



目次

第1章 計画の策定にあたって

- 1-1 計画策定の背景
- 1-2 計画の位置づけ
- 1-3 計画の期間
- 1-4 計画の区域

第2章 地域の概況

- 2-1 位置・地勢
- 2-2 人口動態
- 2-3 移動の目的地となる施設等の分布状況
- 2-4 中心市街地や市町村間における人の動き
- 2-5 自動車の保有状況と運転免許の保有・返納状況
- 2-6 自動車交通量の多い区間、混雑する区間
- 2-7 鳥取県及び鳥取県西部地域内市町村のまちづくりの方向性

第3章 地域公共交通の状況

- 3-1 公共交通ネットワーク
- 3-2 公共交通のサービス圏域
- 3-3 鉄道
- 3-4 航空機の利用状況
- 3-5 船舶の利用状況
- 3-6 民間路線バス、コミュニティバス
- 3-7 タクシー
- 3-8 その他の移動サービス
- 3-9 移動手段確保のための支援策等

第4章 課題の整理と基本的な方針

- 4-1 現状の課題整理と基本的な方針
- 4-2 地域の将来像と目標
- 4-3 各路線の役割整理、重点路線の設定
- 4-4 抜本的な路線再編のコンセプト

第5章 目標達成のために実施する事業

- 5-1 データに基づく地域交通体系の抜本の見直しと利便性の向上
- 5-2 持続可能な公共交通サービスの供給体制の構築
- 5-3 まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立

第6章 計画の達成状況の評価

- 6-1 計画の推進体制
- 6-2 評価・検証
- 6-3 数値指標とモニタリング方法

第1章 計画の策定にあたって

1-1 計画策定の背景

1-2 計画の位置づけ

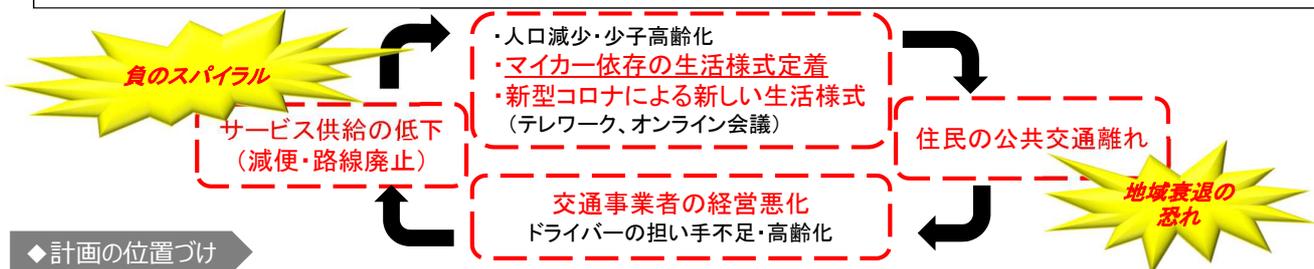
1-3 計画の区域

1-4 計画の期間

計画策定の背景・計画の位置づけ

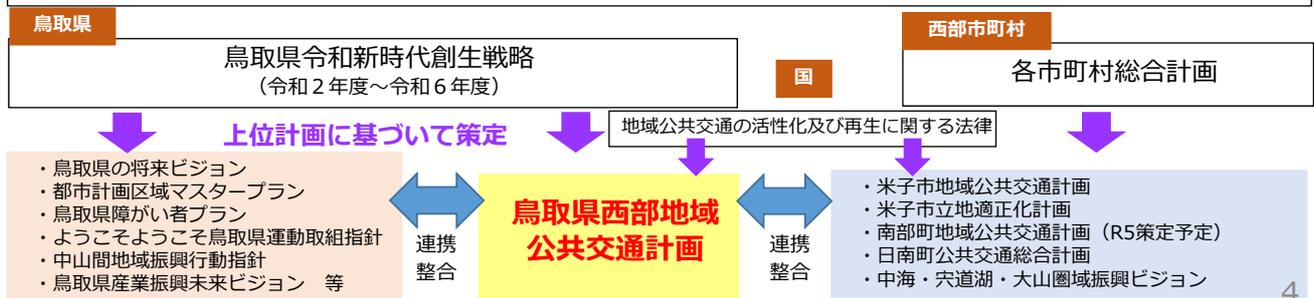
◆計画策定の背景

人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響で、住民の公共交通離れが加速し、公共交通の利用者数は減少傾向に歯止めがかからない状態が続いている。それにより、交通事業者の経営状況が悪化し、減便や路線廃止等による利便性の良いサービス供給ができず、地域の衰退に繋がりがねない状況になっている。このような状況を打破するため、交通事業者同士や他分野との“共創”（連携・協調による相乗効果の発揮）により、まちと一体的に発展していく地域交通の実現を目指して策定するもの。



◆計画の位置づけ

- ・ 県の方針等を定める「鳥取県令和新时代創生戦略」を上位計画として位置づけ、基本的な方針や方向性との整合性を図る。また、都市計画や観光、福祉等の他分野における各種計画を関連計画として位置づけ、鳥取県西部地域が目指す将来像の実現に向けた取組を進める。
- ・ また、各市町村の地域公共交通計画等、関連する各種計画との連携・整合を図ることとする。



計画期間・対象地域

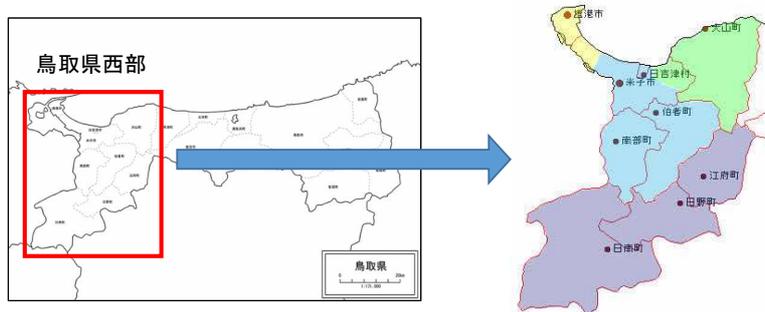
◆計画期間 令和5年度～令和10年度（5年間） ※R5.10～R10.9

計画の期間は、令和5年度から令和10年度までの5年間とし、上位計画である鳥取県令和新时代創生戦略の見直しや、本計画の根拠となる法律・制度等の改正、社会情勢、地域情勢の変化等に応じて、地域の公共交通をとり巻く環境が変化した場合、計画期間内であっても必要に応じて見直しを行う。

計画	～R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
(策定) 鳥取県西部地域公共交通計画							
		令和5年度～令和10年度					
(上位計画) 鳥取県令和新时代創生戦略							
		令和2年度～令和6年度					

◆計画区域 鳥取県西部地域（米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、日南町、日野町、江府町）

全ての広域バス路線及び鉄道が接続する米子市を中心に、通勤・通学、通院、買い物等の生活・経済圏が一体化していることから、9市町村を計画の区域として地域公共交通計画を策定する。



5

第2章 地域の概況／第3章 地域公共交通の現状

第2章 地域の概況

- 2-1 位置・地勢
- 2-2 人口動態
- 2-3 移動の目的地となる施設等の分布状況
- 2-4 中心市街地や市町村間における人の動き
- 2-5 自動車の保有状況と運転免許の保有・返納状況
- 2-6 自動車交通量の多い区間、混雑する区間
- 2-7 鳥取県及び鳥取県西部地域内市町村のまちづくりの方向性

第3章 地域公共交通の状況

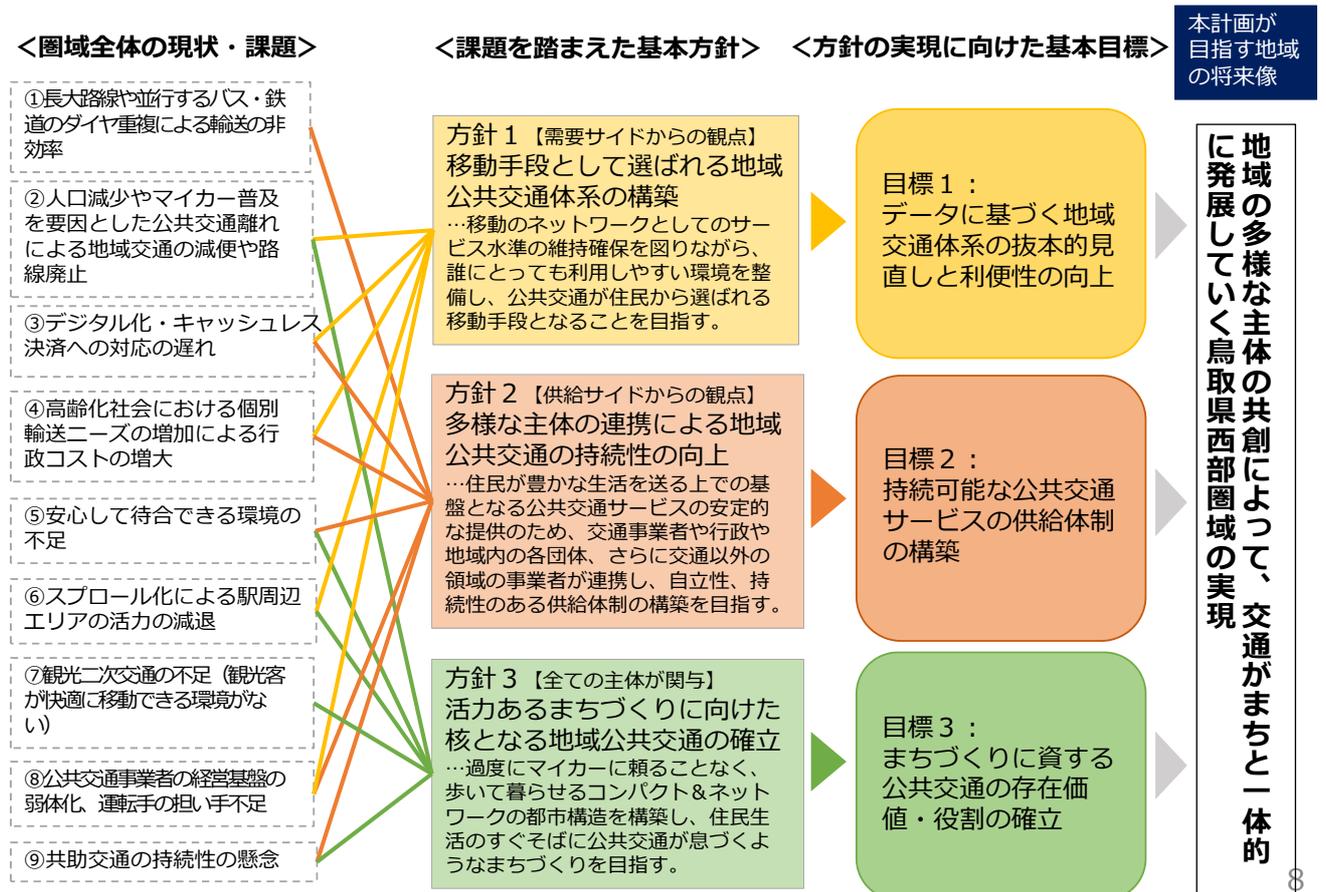
- 3-1 公共交通ネットワーク
- 3-2 公共交通のサービス圏域
- 3-3 鉄道
- 3-4 航空機の利用状況
- 3-5 船舶の利用状況
- 3-6 民間路線バス、コミュニティバス
- 3-7 タクシー
- 3-8 その他の移動サービス
- 3-9 移動手段確保のための支援策等

計画案に記載しており、概要版では省略

6

- 4-1 現状の課題整理と基本的な方針
- 4-2 地域の将来像と目標
- 4-3 各路線の役割整理、重点路線の設定
- 4-4 抜本的な路線再編のコンセプト

現状の課題整理と基本的な方針・目標（目指すべき将来像をふまえて）



鳥取県西部地域公共交通計画（R5年度～） 事業イメージ

本計画が目指す地域の将来像

地域の多様な主体の共創によって、交通がまちと一体的に発展していく鳥取県西部圏域の実現

基本目標

目標①：データに基づく地域交通体系の抜本的見直しと利便性の向上

データに基づく圏域全体の交通体系見直しによる運行効率化、MaaSや先進技術等を活用した新たなモビリティサービスの導入による住民・観光客の利便性向上を図る。

数値指標

- ・住民1人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数 ※③と共通
- ・路線再編を実施した民間バス路線数
- ・民間路線バスへのキャッシュレス決済導入率

目標②：持続可能な公共交通サービスの供給体制の構築

地域の輸送資源を総動員による利便性向上及び共創型の交通運営体制の構築による移動サービス供給の強化や公共交通事業者の経営改革、交通業界の魅力向上に資する取組に関する支援を行う。

数値指標

- ・民間路線バスの収支率
- ・地域交通体系維持に係る公的資金投入額

目標③：まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立

交通結節点を核としたまちづくりや移動の目的地となる商業施設等と連携した公共交通のメリット創出といったハード・ソフト両面での利用促進・環境整備の取組の推進する。

数値指標

- ・住民1人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数 ※①と共通

主な事業

- 1.データに基づく抜本的な圏域全体のバス路線再編及び接続改善
 - ・定期的・定量的に把握された公共交通利用データに基づき、圏域全体の路線再編を検討・実施
 - ・広域幹線・地域内交通の運行見直し基準の作成・運用
- 2.利用しやすい運賃制度・支払方法の導入
 - ・路線バスのキャッシュレス化の推進
 - ・分かりやすい運賃体系の導入
- 3.MaaSによる地域公共交通のサービス向上
 - ・MaaSによる地域住民・観光客の利便性向上
 - ・行先案内表示や乗換案内サイトによる分かりやすい情報提供
 - ・鉄道・バス・デマンド交通などの適切な役割分担とシームレスなサービス体制の構築
- 4.輸送資源の総動員
 - ・スクールバスや福祉輸送等も活用した生活交通の維持・確保
- 5.持続性のある移動サービス供給体制の構築
 - ・住民ドライバーへの支援体制の構築
 - ・行政と交通事業者の共創モデルの構築
 - ・交通事業者と交通以外の事業領域との共創モデルの構築
 - ・環境に配慮した持続可能な輸送システムの導入推進
- 6.公共交通事業者の経営改革・生産性向上及びドライバー確保
 - ・交通事業者の経営改革・人材育成・生産性向上支援、採用力の強化による担い手確保
 - ・官民連携によるドライバーの魅力発信（仕事説明会等）
- 7.公共交通の魅力・メリットの訴求
 - ・企業や学校等と連携した通勤・通学での利用促進
 - ・商業施設等と連携した外出の動機付け
- 8.鉄道の利活用
 - ・鉄道事業者と沿線自治体が協働した鉄道利用促進
- 9.公共交通の観光利用促進
 - ・インバウンドを含めた観光二次交通への対応
 - ・キャッシュレス化、乗換案内サイトへの対応（再掲）
- 10.快適な待合環境の確保
 - ・沿線施設と連携したバス等を快適に待つことのできる環境整備
- 11.公共交通のユニバーサルデザイン化
 - ・駅やバスターミナル等の交通結節点、車両等のハード面とソフト面双方のUD化
- 12.まちづくりとの連動
 - ・都市計画等の他領域との横断的な施策の展開の検討・実施
 - ・住民の活発な交流が生まれる駅周辺空間の創出

9

各路線の役割整理、重点路線の設定

各市町村独自の地域公共交通計画等の策定が進んでいるため、**市町村独自の計画と圏域全体の計画（本計画）との間で役割分担**が必要。このため、本計画では、各路線の役割整理及び**重点的に施策を展開する「重点路線」**を設定。

【各路線の役割整理】

● 路線の役割整理

- ・ **鉄道路線**（JR山陰本線・境線・伯備線）
- ・ **広域幹線**（複数市町村を運行し、国や県の補助対象となっているバス路線）
- ・ **地域内交通**（上記以外の、広域幹線や鉄道駅と接続する支線となる公共交通）

基本的には、運営主体及び運行形態問わず、同一市町村内で完結する路線）

- ・ **市街地幹線**（だんだんバスや米子市内を運行する路線バス）

- ・ **地域内交通**（鉄道駅（米子駅除く）や地域の生活拠点等から同一市町村内の集落等に向け伸びている路線）

● **重点路線** ⇒ 本計画において自治体間で連携を取りながら、重点的に施策を展開

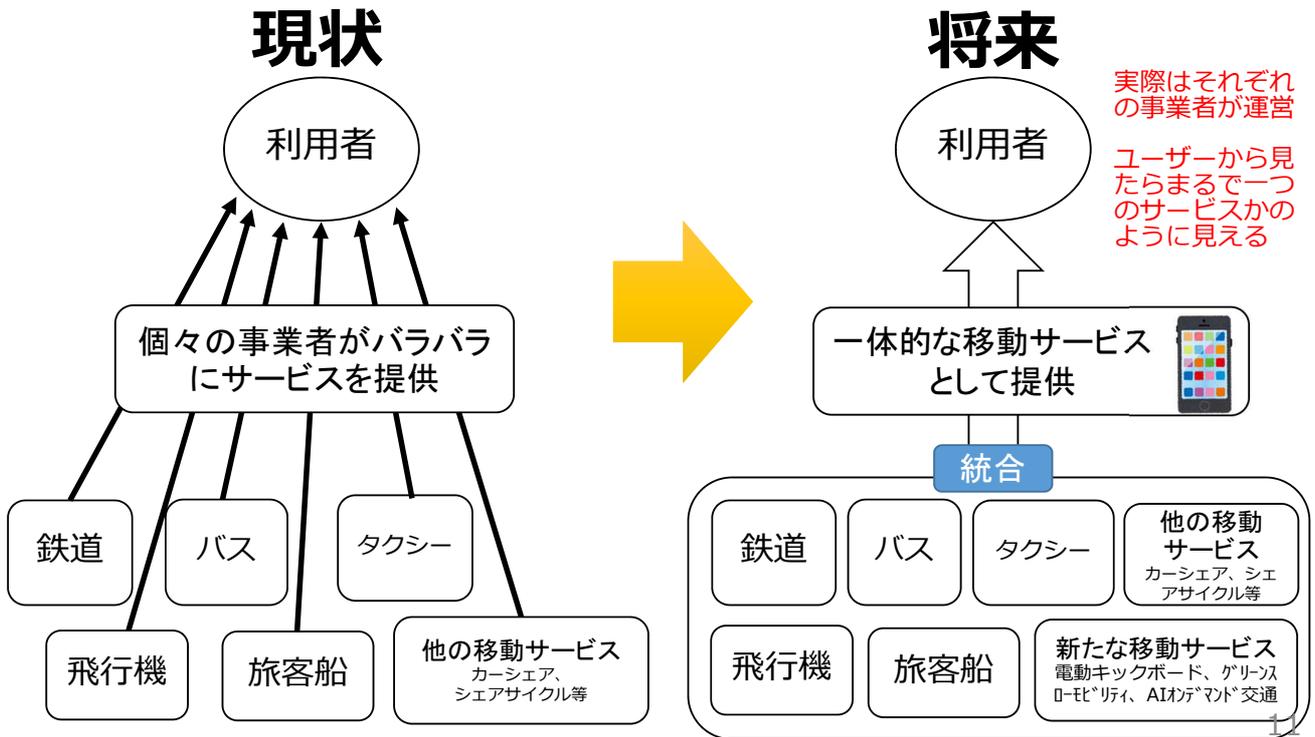
- ・ **鉄道路線**、**広域幹線**

● 備考

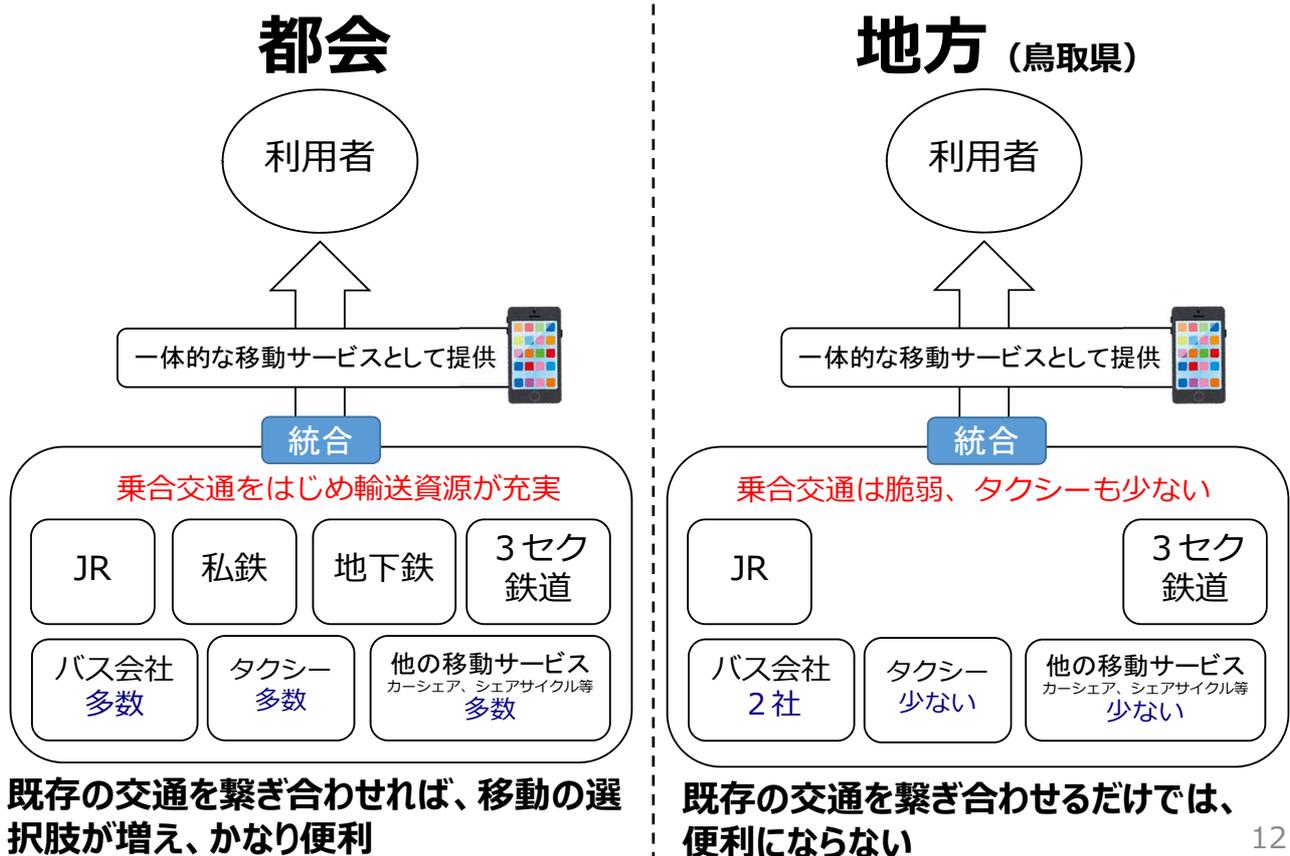
- ・ 重点路線に設定されていない路線（地域内交通）については、基本的には各市町村の地域公共交通計画等で施策展開するが、本計画において、鉄道路線・広域幹線との連携や、あるべき姿の提示など必要な助言・支援等の関与を行う。
- ・ 路線再編を検討するなかで、鉄道路線・広域幹線との関連が強い地域内交通の運行形態の転換等（民間路線バスからオンデマンド交通への転換等）については、本計画においても重点的なものとして関与を行う。

【抜本的な路線再編のコンセプト 1 / 6】 交通の統合、シームレス化 (MaaS)

個々の交通事業者がバラバラに移動サービスを提供していたものを統合することにより、出発地から目的地までシームレスに移動可能とすることにより、交通のサービスレベルを飛躍的に向上させるのがMaaS (Mobility as a Service) であり、この概念を踏まえた再編を行う。

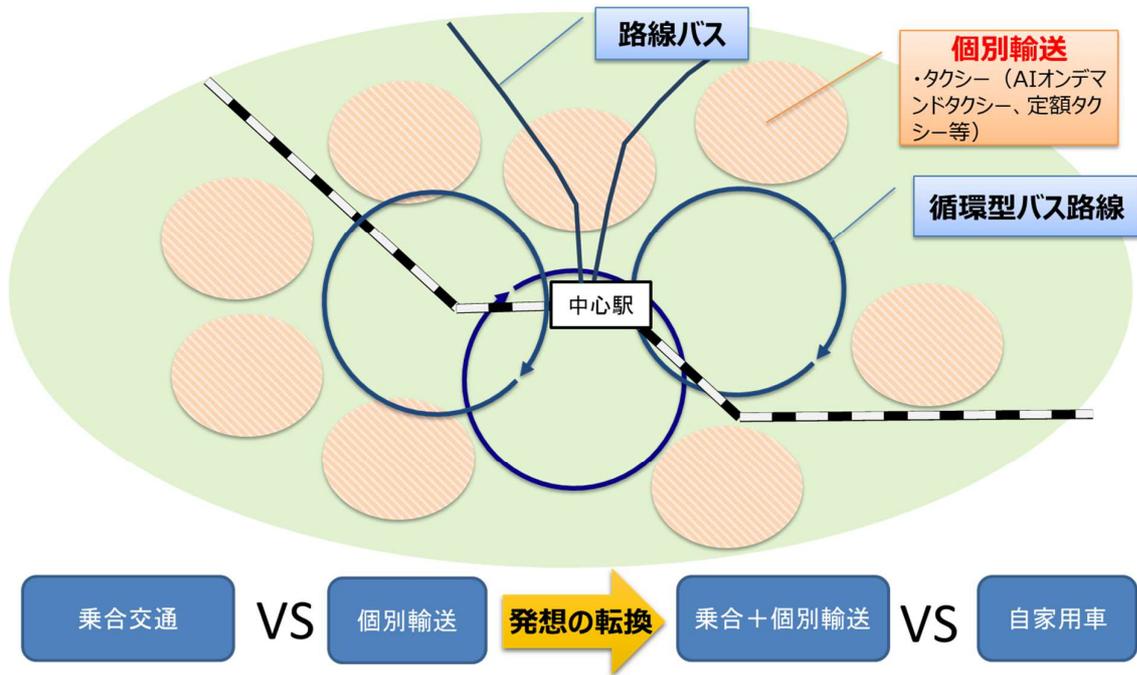


【抜本的な路線再編のコンセプト 2 / 6】 鳥取の地域特性を踏まえたMaaS



【抜本的な路線再編のコンセプト 3 / 6】 乗合交通と個別輸送のベストミックス

- 乗合交通（鉄道、バス等） = **大量輸送が可能**、かつ、**利用料金が比較的安価**。ただし、**目的地まで直接行けない**。
 - 個別輸送（タクシー等） = **目的地まで直接行ける**が、**輸送力が低い**、かつ、**利用料金が高い**。
- 両者を上手くミックスしてシームレスに繋ぎ、利便性と効率性の両立を図るのがMaaSのポイント。



13

【抜本的な路線再編のコンセプト 4 / 6】 鳥取の地域特性を踏まえたMaaS

個別輸送に比重を置いたMaaS

- ・MaaSのポイントは**乗合交通と個別輸送をベストミックス**して効率化を図ることであるが、都会と地方、あるいは地方同士でも地域ごとに人口密度や生活利便施設の立地状況などが異なるため、その**ベストな比率は異なる**と思われる。
- ・鳥取県は乗合交通はあまり発達しておらず、病院などの主な社会インフラも交通結節点からは離れているため、個別輸送の比率が高くなるのではないかと考える。

<MaaSにおける乗合交通と個別輸送の比率イメージ>

都会	乗合交通（バス、鉄道）	個別輸送
地方	乗合交通（バス、鉄道）	個別輸送

地方では個別輸送の比率が高くなると思われる

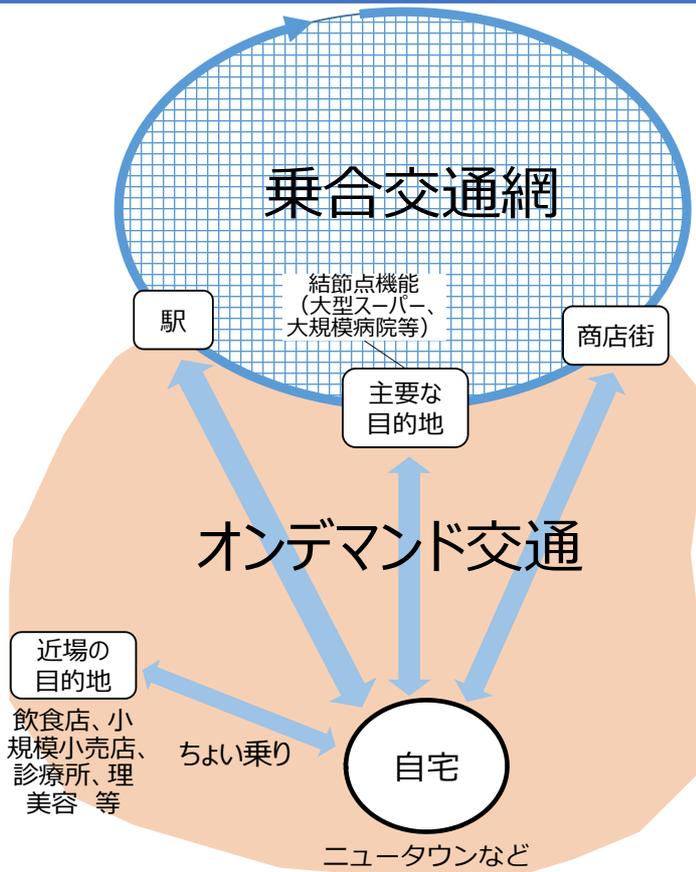
<クモ戦略とハチ戦略> 鳥取大学 谷本圭志 教授より



- ・都市は獲物（お客さん）がたくさん飛んでいる状態なので、クモのように網（乗合交通網）を張って待っているだけでも経営が成り立つ。
- ・一方、地方は獲物（お客さん）がたくさん飛んでいないので、蜂のように自ら獲物を捕まえに行かなくてはならない。（さらに、蜂は花（お客さんや目的地）にとっても花粉を運んでくれるという良い影響（需要喚起、お出かけによる健康など）をもたらす。）

14

【抜本的な路線再編のコンセプト 5/6】
理想とする公共交通ネットワーク



- 幹線軸及び中心部に集中させる
- 主要な目的地を結ぶ
- 循環型・高頻度化を図る

- 乗合交通との組み合わせ
- AI相乗り
- ダイナミックプライシング
(変動価格制)
- サブスクリプション
- 目的とセットになった移動
- 多角化による生産性向上
- アプリ活用で気軽に使える
+顧客データ蓄積による改善

⇒割安感を出す、利便性向上、
ちよいり需要創出

15

【抜本的な路線再編のコンセプト 6/6】
交通体系の抜本的な再編によるメリット

①地域全体の交通運営が効率的になる

- ・中心部の公共交通分担率が上がり、乗合、個別輸送ともに収益率が上がる
- ・周辺部は、乗車率の低い乗合交通からサービス革新により効率化したオンデマンド交通に切り替わるので運営が効率化する

②公共交通の利便性が向上する

- ・中心部では乗合交通の密度が上がるとともに、オンデマンド交通のサービス革新が起これにより、自家用車が無くても生活できるレベルに利便性が向上する
- ・周辺部では、頻度の少ない乗合交通からドアツードア移動が可能なオンデマンド交通に切り替わるので利便性が向上する

16

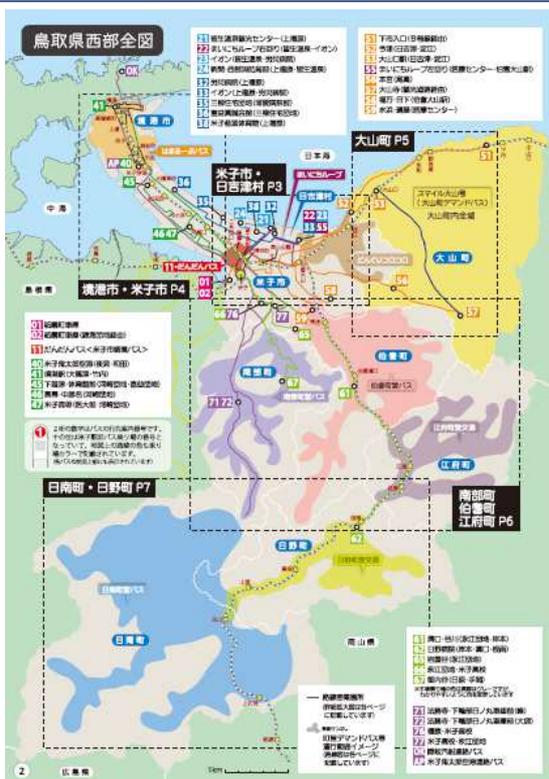
5-1 データに基づく地域交通体系の抜本的見直しと利便性の向上

- (1) データに基づく抜本的な圏域全体のバス路線再編及び接続改善
- (2) 利用しやすい運賃制度・支払方法の導入
- (3) MaaSによる地域公共交通のサービス向上

①データに基づく地域交通体系の抜本的見直しと利便性の向上 (I) データに基づく抜本的な圏域全体のバス路線再編及び接続改善 1 / 3

・定期的・定量的に把握された公共交通利用データ（※1）に基づき、圏域全体のバス路線再編を検討・実施。
 ・実施にあたっては、「地域公共交通利便増進実施計画」（※2）を別途、作成。

(現状)
 ※主な路線



＜鳥取県西部公共交通ご利用ガイド＞

※1 定期的・定量的に把握された公共交通利用データ
 ①乗降センサーにより取得
 ②キャッシュ決済手段により取得
 などの方法によって把握できるが、現状、①は未導入であり、②は米子市の「わいわいバス」があるが、ODデータ（出発地と到着地の組み合わせの利用数を表すデータ）等の十分なデータが把握できていない状況。

※2 地域公共交通利便増進実施計画
 地域公共交通計画に基づき地域公共交通ネットワークの再編成やダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業を実施するための計画。

①データに基づく地域交通体系の抜本的見直しと利便性の向上

(I) データに基づく抜本的な圏域全体のバス路線再編及び接続改善 2 / 3

- ・定期的・定量的に把握された公共交通利用データに基づき、圏域全体の路線バス再編を検討・実施。
- ・バス路線の再編にあたっては、乗合交通と個別輸送をうまく組み合わせることで移動の円滑化を図り、効率性と利便性の向上を両立させる。

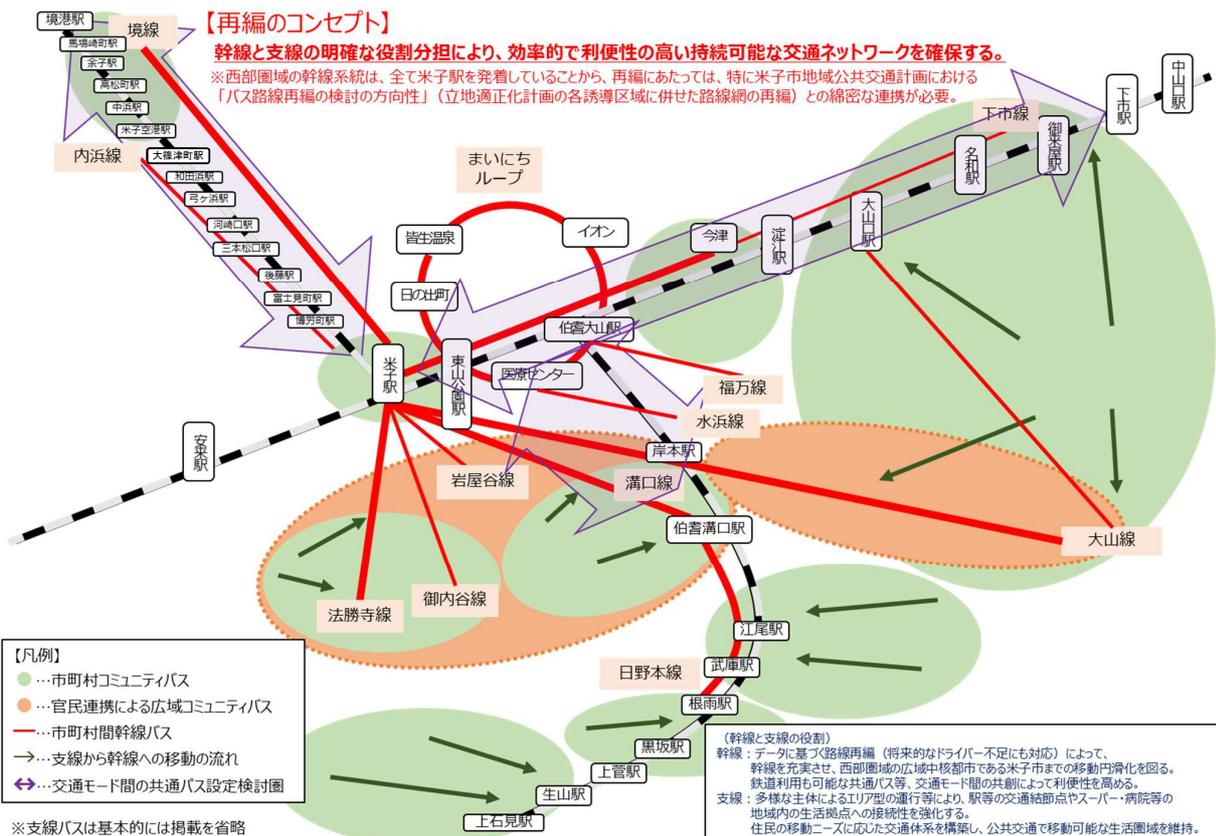
- ・通勤・通学等需要のあるバス路線へは、利便性の高いダイヤ・経路を設定をした上で維持し、日常利用の底上げを図る。
※朝は、タクシーの供給不足の課題もあるため、相乗りできる仕組みの導入等を検討し、ドアツードアの需要に応える。
 - ・鉄道と並行するバス路線は鉄道と役割分担（等間隔運行等）しながら、観光・ビジネス・生活シーンの利用者数の底上げを図る。
 - ・バス路線は広域幹線及び市街地幹線に集中させ、周辺部のバス路線・区間は、利用の多い路線・区間の増便または需要の見込まれる新規路線の設定等に切り替える。
- 再編により減便等を行う路線沿線の地域では、移動困難者を生じさせないよう、地域の実情に応じて、オンデマンド交通や定時定路線のコミュニティバス等を設定し、域内移動の利便性を高めた移動手段を確保する。
- ※オンデマンド交通はサービス革新し、生産性を高めることで行政負担が極力減る仕組みの構築を目指す。

事業	広域幹線の運行見直し・再編	事例	移動需要に応じた柔軟な交通体系再編【江府町・日野町】						
	<p>・広域幹線については、公共交通の利用データや人流データ等の各種データを取得し、客観的評価と照らし合わせ、実態にあった路線再編を実施していく。</p> <p>・米子市では、公民館ごとに沿線地域を運行する路線バスの運行費用や利用者数等の実態について説明することで、路線バスについて住民自らが考え、見直してもらいかけづくりを行っており、そのような双方向のコミュニケーションの場を設けることも有効。</p> <p>・運行見直し基準を作成し、これに基づいて再編を行う事例（鳥取市）もある。</p>  <p><米子市作成路線バスの運行概要></p>	<p>町営タクシー【江府町・日野町】</p> <p>従来町全域で全時間帯運行してきた定時定路線町営バスについて、主に朝夕の通学時間帯の運行とし、昼間の時間帯に町全域を区域運行する町営タクシー（市町村連営有償運送によるドアツードアのデマンド型乗合タクシー）を導入する交通体系の再編を実施（R3.4～）。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>朝</th> <th>昼</th> <th>夕</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>定時定路線バス (主に通学対応)</td> <td>町営タクシー化 (町全域、ドアツードア型)</td> <td>定時定路線バス (主に通学対応)</td> </tr> </tbody> </table>  <p><江府町営タクシー></p>	朝	昼	夕	定時定路線バス (主に通学対応)	町営タクシー化 (町全域、ドアツードア型)	定時定路線バス (主に通学対応)	<p>19</p>
朝	昼	夕							
定時定路線バス (主に通学対応)	町営タクシー化 (町全域、ドアツードア型)	定時定路線バス (主に通学対応)							

①データに基づく地域交通体系の抜本的見直しと利便性の向上

(I) データに基づく抜本的な圏域全体のバス路線再編及び接続改善 3 / 3

(路線再編のイメージ図) ※関係者と協議中の案。また、データに基づき実施するため、データ分析の結果、対象路線・区間は変更となる可能性がある。



①データに基づく地域交通体系の抜本的見直しと利便性の向上 (Ⅱ) 利用しやすい運賃制度・支払方法の導入 1/2

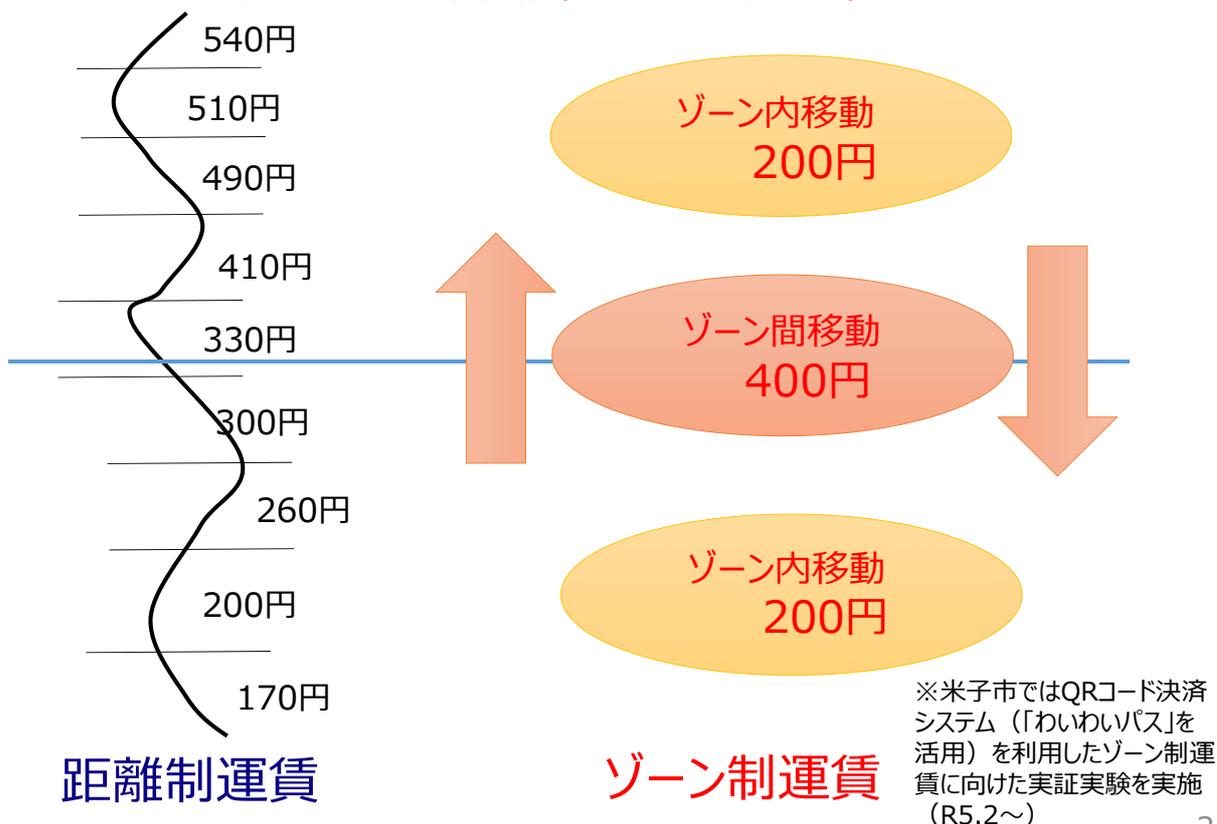
- ・キャッシュレス化が遅れている路線バスについて、キャッシュレス化を推進。
- ・併せて、ゾーン制運賃の採用など、**利用者の利便性を向上する運賃制度の導入を検討。**

方式	交通系ICカード		クレジットカード タッチ決済	QRコード	流通系IC カード	交通系 デジタルチケット
	10 (テン) カード	地域独自カード (ハウスカード)				
イメージ 画像						
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・処理スピードが非常に早い ・全国共通で使用可能 ・国内での使用のみ ・山陰本線（伯耆大山～米子）、境線、伯備線（根雨・生山）に導入 ・R3年度、島根県松江地域で導入(ICOCA) ・R5年度、鳥取市の「くる梨」に導入(ICOCA) 	<ul style="list-style-type: none"> ・処理スピードが非常に早い ・10カードとの共通利用可。(逆送りカードの10カード処理機での利用不可。(「片利用」)) ・地域独自でプログラム可能(例：バス利用者への商店街買い物割引特典等) ・国内でのみ使用 	<ul style="list-style-type: none"> ・処理スピードが早い ・外国(欧米)では進んでいる。 ・国内でも鉄道や高速バスで導入が少しずつ進んでいる。 ・交通系ICカードのようにタッチ決済が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ユーザースキャン方式(顧客のスマホで読む)の場合、導入費が無料。 ・距離制運賃対応は、ストアスキャン方式(バスに設置した読み取り機で利用者のスマホQRを読み取る)で対応可。 ・インバウンド客も使用可能(中国人など) 	<ul style="list-style-type: none"> ・処理スピードは早くない ・流通業界で使用可能 ・北海道の一部路線では距離制運賃に対応(ワオン) ・鳥取市がR4まで導入(くる梨) 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗車前に予めスマートフォンでデジタルチケットを購入し、降車時にチケット決済画面を運転手に掲示。 ・R5.3～米子市が「わいわいバス」※を社会実装 ※QRコードによる1日乗り放題の定額バス
導入費	数億円規模 例：3.13億円(国交省資料例示バス354台)		数億円規模	無料又は安価 (ストアスキャン方式は導入費が数億円規模)	比較的安価 (ソフトウェア開発費等必要)	ソフトウェア開発費等必要
課題	・多額の導入経費及び機器更新費用(8年～10年)を誰がどのように負担していくのか関係者との調整が必要。		カードを手軽に保有できない。	・処理スピードが比較的遅い ・ユーザースキャン方式はODデータが取れない ・スマホの電源が切れていると使えない	・交通分野では、普及していない。	スマートフォンの操作が必要であり、高齢者の操作が課題。

21

①データに基づく地域交通体系の抜本的見直しと利便性の向上 (Ⅱ) 利用しやすい運賃制度・支払方法の導入 2/2

(利用しやすい運賃制度のイメージ図(例) ※ゾーン制運賃)



22

①データに基づく地域交通体系の抜本的見直しと利便性の向上 (Ⅲ) MaaSによる地域公共交通のサービス向上 1/4

【MaaS活用による地域住民・観光客の利便性向上】

- 令和3年度から米子地域MaaS協議会（事務局：米子市）において、MaaSアプリ「RYDE PASS（ライドパス）」を活用した電子チケットによるMaaSの実証実験中。
- ⇒将来的な実装や鉄道等の他の交通モードとの連携を検討するとともに、アプリを通じた乗降データ取得により利用状況を可視化し、効果的・効率的な公共交通網の在り方検討に反映する。

事業 地域住民の日常生活向けのMaaS

米子市「わいわいバス」(Y-MaaS)



- 米子市内や西部圏域のバスが乗り放題となる共通バスの実証実験（R3年度～）
- R5.3から社会実装
- 米子市内が600円、西部広域が1000円で1日乗り放題

事例 観光客向けのMaaS

大山山麓MaaS



- R4年度に米子駅⇄大山寺の直通バス及び定額乗り放題タクシー等を運行するとともに、レンタサイクルやグリーンローモビリティなどの大山寺周辺で利用できるモビリティにより、観光客の移動の選択肢を広げる実証実験を実施

事例 JR・若鉄・日交若桜線共通バス【鳥取県東部】



- R4年度に、MaaSアプリを活用したJR因美線・若桜鉄道・日本交通若桜線と連携した共通チケットの実証実験を実施

JR西日本のMaaSアプリ

- WESTER
- JRのみならず、他の鉄道や路線バス等の時刻検索が可能な日常型アプリ（左）
- tabiwa
- JR・路線バス・船舶・観光施設の入館券など、観光情報に付帯したデジタル周遊チケットを利用できる観光型MaaSアプリ（右）



①データに基づく地域交通体系の抜本的見直しと利便性の向上 (Ⅲ) MaaSによる地域公共交通のサービス向上 2/4

【AI技術等を活用したオンデマンド交通の利便性・効率性向上】

オンデマンド交通（タクシー含む）において、**相乗りを成立させやすいAIオンデマンドシステム**や**エリア内定額乗り放題サービス**、**配車アプリ**等を活用することにより、**利便性及び効率性の双方の向上を実現**し、ひいては**オンデマンド交通の収支率の向上**を目指す。

事例 オンデマンドシステム【南部町】

- 町の北部地域で実施（R4年10月～）
- AIオンデマンドシステム（MONET Technologiesの開発システムを利用）を導入した配車アプリを活用。
- ※電話予約も可能。



配車アプリ画面



南部町営バス(タクシー型運行)

事例 AIオンデマンドシステム・サブスクリプションの事例【鳥取市・島根県大田市】

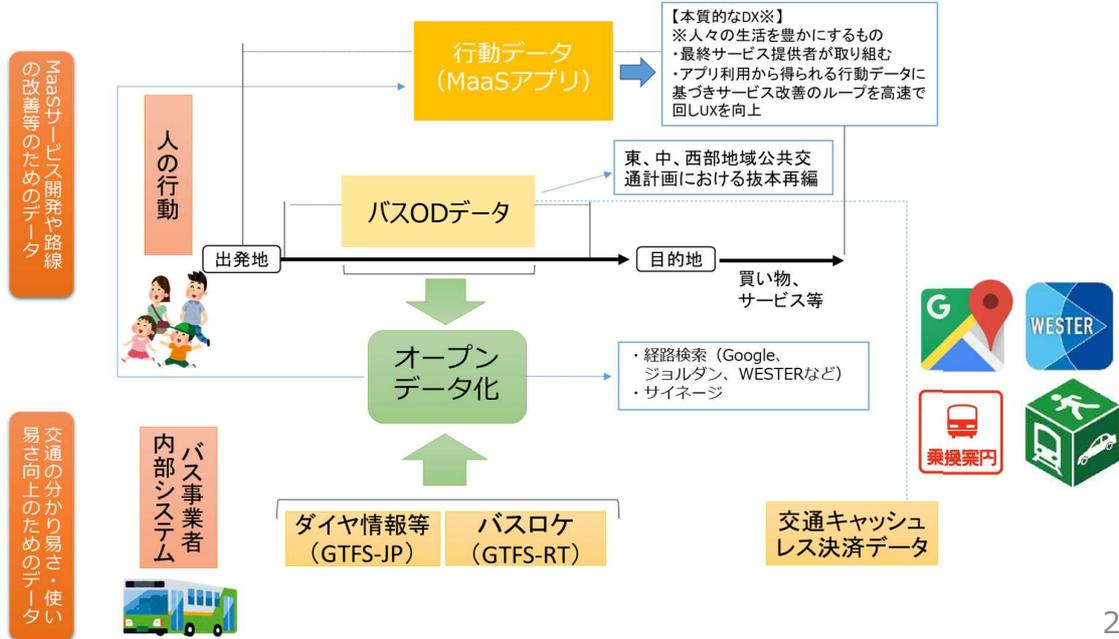
※島根県大田市温泉津町で導入。鳥取市気高・鹿野地区でR4.10～実証

相乗り特化のAIオンデマンドシステム	サブスクリプション（定額制）※大田市の事例
<p>少ない車両数でドアツードア型を実現しながら可能な限り多くの人数を輸送するため、相乗りが発生し易いシステムを開発</p> <p>複数の移動を束ねる</p> <p>配車希望時間</p> <p>9:00 → 9:30</p> <p>10:00 →</p> <p>AIで調整後の配車時間</p> <p>鉄道乗継は到着時間厳守、買物等は遅れを許容</p> <p>JR乗継 10:30着</p> <p>買物</p> <p>配車希望時間が同時の場合</p> <p>10:00 → 11:00</p> <p>優先</p> <p>予約の重なりをずらす</p>	<ul style="list-style-type: none"> 月額3,300円で乗り放題 車両：1台 ドアツードア型 会員数：25名（R2時点） 登録者は銀行引落しにより支払い <p>月額定額制のタクシー</p> <p>(効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○外出回数が増加 ・会員のうち外出回数が増えた方が全体の59% ・1人1ヶ月あたり平均4.2日増加 ・行先は生活に最低限必要な通院、買物以外の温泉などのレジャー目的の移動が増えているため、高齢者のお出かけ促進や健康増進など新たな効果が出てきている。

①データに基づく地域交通体系の抜本的見直しと利便性の向上 (Ⅲ) MaaSによる地域公共交通のサービス向上 3 / 4

【交通データの標準化・オープン化及び利活用による移動サービス改善】

- ・バス情報の標準化（GTFS※）・オープンデータ化を行い多くの検索サイトへ対応するなどしてきた。今後はさらにバスロケーションシステムによるリアルタイムデータのオープン化を図り、MaaSへの円滑なデータ提供を目指す。 ※General Transit Feed Specificationの略。バス情報標準フォーマットのこと
- ・MaaSによるデジタル化のメリットを活かすためODデータ等の行動データを元に、MaaSのサービス改善につなげ、交通のDX（デジタルトランスフォーメーション）を推進する。



①データに基づく地域交通体系の抜本的見直しと利便性の向上 (Ⅲ) MaaSによる地域公共交通のサービス向上 4 / 4

【わかりやすい案内表示への改良】

- ・バス情報の静的データのオープン化はR4.9に実施している。また、リアルタイムデータのオープン化をR5年度に実施予定。
⇒検索システムでの対応を進めるとともに、MaaSに向けたデータ整備やサイネージ等での情報発信を進め、一層の利便性向上を図る。

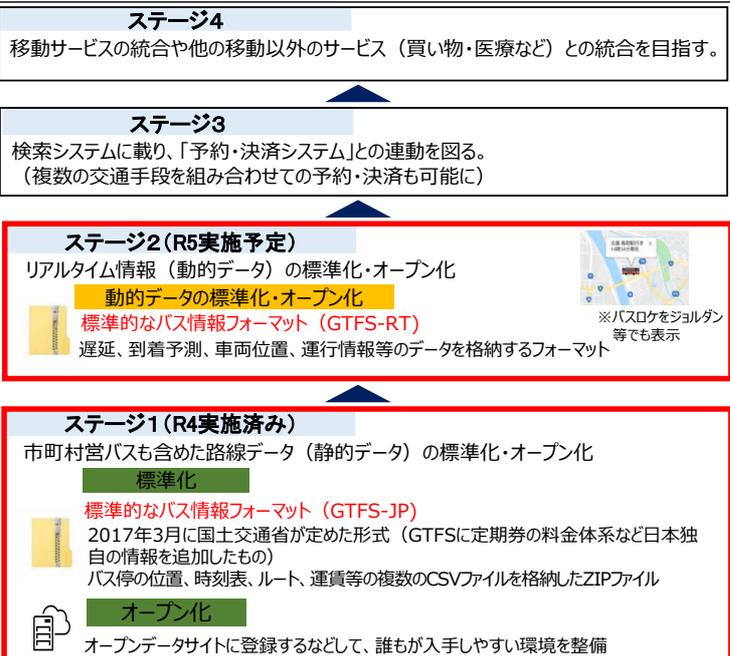
現 状			
＜県内の乗換案内掲載状況＞			
乗換案内	一般乗換	市町村営	利用者数 (月当たりの)
バスネット（～R5.9）	○	ほぼ掲載	平均8万5千回
GoogleMaps	○	×	約4,717万人
ナビタイム	○	多く掲載	約5,100万人
ジョルダン	○	一部掲載	約1,200万人
Yahoo!乗換案内 (駅ずいあと使用)	○	一部掲載	約1,800万人
駅探	×	×	約1,200万人
WESTER	○	一部掲載	不明(R2.9～)

注：GoogleMaps, ナビタイムは全サービスの数字。バスネットはセッション数（訪問回数）でそのほかは利用又は訪問人数。各社、集計月は不一致。

＜YAHOO! 路線情報の場合＞

エリア	バス事業者	2023年9月1日更新
鳥取	日本交通	
鳥取	日ノ丸自動車	
鳥取	一畑バス	
鳥取	奥出雲交通	コミュニティバスのほとんどが掲載されていない
鳥取	兵庫真新温泉町コミュニティバス	
鳥取	米子市コミュニティバス	
鳥取	鳥居安楽市コミュニティバス	

データの標準化



※鳥取県はR4年度にステージ1を達成。R5年度にステージ2に着手予定。
➡本計画期間中に、ステージ3以上の達成を目指す。

第5章 目標達成のために実施する事業

5-2 持続可能な公共交通サービスの供給体制の構築

- (1) 輸送資源の総動員
- (2) 持続性のある移動サービス供給体制の構築
- (3) 公共交通事業者の経営改革・生産性向上及びドライバー確保

②持続可能な公共交通サービス供給体制構築 (I) 輸送資源の総動員

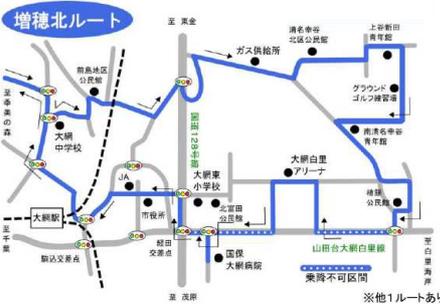
・既存の旅客輸送資源の有効活用策を検討・実施するとともに、**特に利用者減が著しい中山間地域等においては**、スクールバスや福祉輸送、軽貨物自動車等、あるいは住民ドライバーなど**“地域の輸送資源”を総動員**し、必要な支援体制も構築しながら、生活交通の維持確保を図る。

事例 輸送資源の総動員（病院送迎バスの活用）【千葉県大網白里市】

- ・千葉県大網白里市内の「季美の森整形外科」の送迎用ワゴンバスを利用して、高齢者の外出支援を行っている。
- ・市は保険料のみ負担し、その他運行費用については病院が負担

【運行概要】

利用対象者：大網白里市内の65歳以上
 運行日：月～土
 乗降方法：どこでも乗車可能
 （一部区間除く）
 運賃：無料



事例 輸送資源の総動員（物流業の異業種参入）【鳥取市・琴浦町】

- ・鳥取市の気高循環バスや琴浦町営バスでは、運行受託していたバス事業者が運転手不足を理由に撤退。
- ・地元運送業者(株)翼運輸（鳥取市鹿野町）や田中商店（琴浦町）が路線バス事業に異業種参入して運送サービスを継続。

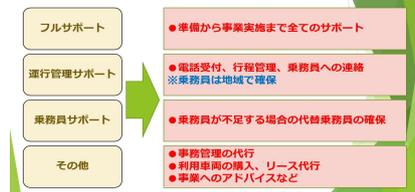


協定締結式（令和元年9月30日）
 左から長戸専務取締役、深澤市長

事業 住民ドライバーへの支援体制構築

- ・地域が主体的に実施する自家用有償運送の運行管理等を担うサポート組織等の活動支援により、持続的な運行を確保。

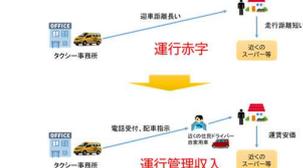
共助交通サポートの概要



サポート組織の概要

＜出典：鳥取県地域観光推進研究所作成資料＞

- ・タクシー事業者が自家用有償運送の運行管理等を担うことにより、住民ドライバーの負担軽減及びタクシー事業者の収入増につながる仕組みを検討。（事業者協力型自家用有償旅客運送制度を活用）



タクシー事業者による共助交通運行支援のイメージ図 28

②持続可能な公共交通サービス供給体制構築 (Ⅱ) 持続性のある移動サービス供給体制の構築

・特に中山間地において持続可能な交通サービス供給体制を構築するには、減少傾向にある**旅客輸送**だけでは輸送量が少なく**非効率**であるため、**貨客混載の実施**や、**交通以外の業務も複合的に**行う**地域商社化**を図っていくことが必要。

事業	地域商社化の検討（吉田ふるさとむら）【島根県雲南市】	事例	貨客混載【大山町】							
	<p>・県内においても、近年多くの共助交通が始まっているが、住民ドライバーの高齢化等の課題があり、持続可能な組織にするためには、収益事業を行うなど事業の多角化が必要。</p> <p>・また、市町が地域交通を担う場合においても、中山間地域における交通運営に要する多額の経費が自治体財政を圧迫しているため、交通単独で運営するのではなく、相乗効果のある自治体業務（移住定住サポート、観光事業、空き家管理、配食サービス、地域見守り）などを複合的に実施し効率化を図っていく地域商社化の観点が必要。</p> <p>＜地域商社の基礎的な定義と発展的定義＞</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>定義</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>基礎的な定義</td> <td>「地域で、地域産品の卸・小売を営む地域発の主体・プロジェクト」 道の駅や通販サイトなど。</td> </tr> <tr> <td>発展的な定義</td> <td>「地域と地域産品のマーケティング・ブランディングを担う地域発の主体・プロジェクト」 単に商品を並べるだけでは付加価値が小さいので、地域全体でのマーケティング・ブランディング戦略が重要。</td> </tr> <tr> <td>より発展的な定義</td> <td>「地域で、公共性を強く意識し、地域課題に対し、ビジネスベースで解決を図るソリューションコア」 ・もはや卸・小売にだけにとらわれなく地域課題の中でビジネスとして解決できるものは果敢に挑戦していくという事業体。 ・必ずしも利潤追求のみで行われているものではなく地域商社のステークホルダーである地域住民や行政とのコンセンサスの下、地域全体が活性化していく取組への挑戦を行っていく。 →利潤追求だけでは実施されない「地域交通」もこの再発展的な定義の地域商社において、実施される事業として位置づけられます。</td> </tr> </tbody> </table> <p>＜先進事例：吉田ふるさと村（島根県雲南市）＞</p> <ol style="list-style-type: none"> 概要 <ul style="list-style-type: none"> ・従業員数77名。若い人も多数雇用。 ・食品加工の原料生産部、農産加工部、水道工事と水道施設管理を行う水道部、雲南市民バスと、デマンドバスの吉田地域バスを運行するバス事業部、着地型観光と国民宿舎の指定管理を行う観光事業部で構成されている。 特徴 <ul style="list-style-type: none"> ・吉田村の最大の特徴は、行政との協働の下、地域住民が出資し、住民目線で経営が行われていること。 ・利益が出る事業だけでなく、地域全体の公益に資するものであれば、できる限り利潤を追求しながら実施。効率性と公益性の両方を追求。 <p>雲南市民バスの運行受託（平日8往復、休日4往復）</p> <p>大ヒット商品たまごかけごはん専用醤油「おたまはん」</p>	種類	定義	基礎的な定義	「地域で、地域産品の卸・小売を営む地域発の主体・プロジェクト」 道の駅や通販サイトなど。	発展的な定義	「地域と地域産品のマーケティング・ブランディングを担う地域発の主体・プロジェクト」 単に商品を並べるだけでは付加価値が小さいので、地域全体でのマーケティング・ブランディング戦略が重要。	より発展的な定義	「地域で、公共性を強く意識し、地域課題に対し、ビジネスベースで解決を図るソリューションコア」 ・もはや卸・小売にだけにとらわれなく地域課題の中でビジネスとして解決できるものは果敢に挑戦していくという事業体。 ・必ずしも利潤追求のみで行われているものではなく地域商社のステークホルダーである地域住民や行政とのコンセンサスの下、地域全体が活性化していく取組への挑戦を行っていく。 →利潤追求だけでは実施されない「地域交通」もこの再発展的な定義の地域商社において、実施される事業として位置づけられます。	<p>・既存の自家用有償運送実施主体が、貨客混載等、旅客運送と併せて実施可能なサービスを提供することによる収益源確保。</p> <p>＜先進事例：大山町＞</p> <p>・大山町は、貨物事業者と連携し、大山町営デマンドバス（市町村有償旅客運送、「スマイル大山号」）を活用した貨客混載の実証運行をR2.11から県内で初めて開始し、R3.4から本格運行を行っている。</p> <p>・市町村有償運送で自宅まで配送する貨客混載は全国初。</p> <p>【配送実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・R3年度：22,419個／295日 ・R4年度：22,959個／295日 <p>スマイル大山号での貨客混載</p>
種類	定義									
基礎的な定義	「地域で、地域産品の卸・小売を営む地域発の主体・プロジェクト」 道の駅や通販サイトなど。									
発展的な定義	「地域と地域産品のマーケティング・ブランディングを担う地域発の主体・プロジェクト」 単に商品を並べるだけでは付加価値が小さいので、地域全体でのマーケティング・ブランディング戦略が重要。									
より発展的な定義	「地域で、公共性を強く意識し、地域課題に対し、ビジネスベースで解決を図るソリューションコア」 ・もはや卸・小売にだけにとらわれなく地域課題の中でビジネスとして解決できるものは果敢に挑戦していくという事業体。 ・必ずしも利潤追求のみで行われているものではなく地域商社のステークホルダーである地域住民や行政とのコンセンサスの下、地域全体が活性化していく取組への挑戦を行っていく。 →利潤追求だけでは実施されない「地域交通」もこの再発展的な定義の地域商社において、実施される事業として位置づけられます。									
	<p>＜出典：『地域商社の基本と仕組みがよ〜く分かる本』から一部引用、加工＞</p>		29							

②持続可能な公共交通サービス供給体制構築 (Ⅲ) 公共交通事業者の経営改革・生産性向上及びドライバー確保

・公共交通事業者対象のセミナー・勉強会等を通じ、経営環境が厳しい**公共交通事業者の経営改革・生産性向上の支援、採用力強化による担い手確保**を目指す。

事業	セミナー・勉強会	事業	鳥取県MaaS工コシステム共創コンソーシアム（ToMEC）創設
	<p>・中小零細企業の多い県内タクシー事業者の生産性向上等による経営力強化・生産性向上を目的としたセミナー「若手経営塾」を実施。（R3年度～。鳥取商工会議所主催）</p> <p>※西部の事業者も参加</p> <p> ※R4年度はタクシー事業者以外も参加できるオープンセミナーも実施</p> <p> 「若手経営塾」の様子</p> <p>・運転体験付きの就職相談会「オープンカンパニー」、運送業の魅力の小中学生に伝える「学校キャラバン隊」を実施。（R1年度～。鳥取商工会議所主催）</p>	<p>・交通、飲食小売、金融、観光、医療福祉等、多様な事業者で構成する官民連携型MaaS推進組織「ToMEC」において、地域交通（鉄道、バス、タクシー等）とサービスの事業間連携により、新たなサービスや利便性の高いサービスを検討する。</p> <p>・これらの活動により、交通事業者の経営力強化・生産性向上につなげる。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>MaaS基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ QRコード等によるキャッシュレス決済の実証実験 ➢ バス情報の国際標準化（GTFS） ➢ 交通運営のデジタルシフト研修 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>MaaS開発実証実験</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ JR・若鉄・日交若桜線共通バス ➢ 定額制共通バス（Y-MaaS）に協賛店等と連携したクーポン機能付加 ➢ タクシーのサービス革新（AI相乗り、サブスクリプション） </div> </div> <p style="text-align: center;">R4年度実施計画</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>金融</p> <p>不動産</p> <p>観光</p> <p>福祉</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>IT産業</p> <p>大学</p> <p>医療</p> <p>スポーツ</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>交通</p> <p>物流</p> <p>カーシェア</p> <p>飲食</p> <p>小売</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>エンターテインメント</p> <p>都市行政</p> <p>シェアサイクル</p> </div> </div> <p style="text-align: center;"> 鳥取県MaaSコンソーシアム 事務局：県地域交通政策課 ＜事業内容＞ ・MaaSに関する最新情報の収集・共有 ・MaaSに関するセミナー開催 ・MaaS実証実験の企画、調整等 ・交通情報のデジタル化の推進（GTFS等）等 ※R4.5 立ち上げ </p>	
	<p>事業 ドライバー確保に係る取組</p> <p>・近年加速するバスドライバー不足に対応するため、バス事業者等と連携し、ドライバーの求人活動を実施。</p> <p>■バスドライバー-navi（どらなび）、どらなびEXPO</p> <p>・求人活動の一環として、バス運転手専門の求人サイト「どらなび」に鳥取県求人特集のページを開設し、県内外からバスドライバーを募集。</p> <p>・バス運転手専門の就職イベント「どらなびEXPO」に、バス協会・バス事業者・ふるさと鳥取定住機構と連携して鳥取県ブースを出展し、全国からバスドライバーの求人活動を実施予定。（令和5年度は関西会場、東京会場のイベントに出展予定。）</p> <p></p> <p>（どらなびEXPO2023秋チラシ）</p>		<p>＜ToMECの組織及びR4年度実施事業＞ ※県西部地域以外での実施事業も含む</p>

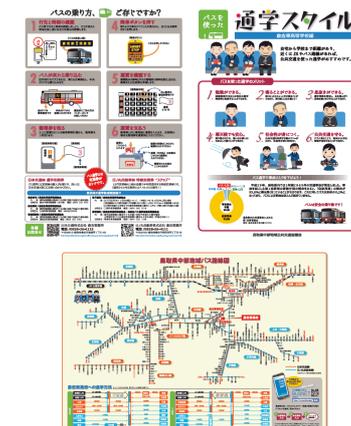
第5章 目標達成のために実施する事業

5-3 まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立

- (1) 公共交通の魅力・メリットの訴求
- (2) 鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用
- (3) 公共交通の観光利用促進
- (4) 快適な待合環境の確保
- (5) 公共交通のユニバーサルデザイン化
- (6) まちづくりとの連動

③まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立 (I) 公共交通の魅力・メリットの訴求 1/2

- ・公共交通の沿線企業や学校等と連携し通勤・通学利用者数の底上げを図る。
- ・運転免許返納した高齢者でも公共交通で便利にお出かけできる仕組みを構築し、高齢者の利用を促進 ⇒ 医療費削減・健康寿命延伸にも寄与

事業 通勤（出張含む）利用者の底上げ	事業 通学利用者の底上げ	事業 高齢者利用促進
<p>・公共交通利用促進県民運動の展開（利用促進を宣言する企業・団体の取組を支援（R4年度～）） ※宣言企業・団体へ奨励金を交付</p>  <p><公共交通乗ってecoh! 県民運動チラシ></p> <p>・鳥取県庁「バス・鉄道乗ってまもり隊」の登録・活動の推進（R2年度～） →県職員が事前に参加を宣言し、職場全体で職員の公共交通利用を後押しする。（R4年度延べ参加数：613名）</p>  <p><「乗ってまもり隊」活動登録DB></p>	<p>・高校生の公共交通での通学費のうち、7千円を超える部分を県・市町村で協調し助成（R2年度～）</p> <p><参考：鳥取県中部地域の事例></p> <p>・高校生向けに自家用車送迎から公共交通を利用した通学への切り替えを促進するための時刻表「通学スタイル」を高校別に作成・配布</p> 	<p>・運転免許自主返納者へのバス定期券の購入助成やバス回数券やタクシーチケットを交付(各市町)</p> <p><参考：他地域事例></p> <p>・愛知県田原市：毎年、鉄道・バス・タクシーで利用できる助成券等を交付。対象者が自らの利用ニーズに合わせて選択可能。</p>  <p><出典：国土省「高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめへの対応について」></p> <p>・北海道帯広地方：トヨタ自動車とバス事業者で連携し、団地住民対象に「70歳からのくらしの足体験会」を開催。免許あり・車ありの高齢者へ、路線バスやオンデマンド交通の乗り方や最新運転技術の体験等を実施。</p> <p>・高松市・京都市等：商店街で買物をした人に対して商業事業者がサービスとして無料乗車券を配布</p> <p>・岡山県奈義町：交通結節点や待合所のコミュニティスペース化</p>

③まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立 (Ⅰ) 公共交通の魅力・メリットの訴求 2 / 2

- ・沿線商業施設・飲食店等と連携した公共交通利用のメリット創出を促進。
- ・地域住民が公共交通に親しむイベント等を通じ、**公共交通の魅力や意義を継続的に発信**

事例

バス×商業

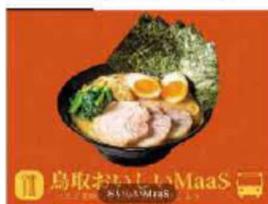
(わいわいバス広域1日券、鳥取おいしいMaaSアプリ) 【米子市・県東部】

「わいわいバス」



- ・米子市内や西部圏域のバスが1日定額乗り放題となる電子チケットの実証実験 (R3年度～) →R5.3～社会実装
- ・飲食店等の商業施設と連携し、割引や特典が受けられるサービス付き

「鳥取おいしいMaaS」アプリ R4.7.30 運用開始



- ・飲食店と連携し、特典付き1日乗車券がセットになった企画チケットをアプリ内で販売
- ・チケット：土日2日間乗り放題1,200円

(実施主体：鳥取バスフェスタ実行委員会)

事業

公共交通の魅力や意義の発信

「よなご公共交通ふれあいフェスタ」

- ・バス車両等の展示・乗り方教室など公共交通に親しむイベントを開催 (R4.11.20)



(実施主体：よなご公共交通ふれあいフェスタ実行委員会)

広報誌やSNSによる情報発信

- ・自治体の広報誌やSNS等の媒体を活用して、公共交通の価値や魅力を発信。



(広報よなご)



(交通トピ-Twitter) 33

③まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立 (Ⅱ) 鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用 (1 / 5)

- ・鉄道は、地域住民の日常的な移動手段として、地域の生活機能を守る重要な社会インフラであるとともに、特に、観光客等を含めた人流・物流の広域的な輸送手段である。
- ・持続可能な地域公共交通の実現と地域活性化を推進するため、鉄道事業者と沿線自治体あるいは隣県自治体が協働・連携し、他の交通モードとの役割分担や統合・連携に加え、まちづくりとの連携や域外からの流入促進等により**地域における鉄道の利活用を検討・実施**。
(県・市町村・JR西日本は、連携協定を締結し、相互の連携により持続可能な地域公共交通の実現及び地域の活性化を推進していくことについて合意 (R5.2.10))

事業

持続可能な地域公共交通の実現及び地域の活性化に関する連携協定

＜協定締結の背景・経緯＞

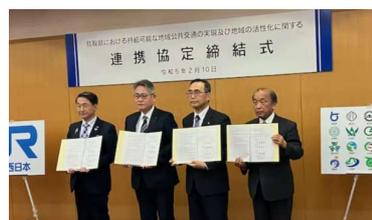
・地方の鉄道を取り巻く環境は、沿線人口の減少や新型コロナウイルス感染症の影響等による利用者の減少などにより厳しい状況。こうした中で、JR西日本、鳥取県、県内全19市町村が相互に連携して持続可能な地域公共交通を実現し、地域活性化を推進するため、県からJR西日本、県内市町村に呼びかけを行い、賛同を得て連携協定を締結する運びとなったもの。

＜協定の概要＞

・県、県内19市町村、JR西日本では、鉄道ネットワークを活用したまちづくりに取り組み、地域のニーズに合致した利便性の高い持続可能な地域公共交通の実現及び地域の活性化に寄与することを目的に連携協定を締結

■連携事項

- ① 観光列車等を通じた観光振興及び交流人口の拡大に関する事
- ② 駅を核としたまちづくりに関する事
- ③ 鉄道の日常利用に向けた利便性向上及び利用促進に関する事
- ④ MaaS推進やキャッシュレス化をはじめとするDXの取組に関する事
- ⑤ 鉄道と他の公共交通との共創及び他分野との共創の推進に関する事
- ⑥ その他、協議の上で実施する利便性の高い持続可能な地域公共交通の実現及び地域の活性化に関する事



(連携協定締結式)

③まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立 (Ⅱ) 鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用 (2 / 5)

事例 鉄道、バス等の共通バス化等による
利便性向上 (再掲) 【東部市】

- ・鳥取-若桜間は、鉄道14往復 (若桜鉄道接続便)、バス15往復。→共通バス化で合計29往復
- ・共通使用することで実質的な利便性向上が図られる。
- ・スマホで電子チケットを購入
- ・デジタル化によるメリットを活かすため、電子チケットによる購入しやすさだけでなく、利用データの活用により、サービス改善を図る手法についても研究を進める。

鳥取駅 鳥取駅前 市立病院 環境大学前 郡家駅前
JR因美線 (1日18往復) (特急除く)
日本交通若桜線 (1日15往復)
共通バス対象範囲
安井 丹比駅前 若桜駅前
若桜鉄道 (1日14往復)
若桜駅

※因美線 (智頭方面)、山陰本線など横展開を検討

事業 駅まで及び駅から先の交通の充実 (定額乗合
タクシー・パーク&ライド)

■駅までを運行範囲とする定額制乗合タクシー
居住地区等から駅までを運行範囲とした定額制乗り放題オンデマンド交通等を導入して駅までのアクセス充実を図ることにより鉄道の利用促進を図る。

中心駅
最寄駅
オンデマンド交通の運行範囲は最寄りの駅までとし、そこから先は鉄道を利用
住宅団地等
オンデマンド交通

■パーク&ライド
パーク&ライドが可能な駅等の周知や共通バス等との組み合わせによる効果的な実施方法の検討を行う。
<例> JR西日本グループのパーク&ライドサービス
・西部圏域では伯耆大山駅及び根雨駅がサービス対象
・駐車料金は、伯耆大山400円/日、300円/日
※詳しくは以下のリンクをご確認ください。
<https://park-ride.jp/>

駅に車を駐車! あとはJRでお出かけ!
パーク&ライド

<出典: JR西日本レンタカー&リース株式会社ウェブサイト> 35

③まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立 (Ⅱ) 鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用 (3 / 5)

- ・交通結節点となる駅及び主要なバス停留所を整備し、整備した駅周辺等への住宅地、商業施設等を誘導することで、鉄道を初めとした公共交通の利用促進を図る。
- ・西部圏域の玄関口となっているJR米子駅周辺を中心として、地域住民も観光客等の来訪客も誰もが「歩いて楽しい」を実感できる街を作り、「車中心」から「公共交通」と「歩行者中心」の空間への転換を図る。

事業 駅周辺への施設を集積を図るまちづくり

<駅周辺の住居地区計画の規制緩和>
・米子市では都市計画マスタープランにおける市街化調整区域であっても駅周辺は宅地開発できるよう規制緩和し、民間事業者において、河崎口駅周辺に宅地分譲地等が開発中。

河崎口駅 開発区域

<参考: 富山市「お団子と串」>
富山市では鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、文化などの都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを目指している。

富山市が目指すお団子と串の都市構造

串: 一定水準以上のサービスレベルの公共交通
お団子: 串で結ばれた徒歩圏

<実現するための3本柱>
1. 公共交通の活性化
2. 公共交通沿線地区への居住促進
3. 中心市街地の活性化

<出典: 富山市地域公共交通計画>

事業 交通結節点のまちづくりへの利活用

<米子駅周辺地域を中心としたまちの賑わいづくりに関する協定>
・県、米子市、JR西日本、米子商工会議所では、JR米子駅の「がいなロード (南北自由通路)」を活用し、駅周辺の賑わいづくりに連携して取り組むことや公共交通を活用したまちづくりを目指した協定を締結 (R5.2.17)。
→協定に基づき、駅南からのアクセス改善によって、交通結節点としての機能強化が図られた新駅が駅前周辺の価値向上に繋がるための取組みや駅を利用する人が集まるといった地の利を活かしたまちづくりを推進する。

米子駅周辺地域を中心としたまちの賑わいづくりに関する協定 調印式
高取県-西日本旅客鉄道株式会社、米子市-米子商工会議所

<米子駅周辺地域を中心としたまちの賑わいづくりに関する協定締結式>

駅北側整備イメージ

駅南側整備イメージ

<出典: 米子市ウェブサイト> 36

③まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立 (Ⅱ) 鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用 (4 / 5)

事例

隣接する近県自治体と連携した鉄道利用促進

隣接する兵庫県、岡山県、島根県の自治体や交通事業者と連携して、圏域を跨ぐ日常利用やイベント等による相互交流、観光列車等の運行を活用した域外からの流入促進など利用促進を図る。



観光列車あめつち



特急やくも

37

③まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立 (Ⅱ) 鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用 (5 / 5)

事例

鉄道利活用 (伯備線)

■根雨駅・黒坂駅100周年
令和4年に根雨駅・黒坂駅が開業100周年を迎えるにあたり、伯備線の利用促進等を目的とした実行委員会が発足。懐かしい昔の写真展示や寄せ書きボード等で駅舎内を装飾



(根雨駅舎内メッセージボード)

■伯備線“緑”線ウォーク
日野郡内の駅を結ぶ沿線を“緑線”と称し、往復にウォーキングや鉄道を使ったイベントの開催



(出典：JR伯備線(根雨駅・黒坂駅)開業100周年事業実行委員会)

■鳥鐵の旅
県内の鳥鐵駅印(駅の御朱印)を集めながら、鉄道旅を楽しむ企画。都道府県として、駅の御朱印を作成するのは全国初。



(伯備線鐵印帳「鳥鐵旅ノススメ」)

事例

鉄道利活用(境線)

・「ゲゲゲの鬼太郎」ラッピング車両を導入
・境線が通過する16全ての駅に妖怪名称を付け愛称化

例) 米子駅→ねずみ男駅
境港駅→鬼太郎駅

⇒鉄道車両・施設そのものを観光資源化し、利用者の増加を図る。



(ラッピングデザイン列車)



(妖怪の名前を冠した駅名)

事例

鉄道利活用

(智頭線定期利用モニター)

<東部の事例>

・参加者(モニター)には定期等購入経費が助成される
・参加者には事前・事後にアンケートを実施し、今後の利用可能性など調査

⇒参加者は今後の利用のキッカケとなり、利用者底上げにつながる。事業者は通勤等での利用にあたっての課題を整理できる。



【実施要領】
・智頭線は、上郡～智頭駅間を結ぶ重要な公共交通です。新たに通勤等で利用していただくことを通じて、智頭線及び沿線の魅力を磨いていただくべく、ご利用いただく際の課題等を把握することを目的としています。

【対象者】
・智頭線(智頭線)を通勤等で利用する方でモニタリング調査は参加いただける方
・実施年(2022年)9月1日～令和3年(2021年)12月31日(※所要に達した時点で終了)

【募集】
・募集地：岡山県、兵庫県の方からかつ、智頭線利用促進協議会を構成する沿線市(町)の住民又はその周辺市町村から通勤等で智頭線を利用する方(自費で乗車は可能ですが優待はありません)
・申込受付期間：智頭線沿線市(町)のホームページ、各駅、沿線市(町)の窓口、智頭線(美作市、美作郡、美作町)、兵庫県(姫路市、福生市、たつの市、上郡町、徳島市、美作市)
【申込要領】
・通勤定期(1ヶ月)(大半・専用車両)への乗車利用する方も可也
・定期金(乗車券)は必ずしも定期金の2倍を超えてはならない(1ヶ月分) (上限2,000円)
・智頭線の往復乗車券(1日)または乗車券までのバス定期(1週間3,000円)
・智頭線乗車券(1日)3,000円
【申請方法】
・下記、申込先に「郵送」「FAX」「メール」のいずれかの方法で申込書を送付
【申込先】
智頭線利用促進協議会 事務局 (鳥取県境港市) 鳥取県境港市 地域交通連絡協議会(事務局)
〒682-0270
鳥取県境港市南町1丁目220番地 智頭線利用促進協議会 事務局
☎0857-26-7100 FAX0857-26-8107 #kouzenken@pref.tottori.jp

(実施主体：智頭線利用促進協議会)

38

③まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立 (Ⅲ) 公共交通の観光利用促進

- 観光客を中心とした来訪者の公共交通利用を促進することで、地域公共交通の収益基盤の強化を図り、公共交通サービスの持続可能性を高めるとともに、観光産業の活性化に寄与する。

事業 観光二次交通への対応

- 西部圏域の観光移動の課題となっている鉄道駅からの観光二次交通の充実を図るため、駅を中心とした観光客も利用可能なオンデマンド交通型の地域公共交通（ウエルカム交通）の充実等を図る。
- 本県におけるインバウンドを含む個人旅行客の玄関口となっている米子鬼太郎空港における公共交通機関の接続強化及びダイヤ調整による空港⇄駅の拠点間移動の円滑化を図る。

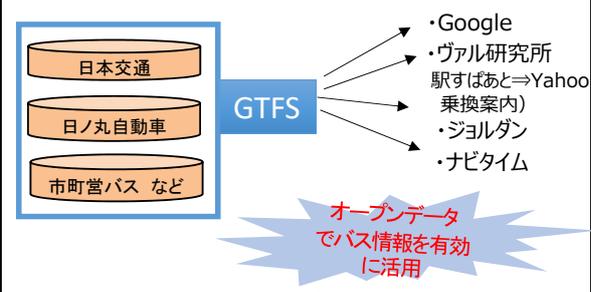
- 交通空白地有償運送を観光客が利用
 - ・伯耆町では、町営デマンドバスを利用して、観光客が植田正治写真美術館等の町内の観光施設まで乗車可能。
 - ・南部町では、町が運行する定時定路線バスをタクシー型に切り替え、AIオンデマンドシステムを導入し、観光客でもスマートフォンアプリを用いてとっとり花回廊等への町内の観光地への移動が可能。

道路運送法改正(R2.5成立、R2.11施行)により、地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も自家有償旅客運送の対象とすることが明確化。
⇒ 観光移動ニーズの取り込みにより、生活交通を含む地域交通の持続性が高まること、地域の観光資源が活用されることが期待される。



事業 キャッシュレス化及び乗換案内サイトへの対応(再掲)

- 観光客が公共交通を利用しやすいように、バスダイヤの国際標準化(GTFS化)を図り、乗換案内検索サイト(Google Maps、ジョルダン、ナビタイム等)で検索できるようにする。
- また、電子チケット、QRコード決済、ICカード等の導入を図り、スムーズな運賃支払いにより観光客が周遊しやすい環境を整備。



<電子チケット 米子市「わいわいパス」>

- ・米子市では、市内や西部圏域のバスが乗り放題となる共通バス「わいわいパス」を販売
(米子市内が600円、西部広域が1000円で1日乗り放題)

③まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立 (Ⅳ) 快適な待合環境の確保

- 超高齢化社会到来を見据え、交通結節点等の最寄りの商業施設・公的機関等と連携し、**バス等を快適に待つことのできる環境整備**を推進。
- 路線再編により複数の交通モードで乗継する利用者の増加が見込まれるため、乗継時間の短縮及び**交通結節点等におけるデジタルサイネージ等を活用した運行情報の提供**により安心して乗継できる環境整備を検討・実施。

事例 環境整備の事例(南部町キナルなんぶ)

- 図書館・会議室・多目的ルーム・コワーキングスペース・カフェなどの機能が詰まった複合施設で、快適にバスを待つことができる。



事例 デジタルサイネージ等を活用した運行情報の表示

- バスロケーションシステムによるバスの動的データを交通結節点等に設置したデジタルサイネージ(電子看板)に出力・表示し、利用者にバス現在地と遅延状況を提供する。



バス路線サイネージシステムイメージ
<出典：(株)エトランドウェブサイト>



③まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立 (V) 公共交通のユニバーサルデザイン化

・公共交通の利用を阻害する「バリア（障壁）」の改善を図り、**高齢者・障がい者等も含めた「誰にとっても」利用できる・利用しやすい環境（ユニバーサルデザイン）を実現する。**

※各市町村のバリアフリーマスタープラン等とも連携し実施

事業	駅・バス停等の環境づくり（ハード面）	事業	心のバリアフリー（ソフト面）	事例	案内表示の対応
	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や車いす利用者、ベビーカー利用者等でも利用しやすい駅・バス停などの環境づくりに対する支援を検討・実施。（スロープ設置、点字ブロック設置等） ・路線バス車両の低床バス化をさらに推進。  <p>低床バス車両（日ノ丸自動車）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者がユニバーサルデザインタクシー等、誰もが利用しやすいタクシー車両を導入する際の支援補助金を創設。（R4年度～）  <p>ユニバーサルデザインタクシー</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者・障がい者等が安心して日常生活や社会生活が出来るようになるためには、ハード面だけでなく、高齢者・障がい者等の困難を自らの問題として認識し、心のバリアを取り除き、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」が重要。 ・鳥取県ではH21年より「あいサポート運動」を展開しており、同運動の趣旨に基づき、交通事業者・利用者双方に「心のバリアフリー」の浸透を図る ・この取組の一環として、毎年、タクシードライバー等を対象にしたユニバーサルデザインドライバー実践研修を開催。 <p>あいサポート運動とは+</p> <p>誰もが様々な障がいの特性、障がいのある方が困っていること、障がいのある方への必要な配慮などを理解して、障がいのある方に対してちょっとした手助けや配慮などを実施することで、障がいのある方が暮らしやすい社会をみんなと一緒につくっていくことを目的とした運動で、平成21年11月に鳥取県で始まりました。 ～まず知ることから始めましょう、それが共に暮らすことへの第一歩になるのです～</p> <p><出典：あいサポート運動ウェブサイト></p>   <p><UDドライバー研修（R4）></p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の案内表示の視認性向上、音声案内の整備、多言語化を推進 <p><対応事例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・音声翻訳アプリ「TOTTRA」：県内タクシー60台に搭載。英・中・韓の3言語に対応 ・バスナンバリング：鳥取県西部地域を運行する路線バスにナンバリングを実施（R2.4～） →ナンバリングの色はカラーユニバーサルの配色を考慮し設定  <p>(上)TOTTRA（トットラ） <出典：県ハイヤータクシー協会ウェブサイト></p>  <p>(下)バスナンバリング（米子駅バスターミナル）</p>		

③まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立 (VI) まちづくりとの連動

・公共交通は基本的には移動目的の派生需要であるため、「**移動の目的づくり**」を行うため、メリット創出のほかに、**自治体の都市計画等と連携し、施策横断的な施策を検討**

事業	米子市立地適正化計画	事例	公共交通とまちづくりの連携【富山市】
	<p>基本理念：「歩いて暮らせる住んで楽しいまち よなご ～まちなかと郊外がつながるまち 新商都米子～」</p> <p>→これまでのまちづくりにより形作られたコンパクトな市街地、既存ストックを有効活用することにより、都市のリノベーションを図るとともに、公共交通ネットワークにより、まちなかと郊外を有機的に結び付ける。 ⇒安心して健やかに暮らせる「住んで楽しい」まち、「新商都米子」の形成を目指す。</p>  <p><出典：米子市立地適正化計画（R5.3策定）></p>	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少問題への危機感が今ほど強くなかった2007（H19）年に、コンパクトシティ戦略を打ち出し、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進 ・公共交通としてはLRTネットワークの形成により歩いて暮らせるまちを実現。まちづくりとしては、中心市街地へ賑わいを取り戻すため、元々市道であった場所に全天候型野外広場「まちなかグランドプラザ」を建設 ⇒転入人口の増加、県外からの転入増や地価上昇等につながった  <p>上：普段の様子 下：イベント時の様子</p>  <p><出典：全国まちなか広場研究会ウェブサイト></p>	

第6章 計画の達成状況の評価

6-1 計画の推進体制

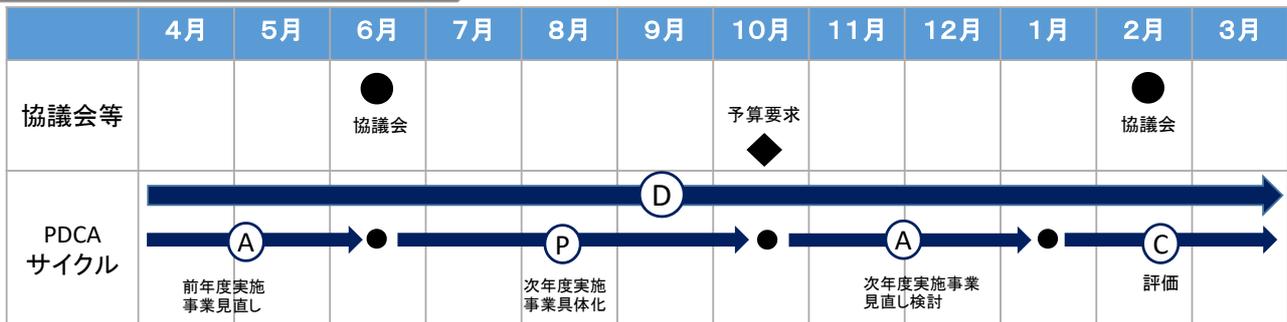
6-2 評価・検証

6-3 数値指標とモニタリング方法

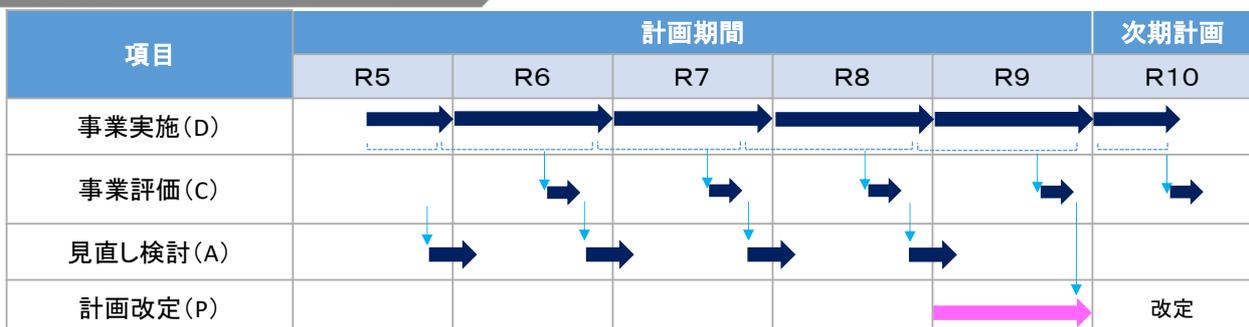
推進体制・評価検証

計画の推進及び進捗状況の管理は、鳥取県西部地域公共交通活性化協議会が行う。PDCAサイクルに基づき、年度ごとに進捗管理を把握し、計画が適切に行われるように関係機関との調整を行う。※PDCA…P(Plan 計画)、D(Do 実施)、C(Check 評価)、A(Action 検討)

◆各年度におけるPDCAサイクルのイメージ



◆計画期間におけるPDCAサイクルのイメージ



数値指標・評価方法

番号	数値指標	関連目標	現状値	目標値	評価方法
指標1	住民1人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数（年間）	目標①・③	バス 4.5回 鉄道 11.3回 タクシー 4.6回 合計 20.4回 (R4年度)	バス6.4回以上 鉄道 14.1回以上 タクシー6.5回以上 合計 26.7回以上 (R10年度)	各事業者提供の年間輸送人員を西部地区居住人口（各年度の1月1日時点における住民基本台帳人口）で除した数値により算出 ※鉄道（JR）は西部地区の各駅乗車人員を活用して算出
指標2	路線再編を実施した民間バス路線数	目標①	0	3以上	本計画で「広域幹線」に位置付けるバス路線で区間短縮・減便を実施した路線数を確認 ※単なる区間短縮・減便でなく、代替交通確保等による利便性確保を図ったものに限る
指標3	民間乗合（路線）バスへのキャッシュレス決済導入率	目標①	0% (R4年度末)	100% (R10年度)	路線バス事業者の提供データにより確認
指標4	民間乗合（路線）バスの収支率 ※高速バスを除く	目標②	39% (R4年度)	55%以上 (R10年度)	路線バス事業者の提供データにより確認
指標5	地域交通体系維持に係る公的資金投入額	目標②	830百万円 (R4年度)	830百万円以下 (R10年度)	国・県・各市町村の提供データにより確認

◆目標値の考え方

<公共交通の利用回数及び路線バスの収支率について>

新型コロナウイルスの影響が出る以前の時点である令和元年（2019年）度を基準として、コロナ前の数値以上に回復させることを目標とする。

<公的資金投入額について>

路線再編により公共交通維持確保に係る公的資金の増減を検証するべく、経常的な運行維持に係る経費を補助するものを対象とする（車両購入費や交通体系の再編に活用する補助金等は対象外）。

一方で、キャッシュレス化やバスロケーション等の投資的要素については評価の際に考慮する。