

## 6-5 基本方針5:公共交通の維持・存続のための仕組みの構築

### 目標 9 取組を推進していくための体制づくり

#### 事業 17 : 公共交通に関する議論や活動の場づくり

##### ○ 交通事業者や関係団体等との定期的な意見交換

県・市町の公共交通担当者及び交通事業者を中心とした意見交換を定期的に行い、事業の実施状況や住民・利用者から寄せられる意見・要望等の共有を図る。

必要に応じて、商工・観光・福祉団体等との意見交換を行う。

##### ○ 住民が主体となった活動組織の育成

公共交通の存続と地域の活性化に向けて主体的に活動する組織の設立・育成を図る。

【具体的な活動内容】

- 公共交通利用の率先
- 公共交通に関するイベント等の開催
- 駅やバス停等の環境美化 等

若桜鉄道サポーターズの活動風景



#### 事業 18 : 公共交通サービス従事者の確保・育成

##### ○ 関係機関等と連携した担い手の確保・育成

公共交通の持続的な運行を確保するため、関係機関と連携して、担い手の確保・育成に努める。

【具体的な手法】

- 働きやすい職場環境の改善
- 第2種運転免許取得の補助制度
- 女性が働きやすい環境づくり
- イメージアップに向けたPR

| 事業内容                  | 事業主体            | 実施時期           |
|-----------------------|-----------------|----------------|
| 交通事業者や関係団体等との定期的な意見交換 | 県・市町、交通事業者、関係団体 | H29年度より随時実施    |
| 住民が主体となった活動組織の育成      | 県・市町、交通事業者、住民   | H29年度より随時実施    |
| 関係機関等と連携した担い手の確保・育成   | 県・市町、交通事業者、関係団体 | H29年度より検討・随時実施 |

| 目標9の数値指標①    | 住民が主体となった活動組織の新規の設立数 |            |
|--------------|----------------------|------------|
| 算出方法         | 現状値（H28年度）           | 目標値（H33年度） |
| 協議会事務局において把握 | —                    | 5団体以上      |

事業 19：若桜鉄道の持続可能な事業スキームによる再構築【鉄道事業再構築事業】

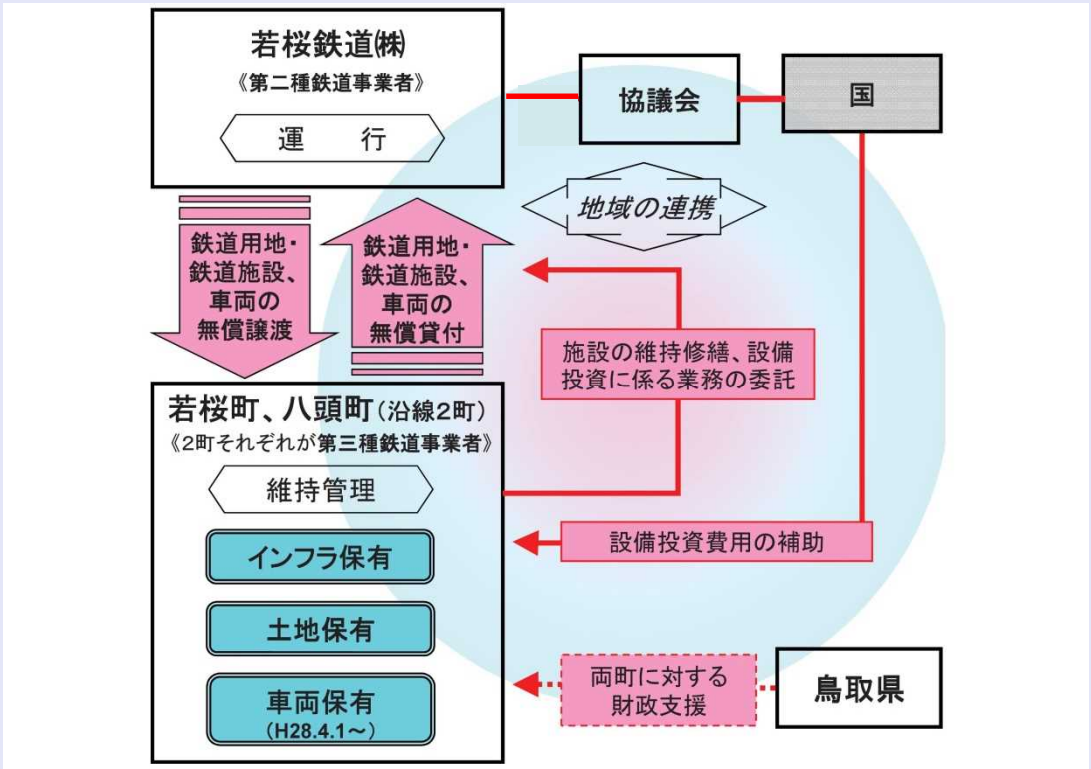
○ 上下分離による運行の確保

若桜鉄道若桜線は、平成 20 年 10 月に策定した若桜谷公共交通活性化総合連携計画に基づく鉄道事業再構築実施計画を策定し、平成 21 年 3 月に認定された。

当該計画が認定されたことにより、若桜町及び八頭町が若桜鉄道から鉄道施設及び鉄道用地の譲渡を受け、第 3 種鉄道事業者として第 2 種鉄道事業者となった同社に無償で使用させる公有民営方式による上下分離での運行を行っている。

若桜鉄道若桜線は、路線バスとともに鳥取県東部地域の中心地である鳥取市と若桜町・八頭町を結ぶ重要な地域公共交通としての役割を担っていることから、本計画策定後も引続き若桜鉄道若桜線の収支の均衡と安全で安定した運行を確保するため、本計画に即した鉄道事業再構築実施計画を策定し、鉄道事業再構築事業を継続実施する。

若桜鉄道における鉄道事業再構築事業のスキーム



| 事業内容         | 事業主体            | 実施時期           |
|--------------|-----------------|----------------|
| 上下分離による運行の確保 | 若桜町・八頭町、若桜鉄道（株） | H29 年度中に見直し・実施 |

|             |                 |             |
|-------------|-----------------|-------------|
| 目標 9 の数値指標② | 若桜鉄道（株）の単年度最終損益 |             |
| 算出方法        | 現状値（H27 年度）     | 目標値（H32 年度） |
| 事業者により把握    | ▲14,909 千円      | 0 千円        |

目標 10 効率的な公共交通体系を維持していくための基盤づくり

事業 20 : 公共交通の利用実態の定期的・定量的な把握

○ 広域的な利用実態データの把握と関係者間における共有

公共交通の最新の利用実態を正確に把握し、傾向を分析して具体的な路線・ダイヤの見直しに反映するため、広域的な利用実態を把握する方法を検討する。

広域的な利用実態データについて、交通事業者の協力を得て適宜更新を行い、関係者間で共有する。

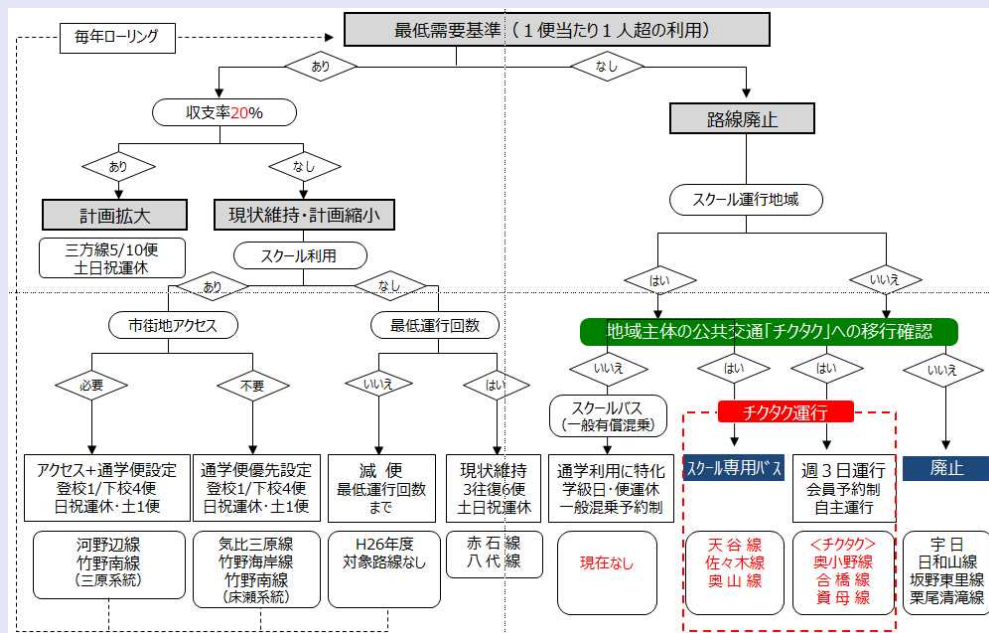
得られたデータについては、大学等と連携した新たな公共交通体系の構築や公共交通の活性化策等を検討する際にも活用する。

事業 21 : 公共交通の運行見直し基準の作成・運用

○ 運行見直しに当たっての基準の作成

地域の公共交通体系を将来にわたって維持していくため、市町間幹線（路線バス）と支線について、運行見直しに当たっての基準を作成し、運用する。

運行計画の見直しフローの例（兵庫県豊岡市）



| 事業内容                      | 事業主体               | 実施時期            |
|---------------------------|--------------------|-----------------|
| 広域的な利用実態データの把握と関係者間における共有 | 県・市町、交通事業者、関係団体、住民 | H29 年度より検討・随時実施 |
| 公共交通の運行見直し基準の作成・運用        | 県・市町、交通事業者         | H29 年度より検討・随時実施 |

| 目標 10 の数値指標  | 交通事業者や地域団体等との定期的な意見交換の回数 |             |  |
|--------------|--------------------------|-------------|--|
| 算出方法         | 現状値（H28 年度）              | 目標値（H33 年度） |  |
| 協議会事務局において把握 | —                        | 年 2 回以上     |  |

## 6-6 事業実施スケジュール

本計画の事業実施スケジュールを以下のように設定する。

図表 111 実施スケジュール

| 目標                                   | 事業                                   | 事業主体 |    |       |     | 実施スケジュール |      |      |      |      |  |
|--------------------------------------|--------------------------------------|------|----|-------|-----|----------|------|------|------|------|--|
|                                      |                                      | 県    | 市町 | 交通事業者 | その他 | H 29     | H 30 | H 31 | H 32 | H 33 |  |
| 【目標 1】<br>自家用車に過度に依存した生活からの転換        | 1 公共交通利用の意識付け・動機付け                   | ●    | ●  | ●     |     | 検討       | 随時実施 |      |      |      |  |
|                                      | 2 高齢者に対する公共交通利用の重点的な働きかけ             | ●    | ●  | ●     | ●   | 検討       | 随時実施 |      |      |      |  |
| 【目標 2】<br>公共交通の利用促進                  | 3 公共交通の実態やサービス内容等の周知                 | ●    | ●  | ●     |     | 検討       | 随時実施 |      |      |      |  |
|                                      | 4 交通事業者相互間や医療・商業施設等との連携による利用促進       | ●    | ●  | ●     |     | 検討       | 随時実施 |      |      |      |  |
| 【目標 3】<br>幹線の機能向上                    | 5 市町間バス路線（幹線）の機能向上【地域公共交通再編事業】       | ●    | ●  | ●     |     | 検討       | 随時実施 |      |      |      |  |
|                                      | 6 若桜鉄道（幹線）の輸送改善                      |      | ●  | ●     |     | 実施       |      |      |      |      |  |
|                                      | 車両の観光車両への改修                          |      | ●  | ●     |     | 実施       |      |      |      |      |  |
| 【目標 4】<br>地域特性に応じた移動手段の確保            | 7 住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供        | ●    | ●  | ●     |     | 実施       | 継続   |      |      |      |  |
|                                      | 8 タクシー等を活用したドアツードア型サービスの提供           | ●    | ●  | ●     | ●   | 実施       | 継続   |      |      |      |  |
| 【目標 5】<br>生活の質の向上を支える交通まちづくりの推進      | 9 公共交通を活用した生活支援サービスの展開               | ●    | ●  | ●     |     | 検討       | 随時実施 |      |      |      |  |
|                                      | 10 まちづくりと連携した公共交通の利便性向上              | ●    | ●  |       |     | 継続       |      |      |      |      |  |
| 【目標 6】<br>観光交通としての利便性向上と情報発信         | 11 観光二次交通の充実                         | ●    | ●  | ●     | ●   | 検討       | 随時実施 |      |      |      |  |
|                                      | 12 観光客に対する情報発信                       | ●    | ●  | ●     |     | 検討       | 随時実施 |      |      |      |  |
| 【目標 7】<br>乗り継ぎや待合環境の改善               | 13 交通結節点における乗り継ぎの改善【地域公共交通再編事業】      | ●    | ●  | ●     |     | 検討       | 随時実施 |      |      |      |  |
|                                      | 14 駅やバス停等の利用環境の改善                    | ●    | ●  | ●     |     | 検討       | 随時実施 |      |      |      |  |
| 【目標 8】<br>安全・安心な公共交通利用環境の実現          | 15 円滑な移動のための環境整備                     | ●    | ●  | ●     |     | 検討       | 随時実施 |      |      |      |  |
|                                      | 16 接遇やマナーの向上                         | ●    | ●  | ●     |     | 検討       | 随時実施 |      |      |      |  |
| 【目標 9】<br>取組を推進していくための体制づくり          | 17 公共交通に関する議論や活動の場づくり                | ●    | ●  | ●     | ●   | 検討       | 随時実施 |      |      |      |  |
|                                      | 18 公共交通サービス従事者の確保・育成                 | ●    | ●  | ●     | ●   | 検討       | 随時実施 |      |      |      |  |
|                                      | 19 若桜鉄道の持続可能な事業スキームによる再構築【鉄道事業再構築事業】 |      | ●  | ●     |     | 見直し・実施   | 継続実施 |      |      |      |  |
| 【目標 10】<br>効率的な公共交通体系を維持していくための基盤づくり | 20 公共交通の利用実態の定期的・定量的な把握              | ●    | ●  | ●     | ●   | 継続       |      |      |      |      |  |
|                                      | 21 公共交通の運行見直し基準の作成・運用                | ●    | ●  | ●     | ●   | 検討       | 実施   |      |      |      |  |

※交通事業者には「バス事業者」「タクシー事業者」「鉄道事業者」が含まれ、事業内容に応じて事業主体となる。

## 第7章 計画の達成状況の評価

### 7-1 計画の推進体制

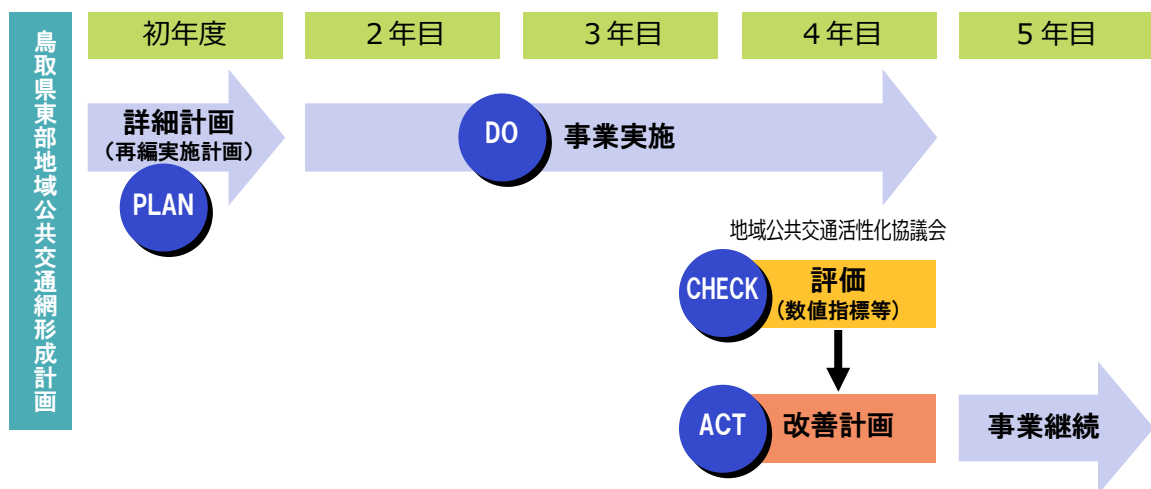
本計画の推進及び進捗状況の管理は、鳥取県東部地域公共交通活性化協議会が行うこととする。PDCA サイクルに基づき、鳥取県東部地域公共交通活性化協議会では年度ごとに進捗状況を把握し、計画が適正に行われるように関係機関との調整を行う。

### 7-2 評価・検証

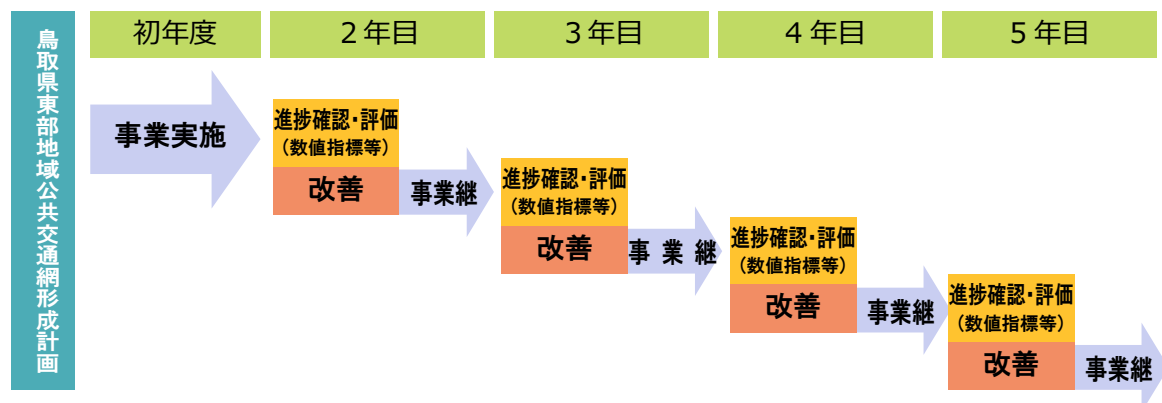
事業実施にあたり、公共交通体系の再編や新たな公共交通の導入等については事業実施の2年後に鳥取県東部地域公共交通活性化協議会で評価を行い、見直しの必要があれば改善計画を立案し、随時改善を行っていく。

平成29年度から毎年度継続・実施する事業については、鳥取県東部地域公共交通活性化協議会において前年度の進捗確認と評価を行い、適宜改善しながら継続していく。

図表 112 路線再編・新たな公共交通の導入等の事業の評価・改善



図表 113 毎年度継続・実施する事業の評価・改善





### 7-3 数値指標とモニタリング方法

次の方法により、数値指標のモニタリングを行う。

図表 114 数値指標とモニタリング方法

| 目標 | 事業 | 数値指標                                                   | 現状値           | 目標値                 | モニタリング方法                                                                                                                |
|----|----|--------------------------------------------------------|---------------|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | 1  | 鉄道・路線バスを「利用することがある」と答えた人の割合                            | 鉄道 35%、バス 28% | 鉄道 35% 以上、バス 28% 以上 | H33 年度に目標の達成状況を検証するための住民アンケート調査を行い、目標値と対比し評価する。                                                                         |
|    | 2  |                                                        |               |                     |                                                                                                                         |
| 2  | 3  | 民間事業者が運行する路線バスの利用者数                                    | 3,150 千人      | 3,150 千人            | 平成 32 年度における民間事業者が運行する路線バスの年間輸送人員を把握し、目標値と対比して評価する。                                                                     |
|    | 4  |                                                        |               |                     |                                                                                                                         |
| 3  | 5  | 民間事業者が運行する路線バスの利用者数【再掲】                                | 3,150 千人      | 3,150 千人            | 平成 32 年度における民間事業者が運行する路線バスの年間輸送人員を把握し、目標値と対比して評価する。                                                                     |
|    | 6  | 若桜鉄道の利用者数                                              | 325 千人        | 325 千人              | 平成 32 年度における若桜鉄道の年間輸送人員を把握し、目標値と対比して評価する。                                                                               |
| 4  | 7  | 公共交通サービス利用圏域の人口割合                                      | 98%           | 100%                | 平成 28 年度に作成したバス停 300m 圏内、駅を中心とした 800m 圏内、タクシーの営業拠点 5km 圏内及びドアツードア型による移動サービスの提供区域内人口のデータを基に、平成 32 年度の状況を把握し、目標値と対比し評価する。 |
|    | 8  |                                                        |               |                     |                                                                                                                         |
| 5  | 9  | 公共交通が不便なために、「生活に支障をきたしていること」や「我慢している活動」が「ある」と感じている人の割合 | 21%           | 21% 以下              | H33 年度に目標の達成状況を検証するための住民アンケート調査を行い、目標値と対比して評価する。                                                                        |
|    | 10 |                                                        |               |                     |                                                                                                                         |
| 6  | 11 | 主要観光地へのアクセス率                                           | 95%           | 100%                | 鳥取県観光戦略課のデータを基に、平成 32 年度時点で入込数が 10,000 人/年以上の主要観光地（施設）をピックアップし、バスによる往復が可能な観光地の割合を算出して、目標値と対比し評価する。                      |
|    | 12 |                                                        |               |                     |                                                                                                                         |
| 7  | 13 | 4 町における幹線と支線との平均接続時間                                   | 17 分          | 15 分以内              | 平成 28 年度に作成した市町間バス路線・JR のダイヤと市町内バス路線との接続時間調査データを基に、平成 32 年度時点で再度平均接続時間を算出し、その結果を目標値と対比して評価する。                           |
|    | 14 | 環境整備を行った拠点数                                            | —             | 12 箇所（累計）           | H28 年度をゼロとして、H29 年度以降、バス停等の待合環境を整備した箇所を類型し、目標値と対比して評価する。                                                                |
| 8  | 15 | 地域内の全バス車両に占める低床バス車両の割合                                 | 75%           | 85% 以上              | 平成 33 年度における民間事業者が運行する路線バスの車両数に占める低床バス車両の割合を把握し、目標値と対比して評価する。                                                           |
|    | 16 | 乗務員の接遇に関する満足度                                          | 76%           | 80% 以上              | H33 年度に目標の達成状況を検証するための住民アンケート調査を行い、目標値と対比し評価する。                                                                         |
| 9  | 17 | 住民が主体となった活動組織の新規の設立数                                   | —             | 5 団体以上              | 平成 28 年度以降、東部地域全体で新規に設立された活動組織の数を毎年把握し、目標値と対比して評価する。                                                                    |
|    | 18 |                                                        |               |                     |                                                                                                                         |
| 10 | 19 | 若桜鉄道（株）の単年度最終損益                                        | ▲14,909 千円    | 0 千円                | 平成 32 年度における若桜鉄道の最終損益を把握し、目標値と対比して評価する。                                                                                 |
|    | 20 | 交通事業者や地域団体等との定期的な意見交換の回数                               | —             | 2 回以上               | 平成 28 年度以降、東部地域全体で行った意見交換の回数を毎年把握し、目標値と対比して評価する。                                                                        |
|    | 21 |                                                        |               |                     |                                                                                                                         |