

4-7 自治体の関係部局が認識しているサービスの改善要望等

関係機関ヒアリング調査を通じて把握した、自治体の関係部局が認識している公共交通のサービスの改善要望等は次のとおりである。

図表 103 自治体の関係部局が認識している公共交通のサービスの改善要望等

○観光関係	
鳥取県	○多言語、サイン等による外国人観光客への案内表示が不足している。
鳥取市	○砂丘と他の観光地や観光施設を結ぶ公共交通の要望がある。 ○夕日の見える時間帯の鳥取砂丘発着の路線バスの本数の増加の要望がある。 ○増えている外国人観光客のため、ＪＲ鳥取駅をはじめとする職員の外国語での対応の強化が必要である。 ○白兔方面は観光客が増えているが、路線バスの本数が少なくＪＲ末垣駅との接続がうまくいっていない。 ○鳥取駅構内のコインロッカー・ＡＴＭ・トイレへの誘導看板が分かりにくい。 ○鳥取駅構内にゆうちょ銀行のＡＴＭを設置してほしい。 ○倉吉方面へのＪＲの本数が少ないため、路線バス等の運行への要望がある。
若桜町	○鉄道・バスの便が少ないため、乗り継ぎに時間がかかる。観光面で不便。 ○バス路線から遠い観光地や徒歩では時間が掛かる観光地は、車でないと観光できない。
智頭町	○駅に施錠ロッカーを整備してほしい。 ○公共交通の便が少なく乗り継ぎが不便なため、公共交通をあてにしている観光客は観光を諦めざるを得ないことがある。
八頭町	○観光に関する取組に併せた乗り継ぎが不便。便数が少ない。
○教育関係	
智頭町	○公共交通の利便性確保のため、可能であればデマンド運行が望ましい。
八頭町	○若桜鉄道の時間帯と登下校の時間帯が合わない。 ○主要駅では、通勤・通学の時間帯に鉄道や他路線のバス等との乗り継ぎが可能だが、それ以外の時間帯（土日祝日の部活動等）では乗り継ぎができない場合がある。
○福祉関係	
鳥取市	○中山間地域等は特に高齢化が進んでいるため、介護予防の取り組みが重要となるが、路線バスの経路外であることや、時間帯が合わないために、地区公民館等で開かれる介護予防教室に参加しづらい。生活物資の購入や病院への通院等も同様。
岩美町	○高齢者移送サービスは、要介護認定を受けた住民等に限定されるため、一般住民からの利用要望がある。 ○各地区サロンへの移動手段の確保が必要である。
智頭町	○中山間地域の交通を補う根本的な施策が必要である。
八頭町	○日常の支援は介護保険等の公的サービスで対応できるが、移動支援は不十分であり、介護認定・障がい区分認定外の方についてはボランティアに依存している。 ○公的サービスのコストが増大し限界にきているなか、インフォーマルサービスのニーズの増加に応じた施策が必要と感じている。

第5章 課題の整理と計画の基本方針・目標等

5-1 公共交通の現状・問題点と課題の整理

(1) 調査結果に基づく公共交通の現状・問題点と課題

ここまでの調査結果を踏まえると、鳥取県東部地域における公共交通の現状・問題点と課題は、次のとおり整理することができる。

① 自家用車からの転換等による公共交通の利用促進に関する事項

現状・問題点	ページ	課題
○人口減少や少子高齢化の進展等により、鉄道やバスの利用者数が減少する一方で通勤・通学手段は自家用車が約8割を占める等、日常生活の移動手段は自家用車に大きく依存している。	p14、p30、p35～p36	自家用車に依存した生活からの転換
○公共交通を利用できる環境ではあるが、その利便性の高さから自家用車を選択してしまう人が多く、公共交通を利用することがある人は2～3割台にとどまる。	p51	
○鳥取市や若桜鉄道沿線地域では、自家用車から公共交通に意識や行動を自発的に転換する取組が、主要な施策として掲げられている。	p22～p24	
○公共交通を利用しない理由として「自分で自動車を運転できるから」が最も多い等、公共交通の確保・維持の必要性を自らの問題として認識していない人が多数となっている。	p53	
○自家用車への過度な依存は、渋滞の発生や環境負荷の増大といった様々な問題の一因となっている。また、近年では高齢の運転者による事故が大きな社会問題となっている。公共交通機関を利用し、自家用車の使用を抑えることは、こうした問題の解決につながる。	p14～p16、P22～p24	
○公共交通を将来にわたって維持していくために、ハード・ソフト両面の利用促進の取組が必要である。	p17～p24	公共交通の利用促進
○公共交通に関する時刻や運賃等の「情報の入手しやすさ」は、複数の市町に共通して重点的に改善すべき事項と位置付けられる。	p53～p54	
○山陰地方では伯耆大山～出雲市間等で交通系ICカードが順次導入されている。鳥取市では導入に向けた検討が施策として掲げられている。	p23、p25	

② 広域的な公共交通ネットワークの形成に関する事項

現状・問題点	ページ	課題
○通勤・通学、通院、買い物等の移動の目的地は、市町の中心部や幹線道路の近くに概ね立地している。	p7～p10、p47～p48	市町をまたいで運行する鉄道や路線バス（幹線）のサービス確保・改善
○通勤・通学需要としては4町から鳥取市へ向かう方向が大きい。通学については鉄道を利用した逆方向のまとまった需要がある。	p13～p15、p30	
○鳥取市と4町を結ぶ路線について、バスとJRは一定の便数が確保されているが、若桜鉄道と智頭急行は便数が少なく、利便性も劣る。	p31、p34	
○路線バスや鉄道の運行本数の少なさは行政・住民の双方から問題点として挙げられているが、サービス改善のためにはハード整備を含めた抜本的な対策が必要である。	p23～p24、p32、p53～p55	
○鳥取駅までの「運賃」と「所要時間」については、鳥取市の新市域や4町において負担が大きくなっている。	p27	
○鳥取市と4町を結ぶバス路線について、運行本数に対し利用が少ない、他の交通機関と重複している等により、非効率な区間がある。	p33～p35、p60	
○鳥取市では、市独自の計画に基づき、地域ごとにバス路線の再編が段階的に進められている。	p18～p23	

現状・問題点	ページ	課題
○高齢化率の高い鳥取市の縁辺部や中山間地域では、公共交通の利用が不便な地域が存在している。	p26～p27、p33～p39	地域特性に応じた移動手段の確保
○鉄道やバスを利用してもよいと思う最寄りバス停や駅までの距離は、年代が高くなるほど長くなる傾向にある。	p46	
○路線バスやタクシーを通院目的で利用している人は、自由に使える車や運転免許を持たない人が多い。	p51～p52	
○鉄道やバスを利用しない理由として、サービスに関する項目については「乗りたい時間の運行がない」が最も多く、公共交通を利用して自由に移動できないことが問題となっている。	p53	
○公共交通のほかに、高齢者や障がい者を対象とした移動手段確保策や支援策が展開されており、一部ではサービスの重複がみられる。	p42～p43、p49	
○現状の公共交通ではカバーできないニーズや担い手不足への対応のため、自動運転等の最新技術を活用した検討が進められている。	p42～p43、p49	
○交通拠点である駅周辺の活性化による回遊性向上やにぎわい創出が、複数の市町に共通して主要な施策・事業に位置付けられている。	p18～p24	生活の質の向上を支える交通まちづくりの推進
○交通拠点である駅のほか、集約された公共施設や道の駅などの地域の拠点を中心とした人・モノのネットワークづくりが、地域に共通する主な取組として位置付けられている。	p18～p24	
○鳥取市は自転車の交通手段分担率が高く、中心市街地における自転車の活用が施策として挙げられている。	p19～p20、p23	

③ 観光交通としての利便性向上

現状・問題点	ページ	課題
○鳥取砂丘等の主要な観光地への交通手段は確保されているが、地域内を自由に周遊できる観光二次交通が十分に確保されていない。	p11、p17～p20、p23～p24	観光交通としての利便性向上と情報発信
○観光客にとって公共交通の本数や時刻、乗り継ぎ等が不便でわかりづらく、利用しにくい。	p24、p60	
○観光客のニーズの多様化や、増加する外国人観光客に対応できるよう、交通拠点の利便性向上や案内表示の改善、公共交通サービス従事者の対応強化が必要である。	p11～p12、p32	
○地域には若桜鉄道や山陰海岸ジオライナーなどの公共交通に関する貴重な観光資源がある。	p11、p40	
○今後は鳥取駅と東浜駅への「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」の停車等により観光地としてさらに注目が高まることが予想され、地域の魅力を発信することが重要である。	p17、p20	

④ 公共交通の利用環境改善と利用促進

現状・問題点	ページ	課題
○主に駅が交通拠点としての役割を果たしている。	p18～p23、p25、p32	交通拠点の機能強化
○鉄道との乗り換え、バスとの乗り換えについては、特に4町において重点的に改善すべき事項と位置付けられる。	p18～p23、p37～p38、p60	
○バス停の待合環境は、複数の市町に共通して、重点的に改善すべき事項に位置付けられる。	p53～p54	
○上位・関連計画において、鉄道やバスの車両や交通拠点におけるバリアフリー化の推進が掲げられている。	p18～p23、p28	公共交通を利用して安全・安心に移動できる環境の実現
○路線バスのサービスについて、乗務員の待遇についての満足度は高いが、利用するきっかけや観光客が利用しやすい環境づくりのためにも待遇レベルの維持・向上が必要である。	p53～p54	

⑤ 公共交通の維持・存続のための仕組みづくり

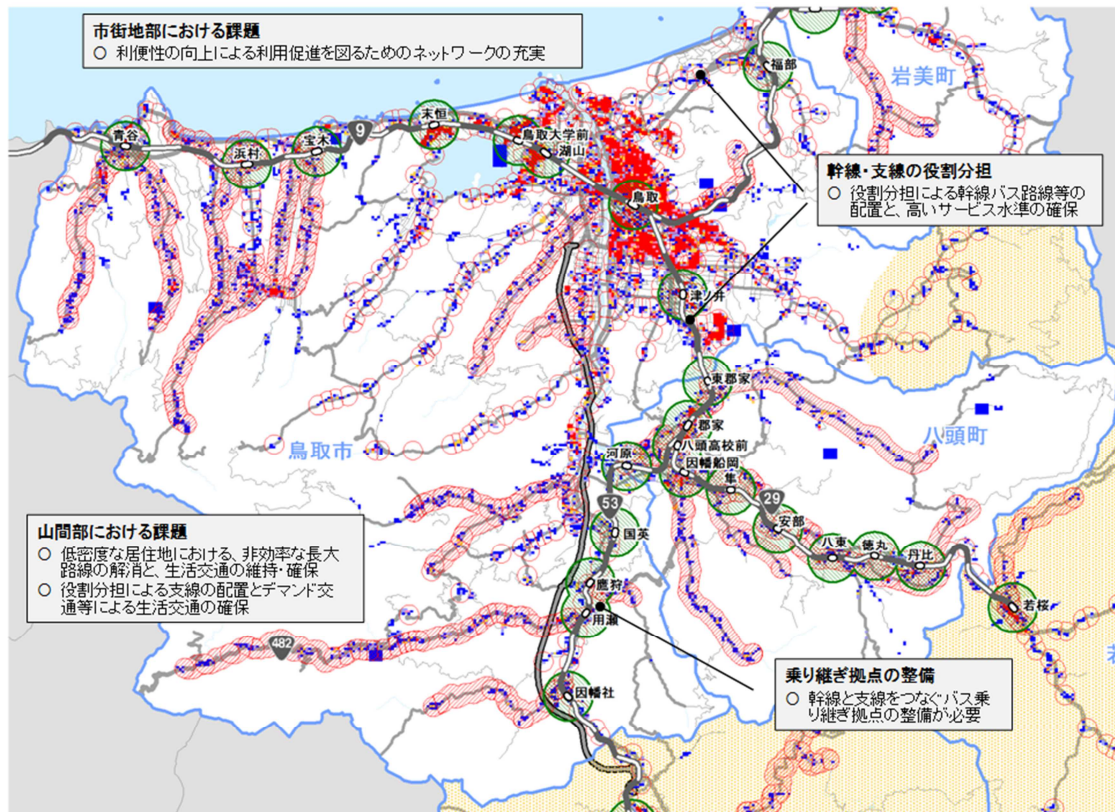
現状・問題点	ページ	課題
○公共交通を取り巻く環境や利用状況の変化、住民や利用者の意見や要望等をもとに、広域のかつ継続的に公共交通サービスを改善していくための仕組みが整っていない。	p44～p60	住民と行政、交通事業者の連携による取組を推進していくための仕組みづくり
○バスのサービスを維持するための公費負担の考え方については意見が分かれており、「わからない」との回答も多数ある。	p56	
○複数の市町において「住民が主体となったまちづくり」が標榜されており、自らの問題として公共交通の維持・存続や利用促進に取り組む組織や団体の支援が必要である。	p17～p24	
○若桜鉄道は、路線バスとともに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、今後も引き続き収支の均衡と安全で安定した運行を確保することが必要である。	p56～p59	
○行政の負担額を考慮しながら地域全体の公共交通ネットワークを維持していくためには、行政として最低限確保するサービス水準を設定した上で、利用の少ない路線や不採算の路線の運行を見直すための基準を作り、運用することが必要である。	p33～p38、p60	効率的な公共交通体系の実現に向けた仕組みづくり

(2) エリア別の現状・問題点及び課題

前項の現状・問題点及び課題のうち、各エリアにおける特徴的な事項は次の通り整理することができる。

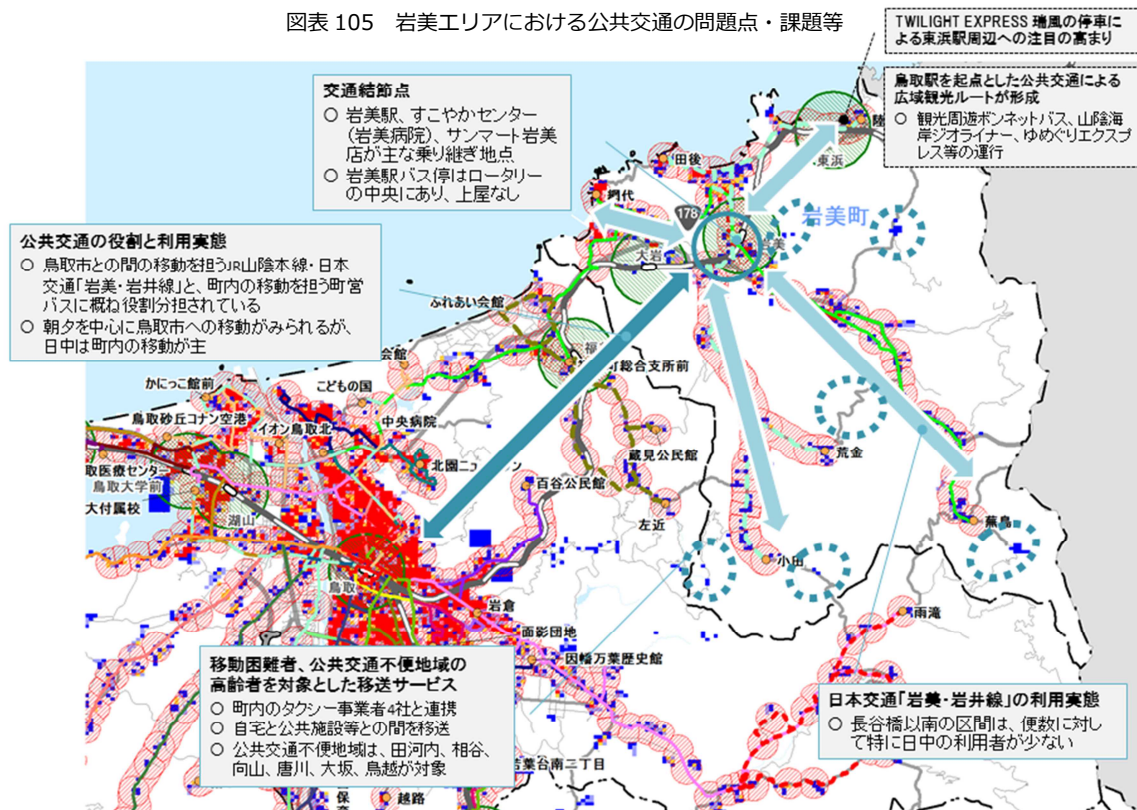
① 鳥取エリア

図表 104 鳥取エリアにおける公共交通の問題点・課題等



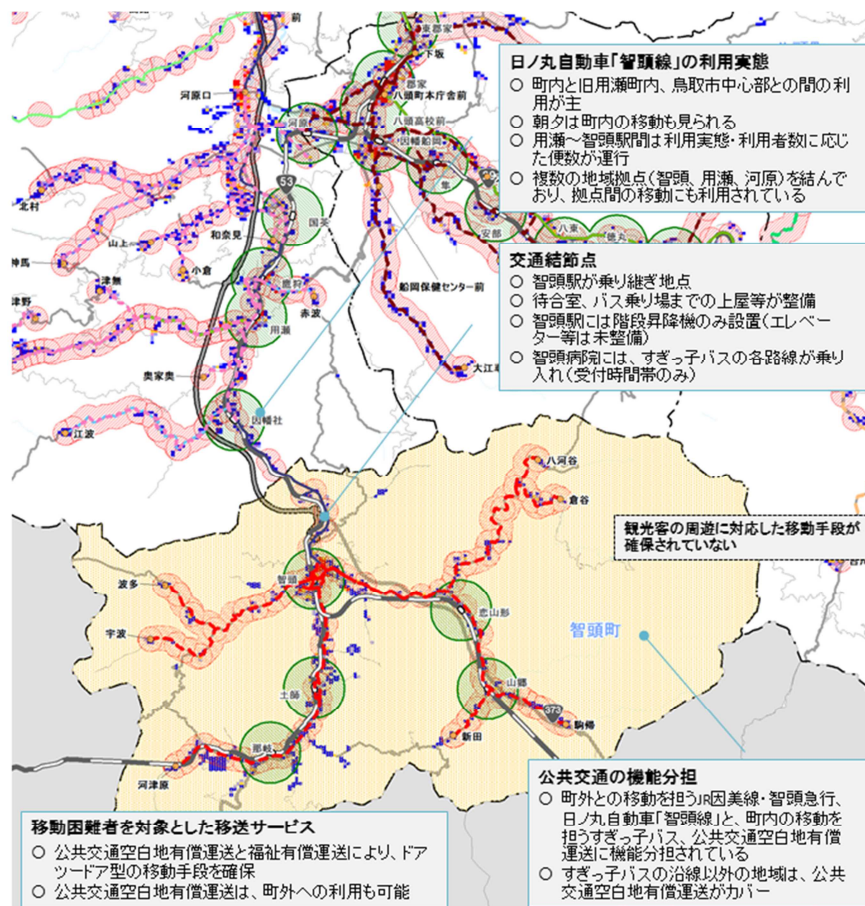
② 岩美エリア

図表 105 岩美エリアにおける公共交通の問題点・課題等



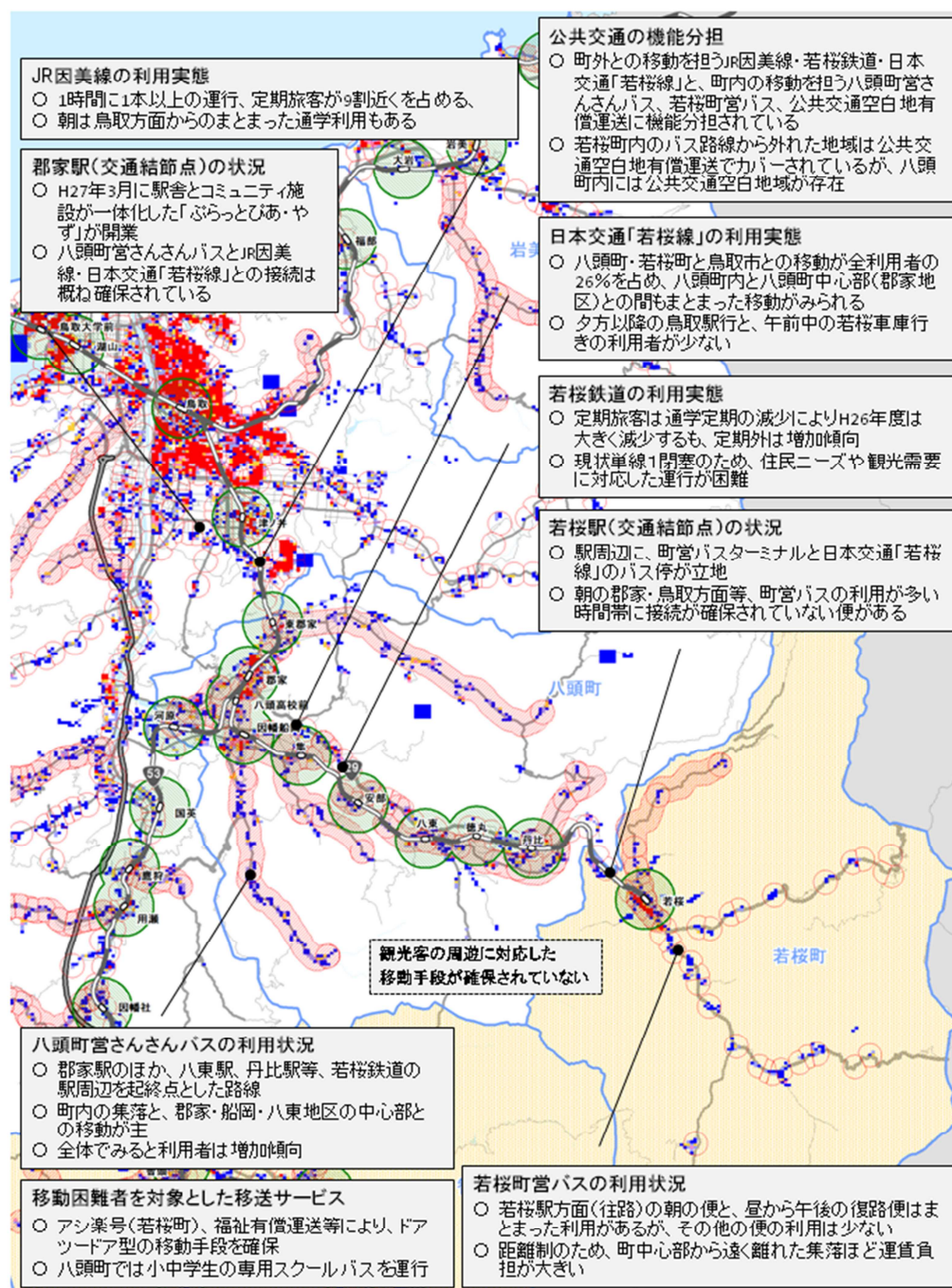
③ 智頭エリア

図表 106 智頭エリアにおける公共交通の問題点・課題等



④ 若桜・八頭エリア

図表 107 若桜・八頭エリアにおける公共交通の問題点・課題等



5-2 地域の将来像と計画の基本方針

鳥取県東部地域における公共交通の現状・問題点及び課題を踏まえ、本計画において目指す地域の将来像と、計画の基本方針を次のとおり定める。

(1) 本計画が目指す地域の将来像

将来像	人々の暮らしと交流を支える、 鉄道やバスを中心とした持続可能な公共交通網の形成により、 いつまでも安心して住み続けられる鳥取県東部地域
-----	---

鳥取県東部地域の中心都市である鳥取市と4町の地域拠点との間の移動利便性と、居住エリアから市町の地域拠点への移動利便性を向上させることにより、持続可能な公共交通体系を構築し、いつまでも住み続けられる地域の実現を目指す。

(2) 計画の基本方針

基本方針 1 自家用車からの転換等による公共交通の利用促進

公共交通利用の意識付け・動機づけや、高齢者に対する公共交通利用の重点的な働きかけにより、自家用車に過度に依存した生活からの転換を図る。

公共交通の実態やサービス内容等を住民や利用者に周知するとともに、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に取り組む。

基本方針 2 広域的な公共交通ネットワークの形成

地域の公共交通ネットワークの骨格を形成する、市町間バス路線の利便性の高い運行時間帯や運行間隔の確保や若桜鉄道の列車の行き違いによる輸送改善といった幹線の機能向上を図る。

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と、タクシー等を活用したドアツードア型サービスの提供により、地域特性に応じた移動手段を確保する。

公共交通を活用した生活支援サービスの展開や、公共交通沿線への都市機能の集積に取り組むことで、生活の質の向上を支える交通まちづくりを推進する。

基本方針 3 公共交通による観光客の周遊促進

交通結節点と観光地、観光地間相互間を結ぶ移動手段の確保による観光二次交通の充実や観光客に対する観光地への移動手段や地域の魅力に関する情報発信により、観光交通としての利便性向上を図る。

基本方針 4 公共交通の利用環境改善

交通結節点における乗り継ぎの改善と、駅やバス停等の利用環境の改善に取り組む。

円滑な移動のための環境整備と、接遇やマナーの向上により、安全・安心な公共交通利用環境を実現する。

基本方針 5 公共交通の維持・存続のための仕組みの構築

公共交通に関する議論や活動の場づくりと、公共交通サービス従事者の確保・育成により、計画に掲げる取組を推進していくための体制づくりを行う。

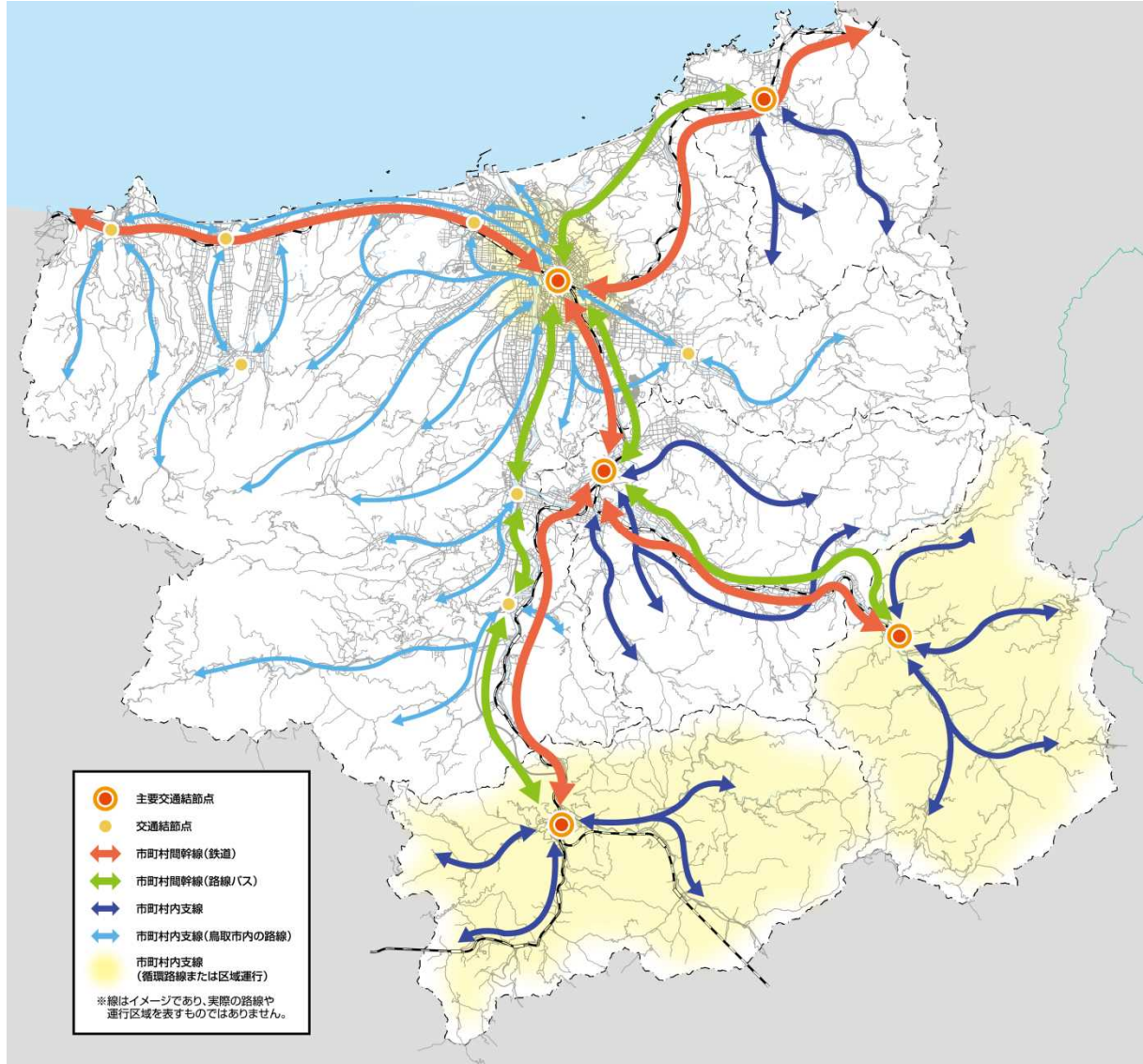
若桜鉄道においては、公有民営方式による上下分離での運行を維持するため、鉄道事業再構築事業を継続実施する。

公共交通の利用実態の定期的・定量的な把握と、公共交通の運行見直し基準の作成・運用により、効率的な公共交通体系を維持していくための仕組みを構築する。

5-3 公共交通ネットワークの将来イメージ

地域の目指す公共交通ネットワークの将来イメージを次の通り定める。

図表 108 公共交通ネットワークの将来イメージ



図表 109 公共交通ネットワークを構成する要素の定義

広域交通	鳥取県東部地域と地域外を結ぶ公共交通		鉄道（JR 山陰本線、JR 因美線、智頭急行）、高速乗合バス、航空機
幹線 （市町間交通）	地域の骨格として市町間を結ぶ公共交通		鉄道（JR 山陰本線、JR 因美線、若桜鉄道）、路線バス（若美・若井線、若桜線、智頭線）
支線 （市町内交通）	各市町の集落と交通結節点とを結ぶ公共交通		路線バス（幹線以外の路線） 町営バス、タクシー等
交通結節点	幹線と幹線、幹線と支線の乗り継ぎの拠点	主要交通結節点	鳥取駅、岩美駅、若桜駅、智頭駅、郡家駅
		その他の交通結節点	青谷駅、浜村駅、宝木駅、鳥取大学前駅、福部駅、用瀬駅
		乗り継ぎ拠点	鳥取市の鹿野・佐治・河原・国府等

5-4 施策の体系(計画の目標と事業内容)

地域の将来像と5つの基本方針に基づき、本計画の目標、事業内容、目標を達成するための数値指標を次のとおり設定する。

図表 110 施策の体系

目標	事業内容	数値指標
基本方針１：自家用車からの転換等による公共交通の利用促進		
【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	鉄道・路線バスを「利用することがある」と答えた人の割合
	2 高齢者に対する公共交通利用の重点的な働きかけ	
【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	民間事業者が運行する路線バスの利用者数
	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	
基本方針２：広域的な公共交通ネットワークの形成		
【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】	民間事業者が運行する路線バスの利用者数【再掲】
	6 若桜鉄道（幹線）の輸送改善	若桜鉄道の利用者数
【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	公共交通サービス利用圏域の人口割合
	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	
【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	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
	10 まちづくりと連携した公共交通の利便性向上	
基本方針３：公共交通による観光客の周遊促進		
【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	主要観光地へのアクセス率
	12 観光客に対する情報発信	
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	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】	4 町における幹線と支線との平均接続時間
	14 駅やバス停等の利用環境の改善	環境整備を行った拠点数
【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	地域内の全バス車両に占める低床バス車両の割合
	16 接遇やマナーの向上	乗務員の接遇に関する満足度
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	17 公共交通に関する議論や活動の場づくり	住民が主体となった活動組織の新規の設立数
	18 公共交通サービス従事者の確保・育成	
	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】	若桜鉄道（株）の単年度最終損益
【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	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】
	21 公共交通の運行見直し基準の作成・運用	