

基本方針4:公共交通の利用環境改善

目標 7 乗り継ぎや待合環境の改善

事業 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】

○ 幹線と市町内公共交通（支線）との接続改善

主要交通結節点において、幹線と市町内交通（支線）との接続を改善する。

【接続時間の目安】

通勤・通学利用が主である朝夕の時間帯（始発～9時台、16時～19時台）	10分以内
高齢者の通院・買い物利用が主である日中の時間帯	20分以内

○ 待合環境の改善

主要交通結節点である JR 岩美駅において、乗り継ぎの利便性向上に資する待合環境の改善を行う。また、その他の主要交通結節点においても、必要に応じた改善を行う。

【JR 岩美駅における具体的な改善内容】

- バス停を駅舎側・観光案内所側へ移設
- バスの待合スペースの確保
- 乗り継ぎ動線の明確化
- 時刻表と併せた観光情報の提供 等

JR 岩美駅のバス待合環境



若桜鉄道若桜駅のバス乗り場案内図



○ 乗り継ぎ案内の改善

路線図や乗り場の案内図等について、デザインや表記等を工夫し、わかりやすく利用しやすい案内表示に改善する。

バスネット端末の多言語化や、バス接近表示の導入により、目的地や乗り継ぎ・乗り換え先の交通手段についての情報をわかりやすく提供することで、移動環境の向上を図る。

事業内容	事業主体	実施時期
幹線と市町内交通（支線）との接続改善	県・市町、交通事業者	H29年度より検討・随時実施
待合環境の改善	県・市町、交通事業者	H29年度より検討・随時実施
乗り継ぎ案内の改善	県・市町、交通事業者	H29年度より検討・随時実施

事業 14：駅やバス停等の利用環境の改善

○ バス停等の快適性向上

移動の目的地に近く、多くの利用者が見込まれるバス停等において、快適性向上のための環境整備を行う。

【具体的な手法】

- 上屋の整備
- ベンチの整備
- トイレの整備・改良
- 駐車場・駐輪場の確保
- 夜間照明設備の設置 等

バス停環境の整備例
(岩美幹部派出所北バス停)



○ 地域と連携した快適な待合環境の確保

医療機関の待合室や商業施設の店舗内、公民館や図書館のロビー等に、公共交通の路線図や時刻表等を掲出するとともに、座って待つことのできる環境を確保する。

ベンチが設置されていない路線バスの停留所や乗降場所等について、沿線の商店や事業所等を募集してベンチを置かせてもらう仕組みを導入する。

地域と連携して、駅の待合室やバス停等の清掃や維持管理を行う。

施設内でバスを待つことのできる例
(岩美町内の商業施設)



事業内容	事業主体	実施時期
バス停等の快適性向上	県・市町、バス事業者、タクシー事業者	H29 年度より検討・随時実施
地域と連携した快適な待合環境の確保	県・市町、交通事業者	H29 年度より検討・随時実施

目標 7 の数値指標①	4 町における幹線と支線との平均接続時間		
	算出方法	現状値 (H28 年度)	目標値 (H32 年度)
	4 町の支線 (予約型を除く) が各町の主要交通結点到着したとき、直近で接続している幹線 (鳥取駅まで行く鉄道・市町間バス路線) との平均接続時間	17 分	15 分以内
目標 7 の数値指標②	環境整備を行った拠点数		
	算出方法	現状値	目標値 (H33 年度)
	県、市町、交通事業者を通じて把握 ※乗換案内を含む	—	計画期間中に 12 箇所

事業 15 : 円滑な移動のための環境整備

○ 低床バス車両の導入

バス車両の更新時期に合わせ、高齢者や障がい者、ベビーカーの利用者等が乗降しやすい低床車両やノンステップ車両への置き換えを行う。

○ ユニバーサルデザインタクシーの導入

地域内のタクシーについて、ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）の導入を計画的に進める。

導入に併せ、地域内のすべてのタクシー乗務員に対して、ユニバーサルドライバー向け研修を行うとともに、タクシー乗り場の整備等、UD タクシーを利用しやすい環境を整備する。

低床バス車両（日ノ丸自動車）



UD タクシーの車両



○ 災害発生時における情報提供方法の検討

地震等の災害発生時や、台風や大雪の影響により運休する場合等、非常時における利用者への情報提供方法や関係者間の情報伝達方法等について検討する。

【具体的な検討内容】

- 交通結節点における運行情報伝達方法
- 運行情報お知らせメール等、インターネットを活用した情報提供方法
- 災害発生時の行動マニュアル作成 等

事業内容	事業主体	実施時期
低床バス車両の導入	県・市町、バス事業者	H29 年度より随時実施
ユニバーサルデザインタクシーの導入	県・市町、タクシー事業者	H29 年度～H30 年度
災害発生時における情報提供方法の検討	県・市町、交通事業者	H29 年度より検討・随時実施

事業 16 : 接客やマナーの向上

○ 交通サービス従事者の接客向上

公共交通従事者の接客向上のための研修や講習会等を企画・開催する。

【具体的な手法】

- 接客マニュアルの作成・従業員への周知
- 外部講師による接客研修の開催
- 社内・事業者間の接客事例の共有化
- 利用者モニター制度の導入
- 利用者アンケートの実施 等

ユニバーサルドライバー研修の様子
(平成 28 年 4 月、日本財団と共同で開催)



○ 利用者のマナー啓発

走行中の着席や、座席の譲り合い、整列乗車等のマナーについて、利用者に対する周知を行う。

【具体的な手法】

- 交通結節点や車内へのポスター掲出、チラシの設置
- 駅や車内でのアナウンス
- 地域全体としてのマナーアップキャンペーンの開催
- 児童・生徒に対する、学校と連携した駅頭や添乗による指導
- 公共交通の乗り方教室における説明 等

マナーアップポスターの例
(公益社団法人日本バス協会)



事業内容	事業主体	実施時期
交通サービス従事者の接客向上	県・市町、交通事業者	H29 年度より検討・随時実施
利用者のマナー啓発	県・市町、交通事業者	H29 年度より随時実施

目標 8 の数値指標①	地域内の全バス車両に占める低床バス車両の割合		
	算出方法	現状値 (H28 年度)	目標値 (H33 年度)
	交通事業者を通じて把握	75%	85%以上
目標 8 の数値指標②	乗務員の接客に関する満足度		
	算出方法	現状値 (H28 年度)	目標値 (H33 年度)
	住民アンケート調査による	75%	80%以上

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】

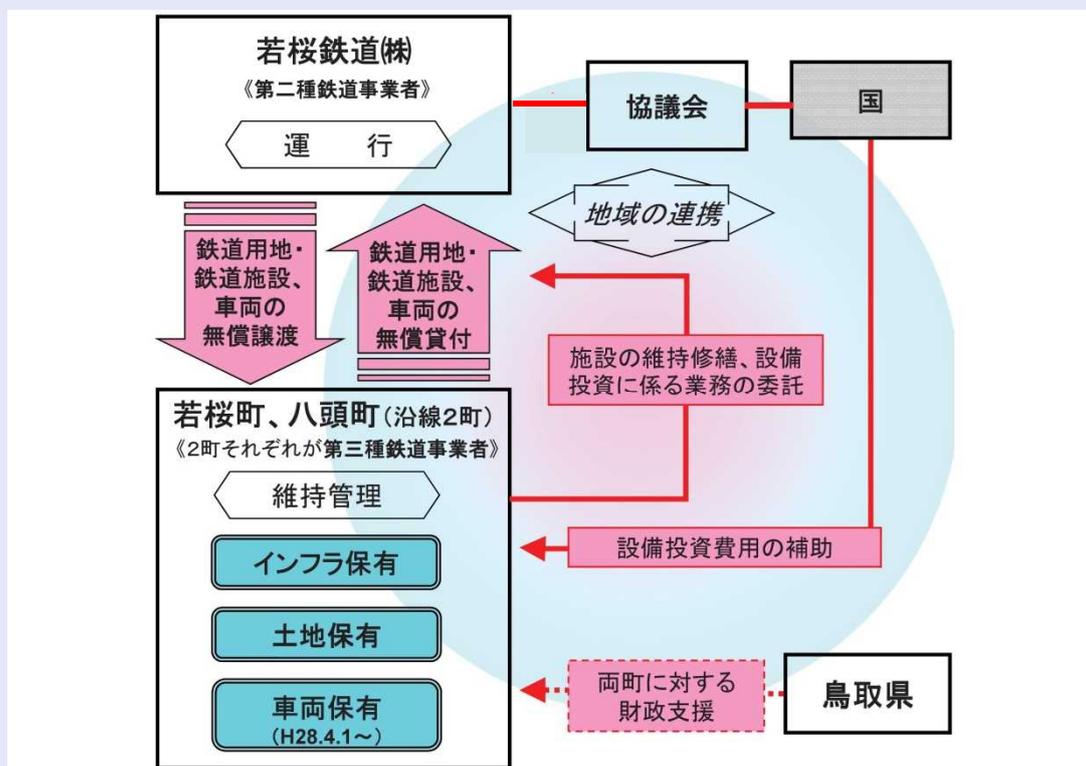
○ 上下分離による運行の確保

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、本計画策定後も引き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

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。

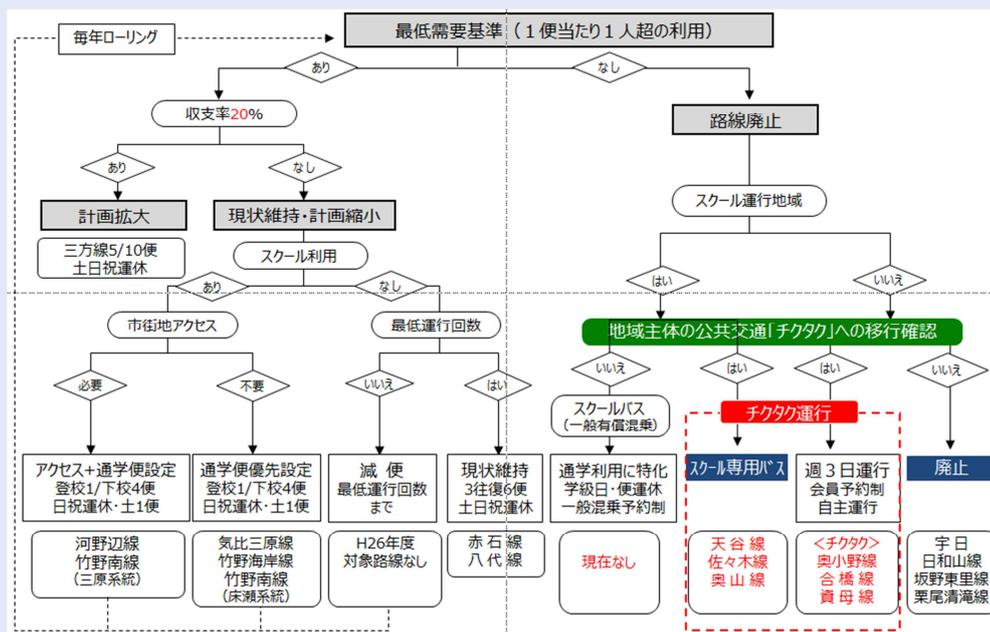
得られたデータについては、大学等と連携した新たな公共交通体系の構築や公共交通の活性化策等を検討する際にも活用する。

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【再掲】		
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. 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1 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】 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】 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】 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	列車の行き違いによる輸送サービスの改善		●	●		実施					
		車両の観光車両への改修		●	●		実施					
【目標4】 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】 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】 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】 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】 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】 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】 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。

7. 数値指標とモニタリング方法

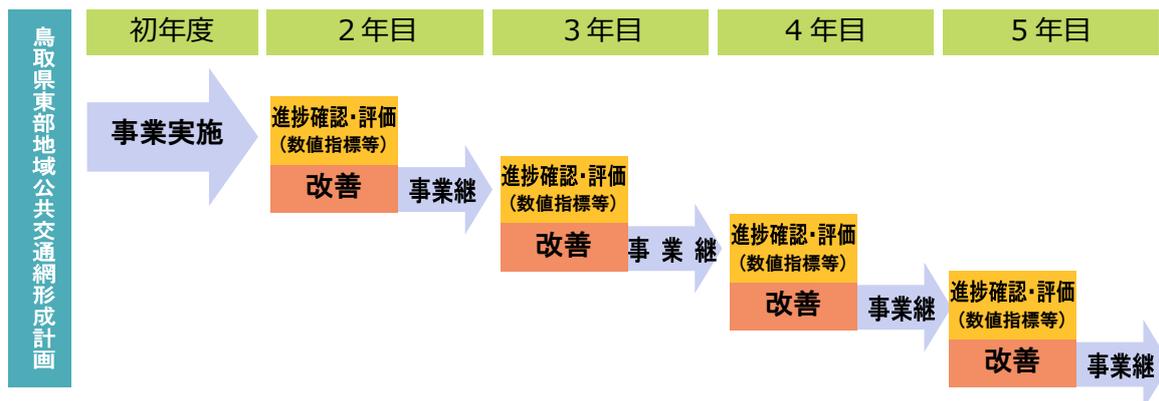
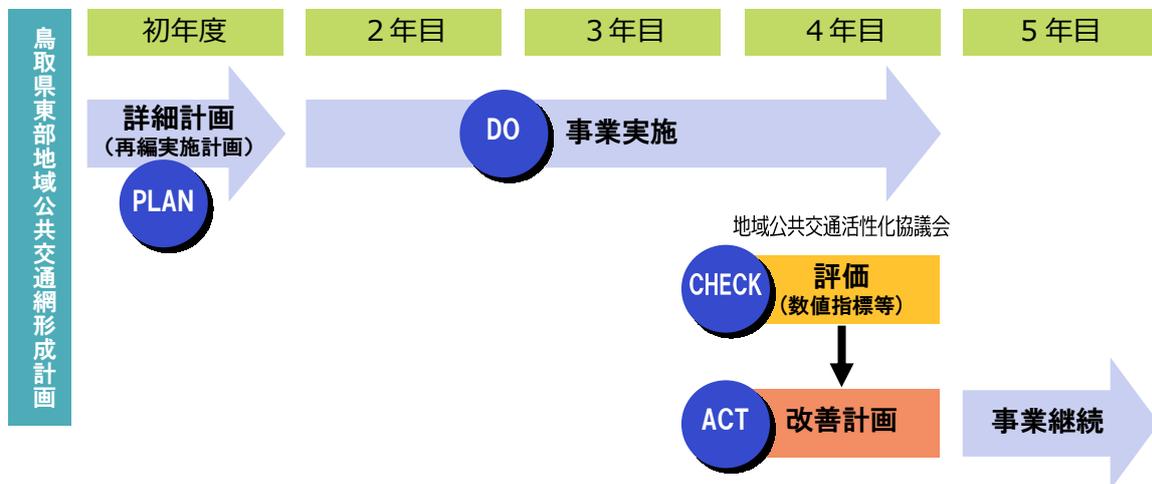
(1) 計画の推進体制

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。

(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。



(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。

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、バス停等の待ち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				
	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。
10	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				