

鳥取市バス路線網再編実施計画

【南部地域実証運行計画編】

平成23年3月
鳥取市生活交通会議
鳥 取 市

目 次

第 1 章	南部地域における実証運行の方針	1
第 2 章	実証運行に係る事業の概要	3
第 3 章	実証運行の詳細計画	5
3 - 1	南部地域実証運行の全体像	5
3 - 2	幹線の計画	6
3 - 3	支線の計画	16
第 4 章	実証運行に向けた取り組み	25
4 - 1	南部地域実証運行に向けたスケジュール	25
4 - 2	幹線路線運行準備の留意事項	26
4 - 3	支線路線運行準備の留意事項	26
4 - 4	乗り継ぎ拠点整備の留意事項	27
4 - 5	交通 I C カード導入準備の留意事項	27
4 - 6	広報・利用促進の留意事項	27

第1章 南部地域における実証運行の方針

背景・目的

本市の公共交通の現状をみると、利用者の減少が減便や廃止などサービス低下を招き、サービス低下が更に利用者の減少を招くという悪循環となっている。

その結果、買い物や通院にも困る移動困難者が増加する一方、クルマに頼らざるを得ないために高齢運転者による事故が多く発生している状況にある。

安全に安心して移動できる社会をつくるためには、現在の公共交通体系を抜本的に見直し、利便性が高く効率的な新たなシステムを構築とする必要がある。

このため、「鳥取市地域公共交通総合連携計画」で示された方向性に基づき、現状のバス路線網を再編し、鉄道、タクシー、自転車等、他の交通手段との連携を図り、『新しい総合公共交通システム』の構築に取り組む。

同時に、『バスラッピング』、『ICカードの導入』などの実施、効果的な広報活動の展開により、『誰もが乗りたくなる公共交通』を目指す。

鳥取市バス路線網再編実施計画における役割に応じた路線（幹線・支線）及び乗継拠点配置に基づき、全市におけるダイヤ・運賃等の詳細なサービスレベルを検証するため、南部地域において下記方針（案）で実証運行を行う。

実証運行の方針

利用者の利便性向上を徹底的に追求した運行サービスを提供

実証運行サービスの基本的な考え方

運行頻度

幹線バス路線

朝夕 概ね5～10分間隔以下で運行

日中 概ね10～15分間隔以下で運行

夜 概ね30分間隔以下で運行

支線バス路線

通勤・通学路線 朝夕 30分間隔で運行 日中 60分間隔以下で運行

通院等生活路線 1日5往復程度（需要に応じて増便）

（午前3往復（通学・通勤・通院・買物）午後2往復）

利用しやすいダイヤ設定

バス停

支線においては自宅近くで乗降可能な工夫、フリー乗降区間の設定

交通空白地域等

乗合タクシーや過疎地有償運送などによる交通確保を基本とする。
曜日運行の検討を行う。（運行する日は、利便性の高いダイヤ設定）

幹線から支線への乗り換え

乗換回数

原則として1回を限度とする。（1回の乗り換えで市中心市街へ）
料金の調整ICカード導入による初乗り料金の調整、1日上限運賃の設定、支線
路線の運賃検討を行う。

効率的で、利便性の高い運行形態の選択

定時定路線・デマンド型の比較

路線統合による経費削減

利用が少ない路線は、乗合タクシー・過疎地有償運送等の利用を検討

通学利用便（小学校）の維持

現状サービスを維持、または代替移動サービスを提供

運賃上限設定の検討

地域間の不公平感の是正

住民と協働による地域交通計画・運行維持・利用促進

各地域の住民と行政・運行事業者が連携して、協働で地域の移動手段を確保する
ための計画づくりを行う。

実際の運行を維持するための利用促進など、計画だけでなく住民自らが地域の交
通を創り・守り・育てるしくみの中で再編を行う。

第2章 実証運行に係る事業の概要

南部地域で実施する実証運行事業の概要を以下に示す。

幹線、支線のバス実証運行

バス路線網再編実施計画に基づき、各地域において実証運行を行い本格運行に繋げる。

地域循環バスの導入

高齢化社会等の進展に伴い、各地域の実情に合った地域循環バスを導入し、生活交通の確保と利便性の向上を図る。

交通系ICカードシステム整備

交通系ICカードを導入し、各種公共交通の一体化と利便性の向上を図る。

乗継拠点整備 プラットホーム整備事業

幹線・支線に沿ったバス路線網の再編実施に伴い、各主要拠点間を結ぶ、乗継拠点（共通プラットホーム）の整備を行う。また、サイクルポートを設置して自転車との連携強化を図る。

効果的な広報戦略の展開

車両ラッピング、愛称募集、イベント等の開催により実証運行の周知、公共交通利用の啓発活動を行う。

バスネットの設置

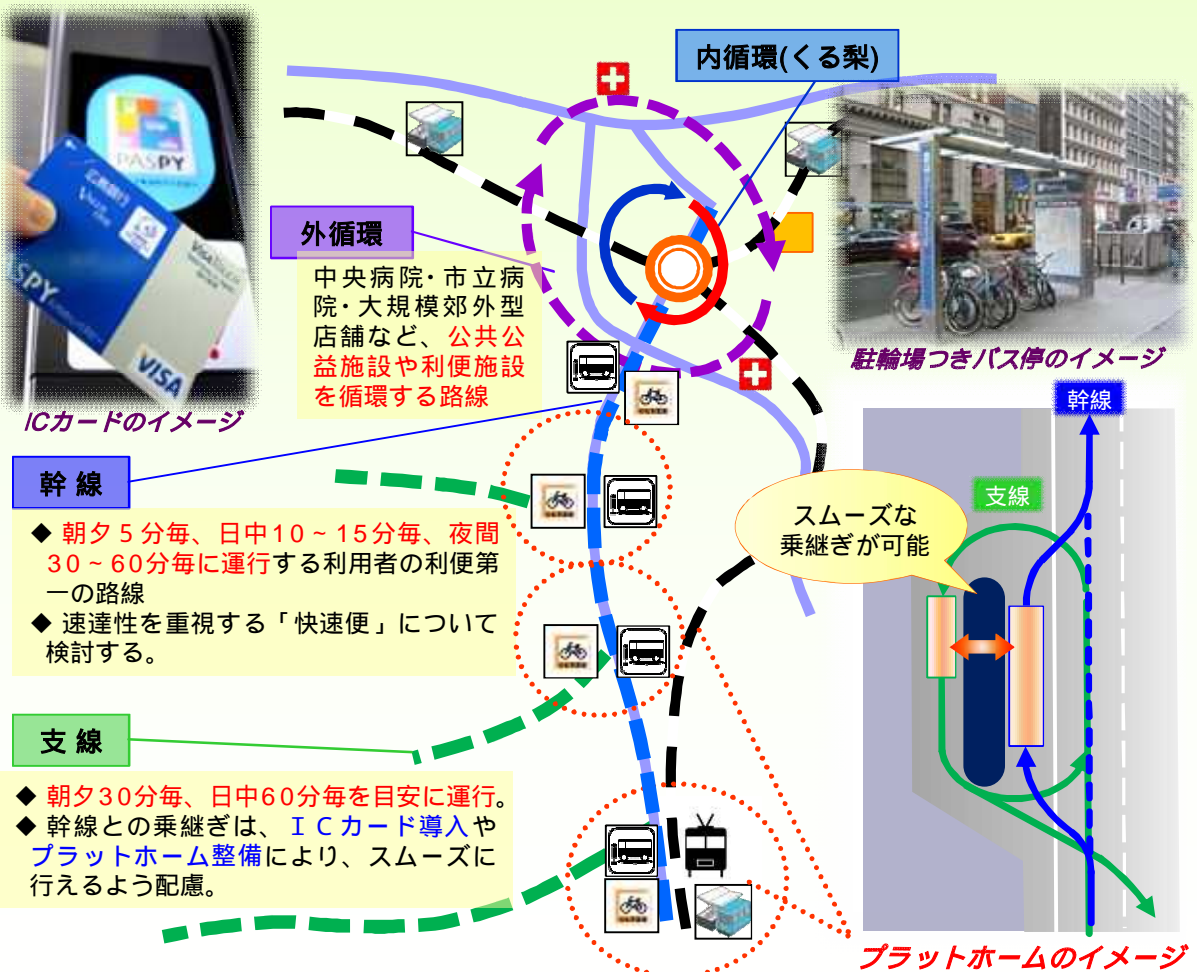
鳥取大学が開発したバスネットを公共施設（病院・市役所・観光施設等）に設置し、公共交通の利用促進を図る。

南部地域における実証運行のイメージ

□ 利用者の利便を徹底して追求

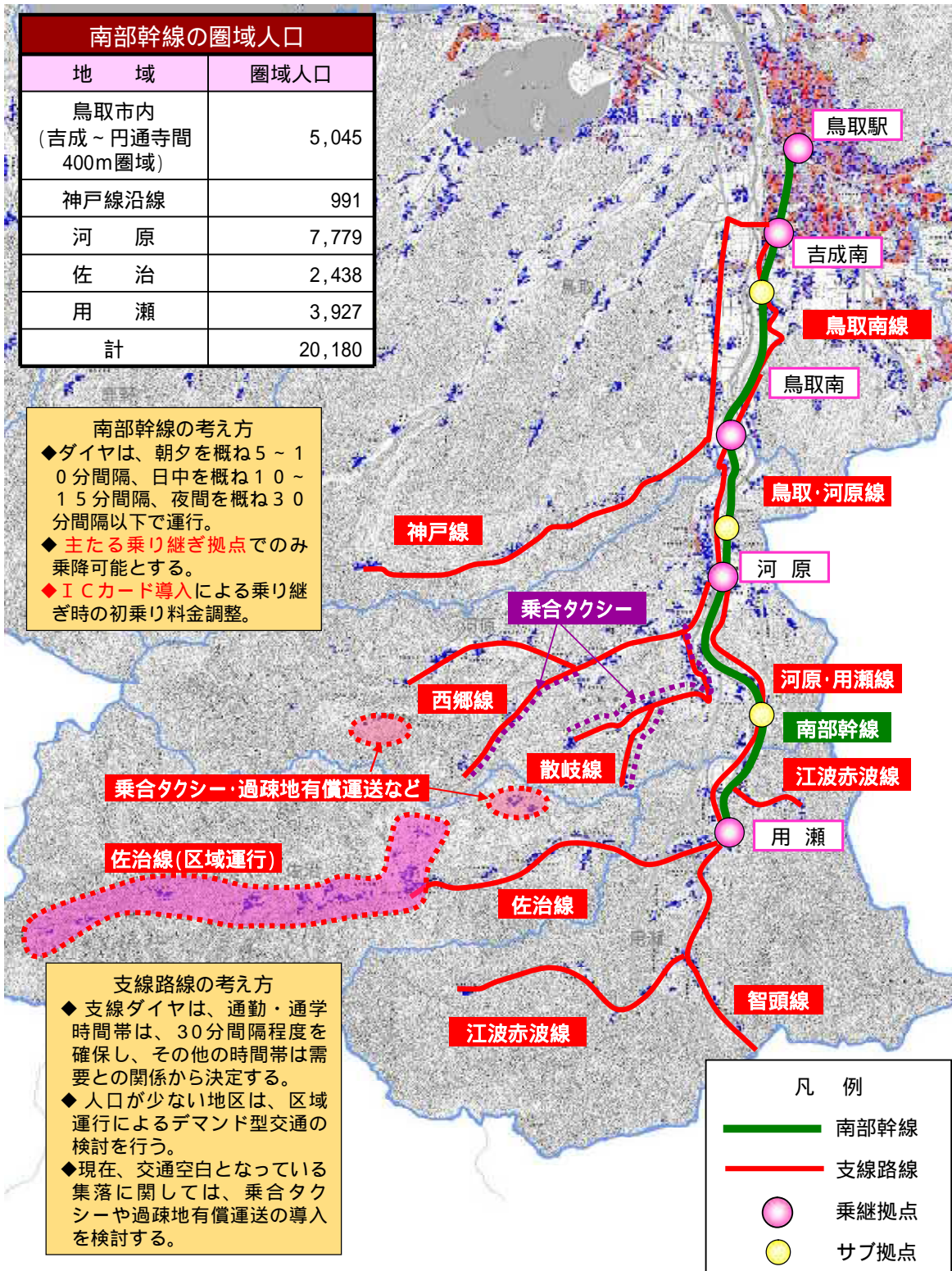
- ・ 「長大路線」から「幹線・支線」へ
 - ・ 幹線.....朝夕5分毎、日中10～15分毎、夜間30～60分毎に運行
地方都市のモデル的な交通政策として、脱クルマによる低炭素地域づくりを目指す。
 - ・ 支線.....朝夕30分毎、日中は60分毎に運行
- 「幹線・支線」化による乗継ぎ発生に対する対応
 - ・ ICカード導入(乗継ぎ割引や上限運賃(例えば500円上限など)の導入)
 - ・ 乗継ぎ拠点の整備(幹線 支線の乗継ぎプラットホーム)
- 他の交通手段との組み合わせ利用の促進
 - ・ 停留所におけるサイクルポート(駐輪場)の整備
 - ・ 鉄道とのダイヤ調整

南部地域における実証運行のイメージ



第3章 実証運行の詳細計画

3-1 南部地域実証運行の全体像



* (南部幹線の鳥取駅～吉成南間は、全ての既存バス停に停車)

3-2 幹線の計画

南部幹線の詳細な実証運行計画を以下に示す。

（1）運行経路

鳥取駅から用瀬間の国道53号を運行する。

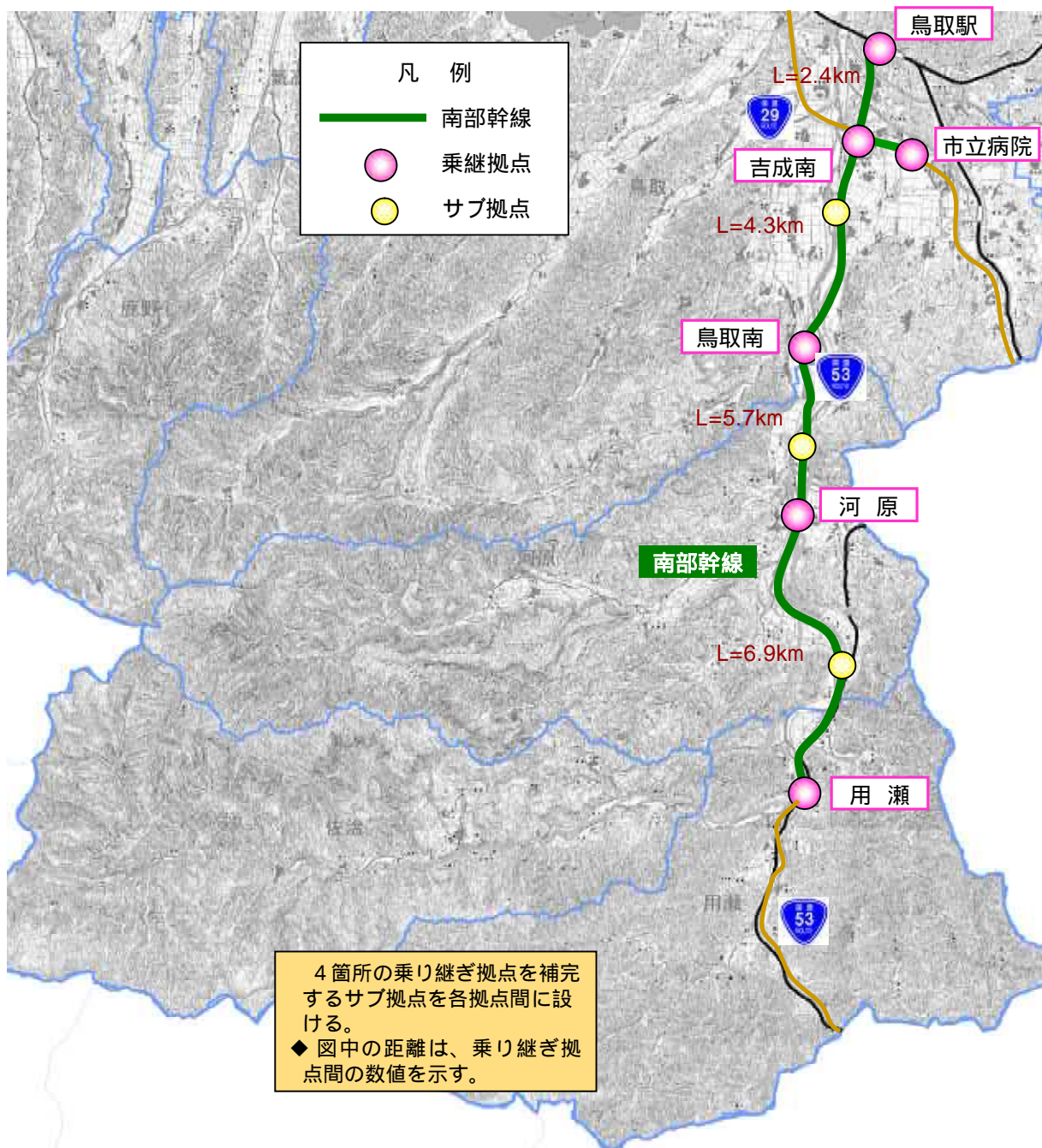
乗降は乗り継ぎ拠点のみで可能とする

乗り継ぎ拠点は、「吉成南」、「鳥取南」（円通寺）、「河原」、「用瀬」とする。

各乗り継ぎ拠点間での利便性を向上させるために、補完的なサブ拠点を設置する。

「鳥取駅」～「吉成南」間は、全ての既存バス停で乗降可能とする。

市立病院を経由する便を設定する。



(2) 乗り継ぎ拠点

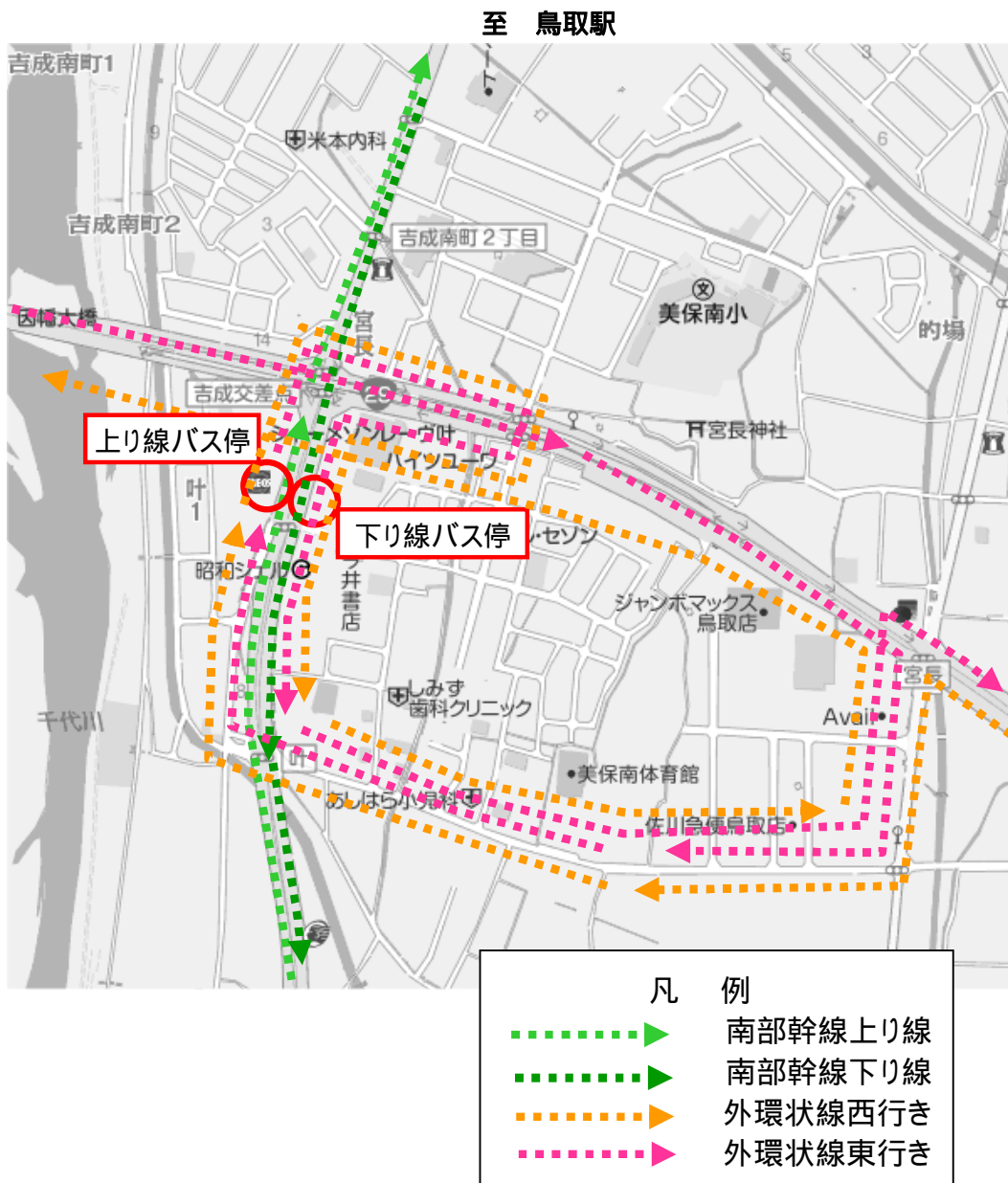
吉成南

上り方向は、国道53号沿線の道路敷きを活用して新設

下り方向は、国道29号側道を活用

将来的には、高架下の活用を検討

当面の外環状線との乗り継ぎは以下のとおり



鳥取南

国道53号の高架下を活用

道路中央部で上り・下りがX型に交差して乗降

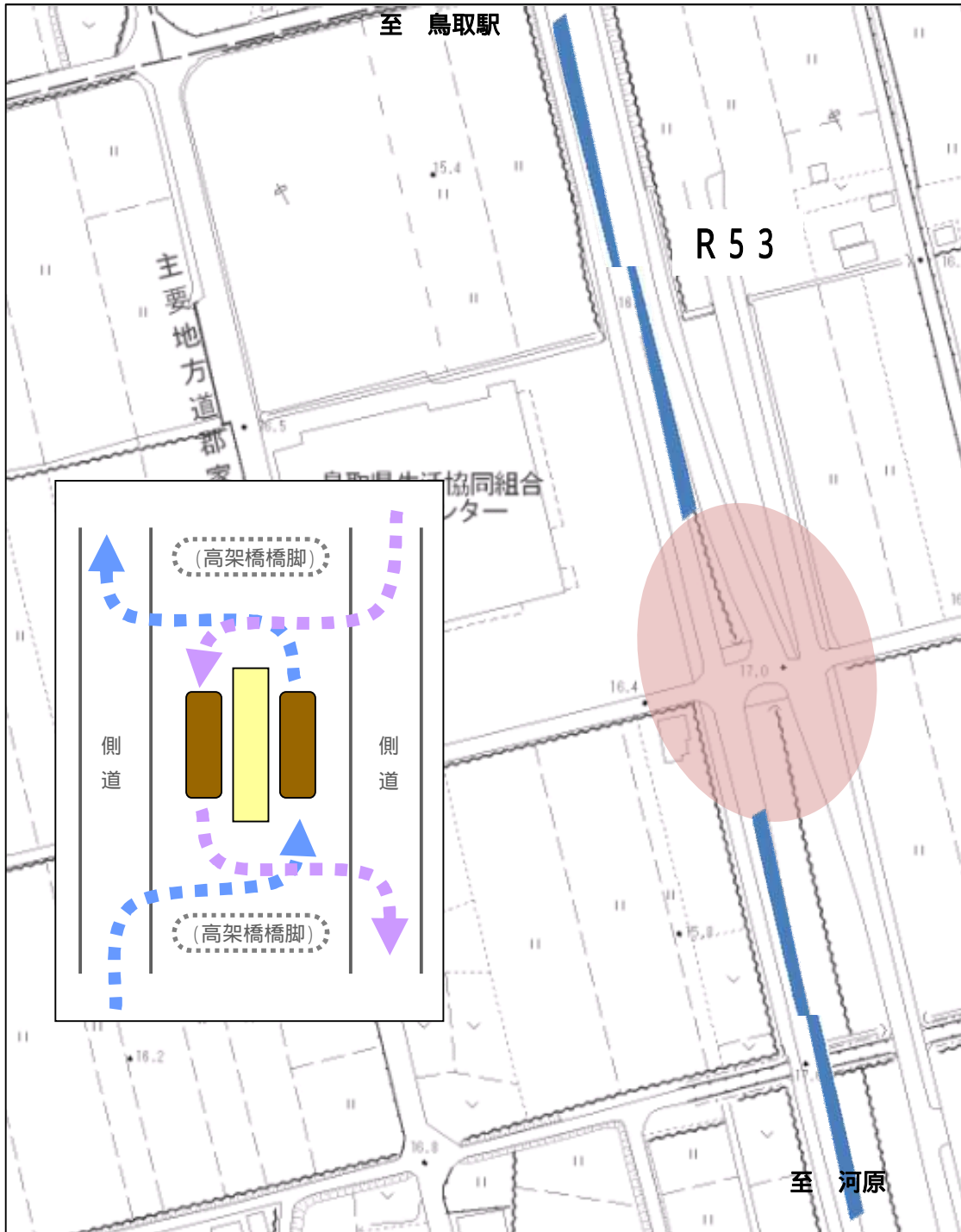


図 鳥取南での乗り継ぎ拠点(案)

河原

国道53号の道の駅に隣接する道路用地を活用
駐車場を有する乗り継ぎ拠点として整備

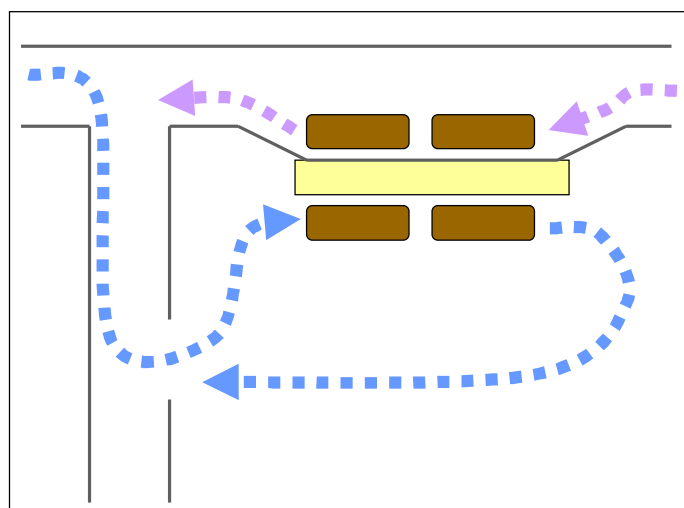
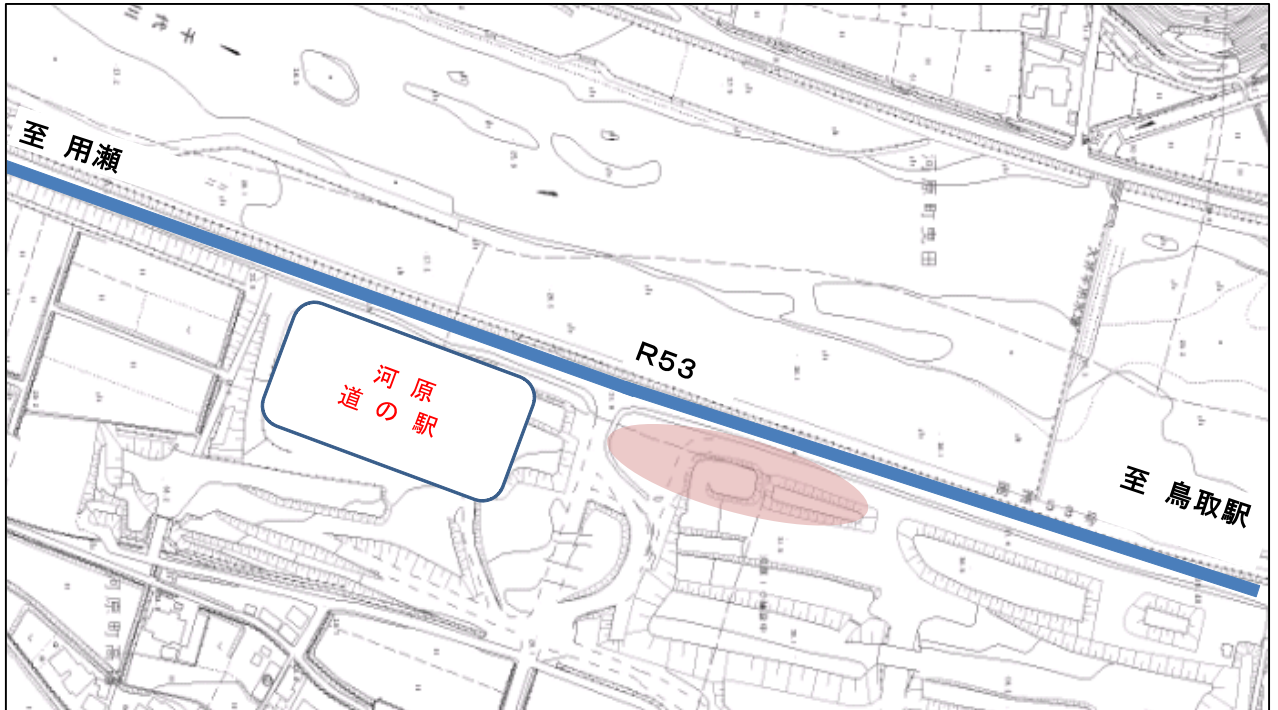


図 河原 道の駅での乗り継ぎ拠点(案)

用瀬

JR 用瀬駅の国道 53 号側空き地を活用(トスクと隣接)

JR 駅部に新設踏切を設置することで、JR とバスの連携強化を図る。また、JR で分断されていた東西地域の連携強化が可能となる。

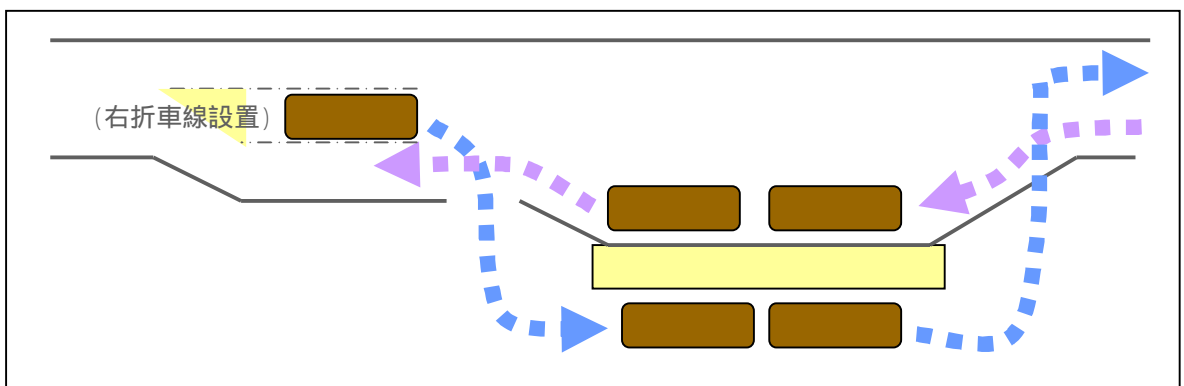
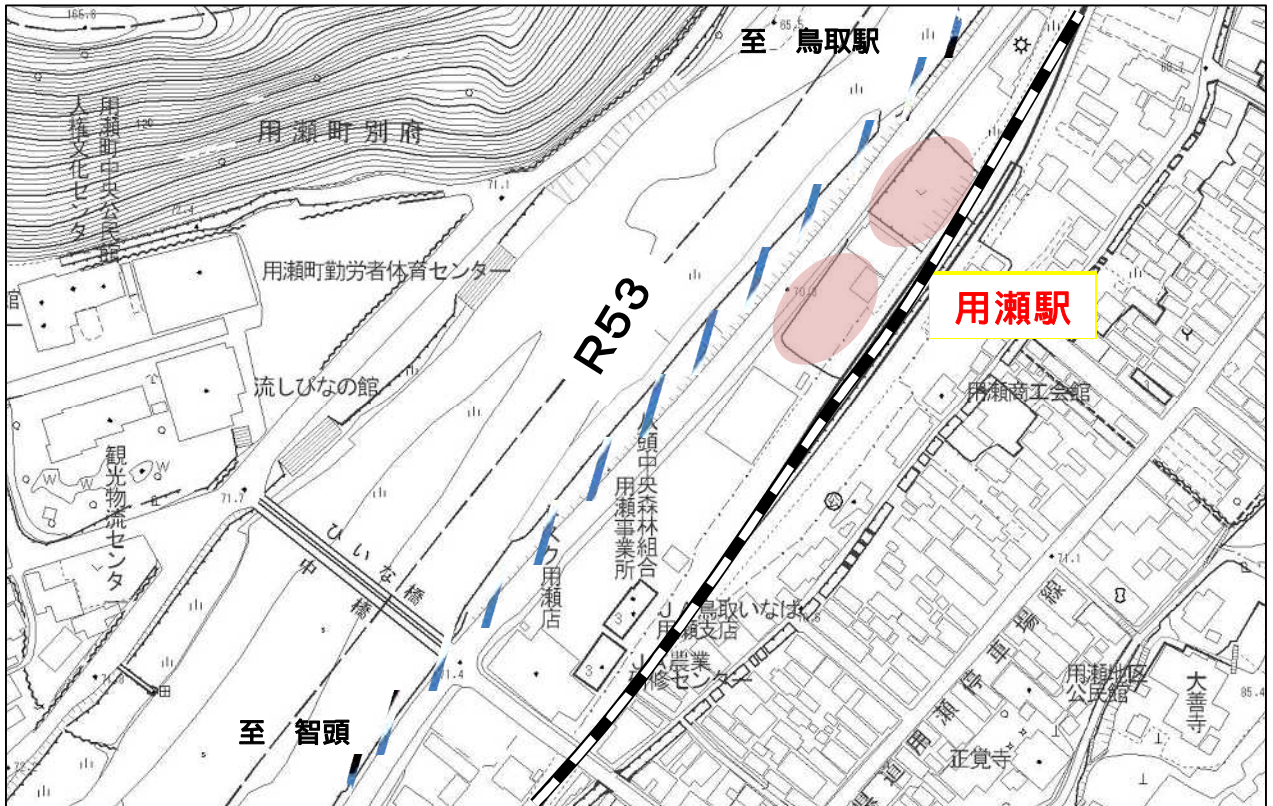


図 用瀬駅周辺での乗り継ぎ拠点(案)

サブ拠点

各乗り継ぎ拠点の間に南部幹線に乗降可能な既存バス停をサブ拠点として設定する。

各サブ拠点は、以下のバス停とする。

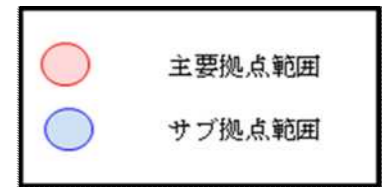
場 所	既存バス停名
吉成南～鳥取南間	源太橋
鳥取南～河原間	河原橋
河原～用瀬間	国英駅前



【参考：南部地域における各乗継拠点の徒歩・自転車利用に係る圏域人口】

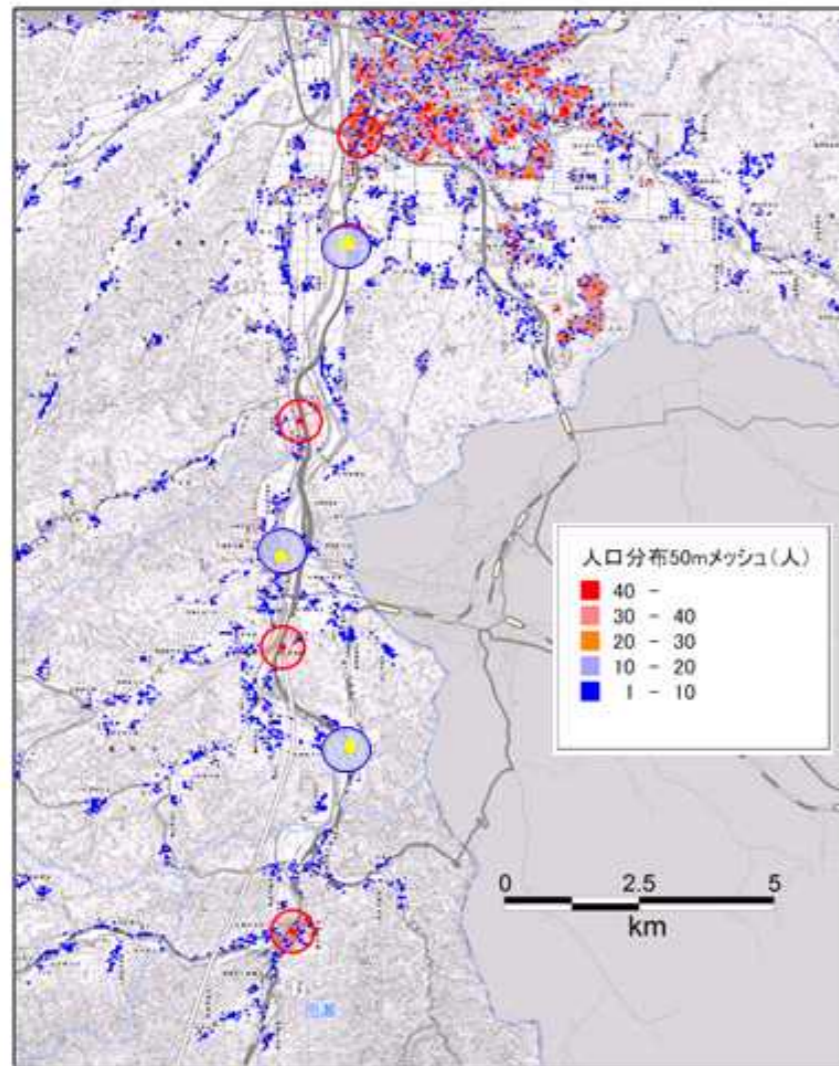
乗継拠点(サイクルポート)充実の必要性

- ・徒歩の場合は、幹線圏域人口を400m以内が幹線バスを利用可能な想定範囲。
- ・サイクルポートの設置により自転車利用を可能とすることで、圏域人口カバー率(幹線のみ)を約60%まで引き上げられる。



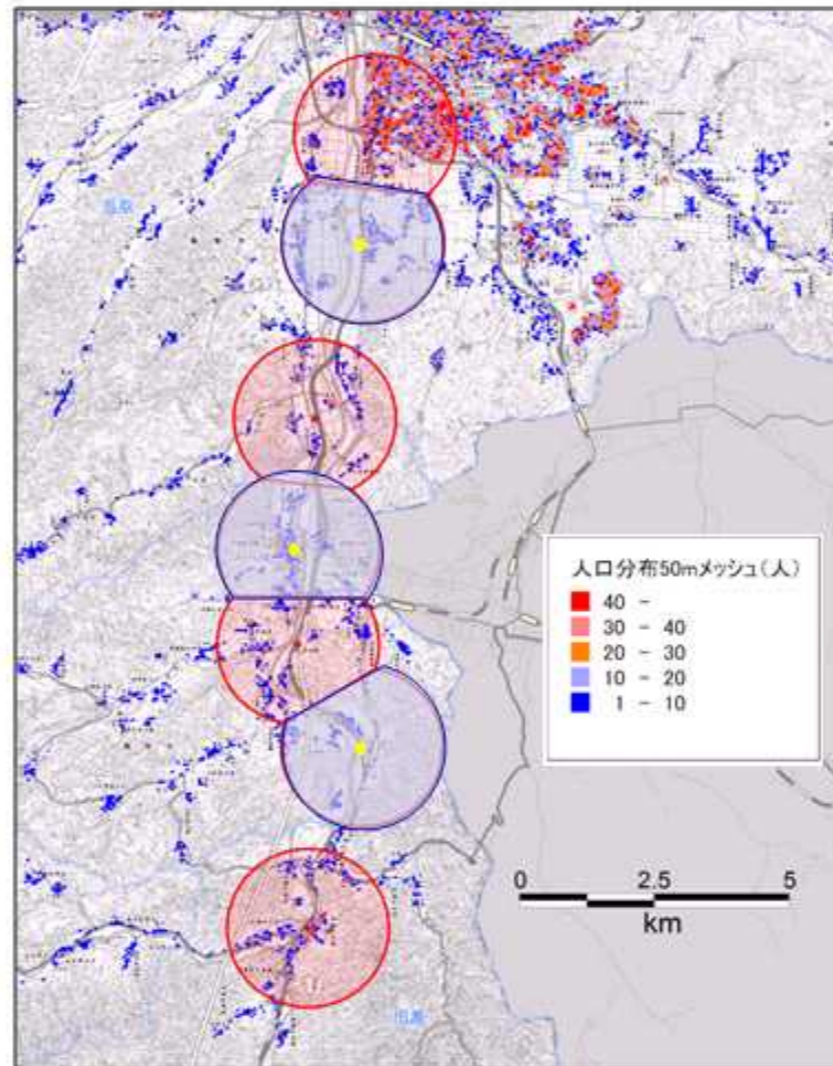
乗継拠点より400mバッファ圏域

想定:徒歩



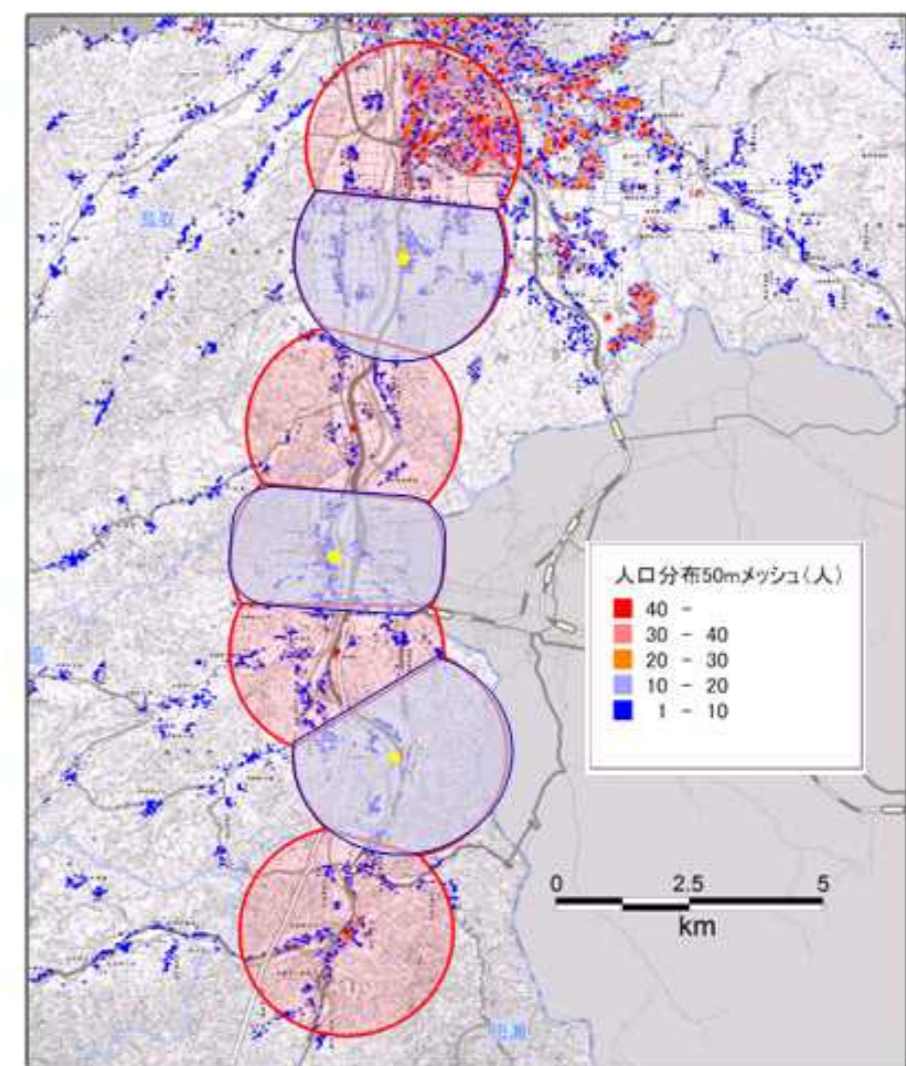
乗継拠点より1.5kmバッファ圏域

想定:自転車



乗継拠点より2.0kmバッファ圏域

想定:自転車



(単位:人)

人口	用瀬駅TP	国英TP	河原道の駅TP	袋河原TP	鳥取南TP	国安TP	吉成TP	総計	圏域人口カバー率
拠点から400mバッファ圏域人口	921	156	37	536	158	685	2,627	5,120	25.4%
拠点から1.5kmバッファ圏域人口	2,256	873	1,613	2,507	1,583	3,033	-	11,865	58.8%
拠点から2.0kmバッファ圏域人口	2,538	983	1,894	2,521	2,008	3,657	-	13,601	67.4%

* 名称は仮称 TP(Transit Port)

南部幹線の圏域人口	
地域	圏域人口
鳥取市内 (吉成~円通寺間 400m圏域)	5,045
神戸線沿線	991
河原	7,779
佐治	2,438
用瀬	3,927
計	20,180

(3) 幹線運行ダイヤ(イメージ)

朝夕ピーク時を概ね5~10分間隔、日中を概ね10~15分間隔、夜間を概ね30分間隔以下で運行

路線バスの運行間隔が密であるため、鉄道へも短時間で乗り継ぎが可能

時刻表のイメージは以下のとおりであり、必要に応じて市立病院経由を設定

上り					下り				
用瀬	河原	鳥取南	吉成南	鳥取駅	鳥取駅	吉成南	鳥取南	河原	用瀬
6:00	6:11	6:18	6:25	6:30	6:00	6:05	6:12	6:19	6:30
6:15	6:26	6:33	6:40	6:45	6:15	6:20	6:27	6:34	6:45
6:30	6:41	6:48	6:55	7:00	6:30	6:35	6:42	6:49	7:00
6:45	6:56	7:03	7:10	7:15	6:45	6:50	6:57	7:04	7:15
7:00	7:11	7:18	7:25	7:30	7:00	7:05	7:12	7:19	7:30
7:10	7:21	7:28	7:35	7:40	7:10	7:15	7:22	7:29	7:40
7:20	7:31	7:38	7:45	7:50	7:20	7:25	7:32	7:39	7:50
7:30	7:41	7:48	7:55	8:00	7:30	7:35	7:42	7:49	8:00
7:35	7:46	7:53	8:00	8:05	7:40	7:45	7:52	7:59	8:10
7:40	7:51	7:58	8:05	8:10	7:50	7:55	8:02	8:09	8:20
7:45	7:56	8:03	8:10	8:15	8:00	8:05	8:12	8:19	8:30
7:50	8:01	8:08	8:15	8:20	8:10	8:15	8:22	8:29	8:40
7:55	8:06	8:13	8:20	8:25	8:20	8:25	8:32	8:39	8:50
8:00	8:11	8:18	8:25	8:30	8:30	8:35	8:42	8:49	9:00
8:10	8:21	8:28	8:35	8:40	8:45	8:50	8:57	9:04	9:15
8:20	8:31	8:38	8:45	8:50	9:00	9:05	9:12	9:19	9:30
8:30	8:41	8:48	8:55	9:00	9:15	9:20	9:27	9:34	9:45
8:40	8:51	8:58	9:05	9:10	9:30	9:35	9:42	9:49	10:00
8:50	9:01	9:08	9:15	9:20	9:45	9:50	9:57	10:04	10:15
9:00	9:11	9:18	9:25	9:30	10:00	10:05	10:12	10:19	10:30
9:15	9:26	9:33	9:40	9:45	10:15	10:20	10:27	10:34	10:45
9:30	9:41	9:48	9:55	10:00	10:30	10:35	10:42	10:49	11:00
9:45	9:56	10:03	10:10	10:15	10:45	10:50	10:57	11:04	11:15
10:00	10:11	10:18	10:25	10:30	11:00	11:05	11:12	11:19	11:30
10:15	10:26	10:33	10:40	10:45	11:15	11:20	11:27	11:34	11:45
10:30	10:41	10:48	10:55	11:00	11:30	11:35	11:42	11:49	12:00
10:45	10:56	11:03	11:10	11:15	11:45	11:50	11:57	12:04	12:15
11:00	11:11	11:18	11:25	11:30	12:00	12:05	12:12	12:19	12:30
11:15	11:26	11:33	11:40	11:45	12:15	12:20	12:27	12:34	12:45
11:30	11:41	11:48	11:55	12:00	12:30	12:35	12:42	12:49	13:00
11:45	11:56	12:03	12:10	12:15	12:45	12:50	12:57	13:04	13:15
12:00	12:11	12:18	12:25	12:30	13:00	13:05	13:12	13:19	13:30
12:15	12:26	12:33	12:40	12:45	13:15	13:20	13:27	13:34	13:45
12:30	12:41	12:48	12:55	13:00	13:30	13:35	13:42	13:49	14:00
12:45	12:56	13:03	13:10	13:15	13:45	13:50	13:57	14:04	14:15
13:00	13:11	13:18	13:25	13:30	14:00	14:05	14:12	14:19	14:30
13:15	13:26	13:33	13:40	13:45	14:15	14:20	14:27	14:34	14:45
13:30	13:41	13:48	13:55	14:00	14:30	14:35	14:42	14:49	15:00
13:45	13:56	14:03	14:10	14:15	14:45	14:50	14:57	15:04	15:15
14:00	14:11	14:18	14:25	14:30	15:00	15:05	15:12	15:19	15:30
14:15	14:26	14:33	14:40	14:45	15:15	15:20	15:27	15:34	15:45
14:30	14:41	14:48	14:55	15:00	15:30	15:35	15:42	15:49	16:00
14:45	14:56	15:03	15:10	15:15	15:45	15:50	15:57	16:04	16:15
15:00	15:11	15:18	15:25	15:30	16:00	16:05	16:12	16:19	16:30
15:15	15:26	15:33	15:40	15:45	16:15	16:20	16:27	16:34	16:45
15:30	15:41	15:48	15:55	16:00	16:30	16:35	16:42	16:49	17:00

5分間隔

上り					下り				
用瀬	河原	鳥取南	吉成南	鳥取駅	鳥取駅	吉成南	鳥取南	河原	用瀬
15:45	15:56	16:03	16:10	16:15	16:45	16:50	16:57	17:04	17:15
16:00	16:11	16:18	16:25	16:30	17:00	17:05	17:12	17:19	17:30
16:15	16:26	16:33	16:40	16:45	17:10	17:15	17:22	17:29	17:40
16:30	16:41	16:48	16:55	17:00	17:20	17:25	17:32	17:39	17:50
16:45	16:56	17:03	17:10	17:15	17:30	17:35	17:42	17:49	18:00
17:00	17:11	17:18	17:25	17:30	17:40	17:45	17:52	17:59	18:10
17:15	17:26	17:33	17:40	17:45	17:50	17:55	18:02	18:09	18:20
17:30	17:41	17:48	17:55	18:00	18:00	18:05	18:12	18:19	18:30
17:45	17:56	18:03	18:10	18:15	18:10	18:15	18:22	18:29	18:40
18:00	18:11	18:18	18:25	18:30	18:20	18:25	18:32	18:39	18:50
18:30	18:41	18:48	18:55	19:00	18:30	18:35	18:42	18:49	19:00
19:00	19:11	19:18	19:25	19:30	18:40	18:45	18:52	18:59	19:10
19:30	19:41	19:48	19:55	20:00	18:50	18:55	19:02	19:09	19:20
20:00	20:11	20:18	20:25	20:30	19:00	19:05	19:12	19:19	19:30
20:30	20:41	20:48	20:55	21:00	19:10	19:15	19:22	19:29	19:40
21:00	21:11	21:18	21:25	21:30	19:20	19:25	19:32	19:39	19:50
21:30	21:41	21:48	21:55	22:00	19:30	19:35	19:42	19:49	20:00
22:00	22:11	22:18	22:25	22:30	19:45	19:50	19:57	20:04	20:15
22:30	22:41	22:48	22:55	23:00	20:00	20:05	20:12	20:19	20:30
					20:30	20:35	20:42	20:49	21:00
					21:00	21:05	21:12	21:19	21:30
					21:30	21:35	21:42	21:49	22:00
					22:00	22:05	22:12	22:19	22:30
					22:30	22:35	22:42	22:49	23:00
					23:00	23:05	23:12	23:19	23:30

各分間隔

運行便数

上り（鳥取駅行き）	65 便
下り（用瀬方面行き）	71 便

必要バス車両

日 中	: 6 台
ピーク時最大	: 13 台

ダイヤと車両の課題

- ・ 用瀬発の午後（特に夜）以降の便については、需要が少ないため必要性を詳細に検討する必要がある。ただし、片側のみの運行であっても車両の回送が必要となる。（運行と回送の経費比較が必要）

（4）運賃

距離制運賃とし、上限運賃を設定する。

ICカードを導入して乗り継ぎ割引制度の導入や、1日上限運賃設定について検討する。

（5）車両、専用レーン等

車両はBRTをイメージした先進的なものを検討する。

3-3 支線の計画

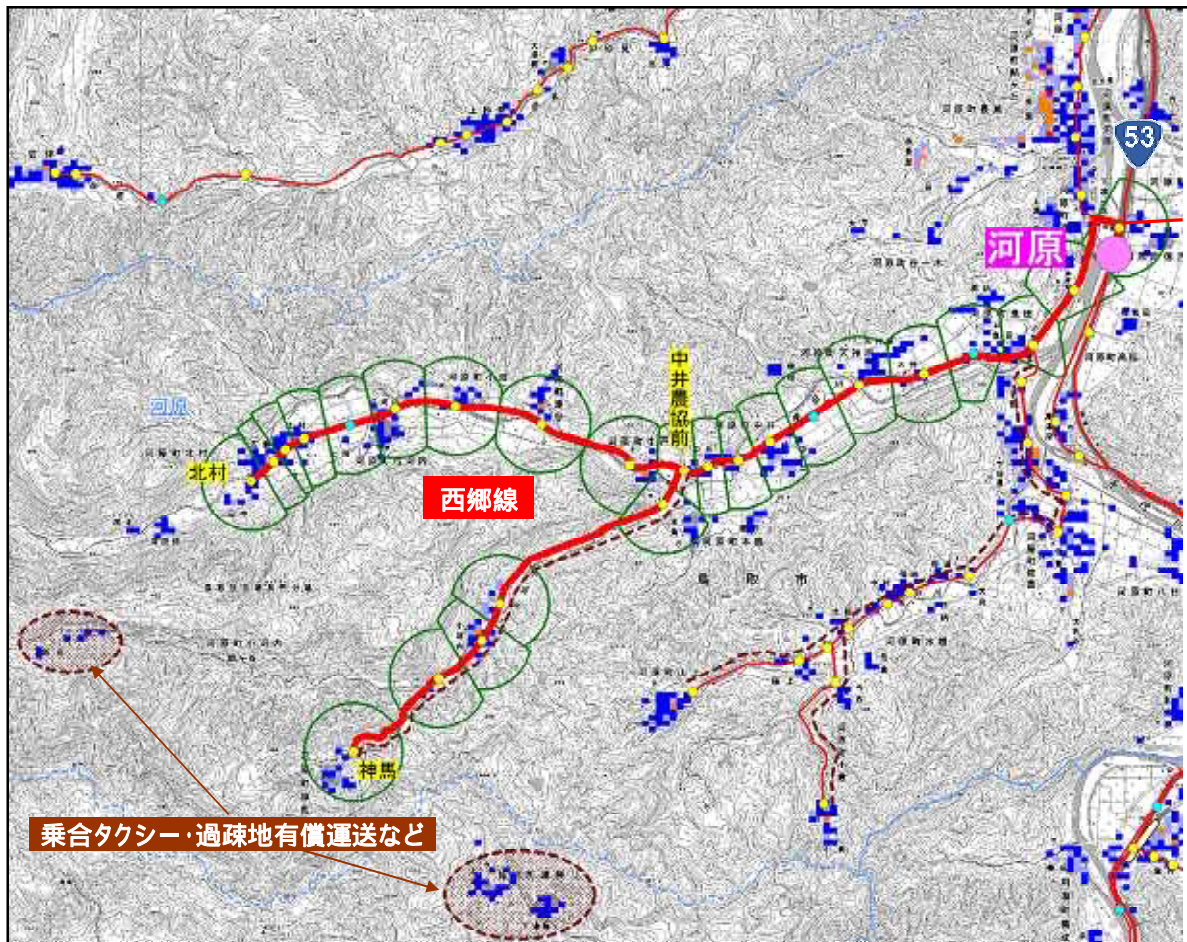
南部地域の各支線の詳細な実証運行計画を以下に示す。

ただし、具体的な運行経路やバス停位置、及び運行ダイヤは、今後地域と協働で検討するものとする。

西郷線

運行経路

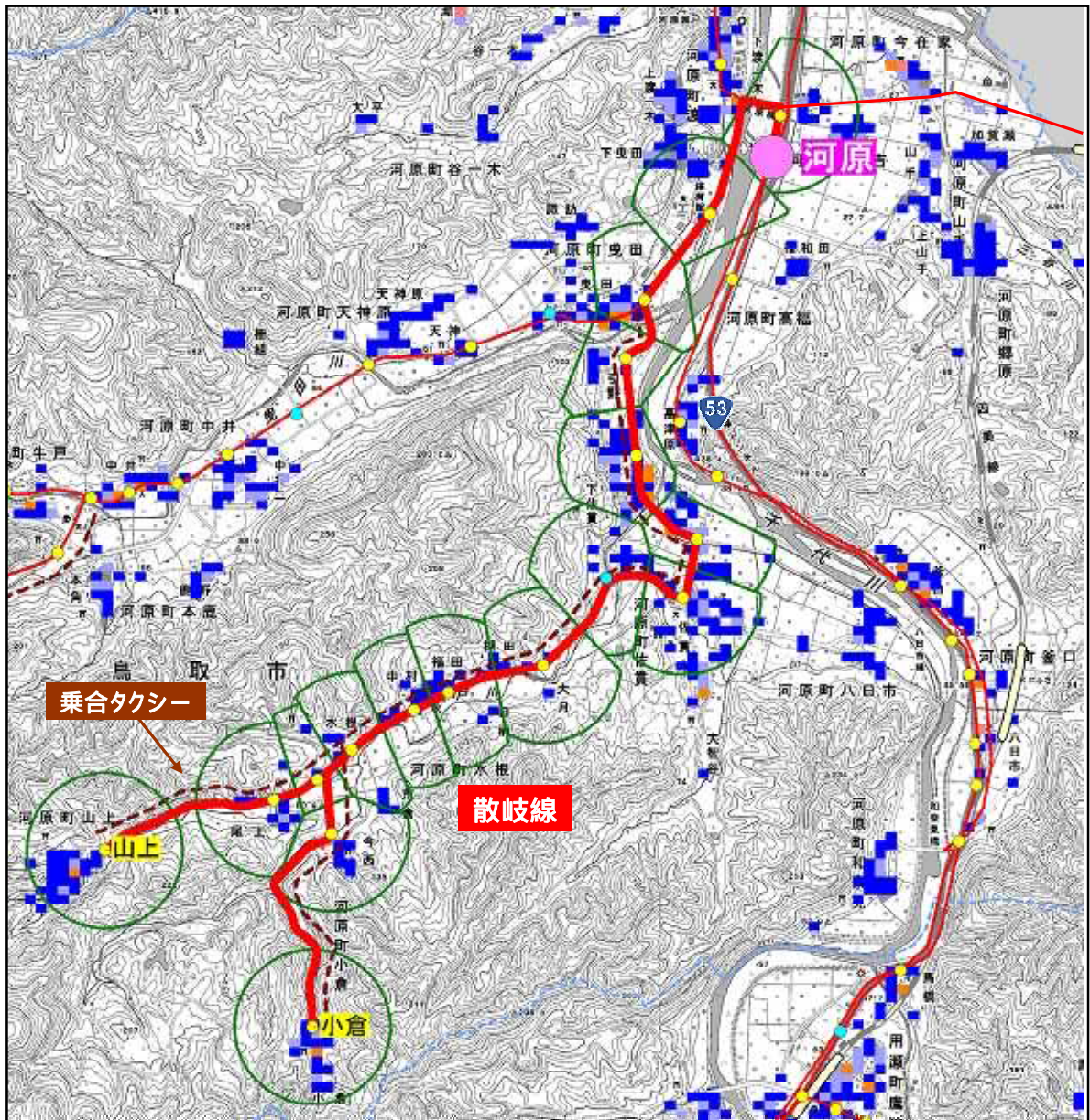
乗り継ぎ拠点「河原」～「神馬」・「北村」間を運行



散岐線

運行経路

乗り継ぎ拠点「河原」～「小倉」間を運行

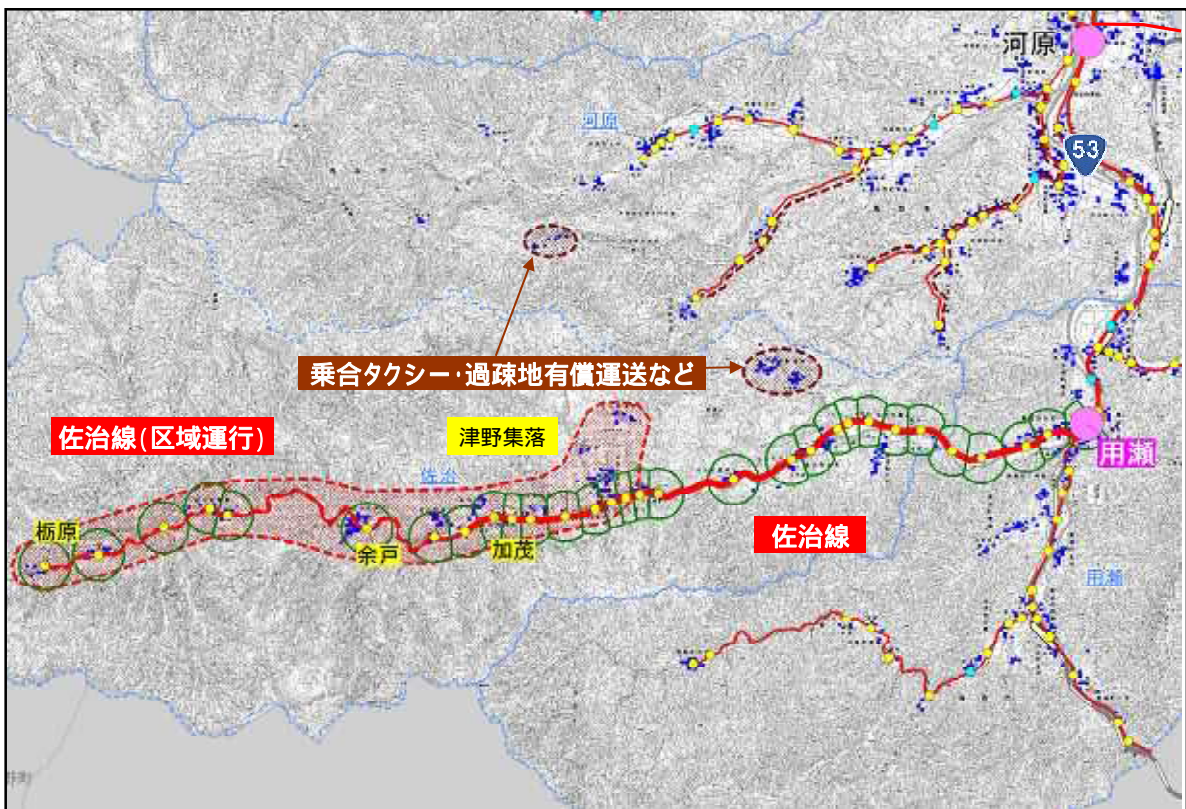


佐治線

運行経路

乗り継ぎ拠点「用瀬」～「栃原」間を運行

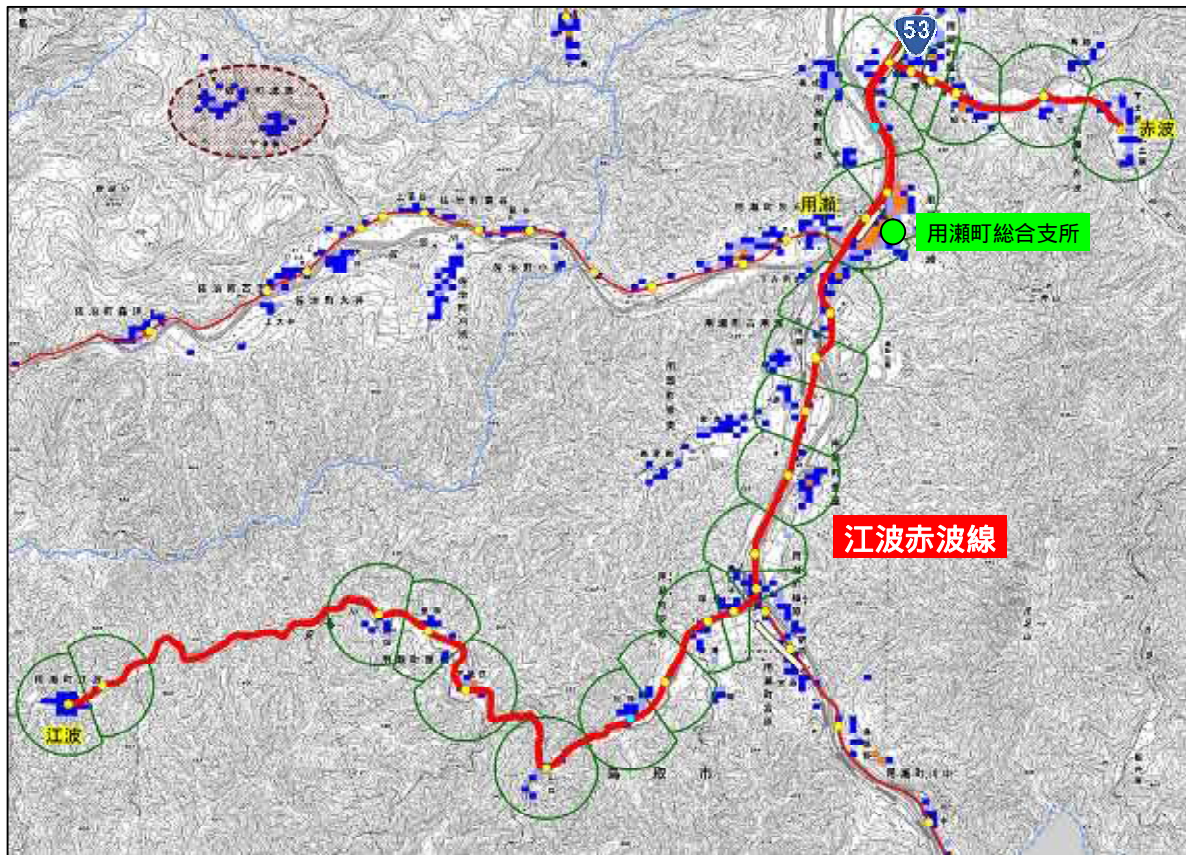
「用瀬」～「加茂」間は、常時定時定路線運行を行うが、「加茂」～「栃原」及び「津野集落」を含む区間は、区域運行としてデマンド型運行を行う。



江波赤波線

運行経路

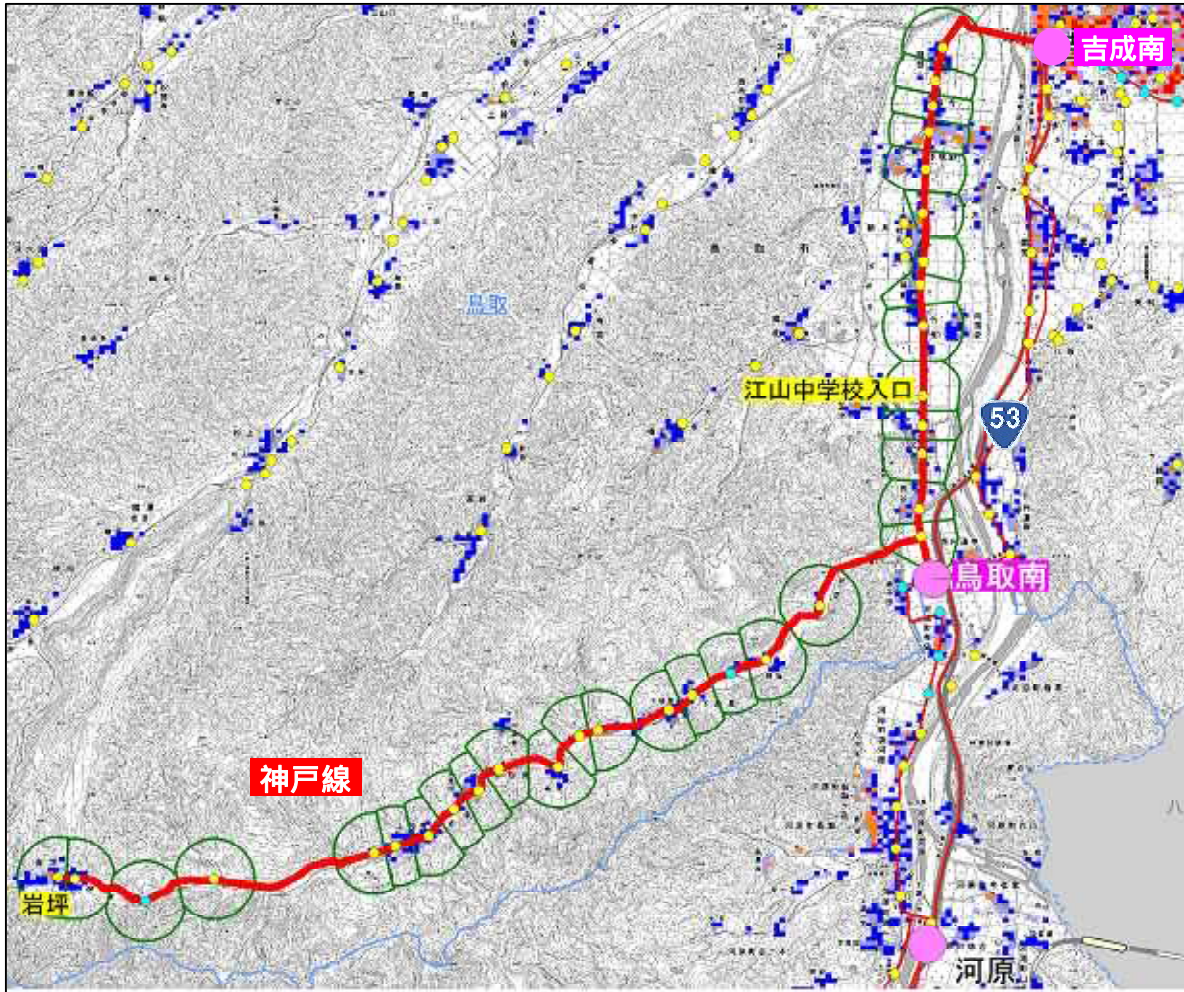
乗り継ぎ拠点「用瀬」～「江波」・「赤波」間を運行
スクールバス機能を有しているとともに、人口集積が低い地域であり、現状の運行を維持する。



神戸線

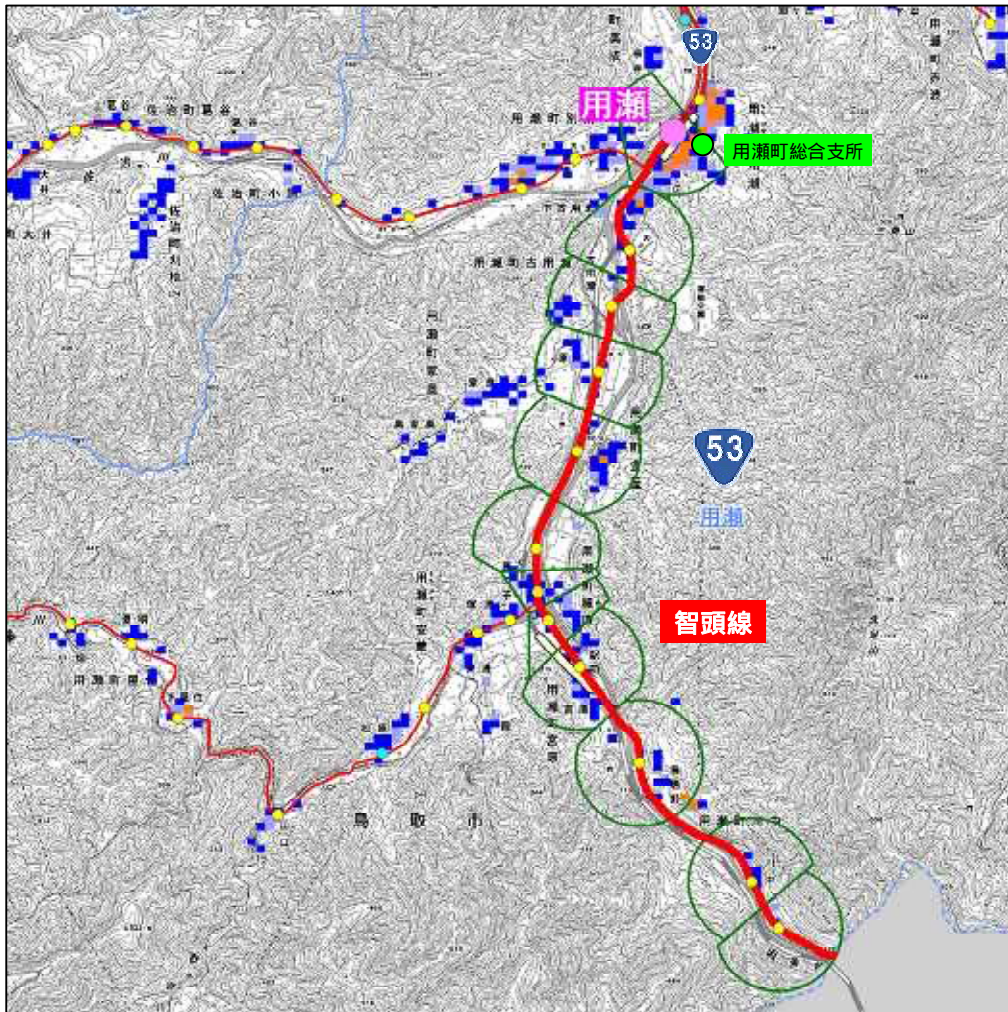
運行経路

乗り継ぎ拠点「吉成南」～「岩坪」間を運行



智頭線
運行経路

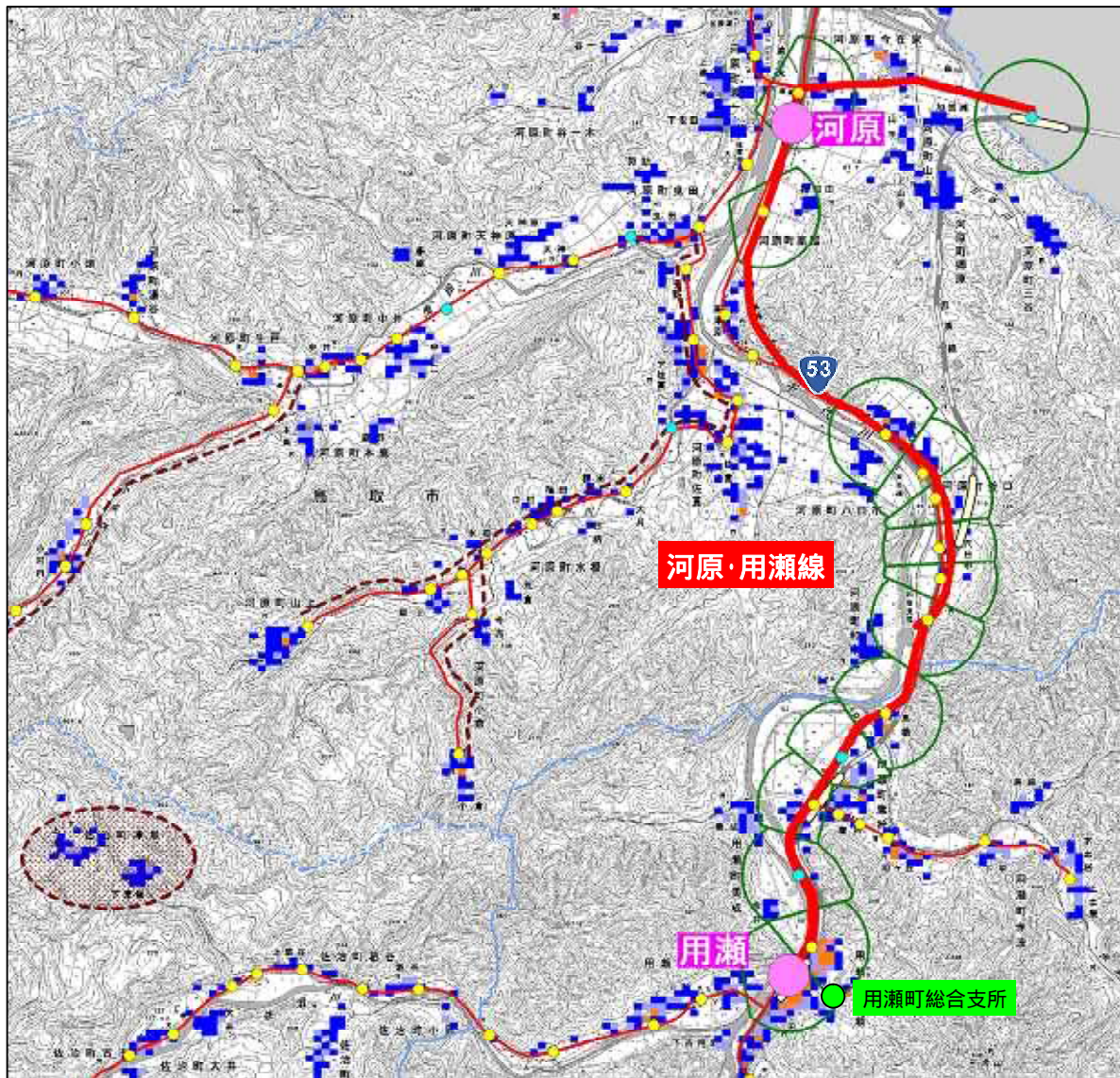
乗り継ぎ拠点「用瀬」～「智頭」間を運行



河原・用瀬線

運行経路

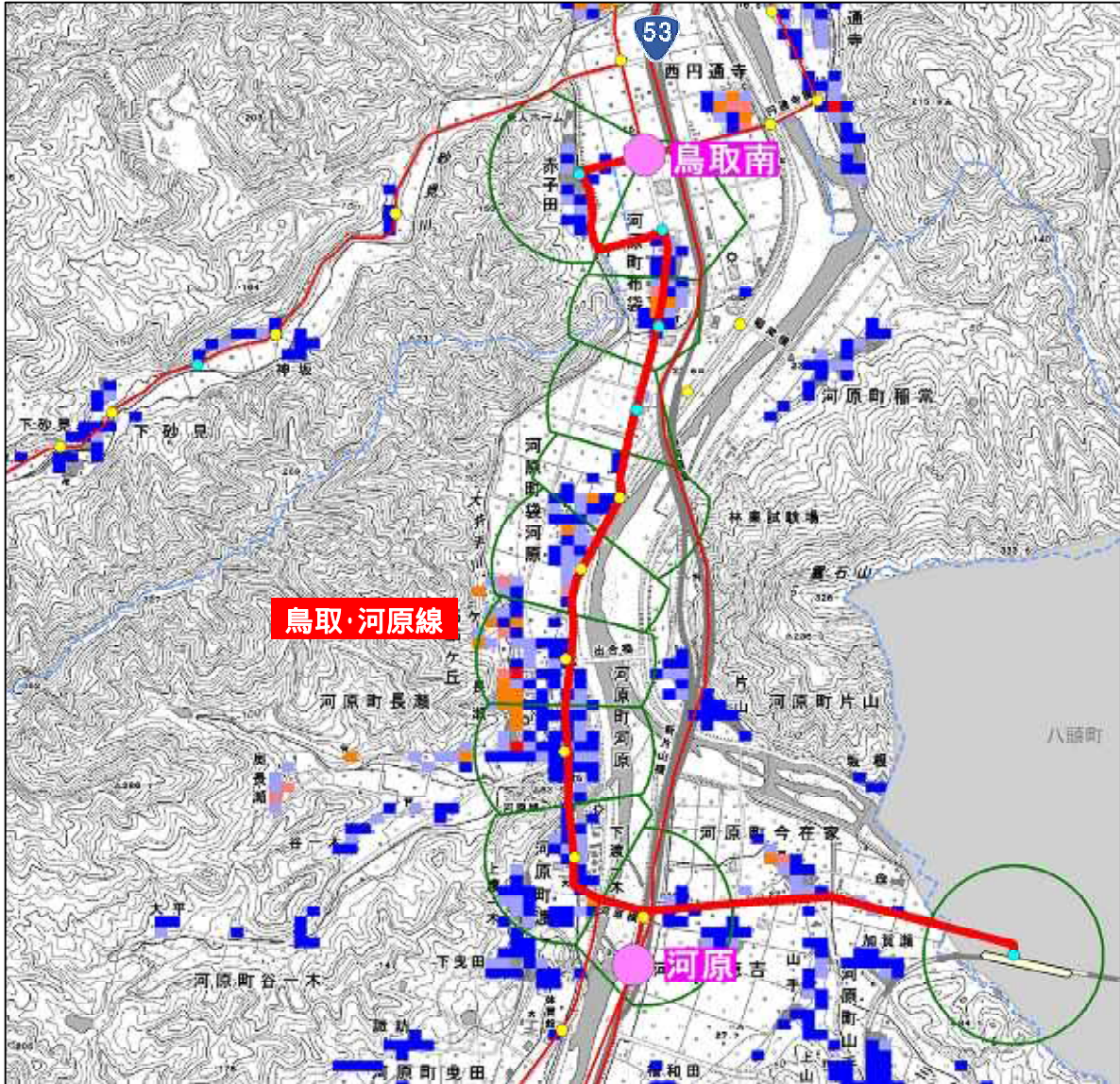
乗り継ぎ拠点「河原」(河原駅)～「用瀬」間を運行



鳥取・河原線

運行経路

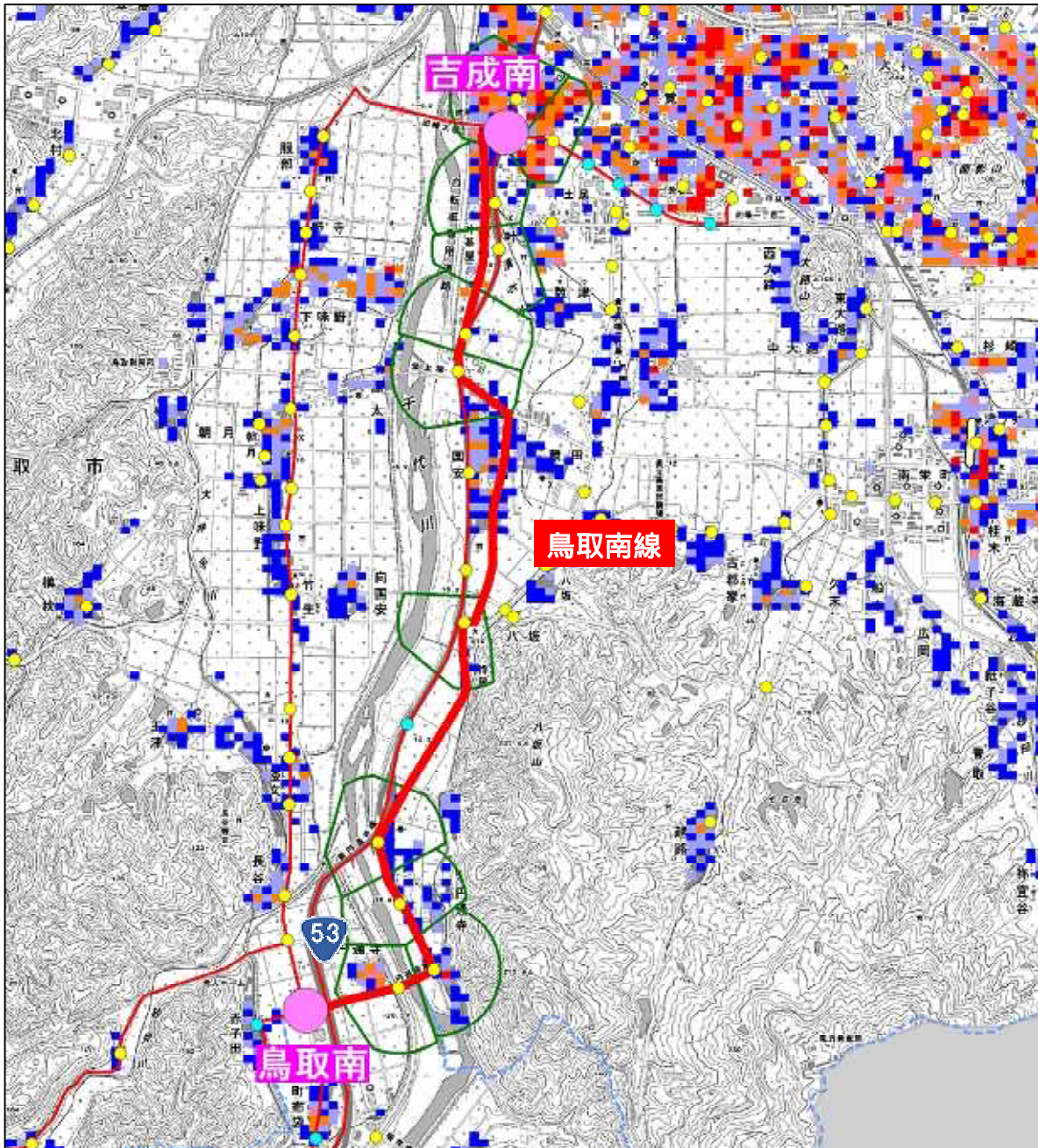
乗り継ぎ拠点「鳥取南」～「河原」(河原駅)間を運行



鳥取南線

運行経路

乗り継ぎ拠点「吉成南」～「鳥取南」間を運行



第4章 実証運行に向けた取り組み

4-1 南部地域実証運行に向けたスケジュール

南部地域における幹線・支線・乗り継ぎ拠点などから構成される実証運行に向けた各種準備項目のスケジュールを以下に示す。

事業名	項目	H23年度				H24年度			
		1	2	3	4	1	2	3	4
幹線路線の運行	運行サービス検討	■	■	■					
	運行主体			■	■				
	バス車両					■	■		
	法的手続き					■	■		
支線路線の運行	各地域での協議	■	■	■					
	運行サービス検討		■	■	■				
	運行主体				■				
	運行車両					■	■		
	法的手続き					■	■		
乗り継ぎ拠点	用地準備	■							
	調査・設計		■	■	■				
	工事					■	■		
交通ICカード	運営主体	■							
	要件定義	■	■						
	システム設計・開発			■	■	■			
	機材導入・カード印刷					■	■		
広報・利用促進	交通シンポジウム					■			
	幹線バスラッピング	■	■	■	■	■	■		
	バスの愛称				■	■			
	公共交通利用促進				■	■	■		

実証運行開始

4-2 幹線路線運行準備の留意事項

交通事業者へのヒアリング結果等をもとに、南部幹線路線の運行準備の各項目における留意事項を以下に示す。

運行サービスの検討

南部幹線路線の運行サービスは、従来に比べて運行便数が増加するため、これに対応可能な運行体制を構築する必要がある。そのため、運行事業者と連携して利用者にとって魅力が高く、安全面を第一とした運行サービスを検討する必要がある。

運行主体

幹線と支線に分割することで、支線路線を運行する運転手や車両に対する日々の管理（対面点呼等）の体制が困難になることが予想される。また、従来よりもサービス水準が高い運行を実施するためには、バス事業者と地域のタクシー事業者が連携することも重要である。

具体的な運行主体を様々な視点から検討し、南部地域公共交通事業者組合の設立等も視野に入れる必要がある。

バス車両

南部地域の路線バスのしくみが大きく変わるとともに、運行サービスが向上するためバス車両を追加する必要がある。上述の運行サービス検討に併せて車両の準備が必要となる。また、幹線バスは事業のPRや利用促進の効果を持たせるために、ラッピングや新規性の演出なども効果的となる。

法的手続き

幹線路線運行にあたっては、新設バス停に関する道路管理者や警察との協議を行うとともに、道路運送法に基づく申請手続きが必要となる。

4-3 支線路線運行準備の留意事項

各支線路線の運行準備の各項目における留意事項を以下に示す。

各地域での協議

支線路線の計画においては、地域住民と連携して構築することで、よりニーズに即した利便性の高い運行サービスを構築することが可能となる。そのため、運行形態やダイヤ設定など、住民と協議を重ねて検討する必要がある。

運行主体

支線では人口集積の状況などからバスだけでなくタクシー車両による運行が適する場合も考えられる。そのため、タクシー事業者とも協議を行い、地域の状況に応じた運

行サービスを提供できる運行主体を検討する必要がある。

運行車両

上記と同様に地域の人口集積や道路状況に応じた車両を導入する必要がある。

法的手続き

支線路線運行にあたっては、新設バス停に関する道路管理者や警察との協議を行うとともに、道路運送法に基づく申請手続きが必要となる。

4-4 乗り継ぎ拠点整備の留意事項

南部地域の運行では、支線と幹線の乗り継ぎが基本となる。高齢者等にとっては、乗り継ぐ際の距離、段差などが利用の抵抗となるため、バリアフリーに配慮したプラットフォームの設計が必要となる。

4-5 交通ICカード導入準備の留意事項

交通ICカード導入においては、鳥取市のまちづくりにおける活用なども視野に入れた機能を検討する一方で、導入時や維持管理のコストにも配慮する必要がある。そのため、要件定義を行う際に、鳥取市に必要なICカードの機能とコストに関して十分な検討を行う必要がある。

4-6 広報・利用促進の留意事項

広報活動や利用促進のための施策を効果的に実施するためには、新たな運行サービスの導入時期とのタイミングが重要である。そのため、各種広報活動などは、事前に計画的な準備を行い、運行開始に照準を定めた戦略的な展開が必要となる。

具体的には、的確な情報提供施策を推進するとともに、住民の方とのコミュニケーションによって新しい交通サービスの理解を進めて利用の動機付けを図る「住民MM(モビリティマネジメント)」とエコ通勤に関して事業所を主体に取り組む「職場MM」が効果的である。