

新しい総合公共システム導入の進捗状況

～誰もが乗りたくなる公共交通の実現に向けて～

	運行計画	乗継拠点整備	I Cカード導入
H22 12月～	・ 河原、佐治、用瀬 各地域審議会において説明		・ I Cカード導入に係る勉強会 (2回) ・ 導入事業者訪問 (4事業者)
H23 4月	14 地域生活拠点 (用瀬地区) 再生整備事業 (打合せ)	27 国土交通省鳥取河川国道事務所協議 28 用瀬拠点について J R 米子支社協議	14 I Cカード導入に係る勉強会
5月	23 河原町総合支所との協議 27 佐治町総合支所との協議	2 吉成南拠点について鳥取警察署協議 10 鳥取南、河原、用瀬拠点について智頭警察署協議 23 県警交通規制課との協議	10 日ノ丸自動車協議
6月		9 河原町リバーへ乗継拠点協議	
7月	4 佐治地区座談会 (口佐治振興協議会) 5 佐治地区座談会 (中佐治自治会) 用瀬地区座談会 (用瀬地区) 6 佐治地区座談会 (第3区振興推進協議会) 用瀬地区座談会 (大村地区) 8 佐治地区座談会 (山王振興協議会) 用瀬地区座談会 (社地区) 15 鳥取県ハイヤータクシー協会東部支部との意見交換会	添付チラシのとおり	5 日ノ丸自動車協議  15 日本交通協議
取り組み状況と課題	① 幹線の運行計画の作成 ⇒生活交通会議を中心に議論  ② 支線の運行計画の作成 ⇒第1回地域意見交換会の開催 【河原、神戸、円通寺】 〔課題〕 ① 共通事項【運賃、乗継割引、費用、車両】 ② 運行主体の調整【バス、タクシー等】  ★ 交通事業者、関係機関との協議	① 吉成南 ⇒測量設計の実施準備 〔課題〕 ① 鳥取南 ⇒安全の確保の継続協議 ② 河原 ⇒「道の駅かわはら」から「リバー」への乗継 拠点位置の変更の検討 ③ 用瀬 ⇒J R 用瀬駅西口の接続について J R と交渉が難航  ★ 交通事業者、関係機関との協議	① 事業の実施体制についての検討          ★ 交通事業者との協議

# 佐治地域の公共交通を考える

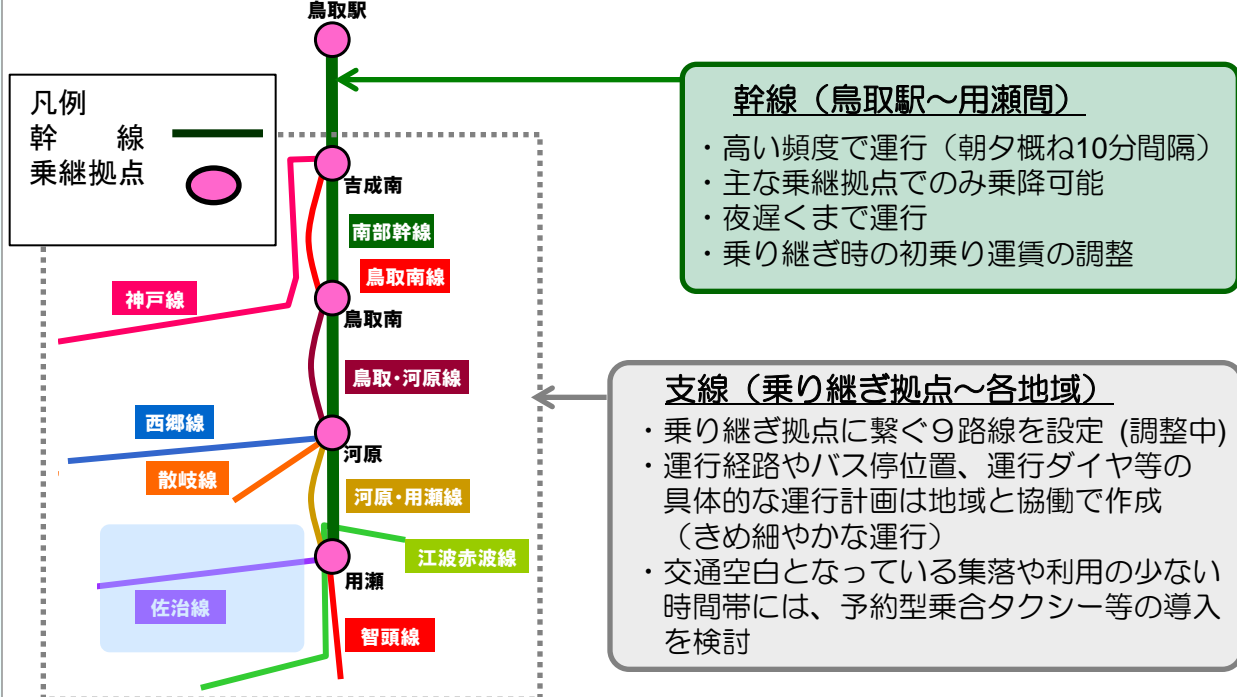
佐治地域の路線について、みなさんが利用しやすい計画を共に考えていきましょう。

皆様には、日頃から市政の推進につきまして、ご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。

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ます。そのため、現状のバス路線網を再編し、**幹線と支線の役割に応じた利便性が高い効率的な新しい総合公共交通システムの構築を目指しています。**

これに向けて、南部地域において先行的に新たな運行サービスの導入を検討しています。みなさんの生活に沿った具体的な運行計画を地域と協働で作成するにあたり、各地区座談会において意見交換会を開催しご意見をいただいているところです。

## ① 鳥取市公共交通計画の基本方針（南部地域）



## ② 計画の流れ

鳥取市公共交通計画の基本方針（上記①参照）

第1回住民意見交換会（H23.7）（佐治地域4地区・用瀬地域3地区で実施）  
 公共交通に対する要望・生活の実態など（裏ページ⑤参照）  
**地域の公共交通を計画する上でのポイントを整理**

第2回住民意見交換会（H23.9～10予定）

具体的な運行計画(案)を、いくつか提示しそれをもとに議論

地域の意向を確認し、詳細な計画の策定、住民のみなさんへの周知  
 南部地域で先行的な運行サービスの導入（H24.10目標）

利用状況や集まった意見をもとに、見直し・改善

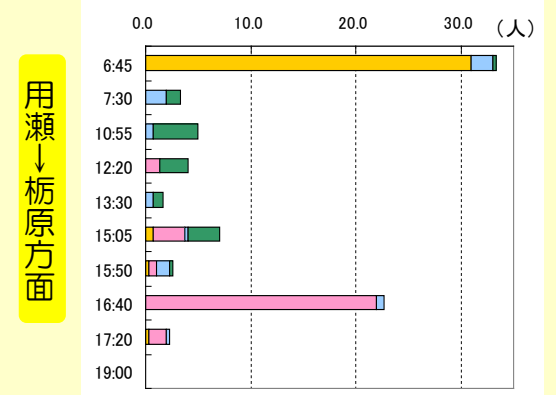
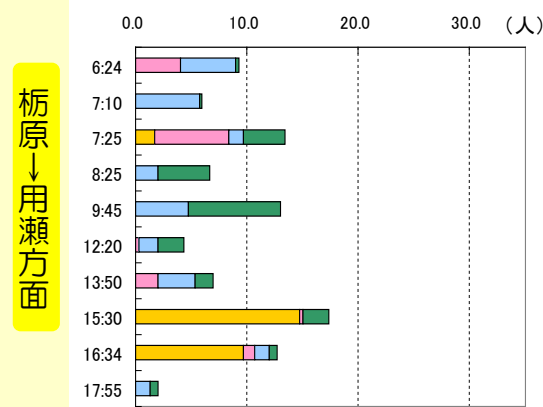
本広報は、7月4日～8日にかけて行った「佐治地域地区座談会」の内容として、佐治地域の公共交通が抱える課題や住民のみなさんから頂いた意見の内容を中心にまとめています。

## ③ 現況の整理（一日あたりの乗車人数）

調査日2009.12～2010.2

■小学生 ■中高生 ■大人 ■高齢者

### 【佐治線（用瀬～栢原）】



>>一日一便あたり平均9人乗車

>>一日一便あたり平均8人乗車

○全体的に利用が少なく、小・中・高生の利用がほとんどです。  
 ○しかし、昼間の時間帯には大人・高齢者の利用もみられます。

## ④ 現況の整理（収支の状況）

	運行経費に対する 運賃収入の割合	バス事業者に対する 年間の補助金額
佐治線	46.5%	3,400万円

H21実績

## 公共交通とは？

公共交通は「乗合交通」です。車のように、一人一人が自由に移動するのではなく一つの乗り物に、不特定多数の人が一緒に乗る交通です。このため、たくさんの方が乗り合えば、サービスも向上しますし、環境にも優しい乗物になります。

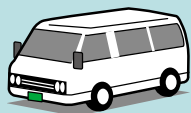
一方、現在運行されているほとんどのバスは、運賃収入だけでは、人件費や燃料費などの運行にかかる費用を賄うことができません。赤字部分は税金から補てんすることで、成り立っています。  
地域の人ができるだけ公共交通を利用することが、公共交通を残すことに繋がります。



## 地域で導入される公共交通の例



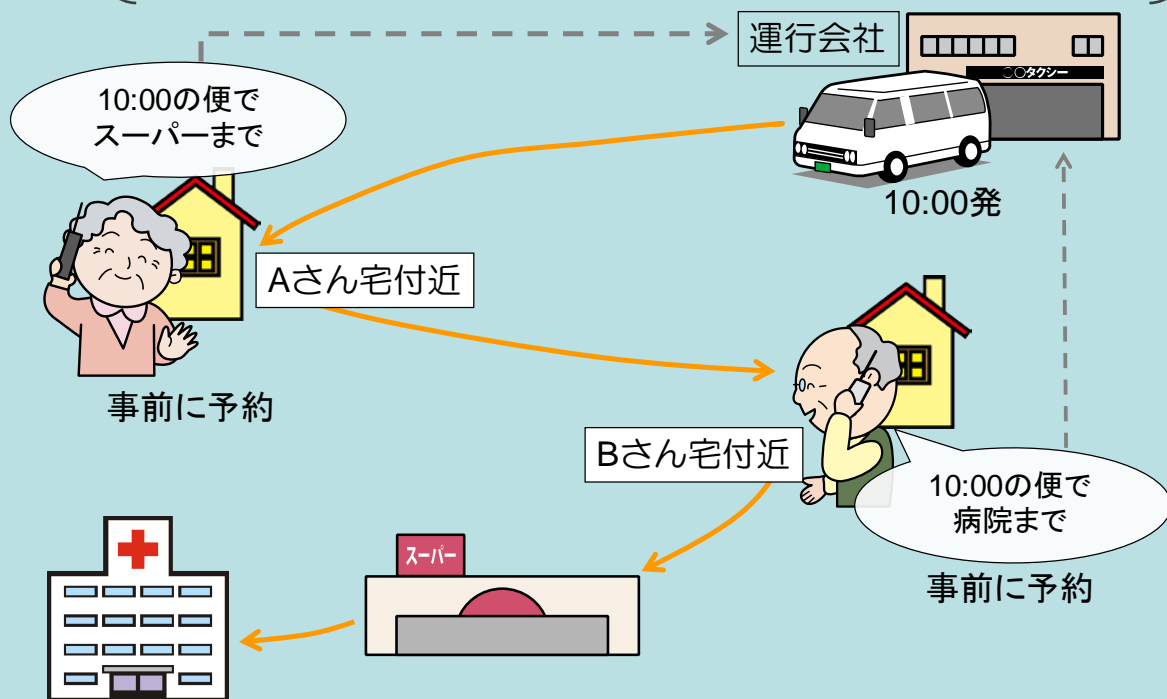
**路線バス**：現在、佐治地域を運行しているような決められた時間・バス停を定期的に運行するバス



**デマンド（予約型）乗合タクシー**：利用したい便を事前に予約し、予約に応じて運行

運行会社など決められた場所を出発する時間は決まっています。その決められた時間に対して、たとえばスーパーまで行きたいAさんと、病院に行きたいBさんが、それぞれ電話で予約し、乗り合っ、各目的地に行きます。

- ◇長所：車は家の近くまで来てくれます。予約がなければ運行しないので、無駄な運行がなくなります。
- ◇短所：事前に電話で予約をしないと運行しません。予約の状況によって、目的地までの運行時間が変わります。



- ▶支線と幹線の乗継は、冬の時期に待つのはつらいので、待ち時間がないようにしてほしい。  
⇒待ち時間がなくスムーズな乗継となるよう拠点整備を予定している。
- ▶佐治地内は予約型乗合タクシーでサービスが悪くなるのか？  
⇒朝晩などは通学のため定時定路線を確保する。昼は区域内でのきめ細やかな運行を検討している。サービスが悪くなるということではない。
- ▶以前より、津野地区より予約型乗合タクシーを運行してほしいという意見がある。  
⇒いろいろな意見をいただき各地域に合った運行計画を作成したい。
- ▶予約型乗合タクシーは、前日に予約しないとイケないのか？  
⇒1時間前までに予約が必要。帰りの予約は行き予約をする際に併せて予約をするか、帰る1時間前までに予約する必要がある。
- ▶もし学校が統合されたらどうなるのか？  
⇒小・中学校の通学便については、第一に確保する。
- ▶遅い時間のバスがあれば、お酒を飲んだ時にバスで帰れる。需要はあると思う。  
⇒検討していきたい。
- ▶国・県・市の補助金を抑えて、収支のバランスを考えてほしい。税金を使うのを抑えてバスの利便性をあげてほしい。  
⇒バスを使っていたことが、収支のバランスを保つことに繋がるのでご利用をお願いしたい。
- ▶バス補助は維持されるのか？  
⇒今は維持されているが、制度等が変わり不透明。今の体系では、補助金は増える一方である。

### 次回の住民意見交換会は平成23年9月～10月を予定しています。

今回は、具体的な運行方法やダイヤの案を、複数提示してそれに対するご意見をいただきたいと思ひます。どうぞご参加をお願いします！！

### \*\*\*\*\*ご意見承ります\*\*\*\*\*

住民意見交換会への出席が難しい方にも、佐治地域における公共交通の問題点・要望等を広く募集いたしますので、下記までお気軽にお寄せいただきますようお願いいたします。

【募集締め切り 平成23年8月12日（金）】

### <ご意見の提出先・お問い合わせ先>

- ◇鳥取市都市整備部交通政策室  
〒680-8571 鳥取市尚徳町116番地  
電話 0857-20-3257  
E-mail : kotsuseisaku@city.tottori.lg.jp
- ◇佐治町総合支所 電話 0858-88-0215

## ⑤ 住民意見交換会でよせられた主なご意見と回答

- ▶平成24年から運行をするということか？  
⇒平成24年は試験運行と考えている。利用状況や意見等を参考とし継続して見直しをしていく予定である。
- ▶鳥取まで出るのに、幹線とは乗継ぎになるのか？  
⇒用瀬においての乗継ぎになる。乗り継ぎに際しては、初乗り運賃の負担軽減を検討することとしている。
- ▶乗り継ぎが前提になっている計画か？用瀬以北は運行頻度が上がり、地域内は循環するイメージか？  
⇒用瀬からは幹線での運行となり、乗り継ぎ拠点のみでの乗降可能とし運行本数を多くする。地域内は地域の実情にあった利用しやすい運行内容にしていきたいと考えている。



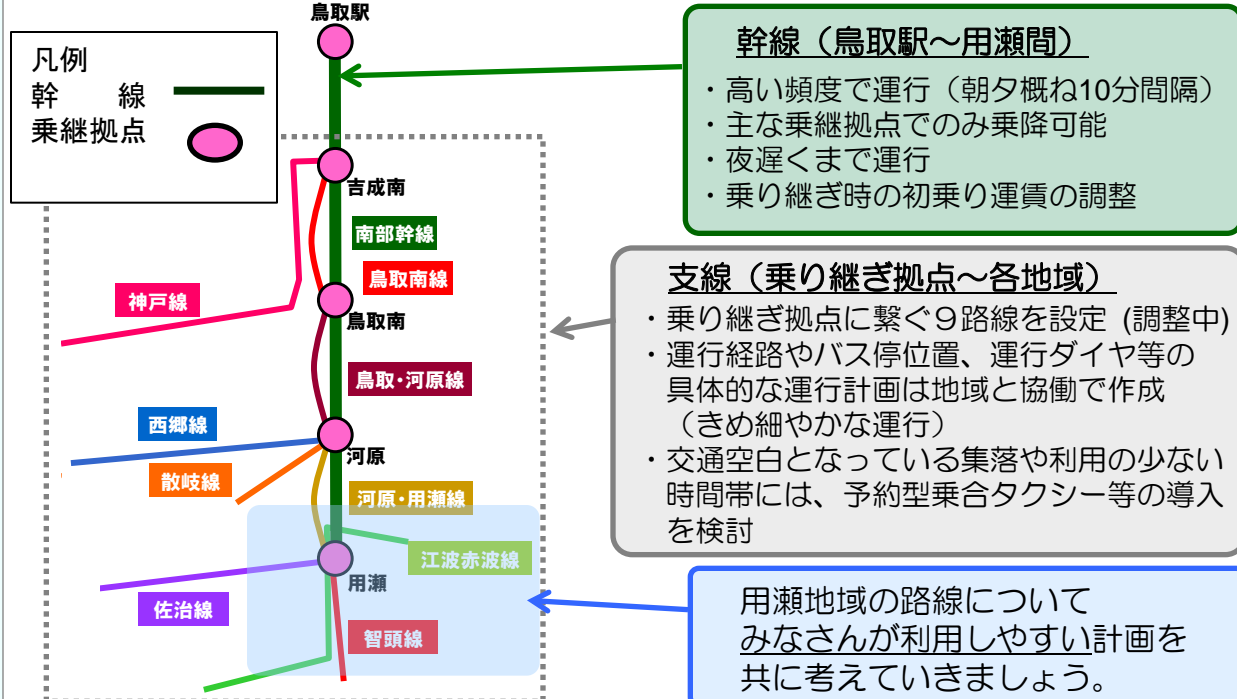
# ～用瀬地域の公共交通を考える～

皆様には、日頃から市政の推進につきまして、ご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。

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ます。そのため、現状のバス路線網を再編し、**幹線と支線の役割に応じた利便性が高い効率的な新しい総合公共交通システムの構築を目指しています。**

これに向けて、南部地域において先行的に新たな運行サービスの導入を検討しています。みなさんの生活に沿った具体的な運行計画を地域と協働で作成するにあたり、各地区座談会において意見交換会を開催しご意見をいただいているところです。

## ① 鳥取市公共交通計画の基本方針（南部地域）



## ② 計画の流れ

鳥取市公共交通計画の基本方針（上記①参照）

第1回住民意見交換会（H23.7）（佐治地域4地区・用瀬地域3地区で実施）

公共交通に対する要望・生活の実態など（裏ページ⑤参照）  
**地域の公共交通を計画する上でのポイントを整理**

第2回住民意見交換会（H23.9～10予定）

具体的な運行計画(案)を、いくつか提示しそれをもとに議論

地域の意向を確認し、詳細な計画の策定、住民のみなさんへの周知  
 南部地域で先行的な運行サービスの開始（H24.10目標）

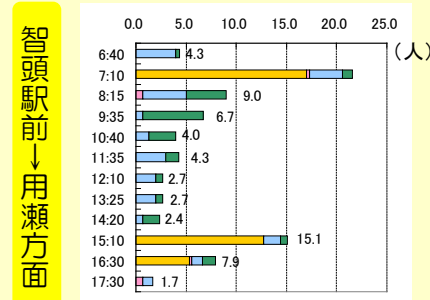
利用状況や集まった意見をもとに、見直し・改善

本広報は、7月5日～8日にかけて行った「用瀬地域地区座談会」の内容として、用瀬地域の公共交通が抱える課題や、住民のみなさんから頂いた意見の内容を中心にまとめていきます。

## ③ 現況の整理（一日あたりの乗車人数）

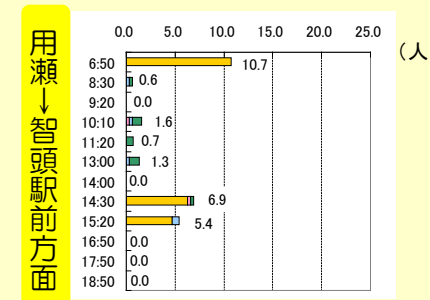
資料5-1参考②

### 【智頭線（用瀬～智頭駅前）】



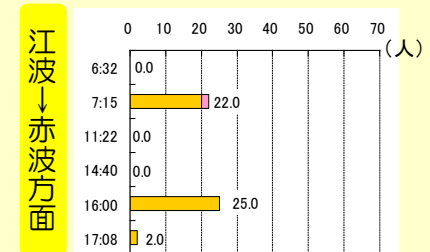
>>一日一便あたり平均7人乗車

### 【江波赤波線】

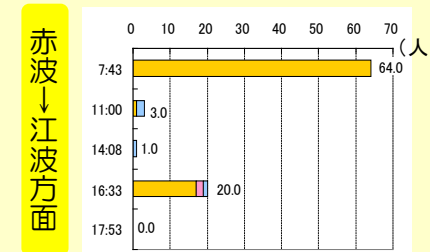


>>一日一便あたり平均3人乗車

### 【江波赤波線】

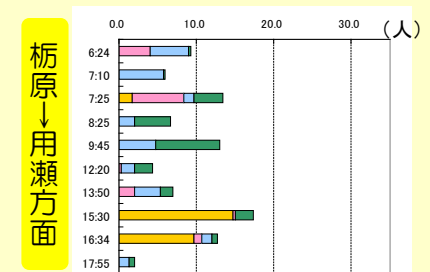


>>一日一便あたり平均8人乗車

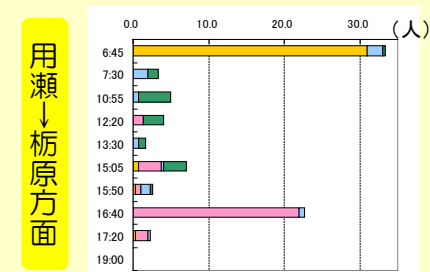


>>一日一便あたり平均18人乗車

### 【佐治線（用瀬～柘原）】



>>一日一便あたり平均9人乗車



>>一日一便あたり平均8人乗車

調査日2009.12～2010.2

## ④ 現況の整理（収支の状況）

	運行経費に対する 運賃収入の割合	バス事業者に対する 年間の補助金額
智頭線	56.0%	2,440万円
江波赤波線	74.1%	200万円
佐治線	46.5%	3,400万円

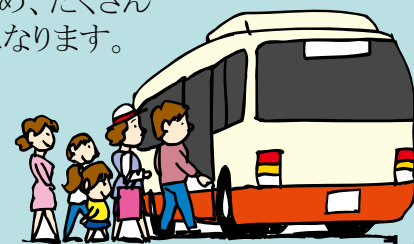
H21実績

## 公共交通とは？

公共交通は「乗合交通」です。車のように、一人一人が自由に移動するのではなく一つの乗り物に、不特定多数の人が一緒に乗る交通です。このため、たくさんの人が乗り合えば、サービスも向上しますし、環境にも優しい乗物になります。

一方、現在運行されているほとんどのバスは、運賃収入だけでは、人件費や燃料費などの運行にかかる費用を賄うことができません。赤字部分は税金から補てんすることで、成り立っています。

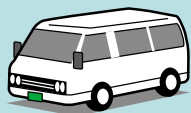
地域の人ができるだけ公共交通を利用することが、公共交通を残すことに繋がります。



## 地域で導入される公共交通の例



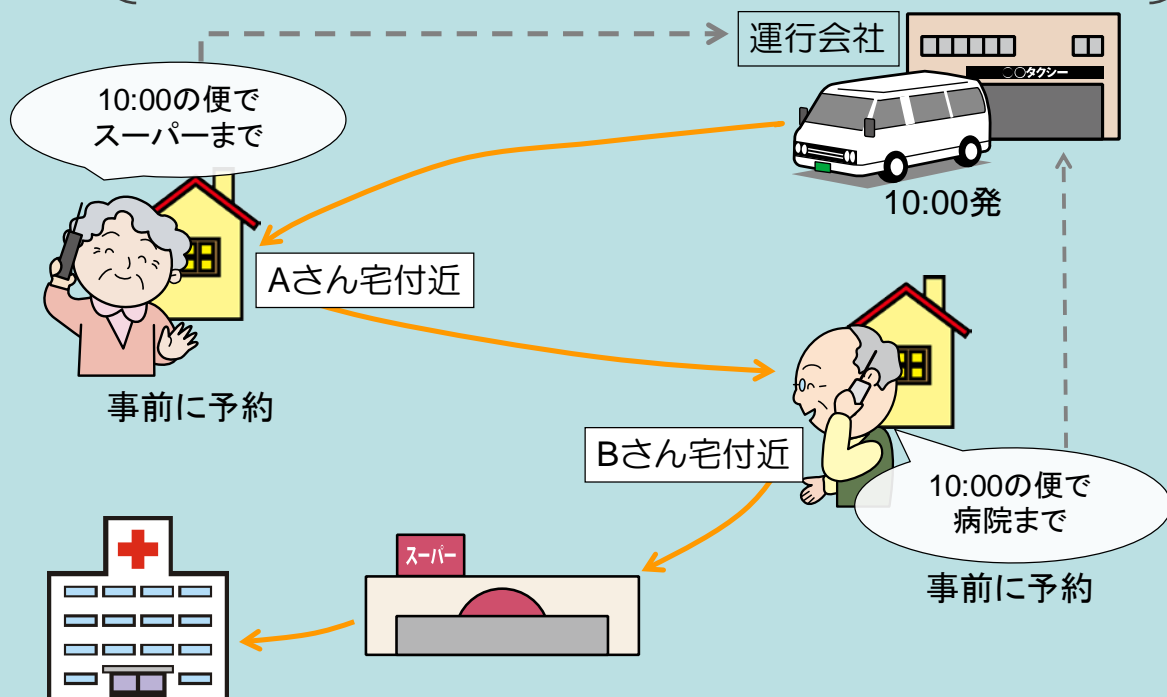
**路線バス**：現在、用瀬地域を運行しているような決められた時間・バス停を定期的に運行するバス



**デマンド（予約型）乗合タクシー**：利用したい便を事前に予約し、予約に応じて運行

運行会社など決められた場所を出発する時間は決まっています。その決められた時間に対して、たとえばスーパーまで行きたいAさんと、病院に行きたいBさんが、それぞれ電話で予約し、乗り合っ、各目的地に行きます。

- ◇長所：車は家の近くまで来てくれます。予約がなければ運行しないので、無駄な運行がなくなります。
- ◇短所：事前に電話で予約をしないと運行しません。予約の状況によって、目的地までの運行時間が変わります。



- ▶予約型乗合タクシーの運賃は路線バスと同じか？  
⇒具体的な金額は決まってないが、現状よりも高くすることは考えていない。
- ▶予約型乗合タクシーの車両の定員は何人か？  
⇒車両は需要に応じての検討。ジャンボタクシーから小型タクシーまで想定される。
- ▶予約型乗合タクシーを利用して鳥取まで直接行けるか？  
⇒各地域(用瀬・河原等)の乗り継ぎ拠点までの運行を予定しており、鳥取まで乗り継ぎなしで運行はできない。
- ▶乗継をするのに料金はどうなる？  
⇒乗継割引を考えていきたい。今の料金より高くならないように考えていきたい。
- ▶支線の便利が悪くなるのではないか？  
⇒小学生の通学を第一に確保し、残りの便については地域の皆さんが利用しやすい運行としていきたい。
- ▶結局、補助金削減が目的のように感じられる。タクシーで対応すると余計に補助が多くなってしまわないか？  
⇒現在の体系では補助が増えるだけでなく、更なる利便性の低下を招くことになる。利用者の利便性向上が目的であり、結果として利用者が増え補助が減れば理想的である。現在のバスだけでは、地域の特性に合った運行を十分に行うことが出来ない。地域ニーズの実現のため、タクシーの活用の紹介をさせていただいている。

**次回の住民意見交換会は平成23年9月～10月を予定しています。**

今回は、具体的な運行方法やダイヤの案を、複数提示してそれに対するご意見をいただきたいと思ひます。どうぞご参加をお願いします！！

**\*\*\*\*\*ご意見承ります\*\*\*\*\***

住民意見交換会への出席が難しい方にも、用瀬地域における公共交通の問題点・要望等を広く募集いたしますので、下記までお気軽にお寄せいただきますようお願いいたします。

【募集締め切り 平成23年8月12日（金）】

＜ご意見の提出先・お問い合わせ先＞

◇鳥取市都市整備部交通政策室  
〒680-8571 鳥取市尚徳町116番地  
電話 0857-20-3257  
E-mail : kotsuseisaku@city.tottori.lg.jp

◇用瀬町総合支所 電話 0858-87-3786

### ⑤ 住民意見交換会でよせられた主なご意見と回答

- ▶幹線は高い頻度で運行されるが、智頭方面の運行は考えていないのか？  
⇒智頭方面は支線として考えている。長い距離を運行するとバスがたくさんいるし、長い距離を運行すると時間も遅れてくるので、用瀬までを幹線として考えている。
- ▶社地区まで幹線を運行しないと子供たちが不便になる。  
⇒児童の通学便は最優先に確保する。子供たちに関しては、困らないようにダイヤ運行を考えていきたい。
- ▶現在、予約型乗合タクシーは用瀬にはないが、予約型乗合タクシーと路線バスは並行して運行するのか？  
⇒予約型乗合タクシーはバスが運行しない時間帯や利用が少ない時間帯に運行するもの。もともと利用の多い時間帯はバス対応となる。地域内は地域の実情にあった利用しやすい運行を行いたい。