

鳥取市バス路線網再編実施計画

【全体計画編】

平成23年3月
鳥取市生活交通会議
鳥 取 市

目次

序章 背景と目的.....	1
第1章 鳥取市におけるバス路線網再編の基本方針	2
1-1 鳥取市地域公共交通総合連携計画における方針	2
1-2 地域公共交通ネットワークの配置イメージ	3
1-3 バス路線網再編に向けた課題	5
1-4 バス路線網再編の方針	6
1-5 鳥取市バス路線網再編計画の目標	9
第2章 鳥取市におけるバス路線網再編計画	15
2-1 バス路線網再編のための地域区分	15
2-2 鳥取市における公共交通の役割分担	16
2-3 南部地域（河原、用瀬、佐治、神戸線運行地区）のバス路線網再編計画	17
2-4 西部地域（青谷、鹿野、気高、旧市西部、南西部）のバス路線網再編計画	21
2-5 福部地域のバス路線網再編計画	26
2-6 南東部地域（旧市南東部、国府）のバス路線網再編計画	29
2-7 中心部地域（旧市中心部・中心部西、旧市北部）のバス路線網再編計画	33
2-8 バス路線網再編に伴う重点施策	38
第3章 バス路線網再編に向けた今後の取り組み	43
3-1 バス路線網再編のフロー	43
3-2 鳥取市全体の公共交通サービス水準の検討	44
3-3 地域別の公共交通サービス水準の検討	44
3-4 バス路線カルテの継続的な整理	45
3-5 PDCA サイクルによる運行サービスの改善	46
3-6 バス路線の計画・運行・管理における役割分担	47

序章 背景と目的

鳥取市では、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”によって計画的かつ戦略的に実現していくために「鳥取市地域公共交通総合連携計画（平成21年3月）」を策定し、「路線バスの実証運行」や「バスマップ」の作成等を実施している。

一方、平成23年度からスタートする「第9次鳥取市総合計画」において、「多極型のコンパクトなまち」を目指し、中心市街地と各生活拠点の再生を図るものとしている。

この中で公共交通は、市民生活を支える社会基盤であると位置づけ、現状のバス路線網を再編し、鉄道・タクシー・自転車など、他の交通手段との連携がとれた、誰もが使いやすく利便性が高い効率的な新しい公共交通システムの構築をすることにより「誰もが乗りたくなる公共交通」への再生を目指している。

この「鳥取市バス路線網再編実施計画」は、「第9次鳥取市総合計画」における本市の社会基盤としての公共交通のあり方、「鳥取市地域公共交通総合連携計画」で示されたバス路線網再編の考え方に基づき、「鳥取市公共交通体系の目指すべき全体像」を明らかにするものである。

第1章 鳥取市におけるバス路線網再編の基本方針

1-1 鳥取市地域公共交通総合連携計画における方針

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。

計画の目標

目標 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 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 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幅を広げる、便利で使いやすい地域公共交通を目指します。

目標 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。

1-2 地域公共交通ネットワークの配置イメージ

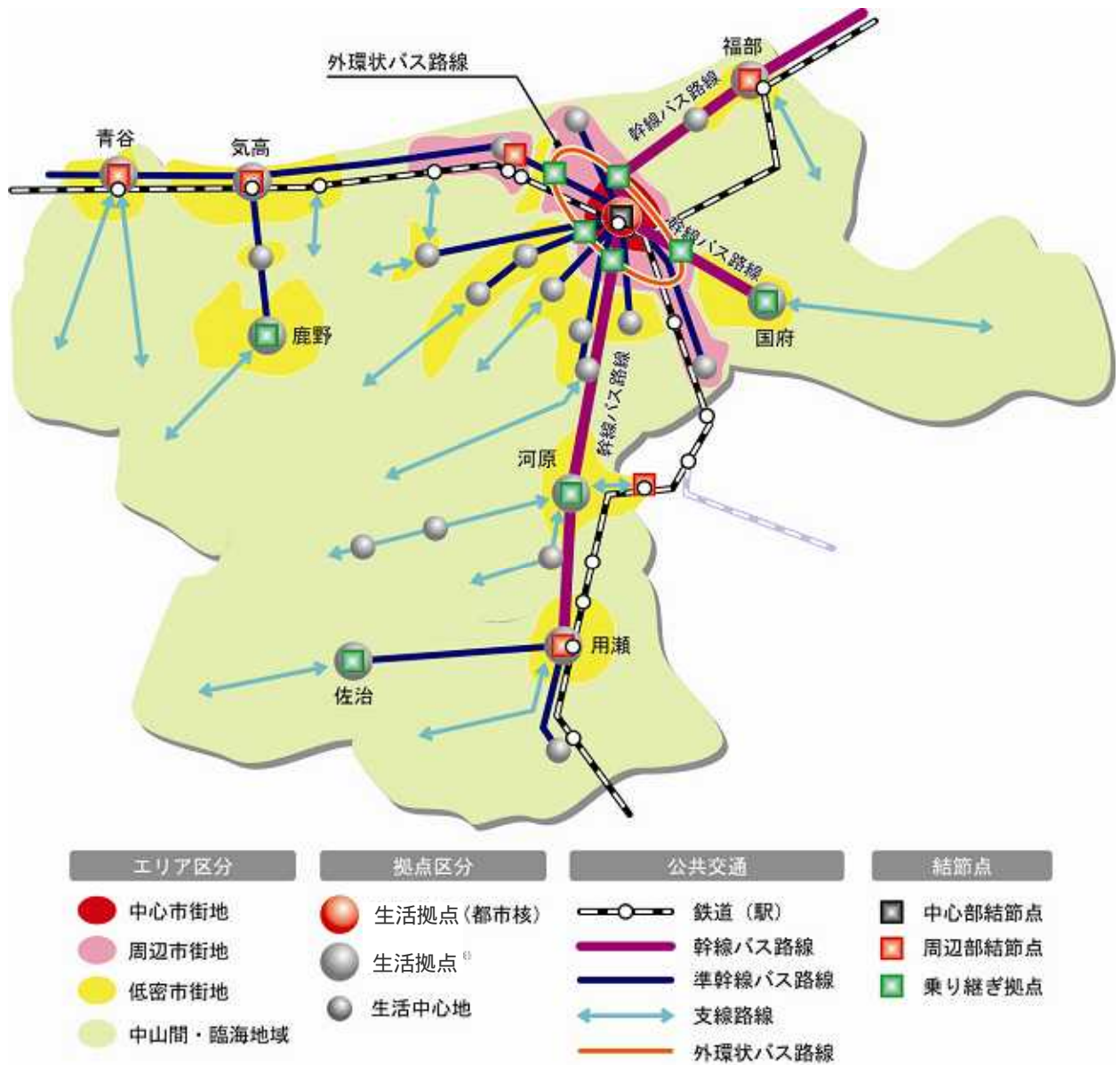
鳥取市における地域公共交通ネットワークの配置イメージは、「鳥取市地域公共交通総合連携計画」において、以下のように示されている。

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生活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、中心市街地と生活拠点の連絡であり、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	生活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
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

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連携のための結節点 ・パーク＆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



* 生活拠点：都市計画マスタープランにおいて新地域の中心地で一定の生活機能が集積しているエリア

図 鳥取市総合連携計画における地域公共交通ネットワークの配置イメージ

本計画では、「連携計画」に基づき各地域の現状を踏まえた上で、鳥取市内の公共交通ネットワークを構成する幹線、準幹線、支線、主要な結節点をはじめに設定する。

次に、これら役割分担に基づいて、各地域別及び中心部の公共交通ネットワーク再編計画を検討する。

1-3 バス路線網再編に向けた課題

地域公共交通総合連携計画および各種現況調査結果を踏まえると、鳥取市のバス路線再編に向けた課題は以下のように整理できる。

人口が集中する中心部と低密度な山間部への対応

鳥取駅を中心とする中心部に人口が集積しており、これら地域には各種拠点機能が数多くあることから移動目的地となっているが、自動車中心の交通体系が構築されていることから朝夕の渋滞など良好な都市環境が阻害されている。そのため、中心部においては脱自動車に向けた都市づくりを目指し、**自転車の活用策**を検討するとともに、**低運賃で運行本数が多い都市的な公共交通サービスの提供**を検討する必要がある。

一方で、周辺部では新市域中心部に人口集積があるものの、山間部まで低密度な居住形態が見られ、バス運行の条件不利地域が多いことから運行サービスが低く、各種活動目的の移動に制約が生じている地域もある。特に、これら地域の高齢化は高い傾向にあり、**買い物や通院などの生活交通確保**が重要となる。さらに、バスサービスがカバーしていない**空白地域への対応**も必要となる。周辺部の地域内公共交通では、定時定路線型の路線バスだけでなく、予約によって区域内を自由な経路で運行する**デマンド型公共交通の導入**も視野に入れる必要がある。

また、周辺部の谷部を運行するバス路線は非効率な長大路線が多く、**幹線・支線による役割に応じた路線配置**など住民の利便性向上に向けた**サービス改善策**の検討が必要となる。

路線バスサービスの利便性向上

主要なバス路線は、鳥取駅を中心とした放射状路線であり、各谷筋を結ぶ長大路線であることから、ルート、時間帯ともに重複しており運行本数が多い割に、利便性の低いダイヤとなっている。これを解消するためには、**幹線・支線の役割に応じた路線の配置**が必要となる。

市民アンケートによると、交通に不自由を感じる点は**運行本数、ダイヤ、運賃**があげられ、これらサービスの改善について市民と協働でより詳細なニーズに対応した検討が必要となる。

公共交通の利用促進

市民アンケートの結果からは、公共交通の利用割合は低く、とりわけ通勤での利用は非常に少ない状況である。今後は、マイカーから公共交通への転換を図り、通勤のみならず通院、買い物など**各目的の移動手段としての路線バスの利用促進**を図る必要がある。

通学の移動手段確保

市内各地区の路線バスは、小中学生のスクールバス機能を有しているものが多く、**通学に配慮した運行計画**を行う必要がある。

バス路線の収支

全ての路線が赤字であり、長大路線が多いため、運行本数が多いほど赤字額が増える傾向にある。**効率的な運行による収支改善**をサービス改善とあわせて検討することで、持続可能な公共交通を構築する必要がある。

1 - 4 バス路線網再編の方針

超高齢化が急速に進む中、自ら自動車を運転できない市民が増加し、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通機関への依存が高まることが予想される。今後の市民活動を支える利便性が高く効率的なバス路線網再編をめざし、幹線・支線の役割に応じたバス路線の配置を行うにあたり、「(1) 市中心部」、「(2) 各生活拠点内」、「(3) 生活拠点間」における再編の方針を以下に示す。

なお、本計画においては役割に応じた路線配置(幹線・支線)計画を策定するものであり、ダイヤ・運賃等の詳細なサービスレベルについては、「鳥取市南部地域実証運行」の結果を受けて具体的に検討するものとする。

(1) 市中心部におけるバス路線再編の方針

市中心部では、地域公共交通体系の核となるエリアとして、公共交通機関相互が効率よく、円滑に、安全に、かつ分かりやすく連携できるような公共交通システムを実現する。

また、利便性を追求するとともに、環境に配慮した低炭素地域づくりに寄与するシステムとする。

総合交通体系による移動の利便性向上

鉄道、バス、タクシー、自転車(コミュニティサイクル)等の利便性を向上させるとともに、乗り継ぎ利便性の向上を図る。

市中心部のバス路線網のサービスを向上させ、通勤、通学、通院、買い物目的での移動の利便性を向上させる。

乗り継ぎによる割高感を無くするため、乗り継ぎ割引制度を導入する。(ICカードの導入)

生活拠点から市中心部への通勤による公共交通利用促進

各生活拠点から中心部への通勤の交通手段として公共交通利用を増加させるために、通勤時間帯の運行便数を増加、料金の低廉化など交通サービス水準を改善する。

公共交通優先施策のまちづくり

市中心部の公共交通サービスの利便性向上によって、過度にクルマに依存しないまちづくりに向けて、周辺部の乗り継ぎ拠点に駐車場を整備(フリンジパーキング)による施策を検討する。

公共交通の乗り継ぎ拠点にコミュニティサイクルやレンタサイクルなどの駐輪場を整備するなど、クルマを利用しなくても移動しやすい中心部の交通環境を構築する。

(2) 各生活拠点内におけるバス路線再編の方針

各生活拠点内では、地域内での生活利便性を向上させるとともに、生活拠点や中心部への幹線交通へのアクセス性を向上させることで、「安全・安心の暮らし」のための機能強化に寄与する公共交通システムを実現させる。

通勤・通学に利用できる公共交通サービス

市内中心部や各生活拠点に、公共交通を利用して通勤・通学が可能な運行サービスを実現する。

小中学生のスクールバス機能の維持

各地域の路線バスは、小中学生のスクールバスとしての機能を有している路線が多く、この機能を維持することを絶対条件としてバス路線再編計画を立案する。

利便性の高い公共交通サービス

地域内での通院や買い物などの利便性を高めるとともに、中心部における活動可能性を高めるための、運行便数、使いやすいダイヤ設定、運賃の低廉化などを図る。

地域内の長大路線は、ダイヤ変更が難しく住民のニーズに応じたきめ細やかな運行ができないとともに、運行効率も低いことから、幹線・支線に分割して役割に応じたバス路線配置を検討する。

交通空白地域の解消

公共交通の運行区域から離れた集落に対して、ルート変更や新たな交通サービスの導入を図ることで、空白地域の解消を図る。

地域条件に応じた運行形態・車両

道路条件や人口集積の状況などから、定時定路線の路線バスだけでなく、デマンド型や乗合タクシー、過疎地有償運送など、「適材適所」の運行形態を適用するとともに、タクシー車両、小型バス、中型バスなど、需要に応じた車両の導入を行う。

(3) 各生活拠点間を結ぶバス路線再編の方針

各生活拠点を結ぶ公共交通は、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（基本的には幹線）として再編し、円滑な乗継を考慮したハード整備や制度設計に取り組む。

幹線の位置づけ

生活拠点間を結ぶ幹線は、鉄道や国道などを運行する路線バスが担い、定時性・速達性を重視した運行を目指す。

乗り継ぎ拠点の整備

幹線と支線の乗り継ぎを行う拠点整備が不可欠であり、路線バスのプラットフォームとして適地の選定と必要な乗り継ぎ設備が必要となる。また、サイクルポートを設置して自転車との連携を可能とする。

JR 駅のバリアフリー化なども必要となる。

乗り継ぎ抵抗を少なくするサービス改善

幹線・支線の乗り継ぎが前提となるため、乗り継ぎに対する抵抗感を少なくする工夫が必要となる。具体的には、プラットフォームや車両のバリアフリー化、待ち時間の少ないダイヤ設定、乗り継ぎ時の初乗り料金を調整するための割引制度（IC カード活用）などがあげられる。

1-5 鳥取市バス路線網再編計画の目標

本計画で実施するバス路線の再編は、通勤・通学をはじめとする各種移動ニーズに対応した運行サービスの提供によって、市民生活の利便性向上を図るものである。

これら再編計画による生活利便性向上の目標イメージを以下に示す。

目指す公共交通像：「誰もが乗りたくなる公共交通」

趣旨：

自動車利用が基本である地方都市の公共交通は、「運行経費削減のための運行見直し」、「交通空白地域への対応」といった効率化と最低限のサービス提供といった再編の考え方が多い。

鳥取市では、「(1) 自動車を使わなくても生活できる都市交通環境」、「(2) 利用者の多様なニーズに対応可能な運行サービス」、「(3) 便利で魅力的な公共交通」を実現することを目標とし、目指す公共交通像を「誰もが乗りたくなる公共交通」とする。

(1) 自動車を使わなくても生活できる都市交通環境

自動車保有を少なくして維持費の削減 1世帯当たりの自動車保有を少なくしてエコ生活

自動車を保有しなければ生活できない交通環境を改善することで、家計の中で大きな割合を占める自動車維持費用が削減できる。

自動車の維持費は、保険、税金、駐車場が必要となり、例えば2000ccのクルマだと保有しているだけで、1日約1700円必要となる。さらに、ガソリン代、高速道路代、外出先の駐車場代等を含めると、節約した乗り方であっても1日約2000円必要となる。(出典：科学警察研究所)

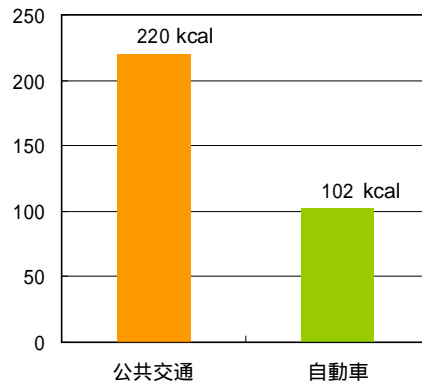
また、公共交通利用に転換することで、排出するCO₂(二酸化炭素・温室効果ガス)の削減も可能となることから、「財布と環境にエコな生活」を実現できる。



「財布と環境にエコな生活」

公共交通利用で健康的な体づくり **歩いて運動不足解消、カロリー消費で健康・ダイエット**

自動車を利用するとずっと座ってられるため、便利さと引き替えに運動不足の原因となる。公共交通を利用することで、運動不足が解消されるとともに、消費カロリーが約 2 倍となり健康づくりやダイエットの効果がある。



移動に伴う消費カロリー（出典：第 6 次改訂日本人の栄養所要量）

公共交通利用で交通安全 **自動車交通事故の減少**

交通事故の発生件数は、年間約 74 万件も発生している。そのうち、交通事故による死亡者は、年間約 5 千人もいる。これは、自動車の利用人口（約 5 千万人）から換算すると、50 年間自動車に乗り続けると、4 人に 3 人のドライバーが「事故でケガをさせて」しまい、200 人の 1 人が「死亡事故」を起こしてしまうことになる。

（出典：H22 年警察白書）

自動車を利用しなくても生活できる都市環境を構築することで、市民の自動車交通事故に対するリスクを軽減することができる。



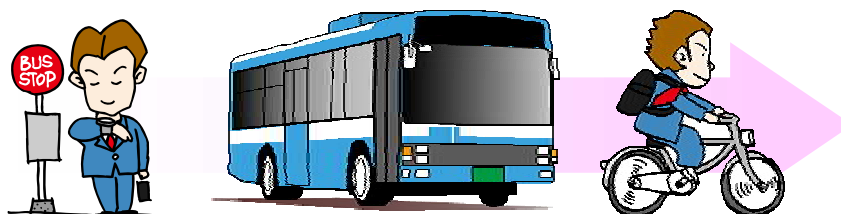
(2) 利用者の多様なニーズに対応可能な運行サービス

各地域からの通勤利用が可能な運行サービス 速い、安い、便数多い、夜も遅くまで

各地域から支線バスと幹線バスを乗り継いで、市内中心部まで移動し、中心部では自転車（コミュニティサイクル）やくる梨を利用してクルマを利用しなくても利便性の高い通勤を実現する。通勤利用を可能とするために、出勤時には待ち時間の少ない運行便数と所要時間を短くし、帰宅時には多様な勤務形態に対応した幅広い時間帯で便利なダイヤ設定と深夜までの運行サービスを提供する。また、料金に関しても均一料金、上制限、乗り継ぎ割引など、安価に利用可能となるような施策を導入する。

例) 佐治から市内中心部に通勤（先行して実証運行を行う南部地域を想定）

佐治 (循環バス) 用瀬 (幹線バス) 鳥取駅
(コミュニティサイクル・くる梨) 職場



飲み会で利用が可能な運行サービス 夜も遅くまで、便利な乗り継ぎ拠点

普段はクルマでの通勤でも、飲み会のときには公共交通を使って帰宅できるようなダイヤを設定する。飲み会では、2次会まで参加しても帰宅できるような深夜便の設定を行う。また、乗り継ぎ拠点にはあらかじめタクシーを予約しておけば、待ち時間なしで自宅までスムーズに帰宅できるようにする。

例) 河原から市内中心部で飲み会（先行して実証運行を行う南部地域を想定）

自宅 (自転車) 河原 (幹線バス) 飲み会 鳥取駅
(幹線バス) 河原 (タクシー) 自宅



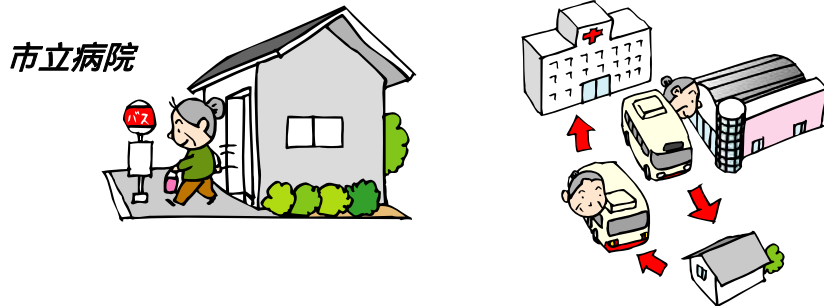
気軽に通院できる運行サービス 自宅近くから、安く、確実に移動できる

自動車を利用できない高齢者などが市内中心部の医療施設に通院する際に、自宅近くで乗降可能なフリー乗降区間の設定や、予約によって自宅近くで送迎可能なデマンド型乗合タクシーなどを導入する。人口が少ない離れた集落などでは、乗合タクシーや過疎地有償運送によって、移動手段を確保する。また、地域内の均一料金、幹線の料金上限制、乗り継ぎ割引の導入によって、安く移動が可能なくみとする。

また、運行する車両のバリアフリー化を図るとともに、乗り継ぎ拠点では段差を無くし、乗り継ぎ時の移動距離を極力短くする、ICカード導入によって小銭の出し入れの手間を無くすなど、移動全体におけるバリアフリー化を実現する。

例) 佐治から市立病院への通院 (先行して実証運行を行う南部地域を想定)

自宅 (循環バス) 用瀬 (幹線バス) 吉成南 (外環状線)



楽しく買い物ができる運行サービス 自宅近くから、安く、何度でも移動できる

休日は自動車を利用しなくても市内中心部で買い物やイベント参加など、様々な場所に自由に行くことができる移動環境を構築する。買い物は、自宅近くで乗降可能なフリー乗降区間の設定などによって、重い荷物を持って長い距離を歩くことを無くす。また、1日上限運賃設定の導入によって、市内中心部の行きたいところに何度でもバスで自由に移動できるようにする。

例) 用瀬から市内中心部への買い物・イベント参加
(先行して実証運行を行う南部地域を想定)

自宅 (循環バス) 用瀬 (幹線バス) 吉成南 (外環状線)
イオン北店 (市内バス) とりぎん文化会館 (市内バス)
鳥取駅 (幹線バス) 用瀬 (循環バス) 自宅



(3) 便利で魅力的な公共交通

ICカードによる利便性向上 カードをかざすだけで小銭いらず

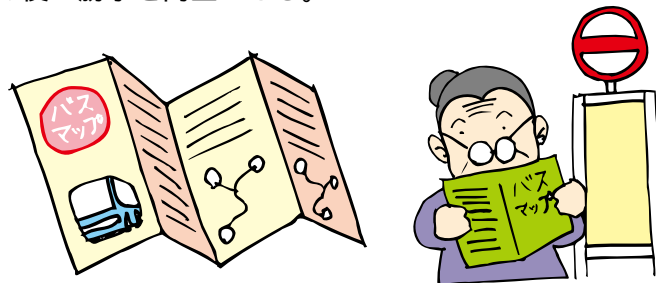
バスの料金決済にICカードを導入することで、事前にお金をチャージしておけば、乗降時に機械にかざすだけで料金収受が可能となる。利用者にとっては、小銭を準備することも、必要な金額も確認する必要も無くなる。これは、乗降の料金収受の時間によるバスの遅れを無くす効果もある。

また、高齢者にとっては、財布から小銭を取り出すことも大きな負担であり、総合的なバリアフリー化を図ることができる。



わかりやすい情報提供 個人・個人に必要な情報だけを提供

鳥取市の公共交通に関する情報提供は、「バスネット」によってきめ細やかな情報入手することができる。これに加えて、PCや携帯電話を活用できない高齢者等に対して、居住している地域から乗り継ぎ拠点までの移動、乗り継ぎ拠点から中心部への移動、中心部での各種目的地への移動について、個人・個人にカスタマイズした情報だけを提供することで、公共交通の使い勝手を向上させる。



愛称と車両のラッピング 愛着のある乗り物、マイバス意識

新しく導入する幹線バスや循環線には、地域の特徴を取り入れた愛称を付けるとともに、愛着が持てるラッピングを行い、自分たちが乗って、維持するマイバス意識を醸成する。



観光客も楽々移動 わかりやすい観光と移動の情報

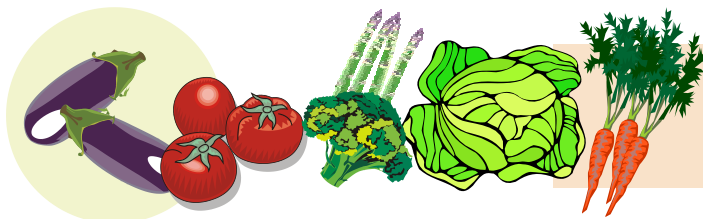
観光行動が個人化・多様化する中、都市部からの観光客が公共交通を使って様々な観光地に移動し、周遊する環境を構築して、総合的な観光地としての魅力を向上させる。

例えば、従来からの集客力のある観光地ではなく、近年の神社・仏閣めぐりやパワースポット人気に対応した「売沼神社」(大国主命と結ばれた八上姫が御祭神とする神社)などへの観光情報と詳細な公共交通によるアクセス方法に関する情報提供によって、市内の様々な観光スポットへの周遊を便利に行えるようにする。



乗り継ぎ拠点で地域特産物の販売 地域資源の活用、公共交通利用者の買い物利便性向上

各乗り継ぎ拠点では、「旬の野菜など地域特産物」「作業所等の製品」を販売することで、地域資源を有効活用した活性化策の一つとするとともに、公共交通利用者が日常的に安価で良質な野菜や各種製品を購入することが可能となる。このことで、公共交通利用者が、自動車通勤者よりも良質で安価な野菜等を入手できることで買い物利便性の向上を図ることができる。



第2章 鳥取市におけるバス路線網再編計画

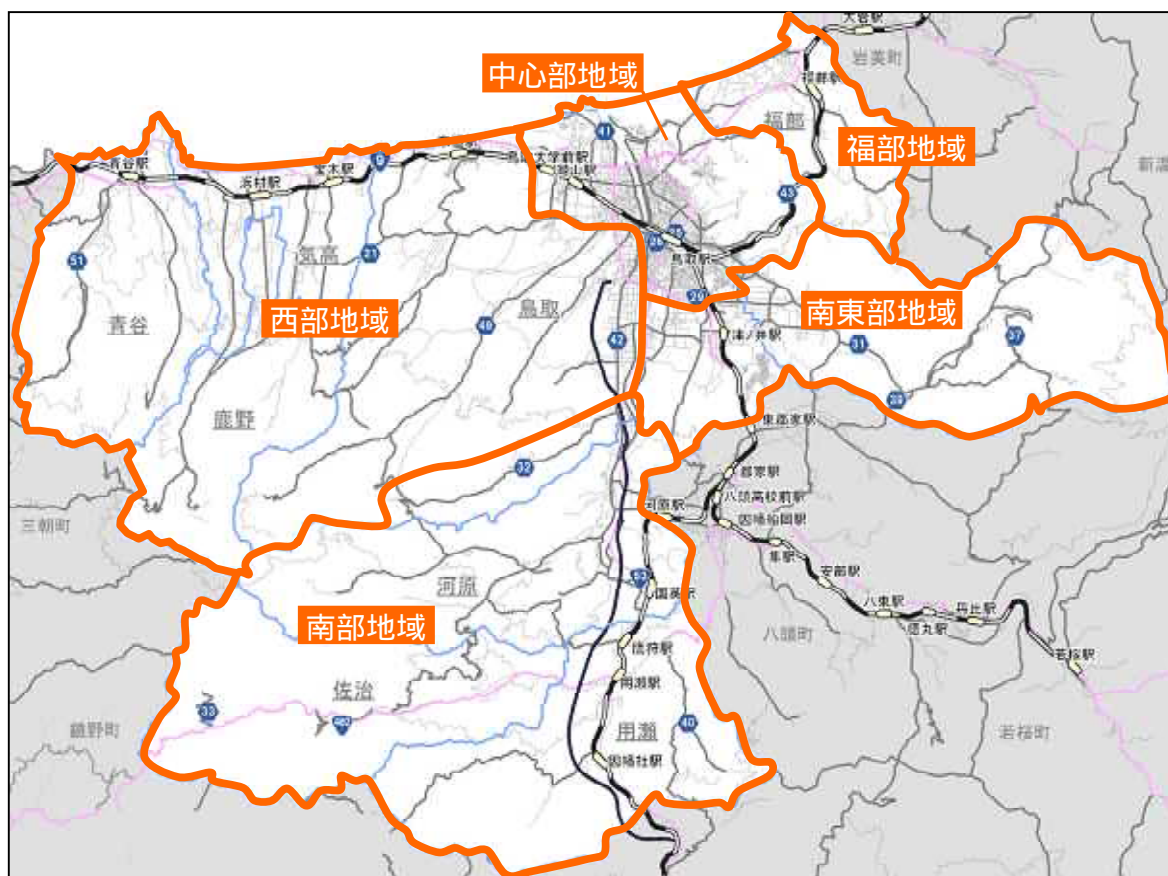
2-1 バス路線網再編のための地域区分

詳細なバス路線網再編にあたっては、バスを運行する地域単位における人口集積や地形条件から詳細な検討を行う必要がある。きめ細かな分析に基づく計画を行うためには、大まかな地域区分を行うことで、理解しやすく効果的に地域別の計画を検討することができる。

地域区分は、合併前の自治体、地形や道路の状況などから行うものとする。

本計画では、以下の地域区分とする。

地域区分	適 用
南部地域	河原、用瀬、佐治、旧市南西部（神戸線運行地区）
西部地域	青谷、鹿野、気高、旧市西部、南西部
福部地域	福部
南東部地域	旧市南東部、国府
中心部地域	旧市中心部、旧市中心部西、旧市北部



2-2 鳥取市における公共交通の役割分担

鳥取市における幹線公共交通ネットワークと主要な結節点の配置(案)を以下のように設定する。幹線は生活拠点間を接続する路線としている。(その他路線は各地域別の計画において掲載)

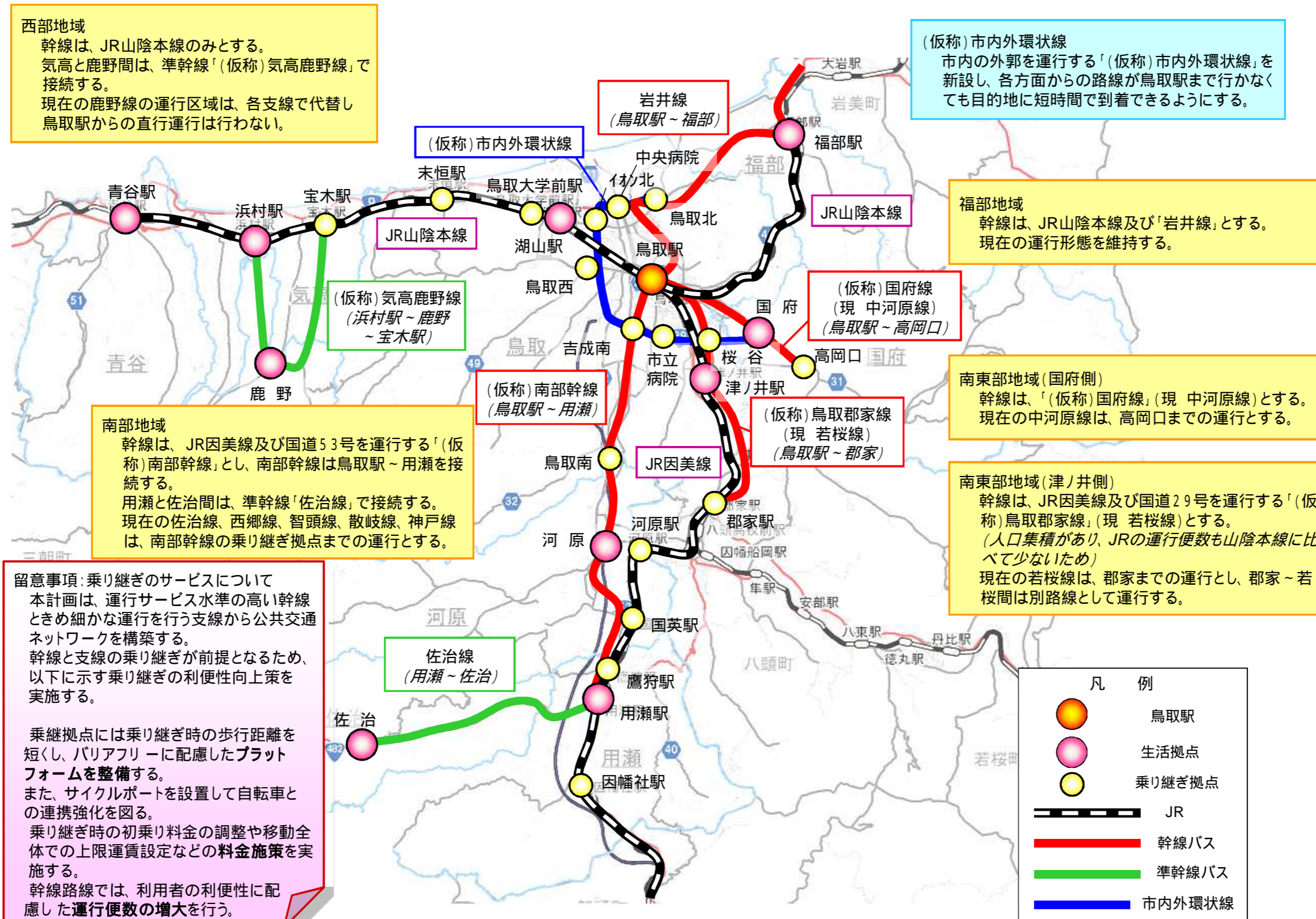


図 幹線公共交通ネットワークと主要な結節点の配置(案)

2-3 南部地域（河原、用瀬、佐治、神戸線運行地区）のバス路線網再編計画

（1）現況の整理

地域の概況

生活拠点：河原、用瀬、佐治地域の各中心部

教育施設：高等学校は地域内に無し（八頭高校、智頭農林高校、及び旧市域内の高校）

商業施設：各生活拠点に商業施設が分布

医療施設：各生活拠点に医療施設が分布

交通の状況

鉄道：JR 因美線（若桜鉄道）が南北の幹線機能を分担

バス路線（中心部と接続）：日ノ丸バス（西郷線、散岐線、智頭線、佐治線、神戸線）

バス路線（地域内）：日ノ丸バス（江波赤波線） 乗合タクシー（西郷線、散岐線）

スクールバス機能を有する路線：全ての小中学校で活用

バス運行便数：佐治線・西郷線・智頭線 約 20 便、江波赤波線、神戸線 14 便

散岐線 6 便（国道 53 号は各路線が重複し非効率な運行）

市内中心部までの料金：ほとんどの地域で往復料金が 1000 円超

バス停 400m 圏域の人口カバー率：85%（用瀬、佐治で空白地域あり）

バス路線の収支：全ての路線が赤字運行

バス利用状況：スクールバス機能を持つ路線では、通学目的の利用者数が多い。高齢者の利用が多く見られる。

市民アンケート

目的別の外出先：通勤・通学、通院、買い物（旧市中心部及び自地域内）

目的別の外出頻度：通院（2 週間から月に 1 回が約 9 割） 買い物（週 1～2 回が約 6 割）

バスの利用率：通学・通院目的の利用率は多いものの、通勤での利用率が非常に少ない

意見・ニーズ：サンプル数は少ないが、全般的に交通の便に「不自由を感じる」割合が高い（バス利用者のみ）

不便と感じる点：運行本数、運賃、ダイヤ

望ましいサービス：乗り換え回数 1 回、待ち時間 6～30 分以内、運賃 250～500 円以下

（2）計画にあたっての留意事項

幹線機能：市内中心部への主たる幹線機能は JR 因美線・路線バス国道 53 号区間（鳥取駅～用瀬）、佐治線を準幹線として位置付け

支線機能：その他路線全て

交通空白地域：用瀬、佐治の一部地域あり

運賃：各生活拠点内の均一料金化を検討する。

運行便数：利用状況に応じたサービス水準（通勤利用の転換が可能な水準）

ダイヤ：通勤・通学時間帯の利便性を格段に向上（実証運行で最適ダイヤの検証）

スクールバス機能：小中学生のスクールバス機能の継続

(3) バス路線再編(案)

幹線：鳥取駅～用瀬間の国道53号を運行する。
 停車地を各乗り継ぎ拠点に限定する。(鳥取駅～吉成南間は、全ての既存バス停に停車)

支線：支線は国道53号の乗り継ぎ拠点に接続する。
 国道53号と並行する路線を新設する。
 人口が少ない地区は、区域運行(デマンド型)として運行する。

乗り継ぎ拠点：「吉成南」、「鳥取南」、「河原」、「用瀬」

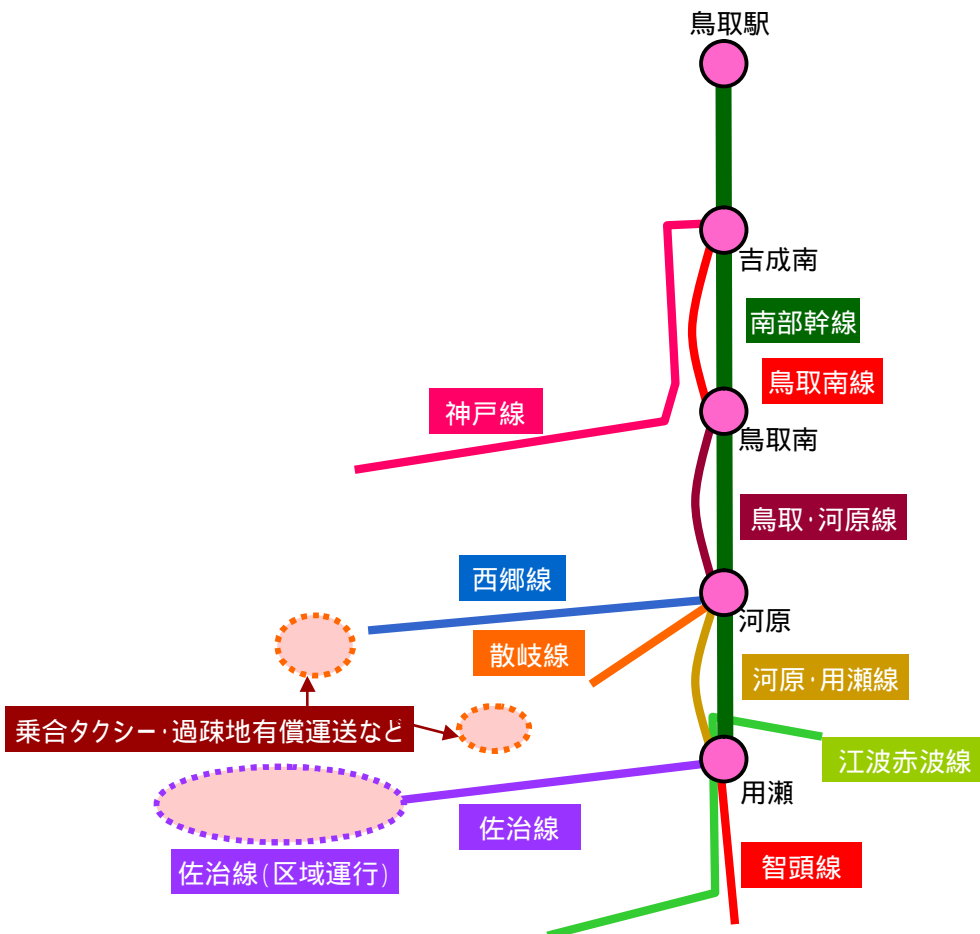
交通空白地域への対応：乗合タクシーまたは過疎地有償運送などでカバーする。

料金：ICカード導入によって、乗り継ぎ時の初乗り料金を割引くしくみを検討する。

(4) 考え方

幹線と並行路線

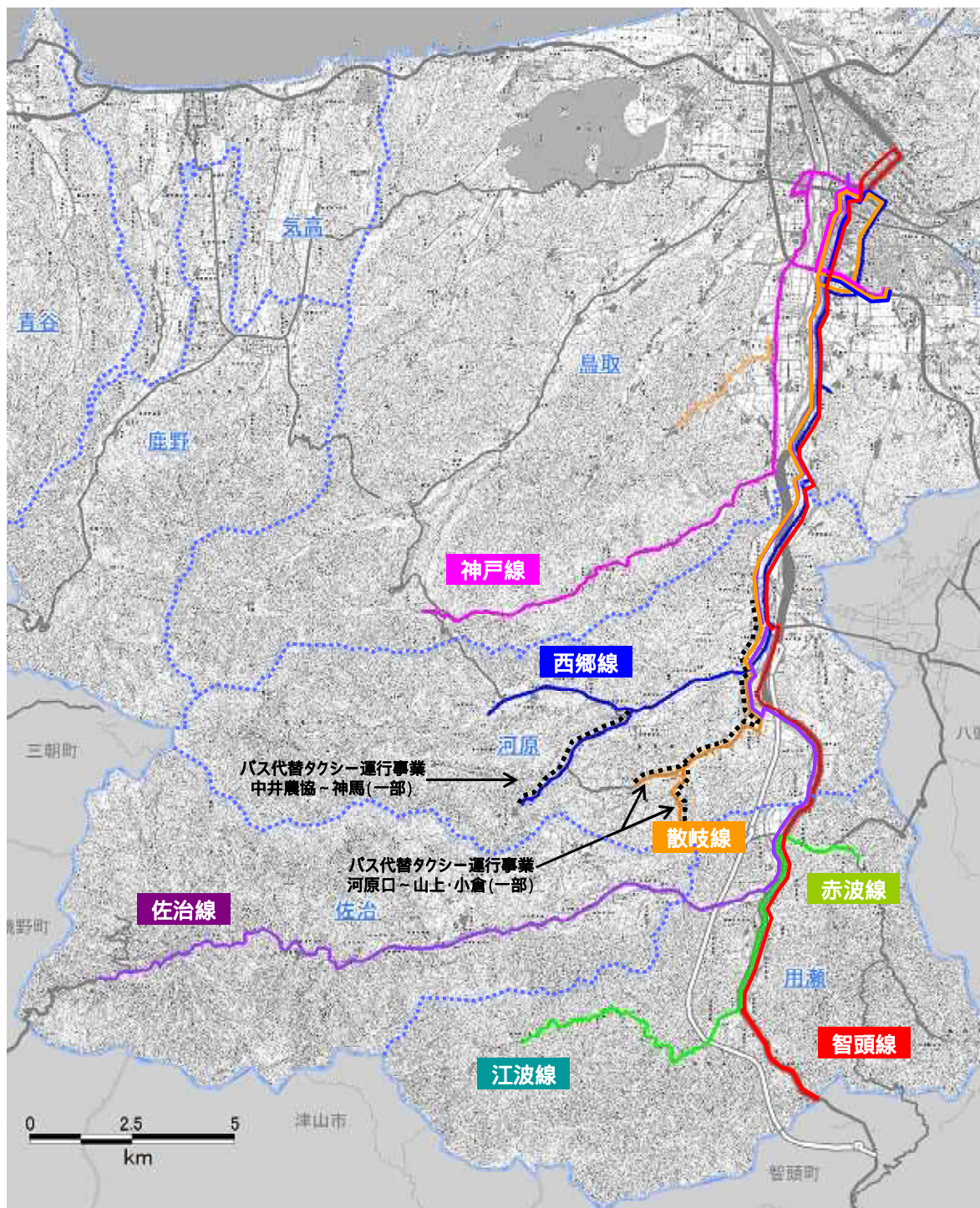
- ・ 幹線は乗り継ぎ拠点でのみ乗降可能とするため、国道53号と並行した市道をきめ細かに運行する路線を新設する。(鳥取南線、鳥取・河原線、河原用瀬線)



(5) バス路線再編計画

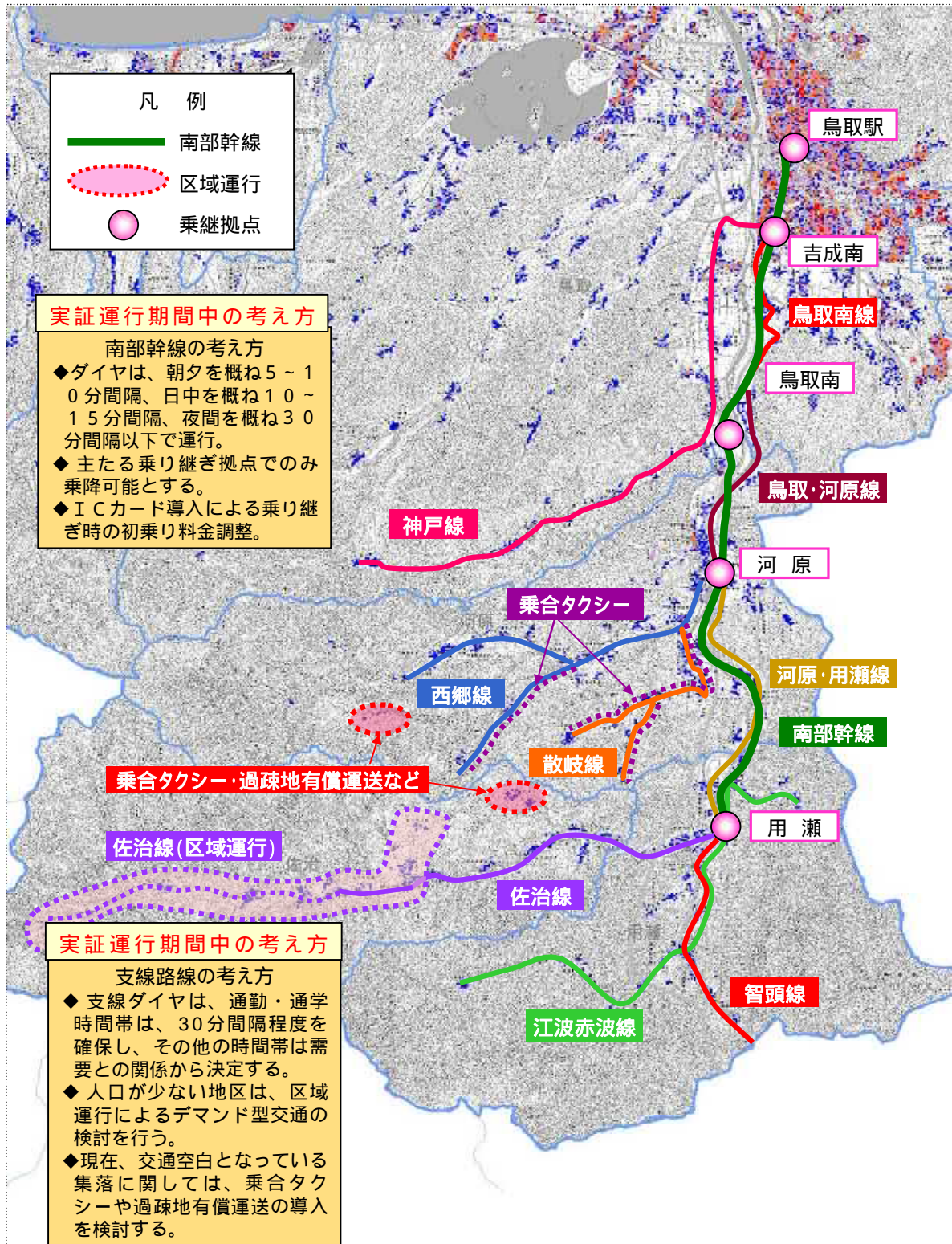
南部地域の現況バス路線網、及びバス路線網再編計画を以下に示す。

現況バス路線網



バス路線網再編計画（案）（本地域においては実証運行のサービスを記載）

* 各バス路線の再編にあたっては、沿線の市民と協働で具体的なニーズに対応した運行計画を作成する。



*（南部幹線の鳥取駅～吉成南間は、全ての既存バス停に停車）

2-4 西部地域（青谷、鹿野、気高、旧市西部、南西部）のバス路線網再編計画

(1) 現況の整理

地域の概況

生活拠点：青谷、鹿野、気高地域の各中心部、及び旧市域では湖山、鳥取市中心部

教育施設：高等学校は青谷高校及び湖山地区と市内中心部に集積

商業施設：青谷、鹿野、気高地域の各中心部、及び湖山地区及び市内中心部に集積

医療施設：青谷、鹿野、気高地域の各中心部（鹿野にのみ鹿野温泉病院）及び湖山地区及び市内中心部に集積

交通の状況

鉄道：JR 山陰本線が海岸部の東西の幹線機能を分担

バス路線（中心部と接続）：日ノ丸バス（鹿野線、湖岸線、吉岡線、松上線、東郷線、横枕線）

バス路線（地域内）：日ノ丸バス（勝部線、日置線、青谷-長和瀬線、河内-上光線）、気高循環バス（瑞穂上光線、瑞穂鹿野線、逢坂線、船磯線）、乗合タクシー（浜村青谷線）

スクールバス機能を有する路線：多くの小中学校で活用

バス運行便数：鹿野線 17 便、青谷、鹿野、気高地域におけるその他路線 10 便以下、東西を結ぶ路線約 20 便以上、南北路線 20 便以下

市内中心部までの料金：青谷、鹿野、気高地域では、ほとんどが往復料金が 1000 円超（バス+JR）、旧市域では山間部終点付近で往復料金が 1000 円超

（例えば、桑原（勝部線終点）から青谷駅経由の鳥取駅では片道 840 円、安蔵（松上線終点）から鳥取駅では片道 700 円）

バス停 400m 圏域の人口カバー率：青谷、鹿野、気高地域 94%（青谷、鹿野で空白地域あり）、旧市域 90%（吉岡線の東側で空白地域あり）

バス路線の収支：全ての路線が赤字運行

バス利用状況：青谷、鹿野、気高地域においては、鹿野線以外では、通学目的以外の利用者数は少ない。旧市域では、湖山地域を運行する路線の利用者数が比較的多い。

市民アンケート

目的別の主な外出先：通勤・通学、通院、買い物（旧市中心部及び自地域内）

目的別の外出頻度：通院（2 週間から月に 1 回が約 9 割）、買い物（週 1～2 回が約 6～7 割）

バスの利用率：青谷、鹿野、気高地域では、全般的にバス利用は少なく、通勤目的でのバス利用者は非常に少ない。旧市域では、通学でのバス利用は多く、通院目的では利用率が 10% を超えている。

意見・ニーズ：サンプル数は少ないが、各目的別において交通の便について「不自由を感じる」割合が高い（バス利用者のみ）

不便と感じる点：運行本数、ダイヤ、バス停距離、運賃、最終便の時刻

望ましいサービス：乗り換え回数 1 回、待ち時間 6～30 分以内、運賃 100～500 円以下

(2) 計画にあたっての留意事項

幹線機能：市内中心部への主たる幹線機能は JR 山陰本線。ただし、旧市域のバス路線は、全て鳥取駅までの運行を行う。

準幹線機能：鹿野と浜村駅間を結ぶ路線（気高循環バス）を準幹線として位置付ける

支線機能：その他路線全て

交通空白地域：青谷、鹿野の一部地域、及び吉岡線の東西に一部地域あり

運賃：青谷、鹿野、気高地域では、各生活拠点内の均一料金化を検討する。旧市域では距離制かつ上限運賃ありとする。

運行便数：利用状況に応じたサービス水準

ダイヤ：JR との連携強化

スクールバス機能：小中学生のスクールバス機能の継続

(3) バス路線再編（案）

準幹線：鹿野～JR 駅（浜村、宝木）間は、気高循環線の運行サービスを向上させる。

支線：【青谷、鹿野、気高地域】

- ・支線は JR 駅及び鹿野乗り継ぎ拠点に接続する。
- ・長大路線である鹿野線は、宝木・鳥取西線として国道 9 号沿線地域をカバーする（新設の乗り継ぎ拠点「鳥取西」を終点）
- ・河内上光線は、気高循環線と河内線に分割する（鹿野で乗り継ぎ）
- ・船磯線は乗合タクシーと統合し、区域運行（デマンド型）として運行する。

【旧市域】

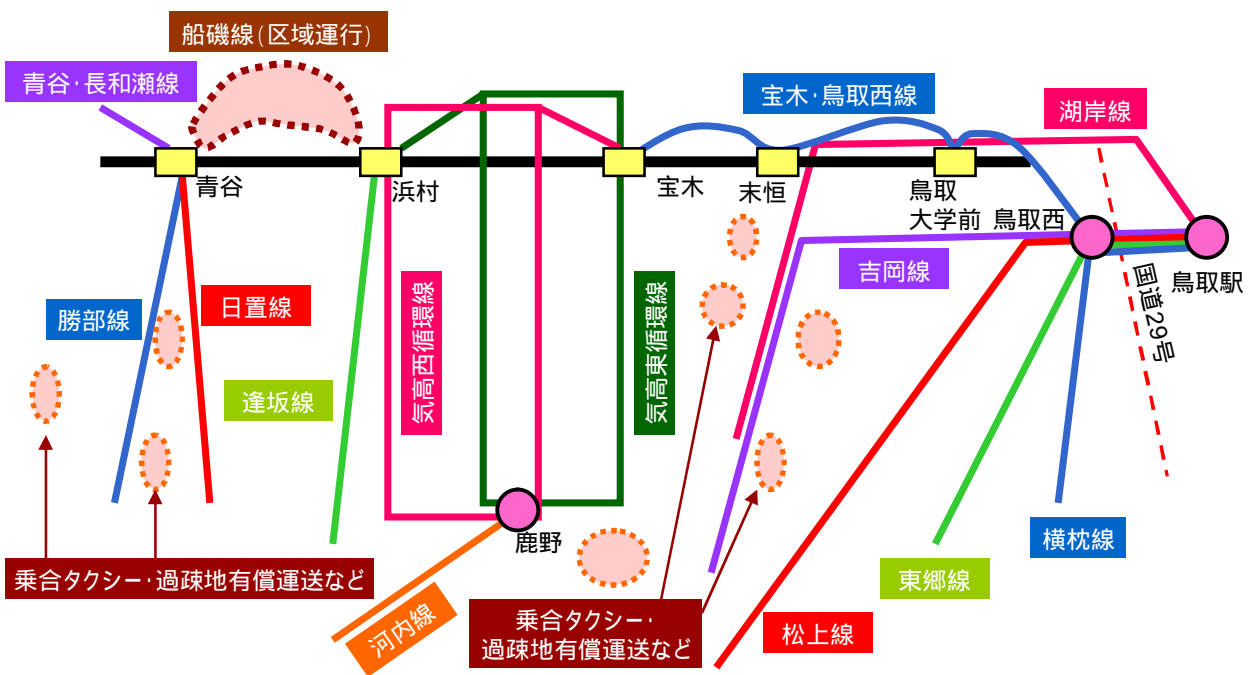
- ・現在の運行路線が基本、運行サービスは、利用状況に応じて再検討する。

乗り継ぎ拠点：JR 駅「青谷」「浜村」「宝木」、鹿野（総合支所周辺）、新たな乗り継ぎ拠点「鳥取西」（市内外環状線への乗り継ぎ）の設定。

交通空白地域への対応：乗合タクシーまたは過疎地有償運送などでカバーする。

(4) 考え方

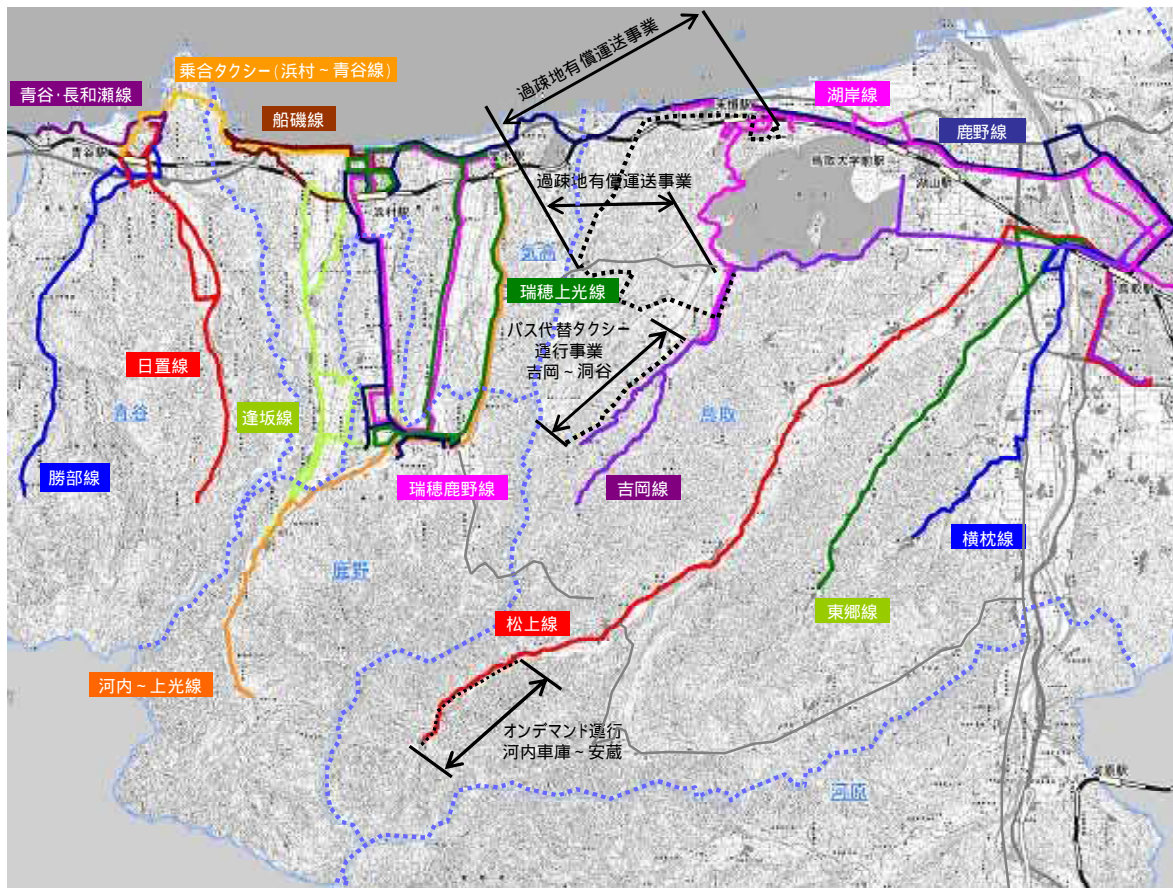
- 鹿野線の再編**
- ・ JR 山陰本線を市内中心部への幹線交通と位置付けるため、鹿野線の役割は沿線地域をきめ細やかなサービスで運行し、最寄りの乗り継ぎ拠点に接続する。
 - ・ 長大路線ではなく、ダイヤ設定などの自由度が高くした短距離路線として、「宝木鳥取西線」「気高循環線」に機能を分担する。
- 宝木鳥取西線**
- ・ 鹿野線の機能を引き継ぎ、JR 駅間の集落の住民を JR 駅に連絡するための運行を行う。
 - ・ 宝木駅以西は、気高循環線が分担するため、宝木～各駅を經由して乗り継ぎ拠点「鳥取西」までの運行を行う。
- 青谷、鹿野、気高地域における重複路線の整理**
- ・ 路線が重複する区間は、乗り継ぎを許容して1路線が分担して運行する。(「河内上光線 河内線」, 「船磯線・乗合タクシー 船磯線(区域運行)」)
- 旧市域各路線の現状維持**
- ・ 当該地区の路線は、人口集積に顕著な偏りが見られない深い谷部を運行する路線であり、路線の再編は難しいため、現状路線の運行を継続することが望ましい。
- 乗り継ぎ拠点「鳥取西」**
- ・ 市内外環状線に乗り継ぐために乗り継ぎ拠点「鳥取西」を整備する。(可能な限りバス停配置とバス運行経路の工夫で対応)
 - ・ 鳥取駅～「鳥取西」間の距離が短いため、各路線は鳥取駅まで接続する。
 - ・ 宝木鳥取西線は、鳥取西を終点とする。



(5) バス路線再編計画

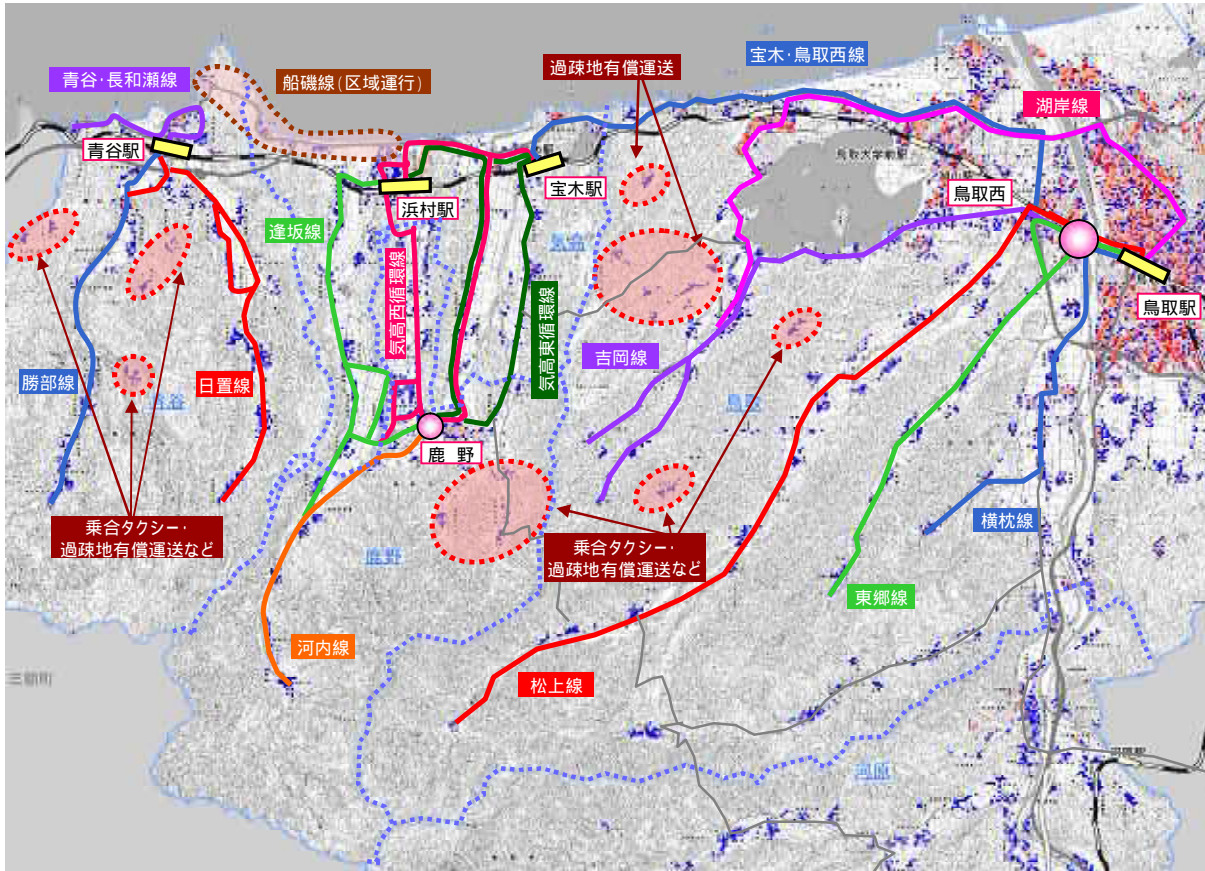
西部地域の現況バス路線網、及びバス路線網再編計画を以下に示す。

現況バス路線網



バス路線網再編計画（案）

* 各バス路線の再編にあたっては、沿線の市民と協働で具体的なニーズに対応した運行計画を作成する。



支線路線の考え方

- ◆ 支線ダイヤは、JRとの接続を重視して決定する。
- ◆ 国道9号沿線の地区について、最寄りのJR駅までを接続するための路線を確保する。宝木以西は、船磯線、気高循環線、宝木以东は、鹿野線に代わる宝木・鳥取西線がこの役割を担う。
- ◆ スクールバス機能は、継続して保持する。
- ◆ 人口が少ない地区は、区域運行によるデマンド型交通の検討を行う。
- ◆ 現在、交通空白となっている集落に関しては、乗合タクシーや過疎地有償運送などの導入を検討する。

凡 例	
	区域運行
	乗継拠点
	JR駅

2-5 福部地域のバス路線網再編計画

(1) 現況の整理

地域の概況

生活拠点：福部地域の中心部

教育施設：高等学校は旧市域中心部

商業施設：生活拠点に商業施設が分布

医療施設：生活拠点に医療施設が分布

交通の状況

鉄道：JR 山陰本線が東西の幹線機能を分担

バス路線（中心部と接続）：日本交通（岩井線）

バス路線（生活拠点内）：福部循環バス

スクールバス機能を有する路線：全ての小中学校で活用

バス運行便数：岩井線 40 便、福部循環バス 9 便

市内中心部までの料金：全ての地域で往復料金が 1000 円以下

（例えば、細川（岩井線福部地区最遠バス停）から鳥取駅では片道 500 円）

バス停 400m 圏域の人口カバー率：96%（南部に空白地域あり）

バス路線の収支：全ての路線が赤字運行

バス利用状況：岩井線では、通学目的以外の利用者が多い

市民アンケート

目的別の主な外出先：通勤・通学、通院（旧市中心部及び自地域内）、買い物（旧市中心部）

目的別の外出頻度：通院（2 週間から月に 1 回が約 8 割）、買い物（週 1～2 回が約 7 割）

バスの利用率：一般的に利用率が少ない

意見・ニーズ：サンプル数は少ないが、交通の便に「不自由を感じる」割合が高い（バス利用者のみ）

不便と感じる点：運行本数、ダイヤ、バス停距離、運賃

望ましいサービス：乗り換え回数 1 回、待ち時間 6～30 分以内、運賃 100～500 円以下

(2) 計画にあたっての留意事項

幹線機能：市内中心部への主たる幹線機能は JR 山陰本線、及び岩井線

支線機能：福部循環バス

交通空白地域：南部に一部地域あり

運賃：生活拠点内の均一料金化の検討をする。

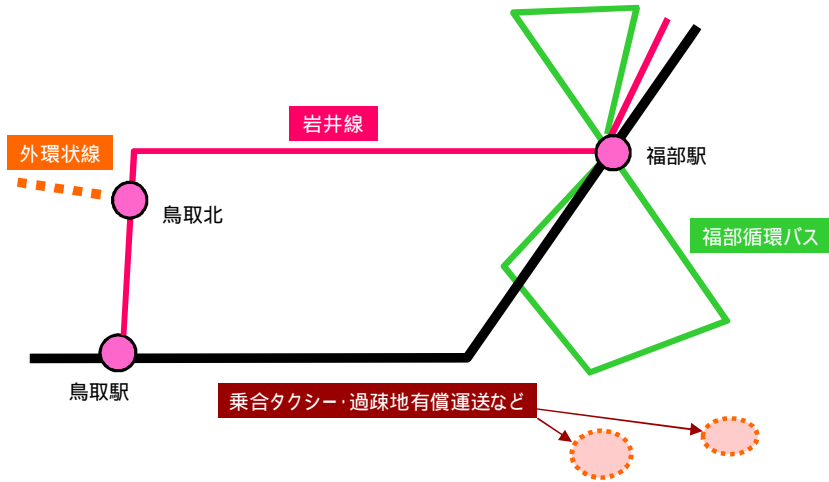
運行便数：利用状況に応じたサービス水準

ダイヤ：JR との連携強化

スクールバス機能：小中学生のスクールバス機能の継続

(3) バス路線再編(案)

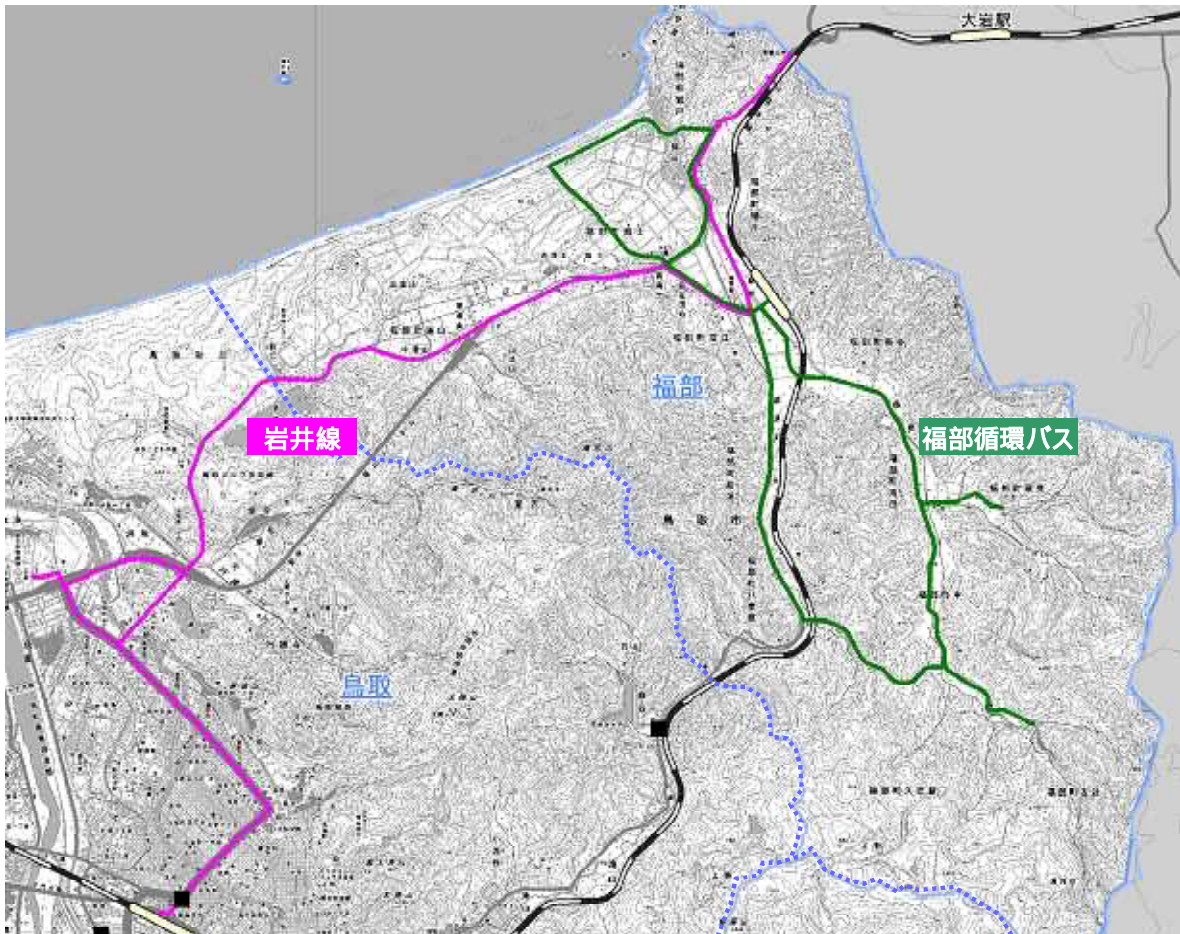
幹線：岩井線は、現況路線の維持が妥当であり、鳥取北で外環状線に接続する。
 支線：福部循環バスはコンパクトな地域内をカバーしており現況路線を維持する。
 乗り継ぎ拠点：JR 駅「福部」
 交通空白地域への対応：乗合タクシーまたは過疎地有償運送でカバーする。



(4) バス路線再編計画

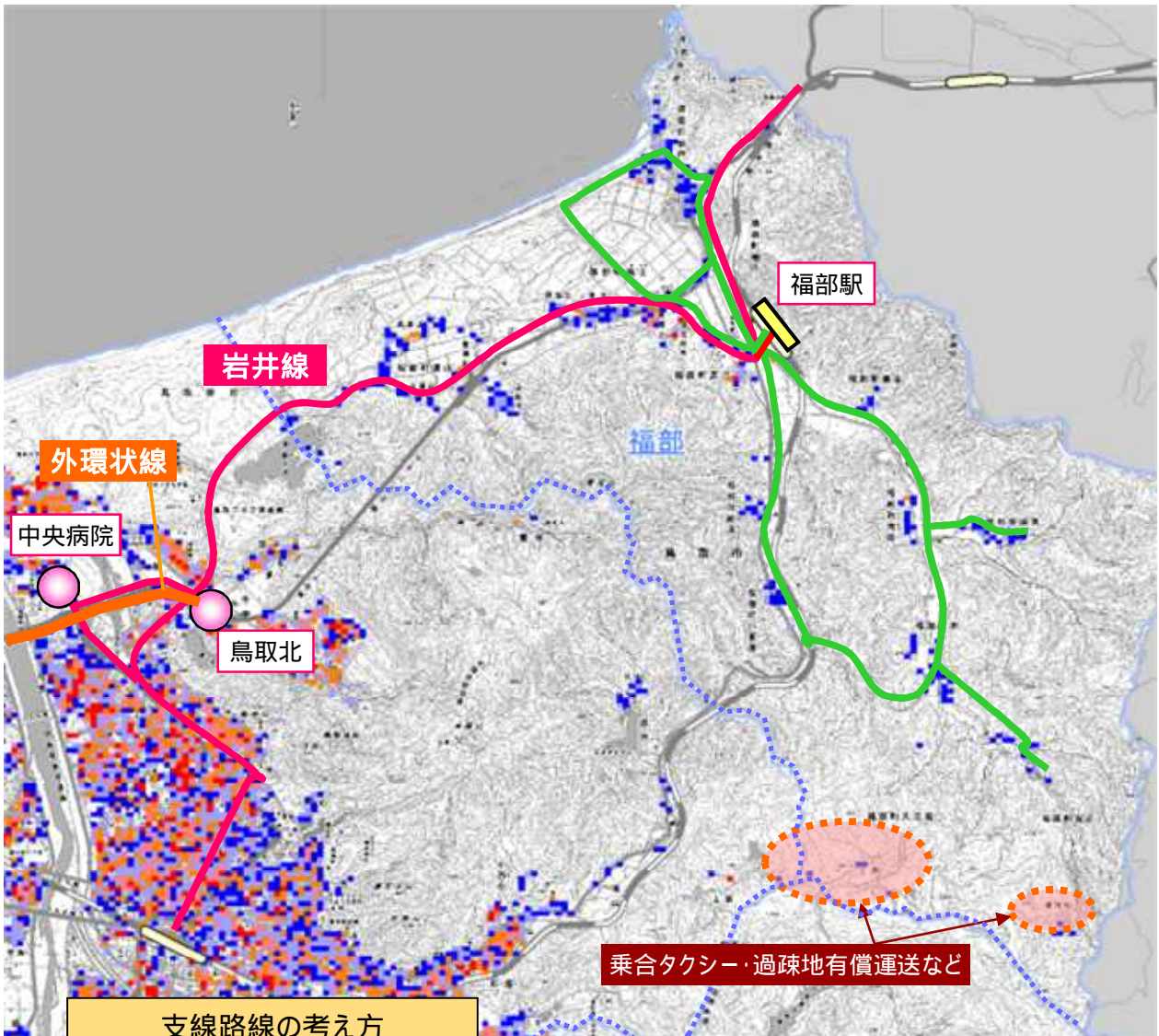
北東部地域の現況バス路線網、及びバス路線網再編計画を以下に示す。

現況バス路線網





バス路線網再編計画（案）

* 各バス路線の再編にあたっては、沿線の市民と協働で具体的なニーズに対応した運行計画を作成する。



支線路線の考え方

- ◆ 岩井線及び福部循環バスは現況運行を継続する。岩井線は、鳥取北で外環状線に接続可能とする。
- ◆ スクールバス機能は、継続して保持する。
- ◆ 現在、交通空白となっている集落に関しては、乗合タクシーや過疎地有償運送などの導入を検討する。

凡 例	
	区域運行
	JR駅

2-6 南東部地域（旧市南東部、国府）のバス路線網再編計画

(1) 現況の整理

地域の概況

生活拠点：津ノ井・若葉台、国府

教育施設：高等学校は、津ノ井地区及び中心部に集積

商業施設：各生活拠点に商業施設が分布

医療施設：各生活拠点に医療施設が分布

交通の状況

鉄道：JR 因美線（智頭急行、若桜鉄道）が旧市域の南北の幹線機能を分担

バス路線（中心部と接続）：日本交通（若桜線）、日ノ丸バス（中河原線）

バス路線（地域内）：日ノ丸バス（市内岩倉線、百谷線）、日本交通（若葉台線、八坂線、津ノ井倉田循環線）、乗合タクシー（国府地域、米里地域）

スクールバス機能を有する路線：国府地域の小中学校で活用

バス運行便数：若桜線 33 便、中河原線 28 便

市内中心部までの料金：国府地域の縁辺部において往復料金が 1000 円超
（例えば、雨滝（中河原線終点バス停）から鳥取駅では片道 700 円）

バス停 400m 圏域の人口カバー率：旧市域南東部 99.7%、国府地域 90.4%

バス路線の収支：全ての路線が赤字運行

バス利用状況：スクールバス機能を有する路線は、通学目的利用が多い。

市民アンケート

目的別の主な外出先：通勤・通学、通院、買い物（旧市中心部及び自地域内）

目的別の外出頻度：通院（2 週間から月に 1 回が約 8 割）、買い物（週 1～2 回が約 7 割）

バスの利用率：通学・通院目的の利用率は多いものの、通勤での利用率が少ない

意見・ニーズ：サンプル数は少ないが、交通の便に「不自由を感じる」割合が高い（バス利用者のみ）

不便と感じる点：運行本数、ダイヤ、運賃

望ましいサービス：乗り換え回数 1 回、待ち時間 6～30 分以内、運賃 100～500 円以下

(2) 計画にあたっての留意事項

幹線機能：【旧市域南東部】JR 因美線（智頭急行、若桜鉄道）、若桜線

【国府】中河原線

準幹線機能：市立病院への直行路線、旧市域南東部と国府を連絡する路線

支線機能：その他路線全て

交通空白地域：国府の一部地域あり

運賃：各地域内を均一料金、運行距離の長い中河原線や若桜線では距離制+上限運賃

運行便数：利用状況に応じたサービス水準

ダイヤ：JR との連携強化

スクールバス機能：小中学生のスクールバス機能の継続

(3) バス路線再編(案)

幹線：JR 因美線（智頭急行、若桜鉄道）とバス路線の連携強化を図る。
 （JR 因美線（智頭急行、若桜鉄道）の便数増の検討）
 若桜線、中河原線の短絡化（路線分割）
 （若桜線は、「鳥取・郡家線」と「郡家・若桜線」に分割）
 （中河原線は、人口集積等の状況から「高岡口」を乗り継ぎ拠点として、幹線の終点とする）

準幹線：国府（総合支所）と国道 29 号を延伸する外環状線（後述）による東西連携を図る。

支線：旧市域南東部は、鳥取環境大学、若葉台団地、工業団地などの集積があり、都市的な公共交通利用誘導に向けた運行サービスを行う。
 中河原線の「高岡口」から山側は、「雨滝」「大石」「上地」方面の路線に分割し、通学便以外は区域運行（デマンド型）を検討（現在の乗合タクシー運行区域も取り込む）
 その他路線は、現状を維持しサービス改善に努める。

乗り継ぎ拠点：JR「津ノ井駅」₁、「桜谷」₂、「国府（総合支所）」₃、「高岡口」₄

交通空白地域への対応：区域運行でカバーする。

(4) 考え方

市内外環状線を国府まで延伸

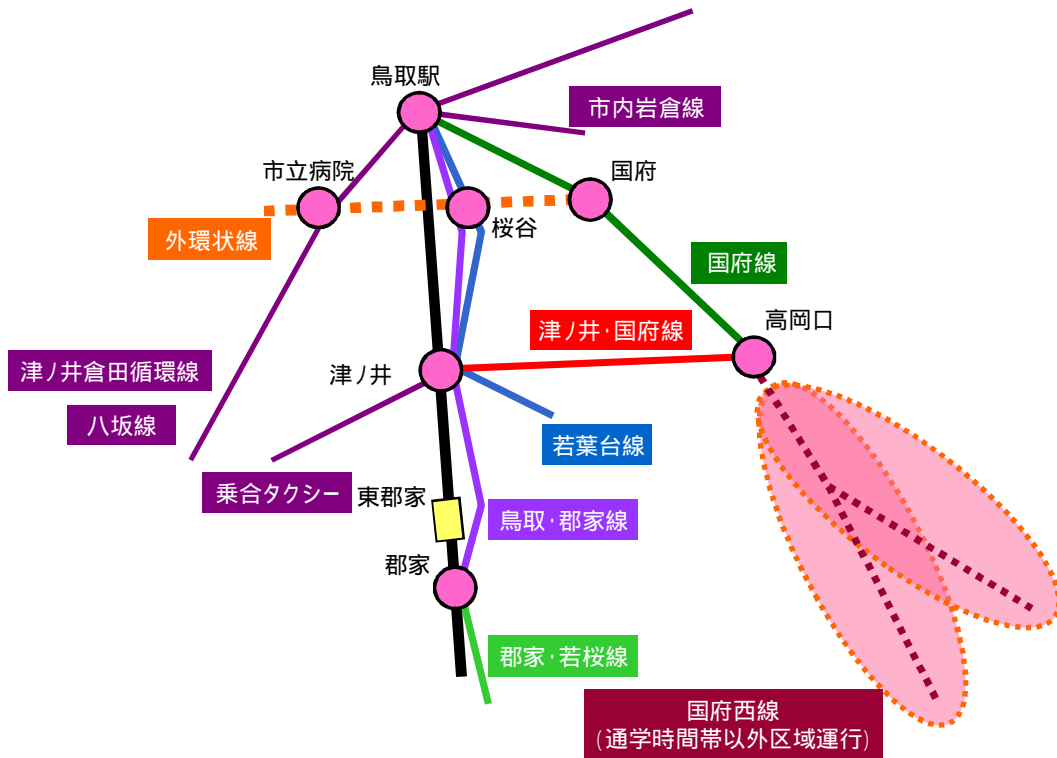
- ・ 現在の公共交通体系では、国府地域と因美線沿線地域が分断されている。
- ・ 両地域を連携するとともに、国府から市立病院等、市街化外辺部へのアクセス性を向上させるため、市内外環状線を国府まで延伸する。
- ・ 津ノ井方面からの乗り継ぎ拠点として「桜谷」を整備する。

中河原線を分割

- ・ 中河原線は非常に長距離を運行し、まちなかから郊外、山間奥地と沿道条件が変化する路線であり、各条件に応じた運行形態とする。
- ・ まちなかから郊外部に関しては、幹線機能を発揮する運行とし、低密度な居住形態である山側は状況に応じたサービス水準での運行を行う。

若桜線を分割

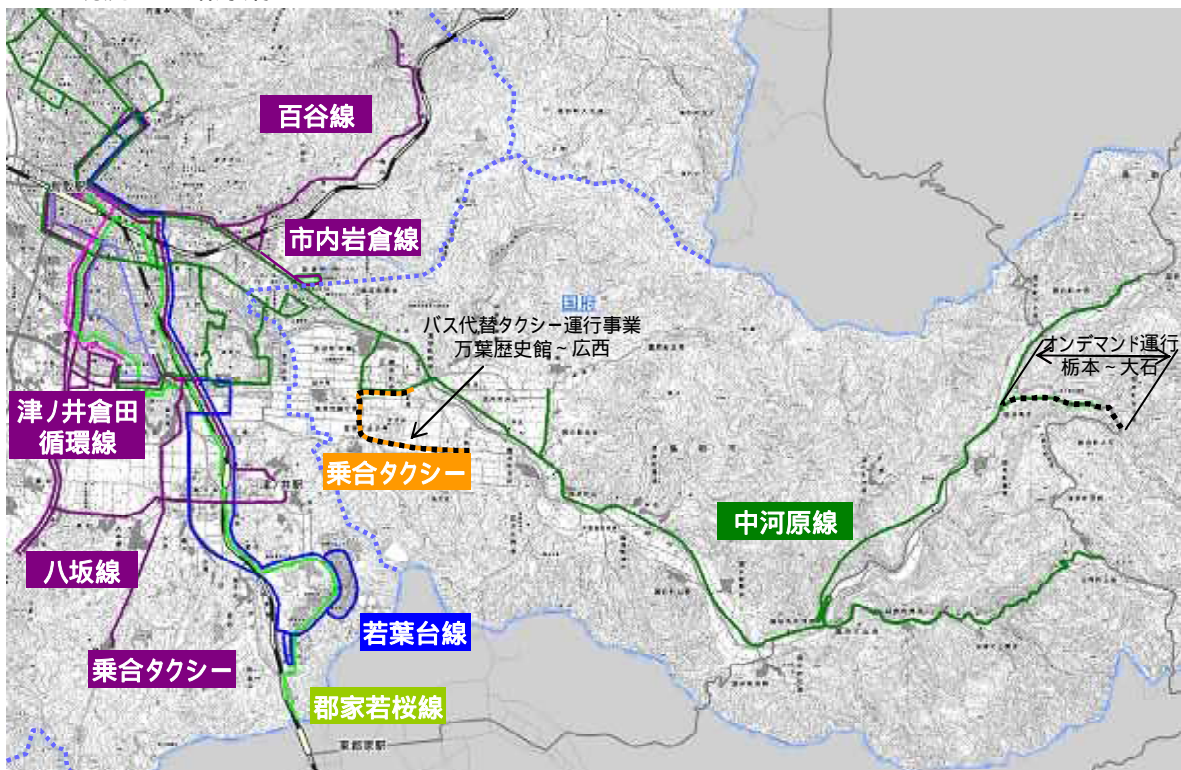
- ・ 若桜線は長大路線であり、沿道の各地域の細かなニーズ（JR との連携等）に応じたダイヤ設定が困難である。
- ・ 定時制・速達性を確保する幹線としては、JR 因美線が分担するため、若桜線は郡家駅で分割して、それぞれの区間で沿道ニーズに即した運行サービスを提供する。



(5) バス路線再編計画

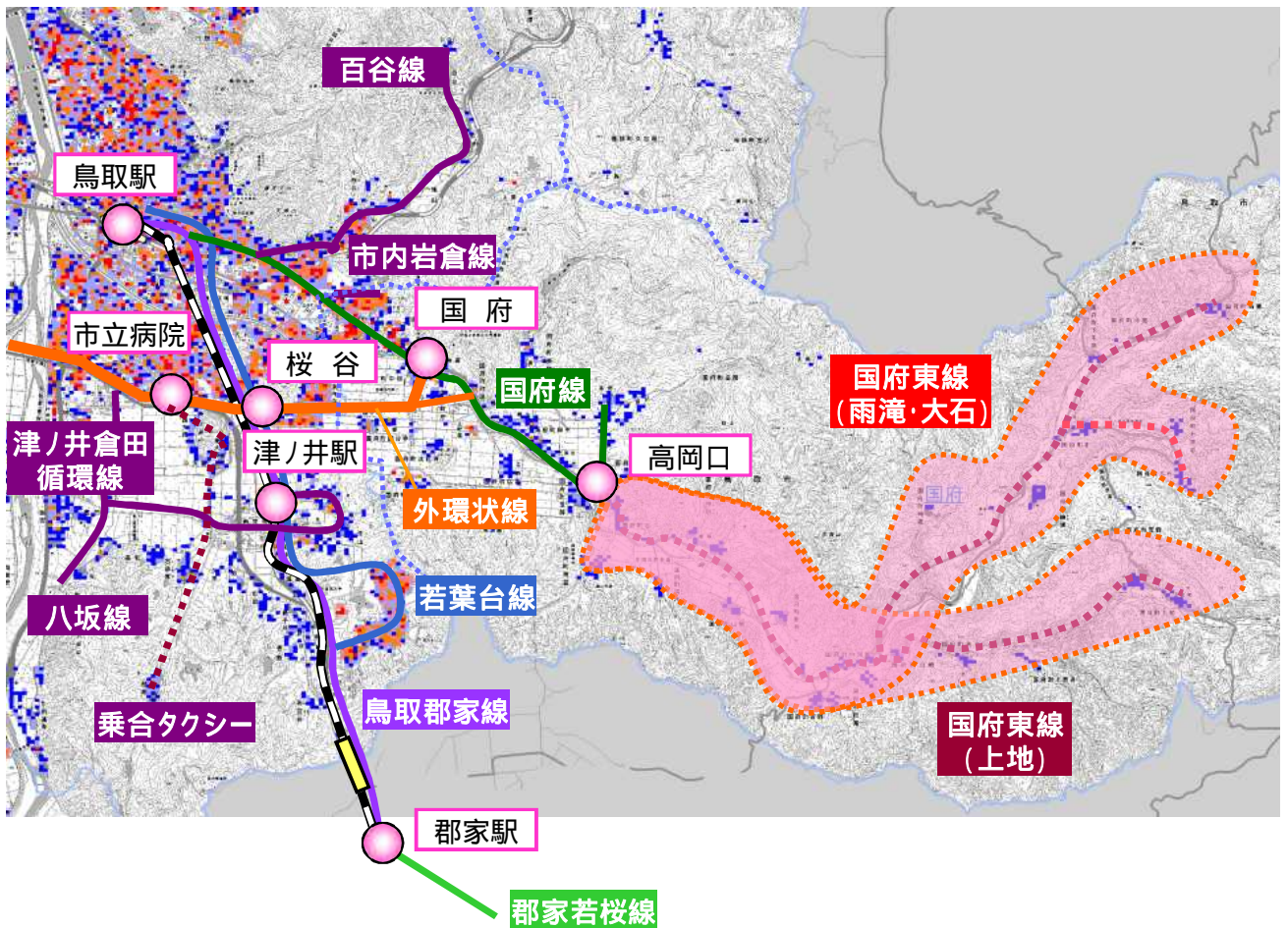
南東部地域の現況バス路線網、及びバス路線網再編計画を以下に示す。

現況バス路線網



バス路線網再編計画（案）

* 各バス路線の再編にあたっては、沿線の市民と協働で具体的なニーズに対応した運行計画を作成する。



凡 例	
	外環状線
	区域運行
	乗継拠点
	JR駅

支線路線の考え方

- ◆ 支線ダイヤは、通勤・通学時間帯は、30分間隔程度を確保し、その他の時間帯は需要との関係から決定する。
- ◆ スクールバス機能は、継続して保持する。
- ◆ 人口が少ない地区は、区域運行によるデマンド型交通の検討を行う。

鉄道の考え方

- ◆ JR駅のバリアフリー化を推進する。
- ◆ 乗り継ぎ拠点としての機能を有する構造の検討を行う。
- ◆ 鳥取駅と津ノ井または郡家駅間の増便を検討する。

2-7 中心部地域（旧市中心部・中心部西、旧市北部）のバス路線網再編計画

(1) 現況の整理

地域の概況

中心地域：鳥取市の中心であり、人口が集積、行政・企業・教育・医療・商業などの各種拠点機能が集積している。

全地域からの移動目的地となっている。

交通の状況

鉄 道：JR 鳥取駅が山陰本線、因美線（智頭急行、若桜鉄道）の結節点である。

山陰本線は沿岸部における東西の幹線機能、因美線は南北の幹線機能を分担している。

バス路線：各路線が鳥取駅から放射状に運行（JR ダイヤとの連携から出発・到着時刻が集中し、利便性の低いダイヤ）

中心部地域内移動のための路線も数多く運行（100円循環バスくる梨など）

中心部での目的地への移動は、一度鳥取駅を経由してからの乗り継ぎが必要

バス停 400m圏域の人口カバー率：旧市域中心部 100%、中心部西 91.2%、旧市域北部 97.4%

バス路線の収支：多くの路線が赤字運行

交通施策：「サイクル・エコタウン鳥取」（自転車走行環境の整備、コミュニティサイクル）を推進予定。

市民アンケート

目的別の外出頻度：通院（2週間から月に1回が約8割）、買い物（ほぼ毎日が2割、週1~2回が約7割）

バスの利用率：通学・通院目的以外の利用率が少ない

意見・ニーズ：サンプル数は少ないが、交通の便に「不自由を感じる」割合が高い（バス利用者のみ）

不便と感じる点：運行本数、ダイヤ、運賃、バス停距離

望ましいサービス：乗り換え回数1回、待ち時間6~30分以内、運賃100~500円以下

(2) 計画にあたっての留意事項

各地域への路線：各地域の計画で検討（幹線・支線の役割分担により運行便の集中を緩和）

中心部内路線：全域をほぼカバーしており、既存バス路線の継続を基本とする。

ただし、鳥取駅を経由せずに中心部のあらゆる方向に移動可能なバス路線を新たに設定する。

運賃：地域内の均一料金化、乗り継ぎ割引（ICカード）制度の導入による調整を図る。

運行便数：利用状況に応じたサービス水準

ダイヤ：JRとの連携強化

環境への配慮：「サイクル・エコタウン鳥取」と連携した公共交通の利便性向上。

周辺部乗り継ぎ拠点での駐車場整備（フリッジパーキング）により、パーク＆ライドによるCO2削減。

(3) バス路線再編の考え方

中心部地域のバス路線は、「中心部の既存バス路線」と新たに構築する「市内外環状線」に分けて検討を行う。

中心部の既存バス路線

中心部内で完結する路線：鳥取駅から放射状に各地域を結ぶ路線ではなく、中心部内に起終点を持つ路線として以下を抽出

大覚寺・南大橋雲山日交線

桜谷・面影循環線

桜谷団地線

賀露線

湖山鳥大線

市立病院線

中央病院線

北園団地線

十六本松線

鳥取空港連絡バス

砂丘線

イオン北店線

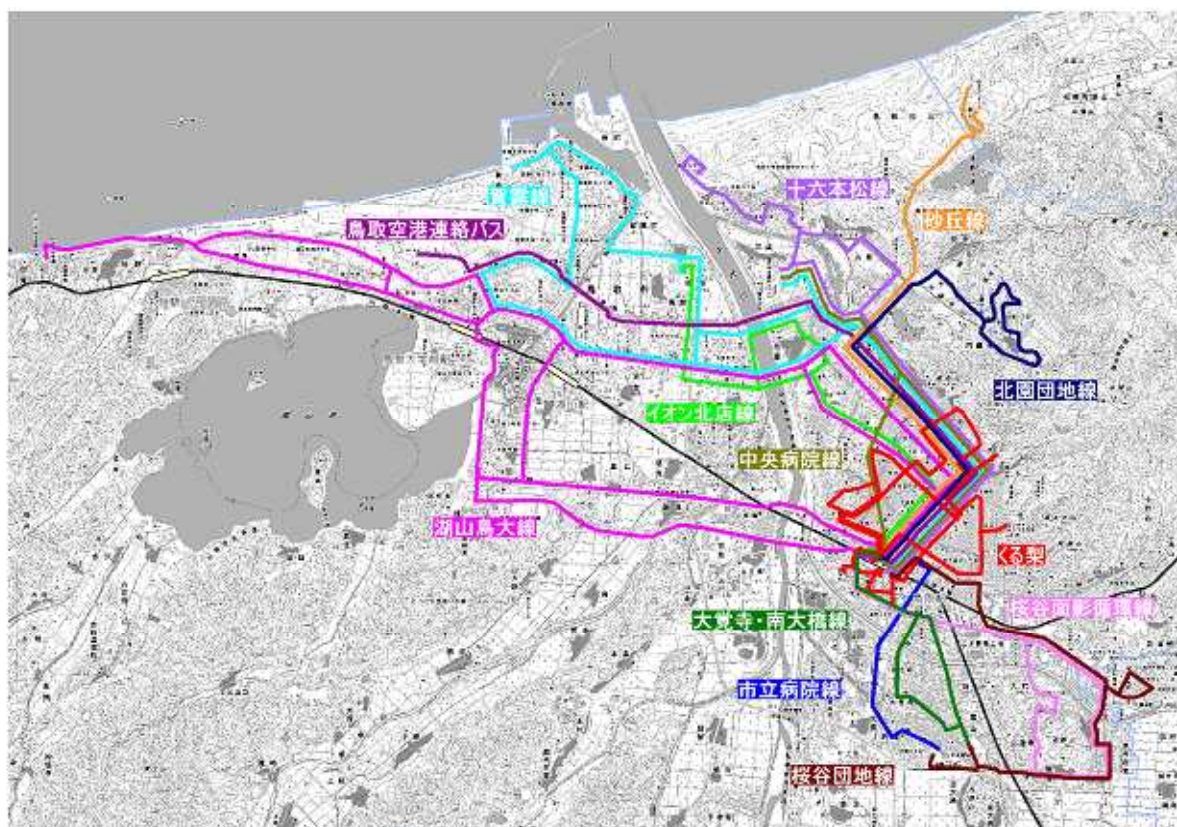
100円循環バスくる梨

中心部内で完結するバス路線の特徴：

- ・ 2つの事業者が路線を運行
- ・ 各地域へ放射状に運行するため、一部区間で競合している
- ・ 各地域へ運行する路線では、居住地から中心部への単純な移動ニーズへの対応が基本となるが、中心部の路線では居住地から目的地だけでなく、目的地から目的地、交通拠点から目的地などのように移動ニーズが複雑である。

中心部の既存バス路線再編の考え方（案）：

- ・ 個々の路線の詳細なバス路線再編に向けた課題、及び中心部内の個別エリアにおける公共交通の課題について、詳細な調査を行い、解決すべき運行課題を整理した上で、検討を行う。
- ・ 補助金を投入しない自主運行路線があるとともに、2つの事業者が運行していることから、事業者との協議・調整の上で運行の検討を行う。
- ・ 当面は、**現在の運行を維持**するとともに、**中心部路線の運行課題整理に向けた調査を実施**する。

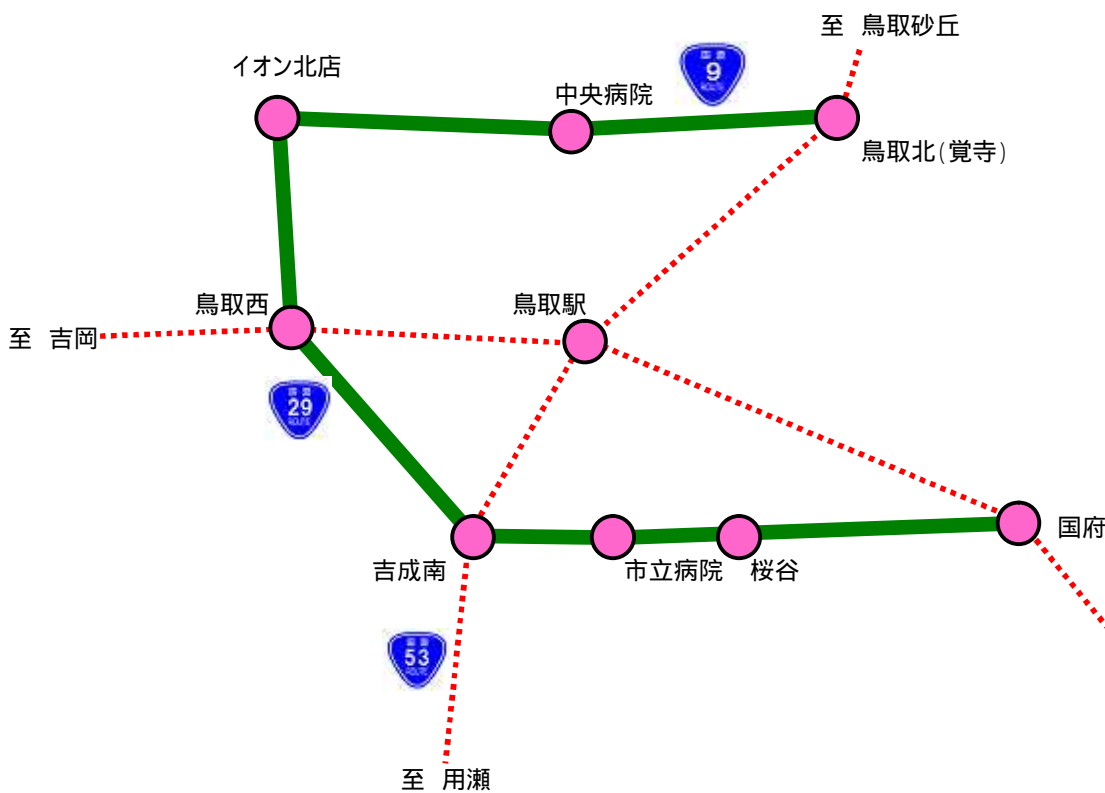


市内外環状線

市内外環状線：鳥取駅を經由せずに中心部のあらゆる方向に移動可能なバス路線網構築
 外環状線と乗り継ぎ拠点の整備、及びコミュニティサイクルから構成される交通システムを構築を図る。

外環状線乗り継ぎ拠点：「鳥取西」「イオン北店」「鳥取北」「吉成南」「市立病院」「桜谷」「国府」

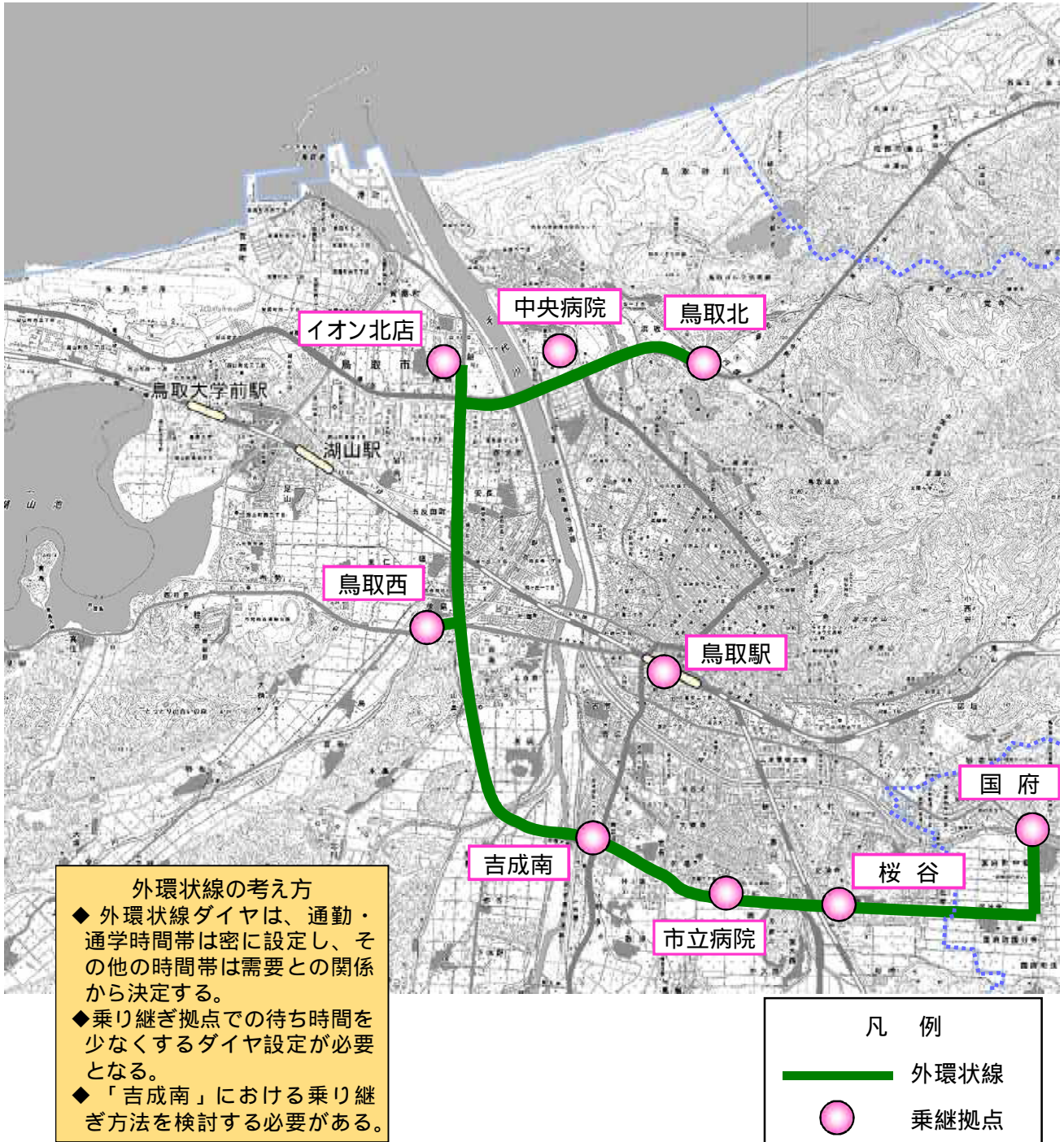
外環状線の運行：上記乗り継ぎ拠点を結ぶ運行



(4) バス路線再編計画

中心部の市内外環状線の再編計画を以下に示す。

* 各バス路線の再編にあたっては、沿線の市民と協働で具体的なニーズに対応した運行計画を作成する。



2-8 バス路線網再編に伴う重点施策

(は重点事業)

バス路線網の再編と同時に各種付帯施策を実施することで、総合的な公共交通の利便性向上や利用促進を図ることが可能となる。前項までで示した地区別の路線再編計画を進捗させる上で必要となる付帯施策を以下に示す。

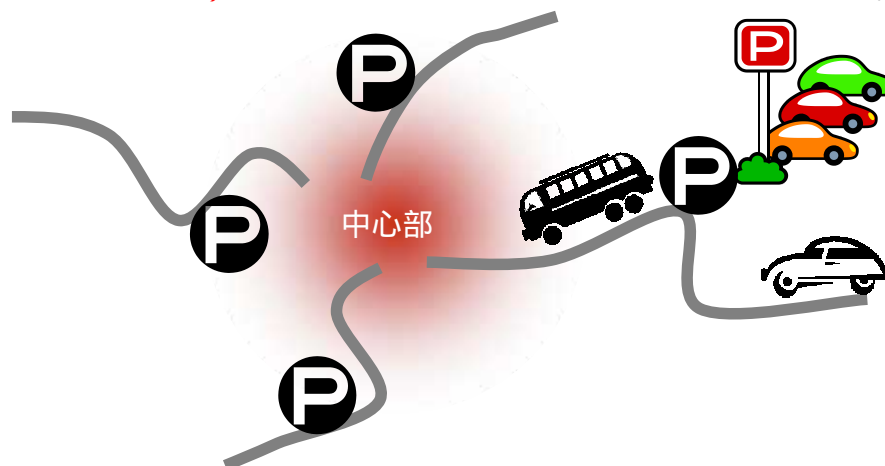
(1) 交通結節点の整備

乗り継ぎ拠点の整備

各地域の再編計画で示した乗り継ぎ拠点の整備が必要となる。整備にあたっては、可能な限り「乗り継ぎ時の利便性向上」「待合い環境の向上」「バリアフリー化」「サイクルポート設置による自転車との連携強化」に配慮することが必要である。

特に、幹線と支線の乗り継ぎ抵抗をできるだけ少なくするために、「乗り継ぎ時の歩行距離短縮」「段差のないバリアフリー化したプラットホームと低床車両」「快適な待合い環境」などに配慮する必要がある。

また、中心部へのクルマによる進入を減少させるためのフリンジパーキング機能（郊外部からのパーク＆ライド）に対応するための駐車場をあわせて整備を検討する。



JR 駅的环境整備

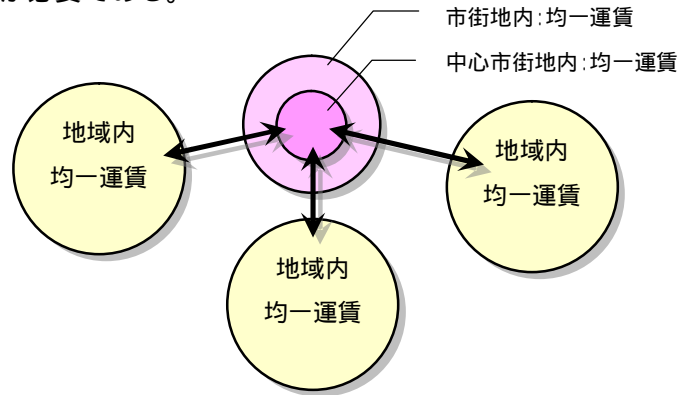
路線バスの再編では、JR との役割分担が重要となり、バスとバスの乗り継ぎと同様に交通結節点として JR 駅的环境整備が必要となる。

高齢者等の JR 利用を促進させるためには、駅のバリアフリー化が不可欠であり、整備を進める必要がある。

(2) 運賃制度の改善

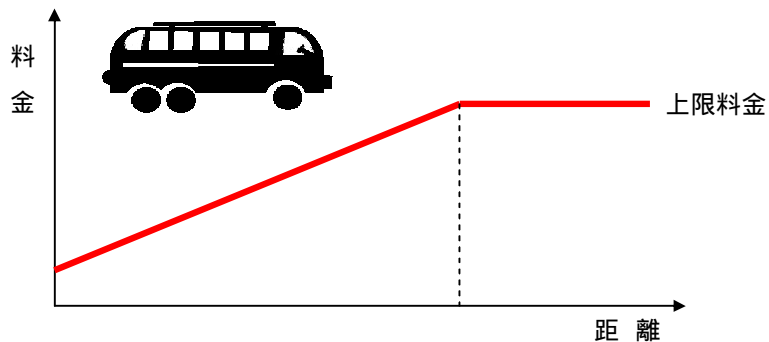
ゾーン内均一運賃の導入

中心部や各地域内など、一定範囲のエリア内でのバス運賃を均一化（定額制）にすることで、エリア内での移動の割安感を創出するとともに、わかりやすい料金体系として利用促進を図ることが必要である。



上限運賃制の導入

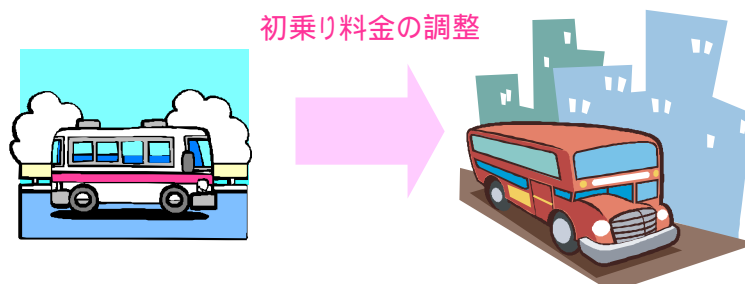
中心部までを結ぶ路線など、距離制運賃を継続する路線においては、長距離利用時の負担を軽減するために、一定の上限を設定することで、利用促進を図ることが可能となる。



乗り継ぎ割引制度、1日上限運賃設定の導入

バス路線再編にあたっては、「幹線・支線の役割分担」、「長大路線の短絡化」の観点から乗り継ぎを許容する運行計画を基本としている。そのため、従来の運賃に比べて初乗り料金などが余分に発生することとなる。

これに対応するために、一定の時間内での乗り継ぎ時には一定額の割引をするなどの制度、及び1日の利用回数や距離が増加しても一定額以上は徴収しない1日上限運賃制度を導入する必要がある。



(3) ICカードの導入

前項で示した乗り継ぎ割引制度の導入やバス利用者の利便性向上のために、ICカードの導入を行う必要がある。

ICカード導入による効果を以下に示す。

利用者の運賃支払い時の煩わしさの解消

スムーズな乗降が可能となりバス運行の定時制確保に寄与

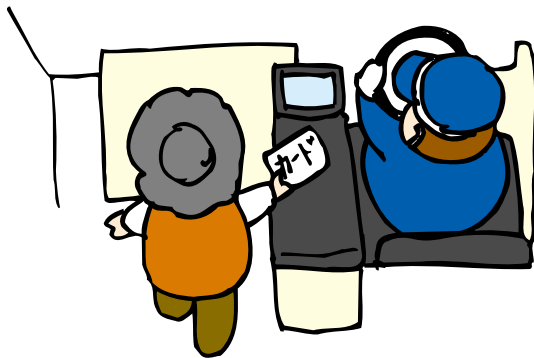
乗り継ぎ割引や高齢者優待など、様々なサービスの導入が容易

コミュニティサイクルの管理、市内観光周遊ポイント、商業施設のポイント、電子マネー機能など、様々な場面で活用可能

交通事業者は、1枚のカードで複数サービスが可能となり、長期的なコスト削減が期待できる

キャッシュレスとなり事務処理やドライバーの負担軽減

ただし、導入のための経費が高額となるため、必要な機能、導入の規模などを十分検討する必要がある。



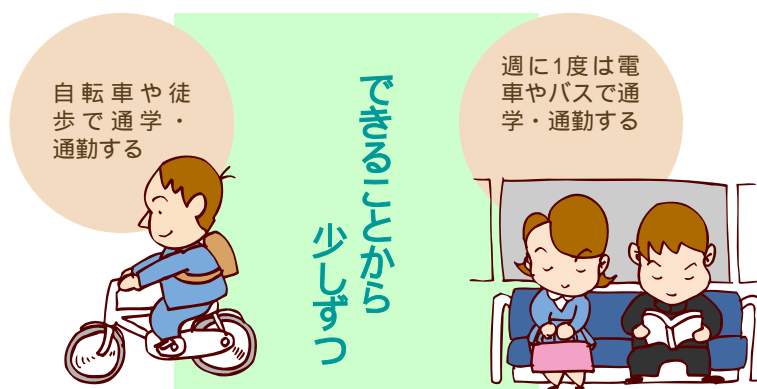
(4) 公共交通利用促進策

バス路線網の再編によるサービス改善にあわせて、各種公共交通利用促進策を実施することが効果的である。本市における公共交通の利用促進では、以下の施策を検討する。

エコ通勤の促進

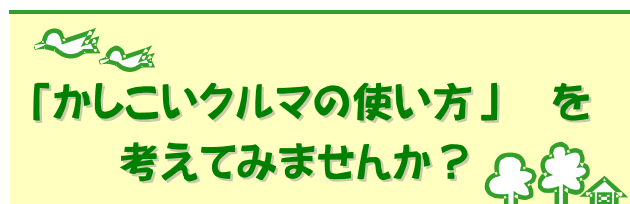
クルマによる通勤をはじめとした通勤交通は、周辺地域の渋滞問題や地球温暖化等、さまざまな問題の原因となるため、事業所の社会的責任(CSR)や効率的な経営の観点から、より望ましい通勤交通のあり方を模索することが求められている。「エコ通勤」とは、このような背景のもと、各事業所が主体的に、より望ましい通勤交通のあり方を、考える取り組みである。

具体的には、従業員がクルマを利用しない通勤に自発的に転換することを促す様々な事業所主体の取り組みを実施するものであり、職場モビリティマネジメント施策を実施する。



住民 MM の推進

通勤のみならず普段の外出での公共交通利用を促すために、住民を対象としたモビリティマネジメント施策を実施する。



*モビリティマネジメント

公共交通の利用促進のために、利用者に対し、公共交通の利用が環境、安全、各個人の健康等に好影響をもたらすことや、公共交通の便利な利用方法等を効果的に情報提供することにより、交通行動をマイカーから公共交通利用へ自発的な転換を期待するコミュニケーション施策の総称

車両ラッピング

新たな公共交通を導入する際に、バス車両への魅力的なラッピングの実施やバスの愛称化等によりマイバス意識を醸成し、バス利用促進につなげる。



(5) 自転車施策との連携

バス路線網の再編にあわせて、中心部において過度なクルマ利用を避ける交通環境づくりを推進することで、利用促進を図ることが可能になるとともに、環境に配慮した都市づくりに寄与することができる。

具体的には、進捗中であるコミュニティサイクル事業と連携して乗り継ぎ拠点におけるサイクルポート設置などを行うことが必要となる。



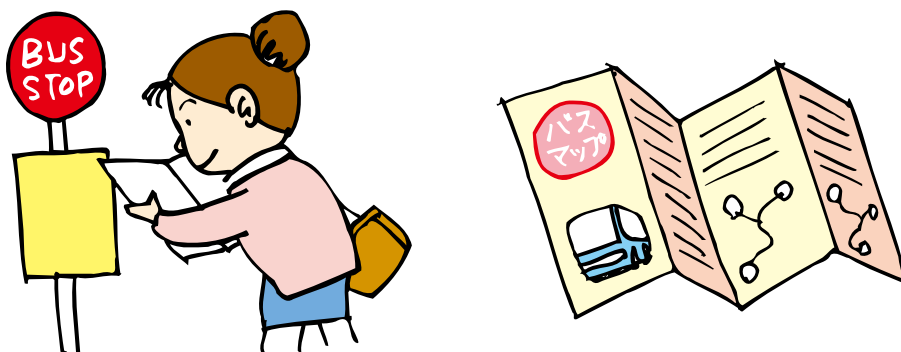
(6) 情報提供施策の推進

個人別バス情報の作成

H21年に作成したバスマップは、今後のバス路線再編によって改訂が必要となる。再編後は幹線と支線の乗り継ぎ等が数多く発生するため、運行経路の情報だけでなく乗り継ぎポイントや両路線の運行ダイヤなどの情報が必要となる。

このような機能はバスネットが有しているものの、PCや携帯電話が利用できない高齢者等にとっては紙ベースの情報提供資料が必要となる。

携帯電話等が利用できない高齢者等は、自らが必要となる路線、及び中心部の路線に関する情報のみをコンパクトにまとめた個人別資料を希望者に配布することが効果的である。

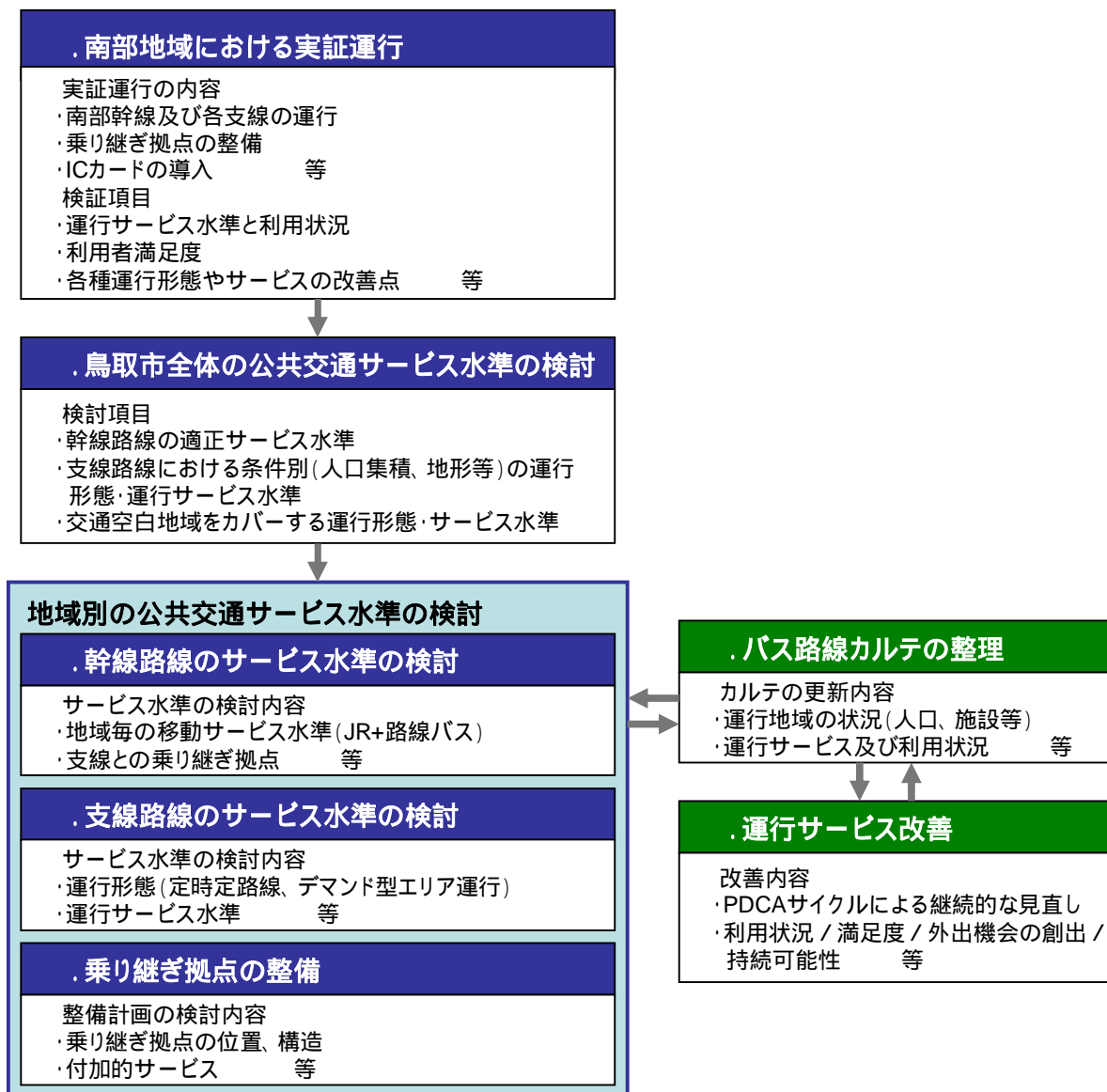


第3章 バス路線網再編に向けた今後の取り組み

3-1 バス路線網再編のフロー

鳥取市全体のバス路線網の再編にあたっては、先行して実施する南部地域の実証運行結果を踏まえて、「鳥取市全体の公共交通サービス水準の検討」を行うこととする。その上で、「各地域別の幹線路線、支線路線の適正な運行サービス水準」を検討する。さらに、これら幹線と支線の連携を強化し、利便性の高いネットワークを構築するために「乗り継ぎ拠点の環境整備」を実施することが不可欠となる。

これら幹線、支線、乗り継ぎ拠点から構成される公共交通ネットワーク構築の計画や運行サービスは常にデータベース化を行い、各時点での再編の検討における基礎資料として活用する必要がある。そのため、「バス路線カルテの継続的な整理」を行うとともに、このような基礎データに基づく「PDCA サイクルによる運行サービスの改善」を継続的に実施する必要がある。



3-2 鳥取市全体の公共交通サービス水準の検討

南部地域における実証運行結果を踏まえ、鳥取市全体の公共交通に関するサービス水準の考え方を検討し、地域間の公平性に配慮した公共交通ネットワークを構築する必要がある。

主な検討項目は、以下のとおりとする。

幹線路線の適正サービス水準

幹線路線において、通勤においても利用しなくなる交通サービス水準と実際に提供可能な運行体制の関係から、適正なサービス水準の考え方を検討する。また、幹線交通として JR が位置付けられている地区では、JR と路線バスの組み合わせで検討を行う。

支線路線の運行形態・運行サービス水準

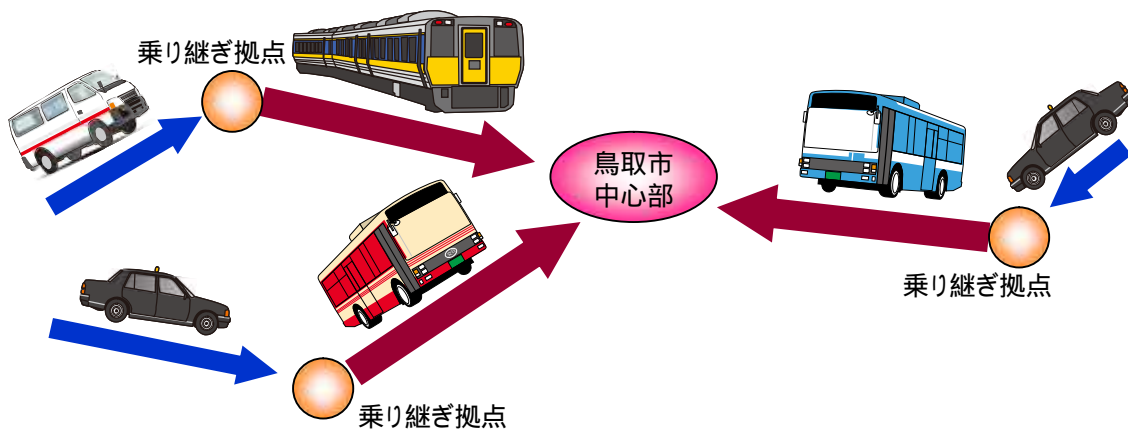
支線路線の人口集積状況や公共交通の運行に大きな影響を及ぼす地形条件などによって提供する公共交通の運行形態（定時定路線、デマンド型エリア運行、車両サイズなど）の統一した基準の設定を検討する。

また、提供する運行サービス水準（曜日運行、運行便数、バス停間隔、料金など）の統一した考え方を整理する。

3-3 地域別の公共交通サービス水準の検討

鳥取市全体の公共交通サービス水準の考え方にに基づき、各地域の実情を考慮したうえで運行サービス水準を検討する。

具体的な事業進捗に向けては、市民等（地域住民、商業者、NPO 法人等）と連携して各地域の交通課題の抽出や解決策を検討するとともに、JR、路線バス事業者、タクシー事業者と連携して、運行に向けた協議・調整を図った上で実施する必要がある。



3-4 バス路線カルテの継続的な整理

鳥取市における公共交通の運行見直しを統一した考え方の基で実施するためには、基礎データの集積が不可欠となる。そのためには、バス路線カルテを継続して整理することが効果的である。

具体的なカルテの内容とカルテ作成のための継続的な調査・計測項目を以下に示す。

また、これらデータはGISを活用して整備することが効果的であり、中国運輸局から提供されている「地域バス運行計画支援システム WEB-ComPASS」の活用を検討する。

バス路線カルテの内容

- ・ バス路線、バス停位置
- ・ ダイヤ、運賃
- ・ 利用状況
- ・ スクールバス機能
- ・ バス停勢圏人口
- ・ バス停勢圏内の主要施設
- ・ 収支状況



Google上の 人口50mメッシュとバス停勢圏



(中国運輸局 HP より)

3-5 PDCA サイクルによる運行サービスの改善

公共交通サービスは、地域の人口減少、高齢化の進行、免許証非保有者の減少など利用者側の環境変化、及び学校や医療施設の統廃合、商業施設の新設・廃業など目的地側の環境変化によって、利用者のニーズや必要となるサービスが大きく異なってくる。そのため、運行再編時の交通サービスを適宜見直して、継続的に改善を図る必要がある。

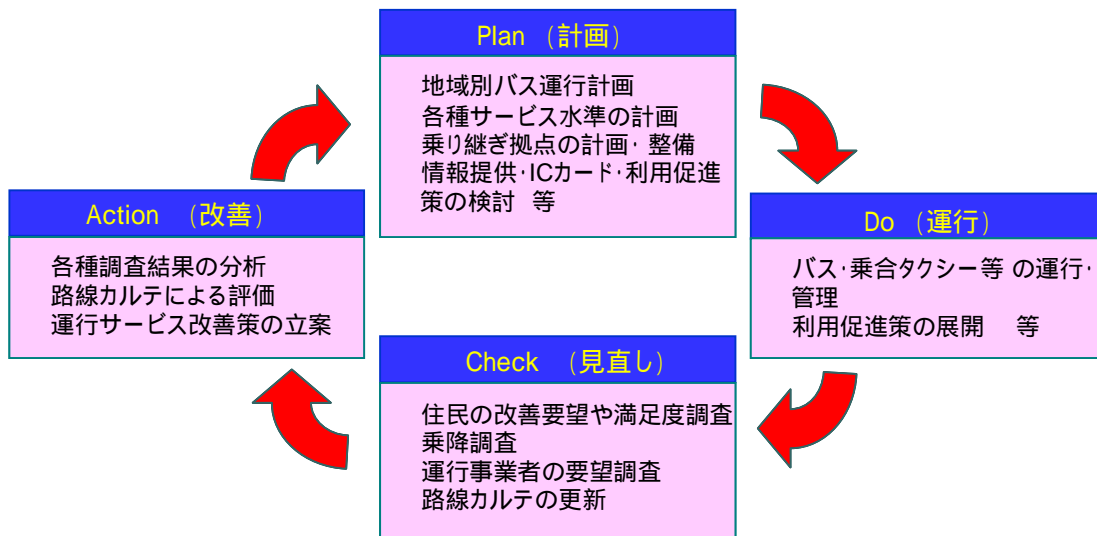
運行見直しにあたっては、Plan（運行計画策定）・Do（運行）・Check（サービス内容の調査・確認）・Action（運行内容の改善）からなるPDCAサイクルによって実施することが必要となる。

Plan（運行計画策定）では、地域別のバスや乗合タクシーなどの運行計画について、運行経路や運賃、バス停、運行形態、運行主体などを計画するとともに、乗り継ぎ拠点の環境向上や公共交通全体の利用促進策や情報提供策などを具体的に立案する。

Do（運行）では、バスや乗合タクシー等の運行を行うとともに、利用促進策の展開等を実施する。

運行サービスの評価を毎年Check（見直し）するものとし、住民のサービスに対する改善要望や満足度を調査するとともに、路線別の乗降調査を実施する。また、運行事業者との協議から運行サービスの改善要望も併せて調査する。さらに、路線カルテを更新して、路線間のサービスの比較や利用状況の変化を把握する。

Action（運行内容の改善）では、各種調査結果を詳細に分析するとともに、路線カルテによる評価結果に基づき、運行サービスの改善策を検討する。



3-6 バス路線の計画・運行・管理における役割分担

鳥取市のバス路線網を維持し、より利用しやすい環境に改善するためには、前項に示したPDCAサイクルに基づく検討を行う必要がある。ただし、これら取り組みは、行政や運行事業者だけが行うのではなく、路線バスに関係する様々な主体（市民、企業、NPO、運行事業者、行政）が役割分担を明確にして、力をあわせて取り組んでいくことが必要となる。

各関係主体の役割分担の内容を以下に示す。

	地域(市民、企業、NPO等)	行政	交通事業者
計画の段階	<ul style="list-style-type: none"> ・移動ニーズの整理 ・地域主体の運行計画 ・民間による公共交通支援策検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行計画立案・調整 ・事業者間の調整 ・地域主体の運行計画のサポート(計画、申請等) ・ICカード導入・調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・自主運行路線の運行計画立案 ・補助路線、委託路線の運行計画(車両、運転手、運行ダイヤ) ・ICカード導入
運行管理の段階	<ul style="list-style-type: none"> ・過疎地有償運送などの運行・安全管理(NPO等) ・交通結節点の環境向上(民地の活用など) ・民間による公共交通支援策検討 ・利用による路線維持(市民・企業等) ・バスへの広告、利用優待券など(企業等) ・脱自動車など環境への取り組み(市民・企業等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村有償運送などの運行・安全管理 ・主要交通結節点の環境向上(バリアフリー、上屋設置など) ・バス路線カルテによる継続的な評価・分析 ・運行補助の手続き ・バスネット、バスブックなどの情報提供 ・モビリティマネジメントなどの利用促進策 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス・乗合タクシーなどの運行・安全管理 ・バス停の整備・管理 ・経費節減策の検討 ・時刻表、各種割引チケット等の企画・運営・広報 ・利用状況の調査 ・モビリティマネジメントなどの利用促進策 ・環境配慮型車両の導入