

路線バス運行の見直しについて（答申）

はじめに

地方バス路線の運行事業の現状は、本市のみならず、県内或いは全国的にも非常に厳しい状況にある。この要因は急速な自家用車の普及により路線バスの利用者が年々減少し続けていることにある。

この間、多様化する住民ニーズに対し、行政と事業者では機会あるごとに利用促進につながるよう運行経路、ダイヤの見直し等を行ってきている。

しかし、今日の利用者の激減は、住民ニーズを取り入れた運行サービスの維持・確保に限界が来ている。現状が改善されないまま運行を継続することは、路線バスを運行する事業者の経営を悪化させるものであり、住民の生活路線バスの存続そのものが一層危ぶまれる状況にある。

このような状況の中、「倉吉市交通対策審議会」は市長からの諮問を受け、「路線バス運行の見直し」について、ここに答申するものである。

路線バス事業の現状と課題

1 バス利用者の推移

県内のバス利用者の推移を見ると、昭和41年度の7,853万人をピークとして、その後減少の一途をたどり、平成16年度にはピーク時の9.9%にあたる781万人まで落ち込んでいる。平成10年度の1,327万人と比較しても58.8%と、依然として減少に歯止めがかからない状況である。【国土交通省中国運輸局「中国地方における路線バス事業の現況（平成16年度）より】

バス利用者減少の最大の要因は、先にも述べたとおり自家用車の急速な普及が考えられ、県内の自動車保有台数は、平成17年3月末には453,358台で昭和56年3月末の237,679台と比較し、約1.9倍に伸びている。【財団法人自動車車検登録協力会「都道府県別・車種別保有台数表」より】

自動車保有状況を対人口比で見ると、昭和56年3月末には一人当たり0.39台と3人に1台の保有であったものが、平成17年3月末には0.74台と4人に3台は自動車を保有している結果となっている。また、1世帯当たり2.9人であることから、平均して一家に2台の自動車が保有されていると言える。

更に、利用対象者である5歳から19歳、65歳以上に目を向けると、県内の年代別人口の推移は、昭和55年3月末は127,150人、74,474人であったものが、平成17年3月末では92,712人、145,809人となり、少子化により若年層は減少し、高齢化により老年層は増加していることが見て取れる。しかし、自動車運転免許の保有者（ドライバー）は高齢化が一層進んでおり、高齢者の路線バス利用に繋がっていないのが現状である。

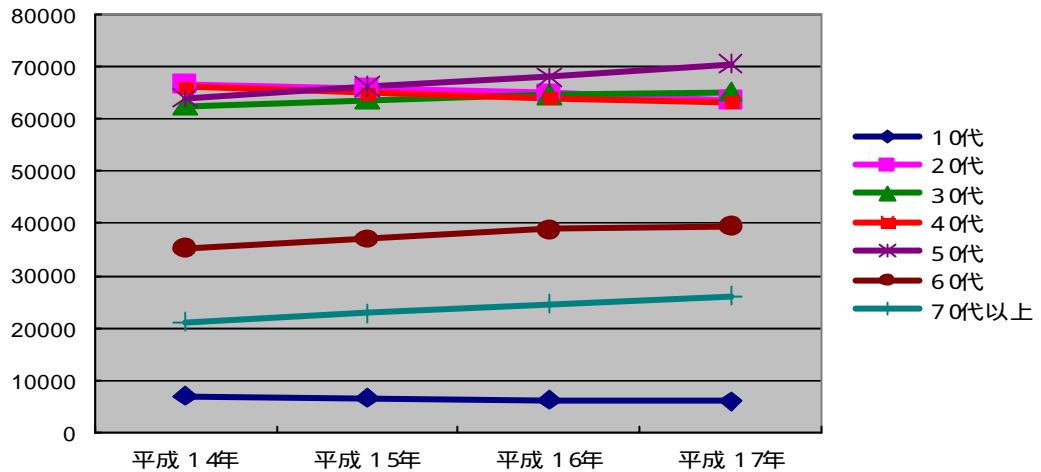
年代別の第1種普通免許証保有人口及び保有率

年代別第一種普通免許人口

	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
10代	7,091	6,730	6,309	6,085
20代	66,717	65,917	65,040	63,686
30代	62,470	63,717	64,686	65,271
40代	66,169	64,878	64,010	63,210
50代	64,006	66,127	67,915	70,503
60代	35,293	37,089	38,934	39,364
70代以上	21,103	22,891	24,579	26,197

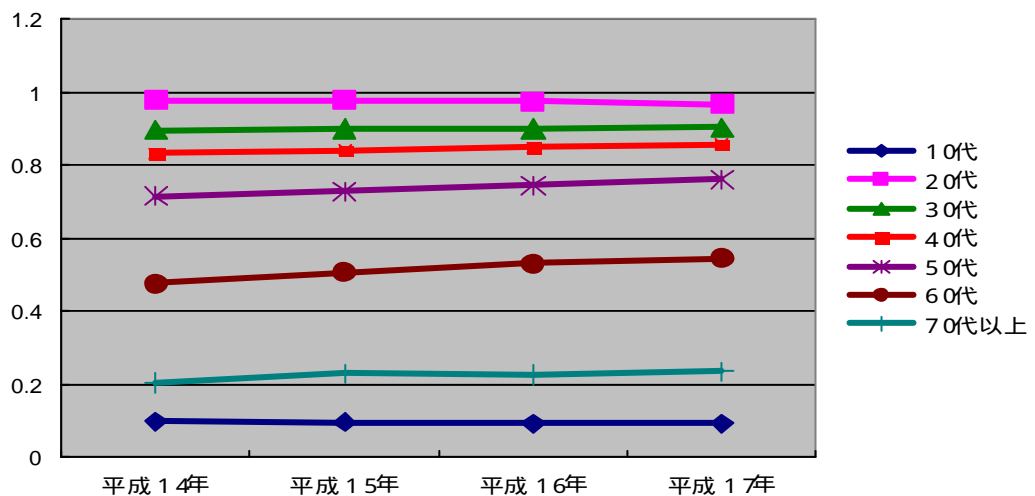
年代別人口

	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
10代	71,419	69,170	67,219	65,115
20代	68,215	67,444	66,743	65,736
30代	69,728	70,776	71,780	72,183
40代	79,323	77,149	75,431	73,705
50代	89,400	90,622	91,024	92,606
60代	73,935	73,383	73,294	71,992
70代以上	102,969	99,721	108,405	110,954



年代別比率

	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
10代	9.93%	9.73%	9.39%	9.35%
20代	97.80%	97.74%	97.45%	96.88%
30代	89.59%	90.03%	90.12%	90.42%
40代	83.42%	84.09%	84.86%	85.76%
50代	71.60%	72.97%	74.61%	76.13%
60代	47.74%	50.54%	53.12%	54.68%
70代以上	20.49%	22.96%	22.67%	23.61%

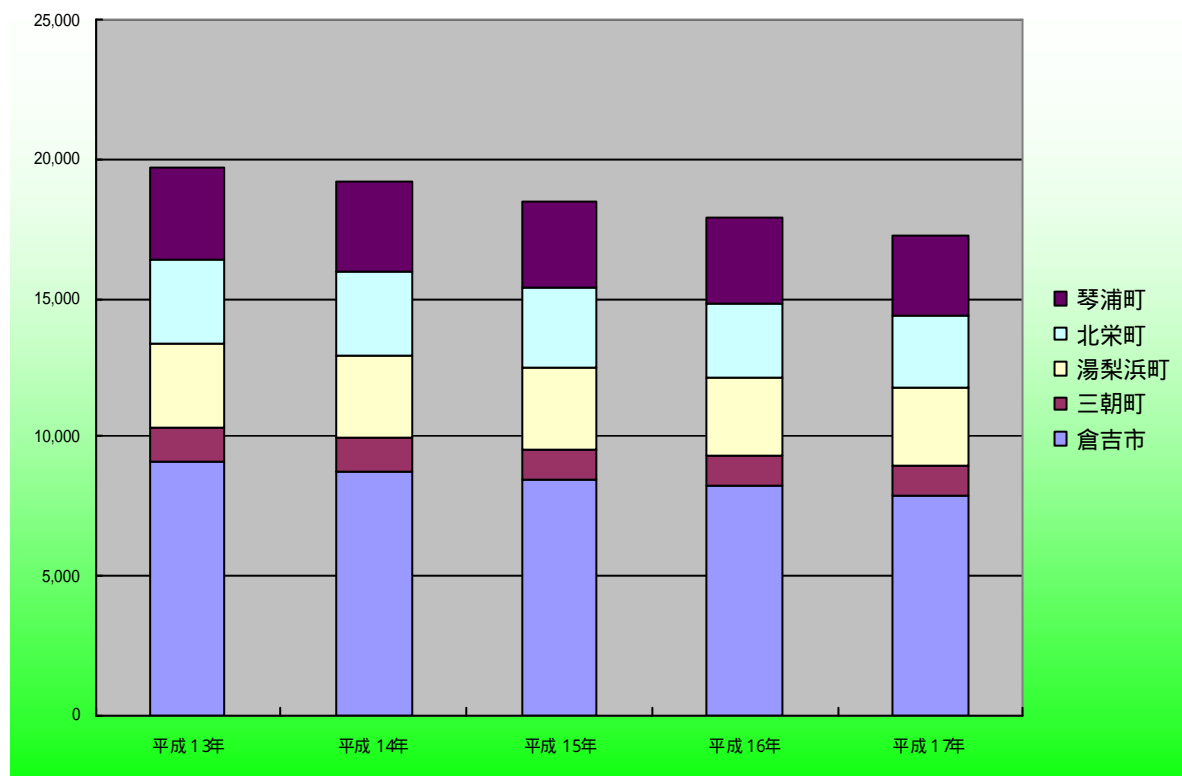


上記、グラフより若年層の保有率は減少傾向を示し、高齢者層の保有率は増加傾向を示しており、ドライバーの高齢化が見て取れる。

2 中部圏域の利用対象者の推移と利用状況分析

(1) 5歳から19歳の人口推移と利用状況分析

	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	備考
倉吉市	9,103	8,751	8,456	8,200	7,914	86.94%
三朝町	1,211	1,176	1,122	1,091	1,037	85.63%
湯梨浜町	2,993	2,981	2,922	2,878	2,829	94.52%
北栄町	3,085	3,003	2,826	2,676	2,542	82.40%
琴浦町	3,285	3,255	3,135	3,019	2,934	89.32%
計	19,677	19,166	18,461	17,864	17,256	87.70%



鳥取県中部地区の1市4町では、少子化によりバス利用対象者である生徒数（統計調査により5歳から19歳の5歳階級別人口による）は、ここ5年間で12%程度減少している。

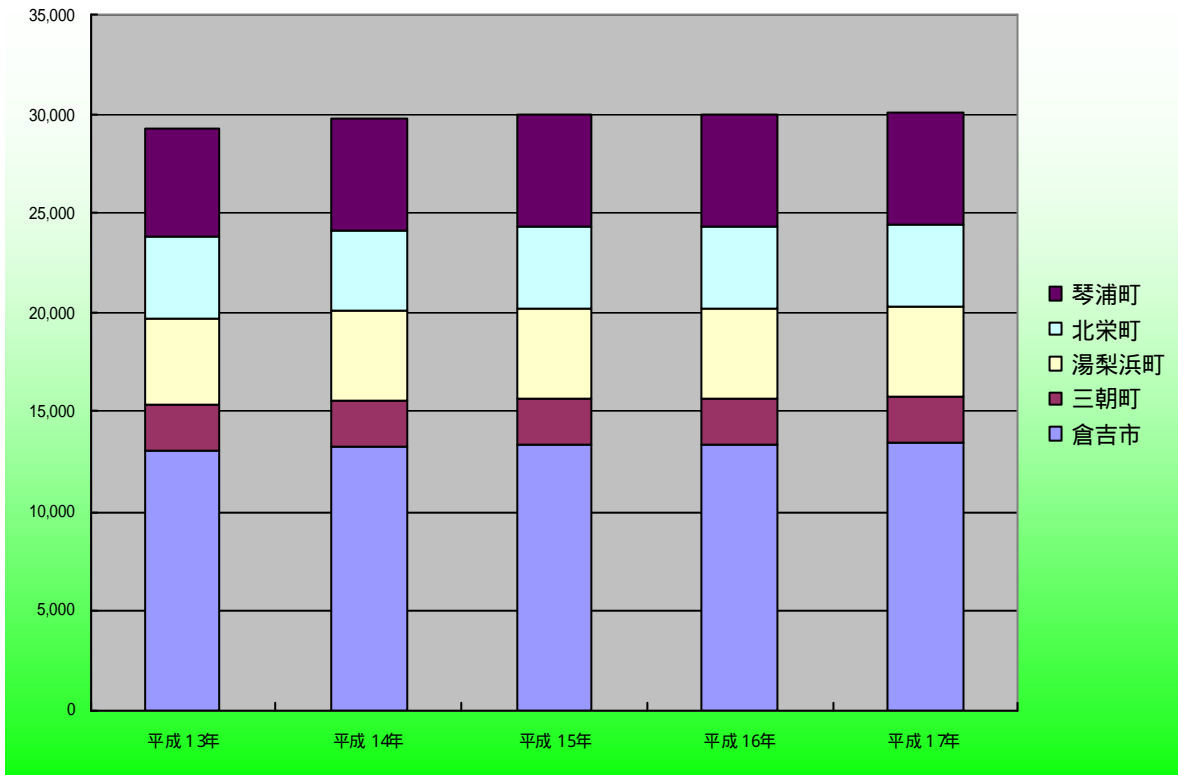
この傾向は、今後とも続くものと考えられ、バス利用者の総数に大きく影響を与える要因である。

また、平成14年4月からは小学校、中学校、高校は完全週5日制が施行され、登校日数が以前に比べて減少している。現行の通学定期券料金体系のままでは割高感が高揚すると共に、経済の低迷による所得の減少は、通学定期券の購入でさえも家計支出においては負担感を生み、この結果、路線バスの利用を避け、自転車または家族送迎での通学に移行する状況も増えている。

これらの要因によりバス離れ現象に拍車がかかり、バス事業経営に大きな影響を及ぼしているもの考えられる。

(2) 65歳以上の人口推移と利用状況分析

	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	備考
倉吉市	13,086	13,250	13,353	13,375	13,455	102.82%
三朝町	2,325	2,361	2,374	2,345	2,329	100.17%
湯梨浜町	4,366	4,434	4,487	4,514	4,565	104.56%
北栄町	4,025	4,081	4,105	4,110	4,104	101.96%
琴浦町	5,514	5,579	5,599	5,627	5,628	102.07%
計	29,316	29,705	29,918	29,971	30,081	102.61%



鳥取県中部地区の1市4町では、高齢化によりバス利用対象者である高齢者（統計調査により65歳からの5歳階級別人口による）は、ここ5年間で3%程度増加している。

近年、高齢者のボランティア活動をはじめとする社会参加活動（地域や社会に役立つ自発的で主体的な活動）、各種会合、講演会等への参加の機会が増大し、交通手段を利用した移動の機会は以前にも増して増加している。

しかしながら、この中部地区においても自動車運転免許の保有者の高齢化は一層進んでおり、自家用車の利用者は増加傾向にある。

利用対象者である高齢者は増加しているにも拘らず、このことが直接的に路線バス利用に繋がっていないのが現状である。

3 バス事業者の経営状況

日ノ丸自動車(株)、日本交通(株)の両事業者が鳥取県中部圏域をカバーするよう運行を行っているが、それぞれが運行する路線ごとに経常収支比率(支出額に対する収入額の割合)を見れば、運行されている44路線のうち、70~100%の路線は日ノ丸自動車(株)が運行する4系統と比較的少なく、50%未満という、いわば支出の半分以上の収入しか得られていないものが18路線運行されている。

また、経常赤字額を見ると、年間5百万円~1千万円の赤字となる路線が大半であるが、年間1千万円以上の赤字額となるものが7路線存在している。

この結果を見る限り、事業者が営業用費用の上昇を抑えるため、人件費削減等を行っているにもかかわらず、利用者の減少による収益減を補うには至っていないため、赤字額は増加傾向を呈している。

日ノ丸自動車

単位：千円

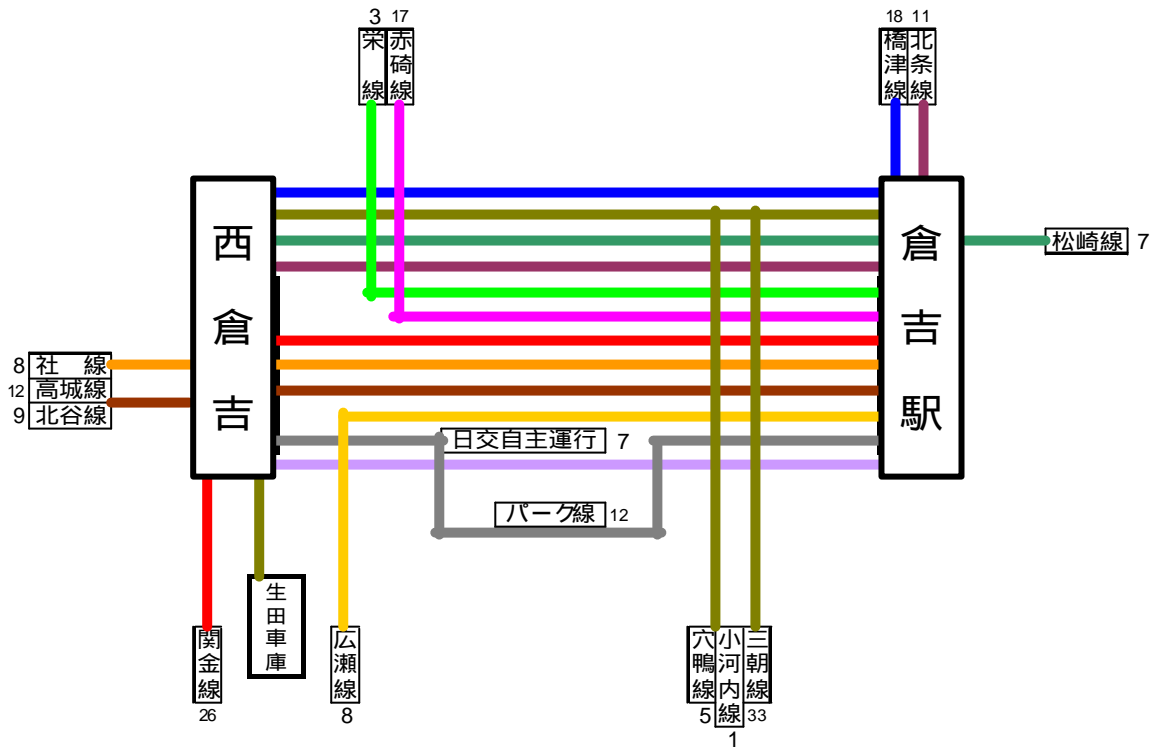
系統	運行経路	運行回数	輸送量	経常収入A	経常経費B	経常損益	A / B
三朝	倉吉駅 - 三朝 - 三徳山駐車場	5.8	17.9	11,564	16,533	4,969	69.9%
三朝	倉吉駅 - 倉吉東高前 - 三朝車庫前	9.5	29.4	13,621	16,908	3,287	80.6%
三朝	生田車庫 - 竹田橋 - 神倉	6.0	15.0	11,781	22,348	10,567	52.7%
三朝	生田車庫 - 円谷入口 - 三朝車庫前	7.3	16.0	8,863	15,404	6,541	57.5%
三朝	生田車庫 - 円谷入口 - 上吉原	3.5	6.3	4,819	12,671	7,852	38.0%
穴鴨	生田車庫 - 竹田橋・穴鴨公民館前 - 木地山	1.0	1.6	1,408	3,698	2,290	38.1%
穴鴨	生田車庫 - 円谷入口 - 穴鴨公民館前 - 下畑	2.0	2.2	2,003	7,303	5,300	27.4%
穴鴨	倉吉営業所 - 倉吉駅 卸団地 - 木地山	1.0	1.6	1,282	3,351	2,069	38.3%
穴鴨	生田車庫 - 竹田橋・穴鴨公民館前 - 上西谷上	1.0	1.3	1,058	3,223	2,165	32.8%
小河内	倉吉営業所 - 倉吉駅・竹田橋・役場前 - 実光	1.0	3.2	2,171	2,679	508	81.0%
赤碕	倉吉駅 - 穴沢・由良駅・浦安駅 - 赤碕駅	7.3	21.9	19,249	34,353	15,104	56.0%
赤碕	倉吉営業所 - 倉吉駅 - 赤碕駅	5.6	16.2	14,862	27,933	13,071	53.2%
赤碕	倉吉駅 - 由良駅 - 浦安車庫	1.0	1.7	1,283	3,681	2,398	34.9%
赤碕	倉吉駅 - 浦安駅・赤碕駅・麗津 - 下市入口	2.0	6.2	6,355	12,307	5,952	51.6%
栄	倉吉駅 - 穴沢・西高尾 - 西高尾駐車場	3.0	6.6	4,362	7,632	3,270	57.2%
倉吉PSQ	倉吉駅 - PSQ 白壁土蔵群前 - 生田車庫	6.5	5.2	2,319	9,205	6,886	25.2%
社	倉吉駅 - 昭和町 - 農学校	6.0	17.4	6,535	6,608	73	98.9%
社	倉吉営業所 - 倉吉駅	0.5	0.3	44	100	56	44.0%
北谷	倉吉駅 - 横田 - 大河内	2.5	4.7	2,936	5,697	2,761	51.5%
北谷	倉吉駅 - 国府・横田 - 中野上	2.0	3.8	2,172	4,258	2,086	51.0%
北谷	倉吉営業所 - 横田 - 大河内	4.5	5.4	3,560	11,127	7,567	32.0%
北谷	倉吉営業所 - 国府・横田 - 中野上	0.5	1.1	720	1,325	605	54.3%
高城	倉吉駅 - 横田 - 大立	6.0	13.8	7,953	12,949	4,996	61.4%
高城	倉吉駅 - 横田 - 桜	3.5	8.0	4,849	7,492	2,643	64.7%
高城	倉吉営業所 - 横田 - 大立	0.5	1.5	1,013	1,250	237	81.0%
高城	上福田 - 桜	0.5	0.8	175	251	76	69.7%
高城	倉吉駅 - 桜 - 大立	0.5	0.4	330	1,560	1,230	21.2%
高城	倉吉営業所 - 横田 - 桜	1.0	2.1	1,336	2,342	1,006	57.0%

日本交通

関金	倉吉BS - 駅 河原町 - 関金BS	5.7	17.1	11,108	18,272	7,164	60.8%
関金	倉吉BS - 駅 河原町 - 明高	10.1	39.3	31,429	46,630	15,201	67.4%
関金	倉吉BS - 駅 みどり町 - 関金BS	3.1	6.5	4,347	9,839	5,492	44.2%
関金	倉吉BS - 倉吉駅 - 大河原	4.9	12.2	8,855	18,873	10,018	46.9%
橋津	西倉吉町 - 駅・長瀬西口 - 石脇車庫	6.2	21.0	15,444	24,395	8,951	63.3%
橋津	西倉吉町 - 駅・羽合温泉 - 石脇車庫	3.8	15.2	11,070	18,187	7,117	60.9%
橋津	西倉吉町 - 駅・長瀬西口 - 青谷駅	5.1	12.7	11,564	26,604	15,040	43.5%
橋津	西倉吉町 - 駅・羽合温泉 - 青谷駅	2.0	5.6	4,872	12,004	7,132	40.6%
東郷	西倉吉町 - 駅 松崎 - 北方入口	6.4	15.3	9,043	17,775	8,732	50.9%
北条	西倉吉町 - 駅 江北 - 由良駅入口	8.4	26.8	17,932	29,077	11,145	61.7%
北条	倉吉駅 - 江北 - 由良駅入口	1.8	1.2	783	4,283	3,500	18.3%
広瀬	倉吉BS - 新町 - 河原町 - 広瀬	3.3	6.2	3,706	8,708	5,002	42.6%
広瀬	倉吉BS - 新町 - 河原町 - 大宮	1.3	2.9	1,480	2,746	1,266	53.9%
広瀬	広瀬 - 河原町 - 倉吉駅	0.3	0.0	71	771	700	9.2%
P.SQ	倉吉駅 - 巖城・PQ - 広瀬	1.0	3.6	1,632	2,415	783	67.6%
P.SQ	倉吉駅 - 巖城・PQ - 西倉吉町	5.0	6.0	2,257	6,398	4,141	35.3%

4 広域路線バスの運行状況について

広域路線バスの運行については、本市が中部圏域の中心都市であるため、倉吉駅前ターミナル、西倉吉バスセンターへ周辺の町からのバス路線が集中している。特に倉吉駅から西倉吉の間を発着、或いは通過する便が数多く運行されている。



広域路線バスの運行状況

日ノ丸自動車		
路線名	運行系統	運行状況及び利用状況
赤碕線 (34便)	倉吉駅 - 赤碕駅	下り 16 便が運行されている。概ね全線を通して利用があるものの時間帯によっては利用者の少ない便が見受けられる。【国庫】
	倉吉(営) - 赤碕駅	上り 12 便が運行されている。概ね全線を通して利用があるものの時間帯によっては利用者の少ない便が見受けられる。【国庫】
	倉吉駅 - 浦安車庫	朝の上り便、夕方の下り便の 2 便が運行されており、上り便については、東中生徒が通学に利用している。 【単県】
	倉吉駅 - 下市入口	4 便運行されている。概ね全線を通して利用があるものの赤碕駅以西の利用は殆ど見受けられない。 【単県】

栄線 (6 便)	倉吉駅 - 西高尾駐車場	6 便運行されている。上りの最終便は利用者が少なく、穴沢から西高尾駐車場までの間は殆ど乗車が見受けられない。【単県】
穴鴨線 (10 便)	生田車庫 - 木地山	2 便運行されている。下りが 1 1 時台、上りが 1 6 時台で通常のピーク時を外した時間帯となっている。上り便は三朝町内での乗降が大半である。【単県】
	生田車庫 - 下畑	4 便運行されている。上りの 1 便以外については、利用者が少ない。 【単県】
	倉吉(営) - 木地山	2 便運行されている。利用者の多くは中学生、高校生で下り便については、三朝町内での乗降が大半である。 【単県】
	生田車庫 - 上西谷上	2 便運行されている。上り便については、三朝町内での乗降が大半である。 【単県】
小河内線 (2 便)	倉吉(営) - 実光	2 便運行されている。朝便で上りは、中学生、高校生の利用が大半である。折り返しの下り便は殆ど乗車が見受けられない。【単県】
三朝線 (30 便)	生田車庫 - 上吉原	上り 1 便運行されている。早朝便で中学生を中心に利用は多い。【単県】
	生田車庫 - 神倉	12 便運行されている。学校、病院等が休みとなる土日祝について、利用者が少ない。【国庫】
	生田車庫 - 三朝車庫	17 便運行されている。学校、病院等が休みとなる土日祝について、利用者が少ない。【国庫】
上井・三朝線 (35 便)	倉吉駅 - 三徳駐車場	12 便運行されている。学校、病院等が休みとなる土日祝について、利用者が少ない。【国庫】
	倉吉駅 - 三朝車庫	17 便運行されている。学校、病院等が休みとなる土日祝について、利用者が少ない。【国庫】
	倉吉駅 - 上吉原	6 便運行されている。総じて利用者は少ない。特に三徳駐車場から上吉原間は殆ど乗車が見受けられない。 【単県】
6 路線 1 6 系統 1 1 7 便		

日本交通		
系統路線名	運行経路	運行状況及び利用状況
橋津線 (36便)	西倉吉 - 石脇車庫 (はわい温泉経由)	2便運行されている。概ね全線を通して利用があるものの旧泊村内の利用者は少ない。【国庫】
	石脇車庫 - 西倉吉 (はわい温泉経由)	6便運行されている。概ね全線を通して利用があるものの旧泊村内の利用者は少ない。また、経由地での利用の少ない便が見受けられる。【国庫】
	西倉吉 - 石脇車庫	9便運行されている。概ね全線を通して利用があるものの旧泊村内の利用者は少ない。【国庫】
	石脇車庫 - 西倉吉	4便運行されている。概ね全線を通して利用があるものの旧泊村内の利用者は少ない。【国庫】
	西倉吉 - 青谷駅	3便運行されている。全体として利用者は少ない。特に旧青谷町内での利用者は小学生が中心であり、旧青谷町と旧泊村で連続性に欠ける。【単県】
	青谷駅 - 西倉吉	8便運行されている。全体として利用者は少ない。特に旧青谷町内での利用者は小学生が中心であり、旧青谷町と旧泊村で連続性に欠ける。【単県】
	西倉吉 - 青谷駅 (はわい温泉経由)	4便運行されている。概ね全線を通して利用があるものの旧泊村内の利用者は少ない。また、時間帯によっては連続性に欠ける。【単県】
関金線 (52便)	倉吉BC - 大河原	11便運行されている。上り便は利用者が多いが、下り便は総じて利用者が少ない。大河原地区の利用者は少ない。【単県】
	倉吉BC - 関金BC	13便運行されている。概ね全線を通して利用があるものの時間帯によっては利用者の少ない便がある。 【国庫】
	倉吉BC - 明高	21便運行されている。概ね全線を通して利用があるものの、下りの午前、上りの午後便は関金BCから明高間の利用が少ない。【国庫】
	倉吉BC - 関金BC (みどり町経由)	7便運行されている。経由地となる住吉町から生田東間の利用が少ない。全便とも総じて利用者は少ない。 【単県】
北条線 (22便)	倉吉駅 - 由良駅入口	4便運行されている。上り便について特に利用者が少ない。【単県】

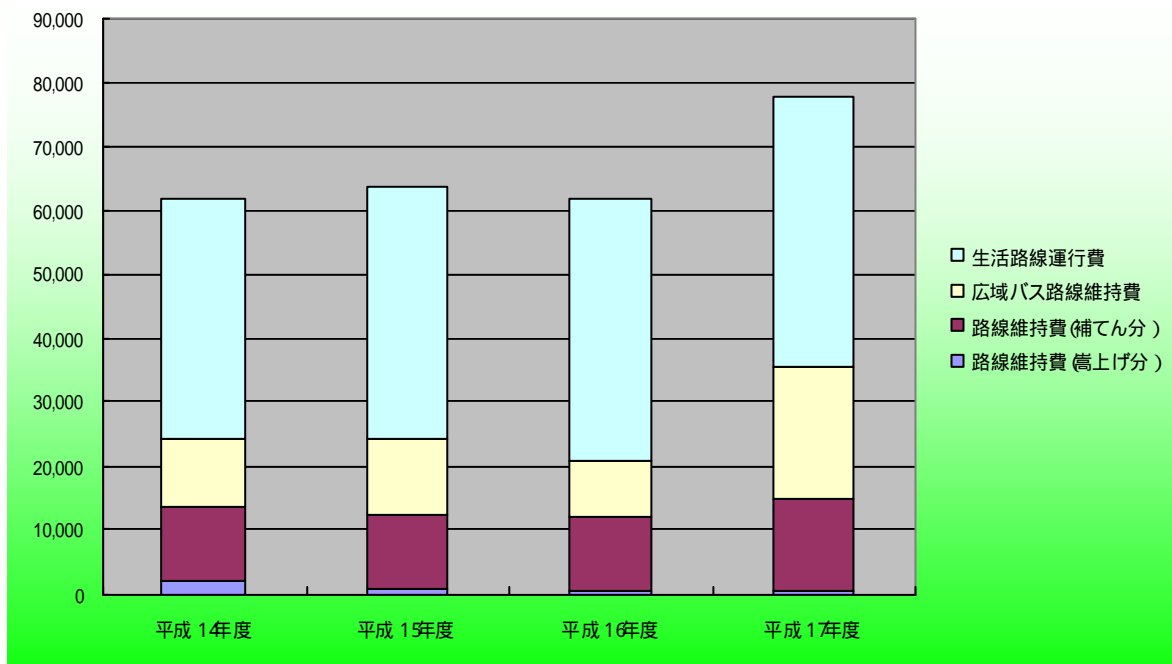
	西倉吉 - 由良駅入口	1 8 便運行されている。学校、病院等が休みとなる土日祝について、利用者が少ない。【国庫】
松崎線 (14 便)	西倉吉 - 北方入口	1 4 便運行されている。学校、病院等が休みとなる土日祝について、利用者が少ない。【国庫】
4 路線 1 4 系統 1 2 4 便		

5 バス運行対策費補助金の推移

国、県及び市町村は、市民生活に必要なバス路線の維持が困難となっている乗合バス事業者に対して補助金を交付し、生活交通路線として必要なバス路線を維持確保することを目的に、事業者が運行する路線バスに対し補助を行っているが、利用者の減少に伴い増加の一途をたどっている。この間、大きな路線変更、運行の見直しが行われていない現状において考えられることは、やはり利用者の減少が大きな要因となっている。

	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	備考
路線維持費 (嵩上げ分)	1,852	952	212	415	国庫補助路線
路線維持費 (補てん分)	11,826	11,456	11,814	14,465	"
広域バス路線維持費	10,579	11,884	8,811	20,790	単県補助路線
生活路線運行費	37,398	39,411	40,889	42,114	単市補助路線
計	61,655	63,703	61,726	77,784	

路線バス運行対策費の推移 (地方バス路線維持費補助金)



広域路線バス運行見直しによる維持・確保と今後の方向

路線バスをはじめとする公共交通は、自動車を運転しない住民の基本的な移動手段であり、生活を支える基盤として地域全体で維持・確保していく必要がある。しかし、住民生活における公共交通の必要性とは裏腹に、公共交通を取り巻く環境は利用者の減少により一層厳しい状況に直面しており、採算の合わない路線を維持・確保するため、国、県及び関係自治体は補助を行っているものの、その額は年々増加の傾向にあることは前述のとおりである。

そこで、生活交通の維持・確保について、現状を把握し維持・確保を継続するための方策を検討する必要がある。

1 営業用路線バスによる維持・確保

路線バスは、自家用車と違い誰でも利用でき、一度に多くの方を輸送できるという特徴がある。生活交通の確保を路線バスで考える場合、提供可能なサービスとコストのバランスが取れているかという観点から検討を行う必要がある。

このことから提供可能なサービスは、土地利用状況、地域の施設の立地状況などの実情を踏まえ、他の移動手段と比較し、また、適切な乗車密度が確保できるかを検討した上で、バス利用に繋がる新たな観点、発想により路線バスによる生活交通を確保することが適切である。

倉吉市の「広域路線バス運行の基本方針」に沿って、既存の運行にとらわれることなく、より利用しやすい時間帯・運行経路・バス停留所の位置など、沿線住民の利便性を高めることにより、乗車密度の確保に向けた取組みを進める必要がある。

一方、利用する側は、維持・確保のため日ごろから自分達の路線バスであることを意識し、利用促進に努めることが必要である。

2 営業用路線バス以外による維持・確保

現在運行されている路線バスのうち、特に収支比率が50%未満であるバス路線、複数の乗車の無い路線について、廃止することも念頭に入れ、その他の公共的交通手段(代替タクシー、路線バスの予約運行、自治体バス、NPOによるボランティア輸送等)による手法を導入した方がサービスとコストのバランスが適切である場合については、具体的な導入方法、経費の負担などについて検証し、事業者による営業用路線バス以外により最低限の生活交通を確保することの検討が必要である。

3 既存路線バス運行の類型化

上記の視点からより効率的、経済的に運行できるよう既存の路線バスの運行について、類型化し、パターンについて検討を加える必要がある。

(1) 現在運行されている路線の特徴による類型化について

市内を運行している現行広域バス路線の運行形態について、運行区間全体での利用実態はどうか、代替輸送手段が有るか否かについての類型化と国庫補助対象路線との重複状況については次のとおりである。

路線の特徴による類型化

国庫補助路線	重複路線	利用実態	代替手段
赤碕系統 赤碕線 (倉吉営 - 赤碕駅) (倉吉駅 - 赤碕駅)	赤碕線 (浦安車庫)	先細(途中から終点に かけ利用が少ない)	鉄道・バス(鉄道・国庫補助バ ス路線で代替可能)
	赤碕線(下市入口)	先細	鉄道・バス
	栄線(西高尾駐車場) 倉吉駅-穴沢間赤碕系 統と重複	先細	なし(鉄道・国庫補助バス路 線の代替不可能)
三朝系統 三朝線 (生田車庫 - 三朝車庫)	三朝線(上吉原)	先細	なし(三朝車庫 - 上吉原間)
	三朝線(神倉)国	先細	なし(三朝車庫 - 神倉間)
三朝系統 上井・三朝線 (倉吉駅 - 三徳山駐車場)	上井・三朝線(上吉原)	先細	なし(三徳山駐車場 - 上吉原間)
	上井・三朝線(三朝車 庫)国	なし(中心地から終点 まで利用者がある)	なし
橋津系統 橋津線 (西倉吉 - 石脇車庫) 羽合温泉経由込	橋津線(青谷駅) 羽合温泉経由込	瓢箪(生活圈と生活圈 の間で利用者が少な い)	鉄道・バス(鉄道・国庫補助バ ス路線で代替可能)
関金系統 関金線 (倉吉BC - 明高) (倉吉BC - 関金BC)	関金線(大河原)	先細	なし
	関金線(みどり町経由 関金BC)	先細	なし
北条系統 北条線 (西倉吉 - 由良駅入口)	北条線 (倉吉駅 - 由良駅入口)	先細	バス(国庫補助バス路線で代 替可能)
松崎系統 松崎線 (西倉吉 - 北方入口)		先細	

(2) 類型化に基づく路線バス運行の改善について

上記の類型化に基づき、路線ごとの改善策について検討を加える必要があり、見直しについては、路線のパターンを把握し、フィーダー(乗継)化、幹線集約型に分類することで、より効果的で効率化を図れるものと考えられる。

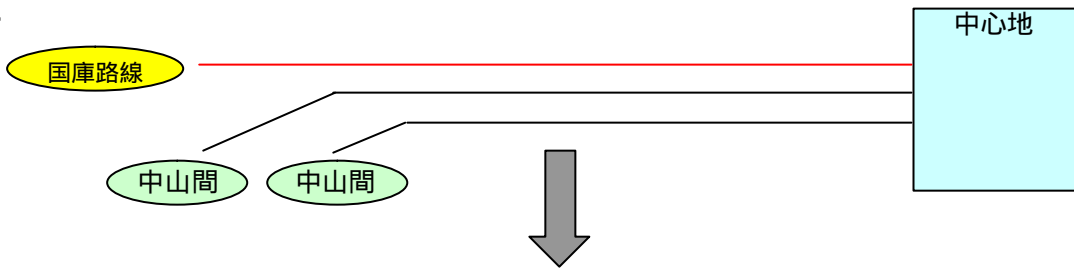
上記現在運行されている路線ごとの特徴を分析し、パターン化すると、次のような改善へのパターンが考えられる。

路線バスの改善パターン

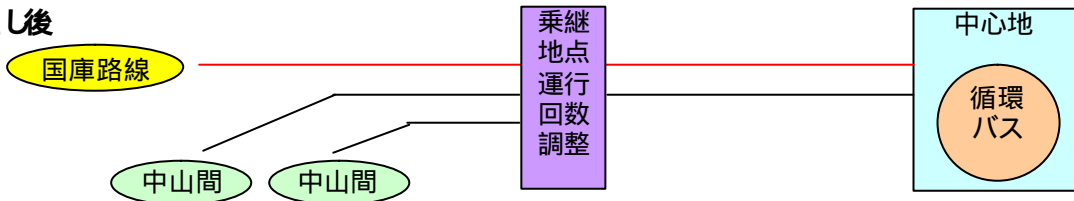
代替手段	路線型	路線名	起点	経由地	終点	改善パターン
バス	瓢箪	-	-	-	-	-
	先細	関金線	倉吉BC	倉吉駅	大河原	パターン2
		関金線	倉吉BC	倉吉駅・みどり町	関金BC	パターン2
		北条線	倉吉駅	江北	由良駅入口	パターン2
なし	-	-	-	-	-	
鉄道バス	瓢箪	橋津線	西倉吉町	倉吉駅・長瀬西口	青谷駅	パターン2
		橋津線	西倉吉町	倉吉駅・ハワイ温泉	青谷駅	パターン2
	先細	赤碕線	倉吉駅	浦安駅・赤碕駅・籠津	下市入口	パターン2
		赤碕線	倉吉駅	由良入口	浦安車庫	パターン2
	なし	-	-	-	-	-
なし	瓢箪	-	-	-	-	-
	先細	栄線	倉吉駅	穴沢・西高尾	西高尾駐車場	パターン1
		三朝線	生田車庫	円谷入口	上吉原	パターン2
		穴鴨線	生田車庫	円谷入口・穴鴨公会堂前	下畑	パターン1
		穴鴨線	生田車庫	円谷入口・穴鴨公会堂前	木地山	パターン1
		穴鴨線	生田車庫	竹田橋・穴鴨公会堂前	上西谷上	パターン1
		穴鴨線	倉吉(営)	倉吉駅 卸団地	木地山	パターン1
	小河内線	倉吉(営)	倉吉駅・竹田橋 役場前	実光	パターン1	
なし	-	-	-	-	-	

パターン1(フィーダー化)

現行

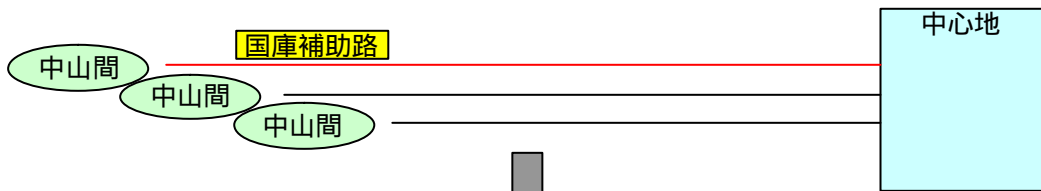


見直し後

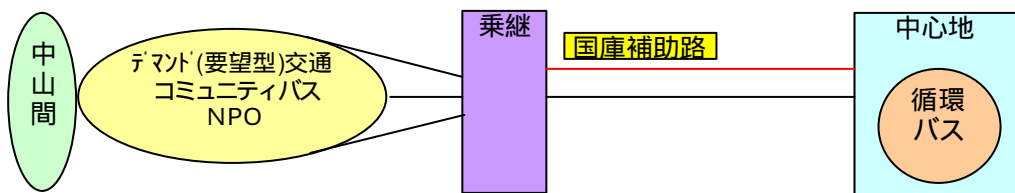


パターン2(幹線集約型)

現行



見直し後



おわりに

倉吉市では、平成17年12月に策定された第10次倉吉市総合計画で平成18年度から平成27年度までの10年間の基本構想と将来都市像を示し、これを明らかにするため基本方針を明らかにしている。

この計画の中では、交通バリアフリーの推進、生活バス路線の維持・確保、鉄道・航空便の利便性の確保を基本事業に掲げ、課題解決に向けた施策、事業を実施することとしている。

しかし、公共交通機関としてのバス事業を取り巻く環境は、社会情勢の大きな変化による利用者のニーズの多様化、高齢化の進展に併せて自家用自動車の急速な普及、依存を見るとき、ただ単に路線バスの維持・確保だけを捉えて事業を展開することには限界がある。

路線バスに乗車することは、自家用乗用車と比較し、輸送効率が高いことに加え、CO2等の排出量が少ないため、地球環境問題解決への重要な対策として有効である。

この問題を家庭、会社、地域、社会全体で話題とし、全市的、全県的、全国的な問題として路線バスを利用することの意義や価値を再認識しなければ、その維持・確保が図られない状況にある。

このような状況の下、路線バスを維持・確保するための見直しに当たっては、国、県等の補助制度の要件のみにとらわれ検討するのではなく、路線バスが地域住民の日常生活、経済活動に欠くことのできない重要な役割を担っているとの基本的認識に立ち、利用者の利用目的を正確に捉えることにより、利用促進に繋がる土地利用のあり方、或いは運行形態とそのための施設整備、継続可能な運行支援など、長期的展望のもと、利用者の動向、財政事情等に的確に対応する必要がある。

その上で、どの路線にどれだけの運行を維持すべきかを検討する必要があり、それを見極めることが重要である。

自治体内の住民の移動手段を確保することは、それぞれの自治体の責務であり、確保された路線を維持するのは住民の努力であると言える。

そのためには車両や停留所施設などハード面の改善に加えて、既成の運行や形態にとらわれることなく、平成18年6月に実施したアンケートに基づく利用者のニーズの把握と時代にマッチした路線、制度の整備を図るなど、人にやさしい輸送サービスの提供、維持整備のあり方について住民と共に協議検討していく必要がある。

最後に、現在運行されている広域路線バスは、関係する自治体間での利用者もあることから、倉吉市の「広域バス運行の基本方針」並びに「改善パターン」による見直しの方針を基本とし、利用者の立場を最優先することは勿論、サービスとコストのバランスが適切となるよう調整すること、加えて路線バスの利用促進に繋がる企画の実施等も必要があることから、今後とも関係自治体及び事業者と協議・検討を継続的に実施されることを述べ答申のまとめとする。