

## 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

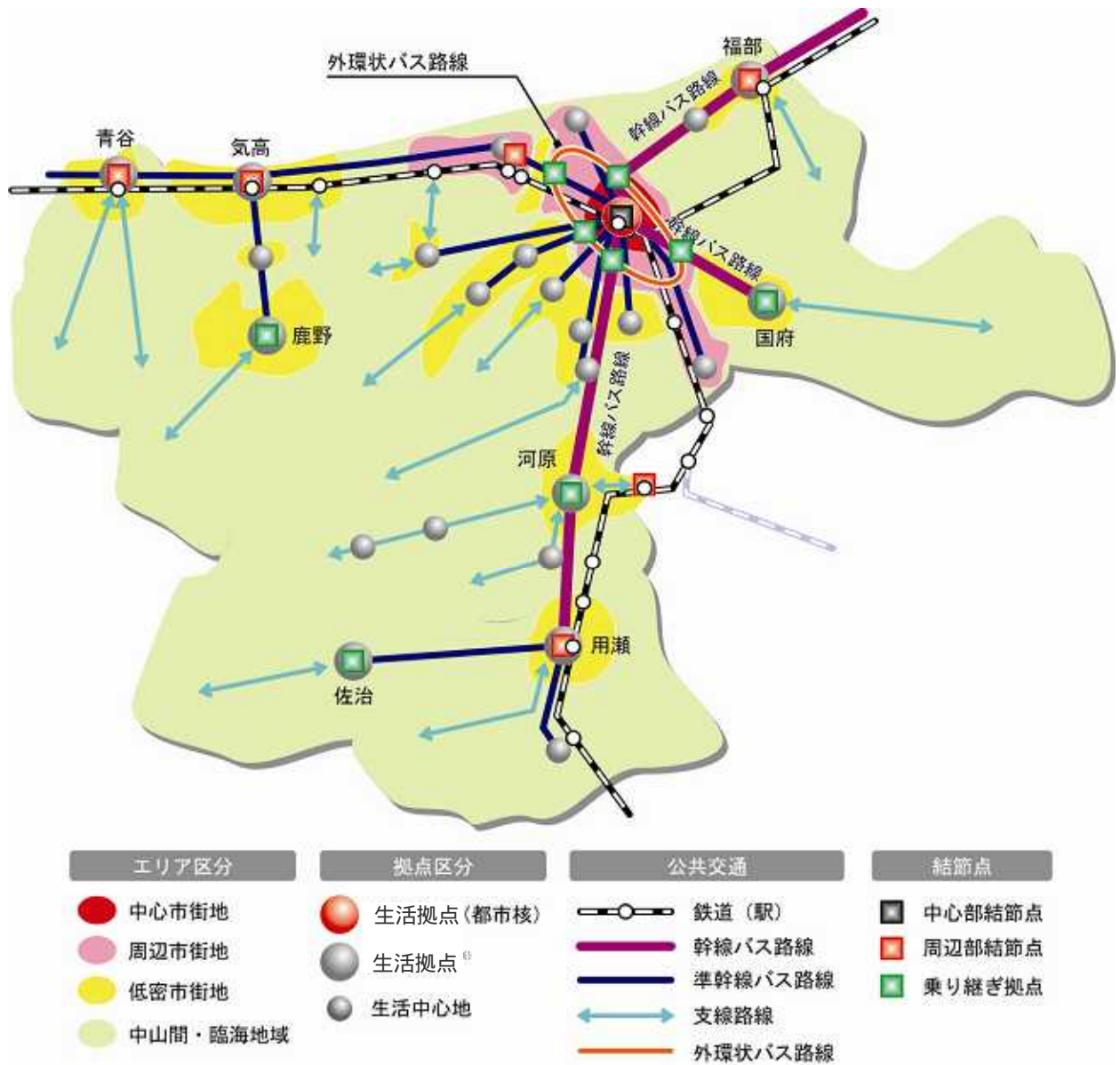
鳥取市における地域公共交通ネットワークの配置イメージは、「鳥取市地域公共交通総合連携計画」において、以下のように示されている。

### 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市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CO<sub>2</sub>(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。

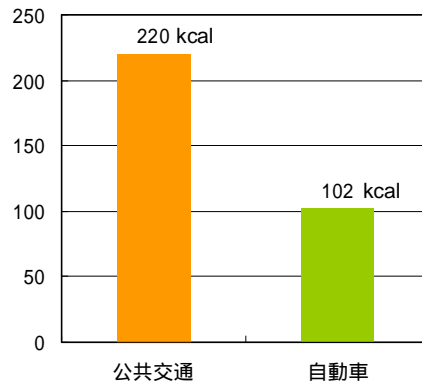


**「財布と環境にエコな生活」**



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。



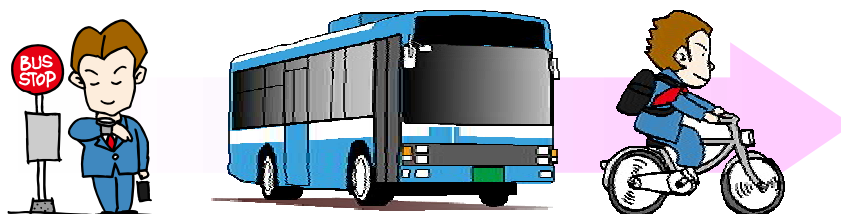
(2) 利用者の多様なニーズに対応可能な運行サービス

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、上限制、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



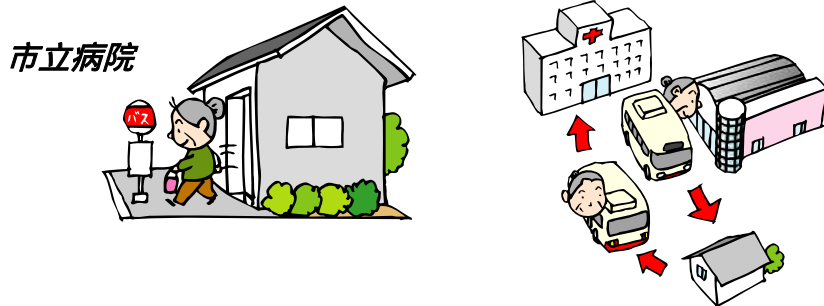
気軽に通院できる運行サービス 自宅近くから、安く、確実に移動できる

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

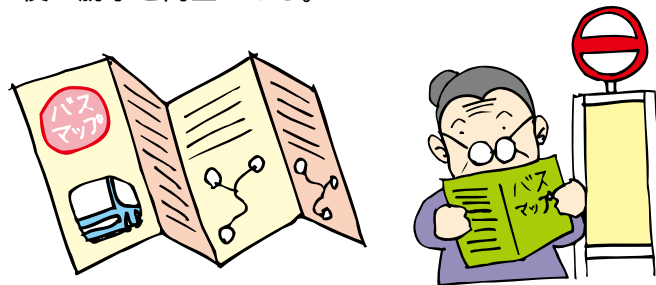
バスの料金決済にICカードを導入することで、事前にお金をチャージしておけば、乗降時に機械にかざすだけで料金収受が可能となる。利用者にとっては、小銭を準備することも、必要な金額も確認する必要も無くなる。これは、乗降の料金収受の時間によるバスの遅れを無くす効果もある。

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。

