め方・着手時期等	◆鳥取市、交通事業者、鳥取大学が主体となって、バスネット管理者、設置場所の管理者の協力を得ながら実施します。 ・平成 22 年度：設置検討 ・平成 23 年度以降：設置場所の拡大
実施主体	鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社、鳥取大学

施策 No, 11	公共交通マップの作成
内容・ イメージ	○ 全ての公共交通の路線が一目でわかるよう、鉄道・バスの路線・駅・バス停を地図上に一元的に整理し、方面別に色分けをするなどの工夫を検討します。 ○ 作成したマップは主要施設に設置し、誰もが気軽に手に取ることができるようにします。 【既存のバスマップ】 【他都市の公共交通マップの事例】 
期待される 効果	●利用したい路線や乗り継ぎ場所がわかりやすくなり、利用しやすくなることで、公共交通の利用喚起・促進が期待されます。 ●市民の公共交通に対する認知向上により、利用喚起が期待されます。 ●また、既存の携帯電話経路案内システム（バスネット）と併用することで、より一層公共交通が利用しやすくなり、利用促進が期待されます。
課題・ 留意点等	◇路線図のほか、のりば案内、乗り換え案内、始発終発時刻など、利用者が必要としている情報をわかりやすく提供することが重要であり、利用者や市民の意見を取り入れながら、企画・作成を行います。 ◇並行して、バス路線再編により路線自体を分かりやすくするとともに、方面別に番号表示・色分けを行うなどの、路線表示の改善を検討します。 ◇バス路線の再編等に併せて定期的に情報更新を行うことが必要であり、そのための経費を確保するため、スポンサー広告を取り入れるなどの方策を検討します。
進め方・ 着手時期等	◆鳥取市、交通事業者が主体となって、利用者や市民団体等の協力を得ながら公共交通マップを企画・作成します。 ◆平成 21 年度実施事業：公共交通マップの作成・配布
実施主体	鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社

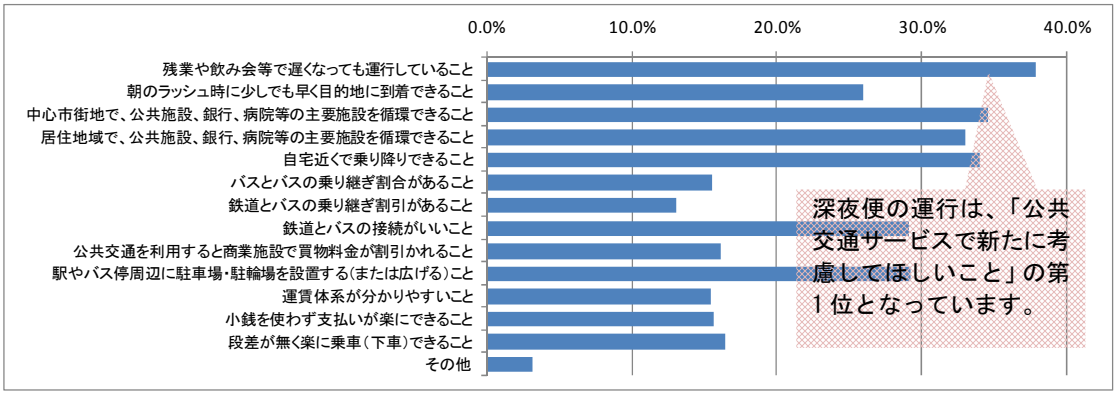
2）タクシーによるバスサービス補完（バス空白時間帯のタクシー活用など）

施策のねらい

■アンケート結果では、「残業や飲み会等で遅くなっても運行していること」が公共交通サービスで新たに考慮してほしいことの第１位となっています。

■しかしながら、夜間・深夜など、移動ニーズに応じた時間帯に公共交通を確保するためには、一般のバス路線での対応には限界があります。また、非効率なサービスとなる場合が想定されます。

■このため、バス運行の空白時間帯を補完する移動手段として、乗合タクシーやタクシーを活用したサービス形態を検討します。



施策 No.12	タクシーによるバスサービス補完（バス空白時間帯のタクシー活用など）
内容・イメージ	○夜間・深夜などのバス運行の空白時間帯について、一定以上の需要が見込まれる区間・時間帯において、乗合タクシーの導入やタクシーサービスの活用（特定区間で一定人数以上の利用に対してバス運賃で利用可、バス回数券が利用可など）を検討します。 タクシーの有効活用
期待される効果	●バス利用者の利便性を効率的に向上させることが期待できます。 ●通勤等で公共交通が利用しやすくなり、マイカー通勤の抑制が期待できます。
課題・留意点等	◇タクシーの活用が有効と判断される状況・条件や、望ましいサービス形態・支援内容等について研究が行った上で、一般のタクシーサービスとの違いを明確にすることが必要であり、タクシー・バス事業者との調整が不可欠です。 ◇利用者がわかりやすいシステムが望まれます。 ◇商業者等との連携・タイアップを視野に入れて進めることが望まれます。
進め方・着手時期等	◆交通事業者が主体となって、実証運行等を行いながら検討を進めます。 ◆候補区間：ＪＲ鳥取駅・中心市街地～周辺住宅地　など ・平成 22～23 年度：夜間・深夜のタクシー活用の企画、実証運行 ・平成 24 年度以降：本格運行への移行（必要に応じて）
実施主体	タクシー事業者、商店街など

3）バス・タクシーの運賃制度改善の検討

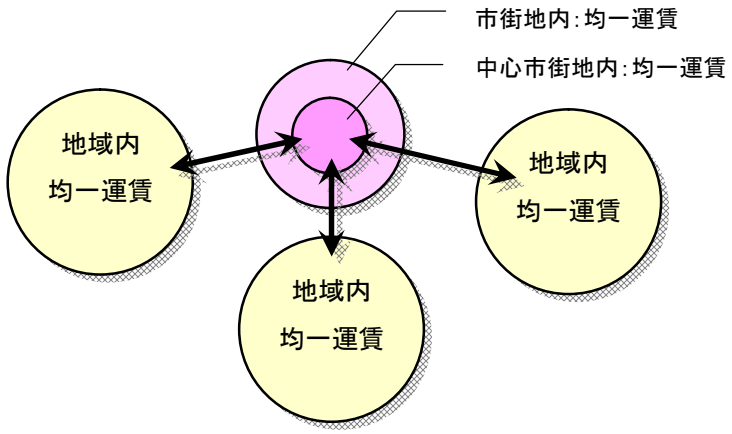
施策のねらい

■アンケート結果では、「バスを利用しない」あるいは「不便と感じる」理由の第 3 位が運賃の高さとなっています。また、自由意見でも運賃の負担軽減の要望が多く寄せられています。

■今後、バスの利用促進を進める上では、運賃制度の改善が検討課題の 1 つになるものと考えられます。

【バスを利用しないまたは利用しても不便な理由（選択率が 20%を超えるもの）】
第 1 位：運行本数少なく待ち時間長い(57%)
第 2 位：出かけたいときに便がない(50%)
第 3 位：運賃が高い(31%)
第 4 位：自宅から駅、バス停が遠い(31%)
第 5 位：最終便が早い(23%)
第 6 位：降りてから目的地までが遠い(21%)
（選択率は、該当項目の選択数／回答者総数）

【自由意見において上位の意見】
○バスに望むサービス
第 1 位：くる梨のような定額循環バスの充実拡大(52/630 件)
第 2 位：料金を安く(47/630 件)
第 3 位：運行頻度の増加(40/630 件)
○バスの効率化のアイデア
第 1 位：小型バスの導入(97/630 件)
第 2 位：利用者のニーズに合わせる(17/630 件)

施策 No. 13	ゾーン内均一運賃の導入
内容・イメージ	○鳥取駅周辺や新市域の各地域内など、一定範囲のエリア内でのバス運賃を均一化（定額制）とすることを検討します。  ▲ゾーン内均一運賃のイメージ
期待される効果	●運賃負担の軽減によりバス利用の促進・拡大が見込まれます。 ●料金体系が単純化し、利用者にとってわかりやすくなります。
課題・留意点等	◇短距離利用者にとっては運賃の上昇につながるケースもあるので対応方法を十分に検討する必要があります。 ◇運賃制度の変更による影響を、収支シミュレーションや実証実験の実施等により確認する必要があります。 ◇一般のバス路線と地域主導型の移動手段との運賃の整合、各地域の運賃の整合に配慮し、統一的な考え方をもとにしたエリア及び運賃の設定が必要です。
進め方・着手時期等	◆交通事業者が主体となって、実証運行等を行いながら検討を進めます。 ・平成 24 年度以降：均一運賃に関する検討、実証運行
実施主体	日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社

施策 No, 14	運賃の上限額の設定
内容・ イメージ	○バス運賃は、基本的に対距離制のため、乗車距離に応じて運賃が上昇しますが、長距離を利用する場合、利用者には大きな負担となるため、一定の上限を設けることを検討します。 ○また、単路線利用だけでなく、乗り継ぎを含む場合についても検討します。 **【鳥取駅からのバス運賃の例】** 方面 ／ 行き先（路線名） ／ 料金 鹿野方面 ／ 鹿野温泉病院（鹿野線） ／ 780 円 国府東部方面 ／ 雨滝（中河原線） ／ 860 円 佐治西部方面 ／ 栃原（佐治線） ／ 1000 円
期待される 効果	●運賃負担の軽減によりバス利用の促進・拡大が見込まれます。 ●長距離料金体系が単純化し、利用者にとってわかりやすくなります。
課題・ 留意点等	◇運賃制度の変更による影響を、収支シミュレーションまたは実証運行の実施等により確認する必要があります。
進め方・ 着手時期等	◆交通事業者が主体となって、実証運行等を行いながら検討を進めます。 ・平成 22 年度：長距離路線の運賃上限額設定の検討 ・平成 23～24 年度：実証運行
実施主体	日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社

施策 No, 15	高齢者運転免許返納者への運賃割引など
内容・ イメージ	○各地の事例等を参考にして、高齢者運転免許返納者に対するバス・タクシー運賃の優遇措置を検討します。 ■事例１（兵庫県姫路市） □姫路市市営バス「免許返納者バス運賃割引制度」 □自動車運転免許証を自主返納した人に交付される運転経歴証明書を提示した満 65 歳以上の乗客の運賃が、現金での支払い時にのみ半額となる ■事例２（岡山県） □岡山県内のタクシー事業者６社による免許返納者割引制度 □運転免許返納時に公安委員会から有料で発行される「運転経歴証明書」を乗車時に提示すれば１割引とする ■事例３（大分県佐伯市） □高齢者運転免許返納バス割引実証実験 □佐伯市内に住む７０歳以上の高齢者を対象に、運転免許証を自主的に返納した場合、路線バス料金を半額にする実証実験（実験のため、実際の免許返納はせずに利用可）
期待される 効果	●公共交通利用の促進・拡大が期待されます。 ●免許返納者（高齢者）の活発な社会参加を促します。 ●免許返納者（高齢者）がマイカー利用をせずとも気軽に移動できる環境となり、交通事故の未然防止につながると考えられます。
課題・ 留意点等	◇行政と交通事業者で、費用負担について十分な調整を行う必要があります。 ◇行政にとって過度な負担となるケースも想定されるため、費用負担を見極めながら優遇内容を検討するとともに、福祉行政との整合に配慮が必要です。
進め方・ 着手時期等	◆鳥取市、交通事業者が主体となって、導入可能性の検討を行います。 ・平成 21 年度：制度の企画 ・平成 22 年度：実施
実施主体	鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社、タクシー事業者、警察

4）エコ通勤の促進（企業と交通事業者、行政のタイアップ）

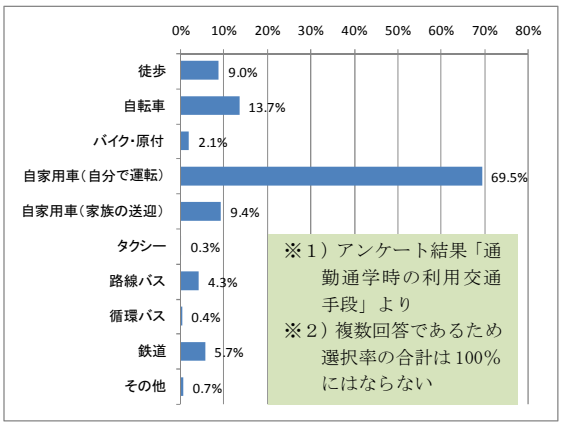
施策のねらい

■現在、通勤・通学時に自動車を利用する人の割合は約 70%となっており、自動車への依存が極めて高い状況にあります。

■その結果、環境負荷の増大、交通渋滞の発生といった問題が生じています。

■また、「公共交通利用者の減少→公共交通の衰退→さらなる自動車への依存」という悪循環を招いています。

■このため、自動車利用から公共交通利用への転換を促進することが必要であり、企業、行政、交通事業者が連携して取り組むことが必要です。



施策 No, 16	エコ通勤の促進（企業と交通事業者、行政のタイアップ）
内容・イメージ	○鳥取市、企業、交通事業者が以下のようなエコ通勤の促進策を検討し、導入を進めていきます。

主体	個別対応	タイアップ対応
行政	・ノーマイカーデーの実施 ・公用移動における公共交通の利用 ・通期手当や勤務形態等の見直し検討	・企業のノーマイカーデーと同調 ・企業の取り組みに対する支援（モビリティ・マネージメントの展開）
企業	・ノーマイカーデーの実施 ・業務移動における公共交通の利用	・行政のノーマイカーデーと同調
交通事業者	・企業を対象とした商品開発（大口利用企業の定期券割引、企業バスなど） ・エコ通勤定期等の発売 ・郊外部乗り継ぎ拠点等での駐車場整備	・大口利用企業への優遇措置 ・ノーマイカーデーと同調した優遇措置

期待される効果	●自動車への過度の依存を回避することで、環境負荷の軽減、交通渋滞の減少が期待できます ●公共交通離れの悪循環に歯止めをかけることが期待できます。
課題・留意点等	◇行政自らが先導的に実施することが望まれます。また、全市的なモビリティ・マネジメントの取り組みについて検討することが望まれます。 ◇行政、企業、交通事業者が連携を深め、相互の理解と協力により積極的に取り組む姿勢を醸成することが重要です。
進め方・着手時期等	◆鳥取市、交通事業者が主体となって促進策の検討を行った上で、企業への働きかけを行います。 ・平成 21～22 年度：促進策の調査研究 ・平成 23 年度以降：実施検討（企業への働きかけなど）
実施主体	鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社、タクシー事業者、企業など

5）ＩＣカードの導入

施策のねらい

■現金による運賃の支払いは、バス利用者にとっては小銭の準備・支払いが煩わしい面があります。

■現在、全国各地の公共交通でＩＣカードが導入されつつあり、利用者の利便性向上、交通事業者の労務の効率化、多様な運賃体系の導入などが進められています。

■本市においても、公共交通の利用促進施策の１つとして、ＩＣカードの導入について適性や可能性について検討します。

施策 No, 17	ＩＣカードの導入
内容・イメージ	○各地の導入事例を参考にしながら、ＩＣカードの導入を検討します。 ※）山梨交通ホームページより
期待される効果	●利用者は運賃支払いの煩わしさが解消されます。 ●乗り継ぎ運賃割引や１日乗車割引などの多様な運賃サービスの導入が容易になるほか、異なる交通事業者間や商業施設等でも利用可能とすることにより、付加価値が創出されマーケティングの巾が広がります。 ●交通事業者にとっては、１枚のカードで複数サービスが可能となるため、長期的なコスト削減が期待されます。 ●また、キャッシュレスとなるため、事務処理やドライバーの労務負担の軽減につながります。 ●ＩＣカードは繰り返し利用できるため、使い捨てのカードや乗車券等に比べ、環境に優しいシステムです。
課題・留意点等	◇初期投資に多額の経費が必要となるため、導入の必要性を十分に見極める必要があります。
進め方・着手時期等	◆鳥取市、交通事業者が主体となってＩＣカードの導入可能性を検討します。 ・平成 21～22 年度：IC カードの導入検討
実施主体	鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社

６）公共交通利用の啓発

施策のねらい

■公共交通利用を促進するためには、公共交通の存在を広く市民に認知してもらうとともに、その役割や必要性を十分認識してもらうことが重要です。

■さらには、自分たちの移動手段であるといった意識を醸成し、愛着を深めていくことが重要です。

■現在、鳥取市中心部循環バスは「くる梨」、福部循環バスは「らっちゃんバス」の愛称で親しまれており、また車両ラッピングを施すことで愛着を高めています。

■このような愛称や車両ラッピングは、利用者に親近感を与えて利用を促進するばかりでなく、「地域自らが守り育てる交通手段」という住民意識を醸成する上で、極めて有効と考えられます。

■その他、公共交通に関するイベント等を開催することにより、公共交通に対する市民の意識や関心を高めることも必要と考えられます。

くる梨

らっちゃんバス

施策 No, 18	車両のラッピング・愛称募集（支線路線）
内容・イメージ	○支線系路線を中心として、愛称募集や車両ラッピングを地域に働きかけ、地域の発案によりデザインしていくことを推進します。 愛称「なだバス　ナディ」 石川県河北郡内灘町 （内灘町ホームページより） 愛称「みどりバス」 東京都練馬区 （練馬区ホームページより）
期待される効果	●市民がバス等を身近に感じることで、利用の促進が期待できます。 ●地域の愛着を高め「地域自らが守り育てる交通手段」という意識を喚起します。
課題・留意点等	◇愛称や車両ラッピングのデザインは、市民のアイデアによるものが望ましく、可能な限り地域自らが関わることができるように配慮が必要です。
進め方・着手時期等	◆市民と鳥取市が主体となって、支線系路線の愛称募集、車両ラッピングを進めます。 ◆平成 21 年度実施事業：気高循環バスの車両ラッピング・愛称募集 ・平成 22 年度以降：拡大検討・実施
実施主体	市民、鳥取市

施策 No. 19	イベント等の開催
内容・ イメージ	○公共交通に関するイベントを開催し、公共交通に対する市民の意識や関心を高めます。 ○特に、幼児や小学生などを対象としたイベント等を積極的に開催し、年少期から公共交通に関心を持ち、身近に感じることができるよう、啓発活動を推進します。 「くる梨」の園児乗車イベント 「くる梨」の園児ギャラリー
期待される 効果	●市民が公共交通に対する意識や関心を高めることにより、利用の促進が期待できます。 ●市民の公共交通に対する愛着を高め「自らが守り育てる交通手段」という意識を喚起します。
課題・ 留意点等	◇行政による取り組みだけではなく、交通事業者や市民団体等と認識を共有しながら、連携のもとで啓発活動を進めていくことが望まれます。 ◇特に、将来、自動車を運転するようになる幼児や小学生などを対象として、気軽に公共交通に接する機会を設け、年少期から公共交通を身近に感じることができるような取り組みが重要です。
進め方・ 着手時期等	◆鳥取市と交通事業者が主体となって、関係機関に働きかけを行い、イベントの企画・実施を進めます。 ◆他の施策での実証実験の際にも、イベント開催等を積極的に企画・実施します。 ・平成 21 年度以降：継続実施・拡大検討
実施主体	鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社、市民団体、鳥取大学など

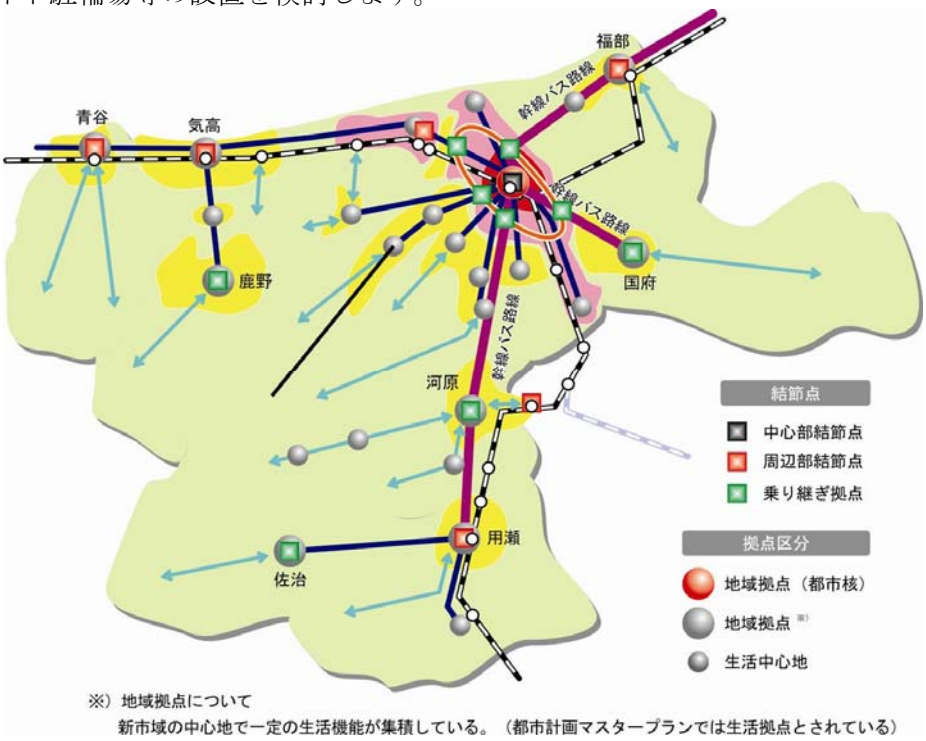
４－２－４．地域公共交通相互の連携強化

１）交通結節点・乗り継ぎ拠点の整備

施策のねらい

■公共交通の利便性を向上させるためには、公共交通（鉄道、バス）相互の連携を高めることが重要であり、バス路線の再編成と併せて、交通結節点・乗り継ぎ拠点を適切に配置することが求められます。

■また、主要な乗り継ぎ拠点では、パーク＆ライド駐車場やサイクル＆ライド駐輪場等の設置を検討し、乗り継ぎ利便性を高めることが重要です。

施策 No, 20	交通結節点・乗り継ぎ拠点の整備
内容・イメージ	○バス路線の再編成と併せて、適切な場所に交通結節点、乗り継ぎ拠点を配置します。 ○郊外部の交通結節点、乗り継ぎ拠点では、パーク＆ライド駐車場やサイクル＆ライド駐輪場等の設置を検討します。  ▲交通結節点・乗り継ぎ拠点の配置イメージ
期待される効果	●公共交通（バス、鉄道）相互の乗り換えがスムーズになるほか、鉄道駅やバス停までの交通手段の選択の幅が広がり、公共交通が利用しやすくなります。
課題・留意点等	◇乗り継ぎ拠点の選定に際しては、「既存の公共施設、医療施設、商業施設等の活用」（施策 No, 21)）を検討することが重要です。 ◇新たな施設整備を行う場合には、費用負担、用地確保、及び整備手法（事業主体、支援方法等）を十分に検討する必要があります。
進め方・着手時期等	◆鳥取市、交通事業者が主体となって、候補地、整備内容、手法等を検討します。 ・平成 24 年度以降：候補地選定、整備内容等の検討
実施主体	鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社

2）待合い環境の充実

施策のねらい

■交通結節点・乗り継ぎ拠点においては、運行ダイヤの調整によって可能な限り待ち時間の短縮を目指しますが、運行ダイヤの調整にも限界があります。

■このため、できる限り待ち時間の苦痛を和らげ、さらには待ち時間そのものが利用者にとって有益な時間となるよう、待合い環境の工夫が重要です。

施策 No, 21	既存の公共施設、医療施設、商業施設等の活用
内容・ イメージ	○新たな施設整備の投資を抑えること、連絡待ちの負担を軽減することなどの観点から、既存の主要施設（公共施設、医療施設、商業施設等）の活用可能性について検討を行います。 ○中心部付近では、既に敷地内にバス乗り場が設置されている市立病院や県立中央病院が有力な候補と考えられます。 ○新市域においては、支所等の公共施設の活用を検討します。
期待される 効果	●待合施設整備に伴う経費が抑制されます ●待ち時間の負担が軽減されるほか、付加価値の創出が期待されます。
課題・ 留意点等	◇施設管理者の理解と協力が不可欠であり、また施設の維持管理、安全確保、バス運行時間帯で施設利用が可能かどうかといった調整が必要です。
進め方・ 着手時期等	◆鳥取市、交通事業者が主体となって場所選定、施設管理者との調整を行います。 ・平成 21～22 年度：企画・実証運行とともに試行 ・平成 23 年度以降：本格実施、拡大検討
実施主体	鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社、沿線施設など

施策 No, 22	運行案内、接近案内システムの整備
内容・ イメージ	○乗り換え待ち時間でのイライラ等の精神的負担は、「あと○○分」といった情報を提供することによって大きく緩和されます。 ○また、既存施設を活用した乗り継ぎ拠点の場合、施設内の待合い場所でリアルタイムの運行情報を提供することで、運行が遅れた場合でもバスが接近するまで施設内で待つことが可能となります。 ○このように、乗り継ぎ拠点でのリアルタイムの運行情報の提供は、待ち時間の苦痛を和らげるうえで有効と考えられ、その導入可能性について検討します。 岐阜市民病院バス接近案内システム （岐阜市民病院ホームページより） 那覇バスのバスロケーションシステム （那覇バス　バスロケーションより）
期待される効果	●乗り継ぎダイヤ、待ち時間がわかりやすくなり、待ち時間を有効に活用しやすくなります。 ●既存施設の待合い場所に設置することで、バスが接近するまで施設内で待機することができ、待ち時間の苦痛を少しでも和らげることができます。
課題・ 留意点等	◇各システムのメリット、デメリットを研究した上で、コストパフォーマンスの高いシステムを選定することが重要です。 ◇システムの維持管理、運行データの管理、更新等について、交通事業者との調整が必要です。 ◇既存施設内に設置する場合には、施設管理者の理解と協力が不可欠であり、十分な調整が必要です。
進め方・ 着手時期等	◆鳥取市、交通事業者が主体となって、導入可能性検討、システム選定・設計を行います。 ◆候補地点：市立病院（バス運行情報提供板の設置等）　など ・平成 22 年度：システムの設置検討 ・平成 23 年度以降：設置
実施主体	鳥取市、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社

３）乗り継ぎ抵抗の緩和

施策のねらい

■バス路線の再編成は、乗り継ぎを前提とした利用を進めることになるため、乗り継ぎ抵抗を和らげる工夫が不可欠です。

■そのためには、待合い環境の充実だけではなく、運賃に対する配慮も重要であり、乗り継ぎ抵抗を緩和し、さらには優遇されるような乗り継ぎ運賃制度を検討します。

施策 No, 23	乗り継ぎ運賃割引（初乗り運賃低減等）の検討
内容・ イメージ	○バス相互の乗り継ぎにおける運賃割引の導入についての可能性を検討します。 都営バス専用乗継割引カード （東京都交通局ホームページより） 名古屋交通局「ユリカ」による乗り継ぎ割引 （名古屋市交通局ホームページより）
期待される 効果	●乗り継ぎ利用者の経済的負担を軽減し、乗り継ぎに対する抵抗感を和らげます。
課題・ 留意点等	◇現金や回数券での利用にあっては、乗り継ぎを証明することが難しく、車内で乗り継ぎ証明書を発行するなどの工夫が必要です。 ◇既存のバスカードや定期券利用の場合の運賃収受方法、乗り継ぎ乗車券の販売など、導入方法について十分な検討が必要です。 ◇ＩＣカードの導入と併せて検討することも重要です。
進め方・ 着手時期等	◆交通事業者が主体となって検討を進めます。 ・平成 24 年度以降：検討、実証運行
実施主体	日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社

４－３．実施主体・スケジュール一覧

施策の方向性	施策内容		施策No	実施主体				実施スケジュール			
				市民	鳥取市	交通事業者	その他	短期			中期
								H21年度	H22年度	H23年度	H24年度～
① 地域公共交通網の再編成	■ 役割に応じたバス路線の配置（幹線系路線、支線系路線など）		No, 1		○	○		個別の実証運行等と併せて順次実施			
	■ 移動ニーズに応じたバス路線の再編・新設	・主要な目的地へのバス路線の配置（路線再編･時間帯別も考慮）	No, 2		○	○		企画・実証運行			本格運行・拡大検討
		・公共交通不便地区を解消する移動サービスの確保	No, 3	○	○	○		調査・研究		本格運行・拡大検討	
		・環状バス、急行バスの運行	No, 4		○	○	沿線施設など				企画・実証運行
② 地域公共交通維持の仕組みづくり	■ ＮＰＯ法人等による過疎地有償運送の導入支援・促進		No, 5	○	○		市民団体 鳥取大学など	継続実施・改善			
	■ 地域の自発的取り組みによる新たな移動手段の確保	・市民・行政・交通事業者等の役割分担と導入プロセスの明示	No, 6		○			調査研究		地域への展開	
		・行政、交通事業者等による導入支援	No, 7		○	○	鳥取大学	調査研究		地域への展開	
	■ タクシーの活用（乗合タクシー、特定区間のタクシー利用助成など）		No, 8		○	○		企画・実証運行	本格運行・拡大検討		
	■ 商店街や医療施設等との連携		No, 9		○	○	商店街、病院 鳥取大学など	企画・実証運行とともに試行		本格実施・拡大検討	
③ 地域公共交通の利用促進	■ 情報案内の充実	・既存の経路案内システム（バスネット）の設置拡大	No, 10		○	○	鳥取大学		検討	設置拡大	
		・公共交通マップの作成	No, 11		○	○		作成・配布			
	■ タクシーによるバスサービス補完（バス空白時間帯のタクシー活用など）		No, 12			○	商店街など		企画・実証運行		本格運行（必要に応じて）
	■ バス・タクシーの運賃制度改善の検討	・ゾーン均一運賃の導入	No, 13			○					検討・実証運行
		・運賃の上限額の設定	No, 14			○			検討	実証運行	
		・高齢者運転免許返納者への運賃割引など	No, 15		○	○	警察	企画	実施		
	■ エコ通勤の促進（企業と交通事業者・行政のタイアップ）		No, 16		○	○	企業など	調査研究		実施検討	
	■ ＩＣカードの導入		No, 17		○	○		導入検討			
	■ 公共交通利用の啓発	・車両のラッピング・愛称募集（支線路線）	No, 18	○	○			実施	拡大検討・実施		
		・イベント等の開催	No, 19		○	○	市民団体 鳥取大学など	継続実施・積極的展開			
④ 地域公共交通相互の連携強化	■ 交通結節点・乗り継ぎ拠点の整備		No, 20		○	○					検討
	■ 待合い環境の充実	・既存の公共施設、医療施設、商業施設等の活用	No, 21		○	○	沿線施設など	企画・実証運行とともに試行		本格実施・拡大検討	
		・運行案内、接近案内システムの整備	No, 22		○	○			設置検討	設置	
	■ 乗り継ぎ抵抗の緩和	・乗り継ぎ運賃割引（初乗り運賃低減等）の検討	No, 23			○					検討・実証運行

５．計画期間

計画期間は、平成２１年度から平成２５年度の５年間とします。このうち、当面の３年間を短期的な事業実施期間と位置づけ、長期の検討や調整を要せず早期に着手可能な施策等に重点的に取り組みます。

６．地域公共交通ネットワークの方向性

６－１．地域公共交通ネットワークの考え方

現状における問題認識にもとづき、地域公共交通ネットワークの方向性を以下のとおりとしました。

今後の国や県の補助制度の状況により、地域の生活交通の確保、幹線としてのＪＲ等鉄道や路線バスの確保と、市の財政負担とのバランスをみながら、最適な地域公共交通ネットワークの構築を図る必要があります。

【現状のネットワーク】

現行のバス路線は鳥取駅を中心とした放射状路線であり、重複区間が多く非効率となっています。

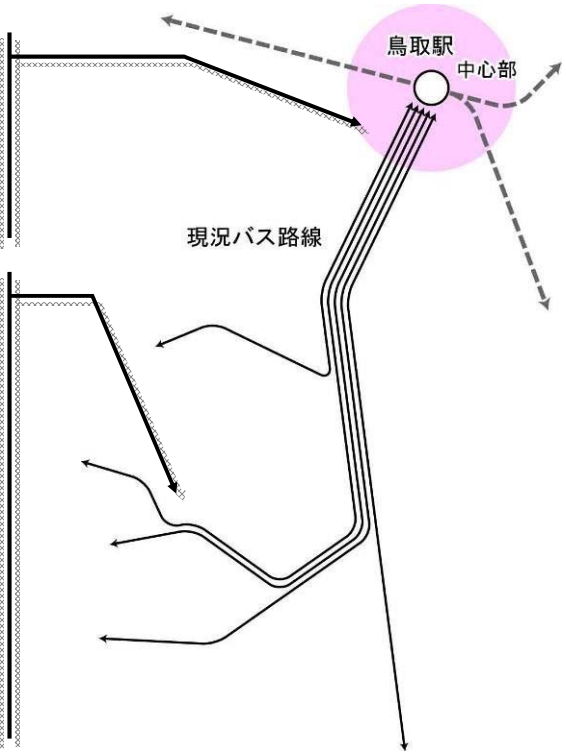
【基本的な問題認識】

行き先ごとに路線系統が存在することで以下の問題が生じています。

・利用者には運行系統がわかりにくい。

・運行路線長が長いため、定時性の確保が困難である。

・数路線が重複する区間とそこから目的地までの区間の運行形態（便数、運行時間、ダイヤ等）を個別に調整することができない。



【今後の地域公共交通ネットワークの考え方】

それぞれの地域の特性に応じた効率的・有機的に機能する公共交通ネットワークを構築します。

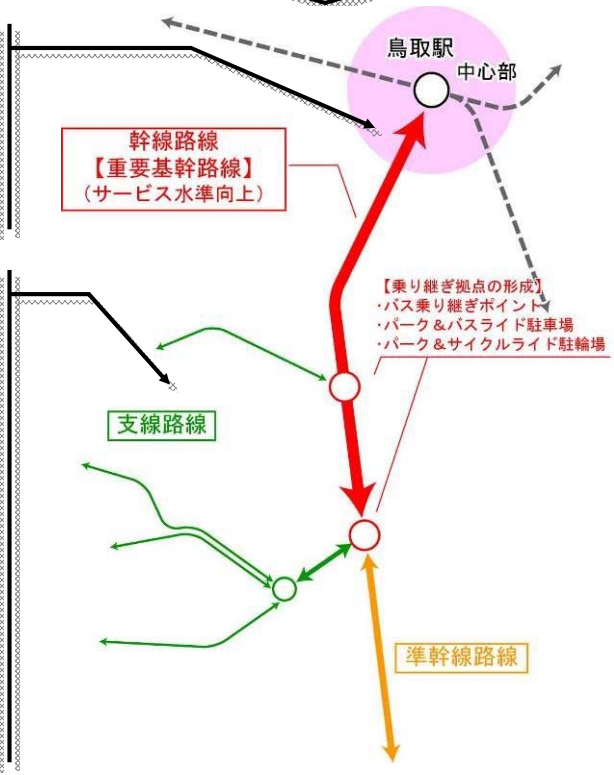
【期待される効果】

路線を統合し、幹線系路線と支線系路線に区分することで以下の効果が見込めます。

・運行が単純化し利用者にわかりやすい。

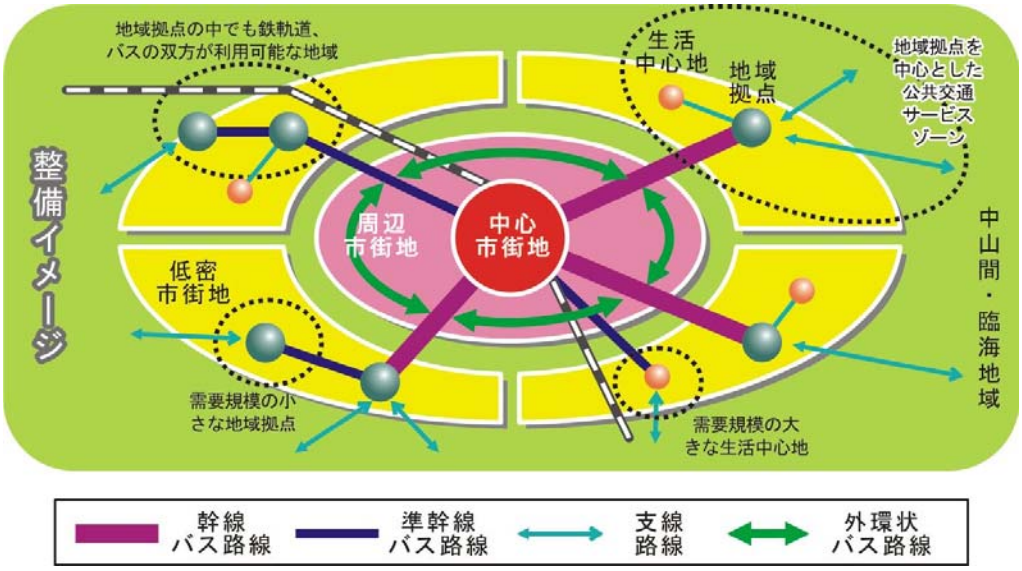
・幹線系と支線系の分化するため、運行路線長が短かくなり、定時性の確保が容易になる。

・幹線系と支線系は、接続を考慮すれば個別に運行形態（便数、運行時間、ダイヤ等）を調整可能であり、編成の自由度が大幅に向上する。



1）目指すべき地域公共交通ネットワークのイメージ

中心市街地と地域拠点の連絡を基幹的な公共交通軸と位置づけ、また鉄道との連携も考慮しつつ、地域の需要特性に応じた公共交通体系の確立を目指します。



地域拠点　：新市域の中心地で一定の生活機能が集積している地域（鳥取市都市計画マスタープランでは生活拠点として位置づけられている地域）

生活中心地：低密市街地の中で、公共公益施設等が複数立地しており一定の日常生活機能を有する地域

図　目指すべき地域公共交通のイメージ

表　エリア別のバスサービスイメージ

	中心市街地	周辺市街地	低密市街地	中山間・臨海地域
地域特性	概ね鳥取駅～県庁間の地域で、行政機能、都市機能、交通機能の集積地域	中心市街地に連担した外周地域で人口密度が概ね 3000 人/km2 以上の地域	一定規模かつ一団の人口集積が見られる地域で人口密度が概ね 1000 人/km2 以上の地域	住居密度が低く、点在している地域
需要特性	都市機能を利用するための短距離移動の需要が多い	需要の高い地域が広範囲に広がる	中程度の需要が点在している	需要が少なく、また定常性も低い
路線イメージ	中心市街地内の周回性を確保し、面的なサービスを確保	中心市街地からの放射路線に加え、周辺市街地の外縁に分布する、商業、医療拠点を連絡する外環状路線を確保	地域拠点と中心市街地、地域拠点相互を連絡する路線	生活中心地と地域拠点、生活中心地相互を連絡する路線

周辺市街地：概ね市街化区域に相当し、準人口集中地区の基準となる人口密度（概ね 3000 人/km2 以上）の地域

低密市街地：周辺市街地ほどの人口集積はないが、まとまりのある集落が存在し一定程度の人口密度（概ね 1000 人/km2 以上）がある地域

中山間・臨海地域：集落が点在する程度でまとまった人口集積はない中山間部や沿岸部の地域

2）地域公共交通ネットワークの配置イメージ

① 路線の機能分類、配置方針

路線	機能分類	配置方針
幹線 バス路線	・市の骨格形成及び広域連携のために重要な役割を担う路線	■鳥取駅を中心とした主要な放射状路線 【候補】 ・用瀬、福部方面、国府の各方面へのバス路線 ※福部方面は、需要規模は比較的小さいが、岩美方面との広域的な連携性も考慮し幹線バス路線とした。
準幹線 バス路線	・幹線バス路線、鉄道を補完し、市の骨格を形成するために必要な路線	■基本的には鳥取駅と周辺の生活中心地を連絡する放射状路線 ※「気高－鹿野」「用瀬－佐治」については、需要規模が小さいが地域拠点間の連絡であり、準幹線バス路線とした。 ※鳥取駅－気高方面は、中心市街地と地域拠点の連絡であり、かつ交通需要も多いことから幹線バス路線と考えることもできるが、ＪＲ山陰本線の利用が比較的便利な地域であり、バスは鉄道と連携して相互に機能補完する路線と位置づけ準幹線バス路線とした。
支線 路線	・幹線バス、準幹線バス等を補完し、地区の日常移動をサービスする路線	■地域拠点と生活中心地の連絡や特に拠点的集落を有さない地域のバス路線
外環状 バス路線	・鳥取駅からの放射状路線を連結し、ネットワークとしての利便性を高める路線	■概ね中心市街地の外周部付近

② 交通結節点の機能分類、配置方針

結節点	機能分類	配置方針
中心部 結節点	・地域公共交通体系の核となる最も主要な結節点。公共交通機関相互が効率良く、円滑に、安全に、かつわかりやすく連携できる機能を有する ・自動車、バイク、自転車等の大量の端末アクセスへの対応機能を有する	■鉄道、バスの複数の放射系統の中心に配置 【候補】 ・ＪＲ鳥取駅
周辺部 結節点	・郊外部等において複数の交通手段が連携するための結節点 ・パーク＆ライド･バスライドの駐車や連携機能を有する	■バスの接続がある既存のＪＲ駅に配置 【候補】 ・青谷、浜村、宝木、鳥取大前、福部、用瀬のＪＲ各駅
乗り継ぎ 拠点	・バス相互の乗り継ぎ機能（運行情報、乗り継ぎ案内等の情報提供や快適な待合空間の提供等）を有する	■幹線バス路線、準幹線バス路線、支線路線、外環状バス路線の接続点に配置 【候補】 ・鹿野･佐治･河原･国府等、概ね新市域中心部の官公署等 ・外環状バス路線周辺では拠点的な病院や商業施設 ・道の駅

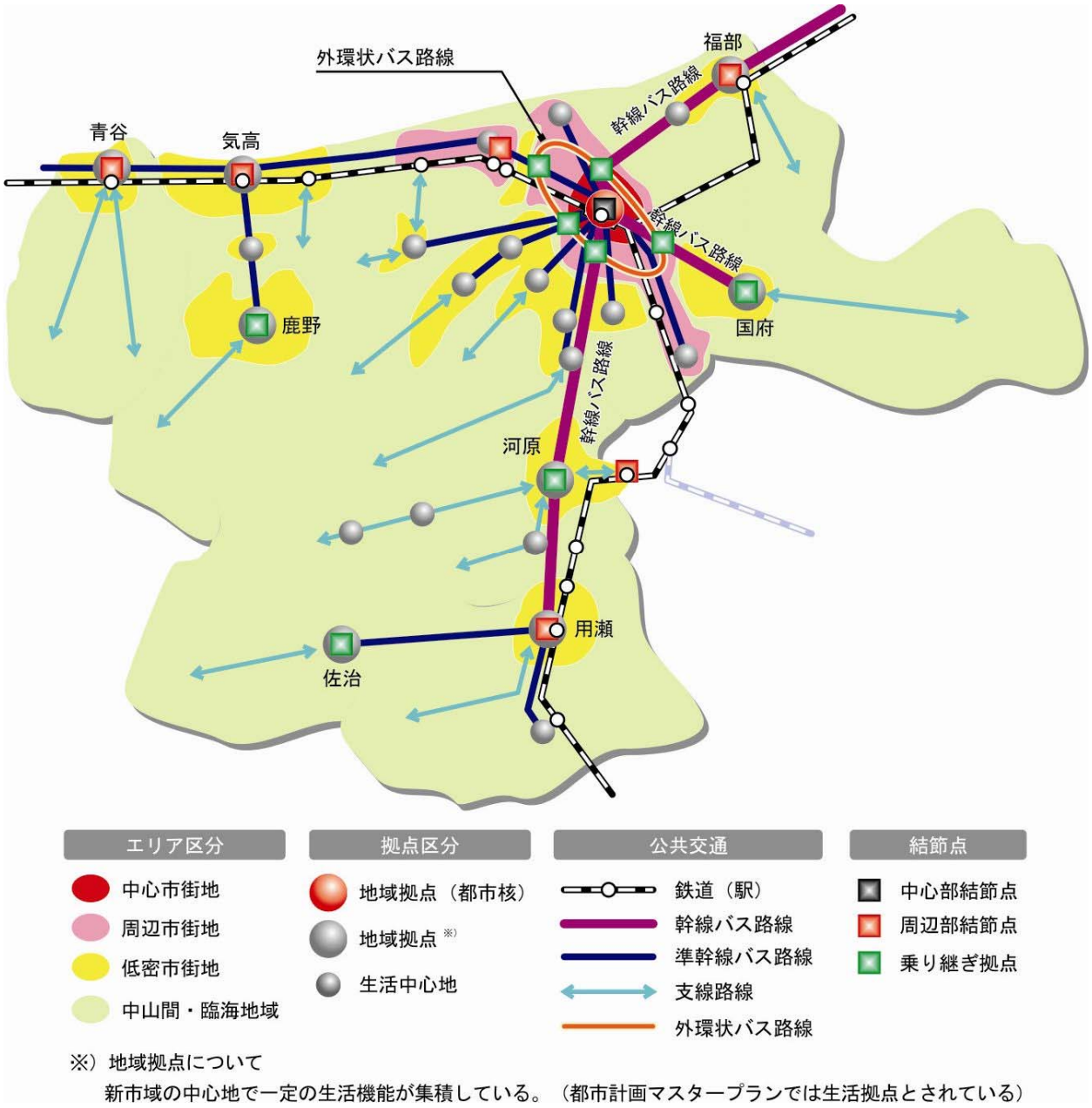


図　地域公共交通ネットワークの配置イメージ

６－２．地域公共交通のサービスの考え方

路線区分ごとのサービスは、以下のように考えます。

	幹線バス路線	準幹線バス路線	支線路線	その他の移動サービス （一般タクシー活用）
サービス提供者	・民間バス事業者 ・必要に応じて行政が運行費補助を行う	・民間バス事業者、民間タクシー事業者、または市町村有償運送 ・地域の主体的取り組みと行政の支援により運営（過疎地有償運送など） ・必要に応じて行政が運行費補助を行う	・民間バス事業者、民間タクシー事業者、または市町村有償運送 ・地域の主体的取り組みと行政の支援により運営（過疎地有償運送など） ・必要に応じて行政が運行費補助を行う	・民間タクシー事業者 ・地域の主体的取り組みと行政の支援により運営 ・必要に応じて行政が運行費補助を行う
サービスのイメージ	・朝夕の通勤通学、日中の買物や通院など、日常的な生活スタイルの中で必要となる活動が可能となる	・朝夕の通勤通学、日中の買物や通院など、日常的な生活スタイルの中で必要となる活動が概ね可能となる	・最低限必要な乗合運行となり、活動の機会は運行ダイヤに制約を受けるが、通勤通学、買物、通院など、日常生活の最低限の移動機会は確保する	・支線路線による移動サービスが困難な地区においては、一定の制限のもとで一般のタクシーを活用して移動を確保する ・障がい者、要介護者等の移動困難者には、福祉移送サービスの提供により移動機会を確保する
運行頻度	・朝夕：10～20 分間隔以下 ・日中：30 分間隔以下	・朝夕：30～60 分間隔以下 ・日中：1 時間間隔以下	・１日：５往復程度	―
運行形態	・路線バスでの対応を基本とする	・路線バスのほか、現在、一部区間で実施中のオンデマンドバスやバス代替タクシー、市自主運行、過疎地有償運送のほか、乗合タクシー等の適用を検討する	・路線バスのほか、現在、一部区間で実施中のオンデマンドバスやバス代替タクシー、市自主運行、過疎地有償運送のほか、乗合タクシー等の適用を検討する	・福祉タクシーやＮＰＯ法人等による福祉有償運送等のほか、一定の制限のもとでの一般のタクシーの利用を検討する 〈例〉 ・高齢者、運転免許返納者、障がい者等、対象者を限定する ・適用区間を限定する など

用 語 集

あ 行

インセンティブ

人の意欲を引き出すために、外部から与える刺激、動機づけ、誘因のことで、優遇措置などがこれにあたります。

オンデマンド運行

利用者の希望（デマンド）に合わせてバスなどを運行することです。利用者の状況に応じて運行経路を変化させるもの、事前予約制により予約がある時だけ運行するものなどがあります。

鳥取市のバス路線では、松上線（河内車庫～安蔵）、中河原線（栃本～大石）において、事前予約があれば運行するオンデマンド運行を実施しています。

か 行

過疎地有償運送

過疎地などで、バスやタクシーなどの公共交通機関では地域住民の十分な輸送サービスが確保できない場合、一定の要件を満たしたＮＰＯ法人などが、営利目的ではない運賃により、自家用自動車を使用して、事前に登録した住民などに対して行う輸送サービスのことです。

鳥取市では、福部循環バス（らっちゃんバス、運行主体：鳥取市社会福祉協議会）、大郷･御熊･内海中地域（運行主体：ＮＰＯ法人ＯＭＵ）で導入されています。

さ 行

サイクル＆ライド、サイクル＆バスライド

鉄道駅やバス停まで自転車で行き、そこから鉄道やバスに乗り換えることです。

実証運行

バスなどで新たなサービスを導入しようとする際、本格導入に前もって、その効果や改善点などを把握するために、一定期間実験的に行う運行のことです。

車両ラッピング

鉄道やバスの車両を広告などで覆うことです。

た 行

代替タクシー

バスの利用者が少ない区間などで、バスの代替としてタクシーを運行することです。

鳥取市では、旧高岡線（万葉歴史館～広西）、吉岡線（吉岡～洞谷）、西郷･散岐線（河原口～山上･小倉、中井農協～神馬）で導入されています。利用には事前予約が必要です。

な 行

乗合タクシー

乗車定員 10 人以下の営業用自動車（いわゆるタクシー車両）を使用した乗合サービスで、路線バスと同じように利用できます。定時定路線型のほか、オンデマンド型もあります。代替タクシーも、乗合タクシーの１つといえます。

は 行

パーク＆ライド、パーク＆バスライド

鉄道駅やバス停まで自動車で行き、そこから鉄道やバスに乗り換えることです。

バスネット

鳥取県のバス･鉄道の時刻や経路を検索できるシステムです。最寄りのバス停･駅への徒歩経路を地図で表示することもできます。パソコンや携帯電話で利用することができ、鳥取バスターミナルにはタッチパネルで操作できる端末機が設置されています。

ま 行

モビリティ・マネジメント

個人個人の移動（モビリティ）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策のことです。

I

ＩＣカード

ＩＣチップ（集積回路）が内蔵されたカードのことです。接触式と非接触式があり鉄道やバスのＩＣ乗車カードは、一般に非接触式で、乗降する際に専用の読み取り装置にかざすことで料金支払いができます。

N

ＮＰＯ法人

「ＮＰＯ（NonProfit Organization）」とは、ボランティア活動などの社会貢献活動を行う、営利を目的としない団体の総称です。このうち「ＮＰＯ法人」とは、特定非営利活動促進法（ＮＰＯ法）に基づき法人格を取得した「特定非営利活動法人」の一般的な総称です。

P

ＰＤＣＡサイクル

プロジェクトを実行する際､「計画をたて(Plan)、運営・実行し（Do)、これを評価（Check）し、改善（Action）する」というサイクルを繰り返して行うことで、継続的な改善を図ろうとする考え方のことです。