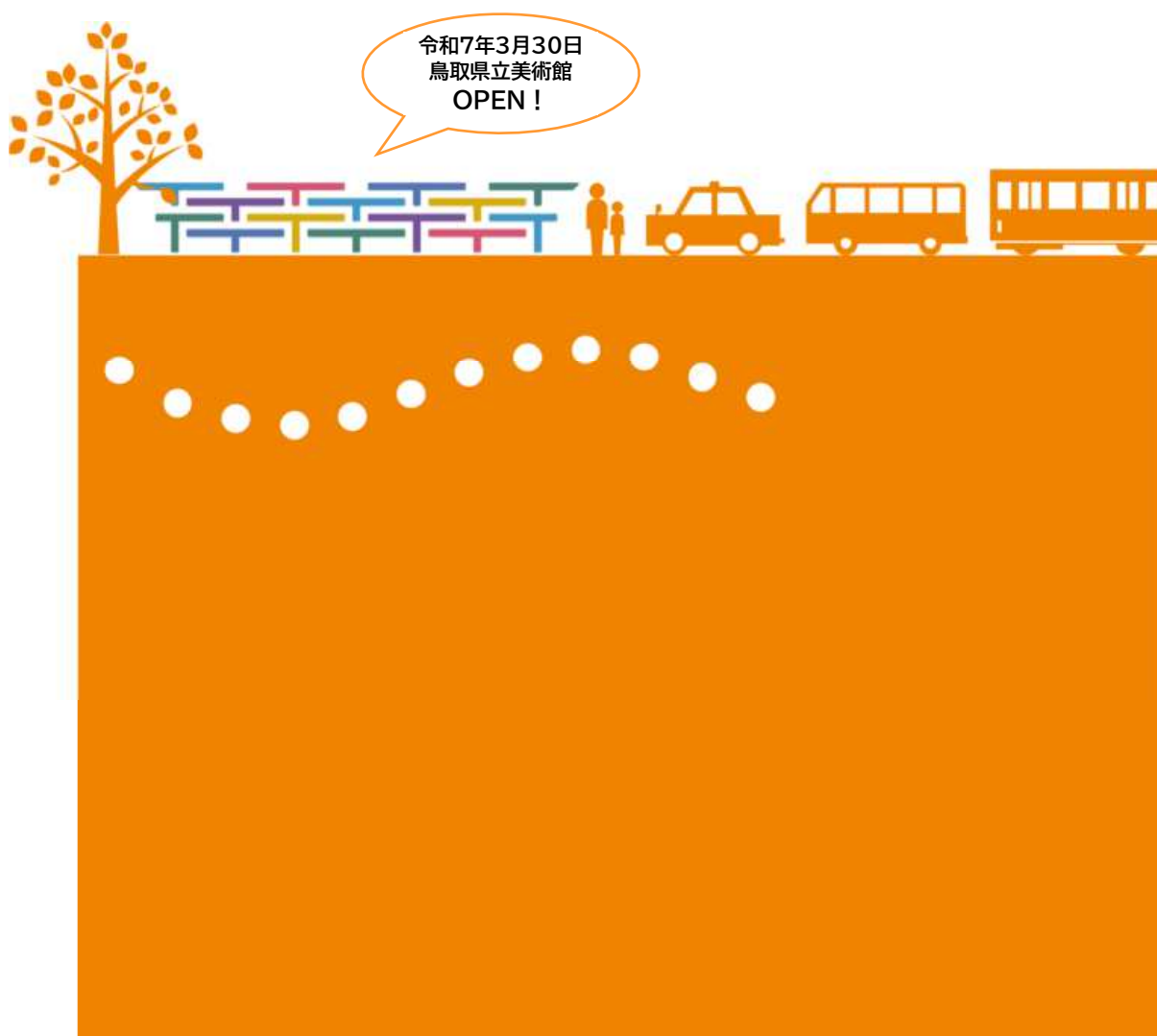


鳥取県中部地域公共交通計画



令和7年3月策定
令和8年1月改定

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計画 目次

第1章 はじめに	1
1-1 計画策定の背景.....	1
1-2 計画策定の主体.....	1
1-3 計画の区域.....	1
1-4 計画の期間.....	1
1-5 公共交通を取り巻く環境の変化・国の動き.....	2
第2章 地域の概況	3
2-1 位置・地勢.....	3
2-2 人口.....	4
2-2-1 人口の分布.....	4
2-2-2 人口と高齢化率.....	5
2-2-3 人口流動.....	7
2-3 移動の目的地となる施設の分布.....	8
2-3-1 主要施設の分布.....	8
2-3-2 観光資源の状況.....	10
第3章 公共交通の現状	12
3-1 鉄道.....	12
3-1-1 運行の状況.....	12
3-1-2 駅別乗車人員の推移.....	13
3-2 路線バス.....	14
3-2-1 一般乗合バス路線（4条）.....	14
3-2-2 自家用有償旅客運送（79条）.....	17
3-2-3 バス路線区間別運行便数.....	20
3-2-4 国庫補助路線の概要とその必要性.....	21
3-2-5 バス停の位置.....	24
3-2-6 行政負担額.....	26
3-2-7 その他の路線バス.....	26
3-3 タクシー.....	28
3-3-1 一般タクシー.....	28
3-3-2 乗合タクシー.....	29
3-4 その他の移動サービス.....	32
3-4-1 その他の自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送・福祉有償運送）.....	32
3-4-2 共助交通等.....	32
3-4-3 専用スクールバス.....	33
3-5 公共交通空白地域の状況.....	34
3-6 交通事業者の現状(ヒアリング結果).....	35
3-6-1 バス事業者.....	35
3-6-2 タクシー事業者.....	36
3-7 移動支援策.....	37
3-7-1 バス事業者等による割引制度.....	37
3-7-2 自治体による移動支援制度.....	38

第4章 公共交通のニーズ	42
4-1 住民ニーズ(アンケート調査結果より)	42
4-1-1 調査の概要	42
4-1-2 通勤	42
4-1-3 通院	43
4-1-4 買物	45
4-1-5 公共交通の利用状況	47
4-1-6 免許返納・公共交通施策について	48
4-2 関金地区のまちづくりに関するアンケート調査	50
4-2-1 調査の概要	50
4-2-2 日常の移動手段	50
4-2-3 外出頻度	51
4-2-4 関金線・関金山口線の利用状況	52
4-2-5 予約型乗合タクシーの利用意向	52
4-3 高校生・保護者ニーズ(アンケート調査結果より)	53
4-3-1 調査の概要	53
4-3-2 高校の状況	53
4-3-3 通学の状況	54
4-4 行政機関ニーズ(アンケート調査結果より)	59
4-4-1 調査の概要	59
4-4-2 調査結果(主な意見)	59
第5章 未来に向けた公共交通の方向性	60
5-1 上位・関連計画の整理	60
5-1-1 鳥取県	60
5-1-2 鳥取県中部地域	63
5-1-3 各自治体	63
5-2 前計画の進捗状況と評価検証	65
5-3 本地域における公共交通の現状と課題	67
5-4 まちづくりと公共交通計画の方向性	70
5-4-1 まちづくりと公共交通計画の位置づけ	70
5-4-2 本計画がめざす将来像	70
5-4-3 基本方針と目標及びこれらを達成するための事業	71
第6章 事業実施スケジュールと計画の評価・検証	83
6-1 事業実施スケジュール	83
6-2 計画の目標と評価指標	84
6-3 計画の推進体制と事業進捗状況の評価・検証	85
6-3-1 計画の推進体制	85
6-3-2 事業評価と見直しのサイクル	85

第1章 はじめに

1-1 計画策定の背景

- 鳥取県中部地域（以下「本地域」とする）は、倉吉駅を中心にバス路線が他の4町に向かって放射線状に広がっており、圏域が一つの交通体系を成していることから、平成23年3月に倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町の1市4町で『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』を策定し、広域の公共交通のあり方を検討した。（平成28年3月に第2期計画を策定）
- 平成26年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域交通法」とする）の改正に伴い、平成30年3月に『鳥取県中部地域公共交通網形成計画』を、令和元年6月に『鳥取県中部地域公共交通再編実施計画』を策定し、利便性の高いバス路線への再編等を実施した。
- 令和2年11月には再び地域交通法が改正され、バスの国庫補助路線を計画に位置付けることとなったため、令和6年5月に『鳥取県中部地域公共交通網形成計画』を改定し、『鳥取県中部地域公共交通計画（以下、前計画とする）』とした。
- 前計画期間終了に伴い、令和7年度以降の本地域の公共交通の目指すべき姿を示した新たな『鳥取県中部地域公共交通計画（以下、本計画とする）』を策定する。



図1 鳥取県中部地域の公共交通計画策定の経緯

1-2 計画策定の主体

- 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（倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町）

1-4 計画の期間

- 令和7年度から令和11年度まで（5年間）

1-5 公共交通を取り巻く環境の変化・国の動き

- これまでの人口減少や公共交通利用者の減少、モータリゼーション（※）の進展に加え、前計画期間中の令和2年度～令和4年度には、新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナ」という）の世界的流行によって、人の移動や交流が大幅に制限された。公共交通はこの影響を大きく受けた業界の一つであり、利用者が激減したことに伴って交通事業者の経営状況も大幅に悪化した。新型コロナが5類に移行した令和5年度以降、公共交通利用者は徐々に戻ってきているものの、テレワークやオンライン会議の普及をはじめとした生活様式の変容もあり、コロナ禍前の利用状況には戻りきっていない。
- また、本県ではコロナ禍でバスやタクシードライバーが大量離職し、こちらもコロナ禍前の数には戻っていない。全国的にも、令和6年4月の労働基準法改正（いわゆる2024年問題）等によるドライバー不足が深刻であり、路線バスの相次ぐ廃止・縮小やタクシー不足につながっている。
- このような状況にあって、もはや公共交通の需要減少は交通事業者の努力のみでは避けることができないため、国においては令和5年度の地域交通法改正や、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」とりまとめの中で、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の3つの「共創」によって、公共交通の利便性・持続性を高め、地域交通のリ・デザイン(再構築)を進めるとしている。また、全国的に拡大している交通空白地を解消し地域の足を守るとともに、増加する外国人観光客をはじめとした観光の足を確保するため、「交通空白解消本部」を立ち上げる(令和6年5月)とともに、11月には「交通空白解消・官民連携プラットフォーム」を設立した。

（※）モータリゼーション…自家用車が普及し、生活必需品となること

第2章 地域の概況

2-1 位置・地勢

- 本地域は鳥取県の中央に位置し、1市4町で構成されている。北は日本海に面し、南は岡山県、東は鳥取市、西は大山町と接している。
- 南部には大山や蒜山等の急峻な中国山地が東西に横たわり、海岸線に向かって平野が広がる地形で、主な河川としては、天神川、小鴨川、国府川、橋津川、由良川、加勢蛇川等がある。
- 湯梨浜町には汽水湖の東郷池がある。

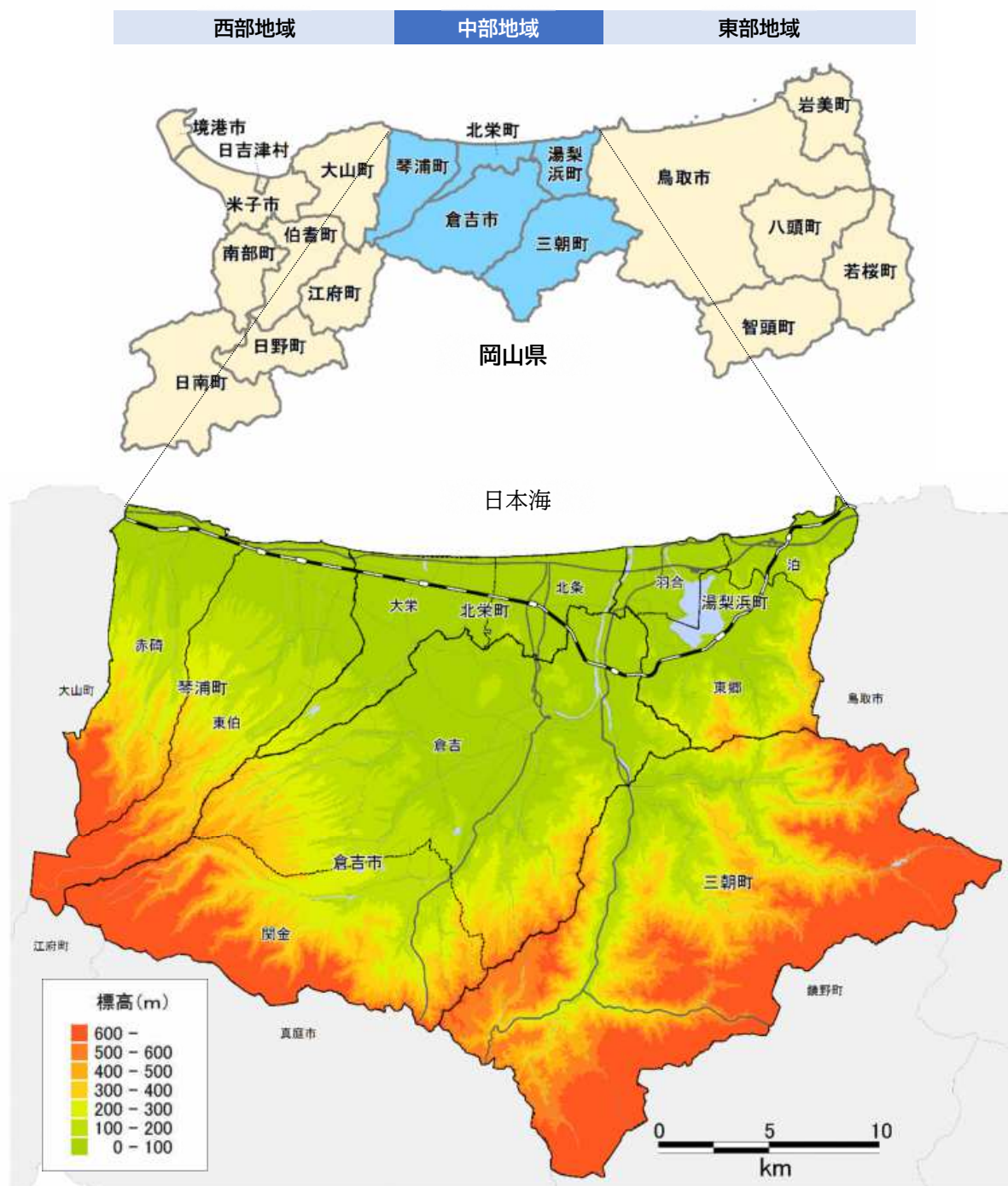


図 2 本地域の位置と地勢

2-2 人口

2-2-1 人口の分布

- 本地域の 250m メッシュ人口は以下のとおりで、湯梨浜町から倉吉市にかけての国道 179 号沿線、倉吉駅から西倉吉周辺、琴浦町の国道 9 号沿線、北栄町から湯梨浜町にかけての県道 320 号沿線、三朝町役場周辺等に人口が集中している。
- 人口の分布と本地域の公共交通網を比較すると、人口の集積地域には概ね公共交通が運行されていることが分かる。

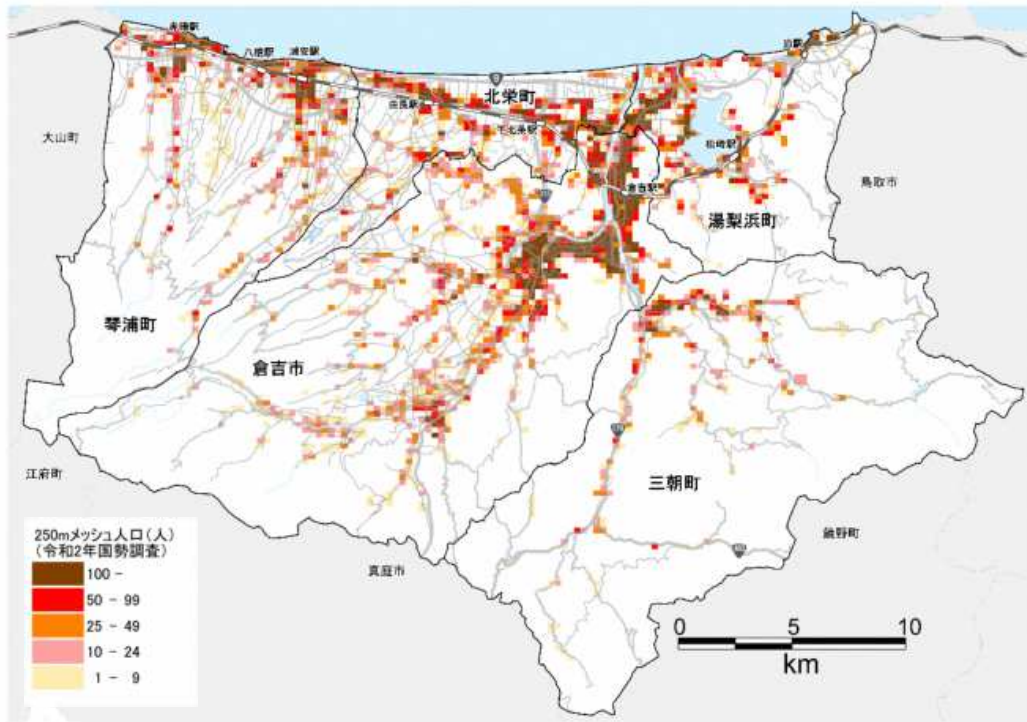


図 3 250mメッシュ人口(令和2年国勢調査結果を基に作成)

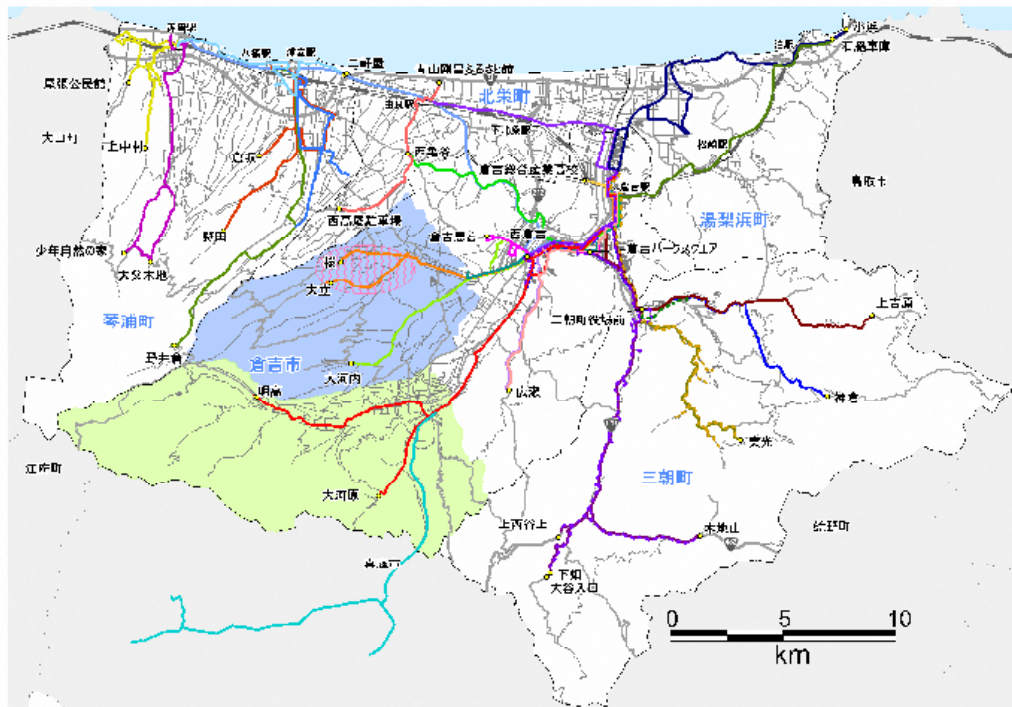


図 4 本地域の公共交通網(令和7年4月1日時点)

2-2-2 人口と高齢化率

(1) 人口

○本地域の総人口は、平成2年には約12万2千人であったが、その後減少傾向で推移し、令和2年には約9万9千人となり、この30年間で2万3千人減少した。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、20年後の令和22年には7万8千人にまで減少すると予測されている。

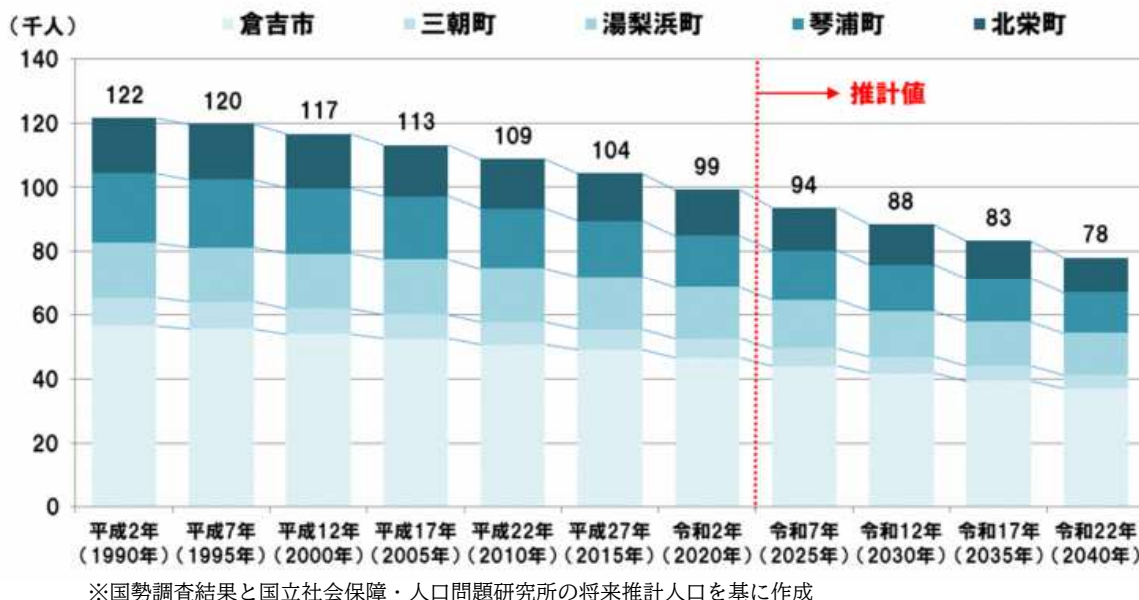


図5 本地域の総人口・65歳以上人口・高齢化率の推移

(2) 高齢化率

○65歳以上の高齢者人口は平成2年から年々増加し、令和2年には約3万5千人となったが、令和2年をピークに今後20年は減少傾向に転じると予測されている。

○平成2年に18.3%であった高齢化率は令和2年に35.0%にまで上昇し、今後も微増傾向で推移して令和22年には39.3%まで上昇すると予測されている。

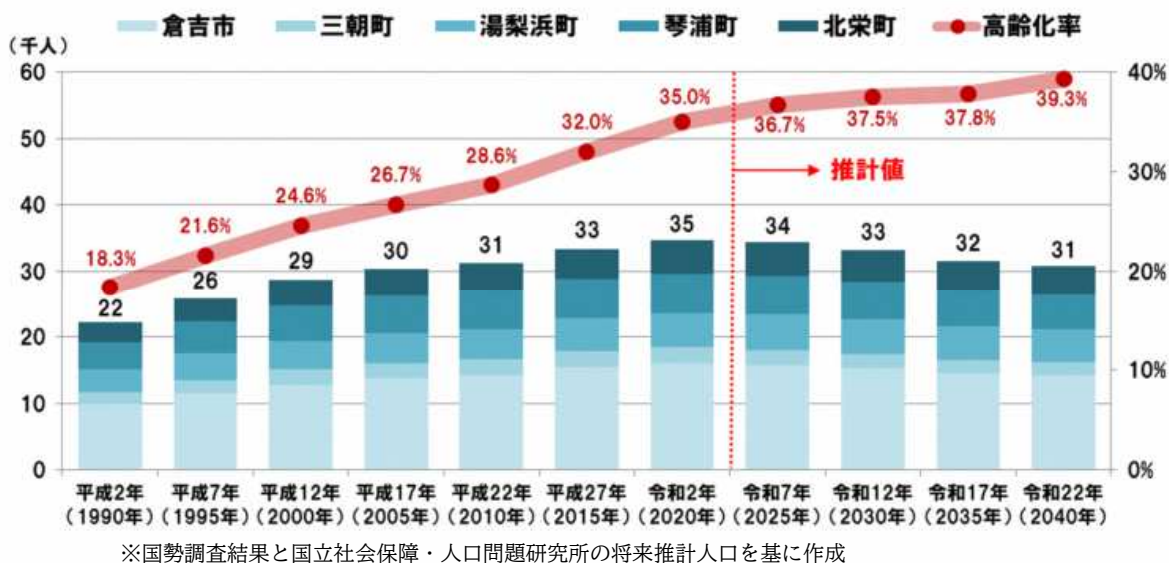


図6 本地域の総人口・65歳以上人口・高齢化率の推移

○国勢調査（令和2年）の自治体別高齢化率を見ると、最も高いのが三朝町の39.8%、次いで琴浦町36.8%、北栄町35.6%、倉吉市34.8%、湯梨浜町32.1%の順となっている。

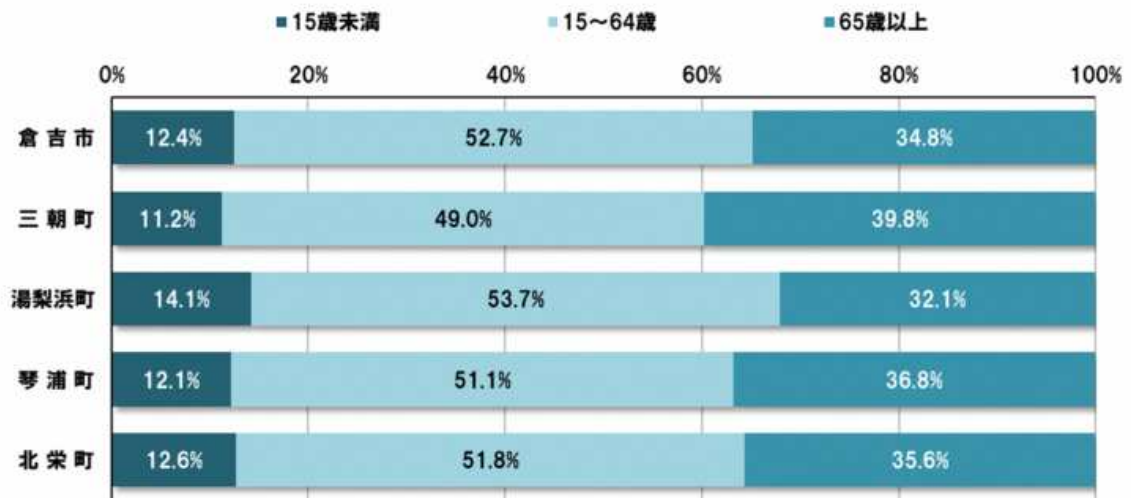


図 7 市町別年齢3区分別人口割合(令和2年国勢調査結果を基に作成)

○行政区別の高齢化率を示す図を見ると、三朝町から倉吉市にかけての山間部で高齢化率が高くなっているほか、平野部でも高齢化率が50%を超えている行政区が点在している。

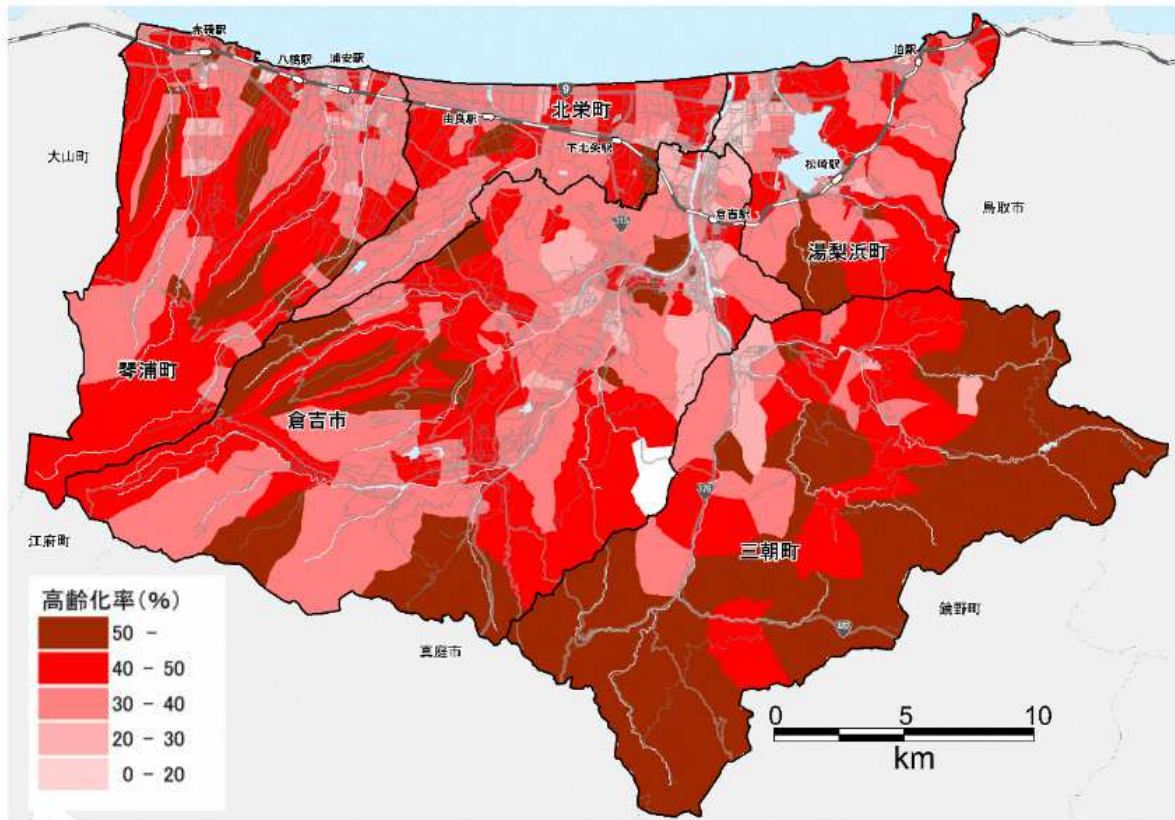


図 8 行政区別高齡化率(令和2年国勢調査結果を基に作成)

2-2-3 人口流動

(1) 通勤による人口流動（令和2年国勢調査結果より）

- 市町別にみると、三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町では流入・流出ともに倉吉市の割合が最も高く、倉吉市と他の4町が仕事面で密接な関係にあることがわかる。
- 湯梨浜町は倉吉市と北栄町からの流入比率が高く、北栄町は倉吉市、湯梨浜町、琴浦町からの流入比率が高い。
- 鳥取県西部地域に隣接する琴浦町は、県西部への流入・流出比率が他の市町に比べて高い。

表 1 通勤による人口流動(令和2年国勢調査結果を基に作成)

自治体等	倉吉市		三朝町		湯梨浜町		琴浦町		北栄町	
	流入	流出	流入	流出	流入	流出	流入	流出	流入	流出
鳥取県東部地域	12.1%	14.4%	3.2%	4.6%	13.5%	11.8%	4.8%	4.7%	4.0%	5.3%
倉吉市		2.2%	62.7%	71.3%	47.5%	61.8%	33.3%	44.2%	45.0%	56.2%
三朝町	12.2%	13.6%		1.1%	6.4%	3.8%	2.7%	1.4%	4.4%	3.0%
湯梨浜町	31.9%	19.0%	17.5%	7.7%		0.6%	15.0%	5.3%	22.4%	10.6%
琴浦町	14.2%	17.0%	4.2%	4.1%	8.3%	7.6%		1.4%	19.9%	16.5%
北栄町	23.1%	21.8%	11.0%	6.3%	21.3%	10.8%	26.0%	15.4%		2.1%
鳥取県西部地域	5.2%	8.3%	0.7%	1.8%	3.0%	3.2%	18.1%	27.3%	4.1%	5.9%
岡山県	1.3%	3.8%	0.7%	3.1%	0.1%	0.4%	0.0%	0.2%	0.3%	0.3%
計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

※黄色いセルは20%以上の数値を示す。

(2) 通学による人口流動（令和2年国勢調査結果より）

- 倉吉市では湯梨浜町・県東部からの流入比率と、県東部・北栄町・県西部への流出比率が高く、通学の面で分散傾向にある。
- 三朝町は倉吉市への流出が7割以上を占めており、湯梨浜町は倉吉市・県東部からの流入と倉吉市への流出の比率が高い。
- 琴浦町は県東部・西部からの流入と倉吉市・県西部への流出の比率が高く、北栄町では倉吉市・湯梨浜町・琴浦町からの流入と倉吉市への流出の比率が高くなっている。

表 2 通学による人口流動(令和2年国勢調査結果を基に作成)

自治体等	倉吉市		三朝町		湯梨浜町		琴浦町		北栄町	
	流入	流出	流入	流出	流入	流出	流入	流出	流入	流出
鳥取県東部地域	21.0%	36.6%	0.0%	8.6%	22.8%	16.2%	26.4%	3.3%	2.5%	11.7%
倉吉市		4.0%	0.0%	71.8%	55.7%	64.3%	18.1%	44.0%	28.4%	70.2%
三朝町	8.9%	0.0%		1.7%	2.5%	0.0%	2.8%	0.0%	5.4%	0.0%
湯梨浜町	22.4%	12.7%	0.0%	1.1%		2.9%	2.8%	0.2%	20.9%	2.6%
琴浦町	15.0%	3.7%	0.0%	1.1%	1.3%	0.4%		2.1%	31.7%	1.2%
北栄町	17.1%	22.8%	0.0%	8.6%	11.4%	11.9%	5.6%	18.3%		2.0%
鳥取県西部地域	15.5%	20.2%	0.0%	6.9%	6.3%	4.3%	44.4%	32.1%	11.2%	12.3%
岡山県	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

※黄色いセルは20%以上の数値を示す。

2-3 移動の目的地となる施設の分布

2-3-1 主要施設の分布

(1) 医療機関

○病院は三朝温泉病院以外すべて倉吉市内にあり、診療所は各市町に点在している。

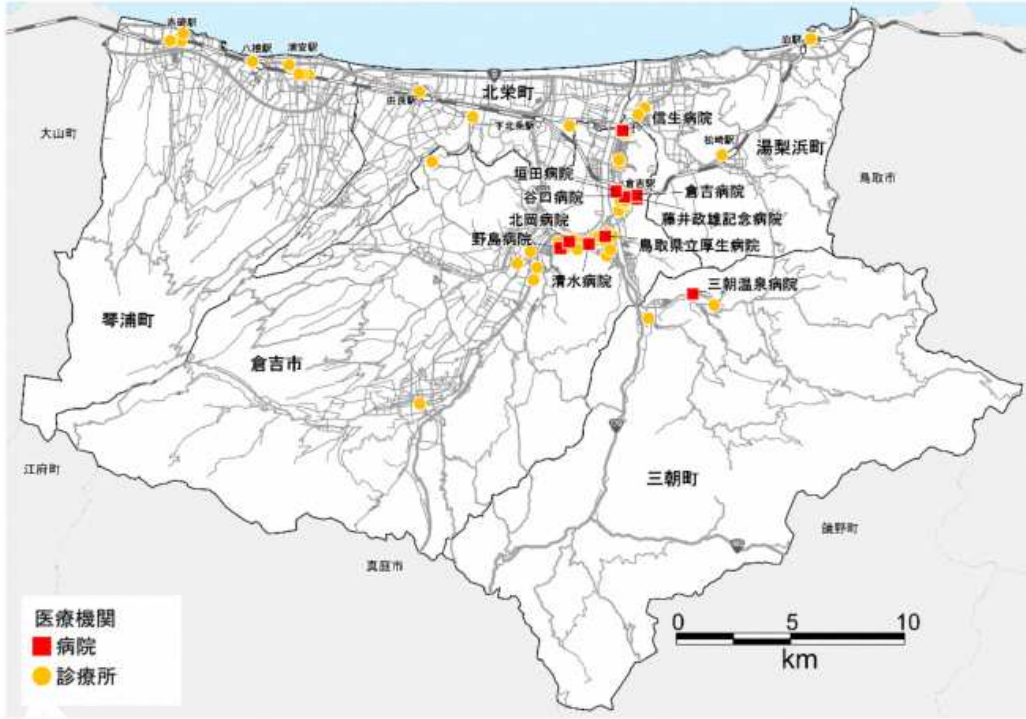


図 9 医療機関の集積状況(令和6年7月時点)

(2) 商業施設

○商業施設は主に人口集積地域にあるが、ホームセンターは比較的郊外に位置している。

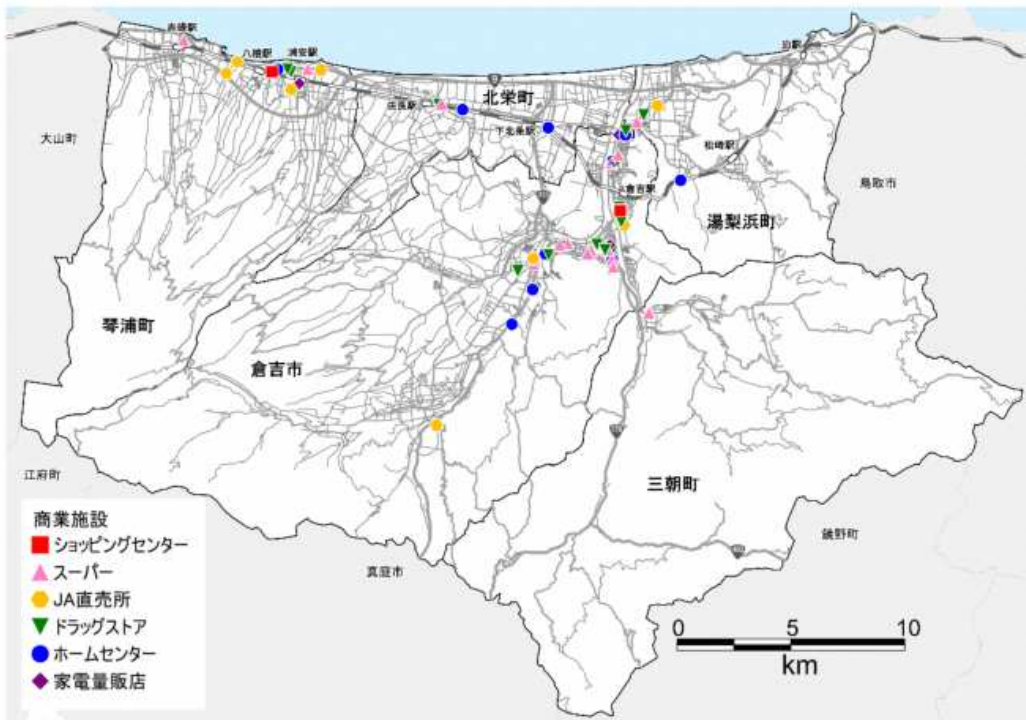


図 10 商業施設の集積状況(令和6年7月時点)

(3) 教育機関

○小学校は 21 校あって比較的広範囲に点在しており、その周辺に 11 の中学校が配置されている。
また、高校が 7 校、特別支援学校が 2 校、大学・短大が 2 校、専門学校が 3 校ある。

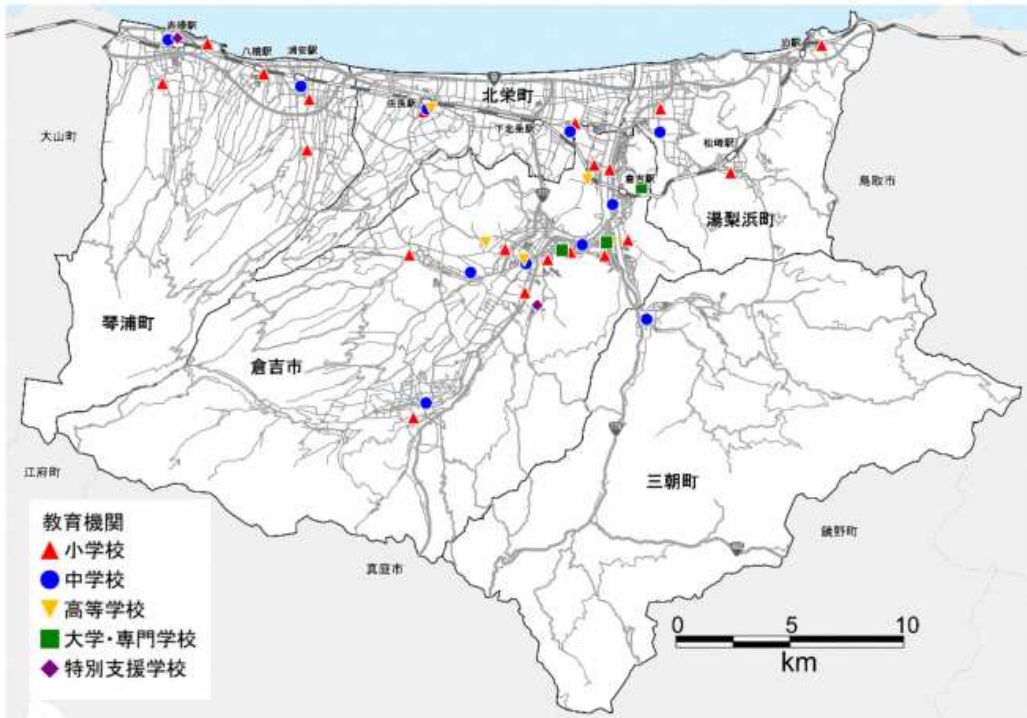


図 11 教育機関の集積状況(令和6年7月時点)

(4) 機能集積の状況

○医療機関・商業施設・教育機関を全て地図上に落とし込むと以下のようになり、JR 駅周辺や湯梨浜町から倉吉市の中心市街地にかけての一角が日常的な移動目的地となる。

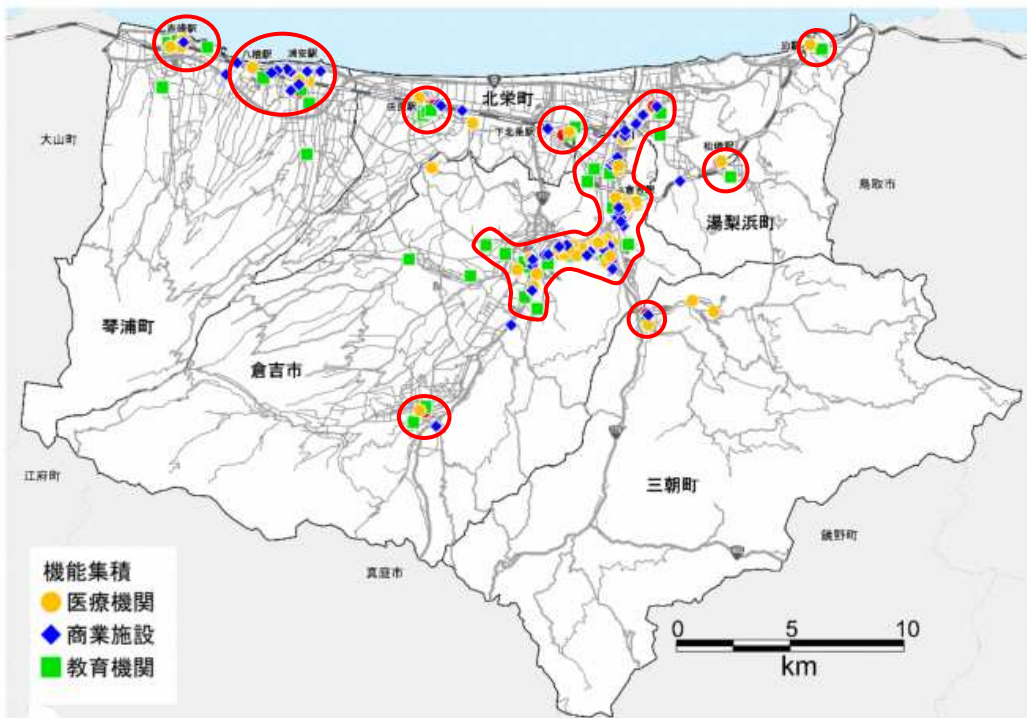


図 12 機能の集積状況(令和6年7月時点)

2-3-2 観光資源の状況

(1) 観光資源の分布

○本地域の代表的な観光資源の分布は以下のとおりで、自然、歴史、温泉、施設等の多彩な観光資源が全域に分布している。令和7年3月、倉吉市内に「鳥取県立美術館」が開館した。

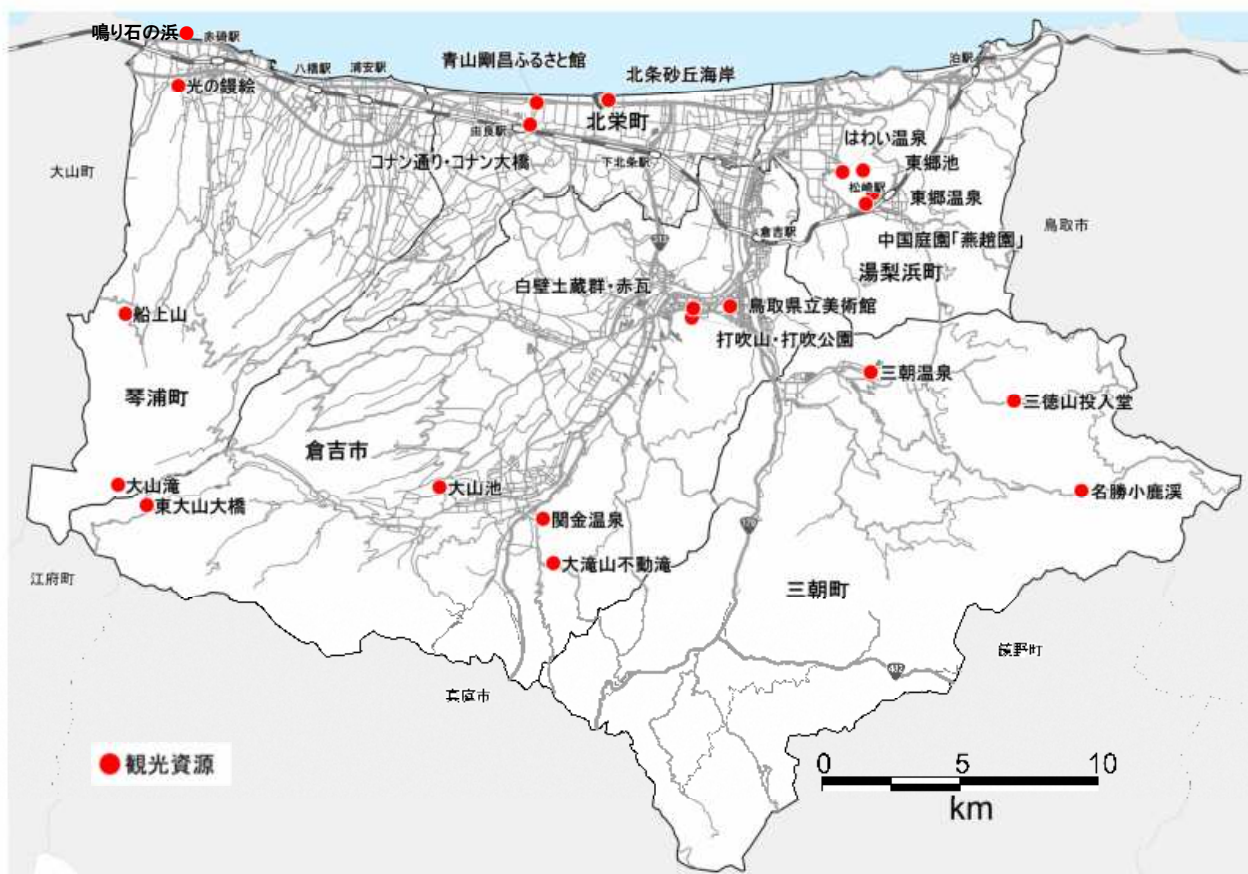


図 13 観光地・観光資源の分布(令和7年3月30日時点)

(2) 観光入込客数の推移

○主な観光地8カ所の観光入込客数の推移は次ページのとおりである。全体的にコロナ禍の影響で令和2年から令和3年にかけて減少しており、特に「三朝温泉」と「青山剛昌ふるさと館」の減少幅が大きくなっているが、令和4年以降は回復傾向にある。

○この8カ所のうち最も入込客数が多いのが「白壁土蔵群・赤瓦」で、次いで「三朝温泉」「青山剛昌ふるさと館」「鳥取二十世紀梨記念館」等と続いている。

○外国人観光客の入込客数はコロナ禍前の令和元年に32,941人あったのに対し、令和2年にはコロナ禍の影響で664人に激減したが、令和4年から令和5年にかけてV字回復傾向で推移している。

○令和5年度の国別入込客数割合(不明を除く)を見ると、台湾・香港・韓国・中国の順に高く、この4か国で約84%を占めており、アジアからの外国人観光客が中心となっている。

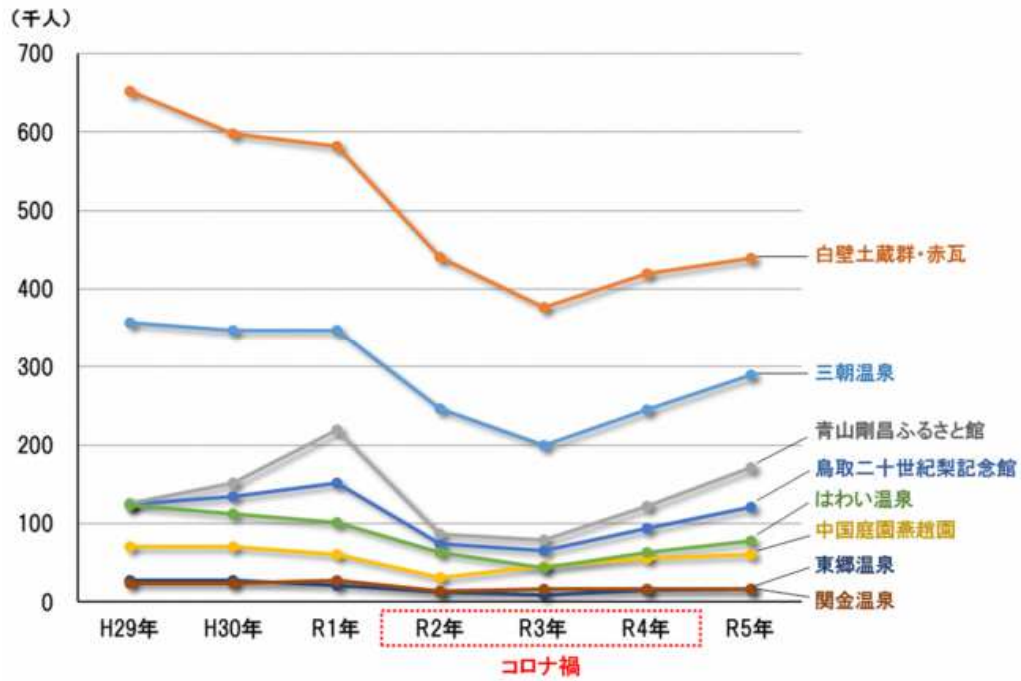


図 14 観光入込客数の推移(資料:鳥取県観光戦略課)

図 15 令和5年度国別入込客数割合
(資料:鳥取県観光戦略課) ※不明を除く

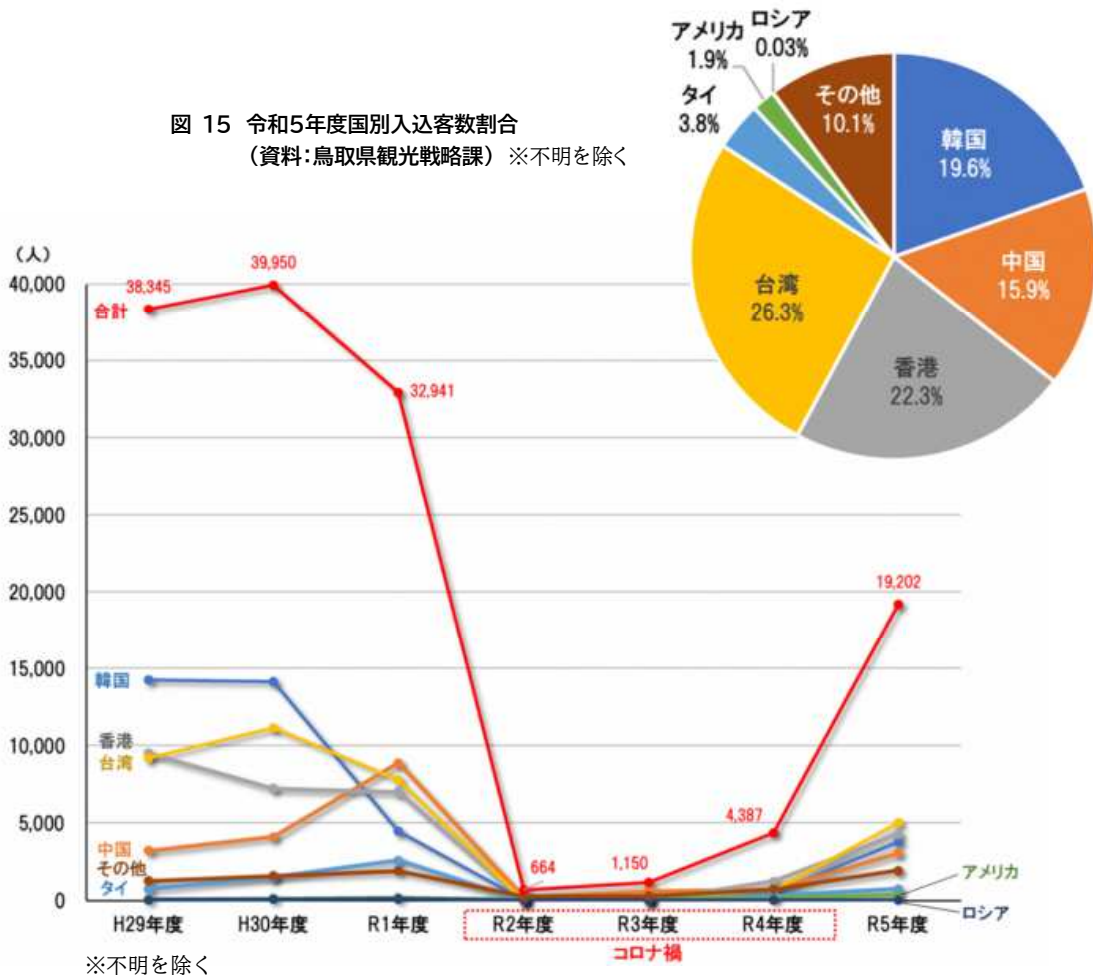


図 16 外国人観光客入込数の推移(資料:鳥取県観光戦略課)

第3章 公共交通の現状

3-1 鉄道

3-1-1 運行の状況

- 鳥取県中部地域には、海岸線に沿って JR 山陰本線が東西に伸びているほか、倉吉と大阪・京都を結ぶ智頭急行が JR 山陰本線・因美線・智頭線・山陽本線・東海道本線を経由して運行されている。
- 特急列車は「スーパーはくと(智頭急行及び JR)」が倉吉⇄大阪・京都間を、「スーパーおき(JR)」が鳥取⇄新山口間を、「スーパーまつかぜ(JR)」が鳥取⇄益田間をそれぞれ運行している。
(鳥取⇄倉吉間及び倉吉⇄米子間の列車運行本数は以下表3のとおり)



図 17 鳥取県中部地域を運行する特急列車

表 3 倉吉駅着発の鉄道の便数

種別	鳥取⇄倉吉	倉吉⇄米子	運行会社
普通列車	36本	34本	JR 西日本
とっとりライナー	2本	2本	
スーパーおき	3本	3本	
スーパーまつかぜ	14本	14本	
スーパーはくと	11本	—	智頭急行
計	66本	53本	

3-1-2 駅別乗車人員の推移

- 本地域にはJR山陰本線の駅が8つある。各駅の1日当たりの乗車人員は以下のとおりで、本地域合計では令和2年度～令和3年度にかけて大きく減少したが、令和4年度以降はやや増加している。
- 令和5年度の駅別の「普通（定期外利用）」「通勤（定期利用）」「通学（定期利用）」別割合を見ると、どの駅も「通学」で利用している割合が最も高く、赤碕駅で特に高くなっている。
- 倉吉駅や由良駅で「普通（定期外利用）」の割合が他の駅に比べて高くなっている。これらの駅は白壁土蔵群・赤瓦や三朝温泉、青山剛昌ふるさと館といった主要な観光地の最寄り駅となっており、観光客の乗降が多いため「普通（定期外利用）」の割合が高いと推察される。

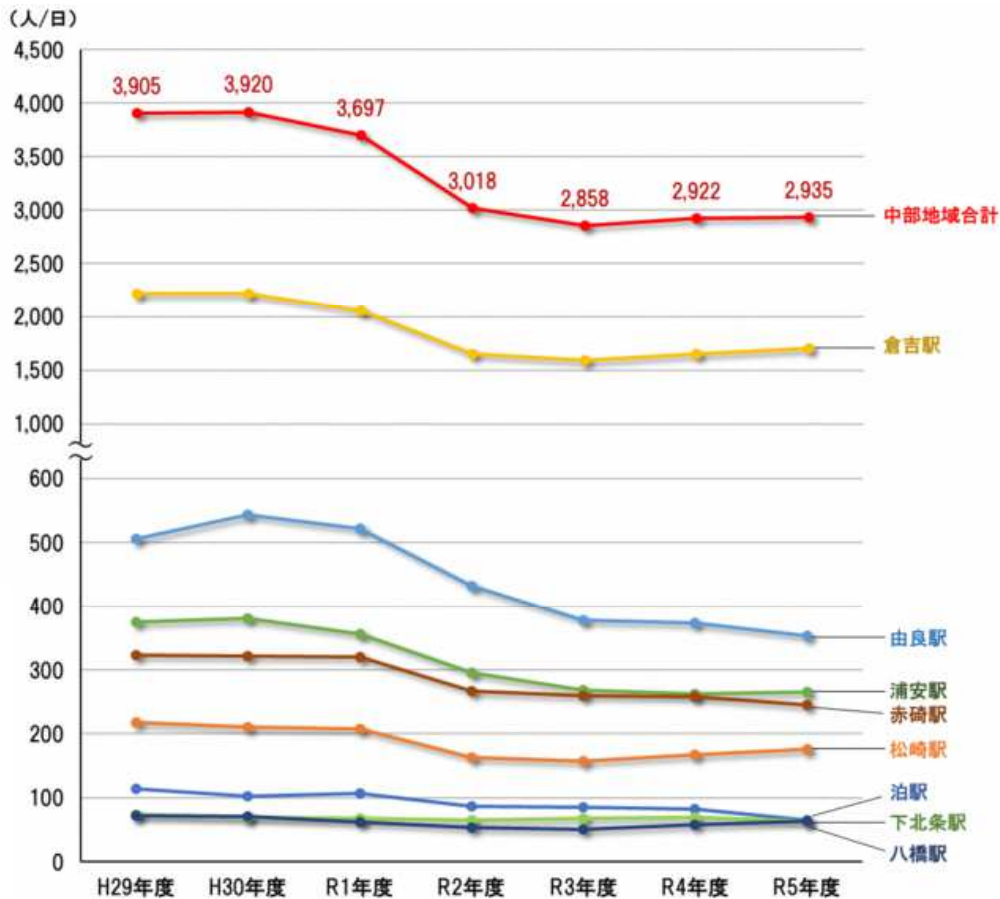


図 18 JR 駅別1日当たり乗車人員の推移(資料:JR 西日本)

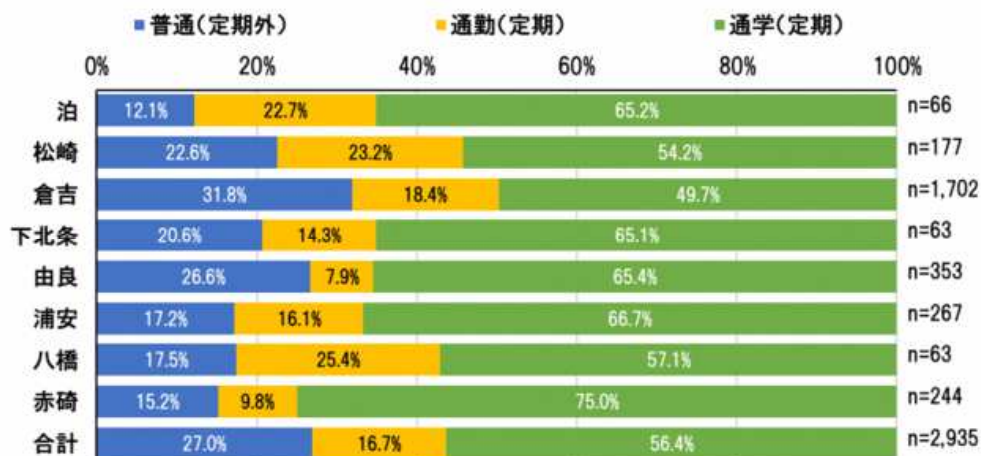


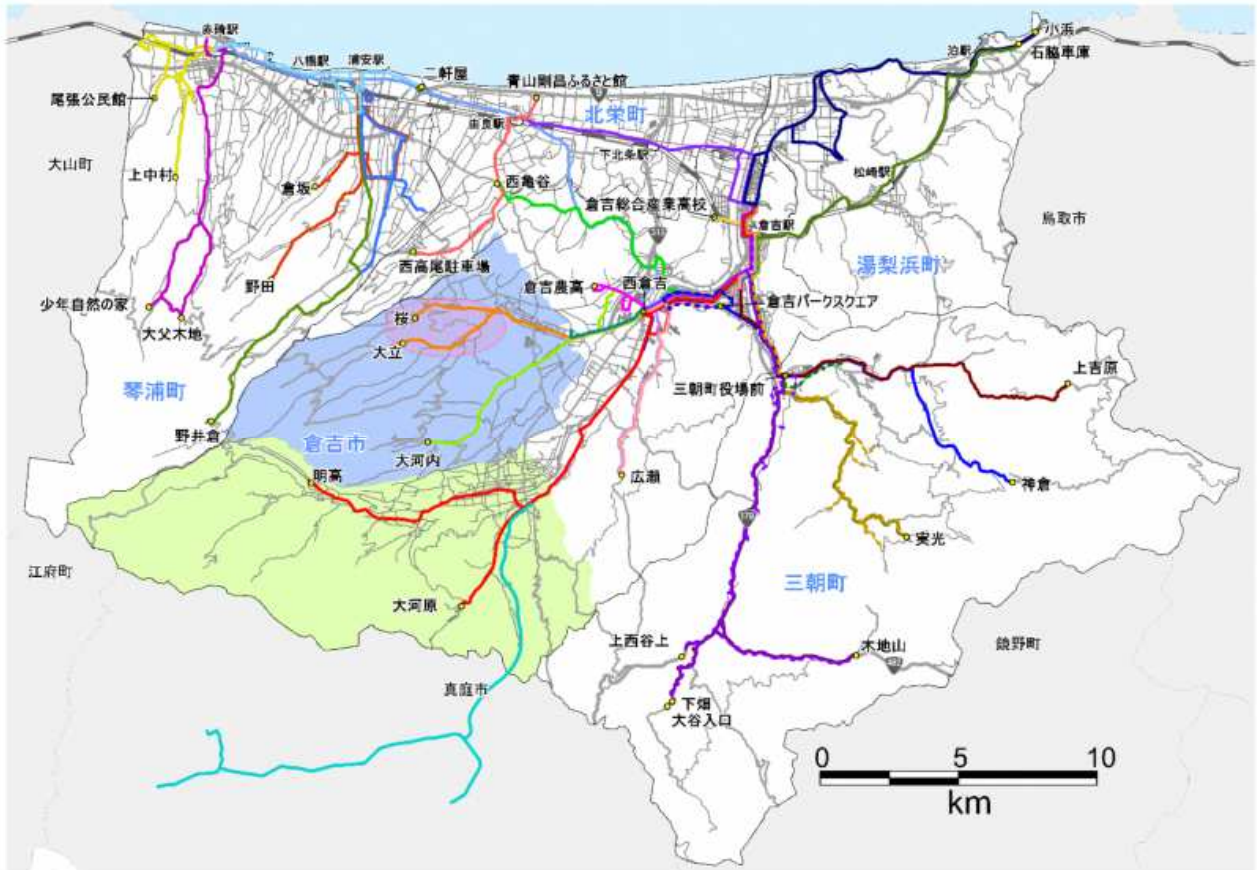
図 19 令和5年度 JR 駅別1日当たり券種別乗車人員割合(資料:JR 西日本)

3-2 路線バス

3-2-1 一般乗合バス路線（4条）

（1）路線

○本地域には全域にわたって一般乗合バス路線（4条）が運行され、三朝町と琴浦町においては自家用有償旅客運送（79条）が行われている。このうち一般乗合バス路線としては日ノ丸自動車が行う11路線と、日本交通が行う6路線を合わせて17の路線がある。



<p>日ノ丸自動車(4条)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 栄線 ● 横田線 ● 穴鴨線 ● 高城線 ● 三朝線 ● 社線 ● 小河内線 ● 上井・三朝線 ● 赤碓線 ● 北谷線 ● 倉吉総合産業高校線 <p>日本交通(4条)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● パークスクエア線 ● 関金線 ● 橋津線 ● 広瀬線 ● 松崎・北方線 ● 北条線 <p>日ノ丸自動車・日本交通(4条※実証運行)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● うつぶきループバス 	<p>琴浦町営バス(79条)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 船上山線 ● 野井倉線 ● 琴浦海岸線 ● 上法万線 ● 福永線 ● 上中村線 <p>みさきサンサンバス(79条)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 穴鴨線 ● 徳本線 ● 小河内線 <p>北栄町(4条)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 北栄町乗りあいタクシー 	<p>倉吉市</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 高城・北谷地区乗合タクシー運行区域(4条) ■ 関金予約型乗合タクシー運行区域(4条) ■ 公共交通空白地有償運送運行区域(79条) <p>真庭市</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ まにわくん 中曾・関金ルート(79条)
---	--	--

図 20 路線バス・乗合タクシー等の運行状況一覧表(令和7年4月1日時点)

(2) 各路線の概要

○令和5年度時点の各路線の概要は以下のとおりで、日ノ丸自動車は11路線32系統、日本交通は7路線28系統となっている。

表4 一般乗合バス路線(4条)運行状況一覧(令和5年度実績 ※令和4年10月～令和5年9月)

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～新町・馬場町・穴田～西亀谷	14.6	3.0	31,748.1	2.2	13,679
	横田線	倉吉営業所～倉吉パークスクエア・市役所打吹公園入口～久米中学校前	11.7	3.0	17,084.4	0.9	5,077
	北谷線	倉吉駅～横田～大河内	15.8	1.0	15,251.8	0.7	2,916
		倉吉駅～国府・横田～中野上	14.9	1.5	12,592.0	0.4	1,480
		倉吉駅～工業団地東・国府・横田～中野上	15.9	1.0	7,727.4	2.6	5,116
		倉吉営業所～倉吉駅・横田～大河内	17.2	1.5	26,756.5	0.4	2,582
		倉吉営業所～倉吉駅・国府・横田～大河内	18.5	0.5	6,641.5	2.7	4,788
	高城線	倉吉駅～大立	15.9	4.0	38,501.1	2.2	20,896
		倉吉営業所～倉吉駅～大立	17.3	0.5	6,281.4	0.1	244
		倉吉駅～桜～大立	21.6	1.5	25,979.1	1.1	6,042
		倉吉営業所～倉吉パークスクエア・市役所打吹公園入口～桜	17.4	1.5	14,737.8	0.8	2,700
		倉吉営業所～桜～大立	23.0	1.0	5,429.5	1.4	1,416
	社線	倉吉営業所～倉吉駅・倉吉パークスクエア・国府～倉吉農高	10.7	0.5	3,894.7	3.1	3,928
		倉吉駅～倉吉パークスクエア・国府～倉吉農高	9.3	5.0	35,861.0	0.9	8,337
		倉吉駅～倉吉パークスクエア北口・倉農玄関前～倉吉農高	9.1	0.5	3,267.9	9.2	8,392
		倉吉駅～倉吉パークスクエア・工業団地東・国府～倉吉農高	10.3	1.0	5,026.4	3.4	4,215
	倉吉総合産業高校線	倉吉駅～倉吉総合産業高校	2.7	1.0	1,252.8	2.6	1,592
	上井・三朝線	倉吉駅～三朝車庫前～三徳山駐車場	16.6	6.5	77,625.6	1.9	26,857
		倉吉駅～厚生病院正面玄関前～三朝車庫前	10.9	3.0	23,728.9	2.3	9,163
		倉吉駅～倉吉東高前～三朝車庫前	10.4	5.0	35,016.4	1.5	13,736
		倉吉駅～倉吉東高前・三朝車庫前～上吉原	19.0	3.5	44,123.0	1.8	19,896
	三朝線	生田車庫～竹田橋～神倉	21.8	4.5	66,958.6	2.1	32,163
		生田車庫～円谷入口～三朝車庫前 (※R7.4.1～倉吉パークスクエア経由に変更)	12.3	7.5	66,652.7	1.3	25,706
	穴鴨線	倉吉営業所～倉吉駅・卸団地～木地山	23.0	0.5	5,262.9	2.3	5,280
		三朝町役場前～穴鴨公会堂前～木地山	15.9	0.5	5,002.1	0.1	255
		三朝町役場前～穴鴨公会堂前・上西谷上～下畑	17.2	0.5	2,703.8	0.6	360
		三朝町役場前～運動場前・穴鴨公会堂前・上西谷上～下畑	17.9	0.5	4,346.1	1.8	1,133
三朝町役場前～穴鴨公会堂前・上西谷上～木地山		21.3	0.5	7,645.1	2.7	10,474	
小河内線	倉吉駅～竹田橋・三朝町役場前～実光	17.3	0.5	4,170.3	3.9	4,091	
赤碕線	倉吉駅～浦安駅～赤碕駅	27.4	8.0	152,004.1	2.0	46,130	
	倉吉駅～西倉吉・浦安駅～赤碕駅	29.6	2.0	35,669.0	2.2	11,992	
	倉吉駅～西倉吉・青山剛昌ふるさと館・浦安駅～赤碕駅	31.6	2.0	45,889.8	0.8	6,193	
日本交通(株)	パークスクエア線	倉吉駅～巖城・倉吉パークスクエア・みどり町～広瀬	13.2	1.0	8,555.6	3.5	9,227
		倉吉駅～巖城・倉吉パークスクエア・西倉吉町～西倉吉	7.2	3.5	16,891.2	0.9	6,009
		西倉吉～倉吉パークスクエア・巖城～倉吉駅	6.8	3.5	16,416.0	1.3	8,865
	市内線 (※R7.3.31 廃止)	倉吉駅～堺町～西倉吉(昼行)	6.3	0.5	1,530.9	0.6	503
		倉吉駅～堺町～西倉吉(夕夜間)	5.9	1.0	2,867.4	0.8	1,718
	広瀬線	倉吉バスセンター～住吉町・みどり町～広瀬	14.2	6.5	40,670.7	0.8	9,791
広瀬～みどり町・住吉町～倉吉駅		12.5	0.5	3,037.5	1.6	1,490	

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)
日本交通(株)	関金線 (※1)	倉吉バスセンター～倉吉駅・河原町～関金バスセンター	17.5	6.5	78,049.3	2.6	44,607
		倉吉バスセンター～倉吉駅・河原町～明高	25.5	9.0	155,939.4	3.4	98,308
		倉吉バスセンター～倉吉駅・河原町～大河原	21.2	5.0	62,052.9	1.9	24,543
	橋津線	西倉吉～倉吉駅・清谷・長瀬東口～石脇車庫	21.5	4.0	56,666.4	3.3	46,140
		石脇車庫～長瀬東口・清谷・倉吉駅・西倉吉町～西倉吉	21.9	3.0	43,306.3	3.5	34,447
		西倉吉～倉吉駅・清谷・はわい温泉～小浜	26.9	3.0	57,602.3	2.9	31,064
		小浜～はわい温泉・清谷・倉吉駅・西倉吉町～西倉吉	27.3	3.5	64,139.6	3.3	37,009
		西倉吉～倉吉駅・国道179号線・長瀬東口～石脇車庫	22.0	1.0	14,345.8	1.4	4,725
		石脇車庫～長瀬東口・国道179号線・倉吉駅・西倉吉町～西倉吉	22.4	1.0	16,287.8	1.8	6,606
		小浜～はわい温泉・国道179号線・倉吉駅・西倉吉町～西倉吉	27.8	0.5	9,981.6	2.2	3,928
	松崎線	西倉吉～倉吉パークスクエア・倉吉駅・松崎～北方入口	15.7	3.5	37,932.2	0.9	8,723
		北方入口～松崎・倉吉駅・倉吉パークスクエア・西倉吉町～西倉吉	16.3	3.0	35,354.7	2.5	23,480
		原入口～松崎・倉吉駅・倉吉パークスクエア・西倉吉町～西倉吉	18.4	0.5	5,372.8	0.9	1,520
		北方入口～石脇車庫	5.2	0.5	1,264.8	1.0	2,668
	北条線	西倉吉～倉吉駅・天神橋・青山剛昌ふるさと館～由良駅	20.9	2.5	37,902.0	1.9	17,035
		由良駅～青山剛昌ふるさと館・天神橋・倉吉駅・西倉吉町～西倉吉	21.3	2.5	38,669.4	1.9	16,413
		西倉吉～倉吉駅・天神橋～由良駅	18.9	1.0	11,417.3	2.5	7,390
		由良駅～天神橋・倉吉駅・西倉吉町～西倉吉	19.3	1.5	18,588.6	4.2	20,359
		西倉吉～倉吉駅・国道179号線・青山剛昌ふるさと館～由良駅	20.6	0.2	7,500.0	1.9	3,114
		由良駅～青山剛昌ふるさと館・国道179号線・倉吉駅・西倉吉町～西倉吉	21.0	0.5	7,603.4	1.4	2,119
		西倉吉～倉吉駅・国道179号線～由良駅	18.6	0.5	4,519.8	1.8	2,230

(※1) 関金線については、令和6年10月に以下のとおり路線見直しを実施するとともに、関金乗合タクシーの実証実験を行っている。(関金乗合タクシーの詳細は本計画P30に記載)

運行事業者	路線名	系統(R6.10.1～)	系統キロ (km)
日本交通(株)	関金線	倉吉バスセンター～倉吉駅・河原町～関金庁舎前	17.3
		倉吉バスセンター～倉吉駅・河原町～明高	25.5
		倉吉バスセンター～倉吉駅・河原町～大河原	21.2

(※2) 県立美術館開館に合わせ、美術館と倉吉市内の主要観光施設を結ぶ「うつぶきループバス」の実証運行を行っている。

◆うつぶきループバスの概要

【実証期間】 令和7年3月30日～令和8年3月29日の間の土日祝日 (計120日間)

【運送主体】 日本交通(株)…令和7年3月～9月、日ノ丸自動車(株)…令和7年10月～令和8年3月

【運行時間】 10時～15時48分 (始発地を00分・30分発とする30分間隔の運行、1日あたり12便)

【運行経路】 倉吉パークスクエア→県立美術館前→堺町→赤瓦・白壁土蔵→鍛冶町一丁目→市役所・打吹公園入口 (1周5.7km)

【運賃】 1乗車あたり大人 (中学生以上) 100円、小人 (小学生) 50円など

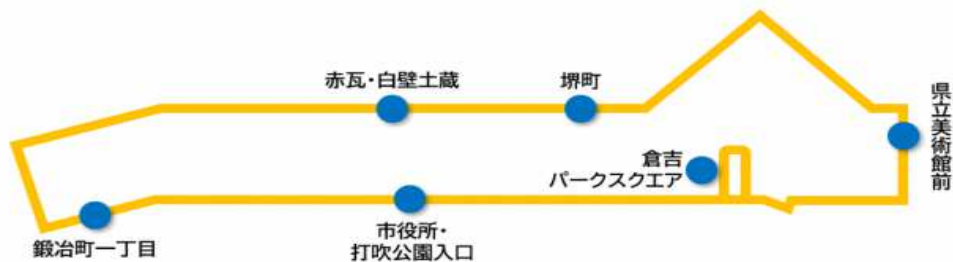


図 21 うつぶきループバス(実証運行)路線図

(3) 年間輸送人員の推移

○年間輸送人員の推移は以下のとおりで、令和2年度～3年度にかけてコロナ禍の影響で落ち込んだが令和4年度以降はやや持ち直し、令和5年度はコロナ禍前の水準に近づいている。

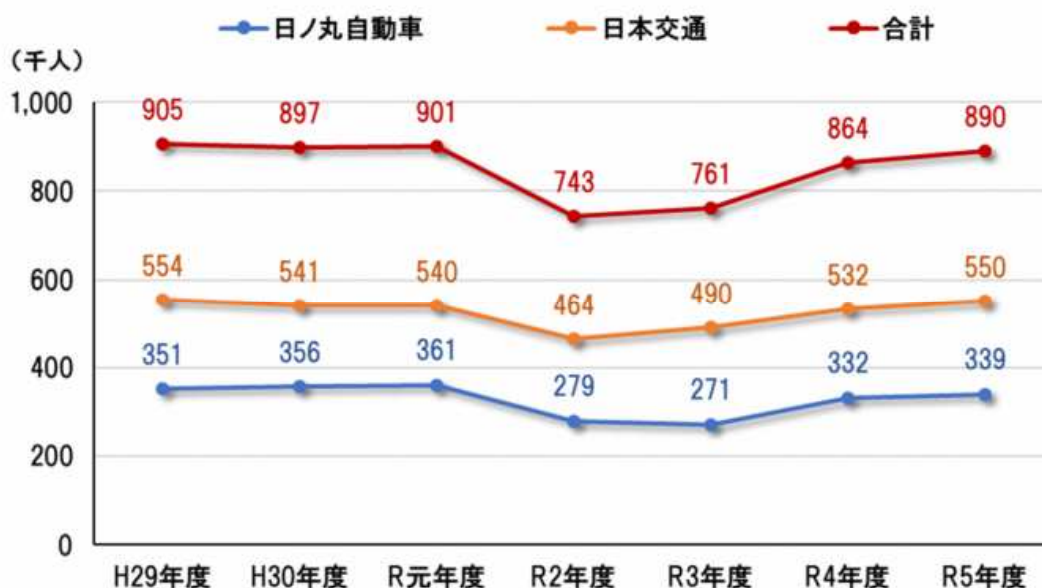


図 22 年間輸送人員の推移(会計年度)

3-2-2 自家用有償旅客運送 (79 条)

(1) みささサンサンバス (三朝町)

○三朝町が運行している「みさきサンサンバス」は3路線あり、その概要は以下のとおりである。

表 5 みさきサンサンバスの概要(令和7年4月1日時点)

路線名	系統	運行日	運行回数	運賃	国庫補助路線(※)	備考
穴鴨線	三朝町役場内⇒大谷入口	毎日	平日 1 便 土日祝 2 便	ゾーン制 100 円区間 200 円区間		本泉～大谷入口間は予約運行
	大谷入口⇒三朝町役場内		1 便			路線不定期運行
	穴鴨公会堂前⇒三朝町役場前	平日	1 便			路線定期運行
	大谷入口⇒三朝町役場前	土日祝	1 便			
小河内線	三朝町役場内⇒森公民館前⇒実光	毎日	平日 4 便 土日祝 2 便	ゾーン制 100 円区間 200 円区間		本泉～実光間は予約運行
	三朝町役場内⇒森・鎌田⇒実光	平日	1 便			路線定期運行
	実光⇒三朝小学校前⇒三朝町役場内	毎日	平日 4 便 土日祝 2 便			路線不定期運行
	実光⇒三朝町役場内	土日祝	1 便			路線定期運行
徳本線	三朝町役場内～三朝温泉病院	平日	2 往復 4 便	一律 100 円	○	路線定期運行

(※) 穴鴨線、小河内線は令和7年3月31日まで国庫補助(地域内フィーダー)路線

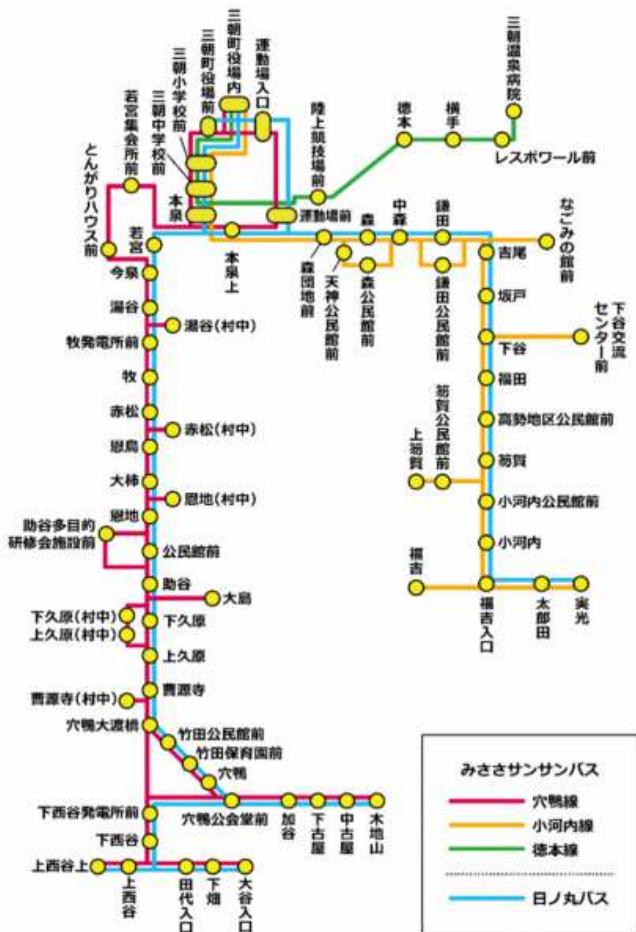


図 24 みささサンサンバス路線図

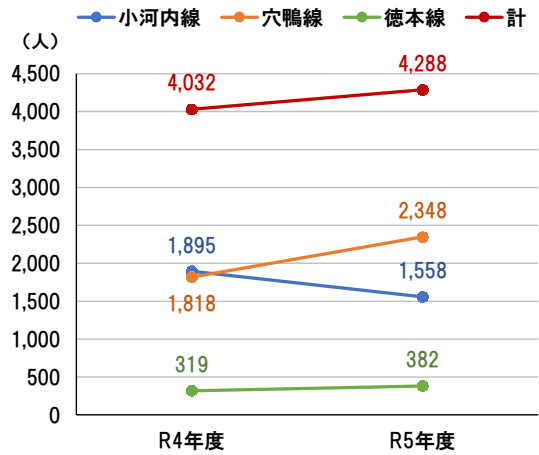


図 23 年間利用者数の推移



(2) 琴浦町営バス（琴浦町）

- 琴浦町が運行している町営バスは6路線あり、その概要は以下のとおりである。
- 年間利用者数の推移をみると、総利用者数は令和元年度以降減少傾向で推移している。

表 6 琴浦町営バスの概要

路線名	系統	運行日	運行回数	備考
琴浦海岸線	赤碕車庫～アパート前～二軒屋	毎日	4往復8便	
船上山線	警察署駅南・赤碕駅⇒山川⇒船上山・少年自然の家	毎日	2便	大石～山川北口間は降車のみ
	警察署駅南⇒船上小学校⇒山川⇒少年自然の家		1便	
	赤碕中学校前⇒船上小学校⇒大父⇒山川北口	1便		
	赤碕中学校前⇒船上小学校⇒大父⇒山川北口	1便		
	赤碕中学校前⇒大父⇒山川北口	1便		
	赤碕中学校前⇒大父⇒山川北口	平日	1便	
	船上山⇒大父⇒赤碕駅	毎日	1便	
	大父木地⇒大父⇒船上小学校⇒警察署駅南		1便	
	少年自然の家⇒大父⇒赤碕駅・赤碕中・警察署駅南		2便	
	山川入口⇒赤碕駅		1便	
船上山⇒上中村・船上小学校⇒赤碕駅	1便			
上中村線	左回り：赤碕駅⇒船上小学校⇒赤碕駅	毎日	1便	予約が必要
	右回り：赤碕駅⇒船上小学校⇒上中村⇒赤碕駅		1便	
	右回り：赤碕駅⇒上中村⇒赤碕駅	平日	2便	

路線名	系統	運行日	運行回数	備考
野井倉線	アプト前・浦安駅～野井倉	毎日	6便	上効～三本杉上・野井倉間は降車のみ
	アプト前・浦安駅⇒野井倉		2便	
	アプト前・浦安駅⇒三本杉上	平日	1便	
	アプト前・浦安駅～聖郷小学校～野井倉		3便	
上法万線	アプト前・浦安駅～聖郷小学校～杉下東口・平和	毎日	4便	上法万～平和間は降車のみ
	アプト前～聖郷小学校～平和		1便	
	浦安駅～整合小学校～平和	平日	1便	
	平和・杉下東口⇒浦安駅・アプト前	毎日	2便	
福永線	浦安駅⇒野田	毎日	1便	効～一ツ屋間は降車のみ
	浦安駅⇒野田・一ツ屋	平日	1便	
	アプト前⇒野田・一ツ屋	毎日	2便	
	アプト前⇒聖郷小学校⇒野田・一ツ屋		1便	
	野田⇒一ツ屋⇒聖郷小学校⇒浦安駅		1便	
	野田⇒一ツ屋⇒浦安駅⇒アプト前		2便	

運賃：一律 100 円

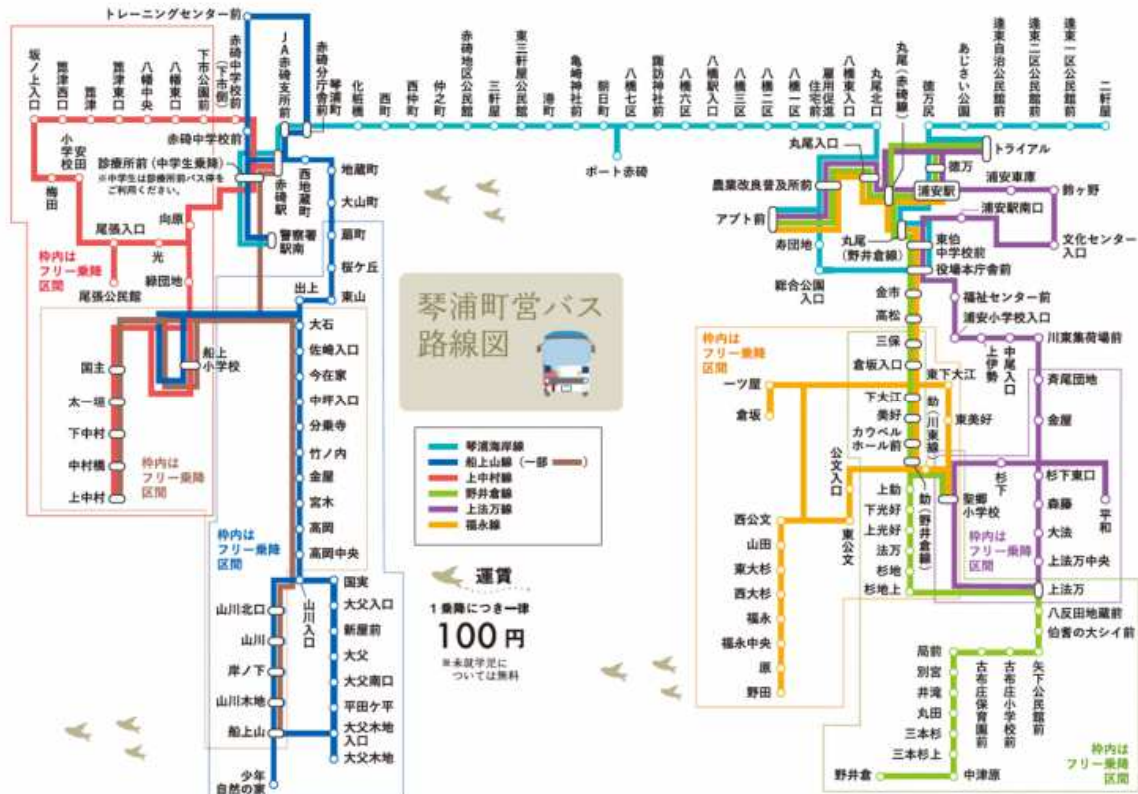


図 25 琴浦町営バス路線図



図 26 琴浦町営バス年間利用者数の推移

(3) 真庭市コミュニティバス「まにわくん♡」(岡山県真庭市)

○真庭市コミュニティバス「まにわくん♡」は、平成19年4月より真庭市内の交通空白地域をカバーするため自家用有償旅客運送として運行している。このうち、中曽・関金ルートが倉吉市の関金温泉まで乗り入れている。運行ダイヤは関金線(日本交通)との接続が配慮されており、どの便も30分以内で接続している。

表7 「まにわくん♡」の概要

区分	ルート名	起点	終点	運行方法	運行日
枝線	中曽・関金	中曽	関金温泉	定時定路線	路線定期運行、週6日(月曜日～土曜日) 1日3往復、日祝振替休日・12/31～1/3 連休

表8 関金線(日本交通)とまにわくんの接続状況

岡山県 真庭市 ↓ 倉吉市	まにわくん(中曽・関金ルート)		接続時間	日本交通(関金線)	
	中曽発時刻	関金温泉着時刻		関金温泉発時刻	倉吉駅着時刻
	7:45	8:36	4分	8:40	9:15
	12:55	13:46	14分	14:00	14:35
	15:20	16:11	19分	16:30	17:05
倉吉市 ↓ 岡山県 真庭市	日本交通(関金線)		接続時間	まにわくん(中曽・関金ルート)	
	倉吉駅発時刻	関金温泉着時刻		関金温泉発時刻	中曽着時刻
	9:10	9:45	5分	9:50	10:41
	13:20	13:55	25分	14:20	15:03
	15:40	16:15	15分	16:30	17:13

3-2-3 バス路線区間別運行便数

- ほとんどの広域路線が倉吉駅～西倉吉間を運行しているため、この区間の堺町経由・総合運動公園経由ともに運行便数が多いほか、倉吉市から三朝温泉間も運行便数が多くなっている。
- そのほか、関金線の西倉吉～関金支所間、横田線・高城線・北谷線が重複して運行する西倉吉～横田間、橋津線沿線、赤碓線のうち他の路線と重複している区間等の運行本数が多くなっている。

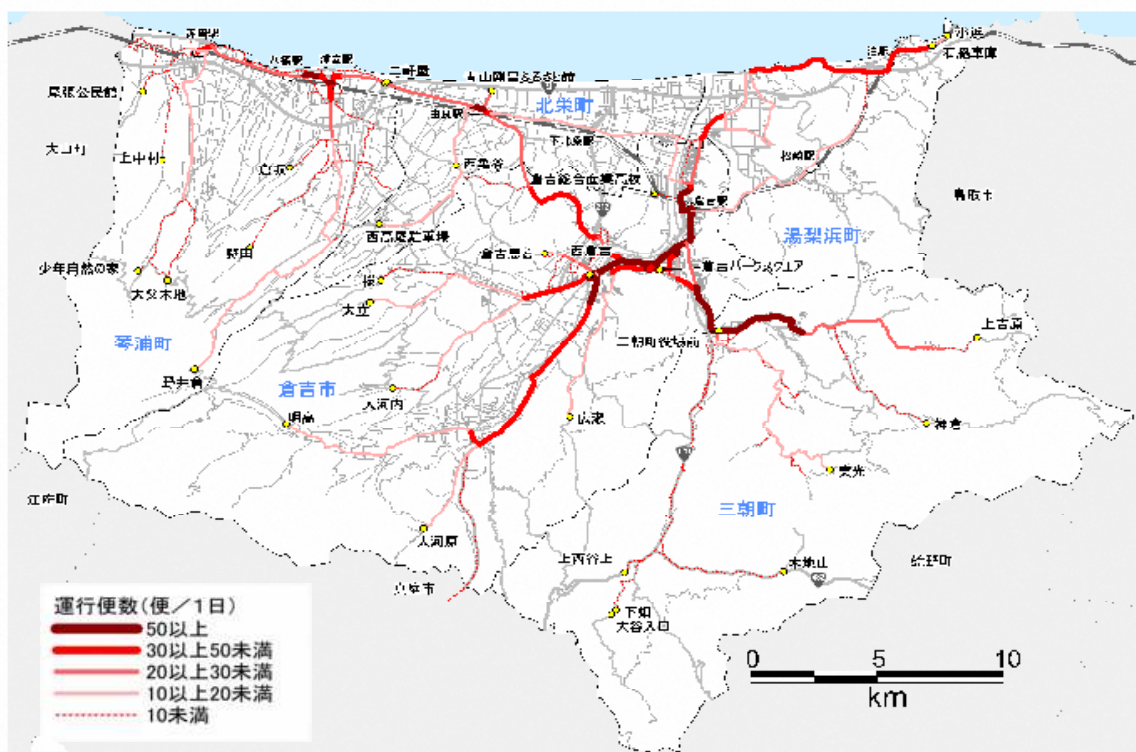


図27 区間別運行便数(令和7年3月時点)

3-2-4 国庫補助路線の概要とその必要性

(1) 赤碕線

- 赤碕線は琴浦町から北栄町を經由して倉吉市に至る地域間幹線であり、琴浦町・北栄町から倉吉市内への通勤・通学・通院・買物等の移動を支える重要な路線となっているほか、琴浦町にある琴の浦高等特別支援学校への通学便としても機能している。
- 高校生の通学利便性向上のためのルート変更等を行って利用促進を図ってきたが、生徒数の減少等の影響もあり、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状で、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

(2) 上井・三朝線

- 倉吉市と三朝町を結ぶ地域間幹線であり、三朝町から倉吉市内への通勤・通学・通院・買物移動に加え、倉吉駅から三朝温泉や三徳山等への観光移動にも対応した路線となっている。
- コロナ禍による観光利用の落ち込みもあり、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しい状況であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

(3) 橋津線

- 倉吉市と湯梨浜町の西側から北東部を結ぶ地域間幹線であり、湯梨浜町から倉吉市への通勤・通学・通院・買物移動を支える重要な路線となっている。
- 倉吉駅北の河北地域商業集積への移動利便性を高めるために、一部のダイヤのルート変更を行い利用促進に努めてきたが、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

(4) 松崎線

- 倉吉市と湯梨浜町の泊地域から松崎地域を結ぶ地域間幹線であり、橋津線と同様に湯梨浜町から倉吉市への通勤・通学・通院・買物移動を支える重要な路線となっている。
- 自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

(5) 北条線

- 倉吉市と北栄町を結ぶ地域間幹線であり、主に北栄町東部から倉吉市への通勤・通学・通院・買物移動を支える重要な路線となっている。
- 橋津線と同様に、河北地域商業集積への移動利便性を向上するため、一部ダイヤのルート変更を行い利用促進に努めてきたが、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難で、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

(6) 関金線

- 倉吉市南西部の関金地域（旧関金町）と倉吉市街地を結ぶ地域間幹線であり、通勤・通学・通院・買物移動を支える重要な路線となっている。
- 他の路線に比べ利用は多いが、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

(7) 関金乗合タクシー（予定 ※令和8年度以降）

- 後述のように関金地区では主に住民を対象に、自宅近くから中心部の乗降ポイントまでオンデマンド方式の区域運行を行う関金乗合タクシーの実証運行を令和6年10月からスタートし、令和8年4月から本格運行を行う予定となっている。
- この地区では高齢化が進行する中で、地区内にあった食料品・日用品店が閉店になったため、高齢者の買物支援や移動手段の確保が課題となる中で、関金乗合タクシーはこれを解消するために必要不可欠な重要な地域内支線である。人口規模が小さいエリアでの運行であることから、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

表 9 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

路線名	運行態様	事業許可区分	実施主体	補助事業の活用
赤碕線	路線定期運行	4条乗合	日ノ丸自動車(株)	幹線補助・車両減価償却費等国庫補助
上井・三朝線	路線定期運行	4条乗合	日ノ丸自動車(株)	幹線補助・車両減価償却費等国庫補助
橋津線	路線定期運行	4条乗合	日本交通(株)	幹線補助・車両減価償却費等国庫補助
松崎線	路線定期運行	4条乗合	日本交通(株)	幹線補助・車両減価償却費等国庫補助
北条線	路線定期運行	4条乗合	日本交通(株)	幹線補助・車両減価償却費等国庫補助
関金線	路線定期運行	4条乗合	日本交通(株)	幹線補助・車両減価償却費等国庫補助
関金乗合タクシー	区域運行	79条乗合 (R8～予定)	関金地区共助交通 運営協議会	フィーダー補助

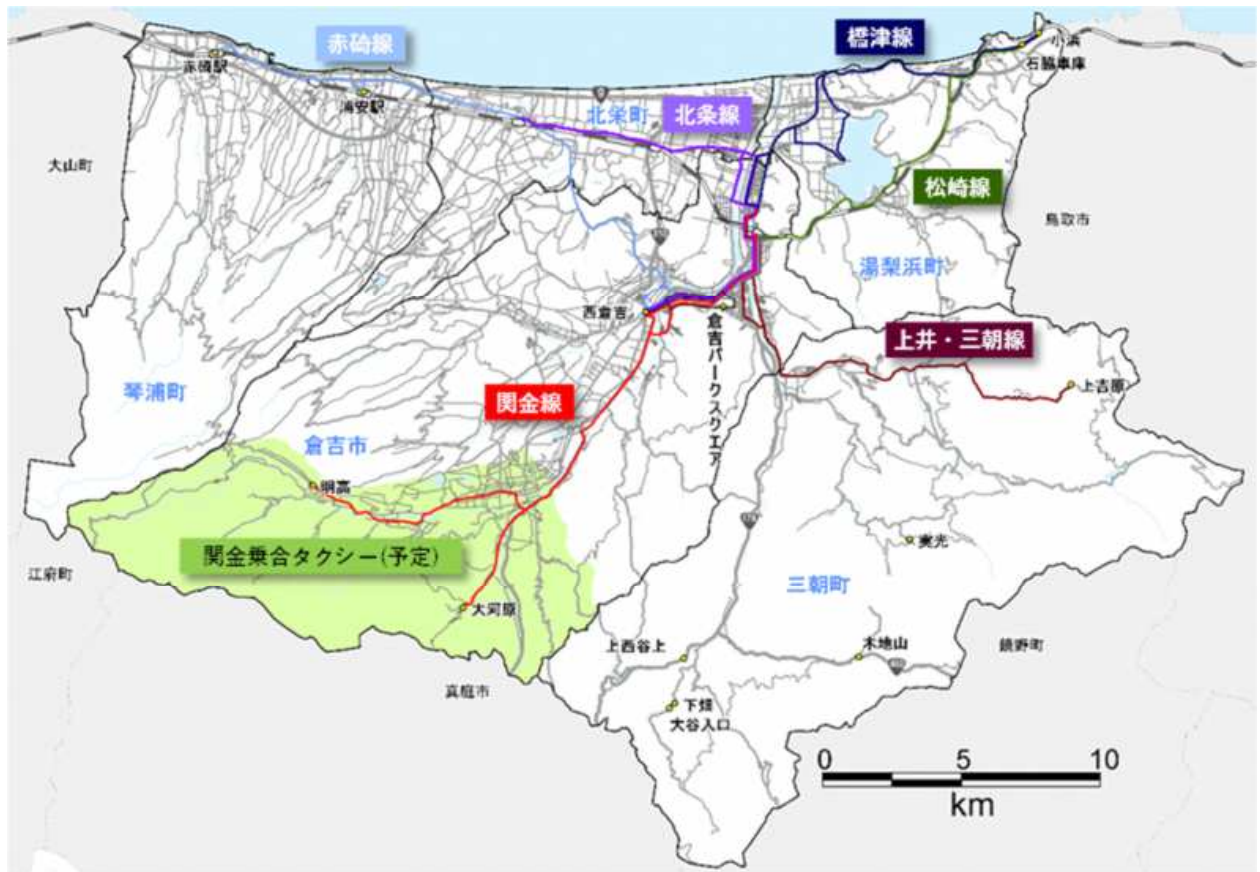


図 28 鳥取県中部地域の国庫補助路線

3-2-5 バス停の位置

○本地域の4条路線、79条路線の全バス停は、以下のとおりである。

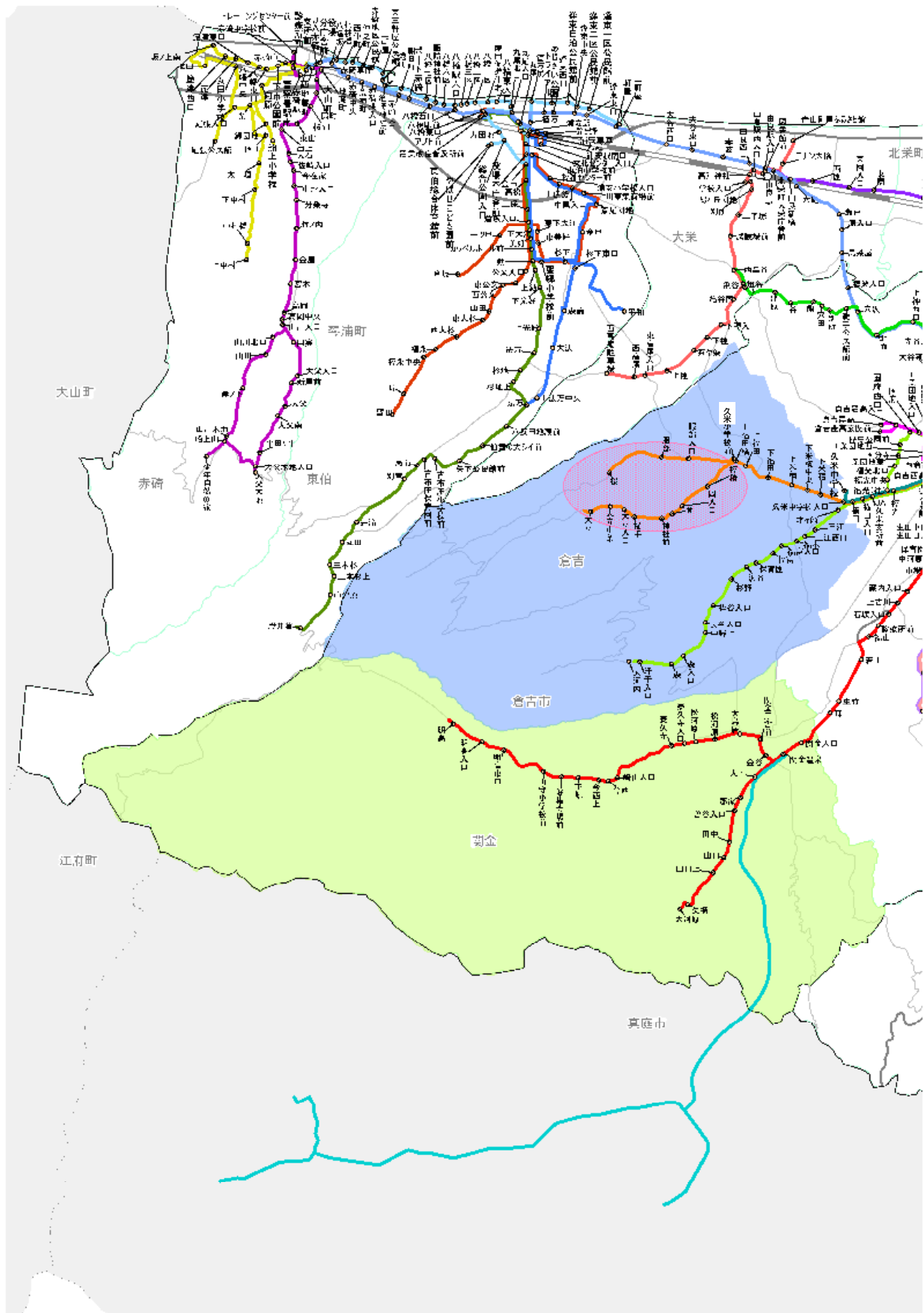
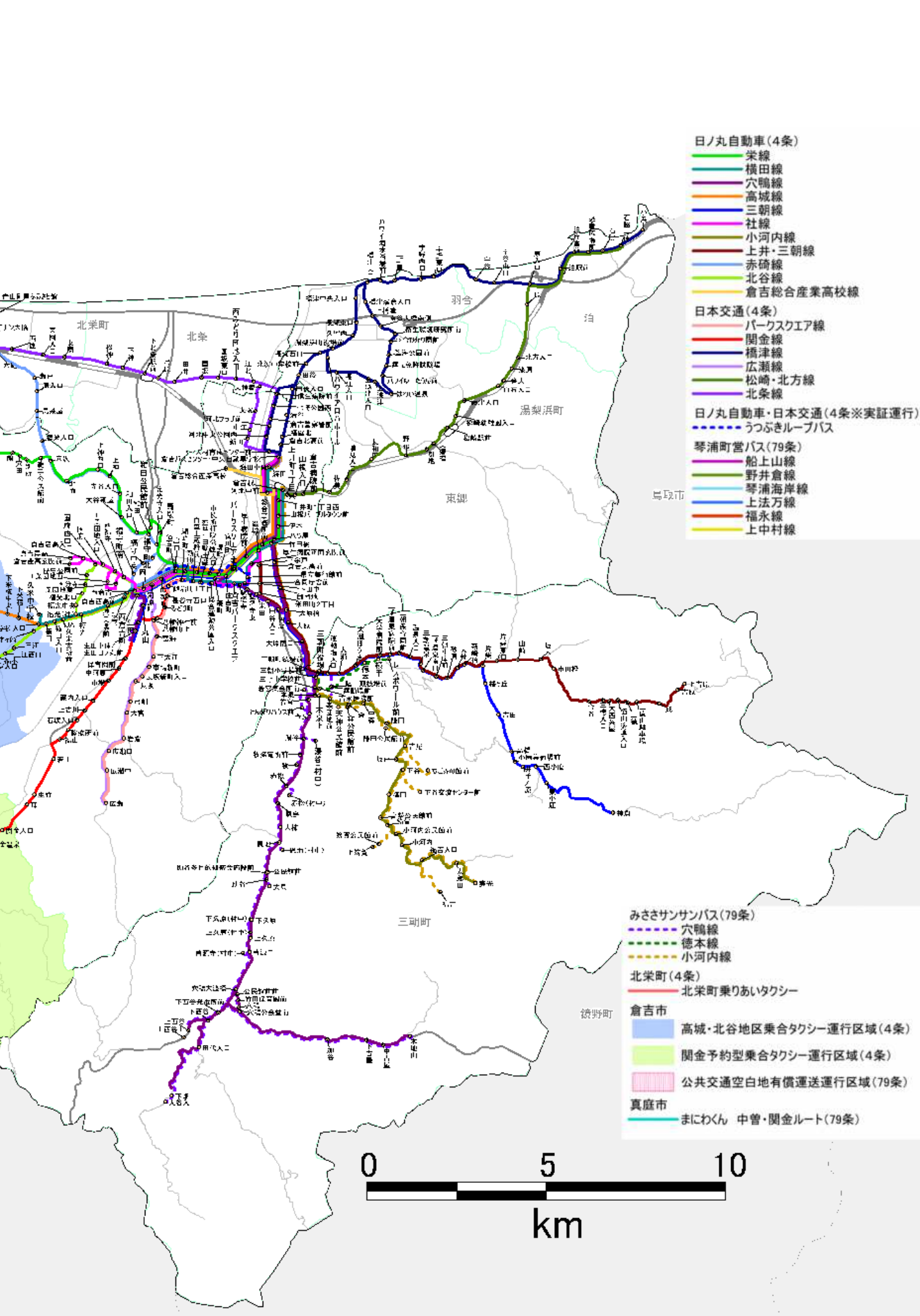


図 29 鳥取県中部地域の公共交通と全バス停（令和7年4月1日時点）



3-2-6 行政負担額

○本地域における4条路線への行政負担額は圏域合計で増加傾向にあり、自治体別では倉吉市や北栄町が増加傾向で推移している。三朝町・湯梨浜町では令和4年度に負担額が減少している。

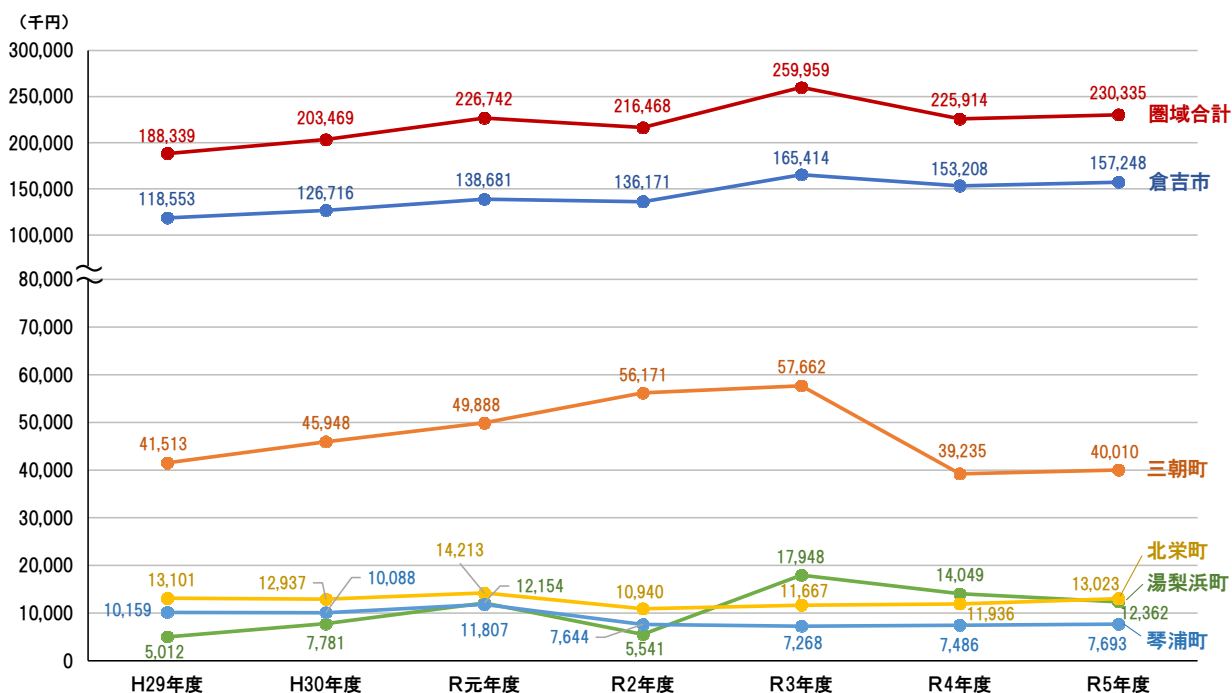


図 30 自治体別4条路線への補助額の推移 ※会計年度

表 10 自治体別・年度別4条路線への補助額 ※会計年度

(単位:千円)

市町名	H29 年度	H30 年度	R元年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度
倉吉市	118,553	126,716	138,681	136,171	165,414	153,208	157,248
三朝町	41,513	45,948	49,888	56,171	57,662	39,235	40,010
湯梨浜町	5,012	7,781	12,154	5,541	17,948	14,049	12,362
北栄町	13,101	12,937	14,213	10,940	11,667	11,936	13,023
琴浦町	10,159	10,088	11,807	7,644	7,268	7,486	7,693
合計	188,339	203,469	226,742	216,468	259,959	225,914	230,335

3-2-7 その他の路線バス

(1) 高速乗合バス

○本地域の高速乗合バスは3路線あり、その概要は以下のとおりである。

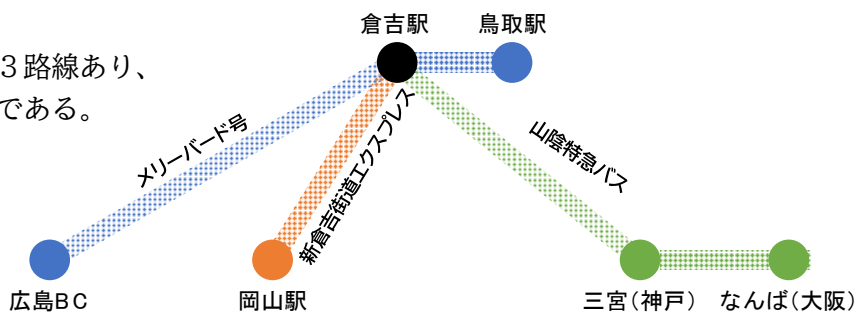


図 31 鳥取県中部の高速乗合バス

表 11 高速バス路線 運行状況一覧(令和6年3月時点)

方面	路線名・愛称	区間	運行便数	運行事業者
神戸・大阪	倉吉～神戸・新大阪・なんば線 (山陰特急バス)	倉吉駅・倉吉バスセンター～三宮 ／なんば(OCAT)・弁天営業所	6往復 (うち1往復は土日祝日のみ運行)	日本交通
岡山	岡山～倉吉線 (新倉吉街道エクスプレス)	海田車庫・倉吉駅～岡山駅	2往復 (うち1往復は土日祝日のみ運行)	日ノ丸自動車
広島	鳥取・倉吉～広島線 (メリーバード号)	鳥取駅～倉吉駅～ 広島バスセンター	1往復	日ノ丸自動車

(2) 鳥取砂丘コナン空港連絡バス

○鳥取砂丘コナン空港と倉吉駅、青山剛昌ふるさと館（北栄町）の間を結ぶ連絡バスが運行されており、その概要は以下のとおりである。

表 12 鳥取砂丘コナン空港連絡バスの概要(令和6年12月時点)

方面	便数		運行事業者
青山剛昌ふるさと館方面行	青山剛昌ふるさと館行	2便	日ノ丸ハイヤー(株) 倉吉営業所
	倉吉駅行	3便	
鳥取砂丘コナン空港行	青山剛昌ふるさと館発	2便	
	倉吉駅発	3便	

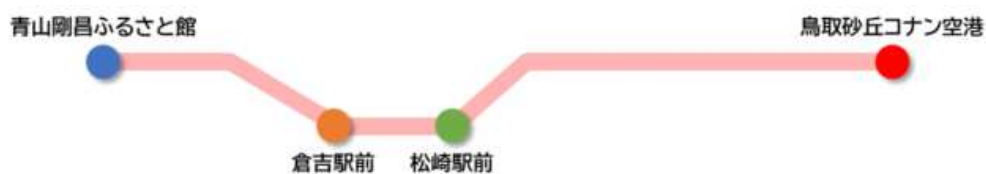


図 32 鳥取砂丘コナン空港連絡バスの運行ルート

3-3-2 乗合タクシー

(1) 倉吉市予約型乗合タクシー

○倉吉市では北谷地区・高城地区を乗合タクシーが運行しており、その概要は以下のとおりである。



図 34 倉吉市予約型乗合タクシーの運行区域

表 14 倉吉市予約型乗合タクシーの概要

項目	内容
運行形態	区域運行
運行区域	倉吉市北谷地区・高城地区
運行区間	自宅から最寄りバス停等
運行日	平日[土日祝日・お盆期間(8/13~8/15)・年末年始(12/30~1/3)を除く]
運行便数	北谷地区：上り4便、下り4便(横田線・高城線との接続) 高城地区：上り4便、下り4便(横田線・北谷線との接続)
利用対象者	対象地区の事前登録者
利用料金	地区によって100円~300円 ※小学生、障がい者手帳・療育手帳の保有者は半額 ※小学生のうち通学定期券保有者、小学生未満は無料
利用方法	路線バスが横田バス停を発着する2時間前までに電話予約
運行事業者	日ノ丸ハイヤー(株)

表 15 倉吉市予約型乗合タクシーの実績

年度	日運行 予定便数 (便/日)	年間 運行予定日数 (日/年)	年間稼働便数 (便/年)	年間利用者数 (人/年)	年間運行収入 (千円/年)	年間運行経費 (千円/年)	年間補助金額 (千円/年)
平成29年度	8	240	995	1,580	293	3,879	3,586
平成30年度	8	240	1,047	1,647	172	2,660	2,488
令和元年度	8	240	1,000	1,575	161	2,578	2,417
令和2年度	8	240	801	1,491	118	2,151	2,033
令和3年度	8	240	680	1,341	99	1,977	1,878
令和4年度	2.8	240	636	1,067	90	1,851	1,761
令和5年度	2.6	240	581	873	82	1,700	1,618

※日運行予定便数：1日当たり運行予定の便数、年間運行予定日：1年間の運行予定日数

(2) 関金乗合タクシー

○倉吉市の関金地区では国土交通省の「地域交通共創モデル実証プロジェクト」として、令和6年10月から関金乗合タクシーの実証実験を行っており、その概要は以下のとおりである。

表 16 関金乗合タクシー実証実験の概要

運行方式	運行日	運行時間帯	受付時間	料金プラン
出発時間を設定しない デマンド方式の区域運行	毎日	9:00 乗車 ～17:00 降車 (12:30～13:30の 時間帯は運休)	○9:00～11:30・12:30～17:00 ○利用の14日前～2時間前受付 ○スマートフォン予約は24時間	○1日乗り放題 ○定額乗り放題 ○関金地区発着のバス定期 券保有者は無料

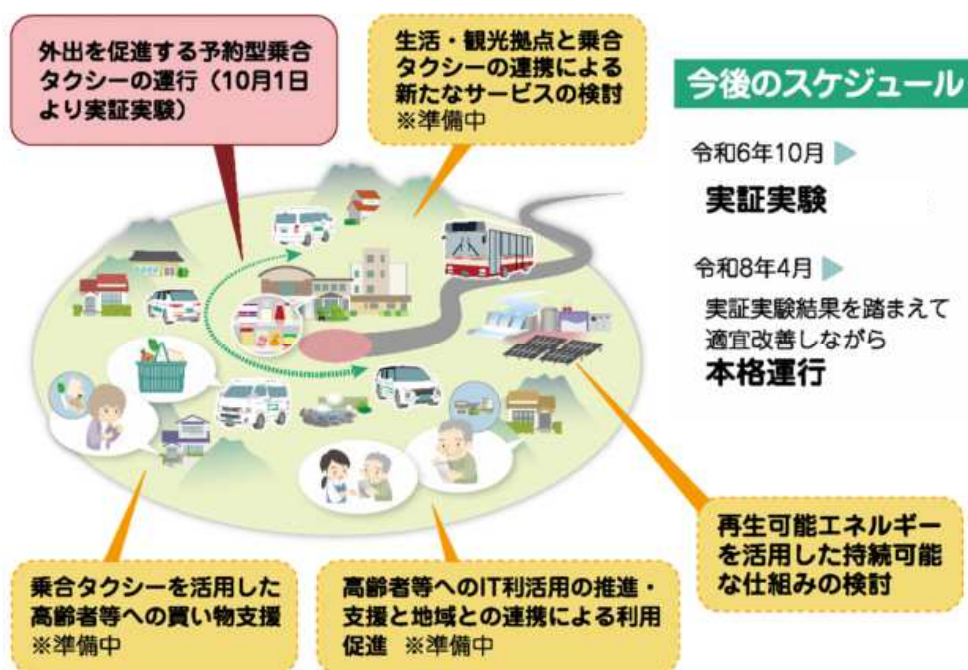


図 35 今後の展開イメージ



図 36 実証実験で使用している車両

(3) 北栄町乗りあいタクシー

○北栄町では「西高尾駐車場」から「青山剛昌ふるさと館」間を乗りあいタクシーが運行しており、その概要は以下のとおりである。

○利用者数は年間 300 人～400 人で推移していたが、近年減少傾向にある。

表 17 北栄町乗りあいタクシー運行概要

項目	内容
運行形態	路線不定期運行（予約に応じて決められたルートを実行）
運行経路	西高尾駐車場～青山剛昌ふるさと館
運行日	年末年始（12/30～1/3）を除く毎日
運行便数	青山剛昌ふるさと館行：5便 西高尾駐車場行：6便
利用対象者	誰でも利用可能
利用料金	大人（中学生以上）：200円 小人（小学生）・100円 乳幼児（保護者同伴の利用）：1人までは無料、2人目から小人料金
利用方法	利用 30 分前までの予約
運行事業者	由良タクシー

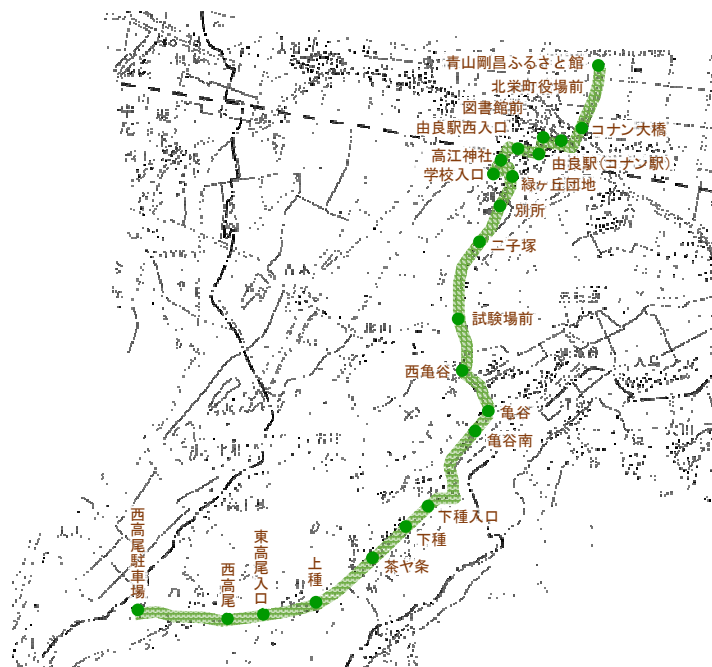


図 37 北栄町乗りあいタクシー路線図

表 18 北栄町乗りあいタクシー利用者数の実績

年度	日運行 予定便数 (便/日)	年間運行 予定日数 (日/年)	年間稼働便数 (便/年)	年間利用者数 (人/年)	年間運行収入 (千円/年)	年間運行経費 (千円/年)	年間補助金額 (千円/年)
平成 29 年度	10	360	372	392	51	880	830
平成 30 年度	10	360	297	306	38	707	669
令和元年度	10	361	281	303	40	665	625
令和2年度	10	360	391	412	57	929	872
令和3年度	10	360	235	250	35	559	525
令和4年度	10	360	289	302	41	681	640
令和5年度	11	361	228	237	38	560	522

※日運行予定便数：1日当たり運行予定の便数、年間運行予定日：1年間の運行予定日数、※令和元年度、令和5年度うるう年のため1日増

3-4 その他の移動サービス

3-4-1 その他の自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送・福祉有償運送）

○本地域内では、以下のような交通空白地有償運送、福祉有償運送が行われている。

表 19 交通空白地有償運送・福祉有償運送の概要(令和7年4月時点)

自治体名	種別	運行主体	運行区域	利用対象者	運賃	車両サイズ	R5 年度利用者数
倉吉市	交通空白地有償運送	NPO 法人 たかしろ	倉吉市 高城地区	登録者	100 円 200 円	軽自動車 1 台 普通車 1 台	87 人
	福祉有償運送	社会福祉法人 地域でくらす会	倉吉市	施設 利用者	50 円/km	軽自動車 4 台	-
		社会福祉法人 和				軽自動車 2 台 普通車 1 台	-
		医療法人 清和会	倉吉市、 湯梨浜町			軽自動車 4 台	-
		社会福祉法人 敬仁会				850 円 (自己負担 85 円)	軽自動車 1 台
琴浦町	交通空白地有償運送	安田地域づくり 協議会	安田地区及び 成美地区の一部 から赤碓駅周辺 施設	登録者	300 円	リース車両 1 台	539 人
		上郷・倉坂 たすけあい 交通の会	上郷地区及び 下郷地区の一部 から浦安駅周辺 施設	登録者	500 円	リース車両 1 台	- (R7.4~ 本格運行)

3-4-2 共助交通等

○本地域内では、以下のような共助交通が行われている。

表 20 共助交通等の概要(令和6年7月時点)

自治体名	運行主体	運行区域	運行日	利用対象者	車両サイズ	R5 年度利用者数
倉吉市	おがも カーシェアリング倶楽部	倉吉市 (一部中部地域)	-	登録会員	軽自動車 1 台	1,200 人
	ふれあい車会 上北条	倉吉市内	-	登録会員		525 人
湯梨浜町	湯梨浜町 社会福祉協議会	泊・はわい地域 東郷地域	毎週金曜日	一人暮らし・二人 暮らし高齢者	22 人乗り 1 台 14 人乗り 1 台	泊・はわい:349 人 東郷 513 人
北栄町	乗りのりクラブ	北栄町瀬戸・原 (中部地域内)	月～金 (土日祝を除く) 8:00～16:00	登録会員	運転会員が所有 する車を活用	稼働回数:161 回 実利用会員 26 人
	買い物支援 さくら号	北栄町下神 (中部地域内)	木曜日	下神地区内在住で 買物が困難な方		R6 年度より開始

3-4-3 専用スクールバス

○本地域では倉吉市、湯梨浜町、北栄町で専用スクールバスが運行されており、三朝町・琴浦町では路線バスを利用して通学している。

○専用スクールバスの中には路線バスと重複して運行されているものも見受けられる。

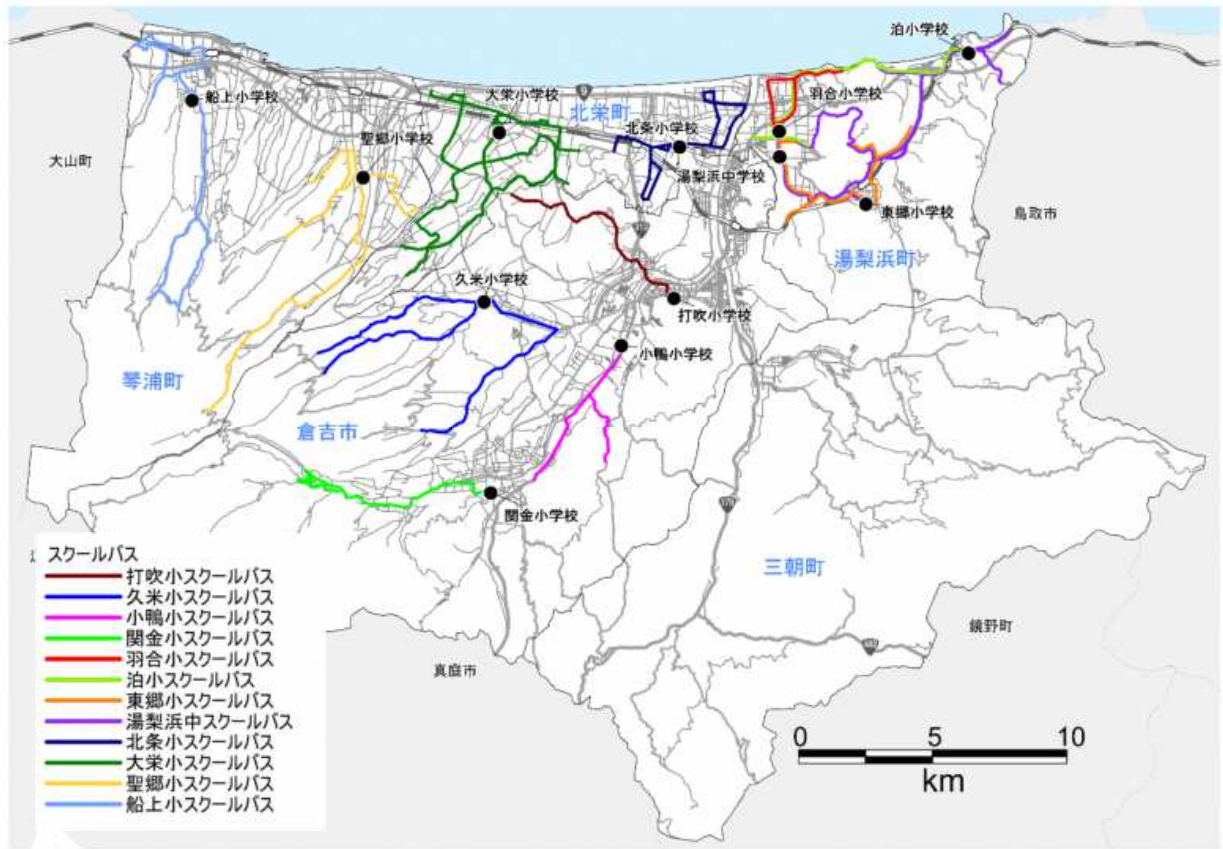


図 38 本地域の専用スクールバス路線図

表 21 専用スクールバスの概要(令和6年度)

自治体名	学校名	利用対象者	利用対象者数	車両定員・台数
倉吉市	打吹小学校	小学生	29人	45人乗り×1台
	久米小学校(北谷地区)		43人	45人乗り×1台
	久米小学校(高城地区)		10人	10人乗り×1台
	小鴨小学校		42人	45人乗り×1台
	小鴨小学校(広瀬地区)		6人	10人乗り×1台
	関金小学校		29人	45人乗り×1台
湯梨浜町	羽合小学校①	小学生	19人	29人乗り×1台
	羽合小学校②		22人	29人乗り×1台
	東郷小学校①		25人	88人乗り×1台
	東郷小学校②		33人	88人乗り×1台
	東郷小学校③		45人	55人乗り×1台
	東郷小学校④		32人	55人乗り×1台
	泊小学校①		20人	29人乗り×1台
	泊小学校②・湯梨浜中学校①		小学生・中学生	35人
湯梨浜中学校②	中学生	26人	88人乗り×1台	
北栄町	北条小学校	小学生	78人	28人乗り×1台
	大栄小学校		213人	78人乗り×1台 77人乗り×1台

3-5 公共交通空白地域の状況

○公共交通が利用可能な範囲を以下のように設定する。

◆公共交通利用可能範囲の設定

- バス利用圏域：バス停半径 400m 内（バス利用意向が急速に低下するバス停までの距離 400m）
- 鉄道利用圏域：駅半径 800m 内（バス利用意向が急速に低下するバス停までの距離 400m×2 倍）
- 乗合タクシー利用圏域：区域運行の場合、対象区域全体

○公共交通利用可能範囲を上記のように設定した場合、本地域の公共交通空白地域の状況は以下のとおりである。

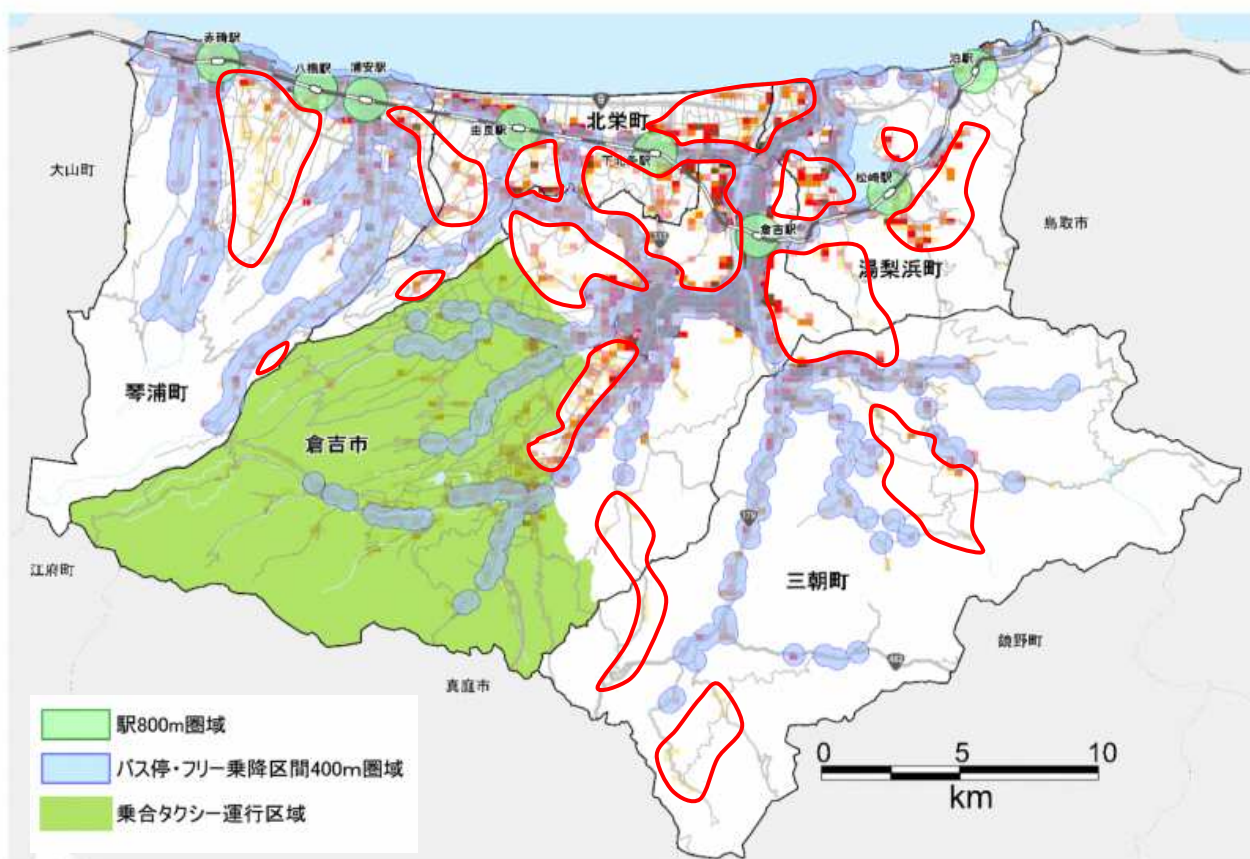


図 39 本地域の公共交通空白地域の状況

表 22 自治体別公共交通カバー率

自治体名	R2 国調人口	250m メッシュ人口	圏域内	圏域外	カバー率
倉吉市	46,485	46,520	41,408	5,112	89.0%
三朝町	6,060	6,060	5,579	481	92.1%
湯梨浜町	16,055	16,048	11,431	4,617	71.2%
琴浦町	16,365	16,365	15,465	900	94.5%
北栄町	14,228	14,206	9,630	4,576	67.8%
計	99,193	99,199	83,513	15,686	84.2%

※圏域内は駅：半径 800m、バス停・フリー乗降区間：半径 400m、乗合タクシー：運行区域で算出

3-6 交通事業者の現状（ヒアリング結果）

○中部地域内の交通事業者の現状を把握するため、以下のとおりヒアリング調査を実施した。

表 23 交通事業者ヒアリング調査概要

項目	内容
調査方法	○ヒアリングシートに基づき、各交通事業者におけるドライバーの状況、コロナ禍や 2024 年問題の影響、各路線や運行の状況、今後の方向性等について聞取。
実施時期	○令和 6 年 7 月
実施対象	○バス事業者：日ノ丸自動車(株)倉吉営業所、日本交通(株)倉吉営業所 ○タクシー事業者：日本交通(株)倉吉営業所、日ノ丸ハイヤー(株)倉吉営業所、(株)田中商店（ことうら交通）、由良タクシー

3-6-1 バス事業者

(1) ドライバー・整備士について

- ドライバー数は 2 社合計で 74 名となっており、年齢は 20 代～60 代（平均年齢 50 代）。
- ドライバーは日ノ丸自動車で不足しており、路線バスに対応するため貸切や高速バスの運行を抑えている状況にある。ドライバー確保の見通しについては、他業種への転職も見られることや、ドライバーの高齢化が進んでおり、不安が残る状況にある。
- 二種免許取得支援等で採用には力を入れている。
- 女性ドライバーの確保は考えているが、運行が朝夕に集中するため、働きにくい環境にある。
- 整備士も不足している。ドライバーと違いやりくりがきかないため、大掛かりな修理等は本社などをお願いせざるを得ない。

(2) コロナ禍や 2024 年問題の影響について

- コロナ禍で路線バスの利用者は一時期減少したが、通学や通院に必要な手段であるため、利用者数は回復傾向にある。利用者の減少はコロナ禍というより少子化の影響ではないか。
- 高速バスについては、コロナ禍で減便したのももあり、コロナ禍前ほどの利用はない。
- 2024 年問題に関して、路線バスについては従来から基準以内の拘束時間であったため、それほど影響はない。一方、貸切バスは今まで 1 人体制だったものを 2 人で対応しなければならない場合もあり、影響が出ている。

(3) 外国人観光客対応について

- 外国人観光客の利用は平日・土日祝日問わずそれなりにあり、主に中国・アジア系の方が多い。行先は赤瓦・白壁土蔵群、三朝温泉、三徳山等が多くなっている。
- 現在は支払が現金のみで、支払方法が分からず時間がかかるケースがあるほか、ドライバーが支払方法を伝えるのに苦慮するケースもある。
- バス停や車内アナウンスは一部しか多言語対応できていない。

(4) 今後の方向性について

- 貸切や高速バスのドライバーを路線バスに回すことで運行を維持していく方針だが、路線バスの赤字を貸切や高速バスの黒字で埋めていき、ドライバーに還元する必要がある。
- 路線見直しのきっかけとなる要因は、「利用者の減少」「ドライバー不足」「学校の統廃合」「法改正」等が考えられる。
- 片道定期や平日定期券等については、全県的に考えることであり、またこのような特殊な定期券はドライバーの識別が難しく、トラブルにつながりかねないので十分な検討が必要。

3-6-2 タクシー事業者

(1) ドライバーの状況について

- タクシー乗務員数は4社合計で71名となっており、平均年齢は62.5歳である。
- ドライバー不足の状況については、コロナ禍以降利用が減っているため不足していないと回答した社と、高齢化もあり不足していると回答した社に分かれた。現在不足していないと回答した社についても、ドライバーの高齢化が進んでいる。
- 日本交通と日ノ丸ハイヤーでは、女性ドライバーが勤務している。育児中のドライバーについては、勤務時間について本人の希望に応じた柔軟な対応をしている。
- 求人はハローワーク中心で、それ以外にインターネットや専門誌での広告により実施している。

(2) コロナ禍や2024年問題の影響について

- コロナ禍によって仕事が減り、夜間の営業は実施していない。(※コロナ禍以降、倉吉交通圏では24時間営業のタクシー事業者はない)
- 2024年問題については、元々の拘束時間が長くないため、影響はない。

(3) タクシー利用者の属性について

- 午前中は高齢者の通院や買物の利用が多い。お昼以降は利用が減り、ドライバーの待機時間が増える。
- 飲食客等夜遅くの利用は週末が中心。

(4) 外国人観光客対応について

- 外国人観光客の利用はアジア系の方が多く、「倉吉駅⇄由良駅、由良駅⇄青山剛昌ふるさと館、三朝温泉⇄倉吉駅、赤瓦・白壁土蔵群」の利用が多い。
- キャッシュレス決済の利用状況は、現金支払が多い社とキャッシュレス決済が多い社がそれぞれあり、まちまちとなっている。
- タクシーアプリの導入を考えている。(※令和7年3月時点、一部の事業者で導入済)

(5) 意見等

- タクシーは贅沢な乗り物という印象があるが、実際に利用する方はバス停まで歩いていけない方や公共交通機関がない方が多く、地域の日常移動を支える交通手段である。バスに対してタクシーへの公的支援が少ないのではないかと。
- 現在の日本版ライドシェアは、タクシー事業者の管理下で一般ドライバーを雇用するため、営業時間内でなければ導入できず、夜間のタクシー不足で使おうとしても使えない。
- 地域内の移動についての中長期的な方針を明確に示してほしい。

3-7 移動支援策

3-7-1 バス事業者等による割引制度

(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:20,900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:10,400円 6ヶ月:17,700円 1年:31,400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、だんだんバス、どんぐりコロコロ、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	グラント70	70歳以上	6ヶ月:26,200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、だんだんバス、どんぐりコロコロ、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
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)

(3) 観光客向け割引制度

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 若桜鉄道	鳥取藩 乗放題手形	3日間 1,800円	<ul style="list-style-type: none"> ○鳥取県内を運行する路線バス(日ノ丸自動車・日本交通) ○一部空港連絡バス(鳥取駅～鳥取空港・米子駅～米子空港) ○ループ麒麟獅子バス ○岩美町営バス ○鳥取市循環バス「くる梨」 ○八頭町営バス「やずバス」 ○若桜町営バス「おにっ子バス」 ○米子市循環バス「だんだんバス」 ○米子市淀江町循環バス「どんぐりコロコロ」 ○うつぶきループバス ○若桜鉄道(郡家駅～八頭駅間) 	一部施設にて入場料割引等の特典あり 【中部地域対象施設】 ○三徳山三佛寺 ○ふるさと健康むら ○倉吉博物館 ○せきがね湯命館 ○ハワイゆーたうん ○ゆアンス東郷 龍鳳閣 ○中国庭園 燕趙園 ○青山剛昌ふるさと館 ○円形劇場くらよし フィギュアミュージアム

3-7-2 自治体による移動支援制度

(1) 高齢者・障がい者対象の支援制度

○各自治体には、以下のような支援制度がある。

表 24 高齢者・障がい者が対象の移動支援制度(令和6年7月時点)

自治体名	制度の名称	支援内容	対象者	利用者数 (R5 年度)
倉吉市	重度障がい者 タクシー料金助成	○申請を受けた日から、当該年度の3月までの間の月数に、タクシー乗車券(1枚あたり600円)3枚を乗じて交付	○身体障害者手帳1、2級 ○療育手帳A ○精神障害者保健福祉手帳1級	550人
三朝町	高齢者交通費 助成事業 (タクシー助成制度)	○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:1枚当たり5,000円	○次のいずれかに該当し、タクシー以外の公共交通機関を利用することが困難な理由のある方で運転免許証を有しない者もしくは運転できない理由がある方 ○要介護又は要支援認定を受けている方 ○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	153人
	高齢者バス定期券 購入費助成	○「架け橋」(日ノ丸自動車)の定期券規定金額20,900円に対し10,000円を助成	○三朝町内に住所を有する満70歳以上の方	61人
	重度障がい者 タクシー運賃 助成事業	○申請を受けた日から、当該年度の3月までの間の月数に、乗車券(500円券)4枚を乗じて交付	○身体障害者手帳1・2級	9人
湯梨浜町	高齢者バス定期券 購入助成制度	○シルバー悠遊 ・3ヶ月:10,400円→7,400円 ・6ヶ月:17,700円→12,700円 ・1年:31,400円→22,400円 ○グランド70 ・6ヶ月:26,200円→21,200円	○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”	67人 (延べ人数)
	高齢者・障がい者等 タクシーチケット 助成事業 (高齢者)	○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 ○タクシーチケット1か月あたり500円を2枚助成 ○腎臓機能があり透析通院されている方は一か月あたり4枚助成 ※期間等についての条件あり	○65歳以上の免許返納者 ○要介護認定3以上の方 ○身体障害者手帳1、2級、療育手帳A、精神障害者保健福祉手帳1級所持者(65歳未満) ○難病患者で特定疾病受給者証を所持している方(65歳未満) ○腎臓機能障害があり、透析通院をしている方	356人 (実人数) 20人 (実人数)
琴浦町	タクシー利用料 助成事業	○世帯あたりの年間上限72枚、月6枚とし、運賃の1/2を助成	○対象地域にお住まいの独居または高齢の方で、移動手段にお困りの方(対象地域)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・上赤碕・中尾・大杉(今田地区に限る)、福永(赤松地区に限る)、下三本杉(下見地区に限る)	23人
琴浦町	重度障がい者 タクシー利用 助成制度	○申請を受けた日から、当該年度の3月までの間の月数に、タクシー助成券(500円券)2枚を乗じて交付	○身体障害者手帳1・2級、療育手帳A、精神障害者保健福祉手帳1級をお持ちで、下記の全てにあてはまる方 ①運転免許を持っていない ②町民税非課税 ③町税等の滞納がない ④在宅で暮らしている ⑤生活保護を受けていない	40人

自治体名	制度の名称	支援内容	対象者	利用者数 (R5年度)
琴浦町 北栄町	腎臓機能障がい者 交通費助成	○片道 2～5km 未満 助成月額：1,000 円 ○片道 5km 以上 助成月額：3,000 円	○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。)かつ下記の全てにあてはまる方 ①月 1 回以上通院し血液透析を受けた ②町民税非課税 ③町税等の滞納がない ④医療機関による送迎事業を利用していない	14 人
	通所障がい者 交通費助成	○自宅から作業所等まで経済的かつ合理的な経路で公共交通機関を利用した場合に係る交通費の 1/2	○送迎支援のない就労継続支援 B 型事業所に通所している方かつ下記の全てに当てはまる方 ①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) ②町民税非課税 ③町税等の滞納がない ④通所日数が 11 日以上	6 人
	タクシー利用料 助成	《タクシー利用料助成券》 ○乗降車場所のいずれかが北栄町内である場合利用可能 (町内から町外の移動も対象) ○年間上限 70 枚 ○1 枚につき最高 1,000 円まで助成 (最低自己負担額 500 円) 《町内限定片道一律定額券》 ○乗降車場所いずれも北栄町内である場合利用可能 (町内から町内の移動のみ) ○年間上限 30 枚 ○1 枚につき自己負担 500 円	○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 ○町内居住者で運転免許証を自主返納された方	《タクシー券》 登録者数 延べ 592 人 利用枚数 9,408 枚 《定額券》 登録者数 延べ 859 人 利用枚数 5,932 枚
北栄町	在宅通院支援	《利用区間》 自宅から中部地区の医療機関のみ 《利用回数》 月 10 枚 ※透析患者は制限なし 《利用者負担額》 町内 400 円 町外 400 円～1,200 円	○町内に住所を有し、在宅で生活している人で、自動車を運転できない理由がある人、かつ、自力で公共交通機関を利用することが困難な人で、以下のいずれかに該当する人 ①介護保険の保険給付を受けている要介護、要支援認定者(ただし住宅改修・福祉用具購入のみは除く) ②介護予防・日常生活支援総合事業の通所サービス、訪問サービスを受けている人 ③身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保険福祉手帳の交付を受けている人	《登録者数》 最大 227 人 《利用枚数》 5,523 枚

(2) 児童・生徒対象の支援制度

○各自治体には、通学に対する以下のような各種支援制度がある。

表 25 児童・生徒を対象とする支援制度(令和6年7月時点)

自治体名	制度の名称	支援内容	対象者	利用者数 (R5年度)
倉吉市	遠距離通学費補助金	○小学生：1ヶ月定期代金が820円を超える額 ○中学生：1ヶ月定期代金が1,360円を超える額 ○その他の通学方法（徒歩・自転車・バス回数券利用者等） ①小学生：月額1,200円 ②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	○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	小学生/26人 中学生/42人
	高校生等通学費助成事業	○月額7,000円を超える通学費（特急料金を除く）を補助	○高校生等及び申請者が市内に住所を有し、当該高校生等が鳥取県内の高等学校等に通学し公共交通機関の通学定期券を利用している方	169人 (263件)
	倉吉市学生ボランティア活動交通費補助金	○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	○イベント等を主催する団体	1人
三朝町	遠距離通学児童及び生徒に係る通学費補助金	○通学バス定期券を購入する場合、以下のとおり補助 【小学生児童】居住集落最寄りのバス停から通学経路に定めた学校最寄りのバス停までの通学定期券を現物支給 ※居住集落から最寄りのバス停までの距離が1km以上の場合は別途補助あり 【中学生生徒】1か月の定期券価格につき、5,760円を減じた額 ○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2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 など	○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	223人
	高校生等通学費補助金	○以下の1ヶ月分の額について、1年度に10か月分を限度として補助 ①居住集落から三朝町役場までの距離に応じた額（16円/km×往復距離×20日） ②三朝町役場から高等学校等までのバス・鉄道すべての公共交通に係る通学定期券購入費用のうち、月額7,000円を超える額	○町内に在住で、高等学校等に通学する高校生等	96人
湯梨浜町	遠距離通学児童又は生徒に係る通学費補助金	○児童又は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	○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 ○湯梨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湯梨浜中学校区外の生徒は除く。）	32人 (実人数)
	高校生等通学費助成事業	○バス・鉄道すべての公共交通に係る通学定期券購入費用のうち、月額7,000円（特急料金を除く）を超える額を補助	○町内に住所を有し、県内の高等学校等に通学している方	126人 (実人数)

自治体名	制度の名称	支援内容	対象者	利用者数 (R5年度)
琴浦町	高校生等通学費助成事業	○鉄道及び一部のバス路線等、公共交通に係る通学定期券購入費用のうち、月額7,000円(特急料金を除く)を超える額を補助	○町内に住所を有し、県内の高等学校等に通学する生徒の保護者	115人
	高校生バス通学費助成事業	○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に利用する区間について、琴浦町営バスの通学定期券購入費用の8割を補助	○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)、上光好、森藤、山田、平和)及び赤碕中学校区(以西地区、上中村)に住所を有し高校への通学に町営バスを利用する生徒の保護者	25人
	遠距離通学生徒補助金交付(中学生対象)	○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に利用する区間について、琴浦町営バスの通学定期券購入費用の全額補助	○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)、上光好、森藤、山田、平和)及び赤碕中学校区(以西地区、上中村)から町営バスを利用して通学する生徒の保護者	45人
北栄町	高校生の通学費助成	通学定期券費用から、月額7千円を超えた額を助成	○次のすべてに該当する人 ①生徒・保護者の住所が、北栄町内にある人 ②県内の高等学校等(公立、私立、高専等)へ通学している人 ③公共交通機関の通学定期券を利用している人 ④月額7千円を超える通学費(特急料金を除く)を負担している人	80人

(3) 免許返納者対象の支援制度

○免許返納者に対しては、以下のような支援制度がある。

表 26 免許返納者に対する支援制度(令和6年7月時点)

自治体名	支援内容
湯梨浜町	高齢者バス定期券購入助成制度 ○シルバー悠遊、グランド70の定期券を、運転免許証自主返納日から3年を経過した日の属する月の前月までに購入された場合は、定期券の半額を助成
琴浦町	琴浦町運転免許自主返納支援事業 ○町営バス回数券又は中部タクシー協同組合共通乗車券7,000円相当を交付(1回限り)
北栄町(再掲)	《タクシー利用料助成券》 ○乗降場所のいずれかが北栄町内である場合利用可能(町内から町外の移動も対象) ○年間上限70枚 ○1枚につき最高1,000円まで助成(最低自己負担額500円) 《町内限定片道一律定額券》 ○乗降場所いずれも北栄町内である場合利用可能(町内から町内の移動のみ) ○年間上限30枚 ○1枚につき自己負担500円
鳥取県タクシー・ハイヤー協会等	○タクシー・ハイヤー運賃1割引
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」等の施設で入園料を2割引
日ノ丸自動車	○日ノ丸バス単独路線の定期券購入時に1割引

第4章 公共交通のニーズ

4-1 住民ニーズ（アンケート調査結果より）

4-1-1 調査の概要

○住民の通院・買物先や移動頻度・時間帯、利用公共交通の状況等を把握するとともに、運転免許の返納意向や今後の交通施策に対する考え方等を把握し、本計画策定の基礎資料とするため、以下のように住民アンケート調査を実施した。

表 27 住民アンケート調査概要

項目	内容
調査方法	○各自治体の人口・世帯数（R2 年国勢調査）按分に基づき配布枚数を決定し、地理的な偏りが生じないように配布地域を選択。 ○選択した配布地域内で無作為抽出により配布先を決定し、調査票を郵送により配布・回収。
実施時期	○令和6年3月
回収率	○6,000 枚配布に対し、2,445 件回収。回収率 40.8%

4-1-2 通勤

（1）通勤手段

○通勤手段が「JR 山陰本線」との回答が 2.2%、「路線バス（日ノ丸・日交）」が 4.0%、「町営バス（琴浦・三朝）」が 0.5%と公共交通利用者は少なく、ほとんどは自家用車通勤となっている。

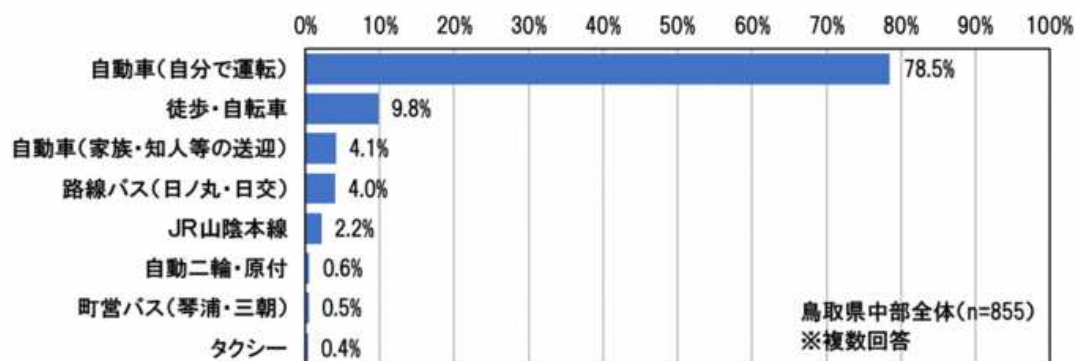


図 40 通勤の交通手段

（2）公共交通利用者の属性

○公共交通を利用して通勤していると回答した人の年代では 50 代～60 代が多く、約 7 割は免許を保有し、女性の割合が若干高くなっている。

表 28 公共交通を利用した通勤者の属性

年代 (n=52)		免許の有無 (n=52)	
20 代	5.8%	免許証あり	69.2%
30 代	11.5%	免許証なし	30.8%
40 代	15.4%	計	100.0%
50 代	21.2%		
60 代	32.7%		
70 代	9.6%		
80 歳以上	3.8%		
計	100.0%		

性別 (n=52)	
男性	44.2%
女性	55.8%
計	100.0%

(3) 出勤・退社時間

○通勤手段に公共交通を利用すると回答した方のうち、出勤時間は「8時より前」が約7割あり、帰宅時間は「16時～18時台」の割合が最も高くなっている。

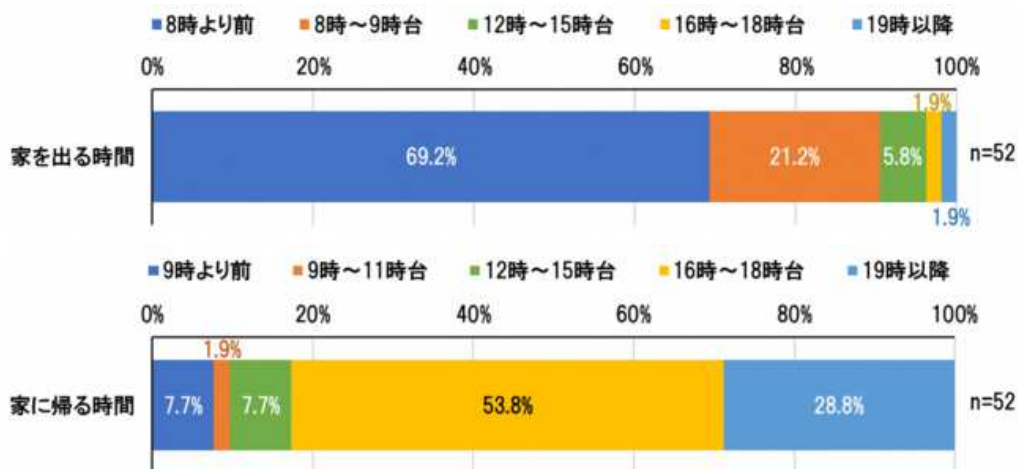


図 41 公共交通利用者の出勤・帰宅時間帯

4-1-3 通院

(1) 通院先

○市町別の通院先の回答で多かったところは、以下のとおりである。

表 29 主な通院先(各市町上位5か所)

倉吉市	三朝町	湯梨浜町	琴浦町	北栄町
鳥取県立厚生病院	三朝温泉病院	垣田病院	岡田医院	鳥取県立厚生病院
野島病院	鳥取県立厚生病院	鳥取県立厚生病院	赤碕診療所	河本医院
垣田病院	吉水医院	土井医院	赤碕内科外科クリニック	垣田病院
西倉吉クリニック	野島病院	のぐち内科クリニック	森本外科・脳神経外科医院	野島病院
新田内科クリニック	湯川医院・垣田病院	みはらクリニック	鳥取県立厚生病院	もりした内科クリニック

(2) 通院の交通手段

○通院時の利用交通手段は「自動車（自分で運転）」を挙げる割合が最も高く、公共交通については「路線バス（日ノ丸・日交）」が7.6%、「町営バス（琴浦・三朝）」が1.0%、「JR 山陰本線」0.9%と低い値になっている。

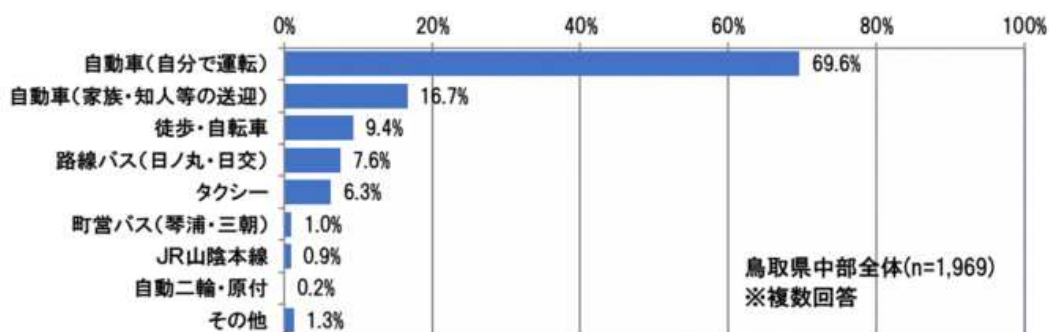


図 42 通院の際の移動手段

(3) 通院頻度

○通院の頻度としては、全体的に「月に1日」を挙げる割合が最も高い。「月に2～3日」の割合は全体よりも公共交通利用者の方が高く、公共交通利用者の方が通院頻度は高くなっている。

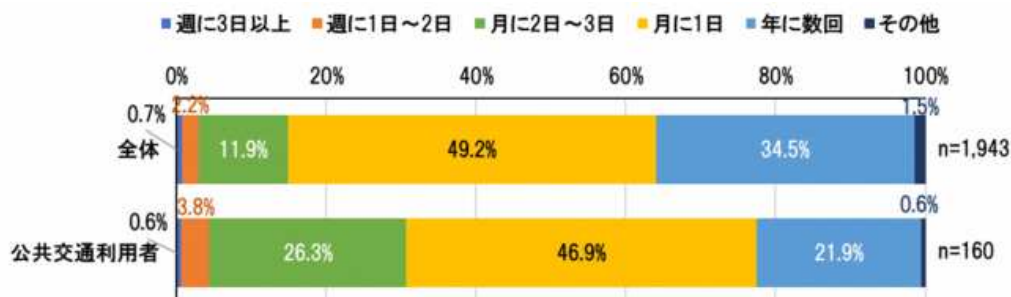


図 43 通院頻度の比較

(4) 移動時間帯

○通院に公共交通を利用する回答者の集計で、通院で家を出る時間としては「8時～9時台」を挙げる割合が最も高く、帰宅時間としては「12時～15時台」を挙げる割合が最も高い。

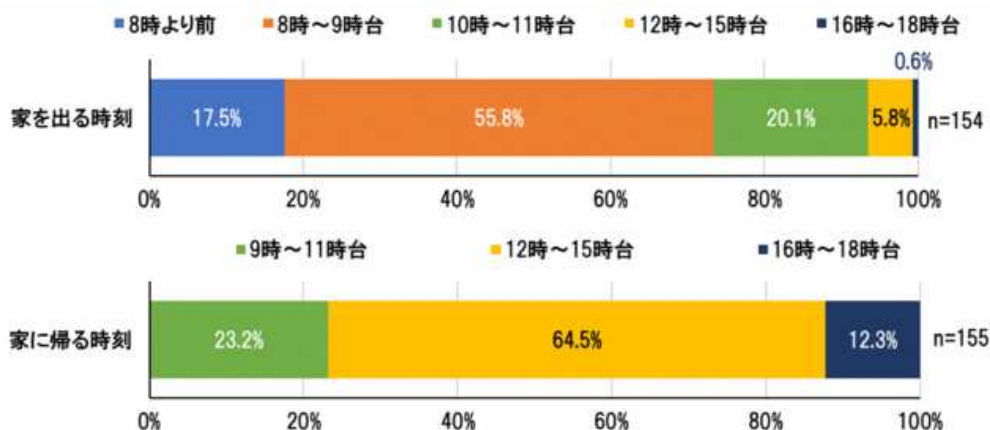


図 44 公共交通利用者の通院時間帯

(5) 医療機関アンケート概要

○住民アンケートの結果、特に通院先として回答が多かった医療機関に対し、以下のとおりアンケートを実施した。

表 30 医療機関アンケート調査概要

項目	内容
調査方法・内容	○住民アンケートで特に通院先として回答が多かった医療機関を市町別に選定の上、調査票を郵送により配布・回収。各医療機関の概況、往診や送迎サービスの有無、各機関における公共交通利用環境等について質問を行った。
実施時期	○令和6年7～8月
回収率	○医療機関21機関に配布し、19機関から回答。回収率90.5%
回答概要	○通院される方の多くは50代以上。来院時間は9時～12時の午前中が多くなっている。 ○医療機関がある市町内を中心に、往診や在宅サービスを行っているところが11機関、送迎サービス（駅まで、送りのみなどの条件付きを含む）を行っているところが9機関 ○意見として、患者は高齢者が多く、特に独居の方は公共交通機関がないと通院が難しい、帰りの時間帯にバスがなく、診療時間とリンクしない、タクシーが少なく予約が取りづらいといった声があった。また、院内に設置しているデジタルサイネージ上での公共交通の案内は可能という回答もあり、公共交通と連携した取組につながりそうなものも見受けられた。

4-1-4 買物

(1) 買物先

○市町別の買物先の回答で多かったところは、以下のとおりである。

表 31 主な買物先(各市町上位5か所)

倉吉市	三朝町	湯梨浜町	琴浦町	北栄町
パープルタウン	マルイ上井店	新あじそうハワイ店	トライアル琴浦店	東宝ストア由良店
ダイレックス西倉吉店	パープルタウン	まるごう羽合店	アパート	東宝河北 PLAZA
東宝ストア西倉吉店	みさきサントマト	パープルタウン	東宝ストア赤碕店	新あじそうハワイ店
東宝河北 PLAZA	プチマルシェシンドウ	ダイレックス湯梨浜店	トピア (閉店)	ダイレックス湯梨浜店
マルイ上井店	ローソン三朝温泉店	コスモス湯梨浜店	コスモス琴浦店	トライアル琴浦店

(2) 買物の交通手段

○買物時の利用交通手段としては「自動車(自分で運転)」を挙げる割合が75%あり、公共交通としては「路線バス(日ノ丸・日交)」4.5%、「町営バス(琴浦・三朝)」1.0%、「JR 山陰本線」0.7%となっており、通院の場合より「路線バス(日ノ丸・日交)」の割合が若干下がっている。

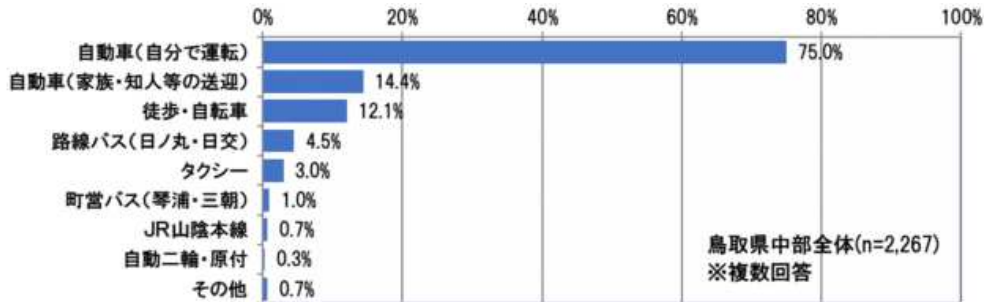


図 45 買物の際の交通手段

(3) 買物頻度

○買物の頻度としては全体的に「週に1日~2日」を挙げる割合が最も高い。「月に2~3日」の割合は全体よりも公共交通利用者の方が高く、通院頻度とは逆に公共交通利用者の買物頻度は低くなっている。

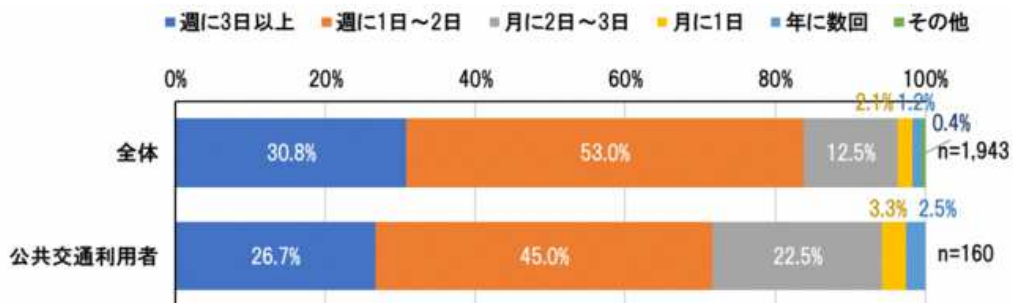


図 46 買物の頻度

(4) 買物の時間帯

○買物に公共交通を利用する回答者の集計で、買物で家を出る時間としては「10時~11時台」を挙げる割合が最も高く、帰宅時間としては「12時~15時台」を挙げる割合が最も高い。

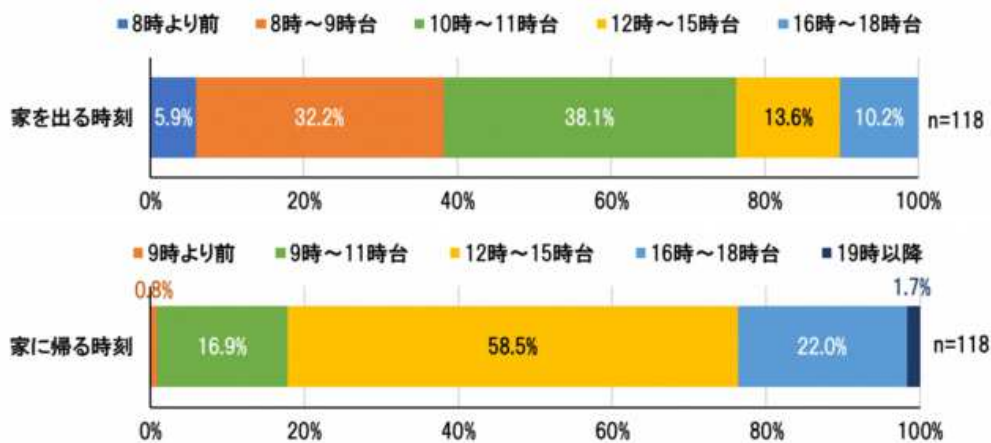


図 47 公共交通利用者の買物の時間帯

(5) 商業施設アンケート概要

○住民アンケートの結果、特に買物先として回答が多かった商業施設に対し、以下のとおりアンケートを実施した。

表 32 商業施設アンケート調査概要

項目	内容
調査方法・内容	○住民アンケートで特に買物先として回答が多かった商業施設を市町別に選定の上、調査票を郵送により配布・回収。各商業施設の概況、配達サービス等の有無、各施設における公共交通利用環境等について質問を行った。
実施時期	○令和6年7～8月
回収率	○商業施設19施設に配布し、9施設から回答。回収率47.4%
回答概要	<ul style="list-style-type: none"> ○平日の日中に来店される方は50～80代の女性が多く、夕方は男性の来店も増える。土日は夫婦や家族連れも多い。来店時間のピークは午前が11～12時頃、午後は16～18時頃。 ○来店時の移動手段として、自家用車での来店率が60～90%と非常に高くなっており、商業施設の立地にもよるが、公共交通での来店率は20%以下との回答だった。 ○移動販売を実施しているのは1施設、移動販売や宅配サービスの実施検討中が1施設、送迎サービスを実施している施設はなかった。 ○公共交通に関する取組では、店内にバス時刻表を掲示したり、タクシー予約をするといったものが多く、公共交通利用者の待合を設けている施設が1施設あった。 ○意見として、商業施設とバス停がもう少し近くなれば、年配の方のバス利用が増えるのではないかと、近所の方同士で声をかけてタクシーに乗り合っていたりなどとの取組が必要ではないかと、との回答があった。

4-1-5 公共交通の利用状況

(1) JR 山陰本線

○JR 山陰本線を普段利用していると回答した人は全体の 8.4%であり、JR 山陰本線が通過していない三朝町では 2.9%にとどまっている。

○JR 山陰本線に関する改善要望事項としては、「運行本数を増やす」「今のままの運行でよい」「快速列車の運行」「運賃・料金を安くする」「通勤・通学に使えるダイヤにする」「キャッシュレス決済を導入する」「最終列車を遅くする」等の順となっている。

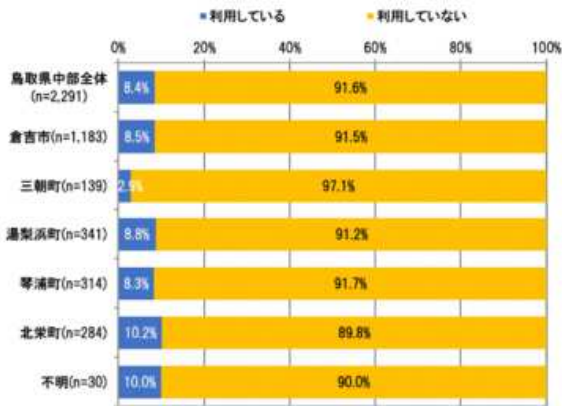


図 48 JR 山陰本線利用の有無

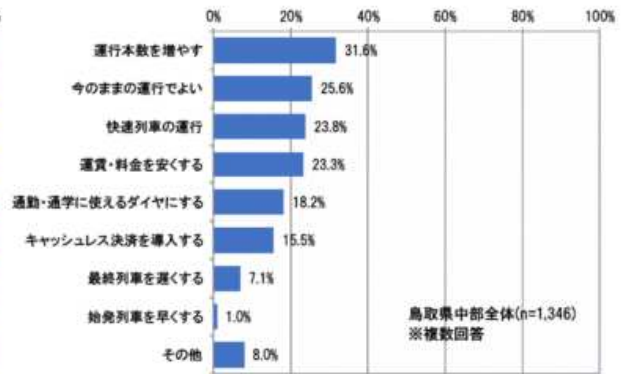


図 49 JR 山陰本線に関する改善要望事項

(2) 路線バス

○路線バスを普段利用していると回答した人は全体の 12.8%であり、これを市町別にみると倉吉市の住民の割合が他の市町に比べて高くなっている。

○路線バスに関する改善要望事項としては、「便数を増やす」を挙げる割合が最も高く、「運賃を安くする」「通勤・通学に使えるダイヤにする」「今のままの運行でよい」「乗り降りしやすい車両にする」「キャッシュレス決済を導入する」等と続いている。

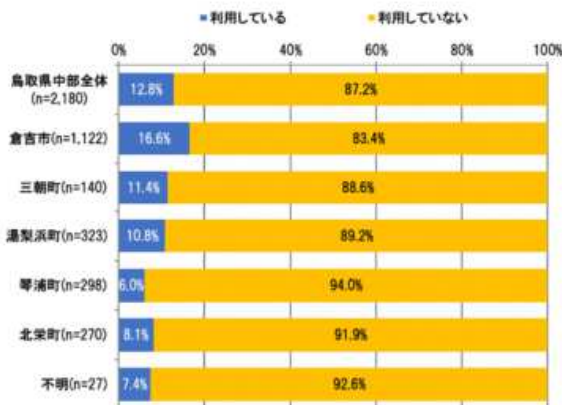


図 50 路線バス利用の有無



図 51 路線バスに関する改善要望事項

(3) タクシー

○タクシーを普段利用していると回答した人は全体の 14.6%であり、その比率は倉吉市で高く、琴浦町で低くなっている。

○タクシーに関する改善要望事項としては、「タクシー運賃助成事業のサービス拡充」を挙げる割合が最も高く、次いで「定額制の乗り放題サービスの導入」「早朝や深夜の運行」「スマートフォ

ンのアプリ等による予約受付」「バリアフリーに対応した車両の導入」「キャッシュレス決済への対応」の順となっている。

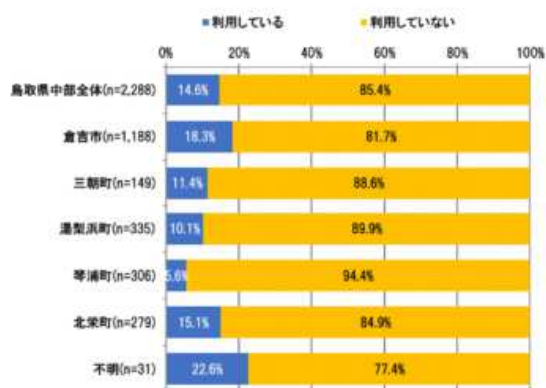


図 52 タクシー利用の有無

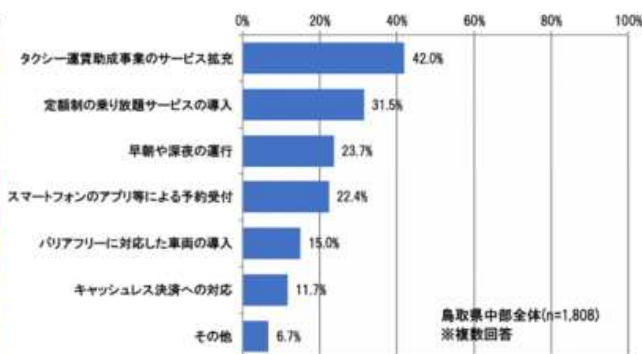


図 53 タクシーに関する改善要望事項

4-1-6 免許返納・公共交通施策について

(1) 運転免許証の自主返納についての考え方

○「1年以内に、運転免許証を自主返納しようと考えている」と「5年以内に、運転免許証を自主返納しようと考えている」を合わせると約2割が免許返納を考えているのに対し、「運転免許証の自主返納は必要だと感じているが返納できないと考えている」と「運転免許証を自主返納する必要はない」を合わせると、約7割は免許返納を考えていない。

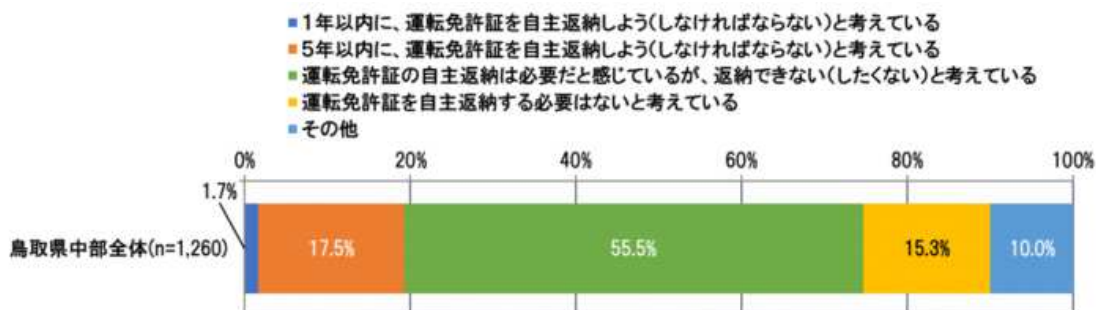


図 54 免許の自主返納についての考え方(60代以上の集計)

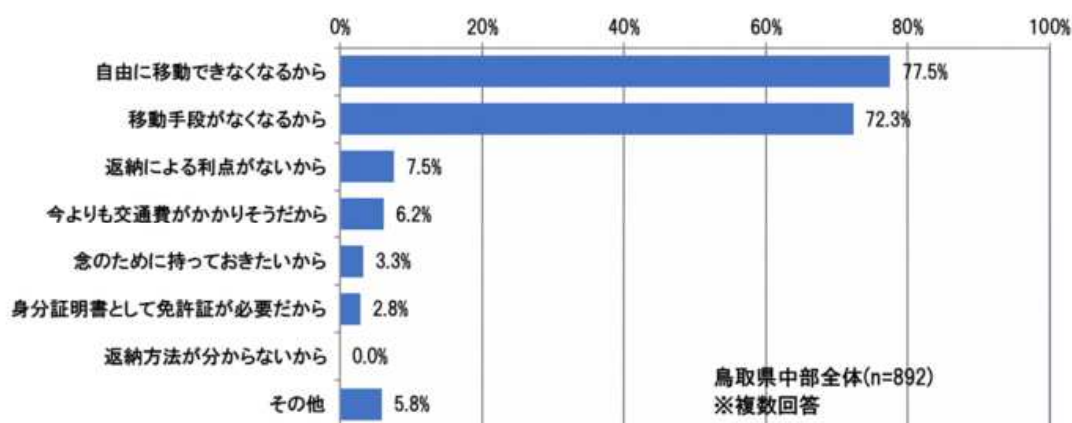


図 55 運転免許の返納ができない(したくない)理由(60代以上の集計)

(2) 公共交通のサービス水準の考え方

○「現状のサービス水準を維持すべき」との回答が最も高く、次いで「サービス水準が下がってもやむを得ない」、「わからない」、「サービス水準を向上させた方が良い」、「その他」の順となっているが、「その他」以外は各回答間に大きな差がない。



図 56 公共交通のサービス水準の考え方

(3) 今後の交通政策の方向性

○「乗継が増えても利用しやすい公共交通への見直し」が最も割合が高く、次いで「従来通りの鉄道や路線バスの維持」、「運賃割引や定額運賃の設定など運賃制度の工夫」、「待合環境の改善や運行状況等の情報提供の充実」、「キャッシュレス決済や共通定期券等の導入」等の順となっている。

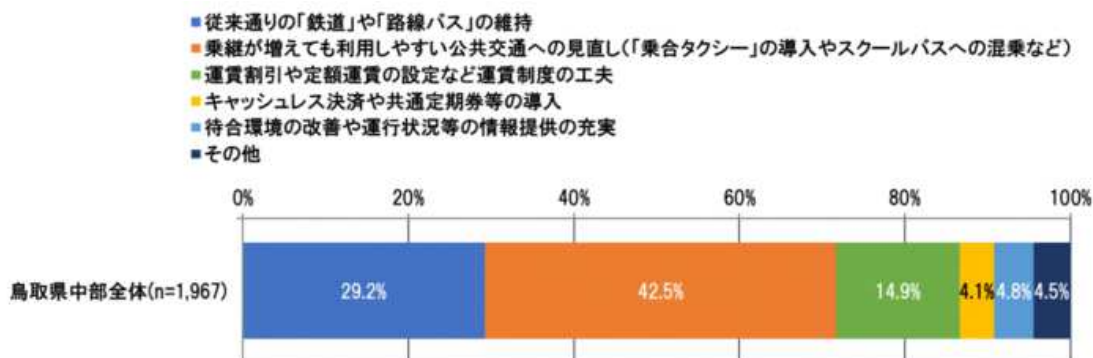


図 57 今後の交通政策の方向性

4-2 関金地区のまちづくりに関するアンケート調査

4-2-1 調査の概要

○倉吉市の関金地区において、エネルギーと公共交通を基軸とした「関金地区版シュタットベルケ」の構築に向けて、地域住民の交通・買物・エネルギー利用などに関する実態やニーズを把握し、実証実験内容検討の基礎資料とすることを目的に、以下のようなアンケート調査を行った。

表 33 関金地区のまちづくりに関するアンケート調査の概要

項目	内容
調査方法	○令和5年11月末の世帯情報をもとに、関金地区全世帯（1,304世帯）に調査票を郵送により配布・回収。
実施時期	○令和5年12月～令和6年1月
回収率	○1,304枚配布に対し575件回収。回収率44.1%

4-2-2 日常の移動手段

○日常の移動手段は関金地区全体、65歳～79歳の集計ともに「自分で運転する自動車」との回答が8割以上を占めているが、80歳以上では53.4%と低い割合となっている。

○65歳以上の集計では「鉄道」を挙げる割合が1%以下と全体集計よりも低くなっているが、「路線バス」との回答は全体集計を上回っており、特に80歳以上で高くなっている。

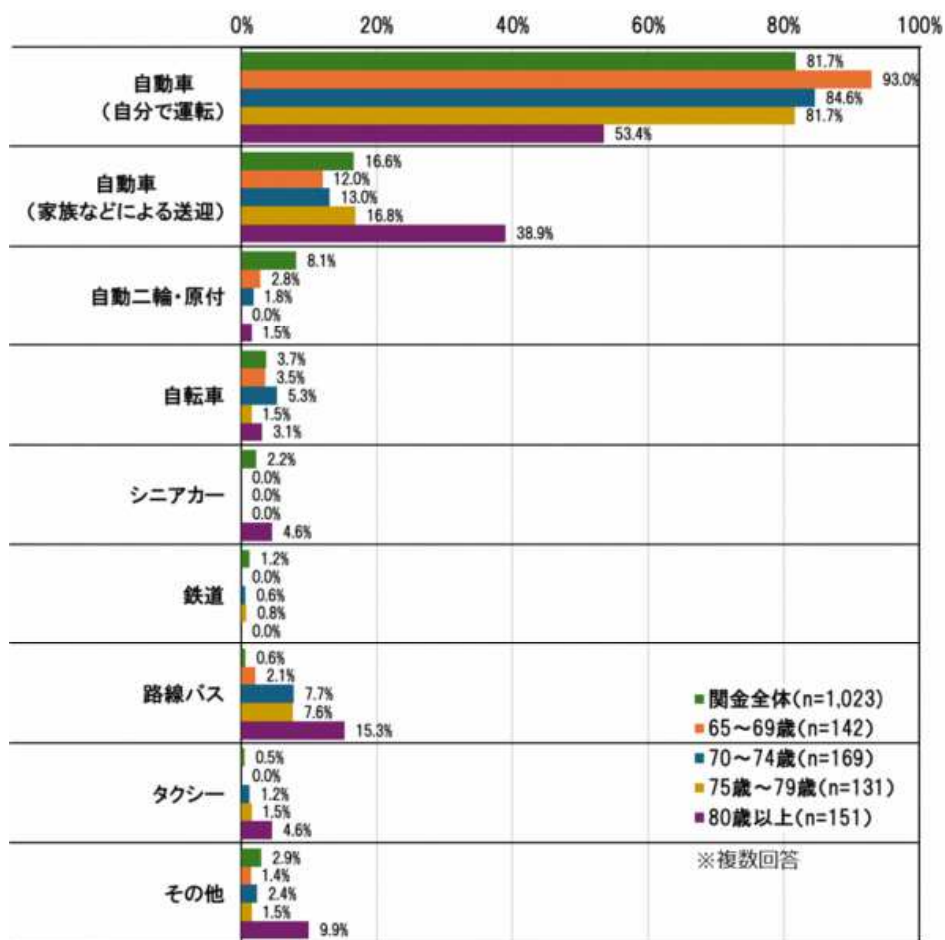


図 58 日常の移動手段

4-2-3 外出頻度

(1) 買物

○買物での外出頻度は高齢になるほど低くなる傾向にあり、80歳以上では「年に数回」「ほぼ出かけない」を合わせると2割程度となる。

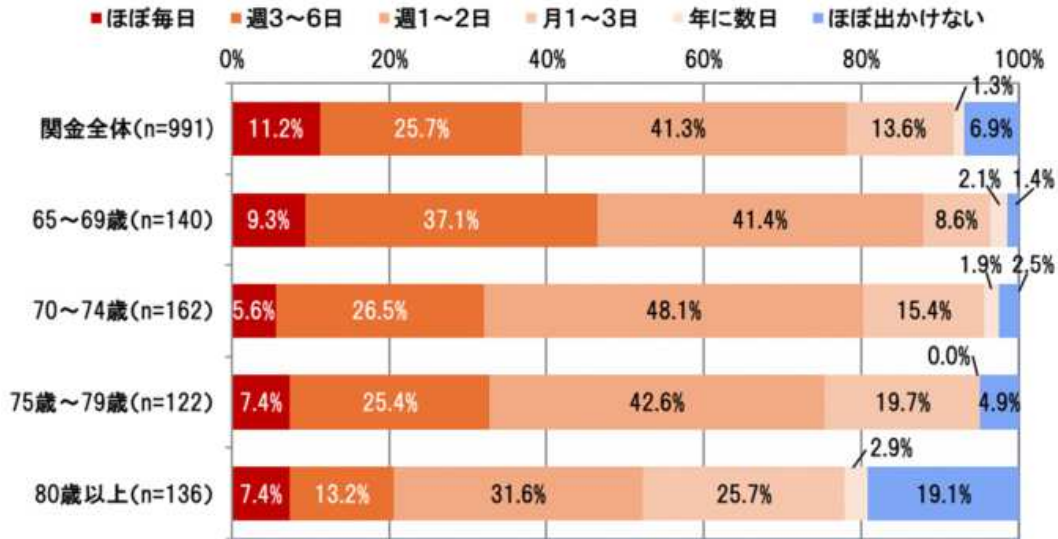


図 59 高齢者の年代別買物頻度

(2) 通院

○通院での外出頻度は高齢になるほど高くなる傾向にあり、「月1~3日」以上の回答割合が8割程度となっている。

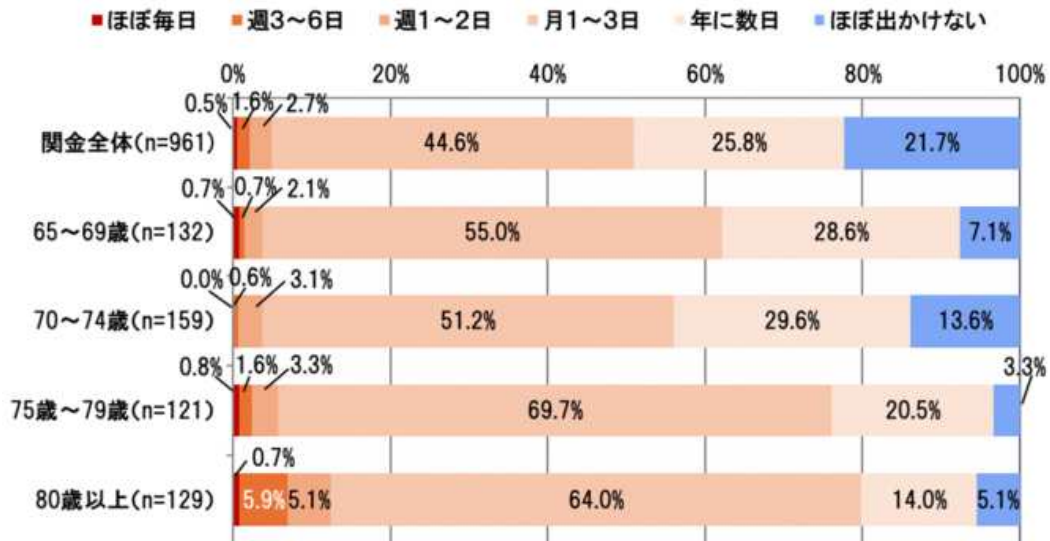


図 60 高齢者の年代別通院頻度

4-2-4 関金線・関金山口線の利用状況

- 「ほぼ利用しない」「今まで一度も利用したことがない」をあわせて85%が利用していない。
- 利用する人の集計では、通院目的が最も多くなっている。

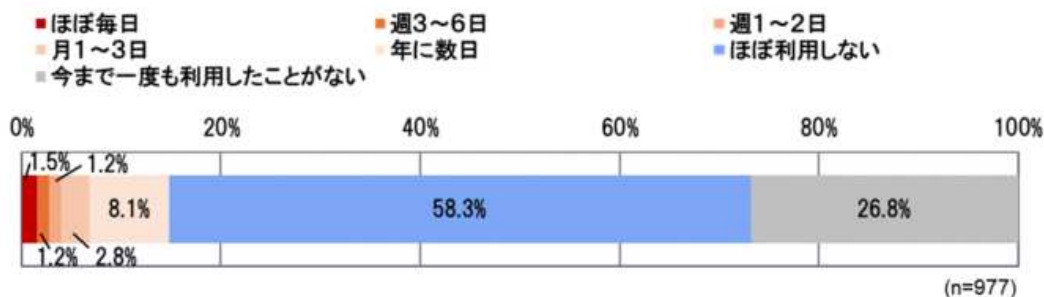


図 61 関金線・関金山口線の利用回数

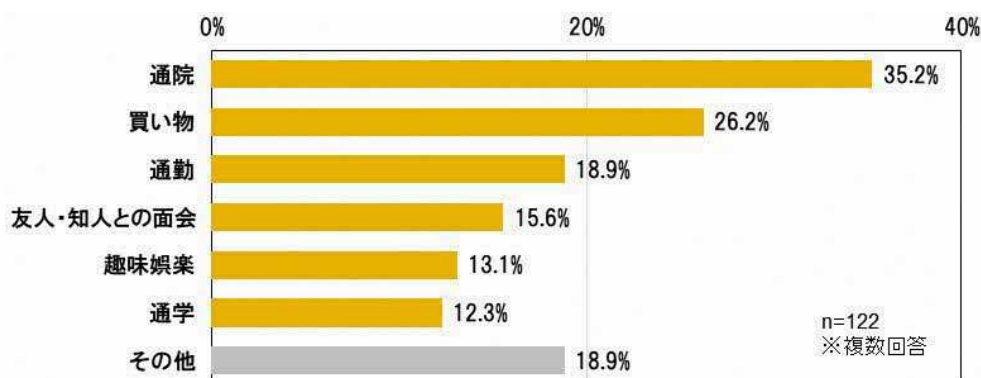


図 62 関金線・関金山口線を利用する人の利用目的

4-2-5 予約型乗合タクシーの利用意向

- 「利用したい」「まあ利用したい」との回答割合は高齢になるほど高くなっている。

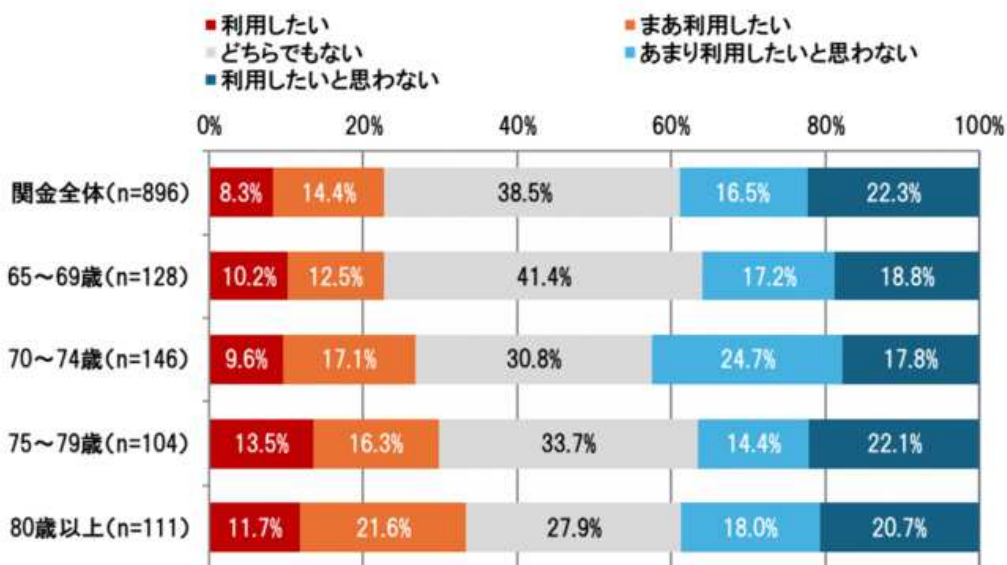


図 63 予約型乗合タクシーの利用意向

4-3 高校生・保護者ニーズ（アンケート調査結果より）

4-3-1 調査の概要

○高校生の通学実態や保護者の自家用車送迎の状況等を把握し、本計画策定の基礎資料とするため、以下のとおり高校生とその保護者を対象としたアンケート調査を実施した。

表 34 高校生・保護者アンケート調査概要

項目	内容
調査方法	○中部地域の高校へ「高校生の通学に関する調査」を実施し、学年別の生徒数等を把握。 ○高校2年生とその保護者を対象にしたアンケート用紙を各高校に送付。 ○各高校を通して配布・回収したものを鳥取県交通政策課で回収。
実施時期	○令和6年1月～2月
回収率	○738枚配布に対し594件回収。回収率80.5%

4-3-2 高校の状況

(1) 授業時間等の状況

○各学校の授業時間等の状況は以下のとおりである。

表 35 高校別授業等の時間帯(令和5年11月時点)

高校名	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
	朝練 開始時刻	必着 時刻	授業開始 時刻		試験期間終了時刻			授業終了時刻		早い部活 終了時刻		遅い部活 終了時刻			
倉吉東高校（全日制）		8:25	8:25			12:55		15:20				18:30			
倉吉西高校		8:30	8:55			12:00		15:45					19:00		
倉吉総合産業高校		8:35	9:10			12:00		15:35		16:50			19:00		
倉吉農業高校		8:35	9:10			12:40		15:10		16:50			19:00		
倉吉養護学校			9:00					14:30	15:20	16:20					
倉吉北高校	特別進学	7:00	8:00	8:00		12:00		15:25		17:00			19:30		
	その他		8:30	9:00		12:00		15:25		17:00			19:30		
湯梨浜学園高校		8:50	9:00			12:30		16:00	16:55	17:50	18:30				
鳥取中央育英高校		8:30	8:55		10:50	11:55	13:00		15:40		18:00	19:00			
琴の浦高等特別支援学校			9:20	9:40					15:50	16:10	17:15				
倉吉東高校（定時制）										必着時間	授業開始			試験終了	終了時刻
										17:20	17:35			20:20	21:00

(2) 生徒数

○各高校の居住地別生徒数割合を見ると、倉吉東高校（全日制）は9割以上が倉吉市内で、倉吉農業高校、倉吉養護学校、倉吉北高校で倉吉市内の割合が比較的高い。

○鳥取中央育英高校、琴の浦高等特別支援学校、湯梨浜学園高校は倉吉市以外から通学する生徒の割合が他の高校に比べて高い。

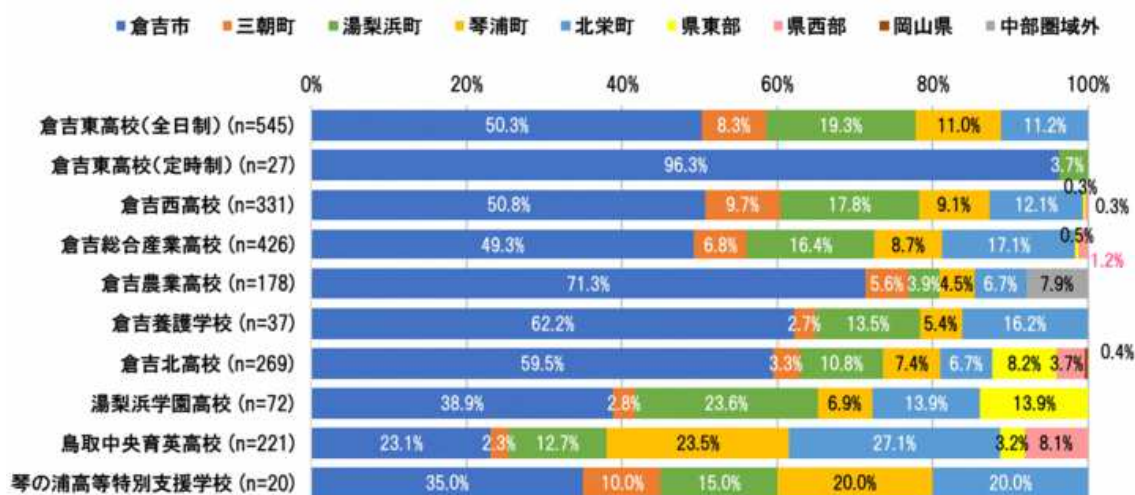


図 64 居住地別生徒数割合(生徒数は令和5年11月1日現在)

4-3-3 通学の状況

(1) バス通学生徒

- 各高校の居住地別バス通学生割合は以下のとおりである。倉吉市以外から倉吉西高校へ通学する生徒のバス通学の割合が高い。
- 地理的な条件から、三朝町や琴浦町から通学する生徒のバス通学の割合が高くなっている。

表 36 高校別居住地別バス通学生割合

高校名	倉吉市	三朝町	湯梨浜町	琴浦町	北栄町	県東部	県西部	中部圏域外
倉吉東高校(全日制)	19.3%	20.0%	31.4%	23.3%	23.0%			
倉吉東高校(定時制)	30.8%							
倉吉西高校	32.7%	59.4%	83.1%	83.3%	62.5%	100.0%	100.0%	
倉吉総合産業高校	12.9%	41.4%	1.4%					
倉吉農業高校	12.6%	20.0%	57.1%	87.5%	16.7%			
倉吉養護学校	39.1%	100.0%		100.0%	16.7%			
倉吉北高校	12.5%	100.0%			66.7%			
湯梨浜学園高校								
鳥取中央育英高校	7.8%							
琴の浦高等特別支援学校	42.9%							

(2) JR 通学生徒

- 各高校の居住地別 JR 通学生割合は以下のとおりである。琴の浦高等特別支援学校や鳥取中央育英高校は全体的に JR 通学生の割合が高く、本地域内では全体的に琴浦町居住者の割合が高い。

表 37 高校別居住地別 JR 通学生割合

高校名	倉吉市	三朝町	湯梨浜町	琴浦町	北栄町	県東部	県西部
倉吉東高校(全日制)			16.2%	86.7%	21.3%		
倉吉東高校(定時制)							
倉吉西高校			10.2%	96.7%	25.0%	100.0%	100.0%
倉吉総合産業高校			22.9%	73.0%	20.5%	100.0%	80.0%
倉吉農業高校			28.6%	50.0%	16.7%		
倉吉養護学校				100.0%			
倉吉北高校			10.3%	85.0%	16.7%	54.5%	60.0%
湯梨浜学園高校			5.9%			90.0%	
鳥取中央育英高校	76.5%	100.0%	32.1%	90.4%	20.0%	100.0%	100.0%
琴の浦高等特別支援学校	57.1%	100.0%	100.0%	50.0%	100.0%		

(3) 登下校時の移動手段（全回答者の集計）

①登校

○高校生全体では「自家用車で送迎」を挙げる割合が最も高いが、鳥取中央育英高校、琴の浦高等特別支援学校では JR 山陰本線の割合が、倉吉養護学校では路線バスの割合が自家用車送迎を上回っている。

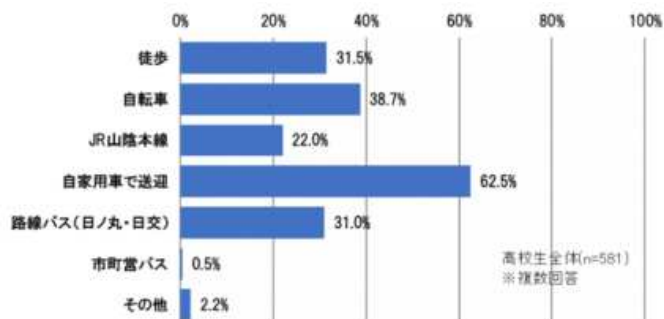


表 38 その他の回答

湯梨浜学園高校スクールバス	10
倉吉養護学校通学バス	1
JR伯備線	1
JR境線	1
計	13

登校時	徒歩	自転車	JR山陰本線	自家用車で送迎	路線バス(日ノ丸・日交)	市町営バス	その他
高校生全体(n=581)	31.5%	38.7%	22.0%	62.5%	31.0%	0.5%	2.2%
倉吉東高校(全日制)(n=164)	23.2%	52.4%	23.8%	78.0%	39.0%	0.6%	
倉吉東高校(定時制)(n=4)	25.0%	75.0%		100.0%			
倉吉西高校(n=110)	30.0%	29.1%	10.0%	63.6%	55.5%		
倉吉総合産業高校(n=112)	19.6%	58.0%	17.0%	66.1%	17.0%		
倉吉農業高校(n=39)	46.2%	17.9%	12.8%	46.2%	25.6%		
倉吉養護学校(n=4)	25.0%			25.0%	75.0%		25.0%
倉吉北高校(n=74)	51.4%	27.0%	8.1%	50.0%	17.6%		
湯梨浜学園高校(n=17)	35.3%	11.8%	23.5%	64.7%			58.8%
鳥取中央育英高校(n=36)	25.0%	5.6%	66.7%	38.9%	13.9%	5.6%	
琴の浦高等特別支援学校(n=21)	81.0%	38.1%	95.2%	28.6%	23.8%		9.5%

図 65 登校時の移動手段

②下校時

○下校時についても登校時とほぼ同じ傾向を示している。

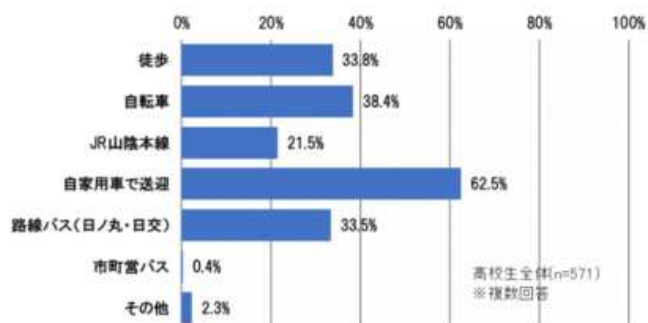


表 39 その他の回答

湯梨浜学園高校スクールバス	9
デイサービス	3
JR伯備線	1
計	13

下校時	徒歩	自転車	JR山陰本線	自家用車で送迎	路線バス(日ノ丸・日交)	市町営バス	その他
高校生全体(n=571)	33.8%	38.4%	21.5%	62.5%	33.5%	0.4%	2.3%
倉吉東高校(全日制)(n=164)	28.0%	51.8%	21.3%	76.2%	43.9%	0.6%	
倉吉東高校(定時制)(n=4)	25.0%	75.0%		100.0%			
倉吉西高校(n=107)	29.9%	29.0%	10.3%	64.5%	56.1%		
倉吉総合産業高校(n=110)	25.5%	57.3%	17.3%	63.6%	20.0%		
倉吉農業高校(n=38)	47.4%	18.4%	15.8%	50.0%	31.6%		
倉吉養護学校(n=4)				50.0%			75.0%
倉吉北高校(n=72)	51.4%	26.4%	6.9%	50.0%	20.8%		
湯梨浜学園高校(n=16)	37.5%	12.5%	25.0%	62.5%			56.3%
鳥取中央育英高校(n=35)	28.6%	5.7%	68.6%	40.0%	14.3%	2.9%	
琴の浦高等特別支援学校(n=21)	71.4%	33.3%	90.5%	38.1%	23.8%		4.8%

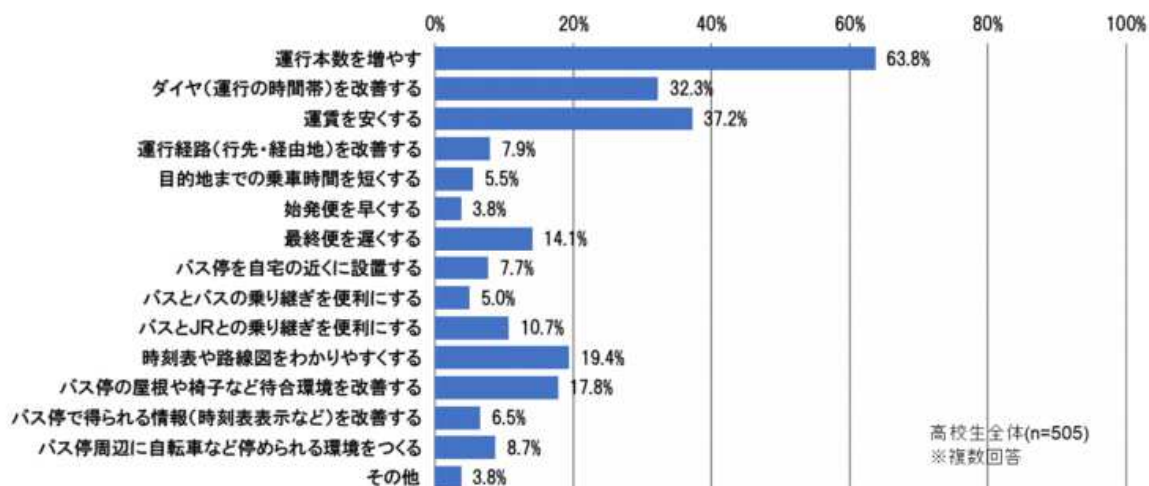
図 66 下校時の移動手段

(4) 公共交通の改善点

①路線バス

○路線バスに関する改善要望事項としては「運行本数を増やす」を挙げる割合が最も高く、「運賃を安くする」「ダイヤを改善する」等と続く。

○その他には「時刻表や路線図をわかりやすくする」「バス停の屋根や椅子など待合環境を改善する」「最終便を遅くする」等を挙げる割合が比較的高い。



	運行本数を増やす	改善する(運行の時間帯)を	運賃を安くする	運行経路(行先・経由地)を改善する	目的地までの乗車時間を短くする	始発便を早くする	最終便を遅くする	バス停を自宅の近くに設置する	バスとバスの乗り継ぎを便利にする	バスとJRとの乗り継ぎを便利にする	時刻表や路線図をわかりやすくする	バス停の屋根や椅子など待合環境を改善する	バス停で得られる情報(時刻表表示など)を改善する	バス停周辺に自転車など停められる環境をつくる	その他
高校生全体(n=505)	63.8%	32.3%	37.2%	7.9%	5.5%	3.8%	14.1%	7.7%	5.0%	10.7%	19.4%	17.8%	6.5%	8.7%	3.8%
倉吉東高校(全日制)(n=158)	65.2%	33.5%	29.1%	9.5%	3.2%	3.2%	10.1%	8.9%	4.4%	7.6%	18.4%	22.8%	5.7%	10.8%	5.1%
倉吉東高校(定時制)(n=4)	25.0%		50.0%	25.0%	25.0%		25.0%	25.0%			25.0%	50.0%		50.0%	
倉吉西高校(n=106)	67.0%	34.0%	34.9%	7.5%	4.7%	4.7%	20.8%	6.6%	2.8%	10.4%	17.0%	17.0%	7.5%	8.5%	3.8%
倉吉総合産業高校(n=88)	56.8%	28.4%	53.4%	3.4%	4.5%	2.3%	10.2%	5.7%	5.7%	6.8%	21.6%	9.1%	9.1%	8.0%	2.3%
倉吉農業高校(n=32)	62.5%	40.6%	37.5%	9.4%	6.3%		9.4%	6.3%	12.5%	18.8%	9.4%	9.4%	9.4%	3.1%	3.1%
倉吉養護学校(n=2)	50.0%											50.0%			50.0%
倉吉北高校(n=64)	68.8%	29.7%	37.5%	4.7%	14.1%	9.4%	20.3%	9.4%	4.7%	7.8%	25.0%	21.9%	6.3%	9.4%	3.1%
湯梨浜学園高校(n=13)	46.2%	7.7%	15.4%	7.7%			15.4%	23.1%		30.8%	30.8%	30.8%	7.7%	7.7%	
鳥取中央育英高校(n=24)	79.2%	41.7%	58.3%	12.5%			16.7%			29.2%	16.7%	12.5%		4.2%	
琴の浦高等特別支援学校(n=14)	50.0%	42.9%	28.6%	21.4%	14.3%	7.1%	7.1%	7.1%	21.4%	21.4%	28.6%	7.1%			7.1%

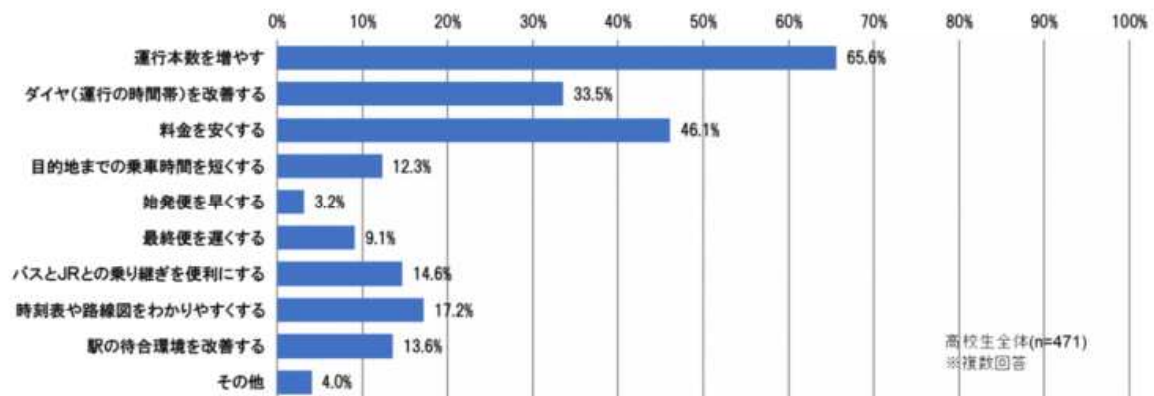
図 67 路線バスに関する改善要望事項

表 40 その他の回答

特にない、利用しないのでわからない	8
一部運転士の接客、運転技術向上	3
学校の近くのバス停に停まる	1
オンデマンド化	1
バスの位置情報確認アプリがほしい	1
JRの時間に間に合う時間のバスを増やす	1
現状維持	1
料金をわかりやすくする	1
土日も平日並みの本数にしてほしい	1
他市の100円バスのようなものを作る	1
計	19

②JR 山陰本線

- JR 山陰本線に関する改善要望事項としては「運行本数を増やす」を挙げる割合が最も高く、「料金を安くする」「ダイヤを改善する」等と続く。
- その他には「時刻表や路線図をわかりやすくする」「バスと JR の乗り継ぎを便利にする」「駅の待合環境を改善する」等を挙げる割合が比較的高い。



	運行本数を増やす	ダイヤ(運行の時間帯)を改善する	料金を安くする	目的地までの乗車時間を短くする	始発便を早くする	最終便を遅くする	バスとJRとの乗り継ぎを便利にする	時刻表や路線図をわかりやすくする	駅の待合環境を改善する	その他
高校生全体(n=471)	65.6%	33.5%	46.1%	12.3%	3.2%	9.1%	14.6%	17.2%	13.6%	4.0%
倉吉東高校(全日制)(n=142)	71.8%	28.9%	38.0%	12.7%	2.8%	10.6%	11.3%	14.8%	16.2%	4.9%
倉吉東高校(定時制)(n=3)	66.7%	33.3%	33.3%		33.3%	33.3%		66.7%	33.3%	
倉吉西高校(n=85)	51.8%	23.5%	48.2%	11.8%	1.2%	7.1%	18.8%	23.5%	7.1%	5.9%
倉吉総合産業高校(n=81)	65.4%	33.3%	51.9%	6.2%	4.9%	2.5%	11.1%	16.0%	12.3%	3.7%
倉吉農業高校(n=27)	59.3%	40.7%	48.1%	25.9%	3.7%	3.7%	25.9%	7.4%	11.1%	
倉吉養護学校(n=2)			50.0%							50.0%
倉吉北高校(n=66)	68.2%	34.8%	56.1%	19.7%	6.1%	21.2%	9.1%	24.2%	12.1%	1.5%
湯梨浜学園高校(n=14)	71.4%	50.0%	42.9%	14.3%		14.3%	7.1%	14.3%	28.6%	7.1%
鳥取中央育英高校(n=32)	84.4%	56.3%	50.0%	3.1%		6.3%	28.1%	3.1%	18.8%	
琴の浦高等特別支援学校(n=19)	52.6%	52.6%	31.6%	10.5%			26.3%	21.1%	15.8%	5.3%

図 68 JR 山陰本線に関する改善要望事項

表 41 その他の回答

特になし、利用しないのでわからない	10
車両を増やす(通学・通勤時間帯)	4
JR同士の乗り継ぎを良くする	2
快速を増やす	1
家から駅まで遠い	1
交通系ICカード決済の導入	1
計	19

(5) 保護者が自家用車送迎をする理由（「送迎することがある」との回答者の集計）

- 自家用車送迎の理由については「雨や雪などの悪天候のため」を挙げる割合が最も高く、次いで「帰りが遅くなり、安全のため」「登下校時の時間に合う公共交通がないため」等の回答割合が比較的高い。
- 高校別に送迎理由を見ると、「登下校の時間に合う公共交通がないため」との回答割合が高かったのは倉吉西高校、鳥取中央育英高校、湯梨浜学園高校であった。

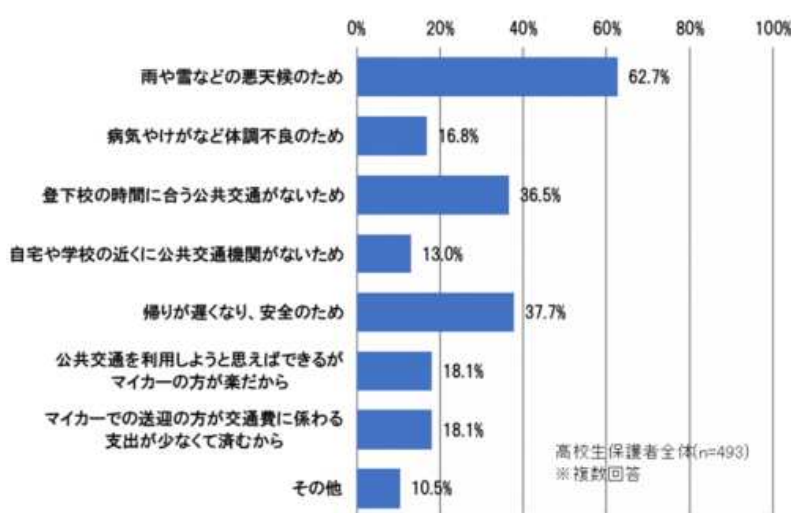


表 42 その他の回答

(寝坊などで)間に合わないから	9
本人の希望	6
(出勤等の)ついでだから	6
土日祝のダイヤでは良い便がない	4
便が少ないから、不便だから	4
乗り継ぎがうまくいかない	3
仕事が休みだから	3
習い事や通院に合う公共交通がない	3
寄るところがあるため	2
荷物が多い時	2
学校がだるくて休もうとするため	1
睡眠時間や休憩時間の確保のため	1
寮のルールがあるから	1
自転車がパンクなどで壊れた時	1
無回答	6
計	52

図 69 自家用車送迎をする理由

表 43 高校別自家用車送迎をする理由

	た雨 めや 雪 な ど の 悪 天 候 の	良 病 の 気 た や め け が な ど 体 調 不	共 登 交 下 校 の 時 間 に 合 う 公 共	共 自 交 宅 通 機 関 の 近 く に	の 帰 り が 遅 く な り 、 安 全	カ と 思 え ば 通 交 費 が 少 な い か ら	が 交 通 費 に 係 る 支 出 が 少 な い か ら	マ イ カ ー の 方 が 楽 だ か ら	そ の 他
高校生保護者全体(n=493)	62.7%	16.8%	36.5%	13.0%	37.7%	18.1%	18.1%	10.5%	
倉吉東高校(全日制)(n=158)	66.5%	19.6%	37.3%	12.0%	44.3%	22.2%	19.6%	9.5%	
倉吉東高校(定時制)(n=4)	50.0%		25.0%	25.0%	75.0%	50.0%	25.0%		
倉吉西高校(n=95)	60.0%	14.7%	50.5%	12.6%	43.2%	11.6%	15.8%	10.5%	
倉吉総合産業高校(n=98)	76.5%	15.3%	23.5%	11.2%	33.7%	11.2%	15.3%	7.1%	
倉吉農業高校(n=35)	45.7%	11.4%	28.6%	14.3%	11.4%	34.3%	34.3%	11.4%	
倉吉養護学校(n=3)		33.3%	33.3%	33.3%		66.7%			
倉吉北高校(n=44)	56.8%	13.6%	36.4%	9.1%	38.6%	20.5%	18.2%	15.9%	
湯梨浜学園高校(n=17)	47.1%	23.5%	41.2%	17.6%	41.2%	11.8%	11.8%	29.4%	
鳥取中央育英高校(n=26)	46.2%	11.5%	50.0%	19.2%	19.2%	19.2%	19.2%	7.7%	
琴の浦高等特別支援学校(n=13)	69.2%	38.5%	15.4%	23.1%	46.2%			15.4%	

4-4 行政機関ニーズ（アンケート調査結果より）

4-4-1 調査の概要

○特に公共交通と密接な関係にある各市町の担当部署（教育部署、福祉・子育て部署、観光部署）に対し、以下のとおりアンケートを実施した。

表 44 行政機関アンケート調査概要

項目	内容
調査方法	○中部圏域1市4町の担当部署にアンケート用紙を配布 ○各部署における公共交通に関連した取組の状況、要望事項等を調査
実施時期	○令和6年8月

4-4-2 調査結果（主な意見）

（1）教育部署

- 児童数減少により、今後通学に合った路線バスのダイヤがなくなることを懸念している。
- スクールバスを運行していない地域や、バス通学対象地域外の保護者から、スクールバス利用の要望を受けることがあるが、バスの定員や費用面から全ての要望に対応できていない。
- スクールバスの運転手や添乗員の確保に苦慮している。

（2）福祉・子育て部署

- 住民から、地域内の活動拠点（コミュニティセンター等）までの移動手段を確保してほしいという要望が度々出ている。最寄りバス停もないため不便。
- 交通手段がないことで、地域や趣味の活動に参加することを困難にしており、高齢者の閉じこもりを誘発する原因となっている。
- 免許返納者、持病をお持ちの方などで通院や買物に困っており、連れて行ってもらえるサービスを求める声がある。
- 中山間地では、自宅からバス停や駅が遠く、高齢者の移動手段としての候補になるとは考えにくい。タクシーや地域共助交通への依存度がますます高まっていくと思われる。
- 障がい者向けのサービスはあっても、対応できる事業者が少ない。新たな施策を進めるなら障がい者にも利用しやすい制度にしてほしいとの要望があった。
- 免許や自由に使える自家用車を持っていない妊産婦や子育て中の方から、公共交通に関する相談を受けたことがある。
- 子育て支援センターとバス停が遠く、小さい子を連れてベビーカーなどでバス移動するのは大変。タクシー割引等があればうれしいという要望を受けた。
- 通園バスの運転手が高齢化しており、人材確保や運行委託が困難な状況。

（3）観光部署

- 観光地発着のバスがない。観光スポットが地域内の奥地にあり、公共交通が衰退する中で地域住民のみならず観光客の利便性も低下している。回送便で主要観光地のみを巡る快速やナイトバスなどの取組も検討されたい。また、バスに限らず移動手段の検討が求められる。
- 観光客視点では、路線バスの経路や時刻表が分かりにくいという苦情がたまにある。観光地とバス停の位置関係が分かるような総合的なパンフレットやウェブサービスの提供が必要。
- 鉄道ダイヤの利便性向上だけでも改善するのではないか。
- 駅での乗り場や料金等の表記が見づらく、また多言語対応もされていない。

第5章 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

○本計画策定にあたっては、以下の上位計画との整合性を図る。

5-1-1 鳥取県

(1) 輝く鳥取創造総合戦略

項目	内容	
策定主体	鳥取県	
策定年月・戦略期間	令和6年3月策定 戦略期間：令和6年度～令和9年度	
基本方針	地域の未来を拓く輝く鳥取の実現－響かせよう トトリリズムー	
	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・交流、 文化・スポーツ	○観光振興 ○文化芸術・スポーツで地域輝く
	農林水産業	○付加価値の高い農林水産業 ○食パラダイスの推進
	エコスタイル	○脱炭素・循環型社会 ○生物多様性・自然環境保全、水環境整備
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	○妊娠・出産・子育て支援 ○地域で支える出会い・結婚・子育て ○子どもの福祉・権利保護
	人財とっとり	○未来に羽ばたく人材育成 ○社会教育・生涯学習 ○若者定住促進 ○若者が活躍する地域づくり
	支え愛・ふるさと を守る	○物価高騰対策 ○令和5年台風7号からの創造的復興 ○生活機能の維持 ○コミュニティ活性化 ○将来の感染症危機にも備えた医療体制整備 ○一人ひとりが輝く健康対策 ○絆とネットワークによる支え愛の社会づくり ○障がい者支援、ジェンダー平等、性的少数者・外国人支援、犯罪被害者等支援 ○デジタル社会でも一人ひとりが大切にされる社会づくり
幸せを感じながら 鳥取の時を楽しむ ～鳥取+rhythm～	移住・定住	○移住定住促進 ○関係人口創出
	働く場	○産業振興 ○人材活用
	まちづくり	○防災 DX など防災・減災対策の強化 ○暮らしの安心
デジタル技術を活用 した行財政改革	○デジタル県庁改革の推進 ○デジタル基盤の整備	
公共交通に 関する記述	<p>○青山剛昌ふるさと館の再整備支援、企画展開催や資料保存に係る県立美術館等との連携推進、ラッピング列車導入等、「まんが王国とっとり」の取組を発展させた誘客推進</p> <p>○鳥取ならではの旅情あふれる「鳥鉄の旅」をテーマとする観光素材の磨き上げ・ツアー造成の推進や、鉄道沿線でのおもてなし・立寄先周辺環境の充実等、県内を運行する列車を活用した地域の賑わい創出の推進</p> <p>○情報の一元化や電子(キャッシュレス)決済の導入、周辺観光地との新たな二次交通構築や電子クーポンによる連携等、鳥取型 MaaS等による空港の二次交通改善・観光周遊の促進</p> <p>○データを活用した公共交通の路線再編や住民、事業者、行政が協力する「コミュニティ・ドライブ・シェア」の推進等、利便性の高い持続可能な交通体系の確立に向けた検討・実証実験支援等の推進</p> <p>○公共交通のサービス供給体制の充実・安定化に向けたキャッシュレス・MaaS等のデジタル技術導入、ドライバー確保支援</p> <p>○交通拠点施設の整備・二次交通改善や周辺の立地促進・規制緩和・人流誘導等による、公共交通を軸としたまちづくりの推進</p>	

(2) 安心して住み続けられる中山間地域創造プラン

項目		内容
策定主体		鳥取県
策定年月・計画期間		令和6年12月策定 計画期間 令和6年度～令和9年度
策定趣旨		鳥取県みんなで取り組む中山間地域振興条例第4条に基づき、人口減少下においても将来にわたって全ての県民が安心して住み続けられる中山間地域を県民と創っていくための指針として策定
ビジョン		守り住み続けたいという住民の思いを尊重し、鳥取県の中山間地域から新たな日本創生を果たすため、自然環境、歴史、文化、人と人・人と地域との絆の強さを資源に、『みんなで取り組む輝くとっとり中山間地域』
重点施策	I 豊かな『環境づくり』	○買物環境の維持・確保 ○地域交通の維持・確保 ○医療・福祉体制の維持・確保 ○生活・公益的機能の維持、都市部との共生
	II 輝く『人づくり』	○集落機能の維持、担い手の確保・育成 ○移住の推進、関係人口の創出など新たな人の流れの創出 ○子育て環境・教育の充実、郷土愛の醸成 ○伝統行事、伝統文化等の維持・継承
	III 活力ある『仕事づくり』	○持続可能な農林水産業の確立 ○地域の特色を活かした事業継承、新たなビジネスの創出 ○地域資源を活かした交流、魅力ある観光コンテンツづくり
公共交通に関する記述		<p><顕在化した課題> 本県では、マイカーの普及や人口減少に伴う利用者の減少、バス・タクシー事業者の運転手不足などから、路線バスの廃止やタクシー営業所の撤退などが相次ぎ、中山間地域を中心に交通空白地が拡大している。一方で、高齢化率は高く、運転免許を返納する者が増加するなど、ドアツードア型の移動手段のニーズが高まっている。</p> <p><本県の対応> 県では、地域の実情に応じて、バス、タクシー、共助交通を適材適所で組み合わせることができる市町村向けの支援制度を令和2年度に創設し、市町村の新たな交通体系の見直しを支援してきた。令和5年度までの新たな交通体系の取組は22件となっている。 (各地域での主な交通確保対策)タクシー運賃助成、共助交通、コミュニティバス等</p> <p><更なる課題> ・共助交通は、運転業務のほか運行管理や車両点検等の業務をNPO法人等自ら行う必要があるため、サービスの持続性が課題。 ・コミュニティバスや乗合タクシーの運行は、交通事業者への委託等で実施しているものが多いが、運転手不足は深刻であり、引き続き交通サービスを提供するには、運転手確保が必要。</p> <p><今後の戦略> ・中山間地域における移動手段を確保するため、バス・タクシーと住民の協働型交通システム構築や住民共助型運送など、住民・事業者・行政の協働による「コミュニティ・ドライブ・シェア(鳥取型ライド・シェア)」を推進。 ・市町村によって様々な自家用有償旅客運送があるため、今後も実情に応じ、市町村が使いやすい支援制度を構築。 ・共助交通等の運行については、ドライバー確保や運行管理等の負担軽減や安全性向上を図り、事業の持続性を高める取組を支援。 ・市町村主体による交通体系構築を引き続き支援するとともに、AIオンデマンド交通や定額制料金システム等より利便性の高い交通体系構築を推進。 ・バス、タクシー事業者のドライバー確保のため、二種免許取得や求人広報を支援。また、自動運転や日本版ライドシェアなど、ドライバー不足を補う運行を推進。</p>
公共交通に関する数値目標		新たなコミュニティ・ドライブ・シェアの取組エリア (R9年度:20エリア)
推進体制		<p>■構成:鳥取県、県内市町村、県民等、中山間地域等活性化・移住定住促進協議会</p> <p>■事務局:鳥取県輝く鳥取創造本部中山間・地域振興局中山間・地域振興課</p> <p>■役割等:安心して住み続けられる中山間地域創造プランに定める事業推進 本県の中山間地域の状況・課題及び取組に関する方向性の確認・整理 その他本県の中山間地域振興のために必要な取組</p>

(3) ようこそようこそ鳥取県運動取組指針

項目	内容
策定主体	鳥取県
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」
計画期間	令和6年度～令和9年度(初回策定:平成22年5月)
メインターゲットの設定	国内誘客 <ul style="list-style-type: none"> ○本県への観光入込客の約4割を占める近畿地方・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。 ○鳥取・米子と空路で結ばれている首都圏には「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。 ○高速道路網の整備を背景に入込が伸びている中部地方、九州地方については、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。 ○特に宿泊率の高い 20～34 歳女性に対し重点的アプローチを行うとともに、自然体験を中心とした若者層や家族向けの情報発信、温泉旅行等のシニア層向けのプロモーションも行う。
	海外誘客 <ul style="list-style-type: none"> ○県の強みである国際定期便「米子ソウル便」「米子香港便」「米子上海便」に加え、県内空港や港湾への国際チャーター便就航、クルーズ客船寄港による本県への直接的な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。 ○2025年開催の日本国際博覧会(大阪・関西万博)では、世界各国から多くの外国人 が来訪予定であり、来日前や博覧会場での情報発信等により、本県への誘客につなげる。 ○アメリカ、イギリス、フランス等欧米のハイエンド層を中心に、高付加価値旅行者の誘客に取り組む。
数値目標	【指標】観光入込客数、一人当たり観光消費額、宿泊者数、県外客の来訪回数(3回以上の割合)、外国人宿泊者数
推進体制	<p>ようこそようこそ鳥取県運動推進協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ■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:鳥取県輝く鳥取創造本部観光交流局観光戦略課 ■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

(4) 鳥取県将来ビジョン

項目	内容
策定主体	鳥取県
ビジョンの性格	<ul style="list-style-type: none"> ○鳥取県の概ね10年後の姿を県民の皆様と共有し、今後の県政運営の基本となるもの。 ○県民、NPO、団体、企業、教育機関、行政などの様々な主体と協働・連携して地域の持続可能な発展を実現していくための共通の指針となるもの。 ○毎年度の予算編成時に具体的施策・個別の事業を県民の皆様とともに進めていくための指針となるもの。
基本理念	<p>未来への挑戦～持続可能な地域の発展を目指して～ (平成20年12月策定、令和2年10月改定)</p>
2030年の鳥取県の姿 (公共交通に関連する内容)	<ol style="list-style-type: none"> 1 ひらく 地域で・県外で・国外で新時代に向かって扉を開く <ul style="list-style-type: none"> ・国内外の旅行者が増加するとともに、多様な分野の海外交流が発展 2 つなげる 力をつなげ、結集して、持続可能で魅力あふれる地域を創る <ul style="list-style-type: none"> ・住民が安全・安心に暮らし続けられる中山間地域が形成 ・魅力があふれ人が集い、にぎわいのある中心市街地が形成 ・国内外との交通ネットワークや物流拠点が充実

5-1-2 鳥取県中部地域

(1) 第4次鳥取県中部定住自立圏共生ビジョン

計画名	基本方針	公共交通に関する内容
<p>第4次 鳥取県中部定住自立圏 共生ビジョン (令和7年3月策定予定)</p>	<p>《将来像》 発進！とっとり中部 ～絆と自立、癒しと活力を育む圏域～</p> <p>《圏域づくりの基本方針》</p> <ol style="list-style-type: none"> ①美しい自然環境、多彩な地域資源を活かした圏域づくり ②安全・安心が確保された住み良い圏域づくり ③活力・元気を創出する魅力ある圏域づくり ④人・モノ・情報の流れを促し、結びつきを強める圏域づくり ⑤地域づくりを担う人を育成する圏域づくり 	<p>《協定項目》 生活地域を一体化する 公共交通ネットワークの充実</p> <p>《取組の方針》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○持続可能な運行体制の確立 ○移動ニーズに適應した運行体制の充実 ○まちづくりとの共創・交通 DX 推進による利便性向上

(2) 鳥取中部広域観光ビジョン

計画名	基本方針	公共交通に関する内容
<p>鳥取中部 広域観光ビジョン (令和6年2月策定)</p> <p>鳥取中部ふるさと広域連合</p>	<p>《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”</p> <p>《重点施策》</p> <ol style="list-style-type: none"> ①観光地・観光産業の高付加価値化 ②地域魅力を結び付けた観光メニューの造成 ③おもてなしの基盤づくり ④交通・施設等の環境整備 ⑤戦略的なプロモーションの展開 ⑥国際観光の推進 ⑦広域観光体制の強化 	<p>《交通・施設等の環境整備》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○圏域内の周遊力を高めるため、更なる二次交通への取組が必要 ○今後の外国人観光客増加も視野に入れ、誰もが分かりやすく利用しやすい公共交通機関等の整備が必要

5-1-3 各自治体

(1) 総合計画

自治体名	計画名	公共交通に関する内容	策定年月
倉吉市	第12次倉吉市総合計画	<p>生活地域を一体化する公共交通ネットワークの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ○移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築 ○公共交通の利用促進 ○持続可能な公共交通の実現 	令和3年3月
三朝町	第11次三朝町総合計画	<p>未来につなげる公共交通(公共交通の確保)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○誰でも使える公共交通 ○安心した生活への交通体系づくり 	平成31年3月
湯梨浜町	第4次湯梨浜町総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の整備及び支援 ○鉄道の利用促進 	令和3年3月
琴浦町	琴浦まちづくりビジョン ～第3次琴浦町総合計画～	<p>新しい人の流れをつくり出す共生のまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○持続可能で利用したい地域交通の構築 ○駅舎の活用と駅前の魅力化 	令和4年3月
北栄町	第2次 北栄町まちづくりビジョン	<ul style="list-style-type: none"> ○コナン駅の駅舎整備 ○交通拠点及び周辺観光施設と町との結節に関する観光客の利便性向上 ○持続可能な交通ネットワークの構築 	令和2年9月

(2) 総合戦略

自治体名	基本目標等	公共交通に関連する内容	策定年月
倉吉市	(基本目標) ①仕事を増やし、安定した雇用を創出する ②人と人が繋がり、新たな人の流れをつくる ③子どもを産み育てやすい環境をつくる ④一人ひとりが輝き、魅力的な地域をつくる (横断的目標) リアルとデジタルの相互利用による暮らしやすさと活力の創出	-	令和3年3月 (令和5年3月改訂)
三朝町	(基本目標) ①「まち」の創生 ②「ひと」の創生 ③「しごと」の創生	○新たな公共交通体制の構築	令和2年3月
湯梨浜町	(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 少子化対策や共に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	-	平成27年10月 (令和4年6月改訂)
琴浦町	(基本目標) ①【子育て・教育】安心して産み育てることができる環境を守り、ふるさとを誇りに思う教育をすすめる ②【健康・活力】全世代が活躍する健康寿命日本一のまちを目指す ③【経済・産業】産業振興を図り、持続可能な地域経済の好循環を実現する ④【観光・交流】人を地域の中に呼び込む観光を展開し、町産業全体の活性化につなげる ⑤【関係・定着】暮らし続けることができるまち、そして選ばれるまちをつくる	○公共交通体系の再編 ○住民ドライバーを活用した地域交通の実証実験 ○助け合い交通に対する支援	令和2年3月 (令和5年3月改訂)
北栄町	(特に取り組むべき分野) ①「稼ぐ力」の強化と地域経済循環の活性化 ②住みたくなる・住み続けたくなるまちづくり	-	令和2年8月 (令和4年11月改訂)

(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	策定年月
倉吉市	都市計画 マスタープラン	○公共交通の持続可能なネットワークの構築 高齢者や障がい者、観光旅行者などの移動手段の確保と利便性向上のため、中心市街地内のバス路線の循環機能と周辺地域を結ぶ連絡機能を確保するバス等の公共交通ネットワークの維持・構築を図る。	平成20年度 (平成30年度改訂)
三朝町	三朝町過疎地域 持続的発展計画	○地方バス路線の維持 補助金交付などによるバス会社への協力要請を行うことを基本とするが、利便性向上と利用者拡大のため、近隣市町とも連携を図りながら公共交通の現状を認識し、系統の見直しを行っていく。 また、町営バスの運行や地域協議会・NPOなどによる有償運送・共助交通といったさまざまな運行を検討し、MaaSの取組も視野に入れながら、地域主体のまちづくりを目指した公共交通政策の導入を進める。併せて、住民と協働して利用促進のための方策を検討する。	令和3年9月 (令和5年7月改訂)
北栄町	北栄町過疎地域 持続的発展計画	○交通手段の確保 免許を持たない人の移動手段を確保するため、交通と福祉の分野が連携し、誰もが外出しやすい持続可能な生活交通体系の構築に取り組む。また、公共交通を補完するような住民主体の共助交通の実施を支援するなど、住民主体の移動手段確保の取り組みも検討する。 地域公共交通の課題に対応するため、中部1市4町で「鳥取県中部地域公共交通計画」を策定し、中部圏域でのニーズに対応したバス路線の再編を行うなど、持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組んでいく。	令和3年9月 (令和4年2月改訂)

5-2 前計画の進捗状況と評価検証

○前計画の進捗状況及び評価指標の達成状況は、以下のとおりとなる。

表 45 前計画の進捗状況及び評価指標の達成状況

目標	事業	内容	進捗状況	
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	①通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの改善	一部実施済	
		②西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ	実施済	
	事業 1-2 通院・買物利便性の向上	①河北地域へのバスの乗り入れ	実施済	
		②病院と商業施設間の移動ダイヤの改善	一部実施済	
	事業 1-3 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上	①倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善	実施済	
		②医療機関へのアクセス利便性の改善	実施済	
	事業 1-4 観光移動の利便性向上	①観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善	一部実施済	
②観光客向けバスの発行・PR		一部実施済		
③インバウンド対応の多言語化		一部実施済		
④地域イベントとの連携		一部実施済		
	数値指標	バス利用者数割合 (住民一人当たりの民間路線バスの利用回数)	現状値 (R5 年度) 9.2 回	目標値 (R6 年度) 8.5 回
《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	随時実施中	
		②住民等との協働による待合環境整備	実施中	
		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	実施中	
	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	一部実施済	
		②乗り換え情報の提供	実施済	
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	実施中		
	数値指標	バス停環境整備箇所 (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)	現状値 (R5 年度) 70.0%	目標値 (R6 年度) 100.0%
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				
《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	実施中	
		②割引定期の PR と利用促進	実施中	
		③新たな割引制度・助成制度の創設	実施済	
	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	実施中	
		②新たな利用助成制度の創設	一部実施済	
		③運転免許証自主返納者等、移動困難者への対応	実施中	

《目標3》 バス利用の促進	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	実施中	
		②パーク&ライドの促進	実施中	
	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	実施中	
		②商業施設等とのタイアップによる利用促進	実施中	
数値指標	バス通学生割合 (本地域内9校の高校のバス通学生徒数÷総生徒数)	現状値 (R5年度) 21.4%	目標値 (R6年度) 10.0%	
《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	実施中	
		②時刻表・バスマップの作成	実施中	
	数値指標	バスマップ配布枚数 (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)	現状値 (R5年度) 23,500枚	目標値 (R6年度) 20,000枚
		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	①長大路線の効率化	一部実施済	
		②土日祝日のダイヤの見直し	一部実施済	
		③タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入	実施中	
		④中心市街地における過密ダイヤの緩和	実施済	
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	実施中		
数値指標	一般乗合バスの収支率 (経常収入÷経常経費)	現状値 (R5年度) 34.0%	目標値 (R6年度) 50.0%	
《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	実施中	
		②住民との協働による運行のしくみづくりの研究	実施中	
		③住民等との協働による待合環境整備への協力	実施中	
	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	実施中	
	数値指標	広報紙による PR 回数 (本地域内各自治体の広報紙への年間掲載回数の累計)	現状値 (R5年度) 累計 12回	目標値 (R6年度) 累計 5回

表 46 計画全体の評価指標

数値指標	住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)	
算出方法	現状値(R5年度)	目標値(R6年度)
○当該年度の各公共交通機関の年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ・年間輸送人員は各交通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 ・目標値は、新型コロナウイルスの影響が出る前である令和元年度を基準として設定(バスは「バス利用者数割合」の数字を再掲)	バス 9.2回 鉄道 11.1回 タクシー 2.8回 合計23.1回	バス 8.5回 鉄道 13.2回 タクシー 3.9回 合計 25.6回
○当該年度における国・県・各市町の公的資金投入額の合計 ・目標値は、直近の実績値である令和4年度を基準として設定	496百万円	492百万円

5-3 本地域における公共交通の現状と課題

○地域の概況、各種アンケートや交通事業者ヒアリング等の結果を踏まえ、以下のとおり本地域における公共交通の現状と課題を整理した。

課題1：バス路線の効率化

《現状》

- バス路線の中には利用の少ない便やルートがあり、結果として運行支援を行う自治体の財政負担が年々拡大傾向にある。一方で、乗降に関する正確なデータがなく、運行効率化やより利便性の高い路線に再編するための根拠が乏しい。
- 令和3年度にバス路線の見直しを図ったが、依然として倉吉市中心市街地のダイヤが供給過多である。

《課題》

- データに基づく運行効率化や、利便性向上による持続可能な路線バスの運行
- 中心市街地における路線バスの供給過多、運行本数の適正化

課題2：ドライバー等運行体制の安定的な確保

《現状》

- バス・タクシーともドライバーの高齢化が進んでいるほか、より待遇のよい他業種への転職も見られることから、新たにドライバーを確保しなければ運行継続が困難。
- 若年層や女性ドライバーを確保するためには労働条件の整備が必要。
- ドライバーだけでなく、日々の車両点検を行う整備士も不足しており、安定的な運行を継続するためには整備士確保も必要。
- スクールバスや保育園等の通園バス等のドライバー確保に苦慮している。
- タクシーの担い手不足を補うため、令和6年3月から道路運送法第78条3号に基づく「自家用車活用事業（日本版ライドシェア）」の実施が可能となっている。

《課題》

- ドライバーや整備士確保に向けた処遇や、職場環境の改善による運行体制の確保

課題3：多様な地域内移動手段の確保

《現状》

- 最寄り駅やバス停まで移動できない高齢者からは、ドアツードア型の移動手段を求める意見が多い。
- 地域内の短距離移動手段がなく、地域内イベント等への参加が難しいといった声もあり、医療機関の受診控え、引きこもり等を誘発する恐れがある。
- 免許返納後の移動に不安を感じ、返納をためらっている方が見受けられる。
- 既存の移動サービスや支援制度を知らない方が一定数ある。
- 一方、今後さらに増加する高齢者・免許返納者への対応の受け皿としてタクシー需要が高まることが予想されるが、ドライバー不足等によりタクシーの増車は見込めない状況。

《課題》

- 高齢者、免許返納者等が使いやすい移動手段の確保や支援策
- 既存の公共交通以外の事業者や住民による、多様な移動手段の確保
- 既存の移動サービスや支援制度の周知

課題4：学生の通学利便性の向上

《現状》

- 通学手段における鉄道やバス利用の割合は多く、学生にとって必要不可欠な移動手段。
- 公共交通機関を利用して通学している高校生から「通学時間と鉄道やバスのダイヤが合わない」「鉄道とバスの乗継が悪く待ち時間が長くなる」といった意見がある。
- 最寄りバス停から学校までの距離が500m以上離れているところもあり、より学校に近い場所へのバス停設置を求める声もある。
- 日ノ丸と日交で共通して使える定期、片道定期などニーズに合った定期券があればよいとの意見もある。

《課題》

- 学校の時間帯とバス、バスとJRの接続利便性の向上
- 下校時間帯の鉄道・バスダイヤの充実
- 学校付近へのバス停設置、快適に待つことができる待合環境の整備
- 学生が利用しやすい定期券等の設定

課題5：観光客に対応した移動手段・利用環境の充実

《現状》

- 観光客向けの移動手段が少ない。
- 外国人観光客向けの車内アナウンスや時刻表等の多言語化が進んでいない。
- 公共交通と観光地が総合的にまとまっているパンフレット等を求める意見がある。
- 鉄道やバスのキャッシュレス化が進んでおらず、日常的に公共交通機関を利用する都市部からの観光・ビジネス客や外国人観光客にとっては支払における利便性が低い。
- タクシーについてはキャッシュレス決済の導入が進んでいるほか、令和6年度に一部の事業者においてタクシーアプリが導入され、配車依頼や支払の利便性が向上している。

《課題》

- 観光目的に対応する移動手段の確保
- 誰にでもわかりやすい案内表示（多言語化など）
- 鉄道・バスにおけるキャッシュレス決済の導入

課題6：誰もが使いやすい公共交通にするための環境整備

《現状》

- 人口減少が進み、利用者が減っていく中で、鉄道やバスの便数やタクシー台数を大幅に増やすことは難しいため、公共交通での移動には乗継等のための待ち時間が発生する。

- また、高齢化が進んでいく中で、公共交通についてもバリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した環境整備が求められている。
- 中部地域では、路線バス車両の低床化率 100%（令和5年度末時点）となっているほか、平成28年度以降県内に導入された誰でも使いやすい「ユニバーサルデザインタクシー（以下「UDタクシー」という）」が定着しているが、車両の老朽化が進んでいる。

《課題》

- 公共交通を快適に待つための交通結節点や待合環境の整備
- 誰もが使いやすい交通手段の維持・確保

課題 7：交通 DX・GX 推進による公共交通の利便性向上

《現状》

- 鉄道、バスのいずれも運賃は現金支払のみで、キャッシュレス決済が導入されていない。また、キャッシュレス化をはじめとしたデジタル化（DX）が進んでおらず、定量的なデータがないことから、運行効率化が進みにくい。（再掲）
- 鉄道・バス運行情報システム「バスネット」に代わるものとして、令和6年2月にバスロケーションシステム「バスキタ！とっとり」を導入し、県内を走る路線バスの運行情報をリアルタイムで提供している。
- タクシーについては、一部の事業者において令和6年度にタクシーアプリが導入され、アプリ上で配車から支払まで簡単にできるようになり、利便性が向上している。（再掲）
- 公共交通における脱炭素化（GX）については、まだ進んでいない状況。

《課題》

- 鉄道・バスにおけるキャッシュレス決済の導入（再掲）
- 運休や遅延等に関する運行情報の提供や、提供ツールの周知
- 交通 GX の検討（EV 車両の導入等）

5-4 まちづくりと公共交通計画の方向性

5-4-1 まちづくりと公共交通計画の位置づけ

○本計画は、上位計画との整合性、『鳥取県中部地域公共交通計画（前計画）』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、施策を示すものとする。なお、各市町において、新たに交通やまちづくりに関連する計画が策定される場合は、当該計画の内容を反映させるため、随時本計画を見直すこととする。

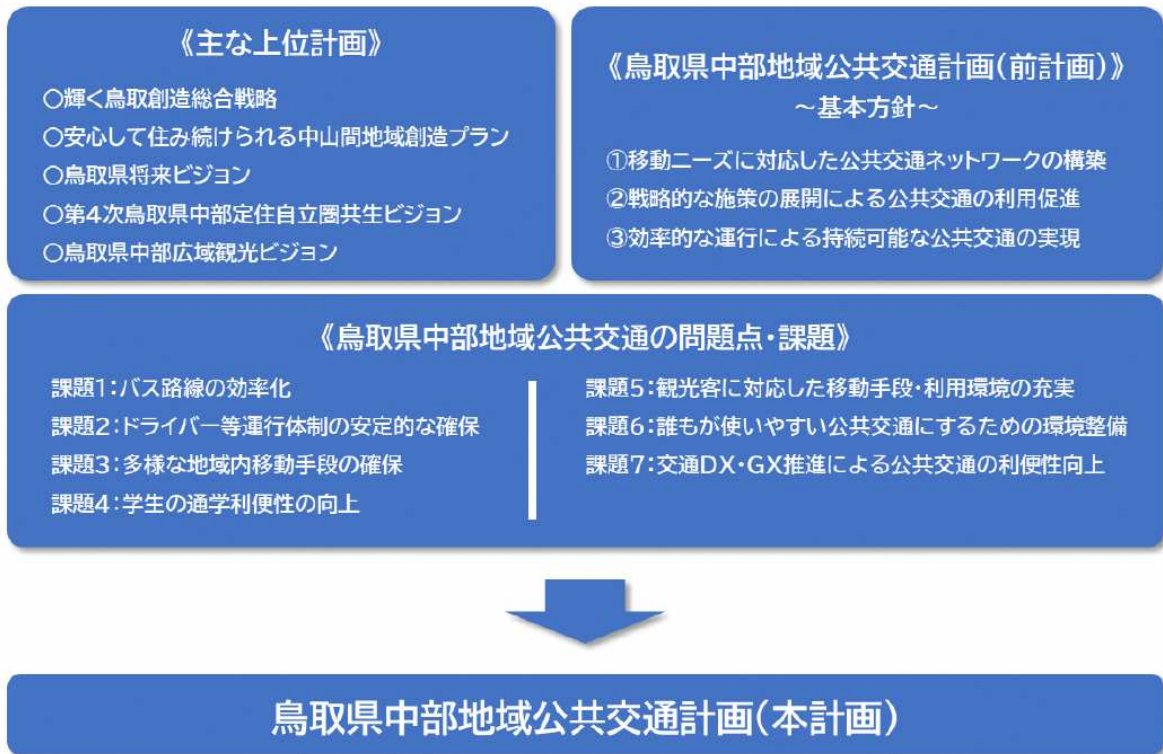


図 70 まちづくりと公共交通計画の位置づけ

5-4-2 本計画がめざす将来像

○前計画では、『鳥取県中部定住自立圏共生ビジョン』で掲げている「生活機能強化」「結びつきやネットワークの強化」に資するものとして、以下のとおり公共交通に関する将来像を設定しており、本計画でもこの考え方を継承する。

【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、訪れる方にも優しく
いつまでも住み続けられる中部地域

5-4-3 基本方針と目標及びこれらを達成するための事業

- 一つの生活圏を構成している本地域において、将来像で示している暮らしやすさを実現し、いつまでも住み続けられるための公共交通を目指して、以下のような「基本方針」「目標」を設定するとともに、目標達成のための事業を示す。

《基本方針1》持続可能な運行体制の確立

目標①：バス路線の効率化

- 乗降データを分析することにより、利用が少ない便の統合・再編やルート変更、重複路線の改善を図り、運行効率化を進めるとともに、利便性の高い新たな路線の設定を検討する。
- これまでも、倉吉市中心市街地におけるバスの過密ダイヤ解消と同エリア内の医療機関や観光施設へのアクセス向上を目指し、令和3年10月にバス路線の一部を倉吉パークスクエア、倉吉市役所本庁舎前などを経由するルートに振り替えた。
- これにより、市中心市街地へのアクセスは向上したものの、特に倉吉駅と西倉吉を結ぶ路線が重複しており、非効率な運行となっている。これを解消するとともに、令和7年3月に開館した県立美術館などへの更なるアクセス向上を図るため、以下の事業を実施する。

【実施する事業】

●乗降データに基づく効率的で利便性の高いバス運行ルートへの見直し

令和8年度中の運用開始を目指し、県内全ての路線バスに交通系ICカード「ICOCA」を導入する予定である。この乗降データを分析し、利用実態を把握するとともにより効率的かつ利便性の高い路線を検討する。



●倉吉市中心市街地における循環バスの導入検討

運行ルートの見直しにあたっては、市中心市街地の需要を束ねることでより効率的かつ効果的な輸送を実現するため、国庫補助路線への影響や利便性に配慮しつつ、倉吉駅と西倉吉を結ぶ循環バスの導入を検討する。

目標②：多様な運行の担い手確保

- バス、タクシーいずれにおいても、ドライバーの高齢化が顕著であり、退職に採用が追いついていないため、現在の運行本数や台数を維持できない危機的な状況にある。公共交通の運行体制を維持するため、若手や女性を中心とした担い手の確保に重点的に取り組む。
- 国で実施が認められている金・土曜の夜間における日本版ライドシェアの実施を検討する。

【実施する事業】

●若手・女性をはじめとしたドライバー確保や待遇改善の検討

県、バス協会、ハイヤータクシー協会では、これまでも交通事業者と連携し、ドライバー確保に関する各種支援（二種免許取得支援、ドライバー採用に関する広報・コンサルタント経費支援等）を実施するとともに、ドライバー募集のイベント等にも参画している。国庫補助金等も活用しながら、引き続きドライバー確保の取組を進めるとともに、多様な働き方や賃金等の待遇改善についても検討する。

<事業例>

◆ドライバー採用に関する PR 活動支援(バス営業所見学会等の開催)

令和5年度から、バスドライバー募集イベント「どらなび EXPO」に鳥取県ブースを出展し、鳥取県に移住し、ドライバーになっていただける方の掘り起こしを行っている。

また、令和6年度には、日ノ丸自動車と日本交通合同のバス営業所見学会を開催し、バスドライバーに興味がある方を募集し、バスの運転体験や現役ドライバーとの意見交換等を行った。



どらなび EXPO2024 春 関西会場の様子

◆効果的な広報(ホームページや SNS の活用)

これまでハローワークへの求人中心だったドライバー募集について、各協会や交通事業者のホームページ、SNS 等に広げ、採用条件に加えて現役ドライバーによる業務内容の説明や仕事のやりがい等も紹介している。



鳥取県ハイヤータクシー協会ホームページ



動画「先輩社員24時」(出典:日ノ丸自動車ホームページ)

●日本版ライドシェアの実施検討

県内では、令和6年10月「ねりんピックはばたけ鳥取2024」開催時の一時的な交通需要増に対応するため、タクシー事業者の管理の下、一般ドライバーがお客様を運ぶ「日本版ライドシェア」を初めて実施。令和6年12月末からは、米子交通圏においてタクシーの需要が高まる金・土曜日の夜間に日本版ライドシェアが運行されている。

また、制度改正により、タクシーアプリによらない電話での配車受付が可能となったことや、今後、鉄道やバス事業者の運行管理による実施も可能となる見込みであり、タクシーの需要が多くなる時間帯等の日本版ライドシェアを検討する。

《基本方針2》移動ニーズに対応した運行体制・環境の充実

目標③：地域内交通の充実

- 各市町において新たな移動ニーズに対応した多様な移動手段の導入を検討し、市町単位や集落単位での地域内交通の充実を図る。
- これまでも、現計画に基づき、路線バスから町営バス（みさきサンサンバス）への支線化（令和3年10月）等を行い、新たな路線や停留所を設定するなど地域内の移動利便性向上を進めてきた。
- 一方で、住民アンケートや行政機関（福祉担当部局）の結果によると、バス停まで歩くことが難しい高齢者を中心に、ドアツードア型の移動手段を求める声が多い。特に地域内を運行する支線について、各市町や集落ごと、あるいは市町をまたぐ新たな移動手段を検討する必要がある。

【実施する事業】

●関金地区乗合タクシー実証結果の横展開

令和6年10月より、路線バス関金線の日中の便を倉吉市の関金支所止めとし、その先をAIデマンド型の乗合タクシーで運ぶ実証実験が行われている。（※詳細は本計画P30のとおり）乗合タクシー導入により、これまでバス停がなく、交通空白だったエリアも含め、関金地区全エリアで公共交通が利用できるようになったことに加え、自宅から目的地を直接結ぶドアツードア型であるため、交通弱者にとってはより利便性が高い交通モードと考えられる。関金地区の取組を参考に、現在、予約型乗合タクシーが運行されている倉吉市北谷地区及び高城地区においても、実証実験等を通して、サービス内容の拡充や運営の効率化（関金地区との運行管理の共同化等）に向けた見直しを検討するとともに、中部地域その他エリアにおいても、効率的かつ利便性が高い地域内交通の導入を検討する。

●NPO等による交通空白地有償運送の可能性検討・持続性を高める取組の推進

県内では、これまでもタクシー営業所の廃止や、路線バスが廃止・縮小された地域を中心にNPO法人等の住民主体による交通空白地有償運送の取組が進んでおり、交通事業者だけでは賅いきれない移動需要に対応している。引き続き、交通空白の解消やより住民が利用しやすい移動手段について、NPO等住民主体による導入の可能性を検討するとともに、導入を支援する。また、運行管理などの専門的部分を交通事業者が実施する「交通事業者と住民の協働」を推進することで、住民主体による運送の持続性を高める。

<事業例>

◆鳥取市における共助交通6団体の一括運行管理

鳥取市では、市内の6団体がそれぞれ運行している共助交通の点呼やアルコールチェック等の運行管理のマネジメント業務について、令和6年度、日野自動車への一括委託を実施した。

この取組により、NPO法人等では他の事業に時間を割くことができるほか、運行管理者（地域住民）の負担を軽減し、体制が変更となった際にも安心してノウハウを引き継ぐことができるため、安定的な運行につながる。



鳥取市内の共助交通一括運行管理の図
(出典：日野自動車ホームページ)

目標④：快適な通学環境の整備

- 前計画でも高校生の通学利便性向上に重点的に取り組んできたことを受け、公共交通によるスムーズな登下校ができるよう、引き続き運行ルートやダイヤ、バスとJRとの接続、バス同士の乗継改善に向け、調整を図る。また、待ち時間を快適に過ごすことができる待合環境の整備も検討する。
- 高校生アンケートの結果によると、学校の近くにバス停が欲しいという意見、日本交通と日ノ丸自動車に共通で乗れる定期券等を求める意見などがあったため、それぞれの路線の利用状況なども勘案しながら、更なる利便性向上を検討する。
- 現在、県教育委員会において県立高校のあり方の検討が進んでおり、この動きも注視していく必要がある。

【実施する事業】

●通学に合わせた運行系統や運行ダイヤへの見直し、バス停設置等の検討


現在運行されている路線バスの系統やダイヤ見直し、また、学校の近くへのバス停設置や、学校の最寄りバス停を通過する路線の増便等を検討し、更なる通学利便性向上を図る。

●より効果的な「通学スタイル」の発行

本地域では、各高校に公共交通機関での通学をおすすめする「通学スタイル」を作成し、高校進学前の中学3年生及び高校生に毎年配布しているが、高校生アンケートの結果によると、認知度は低い。

一方で、公共交通に関する情報があればうれしいという意見も見られたことから、各高校や学生の意見を取り入れ、より効果的な手法へのブラッシュアップを検討する。

◆現在の通学スタイル(令和6年度 倉吉東高版)



●バス定期券のサービス拡充検討

高校生アンケートで提案があった片道定期券や平日のみの定期券などのサービス拡充について、路線バスへのICOCA導入を契機に研究・検討する。

目標⑤：観光移動環境の充実

- 観光やビジネス等で本地域を訪れる方の移動利便性向上を図るため、引き続き路線バスの観光向けルート検討を行うとともに、新たな移動手段の導入、分かりやすい案内看板への改善・多言語化などに取り組む。
- 本地域内には、今年開館した県立美術館をはじめ、赤瓦・白壁土蔵群、青山剛昌ふるさと館、燕趙園などの観光施設が点在している。また、三朝温泉、はわい温泉、東郷温泉、関金温泉といった温泉地も多数あり、各エリア内での移動手段と各施設をつなぐ広域での移動手段の両方が不可欠である。また、外国人観光客の増加に対応し、誰でもわかりやすい公共交通の案内が求められている。

【実施する事業】

●観光施設への移動手段の充実

前計画から引き続き、路線バスのルート変更等による観光施設への移動利便性向上、タクシーによる観光地周遊の充実等を図るとともに、観光客が観光地を周遊できる新たな交通手段も活用し、移動手段を充実させる。

<事業例>

◆倉吉市中心市街地における観光向け移動手段の充実

倉吉市では、赤瓦・白壁土蔵群エリアを時速 20 km 以下で走る電動車「グリーンスローモビリティ」を令和7年度から本格導入し、ドライバーによる観光案内を聞きながら、エリア内をゆっくり周遊いただける環境を整備。また、令和6年度末から、県立美術館と赤瓦・白壁土蔵群等をつなぐ循環バス「うつぶきループバス」を実証運行する。これにより、市内の駐車場不足対策とともに、観光施設を巡っていただく手段として活用が期待される。



グリーンスローモビリティ車両

◆レンタサイクルの活用・充実

現在も中部地域内の観光案内所等でレンタサイクルの貸出が行われており、これを観光マップ等にも掲載し、利用促進を図る。また、全国的にサイクルツーリズムの機運が高まりつつあることから、観光客の利便性を高めるため、交通系ICカードや専用アプリ等でキャッシュレス決済でき、かつ最寄り駅や観光施設等で乗り捨て可能なシェアサイクルの導入可能性について研究する。



出雲市シェアサイクル実証実験「ゆいえん」(R6.9~11)
(出典:出雲市ホームページ)

●誰にでもわかりやすい案内の検討

行政部局(観光担当)アンケートや交通事業者ヒアリングの結果によると、駅や主要なバス停、またバス車内のアナウンスにおいて外国人向けの多言語化がされていないところがあるため、引き続き多言語対応に取り組む。
また、外国人観光客をはじめ、誰にでもわかりやすい公共交通の案内を検討する。

<事業例>

◆ピクトグラム等を活用したバスへの路線番号導入・乗り場との連動

県東部・西部地域においては、路線バスに2ケタの数字を付番し、そのうち十の位を駅前バスターミナルの乗り場番号と一致させることで、初めて訪れる方でもわかりやすい乗り場表記となっている。また、西部地域においては、バスの前面表示に温泉や飛行機などのピクトグラムを表示し、より分かりやすい表記となっている。



路線バス「皆生線」のバス前面表示
(西部地域)

◆観光移動情報発信の拡充(ここいこ map 等の活用)

県中部地域と岡山県蒜山エリアの観光情報を発信している「ここいこ map」には、エリア内の観光施設や飲食店等に関する情報やお得なクーポンの提供、施設へのルート案内機能がある。掲載施設をさらに充実させるとともに、今後作成するバスマップでも本サイトを案内し、観光客の利用を促す。



ここいこ map(鳥取中部観光推進機構)

●^{マース}観光MaaS(※)の導入検討

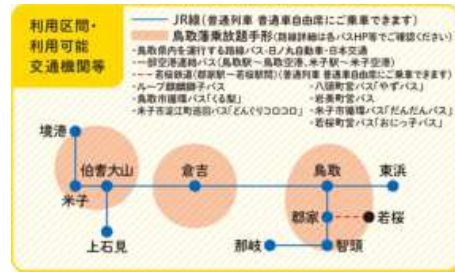
公共交通機関を使って本地域内の観光施設や温泉を訪れていただけるよう、公共交通機関の運賃と観光施設の入館料等がセットになったデジタルチケットの導入を検討する。

(※) MaaS…Mobility as a Service の略で、複数の交通手段を統合し、1つの移動サービスとして検索から予約、支払いまで可能にし、交通の効率化や利便性向上を目指すもの。

<事業例>

◆観光 MaaS アプリを活用した公共交通×観光施設チケット

JR西日本の観光 MaaS アプリ「tabiwa by WESTER」は、令和6年2月に山陰エリアが加わり、現在は県内で利用できる公共交通機関乗り放題パス(鳥鐵旅ノススメパス)等が販売されている。これらに本地域の観光施設入館料や日帰り温泉の利用料などをセットし、観光客が公共交通と観光施設をシームレスに利用できる環境を整備する。



鳥鐵ノススメパス概要(出典:tabiwa)

目標⑥：誰もが使いやすい公共交通の環境整備

- まずは鉄道とバス、バス同士のダイヤ接続を改善し、スムーズな乗継ができるよう調整を図る。
- バスやタクシーの車両、公共交通機関を乗り継ぐ際の交通結節点や待合所について、バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮し、誰もが快適に利用し過ごせる環境を整備する。
- 限られた運行本数や台数であっても、公共交通機関を利用する方誰もが使いやすく快適に過ごせる環境を整備し、利便性の向上に努める。

【実施する事業】

●交通結節点整備や待合環境の向上

現状、公共交通の運行本数を大幅に増やすことができないため、誰もが快適に次の便が待てるよう、バリアフリーの観点も取り入れながら、乗継拠点として交通結節点の整備や機能強化、既存の待合施設の環境整備を検討する。

◆**駅舎改修の事例：JR 山陰本線泊駅(湯梨浜町)**

改修時期：令和3年7月～令和4年7月
改修内容：鳥取県産のスギやヒノキを使った木造平屋建て
多目的トイレやスロープを設け、バリアフリー
機能を強化
無料 Wi-Fi を設置



改修後のJR泊駅外観

◆**待合環境整備の事例：コノハテラス(広島県東広島市)**

令和5年3月、市と広島大学連携のもと、学生が設計に
参画し設置された乗継拠点
設備内容：バスレーン3バース、待合室(空調設備あり)、
自転車駐輪場15区画、トイレ、デジタルサイ
ネージ(バスの運行状況を表示)
宅配ボックス(令和6年7月設置、学生と教職
員が24時間利用可能)



コノハテラスの外観
(出典：広島大学ホームページ)

●**UD タクシーをはじめとするタクシーの維持・活用**

本地域では、平成28年度以降UD(ユニバーサルデザ
イン)タクシー計30台が導入され、現在では黄色いタク
シーとして県民の認知が進み、UDタクシーを希望して
利用される方も増えている。一方で、経年劣化等による
車両更新時期に差しかかっているため、国や県の補助
金を活用しながら、誰でも乗り降りしやすい UD タクシ
ーの台数維持に取り組むとともに、ドライバー研修を継
続的に実施し、引き続き適切な運用に努める。



UD タクシー(NV200)

《基本方針3》まちづくりとの共創・交通 DX 推進による利便性向上

目標⑦：公共交通と他分野との共創

- 人口減少下においては、公共交通だけで利用者を増やすことは難しい。そのため、他分野との共創によって公共交通だけではなく、その地域におけるまちの機能維持や活性化につなげていく必要がある。従来の公共交通の枠にとどまらず、福祉、教育、物流等様々な分野と連携した取組を行い、公共交通が抱える課題解決を図るとともに、まちの機能維持・活性化への貢献を目指す。
- 国においても、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のもと令和6年に政府共通指針が示されており、公共交通と様々な社会的課題を一体として検討することとされた。現在、国内のあらゆる地域で共創モデル事業の実証実験が行われており、これらの取組を参考に、本地域内でも公共交通と他分野との共創を検討する。

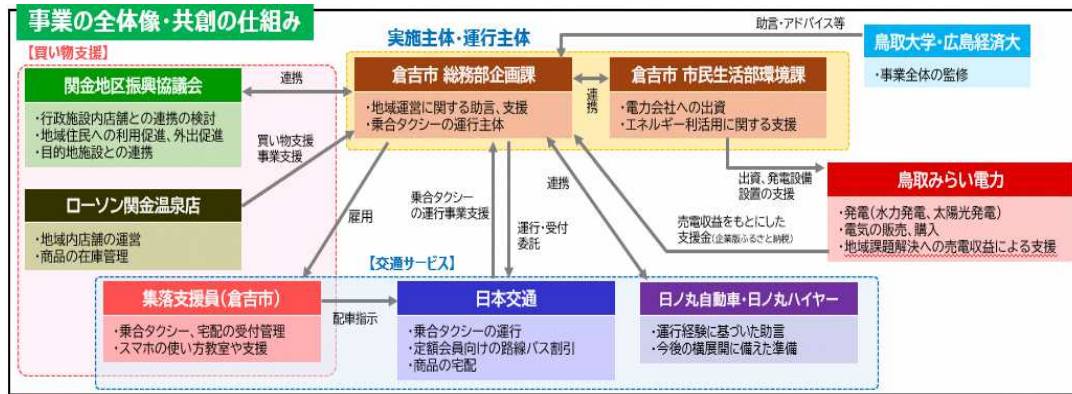
【実施する事業】

●公共交通と他分野の共創によるまちの機能維持・活性化

<事業例>

◆倉吉市関金地区の取組(交通×買物×発電事業)

関金地区では、令和5年に地区内唯一のスーパーが閉店したことを受け、市の関金支所を改修し、スーパーを誘致するとともに、国の共創モデル事業補助を活用し、支所を結節点とした予約型 AI デマンド乗合タクシーの実証運行を開始。また、将来的には、関金地区内での発電事業収益による持続可能な乗合タクシーの運行を目指している。



関金地区版シュタットバルケ事業の全体像(出典:倉吉市ホームページ)

◆ノーマイカー運動のデジタル化と協賛企業のクーポン紐付け等による利用促進

現在本協議会では、公共交通を利用してもらうきっかけづくりを目的とし、毎月最終金曜日にバス1乗車100円で乗れるノーマイカー運動「100金バス」を毎年実施している。

ノーマイカー運動の効果を測定するため、鳥取県東部地域 MaaS 協議会が実施している「ノルデチケット」で運用しているデジタルチケット方式での実施や、本取組に協賛する商業施設等で使える割引クーポンの導入を検討し、公共交通と協賛企業双方の利用促進を図る。



中部地域ノーマイカー運動「100金バス」チラシ

●他分野と連携した新たな輸送サービスの可能性検討

<事業例>

◆鳥取駅南エリアでの取組(AI オンデマンド乗合交通「とりモビ」)

鳥取駅南側エリアの新たな交通手段導入と同エリアの経済活性化を検証するため、国の共創モデル補助事業等を活用し、令和5年度から実証運行されている AI オンデマンド交通「とりモビ」では、提携する商業施設やカーシェアリング事業者等で特典が受けられる仕組みづくりを行うなど、公共交通とお出かけの目的地でのサービスをセットで提供する仕組みを構築。



とりモビの車両

◆介護施設の送迎車両を用いた交通サービス「福祉Mover」(豊岡市日高町など)

1台の介護タクシーが複数のデイサービス施設を回り、効率的に利用者を送迎できるシステム「福祉Mover」を導入するとともに、送迎の隙間時間や回送車両を活用し、施設利用者の買物などのお出かけ支援や地域内の学童保育施設への送りを実施し、地域の足としての活用についても実証が行われている。

◆貨客混載の取組(大山町「スマイル大山号」)

大山町では令和3年4月より、貨物事業者と連携し、自家用有償旅客運送の車両で乗客と貨物を同時に運ぶ貨客混載を本格運行し、収益源の確保に努めている。



スマイル大山号での貨客混載

目標⑧：交通 DX・GX の推進と公共交通利用促進

- キャッシュレス決済導入などの交通 DX(※1)を進めるとともに、運行に関する情報提供や広報を充実させる。また、将来的に対応が必要となる交通 GX(※2)に関しては、車両のEV化や自動運転の実現可能性について研究・検討を始める。
- 現在全県的に展開している公共交通利用促進事業は、企業、住民、学生等と協力して継続的に実施することで、公共交通の利用者増に向けた機運醸成を図る。

(※1) DX…デジタルトランスフォーメーションの略で、デジタル化により既存の仕組み等に変化をもたらすこと

(※2) GX…グリーントランスフォーメーションの略で、脱炭素社会に向け、クリーンエネルギーの活用等に取り組むこと

【実施する事業】

●駅、路線バスへのキャッシュレス決済導入

令和7年3月に鳥取一倉吉間の各JR駅に交通系ICカード「ICOCA」が導入されたことを受け、県内の路線バスへのICOCA導入を推し進め、鉄道・バスの運賃支払いをシームレス化するとともに、ICOCAの普及・利用を推進する。

また、キャッシュレス決済利用時に取得できる乗降データをもとに、より利便性の高い路線を検討する。(再掲)

●情報提供ツールに関する広報強化

本県では、県内の路線バス運行状況がリアルタイムで表示されるバスロケーションシステム「バスキタ!とっとり」を導入している(令和6年2月~)。また、令和6年10月からは、Googleマップ上にも路線バスの現在位置情報を掲載しており、本地域を初めて訪れる観光客等への公共交通に関する情報提供機能が向上した。これらの情報提供ツールについてあらゆる機会を捉えて広報し、公共交通利用につなげる。



バスキタ!とっとりチラシ

●バス等のEV化、自動運転の導入可能性研究・検討

将来的な公共交通分野のGX化に向け、バスやタクシー車両のEV化や、ドライバー不足への対応策にもなるバスの自動運転について、各地の先進事例を研究し、導入可能性を検討する。

<事業例>

◆鳥取市における自動運転バスの実証運行

鳥取市では、将来的な実装を見据え、令和4年2月に鳥取砂丘周辺、令和6年2月と12月には中心市街地における自動運転バスの実証運行を実施している。

鳥取市の実証運行車両 Minibus ((株)ティアフォー提供)



●継続的な公共交通利用促進の取組

現在、「みんなが乗りたくなる公共交通利用促進協議会」（会長：県中山間・地域振興局長）を中心に、全県的な公共交通利用促進の取組を進めている。

また、本地域においては、バスに乗ってもらうきっかけづくりを目的として、令和4年度からノーマイカー運動「100金バス」を実施しており(再掲)、利用者からは好評である。

公共交通利用促進の取組だけで利用者が増えるものではなく、効果測定も難しいが、交通事業者、県内自治体、民間企業、住民、学生など様々な主体が連携し、継続的に利用促進事業を実施することで、将来に渡る公共交通の必要性を訴え続ける必要がある。



公共交通乗って ecoh(いこう)！
啓発チラシ

<事業例>

◆中部地域ノーマイカー運動「100金バス」と他業種との連携

路線バス「三朝線」「上井・三朝線」の運行経路上にある三朝温泉病院では、100金バスの実施日にあわせて、院内でのイベント開催を企画するとともに、バスの時刻表も掲載し、参加者への公共交通利用を促している。地域内の他の施設等にも情報提供し、横展開を図る。



三朝温泉病院による100金バス企画チラシ

◆バスの乗り方教室

本地域内のイベント開催等の機会を捉え、これからバスを利用する子どもだけでなく、しばらくバスに乗っていない大人を含めた全世代を対象とし、バスの乗り方教室を開催する。またバスへのICOCA導入に併せ、キャッシュレス決済での乗降も体験していただき、キャッシュレス決済の普及にも努める。

◆学生主導による公共交通利用促進事業

鳥取短期大学・鳥取看護大学では、県の補助制度を活用し、公共交通の待ち時間に勉強ができる倉吉駅周辺のカフェマップ作成(令和4年度)、公共交通利用の啓発ポスター作成や駅構内・バス車両後方への掲示(令和5、6年度)など、学生主導による公共交通利用促進事業を実施している。普段公共交通を利用している学生自らが公共交通をPRすることで、訴求効果が狙える。



倉吉駅周辺カフェマップ表面(令和4年度作成)

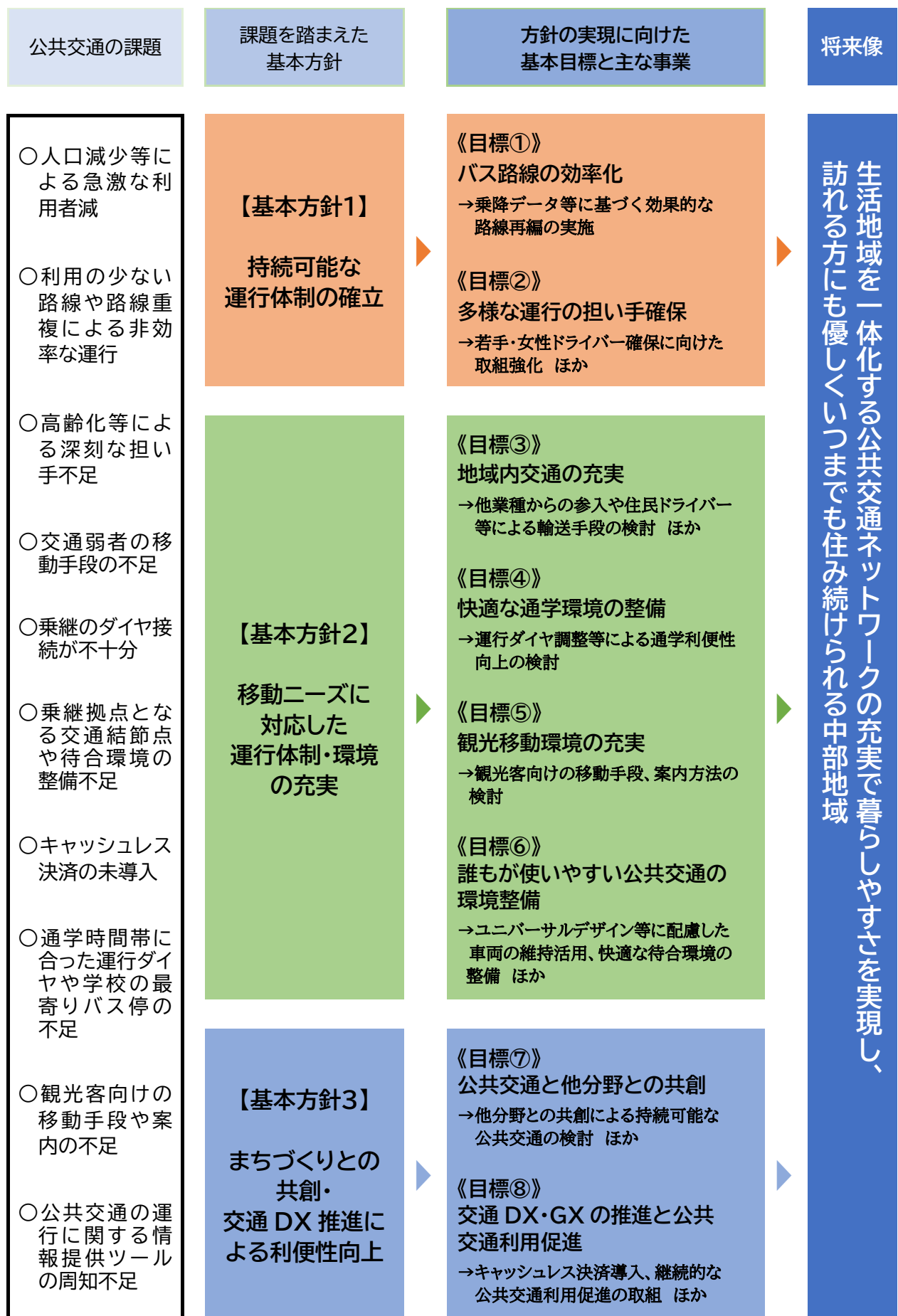
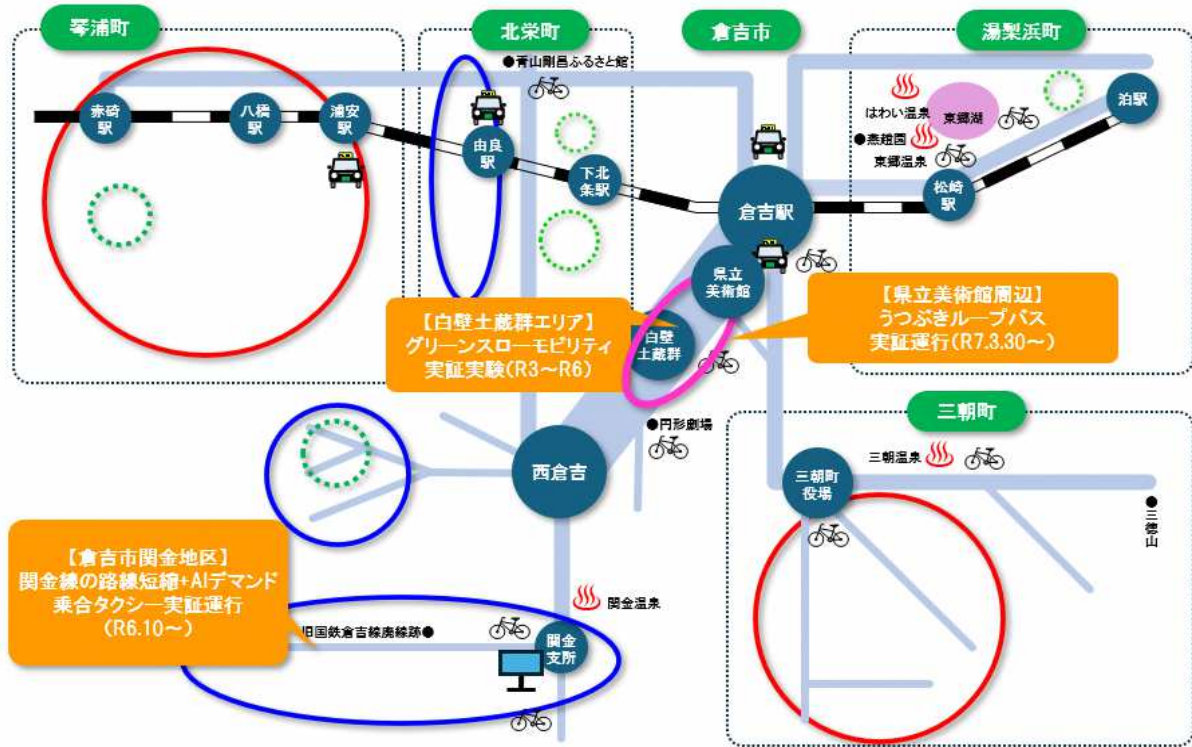


図 71 鳥取県中部地域における公共交通の課題と基本方針・基本目標・将来像の関係

《現在(令和6年度末)》



《事業実施後(令和11年度末)》

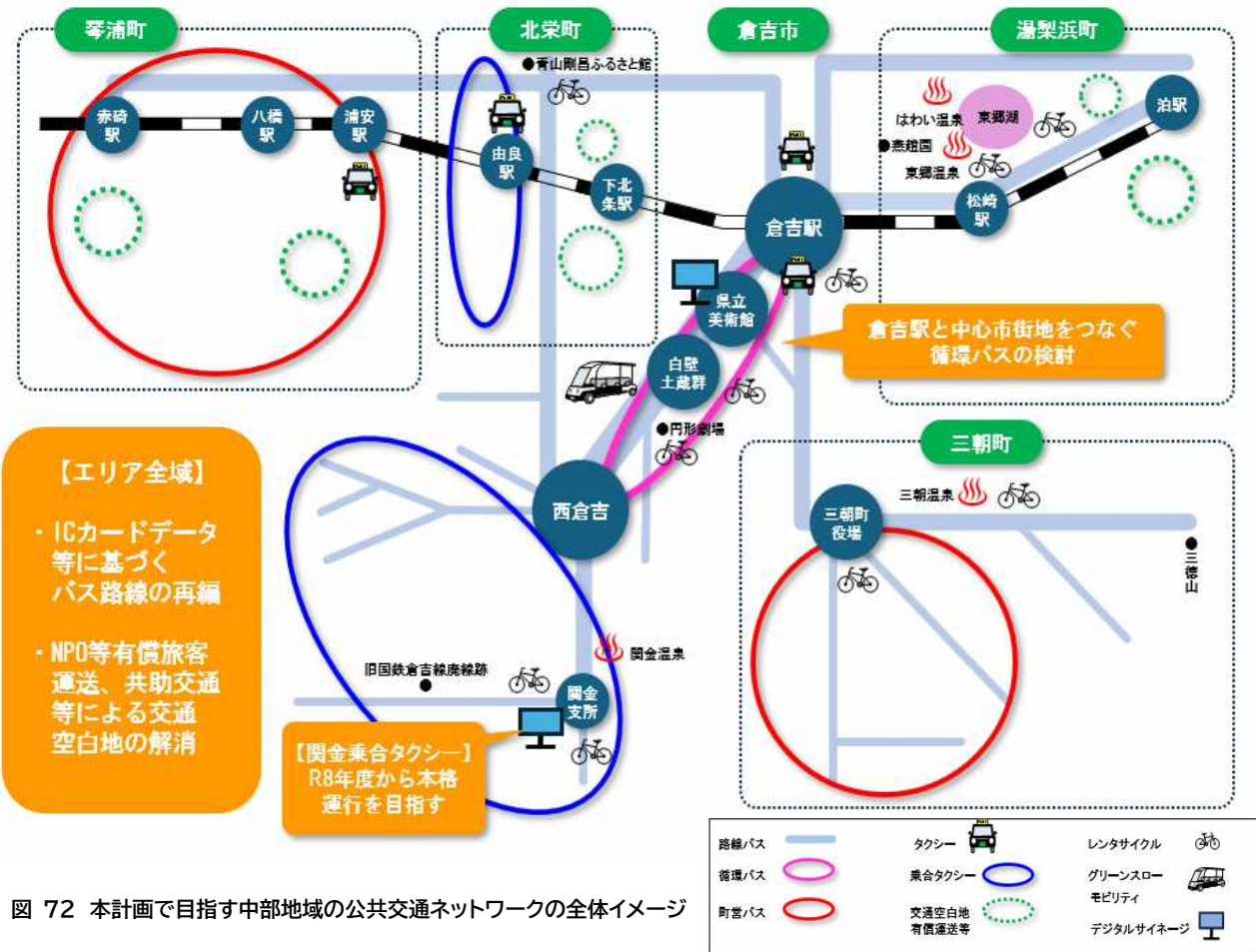


図 72 本計画で目指す中部地域の公共交通ネットワークの全体イメージ

第6章 事業実施スケジュールと計画の評価・検証

6-1 事業実施スケジュール

事業名	事業内容	利便 増進 事業	事業実施主体				実施スケジュール				
			県	市町	事業者	住民	R7	R8	R9	R10	R11
基本方針1:持続可能な運行体制の確立											
目標① バス路線の効率化	乗降データに基づく効率的で利便性の高いバス運行ルートへの見直し		●	●	●		検討		随時実施		
	倉吉市中心市街地における循環バスの導入検討	☆	●	●	●		検討		随時実施		
目標② 多様な運行の担い手確保	若手・女性をはじめとしたドライバー確保や待遇改善の検討	☆	●	●	●		検討	随時実施			
	日本版ライドシェアの実施検討		●	●	●	●	随時実施				
基本方針2:移動ニーズに対応した運行体制・環境の充実											
目標③ 地域内交通の充実	関金地区乗合タクシー実証結果の横展開	☆	●	●	●		検討	随時実施			
	NPO等による交通空白地有償運送の可能性検討・持続性を高める取組の推進	☆	●	●	●	●	検討	随時実施			
目標④ 快適な通学環境の整備	通学に合わせた運行系統や運行ダイヤへの見直し、バス停設置等の検討	☆	●	●	●	●	随時実施				
	より効果的な「通学スタイル」の発行		●	●	●	●	検討	随時実施			
	バス定期券のサービス拡充検討		●	●	●		検討		随時実施		
目標⑤ 観光移動環境の充実	観光施設への移手段の充実	☆	●	●	●	●	随時実施				
	誰にでもわかりやすい案内の検討	☆	●	●	●		検討	随時実施			
	観光 MaaS の導入検討		●	●	●		検討	随時実施			
目標⑥ 誰もが使いやすい公共交通の環境整備	交通結節点整備や待合環境の向上	☆	●	●	●	●	随時実施				
	UD タクシーをはじめとするタクシーの維持・活用		●	●	●		随時実施				
基本方針3:まちづくりとの共創・交通 DX 推進による利便性向上											
目標⑦ 公共交通と他分野との共創	公共交通と他分野の共創によるまちの機能維持・活性化	☆	●	●	●	●	随時実施				
	他分野と連携した新たな輸送サービスの可能性検討		●	●	●	●	検討	随時実施			
目標⑧ 交通 DX・GX の推進と公共交通利用促進	駅、路線バスへのキャッシュレス決済導入	☆	●	●	●		随時実施				
	情報提供ツールに関する広報強化		●	●	●		随時実施				
	バスのEV化・自動運転の導入可能性研究・検討		●	●	●		研究・検討				
	継続的な公共交通利用促進の取組		●	●	●	●	随時実施				

※「利便増進事業」欄の「☆」は、利便増進事業として実施を検討する事業を示す。

6-2 計画の目標と評価指標

○本計画の進捗状況を評価するための評価指標及び目標値を、以下のように設定する。

表 47 計画の目標と評価指標

評価指標	現状値 (令和5年度)	目標値 (令和11年度)
<p>◆路線バスの収支率</p> <p>○算定式:(一般乗合バス)経常収入÷経常経費</p> <p>○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</p> <p>○目標値は、前計画と同じ数値を設定</p> <p>《関連する目標》</p> <p>目標①: バス路線の効率化</p> <p>目標④: 快適な通学環境の整備</p> <p>目標⑤: 観光移動環境の充実</p> <p>目標⑧: 交通 DX・GX の推進と公共交通利用促進</p>	34%	50%
<p>◆住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシーの年間利用回数</p> <p>○当該年度の各公共交通機関の年間輸送人員÷当該年度の地域人口</p> <p>○年間輸送人員は各交通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</p> <p>○目標値は、直近の実績値である令和5年度を基準として設定</p> <p>《関連する目標》</p> <p>目標①: バス路線の効率化</p> <p>目標③: 地域内交通の充実</p> <p>目標④: 快適な通学環境の整備</p> <p>目標⑤: 観光移動環境の充実</p> <p>目標⑥: 誰もが使いやすい公共交通の環境整備</p> <p>目標⑦: 公共交通と他分野との共創</p> <p>目標⑧: 交通 DX・GX の推進と公共交通利用促進</p>	バス 9.2回 鉄道 11.1回 タクシー 2.8回 合計23.1回	バス 9.2回 鉄道 11.1回 タクシー 2.8回 合計23.1回
<p>◆公共交通体系維持に係る公的資金投入額</p> <p>○当該年度における国・県・各市町の公的資金投入額の合計</p> <p>○目標値は、直近の実績値である令和5年度を基準として設定</p> <p>《関連する目標》</p> <p>目標①～⑧全て</p>	496 百万円/年	496 百万円/年
<p>◆路線バスにおけるキャッシュレス決済比率</p> <p>《関連する目標》</p> <p>目標①: バス路線の効率化</p> <p>目標⑧: 交通 DX・GX の推進と公共交通利用促進</p>	0% (未導入)	80%

6-3 計画の推進体制と事業進捗状況の評価・検証

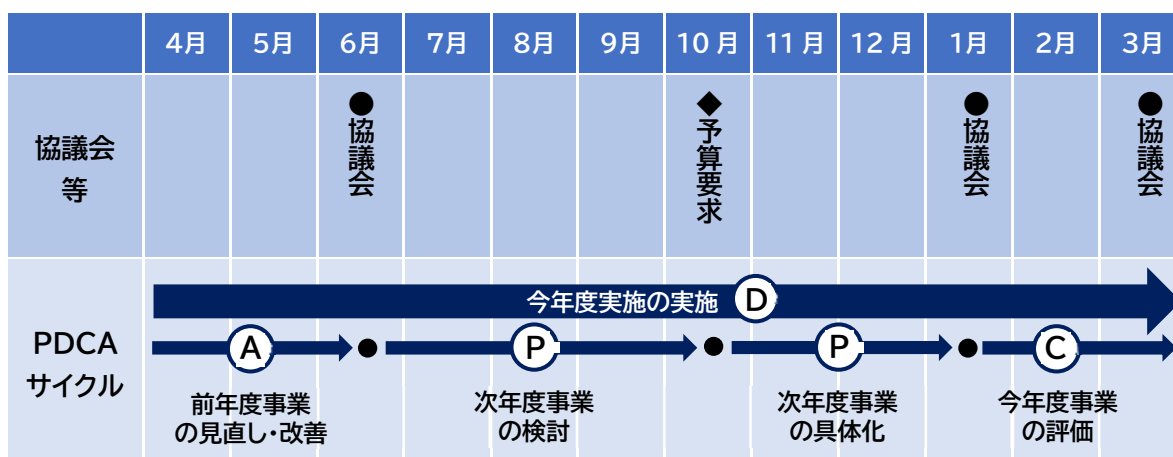
6-3-1 計画の推進体制

- 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。

6-3-2 事業評価と見直しのサイクル

- 前年度実施事業について年度初めに見直し・改善を行う。
- それに基づいて次年度の事業を検討し、事業実施のための予算要求を行うとともに、事業の具体化を図る。
- 年度末に行う協議会で次年度事業の承認を得る。
- 1月頃に行う協議会で前年度事業の事業評価を行い、必要に応じて次年度以降の事業を見直す。

図 73 各年度におけるPDCAサイクルのイメージ



※このほか、バス補助金に係る審議が必要な場合等にも開催

図 74 計画期間におけるPDCAサイクルのイメージ

