

【概要版】

鳥取県中部地域公共交通計画 (一部改定案)

鳥取県・倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町
(鳥取県中部地域公共交通協議会)

鳥取県中部地域に位置する1市4町と県が共同し、地域内の持続可能な公共交通ネットワークのあり方を示す「鳥取県中部地域公共交通計画」を平成30年3月に策定しました。(計画期間：平成30年度～令和6年度の7年間)

このたび、令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(地域交通法)」改正により、地域公共交通計画にバスの国庫補助系統を位置づけることが国庫補助を受けるための要件となったことから、令和6年6月の計画改定に向け、パブリックコメントを実施します。

一部改定の内容

- ① 国庫補助金を受けるために必要な項目の追記
 - バス国庫補助路線の概要、その路線の必要性、補助対象となる路線図等を追記
[国庫補助路線] 赤碕線、上井・三朝線、橋津線、松崎線、北条線、関金線、穴鴨線、三朝町営バス
 - 評価指標として、「住民1人あたりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)、公共交通体系維持に係る公的資金投入額」を追加
- ② 現況の修正
計画策定時から年数が経過しているため、時点修正を行っています。
概要版では省略しておりますので、改定案本体をご覧ください。
修正を加えた項目については、目次を赤字にしています。

◆ バス国庫補助路線の概要、路線の必要性、国庫補助路線図 (改定案 P63～66)

※地域間幹線等の表は既存のものを修正、路線の必要性等は新たに追加

5-6-1 幹線と支線の位置づけ

○本地域内には多くのバス路線があるが、優先的に利便性を充実する路線を明確にするため、地域間幹線と地域内支線を設定する。

(1) 地域間幹線

○バス路線のうち、複数の自治体間を運行する路線を地域間幹線と位置付ける。これらの幹線は広域移動の役割を担っており、利用者数も多い路線となっている。

運行事業者	路線名	主な運行系統 (起点－経由地－終点)	役割	国庫補助 路線	確保・維持策
JR 西日本	山陰本線	-	広域移動	-	交通事業者と協議の上、一定の運行水準を確保
日ノ丸自動車(株)	赤碕線	倉吉駅-浦安駅-赤碕駅	琴浦町・北栄町～倉吉市間の地域間移動	地域間幹線補助路線	地域公共交通確保維持事業を活用し、持続可能な運行を確保
	上井・三朝線	倉吉駅-倉吉東高前-三朝車庫前	三朝町～倉吉市間の地域間移動	-	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持
		倉吉駅-倉吉東高前-三朝車庫前-上吉原			
	三朝線	生田車庫-竹田橋-神倉			
	小河内線	倉吉駅-竹田橋-三朝町役場前-実光			
	穴鴨線	倉吉営業所-倉吉駅-卸団地-木地山			
栄線	倉吉駅-馬場町-西亀谷	北栄町～倉吉市間の地域間移動			
日本交通(株)	橋津線	西倉吉-倉吉駅-清谷・長瀬東口-石脇車庫	湯梨浜町～倉吉市間の地域間移動	地域間幹線補助路線	地域公共交通確保維持事業を活用し、持続可能な運行を確保
		小浜-はわい温泉-清谷-倉吉駅-西倉吉町-西倉吉			
	松崎線	西倉吉-倉吉パークスクエア-倉吉駅-松崎-北方入口	湯梨浜町内移動	-	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持
北方入口-石脇車庫					
北条線	西倉吉-倉吉駅-天神橋-青山剛昌ふるさと館-由良駅	北栄町～倉吉市間の地域間移動	地域間幹線補助路線	地域公共交通確保維持事業を活用し、持続可能な運行を確保	

(2)地域内支線

○各自治体内を運行する路線を地域内支線と位置付ける。このうち、関金線(地域間幹線)と穴鴨線、三朝町営バス(地域内フィーダー)は国庫補助路線となっている。

運行主体	路線名	運行系統 (起点-経由地-終点)	役割	国庫補助 路線	確保・維持策
日ノ丸自動車(株)	横田線	倉吉営業所-倉吉パークスクエア・市役所-久米中	倉吉市内移動	-	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持
	北谷線	倉吉駅-横田-大河内			
	高城線	倉吉駅-横田-大立			
	社線	倉吉営業所-倉吉パークスクエア・国府-倉吉農高			
	倉吉総合産業高校線	倉吉駅-倉吉総合産業高校			
	穴鴨線	三朝町役場前-穴鴨公会堂前-木地山 三朝町役場前-上西谷上-大谷入口 三朝町役場前-穴鴨公会堂前・運動場前-大谷入口 三朝町役場前-上西谷上・三朝小学校前-木地山	三朝町内移動		
日本交通(株)	関金線	倉吉バスセンター-倉吉駅・河原町-関金バスセンター 倉吉バスセンター-倉吉駅・河原町-明高	倉吉市内移動	地域間幹線補助路線	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持
	パークスクエア線	倉吉駅-巖城・倉吉パークスクエア・みどり町-広瀬		-	
	市内線	西倉吉-堺町-倉吉駅		-	
	広瀬線	倉吉バスセンター-住吉町・みどり町-広瀬		-	
三朝町	小河内線	三朝町役場内-森公民館前・鎌田公民館前-実光	三朝町内移動	地域内フィーダー路線	地域公共交通確保維持事業を活用し、持続可能な運行を確保
	穴鴨線	三朝町役場内-三朝小学校前・若宮集会場前-大谷入口			
	徳本線	三朝町役場内-吉水医院前-三朝温泉病院			
琴浦町	琴浦海岸線	二軒屋-アブ前・役場分庁舎前-赤碕車庫	琴浦町内移動	-	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持
	船上山線	警察署駅南-赤碕駅-船上山・少年自然の家			
	上法万線	アブ前-浦安小学校入口-杉下東口・平和			
	上中村線	赤碕駅-尾張公民館・上中村-赤碕駅			
	野井倉線	アブ前-浦安駅-聖郷小学校前-野井倉			
福永線	アブ前-浦安駅-聖郷小学校前-野田・一ツ屋				
日ノ丸ハイヤー(株)	倉吉市予約型乗合タクシー	横田-北谷・高城地区	倉吉市内移動	-	
由良タクシー(有)	北栄町乗合タクシー	青山剛昌ふるさと館-西高尾駐車場	北栄町内移動	-	

(3)地域公共交通確保維持事業の必要性

①赤碕線

- 赤碕線は琴浦町から北栄町を經由して倉吉市に至る地域間幹線であり、倉吉市内への通勤・通学・通院・買物等の移動を支える重要な路線となっている。
- 時間帯によって青山剛昌ふるさと館へも立ち寄るなど観光移動にも対応した路線である。
- 高校生の通学利便性向上のためのルート変更等を行って利用促進を図ってきたが、コロナ禍の影響もあって自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状で、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

②上井・三朝線

- 倉吉市と三朝町を結ぶ地域間幹線であり、三朝町から倉吉市内への通勤・通学・通院・買物等の移動を支える重要な路線となっている。
- 倉吉駅から三朝温泉や三徳山等への観光移動にも対応した路線となっている。
- コロナ禍による観光利用の落ち込みもあり、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しい状況であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

③橋津線

- 倉吉市と湯梨浜町の北部を結ぶ地域間幹線であり、湯梨浜町から倉吉市への通勤・通学・通院・買物移動を支える重要な路線となっている。
- 倉吉駅北の河北地域商業集積への移動利便性を高めるために、一部のダイヤのルート変更を行い利用促進に努めてきたが、コロナ禍の影響もあって自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

④松崎線

- 倉吉市と湯梨浜町の南部を結ぶ地域間幹線であり、橋津線と同様に湯梨浜町から倉吉市への通勤・通学・通院・買物移動を支える重要な路線となっている。
- 自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

⑤北条線

- 倉吉市と北栄町を結ぶ地域間幹線であり、主に北栄町東部から倉吉市への通勤・通学・通院・買物移動を支える重要な路線となっている。
- 橋津線と同様に、河北地域商業集積への移動利便性を向上するため、一部ダイヤのルート変更を行い利用促進に努めてきたが、コロナ禍の影響もあって自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難で、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

⑥関金線

- 倉吉市北部の関金地域と倉吉市街地を結ぶ地域内支線であり、通勤・通学・通院・買物移動を支える重要な路線となっている。
- 他の路線に比べ利用は多いが、コロナ禍の影響を受けており、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

⑦穴鴨線

- 三朝町北部地域の住民を通勤・通院・買物等のために三朝町の中心地に運ぶ地域内支線であり、一部の系統は三朝町と倉吉市を結ぶ地域間幹線となっている。
- 倉吉市内まで乗り入れていたダイヤを大幅に削減し、上井・三朝線や三朝線に乗り換える形態に再編したほか、一部の区間をデマンド化したり町営バスに移行したりして効率化を図ってきたが、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

⑧三朝町営バス(小河内線・穴鴨線・徳本線)

- 三朝町が運行主体となり三朝町北部地域の住民を三朝町中心部に運ぶ地域内支線であり、上井・三朝線や三朝線への乗換により倉吉市内へ行くための重要な路線となっている。
- 小河内線・穴鴨線では利用の少ないダイヤの削減やデマンド化により効率化を図ってきたが、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。
- 交通空白地域を解消するために整備した徳本線についても、同様に地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

<補助系統に係る事業及び実施主体の概要>

路線名	主な運行系統 (起点-経由地-終点)	運行態様	事業許可 区分	実施主 体	補助事業の 活用
赤碓線	倉吉駅-浦安駅-赤碓駅	路線 定期運行	4条乗合	日ノ丸 自動車 (株)	幹線補助 車両減価償却費等 国庫補助
上井・三朝線	倉吉駅-倉吉東高前-三朝車庫前	路線 定期運行	4条乗合	日ノ丸 自動車 (株)	幹線補助 車両減価償却費等 国庫補助
穴鴨線	三朝町役場前-穴鴨公会堂前-運動場前-大谷入口	路線 定期運行	4条乗合	日ノ丸 自動車 (株)	フィーダー補助車両 減価償却費等国庫 補助
	三朝町役場-上西谷上・三朝小学校前-木地山				
橋津線	西倉吉-倉吉駅・清谷・長瀬東口-石脇車庫	路線 定期運行	4条乗合	日本 交通(株)	幹線補助 車両減価償却費等 国庫補助
松崎線	西倉吉-倉吉パークスクエア・倉吉駅・松崎-北方入口	路線 定期運行	4条乗合	日本 交通(株)	幹線補助 車両減価償却費等 国庫補助
北条線	西倉吉-倉吉駅・天神橋・青山剛昌ふるさと館-由良駅	路線 定期運行	4条乗合	日本 交通(株)	幹線補助 車両減価償却費等 国庫補助
関金線	倉吉バスセンター-倉吉駅・河原町-関金バスセンター	路線 定期運行	4条乗合	日本 交通(株)	幹線補助 車両減価償却費等 国庫補助
	倉吉バスセンター-倉吉駅・河原町-明高				
小河内線	三朝町役場内-森公民館前-鎌田公民館前-実光	路線不定期 運行	79条 乗合	三朝町	フィーダー補助車両 減価償却費等国庫 補助
	三朝町役場内-森・鎌田-実光	路線定期運行			
	三朝町役場内-森・鎌田-実光				
穴鴨線	三朝町役場内-三朝小学校前・若宮集会場前-大谷入口	路線不定期運行			
	穴鴨公会堂前-運動場前-三朝町役場前	路線 定期運行			
	大谷入口-穴鴨公会堂前-運動場前-三朝町役場前				
徳本線	三朝町役場内-吉水医院前-三朝温泉病院	路線 定期運行			

<地域内フィーダー系統（穴鴨線（4条）及び三朝町営バス（79条））に係る目標設定等の状況（三朝町地域公共交通協議会）>

地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果	<p>4条路線・79条路線ともに可能な限り利用者の減少を抑制することを目標に、直近の令和4年度実績を目標とし、年度推移については維持とする。</p> <p>○79条路線:6系統で年間3,764便、年間4,301人の利用</p> <p>○4条路線:系統④(大谷入口～三朝町役場前)では年間241便で955人、系統⑤(木地山～三朝町役場前)では年間363便で6,596人の乗降を見込み、2系統で年間7,551人の利用</p>
事業の効果	<p>この地域路線を維持することにより、小河内・穴鴨地域をはじめとする町全体の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。また、幹線・支線のネットワークが再構築されることで、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。</p>
目標達成のために行う事業及び実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ・町営バスの利用方法等をまとめたチラシを作成し、町民に配布する。 ・町ホームページ内に利用ガイドページを設け、町内外に周知を図る。 ・広報紙に定期的に関連記事を掲載し、利用促進に努める。 ・集落や老人クラブ等で説明会を適宜実施し、要望に対する利用促進策を検討する ・利用状況の分析、アンケート調査等を踏まえ、運行内容の見直しを実施する。

<鳥取県中部地域バス国庫補助路線図>

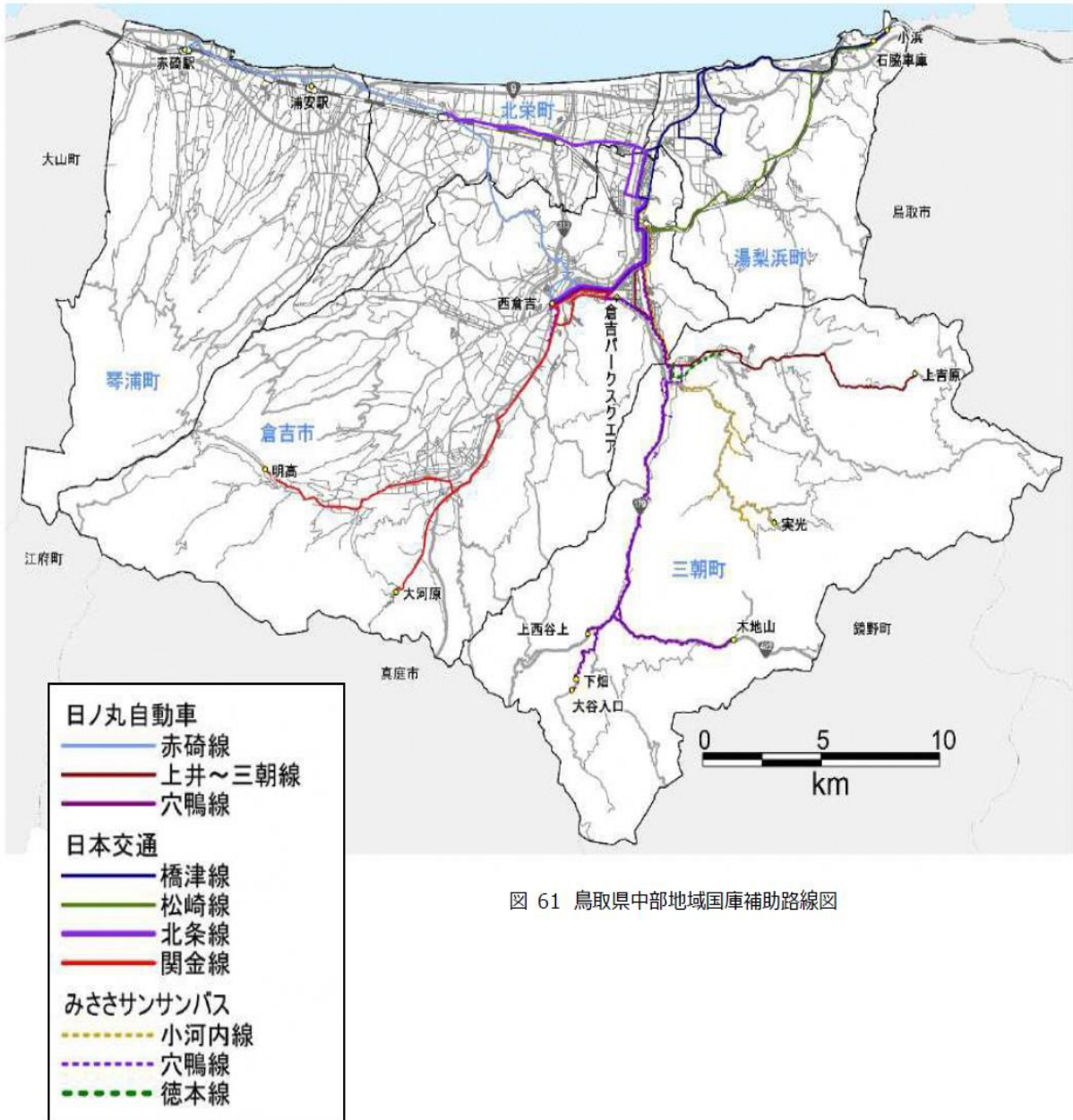


図 61 鳥取県中部地域国庫補助路線図

◆ 評価指標の追加(改定案 P61～62、76、78、81～82、85～86)

5-5 施策の体系

○将来像、基本方針のもと、目標・事業内容・評価指標を以下のように設定する。

目標	事業名	事業内容	対応する課題	評価指標
基本方針1：移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築				
《目標1》 移動利便性の向上	事業1-1 通勤・通学利便性の向上 (地域公共交通利便増進事業)	通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの改善 西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ	①②⑥ ⑦⑧	●バス利用者数割合 ●公共交通利用回数
	事業1-2 通院・買物利便性の向上 (地域公共交通利便増進事業)	河北地域へのバスの乗り入れ 病院と商業施設間の移動ダイヤの改善		
	事業1-3 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上(地域公共交通利便増進事業)	倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善 医療機関へのアクセス利便性の改善		
	事業1-4 観光移動の利便性向上 (地域公共交通利便増進事業)	観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善 観光客向けバスの発行・PR インバウンド対応の多言語化 地域イベントとの連携	①②③	●公的資金投入額
《目標2》 乗り換え抵抗の低減化	事業2-1 円滑な移動のための環境整備	バス停及び主要拠点の待合環境整備 住民等との協働による待合環境整備 バス車両のバリアフリー化、UD タクシーの利活用の推進	①⑤	●バス停環境整備箇所数
	事業2-2 乗り換え接続の改善	乗り換え接続時間の短縮化 乗り換え情報の提供	①② ③④	●バス利用者数割合
	事業2-3 ICカードの導入に関する研究	ICカードの導入可能性の研究		
基本方針2：戦略的な施策の展開による公共交通の利用促進				
《目標3》 バス利用の促進	事業3-1 高校生のバス利用促進	自家用車送迎からバス利用への移行促進 割引定期のPRと利用促進 新たな割引制度・助成制度の創設	⑥	●バス通学生割合
	事業3-2 高齢者等のバス利用促進	割引定期のPRと利用促進 新たな利用助成制度の創設 運転免許証自主返納者等、移動困難者への対応	⑧	●バス利用者数割合 ●公共交通利用回数
	事業3-3 企業・事業所のバス利用促進	企業・事業所への意識啓発の取り組み パーク&ライドの促進	⑦	●公的資金投入額
	事業3-4 バス体験活動の実施	バスの乗り方教室・体験試乗会の開催 商業施設等とのタイアップによる利用促進	⑧	
《目標4》 情報提供の強化	事業4-1 多様な情報提供と内容の充実	ICT等を活用した情報提供の強化 時刻表・バスマップの作成	①③⑧	●バスマップ配布枚数、バス利用者数割合
基本方針3：効率的な運行による持続可能な公共交通の実現				
《目標5》 効率的な運行の実現	事業5-1 効率的な運行形態への再編 (地域公共交通利便増進事業)	長大路線の効率化 土日祝日のダイヤの見直し タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入 中心市街地における過密ダイヤの緩和	④⑨	●4条路線バスの収支率 ●バス利用者数割合 ●公共交通利用回数
	事業5-2 貨客混載の取り組み検討	貨客混載の導入に向けた検討	⑨	●公的資金投入額
《目標6》 路線維持のしくみづくり	事業6-1 住民との協働によるしくみづくり	公共交通利用促進に関する情報提供 住民との協働による運行のしくみづくりの研究 住民等との協働による待合環境整備への協力	④⑩ ⑤	●広報紙によるPR回数 ●バス利用者数割合 ●公共交通利用回数
	事業6-2 持続可能な運行体制支援	ドライバーの確保・育成支援	⑩	●公的資金投入額

※対応する課題の①～⑩は改定案 59 ページの課題①～⑩に対応している。

評価指標の考え方

本計画の評価指標は目標ごとに代表的なものを以下のように設定する。指標は、目標によって事業展開を行った結果、得られる効果を評価する「成果指標」と、事業の進捗状況そのものを評価する「プロセス指標」を設ける。

また、令和6年度の本計画改定にあたり、2つの成果指標を追加する。

■バス利用者数割合(成果指標)

○バスの利便性向上の進捗状況を評価する指標として「バス利用者数割合」を設定。

◆**バス利用者数割合**＝当該年度の年間輸送人員÷当該年度の地域人口

※年間輸送人員：日本交通、日ノ丸自動車の年間輸送人員の合計値(10月～9月)

※地域人口：各自治体当該年度9月末の住民基本台帳人口合計値

※把握方法：バス事業者からの資料提供、各自治体の公共交通担当課で把握

■バス停環境整備箇所数(プロセス指標)

○バス停環境整備の進捗状況を評価する指標として「バス停環境整備箇所数」を設定。

◆**バス停環境整備箇所**＝当該年度に何らかの整備を行ったバス停の数

※整備内容：ベンチ・上屋・時刻表示等の新設・修繕、表示の多言語化等

※把握方法：各自治体の公共交通担当課で把握

■バス通学生割合(成果指標)

○高校生のバス利用促進を評価する指標として「バス通学生割合」を設定。

◆**バス通学生割合**＝バス通学生徒数÷総生徒数

※バス通学生徒数：本地域内9校で把握しているバス通学生徒数

※総生徒数：本地域内9校の総生徒数

※把握方法：本地域内9校へのアンケート調査を実施

■配布枚数(プロセス指標)

○時刻表・バスマップの作成の進捗状況を評価する指標として、「配布枚数」を設定。

◆**配布枚数**＝配布した時刻表・バスマップ等の配布枚数

※把握方法：各自治体の公共交通担当課で把握

■収支率(成果指標)

○効率的な運行の実現を評価する指標として、「収支率」を設定。

◆**収支率**＝バス経常利益÷経常経費

※把握方法：バス事業者からの資料提供、自治体の公共交通担当課での把握

■広報紙によるPRの回数(プロセス指標)

○住民との協働による路線維持のしくみづくりの指標として、広報紙によるPRの回数を設定。

◆**広報紙によるPRの回数**＝各自治体の広報紙への年間掲載回数の合計

※把握方法：各自治体の公共交通担当課で把握

令和6年度改定で新たに追加する成果指標

■住民1人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)

○圏域内の公共交通の利便性向上の状況を評価する指標として設定。なお、目標値は、新型コロナウイルスの影響が出る前である令和元年度を基準として設定。

◆**利用回数**＝当該年度の年間輸送人員÷当該年度の地域人口

年間輸送人員：JR、日本交通、日ノ丸自動車、タクシーの年間輸送人員の年間合計値

地域人口：各自治体当該年度1月時点の住民基本台帳人口合計値

把握方法：各交通事業者からの資料提供、各自治体の公共交通担当課で把握

現状値(R4年度)		目標値(R6年度)	
バス	8.5回	バス	8.5回
鉄道	10.8回	鉄道	13.2回
タクシー	2.7回	タクシー	3.9回
合計	22回	合計	25.6回

■公共交通体系維持に係る公的資金投入額

○路線再編や利用促進事業による公的資金の増減を検証・評価する指標として設定。目標値は直近の実績値(R4年度)を基準として設定。

◆**公的資金投入額**＝当該年度における国・県・各市町の公的資金投入額の合計

※年度によって偏りのある車両購入費や、投機的経費であるシステム導入費等は含まない

現状値(R4年度)	目標値(R6年度)
492百万円	492百万円

