鳥取市１００円循環バス
「くる梨」路線再編計画

平成２４年１０月

鳥取市

目　　次

背景とねらい

１　中心市街地区域にある公共施設・商業施設……１

２　実験運行から本格運行までのルート経過……２

３　基本データ（定期券・１日乗車券）……３

４　ルート変更の経過（お堀端、聖神社）……３

５　利用状況……４

６　収支状況……４

７　各バス停利用状況……５

８　利用者状況……６

９　課題・問題点……６

10　緑コース導入の基本方針……７

11　路線再編（案）……７

12　路線再編（案）の考え方　……８

13　各コースの運行概要……８

14　バス停設置箇所（案）……９

15　車両イメージ……９

16　「緑コース」収支シュミレーション……10

17　３コース収支シュミレーション……10

18　路線バス市内回り便の状況……11

19　利用促進策……12

20　スケジュール（案）……12

背景とねらい

平成１３年４月、鳥取市交通対策審議会による「生活交通確保の方策についての答申」の中で、中心市街地活性化策の１つとして、循環バスの導入について提案されました。

鳥取市バス活性化協議会での協議、関係機関等の調整の結果、平成１４年１０月１日に第１回目の実験運行を開始しています。

その後、各種アンケート、乗降調査等を実施し、より利用しやすく、より効率のよい運行の検討を行い、運行ルート・運行時間等の変更の結果、平成１６年１月３日に本格運行を開始しました。

現在、赤コース、青コースの 2 コースを運行しており、平成 23 年度は、利用者が過去最高の 301,916 人に達し、街なかでの買物や通院、観光のため、なくてはならない乗り物として定着しています。

しかしながら、全国的に地方都市を取り巻く環境は厳しさを増してきており、都市部への若年層の人口流出、事業主・住民の高齢化、経済の低成長に伴う雇用・消費環境の悪化が進行しています。本市の中心市街地も例外ではなく、人口減少、歩行者通行量の減少等により、まちのにぎわいが失われています。

本市では、中心市街地と地域生活拠点の活力を維持し、それらを結ぶ公共交通の確保に努める「多極型コンパクトシティ」の実現を目指し、様々な施策を実施しています。

この施策の一つとして、2 核 2 軸（智頭街道、若桜街道）を運行する緑コースの新設等の路線再編計画（案）を策定しました。

この運行により、中心市街地内の回遊性を高め、市民の皆さんの利便性や商店街の活性化を図りたいと考えています。

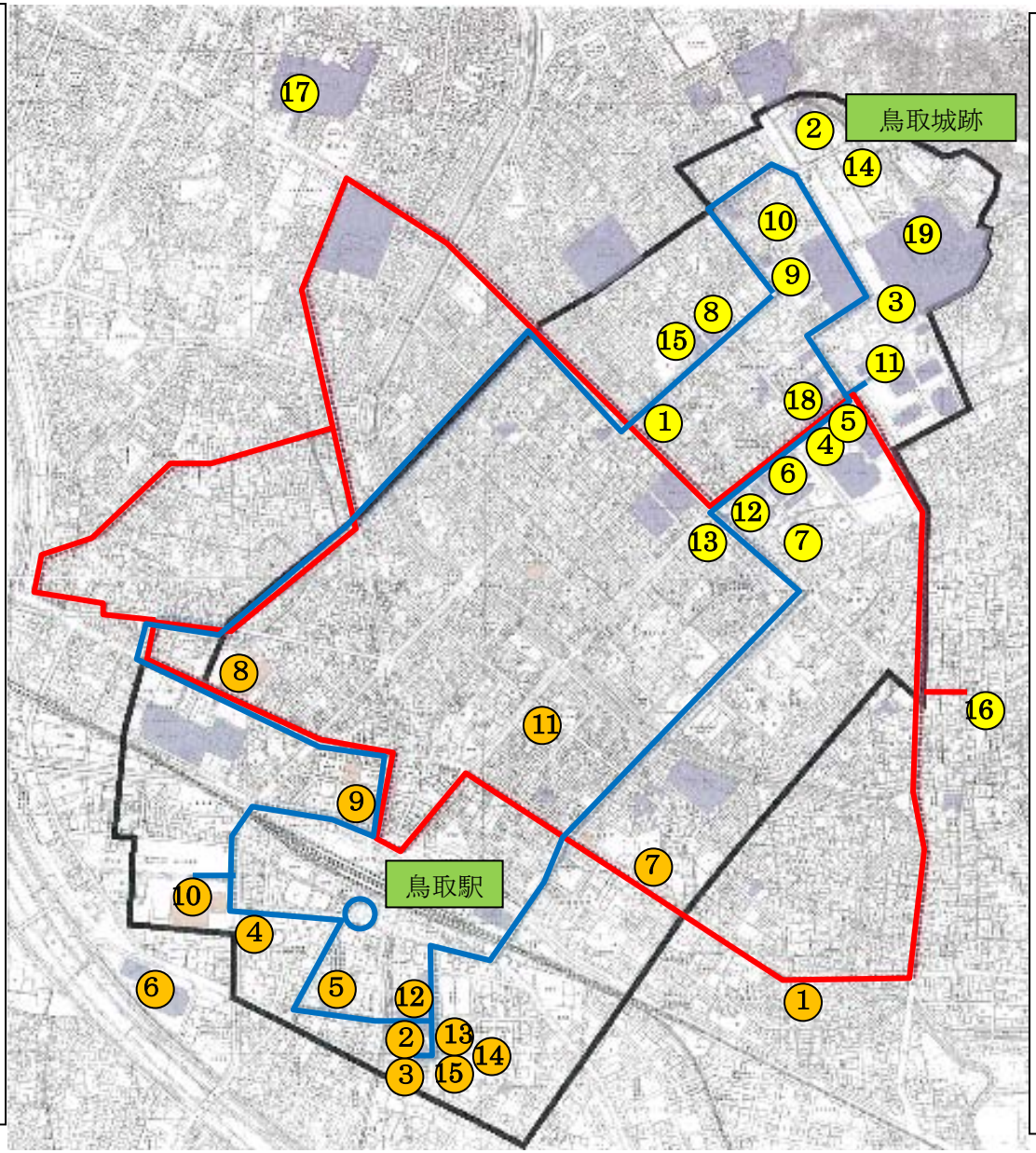
今後、本計画案に基づき、平成 25 年 4 月からの路線再編に向けた取組みを進めてまいります。

1　中心市街地区域にある公共施設・商業施設

参考）鳥取市人口　　１９３，７７４人（住民基本台帳 H23 年 3 月 31 日現在）
　　中心市街地人口　１２，５１０人

鳥取駅周辺

【公共施設】
①市文化センター
②さざんか会館
③さわやか会館
②高齢者福祉センター
④鳥取年金事務所
⑤県民ふれあい会館
⑥産業体育館
⑦生協病院
【商業施設】
⑧トスク本店
⑨鳥取大丸
⑩ジャスコ鳥取店
⑪パレットとっとり
【官公庁】
⑫市役所駅南庁舎
⑬鳥取第１合同庁舎
（税務署等）
⑭ハローワーク
⑮労働局



鳥取城跡周辺

【公共施設】
①福祉文化会館
②県立博物館
③市立武道館
④とりぎん文化会館
⑤県立図書館
⑥日赤病院
⑦市民会館
【官公庁】
⑧検察庁
⑨裁判所
⑩法務局
⑪県庁
⑫市役所
⑬市役所第２庁舎
【観光文化施設】
⑭仁風閣
⑮わらべ館
⑯市歴史博物館
【教育機関】
⑰城北高校
⑱敬愛高校
⑲鳥取西高校

2　実験運行から本格運行までのルート経過

第１回実験運行（H14.10.1～H15.3.31）	第２回実験運行（H15.4.1～H15.12.31）	本格運行（H16.1.3～　　）
智頭街道、若桜街道一部を循環バスで運行したが、市内回り便との調整は行わなかったので、利用者が伸びませんでした。	路線バスの運行していないルートに変更しました。	市民、バス事業者からの要望により、西中学校までルート延長をしました。

3　くる梨基本データ（定期券・１日乗車券）

運　行　者：鳥取市
委　託　先：日本交通㈱（赤コース）
　　日ノ丸自動車㈱（青コース）
運 行 開 始：平成１６年１月３日
運 行 距 離：赤コース（南町経由）　６．５km
　　（聖神社経由）６．９km
　　青コース　　７．４km
運 行 時 間:午前８時５分～午後６時（１周約３５分）
　　鳥取バスターミナルを２０分間隔で出発
運　　賃：**１００円**（小学校入学前の幼児は無料）
　　・身体障害者手帳を掲示された方と同行の介護者は５０円
　　・鳥取市子育て支援カードを掲示された方は無料
バス停間隔：約２００ｍ
お得な乗車券
　１日乗車券：１日「くる梨」が３００円で乗り放題
　１ヶ月定期券：１ヶ月「くる梨」が３，９００円で乗り放題

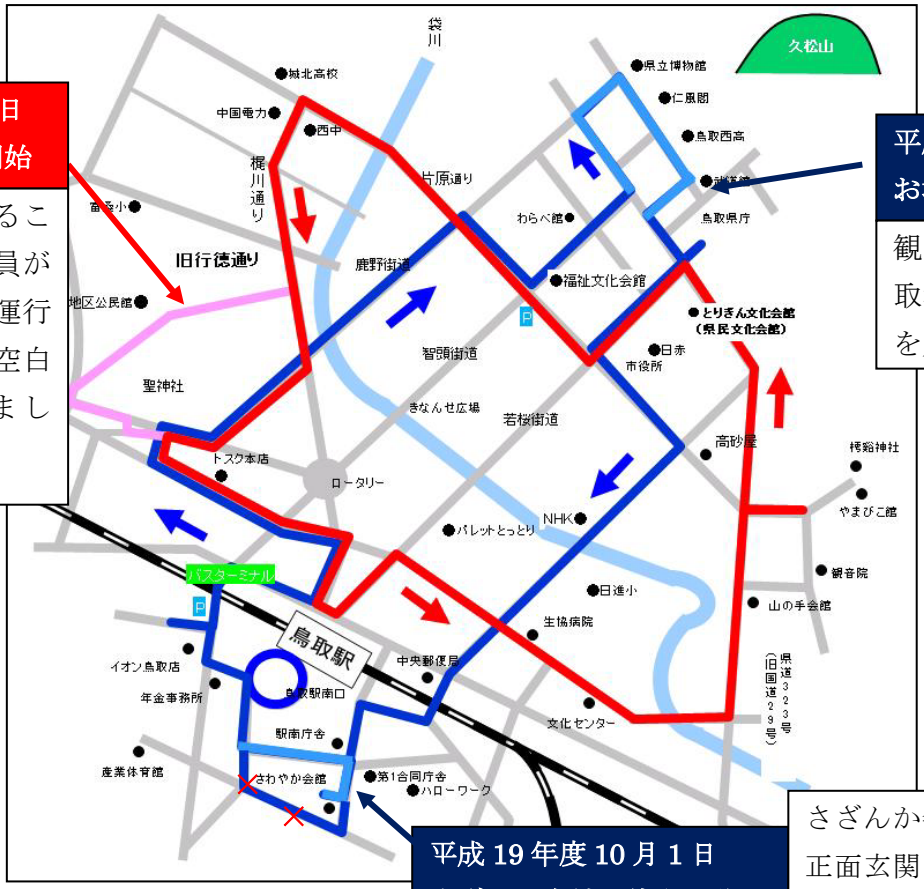
4　ルート変更の経過（お堀端、聖神社）

平成 19 年度 7 月 1 日
聖神社経由便運行開始

住宅の密集地であることに加え、道路幅員が狭く、路線バスの運行できず、公共交通空白地帯となっていました。

平成 19 年度 10 月 1 日
お堀端経由便運行開始

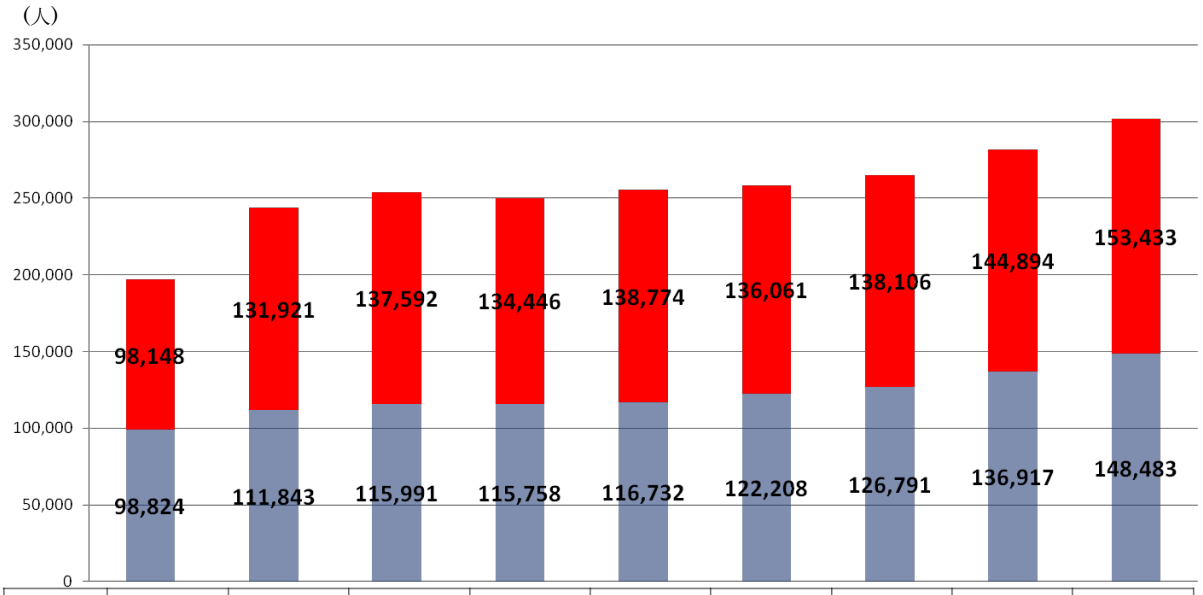
観光スポットである鳥取城跡周辺までルートを延長しました。



平成 19 年度 10 月 1 日
さざんか会館に停留所移設

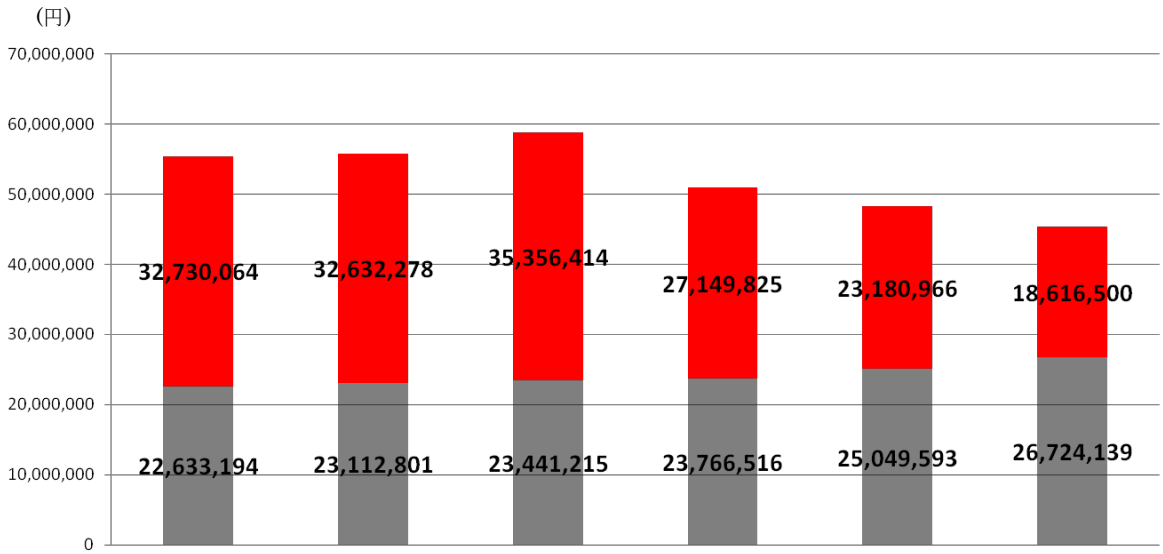
さざんか会館のひさしのある正面玄関までバスが乗り入れることとしました。

5　利用状況



	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度
青コース	98,824	111,843	115,991	115,758	116,732	122,208	126,791	136,917	148,483
赤コース	98,148	131,921	137,592	134,446	138,774	136,061	138,106	144,894	153,433
合計	196,972	243,764	253,583	250,204	255,506	258,269	264,897	281,811	301,916

6　収支状況

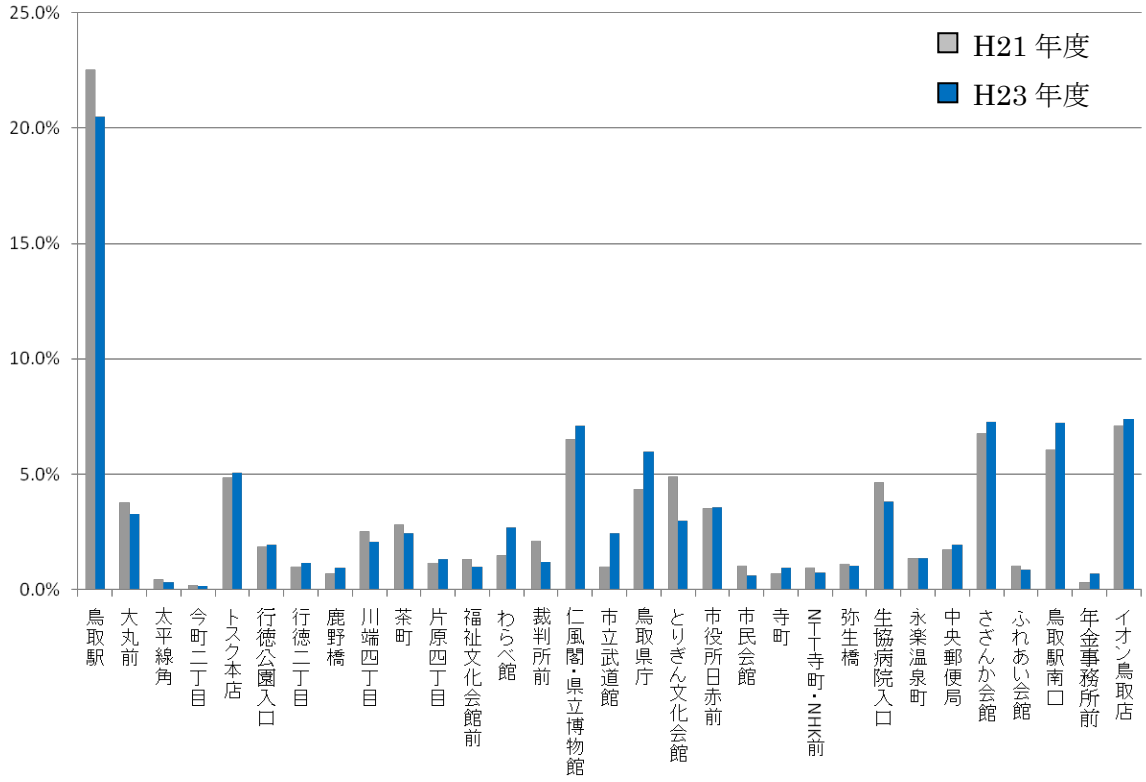


	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	２３年度
収入	22,633,194	23,112,801	23,441,215	23,766,516	25,049,593	26,724,139
市負担金	32,730,064	32,632,278	35,356,414	27,149,825	23,180,966	18,616,500
経費	55,363,258	55,745,079	58,797,629	50,916,341	48,230,559	45,340,639
収支比率	40.88%	41.46%	39.87%	46.68%	51.94%	58.94%

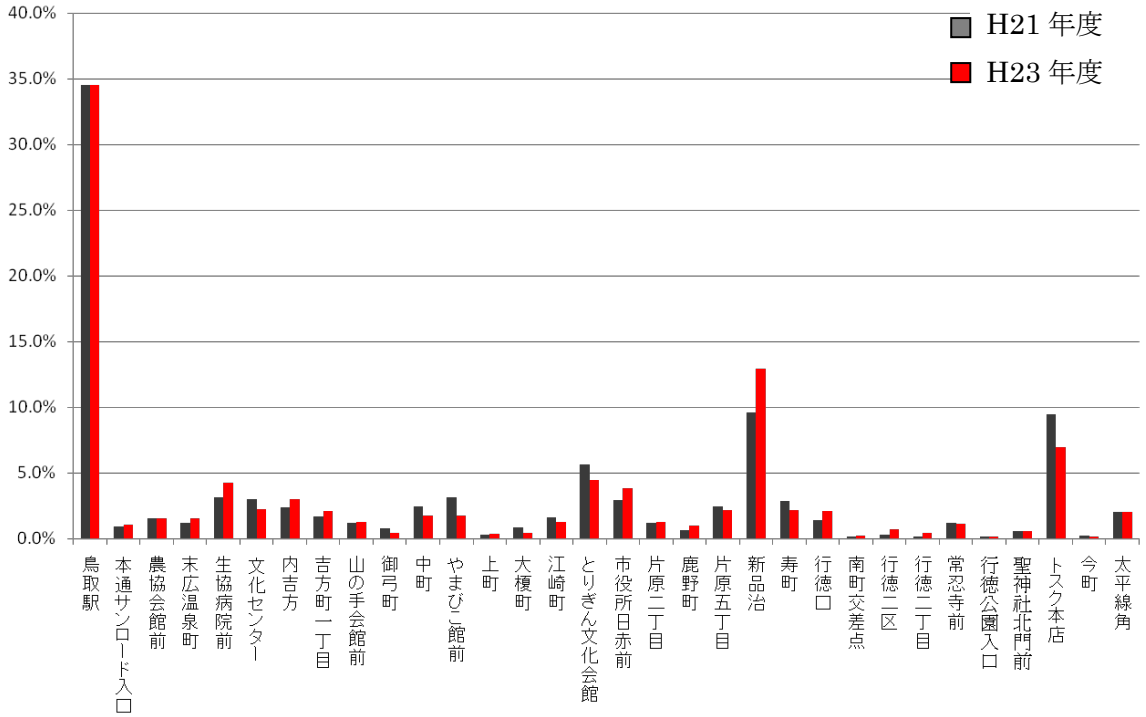
7　各バス停利用状況

Ｈ２１、Ｈ２３年度　（平日３日）乗降調査より

青コース



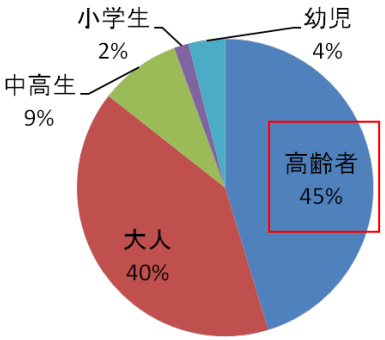
赤コース



8　利用者状況

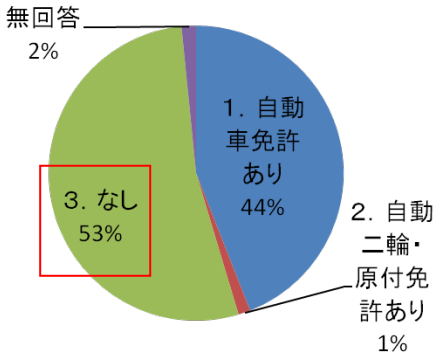
Ｈ２３年度　乗降調査アンケートより

・年齢

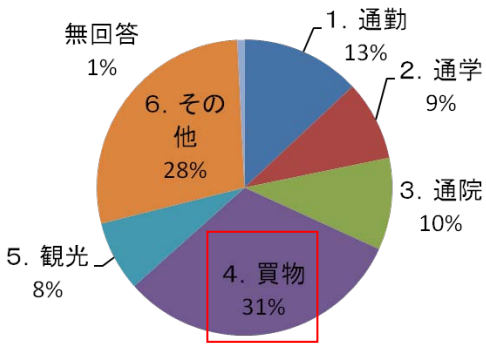


乗降調査より

・運転免許証



・利用目的



「くる梨」利用者の多くは、高齢者で運転免許証を持っていない方が買物や通院に利用されています。

9　課題・問題点と対応

（１）定時運行の確保

利用者が増えたことにより、乗降に時間がかかり定時運行が難しくなってきています。特に「青コース」のルート変更等の調整が必要となっています。

（２）中心市街地の活性化

中心市街地の人口は減少し高齢化も進み、商店街を中心とする小売業の低迷が続いています。その結果、歩行者通行量の減少や、空き地・空き店舗の増加など中心市街地の空洞化は深刻化し、活力や賑わいの回復が課題となっています。

そこで、２軸（若桜街道、智頭街道）を運行する循環バスを新設して中心市街地内の回遊性を高め、市民の利便性と商店街の活性化を図ります。

（３）市負担の軽減

利用者の増及び修繕料の減により、市負担額は減少傾向にありますが、鳥取市公共交通利用促進運動（ノルデ運動）等と連携し、更なる利用者数を増やす取り組みにより市負担の軽減を図ります。

（４）買物客等への利便性向上

荷物を多く持っている場合、運賃の支払いが煩わらしいことから電子マネーを導入し煩わらしさの解消を図ります。

10　緑コース導入の基本方針

（１）２軸（智頭街道、若桜街道）と２核（城跡、鳥取駅）を運行することで、新しい人の流れを生み出し、中心市街地の活性化に繋げていきます。

（２）高齢者、子育て世帯などの街なかでの交通手段を確保することにより、住みやすい中心市街地を目指します。

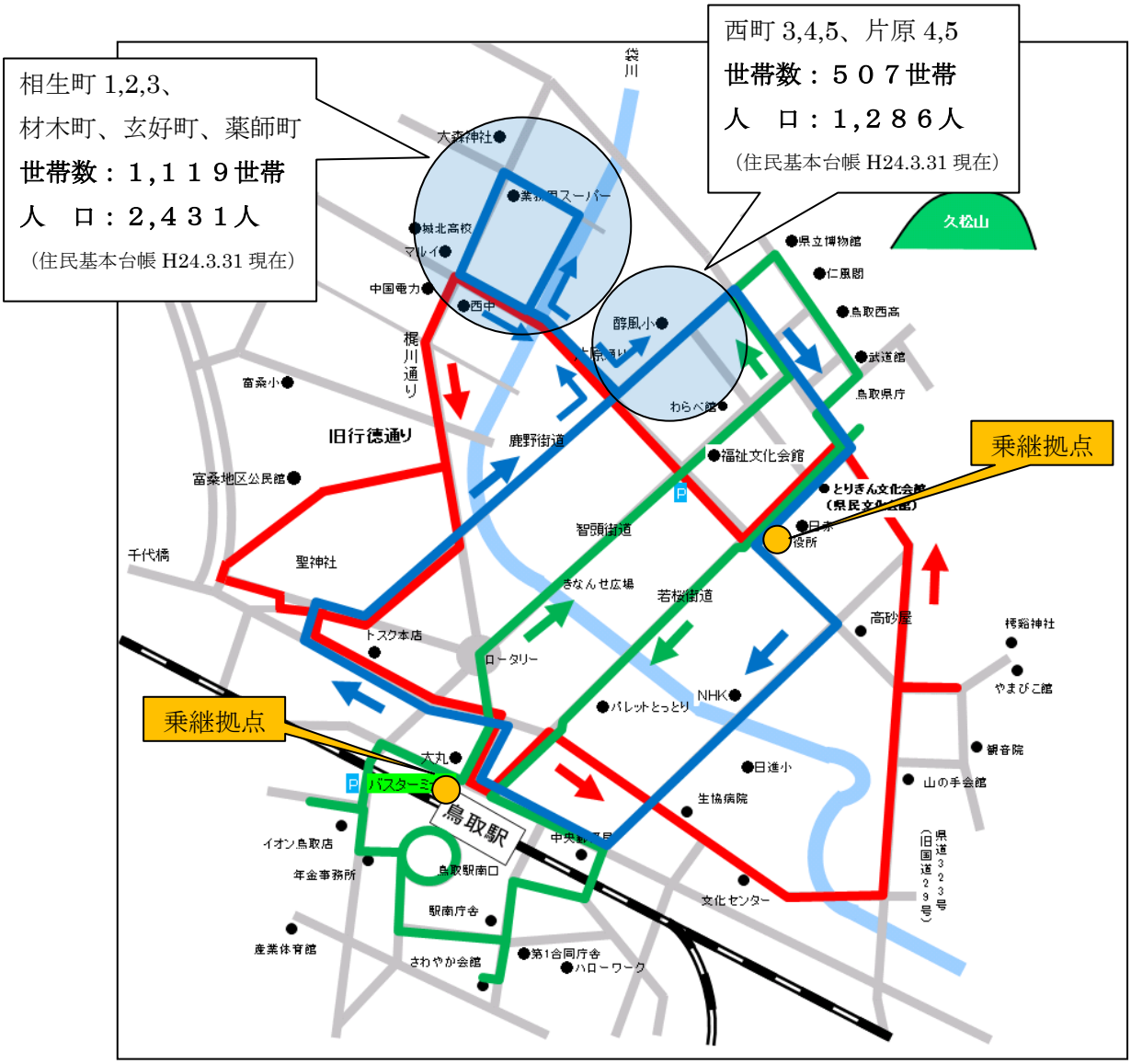
（３）郊外、市外からの来訪者に向けて、公共交通、自家用車、観光バス等からの乗り継ぎ利便性を強化し、街なかでの施設利用、観光等の満足度の向上を図ります。

（４）高齢者が手軽に街を回遊できる環境を実現し、外出を促進することにより健康増進を図ります。

（５）地域の移動手段として、市民に愛されるバスを目指します。

（６）市内回り便や既存のくる梨路線、その他の交通手段との調整・連携により、効率的な運行を図ります。

11　路線再編



12　運行ルートの考え方

緑コース

２軸（智頭街道、若桜街道）を運行することで、中心市街地内の回遊性を高め、市民の利便性と商店街の活性化を図ることを目的とします。

青コース

緑コースの新設に伴い現在循環バスが運行をしていない鹿野街道、玄好町、材木町、相生町などの地域を運行します。新路線にスーパーなどがあり買物バスとしてさらなる利便性の向上を図ります。

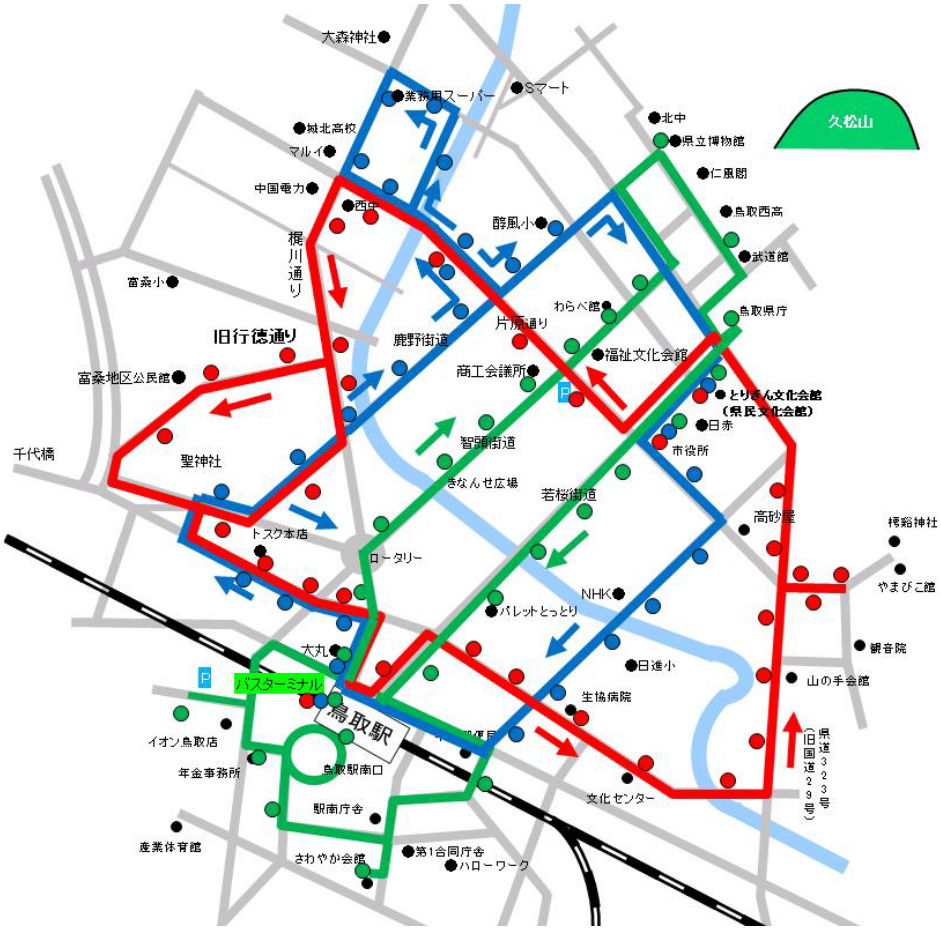
赤コース

運行経路に余裕があり、ほぼ定時運行が確保できているためコース変更はいたしません。

13　各コースの運行概要

	緑コース	青コース	赤コース
ルート長	約６．７km	約６．７km	（南町経由）６．５km （聖神社経由）６．９km
所要時間	３０分	３０分	３３分
運行間隔	２０分間隔	２０分間隔	２０分間隔
バス台数	２台	２台	２台
運行時間帯	8：00～19：00	8：05～19：00	8：05～19：00
平日便数	３１便	31便	31便
休日便数	２８便	２８便	２８便
バス停間隔 （バス停数）	約２００ｍ （２６箇所）	約２００ｍ （２７箇所）	約２００ｍ （２９箇所）

14　バス停設置箇所



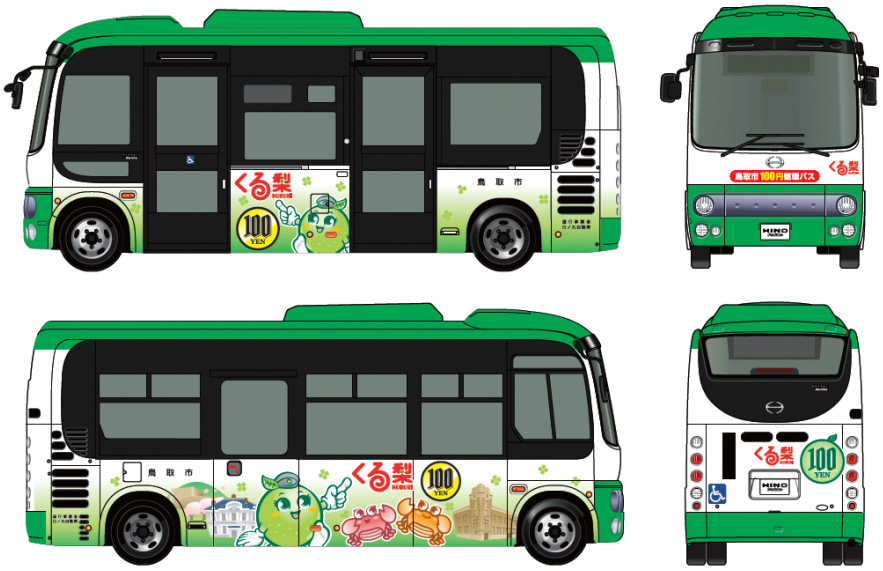
15　車両イメージ

【車両仕様】

全長６，９９０㎜、全幅２，０８０㎜、全高３，１００㎜

定員３４名（座席１２＋立席２１＋運転席１）

国土交通省ノンステップバス標準仕様適合の小型ノンステップバス



16　「緑コース」収支シュミレーション（平日３１便、休日２８便）

（１）運行経費　約２０，７００千円

・平成２５年度　総走行キロ（回送含む）　７６，０９３km

・平成２５年度　運行便数　１０，９０２便

・キロあたり単価（平成２３年度「くる梨」実績より）　２７２円

（２）収支シュミレーション

年間利用者数（人）	１便あたりの利用者数（人）	運賃収入等（千円）	市負担額（千円）	収支比率（%）
７０，０００	６．０	６，１９６	１４，５０４	２９．９
８０，０００	**６．９**	**７，０８１**	**１３，６１９**	**３４．２**
１００，０００	８．６	８，８５１	１１，８４９	４２．８
１５０，０００	１２．９	１３，２７５	７，４２５	６４．１

17　３コース収支シュミレーション

	くる梨 平成２３年度 実績	緑コース 平成２５年度 見込み	３コース合計 平成２５年度 見込み
運行経費	45,340,639 円	20,700,000 円	66,040,639 円
運賃収入等	26,724,139 円	10,350,000 円	37,074,139 円
市　負　担	18,616,500 円	10,350,000 円	28,966,500 円
利用者数	301,916 人	116,949 人	**418,865 人**
収支比率	58.94%	50.00%	**56.14%**
１便あたりの利用者数	14 人	11 人	**12.5 人**

平成２５年度の目標を緑コースの収支比率５０%とします。

18　路線バス市内回り便の状況

市内回り運行経費合計　￥１７，４３６，８５４円　　※市内回り便はサービス料金

	経常費用	経常収益	経営損益
日ノ丸自動車㈱	14, 318, 974 円	7, 786, 729 円	6, 532, 245 円
日本交通㈱	3, 227, 880 円	2, 158, 287 円	959, 593 円
合計	17, 436, 854 円	9, 945, 016 円	7, 491, 838 円

路線バス１日の市内回り便運行便数

	平日（便数）	休日（便数）
日ノ丸自動車㈱	６０	４８
日本交通㈱	１５	１２
合計	７５	６０

緑コース導入便数

平日（便数）	休日（便数）
３１	２８

・路線バスの市内回り便との調整を行います。
・緑コースを導入した場合、分かりやすい市内回り便（緑コース）とな ります。

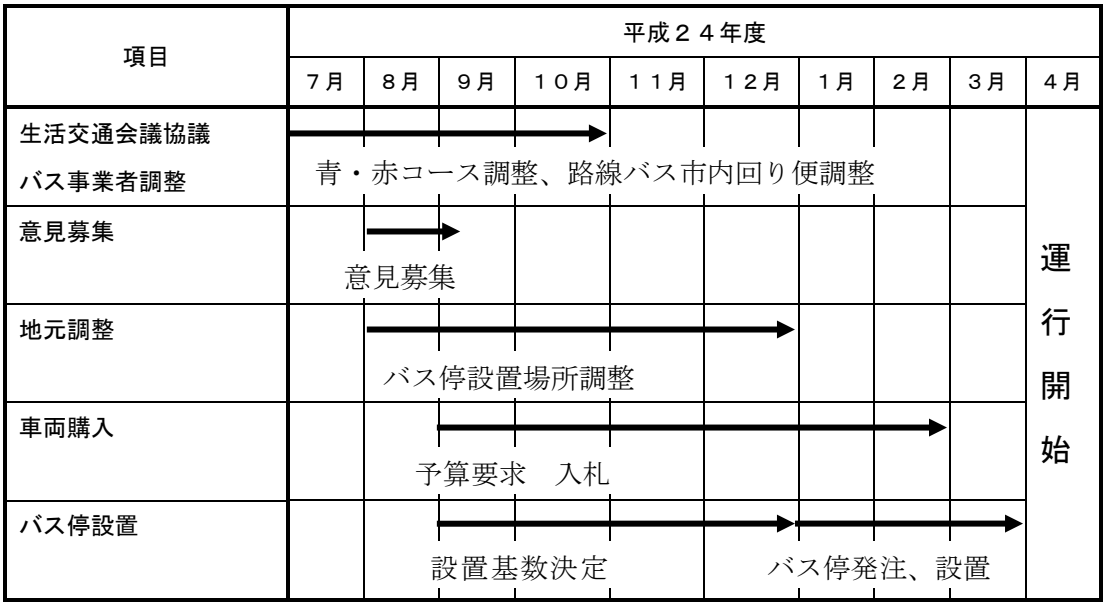
19　利用促進策

（１）高齢パスを購入され、有効期間が１ヶ月以上残っている方には、「くる梨」１ヶ月定期券を１，５００円で販売することにより、中山間地域等の高齢者の利便を図ります。

（２）現在１日乗車券（３００円）で２路線が１日乗り放題ですが、緑コースを導入することにより、１日３コースが３００円で乗り放題になることから、このメリットをPRすることにより１日乗車券利用者を増やすし乗客増を図ります。

（３）現在１ヶ月定期券を３，９００円で販売しているが、３，０００円で販売することにより定期利用者を増やします。

（４）商店街と連携して「くる梨」の１ヶ月定期券利用者には、商品割引等を行うことにより、利用促進を図ります。

（５）運賃の支払いを電子マネー（Ｅｄｙ、ＷＡＯＮ、ＩＤ、ｸｲｯｸﾍﾟｲ）にすることにより、支払の煩わしさを解消し利用者の利便性向上を図ります。

20　スケジュール