

鳥取県中部地域公共交通計画について

R4. 6. 21 鳥取県地域交通政策課

1 地域公共交通計画策定の背景と見直し

近年、人口減少、高齢化、ドライバー不足等様々な要因によって、「地域における移動手段の確保」が重要な課題となっており、また、民間の交通事業者が収益を確保する形で公共交通を担い続けることが困難な状況となっている。

そのような中、地域公共交通活性化再生法が R2. 6 月に改正 (R2. 11. 27 施行) され、持続可能な地域交通ネットワークのあり方を示すマスタープランとなる「地域公共交通計画」について、原則として全ての地方公共団体において策定が努力義務化された。

本県では既に県下 3 地域の全域で地域公共交通計画 (旧網計画) を策定済みであるが、R4 年度秋 (予定) の東部地域公共交通計画の見直しを皮切りに、R5 年度中に西部、R6 年度末に中部の計画が最終年度を迎えることから、順次計画見直し作業を進めている。

<参考>R2 地域公共交通活性化再生法の改正概要

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組のさらなる推進 (輸送資源の総動員、新モビリティサービスによる利便増進など)

- ・地域公共交通網形成計画 → 地域公共交通計画に名称変更
- ・地域公共交通再編実施計画 → 地域公共交通利便増進実施計画に名称変更 (※公共交通計画をより具体化したアクションプラン)
- ・地域旅客運送サービス継続実施計画の創設
- ・利用者数、収支などの定量的な目標の設定

[以下、次回計画見直し時に定める必要がある項目]

- ・利用者数、収支、公的資金投入額などの定量的な目標
- ・公共交通以外のスクールバス、福祉輸送、商業施設等の送迎サービス等の輸送資源 (活用する場合のみ)
- ・乗合バス等の運行費補助と地域公共交通計画の連動化 (※R6 年度まで移行措置期間 等)

2 鳥取県中部地域公共交通計画及び利便増進実施計画

(1) 現在の中部地域公共交通計画、利便増進実施計画の期間等

【中部地域公共交通計画 (旧網計画)】

H30 策定、計画期間：平成 30 年度～令和 6 年度 (7 年間)

【中部地域公共交通利便増進実施計画 (旧再編実施計画)】

R1. 6 策定、R3. 6 一部改正 計画期間：令和元年 10 月～令和 6 年度 (5 年 6 ヶ月)

(2) 計画に基づく路線再編の状況 (※詳細は別添参考資料のとおり)

以下のとおり計画に基づく再編を実施しており、現在の計画に基づく再編は令和 3 年度をもってほぼ完了している。

<令和元年 10 月路線再編>

① 赤碕線の経路地変更・減便

運行効率化及び通学・観光移動の利便性向上のため、赤碕線を 4 便減便するとともに、一部の便を西倉吉、青山剛昌ふるさと館経由とした。



<令和2年4月路線再編>

○北条線・橋津線の河北地域への乗入れ

県道倉吉江北線を通っている北条線、市道上井清谷線を通っている橋津線のうち、日中の便の一部について国道179号線経由とし、商業施設や医療機関が集積している河北地域への乗入れを実施した。



<令和3年4月路線再編>

○赤碓線西倉吉経由便の増設

R1.10 に新設した赤碓線西倉吉経由便について、西倉吉近辺から鳥取中央育英高等学校、琴の浦高等特別支援学校に赤碓線で通学する生徒が多いことが判明したため、西倉吉経由便を増便の上、広瀬町～福守町北（図の黄ルート）を経由することとした。

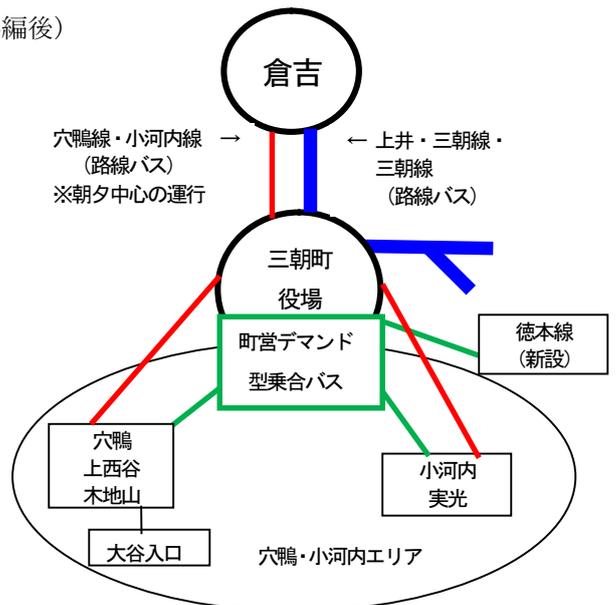


<令和3年10月路線再編>

① 穴鴨線及び小河内線の支線化

倉吉市～三朝町間を運行する4路線のうち、利用が少ない穴鴨線、小河内線について、通学時間帯の便のみにするとともに、その他の時間帯は予約があった場合のみ町内を定時定路線で運行する市町村運営有償運送（みさきサンサンバス）を導入した。

(再編後)



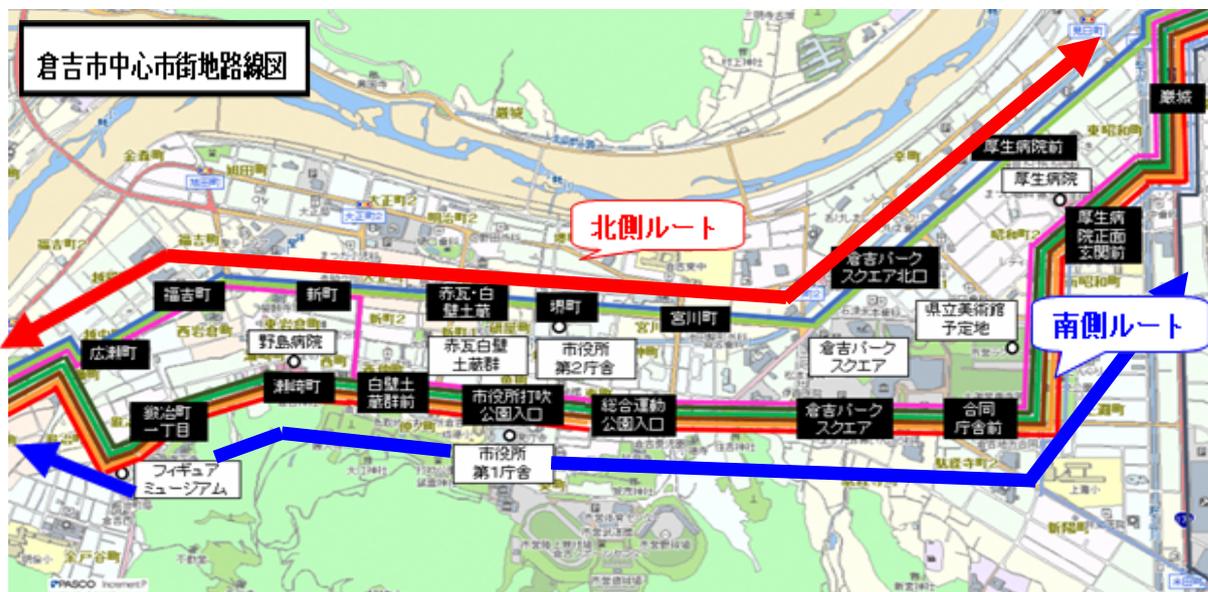
路線バスが減便となった時間帯を中心に、デマンド型乗合バスを運行。集落内に乗降ポイントを設置し、交通空白地を解消。

② 倉吉市中心市街地通過路線の再編

倉吉駅～西倉吉間の中心市街地における過密ダイヤの見直し、倉吉未来中心・病院・倉吉市役所へのアクセス利便性の改善のため、北側ルートの一部を南側ルートに移した。

→北側ルートの松崎線、市内線の全便及び高城線の一部の便を南側ルート(「厚生病院正面玄関前」、「倉吉パークスクエア」、「市役所打吹公園入口」等を通るルート)に変更。これにより、南側ルートが1時間に1便から30分に1便程度に改善された。

→上井三朝線の一部の便の経路を変更し、南側ルートの「厚生病院正面玄関前」に乗入れを実施。



3 次期計画策定に向けたスケジュール(案)

令和7年度からの次期中部地域公共交通計画及び利便増進実施計画策定に向け、以下のスケジュールで検討を進めたい。

令和4年度

- ・美術館開館に向けた新モビリティ等の実証実験との連携(※倉吉市商工観光課実施)
- ・高校生アンケートの実施(秋～冬の通学スタイル配布に合わせて実施)

令和5年度～6年度前半

- ・(現計画の改定で対応) 国庫補助系統のバス補助制度と計画の連動
- ・次期計画策定に必要な各種データ収集・集計作業
- ・圏域の概況調査(住民、高等学校等へのアンケート、交通事業者等ヒアリング)
- ・路線再編案の作成→関係者との協議

⇒これらを反映させた計画案を作成し、協議会において審議

令和6年度後半

- ・パブリックコメントの実施→計画案に反映
- ・協議会において次期計画を策定(R7.3)

令和7年度

- ・次期計画に基づく事業実施

再編路線の利用状況

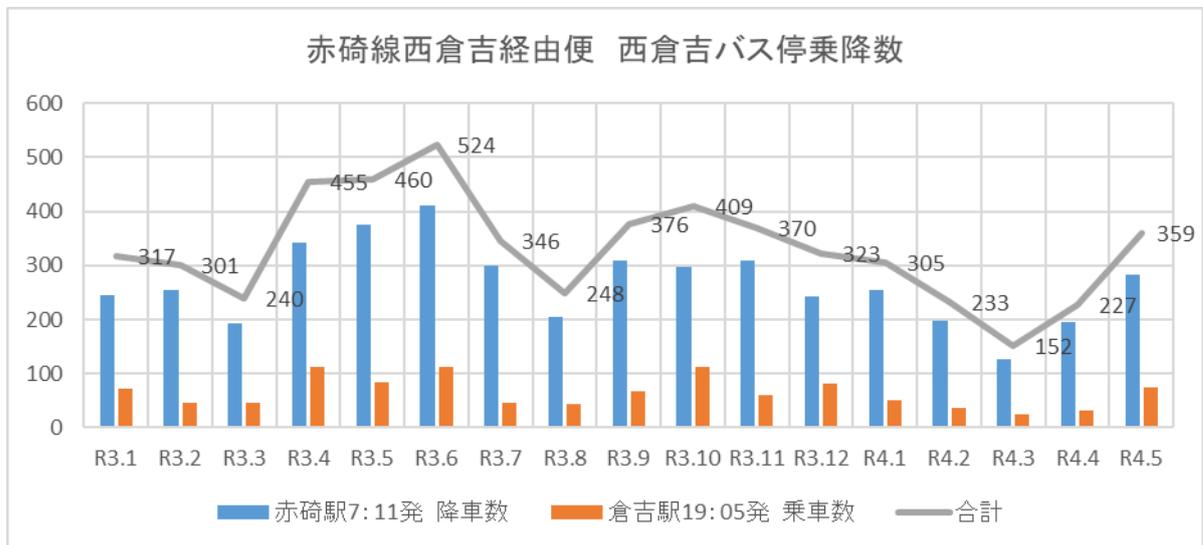
R4.6 鳥取県地域交通政策課

- 令和3年度も赤碕線西倉吉経由便、倉吉総合産業高校線の通学利用が堅調に推移。令和3年4月に増便した鳥取中央育英高校、琴の浦高等特別支援学校向けの便についても、新設バス停で一定の利用が見られる。
- 観光利用が主の青山剛昌ふるさと館や、出張利用が見込まれる西倉吉工業団地のバス乗降者については、前年度と比較し、やや持ち直しの傾向が見られる。
⇒しかし、通学利用、観光や出張目的の便いずれにおいても、新型コロナウイルスの影響を大きく受けていると考えられる。コロナ禍の異常値ではなく、終息後の平常値で分析する必要がある。
- 令和3年10月には、倉吉市中心市街地の路線再編を実施。コロナ後の観光客増や、令和7年の鳥取県立美術館開館により、更なる利用が期待できる。

1 令和元年10月再編路線の状況

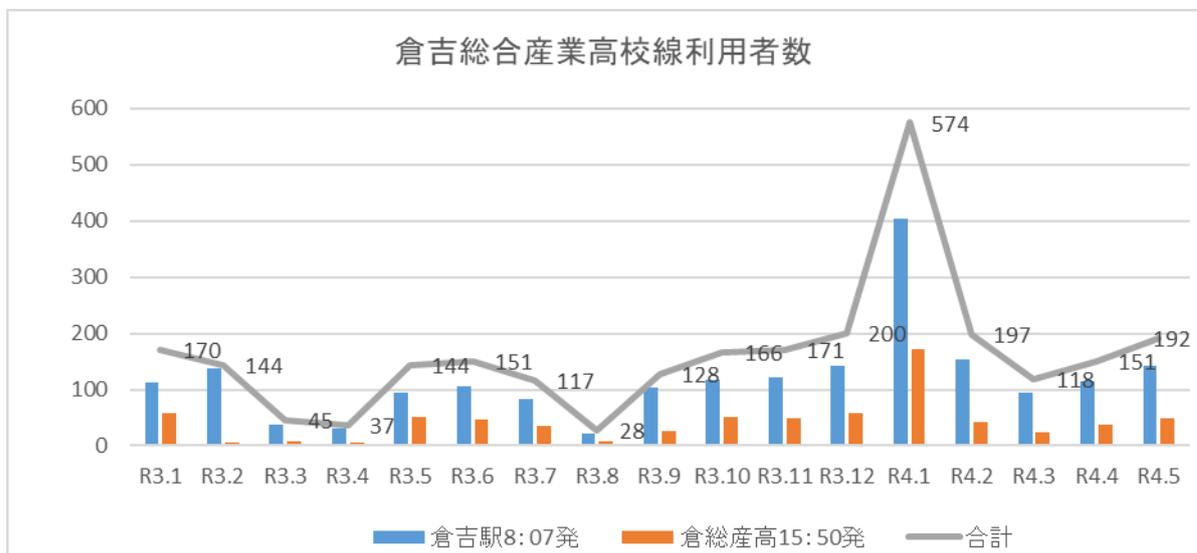
(1) 赤碕線の西倉吉経由便

倉吉西高校向けの通学便の西倉吉バス乗降数は、月や日によって利用人数にばらつきはあるものの、一定数の利用がある。令和3年6月の乗降者数は524人（前年度同月315人）と大幅に増加しており、過去最高の利用者数を更新。



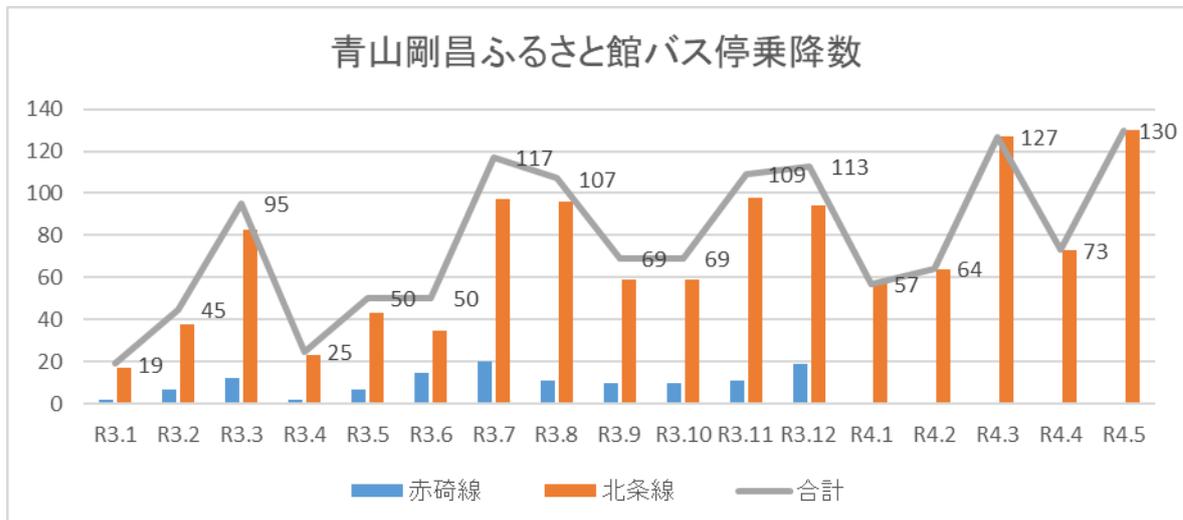
(2) 倉吉総合産業高校線

・季節によって波が大きく、特に悪天候の朝の需要が多い。総じて前年同月を上回って推移しており、令和4年1月の乗降客数は574人（前年同月170人）と大幅に増加し、過去最高の利用者数を更新。



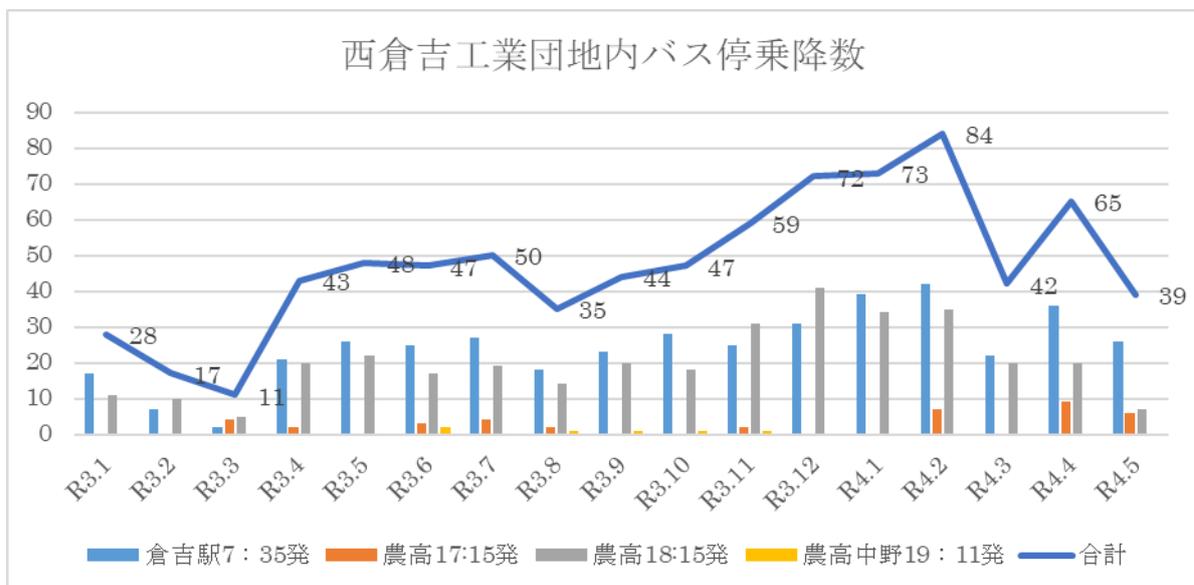
(3) 赤碕線及び北条線の青山剛昌ふるさと館経由便

- ・令和3年前半は新型コロナウイルスの影響を強く受け、特に緊急事態宣言下（R3.1～、R3.4～）での利用が少なくなった。令和3年後半以降は徐々に持ち直しており、特に令和4年3月の春休み期間中、5月のGW期間中の利用者が増えた。
- ・方面別の利用状況は、引き続き「倉吉駅方面→ふるさと館」の利用が多い。
※赤碕線の集計はR3.12月をもって中止



(4) 社線、北谷線の西倉吉工業団地内経由便

- ・令和2年度は利用低調で推移していたが、令和3年度以降は増加傾向となっている。ただし、倉吉農高17:15発、19:11発の利用がほぼない状況となっている。



2 令和2年4月再編路線の状況

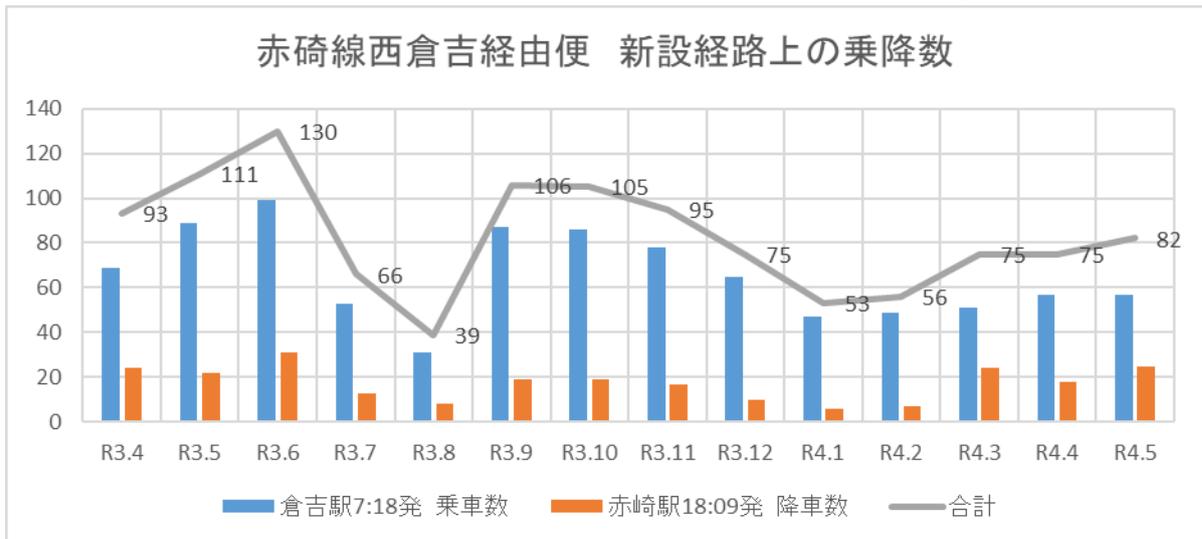
○北条線・橋津線の国道179号線経由便…年間を通じた乗降データがなく分析不可

参考値：令和4年5月23日～6月3日（12日間）では、河北プラザ前の乗降客数が最も多くなっている。（信生病院～河北中央公園の総乗降客数：82人）

3 令和3年4月再編路線の状況

○赤碕線（西倉吉経由便）の増便及び経路新設

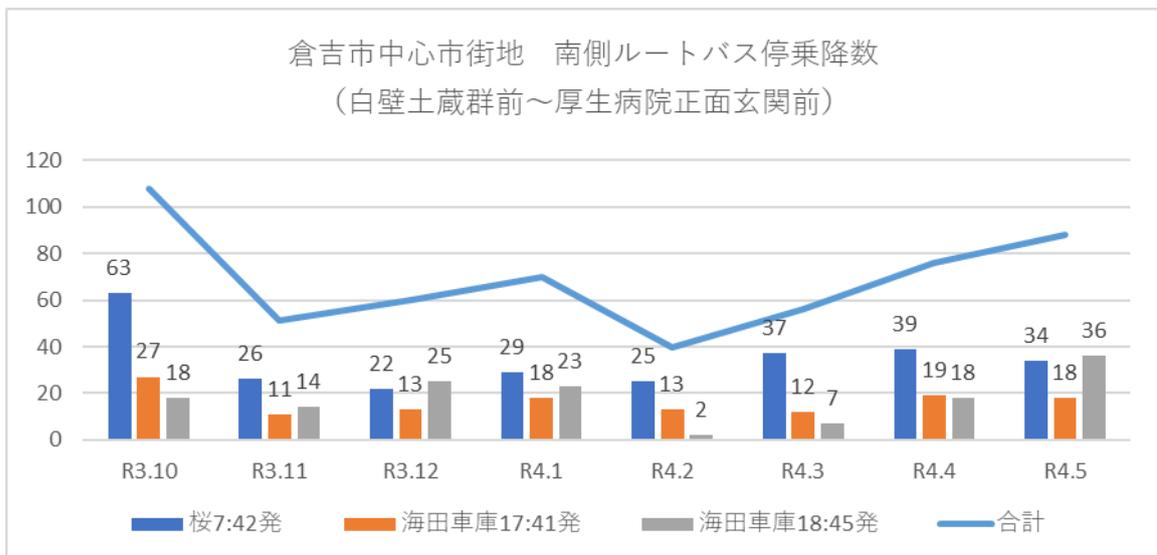
鳥取中央育英高校、琴の浦高等特別支援学校向けの通学便を増便するとともに、経路を新設したところ、新設した経路上（広瀬町～福守町北バス停）において一定数の利用がある。



4 令和3年10月再編路線の状況

○倉吉市中心市街地通過路線の再編

- ・従来の北側ルートから、総合病院や観光施設にアクセスが良い南側ルート（倉吉パークスクエア、市役所打吹公園入口バス停等を経由するルート）に一部路線再編を行ったところ、特に桜7:42発の利用が多くなっており、通院や通勤の足として利用されていると考えられる。
- ・また、上井三朝線の一部について、厚生病院正面玄関前への乗り入れを実施。利用者数は月平均で約36人と多くないものの、厚生病院前バス停と比べて移動距離がかなり短縮され、通院利便性が向上している。



現状・課題	事業内容	実施状況及び今後の主な取組（案）
<p>[利用者ニーズへの対応]</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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）タクシーの活用を行っていく必要がある。</p>	<p><移動利便性の向上></p> <p>事業1-1 通勤・通学利便性の向上</p>	<p>○通勤・通学時間帯のダイヤルートの改善 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ※R1. 10月、R3. 4月路線再編実施 ⇒R1. 10月に赤碓線の定光寺入口から出口区間を福守町・鴨川町方面経由のルートに変更し、倉吉西高周辺を経由する路線を新設（上り3便、下り3便）。R3. 4月に鳥取中央育英高等学校、琴の浦高等特別支援学校の通学向けの便を新設。 ⇒R1. 10月に倉吉駅から倉吉総産高区間を運行する倉吉総産高への通学便を新設（上り1便、下り1便）。</p> <p>※実施時期未定（コロナ収束後に再検討） ⇒<u>短期大学～倉吉駅～西倉吉間について、夕夜間の時間帯に限定した路線の試験的な運行を実施予定。</u></p> <p>○西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ 【検討主体：県・倉吉市・交通事業者】 ※R1. 10月路線再編実施 ⇒社線・北谷線の西福守町から国府西口区間を西倉吉工業団地内経由のルートに変更し、通勤便を新設（社線：上り2便、北谷線：上り1便・下り1便）。</p>
	<p>事業1-2 通院・買い物利便性の向上</p>	<p>○河北地域へのバスの乗り入れ 【検討主体：県・倉吉市・交通事業者】 ※R2. 4月路線再編実施 ⇒北条線・橋津線のルートの一部を変更し、商業施設が集積する国道179号を経由する路線を新設（北条線：上り1便・下り2便、橋津線：上り3便・下り2便）</p> <p>○病院と商業施設間の移動ダイヤの改善 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ※令和2年4月路線再編実施 ⇒河北地域へのバスの乗り入れに同じ</p> <p>※R3. 10月路線再編実施 ⇒<u>倉吉市中心市街地の北側を通る従来のルート（北側ルート）の一部を、倉吉パークスクエアと、厚生病院・野島病院等の総合病院をつなぐ南側ルートに変更し、相互アクセスを改善。</u></p>
	<p>事業1-3 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上</p>	<p>○倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ※R3. 10月路線再編実施 ⇒<u>倉吉市中心市街地北側ルートを走る路線の一部を、倉吉パークスクエアバス停を経由する南側ルートに変更し、倉吉未来中心へのアクセスを改善。</u></p> <p>○医療機関へのアクセス利便性の改善 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ※R2. 4月路線再編実施 ⇒河北地域へのバスの乗り入れとあわせ、信生病院へのアクセスを改善。</p>

現状・課題	事業内容	実施状況及び今後の主な取組（案）
	<p data-bbox="598 436 734 470">事業1-4</p> <p data-bbox="598 470 845 526">観光移動の利便性向上</p>	<p data-bbox="885 145 1423 302"> <u>※R3. 10月路線再編実施</u> ⇒倉吉市中心市街地北側ルートを走る路線の一部を、厚生病院・野島病院等の総合病院により近い南側ルートに変更し、通院の利便性を改善。 </p> <p data-bbox="885 470 1423 817"> ○観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善 【検討主体：県・市町・交通事業者】 <u>※R1. 10月路線再編実施</u> ⇒・北条線の起終点を由良駅とし、青山剛昌ふるさと館の営業時間帯（9～16時）に青山剛昌ふるさと館を経由する路線を新設（上り6便、下り6便）。 ・赤碕線の大栄庁舎前から由良新橋区間のルートの一部を変更し、青山剛昌ふるさと館を経由する路線を新設（上り2便、下り2便）。 </p> <p data-bbox="885 851 1423 1075"> <u>※R3. 10月路線再編実施</u> ⇒<u>将来の県立美術館開館、バス停設置を見据え、中心市街地の一部路線を北側ルートから南側ルートに変更するのに合わせ、横田線等を倉吉駅～美術館付近（合同庁舎前、倉吉パークスクエア）～白壁土蔵を結ぶ路線に変更。</u> </p> <p data-bbox="885 1108 1423 1265"> ○観光客向けパスの発行・PR 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ⇒全県区間で3日間乗り放題となる「乗り放題手形」、中部地域の一部区間で2日間乗り放題となる「湯～遊2デーパス」のPR。 </p> <p data-bbox="885 1299 1423 1422"> ○インバウンド対応の多言語化 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ⇒バスマップの英語表記を追加。青山剛昌ふるさと館前に多言語案内板を整備。 </p> <p data-bbox="885 1456 1423 1680"> ⇒<u>※R4. 9月頃実施予定</u> <u>主要な経路検索サイト、アプリで県内バス情報が検索できるよう、バス情報の国標準データ（GTFS）化を行うとともに、県HP上に掲載し、オープン化を行う。各サイトでの言語選択により外国人旅行者の検索利便性が向上。</u> </p> <p data-bbox="885 1713 1423 1870"> ⇒<u>※R4 年度中実施予定</u> <u>鳥取中部観光推進機構作成の観光マップサイト「ここいこmap」において、一部の路線バスのリアルタイム走行位置情報を提供予定。</u> </p>

現状・課題	事業内容	実施状況及び今後の主な取組（案）
	<p><乗り換え抵抗の低減化></p> <p>事業2-1 円滑な移動のための環境整備</p> <p>事業2-2 乗り換え接続の改善</p> <p>事業2-3 ICカードの導入に関する研究</p>	<p>○バス停及び主要拠点の待合環境整備 【検討主体：県・市町・交通事業者・住民】 ⇒計画の進捗にあわせ、新規バス停等の待合環境整備を検討中。 ・県立美術館等 (整備済み) ・赤碓線（西福守町・福守町地内 3カ所） ・北谷線・社線（西倉吉工業団地内 2カ所） ・倉吉総合産業高校線（高等学校内 1カ所） ・北条線（青山剛昌ふるさと館前 1カ所） ・北条線・橋津線（国道179号沿い 5カ所）</p> <p>○バス車両のバリアフリー化、UDタクシーの利活用の推進 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ⇒国の車両償却費補助制度を活用し、低床バスの導入を進めており、バス車両のバリアフリー化率は概ね向上している。 (R1末) (R2末) (R3末) 【日ノ丸自動車】83.6% ⇒ 91.9% ⇒ 93.2% 【日本交通】85.1% ⇒ 89.0% ⇒ 88.6%</p> <p>⇒UDタクシーを200台導入し（うち中部30台）、環境整備（UD研修、乗り場整備）も実施済み。引き続き利活用策を検討する。</p> <p>○乗り換え接続時間の短縮化 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ⇒通期・通学・通院時の利便性向上を図るため、今後、乗換時の接続時間の短縮化を抜本的に検討する。</p> <p>○乗り換え情報の提供 <u>※インバウンド対応の多言語化に同じ</u></p> <p>○ICカードの導入可能性の研究 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ⇒ICカード導入には数億円単位の経費を要するため、QRコード決済導入等その他の手段を含め、キャッシュレス化に向けて引き続き関係機関で検討する。</p>
<p>[新規需要の掘り起こしと利用促進] ○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。</p>	<p><バス利用の促進></p> <p>事業3-1 高校生のバス利用促進</p>	<p>○自家用車送迎からバス利用への移行促進 【検討主体：県・市町・交通事業者・住民】</p> <p>○割引定期のPRと利用促進 【検討主体：県・市町・交通事業者・住民】 ⇒高等学校別に利用促進チラシを配布済み。 R1年度からは中学3年生にも配布。引き続き実施する。また、<u>チラシの効果を測定するため、公共交通機関利用の意識調査を含めた学生へのアンケート実施を検討する。</u></p> <p>○新たな割引制度・助成制度の創設 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ⇒R2年度から県市町村の通学費助成により、高校生利用者の自己負担額が軽減（上限7千円）。また、<u>利用促進チラシの中に、複数バス路線やJRと組み合わせて通学する際も上限7千円となることをR3年度配布分から明記。</u></p>

現状・課題	事業内容	実施状況及び今後の主な取組（案）
<p>○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。</p> <p>○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パーク&ライドのほか総合的な利用促進の取組を行い、バス利用者の全体的な底上げを図る必要がある。</p>	<p>事業3-2 高齢者等のバス利用促進</p> <p>事業3-3 企業・事業所のバス利用促進</p> <p>事業3-4 バス体験活動の実施</p> <p><情報提供の強化> 事業4-1 多様な情報提供と内容の充実</p>	<p>○割引定期のPRと利用促進 【検討主体：県・市町・交通事業者・住民】 ○新たな利用助成制度の創設 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ⇒各市町老人クラブに割引定期等のPRを実施済み。今後、他地域の事例を参考に新たな割引制度の導入を検討する。</p> <p>○企業・事業所への意識啓発の取組 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ⇒R4年度は公共交通機関利用促進の取組を一層強化するため、R1.10月の路線再編で、通勤便を増設した西倉吉工業団地沿線の企業をはじめ、あらゆる企業・事業所に改めて公共交通機関の利用を呼びかける。</p> <p>○バスの乗り方教室・体験試乗会の開催 【検討主体：県・市町・交通事業者・住民】 ⇒公共交通を積極的に利用する意識の醸成を図るため、R元年度には鳥取県中部福興祭と連携し、公共交通の乗り方教室を開催。引き続き今後の実施を検討する。</p> <p>○商業施設等とのタイアップによる利用促進 【検討主体：県・市町・交通事業者・住民】 ⇒商業施設19店と連携し、バス定期券に特典を付与する制度をR2.2に創設した。今後、東部地域や米子市で実施されているノーマイカー運動に合わせた商業施設との連携キャンペーンについても実施に向けた検討を行う。</p> <p>○ICT等を活用した情報提供の強化 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ※インバウンド対応の多言語化に同じ</p> <p>○バスマップの作成 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ⇒R3年度に作成した中部地域バスご利用ガイド(5,000部)について、引き続き主要駅等の集客施設、自治体窓口、乗り方教室等で配布するとともに、必要に応じた更新を行う。</p>

現状・課題	事業内容	実施状況及び今後の主な取組み（案）
<p>[持続可能な運行体制の確立]</p> <p>○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。</p> <p>また、旅客運送と貨物運送を組み合わせた貨客混載の取組について、地域の実情に合わせて検討していく必要がある。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p>	<p><効率的な運行の実現></p> <p>事業5-1 効率的な運行形態への再編</p>	<p>○長大路線の効率化 【検討主体：県・市町・交通事業者・住民】 ※令和元年10月、R3年4月路線再編実施 ⇒赤碓線（上下28便）の見直し（上下4便）及び倉吉農高・倉吉西高周辺を經由する路線（上下6便）、青山剛昌ふるさと館を經由する路線（上下4便）を新設。R3.4に鳥取中央育英高等学校、琴の浦高等特別支援学校の通学向けの便を新設。</p> <p>※R3年10月路線再編実施 <u>⇒倉吉市と三朝町をつなぐ穴鴨線・小河内線について、朝夕の通勤通学便を除き、三朝町内完結のフィーダー路線に再編。</u></p> <p>⇒<u>利用実態の正確な把握、路線再編の効果測定、需要に応じた更なる路線再編に活用するため、引き続きバスの乗降データ収集について検討する。</u></p> <p>○土日祝日のダイヤの見直し 【検討主体：県・市町・交通事業者・住民】 ⇒バスドライバーの労働条件改善の観点から、土日祝日は利用実態に合わせて見直す。 ⇒今後、詳細な利用状況を把握し、バス事業者の交番等を考慮しながら、適切なダイヤを検討する。</p> <p>○タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入 【検討主体：県・市町・交通事業者・住民】 ⇒乗用タクシー助成拡充などによる乗用タクシー活用や乗合タクシー導入を検討する。</p> <p>○中心市街地における過密ダイヤの緩和 【検討主体：県・市町・交通事業者・住民】 ※R3年10月路線再編実施 <u>⇒倉吉市中心市街地の北側を通る従来のルート（北側ルート）の一部を、便数の少ない南側ルートに変更し、北側の過密ダイヤを解消するとともに、南側の利便性向上を図った。</u></p>
	<p>事業5-2 貨客混載の取り組み検討</p>	<p>○貨客混載の導入に向けた検討 【検討主体：県・市町・交通事業者・住民】 ⇒交通事業者と物流事業者間で協議しながら継続検討する。</p>

現状・課題	事業内容	実施状況及び今後の主な取組み（案）
	<p>＜路線維持のしくみづくり＞</p> <p>事業6-1</p> <p>住民との協働によるしくみづくり</p>	<p>○公共交通利用促進に関する情報提供 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ⇒多くの利用が見込める高校を中心にバス路線情報、助成制度を積極的に周知する。</p> <p>○住民との協働による運行のしくみづくりの研究 【検討主体：県・市町・交通事業者・住民】 ⇒住民からの要望に応じ、住民が主体となって運行するしくみについての勉強会を適宜実施する。</p> <p>○住民等との協働による待合環境整備への協力 【検討主体：県・市町・交通事業者・住民】 ⇒「倉吉市住民参加型・地域企業貢献型バス停留所上屋整備事業補助金」により協働による待合環境整備に取り組んでおり、引き続き周知を行い、整備推進を図る。</p>
	<p>事業6-2</p> <p>持続可能な運行体制支援</p>	<p>○ドライバーの確保・育成支援 【検討主体：県・市町・交通事業者】 ⇒R元年度に関係機関が連携し、ドライバー仕事PR、路線バス・UDタクシー運転体験会、交通事業者との就職相談会等を実施した。コロナの収束を待って、今後の実施を検討する。</p>