

鳥取市地域公共交通活性化・再生総合事業

長期的な

目標

(平成21年度～25年度)

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

平成21年度の目標

- (目標1) 公共交通不便地域への路線バスの運行により、潜在需要を喚起する。
- (目標2) 路線バス廃止地域で、代替手段の整備により、利用者の利便性向上を図るとともに、持続可能な事業とする。
- (目標3) 公共交通に対する認知向上による、利用喚起を図る。

総括

湖山循環バスの実証運行

- (成果) 公共交通空白地域へのバス運行により、新たな需要を確保できることを確認。
- (課題と対応) 4月以降も継続して実証運行を行うが、更なる利用促進が不可欠。内容改善と地元との協働を進める。

米里線乗合タクシーの実証運行

- (成果) 路線バスの代替路線として、乗合タクシーを運行することでサービス水準を維持できることを確認。
- (課題と対応) デマンド方式で運行することで、運行費用を大幅に削減できることを確認。

鳥取市公共交通マップの作成

- (現在作成中)

高齢者割引等優待制度の導入

- (成果) 1日平均約24冊の回数券が購入されている。

平成22年度の目標(案)

- (目標1) 公共交通不便地域における潜在需要を喚起する。
- (目標2) バス路線を二ーズに即した効率的でわかりやすい路線網へ改善する。
- (目標3) 運賃負担の軽減により、バス利用の促進・拡大を目指す。
- (目標4) 高齢者がマイカー利用せずとも、軽に移動できる環境づくり。

平成21年度の事業

- (事業1) 湖山循環バスの実証運行
- (事業2) 米里線乗合タクシーの実証運行
- (事業3) 浜村青谷線乗合タクシーの実証運行
- (その他) 公共交通マップの作成
- 高齢者割引等優待制度

平成22年度の事業(案)

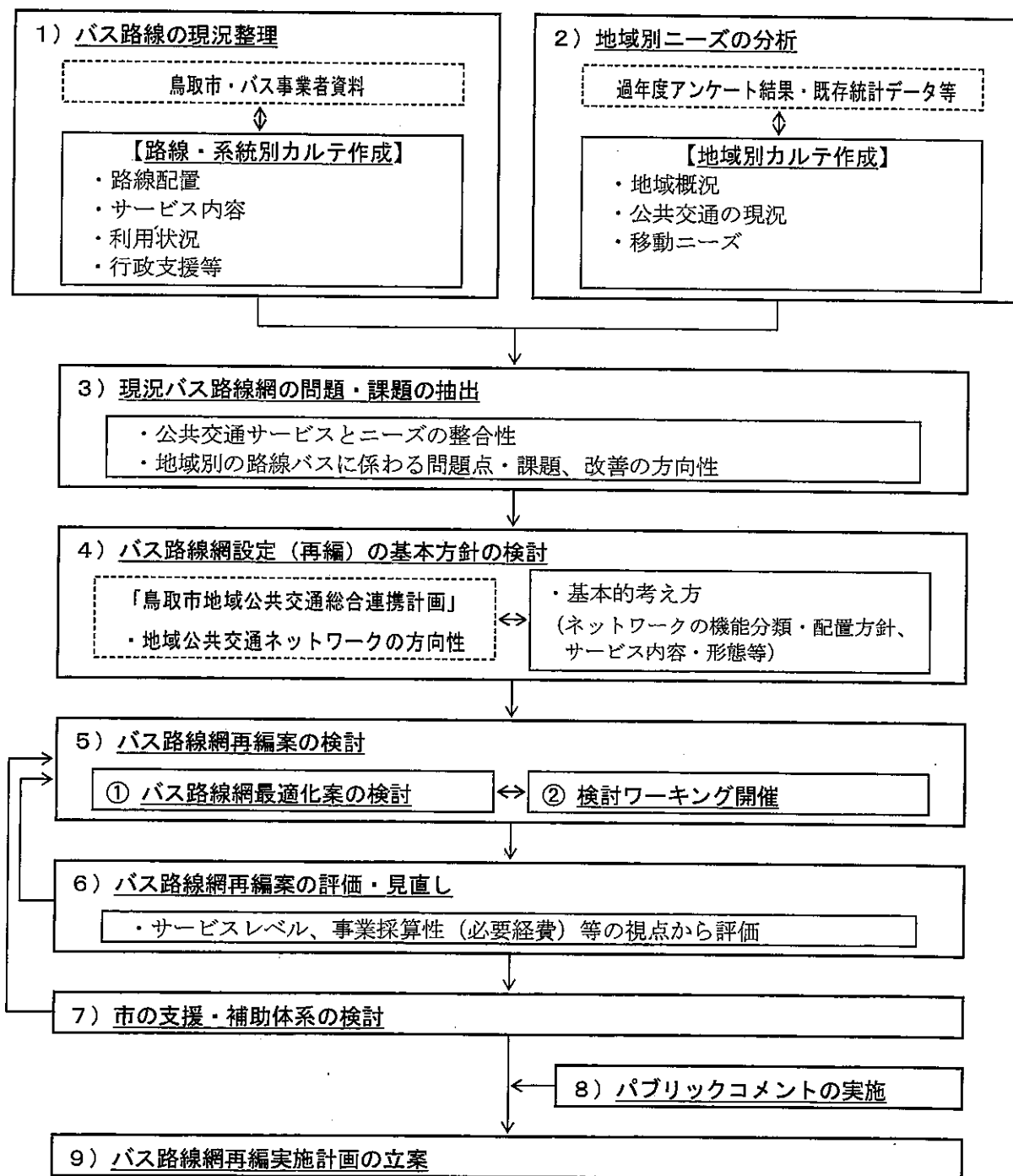
- (事業1) 路線バスの実証運行(湖山周辺等)
- (事業2) 市内バス路線再編の検討
- (事業3) 長距離路線の運賃上限制の検討
- (事業4) 高齢者割引等優待制度

鳥取市バス路線網再編実施計画策定について（案）

1. 目的

- ・「鳥取市地域公共交通総合連携計画／H21.3／鳥取市」による「地域公共交通ネットワークの方向性」を基本として、市内バス路線の全線を対象として、バス路線網再編実施計画を策定する。

2. フロー



鳥取市バス路線網再編実施計画策定に係るスケジュール(案)

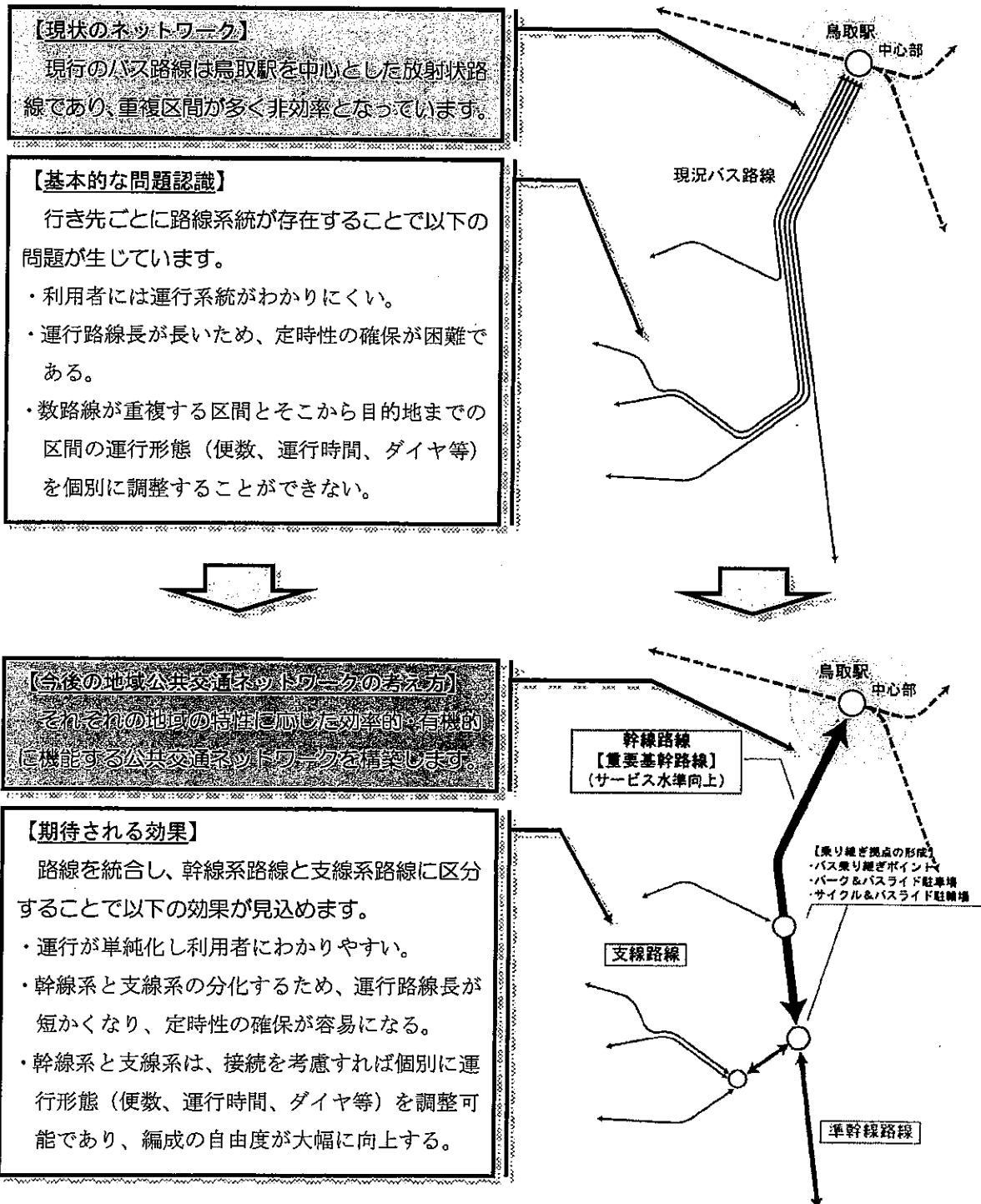
平成22年 4月	
平成22年 5月	
平成22年 6月	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">バス路線の現況整理</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">地域別ニーズの分析</div> </div>
平成22年 7月	↓
平成22年 8月	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">現況バス路線網の問題・課題の抽出</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">バス路線網設定(再編)の基本方針の検討</div>
平成22年 9月	↓
平成22年 10月	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">バス路線網再編案の検討</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 100px; margin-left: auto;">検討ワーキング開催</div>
平成22年 11月	↓
平成22年 12月	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">バス路線網再編案の評価・見直し</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">市の支援・補助体系の検討</div>
平成23年 1月	↓
平成23年 2月	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">バス路線網再編実施計画【素案】の立案</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 100px; margin-left: auto;">パブリックコメント の実施</div>
平成23年 3月	↓
平成23年 3月	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">バス路線網再編実施計画の立案</div>

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

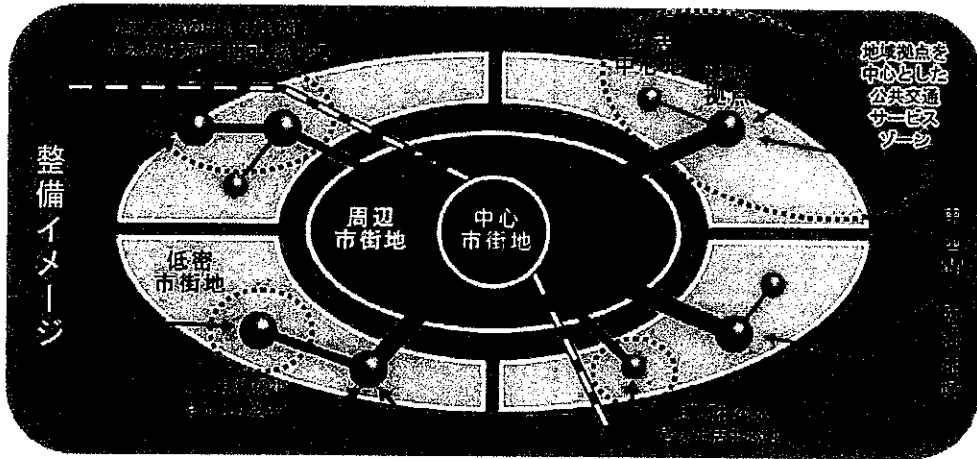
現状における問題認識にもとづき、地域公共交通ネットワークの方向性を以下のとおりとしました。

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。また、鳥取市内だけでなく、周辺自治体との調整にも十分配慮する必要があります。



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/km ² 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/km ² 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

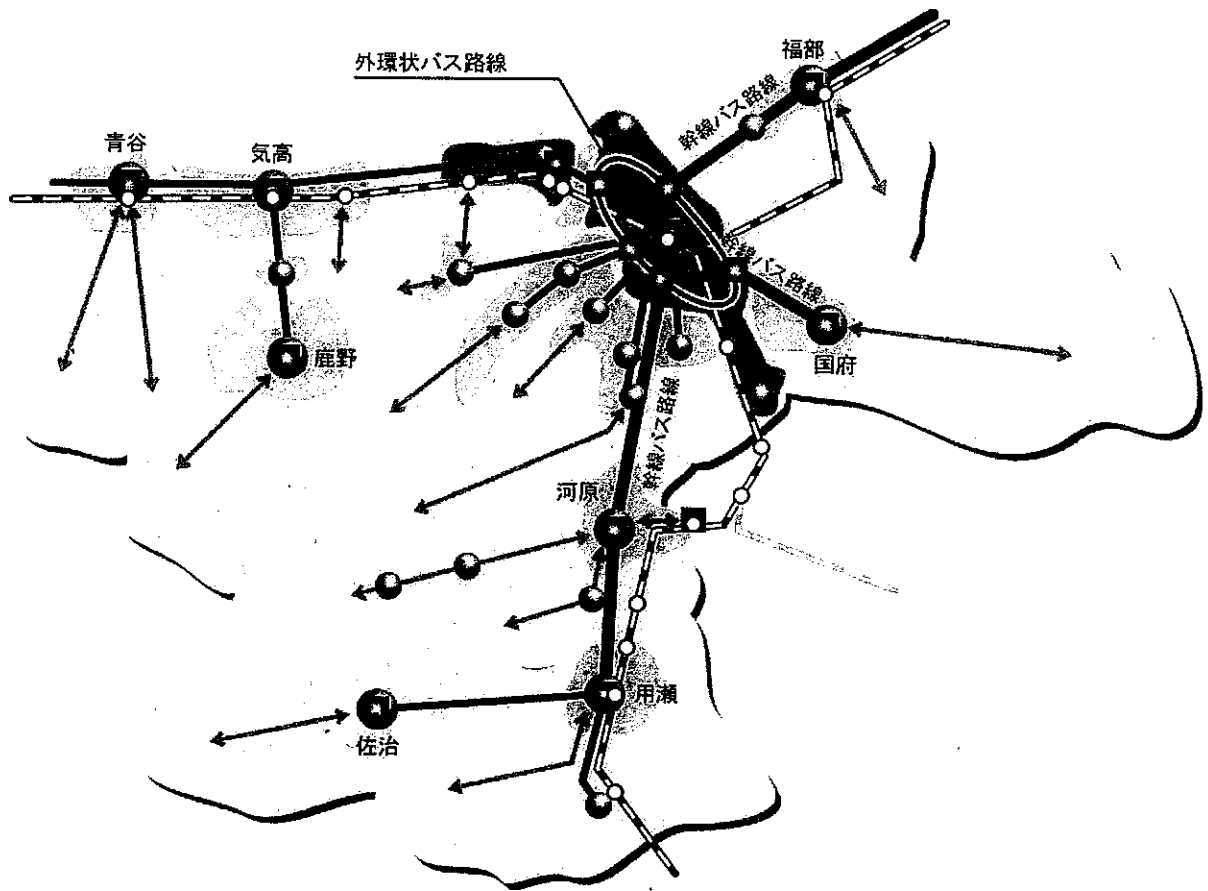
2) 地域公共交通ネットワークの配置イメージ

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	<p>■鳥取駅を中心とした主要な放射状路線</p> <p>【候補】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用瀬、福部方面、国府の各方面へのバス路線 <p>※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。</p>
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	<p>■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</p> <p>※「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。</p> <p>※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。</p>
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	<p>■地域拠点と生活中心地の連絡や特に拠点集落を有さない地域のバス路線</p>
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	<p>■概ね中心市街地の外周部付近</p>

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>■鉄道、バスの複数の放射系統の中心に配置</p> <p>【候補】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR鳥取駅
周辺部 結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>■バスの接続がある既存のJR駅に配置</p> <p>【候補】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・青谷、浜村、宝木、鳥取大前、福部、用瀬のJR各駅
乗り継ぎ 拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>■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</p> <p>【候補】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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



エリア区分	拠点区分	公共交通	結節点
● 中心市街地	● 地域拠点 (都市核)	○ 鉄道 (駅)	■ 中心部結節点
● 周辺市街地	● 地域拠点 ※)	— 幹線バス路線	■ 周辺部結節点
○ 低密市街地	● 生活中心地	— 準幹線バス路線	■ 乗り継ぎ拠点
中山間・臨海地域		⇄ 支線路線	
		— 外環状バス路線	

※) 地域拠点について
 新市域の中心地で一定の生活機能が集積している。(都市計画マスタープランでは生活拠点とされている)

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 (一般タクシードライバー活用)	
サービス提供者	<ul style="list-style-type: none"> 民間バス事業者 必要に応じて行政が運行費補助を行う 	<ul style="list-style-type: none"> 民間バス事業者、民間タクシードライバー事業者、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 	<ul style="list-style-type: none"> 民間バス事業者、民間タクシードライバー事業者、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 	<ul style="list-style-type: none"> 民間タクシードライバー事業者 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 	<ul style="list-style-type: none"> 民間バス事業者、民間タクシードライバー事業者、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 	<ul style="list-style-type: none"> 民間タクシードライバー事業者 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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ドライバ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	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕：10～20分間隔以下 日中：30分間隔以下 	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕：30～60分間隔以下 日中：1時間間隔以下 	<ul style="list-style-type: none"> 1日：5往復程度 	—	—	—	—
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスでの対応を基本とする 	<ul style="list-style-type: none"> 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ドライバー、市自主運行、過疎地有償運送のほか、乗合タクシードライバーの適用を検討する 	<ul style="list-style-type: none"> 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ドライバー、市自主運行、過疎地有償運送のほか、乗合タクシードライバーの適用を検討する 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉タクシードライバーやNPO法人等による福祉有償運送のほか、一定の制限のもとでの一般のタクシードライバーの利用を検討する 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉タクシードライバーやNPO法人等による福祉有償運送のほか、一定の制限のもとでの一般のタクシードライバーの利用を検討する 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉タクシードライバーやNPO法人等による福祉有償運送のほか、一定の制限のもとでの一般のタクシードライバーの利用を検討する 	<ul style="list-style-type: none"> 高年齢者、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

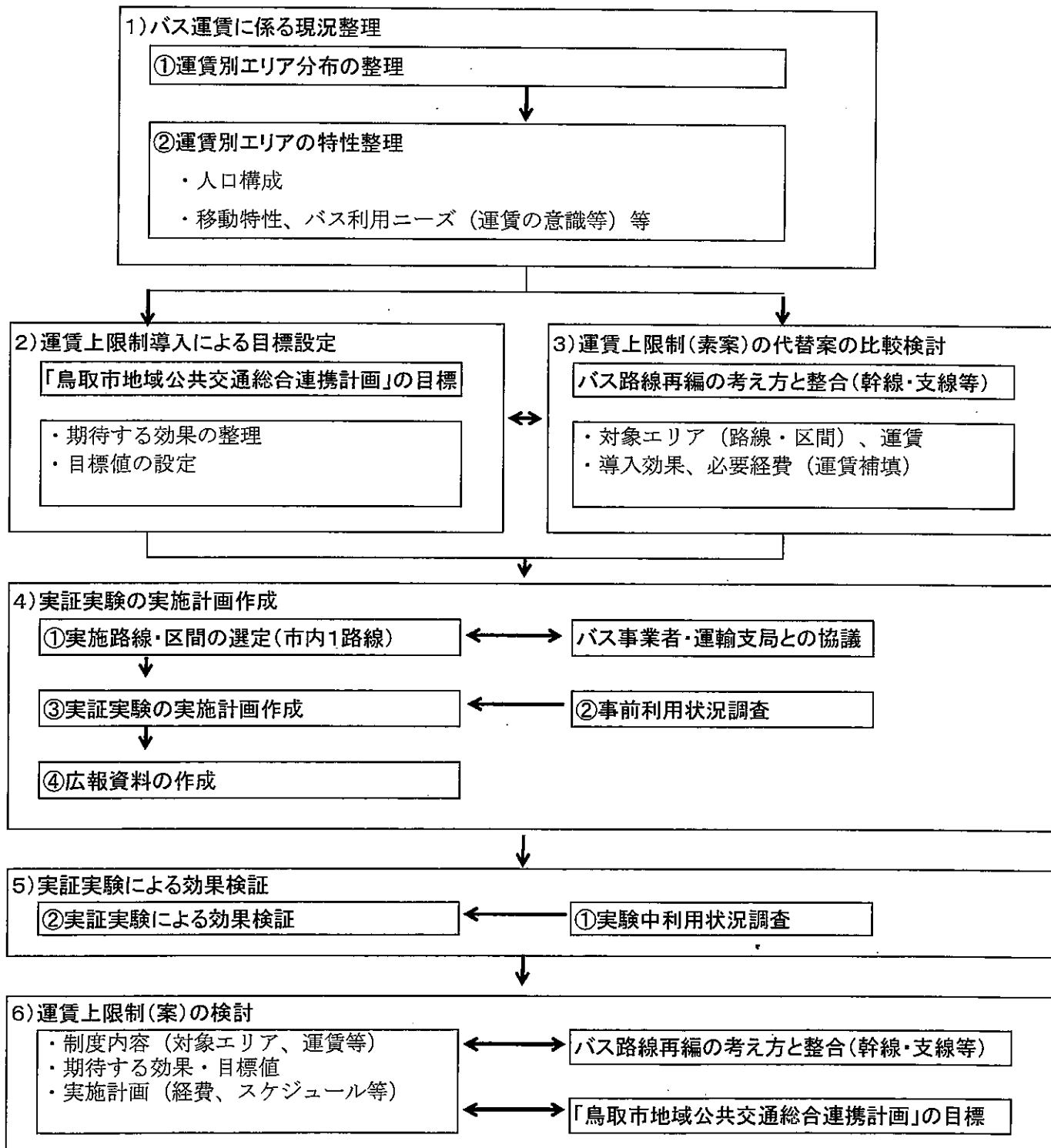
長距離路線の運賃上限導入について(案)

1. 目的

バスを長距離利用する際の運賃負担を軽減するための運賃上限額設定について、実証実験の実施計画の策定及び実証実験による効果検証、課題・改善案の検討を行ったうえで、鳥取市全域での導入を想定した運賃上限制(案)を検討する。

なお、平成21年10月1日現在の運賃上限額は、日本交通(株)の路線は700円、日ノ丸自動車(株)の路線は800円となっている。

2. フロー



平成22年度 鳥取市生活交通会議 予算 (案)

歳入の部

款	項	目	予算額	備 考
1 負担金	1 負担金	1 負担金	3,800,000	鳥取市負担金
2 補助金	1 補助金	1 補助金	3,800,000	国土交通省補助金
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	0	
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入	0	
合 計			7,600,000	

歳出の部

款	項	目	予算額	備 考
1 運営費	1 会議費	1 会議費	0	
	2 事務費	1 事務費	0	
2 事業費	1 事業費	1 事業費	7,600,000	路線バスの実証運行 (湖山周辺の循環バス) 7,600,000円 内訳 運行費、効果測定等調査費
3 予備費	1 予備費	1 予備費	0	
合 計			7,600,000	

上記のとおり提案します

平成22年3月24日

鳥取市生活交通会議 会長 谷 本 圭 志