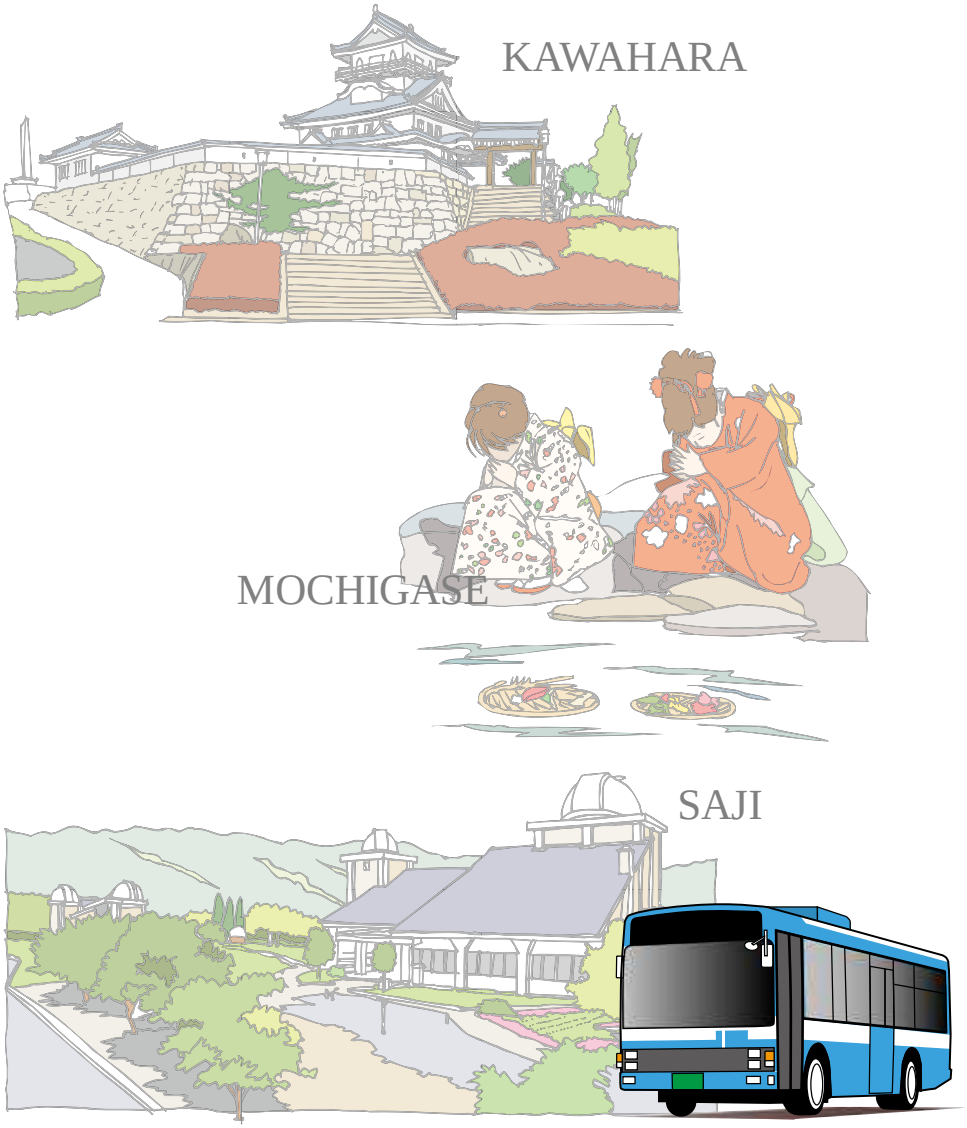
南部地域新総合公共交通計画



平成 24 年 3 月

鳥取市生活交通会議
鳥取市

はじめに

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』を平成 21 年 3 月に策定しました。

これを踏まえ、平成 22 年度には『第９次鳥取市総合計画（平成 23 年度～）』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」を明らかにした『鳥取市バス路線網再編実施計画』を策定しています。

今年度はこの計画に基づき、現実的な課題を抽出しながら鳥取市南部地域におけるより具体的な公共交通のあり方を検討し、ここに『南部地域新総合公共交通計画』としてまとめました。

本計画に基づき、平成 24 年 10 月から 1 年間実証運行を行い、路線再編の効果、本格運行に向けた修正点等を整理する予定です。

目　　次

序章　計画の位置づけ 1

序-１　計画の背景 1

序-２　計画策定のフロー 3

序-３　目指す移動環境と効果 4

第１章　運行計画の概要 7

１-１　鳥取市バス路線網再編実施計画の課題と対応 7

１-２　南部地域新総合公共交通計画の概要 9

第２章　幹線の運行計画 10

２-１　基本方針 10

２-２　運行経路 11

２-３　運行ダイヤ 15

２-４　乗り継ぎ拠点 17

第３章　支線の運行計画 21

３-１　基本方針 21

３-２　西郷線 22

３-３　散岐線 24

３-４　佐治線 26

３-５　江波赤波線 29

３-６　和奈見国英線 30

第４章　運賃の計画 32

４-１　運賃体系の計画 32

４-２　収支の検討 33

第５章　利用促進策 34

５-１　利用促進策の必要性 34

５-２　利用促進の達成目標 34

５-３　鳥取市の公共交通を考えるシンポジウムの開催 36

５-４　職場モビリティマネジメント 37

５-５　住民モビリティマネジメント 38

５-６　乗り継ぎ拠点におけるバスアテンダント 39

５-７　その他の利用促進策 40

第６章　評価と見直しの考え方 41
６-１　評価指標の設定 41
６-２　実証運行における見直しの考え方 42
６-３　本格運行における PDCA サイクルに基づく見直しの流れ 42

添　付　資　料 43
１　支線検討における山ダイヤ 44
２　収支の検討 50

序章　計画の位置づけ

序-１　計画の背景

（１）鳥取市における地域公共交通再編の背景

本市の公共交通の利用者は、自家用車の普及（モータリゼーションの進展）や過疎化、少子化等の進行により年々減少し、利用者の減少が減便や廃止などのサービス低下を招き、サービス低下がさらに利用者の減少を招くという悪循環となっています。

鳥取県東部の路線バス利用者は、平成 10 年には５８７万人、平成 22 年では 272 万人と 315 万人が減少し、ほぼ半減しています。

この状況が進むと、公共交通の利用者は減少を続け、路線を縮小・廃止せざるを得ない状況になることが予想されます。

こうした中、本市では、路線バスを補完する代替タクシーやＮＰＯ法人によるバスの運行、気高循環バスや福部循環バスなど地域の特性に応じた運行サービスを導入することにより生活交通確保を図っています。

また、現在「人を大切にするまち」の理念のもとに現状のバス路線を再編し、鉄道、タクシー、自転車などの交通手段と連携した新しい総合公共交通システムの構築に取り組んでいます。

この構想の核となるバス路線については、幹線と支線に再編することを基本とした新しいシステムを導入することとしています。

この取り組みにより、公共交通を維持・確保していくとともに、持続可能な公共交通を創っていきます。

（２）南部地域における問題点と対応策の概要

鳥取市バス路線網再編実施計画（H23 年 3 月策定）において検討してきた、南部地域における問題点とその対応策を以下に示す。

問題点

○　現状の路線は各谷と鳥取駅間を結ぶ長大路線であり、幹線区間では運行本数が多い割に、重複運行で利便性の低いダイヤとなっている。

○　一方、支線区間では長大路線であるが故に各地域のニーズに沿った運行が困難となっており、生活の中で利用しにくい状況である。

○　また、バス停から離れた交通空白地域も見られる。

対応策

○ 幹線区間と支線区間にわけることで、非効率な交通体系を効率化する。これにより、幹線区間では利用しやすいダイヤを設定し、支線区間は地域内での日常移動がしやすいダイヤを設定する。

○ デマンド（予約型）運行などにより、交通空白地域を解消する。

○ さらに、わかりやすい情報提供や利用促進策を実施し、利用したくなる公共交通を目指す。

序-２　計画策定のフロー

計画策定のフローを以下に示す。

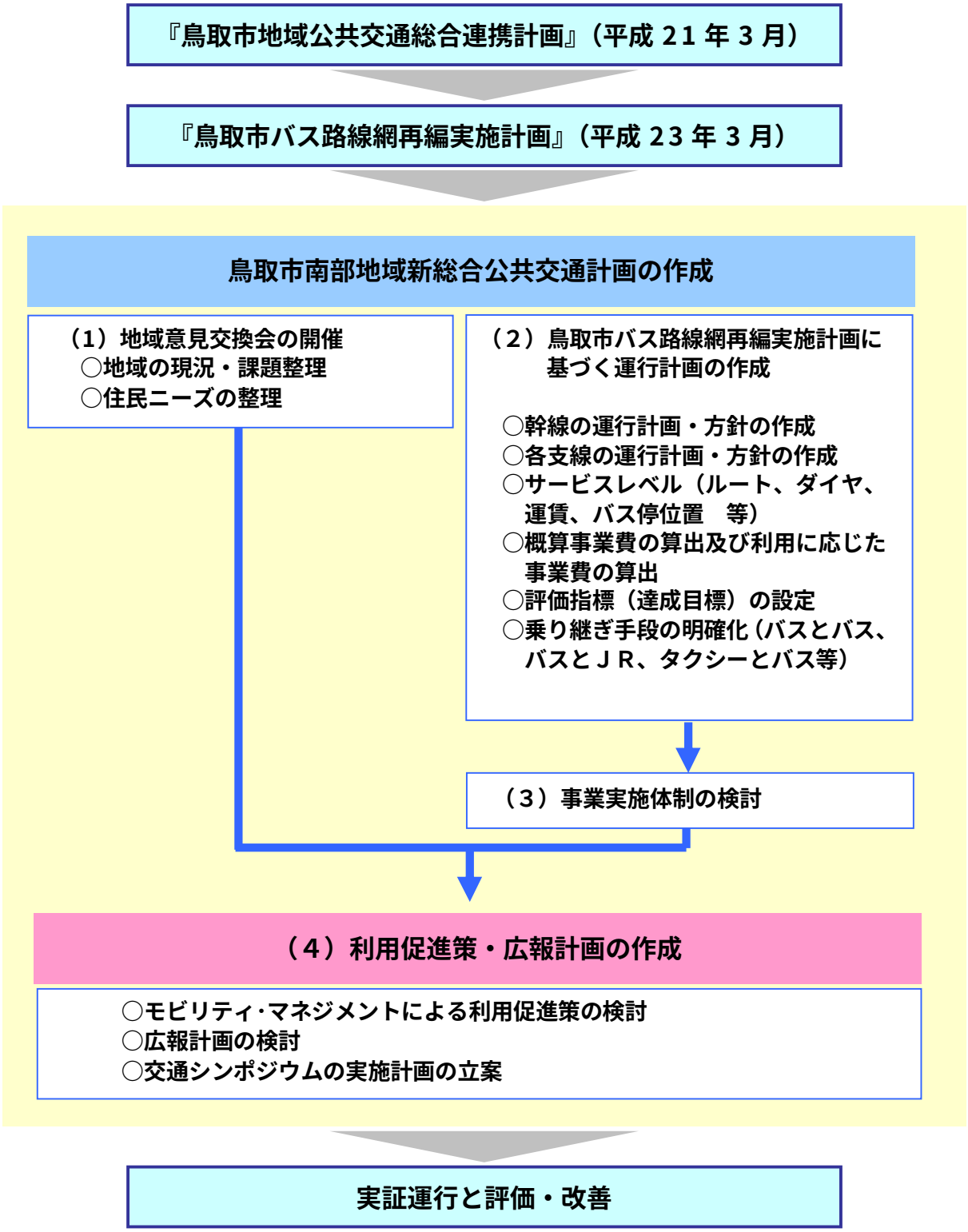


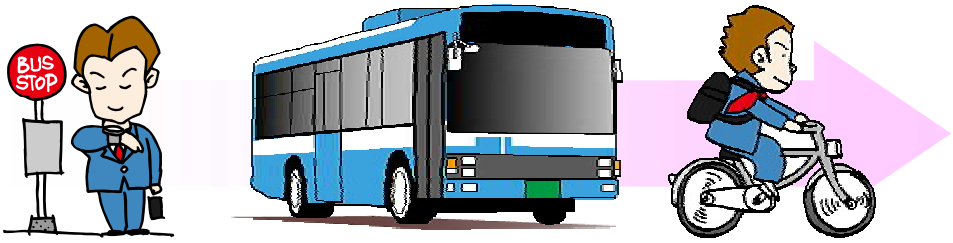
図 1　計画策定のフロー

序-３　目指す移動環境と効果

本計画は、以下のような移動環境の実現を目指す。

①各地域からの通勤利用が可能な移動環境

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夜遅く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。

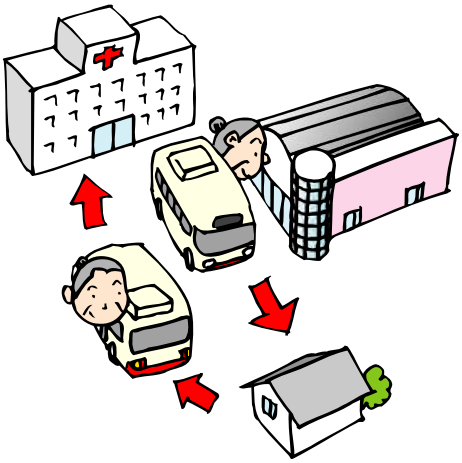


②夜遅くまで利用可能な移動環境（幹線のみ）

幹線については、普段はクルマでの通勤でも、飲み会の時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。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、待ち時間なく自宅までスムーズに帰宅できるようにする。

③気軽に通院できる移動環境

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（予約型）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、安く移動が可能なしくみとする。



④楽しく買物ができる移動環境

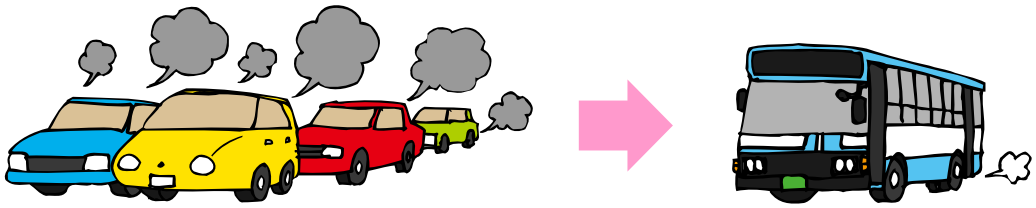
休日は自動車を利用しなくても市内中心部で買物やイベント参加など、様々な場所に自由に行くことができる移動環境を構築する。買物は、自宅近くで乗降可能なフリー乗降区間の設定などによって、重い荷物を持って長い距離を歩くことを無くす。

このような移動環境が実現することにより、自家用車から公共交通への転換が進めば、以下のような効果が望める。

期待される効果

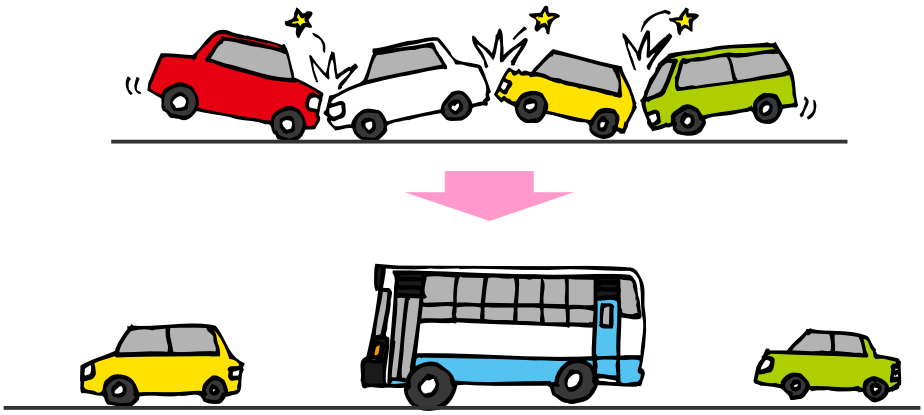
○ 環境に対する効果

自動車から公共交通に転換することで、排出する CO_2 の削減が可能となる。



○ 交通安全に対する効果

自動車交通が減少することによって、自動車が関係する交通事故の削減が期待できる。



○ 高齢者の介護予防

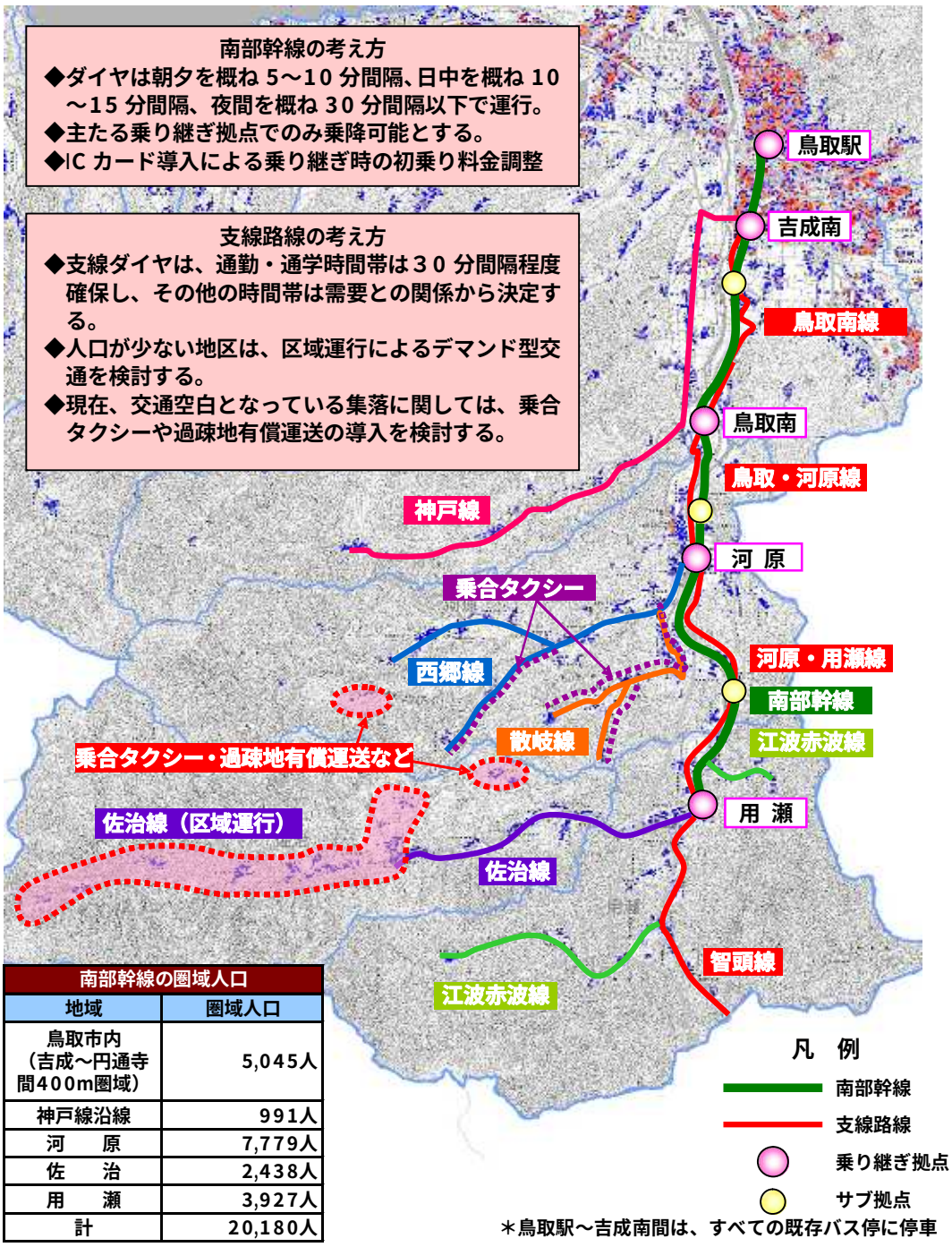
高齢者の方が自ら移動して買物等を行うことによって、介護予防の効果がある。

第1章　運行計画の概要

1-1　鳥取市バス路線網再編実施計画の課題と対応

（1）鳥取市バス路線網再編実施計画（H23 年 3 月策定）の概要

平成 22 年度に策定した鳥取市バス路線網再編実施計画の概要を以下に示す。



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人
神戸線沿線	991人
河　　原	7,779人
佐　　治	2,438人
用　　瀬	3,927人
計	20,180人

図 2　鳥取市バス路線網再編計画（H23 年 3 月策定）の概要

（2）鳥取市バス路線網再編実施計画（平成 23 年 3 月策定）の課題と対応

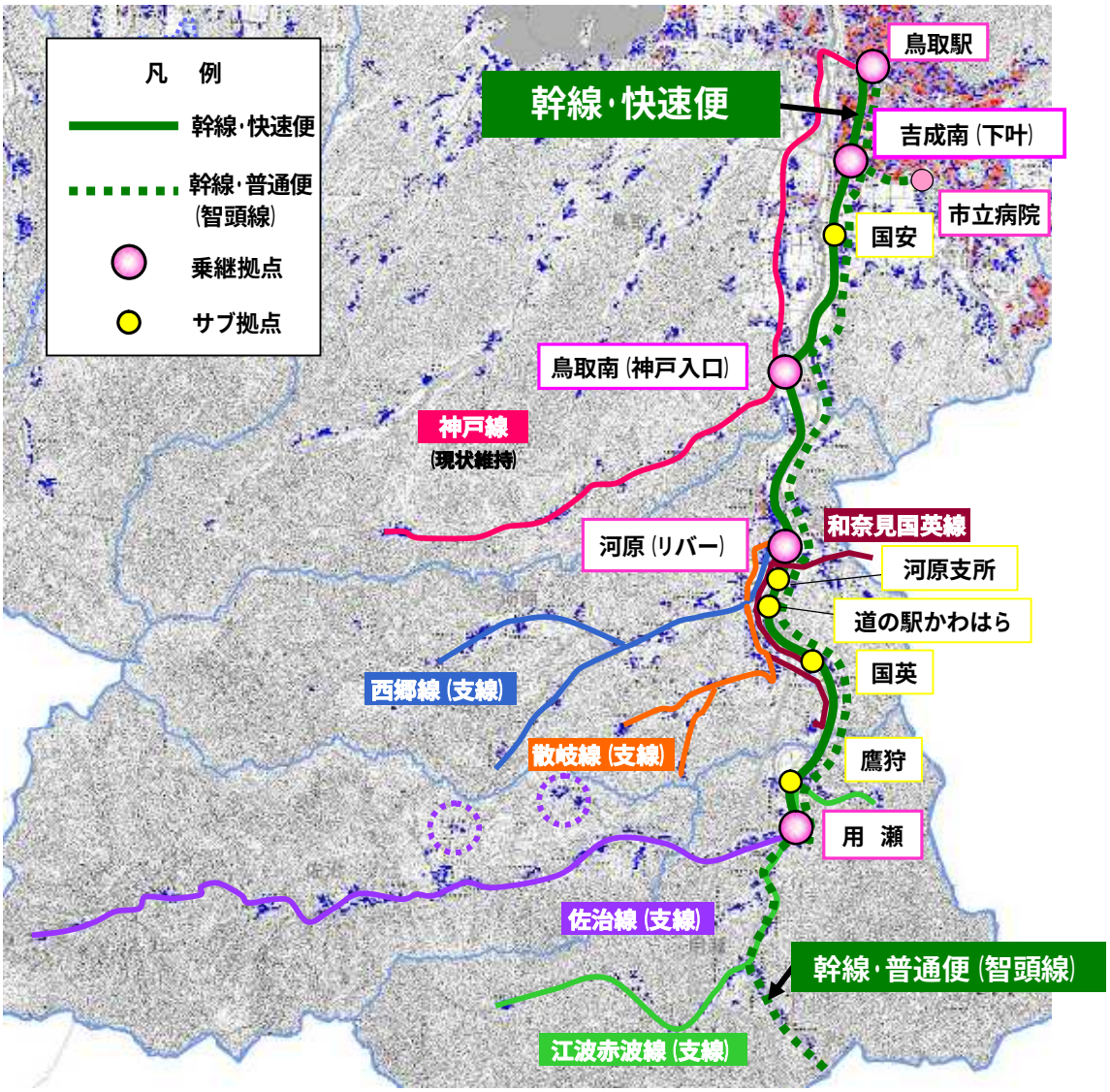
鳥取市バス路線網再編実施計画（平成 23 年 3 月策定）に対して、実際の交通状況や現地の状況等から抽出された課題と対応方法を以下に示す。

表 1　計画の課題と対応

計画上（平成 23 年 3 月策定）の課題	対応
幹線における普通便の設定について	
①幹線と並行して運行する支線の設定を検討していたが、集落の人口集積が少なく支線の運行が非効率である。	(ⅰ) 幹線における普通便の設定を検討する。
②意見交換会において幹線沿いの住民から、現状サービスの低下を懸念する声が強い。	
鳥取駅～鳥取南間の運行について	
①「鳥取南」～「吉成南」間の支線は、鳥取駅までの距離が短いため、乗り継ぎ抵抗が大きい。また、「鳥取南」～「鳥取駅」間の支線運行は、幹線と重複するため非効率となる。	(ⅰ) 市立病院経由便は、速達性を重視しない系統として需要に応じた運行とする。 (ⅱ) 乗り継ぎ拠点「吉成南」以北では、全てのバス停に停車する。
②南部幹線に「市立病院」経由便が必要となるが、その場合所要時間が通常の鳥取駅直行便よりも時間がかかり、速達性に問題がある。	
③「円通寺」地区は、人口集積があまり多くないため、単独の支線運行は非効率である。	
神戸線の接続について	
①計画では、神戸線を「吉成南」に接続しているが、「現状が独立した路線になっており沿線の影響範囲（学校等）が大きいうえに人口集積も比較的高いエリアを運行する」、「吉成南では乗り継ぎ抵抗が大きい」、「地元から何度も現状維持の声を聞いている」状況である	(ⅰ) 現状路線を維持する。 (ⅱ) 乗り継ぎ拠点「鳥取南」を神戸線付近として、乗降可能とする。
河原乗り継ぎ拠点について	
①計画では、「道の駅かわはら」北側を乗り継ぎ拠点として設定していたが、周辺に人口集積がなく、生活利便施設も少ないため、市街地内への設定が望ましい。	(ⅰ) 河原地域のさらなる利便性の確保や活性化を図るため、河原中心部のショッピングセンター「リバー」に変更する。
幹線運行ダイヤについて	
①計画では、朝の通勤時間帯では、5 分間隔での運行としていたが、市街地の信号や渋滞によって「近接運行」となる可能性がある。	(ⅰ) 朝の通勤時間帯であっても、10～15 分間隔を最小間隔として検討を行う。
サブ拠点について	
①計画では、各乗り継ぎ拠点間に 1 箇所のサブ拠点を設定していたが、「河原乗り継ぎ拠点の変更」、「JR 駅付近での乗降の必要性」から、再検討を行う必要がある。	(ⅰ) 国安をサブ拠点として設定する。 (ⅱ) 「道の駅かわはら」をサブ拠点として設定する。当該拠点では、パーク＆ライドの拠点機能を期待する。 (ⅲ) 国英駅前をサブ拠点として設定する。 (ⅳ) 鷹狩駅前をサブ拠点として追加する。 (ⅴ) 河原支所前をサブ拠点として追加する。
智頭線について	
①計画では、智頭線を支線として位置付けていたが、智頭町の協議を踏まえた運行とする必要がある。	(ⅰ) 智頭線は、現在と同様に鳥取駅までの運行とし、幹線の普通便として位置付けを検討する。 (ⅱ) 当該便は、市立病院経由便を設定する。

1-2　南部地域新総合公共交通計画の概要

1-1であげた課題とその対応に基づき検討した『南部地域新総合公共交通計画』の概要を以下に示す。



＊鳥取駅～吉成南（下叶）間は、すべての既存バス停に停車

図 3　『南部地域新総合公共交通計画』の概要

第２章　幹線の運行計画

２-１　基本方針

南部地域における幹線の運行計画にあたっては、以下の基本方針の下で検討を行うものとする。

南部地域幹線運行計画の基本方針

●快速便：主な乗り継ぎ拠点でのみ乗降可能とする。
（速達性を重視して鳥取南（神戸入口）経由）

●普通便：幹線沿い利用者の利便性を維持するため、全バス停で停車する（円通寺を経由）。また、高齢者の利用が多い昼間を中心に市立病院経由を設定する。

●通勤通学での利用に対応するため、朝・夕は 10～15 分間隔で運行する。また、朝は 6 時台から運行し、夜は 21 時台まで運行する。

※　快速便は主な乗り継ぎ拠点とサブ拠点に停車します。

2-2　運行経路

（1）南部幹線運行修正案の概要

鳥取市バス路線網再編実施計画（平成 23 年 3 月策定）からの修正点

●乗り継ぎ拠点「鳥取南」を神戸入り口付近に変更する。
●智頭線は、現行通りのバス停で乗降し、市立病院経由便の検討を行う。
●河原の乗り継ぎ拠点を「道の駅」から河原町中心部のショッピングセンター「リバー」に変更する。
●河原の乗り継ぎ拠点変更に伴い、河原町中心部を運行する経路とする。
●サブ拠点として「鷹狩駅前」、「道の駅かわはら」「河原支所前」を追加する。
●運行ダイヤの最小運行間隔を 10 分とする。

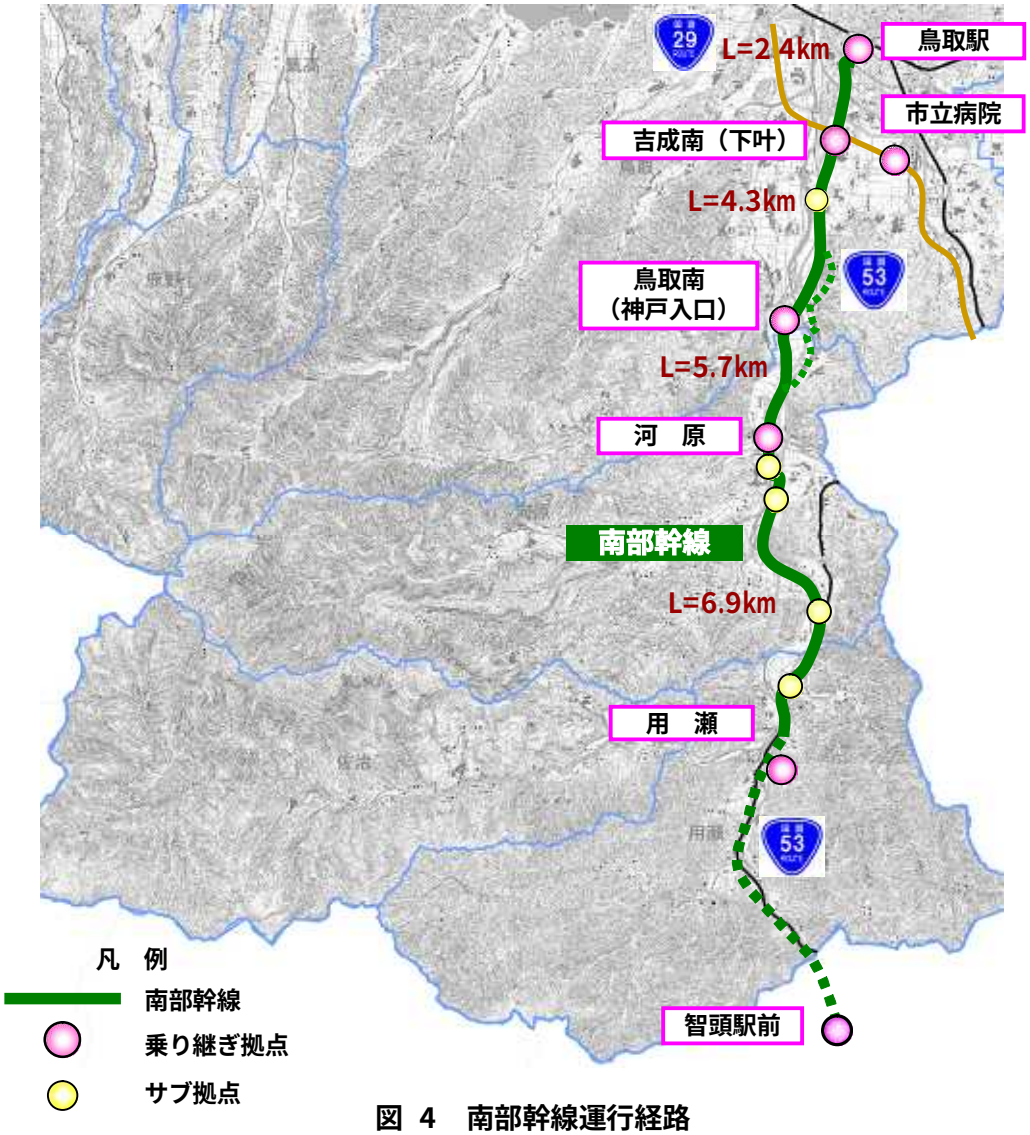


図 4　南部幹線運行経路

（2）用瀬～国英駅前間の運行経路

運行経路のポイント

●国道 53 号を運行する。

●乗降場所は、乗り継ぎ拠点として「用瀬」、サブ拠点として「鷹狩駅前」、「国英駅前」とする。

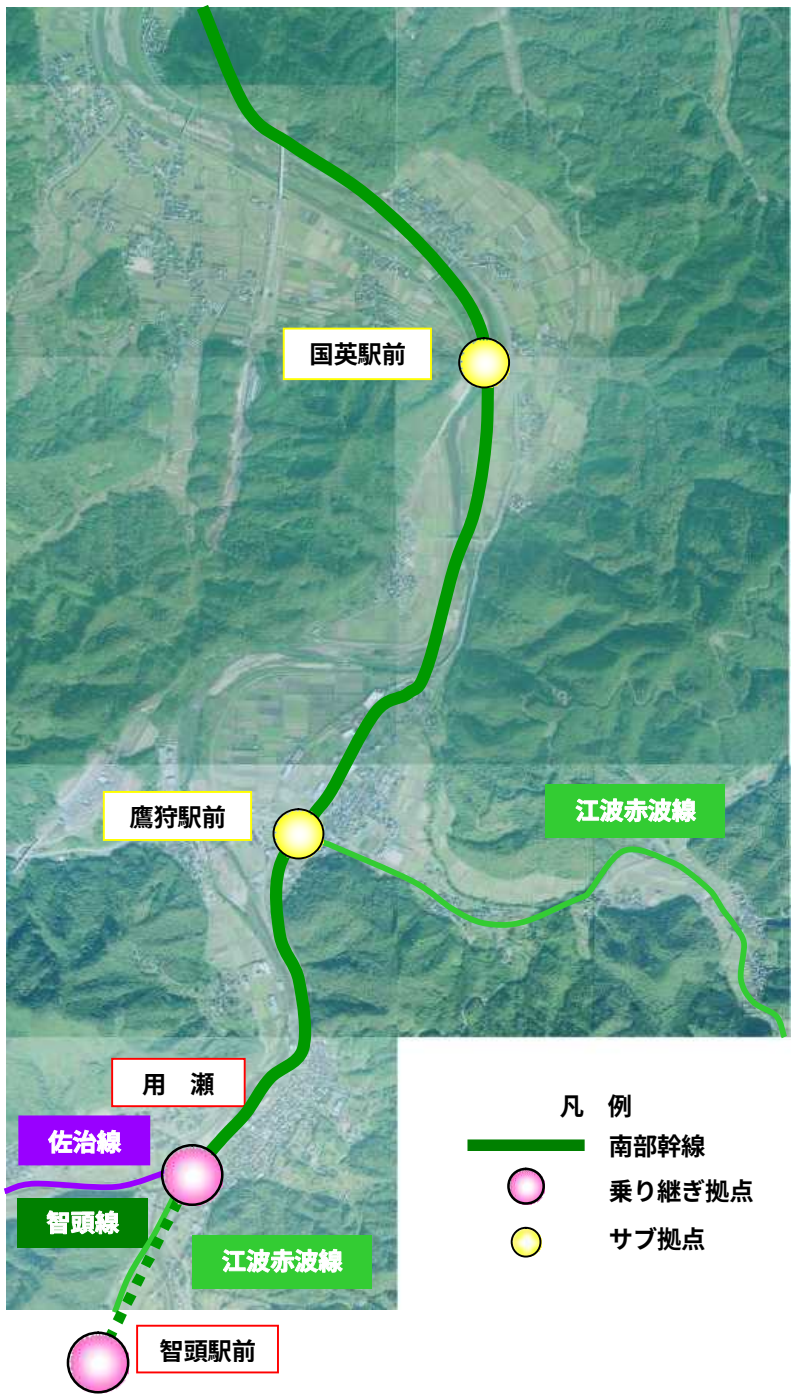


図 5　用瀬～国英間の運行経路

（3）国英駅前～鳥取南（神戸入口）間の運行経路

運行経路のポイント

●河原中心部は、ショッピングセンター「リバー」を乗り継ぎ拠点として、利便性向上と地域活性化に資する。この事によって、国道 53 号から河原市街地を通る経路とする。

●乗降場所は、乗り継ぎ拠点として「河原」、サブ拠点として「河原支所前」「道の駅かわはら」とする。

●「鳥取南（神戸入口）」は神戸線沿線に整備する。

図 6　国英～鳥取南（神戸入口）間の運行経路

（4）鳥取南（神戸入口）～吉成南（下叶）間の運行経路

運行経路のポイント

●国道 53 号を運行する。

●乗降場所は、乗り継ぎ拠点として「鳥取南（神戸入口）」、「吉成南（下叶）」、サブ拠点として「国安」、目的地として「市立病院」とする。ただし、「鳥取南（神戸入口）」は、神戸線沿いに整備する。

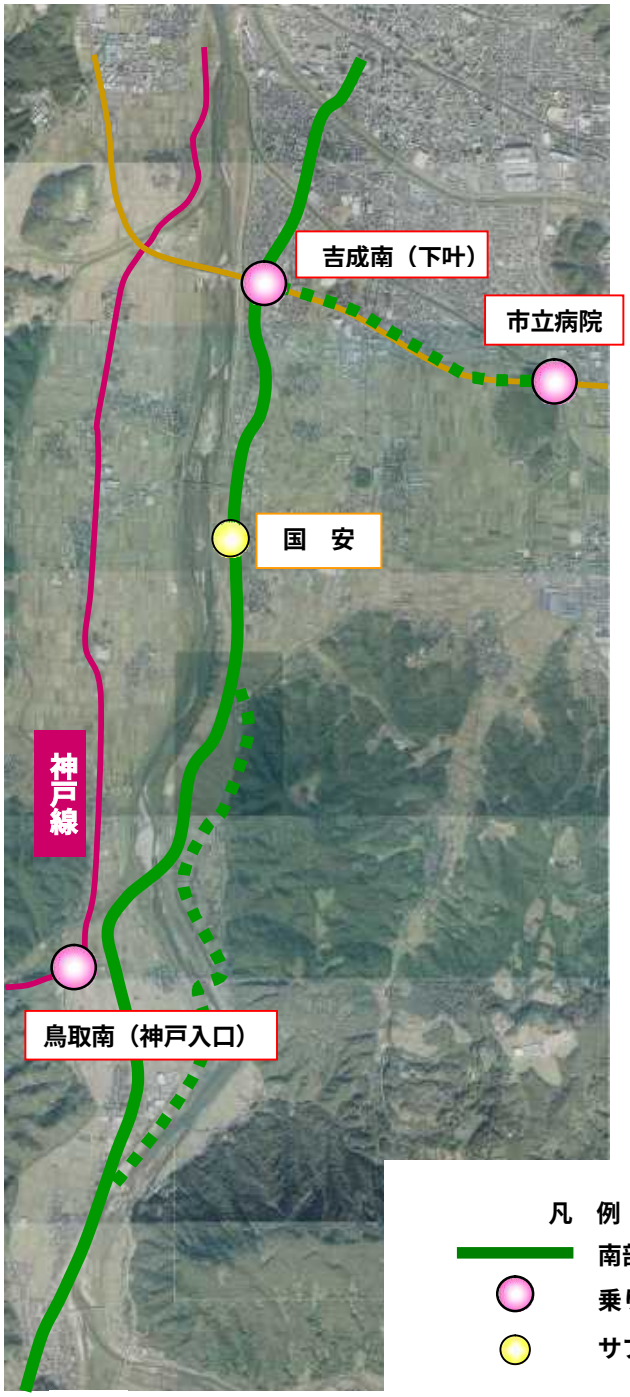


図 7　鳥取南（神戸入口）～吉成南（下叶）間の運行経路

2-3　運行ダイヤ

運行便数

智　頭	→	鳥取駅	13 便	
用　瀬	→	鳥取駅	18 便	鳥取駅方面行き計　31 便
鳥取駅	→	用瀬	20 便	
鳥取駅	→	智頭	12 便	智頭方面行き計　32 便
		合計	63 便	

※夜間の往復３便については他事業において対応を検討する

運行計画案

用瀬 → 鳥取駅

智頭	用瀬	河原口	鳥取南(神戸入口)	円通寺	吉成南(下叶)	市立病院	鳥取駅
	6:25	**6:36**	**6:43**		**6:50**		**7:00**
6:30	6:50	7:05		7:12	7:23		7:35
	7:10	**7:21**	**7:28**		**7:35**		**7:45**
6:55	7:15	7:30		7:37	7:48		8:00
	7:30	**7:41**	**7:48**		**7:55**		**8:05**
7:10	7:30	7:45		7:52	8:03		8:15
	7:45	8:00		8:07	8:18		8:30
	8:05	8:20		8:27	8:38	8:45	9:00
8:10	8:30	8:45		8:52	9:03	9:10	9:25
	9:20	9:35		9:42	9:53		10:05
9:35	9:55	10:10		10:17	10:28		10:40
	10:15	10:30		10:37	10:48		11:00
	10:35	10:50		10:57	11:08	11:15	11:30
10:53	11:13	11:28		11:35	11:46		11:58
11:25	11:45	12:00		12:07	12:18		12:30
	12:15	12:30		12:37	12:48		13:00
12:15	12:35	12:50		12:57	13:08	13:15	13:30
	13:23	**13:34**	**13:41**		**13:48**		**13:58**
13:25	13:45	14:00		14:07	14:18		14:30
	14:23	**14:34**	**14:41**		**14:48**		**14:58**
14:35	14:55	15:10		15:17	15:28	15:35	15:50
	15:13	15:28		15:35	15:46		15:58
15:25	15:45	16:00		16:07	16:18		16:30
	16:23	**16:34**	**16:41**		**16:48**		**16:58**
16:13	16:33	16:48		16:55	17:06	17:13	17:28
	17:13	17:28		17:35	17:46		17:58
17:25	17:45	18:00		18:07	18:18		18:30
	18:23	**18:34**	**18:41**		**18:48**		**18:58**
	18:43	18:58		19:05	19:16		19:28
	19:13	19:28		19:35	19:46		19:58
	19:43	19:58		20:05	20:16		20:28
	20:23	**20:34**	**20:41**		**20:48**		**20:58**
	20:43	20:58		21:05	21:16		21:28
	21:23	**21:34**	**21:41**		**21:48**		**21:58**

※ **赤太字** …快速便

鳥取駅 → 用瀬

鳥取駅	市立病院	吉成南(下叶)	円通寺	鳥取南(神戸入口)	河原口	用瀬	智頭
6:50		7:02	7:13		7:20	7:35	7:55
7:15		7:27	7:38		7:45	8:00	
7:45		**7:55**		**8:02**	**8:09**	**8:20**	
8:10	8:25	8:32	8:43		8:50	9:05	9:25
8:45		**8:55**		**9:02**	**9:09**	**9:20**	
9:30	9:45	9:52	10:03		10:10	10:25	10:45
10:00		10:12	10:23		10:30	10:45	11:05
11:00	11:15	11:22	11:33		11:40	11:55	12:15
11:50	12:05	12:12	12:23		12:30	12:45	
13:00	13:15	13:22	13:33		13:40	13:55	14:15
13:40		13:52	14:03		14:10	14:25	
14:10		14:22	14:33		14:40	14:55	15:15
14:40		14:52	15:03		15:10	15:25	15:45
15:00		**15:10**		**15:17**	**15:24**	**15:35**	
15:30	15:45	15:52	16:03		16:10	16:25	16:45
16:00		**16:10**		**16:17**	**16:24**	**16:35**	
16:40		16:52	17:03		17:10	17:25	17:45
17:00		17:12	17:23		17:30	17:45	
17:15		**17:25**		**17:32**	**17:39**	**17:50**	
17:30	17:45	17:52	18:03		18:10	18:25	18:45
17:45		**17:55**		**18:02**	**18:09**	**18:20**	
18:00		**18:10**		**18:17**	**18:24**	**18:35**	
18:15		18:27	18:38		18:45	19:00	
18:30	18:45	18:52	19:03		19:10	19:25	19:45
18:45		**18:55**		**19:02**	**19:09**	**19:20**	
19:00		19:12	19:23		19:30	19:45	
19:15		**19:25**		**19:32**	**19:39**	**19:50**	
19:30		19:42	19:53		20:00	20:15	
19:45		**19:55**		**20:02**	**20:09**	**20:20**	
20:00		20:12	20:23		20:30	20:45	
20:30		20:42	20:53		21:00	21:15	
21:00		**21:10**		**21:17**	**21:24**	**21:35**	
21:30		21:42	21:53		22:00	22:15	
22:00		22:12	22:23		22:30	22:45	
22:30		22:42	22:53		23:00	23:15	

10分～15分間隔で運行

夜間便については、他事業において対応を検討する

河原第一小

用瀬小

智頭小

用瀬中

※ダイヤについては事業者等との調整により
一部変更となる可能性があります

2-4　乗り継ぎ拠点

（1）用瀬

概　要

●用瀬駅西側（A コープ北側）の民有地を活用して、乗り継ぎ拠点として整備を行う。

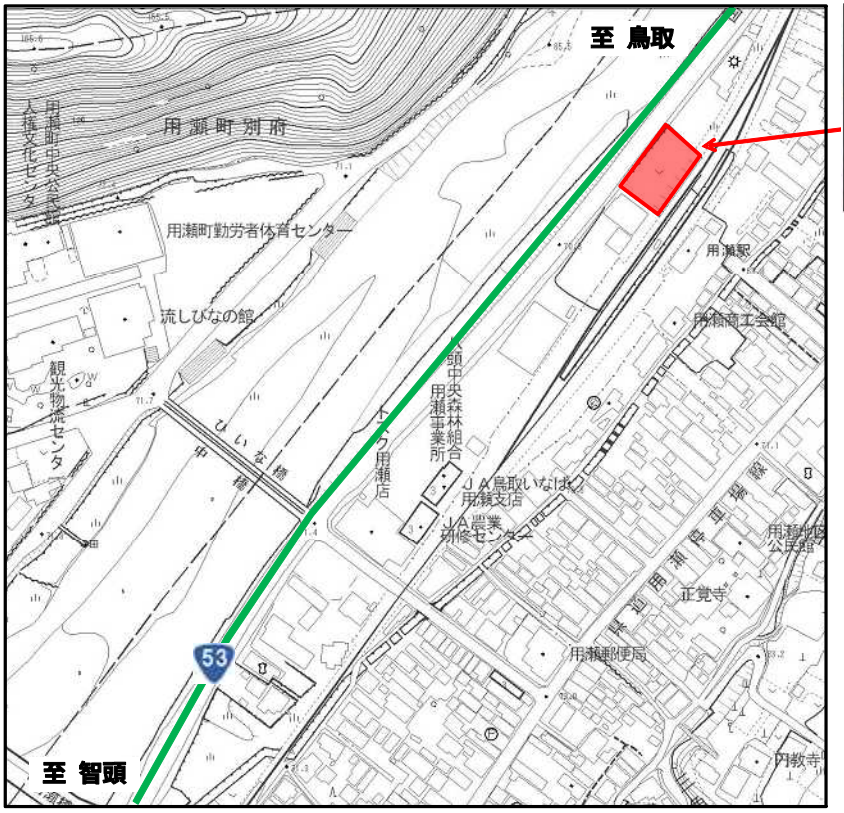


図 8　用瀬乗り継ぎ拠点

課　題

●鉄道との乗り継ぎを円滑に行うためＪＲ西日本と協議をしている。

事業主体

鳥取市

（2）河原

概　要

●河原地域中心部のショッピングセンター「リバー」を活用して、乗り継ぎ拠点として整備を行う。

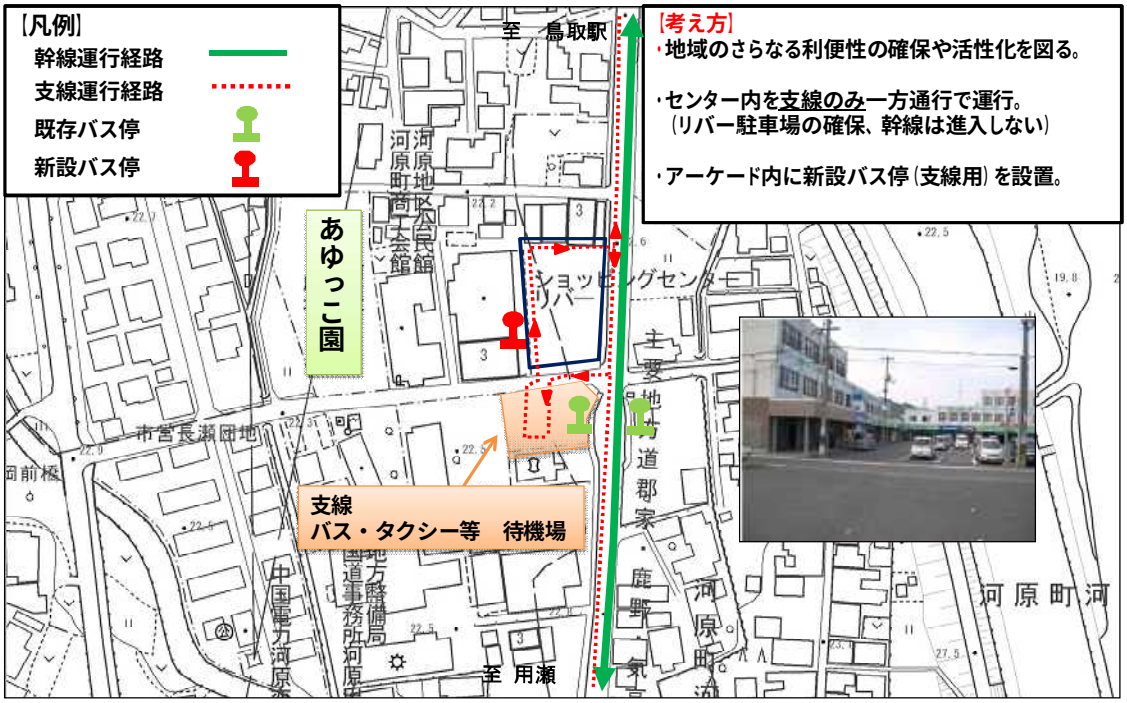


図 9　河原乗り継ぎ拠点

特　徴

●現在も隣接市有地においてバス回転をしており、新たな用地取得が不要である。

●多くの生活利便施設が集積しているとともに、空きテナントを利用して待ち合い環境向上の仕掛けが可能となる。

事業主体

鳥取市

（3）鳥取南（神戸入口）

概　要

●神戸線沿線の未利用地を活用して、乗り継ぎ拠点として整備を行う。

図 10　鳥取南（神戸入口）乗り継ぎ拠点

課　題

●国道 53 号からう回する必要がある。（約 80mのう回）

事業主体

鳥取市

（4）吉成南（下叶）

概　要

●南部地域実証運行においては、乗り継ぎ拠点整備としての形状変更は行わない予定。将来的には既存のバス停車帯を拡幅して整備の検討を行う。

図 11　吉成南（下叶）乗り継ぎ拠点

課　題

●上下線を分離した通常のバス停型となる。

●将来の外環状線との乗り継ぎ方法を工夫する必要がある。

事業主体

鳥取市

第３章　支線の運行計画

３-１　基本方針

南部地域における支線の運行計画にあたっては、以下の基本方針の下で検討を行うものとする。

南部地域支線運行計画の基本方針

- 運行詳細計画にあたっては、地域と協働で作成する。
- 小中学生の通学便は、現在のサービスを継続する。
- 需要に見合った車両サイズと運行方法を選択する。
- 運行車両数もできるだけ少なくなるダイヤを設定する。
- 交通空白地域をできる限り解消するため、当該地域に対してはデマンド（予約型）便による区域運行を導入する。
- 幹線との乗り継ぎ抵抗を緩和するため、他路線との状況を勘案しながら、乗り継ぎ時間のできるだけ短いダイヤを設定する。

3-2　西郷線

課題

●バス停から 400m 圏外の居住者は少ない。
●代替タクシーの運行区間が短く、利用が極めて少ない。
●河原第一小より、14～16 時までの下りのバスがなく、下校に困っているとの意見が寄せられている。

運行計画のポイント

●現行の代替タクシーは廃止し、朝の一部の便を除いて、すべて神馬を経由させる。
●車両は、乗合タクシー1 台を基本とするが、朝・夕の通学時間帯の運行を現行通り確保するため、路線バスを補完的に導入する。

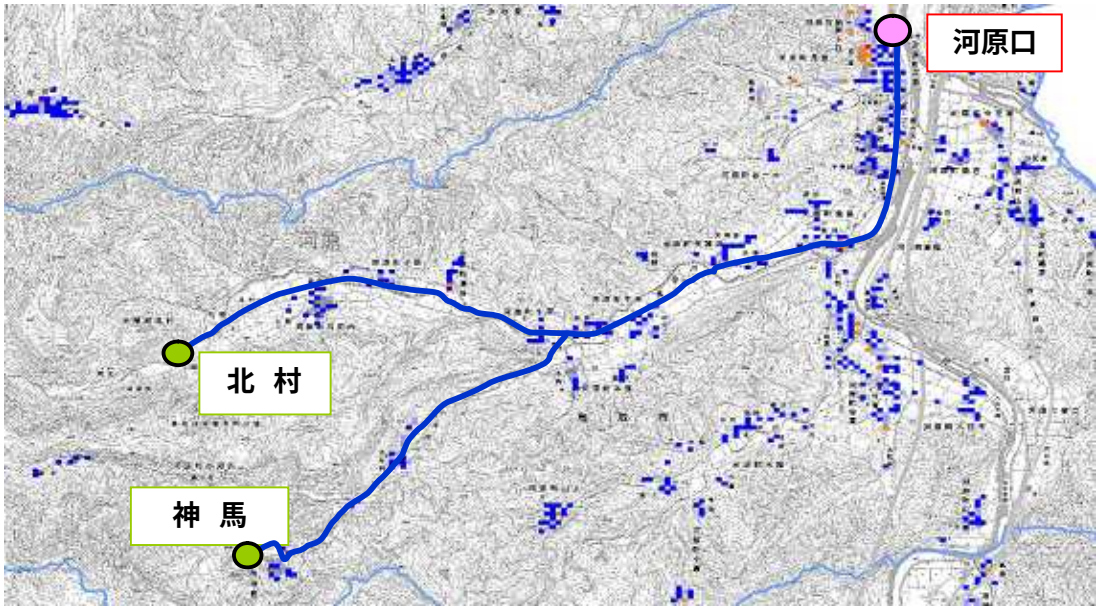


図 12　西郷線ルート

事業主体

バス事業者、タクシー事業者

計画案

表 2　北村発→神馬→河原口着

予定車両	北村	神馬	曳田	河原口	幹線の接続便（河原口発）
乗合タクシー	6:24	6:39	6:52	6:58	7:05
路線バス	6:43	-	6:56	7:01	7:05（7:21）
乗合タクシー	7:20	-	7:33	7:38	7:41
路線バス	7:34	7:49	8:03	8:08	8:20
乗合タクシー	8:47	9:02	9:16	9:21	9:35
乗合タクシー	11:15	11:30	11:44	11:49	12:00
乗合タクシー	13:12	(12:56)	13:25	13:30	13:34
路線バス	15:31	(15:15)	15:44	15:49	16:00
路線バス	16:31	(16:15)	16:44	16:49	-
乗合タクシー	16:50	17:05	17:19	17:24	17:28
乗合タクシー	18:10	18:25	18:39	18:44	18:58
乗合タクシー	19:10	19:25	19:39	19:44	19:58

支線から幹線への乗り継ぎ

表 3　河原口発→北村→神馬着

幹線の接続便（河原口着）	河原口	曳田	北村	神馬	予定車両
8:09	8:27	8:32	8:47	9:02	乗合タクシー
10:30	10:55	11:00	11:15	11:30	乗合タクシー
12:30	12:35	12:40	(13:12)	12:56	乗合タクシー
14:40	14:54	14:59	(15:31)	15:15	路線バス
-	15:54	15:59	(16:31)	16:15	路線バス
16:24	16:30	16:35	16:50	17:05	乗合タクシー
17:39	17:50	17:55	18:10	18:25	乗合タクシー
18:45	18:50	18:55	19:10	19:25	乗合タクシー
21:00	21:10	21:15	21:30	21:44	乗合タクシー

幹線から支線への乗り継ぎ

緑字…学校の始業・終業時間に合わせて設定（一般混乗可）

※ダイヤについては事業者等との調整により、一部変更となる可能性もあります。

必要車両

○路線バス１台　　○乗合タクシー（4～15 人乗り）１台

3-3　散岐線

課題

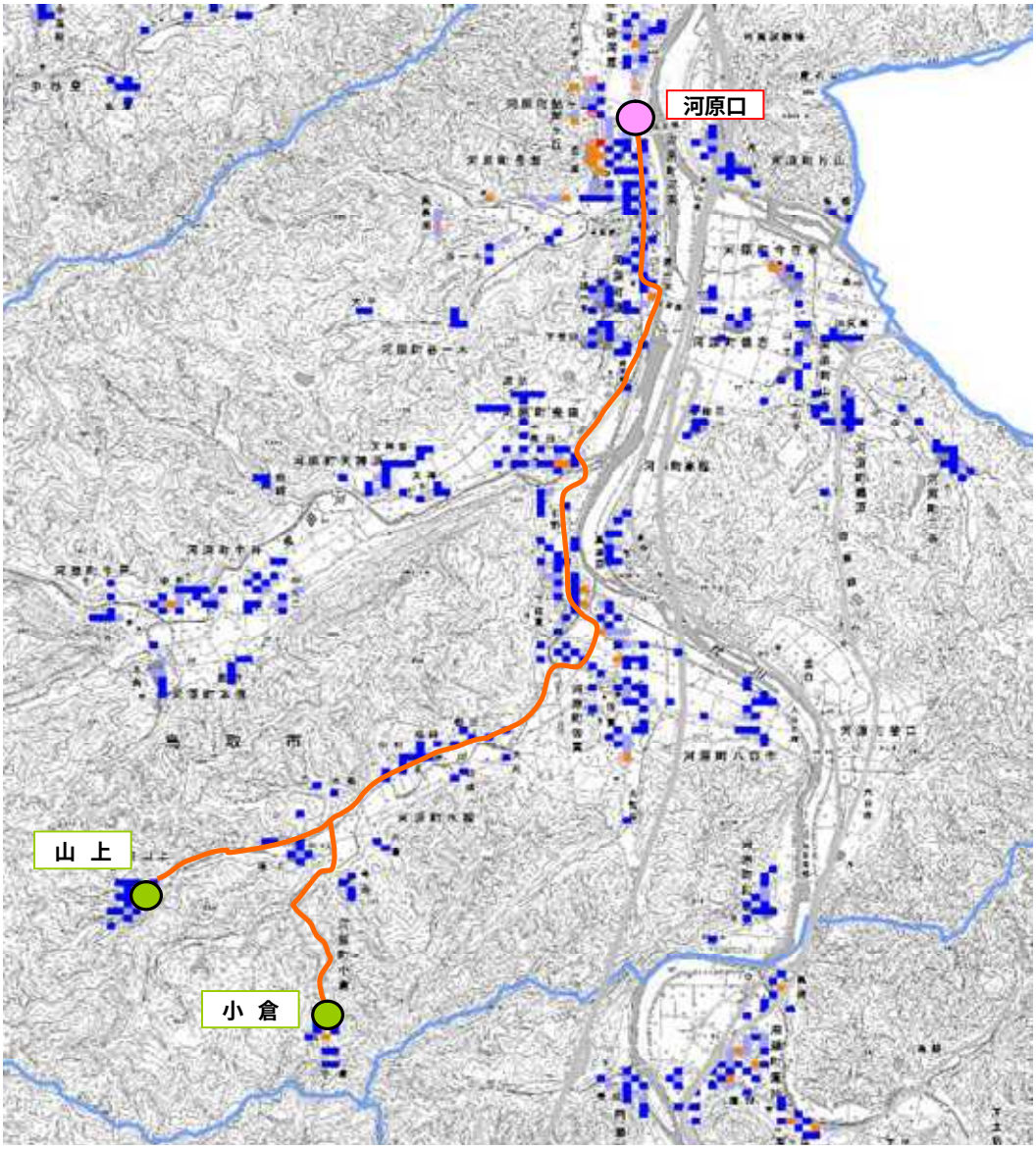
●一日、一便あたりの利用人数が少ない。

●代替タクシーの利用も極めて少ない。

運行計画のポイント

●車両は、乗合タクシー1 台を基本とするが、朝・夕の通学時間帯の運行を現行通り確保するため、路線バスを補完的に導入する。

●定時定路線運行とデマンド型（予約型）乗合タクシー運行を組み合わせた運行とする。



事業主体

タクシー事業者

計画案

表 5　小倉発→山上→河原口着

使用車両	小倉発	山上経由	河原口着	支線から幹線への乗り継ぎ	幹線の接続便（河原口発）
乗合タクシー	6:50	6:58	7:13		7:21
路線バス	7:30	7:38	7:53		8:00
乗合タクシー	8:12	8:20	8:35		8:45
乗合タクシー	11:07	(10:54)	11:24		11:28
乗合タクシー	13:10	(13:01)	13:27		13:34
路線バス	15:53	(15:45)	16:10		-
乗合タクシー	18:05	18:13	18:28		18:34

表 4　河原口発→山上→小倉着

幹線の接続便（河原口着）	幹線から支線への乗り継ぎ	河原口発	山上経由	小倉着	使用車両
10:30		10:40	10:54	11:02	乗合タクシー
12:30		12:47	13:01	13:09	乗合タクシー
15:24		15:31	15:45	15:53	路線バス
17:30		17:35	17:49	17:57	乗合タクシー
19:30		19:35	19:49	19:57	乗合タクシー

赤字…デマンド（予約型）便
緑字…学校の始業・終業時間に合わせて設定（一般混乗可）

※ダイヤについては事業者等との調整により、一部変更となる可能性もあります。

要車両

○路線バス１台　　○乗合タクシー（4～15 人乗り）１台

3-4　佐治線

課題

●津野集落、津無集落が公共交通空白地域で、運行の要望があがっている。

●余戸～栃原間の距離が長く、この区間でのバス利用は少ない。

運行計画のポイント

●栃原～用瀬間の定時定路線運行を基本とし、利用の少ない時間帯では、余戸～用瀬間の運行とする。最終便は、デマンド型（予約型）乗合タクシーの運行とする。

●「津野」、「津無」地区は、デマンド型（予約型）乗合タクシーとし、週に 3 日の運行とする。

●車両は、定時定路線に路線バス 1 台、デマンド型（予約型）乗合タクシー1 台を基本とする。ただし、朝の佐治小・中の通学時間帯は、路線バスを補完的に 1 台導入する。

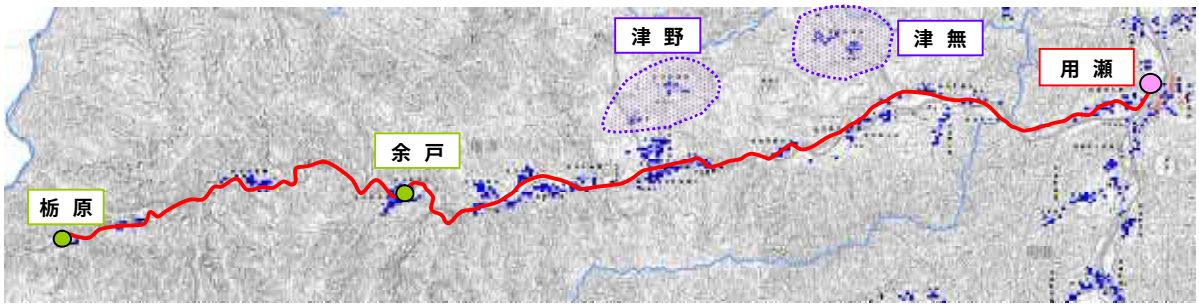


図 14　佐治線ルート

事業主体

バス事業者、タクシー事業者

計画案

表 7　栃原発→余戸→用瀬着

予定車両	栃原発	余戸発 (小学校発)	用瀬着	支線から幹線への乗り継ぎ	幹線、JRとの接続便 (用瀬発)
乗合 タクシー	―	6:16	6:42		6:50
路線バス	―	6:39	7:05		7:10 JR 7:23 (鳥取方面)
路線バス	7:12	7:24	7:50		8:05
路線バス	8:37	8:49	9:15		9:20
路線バス	―	9:45	10:11		10:15 JR 10:23 (鳥取方面)
路線バス	12:34	12:46	13:12		13:23
路線バス	14:38	14:50	15:16		-
路線バス	―	15:58	16:24		16:33 JR 16:42 (鳥取方面)
路線バス	―	(17:11)	17:29		17:45
路線バス	18:33	18:45	19:11		19:13

表 6　用瀬発→余戸→栃原着

幹線、JRとの接続便 (用瀬着)	幹線から支線への乗り継ぎ	用瀬発	余戸着 (小学校止)	栃原着	予定車両
-		7:27	(7:45)	―	路線バス
-		7:59	8:25	8:35	路線バス
11:55 JR 11:36 (智頭方面)		11:56	12:22	12:32	路線バス
13:55		14:00	14:26	14:36	路線バス
15:25		15:30	15:56	―	路線バス
JR 16:06 (智頭方面)		16:25	16:51	17:01	路線バス
17:50 JR 17:31 (智頭方面)		17:55	18:21	18:31	路線バス
19:50 JR 19:39 (智頭方面)		19:55	最大20:55		乗合 タクシー

緑字…学校の始業・終業時間に合わせて設定（一般混乗可）
赤字…デマンド（予約型）便【 最終便はデマンド（予約型）運行 】

※ダイヤについては事業者等との調整により、一部変更となる可能性もあります。

津野・津無～用瀬間　計画案

「支所前」から「用瀬」区間までを目的地とし、行き便、帰り便を予約の状況に応じて運行する。例えば、津無の方が診療所に行きたい場合、「行き便」を利用して、津無から診療所を経由し用瀬に向かう。

表 9　行き便（津野・津無発）

津野･津無発	用瀬着
9:10	最大9：55
11:45	最大12：30
13:45	最大14：30

表 8　帰り便（用瀬発）

用瀬発	津野･津無着
11:00	最大11：45
13:00	最大13：45
16:00	最大16:45

※ 週 3 日（案：月・水・金）の運行で、すべてデマンド（予約型）運行
運行時間は予約の状況により異なる。使用車両は利用状況により決定する。

※ダイヤについては事業者等との調整により、一部変更となる可能性もあります。

必要車両

○路線バス 2 台　　○乗合タクシー（4～15 人乗り）1 台

3-5　江波赤波線

課題

●通学時間帯以外は利用が少ない。

運行計画のポイント

●通学便の定時定路線は現状維持し、利用の少ない時間帯は乗合タクシーで運行する。

●通学利用を基準に活動しやすいダイヤに改善する。

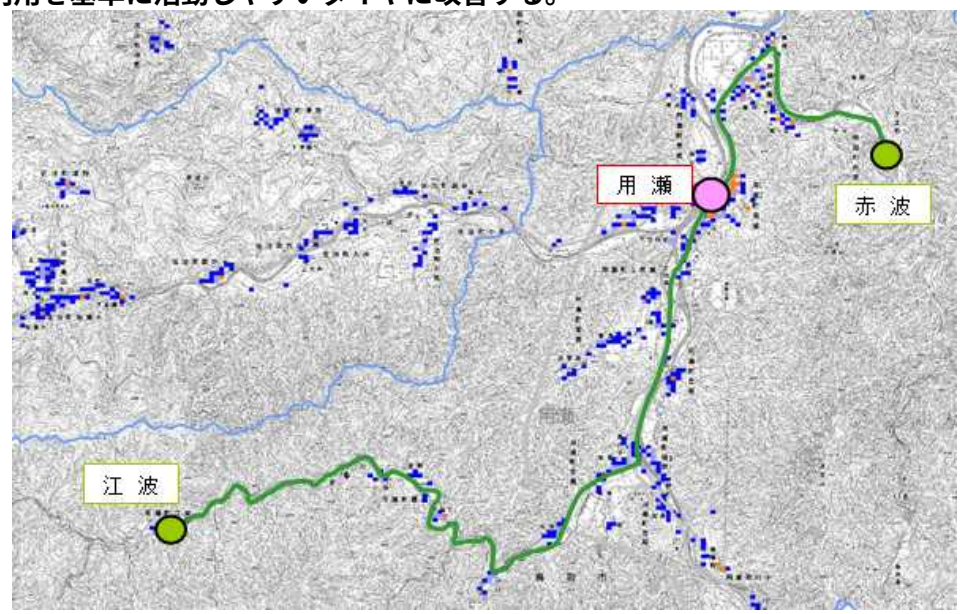


図 15　江波赤波ルート

事業主体

バス事業者

計画案

表 10　江波赤波線

江波発→用瀬→赤波着　　赤波発→用瀬→江波着

使用車両	江波発	用瀬小	用瀬	鷹狩	赤波着	赤波発	鷹狩	用瀬	用瀬小	江波着	目的
路線バス	7:15	7:33	7:35	7:37	7:42	7:43	7:48	7:50	7:52	―	学校利用便
乗合タクシー	8:10	8:28	8:30	8:32	8:37	8:38	8:43	8:45	8:47	―	JR因幡社駅発鳥取方面8:38と接続 JR鷹狩駅発鳥取方面8:48と接続
路線バス	-	―	―	―	―	―	―	11:00	11:02	11:20	学校早帰り、夏休みプール利用便
路線バス	11:22	11:40	11:42	―	―	―	―	―	―	―	
路線バス	-	13:40	13:42	13:44	13:49	14:08	14:13	14:15	14:17	14:35	
路線バス	14:40	14:58	15:00	―	―	―	―	―	―	―	
路線バス	-	16:10	16:12	16:14	16:19	16:43	16:48	16:50	16:52	17:10	学校利用便
※乗合タクシー	-	17:30	17:32	17:34	17:39	17:40	17:45	17:47	17:49	18:08	※中学校利用冬ダイヤ (10～2月のみ運行)
※乗合タクシー	-	18:30	18:32	18:34	18:39	18:40	18:45	18:47	18:49	19:08	※中学校利用夏ダイヤ (3～10月のみ運行)

※ダイヤについては事業者等との調整により、一部変更となる可能性もあります。

必要車両

○路線バス１台　　○乗合タクシー（4～15 人乗り）１台

3-6　和奈見国英線

課題

●国英地区の住民から、バス運行の要望がある。また、国英地区は郡家地区とのつながりが強い。

●和奈見地区から小学生の通学便運行の要望がある。

運行計画のポイント

●車両は、乗合タクシー1 台を導入する。

●朝・夕の通学時間は、和奈見地区小学生（5～6 人程度）の専用スクール便として運行を行い、それ以外の時間帯はデマンド型（予約型）乗合タクシーとして、和奈見地区・国英地区をカバーする。

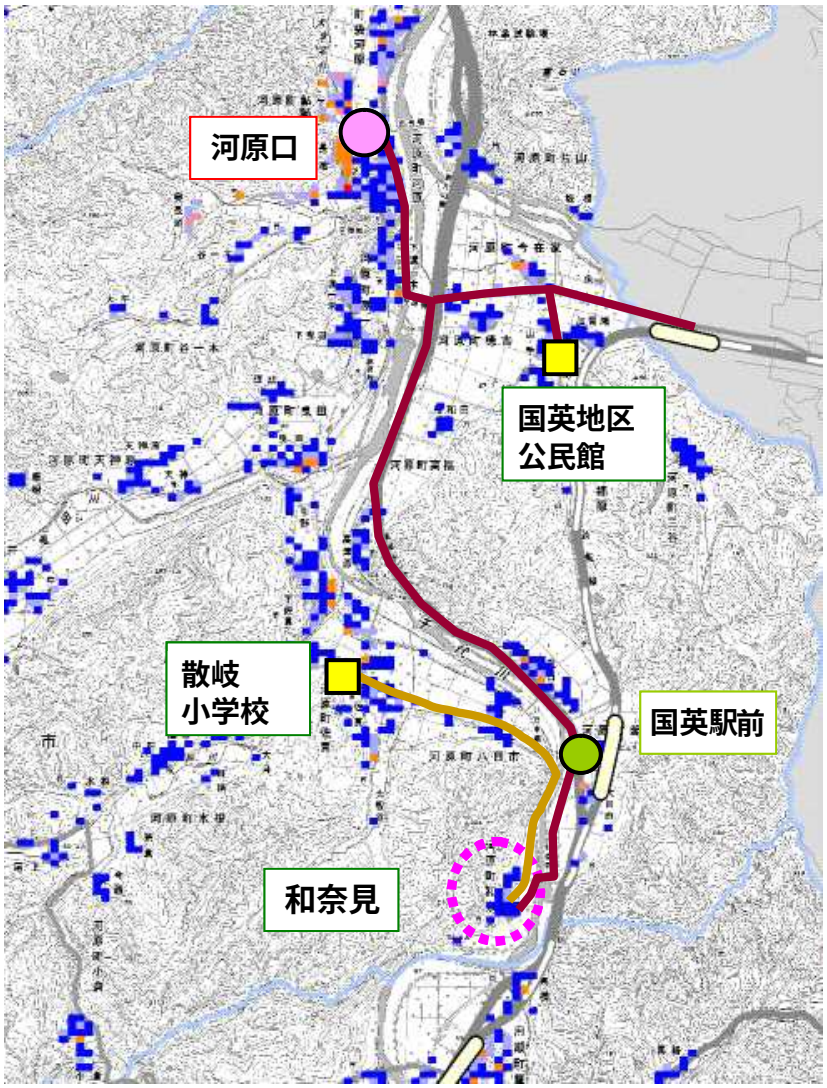


図 16　和奈見国英線ルート

事業主体

タクシー事業者

計画案

表 11　和奈見発→河原駅→河原口着

和奈見発	散岐小	河原駅	河原口着
7:30	7:35	-	-
7:50	-	最大8:05	最大8:20
9:00	-	最大9:15	最大9:30

支線から幹線への乗り継ぎ

幹線の接続便（河原口発）
-
8:20
9:35

表 12　河原口発→河原駅→和奈見着

幹線の接続便（河原口着）
11:40
12:30
14:40
-

幹線から支線への乗り継ぎ

河原口発	河原駅	散岐小	和奈見着
11:45	最大12:00	-	最大12:15
12:35	最大12：50	-	最大13:05
14:45	最大14:55	最大15:10	最大15:15
-	-	15:45	15:50

緑字…学校の始業・終業時間に合わせて設定（一般混乗可）

赤字…デマンド（予約型）便

※ダイヤについては事業者等との調整により、一部変更となる可能性もあります。

必要車両

○乗合タクシー（4～15 人乗り）1 台

第4章　運賃の計画

4-1　運賃体系の計画

■運賃体系の計画案

●幹線／距離制運賃（現状料金を基本とする）
●支線／均一運賃　200円
●幹線と支線の乗り継ぎ割引　100円

バスの料金体系としては、現在と同じ「距離制運賃（上限あり）」、「距離制運賃（上限なし）」、「ゾーン制運賃」、「均一運賃」が考えられる。各運賃体系の特徴と課題を以下に示す。

表 13　運賃体系の特徴と課題

運賃体系の種類	特　　徴	適用の課題
距離制運賃（上限あり）	○乗車距離に応じて運賃が高くなる一般的なバス運賃制 ○上限となる一定額を超えると運賃は変わらない	○現在と同じ運賃体系であり、市街地内の他路線と競合しない ○支線との乗り継ぎ時の割引が必要となる ○乗り継ぎ割引は、IC カード導入による作業軽減を検討する必要がある
距離制運賃（上限無し）	○乗車距離に応じて運賃が高くなる一般的なバス運賃制 ○上限運賃が設定されない	○現在と同じ運賃体系であり、市街地内の他路線と競合しない ○延長が長い区間では、運賃が高くなる ○支線との乗り継ぎ時の割引が必要となる ○乗り継ぎ割引は、IC カード導入による検討が必要である
ゾーン制運賃	○運賃が均一となるゾーンを設定し、ゾーン内は均一、ゾーンを越える乗車の場合、ゾーン間運賃が適用される	○ゾーン内は均一であるため、市街地内の他路線と競合する可能性がある ○ゾーン端部からの利用では、ゾーンを越える利用では、急激に運賃が高くなる可能性がある ○支線との乗り継ぎ時の割引が必要となる
均一運賃	○全線に渡って、どの区間の乗車であっても均一運賃	○均一運賃であるため、市街地内の他路線と競合する可能性がある ○安価で利用可能となるが、運賃収入が減少し、収支率が低くなる可能性がある

南部幹線では、「市街地内の競合回避」、「持続可能なサービス」といった観点から、距離制運賃（上限あり）が推奨される。

また、支線では運行区域が限定されることや、他地区の状況、利用しやすい運賃といった観点から均一運賃とする。ただし、幹線との乗り継ぎが発生するため、乗り継ぎ割引を導入する。

4-2　収支の検討

幹線・支線の収入と運行経費から、南部地域の運行計画に対する収支は、以下のように計算できる。

表 14　南部地域の運行収支（1 年当たり）

路　線　名	収入（推計値）	運行経費（推計値）	収　　支
南部幹線	64,644 千円	145,768 千円	▲81,124 千円
南部支線	25,838 千円	58,181 千円	▲32,343 千円
合　　計	90,482 千円	203,949 千円	▲113,467 千円

※収支検討の詳細は添付資料を参照

第5章　利用促進策

5-1　利用促進策の必要性

南部地域における実証運行計画では、これまで地域と協働でダイヤや経路などの詳細な運行計画を検討しており、幹線・支線ともに従来よりも高いサービス水準で、利用しやすい計画となっている。

こうした高いサービス水準を維持するためには、沿線住民の積極的な利用が不可欠であり、以下に示すような目的のもとに利用促進策を検討する。

利用促進策の目的
- ○バスを利用して支える意識の醸成
- ○クルマ利用からバス利用への行動変容

5-2　利用促進の達成目標

（1）収支の目標

利用促進の達成目標
- ○赤　字　額／約 1 億円
- ○年間料金収入／<u>現在よりも 1,300 万円の増額</u>

収支シミュレーション結果からは，南部幹線と支線の合計で利用者が現状から増えないと仮定した場合、年間約 11,300 万円を超える赤字が予想される結果となった。これは、現在の赤字額約 1 億円を超えるものであり、できるだけこの額を少なくするように、運行サービスの提供と同時に利用促進策を展開する必要がある。

利用促進策の達成目標としては、現在とほぼ同じ赤字額約 1 億円を目指し、年間料金収入を現在よりも <u>1,300 万円増額</u>するものとする。

また、この利用促進策は、通勤目的とそれ以外の利用者に分けて行うものとする。

※鳥取市からの実質負担は、現行補助制度等を最大限活用して現状と同程度とする

（2）利用者数の目標

通勤利用で 50%増加（通勤目的の利用者数 450 人／日*、バス利用率 約 6%）、それ以外の利用目的で 20%増加（その他目的利用者数 1,080 人／日）を目指すことで、現在の赤字額 1 億円を減少させることが可能

*アンケートにより推計

乗降調査結果から南部地域の現況路線（西郷線、散岐線、佐治線、江波赤波線、智頭線）の１日あたり総利用者数は、約 1200 人となる。

アンケート結果を用いた南部地域の通勤目的でのバス利用者の割合は約 4.0%であり、１日当たりの利用者数に換算すると 330 人／日となる。（アンケートによる通勤通学者の割合 42.9%×南部幹線沿線人口約 19.2 千人×4.0%）この結果から、約 300 人が通勤目的の利用者であると仮定する。

このことから、通勤目的利用者とそれ以外の利用者の比は、300：900＝1：3 の割合であると計算できる。

南部地域全体の年間収入約 92,000 千円から、目的別利用者数の増加率の変化のシミュレーションを以下に示す。ただし、通勤利用 100%増は、南部地域の通勤者のバス利用率は約 8.0%となる。

表 15　南部地域の運行収入のシミュレーション（1 年当たり）

パターン	通勤利用収入	その他利用収入	運行収入計
通勤　現状（300 人）　その他　現状（900 人）	2,300 万円	6,900 万円	9,200 万円
通勤　50%増（450 人）　その他　20%増（1,080 人）	3,450 万円	8,280 万円	11,730 万円
通勤　100%増（600 人）　その他　20%増（1,080 人）	4,600 万円	8,280 万円	12,880 万円

5-3　鳥取市の公共交通を考えるシンポジウムの開催

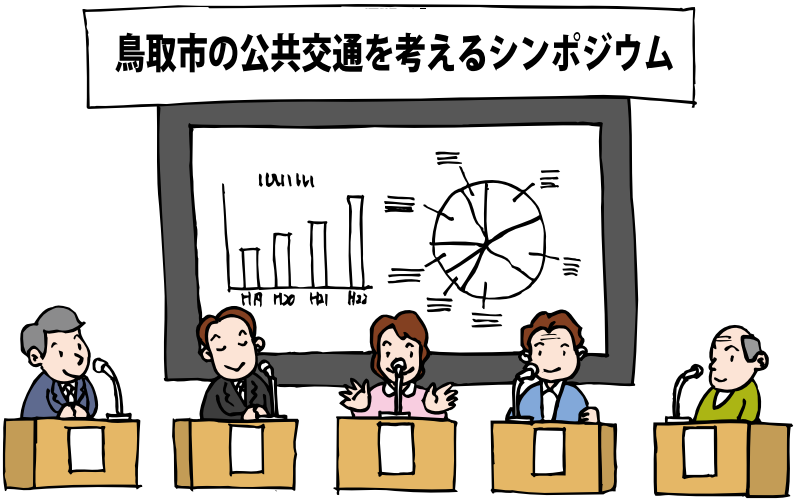
鳥取市における公共交通を取り巻く環境は、「高齢化の進展に伴う移動手段確保の必要性」、「少子化に伴う学校統廃合による遠距離通学の必要性」、「地球環境に配慮したクルマに過度に依存しない生活への転換の必要性」などから、その重要性は増加している。

その一方で、「需要の少なさによる赤字額の増大」、「人口減少に伴うさらなる需要減少」など、運行サービスの維持に対する環境は非常に厳しい状況にある。

今後は、地域の社会基盤としての持続可能な運行サービスに向けた効率化を行う一方で、利用者が維持するために積極的に利用促進を行う必要がある。

南部地域の実証運行に向けては、すべての市民に対して「鳥取市の公共交通の現状」、「鳥取市役所の取り組み方針」に関する情報を共有するとともに、地域の重要な移動手段として「積極的に利用して路線を維持する」気持ちを醸成することで、利用者を増加させる必要がある。

以上の事から、南部地域実証運行に先立ち、これら情報を共有し市民意識の醸成を図ることを目的として「鳥取市の公共交通を考えるシンポジウム」を開催する。



5-4　職場モビリティマネジメント

南部地域の利用促進目標として、通勤目的利用者の 50%増を掲げている。これに向けては、公共団体や民間企業などの職場に対するモビリティマネジメント*（以下 MM）の展開が効果的と考えられる。

とりわけ、南部地域における実証運行段階では、MM の効果が高い市役所職員等を対象とした施策展開が効果的である。

対象の職場を限定した通勤 MM では、メールなどの簡便な方法によって「動機付け冊子」や「コミュニケーション・アンケート」の配布が可能となる。

また、鳥取市の特性に応じた利用促進に向けた施策を同時に実施することも効果的となる。

さらに、環境意識の高い市内企業にも参画を呼びかけて、鳥取市全体でエコ通勤に取り組む企業を増やすものとする。

具体的な職場 MM に関しては、以下の手法などを適用する。

鳥取市における職場 MM（案）

① 市役所・県職員を対象にしたエコ通勤に関するアンケート実施（Web で実施）
（アンケート配布時に動機付け資料を配付）

② エコ通勤参加意向者へのフィードバック
- 個人向け公共交通情報
- 個人向け動機付け情報（CO_2 削減量、消費カロリー量など）

③ エコ通勤参加者への具体的動機付け策
- バス通勤お試し期間の通勤経費の補助　等

* モビリティマネジメント：1 人 1 人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度なマイカー利用から公共交通等を適切に利用するなど）に変化することを促す交通政策。

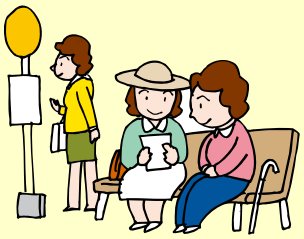
5-5　住民モビリティマネジメント

通勤利用目的以外の南部地域の利用促進目標として、通勤以外目的の利用者 20%増を掲げている。これに向けては、一般住民に対する MM の展開が効果的である。

住民を対象とした MM 施策は様々な手法が考えられるが、南部地域においては高齢者等をターゲットとした公共交通の情報提供と利用方法などの情報提供、生活パターンの提案などを提供するとともに、支所や社会福祉協議会と連携することが効果的である。さらに、普段は自動車利用を行う住民に対しても、月に何度かは公共交通を利用するしかけを構築する。

具体的な住民 MM に関しては、以下の手法などが考えられる。

鳥取市における住民 MM（案）



① 個人別にわかりやすい公共交通情報の提供
- 高齢者世帯に対する公共交通利用の手引の作成
- 地区（路線）別の時刻表（乗り継ぎ情報あり）の作成

② 乗りたくなる新しい公共交通情報の提供
- ケーブルテレビによる番組作成（乗り方編、便利な生活のための使い方編、利用促進編）
- 上記番組を様々な場所で放映

③ 路線別利用率の公表と表彰
- 路線別の利用率（利用者数／路線内人口）を公表し、一定水準以上の利用率の地区を表彰する　　等

図 17　バスネット（左）・バスマイレージ（右）

5-6　乗り継ぎ拠点におけるバスアテンダント

支線と幹線の乗り継ぎ拠点にバスアテンダントを配置して、乗降介助、乗り継ぎ案内などを行い、高齢者等の乗り継ぎ抵抗を緩和するとともに、バスの魅力が向上するような活動を実施する。

例えば、「用瀬」「河原」などの乗り継ぎ拠点と「市立病院」「鳥取駅」にバスアテンダントを配置して、上記取り組みを行う。

バスアテンダントは、採用段階からのイベント化、配置前の教育状況の公開など、情報をオープンにすることで、取り組みの周知を図ることなども効果的である。

また、幹線と支線の乗り継ぎ抵抗を緩和するため、バス車内でも乗客が待てるようにするなど、柔軟に対応する。

5-7　その他の利用促進策

職場 MM や住民 MM で記載した利用促進策以外にも、各種主体と連携して取り組むことができる利用促進策に関して、実施可能なものを検討する。

考えられる利用促進策（案）を以下に示す。

＜外出機会の創出＞

- 商業施設と連携した「買物バス」による高齢者向けの割引サービス
- 行事や文化教室、健康教室などとの連携
- 利用回数に応じた買物や食事の割引サービス（商工会議所と連携）
- 「飲み会の日」設定によるエコ通勤の促進

＜お得で利用しやすい定期券＞

- バス定期保持者に対する「ガイナーレ」の優先席の設定など
- 休日の同乗家族を無料とする「環境定期制度」
- 片道定期など利用しやすい定期券の発行

＜情報発信＞

- 双方向通信（地デジ放送）によるバス情報の発信

第6章　評価と見直しの考え方

6-1　評価指標の設定

南部地域における実証運行は、各生活拠点内や鳥取市中心部への運行サービスを現状よりも意図的に向上させ、その際に要する経費や住民の潜在的な移動ニーズを把握し、有効で持続可能な運行サービスを検討することを目的としている。

さらに、実証運行で提供するサービスは本格運行に向けた試案でもあり、本格運行に向けて、様々な観点から評価を行う必要がある。評価を行う視点を以下に示す。

評価の視点

① 必要性：公共交通によって活動の機会を確保する人々が一定以上いるのか
② 適切性：導入した乗合交通の運行方法やサービスが地域の状況に即しているか
③ 有効性：利用者にとって使いやすいサービスか
④ 健全性：経費が過大ではないか
⑤ 持続可能性：今後に亘ってサービスを維持できるか

以上の視点に基づき、また継続した評価が容易に実施可能であることを重視して、以下の指標を評価指標として取り上げる。

各視点における主な評価指標

- 路線別の一便当たり平均利用者数（必要性・適切性）
- 便別の平均利用者数（必要性・適切性）
- 住民の外出回数*（有効性）
- 公共交通への転換率*（有効性）
- 収支率（健全性・持続可能性）

* 実証運行中に行うアンケート調査により算出

６-２　実証運行における見直しの考え方

実証運行の終了後に、当該のサービスをそのまま継続するのか、改善・見直しを行うのかについて判断する。その際、実証運行で提供したサービスの評価は、５-１で挙げた指標に加えて利用者の声（満足度、JR との接続性、送迎負担の軽減など）を勘案し、総合的に検討を行うものとする。

また、地域住民の活動可能性を担保する点も考慮し、総合的な評価が低いからといって短絡的にサービスを縮小するのではなく、対象地域の生活環境や利用促進策による需要増の可能性などを勘案しながら、見直し内容を検討する。

６-３　本格運行における PDCA サイクルに基づく見直しの流れ

実証運行後、本格運行における評価や運行サービスは、Plan（計画）、Do（運行）、Check（評価）、Act（改善）の PDCA サイクルによって常に見直しを行う。

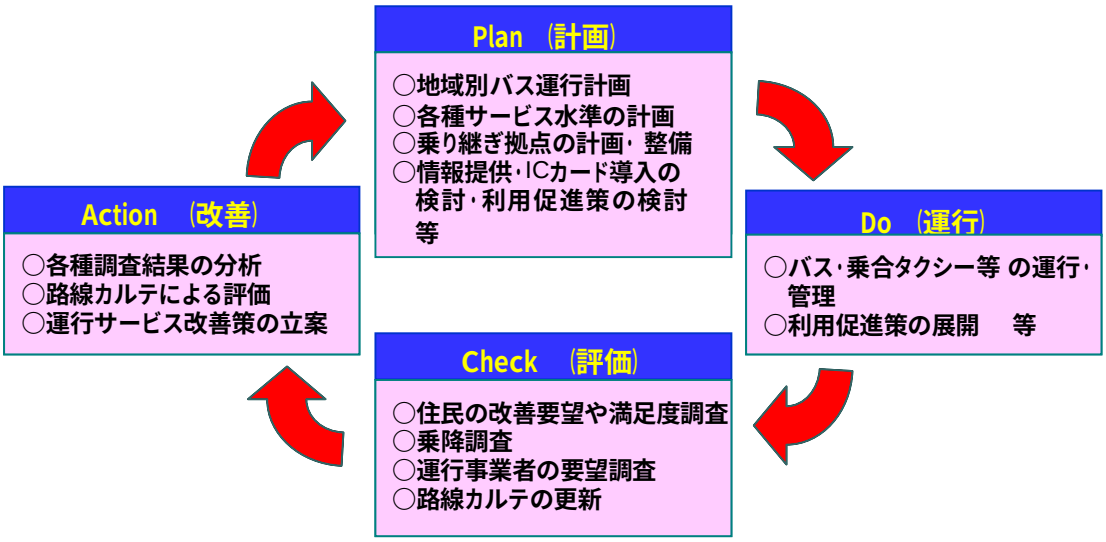


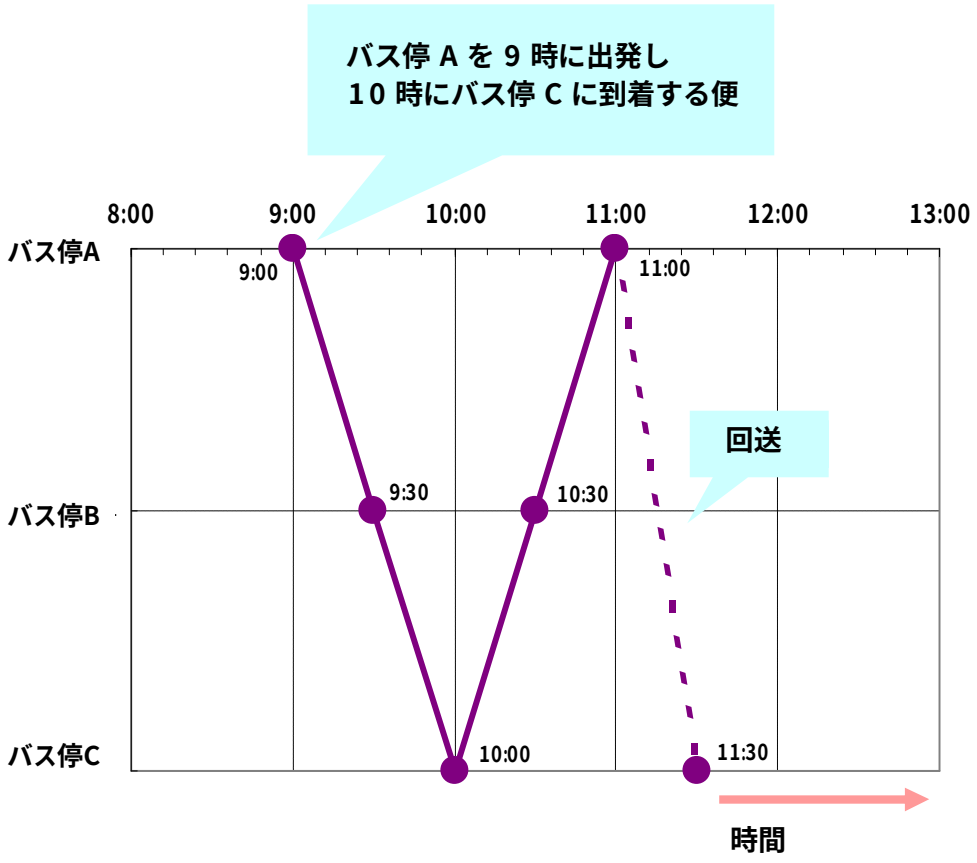
図 18　PDCA サイクルによる見直しの流れ

添 付 資 料

1　支線検討における山ダイヤ

（1）山ダイヤの見方

山ダイヤとは、横軸を時間、縦軸をバス停として、どの車両がいつどのように運行しているかを確認するものである。これにより、限られた車両の中で運行可能なダイヤを検討する。

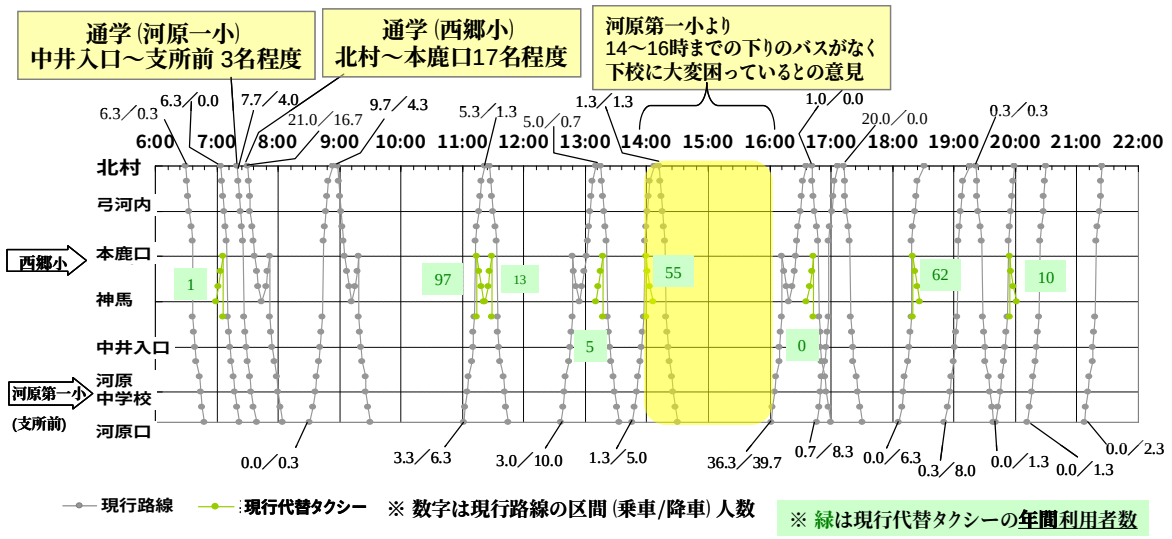


（2）西郷線

現行路線

現行の運行便数

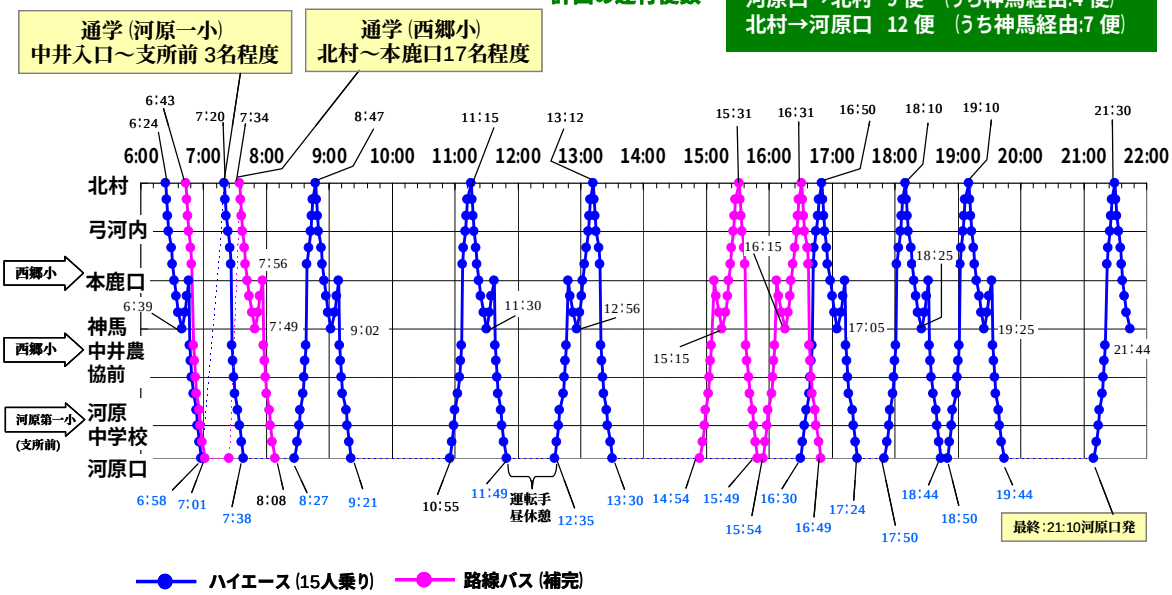
河原口→北村　11便（うち神馬経由:2便）
北村→河原口　11便（うち神馬経由:2便）
（乗合タクシー:神馬～中井農協前　片道4便ずつ）



計画案

計画の運行便数

河原口→北村　9 便　（うち神馬経由:4 便）
北村→河原口　12 便　（うち神馬経由:7 便）

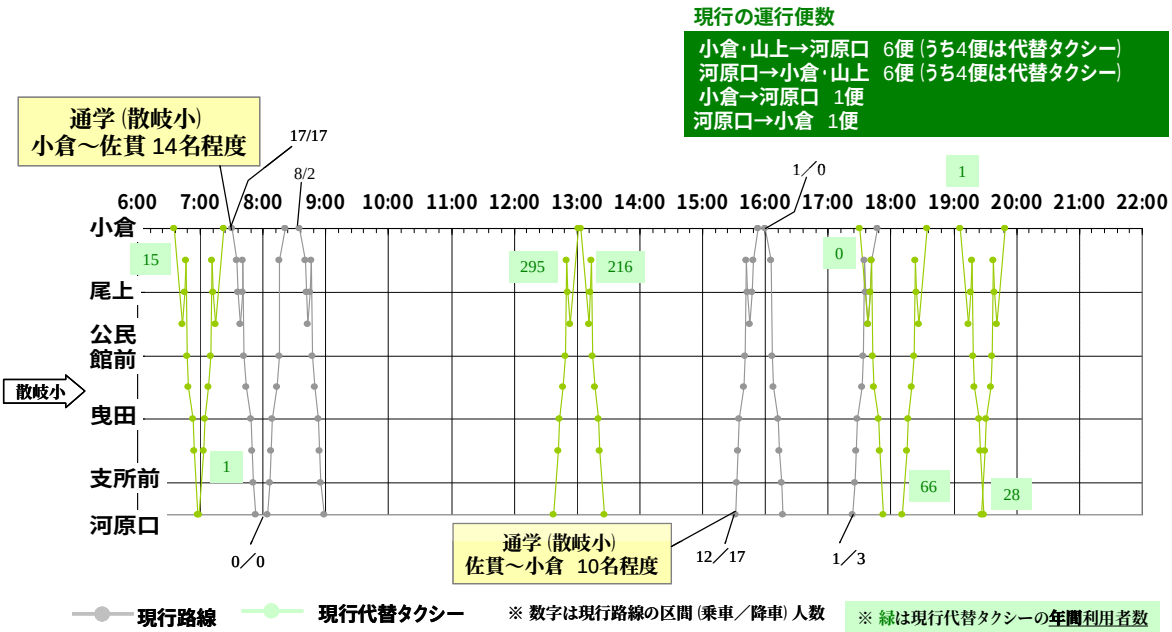


必要車両

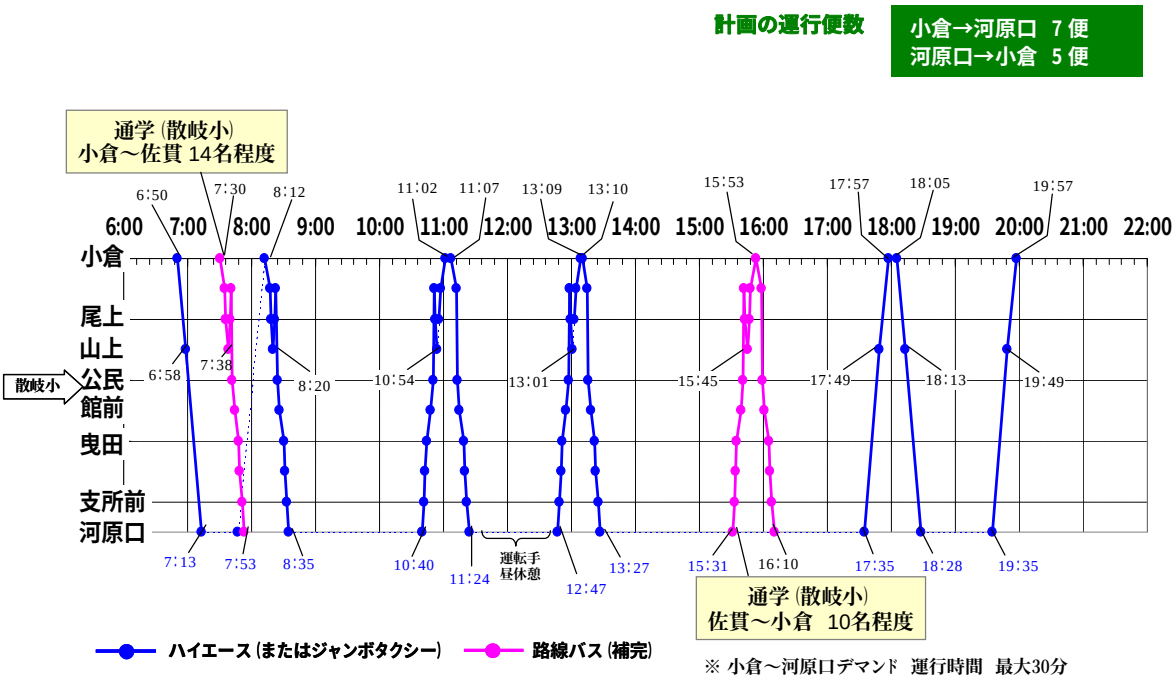
○乗合タクシー（4～15 人乗り）：1 台　　○路線バス：1 台

（3）散岐線

現行路線



計画案



必要車両

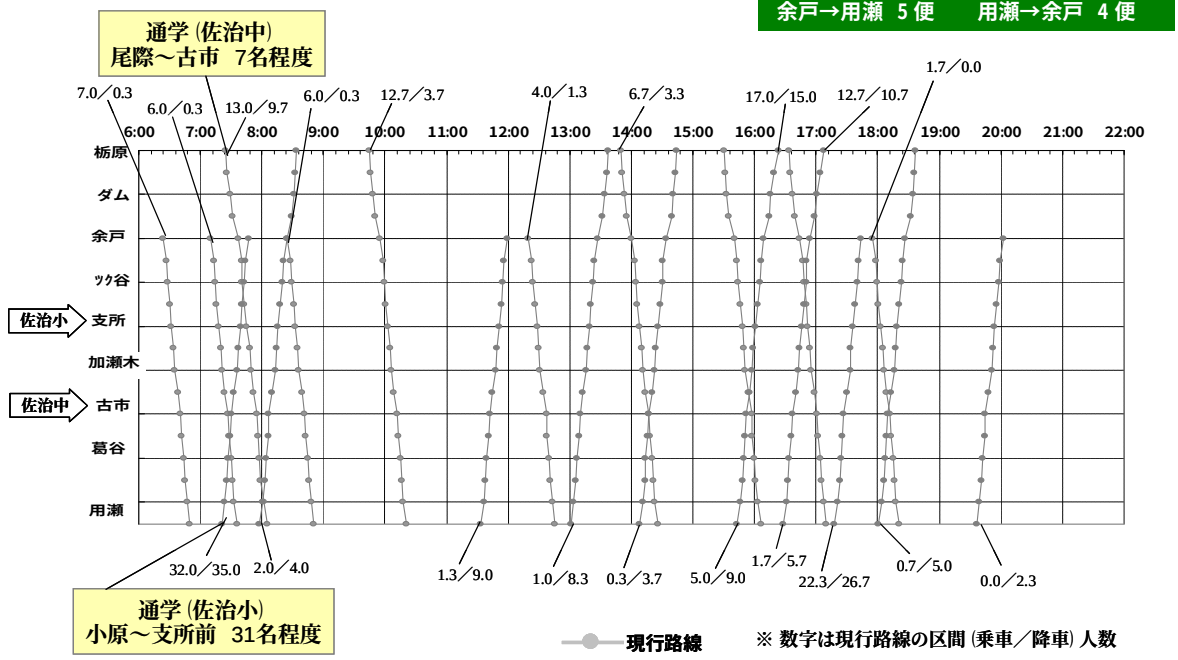
○乗合タクシー（4～15 人乗り）：1 台　　○路線バス：1 台

（4）佐治線

現行路線

現行の運行便数

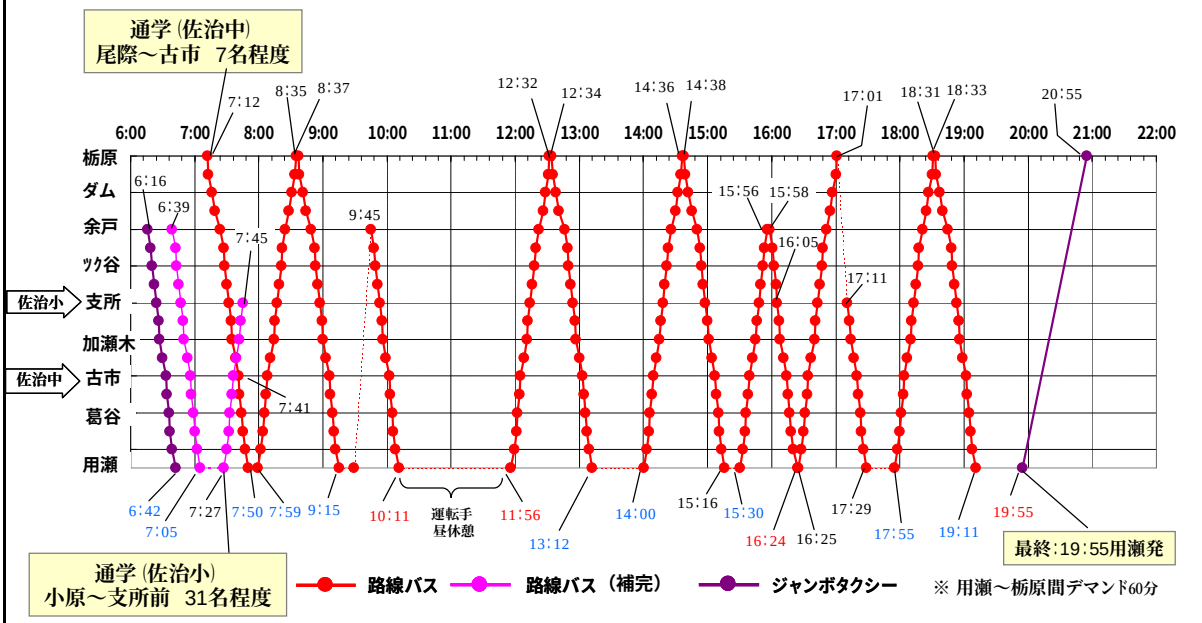
栃原→用瀬　5 便	用瀬→栃原　6 便
余戸→用瀬　5 便	用瀬→余戸　4 便



計画案

計画の運行便数

栃原→用瀬　5 便	用瀬→栃原　6 便
余戸→用瀬　4 便	用瀬→余戸　1 便



必要車両

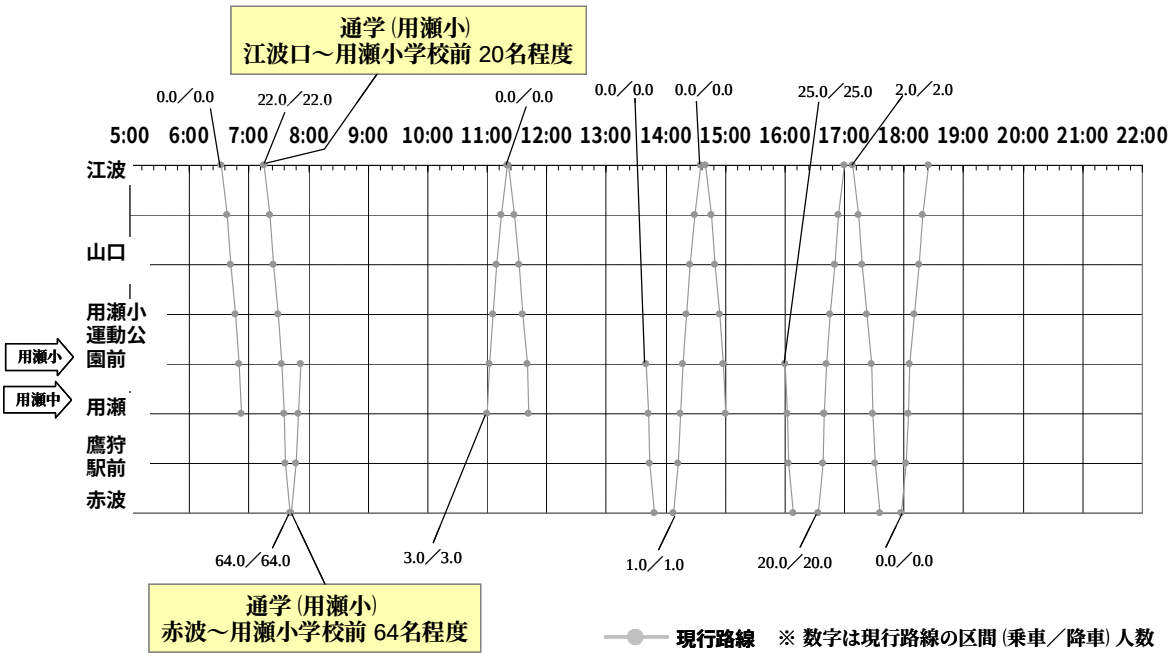
○乗合タクシー（4～15 人乗り）：1 台　　○路線バス：2 台

（5）江波・赤波線

現行路線

現行の運行便数

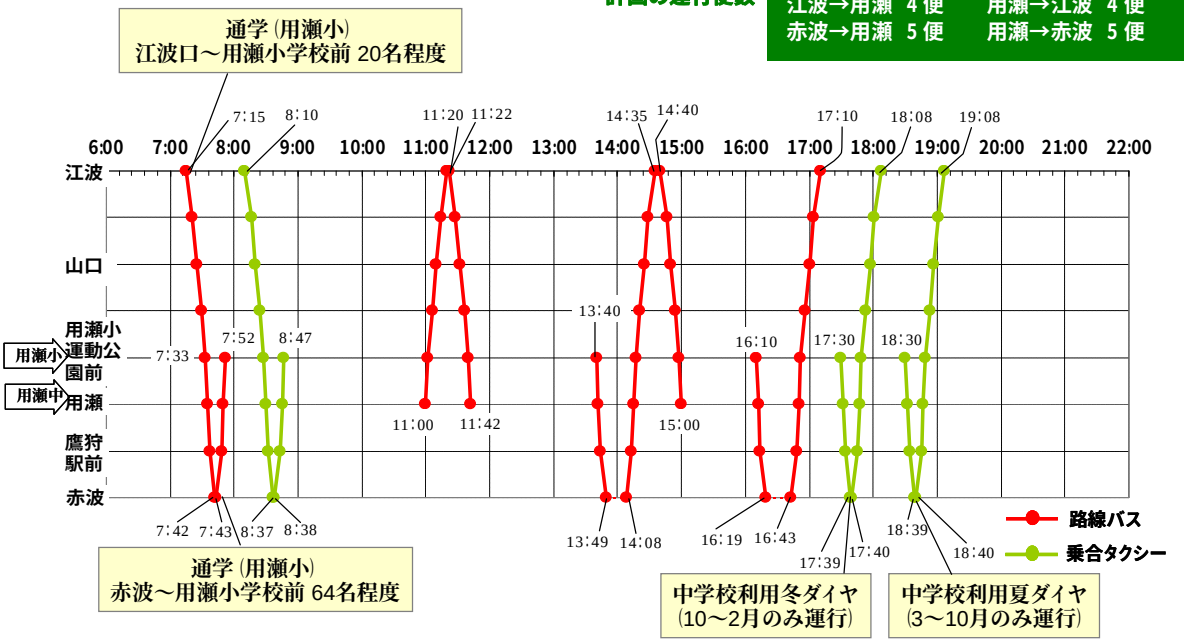
江波→用瀬　5便　　用瀬→江波　4便
赤波→用瀬　4便　　用瀬→赤波　4便



計画案

計画の運行便数

江波→用瀬　4 便　　用瀬→江波　4 便
赤波→用瀬　5 便　　用瀬→赤波　5 便



必要車両

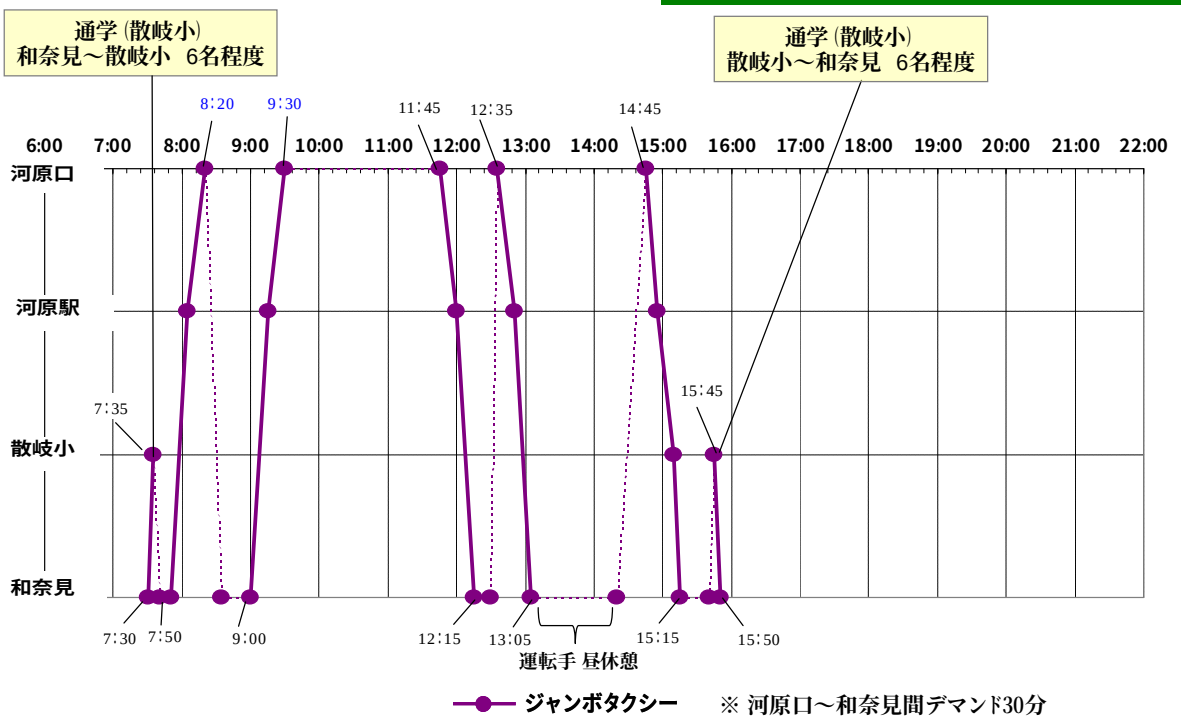
○乗合タクシー（4～15 人乗り）：1 台　　○路線バス：1 台

（6）和奈見・国英線

計画案

計画の運行便数

和奈見→河原口　2 便	河原口→和奈見　3 便
和奈見→散岐小　1 便	散岐小→和奈見　1 便



必要車両

○乗合タクシー（4～15 人乗り）：1 台

2　収支の検討

（1）幹線経費の算出

運行距離

鳥取駅～智頭駅	30.7 km（14 便）
鳥取駅～市立病院～智頭駅	34.1 km（11 便）
鳥取駅～市立病院～用瀬	23.5 km（3 便）
鳥取駅～用瀬（普通便）	19.5 km（21 便）
鳥取駅～用瀬（快速便）	20.1 km（19 便）

幹線の単価（1 km当たり）

270 円／km

1 年間の運行日数

平日：243 日　　土日祝日：122 日

●総運行距離＝（30.7 km×14 便）＋（34.1 km×11 便）＋（23.5 km×3 便）
＋（19.5 km×21 便）＋（20.1 km×19 便）＋（19.5×2 便[*1]）
＝ 1,706 km／日

●1 日あたり運行経費＝1,706 km／日×270 円／km＝460,620 円／日＝461 千円／日

●1 年あたり運行経費＝（461 千円／日×243 日）＋（461 千円／日×122 日×0.6[*2]）
＝**145,768 千円／年**

【参考：現在の幹線区間の概算運行経費（H22 実績）】

運行距離

河原～鳥取駅間運行距離　12.4km
用瀬～鳥取駅間運行距離　19.5km
吉成南～市立病院往復　3.4km

総運行距離＝（12.4km×28 便）＋（19.5km×44 便）＋（3.4km×19 便）＝　1269.8km

運行経費

運行経費　＝　1269.8km　×　259 円　＝　328,878 円／日（329 千円／日）
年間運行経費＝（329 千円×243 日）＋（329 千円×122 日×0.8[*]）＝112,057 千円／年
[*]土日は 8 割の運行便数

（2）支線経費の算出

支線の運行は、今後小型車両による運行やデマンド型の運行が主体となるため、従来の路線バスのキロ単価計算を行うことができない。そのため、他地区の運行状況等から、キロ単価を 200 円／km として計算を行う。

各路線の経費は、下表のように整理できる。

運行距離（1 日当たり）

西郷線（路線）	277.3 km
散岐線（路線）	113.6 km
佐治線（路線）	281.6 km
佐治線（デマンド）	46.5 km・19.7 km
江波赤波線（路線）	143.6 km
和奈見国英線（デマンド）	39.0 km

支線の単価（1 km当たり）

200 円／km

●総運行距離＝277.3 km＋113.6 km＋281.6 km＋46.5 km
＋19.7 km＋143.6 km＋39.0 km
＝921.3 km

●1 日あたり運行経費＝921.3 km×200 円／km＝184,260 円／日＝184 千円／日

●1 年あたり運行経費＝（184 千円／日×243 日）＋（184 千円／日×122 日×0.6[*2]）
＝58,181 千円／年

[*1] 夜間実験運行
[*2] 土日は 6 割の運行便数とする

（3）収入のシミュレーション

以下の条件での料金収入を算出した結果を、表 16 に示す。

○幹線は距離制運賃（現状料金を基本とする）
○支線は 200 円の均一運賃
○支線と幹線の乗り継ぎ割引を 100 円とする

表 16　上記条件での運行収入（1 年当たり）

路　線　名	収入
南部幹線	64,644 千円
南部支線	25,838 千円
合　　計	90,482 千円