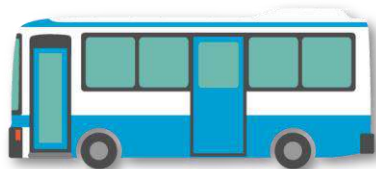
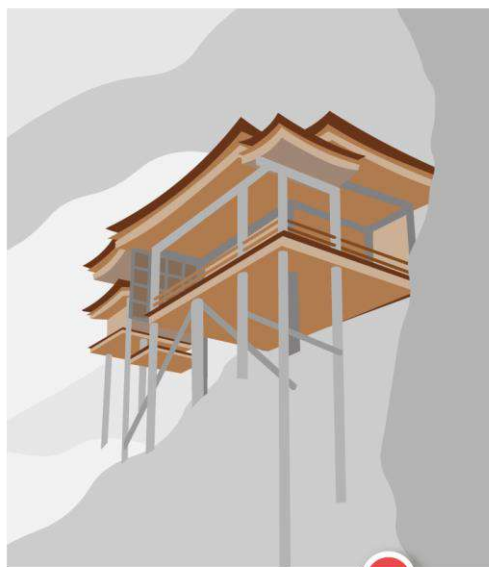


三朝町公共交通再編計画



令和 2 年 3 月

三朝町

三朝町公共交通再編計画 目次

1. 地域の現況	1
1-1 位置・地勢	1
1-1-1 位置.....	1
1-1-2 地勢.....	1
1-2 人口.....	2
1-2-1 人口の推移.....	2
1-2-2 行政区別人口	2
1-2-3 高齢化の状況.....	3
1-2-4 人口流動	4
1-3 施設の分布	5
1-3-1 主要施設の分布	5
1-3-2 観光資源の状況	7
2. 公共交通の現状	8
2-1 道路.....	8
2-1-1 道路の整備状況	8
2-2 路線バス.....	9
2-2-1 一般乗合バス路線.....	9
2-2-2 年間輸送人員	10
2-2-3 乗降調査結果	11
2-2-4 公共交通不便地域の状況.....	28
2-2-5 収支状況	29
2-3 タクシー.....	31
3. 住民ニーズ	32
3-1 通院・買物移動.....	32
3-1-1 通院・買物での移動目的地.....	32
3-1-2 通院・買物移動利便性	33
3-2 通学移動.....	36
3-2-1 小中学生の通学実態	36
3-2-2 高校生の通学移動の状況.....	37
4. 移動に関する各種助成事業	39
4-1 通学に対する助成制度	39
4-2 高齢者に対する助成制度.....	39
4-2-1 助成概要	39
4-2-2 利用実績	40
4-3 障がい者に対する助成制度	41
4-3-1 助成概要	41
4-3-2 利用実績	41

5. 上位計画の整理	42
5-1 三朝町まち・ひと・しごと創生総合戦略	42
5-2 第11次三朝町総合計画（平成31年3月策定）	43
5-3 三朝町過疎地域自立促進計画（平成31年3月一部変更）	44
5-4 三朝町高齢者福祉計画・第7期介護保険事業計画（平成30年3月）	44
6. 三朝町公共交通の問題点・課題	45
6-1 通学利用以外の利用者の確保	45
6-1-1 利用の少ない穴鴨線、小河内線	45
6-2 倉吉方面・西倉吉方面への移動利便性の確保	46
6-2-1 上井・三朝線と三朝線の接続改善	46
6-2-2 通学利便性の確保	49
6-3 穴鴨線沿線住民の移動利便性の確保	50
6-3-1 穴鴨線と上井・三朝線との接続改善	50
6-3-2 穴鴨線と三朝線との接続改善	52
6-4 小河内線沿線住民の移動利便性の確保	54
6-4-1 小河内線と上井・三朝線との接続改善	54
6-4-2 小河内線と三朝線との接続改善	56
7. 三朝町公共交通再編の考え方	58
7-1 基本的な考え方	58
7-1-1 上井・三朝線、三朝線	58
7-1-2 穴鴨線、小河内線	58
7-2 3つの視点からの検討	59
7-2-1 通学の視点からの考え方	59
7-2-2 生活の視点からの考え方	63
7-2-3 観光の視点からの考え方	68

1. 地域の現況

1-1 位置・地勢

1-1-1 位置

○本町は、鳥取県中部地域の南東に位置し、東は鳥取市、北は湯梨浜町、西は倉吉市、南は岡山県と隣接している内陸の町である。



図 1 地域の位置

1-1-2 地勢

○本町は昭和 28 年 11 月 1 日に三朝村、三徳村、小鹿村、旭村、竹田村が合併して誕生した。北西部は平野部が広がっているが、東は三徳山、南部には中国山地が横たわっている。

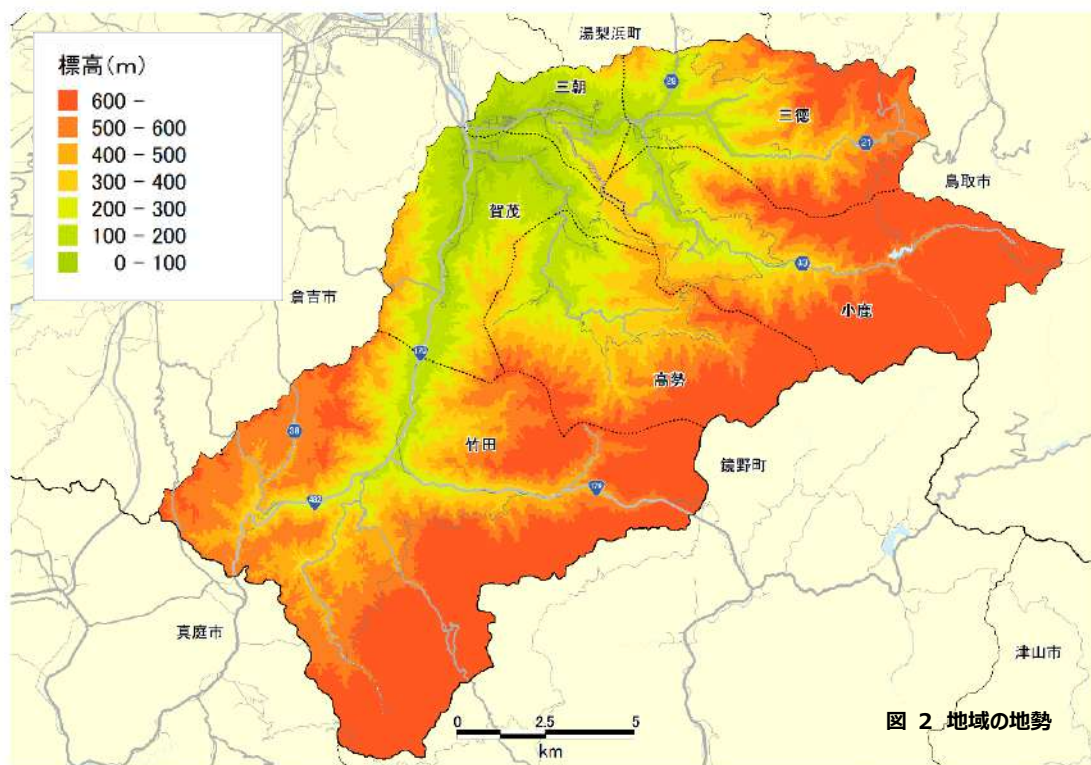
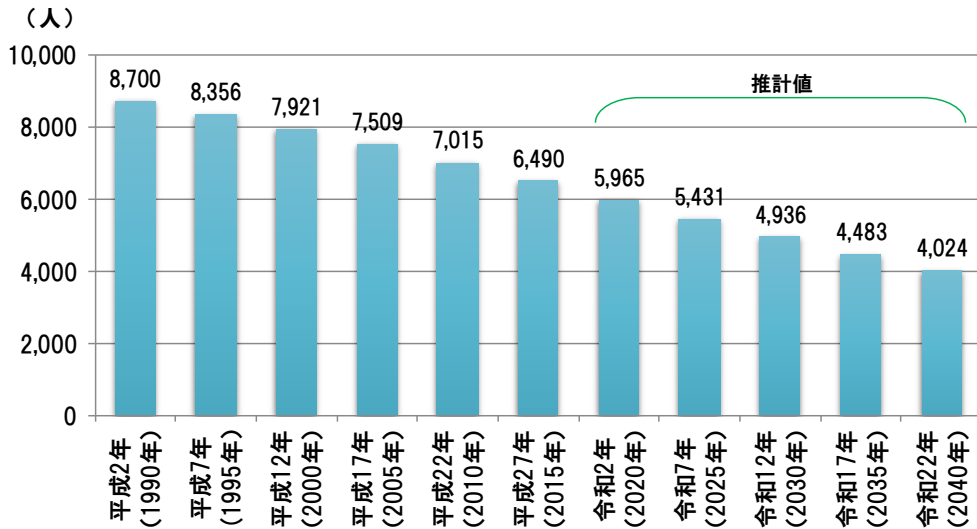


図 2 地域の地勢

1-2 人口

1-2-1 人口の推移

- 平成2年度の人口は8,700人であったが減少傾向で推移し、平成27年度には6,490人と25年間で2,210人減少した。
- 国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という）の推計では今後も減少が続くと予想され、令和22年（2040年）には4,024人まで減少すると予想されている。



※2015年までは国勢調査人口、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所の『日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）』を参照

図3 地域の人口の推移

1-2-2 行政区別人口

- 平野部に人口が集中しており、山間部は人口が少ない傾向にある。

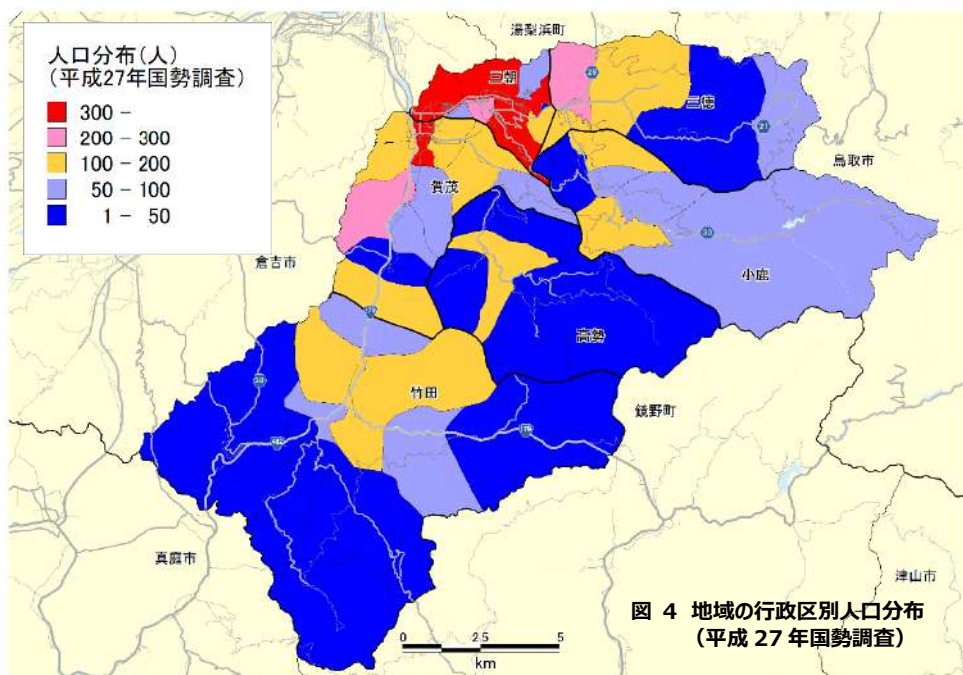
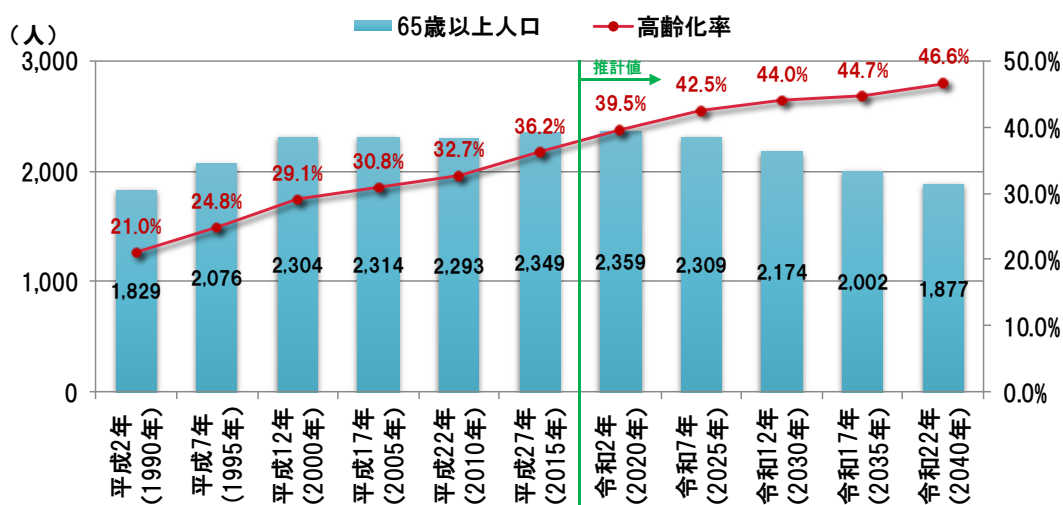


図4 地域の行政区別人口分布
(平成27年国勢調査)

1-2-3 高齢化の状況

- 65歳以上人口は平成2年から平成17年度まで増加し、その後は横ばいから微増傾向で推移してきた。社人研の推計では令和2年度をピークに減少傾向に転じ、令和22年度には平成2年度と同程度の人口になると予測されている。
- 高齢化率は平成2年度から上昇の一途をたどり、社人研の推計でも令和2年以降上昇し続けて、令和22年度には46.6%と2人に1人近くが65歳以上になると予想されている。
- 行政区別に高齢化率（H27年国勢調査）を見ると、人口が集中している北西部は高齢化率が低く、山間部になるほど高くなる傾向にある。



※2015年までは国勢調査人口、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所の『日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）』を参照

図5 地域の高齢化の推移

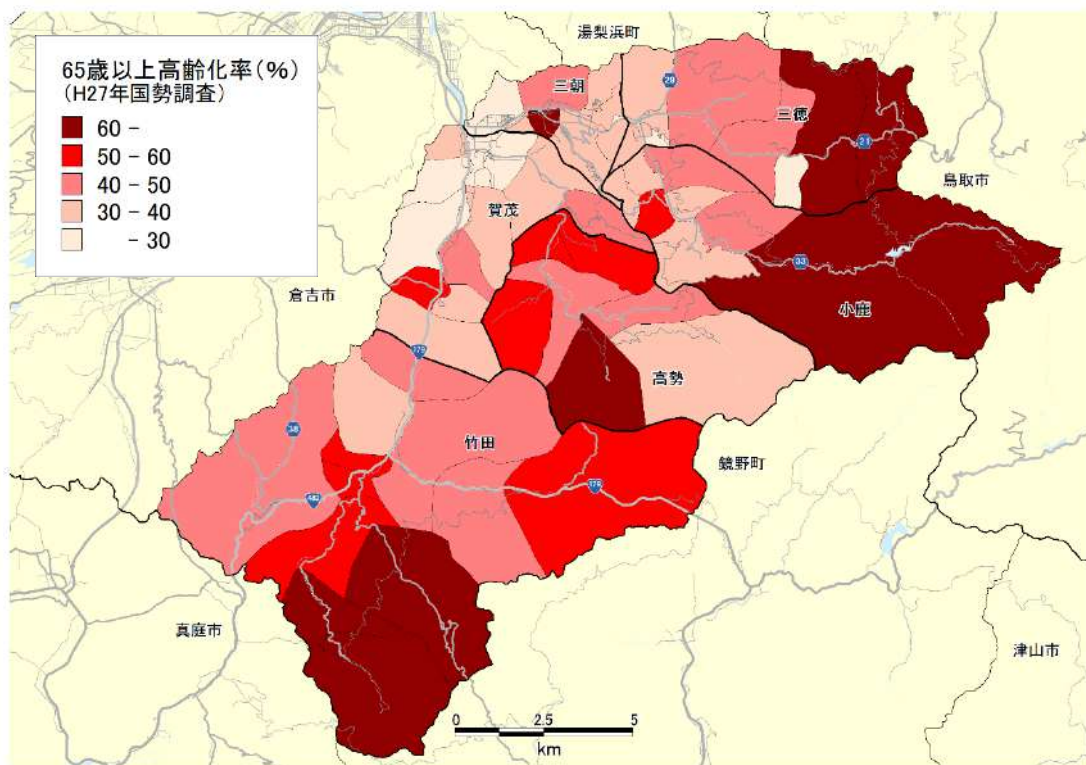


図6 地域の行政区別高齢化率

1-2-4 人口流動

(1) 通勤による人口流動 (H27 年国勢調査)

- 本町内での通勤は 958 人で、町外への通勤による人口の流出は倉吉市 (1,188 人) が最も多く、湯梨浜町 (143 人)、北栄町 (99 人)、鳥取市 (79 人)、琴浦町 (65 人) となっている。
- 通勤による流入についても、倉吉市 (728 人) からが最も多く、湯梨浜町 (184 人) や北栄町 (105 人) から 100 人以上の流入が見られる。

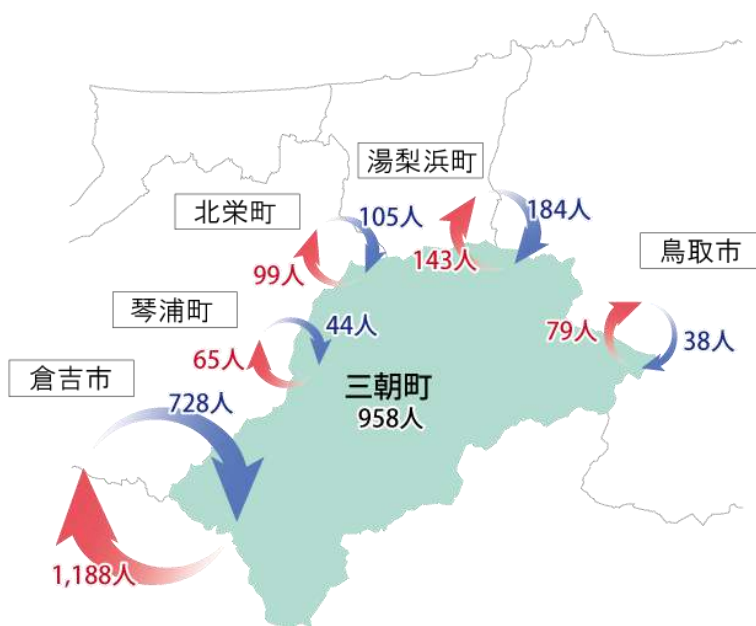


図 7 通勤による人口流動

(2) 通学による人口流動 (H27 年国勢調査)

- 三朝町内には高校がないため、町外への倉吉市 (135 人)、北栄町 (18 人)、鳥取市 (11 人)、湯梨浜町 (2 人) 等への流出がみられる。
- 町内で通学している人数は 57 人であった。これは 15 歳以上の中に中学生が含まれているためと考えられる。



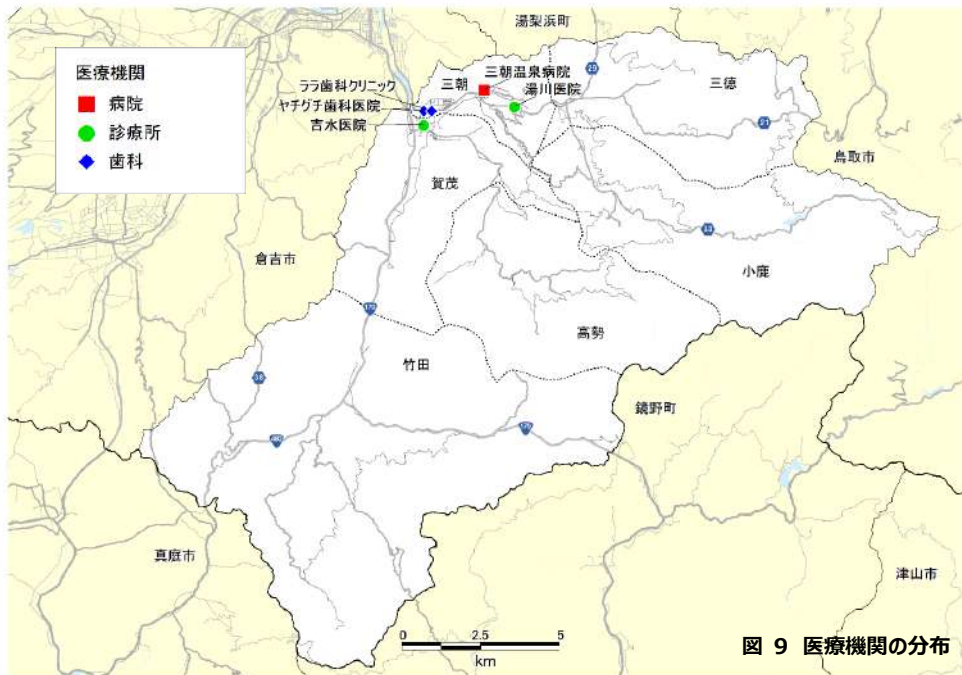
図 8 通学による人口流動

1-3 施設の分布

1-3-1 主要施設の分布

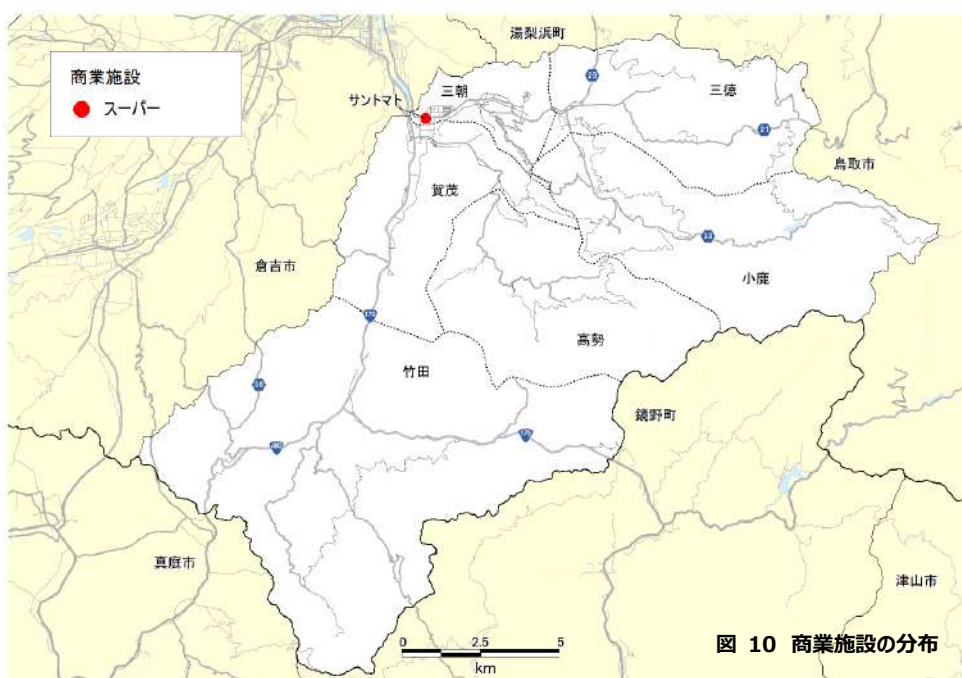
(1) 医療機関

○本町の医療機関としては病院 1、診療所 2、歯科医院 2 があり、ほとんどが三朝地区に集積している。



(2) 商業施設

○本町の商業施設は、スーパーが 1 か所あるほかは小規模な商店やコンビニなどが県道 21 号沿いにあるだけで、買物には不利な地域となっている。



(3) 教育機関

○本町には、三朝町役場周辺に小学校と中学校がそれぞれ1か所ずつある。

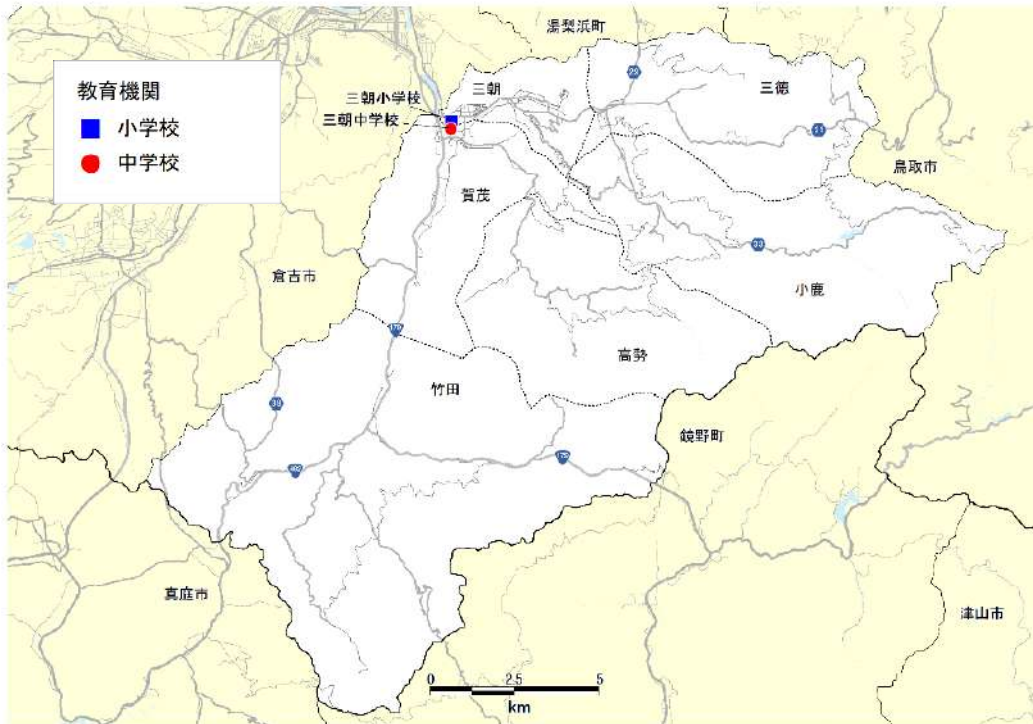


図 11 地域の教育機関の分布

(4) 施設の機能集積

○本町の主要な機能は、三朝町役場から三朝温泉間に集中している。

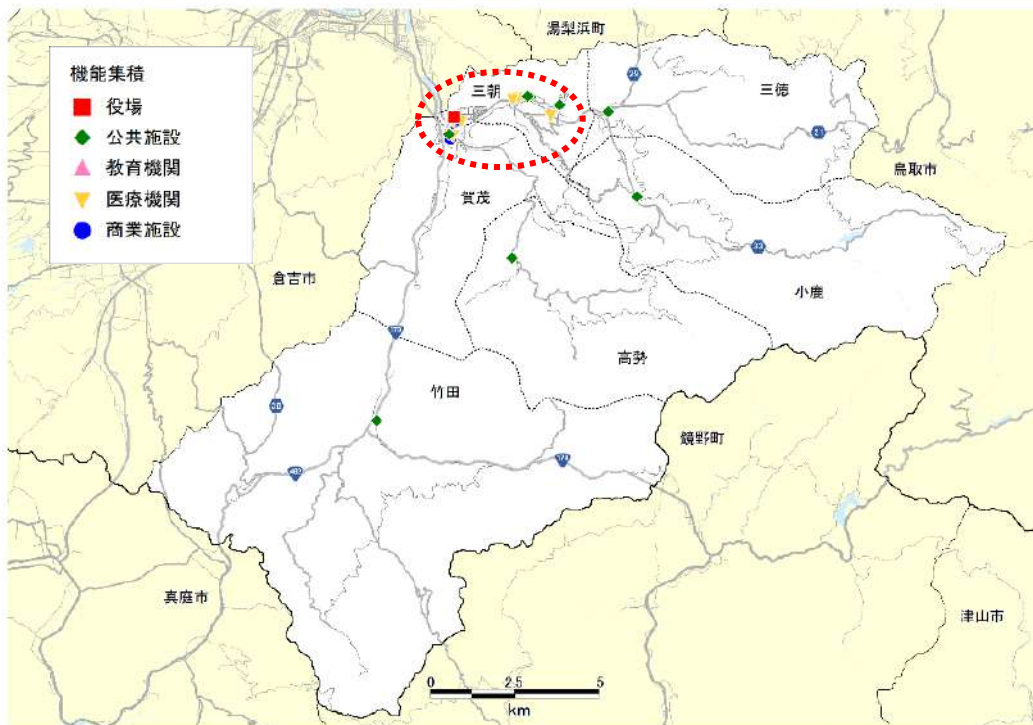


図 12 地域の施設の機能集積

1-3-2 観光資源の状況

(1) 観光資源の分布

○本町の観光資源は、北東部に点在している。

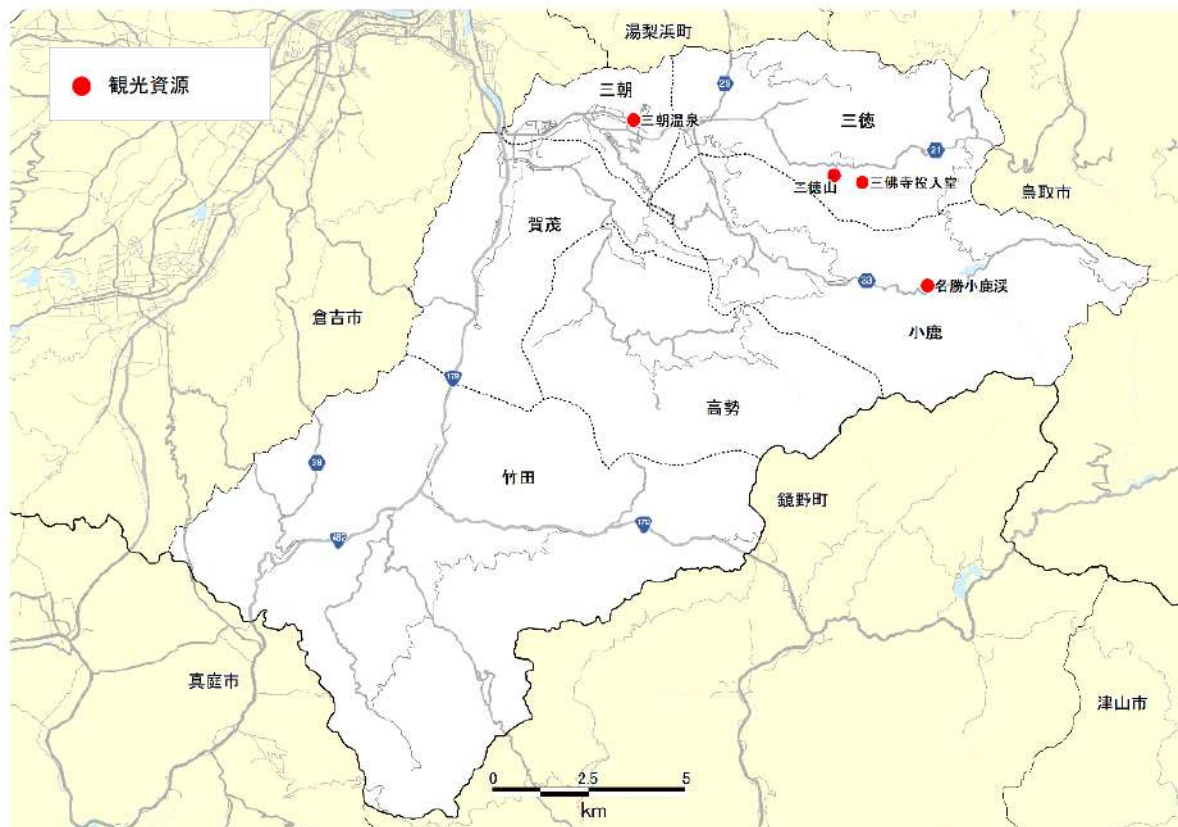


図 13 地域の観光資源の分布

2. 公共交通の現状

2-1 道路

2-1-1 道路の整備状況

- 国道 179 号が町の西部の天神川沿いに南下し、穴鴨で東進して岡山県津山市至っているほか、穴鴨で国道 179 号から 482 号が分岐し、岡山県真庭市につながっている。
- 倉吉市と三朝町を結ぶ基幹道路である県道 21 号線が町北部を東進し鳥取市につながっているほか、これから分岐し県道 29 号線が湯梨浜町と、県道 33 号線が小鹿を經由して鳥取市鹿野町に至っている。これらの路線からその他の一般県道などが全域に伸びている。

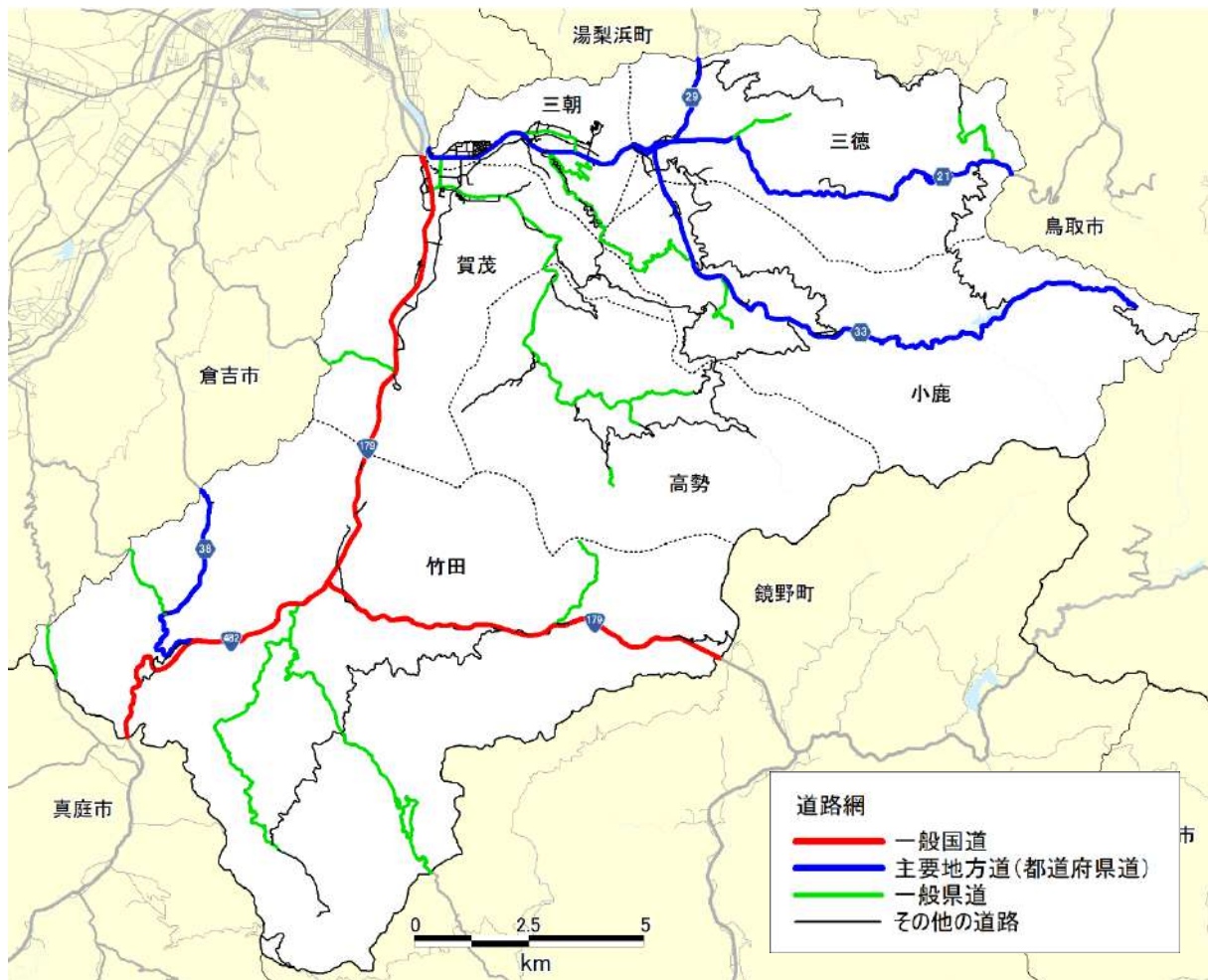


図 14 三朝町の道路の状況

2-2 路線バス

2-2-1 一般乗合バス路線

- 本町の一般乗合バス路線としては、日ノ丸自動車(株)による上井・三朝線、三朝線、穴鴨線、小河内線の4路線が運行されている。
- 上井・三朝線、三朝線は三朝町住民だけでなく観光客等も利用しているが、穴鴨線、小河内線は町内利用が中心となっている。

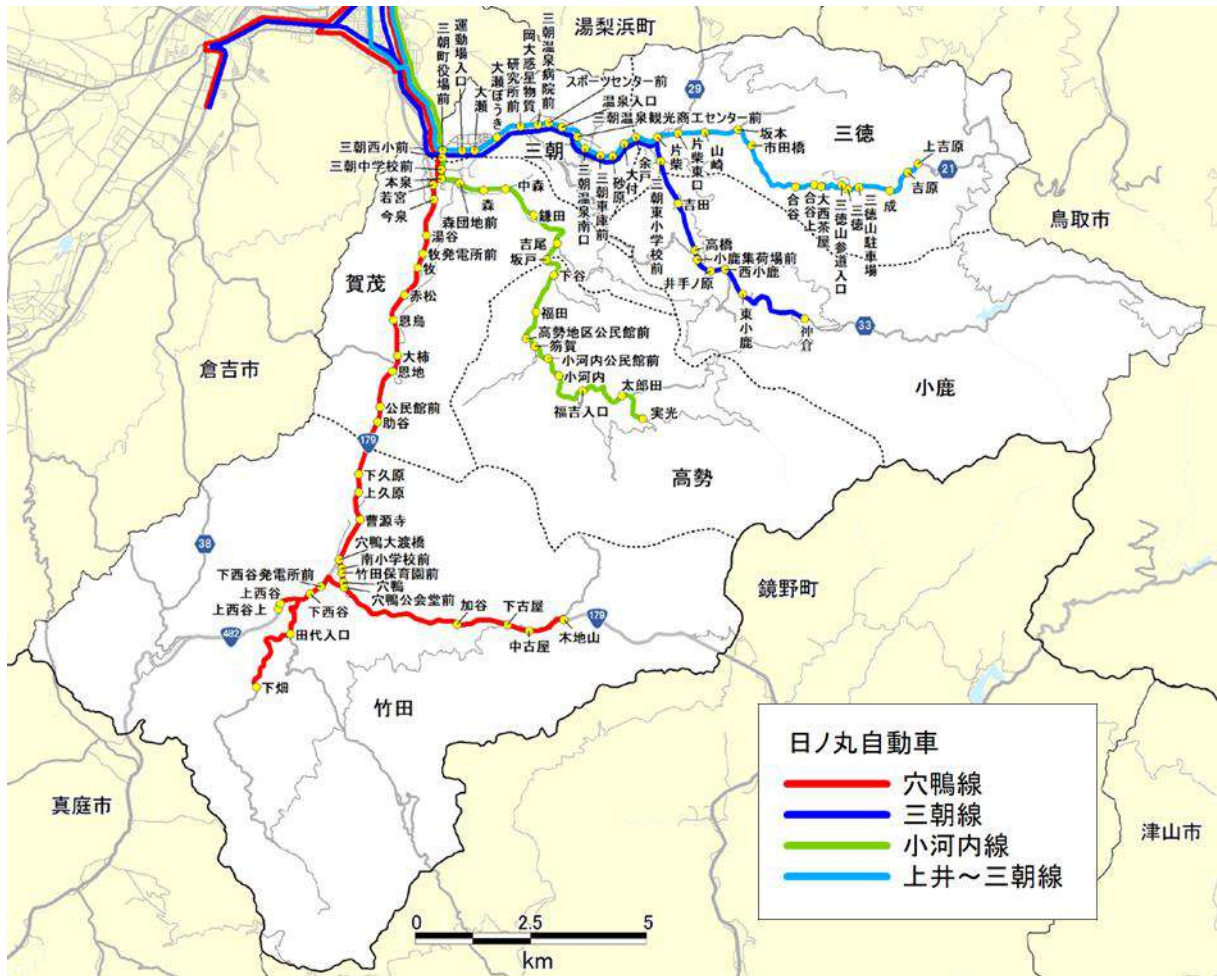


図 15 三朝町内のバス路線

表 1 三朝町内のバス路線の概要

路線名	系統数	便数	運行事業者
上井・三朝線	3 系統	平日：下り 17 便/上り 19 便 土日祝日：下り 16 便/上り 18 便	日ノ丸自動車(株)
三朝線	2 系統	平日：下り 13 便/上り 11 便 土日祝日：下り 13 便/上り 11 便	〃
穴鴨線	10 系統	平日：下り 8 便/上り 7 便 土日祝日：下り 6 便/上り 5 便	〃
小河内線	3 系統	平日：下り 5 便/上り 5 便 土日祝日：下り 2 便/上り 2 便	〃

- 区間別の運行頻度をみると、三朝町役場から三朝温泉にかけての県道 21 号線を通る頻度が最も高く、次いで三朝温泉から三徳山駐車場間での運行頻度が高い。
- 穴鴨線の先端部分は谷がいくつかに分かれているため、運行頻度は低くなっている。

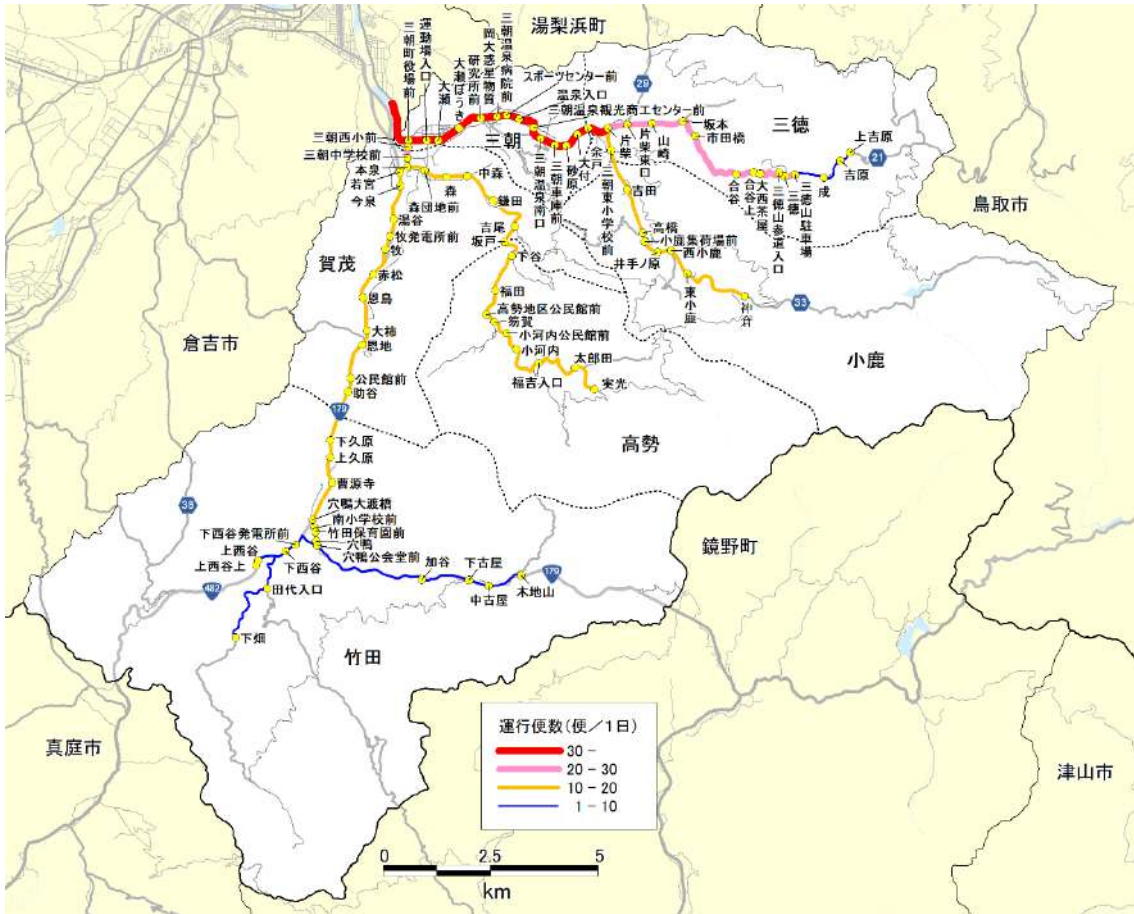


図 16 三朝町内バス路線の運行便数

2-2-2 年間輸送人員

- 路線ごとの年間輸送人員は、上井・三朝線、三朝線、穴鴨線、小河内線の順に多いが、全体的に減少傾向で推移している。

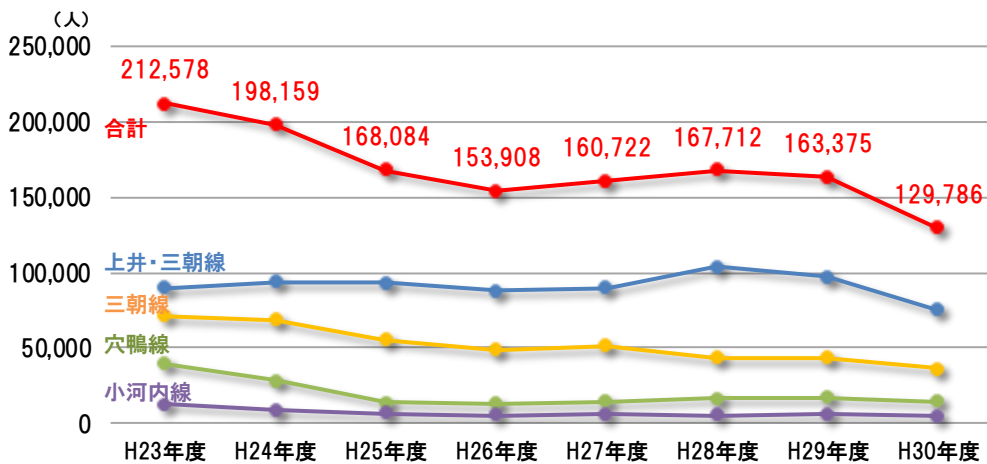


図 17 上井・三朝線年間輸送人員の推移

2-2-3 乗降調査結果

(1) 利用範囲

- 上井・三朝線、三朝線、穴鴨線、小河内線のいずれも、平日は三朝町内もしくは三朝町～倉吉市間で利用される割合が9割以上となっており、三朝町にとって重要なバス路線であることがわかる。
- 休日は町内のみでの利用の割合が下がり、三朝町～倉吉市間の利用割合が高くなる傾向にある。また三朝線、穴鴨線は倉吉市内のみでの利用割合も高くなっている。小河内線の休日利用はなかった。

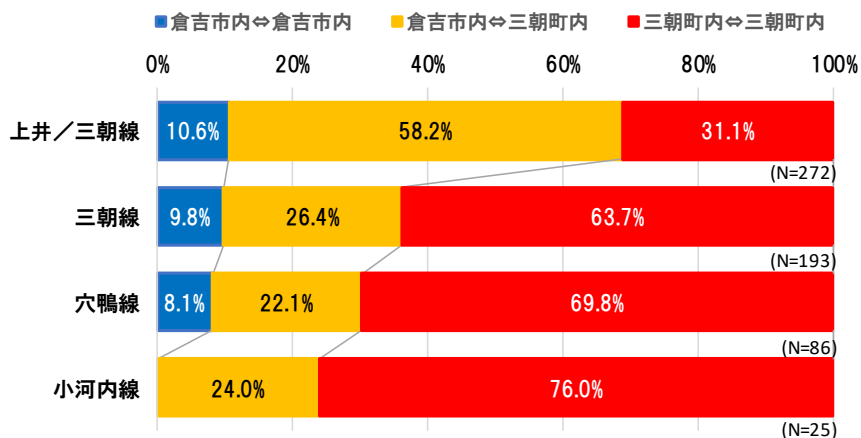


図 18 バス利用の範囲 (平日)

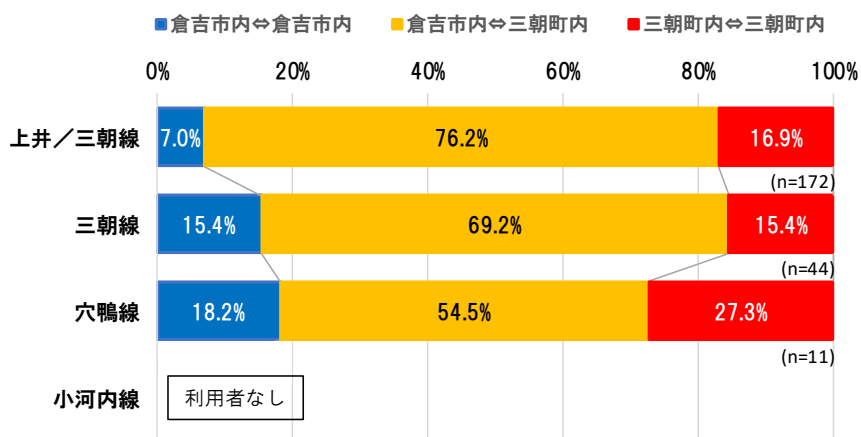


図 19 バス利用の範囲 (休日)

(2) 路線別・ダイヤ別利用状況

① 上井・三朝線

- 乗降調査結果によると、上井・三朝線の上り（倉吉方面行）の7時台の便は小中高校生の通学に利用されており、特に7:18は小学生が30人近く登校に利用している。下り（三徳山方面行）は15～16時台に小学生の下校に利用されている。
- ダイヤ別の利用傾向は、日ノ丸自動車が毎年行っているH28年～H30年の乗降調査結果の平均値もほぼ同じような値を示している。
- 休日は一般・高齢者の利用が中心で、利用者数が10人以下の便がほとんどである。

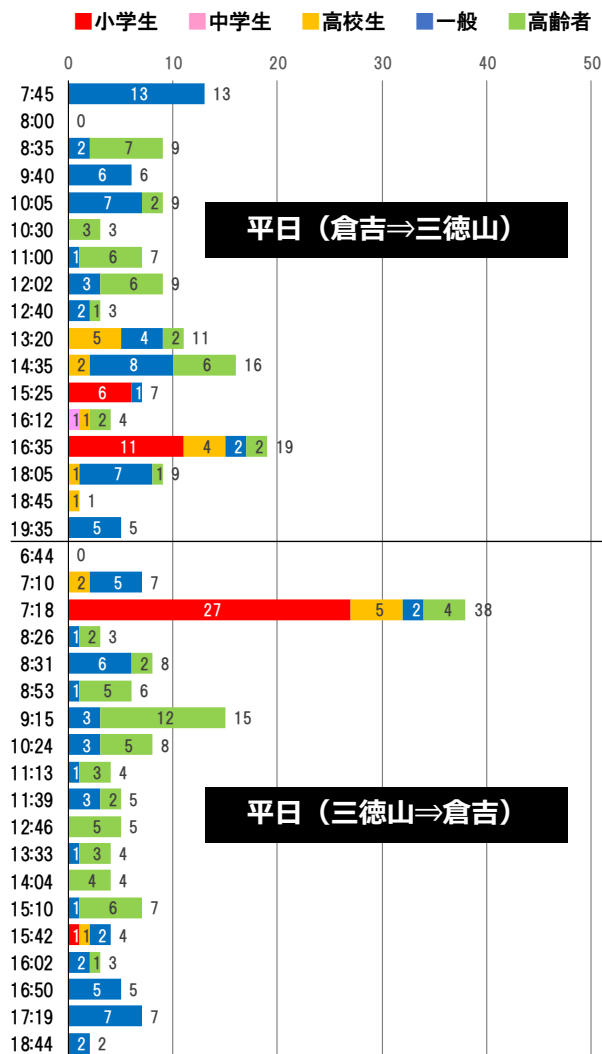


図 20 便別属性別利用者数 (上井・三朝線：平日)

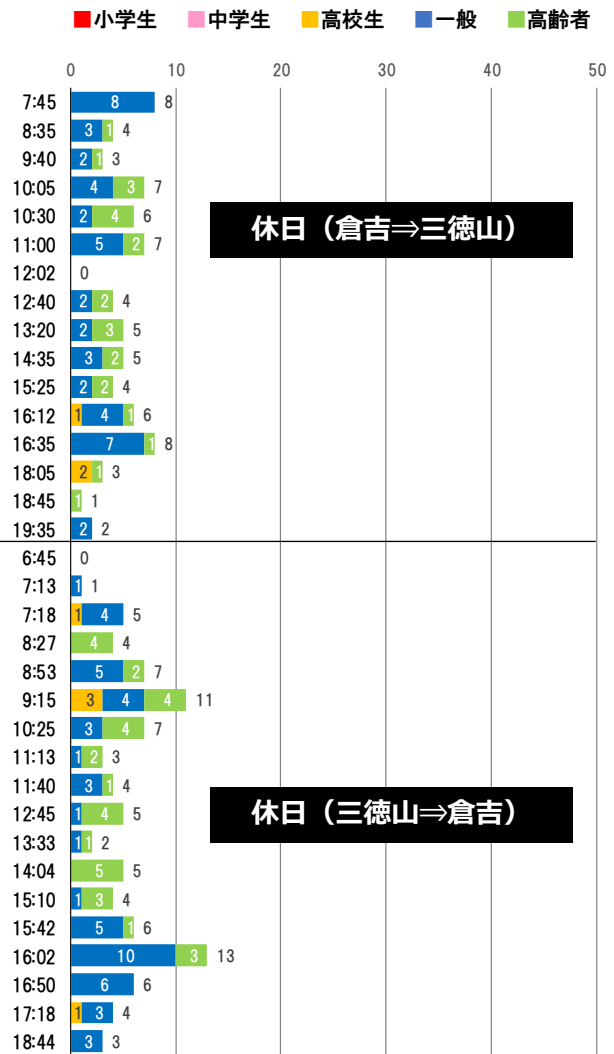


図 21 便別属性別利用者数 (上井・三朝線：休日)

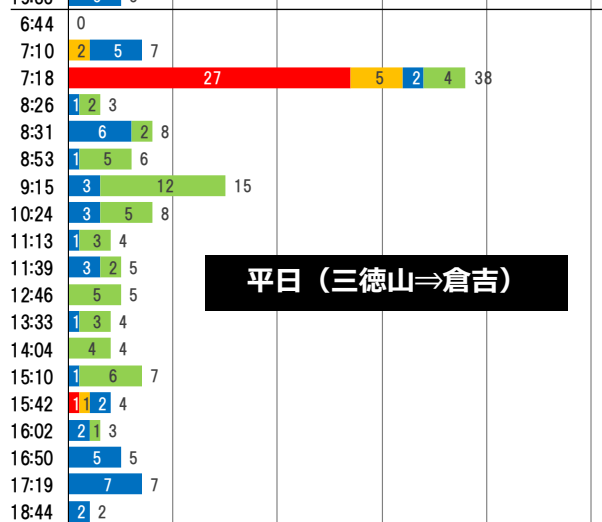
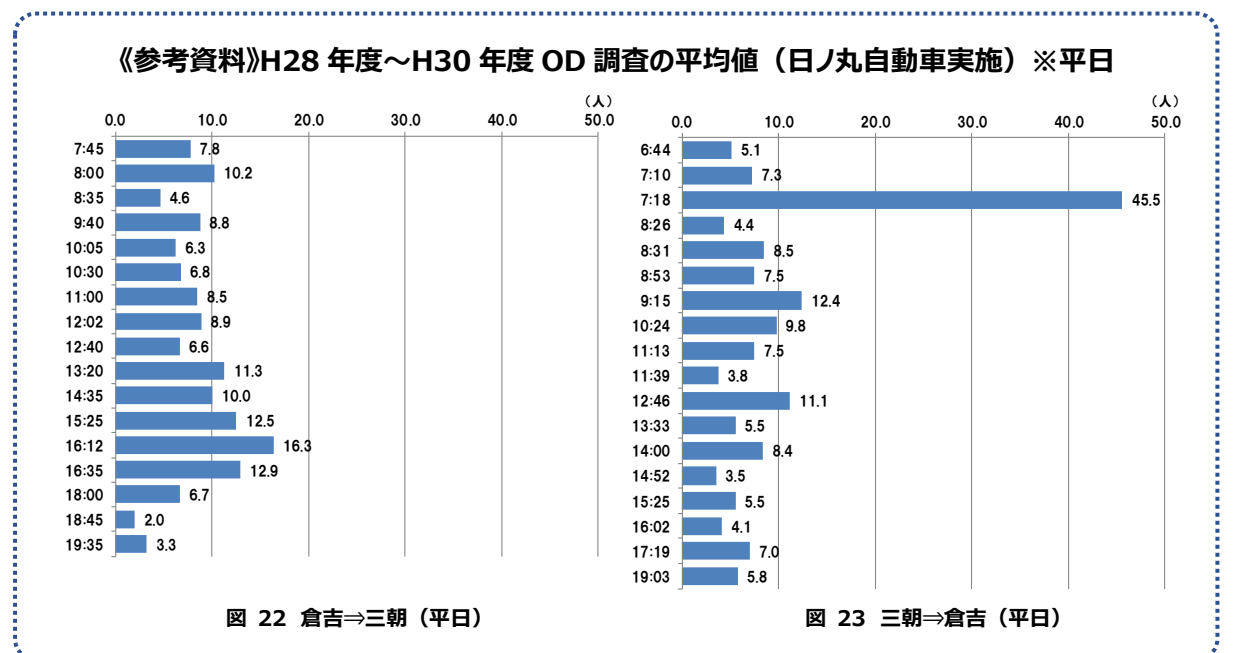


図 22 倉吉⇒三朝 (平日)



図 23 三朝⇒倉吉 (平日)



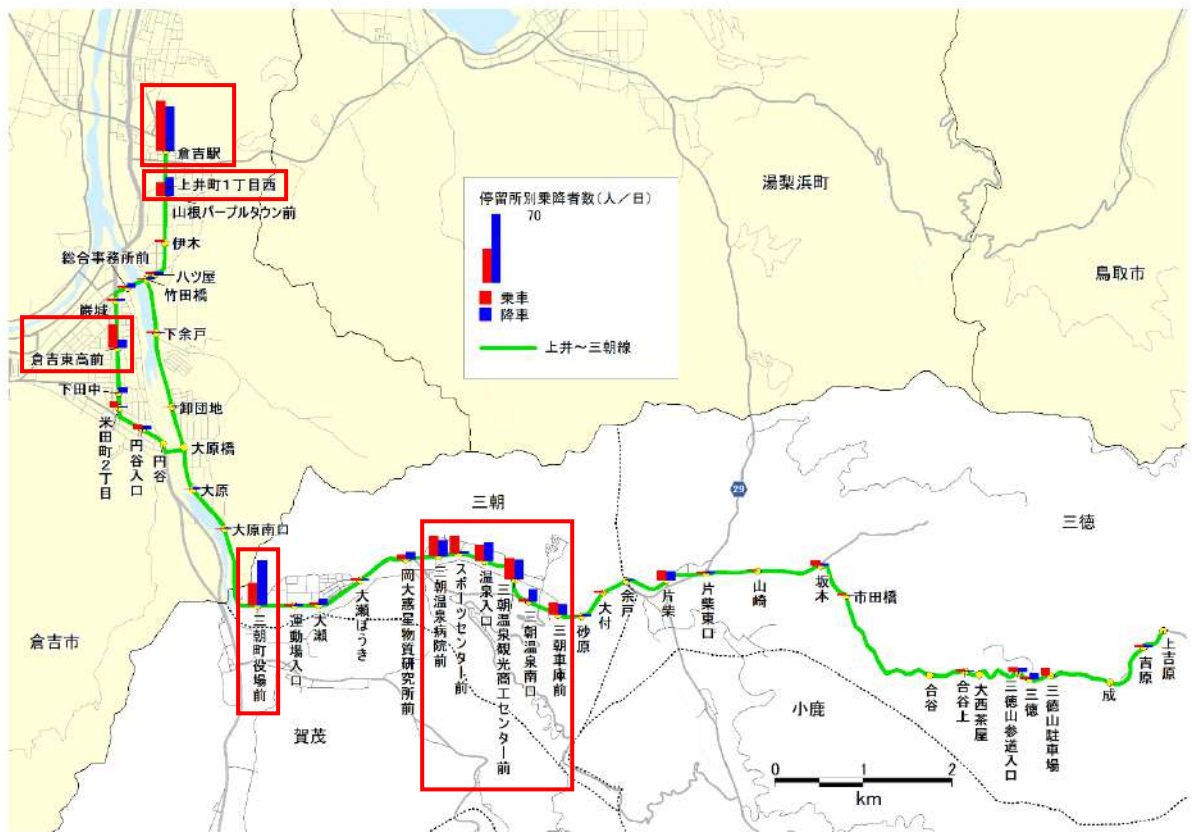


図 24 バス停別乗降者数（上井・三朝線：平日）乗降調査結果

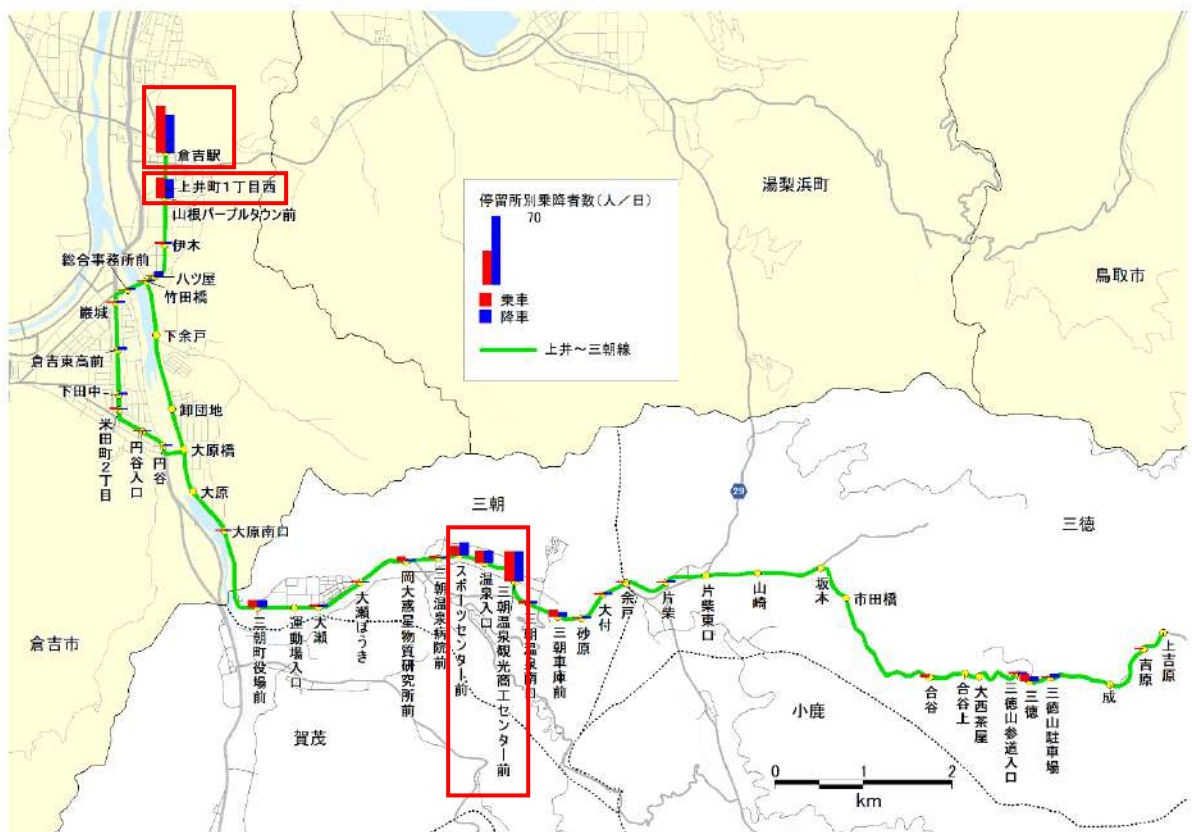


図 25 バス停別乗降者数（上井・三朝線：休日）乗降調査結果

②三朝線

- 乗降調査結果によると、三朝線の上り（倉吉方面行）の7時台の便は小中高校生の通学に利用されており、特に7:20と7:32の便は小学生が30人前後登校に利用している。下り（神倉方面行）は14時台と16時台の便が小学生の下校に利用されている。
- ダイヤ別の利用傾向は、日ノ丸自動車が毎年行っているH28年～H30年の乗降調査結果の平均値もほぼ同じような値を示している。
- 休日の利用は全便10人以下となっているが、一般・高齢者の利用は平日と大きくは変わらない。

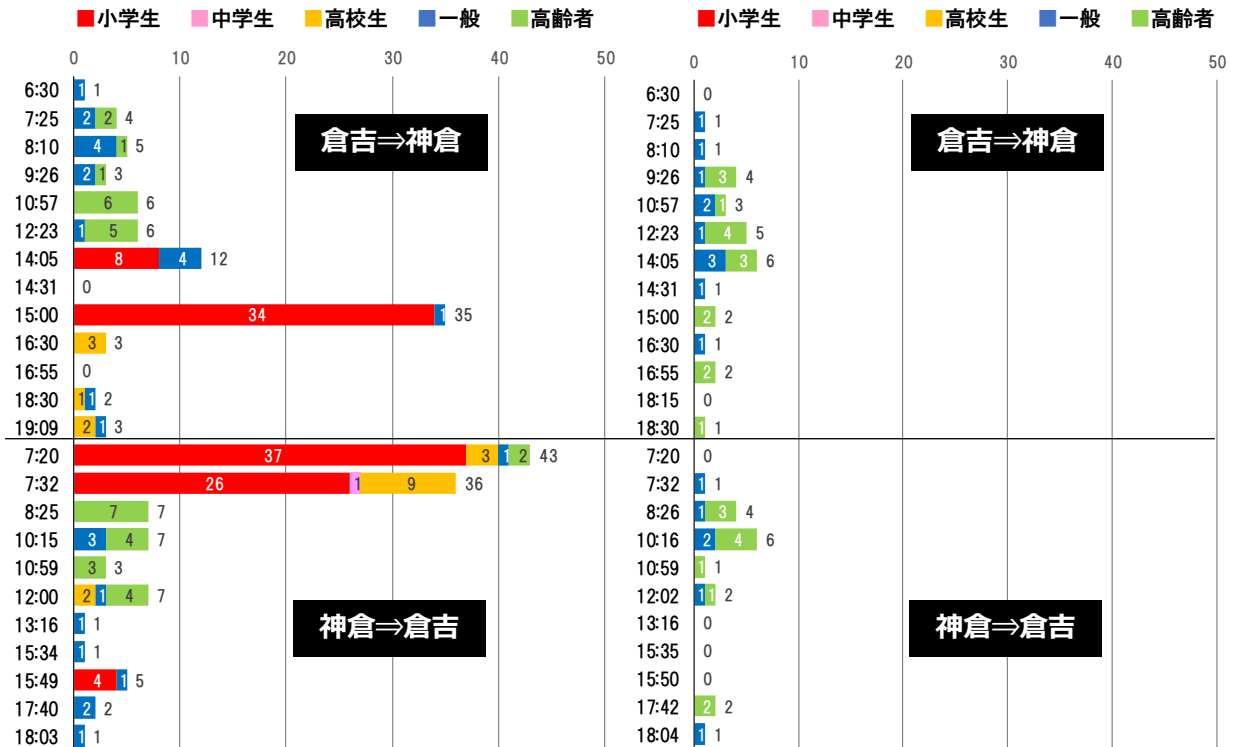


図 26 便別属性別利用者数 (三朝線：平日)

図 27 別属性別利用者数 (三朝線：休日)

《参考資料》H28年度～H30年度 OD 調査の平均値 (日ノ丸自動車実施) ※平日

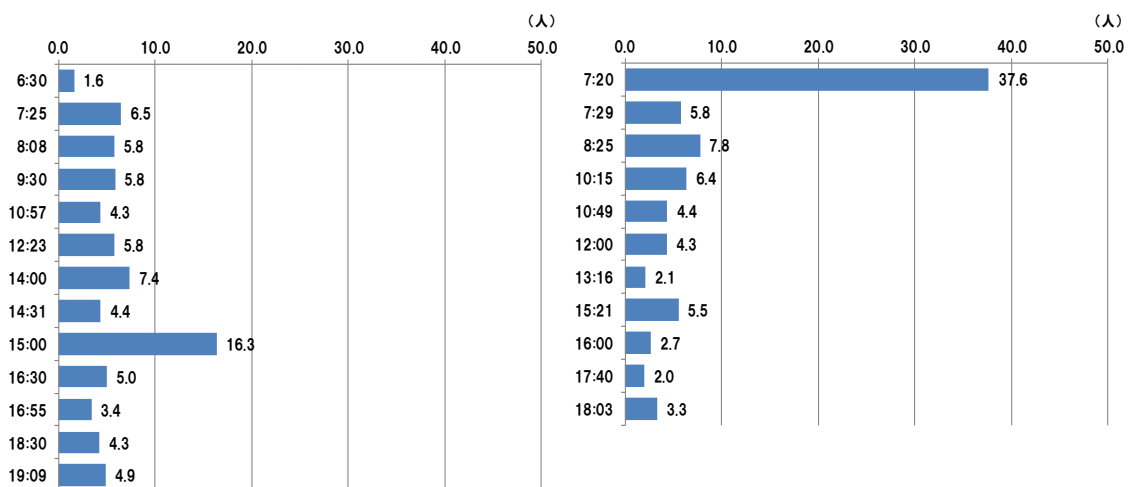


図 28 倉吉⇒三朝 (平日)

図 29 三朝⇒倉吉 (平日)

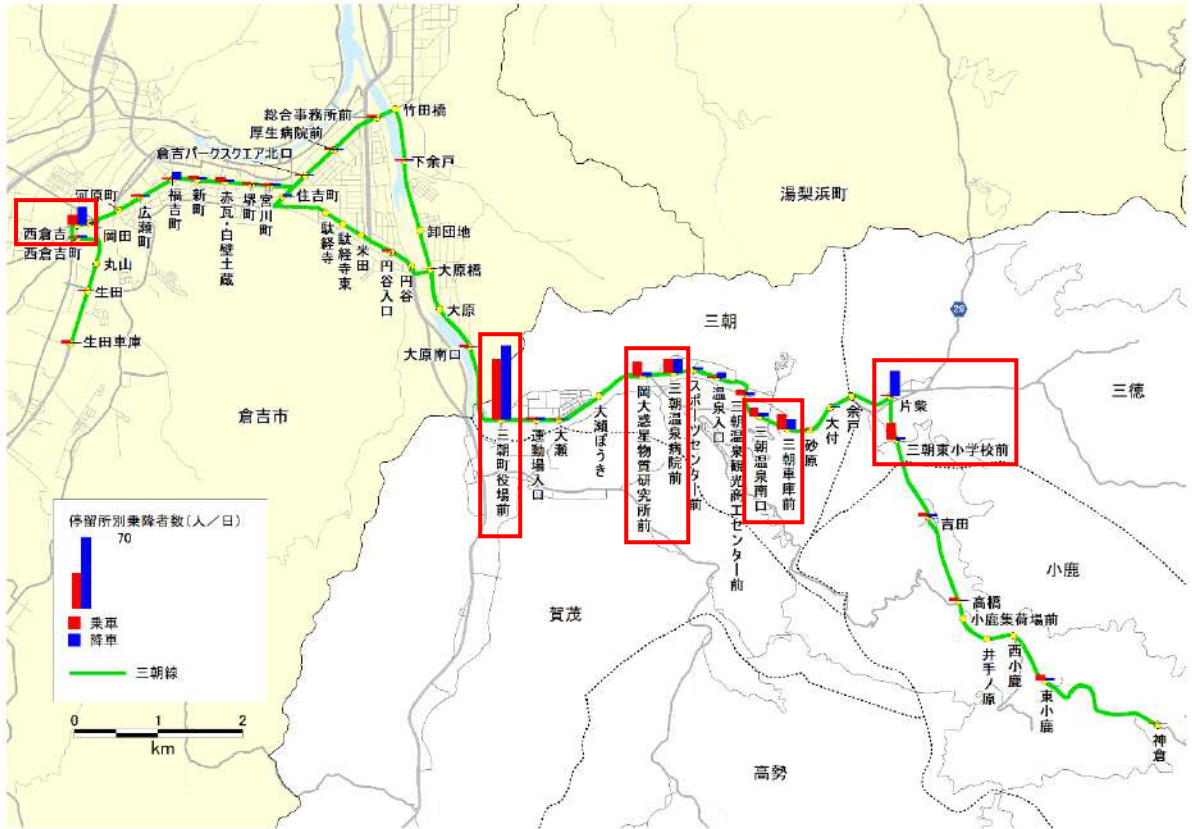


図 30 バス停別乗降者数（三朝線：平日）乗降調査結果

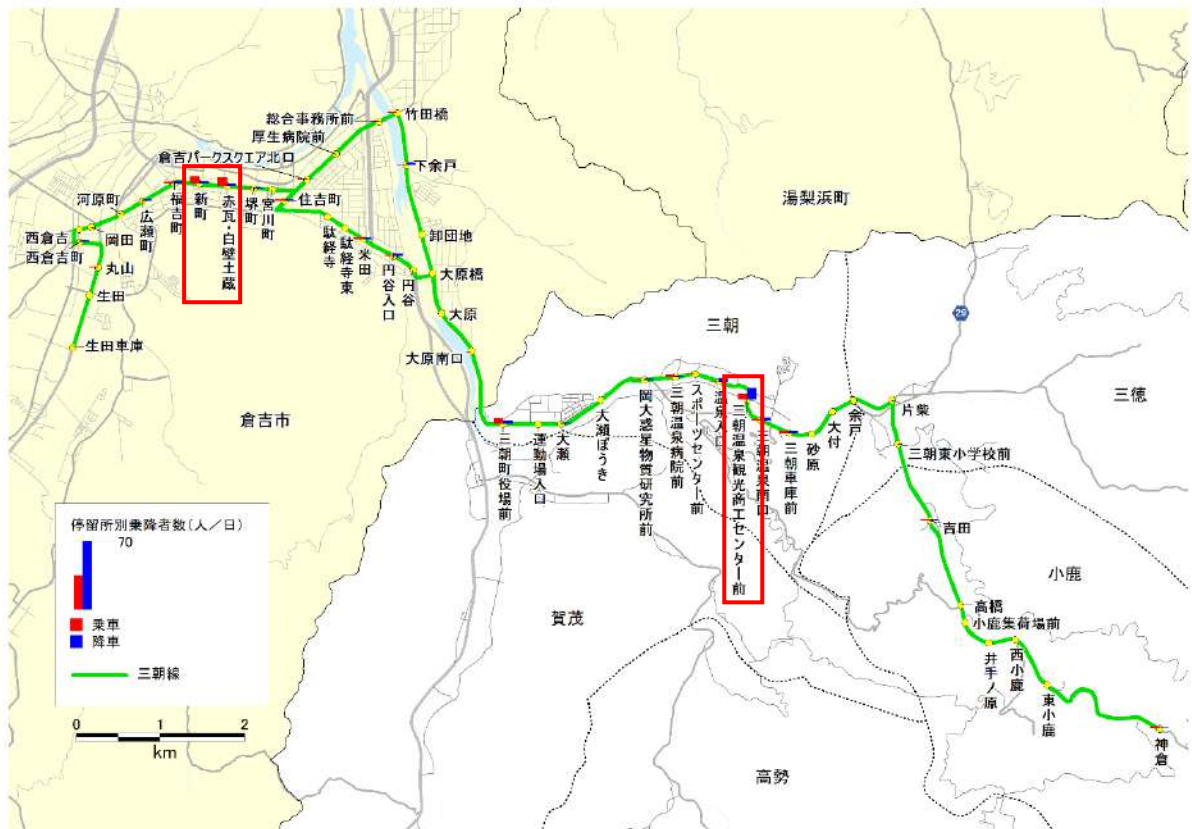


図 31 バス停別乗降者数（三朝線：休日）乗降調査結果

③穴鴨線

- 乗降調査結果によると、穴鴨線の上り（倉吉方面行）の7時台の便は小中高校生の通学に利用されており、特に7:12の便は小学生が30人程度登校に利用している。下り（穴鴨方面行）は15時台と16時台の便が小学生の下校に利用されている。
- ダイヤ別の利用傾向は、日ノ丸自動車が毎年行っているH28年～H30年の乗降調査結果の平均値もほぼ同じような値を示している。
- 休日の利用は全便3人以下と非常に少ない。

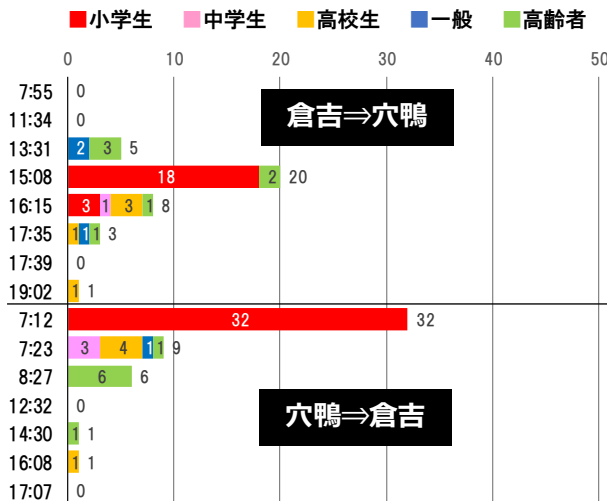


図 32 便別属性別利用者数（穴鴨線：平日）

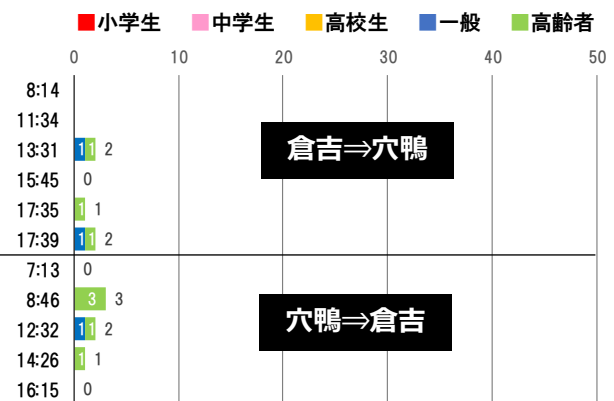


図 33 便別属性別利用者数（穴鴨線：休日）

《参考資料》H28年度～H30年度 OD 調査の平均値（日ノ丸自動車実施）

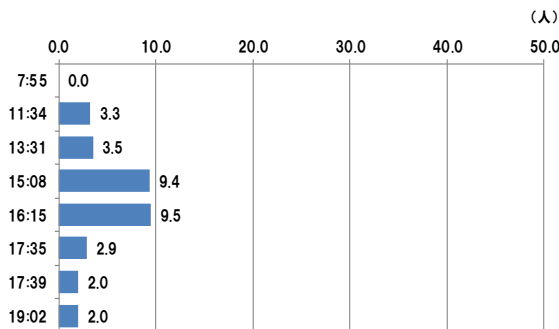


図 34 倉吉⇒三朝（平日）

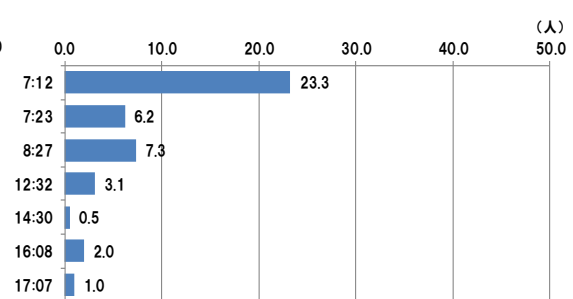


図 35 三朝⇒倉吉（平日）

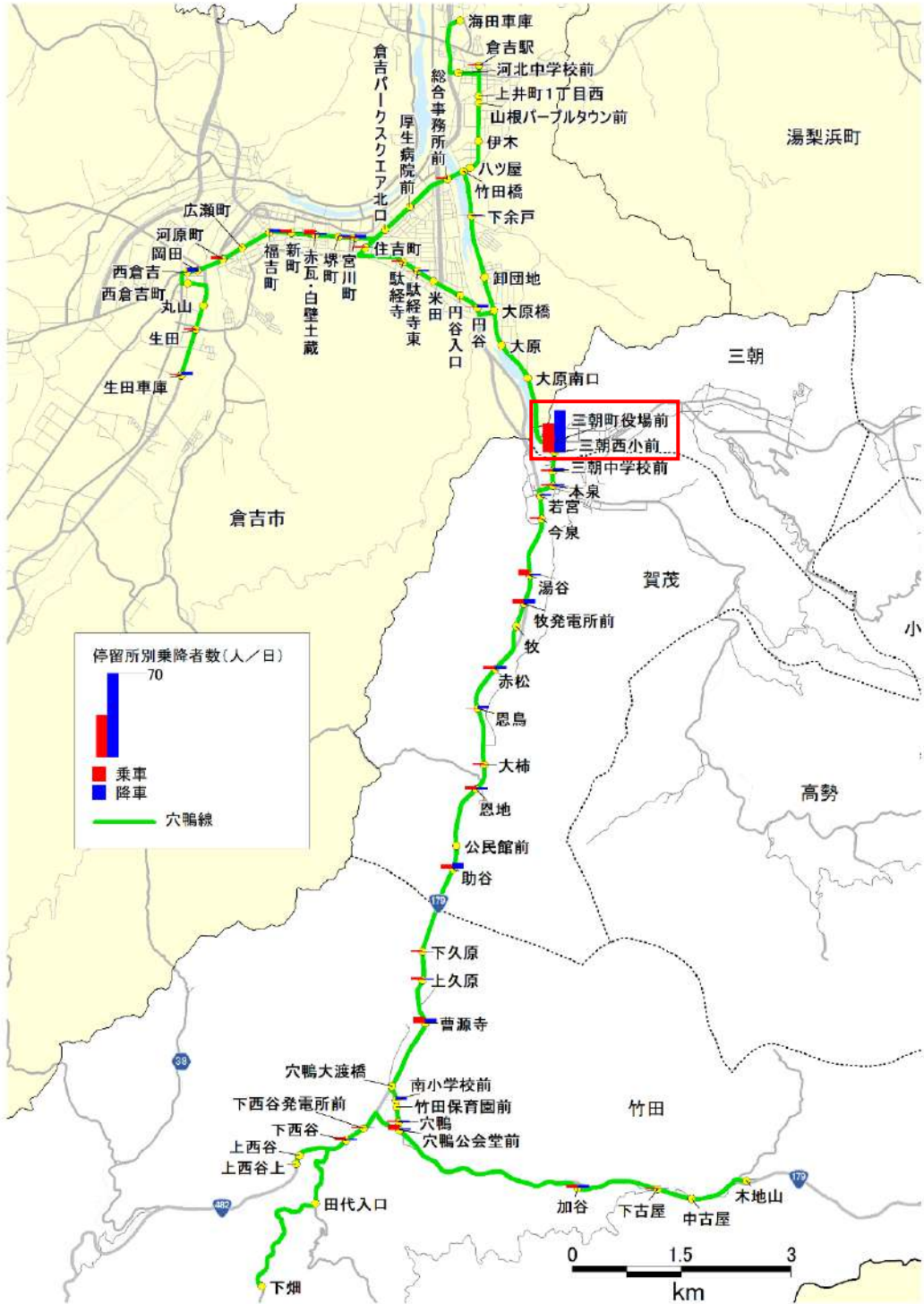


図 36 バス停別乗降者数 (穴鴨線：平日) 乗降調査結果

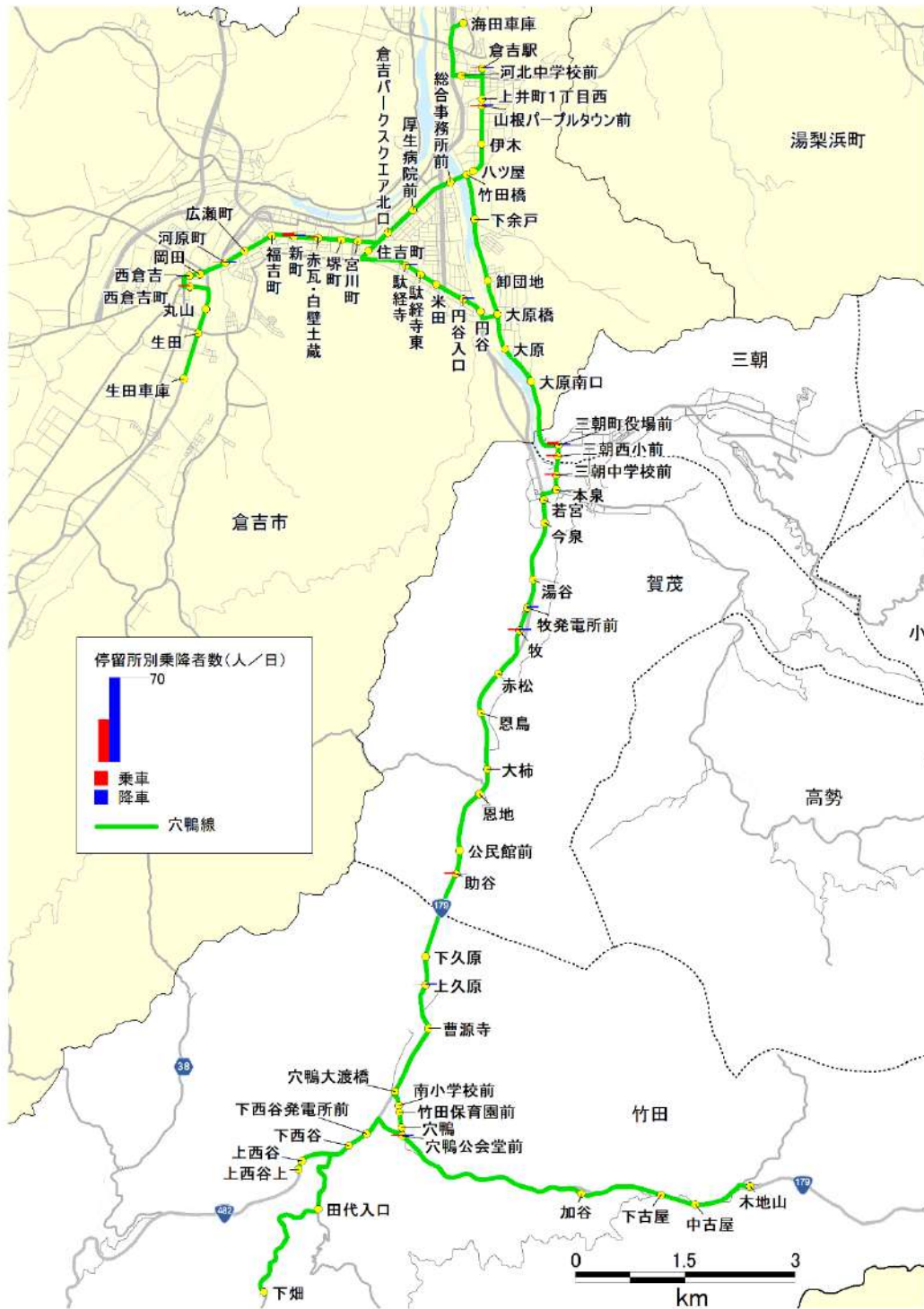


図 37 バス停別乗降者数 (穴鴨線：休日) 乗降調査結果

④小河内線

- 乗降調査結果によると、小河内線の上り（倉吉方面行）の7時台の便は小中高校生の通学に利用されており、下り（穴鴨方面行）は15時台が小学生の下校に利用されている。
- それ以外の利用は非常に少なく、ほとんどが小学生、高校生の利用であった。
- 休日の利用はまったくなかった。

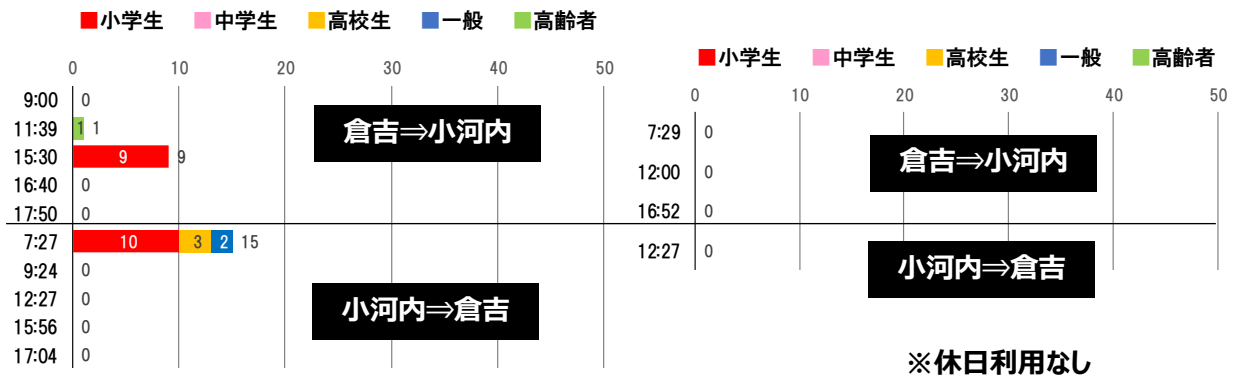


図 38 便別属性別利用者数（小河内線：平日）

《参考資料》H28 年度～H30 年度 OD 調査の平均値（日ノ丸自動車実施）

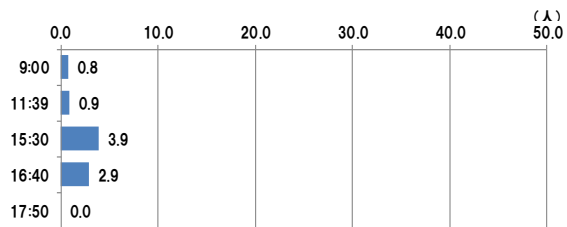


図 39 倉吉⇒三朝（平日）

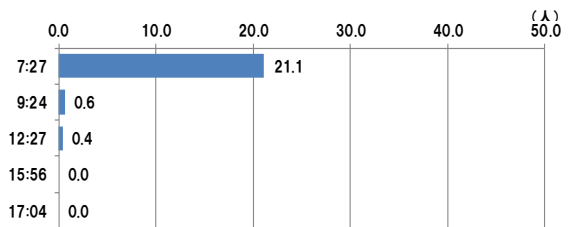


図 40 三朝⇒倉吉（平日）

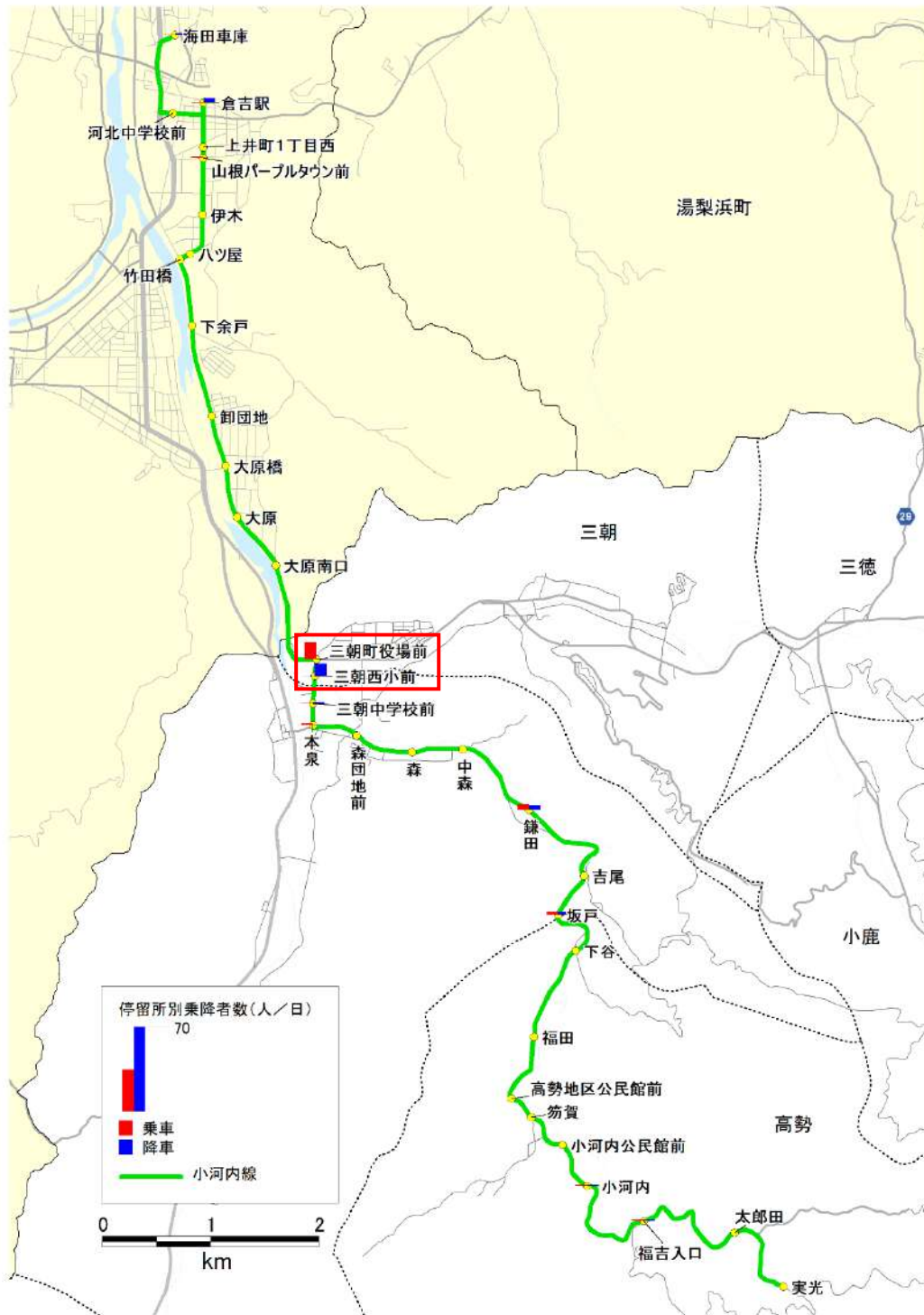


図 41 バス停別乗降者数 (小河内線 : 平日) 乗降調査結果

(3) バス利用者アンケート調査結果

① 調査概要

■ 調査目的

- 三朝町内を運行するバス路線の利用実態を把握し、再編計画検討の基礎資料とすることを目的に実施した。

■ 調査内容

- 調査内容は以下の通りである。

表 2 バス利用者アンケート内容

項目	内容
個人属性	性別、年齢、居住地、免許証の有無、自動車の使い方、通常利用する交通機関等
この便の利用について	乗車バス停、降車バス停、利用目的、運賃の支払い方法等
上井・三朝線、三朝線、穴鴨線、小河内線の利用について	利用頻度、自宅からバス停までの移動手段等
バスの満足度	運行本数、ダイヤ、料金、運行経路、乗車時間、自宅からバス停までの距離、乗り換えの利便性、バス停の待合環境等
その他	公共交通に関する自由意見

■ 調査方法

- 三朝町内の一般乗合バス4路線の全便について、平日1日と土曜日1日、計2日間乗降調査（OD調査）を行い、それに併せてバス利用者にアンケート用紙を配布・回収を行った。
※本アンケート調査対象は海外からの来訪者と小中学生以下の児童を除いている。

■ 調査時期

- 令和元年9月8日（日）、9月10日（火）の2日間

■ 調査対象路線

- 上井・三朝線 《平日》上り19便/下り17便 《日曜》上り18便/下り16便
- 三朝線 《平日》上り11便/下り13便 《日曜》上り11便/下り13便
- 穴鴨線 《平日》上り7便/下り8便 《日曜》上り5便/下り6便
- 小河内線 《平日》上り5便/下り5便 《日曜》上り2便/下り2便

■ 有効回答数

- 有効回答数 306枚
※全回答数312枚のうち、2枚は調査中2回目の乗車であったため除外、4枚は海外からの来訪者だったため、集計からは除外した。

②調査結果（路線別・住所別クロス）

《利用目的》

■上井・三朝線

- 三朝町内の利用者：買物、通学、通院の順に割合が高い
- 鳥取県中部地域の利用者：通勤、通学、通院の順に割合が高い
- 鳥取県内・県外の利用者：観光、通勤、レジャーの順に割合が高い

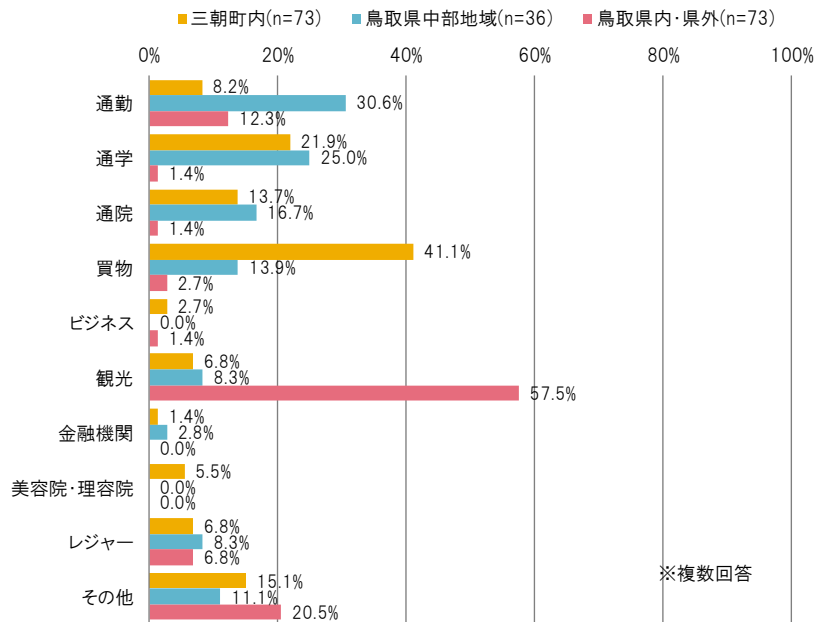


図 42 上井・三朝線の利用目的

■三朝線

- 三朝町内の利用者：買物・通学・通勤の順に割合が高い
- 鳥取県中部地域の利用者：通勤・通院・買物の順に割合が高い
- 鳥取県内・県外の利用者：観光・レジャーの順に割合が高い

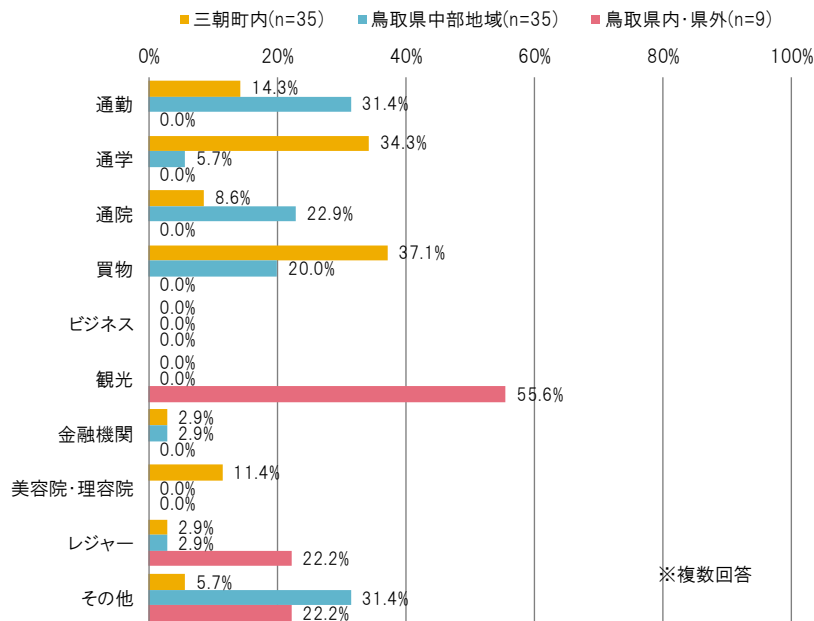


図 43 三朝線の利用目的

■穴鴨線

- 三朝町内の利用者：買物、通院、通学の順に割合が高い
- 鳥取県中部地域の利用者：通勤、通院、その他が1名ずつあった
- 鳥取県内・県外の利用者：観光目的

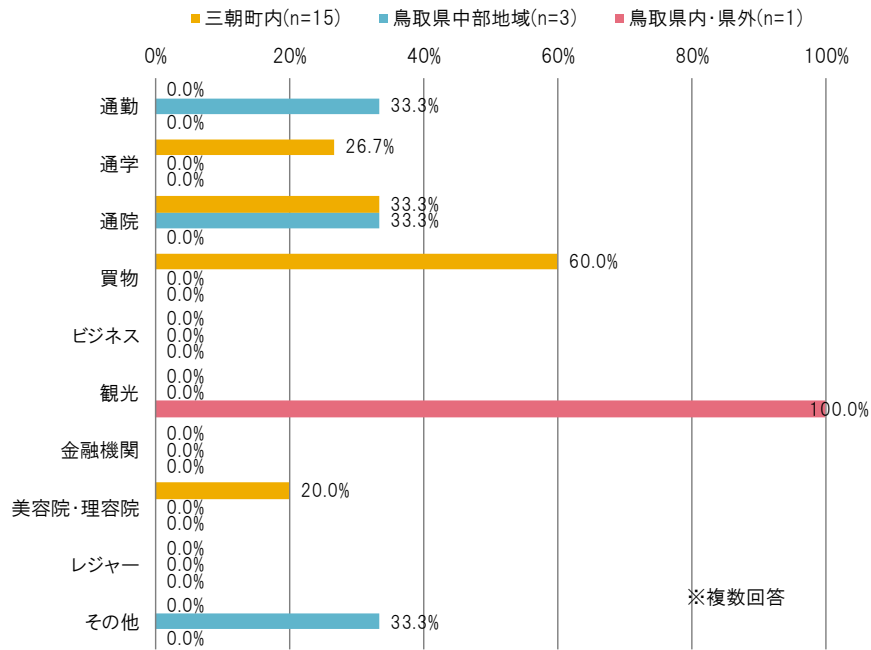


図 44 穴鴨線の利用目的

■小河内線

- 三朝町内の利用者：通勤、通学、買物、美容院・理容院、レジャーが1名ずつあった
- 鳥取県中部地域の利用者：回答者なし
- 鳥取県内・県外の利用者：回答者なし

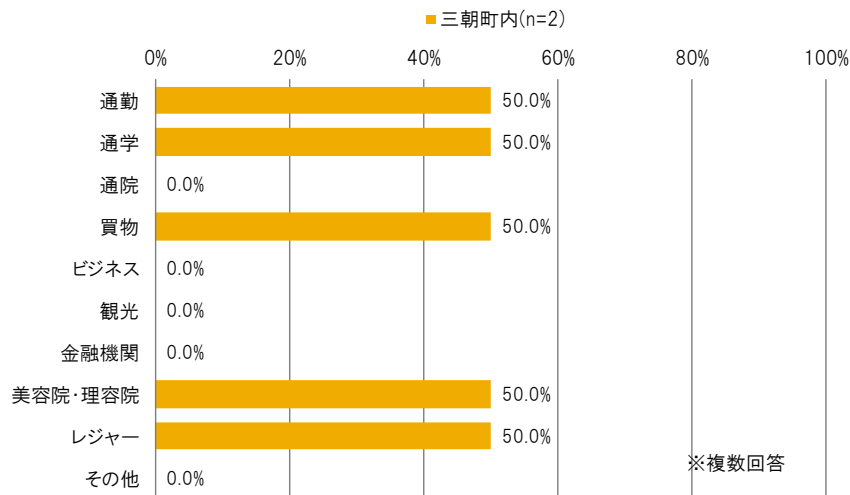


図 45 小河内線の利用目的

《バスの評価の低い項目》

■ 上井・三朝線

○上井・三朝線の評価としては、全体的に「満足」「やや満足」の合計割合が「不満」「やや不満」の合計割合を上回っているが、運行本数とダイヤについては他の項目に比べて「不満」「やや不満」の割合が高く、鳥取県内・県外の回答者の評価は「不満」「やや不満」の合計割合が「満足」「やや満足」の合計割合を上回っている。

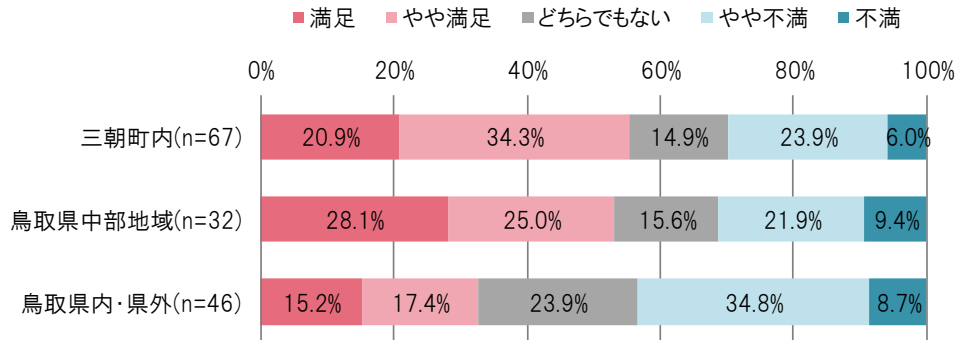


図 46 運行本数（運行回数）の評価（上井・三朝線）

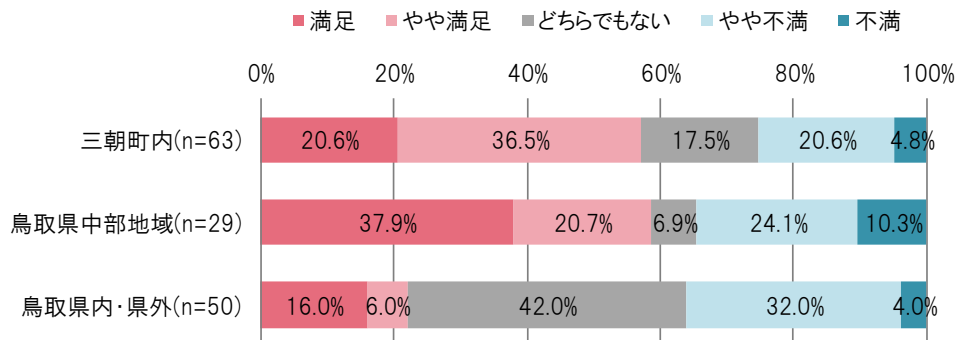


図 47 ダイヤ（運行時間帯）の評価（上井・三朝線）

■ 三朝線

○三朝線の評価は上井・三朝線と同様の傾向を示しているが、運行本数・ダイヤとも三朝町内の回答者の評価が上井・三朝線よりも低くなっている。

○バス停の待合環境に対する評価も上井・三朝線に比べて低い。

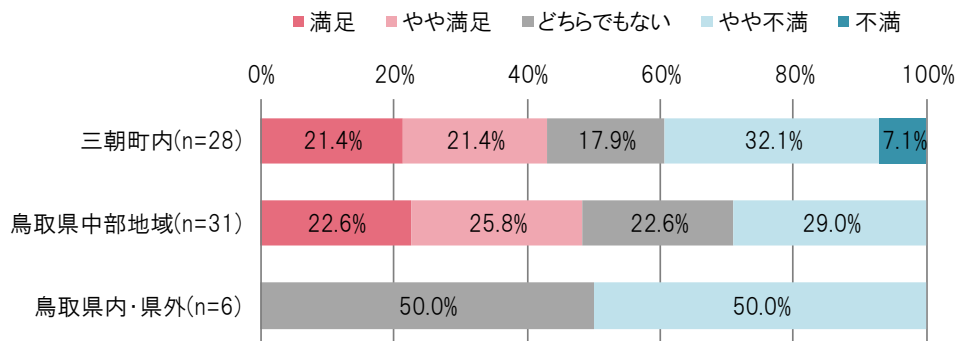


図 48 運行本数（運行回数）の評価（三朝線）

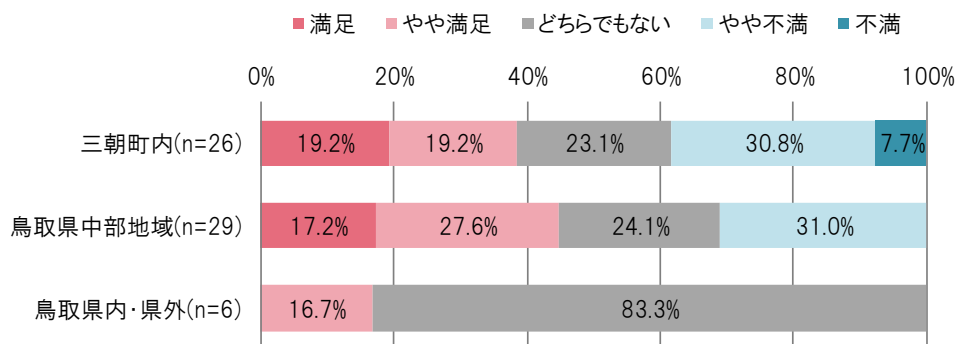


図 49 ダイヤ（運行時間帯）の評価（三朝線）

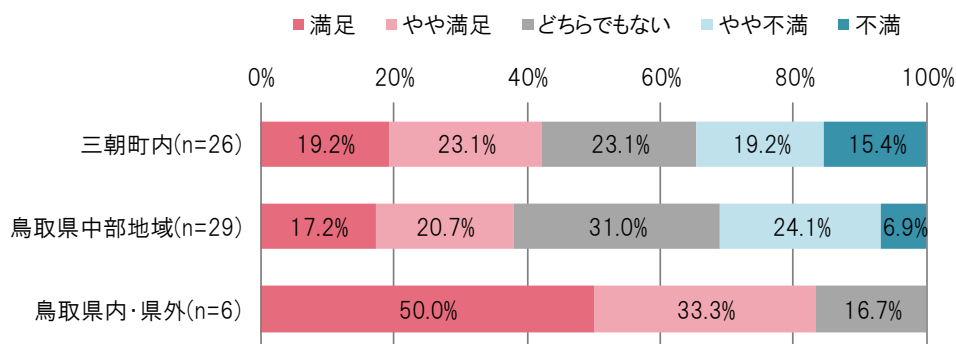


図 50 バス停の待合環境の評価（三朝線）

■穴鴨線

○穴鴨線の評価としては、三朝町内の回答者で運行本数、ダイヤについて「不満」「やや不満」の合計割合が「満足」「やや満足」を上回っている。

○乗り換えの利便性についても上井・三朝線や三朝線に比べて三朝町内の回答者の評価が低くなっている。

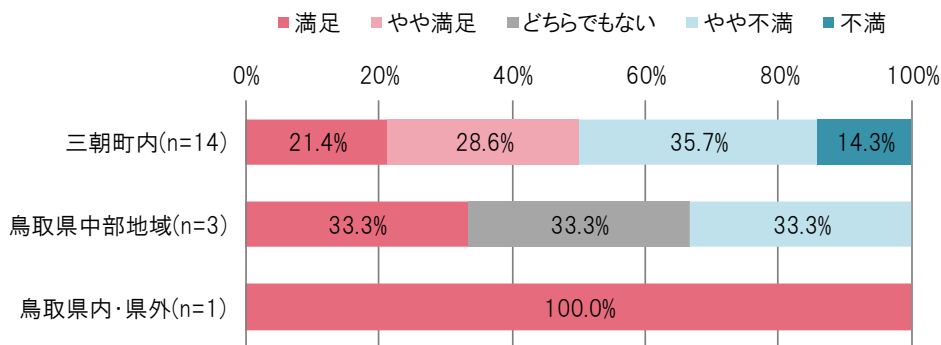


図 51 運行本数（運行回数）の評価（穴鴨線）

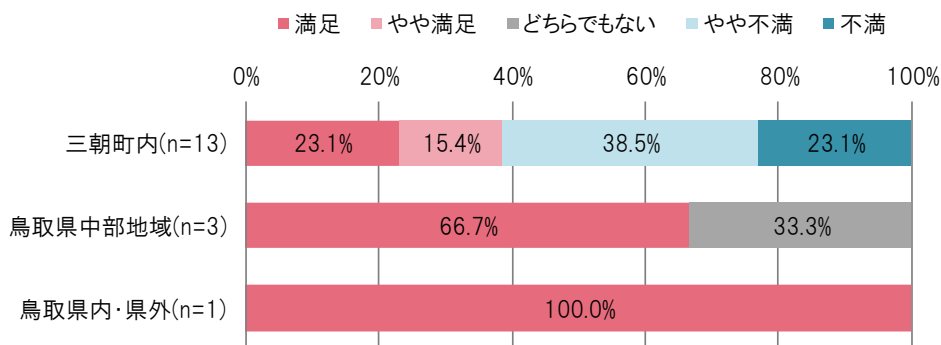


図 52 ダイヤ（運行時間帯）の評価（穴鴨線）

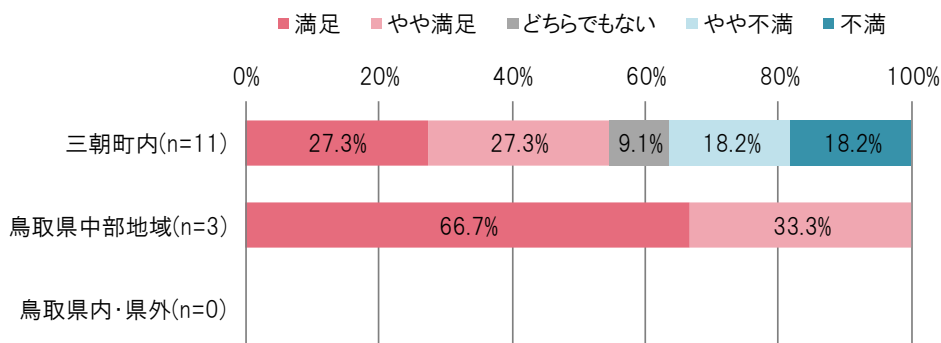


図 53 乗り換えの利便性

■小河内線

○小河内線の回答者は2名であるため、対象としない。

《三朝町内回答者の自由意見》

	年代	自由意見
上井・三朝線	60 歳代	①倉吉駅から三朝迄 5 時台のバスが無いため不便。 ②倉吉駅行と西倉吉行が同じ時間に来る場合があり、乗り間違えそうになる。 ③「ありがとうございました」の徹底をしてほしい！
	10 歳代	17:00 台の倉吉駅から三朝までが 1 本もないので、少し困っている。
		帰りたいときにバスが無い。
		倉吉駅→三朝の時の 17:00 台が無いのがおしいです。
	70 歳代	本数をもっと増やして欲しい。経路も増やして欲しい。大付のバス停に屋根が欲しい。
		お世話様になり有難うございます。大変厚かましいことですが、倉吉駅路線海田車庫迄(回送便?)お願いできれば助かります。
	80 歳以上	非常に助かっています。
		100%バス利用で大感謝です。
大変感謝しています。		
バスではなくマイクロにしたらよい。 山田茶屋にバス停が欲しい。		
三朝線	50 歳代	もう少し本数がほしい。10 時～11 時頃があれば便利がよい。
	10 歳代	出来れば運行本数とダイヤを増やしてほしい。
		西倉から牧のバスの本数を増やしてほしい。
		部活から帰るのにもう少し遅いバスがあってもいいかなあと思う。最終が早い。若干料金が高い気がする。でも運転手さんは優しいしバスの中もきれいだと思うので良いと思います。
	80 歳以上	もっと運行本数を増やして欲しいです。特に学校帰りの 5 時～が少ないと思う。一つ逃したら 1 時間後とかになってしまうので、しづしづ日本交通のバスに乗らないといけない事がある。それから最終が 19 時 50 分なので 30 分に三朝温泉行とかほしいです。部活終わりにガンガンダッシュはきびしいです。これからもよろしく願います。
	不明	本数を増やして欲しい。
80 歳以上	架け橋のバスを持っています。ずい分助かっております。	
穴鴨線	10 歳代	人が乗っていないので申し訳ないと思うが、バスが無くなると困る。
	50 歳代	倉吉駅から役場までは本数がたくさんあるが、あまり穴鴨線との乗り換えがスムーズではなく不便。
	80 歳以上	1 時間に 1 本運行して下されば助かりますが、経営上困難であることは承知しています。もう少し小型のタイプバスなどで可能性は無いのでしょうか？
		バスの連絡が一寸不満。役場に停まっているバスが倉吉から帰り早出でしまっているのが不便。足が悪い。

《鳥取県中部地域の回答者の自由意見》

	年代	自由意見
上井・三朝線	20 歳代	IC カードを使えるようにしてほしい。
	30 歳代	交通系カードが使えるととても便利です。
	40 歳代	上灘町に住んでいるが、厚生病院から駅行きに乗ることもある。三朝便は東高前からだと 10 円高くなるが、仕方ないと思う。外国人観光客が利用されていることもあるが、スマホで通訳したこともある。 鳥取県は公共交通が衰退している。これ以上そうなつては困ります。特にクルマをもてない低所得者にとっては切実な問題です。
	10 歳代	料金、本数を見直してほしい。
	20 歳代	6 時～7 時半までの早朝、19:00 以降の便があると助かります。
	70 歳代	午後 5 時台も運行してほしい、少なくとも 1 回/時間。 午前 6 時台の始発バスもほしい。
	80 歳以上	大変良し。(日ノ丸)
	不明	25 分あたりのバスがあれば便利かと思われれます。(個人的な事ですみません)
	三朝線	30 歳代
50 歳代		以前日交バスに乗りし、運転手さんに三朝線のバスの乗り換えについて場所を確認したところ、「他社さんのことはちょっと・・・」と言われた。観光客にとってはどのバスに乗っても案内してもらえるようにしてもらいたい。 バスカード(他会社共通)があれば便利。英語表示や英語アナウンスがあれば海外からの旅行者に便利なのではと思う。 雪の日にバスが運休になるのがなんとかしてほしい。
70 歳代		これ以上本数を減らしてほしくないと思います。 皆が利用すべき。
穴鴨線	40 歳代	穴鴨より海田迄の直通便の廃止は困ります。

《県内・県外回答者の自由意見》

	住所	年代	自由意見
上井・三朝線	県内	50 歳代	JR とつながって運行してほしい。朝もうすこし早く運行してほしい。
			往路については支障ないが、復路の最終便が 17:10? と早く、増便を期待する。せめて 19:00 頃を最終を希望。
	県外	20 歳代	行きと帰りの経路を一緒にしてほしい。
			倉吉駅への道を行きと一緒にしてほしい。
			倉吉着・発の特急列車との接続は良いが、普通列車との接続がよくない。私は三朝温泉での時間確保の為、米子～倉吉の短区間で特急に乗りました。青春 18 きっぷシーズンは普通列車の利用が増えるので、上記も考慮されてはいかがでしょうか。例) 商工センター前 9:30 倉吉 9:50 次の普通列車 10:45
			倉吉着のバスに関して、特急列車との接続はよいが、普通列車はあまりよくない気がする。
		30 歳代	IC カード使いたい。
			IC カード導入をご検討下さい。 仕方がないけれど電車バスなど接続が悪いことが多く、車社会になってしまうと感じました。
		40 歳代	車がないので交通手段があるとありがたいです。 三朝温泉から燕趙園まで一本で行ければありがたかった。電車は本数が少ないので。
		50 歳代	スポーツセンターから倉吉のバス停に屋根がなく大雨(台風)や天気の日(太陽がきつい日など)逃げ場がなくつらいと感じました。 特にバスの時刻等、ホームページが見づらい。
	利用者が増えるようなアイデアなどがあれば、運行本数も増加して使いやすくなり、それにもなって利用者が増えるという好循環になると思うのですが、どうでしょうか?		
	70 歳代	県外から来ました。初めてバスに乗ります。	

			月に 1~2 回三朝温泉から宿をとり、三徳山にお参りに大阪から来ますが、もう少しバスの回数をもうけてほしい。昼 3 時台はなぜないのですか。
県外	10 歳代		IC カード利用が可能だと更に良いと思います。
	40 歳代		本数が少ない。
	60 歳代		事故多発しているので可能な限り公共交通の利用が好ましい。私的には旅行はすべて公共交通で月に 1 回全国行脚している。乱筆ごめんなさい。
	80 歳以上		旅行者ですが、運転手さんがどの方も親切でした。
不明	不明		JR(特にライナー)と直結した時間帯を望みます。 (特に倉吉駅→三朝)が<PM18:00→18:05>発になりありがたい。 汽車が遅れるとバスが出てしまっていたことが多い。
			高速バス乗り場まで 5 分ほどあるそうですが、もう少し近いとありがたいです。高速バスで三朝口について、三朝温泉に行くバスがなかったので(30 分以上待つなど)接続がよいとありがたいです。
			昼間の時間をもう少し多く走っていれば助かります。小さい車でもいいので。 三朝温泉を朝の 10 時頃出るバスがあればありがたいです。
三朝線	県外	50 歳代	地元路線に乗るのが楽しみです。 路線バスはお酒が飲めるところが好きです。
	県外	40 歳代	数年前に三朝に行った時には西倉吉方面のバスがもっとあったような気がしていたが・・・。

2-2-4 公共交通不便地域の状況

○町内には、縁辺部を中心としてバス停から距離が離れているためバスを利用しにくい公共交通不便地域がみられる。

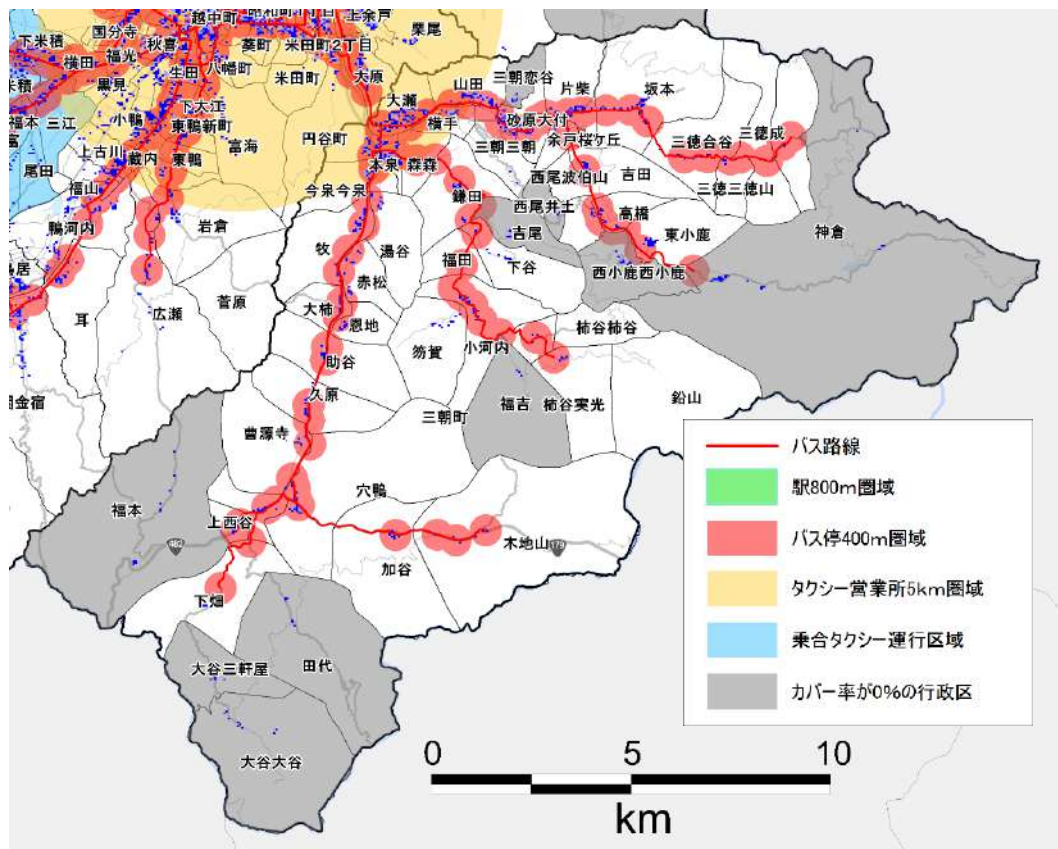


図 54 移動が不便な行政区（四角で囲んだ行政区）

2-2-5 収支状況

(1) 路線別収支状況

①上井・三朝線

- 経常収益は平成 27 年度までは増加傾向にあったが、それ以降は増減を繰り返している。
- 経常費用は平成 25 年度から平成 28 年度は減少傾向であったが、それ以降は増加傾向にある。
- 経常欠損額は平成 27 年度に一旦下がったが、その後は増加傾向で推移している。

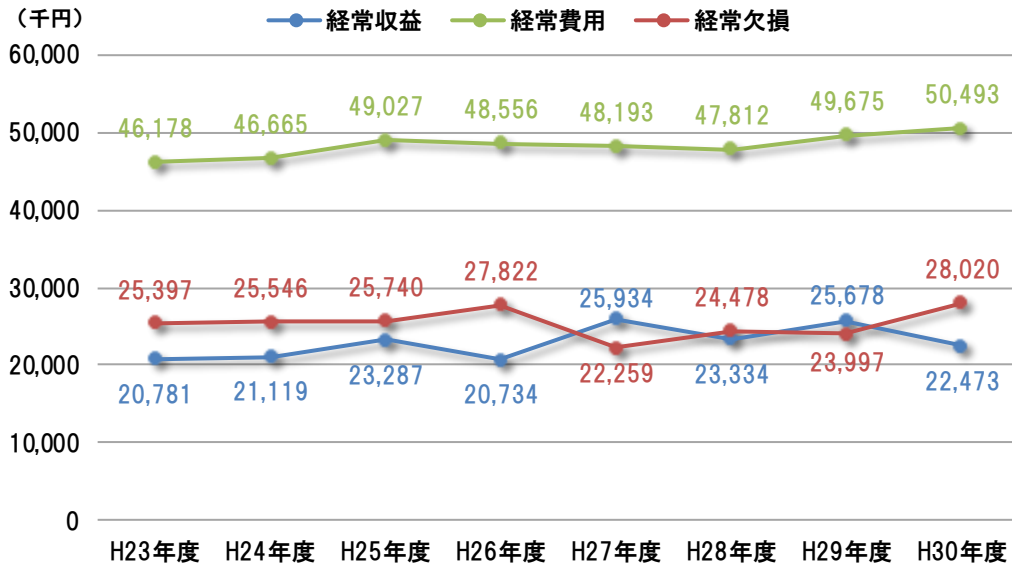


図 55 上井・三朝線収支状況の推移

②三朝線

- 経常収益は平成 26 年度以降一旦は上がったが、平成 29 年度以降は減少傾向にある。
- 経常費用は平成 25～28 年度は横ばいで推移していたが、平成 29 年度以降増加傾向に転じている。
- 経常欠損額は平成 24 年度以降減少傾向にあったが、平成 29 年度以降増加傾向にある。

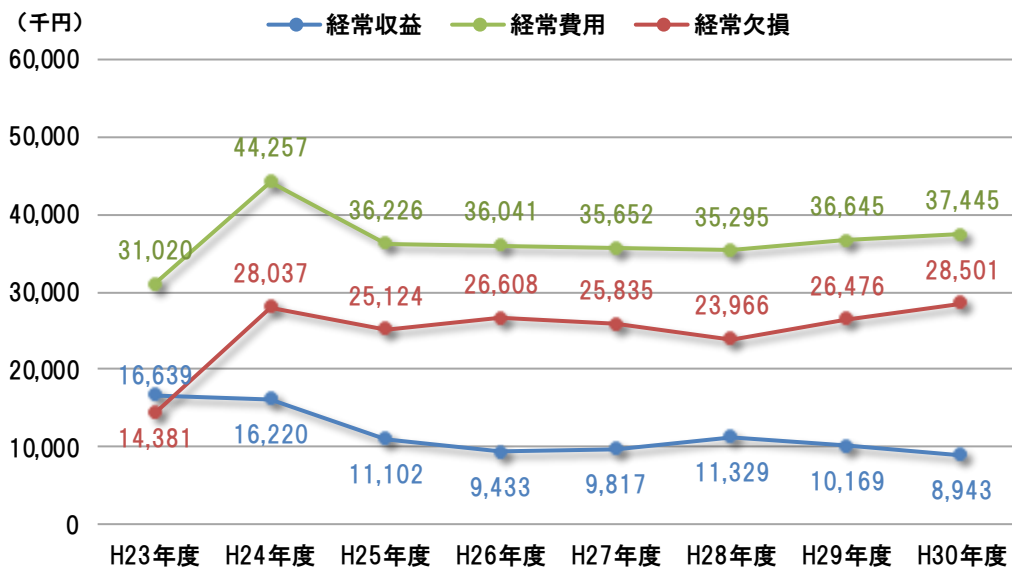


図 56 三朝線収支状況の推移

③穴鴨線

- 経常収益は横ばいから微減で推移している。
- 経常費用は平成 23～27 年度まで横ばいで推移し、平成 28 年度に上がった以降はほぼ横ばいである。
- 経常欠損額は平成 27 年度に一旦下がり、平成 28 年度に上昇に転じた後ほぼ横ばいで推移している。

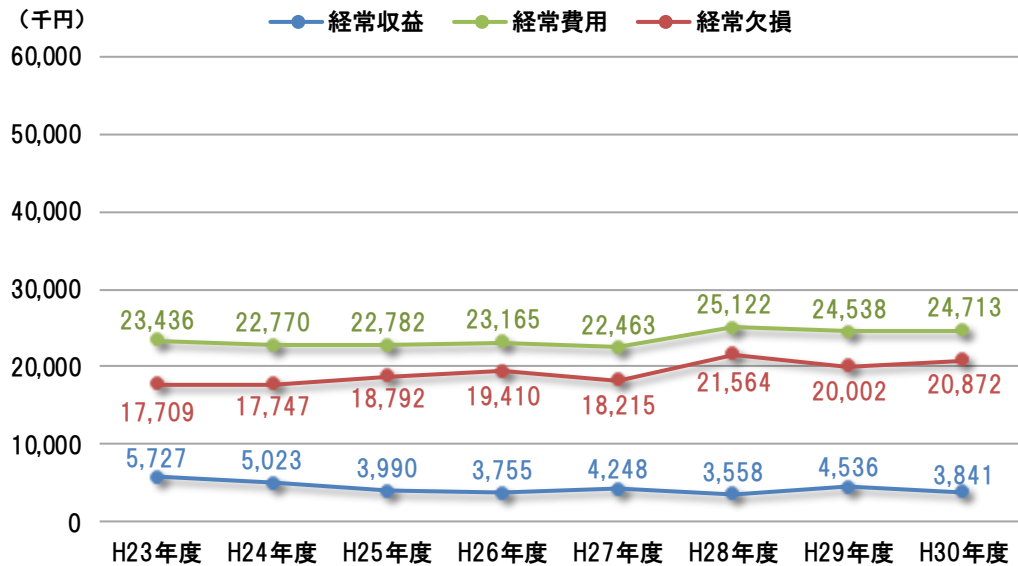


図 57 穴鴨線収支状況の推移

④小河内線

- 経常収益はほぼ横ばいで推移してきたが、平成 30 年度にやや下がった。
- 経常費用は横ばいから微増傾向で推移している。
- 経常欠損額についても横ばいから微増傾向にある。

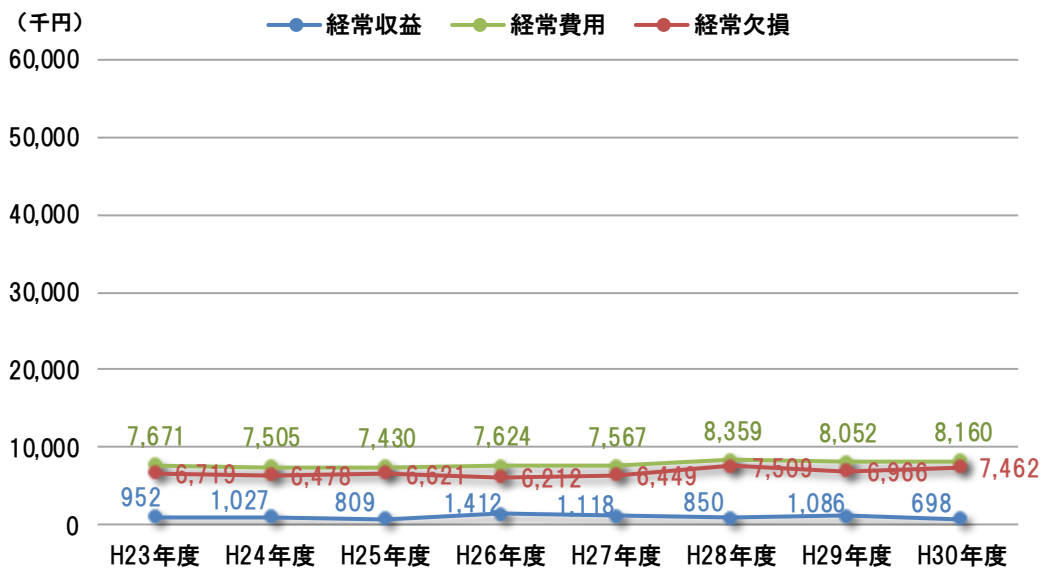


図 58 小河内線収支状況の推移

(2) 町負担額の推移

- 経常欠損額のうち本町の負担額は、各路線とも増加傾向で推移している。
- 路線別の負担額は穴鴨線が最も多く、三朝線、上井・三朝線、小河内線の順番となっている。

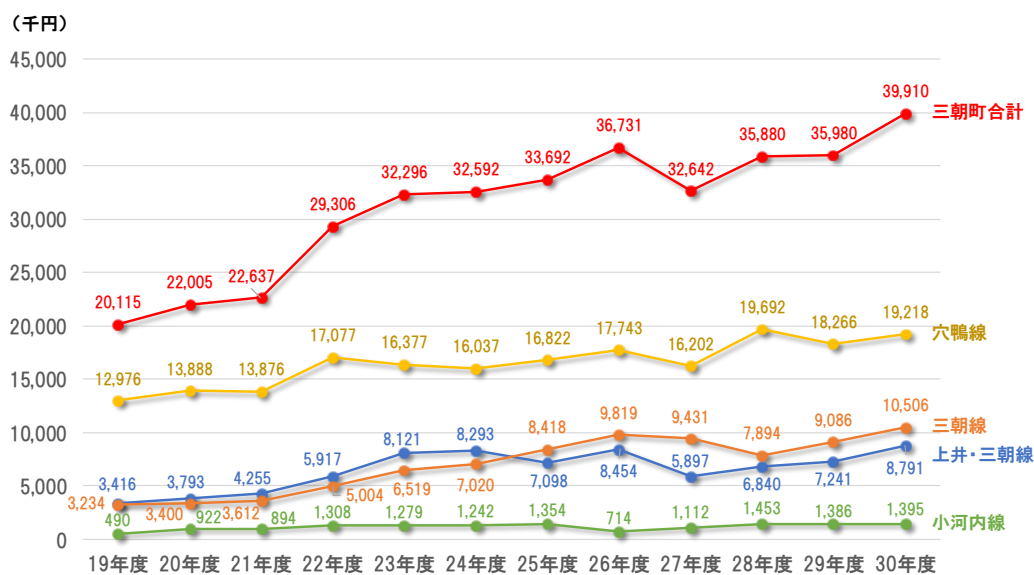


図 59 負担金の推移 (出典：三朝町資料)

2-3 タクシー

- 町内には日ノ丸ハイヤー(株)三朝営業所があるだけで、タクシーを利用しにくい環境にある。

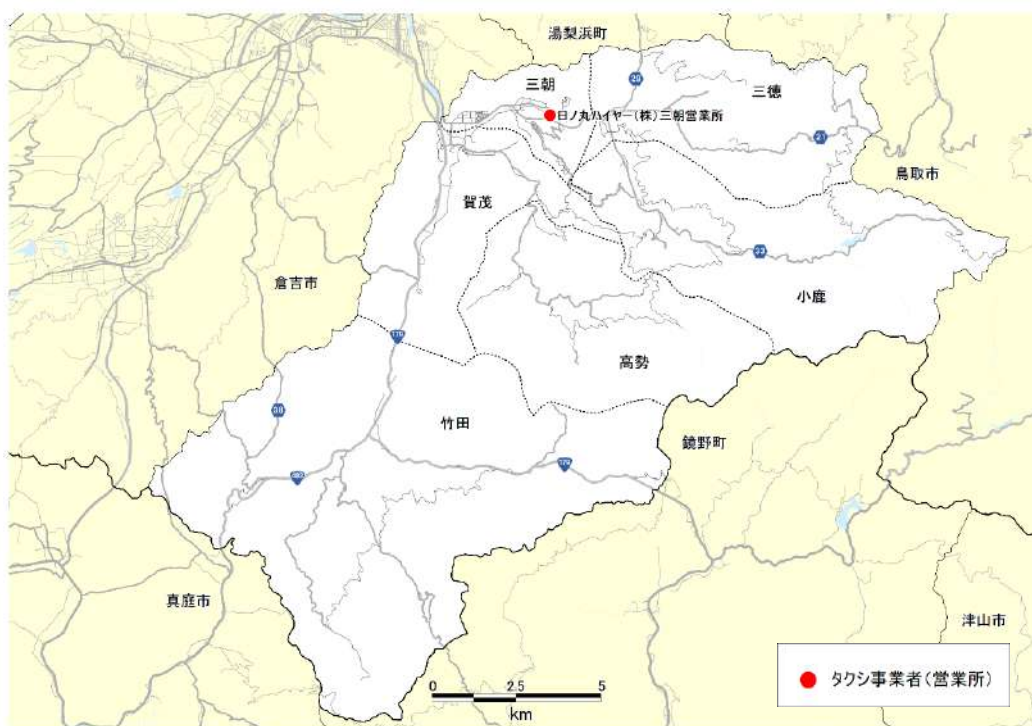


図 60 タクシー営業所

3. 住民ニーズ

3-1 通院・買物移動

3-1-1 通院・買物での移動目的地

- 平成 29 年に鳥取県中部地域公共交通網形成計画策定時に実施した住民アンケート結果では、普段利用する医療機関の上位に町内の医療機関が挙がっているが、「今は行くことができない所も含めて、バスで行きたい医療機関」との回答では倉吉市内の医療機関が上位に挙がり、倉吉市の医療機関への潜在的な需要がみられる。
- 普段利用する商業施設、バスで行きたい商業施設ともほとんどが倉吉市内に位置しており、買物については倉吉市に依存していることがわかる。

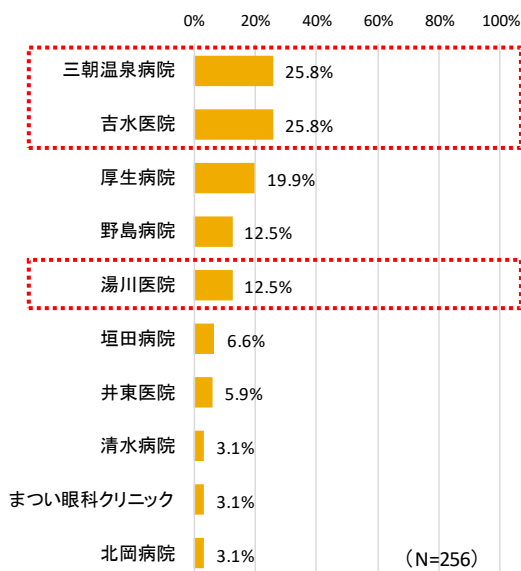


図 61 普段利用する医療機関（三朝町）※上位のみ

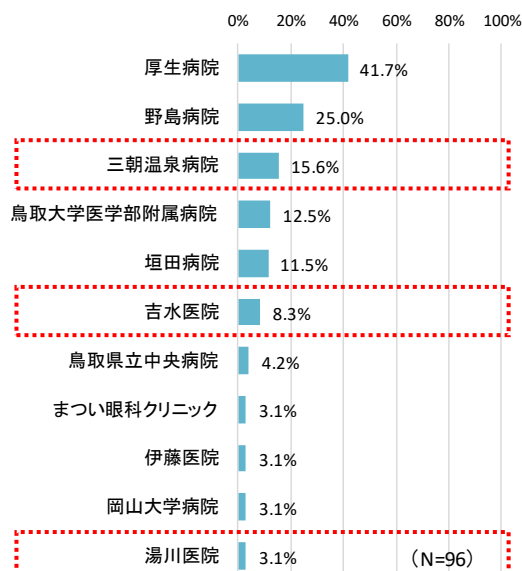


図 62 バスで行きたい医療機関（三朝町）※上位のみ

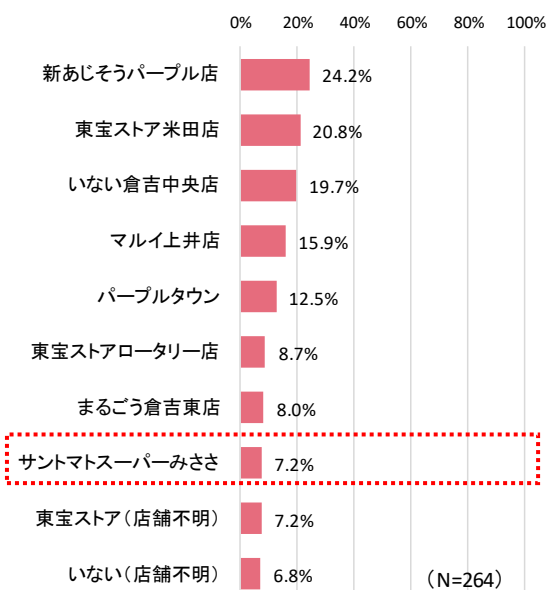


図 63 普段利用する商業施設（三朝町）※上位のみ

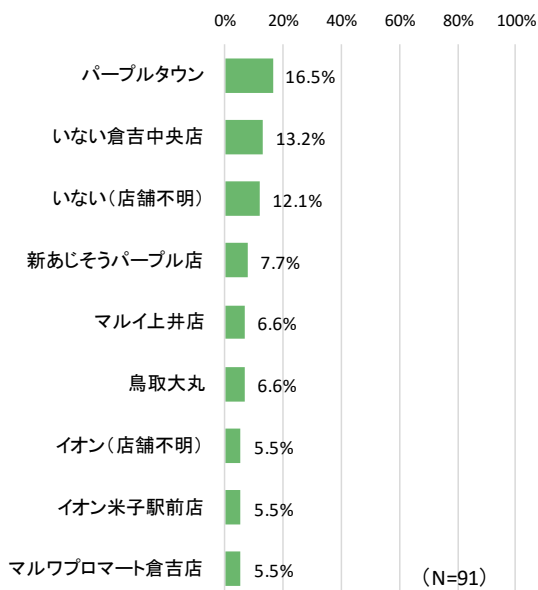


図 64 バスで行きたい商業施設（三朝町）※上位のみ

3-1-2 通院・買物移動利便性

○主な通院・買物先に「午前中行き、午前中に帰れるか」「午前中に行き午後に帰れるか」「午後に行き午後に帰れるか」の3パターンで移動利便性を検証すると、主に穴鴨線、小河内線沿線が不便であることがわかる。

表 3 移動可能性調査結果（通院）

○：移動可能 △：乗り換え待合30分以上 ×：移動不可能 -：交通不便地域

施設名 条件	三朝温泉病院			吉水医院			野島病院			厚生病院			湯川医院			垣田病院		
	AM行 AM帰	AM行 PM帰	PM行 PM帰	AM行 AM帰	AM行 PM帰	PM行 PM帰	AM行 AM帰	AM行 PM帰	PM行 PM帰	AM行 AM帰	AM行 PM帰	PM行 PM帰	AM行 AM帰	AM行 PM帰	PM行 PM帰	AM行 AM帰	AM行 PM帰	PM行 PM帰
大瀬	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
山田	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
三朝三朝	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
三朝恋谷	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
横手	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
横手徳本	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
砂原砂原	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
砂原大付	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
余戸余戸	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
余戸桜ヶ丘	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
片柴	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
坂本	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
三徳合谷	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
三徳三徳山	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
三徳成	×	○	○	×	△	△	×	△	○	×	○	○	×	○	○	×	○	○
三徳吉原	×	○	○	×	△	△	×	△	○	×	○	○	×	○	○	×	○	○
俄原	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
西尾井土	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
西尾波伯山	○	○	○	△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	△
吉田	○	○	○	△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	△
高橋	○	○	○	△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	△
東小鹿	○	○	○	△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	△
西小鹿西小鹿	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
西小鹿岩本	○	○	○	△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	△
神倉	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
中津	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
本泉	×	○	○	×	○	○	×	○	○	△	△	△	△	△	△	△	×	○
森森	×	△	○	×	○	○	×	○	△	△	△	△	△	△	△	△	×	○
森天神	×	△	○	×	○	○	×	○	△	△	△	△	△	△	△	△	×	○
鎌田	×	△	○	×	○	○	×	○	△	△	△	△	△	△	△	△	×	○
吉尾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
下谷	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
福田	×	△	○	×	○	○	×	○	△	△	△	△	△	△	△	×	○	○
笏賀	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
小河内	×	△	○	×	○	○	×	○	△	△	△	△	△	△	△	×	○	○
柿谷柿谷	×	△	○	×	○	○	×	○	△	△	△	△	△	△	△	×	○	○
柿谷太郎田	×	△	○	×	○	○	×	○	△	△	△	△	△	△	△	×	○	○
柿谷実光	×	△	○	×	○	○	×	○	△	△	△	△	△	△	△	×	○	○
福吉	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
鉛山	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
今泉若宮	×	○	○	×	○	○	×	○	○	○	○	×	△	○	○	×	○	○
今泉今泉	×	○	○	×	○	○	×	○	○	○	○	×	△	○	○	×	○	○
牧	×	○	○	×	○	○	×	○	○	○	○	×	△	○	○	×	○	○
湯谷	×	○	○	×	○	○	×	○	○	○	○	×	△	○	○	×	○	○
赤松	×	○	○	×	○	○	×	○	○	○	○	×	△	○	○	×	○	○
大柿	×	○	○	×	○	○	×	○	○	○	○	×	△	○	○	×	○	○
恩地	×	○	○	×	○	○	×	○	○	○	○	×	△	○	○	×	○	○
助谷	×	○	○	×	○	○	×	○	○	○	○	×	△	○	○	×	○	○
久原	×	○	○	×	○	○	×	○	○	○	○	×	△	○	○	×	○	○
曹源寺	×	○	○	×	○	○	×	○	○	○	○	×	△	○	○	×	○	○
大谷三軒屋	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
大谷大谷	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
田代	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
加谷	×	△	○	×	○	○	×	○	○	○	○	×	△	○	△	×	△	△
木地山	×	△	○	×	○	○	×	○	○	○	○	×	△	○	△	×	△	△
福本	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
福山	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
上西谷	×	△	○	×	○	○	×	○	○	×	○	×	×	○	○	×	○	○
下西谷	×	△	○	×	○	○	×	○	○	×	○	×	×	○	○	×	○	○
穴鴨	×	○	○	×	○	○	×	○	○	○	○	×	△	○	△	×	○	○
下畑	×	△	○	×	○	○	×	○	○	×	×	×	×	△	○	×	○	○

表 4 移動可能性調査結果（買物）

○：移動可能

△：乗り換え待合30分以上

-：交通不便地域

×：移動不可能

施設名	新あじそらパープル店			東宝ストア米田店 いない倉吉中央店			マルイ上井店			サントマト			倉吉未来中心		
	AM行 AM帰	AM行 PM帰	PM行 PM帰	AM行 AM帰	AM行 PM帰	PM行 PM帰	AM行 AM帰	AM行 PM帰	PM行 PM帰	AM行 AM帰	AM行 PM帰	PM行 PM帰	AM行 AM帰	AM行 PM帰	PM行 PM帰
大瀬	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
山田	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
三朝三朝	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
三朝恋谷	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
横手	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
砂原砂原	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
砂原大付	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
余戸余戸	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
余戸桜ヶ丘	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
片柴	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
坂本	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
三徳合谷	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
三徳三徳山	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
三徳成	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○
三徳吉原	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○	○	○	○
	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
西尾井土	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
西尾波伯山	○	○	△	○	○	△	○	○	△	○	○	○	○	○	○
吉田	○	○	△	○	○	△	○	○	△	○	○	○	○	○	○
高橋	○	○	△	○	○	△	○	○	△	○	○	○	○	○	○
東小鹿	○	○	△	○	○	△	○	○	△	○	○	○	○	○	○
西小鹿西小鹿	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
西小鹿岩本	○	○	△	○	○	△	○	○	△	○	○	○	○	○	○
神倉	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
本泉	×	○	○	△	△	△	×	○	○	×	○	○	×	○	○
森森	×	△	○	△	△	△	×	△	○	×	○	○	×	△	△
森天神	×	△	○	△	△	△	×	△	○	×	○	○	×	△	△
鎌田	×	△	○	△	△	△	×	△	○	×	○	○	×	△	△
吉尾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
下谷	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
福田	×	△	○	△	△	△	×	△	○	×	○	○	×	△	△
笏賀	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
小河内	×	△	○	△	△	△	×	△	○	×	○	○	×	△	△
柿谷柿谷	×	△	○	△	△	△	×	△	○	×	○	○	×	△	△
柿谷太郎田	×	△	○	△	△	△	×	△	○	×	○	○	×	△	△
柿谷実光	×	△	○	△	△	△	×	△	○	×	○	○	×	△	△
福吉	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
鉛山	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
今泉若宮	×	○	○	△	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
今泉今泉	×	○	○	△	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
牧	×	○	○	△	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
湯谷	×	○	○	△	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
赤松	×	○	○	△	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
大柿	×	○	○	△	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
恩地	×	○	○	△	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
助谷	×	○	○	△	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
久原	×	○	○	△	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
曹源寺	×	○	○	△	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
大谷三軒屋	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
大谷大谷	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
田代	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
加谷	×	×	○	△	△	△	×	×	○	○	○	○	×	△	○
木地山	×	×	○	△	△	△	×	×	○	○	○	○	×	△	○
福本	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
上西谷	×	○	△	×	○	○	×	○	△	×	○	○	×	○	○
下西谷	×	○	△	×	○	○	×	○	△	×	○	○	×	○	○
穴鴨	×	○	○	△	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○
下畑	×	○	△	×	○	○	×	○	△	×	○	○	×	○	○

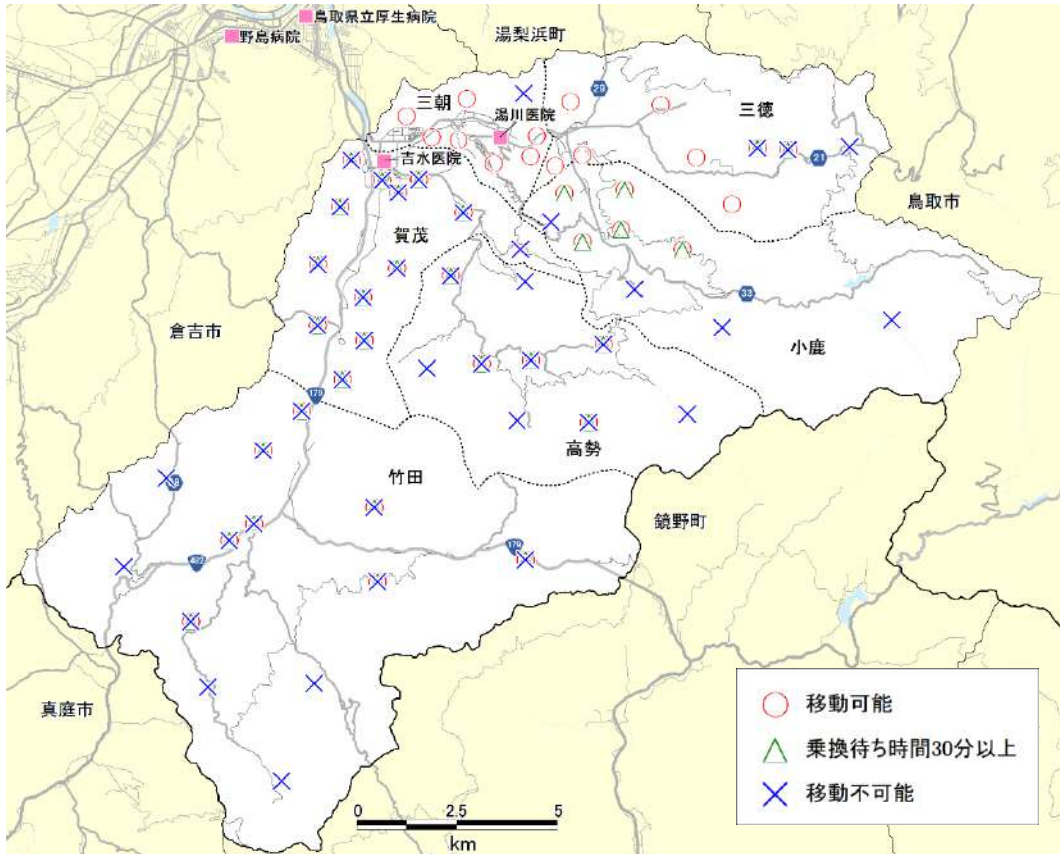


図 65 移動可能性調査結果（通院）

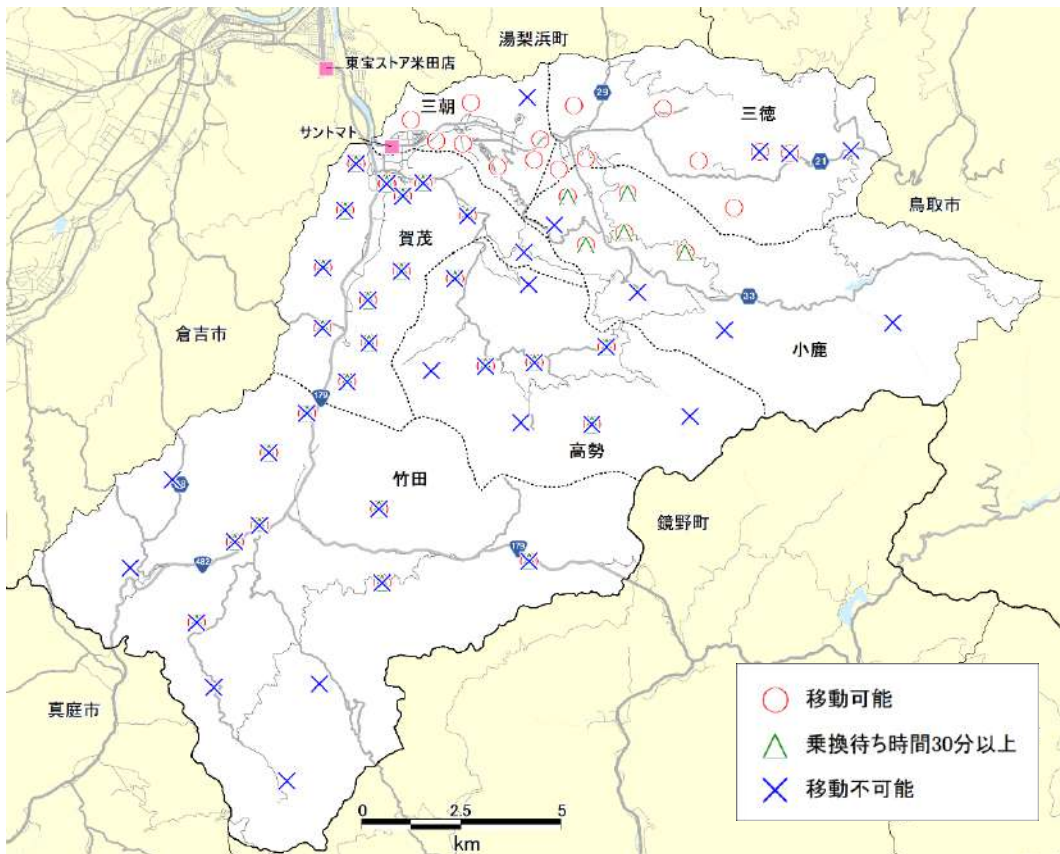


図 66 移動可能性調査結果（買物）

3-2 通学移動

3-2-1 小中学生の通学実態

- 小中学校の児童生徒数、児童クラブの状況、学校の時間割等は、下表のとおりである。
- 本年度からの小学校統合によって広範囲から三朝小学校への通学が必要となり、バス通学児童数が増加している。乗降調査を基にした小学校のバス通学の状況は、下図のとおりである。

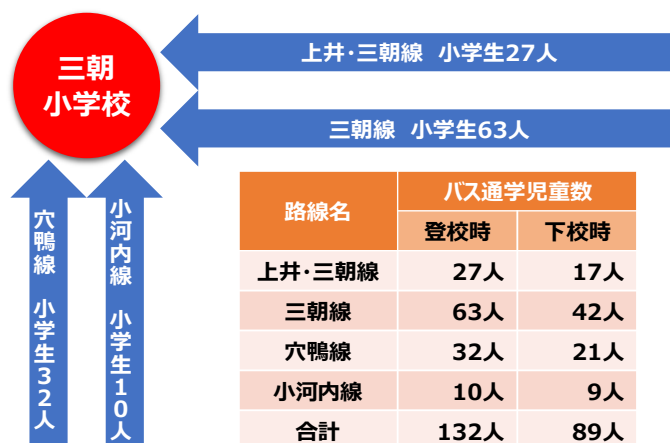


図 67 バス通学児童の状況（令和元年度乗降調査結果より）

表 5 小中学校の児童・生徒数

学校名	三朝小学校							三朝中学校				合計
	1年	2年	3年	4年	5年	6年	計	1年	2年	3年	計	
令和元年	43	46	46	56	60	55	306	53	63	67	183	489
令和2年	42	43	46	46	56	60	293	55	53	63	171	464
令和3年	51	42	43	46	46	56	284	60	55	53	168	452
令和4年	49	51	42	43	46	46	277	56	60	55	171	448
令和5年	45	49	51	42	43	46	276	46	56	60	162	438

表 6 児童クラブの状況（令和元年度）

クラブ名	住所	移動手段	在籍数	終了時間
三朝東学童クラブ	三朝町片柴（三徳センター）	路線バス	37人	18:30
〃 西学童クラブ	三朝町本泉（旧小学校寄宿舎）	徒歩	72人	19:00
〃 南学童クラブ	三朝町穴鴨（竹田公民館）	路線バス	3人	18:30
合計			112人	

表 7 小学校の時間割

項目	月	火	水	木	金	
朝の活動	開始	7:45				
	終了	8:15				
帰りの会終了時間	16:00	15:20	15:20	16:00	15:10	
委員会終了時間	-	-	-	-	15:55	
下校時間	16:30					

表 8 中学校の時間割

項目	月（6限）	火（6限）	水（5限）	木（6限）	金（6限）
出席確認	8:15				
帰りの会終了時間	16:15	16:15	15:15	16:15	16:15
部活開始時間	16:30	16:30	15:30	16:30	16:30

3-2-2 高校生の通学移動の状況

(1) 移動手段

○平成 29 年に鳥取県中部地域公共交通網形成計画策定時に実施した高校生アンケート結果（鳥取県中部地域内の高校に通う 2 年生を対象に対し実施）では、主な通学手段として「自家用車で送迎」を挙げる割合が登下校とも最も多い。

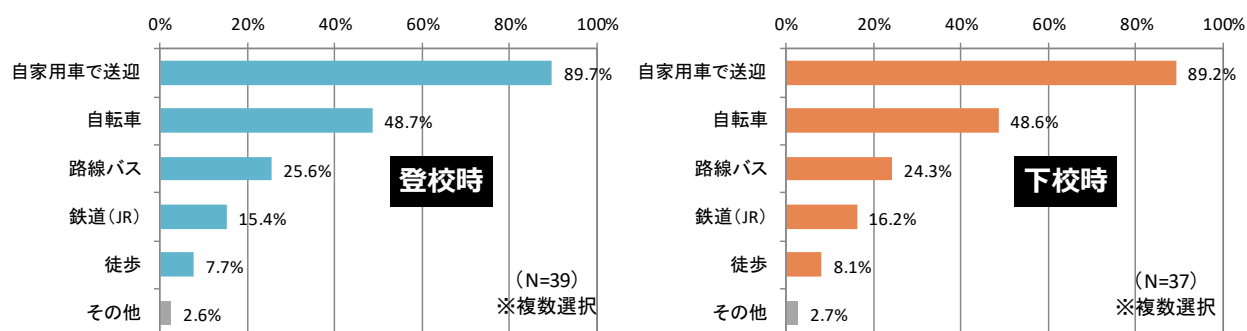
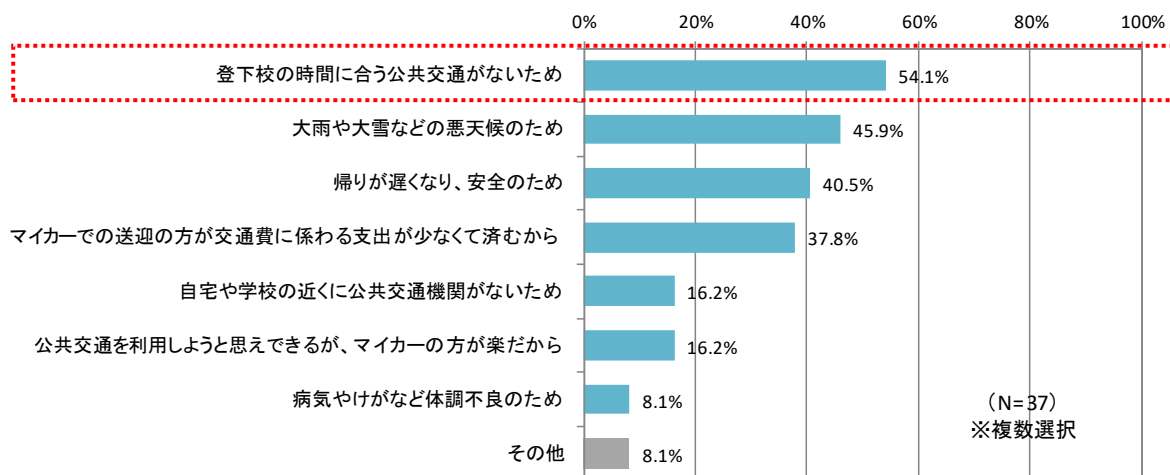


図 68 主な通学手段

(2) 家族送迎の理由

○家族送迎をする理由（保護者回答）では「登下校の時間に合う公共交通がないため」の回答割合が 54.1%（20 人）と最も高く、次いで「大雨や大雪などの悪天候のため」「帰りが遅くなり、安全のため」の回答が 4 割以上あった。



※前問で「送迎することがある」と回答した保護者のみ

図 69 家族送迎の理由

(3) バスの利用頻度

○三朝町の路線バスを利用した通学について、一ヶ月の平均的な利用回数が「月 20～29 回」の回答割合は 9.1%（1 人）であった。三朝町は他の市町に比べ、バスの利用率が低い。

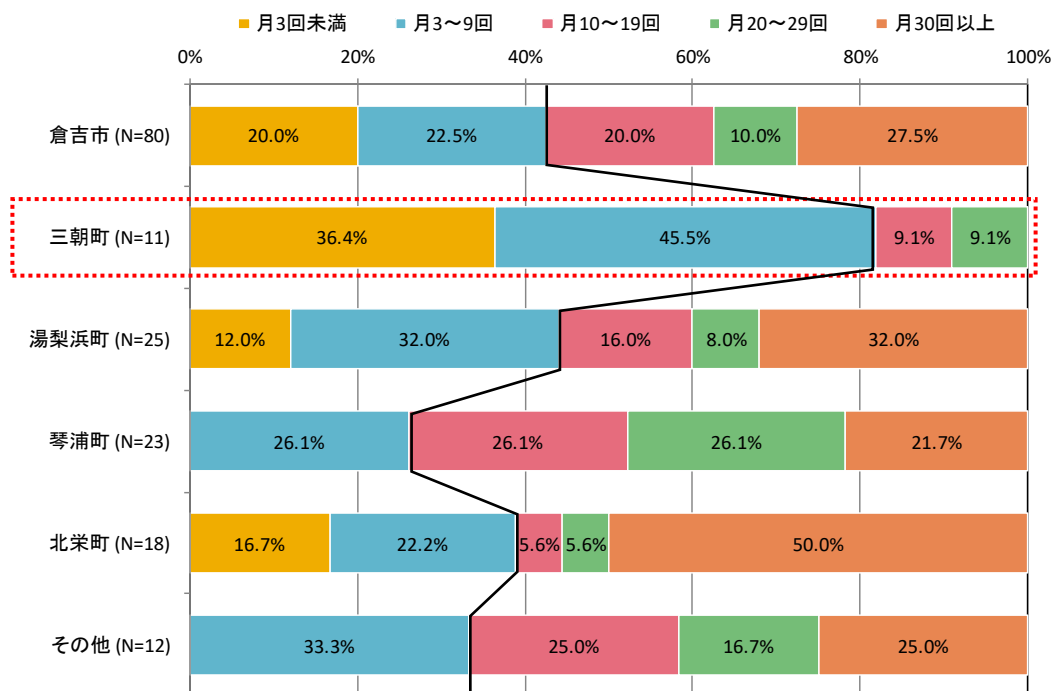


図 70 バスの利用頻度

(4) 通学利便性

○三朝町内を運行する路線を使つての通学可能性は下表のとおりであり、鳥取中央育英高校や琴の浦高等特別支援学校などの遠隔地の高校には通いにくい。

○下表で○印がついている場合でも、乗り継ぎが必要なケースが多く、通学の利便性は良いとはいえない。

表 9 バス路線別高校への通学可能性

路線名	朝礼開始時刻 終礼終了時刻	上井・ 三朝線	三朝線 (神倉発)	穴鴨線	小河内線
倉吉東高校	8:25 登校	○	○	○	○
	15:35 下校	○	×	×	×
倉吉西高校	8:15 登校	○	○	○	○
	15:50 下校	○	○	○	×
倉吉農業高校	8:35 登校	○	○	○	○
	15:10 下校	○	×	○	×
倉吉総合 産業高校	8:35 登校	○	○	○	○
	15:35 下校	○	○	○	○
倉吉北高校	8:30 登校	○	○	○	○
	15:30 下校	○	○	○	○
鳥取中央 育英高校	8:25 登校	○	×	×	×
	15:50 下校	○	○	○	○
倉吉養護学校	8:30 登校	○	○	○	×
	15:05 下校	○	×	○	×
琴の浦高等特別 支援学校	9:20 登校	×	○	×	○
	16:30 下校	○	○	○	×

記号	乗継時間
△	1～2分
○	3～29分
×	30分以上

※条件: 日ノ丸自動車のみによる移動

4. 移動に関する各種助成事業

4-1 通学に対する助成制度

○町では、小中高校生に対し以下のような定期券購入助成制度を設けている。

表 10 通学に関する助成事業（出典：教育総務課資料）

	内容
小学生	○定期券希望者は町の教育委員会が一括購入し学期ごとに配布 ○自家用車で送迎する家庭については、集落から学校までの距離から 2km 控除した距離×16 円/km×日数の合計額を年 3 回に分けて支給（20 日分 10 か月分を限度）
中学生	○定期券購入者へ居住集落から学校までの距離×16 円/km×20 日分の合計額を年 3 回に分けて支給（10 か月分を限度） ○自家用車で送迎する家庭については小学生と同様
高校生	○居住集落から三朝町役場までの往復距離に 16 円/km×20 日分の合計額を年 3 回に分けて支給（10 か月分を限度）

4-2 高齢者に対する助成制度

4-2-1 助成概要

○町では、高齢者に対し以下のような助成制度を設けている。

表 11 外出支援サービス事業（出典：健康福祉課資料）

制度名	概要	対象者	利用料・利用条件等
外出支援サービス	自宅から医療機関まで車で送迎	要介護認定者でバスの利用が困難な方。慢性疾患で 3ヶ月以上の通院が必要な方	利用料：800 円（片道） 利用日：月～金 （祝日等は休み） 利用条件：1 週間に 2 回まで
高齢者交通費助成（タクシー助成）	タクシー料金の一部を助成	車の運転及びバスの利用が困難な方で、以下のいずれかに該当する方 ○要支援、要介護認定者 ○75 歳以上の高齢者のみの世帯	タクシー料金の 1/2 を助成。 自己負担は 1,000 円を上限とする。 （助成上限額 5,000 円）
高齢者バス定期券購入助成	日ノ丸自動車が発行する高齢者向け定期券「架け橋」の購入費の一部を助成	70 歳以上の者（タクシー助成認定者は利用不可）	6ヶ月定期券 20,500 円に対し、10,000 円を助成

4-2-2 利用実績

(1) 外出支援サービス

○外出支援サービスの利用実績は以下のとおりで、減少傾向にある。

表 12 外出支援サービス（利用者数・回数等）

年度	利用者数	利用回数	雑入・実費弁償
平成 28 年度	14 人	70 回	671,200 円
平成 29 年度	11 人	49 回	455,200 円
平成 30 年度	10 人	38 回	347,200 円

表 13 外出支援サービス利用実績（委託料）

年度	5 km未満	5 km以上 10 km未満	10 km以上 15 km未満	15 km以上 20 km未満	20 km以上	合計
平成 28 年度	71,400 円	800,700 円	88,000 円	577,300 円	55,000 円	1,592,400 円
平成 29 年度	89,700 円	450,300 円	87,000 円	1,541,400 円	187,200 円	2,355,600 円
平成 30 年度	71,760 円	253,080 円	64,800 円	1,194,480 円	137,280 円	1,721,400 円

(2) タクシー助成

○タクシー助成の利用実績、登録者内訳は以下のとおりで、年々増加傾向にある。

表 14 タクシー助成利用実績

年度	登録者数	助成額	利用件数	発行枚数	利用率	平均助成額
平成 26 年度	71 人	1,490,060 円	976 件	2,596 枚	37%	1,531 円
平成 27 年度	92 人	2,244,080 円	1,474 件	3,588 枚	41%	1,522 円
平成 28 年度	127 人	3,133,710 円	2,018 件	5,176 枚	39%	1,533 円
平成 29 年度	152 人	4,229,030 円	2,612 件	6,364 枚	41%	1,619 円
平成 30 年度	156 人	4,909,920 円	3,003 件	6,968 枚	43%	1,635 円

表 15 登録者内訳

年度	要介護	要支援	75 歳以上	合計
平成 26 年度	22 人	49 人	-	71 人
平成 27 年度	41 人	51 人	-	92 人
平成 28 年度	50 人	49 人	28 人	127 人
平成 29 年度	62 人	44 人	46 人	152 人
平成 30 年度	65 人	40 人	51 人	156 人

(3) バス定期券助成

○バス定期券助成の利用実績は以下のとおりで、ほぼ横ばいで推移している。

表 16 バス定期券助成利用実績

年度	助成額	件数
平成 28 年度	1,366,800 円	134 件
平成 29 年度	1,417,800 円	139 件
平成 30 年度	1,387,200 円	136 件

4-3 障がい者に対する助成制度

4-3-1 助成概要

○町では、障がい者に対し以下のような助成制度を設けている。

表 17 障がい者への助成制度（出典：健康福祉課資料）

	概要	対象者	利用料・利用条件等
タクシー助成	障害者手帳所持者への助成	身体障害者手帳1級・2級所持者	月額1,000円を助成

4-3-2 利用実績

○移送サービスの利用実績は以下のとおりで、助成額は横ばいで推移している。

表 18 移送サービス（タクシーチケット）利用実績

年度	人数	助成額	交付額	利用率
平成26年度	16人	124,500円	192,000円	64.8%
平成27年度	15人	101,500円	145,000円	70.0%
平成28年度	16人	100,500円	161,500円	62.2%
平成29年度	18人	72,500円	174,000円	41.7%
平成30年度	20人	112,500円	240,000円	46.9%

5. 上位計画の整理

5-1 三朝町まち・ひと・しごと創生総合戦略

項目	内容	
策定主体	三朝町	
対象期間	平成27年度を初年度とする平成31年までの5年間とする。	
基本姿勢	○人口減少への対応…人口、経済、地域の課題に対して一体的かつ持続的に取り組んでいく。 ○まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立…「ひとの創生」、「しごとの創生」、「まちの創生」について一体的に取り組んでいく。	
基本方針	「心豊かで“キラリ”と光る町」	
	基本目標	事業内容
粹な教育で次代を担う みささっ子が育つまち	円滑な小学校統合への体制強化	○教育拠点と校外活動拠点の整備 ○安心で安全な通学手段確保と通学費支援 ○みささっ子の交流促進
	次代を担うみささっ子の育成	○教育環境の充実とみささっ子の学力向上 ○ふるさとを愛する教育の推進 ○特色ある教育による市やの広い人材育成の促進
縁に結ばれ切れ目なく みささっ子を育むまち	縁結び支援	○出逢い力の向上支援と場の提供 ○結婚へ向けた支援
	妊娠期からの継続した子育て支援	○ワーク・ライフ・バランスの促進 ○出産の喜び支援 ○“みささっ子育て”支援の充実
みささのなりわい振興と 創出に取り組むまち	みささのなりわい活性化	○資源のブランド化促進 ○担い手の確保・育成 ○資源の有効活用
	企業と就業者への支援	○創業・拡充支援 ○就業・雇用支援
人が行き交いみささ人が 暮らし続けたいまち	郷土愛の醸成促進	○ふるさとを学ぶ機会の提供 ○ふるさとに触れる機会の提供
	“みささ暮らし”の促進	○移住相談機能の強化と受け皿整備 ○移住者への支援
	宿泊拠点化に向けた交流人口の 増加促進	○日本遺産の磨き上げ ○観光プロモーションの実施強化 ○インパウンドの促進 ○滞在型まちづくりの推進 ○情報発信力の強化
暮らしやすさと安心感 のあるあったかいまち	100歳元気なまちづくり	○健康づくりの推進 ○介護予防の推進と福祉環境の充実
	安心・安全で暮らしやすいまちづくり	○安心・安全の確保 ○暮らしやすさの確保
	町民主体のまちづくり	○文化・スポーツ活動への支援 ○地域・町民活動への支援
	広域連携の推進	○鳥取県中部定住自立圏における連携推進 ○県境を越えた連携推進 ○国を超えた連携推進
公共交通に関する記述 (具体的事業)	○介護予防の推進と福祉環境の充実→高齢者交通費助成事業 ○安心で安全な通学手段確保と通学費支援、暮らしやすさの確保→公共交通対策事業	

5-2 第11次三朝町総合計画（平成31年3月策定）

計画の概要	
計画の期間	平成31年度から平成40年度までの10年間
将来像	笑顔と元気があふれ 輝く町
基本理念	「まち」と「ひと」個性が交響する町づくり
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ① 感性と自立心を育む町…学校、家庭、地域で手を携え、共に頑張る人づくり ② 支え合いでつながる町…生活の安全、地域の安全、町民の安心をみんなで創り上げる ③ いのちと健康を育む町 …子どもから高齢者まで、健康で元気に暮らすことのできる、誰にでもやさしい町を目指す ④ 豊かな資源を活かす町 …みささの持つ特色ある地域資源を有効に活用し、輝き続ける町を目指す ⑤ 笑顔で元気に暮らせる町…「みささスタイル」で充実した暮らしを創る
公共交通に関連した項目	
公共交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> ○ 小中高生の通学手段や町民の生活を支える移動手段として、不便を感じない新しい公共交通体制を検討する。 ○ 三朝町を訪れる多くの観光客の移動手段として、県内中部の観光地との連結を視野に入れた利便性の高い公共バス路線、ダイヤの調整に努める。 ○ 子どもから高齢者まで多くの町民が移動に使い、社会参加や地域活動の活性化につながる多様な移動の手段を整える。
その他関連した項目	
安全・安心の地域づくり	○ 運転免許自主返納の促進
安全で円滑な地域道路網の確保	<ul style="list-style-type: none"> ○ 降雪時には計画的に除雪を行い、町民生活の安全と安心を確保する。 ○ 山陰道の整備と併せ、鳥取県中部へのアクセス改善について、県や関係市町と連携した取組みを進める
高齢者福祉の充実	○ 高齢者が自由に外出できる環境の整備を行う
障がい児・者福祉の充実	○ 移動困難な者の移動手段の確保
観光の町の推進	<ul style="list-style-type: none"> ○ 温泉資源活用施設の建設と活用 ○ PR、プロモーションの充実 ○ 案内、メニューなどの多言語化 など
商工業のにぎわいづくり	○ 空き店舗の把握とデータ化、紹介等の総合窓口の設置 など
文化財の保存と活用	○ 文化財マップの作成・公開、日本遺産の認知向上のための情報発信 など
共につながり活力あるコミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域活性化交付金事業 ○ 地域拠点施設整備計画の策定 など

5-3 三朝町過疎地域自立促進計画（平成31年3月一部変更）

計画の概要	
計画の期間	平成28年4月1日～平成33年3月31日
公共交通に関連した項目	
遠距離通学費補助事業	遠距離通学児童や生徒の保護者に対し、通学費を補助し、保護者の負担を軽減する。
外出支援サービス事業	介護・支援を必要とする者に対し、自宅から医療機関へ送迎するサービスを社会福祉法人などに委託する
高齢者交通費助成事業	高齢などの理由により公共バスの利用が困難な者に対して交通費を助成する。
集落活性化補助	
その他関連した項目	
日本遺産魅力発信推進事業	日本遺産認定に伴い国内外から訪れる観光客を受け入れる体制を整備する。
世界遺産登録運動支援	世界遺産登録を目指す三徳山。その登録運動に向けた活動に対し支援を行う。
地域・集落協働活性化事業	広域的な地域運営組織が抱える様々な問題の解決や地域振興を目的とした活動に対し支援を行う。

5-4 三朝町高齢者福祉計画・第7期介護保険事業計画（平成30年3月）

計画の概要	
計画の期間	平成30年4月1日～平成33年3月31日
公共交通に関連した項目	
高齢者の暮らしを支援するサービスの充実	①高齢者交通費助成事業(タクシー助成) ②高齢者バス定期券購入費助成事業 ③外出支援サービス事業
その他関連した項目	
高齢者の生きがいをづくりの推進	①生涯学習の推進 ②文化・スポーツ活動の推進
地域社会参加の推進	①社会参加活動への支援 ②高齢者の就労支援
高齢者が自由に外出できる環境の整備	①高齢者等に配慮した公共的施設の整備 ②高齢者の外出支援

6. 三朝町公共交通の問題点・課題

6-1 通学利用以外の利用者の確保

6-1-1 利用の少ない穴鴨線、小河内線

(1) 平日

- 乗降調査結果から、小中高生を除く一般・高齢者の利用者数をみると、上井・三朝線、三朝線はどの便も比較的に利用されているのに対し、穴鴨線や小河内線は利用者なしの便も複数あり、利用されている便についてもその利用者は少ない。
- 特に小河内線は利用が非常に少なく、乗降調査の日は下りの便に1人、上りの便に2人の利用に留まっており、非効率な運行となっている。

(2) 休日

- 乗降調査による休日の利用は穴鴨線で下り6便に対し3便、上り5便に対し3便の利用に留まっており、1便当たりの利用者数も1～3人となっている。
- 小河内線については調査日の利用はまったくなかった。

(3) 課題

- 前述のように通学利用を除くと穴鴨線や小河内線の利用は非常にすくないのが現状であり、利用者のないバスが日常的に運行されていることが伺える。
- 穴鴨線、小河内線の利便性を検証し、ダイヤ等の改善を図るほか、必要に応じてデマンド型の運行を導入するなどの再編が必要と考えられる。

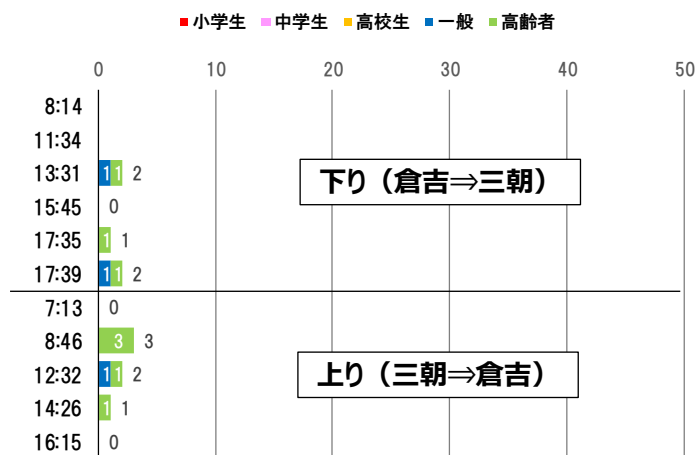


図 72 乗降調査結果（穴鴨線の休日利用状況）

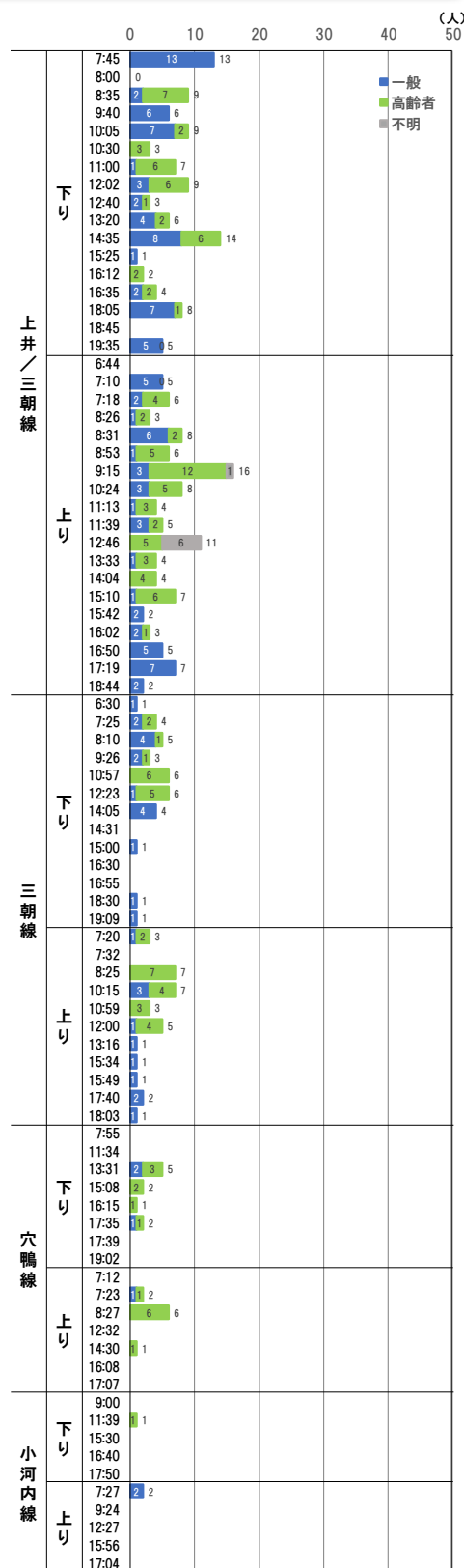


図 71 乗降調査結果（小中高を除く）

6-2 倉吉方面・西倉吉方面への移動利便性の確保

6-2-1 上井・三朝線と三朝線の接続改善

(1) 三朝町のバス路線の特徴

- 三朝町は倉吉市に通院や買物を依存する傾向にあるが、倉吉駅方面と西倉吉方面の2方向に目的地が分かれており、倉吉駅方面には主に上井・三朝線が、西倉吉方面には主に三朝線と穴鴨線が移動手段としての役割を果たしている。
- このような状況から、目的に応じて倉吉駅方面や西倉吉方面のバスを使い分けるためには、各バス路線相互の接続が重要となる。

(2) 上井・三朝線と三朝線間の接続状況

①上り（三朝⇒倉吉）

- 片柴バス停から神倉バス停にかけての沿線住民が、三朝町役場前で三朝線から上井・三朝線に乗り継いで倉吉駅方面に出かける場合の接続は以下のとおりで、7時～8時台の接続が悪い。

表 19 三朝線から上井・三朝線への朝の接続状況（上り）

三朝線（生田車庫行き）			三朝町役場前	上井・三朝線（倉吉駅行き）		
起点	発時刻	着時刻		発時刻	着時刻	終点
神倉	7:20	7:45	同時刻の着発	7:45	8:03	倉吉駅
	8:25	8:50	同時刻の着発 待ち時間 12分	8:50 9:02	9:02 9:20	
	12:00	12:24	待ち時間 48分	13:12	13:30	
	15:49	16:11	待ち時間 13分	16:24	16:36	

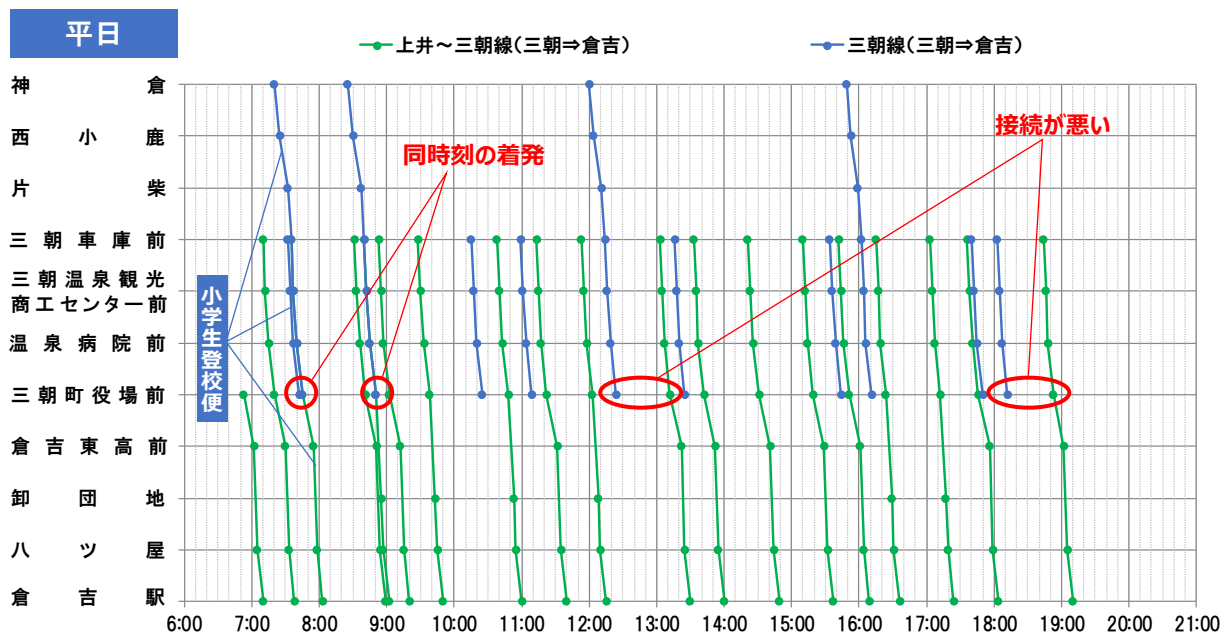


図 73 三朝線から上井・三朝線への乗換接続状況（上り）

○片柴バス停から上吉原バス停にかけての沿線住民が、三朝町役場前で上井・三朝線から三朝線に乗り継いで西倉吉方面に出かける場合の接続についても、7時台～9時台が特に悪い。

表 20 上井・三朝線から三朝線への朝の接続状況（上り）

上井・三朝線（倉吉駅行き）			三朝町役場前	三朝線（生田車庫行き）		
起点	発時刻	着時刻		発時刻	着時刻	終点
上吉原	7:18	7:45	同時刻の着発	7:45	8:11	生田車庫
三徳山駐車場	8:26	8:50	同時刻の着発	8:50	9:16	
	9:15	9:38	待ち時間 47 分	10:25	10:50	
	10:24	10:48	待ち時間 21 分	11:09	11:34	
	11:39	12:03	待ち時間 21 分	12:24	12:50	
上吉原	12:46	13:12	待ち時間 13 分	13:25	13:50	
	14:04	14:31	待ち時間 73 分	15:44	16:09	
三徳山駐車場	16:02	16:24	待ち時間 86 分	17:50	18:15	
	16:50	17:12	待ち時間 38 分			
上吉原	17:19	17:46	待ち時間 4 分	18:12	18:37	
			待ち時間 26 分			

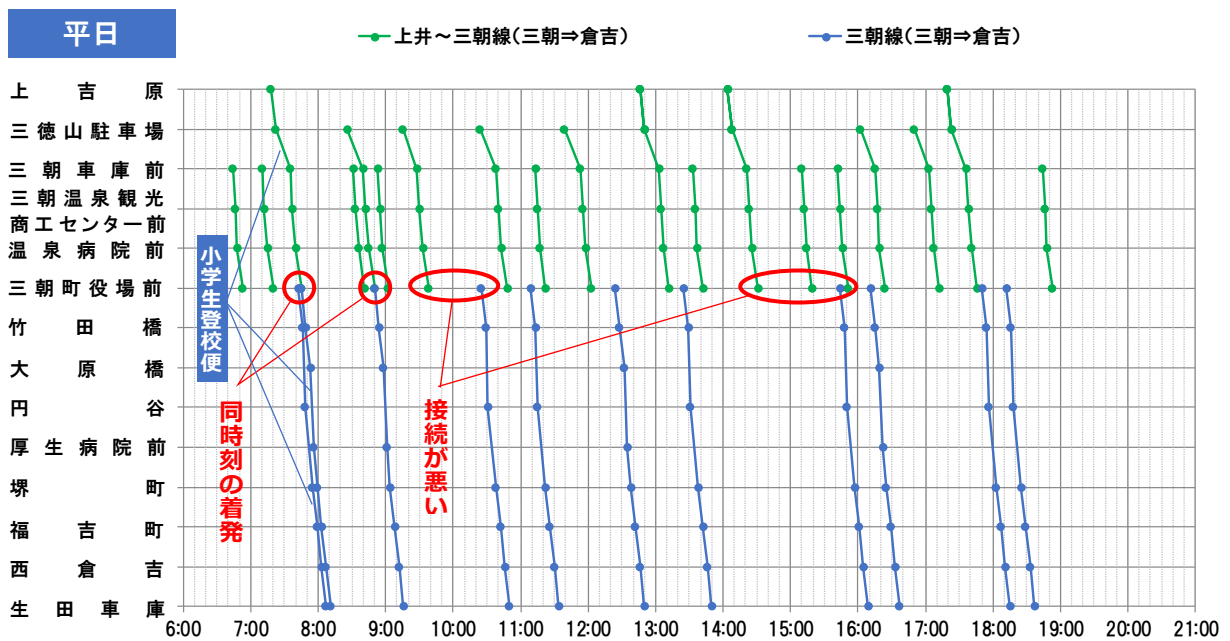


図 74 上井・三朝線から三朝線への乗換接続状況（上り）

②下り（倉吉⇒三朝）

- 倉吉駅方面から神倉方面へ帰宅する場合の三朝町役場前での乗り換え接続をみると 11 時台は良好だが、12 時台、16 時台、18 時台は 30 分前後の待ち時間が発生する。
- 倉吉駅 18:45 発⇒三朝町役場 18:57 着の上井・三朝線に対し、三朝線はその 1 分前に三朝町役場を出発するケースがみられる。
- 上井・三朝線と三朝線の、三朝町役場前～三朝車庫前でダイヤが重複している便がある。

図 75 上井・三朝線から三朝線への乗換接続状況（下り）

上井・三朝線（上吉原行き）			三朝町役場前	三朝線（神倉行き）		
起点	発時刻	着時刻		発時刻	着時刻	終点
倉吉駅	11:00	11:12	待ち時間 11 分	11:23	11:46	神倉
	12:02	12:20	待ち時間 29 分	12:49	13:12	
	13:20	13:32	待ち時間 85 分	14:57	15:20	
	16:35	16:53	待ち時間 28 分	17:21	17:46	
	18:05	18:23	待ち時間 33 分	18:56	19:18	
	18:45	18:57	1 分違いで×			
	19:35	19:53	×	-	-	

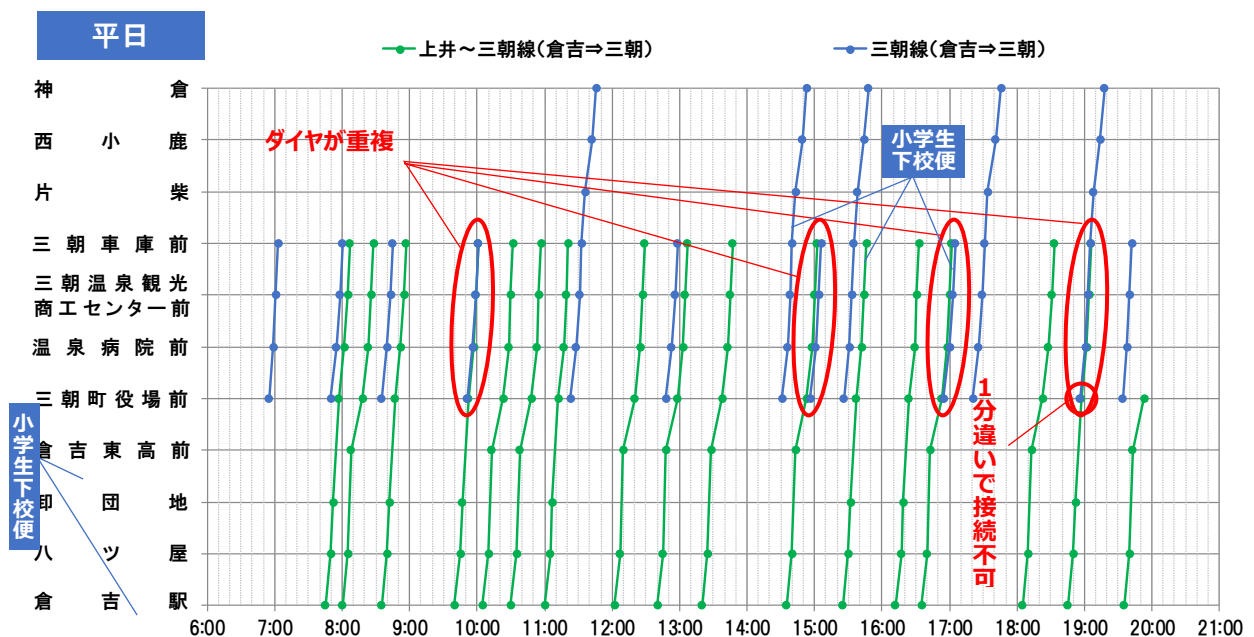


図 76 上井・三朝線から三朝線への乗換接続状況（下り）

- 西倉吉方面から三徳山方面へ帰宅する場合の三朝町役場前での乗り換え接続をみると、生田車庫 9:26 発の便が三朝町役場前で上井・三朝線と 1 分の接続となっており、遅延により接続できない場合、次の便まで 1 時間以上の待合時間が発生する。
- 10 時台～14 時台は 1 時間前後の待合時間が発生し、接続が悪い。
- 16 時台～18 時台は 2 分違いで接続していないケースや待合時間が 1 分というケースもあり、接続が悪い。

表 21 三朝線から上井・三朝線への乗換接続状況（下り）

起点	三朝線（神倉行き）		三朝町役場前	上井・三朝線（上吉原行き）		終点
	発時刻	着時刻		発時刻	着時刻	
生田車庫	7:25	7:50	待ち時間 7 分	7:57	8:21	三徳山駐車場
	8:10	8:35	待ち時間 12 分	8:47	9:10	
	9:26	9:51	待ち時間 1 分	9:52	10:14	
	10:57	11:23	待ち時間 81 分	11:12	11:34	上吉原
	12:23	12:48	待ち時間 57 分	12:20	12:46	
	14:05	14:31	待ち時間 60 分	13:38	14:04	三徳山駐車場
	14:31	14:56	待ち時間 66 分	15:37	15:59	
	15:00	15:26	待ち時間 41 分			
	16:30	16:55	2 分違いで×	16:53	17:19	上吉原
	16:55	17:21	待ち時間 96 分	18:57	19:18	三徳山駐車場
	18:30	18:56	待ち時間 1 分			
	19:09	19:34	×	-	-	

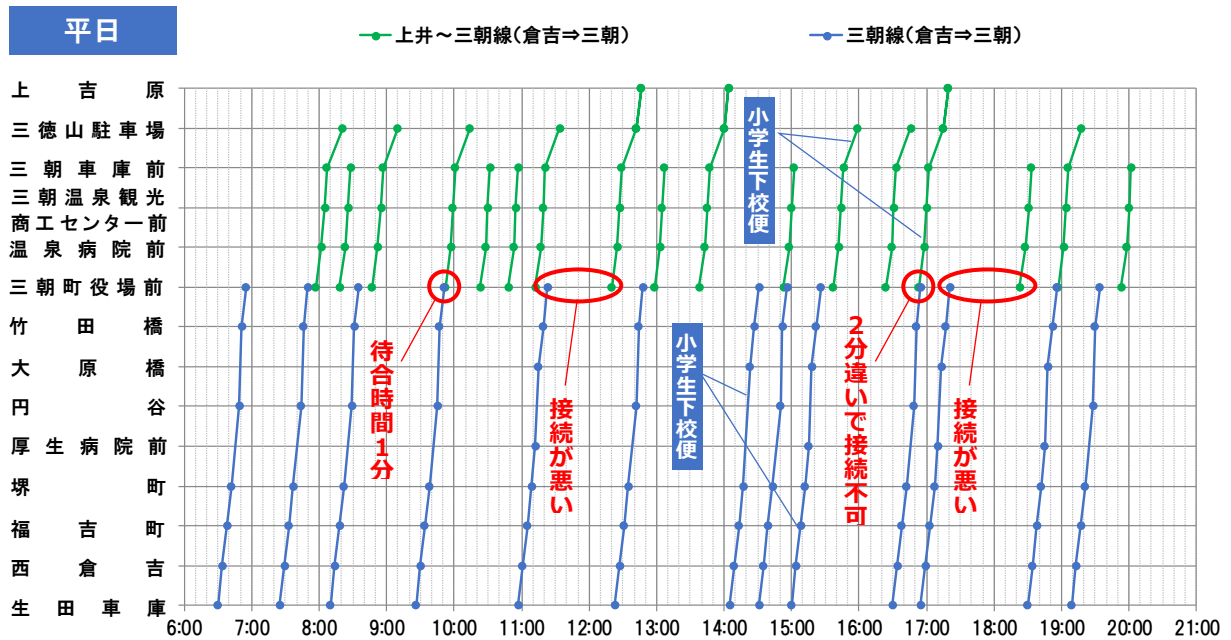


図 77 三朝線から上井・三朝線への乗換接続状況（下り）

6-2-2 通学利便性の確保

○前述のように三朝町内を運行する4路線を使った通学の利便性を確保する必要がある。

《まとめ》

- 朝夕の小学生の通学便を今後も維持していく必要がある。
- 上井・三朝線と三朝線相互の接続が悪い箇所が散見されることから、特に午前中の倉吉方面行き、昼前後と夕方の倉吉方面からの帰りの時間帯について、ダイヤ調整等による接続改善が望まれる。

6-3 穴鴨線沿線住民の移動利便性の確保

6-3-1 穴鴨線と上井・三朝線との接続改善

(1) 上り

- 穴鴨線は7時台と15時～17時台の便が小中高校生の通学に利用されている。
- 穴鴨線には倉吉駅方面行きと生田車庫行きがあるが、倉吉駅方面行きは午後の時間帯に1往復しかないため、午前中に倉吉駅方面に行くためには上井・三朝線に乗り換える必要がある。
- 穴鴨線の午前中の倉吉方面行きは3便で、木地山 7:12 発の便は三朝町役場での接続時間が1分しかなく、次の上西谷上 7:23 発は上井・三朝線の接続に52分の待ち時間が発生するなど、7時台の便は接続が悪い。
- 11時台～17時台は三朝町役場前で停車しないため、大原南口等での乗り換えが必要となる。

表 22 穴鴨線と上井・三朝線との接続状況（上り）

穴鴨線（生田車庫行き）			三朝町役場前 （内）	上井・三朝線		終点
起点	発時刻	着時刻		発時刻	着時刻	
木地山	7:12	7:44	×	7:20	7:38	倉吉駅
			待ち時間 1分	7:45	8:03	
上西谷上	7:23	7:49	4分違いで×			
			待ち時間 52分			
	17:07	17:31	待ち時間 15分	17:46	18:04	
起点	発時刻	着時刻	大原南口	発時刻	着時刻	終点
下畑	8:27	9:01	待ち時間 3分	9:04	9:20	倉吉駅
下畑	14:30	15:02	待ち時間 19分	15:21	15:37	
木地山	16:08	16:37	待ち時間 37分	17:14	17:24	

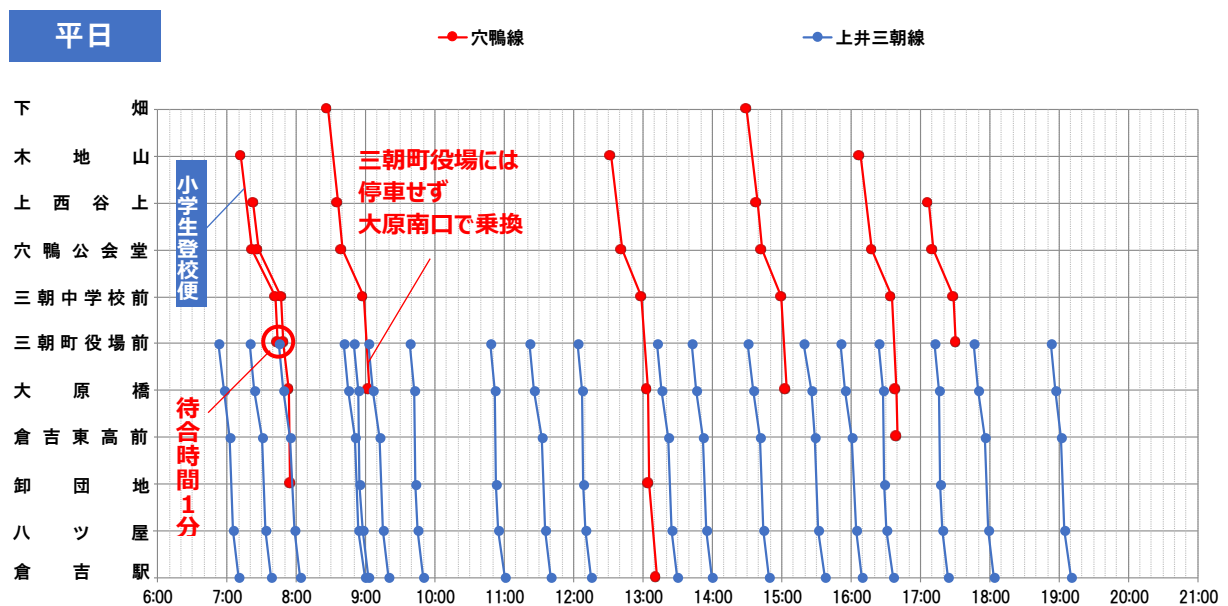


図 78 穴鴨線と上井・三朝線の接続状況（上り）

(2) 下り

- 倉吉駅方面から穴鴨方面への接続をみると 13 時台と 16 時台、19 時台は良好だが、その他の時間帯は 1 時間前後の待ち時間が発生する。
- 下り 7 便中（海田車庫発を除く）4 便は三朝町役場前で停車しないため、大原南口等での乗り換えが必要となる。

表 23 穴鴨線と上井・三朝線の接続状況（下り）

上井・三朝線（上吉原行き）			三朝町役場前 （内）	穴鴨線（下畑・上西谷上・木地山行き）		
起点	発時刻	着時刻		発時刻	着時刻	終点
倉吉駅	7:45	7:57	2分違いで×	7:55	8:19	上西谷上
	16:35	16:53	待ち時間 46 分	17:39	18:10	下畑
	18:45	18:57	待ち時間 5 分	19:02	19:22	穴鴨公会堂前
起点	発時刻	着時刻	大原南口	発時刻	着時刻	終点
倉吉駅	11:00	11:10	待ち時間 46 分	11:57	12:27	木地山
	13:20	13:36	待ち時間 18 分	13:54	14:28	下畑
	16:12	16:22	待ち時間 16 分	16:38	17:03	上西谷上

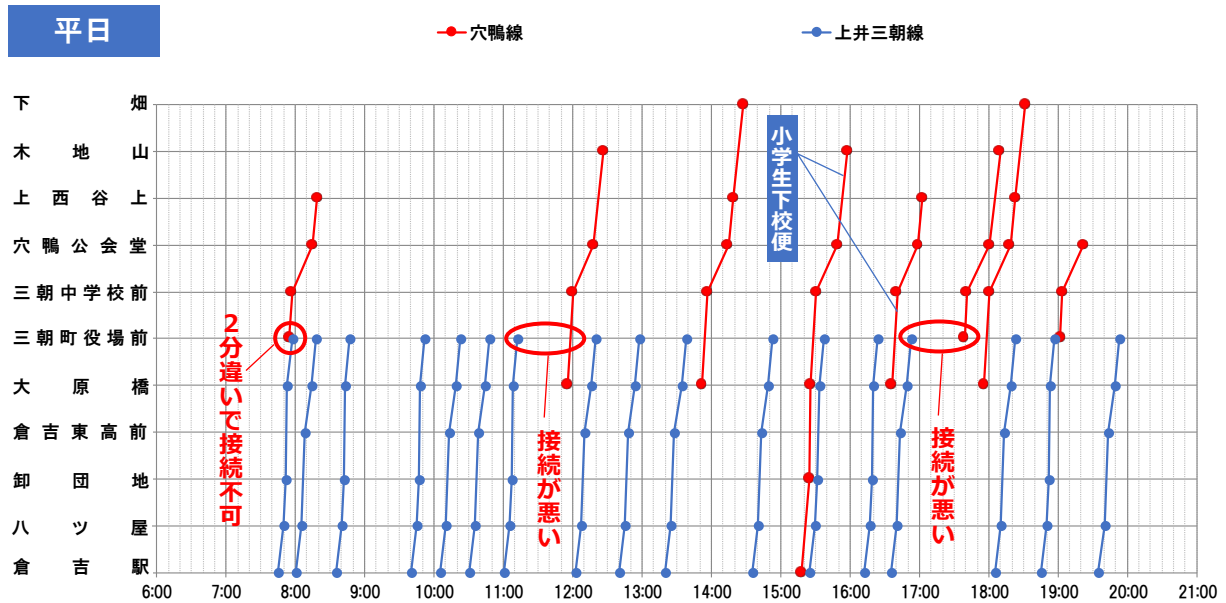


図 79 穴鴨線と上井・三朝線の接続状況（下り）

6-3-2 穴鴨線と三朝線との接続改善

(1) 上り

○朝の時間帯に穴鴨方面から西倉吉方面に行くには、生田車庫行きを除くと三朝線の三朝町役場前 7:42 発、7:45 発の 2 便があるが、7:42 発は 2 分違いで穴鴨線と接続しておらず、7:45 発には穴鴨線との待ち時間が 1 分しかない。(但し、上西谷上 7:23 発に乗れば西倉吉方面に直接行くことができる。)

表 24 穴鴨線と三朝線の接続状況 (上り)

穴鴨線 (三朝町役場内・海田車庫行き)			三朝町役場前 (内)	三朝線 (生田車庫行き)		
起点	発時刻	着時刻		発時刻	着時刻	終点
木地山	7:12	7:44 (止)	2分違いで×	7:42	8:07	生田車庫
			待ち時間 1分	7:45	8:11	
			待ち時間 66分	8:50	9:16	
上西谷上	17:07	17:31 (止)	待ち時間 19分	17:50	18:15	
起点	発時刻	着時刻	大原南口	発時刻	着時刻	終点
木地山	12:32	13:02 (海田)	待ち時間 25分	13:27	13:50	生田車庫

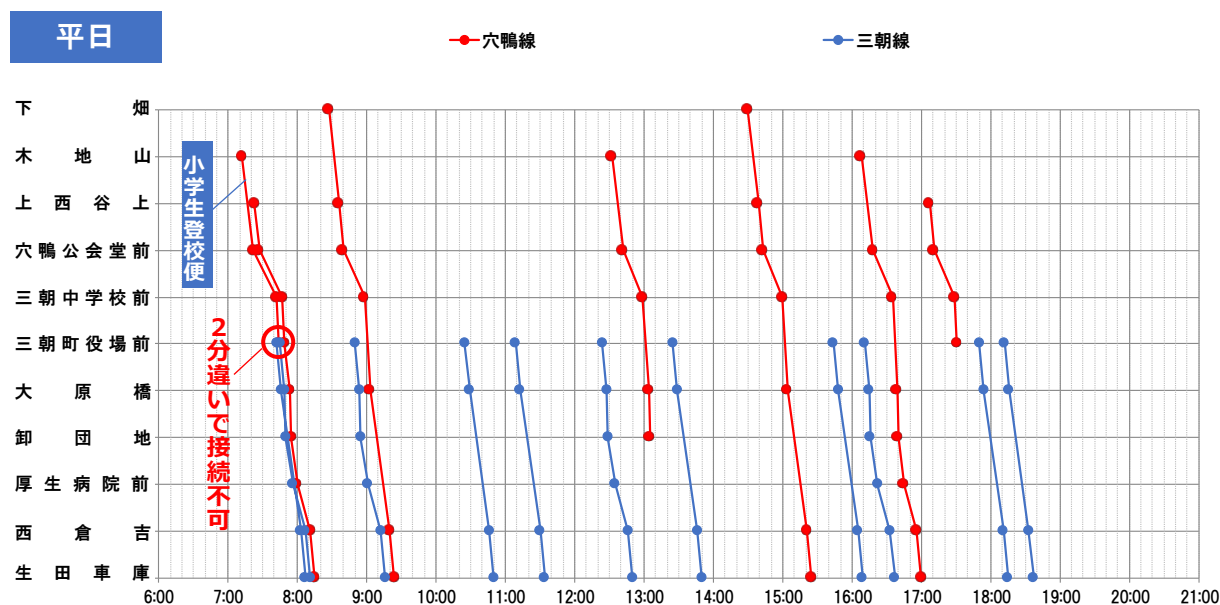


図 80 穴鴨線と三朝線の接続状況 (上り)

(2) 下り

○生田車庫方面⇒三朝町役場前発⇒穴鴨方面行きとの接続は概ね良好だが、終点が上西谷上と木地山に限定されており、下畑方面の利用者は不便となる。

表 25 穴鴨線と三朝線の接続状況（下り）

三朝線（神倉行き）			三朝町役場前 （内）	穴鴨線（役場前発⇒下畑・上西谷上・木地山行き）		
起点	発時刻	着時刻		発時刻	着時刻	終点
生田車庫	7:25	7:50	待ち時間 24 分	8:14	8:38	上西谷上
	15:00	15:26	待ち時間 19 分	15:45	16:14	木地山
	16:55	17:21	待ち時間 18 分	17:39	18:10	

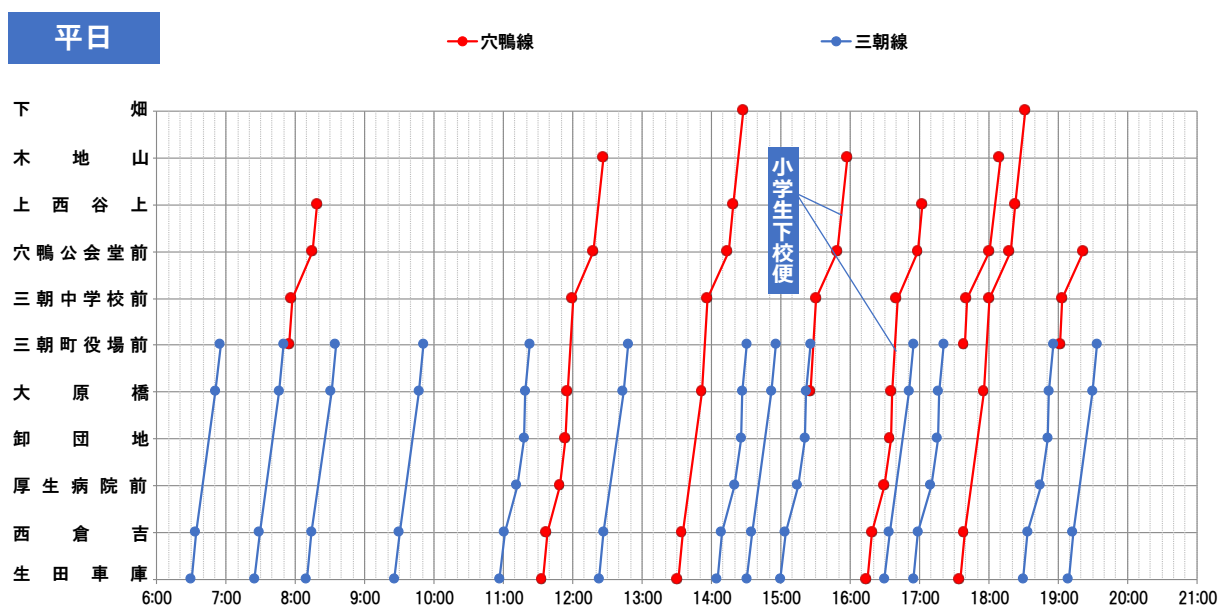


図 81 穴鴨線と三朝線の接続状況（下り）

《まとめ》

- 朝夕の小学生の通学便を今後も維持していく必要がある。
- 穴鴨線と三朝線との接続は比較的良いが、穴鴨線と上井・三朝線との接続は改善の余地がある。
- 朝の倉吉駅方面行き、昼前と夕方の倉吉駅方面からの帰り便を中心に、ダイヤ調整等による接続の改善が望まれる。
- 一方で、地形的な条件から起終点が下畑、上西谷上、木地山と3か所に分かれていること、また全体的に利用が少ないことなどから、地域を面的にフォローできる区域運行、予約に応じて運行するデマンド型の交通の導入等も検討する必要がある。

6-4 小河内線沿線住民の移動利便性の確保

6-4-1 小河内線と上井・三朝線との接続改善

(1) 上り

- 小河内線から倉吉市内へ行く路線は実光 7:27 発の海田車庫行きのみで、それ以外の4便は三朝町役場内止めとなる。
- 朝一の海田車庫行きを除くと、午前中に上井・三朝線に乗り換えて倉吉駅方面に行くことができるのは実光 9:24 発の1便のみで、乗り換えの待ち時間が1時間以上あり不便な状況にある。
- それ以外の時間帯は概ね良好な接続となっている。

表 26 小河内線と上井・三朝線の接続状況（上り）

小河内線（三朝町役場・海田車庫行き）			三朝町役場前 （内）	上井・三朝線（倉吉駅行き）		
起点	発時刻	着時刻		発時刻	着時刻	終点
実光	9:24	9:45	7分違いで×	9:38	9:50	倉吉駅
			待ち時間 63分	10:48	11:00	
	12:27	12:47	待ち時間 25分	13:12	13:30	
	15:56	16:16	待ち時間 8分	16:24	16:36	
	17:04	17:24	待ち時間 22分	17:46	18:04	

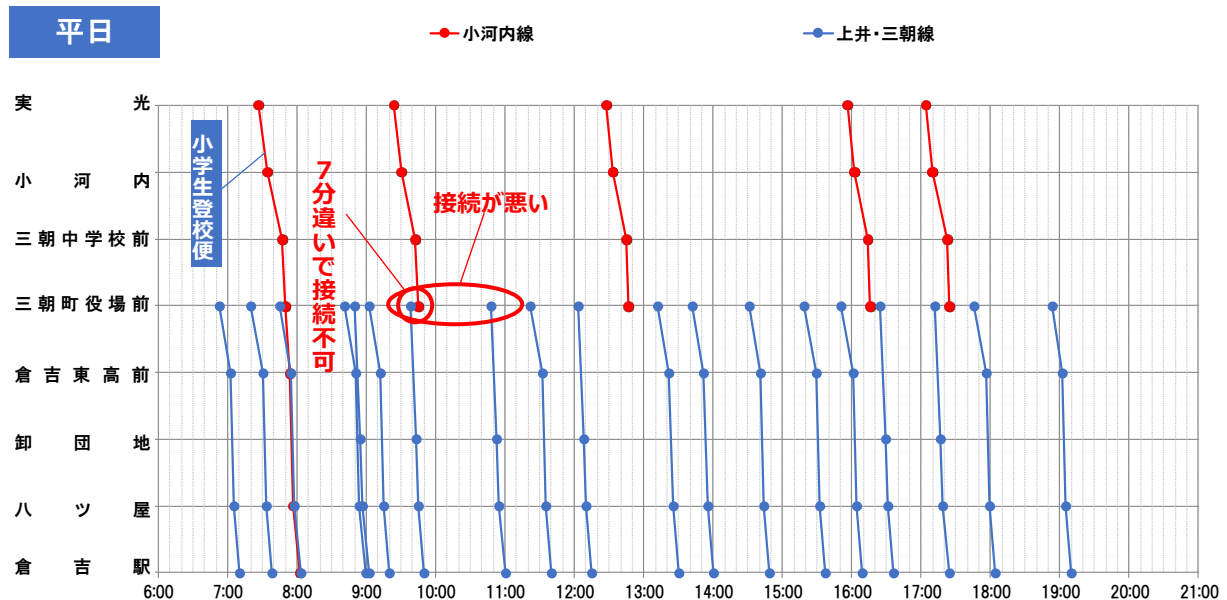


図 82 小河内線と上井・三朝線の接続状況（上り）

(2) 下り

- 小河内線の下りは、海田車庫 11:39 発以外の 4 便は全て三朝町役場内発となっている。
- 海田車庫 11:39 発を過ぎると 15 時台まで便がなく、三朝町役場内 15:30 発の便に接続している上井・三朝線との接続時間は 30 分以上となっているほか、三朝町役場内 17:50 発への待ち時間は 1 時間近くある。

表 27 小河内線と上井・三朝線の接続状況（下り）

上井・三朝線（上吉原行き）			三朝町役場前 （内）	小河内線（実光行き）		
起点	発時刻	着時刻		発時刻	着時刻	終点
倉吉駅	8:35	8:47	待ち時間 13 分	9:00	9:21	実光
	14:35	14:53	待ち時間 37 分	15:30	15:51	
	15:25	15:37	7 分違いで×			
	16:12	16:24	待ち時間 16 分	16:40	17:01	
	16:35	16:53	待ち時間 57 分	17:50	18:11	

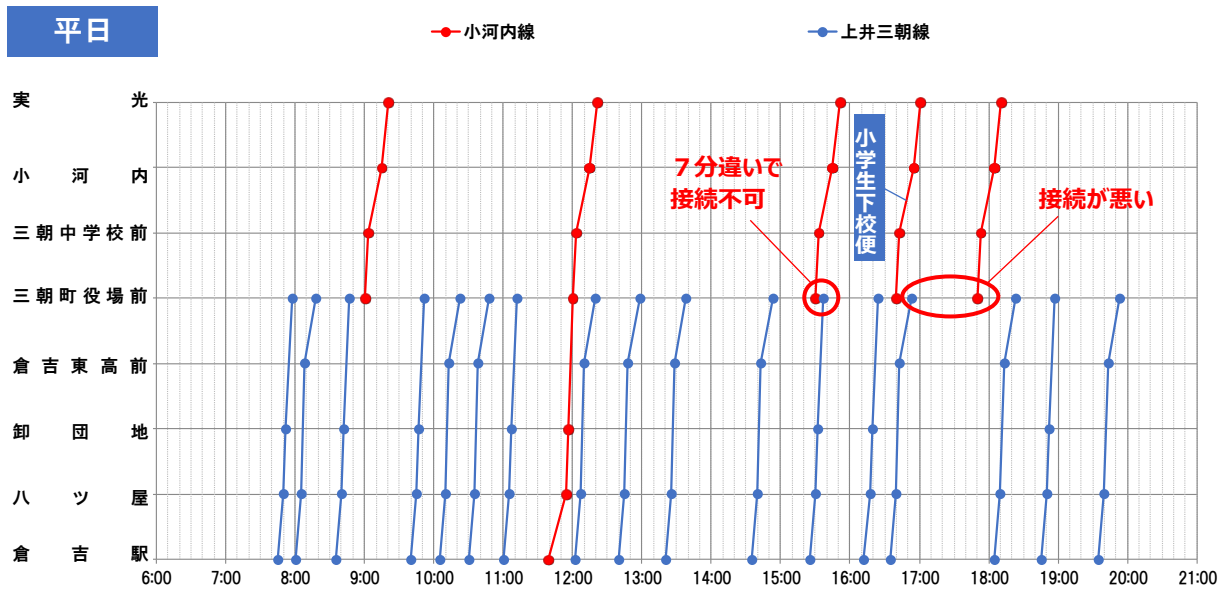


図 83 小河内線と上井・三朝線の接続状況（下り）

6-4-2 小河内線と三朝線との接続改善

(1) 上り

○実光から西倉吉方面に行く際に5分差で接続できていない便が2つあり、その他の便も長い待ち時間が発生するなど、全体的に接続が悪く、小河内線沿線から西倉吉方面への利便性が低い。

表 28 小河内線と三朝線の接続状況（上り）

小河内線（三朝町役場・海田車庫行き）			三朝町役場前 （内）	三朝線（生田車庫行き）		
起点	発時刻	着時刻		発時刻	着時刻	終点
実光	7:27	7:50	5分差で×	7:45	8:11	倉吉駅
			待ち時間 60分	8:50	9:16	
	9:24	9:45	待ち時間 40分	10:25	10:50	
	12:27	12:47	待ち時間 38分	13:25	13:50	
	15:56	16:16	5分差で×	16:11	16:37	
			待ち時間 94分	17:50	18:15	
17:04	17:24	待ち時間 26分				

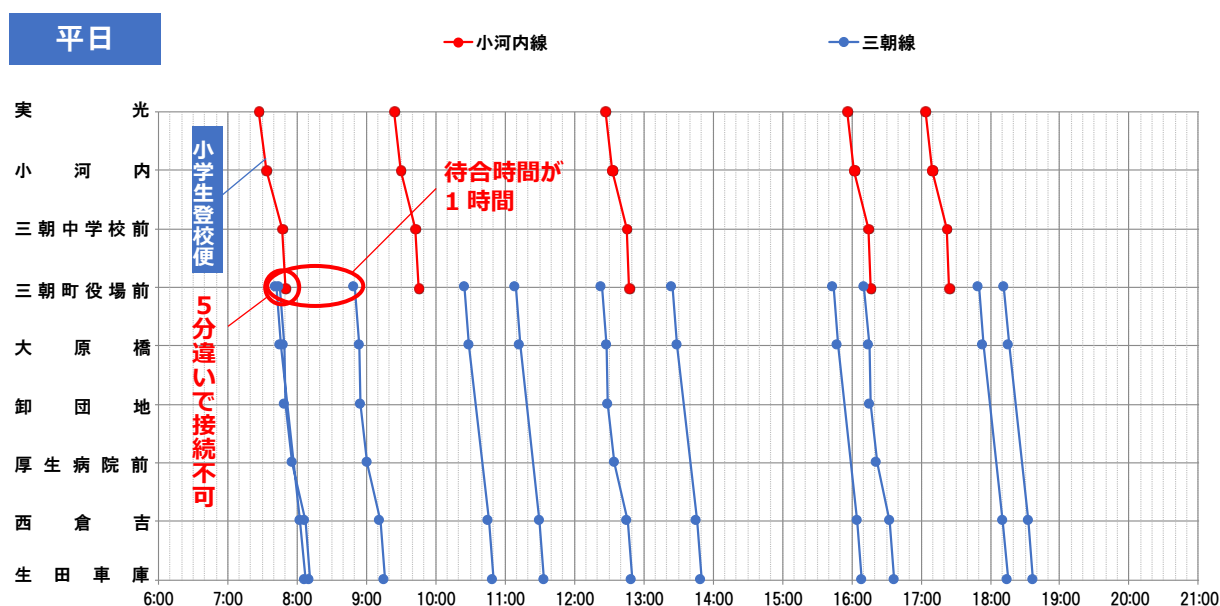


図 84 小河内線と三朝線の接続状況（上り）

(2) 下り

- 生田車庫 10:57 発の便で西倉吉方面から三朝町役場前まで帰っても、小河内線の出発まで 37 分の待ち時間が生じる。
- 生田車庫 15:00 発の便と小河内線は 4 分の接続でスムーズだが、三朝線に 5 分程度の遅れが生じた場合は次の三朝町役場内 16:40 発まで 1 時間以上の待ち時間が発生する。

表 29 小河内線と三朝線の接続状況（下り）

三朝線（三朝車庫・神倉行き）			三朝町役場前 （内）	小河内線（実光行き）		
起点	発時刻	着時刻		発時刻	着時刻	終点
生田車庫	8:10	8:35	待ち時間 25 分	9:00	9:21	実光
	10:57	11:23	待ち時間 37 分	12:00	12:21	
	15:00	15:26	待ち時間 4 分	15:30	15:51	
			待ち時間 74 分	16:40	17:01	
16:55	17:21	待ち時間 29 分	17:50	18:11		

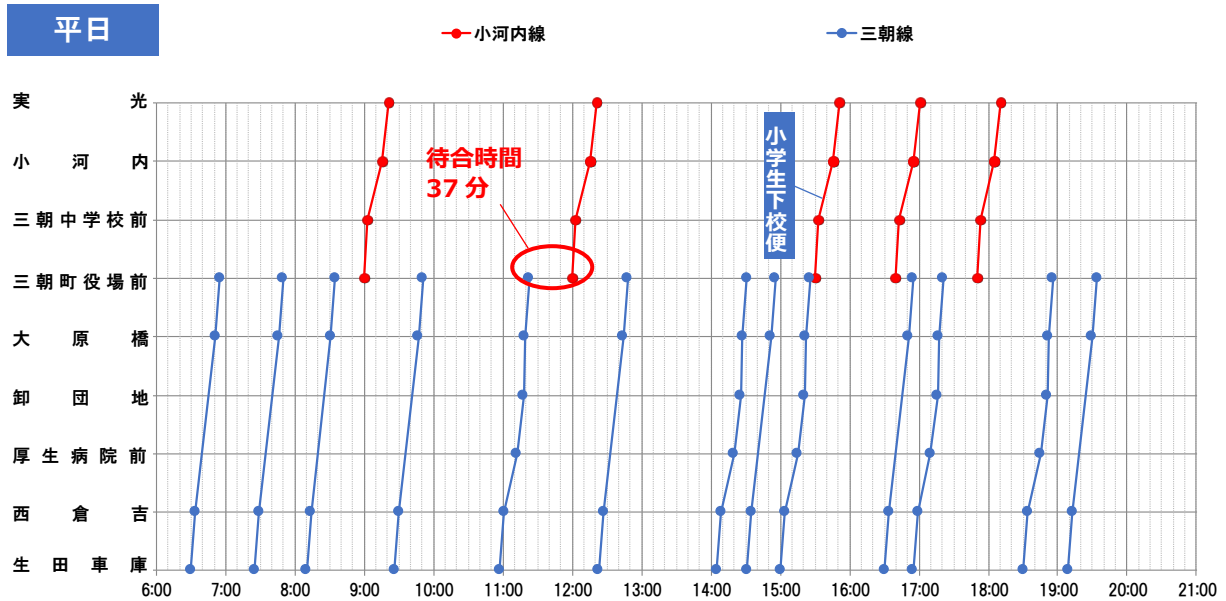


図 85 小河内線と三朝線の接続状況（下り）

《まとめ》

- 朝夕の小学生の通学便を今後も維持していく必要がある。
- 小河内線と三朝線、上井・三朝線との接続は比較的よいが、全体的に利用が少ないことから予約に応じて運行するデマンド型の交通の導入等も検討する必要がある。

7. 三朝町公共交通再編の考え方

7-1 基本的な考え方

○三朝町の公共交通のあり方について、以下のような考え方を基本的とする。

7-1-1 上井・三朝線、三朝線

(1) 基幹路線としての位置づけ

- 上井・三朝線は倉吉駅方面と三朝町をつなぐ重要路線であり、便数も多いことから、基幹路線と位置付けて今後も現状の運行を維持していく。
- 三朝線は西倉吉方面と三朝町をつなぐ重要路線であり、基幹路線として位置付けて今後も現状の運行を維持していく。

(2) 観光路線としての位置づけ

- 上井・三朝線は三朝温泉や三徳山への観光目的で利用されていることから、観光路線として位置づけ、移動利便性の向上を図っていく。
- 三朝線は三朝温泉と倉吉市の赤瓦・白壁土蔵をつなぐ観光路線として機能しており、観光路線として位置付けて移動利便性の向上を図っていく。

(3) 通学路線としての位置づけ

- 上井・三朝線は三朝小学校、三朝中学校をはじめ、倉吉東高校や各高校への通学路線として機能しており、今後も通学路線として登下校時の移動利便性を確保していく。
- 三朝線は三朝小学校、三朝中学校をはじめ、倉吉西高校や倉吉農業高校等への通学路線として機能しており、今後も通学路線と位置付けて登下校時の移動利便性を確保していく。

7-1-2 穴鴨線、小河内線

(1) フィーダー路線としての位置づけ

- 上井・三朝線や三朝線にくらべて穴鴨線や小河内線は全体の便数が少なく、倉吉市内までアクセスできる便も少ないことから、単独路線としての利便性は低く、その影響もあって利用者は小中高校生を除くと極めて少ない。
- 利便性向上を図るため路線を延伸したり便数を増やすことは現実的ではないことから、この二つをフィーダー路線と位置付け、基幹路線である上井・三朝線や三朝線との接続の改善を図り、三朝町役場周辺で乗り継ぐことによって移動利便性を高めていく。

(2) 通学路線としての位置づけ

- 穴鴨線、小河内線は三朝小学校、三朝中学校への通学路線として機能していることから、通学路線と位置づけ朝夕の通学時間帯の利便性向上を図っていく。

7-2 3つの視点からの検討

○前述の基本的な考え方に基づき、以下の三つの視点から今後の方向性を検討する。

7-2-1 通学の視点からの考え方

(1) 通学利用の現状

① 登校時

- 登校時、4路線とも小・中・高校生が利用している。
- 小学校終業後はスポ少、放課後児童クラブ、習い事等のため、下校時の利用は登校時よりも少ない。
- 穴鴨線、小河内線と上井・三朝線との接続、上井・三朝線、小河内線とJRとの接続が悪い箇所があり、鳥取中央育英高校へバスとJRで行くことができない。

【 平 日 】

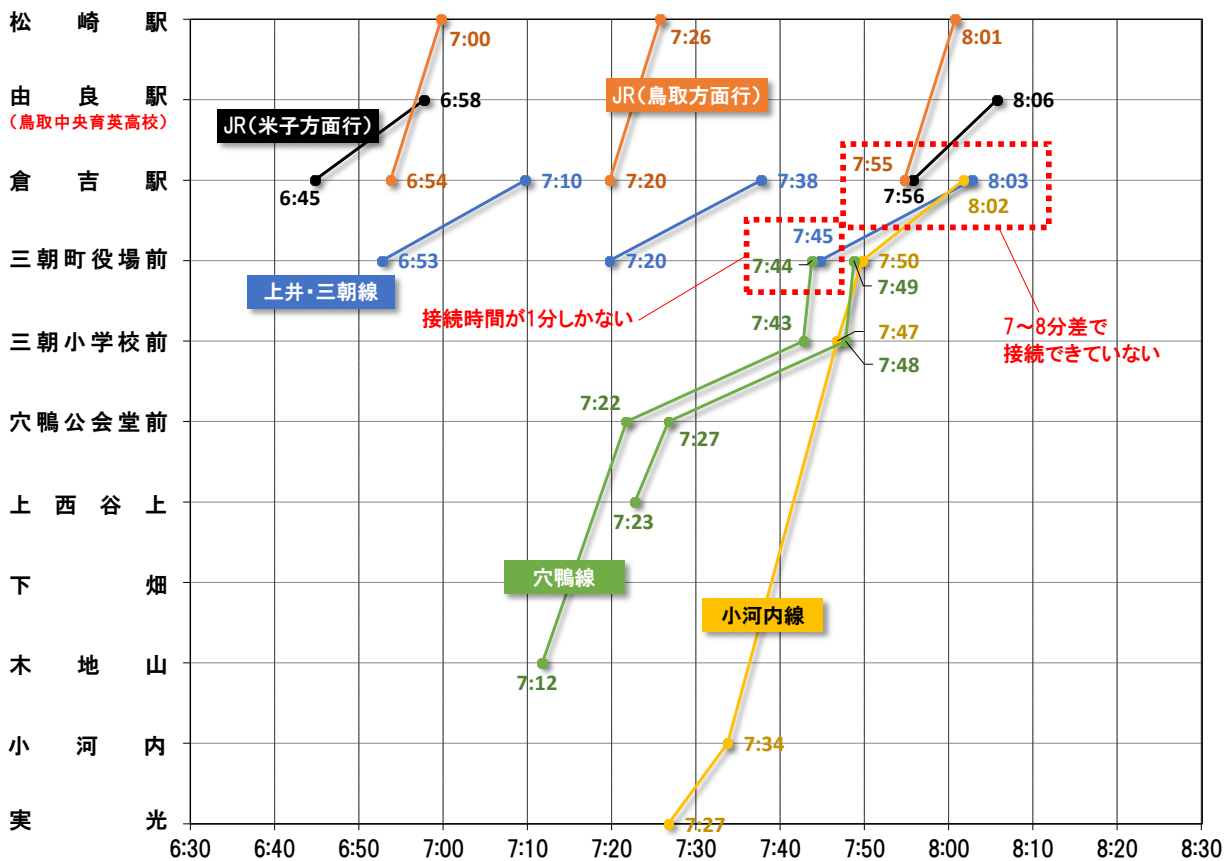


図 86 登校時の穴鴨線、小河内線と上井・三朝線、JR 山陰本線との接続状況

②下校時

《15 時台》

- 三朝線と穴鴨線、小河内線は接続しているが、上井・三朝線と穴鴨線、小河内線は接続していない。
- 穴鴨線が三朝町役場前（内）に停車しないため、三朝線との乗り換え時には三朝町役場から三朝小学校まで徒歩移動する必要がある。（接続時間：4分）

《16 時台》

- 上井・三朝線（倉吉駅 16:12 発）と穴鴨線、小河内線は 20 分以内で接続している。
- 穴鴨線が三朝町役場前（内）に停車しないため、三朝線との乗り換え時には三朝町役場から三朝小学校まで徒歩移動する必要がある。（接続時間：16分）

《17 時台》

- 三朝線と穴鴨線、小河内線は 20～30 分以内で接続しているが、この時間帯の上井・三朝線の運行がないため、上井・三朝線と穴鴨線、小河内線との接続ができていない。

《18～19 時台》

- 由良駅（鳥取中央育英高校）から倉吉駅行きの JR と接続している上井・三朝線と、穴鴨線、小河内線は接続していない。（小河内線は 18 時以降の運行がない）
- 19 時前に三朝町役場前に到着する上井・三朝線、三朝線と穴鴨線の接続は良好である。

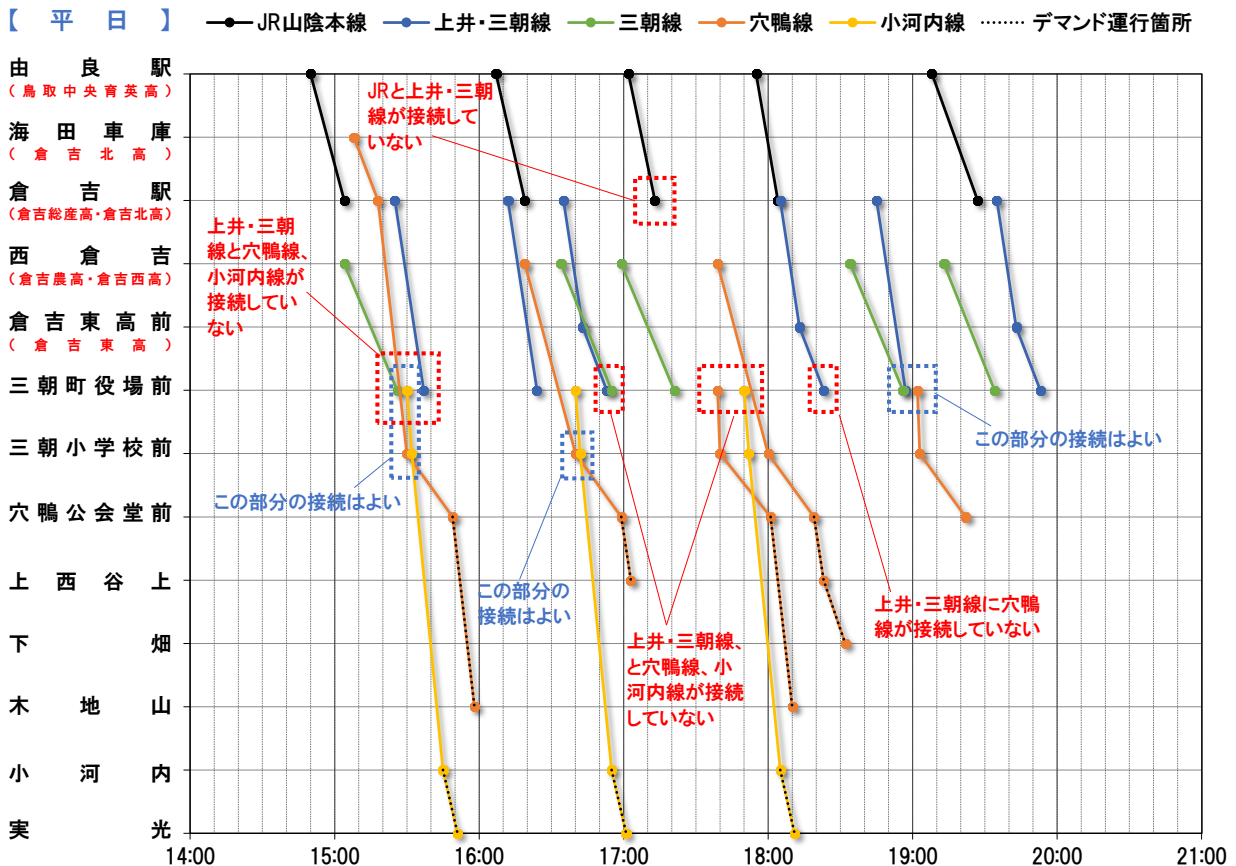


図 87 上井・三朝線、三朝線と穴鴨線、小河内線の接続状況（現状）

(2) 今後の方向性

①登校

- 通学路線の考え方としては、義務教育である小中学校への登下校便の確保を最優先する。
- 高校生の登校については各路線の接続の改善が望まれるが、小中学生の登校便を今まで通り確保するためダイヤ調整を行わず現状維持とする。

②下校

- 穴鴨線、小河内線は小中学生の下校時間帯となる 15 時台に定時定路線で各 1 便ずつ運行し、その他の路線はデマンド運行で対応する。(中高学年下校時間 15:20)
- 上井・三朝線、三朝線は必要に応じてダイヤを微調整する。

表 30 現在通学に利用されている便と今後の方向性

分類		上井・三朝線	三朝線	穴鴨線	小河内線
登校時	小学生	上吉原 7:18 発	神倉 7:20 発 三朝車庫 7:32 発	木地山 7:12 発	実光 7:27 発
	中学生		神倉 7:20 発	上西谷上 7:23 発	
	高校生	三朝車庫前 7:10 発 上吉原 7:18 発	神倉 7:20 発 三朝車庫 7:32 発	上西谷上 7:23 発	実光 7:27 発
下校時	小学生	倉吉駅 15:25 発 倉吉駅 16:35 発	生田車庫 15:00 発 生田車庫 16:30 発	海田車庫 15:08 発 生田車庫 16:15 発	三朝町役場 15:30 発 三朝町役場 16:40 発
	中学生	倉吉駅 16:12 発		生田車庫 16:15 発	
	高校生	倉吉駅 16:12 発 倉吉駅 16:35 発 倉吉駅 18:05 発 倉吉駅 18:45 発	生田車庫 16:30 発 生田車庫 18:30 発 生田車庫 19:09 発	生田車庫 16:15 発 生田車庫 17:35 発 三朝町役場 19:02 発	

現状維持
15時台のみ定時定路線で1便確保

ダイヤの微調整による接続の改善

デマンド運行で対応

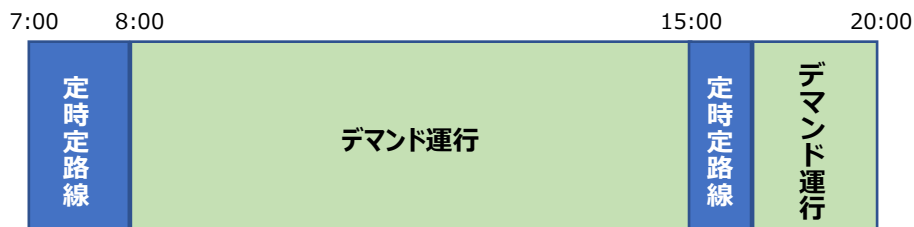


図 88 穴鴨線、小河内線の通学対応

(3) 穴鴨線、小河内線の下校時のデマンド対応イメージ

- ①上井・三朝線、三朝線の到着に合わせてデマンド車両が三朝町役場内で待機する。
- ②上井・三朝線、三朝線が三朝町役場前に到着し、デマンド利用者がデマンド車両に乗り込む。
- ③利用者は乗った時点でドライバーに行き先を告げる。
- ④ドライバーは乗車時に予約された行先に乗客を運ぶ。

※バス到着後、誰もデマンド車両に乗り込んでこない場合はそこで運行を終了する。

※この方式を取ることで、予約の煩雑さを解消する。

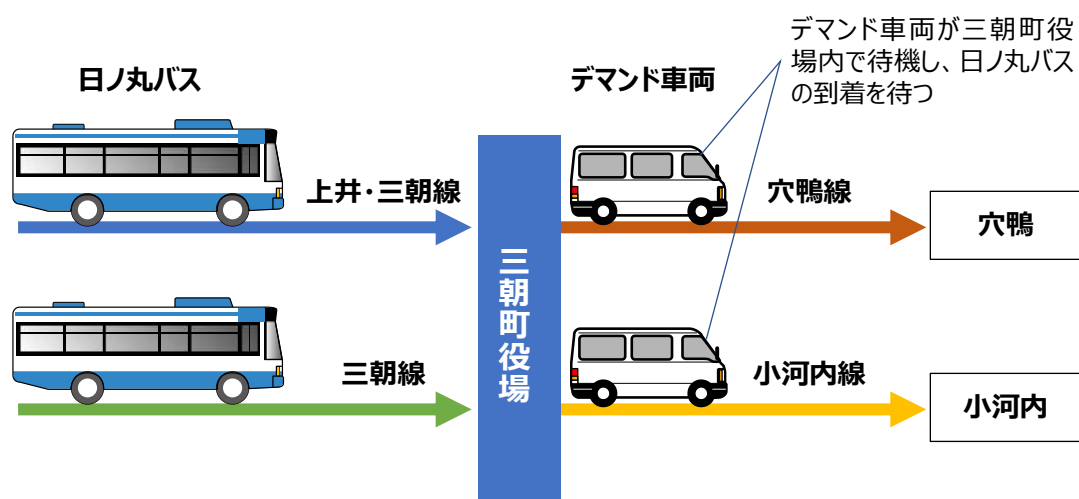


図 89 路線バスとデマンドとの接続イメージ

7-2-2 生活の視点からの考え方

(1) 生活利用の現状

- 上井・三朝線、三朝線を中心に、通勤利用がみられる。

【利用目的を「通勤」と回答した数】※バス利用者アンケート調査結果より
上井・三朝線：27人、三朝線：16人、穴鴨線：1人、小河内線：1人、計：45人

- 昼間の時間帯は主に高齢者が利用しているが、バス停まで出ることが苦痛であったり、バス車両に乗りにくい等の声があり、全体的に利用が少ない。
- 上井・三朝線の17時台の下り（倉吉駅⇒三朝）便の要望がある。

表 31 バス利用者アンケート調査（上井・三朝線）での自由意見（抜粋）

年代	自由意見
10歳代	17:00 台の倉吉駅から三朝までが1本もないので、少し困っている。 倉吉駅⇒三朝の時の17:00 台が無いのがおしいです。
60歳代	①倉吉駅から三朝迄17時台のバスが無いため不便。

①倉吉⇄三朝間の移動

《お出かけ時》

- 7時台の便を除き、午前中に倉吉方面に行くことができる便は穴鴨線、小河内線とも1便しかない。
- 穴鴨線は生田車庫方面に直通で行くことができるが、倉吉駅方面には上井・三朝線に乗り継ぐ必要がある。但し、穴鴨線は三朝町役場に停車しないため、大原南口～大原橋間で乗り換える必要がある。
- 小河内線は三朝町役場に9:45に到着しても上井・三朝線が9:38分に出発した後であり、次の上井・三朝線までは1時間3分、三朝線までは40分またなければ接続できず不便である。

《帰宅時》

- 12時前後の帰宅便は穴鴨線、小河内線とも1便しかなく不便である。
- 特に小河内線は11～12時台を過ぎると15時台まで便がない。

②三朝温泉病院への通院

《お出かけ時》

- 8時台の穴鴨線が上井・三朝線、三朝線と接続しておらず、三朝温泉病院へ行くことができない。

《帰宅時》

- 12時前後の穴鴨線、小河内線に、上井・三朝線、三朝線が接続していない。

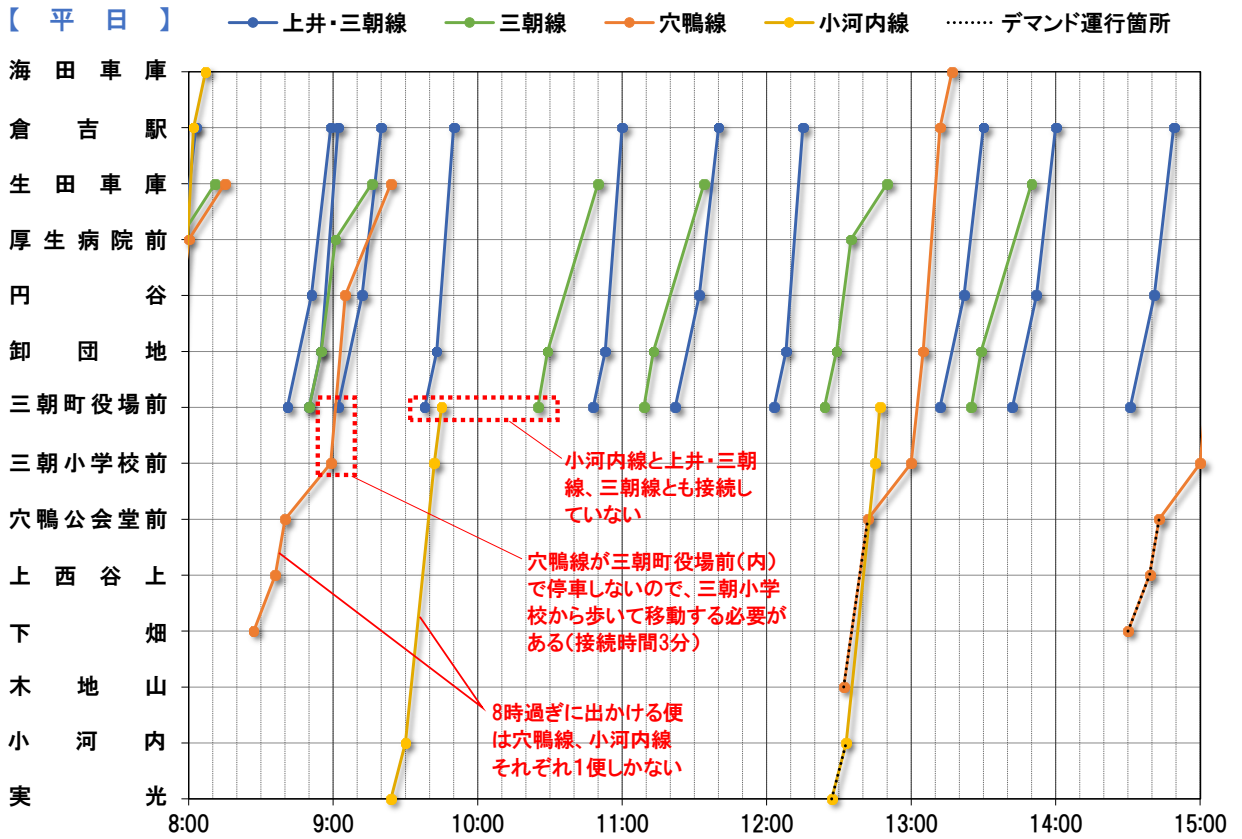


図 90 倉吉方面への上井・三朝線、三朝線と穴鴨線、小河内線との接続 (お出かけ時)

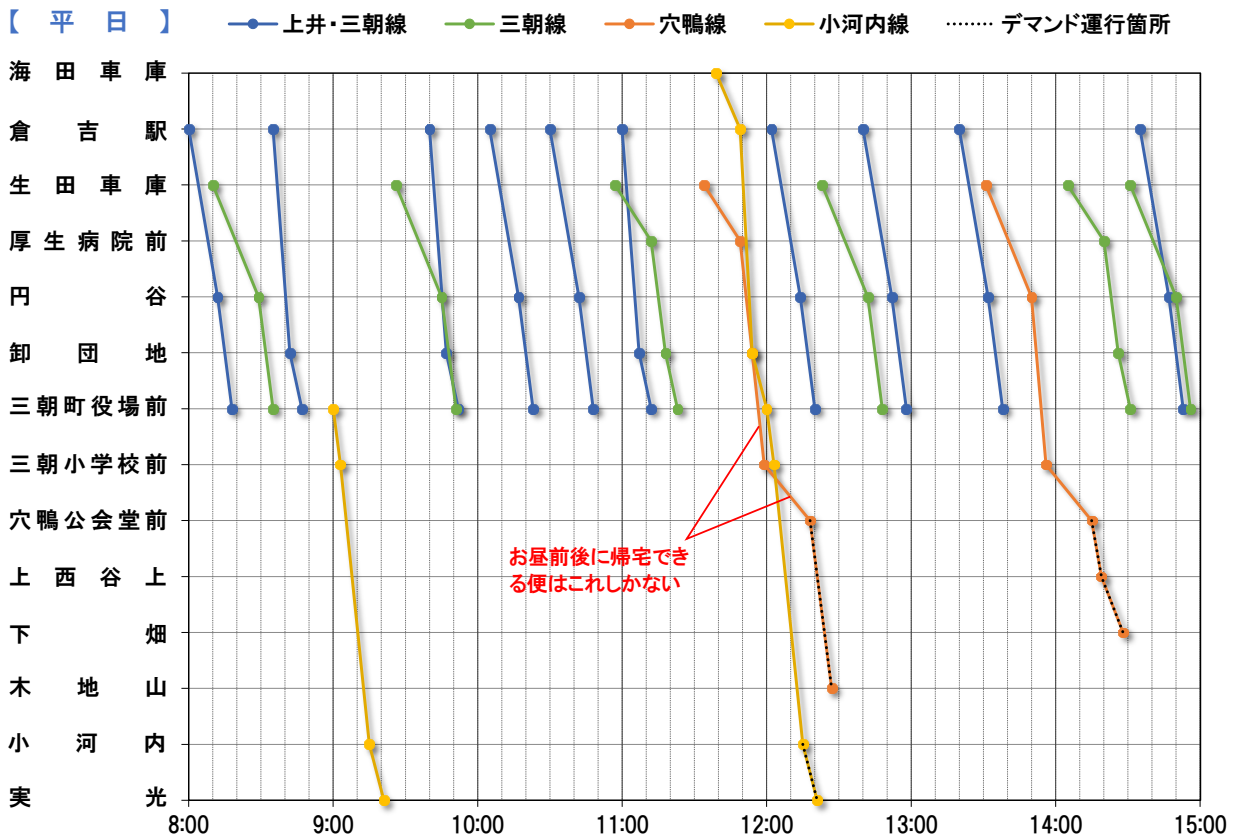


図 91 倉吉方面への上井・三朝線、三朝線と穴鴨線、小河内線との接続 (帰宅時)

【 平日 】

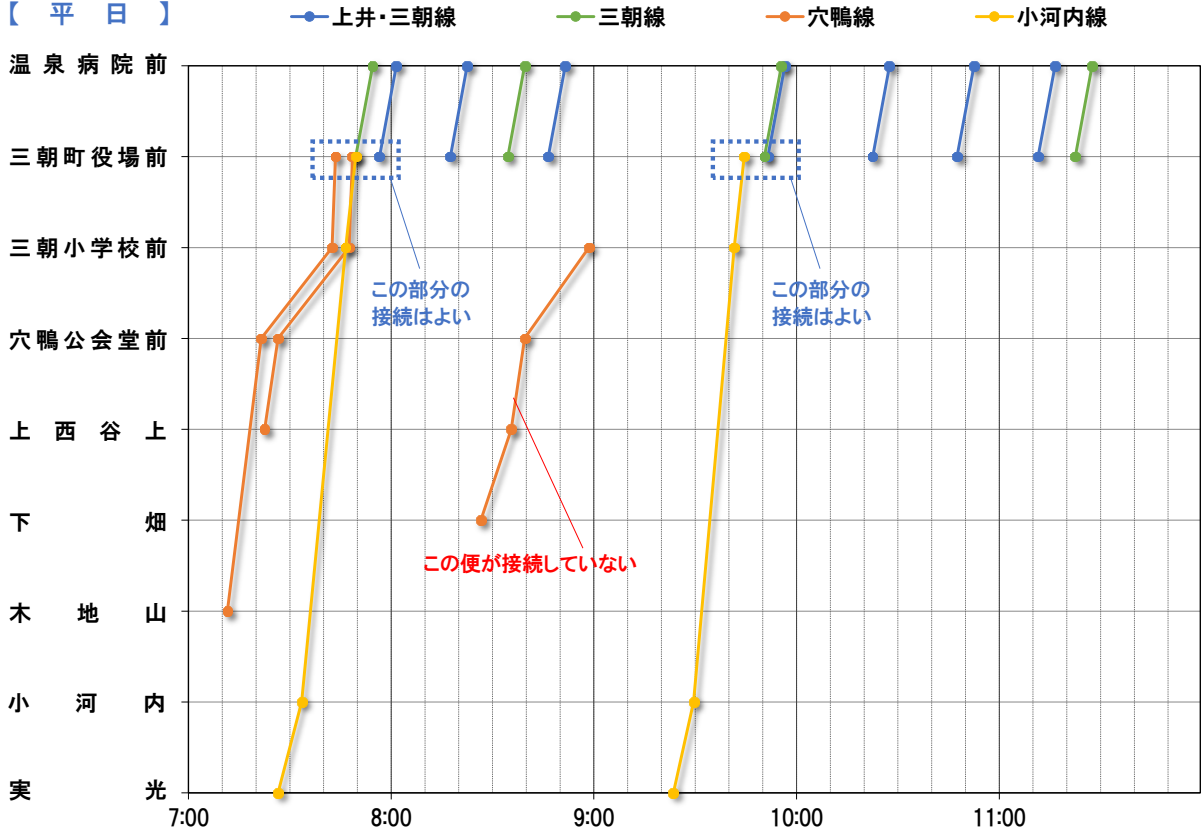


図 92 三朝温泉病院への上井・三朝線、三朝線と穴鴨線、小河内線との接続（お出かけ時）

【 平日 】

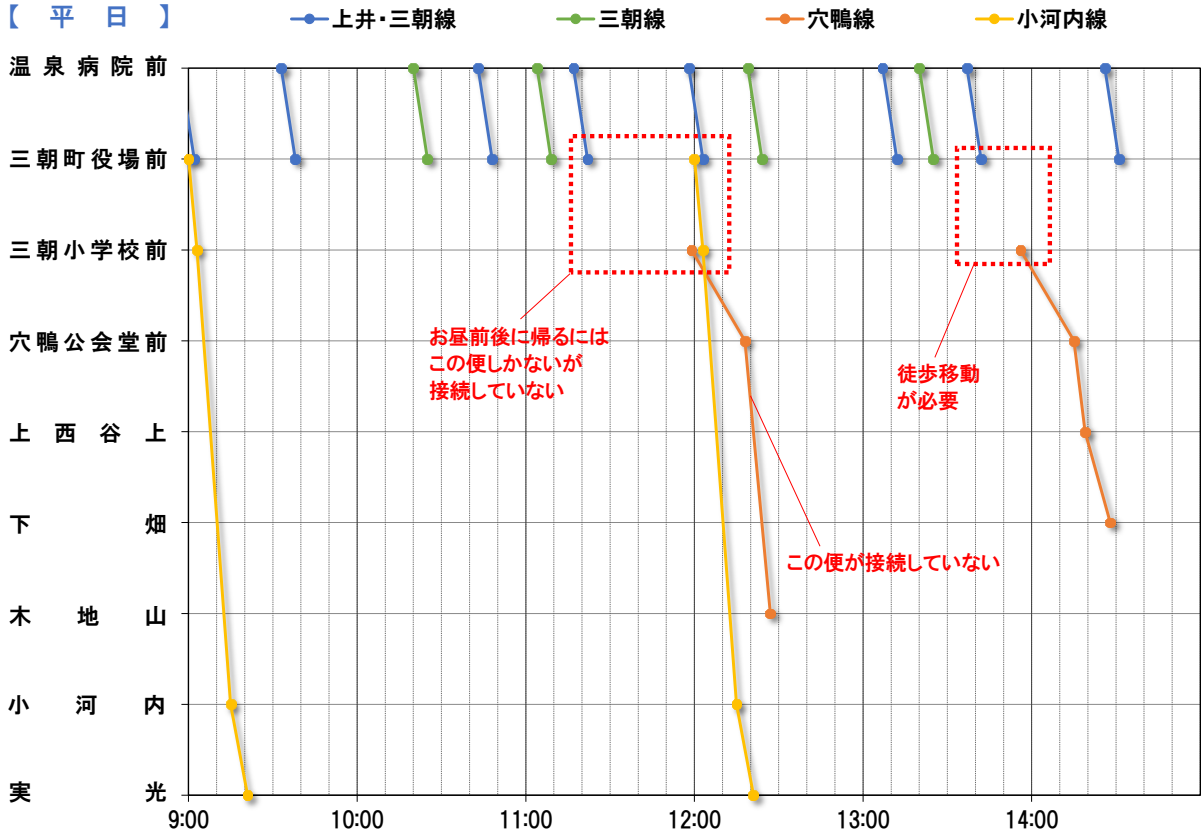


図 93 三朝温泉病院への上井・三朝線、三朝線と穴鴨線、小河内線との接続（帰宅時）

(2) 今後の方向性

- 上井・三朝線、三朝線については、基本的に全路線とも現状を維持し、相互の接続を考慮する。
- 上井・三朝線の17時台の下り（倉吉駅⇒三朝）便確保を検討する。
- 利用が少ない穴鴨線、小河内線について、通院・買物の時間帯に上井・三朝線や三朝線との接続を前提としたドア・トゥ・ドア型のデマンド運行の導入を検討する。

(3) 穴鴨線、小河内線沿線へのデマンド運行の導入検討

- 前述のように穴鴨線、小河内線は便数が少なく、接続が不十分な箇所も見受けられる。一方で、バス停と自宅間を歩いて移動することが困難であったり、バスの車高が高く乗りにくい等の声も聞かれる。
- このような状況を踏まえ、穴鴨線及び小河内線沿線については上井・三朝線、三朝線との接続を前提としたドア・トゥ・ドア型もしくはミーティングポイント型のデマンド運行の導入を検討する。

【再編案の概要】

- 運行形態：上井・三朝線、三朝線への接続を前提としたデマンド方式のドア・トゥ・ドア型区域運行
- 運行エリア：穴鴨線及び小河内線沿線集落
- 運行主体：タクシー事業者または三朝町（市町村運営有償運送/79条登録）
- 運行車両：タクシー車両または自家用車
- 運行時間帯：8時～15時（朝夕は従来通りの運行）

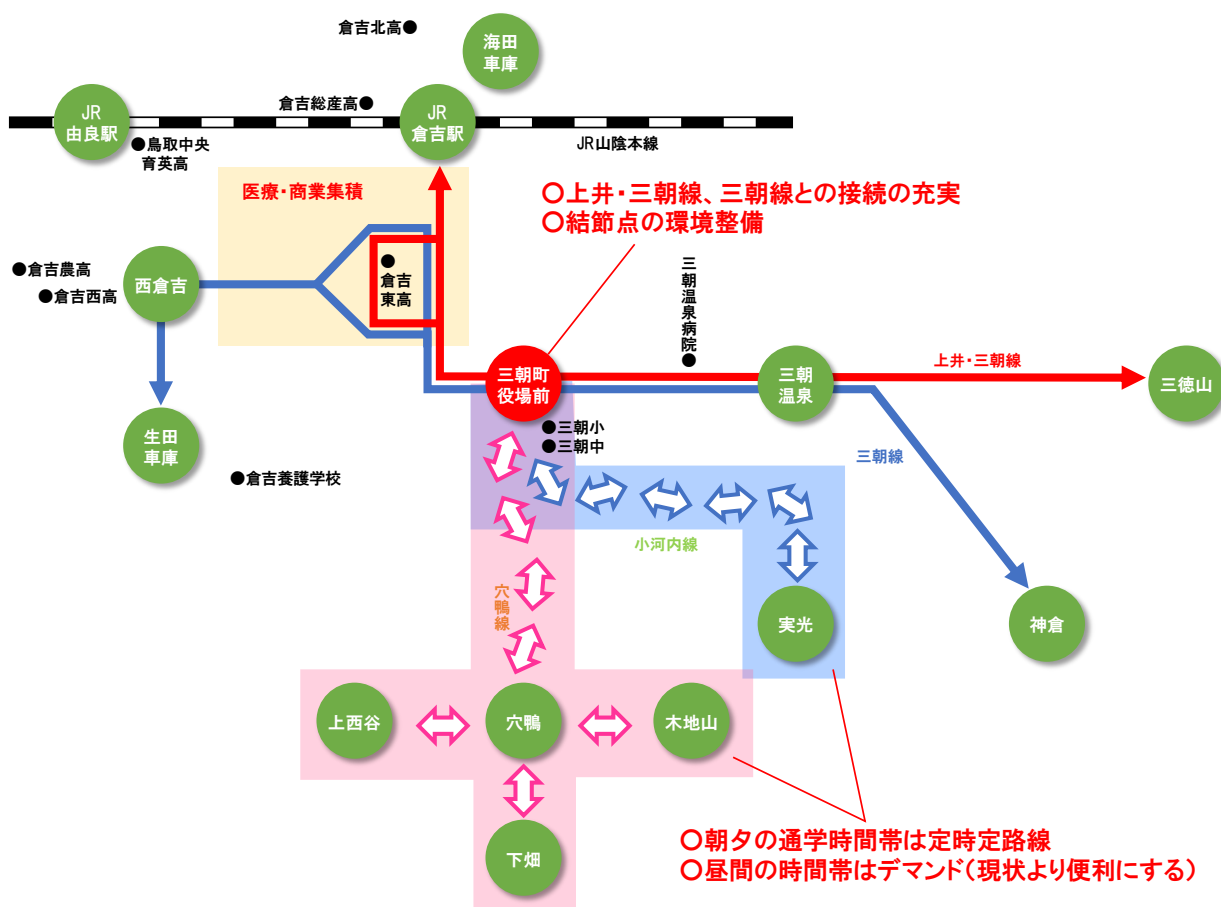


図 94 穴鴨線、小河内線のタクシー型移動サービスイメージ（8:00～15:00）

(4) デマンド運行イメージ

①基本的な考え方

- 穴鴨線及び小河内線沿線のデマンド運行は、三朝町役場を結節点として上井・三朝線、三朝線との接続を最優先し、三朝温泉病院への通院にも使えるようにする。
- バス・タクシー事業者との競争を考慮し、中心部においては三朝町役場と三朝温泉病院といった乗降場所（ミーティングポイント）を限定し、乗降ポイント以外での乗り降りができないようにする。

②上り（穴鴨・小河内⇒三朝町役場）

- 事前予約した人の家もしくは乗降場所（ミーティングポイント）を回って三朝町役場で上井・三朝線、三朝線と接続したのち、温泉病院へ向かう。
- 予約があった家への到着時間は、上井・三朝線、三朝線の三朝町役場の出発時間から逆算する。

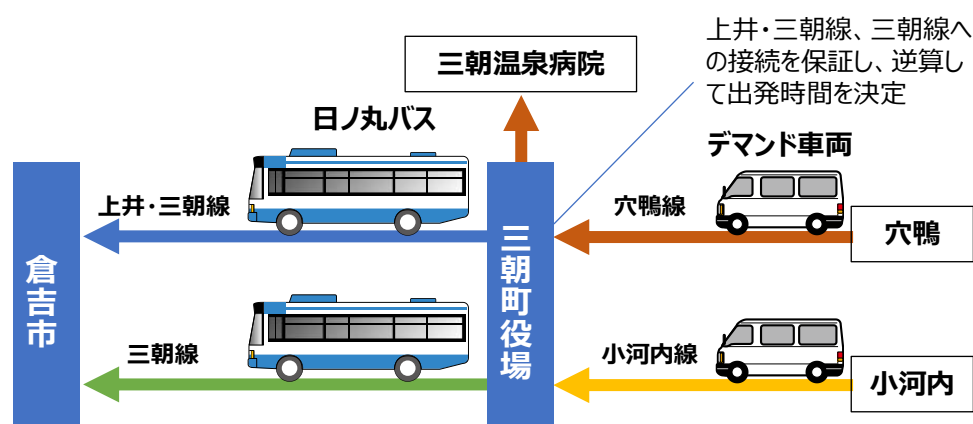


図 95 路線バスとデマンドとの接続イメージ（上り）

③下り（三朝町役場⇒穴鴨・小河内）

- 三朝温泉病院を起点とし、三朝町役場内で上井・三朝線、三朝線の到着を待つ。
- 上井・三朝線、三朝線到着後、デマンド利用者は待機しているデマンドバスに乗り込み行き先を告げる。
- ドライバーは乗車時に予約された行先に乗客を運ぶ。
- ※三朝温泉病院から乗車の予約がなく、三朝町役場前にバス到着後、誰もデマンド車両に乗り込んでこない場合はそこで運行を終了する。（他の区間で予約があればその区間は運行を行う）
- ※この方式を取ることで、予約の煩雑さを解消する。

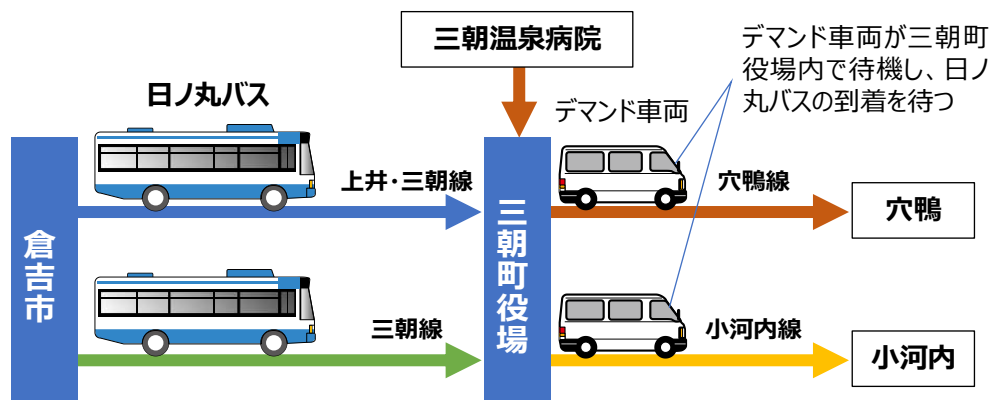


図 96 路線バスとデマンドとの接続イメージ（下り）

《穴鴨線》

表 32 穴鴨線デマンド化するダイヤ

下り（倉吉方面⇒穴鴨）				上り（穴鴨⇒倉吉方面）			
始点	発時刻	終点	対応	始点	発時刻	終点	対応
三朝町役場内	7:55 発	上西谷上	廃止	木地山	7:12	三朝町役場内	現状維持
生田車庫	11:34 発	木地山	デマンド	上西谷上	7:23	生田車庫	現状維持
生田車庫	13:31 発	下畑	デマンド	下畑	8:27	生田車庫	デマンド
海田車庫	15:08 発	木地山	現状維持	木地山	12:32	海田車庫	デマンド
生田車庫	16:15 発	上西谷上	デマンド	下畑	14:30	生田車庫	デマンド
三朝町役場内	17:39 発	木地山	デマンド	木地山	16:08	生田車庫	デマンド
生田車庫	17:35 発	下畑	デマンド	上西谷上	17:07	三朝町役場内	デマンド
三朝町役場内	19:02	穴鴨公会堂前	デマンド				

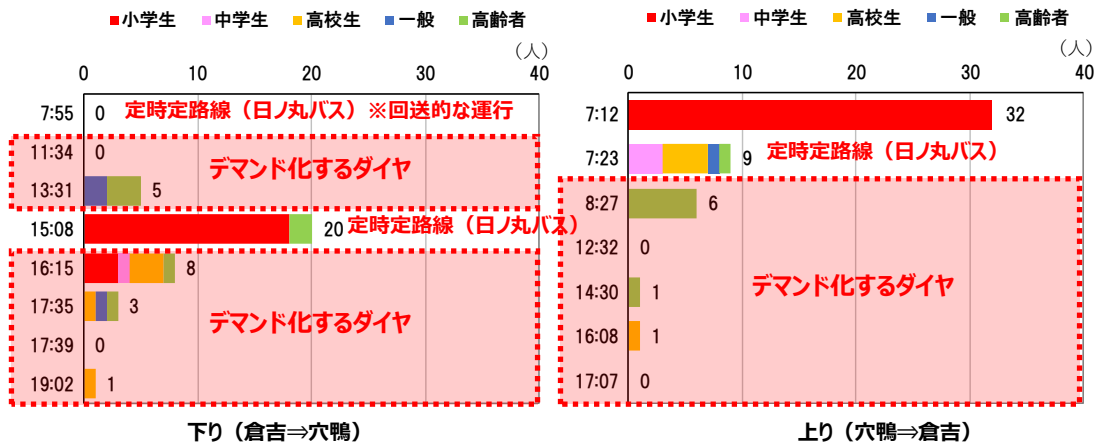


図 99 穴鴨線の便別属性別利用者数

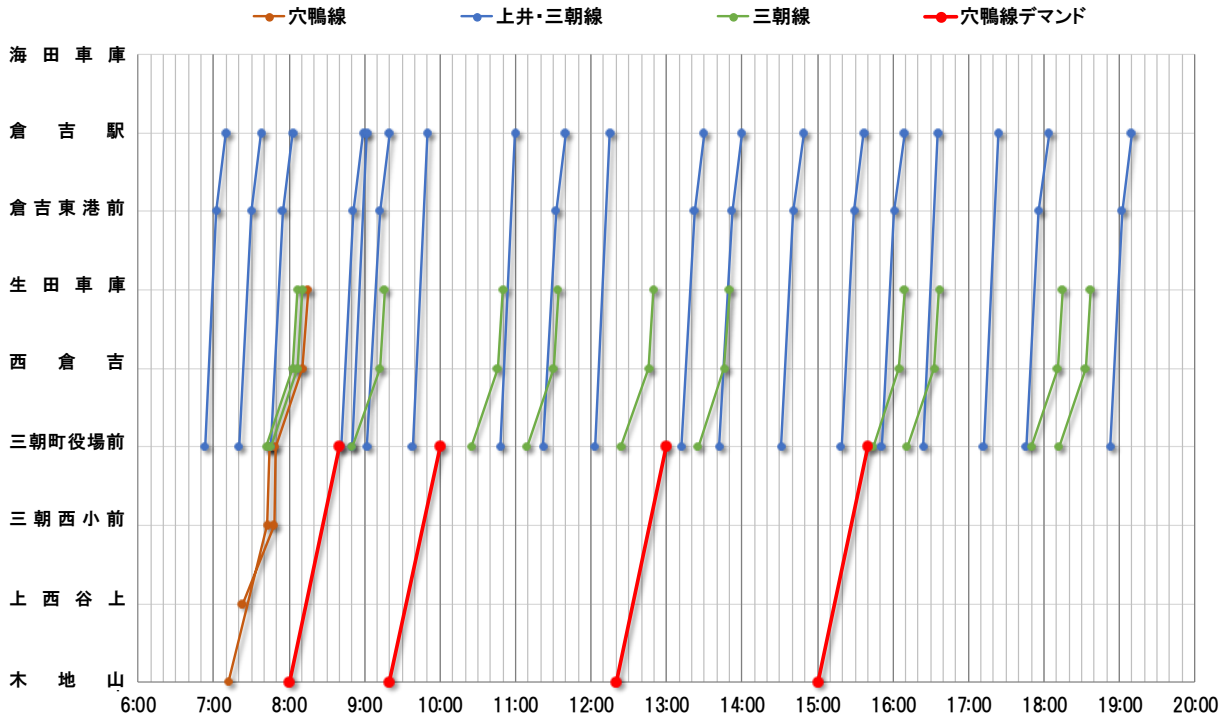


図 100 穴鴨線デマンドのダイヤ案（上り）

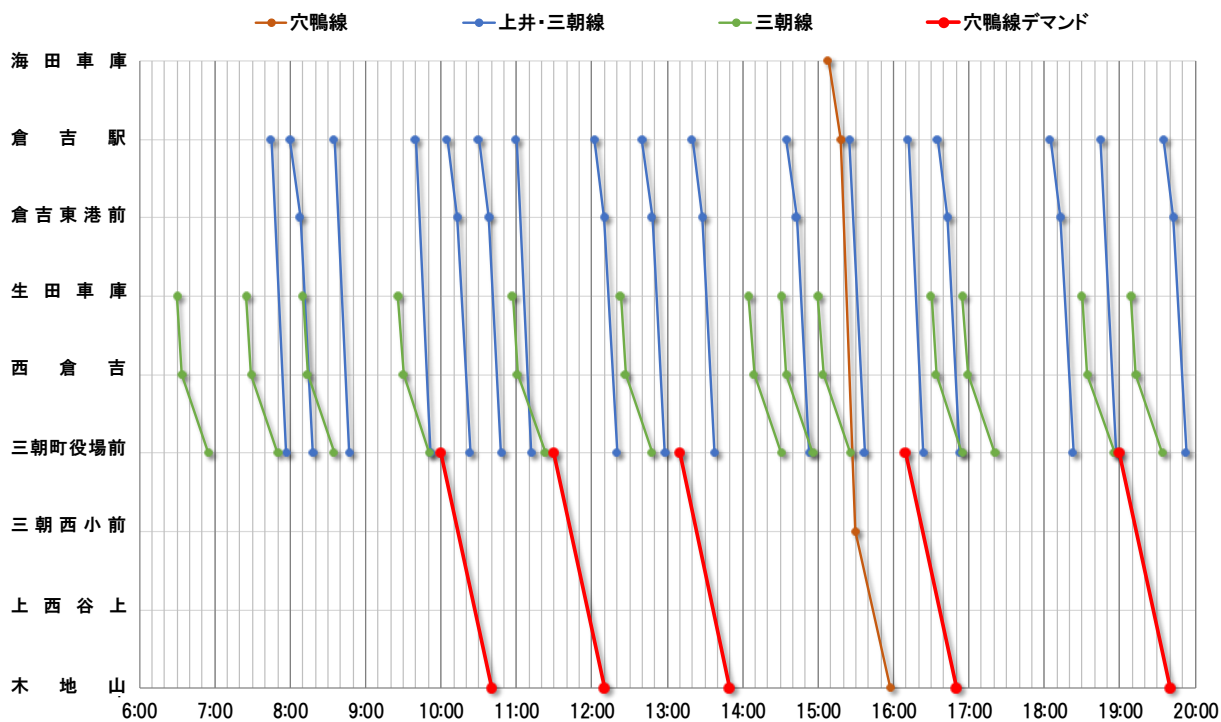


図 101 穴鴨線デマンドダイヤ案 (下り)

表 33 穴鴨線デマンドダイヤ (案)

上り (穴鴨⇒三朝町役場前)		下り (三朝町役場前⇒穴鴨)	
穴鴨発	8 : 00	三朝町役場前発	10 : 00
	9 : 20		11 : 30
	12 : 20		13 : 10
	15 : 00		16 : 10
			19 : 00

《小河内線》

表 34 小河内線デマンド化するダイヤ

下り（三朝町役場⇒実光）				上り（実光⇒三朝町役場）			
始点	発時刻	終点	対応	始点	発時刻	終点	対応
三朝町役場内	9:00	実光	デマンド	実光	7:27	海田車庫	現状維持
海田車庫	11:39	実光	デマンド	実光	9:24	三朝町役場内	デマンド
三朝町役場内	15:30	実光	現状維持	実光	12:27	三朝町役場内	デマンド
三朝町役場内	16:40	実光	デマンド	実光	15:56	三朝町役場内	デマンド
三朝町役場内	17:50	実光	デマンド	実光	17:04	三朝町役場内	デマンド

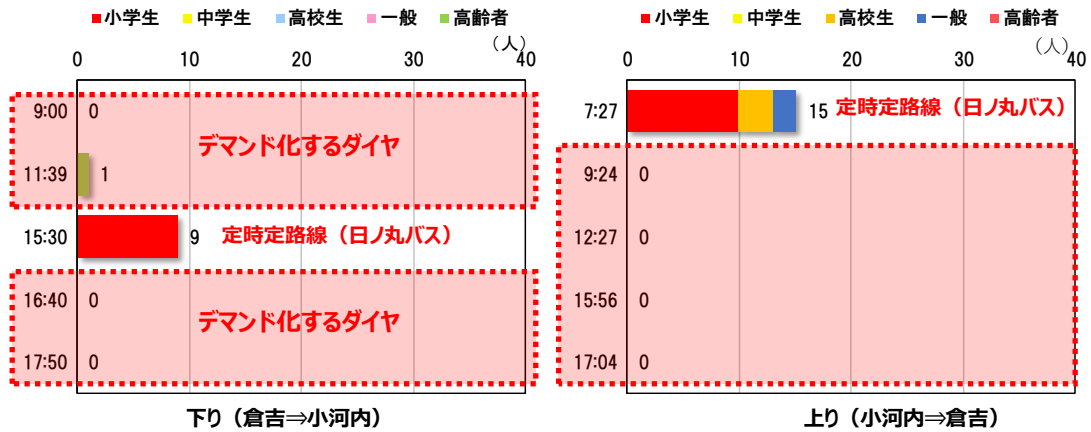


図 102 小河内線の便別属性別利用者数

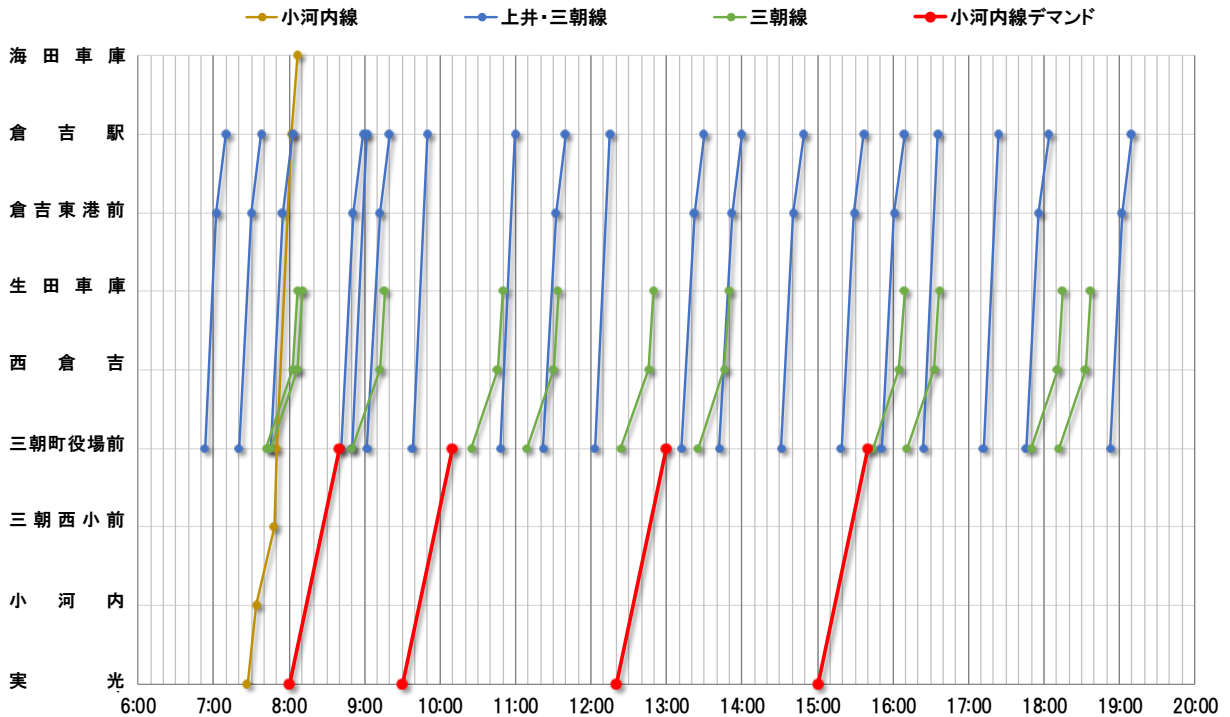


図 103 小河内線デマンドダイヤ案（上り）

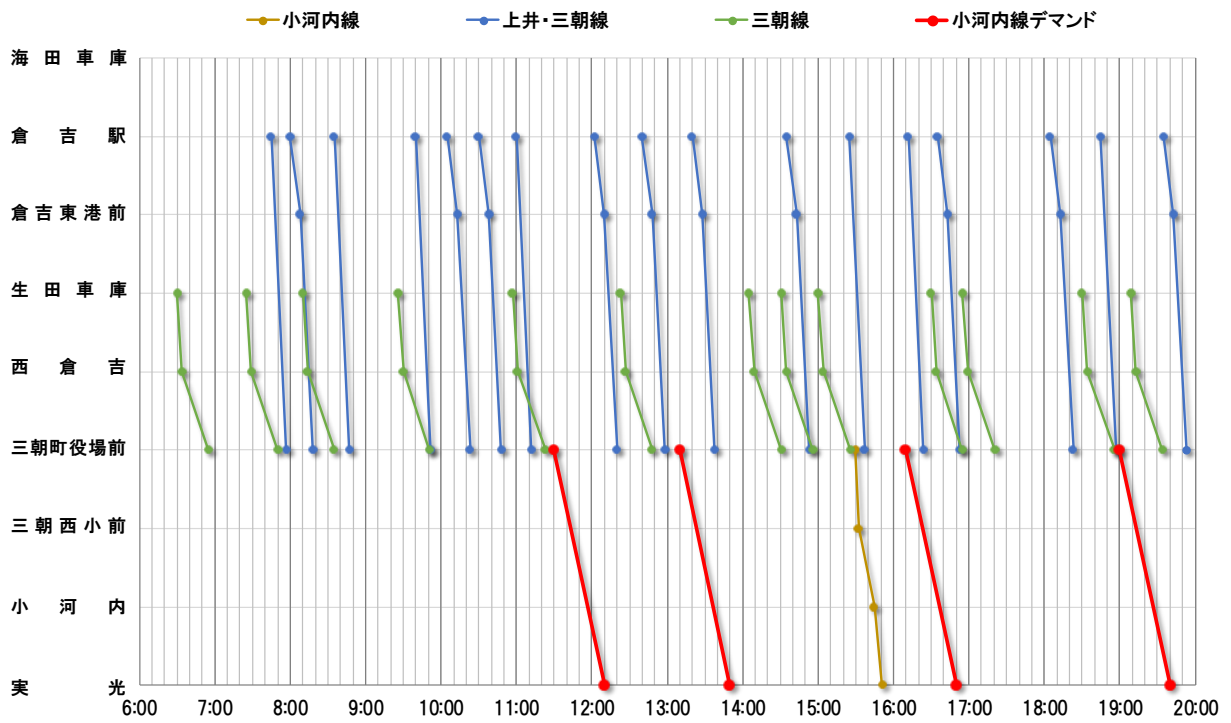


図 104 小河内線デマンドダイヤ案 (下り)

表 35 小河内線デマンドダイヤ (案)

上り (小河内⇒三朝町役場前)		下り (三朝町役場前⇒小河内)	
実光発	8 : 00	三朝町役場前発	11 : 30
	9 : 30		13 : 10
	12 : 20		16 : 10
	15 : 00		19 : 00

7-2-3 観光の視点からの考え方

(1) 観光利用の現状（バス利用者アンケート調査結果より）

- 観光目的でのバス利用は上井・三朝線、三朝線に集中しており、その中でも上井・三朝線の利用が中心となっている。
- 上井・三朝線の目的地は「三朝温泉」「三徳山」となっており、「倉吉駅」発着が多い。
- 三朝線の場合、「三朝温泉」「三徳山」と「赤瓦・白壁土蔵」間の移動が多い。

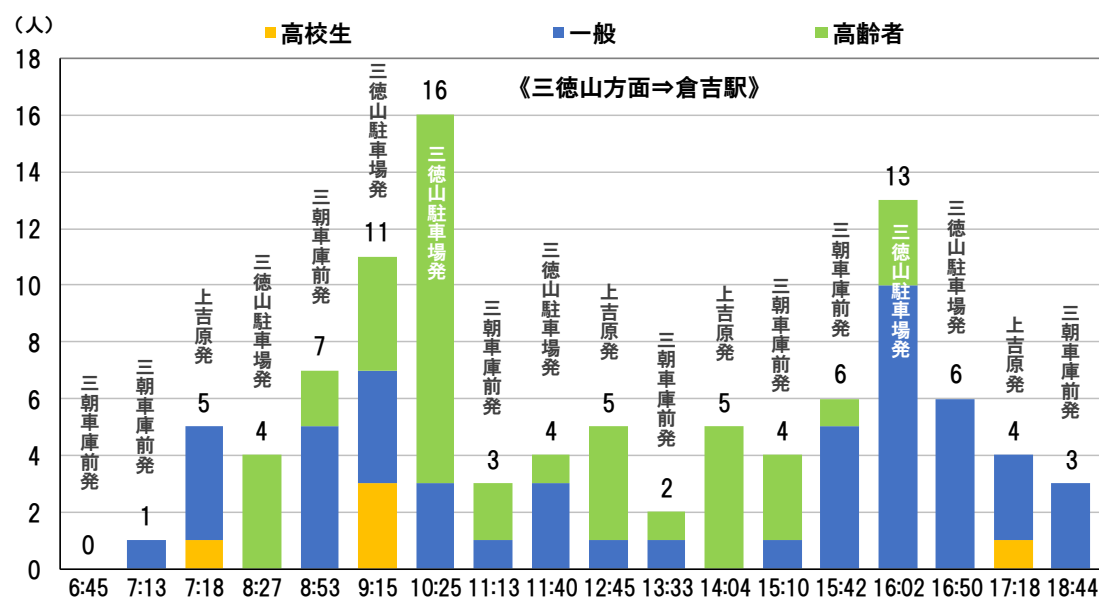
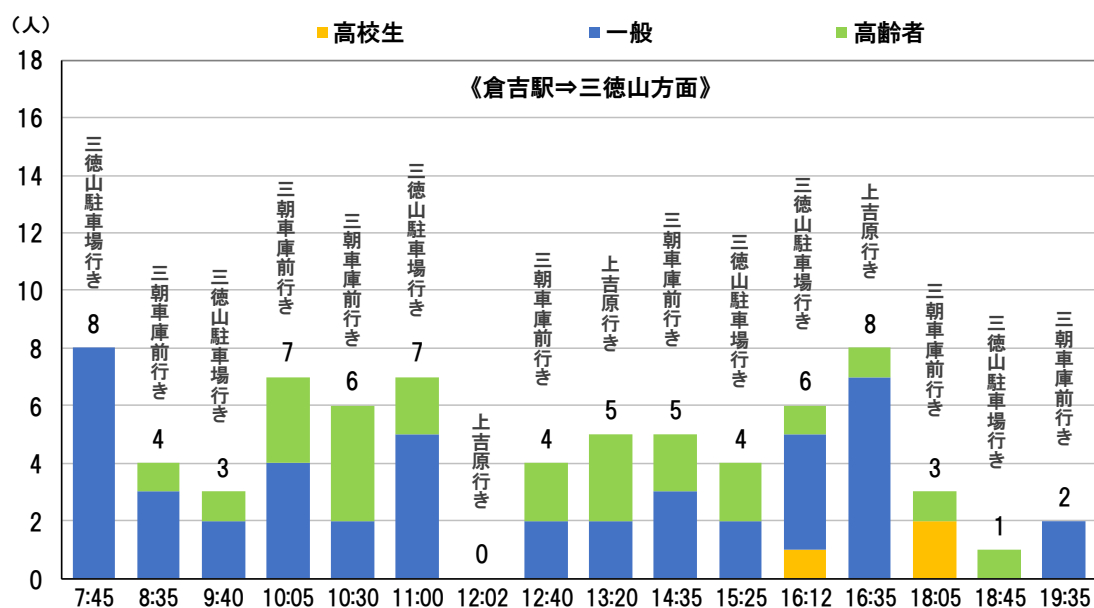


図 105 上井・三朝線便別利用者数（乗降調査結果より）

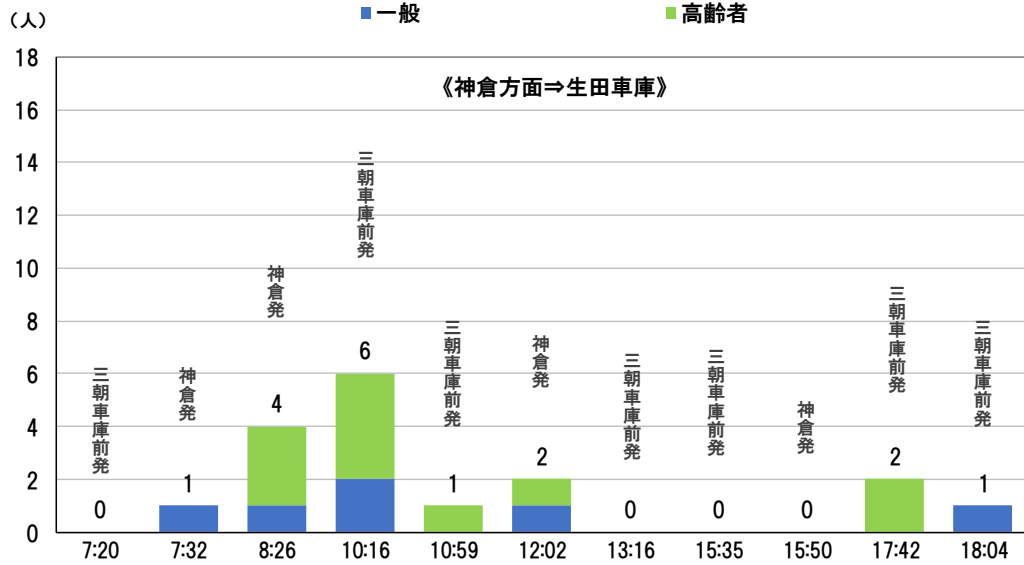
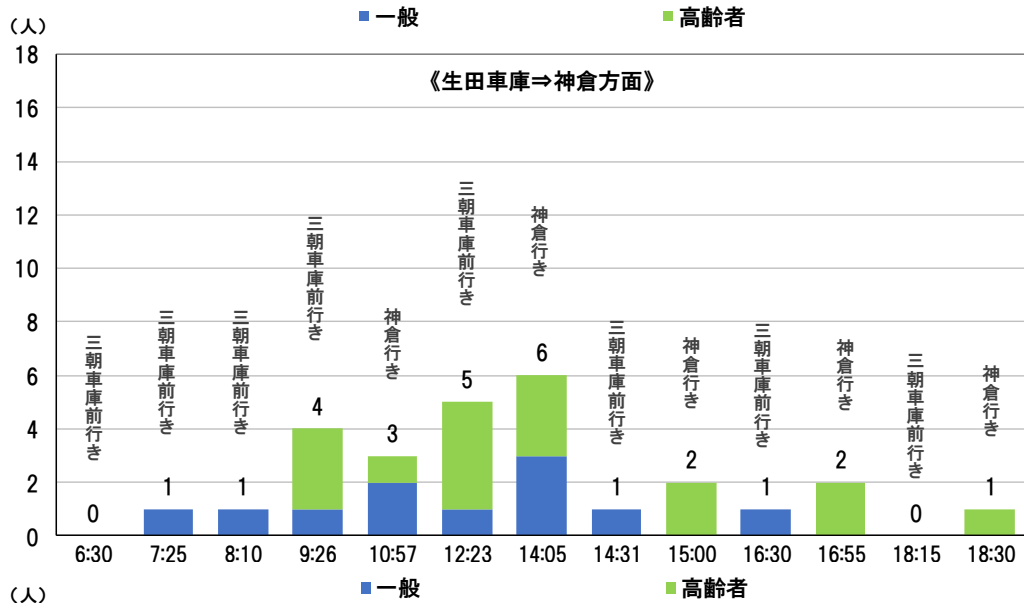


図 106 三朝線便別利用者数（乗降調査結果より）

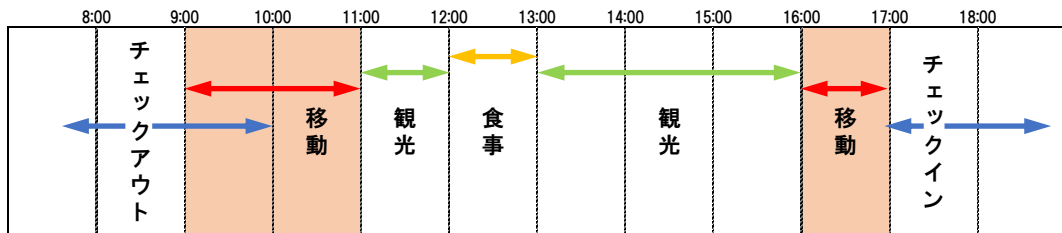


図 107 観光客の移動時間帯



図 108 三徳山参拝の時間帯

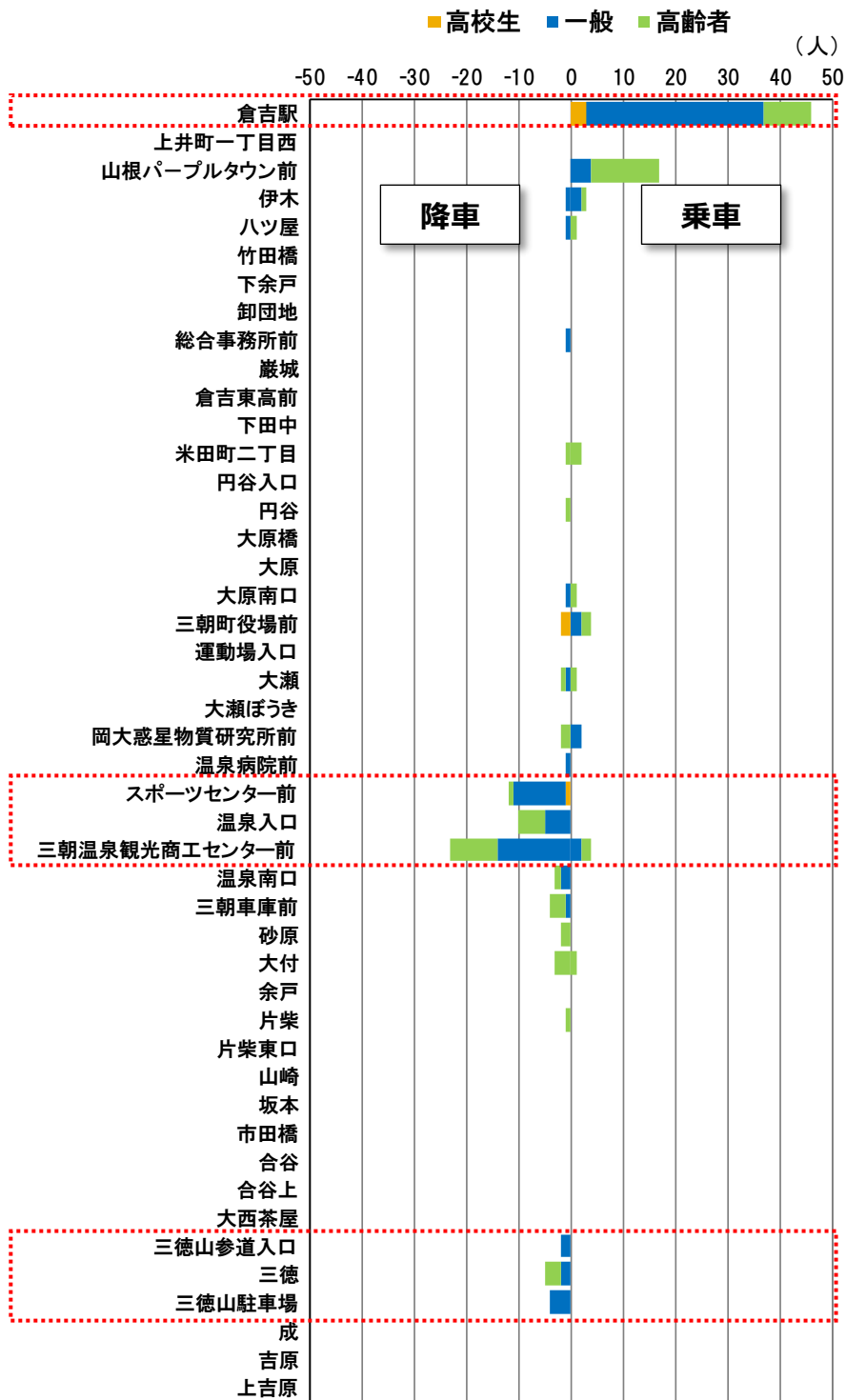


図 109 上井・三朝線バス停別 1日あたり乗降者数 (休日) 倉吉駅⇒三徳山方面

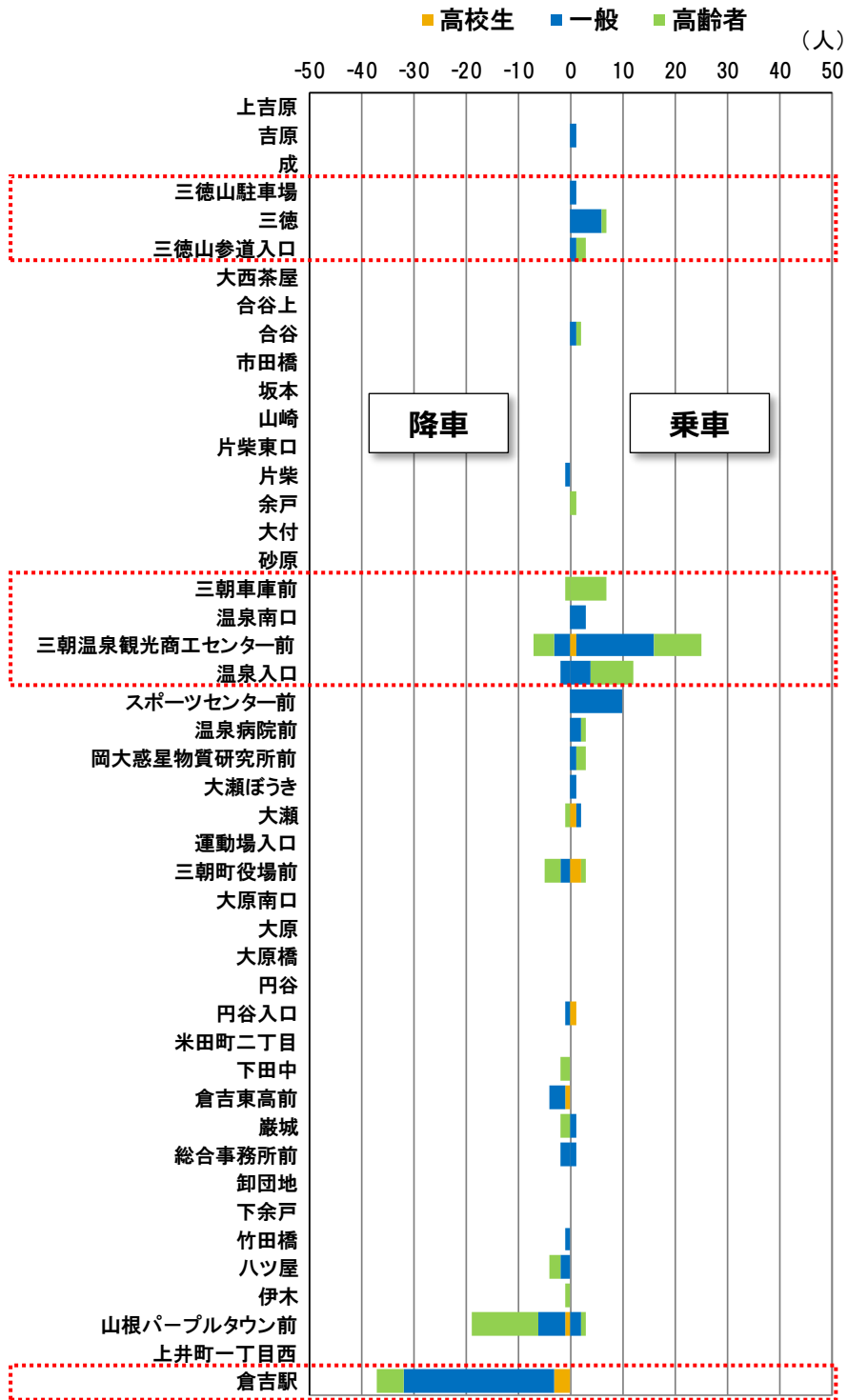


図 110 上井・三朝線バス停別 1日あたり乗降者数 (休日) 三徳山方面⇒倉吉駅

(2) JR と上井・三朝線との接続

○JR の特急と上井・三朝線との接続は概ね良好である。

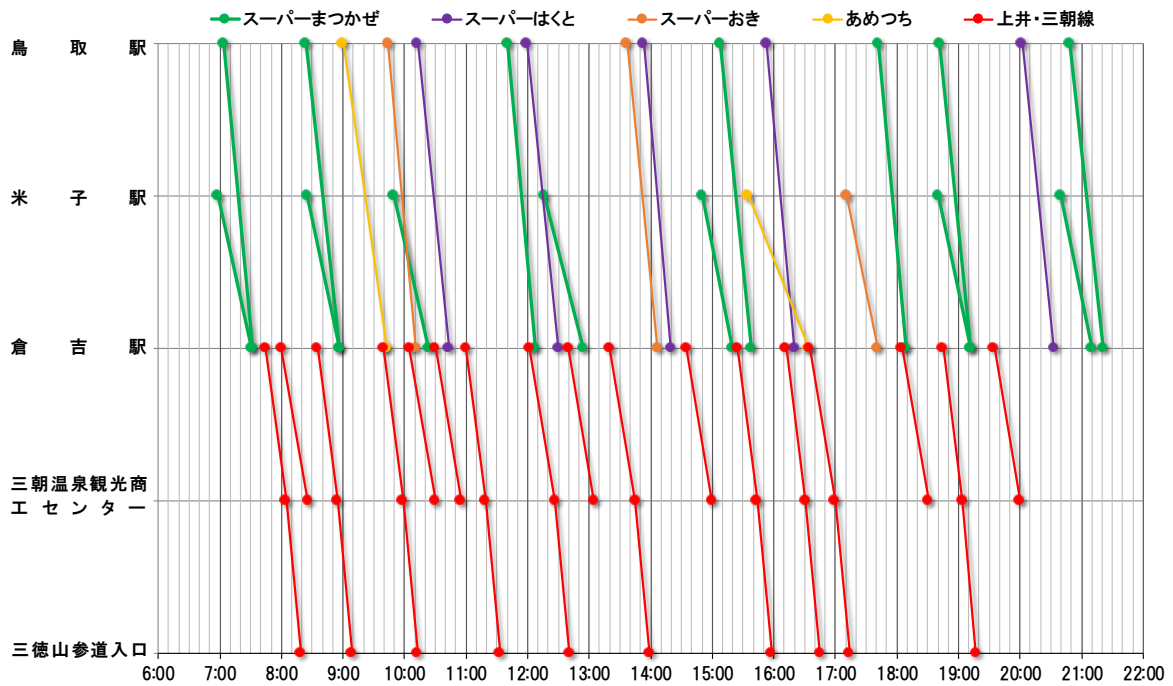


図 113 JR 特急と上井・三朝線との接続 (倉吉駅⇒三徳山方面)

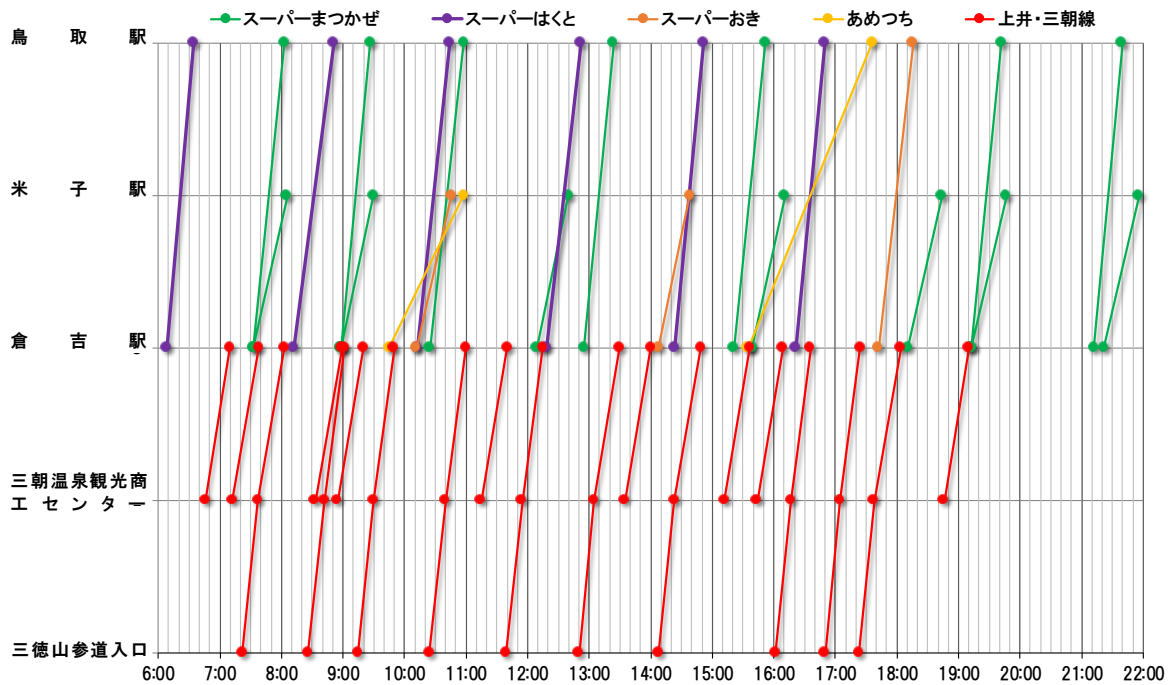


図 114 JR 特急と上井・三朝線との接続 (三徳山方面⇒倉吉駅)

(3) 今後の方向性

- 上井・三朝線、三朝線は、引き続き観光目的の路線として維持していく。
- 前述のように、路線相互の接続を改善し、移動利便性を高める。

第3回三朝町地域公共交通協議会で出された意見

- 公共交通の枠組みの中での路線見直しであることは理解できるが、福祉的な視点から言えばもう少し利便性を考慮した踏み込んだ内容にすべきではないか。現在の案では途中で歩いて移動したり乗り換えが発生することになるが、家から病院まで直接行けるようにすべきだと思う。
- 町内には温泉病院だけでなく吉水医院、湯川医院などがあり、倉吉市内の病院への受診も多いと思われる。現状の案では町内の他の医療機関や倉吉市内の医療機関への通院の要望が受け止めにくいと思う。
- 福祉以外の通学や観光の面からは、現在の公共交通の中で工夫して改善できるものは改善すればよいと思うが、他の公共交通機関との競合を避けるために利便性を限定するのであれば、先に進めないのではないか。
- 地域の支え合いの視点から、住民として何ができるのかを地域協議会、社会福祉協議会等も含めて移動に関する取り組みを検討し、町の公共交通の取り組みと調整・連携していくことも考えられるのではないかと。地域という角度からの取り組みが入ってきてもいいように思う。
- 現計画は今の公共交通の体系をベースにして考えられている案であり、もう少し住民の視点を入れてもいいかと思う。米子市の永江地区ではカーシェアリングの取り組みも行われている。バス以外に住民が担う移動サービスが町域を超えて展開されるのもいいかと思う。
- 財政負担の観点もあっていいのではないかと。予約がなければ走らないデマンドであっても、一定時間には三朝町役場で待機をすることになり、あまり効率化されないのではないかと。そうであればその経費をドア・トゥ・ドアのタクシー助成に回すなどの取り組みがよいと思う。
- 住民ドライバーの活用の面でも、以前は地域住民がその地域の中の輸送をやるが多かったが、兵庫県養父市のように住民が他地域の輸送に関わり、タクシードライバー的に運行を担うこともできるのではないかと。同じお金を使うのであれば、そのような取り組みで利便性を上げる方がいいと思う。
- 施策の内容として、ダイヤ調整等の短期間でできるもの、デマンドや新しい輸送方法の導入等の中長期的なものを時間軸で整理する必要があるのではないかと。地域で説明する資料についても、そのような整理をした方が分かりやすいと思う。
- 年々タクシー助成の枠が増えているが、タクシー助成にシフトしそれを住民ドライバーが担うという考え方もできるのではないかと。
- ホテルの送迎車両を一般利用に活用できないか。

