

## 平成 31 年度 地域公共交通確保維持事業の事業評価について

「鳥取市地域内フィーダー系統確保維持計画」に基づいて実施された地域公共交通確保維持事業について、事業評価を行うものです。

### ① 地域公共交通確保維持事業とは

地域の特性・実情に応じた最適な移動手段の提供を図るための「鳥取市地域内フィーダー系統確保維持計画」に基づいて実施される事業のことです。

### ② 地域公共交通確保維持事業の事業概要

米里線と浜村青谷線については平成 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、米里地区、浜村青谷地区、雨滝・上地地区住民の生活交通・移動手段の確保を目的に、地域公共交通確保維持事業による乗合タクシーを運行しています。

### ③ 乗合タクシーの運行路線（3 路線 4 系統）

#### （1）米里線（予約型）

運行事業者：日本交通株式会社

便数：平日 13 便、土日祝 12 便

#### （2）浜村青谷線（予約型）

運行事業者：日本交通株式会社

便数：平日 5 便、土日祝 3 便

※H31.4.1 より平日 13 便から 5 便、休日 7 便から 3 便に減便。

#### （3）雨滝上地線（区域型）

※区域型：バス停ではない場所で乗降でき、利用者のニーズに対して、ある程度柔軟な対応が可能。

運行事業者：日ノ丸ハイヤー株式会社

便数：平日 34 便、土日祝 34 便

### ④ 地域公共交通確保維持事業に係る目標・効果

#### （1）目標

年間利用者数の目標値については、人口減少・高齢化、都市部への人口流失等によるバス利用者の減少を加味し、直近実績の維持を目標として設定しています。

#### （2）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機運の醸成、高齢者の外出機会の創出による健康増進、都市部への人口流失抑制による地域の活性化等に効果が期待できます。

## ⑤ 地域公共交通確保維持事業の評価基準

### (1) 事業実施の適切性

生活交通確保維持改善計画に基づく事業が適切に実施されたかを、A,B,Cの3段階で評価する。計画どおり実施されなかった場合には、理由等を明らかにする。

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

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

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

### (2) 目標・効果達成状況

生活交通確保維持改善計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、設定した目標ごとに A,B,C の3段階で評価する。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上明らかにする。

A：事業が計画に位置付けられた目標・効果を達成した

B：事業が計画に位置付けられた目標・効果を達成できていない点があった

C：事業が計画に位置付けられた目標・効果を達成できなかった

## 地域公共交通確保維持事業・事業評価(生活交通確保維持計画に基づく事業)

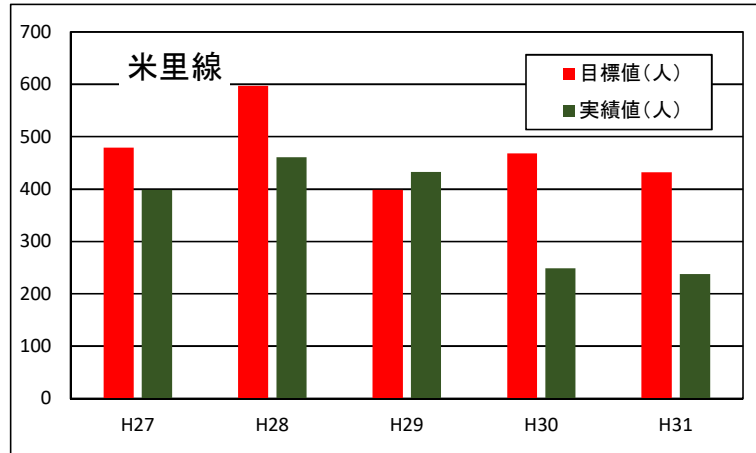
令和1年12月25日

協議会名: 鳥取市生活交通会議

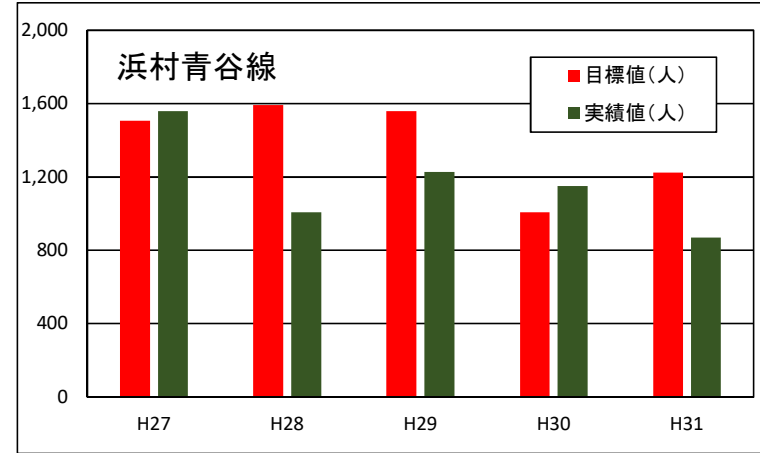
評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持事業

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
日本交通(株)	①米里線(越路～市立病院) ②米里線(越路～桜谷口)	(H30二次評価結果) いずれの地域も少子高齢化に伴い、人口減少が進み、バス利用者が減っているが、それ以外の要因の有無等もしっかりと把握をしていただき、効果的な措置を講じる努力を引き続きおこなっていただくよう期待します。  (反映状況) アンケートや意見交換会を通じて、通勤時に毎日利用していたが、仕事を辞めたため利用しなくなったという意見を得られた。減便が行われた浜村青谷線について、改めて利用状況やニーズを把握し、JRとの接続に係るダイヤ改正、時刻表の配布、バス停の時刻表の張り替えなど、乗合タクシーの広報や利用促進に取り組んだ。	A 計画通り事業は適切に実施された。	(目標) 目標432人に対し実績238人であり、目標を下回った。また、実利用者が3名程度減少した。 (効果) 市立病院への通院やスーパーへの買い物など、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。	実利用者数が5名程度と非常に少なく、新たなニーズの発掘に取り組む必要があるため、地域住民と意見交換会を行う。
	浜村青谷線(浜村～青谷)	(目標) 目標1,224人に対し実績869人であり、目標を下回った。また、実利用者が3名程度減少した。 (効果) JRとの接続を重視したダイヤを設定しており、鳥取駅方面への通院や買い物を中心とした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。		利用者の利用状況やニーズを把握したうえで減便が行われたが、減便後の利用者が大きく減少している。 利用者の意見を参考に、より利便性の高いダイヤについて検討する。	
日ノ丸ハイヤー(株)	雨滝・上地線	(H30二次評価結果) 引き続き地元と協議を進めながら効果的な利用促進策を検討いただくよう期待します。  (反映状況) 地元より上地方面への増便の要望を受け、運行事業者である日ノ丸ハイヤー(株)と検討したが、ダイヤが合わず実現できなかった。		(目標) 目標8,784人に対し実績は8,365人であった。目標を達成できなかったが、H30実績を上回った。 (効果) 区域運行を行う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、通学を中心とした地域住民の交通手段となっている。	ダイヤ改善や路線延長等の要望事項について、地元・事業者等と協議を行う。

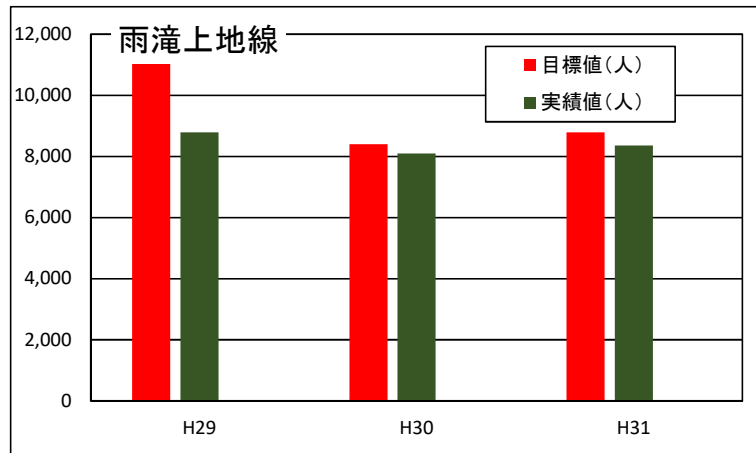
○各路線の目標値と実績値の推移



米里線	H27	H28	H29	H30	H31
目標値(人)	479	597	399	468	432
実績値(人)	399	461	433	249	238

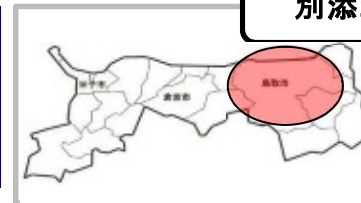


浜村青谷線	H27	H28	H29	H30	H31
目標値(人)	1,507	1,593	1,558	1,008	1,224
実績値(人)	1,558	1,007	1,228	1,151	869



雨滝上地線	H29	H30	H31
目標値(人)	11,163	8,404	8,796
実績値(人)	8,793	8,100	8,365

# 平成31年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 鳥取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



## 鳥取市の概要

- ・平成16年11月に1市8町が合併
- ・人口 193,717人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 765.31km<sup>2</sup>

## 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。米里線と浜村青谷線については平成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。

## 協議会の主な取り組み

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收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

## 協議会における検討

年6回程度開催(本事業に係るものは下記)

- 平成30年5月9日
  - ・越路地区の交通不便地域指定について
- 平成30年6月27日
  - ・地域内フィーダー系統確保維持計画について(平成31～33年度)
- 平成30年12月7日
  - ・平成30年度事業評価について
- 平成31年2月4日
  - ・乗合タクシー浜村青谷線の減便について
  - ・地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について
- 令和元年6月10日
  - ・地域内フィーダー系統確保維持計画について(令和2～4年度)
- 令和元年12月25日
  - ・令和元年度事業評価について

# 鳥取市地域公共交通協議会 事業の評価

## 定量的な目標・効果

路線不定期運行(予約型)3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432人以上、浜村青谷線1,224人以上、雨滝・上地線8,796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

- ・事業者や各支所との意見交換に加え、利用者アンケートや利用者との意見交換会を通じた、利用状況・ニーズ等の把握を実施した。
- ・路線バスやJRとの接続改善、時刻表の張替や配布など公共交通の利用促進に取り組んだ。

## 実施した利用促進策

- ・利用者、事業者、各支所の交通担当者との意見交換会を通じた、利用状況・ニーズ等の把握
- ・JRとの接続に係るダイヤ改正
- ・時刻表・運賃・運行ルート等を市HPへ掲載。
- ・幹線等ダイヤを改善し、バス停時刻表の張替。

## 昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・利用者アンケートや利用者との意見交換会を通じて、利用状況・ニーズ等を把握した。
- ・地元より上地方面への増便の要望を受け、運行事業者である日ノ丸ハイヤー(株)と検討したが、ダイヤが合わず実現できなかった。

## 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
- 令和元年12月19日  
浜村青谷線利用者との意見交換会

## 事業実施の適切性

- ・米里線:計画どおり実施されている。
- ・浜村青谷線: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432人に対し実績238人であった。
- ・浜村青谷線  
目標1,224人に対し実績869人であった。
- ・雨滝上地線  
目標8,784人に対し実績は8,365人であった。

(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。

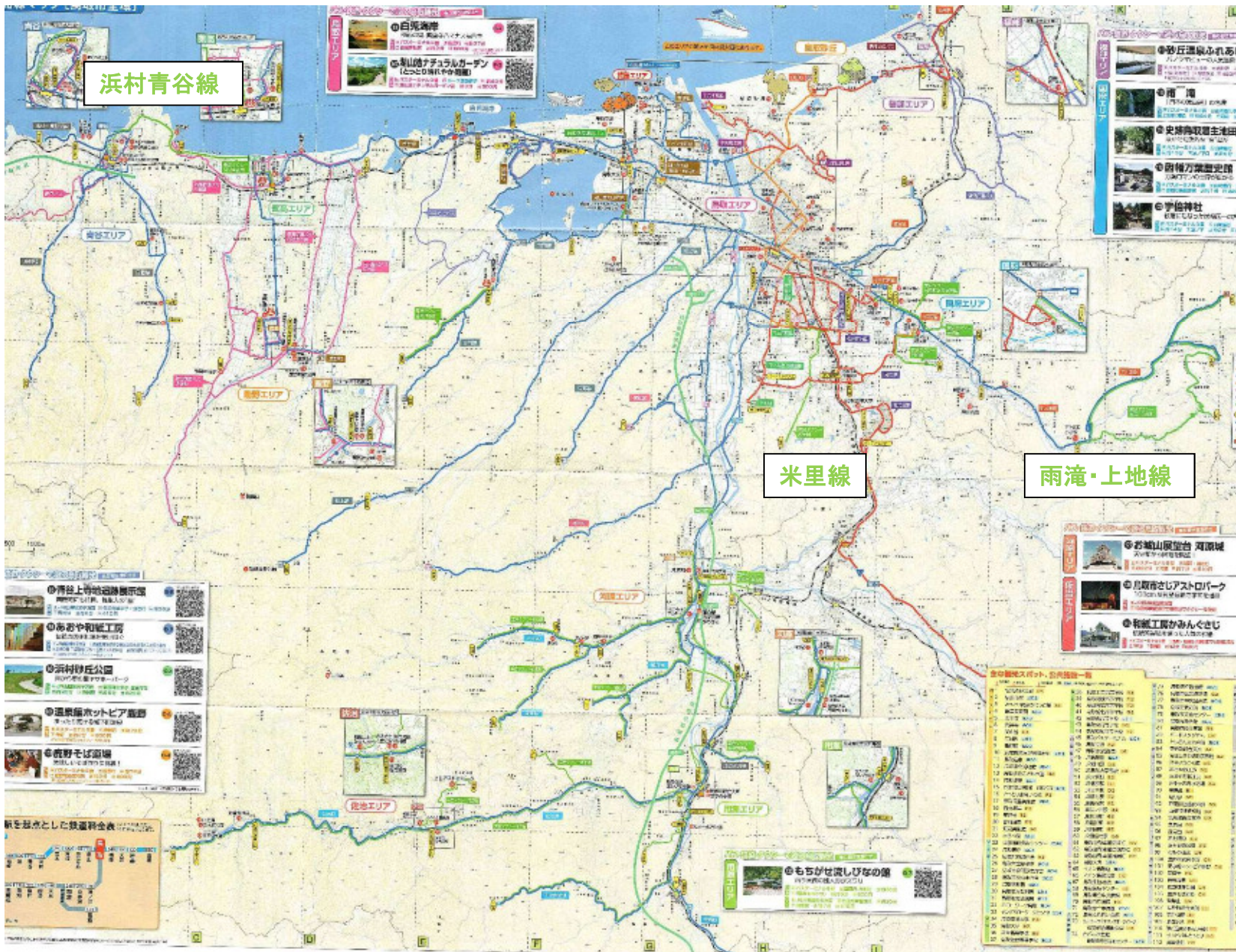
## 事業の今後の改善点

(改善点)

- ・米里線  
実利用者数が5名程度と非常に少ないため、新たなニーズの発掘に取り組む必要がある。  
利用者のニーズ、利用実態を把握し、広報等の利用促進に取り組む。
- ・浜村青谷線  
利用者の利用状況やニーズを考慮して減便が行われたが、利用者は減少した。  
利用者の意見を参考するなど、利便性の高いダイヤについて検討する。
- ・雨滝上地線  
地元からの要望事項について、引き続き地元・事業者と協議を進め、地域のニーズに応じた運行を行う。



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

**系統名** 浜村青谷線  
**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** 減便前:平日13便、土日祝日7便  
           減便後:平日5便、土日祝日3便  
**運賃** 上限200円

米里線



浜村青谷線



# 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

