

平成 20 年度 第 4 回 鳥取市生活交通会議

協議資料

1 . 鳥取市のまちづくりの方向性	1
2 . 地域公共交通の将来の姿	2
3 . 地域公共交通計画の基本方針	4
3 - 1 . 地域公共交通計画の基本理念と目標	4
3 - 2 . 地域公共交通計画の基本方針	5
3 - 3 . 地域公共交通ネットワークのあり方	6
3 - 4 . 地域公共交通のサービス水準のあり方	8
4 . 『鳥取市地域公共交通総合連携計画』策定について	9

平成 21 年 1 月 22 日

鳥取市 都市整備部交通対策室

1. 鳥取市のまちづくりの方向性

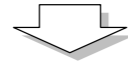
鳥取市の上位計画において、次のようなまちづくりの方向性が示されています。

1) 第8次鳥取市総合計画〔基本構想〕 (計画期間：平成18～27年度(10年間))

この計画は、鳥取市の目指すべき姿とその方策を明らかにするものであり、単に行政運営の方針にとどまらず、鳥取市にかかわる全ての市民や団体などにとって、共にまちづくりに取り組む指針となるものです。

【鳥取市を取り巻く社会状況】

- | | |
|----------------------|---------------------|
| (1) 少子・高齢化の進展と過疎化の進行 | (2) 地球規模の環境問題の深刻化 |
| (3) 交流・連携の活発化 | (4) 安全・安心に対する意識の高まり |
| (5) 情報通信手段の高度化・多様化 | (6) 「こころ」の時代 |
| (7) 地方分権の進展と財政状況の悪化 | |



【鳥取市の将来像】

「人が輝き まちがきらめく 快適・環境都市 鳥取」

私たち一人ひとりがいきいきと輝き、地域の個性がきらめき、快適で、さまざまな生活環境が整った都市、すなわち「人が輝き まちがきらめく 快適・環境都市 鳥取」の実現に向けたまちづくりをめざします。

【まちづくりの5つの原則】

- 1 「個性」を活かしたまちづくり
- 2 「連携・交流」による活力あふれるまちづくり
- 3 市民が主役の「協働」によるまちづくり
- 4 自己決定による「自立」したまちづくり
- 5 世界と手を結び未来へ「飛躍」する夢のあるまちづくり



【まちづくりの基本政策】

- 1 明日を担う人づくりとコミュニティを中心とした地域づくり
- 2 自然と社会が調和した環境づくりと安心していきいきとした暮らしづくり
- 3 交流と文化によるまちのにぎわいづくりと地域を支えるものづくり
- 4 効率的で質の高い市役所づくりと地域の特性を活かした計画的なまちづくり

2) 鳥取市都市計画マスタープラン (目標年次：平成37年)

この計画は、「第8次鳥取市総合計画」などの上位計画に即して定めるもので、都市の将来ビジョンと、その実現に向けた具体的施策の基本方針を定めたものです。

【都市づくりの理念】

恵まれた自然環境と共生し、豊かな歴史・文化が息づく、安心な生活環境づくりを進め、人・物・情報などの交流が盛んな「やすらぎと、あじわいと、にぎわいのあるまち(拠点形成)」をめざします。
市街地(コンパクトゾーン)では、効率的な土地利用を展開しコンパクトな市街地形成をめざすとともに、環境と共生した水と緑豊かな市街地形成をめざします。(効率的な土地利用の推進)
田園地域(ガーデンゾーン)では、地域の優れた自然や景観の保全・再生を図るとともに、地域環境に配慮した持続可能な農業のあり方を提案していくことで、良好な田園居住環境や営農環境の形成をめざします。また、生活拠点の機能を充実させるとともに、市街地及び各生活拠点間の連携を強化させ、住民の生活環境の向上をめざします。(農ある暮らしの推進)



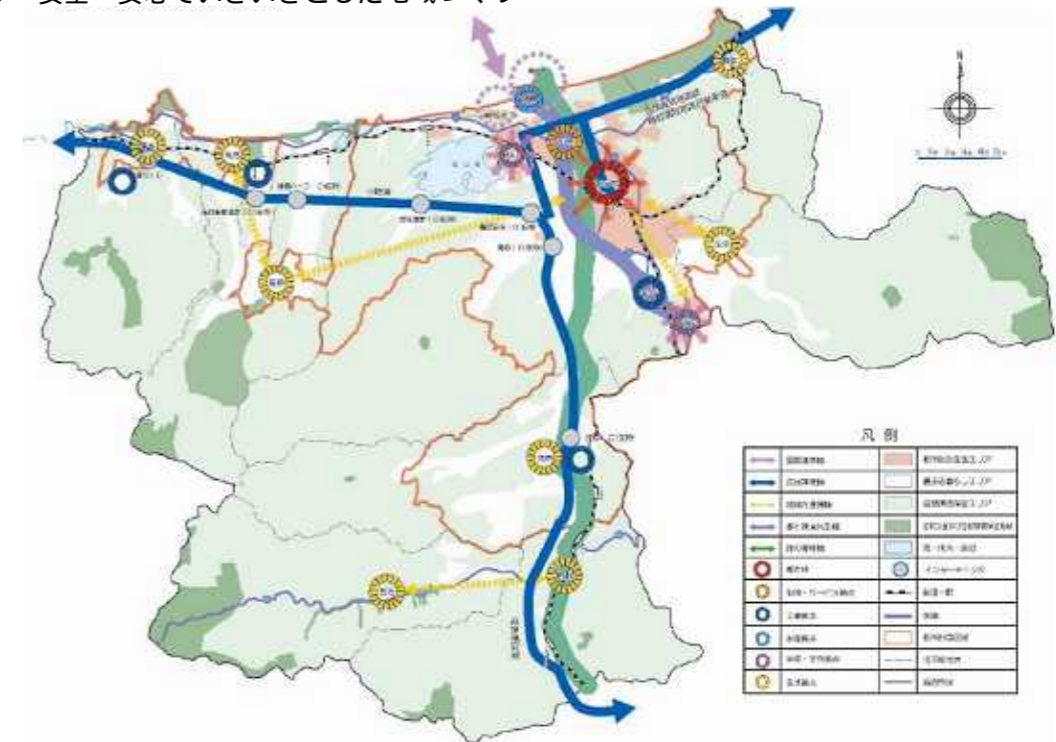
【都市の将来像】

「環境・文化・交流」拠点都市・とっとり
～個性ある新・生活交流都市(ハーモニーシティ)をめざして～



【都市づくりの基本方針】

- 1 にぎわいと活力ある都心の再生とうるおいのある生活空間の実現(市街地)
- 2 自然と共生したゆとりのある田園生活空間の創造(田園地域)
- 3 豊かな自然環境・景観、地域に根づいた伝統文化の保存・伝承と創造
- 4 地域産業の振興と交流・連携を促進する都市基盤づくり
- 5 安全・安心でいきいきとした地域づくり



2. 地域公共交通の将来の姿

1) 人口及び高齢化の見通し

- ・鳥取市の人口は平成 17 年(2005)まで増加傾向にありましたが、それ以降減少に転じ、将来的にも減少を続けるものと予測されています。概ね 20 年後にあたる平成 42 年(2030 年)には 18.5 万人と、平成 17 年に比べて約 1.7 万人の減少となるものと見込まれます。
- ・高齢者人口(65 歳以上人口)は数、比率ともに今後も上昇し、平成 42 年(2030 年)には 1.5 万人(比率では 10.0 ポイント)の増加となるものと見込まれます。(平成 17 年高齢者人口を 100 としたときの H47<2035>指数は 134)

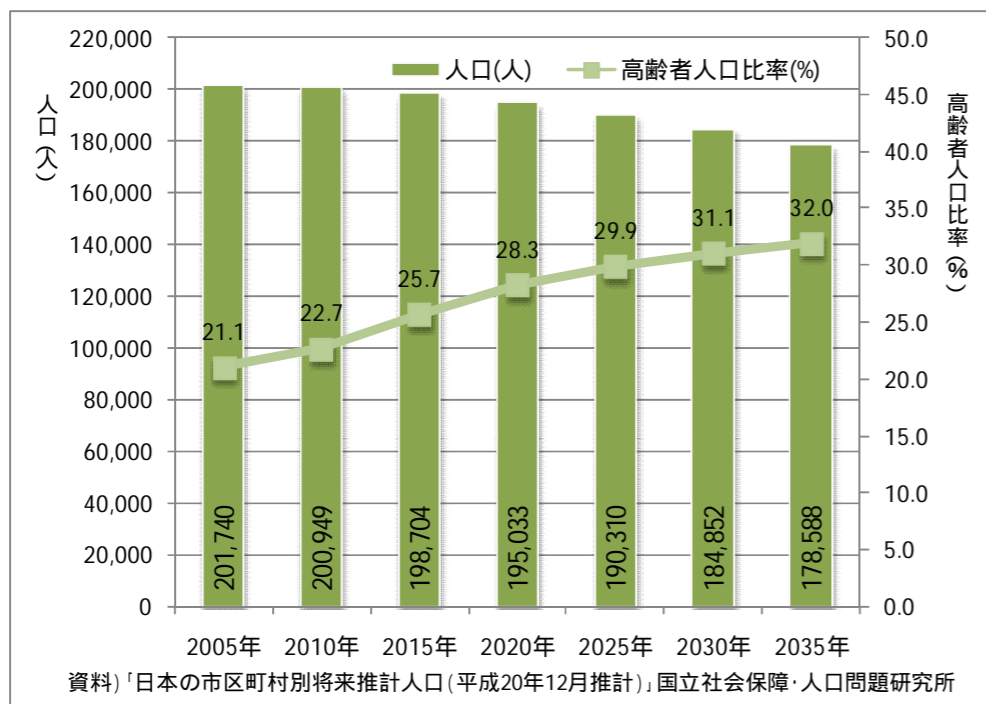


図 鳥取市人口及び高齢者人口比率の将来予測



図 平成 47(2035)の市区町村別老年人口指数(平成 17 年=100.0)

2) 公共交通利用者数の見通し

J R 利用者

- ・鳥取市内の J R 各駅の年間乗車人員は、J R 山陰本線、J R 因美線ともに最近 5 年間は減少傾向にあり、この状況が継続すると鉄道利用者は年々の減少することが予想されます。

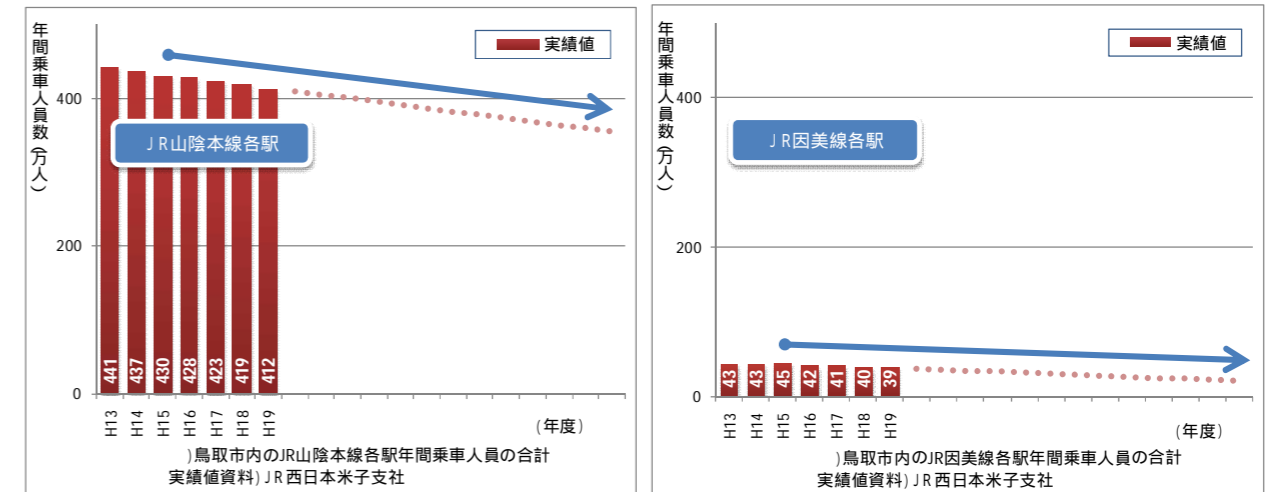


図 鳥取市内 J R 各駅の年間鉄道乗車人数の推移想定

バス利用者

- ・バスの利用客数は著しい減少傾向にありますが、やや減少が緩やかになった最近 5 年間の傾向が今後も継続すると仮定しても、将来的にはバス利用者の減少とバス補助額の増大が想定されます。

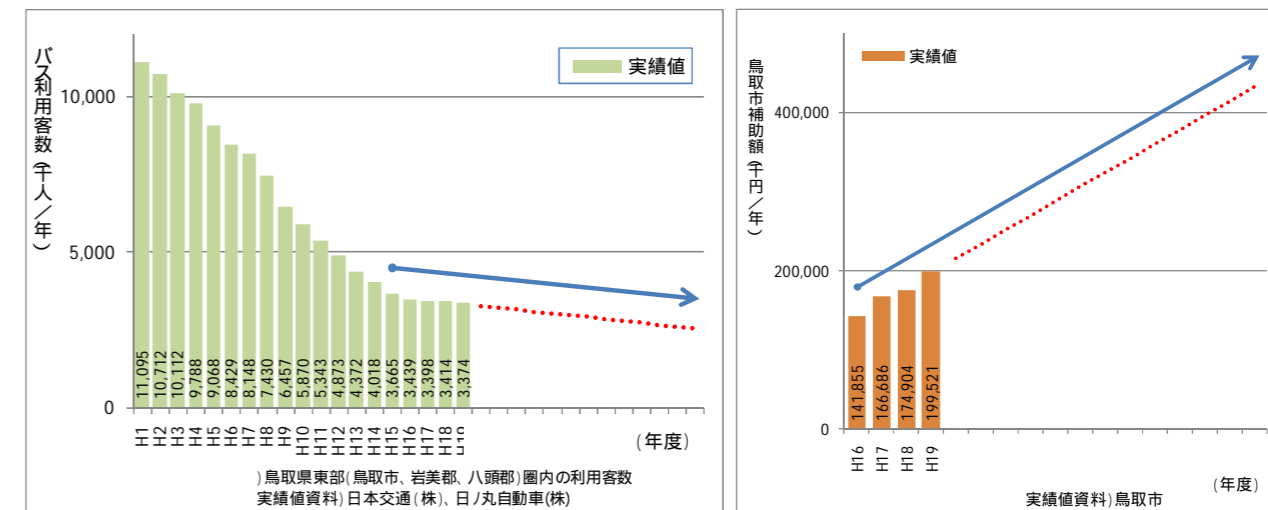


図 年間バス利用者数の推移想定

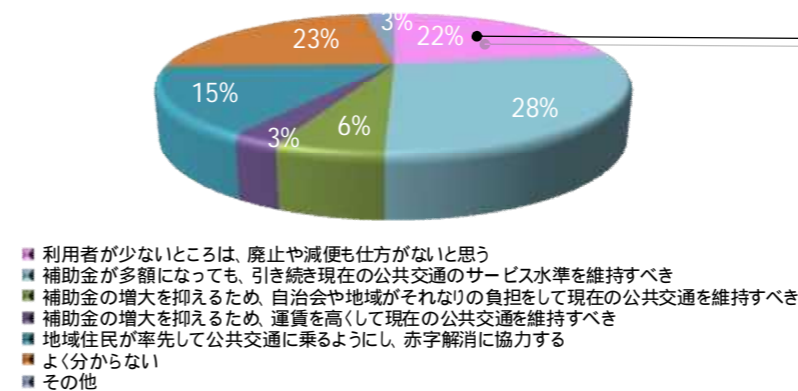
図 鳥取市バス補助額の推移想定

3) 将来展望と公共交通の役割

- ・以上の状況を踏まえ、地域と公共交通の展望、及びそれらに対する公共交通の果たすべき役割を以下のように整理しました。

	視点 全ての人の活動機会の確保	視点 地球環境の保全、改善	視点 地域社会の活性化
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の利用が容易な人（所有し運転ができる）は自由な時間に、希望の場所に移動できる。 ・自動車の利用が困難な人は、公共交通機関や自転車、バイク等を利用するが、公共交通利用の場合には運行形態による制約（移動可能場所や時間）に極めて大きな制約を受ける。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車を所有する人は自動車を自由に使用することができる。 ・このため不要不急の活動や比較的近距離の活動、あるいは公共交通が利用できる場合であっても自動車が利用されることが少なくない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の利用を前提として、郊外に大規模商業施設、ショッピングモールが立地し、鳥取駅周辺の中心部の活力が減退しつつある。 ・自動車のない生活が不便であるとともに、各種施設の拡散で移動距離が長くなり、これにともなう社会損失も拡大している。
望ましくないシナリオ	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者も自動車に頼る傾向となり、交通安全面の懸念が拡大する。 ・高齢化が進展するなどして公共交通への依存が高まる一方、利用者数の減少や財政負担の増加により公共交通の維持が困難になり、自動車に頼れない人々の活動が大きく制限される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の衰退によって自動車への依存が高まり、低公害車の出現で1台あたりのCO2排出量は減少しても全体としての排出量は大きな減少とはならない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外部の商業施設の立地がさらに進展し、中心部の活力低下が一層顕著となる。 ・自動車のない生活はさらに不便となり、このことで活動機会も減少し、地域消費の減少につながる。
将来のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の利用が困難な人でも、買物、医療等の機会が失われないよう、こうした施設をネットワークできる公共交通体系の整備が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・過度の自動車依存を生じない生活スタイルを構築、定着させ、地球環境の改善を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・行政サービス施設をはじめ、その他生活関連施設（医療、買物、娯楽、金融等）の集約的配置を図り、移動距離の少ない効率的なまちづくりをすすめる。
公共交通が寄与すべき役割	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行を実際の生活パターンにあわせるなどして、利用者の拘束感（時間や行き先等）の少ないサービスを提供する。 ・生活上必要な最低限のサービスを維持する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・マイカー利用から公共交通利用への転換を促すことができるよう、公共交通の利用促進により便利で使いやすいサービスを提供する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な生活関連施設を連絡する公共交通を確保し、「病院の帰りに買物」といった利用スタイルを可能にすることで、自動車に依存しないまちづくりを推進する。

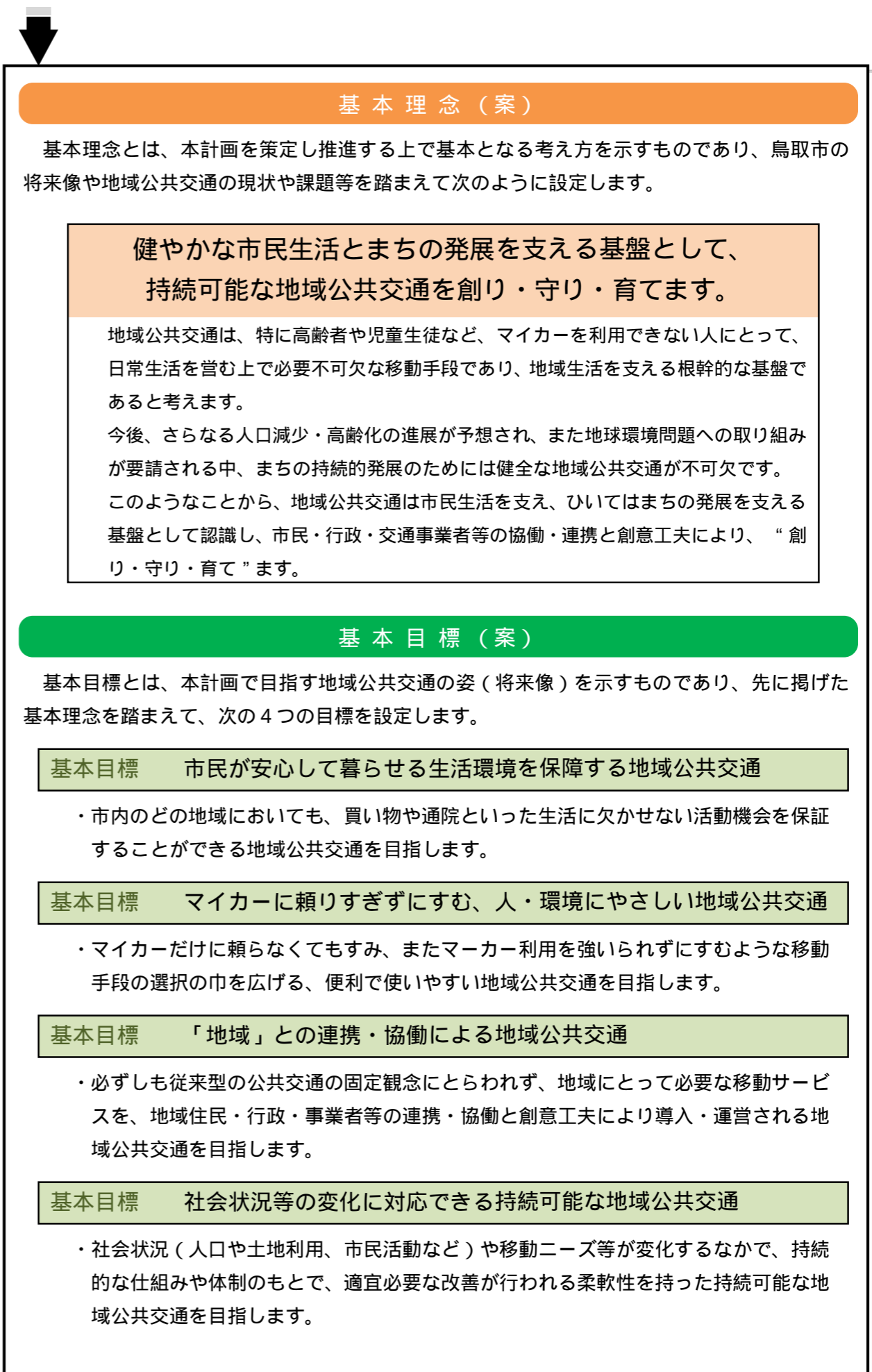
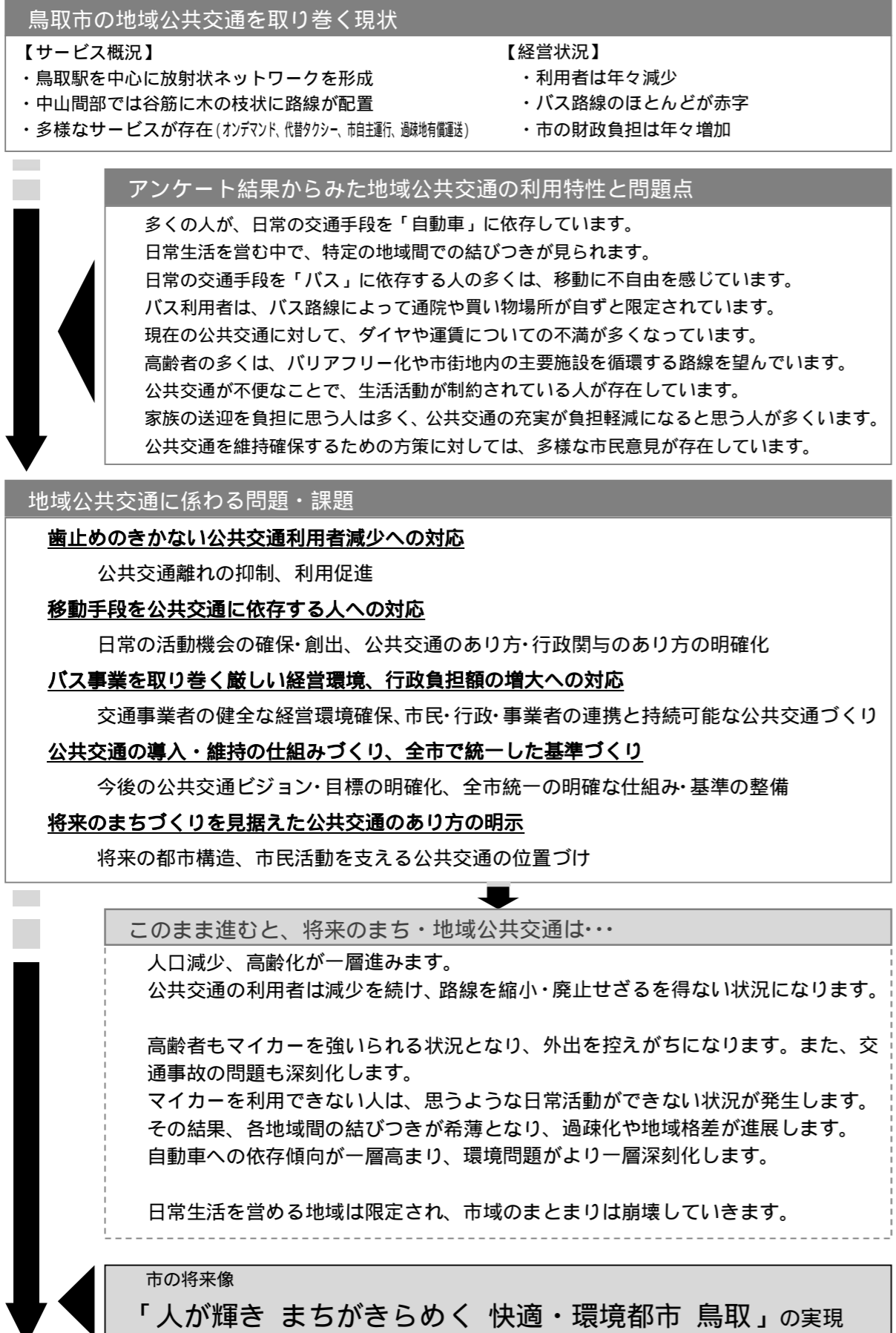
表 地域及び公共交通の将来展望と公共交通の果たすべき役割



アンケート結果においても、バスサービスの縮小を許容する意見は22%しかありません。多くの人は何らかの方法でバスサービスの維持を望んでおり、今後の高齢化の進展でこの傾向はますます顕著になると考えられます。

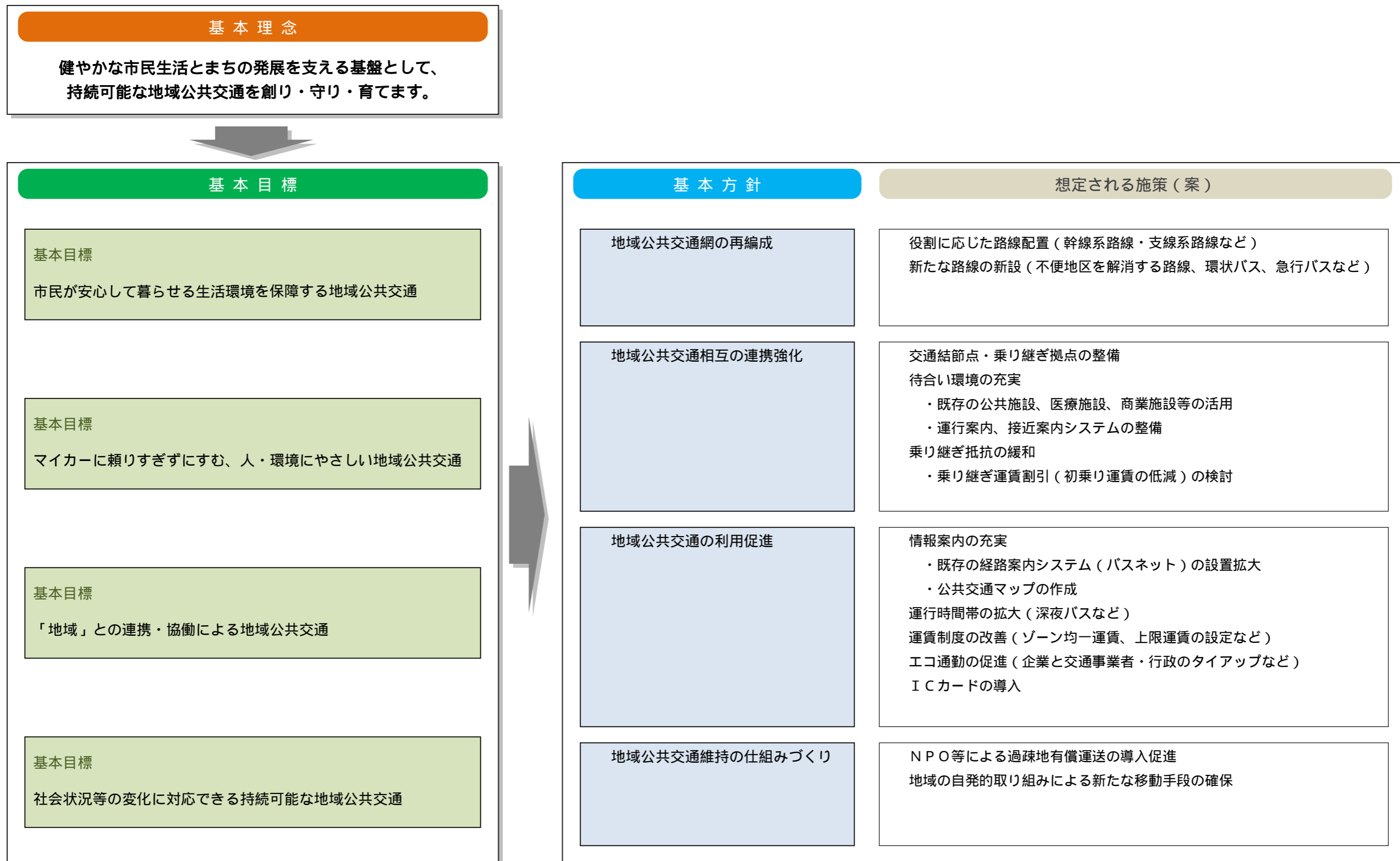
3. 地域公共交通計画の基本方針（たたき案）

3-1. 地域公共交通計画の基本理念と目標



3 - 2 . 地域公共交通計画の基本方針

基本方針とは、先に掲げた基本目標を具体的に実現していくための施策の方向性を示すものであり、その基本方針を以下とします。



3 - 3 . 地域公共交通ネットワークのあり方

1) 目指すべき地域公共交通のイメージ

- ・ 中心市街地と地域拠点の連絡を基幹的な公共交通軸と位置づけ、また鉄道との連携も考慮しつつ、地域の需要特性に応じた公共交通体系の確立を目指します。

表 エリア別のバスサービスイメージ

	中心市街地	周辺市街地	低密市街地	中山間・臨海地域
地域特性	概ね鳥取駅～県庁間の地域で、行政機能、都市機能、交通機能の集積地域	中心市街地に連担した外周地域で人口密度が概ね3000人/km ² 以上の地域	一定規模かつ一団の人口集積が見られる地域で人口密度が概ね1000人/km ² 以上の地域	住居密度が低く、点在している地域
需要特性	都市機能を利用するための短距離移動の需要が多い	需要の高い地域が広範囲に広がる	中程度の需要が点在している	需要が少なくまた定常性も低い
バス路線イメージ	中心市街地内の周回性を確保し、面的なサービスを確保	中心市街地からの放射路線に加え、周辺市街地の外縁に分布する、商業、医療拠点を連絡する外環状路線の確保	地域拠点と中心市街地、地域拠点相互を連絡する路線	生活拠点と地域拠点、生活拠点相互を連絡する路線

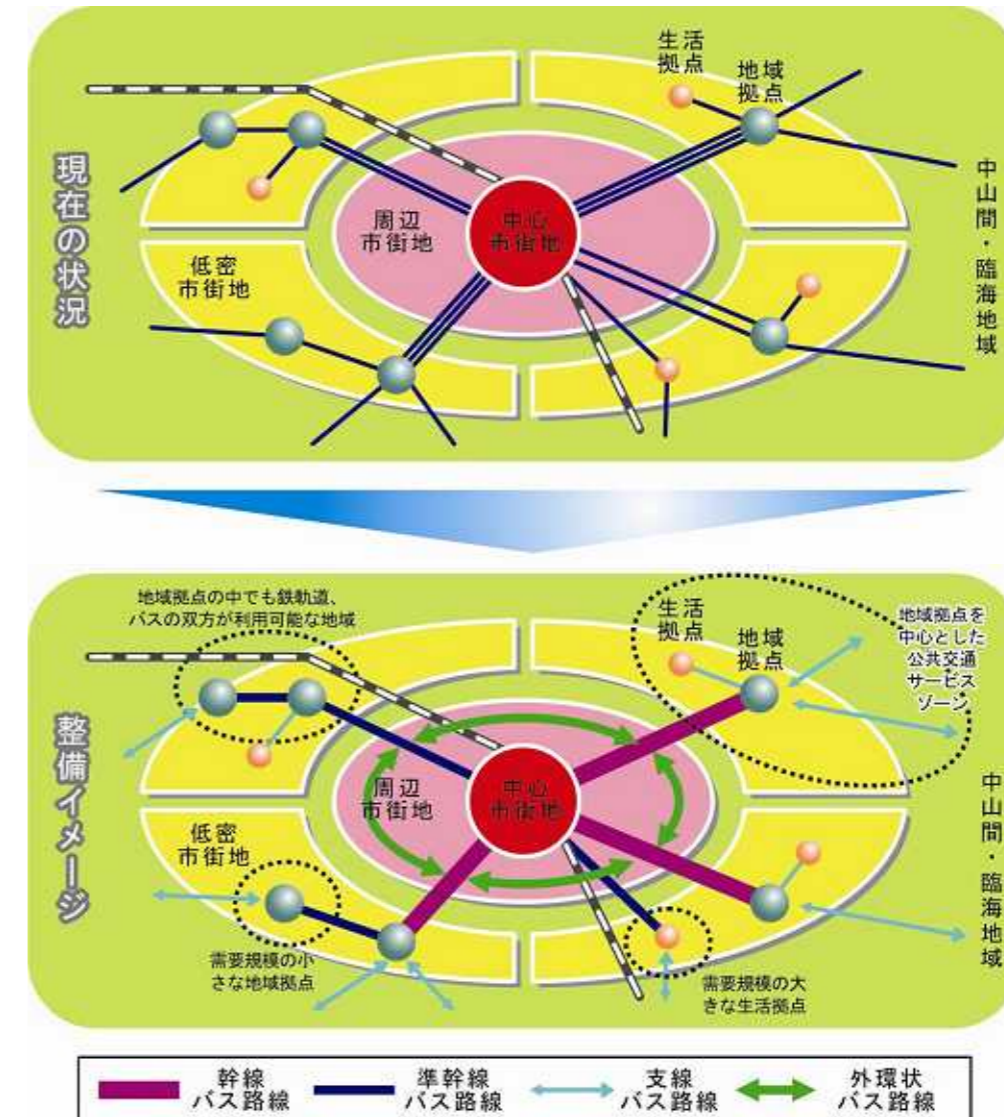


図 目指すべき地域公共交通のイメージ

2) 地域公共交通ネットワークの配置イメージ

路線の機能分類、配置方針

	機能分類	配置方針
幹線バス路線	市の骨格形成及び広域連携のために重要な役割を担う路線	鳥取駅を中心とした主要な放射状路線 【候補】用瀬、福部方面、国府の各方面へのバス路線 福部方面は、需要規模は比較的小さいが、岩美方面との広域的な連携性も考慮し幹線バス路線とした。
準幹線バス路線	幹線バス路線、軌道を補完し、市の骨格を形成するために必要な路線	基本的には鳥取駅と周辺の生活拠点を連絡する放射状路線。 「気高 - 鹿野」「用瀬 - 佐治」については、需要規模が小さいが地域拠点間の連絡であり、準幹線バス路線とした。 鳥取駅 - 気高方面は、中心市街地と地域拠点の連絡であり、かつ交通需要も多いことから幹線バス路線と考えることもできるが、JR山陰本線の利用が比較的便利な地域であり、バスは鉄道と連携して相互に機能補完する路線と位置づけ準幹線バス路線とした。
支線バス路線	幹線バス、準幹線バス等を補完し、地区の日常移動をサービスする路線	地域拠点と生活拠点の連絡や特に拠点集落を有さない地域のバス路線
外環状バス路線	鳥取駅からの放射状路線を連結し、ネットワークとしての利便性を高める路線	概ね高密市街地の外周部付近

交通結節点の機能分類、配置方針

	機能分類	配置方針
中心部結節点	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通体系の核となる最も主要な結節点。公共交通機関相互が効率良く、円滑に、安全に、かつわかりやすく連携できる機能を有する 自動車、バイク、自転車等の大量の端末アクセスへの対応機能を有する 	鉄道、バスの複数の放射系統の中心に配置 【候補】 ・JR鳥取駅。
周辺部結節点	<ul style="list-style-type: none"> 郊外部等において複数の交通手段が連携するための結節点 P & B R (P & R) の駐車や連携機能を有する 	バスの接続がある既存のJR駅に配置 【候補】 ・青谷、浜村、宝木、鳥取大前、福部、用瀬のJR各駅
乗り継ぎ拠点	<ul style="list-style-type: none"> バス相互の乗り継ぎ機能(運行情報、乗り継ぎ案内等の情報提供や快適な待合空間の提供等)を有する 	幹線バス路線、準幹線バス路線、生活バス路線、外環状バス路線の接続点に配置 【候補】 ・鹿野、佐治、河原、国府等、概ね旧町の中心付近の官公署等 ・外環状バス路線周辺では拠点的な病院や商業施設 ・道の駅

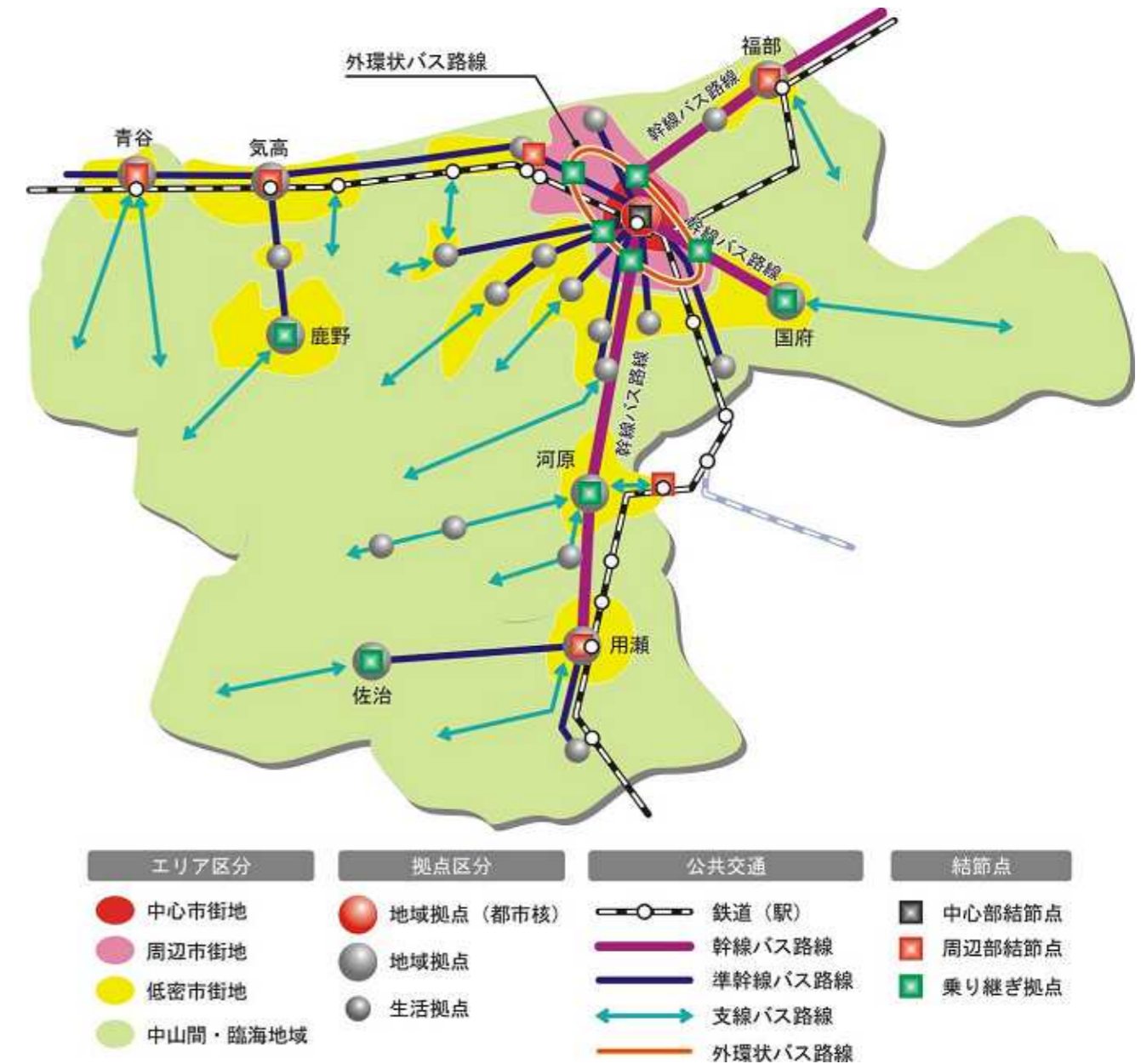


図 地域公共交通ネットワークの配置イメージ

3 - 4 . 地域公共交通のサービス水準のあり方

・路線区分ごとのサービス水準を以下のように整理しました。

	幹線バス路線	準幹線バス路線	支線バス路線
サービス提供者	・民間バス事業者 (+行政の公的補助)	・民間バス事業者 (+行政の公的補助)	・民間バス事業者または民間タクシー事業者 ・地域の主体的取り組みと行政の支援により運営 (市町村有償運送、過疎地有償運送)
サービスのイメージ	朝夕の通勤通学、日中の買物や通院など日常的な生活スタイルの中で必要となる活動のほとんどにおいてバスを利用できる。	日常生活における活動がバスの時間に制約を受けるケースも生じる。	最低限必要なバス運行となり、活動の機会はバスの時間に大きく制約を受けるが、日常生活の最低限の移動機会は確保する。
運行頻度	朝夕：10～20分間隔以下 日中：30分間隔以下	朝夕：30～60分間隔以下 日中：1時間間隔以下	1日：5往復程度
	当面は現在の運行便数の確保に努めるが、ゾーンバスシステムの実施等による運行効率の改善により、今以上のサービスレベルを実現することが目標となる。	現在の運行便数の維持に努めることが目標となる	上記の頻度は現在最も便数の少ない地域水準程度である。 今後の地域の趨勢や地域との連携関係の中で随時見直しながら、生活維持のための最低限の移動手段確保を図ることが目標となる。
運行形態	路線バスでの対応を基本とする。	路線バスでの対応を基本とする	路線バスに加え、現在一部路線で実施中のデマンドバスシステム、バス代替タクシー等の拡大を検討する。

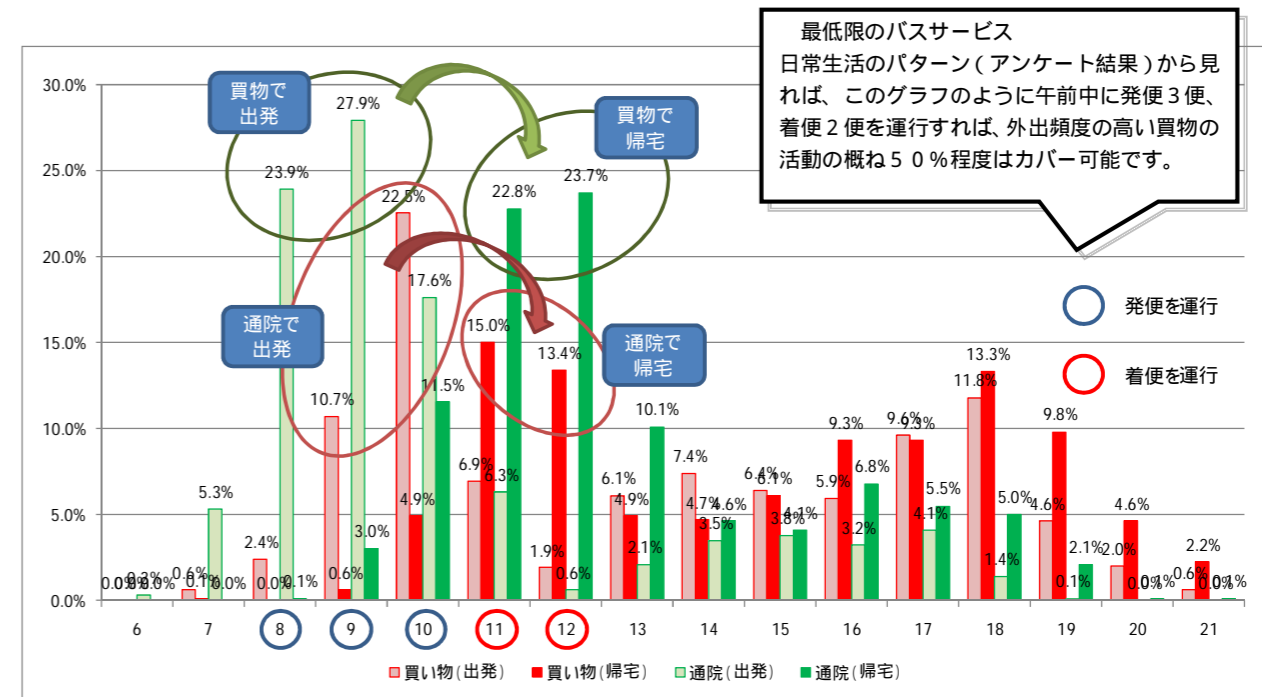
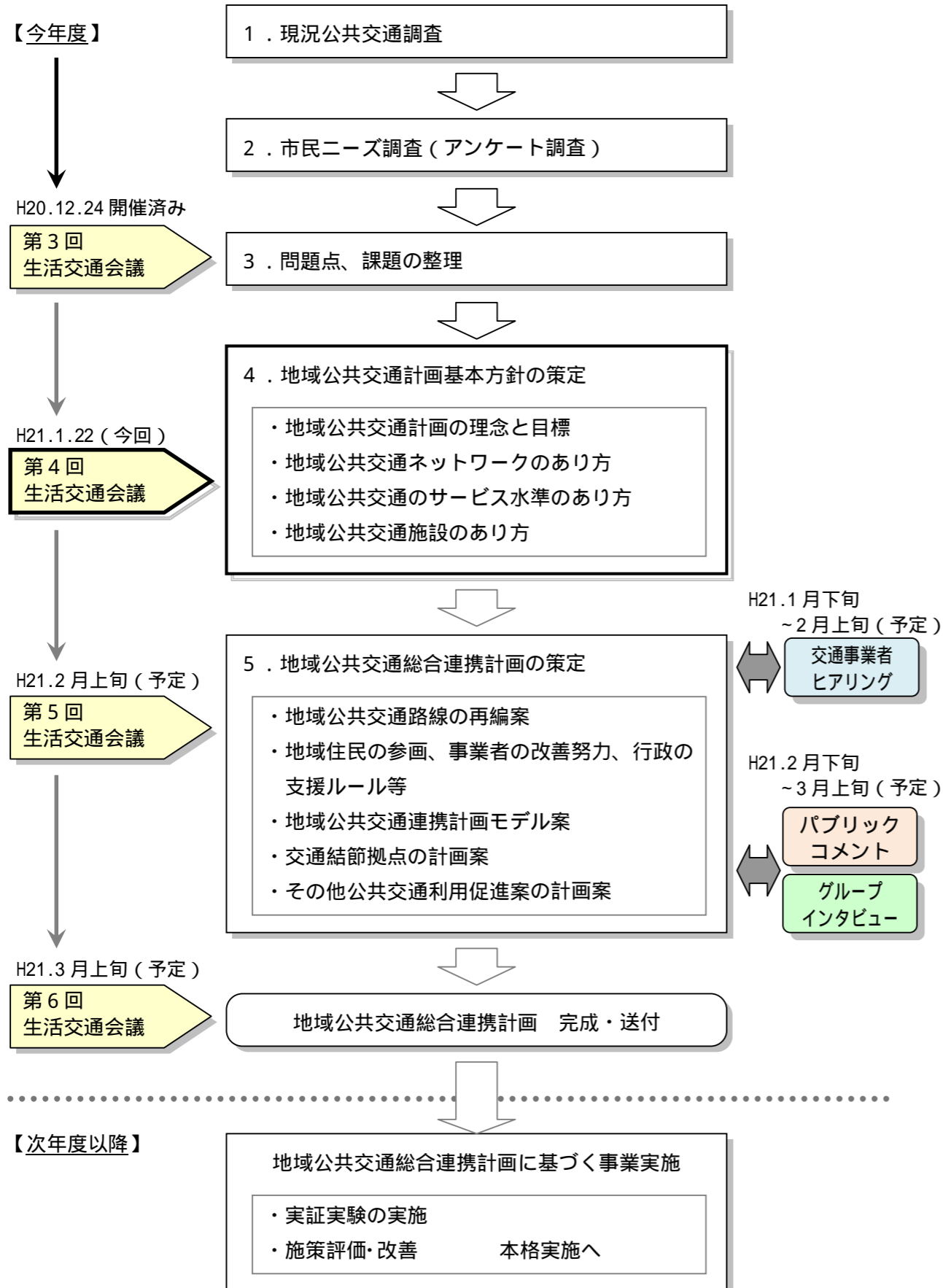


図 買物・通院の外出時間(出発・到着)分布
市民アンケート調査結果より(全市全交通手段)

4. 『鳥取市地域公共交通総合連携計画』策定について

1) 進め方とスケジュール



2) 次回会議に向けた作業

【交通事業者ヒアリング】

- ・交通事業者の方にヒアリング調査を実施し、本計画の内容及び次年度以降に実施を予定するモデル事業等について、その妥当性や実施に当たっての課題・配慮事項、その他意見やアイデアについて聞き取りを行います。

【地域公共交通計画総合連携計画（案）の立案】

地域公共交通路線の再編案

- ・今回提案した基本方針を受けて、既存路線の配置や乗り継ぎ地点候補地を踏まえながら、地域公共交通ネットワークの再編案（たたき案）を検討します。

地域住民の参画、事業者の改善努力、行政の支援ルール等

- ・今回提案した基本方針を受けた望ましい公共交通を実現するため、地域住民・事業者・行政等の役割分担と連携・協働の仕組みについてのたたき案を検討します。

地域公共交通連携計画モデル案

- ・上記の地域公共交通再編案のほか、基本方針で定めた目標を実現するための具体的事業ならびに達成目標を検討・整理するとともに、各事業のスケジュール・事業主体・役割分担等を検討します。
- ・また、次年度以降、具体的に試行する事業を抽出し、これらを地域公共交通連携計画モデル案（たたき案）として示します。

交通結節拠点の計画案

- ・これまでの検討で設定された主要な交通結節拠点について、その具体的な候補地を選定するとともに、必要機能や施設配置についての計画案を検討します。

その他公共交通利用促進策の計画案

- ・これまでの検討を受けて、市の実情にあった実現可能な公共交通利用促進策を抽出し、その具体的な計画案を検討します。