

第1回 倉吉市地域公共交通会議 次第

日 時 平成 28 年 8 月 1 日 (月)

13 時 30 分～14 時 30 分

場 所 倉吉市役所 大会議室(本庁舎 3 階)

日

程

1 開 会

2 あいさつ

3 協議事項

(1) 会長・副会長の選出について

(2) 倉吉市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について (資料 1)

4 報告事項

(1) 平成 27 年度路線バスに関する実績について (資料 2)

(2) 予約型乗合タクシー、夕夜間バスの利用実績について (資料 3)

(3) 第 2 期鳥取県中部地域公共交通総合連携計画について (資料 4)

5 その他

倉吉市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について（案）

倉吉市地域公共交通会議設置要綱（平成20年6月10日倉吉市長決裁）の一部を次のように改正する。

次の表の改正前の欄中下線が引かれた部分を同表の改正後の欄中下線が引かれた部分に改める。

改正後	改正前
<p>（会議）</p> <p>第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、一般乗合旅客自動車運送、市営有償運送及び公共交通空白地有償運送に関し、地域の需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、倉吉市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。</p> <p>（掌握事務）</p> <p>第2条 略</p> <p>（1）～（2） 略</p> <p>（3） <u>公共交通空白地有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項</u></p> <p>（4） <u>公共交通空白地有償運送の合意の解除に関すること。</u></p> <p>（5） 略</p> <p>（庶務）</p> <p>第9条 略</p> <p>2 <u>総合政策課に市営有償運送及び公共交通空白地有償運送に係る相談、苦情等に関する窓口を置く。</u></p>	<p>（会議）</p> <p>第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、一般乗合旅客自動車運送、市営有償運送及び過疎地有償運送に関し、地域の需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、倉吉市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。</p> <p>（掌握事務）</p> <p>第2条 略</p> <p>（1）～（2） 略</p> <p>（3） <u>過疎地有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項</u></p> <p>（4） <u>過疎地有償運送の合意の解除に関すること。</u></p> <p>（5） 略</p> <p>（庶務）</p> <p>第9条 略</p> <p>2 総合政策課に市営有償運送及び過疎地有償運送に係る相談、苦情等に関する窓口を置く。</p>

附 則

この要綱は、平成28年 月 日から施行する。

倉吉市地域公共交通会議設置要綱（案）

（設置）

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、一般乗合旅客自動車運送、市営有償運送及び公共交通空白地有償運送に関し、地域の需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、倉吉市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（所掌事務）

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議する。

- （1） 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、料金等に関する事項
- （2） 市営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- （3） 公共交通空白地有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- （4） 公共交通空白地有償運送の合意の解除に関する事。
- （5） 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

（組織）

第3条 交通会議は、20人以内の委員をもって組織する。

2 委員は、次に掲げるものうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- （1） 市長又はその指名する職員
- （2） 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の推薦する職員
- （3） 市民又は利用者の代表
- （4） 中国運輸局鳥取運輸支局長又はその指名する職員
- （5） 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の推薦する者
- （6） 道路管理者
- （7） 鳥取県警察
- （8） 学識経験を有する者その他の交通会議の運営上必要と認められる者

（任期）

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠委員の任期は、その前任者の残任期間とする。

2 委員が委嘱され、又は任命された時の要件を欠くに至ったときは、当該委員は、解嘱され、又は解任されるものとする。

3 委員は、再任されることができる。

（会長及び副会長）

第5条 交通会議に会長及び副会長各1人を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

（会議）

第6条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、過半数の委員が出席しなければこれを開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決定し、可否同数のときは、議長がこれを決するところによる。

4 会議は、原則として公開とする。

(書面決議)

第7条 前条の規定にかかわらず、路線の廃止・撤退・新設及び住民生活への影響が大きい減便・経路変更以外に関する議事のみに係る会議であつて会長が招集する必要がないと認めるときは、委員に書面による議事の決(以下「書面決議」という。)を求めることをもつて会議に代えることができる。

2 前項の規定により書面決議を求めたときは、会長はその後に招集される最初の会議において、この結果を報告しなければならない。ただし、書面により事前に委員に結果を報告した場合は、この限りではない。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議を構成する団体等の関係者は、交通会議において協議が調つた事項について、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、総合政策課において処理する。

2 総合政策課に市営有償運送及び公共交通空白地有償運送に係る相談、苦情等に関する窓口を置く。

(委任)

第10条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成20年6月10日から施行する。

(経過措置)

2 この要綱の施行後、最初の交通会議の招集は、倉吉市長が行う。

3 この要綱の施行後、最初の委員の任期は、第3条第2項本文の規定にかかわらず、平成22年3月25日までとする。

附 則

この要綱は、平成23年4月1日から施行する。

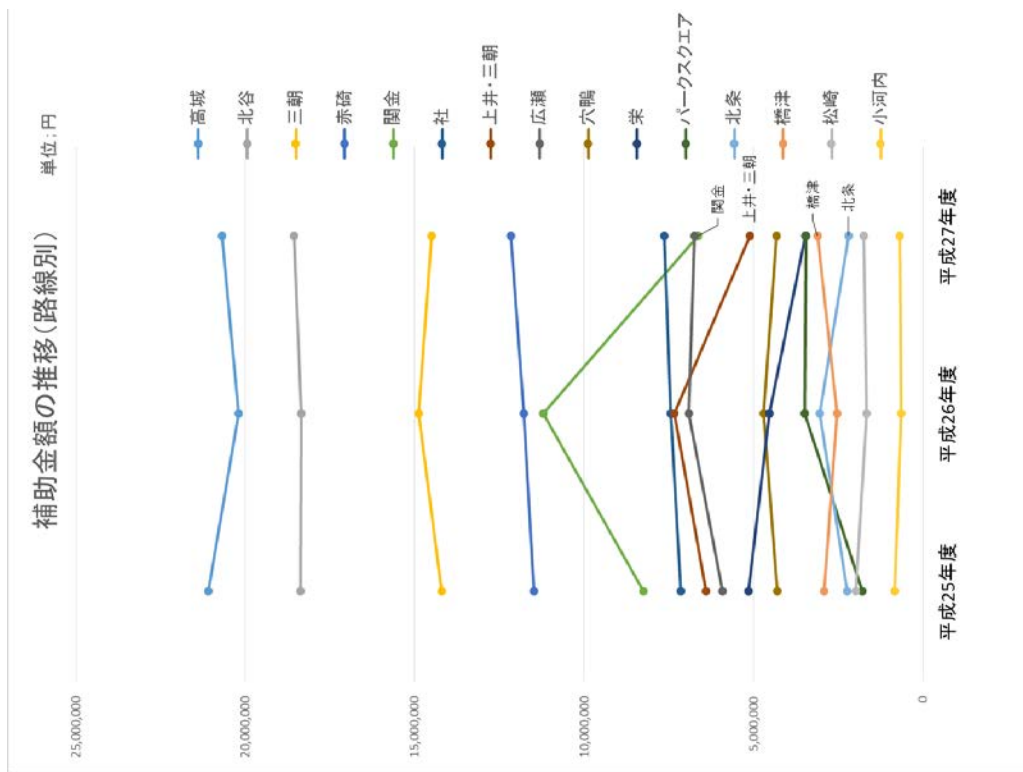
附 則

この要綱は、平成24年10月1日から施行する。

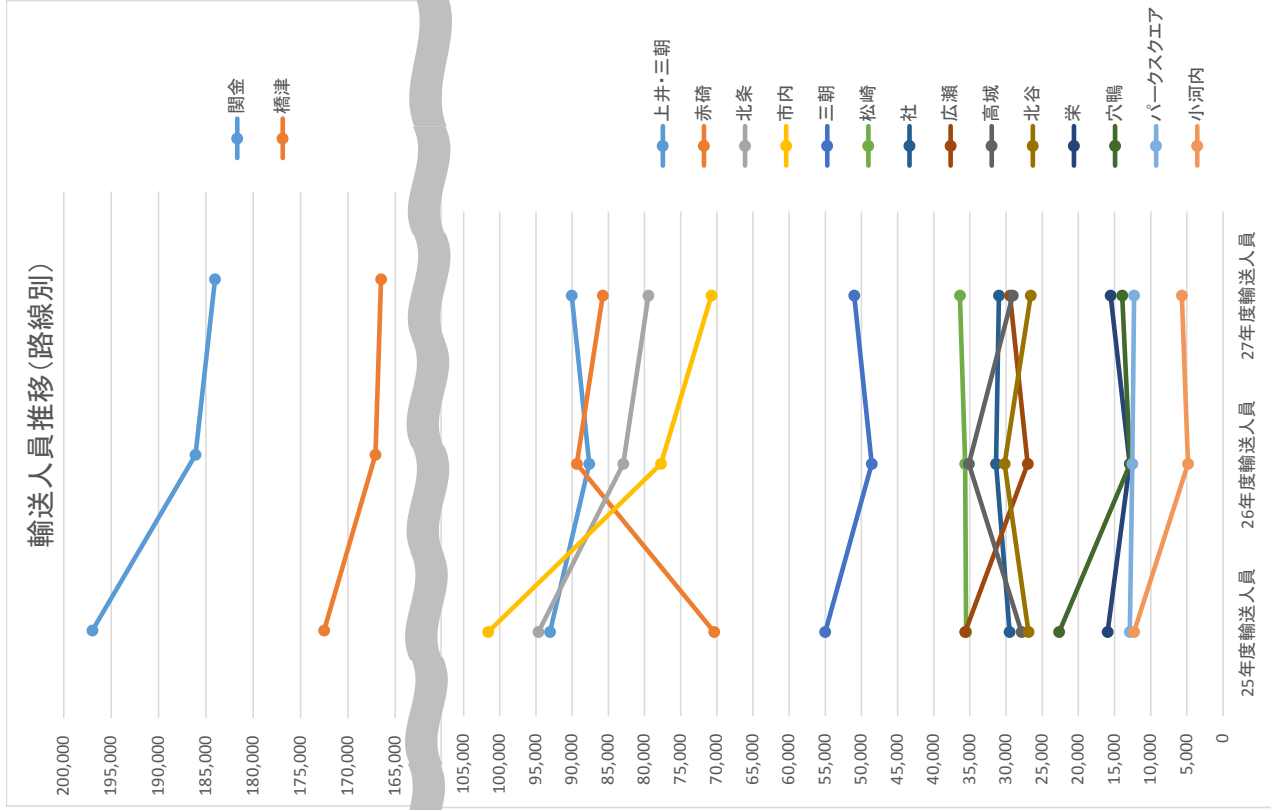
附 則

この要綱は、平成28年 月 日から施行する。

運行系統別	27年度補助金額	26年度補助金額	対前年度	対前年度比	対前年比で20%以上増減している要因
上井・三朝	5,116,481	7,345,785	-2,229,304	-30%	経常収入の増 (主に倉吉駅～倉吉東高前經由～三朝車庫前)
三朝	14,516,948	14,881,248	-364,300	-2%	
赤碕	12,169,063	11,782,625	386,438	3%	
栄	3,479,703	4,528,303	-1,048,600	-23%	経常収入の増
六鴨	4,320,514	4,696,125	-375,611	-8%	
小河内	679,876	641,818	38,058	6%	
社	7,645,169	7,441,993	203,176	3%	
北谷	18,577,761	18,358,904	218,857	1%	
高城	20,703,781	20,196,663	507,118	3%	
橋津	3,111,569	2,543,807	567,762	22%	経常収入の減。 ただし、平成26年度は平成25年度に対して補助金額が減額となっているため、平成25年度と比較するとほぼ同額。 (参考)平成25年度 2,913,508円 対平成25年度比 6.8%
関金	6,634,947	11,207,893	-4,572,946	-41%	経常収入の増と経常費用(主に燃料費)の減。 ただし、平成26年度は平成25年度に対して補助金額が増額となっているため、平成25年度と比較すると19.6%の減。 (参考)平成25年度 8,249,904円 対平成25年度比 △19.6%
松崎	1,738,809	1,655,912	82,897	5%	
北条	2,202,171	3,037,076	-834,905	-27%	経常費用(主に燃料費)の減。 ただし、平成26年度は平成25年度に対して補助金額が増額となっているため、平成25年度と比較するとほぼ同額。 (参考)平成25年度 2,245,789円 対平成25年度比 △1.9%
広瀬	6,742,503	6,925,858	-183,355	-3%	
パークスクエア	3,451,390	3,486,577	-35,187	-1%	
合計	111,090,685	118,730,587	-7,639,902	-6%	



運行系統別	27年度輸送人員	26年度輸送人員	対前年度	対前年度比
市内	70,739	77,726	-6,987	-8.99%
上井・三朝	90,074	87,636	2,438	2.78%
三朝	51,007	48,578	2,429	5.00%
赤碓	85,784	89,358	-3,574	-4.00%
栄	15,551	12,902	2,649	20.53%
穴鴨	13,938	12,849	1,089	8.48%
小河内	5,703	4,845	858	17.71%
社	30,987	31,387	-400	-1.27%
北谷	26,593	30,207	-3,614	-11.96%
高城	29,081	35,153	-6,072	-17.27%
橋津	166,497	167,073	-576	-0.34%
関金	184,027	186,079	-2,052	-1.10%
松崎	36,386	35,656	730	2.05%
北条	79,453	82,947	-3,494	-4.21%
広瀬	29,444	27,017	2,427	8.98%
パークスクエア	12,301	12,533	-232	-1.85%
横田線	3,793	-	-	平成27年度新設
合計	931,358	941,946	-7,394	-1.12%



平成27年10月～平成28年6月予約型乗合タクシー運行状況

1 利用者数合計 968 人

【内訳】

(1) 北谷地区 669 人

※北谷地区方面 669 人のうち 172 人は小学生が下校時に利用

⇒ 1 日平均利用者数 3.8 人 (利用者数合計 669 人 / 運行日 174 日)

【地域】 大河内・三江・中野・杉野・福富・才ヶ崎・沢谷・福本・
藤井谷

(2) 高城地区 299 人

⇒ 1 日平均利用者数 2.2 人 (利用者数合計 299 人 / 運行日 133 日)

【地域】 上米積・今在家・大立・岡・上福田・桜・下福田・昭和・服部・
棕波・福積

2 運行回数合計 644 便

⇒ 1 日平均運行回数 3.5 便 (運行回数合計 644 便 / 平日 183 日)

【内訳】

北谷地区 2.4 便 (運行回数合計 422 便 / 運行日 174 日)

高城地区 1.7 便 (運行回数合計 222 便 / 運行日 133 日)

3 6/31 現在の登録世帯合計数 293 世帯 / 1,330 世帯 (22.0%)

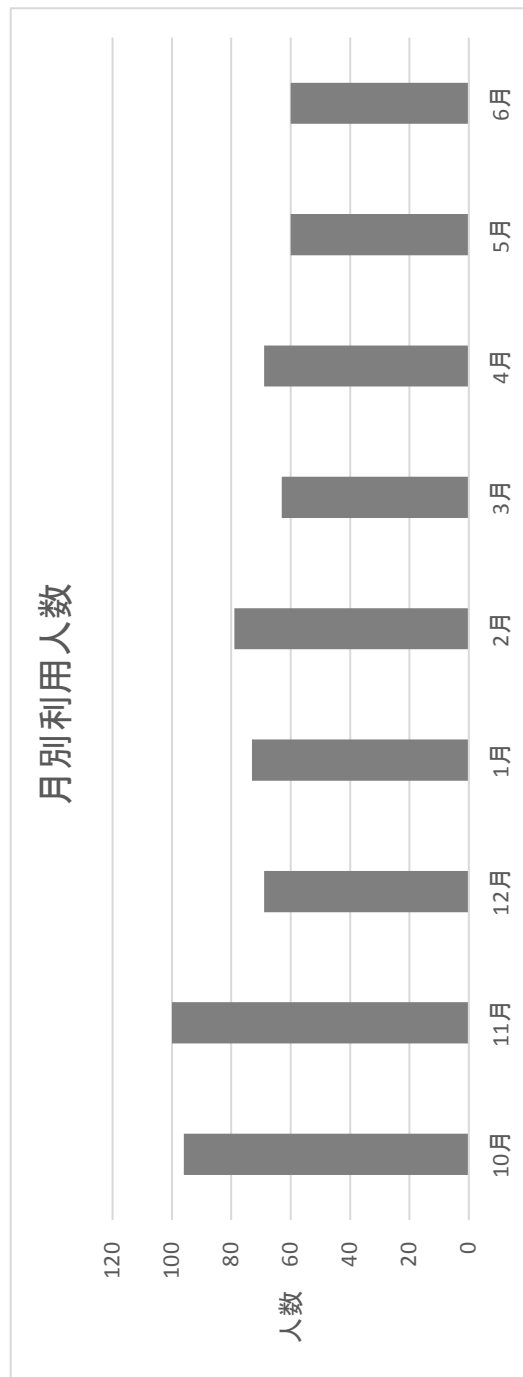
【内訳】

北谷地区 177 世帯 / 558 世帯 (31.7%)

高城地区 116 世帯 / 772 世帯 (15.0%)

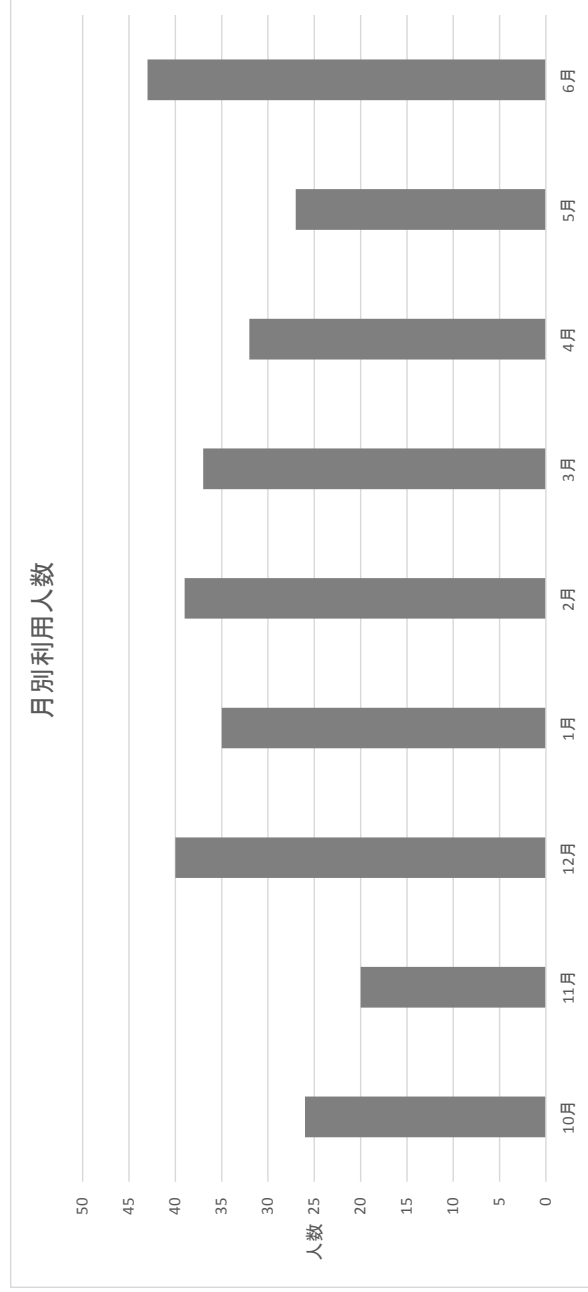
北谷地区運行実績表(27年度10月～6月)

人数	計	汗干	大河内	尾田	悴谷	オケ崎	沢谷	志津	杉野	仙隠	つつしが丘	長谷	中野	福富	福本	藤井谷	三江	森	横谷	日数
合計	669	0	289	0	0	1	11	0	13	0	0	0	67	8	1	10	80	0	0	174
10月	96	0	59	0	0	0	6	0	0	0	0	0	12	1	0	0	18	0	0	21
11月	100	0	58	0	0	0	0	0	7	0	0	0	15	2	0	0	18	0	0	19
12月	69	0	43	0	0	0	0	0	2	0	0	0	10	0	0	0	14	0	0	19
1月	73	0	43	0	0	1	0	0	0	0	0	0	11	1	0	0	17	0	0	18
2月	79	0	52	0	0	0	0	0	1	0	0	0	10	2	1	0	13	0	0	19
3月	63	0	34	0	0	0	5	0	3	0	0	0	9	2	0	10	0	0	0	22
4月	69	0	38	0	0	0	0	0	2	0	0	0	15	0	0	0	14	0	0	20
5月	60	0	34	0	0	0	0	0	2	0	0	1	7	1	0	0	15	0	0	18
6月	60	0	37	0	0	0	0	0	2	0	0	1	8	0	0	0	12	0	0	18



高城地区運行実績表(27年度10月～6月)

人数	計	旭原	今在家	大立	岡	上大立	上福田	上米積	河来見	妻ノ神	桜	下福田	下米積	勝負谷	昭和	立見	服部	般若	福積	棕波	横手	新藤町丁目	新藤町丁目	日数
合計	299	0	25	4	1	0	50	101	0	0	1	4	0	0	2	0	2	0	6	1	0	0	0	133
10月	26	0	3	1	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
11月	20	0	3	0	1	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	11
12月	40	0	6	0	0	0	14	17	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	16
1月	35	0	2	2	0	0	8	14	0	0	1	2	0	0	2	0	1	0	2	1	0	0	0	15
2月	39	0	6	0	0	0	15	17	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
3月	37	0	5	1	0	0	13	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	15
4月	32	0	3	0	0	0	10	14	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	15
5月	27	0	2	0	0	0	10	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	13
6月	43	0	4	0	0	0	14	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	17



夕夜間バス実績集計表

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
西倉吉20:12発	98	161	165	91	101	63	75	135	183				1072
乗車 西倉吉63名 総合事務所前9名 赤瓦・白壁土蔵8名	西倉吉110名 総合事務所前36名	西倉吉92名 総合事務所前44名	西倉吉34名 総合事務所前42名	西倉吉41名 総合事務所前48名	西倉吉16名 総合事務所前27名	西倉吉16名 総合事務所前26名	西倉吉61名 総合事務所前57名	西倉吉77名 総合事務所前74名					
降車 倉吉駅79名 上井1丁目西11名	倉吉駅150名	倉吉駅148名	倉吉駅82名	倉吉駅84名	倉吉駅52名	倉吉駅61名	倉吉駅110名	倉吉駅145名					
倉吉駅20:48発	51	51	51	49	42	73	62	46	66				491
乗車 倉吉駅43名	倉吉駅39名 山根バーブルタウン前7名	倉吉駅37名 山根バーブルタウン前6名	倉吉駅44名 山根バーブルタウン前4名	倉吉駅32名 山根バーブルタウン前7名	倉吉駅60名 山根バーブルタウン前10名	倉吉駅49名 山根バーブルタウン前10名	倉吉駅41名	倉吉駅53名					
降車 広瀬町14名 西倉吉7名 総合事務所前5名	広瀬町11名 西倉吉11名 西倉吉町7名	西倉吉町13名 西倉吉10名 総合事務所前5名 厚生病院前5名 広瀬町5名	福吉町8名 広瀬町7名 西倉吉町7名 ハーグスクエア北 口5名 塚町5名	福吉町8名 広瀬町5名 厚生病院前5名	広瀬町19名 ハーグスクエア北 口8名 福吉町5名	西倉吉町14名 広瀬町10名 ハーグスクエア北 口7名	西倉吉9名 広瀬町9名 ハーグスクエア北 口6名	西倉吉11名 広瀬町10名 福吉町8名					
西倉吉21:12発	16	9	18	32	35	25	22	32	40				229
乗車 総合事務所前5名 ハーグスクエア北 口4名	新町3名 ハーグスクエア北 口3名	赤瓦・白壁土蔵4名 ハーグスクエア北 口4名 新町3名	総合事務所前17名 塚町4名	総合事務所前16名 ハーグスクエア北 口6名	総合事務所前12名 ハーグスクエア北 口7名	総合事務所前12名 赤瓦・白壁土蔵3名	総合事務所前16名 赤瓦・白壁土蔵7名	総合事務所前17名 西倉吉14名					
降車 倉吉駅14名	倉吉駅5名	倉吉駅14名	倉吉駅30名	倉吉駅32名	倉吉駅22名	倉吉駅19名	倉吉駅29名	倉吉駅37名					
合計	165	221	234	172	178	161	159	213	289				1,792

(1) 第1期計画の目標に対する実績及び評価について

目 標	評 価 指 標
<p>目標1： 幹線と支線の役割分担を明確にした効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり</p>	<p>○バス利用が困難な集落数 バス停から400m以上離れた集落数 ・現在：192集落（H22） ・目標：5年間で80%低減化 ・実績：167集落（H26） ・評価：H26時点で13%の低減であり、80%低減化を満たしていない。</p> <p>○圏域内バス利用者数（4条路線） ・現在：1,267,522人（H21） ・目標：現在の水準を維持 ・実績：941,946人（H26） ・評価：H26時点でH21時点の74.3%であり、H21時点の水準維持はできていない。</p>
<p>目標2： 便利で快適なバス利用環境の向上</p>	<p>○バス停上屋点検箇所数 ・目標：5年間で圏域すべての上屋を点検 ・実績：H23実施済み（圏域106件） ・評価：圏域の全ての上屋を点検しており、バス利用環境の向上を図ることができた。</p>
<p>目標3： 利用促進策の推進と地域で守る体制づくり</p>	<p>○利用促進広報回数 ・目標：各市町広報回数2回/年 ・実績：倉吉市2回/年 三朝町2回/年 湯梨浜町2回/年 北栄町3回/年 琴浦町2回/年 ・評価：全自治体において、年2回以上広報を実施しており、利用促進を図った。</p>

効率的な公共交通ネットワークが形成できていない。



第2期計画において

利便性・採算性に配慮した効率的な公共交通を構築する必要がある。

(2) 課題及び目標の改定について

課題

改定後	改定前
<p>(1) 利用者減少による既存バス路線の見直しと <u>生活公共交通</u> の確保</p> <p>(2) 効率的な運行による路線バス補助金の負担抑制</p> <p>(3) 利用者の多様なニーズへの対応</p> <p>(4) 公共交通の利用促進</p>	<p>(1) 利用者減少による既存バス路線の見直しと <u>生活バス路線</u> の確保</p> <p>(2) 利用者の多様なニーズへの対応</p> <p>(3) 公共交通の利用促進</p> <p>(4) 効率的な運行による路線バス補助金の負担抑制</p>

目標

改定後	改定前
<p>1 : <u>利便性・採算性に配慮した効率的な公共交通ネットワークの構築</u></p> <p>2 : 便利で快適なバス利用環境の向上</p> <p>3 : 利用促進策の推進と地域で守る体制づくり</p>	<p>1 : <u>幹線と支線の役割分担を明確にした効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり</u></p> <p>2 : 便利で快適なバス利用環境の向上</p> <p>3 : 利用促進策の推進と地域で守る体制づくり</p>

第2期鳥取県中部地域公共交通総合連携計画



平成28年3月

倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町

序章

背景と目的

鳥取県中部地域（以下、「本圏域」という）は、倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町の1市4町で構成されており、企業、学校、病院、商業施設が集中している倉吉市を中心として、ひとつの生活圏域を形成しています。このような地域環境から、本圏域は倉吉市を中心市とする総務省の定住自立圏構想の圏域として、定住を促進し、持続可能な圏域社会を構築していくための取り組みを進めています。

圏域の公共交通は、主に鉄道と路線バスで構成されており、特に路線バスは自治体をまたがる広域路線が多く、通勤・通学や通院・買物等、住民生活に密着した公共交通手段となっています。このような状況の中、近年、バス利用者は減少の一途をたどっていることから、これまでも不採算路線を中心に路線の見直しを図り、必要に応じてコミュニティバスや乗合タクシー等の独自運行を行ってきました。

しかしながら、財政負担や公共交通ネットワークのあり方等の問題が依然として横たわっており、広域バス路線の多い本圏域では市町村単独での取り組みには限界があることから、圏域全体の住民ニーズを調査し、移動実態に即した便利で効率的な公共交通ネットワークを再編する必要性に迫られているのが現状です。

このような背景のもと、前述の倉吉市と周辺4町間の定住自立圏形成協定では、地域公共交通に関して「公共交通に係る効率的な運行体系の確立」を挙げています。

こうした経緯を踏まえ、本計画では圏域内の公共交通の見直しを行うことにより、より効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを形成し、PDCAサイクルによる見直しを継続することによって、将来にわたって持続可能な交通体系の確立を目指します。

計画対象地域

倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町の1市4町

計画期間

平成28年度から平成32年度の5年間

なお、計画内容については、実情に応じた適切な公共交通の運行を行うため、利用状況に応じた見直し基準の設定等により、定期的な見直しを図るものとします。

1-4 鳥取県中部地域における公共交通の課題

本圏域の地勢や公共交通の現状と前期連携計画の実施状況と結果を踏まえ、下記のとおり問題点・課題を整理しました。

(1) 利用者減少による既存バス路線の見直しと生活公共交通の確保

少子高齢化・人口流出・自家用自動車の利用によりバス利用者数は年々減少していますが、運転免許や車を持たない住民にとって、バス路線は通勤、通学、通院、買物など日常生活の重要な移動手段であり、既存バス路線の効率化を図りつつ利便性の向上に努め、生活バス路線を含めた生活公共交通を将来に向け安定的に確保・持続的に維持をしていく必要があります。

(2) 効率的な運行による路線バス補助金の負担抑制

圏域内の広域バス路線はそのほとんどが不採算路線で、また広域長大路線が倉吉駅～西倉吉間を通過しているなど重複による非効率な路線体系になっており、財源にも限りがある補助金額も増加傾向にあり年々自治体の負担が増大しています。この傾向は今後も続くと予想されることから、NPOや地域住民との連携・協働も視野に入れた過疎地有償運送の導入による効率的な運行方法の確立により、補助金の負担抑制を図る必要があります。

(3) 利用者の多様なニーズへの対応

新興商業施設の形成に伴う移動目的地の変化、公共交通の観光利用等、また日常において買い物や通院に利用しやすい、主要な施設に行きやすいなどの利用者の多様なニーズに対応した運行が求められています。また、山間部を中心として路線バスのバス停から離れた集落が多く点在しており、このようなバス利用が困難な地域の解消に向け、福祉分野も含めた施策の検討が必要となります。

(4) 公共交通の利用促進

現状では、高校生と運転免許を持たない高齢女性がバス利用の中心となっていますが、少子化や自家用車送迎の増加等により、高校生のバス利用は減少化傾向にあるほか、免許保有率の上昇により、高齢女性の免許保有率も高くなると予想されます。その一方で、運転免許保有者が、高齢化を理由に免許を返上する動きも出てきています。

また、地球温暖化防止や健康づくり、定住自立圏構想に基づくまちづくり等の観点を踏まえ、従来の自家用車中心の地域構造から公共交通を利用した構造への転換等を検討していく必要があります。

これらの点を踏まえ、バス利用促進に向けた総合的な施策展開が望まれます。

第2章 計画の基本方針

2-1 基本方針

本圏域の公共交通の課題を踏まえ、以下の基本方針をもとに地域公共交通の活性化・再生に取り組み、持続可能な交通体系の確立を目指します。

5つのまちの暮らしをつなぐ、持続可能な快適交通ネットワークの構築

2-2 地域公共交通の活性化・再生の目標

上記の基本方針のもとで地域公共交通の活性化・再生を進めるにあたって、以下の目標を設定し、取り組みを推進します。

目標1：利便性・採算性に配慮した効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり

広域移動の骨格となる幹線と支線の2層構造の公共交通ネットワークを形成し、広域移動はJR、幹線バスとする国庫補助路線等が担うこととして、JRとバスダイヤの乗り継ぎの改善等により幹線バスのサービスの向上を図ります。地域の生活交通となる支線は、小型バス、乗合タクシー等により、地域の利用状況に応じた運行サービスへと適正化を図ることにより、利便性が高く効率的で持続可能な公共交通を構築します。

【対応する課題：(1)(2)(3)】

目標2：便利で快適なバス利用環境の向上

各地域からの通勤、通学、通院、買物等の日常生活に不便を感じないようにバス停の点検整備や、公共交通情報の提供等の充実を目指します。これにより、高齢者や移動に不便を感じている住民の利便性を向上させ外出機会を拡大して、健康で安心して暮らせる地域づくりを進めます。

【対応する課題：(1)(4)】

目標3：利用促進策の推進と地域で守る体制づくり

住民の日常生活での利用だけでなく、観光による公共交通利用を促進すると共に、意識啓発活動の推進や住民・企業・交通事業者・行政の協働による地域交通の計画づくり（意見交換）を実施し、地域で公共交通を守る体制づくりを進めます。

【対応する課題：(3)(4)】

2-3 計画の考え方

2-3-1 圏域の公共交通の特徴

現状のバス運行は、需要量の大小に関わらず、起点となる集落のバス停から倉吉市内までを大型バスで往復する形態で、車両が大きいため幹線道路しか運行できず、幹線道路から入り込んだ地域において、バスを利用しづらい地域も多く見られます。また、圏域には広域バス路線が多いため、路線距離が長く、利用の少ない時間帯でも大型車両が運行され非効率な面があります。

2-3-2 目指す交通体系

上記の問題を解決するため、JR山陰本線と広域移動の骨格を形成するバス国庫補助対象路線を幹線とし、地域内での日常的な移動を担うその他の交通を支線と位置づけ、この幹線と支線のサービス水準・運行形態を分離して、現状に即した運行を図る2層構造とし、1市4町の生活圏をつなぐ快適な交通ネットワークを構築します。

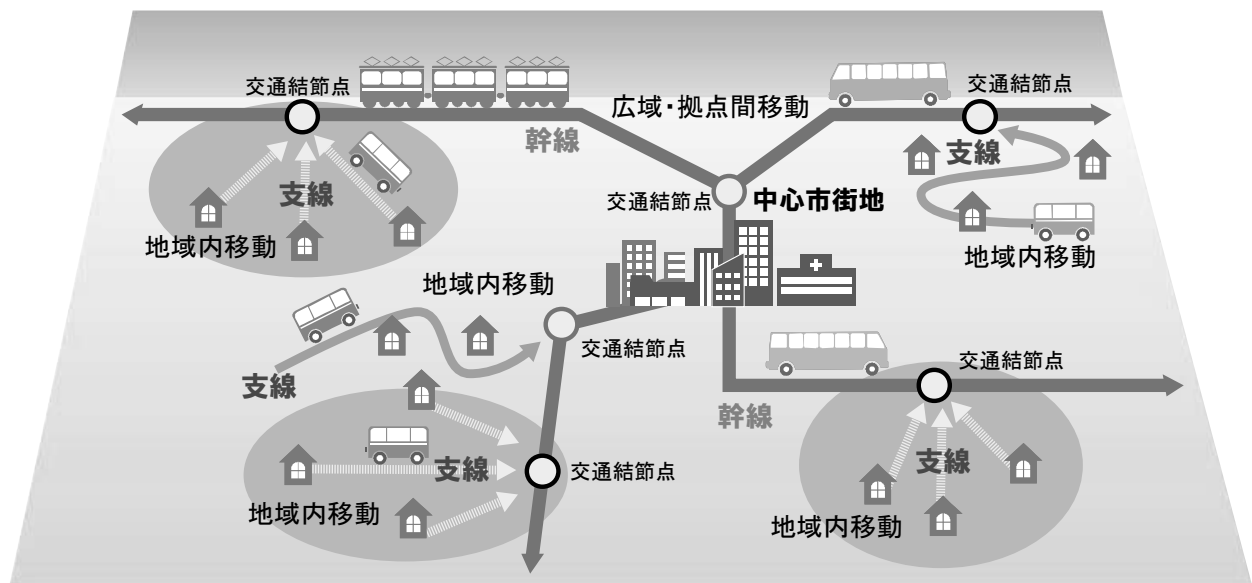
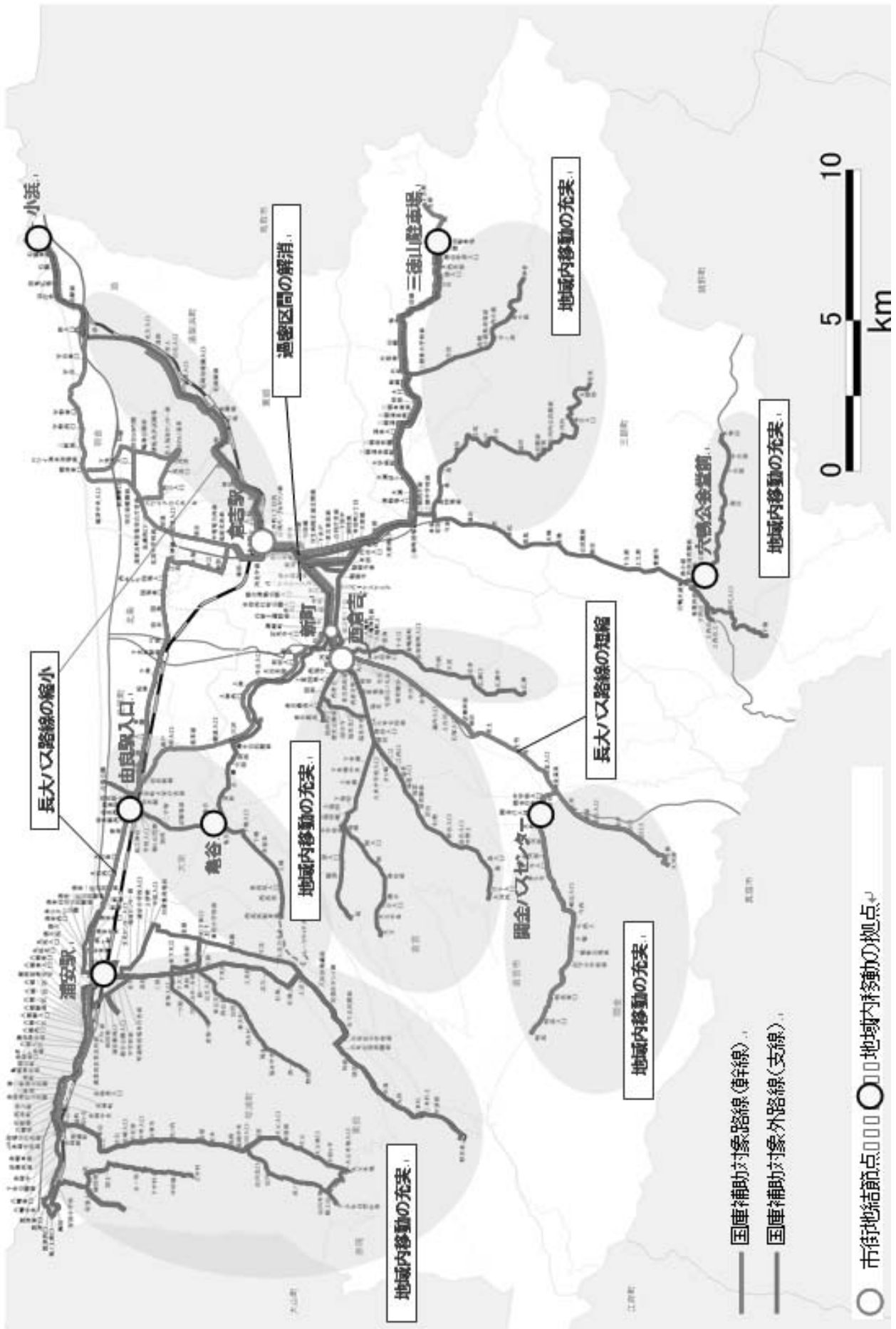


図 25 幹線と支線の役割分担イメージ

課題解決に向けた路線（幹線・支線）の見直しと結節点（拠点）の見直し



目標達成に対する評価指標は、事業ごとに設定し、事業の進捗とあわせて別途管理する。

【基本方針】 5つのまちの暮らしをつなぐ、持続可能な快適交通ネットワークの構築

目標 1：利便性・採算性に配慮した効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
1、JRとバスダイヤの 検証及び改善	検証・ダイヤ改正(随時)				
2、幹線・支線における 運行形態の検討	乗降調査(資料 調査) 運行ルート・運 行本数の見直 し 補助金の算定	実施検討 ※通し番号 13 と あわせて実施 アンケート(委託) ※通し番号 21 で 実施	地域説明 ※通し番号 21 で 実施 予算計上	住民周知 運行開始	
※方針が決まった路線から順次実施する					
3、バス利用が困難な 地域の対応検討	調査内容の検 討	調査(委託) ※通し番号 21 で 実施 対応策の検討 補助金算定 実施検討	地域説明 ※通し番号 21 で 実施 予算計上	住民周知 運行開始	
4、フリー乗降区間の検 討	調査	場所の抽出	地域説明 ※通し番号 21 で 実施 予算計上	住民周知 運行開始	
5、病院からの帰宅便 の充実	検証・ダイヤ改正(随時)				
6、過疎地有償運送の 事業支援	補助(随時)				
7、観光客のバス利用 利便性の確保	既存路線の観光 利用を検討する コナンミステリー ツアーの利用状 況をもとに、公共 交通バス路線と しての可能性を 検討する	対応策の検討 補助金算定 実施検討 既存の平成27年～ 平成28年のデー タを分析	実施	実施	実施

目標2：便利で快適なバス利用環境の向上

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
8、結節点整備の検討	乗降調査(資料調査)	結節点を検討 結節点を選定	整備 ※全箇所を一度に整備することが困難な場合は、複数年に分けて整備を行う。なお、運行開始までには整備済みとすること。前年度予算化。	整備	整備
9、既存バス停の点検実施(移動も検討)	調査点検 修繕	修繕	修繕	修繕	修繕
10、新規バス停上屋設置の検討	検討(随時)				
11、バスブックの作成検討	情報の刷新(随時)				
12、ICカード導入検討	県の導入検討事業にあわせて検討(随時)				
13、乗り換え割引制度の検討	補助金算定 ※通し番号2とあわせて実施				
14、上限運賃額引き下げ等の検討	検討 ※通し番号15とあわせて実施				
15、各種補助制度の拡充検討	調査内容の検討 ※全体の料金を下げるといった内容であれば通し番号14で実施	調査(委託) (試験的な割引券の配付) 補助金算定※利用者・運行事業者に対する補助	実施検討 予算計上	住民周知 実施	
16、バス事業者割引制度の周知	HP・広報掲載 調査内容の検討 ※認知度・利用実態調査	HP・広報掲載 調査(委託)※認知度・利用実態調査	HP・広報掲載	HP・広報掲載	HP・広報掲載

目標3：利用促進策の推進と地域で守る体制づくり

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
17、観光客用バスパンフレットの作成検討	情報の刷新(随時)				
18、観光タクシー運行に係る教育プログラムの実施検討	プログラムの実施(随時)				
19、コミュニケーションアンケートの実施検討	アンケート内容の検討	アンケート(委託)	事後調査(委託)		
20、エコ通勤の促進に向けた取り組み検討	アンケート内容の検討 「バスの日」利用促進PR活動	アンケート(委託) 「バスの日」利用促進PR活動	事後調査(委託) 「バスの日」利用促進PR活動	「バスの日」利用促進PR活動	「バスの日」利用促進PR活動
21、バス路線再編に伴う運行計画づくりの推進	アンケート・調査内容の検討※通し番号2,3に関連	アンケート・調査(委託) ※通し番号2,3に関連	地域説明 ※通し番号2,3,4に関連		
22、地域主体による取り組み支援	バス停留所上屋整備事業費補助(随時)				