

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月〇日

協議会名：米子市地域公共交通会議

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
日本交通株式会社	大山線 (伯耆大山駅～美濃・尾高～本宮)	利用者へのアンケート調査や地元住民へのヒアリングを実施することで、利用目的や乗継状況を確認して、ニーズの把握にあたっている。	A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	C 【目標】 1日当たりの地域住民の利用者比率 (目標)0.11%以上 (実績)0.02% 新型コロナウイルスの影響が長引いており、目標を達成できなかった。	・ニーズを的確に把握し、適切なダイヤ等になるように検討する。
日本交通株式会社	福万線 (伯耆大山駅～上新印～日下)	利用者へのアンケート調査や地元住民へのヒアリングを実施することで、利用目的や乗継状況を確認して、ニーズの把握にあたっている。	A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	C 【目標】 1日当たりの地域住民の利用者比率 (目標)0.29%以上 (実績)0.26% 新型コロナウイルスの影響が長引いており、目標を達成できなかった。	・外出機会を創出するための高齢者の移動に対する支援策を実施する。 ・利用促進のためのチラシを作成して配布する。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月〇日

協議会名：	米子市地域公共交通会議
評価対象事業名：	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>米子市は、鳥取県西部に位置し、面積は132.42km²、人口は147,317人(令和2年度国勢調査)、平成17年に米子市と淀江町が合併して誕生した。</p> <p>米子市を含む鳥取県西部地域の公共交通は、少子高齢化や自家用車の普及等に伴い利用者の減少が続いており、収支悪化による行政負担の増加や路線バスの減便といった様々な問題が発生し、公共交通を取り巻く環境は今後も益々厳しくなることが予想されている。</p> <p>これに対応すべく策定された鳥取県西部地域公共交通再編実施計画においては、幹線となる市町村間循環線を導入し、これと重複する既設系統をこの循環線のフィーダー系統とすることで、過密ダイヤの緩和、ユーザーの利便性向上、運行の効率化を図ること等が計画された。</p> <p>そのため、フィーダー系統となる大山線、福万線では乗り換えが生じることになったが、JR駅(伯耆大山駅)を起点とし鉄道と幹線(循環線)が接続されることにより、米子駅を経由せずに大型商業施設や医療機関へ行くことが出来るようになる等、日常生活面での幅広い移動ニーズへの対応が期待される。</p> <p>このフィーダー系統(大山線、福万線)が運行される郊外地域では人口は減少傾向にあるが、高齢化率は上昇傾向にあり、マイカーを所有しない高齢者や障がい者等の割合も増えている等、大山線、福万線はこの地域で生活をしていくための移動手段として必要不可欠な路線であり、存続させていくことが必要である。</p>



令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

米子市地域公共交通協議会

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要

米子市の概要

- ・平成17年3月に1市1町が合併
- ・人口 147,317人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 132.42km²

協議会の構成員

学識経験者 日本交通(株) 日ノ丸自動車(株) 鳥取県ハイヤータクシー協会
 西日本旅客鉄道(株) 米子市老人クラブ連合会 米子市自治連合会
 米子市連合婦人会 米子商工会議所女性会 米子市女性人材バンク
 鳥取運輸支局 私鉄中国地方労働組合 米子警察署 鳥取県 米子市

概要

米子市は、平成17年3月31日に米子市と淀江町が合併して誕生した。

本市の公共交通は、JR山陰本線・伯備線・境線といった鉄道、米子駅を起点とした路線バス、市中心部や淀江地区を運行するコミュニティバス、タクシーによって市内全域に公共交通サービスが提供され、本市はもとより周辺市町村の住民の移動手段として利用されている。しかし、少子高齢化や自家用車の普及等に伴い公共交通の利用者の減少が続いており、路線バスの減便などの公共交通サービスの低下を招いている。

これに対応すべく策定された鳥取県西部地域公共交通再編実施計画では、幹線となる市町村間循環線を導入し、これと重複する既設系統をこの循環線のフィーダー系統とすることで、将来に亘って持続可能な公共交通の維持・確保を図っている。

協議会の主な取り組み

- ・コミュニティバスの運行
- ・路線バスのダイヤ改善
- ・公共交通の利用促進策の検討 など

協議会における検討

協議会の開催状況 2回開催

- ・令和4年5月12日開催
生活交通確保維持改善計画の協議
- ・令和4年12月〇日開催(書面審査)
令和4年度の生活交通確保維持改善計画の事業評価を協議

定量的な目標・効果

フィーダー系統：大山線、福万線

(目標)

大山線：1日当たりの地域住民の利用者比率0.11%以上

福万線：1日当たりの地域住民の利用者比率0.29%以上

(目標値の設定)

過去3年間の実績を踏まえ、目標値を現状維持とする。

(効果)

幹線路線である市町村間循環線及びJRと接続することで、目的地となる主要な施設との移動時間の短縮を図ることができ、外出機会を促進し、利用者の拡大が期待できる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

利用者へのアンケート調査や地元住民へのヒアリングを実施することで、利用目的や乗継状況を確認し、ニーズの把握を行った。

実施した利用促進策

- ・高齢者に対するバス定期券の取得補助
- ・高校生に対する通学費補助
- ・バス停留所の待合環境整備補助
- ・介護予防教室等と連携した利用促進(割引券及び広報紙の配布)
- ・バス等の時刻表や路線図を掲載した「のりものガイド」の配布
- ・高齢者等に優しい低床バスでの運行
- ・ノーマイカー運動の実施
- ・よなご公共交通ふれあいフェスタの開催による利用促進の啓発

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

利用促進策に積極的に取り組み、交通事業者等と適宜協議を行った。

地域住民の意見の反映

利用者へのアンケート調査や地元住民へのヒアリングを基に、ニーズにあった運行に努めている。

事業実施の適切性

- ・大山線:計画に位置付けられた事業は適切に実施したが、主として新型コロナウイルスの影響が長引き、目標を達成できなかった。
- ・福万線:計画に位置付けられた事業は適切に実施したが、主として新型コロナウイルスの影響が長引き、目標を達成できなかった。

目標・効果達成状況

- ・大山線:(目標)1日当たりの地域住民の利用者比率は0.02%で、目標0.11%以上を達成できなかった。
 - ・主として新型コロナウイルスの影響により、輸送人員が令和3年度の2.57人から令和4年度は1.32人と減少し、目標の達成には至らなかった。
 - (効果)高齢者の日常の移動手段を確保維持することができた。また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。
- ・福万線:(目標)1日当たりの地域住民の利用者比率は0.26%で、目標0.29%以上を達成できなかった。
 - ・主として新型コロナウイルスの影響により、輸送人員が令和3年度の20.03人から令和4年度は14.89人と減少し、目標の達成には至らなかった。
 - (効果)高齢者の日常の移動手段を確保維持することができた。また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

事業の今後の改善点

- ・大山線、福万線
 - ・新型コロナウイルスの社会に与える影響が長期化し、公共交通機関を避ける動きや外出を控える生活が一部で定着しつつあると推測されるため、アフターコロナを見据え、一層の利用促進の啓発を図る必要がある。
 - ・ニーズ把握を行い、適切なダイヤ等になるように検討する。
 - ・外出機会を創出するための高齢者の移動に対する支援策を実施する。
 - ・利用促進のためのチラシを作成して配布する。

