

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

鳥取市生活交通会議

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



鳥取市の概要

- ・平成16年11月に1市8町が合併
- ・人口 188,465人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 765.31km²

鳥取市生活交通会議の構成員

学識経験者、住民代表、事業者、事業者団体、事業者労働組合、鳥取県、鳥取市、鳥取運輸支局、警察署、道路管理者

概要

鳥取市における主要な公共交通機関であるバス交通は、日常生活を営む上で必要不可欠な移動手段であり、地域生活を支える根幹的な基盤である。今後、さらに高齢化が進むと予想される中、地域生活の持続的発展のためには健全な地域公共交通の確保が求められる。

しかし、人口減少やマイカーの普及に伴うバス利用者の減少や深刻な乗務員不足により、バス路線の廃止・縮小が進行している。米里線については平成21年9月、中河原線については一部区間(雨滝・上地地区)の運行が、平成28年3月をもって廃止されたため、交通手段を確保する必要があった。そこで、地域公共交通確保維持改善事業により乗合タクシーを運行することで、上記地区における住民の生活交通手段を確保している。

会議の主な取り組み

下記の事項について協議。

- ・路線バス等の廃止・縮小に伴う代替手段に関する事
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通に関する事
- ・生活交通創生ビジョンに関する事
- ・地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事
- ・自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事
- ・網計画に位置づけられた事業の実施に関する事
- ・鳥取市生活交通会議の運営に関する事

会議における検討

年6回程度開催(本事業に係るものは下記)

- 令和元年12月25日
 - ・令和元年度事業評価について
- 令和2年5月29日
 - ・地域内フィーダー系統確保維持計画について(令和3～5年度)
- 令和3年1月13日
 - ・令和2年度事業評価について
- 令和3年5月28日
 - ・地域内フィーダー系統確保維持計画について(令和4～6年度)
- 令和4年1月7日
 - ・令和3年度事業評価について
- 令和4年6月28日
 - ・地域内フィーダー系統確保維持計画について(令和5～7年度)
- 令和4年12月
 - ・令和4年度事業評価について

鳥取市生活交通会議 事業の評価

定量的な目標・効果

路線不定期運行(予約型)2系統、区域運行(予約型)1系統

(目標)

本乗合タクシー導入地域の人口減少率は高く、少子化の影響等によりその状況は加速するものと想定されるため、目標は、乗合タクシーの前年度利用者数を参考に現状維持とした。

- ・年間利用者数の目標値:米里線184人以上、雨滝・上地線7,667人以上

(効果)

市・運行事業者・地域住民が一体となって目標達成に取り組むことで、地域住民自らの手で交通手段を確保するという気運の醸成、高齢者の外出機会の創出による健康増進、都市部への人口流出抑制により地域の活性化等に効果が得られた。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

利用状況を共有し、利用促進に努めるため地元との協議を重ねた。

実施した利用促進策

- ・地元との意見交換会を通じた、利用状況・ニーズ等の把握
- ・路線バスとの接続に係るダイヤ確認
- ・時刻表・運賃・運行ルート等を市HPへ掲載。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

地域に適した交通手段について地元と意見交換を行い、利用者は多くないものの欠かせない交通手段であることを確認するとともに、地域の実状に合った交通手段の検討の必要性も確認。

今後も利用者のニーズ把握に努め、より利便性の高いものとなるよう取組を続けるとともに、新たな交通手段の検討も進める。

地域住民の意見の反映

- 平成30年10月19日
 - タクシー事業者との意見交換会
- 令和元年5月
 - 国府地域からの要望を受け、増便について検討
- 令和元年9月24日
 - バス・タクシー事業者との意見交換会
- 令和2年～随時
 - 米里地区及び運行事業者との意見交換・ルート時刻の変更協議

事業実施の適切性

- ・米里線 : 計画どおり実施されている。
- ・雨滝上地線 : 計画どおり実施されている。
- ・本乗合タクシーの運行は、地域の需要に見合った車両サイズで、一定のサービス水準を維持している。さらに、デマンド運行とすることにより費用の削減が可能となり、持続可能な運行形態で地域生活交通を確保している。

目標・効果達成状況

(目標)

- ・米里線
目標184人に対し実績10人であり目標を下回った。
- ・雨滝上地線
目標7,667人に対し実績は5,606人であり目標を下回った。

(効果)

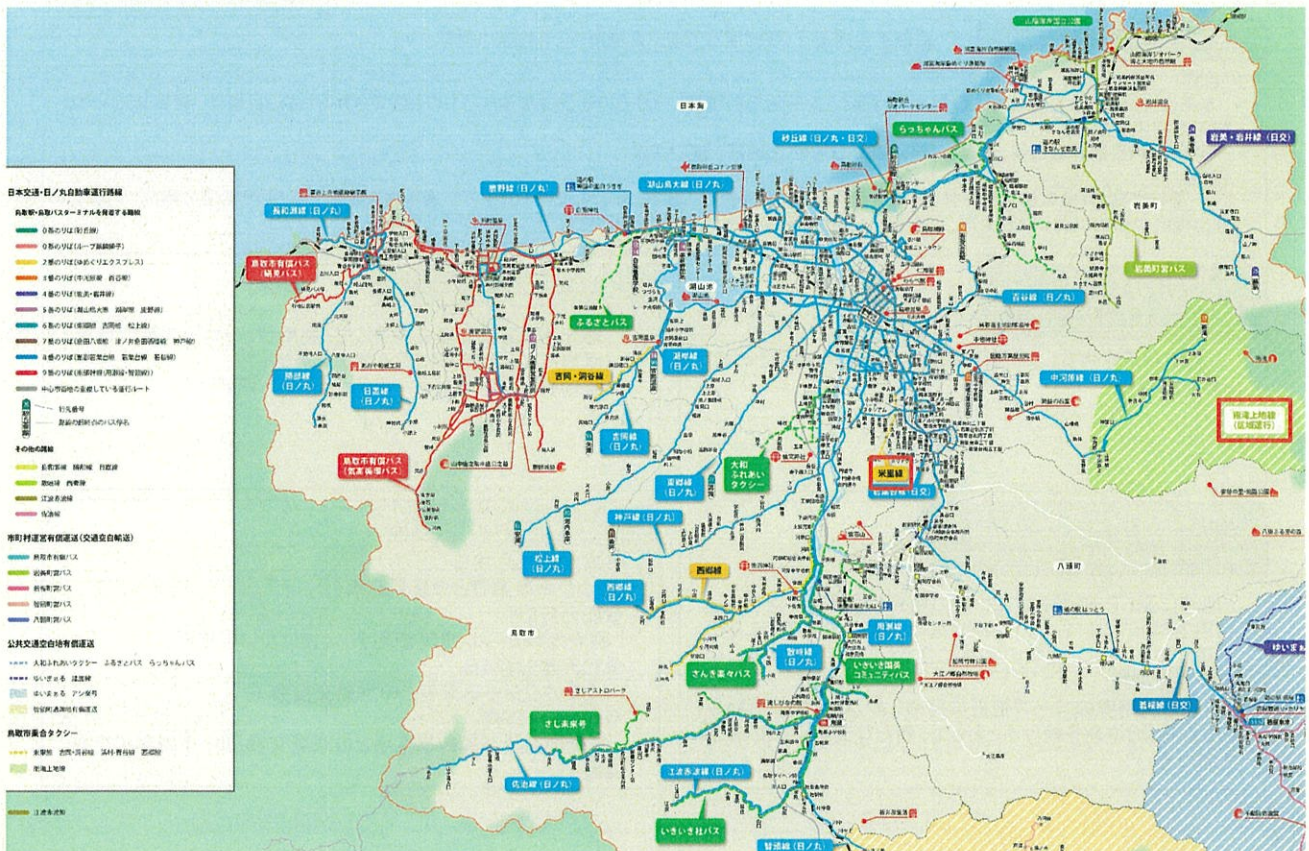
フィーダー系路線として、幹線交通へのアクセスを重視したダイヤを設定しており、地域住民の広域移動を可能とする交通手段となっている。

事業の今後の改善点

(改善点)

- ・米里線
引続き地元と利用促進に努めたが、利用者数が大きく減少した。現在、ルート及び時刻について抜本的に見直すため地元と事業者と協議を重ねている。
- ・雨滝上地線
利用者数は前年度に続き減少したが、通学を中心に地域住民の交通手段として確立されている。今後も引続きダイヤ改善や路線延長等の要望事項について、地元・事業者等と検討を続ける。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

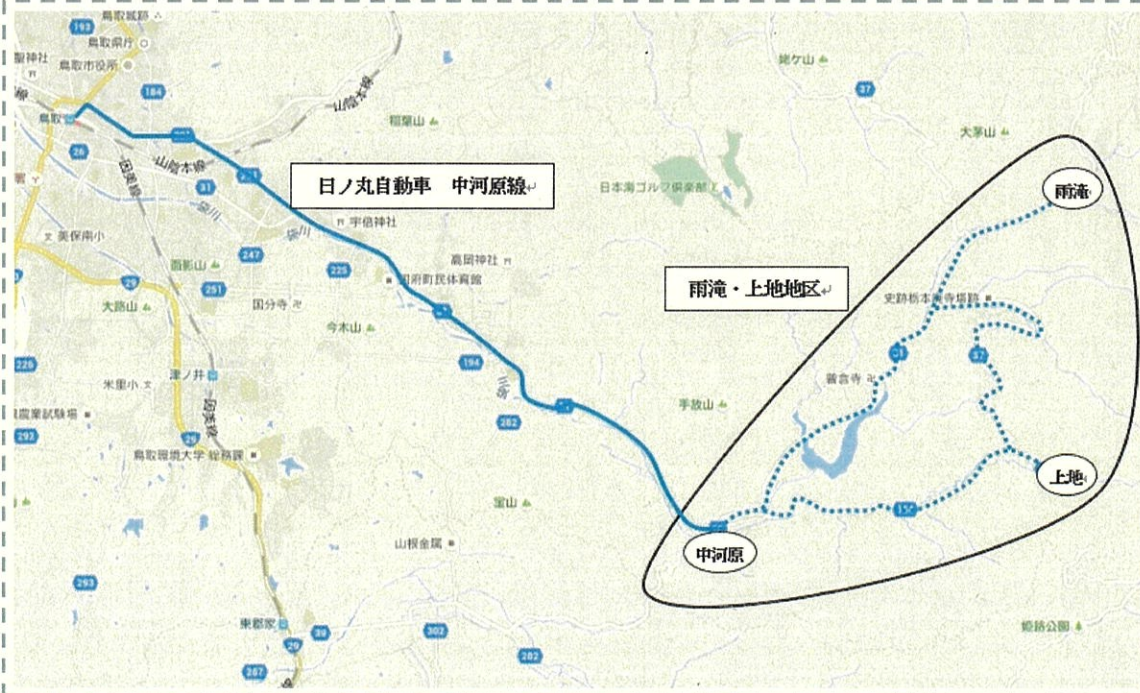
系統名 米里線
 運行形態 4条路線、路線不定期運行(予約型)
 運行日 1月1日・2日以外
 便数 市立病院便 平日11便、土日祝日10便
 桜谷口便 平日2便、土日祝日2便
 運賃 上限200円

米里線



運行系統図 別紙

系統名 雨滝・上地線
 運行形態 4条路線、区域運行(予約型)
 運行日・便数 毎日運行、34便
 運賃 上限200円



令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 南部町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要

別添2



南部町の概要

- ・平成16年10月に2町が合併
- ・人口 10,950人(平成27年国勢調査現在)
- ・面積 114.03km²

交通会議の構成員

鳥取県 南部町 社会福祉協議会 日ノ丸自動車(株)
日本海観光(株) 福祉タクシー協会 鳥取県バス協会
鳥取運輸支局 米子警察署 学識経験者

概要

米子市へ通じる唯一の幹線交通である日ノ丸バスを軸に、町内広範に自家用有償運送(市町村運営有償運送:交通空白地)による公共交通網が広がっている。これらの公共交通については、米子市の総合病院・大規模な商店等が当町民の日常生活機能を担い、又町内に高等学校がないため高校生の通学についても、幹線交通が米子市に向かう唯一の手段として、車を運転できない高齢者や学生を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能している。

この幹線交通に通じる支線として市町村運営有償運送南さいはく地域5系統が役割を果たすこととなり、南さいはく地域の住民の通院・買い物・通学の為、不可欠な当該路線を安定運営していくことが必要である。このため、地域公共交通確保維持事業により、南さいはく地域路線の確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス・コミュニティバス再編の協議
- ・米子～南部町に至る4条路線バスの統合・短縮に伴いエリアのフィーダー系統の整備に関する協議
- ・フィーダー系統用小型車両2台の導入に関する協議
- ・法勝寺地内バス停移動に関する協議
- ・複合施設「キナルなんぶ」にバス停設置協議(令和3年6月)
- ・上長田線の続行便の運行について協議(令和3年6月)

協議会における検討

交通会議の開催状況

- ・平成30年5月22日 確保維持改善計画に関する協議
自家用有償旅客運送の変更(運行区域拡大)
- ・平成30年9月3日
確保維持改善計画(令和元年度～令和3年度)の承認
- ・平成31年3月13日 自家用有償運送旅客運送の更新
- ・令和元年6月19日
確保維持改善2年目計画(令和2年度～4年度)の承認
- ・令和元年12月24日 令和元年度事業評価について
- ・令和2年6月16日 確保維持改善2年目計画(令和3年度～5年度)の承認
- ・令和2年12月24日 令和2年度事業評価について
- ・令和3年6月30日 確保維持改善2年目計画(令和4年度～6年度)の承認
- ・令和4年1月5日 令和3年度事業評価について
- ・令和4年6月29日 確保維持改善2年目計画(令和5年度～7年度)の承認
- ・令和5年1月6日 令和3年度事業評価について

定量的な目標・効果

路線定期2系統 路線不定期運行(予約型)3系統 車両減価償却 補助車両2台/全体車両2台

(目標)路線短縮前の日ノ丸バス利用から市町村運営有償運送に移行する人数(約10,000人)に、新たに運行する沿線の利用者増加分を加え、5系統で年間3,000回、運行1回あたり平均4人の乗降を見込み、年間12,000人を目標値とします。

年度推移については維持とします。

(効果:路線)市町村運営有償運送5系統の南さいはく地域路線を維持することにより、南さいはく地域全体の高齢者や学生の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

(効果:車両)小型車両を導入したことにより谷部への乗り入れが可能になり交通空白地を大幅に解消した。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

持続可能な公共交通の仕組みを構築するため、根本的に現行制度を改善していく。引き続きの検討課題としたい。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

・昨年度の二次評価で「利用者のニーズを取り入れながら利用促進を進めることについて」という点に対しては、引き続き利便性を維持向上させるため谷部集落まで乗り入れることとしています。

実施した利用促進策

- ・地域別(上長田、東長田)時刻表チラシを全戸に配布
- ・利用促進のために買い物便を試験運行(令和元年11月~3月)
実施 第1回目(土曜) 令和元年 11/30、12/7、14、21、29
(上長田線8:45、東長田線8:50運行)、合計17人乗車
第2回目(土曜、水曜)令和2年 2/29、3/4、7、11、14、18、21、25、28(上記線に加え、水曜日 上長田線8:40、東長田線8:45を運行)
合計19人乗車
- ・町内小旅行のスキームの作成及び配布

地域住民の意見の反映

- ・住民団体と行政との意見交換随時
- ・事業者への定期的なヒアリング
- ・予約時の手間に関しては、鳥取県、鳥取運輸支局と協議
⇒継続協議

事業実施の適切性

路線定期 上長田線 : 計画どおり実施されている。
路線不定期 上長田線デマンド : 計画どおり実施されている。
路線定期 東長田線 : 計画どおり実施されている。
路線不定期 東長田線デマンド : 計画どおり実施されている。
路線不定期 東長田線-上長田線デマンド : 計画どおり実施されている。

目標・効果達成状況

路線定期 上長田線 目標486人:1392人/年間
路線不定期 上長田線デマンド 目標1536人:1326人/年間
路線定期 東長田線 目標486人:1005人/年間
路線不定期 東長田線デマンド 目標1182人:534人/年間
路線不定期 東長田線-上長田線デマンド 目標1730人:2254人/年間 目標計5420人:6547人/年間

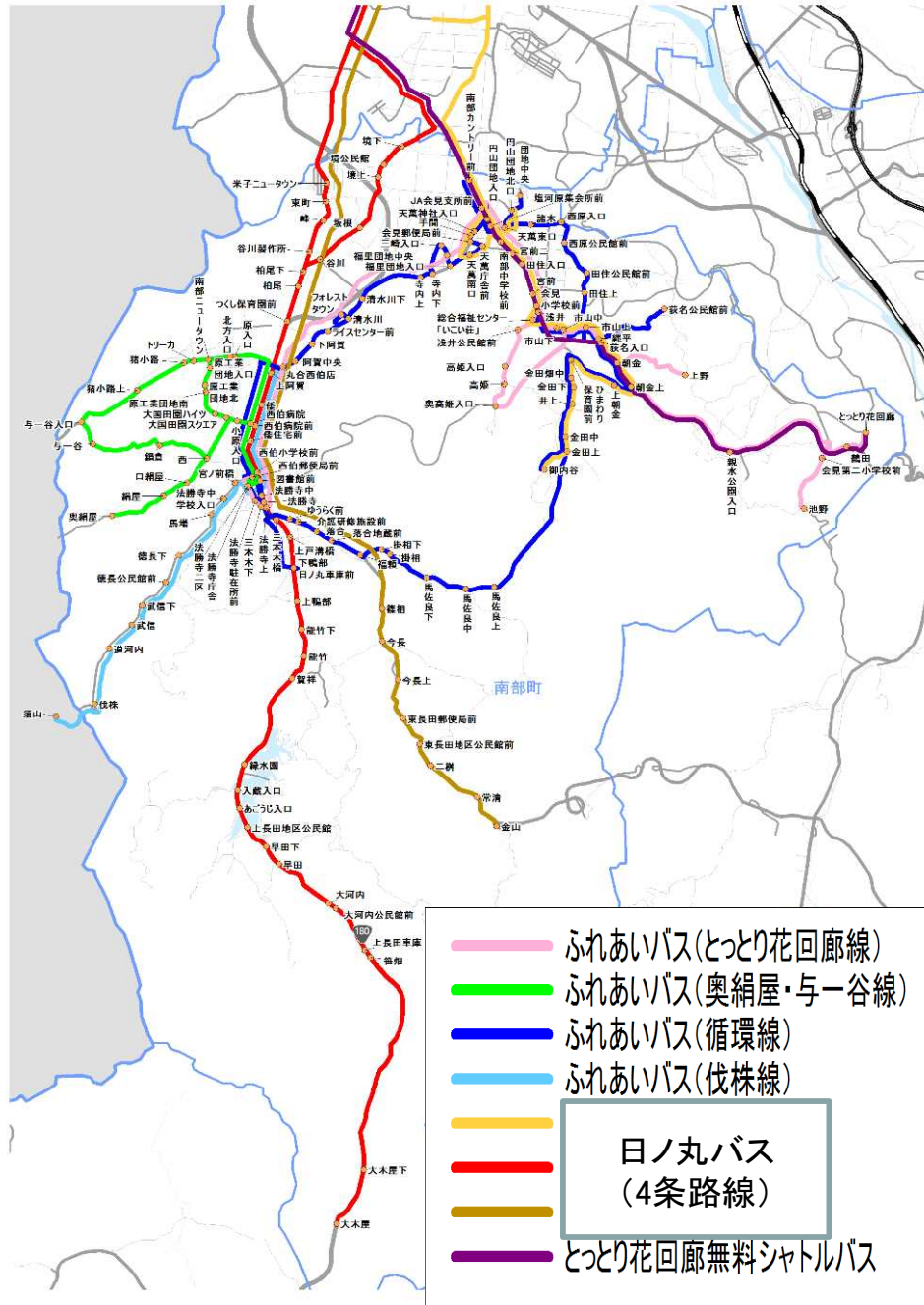
(効果)地域の公共交通空白は解消している。通院、買い物等の日常生活における交通手段確保。
・新型コロナウイルスの影響があるものの、東長田線デマンド以外はほぼ目標を達成することができた。

事業の今後の改善点

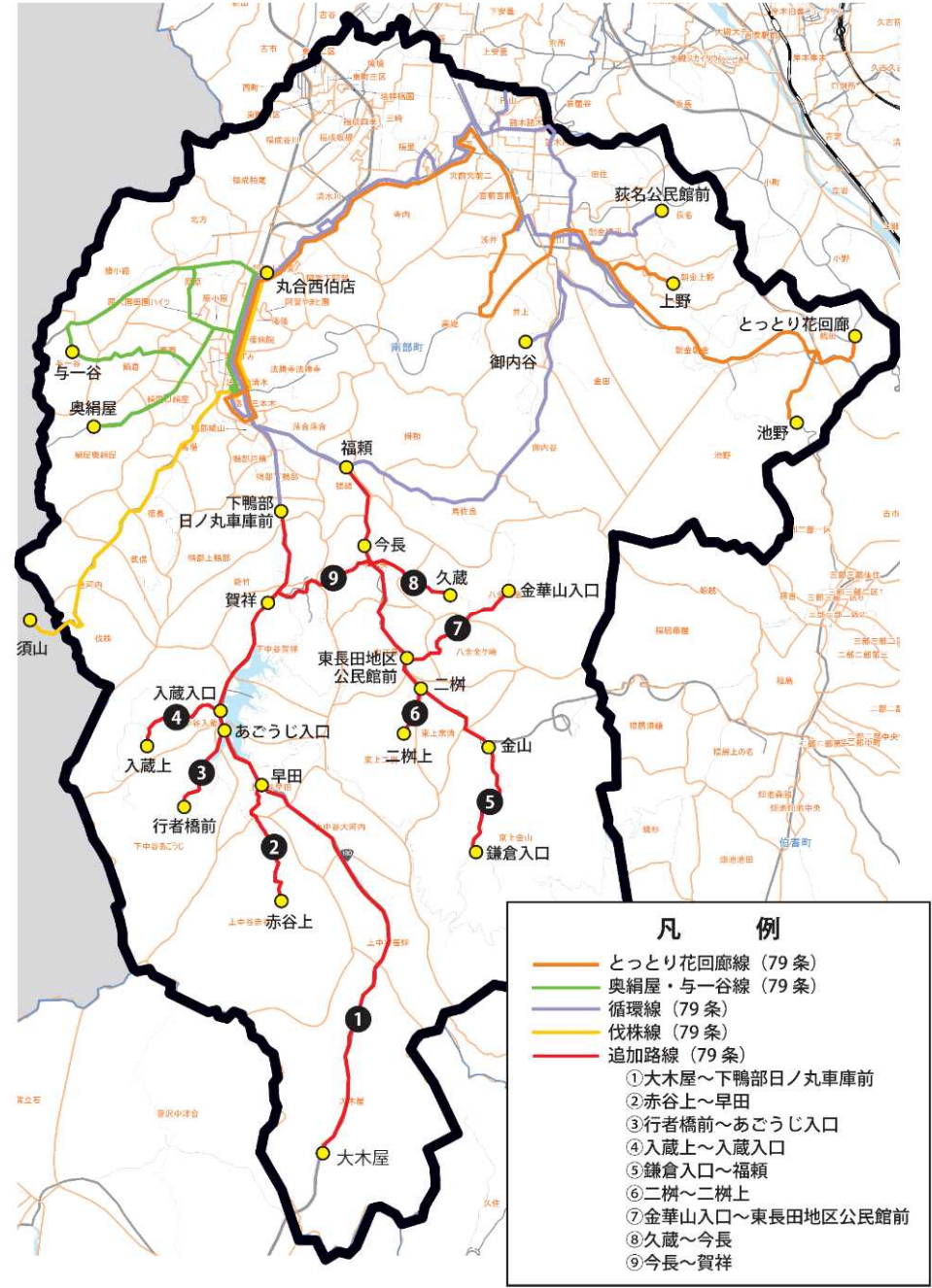
4年度実績は、新型コロナウイルスの影響があるもののほぼ目標値を達成することができた。今後も人口が減少傾向にあることから、町の北部エリアと合わせて、持続性・利便性の高い公共交通の体系構築を目指しながら、目標設定を含め検証・評価を行い中長期視点で改善を図る。

令和5年9月には、南さいはくデマンド線の運行が満5年となる。より利便性の高い公共交通体系を構築するため、地域公共交通会議等などで検討を行い、併せて地域と一体となり利用促進活動を推進していく。

交通体系図



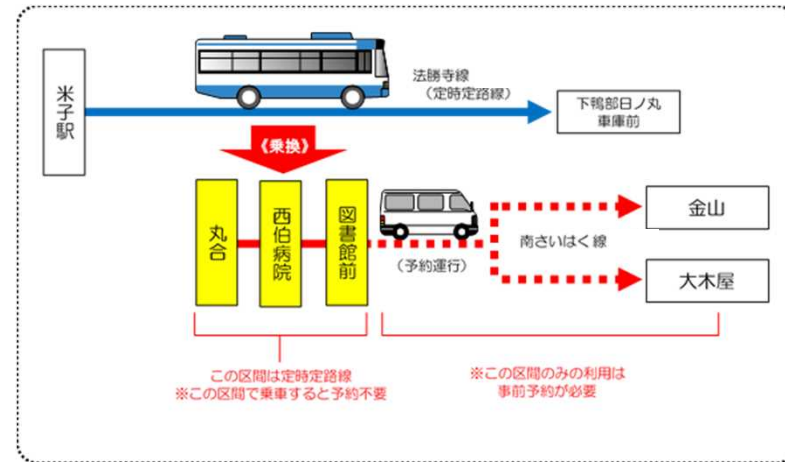
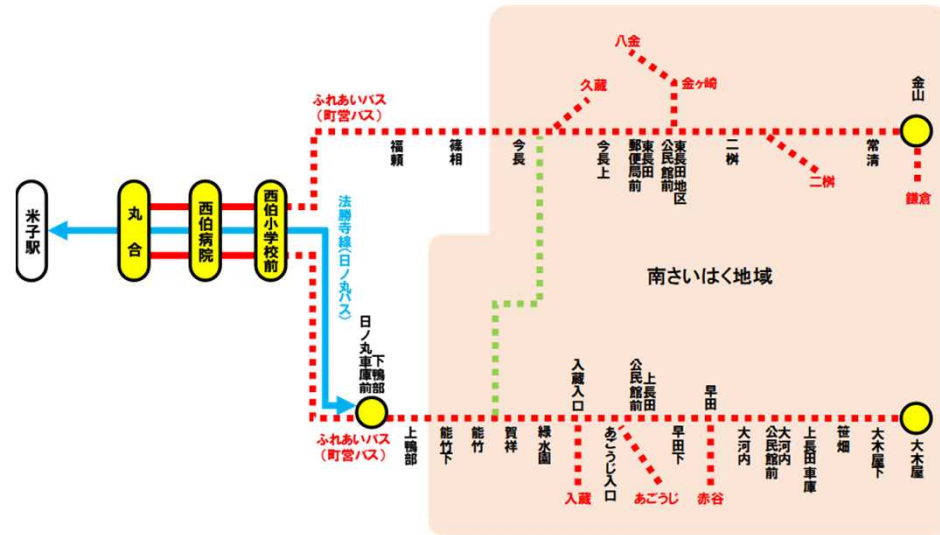
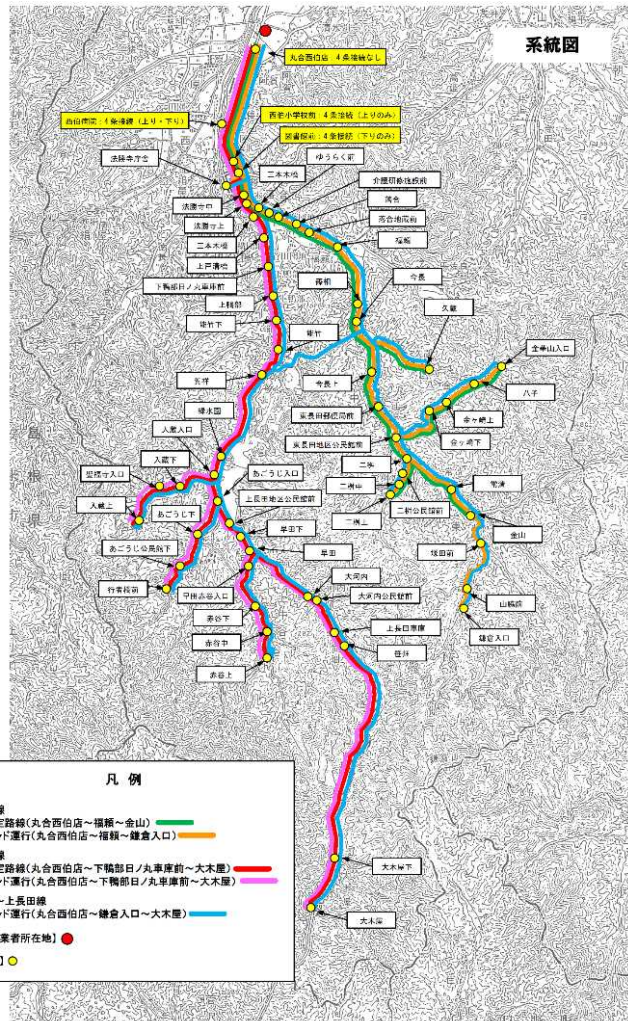
南部町営有償運送路線図



運行系統図

系統名 上長田線 上長田線デマンド 東長田線 東長田線デマンド
 運行形態 路線定期、路線不定期(予約型)
 運行日・便数 路線定期平日1便・休日0便 路線不定期平日7便・休日8便
 運賃 1乗車150円

系統名 東長田線ー上長田線デマンド
 運行形態 路線不定期(予約型)
 運行日・便数 路線不定期平日6便・休日1便
 運賃 1乗車150円



令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

米子市地域公共交通協議会

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



米子市の概要

- ・平成17年3月に1市1町が合併
- ・人口 147,317人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 132.42km²

協議会の構成員

学識経験者 日本交通(株) 日ノ丸自動車(株) 鳥取県ハイヤータクシー協会
 西日本旅客鉄道(株) 米子市老人クラブ連合会 米子市自治連合会
 米子市連合婦人会 米子商工会議所女性会 米子市女性人材バンク
 鳥取運輸支局 私鉄中国地方労働組合 米子警察署 鳥取県 米子市

概要

米子市は、平成17年3月31日に米子市と淀江町が合併して誕生した。

本市の公共交通は、JR山陰本線・伯備線・境線といった鉄道、米子駅を起点とした路線バス、市中心部や淀江地区を運行するコミュニティバス、タクシーによって市内全域に公共交通サービスが提供され、本市はもとより周辺市町村の住民の移動手段として利用されている。しかし、少子高齢化や自家用車の普及等に伴い公共交通の利用者の減少が続いており、路線バスの減便などの公共交通サービスの低下を招いている。

これに対応すべく策定された鳥取県西部地域公共交通再編実施計画では、幹線となる市町村間循環線を導入し、これと重複する既設系統をこの循環線のフィーダー系統とすることで、将来に亘って持続可能な公共交通の維持・確保を図っている。

協議会の主な取り組み

- ・コミュニティバスの運行
- ・路線バスのダイヤ改善
- ・公共交通の利用促進策の検討 など

協議会における検討

- 協議会の開催状況 2回開催
- ・令和4年5月12日開催
生活交通確保維持改善計画の協議
 - ・令和4年12月〇日開催(書面審査)
令和4年度の生活交通確保維持改善計画の事業評価を協議

定量的な目標・効果

フィーダー系統: 大山線、福万線
(目標)

大山線: 1日当たりの地域住民の利用者比率0.11%以上
(目標値の設定)

福万線: 1日当たりの地域住民の利用者比率0.29%以上

過去3年間の実績を踏まえ、目標値を現状維持とする。
(効果)

幹線路線である市町村間循環線及びJRと接続することで、目的地となる主要な施設との移動時間の短縮を図ることができ、外出機会を促進し、利用者の拡大が期待できる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

利用者へのアンケート調査や地元住民へのヒアリングを実施することで、利用目的や乗継状況を確認し、ニーズの把握を行った。

実施した利用促進策

- ・高齢者に対するバス定期券の取得補助
- ・高校生に対する通学費補助
- ・バス停留所の待合環境整備補助
- ・介護予防教室等と連携した利用促進(割引券及び広報紙の配布)
- ・バス等の時刻表や路線図を掲載した「のりものガイド」の配布
- ・高齢者等に優しい低床バスでの運行
- ・ノーマイカー運動の実施
- ・よなご公共交通ふれあいフェスタの開催による利用促進の啓発

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

利用促進策に積極的に取り組み、交通事業者等と適宜協議を行った。

地域住民の意見の反映

利用者へのアンケート調査や地元住民へのヒアリングを基に、ニーズにあった運行に努めている。

事業実施の適切性

- ・大山線: 計画に位置付けられた事業は適切に実施したが、主として新型コロナウイルスの影響が長引き、目標を達成できなかった。
- ・福万線: 計画に位置付けられた事業は適切に実施したが、主として新型コロナウイルスの影響が長引き、目標を達成できなかった。

目標・効果達成状況

- ・大山線: (目標) 1日当たりの地域住民の利用者比率は0.02%で、目標0.11%以上を達成できなかった。
 - ・主として新型コロナウイルスの影響により、輸送人員が令和3年度の2.57人から令和4年度は1.32人と減少し、目標の達成には至らなかった。
 - (効果) 高齢者の日常の移動手段を確保維持することができた。また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。
- ・福万線: (目標) 1日当たりの地域住民の利用者比率は0.26%で、目標0.29%以上を達成できなかった。
 - ・主として新型コロナウイルスの影響により、輸送人員が令和3年度の20.03人から令和4年度は14.89人と減少し、目標の達成には至らなかった。
 - (効果) 高齢者の日常の移動手段を確保維持することができた。また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

事業の今後の改善点

- ・大山線、福万線
 - ・新型コロナウイルスの社会に与える影響が長期化し、公共交通機関を避ける動きや外出を控える生活が一部で定着しつつあると推測されるため、アフターコロナを見据え、一層の利用促進の啓発を図る必要がある。
 - ・ニーズ把握を行い、適切なダイヤ等になるように検討する。
 - ・外出機会を創出するための高齢者の移動に対する支援策を実施する。
 - ・利用促進のためのチラシを作成して配布する。

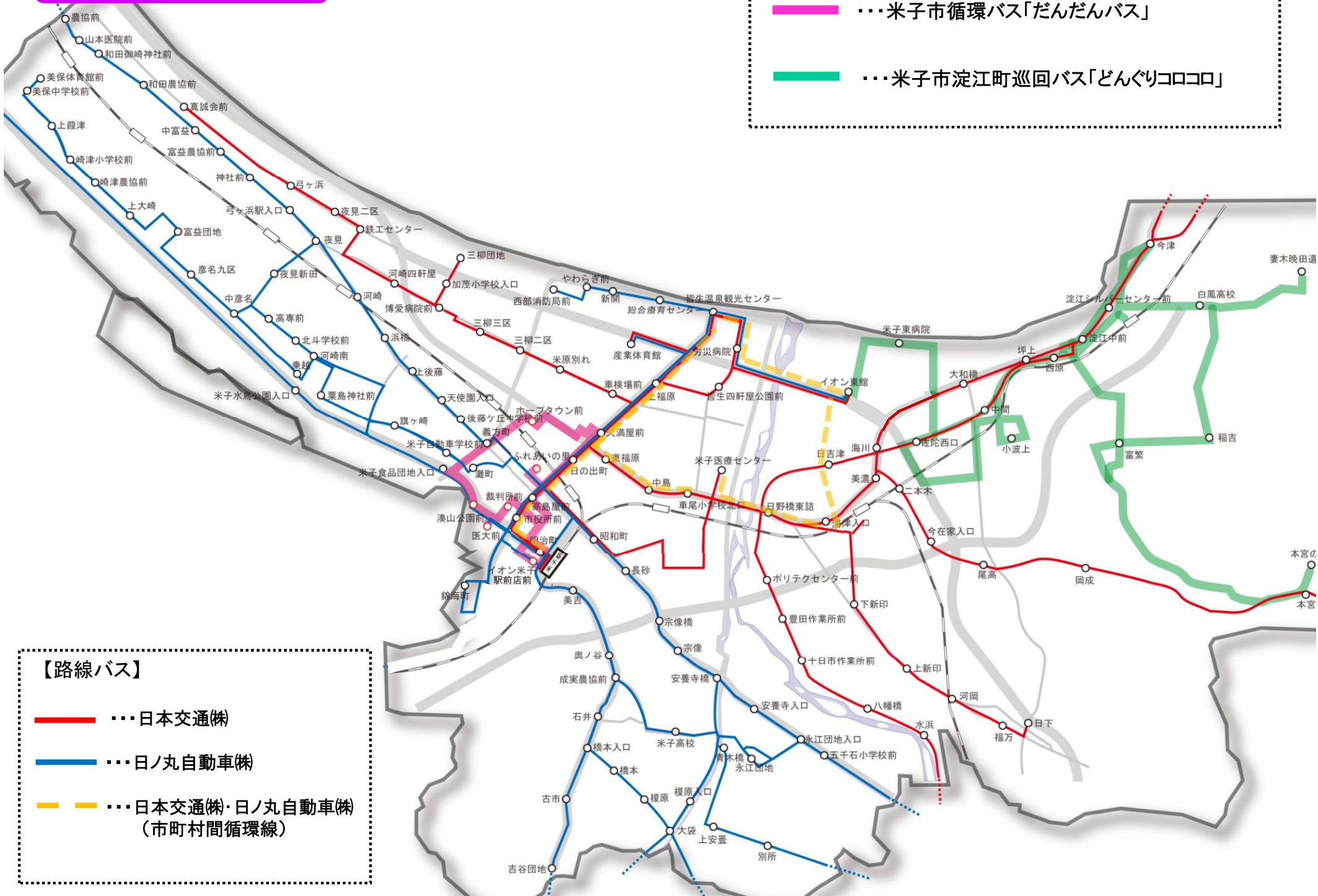
交通体系図 別紙

【コミュニティバス】

- …米子市循環バス「だんだんバス」
- …米子市淀江町巡回バス「どんぐりコロコロ」

【路線バス】

- …日本交通(株)
- …日ノ丸自動車(株)
- …日本交通(株)・日ノ丸自動車(株)
(市町村間循環線)



運行系統図 別紙

系統名：大山線
運行形態：4条路線
運行日・便数：毎日・2便
運賃：170円～440円

系統名：福万線
運行形態：4条路線
運行日・便数：毎日・7便
運賃：170円～260円



令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 三朝町地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



三朝町の概要

- ・昭和28年11月に町制施行
- ・人口 6,060人(令和2年10月現在)
- ・面積 233.52km²

交通協議会の構成員

学識経験者 日ノ丸自動車(株) 日ノ丸ハイヤー(株) 日本交通(株) 鳥取運輸支局
鳥取県 倉吉警察署 三朝温泉観光協会 三朝町老人クラブ連合会 三朝小学
校PTA 三朝町社会福祉協議会 各地域協議会 三朝町

概要

三朝町は、4つの谷沿いに日ノ丸バス(4条路線バス)が走り、本町民の生活圏域でもある倉吉市に繋がるよう公共交通網が広がっており、車を運転できない高齢者や学生を中心に、生活に必要不可欠な公共交通として機能している。

三朝町の公共交通は、少子高齢化や自家用車の普及等に伴い公共交通の利用者の減少が続いており、収支悪化による行政負担の増加から、路線バスを存続維持していくのが年々厳しい状況となっている。

これに対応すべく策定された「鳥取県中部地域公共交通利便増進実施計画」では、本町の地形上、無駄の多い路線バスの系統を見直し、より効率的な公共交通の確保を目指すもので、生活圏域である倉吉市と本町をつなぐ幹線を三朝線と上井・三朝線に絞り込み、その幹線につながる小河内線及び穴鴨線については、町運営有償運送を運行することによりフィーダー化を実現するものである。

今後は、小河内線及び穴鴨線沿線住民の通院・買い物・通学を継続して確保するため、新たな町運営有償運送を安定して運営することが重要となってくる。

協議会の主な取り組み

- ・公共交通のあり方に関する検討
- ・町運営有償運送の運行
- ・路線バスのダイヤ等改善
- ・地域公共交通利便増進実施計画の策定 など

協議会における検討

協議会の開催状況 2回開催

- ・第1回 令和4年6月27日開催(書面決議)
R5 三朝町生活交通確保維持改善計画の承認
- ・第2回 令和5年1月11日開催
町営バスの利用状況について協議
小河内線の一部ルート変更について協議
R4 三朝町生活交通確保維持改善計画の事業評価

定量的な目標・効果

4条路線 運行系統名	令和4年度目標 人/年間
穴鴨線系統④	300
穴鴨線系統⑤	400
計	700

79条路線 運行系統名	令和4年度目標 人/年間
小河内線系統①	1,390
小河内線系統②	2,460
小河内線系統③	140
穴鴨線系統①	650
穴鴨線系統②	2,220
穴鴨線系統③	140
徳本線	1,000
計	8,000

【目標】

79条路線は、7系統あわせて年間8,000人の利用を目標とする。
4条路線は、2系統あわせて年間700人の利用を目標とする。

【目標値の設定】

運行開始したばかりで実績がないため、見込みによる目標値を設定した。

【効果】

高齢者や学生の日常生活に不可欠な移動手段が確保されるほか、効率的な運行体系が実現でき、外出促進・地域活性化につながる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

※新規の場合は、記載不要

実施した利用促進策

- ・周知チラシを対象沿線住民に全戸配布
- ・町報掲載、ホームページに専用ページを設置
- ・集落や老人クラブ等で説明会を開催
- ・路線バス利用者への個別による乗り方サポート
- ・通学児童を対象にした乗り方教室を開催 など

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

※新規の場合は、記載不要

地域住民の意見の反映

- ・小河内線デマンド便利用者に対して個別訪問による聞き取り調査を令和4年9月に実施し、要望に合ったルート変更の見直しを進めている。
- ・窓口等で受け付けた利用者からの意見は、適宜データベースに入力・管理するなど、ダイヤ改正等の検討材料としている。

事業実施の適切性

いずれの系統においても、計画通り適切に実施されている。

目標・効果達成状況

4条路線 運行系統名	令和4年度目標 人/年間	令和4年度実績 人/年間
穴鴨線系統④	300	955
穴鴨線系統⑤	400	6,596
計	700	7,551

79条路線 運行系統名	令和4年度目標 人/年間	令和4年度実績 人/年間
小河内線系統①	1,390	834
小河内線系統②	2,460	1,150
小河内線系統③	140	50
穴鴨線系統①	650	827
穴鴨線系統②	2,220	965
穴鴨線系統③	140	131
徳本線	1,000	344
計	8,000	4,301

【目標】

79条路線は、7系統あわせて年間4,301人の利用で、目標の8,000人以上を達成できなかった。

4条路線は、2系統あわせて年間7,551人の利用で、目標の700人を達成した。

【目標値の設定】

年度推移は維持を目標としているため、今回の実績をベースとした目標値となるよう設定の見直しを行う。

【効果】

高齢者や学生の日常生活に不可欠な移動手段を確保維持することができた。効率的な運行体系が実現できた。

事業の今後の改善点

- ・利用者のニーズに合わせたダイヤ改正等の見直しを行い、利便性の向上に努める。
- ・町報やホームページ等を活用してさらなる周知を図り、利用促進につなげる。

交通体系図 別紙

