

住民モビリティマネジメント(MM)*

住民向けの利用促進策としては、以下のようなものを検討しています。

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

路線別利用率の見える化

- ・路線別の利用率(利用者数/路線内人口)を公表
- ・住民との意見交換会を開催 等



▲図 住民意見交換会の写真



▲図 南部地域で配布したバス利用の手引

* 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

評価と見直しの考え方

南東部地域における実証運行は、各生活拠点内や鳥取市中心部への運行サービスを現状よりも意図的に向上させ、その際に要する経費や住民の潜在的な移動ニーズを把握し、有効で持続可能な運行サービスを検討することを目的としています。

さらに、実証運行で提供するサービスは本格運行に向けた試案でもあり、様々な観点から評価を行う必要があり、評価を行う視点は以下に示す通りです。

< 評価の視点 >

- ① 必要性: 公共交通によって活動の機会を確保する人々が一定以上いるのか
- ② 適切性: 導入した乗合交通の運行方法やサービスが地域の状況に即しているか
- ③ 有効性: 利用者にとって使いやすいサービスか
- ④ 健全性: 経費が過大ではないか
- ⑤ 持続可能性: 今後に亘ってサービスを維持できるのか

これらの視点に基づき、また継続した評価が容易に実施可能であることを重視して、以下の指標を評価指標として取り上げます。

< 各視点における主な評価指標 >

- 路線別の一便当たり平均利用者数(必要性・適切性)
 - 便別の平均利用者数(必要性・適切性)
 - 住民の外出回数*(有効性)
 - 公共交通への転換率*(有効性)
 - 収支率(健全性・持続可能性)
- * 実証運行中に行うアンケート調査により算出

本格運行におけるPDCAサイクルに基づく見直しの流れ

計画の推進にあたっては、事業の実施状況や目標の達成状況を、事業計画の立案(Plan)、計画に従った事業の実施(Do)、計画の達成状況の評価や新たに生じた課題・問題点の整理(Check)、評価結果を踏まえた改善・見直し(Act)といった「PDCAサイクル」によって定期的に評価し改善を図ることで、目標の達成に向けた取組を着実に推進していきます。



南東部地域新総合公共交通計画

— 概要版 —



はじめに

本市の公共交通の利用者は、自家用車の普及(モータリゼーションの進展)や過疎化、少子化等の進行により年々減少し、利用者の減少が減便や廃止などのサービス低下を招き、サービス低下がさらに利用者の減少を招くという悪循環となっています。

鳥取県東部の路線バス利用者は、平成15年には367万人、平成25年では247万人と120万人が減少しています。この状況が進むと、公共交通の利用者は減少を続け、路線を縮小・廃止せざるを得ない状況になることが予想されます。

こうした中、本市では、路線バスを補完する代替タクシーやNPO法人によるバスの運行、気高循環バスや福部循環バスなど地域の特性に応じた運行サービスを導入することにより生活交通確保を図っています。

また、現在「人を大切にすまち」の理念のもとに現状のバス路線を再編し、鉄道、タクシー、自転車などの交通手段と連携した新しい総合公共交通システムの構築に取り組んでいます。

この構想の核となるバス路線については、幹線と支線に再編することを基本とした新しいシステムを導入することとしています。この取り組みにより、公共交通を維持・確保していくとともに、持続可能な公共交通を創っていきます。

南東部地域における問題点と対応策

南東部地域における問題点と対応策を以下の通りです。

- 現状の路線は各谷と鳥取駅間を結ぶ長大路線であり、幹線区間では運行本数が多い割に、重複運行で利便性の低いダイヤとなっている。
- 支線区間では長大路線であるが故に各地域のニーズに沿った運行が困難となっており、生活の中で利用しにくい状況である。
- バス停から離れた交通空白地域も見られる。



- 幹線と支線にわけること、非効率な交通体系を効率化する。これにより、幹線では利用しやすいダイヤを設定し、支線は地域内での日常移動がしやすいダイヤを設定とする。
- 予約型運行などにより、交通空白地域を解消する。その他に、わかりやすい情報提供や利用促進策を実施し、誰もが利用しなくなる公共交通を目指す。

目指す移動環境

本計画では以下のような移動環境を目指します。

- ① 各地域からの通勤利用が可能な移動環境
- ② 夜遅くまで利用が可能な移動環境(幹線のみ)
- ③ 気軽に通院できる移動環境
- ④ 楽しく買物ができる移動環境



幹線の基本方針

●中河原線を分割

中河原線は長距離を運行し、まちなかから郊外、山間奥地と沿道条件が変化する路線であり、各条件に応じた運行形態とする。まちなかから郊外部に関しては、幹線機能を発揮する運行とし、低密度な居住形態である山側は状況に応じたサービス水準での運行を行う。

●国府からの市立病院線の新設

現在の公共交通体系では、国府地域とJR因美線沿線地域が分断されている。両地域を繋ぐとともに、国府から市立病院等へのアクセス性を向上させかつ宮下地区南側の交通空白地帯を解消させるため、国府からの市立病院線を新設する。

支線の基本方針

●運行詳細計画にあたっては、地域と協働で作成する。

●需要に見合った車両サイズと運行方法を選択する。

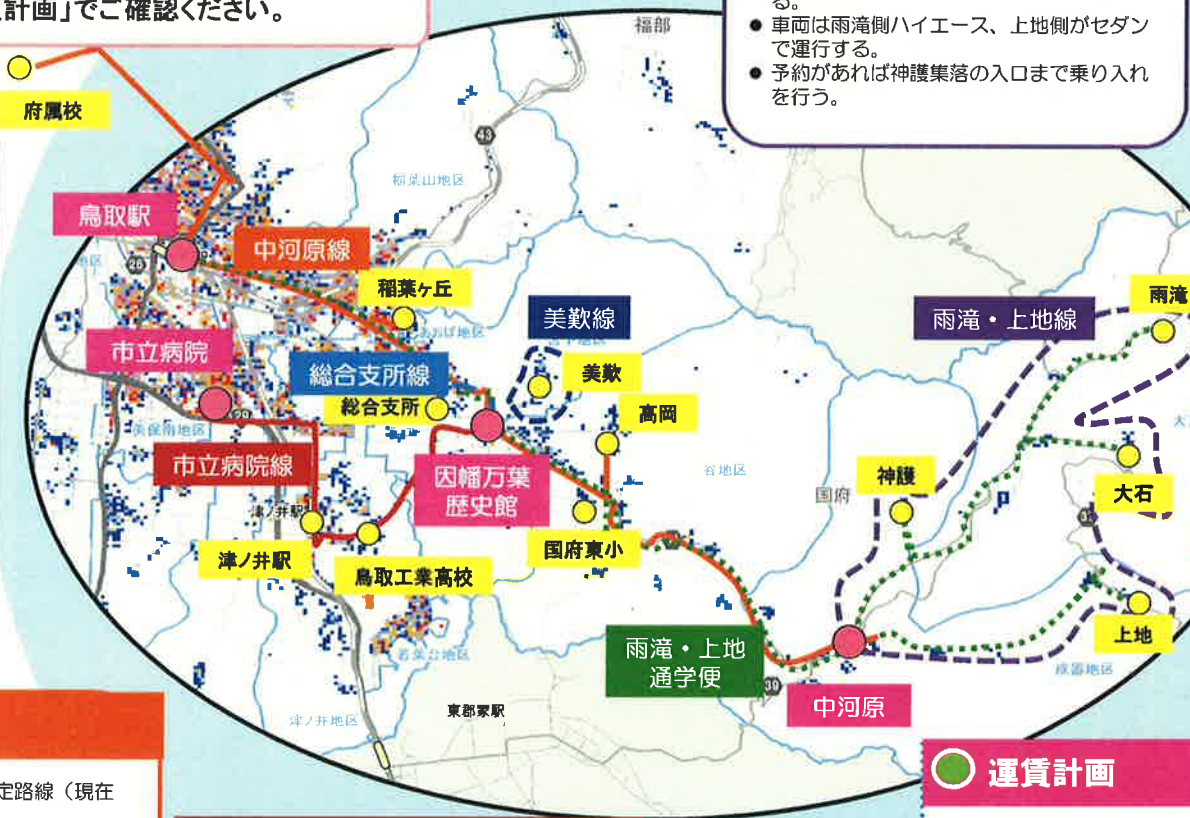
●運行車両数もできるだけ少なくなるダイヤを設定する。

●幹線との乗り継ぎ抵抗を緩和するため、幹線との状況を勘案しながら、乗り継ぎ時間のできるだけ短いダイヤを設定する。



ルート・ダイヤ等については「鳥取市南東部地域新総合公共交通計画」でご確認ください。

凡例	
	中河原線
	市立病院線
	雨滝・上地線
	美歎線
	総合支所線
	雨滝上地通学便
	乗り継ぎ拠点
	主な経由地点



雨滝・上地線

- 朝夕の通学時間帯以外は、予約制で運行する。
- 車両は雨滝側ハイエース、上地側がセダンで運行する。
- 予約があれば神護集落の入口まで乗り入れを行う。

雨滝・上地通学便

- 朝夕の通学時間帯に予約の必要のない便を運行する。
- 朝の時間帯は、路線バス、ハイエースでの運行とし、夕方についてはハイエース、セダンでの運行とする。
- 雨滝7:00発の便についてはハイエースでの運行で因幡万葉歴史館止まりとする。

美歎線

- 美歎⇄因幡万葉歴史館間を予約制で運行する。
- 朝の通院・買い物の時間帯に往復2便運行を行う。
- 朝の1便については、市立病院線と接続をさせて運行を行う。

総合支所線

- 中河原線と接続する形で、因幡万葉歴史館⇄国府町総合支所間の予約制で運行する。
- 支所での滞在時間を30分～50分程度確保できるような形でダイヤを設定する。

中河原線

- JR鳥取駅⇄中河原間を定時定路線（現在の路線バス）で運行する。
- バスは山崎で回転させる。
- 従来通り高岡経由便について運行を行う。
- 日中の便に稲葉ヶ丘を経由する便を増便する。
- 市立病院線と接続する便については、「因幡万葉歴史館入口」バス停ではなく、国府中学校の前を通り、因幡万葉歴史館の前のバス停まで運行することで乗り継ぎの利用者負担を少なくする。

市立病院線

- 因幡万葉歴史館発津ノ井駅経由市立病院行きの便を路線バスにて運行する。
- 中河原線と乗り継ぎの負担が無いように接続させる。
- 朝1便については、鳥工高への通学、市立病院の診療開始の8:30に間に合う形で運行する。

運賃計画

次のような運賃体系を計画しています。

○幹線（中河原線）は従来通りのバス料金とする。

○予約便は、原則200円とする。

⇒但し、現在のバス料金200円未満区間については現行の料金で運行する。

○原則的に予約便から幹線または、幹線から予約便に乗り継ぐ場合は予約便料金から100円引きする。

⇒但し、現在のバス料金よりも高くなるバス停については160円引きとする。

○小学生以下は半額、保護者同伴の場合保護者1人につき6歳未満1人無料とする。

