

## 第2章 鳥取市におけるバス路線網再編計画

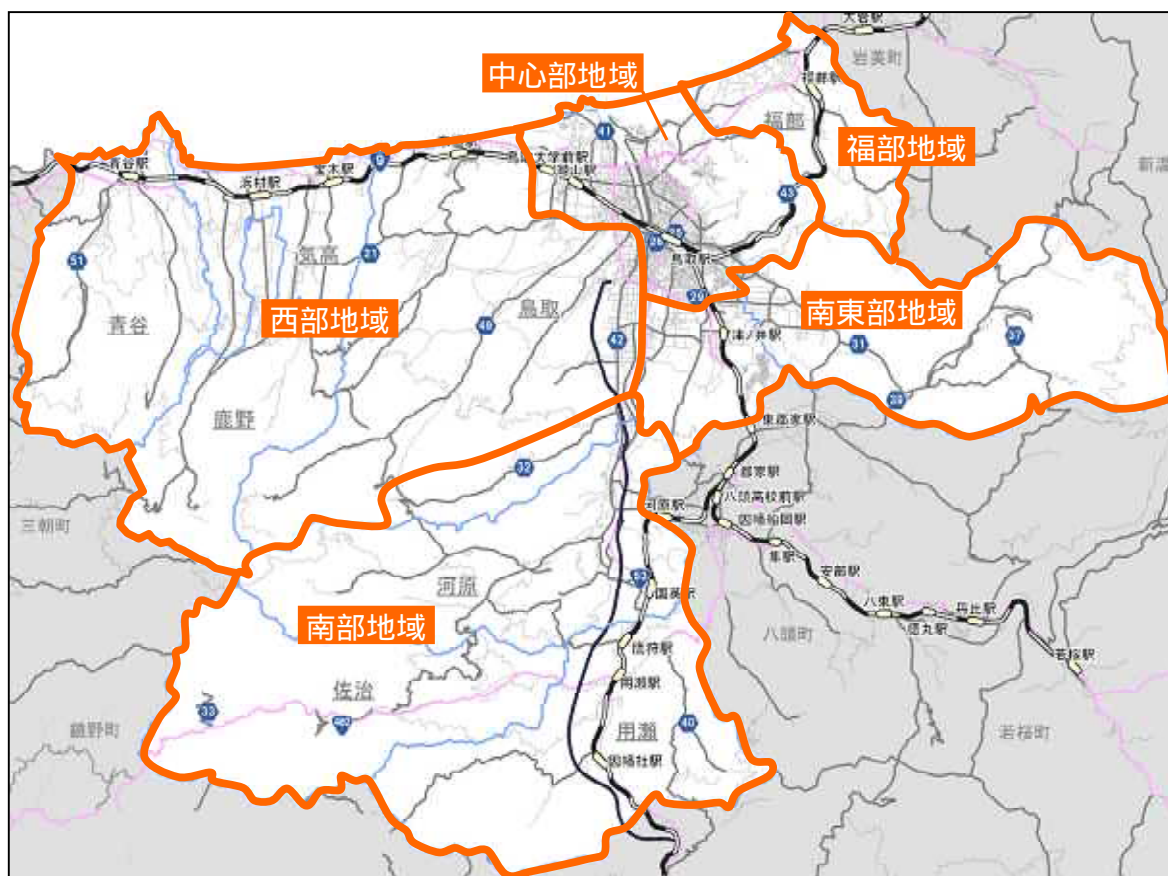
## 2-1 バス路線網再編のための地域区分

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)

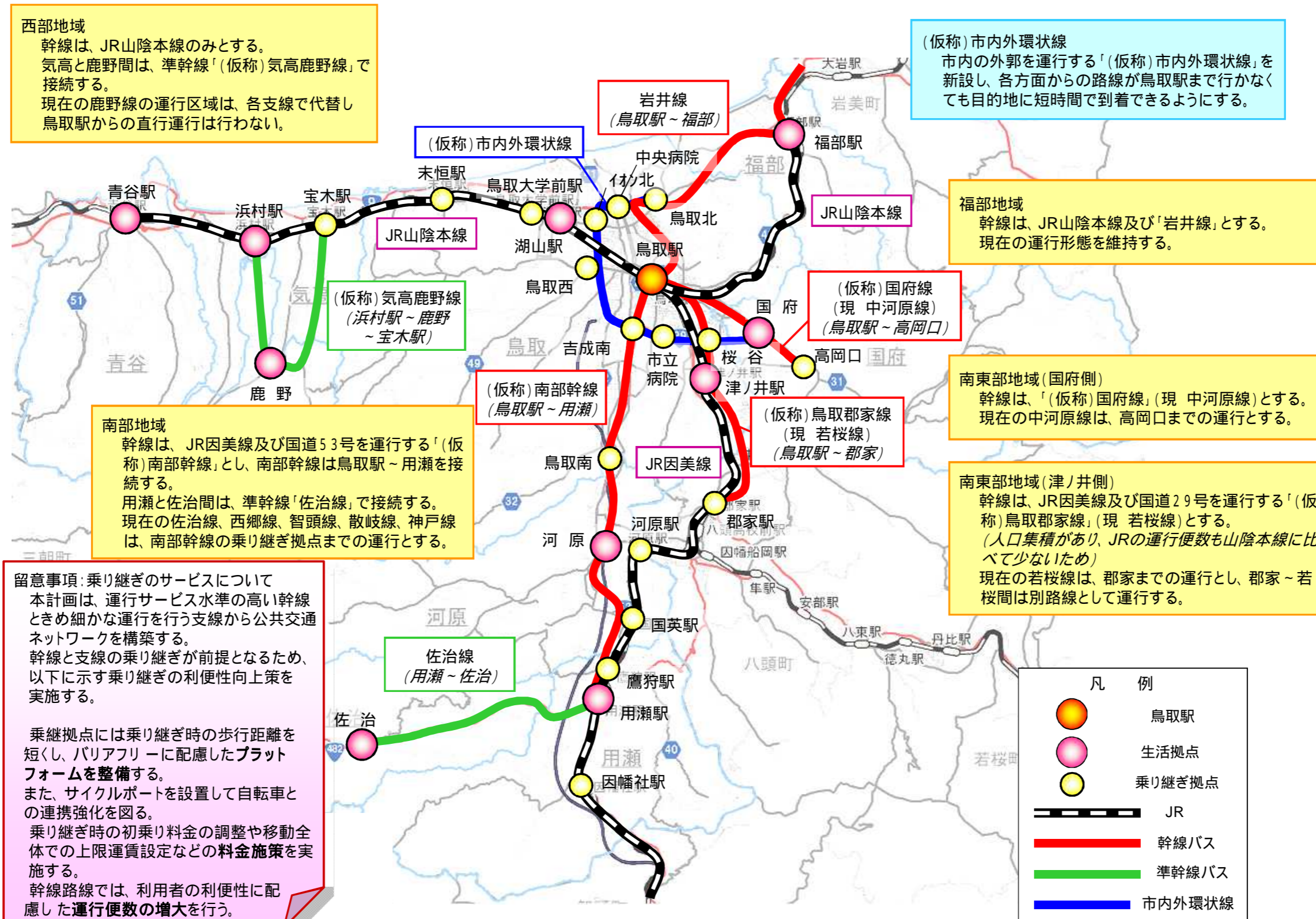


図 幹線公共交通ネットワークと主要な結節点の配置(案)

## 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」

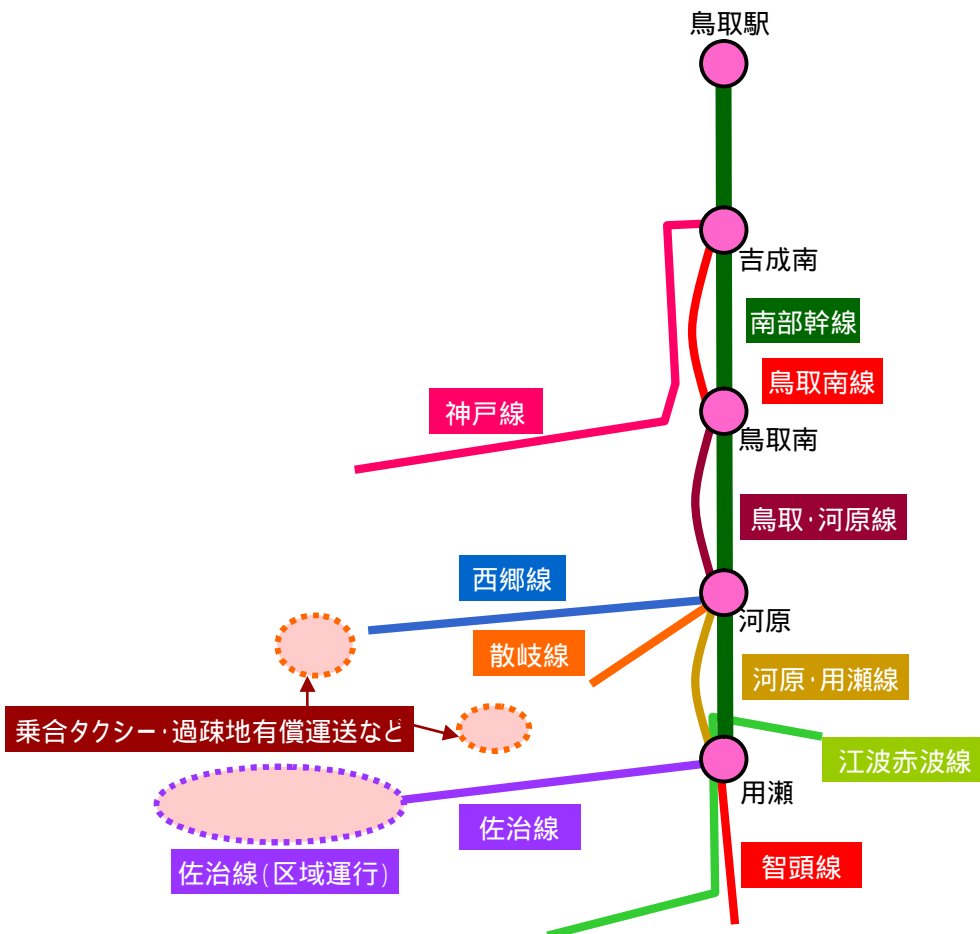
交通空白地域への対応：乗合タクシーまたは過疎地有償運送などでカバーする。

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

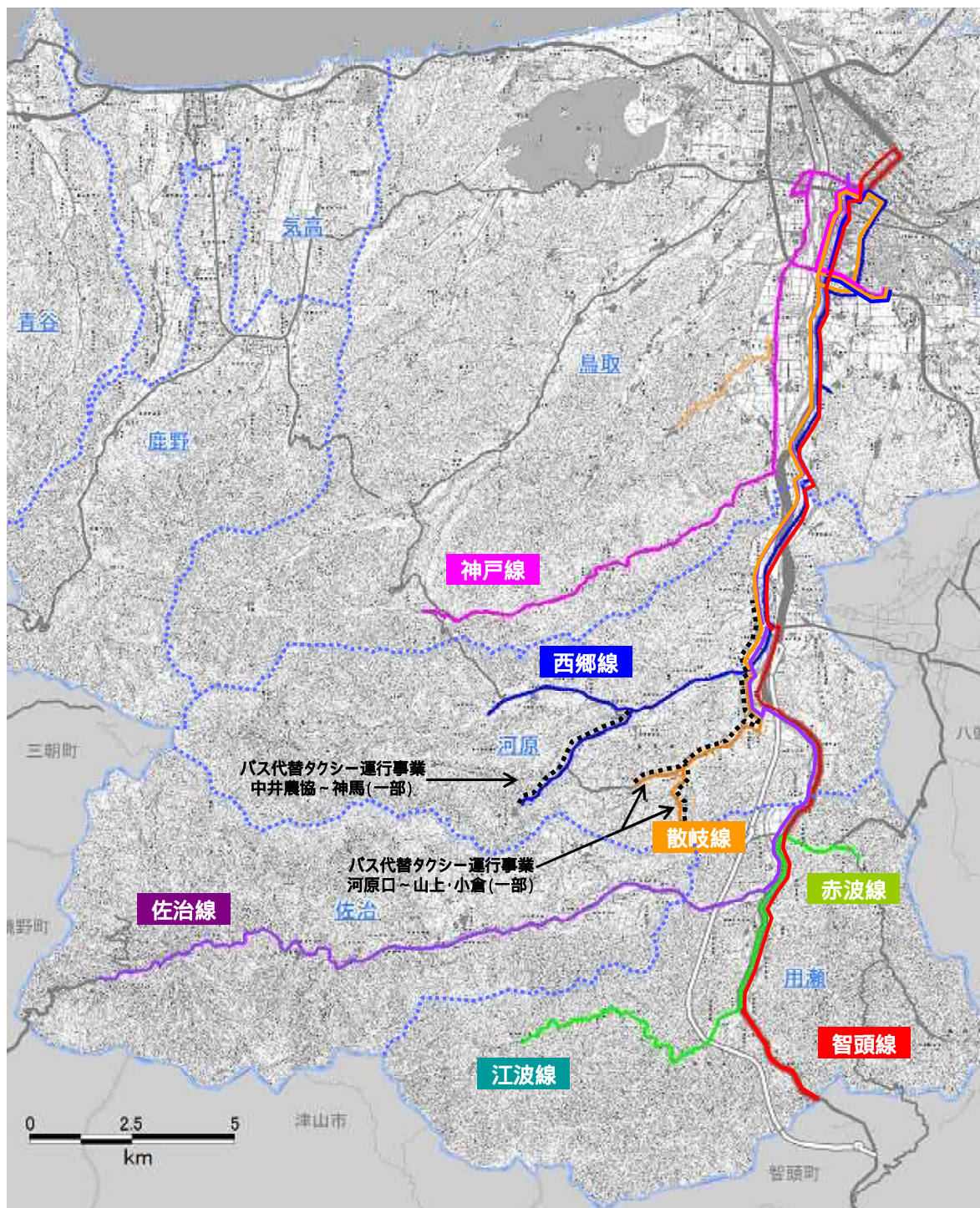
- ・ 幹線は乗り継ぎ拠点でのみ乗降可能とするため、国道53号と並行した市道をきめ細かに運行する路線を新設する。(鳥取南線、鳥取・河原線、河原用瀬線)



(5) バス路線再編計画

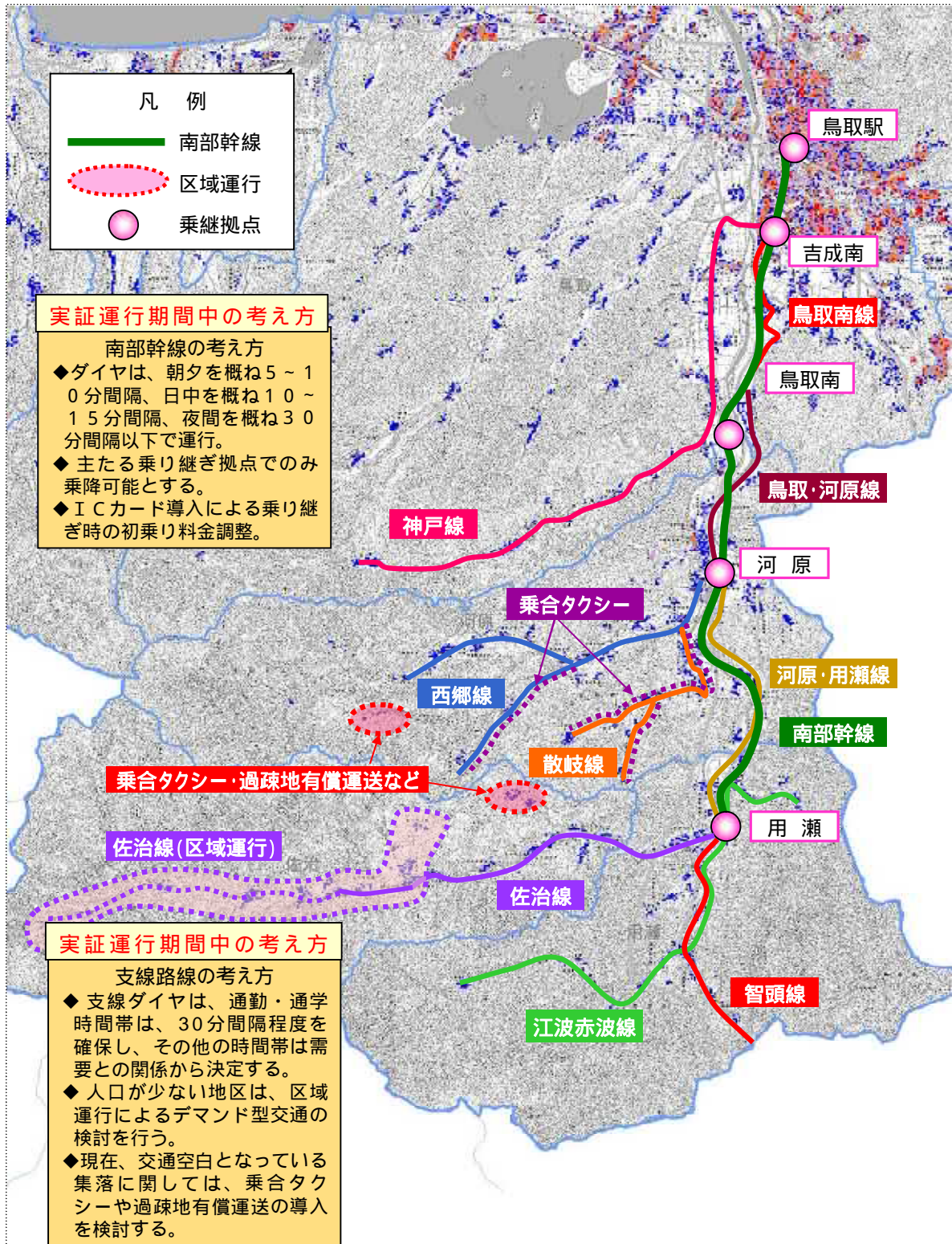
南部地域の現況バス路線網、及びバス路線網再編計画を以下に示す。

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。

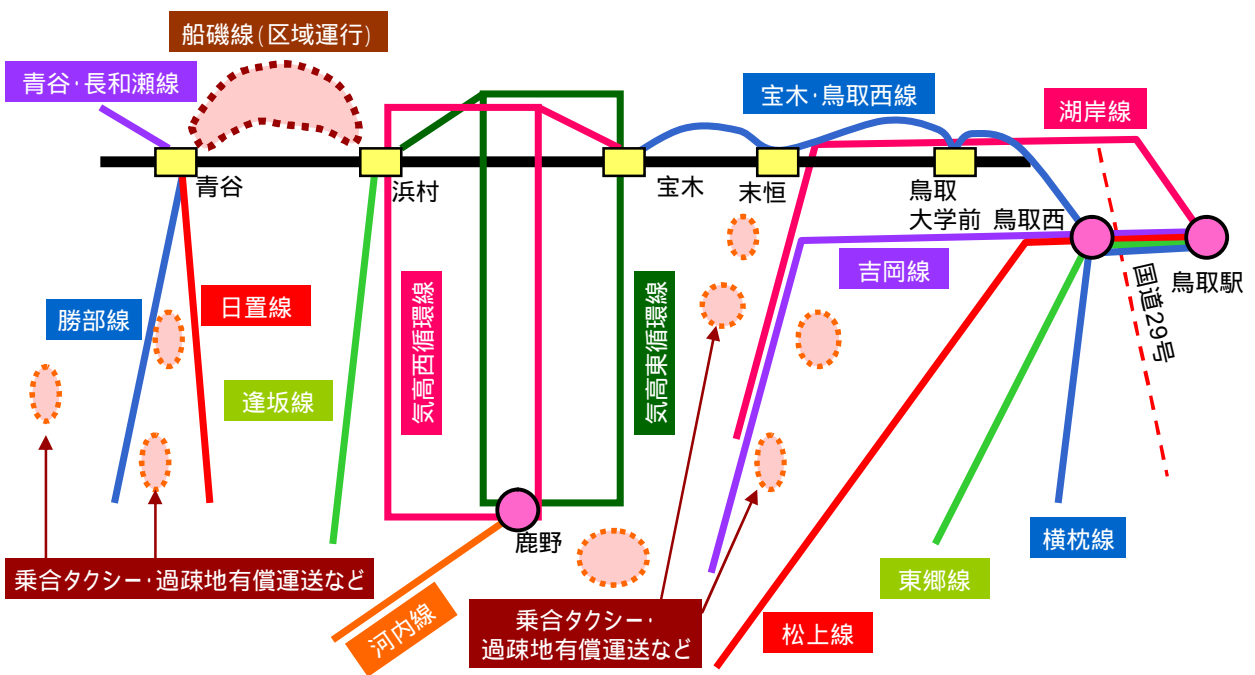
乗り継ぎ拠点：JR 駅「青谷」「浜村」「宝木」、鹿野（総合支所周辺）、新たな乗り継ぎ拠点「鳥取西」（市内外環状線への乗り継ぎ）の設定。

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

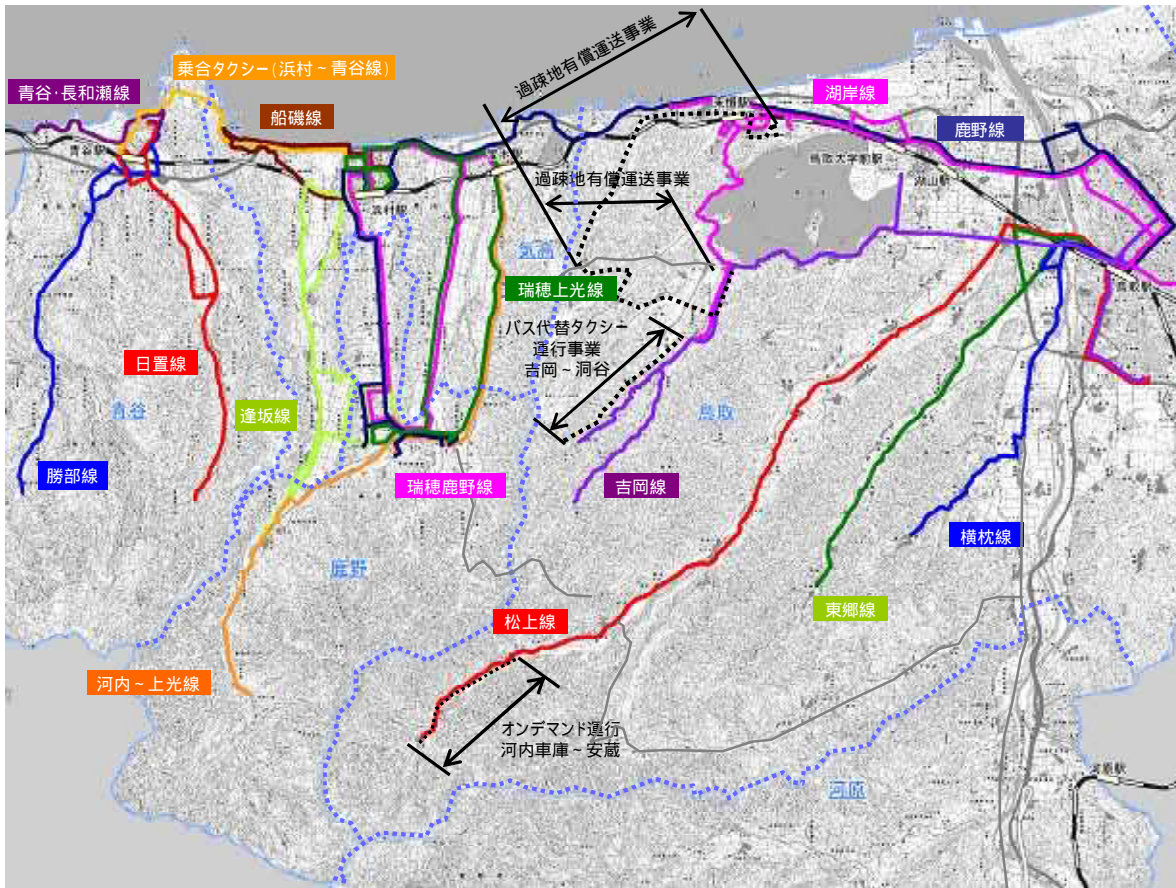
- 鹿野線の再編**
- ・ JR 山陰本線を市内中心部への幹線交通と位置付けるため、鹿野線の役割は沿線地域をきめ細やかなサービスで運行し、最寄りの乗り継ぎ拠点に接続する。
  - ・ 長大路線ではなく、ダイヤ設定などの自由度が高くした短距離路線として、「宝木鳥取西線」「気高循環線」に機能を分担する。
- 宝木鳥取西線**
- ・ 鹿野線の機能を引き継ぎ、JR 駅間の集落の住民を JR 駅に連絡するための運行を行う。
  - ・ 宝木駅以西は、気高循環線が分担するため、宝木～各駅を經由して乗り継ぎ拠点「鳥取西」までの運行を行う。
- 青谷、鹿野、気高地域における重複路線の整理**
- ・ 路線が重複する区間は、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

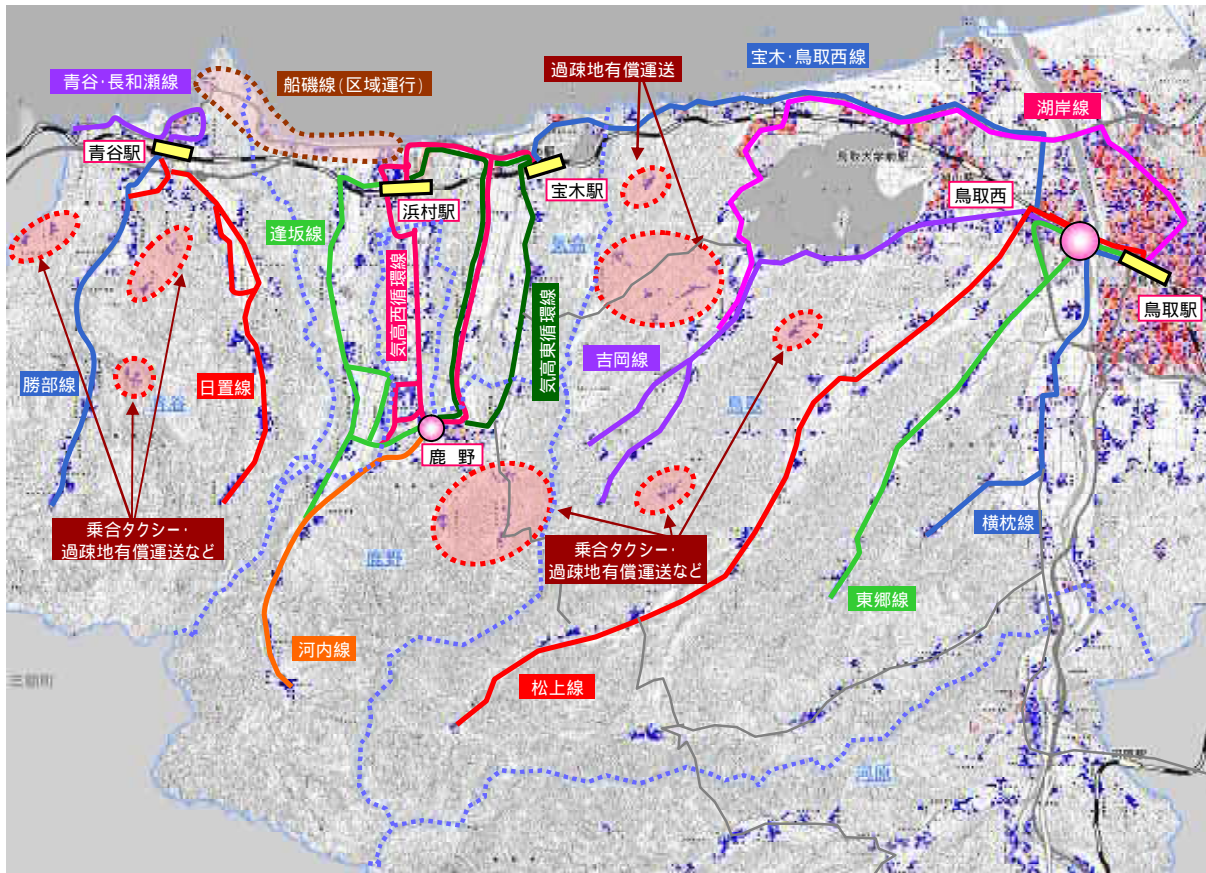
西部地域の現況バス路線網、及びバス路線網再編計画を以下に示す。

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。

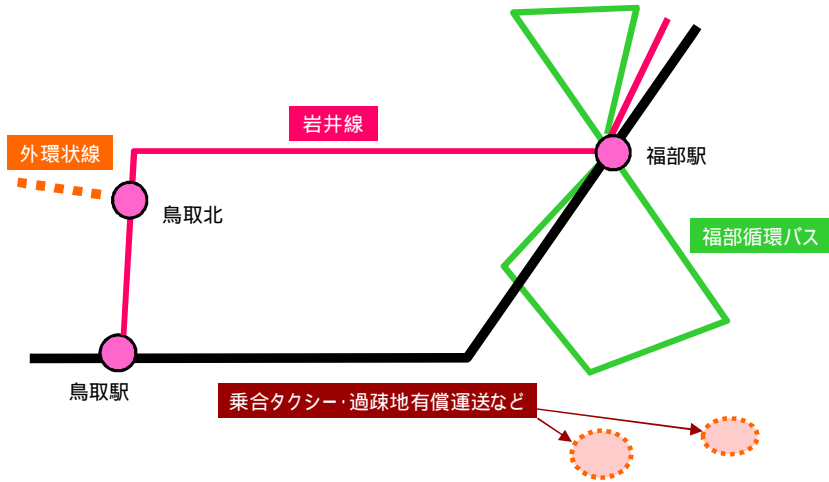
運行便数：利用状況に応じたサービス水準

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)

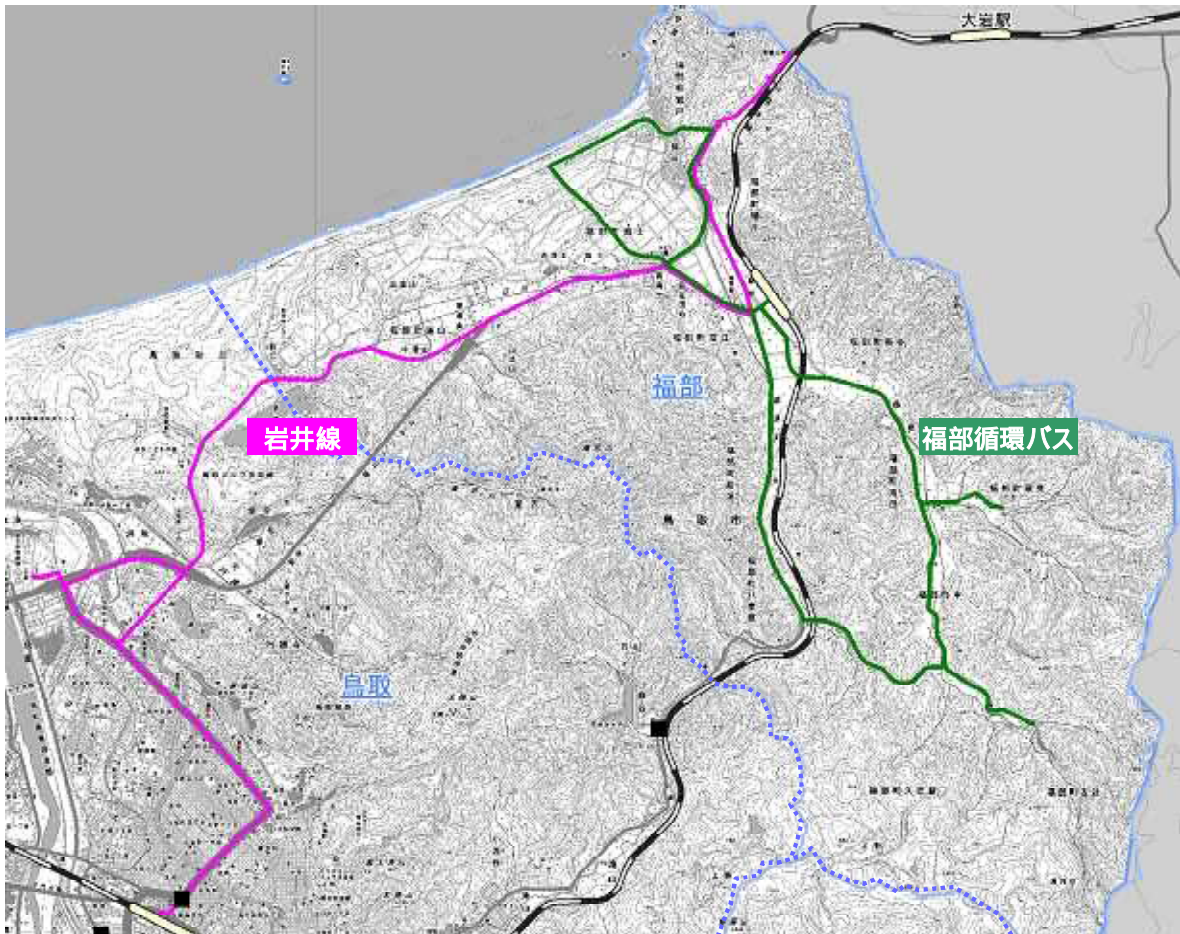
幹線：岩井線は、現況路線の維持が妥当であり、鳥取北で外環状線に接続する。  
 支線：福部循環バスはコンパクトな地域内をカバーしており現況路線を維持する。  
 乗り継ぎ拠点：JR 駅「福部」  
 交通空白地域への対応：乗合タクシーまたは過疎地有償運送でカバーする。



(4) バス路線再編計画

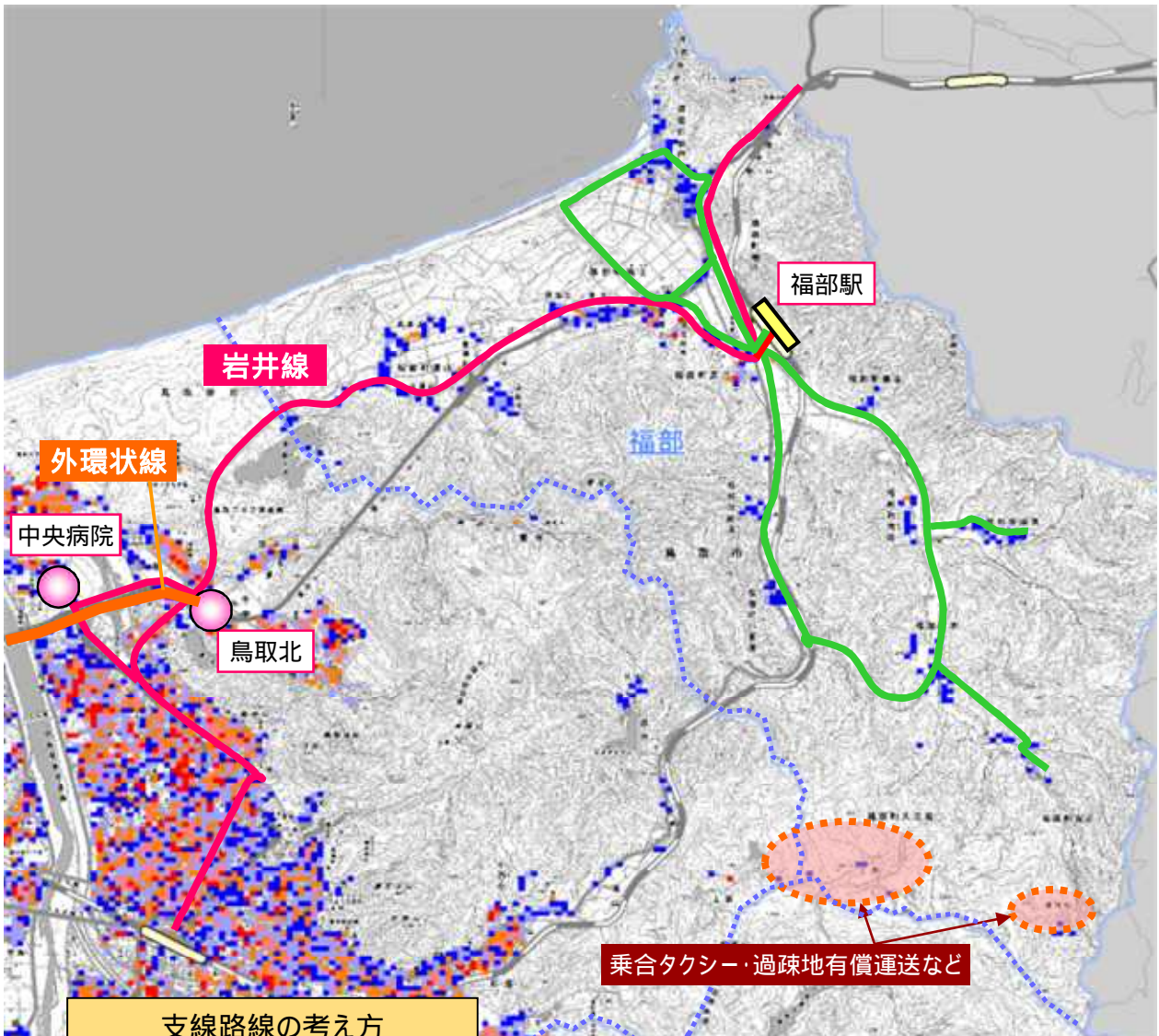
北東部地域の現況バス路線網、及びバス路線網再編計画を以下に示す。

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」<sub>1</sub>、「桜谷」<sub>2</sub>、「国府（総合支所）」<sub>3</sub>、「高岡口」<sub>4</sub>

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。

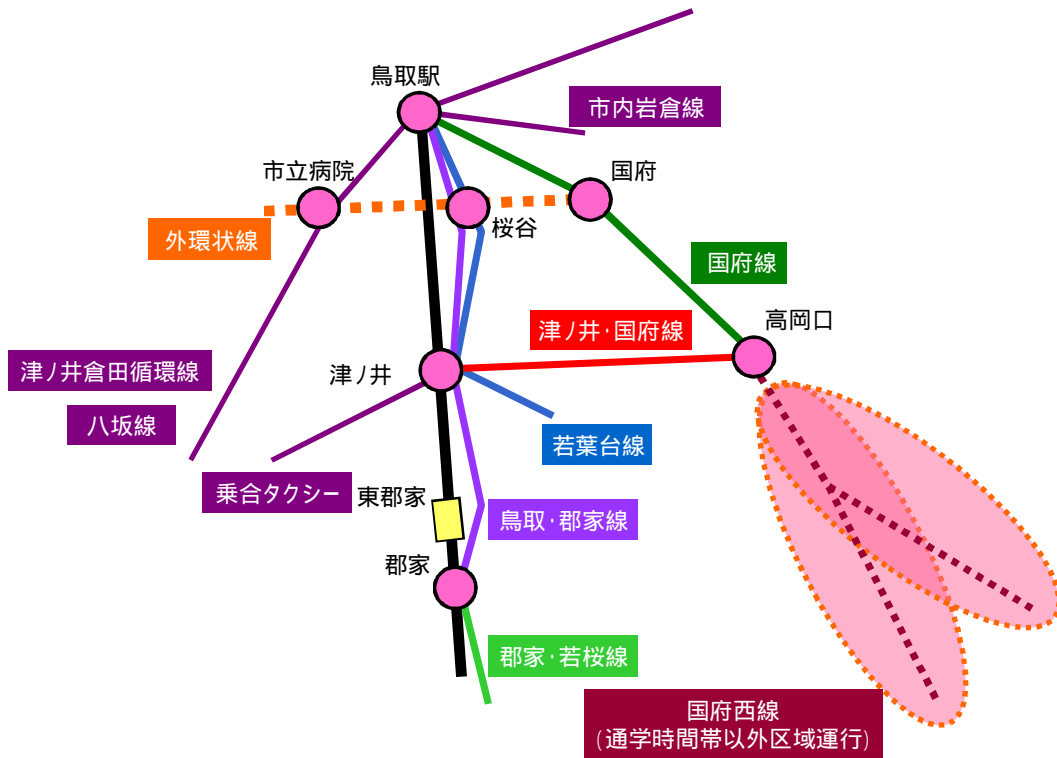
中河原線を分割

- ・ 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。

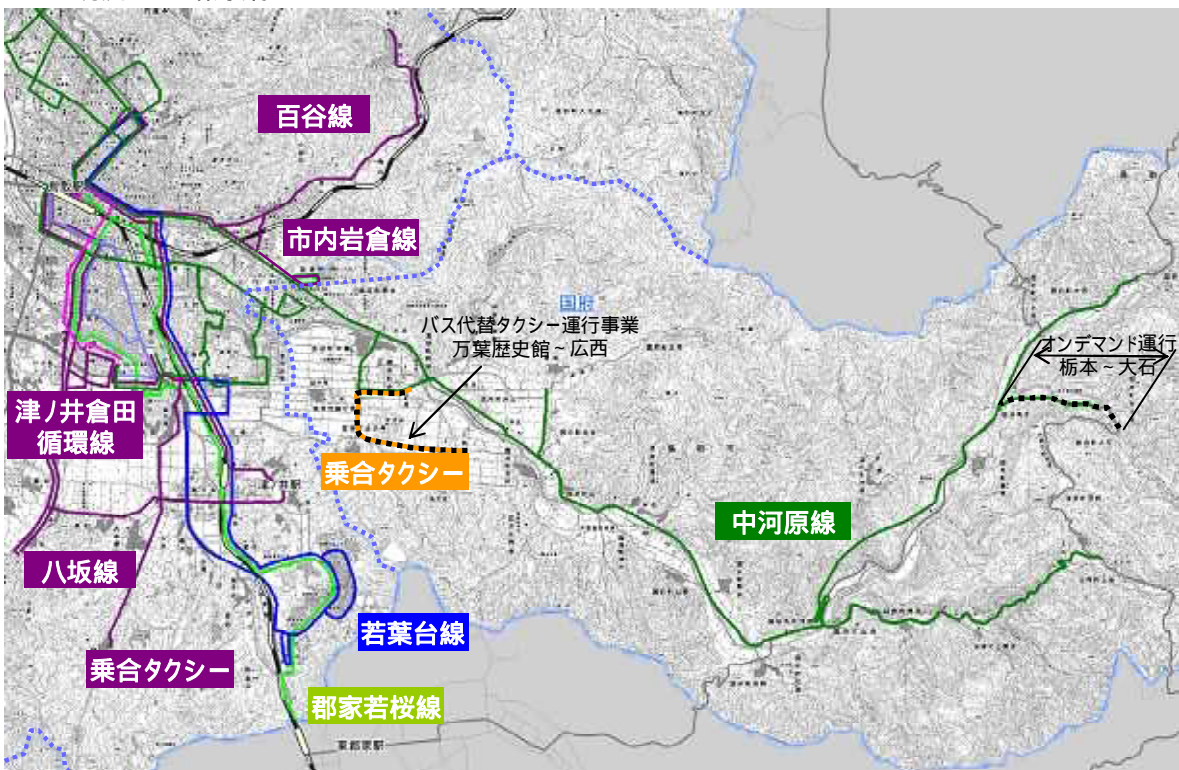




(5) バス路線再編計画

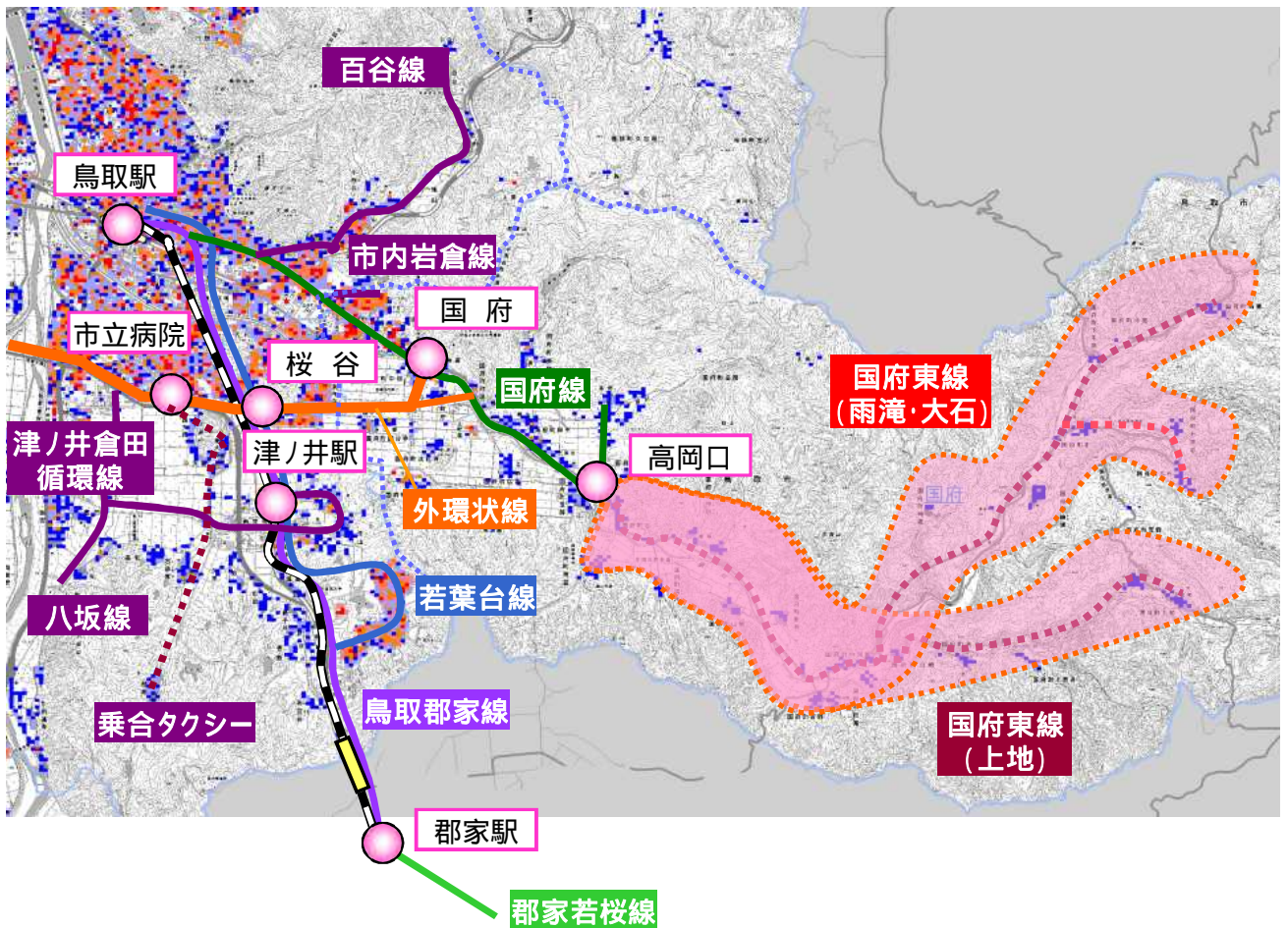
南東部地域の現況バス路線網、及びバス路線網再編計画を以下に示す。

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

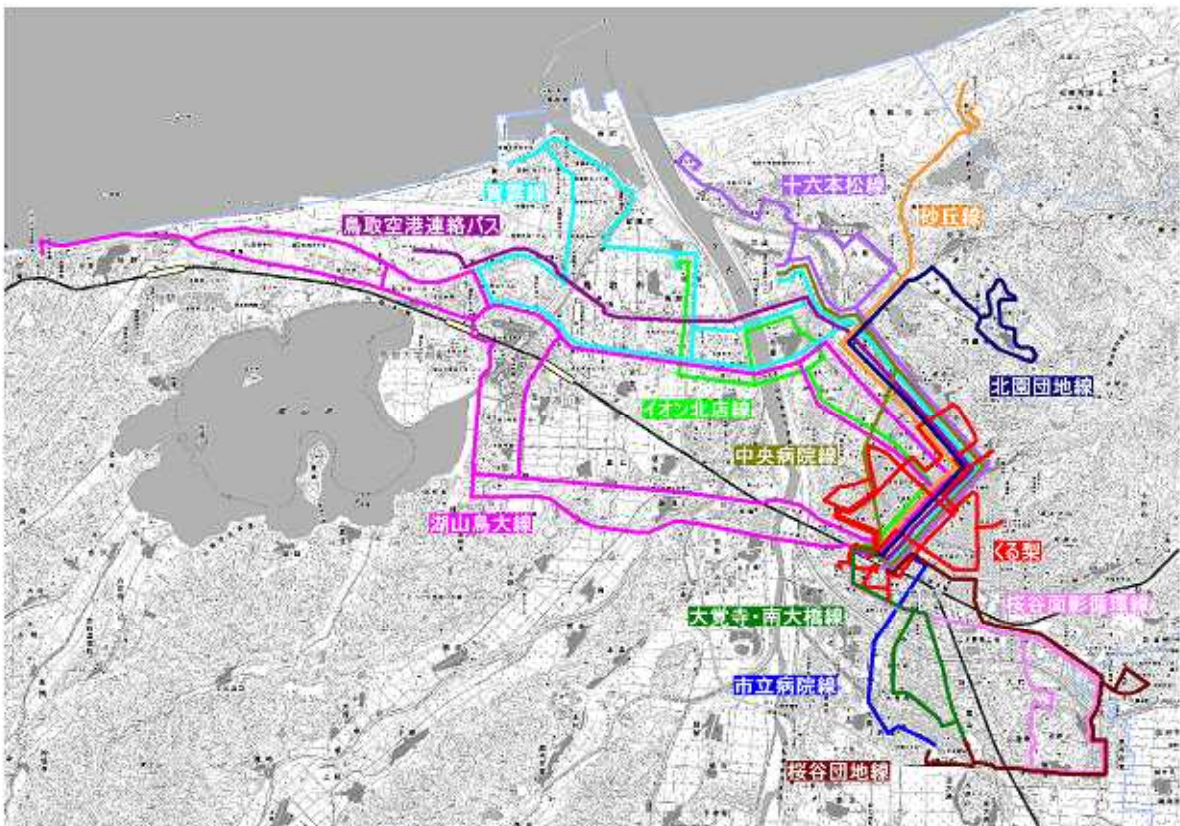
100円循環バスくる梨

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。

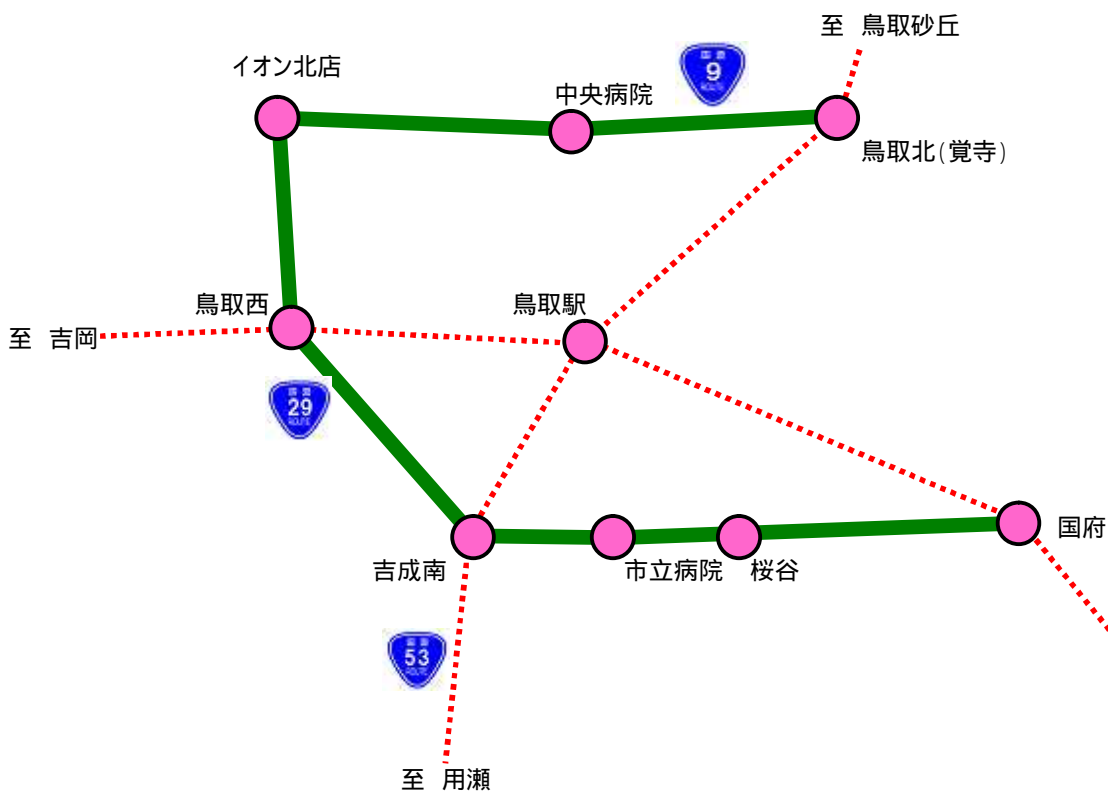


市内外環状線

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」

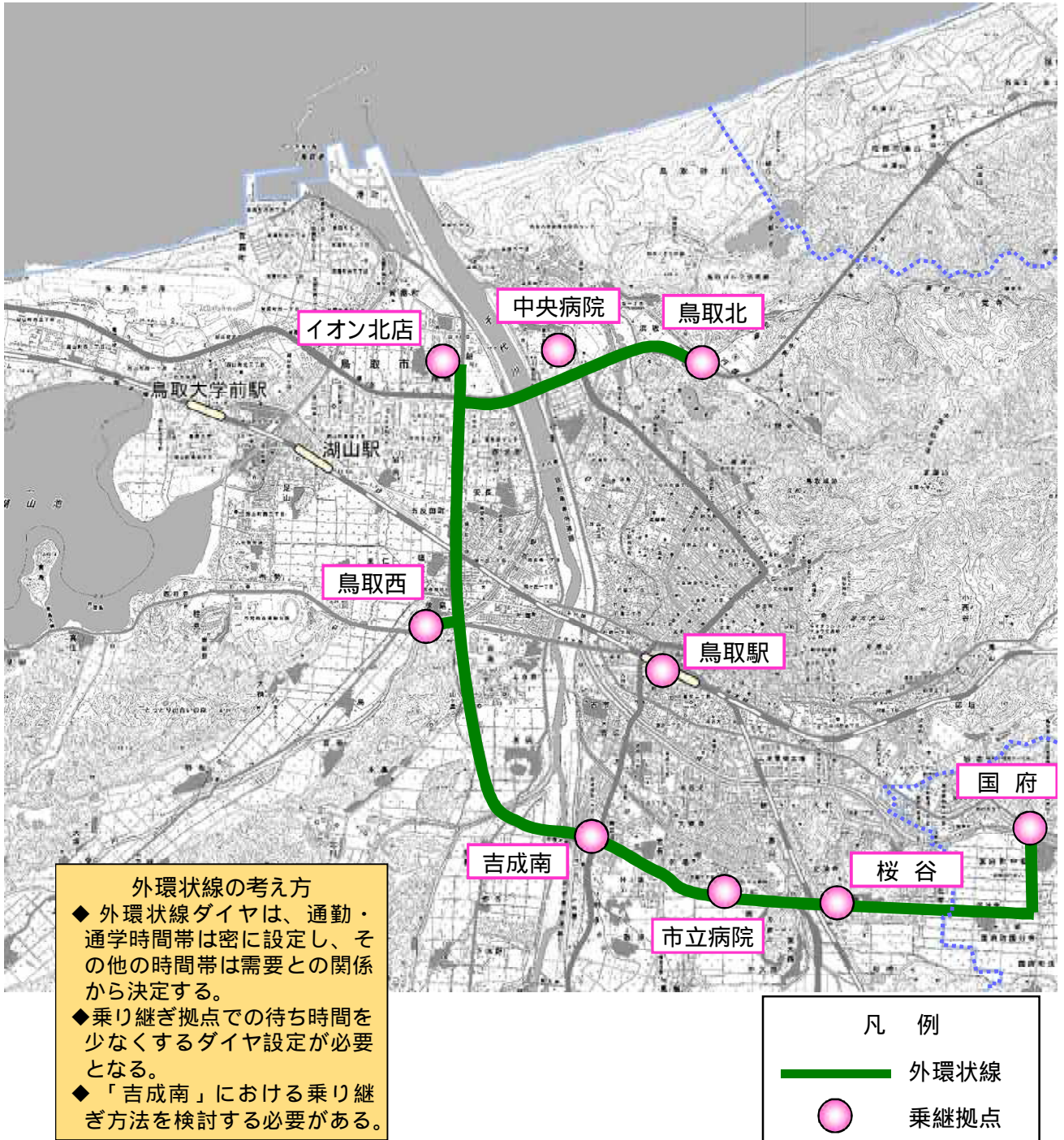
外環状線の運行：上記乗り継ぎ拠点を結ぶ運行



(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。

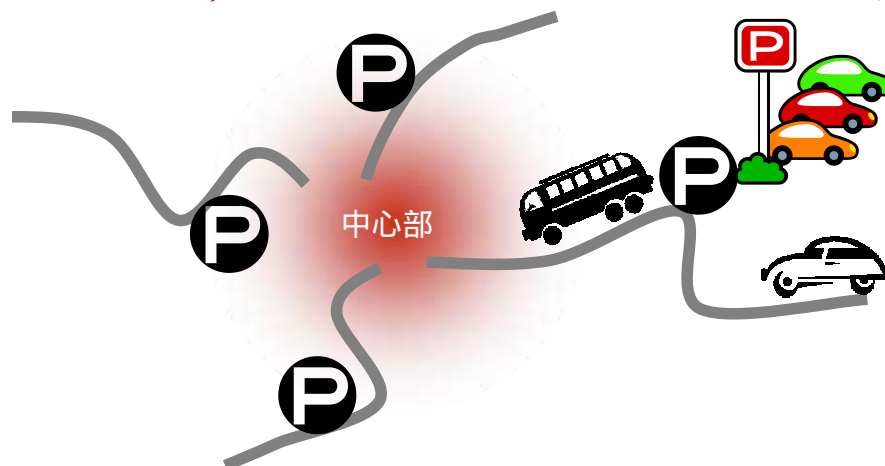
## (1) 交通結節点の整備

## 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。

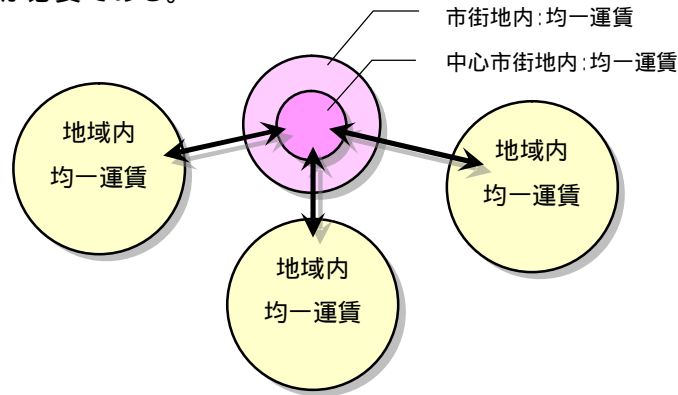
高齢者等の JR 利用を促進させるためには、駅のバリアフリー化が不可欠であり、整備を進める必要がある。



(2) 運賃制度の改善

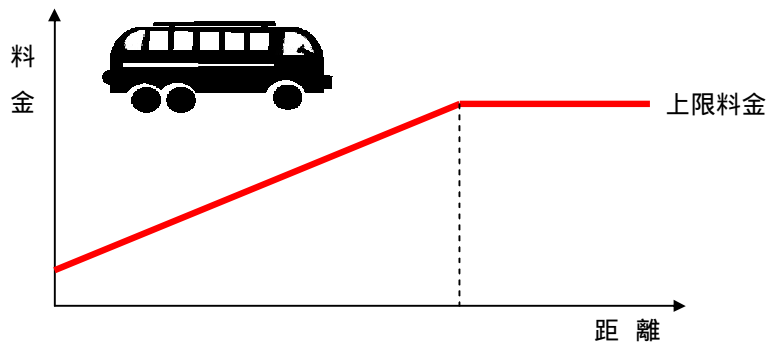
ゾーン内均一運賃の導入

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

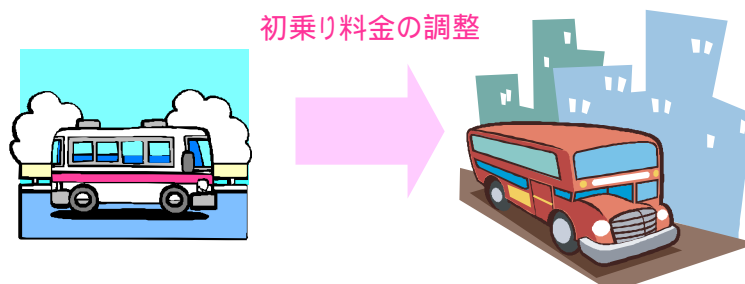
中心部までを結ぶ路線など、距離制運賃を継続する路線においては、長距離利用時の負担を軽減するために、一定の上限を設定することで、利用促進を図ることが可能となる。



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

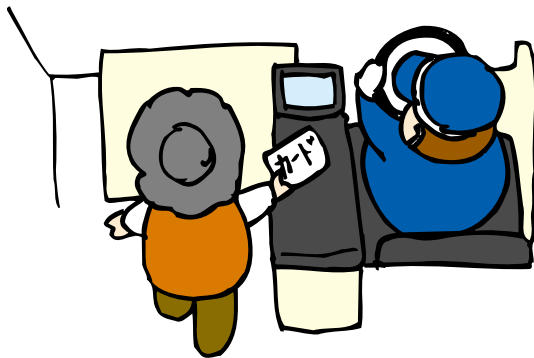
乗り継ぎ割引や高齢者優待など、様々なサービスの導入が容易

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。



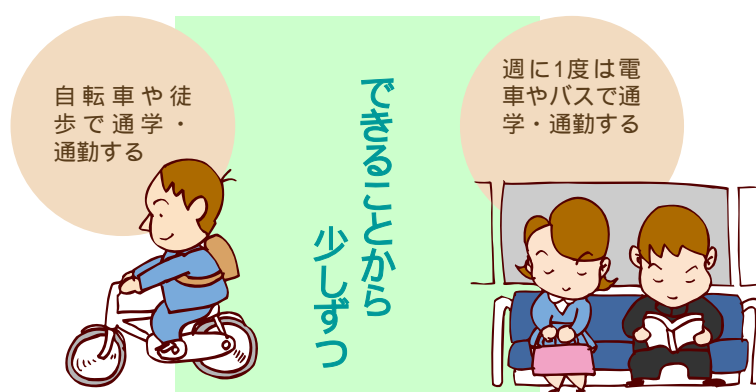
(4) 公共交通利用促進策

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

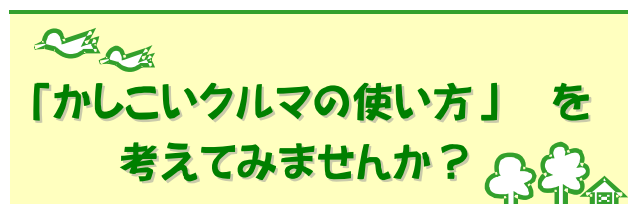
クルマによる通勤をはじめとした通勤交通は、周辺地域の渋滞問題や地球温暖化等、さまざまな問題の原因となるため、事業所の社会的責任(CSR)や効率的な経営の観点から、より望ましい通勤交通のあり方を模索することが求められている。「エコ通勤」とは、このような背景のもと、各事業所が主体的に、より望ましい通勤交通のあり方を、考える取り組みである。

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。

