

倉吉市地域公共交通利便増進実施計画 (素案)

令和8年1月策定

倉 吉 市

- 目次 -

第1章 計画概要.....	1
1-1 計画策定の目的.....	1
1-2 計画の位置付け.....	1
1-3 実施区域.....	2
1-4 計画の期間.....	2
第2章 利便増進事業の内容・実施主体.....	3
2-1 利便増進事業の方向性.....	3
1) 地域公共交通の将来像と基本方針.....	3
2) 鳥取県中部地域の目指す公共交通ネットワークの全体イメージ.....	4
2-2 利便増進事業の全体像.....	5
1) 利便増進事業の設定.....	5
2) 利便増進事業の全体像.....	6
2-3 利便増進事業の内容.....	8
【事業1】打吹つながるモビリティ（U-MO）の路線再編等.....	8
事業1-1 グリーンスローモビリティの運行内容の見直し.....	8
【事業2】関金地区における路線再編等.....	15
事業2-1 乗合タクシーの運行内容の見直し.....	15
事業2-2 路線バスの運行内容の見直し.....	17
2-4 今後、検討・調整を進める利便増進事業の候補（候補事業）.....	19
【事業1】打吹つながるモビリティ（U-MO）の路線再編等.....	19
事業1-2 琴櫻・赤瓦観光駐車場周辺における乗継・待合環境の改善.....	19
【事業2】関金地区における路線再編等.....	20
事業2-3 関金庁舎における乗継・待合環境の改善.....	20
【事業3】北谷地区・高城地区における路線再編等.....	20
事業3-1 乗合タクシーの拡充等.....	20
事業3-2 乗合タクシーの導入に伴うバス路線の再編.....	20
【事業4】循環バス導入とこれに伴う路線再編.....	21
事業4-1 倉吉駅～新たな交通結節点（西倉吉）を結ぶ循環バスの導入.....	21
事業4-2 循環バスの導入に伴うバス路線の再編.....	21
【事業5】新たな交通結節点（西倉吉）の整備.....	21
【事業6】その他利用促進や利用環境改善等に関する事業.....	22
事業6-1 乗合タクシー等へのキャッシュレス決済の導入.....	22
事業6-2 乗継拠点等でのデジタルサイネージの設置.....	22
事業6-3 主要バス停の待合環境の改善.....	22
事業6-4 ドライバーの待機・休憩環境の改善.....	22
2-5 事業のスケジュール.....	23
第3章 倉吉市の支援の内容.....	24
第4章 事業実施に必要な資金の額・調達方法.....	25
第5章 事業の効果.....	26
1) 事業の効果（定量的な効果）.....	27
2) 事業の効果（利便性の向上その他見込まれる効果）.....	29

第1章 計画概要

1-1 計画策定の目的

鳥取県中部地域は、倉吉駅を中心にバス路線が他の4町に向かって放射線状に広がっており、圏域が一つの交通体系を成していることから、平成23年3月に倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町の1市4町で「鳥取県中部地域公共交通総合連携計画」を策定し、広域の公共交通のあり方を検討しました。（平成28年3月に第2期計画を策定）

その後、平成26年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域交通法」という。）の改正に伴い、平成30年3月に「鳥取県中部地域公共交通網形成計画」を、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、利便性の高いバス路線への再編等を実施しました。

令和2年11月には再び地域交通法が改正され、バスの国庫補助路線を計画に位置付けることとなったため、令和6年5月に「鳥取県中部地域公共交通網形成計画」を改定し、「鳥取県中部地域公共交通計画」とし、また、当該計画の計画期間の終了に伴い、令和7年3月に令和7年度から5年間の本地域の公共交通の目指すべき姿を示した新たな「鳥取県中部地域公共交通計画」を策定しました。

このような中で、倉吉市における「鳥取県中部地域公共交通計画」の実現に向けて、関係者が連携・協力し、かつ公的負担による維持・確保が必要な路線に対して、国の地域公共交通確保維持改善事業費や県の支援事業等も十分に活用しながら、計画的かつ着実に地域公共交通の見直し・再編等を推進するため、「倉吉市地域公共交通利便増進実施計画（以下「本計画」という。）」を策定します。

1-2 計画の位置付け

本計画は、地域交通法に基づき、「鳥取県中部地域公共交通計画」の施策のうち、倉吉市に関連する施策を実現するための実施計画です。

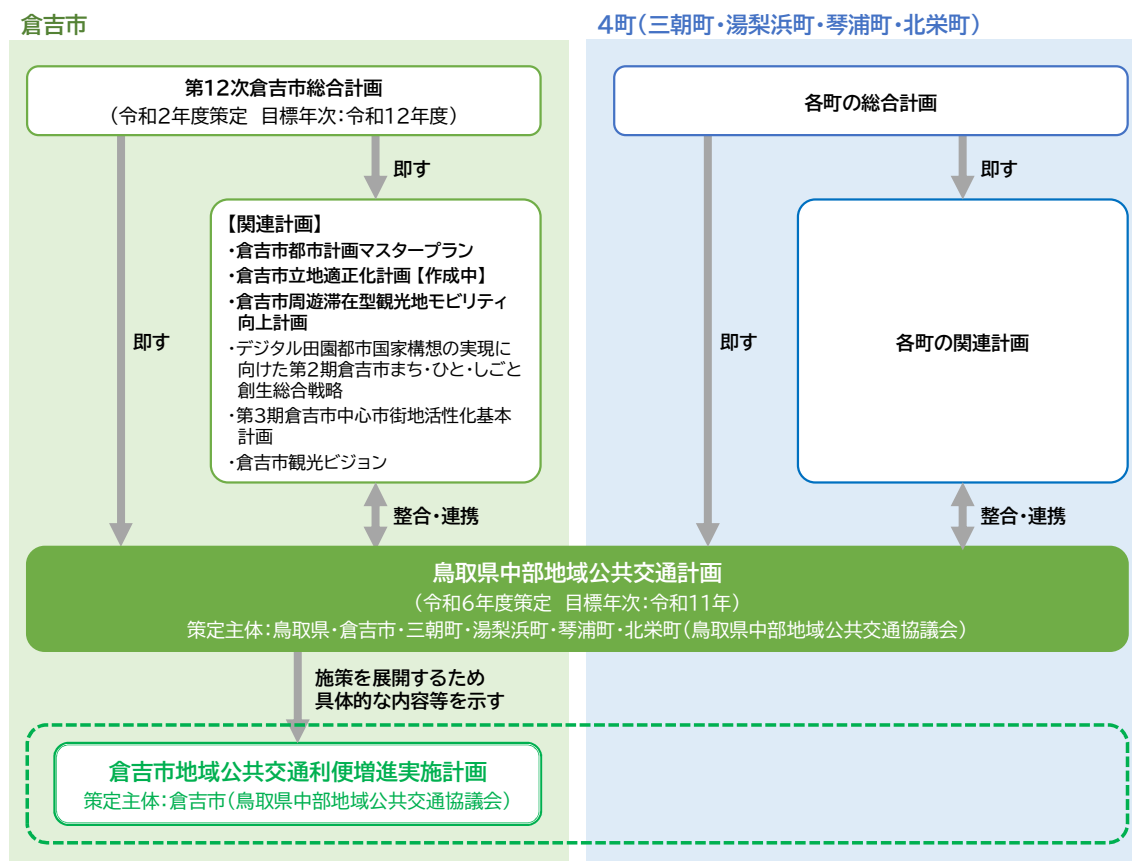


図1 倉吉市地域公共交通利便増進計画の位置づけ

Ⅰ-3 実施区域

本計画の実施区域は、「鳥取県中部地域公共交通計画」の計画区域（鳥取県中部地域（倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町））のうち、倉吉市の全域とします。

Ⅰ-4 計画の期間

本計画の期間は、「鳥取県中部地域公共交通計画」の計画期間に合わせ、令和7年度から令和11年度までの5年間とします。

第2章 利便増進事業の内容・実施主体

2-1 利便増進事業の方向性

1) 地域公共交通の将来像と基本方針

「鳥取県中部地域公共交通計画」では、公共交通の課題と基本方針・基本目標・将来像を以下のよう
に設定しています。本計画では、この基本方針・基本目標の実現に向けたいくつかの事業を利便増
進事業として位置付け、計画的かつ着実に取組を進めます。

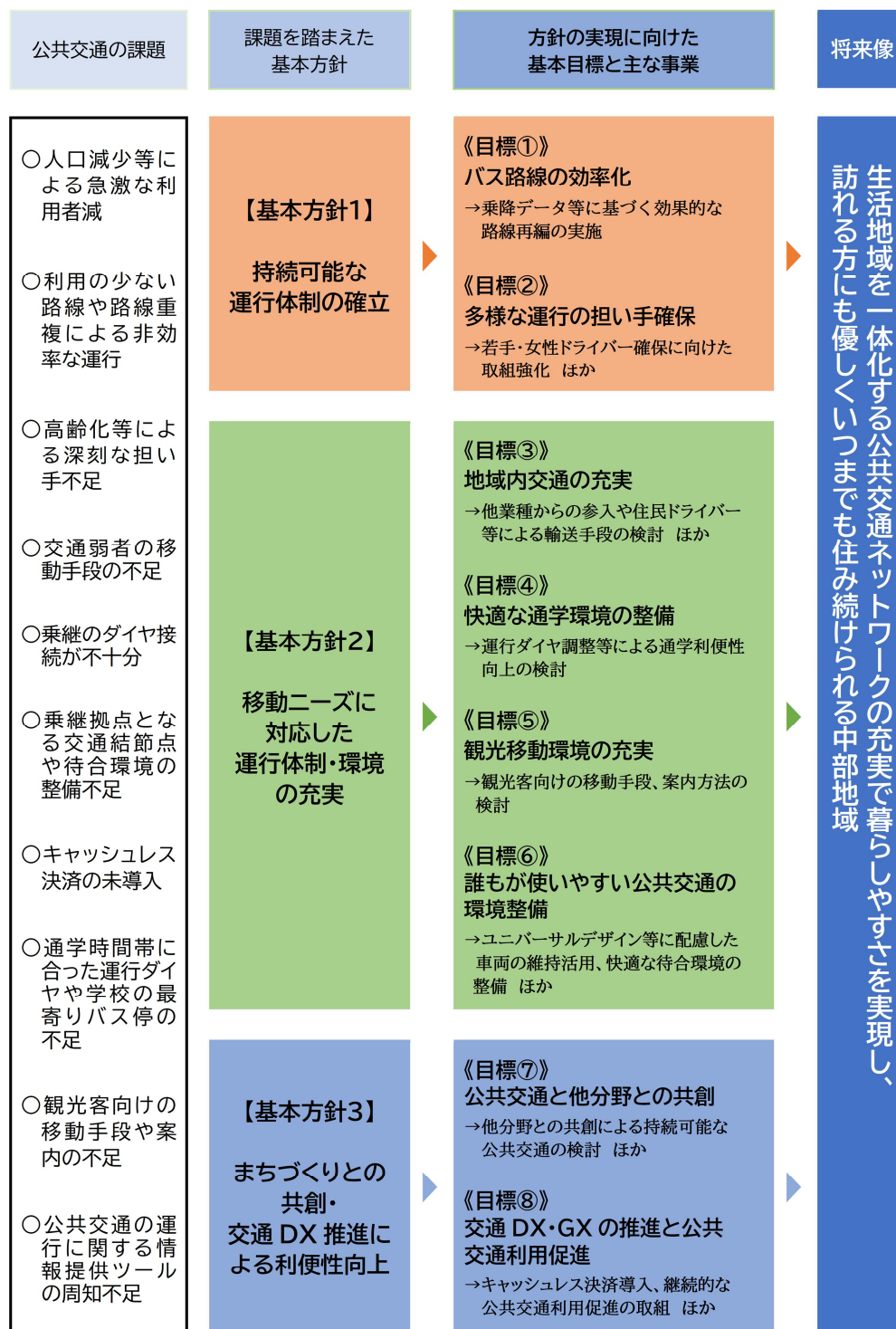


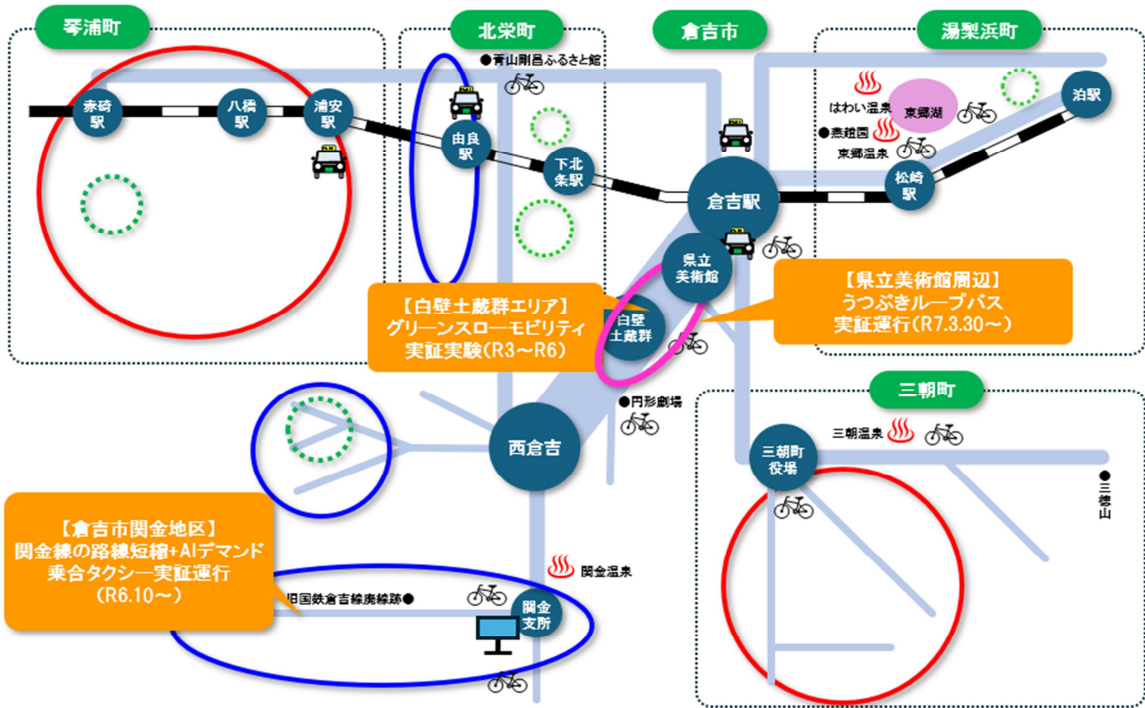
図 2 鳥取県中部地域公共交通計画における公共交通の課題と基本方針・基本目標・将来像の関係

(「鳥取県中部地域公共交通計画」より)

2) 鳥取県中部地域の目指す公共交通ネットワークの全体イメージ

「鳥取県中部地域公共交通計画」では、鳥取県中部地域の目指す公共交通ネットワークの全体イメージを以下のように設定しています。

《現在（令和6年度末）》



《事業実施後（令和 11 年度末）》

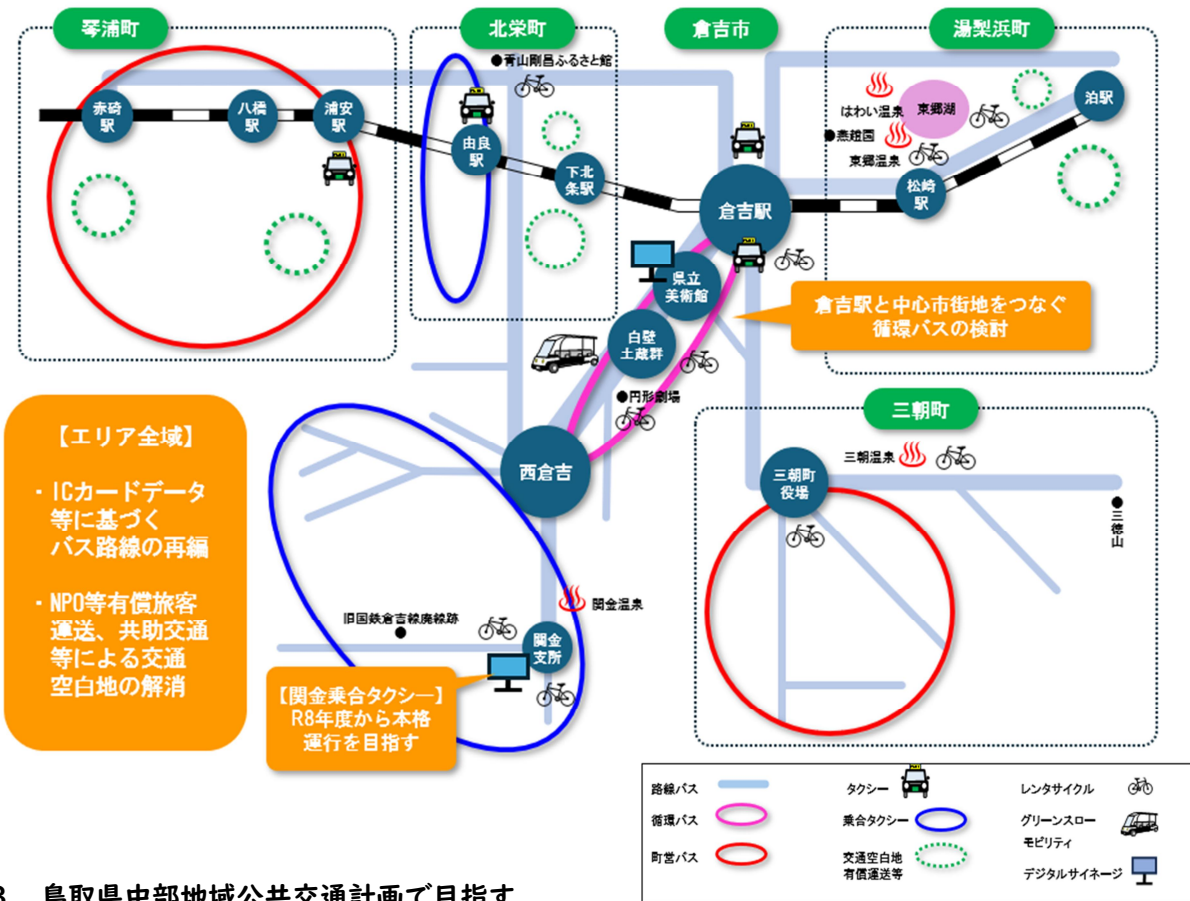


図 3 鳥取県中部地域公共交通計画で目指す
中部地域の公共交通ネットワークの全体イメージ（「鳥取県中部地域公共交通計画」より）

2-2 利便増進事業の全体像

1) 利便増進事業の設定

「鳥取県中部地域公共交通計画」で定めた事業のうち、公共交通利用者の利便性向上に資する取組を利便増進事業として以下のとおり分類して設定し、重点的に事業を進めます。

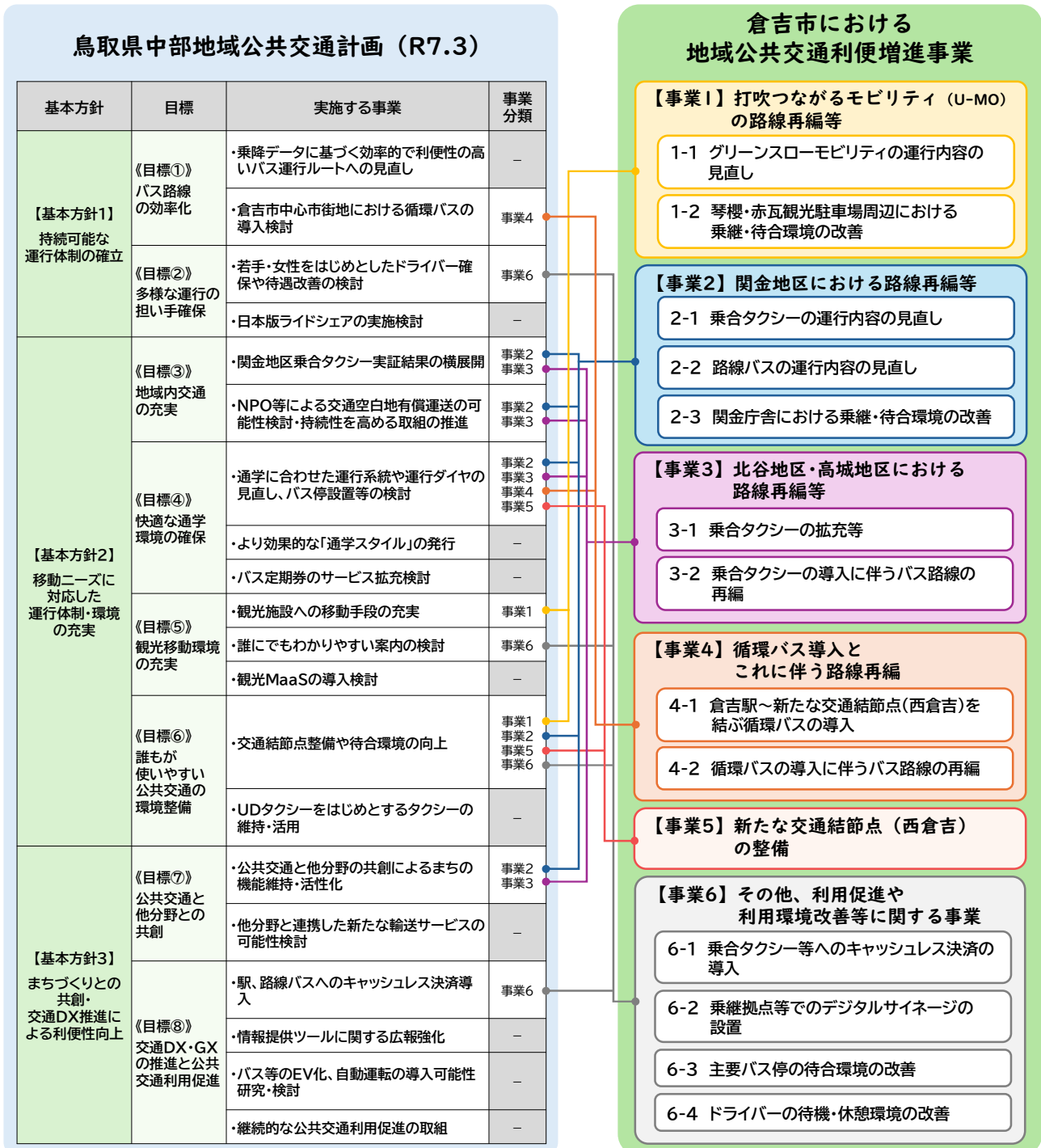


図 4 地域公共交通計画と利便増進事業の関係

2) 利便増進事業の全体像

利便増進事業の全体像は下表のとおりです。

なお、現段階で交通事業者、地域住民その他関係者等（以下「地域関係者等」という。）と調整が整っていない事業・取組を、本計画で「今後、検討・調整を進める利便増進事業の候補（以下「候補事業」という。）」として設定し、今後、地域関係者等と検討・協議を進め、調整が整った段階で「利便増進事業」に位置付けて事業を進めていくこととします。

また、現段階では、本計画に定めのない事業についても、必要に応じて新たに候補事業に追加して、地域関係者等との検討・協議を経て利便増進事業として進めていきます。

表 1 利便増進事業（候補事業を含む）の全体像

事業	利便性向上に資する取組	実施主体	利便増進事業・候補事業の別	事業実施時期
【事業1】 打吹つながる モビリティ（U-MO） の路線再編等	1-1 グリーンスローモビリティ の運行内容の見直し	・倉吉市 ・打吹つながるモビリティ 運営協議会 ・日ノ丸ハイヤー(株)	利便増進 事業	令和 8 年 3 月
	1-2 琴櫻・赤瓦観光駐車場周辺に おける乗継・待合環境の改善	・倉吉市 ・打吹つながるモビリティ 運営協議会 ・その他の関係機関・団体	候補事業	令和 9 年度 以降
【事業2】 関金地区における 路線再編等	2-1 乗合タクシーの運行内容の 見直し	・倉吉市 ・関金地区 共助交通運営 協議会	利便増進 事業	令和 8 年 4 月
	2-2 路線バスの運行内容の 見直し	・倉吉市 ・日本交通(株)	利便増進 事業	令和 8 年 10 月
	2-3 関金庁舎における乗継・待合 環境の改善	・倉吉市 ・その他の関係機関・団体	候補事業	令和 9 年度 以降
【事業3】 北谷地区・高城地区 における路線再編等	3-1 乗合タクシーの拡充等	・倉吉市 ・日ノ丸ハイヤー(株) ・NPO たかしろ	候補事業	令和 11 年度 以降
	3-2 乗合タクシーの導入に伴う バス路線の再編	・倉吉市 ・日ノ丸自動車(株)	候補事業	令和 11 年度 以降
【事業4】 循環バス導入と これに伴う路線再編	4-1 倉吉駅～新たな交通結節点 (西倉吉)を結ぶ循環バスの導入	・倉吉市 ・日本交通(株) ・日ノ丸自動車(株)	候補事業	令和 12 年度 以降
	4-2 循環バスの導入に伴う バス路線の再編	・倉吉市 ・日本交通(株) ・日ノ丸自動車(株)	候補事業	令和 12 年度 以降
【事業5】 新たな交通結節点（西倉吉）の整備		・倉吉市 ・その他の関係機関・団体	候補事業	令和 10 年度 以降
【事業6】 その他、利用促進や 利用環境改善等に 関する事業	6-1 乗合タクシー等への キャッシュレス決済の導入	・倉吉市 ・その他の関係機関・団体	候補事業	令和 9 年度 以降
	6-2 乗継拠点等での デジタルサイネージの設置	・倉吉市 ・その他の関係機関・団体	候補事業	令和 9 年度 以降
	6-3 主要バス停の待合環境の改善	・倉吉市 ・その他の関係機関・団体	候補事業	令和 10 年度 以降
	6-4 ドライバーの待機・休憩 環境の改善	・倉吉市 ・その他の関係機関・団体	候補事業	令和 11 年度 以降

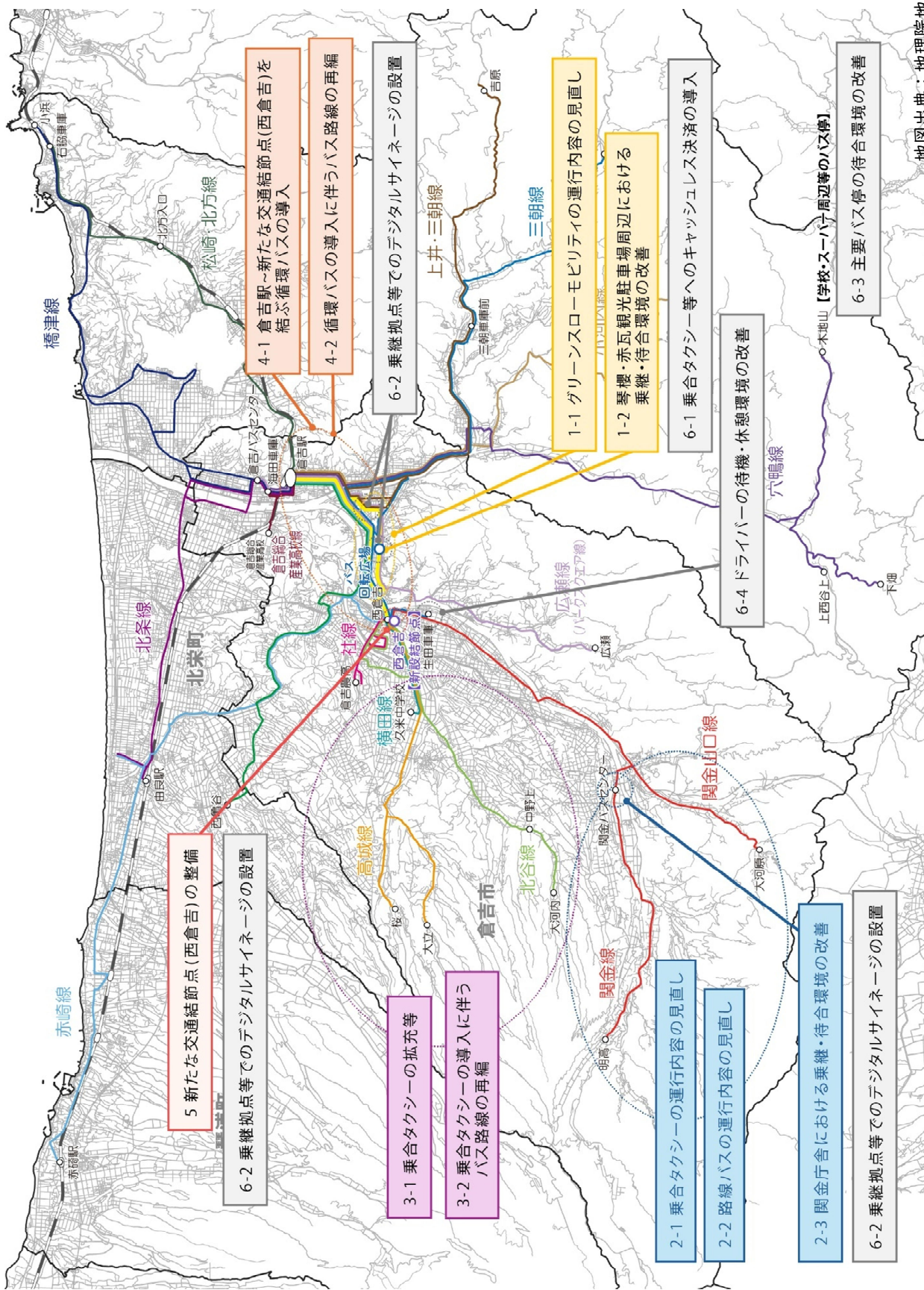


図 5 利便増進事業（候補事業を含む）の全体像

地図出典：地理院地図

2-3 利便増進事業の内容

【事業Ⅰ】打吹つながるモビリティ（U-MO）の路線再編等

事業Ⅰ-Ⅰ グリーンスローモビリティの運行内容の見直し

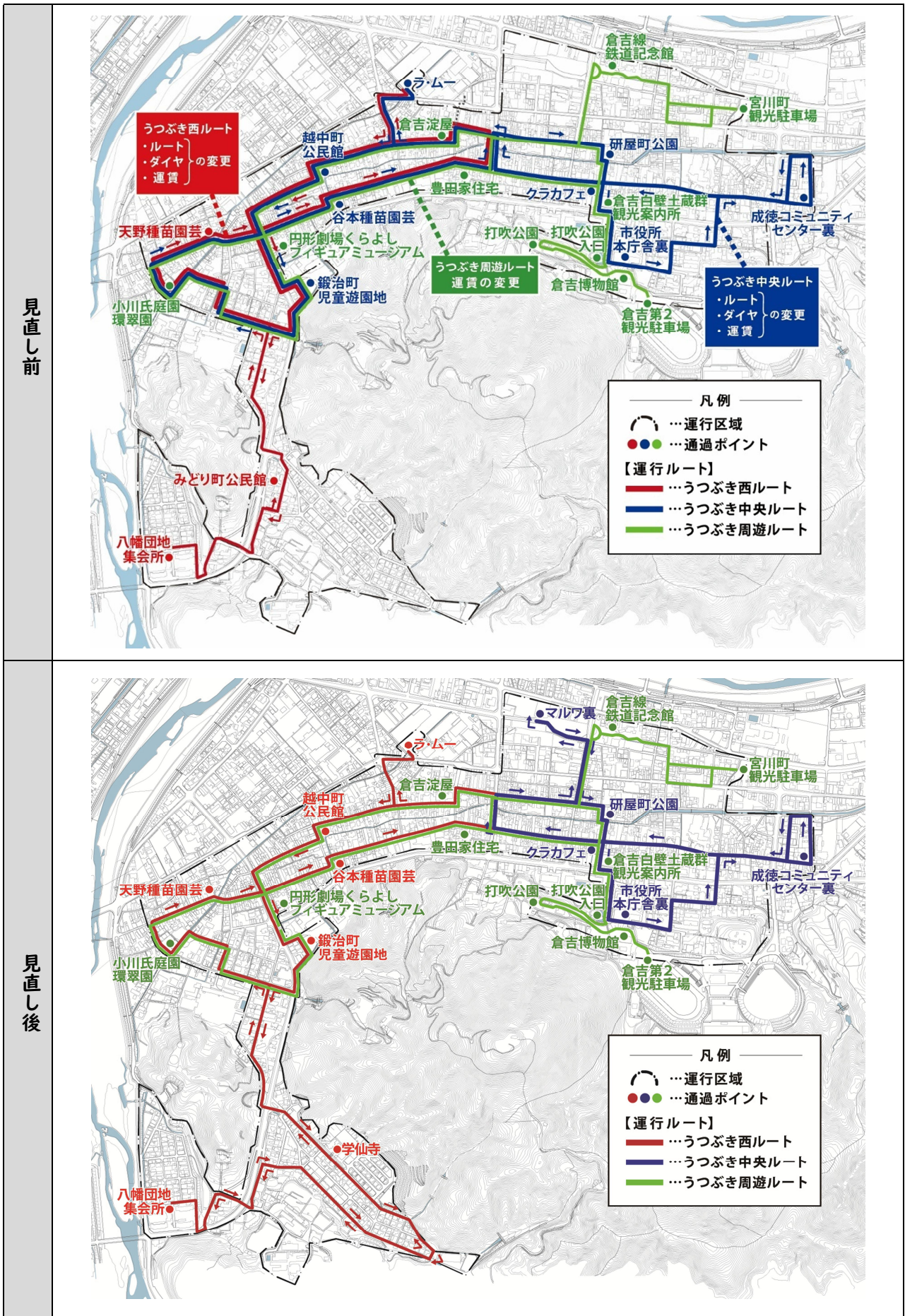
倉吉市打吹玉川伝統的建造物群保存地区（倉吉白壁土蔵群）を中心とした「周遊滞在エリア」の一部である打吹エリア（成徳地区・明倫地区）において、令和7年7月から本格運行を開始したグリーンスローモビリティについて、利用実態や利用者のニーズ・意見等を反映し、運行内容（ルート、ダイヤ、運賃）の変更を行い、更なる利便性の向上を図ります。

表2 グリーンスローモビリティの運行内容の見直しに関する事業内容

ルート名	事業内容	
うつぶき西ルート	■運行ルートの変更 <ul style="list-style-type: none"> 利用者ニーズを踏まえ、みどり町の勾配のある住宅団地内を通るようにルートを変更し、利便性の向上を図ります。 	■運行ダイヤの変更 <ul style="list-style-type: none"> ルート変更により、運行時間が長くなることから、利用の少ない午後の便を廃止し、運行本数を5便/日から4便/日に変更します。 このことにより、ドライバー2人/日から1人/日の体制が可能となり、効率性・持続性が向上します。 また、夏季の暑い時間帯は利用者が少ないため、運行時刻を1時間早めて運行を行い、利便性の向上を図ります。
うつぶき中央ルート	■運行ルートの変更 <ul style="list-style-type: none"> 利用者ニーズを踏まえ、スーパーマルワへのアクセスを重視するとともに、利用の少ない地区西側のルートを廃止し、迂回感が少なく主要目的地にアクセスできるルートへと変更することで、利便性の向上を図ります。 	■運賃の変更 <ul style="list-style-type: none"> 現在の1日乗り放題券は1乗車運賃と同額になるように割引をしているため、利用者にはわかりづらく、1乗車の利用者には割高感が生じます。 このため、1乗車運賃を現在の半額として、1乗車のみの利用にも対応した運賃設定とすることで、利便性の向上を図ります。
うつぶき周遊ルート（A・B・Cルート）	■運賃の変更 <ul style="list-style-type: none"> 現在の1日乗り放題券は1乗車運賃と同額になるように割引をしているため、利用者にはわかりづらく、1乗車の利用者には割高感が生じます。 また、当該ルートは、上記の2ルートと比べて運行距離が長く、観光スポット等を回遊する観光客向けの付加価値の高いルートであることから、1日乗り放題券の値上げを行い、運賃の適正化を図るとともに、1乗車のみの利用にも対応した運賃設定とすることで、利便性の向上を図ります。 	

表3 グリーンスローモビリティの運行形態等

項目	内容
運送事業の形態	一般乗合旅客自動車運送事業 〔※道路運送法第78条第3号の規定に基づく自家用車活用事業〕
運行事業者	日ノ丸ハイヤー(株)
運行態様	区域運行
運行期間	毎年3月～11月 (毎年12月～2月は運休)
運行日	うつぶき西ルート：水曜日、うつぶき中央ルート：木曜日 うつぶき周遊ルート（A・B・Cルート）：土・日・祝日

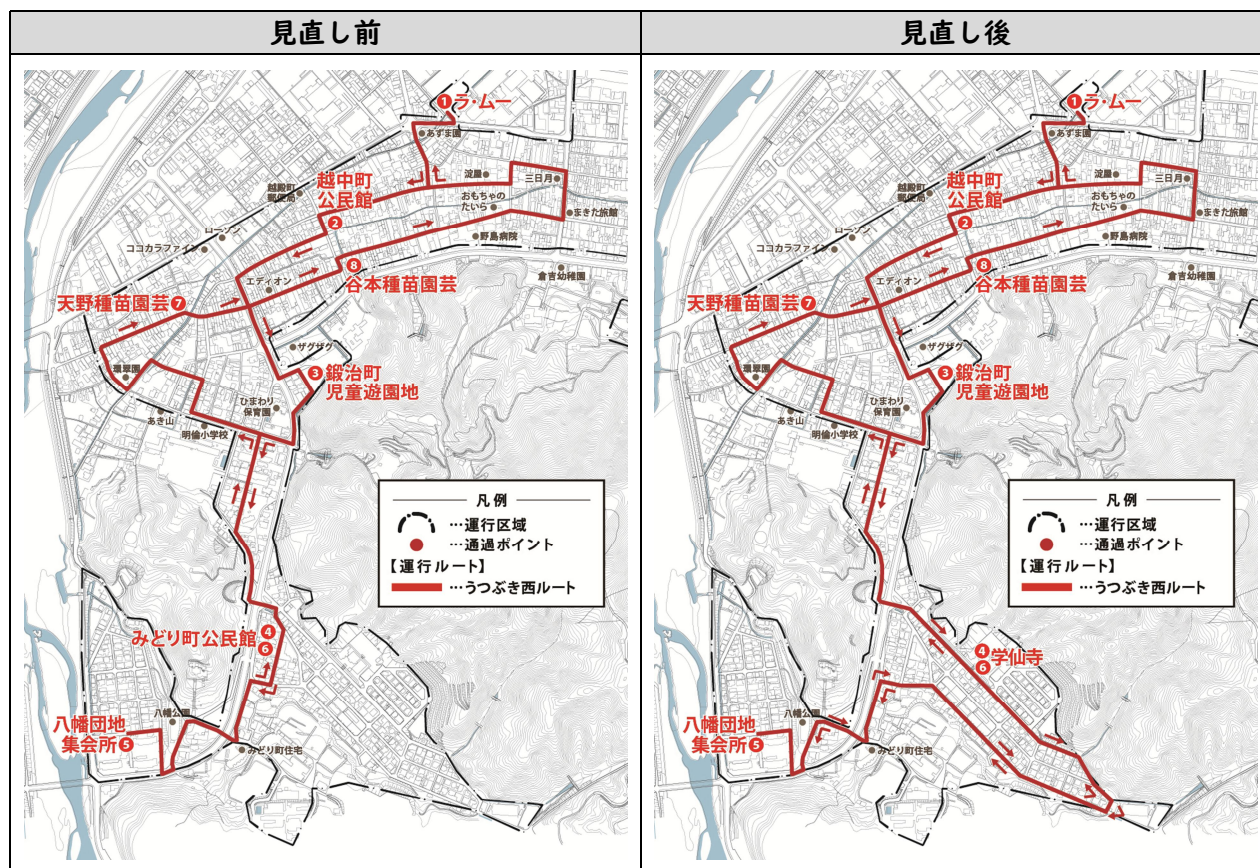


(1) 運行ルート・ダイヤの変更（うつぶき西ルート、うつぶき中央ルート）

うつぶき西ルート及びうつぶき中央ルートにおける運行ルート及びダイヤの変更内容は、以下に示すとおりです。

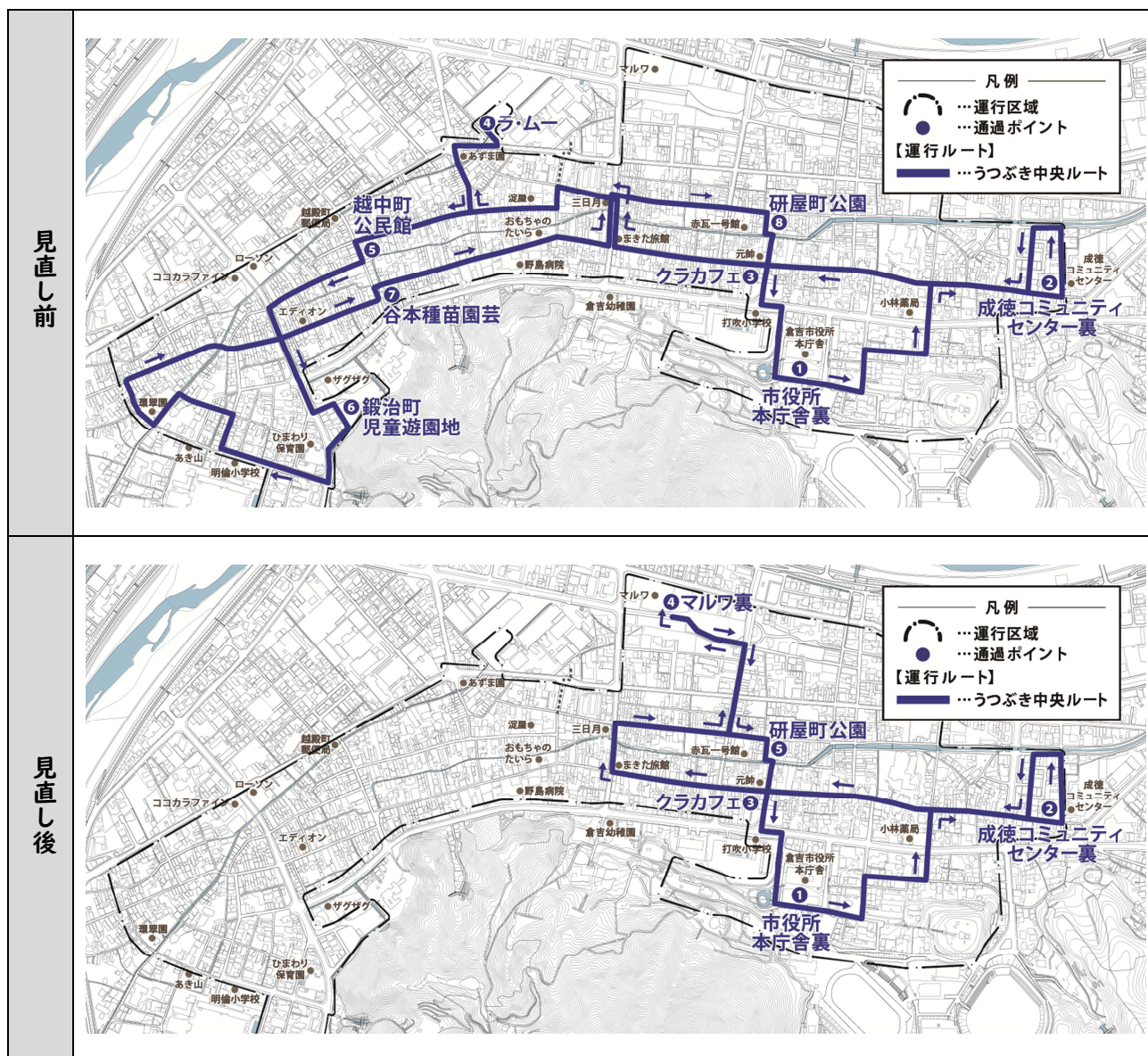
表 4 運行ルート・ダイヤの変更内容（うつぶき西ルート、うつぶき中央ルート）

ルート名	項目	見直し前	見直し後
うつぶき西ルート	起点	ラ・ムー	ラ・ムー
	主な経由地	八幡団地集会所 みどり町公民館	八幡団地集会所 学仙寺
	終点	ラ・ムー	ラ・ムー
	運行回数	5 回/日	4 回/日
	運行日	水曜日	水曜日
うつぶき中央ルート	起点	市役所本庁舎裏	市役所本庁舎裏
	主な経由地	ラ・ムー	マルワ裏
	終点	市役所本庁舎裏	市役所本庁舎裏
	運行回数	5 回/日	4 回/日
	運行日	木曜日	木曜日



地図出典：地理院地図

図 7 うつぶき西ルートの見直し前後の運行ルート



地図出典：地理院地図

図 8 うつぶき中央ルートの見直し前後の運行ルート

表 5 うつぶき西ルートの見直し前後の時刻表

見直し前

通過ポイント		1 便	2 便	3 便	4 便	5 便
回送	車庫(市役所本庁舎裏)	8:52			11:52	
1	ラ・ムー(発)	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00
2	越中町公民館	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03
3	鍛冶町児童遊園地	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06
4	みどり町公民館	9:11	10:11	11:11	12:11	13:11
5	八幡団地集会所(着)	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15
	八幡団地集会所(発)	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20
6	みどり町公民館	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24
7	天野種苗園芸	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31
8	谷本種苗園芸	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34
1	ラ・ムー(着)	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41
回送	車庫(市役所本庁舎裏)			11:50		13:50

見直し後

■通常時（3月～6月、10月～11月）

通過ポイント		1 便	2 便	3 便	4 便
回送	車庫(市役所本庁舎裏)	8:52			
1	ラ・ムー(発)	9:00	10:00	11:00	12:00
2	越中町公民館	9:03	10:03	11:03	12:03
3	鍛冶町児童遊園地	9:06	10:06	11:06	12:06
4	学仙寺	9:11	10:11	11:11	12:11
5	八幡団地集会所	9:21	10:21	11:21	12:21
6	学仙寺	9:31	10:31	11:31	12:31
7	天野種苗園芸	9:39	10:39	11:39	12:39
8	谷本種苗園芸	9:42	10:42	11:42	12:42
1	ラ・ムー(着)	9:49	10:49	11:49	12:49
回送	車庫(市役所本庁舎裏)				12:58

■夏期（7月～9月） ※各便1時間前倒し

通過ポイント		1 便	2 便	3 便	4 便
回送	車庫(市役所本庁舎裏)	7:52			
1	ラ・ムー(発)	8:00	9:00	10:00	11:00
2	越中町公民館	8:03	9:03	10:03	11:03
3	鍛冶町児童遊園地	8:06	9:06	10:06	11:06
4	学仙寺	8:11	9:11	10:11	11:11
5	八幡団地集会所	8:21	9:21	10:21	11:21
6	学仙寺	8:31	9:31	10:31	11:31
7	天野種苗園芸	8:39	9:39	10:39	11:39
8	谷本種苗園芸	8:42	9:42	10:42	11:42
1	ラ・ムー(着)	8:49	9:49	10:49	11:49
回送	車庫(市役所本庁舎裏)				11:58

表 6 うつぶき中央ルートの見直し前後の時刻表

見直し前

通過ポイント		1 便	2 便	3 便	4 便	5 便
回送	車庫(市役所本庁舎裏)	8:59			11:59	
1	市役所本庁舎裏(発)	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00
2	成徳コミュニティセンター裏	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05
3	クラカフェ	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10
4	ラ・ムー(着)	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16
	ラ・ムー(発)	9:30	10:30	11:30	13:30	13:30
5	越中町公民館	9:33	10:33	11:33	13:33	13:33
6	鍛冶町児童遊園地	9:37	10:37	11:37	13:37	13:37
7	谷本種苗園芸	9:45	10:45	11:45	13:45	13:45
8	研屋町公園	9:51	10:51	11:51	13:51	13:51
1	市役所本庁舎裏(着)	9:54	10:54	11:54	13:54	13:54
回送	車庫(市役所本庁舎裏)			11:55		13:55

見直し後

■通常時（3月～6月、10月～11月）

通過ポイント		1 便	2 便	3 便	4 便
1送	車庫(市役所本庁舎裏)	8:59			
1	市役所本庁舎裏(発)	9:00	10:00	11:00	12:00
2	成徳コミュニティセンター裏	9:05	10:05	11:05	12:05
3	クラカフェ	9:10	10:10	11:10	12:10
4	マルワ裏	9:17	10:17	11:17	12:17
5	研屋町公園	9:20	10:20	11:20	12:20
	市役所本庁舎裏(着)	9:23	10:23	11:23	12:23
1	市役所本庁舎裏(発)	9:26	10:26	11:26	12:26
2	成徳コミュニティセンター裏	9:31	10:31	11:31	12:31
3	クラカフェ	9:36	10:36	11:36	12:36
4	マルワ裏	9:43	10:43	11:43	12:43
5	研屋町公園	9:46	10:46	11:46	12:46
1	市役所本庁舎裏(着)	9:49	10:49	11:49	12:49
1送	車庫(市役所本庁舎裏)				12:50

■夏期（7月～9月） ※各便1時間前倒し

通過ポイント		1 便	2 便	3 便	4 便
回送	車庫(市役所本庁舎裏)	7:59			
1	市役所本庁舎裏(発)	8:00	9:00	10:00	11:00
2	成徳コミュニティセンター裏	8:05	9:05	10:05	11:05
3	クラカフェ	8:10	9:10	10:10	11:10
4	マルワ裏	8:17	9:17	10:17	11:17
5	研屋町公園	8:20	9:20	10:20	11:20
	市役所本庁舎裏(着)	8:23	9:23	10:23	11:23
1	市役所本庁舎裏(発)	8:26	9:26	10:26	11:26
2	成徳コミュニティセンター裏	8:31	9:31	10:31	11:31
3	クラカフェ	8:36	9:36	10:36	11:36
4	マルワ裏	8:43	9:43	10:43	11:43
5	研屋町公園	8:46	9:46	10:46	11:46
1	市役所本庁舎裏(着)	8:49	9:49	10:49	11:49
回送	車庫(市役所本庁舎裏)				11:50

(2) 運賃の変更

うつぶき西ルート、うつぶき中央ルート及びうつぶき周遊ルートにおける運賃の変更内容は以下に示す通りです。

表 7 グリーンスローモビリティの見直し前後の運賃

ルート名	運賃（券種）	見直し前	見直し後
うつぶき 西ルート、 うつぶき 中央ルート	特殊普通旅客運賃 （1日乗り放題券）	大人（中学生以上）：200 円 小人（小学生）：100 円	大人（中学生以上）：200 円 小人（小学生）：100 円
	普通旅客運賃 （1乗車運賃）	同上	大人（中学生以上）：100 円 小人（小学生）：50 円
うつぶき 周遊ルート	特殊普通旅客運賃 （1日乗り放題券）	大人（中学生以上）：200 円 小人（小学生）：100 円	大人（中学生以上）：400 円 小人（小学生）：200 円
	普通旅客運賃 （1乗車運賃）	同上	大人（中学生以上）：200 円 小人（小学生）：100 円

※障害者手帳、療育手帳若しくは精神障害者手帳を提示した者又は児童福祉法の適用を受ける者及び同乗の介護者は半額割引

※幼児は大人1人につき1人無料、2人目からは小人運賃

【事業2】関金地区における路線再編等

事業2-1 乗合タクシーの運行内容の見直し

関金地区では、高齢化が進む中で、高齢者の買い物支援や移動手段の確保が課題であり、一方で、地域内を運行する路線バスは利用が低迷し、行政負担の増加が深刻化していることから、住民の利便性を向上させながら、持続可能な輸送サービスに改善することが求められています。

このため、令和6年10月から乗合タクシーの実証運行を開始するとともに、併せて、路線バスのルート、ダイヤ等の運行内容の見直しを行い、それまでは近くにバス停がなく、交通空白であったエリアも含めて関金地区全体で公共交通を利用できるようにすることを目指し、様々な運賃形態や運送事業の種類を検討・試行してきました。

その結果を受けて、令和8年4月から乗合タクシーの本格運行を開始するにあたり、持続性の高い運行形態で、利用者ニーズに即した運行を行うため、運送事業の形態や運行事業者、料金プランの見直しを行います。

表8 関金地区乗合タクシーの運行内容の見直しに関する事業内容

系統名	事業内容
関金地区 乗合タクシー	<p>■<u>運送事業の形態・運行主体の変更</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・運送事業の形態を現在の一般乗合旅客自動車運送事業から、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）に変更します。 ・運行主体は、まちづくり活動との連携と運行経費の抑制のため、関金地区共助交通運営協議会とします。 <p>■<u>料金プランの変更</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の結果をもとに、一定の利用・効果が見込まれる券種・運賃に変更し、利便性の向上を図ります。

(1) 運送事業の形態・運行主体の変更

乗合タクシーの運送事業の形態・運行主体等の変更内容は、以下に示すとおりです。

表9 関金地区乗合タクシーの見直し前後の運行形態等

項目	見直し前 (実証運行：～令和8年3月)	見直し後 (本格運行：令和8年4月～)
運送事業 の形態	一般乗合旅客自動車運送事業	自家用有償旅客運送 (公共ライドシェア)
運行主体	日本交通(株)	関金地区共助交通運営協議会
運行態様	区域運行 (デマンド型運行)	区域運行 (デマンド型運行)
運行日時	通年 9:00 乗車～17:00 降車 (11:30～12:30 を除く)	通年 (年末年始を除く) 9:00 乗車～17:00 降車 (11:30～12:30 を除く)
備考	実証運行	本格運行

(2) 料金プランの変更

乗合タクシーの料金プランの変更内容は、以下に示すとおりです。

表 10 関金地区乗合タクシーの見直し前後の運賃

券種	説明	見直し前 (実証運行：～令和8年3月)	見直し後 (本格運行：令和8年4月～)
定額乗り放題 プラン	1ヵ月乗り放題の 乗車券	大人 : 3,000 円 小人 (中学生まで) : 1,500 円 障がい者割引 : 1,500 円	大人 : 3,000 円 小人 (小学生まで) : 1,500 円 障がい者割引 : 1,500 円
定額乗り放題 ファミリープラン	家族の代表者1人 の登録で、同一世帯 が利用可能な乗車券	5,000 円	廃止
バス定期保持者 プラン	関金地区内発着の バス定期を保有して いる方が対象	無料	無料
1 day フリーパス	1日乗り放題の 乗車券	大人 : 500 円 小人 (中学生まで) : 300 円 障がい者割引 : 300 円	大人 : 800 円 小人 (小学生まで) : 400 円 障がい者割引 : 400 円
1 乗車運賃	1回乗車ごとの運賃	大人 : 400 円 小人 (中学生まで) : 200 円 障がい者割引 : 200 円	大人 : 400 円 小人 (小学生まで) : 200 円 障がい者割引 : 200 円
回数券	1乗車運賃×6枚綴 りの回数券	2,000 円	大人 : 2,000 円 小人 (小学生まで) : 1,000 円 障がい者割引 : 1,000 円

※大人が同伴する未就学児については大人1人につき未就学児1人無料、2人目からは小人運賃

事業 2-2 路線バスの運行内容の見直し

先述のとおり、関金地区では、高齢化が進む中で、高齢者の買い物支援や移動手段の確保のため、令和6年10月から乗合タクシーの実証運行を開始するとともに、併せて、利用が低迷し、行政負担の増加が深刻化している路線バスについても、朝夕の通学時間帯を除いて、日中の便は関金庁舎前までの運行に短縮するなど、運行内容の見直しを行ってきました。

その結果を受けて、令和8年4月からの乗合タクシーの本格運行の開始に対応して、令和8年10月から、路線バスについても、見直し後の各便の利用状況やドライバーのシフト・待機時間等を考慮した効率的で持続性の高い運行を行うため、ダイヤ・運行回数の更なる見直しを行います。

表 11 関金地区の路線バスの運行内容の見直しに関する事業内容

路線名	事業内容
関金線、 関金明高線、 関金山口線	<p>■ダイヤ・運行回数の変更</p> <p>〈見直し前①：乗合タクシー実証運行以前（～令和6年10月）〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 関金地区では、乗合タクシーの運行はなく、3系統の路線バスが運行していました。 <p>〈見直し前②：乗合タクシー実証運行開始以降（令和6年10月～）〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 関金地区の乗合タクシーの実証実験の開始時には、関金庁舎を路線バスと乗合タクシーの乗継拠点とし、一部系統の路線バスの終点を関金バスセンターから関金庁舎前に変更するとともに、朝夕の通学時間帯を除いて、日中の便は関金庁舎前までの運行に短縮し、地区全体で1.0回／日の減便を行いました。 <p>〈見直し後：乗合タクシー本格運行開始後（令和8年10月～）〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーの実証運行時の路線バス及び乗合タクシーの利用状況、ドライバーのシフト、待機時間等を踏まえ、関金庁舎前までの路線バスの連絡を維持・強化しつつ、ダイヤの見直しと便数を抑制し、路線バスの輸送効率性・生産性・持続性の向上を図ります。

表 12 関金線・関金明高線・関金山口線の運行形態等

項目	内容
運送事業 の形態	一般乗合旅客自動車運送事業
運行事業者	日本交通㈱
運行態様	路線定期運行
運行日	通年

表 13 関金地区の路線バスの見直し前後の運行回数

路線名	見直し前後	区間			キロ程	運行回数		
		起点	主な 経由地	終点		平日	土曜日	日祝日
関金線 (102-01)	見直し前① (乗合タクシー実証運行前)	倉吉 BC	倉吉駅 河原町	関金 BC	17.5km	6.5 回	6.0 回	5.0 回
	見直し前② (乗合タクシー実証運行～本格運行)	倉吉 BC	倉吉駅 河原町	関金庁舎前	17.3km	12.5 回	11.0 回	9.5 回
	見直し後	倉吉 BC	倉吉駅 河原町	関金庁舎前	17.3km	12.5～ 13.0 回	10.5～ 11.5 回	9.5～ 10.0 回
関金明高線 (102-03)	見直し前① (乗合タクシー実証運行前)	倉吉 BC	倉吉駅 河原町	明高	25.5km	9.0 回	8.5 回	6.5 回
	見直し前② (乗合タクシー実証運行～本格運行)	倉吉 BC	倉吉駅 河原町	明高	25.5km	5.0 回	4.5 回	3.0 回
	見直し後	倉吉 BC	倉吉駅 河原町	明高	25.5km	4.0～ 5.0 回	3.5～ 4.5 回	2.5～ 3.0 回
関金山口線 (102-14)	見直し前① (乗合タクシー実証運行前)	倉吉 BC	倉吉駅 河原町	大河原	21.2km	5.0 回	3.0 回	3.0 回
	見直し前② (乗合タクシー実証運行～本格運行)	倉吉 BC	倉吉駅 河原町	大河原	21.2km	2.0 回	1.0 回	1.0 回
	見直し後	倉吉 BC	倉吉駅 河原町	大河原	21.2km	1.0～ 2.0 回	0.0～ 1.0 回	0.0～ 1.0 回

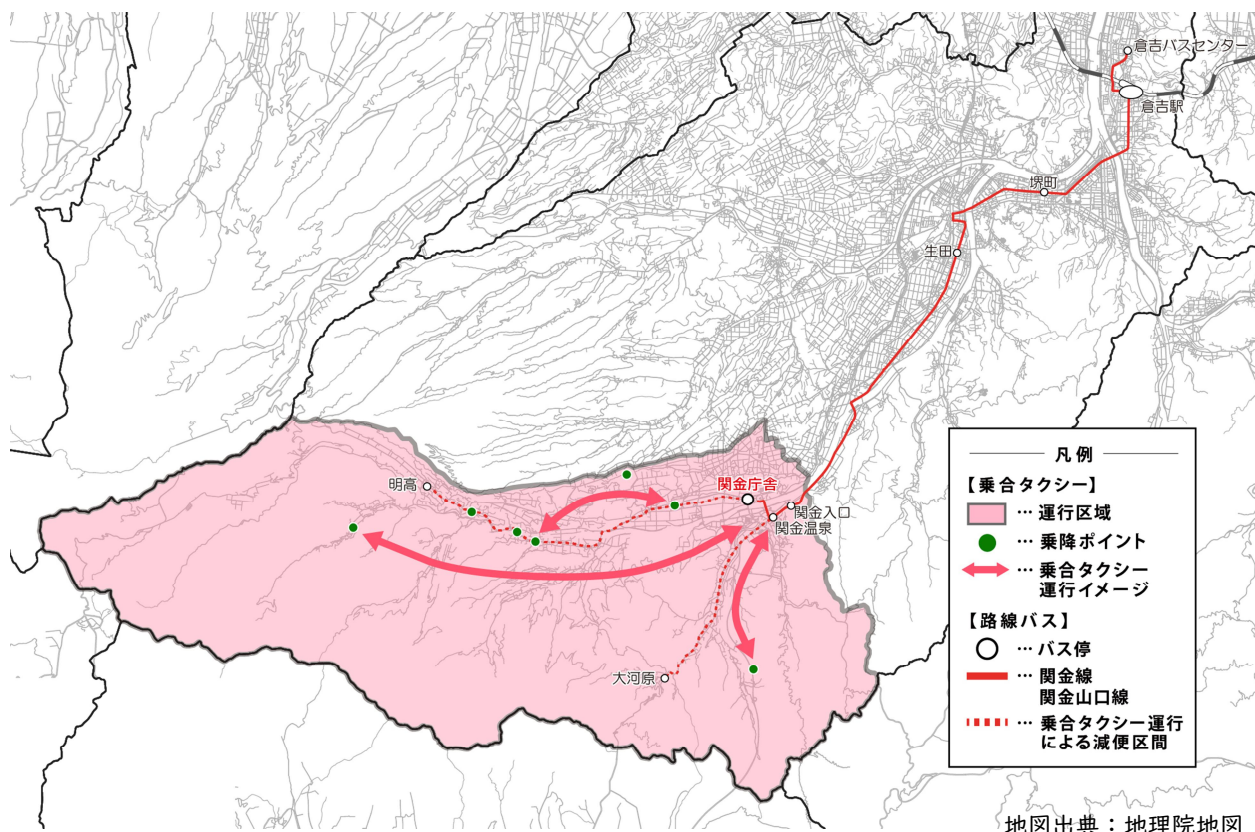


図 9 路線バスの減便区間とルート乗合タクシーの運行エリア（関金地区）

2-4 今後、検討・調整を進める利便増進事業の候補（候補事業）

今後、引き続き、地域関係者等と具体的な検討・協議を行い、調整が整った段階で利便増進事業として位置付け、事業を実施する予定としている候補事業とその取組の概要は、以下のとおりです。

【事業Ⅰ】打吹つながるモビリティ（U-MO）の路線再編等

事業Ⅰ-2 琴櫻・赤瓦観光駐車場周辺における乗継・待合環境の改善

表 14 事業概要

事業	概要
琴櫻・赤瓦観光 駐車場周辺に おける乗継・待合 環境の改善	■グリーンスローモビリティの専用乗り場の整備 ・琴櫻・赤瓦観光駐車場において、グリーンスローモビリティの専用乗り場を整備し、利用の利便性の向上を図ります。
	■待合スペースの整備 ・琴櫻・赤瓦観光バス回転広場において、グリーンスローモビリティや路線バスの待合スペース（ベンチ・上屋・トイレ・デジタルサイネージ等）を整備し、乗継も含めた利用の利便性向上を図ります。
	■琴櫻・赤瓦観光駐車場の運用方法の変更 ・琴櫻・赤瓦観光駐車場を身体障がい者のみが利用できる駐車場とし、駐車場への一般車の乗入れを抑制することで、駐車場出入口部周辺での混雑の緩和を図ります。 ・また、琴櫻・赤瓦観光駐車場は、グリーンスローモビリティの専用乗り場のほか、駐輪場を新設し、自動2輪車利用者及び自転車利用者の利便性を向上させるとともに、グリーンスローモビリティとの乗継利便性の向上を図ります。

【事業2】関金地区における路線再編等

事業2-3 関金庁舎における乗継・待合環境の改善

表15 事業概要

事業	概要
関金庁舎における乗継・待合環境の整備	■待合スペースの整備 ・路線バス及び乗合タクシーの待合環境（専用スペース、椅子、テーブル等）を整備し、乗継も含めた利用の利便性向上を図ります。
	■オペレーター受付の整備 ・乗合タクシーの予約受付・配車管理を行うオペレーターの受付スペースを整備し、利用者やドライバーとコミュニケーションを図りながら円滑に運営できる環境を整備します。
	■ドライバー待機スペースの整備 ・乗合タクシーのドライバーの待機場所を整備し、就労環境を整えます。
	■デジタルサイネージの設置 ・路線バスと乗合タクシーの運行情報をリアルタイムで提供し、乗継も含めた利用の利便性向上を図ります。
	■バス転回場所の整備 ・関金庁舎の玄関付近において、路線バスがスムーズに転回できるよう路線バスの動線を整備し、運行の安全性・円滑性を確保します。 （案1）スムーズな転回が行えるよう、転回スペースの整備を行います。 （案2）転回不要とするよう、新たな出口を整備します。

【事業3】北谷地区・高城地区における路線再編等

事業3-1 乗合タクシーの拡充等

表16 事業概要

事業	概要
乗合タクシーの拡充等	■乗合タクシーの拡充 ・現在の乗合タクシーの接続先を、利用者ニーズを踏まえて横田から西倉吉（新たな交通結節点）に変更（延伸）し、利便性の向上を図ります。
	■関金地区のAI配車システム等を活用した運営の効率化 ・関金地区乗合タクシーで使用しているAI配車システム及びオペレーターを北谷地区及び高城地区の乗合タクシーにも活用し、運営の効率化と持続性の向上を図ります。

事業3-2 乗合タクシーの導入に伴うバス路線の再編

表17 事業概要

事業	概要
乗合タクシーの導入に伴うバス路線の再編	■運行区間の短縮 ・乗合タクシーの導入に伴い、路線バスは通学利用の多い朝夕の便を除き、日中の便は西倉吉までの運行に短縮し、運行効率性・生産性・持続性の向上を図ります。

【事業4】循環バス導入とこれに伴う路線再編

事業4-1 倉吉駅～新たな交通結節点（西倉吉）を結ぶ循環バスの導入

表 18 事業概要

事業	概要
倉吉駅～新たな交通結節点（西倉吉）を結ぶ循環バスの導入	<p>■<u>ループバスを拡大した循環バスの新設</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便性と生産性・持続性の向上のため、現在のうつぶきループバスの路線を拡大し、倉吉駅と新たな交通結節点（西倉吉）を結ぶ循環バスの新設を検討します。

事業4-2 循環バスの導入に伴うバス路線の再編

表 19 事業概要

事業	概要
循環バスの導入に伴うバス路線の再編	<p>■<u>新たな交通結節点（西倉吉）での幹線・支線分割</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記と併せて、倉吉駅～西倉吉までの間で、重複している既存バス路線を西倉吉で分割（重複区間を廃止）し、再編することを検討します。

【事業5】新たな交通結節点（西倉吉）の整備

表 20 事業概要

事業	概要
新たな交通結節点（西倉吉）の整備	<p>■<u>幹線・支線別のバス乗り場の整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線（路線バス、循環バス等）、支線（乗合タクシー等）のバス乗り場を整備し、幹線と支線を円滑に乗り継ぐことができるようにします。
	<p>■<u>待合スペースの整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線（路線バス、循環バス等）、支線（乗合タクシー等）の乗継拠点として、椅子・テーブル（自習スペースの機能も考慮）や冷暖房設備を備えた快適な待合スペースの整備を行い、乗継も含めた利用の利便性向上を図ります。
	<p>■<u>トイレの整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・待合スペース内にはトイレを整備し、利用の利便性向上を図ります。
	<p>■<u>ドライバー待機スペースの整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーの待機場所を整備し、就労環境を整えます。
	<p>■<u>デジタルサイネージの整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・待合スペースにデジタルサイネージを整備し、路線バスと乗合タクシーの運行情報をリアルタイムで提供することにより、乗継も含めた利用の利便性向上を図ります。

【事業 6】 その他利用促進や利用環境改善等に関する事業

事業 6-1 乗合タクシー等へのキャッシュレス決済の導入

表 21 事業概要

事業	概要
乗合タクシー等へのキャッシュレス決済の導入	■乗合タクシーやグリーンスローモビリティへの交通系 IC カードの導入 ・令和 8 年 3 月に鳥取県内の全路線バスと空港連絡バスで交通系 IC カード「ICOCA」の導入されることから、利用者の利便性をより向上させるため、乗合タクシーやグリーンスローモビリティについても導入します。
	■乗降データの活用 ・キャッシュレス決済時に取得できる乗降データをもとに、より利便性・運行効率性の高い路線バス系統等を検討します。

事業 6-2 乗継拠点等でのデジタルサイネージの設置

表 22 事業概要

事業	概要
乗継拠点等でのデジタルサイネージの設置	■県立美術館への設置 ・先述の関金庁舎、琴櫻・赤瓦観光バス回転広場、新たな交通結節点（西倉吉）での設置に加え、令和 7 年 3 月に開館した鳥取県立美術館における待合環境を向上させるため、美術館の施設内又はバス停に路線バスの運行状況を確認できるデジタルサイネージを設置します。

事業 6-3 主要バス停の待合環境の改善

表 23 事業概要

事業	概要
主要バス停の待合環境の改善	■待合環境の改善 ・倉吉駅バスターミナルをはじめ、学校やスーパー周辺等の主要なバス停において、利用実態に応じた上屋やベンチ等の整備を行い、待合環境を改善します。

事業 6-4 ドライバーの待機・休憩環境の改善

表 24 事業概要

事業	概要
ドライバーの待機・休憩環境の改善	■生田車庫の待機・休憩環境の改善 ・三朝線の起終点でもある生田車庫において、ドライバーの待機・休憩環境の改善を行い、就労環境を整えます。
	■中山間地域における路線バス待機場の改善 ・近年、女性ドライバーが増加していること等を踏まえ、中山間地域における起終点でのドライバーの待機・休憩環境を改善し、就労環境を整えます。 ・ドライバーのほか、バス利用者も利用できるトイレ等を整備します。

2-5 事業のスケジュール

本計画の期間は、令和7年度～令和11年度の5年間であり、各事業の実施スケジュールは次のとおりです。

なお、計画期間中においても、鳥取県中部地域公共交通計画で設定した計画の目標と評価指標等の達成状況についてモニタリング・評価を行い、事業の進捗や地域公共交通を取り巻く状況の変化を踏まえて、必要に応じて適宜見直しを行います。

表 25 各事業の実施スケジュール

計画期間		令和6年度 以前	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度 以降	備考
鳥取県中部地域公共交通計画								次期計画	必要に応じて 適宜見直し
倉吉市地域公共交通利便増進実施計画			R8.1 計画策定						次期計画 必要に応じて 適宜見直し
事業	実施主体	令和6年度 以前	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度 以降	利便増進事業・ 候補事業の別
【事業1】 打吹つながら モビリティ（U-MO） の路線再編等	1-1 グリーンスローモビリティの運行内容の見直し		検討・調整	R8.3～見直し運行の開始					利便増進事業
	1-2 琴櫻・赤瓦観光駐車場周辺における乗継・待合環境の改善		検討・調整						候補事業
【事業2】 関金地区における 路線再編等	2-1 乗合タクシーの運行内容の見直し		検討・調整 (R6～R7 実証運行)	R8.4～本格運行開始					利便増進事業
	2-2 路線バスの運行内容の見直し		検討・調整	R8.10～見直し運行の開始					利便増進事業
	2-3 関金庁舎における乗継・待合環境の改善		検討・調整						候補事業
【事業3】 北谷地区・高城地区 における路線再編等	3-1 乗合タクシーの拡充等		検討・調整	R8.10～実証実験(予定)					候補事業
	3-2 乗合タクシーの導入に伴うバス路線の再編		検討・調整	R8.10～実証実験(予定)					候補事業
【事業4】 循環バス導入とこれ に伴う路線再編	4-1 倉吉駅～新たな交通結節点(西倉吉)を結ぶ循環バスの導入				検討・調整				候補事業
	4-2 循環バスの導入に伴うバス路線の再編				検討・調整				候補事業
【事業5】 新たな交通結節点（西倉吉）の整備			検討・調整						候補事業
【事業6】 その他、利用促進や 利用環境改善等に 関する事業	6-1 乗合タクシー等へのキャッシュレス決済の導入		検討・調整						候補事業
	6-2 乗継拠点等でのデジタルサイネージの設置		検討・調整						候補事業
	6-3 主要バス停の待合環境の改善		検討・調整						候補事業
	6-4 ドライバーの待機・休憩環境の改善		検討・調整						候補事業

第3章 倉吉市の支援の内容

(1) 地域公共交通の維持・確保の支援

地域住民の日常生活や観光客等の来訪者の回遊を支える移動手段を維持・確保するため、「鳥取県中部地域公共交通協議会」と連携して「鳥取県中部地域公共交通計画」に基づく事業を計画的に進めるとともに、公的負担による維持・確保が必要な路線に対して、国の地域公共交通確保維持改善事業費や県の支援事業等も活用しながら、市が財政的な支援を行います。

(2) 新たな地域内交通の導入・充実に対する支援

公共交通空白地の対応や需要規模の小さい地域での路線バスの効率化、また観光施設への移動手段の充実等のための新たな地域内公共交通の導入・充実を進めるに際しては、地域住民等への事業説明はもとより、意見交換や調整を行い、より利便性・効率性の高い輸送サービスを実現します。

また、交通事業者等との連携・協働により、適切な輸送サービスを整え、利用促進のための工夫や移動需要に即したサービスへの改善を進めるとともに、公的負担による維持・確保が必要な輸送サービスに対して、国の地域公共交通確保維持改善事業費や県の支援事業等も活用しながら、市が財政的な支援を行います。

第4章 事業実施に必要な資金の額・調達方法

本計画に基づき実施する地域公共交通利便増進事業に関して、必要な資金の額及び調達方法は以下のとおりです。

表 26 事業実施に必要な資金の額・調達方法

事業		事業費		調達方法
		総事業費	内訳	
【事業1】 打吹つながる モビリティ (U-MO) の路線再編等	1-1 グリーンスロー モビリティの 運行内容の見直し	2,660 千円	190 千円	運賃収入
			2,470 千円	市補助
【事業2】 関金地区における 路線再編等	2-1 乗合タクシーの 運行内容の見直し	6,240 千円	390 千円	運賃収入
			1,480 千円	市補助
			1,480 千円	県補助
			2,900 千円	国補助〈※1〉
	2-2 路線バスの 運行内容の見直し	77,500 千円	31,600 千円	経常収入
			300 千円	交通事業者負担
			19,790 千円	市補助
			17,910 千円	県補助
			7,900 千円	国補助〈※2〉

〈※1〉 地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域内フィーダー系統）を活用、補助率は 1/2 と想定

〈※2〉 地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域間幹線系統）を想定

第5章 事業の効果

本計画に基づき実施する利便増進事業による効果として、「鳥取県中部地域公共交通計画」で位置付けられた目標及び評価指標との関連は以下に示すとおりであり、いずれの事業も「鳥取県中部地域公共交通計画」が掲げる目標の達成に向け、直接または間接的に寄与する事業となっています。

表 27 利便増進事業による効果（地域公共交通計画の目標・評価指標との関連）

【利便増進事業】		「鳥取県中部地域公共交通計画」の目標と評価指標			
		目標			
		①バス路線の効率化		⑤観光移動環境の充実	
		②多様な運行の担い手確保		⑥誰もが使いやすい公共交通の環境整備	
		③地域内交通の充実		⑦公共交通と他分野の共創	
		④快適な通学環境の整備		⑧交通 DX・GX の推進と公共交通利用促進	
		評価指標 1	評価指標 2	評価指標 3	評価指標 4
		[関連目標] ①④⑤⑧	[関連目標] ①③④⑤⑥⑦⑧	[関連目標] ①～⑧全て	[関連目標] ①⑧
		路線バスの 収支率	住民一人当たりの 民間路線バス・ 鉄道・タクシー の年間利用回数	公共交通体系 維持に係る 公的資金投入額	路線バスの キャッシュレス 決済比率
●：効果の発現が期待される事業 ○：間接的に効果の発現に寄与する事業					
【事業 1】 打吹つながる モビリティ (U-MO) の路線再編等	1-1 グリーンスロー モビリティの 運行内容の見直し	○	○	○	—
【事業 2】 関金地区における 路線再編等	2-1 乗合タクシーの 運行内容の見直し	○	●	●	—
	2-2 路線バスの 運行内容の見直し	●	●	●	—

1) 事業の効果（定量的な効果）

「鳥取県中部地域公共交通計画」で定める評価指標（標準指標）の目標値に関して、本計画で定めた利便増進事業の実施により期待される効果は以下のとおりです。

ただし、ここでは、利便増進事業による効果として事業実施後（見直し後）の評価指標ごとの数値を示していますが、計画期間中には、「鳥取県中部地域公共交通計画」が定める目標値の達成に向け、本計画で「候補事業」として位置づけた事業の実現化や、その他の関連事業等を実施等、更なる取組を検討・推進します。

表 28 鳥取県中部公共地域交通計画で定める評価指標（標準指標）

評価指標		事業の効果	
		現状値 (令和 5 年度)	目標値 (令和 11 年度)
評価指標 1	路線バスの収支率	34 %	50 %
評価指標 2	住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシーの年間利用回数	バス 9.2 回 鉄道 11.1 回 タクシー 2.8 回 合計 23.1 回	バス 9.2 回 鉄道 11.1 回 タクシー 2.8 回 合計 23.1 回
評価指標 3	公共交通体系維持に係る公的資金投入額	496 百万円/年	496 百万円/年

なお、ここでは「評価指標 1：路線バスの収支率」については、路線バスに限らず地域公共交通全般（グリーンスローモビリティ、乗合タクシーを含む）の目標として捉え、また、「評価指標 2：住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシーの年間利用回数」については、このことに加えて「住民一人当たりの年間利用回数」を「年間利用者数」と読み替えて整理しています。

表 29 本計画で定めた利便増進事業の実施により期待される効果（1/2）

事業		事業の効果			
		評価指標		見直し前〈※〉 (令和 7 年度)	見直し後 (令和 8 年度)
【事業 1】 打吹つなぐる モビリティ (U-MO) の路線再編等	1-1 グリーンスロー モビリティの 運行内容の見直し	評価指標 1	収支率	6.4 %	7.1 %
		評価指標 2	年間利用者数	1,255 人	1,241 人
		評価指標 3	公的資金投入額	2,800 千円	2,470 千円
<ul style="list-style-type: none">・利用者数は、「うつぶき西ルート」及び「うつぶき中央ルート」の減便により減少が見込まれますが、利用が少ない便の廃止のため減少量はわずかと想定されます。・一方で、上記の減便により、同ルートのドライバーが2人／日から1人／日に削減できることから、生産性が向上することにより、収支率が増加、公的資金投入額が減少し、持続性の向上が期待されます。・また、後述の通り、「うつぶき西ルート」及び「うつぶき中央ルート」は、利用者ニーズに応じてルート変更を行うことから、地域住民の日常移動の利便性の向上に寄与します。					

〈※〉見直し前（令和 7 年度）の数値は、実績値（令和 7 年 7 月～11 月）をもとに年換算（令和 7 年 3 月～11 月）を行い試算している。

表 30 本計画で定めた利便増進事業の実施により期待される効果（2/2）

事業		事業の効果			
		評価指標		見直し前 (令和7年度)	見直し後 (令和8年度)
【事業2】 関金地区における 路線再編等	2-1 乗合タクシーの 運行内容の見直し 〈※1〉	評価指標1	収支率	1.2 %	6.3 %
		評価指標2	年間利用者数	2,947 人	2,947 人
		評価指標3	公的資金投入額	25,870 千円	5,800 千円
	2-2 路線バスの 運行内容の見直し 〈※2〉	評価指標1	収支率	39.0 % 41.0 %	40.8 %
		評価指標2	年間利用者数	163,884 人 150,674 人	136,500 人
		評価指標3	公的資金投入額	57,750 千円 49,930 千円	45,600 千円

【「2-1 乗合タクシーの運行内容の見直し」による効果】

- ・実証運行時から運行時間帯や区域の変更はないため、利用者数の大きな変化はないと想定されますが、運送事業の形態を現在の一般乗合旅客自動車運送事業から自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）に変更し、運行主体を日本交通㈱（市の運行委託）から関金地区共助交通運営協議会とすることにより、運行経費の大幅な抑制が見込まれ、収支率の改善、公的資金投入額の抑制が見込まれます。

【「2-2 路線バスの運行内容の見直し」による効果】

- ・乗合タクシーの実証運行と併せて、ダイヤ・運行回数の変更や一部系統の短縮（終点の変更）を実施していることもあり、利用者数は、それまでと同様に減少傾向にありますが、運行経費の抑制が見込まれ、収支率の改善、公的資金投入額の抑制が見込まれます。

【まとめ】

- ・利用者が減少傾向にあり、路線バスの維持・存続が危惧される中で、高齢化が進む関金地区において、路線バスと乗合タクシーにより地域公共交通体系を整備することで、地区全体の地域公共交通の収支率の改善、公的資金投入額の抑制が見込まれ、利便性と持続性を備えた地域住民の日常生活の移動手段が確保されます。

〈※1〉「2-1 乗合タクシーの運行内容の見直し」の「見直し前（令和7年度）」の数値は、実績値（令和6年9月～令和7年10月）をもとに整理している。ただし、収支率・公的資金投入額については、令和7年7月から乗合タクシーの運賃プランが変更したことを考慮して、令和7年7月～10月の収入実績をもとに年換算し試算をしている。

〈※2〉「2-2 路線バスの運行内容の見直し」の「見直し前」の上段・下段の数値は、それぞれ以下の期間の実績を示す。

上段：見直し前①（R5.10～R6.9：乗合タクシー実証運行前）

下段：見直し前②（R6.10～R7.9：乗合タクシー実証運行中）

2) 事業の効果（利便性の向上その他見込まれる効果）

「鳥取県中部地域公共交通計画」で定める評価指標のうち、標準指標以外についても、本計画で定めた利便増進事業の実施により、以下の効果が期待されます。

表 31 本計画で定めた利便増進事業の実施により期待される効果（1/2）

事業		事業の効果
【事業1】 打吹つなぐる モビリティ (U-MO) の路線再編等		<p>■運行ルートの変更による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「うつぶき西ルート」、「うつぶき中央ルート」については、利用者のニーズを反映させて、以下のルート変更を行うとともに、夏季の暑い時間帯は利用者が少ないため、運行時刻を1時間早めて運行（スーパー等の開店時間にも配慮）を行うことにより、地域住民の日常移動の利便性が向上するとともに、高齢者の外出機会の増加や健康増進の効果も期待されます。 <p>〈うつぶき西ルート〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みどり町の勾配のある住宅団地内を通るようにルートを変更し、利便性を向上させます。 <p>〈うつぶき中央ルート〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スーパーマルワへのアクセスを重視するとともに、利用の少ない地区西側のルートを廃止し、迂回を最小限に留めて、主要目的地に短時間でアクセスできるルートへと変更し、利便性の向上を図ります。
	1-1 グリーンスロー モビリティの 運行内容の見直し	<p>■運賃の変更による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の1日乗り放題券は1乗車運賃と同額になるように割引をしているため、利用者にはわかりづらく、1乗車の利用者には割高感が生じるため、以下の通り運賃の変更を行い、利便性の向上を図ります。 <p>〈うつぶき西ルート、うつぶき中央ルート〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1乗車運賃を現在の半額として、1乗車のみの利用にも対応した運賃設定とすることで、利便性の向上を図ります。 <p>〈うつぶき周遊ルート〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該ルートは、上記の2ルートと比べて運行距離が長く、観光スポット等を回遊する観光客向けの付加価値の高いルートであることから、1日乗り放題券の値上げを行い、運賃の適正化を図るとともに、1乗車のみの利用にも対応した運賃設定とすることで、利便性の向上を図ります。

表 32 本計画で定めた利便増進事業の実施により期待される効果（2/2）

事業		事業の効果
【事業2】 関金地区における 路線再編等	2-1 乗合タクシーの 運行内容の見直し	■乗合タクシーの本格導入と運賃プランの見直しによる効果 <ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーについては、令和6年10月から路線バスの見直しと併せて実証運行を開始し、令和8年4月から本格運行を開始することにより、地域住民等への恒常的な輸送サービスの提供が可能となります。 ・乗合タクシーの導入により、これまで近くにバス停のない交通空白を解消し、更にはドアツードアによる移動が可能となることから、地域住民の日常の移動手段が確保され、移動の利便性が向上するとともに、高齢者の外出機会の増加や健康増進の効果も期待されます ・また、運賃は定額制や路線バス利用者への割引等の仕組みも取り入れ、利用抵抗を緩和し、利便性の向上を図ります。
	2-2 路線バスの 運行内容の見直し	■路線バスのダイヤ・運行回数の見直しによる効果 <ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーの実証実験前の従来の路線バスについて、ルート短縮や減便を行うものの、乗合タクシーとの役割分担による一体的な輸送サービスを行うことにより、地区住民の移動手段を確保するとともに、路線バスの生産性の向上により、行政負担額も抑制され、持続性の向上を図ります。