

# 鳥取県中部地域 公共交通網形成計画



平成 30 年 3 月

鳥取県・倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町  
(鳥取県中部地域公共交通協議会)



# 鳥取県中部地域公共交通網形成計画 目次

<b>1. 計画の策定にあたって</b>	
1-1 計画策定の背景 .....	1
1-2 計画策定主体 .....	1
1-3 計画の区域 .....	1
1-4 計画の期間 .....	1
1-5 国の施策との関係 .....	2
<b>2. 地域の概況</b>	
2-1 位置・地勢 .....	3
2-1-1 位置 .....	3
2-1-2 地勢 .....	3
2-2 人口 .....	4
2-2-1 人口の推移 .....	4
2-2-2 人口の分布 .....	4
2-2-3 高齢化の状況 .....	5
2-2-4 人口流動 .....	6
2-3 施設の分布 .....	7
2-3-1 主要施設の分布 .....	7
2-3-2 観光資源の状況 .....	8
<b>3. 公共交通の現状</b>	
3-1 道路・鉄道 .....	10
3-1-1 道路と鉄道の整備状況 .....	10
3-1-2 鉄道の利用状況 .....	11
3-2 路線バス .....	12
3-2-1 乗合バス路線 .....	12
3-2-2 年間輸送人員・補助金額の推移 .....	18
3-3 タクシー .....	19
3-3-1 乗合タクシー .....	19
3-3-2 タクシー .....	21
3-4 その他の交通 .....	21
3-4-1 公共交通空白地有償運送 .....	21
3-4-2 スクールバス .....	22
3-5 公共交通空白地域の状況 .....	23
3-6 利用促進策 .....	24
3-6-1 バス事業者による割引制度 .....	24
3-6-2 各市町の移動支援施策・割引制度 .....	25
3-7 移動利便性の状況 .....	27
3-7-1 通院・買物移動の現状 .....	27
3-7-2 通学移動の現状 .....	28
<b>4. 公共交通に関する住民ニーズ</b>	
4-1 住民ニーズ .....	29
4-1-1 調査概要 .....	29

4-1-2	普段利用している交通手段	29
4-1-3	通院や買物の目的地	30
4-1-4	バスの利用頻度と利用者の属性	32
4-1-5	バスについての満足度	33
4-1-6	バス事業者の割引制度の認知度(地域住民アンケート)	34
4-1-7	バスのサービス水準と行政負担の考え方	34
4-1-8	「バス路線の再編」と「バス路線の維持」の選択	35
4-1-9	今後希望する交通施策	35
4-2	高校生の通学ニーズ	36
4-2-1	調査概要	36
4-2-2	高校生のバス通学者、JR通学者比較(高校調査)	36
4-2-3	登下校時の移動手段	36
4-2-4	保護者による自家用車送迎の状況	37
4-2-5	特割定期券	38
4-3	企業・事業所の移動ニーズ	39
4-3-1	調査概要	39
4-3-2	公共交通を利用した通勤の有無と人数	39
4-3-3	通勤時の路線バスの必要性	39
4-3-4	エコ通勤への取り組み	40
4-4	観光、健康・福祉、教育部局へのヒアリング結果	41
4-4-1	調査概要	41
4-4-2	調査結果	41
4-5	高齢者・障がい者の移動の現状と公共交通への要望	42
4-5-1	調査概要	42
4-5-2	調査結果	42
4-6	買物・通院の動向	43
4-6-1	調査概要	43
4-6-2	調査結果	43

## 5. 未来に向けた公共交通の方向性

5-1	上位・関連計画の整理	44
5-1-1	鳥取県	44
5-1-2	鳥取県中部地域	46
5-1-3	各自治体	46
5-1-4	鳥取県中部地域公共交通総合連携計画	48
5-2	公共交通の現状と問題点	53
5-2-1	地域の公共交通を取り巻く現状	53
5-2-2	地域の公共交通の問題点	53
5-3	公共交通の課題	55
5-3-1	利用者ニーズへの対応	55
5-3-2	新規需要の掘り起こしと利用促進	55
5-3-3	持続可能な運行体制の確立	56
5-4	将来像と基本方針	58
5-4-1	まちづくりと公共交通網形成計画の方向性	58
5-4-2	本計画がめざす将来像	59
5-4-3	基本方針と目標・事業	59
5-5	施策の体系	61
5-6	公共交通ネットワークの体系	63

5-6-1 幹線と支線の位置づけ.....	63
5-6-2 主要拠点と主要観光地の位置づけ .....	64
<b>6. 目標達成のための事業</b>	
基本方針1:移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築 .....	66
《目標1》移動利便性の向上 .....	66
《目標2》乗り換え抵抗の低減化 .....	73
基本方針2:戦略的な施策の展開による公共交通の利用促進 .....	75
《目標3》バス利用の促進 .....	75
《目標4》情報提供の強化.....	77
基本方針3:効率的な運行による持続可能な公共交通の実現 .....	78
《目標5》効率的な運行.....	78
《目標6》路線維持のしくみづくり.....	82
<b>7. 事業実施スケジュール .....</b>	<b>83</b>
<b>8. 計画の推進体制と評価・検証</b>	
8-1 計画推進体制 .....	84
8-2 事業進捗状況の評価・検証 .....	84
8-2-1 成果指標の評価・改善.....	84
8-2-2 プロセス指標の評価・改善.....	85



# 1. 計画の策定にあたって

## 1-1 計画策定の背景

- 鳥取県中部地域(以下「本地域」という)の公共交通は主に鉄道(JR山陰本線)と路線バス(4条:日本交通・日ノ丸自動車/79条:琴浦町営バス)で構成されており、倉吉市を中心として各自治体をまたがる広域路線が多く、通勤、通学、通院、買物等、地域住民の生活に密着した移動手段となっている。その中で、近年、バス利用者が年々減少してきたことから、これまでも効率的な運行に向けた路線の見直しを図り、必要に応じてコミュニティバスや乗合タクシー等への移行を行ってきた。
- 自治体をまたがる広域バス路線が多い本地域において、公共交通ネットワークの再編にあたり市町単独での取り組みには限界があることから、平成23年3月に『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』を策定し、地域の公共交通のあり方についての方向性を示した。
- また、平成27年度には『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の第2期計画が策定され、平成28年度には「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」を通して、効率的なバス運行のあり方について検討してきた。
- こうした経緯を踏まえ、まちづくり、生活交通や観光二次交通に対応したより利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの姿を示すことを目的として『鳥取県中部地域公共交通網形成計画(以下、本計画という)』を策定するものである。

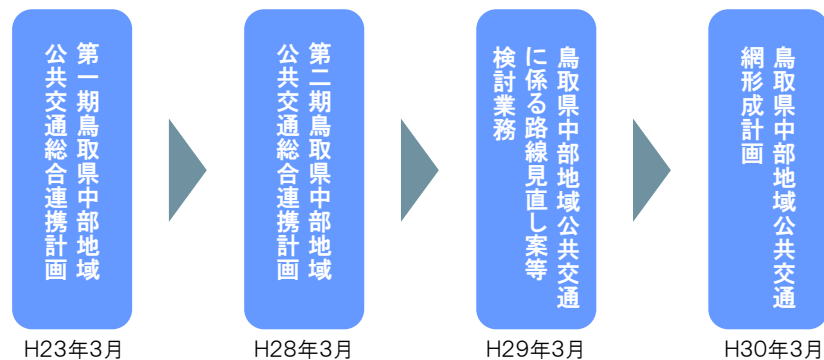


図 1 計画策定の経緯

## 1-2 計画策定主体

- 鳥取県・倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町

## 1-3 計画の区域

- 『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』と同様に、本地域内(倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町)とする。

## 1-4 計画の期間

- 平成30年度から平成34年度までの5年間

## 1-5 国の施策との関係

- 公共交通を取り巻く社会環境の変化を踏まえ、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法」が平成25年12月に施行された。これを受けて平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行され、県と市町村が共同で『地域公共交通網形成計画』を策定することができるようになった。
- 地域公共交通網形成計画は、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的として、地域全体の公共交通の在り方や住民・交通事業者・行政の役割を定めるものである。その際、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ、面的な再構築を行う場合には、交通事業者との合意の上で『地域公共交通再編実施計画』を策定することができるようになった。
- 本計画は、国の基本方針に基づき、地域戦略の一環として本地域における持続可能な公共交通ネットワークのあり方を示すマスタープランとして策定する。

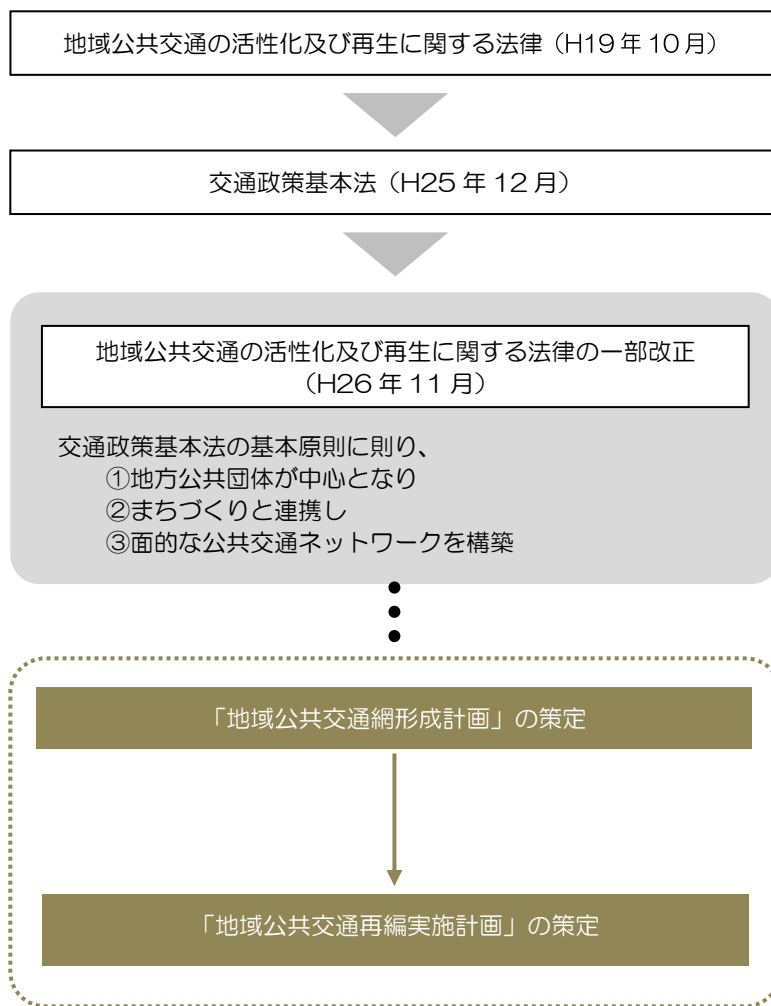


図 2 国の施策との関係

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策定のための手引き（国土交通省・平成28年3月）



## 2. 地域の概況

### 2-1 位置・地勢

#### 2-1-1 位置

○本地域は鳥取県の中央部にあって、倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町の1市4町から構成されている。南部は岡山県と県境を接し、北部は日本海に面している。



図 3 地域の位置

#### 2-1-2 地勢

○北部が日本海に面し、南部に蒜山や大山山麓等の中国山地が連なるエリアである。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沿いに広がる平野部は居住地域、農業地域となっている。

○湯梨浜町、北栄町の海岸部では砂丘地帯が広がっているほか、湯梨浜町の中央部には汽水湖の「東郷池」がある。

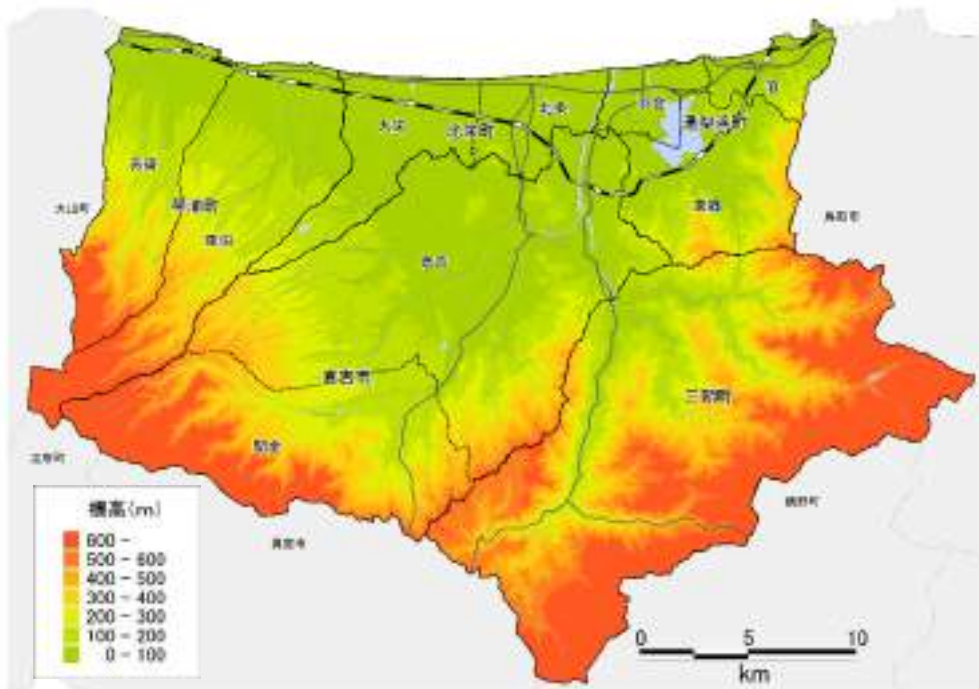


図 4 地域の地勢

## 2-2 人口

### 2-2-1 人口の推移

○地域全体の人口は平成2年の121,502人から平成27年(2015)の104,320人と約1万7千人減少している。推計によると今後も減少傾向が続き、平成52年(2040)には78,060人と平成27年に比べてさらに約2万6千人減少となる予測である。(※2015年までは国勢調査人口、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所の『日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)』を参照。)

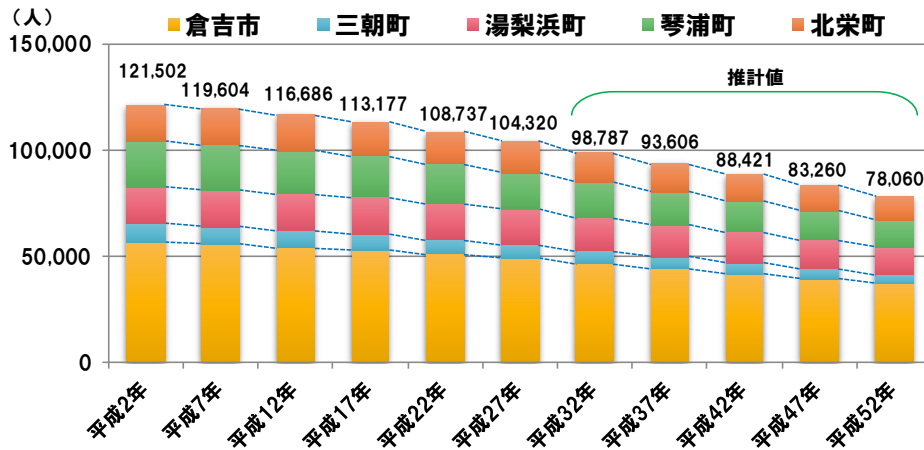


図 5 地域の人口の推移

### 2-2-2 人口の分布

○人口の分布を行政区別に見ると、倉吉市の市街地をはじめ合併前の旧町村の中心部、倉吉市役所以南の国道313号線周辺で多くなっている。

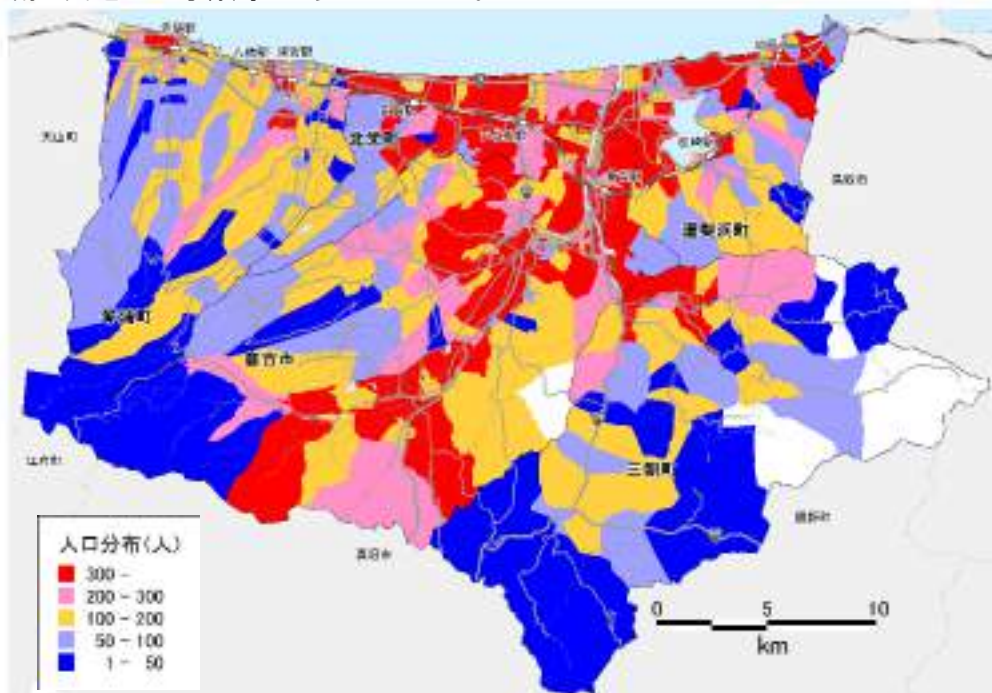


図 6 地域の行政区別人口分布

## 2-2-3 高齢化の状況

○65歳以上の人口は増加傾向にあるが、平成32～37年をピークに、その後は減少すると推計されている。高齢化率も上昇傾向を示し、今後の推計でも上昇が続くと予想されている。

(※2015年までは国勢調査人口、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所の『日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)』を参照。)

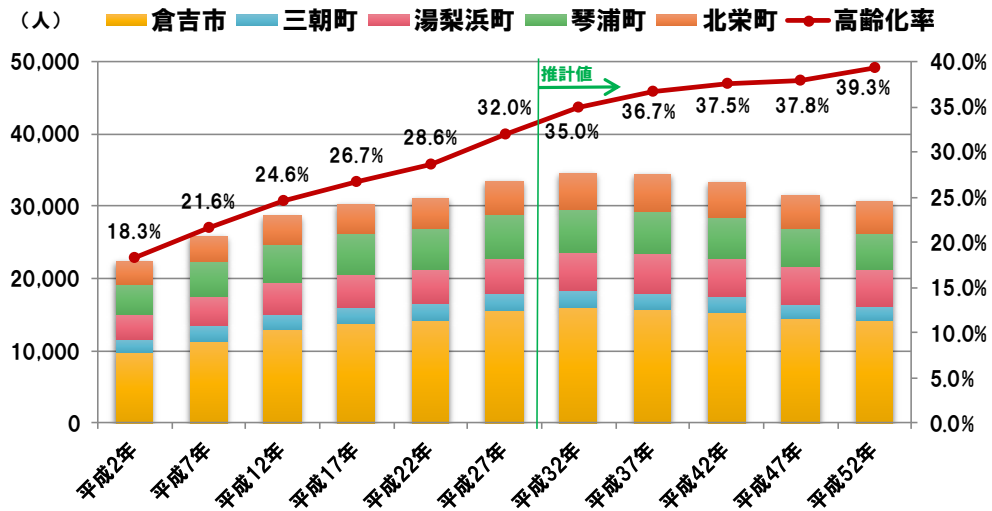


図 7 地域の高齢化の推移

○地域別の高齢化率をGIS(地理情報システム)で見ると、三朝町の南部・東部、倉吉市関金の一部で高齢化率が50%超と非常に高くなっている。

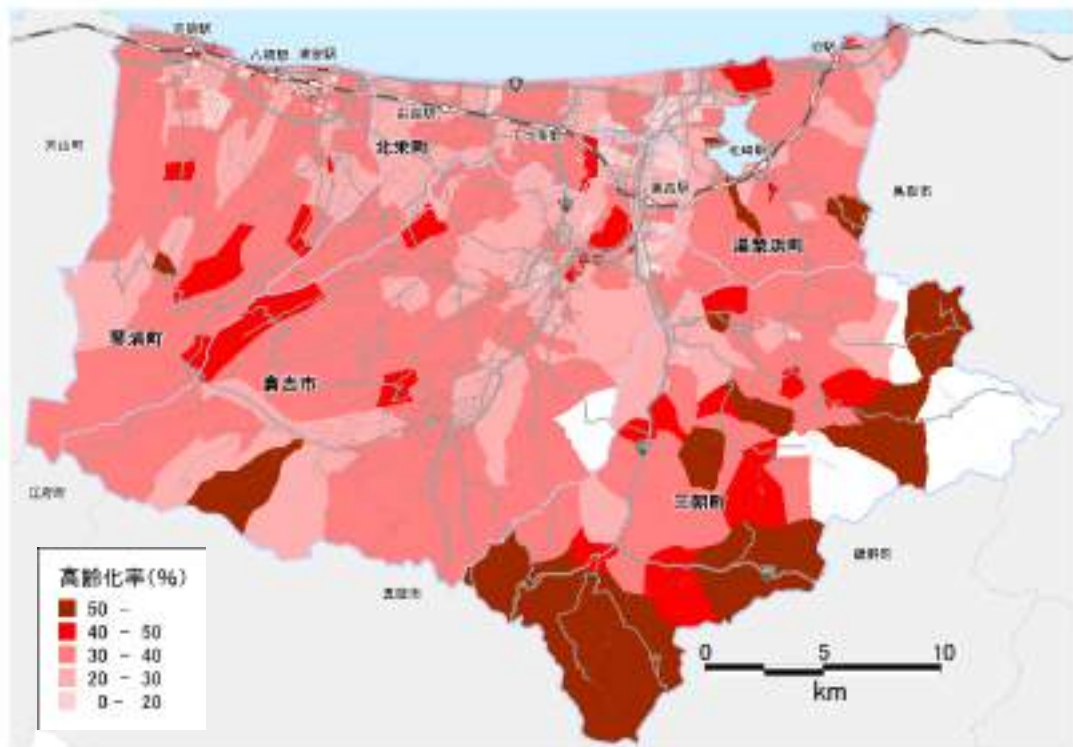


図 8 地域の行政区別高齢化率

## 2-2-4 人口流動

### (1)通勤による人口流動(H27 年国勢調査)

- 周辺4町から倉吉市への移動が最も多く、次いで鳥取市から倉吉市への移動、倉吉市から北栄町への移動が多くみられる。また、倉吉市から琴浦町への移動も比較的多い。
- 周辺4町間の移動では、北栄町から琴浦町、湯梨浜町から北栄町への移動が多く、琴浦町では米子市や大山町間の移動もみられるほか、湯梨浜町では鳥取市との間での移動も比較的多い。

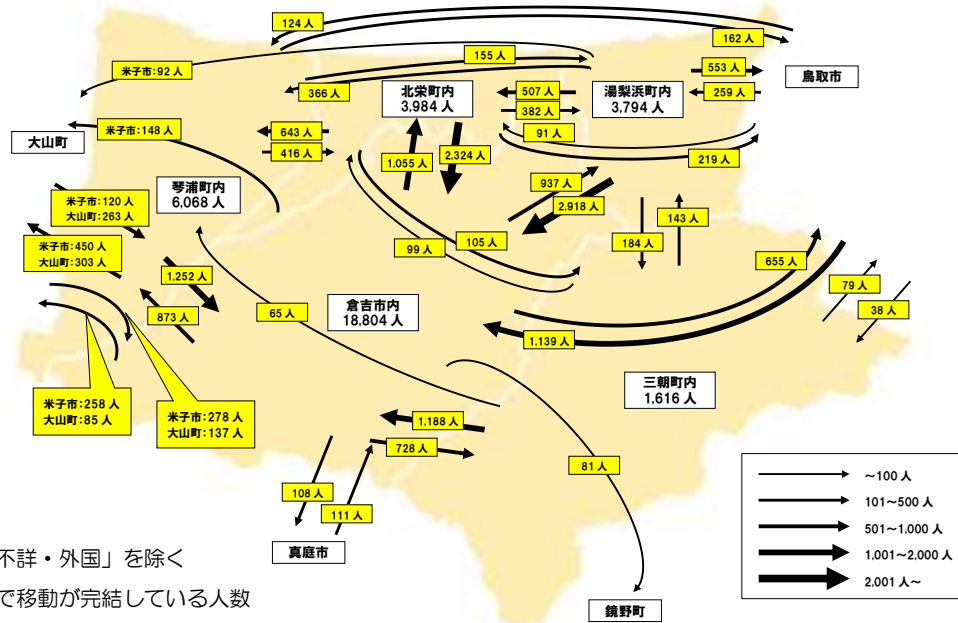


図 9 通勤による人口流動

### (2)通学による人口流動(H27 年国勢調査)

- 通学による移動は高校が多い倉吉市へ周辺の市町から流入するケースが最も多く、倉吉市、湯梨浜町、琴浦町から北栄町への通学移動も比較的多い。また、本地域内から米子市や鳥取市への通学流動もみられる。

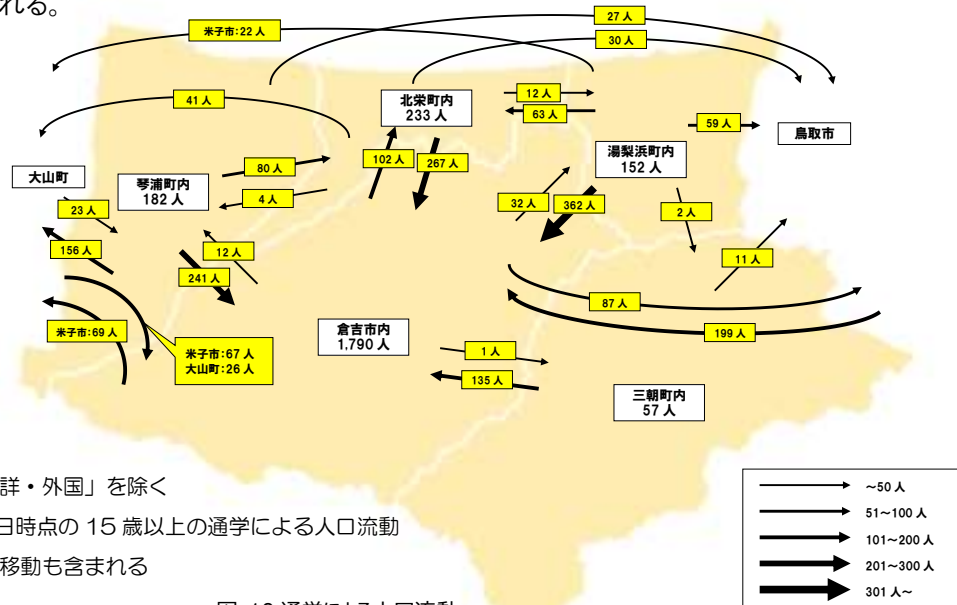


図 10 通学による人口流動



## 2-3 施設の分布

### 2-3-1 主要施設の分布

#### (1) 医療機関

○病院のほとんどが倉吉市中心部に集中しており、その他の町ではJR山陰本線の駅周辺に医療機関の集積が見られる。



図 11 地域の医療機関の分布

#### (2) 商業施設

○倉吉市中心部及びJR山陰本線の駅周辺で商業施設の集積が見られる。

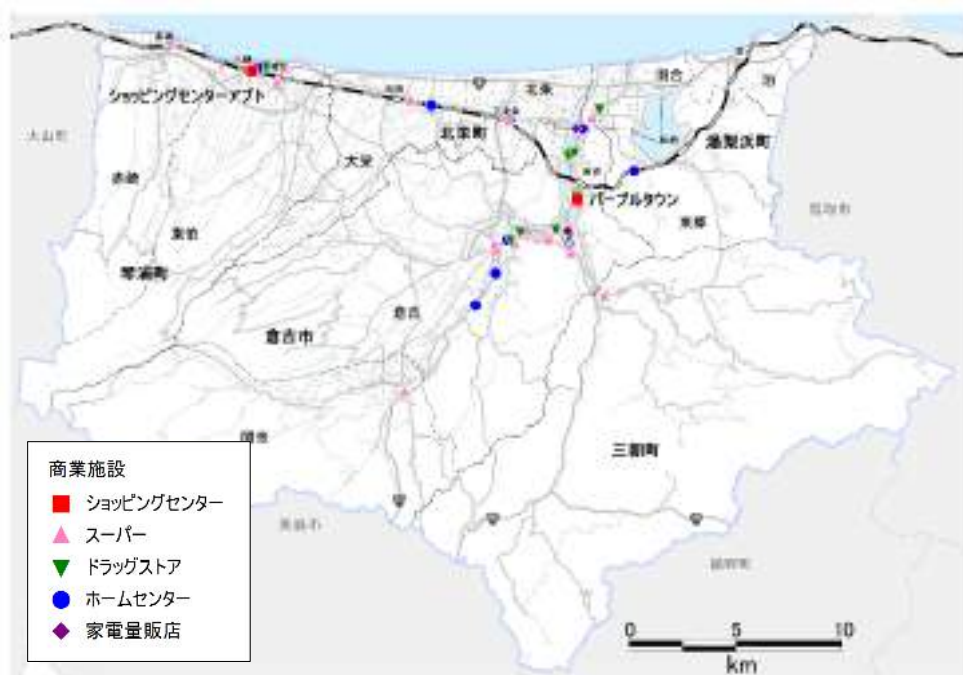


図 12 地域の大規模商業施設の分布

### (3)教育機関

○倉吉市中心部と倉吉市中心部から関金にかけての道路沿線、JR山陰本線の駅周辺に教育機関の集積が見られる。

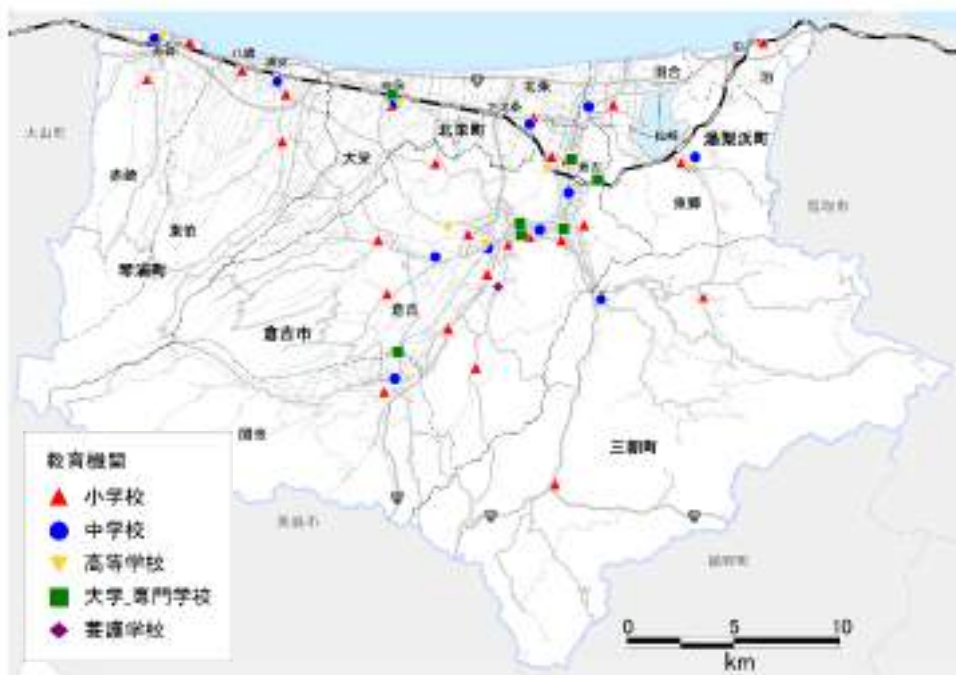


図 13 地域の教育機関の分布

## 2-3-2 観光資源の状況

### (1)観光資源の分布

○「はわい温泉」「東郷温泉」「三朝温泉」「関金温泉」の4つの温泉があるほか、自然景観に優れた山間地の景勝地や、三朝町の「三徳山三佛寺投入堂」、倉吉市の「白壁土蔵群・赤瓦」、北栄町の「青山剛昌ふるさと館」や湯梨浜町の「中国庭園燕趙園」など多くの観光資源が分布している。



図 14 地域の観光資源の分布

## (2) 観光入込客数の推移

- 主要観光地の入込客は「白壁土蔵群・赤瓦」、温泉地は「三朝温泉」「はわい温泉」が多い。
- 「白壁土蔵群・赤瓦」と「青山剛昌ふるさと館」は平成23年度からの5年間増加傾向にあり、「鳥取二十世紀梨記念館」は平成23年度から平成27年度までは増加傾向にあったが平成28年度は鳥取県中部地震の影響もあり減少している。「中国庭園燕趙園」は平成23年度から平成27年度までは減少傾向にあったが、平成28年度は増加に転じている。
- 鳥取県は外国人観光客の誘致に力を入れており、本地域においても近年外国人観光客の入込が増えているが、中でも「青山剛昌ふるさと館」は外国人観光客が増加傾向にある。
- 境港へのクルーズ船の寄港や県内の空港への定期航空便等の活用等により、「韓国」、「中国」、「香港」、「台湾」といった東アジアからの来訪者が増加している。

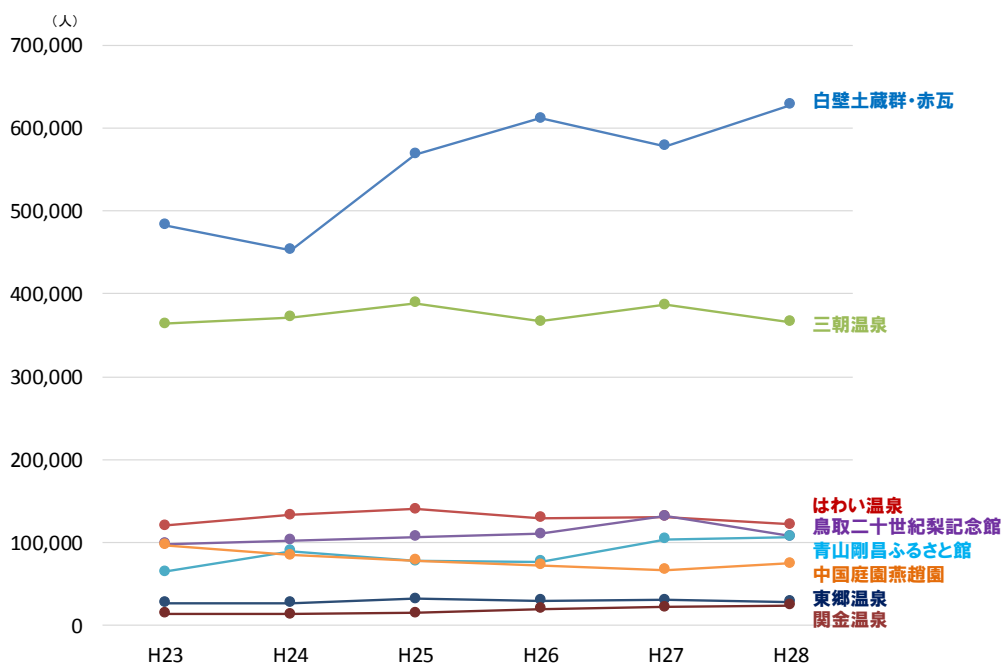
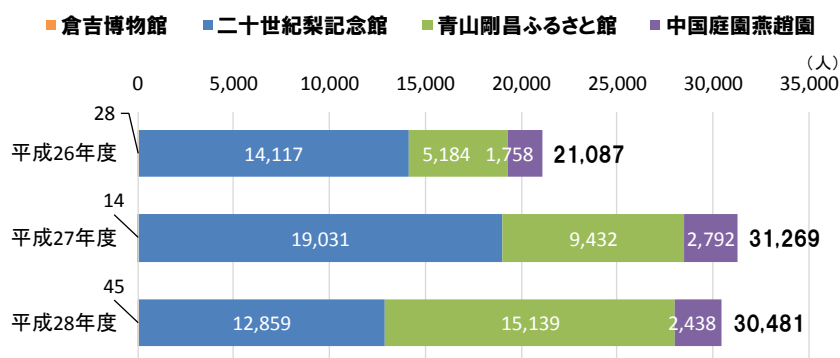


図 15 主要観光施設・温泉施設入込客数 (延べ人数)



※倉吉博物館は平成27年9月～平成28年3月の期間は休館

図 16 外国人観光客入込数 (延べ人数)

表 1 国別外国人観光客入込数 (延べ人数)

年度	韓国	中国	香港	台湾	タイ	アメリカ	ロシア	その他	不明	合計
平成26年度	9,732	1,258	3,783	4,790	307	127	67	422	601	21,087
平成27年度	13,214	2,814	6,007	7,920	604	85	88	427	110	31,269
平成28年度	11,330	3,285	6,036	8,122	831	105	43	718	11	30,481
合計	34,276	7,357	15,826	20,832	1,742	317	198	1,567	722	82,837

資料：鳥取県観光入込動態調査 (各年)、鳥取県観光戦略課

### 3. 公共交通の現状

#### 3-1 道路・鉄道

##### 3-1-1 道路と鉄道の整備状況

- 日本海沿いを国道9号が東西に走り、国道313号が北栄町から、国道179号が湯梨浜町から南に向かって走っている。その他主要地方道等が各地を走っているが、大山、中国山地からの谷合の地形により横断的な道路がない状況にある。
- 鉄道はJR山陰本線が沿岸部を東西に走っている。



図 17 道路・鉄道の状況

表 2 JR 山陰本線運行状況一覧

種別	起点	終点	鳥取方面	米子方面	種別	起点	終点	鳥取方面	米子方面
普通	米子駅	倉吉駅	6	6	快速 (とっとりライナー)	米子駅	鳥取駅	5	5
	米子駅	鳥取駅	13	10		出雲市駅	鳥取駅	1	1
	倉吉駅	鳥取駅	5	8	特急 (スーパーまつかぜ)	米子駅	鳥取駅	3	3
	倉吉駅	浜坂駅	1	-		益田駅	鳥取駅	4	4
	松江駅	鳥取駅	1	-	特急(スーパーはくと)	倉吉駅	京都駅	6	5
	鳥取駅	境港駅	-	1	特急(スーパーおき)	新山口駅	鳥取駅	1	2
	智頭駅	米子駅	-	1					



### 3-1-2 鉄道の利用状況

○各駅の1日当たりの乗降人員について、倉吉駅が2,000人以上と最も多く、次いで北栄町や琴浦町の駅の利用が多い。

○各駅の1日当たりの乗降人員は、全体的に減少傾向で推移している。

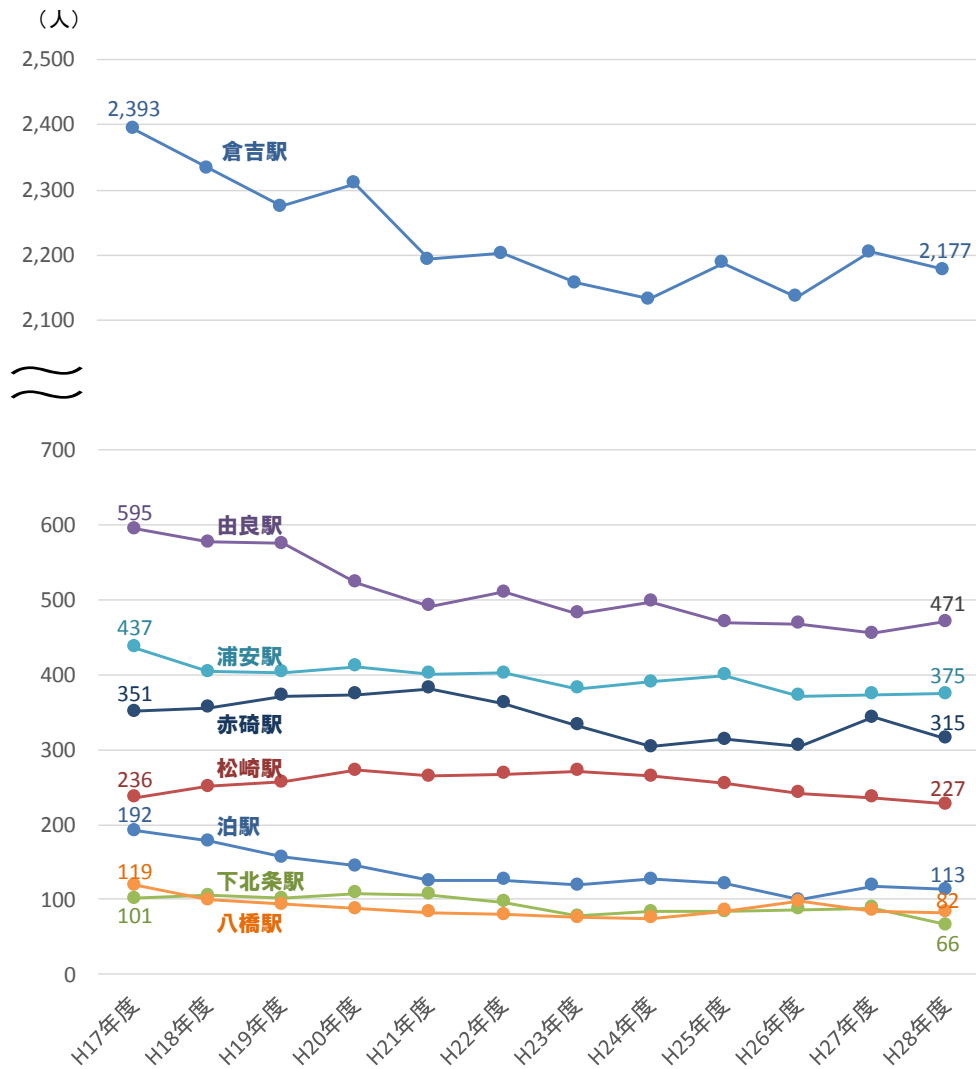


図 18 JR山陰本線 駅別1日当り乗降客数の推移

## 3-2 路線バス

### 3-2-1 乗合バス路線

#### (1)一般乗合バス路線

- 日本交通(株)と日ノ丸自動車(株)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広域バス路線を中心にバス路線網が構成されている。
- 倉吉駅と関金を結ぶ「関金線」、倉吉市と三朝町を結ぶ「上井～三朝線」、湯梨浜町を結ぶ「橋津  
線」「松崎線」、琴浦町を結ぶ「赤碕線」、北栄町を結ぶ「北条線」が国庫補助路線となっている。

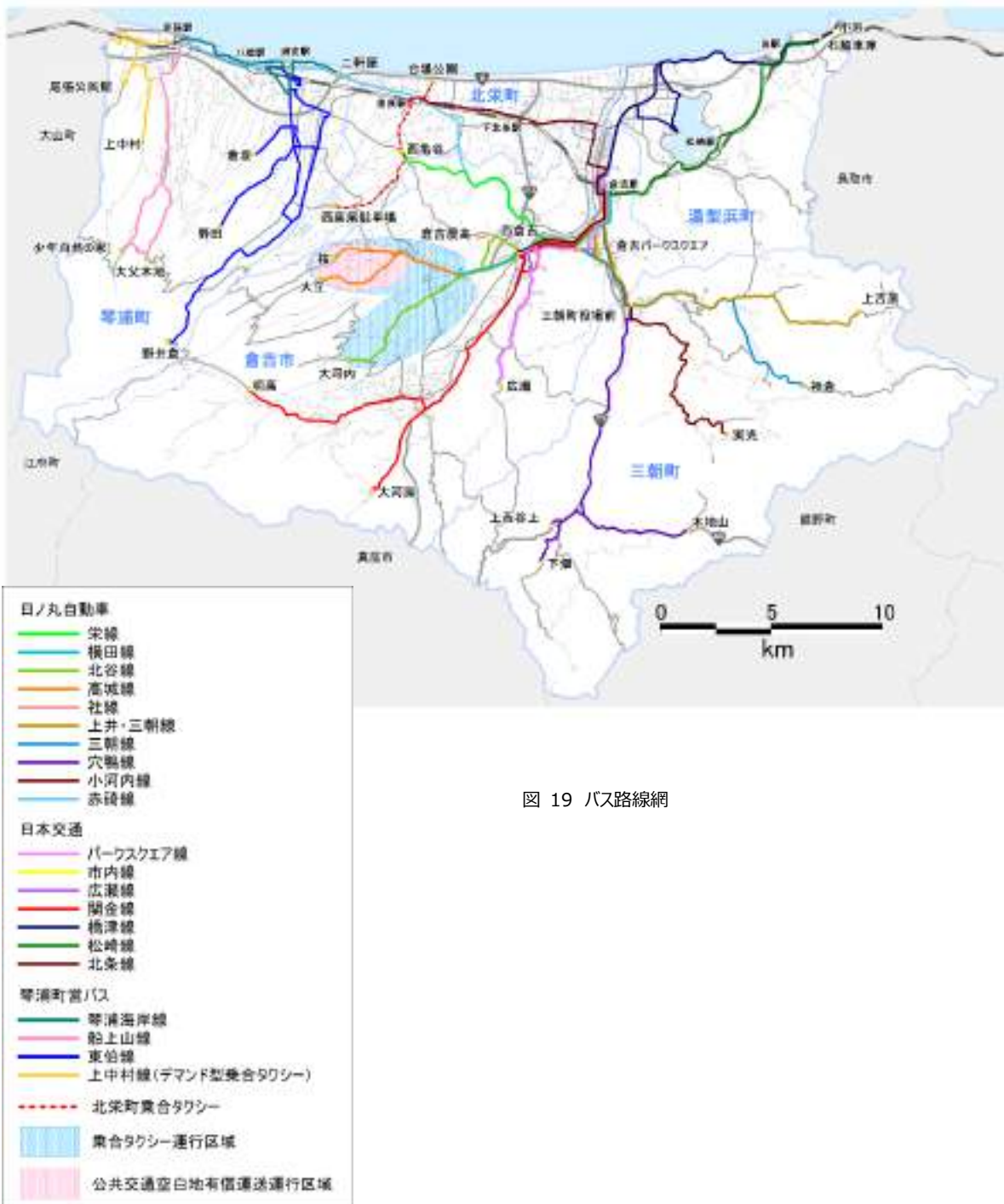


図 19 バス路線網

表 3 一般乗合バス路線（4条）運行状況一覧（平成 28 年度）

運行事業者	路線名	系統	系統 キロ (km)	運行 回数 (往復)	実車走行 キロ (km)	乗車 密度	年間 輸送人員 (人/年)
日ノ丸自動車(株)	栄線	倉吉駅～馬場町～西亀谷	14.6	2.9	31,974.00	2.2	14,409
	横田線	倉吉駅～パークスクエア・市役所～久米中学校前	11.8	1.9	17,346.00	0.6	3,691
	北谷線	倉吉駅～横田～大河内	15.8	1.3	15,389.20	1.8	6,243
		倉吉駅～国府・横田～中野上	14.9	1.8	19,978.60	0.7	4,090
		倉吉営業所～横田～大河内	17.2	2.1	27,025.20	1.2	6,284
		倉吉営業所～国府・横田～大河内	18.5	0.4	6,715.50	2.9	4,864
	高城線	倉吉駅～横田～大立	15.9	3.3	38,751.40	1.4	12,476
		倉吉駅～横田～桜	14.9	0.9	10,802.50	0.6	1,367
		倉吉営業所～大立	17.3	0.5	6,331.80	0.7	587
		倉吉駅～桜～大立	21.6	1.6	26,200.80	1.3	6,937
		倉吉営業所～横田～桜	16.3	0.3	3,993.50	1.3	982
		倉吉営業所～桜～大立	23	0.3	5,497.00	1.8	1,735
	社線	倉吉営業所～パークスクエア・国府～農学校	10.7	0.4	3,884.10	0.5	873
		倉吉駅～パークスクエア・国府～農学校	9.4	5.9	41,181.10	1.8	18,827
	上井・三朝線	倉吉駅～三朝～三徳山駐車場	16.6	6.4	78,689.90	2.4	38,543
		倉吉駅～倉吉東高前～三朝車庫前	10.4	7.6	58,177.60	2.3	36,775
		倉吉駅～倉吉東高・三朝～上吉原	19.0	3.4	45,095.40	2.8	28,051
	三朝線	生田車庫～竹田橋～神倉	21.8	4.4	66,408.00	1.6	22,448
		生田車庫～円谷入口～三朝車庫前	12.3	7.4	67,207.20	1.4	20,763
	穴鴨線	生田車庫～竹田橋・穴鴨公民館前～木地山	25.6	1.0	15,960.60	0.6	1,748
		生田車庫～円谷入口・穴鴨公民館前～下畑	25.4	1.8	30,083.80	0.4	1,661
		倉吉営業所～倉吉駅・卸団地～木地山	23.2	0.8	12,031.60	1.1	3,161
		生田車庫～竹田橋・穴鴨公民館前～上西谷上	22.4	0.3	4,945.50	1.2	1,506
		生田車庫～竹田橋・穴鴨公民館前・上西谷上～木地山	30.8	0.1	3,634.40	0.7	436
		生田車庫～三朝町役場前・竹田橋・穴鴨公民館前～上西谷上	22.6	0.3	5,537.00	1.0	727
	小河内線	倉吉営業所～倉吉駅・竹田橋・役場前～実光	18.7	0.6	9,163.00	1.2	3,834
		倉吉駅～竹田橋・三朝町役場前～実光	17.3	0.1	2,041.40	0.6	266
赤碕線	倉吉駅～穴沢・由良駅・浦安駅～赤碕駅	27.4	12.9	259,971.20	2.1	78,456	
日本交通(株)	パークスクエア線	倉吉駅～巖城・パークスクエア～広瀬	13.4	0.9	8,875.90	3.2	14,493
		倉吉駅～巖城・パークスクエア～西倉吉	7.1	4.9	25,893.80	1.1	11,514
	市内線	倉吉駅～堺町～西倉吉(昼行)	6.1	2.8	12,547.70	2.3	11,667
		倉吉駅～堺町～西倉吉(夕夜間)	6.1	1.0	4,465.20	1.7	2,799
	広瀬線	倉吉バスセンター～新町～河原町～広瀬	14.4	4.6	42,775.00	1.3	17,806
		広瀬～河原町～倉吉駅	12.7	0.3	3,111.50	3.0	2,323
	関金線	倉吉バスセンター～駅・河原町～関金バスセンター	17.5	6.8	87,937.50	3.1	60,227
		倉吉バスセンター～駅・河原町～明高	25.5	8.4	157,207.50	4.6	117,860
		倉吉バスセンター～倉吉駅～大河原	21.1	4.3	62,708.60	3.5	41,600
	橋津線	西倉吉～駅・長瀬西口～石脇車庫	21.7	8.2	131,111.40	3.1	92,890
		西倉吉～駅・羽合温泉～小浜	27.1	6.7	132,887.00	3.1	73,970
	松崎線	西倉吉～駅・松崎～北方入口	15.4	6.3	71,159.80	2.4	46,520
		石脇車庫～松崎・倉吉駅～西倉吉	20.6	0.4	6,077.00	2.8	4,021
	北条線	西倉吉～駅・江北～由良駅入口	19.0	8.4	117,971.00	2.4	63,500

## (2)市町村運営有償運送(琴浦町営バス)

- 琴浦町では琴浦町営バスが日ノ丸自動車への委託により運行されている。
- 路線は4路線あるが、その内の上中村線は平成28年4月より定時定路線の予約型乗合タクシーとなっている。

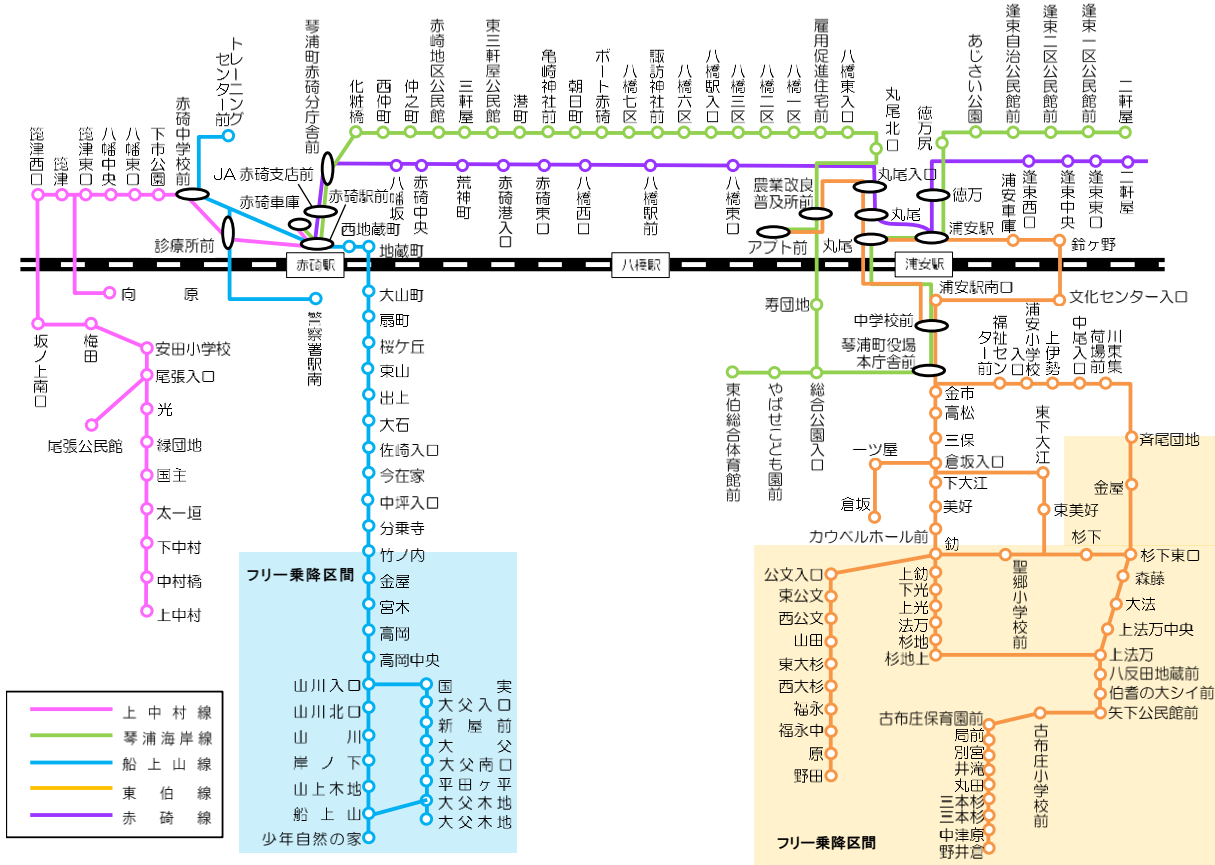


図 20 琴浦町営バス路線 (平成 29 年度)

## (3)高速乗合バス

- 高速乗合バスは、関東・関西・九州方面ほか中国地方の岡山と広島への路線が運行されている。

表 4 高速バス路線 運行状況一覧

方面	路線名・愛称	運行事業者	区間	運行便数
東京	鳥取・倉吉～東京線 (キャメル号)	日本交通 日ノ丸自動車 京浜急行バス	倉吉駅～鳥取駅～ 品川バスターミナル	1 往復(夜行)
神戸・ 大阪	倉吉～神戸・新大阪・なんば線 (山陰特急バス)	日本交通	倉吉駅・倉吉バスセンター～ なんば(OCAT)・弁天営業所	9 往復 (うち夜行 1 往復)
岡山	岡山～倉吉線 (新倉吉街道エクスプレス)	日ノ丸自動車	海田車庫・倉吉駅～岡山駅	2 往復
広島	鳥取・倉吉～広島線 (メリーバード号)	日ノ丸自動車	鳥取駅～倉吉駅～ 広島バスセンター	2 往復
福岡	鳥取・倉吉・米子～福岡線 (大山号)	日本交通 日ノ丸自動車	鳥取駅～倉吉駅～ 米子駅～小倉駅・西鉄天神 高速バスターミナル	1 往復(夜行)

#### (4) 区間別運行頻度

- 広域バス路線および倉吉市内のバス路線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著しく多くなっている。
- 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る。

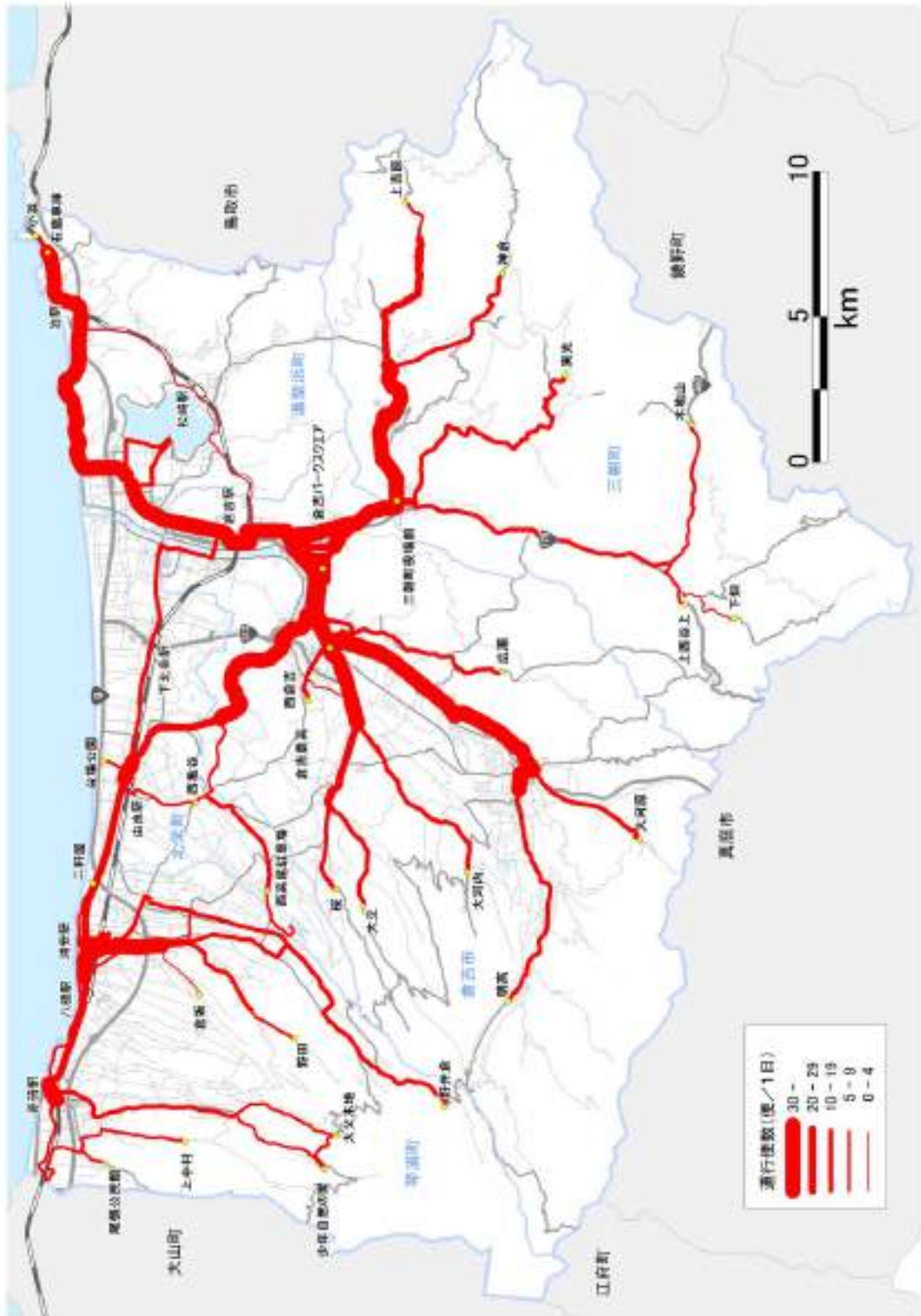


図 21 区間別運行便数 (平成 29 年度)



## (5)バス停位置

○バス停の位置は以下のとおりである。

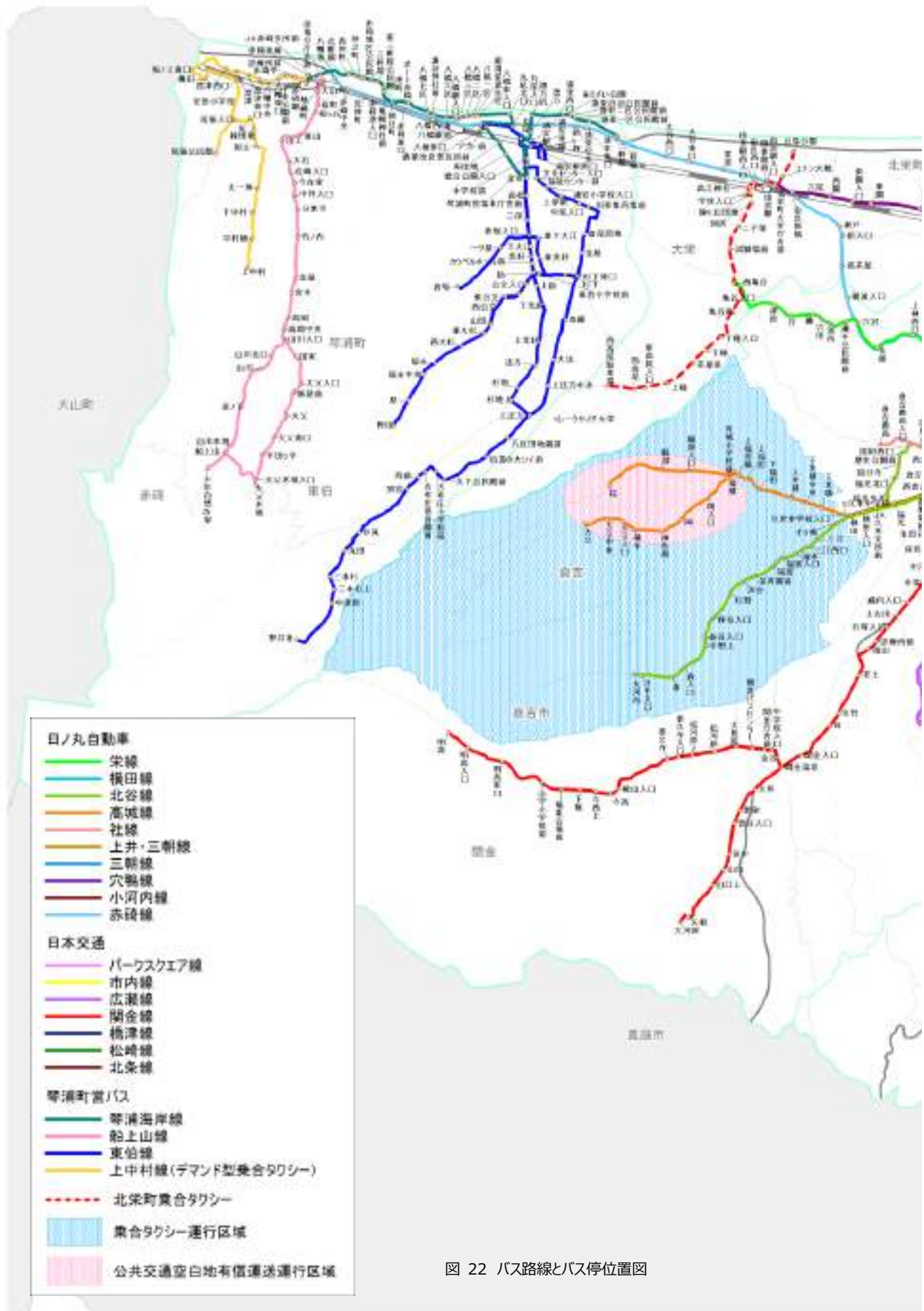
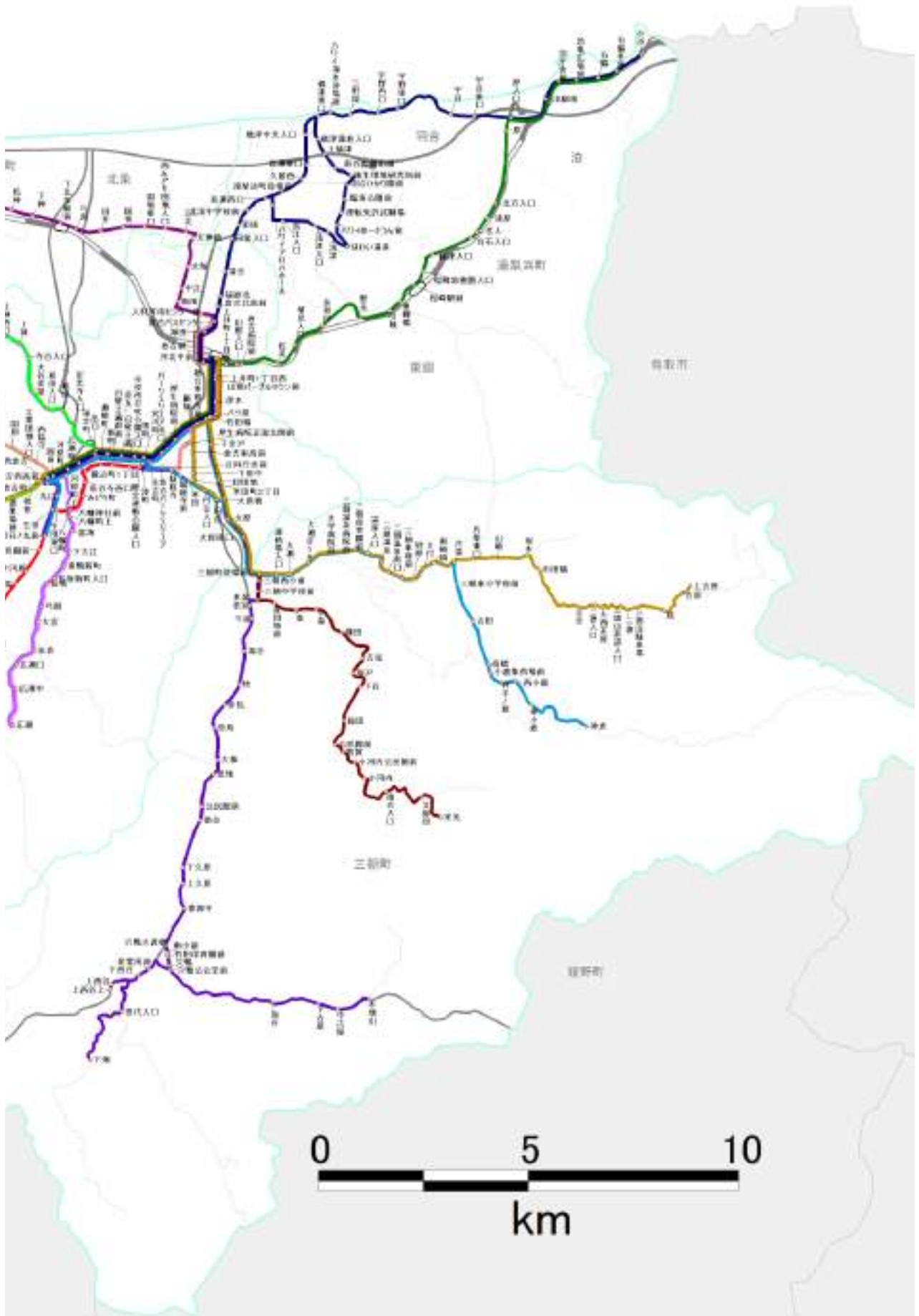


図 22 バス路線とバス停位置図



### 3-2-2 年間輸送人員・補助金額の推移

- 日本交通・日ノ丸バスの4条路線の利用者数は、総人口の減少や少子化による高校生徒数の減少、高齢世代の免許保有率の上昇等の影響により年々減少しており、平成17年と平成28年の比較では43.5%の減少となっており、市町の補助金は増加傾向にある。
- 琴浦町営バスについては、利用者数は横ばいから微減、補助金額は横ばいから微増で推移している。

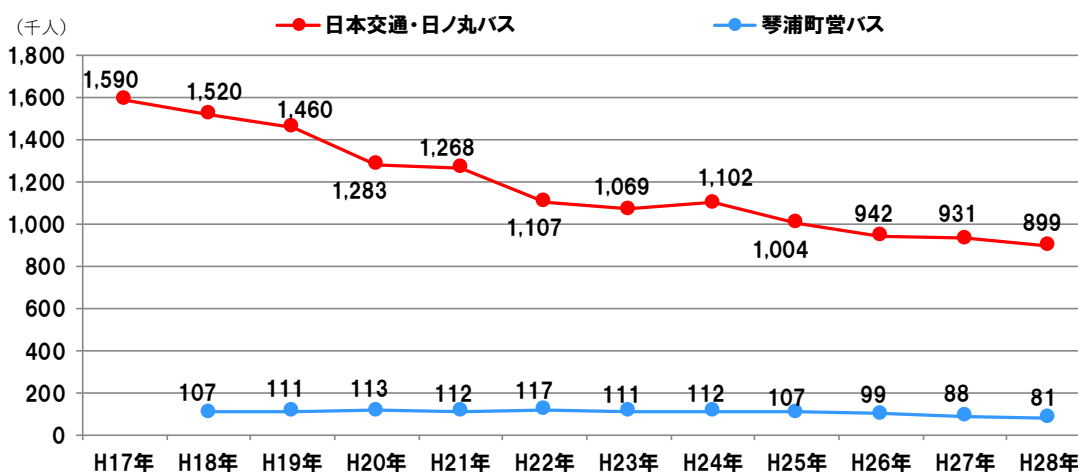


図 23 路線バス年間輸送人員の推移

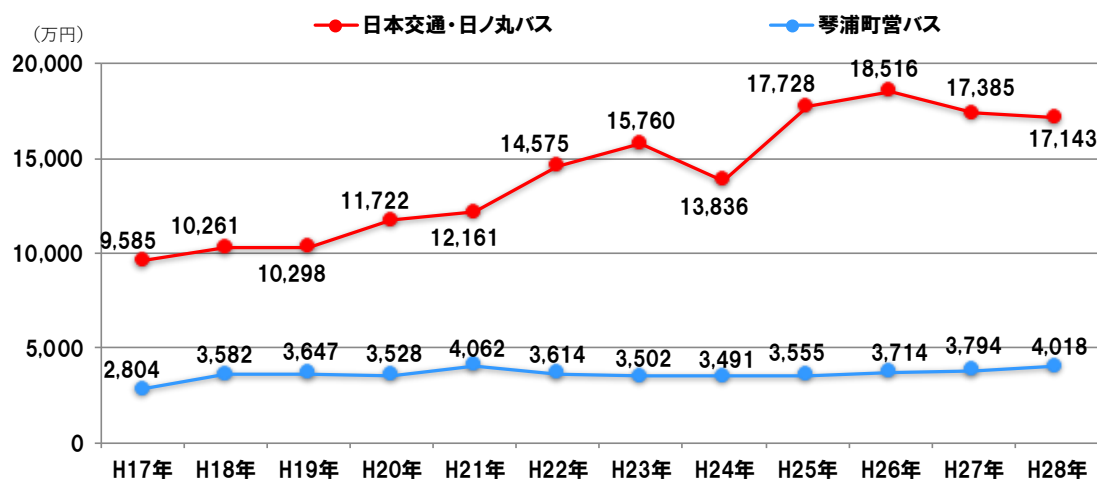


図 24 市町補助金額の推移



## 3-3 タクシー

### 3-3-1 乗合タクシー

#### (1)北栄町乗りあいタクシー

○北栄町では、平成18年10月からデマンド方式による定時定路線型乗りあいタクシー（運行委託事業者：由良タクシー有限会社）を運行しており、平成26年4月からは1日5往復のダイヤを設定している。

○乗りたい便の30分前までの電話予約（初便は前日までの予約）で運行し、利用料金は大人（中学生以上）200円、小人（小学生）100円となっている。



図 25 北栄町乗合タクシー路線図

表 5 北栄町乗合タクシー利用実績

年度	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)
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
H27 年度	657	83,700	1,173,300	△ 1,089,600	7.1%	1,089,600
H28 年度	422	53,100	924,080	△ 870,980	5.7%	870,980

## (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月より予約型乗合タクシーの運行を行っている。  
これは路線バスの平日ダイヤに合わせて運行するもので、路線バスとの接続を図っている。

表 6 倉吉市予約型乗合タクシー料金表

地区名	自治公民館名	横田	小学校前 公民館前
北谷	オケ崎・三江・福本・福富・尾田・沢谷・杉野	100 円	100 円
高城	下米積・上米積本郷・上米積東・上米積西・若葉町1丁目・若葉町2丁目・ 下福田・上福田・昭和・妻ノ神・勝負谷		
北谷	志津・仙隠・横谷・藤井谷・悴谷・中野・長谷・森・つつじが丘・大河内・汗干	200 円	
高城	今在家・服部・旭原・福積・岡・桜・横手・大立・般若・椋波		
高城	河来見・上大立・立見	300 円	200 円

※小学生、障がい者手帳、療育手帳の保有者は半額、小学生未満、小学生のうち通学定期券保有者は無料

表 7 倉吉市乗合タクシー利用実績

年度	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)
H27 年度	677	73,300	1,168,420	△1,095,120	6.3%	1,095,120
H28 年度	1,432	157,850	2,422,360	△2,264,510	6.5%	2,264,510

※平成27年度は平成27年10月～平成28年3月の値

北谷地区・高城地区  
**予約型乗合タクシー**  
ご利用案内

予約型乗合タクシーとは？  
タクシーと路線バスとの接続を図ることで、バスとタクシーの両方の利点を活かしたサービスです。バスとタクシーの両方の利点を活かしたサービスです。

**10月1日から運行を開始します!**

予約先 / 日ノ丸ハイヤー株式会社 倉吉営業所  
**TEL.0858-22-3155**

**■ 利用の仕方**

**① 利用登録**  
事前に利用登録（無料）をします。右ページの【利用者登録票】に必要事項を記入し市役所総合政策課に提出してください。登録いただくことで、簡単に予約ができるようになります。運行開始後も随時受け付けます。地区外のご親族・ご友人もご利用いただけます。

**② 電話予約**  
路線バスが横田を発着する2時間前までに、  
**日ノ丸ハイヤー**  
**TEL.0858-22-3155**  
に電話で予約してください。各家庭をまわる運行ルートが決まりましたら、日ノ丸ハイヤーから乗合タクシーの到着予定時間の連絡が入ります。

**③ 乗車～乗り合い運行～支払い**  
ご自宅近く（または横田）まで乗合タクシーがお迎えにあがり、乗り合いながら横田（またはご自宅）に向かいます。降りる際に料金を運転手に渡してください。

**注意事項**

- 乗り合いで運行するため、予約の状況により到着時間が変わります。
- 予約の変更や取り消しは必ずご連絡ください。
- 車両が安全に転回できない場所、進入できない場所など、ご自宅前まで送迎できない場合があります。ご了承ください。

図 26 倉吉市予約型乗合タクシー案内チラシ

### 3-3-2 タクシー

○タクシーの営業所は倉吉市に4社、北栄町に1社ある。それぞれの営業所から所要時間10分程度で到達できる範囲を営業エリアと仮定した場合、半径5km地域(時速30km/h×10分)となり、倉吉市の南部、三朝町、湯梨浜町、琴浦町ではタクシーが利用しにくい状況にある。

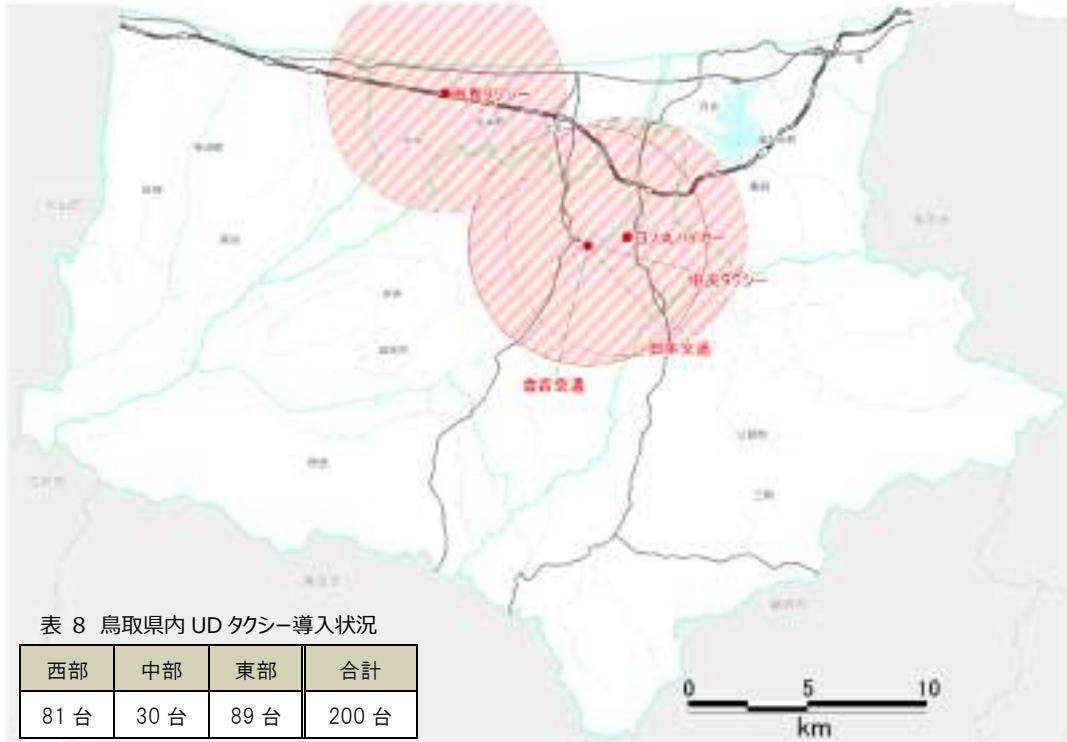


表 8 鳥取県内 UD タクシー導入状況

西部	中部	東部	合計
81台	30台	89台	200台

図 27 タクシー営業所

## 3-4 その他の交通

### 3-4-1 公共交通空白地有償運送

- 倉吉市の高城地区では、公共交通空白地域の集落を対象とし、平成16年8月から「NPO法人たかしろ」を運行主体とする公共交通空白地有償運送を行っている。これは、路線バスの地区内の到着にあわせ、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ものである。
- 平成27年10月に「倉吉市予約型乗合タクシー」が同地域に導入されたことに伴い、それまでの5便から1便に減らして運行している。

表 9 高城地区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: 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であり、あらかじめ登録した会員
○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(平成29年3月現在13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)の下り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、平成27年度311人、平成28年度290人

※倉吉市予約型乗合タクシー運行に伴い、平成27年10月より運行便数が5便から1便に減少



図 28 高城地区公共交通空白地有償運送 運行図

### 3-4-2 スクールバス

○大栄小学校・北条小学校(北栄町)、羽合小学校・東郷小学校・北溟中学校(湯梨浜町)、聖郷小学校・船上小学校(琴浦町)、関金小学校(倉吉市)で専用スクールバスが運行されている。それ以外の地域の小中学生は、必要に応じて路線バスを利用している。

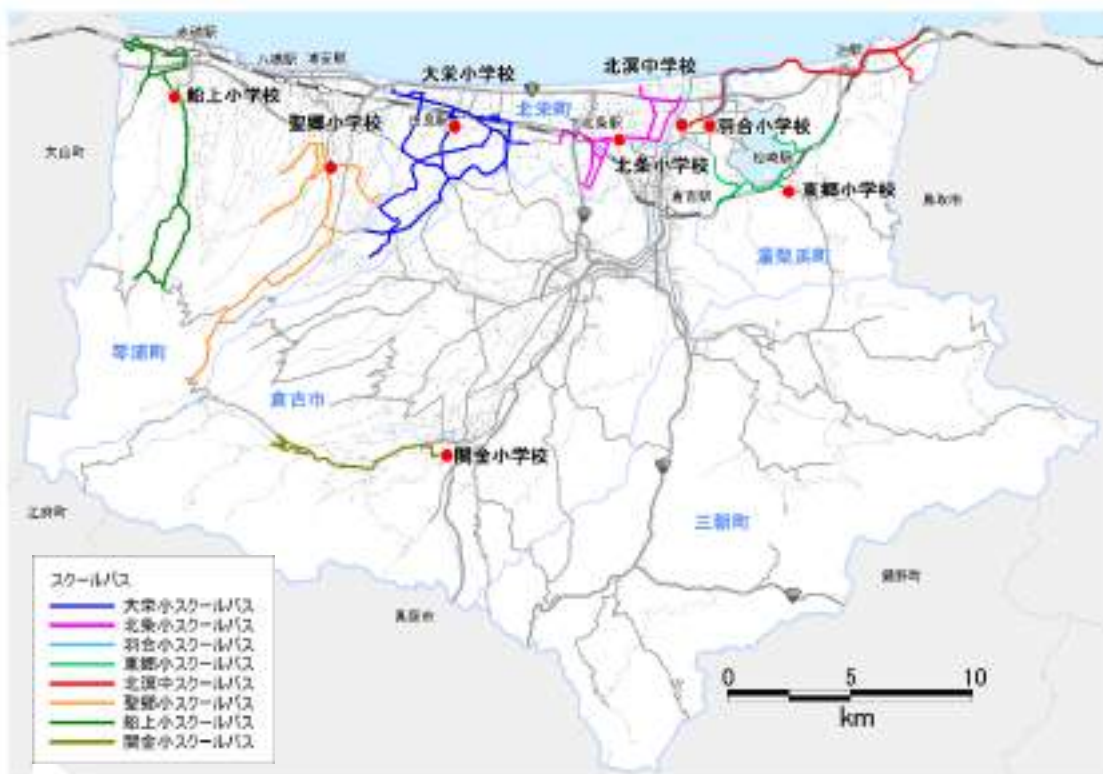


図 29 スクールバスの状況



### 3-5 公共交通空白地域の状況

○公共交通空白地域を「鉄道、バス、タクシーを利用しにくい地域」と定義し、それぞれの範囲を以下のように設定する。

- ➡ バス停から半径400m地域外(バス利用意向が急速に低下するバス停までの距離:400m)
- ➡ JR駅から半径800m地域外(バス利用意向が急速に低下するバス停までの距離×2倍と設定)
- ➡ 乗合タクシーの運行区域外(倉吉市予約型乗合タクシー運行エリア外)
- ➡ タクシー営業所から半径5km地域外(営業エリア外)

○このような設定で本地域を見ると、縁辺部に公共交通空白地域がみられる。

表 10 公共交通のカバー率

市町	H27年 国勢調査人口(人)	公共交通 サービス地域人口 (人)	公共交通サービス 地域人口割合 (カバー率)	公共交通 空白地域の人口 (人)
倉吉市	49,044	46,228	94.3%	2,816
三朝町	6,490	5,928	91.3%	562
湯梨浜町	16,550	13,561	81.9%	2,989
琴浦町	17,416	16,444	94.4%	972
北栄町	14,820	13,155	88.8%	1,666
計	104,320	95,316	91.4%	9,004

※公共交通サービス地域人口:バス停半径400m内、JR駅半径800m内、乗合タクシー運行区域内、タクシー営業所半径5km内の人口  
 ※カバー率=公共交通サービス地域人口÷H27年国勢調査人口

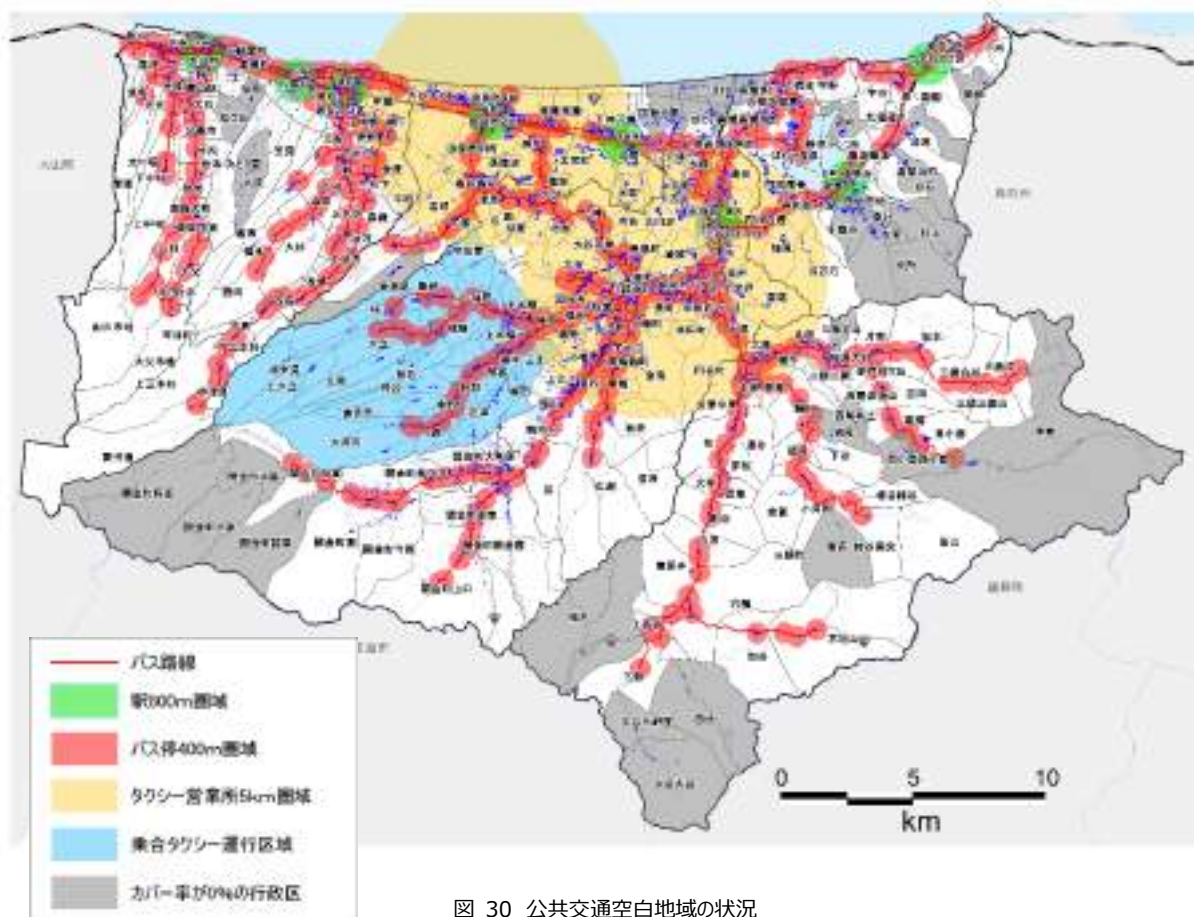


図 30 公共交通空白地域の状況

## 3-6 利用促進策

### 3-6-1 バス事業者による割引制度

○バス事業者等では、様々な対象者に対し以下のような割引制度を設け、利用促進を図っている。

#### (1)高齢者向け割引制度

事業者	割引制度	対象者	料金	割引対象区間
日ノ丸自動車	架け橋	70歳以上	6ヶ月:20,500円	日ノ丸自動車の運行する県内路線バス(高速バス、ループ麒麟獅子、くる梨、だんだんバス、臨時バス等を除く)
日本交通	シルバー悠遊	65歳以上	3ヶ月:10,200円 6ヶ月:17,400円 1年:30,800円	日本交通の運行する県内路線バス(くる梨、ループ麒麟獅子、ゆめぐりエクスプレスバス、だんだんバス、どんぐりコロコロ、大山る〜ぶバス、高速バス、空港連絡バス、臨時バス等を除く)
日ノ丸自動車 日本交通	グランド70	70歳以上	6ヶ月:25,700円	日本交通・日ノ丸自動車の運行する県内路線バス(くる梨、ループ麒麟獅子、ゆめぐりエクスプレスバス、だんだんバス、どんぐりコロコロ、大山る〜ぶバス、高速バス、空港連絡バス、臨時バス等を除く)

#### (2)学生向け割引制度

事業者	割引制度	対象者	料金	割引対象区間	備考
日ノ丸自動車	ステップ	高等学校・専門学校・短期大学・大学に通学中の学生	1ヶ月、3ヶ月、6ヶ月: 通常の通学定期券の44.4%引き	日ノ丸自動車の運行する県内路線(臨時バス・高速バス等を除く)	平成30年3月31日までは、降車時に定期券を提示するとプラス100円で日ノ丸自動車の運行区間が乗車可能

#### (3)観光向け割引制度

事業者	割引制度	料金	割引対象区間	備考
日ノ丸自動車 日本交通	鳥取藩のりあいばす乗放題手形	3日間 1,800円	<ul style="list-style-type: none"> <li>鳥取県内を運行する路線バス(日ノ丸自動車・日本交通)</li> <li>一部空港連絡バス(鳥取駅〜鳥取空港・米子駅〜米子空港)</li> <li>米子〜松江線</li> <li>ループ麒麟獅子バス</li> <li>岩美町宮バス</li> <li>鳥取市循環バス「くる梨」</li> <li>米子市循環バス「だんだんバス」</li> <li>米子市淀江町循環バス「どんぐりコロコロ」</li> <li>大山る〜ぶバス(期間限定)</li> </ul>	一部施設にて入場料割引等の特典あり <b>【中部地域対象施設】</b> ・三徳山三佛寺 ・ふるさと健康村 ・倉吉博物館 ・せきがね湯命館 ・ハワイゆーたうん ・ゆアシス東郷 龍鳳閣 ・中国庭園 燕趙園 ・老龍頭(燕趙園売店)

#### (4)その他の施策

主体	名称	対象者	対象区間	料金	備考
倉吉観光マイス協会 三朝温泉観光協会 湯梨浜観光協会	湯〜遊 2デーバス	鳥取県 宿泊者	鳥取県 中部地域内の 路線バス	2日間:1,300円 ※大人・子ども同額	発売期間: 平成29年4月1日〜 平成30年3月31日

## 3-6-2 各市町の移動支援施策・割引制度

○各自治体では、高齢者や障がい者、児童生徒等に対し、次のような助成制度を設けている。

### (1) 高齢者・障がい者対象の施策

市町	名称	対象者	取組の内容
倉吉市	重度障がい者タクシー料金助成	○身体障害手帳1・2級 ○療育手帳A ○精神障害者保健福祉手帳1級	○申請を受けた日から3月までの間の月数に、チケット(500円券)3枚を乗じて交付 ○中部タクシー協同組合に加盟しているタクシー及び福祉タクシーで利用可能
三朝町	高齢者交通費助成事業	○要介護又は要支援認定を受けられている方 ○75歳以上の方で、同居している家族に75歳未満の者がいない方	○1人につき1ヶ月当たり4枚を発行 【自己負担額】 ・メーター額が2,000円までの時は1/2の額 ・メーター額が2,000円～6,000円の場合は1,000円 ・メーター額が6,000円を超えた時は、メーター額から5,000円を引いた額※助成額の上限は、1枚当たり5,000円
	高齢者バス定期券購入費助成	○三朝町内に住所を有する満70歳以上の方 ○高齢者交通費助成事業の認定を受けていない方	○「架け橋」の定期券規定金額20,500円に対し10,000円を助成
湯梨浜町	高齢者バス定期券購入助成制度	○湯梨浜町内に住所を有する人 ○「シルバー悠遊」「グランド70」対象年齢者	○シルバー悠遊 ・3ヶ月定期券:10,200円 → 7,200円 ・6ヶ月定期券:17,400円 → 12,400円 ・1年定期券 :30,800円 → 21,800円 ○グランド70 ・6ヶ月定期券:25,700円 → 20,700円
琴浦町	腎臓機能障がい者交通費助成	○身体障害者手帳(腎臓機能障がい)所有者 ○人工透析療法を受けている方 ○町内に住所を有する方(施設入所者・生活保護法による保護を受けている方は除く。) ※上記3つの○に全てあてはまる人	○本人課税の場合 ・片道2～5km未満 :助成月額1,000円 ・片道5～10km未満 :助成月額1,500円 ・片道10km以上 :助成月額2,000円 ○本人非課税の場合 ・片道2～5km未満 :助成月額1,000円 ・片道5～10km未満 :助成月額3,000円 ・片道10～15km未満 :助成月額5,000円 ・片道15～20km未満 :助成月額7,000円 ・片道20～25km未満 :助成月額9,000円 ・片道25～30km未満 :助成月額11,000円 ・片道30km以上 :助成月額12,000円
北栄町	タクシー利用助成	○町内居住者で自動車を運転できない理由のある65歳以上の方および障がいがあるなど特別な事情により移動手段に困っている方(学生も含む) ○町内居住者で運転免許証を自主返納された方	○乗車場所か降車場所のいずれかが北栄町内である場合に利用券の利用が可能 ○町内から町外へ、町外から町内への利用も可能 ○年間最大96枚を交付 ○1枚につき最高800円を助成(利用者も最低300円自己負担。片道につき1枚の利用)。

### (2) 児童・生徒対象の施策

市町	名称	対象者	取組の内容
倉吉市	遠距離通学費補助金	○倉吉市立小学校及び中学校に遠距離(小学校:片道4km以上、中学校:片道6km以上)から通学する児童生徒	○バス通学者(定期券利用者) 3ヶ月定期券の3分の1相当額×80% ○その他の通学方法(徒歩・自転車・バス回数券利用者等) 小学生:月額1,200円/中学生:月額1,500円 ※小学生は11ヶ月補助、中学生は12ヶ月補助

	倉吉市学生ボランティア活動交通費補助金	○イベント等を主催する団体	○学生 1 名につき、所属の学校又は自宅からイベント等会場までの交通費相当額のどちらか安価な額を交付(鉄道及び路線バスの運賃で計算)
	倉吉市関金スクールバス事業補助金	○関金町に居住する生徒	○通学定期券料金(3 カ月定期券)の 30%を補助
三朝町	遠距離通学児童及び生徒に係る通学費補助金交付	○町内の小中学校に通う三朝町に住所を有する通学距離が 2km 以上の児童及び生徒	○通学バス定期券を購入しバス通学する場合、定期券価格 ○上記以外の手段で通学する場合は学校までの通学距離から 4 キロメートルを減じた距離の往復に相当する距離に 1 キロメートル当たり 16 円を乗じて得た額に 20 を乗じて得た額を補助
	高校生等通学費補助金交付	○町内に居住する高等学校、特別支援学校の高等部、高等専門学校、専修学校の高等課程に通学する生徒	○1 月につき高校生等が居住している集落から三朝町役場までの距離の往復に相当する距離に 1 キロメートル当たり 16 円を乗じて得た額に 20 を乗じて得た額を補助
湯梨浜町	遠距離通学児童又は生徒に係る通学費補助金交付	○原及び宇谷地区から泊小学校まで通学する児童 ○羽衣石地区から東郷小学校まで通学する児童 ○北浜中学校までの通学距離が片道 6km 以上の遠距離から通学する生徒(スクールバスの利用生徒及び北浜中学校区外の生徒は除く。)	○通学費補助金対象児童 ・児童が通学利用する一般乗合旅客自動車の定期券価格 ・その他町長が必要と認める経費を補助 ○通学費補助金対象生徒 ・生徒が通学利用する一般乗合旅客自動車の定期券価格 ・その他町長が必要と認める経費を補助
琴浦町	高校生の通学バス定期券購入費補助制度	○東伯中学校区(古布庄地区、野田、大杉、福永、倉坂(一ツ屋を除く))及び赤碕中学校区(以西地区)に住所を有する人	○琴浦町営バスの通学定期券で、生徒の居住地の最寄りバス停から最寄り駅までの実際に通学を利用する区間 ○通学定期券購入費用の 8 割を補助
	遠距離通学生徒補助金交付(中学生対象)	○東伯中学校区(古布庄地区、野田、大杉、福永、倉坂(一ツ屋を除く))及び赤碕中学校区(以西地区)に住所を有する人	○琴浦町営バスの通学定期券で、生徒の居住地の最寄りバス停から最寄り駅までの実際に通学を利用する区間 ○通学定期券購入費用の全額補助

### (3)交通不便地域対象の施策

市町	名称	対象者	取組の内容
琴浦町	琴浦町タクシー利用助成事業	○対象地区(松ヶ丘・別所・大成・岩本・平和・八橋立石・ガーデンヒルズ・槻下中村)に在住で自家用車を運転できない理由があり移動手段に困っている方	○交付枚数:月8枚で申請月から年度分まとめて交付(上限96枚) ○助成額は 利用料(運賃)の1/2 ○利用券は本人のみ利用可能

### (4)免許返納者への施策

実施団体	対象者
三朝町	○タクシー利用券交付(月 4 枚)1 枚につき最高 5,000 円助成(利用者は最低 280 円負担)
湯梨浜町	○タクシーチケット 1 か月あたり 500 円を 2 枚助成 ※期間等についての条件あり
琴浦町	○町営バスの回数券(11 枚綴り 7 冊分、7,000 円相当)を交付
北栄町	○タクシー利用券交付(月 8 枚)1 枚につき最高 800 円助成(利用者は最低 300 円負担)
(一財)鳥取県観光事業団	○「中国庭園燕趙園」「鳥取二十世紀梨記念館」等の施設で入場料 2 割引(同伴者 1 名まで)
(一財)鳥取県交通安全協会	○運転経歴証明書申請手数料全額補助
(一財)鳥取県ハイヤータクシー協会	○鳥取県内のタクシー・ハイヤー運賃 1 割引き
日ノ丸自動車(株)	○日ノ丸バス単独路線の定期券購入時に 1 割引き
JR西日本(株)	○運転免許証自主返納時にポケット時刻表を交付



## 3-7 移動利便性の状況

### 3-7-1 通院・買物移動の現状

○住民アンケート調査で日常的な利用が多かった医療機関・商業施設・公共施設への移動の状況は、以下のとおりである。

分類	施設名	移動利便性の状況
医療機関	厚生病院	○最寄りバス停は「厚生病院正面玄関前」だが、このバス停に立ち寄る路線・便数は少ない。一方で「厚生病院前」バス停に立ち寄るバス路線・便は多いが、病院まで少し距離がある。 ○三朝町の一部の地域は午前・午後とも帰宅が不便である。また、琴浦町は午前・午後の通院または午前の帰宅で乗換待合が30分以上発生する。
	野島病院	○最寄りバス停は「瀬崎町」だが、通過するバス路線・便数は少ない。次に近い「新町」バス停は多くのバスが通過するが病院から少し距離がある。 ○三朝町、琴浦町、北栄町から午前中に通院し午前中に帰宅する場合、移動が困難または乗継の待ち時間が30分以上になる地域が多い。
	三朝温泉病院	○三朝町、湯梨浜町、北栄町から午前中に通院し午前中に帰宅する場合、移動が困難または乗継の待ち時間が30分以上になる地域が多い。 ○琴浦町からの移動利便性は他の市町と比べて悪く、午後に帰宅することも困難か、または30分以上の乗継待合が発生する。
	垣田病院	○最寄りバス停(河北中学校)が病院入口にある。また、徒歩約5分の場所に倉吉駅がある。 ○三朝町と北栄町から午前中に通院し午前中に帰宅する場合、移動が困難または乗継の待ち時間が30分以上になる地域が多い。
商業施設	新あじそうハワイ店	○三朝町、琴浦町、北栄町から午前中に買物し午前中に帰宅する場合、移動が困難または乗継の待ち時間が30分以上になる地域が多い。 ○琴浦町からの移動利便性は特に悪く、どの時間帯も移動困難または30分以上の乗継待合が発生する地域が多い。
	新あじそうパープル店	○三朝町、北栄町から午前中に買物し午前中に帰宅する場合、移動が困難または乗継の待ち時間が30分以上になる地域が多い。
	東宝河北プラザ	○最寄りバス停(福庭北)が店舗から500m程離れた位置にある。 ○倉吉市以外からの移動利便性は悪く、特に琴浦町からはどの時間帯も移動困難または30分以上の乗継待合が発生する。 ○倉吉市以外から移動する場合、午前中に買物し午前中に帰宅ができないまたは30分以上の乗継待合が発生する地区が多い。
公共施設	倉吉未来中心	○最寄りバス停は玄関前の「倉吉パークスクエア」だが、このバス停に立ち寄る路線バスの便数は少ない。一方で施設の北側にある「倉吉パークスクエア北口」には立ち寄るバスが多い。

## 3-7-2 通学移動の現状

○本地域内の高校への通学移動の状況は、以下のとおりである。

施設名	移動利便性の状況
倉吉東高等学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>○登校時、琴浦町赤碕地域の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。</li> <li>○琴浦町の約半数、三朝町の一部には登校が困難な地区がある。</li> <li>○帰宅時、三朝町の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。</li> <li>○琴浦町赤碕地域及び倉吉市の一部には帰宅が困難な地区がある。</li> </ul>
倉吉西高等学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>○登校時、琴浦町赤碕地域の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。</li> <li>○琴浦町の約半数、三朝町の一部には登校が困難な地区がある。</li> <li>○帰宅時、三朝町の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。</li> <li>○琴浦町赤碕地域の一部には帰宅が困難な地区がある。</li> </ul>
倉吉農業高等学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>○登校時、琴浦町赤碕地域の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。</li> <li>○琴浦町の約半数、三朝町の一部には登校が困難な地区がある。</li> <li>○帰宅時、三朝町の約半数は乗換に30分以上待つ必要がある。</li> <li>○琴浦町の赤碕地域の一部では帰宅が困難な地区がある。</li> </ul>
倉吉総合産業 高等学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>○登校時、琴浦町赤碕地域の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。</li> <li>○琴浦町の約半数、三朝町の一部には登校が困難な地区がある。</li> <li>○帰宅時、三朝町の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。</li> <li>○琴浦町の赤碕地域の一部、倉吉市の一部では帰宅が困難な地区がある。</li> </ul>
鳥取中央育英 高等学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>○登校時、琴浦町赤碕地域の約半数、倉吉市の一部、湯梨浜町の一部に30分以上乗継待合が発生する地区がある。</li> <li>○琴浦町赤碕地域の約半数、三朝町の半数以上、倉吉市の一部には登校が困難な地区がある。</li> <li>○帰宅時、三朝町の約半数、倉吉市の一部の地区では乗換に30分以上待つ必要がある。</li> <li>○琴浦町赤碕地域の一部、倉吉市の一部、三朝町の一部には帰宅が困難な地区がある。</li> </ul>
琴の浦高等 特別支援学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>○登校時、倉吉市の一部、湯梨浜町の一部に30分以上乗継待合が発生する地区がある。</li> <li>○三朝町の半数以上、倉吉市の一部には登校が困難な地区がある。</li> <li>○帰宅時、三朝町の約半数、倉吉市の一部の地区では乗換に30分以上待つ必要がある。</li> <li>○倉吉市の一部、三朝町の一部には帰宅が困難な地区がある。</li> </ul>
倉吉北高等学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>○登校時、琴浦町赤碕地域の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。</li> <li>○琴浦町の約半数、三朝町の一部には登校が困難な地区がある。</li> <li>○帰宅時、三朝町の約半数の地区は乗換に30分以上待つ必要がある。</li> <li>○琴浦町赤碕地域の一部、倉吉市の一部には帰宅が困難な地区がある。</li> </ul>
湯梨浜学園 高等学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>○登校時、倉吉市・琴浦町・北栄町の一部の地区では乗換に30分以上かかる地区がある。</li> <li>○琴浦町赤碕地域・東伯地域の一部、三朝町・倉吉市の一部に登校が困難な地区がある。</li> <li>○帰宅時、三朝町の約半数、倉吉市の一部、琴浦町の東伯地域の一部、北栄町の一部で乗換に30分以上待つ地区がある。</li> <li>○琴浦町赤碕地域、三朝町の一部に帰宅が困難な地区がある。</li> </ul>

## 4. 公共交通に関する住民ニーズ

### 4-1 住民ニーズ

#### 4-1-1 調査概要

○地域住民の日常生活における移動実態、公共交通の利用状況、バスサービスの満足度と改善策、公共交通の維持・確保に関する意識等を把握するため、住民を対象とするアンケートを実施した。また、地域内に点在する公共交通空白地域の住民を対象に、公共交通の利用状況やニーズ、課題の実態などの把握を目的にアンケートを実施した。

表 11 アンケート調査概要

項目	地域住民アンケート	公共交通空白地域住民アンケート
調査時期	平成29年7月～8月	平成29年7月～8月
調査対象地域	本地域内の行政区(公共交通空白地域を除く)	本地域内の公共交通空白地域に含まれる行政区
調査対象者	住民5,859人	住民1,992人
調査方法	自治会配布、郵送回収	自治会配布、郵送回収
回収結果	回収数1,616部、回収率27.6%	回収数540部、回収率27.1%

注)このアンケート調査は高齢者・免許非保有者などの普段から公共交通を利用している人を中心に行っている。

#### 4-1-2 普段利用している交通手段

○地域住民アンケートでは「路線バス」の回答割合が「自動車(自分で運転)」に次いで高い。  
○公共交通空白地域住民アンケートでは、「自動車(自分で運転)」「自動車(家族・知人の送迎)」等の自動車での移動の回答割合が高く、公共交通機関の中では「タクシー」が最も高い。

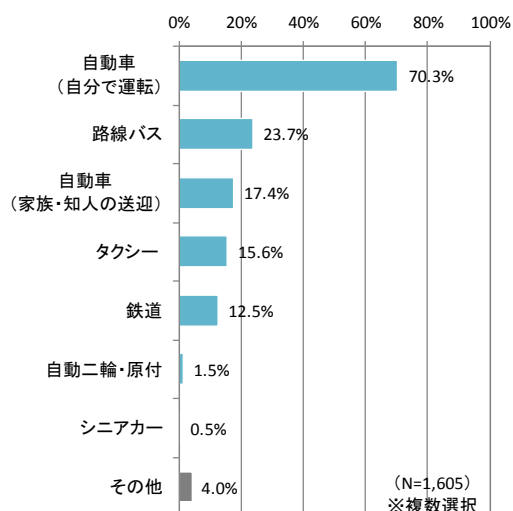


図 31 地域住民アンケート

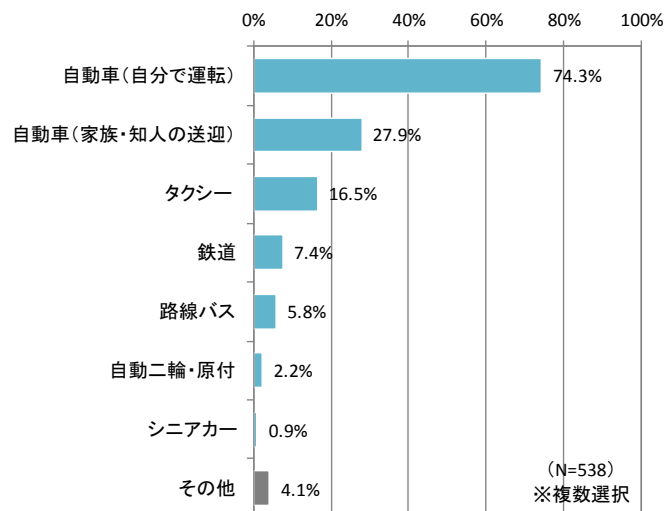


図 32 公共交通空白地域住民アンケート

### 4-1-3 通院や買物の目的地

#### (1) 医療機関

- 普段利用する医療機関は倉吉市内の医療機関が上位に挙がっている。
- バスで行きたい医療機関も倉吉市内の医療機関が上位に挙がっており、特に「厚生病院」の回答が5割を超えている。

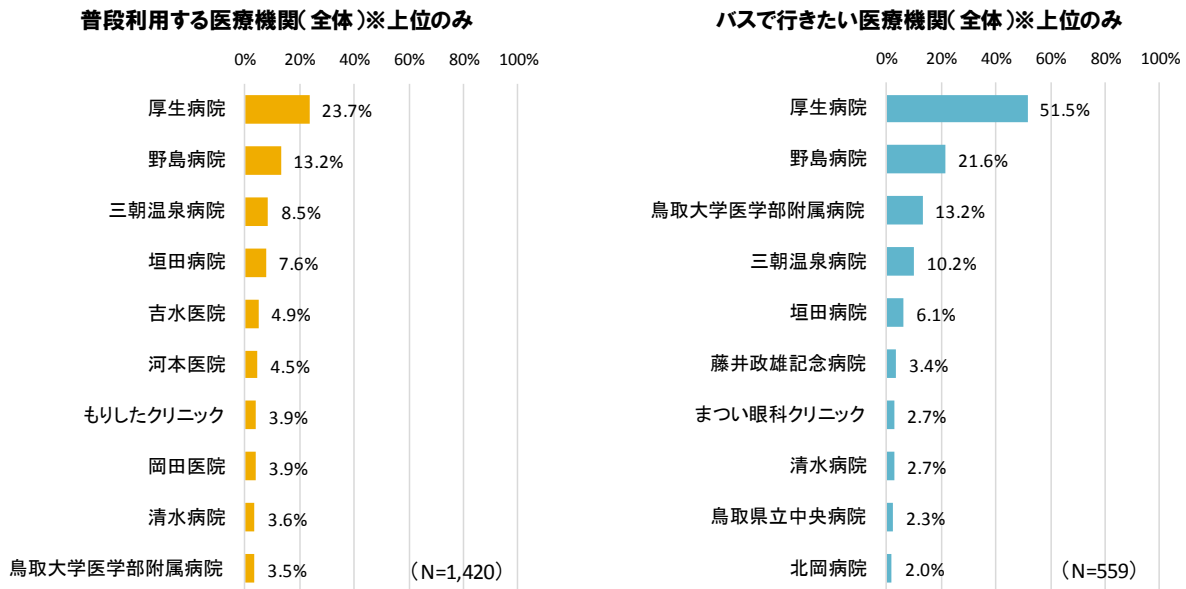


図 33 地域住民アンケート (左：普段利用する医療機関、右：バスで行きたい医療機関)

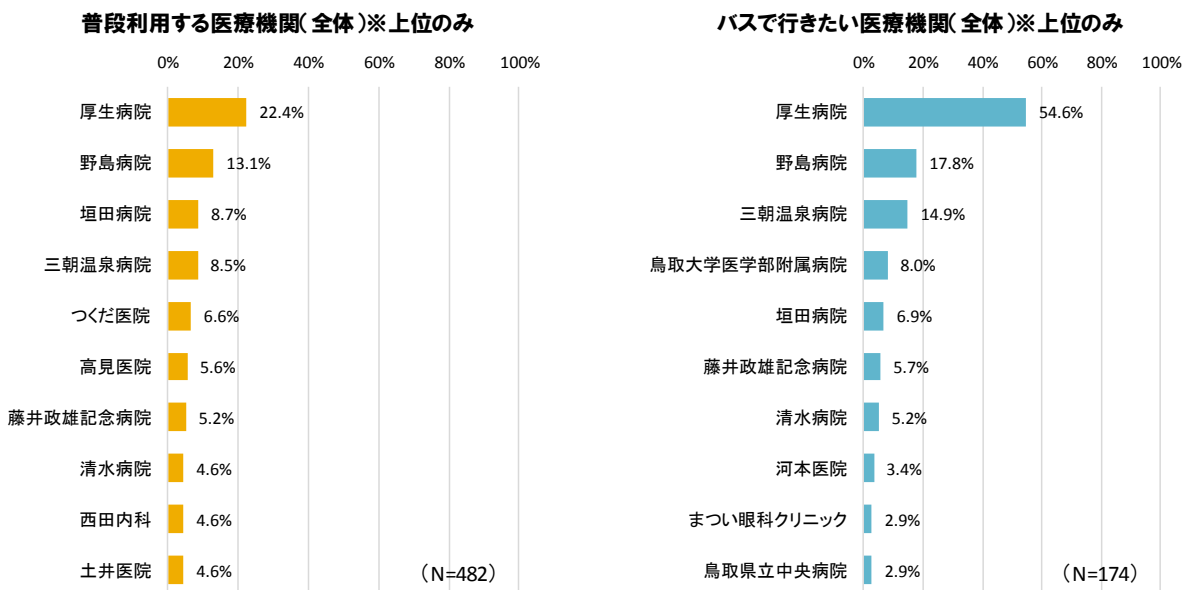


図 34 公共交通空白地域住民アンケート (左：普段利用する医療機関、右：バスで行きたい医療機関)

## (2)商業施設

- 普段利用する商業施設は倉吉市上井から河北地域の店舗が上位に挙がっている。
- バスで行きたい商業施設でも同様の傾向が見られ、特に「パープルタウン」の回答割合が高い。

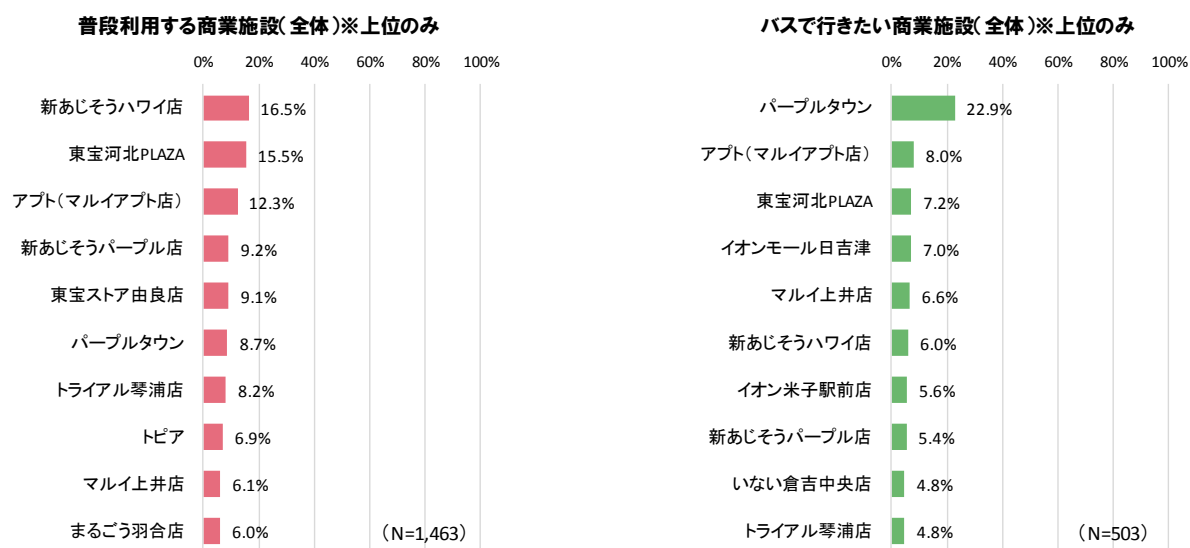


図 35 地域住民アンケート（左：普段利用する商業施設、右：バスで行きたい商業施設）

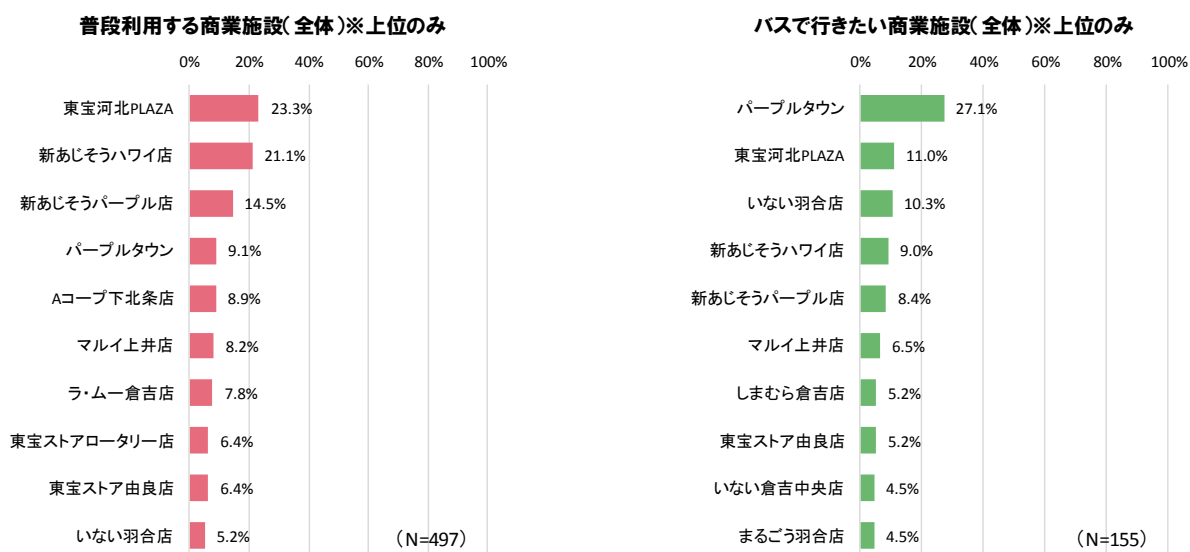


図 36 公共交通空白地域住民アンケート（左：普段利用する商業施設、右：バスで行きたい商業施設）

## 4-1-4 バスの利用頻度と利用者の属性

### (1) 路線バスの利用頻度

○ 普段のバス利用の有無についての問いに対し、「バスを利用する」との回答が36.2% (521人)あり、このうち「月5回以上利用する」との回答は21.8% (112人)であった。

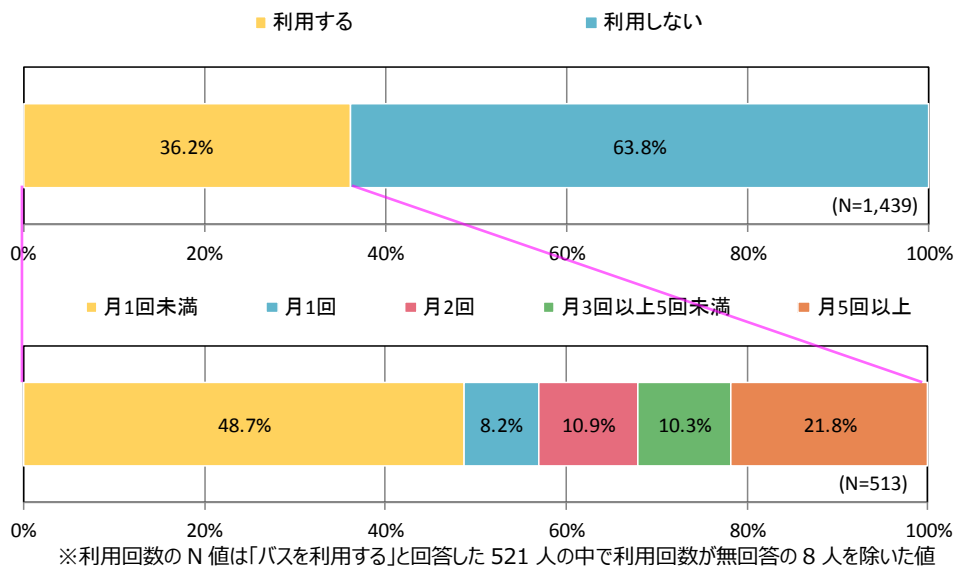


図 37 路線バスの利用の有無、利用回数（全体集計）

### (2) 路線バス利用者の属性

○ 普段から路線バスを利用するとの回答割合は10代が最も高く、40代以降は年齢が高くなるにつれてその割合は高くなる傾向にある。

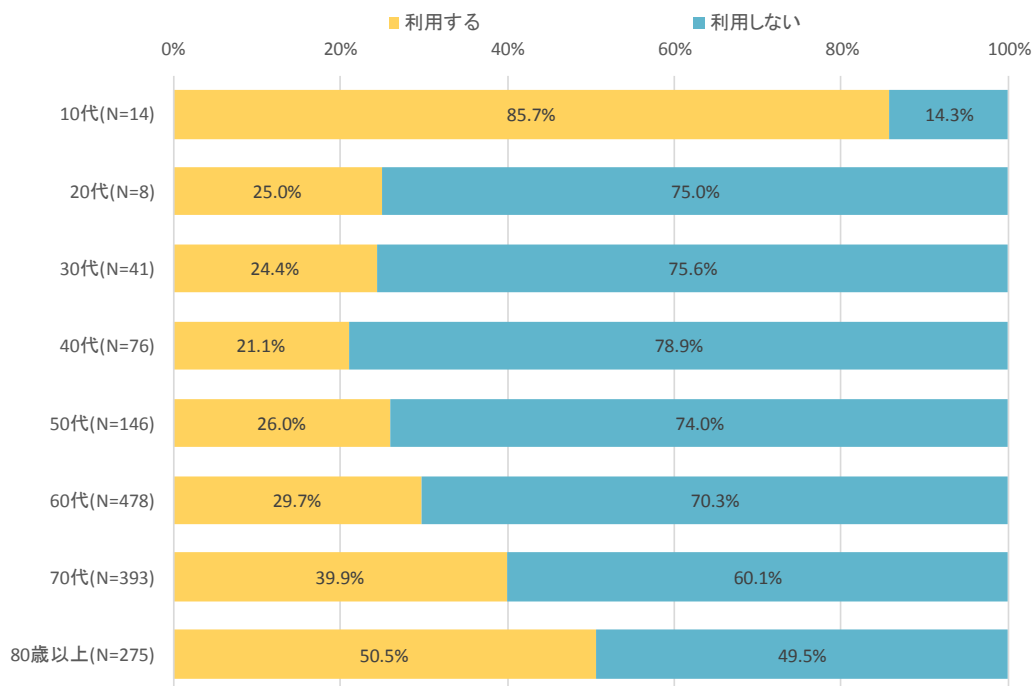


図 38 路線バス利用の有無（年代別）

## 4-1-5 バスについての満足度

- 地域住民アンケートでは「運行本数」「ダイヤ」「最終便の時間」「待合環境」などの項目で、不満が満足を大きく上回っている。これは、自治体別、年代別でもほぼ同じような傾向を示している。
- 公共交通空白地域住民アンケートでは「自宅からバス停までの距離」「運行本数」「ダイヤ」などの項目で、満足度が低い。

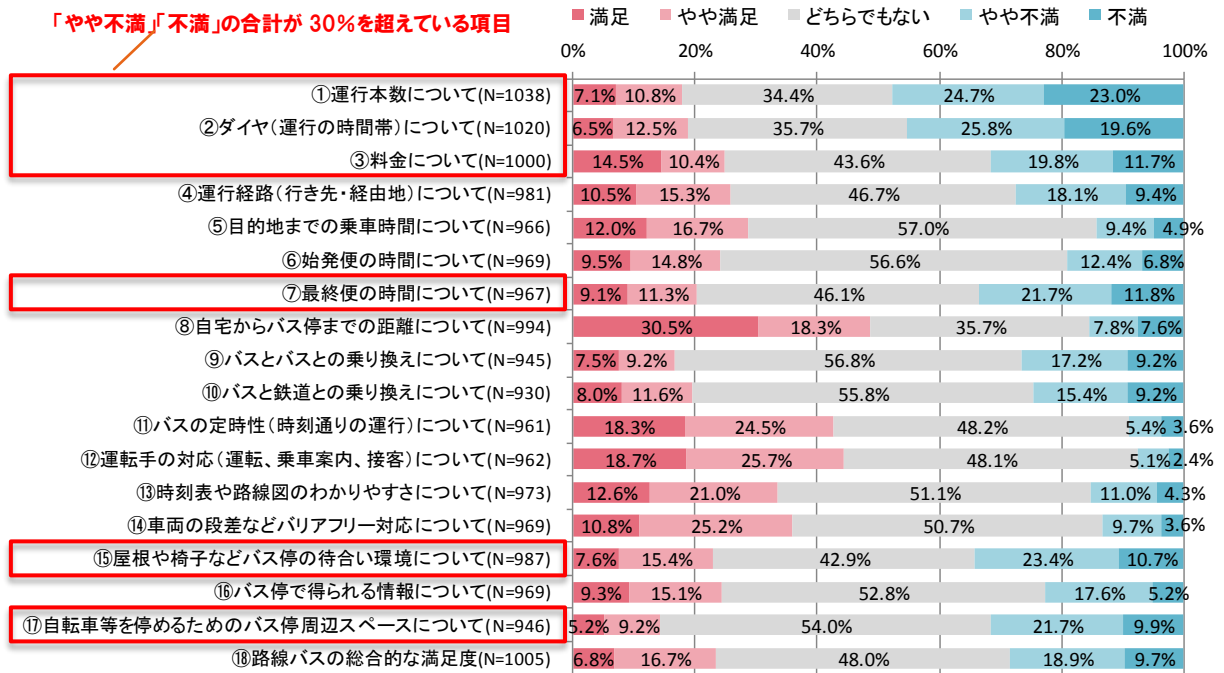


図 39 地域住民アンケート (全体集計)

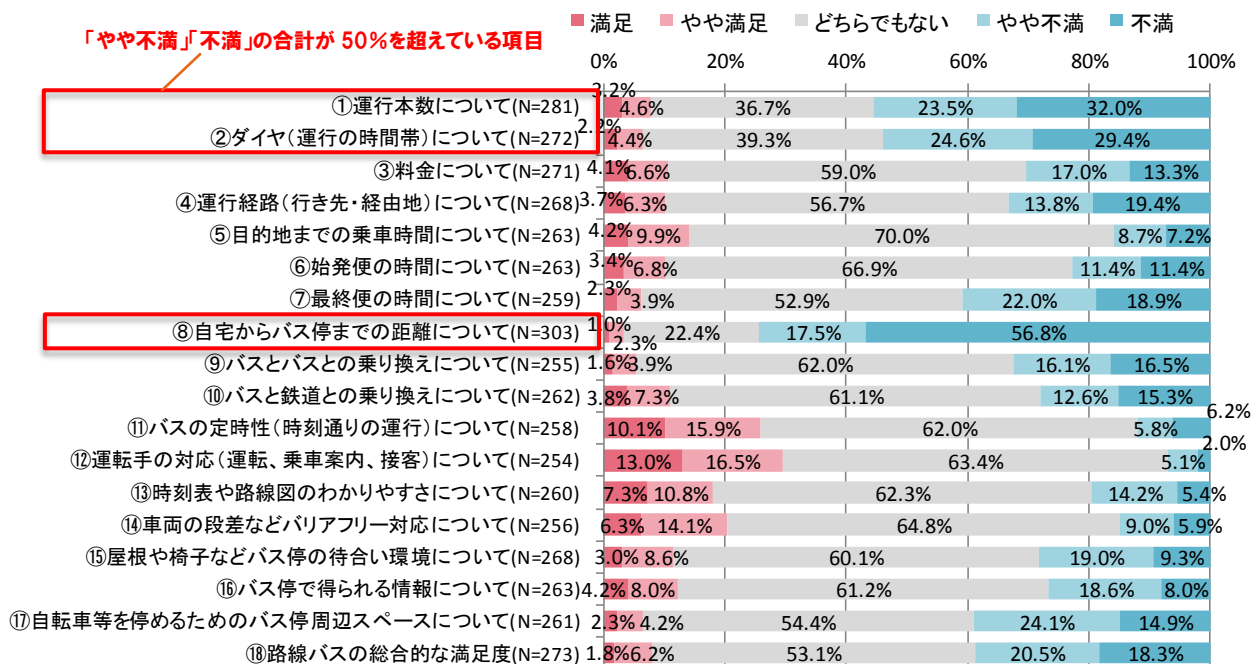


図 40 公共交通空白地域住民アンケート (全体集計)

## 4-1-6 バス事業者の割引制度の認知度（地域住民アンケート）

### (1) 割引制度の認知度

○日ノ丸自動車と日本交通の高齢者を対象とした割引制度を「知っている」と回答した割合は、約1割と低いですが、年代別に見ると年齢層が上がるにつれて認知度は高くなる傾向にある。

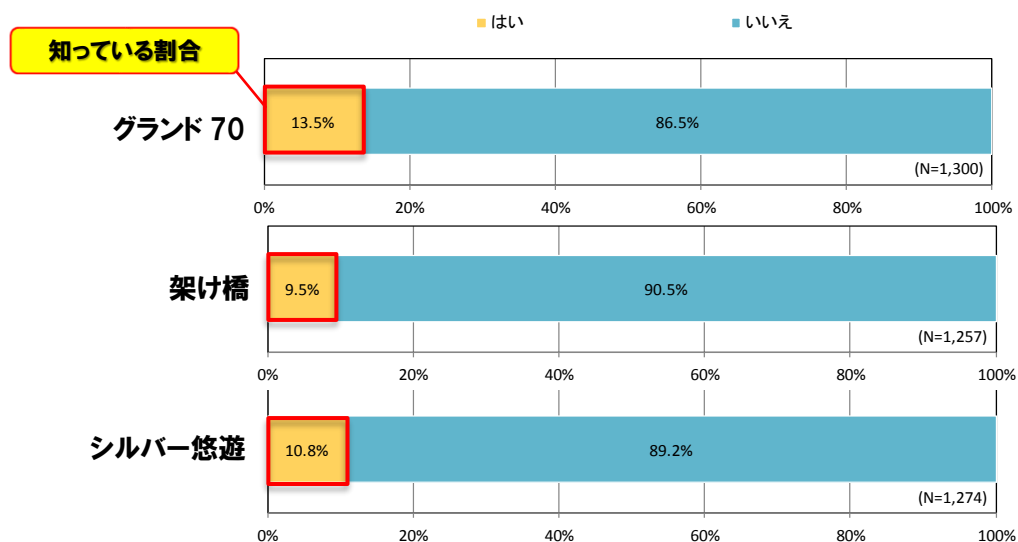


図 41 割引制度の認知度

## 4-1-7 バスのサービス水準と行政負担の考え方

○地域住民アンケートでは「現状並みの行政負担で現状程度のサービス維持をするべき」との回答割合が高く、公共交通空白地域住民アンケートでは「バスの財政負担を減らし、他の移動サービスを充実すべき」との回答割合が最も高かった。

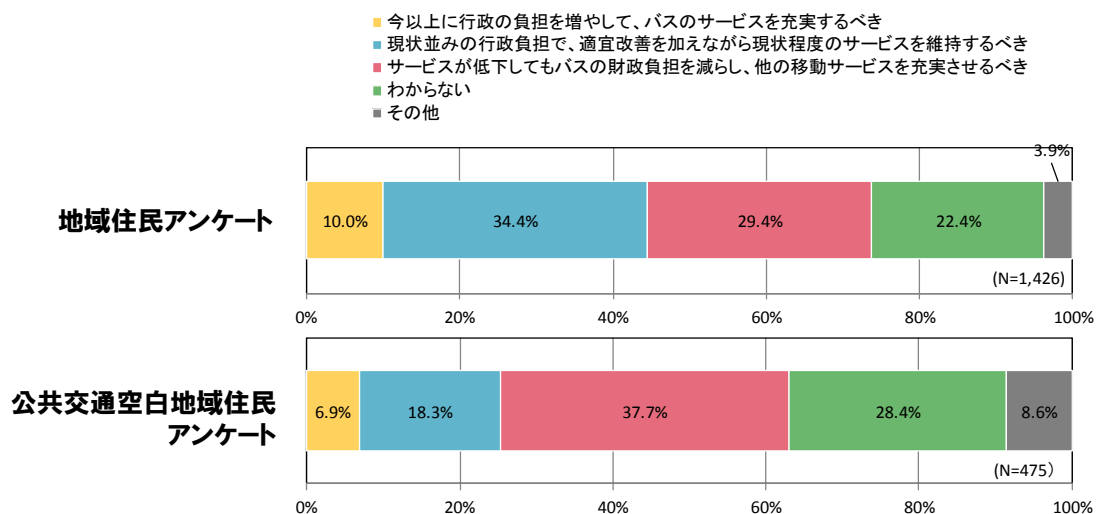


図 42 バスサービス水準と行政負担の考え方



## 4-1-8 「バス路線の再編」と「バス路線の維持」の選択

- 地域住民アンケートでは「安心のためバス路線を維持すべき」との回答割合が「バス路線再編を進めて効率化を図るべき」より若干高く、この傾向は年齢層が上がるにつれて強くなる。
- 公共交通空白地域住民アンケートでは地域住民アンケートとは逆に「バス路線再編を進めて効率化を図るべき」との回答割合が「安心のためバス路線を維持すべき」よりもやや上回っている。

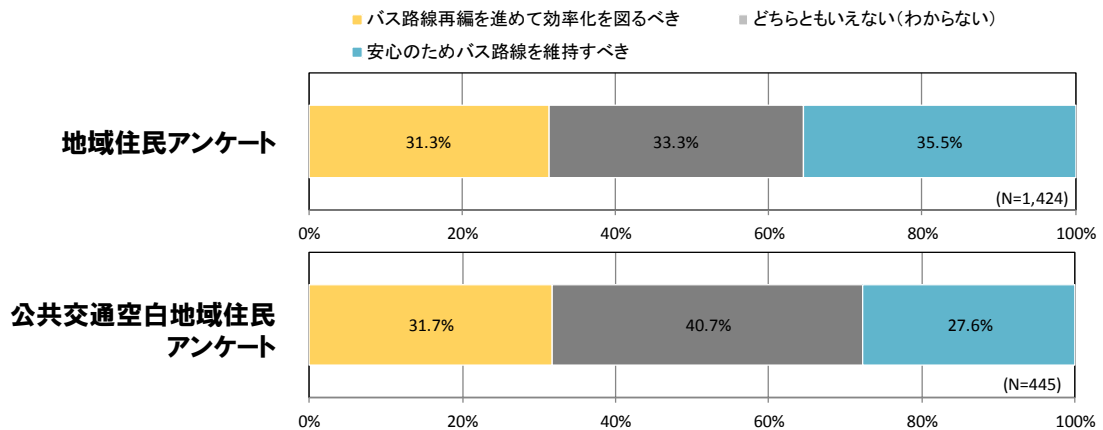


図 43 「バス路線の再編」と「バス路線の維持」の選択

## 4-1-9 今後希望する交通施策

- 地域住民アンケートでは「従来通りの路線バスの維持」が最も高く、次いで「タクシーの運賃が割引になるタクシー助成の充実」が挙げられている。北栄町では「タクシー助成の充実」を挙げる割合が、「路線バスの維持」よりも高く、他の自治体とは異なる傾向にある。
- 公共交通空白地域住民アンケートでは「タクシー助成の充実」の回答割合が5割を超え最も高くなっている。

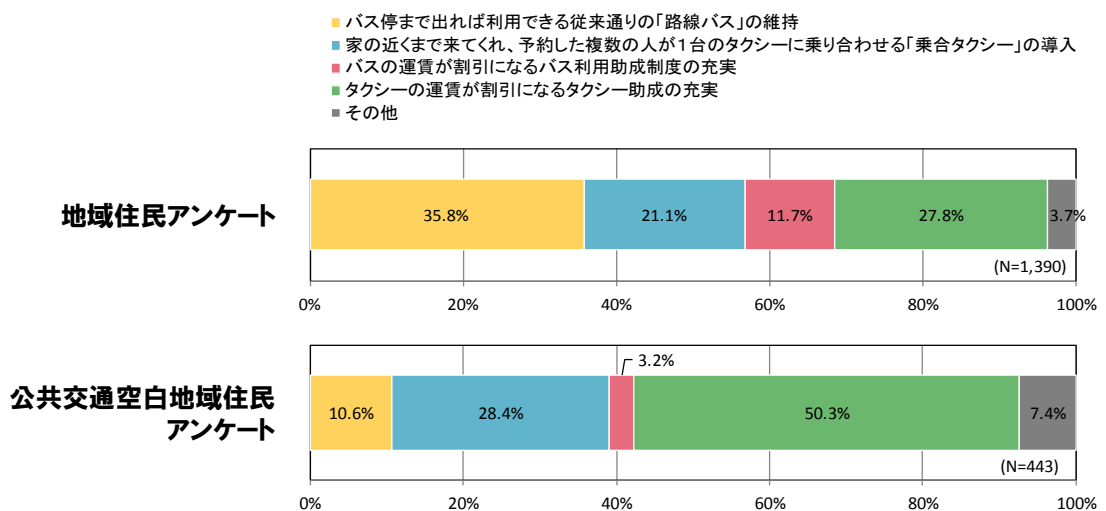


図 44 今後希望する交通施策

## 4-2 高校生の通学ニーズ

### 4-2-1 調査概要

○通学時における公共交通の利用状況やニーズ、課題、保護者による自家用車送迎の実態などを把握するために、本地域内の高校と高校生及びその保護者にアンケート調査を行った。

項目	概要
調査時期	平成29年7月
調査対象者	本地域内の高校に通学する2年生の生徒と保護者
調査方法	各学校を通じて配布・回収
回収結果	配布枚数827枚、回収数648枚、回収率78.4%

### 4-2-2 高校生のバス通学者、JR通学者比較（高校調査）

○通学時の公共交通の利用割合は、路線バスが約1割、JRが約3割であった。

○学校別で見ると、路線バスは「倉吉養護学校」、JRは「鳥取中央育英高等学校」と「琴の浦高等特別支援学校」の割合が高い。

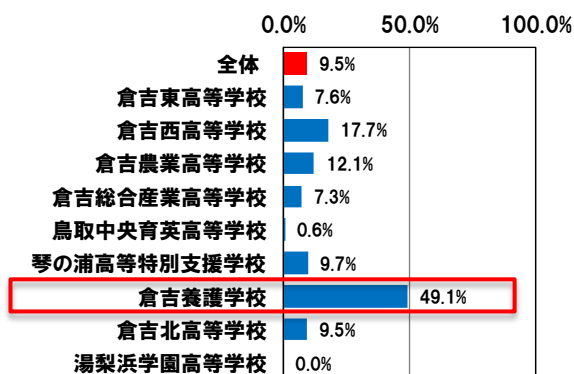


図 45 通学時のバス利用生徒数割合

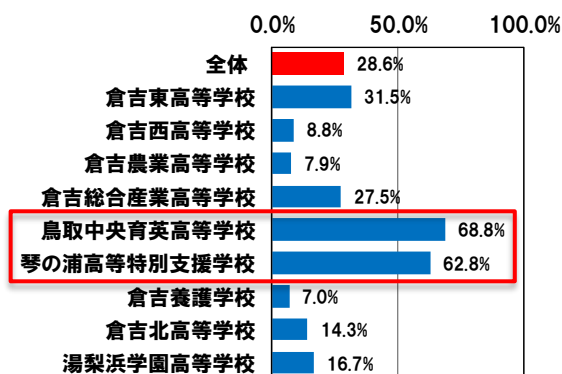


図 46 通学時のJR利用生徒数割合

### 4-2-3 登下校時の移動手段

○登校・下校とも同じ傾向を示しており、「自転車」との回答割合が最も高く、次いで「自家用車で送迎」となっており、日常的に自家用車送迎が行われていることがわかる。

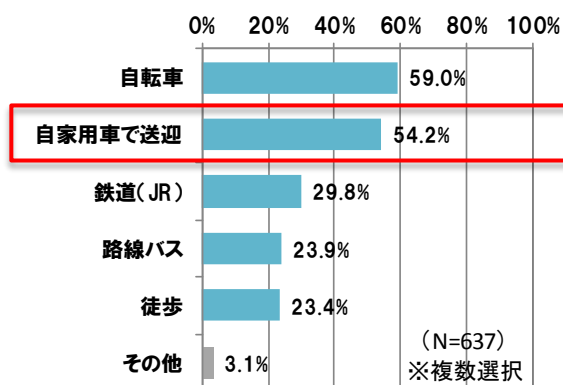


図 47 登校時の移動手段

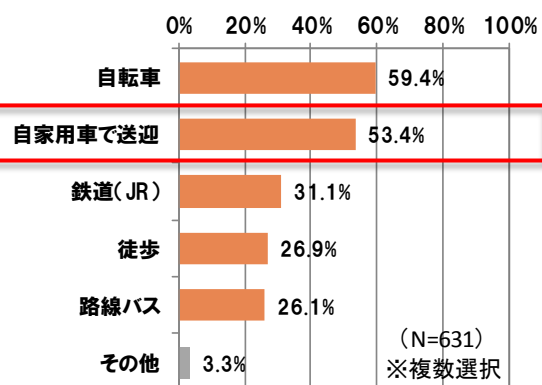


図 48 下校時の移動手段

## 4-2-4 保護者による自家用車送迎の状況

### (1) 自家用車送迎の有無と負担感

- 保護者に自家用車送迎をすることがあるかどうか聞いたところ、「送迎することがある」が8割を超えている。
- 送迎を行う理由としては、「悪天候のため」の回答が最も高いが、「登下校の時間に合う公共交通がない」「自宅や学校の近くに公共交通機関がない」等の理由もあがっている。
- 自家用車送迎を負担に思うか聞いたところ、「とても思う」「まあ思う」の合計が5割を超えており、負担感を感じている保護者は多い。

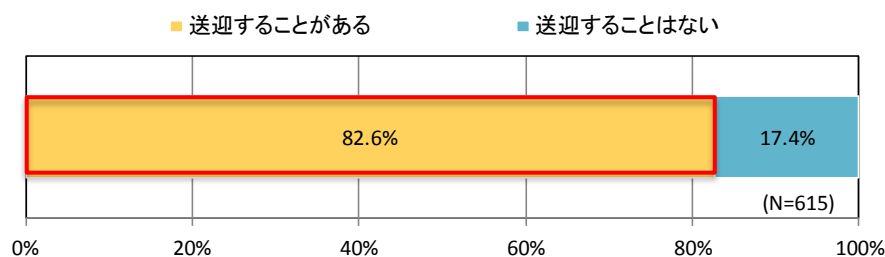


図 49 自家用車送迎の有無

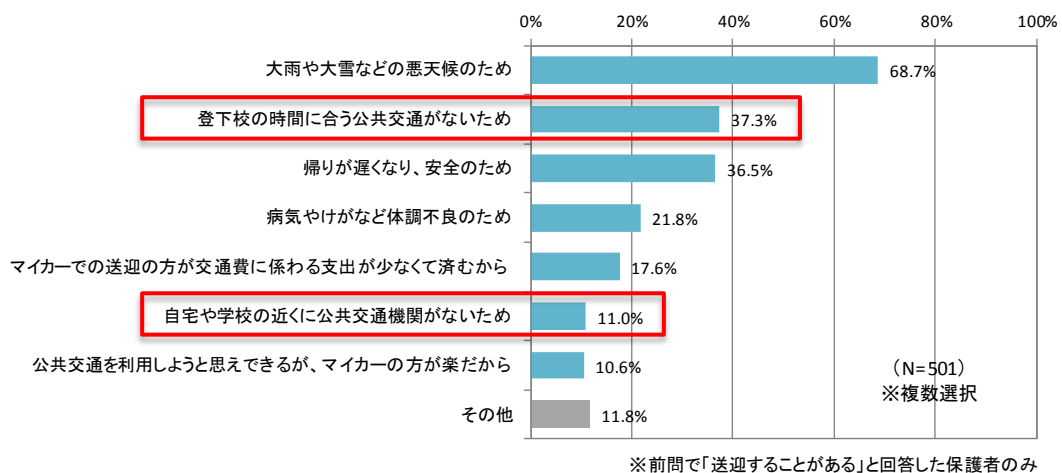


図 50 自家用車送迎をする理由

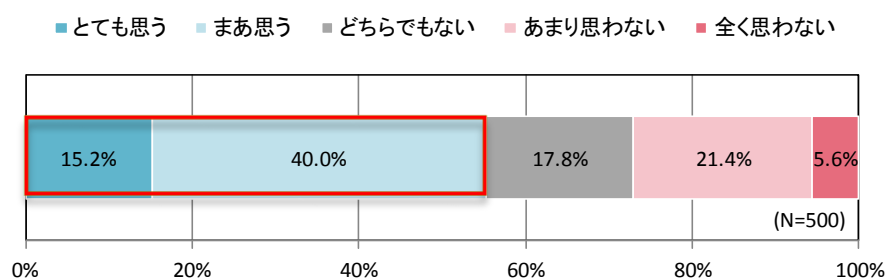
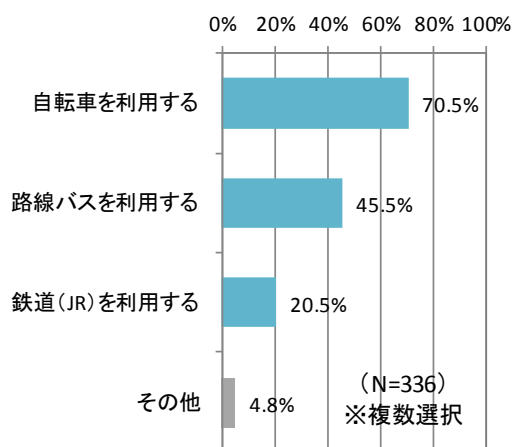


図 51 自家用車送迎に対する負担の感じ方の割合

## (2) 自家用車以外で考えられる通学方法とその可能性

- 自家用車以外の代替交通として、「自転車を利用する」「路線バスを利用する」「鉄道(JR)を利用する」の順に割合が高い。
- 実際に可能かどうかの問に対し、約85%は「現状でもやろうと思えば可能である」と回答している。



※前問にて、通学の交通手段に「自家用車で送迎」を選択した生徒のみ

図 52 自家用車送迎以外の通学方法

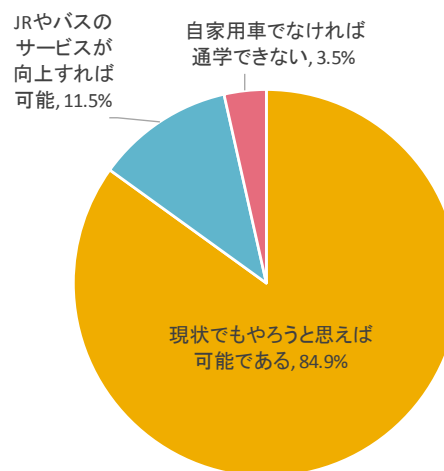


図 53 代替交通による通学の可能性

## 4-2-5 特割定期券

- 日ノ丸自動車では高校生等を対象とした「特割定期券(通常の通学定期の44.4%引き)」を販売している。これらの特割定期券を知っていた割合は21.5%で、これまで利用したことがある割合は8.5%であった。

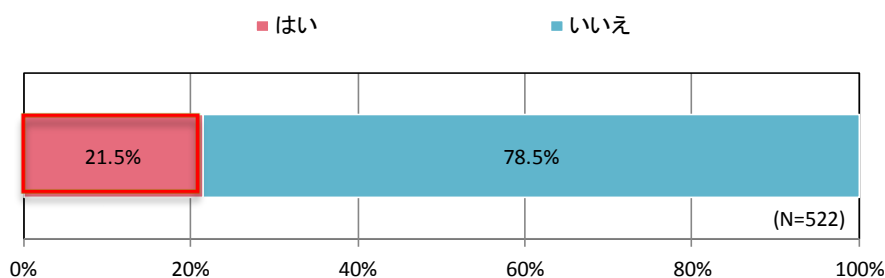


図 54 特割定期券の認知度

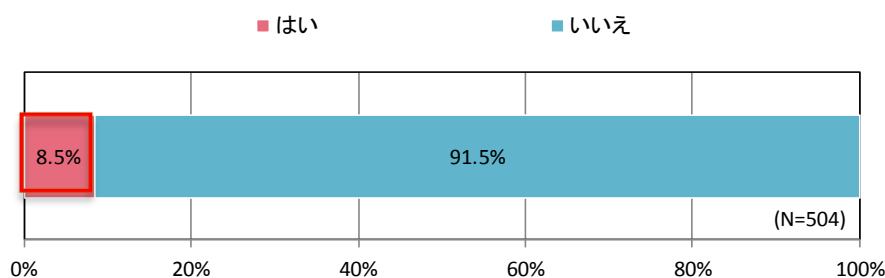


図 55 特割定期券の利用の有無

## 4-3 企業・事業所の移動ニーズ

### 4-3-1 調査概要

○事業所の通勤や業務移動の実態、バス需要の有無を把握するため、企業・事業所アンケートを実施した。

項目	概要
調査対象	本地域にある従業員・職員数50人以上の企業・事業所
調査期間	平成29年9月～10月
調査方法	郵送配布・郵送回収
回収結果	配布枚数87枚、回収枚数56枚、回収率63.2%

### 4-3-2 公共交通を利用した通勤の有無と人数

○通勤は自家用車が中心でJR・バス利用による通勤は少ないが、約半数の企業・事業所で公共交通による通勤者がいる。

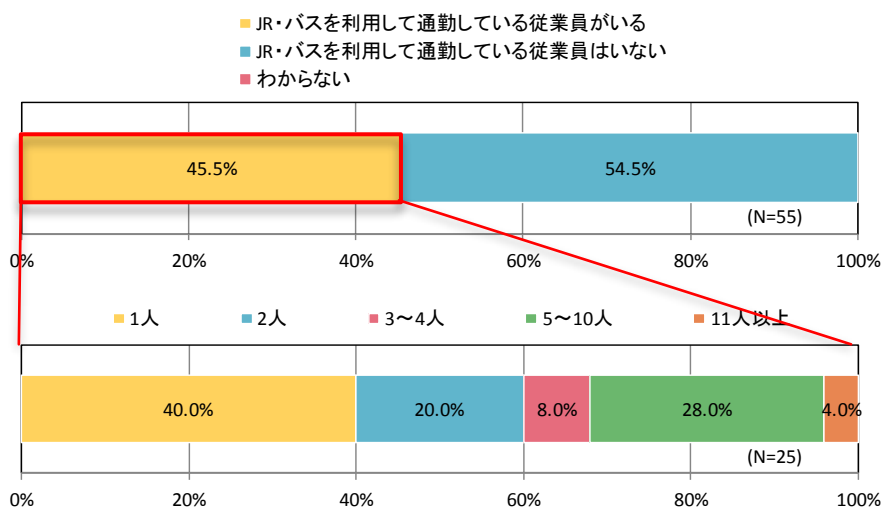


図 56 公共交通を利用した通勤の状況

### 4-3-3 通勤時の路線バスの必要性

○通勤時にバス路線が「必要である」と回答した割合は23.6%、「必要ない」と回答した割合は38.2%であった。

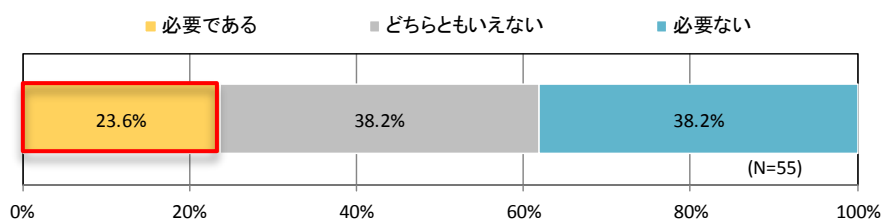


図 57 通勤時のバスの必要性

#### 4-3-4 エコ通勤への取り組み

- 公共交通の利用促進について、「公共交通の利用促進を行っている」「利用促進をしたい」「検討したい」の回答割合を合計すると約2割を占める。
- エコ通勤への取り組みについて、「以前取り組んでいたが現在は行っていない」「これから主体的に取り組みたい」「地域全体で取り組む事業があるなら参加したい」「取り組んでいないがエコ通勤に興味がある」といったエコ通勤を検討している回答が4割以上を占める。

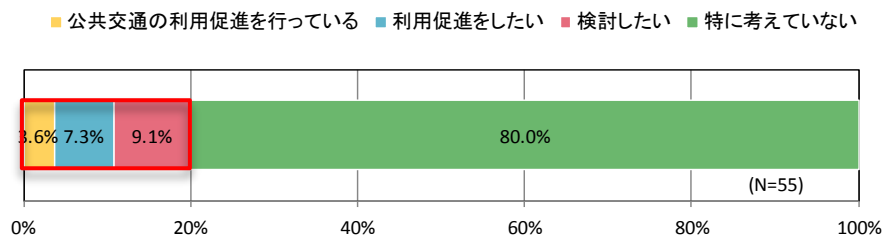


図 58 公共交通の利用促進の取り組みについて

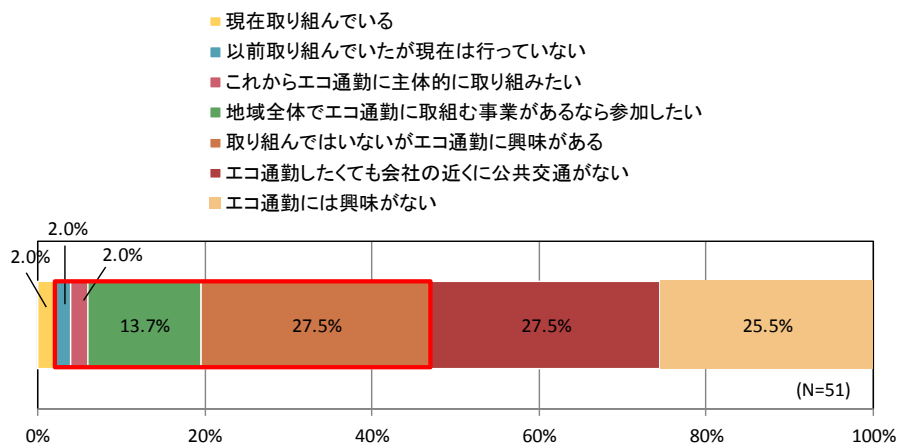


図 59 エコ通勤への取り組みについて

## 4-4 観光、健康・福祉、教育部局へのヒアリング結果

### 4-4-1 調査概要

○各地域における高齢者等の移動実態や公共交通に関する課題、今後の公共交通サービスに対する要望等を把握するため、関係機関にヒアリング調査を実施した。

項目	概要
調査対象	各市町の観光協会、観光・福祉・教育関係の担当者
調査期間	平成29年10月～11月
調査方法	訪問による聞き取り

### 4-4-2 調査結果

○調査の結果、以下のような点が課題として指摘された。

分野	課題
観光	○表示の多言語化、案内誘導看板の充実 ○バス・タクシー乗務員のホスピタリティの向上 ○観光客向け公共交通マップの作成・周遊モデルコースの整備 ○鳥取県西部地域からの観光客の受け入れ体制の整備 (空港や港からのシャトルバス等)
健康・福祉	○移動支援策の対象範囲の拡大検討(前期高齢者、免許非保有者・返納者等) ○福祉、医療、公共交通、交通安全等の部署間の連携強化 ○透析患者への対応(交通空白地域・積雪時の移動)
教育	○スクールバス路線の除雪体制の改善 ○早期下校の帰宅便の確保

## 4-5 高齢者・障がい者の移動の現状と公共交通への要望

### 4-5-1 調査概要

○各地域における高齢者等の移動実態や公共交通に関する課題、今後の公共交通サービスに対する要望等を把握するため、民生委員アンケートを実施した。

項目	概要
調査対象	各地区の民生委員
調査期間	平成29年8月
調査方法	民生委員へアンケート用紙を配布し、郵送により回収
回収結果	配布枚数326枚、回収枚数198枚、回収率60.7%

### 4-5-2 調査結果

○調査の結果、以下のような意見が挙げられた。

日常生活での移動について	
<p>○高齢者の外出は「バスやタクシーで通院・買物をする」傾向が強く、「家族や近所の人の送迎」もある。</p> <p>○現在は車を運転できるが将来運転ができなくなると移動に不安を感じる傾向にある。</p> <p>○バスは便数が少なく待ち時間も長く不便でバス停まで歩くのが大変と感じている。</p>	
公共交通や移動に関する要望・意見	
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バスの乗降口の段差が高い。</li> <li>○シルバーカーを持って乗れず移動に困る。</li> <li>○バス停が遠く歩くのが負担である。</li> <li>○店や病院の近くに停留所がほしい。</li> <li>○バス停の待合環境を整備してほしい。</li> <li>○商業施設や医療機関を巡回するバスがほしい。小型車両での巡回バスがほしい。</li> <li>○病院への直行バスがほしい。</li> <li>○バスの路線や便数を増やしてほしい。</li> <li>○年始(元旦～3日)も10時より前のバスがほしい。</li> <li>○上灘地区の一部の地区はバス路線がないので通院・買物に苦労する。</li> <li>○帰りの待ち時間が長い。</li> <li>○JRとの乗り継ぎ、バスとバスの乗り継ぎを改善してほしい。</li> <li>○運賃が高い。無料のバス利用券があればよい。</li> </ul>
予約型運行	○週に数回でいいので買物に行ける小型車両の予約型運行がほしい。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運賃の負担が大きい。西部や東部のように運賃の割引や補助がほしい。</li> <li>○福祉タクシーを増便してほしい。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○免許返納後も外出できるようにあってほしい。</li> <li>○安く利用できる公共交通を増やすとか、現在ある同様の施策の周知を高齢者にもわかるようにしてほしい。</li> <li>○車イスで移動できる公共交通がほしい。</li> <li>○移動図書館があるといい。</li> <li>○送迎がある病院を一覧化してほしい。</li> </ul>



## 4-6 買物・通院の動向

### 4-6-1 調査概要

○高齢者の通院・買物等における動向や、各施設からの公共交通に関する要望等を把握するため、主要医療機関・商業施設に対してヒアリング調査を実施した。

項目	概要
調査対象	各地の主要な医療機関・商業施設
調査期間	平成29年9～10月
調査方法	事前にヒアリング項目を送付し、訪問により聞き取り(一部ファックス回収)
聞き取り結果	医療機関:13か所、商業施設:16か所

### 4-6-2 調査結果

○ヒアリング調査結果より、以下の傾向がある。

分類	主な傾向
医療機関	<ul style="list-style-type: none"><li>○来院手段は自家用車利用中心でバス・タクシーの割合は低い。</li><li>○8時～11時が最多来店時間帯、平均滞在時間は30分～120分。</li><li>○患者の来院は月曜日や火曜日に多い傾向がある。</li><li>○待合室に時刻表の掲示やタクシーの配車対応をしている病院もある。</li><li>○倉吉市内の医療機関は病院入口の最寄りバス停を通過するバスの増便やルート変更、市内の医療機関や商業施設の循環バスを望むところもある。</li></ul>
商業施設	<ul style="list-style-type: none"><li>○午前は11時～12時、午後は17時～18時が最多来店時間帯、平均滞在時間10分程度。</li><li>○タクシーの手配や待合環境の整備を行っている商業施設がある。</li><li>○買物金額によってタクシーの割引券を配布する商業施設もある。</li></ul>

## 5. 未来に向けた公共交通の方向性

### 5-1 上位・関連計画の整理

○まちづくりの方向性と本計画との整合を図るため、上位・関連計画を以下のように整理した。

#### 5-1-1 鳥取県

##### (1)鳥取県元気づくり総合戦略 ～響かせよう トットリズム～

項目	内容	
策定主体	鳥取県	
策定年月・戦略期間	平成27年10月策定(平成28年6月第1次改訂、平成29年7月第2次改訂) 戦略期間:平成27年度～平成31年度	
基本姿勢	人口減少に歯止めをかける・人口減でも持続的で活力ある地域をつくる	
基本方針	「住んで、訪れてよかったと誇れる鳥取県」	
	基本目標	事業内容
豊かな自然でのびのび 鳥取らしく生きる ～鳥取+ism～	観光	○多様な観光資源を活かした戦略的観光立県 ○外国人が憧れる鳥取 ○広域連携による観光誘客の推進
	農林水産業	○将来を担う若き担い手の活躍 ○農林水産業の活力増進 ○豊かな食と技術が集積した「とっとりフードバレー」の形成
	エコスタイル	○豊かな森や里山資源の活用 ○次世代エネルギーの推進
人々の絆が結ばれた 鳥取のまちに住む ～鳥取+住む～	出会い・子育て	○若者の出会い、結婚の希望を叶える ○安心の出産・子育てを応援する ○地域で子育て世代を支える
	人財とっとり	○未来を拓く人づくり ○地域を支える人財の育成 ○グローバルな高度人財の育成 ○「顔の見えるネットワーク」を活かした地域づくり ○女性・高齢者・障がい者など多様な主体が輝く地域づくり
	支え愛	○鳥取ならではの「防災文化づくり」 ○人と人の絆を力に安全と安心をつくる ○中山間地域の安心と元気をつくる
幸せを感じながら 鳥取の時を楽しむ ～鳥取+rhythm～	移住・定住	○「移り住みたい」鳥取県 ○「住み続けたい」「帰りたい」鳥取県
	働く場	○鳥取県産業の特徴を活かした正規雇用の場の拡大 ○非正規から正規雇用への転換による雇用の質の改善 ○戦略的な産業人材の育成・確保 ○医療機器産業など新たな成長産業の創出と伝統産業の育成 ○国内外への商圏拡大に向けた支援 ○自らの能力が発揮できる雇用の実現
	まちづくり	○暮らしやすく、元気になるまちづくり ○快適な通信環境で便利・安心な暮らし ○アート・文化による地域づくり
公共交通に 関する記述	○中山間地域や医師不在地域における巡回診療や通院のための交通サービスを含む医療提供体制の 存続 ○循環型バス、デマンド型バス(予約型乗合バス)、乗合タクシーの導入など地域ニーズに則した多様な交 通サービスの展開	

## (2) ようこそようこそ鳥取県運動取組指針

項目	内容	
策定趣旨	ようこそようこそ鳥取県観光振興条例第9条に基づき、観光の振興を図り、活力に満ちた地域社会を形成していく取組を県民運動として推進していくため策定	
基本目標	「観光振興を通じた、活力ある地域社会の形成」 ○近隣空港への定期航空便を活用した誘客に積極的に取り組む。東南アジアも視野に入れる。	
計画期間	平成27年度～平成30年度	
メインターゲットの設定	国内誘客	○近畿地方・中国地方を最大のマーケットとし、リピーターにも訴求できる誘客プロモーションを行う。 ○中部地方、九州地方は車での移動を想定し、周遊観光ルートの提案により、広域観光と滞在時間の延長を促す。 ○首都圏には「鳥取砂丘」といったわかりやすいイメージ発信を継続して行い、認知度向上を促す。20～34歳女性、50～79歳女性をメインターゲットとしプロモーションを展開する。
	海外誘客	○県の強みである国際定期航路「米子ソウル便」「環日本海定期貨客船」のほか、県内空港、港湾へのチャーター便就航、クルーズ客船寄港による県へのダイレクトの誘客を図るとともに、羽田空港・関西国際空港等の近隣空港への定期航空便を活用し、韓国、台湾、中国、香港の4つを重点市場として特に誘客を促進する。 ○環日本海定期貨客船でつながるロシア、経済発展著しい東南アジアも視野に入れ、市場ごとに戦略を立てて積極的な誘客に取り組む。
数値目標	鳥取県の誘客力、滞在力・周遊力、おもてなし力をさらに高めていくため、 1. 鳥取県を認知し、より多くの観光客に訪れてもらう 2. 鳥取県により長く滞在してもらい、いたるところにある「良いもの」に触れてもらう 3. 鳥取県ならではの心のこもったおもてなしでお迎えすることで鳥取県ファンの拡大と再来訪をめざす。  【指標】観光客満足度の割合、再来訪意向の割合、観光消費額、観光入込客数、宿泊者数、外国人宿泊者数	
推進体制	ようこそようこそ鳥取県運動推進協議会 ■構成：ようこそようこそ鳥取県運動の趣旨に賛同する個人、団体（観光事業者、観光関係団体、市町村等） ■事務局：鳥取県文化観光スポーツ局観光戦略課 ■役割等：ようこそようこそ鳥取県運動取組指針に定める事業推進 本県の観光の状況・課題及び取組方向の確認 その他本県の観光振興のために必要な取組	

## (3) 鳥取県将来ビジョン

項目	内容
基本目標	みんなで創ろう「活力 あんしん 鳥取県」～心豊かな充実生活をめざして～ (平成20年12月策定、平成26年10月追補)
公共交通に関する内容	
観光客増加を目的とした取組	○若桜鉄道の観光資源としての価値を活用した企画の実施 ○空港・鉄道・高速道路のネットワークを活用し、近隣県と連携した周遊ルートやテーマに沿った県内の観光施設を巡る周遊ルートの造成 ○鉄道の利便性向上、鳥取自動車道開通に関する行政のキャンペーン活動や鉄道の増便などの関係機関間の連携 ○海外観光客の増加を目指した空港の国際便の利便性向上
住民の生活に沿った取組	○生活交通の確保、医療・福祉のサービス充実による不安の解消 ○国内外の航空便の更なる利便性向上 ○過疎地域の実情・ニーズに合った生活交通体系の確保 ○鉄道の増便・乗継改善・高速化等による利便性向上、フリーゲージトレインの動向を見守りながら関係県と連携し導入の検討を行う ○できる限り自家用車に頼らず暮らせるコンパクトなまちづくりを推進 ○中心市街地の活性化、中山間地域からのアクセス改善
自然・環境に配慮した取組	○公共交通の利用促進、環境に配慮したエコドライブの推進定着をめざす

## 5-1-2 鳥取県中部地域

### (1)第2次鳥取県中部定住自立圏共生ビジョン(平成27年3月策定)

計画名	基本方針	公共交通に関する内容
第2次鳥取県中部定住自立圏共生ビジョン (平成27年3月策定、平成29年3月最終修正)  鳥取県・倉吉市	《将来像》 発信！とっとり中部 ～絆と自立、癒しと活力を育む地域～  《地域づくりの基本方針》 ①美しい自然環境、多彩な地域資源を活かした地域づくり ②安全・安心が確保された住み良い地域づくり ③活力・元気を創出する魅力ある地域づくり ④人・モノ・情報の流れを促し、結びつきを強める地域づくり ⑤地域づくりを担う人を育成する地域づくり	公共交通に係る効率的な運行体系の確立 ○地域内路線バスの運行体系の見直し

### (2)鳥取中部広域観光ビジョン(平成26年2月)

計画名	基本方針	公共交通に関する内容
鳥取中部広域観光ビジョン (平成26年2月策定)  鳥取中部ふるさと広域連合	《将来像》 中部観光の基本コンセプト “「癒し」をテーマとした地域魅力の結びつき”  《重点施策》 ①鳥取県中部のブランドづくり ②おもてなしの基盤づくり ③戦略的な情報発信の展開 ④国際観光の推進 ⑤観光ビジョンを推進するしくみ	交通・施設等の環境整備 ○観光施設間や地域を結ぶアクセスの充実を図る必要がある ○観光客が利用しやすく、わかりやすい交通案内や施設案内など、道路標識、案内板、説明版の整備を図る必要がある。

## 5-1-3 各自治体

### (1)総合計画

計画名	公共交通に関する内容
<b>【倉吉市】</b> 第11次倉吉市総合計画 (後期基本計画)(平成28年3月策定)	○交通の利便性の向上 ○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 ○便利で快適なバス利用環境の向上 ○利用促進策の推進と地域で守る体制づくり
<b>【三朝町】</b> 第10次三朝町総合計画 (後期基本計画)(平成28年3月策定)	○国道、県道の整備促進 ○バス路線の維持、利用促進 ○公共交通システムの確立
<b>【湯梨浜町】</b> 第3次湯梨浜町総合計画 (平成28年3月策定)	○公共交通の整備及び支援 ○鉄道の利用促進
<b>【琴浦町】</b> ことらまちづくりビジョン ～第2次琴浦総合戦略～ (平成29年3月策定)	○安心な生活の確保
<b>【北栄町】</b> 北栄町まちづくりビジョン (平成23年1月策定/平成27年9月改訂)	○地域としての魅力度アップ ○公共交通の整備

## (2)総合戦略

自治体名	基本目標等	公共交通に関連する事業
倉吉市 (平成27年10月策定/ 平成28年8月改訂)	(基本目標) ①人を大事にし、志を育てる ②仕事をつくり、人を呼び、また仕事を呼ぶ ③地域を守り、地域の資源を活力に変える	○中山間地域の移動手段を確保する予約型乗合タクシー運行事業 ○20時以降に倉吉駅～西倉吉間を運行する夜間時間帯バス運行事業
三朝町 (平成27年10月策定/ 平成28年8月、平成29年8月改訂)	(基本目標) ①粹な教育で時代を担うみかさっ子が育つまち ②縁に結ばれ切れ目なくみかさっ子を育むまち ③みかさのなりわい振興と創出に取り組むまち ④人が行き交いみかさ人が暮らし続けたいまち ⑤暮らしやすさと安心感のあるあったかいまち	○高齢者交通費助成事業 ○公共交通対策事業
湯梨浜町 (平成27年10月策定/ 平成28年5月改訂)	(基本目標) ①活気ある元気なまち (地域経済の持続的発展のための「しごと」を創る) ②安心して暮らせるまち (少子化対策や支え合うひとづくりの推進による「ひと」を増やす) ③町民みんなが創るまち (地域の持続的発展のための活力維持による「まち」を創る)	※計画の中で公共交通に関しては特に記載されていない。
琴浦町 (平成27年9月策定)	(基本テーマ) ①コトウラで育む～地域の宝である子どもを産み育てやすいまちづくり～ ②コトウラで創る～安定した就労環境の整備と魅力あるしごとづくり～ ③コトウラで輝く～ふるさとの魅力を誇り、生き生きと輝くひとづくり～ ④コトウラで根づく～だれもが健康で心豊かに暮らせるまちづくり～	○公共交通ネットワークの整備
北栄町 (平成27年8月策定/ 平成28年6月、平成29年9月改訂)	(基本目標) ①農業の振興 ②働きやすいまちづくりの推進 ③観光の振興 ④移住定住の促進 ⑤子どもを産み育てやすいまちづくりの推進 ⑥未来をつくる教育の推進 ⑦環境にやさしいまちづくりの推進	※計画の中で公共交通に関しては特に記載されていない。

## (3)その他の上位・関連計画

自治体名	計画名	公共交通に関する内容
倉吉市	都市計画マスタープラン (平成20年度策定/平成29年度改訂)	【河北地域】 ○倉吉駅周辺での交通拠点整備の推進 ○コンパクトな交通拠点のまちづくり
三朝町	三朝町過疎地域自立促進計画 (平成22年3月策定/平成28年3月変更/平成29年9月変更)	○遠距離通学費補助事業 ○外出支援サービス事業 ○高齢者交通費助成事業 ○集落活性化補助

## 5-1-4 鳥取県中部地域公共交通総合連携計画

### (1)第1期計画の概要

○平成23年3月策定の『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の概要は、以下のとおりである。

表 12 『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の概要

項目	内容	
策定主体	倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町	
計画対象地域	倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町の1市4町	
策定年月	平成23年3月	
計画期間	平成23年度～平成27年度(5年間)	
基本方針	5つのまちの暮らしをつなぐ、持続可能な快適交通ネットワークの構築	
活性化・再生の目標	事業内容	
目標1 幹線と支線の役割分担を明確にした効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり	幹線の設定	○JRとバスダイヤの接続の検証及びバスダイヤの改善 ○幹線と支線における運行形態の検討
	倉吉市中心部のバス運行	○市内循環バス運行及びその他の路線との接続の検証
	地域内移動の充実	○地域状況に応じた効率的で利便性の高い運行サービスの提供 ○過疎地有償運送、乗合タクシー等の安定的な運行 ○琴浦町営バスの効率的で安定的な運行 ○病院からの帰宅便の充実 ○需要に応じた運行ルートの改善 ○路線バスの観光利用の促進 ○バス等が利用しづらく、移動が制約される交通弱者への対応
目標2 便利で快適なバス利用環境の向上	待合環境の整備	○結節点整備の検討 ○既存バス停の点検及び整備の検討
	情報提供の充実	○バスブック(バスマップ)の作成検討
	ICカードの導入	○ICカード導入検討
	料金負担の抑制	○上限運賃額の引き下げ、乗換え割引制度等の検討 ○各種補助制度の拡充検討 ○バス事業者による割引制度の周知
目標3 利用促進策の推進と地域で守る体制づくり	公共交通の観光利用の促進	○観光客にわかりやすい表示板、ポスターの設置検討 ○表示の多言語化の検討 ○観光客用バス・パンフレットの作成検討 ○観光タクシーの充実等の検討
	利用促進と地域で守る体制づくり	○高校生を対象としたコミュニケーションアンケートの実施検討 ○利用促進を図るための情報発信・広報活動の検討 ○エコ通勤の促進に向けた取り組みの検討 ○住民との協働による、バス路線の再編に伴う運行計画づくりの推進 ○地域主体による自主的な取り組み、NPOへの支援


### (2)目標に対する実績及び評価

○『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)』における目標に対する実績及び評価を以下のように整理しており、これを受けて「利便性・採算性に配慮した効率的な公共交通を構築する必要がある」としている。

○交通結節点を設け「幹線」と「支線」を明確に分離する効率的な公共交通ネットワークが形成できなかった理由としては、乗り換えによる利便性低下への懸念や、バス乗務員の交番の減少化が困難で実質的な経費削減効果に結びつきにくいといったことが挙げられる。



表 13 第1期『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の実績・評価

目標	評価指標
<p><b>目標1:</b> 幹線と支線の役割分担を明確にした効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり</p>	<p>○バス利用が困難な集落数 バス停から400m以上離れた集落数 ・現在:192集落(平成22年) ・目標:5年間で80%低減化 ・実績:167集落(平成26年) ・評価:平成26年時点で13%の低減であり、80%低減化を満たしていない</p> <p>○地域内バス利用者数(4条路線) ・現在:1,267,552人(平成21年) ・目標:現在の水準を維持 ・実績:941,946人(平成26年) ・評価:平成26年時点で平成21年時点の74.3%であり、平成21年時点の水準維持はできていない。</p>
<p><b>目標2:</b> 便利で快適なバス利用環境の向上</p>	<p>○バス停上屋点検箇所数 ・目標:5年間で地域すべての上屋を点検 ・実績:平成23年実施済み(地域106件) ・評価:地域の全ての上屋を点検しており、バス利用環境向上を図ることができた。</p>
<p><b>目標3:</b> 利用促進策の推進と地域で守る体制づくり</p>	<p>○利用促進広報回数 ・目標:各市町広報回数2回/年 ・実績:倉吉市2回/年 三朝町2回/年 湯梨浜町2回/年 琴浦町2回/年 北栄町3回/年 ・評価:全自治体において、年2回以上広報を実施しており、利用促進を図った。</p>
<p><b>効率的な公共交通ネットワークが形成できていない。</b></p>  <p><b>利便性・採算性に配慮した効率的な公共交通を構築する必要がある。</b></p>	

### (3)第2期計画の概要

- 『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の計画期間が切れる平成27年度には、第1期計画をベースに第2期計画を策定した。
- 第2期計画では、現状のバス路線の構造を大幅に転換することが容易でないことから、JR山陰本線及び広域移動の骨格を形成する「バス国庫補助対象路線」を「幹線」とし、日常的な移動を担うその他の交通を「支線」とすることとして、「幹線」と「支線」の意味合いを第1期計画から変更した。
- 基本方針はそのまま継承し、「地域公共交通の活性化・再生の目標」を以下の3点としているが、目標1を「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」とし、既存バスネットワークの利便性や採算性を重視することとした。

表 14 『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』第2期計画の改訂点

項目	内容	
策定主体	倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町	
計画対象地域	倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町の1市4町	
策定年月	平成28年3月	
計画期間	平成28年度～平成32年度(5年間)	
基本方針	5つのまちの暮らしをつなぐ、持続可能な快適交通ネットワークの構築	
活性化・再生の目標		
	第1期計画	第2期計画
<b>目標1</b> <b>幹線と支線の役割分担を明確にした効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり</b>  広域移動の骨格となる幹線と支線の2層構造の公共交通ネットワークを形成し、広域移動はJR、幹線バス等が担い、地域の生活交通となる支線は小型バス、乗合タクシー等により、地域状況に応じた運行サービスの適正化を図ることにより、利便性が高く効率的で持続可能な公共交通を構築します。	<b>目標1</b> <b>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</b>  広域移動の骨格となる幹線と支線の2層構造の公共交通ネットワークを形成し、広域移動はJR、幹線バスとする国庫補助路線等が担うこととして、JRとバスダイヤの乗り継ぎの改善等により幹線バスのサービスの向上を図ります。地域の生活交通となる支線は、小型バス、乗合タクシー等により、地域の利用状況に応じた運行サービスへと適正化を図ることにより、利便性が高く効率的で持続可能な公共交通を構築します。	
<b>目標2</b> <b>便利で快適なバス利用環境の向上</b>  各地域からの通勤、通学、通院、買物等の日常生活に不便を感じないように交通結節点の整備や、公共交通情報の提供、利用金体系や各種補助制度の充実を目指します。これにより、高齢者や移動に不便を感じている住民の利便性を向上させ外出機会を拡大して、健康で安心して暮らせる地域づくりを進めます。	<b>目標2</b> <b>便利で快適なバス利用環境の向上</b>  各地域からの通勤、通学、通院、買物等の日常生活に不便を感じないようにバス停の点検整備や、公共交通情報の提供等の充実を目指します。これにより、高齢者や移動に不便を感じている住民の利便性を向上させ外出機会を拡大して、健康で安心して暮らせる地域づくりを進めます。	
<b>目標3</b> <b>利用促進策の推進と地域で守る体制づくり</b>  住民の日常生活での利用だけでなく、観光による公共交通利用を促進すると共に、意識啓発活動の推進や住民・企業・交通事業者・行政の協働による地域交通の計画づくり(意見交換)を実施し、地域で公共交通を守る体制づくりを進めます。	<b>目標3</b> <b>利用促進策の推進と地域で守る体制づくり</b>  住民の日常生活での利用だけでなく、観光による公共交通利用を促進すると共に、意識啓発活動の推進や住民・企業・交通事業者・行政の協働による地域交通の計画づくり(意見交換)を実施し、地域で公共交通を守る体制づくりを進めます。	

#### (4)計画の進捗及び評価と今後の方向性

- 路線の再編としては、倉吉市の北谷・高城地区への予約型乗合タクシーの導入及びそれに伴う定時定路線バスのダイヤ削減や、琴浦町営バス「上中村線」の予約型乗合タクシー運行への切り替え等により効率化が図られたほか、橋津線の湯梨浜町内ルートの変更による公共交通空白地域への対応を行った。交通空白地域に対しては、タクシー助成制度の導入などでも対応している。
- 平成23年には既存バス停の点検を実施し、その後必要に応じて整備も進め、利用促進策としては観光客向けの割引バスの発行やバスマップの配布なども行っている。
- 総合連携計画で示した施策は現状においても重要なポイントとなっており、基本的に今後も継続して取り組んでいく。

表 15 総合連携計画の総括と今後の方向性

項目	内容
計画の区域	○計画の対象地域(区域)は同等とする。
計画期間	○総合連携計画の第2期計画を発展的に解消し、網形成計画として整理する。
将来像	○まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保が求められる網形成計画では、総合戦略の重要課題である定住化に寄与する公共交通ネットワークであることをより強く打ち出す。
連携計画の総括と今後の方向性	
目標1/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	<p><b>幹線の設定</b></p> <p><b>【幹線と支線の定義】</b> ○第1期計画で示したような“昼間の時間帯について「広域移動を担う幹線」と「地域内交通を担う支線」とを結節点で結ぶ2層構造”にすることが困難であったため、第2期計画では広域移動を担う国庫補助路線を「幹線」、それ以外の路線を「支線」として、JRとバス、バス相互の接続の改善を図ることとした。網形成計画ではこの「幹線」と「支線」の定義を踏襲する。</p> <p><b>【接続の改善】</b> ○ダイヤ改正時にその都度改善を図ってきたが、網形成計画でも乗換抵抗の低減化に引き続き取り組む。</p>
	<p><b>倉吉中心部のバス運行</b></p> <p>○倉吉未来中心や厚生病院等が位置する中心市街地での循環線の実証運行は行わなかったが、網形成計画では既存バス路線のルート変更によりアクセス利便性の改善と路線重複の低減化を検討する。</p>
	<p><b>【支線における運行形態の検討】【倉吉市・三朝町】</b> ○北谷地区・高城地区に予約型乗合タクシーを導入し、バス利用が困難な地域への対応を行うとともに、バスダイヤを削減し効率化を図った。網形成計画においてもタクシーの活用等による効率的な運行形態の導入に引き続き取り組んでいく。</p> <p><b>【フリー乗降区間の設定、拡大の検討】【倉吉市・三朝町】</b> ○状況に応じ、フリー乗降区間の拡大を行った。</p> <p><b>【病院からの帰宅便の充実】【倉吉市・三朝町・琴浦町】</b> ○病院と商業施設間の移動の改善については引き続き取り組んでいく。</p> <p><b>【バス利用が困難な地域への対応】【1市4町共通】</b> ○倉吉市では北谷地区・高城地区への予約型乗合タクシーの導入、琴浦町では町営バスが運行していない集落へのバス路線の延伸やタクシー助成の導入等を行っている。また、高齢者や免許自主返納者に対し、北栄町や湯梨浜町でもタクシー助成制度を導入している。但し、公共交通空白地域はまだ残っていることから、網形成計画でも引き続き対応していく。</p> <p><b>【公共交通空白地域有償運送(旧過疎地有償運送事業)への支援の継続】【倉吉市】</b> ○高城地区の公共交通空白地域有償運送への支援を行ってきており、今後も継続していく。</p> <p><b>【倉吉市北部の商業施設へのバス運行の検討】【倉吉市】</b> ○倉吉駅～河北地域周辺を運行する循環バスの実証運行を行ったが、利用者数と経費のバランスから本格運行には至らなかった。但し、河北地域へのバス路線乗り入れのニーズは依然みられることから、網形成計画では既存広域バス路線の一部ダイヤのルート変更により対応する。</p> <p><b>【橋津線の運行経路見直し検討・需要に応じた運行ルート改善の検討】【湯梨浜町】</b> ○橋津線の運行ルートの一部変更し、今まで利用しにくかった橋津地区の住民がバスを利用しやすくなった。</p> <p><b>【観光客のバス利便性の確保】【三朝町・湯梨浜町】</b> ○「2デーパス」「乗り放題手形」等により、観光客のバス移動費用の低減化を図った。網形成計画でも引き続き取り組んでいく。</p> <p><b>【地域内の実情に合ったバス運行形態の検討】【湯梨浜町・北栄町】</b> ○湯梨浜町・北栄町内にある公共交通空白地域への対応を検討した結果、バス運行ではなくタクシー助成等で対応することとしたが、網形成計画でも引き続き検討していく。</p> <p><b>【赤碓駅～浦安駅間の運行形態、便数の検討】【琴浦町】</b> ○幹線の考え方の変更に伴い事業から外した。</p> <p><b>【琴浦町営バスの効率化検討】【琴浦町】</b> ○琴浦町営バスのうち、利用の少ない「上中村線」を予約型乗合タクシーに変更し、需要に見合った運行形態として効率化を図った。</p> <p><b>【乗合タクシーの利用促進の検討】【北栄町】</b> ○特別な取り組みは行っていないが、観光客の公共交通利用促進策として今後も検討する。</p> <p><b>【栄線の運行経路見直し検討】【北栄町】</b> ○栄線と北栄町乗りあいタクシーの路線が一部重複していたことから、重複部分のバス路線を短縮し効率化を図った。</p>

目標2 / 便利で快適なバス利用環境の向上	待合環境の整備	<p><b>[結節点整備の検討][既存バス停の点検及び整備の検討]</b></p> <p>○平成23年度にバス停調査を行い、上屋・ベンチの有無、所有者、破損状況等を台帳として整理し、優先順位の高い箇所から順次整備を行ってきた。網形成計画でも引き続き待合環境整備に取り組んでいく。</p>
	情報提供の充実	<p><b>[バスブック(バスマップ)の作成検討]</b></p> <p>○平成27年3月に作成した鳥取県バス協会の「ぐるっとバスなび(中部版)」を配布しており、網形成計画においても継続していく。</p>
	ICカードの導入	<p><b>[ICカード導入検討]</b></p> <p>○協議会のメンバーが導入に向けた勉強会等に参加しているが、網形成計画でも引き続き取り組んでいく。</p>
	料金負担の抑制	<p><b>[上限運賃額の引き下げ、乗換え割引制度等の検討]</b></p> <p>○当初想定していた2層構造のバスネットワークとならなかったため、具体的な検討は行っていないが、今後路線の見直し等により乗り継ぎが発生し、料金格差が生じるような場合には別途検討する。</p> <p><b>[各種補助制度の拡充検討]</b></p> <p>○各自治体が独自に高齢者、障がい者、児童・生徒、交通不便地域、免許返納者等への補助・助成制度を設けている。網形成計画でも新たな各種補助・助成制度の可能性を検討する。</p> <p><b>[バス事業者による割引制度の周知]</b></p> <p>○各種割引定期等の周知は十分に図れておらず、今後も周知活動に取り組んでいく。</p>
目標3 / 利用促進策の推進と地域で守る体制づくり	公共交通の観光利用の促進	<p><b>[わかりやすい表示版の設置]・[表示の多言語化]</b></p> <p>○倉吉駅を中心にわかりやすい表示版の設置や表示の多言語化を行っている。</p> <p><b>[観光客用バスマップの作成検討]</b></p> <p>○鳥取県バス協会発行の「ぐるっとバスなび(中部版)」の配布を行っているが、これらについても網形成計画で継続していく</p> <p><b>[観光タクシーの充実等の検討]</b></p> <p>○研修会等を行って接客マナーや案内スキルの向上に取り組んでいるが、網形成計画でも引き続き取り組んでいく。</p>
	利用促進と地域で守る体制づくり	<p><b>[高校生を対象としたコミュニケーションアンケートの実施検討]</b></p> <p>○これまで検討してきた内容について、網形成計画策定時の高校生・保護者アンケートの設問事項に盛り込んで実施した。網形成計画では具体的な利用促進策を検討する。</p> <p><b>[利用促進を図るための情報発信・広報活動の検討]</b></p> <p>○各自治体の広報紙を通して利用促進の情報発信を行ってきた。網形成計画でも引き続き取り組んでいく。</p> <p><b>[エコ通勤の促進に向けた取り組みの検討]</b></p> <p>○各自治体の広報紙による呼びかけを行ってきたが、大きな動きは見られなかった。網形成計画ではより具体的な取り組みを検討する。</p> <p><b>[住民との協働による、バス路線の再編に伴う運行計画づくりの推進]</b></p> <p>○北谷・高城地区に倉吉市予約型乗合タクシーを導入する際、地元NPOと協議の上便数の調整を図った。今後も必要に応じて住民との協働による計画づくりを行っていく。</p> <p><b>[地域主体による自主的な取り組み、NPOへの支援]</b></p> <p>○地元要望のあったバス停整備を実施してきたが、網形成計画でも引き続き地域の実情に応じて取り組んでいく。</p>

## 5-2 公共交通の現状と問題点

### 5-2-1 地域の公共交通を取り巻く現状

#### (1)地域のバス路線の特徴

##### ①広域・長大路線を中心とするバスネットワーク

○本地域の一般乗合バス路線(4条)は、地域の中心地である倉吉市から隣接4自治体へ放射線状に伸びており、17路線中9路線が二つ以上の自治体をまたがる広域・長大路線となっている。

##### ②中心市街地の路線の重複

○広域路線に加え、倉吉市内の路線のほとんどが倉吉駅～西倉吉間を運行しているため、この間の路線が重複して過密状態になっている。

#### (2) 社会的な動向

##### ①高齢者免許返納の動き

○高齢者による事故多発を受け運転免許証の自主返納の動きが進んでおり、各自治体では免許返納した高齢者に対し、公共交通機関の回数券贈呈や施設利用時の割引制度の導入などの取り組みも行われるようになった。一方で、公共交通を利用しづらい地域等においては、通院や買物のために高齢となっても免許を返納することができないケースも見受けられる。

##### ②自動車運送業の担い手不足と貨客混載

○景気回復や人口減少を背景に有効求人倍率が上昇し、全国的に労働力不足が進んでいる。旅客自動車運送業にあってもバスやタクシーの乗務員不足が深刻な問題となっている。一方で貨物自動車運送業においても通信販売市場の拡大等によりドライバー不足が進み、流通サービスに変化が生じている。

○このような流れを受け、国土交通省では今年度から旅客自動車運送業者による貨物運送、貨物自動車運送事業者による旅客運送といった貨客混載について、一定条件のもとで可能とするよう措置を講じることとなった。

##### ③自動運転技術の進展

○高齢ドライバーの事故多発に対応する技術として、「安全運転サポート車」普及啓発への取り組みや自動運転技術の開発に注目が集まっており、事故の減少だけでなく地方の交通手段の不採算化やサービスの減少による利便性の低下の改善に寄与するものとして期待が高まっている。

### 5-2-2 地域の公共交通の問題点

#### (1)バス利用者の減少

##### ①利用者数の減少

○人口減少・少子化による高校生徒数の減少、免許保有率の上昇等により、バス利用者は減少傾向で推移しており、その数は今後とも減少していくと予想される。



## ②高校生の自家用車利用への依存

- 高校生・保護者アンケート調査結果で、高校生の自家用車送迎が日常化している一方で、保護者の半数が何らかの負担を感じていることがわかった。

## ③情報提供の不足

- アンケート調査結果から、高齢者や高校生を対象とした特割定期の認知度が低く、利用促進のための情報提供が十分できていない状況にある。

## (2)バス補助金額の拡大

- 広域路線・長大路線の多さに加え、バス利用者数が減少していることからバス運行の収支率は年々低下しており、それに伴って各自治体の補助金の負担が拡大している。

## (3)利用者ニーズとバスサービスのミスマッチ

- 住民アンケート調査結果では、「バスで行きたい医療機関」として倉吉市内の「厚生病院」が最も高い割合で挙げられているが、厚生病院の正面玄関を経由する路線は少ない。企業アンケート調査結果では、「エコ通勤したくても会社の近くに公共交通がない」等の意見もみられ、利用者ニーズとバスサービスとの間でミスマッチが生じている。

## (4)移動不便地域・公共交通空白地域等の点在

### ①移動不便地域

- 地域によってはJR山陰本線や広域路線バスと地域内公共交通の接続が悪い便がみられるほか、通院・買物で長時間の待合が発生する便があり、移動に不便を強いられている。
- 本地域内の高校への通学では、一部の地域で公共交通の乗り継ぎによる帰宅が困難な場合がある。

### ②公共交通空白地域

- バスを利用したくても路線がない、バス停から自宅まで距離が離れているといった理由でバスが利用できない交通空白地域が山間部を中心に点在している。

### ③空白時間帯

- 栄線や小河内線のように運行本数の少ない一部の路線にあっては、バスが運行しない空白時間帯が見受けられる。

## (5)非効率なバス運行

- バス路線の中には、利用が少ない割りに運行経費がかかるため、輸送人員1人当りの欠損額が5,000円を超える路線が見受けられる。また、系統キロが長いうえに便数が多いため、欠損額が極端に大きな路線もある。
- 倉吉市中心市街地の路線が重複した区間では、10人以下の乗車人数のバスが5～10分間隔で運行されるなど非効率な運行がみられる。

## (6)バス・タクシーの乗務員不足

- 景気回復傾向に伴う労働力不足に加え、人件費抑制等の労働条件の悪化で若年層の新規就業が進まず、バス・タクシーの乗務員不足・高齢化が深刻化している。



## 5-3 公共交通の課題

### 5-3-1 利用者ニーズへの対応

#### (1)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。

#### (2)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。

#### (3)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。

#### (4)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。

#### (5)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)タクシーの導入推進等を行っていく必要がある。

### 5-3-2 新規需要の掘り起こしと利用促進

#### (6)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。

#### (7)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。

## **(8)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総合的な利用促進の取り組みを行い、バス利用者の全体的な底上げを図る必要がある。

## **5-3-3 持続可能な運行体制の確立**

---

### **(9)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。
- 旅客運送と貨物運送を組み合わせた貨客混載の取り組みについて、地域の実情に合わせて検討していく必要がある。

### **(10)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。

### **(11)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。

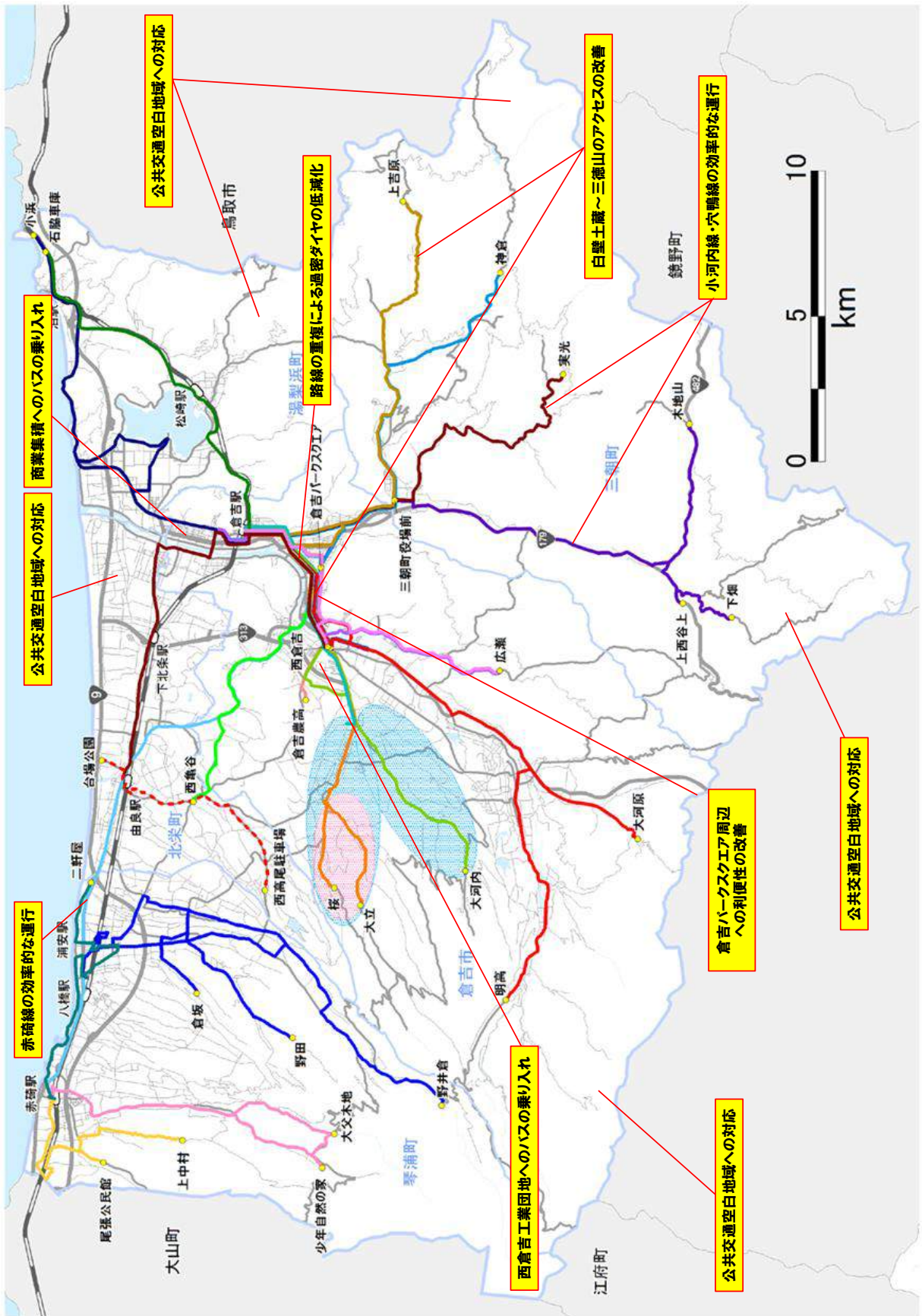


図 60 バス路線の課題

## 5-4 将来像と基本方針

### 5-4-1 まちづくりと公共交通網形成計画の方向性

○本計画は、上位計画、『鳥取県中部地域総合連携計画』の進捗状況を踏まえた上で、公共交通の課題に対応する方向性を示すものとする。

上位計画	鳥取県中部地域公共交通総合連携計画
<p><b>【鳥取県元気づくり総合戦略】</b> ○地域ニーズに則した多様な交通サービスの展開</p> <p><b>【鳥取県将来ビジョン】</b> ○生活交通の確保等による不安の解消 ○過疎地域の実情・ニーズに合った生活交通体系の確保 ○できる限り自家用車に頼らず暮らせるコンパクトなまちづくりを推進 ○中心市街地の活性化、中山間地域からのアクセス改善 ○公共交通の利用促進</p> <hr/> <p><b>【第2次鳥取県中部定住自立圏共生ビジョン】</b> <b>《将来像》</b>発信！とっとり中部～絆と自立、癒しと活力を育む地域～ ◆生活機能の強化 ◆結び付きやネットワークの強化 ◆地域マネジメント能力の強化 ○公共交通に係る効率的な運行体系の確立 ・地域内路線バスの運行体系の見直し</p> <p><b>【鳥取中部広域観光ビジョン】</b> ○観光施設間や地域を結ぶアクセスの充実 ○観光客が利用しやすく、わかりやすい交通案内や施設案内など、道路標識、案内板、説明板の整備</p>	<p><b>【基本方針】</b> 5つのまちの暮らしをつなぐ、 持続可能な快適交通ネットワークの構築</p> <p><b>目標1: 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</b> ○幹線と支線の2層構造の公共交通ネットワークを形成 ○JRとバスダイヤの乗り継ぎ改善等による幹線バスサービスの向上 ○地域生活交通の適正化による持続可能な公共交通の構築</p> <p><b>目標2: 便利で快適なバス利用環境の向上</b> ○バス停の点検整備 ○公共交通情報提供の充実</p> <p><b>目標3: 利用促進策の推進と地域で守る体制づくり</b> ○公共交通の観光利用の促進 ○利用促進と地域で守る体制づくり</p>

鳥取県中部地域の問題点・課題	
<p><b>【公共交通を取り巻く現状】</b></p> <p><b>(1) 地域のバス路線の特徴</b> ○広域・長大路線を中心とするバスネットワーク ○中心市街地の路線の重複</p> <p><b>(2) 社会的な動向</b> ○高齢者免許返納の動き ○自動車運送業の担い手不足と貨客混載 ○自動運転技術の進展</p> <p><b>【問題点】</b></p> <p><b>(1) バス利用者の減少</b> ○利用者数の減少 ○高校生の自家用車利用への依存 ○情報提供の不足</p> <p><b>(2) バス補助金額の拡大</b> <b>(3) 利用者ニーズとバスサービスのミスマッチ</b> <b>(4) 移動不便地域・公共交通空白地域の点在</b> <b>(5) 非効率なバス運行</b> <b>(6) バス・タクシーの乗務員不足</b></p>	<p><b>【課題】</b></p> <p><b>(1) 利用者ニーズへの対応</b> ①目的地への移動利便性の向上 ②移動時間帯に応じた利便性の向上 ③外来者や観光客に対応したバスサービスの向上 ④移動不便地域・公共交通空白地域への対応 ⑤待合環境・乗車環境の充実</p> <p><b>(2) 新規需要の掘り起こしと利用促進</b> ⑥高校生のバス利用の促進 ⑦企業・事業所によるエコ通勤の促進 ⑧総合的な利用促進</p> <p><b>(3) 持続可能な運行体制の確立</b> ⑨効率的なバス運行への再編 ⑩バス・タクシー乗務員の確保 ⑪住民との協働による運行の検討</p>



### 鳥取県中部地域公共交通網形成計画



## 5-4-2 本計画がめざす将来像

### 【将来像】

生活地域を一体化する公共交通ネットワークの充実で  
暮らしやすさを実現し、いつまでも住み続けられる中部地域

構成市町間の移動が30分以内でできる本地域は、古くから文化・伝統面や経済面において深いつながりを有しており、現在、定住促進及び持続可能な地域社会の構築を目的として、倉吉市を中心市とした「小規模中心市型」定住自立圏の形成に取り組んでいる。

通学先の高校や勤務地、通院や買物先等の目的地を共有する本地域にあつて、『定住自立圏共生ビジョン』で掲げた将来像形成の視点となる「生活機能強化」「結びつきやネットワークの強化」に資する公共交通ネットワークの充実を図り、暮らしやすさを実現でき、いつまでも住み続けられる地域をめざす。

## 5-4-3 基本方針と目標・事業

### (1) 移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築

- 通勤・通学・通院・買物等での移動や観光目的による移動など、バス利用者のニーズは時間帯や目的によってそれぞれ異なることから、路線ごと、時間帯ごとの役割を明確にし、移動ニーズに対応した効率的で利便性の高いダイヤや路線の再編に取り組む。
- 倉吉未来中心周辺には主要医療機関が立地し、将来的には美術館の整備も計画されていることから、倉吉未来中心への移動利便性の向上を図る。
- 乗り換え抵抗の軽減化を図るため、接続時間の短縮化、高齢者・障がい者に配慮した低床バスの導入やUDタクシーの利活用の推進、待合環境整備等を行う。

#### 目標1: 移動利便性の向上

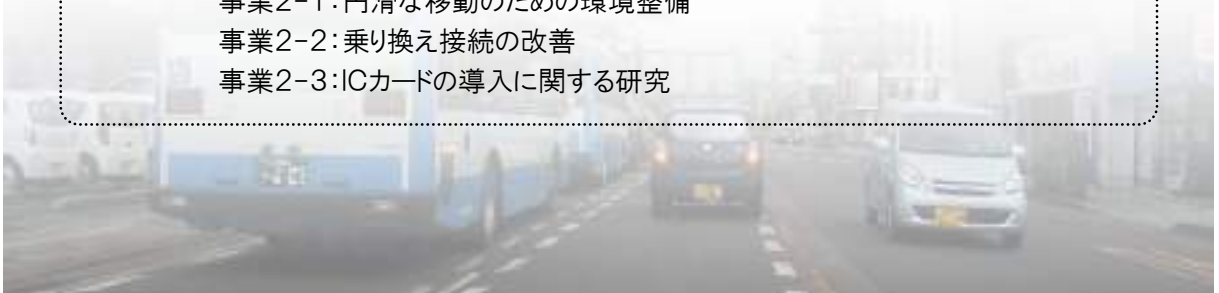
##### 【目標を達成するために実施する事業】

- 事業1-1: 通勤・通学利便性の向上
- 事業1-2: 通院・買物利便性の向上
- 事業1-3: 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上
- 事業1-4: 観光移動の利便性向上

#### 目標2: 乗り換え抵抗の低減化

##### 【目標を達成するために実施する事業】

- 事業2-1: 円滑な移動のための環境整備
- 事業2-2: 乗り換え接続の改善
- 事業2-3: ICカードの導入に関する研究



## (2)戦略的な施策の展開による公共交通の利用促進

- バス利用者が減少する中で、一定水準のサービスを維持するためには、利用者の拡大が急務である。そのためには、総花的な利用促進ではなく、高校生や企業・事業所、高齢者等のターゲットを絞った効果的な意識啓発等の取り組みが求められることから、目標や目的を絞り込んだ戦略的な利用促進策を講じ、バス利用者の拡大を図る。

### 目標3:バス利用の促進

#### 【目標を達成するために実施する事業】

- 事業3-1: 高校生のバス利用促進
- 事業3-2: 高齢者のバス利用促進
- 事業3-3: 企業・事業所のバス利用促進
- 事業3-4: バス体験活動の実施

### 目標4:情報提供の強化

#### 【目標を達成するために実施する事業】

- 事業4-1: 多様な情報提供と内容の充実

## (3)効率的な運行による持続可能な公共交通の実現

- 倉吉市と周辺自治体間をつなぐ地域のバスネットワークには長大路線が多く、中にはサービス水準と利用状況のバランスが悪いケースも見受けられる。また、倉吉市街地の構造上、路線の多くが中心市街地で重複しており、非効率となっていることなどから、今後の持続可能性を考慮し、効率的な運行に努める。
- 地域住民へのバス利用状況・補助金額の推移等の情報提供を行い、バス事業への関心を喚起するとともに、交通空白地域や需要の小さな地域について、NPOや地域自治組織によるボランティア輸送等、住民との協働による運行のしくみを検討する。

### 目標5:効率的な運行の実現

#### 【目標を達成するために実施する事業】

- 事業5-1: 効率的な運行形態への再編
- 事業5-2: 貨客混載の取り組み検討

### 目標6:路線維持のしくみづくり

#### 【目標を達成するために実施する事業】

- 事業6-1: 住民との協働によるしくみづくり
- 事業6-2: 持続可能な運行体制支援





## 5-5 施策の体系

○将来像、基本方針のもと、目標・事業内容・評価指標を以下のように設定する。

表 16 施策の体系

目標	事業名	事業内容	対応する課題	評価指標
<b>基本方針1：移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築</b>				
《目標1》 移動利便性の向上	事業1-1 通勤・通学利便性の向上 (地域公共交通再編事業)	通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの改善 西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ	①②⑥ ⑦⑧	バス 利用者数 割合
	事業1-2 通院・買物利便性の向上 (地域公共交通再編事業)	河北地域へのバスの乗り入れ 病院と商業施設間の移動ダイヤの改善		
	事業1-3 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上 (地域公共交通再編事業)	倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善 医療機関へのアクセス利便性の改善		
	事業1-4 観光移動の利便性向上 (地域公共交通再編事業)	観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善 観光客向けバスの発行・PR インバウンド対応の多言語化 地域イベントとの連携	①②③	
《目標2》 乗り換え 抵抗の 低減化	事業2-1 円滑な移動のための環境整備	バス停及び主要拠点の待合環境整備 住民等との協働による待合環境整備 バス車両のバリアフリー化、UD タクシーの利活用の推進	①⑤	バス停 環境整備 箇所数
	事業2-2 乗り換え接続の改善	乗り換え接続時間の短縮化 乗り換え情報の提供	①② ③④	バス 利用者数 割合
	事業2-3 ICカードの導入に関する研究	ICカードの導入可能性の研究		
<b>基本方針2：戦略的な施策の展開による公共交通の利用促進</b>				
《目標3》 バス利用 の促進	事業3-1 高校生のバス利用促進	自家用車送迎からバス利用への移行促進 割引定期のPRと利用促進 新たな割引制度・助成制度の創設	⑥	バス通学生 割合  バス 利用者数 割合
	事業3-2 高齢者等のバス利用促進	割引定期のPRと利用促進 新たな利用助成制度の創設 運転免許証自主返納者等、移動困難者への対応	⑧	
	事業3-3 企業・事業所のバス利用促進	企業・事業所への意識啓発の取り組み パーク＆ライドの促進	⑦	
	事業3-4 バス体験活動の実施	バスの乗り方教室・体験試乗会の開催 商業施設等とのタイアップによる利用促進	⑧	
《目標4》 情報提供 の強化	事業4-1 多様な情報提供と内容の充実	ICT等を活用した情報提供の強化 時刻表・バスマップの作成	①③⑧	バスマップ配 布枚数、バス 利用者数割合
<b>基本方針3：効率的な運行による持続可能な公共交通の実現</b>				
《目標5》 効率的 な運行 の実現	事業5-1 効率的な運行形態への再編 (地域公共交通再編事業)	長大路線の効率化 土日祝日のダイヤの見直し タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入 中心市街地における過密ダイヤの緩和	④⑨	4条路線 バスの 収支率  バス 利用者数 割合
	事業5-2 貨客混載の取り組み検討	貨客混載の導入に向けた検討	⑨	
《目標6》 路線維持 のしくみ づくり	事業6-1 住民との協働によるしくみづくり	公共交通利用促進に関する情報提供 住民との協働による運行のしくみづくりの研究 住民等との協働による待合環境整備への協力	④⑪ ⑤	広報紙に よるPR回数  バス 利用者数 割合
	事業6-2 持続可能な運行体制支援	ドライバーの確保・育成支援	⑩	

※対応する課題の①～⑪は 58 ページの課題①～⑪に対応している。

## 評価指標の考え方

本計画の評価指標は目標ごとに代表的なものを以下のように設定する。指標は、目標によって事業展開を行った結果得られる効果を評価する「成果指標」と、事業の進捗状況そのものを評価する「プロセス指標」を設ける。

### ■バス利用者数割合(成果指標)

○バスの利便性向上の進捗状況进行评估する指標として「バス利用者数割合」を設定。

◆**バス利用者数割合＝当該年度の年間輸送人員÷当該年度の地域人口**

※年間輸送人員：日本交通、日ノ丸自動車の年間輸送人員の合計値(10月～9月)

※地域人口：各自治体当該年度9月末の住民基本台帳人口合計値

※把握方法：バス事業者からの資料提供、各自治体の公共交通担当課で把握

### ■バス停環境整備箇所数(プロセス指標)

○バス停環境整備の進捗状況进行评估する指標として「バス停環境整備箇所数」を設定。

◆**バス停環境整備箇所＝当該年度に何らかの整備を行ったバス停の数**

※整備内容：ベンチ・上屋・時刻表示等の新設・修繕、表示の多言語化等

※把握方法：各自治体の公共交通担当課で把握

### ■バス通学生割合(成果指標)

○高校生のバス利用促進进行评估する指標として「バス通学生割合」を設定。

◆**バス通学生割合＝バス通学生徒数÷総生徒数**

※バス通学生徒数：本地域内9校で把握しているバス通学生徒数

※総生徒数：本地域内9校の総生徒数

※把握方法：本地域内9校へのアンケート調査を実施

### ■配布枚数(プロセス指標)

○時刻表・バスマップの作成の進捗状況进行评估する指標として、「配布枚数」を設定。

◆**配布枚数＝配布した時刻表・バスマップ等の配布枚数**

※把握方法：各自治体の公共交通担当課で把握

### ■収支率(成果指標)

○効率的な運行の実現进行评估する指標として、「収支率」を設定。

◆**収支率＝バス経常利益÷経常経費**

※把握方法：バス事業者からの資料提供、自治体の公共交通担当課での把握

### ■広報紙によるPRの回数(プロセス指標)

○住民との協働による路線維持のしくみづくりの指標として、広報紙によるPRの回数を設定。

◆**広報紙によるPRの回数＝各自治体の広報紙への年間掲載回数の合計**

※把握方法：各自治体の公共交通担当課で把握

## 5-6 公共交通ネットワークの体系

### 5-6-1 幹線と支線の位置づけ

○本地域内には多くのバス路線があるが、優先的に利便性を充実する路線を明確にするため、地域内幹線と地域内支線を設定する。

#### (1)地域内幹線

○バス路線のうち、国庫補助路線を地域内幹線と位置付ける。これらの幹線は広域移動の役割を担っており、利用者数も多い路線となっている。（※関金線は倉吉市内路線）

表 17 地域内幹線（国庫補助路線）

路線名	運行事業者	区間	役割
JR山陰本線	JR西日本	赤碕駅～泊駅	広域移動
赤碕線	日ノ丸自動車	赤碕駅～倉吉駅	琴浦町・北栄町～倉吉市間の広域移動
北条線	日本交通	由良駅入口～西倉吉	北栄町～倉吉市間の広域移動
橋津線	日本交通	小浜・石脇車庫～西倉吉	湯梨浜町～倉吉市間の広域移動
松崎線	日本交通	北方入口・石脇車庫～西倉吉	湯梨浜町～倉吉市間の広域移動
上井・三朝線	日ノ丸自動車	上吉原～倉吉駅	三朝町～倉吉市間の広域移動
関金線	日本交通	関金バスセンター～倉吉バスセンター	関金～倉吉市中心市街地間の地域内移動

#### (2)地域内支線

○国庫補助路線以外の主に各自治体内を運行する路線を地域内支線と位置付ける。これらの支線は各自治体内移動の役割を担っている。なお、「三朝線」「小河内線」「穴鴨線」は倉吉市と三朝町の二つの自治体をまたがって運行されているが、国庫補助路線ではないことから地域内支線と位置付けることとする。

表 18 地域内支線（国庫補助路線以外の路線）

路線名	運行事業者	区間	運行市町村
市内線	日本交通	倉吉駅～西倉吉	倉吉市
パークスクエア線	日本交通	倉吉駅～倉吉パークスクエア～西倉吉・広瀬	倉吉市
広瀬線	日本交通	倉吉バスセンター～広瀬	倉吉市
栄線	日ノ丸自動車	倉吉駅～西亀谷	倉吉市
社線	日ノ丸自動車	海田車庫～(倉吉パークスクエア)～倉吉農高	倉吉市
横田線	日ノ丸自動車	海田車庫～久米中学校	倉吉市
高城線	日ノ丸自動車	海田車庫・倉吉駅～桜・大立	倉吉市
北谷線	日ノ丸自動車	海田車庫・倉吉駅～大河内・中野上	倉吉市
倉吉市予約型乗合タクシー	日ノ丸ハイヤー	横田～北谷・高城地区	倉吉市
三朝線	日ノ丸自動車	生田車庫～三朝車庫前・神倉	三朝町・倉吉市
小河内線	日ノ丸自動車	海田車庫・三朝町役場内～実光	三朝町・倉吉市
穴鴨線	日ノ丸自動車	海田車庫・生田車庫～穴鴨公会堂・木地山・上西谷上・下畑	三朝町・倉吉市
琴浦町営バス	日ノ丸自動車・日本交通	琴浦海岸線・上中村線・船上山線・東伯線	琴浦町
北栄町乗合タクシー	由良タクシー	青山剛昌ふるさと館～西高尾駐車場	北栄町

## 5-6-2 主要拠点と主要観光地の位置づけ

○優先的に整備を検討するバス停、接続の改善を図る観光地を明確にするため、「主要拠点」「主要観光地」を設定する。

### (1)主要拠点

○今後の可能性も含め、主な交通結節点を主要拠点と位置づけて重点的な整備を行う。主要拠点は以下のとおりとなる。

表 19 主要拠点

拠点名	所在地	役割
倉吉駅	倉吉市	ほとんどの路線の起終点・経由地であり、JR山陰本線との接続ポイント
倉吉パークスクエア	倉吉市	現在は経由する便が少ないが、将来的に中心市街地の交通拠点となりうる
西倉吉	倉吉市	多くの路線の起終点であり、倉吉西高校の最寄りバス停
三朝町役場前	三朝町	三朝町内を運行する4路線すべての経由地で、町の中心地に位置する
赤碕駅	琴浦町	JRとバスの結節点で、赤碕線の起終点、琴浦町営バス(東伯線を除く路線)の経由地
浦安駅	琴浦町	JRとバスの結節点で、赤碕線の経由地、琴浦町営バス(東伯線・琴浦海岸線)の経由地
由良駅	北栄町	JRとバスの結節点で、赤碕線、北栄町乗りあいタクシーの経由地、北条線の起終点

### (2)主要観光地

○路線バスの観光利用を検討する際、優先的に接続を考慮する観光地として、以下の観光地を設定する。なお、「鳥取二十世紀梨記念館」も入込客の多い観光地であるが、主要拠点の「倉吉パークスクエア」に位置するため、ここでは省略する。

表 20 主要観光地

拠点名	所在地	役割
白壁土蔵群・赤瓦	倉吉市	年間 60 万人が訪れる鳥取県を代表する観光地
関金温泉	倉吉市	年間 2 万人を超える入込がある温泉地
三朝温泉	三朝町	年間 40 万人近くが訪れる鳥取県を代表する温泉地
三徳山	三朝町	H27 年 4 月に日本遺産に認定された鳥取県を代表する観光地
はわい温泉	湯梨浜町	年間 12～13 万人が訪れる、鳥取県を代表する温泉地
東郷温泉	湯梨浜町	年間 3 万人が訪れる、はわい温泉の対岸に位置する温泉地
塩谷定好写真記念館	琴浦町	世界的に高く評価された写真家の記念館(明治初期の生家を活用)
青山剛昌ふるさと館	北栄町	年間 10 万人が訪れる、若年層や外国人にも人気の観光スポット

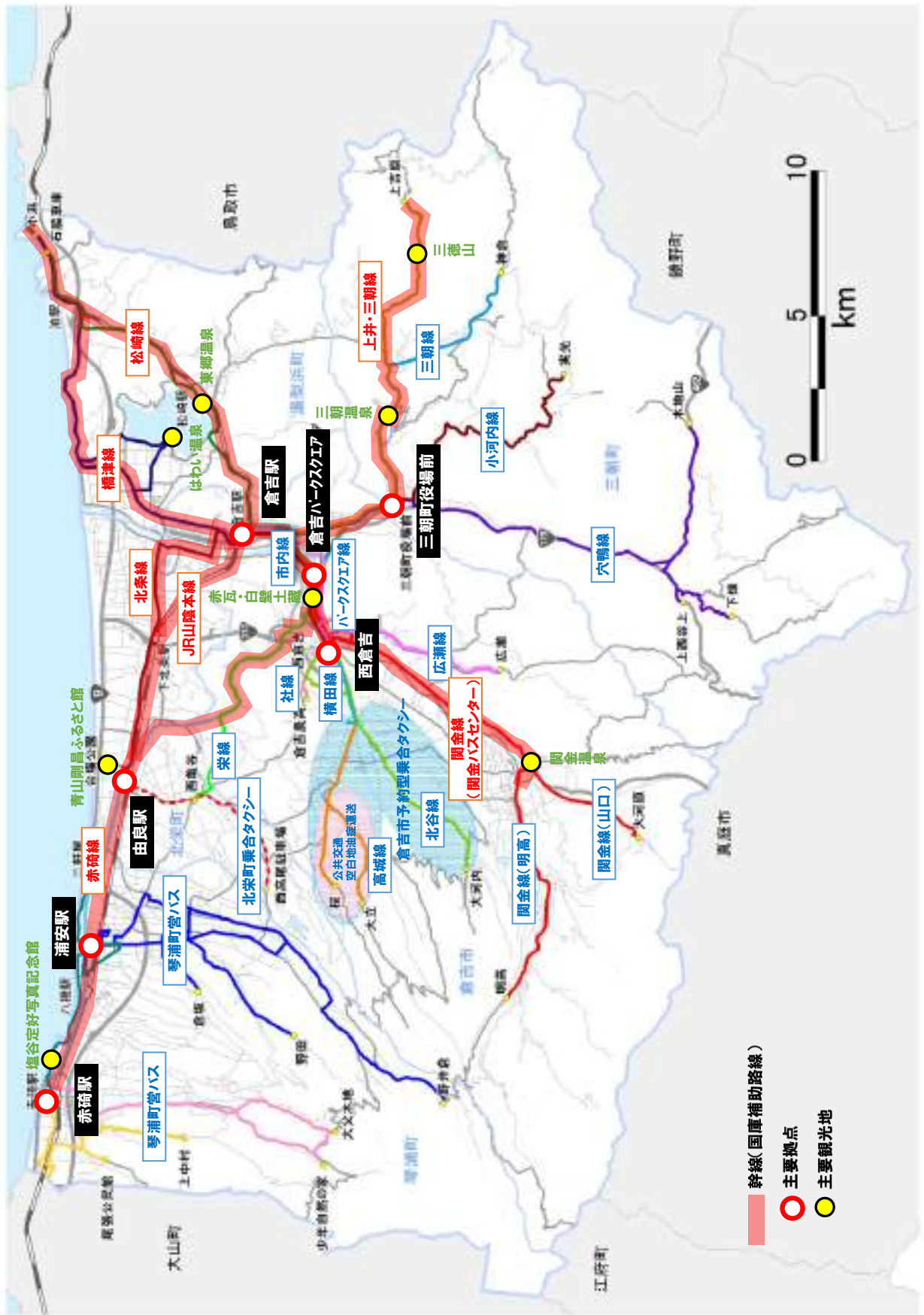


図 61 バスネットワーク図



## 6. 目標達成のための事業

### 基本方針 1：移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築

#### 《目標 1》 移動利便性の向上

##### 事業1-1 通勤・通学利便性の向上(地域公共交通再編事業)

###### ①通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの改善

- 企業・事業所は、交代勤務や変則勤務を除くと16時～18時台に終業時間を迎え、高校生は16時～20時台が帰宅時間の中心となっていることから、通勤・通学といった目的に応じて帰宅時間帯を想定し、その時間帯のダイヤの改善を図る。
- 通勤・通学利便性を高めるためのルートの改善を検討する。

	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
企業・事業所										
高校生		試験期間中								
高齢者										

図 62 目的別の想定される帰宅時間帯

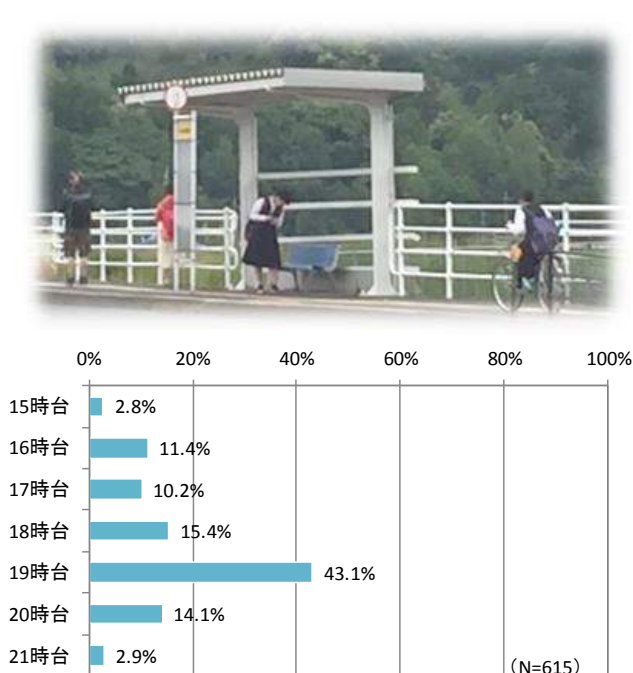


図 63 高校生が学校を出る時間（帰宅時間）

※高校生アンケート調査結果より

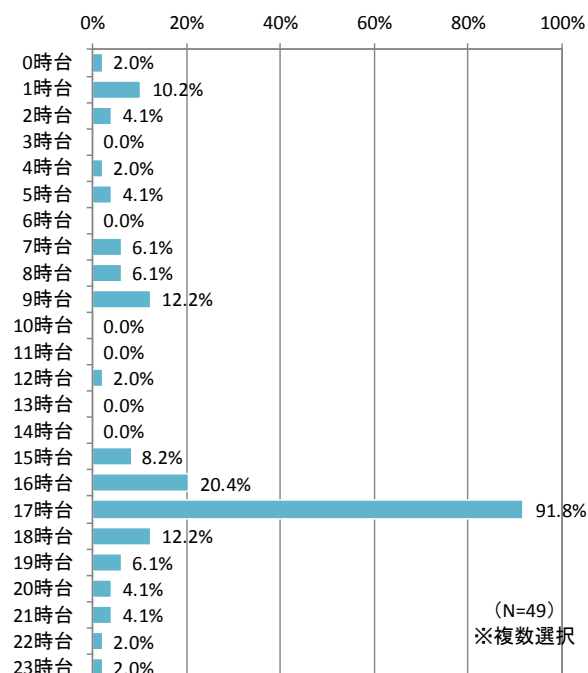


図 64 企業・事業所の終業時間

※企業・事業所アンケート調査結果より



## ②西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ

○西倉吉工業団地には、県外からの誘致企業が複数立地しており、主な企業だけでも1,100人を超える従業員が勤務している。エコ通勤促進の観点から、西倉吉工業団地周辺を運行するバス路線の延伸により、工業団地内への乗り入れを計画する。

○乗り入れの検討にあたっては、西倉吉工業団地及びその周辺企業に対しヒアリング等を行い、需要を見極めた上で運行する。

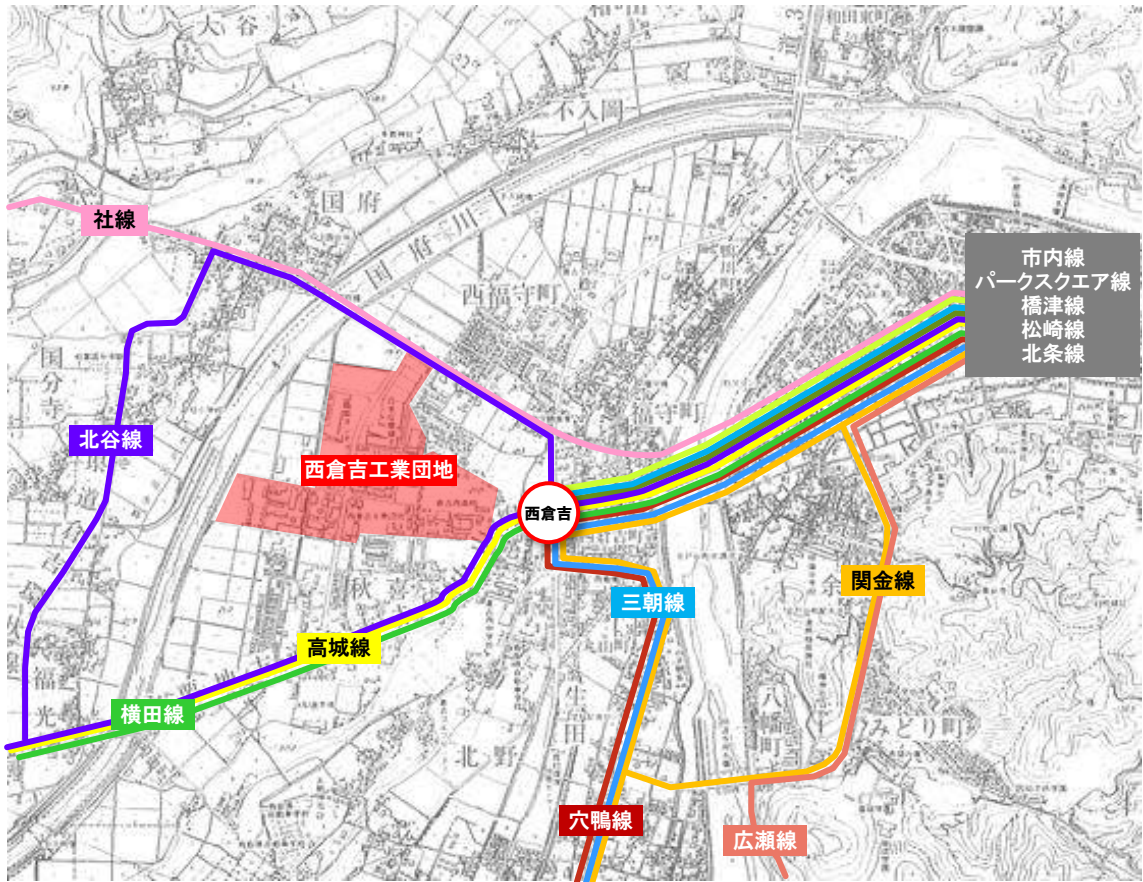


図 65 西倉吉工業団地周辺のバス路線

表 21 西倉吉工業団地の主な企業（製造業）

企業名	主要製品	従業員数(人)	本社
日圧スーパーテクノロジーズ(株)西倉吉工場	圧着端子、コネクタ	504	倉吉市
尾池グループ倉吉事業場	真空蒸着フィルム	187	京都市
(株)エースバック鳥取倉吉工場	食品軽量容器	147	大阪市
廣川マテリアル(株)鳥取倉吉工場	食品軽量容器用プラスチックシート	19	大阪市
(株)セイコ製作所倉吉工場・倉吉第二工場	マーキングペン	110	大阪市
(株)トンボ倉吉工房	スクールウェア・スポーツウェア	50	岡山市
(株)グッドスマイルカンパニー鳥取倉吉工場	フィギュア	100	東京都

※資料：倉吉市ホームページ「企業立地提案書」より(産業環境部商工課)



## 事業1-2 通院・買物利便性の向上(地域公共交通再編事業)

### ①河北地域へのバスの乗り入れ

- 河北地域は近年商業集積化が進み買物の目的地としてアンケート調査で上位に挙げられている商業施設も多く位置する。また、倉吉北高校や倉吉警察署があるほか、病院・医院・歯科医院等も点在している。
- 北条線・橋津線の一部ダイヤのルート変更、関金線・上井三朝線の延伸等を検討し、国道179号及びそれと並行して南北に伸びる道路沿いを運行することで、通院・買物の利便性の向上を図る。

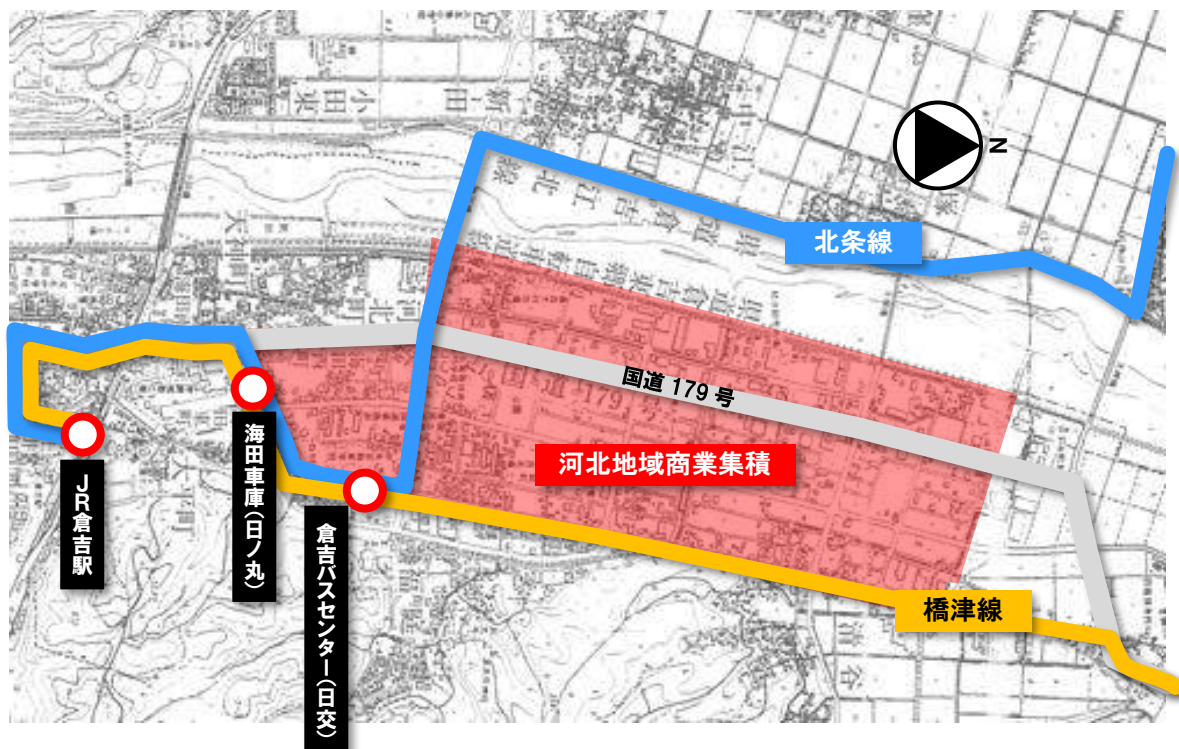


図 66 河北地域の商業集積と既存バス路線

### ②病院と商業施設間の移動ダイヤの改善

- 高齢者の場合は、病院の午後診療を除くと、朝8時～9時頃に病院に行き、10時～11時頃に病院から商業施設等へ移動して買い物をし、お昼前後に帰宅するケースが多い。
- 高齢者は朝の通院が終わると商業施設で買物し、その後お昼前後に帰宅するという行動パターンが多い。この時間帯に医療機関と商業施設を結ぶダイヤを確保することで、通院・買物の利便性向上を図る。

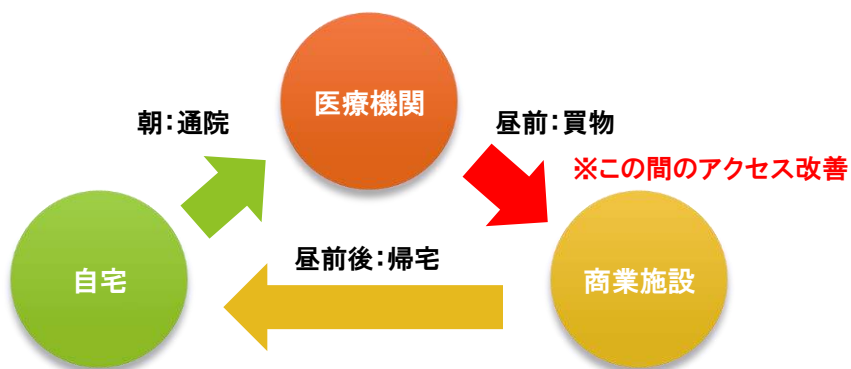


図 67 高齢者の行動パターン



## 事業1-3 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上(地域公共交通再編事業)

### ①倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善

- 「倉吉未来中心」は住民アンケートでも医療機関・商業施設を除く「バスで行きたい目的地」として上位を占めており、「倉吉未来中心」で開催されるイベント参加のためのバス需要が見込まれる。
- 隣接する「鳥取二十世紀梨記念館」は外国人観光客が年間10万人訪れる観光スポットとなっているほか、パークスクエア内には市立図書館や市営温水プールも整備されており、本地域全体の文化拠点となっている。さらにパークスクエア内の市営ラグビー場に美術館を建設する将来構想もあり、今後地域に対するさらなる求心力の向上が予想される。
- このエリア内には「倉吉パークスクエア」バス停があり、ここを経由する路線もあるが宮川町から新町にかけてのルートを通る便数と比較すると非常に少なくアクセス利便性が高いとは言えない。これを改善するために既存路線の一部を「倉吉パークスクエア」経由に変更する。

### ②医療機関へのアクセス利便性の改善

- 厚生病院は「普段行く医療機関」「バスで行きたい医療機関」の上位を占めているが、「厚生病院正面玄関前」バス停を経由する便は少なくほとんどが「厚生病院前」バス停を経由している。「厚生病院前」バス停から厚生病院までは200m程度の距離があり「厚生病院正面玄関前」バス停での乗降がより利便性が高い。
- 野島病院も「普段行く医療機関」「バスで行きたい医療機関」の上位を占めているが、病院前のバス停(瀬崎町)を経由する路線は限られており運行本数の多い「新町」バス停を利用して徒歩で通院しているのが現状である。
- これらの病院への通院利便性の向上を図るため、瀬崎町方面の便を増便する。

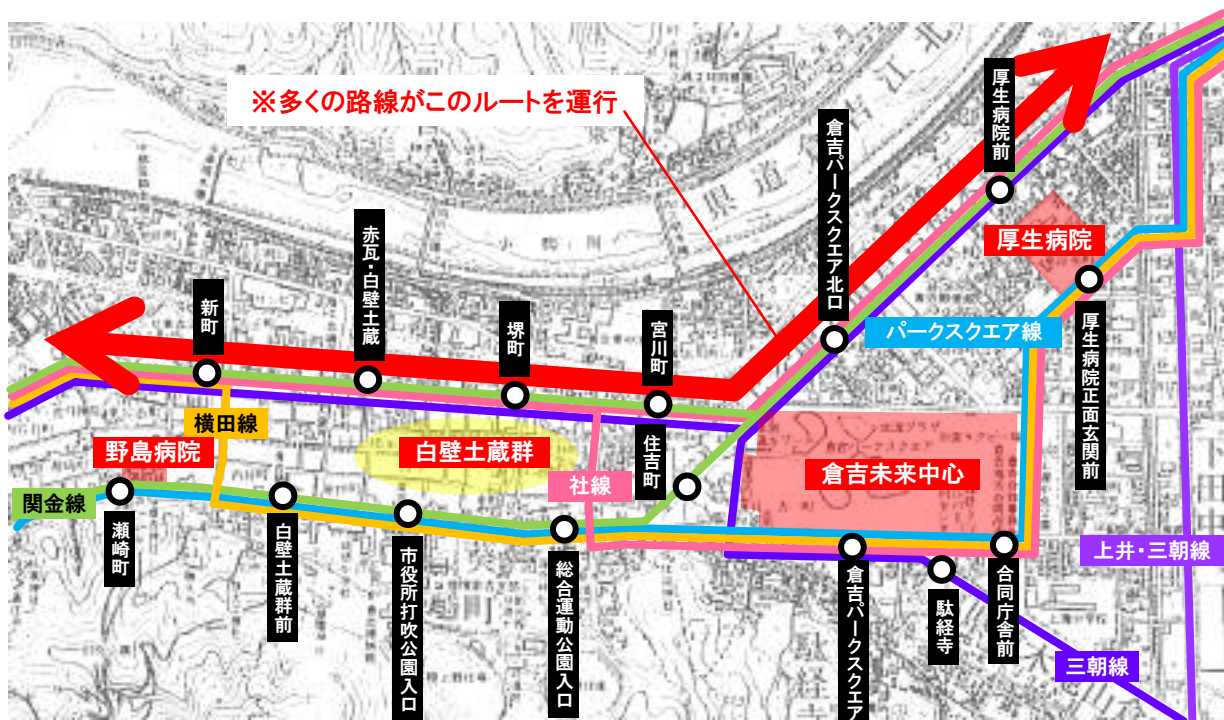


図 68 倉吉未来中心（倉吉パークスクエア）と周辺を運行するバス路線

表 22 ルート別便数の比較

平日	路線名	宮川町⇒新町		合同庁舎前⇔瀬崎町	
		倉吉駅方面行	西倉吉方面行	倉吉駅方面行	西倉吉方面行
日本交通	関金線(関金バスセンター)	8	7	-	-
	関金線(明高)	9	9	-	-
	関金線(山口)	-	-	5	5
	パークスクエア線	-	-	5	5
	広瀬線	7	7	1	1
	市内線	6	4	-	-
	橋津線	17	16	-	-
	松崎線	7	7	-	-
	北条線	9	9	-	-
	計	63	59	11	11
日ノ丸自動車	横田線	3	3	-	-
	社線	10	10	-	-
	北谷線	6	5	-	-
	高城線	7	8	-	-
	栄線	3	4	-	-
	三朝町	13	11	-	-
	穴鴨線	4	4	-	-
	赤碓線	14	14	-	-
	計	60	59	0	0
	合計	123	118	11	11

## 事業1-4 観光移動の利便性向上(地域公共交通再編事業)

### ①観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善

- 白壁土蔵群・赤瓦から三朝温泉へのアクセスは三朝線で容易に行えるが、三徳山まで行くためには上井・三朝線に乗り換える必要がある。しかし、三朝線と上井・三朝線の接続は必ずしもよくないことから、ダイヤ改善によって白壁土蔵群・赤瓦から三徳山へのアクセス利便性の向上を図る。
- 外国人観光客の人気の高い「青山剛昌ふるさと館」と平成30年4月に開館予定の「円形劇場くらしフィギュアミュージアム」とのアクセス利便性の向上を図るため、北条線・赤碓線等の一部ダイヤを「円形劇場くらしフィギュアミュージアム」を経由し「青山剛昌ふるさと館」まで延伸する。

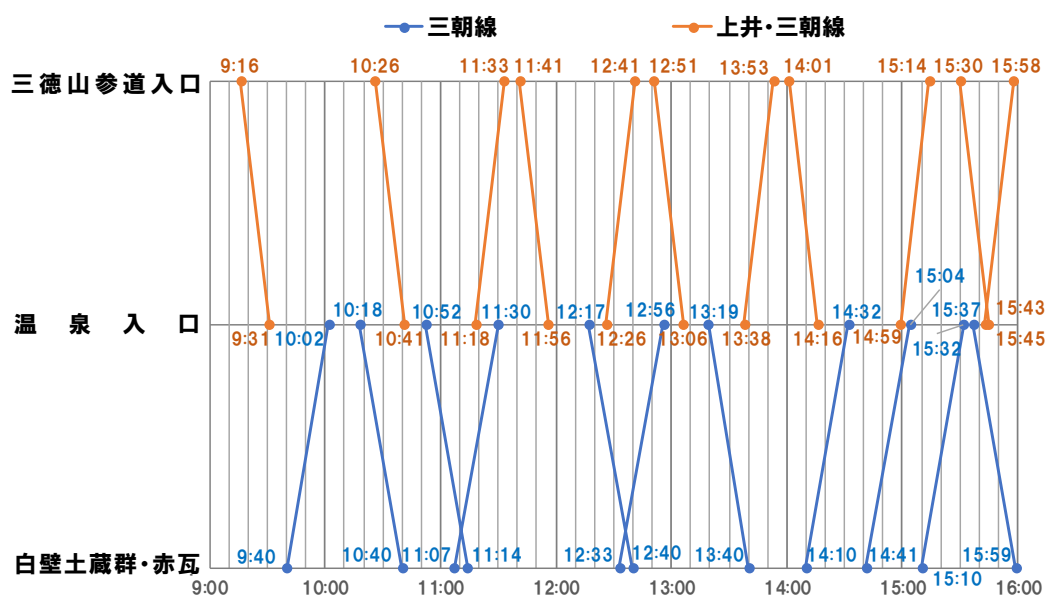


図 69 白壁土蔵群・赤瓦～三徳山間のバスの接続状況

### ②観光客向けパスの発行・PR

- 鳥取県内では、以前からバス事業者2社により1,800円でバスが3日間乗り放題となる「乗り放題手形」を発行しているほか、本地域では平成28年度より、「湯～遊2デーパス」を発行し、観光客等のバス移動利便性の向上を図っている。
- 「湯～遊2デーパス」の発行を引き続き行うとともに、利用者の実態把握や利用者へのアンケート調査等を実施し、「乗り放題手形」と併せて観光客や公共交通による来訪者の実態に応じた有効なPRを推進していく。



図 70 観光客向け割引バス

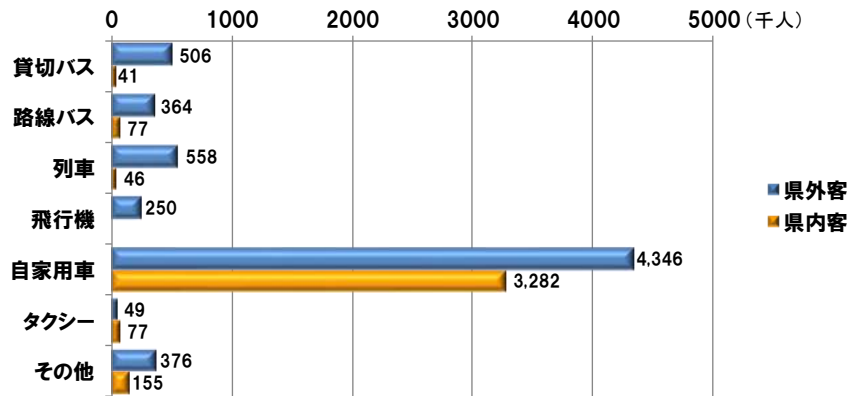


図 71 利用交通機関別観光入込客数（平成 28 年：鳥取県全体）※鳥取県観光客入込動態調査結果

### ③インバウンド対応の多言語化

- 本地域には韓国、台湾などを中心に外国人観光客が年間3万人程度来訪しており、外国人観光客の路線バス利用促進の観点から、主要拠点・観光地の最寄りバス停を中心とするバス停・時刻表表示や路線図等の多言語化をさらに進めていく。



図 72 倉吉駅バス乗場

#### ④地域イベントとの連携

- 各地域のイベント参加者の公共交通利用を促進するため、その時期に合わせて公共交通に関する情報提供等を積極的に行う。
- 本地域内では「倉吉打吹まつり」や「ひなびた♪」{(株)コナミデジタルエンタテインメントによる Web 連動型音楽配信企画}等のイベントが毎年開催されている。これらとの連携を図りながら公共交通情報を提供することにより利用促進を図る。

《目標1》 移動利便性の向上			
事業	内容	事業主体	実施時期
1-1	通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの改善	県・市町・交通事業者	H30年度検討/H31年度以降随時実施
	西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ	県・倉吉市・交通事業者	H30~31年度検討/32年度以降随時実施
1-2	河北地域へのバスの乗り入れ	県・倉吉市・交通事業者	H30~31年度検討/32年度以降随時実施
	病院と商業施設間の移動ダイヤの改善	県・市町・交通事業者	H30年度検討/H31年度以降随時実施
1-3	倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善	県・市町・交通事業者	H30年度検討/H31年度以降随時実施
	医療機関へのアクセス利便性の改善	県・市町・交通事業者	H30年度検討/H31年度以降随時実施
1-4	観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善	県・市町・交通事業者	H30年度検討/H31年度以降随時実施
	観光客向けバスの発行・PR	県・市町・交通事業者	継続
	インバウンド対応の多言語化	県・市町・交通事業者	H30年度検討/H31年度以降随時実施
	地域イベントとの連携	県・市町・交通事業者	H30年度検討/H31年度以降随時実施
数値指標	バス利用者数割合		
	算出方法	現状値(H28年度)	目標値(H34年度)
	○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定	8.5	8.5



## 《目標 2》 乗り換え抵抗の低減化

### 事業2-1 円滑な移動のための環境整備

#### ① バス停及び主要拠点の待合環境整備

- 住民アンケート調査結果によると「バスの待合環境」に対する満足度が低いが、状況に応じて徐々に整備が進められている。引き続き上屋やベンチの整備、視認性の悪いバス停名表示の改善等を行っていく。
- 主要拠点については概ね環境整備が整っているが、主要観光地の最寄りバス停と併せてバリアフリー化や来訪者・外国人観光客にわかりやすい路線図、乗り換え情報、時刻表等の表示を行っていく。

#### ② 住民等との協働による待合環境整備

- バス停留所について、地域住民が計画から管理までの過程に参画し、自ら待合環境整備を行う制度を推進する。
- 倉吉市においては、バス停を地域や企業で設置する際、「倉吉市住民参画型・地域企業貢献型バス停留所上屋整備事業費補助金」の制度により、協働による待合環境整備を行っている。このような制度の構築、周知を行い、整備推進を図っていく。

#### ③ バス車両のバリアフリー化、UDタクシーの利活用の推進

- 高齢者や障がい者を含め、すべての人が乗りやすいようバス車両の低床化をさらに推進し、バス利用の体力的な負担の軽減化を図る。
- 公共交通において、バリアフリー化に対応しているUDタクシーの活用等を検討する。

表 23 バス停上屋修繕必要箇所名（H29年度）

市町名	整備必要箇所数	整備済箇所	整備率
倉吉市	ハツ屋(下り)	○	40.0%
	総合事務所(下り)	○	
	生田車庫		
	今西		
三朝町	南小学校前		0.0%
	三朝中学校前		
湯梨浜町	田後		20.0%
	長瀬西口		
	長瀬東口(上り)		
	宇谷(上り)		
	宇谷(下り)		
	宇谷東口		
	泊駅前	○	
	石脇(上り)		
琴浦町	赤崎港入口		0.0%
	山川入口		
北栄町	なし		—
合計	19箇所	4箇所	21.0%

### 事業2-2 乗り換え接続の改善

#### ① 乗り換え接続時間の短縮化

- 高校生の通学において、一部の地域では帰宅の際に乗り換えに30分以上の時間がかかるケースもあり、接続時間の短縮化が求められている。これらの接続の改善を図り、移動利便性の向上に努める。

#### ② 乗り換え情報の提供

- 乗り換えの際の接続時間を短縮し利便性を向上させても、その周知が十分でなければ利用に結びつかないことから乗換拠点を中心にバス乗降口付近での情報提供を積極的に行っていく。



図 73 UDタクシー



図 74 倉吉駅バス乗場の表示

## 事業2-3 ICカードの導入に関する研究

### ①ICカードの導入可能性の研究

- 乗り換えが発生する場合、直通に比べて料金が割高になるといった格差が発生するため乗り換え割引等の対応が必要になるが、ICカードであればその設定が比較的簡単にでき乗務員の負担軽減にもつながる。
- 鳥取県西部・東部を含めた鳥取県全体として、ICカードの導入可能性について研究を進めている。本地域にあってもこれらの動きに併せ、各種勉強会や研究会・研修会へ積極的に参加し、引き続きICカードの導入可能性について研究していく。

《目標2》 乗り換え抵抗の低減化			
事業	内容	事業主体	実施時期
2-1	バス停及び主要拠点の待合環境整備	県・市町・交通事業者・住民	継続
	住民等との協働による待合環境整備	県・市町・交通事業者・住民	継続
	バス車両のバリアフリー化、UDタクシーの利活用の推進	県・市町・交通事業者	継続
2-2	乗り換え接続時間の短縮化	県・市町・交通事業者	H30年度検討/H31年度以降随時実施
	乗り換え情報の提供	県・市町・交通事業者	H30年度検討/H31年度以降随時実施
2-3	ICカードの導入可能性の研究	県・市町・交通事業者	継続
数値指標		バス停環境整備箇所、バス利用者数割合	
算出方法		現状値(H28年度)	目標値(H34年度)
○整備が必要なバス停に対し当該年度までに整備が完了した割合(表20参照) ○各自治体の公共交通担当課で把握		21.0%	100.0%
○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定		8.5	8.5

### 《目標 3》 バス利用の促進

#### 事業3-1 高校生のバス利用促進

##### ①自家用車送迎からバス利用への移行促進

○高校生・保護者アンケート調査結果から自家用車送迎による通学をバス通学に切り替える可能性があることがわかった。これを実現するため、路線の運行頻度が高くバス停に近い高校に絞り込んで、登下校時の通学便の充実や中学卒業時等にバス通学に関するチラシ配布等の情報提供を積極的に行い、自家用車送迎からJR・バス利用による通学への移行を促進する。

##### ②割引定期の PR と利用促進

○高校生・保護者アンケート調査結果では、バス事業者が販売している割引定期の認知度があまり高くなかった。これらの割引定期は保護者の経済的負担の軽減化につながるだけでなくバス利用の動機づけにもなることからチラシ等による積極的なPRを行い利用を促進していく。

##### ③新たな割引制度・助成制度の創設

○高校生が自家用車送迎による通学からバス通学に切り替える際の課題の一つとなるのが運賃負担の問題である。既存の割引制度に加え、例えば同時に通学する複数の子どもがいる場合、3人目以降の定期券を特別割引にしたり学期ごとの定期券を発行するなど新たな割引制度の創設をめざす。  
○定期券購入費の一部を助成する制度等についても子育て支援等の観点も含めて各自治体で導入を検討する。

#### 事業3-2 高齢者等のバス利用促進

##### ①割引定期の PR と利用促進

○住民アンケート調査結果からバス事業者が販売している高齢者向けの割引定期の認知度はどれも1割程度の低い数値となっているため、バスのサービス水準の高い地域や団地との連携を図りながらこれらの定期券の周知に努め、バスの利用促進に取り組む。

##### ②新たな利用助成制度の創設

○バスを利用しにくい公共交通空白地域においてはタクシー利用助成の充実を求める傾向にある。現状では一部の自治体で助成制度が導入されているが地域全体としてこれらの制度を拡充していく。

##### ③運転免許証自主返納者等、移動困難者への対応

○運転免許証を自主返納すると移動手段を家族・知人の送迎か公共交通に頼らざるを得ない。全国的にも警察や自治体において免許返納者に対する様々な支援制度を実施し、高齢者の免許返納を促している。  
○生活移動が可能な路線の確保を前提とし、免許返納者の自家用車の代替交通としてバス・タクシー利用助成等の取り組みを行っていく。

## 事業3-3 企業・事業所のバス利用促進

### ①企業・事業所への意識啓発の取り組み

- 企業のエコ通勤を促進するため、アンケート調査に協力いただいた企業・事業所を中心に意識啓発チラシを配布し、公共交通を利用した通勤の取り組みを拡大する。
- 法人・企業・団体等を対象とした「企業割引定期券」制度等を検討し、企業・団体等におけるバス利用の動機づけを行う。

### ②パーク&ライドの促進

- 勤務先の近くに駅・バス停があっても自宅付近になければ公共交通による通勤ができないことになる。このような状況に対応するためパーク&ライドの促進を図る。
- 具体的にはJRの駅や主要拠点周辺に駐車場を確保するとともにパーク&ライドによる公共交通利用を企業・事業所や住民にPRしていく。

## 事業3-4 バス体験活動の実施

### ①バスの乗り方教室・体験試乗会等の開催

- 小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室や実際に路線バスに乗車して体験する試乗会、イベント等の開催を通しバス利用への抵抗感をやわらげるとともにバス利用の動機づけを行う。
- 幅広い年代に公共交通利用への動機づけを行い公共交通機関への愛着を持ってもらうため、鳥取県のマスコットキャラクターである「トリピー」の公共交通利用促進バージョンである「交通トリピー」や国土交通省の公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」等のキャラクターをPRに活用するほか、必要に応じて新たなバス路線の愛称募集等を行い、バスについての関心を高めていくことなどを検討する。



図 75 バスの乗り方教室（倉吉市/H29年11月）

図 76 「とっとり環境まつり」でのバスの乗り方教室案内

### ②商業施設等とのタイアップによる利用促進

- 一定額買物や飲食をした場合にバスの回数券を配布したり、バスを利用して買い物に来た人への割引を実施するなど、商業施設等とタイアップした利用促進施策を展開する。



《目標3》 バス利用の促進			
事業	内容	事業主体	実施時期
3-1	自家用車送迎からバス利用への移行促進	県・市町・交通事業者・住民	H30年度以降随時実施
	割引定期のPRと利用促進	県・市町・交通事業者・住民	H30年度以降随時実施
	新たな割引制度・助成制度の創設	県・市町・交通事業者	H30～31年度検討/32年度以降随時実施
3-2	割引定期のPRと利用促進	県・市町・交通事業者・住民	H30年度以降随時実施
	新たな利用助成制度の創設	県・市町・交通事業者	H30～31年度検討/32年度以降随時実施
	運転免許証返納者等、移動困難者への対応	県・市町・交通事業者	H30年度検討/H31年度以降随時実施
3-3	企業・事業所への意識啓発の取り組み	県・市町・交通事業者	H30年度以降随時実施
	パーク＆ライドの促進	県・市町・交通事業者・住民	H30～31年度検討/32年度以降随時実施
3-4	バスの乗り方教室・体験試乗会等の開催	県・市町・交通事業者・住民	継続
	商業施設等とのタイアップによる利用促進	県・市町・交通事業者・住民	H30年度検討/H31年度以降随時実施
数値指標	バス通学生割合、バス利用者数割合		
	算出方法	現状値(H29年度)	目標値(H34年度)
	○本地域内9校の高校のバス通学生徒数÷総生徒数 ○本地域内9校へのアンケート調査で把握	9.5%	10.0%
	○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定	8.5	8.5

## 《目標4》 情報提供の強化

### 事業4-1 多様な情報提供と内容の充実

#### ①ICT等を活用した情報提供の強化

○観光客や地域外の来訪者がバスを利用する際、スマホ等で路線や時刻、乗り継ぎの情報等を取得することが多い。これらに対応するためインターネット等を活用した情報提供の強化を図る。具体的には鳥取大学が提供しているバスネットのPR強化を図り情報提供等を引き続き行っていく。

○現在、Webブラウザ上で県内のバス・鉄道を使った経路探索ができる「バスネット」の運用が行われているが、利便性の向上を図るため、検索機能の充実等を目的として、「バスネット」のスマートフォンアプリの開発を行う。



図 77 バスネットの画像

※バスネットは鳥取大学が開発し、日本トリップ有限責任事業組合が運営している Web システムであり、それを基にしたロケーションシステムなどの運用については鳥取県が積極的に参画し、一般への情報提供を行っている。

#### ②時刻表・バスマップの作成

○現在、鳥取県バス協会では「ぐるっとバスなび」のパンフレットを作成し、本地域内自治体でも活用しておりこの取り組みを継続していく。

○バス利用者の利便性向上を図るため地域住民をはじめ、観光客等にわかりやすい時刻表・バスマップ等の作成を行う。その際、短大や地元高校生との協働による作成手法も考えられる。

《目標4》 情報提供の強化			
事業	内容	事業主体	実施時期
4-1	ICT等を活用した情報提供の強化	県・市町・交通事業者	H30年度以降随時実施
	時刻表・バスマップの作成	県・市町・交通事業者	H30年度以降随時実施
数値指標	バスマップ配布枚数、バス利用者数割合		
	算出方法	現状値(H28年度)	目標値(H34年度)
	○本地域内で配布した時刻表・バスマップ等の配布枚数の累計 ○各自治体の公共交通担当課で把握	4,000部/年	累計20,000部
	○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定	8.5	8.5

## 基本方針3：効率的な運行による持続可能な公共交通の実現

### 《目標5》 効率的な運行

#### 事業5-1 効率的な運行形態への再編(地域公共交通再編事業)

##### ①長大路線の効率化

##### ア. 赤碓線

- 赤碓線は琴浦町・北栄町と倉吉市を結ぶ広域移動の重要な路線となっているが、系統キロが長く運行便数も多いことから実車走行キロが他の路線に比べて長く経常欠損額も大きくなっている。
- 赤碓線の利用状況を細かくみると、倉吉市内のみで乗降する利用者の割合が上り下りとも4割近くあり、広域移動のための利用は6割程度にとどまっていることから広域移動での利用の少ない便については見直しを行っていく。

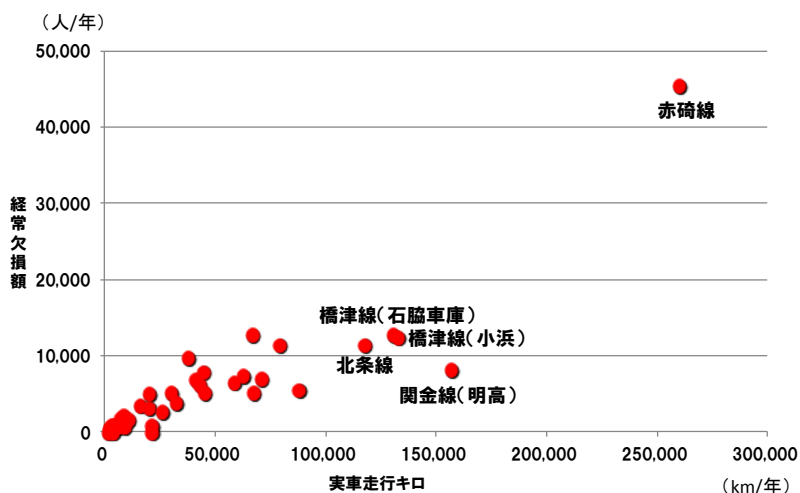


図 78 バス路線の実車走行キロと欠損額との関係



表 24 赤碓線の区間別利用者割合（H27 年度）

方向	区間	利用者数	割合
上り	琴浦町内のみでの乗降	24	18.3%
	北栄町内のみでの乗降	4	3.1%
	倉吉市内のみでの乗降	52	39.7%
	琴浦町⇒倉吉市間の乗降	19	14.5%
	琴浦町⇒北栄町間の乗降	9	6.9%
	北栄町⇒倉吉市間の乗降	23	17.6%
	合計	131	100.0%
下り	琴浦町内のみでの乗降	18	13.3%
	北栄町内のみでの乗降	3	2.2%
	倉吉市内のみでの乗降	52	38.5%
	倉吉市⇒北栄町間の乗降	29	21.5%
	倉吉市⇒琴浦町間の乗降	25	18.5%
	北栄町⇒琴浦町間の乗降	8	5.9%
	合計	135	100.0%

イ. 穴鴨線・小河内線

- 三朝町～倉吉市間を運行している4路線(上井・三朝線、三朝線、穴鴨線、小河内線)の内、利用の少ない小河内線と穴鴨線を町内路線に見直す。但し、高校生の通学や通院に利用されている穴鴨線の一部の便は従来通りの広域路線とする。
- 見直した路線のうち、小学生の登下校便は定時定路線の運行とし、それ以外の路線についてはデマンド型乗合タクシー方式として予約に応じて運行する。
- 見直した路線の沿線住民の広域移動については、町内に結節点(三朝町役場前)を設け、他の広域路線に乗り換えることで対応する。
- これにより、利用人数に応じた車両で、利用がある場合のみ運行することで効率的な運行が図れるだけでなく、当該路線沿線の公共交通空白地域の解消と、適切なダイヤ設定による町内移動利便性の向上を図ることができる。

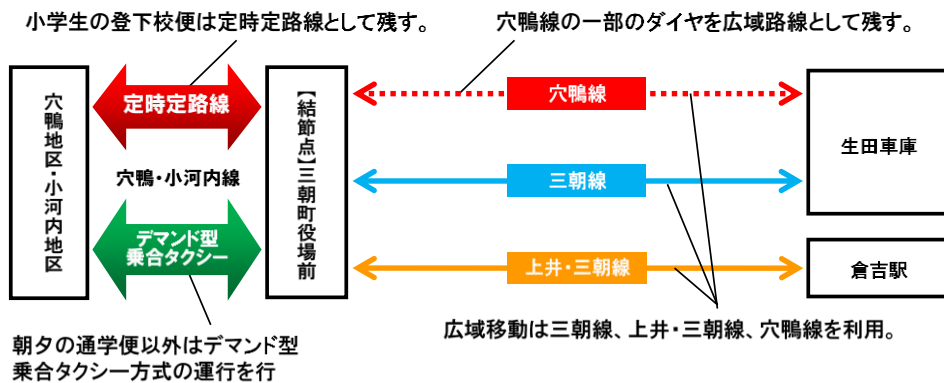


図 79 三朝町内路線の再編の考え方

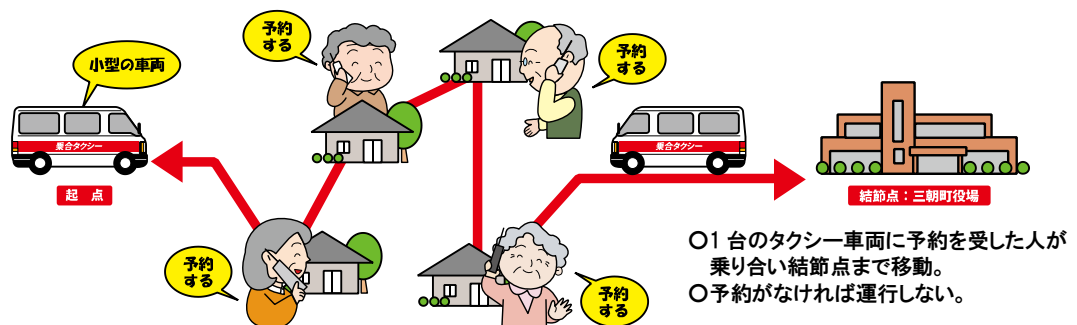


図 80 デマンド型乗合タクシー運行イメージ

## ②土日祝日のダイヤの見直し

- 平日と土日祝日ではバス利用の目的が異なることから、通勤や通学に対応した便数を見直し、買物利用の時間帯のダイヤの充実を図る。
- 観光客の利便性を考慮し、昼間の移動時間帯のダイヤ充実を図る。

## ③タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入

- バスが利用しにくい公共交通空白地域や効率の悪いバス路線の区間への乗合タクシーの導入、乗合タクシーでも非効率な地域へのタクシー助成の充実等、タクシーを活用した効率的な移動支援、運行形態の導入を進めていく。

## ④中心市街地における過密ダイヤの緩和

- 中心市街地における過密ダイヤの緩和を図るため、倉吉市中心市街地内で最も便数の多い宮川町～新町の運行ルートの一部を時間帯によってパークスクエア経由や瀬崎町経由等に変更する。これにより過密ダイヤの緩和と中心市街地内の移動利便性向上を図る。
- 松崎線と関金線の時間帯が近接するダイヤを統合して北方入口～関金バスセンターの新たな路線を再編し、中心市街地の運行の効率化を図る。

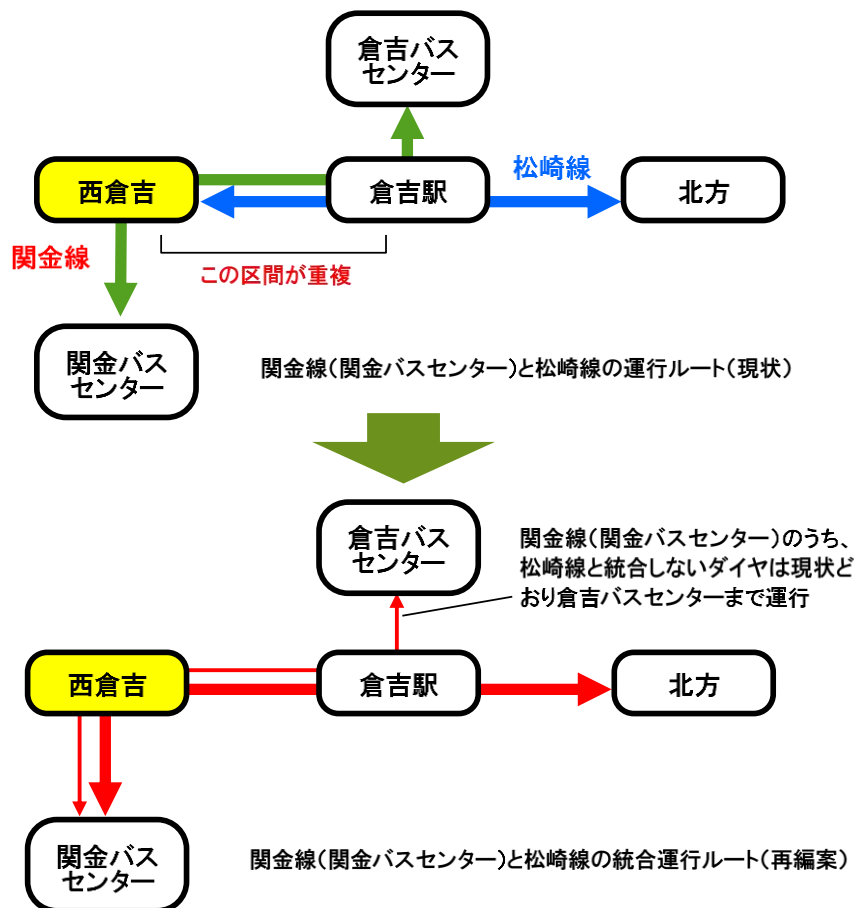


図 81 再編案の運行ルート

## 事業5-2 貨客混載の取り組み検討

### ①貨客混載の導入に向けた検討

○限られた輸送資源の有効活用や運送収入の向上による路線維持等を目的として、人とモノの輸送サービスを一元的に提供する貨客混載の導入に向けた検討を行う。



図 82 全但バスとヤマト運輸の提携事例（豊岡市）

《目標5》 効率的な運行の実現			
事業	内容	事業主体	実施時期
5-1	長大路線の効率化	県・市町・交通事業者	H30～31年度検討/32年度以降随時実施
	土日祝日のダイヤの見直し	県・市町・交通事業者	H30年度検討/H31年度以降随時実施
	タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入	県・市町・交通事業者	H30～31年度検討/32年度以降随時実施
	中心市街地における過密ダイヤの緩和	県・市町・交通事業者	H30年度検討/H31年度以降随時実施
5-2	貨客混載の導入に向けた検討	県・市町・交通事業者	H30年度検討/H31年度以降随時実施
数値指標	一般乗合バスの収支率、バス利用者数割合		
	算出方法	現状値(H28年度)	目標値(H34年度)
	○算定式：(一般乗合バス)経常収入÷経常経費 ○バス事業者からの資料提供、自治体の公共交通担当課での把握	47.7%	50.0%
	○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定	8.5	8.5

## 《目標6》 路線維持のしくみづくり

### 事業6-1 住民との協働によるしくみづくり

#### ①公共交通利用促進に関する情報提供

- 地域住民へ各自治体の広報紙等で利用状況・補助金額の推移等の公共交通の情報提供を行い、公共交通への関心を喚起するとともに、利用することによって路線を守るという意識の醸成を図る。
- 観光地ごとや買物先別等、目的別に公共交通の利用パターンを提示するなど、住民ニーズに応じた公共交通手段のPRを検討する。

#### ②住民との協働による運行のしくみづくりの研究

- 公共交通空白地域や需要の少ない地域について、NPOや地域自治組織によるボランティア輸送等、住民との協働による運行のしくみを検討する。

#### ③住民等との協働による待合環境整備への協力

- バス停の設置や環境整備にあたっては、学生の公共交通への理解促進の観点から、地元高校や短大などからバス停のデザインや活用方法などについてアイデアを募るなど、生徒や学生との協働による取り組みを検討する。

### 事業6-2 持続可能な運行体制支援

#### ①ドライバーの確保・育成支援

- バスやタクシーのドライバー不足が全国的に広がっており、乗務員の確保・育成が急務となっている。安定的な運行を維持していくため、自動車学校やハローワーク等との連携、PR活動の強化、免許取得費用の助成等を実施し交通事業者への支援を行っていく。

《目標6》 路線維持のしくみづくり			
事業	内容	事業主体	実施時期
6-1	公共交通利用促進に関する情報提供	県・市町・交通事業者	H30年度以降随時実施
	住民との協働による運行のしくみづくりの研究	県・市町・交通事業者・住民	H30～31年度検討/32年度以降随時実施
	住民等との協働による待合環境整備への協力	県・市町・交通事業者・住民	継続
6-2	ドライバーの確保・育成支援	県・市町・交通事業者	H30～31年度検討/32年度以降随時実施
数値指標	広報紙によるPR回数、バス利用者数割合		
	算出方法	現状値(H28年度)	目標値(H34年度)
	○本域内各自治体の広報紙への年間掲載回数の累計 ○各自治体の公共交通担当課で把握する	1回/年	累計5回
	○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定	8.5	8.5

# 7. 事業実施スケジュール

○本計画の実施スケジュールを以下のように設定する。

事業名	事業内容	事業主体				実施スケジュール				
		県	市町	事業者	住民	H30	H31	H32	H33	H34
<b>基本方針1：移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築</b>										
事業1-1 通勤・通学利便性の向上 (地域公共交通再編事業)	通勤・通学時のダイヤ・ルートの改善	●	●	●		検討	随時実施			
	西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ	●	●	●		検討	随時実施			
事業1-2 通院・買物利便性の向上 (地域公共交通再編事業)	河北地域へのバスの乗り入れ	●	●	●		検討	随時実施			
	病院と商業施設間の移動ダイヤの改善	●	●	●		検討	随時実施			
事業1-3 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上 (地域公共交通再編事業)	倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善	●	●	●		検討	随時実施			
	医療機関へのアクセス利便性の改善	●	●	●		検討	随時実施			
事業1-4 観光移動の利便性向上 (地域公共交通再編事業)	観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善	●	●	●		検討	随時実施			
	観光客向けバスの発行・PR	●	●	●		継続				
	インバウンド対応の多言語化	●	●	●		検討	随時実施			
	地域イベントとの連携	●	●	●		検討	随時実施			
事業2-1 円滑な移動のための 環境整備	バス停及び主要拠点の待合環境整備	●	●	●	●	継続				
	住民等との協働による待合環境整備	●	●	●	●	継続				
	バス車両のバリアフリー化、UD タクシーの利活用の推進	●	●	●		継続				
事業2-2 乗り換え接続の改善	乗り換え接続時間の短縮化	●	●	●		検討	随時実施			
	乗り換え情報の提供	●	●	●		検討	随時実施			
事業2-3 ICカードの導入に関する研究	ICカードの導入可能性の研究	●	●	●		継続				
<b>基本方針2：戦略的な施策展開による公共交通の利用促進</b>										
事業3-1 高校生のバス利用促進	自家用車送迎からバス利用への移行促進	●	●	●	●	随時実施				
	割引定期のPRと利用促進	●	●	●	●	随時実施				
	新たな割引制度・助成制度の創設	●	●	●		検討	随時実施			
事業3-2 高齢者等のバス利用促進	割引定期のPRと利用促進	●	●	●	●	随時実施				
	新たな利用助成制度の創設	●	●	●		検討	随時実施			
	運転免許証自主返納者等、移動困難者への対応	●	●	●		検討	随時実施			
事業3-3 企業・事業所のバス利用促進	企業・事業所への意識啓発の取り組み	●	●	●		随時実施				
	パーク＆ライドの促進	●	●	●	●	検討	随時実施			
事業3-4 バス体験活動の実施	バスの乗り方教室・体験試乗会の開催	●	●	●	●	継続				
	商業施設等とのタイアップによる利用促進	●	●	●	●	検討	随時実施			
事業4-1 多様な情報提供と内容の充実	ICT等を活用した情報提供の強化	●	●	●		随時実施				
	時刻表・バスマップの作成	●	●	●		随時実施				
<b>基本方針3：効率的な運行による持続可能な公共交通の実現</b>										
事業5-1 効率的な運行形態 への再編 (地域公共交通再編事業)	長大路線の効率化	●	●	●		検討	随時実施			
	土日祝日のダイヤの見直し	●	●	●		検討	随時実施			
	タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入	●	●	●		検討	随時実施			
	中心市街地における過密ダイヤの緩和	●	●	●		検討	随時実施			
事業5-2 貨客混載の取り組み検討	貨客混載の導入に向けた検討	●	●	●		検討	随時実施			
事業6-1 住民との協働による しくみづくり	公共交通利用促進に関する情報提供	●	●	●		随時実施				
	住民等との協働による待合環境整備への協力	●	●	●	●	継続				
	住民との協働による運行のしくみづくりの研究	●	●	●	●	検討	随時実施			
事業6-2 持続可能な運行体制支援	ドライバーの確保・育成支援	●	●	●		検討	随時実施			

※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。

## 8. 計画の推進体制と評価・検証

### 8-1 計画推進体制

○本計画の推進及び進捗状況の管理は、「鳥取県中部地域公共交通協議会」が行うこととする。PDCAサイクルに基づき、鳥取県中部地域公共交通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関係機関との調整を行う。

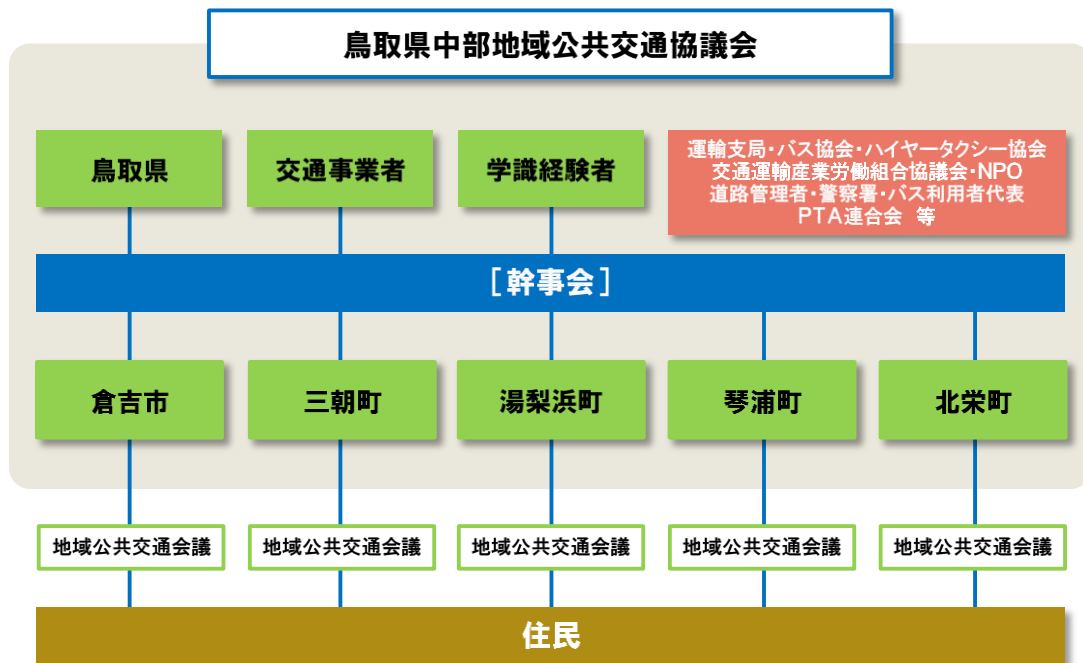


図 83 「鳥取県中部地域公共交通協議会」の構成図

### 8-2 事業進捗状況の評価・検証

#### 8-2-1 成果指標の評価・改善

○設定した成果指標である「バス利用者数割合」「バス通学生割合」「収支率」については、事業実施から2年後に「鳥取県中部地域公共交通協議会」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。

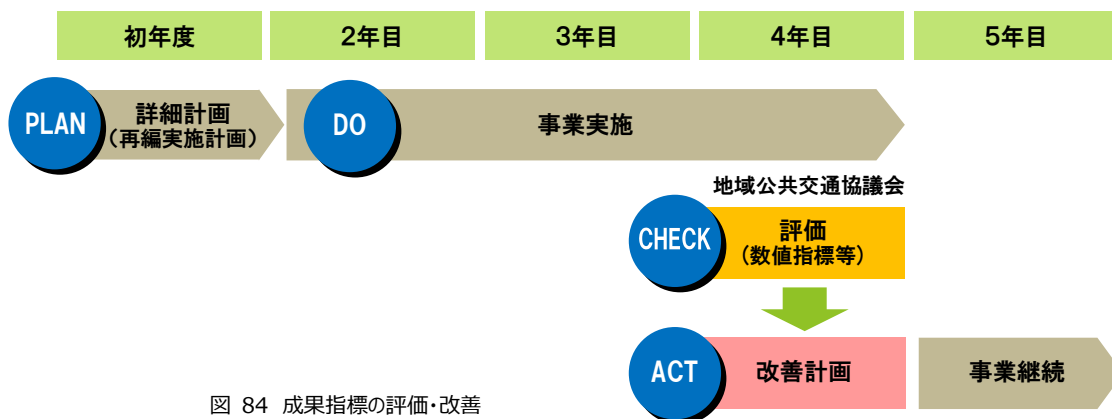


図 84 成果指標の評価・改善



## 8-2-2 プロセス指標の評価・改善

○設定したプロセス指標である「バス停環境整備箇所数」「時刻表・バスマップの配布枚数」「広報紙によるPRの回数」については、「鳥取県中部地域公共交通協議会」において前年度の進捗状況の確認と評価を行い、適宜改善しながら継続していく。

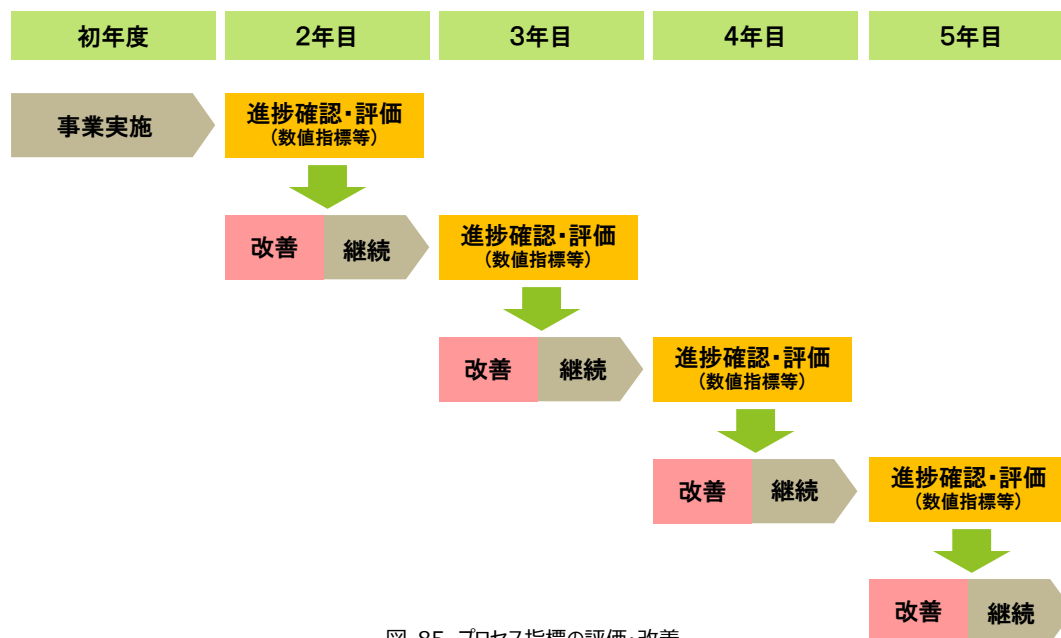


図 85 プロセス指標の評価・改善

表 25 事業評価・改善計画の年間スケジュール

月	議会	生活交通確保に係る地域協議会(県)	鳥取県中部地域公共交通協議会
4月			
5月	6月補正予算		○前年度事業進捗状況の確認・評価 ○路線、ダイヤの変更確認 ○国庫補助要件と実績の照合
6月	議会	○次年度補助路線等の協議	
7月			
8月	9月補正予算	○10月ダイヤ改正等の協議	
9月	議会		
10月			
11月	12月補正予算		
12月	議会		○事業実施結果を踏まえた改善計画の検討
1月	当初予算・2月補正予算	○事業評価等の協議	
2月	議会	○4月ダイヤ改正等の協議	
3月			

※数値指標の評価時には、国庫補助路線が補助要件を満たしているかどうかについても併せて確認する。