



鳥取県東部地域公共交通計画

[概要版]

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

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



平成 29 年3月

変更 令和5年9月

鳥取県・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町
(鳥取県東部地域公共交通活性化協議会)

1. 計画の策定にあたって

(1) 計画策定の背景

鳥取県東部地域においては、鉄道事業者3社、民間バス事業者2社のほか、市町が運行するコミュニティバスや乗合タクシー等の公共交通が運行されており、住民の広域的な移動や地域内の移動、観光客の周遊行動等を支える社会インフラとして重要な役割を果たしている。

これらの公共交通の利便性を高め、地域とともに維持・存続を図っていくことを目的として、平成20年10月には「若桜谷公共交通活性化総合連携計画」、平成21年3月には「若桜鉄道鉄道事業再構築実施計画」及び「鳥取市地域公共交通総合連携計画」が策定され、計画に基づく様々な事業が実施されてきた。

しかしながら、人口減少や少子高齢化の進展、自家用車に依存したライフスタイルの定着等により、公共交通の利用者数は減少傾向が続いている。

また、東部地域内では生活圏域が市町を越え、通勤・通学や通院、買い物、観光等の目的で公共交通を利用する様々なニーズがあるものの、利便性向上や利用促進に関する取組は市町単位で取り込まれるものが多く、市町をまたいだ広域的な移動については十分な調整や検討が行われてこなかった。

こうした状況を踏まえ、東部地域における広域的な移動や市町内の移動等の実態を把握するとともに、住民、交通事業者、行政及び関係機関の連携により持続可能な公共交通体系を構築することを目的として本計画を策定するものである。

なお、本計画の策定に伴い、現在進行中の「若桜谷公共交通活性化総合連携計画」に基づき若桜鉄道において取り組まれている鉄道事業再構築事業については、今後、本計画に即して新たに策定される予定の鉄道事業再構築実施計画に基づき、引き続き実施することとしている。

(2) 策定主体

鳥取県・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町

(3) 計画の区域

鳥取県東部地域（鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町）

鳥取県は、鳥取市を中心とした東部、倉吉市を中心とした中部、米子市を中心とした西部でそれぞれ特徴ある文化・生活圏を形成しており、地域ごとに、拠点となる都市を中心とした放射状の公共交通ネットワークが形成されている。

鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町及び八頭町の5市町により構成される東部地域においては、県庁所在地である鳥取市を中心に、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活圏が一体化していることから、これらの5市町を計画の区域として地域公共交通計画を策定するものである。

(4) 計画の期間

平成29年度から令和8年度までの10年間

(5) 国の施策との関係

公共交通を取り巻く社会環境の変化を踏まえ、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法」が平成25年12月に施行された。これを受けて平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行され、「地域公共交通網形成計画」を策定することができるようになった。

地域公共交通網形成計画は、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的として、地域全体の公共交通の在り方や住民・交通事業者・行政の役割を定めるものである。その際、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ、面的な再構築を行う場合には、交通事業者との合意の上で「地域公共交通再編実施計画」を策定することができるようになった。

また、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行され、地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」に、地域公共交通再編実施計画を「地域公共交通利便増進実施計画」と改め、地域公共交通計画作成が地方公共団体の努力義務として規定された。

本計画は、国の基本方針に基づき、地域戦略の一環として鳥取県東部地域における持続可能な公共交通ネットワークのあり方を示すマスタープランとして策定する。

2. 計画策定にあたり実施した調査等

計画策定にあたり、地域の概況や公共交通の現況を整理するとともに、次のアンケート調査やヒアリング調査を実施し、ニーズや移動実態等を把握した。

(1) 住民のニーズや意向を把握するためのアンケート調査

項目	住民アンケート調査	若桜鉄道に関するアンケート調査
調査時期	平成 28 年 7 月	平成 28 年 7 月
調査対象地域	鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町及び八頭町	若桜町及び八頭町
調査対象者	住民 6,800 人	住民 2,400 人（住民アンケート調査に同封）
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ○ 移動の実態 ○ 公共交通の利用状況 ○ バスサービスの満足度と公共交通サービスの改善策 ○ 公共交通に関する意識 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 利用促進・経営改善に向け必要だと思う取り組み ○ 若桜鉄道の存廃に関する意識 ○ 運行継続に向けた協力の意向 ○ 若桜鉄道に関するイメージ（個別項目に対してそう思うかどうか）
回収状況	有効回収数 2,133 通、回収率 31.4%	有効回収数 742 通、回収率 30.9%

(2) 公共交通の主な利用者層の移動実態やニーズを把握するためのアンケート調査

項目	高等学校アンケート調査	民生委員アンケート調査
調査時期	平成 28 年 7 月	平成 28 年 7 月～8 月
調査対象者	地域内の高等学校 13 校	地域内の民生委員 516 名
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ○ 通学の実態（登下校の交通手段、自家用車による送迎の状況） ○ 公共交通に対する問題点や課題（公共交通のサービス改善要望） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 日常生活における移動について ○ 公共交通や移動に関する意見・要望 ○ 普段利用する医療機関や商業施設について
回収状況	13 校 回収率 100.0%	有効回収数 369 通、回収率 71.5%

(3) 関係機関ヒアリング調査

① 調査時期

平成 28 年 9 月～10 月

② 調査対象

- 移動の目的となっている施設（鳥取赤十字病院、鳥取県立中央病院、鳥取市立病院、智頭病院、イオンモール鳥取北）
- 関係市町における観光、福祉及び教育の関係部局

	鳥取県	鳥取市	岩美町	若桜町	智頭町	八頭町
観光関係	観光戦略課	鳥取市観光協会	岩美町観光協会	若桜町観光協会	智頭町観光協会	八頭町観光協会
福祉関係		高齢社会課	岩美すこやかセンター	町民福祉課	福祉課	福祉事務所
教育関係		教育委員会	教育委員会	教育委員会	教育委員会	教育委員会

3. 公共交通の現状・問題点と課題の整理

(1) 調査結果に基づく公共交通の現状・問題点と課題

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

① 広域的な公共交通ネットワークの形成に関する事項に関する事項

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ○通勤・通学、通院、買い物等の移動の目的地は、市町の中心部や幹線道路の近くに概ね立地している。 ○通勤・通学需要としては4町から鳥取市へ向かう方向が大きいですが、通学については鉄道を利用した逆方向のまとまった需要がある。 ○鳥取市と4町を結ぶ路線については、バスとJRは一定の便数が確保されているが、若桜鉄道と智頭急行は便数が少なく、利便性も劣る。 ○路線バスや鉄道の運行本数の少なさは行政・住民の双方から問題点として挙げられているが、サービス改善のためにはハード整備を含めた抜本的な対策が必要である。 ○鳥取駅までの「運賃」と「所要時間」については、鳥取市の新市域や4町において負担が大きくなっている。 ○鳥取市と4町を結ぶバス路線については、運行本数に対し利用が少ない、他の交通機関と重複している等により、非効率な区間がある。 ○鳥取市では、市独自の計画に基づき、地域ごとにバス路線の再編が段階的に進められている。 	市町をまたいで運行する鉄道や路線バス（幹線）のサービス確保・改善
<ul style="list-style-type: none"> ○高齢化率の高い鳥取市の縁辺部や山間部では、公共交通の利用が不便な地域が存在している。 ○鉄道やバスを利用してもよいと思う最寄りバス停や駅までの距離は、年代が高くなるほど短くなる傾向にある。 ○路線バスやタクシーを通院目的で利用している人は、自由に使える車や運転免許を持たない人が多い。 ○鉄道やバスを利用しない理由として、サービスに関する項目については「乗りたい時間の運行がない」が最も多く、公共交通を利用して自由に移動できないことが問題となっている。 ○公共交通のほかに高齢者や障がい者を対象とした移動手段確保策や支援策が展開されており、一部ではサービスの重複がみられる。 ○現状の公共交通ではカバーできないニーズや担い手不足への対応のため、自動運転等の最新技術を活用した検討が進められている。 	地域特性に応じた移動手段の確保
<ul style="list-style-type: none"> ○交通拠点である駅周辺の活性化による回遊性向上やにぎわい創出が複数の市町に共通して主要な施策・事業に位置付けられている。 ○交通拠点である駅のほか、集約された公共施設や道の駅などの地域の拠点を中心とした人・モノのネットワークづくりが、地域に共通する主な取組として位置付けられている。 ○鳥取市は自転車の交通手段分担率が高く、中心市街地における自転車の活用が施策として挙げられている。 	生活の質の向上を支える交通まちづくりの推進

② 公共交通の利用環境改善と利用促進に関する事項

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ○主に駅が交通拠点としての役割を果たしている。 ○鉄道との乗り換え、バスとの乗り換えについては、特に4町において重点的に改善すべき事項と位置付けられる。 ○バス停の待合環境は、複数の市町に共通して重点的に改善すべき事項に位置付けられる。 	交通拠点の機能強化
<ul style="list-style-type: none"> ○上位・関連計画において、鉄道やバスの車両や交通拠点におけるバリアフリー化の推進が掲げられている。 ○路線バスのサービスについて、乗務員の接遇についての満足度は高いが、利用するきっかけや観光客が利用しやすい環境づくりのためにも接遇レベルの維持・向上が必要である。 	公共交通を利用して安全・安心に移動できる環境の実現

③ 自家用車からの転換等による公共交通の利用促進に関する事項

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ○人口減少や少子高齢化の進展等により鉄道やバスの利用者数が減少する一方で通勤・通学手段は自家用車が約 8 割を占める等、日常生活の移動手段は自家用車に大きく依存している。 ○公共交通を利用できる環境ではあるが、その利便性の高さから自家用車を選択してしまう人が多く、公共交通を利用することがある人は 2～3 割台にとどまる。 ○鳥取市や若桜鉄道沿線地域では、自家用車から公共交通に意識や行動を自発的に転換する取組が主要な施策として掲げられている。 ○公共交通を利用しない理由として「自分で自動車を運転できるから」が最も多い等、公共交通の確保・維持の必要性を自らの問題として認識していない人が多数となっている。 ○自家用車への過度な依存は、渋滞の発生や環境負荷の増大といった様々な問題の一因となっている。また、近年では高齢の運転者による事故が大きな社会問題となっている。公共交通機関を利用し、自家用車の使用を控えることは、こうした問題の解決につながる。 	自家用車に依存した生活からの転換
<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通を将来にわたって維持していくために、ハード・ソフト両面の利用促進の取組が必要である。 ○公共交通に関する時刻や運賃等の「情報の入手しやすさ」は、複数の市町に共通して重点的に改善すべき事項となっている。 ○山陰地方では伯耆大山～出雲市間等で交通系 IC カードが順次導入されている。鳥取市では導入に向けた検討が施策として掲げられている。 	公共交通の利用促進

④ 観光交通としての利便性向上に関する事項

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ○鳥取砂丘等の主要な観光地への交通手段は確保されているが、地域内を自由に周遊できる観光二次交通が十分に確保されていない。 ○観光客にとって公共交通の本数や時刻、乗り継ぎ等が不便でわかりづらく、利用しにくい。 ○観光客のニーズの多様化や増加する外国人観光客に対応できるよう交通拠点の利便性向上や案内表示の改善、公共交通サービス従事者の対応強化が必要である。 ○地域には若桜鉄道や山陰海岸ジオライナーなどの公共交通に関する貴重な観光資源がある。 ○今後は鳥取駅と東浜駅への「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」の停車等により観光地としてさらに注目が高まることが予想され、地域の魅力を発信することが重要である。 	観光交通としての利便性向上と情報発信

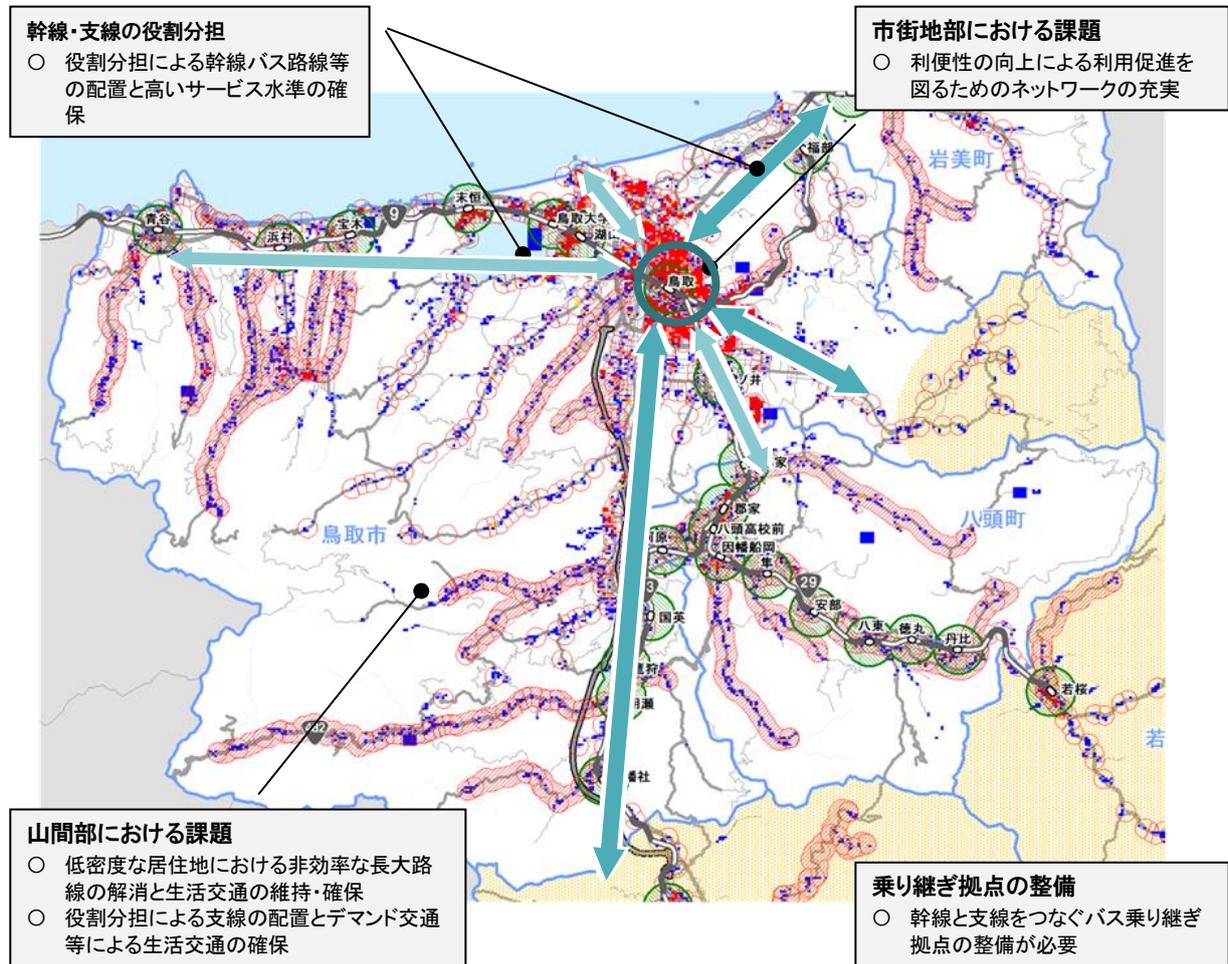
⑤ 公共交通の維持・存続のための仕組みづくりに関する事項

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通を取り巻く環境や利用状況の変化、住民や利用者の意見や要望等をもとに広域的かつ継続的に公共交通サービスを改善していくための仕組みが整っていない。 ○バスのサービスを維持するための公費負担の考え方については意見が分かれており、「わからない」との回答も多数ある。 ○複数の市町において「住民が主体となったまちづくり」が標榜されており、自らの問題として公共交通の維持・存続や利用促進に取り組む組織や団体の支援が必要である。 ○若桜鉄道は、路線バスとともに重要な地域公共交通としての役割を担っていることから、今後も引き続き収支の均衡と安全で安定した運行を確保することが必要である。 	住民と行政、交通事業者の連携による取組を推進していくための仕組みづくり
<ul style="list-style-type: none"> ○行政の負担額を考慮しながら地域全体の公共交通ネットワークを維持していくためには、行政として最低限確保するサービス水準を設定した上で、利用の少ない路線や不採算の路線の運行を見直すための基準を作り、運用することが必要である。 	効率的な公共交通体系の実現に向けた仕組みづくり

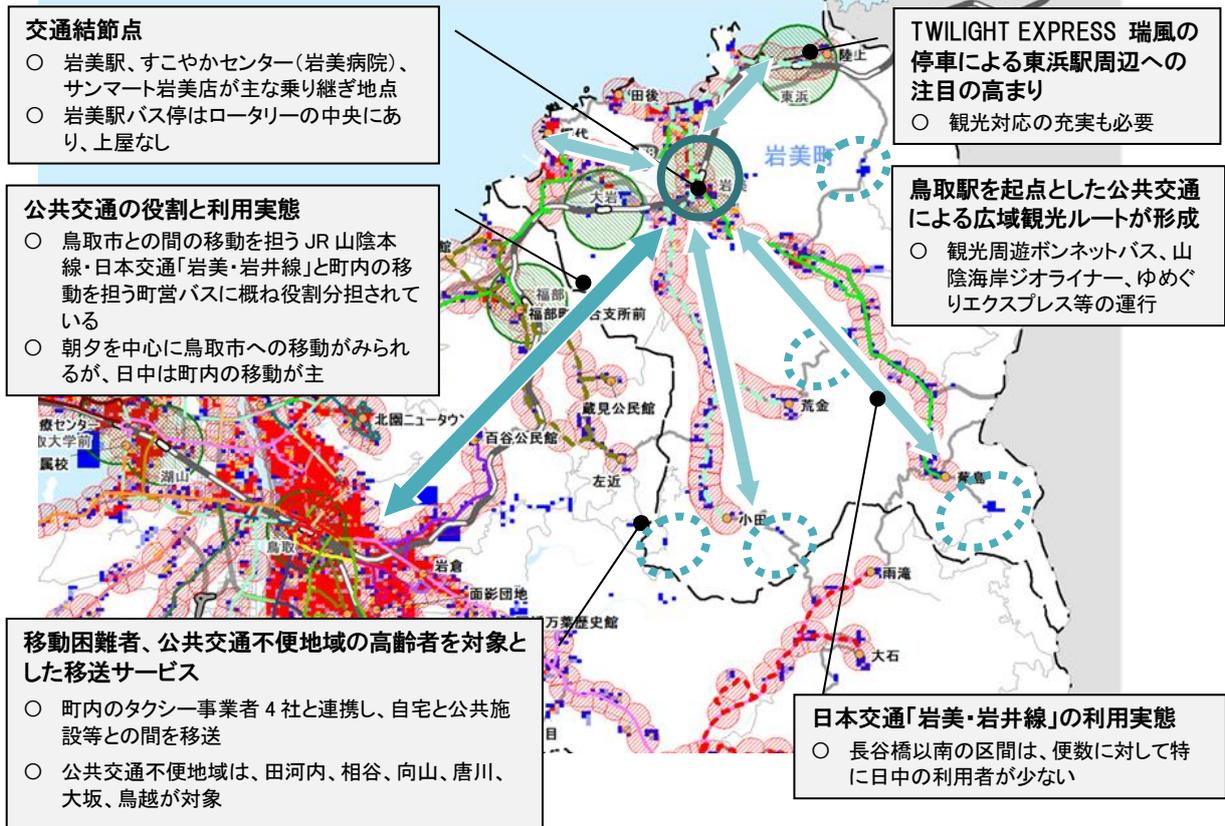
(2) エリア別の現状・問題点及び課題

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

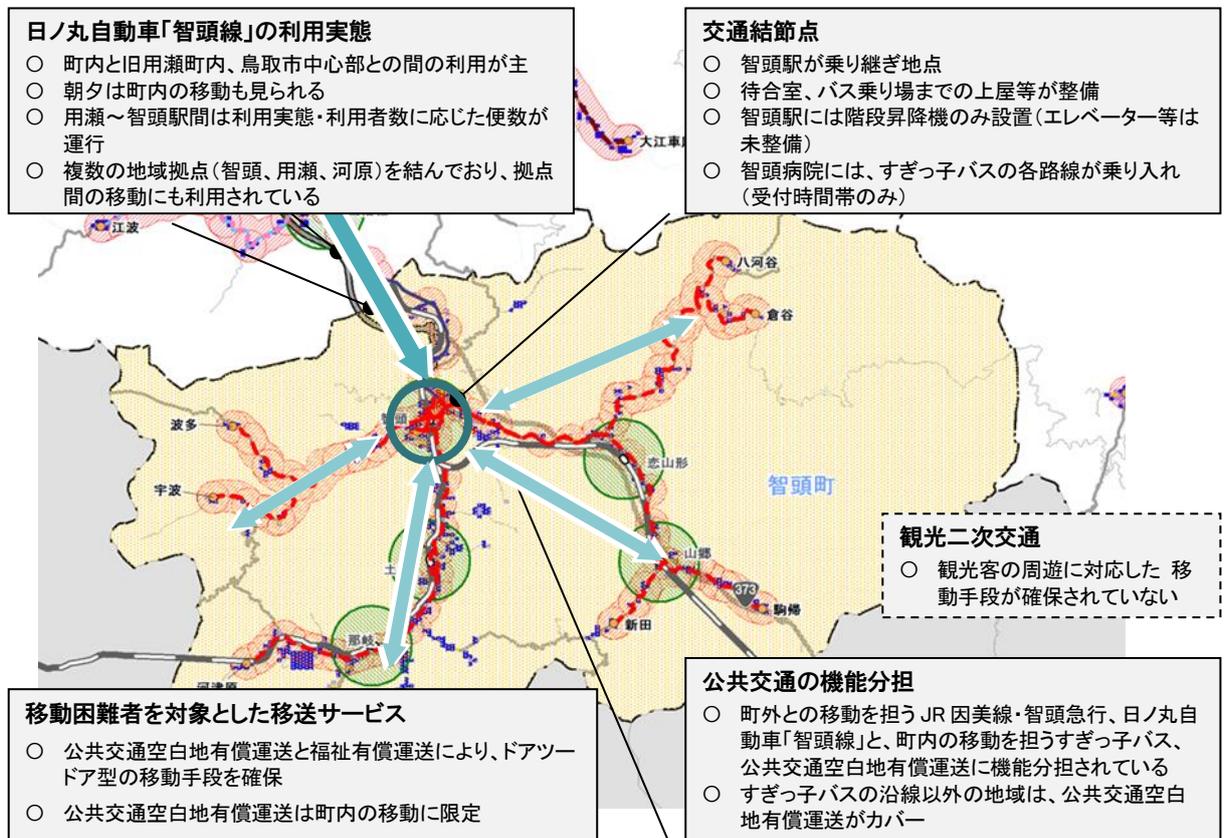
① 鳥取エリア



② 岩美エリア



③ 智頭エリア



④ 若桜・八頭エリア

JR 因美線の利用実態

- 1 時間に 1 本以上の運行、定期旅客が 9 割近くを占める
- 朝は鳥取方面からのまとまった通学利用もある

郡家駅(交通結節点)の状況

- H27 年 3 月に駅舎とコミュニティ施設が一体化した「ぷらっとぴあ・やず」が開業
- 八頭町営さんさんバスと JR 因美線・日本交通「若桜線」との接続は概ね確保されている

公共交通の機能分担

- 町外との移動を担う JR 因美線・若桜鉄道・日本交通「若桜線」と、町内の移動を担う八頭町営さんさんバス、若桜町営バス、公共交通空白地有償運送に機能分担されている
- 若桜町内のバス路線から外れた地域は公共交通空白地有償運送でカバーされているが、八頭町内には公共交通空白地域が存在

日本交通「若桜線」の利用実態

- 八頭町・若桜町と鳥取市との移動が全利用者の 26% を占め、八頭町内と八頭町中心部(郡家地区)との間もまとまった移動がみられる
- 夕方以降の鳥取駅行と、午前中の若桜車庫行きの利用者が少ない

若桜鉄道の利用実態

- 定期旅客は通学定期の減少により H26 年度は大きく減少するも、定期外は増加傾向
- 現状単線 1 閉塞のため、住民ニーズや観光需要に対応した運行が困難

若桜駅(交通結節点)の状況

- 駅周辺に、町営バスターミナルと日本交通「若桜線」のバス停が立地
- 朝の郡家・鳥取方面等、町営バスの利用が多い時間帯に接続が確保されていない便がある

八頭町営さんさんバスの利用状況

- 郡家駅のほか、八東駅、丹比駅等、若桜鉄道の駅周辺を起終点とした路線
- 町内の集落と、郡家・船岡・八東地区の中心部との移動が主
- 全体で見ると利用者は増加傾向

観光二次交通

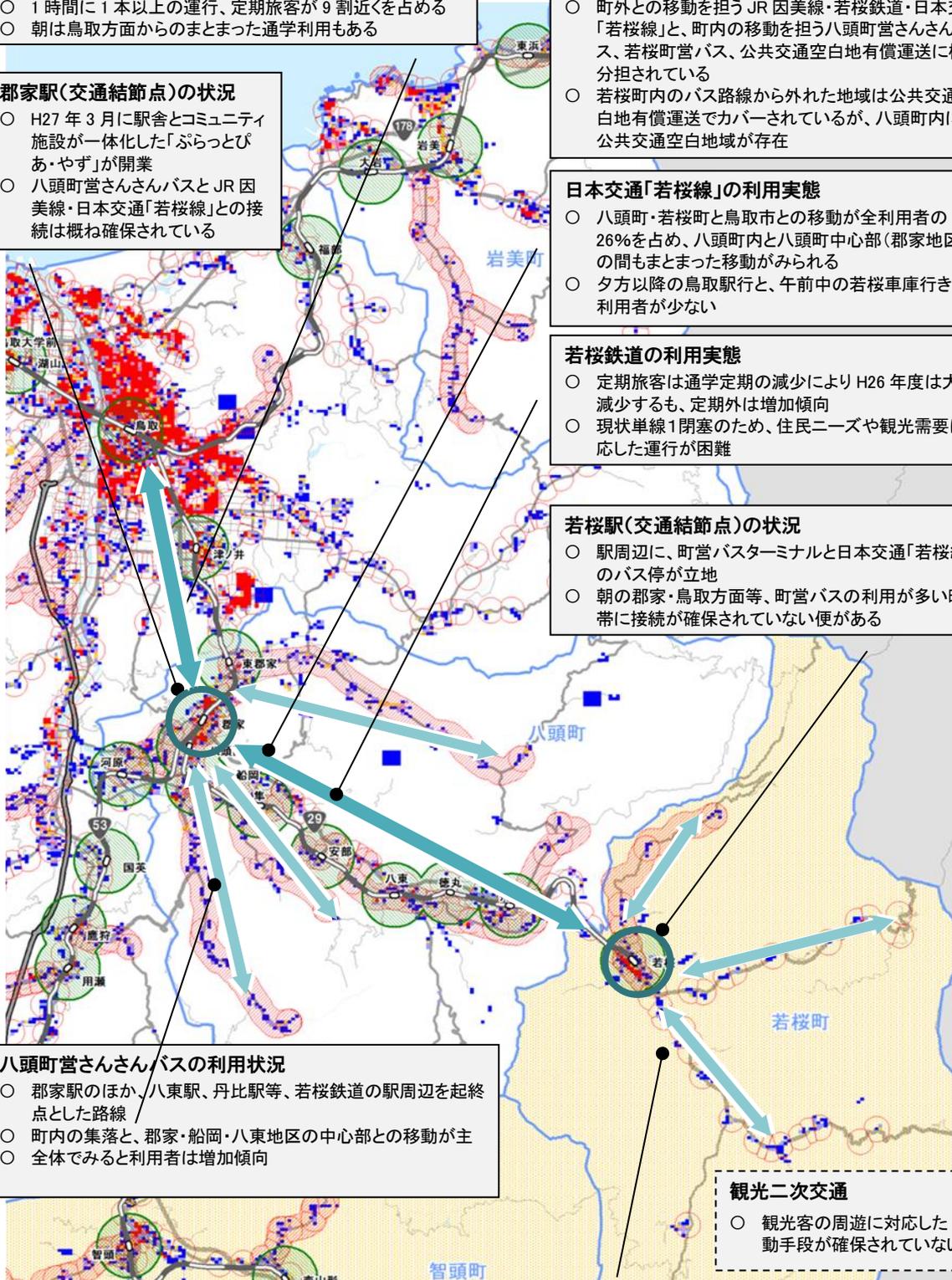
- 観光客の周遊に対応した移動手段が確保されていない

移動困難者を対象とした移送サービス

- アン楽号(若桜町)、福祉有償運送等により、ドアツードア型の移動手段を確保
- 八頭町ではタクシー利用費助成のほか、小中学生の専用スクールバスを運行

若桜町営バスの利用状況

- 若桜駅方面(往路)の朝の便と昼から午後の復路便はまとまった利用があるが、その他の便の利用は少ない
- 距離制のため、町中心部から遠く離れた集落ほど運賃負担が大きい



4. 地域の将来像と計画の基本方針

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

(1) 本計画が目指す地域の将来像

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

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

(2) 計画の基本方針

基本方針1： 広域的な公共交通ネットワークの形成

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

住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供とドアツードア型移動サービスの提供により、地域特性に応じた移動手段を確保する。

人の移動にとどまらない生活支援サービスの展開や公共交通沿線への都市機能の集積に取り組むことで、生活の質の向上を支える交通まちづくりを推進する。

基本方針2： 公共交通の利用環境改善

交通結節点における乗り継ぎの改善と駅やバス停等の利用環境の改善に取り組む。

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

基本方針3： 自家用車からの転換等による公共交通の利用促進

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

公共交通の実態やサービス内容等を住民や利用者に周知するとともに、交通事業者相互間や医療・商業施設等との連携による利用促進に取り組む。

基本方針4： 公共交通による観光客の周遊促進

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

基本方針5： 公共交通の維持・存続のための仕組みの構築

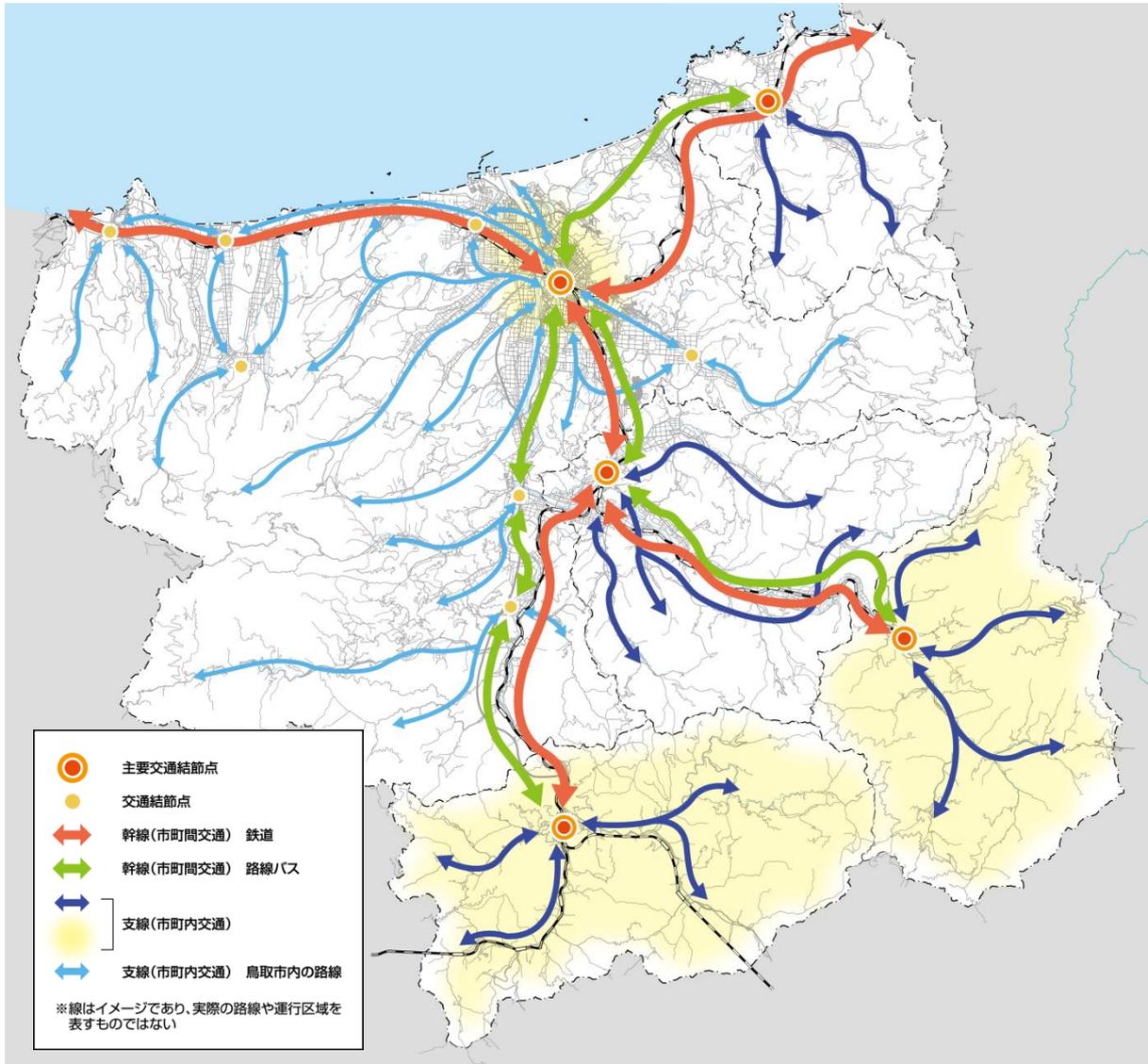
公共交通に関する議論や活動の場づくりと公共交通サービス従事者の確保・育成により、計画に掲げる取組を推進していくための体制づくりを行う。

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

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

(3) 公共交通ネットワークの将来イメージ

地域の目指す公共交通ネットワークの将来イメージを次の通り定める。



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

(4) 施策の体系(計画の目標と事業内容)

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

目標	事業内容	数値指標
基本方針1: 広域的な公共交通ネットワークの形成		
【目標1】 幹線の機能向上	1 市町間バス路線(幹線)の機能向上 【地域公共交通再編事業】	民間事業者が運行する路線バスの利用者数
	2 若桜鉄道(幹線)の輸送改善	若桜鉄道の利用者数
【目標2】 地域特性に応じた移動手段の確保	3 住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供	公共交通サービス利用圏域の人口割合
	4 ドアツードア型移動サービスの提供	
【目標3】 生活の質の向上を支える交通まちづくりの推進	5 人の移動にとどまらない生活支援サービスの展開	公共交通が不便なために、「生活に支障をきたしていること」や「我慢している活動」が「ある」と感じている人の割合
	6 まちづくりと連携した公共交通の利便性向上	
基本方針2: 公共交通の利用環境改善		
【目標4】 乗り継ぎや待合環境の改善	7 交通結節点における乗り継ぎの改善 【地域公共交通再編事業】	4町における幹線と支線との平均接続時間
	8 駅やバス停等の利用環境の改善	環境整備を行った拠点数
【目標5】 安全・安心な公共交通利用環境の実現	9 円滑な移動のための環境整備	地域内の全バス車両に占める低床バス車両の割合
	10 接遇やマナーの向上	乗務員の接遇に関する満足度
基本方針3: 自家用車からの転換等による公共交通の利用促進		
【目標6】 自家用車に過度に依存した生活からの転換	11 公共交通利用の意識付け・動機付け	鉄道・路線バスを「利用することがある」と答えた人の割合
	12 高齢者に対する公共交通利用の重点的な働きかけ	
【目標7】 公共交通の利用促進	13 公共交通の実態やサービス内容等の周知	民間事業者が運行する路線バスの利用者数
	14 交通事業者相互間や医療・商業施設等との連携による利用促進	
基本方針4: 公共交通による観光客の周遊促進		
【目標8】 観光交通としての利便性向上と情報発信	15 観光二次交通の充実	主要観光地へのアクセス率
	16 観光客に対する情報発信	
基本方針5: 公共交通の維持・存続のための仕組みの構築		
【目標9】 取組を推進していくための体制づくり	17 公共交通に関する議論や活動の場づくり	住民が主体となった活動組織の新規の設立数
	18 公共交通サービス従事者の確保・育成	
	19 若桜鉄道の持続可能な事業スキームによる再構築 【鉄道事業再構築事業】	若桜鉄道(株)の単年度最終損益
【目標10】 効率的な公共交通体系を維持していくための基盤づくり	20 公共交通の利用実態の定期的・定量的な把握	交通事業者や地域団体等との定期的な意見交換の回数
	21 公共交通の運行見直し基準の作成・運用	

5. 目標達成のために実施する事業及びその実施主体

基本方針1：広域的な公共交通ネットワークの形成

目標 1 幹線の機能向上

事業1：市町間バス路線（幹線）の機能向上【地域公共交通再編事業】

○ 利便性の高い運行時間帯や運行間隔の確保

市町間バス路線（幹線）について、同じ起終点間を結ぶ鉄道（幹線）を含めた全体としてサービス水準が向上するよう利便性の高い運行時間帯や運行間隔を確保する。

あわせて、路線の効率化のため、利用の少ない区間における時刻や便数、運行形態等についての検討を行う。

【幹線の運行時間帯と運行間隔の目安（平日）】

運行時間帯	6時～21時	
運行間隔	朝夕の通勤・通学時間帯 (始発～9時台、16時～19時台)	60分当たり少なくとも1本以上運行
	その他の時間帯	90分当たり少なくとも1本以上運行

【エリア別の検討内容】

エリア	検討対象路線	検討内容
岩美エリア	日本交通「岩美・岩井線」	<ul style="list-style-type: none"> ● JR山陰本線との運行間隔調整 ● 鳥取駅まで直通する便の時刻・便数 ● 利用の少ない区間の運行形態
若桜・八頭エリア	日本交通「若桜線」	<ul style="list-style-type: none"> ● 郡家駅～若桜駅間における若桜鉄道との運行間隔調整
智頭エリア	日ノ丸自動車「南部幹線」(智頭線、用瀬線)	<ul style="list-style-type: none"> ● JR因美線との運行間隔調整 ● 智頭線における快速便の運行 ● 支線（佐治線等）との直通運行

* 住民のニーズや利用実態と実際のダイヤを検証した上で、具体的な検討を進める。

● 岩美エリア

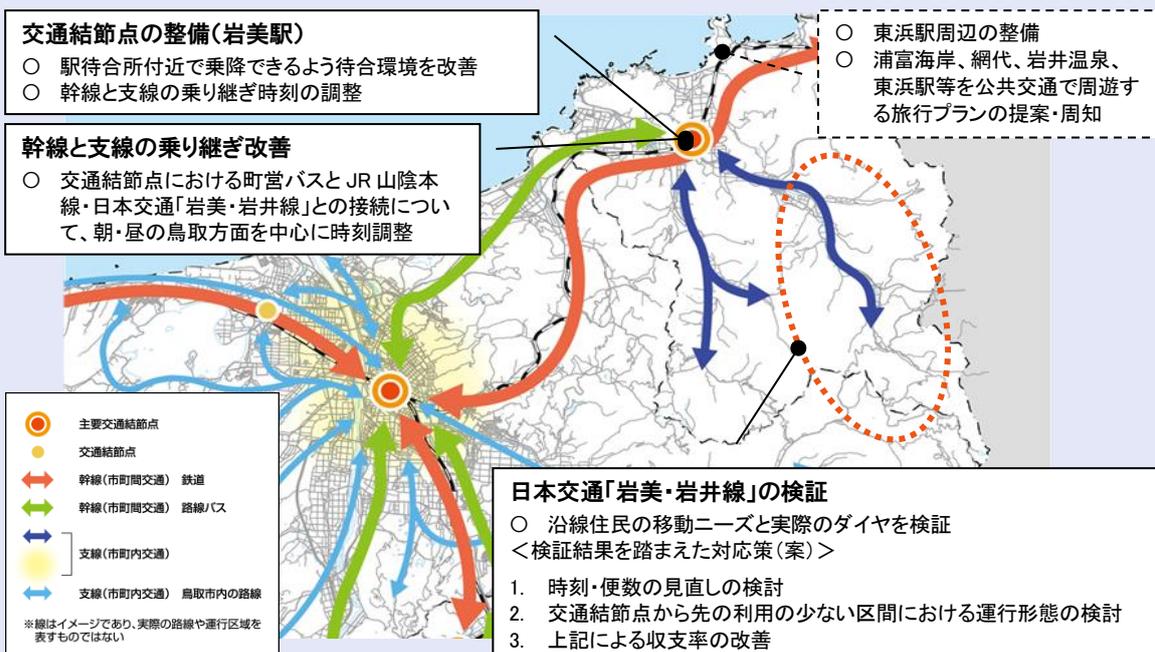
交通結節点の整備(岩美駅)

- 駅待合所付近で乗降できるよう待合環境を改善
- 幹線と支線の乗り継ぎ時刻の調整

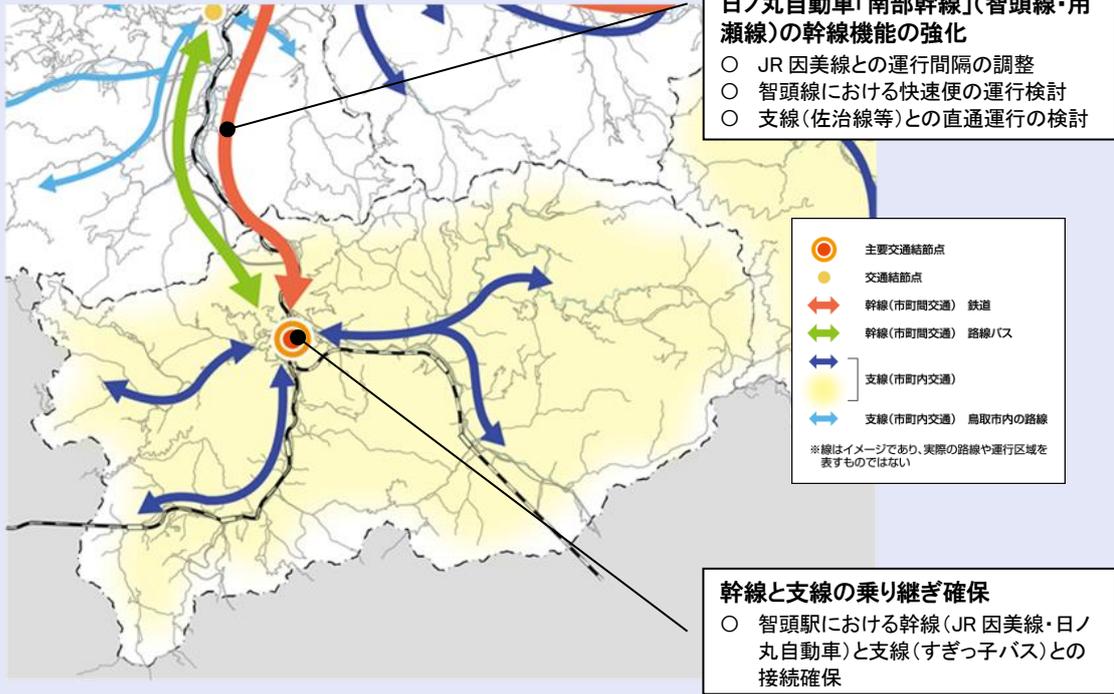
幹線と支線の乗り継ぎ改善

- 交通結節点における町営バスとJR山陰本線・日本交通「岩美・岩井線」との接続について、朝・昼の鳥取方面を中心に時刻調整

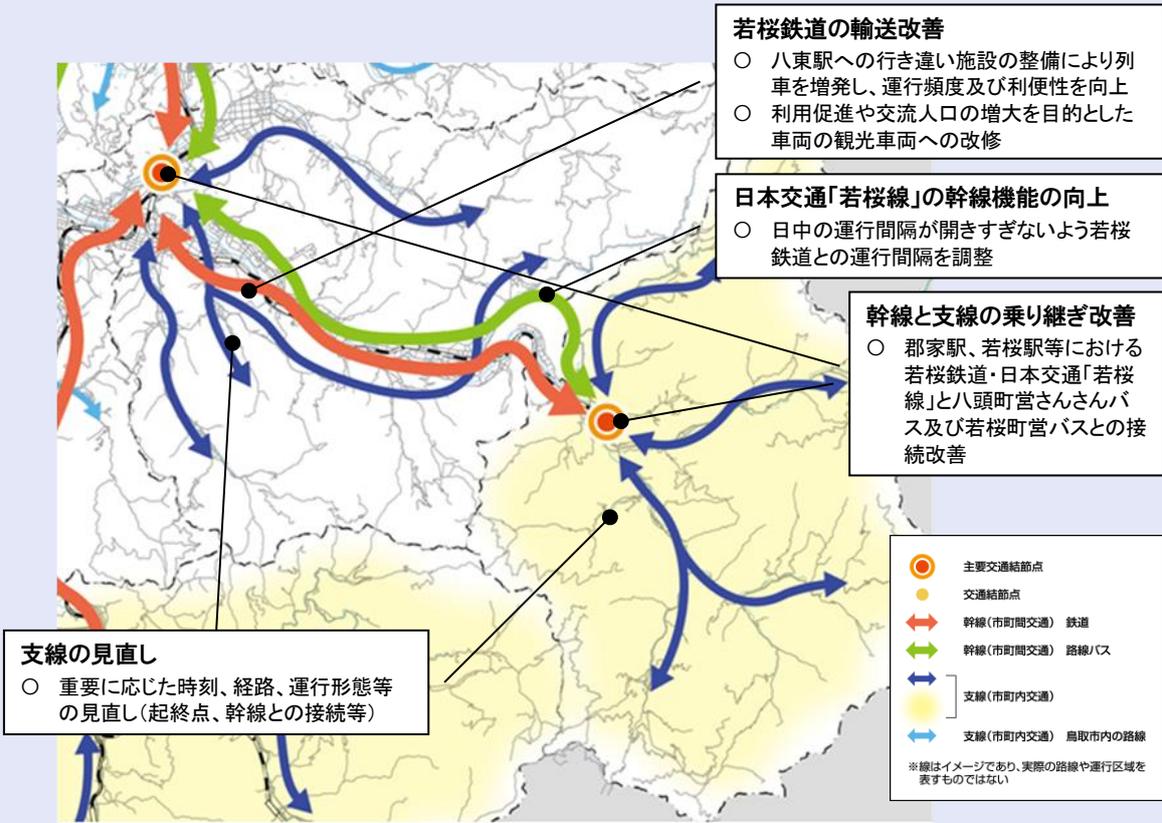
- 東浜駅周辺の整備
- 浦富海岸、網代、岩井温泉、東浜駅等を公共交通で周遊する旅行プランの提案・周知



●智頭エリア



●若桜・八頭エリア



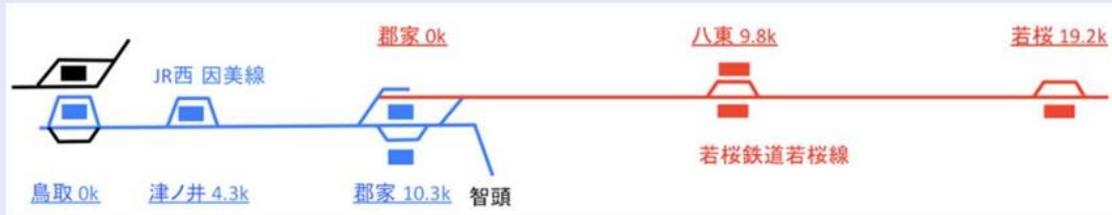
事業内容	事業主体	実施時期
利便性の高い運行時間帯や運行間隔の確保	県・市町、鉄道事業者、バス事業者	H29 年度より検討・実施

事業2：若桜鉄道（幹線）の輸送改善

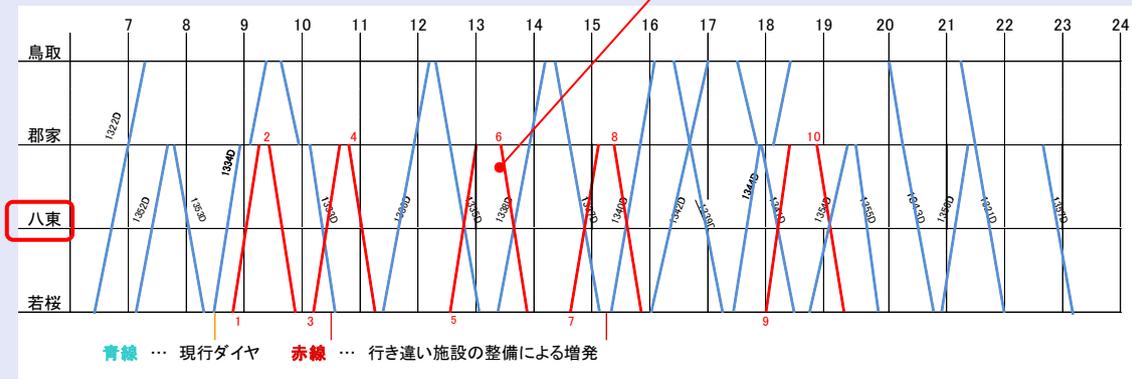
○ 列車の行き違いによる輸送サービスの改善

若桜線は、単線1閉塞のため旅客流動に合わせた運行ができず、若桜駅では最大で約3時間の待ち時間が生じる時間帯もあり、地域移動にも観光にも使いづらいものとなっている。また、住民アンケートの結果でも増便を望む声が多いことから、列車増発による運行頻度及び利便性の向上を図るため、八東駅に行き違い施設を整備する。

【整備イメージ】



【行き違い施設整備後のダイヤのイメージ】



○ 車両の観光車両への改修

老朽化が著しく車両の延命化が必要な車両3両について、鉄道の魅力向上を図り、利用促進や交流人口を拡大させ、新たな需要創出による利用者を確保することを目的とした観光車両への改修を行う。

事業内容	事業主体	実施時期
列車の行き違いによる輸送サービスの改善	若桜町・八頭町、若桜鉄道（株）	H29～H30年度に実施
車両の観光車両への改修	若桜町・八頭町、若桜鉄道（株）	H29～R元年度

目標1の数値指標①	民間事業者が運行する路線バスの利用者数	
算出方法	現状値 (H27年度)	目標値 (R7年度)
県・市町、交通事業者を通じて把握	3,150千人	3,150千人 (現状維持)
目標1の数値指標②	若桜鉄道の利用者数	
算出方法	現状値 (H27年度)	目標値 (R7年度)
事業者により把握	325千人	325千人 (現状維持)

事業3：住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供

○ 児童・生徒の通学や部活動に合わせた運行

公共交通を利用して通学する生徒が在籍している学校と情報交換を行い、登下校の時間帯や部活動の時刻に合わせた運行となるよう運行時刻を調整する。

○ 高齢者の通院・買い物に合わせた運行

高齢者が公共交通を利用して通院や買い物をする際の利便性を高めるため、次の項目について検討・実施する。

【検討・実施する項目】

- 移動の目的地となる施設への乗り入れ
- フリー乗降区間の導入
- 診察時間・曜日、営業時間に合わせた運行
- 幹線との接続を考慮した運行時刻の調整等

バスの小型車両（日本交通）



○ 車両の小型化等による輸送効率改善の検討

利用の少ない地域を走るバス・タクシー車両について、更新時期に合わせて輸送実態に応じた小型車両の導入を検討する。

自動運転車両のイメージ（八頭町）



資料提供：SBドライブ（株）

○ 自動運転技術の活用に向けた研究

現在、八頭町において検討が進められている自動運転技術を活用したスマートモビリティサービスの事業化に向けて必要な調査や関係者間の調整を行う。

【事業化に向けたスケジュール】

H29年	実地調査（ニーズ確認、コース設定、バス・タクシー事業者等との協力体制構築）
H29～R元年	試験走行の実施（有人運転でのテスト走行、安全性チェック）
R元年以降	サービス開始予定（法改正等の整備が前提）

事業内容	事業主体	実施時期
児童・生徒の通学や部活動に合わせた運行	県・市町、交通事業者	H29年度より検討・随時実施
高齢者の通院・買い物に合わせた運行	県・市町、交通事業者	H29年度より検討・随時実施
車両の小型化等による輸送効率改善の検討	県・市町、バス事業者、タクシー事業者	H29年度より検討・随時実施
自動運転技術の活用に向けた研究	県・八頭町、バス事業者・タクシー事業者	H29～R元年度に検討 R元年度以降に事業化

事業4：ドアツードア型移動サービスの提供

○ 乗合タクシーの運行

バス車両では利用者数に対して過大なサービスとなっている地域について、乗合タクシーの導入を検討する。

市町間バス路線（幹線）の最終便に接続する乗合タクシーの運行を検討する。

○ タクシーを活用した移動手段の確保

地域の実情に合わせて、高齢者や障がい者等が通院する際のタクシー運賃の助成やタクシーを活用した移動手段確保策の導入について検討する。

【タクシーを活用した移動手段確保策の例】

- 距離に応じた定額タクシーの運行
- 子育て支援や、運転免許返納者の外出支援を目的とした近距離限定タクシーの運行

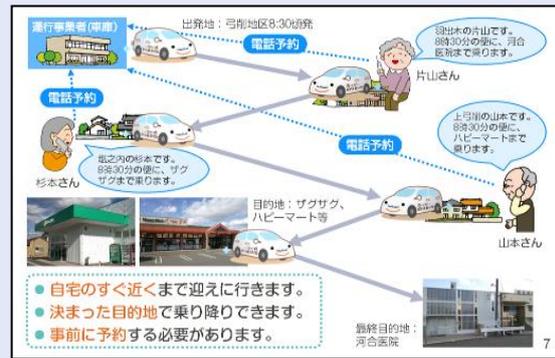
○ NPO 法人や住民等が主体となった運行形態の導入検討

公共交通の利用が困難な住民の移動ニーズに対応するため、NPO 法人や住民等が主体となった運行形態（公共交通空白地有償運送等）の導入について検討する。

【公共交通空白地有償運送導入時の手順】

- 地域の交通資源や移動ニーズの把握
- 導入可能性の検討
- 関係者間の調整
- 導入に向けた具体的な検討（運行体制等）
- 運営協議会における合意
- 登録申請

ドアツードア型サービスのイメージ



公共交通空白地有償運送の運行概要
(広報わかさ・平成28年7月号)

デマンド便（アシ楽号）が 利用しやすくなりました!!

デマンド便（アシ楽号）とは、電話予約により利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う交通機関です。安心・安全を第一に町民の皆様を目的地（若狭町内に限ります）までお送りします。

Q1 会員になるにはどうしたらよいですか。
A 初めて乗車される時に、名前・住所・生年月日を申込書に記入していただくか会員になります。

Q2 利用時間は何時からですか。
A 24時間対応しています。
※8時～20時（1時間前までに予約をしてください）
※20時～翌朝8時（前日までに予約をしてください）

Q3 複数人で相乗りした場合、料金はどうなりますか。
A 複数人で相乗りされた場合でも、1人ずつに料金がかかります。

Q4 市内の病院に行きたいのですが…福祉有償運送の利用が可能な場合がありますのでお問い合わせください。

若狭管内（集落ごとに料金を設定しています）								
発着地	落合・ふれあいの里	小浜・吉川・藤木	中津・加地・大野・名野谷	若狭堂・橋原	須賀・洞見	諸戸・湯原・伏安	美見野・長砂・赤白見	その他
料金 (1人あたり)	1,200円	1,000円	900円	800円	700円	600円	500円	400円

お問い合わせ | ゆいまる・アシ楽 ☎(82)2228 IP☎9(82)2228

事業内容	事業主体	実施時期
乗合タクシーの運行	県・市町、タクシー事業者	H29年度より検討・随時実施
タクシーを活用した移動手段の確保	県・市町、タクシー事業者	H29年度より検討・随時実施
NPO法人や住民等が主体となった運行形態の導入検討	県・市町、バス事業者・タクシー事業者、住民	H29年度より検討・随時実施

目標2の数値指標	公共交通サービス利用圏域の人口割合	
算出方法	現状値 (H28年度)	目標値 (R7年度)
(バス停300m圏内、駅を中心とした800m圏内、タクシーの営業拠点5km圏内及びドアツードア型による移動サービスの提供区域の居住人口) ÷ 鳥取県東部地域の総人口	98%	100%

事業5：人の移動にとどまらない生活支援サービスの展開

○ 既存の交通資源を活用した生活支援

タクシー救援事業のような既存の交通資源を活用した生活支援サービスの導入・充実に向けて事業者との調整を行うとともに、住民に対してサービス内容を周知する。

【生活支援サービスの例】

- 移動困難者を対象とした買い物バスの運行（運行日や地区を限定して居住エリアと商業施設との間をドアツードアで結ぶもの）
- 買い物や医療機関の受付代行・薬の受け取り・安否確認
- 携帯電話等による緊急時の救援サービス
- 妊婦タクシー・育児支援タクシー 等

タクシー救援事業の周知チラシ
(島根県大田市)



○ 貨客混載の導入検討

鉄道、路線バス及びタクシーの活用や物流事業者等との連携による貨客混載の導入について検討する。

【路線バスやタクシー等の車両を活用した展開例】

- 荷物の運搬（宅配便、観光客の手荷物等）
- 地域の農産物や特産品の集出荷 等

事業6：まちづくりと連携した公共交通の利便性向上

○ 「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現

「鳥取市都市計画マスタープラン」が目指す「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を実現するため、鳥取駅周辺を「中心拠点」、総合支所周辺などを「地域生活拠点」と定め、各拠点が提供するサービスを役割分担し、中心拠点と市街地の地域生活拠点間の公共交通の高いサービス水準の維持や田園地域の地域生活拠点と市街地間の適切な公共交通サービス水準の維持等、各拠点やその他集落地をバスなどで効率的に結ぶ公共交通網の構築を目指す。

○ 拠点周辺の交通資源の活用・連携による拠点とのつながりの確保

誰もが利用できる路線バスやコミュニティバスのほか利用者が限定される移動手段の利用対象を柔軟に拡充したり、利用時間を調整することで、地域の拠点と集落との間の移動手段を確保する。

事業内容	事業主体	実施時期
既存の交通資源を活用した生活支援 貨客混載の導入検討	県・市町、交通事業者	H29年度より検討・随時実施
「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現 拠点周辺の交通資源の活用・連携による拠点とのつながりの確保	県・鳥取市	H29年度より随時実施

目標3の数値指標	公共交通が不便なために、「生活に支障をきたしていること」や「我慢している活動」が「ある」と感じている人の割合	
算出方法	現状値 (H28年度)	目標値 (R8年度)
住民アンケート調査により把握	21%	21%以下

基本方針2：公共交通の利用環境改善

目標 4 乗り継ぎや待合環境の改善

事業7：交通結節点における乗り継ぎの改善【地域公共交通再編事業】

○ 幹線と市町内交通（支線）との接続改善

主要交通結節点において幹線と市町内交通（支線）との接続を改善する。

【幹線と支線の接続時間の目安（平日）】

運行時間帯		6時～21時
接続時間	朝夕の通勤・通学時間帯 (始発～9時台、16時～19時台)	支線の各便について、幹線と10分以内に接続
	その他の時間帯 (高齢者の通院・買い物利用が主である 日中の時間帯等)	支線の各便について、幹線と20分以内に接続

○ 待合環境の改善

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

【JR岩美駅における具体的な改善内容】

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

JR岩美駅のバス待合環境



若桜鉄道若桜駅のバス乗り場案内図



○ 乗り継ぎ案内の改善

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

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

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

事業 8： 駅やバス停等の利用環境の改善

○ バス停等の利便性向上

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

【具体的な手法】

- 上屋の整備
- ベンチの整備
- トイレの整備・改良
- 駐車場・駐輪場の確保
(パーク&ライド、サイクル&ライドの推進)
- 夜間照明設備の設置 等

バス停環境の整備例
(岩美幹部派出所北バス停)



○ 地域と連携した快適な待合環境の確保

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

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

地域と連携して駅の待合室やバス停等の清掃や維持管理を行う。

施設内でバスを待つことのできる例
(岩美町内の商業施設)



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

目標 4 の数値指標 ①	4 町における幹線と支線との平均接続時間		
	算出方法	現状値 (H28 年度)	目標値 (R7 年度)
	4 町の支線 (予約型を除く) が各町の主要交通結点到着したとき、直近で接続している幹線 (鳥取駅まで行く鉄道・市町間バス路線) との平均接続時間	17 分	15 分以内
目標 4 の数値指標 ②	環境整備を行った拠点数		
	算出方法	現状値	目標値 (R8 年度)
	県、市町、交通事業者を通じて把握 ※乗換案内を含む	—	計画期間中に 12 箇所