

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。

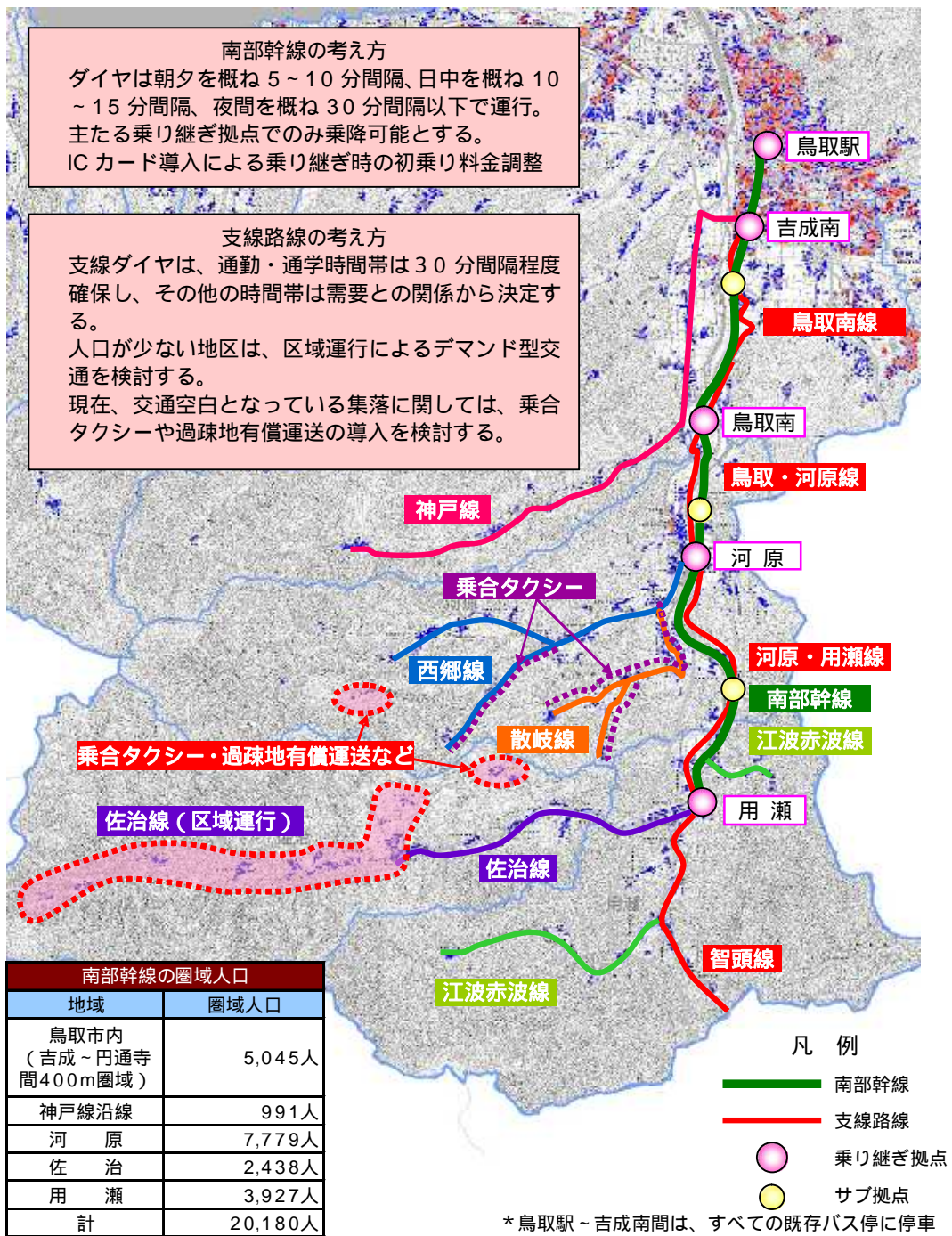


図2 鳥取市バス路線網再編計画（H23年3月策定）の概要

(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	
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。	() 幹線における普通便の設定を検討する。
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強い。	
鳥取駅～鳥取南間の運行について	
「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。	() 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。 () 乗り継ぎ拠点「吉成南」以北では、全てのバス停に停車する。
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。	
「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	
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	() 現状路線を維持する。 () 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	
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。	() 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	
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。	() 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	
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。	() 国安をサブ拠点として設定する。 () 「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。 () 国英駅前をサブ拠点として設定する。 () 鷹狩駅前をサブ拠点として追加する。 () 河原支所前をサブ拠点として追加する。
智頭線について	
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。	() 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。 () 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。

