

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業)

資料3

協議会・構成員 鳥取市生活交通会議

学識経験者、住民・利用者の代表、

事業者、事業者団体、事業者労組

鳥取運輸支局、警察、鳥取市

事業名	補助対象事業者等	事業概要	①事業実施の適切性	②目標・効果達成状況	③事業の今後の改善点
記載要領	<p>【事業者名及び系統名・航(空)路名・施設名等を記載】</p> <p>※評価は運行系統、離島航(空)路、施設等の別ごとに実施すること</p>	<p>【運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両原価償却費等国庫補助金の交付を受けている場合は、その旨を記載)】</p>	<p>【計画に位置付けられた事業が適切に実施された(されている)かを記載。計画どおり実施されなかった(されていない)場合には、理由等記載】</p> <p>A B C 評価</p> <p>記載例①: 計画どおり事業は適切に実施された。</p> <p>記載例②: 災害により運航できない期間があったが、事業は概ね適切に実施された。</p>	<p>【計画に記載した定量的な目標数値と結果を記載する。結果が目標を達成できなかった場合は理由等を分析の上記載】</p> <p>A B C 評価</p> <p>記載例①(確保維持事業): 目標30人/日に対して、15人/日であった。(目標を下回った理由等を併せて記載)</p> <p>記載例②(改善事業): 年間利用者1,000人の利便性の向上が図れた。</p>	<p>【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載(改善点は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載すること)】</p> <p>※ なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨を記載</p>
陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)	<p>事業者名: 日本交通(株)</p> <p>運行系統名</p> <p>①米里線</p> <p>②浜村青谷線</p>	<p>①越路～市立病院①越路～桜谷口</p> <p>②浜村～青谷</p>	<p>A</p> <p>●計画に位置付けられた事業は適切に実施された。</p> <p>毎月の日別・便別の利用者数を把握。幹線バスとの接続に係るダイヤ改正を実施するとともに、地域との意見交換等を通して運行内容等の改善・検討を行っている。</p> <p>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(予約型)運行とすることにより費用の大幅な削減が可能となり、持続可能な運行形態で地域生活交通を確保している。</p>	<p>A</p> <p>【共通事項】</p> <p>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設定を行うことにより、地域の広域移動を可能とする交通手段となっている。目標値は人口減少を勘案し、対前年の利用者数を目標値に設定している。中間評価における利用者数は、増加(対前年48.1%増)で推移しており概ね良好な状況である。</p> <p>●目標値(全体): 1,442人(目標値はH22.10～H23.9利用実績)</p> <p>●実績見込(全体): 2,712人(現在の利用者数で推移した場合の利用者見込)</p> <p>【米里線】</p> <p>●目標値: 393人(目標値はH22.10～H23.9の利用実績)</p> <p>●実績見込: 737人(現在の利用者数で推移した場合の利用見込)</p> <p>【浜村青谷線】</p> <p>●目標値: 1,049人(目標値はH22.10～H23.9の利用実績)</p> <p>●実績見込: 1,975人(現在の利用者数で推移した場合の利用見込)</p>	<p>【共通事項】</p> <p>地域の自治会との話し合い等により、生活実態に即した運行形態に努めた結果、利用者数が大幅に伸びた。今後も、住民要望の把握に努め、ダイヤ改正やルート改善の見直しを行い、利用者の利便性の向上を図っていく。また、地域に対しては行事等における公共交通の利用を呼びかける等、地域と協働で利用促進活動を推進する。</p>

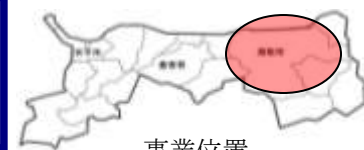
【各評価項目の評価基準】

①事業実施の適切性

- A…事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された(されている)。
- B…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった(一部実施されない見込み)。
- C…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった(実施されない見込み)。

②目標・効果達成状況

- A…事業が計画に位置付けられた目標を達成した(する見込み)。
- B…事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった(一部達成できない見込み)。
- C…事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった(達成できない見込み)。



事業位置

鳥取市の概要

- ・平成16年に1市8町村が合併
- ・人口:197,449人(平成22年10月現在)
- ・面積:765.66Km²

鳥取市生活交通会議の構成員

学識経験者、住民・利用者の代表、事業者、事業者団体、事業者労組、市、鳥取運輸支局、警察

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、特に高齢者や児童生徒などマイカーを利用出来ない人にとって、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と考えます。

今後、さらなる人口減少/高齢化の進展が予想され、また地球環境問題への取り組みが要請される中、地域生活の持続的発展のためには健全な地域公共交通が不可欠です。中でも米里線、浜村青谷線の沿線住民が広域移動するためには、最寄りの主要幹線(又はJR駅)への交通を確保する必要があります。

このため、地域公共交通確保維持改善事業により、米里線、浜村青谷線を確保・維持することで両地区における住民の生活交通手段を存続させていく必要があります。

協議会の主な取り組み

- (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) 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項
- (3) 道路運送法第79条の12第1項第4号の規定による合意の解除に関する事項
- (4) 連携計画の策定及び変更の協議に関する事項
- (5) 連携計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (6) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (7) 鳥取市生活交通会議の運営方法、自家用有償旅客運送のサービス内容その他自家用有償旅客運送に関し交通会議が必要と認める事項

交通体系図



陸上交通に係る地域公共交通維持事業(地域内フィーダー系統) 鳥取市生活交通会議

定量的な目標・効果

本計画による利便性を考慮した地域内フィーダー系統と主要幹線（又はJR駅）の接続により、乗合タクシーの利用者数を現状維持とする。

【目標】 H25 1,442人（対H23年度比 同率） H26 1,442人（対H23年度比 同率） H27 1,442人（対H23年度比 同率）

【目標値は米里線、浜村青谷線の利用実績の合計】

・本乗合タクシー導入地域の人口減少率は4.5%でありさらに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。地域の実情にあった運行サービスの提供を行うことで、乗合タクシーの利用者の利用促進を図る。

【効果】

利用しやすい運行ダイヤ、運行回数の設定により利便性を向上させることで、利用しやすい交通網を構築し、高齢者の外出促進、地域住民の活動機会を増加させることで将来にわたる持続可能な公共交通の維持につながる。

協議会における検討

2回開催（本事業に係るもの）

平成24年度第2回鳥取市生活交通会議（平成24年6月28日開催）

・生活交通ネットワーク計画について（平成25年度～平成26年度）

平成24年度第6回鳥取市生活交通会議（平成25年2月20日開催）

・平成25年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価

地域住民の意見の反映

・地域住民が参加する地域づくり懇談会の議題として乗合タクシー運行の協議を行うとともに、運行形態改善に向けた協議を実施した。

・法定協議会の構成員には鳥取市の各地域の自治連合会及び老人クラブ連合会の代表など住民代表を委嘱し、計画事業の評価や次年度事業の展開方法などについて意見を聞く組織形態としていることから、住民の意見が反映される仕組みとなっている。

運行系統図

米里線



浜村青谷線



陸上交通に係る地域公共交通維持事業(地域内フィーダー系統) 鳥取市生活交通会議

事業実施の適切性

毎月の日別・便別の利用者数を把握・幹線バスとの接続に係るダイヤ改正を実施するとともに、地域との意見交換等を通して運行内容等の改善・検討を行っている。

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(予約型)運行とすることにより費用の大幅な削減が可能となり、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

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設定を行うことにより、地域の広域移動を可能とする交通手段となっている。目標値は人口減少を勘案し、対前年の利用者数を目標値に設定している。中間評価における利用者数は、増加(対前年48.1%増)で推移しており概ね良好な状況である。

- 目標値:1,442人(目標値は米里線、浜村青谷線の利用実績(H22.10-H23.9)の合計)
- 見込:2,712人(現在の利用者数で推移した場合の利用者見込)

事業の今後の改善点

今後も、必要に応じて、PDCAサイクルに基づく、住民要望を踏まえたダイヤ改正やルート改善等のサービスの見直しを行い、利用者の利便性の向上を図っていく。また、地域に対しては行事等における公共交通の利用を呼びかける等、地域と協働で利用促進活動を推進する。

フィーダー合計 バス代替タクシー運賃補助事業実績

平成24年度 (H23.10-H24.9)

	運行回数	乗車人数	タクシー運賃	利用者運賃	差額 (市補助額)
10月	117 回	153 人	158,480 円	24,601 円	133,879 円
11月	122 回	156 人	178,480 円	24,106 円	154,374 円
12月	124 回	162 人	177,520 円	25,894 円	151,626 円
1月	128 回	164 人	178,560 円	25,368 円	153,192 円
2月	102 回	128 人	136,480 円	19,768 円	116,712 円
3月	142 回	189 人	194,240 円	29,822 円	164,418 円
4月	137 回	177 人	193,440 円	27,698 円	165,742 円
5月	138 回	179 人	201,600 円	27,644 円	173,956 円
6月	135 回	182 人	199,040 円	28,110 円	170,930 円
7月	128 回	164 人	188,720 円	25,350 円	163,370 円
8月	129 回	163 人	189,440 円	25,046 円	164,394 円
9月	116 回	169 人	179,760 円	26,578 円	153,182 円
合計	1,518 回	1,986 人	2,175,760 円	309,985 円	1,865,775 円
月平均	126.5 回	165.5 人	181,313 円	25,832 円	155,481 円

平成25年度(H24.10-H25.2)

	運行回数	乗車人数	タクシー運賃	利用者運賃	差額 (市補助額)
10月	155 回	227 人	256320 円	33455 円	222,865 円
11月	153 回	224 人	252000 円	32505 円	219,495 円
12月	154 回	233 人	236320 円	33346 円	202,974 円
1月	144 回	207 人	229280 円	29202 円	200,078 円
2月	155 回	239 人	225680 円	35335 円	190,345 円
3月	0 回	0 人	0 円	0 円	0 円
合計	761 回	1,130 人	1,199,600 円	163,843 円	1,035,757 円
月平均	152.2 回	226.0 人	239,920 円	32,769 円	207,151 円

米里線バス代替タクシー運賃補助事業実績

平成24年度 (H23.10-H24.9)

	運行回数	乗車人数	タクシー運賃	利用者運賃	差額 (市補助額)
10月	30 回	34 人	32,960 円	4,301 円	28,659 円
11月	31 回	35 人	35,280 円	4,526 円	30,754 円
12月	38 回	42 人	40,800 円	5,714 円	35,086 円
1月	47 回	56 人	44,320 円	7,268 円	37,052 円
2月	38 回	44 人	36,240 円	5,428 円	30,812 円
3月	44 回	51 人	42,160 円	6,482 円	35,678 円
4月	34 回	35 人	34,320 円	4,418 円	29,902 円
5月	32 回	36 人	32,800 円	4,344 円	28,456 円
6月	33 回	39 人	35,120 円	4,790 円	30,330 円
7月	32 回	37 人	34,480 円	4,610 円	29,870 円
8月	33 回	38 人	33,840 円	4,526 円	29,314 円
9月	27 回	32 人	27,120 円	4,098 円	23,022 円
合計	419 回	479 人	429,440 円	60,505 円	368,935 円
月平均	34.9 回	39.9 人	35,787 円	5,042 円	30,745 円

平成25年度(H24.10-H25.2)

	運行回数	乗車人数	タクシー運賃	利用者運賃	差額 (市補助額)
10月	35 回	38 人	38,320 円	4,695 円	33,625 円
11月	37 回	40 人	35,200 円	5,005 円	30,195 円
12月	50 回	72 人	44,160 円	9,406 円	34,754 円
1月	55 回	70 人	47,520 円	9,262 円	38,258 円
2月	53 回	87 人	45,840 円	12,575 円	33,265 円
3月	回	人	円	円	0 円
合計	230 回	307 人	211,040 円	40,943 円	170,097 円
月平均	46.0 回	61.4 人	42,208 円	8,189 円	34,019 円

浜村青谷線バス代替タクシー運賃補助事業実績

平成24年度 (H23.10-H24.9)

	運行回数	乗車人数	タクシー運賃	利用者運賃	差額 (市補助額)
10月	87 回	119 人	125,520 円	20,300 円	105,220 円
11月	91 回	121 人	143,200 円	19,580 円	123,620 円
12月	86 回	120 人	136,720 円	20,180 円	116,540 円
1月	81 回	108 人	134,240 円	18,100 円	116,140 円
2月	64 回	84 人	100,240 円	14,340 円	85,900 円
3月	98 回	138 人	152,080 円	23,340 円	128,740 円
4月	103 回	142 人	159,120 円	23,280 円	135,840 円
5月	106 回	143 人	168,800 円	23,300 円	145,500 円
6月	102 回	143 人	163,920 円	23,320 円	140,600 円
7月	96 回	127 人	154,240 円	20,740 円	133,500 円
8月	96 回	125 人	155,600 円	20,520 円	135,080 円
9月	89 回	137 人	152,640 円	22,480 円	130,160 円
合計	1,099 回	1,507 人	1,746,320 円	249,480 円	1,496,840 円
月平均	91.6 回	125.6 人	145,527 円	20,790 円	124,737 円

平成25年度(H24.10-H25.2)

	運行回数	乗車人数	タクシー運賃	利用者運賃	差額 (市補助額)
10月	120 回	189 人	218,000 円	28,760 円	189,240 円
11月	116 回	184 人	216,800 円	27,500 円	189,300 円
12月	104 回	161 人	192,160 円	23,940 円	168,220 円
1月	89 回	137 人	181,760 円	19,940 円	161,820 円
2月	102 回	152 人	179,840 円	22,760 円	157,080 円
3月	回	人	円	円	0 円
合計	531 回	823 人	988,560 円	122,900 円	865,660 円
月平均	106.2 回	164.6 人	197,712 円	24,580 円	173,132 円