

第1回 鳥取県中部地域公共交通協議会 次第

と き 平成29年4月20日(木)

13時30分～15時00分

ところ 倉吉市役所 大会議室(本庁舎3階)

————— 日 程 —————

1. 開 会

2. 会長あいさつ

3. 報告事項

- (1) 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報告書について
--資料P 2

4. 協議事項

- (1) 鳥取県中部地域公共交通協議会設置要綱の改正について--資料P 10
(2) 平成29年度補正予算について --資料P 15
(3) 地域公共交通網形成計画の策定について --資料P 16、別紙1

5. その他

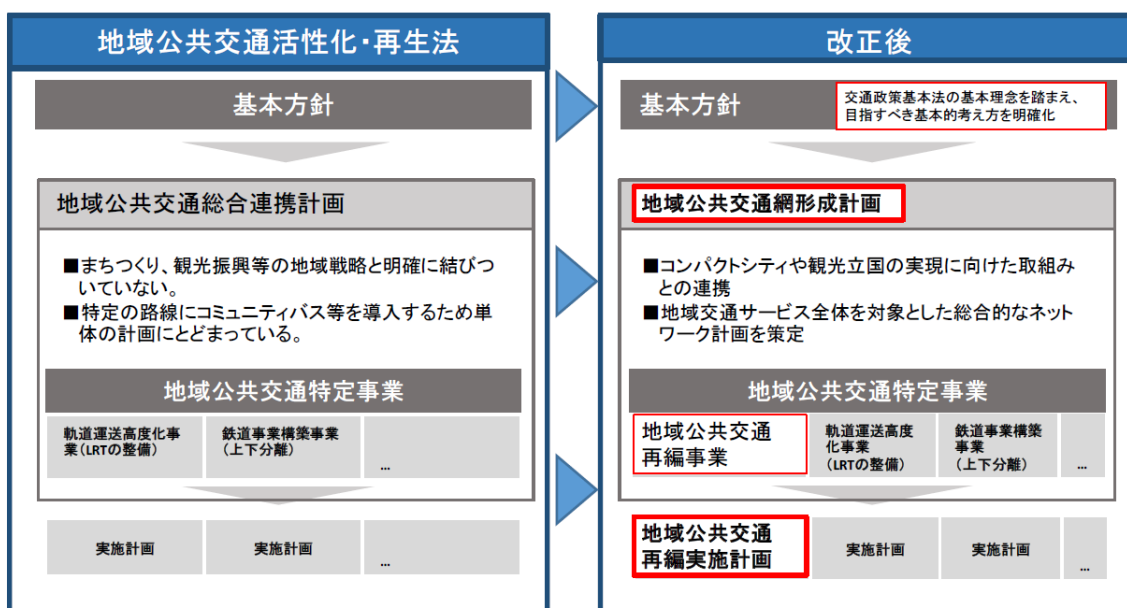
6. 閉会

これまでの経過について

1. 経過

- 鳥取県中部地域公共交通協議会では、平成23年からこれまで鳥取県中部地域公共交通総合連携計画を策定し、持続可能な公共交通ネットワークづくり、バス利用環境の向上、利用促進・地域で守る体制づくりに関する取り組みを実施してきた。
- 平成26年の国の法改正により「総合連携計画」が「地域公共交通網形成計画」に改定され、「総合連携計画」が法定計画ではなくなる際に、協議会としては、任意の計画として引き続き、取り組みを実施することとした。
- 第1期総合連携計画が終了することから、第2期計画では、計画の基本理念や方針は引き継ぎ、実施済みの事業の評価や未実施の事業の分析によりターゲットを絞った調査を実施し、ソフト事業を中心にする等より実効性の高い計画とすることとした。
- 第2期計画では、乗降調査に基づく路線見直し案等検討、路線見直し案検討を元にした住民アンケート、バス利用が困難な地域に関する調査、バス停上屋の点検・修繕などを実施することで、地域において必要とされる利便性・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を目指すこととしていた。
- 県内の他地域（東部・西部）において網形成計画の策定が進んでおり、鳥取県中部地区においても、網形成計画の策定に関する検討が必要なことから検討を行った。
- 網形成計画の策定にあたっては、策定主体面（県が加わること）、作成費用面（国庫補助、県費）、第2期計画上で実施しようとしていた調査等が行えること、現状の把握ができること（調査実施分析による効果）、利用促進に向けた取り組みがより幅広く検討できること、国庫補助対象路線の見直しによる市町の補助金の減額の可能性があることがメリットとして挙げられ、これまで議論をいかしながら、連携計画の中で推進していた路線見直し等の取り組みを新たな網形成計画に反映させることとして、策定に向かう方針とした。

2. 参考



(国土交通省地域公共交通の充実に向けた枠組みの見直し (イメージ) より引用)

平成 28 年度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報告書【概要版】

1. 鳥取県中部地域の公共交通の課題

1-1 中心市街地における路線ダイヤの効率化

○倉吉市の中心市街地では、ほとんどの路線が倉吉駅～西倉吉間を通行しており、路線が重複し過密ダイヤとなっており、非効率な面が見受けられる。

1-2 非効率路線の課題

○平均乗車密度、収支率、輸送人員 1 人当たり欠損額、実車走行キロ当たり欠損額、実車走行キロ当たり輸送人員の 5 項目を指標とし、各路線を評価すると、以下が見直し検討の対象となる。

表 1 鳥取県中部地域の非効率路線（系統）

指標		平均乗車密度	収支率	輸送人員 1 人当たり欠損額	実車走行キロ当たり欠損額	実車走行キロ当たり輸送人員
基準値		1 以下	20%未満	1,000円以上	200円以上	0.2人未満
穴鷲線	A 生田車庫～竹田橋・穴鷲公会堂前～木地山	○	○	○	○	○
	B 生田車庫～丹谷入口・穴鷲公会堂前～下畑	○	○	○	○	○
	C 穴鷲線(木地山)					
	D 穴鷲線(上西谷上)	○	○	○	○	○
	E 生田車庫～三朝町役場前・竹田橋・穴鷲公会堂前～上西谷上					
	F 生田車庫～竹田橋・穴鷲公会堂前・上西谷上～木地山	○	○	○	○	○
	G 穴鷲線(穴鷲公会堂前)	○	○		○	
小河内線	A 海田車庫～倉吉駅・竹田橋・役場前～実光					
	B 小河内線(実光)	○	○	○	○	○
北谷線	A 倉吉駅～横田～大河内				○	
	B 倉吉駅～國府・横田～中野上					
	C 海田車庫～横田～大河内	○	○	○	○	
	D 海田車庫～國府・横田～大河内					
高城線	A 倉吉駅～横田～大立					
	B 倉吉駅～横田～桜				○	
	C 海田車庫～大立	○	○	○	○	
	D 倉吉駅～桜～大立	○	○			
	E 海田車庫～横田～桜					
広瀬線	A 倉吉BC～新町～河原町～広瀬					
	B 倉吉駅～巖城・PS～広瀬					
	C 広瀬～河原町～倉吉駅	○	○			

○赤碕線は、圏域内路線の中で他と比較して経常費用が突出して大きくなっている。これは、運行回数が 14 回と多く年間の実車走行キロが長くなっているためと考えられる。これらの点から赤碕線についても見直し検討の対象路線となる。

1-3 公共交通の利便性向上

1-3-1 利便性向上の施策と現状

○「移動目的地にスムーズに行ける運行ルートの変更」、「移動時間帯に応じたダイヤの充実」、「乗り継ぎ時間の短縮」、「待合環境の充実」等については順次改善を行っており、「わかりやすい情報の提供」や「ICカードの導入」については、利用促進策の一環として今後とも継続的な検討が必要となる。

1-3-2 環境の変化に対応した運行ルートの変更

○過去、郊外型の商業施設の集積が進んでいる倉吉駅北部の国道 179 号沿線を循環するバスの試験運行が行われたが、現在においては、バス路線は運行されていない。付近を通過する北条線や橋津線といった既存路線のルート変更により、ニーズに対応することも検討していく必要がある。

1-4 公共交通の利用促進

1-4-1 公共交通を取り巻く環境の変化

○近年、公共交通利用者は減少傾向にある一方で、全国的に高齢ドライバーの事故が多発し、高齢者の免許返納の動きが高まる中で、公共交通の役割が再認識されるといった兆候もみられる。生活移動目的での利用が可能なバス路線が充実した地域であることから、今後高齢者の免許返納の流れが進めば、公共交通利用者が増加する可能性はある。

1-4-2 利用促進の必要性

○バスの利用者が減少すると便数や運行距離が削減され、それによって利便性がさらに低下し、ますます利用者が減少するといった負のスパイラルに陥らないためにも、利用促進は重要な取り組みとなる。

2. 再編計画

2-1 中心市街地路線の再編

2-1-1 松崎線と関金線の統合

(1) 統合の概要

○「関金線（関金 BC）」と「松崎線」の近接するダイヤについて、倉吉 BC～西倉吉間を統合する。乗客はそのまま「関金線」または「松崎線」の運行に移ることにより、乗り換えを発生させずに統合することができる。

○統合しないダイヤについては、従来通りの運行とすることにより、松崎線は現状と同じ 3 系統、関金線は現状より 1 系統増えて 3 系統となる。

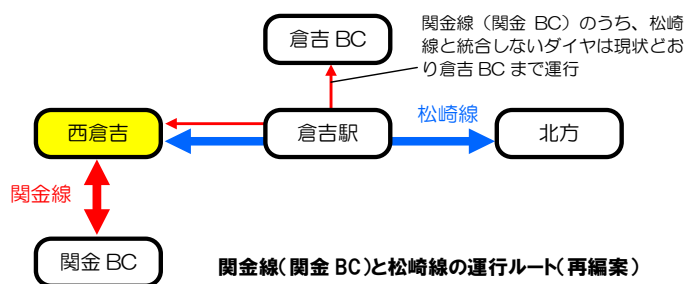


図 1 再編案の運行ルート

(2) 統合による欠損額の試算

○松崎線については、H27 年度実績と同等の 7,026 千円。

○関金線については、経常費用は系統キロの減少率、経常収入は利用者の減少率により算出し、2,172 千円となった。

(3) 補助金・負担金の試算

① 欠損額に対する負担金

○松崎線については、H27 年度実績と同等。

○関金線については、倉吉市の負担額は 1,523 千円、湯梨浜町の負担額は 1,060 千円となった。

② 国庫補助路線引き上げの負担金

○松崎線については、H27 年度実績と同等の倉吉市が 376 千円、湯梨浜町が 357 千円。

○関金線については、再編後の輸送量が15を上回るため、引き続き国庫補助路線として維持されると考えられる。

③再編による負担金の変化

○松崎線と関金線を西倉吉で統合する再編により、負担金は湯梨浜町が現状維持、倉吉市は635千円の削減となる。

(4)今後の課題

○同じバス車両が西倉吉で切り替わることで、関金線の料金体系が一旦西倉吉で更新され、従来の運賃よりも高くなってしまふことを回避するためには、乗り継ぎ割引料金制度の導入等による配慮が必要となる。

○統合した路線全体を「松崎線」または「関金線」とすることも考えられる。

2-1-2 パークスクエア経由の増便

○「倉吉駅⇔厚生病院前⇔堺町⇔河原町⇔西倉吉」のルートパークスクエア経由にし、「倉吉駅⇔巖城⇔厚生病院前⇔倉吉パークスクエア⇔市役所・打吹公園入口⇔鍛冶町一丁目⇔河原町⇔西倉吉」とすることでダイヤ・路線の重複を回避することができる。

○メリットとしては、バスの過密運行の縮小のほか、厚生病院への通院利便性を向上させる効果がある。



図 2 パークスクエア経由のルート

2-2 非効率路線の再編

2-2-1 赤碕線の再編

(1)再編の方向性

○赤碕線の経常費用が極端に大きな要因は、実車走行キロが長く日当たり運行回数が多いことによるものであることから、広域移動の利用が少ない便を中心に減便し、実車走行キロを縮小する。

(2)廃止ダイヤの検討

○「琴浦町～倉吉市間」「北栄町～倉吉市間」の平均利用者数をダイヤ別にみると、両区間の利用者数の合計が4人未満となっているダイヤは、下り（倉吉市⇒琴浦町）が8便、上り（琴浦町⇒倉吉市）が11便ある。これらの便について利用状況を分析した結果、以下の便について廃止または統合を検討する。

表 2 赤碓線のダイヤ別琴浦町・北条町～倉吉市間利用者割合 と再編するダイヤ案

下り						上り					
ダイヤ	倉吉市→琴浦町		倉吉市→北条町		利用者数合計	ダイヤ	琴浦町→倉吉市		北条町→倉吉市		利用者数合計
	平均利用者数	利用者割合	平均利用者数	利用者割合			平均利用者数	利用者割合	平均利用者数	利用者割合	
635	3.4	68.0%	0.2	4.0%	3.6	644	0.8	5.6%	3.0	20.8%	3.8
723	1.0	4.9%	6.4	31.4%	7.4	718	1.4	7.6%	5.4	29.3%	6.8
835	0.6	5.8%	2.8	26.9%	3.4	749	1.8	14.1%	1.4	10.9%	3.2
905	0.6	7.5%	2.6	32.5%	3.2	839	2.6	22.0%	1.6	13.6%	4.2
1005	3.2	23.5%	1.8	13.2%	5.0	859	1.0	8.5%	1.0	8.5%	2.0
1105	2.4	22.2%	2.8	25.9%	5.2	949	2.4	18.8%	0.4	3.1%	2.8
1225	2.4	17.9%	2.8	20.9%	5.2	1039	1.0	9.3%	0.6	5.6%	1.6
1335	2.8	27.5%	1.2	11.8%	4.0	1141	1.2	12.5%	1.2	12.5%	2.4
1435	1.0	9.3%	1.2	11.1%	2.2	1241	1.4	15.6%	1.4	15.6%	2.8
1525	1.8	20.5%	0.8	9.1%	2.6	1341	0.4	8.3%	0.4	8.3%	0.8
1625	1.0	10.6%	2.0	21.3%	3.0	1451	0.4	6.9%	1.2	20.7%	1.6
1655	0.8	4.6%	1.2	6.9%	2.0	1559	0.4	4.4%	3.8	42.2%	4.2
1757	1.4	20.6%	0.4	5.9%	1.8	1649	0.6	5.6%	2.6	24.1%	3.2
1905	0.2	2.6%	4.6	59.0%	4.8	1739	3.4	58.6%	0.0	0.0%	3.4

※平均利用者数はH23年～H27年の平均値

凡例： **廃止** **統合**

(3)削減経費の試算

○平成 27 年度の実績から 1 便当たりの経費を算出し、それに減便する便数を乗じて出た日当たり削減額に年間運行日数を乗じて算定した結果、年間で 8,467 千円の削減となり、経常費用は 60,233 千円と試算された。

(4)欠損額の試算

○削減・統合する「琴浦町・北条町～倉吉市間」の利用者は最寄り時間帯の便に乗り換え、利用者数の変化はないものと想定。倉吉市内のみでの利用者は減便により消失すると考えられることから、広域利用者と市内利用者の比率で按分し年間利用者を試算。

○平成 23～27 年度の OD 調査実績を基に年間利用者数を試算すると 273 人となり、利用者が約 1 割減少する計算となることから、運送収入も平成 27 年度の 1 割減と仮定し算出した結果、経常収益は 20,868 千円で、経常費用の 60,233 千円との差額である 39,365 千円が年間欠損額となる。

(5)補助金額の試算

○補助金についてはすべての系統が国庫補助路線と仮定し、上記の欠損額を基準に平成 27 年度実績から割り出した負担割合を乗じて算出した結果、倉吉市の赤碓線への補助金は現在の 12,169 千円から 10,528 千円に、琴浦町は現在の 7,448 千円から 6,444 千円に、北条町は現在の 9,127 千円から 7,896 千円となる。

2-2-2 三朝町内路線の再編

(1)穴鴨線

①再編の方向性

○穴鴨線は穴鴨地区と三朝町役場前間を結ぶ町内路線として位置づけ、通学便・通院便以外は運行範囲を三朝町内のみとして系統キロ数を短縮する。小学生・高校生の通学及び一般の通院に使われている系統については、従来通り広域路線として確保し、その他の倉吉市間の移動は、三朝線や上井・三朝線を利用する。通学便以外については、デマンド型乗合タクシーの導入を検討する。

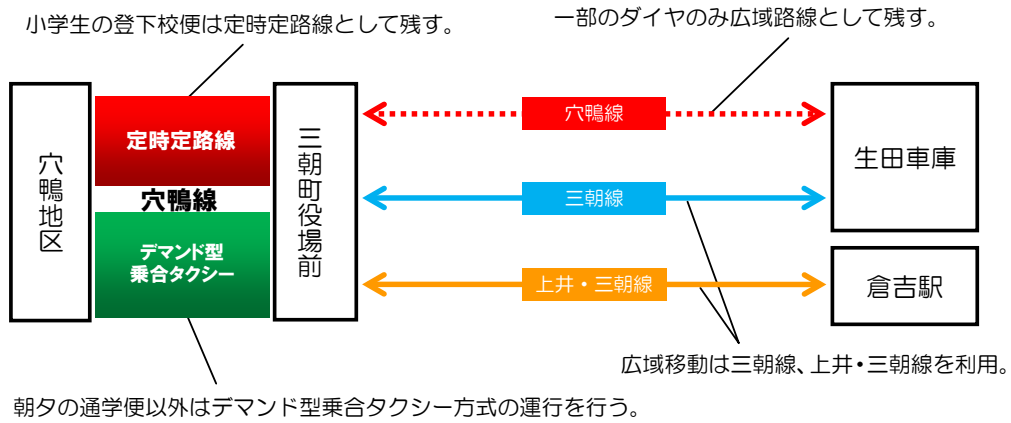


図 3 穴鴨線再編の考え方

②再編案

- 定時定路線として残すダイヤを図7のとおりとし、その他のダイヤについては、タクシー車両を活用したドア・トゥ・ドア方式のデマンド型乗合タクシーの導入を検討する。
- デマンド型乗合タクシーの運行区間は穴鴨地区～三朝町中心部とし、3往復程度とする。

表 3 穴鴨線再編イメージ

～8:30	9:00～14:00	14:00～
小学生・高校生の通学便のみ 定時定路線で確保	路線バスを廃止し デマンド型乗合タクシーの 導入を検討	小学生・高校生の通学便のみ 定時定路線で確保 ※一部の路線を短縮

③再編後のバス路線欠損額の試算

○欠損額を試算した結果、経常欠損額は4系統合計で6,323千円となる。(現状は10系統で18,215千円)

④デマンド型乗合タクシー導入経費・欠損額試算

○デマンド型乗合タクシーを導入した際の経費を試算すると、年間欠損額は5,894千円となる。

(2)小河内線

①再編の方向性

- 小学生の通学便は定時定路線を確保し、通学便以外はデマンド型乗合タクシーの導入を検討する。
- 「実光～海田車庫」の系統を三朝町役場止めとし、倉吉駅方面への移動は上井・三朝線に乗り換える。

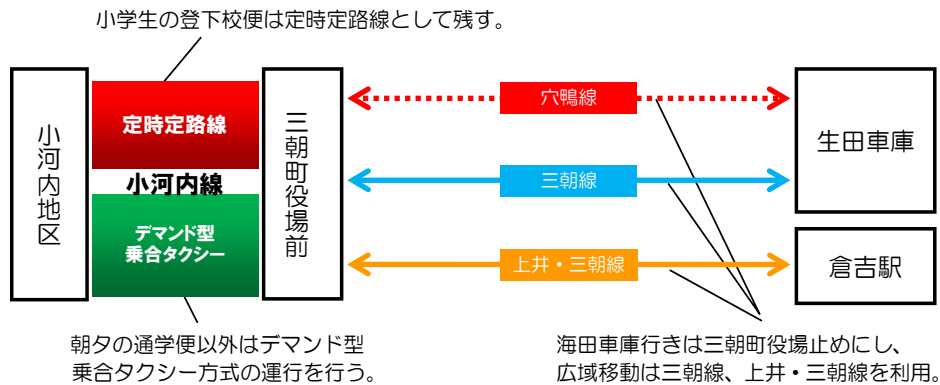


図 4 小河内線再編の考え方

②再編案

○定時定路線として残すダイヤを、以下のとおりとし、実光 7:27 発の時間帯を繰り上げて三朝町役場で倉吉駅方面に行く上井・三朝線、西倉吉方面に行く穴鴨線との接続を図り、広域移動手段を確保する。

【上り】実光 7:27 発、15:56 発、17:04 発⇒三朝町役場

【下り】三朝町役場 15:30 発、16:40 発、18:20 発⇒実光

○その他のダイヤについては、タクシー車両を活用したドア・トゥ・ドア方式のデマンド型乗合タクシーの導入を検討する。運行区間は「実光～三朝町中心部」とし、2往復程度運行する。

表 4 小河内線再編イメージ

～8:30	9:00～14:00	14:00～
小学生の通学便のみ 定時定路線で確保	路線バスを廃止し デマンド型乗合タクシーの 導入を検討	小学生・高校生の通学便のみ 定時定路線で確保

③再編後のバス路線欠損額の試算

○欠損額を試算した結果、経常欠損額は 2,502 千円となる。(現状は 3 系統で 6,233 千円)

④デマンド型乗合タクシー導入経費・欠損額試算

○デマンド型乗合タクシーの導入経費を試算した結果、欠損額が 2,805 千円となった。

(3)負担金試算

○穴鴨線、小河内線の現状と再編後の欠損額を比較すると、再編後は欠損額が 2,481 千円削減され、三朝町の負担金は 994 千円の削減となる。

2-2-3 倉吉市内路線の再編

(1)北谷線・高城線の再編案の検討

○人口規模の要因もあって横田から先の縁辺部の利用が全体的に少ない傾向にあり、横田から先をデマンド型乗合タクシーで対応することは効率化を図るうえで有効。

○今後の対応としては、通勤・通学時間帯となる朝夕は必要最小限の直行便で対応し、昼間の時間帯については現状のような横田周辺までの定時定路線バスと、その先のデマンド型乗合タクシーの組み合わせによる運行時間の拡大によって対応することが現実的。

(2)広瀬線(広瀬～河原町～倉吉駅)の再編の方向性

○利用が少なく非効率な系統ではあるが、広瀬地区から中心部への通勤が可能な時間帯の運行であり、また利用の多い PS 経由便につながる便であることから、利用促進を図りながら当面は現状を維持することが現実的。

(3)市内線

①再編の方向性

○市内線の運行ルートは他の多くの路線と共通しており、時間帯も近接していることから、前後の間隔が 15 分程度を目安に、同じルートを運行する他の路線への統合を図る。

○夜間便については現状維持とし、利用状況の推移を見て統廃合を検討する。

2-3 利便性向上のためのルート変更

2-3-1 北条線のルート変更

(1)北栄町の住民ニーズ

○平成 27 年 11 月「北栄町における公共交通に関するアンケート調査」によると、「北条線を国道 179 号経由に変更したら利用しますか」との設問に対し、「1 週間に複数回」「1 週間に 1 回」「1 か月に 1 回」との回答が合わせて 25.2% あった。

○また、「バスを運行してほしい買い物先」として「東宝ストア河北プラザ」「ラムー倉吉店」「しまむら倉吉店」や、「バスを運行してほしい医療機関」として「信生病院」が上位に挙がっている。

○これらのことから、北栄町の住民にとっては現在のルートではなく国道 179 号経由にすることで利便性がより高まり、北条線の利用促進にもつながると考えられる。



図 5 北条線の現在の運行ルートと新ルート案

2-3-2 橋津線のルート変更

(1)ルート変更案

○沿線に医療機関が点在する倉吉北高校西側を通るルート及び国道 179 号を通るルートへの変更を検討する。

2-3-3 今後の課題

○ルート変更の目的は買い物利便性の向上であることを勘案すると、変更する時間帯は通院や買い物へ出かける 9 時～10 時台、通院・買い物から帰宅する 11 時～12 時台が想定され、朝夕の通勤・通学時間帯は現状のままが望ましい。

○ルート変更に伴って新ルート間に適宜バス停を設置する必要があるが、この道路は両サイドに歩道を持つ片道 1 車線の道路である。バス停の設置にあたっては実情に合わせてハード整備も検討する必要がある。



図 6 橋津線の現在の運行ルートと新ルート案

2-4 バスの利用促進

2-4-1 利用促進案

- (1) 体験活動・・・①バスの乗り方教室 ②体験乗車券の発行
- (2) 利用促進運動・・・①ノーマイカーデイの設定、②エコ通勤の設定
- (3) 利用促進制度の創設・・・①各種割引制度、②免許返納者への対応
- (4) 情報提供・・・①ICTを活用した情報提供、②時刻表・バスマップの作成、③交通結節点でのわかりやすい表示

2-4-2 施設整備

- (1) 待合環境の整備
- (2) 表示の多言語化

協議事項(1)鳥取県中部地域公共交通協議会設置要綱の改正について

鳥取県中部地域公共交通協議会設置要綱の全部改正について(案)

【改正理由】

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画である「地域公共交通網形成計画」及びその実施計画である「地域公共交通再編実施計画」の策定に関する協議並びに実施に係る連絡調整を行うため、所要の改正を行うものです。

【改正要旨】

- 1 要綱の趣旨について定めることとした。(第1条関係)
- 2 所掌事務を定めることとした。(第2条関係)
- 3 協議会の委員を定めることとした。(第3条関係)
- 4 協議会の役員について定めることとした。(第4条関係)
- 5 会議について定めることとした。(第5条関係)
- 6 幹事会について定めることとした。(第6条関係)
- 7 分科会について定めることとした。(第7条関係)
- 8 協議結果の尊重義務について定めることとした。(第8条関係)
- 9 守秘義務について定めることとした。(第9条関係)
- 10 事務局について定めることとした。(第10条関係)
- 11 財務に関する事項について定めることとした。(第11条関係)
- 12 監査について定めることとした。(第12条関係)
- 13 協議会が解散した場合の措置について定めることとした。(第13条関係)
- 14 この要綱に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定めることとした。(第14条関係)
- 15 この要綱は、平成29年4月20日から施行することとした。(附則関係)

鳥取県中部地域公共交通協議会設置要綱(案)

(趣旨)

第1条 この要綱は、鳥取県中部圏域（以下、「圏域」という。）において誰もが使いやすい公共交通体系の構築を目指し、地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）及び地域公共交通再編実施計画（以下「再編実施計画」という。）の策定に関する協議並びに網形成計画及び再編実施計画の実施に係る連絡調整を行う鳥取県中部地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 協議会の所掌事務は、次のとおりとする。

- (1) 網形成計画並びに再編実施計画の策定（事前調査を含む。）及び変更に関する協議
- (2) 網形成計画及び再編実施計画の実施に係る連絡調整
- (3) 前2号に掲げるもののほか必要な事業に関すること。

(協議会の委員)

第3条 協議会の委員は、別表1に掲げるとおりとし、倉吉市長が委嘱し、又は任命する。

- 2 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 委員は、再任されることができる。
- 4 委員の報酬及び費用弁償に関する事項は、会長が別に定める。

(協議会の役員)

第4条 協議会に会長及び副会長（以下「役員」という。）をそれぞれ1名置く。

- 2 会長は倉吉市長とし、副会長は会長の指名する者をもって充てる。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 5 役員任期は、2年とする。ただし、補欠役員任期は、前任者の残任期間とする。
- 6 前項の規定にかかわらず、役員は、後任の役員が就任するまでの間は、なおその職務を行うものとする。

(会議)

第5条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。

- 2 会長は、会議を招集するときは、委員に対し、会議の目的である事項及び内容並びに日時、場所等を通知しなければならない。
- 3 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。ただし、やむを得ない理由により会議に出席することができない委員があらかじめ通知された議事について、書面をもって表決し、又は当該委員が属する団体又は組織に属する者を代理人として出席させた場合は、当該委員が会議に出席したものとみなす。
- 4 会議は、会長が議長となる。
- 5 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長がこれを決する。
- 6 委員は、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保することにより地域福祉の向上に資するため、誠意及び責任のある議論を行うよう努めなければならない。
- 7 会議は、原則として公開とする。ただし、会議において個人情報を取り扱う場合は、非公開とする。

8 会長は、必要に応じ委員以外の者に会議への出席を求め、その意見を聴くことができる。

(幹事会)

第6条 会議の運営に当たって必要な事項を処理させるため、協議会に幹事会を置く。

2 幹事は、鳥取県担当課長並びに圏域を構成する市町の担当課長、委員のうち一般乗合旅客自動車運送事業者の職員及び学識経験者をもって充てる。

3 幹事会に幹事長を置き、幹事の互選によりこれを定める。

4 幹事会は、必要に応じて幹事以外の者に対し、資料の提出、意見等を求めることができる。

5 幹事会において審査した事項については、協議会に報告するものとする。

(分科会)

第7条 会長は、圏域を構成するそれぞれの市町における地域公共交通に関する事項を協議するために必要があると認めるときは、協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会は、次の各号に掲げる分科会について、当該各号に定める市町に関する地域公共交通について協議するものとする。

(1) 倉吉市分科会 倉吉市

(2) 三朝町分科会 三朝町

(3) 湯梨浜町分科会 湯梨浜町

(4) 琴浦町分科会 琴浦町

(5) 北栄町分科会 北栄町

3 第5条及び第6条の規定は、分科会について準用する。この場合において、これらの規定中「協議会」とあるのは「分科会」と、「会長」とあるのは「分科会長」と、「副会長」とあるのは「副分科会長」と読み替えるものとする。

4 分科会長は、分科会で決議された事項について協議会に報告するものとし、協議会は、分科会の決議をもって協議会の議決とすることができる。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会の委員は、協議会において協議が整った事項について、その協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(守秘義務)

第9条 委員及び第5条第8項(第7条第3項において準用する場合を含む。)の規定により会議に出席を求められた者は、個人情報その他職務上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。

(事務局)

第10条 協議会の事務局は、倉吉市総合政策課、鳥取県交通政策課に置く。

2 事務局に事務局長、事務局次長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

3 事務局の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務に関する事項)

第11条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(監査)

第12条 協議会に監査委員を2名置く。

2 監査委員は、協議会の委員の中から会長が指名する。

3 協議会の出納監査は、監査委員によって行う。

4 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(協議会が解散した場合の措置)

第13条 協議会が解散した場合は、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第14条 この要綱に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成29年4月20日から施行する。

(この要綱の改正に伴う経過措置)

2 協議会の要綱改正初年度の委員及び役員の任期については、第3条第2項及び第4条第5項の規定にかかわらず、平成30年3月31日までとする。

別表 1

鳥取県中部地域公共交通協議会会員

構成員の区分	所属・団体名等	備考
<必須構成員>		
国	鳥取運輸支局	交通関係者
	国土交通省倉吉河川国道事務所	道路管理者
県	鳥 取 県	地方公共団体
	中部総合事務所県土整備局	道路管理者
	中部総合事務所地域振興局	中山間地
市町村	倉 吉 市	地方公共団体・道路管理者
	三 朝 町	地方公共団体・道路管理者
	湯 梨 浜 町	地方公共団体・道路管理者
	琴 浦 町	地方公共団体・道路管理者
	北 栄 町	地方公共団体・道路管理者
公安委員会	公安委員会	公安委員会
交通事業者	日ノ丸自動車株式会社	公共交通事業者
	日本交通株式会社（バス）	公共交通事業者
	西日本旅客鉄道株式会社	公共交通事業者
	日ノ丸ハイヤー株式会社	公共交通事業者
	由良タクシー有限会社	公共交通事業者
	特定非営利活動法人たかしろ	公共交通事業者
学識経験者	米子工業高等専門学校	学識経験者
利用者代表	中部地区高等学校PTA連合会	利用者・住民
	鳥取県PTA協議会	利用者・住民
	鳥取県身体障害者福祉協会	利用者・住民
	公益社団法人鳥取県老人クラブ連合会	利用者・住民
公共交通関係機関	一般社団法人鳥取県バス協会	公共交通事業者
	一般社団法人鳥取県ハイヤータクシー協会	公共交通事業者
	鳥取県交通運輸産業労働組合協議会	公共交通関係者

※計画検討にあたり必要に応じて関係者を招集

事務局	倉吉市企画振興部総合政策課	
	鳥取県地域振興部交通政策課	

協議事項(2)平成29年度補正予算について

平成29年度補正予算

1 歳入

(単位:円)

款	項	目	補正前の額	補正額	補正後の額	内容
1 負担金	1 負担金	1 負担金	226,800	0	226,800	
2 補助金	2 補助金	2 補助金	0	13,680,000	13,680,000	国庫補助 6,840,000 県費 6,840,000
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	0	0	0	
歳入合計			226,800	13,680,000	13,906,800	

2 歳出

(単位:円)

款	項	目	補正前の額	補正額	補正後の額	内容
1 運営費	1 会議費	1 会議費	206,800	0	206,800	
	2 事務費	1 事務費	20,000	0	20,000	
2 事業費	1 事業費	1 事業費	0	13,680,000	13,680,000	地域公共交通網計画 策定調査等に係る費用
3 予備費	1 予備費	1 予備費	0	0	0	
歳出合計			226,800	13,680,000	13,906,800	

協議事項（3）地域公共交通網形成計画の策定について

【協議内容】

- ・地域公共交通網形成計画の策定に係るスケジュール（案）
- ・平成29年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業（計画策定事業））交付申請書（案）

公共交通の現状と計画イメージ

<概要>

①まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築するため、市町村や事業者で構成して設置する協議会の意見を聞き、地域公共交通網形成計画を策定する。

<協議会の構成>

<計画に盛り込む主な項目>

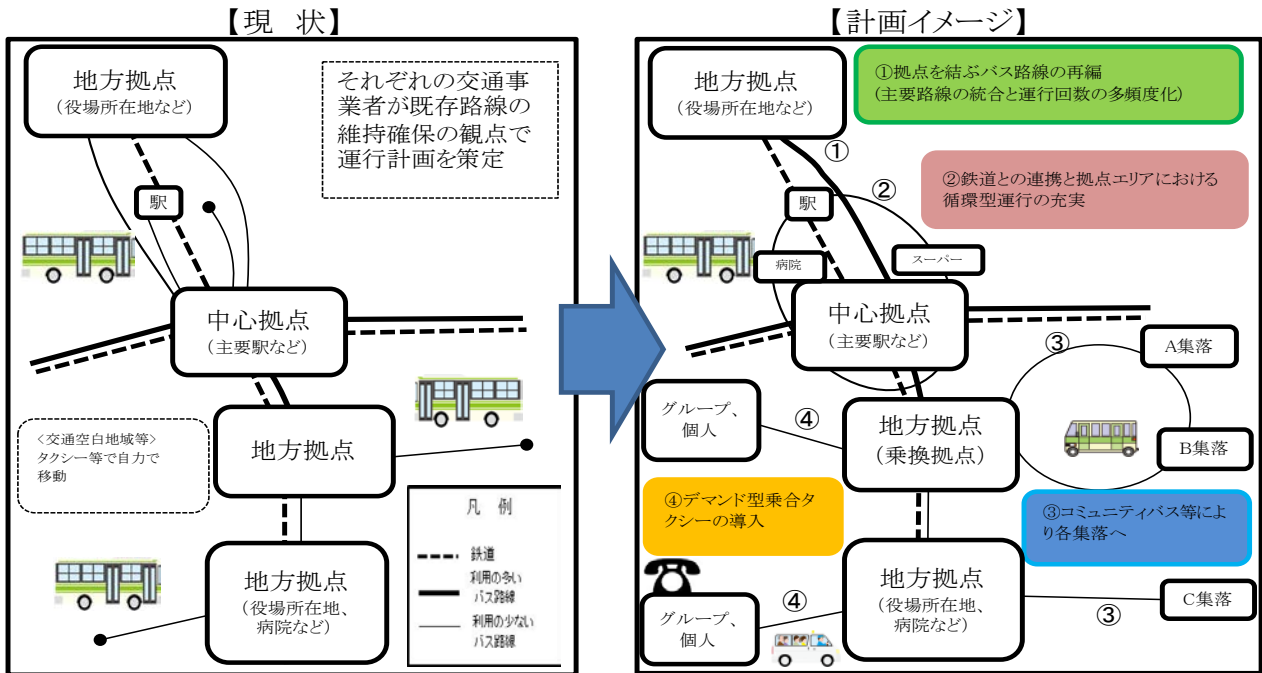
- ・県、市町村、公共交通事業者、学識経験者等
- ・課題と対応策
- ・基本方針、目標
- ・目標を達成するために行う事業
 - ・拠点を繋ぐバス路線の再編計画、循環型バス、コミュニティバス等による支線輸送計画
 - ・デマンド型乗合タクシー等の導入 等

②計画策定にあたっては、公共交通の現状や移動実態及びニーズ調査などの事前調査を実施する。

<事前調査内容>

- ・県内の公共交通の種類、路線、頻度、利用者数、運賃等の調査
- ・利用者の出発点～到着点調査、アンケート調査、ヒアリング調査
- ・計画検討の過程で提案された対策のシミュレーションによる予測 など

<計画に定める路線の再編イメージ>



<現行公共交通の問題点と対策案>

図No.	問題点	対策案
①	中心拠点と地方拠点を結ぶ並行した路線数が多く、いずれの運行回数も低頻度	中心拠点と地方拠点を繋ぐバス路線再編(複数業者が並行運営する路線の統合と運行回数の多頻度化)
②	鉄道とバスの連絡が不十分で不便	鉄道との連携と拠点エリアにおける循環型バス等の充実(鉄道との接続の改善) ※拠点エリア内の買物、通院など目的に応じた循環バスの運行を考慮
③	中心拠点と地方拠点を結ぶ路線は、ある地点までは利用者が多いが、それ以降は利用者が激減し、大きな車両を使用することは不経済	中心拠点と地方拠点を繋ぐバス路線再編(利用者数に応じた路線のランク付けとコミュニティバスの支線輸送の導入)
④	地方部は極端に利用者が少なく、定期的にバスを運行することが困難(交通空白地帯もあり)	利用の少ない路線について、デマンド型乗合タクシーでの対応

【添付資料】

- ・人とまち、未来をつなぐネットワーク～地域公共交通活性化再生法の一部改正～（国土交通省）
- ・鳥取県中部地域の現状と課題（中部地域公共交通総合連携計画の抜粋）

様式第5-1（日本工業規格A列4番）

平成29年4月 日

国土交通大臣 殿

住 所 鳥取県倉吉市葵町722番地
氏名又は名称 鳥取県中部地域公共交通協議会
会 長 石田 耕太郎 印

平成29年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金
（地域公共交通調査事業（計画策定事業））交付申請書

平成29年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業（計画策定事業））
金6,840,000円を交付されるよう、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30
年法律第179号）第5条の規定に基づき、別紙関係書類を添えて申請します。

平成29年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金
 (地域公共交通調査事業(計画策定事業)) 交付申請事業

補助対象事業者名 鳥取県中部地域公共交通協議会

(単位:円)

補助対象事業の 名称及び内容	補助対象事業の着手 及び完了予定日	補助対象経費	補助金額
【名称】 鳥取県中部地域公共交通網形成計 画策定事業 【内容】 ・ 圏域の概況調査 ・ 圏域の移動実態及びニーズ調査 ・ 問題点の抽出・課題の整理 ・ 地域公共交通網形成計画の策定 ・ 協議会等開催	着手予定日: 交付決定日以降 完了予定日: 平成30年3月31日	13,680,000	6,840,000

(添付書類)

- (1) 補助対象経費に係る見積書
- (2) その他補助金の交付に関して参考となる書類

地域公共交通調査事業（計画策定事業）の実施に関する計画

1. 当該地域の公共交通の概況・問題点

当該地域は、鳥取県の中部に位置し、倉吉市をはじめとする1市4町（倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町）からなり、総面積780.43km²、南北約29km、東西約44kmに広がっている。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に沿って平野部が存在し、居住地域、農業地域となっている。

当該地域の人口は平成27年10月末現在で104,320人、高齢化率32.0%であるが、中山間地域である三朝町においては36.2%となっており、今後も人口減少及び高齢化の進行が予測されている。

地域内の公共交通については、沿岸部を東西にJR山陰本線が運行されていることに加え、民間事業者や周辺自治体が運営するバス、民間タクシーなどが運行されている。

路線バスは90系統が運行されているが、そのほとんどが赤字路線であり、平成27年度（H26.10～H27.9）の年間赤字額は約2億5千万円、このうち国が3千万円、県が6千万円、市町が1億6千万円を負担しており、地域内住民一人当たり年間負担額は約2,390円となっている。

中部地域の1市4町では、平成22年3月に鳥取県中部地域公共交通協議会を設置し、平成23年3月に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）を策定した。また、平成28年3月に第2次連携計画を策定するなど、これまでも市町ごとでは地域住民の生活を支える移動手段について交通空白区間を解消するための地域内循環バスや地元ボランティアを活用した移動手段等の取り組みがなされ、広域的な移動手段である鉄道や広域路線バスとの連携といった地域全体の広域的移動手段の検討がなされてきた。

今後、運行経費の地元負担や運転手不足などの問題から現在の運行体系のままでは地域公共交通の維持継続が困難な状況となっており、自家用車に依存した生活スタイルの一層の増加や少子高齢化の進行に伴う人口減少による公共交通利用者のさらなる減少が懸念されており、地域住民が安心して暮らすための生活交通の確保に向けた見直しが急務である。

〔計画の区域内における公共交通の概要〕 (要望時点)

	路線バス		デマンド（バス・タクシー）事業者数	その他
	事業者数	路線数		
全体	3	90	2	鉄道（JR山陰本線）ほか
うち公営・コミバス等	1	31	1	

2. 目指す交通計画と策定調査の必要性

当該地域内における交通計画は、各市町村を繋ぐ広域的な移動手段である鉄道や広域路線バス等の連携による中心拠点へのアクセス向上や、生活に必要不可欠な買物や通勤・通学・通院といった目的に応じた地域内路線等の充実など、多様な移動手段を活用した公共交通網の形成を目指している。

さらに、中山間地域などの利用者が少なく運転手確保が困難な地域においては、ボランティア等を活用したデマンド型乗合タクシーなどの導入を含めた存続維持可能な交通システムの構築を図る。

また、上記のような利用形態に応じた多様な生活交通を確保することに加え、にぎわいの創出や人の交流の活発化の支えとなる総合的公共交通体系を構築し、圏域の観光をはじめとする地域振興を図ることも目指して、「地域公共交通網形成計画」を策定する。

計画策定にあたっては、鳥取県中部地域公共交通総合連携計画を補完する形で、地域の地理的条件、人口、通学や高齢化の状況、医療施設や商業施設等といった移動の目的となる施設の分布状況、公共交通の運行状況やサービス状況、利用者数、交通事業者の採算性などの概況調査を行うとともに、改めて地域住民の公共交通の利用実態や移動ニーズ等を網羅的に把握する必要がある。

このため、地域住民、高等学校、民生委員、民間公共交通事業者、コミュニティバス運行者、医療機関、商業施設などからアンケート調査やヒアリング調査等を行い、公共交通の利用者層、利用区間、利用目的、必要経費、補助状況等の現状把握や、運行時間、運行頻度、運賃などに関する利用者ニーズ等を再整理する必要がある。

また、まちづくりと一体となった公共交通の再編や、路線の確保・維持に向けた地元負担の軽減策等について分析、広域的な観光を目的とした公共交通のあり方の再検討等を行うことが必要である。

さらに、計画策定にあたっては、関係機関と一緒に検討・調整を行うとともに、計画案策定後はパブリック・コメントを実施して地域住民の意見を聞き必要に応じて計画に反映させる必要がある。

3. 事業の実施内容	
実施項目	実施内容
圏域の概況調査	<ul style="list-style-type: none"> ・地理的条件、人口、通学や高齢化の状況、医療機関や商業施設等といった移動の目的地となる施設の分布等の再整理 ・公共交通総合連携計画の進捗状況の整理 ・公共交通の路線図、運賃や便数等のサービス水準、利用者数、バス路線の採算性、交通結節点の現状等の再整理 ・上位、関連計画及び公共交通に対する関係自治体の負担額等の再整理
圏域の移動実態及びニーズ調査	<ul style="list-style-type: none"> ・圏域住民を対象としたアンケート調査 ・圏域の高等学校を対象としたアンケート調査 ・民生委員を対象としたアンケート調査 ・バス利用困難地域、バス路線再編の評価等のアンケート調査 ・民間バス事業者（2社）の乗降調査結果データ分析 ・関係市町村が運行するコミュニティバス・乗合タクシー等の利用実績データ分析 ・医療機関や商業施設といった移動目的地となる施設や、観光協会、交通事業者等へのヒアリング調査 ・関係市町村の公共交通担当者、福祉・教育関係の担当者へのヒアリング調査
問題点の抽出・課題の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・上記調査結果の分析 ・地域公共交通の問題点の抽出・課題の整理
地域公共交通網形成計画の策定	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的な方針及び計画の目標の検討 ・目標を達成するための評価指標の検討 ・目標を達成するために行う事業及びその実施主体の検討 ・事業スケジュールの検討 ・地域公共交通網形成計画の策定 ・パブリック・コメントの実施 ・鳥取県中部地域公共交通網形成計画策定調査報告書の作成（各種とりまとめ、照査）
協議会等開催	<ul style="list-style-type: none"> ・会議開催に係る資料作成、会議出席に関する旅費等

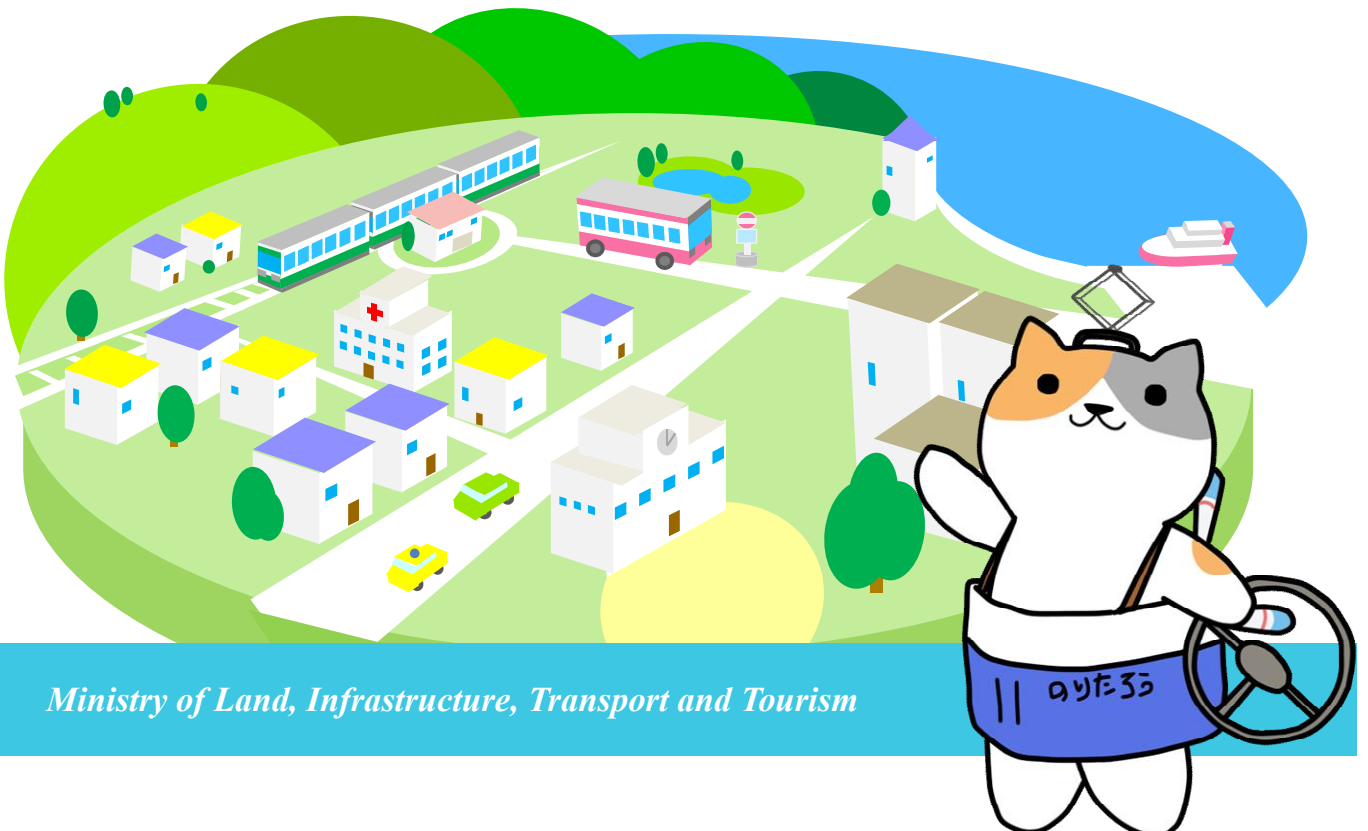
4. スケジュール				
実施項目	4月	9月	12月	3月
圏域の概況調査	↔			
圏域の移動実態及びニーズ調査	↔			
問題点の抽出・課題の整理	↔			
地域公共交通網形成計画の策定	↔			
協議会等開催	↔	↔	↔	↔

様式第5-1 別紙

5. 予算計画				
実施項目	総事業費 (見込み)	補助対象経費 (見込み)	国費 (見込み)	地域の負担 (見込み)
圏域の概況調査	1,578 千円	1,578 千円	789 千円	789 千円
圏域の移動実態及びニーズ調査	3,704 千円	3,704 千円	1,852 千円	1,852 千円
問題点の抽出・課題の整理	590 千円	590 千円	295 千円	295 千円
地域公共交通網形成計画の策定	3,603 千円	3,603 千円	1,802 千円	1,801 千円
協議会等開催	4,205 千円	4,205 千円	2,102 千円	2,103 千円
合計	13,680千 円	13,680千 円	6,840 千円	6,840 千円

人とまち、未来をつなぐネットワーク

～地域公共交通活性化再生法の一部改正～



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

地域公共交通の現状

モータリゼーション

人口減少

少子高齢化

公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下

乗合バスについては、平成19年度以降で約10,206kmの路線が完全に廃止。
鉄道については、平成19年度以降で約186kmの路線が廃止。

公共交通利用者が更に減少（負のスパイラル）

公共交通空白地域の深刻化

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外	36,477 km ² (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)
鉄道 1km圏外		

(出典) 平成23年度国土交通省調査による

地域公共交通に求められる役割

地域住民の移動手段の確保

運転のできない学生・生徒や
高齢者、障害者、妊婦等の
交通手段の確保

コンパクトシティの実現

諸機能が集約した拠点どうし、
あるいは拠点と居住エリアを結ぶ
交通手段の提供

まちなぎわいの創出や健康増進

外出機会の増加によるまちなぎわいの
創出や、「歩いて暮らせるまちづくり」
による健康増進

人の交流の活発化

観光旅客等の来訪者の
移動の利便性や回遊性の向上により、
人の交流を活発化

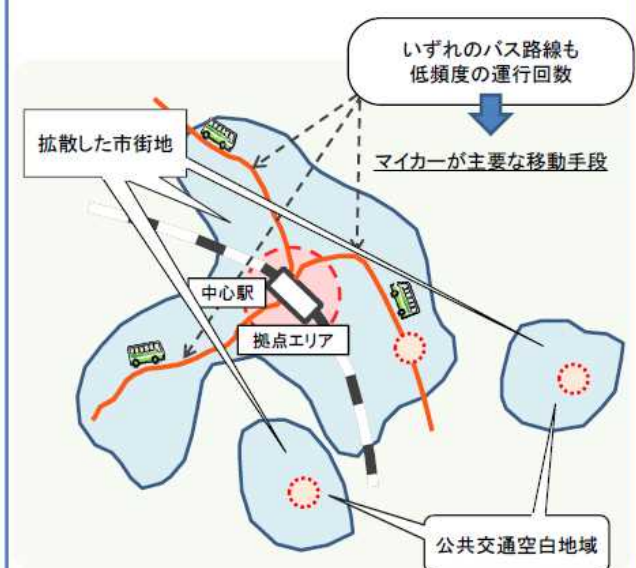
解決の方向性

地域公共交通の維持、改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすもの
(地域活性化のために不可欠な地域の装置・社会インフラ)

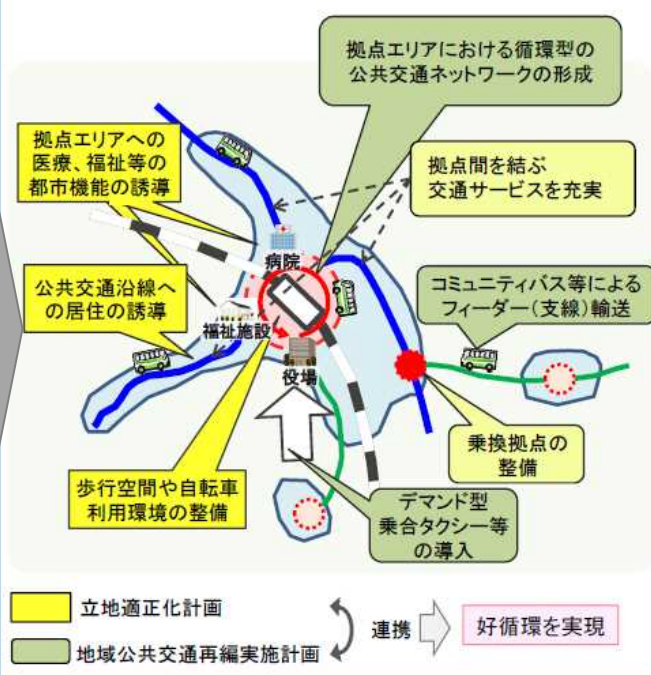
民間事業者を中心とした従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組む必要がある

住みやすく、活かに満ちた地域社会の実現に向け、地域公共交通の再編を進める！

現状



まちづくりと一体となった公共交通の再編



交通政策基本法の制定

- 交通政策基本法は、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるとの基本的な認識の下で、交通に関する施策を推進していかねばならない等の基本理念を規定しています。
- また、国が講ずべき施策として、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、まちづくりの観点からの交通施策の促進、関係者相互間の連携と協働の促進等を規定しています。

▶交通政策基本法（平成25年法律第92号）（抜粋）

（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等）

第十六条 国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

（まちづくりの観点からの施策の促進）

第二十五条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

（協議の促進等）

第二十七条 国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進が図られることに鑑み、これらの者の間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

交通政策基本法（平成25年12月4日公布・施行）



基本理念や関係者の責務等を明確化



交通政策基本計画の閣議決定・国会報告

- ▶ 生活交通確保やバリアフリー化
- ▶ 地域での活力の向上に必要な施策
- ▶ 大規模災害時への対応
- ▶ まちづくりや観光立国の観点からの施策
- ▶ 国際競争力の強化に必要な施策
- ▶ 環境負荷の低減に必要な施策
- 等



必要な支援措置（法制上、財政上等）

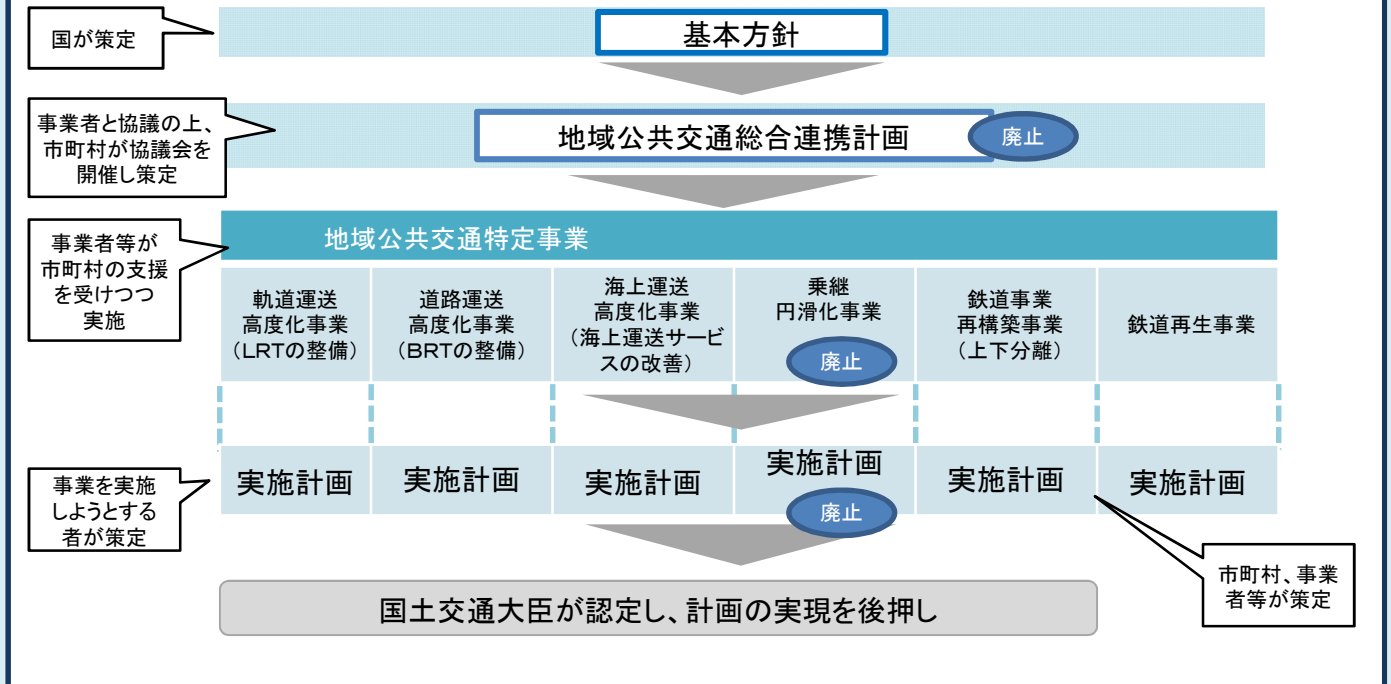
毎年国会に年次報告（「交通政策白書（仮称）」）



我が国が抱える喫緊の課題に対し、政府・関係者が一体となり強力に交通政策を推進

地域公共交通活性化再生法の改正

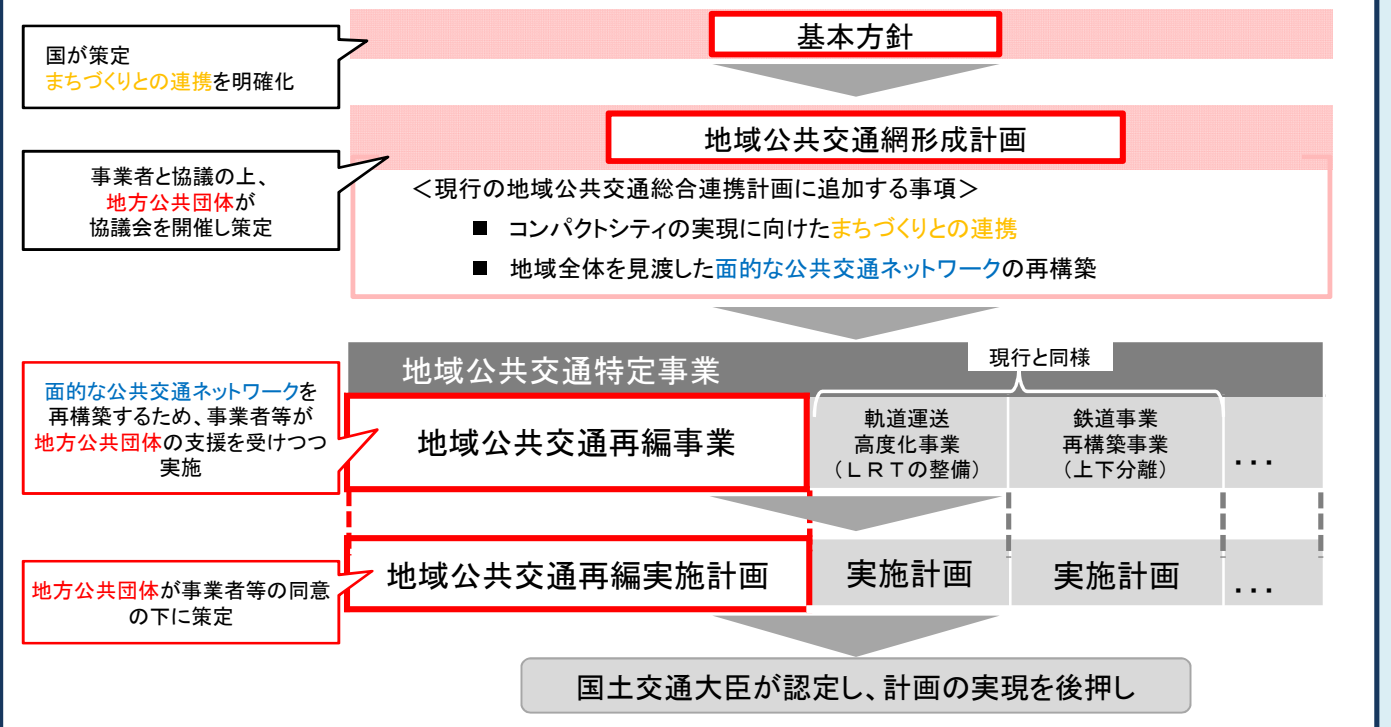
改正前の枠組み



改正のポイント

交通政策基本法の基本理念に則り、

① **地方公共団体**が中心となり、② **まちづくりと連携**し、③ **面的な公共交通ネットワーク**を再構築



基本方針について

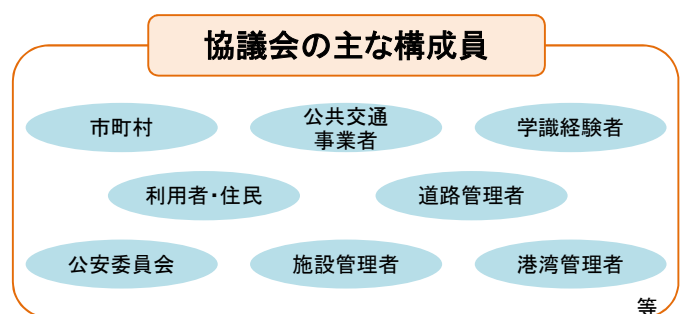
- 総務大臣・国土交通大臣は、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針を策定（変更）することとされています。（法§3①⑤）

～基本方針で定める事項～（法§3②）

- ① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項
 - ② 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
 - ③ 地域公共交通特定事業その他の形成計画に定める事業に関する基本的な事項
 - ④ 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項
 - ⑤ 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項
 - ⑥ その他持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項
- 記載内容として、事業の評価に関する事項を追加しました。
 - 都市機能の増進に寄与することとなるよう配慮して定めることとしました。（法§3③）
 - 交通政策基本計画との調和を図りながら定めることとしました。（法§3④）

協議会について

- 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができます。（法§6①）
- これまで、協議会では計画の作成に関する協議・実施に関する連絡調整を行うのみでしたが、改正により計画の実施についても協議を行うことができることとしました。これに関連して協議への参加応諾義務が、計画の実施段階においてもかかることとなります。（法§6①④）
- また、協議会の構成員は、協議会において協議が調った事項については、その協議の結果を尊重しなければなりません。（法§6⑤）



地域公共交通網形成計画の作成・実施

- 協議会において公共交通事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意する必要があります。（基本方針二3）

地域公共交通網形成計画について

- 地域公共交通網形成計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。地域の取組みが計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることが期待されます。
- 広域的な交通圏にも対応できるよう、市町村が単独又は共同して作成するほか、都道府県も市町村と共同する形で作成することが可能となりました。

～地域公共交通網形成計画の記載事項～

〔記載する事項〕（法§5②）

- ① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体
※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§5④）
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

〔記載に努める事項〕（法§5③）

都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

公共交通機関が好きなものの、猫であることを理由に各交通機関の採用を拒否され、やり場のない情熱から、自らが新たなハイブリッド公共交通機関になろうと決心し、かようなスタイルになった。

- ・移動手段は徒歩
- ・猫であるため100歩ごとに休憩が必要
- ・定員は運転手を含め一人



地域公共交通網形成計画について

～地域公共交通網形成計画と地域公共交通総合連携計画の違いについて～

- 地域公共交通網形成計画においては、記載事項として、「地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項」を新たに追加するとともに、コンパクトシティ化など「都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項」を定めるよう努めることとしました。
 - また、地域公共交通網形成計画は、改正法の施行に併せて変更された基本方針に合致している必要があり、基本方針では地域公共交通網形成計画の記載事項として、
 - (1) ①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
 - ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
 - ④住民の協力を含む関係者の連携(2) 広域性の確保
 - (3) 具体的で可能な限り数値化した目標設定
- 等について定めております。（基本方針二1）

したがって、既存の地域公共交通総合連携計画が、上記基本方針の内容に合致するものであれば、そのまま地域公共交通網形成計画として定めることができます。一方で、個別コミュニティバス路線に係る取組みに限定されているもの等、上記基本方針に照らして内容が十分でないものは、新たに地域公共交通網形成計画として定めることが必要となります。

- なお、このような要件を満たせば、都市・地域総合交通戦略と一体として地域公共交通網形成計画を作成することも可能です。

- 地域公共交通網形成計画は、以下の計画等と調和がとれたものである必要があります。
(法§5⑤、基本方針二2)
- ・都市計画
- ・都市計画法に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針
(都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画を含む。)
- ・中心市街地活性化法に基づく基本計画
- ・バリアフリー法に基づく基本構想
- ・港湾法に基づく港湾計画

<参考>都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成26年法律第39号）

都市再生特別措置法の一部改正により、市町村は、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの）の立地の適正化を図るため、立地適正化計画を作成することができることとなります。

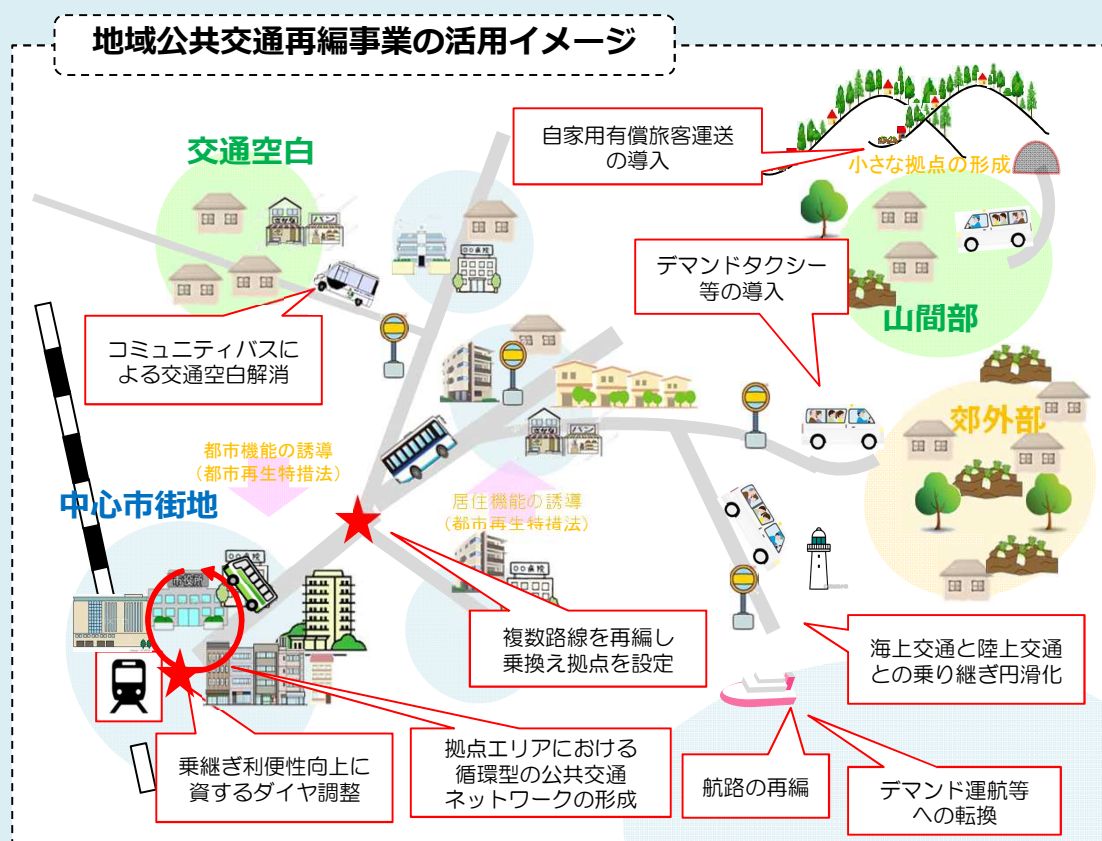
地域公共交通再編事業について

- 地域公共交通ネットワークの形成を効果的に実現するためには、個別・局所的な取り組みだけではなく、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編する取り組みを進める必要があることから、「地域公共交通再編事業」を創設しました。
- 「地域公共交通再編事業」とは、地域公共交通を再編するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ、
 - ① 特定旅客運送事業^{※1}に係る路線、運行系統若しくは航路又は営業区域の編成の変更
 - ② 他の種類の旅客運送事業^{※2}への転換
 - ③ 自家用有償旅客運送による代替
 - ④ ①、②又は③に掲げるものと併せて行うものであって、次に掲げるいずれかのもの
 - ・異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善
 - ・共通乗車船券の発行
 - ・乗継割引運賃の設定、交通結節施設における乗降場の改善、旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置

を行う事業と定義されています。（法§2、施行規則§9の2）

※1 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業。

※2 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、道路運送法による一般乗用旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業等。



地域公共交通再編実施計画について

- 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画において地域公共交通再編事業の概要を定めた上で、特定旅客運送事業者等^(※)の同意を得て、当該事業の実施計画である「地域公共交通再編実施計画」を作成し、国土交通大臣の認定を申請することが可能となります。
(法§27の2①、§27の3①)
- 地域公共交通再編実施計画の認定に当たっては、特定旅客運送事業者等の同意のほか、
 - ①基本方針に照らして適切なものであること (5ページ参照)
 - ②事業を確実に遂行するため適切なものであること
 - ③個別事業法の許可基準に適合すること が必要です。(法§27の3②)
- ③に含まれる事項のうち、「事業の遂行に適切な計画を有するものであること」については、国は審査を行わないこととしており、地域の実情に応じた柔軟なサービス水準の設定が行われることが期待されます。

地域公共交通再編実施計画 (地方公共団体が作成)

<記載事項> (法§27の2②、施行規則§33)

- ▶ 実施区域
- ▶ 事業の内容・実施主体
- ▶ 実施予定期間
- ▶ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ▶ 事業の効果
- ▶ 地域公共交通網形成計画に地域公共交通再編事業に関連して実施される事業が定められている場合には、当該事業に関する事項
- ▶ 地域公共交通網形成計画に都市機能の増進に必要な施策の立地の適正化に関する施策その他の関係する施策との連携に関する事項が定められている場合には、当該連携に関する事項
- ▶ その他地域公共交通再編事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

同意

特定旅客運送事業者等

大臣認定

※特定旅客運送事業者等

(法§27の3③、施行規則§34)

- ① その全部又は一部の区間又は区域が当該地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に係る特定旅客運送事業を営む全ての者
- ② ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線若しくは航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとする者
- ③ ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線又は営業区域において自家用有償旅客運送を行おうとする者

**関係法令の特例・
重点的な支援**

地域公共交通ネットワークの再構築を推進するための法制上の措置

- 地域公共交通再編実施計画等について国土交通大臣の認定を受けることにより、以下のような関係法令の特例措置等を受けることが可能となります。

手続きのワンストップ化

地域公共交通再編実施計画と各運送事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がなくなります。

(法§27の4、§27の5、§27の6①、§27の7)

国土交通大臣による勧告・命令

公共交通事業者が正当な理由なく計画に定められた事業を実施していない場合には、国土交通大臣が勧告・命令を行い、事業の確実な実施を担保します。

(法§28③④)

計画を阻害する行為の防止

地域公共交通再編実施計画の維持が困難となり、かつ、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがある場合には、

- ①計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の許認可が制限されます。
- ②計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の実施方法の変更を命じることができます。

(法§27の6④⑤)

(※一般乗合旅客自動車運送事業のみ)

少量貨物の運送

旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができます。

(法§27の6②)

(※自家用有償旅客運送のみ)

【その他】

運賃・料金に係る審査が不要

住民その他の関係者の合意の上で一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金が記載されている場合には、国の審査を受けることが不要となります。

(※協議会が道路運送法上の地域公共交通会議の構成員を含んでいる場合)

計画策定全般に係る参考資料

「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」(国土交通省本省)
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html

「なるほど!!公共交通の勘どころ」(九州運輸局)
<http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file05/kandokoro25.pdf>

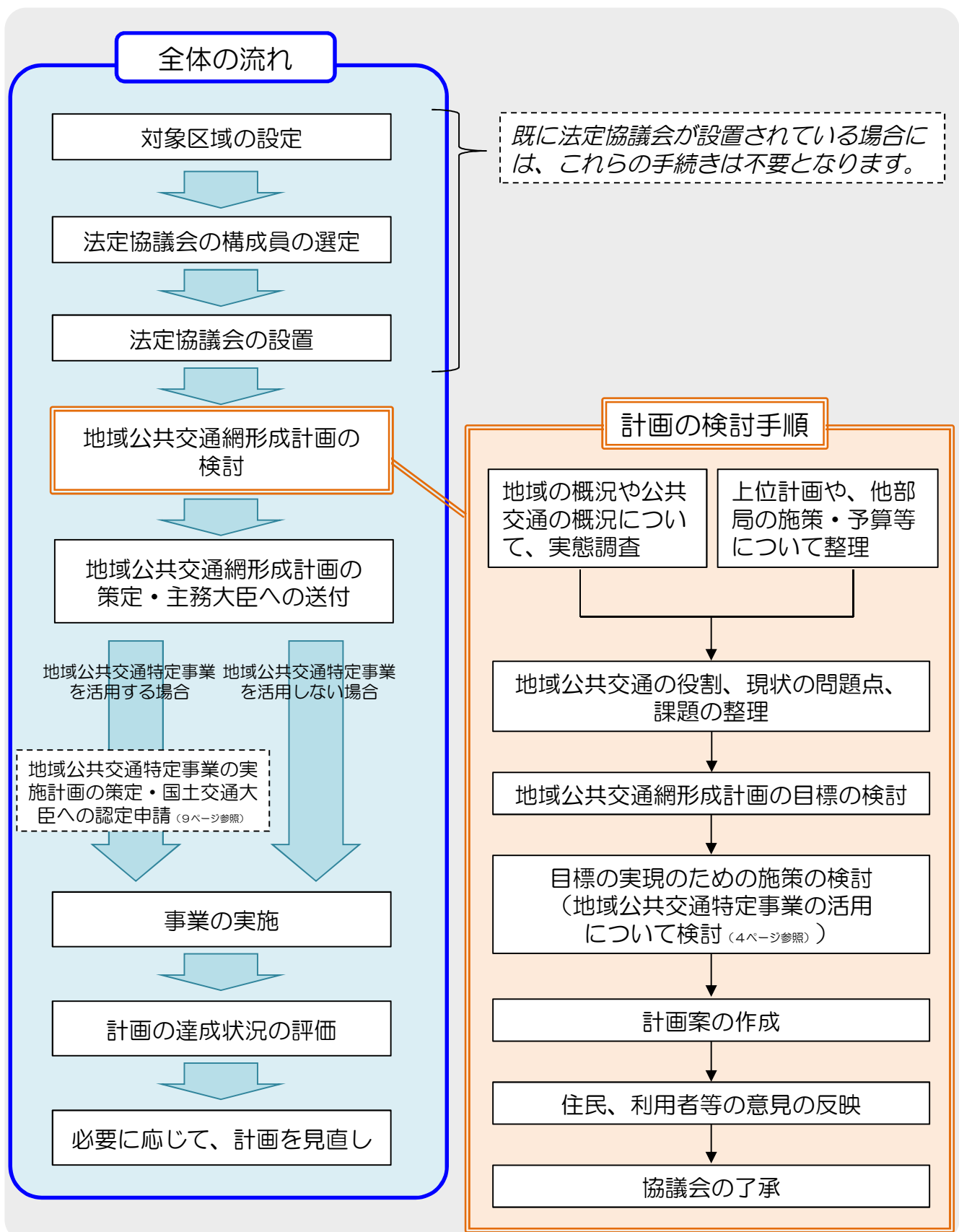
「地域公共交通総合連携計画策定の手引き」(北陸信越運輸局)
http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/hprenew/jinzai/H19tebiki.pdf

「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」(近畿運輸局)
<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/kansai/program/manual.htm>



(参考) 検討の進め方の例

○ 本法律を活用する際の検討の進め方の一例



Q & A

Q1 地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用した場合に、どのようなメリットがありますか。

A1 地域の取組みが計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることが期待されます。地域公共交通網形成計画に基づいて地域公共交通特定事業（地域公共交通再編事業等）を実施する際には、関係法令の特例措置や、国による財政支援等が受けられるほか、地方債の配慮などを行います。

Q2 既に地域公共交通総合連携計画を策定しているのですが、法改正によって、計画の位置付けはどのようなのでしょうか。地域公共交通網形成計画へと移行しない場合には、どのようなのでしょうか。

A2 法律の改正に伴い、地域公共交通総合連携計画は法定計画ではなくなりますが、同計画に基づいて実施している地域公共交通特定事業については、地域公共交通網形成計画を作成することなく事業を継続することができます。

ただし、今後、新たに地域公共交通特定事業（地域公共交通再編事業等）を実施しようとする場合には、新たに、地域公共交通網形成計画を作成することが必要となります。地域公共交通総合連携計画を地域公共交通網形成計画に移行するためには、新たに追加された記載事項（5ページ参照）を追加するとともに、今後改正される基本方針に即したものとすることが必要です。

Q3 地域公共交通網形成計画は、必ずコンパクトシティ化の取組みと一体でなければならないのですか。

A3 必ずしもその必要はありません。ただし、コンパクトシティ化に取り組まない地域においても、その地域に固有のまちづくりや観光振興、健康、福祉、環境等の地域戦略と効果的に連携して地域公共交通網形成計画を作成することが期待されます。

Q4 地域公共交通網形成計画の作成にあたって、協議会を新たに設置する必要はありますか。

A4 地域公共交通総合連携計画を作成するための協議会が既に存在する場合は、同じ協議会で地域公共交通網形成計画の作成について協議することが可能です。また、既に設置されている会議の構成員を追加することにより、本法に基づく法定協議会としての機能を付加することも可能です。例えば、道路運送法に基づく地域公共交通会議が既に組織されている場合には、必要な関係者を追加することにより、法定協議会としての要件を満たすこととなります。協議会には、地方公共団体の判断により構成員を追加することが可能であり、地域の実情に応じて必要な関係者を追加することにより、活発な議論が行われることが期待されます。また、協議会を公開し、住民、利用者その他の利害関係者の意見を計画に反映させることも重要です。

法定協議会の必須構成員	地域公共交通会議の必須構成員
地方公共団体	地方公共団体の長
公共交通事業者等	一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
関係する道路管理者	地方公共団体が必要と認める者
関係する港湾管理者	
その他計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者	
地方公共団体が必要と認める者（公安委員会、地域公共交通の利用者、学識経験者等）	住民又は旅客 地方運輸局長 乗合バスの運転者が組織する団体



国土交通省

地域公共交通の確保・維持に係る全国の先進事例の紹介や最新の情報を発信するための「地域公共交通支援センター」ホームページが開設されています。

<http://koutsu-shien-center.jp/>

公共交通政策全般について、国民の皆様幅広く関心を持って頂くため、定期的にメールマガジンによる情報発信を行っています。メールマガジンの登録方法やこれまでに配信したメールマガジンのバックナンバーは下記のホームページでご覧いただけます。

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000039.html

お問い合わせ先

○国土交通省 総合政策局 公共交通政策部 交通計画課
TEL : 03-5253-8275

○北海道運輸局 交通政策部 交通企画課
TEL : 011-290-2721

○近畿運輸局 交通政策部 交通企画課
TEL : 06-6949-6409

○東北運輸局 交通政策部 交通企画課
TEL : 022-791-7507

○中国運輸局 交通政策部 交通企画課
TEL : 082-228-3495

○関東運輸局 交通政策部 交通企画課
TEL : 045-211-7209

○四国運輸局 交通政策部 交通企画課
TEL : 087-835-6356

○北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課
TEL : 025-285-9151

○九州運輸局 交通政策部 交通企画課
TEL : 092-472-2315

○中部運輸局 交通政策部 交通企画課
TEL : 052-952-8006

○沖縄総合事務局 運輸部 企画室
TEL : 098-866-1812

※地域公共交通網形成計画等と連携してコンパクトなまちづくりを検討する場合は、下記窓口へのお問い合わせも可能です。

【問い合わせ窓口】

○北海道開発局	事業振興部 都市住宅課	TEL : 011-738-0234
○東北地方整備局	建政部 都市・住宅整備課	TEL : 022-225-2016
○関東地方整備局	建政部 都市整備課	TEL : 048-600-1907
○北陸地方整備局	建政部 都市・住宅整備課	TEL : 025-280-8755
○中部地方整備局	建政部 都市整備課	TEL : 052-953-8573
○近畿地方整備局	建政部 都市整備課	TEL : 066-942-1081
○中国地方整備局	建政部 都市・住宅整備課	TEL : 082-511-6194
○四国地方整備局	建政部 都市・住宅整備課	TEL : 087-811-8315
○九州地方整備局	建政部 都市・住宅整備課	TEL : 092-471-6355 (内線6165)
○沖縄総合事務局	開発建設部建設産業・地方整備課	TEL : 098-866-1910

【制度問い合わせ窓口】

○国土交通省 都市局 都市計画課 TEL : 03-5253-8111 (内線32685)



1-2 鳥取県中部地域における公共交通の現況

1-2-1 鉄道

JR山陰本線は、鳥取県の沿岸部を東西に走っており、倉吉駅からは米子方面に平日26本(土曜・休日22本)、鳥取方面に平日27本(土曜・休日25本)が運行されています。また、倉吉から京都までを運行している「スーパーはくと」の終点でもあり、京阪神方面から直通での観光客が多く見られます。

圏域内には赤碓駅、八橋駅、浦安駅、由良駅、下北条駅、倉吉駅、松崎駅、泊駅の8つの駅があり、主に通勤・通学に利用されており合計で1日3,806人(平成26年度)の乗車がありますが、倉吉駅での乗降が56%を占め最も多くなっています。

各駅での乗車人数は、この5年間の比較では、概ね横ばいで推移しています。



図11 鉄道網

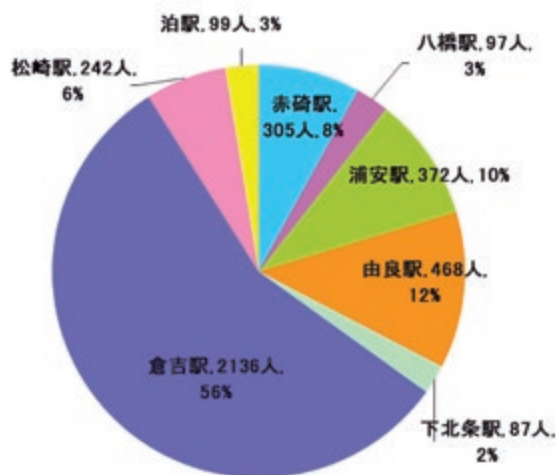


図12 駅別日平均乗車人員の割合(H26年度)

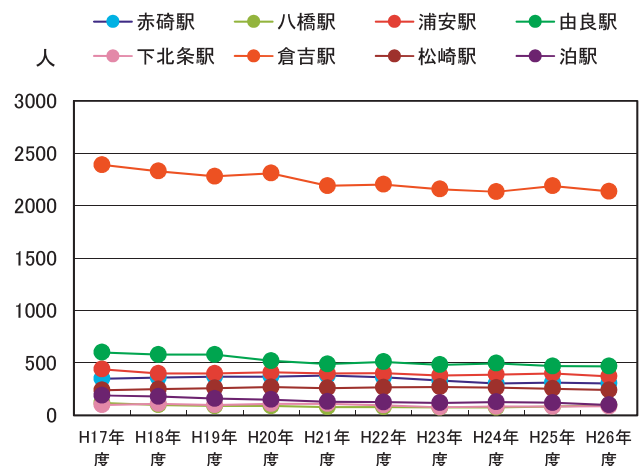


図13 駅別日平均乗車人員の推移

1-2-2 路線バス

(1) 路線バスの状況

本圏域内には、日本交通㈱と日ノ丸自動車㈱の2つの民間バス事業者があり、倉吉市中心部から周辺4町に向かって放射線状に延びる4条（注1）の広域バス路線が中心で、倉吉市と三朝町を結ぶ路線の一部と倉吉市の西部を運行する路線がみなし4条（注2）バス路線となっています。また、琴浦町内を79条バス路線（市町村運営有償運送）（注3）が運行しています。

広域バス路線と倉吉市内のバス路線は、そ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上下線合わせて1日約300本（上り、下りそれぞれ約150本）と、著しく多くなっています。また、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ます。

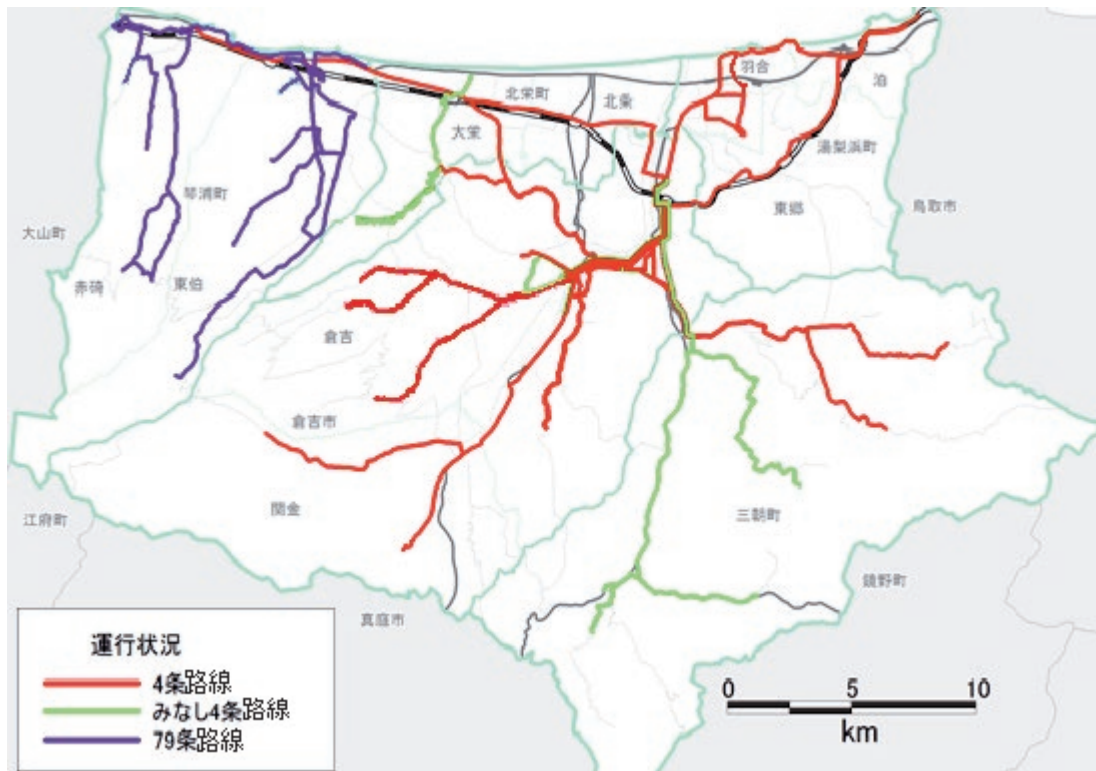


図14 法的区分別バス路線状況

(注1) 4条路線（改正前）

道路運送法の第4条に規定される路線で、平成18年10月1日付けの法改正（以下「法改正」という。）以前に国土交通大臣の許可を受けた一般乗合旅客運送事業者によって運送する路線（緑ナンバーの車両により運行）

(注2) みなし4条路線

道路運送法の第4条に規定される路線で、みなし4条路線は、法改正以前に廃止代替等を運行していた事業者が法改正により一般乗合旅客自動車運送事業者としてみなされた路線。

新4条路線は、法改正以降、新たに一般乗合旅客自動車運送事業の許可を取得した事業者によって運行される路線。主として地域公共交通会議等の合意を得て運行されている路線。（いずれも緑ナンバーの車両により運行）

(注3) 79条路線

道路運送法の第79条に規定される、自治体や特定非営利活動法人等が自家用車の有償運送の登録を行い、主に区域内の住民の運送のために運行する路線（白ナンバーの車両による運行）

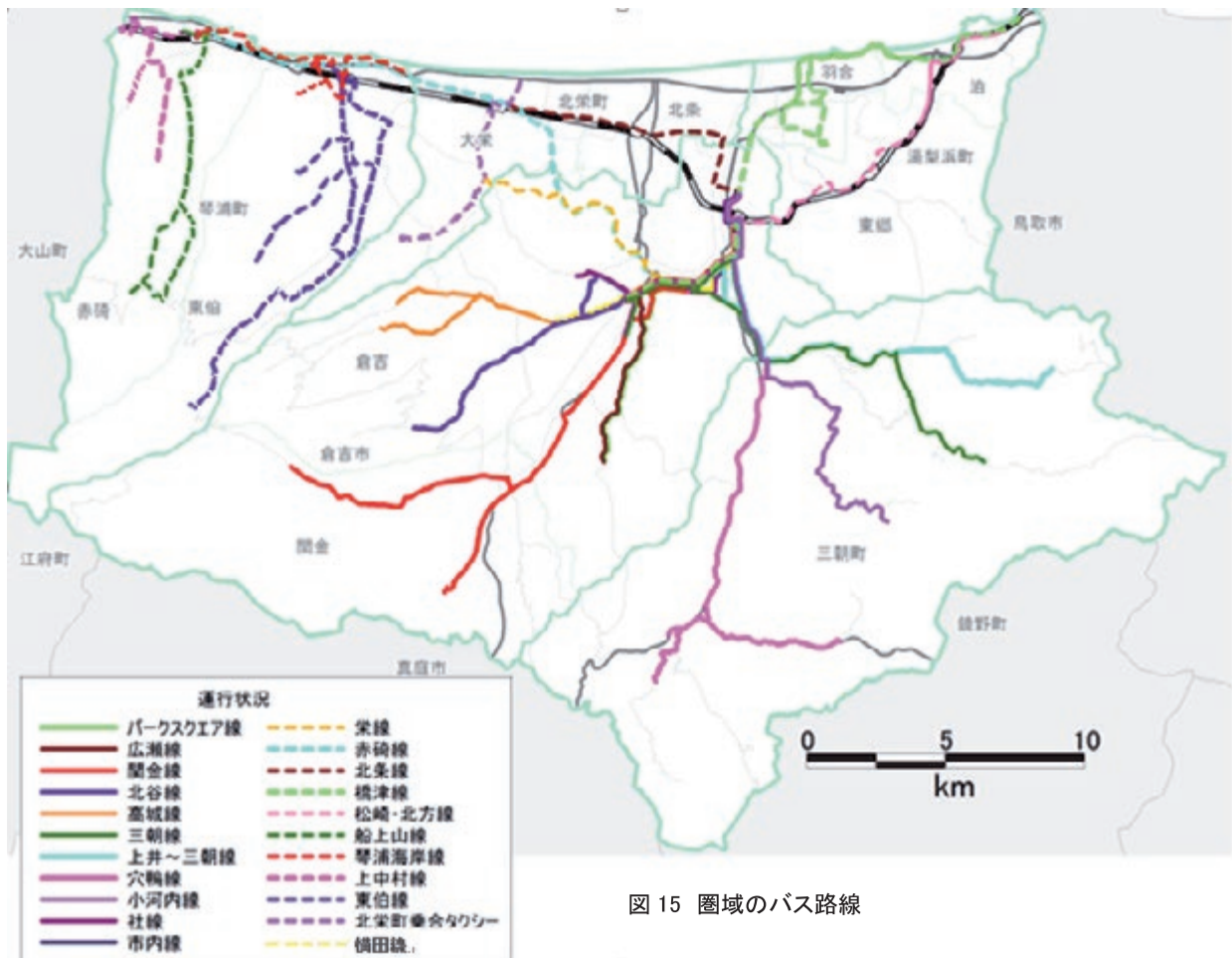


図 15 圏域のバス路線

(2) バス停までの距離

最寄バス停から居住集落までの距離が1 km以上離れており、実質的にバスが利用できない集落（一般的にバス利用者の利用するバス停までの距離は300mから500mまでとなっているが、本計画では400m以上を交通不便地域と設定）が山間部を中心に点在しているほか、琴浦町や北栄町、倉吉市では平地部分においてもこのような交通不便地域が見られます。

また、最寄バス停から400m以内の人口カバー率は、圏域全体で77.2%となっています。

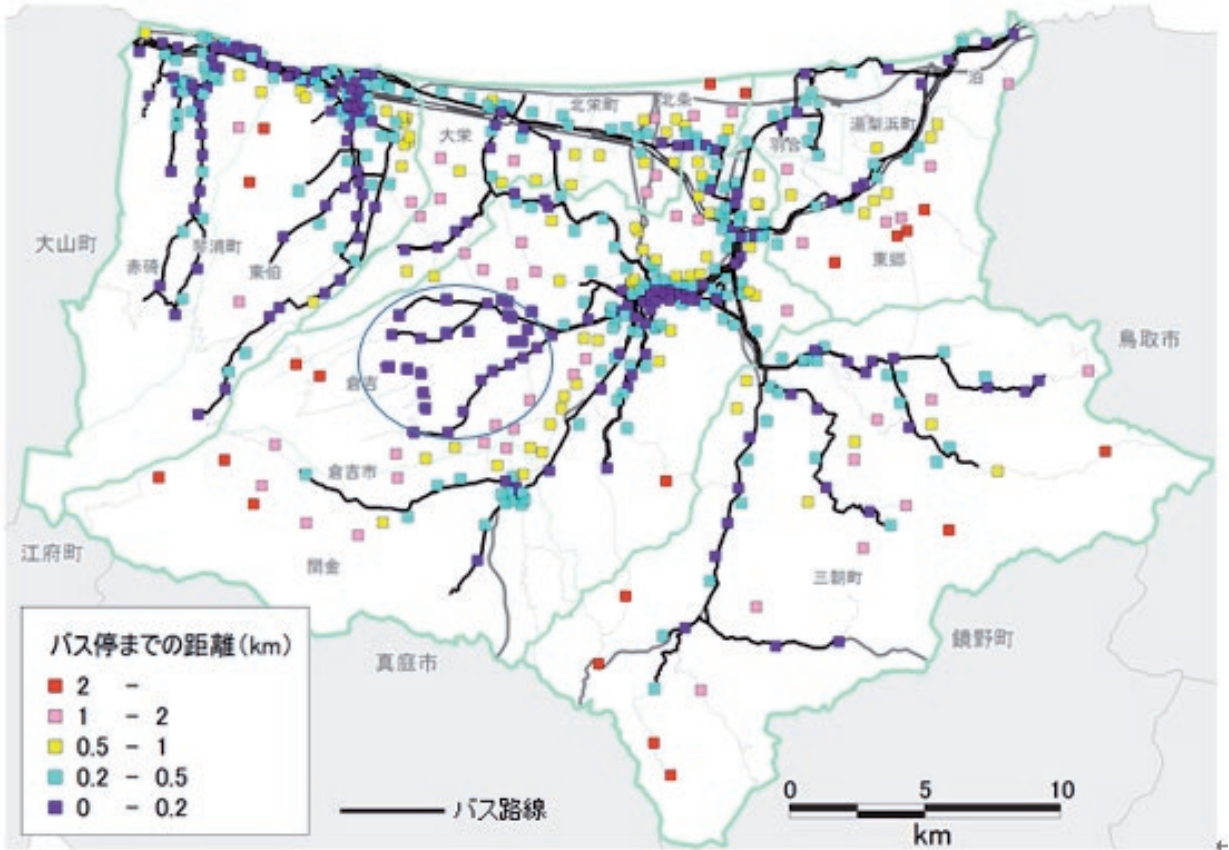


図 16 集落の中心から最寄バス停までの距離

(3) バス利用状況

4 条路線バスの利用者数は、近年減少傾向にあり、79 条路線バスも横ばいから微減で推移しています。各系統の年間輸送量では、多い系統で9 万人、少ない系統で2 千人程度となっています。

本圏域においては、移動手段として自家用車利用が多い地域であり、また近年の少子高齢化による要因で利用者の減少傾向が見られていると考えられます。

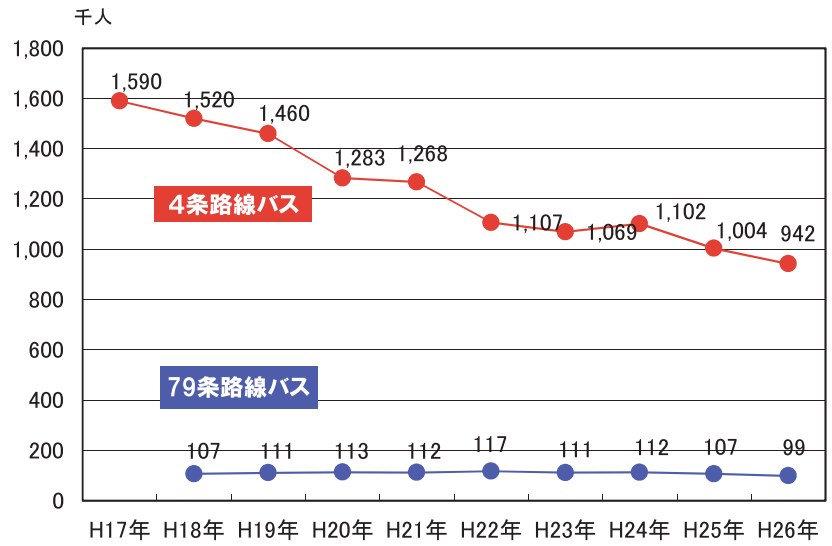


図 17 路線バス年間輸送人員の推移

(4) 収支状況

平成 26 年度の 4 条路線バス全体の収支比率は 45% となっています。また収支比率の推移は、4 条路線バスで低下傾向にあり、その結果として市町村の補助金は年々増加傾向にあります。79 条路線バスは収支比率、補助金ともにほぼ横ばいで推移しています。

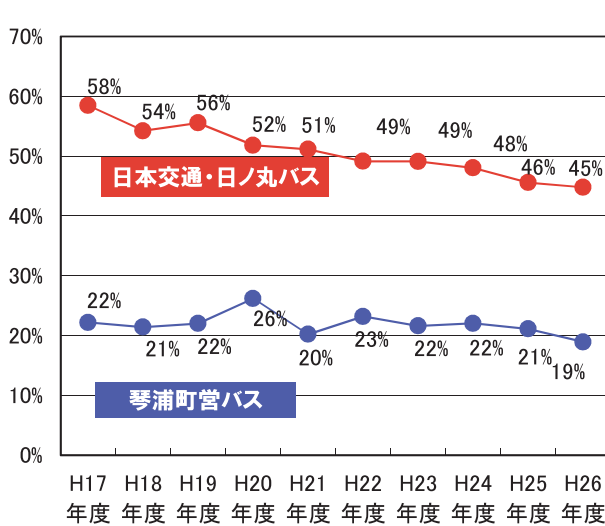
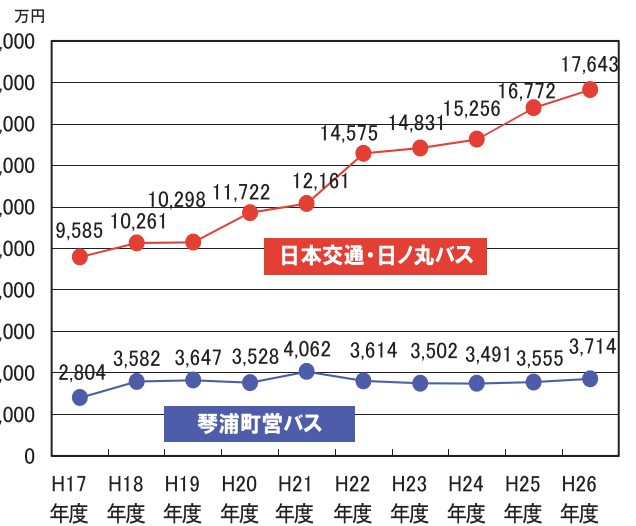


図 18 路線バスの収支比率の推移



※平成 19 年度からの市町村補助金には県補助が含まれています。
 ※4 条路線バスの補助金額については、町単独運行路線分は含まれていません。

図 19 市町村補助金の推移

1-2-3 その他の公共交通

(1) 北栄町乗合タクシー

北栄町では、平成18年10月から、それまで運行されていた西高尾公園～由良・台場公園線を廃止し、デマンド方式(注4)による定時定路線型乗合タクシー(注5)を運行しています。

利用者数は減少傾向にあり、また、利用者からの多様な要望もあることから、福祉施策と連携し、ドア・トゥ・ドアで行っている「タクシー助成制度」と総合的な見直しが必要です。

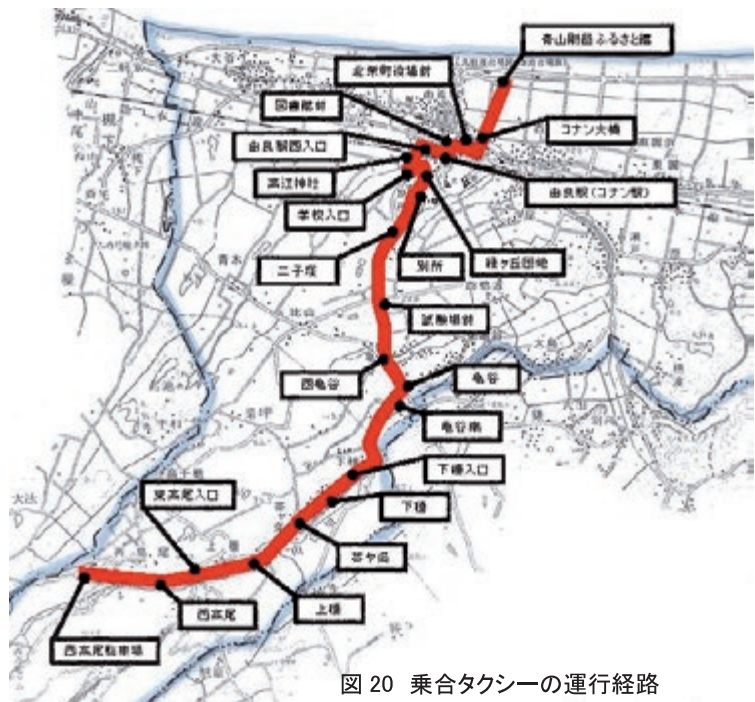


図20 乗合タクシーの運行経路

表1 運行の概要

運行日	毎日(12/30～1/3の間運休)
運行回数	1日5回(往復)
利用料金	大人(中学生以上)200円、小人(小学生)100円 運転免許自主返納者 100円
利用方法	○乗りたい時刻の30分前までに予約センターへ予約 ○指定停留所で乗車 ○運行路線内では停留所以外でも降車可能 ○下車時に料金を支払う

表2 北栄町乗合タクシー利用状況

	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)	備考
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	

(注4) デマンド方式
需要(デマンド)がある場合にのみ運行するしくみ。

(注5) 乗合タクシー
乗合バスのように乗客旅客を運送するタクシー。車両の乗車定員は10人以下となる。定時定路線で運行する形態とドア・トゥ・ドア(戸口から戸口へ運送)の形態がある。

(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月から、バスの利用が少ない平日昼間の時間帯に、デマンド方式によるドア・トゥ・ドアの乗合タクシーを運行しています。バス停までの距離が離れているためバス利用が不便な地域における利便性の向上と、バス運行の効率化が期待されます。



図 21 乗合タクシーの運行範囲

表 3 運行の概要

運行日	平日(8/13~8/15、12/31~1/3の間運休)
運行回数	北谷地区・高城地区それぞれ1日最大4往復 路線バス北谷線・高城線の平日ダイヤにあわせて運行
利用料金	距離により100円~300円 ※小学生、身体障がい者、児童福祉法の適用者、知的障がい者及び精神障がい者は半額 ※小学生のうち路線バス定期券所有者及び小学生未満は無料
利用方法	○乗りたい時刻の2時間前までに運行事業者へ予約 ○利用者宅付近で乗車し「横田」バス停留所で下車、または「JA 久米支所前」バス停留所で乗車し利用者宅付近で下車 ○各地区の小学校、地区公民館での乗降は可能 ○下車時に料金を支払う

(3) 公共交通空白地有償運送

倉吉市の高城地区では、平成16年8月から、NPO法人を運行主体とする公共交通空白地有償運送(注6)を行っています。これは、バス停までの距離が離れているためバス利用が不便な集落を対象とし、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サービスです。

表4 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：あらかじめ登録した会員とし、会員は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
○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 (H26.7 現在 22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)の降り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

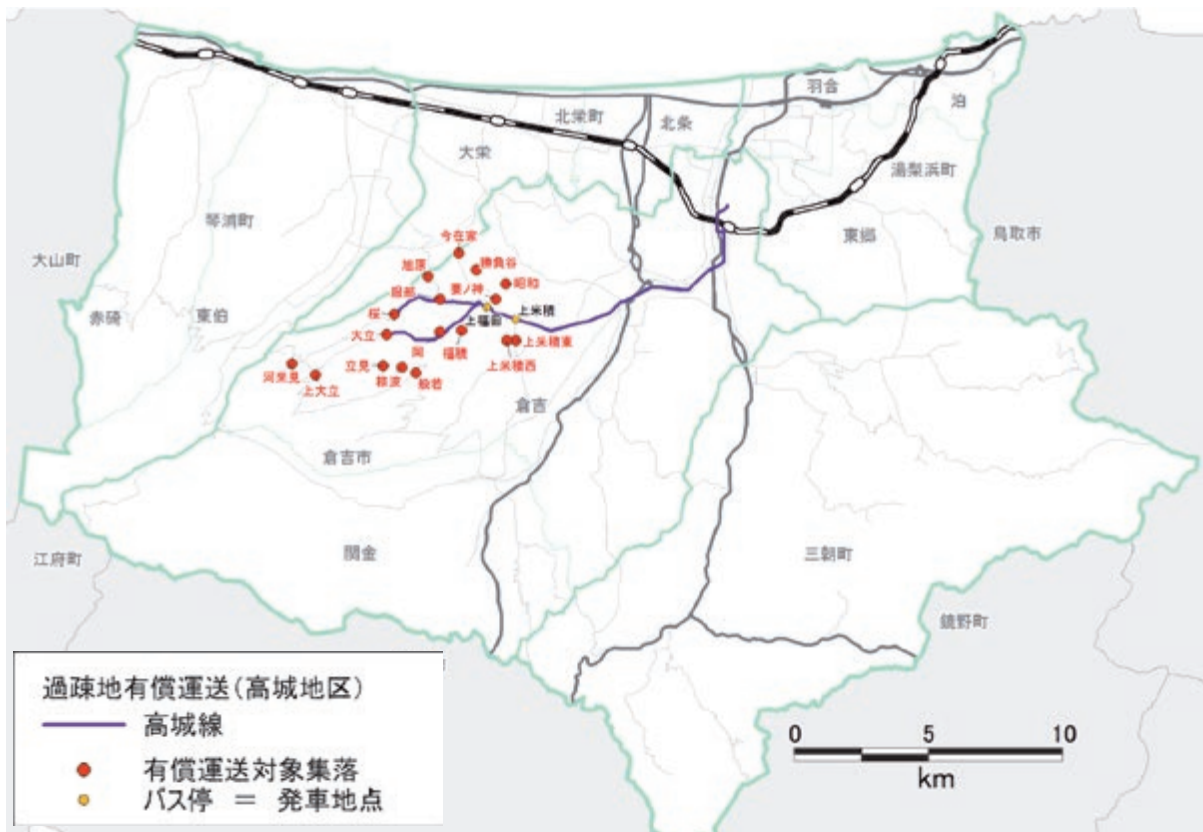


図22 公共交通空白地有償運送の運行範囲

(注6) 公共交通空白地有償運送

バスやタクシーなどの公共交通機関だけで十分な輸送サービスが確保できない場合、一定の要件を満たしたNPO法人などが運送主体となり、事前に会員登録した住民などからタクシーの半額程度の運賃を収受して運行する運送形態。

(4) タクシー

本圏域内には倉吉市、北栄町に合わせて5社のタクシー会社がありますが、湯梨浜町、三朝町では日常的にタクシーを利用しにくい状況にあります。



図 23 タクシー事業者

(5) スクールバス

圏域内には、大栄小学校・北条小学校（北栄町）、羽合小学校・東郷小学校・北浜中学校（湯梨浜町）、聖郷小学校・船上小学校（琴浦町）で専用スクールバスが運行されています。それ以外の地域では、小中学生は必要に応じて路線バスを利用しています。

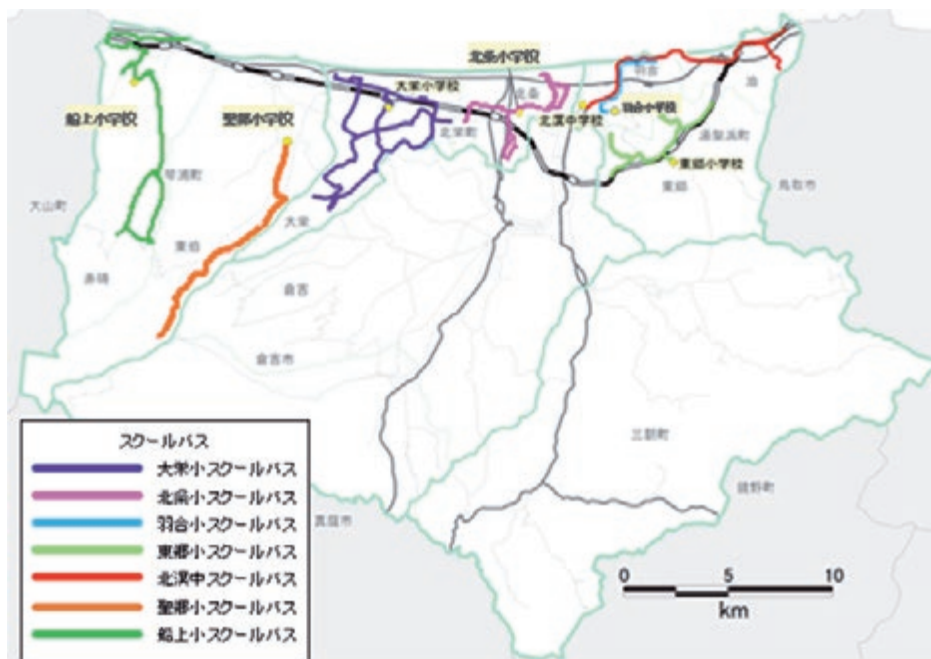


図 24 専用スクールバス路線