

令和6年度

第1回 三朝町地域公共交通協議会

日 時：令和6年5月30日（木）13:30～
会 場：三朝町役場第4会議室

【日 程】

1. 開 会
2. 会 長 挨 拶
3. 辞 令 交 付
4. 協 議 事 項

- (1) 鳥取県中部地域公共交通計画の一部改定案について 資料1
・・・鳥取県中部地域公共交通計画（一部改定案） 資料2

- (2) 鳥取県中部地域公共交通計画別紙（旧生活交通確保維持改善計画）について 資料3
・・・鳥取県中部地域公共交通計画別紙（案） 資料4

- (3) 徳本線におけるバス停の廃止について 資料5

5. そ の 他 資料6
・路線バスのダイヤ改正について

6. 次期開催日 令和7年1月予定

7. 閉 会
-

令和6年度 三朝町地域公共交通協議会委員名簿

三朝町地域公共交通協議会委員

区 分	団体等	氏 名
学識経験者	広島経済大学	加藤 博和
学識経験者	三朝町立三朝小学校	中川 弘通
公共交通事業者	日ノ丸自動車株式会社倉吉営業所	徳丸 淳史
公共交通事業者	日ノ丸ハイヤー株式会社倉吉営業所	松下 孝博
公共交通事業者	日本交通株式会社（日交タクシー）	佐々木 幹宗
行政関係	中国運輸局鳥取運輸支局	福原 昇
行政関係	鳥取県輝く鳥取創造本部中山間・地域振興局交通政策課	野坂 明正
行政関係	鳥取県倉吉警察署交通課	石田 健治
団体代表	三朝温泉観光協会	足立 浩範
団体代表	三朝町老人クラブ連合会	田栗 幸人
団体代表	三朝小学校PTA	内田 暁子
地域代表	高勢地域協議会	徳田 修一郎
地域代表	賀茂地域協議会	山崎 一彰
地域代表	竹田地域協議会	高見 昌利
福祉関係	三朝町社会福祉協議会	岩本 美樹
副町長	三朝町	赤坂 英樹

オンライン

欠席

オンライン

欠席

欠席

副会長

会長

オブザーバー	日ノ丸自動車株式会社倉吉営業所	岡本 博文
オブザーバー	中国運輸局鳥取運輸支局	丸山 峰雄

事務局

三朝町地域振興監 兼企画健康課課長	青木 大雄
企画健康課主事	石井 和志

協議事項

鳥取県中部地域公共交通計画の一部改定案について

1 趣 旨

令和 2 年 1 1 月の「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、令和 6 年 1 0 月以降に国庫補助を受けるためには、地域公共交通計画にバスの国庫補助路線を位置づけることが要件となった（地域公共交通計画と補助制度の連動化）。

三朝町は町営バス等の運行経費について国庫補助を受けているため、鳥取県中部地域公共交通協議会の「鳥取県中部地域公共交通計画」を一部改定し、三朝町営バス等を国庫補助路線として位置づけるもの。昨年度までの「生活交通確保維持改善計画」は本計画の「別紙」となる（協議事項 2）。

本改定案は今回の三朝町地域公共交通協議会での審議後、5 月 3 1 日の鳥取県中部地域公共交通協議会で審議予定。

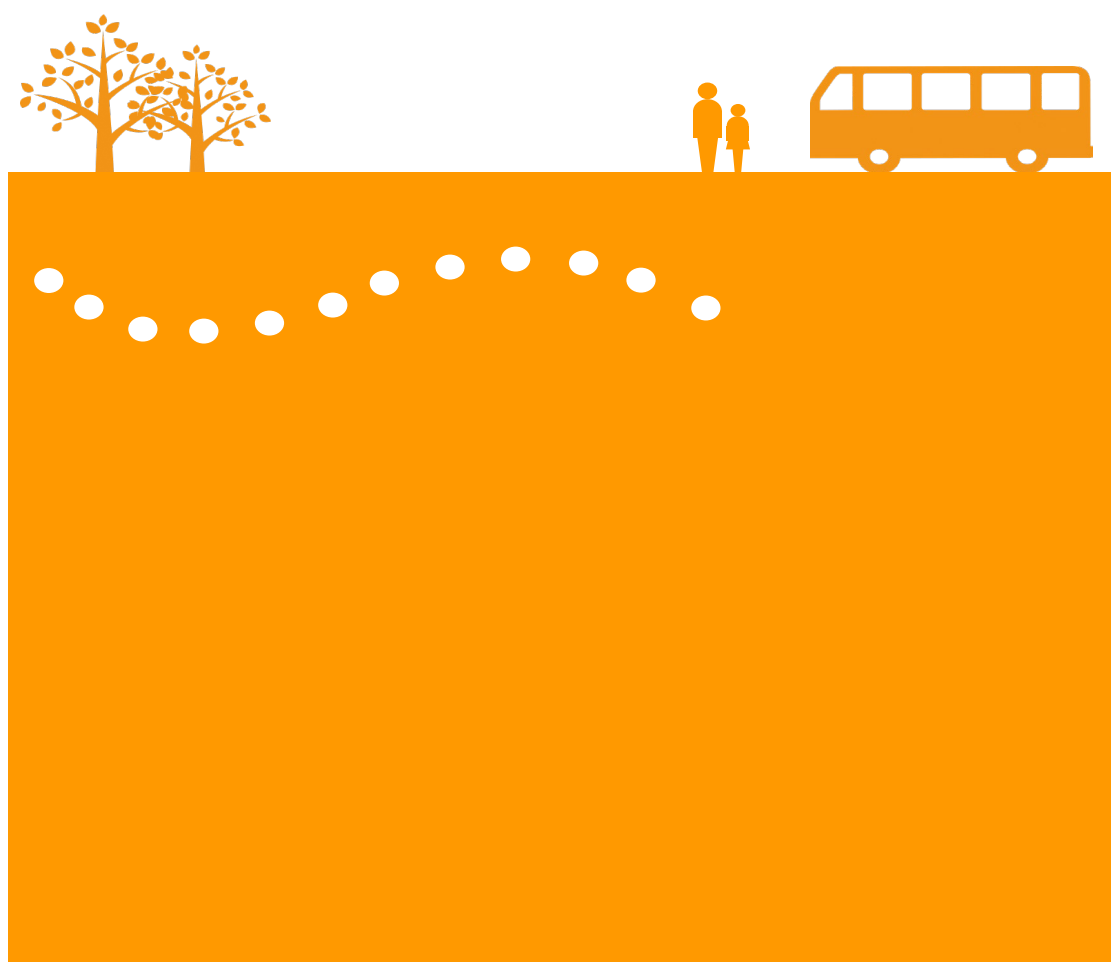
2 計画内容

鳥取県中部地域公共交通計画（一部改定案） …資料 2 のとおり

主な改定箇所（三朝町関係）

区分	変更点
1-1 計画策定の背景（P1）	・ 三朝町営バス（H30 策定時は運行開始前）を記載 ・ 策定以降の経過を記載
3-6-2 各市町の移動支援施策・割引制度（P25-26）	・ 移動支援制度について時点更新
5-6-1 幹線と支線の位置付け（P64-68）	・ バス国庫補助路線の概要、実施主体、その路線の必要性、補助対象となる路線図を記載

鳥取県中部地域公共交通計画



平成 30 年 3 月策定(令和 6 年 5 月改定)

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)

鳥取県中部地域公共交通計画 目次

1. 計画の策定にあたって	1
1-1 計画策定の背景	1
1-2 計画策定主体	1
1-3 計画の区域	1
1-4 計画の期間	1
2. 地域の概況	2
2-1 位置・地勢	2
2-1-1 位置	2
2-1-2 地勢	2
2-2 人口	3
2-2-1 人口の推移	3
2-2-2 人口の分布	3
2-2-3 高齢化の状況	4
2-2-4 人口流動	5
2-3 施設の分布	6
2-3-1 主要施設の分布	6
2-3-2 観光資源の状況	7
3. 公共交通の現状	9
3-1 道路・鉄道	9
3-1-1 道路と鉄道の整備状況	9
3-1-2 鉄道の利用状況	10
3-2 路線バス	11
3-2-1 乗合バス路線	11
3-2-2 年間輸送人員・補助金額の推移	17
3-3 タクシー	18
3-3-1 乗合タクシー	18
3-3-2 タクシー	20
3-4 その他の交通	20
3-4-1 公共交通空白地有償運送	20
3-4-2 スクールバス	21
3-5 公共交通空白地域の状況	23
3-6 利用促進策	24
3-6-1 バス事業者等による割引制度	24
3-6-2 各市町の移動支援施策・割引制度	25
3-7 移動利便性の状況	28
3-7-1 通院・買物移動の現状	28
3-7-2 通学移動の現状	29
4. 公共交通に関する住民ニーズ	30
4-1 住民ニーズ	30
4-1-1 調査概要	30
4-1-2 普段利用している交通手段	30
4-1-3 通院や買物の目的地	31
4-1-4 バスの利用頻度と利用者の属性	33
4-1-5 バスについての満足度	34

4-1-6 バス事業者の割引制度の認知度(地域住民アンケート)	35
4-1-7 バスのサービス水準と行政負担の考え方	35
4-1-8 「バス路線の再編」と「バス路線の維持」の選択	36
4-1-9 今後希望する交通施策	36
4-2 高校生の通学ニーズ	37
4-2-1 調査概要	37
4-2-2 高校生のバス通学者、JR 通学者比較(高校調査)	37
4-2-3 登下校時の移動手段	37
4-2-4 保護者による自家用車送迎の状況	38
4-2-5 特割定期券	39
4-3 企業・事業所の移動ニーズ	40
4-3-1 調査概要	40
4-3-2 公共交通を利用した通勤の有無と人数	40
4-3-3 通勤時の路線バスの必要性	40
4-3-4 エコ通勤への取り組み	41
4-4 観光、健康・福祉、教育部局へのヒアリング結果	42
4-4-1 調査概要	42
4-4-2 調査結果	42
4-5 高齢者・障がい者の移動の現状と公共交通への要望	43
4-5-1 調査概要	43
4-5-2 調査結果	43
4-6 買物・通院の動向	44
4-6-1 調査概要	44
4-6-2 調査結果	44
5. 未来に向けた公共交通の方向性	45
5-1 上位・関連計画の整理	45
5-1-1 鳥取県	45
5-1-2 鳥取県中部地域	47
5-1-3 各自治体	47
5-1-4 鳥取県中部地域公共交通総合連携計画	49
5-2 公共交通の現状と問題点	54
5-2-1 地域の公共交通を取り巻く現状	54
5-2-2 地域の公共交通の問題点	54
5-3 公共交通の課題	56
5-3-1 利用者ニーズへの対応	56
5-3-2 新規需要の掘り起こしと利用促進	56
5-3-3 持続可能な運行体制の確立	57
5-4 将来像と基本方針	59
5-4-1 まちづくりと公共交通計画の方向性	59
5-4-2 本計画がめざす将来像	60
5-4-3 基本方針と目標・事業	60
5-5 施策の体系	62
5-6-1 幹線と支線の位置づけ	64
5-6-2 主要拠点と主要観光地の位置づけ	68
6. 目標達成のための事業	71
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	71
《目標1》移動利便性の向上	71
《目標2》乗り換え抵抗の低減化	78

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	80
《目標3》バス利用の促進.....	80
《目標4》情報提供の強化	82
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	83
《目標5》効率的な運行.....	83
《目標6》路線維持のしくみづくり.....	87
7. 事業実施スケジュール	88
8. 計画の推進体制と評価・検証.....	89
8-1 計画推進体制.....	89
8-2 事業進捗状況の評価・検証.....	89
8-2-1 成果指標の評価・改善	89
8-2-2 プロセス指標の評価・改善	90

1. 計画の策定にあたって

1-1 計画策定の背景

- 鳥取県中部地域(以下「本地域」という)の公共交通は主に鉄道(JR山陰本線)と路線バス(4条: 日本交通・日ノ丸自動車/79条: 琴浦町営バス・三朝町営バス)で構成されており、倉吉市を中心として各自治体をまたがる広域路線が多く、通勤、通学、通院、買物等、地域住民の生活に密着した移動手段となっている。その中で、近年、バス利用者が年々減少してきたことから、これまでも効率的な運行に向けた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への移行を行ってきた。
 - 自治体をまたがる広域バス路線が多い本地域において、公共交通ネットワークの再編にあたり市町単独での取り組みには限界があることから、平成23年3月に『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』を策定し、地域の公共交通のあり方についての方向性を示した。
 - また、平成27年度には『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の第2期計画が策定され、平成28年度には「鳥取県中部地域公共交通に係る路線見直し案等検討業務」を通して、効率的なバス運行のあり方について検討してきた。
 - こうした経緯を踏まえ、まちづくり、生活交通や観光二次交通に対応したより利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの姿を示すことを目的として、平成30年3月に『鳥取県中部地域公共交通網形成計画(以下「本計画」という。)]』を策定し、また本計画に基づき、令和元年6月に『鳥取県中部地域公共交通再編実施計画』を策定し、より利便性の高いバス路線への再編を実施してきた。
 - こうした中、令和2年11月の「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、本計画にバスの国庫補助路線を位置づけることとされたことから、令和6年5月に『鳥取県中部地域公共交通計画』として改定を行った。
- なお、本計画の期間は令和6年度(令和7年3月31日)までとなっており、現在次期計画策定に向けた調査中であるため、地域の概況の一部については本計画策定時点のものとしている。

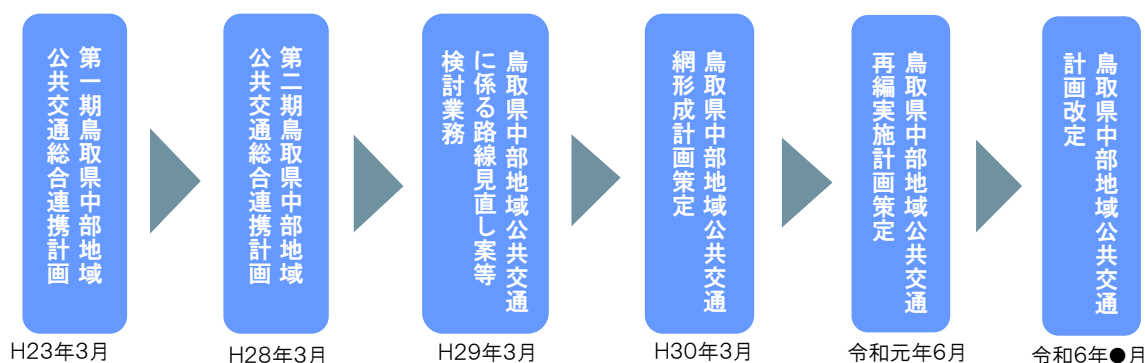


図1 計画策定の経緯

1-2 計画策定主体

- 鳥取県・倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町

1-3 計画の区域

- 鳥取県中部地域(倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町)

1-4 計画の期間

- 平成30年度から令和6年度までの7年間

2. 地域の概況

2-1 位置・地勢

2-1-1 位置

○本地域は鳥取県の中央部にあって、倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町の1市4町から構成されている。南部は岡山県と県境を接し、北部は日本海に面している。



図 2 地域の位置

2-1-2 地勢

○北部が日本海に面し、南部に蒜山や大山山麓等の中国山地が連なるエリアである。南部に広がる急峻な山間地域から丘陵地を経て、山地から流れる河川沿いに広がる平野部は居住地域、農業地域となっている。

○湯梨浜町、北栄町の海岸部では砂丘地帯が広がっているほか、湯梨浜町の中央部には汽水湖の「東郷池」がある。

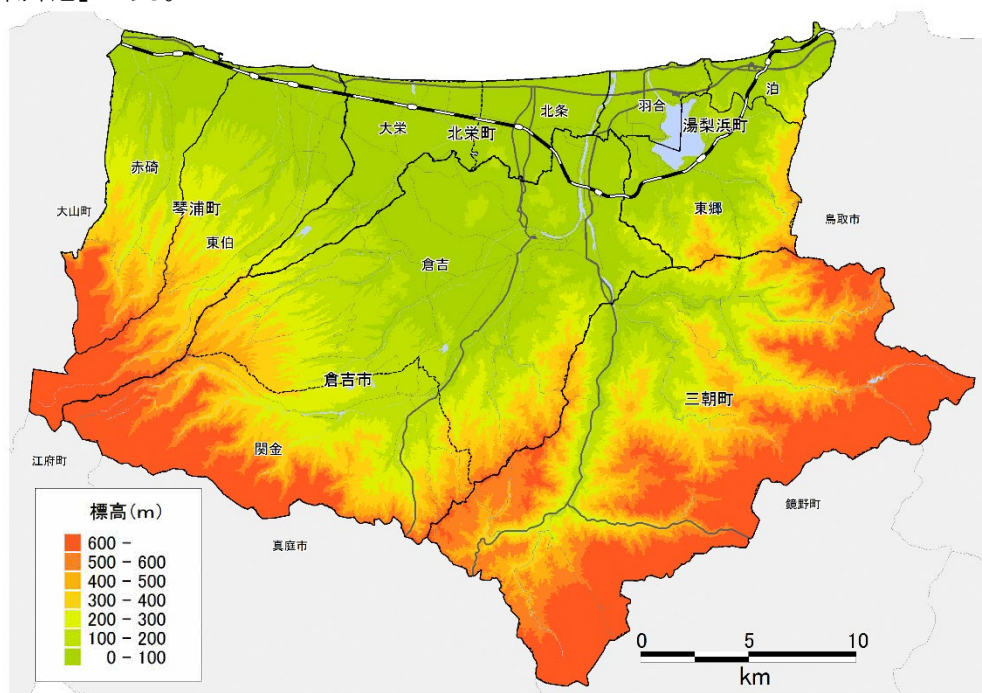


図 3 地域の地勢

2-2 人口

2-2-1 人口の推移

○地域全体の人口は平成2年の121,502人から平成27年(2015)の104,320人と約1万7千人減少している。推計によると今後も減少傾向が続き、平成52年(2040)には78,060人と平成27年に比べてさらに約2万6千人減少となる予測である。(※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25年3月推計)』を参照。)

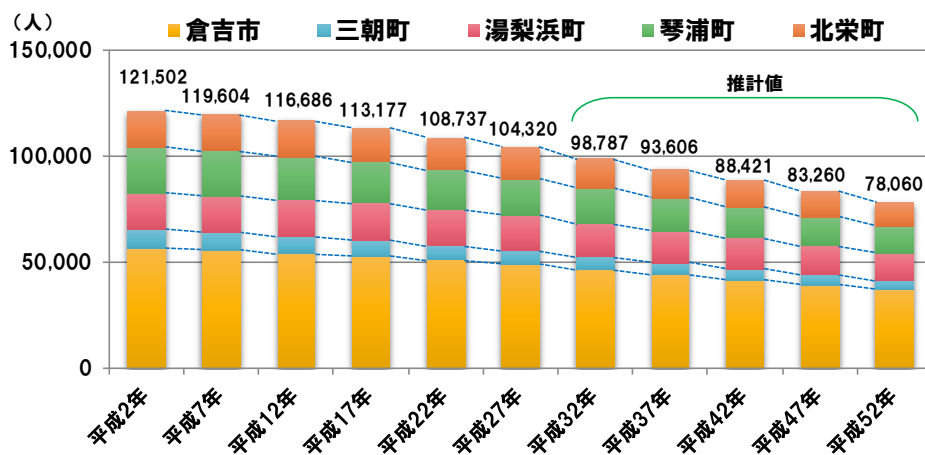


図 4 地域の人口の推移

2-2-2 人口の分布

○人口の分布を行政区別に見ると、倉吉市の市街地をはじめ合併前の旧町村の中心部、倉吉市役所以南の国道313号線周辺で多くなっている。

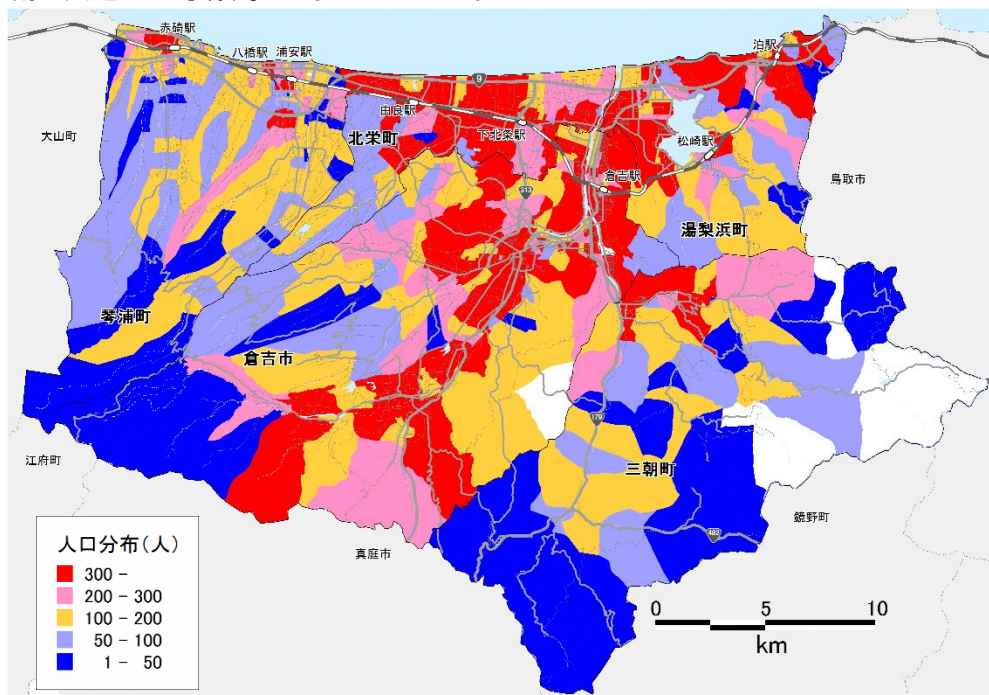


図 5 地域の行政区別人口分布

2-2-3 高齢化の状況

○65歳以上の人口は増加傾向にあるが、平成32～37年をピークに、その後は減少すると推計されている。高齢化率も上昇傾向を示し、今後の推計でも上昇が続くと予想されている。

(※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25年3月推計)』を参照。)

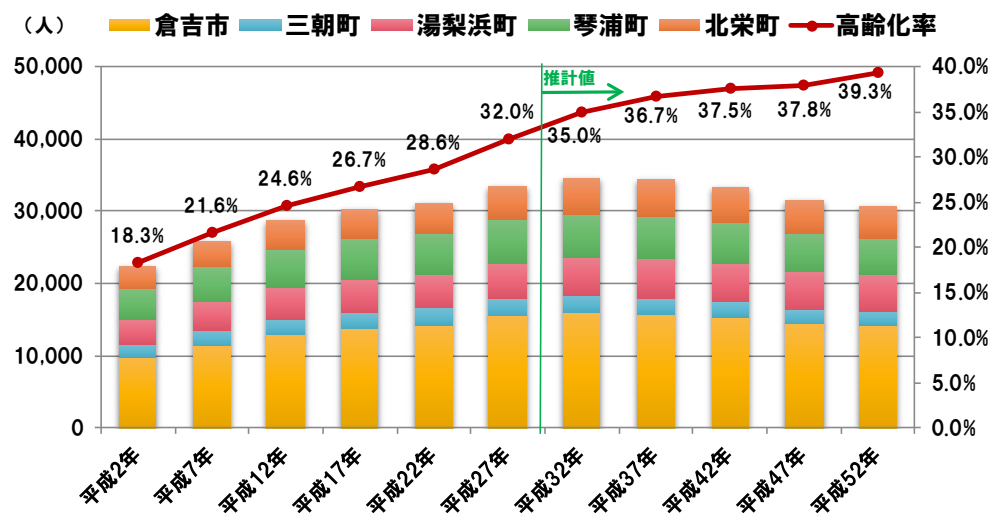


図 6 地域の高齢化の推移

○地域別の高齢化率をGIS(地理情報システム)で見ると、三朝町の南部・東部、倉吉市関金の一部で高齢化率が50%超と非常に高くなっている。

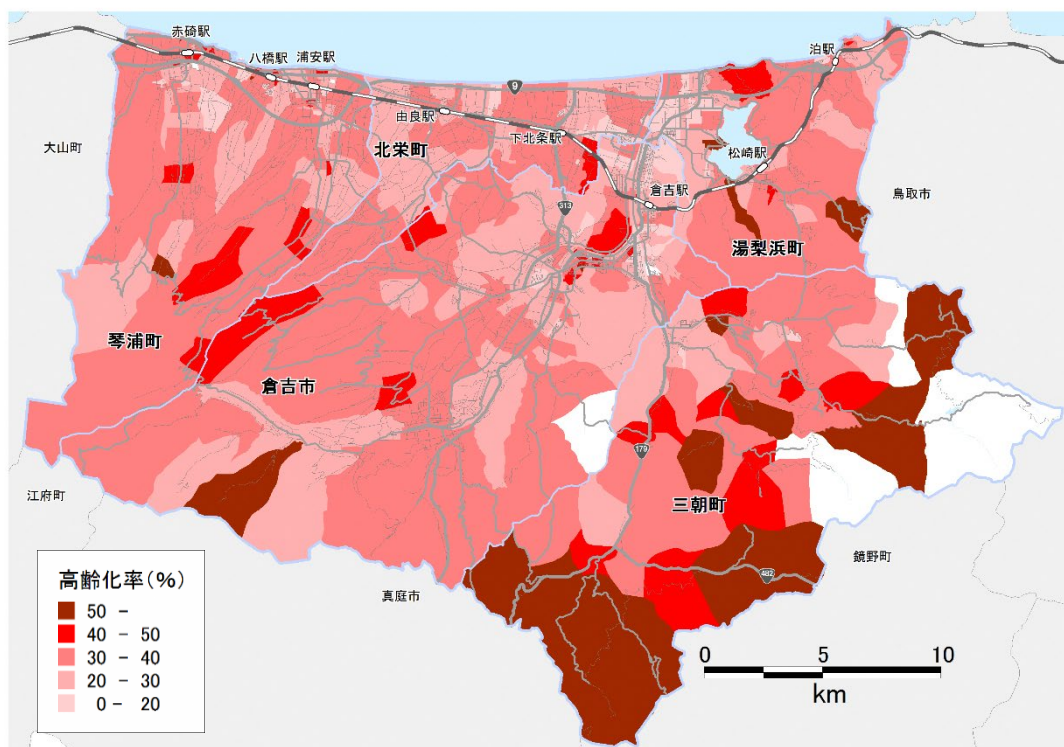


図 7 地域の行政区別高齢化率

2-2-4 人口流動

(1)通勤による人口流動(H27 年国勢調査)

- 周辺4町から倉吉市への移動が最も多く、次いで鳥取市から倉吉市への移動、倉吉市から北栄町への移動が多くみられる。また、倉吉市から琴浦町への移動も比較的多い。
- 周辺4町間の移動では、北栄町から琴浦町、湯梨浜町から北栄町への移動が多く、琴浦町では米子市や大山町間の移動もみられるほか、湯梨浜町では鳥取市との間での移動も比較的多い。

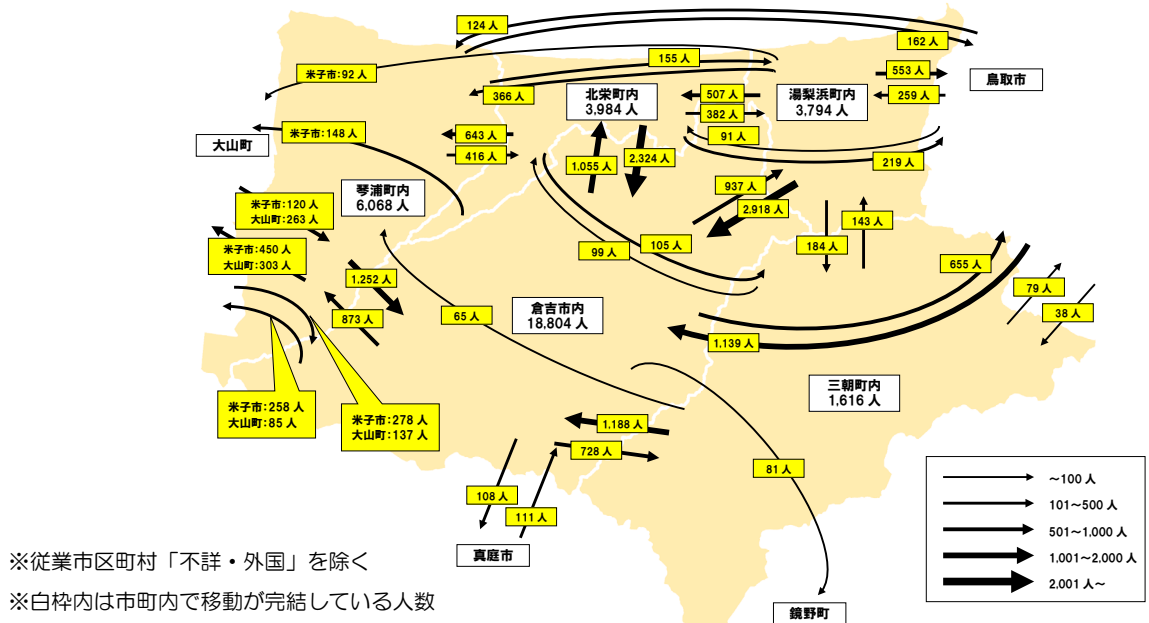


図 8 通勤による人口流動

(2)通学による人口流動(H27 年国勢調査)

- 通学による移動は高校が多い倉吉市へ周辺の市町から流入するケースが最も多く、倉吉市、湯梨浜町、琴浦町から北栄町への通学移動も比較的多い。また、本地域内から米子市や鳥取市への通学流動もみられる。

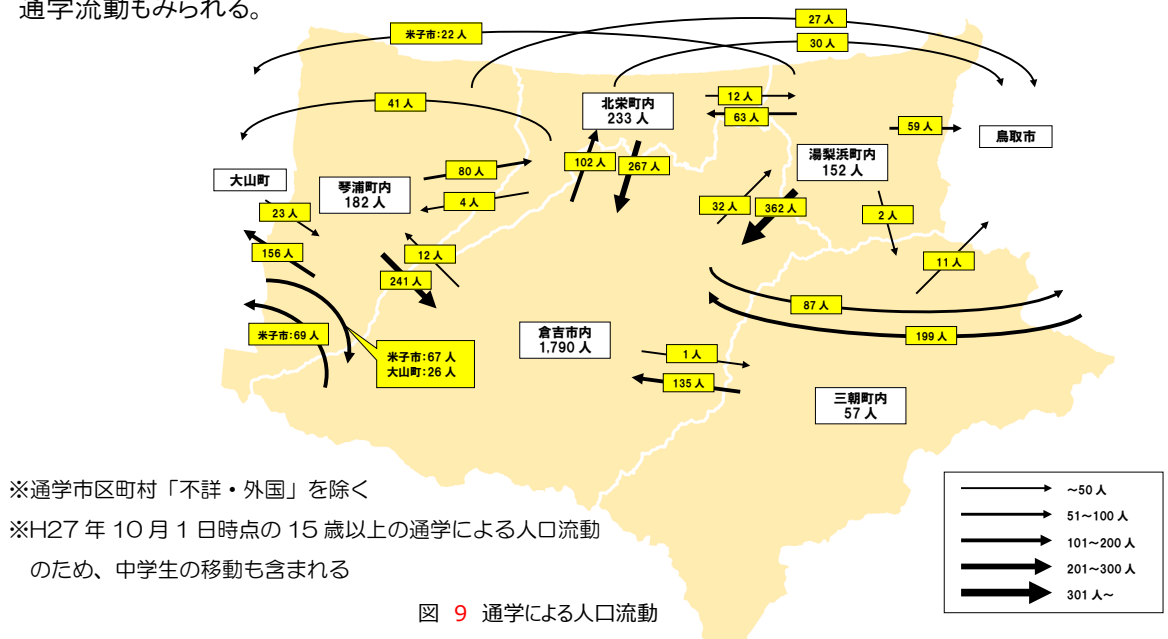


図 9 通学による人口流動

2-3 施設の分布

2-3-1 主要施設の分布

(1)医療機関

○病院のほとんどが倉吉市中心部に集中しており、その他の町ではJR山陰本線の駅周辺に医療機関の集積が見られる。

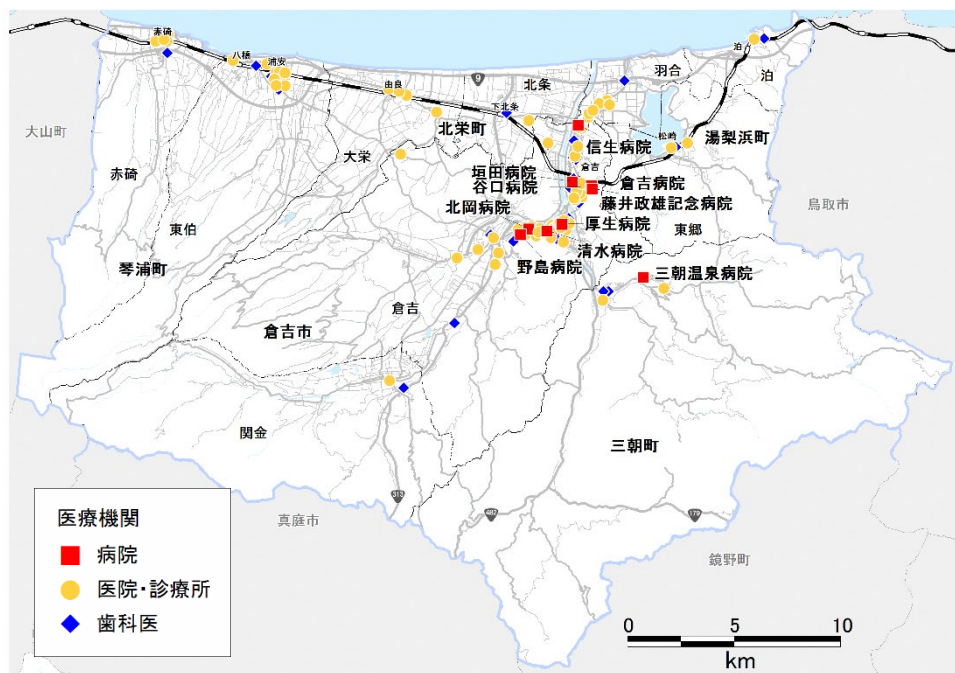


図 10 地域の医療機関の分布

(2)商業施設

○倉吉市中心部及びJR山陰本線の駅周辺で商業施設の集積が見られる。

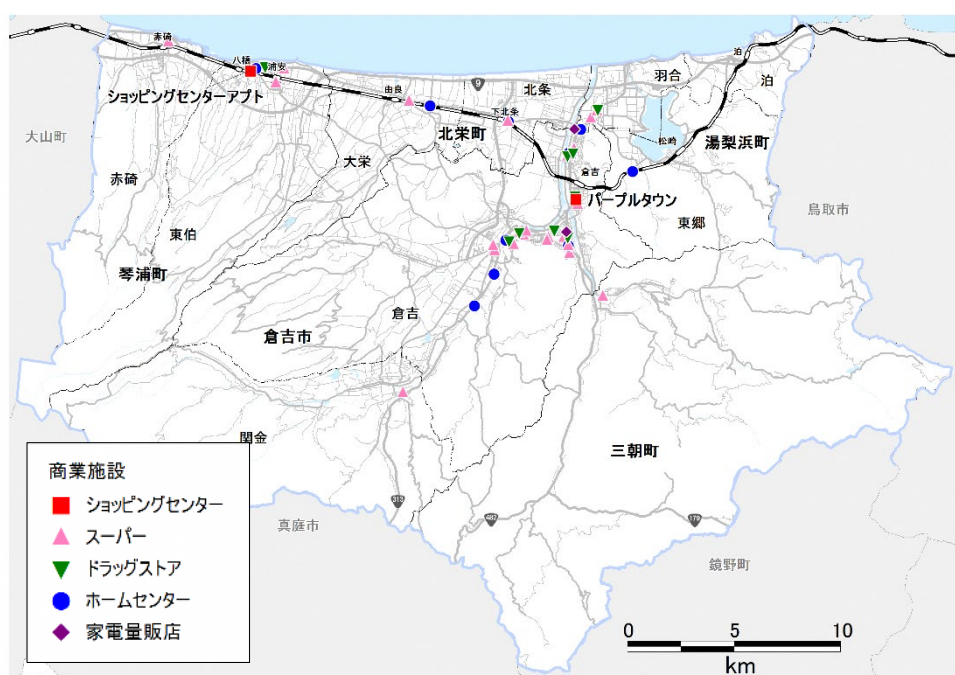


図 11 地域の大規模商業施設の分布

(3)教育機関

○倉吉市中心部と倉吉市中心部から関金にかけての道路沿線、JR山陰本線の駅周辺に教育機関の集積が見られる。

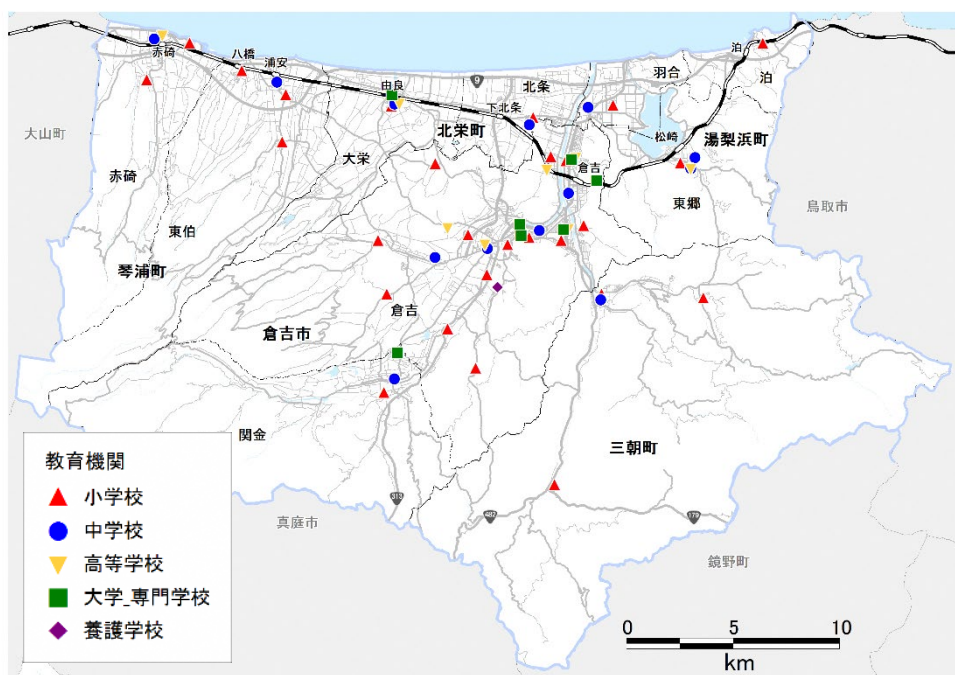


図 12 地域の教育機関の分布

2-3-2 観光資源の状況

(1)観光資源の分布

○「はわい温泉」「東郷温泉」「三朝温泉」「関金温泉」の4つの温泉があるほか、自然景観に優れた山間地の景勝地や、三朝町の「三徳山三佛寺投入堂」、倉吉市の「白壁土蔵群・赤瓦」、北栄町の「青山剛昌ふるさと館」や湯梨浜町の「中国庭園燕趙園」など多くの観光資源が分布している。

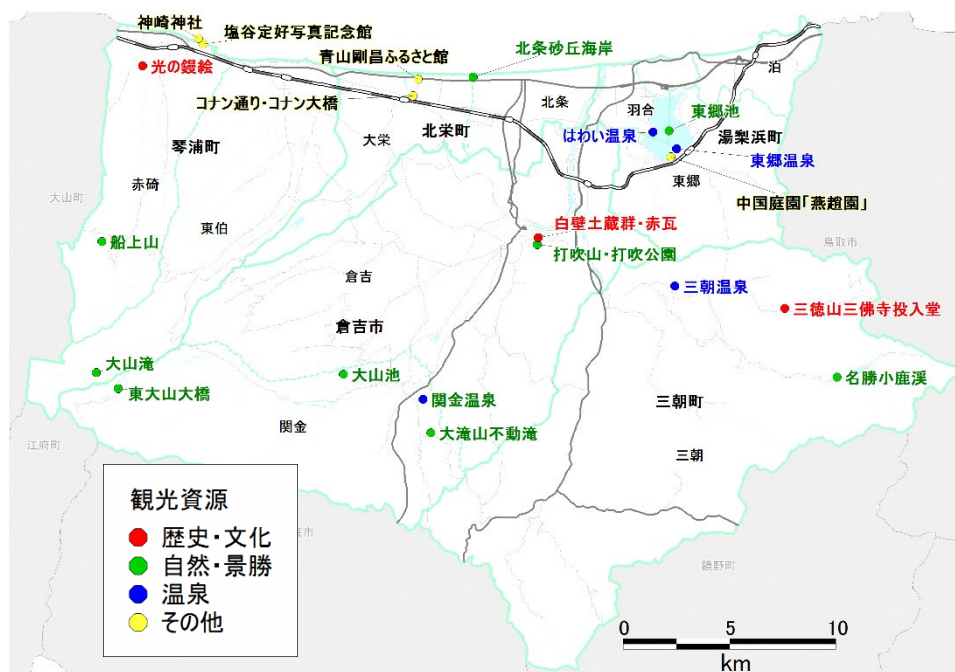


図 13 地域の観光資源の分布

(2)観光入込客数の推移

- 主要観光地の入込客は「白壁土蔵群・赤瓦」、温泉地は「三朝温泉」「はわい温泉」が多い。
- 「白壁土蔵群・赤瓦」と「青山剛昌ふるさと館」は平成23年度からの5年間増加傾向にあり、「鳥取二十世紀梨記念館」は平成23年度から平成27年度までは増加傾向にあったが平成28年度は鳥取県中部地震の影響もあり減少している。「中国庭園燕趙園」は平成23年度から平成27年度までは減少傾向にあったが、平成28年度は増加に転じている。
- 鳥取県は外国人観光客の誘致に力を入れており、本地域においても近年外国人観光客の入込が増えているが、中でも「青山剛昌ふるさと館」は外国人観光客が増加傾向にある。
- 境港へのクルーズ船の寄港や県内の空港への定期航空便等の活用等により、「韓国」、「中国」、「香港」、「台湾」といった東アジアからの来訪者が増加している。

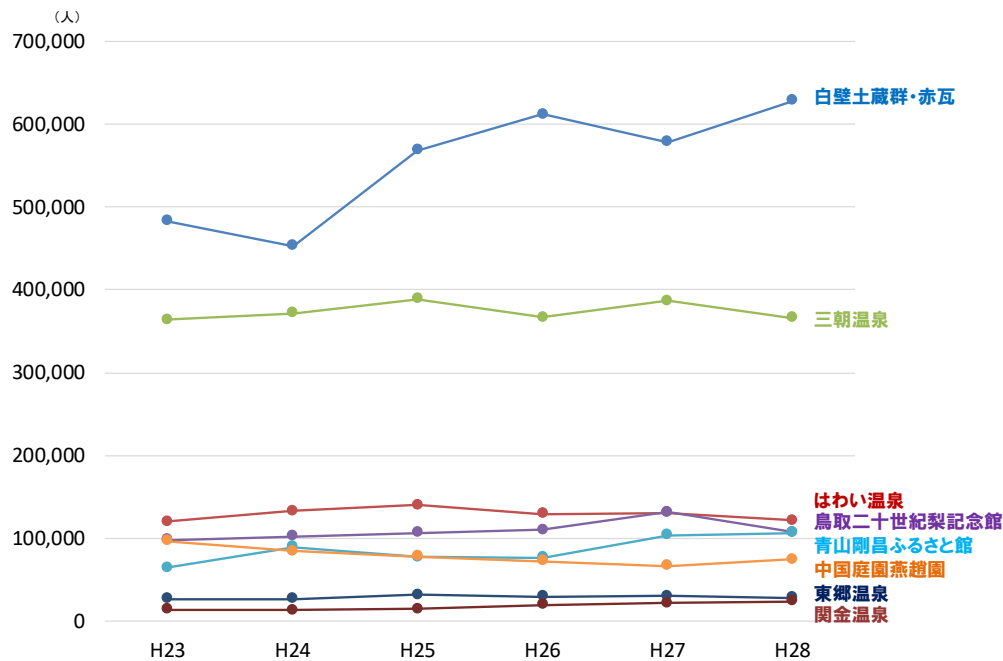
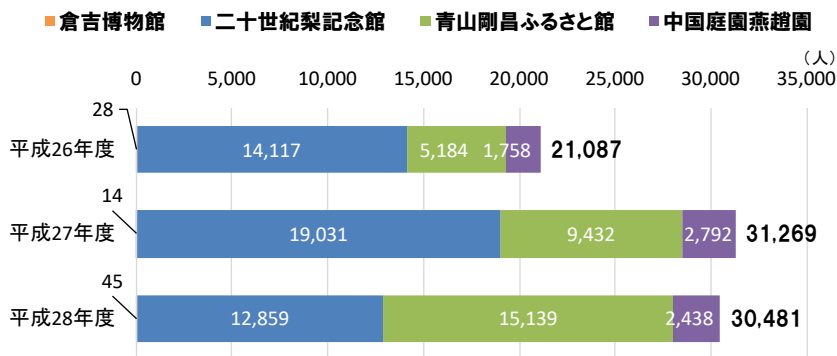


図 14 主要観光施設・温泉施設入込客数（延べ人数）



※倉吉博物館は平成27年9月～平成28年3月の期間は休館

図 15 外国人観光客入込数（延べ人数）

表 1 国別外国人観光客入込数（延べ人数）

年度	韓国	中国	香港	台湾	タイ	アメリカ	ロシア	その他	不明	合計
平成26年度	9,732	1,258	3,783	4,790	307	127	67	422	601	21,087
平成27年度	13,214	2,814	6,007	7,920	604	85	88	427	110	31,269
平成28年度	11,330	3,285	6,036	8,122	831	105	43	718	11	30,481
合計	34,276	7,357	15,826	20,832	1,742	317	198	1,567	722	82,837

資料：鳥取県観光入込動態調査（各年）、鳥取県観光戦略課

3. 公共交通の現状

3-1 道路・鉄道

3-1-1 道路と鉄道の整備状況

○日本海沿いを国道9号が東西に走り、国道313号が北栄町から、国道179号が湯梨浜町から南に向かって走っている。その他主要地方道等が各地を走っているが、大山、中国山地からの谷合の地形により横断的な道路がない状況にある。

○鉄道はJR山陰本線が沿岸部を東西に走っている。

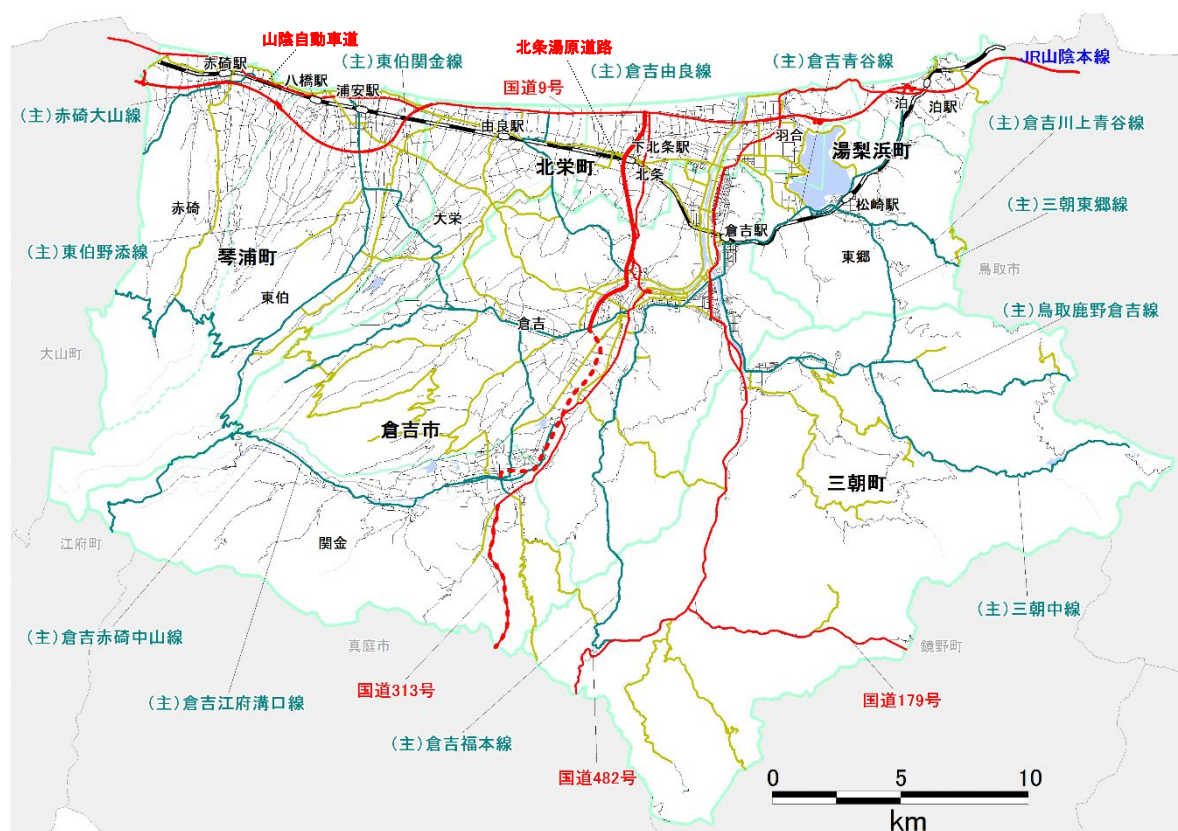


図 16 道路・鉄道の状況

表 2 JR 山陰本線運行本数一覧 (R6.4) ※平日ダイヤの場合 (あめつち等臨時列車を除く)

種別	下り・上り	始発駅	終着駅	運行本数	
普通	下り	鳥取	米子	11	※うち 1 本は智頭駅始発
		鳥取	倉吉	6	
		倉吉	米子	5	
	上り	米子	鳥取	13	※うち 2 本は松江駅および西出雲駅始発
		米子	倉吉	5	
		倉吉	鳥取	6	
快速	下り	鳥取	米子	1	
	上り	米子	鳥取	1	
特急	下り	京都・大阪	倉吉	5	
(スーパーはくと)	上り	倉吉	大阪・京都	6	
特急	下り	鳥取	新山口	2	
(スーパーおき)	上り	新山口	鳥取	1	
特急	下り	鳥取	益田	7	※うち 3 本は米子駅終着
(スーパーまつかぜ)	上り	益田	鳥取	7	※うち 3 本は米子駅始発

3-1-2 鉄道の利用状況

○各駅の1日当たりの乗降人員について、倉吉駅が2,000人以上と最も多く、次いで北栄町や琴浦町の駅の利用が多い。

○各駅の1日当たりの乗降人員は、全体的に減少傾向で推移している。

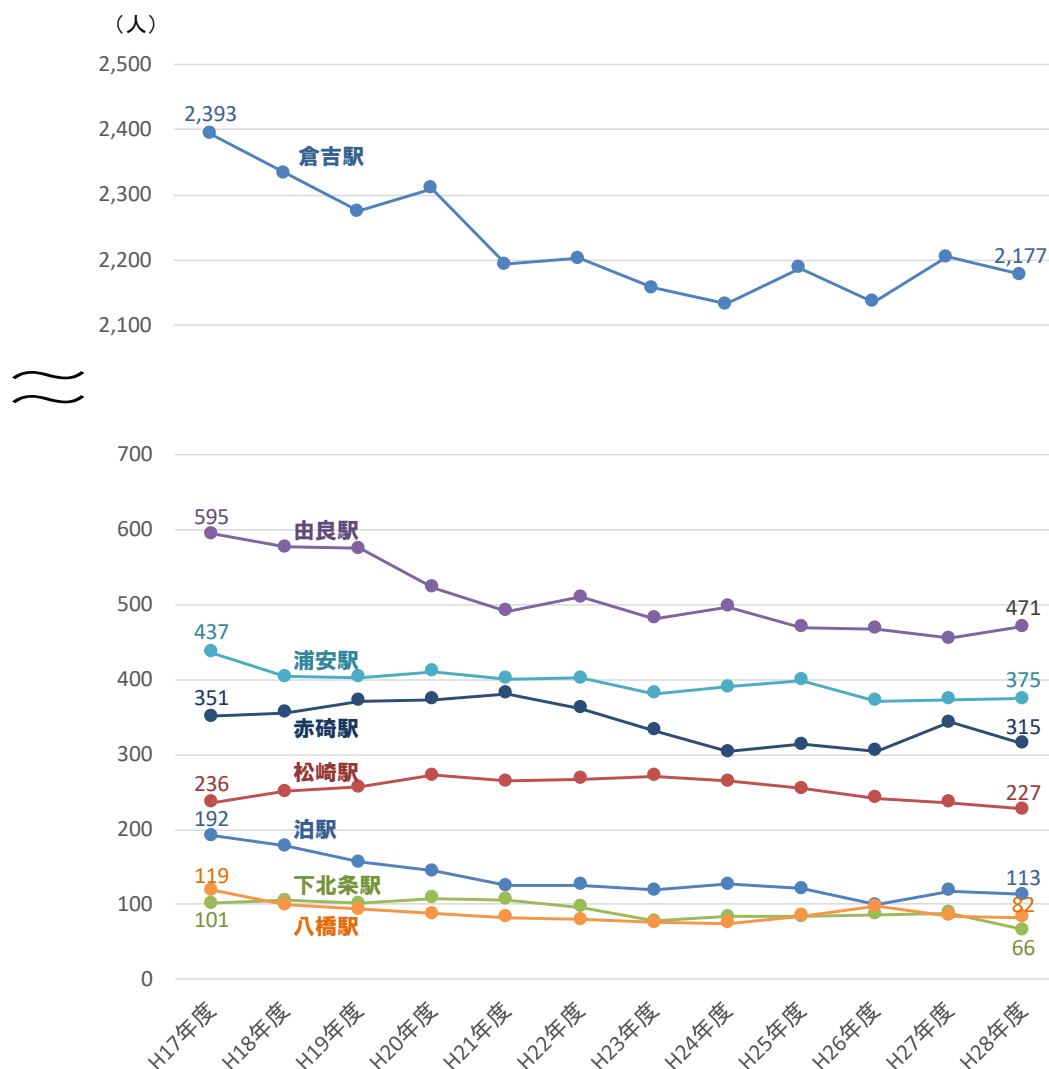


図 17 JR 山陰本線 駅別 1 日当り乗降客数の推移

表 3 一般乗合バス路線（４条）運行状況一覧（平成 28 年度）

運行事業者	路線名	系統	系統 キロ (km)	運行 回数 (往復)	実車走行 キロ (km)	乗車 密度	年間 輸送人員 (人/年)
日ノ丸自動車(株)	栄線	倉吉駅～馬場町～西亀谷	14.6	2.9	31,974.00	2.2	14,409
	横田線	倉吉駅～パークスクエア・市役所～久米中学校前	11.8	1.9	17,346.00	0.6	3,691
	北谷線	倉吉駅～横田～大河内	15.8	1.3	15,389.20	1.8	6,243
		倉吉駅～国府・横田～中野上	14.9	1.8	19,978.60	0.7	4,090
		倉吉営業所～横田～大河内	17.2	2.1	27,025.20	1.2	6,284
		倉吉営業所～国府・横田～大河内	18.5	0.4	6,715.50	2.9	4,864
	高城線	倉吉駅～横田～大立	15.9	3.3	38,751.40	1.4	12,476
		倉吉駅～横田～桜	14.9	0.9	10,802.50	0.6	1,367
		倉吉営業所～大立	17.3	0.5	6,331.80	0.7	587
		倉吉駅～桜～大立	21.6	1.6	26,200.80	1.3	6,937
		倉吉営業所～横田～桜	16.3	0.3	3,993.50	1.3	982
		倉吉営業所～桜～大立	23	0.3	5,497.00	1.8	1,735
	社線	倉吉営業所～パークスクエア・国府～農学校	10.7	0.4	3,884.10	0.5	873
		倉吉駅～パークスクエア・国府～農学校	9.4	5.9	41,181.10	1.8	18,827
	上井・三朝線	倉吉駅～三朝～三徳山駐車場	16.6	6.4	78,689.90	2.4	38,543
		倉吉駅～倉吉東高前～三朝車庫前	10.4	7.6	58,177.60	2.3	36,775
		倉吉駅～倉吉東高・三朝～上吉原	19.0	3.4	45,095.40	2.8	28,051
	三朝線	生田車庫～竹田橋～神倉	21.8	4.4	66,408.00	1.6	22,448
		生田車庫～円谷入口～三朝車庫前	12.3	7.4	67,207.20	1.4	20,763
	穴鴨線	生田車庫～竹田橋・穴鴨公民館前～木地山	25.6	1.0	15,960.60	0.6	1,748
		生田車庫～円谷入口・穴鴨公民館前～下畑	25.4	1.8	30,083.80	0.4	1,661
		倉吉営業所～倉吉駅・卸団地～木地山	23.2	0.8	12,031.60	1.1	3,161
		生田車庫～竹田橋・穴鴨公民館前～上西谷上	22.4	0.3	4,945.50	1.2	1,506
		生田車庫～竹田橋・穴鴨公民館前・上西谷上～木地山	30.8	0.1	3,634.40	0.7	436
		生田車庫～三朝町役場前・竹田橋・穴鴨公民館前～上西谷上	22.6	0.3	5,537.00	1.0	727
	小河内線	倉吉営業所～倉吉駅・竹田橋・役場前～実光	18.7	0.6	9,163.00	1.2	3,834
		倉吉駅～竹田橋・三朝町役場前～実光	17.3	0.1	2,041.40	0.6	266
	赤碕線	倉吉駅～穴沢・由良駅・浦安駅～赤碕駅	27.4	12.9	259,971.20	2.1	78,456
日本交通(株)	パークスクエア線	倉吉駅～巖城・パークスクエア～広瀬	13.4	0.9	8,875.90	3.2	14,493
		倉吉駅～巖城・パークスクエア～西倉吉	7.1	4.9	25,893.80	1.1	11,514
	市内線	倉吉駅～堺町～西倉吉(昼行)	6.1	2.8	12,547.70	2.3	11,667
		倉吉駅～堺町～西倉吉(夕夜間)	6.1	1.0	4,465.20	1.7	2,799
	広瀬線	倉吉バスセンター～新町～河原町～広瀬	14.4	4.6	42,775.00	1.3	17,806
		広瀬～河原町～倉吉駅	12.7	0.3	3,111.50	3.0	2,323
	関金線	倉吉バスセンター～駅・河原町～関金バスセンター	17.5	6.8	87,937.50	3.1	60,227
		倉吉バスセンター～駅・河原町～明高	25.5	8.4	157,207.50	4.6	117,860
		倉吉バスセンター～倉吉駅～大河原	21.1	4.3	62,708.60	3.5	41,600
	橋津線	西倉吉～駅・長瀬西口～石脇車庫	21.7	8.2	131,111.40	3.1	92,890
		西倉吉～駅・羽合温泉～小浜	27.1	6.7	132,887.00	3.1	73,970
	松崎線	西倉吉～駅・松崎～北方入口	15.4	6.3	71,159.80	2.4	46,520
		石脇車庫～松崎・倉吉駅～西倉吉	20.6	0.4	6,077.00	2.8	4,021
	北条線	西倉吉～駅・江北～由良駅入口	19.0	8.4	117,971.00	2.4	63,500

①琴浦町営バス

○路線は6路線あるが、その内の上中村線は平成28年4月より、福永線は令和4年4月より定時定路線の予約型乗合タクシーとなっている。



○三朝町では三朝町営バスが日ノ丸自動車への委託により運行されており、3つの路線がある。



(3)高速乗合バス

○高速乗合バスは、関西方面ほか中国地方の岡山と広島への路線が運行されている。

表 4 高速バス路線 運行状況一覧 (R6年3月末時点)

方面	路線名・愛称	運行事業者	区間	運行便数
神戸・大阪	倉吉～神戸・新大阪・なんば線 (山陰特急バス)	日本交通	倉吉駅・倉吉バスセンター～ 三宮／なんば(OCAT)・弁天 営業所	6往復 (うち1往復は土日祝日 のみ運行)
岡山	岡山～倉吉線 (新倉吉街道エクスプレス)	日ノ丸自動車	海田車庫・倉吉駅～岡山駅	2往復 (うち1往復は土日祝日 のみ運行)
広島	鳥取・倉吉～広島線 (メリーバード号)	日ノ丸自動車	鳥取駅～倉吉駅～ 広島バスセンター	1往復

(4)区間別運行頻度

○広域バス路線および倉吉市内のバス路線のほとんどが倉吉駅～西倉吉間を通過しているため、この区間の運行本数は著しく多くなっている。

○その他のバス路線では倉吉駅と関金を結ぶ関金線、倉吉市と三朝町を結ぶ三朝線、上井～三朝線や倉吉市と湯梨浜町を結ぶ橋津線等の運行頻度が高くなっている。

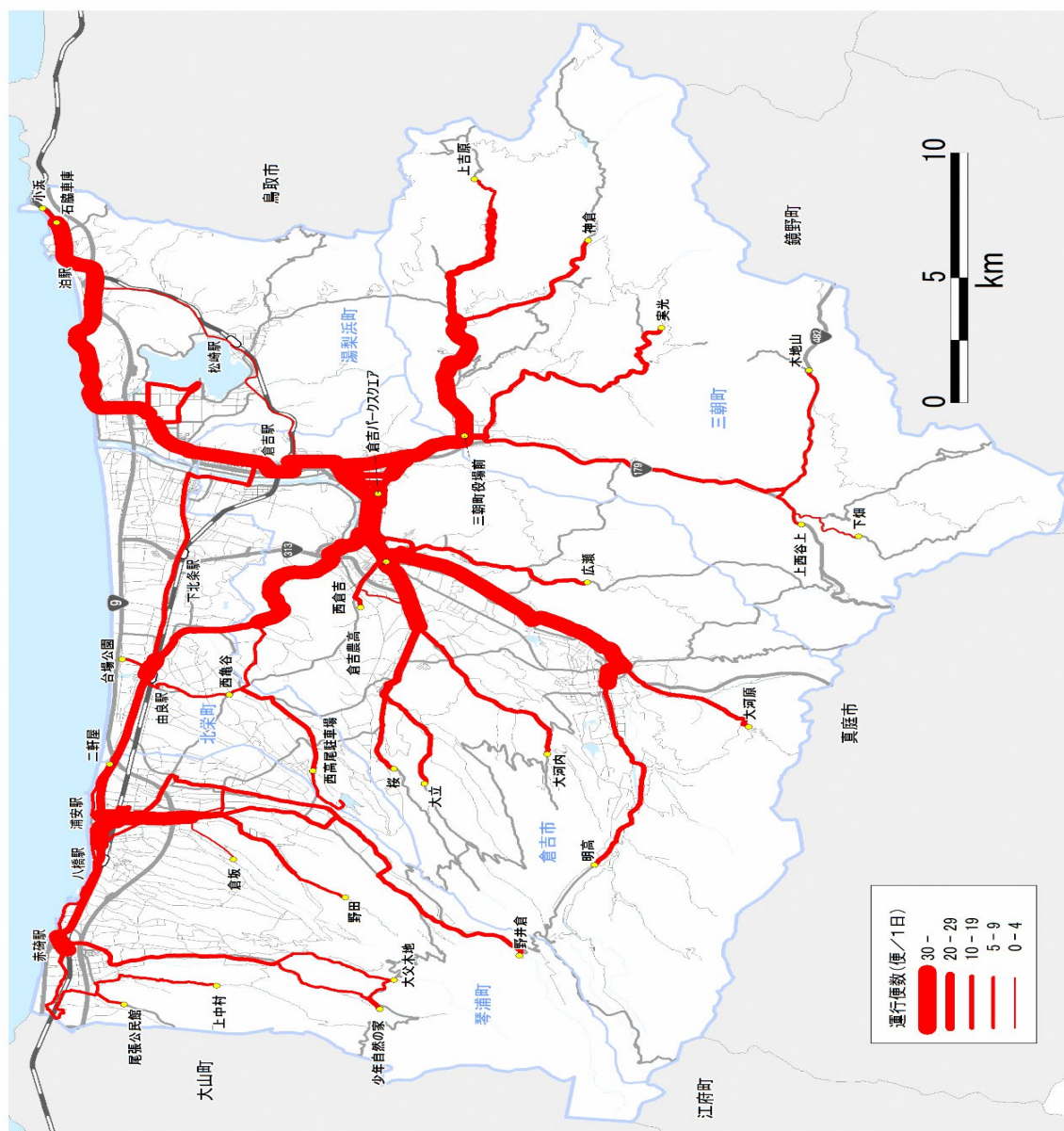


図 21 区間別運行便数 (平成 29 年度)

(5)バス停位置

○バス停の位置は以下のとおりである。

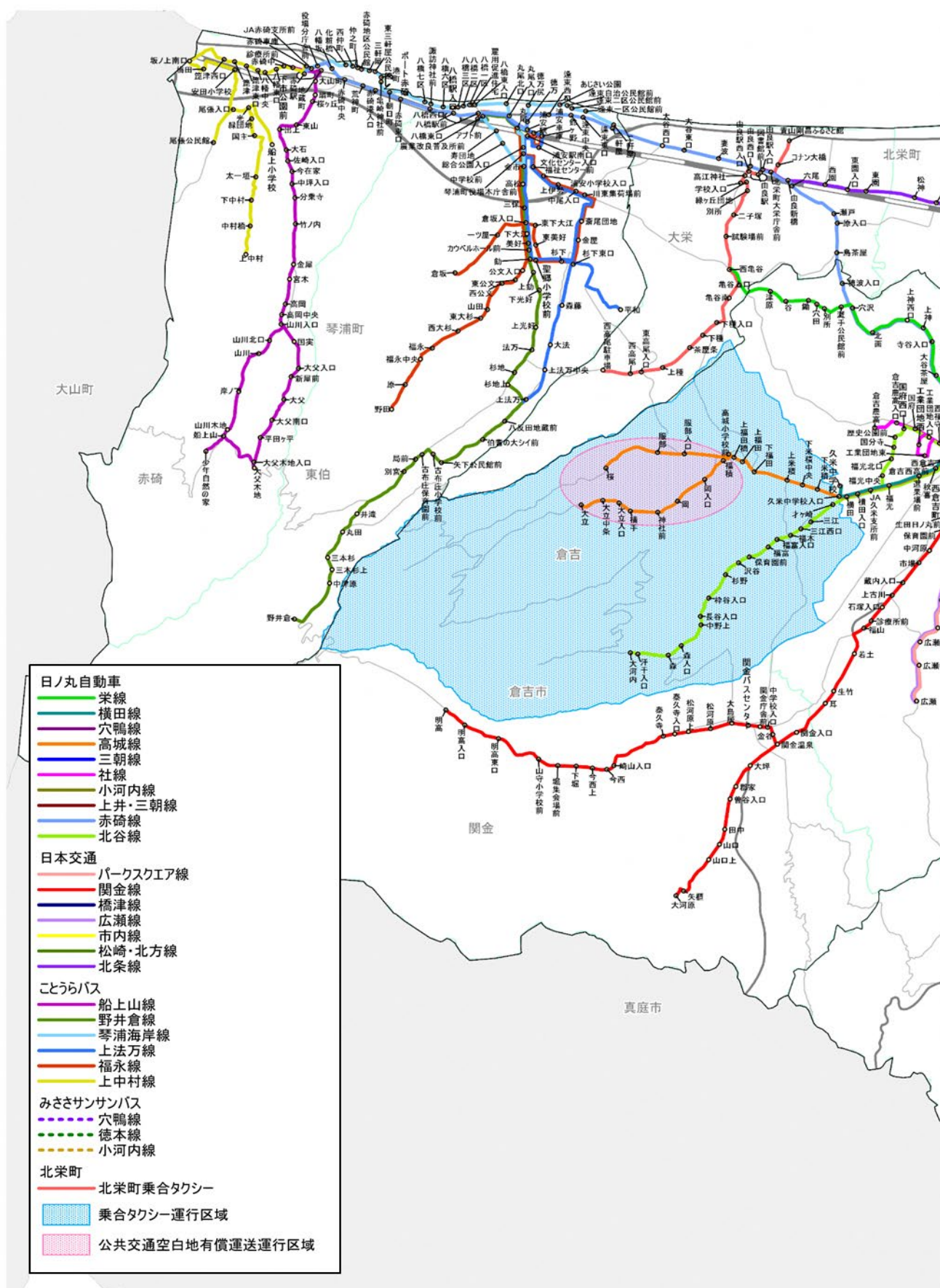
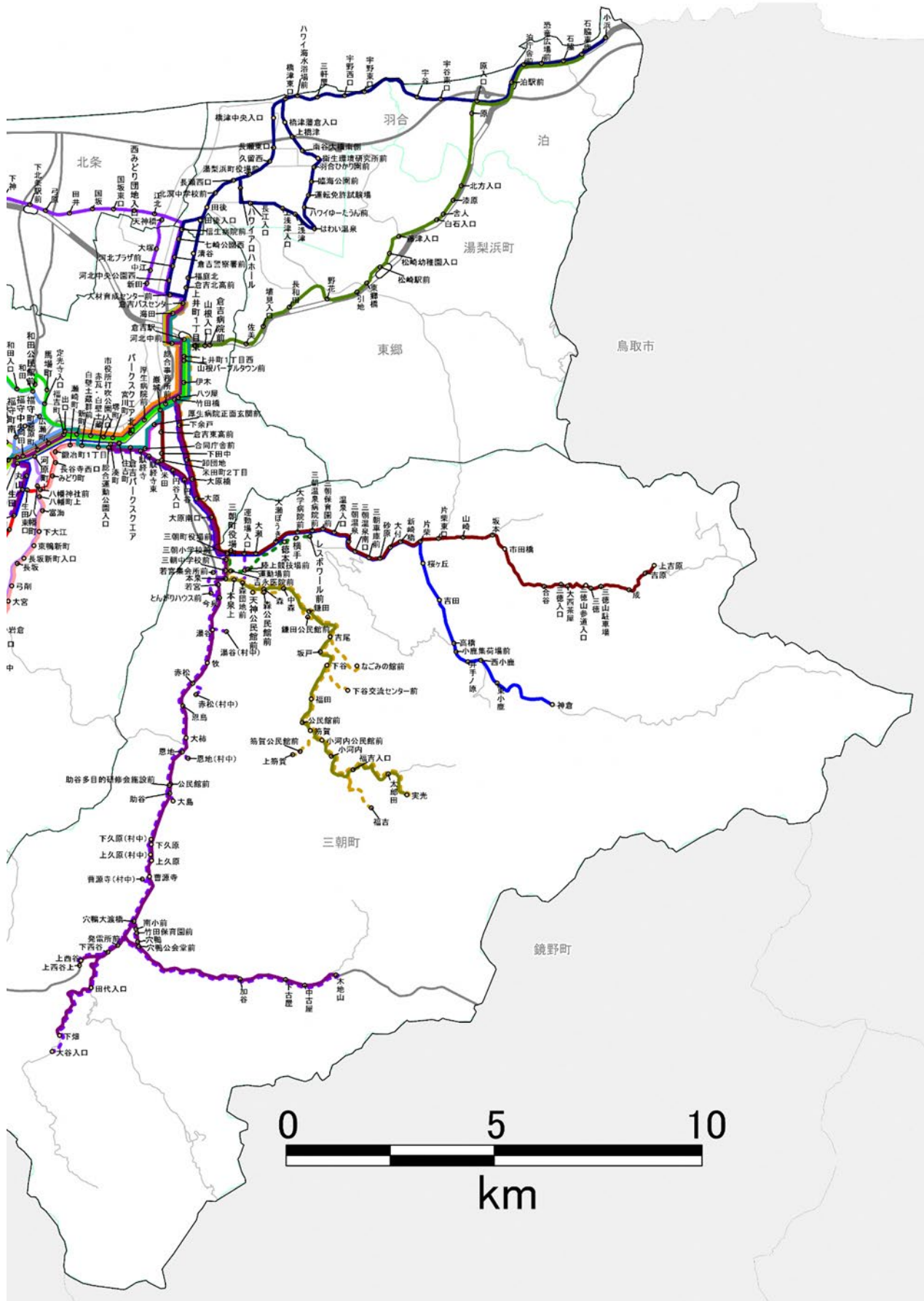


図 22 バス路線とバス停位置図



3-2-2 年間輸送人員・補助金額の推移

- 日本交通・日ノ丸バスの4条路線の利用者数は、総人口の減少や少子化による高校生徒数の減少、高齢世代の免許保有率の上昇等の影響により年々減少しており、平成17年と平成28年の比較では43.5%の減少となっており、市町の補助金は増加傾向にある。
- 琴浦町営バスについては、利用者数は横ばいから微減、補助金額は横ばいから微増で推移している。

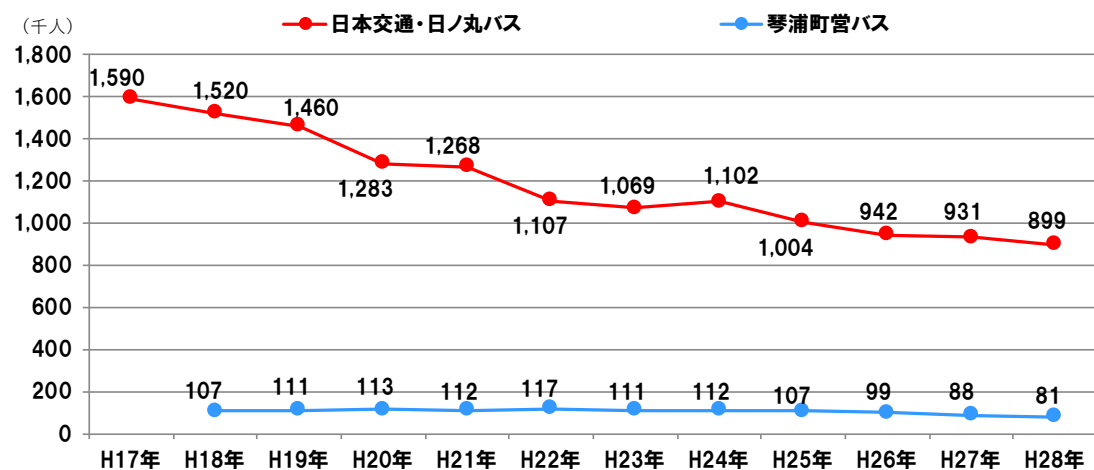


図 23 路線バス年間輸送人員の推移

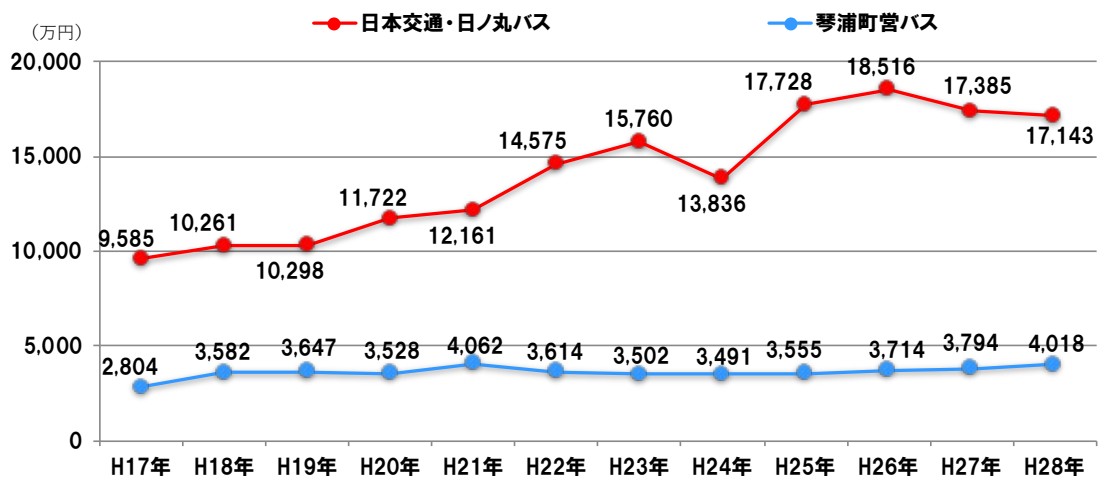


図 24 市町補助金額の推移

3-3 タクシー

3-3-1 乗合タクシー

(1)北栄町乗りあいタクシー

○北栄町では、平成18年10月からデマンド方式による定時定路線型乗りあいタクシー（運行委託事業者：由良タクシー有限会社）を運行しており、平成26年4月からは西高尾駐車場行き、青山剛昌ふるさと館行きが1日5便ずつ、令和5年4月からは西高尾駐車場行きの便を1便追加し、運行している。

○乗りたい便の30分前までの電話予約（初便は前日までの予約）で運行し、利用料金は大人（中学生以上）200円、小人（小学生）100円、運転免許を返納された方100円、障がいのある方は通常運賃の半額となっている。



図 25 北栄町乗合タクシー路線図

表 5 北栄町乗合タクシー利用実績

年度	利用者数 (人)	運行収入 (円)	運行経費 (円)	収支 (円)	収支比率 (%)	補助金額 (円)
H23 年度	516	87,300	862,050	△ 774,750	10.1%	774,750
H24 年度	618	108,500	873,110	△ 764,610	12.4%	764,610
H25 年度	720	126,100	1,021,160	△ 895,060	12.3%	895,060
H26 年度	389	63,600	686,460	△ 622,860	9.3%	622,860
H27 年度	657	83,700	1,173,300	△ 1,089,600	7.1%	1,089,600
H28 年度	422	53,100	924,080	△ 870,980	5.7%	870,980

(2)倉吉市予約型乗合タクシー

○倉吉市の北谷地区・高城地区では、平成27年10月より予約型乗合タクシーの運行を行っている。
これは路線バスの平日ダイヤに合わせて運行するもので、路線バスとの接続を図っている。

表 6 倉吉市予約型乗合タクシー料金表

地区名	自治公民館名	横田	小学校前 公民館前
北谷	オケ崎・三江・福本・福富・尾田・沢谷・杉野	100 円	100 円
高城	下米積・上米積本郷・上米積東・上米積西・若葉町 1 丁目・若葉町 2 丁目・ 下福田・上福田・昭和・妻ノ神・勝負谷		
北谷	志津・仙隠・横谷・藤井谷・悴谷・中野・長谷・森・つつじが丘・大河内・汗干	200 円	
高城	今在家・服部・旭原・福積・岡・桜・横手・大立・般若・棕波		
高城	河来見・上大立・立見	300 円	200 円

※小学生、障がい者手帳、療育手帳の保有者は半額、小学生未満、小学生のうち通学定期券保有者は無料

表 7 倉吉市乗合タクシー利用実績

年度	利用者数 (人)	運行収入 (円)	運行経費 (円)	収支 (円)	収支比率 (%)	補助金額 (円)
H27 年度	677	73,300	1,168,420	△1,095,120	6.3%	1,095,120
H28 年度	1,432	157,850	2,422,360	△2,264,510	6.5%	2,264,510

※平成27年度は平成27年10月～平成28年3月の値

**北谷地区・高城地区
予約型乗合タクシー
ご利用案内**

予約型乗合タクシーとは？
タクシー車両を使って、路線バスのように乗り合いながら運行する公共交通です。タクシー車両を使い自宅近くまで送迎するため、バス停から離れた地域でも「予約型乗合タクシー」を使って路線バスとの乗換え地点（横田）まで出かけていただくことができます。事前登録・事前予約が必要ですが、どこでもご利用いただけます。

平成27年10月1日から運行を開始します！

予約先 / 日ノ丸ハイヤー株式会社 倉吉営業所
TEL.0858-22-3155
【予約受付時間】路線バス横田発着2時間前まで（24時間受付）
ご予約の際は「〇月〇日に乗合タクシーの△便に乗ります」とお伝えください。
予約の変更・取り消しは必ずご連絡ください。
【運行に関するお問い合わせ先】倉吉市役所 総合政策課 TEL0858-22-8161

■ 利用の仕方

① 利用登録
事前に利用登録（無料）をします。右ページの「利用者登録票」に必要事項を記入し市役所総合政策課に提出してください。登録いただくことで、簡単に予約ができるようになります。運行開始後も随時受け付けます。地区外のご親族・ご友人もご利用いただけます。

② 電話予約
路線バスが横田を発着する2時間前までに、
**日ノ丸ハイヤー
TEL.0858-22-3155**
に電話で予約してください。
各家庭をまわる運行ルートが決まりましたら、日ノ丸ハイヤーから乗合タクシーの到着予定時間の連絡が入ります。

③ 乗車～乗り合い運行～支払い
ご自宅近く（または横田）まで乗合タクシーがお迎えにあがり、乗り合いながら横田（またはご自宅）に向かいます。降る際に料金を運転手に渡してください。

注意事項

- 乗り合いで運行するため、予約の状況により到着時間が変わります。
- 予約の変更や取り消しは必ずご連絡ください。
- 車両が安全に転回できない場所、進入できない場所など、ご自宅前まで送迎できない場合があります。ご了承ください。

図 26 倉吉市予約型乗合タクシー案内チラシ

3-3-2 タクシー

○タクシーの営業所は倉吉市に2社、北栄町に1社、琴浦町に1社ある。それぞれの営業所から所要時間10分程度で到達できる範囲を営業エリアと仮定した場合、半径5km地域(時速30km/h×10分)となり、倉吉市の南部、三朝町、湯梨浜町ではタクシーが利用しにくい状況にある。

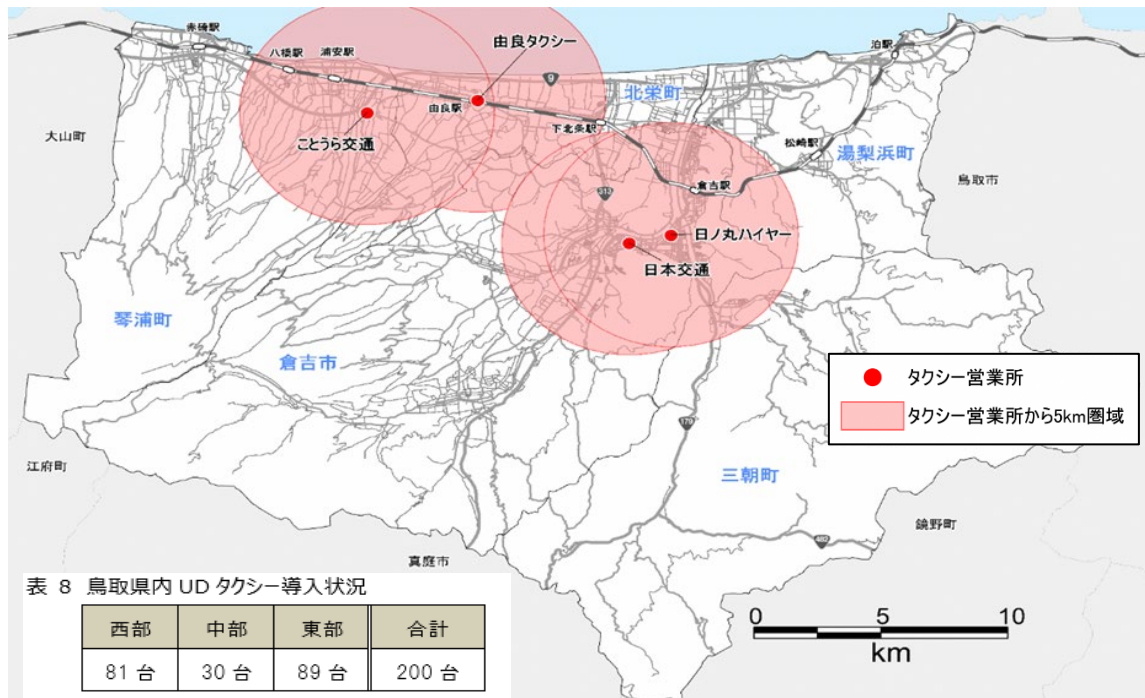


図 27 タクシー営業所

3-4 その他の交通

3-4-1 公共交通空白地有償運送

(1)倉吉市高城地区

○倉吉市の高城地区では、公共交通空白地域の集落を対象とし、平成16年8月から「NPO法人たかしろ」を運行主体とする公共交通空白地有償運送を行っている。これは、路線バスの地区内の到着にあわせ、あらかじめ登録した会員をバス停から自宅まで輸送するものである。

○平成27年10月に「倉吉市予約型乗合タクシー」が同地域に導入されたことに伴い、それまでの5便から1便に減らして運行している。

表 9 高城地区公共交通空白地有償運送の概要

- 事業主体: 特定非営利活動法人 たかしろ
- 運送対象: 自宅から路線バスの停留所まで相当の距離があり、公共交通機関の利用が困難な移動制約者であり、あらかじめ登録した会員
- 運送区域: 倉吉市高城地区内
- 運転者: 会員のボランティア運転手(平成29年3月現在13名)
- 使用車両: 法人所有の車両(現在2台)
- 損害賠償: 対人賠償: 無制限 対物賠償: 500万円
- 運送対価: 1乗車/2km 未満100円、2km 以上200円
- 運送回数: 月・水・金の昼間、路線バス(高城線)の下り1便に対応し、降車した会員を自宅まで運送
- 利用者数: 平成26年度452人、平成27年度311人、平成28年度290人

※倉吉市予約型乗合タクシー運行に伴い、平成27年10月より運行便数が5便から1便に減少

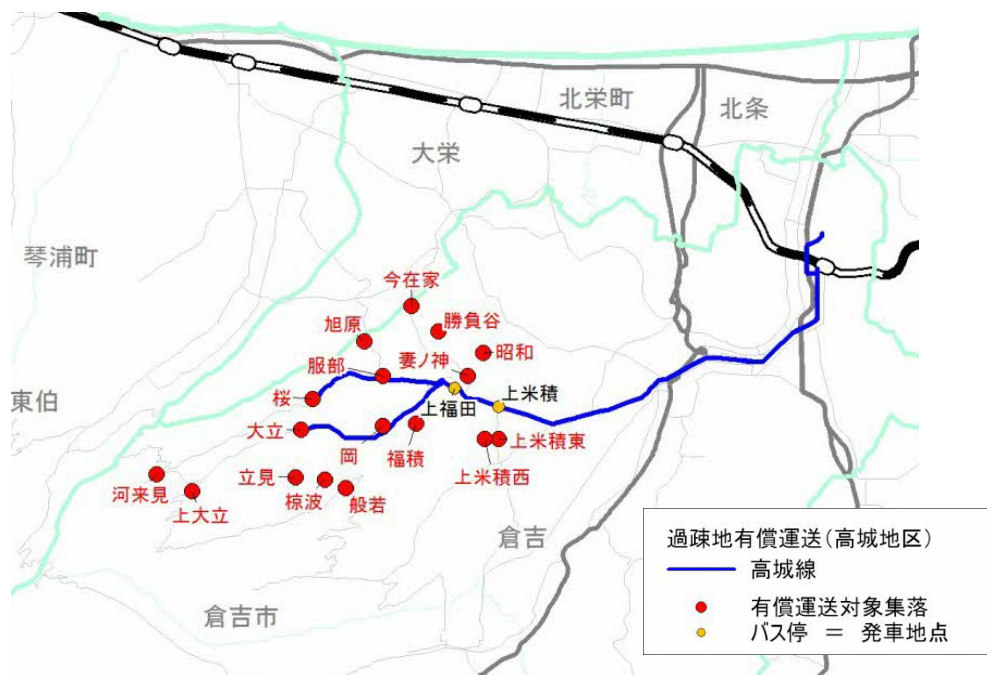


図 28 高城地区公共交通空白地有償運送 運行図

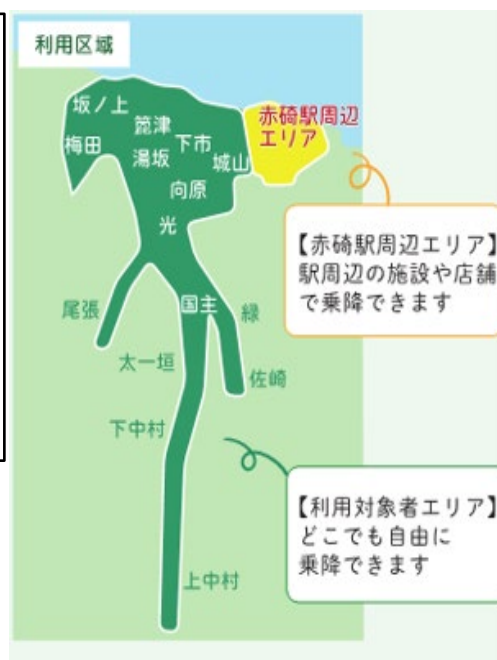
(2) 琴浦町安田地区

○琴浦町の安田地区では、公共交通空白地域の集落を対象とし、令和3年9月22日から「安田地区振興協議会(現:安田地域づくり協議会)」を運行主体とする公共交通空白地有償運送「助け合い交通ことura」を実施している。これは、あらかじめ登録した会員を安田地区及び成美地区の一部から赤碕駅周辺の施設の間に於いて輸送するものである。

表 10 安田地区交通空白地有償運送の概要

- 事業主体: 安田地域づくり協議会
- 運送対象: 琴浦町安田地区及び成美地区の一部(筥津、坂ノ上、下市、向原、湯坂、光、尾張、梅田、緑、佐崎、上中村、下中村、太一垣、国主、城山)の住民で、あらかじめ登録した会員
- 運送区域: 安田地区及び成美地区の一部～赤碕駅周辺施設
- 運転者: 会員のボランティア運転手(令和6年3月現在: 7名)
- 使用車両: リース車両(1台)
- 損害賠償: 対人賠償: 無制限 対物賠償: 無制限
- 運送対価: 1乗車300円
- 運送日程: 週3回(月・水・金) 9時～16時
※当日の1時間前まで(朝 9 時の配車は前日 16 時まで)に電話予約が必要
- 利用者数: 令和3年度 164 人、令和4年度 399 人、令和5年度 539 人

図 29 安田地区公共交通空白地有償運送 運行図



3-4-2 スクールバス

○大栄小学校・北条小学校(北栄町)、羽合小学校・泊小学校・東郷小学校・湯梨浜中学校(湯梨浜町)、聖郷小学校・船上小学校(琴浦町)、関金小学校・久米小学校・小鴨小学校・打吹小学校(倉吉市)で専用スクールバスが運行されている。それ以外の地域の小中学生は、必要に応じて路線バスを利用している。

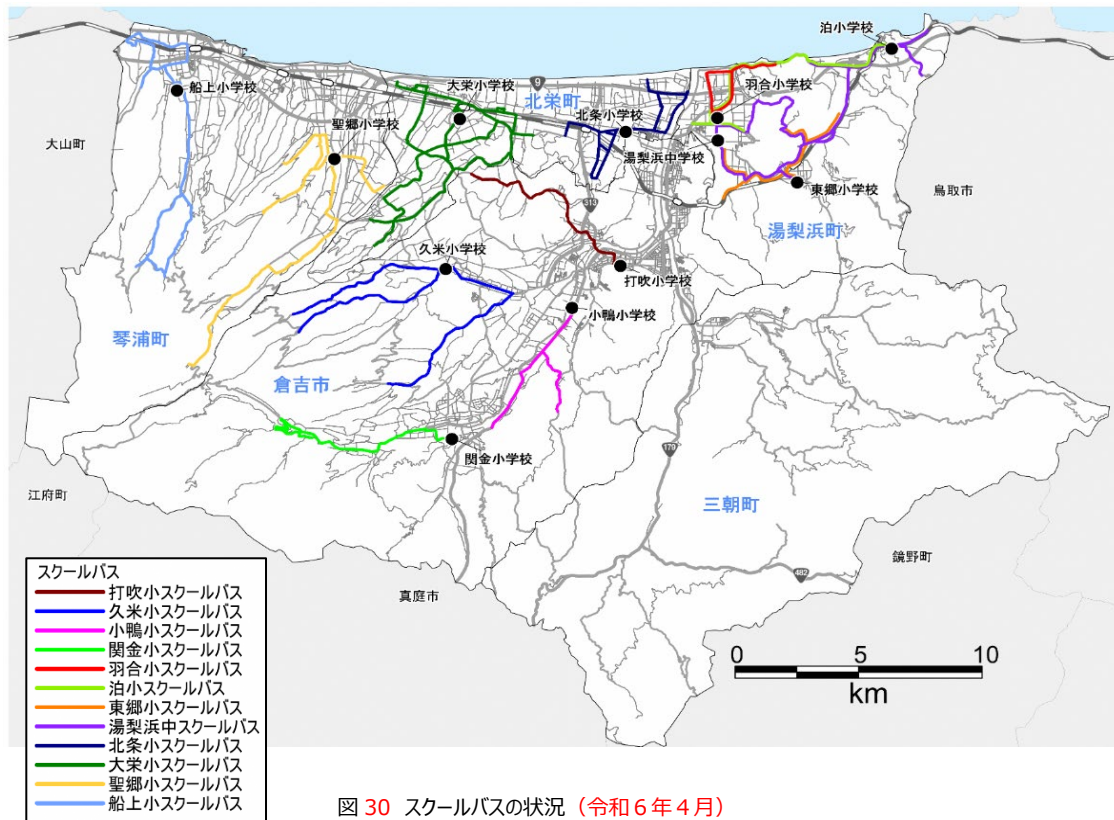


図 30 スクールバスの状況 (令和6年4月)

3-5 公共交通空白地域の状況

○公共交通空白地域を「鉄道、バス、タクシーを利用しにくい地域」と定義し、それぞれの範囲を以下のように設定する。

- ➡ バス停から半径400m地域外(バス利用意向が急速に低下するバス停までの距離:400m)
- ➡ JR駅から半径800m地域外(バス利用意向が急速に低下するバス停までの距離×2倍と設定)
- ➡ 乗合タクシーの運行区域外(倉吉市予約型乗合タクシー運行エリア外)
- ➡ タクシー営業所から半径5km地域外(営業エリア外)

○このような設定で本地域を見ると、縁辺部に公共交通空白地域がみられる。

表 11 公共交通のカバー率 (平成 27 年度)

市町	H27 年 国勢調査人口(人)	公共交通 サービス地域人口 (人)	公共交通サービス 地域人口割合 (カバー率)	公共交通 空白地域の人口 (人)
倉吉市	49,044	46,228	94.3%	2,816
三朝町	6,490	5,928	91.3%	562
湯梨浜町	16,550	13,561	81.9%	2,989
琴浦町	17,416	16,444	94.4%	972
北栄町	14,820	13,155	88.8%	1,666
計	104,320	95,316	91.4%	9,004

※公共交通サービス地域人口:バス停半径 400m 内、JR 駅半径 800m 内、乗合タクシー運行区域内、タクシー営業所半径 5 km内の人口
※カバー率=公共交通サービス地域人口÷H27 年国勢調査人口

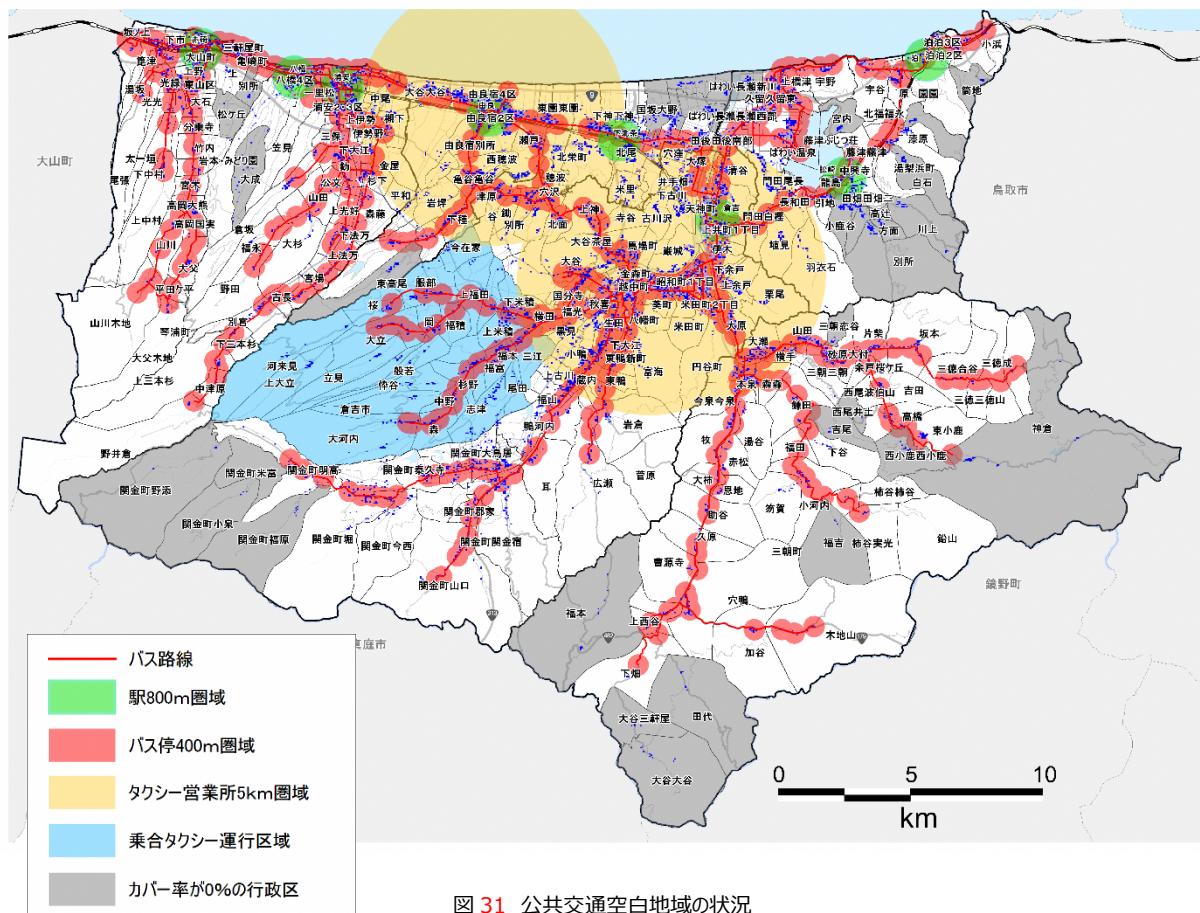


図 31 公共交通空白地域の状況

3-6 利用促進策

3-6-1 バス事業者等による割引制度

○バス事業者等では、様々な対象者に対し以下のような割引制度を設け、利用促進を図っている。

(1)高齢者向け割引制度

事業者	割引制度	対象者	料金	割引対象区間
日ノ丸自動車	架け橋	70 歳以上	6 ヶ月:20,900 円	日ノ丸自動車の運行する県内路線バス(高速バス、ループ麒麟獅子、くる梨、だんだんバス、臨時バス等を除く)
日本交通	シルバー悠遊	65 歳以上	3 ヶ月:10,400 円 6 ヶ月:17,700 円 1 年 :31,400 円	日本交通の運行する県内路線バス(くる梨、ループ麒麟獅子、だんだんバス、どんぐりコロコロ、高速バス、空港連絡バス、臨時バス等を除く)
日ノ丸自動車 日本交通	グランド 70	70 歳以上	6 ヶ月:26,200 円	日本交通・日ノ丸自動車の運行する県内路線バス(くる梨、ループ麒麟獅子、だんだんバス、どんぐりコロコロ、高速バス、空港連絡バス、臨時バス等を除く)

(2)学生向け割引制度

事業者	割引制度	対象者	料金	割引対象区間
日ノ丸自動車	ステップ	高等学校・専門学校・短期大学・大学に 通学中の学生	1 ヶ月、3 ヶ月、6 ヶ月: 通常の通学定期券の 44.4%引き	日ノ丸自動車の運行する県内路線(臨時バス・高速バス等を除く)

(3)観光向け割引制度

事業者	割引制度	料金	割引対象区間	備考
日ノ丸自動車 日本交通 若桜鉄道	鳥取藩乗放題 手形	3 日間 1,800 円	・鳥取県内を運行する路線バス (日ノ丸自動車・日本交通) ・一部空港連絡バス (鳥取駅～鳥取空港・米子駅～米子 空港) ・ループ麒麟獅子バス ・岩美町営バス ・鳥取市循環バス「くる梨」 ・八頭町営バス「やずバス」 ・若桜町営バス「おにっ子バス」 ・米子市循環バス「だんだんバス」 ・米子市淀江町循環バス「どんぐりコロコロ」 ・若桜鉄道(郡家駅～八頭駅間)	一部施設にて入場料割引等 の特典あり 【中部地域対象施設】 ・三徳山三佛寺 ・ふるさと健康むら ・倉吉博物館 ・せきがね湯命館 ・ハワイゆーたうん ・ゆアシス東郷 龍鳳閣 ・中国庭園 燕趙園 ・青山剛昌ふるさと館 ・円形劇場くらし フィギュアミュージアム

3-6-2 各市町の移動支援施策・割引制度

○各自治体では、高齢者や障がい者、児童生徒等に対し、次のような助成制度を設けている。

(1) 高齢者・障がい者対象の施策

市町	名称	対象者	取組の内容
倉吉市	重度障がい者タクシー料金助成	○身体障害者手帳 1・2 級 ○療育手帳 A ○精神障害者保健福祉手帳 1 級	○申請を受けた日から、当該年度の3月までの間の月数に、チケット(500 円券)3 枚を乗じて交付 ○中部タクシー共同組合に加盟しているタクシー及び福祉タクシーで利用可能
三朝町	高齢者交通費助成事業 (タクシー助成制度)	○要介護又は要支援認定を受けられている方 ○75 歳以上の方で、同居している家族に 75 歳未満の者がいない方	○1 人につき 1 ヶ月当たり 4 枚を発行 【自己負担額】 ・メーター額が 2,000 円までの時は 1/2 の額 ・メーター額が 2,000 円～6,000 円の時は 1,000 円 ・メーター額が 6,000 円を超えた時は、メーター額から 5,000 円を引いた額 ※助成額の上限は、1 枚当たり 5,000 円
	高齢者バス定期券購入費助成	○三朝町内に住所を有する満 70 歳以上の方	○「架け橋」の定期券規定金額 20,900 円に対し 10,000 円を助成
	重度障がい者タクシー運賃助成事業	○身体障害者手帳 1・2 級	○申請を受けた日から、当該年度の3月までの間の月数に、乗車券(500 円券)2枚を乗じて交付
湯梨浜町	高齢者バス定期券購入助成制度	○湯梨浜町内に住所を有する人 ○「シルバー悠遊」「グランド 70」対象年齢者	○シルバー悠遊 ・3 ヶ月定期券:10,400 円 → 7,400 円 ・6 ヶ月定期券:17,700 円 → 12,700 円 ・1 年定期券 :31,400 円 → 22,400 円 ○グランド 70 ・6 ヶ月定期券:26,200 円 → 21,200 円 ※運転免許証を自主返納した日から 3 年を経過した日の属する月の前月までに購入された場合は定期券の半額を助成
琴浦町	タクシー利用料助成事業	○対象地域にお住まいの独居または高齢の方で、移動手段にお困りの方 (対象地域) 松ヶ丘・別所・大成・岩本・平和・八橋立石・ガーデンヒルズ・槻下中村・上赤碕・中尾・大杉(今田地区に限る)、福永(赤松地区に限る)、下三本杉(下見地区に限る)	○世帯あたりの年間上限 72 枚、月6枚とし、運賃の1/2を助成
	重度障がい者タクシー利用助成制度	○身体障害者手帳 1・2 級 ○療育手帳 A ○精神障害者保健福祉手帳 1 級 これらをお持ちで、下記の全てにあてはまる方 ・運転免許を持っていない ・町民税非課税 ・町税等の滞納がない ・在宅で暮らしている ・生活保護を受けていない	○申請を受けた日から、当該年度の3月までの間の月数に、タクシー助成券(500 円券)2枚を乗じて交付
	腎臓機能障がい者交通費助成	○身体障害者手帳(腎臓機能障がい)所有者 ○人工透析療法を受けている方 ○町内に住所を有する方(施設入所者・生活保護法による保護を受けている方は除く) かつ下記の全てにあてはまる方 ・月1回以上通院し血液透析を受けた ・町民税非課税 ・町税等の滞納がない ・医療機関による送迎事業を利用していない	○片道 2～5km 未満 :助成月額 1,000 円 ○片道 5km 以上 :助成月額 3,000 円

琴浦町	通所障がい者交通費助成	○送迎支援のない就労継続支援B型事業所に通所している方 かつ下記の全てに当てはまる方 ・町内に住所を有する方(施設入所者・生活保護法による保護を受けている方は除く) ・町民税非課税 ・町税等の滞納がない ・通所日数が11日以上	○自宅から作業所等まで経済的かつ合理的な経路で公共交通機関を利用した場合に係る交通費の1/2
北栄町	タクシー利用料助成	○町内居住者で自動車を運転できない理由のある65歳以上の方および障がいがあるなど特別な事情により移動手段に困っている方(学生も含む) ○町内居住者で運転免許証を自主返納された方	【町内限定片道一律300円定額チケット】 ○乗降車場所いずれも北栄町内である場合利用可能(町内→町内の移動のみ) ○年間上限30枚(まとめて交付) 【タクシー利用料助成券】 ○乗降車場所のいずれかが北栄町内である場合利用可能(町内→町外の移動も対象) ○年間上限70枚(初回交付上限30枚) ○1枚につき最高800円を助成(利用者も最低300円自己負担)

(2)児童・生徒対象の施策

市町	名称	対象者	取組の内容
倉吉市	遠距離通学費補助金	○倉吉市立小学校及び中学校に遠距離(小学校:片道4km以上、中学校:片道6km以上)から通学する児童生徒	○バス通学者(定期券利用者) 3ヶ月定期券の3分の1相当額×80% ○その他の通学方法(徒歩・自転車・バス回数券利用者等) 小学生:月額1,200円/中学生:月額1,500円 ※小学生は11ヶ月補助、中学生は12ヶ月補助
	高校生等通学費助成事業	○高校生等及び申請者が市内に住所を有し、当該高校生等が鳥取県内の高等学校等に通学し、公共交通機関の通学定期券を利用している方	○月額7,000円を超える通学費(特急料金を除く)を補助
	倉吉市学生ボランティア活動交通費補助金	○イベント等を主催する団体	○学生1名につき、所属の学校又は自宅からイベント等会場までの交通費相当額のどちらか安価な額を交付(鉄道及び路線バスの運賃で計算)
三朝町	遠距離通学児童及び生徒に係る通学費補助金	○町内の小中学校に通う三朝町に住所を有する通学距離が2km以上の児童及び生徒	○通学バス定期券を購入しバス通学する場合、定期券価格 ○上記以外の手段で通学する場合は学校までの通学距離から2キロメートルを減じた距離の往復に相当する距離に1キロメートル当たり16円を乗じて得た額に20を乗じて得た額を補助 など
	高校生等通学費補助金	○町内に在住で、高等学校等に通学する高校生等	以下の1ヶ月分の額について、1年度に10か月分を限度として補助 ①居住集落から三朝町役場までの距離に応じた額 (16円/km×往復距離×20日) ②三朝町役場から高等学校等までのバス・鉄道すべての公共交通に係る通学定期券購入費用のうち、月額7,000円を超える額
湯梨浜町	遠距離通学児童又は生徒に係る通学費補助金	○原及び宇谷地区から泊小学校まで通学する児童 ○羽衣石地区から東郷小学校まで通学する児童 ○湯梨浜中学校までの通学距離が片道6km以上の遠距離から通学する生徒(スクールバスの利用生徒及び湯梨浜中学校区外の生徒は除く。)	○児童又は生徒が通学利用する一般乗合旅客自動車の定期券価格、その他町長が必要と認める経費を補助
	高校生等通学費助成事業	○町内に住所を有し、県内の高等学校等に通学している方	○バス・鉄道すべての公共交通に係る通学定期券購入費用のうち、月額7,000円(特急料金を除く)を超える額を補助
琴浦町	①高校生等通学費助成事業 ②高校生バス通学費助成事業	①町内に住所を有し、県内の高等学校等に通学する生徒の保護者 ②東伯中学校区(古布庄地区、野田、大杉、福永、倉坂(一ツ屋を除く)、上光好、森藤、山田)及び赤碓中学校区(以西地区、上中村)に住所を有する方	①バス・鉄道すべての公共交通に係る通学定期券購入費用のうち、月額7,000円(特急料金を除く)を超える額を補助 ②生徒の居住地の最寄りバス停から最寄り駅までの実際に通学に利用する区間について、琴浦町営バスの通学定期券購入費用の8割を補助

遠距離通学生徒補助金交付(中学生対象)	○東伯中学校校区(古布庄地区、野田、大杉、福永、倉坂(一ツ屋を除く)、 上光好、森藤、山田)及び赤碕中学校区(以西地区、 上中村)に住所を有する方	○生徒の居住地の最寄りバス停から最寄り駅までの実際に通学に利用する区間について、琴浦町営バスの通学定期券購入費用の全額補助
---------------------	---	---

(3)交通不便地域対象の施策

市町	名称	対象者	取組の内容
琴浦町	琴浦町タクシー利用助成事業	○対象地区(松ヶ丘・別所・大成・岩本・平和・八橋立石・ガーデンヒルズ・槻下中村・ 上赤碕・中尾・大杉(今田地区に限る)・福永(赤松地区に限る)・下三本杉(下見地区に限る))に在住で自家用車を運転できない理由があり移動手段に困っている方	○交付枚数:月6枚で申請月から年度分まとめて交付(上限72枚) ○助成額は 利用料(運賃)の1/2 ○利用券は本人のみ利用可能

(4)免許返納者への施策

実施団体	対象者
湯梨浜町	○タクシーチケット1か月あたり500円を2枚助成 ※期間等についての条件あり ○路線バス高齢者定期券購入3年間半額補助 ※詳しくは(1)に記載
琴浦町	○町営バス回数券又は中部タクシー協同組合共通乗車券7,000円相当を交付(1回限り)
北栄町	○タクシー利用券交付(月8枚)1枚につき最高800円助成(利用者は最低300円負担) ※詳しくは(1)に記載
(一財)鳥取県観光事業団	○「中国庭園燕趙園」「鳥取二十世紀梨記念館」等の施設で入場料2割引(同伴者1名まで)
(一財)鳥取県交通安全協会	○運転経歴証明書申請手数料全額補助 ※交通安全協会会員
(一財)鳥取県ハイヤータクシー協会	○鳥取県内のタクシー・ハイヤー運賃1割引
日ノ丸自動車(株)	○日ノ丸バス単独路線の定期券購入時に1割引

3-7 移動利便性の状況

3-7-1 通院・買物移動の現状

○住民アンケート調査で日常的な利用が多かった医療機関・商業施設・公共施設への移動の状況は、以下のとおりである。

分類	施設名	移動利便性の状況
医療機関	厚生病院	○最寄りバス停は「厚生病院正面玄関前」だが、このバス停に立ち寄る路線・便数は少ない。一方で「厚生病院前」バス停に立ち寄るバス路線・便は多いが、病院まで少し距離がある。 ○三朝町の一部の地域は午前・午後とも帰宅が不便である。また、琴浦町は午前・午後の通院または午前の帰宅で乗換待合が30分以上発生する。
	野島病院	○最寄りバス停は「瀬崎町」だが、通過するバス路線・便数は少ない。次に近い「新町」バス停は多くのバスが通過するが病院から少し距離がある。 ○三朝町、琴浦町、北栄町から午前中に通院し午前中に帰宅する場合、移動が困難または乗継の待ち時間が30分以上になる地域が多い。
	三朝温泉病院	○三朝町、湯梨浜町、北栄町から午前中に通院し午前中に帰宅する場合、移動が困難または乗継の待ち時間が30分以上になる地域が多い。 ○琴浦町からの移動利便性は他の市町と比べて悪く、午後に帰宅することも困難か、または30分以上の乗継待合が発生する。
	垣田病院	○最寄りバス停(河北中学校)が病院入口にある。また、徒歩約5分の場所に倉吉駅がある。 ○三朝町と北栄町から午前中に通院し午前中に帰宅する場合、移動が困難または乗継の待ち時間が30分以上になる地域が多い。
商業施設	新あじそウワイ店	○三朝町、琴浦町、北栄町から午前中に買物し午前中に帰宅する場合、移動が困難または乗継の待ち時間が30分以上になる地域が多い。 ○琴浦町からの移動利便性は特に悪く、どの時間帯も移動困難または30分以上の乗継待合が発生する地域が多い。
	新あじそパープル店	○三朝町、北栄町から午前中に買物し午前中に帰宅する場合、移動が困難または乗継の待ち時間が30分以上になる地域が多い。
	東宝河北プラザ	○最寄りバス停(福庭北)が店舗から500m程離れた位置にある。 ○倉吉市以外からの移動利便性は悪く、特に琴浦町からはどの時間帯も移動困難または30分以上の乗継待合が発生する。 ○倉吉市以外から移動する場合、午前中に買物し午前中に帰宅ができないまたは30分以上の乗継待合が発生する地区が多い。
公共施設	倉吉未来中心	○最寄りバス停は玄関前の「倉吉パークスクエア」だが、このバス停に立ち寄る路線バスの便数は少ない。一方で施設の北側にある「倉吉パークスクエア北口」には立ち寄るバスが多い。

3-7-2 通学移動の現状

○本地域内の高校への通学移動の状況は、以下のとおりである。

施設名	移動利便性の状況
倉吉東高等学校	○登校時、琴浦町赤碕地域の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。 ○琴浦町の約半数、三朝町の一部には登校が困難な地区がある。 ○帰宅時、三朝町の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。 ○琴浦町赤碕地域及び倉吉市の一部には帰宅が困難な地区がある。
倉吉西高等学校	○登校時、琴浦町赤碕地域の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。 ○琴浦町の約半数、三朝町の一部には登校が困難な地区がある。 ○帰宅時、三朝町の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。 ○琴浦町赤碕地域の一部には帰宅が困難な地区がある。
倉吉農業高等学校	○登校時、琴浦町赤碕地域の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。 ○琴浦町の約半数、三朝町の一部には登校が困難な地区がある。 ○帰宅時、三朝町の約半数は乗換に30分以上待つ必要がある。 ○琴浦町の赤碕地域の一部では帰宅が困難な地区がある。
倉吉総合産業高等学校	○登校時、琴浦町赤碕地域の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。 ○琴浦町の約半数、三朝町の一部には登校が困難な地区がある。 ○帰宅時、三朝町の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。 ○琴浦町の赤碕地域の一部、倉吉市の一部では帰宅が困難な地区がある。
鳥取中央育英高等学校	○登校時、琴浦町赤碕地域の約半数、倉吉市の一部、湯梨浜町の一部に30分以上乗継待合が発生する地区がある。 ○琴浦町赤碕地域の約半数、三朝町の半数以上、倉吉市の一部には登校が困難な地区がある。 ○帰宅時、三朝町の約半数、倉吉市の一部の地区では乗換に30分以上待つ必要がある。 ○琴浦町赤碕地域の一部、倉吉市の一部、三朝町の一部には帰宅が困難な地区がある。
琴の浦高等特別支援学校	○登校時、倉吉市の一部、湯梨浜町の一部に30分以上乗継待合が発生する地区がある。 ○三朝町の半数以上、倉吉市の一部には登校が困難な地区がある。 ○帰宅時、三朝町の約半数、倉吉市の一部の地区では乗換に30分以上待つ必要がある。 ○倉吉市の一部、三朝町の一部には帰宅が困難な地区がある。
倉吉北高等学校	○登校時、琴浦町赤碕地域の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。 ○琴浦町の約半数、三朝町の一部には登校が困難な地区がある。 ○帰宅時、三朝町の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。 ○琴浦町赤碕地域の一部、倉吉市の一部には帰宅が困難な地区がある。
湯梨浜学園高等学校	○登校時、倉吉市・琴浦町・北栄町の一部の地区では乗換に30分以上かかる地区がある。 ○琴浦町赤碕地域・東伯地域の一部、三朝町・倉吉市の一部に登校が困難な地区がある。 ○帰宅時、三朝町の約半数、倉吉市の一部、琴浦町の東伯地域の一部、北栄町の一部で乗換に30分以上待つ地区がある。 ○琴浦町赤碕地域、三朝町の一部に帰宅が困難な地区がある。

4. 公共交通に関する住民ニーズ

4-1 住民ニーズ

4-1-1 調査概要

○地域住民の日常生活における移動実態、公共交通の利用状況、バスサービスの満足度と改善策、公共交通の維持・確保に関する意識等を把握するため、住民を対象とするアンケートを実施した。また、地域内に点在する公共交通空白地域の住民を対象に、公共交通の利用状況やニーズ、課題の実態などの把握を目的にアンケートを実施した。

表 12 アンケート調査概要

項目	地域住民アンケート	公共交通空白地域住民アンケート
調査時期	平成29年7月～8月	平成29年7月～8月
調査対象地域	本地域内の行政区(公共交通空白地域を除く)	本地域内の公共交通空白地域に含まれる行政区
調査対象者	住民5,859人	住民1,992人
調査方法	自治会配布、郵送回収	自治会配布、郵送回収
回収結果	回収数1,616部、回収率27.6%	回収数540部、回収率27.1%

注)このアンケート調査は高齢者・免許非保有者などの普段から公共交通を利用している人を中心に行っている。

4-1-2 普段利用している交通手段

○地域住民アンケートでは「路線バス」の回答割合が「自動車(自分で運転)」に次いで高い。
○公共交通空白地域住民アンケートでは、「自動車(自分で運転)」「自動車(家族・知人の送迎)」等の自動車での移動の回答割合が高く、公共交通機関の中では「タクシー」が最も高い。

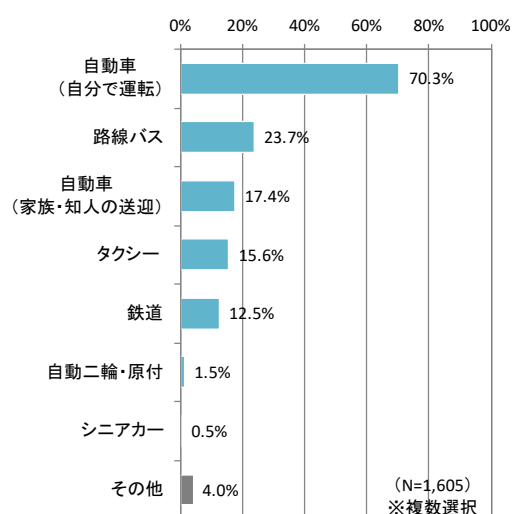


図 32 地域住民アンケート

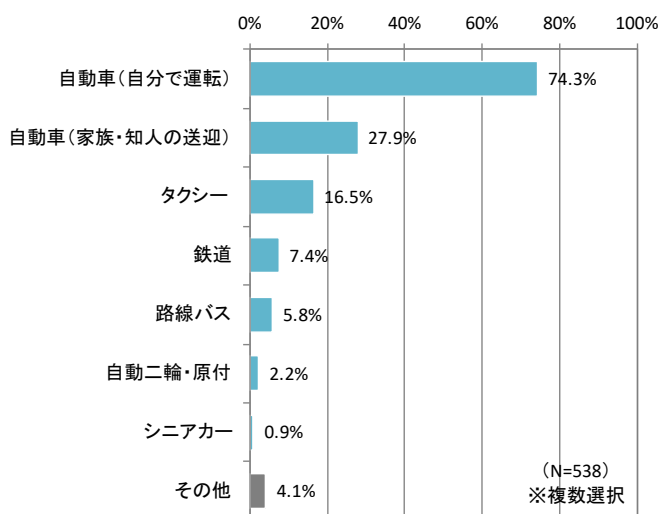


図 33 公共交通空白地域住民アンケート

4-1-3 通院や買物の目的地

(1)医療機関

○普段利用する医療機関は倉吉市内の医療機関が上位に挙がっている。

○バスで行きたい医療機関も倉吉市内の医療機関が上位に挙がっており、特に「厚生病院」の回答が5割を超えている。

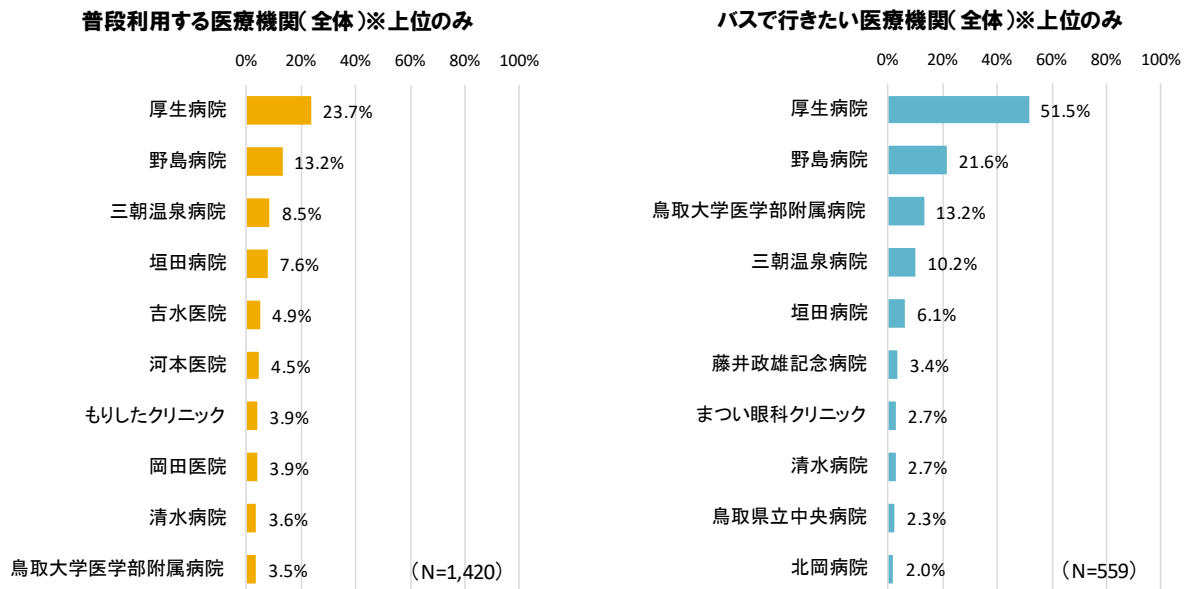


図 34 地域住民アンケート（左：普段利用する医療機関、右：バスで行きたい医療機関）

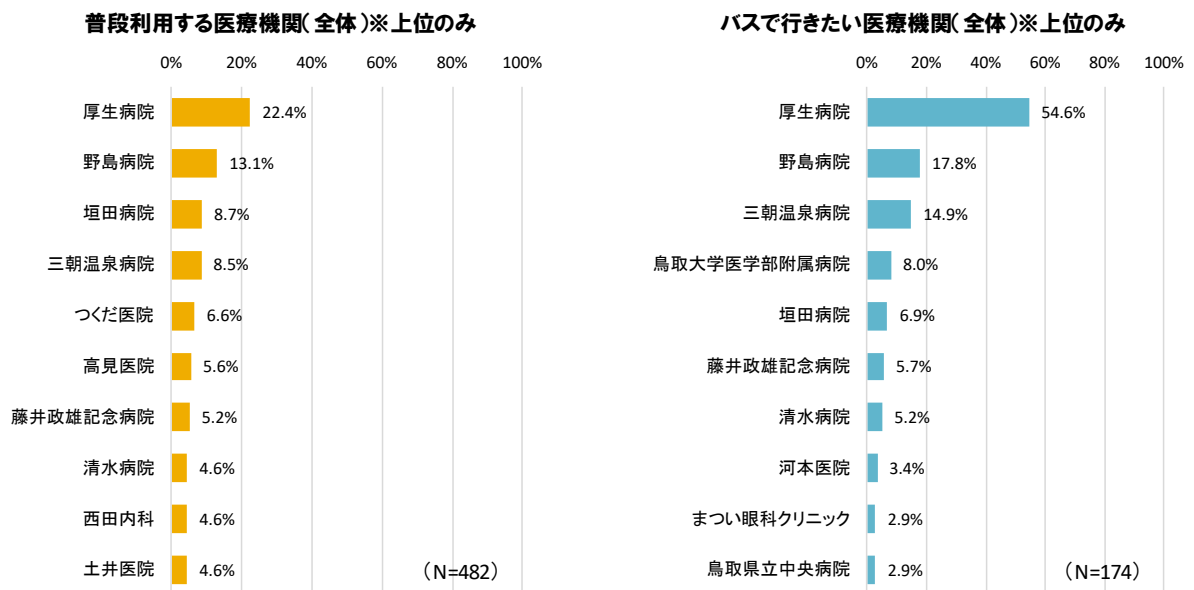


図 35 公共交通空白地域住民アンケート（左：普段利用する医療機関、右：バスで行きたい医療機関）

(2)商業施設

- 普段利用する商業施設は倉吉市上井から河北地域の店舗が上位に挙がっている。
- バスで行きたい商業施設でも同様の傾向が見られ、特に「パープルタウン」の回答割合が高い。

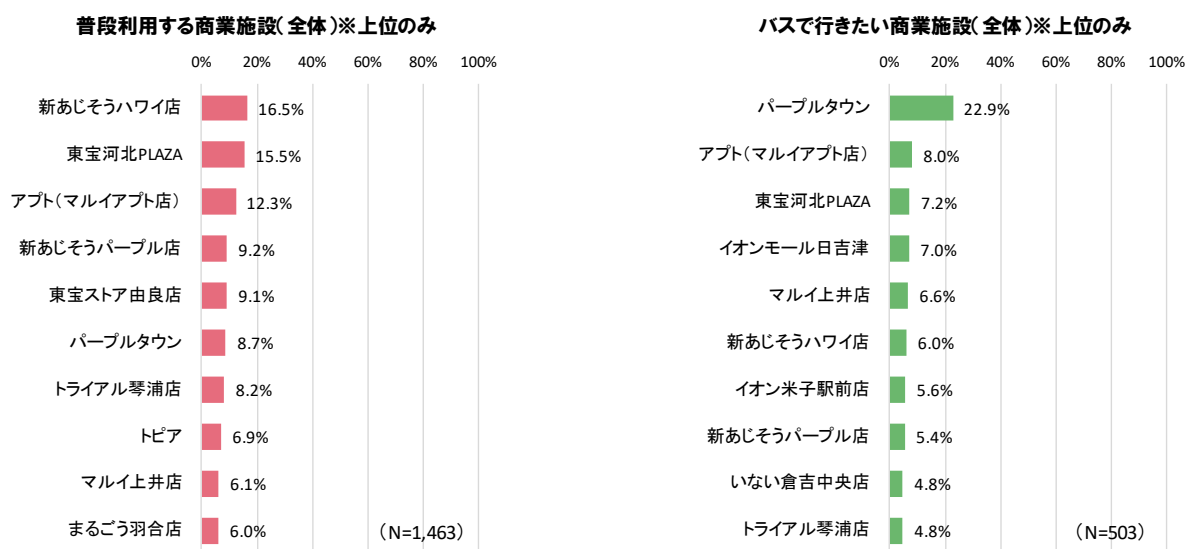


図 36 地域住民アンケート（左：普段利用する商業施設、右：バスで行きたい商業施設）

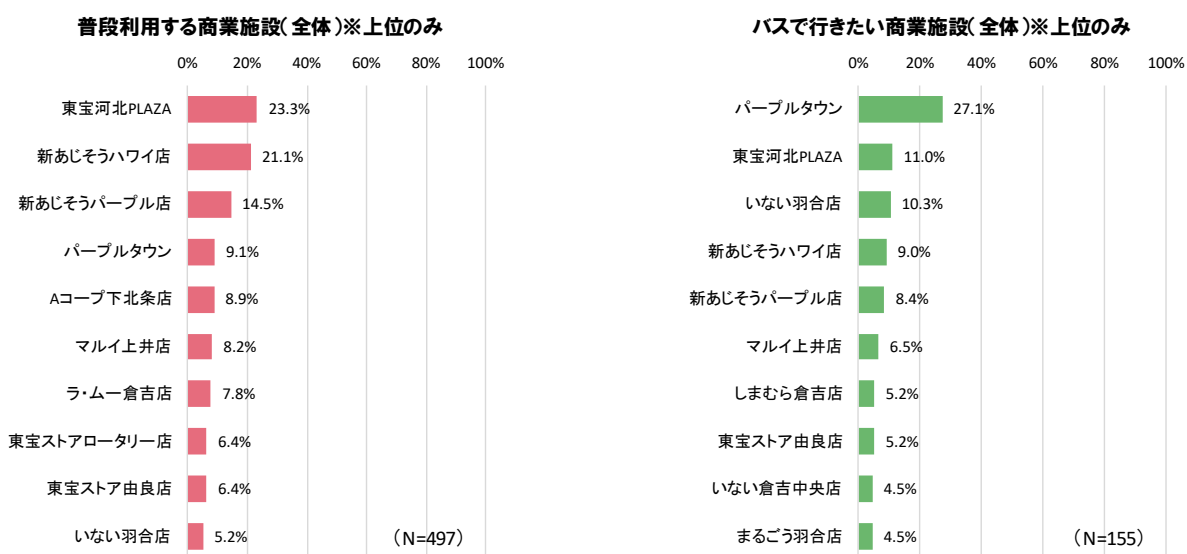


図 37 公共交通空白地域住民アンケート（左：普段利用する商業施設、右：バスで行きたい商業施設）

4-1-4 バスの利用頻度と利用者の属性

(1) 路線バスの利用頻度

○ 普段のバス利用の有無についての問いに対し、「バスを利用する」との回答が36.2%(521人)あり、このうち「月5回以上利用する」との回答は21.8%(112人)であった。

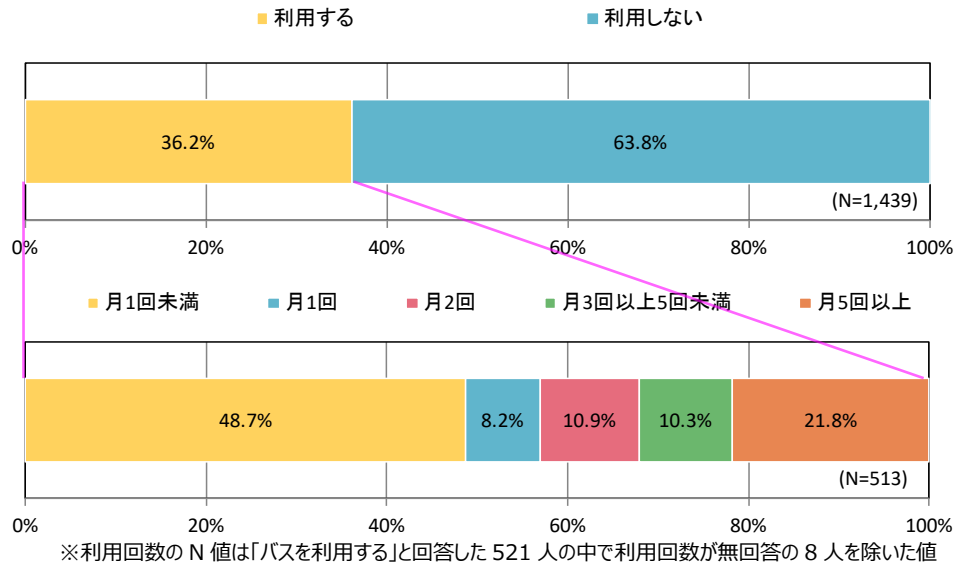


図 38 路線バスの利用の有無、利用回数（全体集計）

(2) 路線バス利用者の属性

○ 普段から路線バスを利用するとの回答割合は10代が最も高く、40代以降は年齢が高くなるにつれてその割合は高くなる傾向にある。

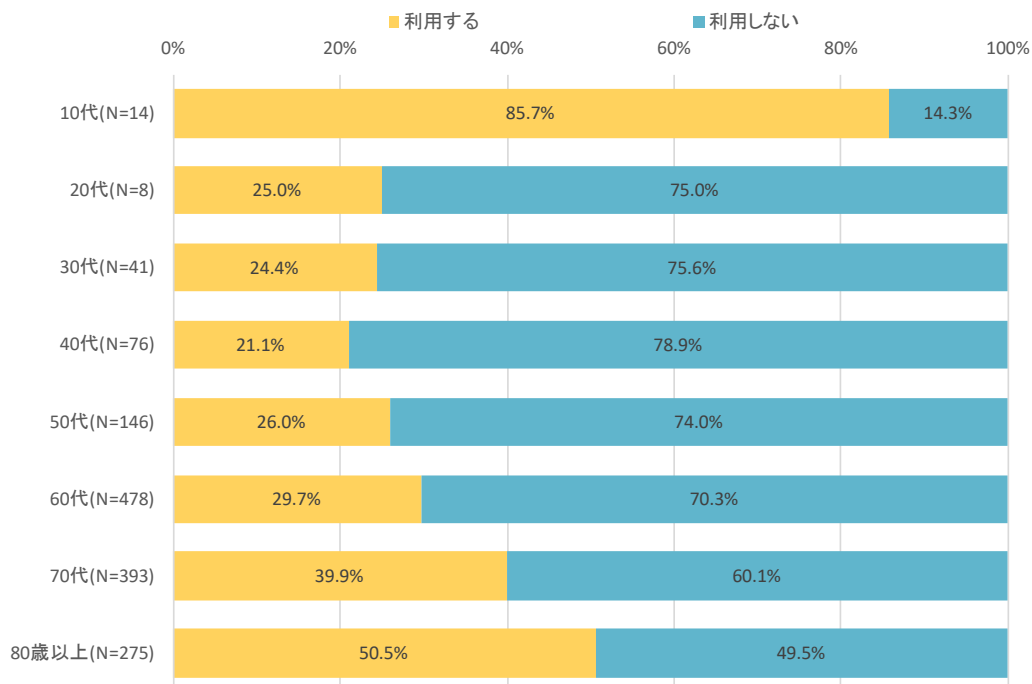


図 39 路線バス利用の有無（年代別）

4-1-5 バスについての満足度

○地域住民アンケートでは「運行本数」「ダイヤ」「最終便の時間」「待合環境」などの項目で、不満が満足を大きく上回っている。これは、自治体別、年代別でもほぼ同じような傾向を示している。

○公共交通空白地域住民アンケートでは「自宅からバス停までの距離」「運行本数」「ダイヤ」などの項目で、満足度が低い。

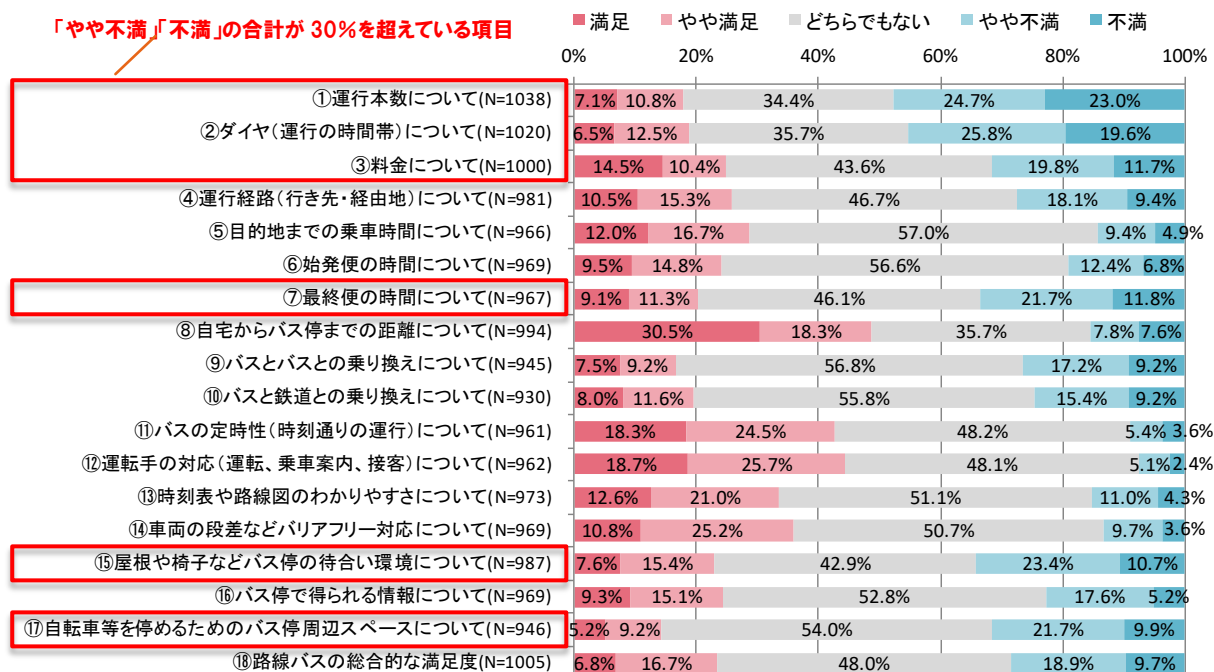


図 40 地域住民アンケート（全体集計）

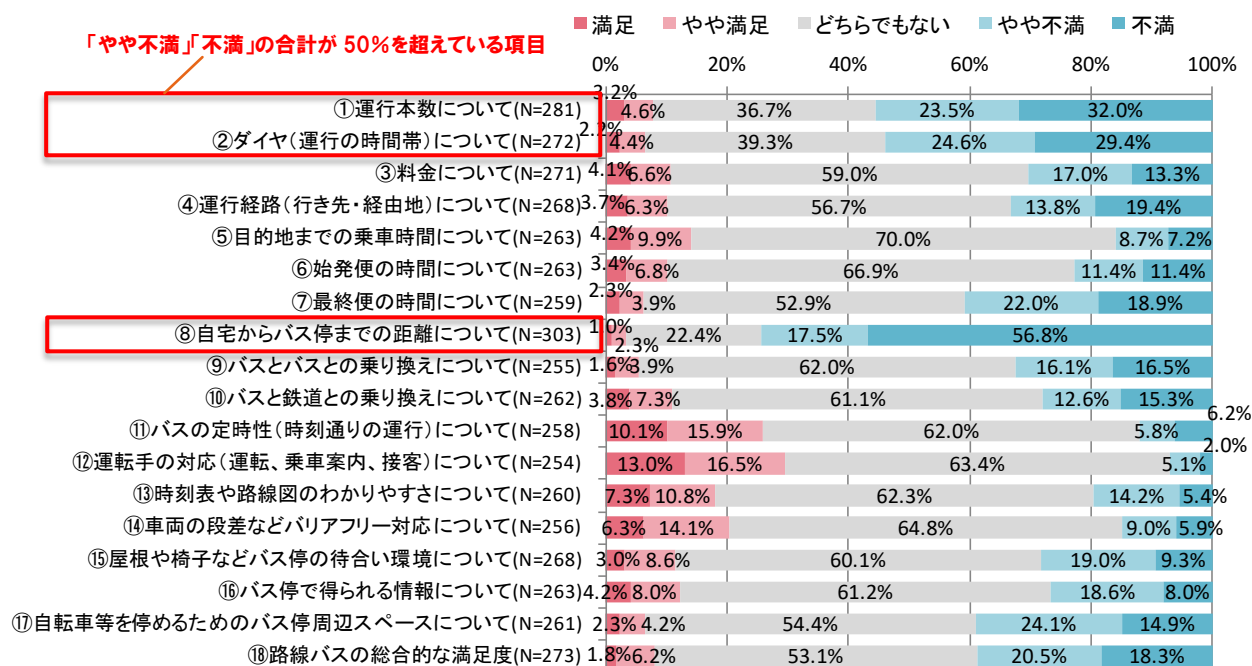


図 41 公共交通空白地域住民アンケート（全体集計）

4-1-6 バス事業者の割引制度の認知度（地域住民アンケート）

（1）割引制度の認知度

○日ノ丸自動車と日本交通の高齢者を対象とした割引制度を「知っている」と回答した割合は、約1割と低いが、年代別に見ると年齢層が上がるにつれて認知度は高くなる傾向にある。

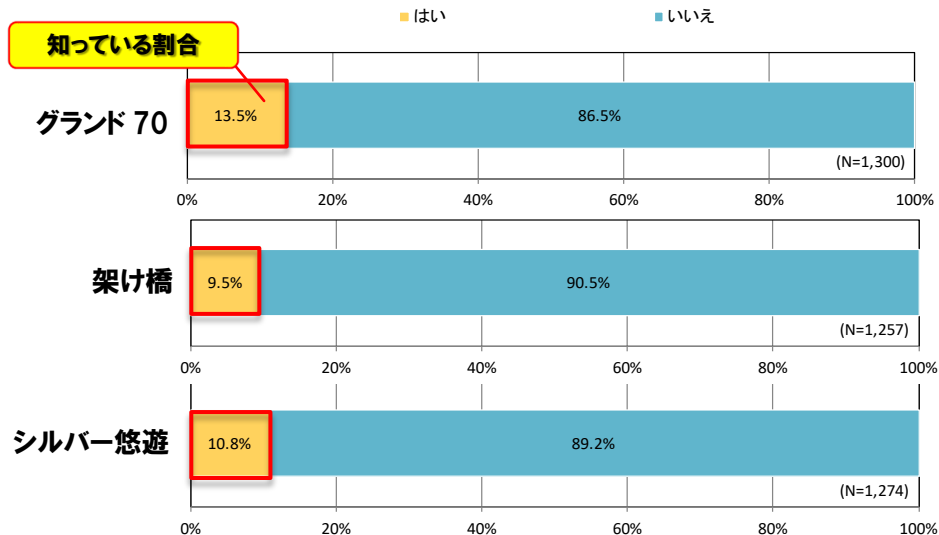


図 42 割引制度の認知度

4-1-7 バスのサービス水準と行政負担の考え方

○地域住民アンケートでは「現状並みの行政負担で現状程度のサービス維持をするべき」との回答割合が高く、公共交通空白地域住民アンケートでは「バスの財政負担を減らし、他の移動サービスを充実すべき」との回答割合が最も高かった。

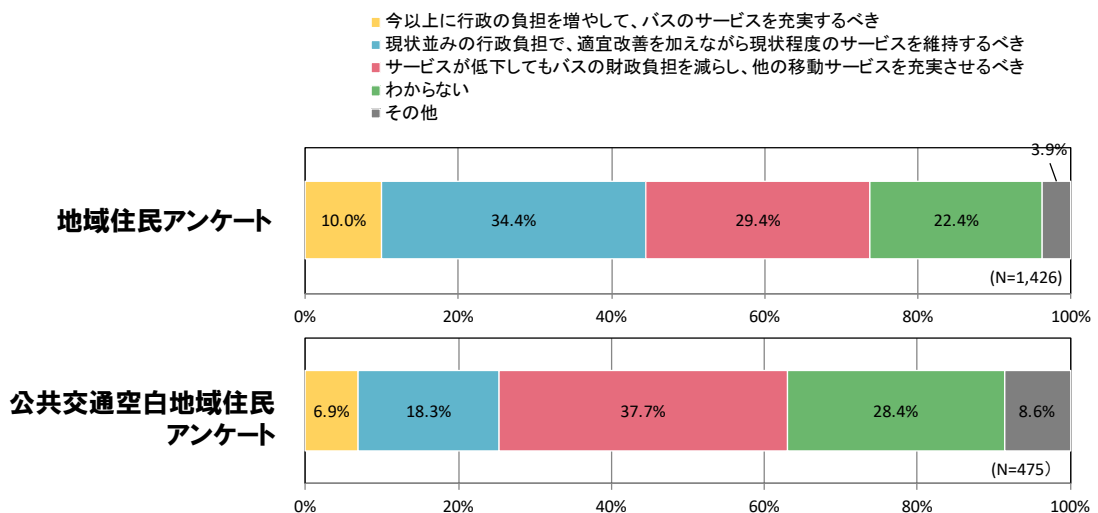


図 43 バスサービス水準と行政負担の考え方

4-1-8 「バス路線の再編」と「バス路線の維持」の選択

- 地域住民アンケートでは「安心のためバス路線を維持すべき」との回答割合が「バス路線再編を進めて効率化を図るべき」より若干高く、この傾向は年齢層が上がるにつれて強くなる。
- 公共交通空白地域住民アンケートでは地域住民アンケートとは逆に「バス路線再編を進めて効率化を図るべき」との回答割合が「安心のためバス路線を維持すべき」よりもやや上回っている。

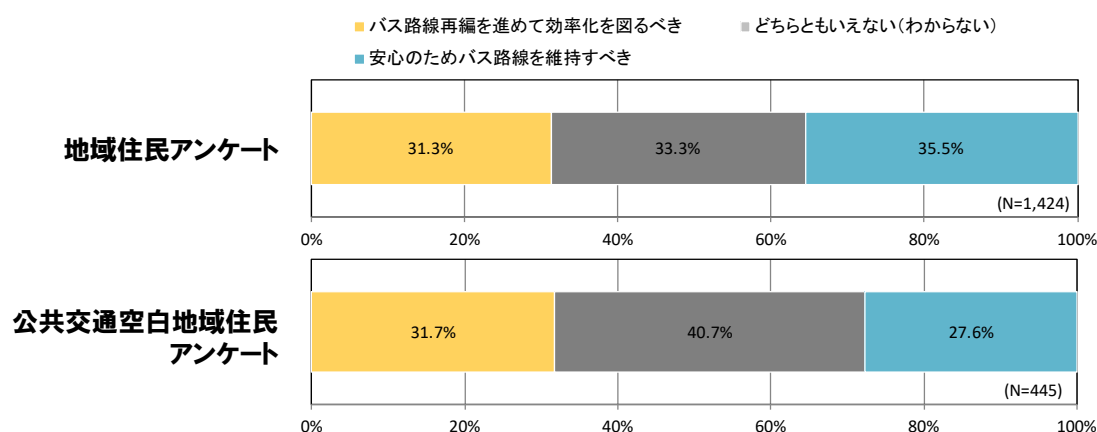


図 44 「バス路線の再編」と「バス路線の維持」の選択

4-1-9 今後希望する交通施策

- 地域住民アンケートでは「従来通りの路線バスの維持」が最も高く、次いで「タクシーの運賃が割引になるタクシー助成の充実」が挙げられている。北栄町では「タクシー助成の充実」を挙げる割合が、「路線バスの維持」よりも高く、他の自治体とは異なる傾向にある。
- 公共交通空白地域住民アンケートでは「タクシー助成の充実」の回答割合が5割を超え最も高くなっている。

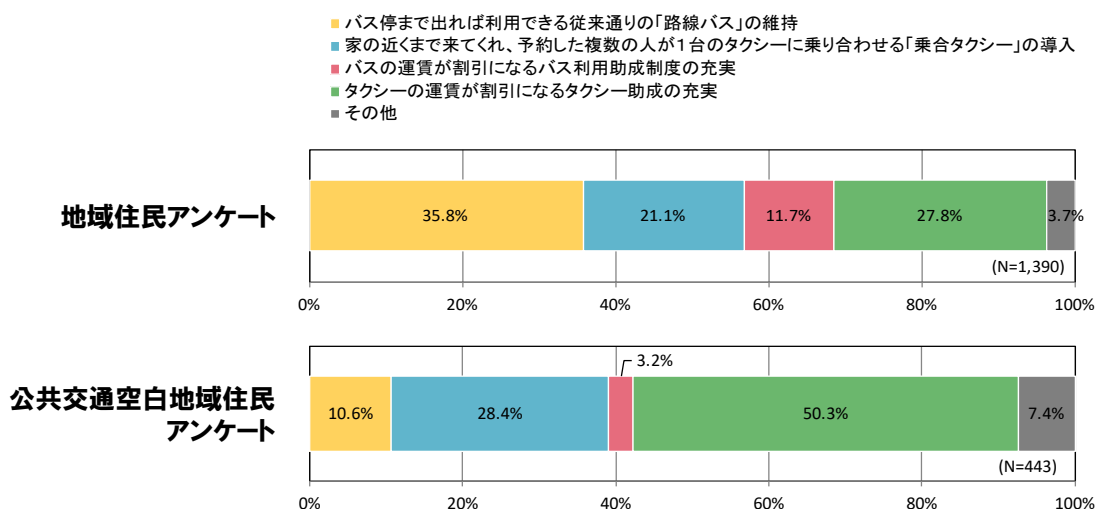


図 45 今後希望する交通施策

4-2 高校生の通学ニーズ

4-2-1 調査概要

○通学時における公共交通の利用状況やニーズ、課題、保護者による自家用車送迎の実態などを把握するために、本地域内の高校と高校生及びその保護者にアンケート調査を行った。

項 目	概 要
調査時期	平成29年7月
調査対象者	本地域内の高校に通学する2年生の生徒と保護者
調査方法	各学校を通じて配布・回収
回収結果	配布枚数827枚、回収数648枚、回収率78.4%

4-2-2 高校生のバス通学者、JR 通学者比較（高校調査）

○通学時の公共交通の利用割合は、路線バスが約1割、JRが約3割であった。

○学校別で見ると、路線バスは「倉吉養護学校」、JRは「鳥取中央育英高等学校」と「琴の浦高等特別支援学校」の割合が高い。

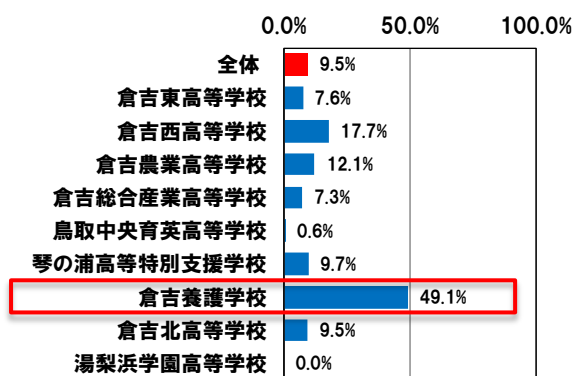


図 46 通学時のバス利用生徒数割合

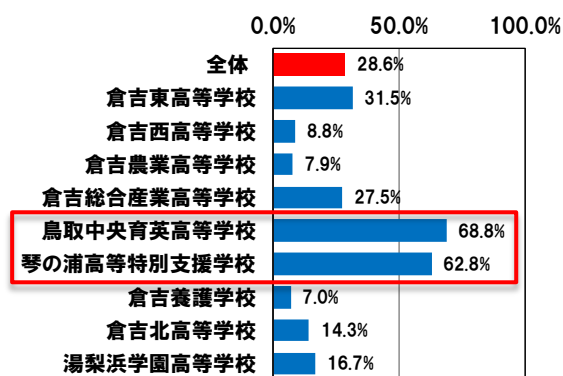


図 47 通学時の JR 利用生徒数割合

4-2-3 登下校時の移動手段

○登校・下校とも同じ傾向を示しており、「自転車」との回答割合が最も高く、次いで「自家用車で送迎」となっており、日常的に自家用車送迎が行われていることがわかる。

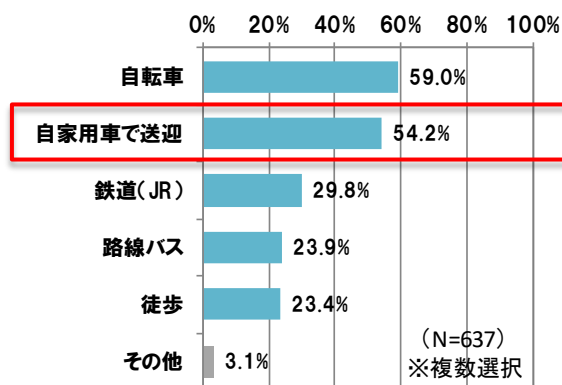


図 48 登校時の移動手段

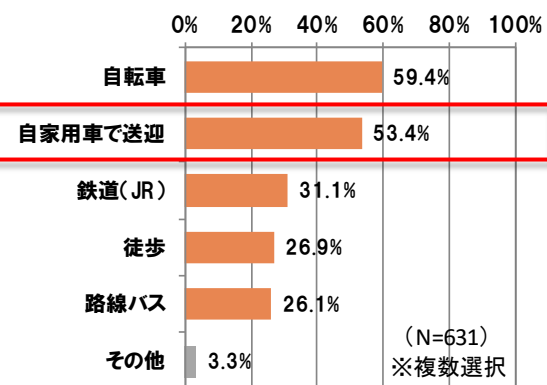


図 49 下校時の移動手段

4-2-4 保護者による自家用車送迎の状況

(1) 自家用車送迎の有無と負担感

- 保護者に自家用車送迎をすることがあるかどうか聞いたところ、「送迎することがある」が8割を超えている。
- 送迎を行う理由としては、「悪天候のため」の回答が最も高いが、「登下校の時間に合う公共交通がない」「自宅や学校の近くに公共交通機関がない」等の理由もあがっている。
- 自家用車送迎を負担に思うか聞いたところ、「とても思う」「まあ思う」の合計が5割を超えており、負担感を感じている保護者は多い。

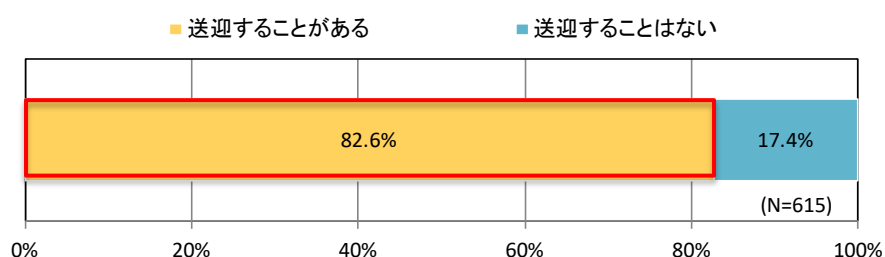
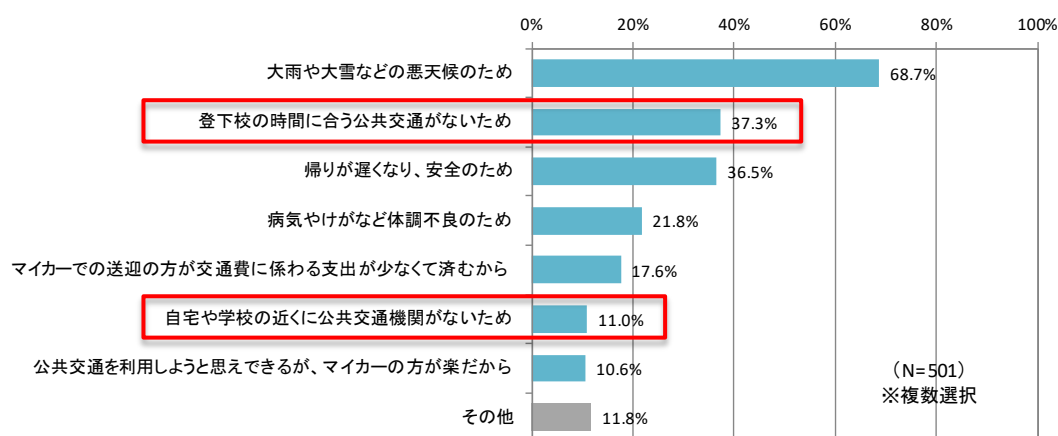


図 50 自家用車送迎の有無



※前問で「送迎することがある」と回答した保護者のみ

図 51 自家用車送迎をする理由

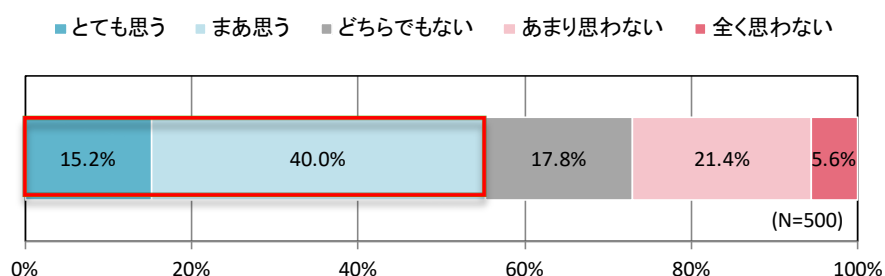
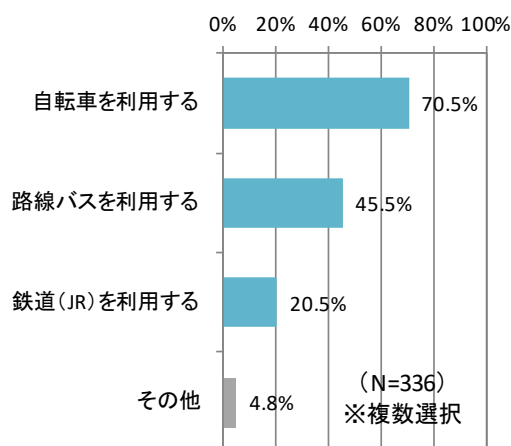


図 52 自家用車送迎に対する負担の感じ方の度合い

(2) 自家用車以外で考えられる通学方法とその可能性

- 自家用車以外の代替交通として、「自転車を利用する」「路線バスを利用する」「鉄道(JR)を利用する」の順に割合が高い。
- 実際に可能かどうかの問に対し、約85%は「現状でもやろうと思えば可能である」と回答している。



※前問にて、通学の交通手段に「自家用車で送迎」を選択した生徒のみ

図 53 自家用車送迎以外の通学方法

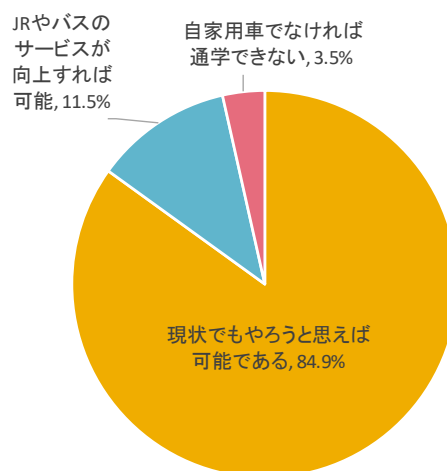


図 54 代替交通による通学の可能性

4-2-5 特割定期券

- 日ノ丸自動車では高校生等を対象とした「特割定期券(通常の通学定期の44.4%引き)」を販売している。これらの特割定期券を知っていた割合は21.5%で、これまで利用したことがある割合は8.5%であった。

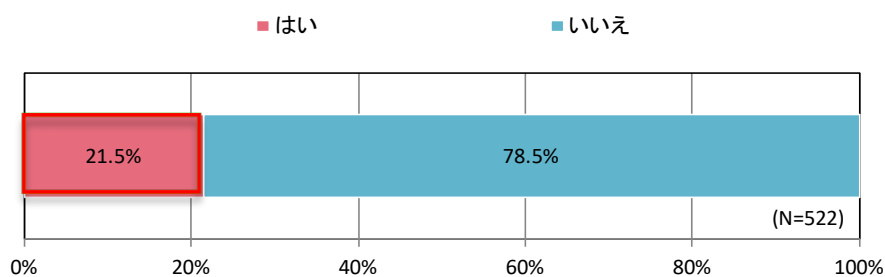


図 55 特割定期券の認知度

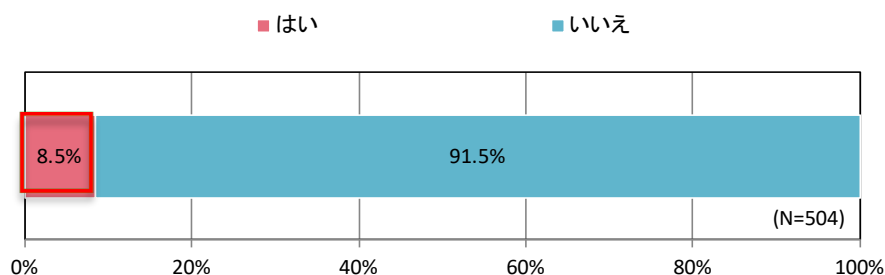


図 56 特割定期券の利用の有無

4-3 企業・事業所の移動ニーズ

4-3-1 調査概要

○事業所の通勤や業務移動の実態、バス需要の有無を把握するため、企業・事業所アンケートを実施した。

項 目	概 要
調査対象	本地域にある従業員・職員数50人以上の企業・事業所
調査期間	平成29年9月～10月
調査方法	郵送配布・郵送回収
回収結果	配布枚数87枚、回収枚数56枚、回収率63.2%

4-3-2 公共交通を利用した通勤の有無と人数

○通勤は自家用車が中心でJR・バス利用による通勤は少ないが、約半数の企業・事業所で公共交通による通勤者がいる。

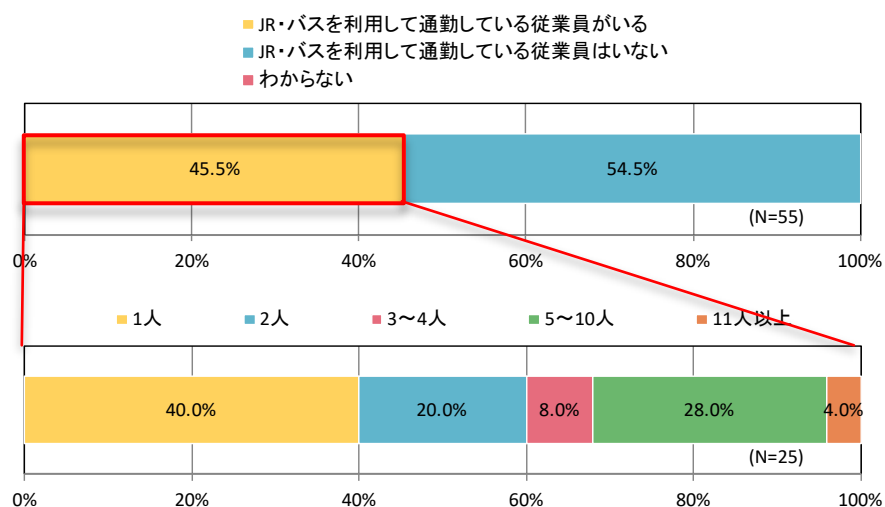


図 57 公共交通を利用した通勤の状況

4-3-3 通勤時の路線バスの必要性

○通勤時にバス路線が「必要である」と回答した割合は23.6%、「必要ない」と回答した割合は38.2%であった。

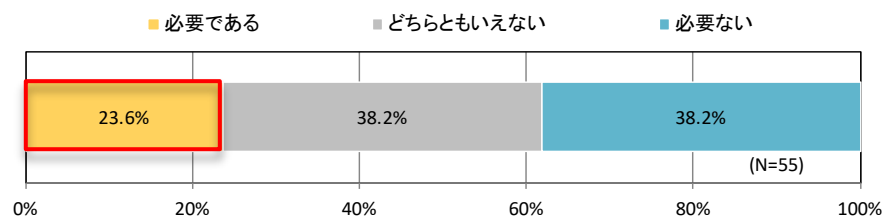


図 58 通勤時のバスの必要性

4-3-4 エコ通勤への取り組み

○公共交通の利用促進について、「公共交通の利用促進を行っている」「利用促進をしたい」「検討したい」の回答割合を合計すると約2割を占める。

○エコ通勤への取り組みについて、「以前取り組んでいたが現在は行っていない」「これから主体的に取り組みたい」「地域全体で取り組む事業があるなら参加したい」「取り組んでいないがエコ通勤に興味がある」といったエコ通勤を検討している回答が4割以上を占める。

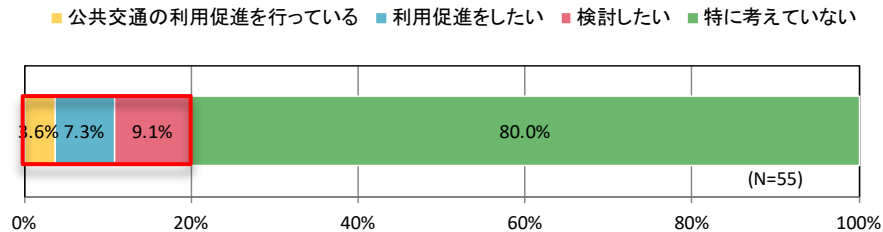


図 59 公共交通の利用促進の取り組みについて

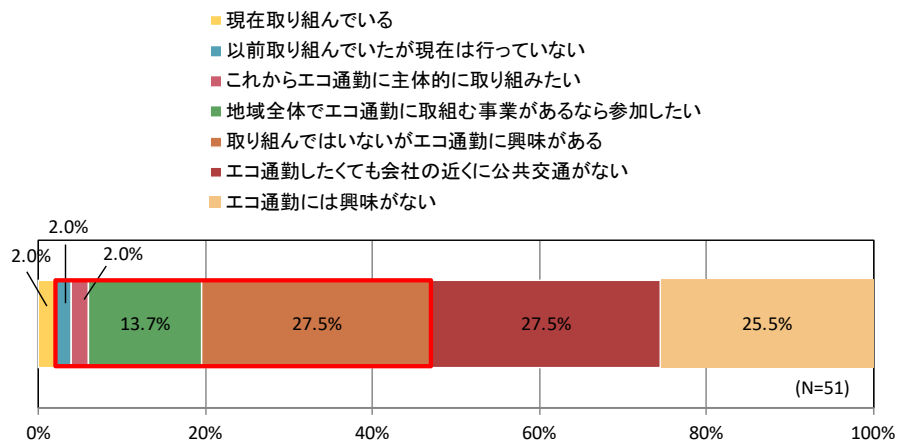


図 60 エコ通勤への取り組みについて

4-4 観光、健康・福祉、教育部局へのヒアリング結果

4-4-1 調査概要

○各地域における高齢者等の移動実態や公共交通に関する課題、今後の公共交通サービスに対する要望等を把握するため、関係機関にヒアリング調査を実施した。

項 目	概 要
調査対象	各市町の観光協会、観光・福祉・教育関係の担当者
調査期間	平成29年10月～11月
調査方法	訪問による聞き取り

4-4-2 調査結果

○調査の結果、以下のような点が課題として指摘された。

分 野	課 題
観光	○表示の多言語化、案内誘導看板の充実 ○バス・タクシー乗務員のホスピタリティの向上 ○観光客向け公共交通マップの作成・周遊モデルコースの整備 ○鳥取県西部地域からの観光客の受け入れ体制の整備 （空港や港からのシャトルバス等）
健康・福祉	○移動支援策の対象範囲の拡大検討（前期高齢者、免許非保有者・返納者等） ○福祉、医療、公共交通、交通安全等の部署間の連携強化 ○透析患者への対応（交通空白地域・積雪時の移動）
教育	○スクールバス路線の除雪体制の改善 ○早期下校の帰宅便の確保

4-5 高齢者・障がい者の移動の現状と公共交通への要望

4-5-1 調査概要

○各地域における高齢者等の移動実態や公共交通に関する課題、今後の公共交通サービスに対する要望等を把握するため、民生委員アンケートを実施した。

項 目	概 要
調査対象	各地区の民生委員
調査期間	平成29年8月
調査方法	民生委員へアンケート用紙を配布し、郵送により回収
回収結果	配布枚数326枚、回収枚数198枚、回収率60.7%

4-5-2 調査結果

○調査の結果、以下のような意見が挙げられた。

日常生活での移動について	
○高齢者の外出は「バスやタクシーで通院・買物をする」傾向が強く、「家族や近所の人の送迎」もある。 ○現在は車を運転できるが将来運転ができなくなると移動に不安を感じる傾向にある。 ○バスは便数が少なく待ち時間も長く不便でバス停まで歩くのが大変と感じている。	
公共交通や移動に関する要望・意見	
バス	○バスの乗降口の段差が高い。 ○シルバーカーを持って乗れず移動に困る。 ○バス停が遠く歩くのが負担である。 ○店や病院の近くに停留所がほしい。 ○バス停の待合環境を整備してほしい。 ○商業施設や医療機関を巡回するバスがほしい。小型車両での巡回バスがほしい。 ○病院への直行バスがほしい。 ○バスの路線や便数を増やしてほしい。 ○年始(元旦～3日)も10時より前のバスがほしい。 ○上灘地区の一部の地区はバス路線がないので通院・買物に苦労する。 ○帰りの待ち時間が長い。 ○JRとの乗り継ぎ、バスとバスの乗り継ぎを改善してほしい。 ○運賃が高い。無料のバス利用券があればよい。
予約型運行	○週に数回でいいので買物に行ける小型車両の予約型運行がほしい。
タクシー	○運賃の負担が大きい。西部や東部のように運賃の割引や補助がほしい。 ○福祉タクシーを増便してほしい。
その他	○免許返納後も外出できるようであってほしい。 ○安く利用できる公共交通を増やすとか、現在ある同様の施策の周知を高齢者にもわかるようにしてほしい。 ○車イスで移動できる公共交通がほしい。 ○移動図書館があるといい。 ○送迎がある病院を一覧化してほしい。

4-6 買物・通院の動向

4-6-1 調査概要

○高齢者の通院・買物等における動向や、各施設からの公共交通に関する要望等を把握するため、主要医療機関・商業施設に対してヒアリング調査を実施した。

項 目	概 要
調査対象	各地の主要な医療機関・商業施設
調査期間	平成29年9～10月
調査方法	事前にヒアリング項目を送付し、訪問により聞き取り(一部ファックス回収)
聞き取り結果	医療機関:13か所、商業施設:16か所

4-6-2 調査結果

○ヒアリング調査結果より、以下の傾向がある。

分 類	主な傾向
医療機関	○来院手段は自家用車利用中心でバス・タクシーの割合は低い。 ○8時～11時が最多来店時間帯、平均滞在時間は30分～120分。 ○患者の来院は月曜日や火曜日に多い傾向がある。 ○待合室に時刻表の掲示やタクシーの配車対応をしている病院もある。 ○倉吉市内の医療機関は病院入口の最寄りバス停を通過するバスの増便やルート変更、市内の医療機関や商業施設の循環バスを望むところもある。
商業施設	○午前は11時～12時、午後は17時～18時が最多来店時間帯、平均滞在時間10分程度。 ○タクシーの手配や待合環境の整備を行っている商業施設がある。 ○買物金額によってタクシーの割引券を配布する商業施設もある。

5. 未来に向けた公共交通の方向性

5-1 上位・関連計画の整理

〇まちづくりの方向性と本計画との整合を図るため、上位・関連計画を以下のように整理した。

5-1-1 鳥取県

(1) 輝く鳥取創造総合戦略

項目	内容	
策定主体	鳥取県	
策定年月・戦略期間	令和6年3月策定 戦略期間：令和6年度～令和9年度	
基本方針	地域の未来を拓く輝く鳥取の実現ー響かせよう トトリズムー	
基本目標		事業内容
豊かな自然でのびのび 鳥取らしく生きる ～鳥取＋ism～	観光・交流、 文化・スポーツ	〇観光振興 〇文化芸術・スポーツで地域輝く
	農林水産業	〇付加価値の高い農林水産業 〇食パラダイスの推進
	エコスタイル	〇脱炭素・循環型社会 〇生物多様性・自然環境保全、水環境整備
人々の絆が結ばれた 鳥取のまちに住む ～鳥取＋住む～	出会い・子育て	〇妊娠・出産・子育て支援 〇地域で支える出会い・結婚・子育て 〇子どもの福祉・権利保護
	人財とっとり	〇未来に羽ばたく人材育成 〇社会教育・生涯学習 〇若者定住促進 〇若者が活躍する地域づくり
	支え愛・ふるさとを 守る	〇物価高騰対策 〇令和5年台風7号からの創造的復興 〇生活機能の維持 〇コミュニティ活性化 〇将来の感染症危機にも備えた医療体制整備 〇一人ひとりが輝く健康対策 〇絆とネットワークによる支え愛の社会づくり 〇障がい者支援、ジェンダー平等、性的少数者・外国人支援、犯罪被害者等支援 〇デジタル社会でも一人ひとりが大切にされる社会づくり
幸せを感じながら 鳥取の時を楽しむ ～鳥取＋rhythm～	移住・定住	〇移住定住促進、関係人口創出
	働く場	〇産業振興、人材活用
	まちづくり	〇防災 DX など防災・減災対策の強化 〇暮らしの安心
デジタル技術を活用した 行財政改革		〇デジタル県庁改革の推進 〇デジタル基盤の整備
公共交通に 関する記述	〇青山剛昌ふるさと館の再整備支援、企画展開催や資料保存に係る県立美術館等との連携推進、ラッピング列車導入等、「まんが王国とっとり」の取組を発展させた誘客推進 〇鳥取ならではの旅情あふれる「鳥鉄の旅」をテーマとする観光素材の磨き上げ・ツアー造成の推進や、鉄道沿線でのおもてなし・立寄先周辺環境の充実等、県内を運行する列車を活用した地域の賑わい創出の推進 〇情報の一元化や電子（キャッシュレス）決済の導入、周辺観光地との新たな二次交通構築や電子クーポンによる連携等、鳥取型 MaaS等による空港の二次交通改善・観光周遊の促進 〇データを活用した公共交通の路線再編や住民、事業者、行政が協力する「コミュニティ・ドライブ・シェア」の推進等、利便性の高い持続可能な交通体系の確立に向けた検討・実証実験支援等の推進 〇公共交通のサービス供給体制の充実・安定化に向けたキャッシュレス・MaaS等のデジタル技術導入、ドライバー確保支援 〇交通拠点施設の整備・二次交通改善や周辺の立地促進・規制緩和・人流誘導等による、公共交通を軸としたまちづくりの推進	

(2)ようこそようこそ鳥取県運動取組指針

項目		内容
策定主体		鳥取県
策定趣旨		ようこそようこそ鳥取県観光振興条例第9条に基づき、観光の振興を図り、活力に満ちた地域社会を形成していく取組を県民運動として推進していくため策定
基本目標		「観光振興を通じた、活力ある地域社会の形成」
計画期間		令和6年度～令和9年度（初回策定：平成22年5月）
メインターゲットの設定	国内誘客	○本県への観光入込客の約4割を占める近畿地方・中国地方を最大のマーケットとし、リピーターにも訴求できる誘客プロモーションを行う。 ○鳥取・米子と空路で結ばれている首都圏には「鳥取砂丘」といったわかりやすいイメージ発信を継続して行い、認知度向上を促す。 ○高速道路網の整備を背景に入込が伸びている中部地方、九州地方については、車での移動を想定し、周遊観光ルートの提案により、広域観光と滞在時間の延長を促す。 ○特に宿泊率の高い 20～34 歳女性に対し重点的アプローチを行うとともに、自然体験を中心とした若者層や家族向けの情報発信、温泉旅行等のシニア層向けのプロモーションも行う。
	海外誘客	○県の強みである国際定期便「米子ソウル便」「米子香港便」「米子上海便」に加え、県内空港や港湾への国際チャーター便就航、クルーズ客船寄港による本県への直接的な誘客を図るとともに、羽田空港・関西国際空港等の近隣空港への定期航空便を活用し、韓国、台湾、中国、香港の4つを重点市場として特に誘客を促進する。 ○2025年開催の日本国際博覧会（大阪・関西万博）では、世界各国から多くの外国人 が来訪予定であり、来日前や博覧会場での情報発信等により、本県への誘客につなげる。 ○アメリカ、イギリス、フランス等欧米のハイエンド層を中心に、高付加価値旅行者の誘客に取り組む。
数値目標		【指標】観光入込客数、一人当たり観光消費額、宿泊者数、県外客の来訪回数（3回以上の割合）、外国人宿泊者数
推進体制		ようこそようこそ鳥取県運動推進協議会 ■構成：ようこそようこそ鳥取県運動の趣旨に賛同する個人、団体（観光事業者、観光関係団体、市町村等） ■事務局：鳥取県輝く鳥取創造本部観光交流局観光戦略課 ■役割等：ようこそようこそ鳥取県運動取組指針に定める事業推進 本県の観光の状況・課題及び取組方向の確認 その他本県の観光振興のために必要な取組

(3)鳥取県将来ビジョン

項目		内容
策定主体		鳥取県
ビジョンの性格		○鳥取県の概ね10年後の姿を県民の皆様と共有し、今後の県政運営の基本となるもの。 ○県民、NPO、団体、企業、教育機関、行政などの様々な主体と協働・連携して地域の持続可能な発展を実現していくための共通の指針となるもの。 ○毎年度の予算編成時に具体的な施策・個別の事業を県民の皆様とともに進めていくための指針となるもの。
基本理念		未来への挑戦～持続可能な地域の発展を目指して～ （平成20年12月策定、令和2年10月改定）
2030 年の鳥取県の姿 （公共交通に関連する内容）		1 ひらく 地域で・県外で・国外で新時代に向かって扉を開く ・国内外の旅行者が増加するとともに、多様な分野の海外交流が発展 2 つなげる 力をつなげ、結集して、持続可能で魅力あふれる地域を創る ・住民が安全・安心に暮らし続けられる中山間地域が形成 ・魅力があふれ人が集い、にぎわいのある中心市街地が形成 ・国内外との交通ネットワークや物流拠点が充実

5-1-2 鳥取県中部地域

(1)第3次鳥取県中部定住自立圏共生ビジョン(令和2年3月策定)

計画名	基本方針	公共交通に関する内容
第3次鳥取県中部定住自立圏共生ビジョン (令和2年3月策定、令和5年1月最終修正)	《将来像》 発進！とっとり中部 ～絆と自立、癒しと活力を育む圏域～ 《圏域づくりの基本方針》 ①美しい自然環境、多彩な地域資源を活かした圏域づくり ②安全・安心が確保された住み良い圏域づくり ③活力・元気を創出する魅力ある圏域づくり ④人・モノ・情報の流れを促し、結びつきを強める圏域づくり ⑤地域づくりを担う人を育成する圏域づくり	○移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築 ○戦略的な施策の展開による公共交通の利用促進 ○効率的な運行による持続可能な公共交通の実現

(2)鳥取中部広域観光ビジョン(令和6年2月策定)

計画名	基本方針	公共交通に関する内容
鳥取中部広域観光ビジョン (令和6年2月策定) 鳥取中部ふるさと広域連合	《将来像》 中部観光の基本コンセプト “「癒し」をテーマとした地域魅力の結びつき” 《重点施策》 ①観光地・観光産業の高付加価値化 ②地域魅力を結び付けた観光メニューの造成 ③おもてなしの基盤づくり ④交通・施設等の環境整備 ⑤戦略的なプロモーションの展開 ⑥国際観光の推進 ⑦広域観光体制の強化	交通・施設等の環境整備 ○圏域内の周遊力を高めるため、更なる二次交通への取組が必要 ○今後の外国人観光客増加も視野に入れ、誰もが分かりやすく利用しやすい公共交通機関等の整備が必要

5-1-3 各自治体

(1)総合計画

計画名	公共交通に関する内容
【倉吉市】 第12次倉吉市総合計画 (令和3年3月策定)	生活地域を一体化する公共交通ネットワークの充実 ○移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築 ○公共交通の利用促進 ○持続可能な公共交通の実現
【三朝町】 第11次三朝町総合計画 (平成31年3月策定)	未来につなげる公共交通(公共交通の確保) ○誰でも使える公共交通 ○安心した生活への交通体系づくり
【湯梨浜町】 第4次湯梨浜町総合計画 (令和3年3月策定)	○公共交通の整備及び支援 ○鉄道の利用促進
【琴浦町】 琴浦まちづくりビジョン ～第3次琴浦町総合計画～ (令和4年3月策定)	新しい人の流れをつくり出す共生のまちづくり ○持続可能で利用したい地域交通の構築 ○駅舎の活用と駅前の魅力化
【北栄町】 第2次北栄町まちづくりビジョン (令和2年9月策定)	○コナン駅の駅舎整備 ○交通拠点及び周辺観光施設と町との結節に関する観光客の利便性向上 ○持続可能な交通ネットワークの構築

(2)総合戦略

自治体名	基本目標等	公共交通に関連する内容
倉吉市 (令和3年3月策定／ 令和5年3月改訂)	(基本目標) ①仕事を増やし、安定した雇用を創出する ②人と人が繋がり、新たな人の流れをつくる ③子どもを産み育てやすい環境をつくる ④一人ひとりが輝き、魅力的な地域をつくる (横断的目標) リアルとデジタルの相互利用による暮らしやすさと活力の創出	—
三朝町 (令和2年3月策定)	(基本目標) ①「まち」の創生 ②「ひと」の創生 ③「しごと」の創生	○新たな公共交通体制の構築
湯梨浜町 (平成27年10月策定／ 令和4年6月改訂)	(基本目標) ①活気ある元気なまち (地域経済の持続的発展のための「しごと」を創る) ②安心して暮らせるまち (少子化対策や共に支え合うひとづくりの推進による「ひと」を増やす) ③町民みんなが創るまち (地域の持続的発展のための活力維持による「まち」を創る)	—
琴浦町 (令和2年3月策定／ 令和5年3月改訂)	(基本目標) ①【子育て・教育】安心して産み育てることができる環境を守り、ふるさとを誇りに思う教育をすすめる ②【健康・活力】全世代が活躍する健康寿命日本一のまちを目指す ③【経済・産業】産業振興を図り、持続可能な地域経済の好循環を実現する ④【観光・交流】人を地域の中に呼び込む観光を展開し、町産業全体の活性化につなげる ⑤【関係・定着】暮らし続けることができるまち、そして選ばれるまちをつくる	○公共交通体系の再編 ○住民ドライバーを活用した地域交通の実証実験 ○助け合い交通に対する支援
北栄町 (令和2年8月策定)	(特に取り組むべき分野) ①「稼ぐ力」の強化と地域経済循環の活性化 ②住みたくなる・住み続けたくなるまちづくり	—

(3)その他の上位・関連計画

自治体名	計画名	公共交通に関する内容
倉吉市	都市計画マスタープラン (平成20年度策定/平成30年度改訂)	○公共交通の持続可能なネットワークの構築 高齢者や障がい者、観光旅行者などの移動手段の確保と利便性向上のため、中心市街地内のバス路線の循環機能と周辺地域を結ぶ連絡機能を確保するバス等の公共交通ネットワークの維持・構築を図る。
三朝町	三朝町過疎地域持続的発展計画 (令和3年9月策定／令和5年7月改訂)	○地方バス路線の維持 補助金交付などによるバス会社への協力要請を行うことを基本とするが、利便性向上と利用者拡大のため、近隣市町とも連携を図りながら公共交通の現状を認識し、系統の見直しを行っていく。また、町営バスの運行や地域協議会・NPOなどによる有償運送・共助交通といったさまざまな運行を検討し、MaaSの取組も視野に入れながら、地域主体のまちづくりを目指した公共交通政策の導入を進める。併せて、住民と協働して利用促進のための方策を検討する。

5-1-4 鳥取県中部地域公共交通総合連携計画

(1)第1期計画の概要

○平成23年3月策定の『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の概要は、以下のとおりである。

表 13 『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の概要

項目	内容	
策定主体	倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町	
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	
策定年月	平成23年3月	
計画期間	平成23年度～平成27年度(5年間)	
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	
活性化・再生の目標	事業内容	
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	幹線の設定	○JRとバスダイヤの接続の検証及びバスダイヤの改善 ○幹線と支線における運行形態の検討
	倉吉市中心部のバス運行	○市内循環バス運行及びその他の路線との接続の検証
	地域内移動の充実	○地域状況に応じた効率的で便性の高い運行サービスの提供 ○過疎地有償運送、乗合タクシー等の安定的な運行 ○琴浦町営バスの効率的で安定的な運行 ○病院からの帰宅便の充実 ○需要に応じた運行ルートの改善 ○路線バスの観光利用の促進 ○バス等が利用しづらく、移動が制約される交通弱者への対応
目標2 便利で快適なバス利用環境の向上	待合環境の整備	○結節点整備の検討 ○既存バス停の点検及び整備の検討
	情報提供の充実	○バスブック(バスマップ)の作成検討
	ICカードの導入	○ICカード導入検討
目標3 利用促進策の推進と地域で守る体制づくり	料金負担の抑制	○上限運賃額の引き下げ、乗換え割引制度等の検討 ○各種補助制度の拡充検討 ○バス事業者による割引制度の周知
	公共交通の観光利用の促進	○観光客にわかりやすい表示板、ポスターの設置検討 ○表示の多言語化の検討 ○観光客用バスパンフレットの作成検討 ○観光タクシーの充実等の検討
	利用促進と地域で守る体制づくり	○高校生を対象としたコミュニケーションアンケートの実施検討 ○利用促進を図るための情報発信・広報活動の検討 ○エコ通勤の促進に向けた取り組みの検討 ○住民との協働による、バス路線の再編に伴う運行計画づくりの推進 ○地域主体による自主的な取り組み、NPOへの支援

(2)目標に対する実績及び評価

○『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画(平成23年度～平成27年度)』における目標に対する実績及び評価を以下のように整理しており、これを受けて「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」としている。

○交通結節点を設け「幹線」と「支線」を明確に分離する効率的な公共交通ネットワークが形成できなかった理由としては、乗り換えによる利便性低下への懸念や、バス乗務員の交番の減少化が困難で実質的な経費削減効果に結びつきにくいといったことが挙げられる。

表 14 第 1 期『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の実績・評価

目 標	評価指標
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	○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(平成 22 年) ・目標:5 年間で 80%低減化 ・実績:167 集落(平成 26 年) ・評価:平成 26 年時点で 13%の低減であり、80%低減化を満たしていない ○地域内バス利用者数(4 条路線) ・現在:1,267,552 人(平成 21 年) ・目標:現在の水準を維持 ・実績:941,946 人(平成 26 年) ・評価:平成 26 年時点で平成 21 年時点の 74.3%であり、平成 21 年時点の水準維持はできていない。
目標2: 便利で快適なバス利用環境の向上	○バス停上屋点検箇所数 ・目標:5 年間で地域すべての上屋を点検 ・実績:平成 23 年実施済み(地域 106 件) ・評価:地域の全ての上屋を点検しており、バス利用環境向上を図ることができた。
目標3: 利用促進策の推進と地域で守る体制づくり	○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 琴浦町 2 回/年 北栄町 3 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。
効率的な公共交通ネットワークが形成できていない。  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。	

(3)第2期計画の概要

- 『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の計画期間が切れる平成27年度には、第1期計画をベースに第2期計画を策定した。
- 第2期計画では、現状のバス路線の構造を大幅に転換することが容易でないことから、JR山陰本線及び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、日常的な移動を担うその他の交通を「支線」とすることとして、「幹線」と「支線」の意味合いを第1期計画から変更した。
- 基本方針はそのまま継承し、「地域公共交通の活性化・再生の目標」を以下の3点としているが、目標1を「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」とし、既存バスネットワークの利便性や採算性を重視することとした。

表 15 『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』第2期計画の改訂点

項目	内容
策定主体	倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町
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
策定年月	平成28年3月
計画期間	平成28年度～平成32年度(5年間)
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
活性化・再生の目標	
第1期計画	第2期計画
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 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、幹線バス等が担い、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、地域状況に応じた運行サービスの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。	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。
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交通結節点の整備や、公共交通情報の提供、利用金体系や各種補助制度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。	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。
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。	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。

(4)計画の進捗及び評価と今後の方向性

- 路線の再編としては、倉吉市の北谷・高城地区への予約型乗合タクシーの導入及びそれに伴う定時定路線バスのダイヤ削減や、琴浦町営バス「上中村線」の予約型乗合タクシー運行への切り替え等により効率化が図られたほか、橋津線の湯梨浜町内ルートの変更による公共交通空白地域への対応を行った。交通空白地域に対しては、タクシー助成制度の導入などでも対応している。
- 平成23年には既存バス停の点検を実施し、その後必要に応じて整備も進め、利用促進策としては観光客向けの割引バスの発行やバスマップの配布なども行っている。
- 総合連携計画で示した施策は現状においても重要なポイントとなっており、基本的に今後も継続して取り組んでいく。

表 16 総合連携計画の総括と今後の方向性

項目		内容
計画の区域		○計画の対象地域(区域)は同等とする。
計画期間		○総合連携計画の第2期計画を発展的に解消し、網形成計画として整理する。
将来像		○まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保が求められる網形成計画では、総合戦略の重要課題である定住化に寄与する公共交通ネットワークであることをより強く打ち出す。
連携計画の総括と今後の方向性		
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	幹線の設定	【幹線と支線の定義】 ○第1期計画で示したような“昼間の時間帯について「広域移動を担う幹線」と「地域内交通を担う支線」とを結節点で結ぶ2層構造”にすることが困難であったため、第2期計画では広域移動を担う国庫補助路線を「幹線」、それ以外の路線を「支線」として、JRとバス、バス相互の接続の改善を図ることとした。網形成計画ではこの「幹線」と「支線」の定義を踏襲する。 【接続の改善】 ○ダイヤ改正時にその都度改善を図ってきたが、網形成計画でも乗換抵抗の低減化に引き続き取り組む。
	倉吉中心部のバス運行	○倉吉未来中心や厚生病院等が位置する中心市街地での循環線の実証運行は行わなかったが、網形成計画では既存バス路線のルート変更によりアクセス利便性の改善と路線重複の低減化を検討する。
	地域内移動の充実	【支線における運行形態の検討】【倉吉市・三朝町】 ○北谷地区・高城地区に予約型乗合タクシーを導入し、バス利用が困難な地域への対応を行うとともに、バスダイヤを削減し効率化を図った。網形成計画においてもタクシーの活用等による効率的な運行形態の導入に続き取り組んでいく。 【フリー乗降区間の設定、拡大の検討】【倉吉市・三朝町】 ○状況に応じ、フリー乗降区間の拡大を行った。 【病院からの帰宅便の充実】【倉吉市・三朝町・琴浦町】 ○病院と商業施設間の移動の改善については引き続き取り組んでいく。 【バス利用が困難な地域への対応】【1市4町共通】 ○倉吉市では北谷地区・高城地区への予約型乗合タクシーの導入、琴浦町では町営バスが運行していない集落へのバス路線の延伸やタクシー助成の導入等を行っている。また、高齢者や免許自主返納者に対し、北栄町や湯梨浜町でもタクシー助成制度を導入している。但し、公共交通空白地域はまだ残っていることから、網形成計画でも引き続き対応していく。 【公共交通空白地域有償運送(旧過疎地有償運送事業)への支援の継続】【倉吉市】 ○高城地区の公共交通空白地有償運送への支援を行ってきており、今後も継続していく。 【倉吉市北部の商業施設へのバス運行の検討】【倉吉市】 ○倉吉駅～河北地域周辺を運行する循環バスの実証運行を行ったが、利用者数と経費のバランスから本格運行には至らなかった。但し、河北地域へのバス路線乗り入れのニーズは依然みられることから、網形成計画では既存広域バス路線の一部ダイヤのルート変更により対応する。 【橋津線の運行経路見直し検討・需要に応じた運行ルート改善の検討】【湯梨浜町】 ○橋津線の運行ルートを一部変更し、今まで利用しにくかった橋津地区の住民がバスを利用しやすくなった。 【観光客のバス利便性の確保】【三朝町・湯梨浜町】 ○「2デーパス」「乗り放題手形」等により、観光客のバス移動費用の低減化を図った。網形成計画でも引き続き取り組んでいく。 【地域内の実情に合ったバス運行形態の検討】【湯梨浜町・北栄町】 ○湯梨浜町・北栄町内にある公共交通空白地域への対応を検討した結果、バス運行ではなくタクシー助成等で対応することとしたが、網形成計画でも引き続き検討していく。 【赤碕駅～浦安駅間の運行形態、便数の検討】【琴浦町】 ○幹線の考え方の変更に伴い事業から外した。 【琴浦町営バスの効率化検討】【琴浦町】 ○琴浦町営バスのうち、利用の少ない「上中村線」を予約型乗合タクシーに変更し、需要に見合った運行形態として効率化を図った。 【乗合タクシーの利用促進の検討】【北栄町】 ○特別な取り組みは行っていないが、観光客の公共交通利用促進策として今後も検討する。 【栄線の運行経路見直し検討】【北栄町】 ○栄線と北栄町乗りあいタクシーの路線が一部重複していたことから、重複部分のバス路線を短縮し効率化を図った。

目標2／便利で快適なバス利用環境の向上	待合環境の整備	【結節点整備の検討】[既存バス停の点検及び整備の検討] ○平成23年度にバス停調査を行い、上屋・ベンチの有無、所有者、破損状況等を台帳として整理し、優先順位の高い箇所から順次整備を行ってきた。網形成計画でも引き続き待合環境整備に取り組んでいく。
	情報提供の充実	【バスブック(バスマップ)の作成検討] ○平成27年3月に作成した鳥取県バス協会の「ぐるっとバスナビ(中部版)」を配布しており、網形成計画においても継続していく。
	ICカードの導入	【ICカード導入検討] ○協議会のメンバーが導入に向けた勉強会等に参加しているが、網形成計画でも引き続き取り組んでいく。
	料金負担の抑制	【上限運賃額の引き下げ、乗換え割引制度等の検討] ○当初想定していた2層構造のバスネットワークとならなかったため、具体的な検討は行っていないが、今後路線の見直し等により乗り継ぎが発生し、料金格差が生じるような場合には別途検討する。 【各種補助制度の拡充検討] ○各自治体が独自に高齢者、障がい者、児童・生徒、交通不便地域、免許返納者等への補助・助成制度を設けている。網形成計画でも新たな各種補助・助成制度の可能性を検討する。 【バス事業者による割引制度の周知] ○各種割引定期等の周知は十分に図れておらず、今後も周知活動に取り組んでいく。
目標3／利用促進策の推進と地域で守る体制づくり	公共交通の観光利用の促進	【わかりやすい表示版の設置】・[表示の多言語化] ○倉吉駅を中心にわかりやすい表示版の設置や表示の多言語化を行っている。 【観光客用バスパンフレットの作成検討] ○鳥取県バス協会発行の「ぐるっとバスナビ(中部版)」の配布を行っているが、これらについても網形成計画で継続していく 【観光タクシーの充実等の検討] ○研修会等を行って接客マナーや案内スキルの向上に取り組んでいるが、網形成計画でも引き続き取り組んでいく。
	利用促進と地域で守る体制づくり	【高校生を対象としたコミュニケーションアンケートの実施検討] ○これまで検討してきた内容について、網形成計画策定時の高校生・保護者アンケートの設問事項に盛り込んで実施した。網形成計画では具体的な利用促進策を検討する。 【利用促進を図るための情報発信・広報活動の検討] ○各自治体の広報紙を通して利用促進の情報発信を行ってきた。網形成計画でも引き続き取り組んでいく。 【エコ通勤の促進に向けた取り組みの検討] ○各自治体の広報紙による呼びかけを行ってきたが、大きな動きは見られなかった。網形成計画ではより具体的な取り組みを検討する。 【住民との協働による、バス路線の再編に伴う運行計画づくりの推進] ○北谷・高城地区に倉吉市予約型乗合タクシーを導入する際、地元NPOと協議の上便数の調整を図った。今後も必要に応じて住民との協働による計画づくりを行っていく。 【地域主体による自主的な取り組み、NPOへの支援] ○地元要望のあったバス停整備を実施してきたが、網形成計画でも引き続き地域の実情に応じて取り組んでいく。

5-2 公共交通の現状と問題点

5-2-1 地域の公共交通を取り巻く現状

(1)地域のバス路線の特徴

①広域・長大路線を中心とするバスネットワーク

○本地域の一般乗合バス路線(4条)は、地域の中心地である倉吉市から隣接4自治体へ放射線状に伸びており、17路線中9路線が二つ以上の自治体をまたがる広域・長大路線となっている。

②中心市街地の路線の重複

○広域路線に加え、倉吉市内の路線のほとんどが倉吉駅～西倉吉間を運行しているため、この間の路線が重複して過密状態になっている。

(2) 社会的な動向

①高齢者免許返納の動き

○高齢者による事故多発を受け運転免許証の自主返納の動きが進んでおり、各自治体では免許返納した高齢者に対し、公共交通機関の回数券贈呈や施設利用時の割引制度の導入などの取り組みも行われるようになった。一方で、公共交通を利用しづらい地域等においては、通院や買物のために高齢となっても免許を返納することができないケースも見受けられる。

②自動車運送業の担い手不足と貨客混載

○景気回復や人口減少を背景に有効求人倍率が上昇し、全国的に労働力不足が進んでいる。旅客自動車運送業にあってもバスやタクシーの乗務員不足が深刻な問題となっている。一方で貨物自動車運送業においても通信販売市場の拡大等によりドライバー不足が進み、流通サービスに変化が生じている。

○このような流れを受け、国土交通省では今年度から旅客自動車運送業者による貨物運送、貨物自動車運送事業者による旅客運送といった貨客混載について、一定条件のもとで可能とするよう措置を講じることとなった。

③自動運転技術の進展

○高齢ドライバーの事故多発に対応する技術として、「安全運転サポート車」普及啓発への取り組みや自動運転技術の開発に注目が集まっており、事故の減少だけでなく地方の交通手段の不採算化やサービスの減少による利便性の低下の改善に寄与するものとして期待が高まっている。

5-2-2 地域の公共交通の問題点

(1)バス利用者の減少

①利用者数の減少

○人口減少・少子化による高校生徒数の減少、免許保有率の上昇等により、バス利用者は減少傾向で推移しており、その数は今後とも減少していくと予想される。

②高校生の自家用車利用への依存

○高校生・保護者アンケート調査結果で、高校生の自家用車送迎が日常化している一方で、保護者の半数が何らかの負担を感じていることがわかった。

③情報提供の不足

- アンケート調査結果から、高齢者や高校生を対象とした特割定期の認知度が低く、利用促進のための情報提供が十分できていない状況にある。

(2)バス補助金額の拡大

- 広域路線・長大路線の多さに加え、バス利用者数が減少していることからバス運行の収支率は年々低下しており、それに伴って各自治体の補助金の負担が拡大している。

(3)利用者ニーズとバスサービスのミスマッチ

- 住民アンケート調査結果では、「バスで行きたい医療機関」として倉吉市内の「厚生病院」が最も高い割合で挙げられているが、厚生病院の正面玄関を経由する路線は少ない。企業アンケート調査結果では、「エコ通勤したくても会社の近くに公共交通がない」等の意見もみられ、利用者ニーズとバスサービスとの間でミスマッチが生じている。

(4)移動不便地域・公共交通空白地域等の点在

①移動不便地域

- 地域によってはJR山陰本線や広域路線バスと地域内公共交通の接続が悪い便がみられるほか、通院・買物で長時間の待合が発生する便があり、移動に不便を強いられている。
- 本地域内の高校への通学では、一部の地域で公共交通の乗り継ぎによる帰宅が困難な場合がある。

②公共交通空白地域

- バスを利用したくても路線がない、バス停から自宅まで距離が離れているといった理由でバスが利用できない交通空白地域が山間部を中心に点在している。

③空白時間帯

- 栄線や小河内線のように運行本数の少ない一部の路線にあっては、バスが運行しない空白時間帯が見受けられる。

(5)非効率なバス運行

- バス路線の中には、利用が少ない割りに運行経費がかかるため、輸送人員1人当りの欠損額が5,000円を超える路線が見受けられる。また、系統キロが長いうえに便数が多いため、欠損額が極端に大きな路線もある。
- 倉吉市中心市街地の路線が重複した区間では、10人以下の乗車人数のバスが5～10分間隔で運行されるなど非効率な運行がみられる。

(6)バス・タクシーの乗務員不足

- 景気回復傾向に伴う労働力不足に加え、人件費抑制等の労働条件の悪化で若年層の新規就業が進まず、バス・タクシーの乗務員不足・高齢化が深刻化している。

5-3 公共交通の課題

5-3-1 利用者ニーズへの対応

(1) 目的地への移動利便性の向上

○バスサービスの満足度が低い項目である「運行本数」「ダイヤ」「最終便の時間」「待合環境」「料金」「運行経路」の改善により、目的地への移動利便性を向上させる必要がある。

(2) 移動時間帯に応じた利便性の向上

○朝の時間帯は通勤・通学利用が中心で定時性が求められ、それを過ぎると通院や買物移動の需要に移り、高齢者にはお昼前後に帰宅したいというニーズがある。時間帯に応じて利用者層や公共交通へのニーズも変わることから、移動時間帯に応じた利便性の確保が求められる。

(3) 外来者や観光客に対応したバスサービスの向上

○公共交通で訪れた県外観光客、外国人観光客あるいは仕事等による来訪者の移動手段として、路線バスの利用促進を図っていく必要がある。そのためには、観光客等の動向に対応した路線・ダイヤの確保、わかりやすい情報提供等により使いやすいバスサービスが望まれる。

(4) 移動不便地域・公共交通空白地域への対応

○バスの乗り継ぎがスムーズにいかず移動の際に長い待合時間が発生する移動不便地域や、バスが利用しにくい公共交通空白地域に対し、接続の改善、タクシー等を積極的に活用したデマンド型乗合タクシーやタクシー助成の充実等、状況に応じた移動支援を行う必要がある。

(5) 待合環境・乗車環境の充実

○未整備のバス停の整備推進に加え、乗降がしやすいように車両の低床化をさらに進めていくことやUD(ユニバーサルデザイン)タクシーの導入推進等を行っていく必要がある。

5-3-2 新規需要の掘り起こしと利用促進

(6) 高校生のバス利用の促進

○高校生のバス通学者を増やすことは利用者増の有効手段となる。通学手段の自家用車送迎からバス利用への転換を促す意識啓発や特割定期のPR等を通してバス利用者の拡大に努め、併せて保護者負担の軽減化を図る必要がある。

(7) 企業・事業所によるエコ通勤の促進

○職場の近くにバス停はあっても自宅周辺にバス停がないことや、勤務体制が3交代などの変則勤務の場合はそれに見合ったダイヤがないことなどから、現状ではバスによる通勤は限定的である。その一方で、今回の企業等を対象にしたアンケート調査結果ではエコ通勤に興味を示すところもみられることから、ダイヤの改善や意識啓発活動による利用促進の展開が望まれる。

(8)総合的な利用促進

- バス利用者が減少する中で、上記のように対象者を絞り込んだ利用促進策のほかに、普段自家用車利用をしている人に対しても幅広く意識啓発を促す総合的な利用促進の取り組みを行い、バス利用者の全体的な底上げを図る必要がある。

5-3-3 持続可能な運行体制の確立

(9)効率的なバス運行への再編

- 本地域内には自治体間をまたがる長大路線が多く運行されている一方で、利用の少ない路線も見受けられる。また、中心市街地の構造から時間帯によって路線の重複も多い。将来にわたってバス路線を維持するため、実状に応じた運行の効率化に迫られている。
- 旅客運送と貨物運送を組み合わせた貨客混載の取り組みについて、地域の実情に合わせて検討していく必要がある。

(10)バス・タクシー乗務員の確保

- 全国的にバス・タクシーの乗務員不足・高齢化が進んでいるが、単にバス・タクシー事業者だけの問題ではなく、今後の公共交通の安定的な運行のために重要かつ不可欠な課題となっていることから、官民一体となった乗務員の確保・育成施策の展開が求められている。

(11)住民との協働による運行の検討

- 本地域内の公共交通空白地域を一般乗合バスで細かくカバーすることは困難である。そのような地域では、自治会やNPOによる公共交通空白地有償運送や住民によるボランティア輸送等が考えられることから、必要に応じて住民との協働による運行について検討することが望まれる。

5-4 将来像と基本方針

5-4-1 まちづくりと公共交通計画の方向性

○本計画は、上位計画、『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の進捗状況を踏まえた上で、公共交通の課題に対応する方向性を示すものとする。

上位計画	鳥取県中部地域公共交通総合連携計画
【輝く鳥取創造総合戦略】 ○持続可能な地域交通インフラの確立 【鳥取県将来ビジョン】 ○幹線道路や鉄道の整、空港・港湾の機能向上、国際定期便、チャーター便やクルーズ船増加等による国内外との交流促進 ○MaaSや自動運転自動車、交通事業者と地域住民の共助交通の役割分担により、車に頼らずに暮らせる快適な移動サービスの確保 【第3次鳥取県中部定住自立圏共生ビジョン】 《将来像》発進！とっとり中部～絆と自立、癒しと活力を育む圏域～ ○移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築 ○戦略的な施策の展開による公共交通の利用促進 ○効率的な運行による持続可能な公共交通の実現 【鳥取中部広域観光ビジョン】 ○観光施設間や地域を結ぶアクセスの充実 ○観光客が利用しやすく、わかりやすい交通案内や施設案内など、道路標識、案内板、説明板の整備	【基本方針】 5つのまちの暮らしをつなぐ、 持続可能な快速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 ○幹線と支線の2層構造の公共交通ネットワークを形成 ○JRとバスダイヤの乗り継ぎ改善等による幹線バスサービスの向上 ○地域生活交通の適正化による持続可能な公共交通の構築 目標2:便利で快適なバス利用環境の向上 ○バス停の点検整備 ○公共交通情報提供の充実 目標3:利用促進策の推進と地域で守る体制づくり ○公共交通の観光利用の促進 ○利用促進と地域で守る体制づくり

鳥取県中部地域の問題点・課題	
【公共交通を取り巻く現状】 (1)地域のバス路線の特徴 ○広域・長大路線を中心とするバスネットワーク ○中心市街地の路線の重複 (2)社会的な動向 ○高齢者免許返納の動き ○自動車運送業の担い手不足と貨客混載 ○自動運転技術の進展 【問題点】 (1)バス利用者の減少 ○利用者数の減少 ○高校生の自家用車利用への依存 ○情報提供の不足 (2)バス補助金額の拡大 (3)利用者ニーズとバスサービスのミスマッチ (4)移動不便地域・公共交通空白地域の点在 (5)非効率なバス運行 (6)バス・タクシーの乗務員不足	【課題】 (1)利用者ニーズへの対応 ①目的地への移動利便性の向上 ②移動時間帯に応じた利便性の向上 ③外来者や観光客に対応したバスサービスの向上 ④移動不便地域・公共交通空白地域への対応 ⑤待合環境・乗車環境の充実 (2)新規需要の掘り起こしと利用促進 ⑥高校生のバス利用の促進 ⑦企業・事業所によるエコ通勤の促進 ⑧総合的な利用促進 (3)持続可能な運行体制の確立 ⑨効率的なバス運行への再編 ⑩バス・タクシー乗務員の確保 ⑪住民との協働による運行の検討

鳥取県中部地域公共交通計画

【将来像】

生活地域を一体化する公共交通ネットワークの充実で
暮らしやすさを実現し、いつまでも住み続けられる中部地域

構成市町間の移動が30分以内でできる本地域は、古くから文化・伝統面や経済面において深いつながりを有しており、現在、定住促進及び持続可能な地域社会の構築を目的として、倉吉市を中心市とした「小規模中心市型」定住自立圏の形成に取り組んでいる。

通学先の高校や勤務地、通院や買物先等の目的地を共有する本地域にあって、『定住自立圏共生ビジョン』で掲げた将来像形成の視点となる「生活機能強化」「結びつきやネットワークの強化」に資する公共交通ネットワークの充実を図り、暮らしやすさを実現でき、いつまでも住み続けられる地域をめざす。

5-4-3 基本方針と目標・事業

(1)移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築

- 通勤・通学・通院・買物等での移動や観光目的による移動など、バス利用者のニーズは時間帯や目的によってそれぞれ異なることから、路線ごと、時間帯ごとの役割を明確にし、移動ニーズに対応した効率的で利便性の高いダイヤや路線の再編に取り組む。
- 倉吉未来中心周辺には主要医療機関が立地し、将来的には美術館の整備も計画されていることから、倉吉未来中心への移動利便性の向上を図る。
- 乗り換え抵抗の軽減化を図るため、接続時間の短縮化、高齢者・障がい者に配慮した低床バスの導入やUDタクシーの利活用の推進、待合環境整備等を行う。

目標1:移動利便性の向上

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業1-1:通勤・通学利便性の向上
- 事業1-2:通院・買物利便性の向上
- 事業1-3:倉吉市中心市街地内移動の利便性向上
- 事業1-4:観光移動の利便性向上

目標2:乗り換え抵抗の低減化

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業2-1:円滑な移動のための環境整備
- 事業2-2:乗り換え接続の改善
- 事業2-3:ICカードの導入に関する研究



(2)戦略的な施策の展開による公共交通の利用促進

○バス利用者が減少する中で、一定水準のサービスを維持するためには、利用者の拡大が急務である。そのためには、総花的な利用促進ではなく、高校生や企業・事業所、高齢者等のターゲットを絞った効果的な意識啓発等の取り組みが求められることから、目標や目的を絞り込んだ戦略的な利用促進策を講じ、バス利用者の拡大を図る。

目標3:バス利用の促進

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業3-1: 高校生のバス利用促進
- 事業3-2: 高齢者のバス利用促進
- 事業3-3: 企業・事業所のバス利用促進
- 事業3-4: バス体験活動の実施

目標4:情報提供の強化

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業4-1: 多様な情報提供と内容の充実

(3)効率的な運行による持続可能な公共交通の実現

- 倉吉市と周辺自治体間をつなぐ地域のバスネットワークには長大路線が多く、中にはサービス水準と利用状況のバランスが悪いケースも見受けられる。また、倉吉市街地の構造上、路線の多くが中心市街地で重複しており、非効率となっていることなどから、今後の持続可能性を考慮し、効率的な運行に努める。
- 地域住民へのバス利用状況・補助金額の推移等の情報提供を行い、バス事業への関心を喚起するとともに、交通空白地域や需要の小さな地域について、NPOや地域自治組織によるボランティア輸送等、住民との協働による運行のしくみを検討する。

目標5:効率的な運行の実現

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業5-1: 効率的な運行形態への再編
- 事業5-2: 貨客混載の取り組み検討

目標6:路線維持のしくみづくり

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業6-1: 住民との協働によるしくみづくり
- 事業6-2: 持続可能な運行体制支援



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。

表 17 施策の体系

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 ●公的資金投入額
	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	
《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 ●バス利用者数割合
	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	
	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 ●バス利用者数割合 ●公共交通利用回数 ●公的資金投入額
	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	
	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	
	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 ●公的資金投入額
	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	
《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	④⑪ 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 ●公的資金投入額
	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	

※対応する課題の①～⑪は 59 ページの課題①～⑪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5月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＝バス通学生数÷総生徒数**

※バス通学生数：本地域内9校で把握しているバス通学生数

※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5月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。

◆**利用回数＝当該年度の年間輸送人員÷当該年度の人口**

※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

※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

■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。

◆**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

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。

表 18 地域間幹線

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-卸田地-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。

表 19 地域内支線

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
		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					
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
		倉吉バスセンター-倉吉駅・河原町-明高			
	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-アパート前・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	アパート前-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	アパート前-浦安駅-聖郷小学校前-野井倉			
	福永線	アパート前-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経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。

表 20 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
赤碕線	倉吉駅-浦安駅-赤碕駅	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 減価償却費費等国庫 補助
	三朝町役場内-森・鎌田-実光				
	三朝町役場内-森・鎌田-実光	路線定期運行			
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				

表 21 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	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5年度実績を目標とし、年度推移については維持とする。 ○79 条路線:7系統で年間 3,754 便、年間 4,270 人の利用 ○4条路線:系統④(大谷入口～三朝町役場前)では年間 240 便で 1,149 人、系統 ⑤(木地山～三朝町役場前)では年間 362 便で 6,856 人の乗降を見込み、2系統で年間 8,005 人の利用
事業の効果	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。
目標達成のために行う事業及び実施主体	・町営バスの利用方法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。 ・県中部地域公共交通協議会が実施するノーマイカー運動の取組みに参画する。 (実施主体:三朝町)

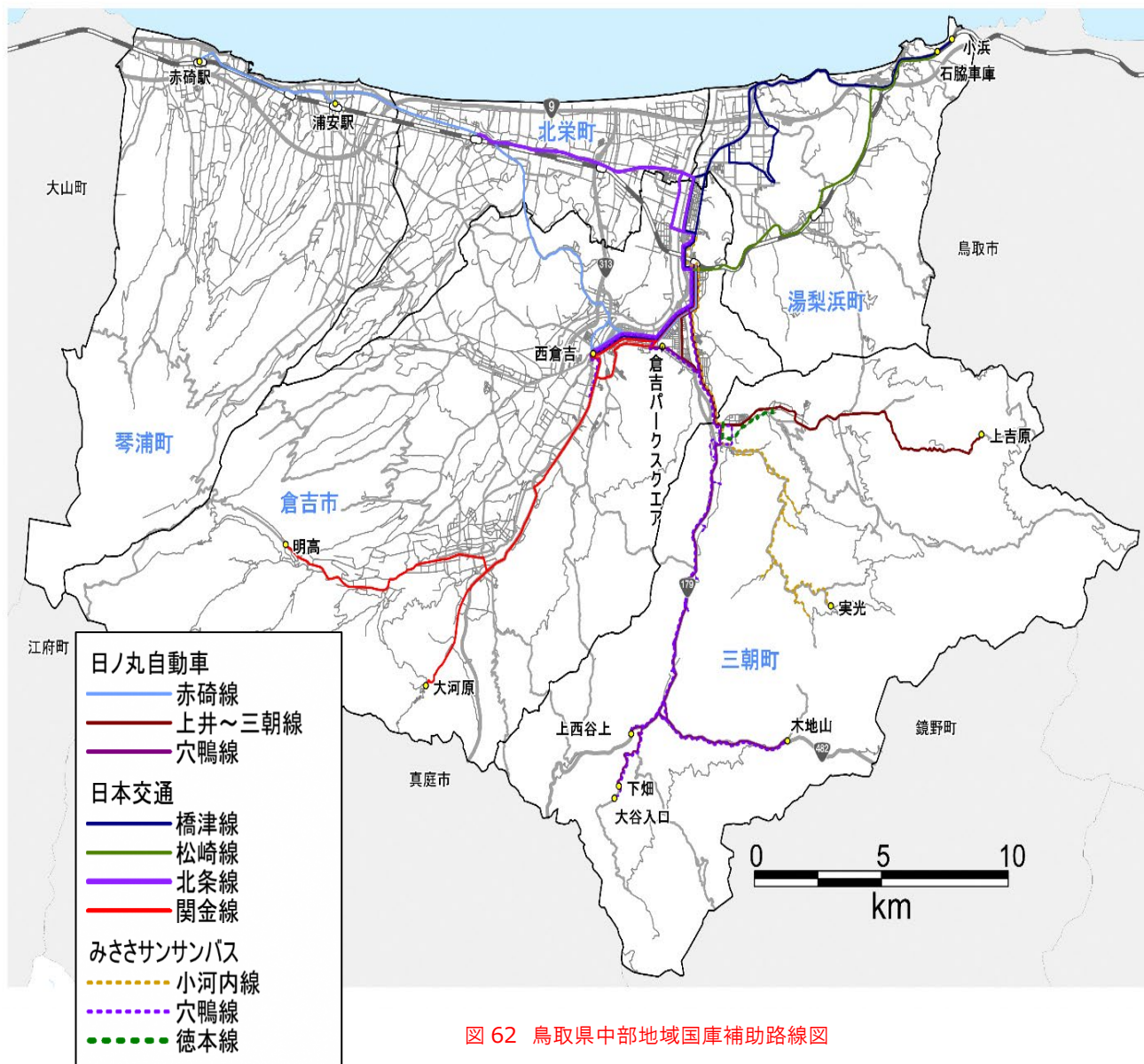


図 62 鳥取県中部地域国庫補助路線図

5-6-2 主要拠点と主要観光地の位置づけ

○優先的に整備を検討するバス停、接続の改善を図る観光地を明確にするため、「主要拠点」「主要観光地」を設定する。

(1) 主要拠点

○今後の可能性も含め、主な交通結節点を主要拠点と位置づけて重点的な整備を行う。主要拠点は以下のとおりとなる。

表 22 主要拠点

拠点名	所在地	役割
倉吉駅	倉吉市	ほとんどの路線の起終点・経由地であり、JR山陰本線との接続ポイント
倉吉パークスクエア	倉吉市	現在は経由する便が少ないが、将来的に中心市街地の交通拠点となりうる
西倉吉	倉吉市	多くの路線の起終点であり、倉吉西高校の最寄りバス停
三朝町役場前	三朝町	三朝町内を運行する4路線すべての経由地で、町の中心地に位置する
赤碕駅	琴浦町	JRとバスの結節点で、赤碕線の起終点、琴浦町営バス（東伯線を除く路線）の経由地
浦安駅	琴浦町	JRとバスの結節点で、赤碕線の経由地、琴浦町営バス（東伯線・琴浦海岸線）の経由地
由良駅	北栄町	JRとバスの結節点で、赤碕線、北栄町乗りあいタクシーの経由地、北条線の起終点

(2) 主要観光地

○路線バスの観光利用を検討する際、優先的に接続を考慮する観光地として、以下の観光地を設定する。なお、「鳥取二十世紀梨記念館」も入込客の多い観光地であるが、主要拠点の「倉吉パークスクエア」に位置するため、ここでは省略する。

表 23 主要観光地

拠点名	所在地	役割
白壁土蔵群・赤瓦	倉吉市	年間 60 万人が訪れる鳥取県を代表する観光地
関金温泉	倉吉市	年間 2 万人を超える入込がある温泉地
三朝温泉	三朝町	年間 40 万人近くが訪れる鳥取県を代表する温泉地
三徳山	三朝町	H27 年 4 月に日本遺産に認定された鳥取県を代表する観光地
はわい温泉	湯梨浜町	年間 12～13 万人が訪れる、鳥取県を代表する温泉地
東郷温泉	湯梨浜町	年間 3 万人が訪れる、はわい温泉の対岸に位置する温泉地
塩谷定好写真記念館	琴浦町	世界的に高く評価された写真家の記念館（明治初期の生家を活用）
青山剛昌ふるさと館	北栄町	年間 10 万人が訪れる、若年層や外国人にも人気の観光スポット

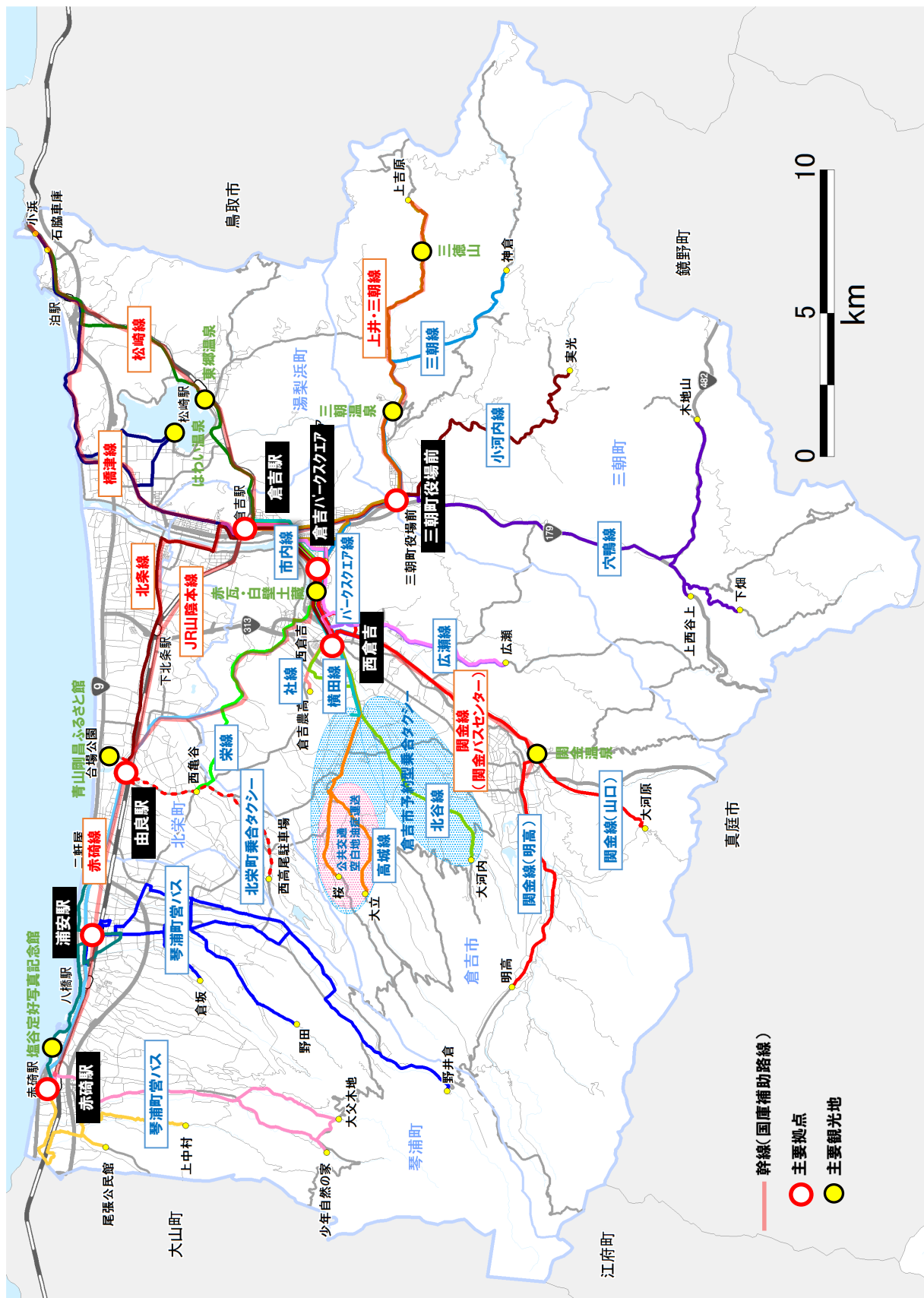


図 63 バスネットワーク図

6. 目標達成のための事業

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）

①【一部実施済】通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの変更

- 企業・事業所は、交代勤務や変則勤務を除くと16時～18時台に終業時間を迎え、高校生は16時～20時台が帰宅時間の中心となっていることから、通勤・通学といった目的に応じて帰宅時間帯を想定し、その時間帯のダイヤの改善を図る。
- 通勤・通学利便性を高めるためのルートの改善を検討する。

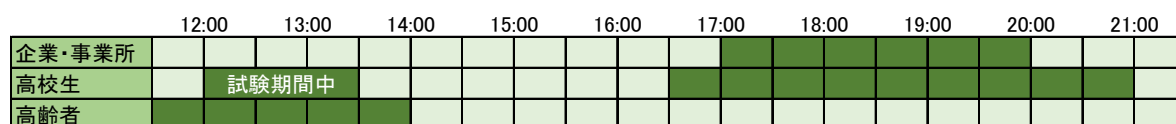


図 64 目的別の想定される帰宅時間帯

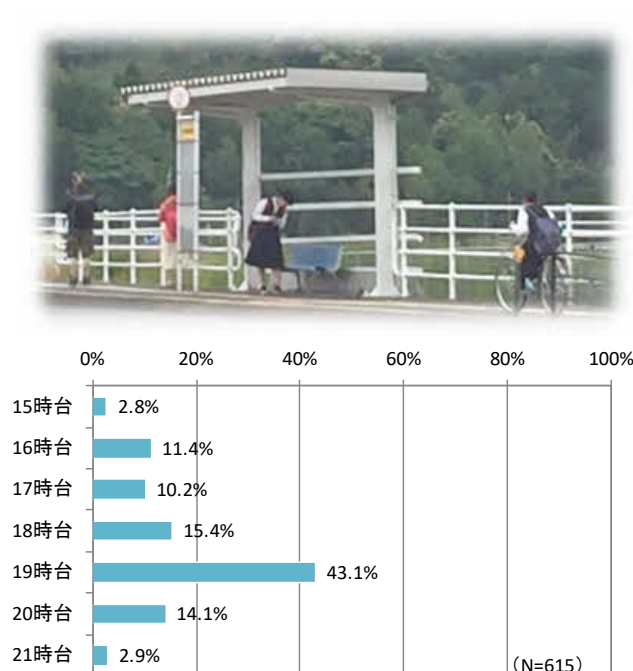


図 65 高校生が学校を出る時間（帰宅時間）

※高校生アンケート調査結果より

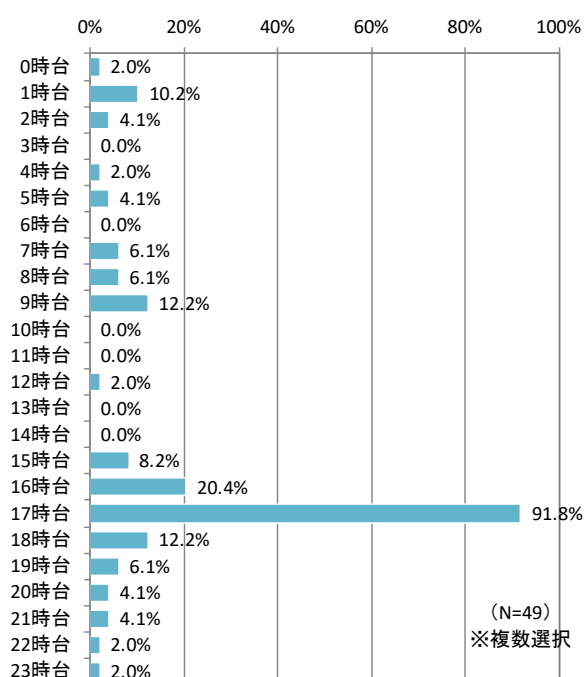


図 66 企業・事業所の終業時間

※企業・事業所アンケート調査結果より

②【実施済】西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ

- 西倉吉工業団地には、県外からの誘致企業が複数立地しており、主な企業だけでも1,100人を超える従業員が勤務している。エコ通勤促進の観点から、西倉吉工業団地周辺を運行するバス路線の延伸により、工業団地内への乗り入れを計画する。
- 乗り入れの検討にあたっては、西倉吉工業団地及びその周辺企業に対しヒアリング等を行い、需要を見極めた上で運行する。

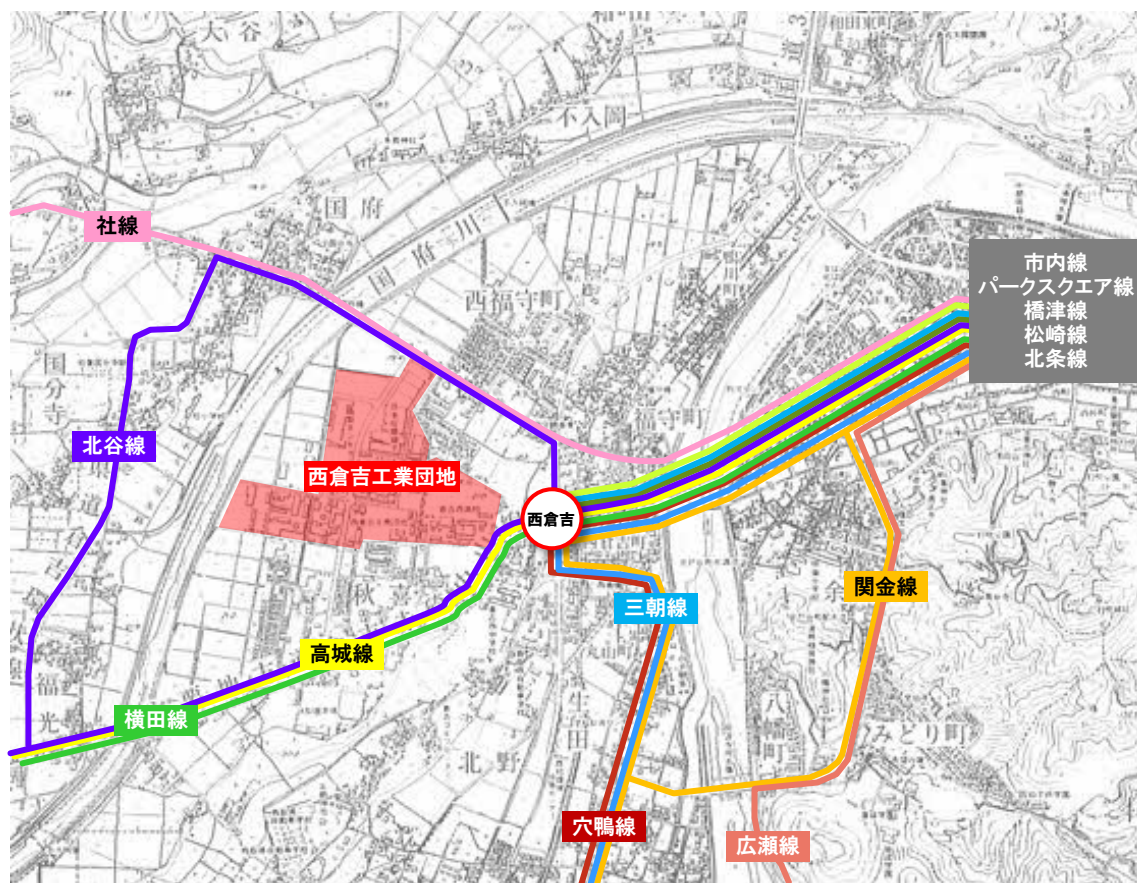


図 67 西倉吉工業団地周辺のバス路線

表 24 西倉吉工業団地の主な企業（製造業）

企業名	主要製品	従業員数(人)	本社
日庄スーパーテクノロジーズ(株)西倉吉工場	圧着端子、コネクタ	504	倉吉市
尾池グループ倉吉事業場	真空蒸着フィルム	187	京都市
(株)エースバック鳥取倉吉工場	食品軽量容器	147	大阪市
廣川マテリアル(株)鳥取倉吉工場	食品軽量容器用プラスチックシート	19	大阪市
(株)セイコ製作所倉吉工場・倉吉第二工場	マーキングペン	110	大阪市
(株)トンボ倉吉工房	スクールウェア・スポーツウェア	50	岡山市
(株)グッドスマイルカンパニー鳥取倉吉工場	フィギュア	100	東京都

※資料：倉吉市ホームページ「企業立地提案書」より(産業環境部商工課)



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)

①【実施済】河北地域へのバスの乗り入れ

- 河北地域は近年商業集積化が進み買物の目的地としてアンケート調査で上位に挙がっている商業施設も多く位置する。また、倉吉北高校や倉吉警察署があるほか、病院・医院・歯科医院等も点在している。
- 北条線・橋津線の一部ダイヤのルート変更、関金線・上井三朝線の延伸等を検討し、国道179号及びそれと並行して南北に伸びる道路沿いを運行することで、通院・買物の利便性の向上を図る。

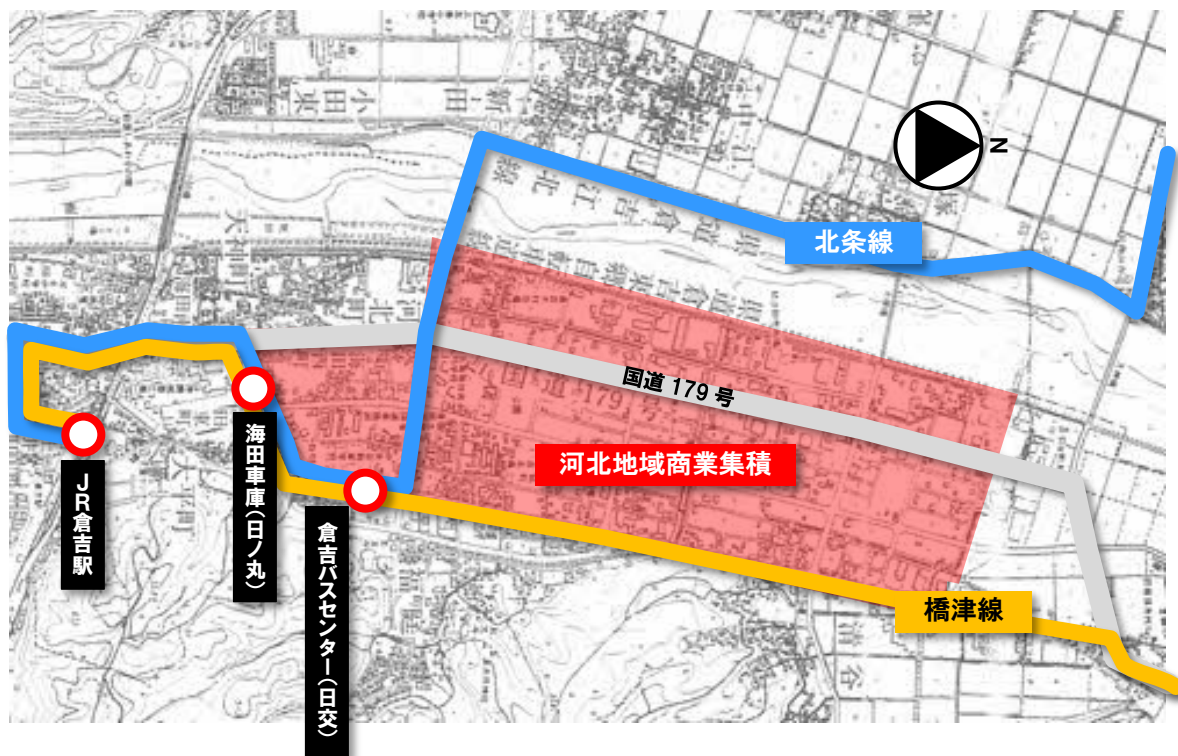


図 68 河北地域の商業集積と既存バス路線

②病院と商業施設間の移動ダイヤの改善

- 高齢者の場合は、病院の午後診療を除くと、朝8時～9時頃に病院に行き、10時～11時頃に病院から商業施設等へ移動して買い物をし、お昼前後に帰宅するケースが多い。
- 高齢者は朝の通院が終わると商業施設で買物し、その後お昼前後に帰宅するという行動パターンが多い。この時間帯に医療機関と商業施設を結ぶダイヤを確保することで、通院・買物の利便性向上を図る。

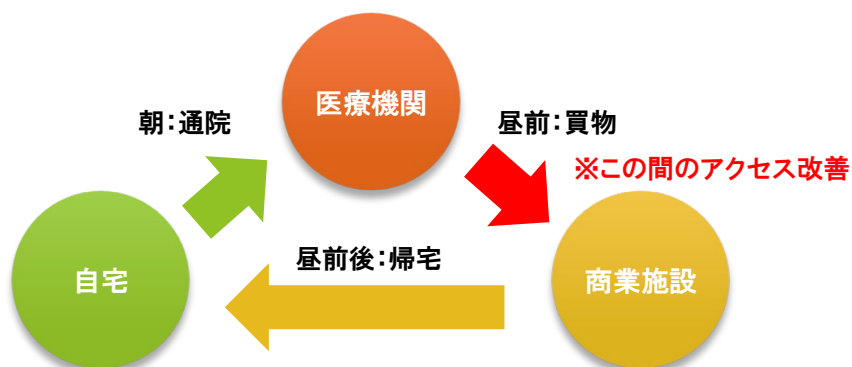


図 69 高齢者の行動パターン

表 25 ルート別便数の比較

平日	路線名	宮川町⇒新町		合同庁舎前⇄瀬崎町	
		倉吉駅 方面行	西倉吉 方面行	倉吉駅 方面行	西倉吉 方面行
日本交通	関金線(関金バスセンター)	8	7	-	-
	関金線(明高)	9	9	-	-
	関金線(山口)	-	-	5	5
	パークスクエア線	-	-	5	5
	広瀬線	7	7	1	1
	市内線	6	4	-	-
	橋津線	17	16	-	-
	松崎線	7	7	-	-
	北条線	9	9	-	-
	計	63	59	11	11
日ノ丸 自動車	横田線	3	3	-	-
	社線	10	10	-	-
	北谷線	6	5	-	-
	高城線	7	8	-	-
	栄線	3	4	-	-
	三朝町	13	11	-	-
	穴鴨線	4	4	-	-
	赤碕線	14	14	-	-
	計	60	59	0	0
合計		123	118	11	11

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)

①【一部実施済】観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善

○白壁土蔵群・赤瓦から三朝温泉へのアクセスは三朝線で容易に行えるが、三徳山まで行くためには上井・三朝線に乗り換える必要がある。しかし、三朝線と上井・三朝線の接続は必ずしもよくないことから、ダイヤ改善によって白壁土蔵群・赤瓦から三徳山へのアクセス利便性の向上を図る。

○外国人観光客の人気の高い「青山剛昌ふるさと館」と平成30年4月に開館予定の「円形劇場くらしフィギュアミュージアム」とのアクセス利便性の向上を図るため、北条線・赤碕線等の一部ダイヤを「円形劇場くらしフィギュアミュージアム」を経由し「青山剛昌ふるさと館」まで延伸する。

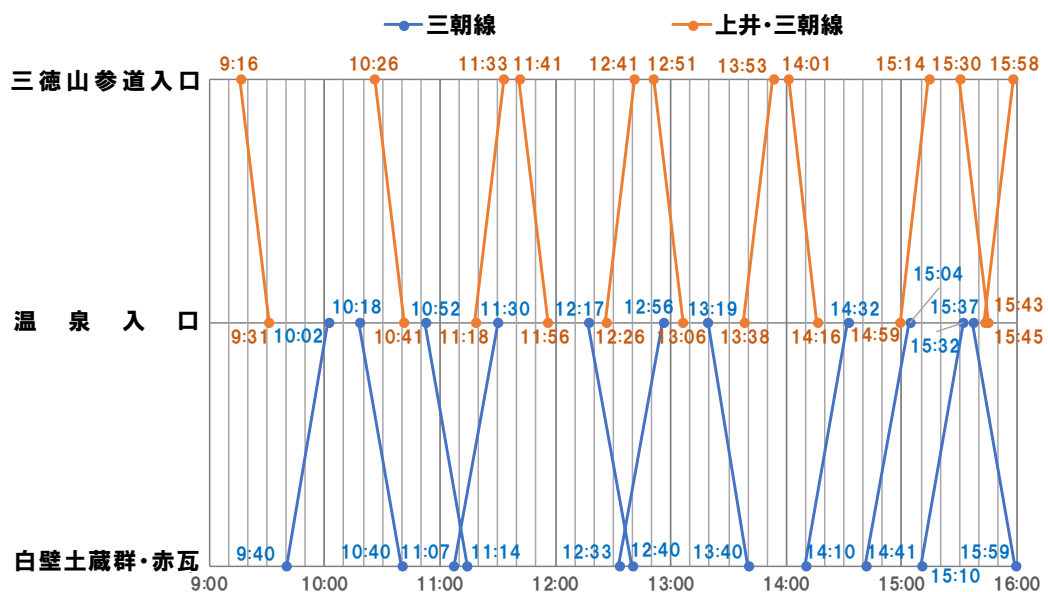


図 71 白壁土蔵群・赤瓦～三徳山間のバスの接続状況

②観光客向けパスの発行・PR

○鳥取県内では、バス事業者2社と**若桜鉄道株式会社**により、1,800円でバスと若桜鉄道が3日間乗り放題となる「**鳥取藩乗り放題手形**」を発行しており、令和5年度には**JR 西日本観光 MaaS アプリ「tabiwa」**での電子チケットでの販売も開始した。観光客や公共交通による来訪者の実態に応じた有効なPRを推進していく。



中部「旧倉吉線（倉吉市）」

図 72 鳥取藩乗り放題手形

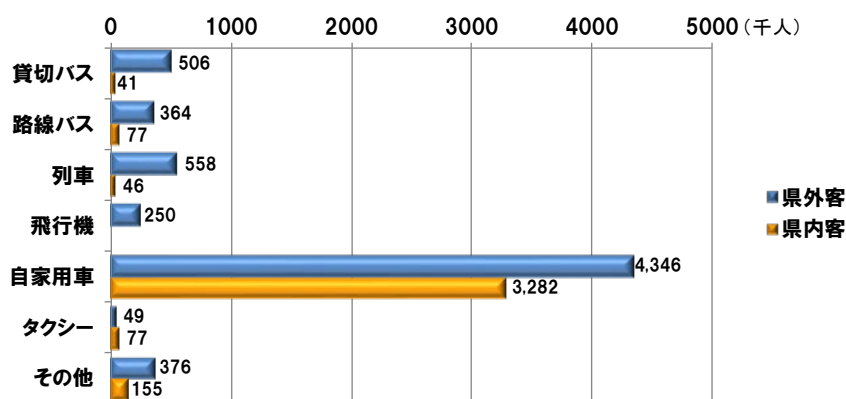


図 73 利用交通機関別観光入込客数（平成 28 年：鳥取県全体）※鳥取県観光客入込動態調査結果

③インバウンド対応の多言語化

○本地域には韓国、台湾などを中心に外国人観光客が年間3万人程度来訪しており、外国人観光客の路線バス利用促進の観点から、主要拠点・観光地の最寄りバス停を中心とするバス停・時刻表表示や路線図等の多言語化をさらに進めていく。



図 74 倉吉駅バス乗場

④地域イベントとの連携

- 各地域のイベント参加者の公共交通利用を促進するため、その時期に合わせて公共交通に関する情報提供等を積極的に行う。
- 本地域内では「倉吉打吹まつり」や「ひなビタ♪」{(株)コナミデジタルエンタテインメントによる Web 連動型音楽配信企画}等のイベントが毎年開催されている。これらとの連携を図りながら公共交通情報を提供することにより利用促進を図る。

《目標1》 移動利便性の向上			
事業	内容	事業主体	実施時期
1-1	通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの改善	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R元年度以降随時実施
	西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ	県・倉吉市・交通事業者	H30年度検討/R元年度実施
1-2	河北地域へのバスの乗り入れ	県・倉吉市・交通事業者	H30～R元年度検討/R2年度以降随時実施
	病院と商業施設間の移動ダイヤの改善	県・市町・交通事業者	H30～R元年度検討/R2年度以降随時実施
1-3	倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善	県・市町・交通事業者	H30～R元年度検討/R2年度以降随時実施
	医療機関へのアクセス利便性の改善	県・市町・交通事業者	H30～R元年度検討/R2年度以降随時実施
1-4	観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R元年度以降随時実施
	観光客向けバスの発行・PR	県・市町・交通事業者	継続
	インバウンド対応の多言語化	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R元年度以降随時実施
	地域イベントとの連携	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R元年度以降随時実施
数値指標		バス利用者数割合	
算出方法		現状値(H28年度)	目標値(R6年度)
○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定		8.5	8.5
数値指標		住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)、公的資金投入額	
算出方法		現状値(R4年度)	目標値(R6年度)
○当該年度の各公共交通機関ごとの年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員は各交通事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定 ○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(バスは「バス利用者数割合」の数字を再掲)		バス 8.5回(再掲) 鉄道 10.8回 タクシー 2.7回 合計 22回	バス 8.5回(再掲) 鉄道 13.2回 タクシー 3.9回 合計 25.6回
○当該年度における国・県・各市町の公的資金投入額の合計 ○目標値は、直近の実績値である令和4年度を基準として設定		492百万円	492百万円

《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

①バス停及び主要拠点の待合環境整備

- 住民アンケート調査結果によると「バスの待合環境」に対する満足度が低いが、状況に応じて徐々に整備が進められている。引き続き上屋やベンチの整備、視認性の悪いバス停名表示の改善等を行っていく。
- 主要拠点については概ね環境整備が整っているが、主要観光地の最寄りバス停と併せてバリアフリー化や来訪者・外国人観光客にわかりやすい路線図、乗り換え情報、時刻表等の表示を行っていく。

②住民等との協働による待合環境整備

- バス停留所について、地域住民が計画から管理までの過程に参画し、自ら待合環境整備を行う制度を推進する。
- 倉吉市においては、バス停を地域や企業で設置する際、「倉吉市住民参画型・地域企業貢献型バス停留所上屋整備事業費補助金」の制度により、協働による待合環境整備を行っている。このような制度の構築、周知を行い、整備推進を図っていく。

③バス車両のバリアフリー化、UDタクシーの利活用の推進

- 高齢者や障がい者を含め、すべての人が乗りやすいようバス車両の低床化をさらに推進し、バス利用の体力的な負担の軽減化を図る。
- 公共交通において、バリアフリー化に対応しているUDタクシーの活用等を検討する。

事業2-2 乗り換え接続の改善

①乗り換え接続時間の短縮化

- 高校生の通学において、一部の地域では帰宅の際に乗り換えに30分以上の時間がかかるケースもあり、接続時間の短縮化が求められている。これらの接続の改善を図り、移動利便性の向上に努める。

②乗り換え情報の提供

- 乗り換えの際の接続時間を短縮し利便性を向上させても、その周知が十分でなければ利用に結びつかないことから乗換拠点を中心にバス乗降口付近での情報提供を積極的に行っていく。

表 26 バス停上屋修繕必要箇所名（H29年度）

市町名	整備必要箇所数	整備済箇所	整備率
倉吉市	ハツ屋(下り)	○	40.0%
	総合事務所(下り)	○	
	生田車庫		
	今西		
	倉吉バスセンター		
三朝町	南小学校前		0.0%
	三朝中学校前		
湯梨浜町	田後		20.0%
	長瀬西口		
	長瀬東口(上り)		
	宇谷(上り)		
	宇谷(下り)		
	宇谷東口		
	泊駅前	○	
	石脇(上り)		
	石脇車庫(上り)		
琴浦町	赤碓港入口		0.0%
	山川入口		
北栄町	なし		—
合計	19箇所	4箇所	21.0%



図 75 UDタクシー



図 76 倉吉駅バス乗場の表示

事業2-3 ICカードの導入に関する研究

①IC カードの導入可能性の研究

- 乗り換えが発生する場合、直通に比べて料金が割高になるといった格差が発生するため乗り換え割引等の対応が必要になるが、ICカードであればその設定が比較的簡単にでき乗務員の負担軽減にもつながる。
- 鳥取県西部・東部を含めた鳥取県全体として、ICカードの導入可能性について研究を進めている。本地域にあってもこれらの動きに併せ、各種勉強会や研究会・研修会へ積極的に参加し、引き続きICカードの導入可能性について研究していく。

《目標2》 乗り換え抵抗の低減化			
事業	内容	事業主体	実施時期
2-1	バス停及び主要拠点の待合環境整備	県・市町・交通事業者・住民	継続
	住民等との協働による待合環境整備	県・市町・交通事業者・住民	継続
	バス車両のバリアフリー化、UDタクシーの利活用推進	県・市町・交通事業者	継続
2-2	乗り換え接続時間の短縮化	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R元年度以降随時実施
	乗り換え情報の提供	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R元年度以降随時実施
2-3	ICカードの導入可能性の研究	県・市町・交通事業者	継続
数値指標		バス停環境整備箇所、バス利用者数割合	
算出方法		現状値(H28年度)	目標値(R6年度)
○整備が必要なバス停に対し当該年度までに整備が完了した割合(表20参照) ○各自治体の公共交通担当課で把握		21.0%	100.0%
○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定		8.5	8.5
数値指標		住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)	
算出方法		現状値(R4年度)	目標値(R6年度)
○当該年度の各公共交通機関ごとの年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員は各交通事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定 ○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(バスは「バス利用者数割合」の数字を再掲)		バス 8.5回(再掲) 鉄道 10.8回 タクシー 2.7回 合計 22回	バス 8.5回(再掲) 鉄道 13.2回 タクシー 3.9回 合計 25.6回

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

①自家用車送迎からバス利用への移行促進

○高校生・保護者アンケート調査結果から自家用車送迎による通学をバス通学に切り替える可能性があった。これを実現するため、路線の運行頻度が高くバス停に近い高校に絞り込んで、登下校時の通学便の充実や中学卒業時等にバス通学に関するチラシ配布等の情報提供を積極的に行い、自家用車送迎からJR・バス利用による通学への移行を促進する。

②割引定期の PR と利用促進

○高校生・保護者アンケート調査結果では、バス事業者が販売している割引定期の認知度があまり高くなかった。これらの割引定期は保護者の経済的負担の軽減化につながるだけでなくバス利用の動機づけにもなることからチラシ等による積極的なPRを行い利用を促進していく。

③新たな割引制度・助成制度の創設

○高校生が自家用車送迎による通学からバス通学に切り替える際の課題の一つとなるのが運賃負担の問題である。既存の割引制度に加え、例えば同時に通学する複数の子どもがいる場合、3人目以降の定期券を特別割引にしたり学期ごとの定期券を発行するなど新たな割引制度の創設をめざす。
○定期券購入費の一部を助成する制度等についても子育て支援等の観点も含めて各自治体で導入を検討する。

事業3-2 高齢者等のバス利用促進

①割引定期の PR と利用促進

○住民アンケート調査結果からバス事業者が販売している高齢者向けの割引定期の認知度はどれも1割程度の低い数値となっているため、バスのサービス水準の高い地域や団地との連携を図りながらこれらの定期券の周知に努め、バスの利用促進に取り組む。

②新たな利用助成制度の創設

○バスを利用しにくい公共交通空白地域においてはタクシー利用助成の充実を求める傾向にある。現状では一部の自治体で助成制度が導入されているが地域全体としてこれらの制度を拡充していく。

③運転免許証自主返納者等、移動困難者への対応

○運転免許証を自主返納すると移動手段を家族・知人の送迎か公共交通に頼らざるを得ない。全国的にも警察や自治体において免許返納者に対する様々な支援制度を実施し、高齢者の免許返納を促している。
○生活移動が可能な路線の確保を前提とし、免許返納者の自家用車の代替交通としてバス・タクシー利用助成等の取り組みを行っていく。

事業3-3 企業・事業所のバス利用促進

①企業・事業所への意識啓発の取り組み

- 企業のエコ通勤を促進するため、アンケート調査に協力いただいた企業・事業所を中心に意識啓発チラシを配布し、公共交通を利用した通勤の取り組みを拡大する。
- 法人・企業・団体等を対象とした「企業割引定期券」制度等を検討し、企業・団体等におけるバス利用の動機づけを行う。

②パーク&ライドの促進

- 勤務先の近くに駅・バス停があっても自宅付近になれば公共交通による通勤ができないことになる。このような状況に対応するためパーク&ライドの促進を図る。
- 具体的にはJRの駅や主要拠点周辺に駐車場を確保するとともにパーク&ライドによる公共交通利用を企業・事業所や住民にPRしていく。

事業3-4 バス体験活動の実施

①バスの乗り方教室・体験試乗会等の開催

- 小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室や実際に路線バスに乗り込んで体験する試乗会、イベント等の開催を通しバス利用への抵抗感をやわらげるとともにバス利用の動機づけを行う。
- 幅広い年代に公共交通利用への動機づけを行い公共交通機関への愛着を持ってもらうため、鳥取県のマスコットキャラクターである「トリピー」の公共交通利用促進バージョンである「交通トリピー」や国土交通省の公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」等のキャラクターをPRに活用するほか、必要に応じて新たなバス路線の愛称募集等を行い、バスについての関心を高めていくことなどを検討する。



図 77 バスの乗り方教室（倉吉市/H29年11月）



図 78 「とっとり環境まつり」でのバスの乗り方教室案内

②商業施設等とのタイアップによる利用促進

- 一定額買物や飲食をした場合にバスの回数券を配布したり、バスを利用して買い物に来た人への割引を実施するなど、商業施設等とタイアップした利用促進施策を展開する。

《目標3》 バス利用の促進			
事業	内容	事業主体	実施時期
3-1	自家用車送迎からバス利用への移行促進	県・市町・交通事業者・住民	H30年度以降随時実施
	割引定期のPRと利用促進	県・市町・交通事業者・住民	H30年度以降随時実施
	新たな割引制度・助成制度の創設	県・市町・交通事業者	H30～R 元年度検討/R2年度以降随時実施
3-2	割引定期のPRと利用促進	県・市町・交通事業者・住民	H30年度以降随時実施
	新たな利用助成制度の創設	県・市町・交通事業者	H30～R 元年度検討/R2年度以降随時実施
	運転免許証返納者等、移動困難者への対応	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R 元年度以降随時実施
3-3	企業・事業所への意識啓発の取り組み	県・市町・交通事業者	H30年度以降随時実施
	パーク＆ライドの促進	県・市町・交通事業者・住民	H30～R 元年度検討/R2年度以降随時実施
3-4	バスの乗り方教室・体験試乗会等の開催	県・市町・交通事業者・住民	継続
	商業施設等とのタイアップによる利用促進	県・市町・交通事業者・住民	H30年度検討/R 元年度以降随時実施
数値指標		バス通学生割合、バス利用者数割合	
算出方法		現状値(H29 年度)	目標値(R6 年度)
○本地域内9校の高校のバス通学生徒数÷総生徒数 ○本地域内9校へのアンケート調査で把握		9.5%	10.0%
○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定		8.5	8.5
数値指標		住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)、公的資金投入額	
算出方法		現状値(R4年度)	目標値(R6 年度)
○当該年度の各公共交通機関ごとの年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員は各交通事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定 ○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(バスは「バス利用者数割合」の数字を再掲)		バス 8.5 回(再掲) 鉄道 10.8 回 タクシー 2.7 回 合計 22 回	バス 8.5 回(再掲) 鉄道 13.2 回 タクシー 3.9 回 合計 25.6 回
○当該年度における国・県・各市町の公的資金投入額の合計 ○目標値は、直近の実績値である令和4年度を基準として設定		492 百万円	492 百万円

《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

①ICT 等を活用した情報提供の強化

○観光客や地域外の来訪者がバスを利用する際、スマホ等で路線や時刻、乗り継ぎの情報等を取得することが多い。これらに対応するためインターネット等を活用した情報提供の強化を図る。

②時刻表・バスマップの作成

○バス利用者の利便性向上を図るため地域住民をはじめ、観光客等にわかりやすい時刻表・バスマップ等の作成を行う。その際、短大や地元高校生との協働による作成手法も考えられる。

《目標4》 情報提供の強化			
事業	内容	事業主体	実施時期
4-1	ICT等を活用した情報提供の強化	県・市町・交通事業者	H30年度以降随時実施
	時刻表・バスマップの作成	県・市町・交通事業者	H30年度以降随時実施
数値指標		バスマップ配布枚数、バス利用者数割合	
算出方法		現状値(H28 年度)	目標値(R6 年度)
○本地域内で配布した時刻表・バスマップ等の配布枚数の累計 ○各自治体の公共交通担当課で把握		4,000 部/年	累計 20,000 部
○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定		8.5	8.5
数値指標		住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)	
算出方法		現状値(R4 年度)	目標値(R6 年度)
○当該年度の各公共交通機関ごとの年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員は各交通事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定 ○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(バスは「バス利用者数割合」の数字を再掲)		バス 8.5 回(再掲) 鉄道 10.8 回 タクシー 2.7 回 合計 22 回	バス 8.5 回(再掲) 鉄道 13.2 回 タクシー 3.9 回 合計 25.6 回

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

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**)

①【実施済】長大路線の効率化

ア. 赤碕線

- 赤碕線は琴浦町・北栄町と倉吉市を結ぶ広域移動の重要な路線となっているが、系統キロが長く運行便数も多いことから実車走行キロが他の路線に比べて長く経常欠損額も大きくなっている。
- 赤碕線の利用状況を細かくみると、倉吉市内のみで乗降する利用者の割合が上り下りとも4割近くあり、広域移動のための利用は6割程度にとどまっていることから広域移動での利用の少ない便については見直しを行っていく。

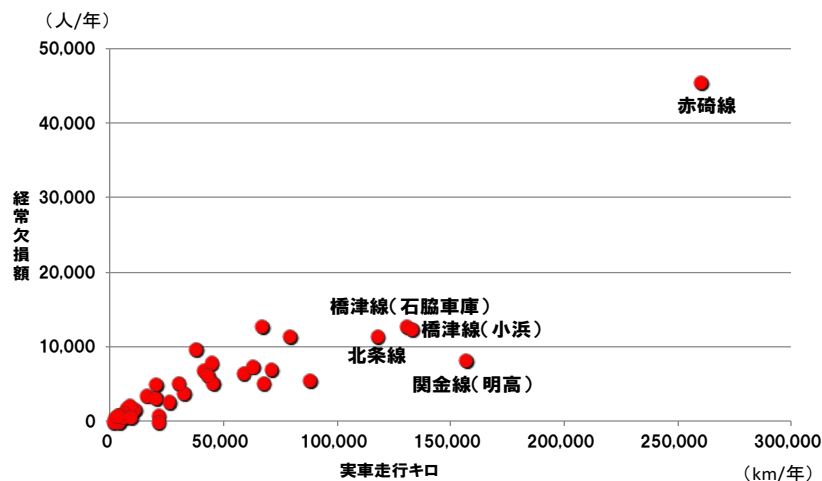


図 79 バス路線の実車走行キロと欠損額との関係

表 27 赤碕線の区間別利用者割合（H27 年度）

方向	区間	利用者数	割合
上り	琴浦町内のみでの乗降	24	18.3%
	北栄町内のみでの乗降	4	3.1%
	倉吉市内のみでの乗降	52	39.7%
	琴浦町⇒倉吉市間の乗降	19	14.5%
	琴浦町⇒北栄町間の乗降	9	6.9%
	北栄町⇒倉吉市間の乗降	23	17.6%
	合計	131	100.0%
下り	琴浦町内のみでの乗降	18	13.3%
	北栄町内のみでの乗降	3	2.2%
	倉吉市内のみでの乗降	52	38.5%
	倉吉市⇒北栄町間の乗降	29	21.5%
	倉吉市⇒琴浦町間の乗降	25	18.5%
	北栄町⇒琴浦町間の乗降	8	5.9%
	合計	135	100.0%

イ. 穴鴨線・小河内線

- 三朝町～倉吉市間を運行している4路線（上井・三朝線、三朝線、穴鴨線、小河内線）の内、利用の少ない小河内線と穴鴨線を町内路線に見直す。但し、高校生の通学や通院に利用されている穴鴨線の一部の便は従来通りの広域路線とする。
- 見直した路線のうち、小学生の登下校便は定時定路線の運行とし、それ以外の路線についてはデマンド型乗合タクシー方式として予約に応じて運行する。
- 見直した路線の沿線住民の広域移動については、町内に結節点（三朝町役場前）を設け、他の広域路線に乗り換えることで対応する。
- これにより、利用人数に応じた車両で、利用がある場合のみ運行することで効率的な運行が図れるだけでなく、当該路線沿線の公共交通空白地域の解消と、適切なダイヤ設定による町内移動利便性の向上を図ることができる。

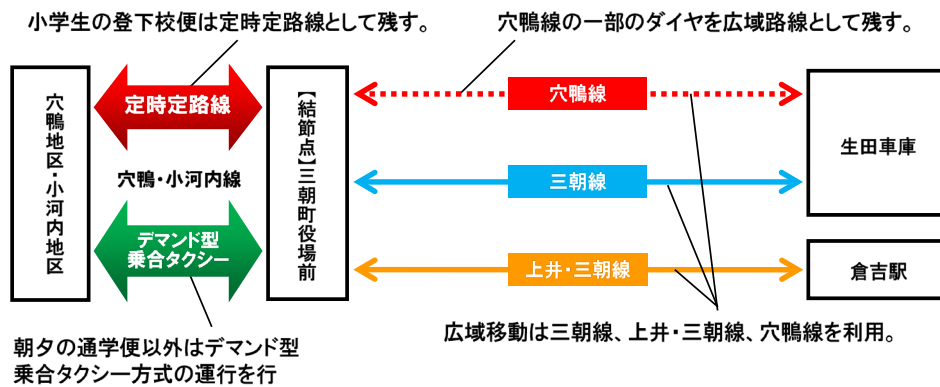


図 80 三朝町内路線の再編の考え方

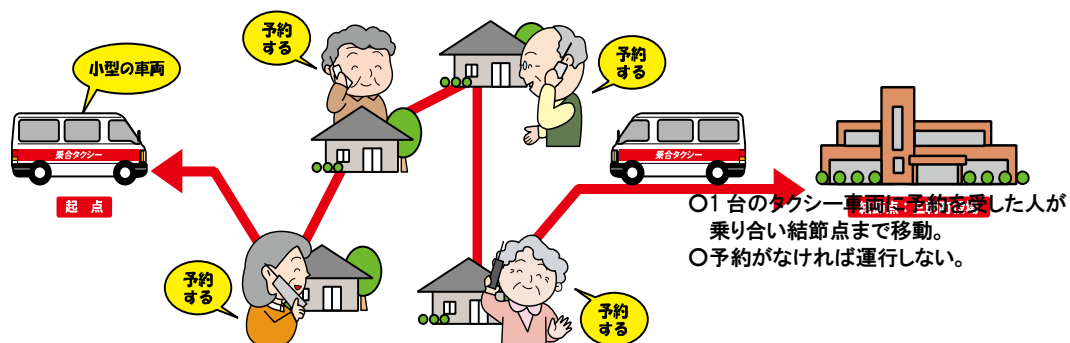


図 81 デマンド型乗合タクシー運行イメージ

②土日祝日のダイヤの見直し

- 平日と土日祝日ではバス利用の目的が異なることから、通勤や通学に対応した便数を見直し、買物利用の時間帯のダイヤの充実を図る。
- 観光客の利便性を考慮し、昼間の移動時間帯のダイヤ充実を図る。

③タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入

- バスが利用しにくい公共交通空白地域や効率の悪いバス路線の区間への乗合タクシーの導入、乗合タクシーでも非効率な地域へのタクシー助成の充実等、タクシーを活用した効率的な移動支援、運行形態の導入を進めていく。

④【実施済】中心市街地における過密ダイヤの緩和

- 中心市街地における過密ダイヤの緩和を図るため、倉吉市中心市街地内で最も便数の多い宮川町～新町の運行ルートの一部を時間帯によってパークスクエア経由や瀬崎町経由等に変更する。これにより過密ダイヤの緩和と中心市街地内の移動利便性向上を図る。
- 松崎線と関金線の時間帯が近接するダイヤを統合して北方入口～関金バスセンターの新たな路線を再編し、中心市街地の運行の効率化を図る。

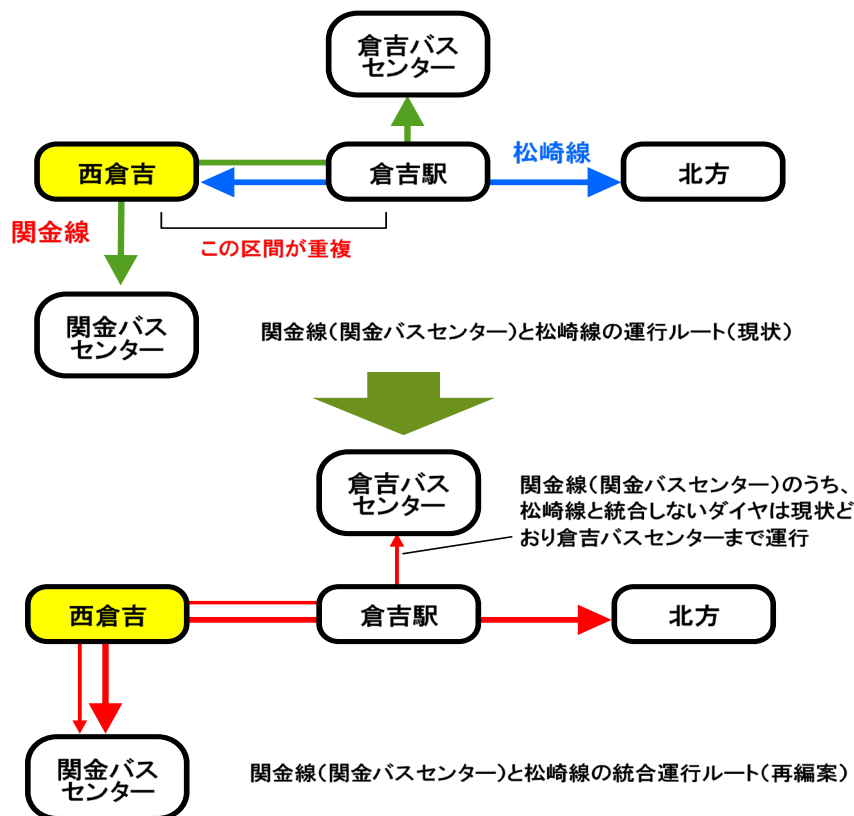


図 82 再編案の運行ルート

事業5-2 貨客混載の取り組み検討

①貨客混載の導入に向けた検討

○限られた輸送資源の有効活用や運送収入の向上による路線維持等を目的として、人とモノの輸送サービスを一元的に提供する貨客混載の導入に向けた検討を行う。



図 83 全但バスとヤマト運輸の提携事例（豊岡市）

《目標5》 効率的な運行の実現			
事業	内容	事業主体	実施時期
5-1	長大路線の効率化	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R 元年度以降随時実施
	土日祝日のダイヤの見直し	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R 元年度以降随時実施
	タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入	県・市町・交通事業者	H30～R 元年度検討/R2年度以降随時実施
	中心市街地における過密ダイヤの緩和	県・市町・交通事業者	H30～R 元年度検討/R2年度以降随時実施
5-2	貨客混載の導入に向けた検討	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R 元年度以降随時実施
数値指標		一般乗合バスの収支率、バス利用者数割合	
算出方法		現状値(H28 年度)	目標値(R6 年度)
○算定式：(一般乗合バス)経常収入÷経常経費 ○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		47.7%	50.0%
○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定		8.5	8.5
数値指標		住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)、公的資金投入額	
算出方法		現状値(R4年度)	目標値(R6 年度)
○当該年度の各公共交通機関ごとの年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員は各交通事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定 ○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(バスは「バス利用者数割合」の数字を再掲)		バス 8.5 回(再掲) 鉄道 10.8 回 タクシー 2.7 回 合計 22 回	バス 8.5 回(再掲) 鉄道 13.2 回 タクシー 3.9 回 合計 25.6 回
○当該年度における国・県・各市町の公的資金投入額の合計 ○目標値は、直近の実績値である令和4年度を基準として設定		492 百万円	492 百万円

《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

①公共交通利用促進に関する情報提供

- 地域住民へ各自治体の広報紙等で利用状況・補助金額の推移等の公共交通の情報提供を行い、公共交通への関心を喚起するとともに、利用することによって路線を守るという意識の醸成を図る。
- 観光地ごとや買物先別等、目的別に公共交通の利用パターンを提示するなど、住民ニーズに応じた公共交通手段のPRを検討する。

②住民との協働による運行のしくみづくりの研究

- 公共交通空白地域や需要の少ない地域について、NPOや地域自治組織によるボランティア輸送等、住民との協働による運行のしくみを検討する。

③住民等との協働による待合環境整備への協力

- バス停の設置や環境整備にあたっては、学生の公共交通への理解促進の観点から、地元高校や短大などからバス停のデザインや活用方法などについてアイデアを募るなど、生徒や学生との協働による取り組みを検討する。

事業6-2 持続可能な運行体制支援

①ドライバーの確保・育成支援

- バスやタクシーのドライバー不足が全国的に広がっており、乗務員の確保・育成が急務となっている。安定的な運行を維持していくため、自動車学校やハローワーク等との連携、PR活動の強化、免許取得費用の助成等を実施し交通事業者への支援を行っていく。

《目標6》 路線維持のしくみづくり			
事業	内容	事業主体	実施時期
6-1	公共交通利用促進に関する情報提供	県・市町・交通事業者	H30年度以降随時実施
	住民との協働による運行のしくみづくりの研究	県・市町・交通事業者・住民	H30～R元年度検討/R2年度以降随時実施
	住民等との協働による待合環境整備への協力	県・市町・交通事業者・住民	継続
6-2	ドライバーの確保・育成支援	県・市町・交通事業者	H30～R元年度検討/R2年度以降随時実施
数値指標		広報紙によるPR回数、バス利用者数割合	
算出方法		現状値(H28年度)	目標値(R6年度)
○本地域内各自治体の広報紙への年間掲載回数の累計 ○各自治体の公共交通担当課で把握する		1回/年	累計5回
○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定		8.5	8.5
数値指標		住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)、公的資金投入額	
算出方法		現状値(R4年度)	目標値(R6年度)
○当該年度の各公共交通機関ごとの年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員は各交通事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定 ○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(バスは「バス利用者数割合」の数字を再掲)		バス 8.5回(再掲) 鉄道 10.8回 タクシー 2.7回 合計 22回	バス 8.5回(再掲) 鉄道 13.2回 タクシー 3.9回 合計 25.6回
○当該年度における国・県・各市町の公的資金投入額の合計 ○目標値は、直近の実績値である令和4年度を基準として設定		492百万円	492百万円

7. 事業実施スケジュール

○本計画の実施スケジュールを以下のように設定する。

事業名	事業内容	事業主体				実施スケジュール							
		県	市町	事業者	住民	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	
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													
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	●	●	●		検討	随時実施						
	西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ	●	●	●		検討	随時実施						
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	●	●	●		検討	随時実施						
	病院と商業施設間の移動ダイヤの改善	●	●	●		検討	随時実施						
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	●	●	●		検討	随時実施						
	医療機関へのアクセス利便性の改善	●	●	●		検討	随時実施						
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	●	●	●		検討	随時実施						
	観光客向けバスの発行・PR	●	●	●		継続							
	インバウンド対応の多言語化	●	●	●		検討	随時実施						
	地域イベントとの連携	●	●	●		検討	随時実施						
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	●	●	●	●	継続							
	住民等との協働による待合環境整備	●	●	●	●	継続							
	バス車両のバリアフリー化、UD タクシーの利活用の推進	●	●	●		継続							
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	●	●	●		検討	随時実施						
	乗り換え情報の提供	●	●	●		検討	随時実施						
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	●	●	●		継続							
基本方針2：戦略的な施策展開による公共交通の利用促進													
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	●	●	●	●	随時実施							
	割引定期のPRと利用促進	●	●	●	●	随時実施							
	新たな割引制度・助成制度の創設	●	●	●		検討	随時実施						
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	●	●	●	●	随時実施							
	新たな利用助成制度の創設	●	●	●		検討	随時実施						
	運転免許証自主返納者等、移動困難者への対応	●	●	●		検討	随時実施						
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	●	●	●		随時実施							
	パーク＆ライドの促進	●	●	●	●	検討	随時実施						
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	●	●	●	●	継続							
	商業施設等とのタイアップによる利用促進	●	●	●	●	検討	随時実施						
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	●	●	●		随時実施							
	時刻表・バスマップの作成	●	●	●		随時実施							
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													
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	●	●	●		検討	随時実施						
	土日祝日のダイヤの見直し	●	●	●		検討	随時実施						
	タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入	●	●	●		検討	随時実施						
	中心市街地における過密ダイヤの緩和	●	●	●		検討	随時実施						
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	●	●	●		検討	随時実施						
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	●	●	●		随時実施							
	住民との協働による運行のしくみづくりの研究	●	●	●	●	検討	随時実施						
	住民等との協働による待合環境整備への協力	●	●	●	●	継続							
	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	●	●	●		検討	随時実施					

※事業者には「バス事業者」「タクシー事業者」「鉄道事業者」が含まれ、事業内容に応じて事業主体となる

8. 計画の推進体制と評価・検証

8-1 計画推進体制

○本計画の推進及び進捗状況の管理は、「鳥取県中部地域公共交通協議会」が行うこととする。PDCAサイクルに基づき、鳥取県中部地域公共交通協議会では年度ごとに進捗状況を把握し、計画が適正に行われるよう関係機関との調整を行う。

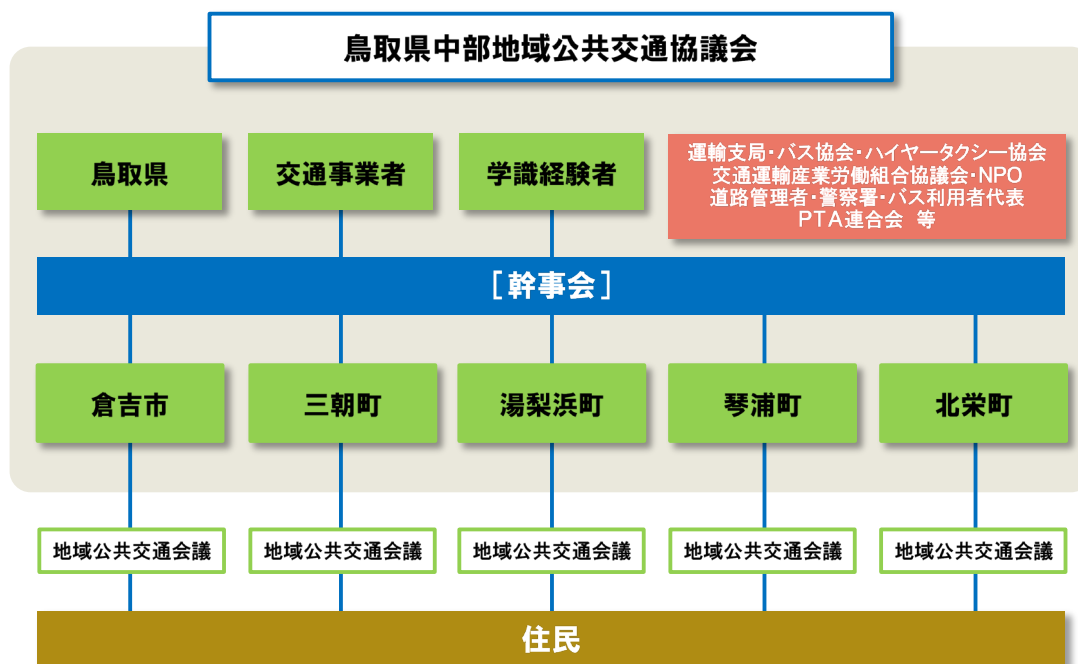


図 84 「鳥取県中部地域公共交通協議会」の構成図

8-2 事業進捗状況の評価・検証

8-2-1 成果指標の評価・改善

○設定した成果指標である「バス利用者数割合」「バス通学生割合」「収支率」については、事業実施から2年後に「鳥取県中部地域公共交通協議会」で評価を行い、見直しの必要があれば改善計画を立案し、随時改善を行っていく。

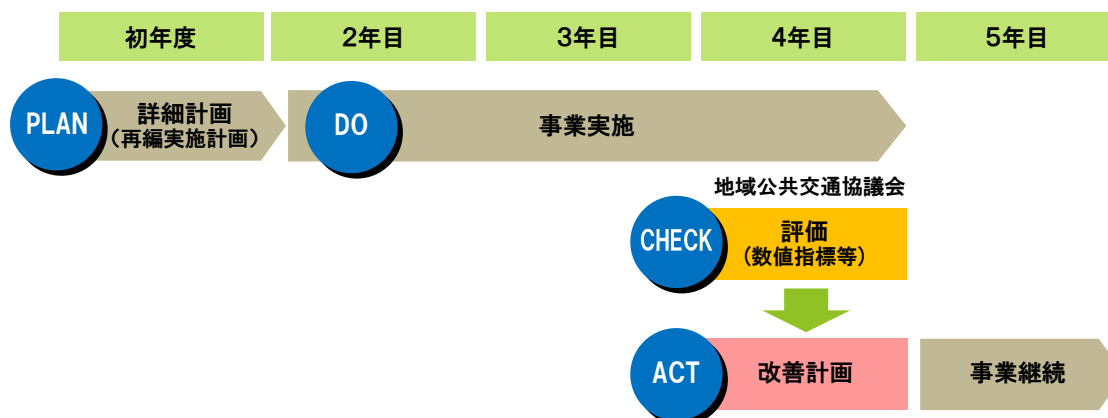


図 85 成果指標の評価・改善

8-2-2 プロセス指標の評価・改善

○設定したプロセス指標である「バス停環境整備箇所数」「時刻表・バスマップの配布枚数」「広報紙によるPRの回数」については、「鳥取県中部地域公共交通協議会」において前年度の進捗状況の確認と評価を行い、適宜改善しながら継続していく。

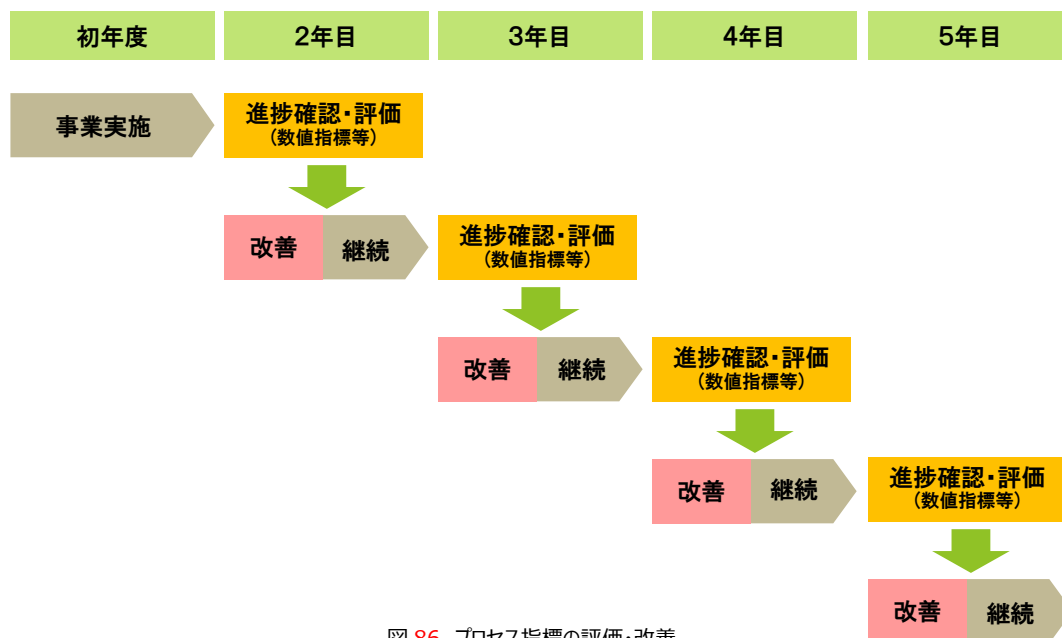


図 86 プロセス指標の評価・改善

表 28 事業評価・改善計画の年間スケジュール

月	議会	生活交通確保に係る地域協議会(県)	鳥取県中部地域公共交通協議会
4月	6月補正予算		
5月			○前年度事業進捗状況の確認・評価 ○路線、ダイヤの変更確認 ○国庫補助要件と実績の照合
6月		○次年度補助路線等の協議	○次年度補助路線等の承認、国への提出
7月	9月補正予算		
8月		○10月ダイヤ改正等の協議	
9月			
10月	12月補正予算		
11月			
12月			○事業実施結果を踏まえた改善計画の検討
1月	当初予算・2月補正予算	○事業評価等の協議	
2月		○4月ダイヤ改正等の協議	
3月			

※数値指標の評価時には、国庫補助路線が補助要件を満たしているかどうかについても併せて確認する。

協議事項

鳥取県中部地域公共交通計画別紙（旧生活交通確保維持改善計画）について

1 趣 旨

町営バス運行経費に係る国庫補助を受けるため、鳥取県中部地域公共交通計画別紙の内容について本協議会の承認を得るもの。

昨年度までは三朝町生活交通確保維持改善計画（三朝町地域内フィーダー系統確保維持計画）を策定していたところであるが、地域公共交通計画と補助制度の連動化（協議事項 1）に伴い、同計画が「鳥取県中部地域公共交通計画」の「別紙」となった（内容は概ね同じ）。

なお、国庫補助が受けられるのは令和 7 年 3 月までであるため、令和 7 年 4 月以降は県補助金の利用に向けて調整中。

2 計画期間

令和 6 年 10 月 1 日～令和 7 年 9 月 30 日

3 計画内容

鳥取県中部地域公共交通計画別紙 …資料 4 のとおり

(1) 変更箇所

令和 6 年度計画をベースに、下記のとおり修正を行う。（変更箇所は赤字で表記）

区分	変更点（令和 6 年度計画→令和 7 年度計画）
名称	鳥取県中部地域公共交通協議会名義に変更
2. (1) 事業の目標	・ 向こう 3 年間（令和 6 年度～8 年度）の目標値については、直近の 令和 5 年度実績を目標値とし、年度推移は維持
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体	・ 実施主体を追記（すべて三朝町）
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法	・ 項目追加に伴い評価手法について記載
18. 協議会の開催状況と主な議論	・ 令和 5 年度から現在までの協議会開催状況を追記
19. 利用者等の意見の反映状況	・ 令和 5 年度から現在までの意見反映状況を追記
表 1 運行系統の概要及び運送予定者	・ 計画運行日数及び回数を令和 7 年度分に変更
添付資料	・ 徳本線の「三朝中学校前」バス停追加（R6. 2. 1～）、「吉水医院前」バス停廃止（協議事項 3）を反映
その他	・ 時点更新に伴う字句修正

(2) 関係資料

- ・ 鳥取県中部地域公共交通計画別紙

- ・表 1 運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）
- ・表 5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
- ・添付資料（乗降ポイント位置図、時刻表、運行系統図、バス停間距離、運賃表）

令和6年6月 日

(名称) 鳥取県中部地域公共交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

三朝町は、4つの谷沿いに日ノ丸バス（4路線バス）が走り、本町民の生活圏域でもある倉吉市に繋がるよう公共交通網が広がっている。この公共交通により倉吉市内の総合病院・大規模なショッピングセンターに繋がることで、本町住民の日常生活機能は維持できている。また、町内に高等学校が無いため、高校への通学についても唯一の交通手段であり、車を運転できない高齢者や学生を中心に、生活に必要不可欠な公共交通として機能している。

令和元年度に策定（令和3年度に一部改正）した「鳥取県中部地域公共交通利便増進実施計画」では、本町の地形上、無駄の多い路線バスの系統を見直し、より効率的な公共交通の確保を目指すもので、生活圏域である倉吉市と本町をつなぐ幹線を三朝線と上井・三朝線に絞り込み、その幹線につながる小河内線及び穴鴨線については、市町村運営有償運送を運行することによりフィーダー化を実現するものであるが、小河内線及び穴鴨線沿線住民の通院・買い物・通学を継続して確保するためには、これを安定して運営することが重要である。

このことから、地域公共交通確保維持事業により、小河内線及び穴鴨線の路線を維持し、住民生活の交通手段として存続させることを目的とする。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

79 条路線については、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5年度実績を目標値とし、7 系統で年間 3,754 便、年間 4,270 人の利用とする。

年度推移については維持とする。

7 9 条路線 運行系統名	令和7年度目標 人/年間	令和8年度目標 人/年間	令和9年度目標 人/年間
小河内線系統①	600	600	600
小河内線系統②	1,138	1,138	1,138
小河内線系統③	7	7	7
穴鴨線系統①	1,030	1,030	1,030
穴鴨線系統②	962	962	962
穴鴨線系統③	172	172	172
徳本線	361	361	361
計	4,270	4,270	4,270

4 条路線で令和 3 年に再編した部分については、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 5 年度実績を目標値とし、系統④では年間 240 便で 1,149 人、系統⑤では年間 362 便で 6,856 人の乗降を見込み、2 系統で年間 8,005 人の利用とする。年度推移については維持とする。

4 条路線 運行系統名	令和 7 年度目標 人/年間	令和 8 年度目標 人/年間	令和 9 年度目標 人/年間
穴鴨線系統④	1,149	1,149	1,149
穴鴨線系統⑤	6,856	6,856	6,856
計	8,005	8,005	8,005

(2) 事業の効果

この市町村運営有償運送 3 路線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。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・町営バスの利用方法をまとめたチラシを作成し、町民に配布する。(三朝町)
- ・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。(三朝町)
- ・広報紙に定期的に関連記事を掲載し、利用促進に努める。(三朝町)
- ・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。(三朝町)
- ・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。(三朝町)
- ・県中部地域公共交通協議会が実施するノーマイカー運動の取組みに参画する。(三朝町)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

別添の表 1 のとおり。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

三朝町が、運行経費から運行収入及び国庫補助金を差し引き、負担することとする。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・利用者アンケート（車内聞き取りアンケート等）

7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
(記載例) 表5を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし

(2) 事業の効果

※該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

・令和元年 7月 9日 (第1回)	協議会設立、事業内容について協議
・令和元年 11月 28日 (第2回)	三朝町公共交通再編について協議
・令和2年 3月 25日 (第3回)	三朝町公共交通再編計画を策定
・令和2年 10月 9日 (第1回)	小河内線・穴鴨線再編について協議
・令和3年 3月 23日 (第2回)	小河内線・穴鴨線再編計画を策定
・令和3年 5月 25日 (第1回)	R4フィーダー計画の承認、 町有償運送の登録について承認
・令和3年 6月 4日 (第2回) 書面	町有償運送の運賃に関する合意
・令和3年 8月 23日 (第3回) 書面	路線バス停留所の共用に関する合意
・令和4年 1月 26日 (第4回) 書面	三朝町生活交通確保維持改善計画の事業評価
・令和4年 3月 23日 (第5回)	町営バスの利用状況、要望について協議
・令和4年 6月 27日 (第1回) 書面	R5フィーダー計画の承認
・令和5年 1月 11日 (第2回)	町営バス利用状況、ルート変更協議、事業評価
・令和5年 6月 5日 (第1回)	R6フィーダー計画、町有償運送更新の承認
・令和5年 8月 31日 (第2回) 書面	路線バス停留所の共用に関する合意
・令和6年 1月 11日 (第3回)	町営バス利用状況、停留所追加協議、事業評価
・令和6年 5月 30日 (第1回)	R7フィーダー計画、地域公共交通計画の承認

19. 利用者等の意見の反映状況

令和元年9月	町内バス路線全便についてバス乗降調査を実施
令和元年9月	乗降調査に併せて利用者にアンケートを実施
令和2年6月	利用者に対して個別訪問による聞き取り調査を実施
令和3年1月	地域協議会総会（賀茂、竹田、高勢、三朝）で意見交換
令和3年2月	町広報紙による広報
令和3年7月	町営バスの愛称募集
令和3年9月	利用者に対して個別訪問による乗り方サポート、ニーズ把握
令和3年9月	各集落・老人クラブ等で説明会を実施
令和3年9・10・11月	町広報紙による広報
令和4年9月	小河内線利用者に対するニーズ調査を実施
令和5年3月	ニーズ調査を踏まえ、小河内線の一部ルートを変更
令和5年3月	町広報紙による広報
令和6年2月	町広報紙による広報
令和6年2月	利用者の要望を受け、徳本線の停留所を追加
令和6年4月	町広報紙による広報

運行開始以降、窓口や集落から寄せられた意見・要望を蓄積し、本協議会の議題として取り上げている。

このうち、小河内線の一部ルート変更が見直し案件となり、年間の利用実績と利用者のニーズ調査を踏まえた結果、令和5年3月からルートを変更するに至った。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 鳥取県東伯郡三朝町大瀬 999-2

(所 属) 三朝町 企画健康課

(氏 名) 石井 和志

(電 話) 0858-43-3506

(e-mail) kikaku@town.misasa.tottori.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
三朝町	三朝町	(1) 小河内線系統①	三朝町役場内	森公民館前 鎌田公民館 前	実光	往21.6km 復21.6km	365日	714回	○		路線不定期運行	①②(1)	補助対象地域間幹線バス 日ノ丸バス上井三朝線及び三朝線 三朝町役場前バス停と接続	
	三朝町	(2) 小河内線系統②	三朝町役場内	森・鎌田	実光	往11.4km 復 - km	240日	120回	○		路線不定期運行	①②(1)	補助対象地域間幹線バス 日ノ丸バス上井三朝線及び三朝線 三朝町役場前バス停と接続	
	三朝町	(3) 小河内線系統③	三朝町役場内	森・鎌田	実光	往11.4km 復 - km	125日	61回	○		路線定期運行	①②(1)	補助対象地域間幹線バス 日ノ丸バス上井三朝線及び三朝線 三朝町役場前バス停と接続	
	三朝町	(4) 穴鴨線系統①	三朝町役場内	三朝町役場内	大谷入口	往31.9km 復31.9km	365日	321回	○		路線不定期運行	①②(1)	補助対象地域間幹線バス 日ノ丸バス上井三朝線及び三朝線 三朝町役場前バス停と接続	
	三朝町	(5) 穴鴨線系統②	穴鴨公会堂前	穴鴨公会堂前	三朝町役場前	往11.1km 復 - km	125日	120回	○		路線定期運行	①②(1)	補助対象地域間幹線バス 日ノ丸バス上井三朝線及び三朝線 三朝町役場前バス停と接続	
	三朝町	(6) 穴鴨線系統③	大谷入口	大谷入口	三朝町役場前	往18.2km 復 - km	240日	61回	○		路線定期運行	①②(1)	補助対象地域間幹線バス 日ノ丸バス上井三朝線及び三朝線 三朝町役場前バス停と接続	
	日ノ丸自動車(株)	(7) 穴鴨線系統④	大谷入口	大谷入口	三朝町役場前	往18.2km 復 - km	240日	120回	○		路線定期運行	①②(1)	補助対象地域間幹線バス 日ノ丸バス上井三朝線及び三朝線 三朝町役場前バス停と接続	
	日ノ丸自動車(株)	(8) 穴鴨線系統⑤	木地山	木地山	三朝町役場内	往21.3km 復 - km	365日	181回	○		路線定期運行	①②(1)	補助対象地域間幹線バス 日ノ丸バス上井三朝線及び三朝線 三朝町役場前バス停と接続	
	三朝町	(9) 徳本線	三朝町役場内	三朝町役場内	三朝温泉病院	往3.2km 復3.2km	240日	480回			路線定期運行	①②(1)	補助対象地域間幹線バス 日ノ丸バス上井三朝線及び三朝線 三朝町役場前バス停と接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	三朝町
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	6,060
交通不便地域等	6,060

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
6,060人	全域	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
鳥取県中部地域公共交通計画	平成30年3月30日	
鳥取県中部地域公共交通利便増進実施計画	令和3年5月31日	令和4年度

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）⑪））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

運行回数の算定資料

(79条)

	平日運行回数		休日運行回数		年末年始運休回数		合計 運行回数	不定期運行 按分	計画 運行回数
	上り	下り	上り	下り	上り	下り			
小河内線系統①	480.0	480.0	125.0	125.0	0.0	0.0	1,210.0	0.59	714.0
小河内線系統②	0.0	120.0	0.0	0.0	-	-	120.0	-	120.0
小河内線系統③	0.0	0.0	62.5	0.0	-1.5	-	61.0	-	61.0
穴鴨線系統①	120.0	120.0	62.5	125.0	0.0	0.0	427.5	0.75	321.0
穴鴨線系統②	120.0	0.0	0.0	0.0	-	-	120.0	-	120.0
穴鴨線系統③	0.0	0.0	62.5	0.0	-1.5	-	61.0	-	61.0
徳本線	240.0	240.0	0.0	0.0	-	-	480.0	-	480.0
計	960.0	960.0	312.5	250.0	-3.0	0.0	2,479.5		1,877.0

①年間日数	365 日/年	閏年
②年間休日日数	125 日/年	8/13~15,1/1~3は土日祝扱い
③年間平日日数	240 日/年	①-②

年末年始運行体制 (79条)

12/31・・・始発地を18:00まで運行

1/1~3・・・土日祝ダイヤで始発地を10:00~17:00の間運行

削減ダイヤ

→小河内線系統③は1/1~3の間、実光発7:17を運休 (0.5回×3日間)

→穴鴨線系統③は1/1~3の間、木地山発8:15を運休 (0.5回×3日間)

(4条)

	平日運行回数		休日運行回数		年末年始運休回数		合計 運行回数
	上り	下り	上り	下り	上り	下り	
穴鴨線系統④	120.0	-	0.0	-	0.0	-	120.0
穴鴨線系統⑤	120.0	-	62.5	-	-1.5	-	181.0
計	240.0	0.0	62.5	0.0	-1.5	0.0	301.0

①年間日数	365 日/年	閏年
②年間休日日数	125 日/年	8/13~15,1/1~3は土日祝扱い
③年間平日日数	240 日/年	①-②

年末年始運行体制 (4条)

12/31・・・始発地を18:00まで運行

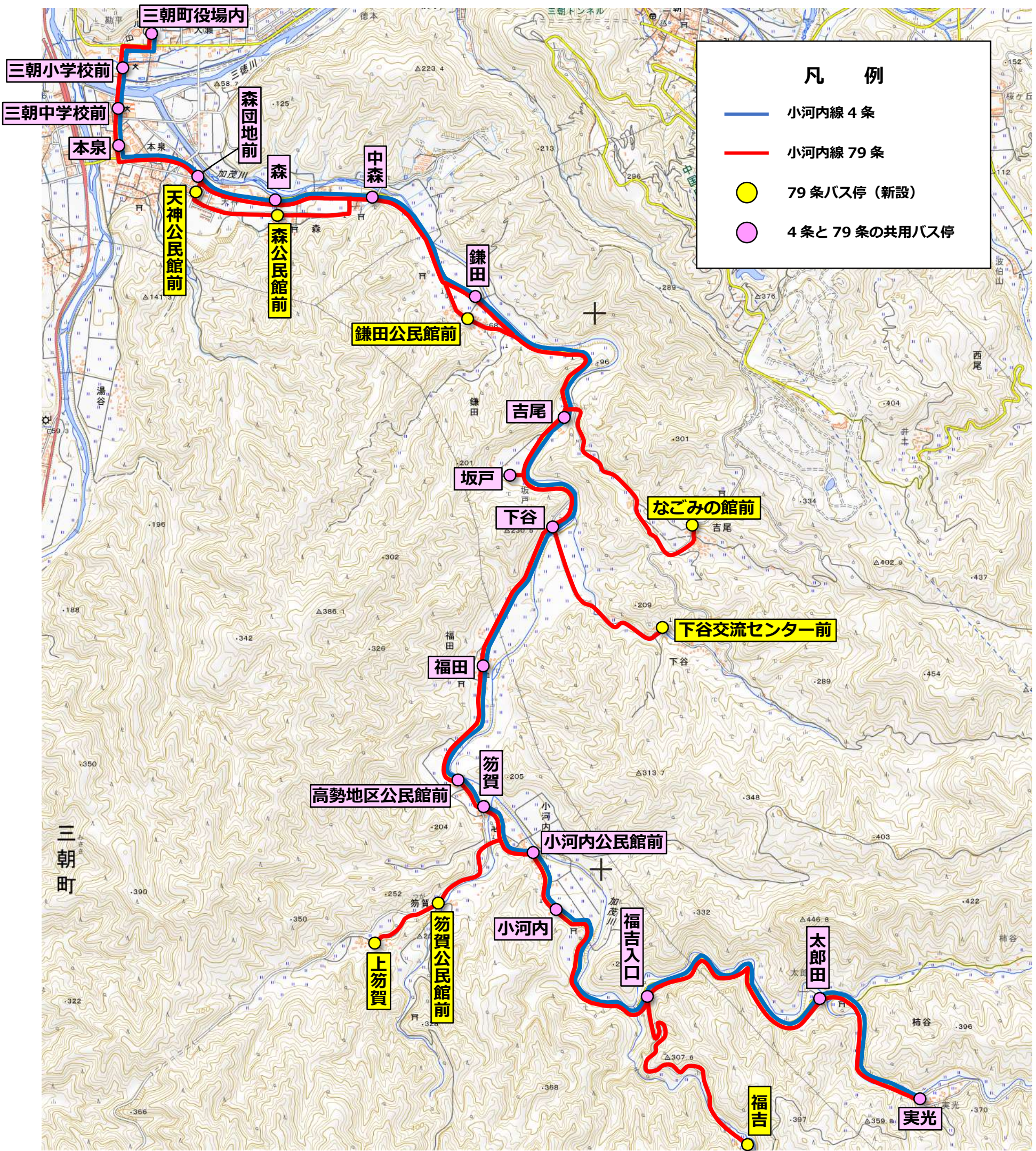
1/1~3・・・土日祝ダイヤで始発地を10:00~17:00の間運行

削減ダイヤ

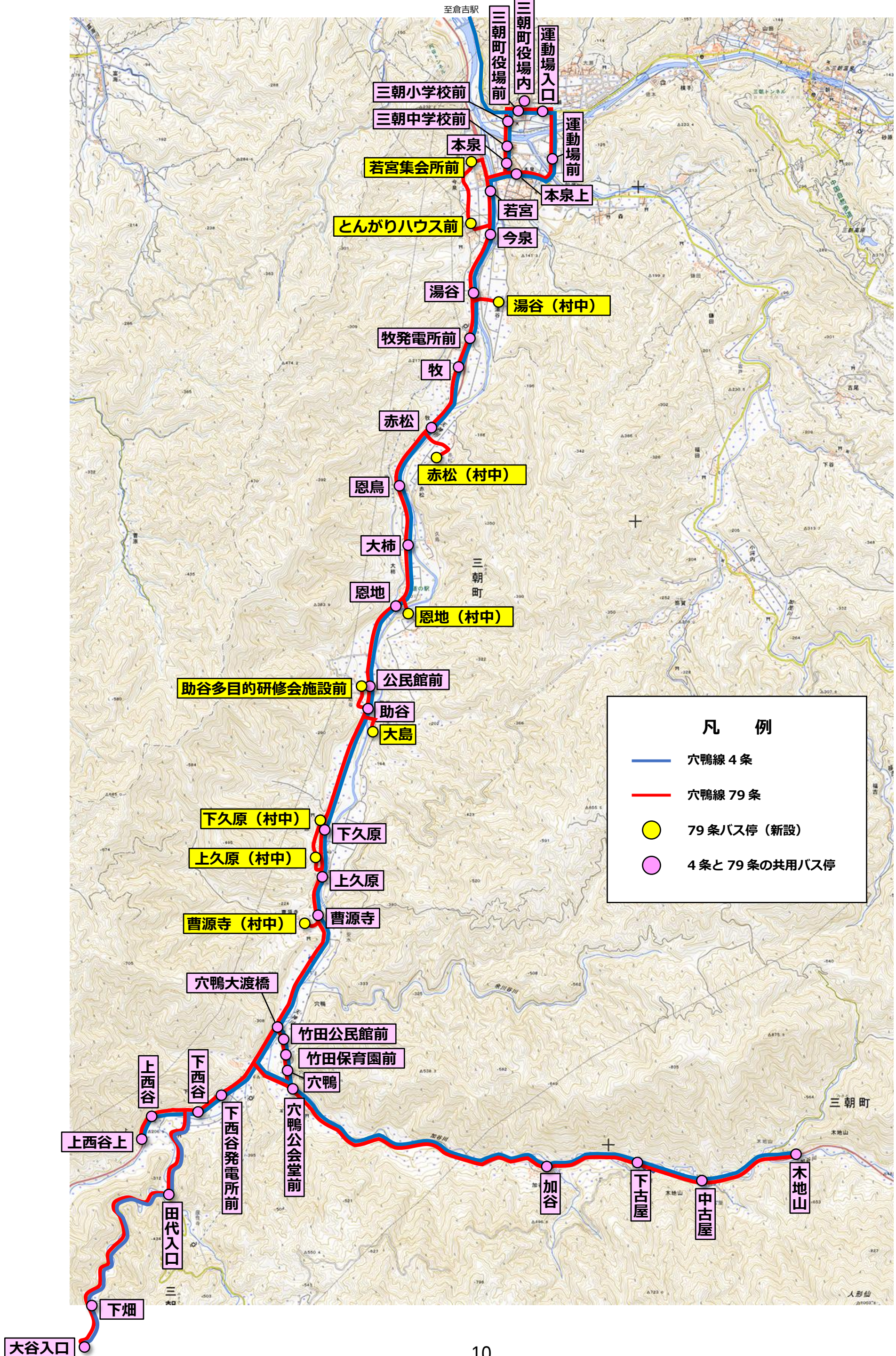
→穴鴨線系統④は年末年始運休は該当なし

→穴鴨線系統⑤は1/1~3の間、木地山発7:03を運休 (0.5回×3日間)

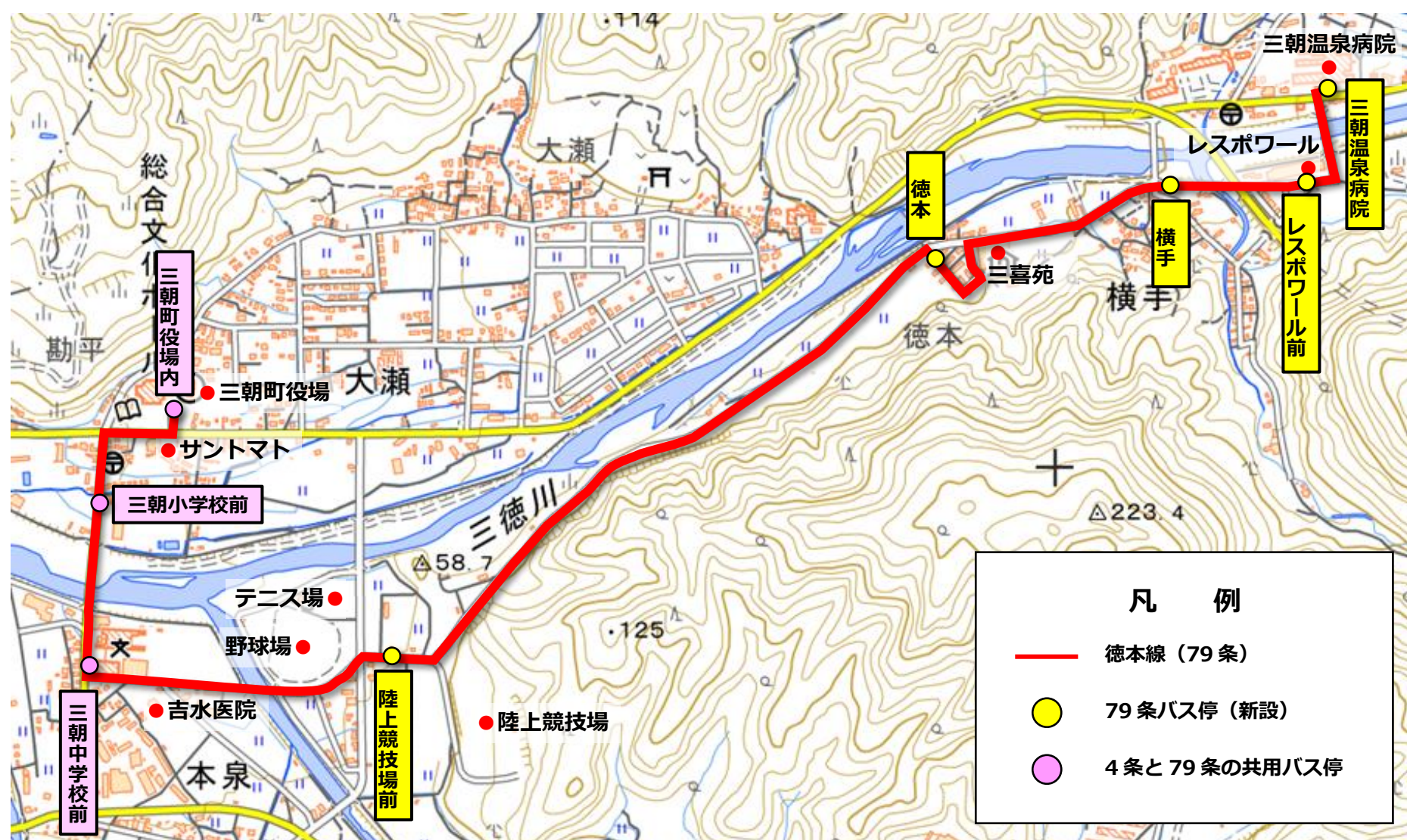
小河内線 乗降ポイント位置図



穴鴨線 乗降ポイント位置図



徳本線 乗降ポイント位置図



小河内線時刻表(平日)

平日(下り) 三朝町役場⇒実光

No	バス停名	1便	2便	3便	4便	5便
	種別	79条	79条	79条	79条	79条
	使用車両	小型	小型	小型	小型	小型
	運賃制	定額制	定額制	定額制	定額制	定額制
	運行形態	定+デ	定+デ	定+デ	定+デ	定+デ
	フィーダー系統	①	①	②	①	①
	運賃体系	A	A	B	A	A
1	三朝町役場内	10:25	13:15	15:40	16:45	17:50
2	三朝町役場前	↓	↓	↓	↓	↓
3	三朝小学校前	10:27	13:17	15:42	16:47	17:52
4	三朝中学校前	10:28	13:18	15:43	16:48	17:53
5	本泉	10:29	13:19	15:44	16:49	17:54
6	森団地前	デマンド	デマンド	15:45	デマンド	デマンド
7	天神公民館前			↓		
8	森	↓	↓	15:45	↓	↓
9	森公民館前	デマンド	デマンド	↓	デマンド	デマンド
10	中森			15:46		
11	鎌田	↓	↓	15:47	↓	↓
12	鎌田公民館前	デマンド	デマンド	↓	デマンド	デマンド
13	なごみの館前			↓		
14	吉尾			15:49		
15	坂戸			15:50		
16	下谷			15:51		
17	下谷交流センター前			↓		
18	福田			15:53		
19	高勢地区公民館前			15:54		
20	笏賀			15:54		
21	笏賀公民館前			↓		
22	上笏賀			↓		
23	小河内公民館前			15:54		
24	小河内			15:55		
25	福吉入口			デマンド		
26	福吉			↓		
27	太郎田			デマンド		
28	実光					

平日(上り) 実光⇒三朝町役場

No	バス停名	1便	2便	3便	4便	5便
	種別	4条	79条	79条	79条	79条
	使用車両	大型	小型	小型	小型	小型
	運賃制	距離+定額	定額制	定額制	定額制	定額制
	運行形態	定時	デマンド	デマンド	デマンド	デマンド
	フィーダー系統	—	①	①	①	①
	運賃体系	D	A	A	A	A
1	実光	7:17	8:10	11:00	13:40	16:10
2	太郎田	7:19	デマンド	デマンド	デマンド	デマンド
3	福吉入口	7:22				
4	福吉	↓				
5	小河内	7:24				
6	小河内公民館前	7:25				
7	上笏賀	↓				
8	笏賀公民館前	↓				
9	笏賀	7:26				
10	高勢地区公民館前	7:26				
11	福田	7:27				
12	下谷	7:29				
13	下谷交流センター前	↓				
14	坂戸	7:30				
15	吉尾	7:31				
16	なごみの館前	↓				
17	鎌田	7:33	↓	↓	↓	↓
18	鎌田公民館前	↓	デマンド	デマンド	デマンド	デマンド
19	中森	7:34				
20	森	7:35	↓	↓	↓	↓
21	森公民館前	↓	デマンド	デマンド	デマンド	デマンド
22	天神公民館前	↓				
23	森団地前	7:35				
24	本泉	7:36				
25	三朝中学校前	7:37				
26	三朝小学校前	7:38				
27	運動場前	↓	↓	↓	↓	↓
28	運動場入口	↓	↓	↓	↓	↓
29	三朝町役場内	7:40	デマンド	デマンド	デマンド	デマンド
30	三朝町役場前	↓				
31	卸団地	7:44				
32	竹田橋	7:47				
33	山根パープルタウン前	7:49				
34	倉吉駅	7:52				

小河内線時刻表(土日祝日)

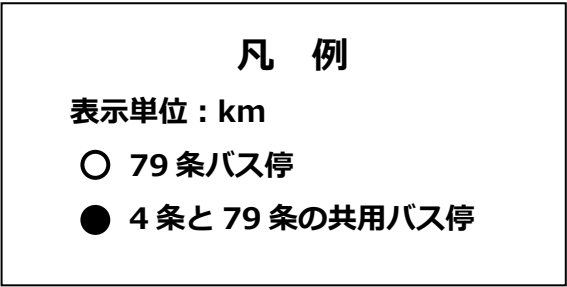
土日祝日(下り) 三朝町役場⇒実光

No	バス停名	1便	2便
	種別	79条	79条
	使用車両	小型	小型
	運賃制	定額制	定額制
	運行形態	定+デ	定+デ
	フィーダー系統	①	①
	運賃体系	A	A
1	三朝町役場内	10:25	15:40
2	三朝町役場前	↓	↓
3	三朝小学校前	10:27	15:42
4	三朝中学校前	10:28	15:43
5	本 泉	10:29	15:44
6	森 団 地 前	デマンド	デマンド
7	天神公民館前		
8	森	↓	↓
9	森 公 民 館 前	デマンド	デマンド
10	中 森		
11	鎌 田	↓	↓
12	鎌田公民館前	デマンド	デマンド
13	なごみの館前		
14	吉 尾		
15	坂 戸		
16	下 谷		
17	下谷交流センター前		
18	福 田		
19	高勢地区公民館前		
20	笏 賀		
21	笏賀公民館前		
22	上 笏 賀		
23	小河内公民館前		
24	小 河 内		
25	福 吉 入 口		
26	福 吉		
27	太 郎 田		
28	実 光		

土日祝日(上り) 実光⇒三朝町役場

No	バス停名	1便	2便	3便
	種別	79条	79条	79条
	使用車両	小型	小型	小型
	運賃制	定額制	定額制	定額制
	運行形態	定時	デマンド	デマンド
	フィーダー系統	③	①	①
	運賃体系	B	A	A
1	実 光	7:17	11:00	16:10
2	太 郎 田	7:19	デマンド	デマンド
3	福 吉 入 口	7:22		
4	福 吉	↓		
5	小 河 内	7:24		
6	小河内公民館前	7:25		
7	上 笏 賀	↓		
8	笏賀公民館前	↓		
9	笏 賀	7:26		
10	高勢地区公民館前	7:26		
11	福 田	7:27		
12	下 谷	7:29		
13	下谷交流センター前	↓		
14	坂 戸	7:30		
15	吉 尾	7:31		
16	なごみの館前	↓		
17	鎌 田	7:33	↓	↓
18	鎌田公民館前	↓	デマンド	デマンド
19	中 森	7:34		
20	森	7:35	↓	↓
21	森 公 民 館 前	↓	デマンド	デマンド
22	天神公民館前	↓		
23	森 団 地 前	7:35		
24	本 泉	7:36		
25	三朝中学校前	7:37		
26	三朝小学校前	7:38		
27	運 動 場 前	↓	↓	↓
28	運 動 場 入 口	↓	↓	↓
29	三朝町役場内	7:40	デマンド	デマンド
30	三朝町役場前			

運行系統図



小河内線バス停間距離(79条)

系統①:三朝町役場⇒実光

バス停名		
三朝町役場内	0.2	-
三朝小学校前		0.3
三朝中学校前	0.2	
本泉		0.1
森団地前	0.6	
天神公民館前		2.2
森公民館前	0.5	
中森		0.9
鎌田公民館前	0.8	
なごみの館前		0.7
吉尾	1.2	
坂戸		1.3
下谷	3.1	
下谷交流センター前		-
福田		
高勢公民館前		
笏賀		
笏賀公民館前		
上笏賀		
小河内公民館前		
小河内		
福吉入口		
福吉		
太郎田		
実光		
系統キロ	21.6	

系統②③:三朝町役場⇒実光

バス停名		(平日)下り 3便 (土日祝)上り1便	
三朝町役場内	0.2	-	
三朝小学校前		0.3	
三朝中学校前	0.2		
本泉		0.5	
森団地前	0.4		
森		0.5	
中森	0.9		
鎌田		1.0	
吉尾	0.5		
坂戸		0.6	
下谷	0.9		
福田		0.8	
高勢公民館前	0.2		
笏賀		0.4	
小河内公民館前	0.4		
小河内		1.3	
福吉入口	1.4		
太郎田		0.9	
実光	-		
系統キロ	11.4		

穴鴨線バス停間距離(79条)

系統①:三朝町役場⇄大谷入口

バス停名			
三朝町役場内	0.2	-	
三朝小学校前		0.3	
三朝中学校前	0.2	0.6	
本泉		0.4	
若宮集会所前	0.6	0.2	
とんがりハウス前		0.3	
今泉	0.7	0.3	
湯谷		0.9	
湯谷（村中）	0.6	0.7	
牧発電所前		0.2	
牧	0.7	0.3	
赤松		0.3	
赤松（村中）	0.9	0.6	
恩鳥		1.0	
大柿	0.6	0.3	
恩地（村中）		1.3	
恩地	1.0	0.2	
助谷多目的研修会施設前		0.1	
助谷	0.2	0.2	
大島		0.2	
下久原（村中）	0.4	0.1	
上久原（村中）		0.2	
上久原	0.6	0.2	
曹源寺		0.1	
曹源寺（村中）	1.2	0.2	
穴鴨大渡橋		0.2	
竹田公民館前	0.1	0.2	
竹田保育園前		2.8	
穴鴨	0.2	1.2	
穴鴨公会堂前		0.7	
加谷	1.2	7.0	
下古屋		0.9	
中古屋	0.8	2.0	
木地山		0.3	
下西谷発電所前	0.3	0.3	
下西谷		-	
上西谷	0.2	31.9	
上西谷上			
田代入口	2.3		
下畑			
大谷入口	-		
系統キロ(km)		31.9	

系統②:穴鴨公会堂前⇒三朝町役場

バス停名	(平日)上り2便	
穴 鴨 公 会 堂 前	0.2	-
穴 鴨		0.2
竹 田 保 育 園 前	0.1	
竹 田 公 民 館 前		1.1
穴 鴨 大 渡 橋	0.4	
曹 源 寺		0.3
上 久 原	0.4	
下 久 原		0.4
助 谷	0.6	
公 民 館 前		0.3
恩 地	0.7	
大 柿		0.7
恩 鳥	0.3	
赤 松		0.7
牧	0.7	
牧 発 電 所 前		0.7
湯 谷	0.3	
今 泉		0.5
若 宮	-	
本 泉 上		-
運 動 場 前	-	
運 動 場 入 口		-
三 朝 町 役 場 前	-	
系統キロ(km)		-

系統③:大谷入口⇒三朝町役場

バス停名			(土日祝)上り2便			
大	谷	入	口	-	0.3	
下			畑	2.3		
田	代	入	口	0.2	2.0	
上	西	谷	上			
上		西	谷	0.3	0.9	
下		西	谷			
下	西	谷	発電所前	0.2	1.1	
穴	鴨	公	会			堂
穴				鴨	0.2	
竹	田	保	育	園		前
竹	田	公	民	館	前	0.2
穴	鴨	大	渡	橋		
曹		源		寺	1.1	0.6
上		久		原		
下		久		原	0.4	1.2
助				谷		
公	民		館	前	0.3	0.9
恩				地		
大				柿	0.4	0.7
恩				鳥		
赤				松	0.6	0.7
		牧				
牧	発	電	所	前	0.3	0.4
湯				谷		
今				泉	0.7	0.5
若				宮		
本		泉		上	0.3	0.6
運	動		場	前		
運	動	場	入	口	0.5	0.2
三	朝	町	役	場		
系統キロ(km)					18.2	

徳本線バス停間距離(79条)

系統①:三朝町役場⇄三朝温泉病院

種別	79条	
三朝町役場内	0.2	-
三朝小学校前		0.3
三朝中学校前	0.7	
陸上競技場前		
徳本	0.5	0.2
横手		
レスポワール前	0.2	-
三朝温泉病院		
系統キロ(km)	3.2	

R6.2.1三朝中学校前停車開始

R6.6.1吉水医院前廃止

運賃 A 小河内線 79条 : デマンド (三朝町役場内⇔本泉⇔実光)

◆対象ダイヤ (平日) 下り1便・2便・4便・5便/上り2便・3便・4便・5便
(土日祝日) 下り1便・2便/上り2便・3便

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額

※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

実光																
太郎田														100		
福吉/福吉入口														100	100	
小河内公民館前/小河内														200	200	200
高勢地区公民館前/笥賀/笥賀公民館前/上笥賀														100	200	200
福田														100	100	200
下谷/下谷交流センター														100	100	100
坂戸														100	100	100
吉尾														100	100	100
なごみの館前														100	100	100
鎌田公民館前														100	100	100
中森														100	100	100
森公民館前														100	100	100
森団地前/天神公民館前														100	100	100
本泉														100	100	100
三朝小学校前/三朝中学校前														100	100	100
三朝町役場内														100	100	100

運賃 B

小河内線 79条 : 定時定路線 (三朝町役場内⇔実光)

◆対象ダイヤ (平日) 下り3便 (土日祝日) 上り1便

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額

※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

実光																
太郎田														100		
福吉入口														100	100	
小河内公民館前/小河内														200	200	200
高勢地区公民館前/笥賀														100	200	200
福田														100	100	200
下谷														100	100	100
坂戸														100	100	100
吉尾														100	100	100
鎌田														100	100	100
中森														100	100	100
森団地前/森														100	100	100
本泉														100	100	100
三朝小学校前/三朝中学校前														100	100	100
三朝町役場内														100	100	100

運賃D 小河内線 4条：定時定路線（実光⇒倉吉駅）

◆対象ダイヤ（平日）上り1便

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額

※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

運賃D 小河内線 4条：定時定路線（実光⇒倉吉駅）

◆対象ダイヤ（平日）上り1便

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額
※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

												実光																				
												太郎田		100																		
												福吉入口		100	100																	
												小河内公民館前/小河内		200	200	200																
												高勢地区公民館前/笏賀		100	200	200	200															
												福田		100	100	200	200	200														
												下谷		100	100	100	200	200	200													
												坂戸		100	100	100	100	200	200	200												
												吉尾		100	100	100	100	100	200	200	200											
												鎌田		100	100	100	100	100	100	200	200	200										
												中森		100	100	100	100	100	100	100	200	200	200									
												森団地前/森		100	100	100	100	100	100	100	200	200	200									
												本泉		100	100	100	100	100	100	100	200	200	200									
												三朝町役場内/三朝小学校/ 三朝中学校		100	100	100	100	100	100	100	100	200	200	200								
												大原/大原南口		170	170	200	250	250	270	270	270	270	270	370	370	370						
												大原橋		170	180	200	240	280	280	280	280	280	280	280	280	380	380	380				
												卸団地		170	190	240	260	300	340	340	340	340	340	340	340	340	440	440	440			
												下余戸		170	170	190	240	260	300	340	340	340	340	340	340	340	340	440	440	440		
												竹田橋		170	170	170	210	260	290	330	360	360	360	360	360	360	360	460	460	460		
												八ツ屋		170	170	170	210	260	290	330	360	360	360	360	360	360	360	460	460	460		
												山根パープルタウン前/伊木		170	170	180	240	240	290	340	360	390	440	440	440	440	440	440	540	540	540	
												河北中学校/倉吉駅/ 上井町一丁目西		170	170	170	180	240	240	290	340	360	390	440	440	440	440	440	440	540	540	540

運賃A 穴鴨線 79条：デマンド（三朝町役場内⇄大谷入口）

◆対象ダイヤ（平日）下り1便/上り4便（土日祝日）下り1便・2便/上り3便

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額

※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

運賃A

穴鴨線 79条 : デマンド (三朝町役場内⇔大谷入口)

◆対象ダイヤ (平日) 下り1便/上り4便 (土日祝日) 下り1便・2便/上り3便

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額

※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

															下畑/大谷入口									
															田代入口					100				
															上西谷/上西谷上					100	100			
															下西谷					100	100	100		
															下西谷発電所前					100	100	100	100	
															中古屋/本地山					100	100	100	100	100
															下古屋					100	100	100	100	100
															加谷					100	100	100	100	100
															穴鴨大道路/竹田公民館前/ 竹田保育園前/穴鴨/穴鴨公会堂前					100	100	100	100	100
															曹源寺/曹源寺 (村中)					100	100	100	100	100
															上久原 (村中) / 上久原					100	100	100	100	100
															下久原 (村中)					100	100	100	100	100
															助谷多目的研修会施設前/ 助谷/大畠					200	200	200	200	200
															恩地 (村中)					100	200	200	200	200
															大柿/恩地					100	100	200	200	200
															恩島					100	100	200	200	200
															赤松/赤松 (村中)					100	100	200	200	200
															牧発電所前・牧					100	100	200	200	200
															湯谷/湯谷 (村中)					100	100	200	200	200
															今泉					100	100	200	200	200
															とんがりハウス前					100	100	200	200	200
															若宮集会所前					100	100	200	200	200
															本泉					100	100	200	200	200
															三朝小学校前・三朝中学校前					100	100	200	200	200
															三朝町役場内					100	100	200	200	200

運賃B

穴鴨線 79条：定時定路線（穴鴨公会堂前⇒三朝町役場前）

穴鴨公会堂前/穴鴨/竹田保育園前/
竹田公民館前/穴鴨大連橋

◆対象ダイヤ（平日）上り2便

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額

※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

◆対象ダイヤ（平日）上り2便

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額

※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

										曹源寺		100											
										上久原		100	100										
										下久原		100	100	100									
										助谷/公民館前		200	200	200	200								
										大柿/恩地		100	200	200	200	200							
										恩島		100	100	200	200	200	200						
										牧発電所前/牧/赤松		100	100	100	200	200	200	200					
										湯谷		100	100	100	100	200	200	200	200				
										今泉		100	100	100	100	100	200	200	200	200			
										若宮/本泉上		100	100	100	100	100	100	200	200	200	200		
										運動場前		100	100	100	100	100	100	100	200	200	200	200	
										運動場入口		100	100	100	100	100	100	100	100	200	200	200	200
三朝町役場前										-	100	100	100	100	100	100	100	100	200	200	200	200	

運賃C1 穴鴨線 4条：定時定路線（三朝町役場内⇒大谷入口）

◆対象ダイヤ（平日）下り3便

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額

※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

運賃 c1 穴鴨線 4条：定時定路線（三朝町役場内⇒大谷入口）

◆対象ダイヤ（平日）下り3便

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額
※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

										下畑/大谷入口									
										田代入口			100						
										上西谷/上西谷上			100	100					
										下西谷			100	100	100				
										下西谷発電所			100	100	100	100			
										穴鴨公会堂前/穴鴨/竹田保育園前/竹田公民館前/穴鴨大連橋				100	100	100	100	100	
										曹源寺			100	100	100	100	100	100	
										上久原			100	100	100	100	100	100	100
										下久原			100	100	100	100	100	100	100
										公民館前/助谷			200	200	200	200	200	200	200
										大柿/恩地			100	200	200	200	200	200	200
										恩島			100	100	200	200	200	200	200
										牧発電所前/牧/赤松			100	100	100	200	200	200	200
										湯谷			100	100	100	100	200	200	200
										今泉			100	100	100	100	100	200	200
										本泉/若宮			100	100	100	100	100	100	200
										三朝中学校前			100	100	100	100	100	100	200
										三朝小学校前			100	100	100	100	100	100	200
三朝町役場内										100	100	100	100	100	100	100	100	200	

運賃C2 穴鴨線 4条・79条：定時定路線（大谷入口⇒三朝町役場前）

◆対象ダイヤ（平日）上り3便（土日祝日）上り2便

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額

※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

下畑/大谷入口									
田代入口									
上西谷/上西谷上									
下西谷									
下西谷発電所									
穴鴨公会堂前/穴鴨/竹田保育園前/竹田公民館前/穴鴨大渡橋									
曹源寺									
上久原									
下久原									
公民館前/助谷									
大柿/恩地									
恩島									
牧発電所前/牧/赤松									
湯谷									
今泉									
本泉上/若宮									
運動場前									
運動場入口									
三朝町役場前									

運賃D 穴鴨線 4条：定時定路線（日ノ丸車庫⇒木地山）

◆対象ダイヤ（平日）下り2便

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額

※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

中古屋/木地山									
下古屋									
加谷									
穴鴨大渡橋/竹田公民館前/竹田保育園前/穴鴨/穴鴨公会堂前									
曹源寺									
上久原									
下久原									
公民館前/助谷									
大柿/恩地									
恩島									
牧発電所前/牧/赤松									
湯谷									
今泉									
本泉/若宮									
三朝小学校前/三朝中学校前									
大原/大原南口									
大原橋									
卸団地									
下余戸									
八ツ屋/竹田橋									
山根パーキング前/伊木									
河北中学校前/倉吉駅/上井町一丁目西									
日ノ丸車庫									

基準となる運賃

100円プラスすると
現在より高くなる範囲
※現状の距離制運賃適用

基準となる運賃 + 100円

さらに100円アップする区間

運賃 E 穴鴨線 4条：定時定路線（木地山⇒上西谷上⇒三朝町役場内）

◆対象ダイヤ（平日）上り1便（土日祝日）上り1便

中古屋・木地山

下古屋 100

加谷 100 100

上西谷/上西谷上 100 100 100

下西谷 100 100 100 100

下西谷発電所前 100 100 100 100 100

穴鴨大渡橋/竹田公民館前/竹田保育園前/穴鴨/穴鴨公会堂前 100 100 100 100 100 100

曹源寺 100 100 100 100 100 100 100

上久原 100 100 100 100 100 100 100

下久原 100 100 100 100 100 100 100

公民館前/助谷 200 200 200 200 200 200 200 200

大柿/恩地 100 200 200 200 200 200 200 200

恩鳥 100 100 200 200 200 200 200 200 200

牧発電所前/牧/赤松 100 100 100 200 200 200 200 200 200

湯谷 100 100 100 100 200 200 200 200 200 200

今泉 100 100 100 100 100 200 200 200 200 200

本泉/若宮 100 100 100 100 100 200 200 200 200 200

三朝小学校前/三朝中学校前 100 100 100 100 100 200 200 200 200 200

三朝町役場内 100 100 100 100 100 100 200 200 200 200 200 200 200 200

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額

※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

運賃 F 穴鴨線 4条：定時定路線（三朝町役場内⇒木地山）

◆対象ダイヤ（平日）下り4便（土日祝日）下り3便

中古屋・木地山

下古屋 100

加谷 100 100

穴鴨大渡橋/竹田公民館前/竹田保育園前/穴鴨/穴鴨公会堂前 100 100 100

曹源寺 100 100 100 100

上久原 100 100 100 100

下久原 100 100 100 100

公民館前/助谷 200 200 200 200 200 200

大柿/恩地 100 200 200 200 200 200

恩鳥 100 100 200 200 200 200 200

牧発電所前/牧/赤松 100 100 100 200 200 200 200

湯谷 100 100 100 100 200 200 200 200

今泉 100 100 100 100 100 200 200 200

本泉/若宮 100 100 100 100 100 200 200 200

三朝小学校前/三朝中学校前 100 100 100 100 100 200 200 200

三朝町役場内 100 100 100 100 100 100 200 200 200

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額

※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

運賃A

徳本線 79条：定時定路線（三朝町役場内⇄三朝温泉病院）

三朝温泉病院

◆対象ダイヤ（平日のみ）全便

※小人・障がい者の方は表示運賃の半額

※定期券・回数券の取扱いについては18ページを参照

						レスポワール前	100
					横手	100	100
			徳本	100	100	100	100
		陸上競技場前	100	100	100	100	100
	三朝中学校前	100	100	100	100	100	100
三朝小学校前	100	100	100	100	100	100	100
三朝町役場内	100	100	100	100	100	100	100

日ノ丸自動車(株)の定期券・回数券の取扱いについて

項目		日ノ丸バス（4条路線）	町有償運送（79条路線）
定期券	通学定期券 ※1ステップを含む	定期券に記載された 該当区間に限り （小河内線・穴鴨線） 乗車可能	定期券に記載された 該当区間に限り （小河内線・穴鴨線・※2徳本線） 乗車可能
	通勤定期券	定期券に記載された 該当区間に限り （小河内線・穴鴨線） 乗車可能	定期券に記載された 該当区間に限り （小河内線・穴鴨線・※2徳本線） 乗車可能
	架け橋 （70歳以上）	全ての区間において （小河内線・穴鴨線） 乗車可能	全ての区間において （小河内線・穴鴨線・徳本線） 乗車可能
回数券		利用可能	利用可能

※1「ステップ」とは、高校生向けの特割定期券のこと。

※2 三朝町役場内～三朝小学校前に限り利用可能

○利用者の利便性向上のため、町有償運送（79条路線）についても、上記のとおり

日ノ丸自動車(株)の定期券、回数券での利用を可能とする。

3 徳本線におけるバス停の廃止について

(1) 経緯

令和3年10月の徳本線運行開始当初より、吉水医院の敷地内（玄関前）にバス停「吉水医院前」を設置していた。

しかし、令和6年4月に医院側から「体調不良の患者が歩行・運転する敷地内を、バスが走行するのは危険」という理由で廃止の要望を受けた。

設置場所の敷地所有者の意向であること、令和6年2月に近隣の「三朝中学校前」への停車を開始しており、利便性が大きく低下することはないことを踏まえ、協議会での了承と住民への周知を行った上、バス停を廃止することとしたい。

(2) 概要

■変更内容 徳本線の定時便（計4便）について、バス停「吉水医院前」を廃止する。

■変更時期 令和6年7月1日から

(3) 所要の手続き等

■本件に係る鳥取運輸支局への手続きは特段必要ない（運輸支局確認済）

■住民周知（町報7月号、町ホームページ、防災無線）

■バス停及びチラシの修正（シール対応）

(上り)三朝温泉病院⇒三朝町役場			
No	バス停名	1便	2便
1	三 朝 温 泉 病 院	9:10	10:10
2	レ ス ポ ワ ー ル 前	9:11	10:11
3	横 手	9:12	10:12
4	徳 本	9:13	10:13
5	陸 上 競 技 場 前	9:16	10:16
	古 水 医 院 前	9:17	10:17
6	三 朝 中 学 校 前	9:17	10:17
7	三 朝 小 学 校 前	9:18	10:18
8	三 朝 町 役 場 内	9:19	10:19

穴鴨線（平日、下り）

デマンドー赤い太枠内で降車の場合、運転者にお申し出ください。

三朝町営バス（デマンド型）の運行もごさいます。お問い合わせ先：0858-24-6633（日ノ丸バス内）

停留所名	始発 行先 經由地 凡例	海田車庫 木地山 倉吉駅 ⊕⊕ デマンド	三朝町役場 大谷入口 ⊕⊕ デマンド	改正
				三朝町役場 木地山 デマンド
海田車庫		15:22	—	—
河北中学校前		15:25	—	—
倉吉駅		15:32	—	—
上井町一丁目西		15:34	—	—
山根パープルタウン前		15:35	—	—
伊木		15:36	—	—
ハッ屋		15:37	—	—
竹田橋		15:37	—	—
下余戸		15:38	—	—
卸団地		15:39	—	—
大原橋		15:40	—	—
大原		15:41	—	—
大原南口		15:42	—	—
三朝町役場内		—	16:42	17:48
三朝小学校前		15:44	16:44	17:49
三朝中学校前		15:45	16:45	17:50
本泉		15:46	16:46	17:51
若宮		15:47	16:47	17:52
今泉		15:48	16:48	17:53
湯谷		15:49	16:49	17:54
牧発電所前		15:50	16:50	17:55
牧		15:50	16:50	17:56
赤松		15:51	16:51	17:57
恩鳥		15:52	16:52	17:58
大柿		15:53	16:53	17:59
恩地		15:54	16:54	18:00
公民館前		15:55	16:55	18:01
助谷		15:56	16:56	18:02
下久原		15:58	16:58	18:04
上久原		15:59	16:59	18:05
曹源寺		15:59	16:59	18:06
穴鴨大渡橋		16:00	17:00	18:07
公民館前		16:01	17:01	18:08
竹田保育園前		16:01	17:01	18:08
穴鴨		16:02	17:02	18:09
穴鴨公会堂前		16:03	17:03	18:10
加谷		16:07	—	18:14
下古屋		16:09	—	18:16
中古屋		16:10	—	18:17
木地山		16:12	—	18:19
下西谷発電所前		—	17:05	—
下西谷		—	17:05	—
上西谷		—	17:06	—
上西谷上		—	17:07	—
田代入口		—	17:11	—
下畑		—	17:16	—
大谷入口		—	17:17	—

穴鴨線（土・日・祝 下り）

デマンド・・・赤い太枠内で降車の場合、運転者にお申し出ください。

三朝町営バス（デマンド型）の運行もごさいます。お問い合わせ先：0858-24-6633（日ノ丸バス内）

改正					
三朝町役場内 木地山					
デマンド					
停留所名					
三	朝	町	役	場	内
三	朝	小	学	校	前
三	朝	中	学	校	前
本					泉
若					宮
今					泉
湯					谷
牧	発	電	所		前
		牧			
赤					松
恩					鳥
大					柿
恩					地
公	民		館		前
助					谷
下		久			原
上		久			原
曹		源			寺
穴	鴨	大	渡		橋
公	民		館		前
竹	田	保	育	園	前
穴					鴨
穴	鴨	公	会	堂	前
加					谷
下		古			屋
中		古			屋
木		地			山

ダイヤ改正（案）について

令和6年10月1日より三朝線（神倉―生田）を下記の通り改正致します。

記

日ノ丸自動車(株)

【変更点】東小鹿―神倉をオンデマンド方式へ変更。運行時分については何分か変更することがあります。

平日 下り

オンデマンド方式へ変更								
生田	堺町	竹田橋	三朝役場	三朝車庫	片柴	西小鹿	東小鹿	神倉
10:57	11:09	11:15	11:23	11:33	11:36	11:42	11:43	11:46

土日祝 下り

オンデマンド方式へ変更								
生田	堺町	竹田橋	三朝役場	三朝車庫	片柴	西小鹿	東小鹿	神倉
10:57	11:09	11:15	11:23	11:33	11:36	11:42	11:43	11:46

平日 上り

オンデマンド方式へ変更								
神倉	東小鹿	西小鹿	片柴	三朝車庫	三朝役場	竹田橋	堺町	生田
12:00	12:03	12:04	12:11	12:14	12:24	12:32	12:38	12:50

土日祝 上り

オンデマンド方式へ変更								
神倉	東小鹿	西小鹿	片柴	三朝車庫	三朝役場	竹田橋	堺町	生田
12:02	12:05	12:06	12:12	12:15	12:25	12:32	12:38	12:50