

の山陰本線、因美線である。データは1989年度の時刻表を用いている。指標の算定は鳥取市内の公共交通ネットワークの中から選び出した136個のノードにおいて各目標時刻について、すべてのODペアの指標の算定を行った。目標時刻は8時から24時まで1時間ごとに計17件を設定した。算定結果は各出発地、目的地ごとにまとめ平均をとった。但し、最終的に考察したのは図1に示したノードにおける指標である。

ここでは結果の一部として、各ノードを出発地とした場合の(a)(b)(c)(d)の指標の目標時刻11時から20時までの平均値を棒グラフで表わした図2、同じく各ノードを目的地とした場合の平均値を表わした図3を示す。

4. 結果の考察

上述の様に図化した指標を考察し、鳥取市の公共交通サービスの実態について以下のことが明らかになった。

鳥取市の公共交通ネットワークは鳥取駅を中心に放射状に発達しており、そのために鳥取市の境界線に近いノードほど平均最短所要時間が大きい。特に、市西部のルートの少ない地域において大きく、更に、この地域は朝8時、9時においては他の地域にある多くのノードから到着することができず、鳥取市内の最も利便性の低い地域であるといえる。また、平均最短所要時間が大きくなる原因としては、図2、図3からも見てとれる様に乗車時間の大小ではなく、乗換のための待ち時間、目標時刻と到着時刻の差という指標の大小に問題がある。つまり、交通機関の頻度、接続が問題であることがわかる。

5. おわりに

本研究は鳥取市の公共交通サービスの実態を明らかにすることを目的として実施し、ほぼ目的を達した。しかし、本研究は現状把握が目的であり、今後、鳥取市の公共交通サービスの向上を図るための研究が必要である。

参考文献

- 1) 田中善之・奥山育英：地域間交通の利便性の観点から見た地域格差に関する一考察，土木学会第44回年次学術講演会講演概要集，pp.140~141, 1989.
- 2) 奥山育英：鳥取県内主要地域間の移動時間に関する考察，土木計画学研究講演集13，pp.639~644, 1990.
- 3) 奥山育英：全国主要都市間交通の利便性に関する研究，鳥取大学工学部研究報告第21巻，pp249~256, 1990.

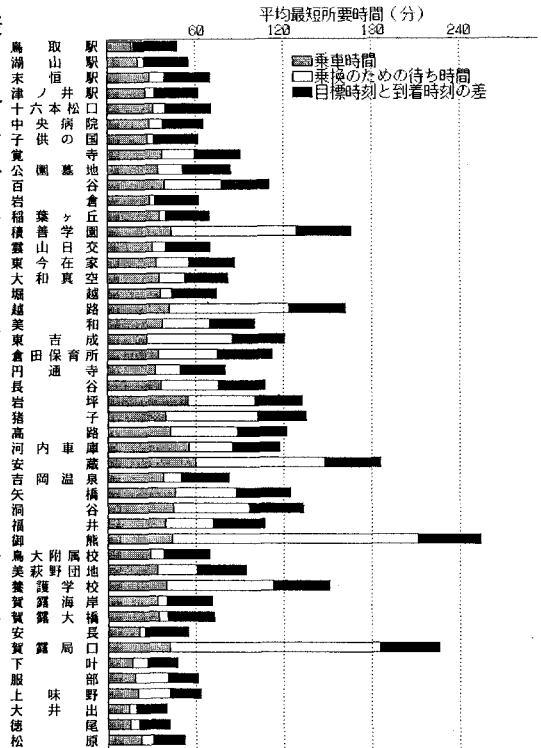


図2 出発地ノードごとの平均最短所要時間

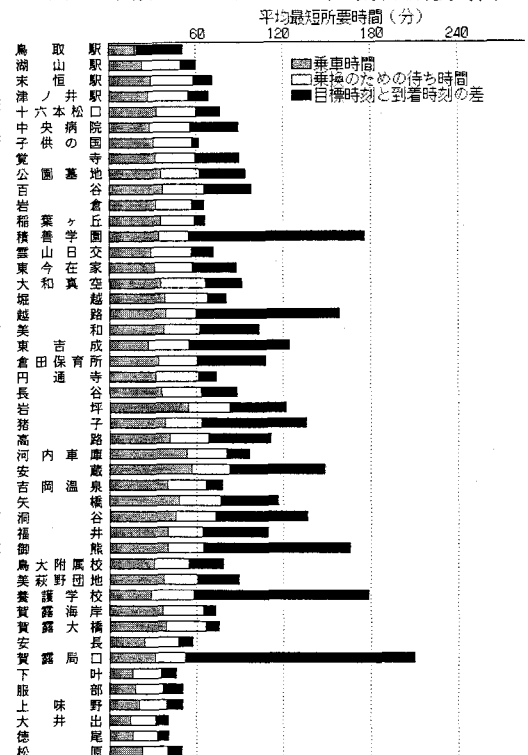


図3 目的地ノードごとの平均最短所要時間