

鳥取県中部地域 公共交通網形成計画 [概要版]



平成 30 年 3 月

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網形成計画[概要版] 目次

| | |
|------------------------------------|----|
| 1. 計画の策定にあたって | 1 |
| 1-1 計画策定の背景..... | 1 |
| 1-2 計画策定主体..... | 1 |
| 1-3 計画の区域..... | 1 |
| 1-4 計画の期間..... | 1 |
| 1-5 国の施策との関係..... | 1 |
| 1-6 鳥取県中部地域公共交通総合連携計画との関係..... | 1 |
| 2. 計画策定にあたり実施した調査等 | 2 |
| 3. 公共交通の現状・問題点と課題の整理 | 3 |
| 4. 本計画がめざす将来像と計画の基本方針 | 5 |
| 4-1 将来像..... | 5 |
| 4-2 基本方針と事業..... | 5 |
| 4-3 施策の体系..... | 7 |
| 4-4 公共交通ネットワークの体系..... | 8 |
| 5. 目標達成のための事業 | 10 |
| 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..... | 10 |
| 《目標1》移動利便性の向上..... | 10 |
| 《目標2》乗り換え抵抗の低減化..... | 14 |
| 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..... | 16 |
| 《目標3》バス利用の促進..... | 16 |
| 《目標4》情報提供の強化..... | 18 |
| 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..... | 19 |
| 《目標5》効率的な運行..... | 19 |
| 《目標6》路線維持のしくみづくり..... | 22 |
| 6. 事業実施スケジュール | 24 |
| 7. 計画の推進体制と評価・検証 | 25 |
| 7-1 計画推進体制..... | 25 |
| 7-2 事業進捗状況の評価・検証..... | 25 |
| 7-2-1 成果指標の評価・改善..... | 25 |
| 7-2-2 プロセス指標の評価・改善..... | 26 |

1. 計画の策定にあたって

1-1 計画策定の背景

- 鳥取県中部地域(以下「本地域」という)の公共交通は主に鉄道(JR 山陰本線)と路線バス(4条:日本交通・日ノ丸自動車/79条:琴浦町営バス)で構成されており、倉吉市を中心として本地域内自治体をまたがる広域路線が多く、通勤、通学、通院、買物等、地域住民の生活に密着した移動手手段となっている。その中で、近年、バス利用者が年々減少してきたことから、これまでも効率的な運行に向けた路線の見直しを図り、必要に応じてコミュニティバスや乗合タクシー等への移行を行ってきた。
- 自治体をまたがる広域バス路線が多い本地域において、公共交通ネットワークの再編にあたり市町単独での取り組みには限界があることから、平成23年3月に『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』を策定し、地域の公共交通のあり方についての方向性を示した。
- また、平成27年度には『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の第2期計画が策定され、平成28年度には「鳥取県中部地域公共交通に係る路線見直し案等検討業務」を通して、効率的なバス運行のあり方について検討してきた。
- こうした経緯を踏まえ、まちづくり、生活交通や観光二次交通に対応したより利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの姿を示すことを目的として『鳥取県中部地域公共交通網形成計画(以下、本計画という)』を策定するものである。

1-2 計画策定主体

- 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

- 『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』と同じく、本地域内(倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町)とする。

1-4 計画の期間

- 平成30年度から平成34年度までの5年間

1-5 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、県と市町村が共同で『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。
- 本計画は、国の基本方針に基づき、地域戦略の一環として本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。

1-6 鳥取県中部地域公共交通総合連携計画との関係

- 『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』で示した施策は現状においても重要なポイントとなっており、基本的には本計画に取り込んで今後も継続して取り組んでいく。

2. 計画策定にあたり実施した調査等

○計画策定にあたっては、以下のような調査を行った。

(1)住民アンケート調査・公共交通空白地域住民アンケート調査

| 項目 | 地域住民アンケート調査 | 公共交通空白地域住民アンケート調査 |
|--------|-----------------------|-----------------------|
| 調査時期 | 平成29年7月～8月 | 平成29年7月～8月 |
| 調査対象地域 | 本地域内の行政区(公共交通空白地域を除く) | 本地域内の公共交通空白地域に含まれる行政区 |
| 調査対象者 | 住民5,859人 | 住民1,992人 |
| 調査方法 | 自治会配布、郵送回収 | 自治会配布、郵送回収 |
| 回収結果 | 回収数1,616部、回収率27.6% | 回収数540部、回収率27.1% |

注)このアンケート調査は高齢者・免許非保有者などの普段から公共交通を利用している人を中心に行っている。

(2)高校調査、高校生・保護者アンケート調査

| 項目 | 概要 |
|-------|---------------------------|
| 調査時期 | 平成29年7月 |
| 調査対象者 | 本地域内の高校に通学する2年生の生徒と保護者 |
| 調査方法 | 各学校を通じて配布・回収 |
| 回収結果 | 配布枚数827枚、回収数648枚、回収率78.4% |

(3)企業・事業所アンケート調査

| 項目 | 概要 |
|------|----------------------------|
| 調査対象 | 本地域内にある従業員・職員数50人以上の企業・事業所 |
| 調査期間 | 平成29年9月～10月 |
| 調査方法 | 郵送配布・郵送回収 |
| 回収結果 | 配布枚数87枚、回収枚数56枚、回収率63.2% |

(4)観光、健康福祉・教育部局ヒアリング調査

| 項目 | 概要 |
|------|-------------------------|
| 調査対象 | 各市町の観光協会、観光・福祉・教育関係の担当者 |
| 調査期間 | 平成29年10月～11月 |
| 調査方法 | 訪問による聞き取り |

(5)民生委員アンケート調査

| 項目 | 概要 |
|------|----------------------------|
| 調査対象 | 各地区の民生委員 |
| 調査期間 | 平成29年8月 |
| 調査方法 | 民生委員へアンケート用紙を配布し、郵送により回収 |
| 回収結果 | 配布枚数326枚、回収枚数198枚、回収率60.7% |

(6)主要医療機関・商業施設ヒアリング調査

| 項目 | 概要 |
|--------|-------------------------------------|
| 調査対象 | 各地の主要な医療機関・商業施設 |
| 調査期間 | 平成29年9～10月 |
| 調査方法 | 事前にヒアリング項目を送付し、訪問により聞き取り(一部ファックス回収) |
| 聞き取り結果 | 医療機関:13か所、商業施設:16か所 |

3. 公共交通の現状・問題点と課題の整理

○本計画は、上位計画、『鳥取県中部地域総合連携計画』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を示すものとする。

| 上位計画 | 鳥取県中部地域公共交通総合連携計画 |
|--|--|
| <p>【鳥取県元気づくり総合戦略】 ○地域ニーズに則した多様な交通サービスの展開</p> <p>【鳥取県将来ビジョン】 ○生活交通の確保等による不安の解消 ○過疎地域の実情・ニーズに合った生活交通体系の確保 ○できる限り自家用車に頼らず暮らせるコンパクトなまちづくりを推進 ○中心市街地の活性化、中山間地域からのアクセス改善 ○公共交通の利用促進</p> <hr/> <p>【第2次鳥取県中部定住自立圏共生ビジョン】 《将来像》発信！とっとり中部～絆と自立、癒しと活力を育む地域～ ◆生活機能の強化 ◆結び付きやネットワークの強化 ◆地域マネジメント能力の強化 ○公共交通に係る効率的な運行体系の確立 ・地域内路線バスの運行体系の見直し</p> <p>【鳥取中部広域観光ビジョン】 ○観光施設間や地域を結ぶアクセスの充実 ○観光客が利用しやすく、わかりやすい交通案内や施設案内など、道路標識、案内板、説明板の整備</p> | <p>【基本方針】 5つのまちの暮らしをつなぐ、 持続可能な快速交通ネットワークの構築</p> <p>目標1:利便性・採算性に配慮した効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり ○幹線と支線の2層構造の公共交通ネットワークを形成 ○JRとバスダイヤの乗り継ぎ改善等による幹線バスサービスの向上 ○地域生活交通の適正化による持続可能な公共交通の構築</p> <p>目標2:便利で快適なバス利用環境の向上 ○バス停の点検整備 ○公共交通情報提供の充実</p> <p>目標3:利用促進策の推進と地域で守る体制づくり ○公共交通の観光利用の促進 ○利用促進と地域で守る体制づくり</p> |

| 鳥取県中部地域の問題点・課題 | |
|--|--|
| <p>【公共交通を取り巻く現状】 (1)地域のバス路線の特徴 ○広域・長大路線を中心とするバスネットワーク ○中心市街地の路線の重複</p> <p>(2)社会的な動向 ○高齢者免許返納の動き ○自動車運送業の担い手不足と貨客混載 ○自動運転技術の進展</p> <p>【問題点】 (1)バス利用者の減少 ○利用者数の減少 ○高校生の自家用車利用への依存 ○情報提供の不足</p> <p>(2)バス補助金額の拡大 (3)利用者ニーズとバスサービスのミスマッチ (4)移動不便地域・公共交通空白地域の点在 (5)非効率なバス運行 (6)バス・タクシーの乗務員不足</p> | <p>【課題】 (1)利用者ニーズへの対応 ①目的地への移動利便性の向上 ②移動時間帯に応じた利便性の向上 ③外来者や観光客に対応したバスサービスの向上 ④移動不便地域・公共交通空白地域への対応 ⑤待合環境・乗車環境の充実</p> <p>(2)新規需要の掘り起こしと利用促進 ⑥高校生のバス利用の促進 ⑦企業・事業所によるエコ通勤の促進 ⑧総合的な利用促進</p> <p>(3)持続可能な運行体制の確立 ⑨効率的なバス運行への再編 ⑩バス・タクシー乗務員の確保 ⑪住民との協働による運行の検討</p> |



鳥取県中部地域公共交通網形成計画

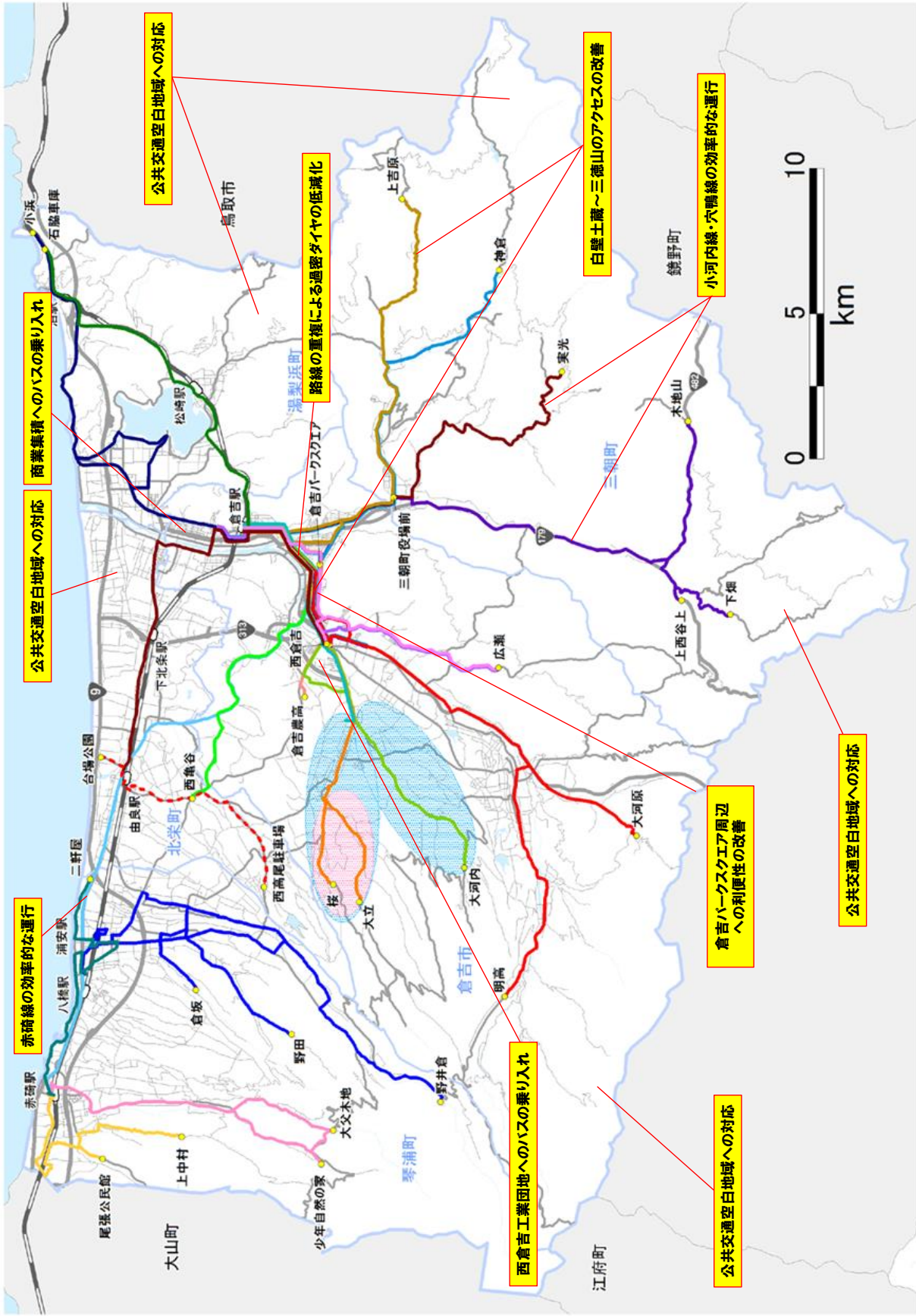


図 1 バス路線の課題

4. 本計画がめざす将来像と計画の基本方針

4-1 将来像

【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、いつまでも住み続けられる中部地域

構成市町間の移動が30分以内でできる本地域は、古くから文化・伝統面や経済面において深いつながりを有しており、現在、定住促進及び持続可能な地域社会の構築を目的として、倉吉市を中心市とした「小規模中心市型」定住自立圏の形成に取り組んでいる。

通学先の高校や勤務地、通院や買物先等の目的地を共有する本地域にあって、『定住自立圏共生ビジョン』で掲げた将来像形成の視点となる「生活機能強化」「結びつきやネットワークの強化」に資する公共交通ネットワークの充実を図り、暮らしやすさを実現でき、いつまでも住み続けられる地域をめざす。

4-2 基本方針と事業

(1) 移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築

- 通勤・通学・通院・買物等での移動や観光目的による移動など、バス利用者のニーズは時間帯や目的によってそれぞれ異なることから、路線ごと、時間帯ごとの役割を明確にし、移動ニーズに対応した効率的で利便性の高いダイヤや路線の再編に取り組む。
- 倉吉未来中心周辺には主要医療機関が立地し、将来的には美術館の整備も計画されていることから、倉吉未来中心への移動利便性の向上を図る。
- 乗り換え抵抗の軽減化を図るため、接続時間の短縮化、高齢者・障がい者に配慮した低床バスの導入やUDタクシーの利活用の推進、待合環境整備等を行う。

目標1: 移動利便性の向上

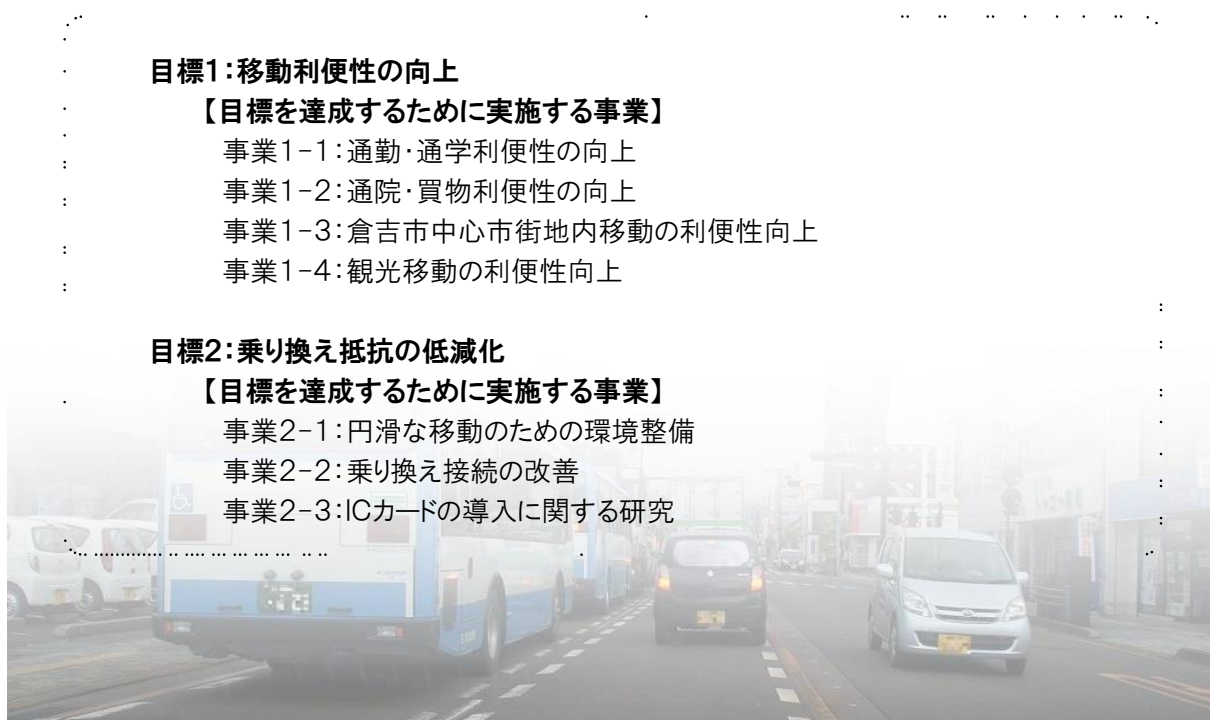
【目標を達成するために実施する事業】

- 事業1-1: 通勤・通学利便性の向上
- 事業1-2: 通院・買物利便性の向上
- 事業1-3: 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上
- 事業1-4: 観光移動の利便性向上

目標2: 乗り換え抵抗の低減化

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業2-1: 円滑な移動のための環境整備
- 事業2-2: 乗り換え接続の改善
- 事業2-3: ICカードの導入に関する研究



(2)戦略的な施策の展開による公共交通の利用促進

- バス利用者が減少する中で、一定水準のサービスを維持するためには、利用者の拡大が急務である。そのためには、総花的な利用促進ではなく、高校生や企業・事業所、高齢者等のターゲットを絞った効果的な意識啓発等の取り組みが求められることから、目標や目的を絞り込んだ戦略的な利用促進策を講じ、バス利用者の拡大を図る。

目標3:バス利用の促進

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業3-1: 高校生のバス利用促進
- 事業3-2: 高齢者等のバス利用促進
- 事業3-3: 企業・事業所のバス利用促進
- 事業3-4: バス体験活動の実施

目標4:情報提供の強化

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業4-1: 多様な情報提供と内容の充実

(3)効率的な運行による持続可能な公共交通の実現

- 倉吉市と周辺自治体間をつなぐ地域のバスネットワークには長大路線が多く、中にはサービス水準と利用状況のバランスが悪いケースも見受けられる。また、倉吉市街地の構造上、路線の多くが中心市街地で重複しており、非効率となっていることなどから、今後の持続可能性を考慮し、効率的な運行に努める。
- 地域住民へのバス利用状況・補助金額の推移等の情報提供を行い、バス事業への関心を喚起するとともに、交通空白地域や需要の小さな地域について、NPOや地域自治組織によるボランティア輸送等、住民との協働による運行のしくみを検討する。

目標5:効率的な運行の実現

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業5-1: 効率的な運行形態への再編
- 事業5-2: 貨客混載の取り組み検討

目標6:路線維持のしくみづくり

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業6-1: 住民との協働によるしくみづくり
- 事業6-2: 持続可能な運行体制支援



4-3 施策の体系

○将来像、基本方針のもと、目標・事業内容・評価指標を以下のように設定する。

| 目標 | 事業名 | 事業内容 | 対応する課題 | 評価指標 |
|--------------------------------------|--|---|-----------|--|
| 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 (地域公共交通再編事業) | 通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの改善 西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ | ①②⑥ ⑦⑧ | バス 利用者数 割合 |
| | 事業1-2 通院・買物利便性の向上 (地域公共交通再編事業) | 河北地域へのバスの乗り入れ 病院と商業施設間の移動ダイヤの改善 | | |
| | 事業1-3 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上 (地域公共交通再編事業) | 倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善 医療機関へのアクセス利便性の改善 | | |
| | 事業1-4 観光移動の利便性向上 (地域公共交通再編事業) | 観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善 観光客向けバスの発行・PR インバウンド対応の多言語化 地域イベントとの連携 | ①②③ | |
| 《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 | バス停及び主要拠点の待合環境整備 住民等との協働による待合環境整備 バス車両のバリアフリー化、UD タクシーの利活用の推進 | ①⑤ | バス停 環境整備 箇所数 |
| | 事業2-2 乗り換え接続の改善 | 乗り換え接続時間の短縮化 乗り換え情報の提供 | ①② ③④ | バス 利用者数 割合 |
| | 事業2-3 ICカードの導入に関する研究 | ICカードの導入可能性の研究 | | |
| 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 | 自家用車送迎からバス利用への移行促進 割引定期のPRと利用促進 新たな割引制度・助成制度の創設 | ⑥ | バス通学生 割合 バス 利用者数 割合 |
| | 事業3-2 高齢者等のバス利用促進 | 割引定期のPRと利用促進 新たな利用助成制度の創設 運転免許証自主返納者等、移動困難者への対応 | ⑧ | |
| | 事業3-3 企業・事業所のバス利用促進 | 企業・事業所への意識啓発の取り組み パーク&ライドの促進 | ⑦ | |
| | 事業3-4 バス体験活動の実施 | バスの乗り方教室・体験試乗会の開催 商業施設等とのタイアップによる利用促進 | ⑧ | |
| 《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 | ICT等を活用した情報提供の強化 時刻表・バスマップの作成 | ①③⑧ | バスマップ配 布枚数、バス 利用者数割合 |
| 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》 効率的な運行の実現 | 事業5-1 効率的な運行形態への再編 (地域公共交通再編事業) | 長大路線の効率化 土日祝日のダイヤの見直し タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入 中心市街地における過密ダイヤの緩和 | ④⑨ | 4条路線 バスの 収支率 バス 利用者数 割合 |
| | 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 | ⑨ | |
| 《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 | 公共交通利用促進に関する情報提供 | ④⑩ | 広報紙に よるPR回数 バス 利用者数 割合 |
| | | 住民との協働による運行のしくみづくりの研究 住民等との協働による待合環境整備への協力 | | |
| | 事業6-2 持続可能な運行体制支援 | ドライバーの確保・育成支援 | ⑩ | |

※対応する課題の①～⑩は3ページの課題①～⑩に対応している。

4-4 公共交通ネットワークの体系

(1) 幹線と支線、主要拠点と主要観光地の位置づけ

○優先的に整備する路線や箇所を明確にするため、「地域内幹線」と「地域内支線」、「主要拠点」と「主要観光地」を設定する。

| 地域内幹線(国庫補助路線) | | | |
|--------------------|-------------|--|--------------------|
| 路線名 | 運行事業者 | 区間 | 役割 |
| JR山陰本線 | JR西日本 | 赤碕駅～泊駅 | 広域移動 |
| 赤碕線 | 日ノ丸自動車 | 赤碕駅～倉吉駅 | 琴浦町・北栄町～倉吉市間の広域移動 |
| 北条線 | 日本交通 | 由良駅入口～西倉吉 | 北栄町～倉吉市間の広域移動 |
| 橋津線 | 日本交通 | 小浜・石脇車庫～西倉吉 | 湯梨浜町～倉吉市間の広域移動 |
| 松崎線 | 日本交通 | 北方入口・石脇車庫～西倉吉 | 湯梨浜町～倉吉市間の広域移動 |
| 上井・三朝線 | 日ノ丸自動車 | 上吉原～倉吉駅 | 三朝町～倉吉市間の広域移動 |
| 関金線 | 日本交通 | 関金バスセンター～倉吉バスセンター | 関金～倉吉市中心市街地間の地域内移動 |
| 地域内支線(国庫補助路線以外の路線) | | | |
| 路線名 | 運行事業者 | 区間 | 運行事町村 |
| 市内線 | 日本交通 | 倉吉駅～西倉吉 | 倉吉市 |
| パークスクエア線 | 日本交通 | 倉吉駅～倉吉パークスクエア～西倉吉・広瀬 | 倉吉市 |
| 広瀬線 | 日本交通 | 倉吉バスセンター～広瀬 | 倉吉市 |
| 栄線 | 日ノ丸自動車 | 倉吉駅～西亀谷 | 倉吉市 |
| 社線 | 日ノ丸自動車 | 海田車庫～(倉吉パークスクエア)～倉吉農高 | 倉吉市 |
| 横田線 | 日ノ丸自動車 | 海田車庫～久米中学校 | 倉吉市 |
| 高城線 | 日ノ丸自動車 | 海田車庫・倉吉駅～桜・大立 | 倉吉市 |
| 北谷線 | 日ノ丸自動車 | 海田車庫・倉吉駅～大河内・中野上 | 倉吉市 |
| 倉吉市予約型乗合タクシー | 日ノ丸ハイヤー | 横田～北谷・高城地区 | 倉吉市 |
| 三朝線 | 日ノ丸自動車 | 生田車庫～三朝車庫前・神倉 | 三朝町・倉吉市 |
| 小河内線 | 日ノ丸自動車 | 海田車庫・三朝町役場内～実光 | 三朝町・倉吉市 |
| 穴鴨線 | 日ノ丸自動車 | 海田車庫・生田車庫～穴鴨公会堂・木地山・上西谷上・下畑 | 三朝町・倉吉市 |
| 琴浦町営バス | 日ノ丸自動車・日本交通 | 琴浦海岸線・上中村線・船上山線・東伯線 | 琴浦町 |
| 北栄町乗合タクシー | 由良タクシー | 青山剛昌ふるさと館～西高尾駐車場 | 北栄町 |
| 主要拠点 | | | |
| 拠点名 | 所在地 | 役割 | |
| 倉吉駅 | 倉吉市 | ほとんどの路線の起終点・経由地であり、JR山陰本線との接続ポイント | |
| 倉吉パークスクエア | 倉吉市 | 現在は経由する便が少ないが、将来的に中心市街地の交通拠点となりうる | |
| 西倉吉 | 倉吉市 | 多くの路線の起終点であり、倉吉西高校の最寄りバス停 | |
| 三朝町役場前 | 三朝町 | 三朝町内を運行する4路線すべての経由地で、町の中心地に位置する | |
| 赤碕駅 | 琴浦町 | JRとバスの結節点で、赤碕線の起終点、琴浦町営バス(東伯線を除く路線)の経由地 | |
| 浦安駅 | 琴浦町 | JRとバスの結節点で、赤碕線の経由地、琴浦町営バス(東伯線・琴浦海岸線)の経由地 | |
| 由良駅 | 北栄町 | JRとバスの結節点で、赤碕線、北栄町乗りあいタクシーの経由地、北条線の起終点 | |
| 主要観光地 | | | |
| 拠点名 | 所在地 | 役割 | |
| 白壁土蔵群・赤瓦 | 倉吉市 | 年間 60 万人が訪れる鳥取県を代表する観光地 | |
| 関金温泉 | 倉吉市 | 年間 2 万人を超える入込がある温泉地 | |
| 三朝温泉 | 三朝町 | 年間 40 万人近くが訪れる鳥取県を代表する温泉地 | |
| 三徳山 | 三朝町 | H27 年 4 月に日本遺産に認定された鳥取県を代表する観光地 | |
| はわい温泉 | 湯梨浜町 | 年間 12～13 万人が訪れる、鳥取県を代表する温泉地 | |
| 東郷温泉 | 湯梨浜町 | 年間 3 万人が訪れる、はわい温泉の対岸に位置する温泉地 | |
| 塩谷定好写真記念館 | 琴浦町 | 世界的に高く評価された写真家の記念館(明治初期の生家を活用) | |
| 青山剛昌ふるさと館 | 北栄町 | 年間 10 万人が訪れる、若年層や外国人にも人気の観光スポット | |

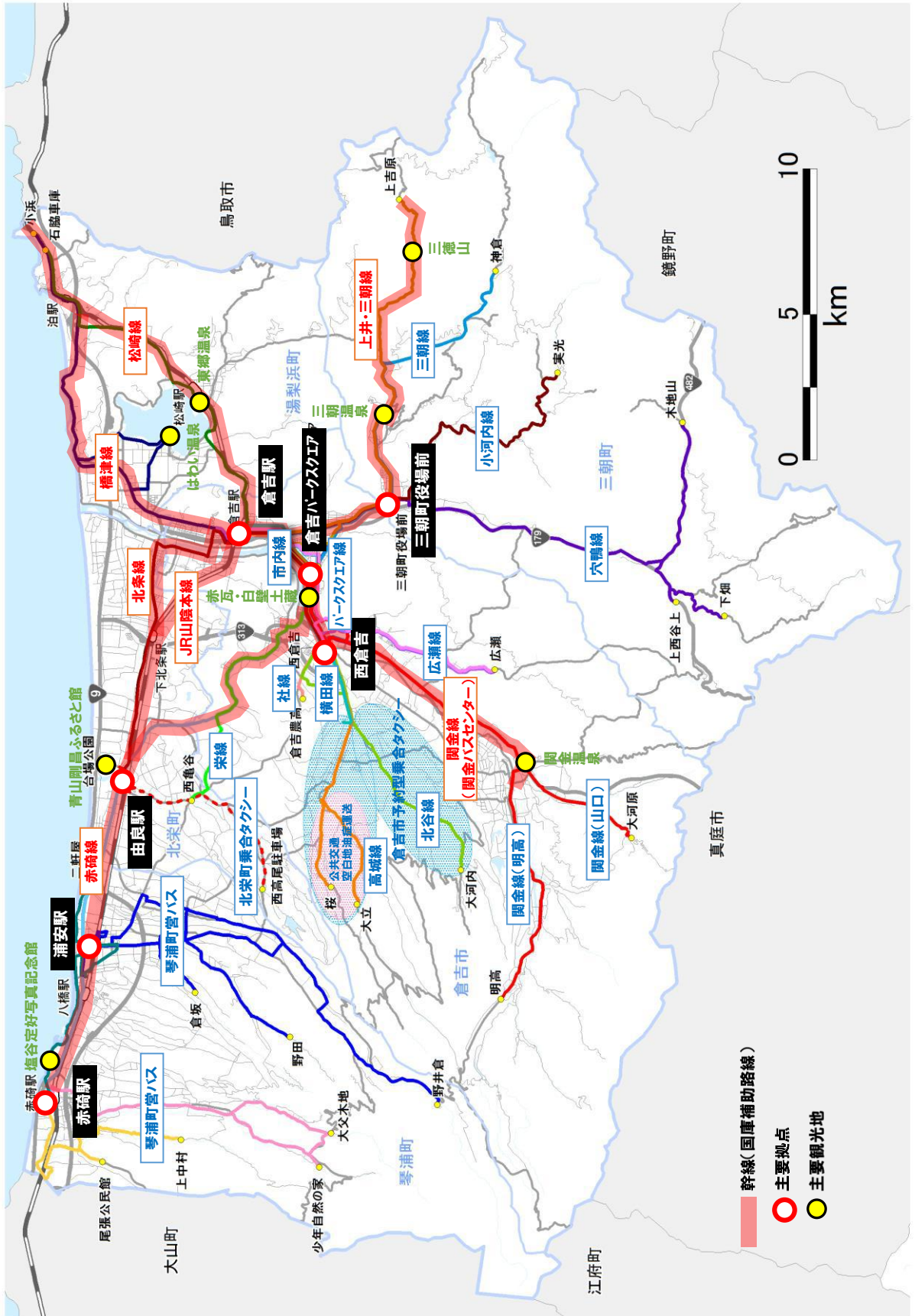


図 2 バスネットワーク図

5. 目標達成のための事業

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(地域公共交通再編事業)

①通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの改善

- 企業・事業所は、交代勤務や変則勤務を除くと16時～18時台に終業時間を迎え、高校生は16時～20時台が帰宅時間の中心となっていることから、通勤・通学といった目的に応じて帰宅時間帯を想定し、その時間帯のダイヤの改善を図る。
- 通勤・通学利便性を高めるためのルートの改善を検討する。

②西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ

- 西倉吉工業団地には、県外からの誘致企業が複数立地しており、主な企業だけでも1,100人を超える従業員が勤務している。エコ通勤促進の観点から、西倉吉工業団地周辺を運行するバス路線の延伸により、工業団地内への乗り入れを計画する。
- 乗り入れの検討にあたっては、西倉吉工業団地及びその周辺企業に対しヒアリング等を行い、需要を見極めた上で運行する。

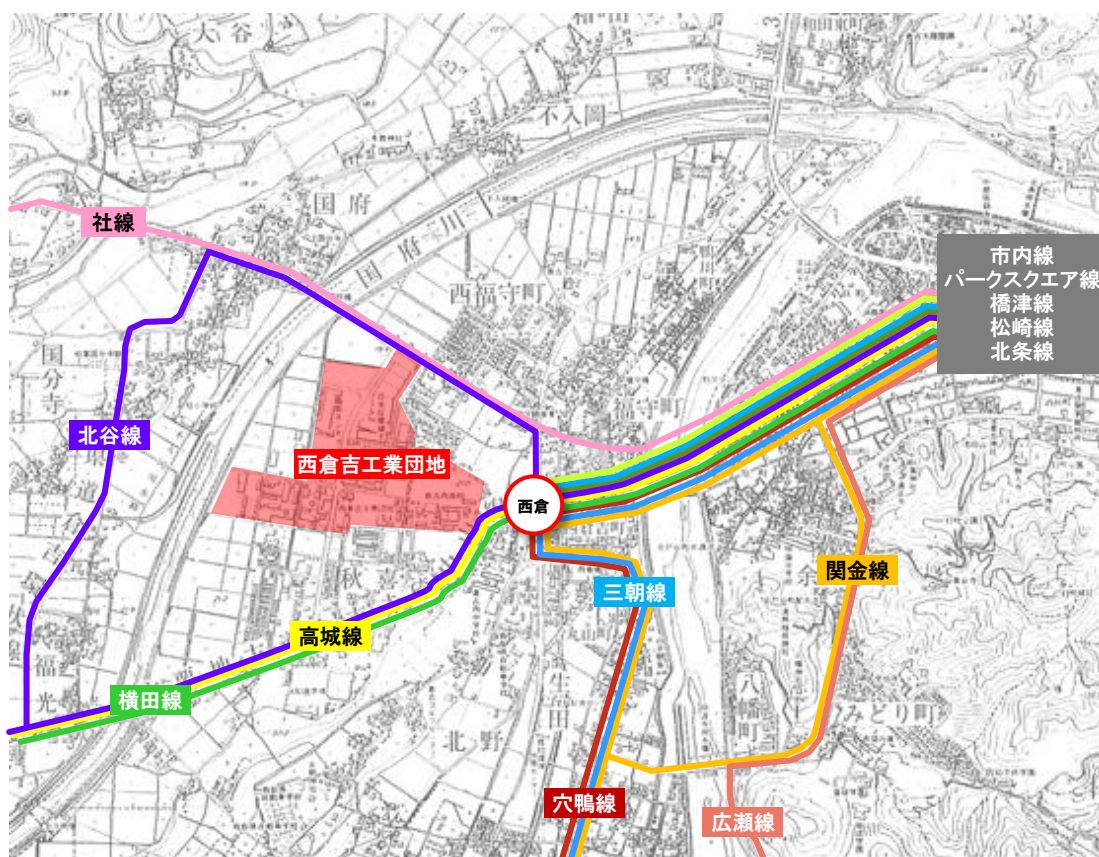


図 3 西倉吉工業団地周辺のバス路線

事業1-2 通院・買物利便性の向上(地域公共交通再編事業)

①河北地域へのバスの乗り入れ

- 河北地域は近年商業集積化が進み買物の目的地としてアンケート調査で上位に挙がっている商業施設も多く位置する。また、倉吉北高校や倉吉警察署があるほか、病院・医院・歯科医院等も点在している。
- 北条線・橋津線の一部ダイヤのルート変更、関金線・上井三朝線の延伸等を検討し、国道179号及びそれと並行して南北に伸びる道路沿いを運行することで、通院・買物の利便性の向上を図る。

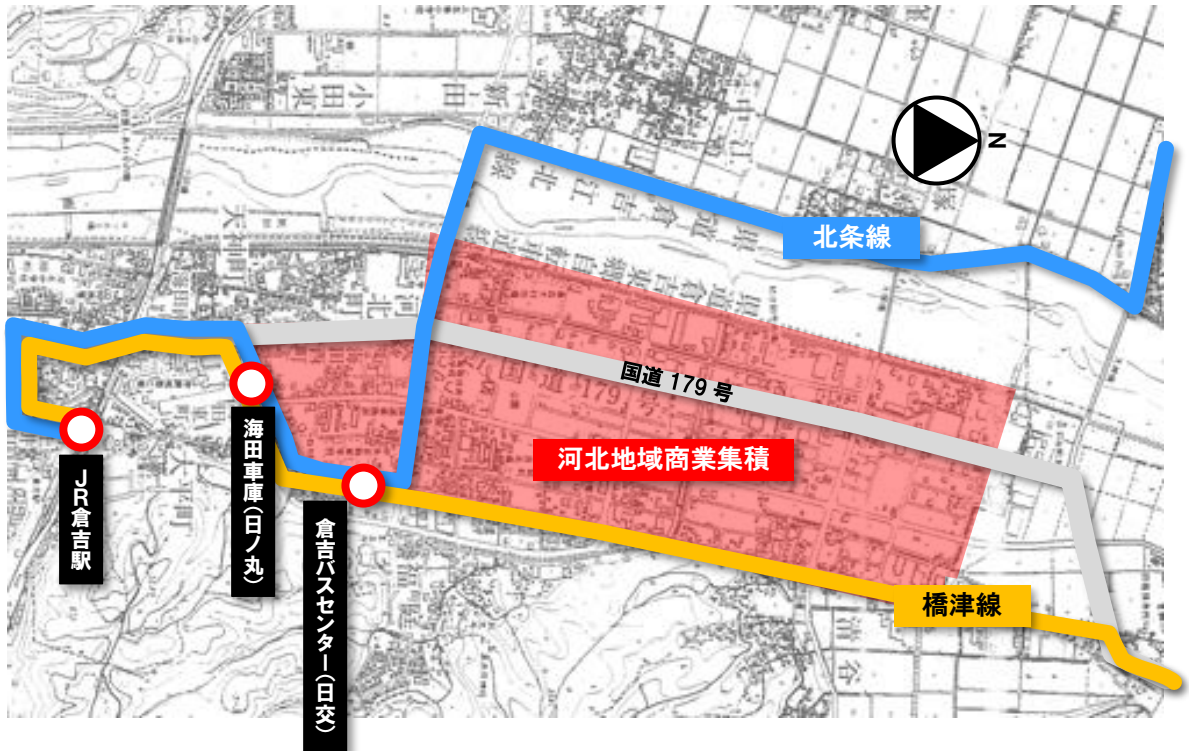


図 4 河北地域の商業集積と既存バス路線

②病院と商業施設間の移動ダイヤの改善

- 高齢者の場合は、病院の午後診療を除くと、朝8時～9時頃に病院に行き、10時～11時頃に病院から商業施設等へ移動して買い物をし、お昼前後に帰宅するケースが多い。
- 高齢者は朝の通院が終わると商業施設で買物し、その後お昼前後に帰宅するという行動パターンが多い。この時間帯に医療機関と商業施設を結ぶダイヤを確保することで、通院・買物の利便性向上を図る。

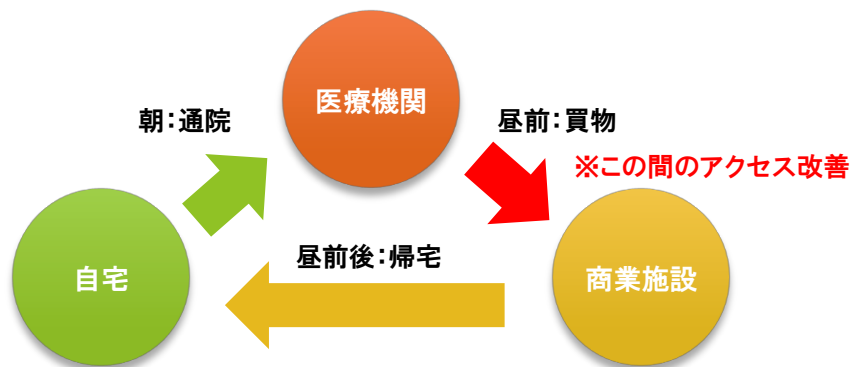


図 5 高齢者の行動パターン

事業1-3 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上(地域公共交通再編事業)

①倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善

- 「倉吉未来中心」は住民アンケートでも医療機関・商業施設を除く「バスで行きたい目的地」として上位を占めており、「倉吉未来中心」で開催されるイベント参加のためのバス需要が見込まれる。
- 隣接する「鳥取二十世紀梨記念館」は外国人観光客が年間10万人訪れる観光スポットとなっているほか、パークスクエア内には市立図書館や市営温水プールも整備されており、本地域全体の文化拠点となっている。さらにパークスクエア内の市営ラグビー場に美術館を建設する将来構想もあり、今後地域に対するさらなる求心力の向上が予想される。
- このエリア内には「倉吉パークスクエア」バス停があり、ここを経由する路線もあるが宮川町から新町にかけてのルートを通る便数と比較すると非常に少なくアクセス利便性が高いとは言えない。これを改善するために既存路線の一部を「倉吉パークスクエア」経由に変更する。

②医療機関へのアクセス利便性の改善

- 厚生病院は「普段行く医療機関」「バスで行きたい医療機関」の上位を占めているが、「厚生病院正面玄関前」バス停を経由する便は少なくほとんどが「厚生病院前」バス停を経由している。「厚生病院前」バス停から厚生病院までは200m程度の距離があり「厚生病院正面玄関前」バス停での乗降がより利便性が高い。
- 野島病院も「普段行く医療機関」「バスで行きたい医療機関」の上位を占めているが、病院前のバス停(瀬崎町)を経由する路線は限られており運行本数の多い「新町」バス停を利用して徒歩で通院しているのが現状である。
- これらの病院への通院利便性の向上を図るため、瀬崎町方面の便を増便する。

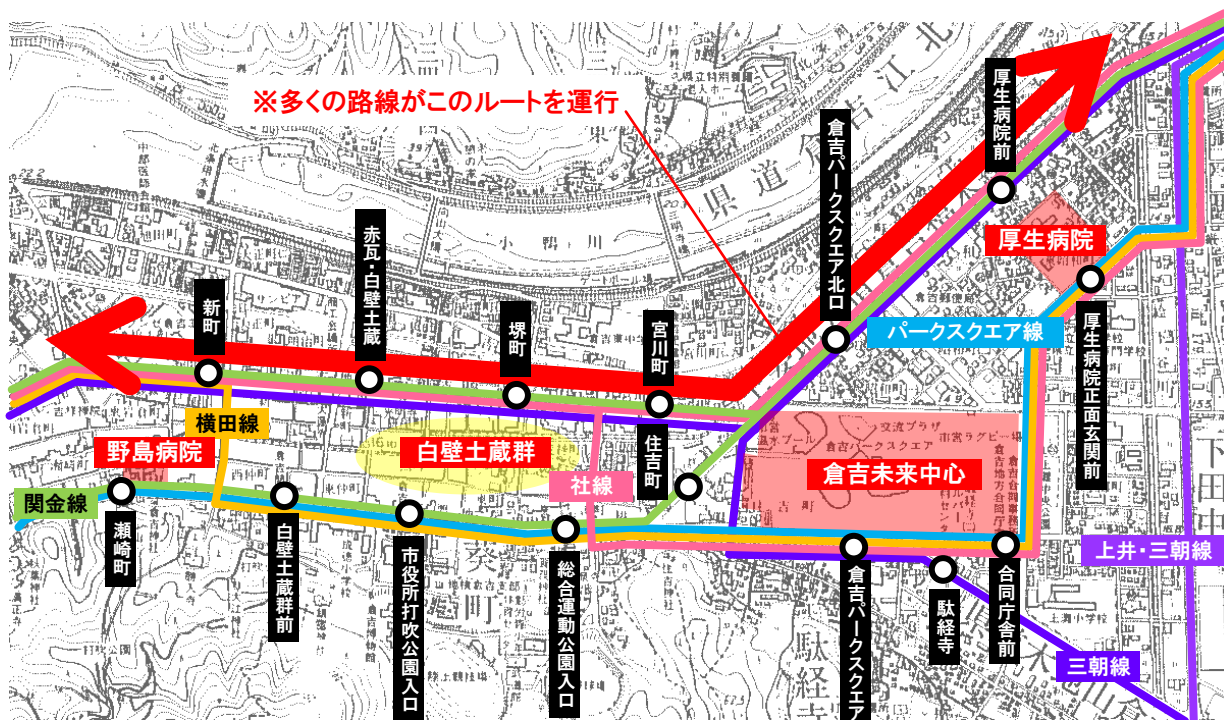


図 6 倉吉未来中心 (倉吉パークスクエア) と周辺を運行するバス路線

事業1-4 観光移動の利便性向上(地域公共交通再編事業)

①観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善

- 白壁土蔵群・赤瓦から三朝温泉へのアクセスは三朝線で容易に行えるが、三徳山まで行くためには上井・三朝線に乗り換える必要がある。しかし、三朝線と上井・三朝線の接続は必ずしもよくないことから、ダイヤ改善によって白壁土蔵群・赤瓦から三徳山へのアクセス利便性の向上を図る。
- 外国人観光客の人気の高い「青山剛昌ふるさと館」と平成30年4月に開館予定の「円形劇場くらしフィギュアミュージアム」とのアクセス利便性の向上を図るため、北条線・赤碕線等の一部ダイヤを「円形劇場くらしフィギュアミュージアム」を経由し「青山剛昌ふるさと館」まで延伸する。

②観光客向けパスの発行・PR

- 鳥取県内では、以前からバス事業者2社により1,800円でバスが3日間乗り放題となる「乗り放題手形」を発行しているほか、本地域では平成28年度より、「湯～遊2デーパス」を発行し、観光客等のバス移動利便性の向上を図っている。
- 「湯～遊2デーパス」の発行を引き続き行うとともに、利用者の実態把握や利用者へのアンケート調査等を実施し、「乗り放題手形」と併せて観光客や公共交通による来訪者の実態に応じた有効なPRを推進していく。

③インバウンド対応の多言語化

- 本地域には韓国、台湾などを中心に外国人観光客が年間3万人程度来訪しており、外国人観光客の路線バス利用促進の観点から、主要拠点・観光地の最寄りバス停を中心とするバス停・時刻表表示や路線図等の多言語化をさらに進めていく。

④地域イベントとの連携

- 各地域のイベント参加者の公共交通利用を促進するため、その時期に合わせて公共交通に関する情報提供等を積極的に行う。
- 本地域内では「倉吉打吹まつり」や「ひなビタ♪」{(株)コナミデジタルエンタテインメントによる Web 連動型音楽配信企画}等のイベントが毎年開催されている。これらとの連携を図りながら公共交通情報を提供することにより利用促進を図る。

| 《目標1》 移動利便性の向上 | | | |
|--|----------------------|-------------|-----------------------|
| 事業 | 内容 | 事業主体 | 実施時期 |
| 1-1 | 通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの改善 | 県・市町・交通事業者 | H30年度検討/H31年度以降随時実施 |
| | 西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ | 県・倉吉市・交通事業者 | H30～31年度検討/32年度以降随時実施 |
| 1-2 | 河北地域へのバスの乗り入れ | 県・倉吉市・交通事業者 | H30～31年度検討/32年度以降随時実施 |
| | 病院と商業施設間の移動ダイヤの改善 | 県・市町・交通事業者 | H30年度検討/H31年度以降随時実施 |
| 1-3 | 倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善 | 県・市町・交通事業者 | H30年度検討/H31年度以降随時実施 |
| | 医療機関へのアクセス利便性の改善 | 県・市町・交通事業者 | H30年度検討/H31年度以降随時実施 |
| 1-4 | 観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善 | 県・市町・交通事業者 | H30年度検討/H31年度以降随時実施 |
| | 観光客向けパスの発行・PR | 県・市町・交通事業者 | 継続 |
| | インバウンド対応の多言語化 | 県・市町・交通事業者 | H30年度検討/H31年度以降随時実施 |
| | 地域イベントとの連携 | 県・市町・交通事業者 | H30年度検討/H31年度以降随時実施 |
| 数値指標 | バス利用者数割合 | | |
| 算出方法 | | 現状値(H28年度) | 目標値(H34年度) |
| ○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス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 | | 8.5 | 8.5 |

《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

- 住民アンケート調査結果によると「バスの待合環境」に対する満足度が低いが、状況に応じて徐々に整備が進められている。引き続き上屋やベンチの整備、視認性の悪いバス停名表示の改善等を行っていく。
- 主要拠点については概ね環境整備が整っているが、主要観光地の最寄りバス停と併せてバリアフリー化や来訪者・外国人観光客にわかりやすい路線図、乗り換え情報、時刻表等の表示を行っていく。



図7 倉吉駅バス乗場

②住民等との協働による待合環境整備

- バス停留所について、地域住民が計画から管理までの過程に参画し、自ら待合環境整備を行う制度を推進する。
- 倉吉市においては、バス停を地域や企業で設置する際、「倉吉市住民参画型・地域企業貢献型バス停留所上屋整備事業費補助金」の制度により、協働による待合環境整備を行っている。このような制度の構築、周知を行い、整備推進を図っていく。

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

- 高齢者や障がい者を含め、すべての人が乗りやすいようバス車両の低床化をさらに推進し、バス利用の体力的な負担の軽減化を図る。
- 公共交通において、バリアフリー化に対応しているUDタクシーの活用等を検討する。



図8 UDタクシー

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

- 高校生の通学において、一部の地域では帰宅の際に乗り換えに30分以上の時間がかかるケースもあり、接続時間の短縮化が求められている。これらの接続の改善を図り、移動利便性の向上に努める。

②乗り換え情報の提供

- 乗り換えの際の接続時間を短縮し利便性を向上させても、その周知が十分でなければ利用に結びつかないことから乗換拠点を中心にバス乗降口付近での情報提供を積極的に行っていく。



図9 倉吉駅バス乗場の表示

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

- 乗り換えが発生する場合、直通に比べて料金が割高になるといった格差が発生するため乗り換え割引等の対応が必要になるが、ICカードであればその設定が比較的簡単にでき乗務員の負担軽減にもつながる。

○鳥取県西部・東部を含めた鳥取県全体として、ICカードの導入可能性について研究を進めている。
 本地域にあってもこれらの動きに併せ、各種勉強会や研究会・研修会へ積極的に参加し、引き続きICカードの導入可能性について研究していく。

| 《目標2》 乗り換え抵抗の低減化 | | | |
|--|----------------------------|-------------------|---------------------|
| 事業 | 内容 | 事業主体 | 実施時期 |
| 2-1 | バス停及び主要拠点の待合環境整備 | 県・市町・交通事業者・住民 | 継続 |
| | 住民等との協働による待合環境整備 | 県・市町・交通事業者・住民 | 継続 |
| | バス車両のバリアフリー化、UDタクシーの利活用の推進 | 県・市町・交通事業者 | 継続 |
| 2-2 | 乗り換え接続時間の短縮化 | 県・市町・交通事業者 | H30年度検討/H31年度以降随時実施 |
| | 乗り換え情報の提供 | 県・市町・交通事業者 | H30年度検討/H31年度以降随時実施 |
| 2-3 | ICカードの導入可能性の研究 | 県・市町・交通事業者 | 継続 |
| 数値指標 | バス停環境整備箇所、バス利用者数割合 | | |
| 算出方法 | | 現状値(H28年度) | 目標値(H34年度) |
| ○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(表 20 参照) ○各自治体の公共交通担当課で把握 | | 21.0% | 100.0% |
| ○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス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 | | 8.5 | 8.5 |

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

○高校生・保護者アンケート調査結果から自家用車送迎による通学をバス通学に切り替える可能性があることがわかった。これを実現するため、路線の運行頻度が高くバス停に近い高校に絞り込んで、登下校時の通学便の充実や中学卒業時等にバス通学に関するチラシ配布等の情報提供を積極的に行い、自家用車送迎からJR・バス利用による通学への移行を促進する。

② 割引定期の PR と利用促進

○高校生・保護者アンケート調査結果では、バス事業者が販売している割引定期の認知度があまり高くなかった。これらの割引定期は保護者の経済的負担の軽減化につながるだけでなくバス利用の機づけにもなることからチラシ等による積極的なPRを行い利用を促進していく。

③ 新たな割引制度・助成制度の創設

○高校生が自家用車送迎による通学からバス通学に切り替える際の課題の一つとなるのが運賃負担の問題である。既存の割引制度に加え、例えば同時に通学する複数の子どもがいる場合、3人目以降の定期券を特別割引にしたり学期ごとの定期券を発行するなど新たな割引制度の創設をめざす。
○定期券購入費の一部を助成する制度等についても子育て支援等の観点も含めて各自治体で導入を検討する。

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

○住民アンケート調査結果からバス事業者が販売している高齢者向けの割引定期の認知度はどれも1割程度の低い数値となっているため、バスのサービス水準の高い地域や団地との連携を図りながらこれらの定期券の周知に努め、バスの利用促進に取り組む。

② 新たな利用助成制度の創設

○バスを利用しにくい公共交通空白地域においてはタクシー利用助成の充実を求める傾向にある。現状では一部の自治体で助成制度が導入されているが地域全体としてこれらの制度を拡充していく。

③ 運転免許証自主返納者等、移動困難者への対応

○運転免許証を自主返納すると移動手段を家族・知人の送迎か公共交通に頼らざるを得ない。全国的にも警察や自治体において免許返納者に対する様々な支援制度を実施し、高齢者の免許返納を促している。
○生活移動が可能な路線の確保を前提とし、免許返納者の自家用車の代替交通としてバス・タクシー利用助成等の取り組みを行っていく。

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

- 企業のエコ通勤を促進するため、アンケート調査に協力いただいた企業・事業所を中心に意識啓発チラシを配布し、公共交通を利用した通勤の取り組みを拡大する。
- 法人・企業・団体等を対象とした「企業割引定期券」制度等を検討し、企業・団体等におけるバス利用の動機づけを行う。

②パーク&ライドの促進

- 勤務先の近くに駅・バス停があっても自宅付近になれば公共交通による通勤ができないことになる。このような状況に対応するためパーク&ライドの促進を図る。
- 具体的にはJRの駅や主要拠点周辺に駐車場を確保するとともにパーク&ライドによる公共交通利用を企業・事業所や住民にPRしていく。

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

- 小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室や実際に路線バスに乗車して体験する試乗会、イベント等の開催を通しバス利用への抵抗感をやわらげるとともにバス利用の動機づけを行う。
- 幅広い年代に公共交通利用への動機づけを行い公共交通機関への愛着を持ってもらうため、鳥取県のマスコットキャラクターである「トリピー」の公共交通利用促進バージョンである「交通トリピー」や国土交通省の公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」等のキャラクターをPRに活用するほか、必要に応じて新たなバス路線の愛称募集等を行い、バスについての関心を高めていくことなどを検討する。



図 10 バスの乗り方教室（倉吉市/H29年 11月）



図 11 「とっとり環境まつり」でのバスの乗り方教室案内

②商業施設等とのタイアップによる利用促進

○一定額買物や飲食をした場合にバスの回数券を配布したり、バスを利用して買い物に来た人への割引を実施するなど、商業施設等とタイアップした利用促進施策を展開する。

| 《目標3》 バス利用の促進 | | | |
|---------------|---|---------------|-----------------------|
| 事業 | 内容 | 事業主体 | 実施時期 |
| 3-1 | 自家用車送迎からバス利用への移行促進 | 県・市町・交通事業者・住民 | H30年度以降随時実施 |
| | 割引定期のPRと利用促進 | 県・市町・交通事業者・住民 | H30年度以降随時実施 |
| | 新たな割引制度・助成制度の創設 | 県・市町・交通事業者 | H30～31年度検討/32年度以降随時実施 |
| 3-2 | 割引定期のPRと利用促進 | 県・市町・交通事業者・住民 | H30年度以降随時実施 |
| | 新たな利用助成制度の創設 | 県・市町・交通事業者 | H30～31年度検討/32年度以降随時実施 |
| | 運転免許証返納者等、移動困難者への対応 | 県・市町・交通事業者 | H30年度検討/H31年度以降随時実施 |
| 3-3 | 企業・事業所への意識啓発の取り組み | 県・市町・交通事業者 | H30年度以降随時実施 |
| | パーク&ライドの促進 | 県・市町・交通事業者・住民 | H30～31年度検討/32年度以降随時実施 |
| 3-4 | バスの乗り方教室・体験試乗会等の開催 | 県・市町・交通事業者・住民 | 継続 |
| | 商業施設等とのタイアップによる利用促進 | 県・市町・交通事業者・住民 | H30年度検討/H31年度以降随時実施 |
| 数値指標 | バス通学生割合、バス利用者数割合 | | |
| | 算出方法 | 現状値(H29年度) | 目標値(H34年度) |
| | ○本地域内9校の高校のバス通学生徒数÷総生徒数 ○本地域内9校へのアンケート調査で把握 | 9.5% | 10.0% |
| | ○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定 | 8.5 | 8.5 |

《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

○観光客や地域外の来訪者がバスを利用する際、スマホ等で路線や時刻、乗り継ぎの情報等を取得することが多い。これらに対応するためインターネット等を活用した情報提供の強化を図る。具体的には鳥取大学が提供しているバスネットのPR強化を図り情報提供等を引き続き行っていく。

○現在、Webブラウザ上で県内のバス・鉄道を使った経路探索ができる「バスネット」の運用が行われているが、利便性の向上を図るため、検索機能の充実等を目的として、「バスネット」のスマートフォンアプリの開発を行う。



図 12 バスネットの画像

※バスネットは鳥取大学が開発し、日本トリップ有限責任事業組合が運営している Web システムであり、それを基にしたロケーションシステムなどの運用については鳥取県が積極的に参画し、一般への情報提供を行っている。

②時刻表・バスマップの作成

- 現在、鳥取県バス協会では「ぐるっとバスなび」のパンフレットを作成し、本地域内自治体でも活用しておりこの取り組みを継続していく。
- バス利用者の利便性向上を図るため地域住民をはじめ、観光客等にわかりやすい時刻表・バスマップ等の作成を行う。その際、短大や地元高校生との協働による作成手法も考えられる。

| 《目標4》 情報提供の強化 | | | |
|--|------------------|--------------------|-------------|
| 事業 | 内容 | 事業主体 | 実施時期 |
| 4-1 | ICT等を活用した情報提供の強化 | 県・市町・交通事業者 | H30年度以降随時実施 |
| | 時刻表・バスマップの作成 | 県・市町・交通事業者 | H30年度以降随時実施 |
| 数値指標 | | バスマップ配布枚数、バス利用者数割合 | |
| 算出方法 | | 現状値(H28年度) | 目標値(H34年度) |
| ○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 ○各自治体の公共交通担当課で把握 | | 4,000部/年 | 累計 20,000部 |
| ○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス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 | | 8.5 | 8.5 |

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(地域公共交通再編事業)

①長大路線の効率化

ア. 赤碕線

- 赤碕線は琴浦町・北栄町と倉吉市を結ぶ広域移動の重要な路線となっているが、系統キロが長く運行便数も多いことから実車走行キロが他の路線に比べて長く経常欠損額も大きくなっている。
- 赤碕線の利用状況を細かくみると、倉吉市内のみで乗降する利用者の割合が上り下りとも4割近くあり、広域移動のための利用は6割程度にとどまっていることから広域移動での利用の少ない便については見直しを行っていく。

イ. 穴鴨線・小河内線

- 三朝町～倉吉市間を運行している4路線(上井・三朝線、三朝線、穴鴨線、小河内線)の内、利用の少ない小河内線と穴鴨線を町内路線に見直す。但し、高校生の通学や通院に利用されている穴鴨線の一部の便は従来通りの広域路線とする。
- 見直した路線のうち、小学生の登下校便は定時定路線の運行とし、それ以外の路線についてはデマンド型乗合タクシー方式として予約に応じて運行する。
- 見直した路線の沿線住民の広域移動については、町内に結節点(三朝町役場前)を設け、他の広域路線に乗り換えることで対応する。
- これにより、利用人数に応じた車両で、利用がある場合のみ運行することで効率的な運行が図れるだけでなく、当該路線沿線の公共交通空白地域の解消と、適切なダイヤ設定による町内移動利便性の向上を図ることができる。

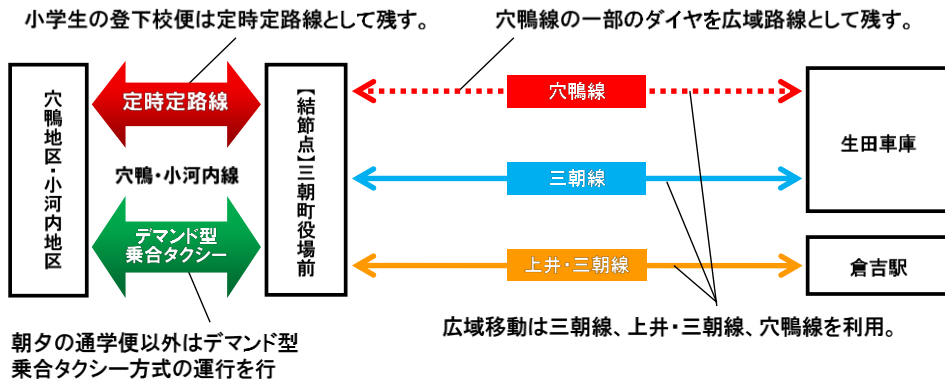


図 13 三朝町内路線の再編の考え方

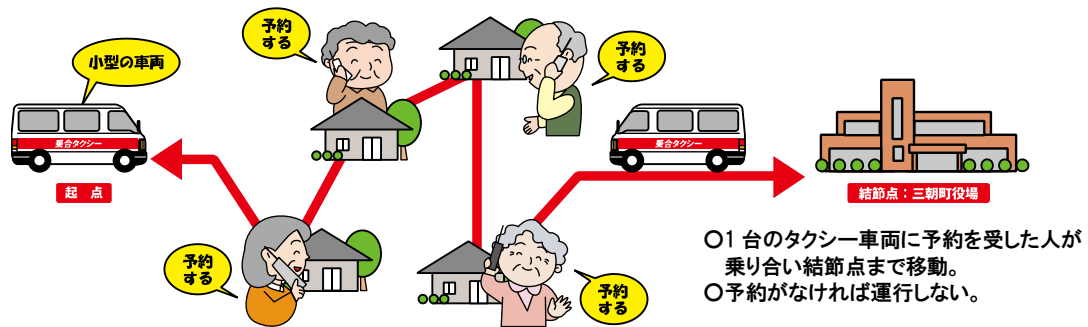


図 14 デマンド型乗合タクシー運行イメージ

② 土日祝日のダイヤの見直し

- 平日と土日祝日ではバス利用の目的が異なることから、通勤や通学に対応した便数を見直し、買物利用の時間帯のダイヤの充実を図る。
- 観光客の利便性を考慮し、昼間の移動時間帯のダイヤ充実を図る。

③ タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入

- バスが利用しにくい公共交通空白地域や効率の悪いバス路線の区間への乗合タクシーの導入、乗合タクシーでも非効率な地域へのタクシー助成の充実等、タクシーを活用した効率的な移動支援、運行形態の導入を進めていく。

④ 中心市街地における過密ダイヤの緩和

- 中心市街地における過密ダイヤの緩和を図るため、倉吉市中心市街地内で最も便数の多い宮川町～新町の運行ルートの一部を時間帯によってパークスクエア経由や瀬崎町経由等に変更する。これにより過密ダイヤの緩和と中心市街地内の移動利便性向上を図る。
- 松崎線と関金線の時間帯が近接するダイヤを統合して北方入口～関金バスセンターの新たな路線を再編し、中心市街地の運行の効率化を図る。

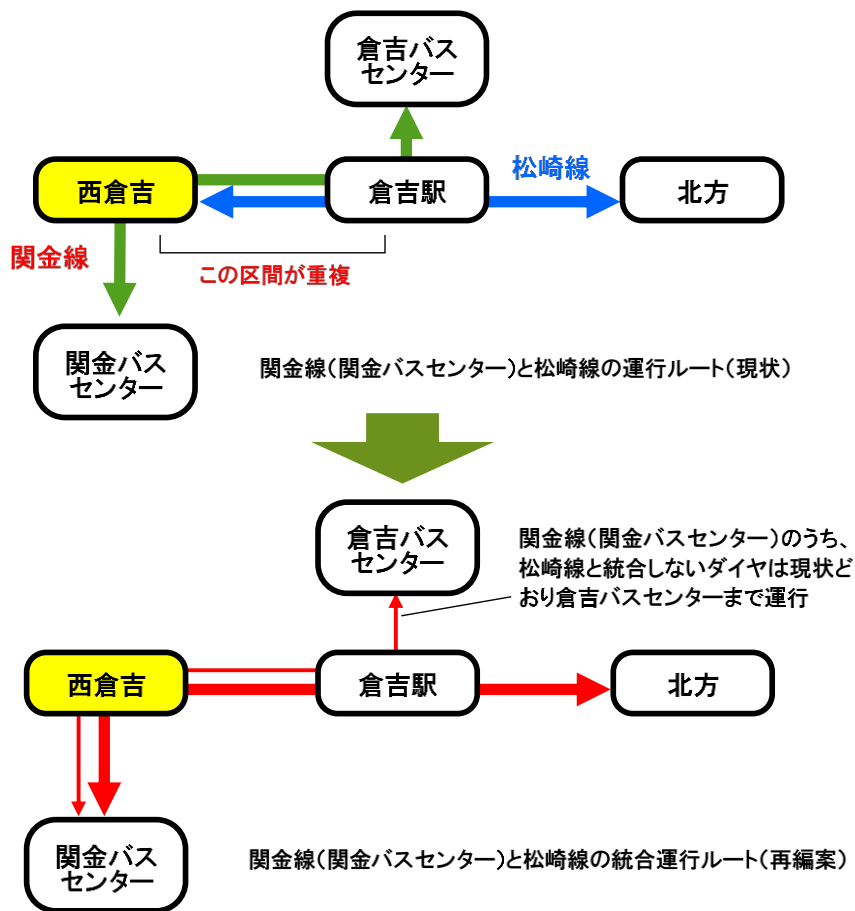


図 15 再編案の運行ルート

事業5-2 貨客混載の取り組み検討

①貨客混載の導入に向けた検討

○限られた輸送資源の有効活用や運送収入の向上による路線維持等を目的として、人とモノの輸送サービスを一体的に提供する貨客混載の導入に向けた検討を行う。



図 16 全但バスとヤマト運輸の提携事例（豊岡市）

| 《目標5》 効率的な運行の実現 | | | |
|-----------------|---|------------|-----------------------|
| 事業 | 内容 | 事業主体 | 実施時期 |
| 5-1 | 長大路線の効率化 | 県・市町・交通事業者 | H30～31年度検討/32年度以降随時実施 |
| | 土日祝日のダイヤの見直し | 県・市町・交通事業者 | H30年度検討/H31年度以降随時実施 |
| | タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入 | 県・市町・交通事業者 | H30～31年度検討/32年度以降随時実施 |
| | 中心市街地における過密ダイヤの緩和 | 県・市町・交通事業者 | H30年度検討/H31年度以降随時実施 |
| 5-2 | 貨客混載の導入に向けた検討 | 県・市町・交通事業者 | H30年度検討/H31年度以降随時実施 |
| 数値指標 | 一般乗合バスの収支率、バス利用者数割合 | | |
| | 算出方法 | 現状値(H28年度) | 目標値(H34年度) |
| | ○算定式:(一般乗合バス)経常収入÷経常経費 ○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 | 47.7% | 50.0% |
| | ○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定 | 8.5 | 8.5 |

《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

- 地域住民へ各自自治体の広報紙等で利用状況・補助金額の推移等の公共交通の情報提供を行い、公共交通への関心を喚起するとともに、利用することによって路線を守るという意識の醸成を図る。
- 観光地ごとや買物先別等、目的別に公共交通の利用パターンを提示するなど、住民ニーズに応じた公共交通手段のPRを検討する。

②住民との協働による運行のしくみづくりの研究

- 公共交通空白地域や需要の少ない地域について、NPOや地域自治組織によるボランティア輸送等、住民との協働による運行のしくみを検討する。

③住民等との協働による待合環境整備への協力

- バス停の設置や環境整備にあたっては、学生の公共交通への理解促進の観点から、地元高校や短大などからバス停のデザインや活用方法などについてアイデアを募るなど、生徒や学生との協働による取り組みを検討する。

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

- バスやタクシーのドライバー不足が全国的に広がっており、乗務員の確保・育成が急務となっている。安定的な運行を維持していくため、自動車学校やハローワーク等との連携、PR活動の強化、免許取得費用の助成等を実施し交通事業者への支援を行っていく。

| 《目標6》 路線維持のしくみづくり | | | |
|--|-----------------------|---------------------|-----------------------|
| 事業 | 内容 | 事業主体 | 実施時期 |
| 6-1 | 公共交通利用促進に関する情報提供 | 県・市町・交通事業者 | H30年度以降随時実施 |
| | 住民との協働による運行のしくみづくりの研究 | 県・市町・交通事業者・住民 | H30～31年度検討/32年度以降随時実施 |
| | 住民等との協働による待合環境整備への協力 | 県・市町・交通事業者・住民 | 継続 |
| 6-2 | ドライバーの確保・育成支援 | 県・市町・交通事業者 | H30～31年度検討/32年度以降随時実施 |
| 数値指標 | | 広報紙によるPR回数、バス利用者数割合 | |
| 算出方法 | | 現状値(H28年度) | 目標値(H34年度) |
| ○本地域内各自治体の広報紙への年間掲載回数の累計 ○各自治体の公共交通担当課で把握する | | 1回/年 | 累計5回 |
| ○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス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 | | 8.5 | 8.5 |

6. 事業実施スケジュール

○本計画の実施スケジュールを以下のように設定する。

| 事業名 | 事業内容 | 事業主体 | | | | 実施スケジュール | | | | |
|--|----------------------------|------|----|-----|----|----------|------|-----|-----|-----|
| | | 県 | 市町 | 事業者 | 住民 | H30 | H31 | H32 | H33 | H34 |
| 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 | | | | | | | | | | |
| 事業1-1 通勤・通学利便性の向上 (地域公共交通再編事業) | 通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの改善 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| 事業1-2 通院・買物利便性の向上 (地域公共交通再編事業) | 河北地域へのバスの乗り入れ | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 病院と商業施設間の移動ダイヤの改善 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| 事業1-3 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上 (地域公共交通再編事業) | 倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 医療機関へのアクセス利便性の改善 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| 事業1-4 観光移動の利便性向上 (地域公共交通再編事業) | 観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 観光客向けバスの発行・PR | ● | ● | ● | | 継続 | | | | |
| | インバウンド対応の多言語化 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 地域イベントとの連携 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| 事業2-1 円滑な移動のための 環境整備 | バス停及び主要拠点の待合環境整備 | ● | ● | ● | ● | 継続 | | | | |
| | 住民等との協働による待合環境整備 | ● | ● | ● | ● | 継続 | | | | |
| | バス車両のバリアフリー化、UDタクシーの利活用の推進 | ● | ● | ● | | 継続 | | | | |
| 事業2-2 乗り換え接続の改善 | 乗り換え接続時間の短縮化 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 乗り換え情報の提供 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| 事業2-3 ICカードの導入に関する研究 | ICカードの導入可能性の研究 | ● | ● | ● | | 継続 | | | | |
| 基本方針2：戦略的な施策展開による公共交通の利用促進 | | | | | | | | | | |
| 事業3-1 高校生のバス利用促進 | 自家用車送迎からバス利用への移行促進 | ● | ● | ● | ● | 随時実施 | | | | |
| | 割引定期のPRと利用促進 | ● | ● | ● | ● | 随時実施 | | | | |
| | 新たな割引制度・助成制度の創設 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| 事業3-2 高齢者等のバス利用促進 | 割引定期のPRと利用促進 | ● | ● | ● | ● | 随時実施 | | | | |
| | 新たな利用助成制度の創設 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 運転免許証自主返納者等、移動困難者への対応 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| 事業3-3 企業・事業所のバス利用促進 | 企業・事業所への意識啓発の取り組み | ● | ● | ● | | 随時実施 | | | | |
| | パーク＆ライドの促進 | ● | ● | ● | ● | 検討 | 随時実施 | | | |
| 事業3-4 バス体験活動の実施 | バスの乗り方教室・体験試乗会の開催 | ● | ● | ● | ● | 継続 | | | | |
| | 商業施設等とのタイアップによる利用促進 | ● | ● | ● | ● | 検討 | 随時実施 | | | |
| 事業4-1 多様な情報提供と内容の充実 | ICT等を活用した情報提供の強化 | ● | ● | ● | | 随時実施 | | | | |
| | 時刻表・バスマップの作成 | ● | ● | ● | | 随時実施 | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | |
| 事業5-1 効率的な運行形態 への再編 (地域公共交通再編事業) | 長大路線の効率化 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 土日祝日のダイヤの見直し | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 中心市街地における過密ダイヤの緩和 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| 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 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| 事業6-1 住民との協働による しくみづくり | 公共交通利用促進に関する情報提供 | ● | ● | ● | | 随時実施 | | | | |
| | 住民等との協働による待合環境整備への協力 | ● | ● | ● | ● | 継続 | | | | |
| | 住民との協働による運行のしくみづくりの研究 | ● | ● | ● | ● | 検討 | 随時実施 | | | |
| 事業6-2 持続可能な運行体制支援 | ドライバーの確保・育成支援 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |

※事業者には「バス事業者」「タクシー事業者」「鉄道事業者」が含まれ、事業内容に応じて事業主体となる。

7. 計画の推進体制と評価・検証

7-1 計画推進体制

○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。

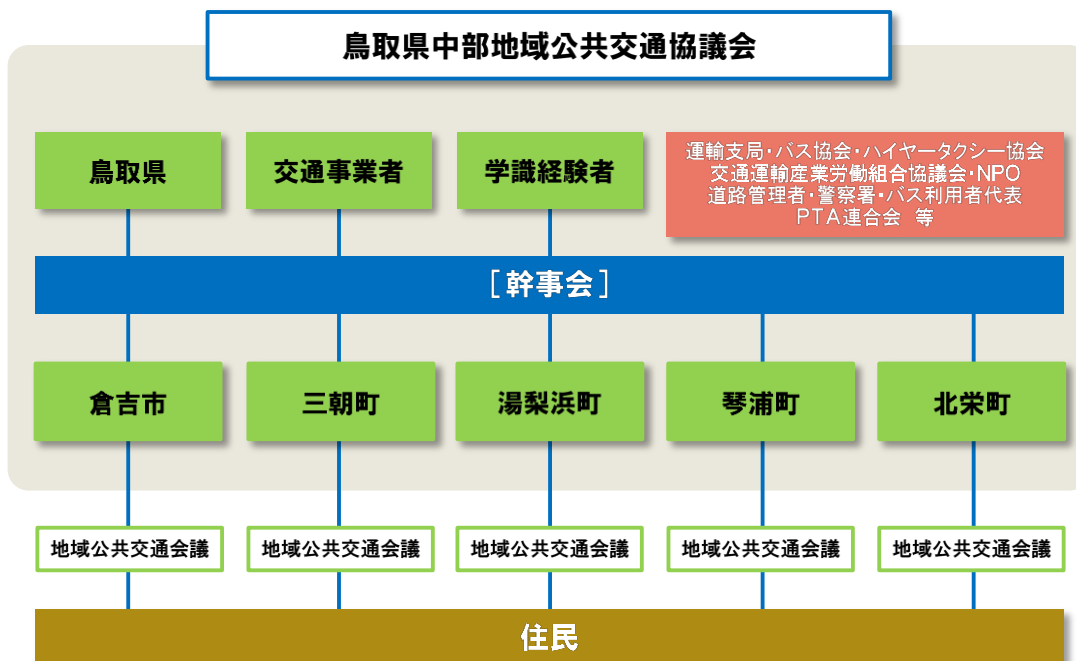


図 17 「鳥取県中部地域公共交通協議会」の構成図

7-2 事業進捗状況の評価・検証

7-2-1 成果指標の評価・改善

○設定した成果指標である「バス利用者数割合」「バス通学生割合」「収支率」については、事業実施から2年後に「鳥取県中部地域公共交通協議会」で評価を行い、見直しの必要があれば改善計画を立案し、随時改善を行っていく。

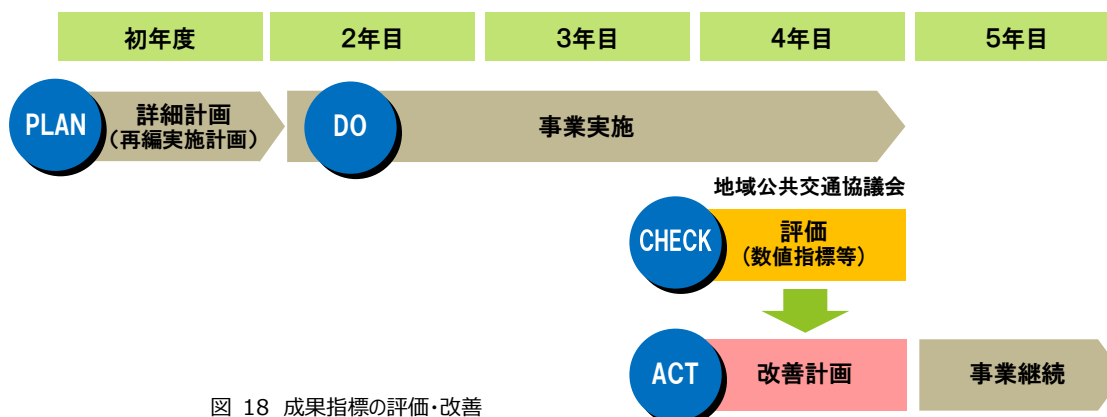


図 18 成果指標の評価・改善

7-2-2 プロセス指標の評価・改善

○設定したプロセス指標である「バス停環境整備箇所数」「時刻表・バスマップの配布枚数」「広報紙によるPRの回数」については、「鳥取県中部地域公共交通協議会」において前年度の進捗状況の確認と評価を行い、適宜改善しながら継続していく。

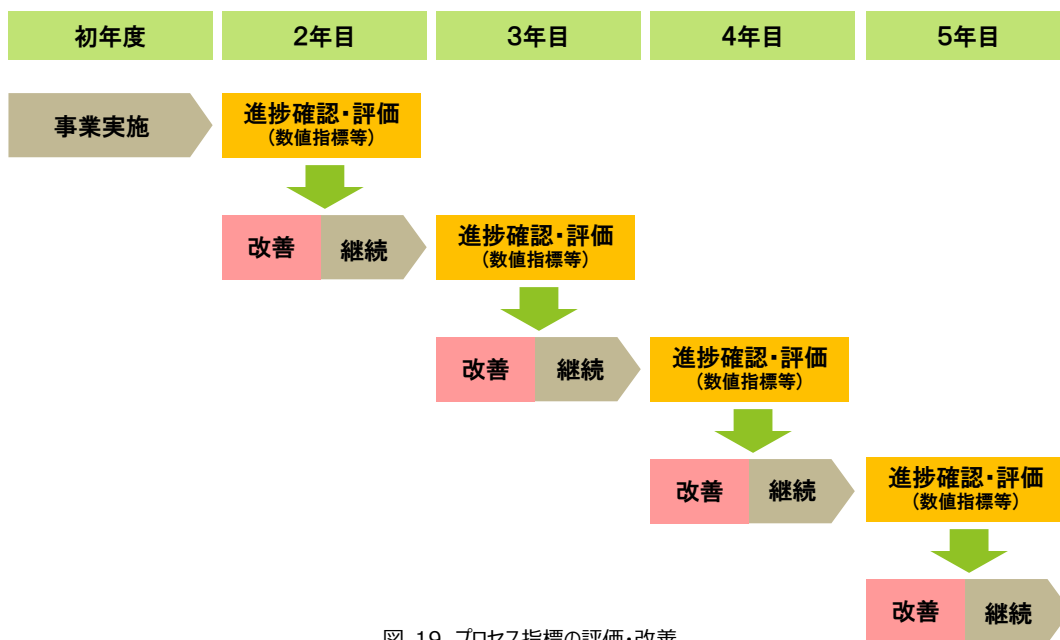


図 19 プロセス指標の評価・改善

表 1 事業評価・改善計画の年間スケジュール

| 月 | 議会 | 生活交通確保に係る地域協議会(県) | 鳥取県中部地域公共交通協議会 |
|-----|-------------|-------------------|---|
| 4月 | | | |
| 5月 | 6月補正予算 | | ○前年度事業進捗状況の確認・評価 ○路線、ダイヤの変更確認 ○国庫補助要件と実績の照合 |
| 6月 | 議会 | ○次年度補助路線等の協議 | |
| 7月 | | | |
| 8月 | 9月補正予算 | ○10月ダイヤ改正等の協議 | |
| 9月 | 議会 | | |
| 10月 | | | |
| 11月 | 12月補正予算 | | |
| 12月 | 議会 | | ○事業実施結果を踏まえた改善計画の検討 |
| 1月 | 当初予算・2月補正予算 | ○事業評価等の協議 | |
| 2月 | 議会 | ○4月ダイヤ改正等の協議 | |
| 3月 | | | |

※数値指標の評価時には、国庫補助路線が補助要件を満たしているかどうかについても併せて確認する。

評価指標の考え方

本計画の評価指標は目標ごとに代表的なものを以下のように設定する。指標は、目標によって事業展開を行った結果得られる効果を評価する「成果指標」と、事業の進捗状況そのものを評価する「プロセス指標」を設ける。

■バス利用者数割合(成果指標)

○バスの利便性向上の進捗状況を評価する指標として「バス利用者数割合」を設定。

◆**バス利用者数割合**＝当該年度の年間輸送人員÷当該年度の地域人口

※年間輸送人員：日本交通、日ノ丸自動車の年間輸送人員の合計値(10月～9月)

※地域人口：各自治体当該年度9月末の住民基本台帳人口合計値

※把握方法：バス事業者からの資料提供、各自治体の公共交通担当課で把握

■バス停環境整備箇所数(プロセス指標)

○バス停環境整備の進捗状況を評価する指標として「バス停環境整備箇所数」を設定。

◆**バス停環境整備箇所**＝当該年度に何らかの整備を行ったバス停の数

※整備内容：ベンチ・上屋・時刻表示等の新設・修繕、表示の多言語化等

※把握方法：各自治体の公共交通担当課で把握

■バス通学生割合(成果指標)

○高校生のバス利用促進を評価する指標として「バス通学生割合」を設定。

◆**バス通学生割合**＝バス通学生徒数÷総生徒数

※バス通学生徒数：本地域内9校で把握しているバス通学生徒数

※総生徒数：本地域内9校の総生徒数

※把握方法：本地域内9校へのアンケート調査を実施

■配布枚数(プロセス指標)

○時刻表・バスマップの作成の進捗状況を評価する指標として、「配布枚数」を設定。

◆**配布枚数**＝配布した時刻表・バスマップ等の配布枚数

※把握方法：各自治体の公共交通担当課で把握

■収支率(成果指標)

○効率的な運行の実現を評価する指標として、「収支率」を設定。

◆**収支率**＝バス経常利益÷経常経費

※把握方法：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

■広報紙によるPRの回数(プロセス指標)

○住民との協働による路線維持のしくみづくりの指標として、広報紙によるPRの回数を設定。

◆**広報紙によるPRの回数**＝各自治体の広報紙への年間掲載回数の合計

※把握方法：各自治体の公共交通担当課で把握