

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 / **現在よりも1,300万円の増額**

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**1,300万円増額**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 年あたり)

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

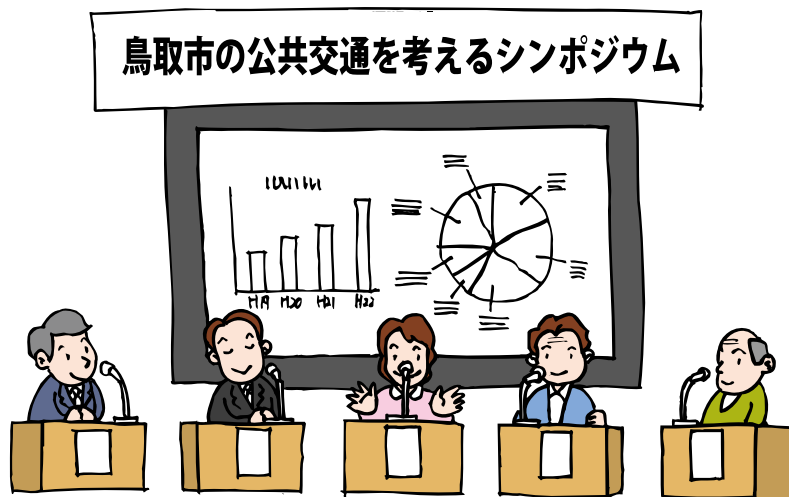
鳥取市における公共交通を取り巻く環境は、「高齢化の進展に伴う移動手段確保の必要性」、「少子化に伴う学校統廃合による遠距離通学の必要性」、「地球環境に配慮したクルマに過度に依存しない生活への転換の必要性」などから、その重要性は増加している。

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）

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）

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（CO₂削減量、消費カロリー量など）

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)

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

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

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

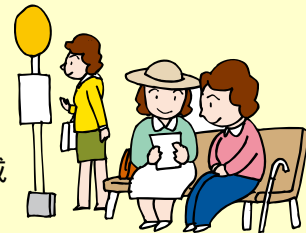


図 17 バスネット(左)・バスマイレージ(右)

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なるなど、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