

## 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。