

## 第4章 周遊滞在エリアの課題の整理

### 4-1 周遊滞在エリアの課題の整理

周遊滞在エリアの概況や観光客の移動特性等を踏まえ、以下の通り課題の整理を行いました。

#### 周遊滞在エリアの概況

##### 【地域の概況】

・倉吉市の打吹地区（打吹玉川伝統建造物群保存地区を含む）、東は鳥取県立美術館（令和7年春開館予定）、西は円形劇場くらしフィギュアミュージアム・国登録有形文化財小川家住宅が位置するエリアである。

##### 【観光の概況】

・観光客数は、増加傾向であったものの、近年はコロナ禍の影響を受けて減少傾向にある。  
 ・エリアまでは、鉄道及び高速バス、路線バス等の移動手段があり、その他、レンタサイクルも整備されている。  
 ・エリア内には、市営の駐車場が複数整備されている。周辺住民や関係者からの意見としては、観光案内所近くの駐車場の利用者は多い一方で、周辺駐車場の利用者は少ない状況である。また、地域内に入来した観光客の車両は、路上駐車など交通マナーが悪いことがある。（ヒアリングより）  
 ・打吹回廊やフロムナード公園等の観光資源をうまく活用できていない。（ヒアリングより）

#### 周遊滞在エリア内の観光客の移動特性

・来訪施設は、主要観光地である白壁土蔵群となしっこ館に集中し、それ以外の施設への来訪は少ない。  
 ・来訪者は、カップルや夫婦等の小人数での観光客が多い。  
 ・来訪者の平均滞在時間は約3時間と短く、滞在時間2時間以下が約半数を占める。  
 ・エリアまでの交通手段は自家用車が約7割と最も多い。また、エリア内での交通手段も自家用車が約5割と最も多く、他の交通手段と比較して、来訪施設数も少なく、滞在時間も短い傾向にある。  
 ・来訪者の1/3は1ゾーンのみでの来訪で、複数のゾーンを訪れる人は、中央ゾーン⇄東側ゾーン、中央ゾーン⇄南側ゾーンの回遊が多く、特に西側ゾーンには回遊する人は少ない。  
 ・複数のゾーンを訪れる際は、公共交通・自家用車を利用する傾向が強く、徒歩のみではゾーン間の回遊が少ない傾向にある。  
 ・来訪した観光客の大半が、また来たいと回答している。  
 ・観光マップ等によるモデルコースの紹介や、街並みや歩行空間が整備されていることを求めるニーズが多い。  
 ・グリーンズローモビリティ等の周遊モビリティへの利用意向は高く、利用により主要な観光地を簡単に巡ることや目的地まで歩かなく済む、目的地に迷わず行けるようになることを期待している。  
 ・県立美術館への来訪意向は高い状況であり、加えて、県立美術館への来訪が周遊滞在エリア内への観光にも波及効果をもたらすことが期待される。

#### 地域住民の移動に関する特性

・成徳・明倫地区は、市内でも高齢化が高い地域。（ヒアリングより）  
 ・普段の移動は大半が自家用車であり、病院や金融機関へ公共交通を利用する人も少数ながら存在。  
 ・明倫地区は、徒歩圏内に買い物施設が少なく、買い物に不便が生じている（一部地域では移動販売がある）。一方、成徳地区は、複数のスーパーが近くに立地しているとともに、路線バスも便利がよく、移動に不便をしているとの意見は少ない。（ヒアリングより）

#### 周遊滞在エリアの観光移動に関する課題

##### ① 来訪者が周遊滞在エリア内を容易に巡ることができ、かつ様々な観光スポットへの周遊を喚起・誘発する取組が必要

###### 【課題に至る現況】

・来訪施設は複数あるものの、来訪場所は特定のスポットのみに集中している。  
 ・主要な観光地をめぐる、目的地まで歩かなくて済む、目的地に迷わず行ける、を求めるニーズがある。  
 ・観光マップ等によるモデルコースの紹介や、街並みや歩行空間が整備されていることを求めるニーズがある。

##### ② 自家用車で来訪しやすく、周遊しやすい移動環境が必要

###### 【課題に至る現況】

・来訪者の移動手段は、自家用車が最も多い。  
 ・一方、自家用車で来訪者は、来訪する施設が少なく、滞在時間も短い傾向。  
 ・白壁土蔵群入口の駐車場に利用が集中し、休日には慢性的に混雑している。また、その他の観光駐車場を探すため、地域内でうろつき交通が発生している。  
 ・地域内での路上駐車など、観光客の自動車マナーに対する指摘がある。

##### ③ ゾーン間の移動を支援する取組が必要

###### 【課題に至る現況】

・来訪者の1/3は回遊していない。また、西側ゾーンへの回遊が特に少ない。  
 ・複数のゾーンを訪れる際は、公共交通・自家用車を利用、徒歩のみではゾーン間の回遊が少ない傾向にある。

##### ④ 既存の関連施設の機能を十分に発揮させる取組が必要

###### 【課題に至る現況】

・白壁土蔵群入口の駐車場に利用が集中する一方で、周辺部の駐車場は利用が少ない状況。  
 ・打吹回廊（公共交通での来訪の玄関口）がコロナ禍の影響もあり、十分に活用できていない状況。  
 ・フロムナード公園の観光資源としての有効活用・活性化。

#### 地域における課題

##### ○ 少子高齢化の進展に対応した地域活性化策が必要

###### 【課題に至る現況】

・少子高齢化の進展とともに、地域の活力が低下している。  
 ・高齢者の移動・外出支援策が求められている。（後期高齢者・一人暮らし高齢者の増加、高齢ドライバーの増加と交通事故の危険性の高まり等）  
 ・買い物施設が近隣にない地区もあり、買い物困難者が一部地域に存在。

アンケート・ヒアリング調査結果より

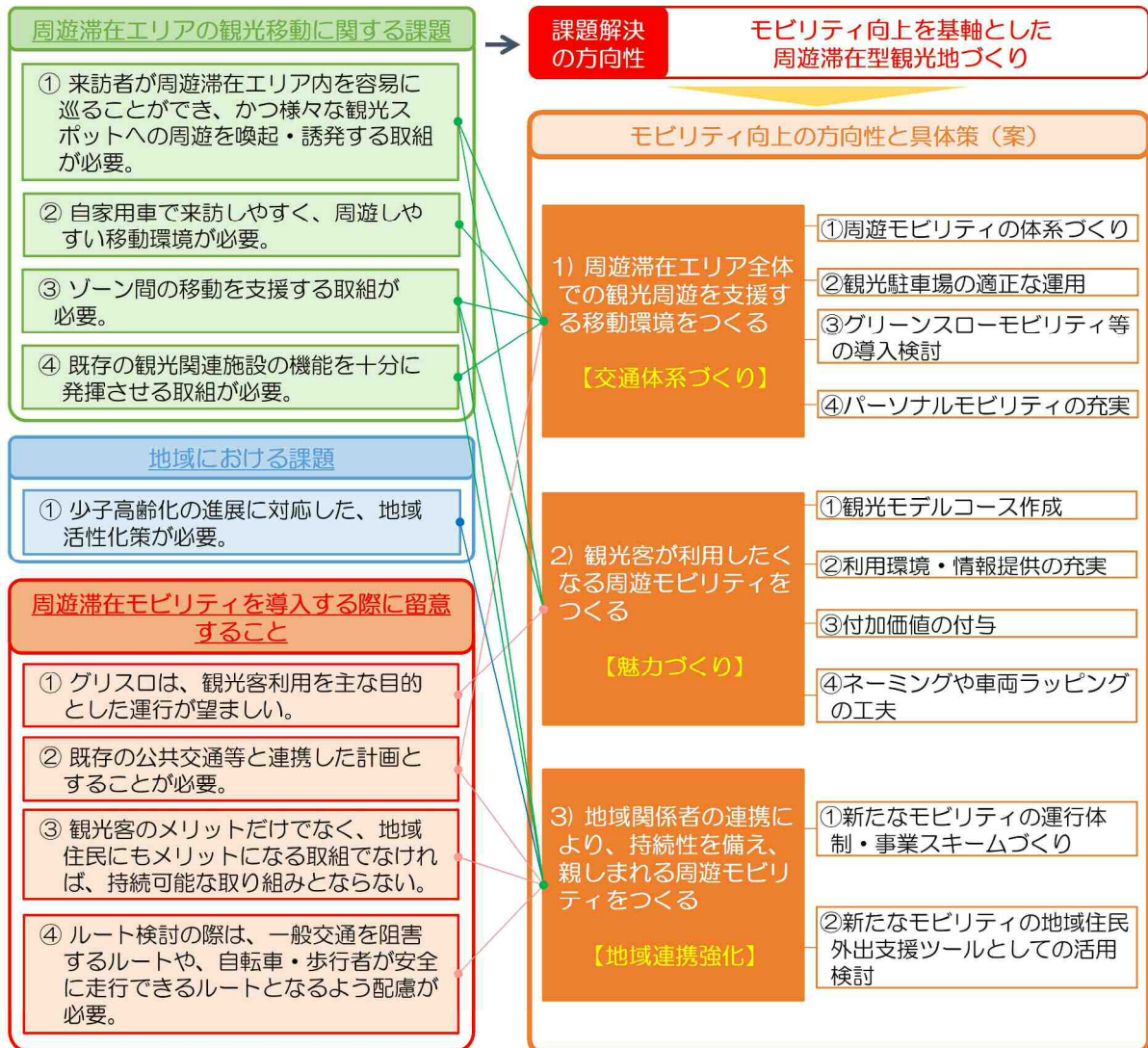
#### 周遊滞在エリアにモビリティを導入する際に留意すること

- ① グリスロに試乗した感想として、否定的な意見は少なかった。利用意向については、観光客に比べ、地域住民の方が低い結果となった。また、地域住民も観光客向けのモビリティを通じて、地域活性化を期待していることから、観光客利用を対象とした運営が望ましい。
- ② 既存の公共交通等と連携した計画とすることが必要。
- ③ 観光客のメリットだけでなく、地域住民にもメリットになる取組でなければ、持続可能な取り組みとならない。
- ④ ルート検討の際は、幹線道路や主要道路の走行により、一般交通を阻害するルートにならないか、十分な検討が必要。また、玉川沿いなどの自転車・歩行者が多い箇所を走行する場合は、十分な配慮が必要。

## 第5章 モビリティ向上の方向性と具体案

### 5-1 モビリティ向上の方向性と具体策

これまでに整理した周遊滞在エリアを取り巻く課題を踏まえ、本計画では『モビリティ向上を基軸とした周遊滞在型観光地づくり』として、課題解決を図ることとします。そうしたなかで、モビリティ向上の方向性と具体策について、以下の通り検討しました。





(1) 周辺滞在エリア全体での観光周遊を支援する移動環境をつくる【交通体系づくり】

① 周遊モビリティの体系づくり

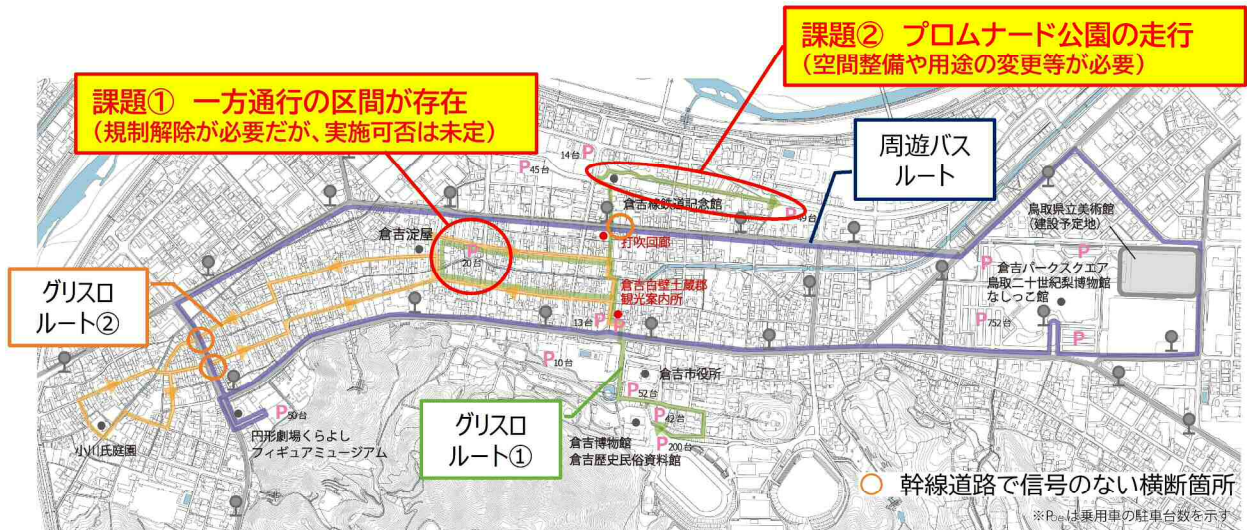
- 周遊滞在エリア全体でのモビリティ向上のためには、既存の交通手段を活かしながら、これらを補完する形で新たなモビリティの導入を進め、各種交通手段が有機的に連携する周遊モビリティの交通体系を構築します。

■ 周遊モビリティの導入検討(概念イメージ)



■ 導入時の交通体系イメージ

- 中央ゾーンでは、グリスロの運行により、北側と南側を繋ぎ、駐車場や主要な観光スポットへのアクセスを強化する。
- 西側は、グリスロの運行により、西側～中央のゾーン間の移動を支援する。
- 周遊滞在エリア内の観光駐車場を繋ぐバス（ワゴン車や小型バス等）が周回し、全てのゾーン間の移動を支援する。





【参考】交通体系の考え方について(1/4)

検討にあたり交通体系の概念イメージの考え方として、既存の交通体系を元に A、B、C の3案検討しました。

■周遊モビリティの導入検討(概念イメージ)

【現在のモビリティの交通体系】

- ・路線バスは、南北に2路線運行している。
- ・レンタサイクルは、観光案内所、円形劇場くらししフィギュアミュージアムそれぞれで貸し借りしている
- ・観光駐車場は、各ゾーンに位置。(ただし利用は観光案内所前に集中)



▶図 現在のモビリティの交通体系

【新たな交通体系(概念イメージ)】

概要	周遊の体系イメージ	バス	自動車	新モビ	モパビリンテイル	徒歩	メリット	デメリット
<b>A</b> ゾーン間に周遊バス等、ゾーン内に新モビリティを配置する案 【特に力を入れる課題】 ①②③④		ゾーン間	●	●	-	●	・観光客がゾーン内の様々な観光スポットを一度に巡ることができ、見どころが分かりやすい	・別ゾーンへ移動する際には、必ず乗り換えが発生する為、利用者負担が生じる
		ゾーン内	-	-	●	●		
<b>B</b> ゾーン間に新モビリティを配置する案 【特に力を入れる課題】 ②③④		ゾーン間	●	●	-	●	・ゾーン間の移動が容易になり、観光客へ回遊を促しやすい	・グリスロやパーソナルモビリティでは、一度に多くの人を運ぶことは難しい ・既存の公共交通と並行路線を走行すると、需要を奪う可能性がある ・グリスロが東側のゾーンまで走行する場合、幹線道路を通行するルートになる
		ゾーン内	-	-	●	●		
<b>C</b> 新モビリティでゾーン内の魅力をつくる案 【特に力を入れる課題】 ①④		ゾーン間	●	●	-	●	・観光客がゾーン内の様々な観光スポットを一度に巡ることができ、見どころが分かりやすい	・ゾーン間の移動は、徒歩やパーソナルモビリティに頼っている為、高齢者や障害のある方は回遊しにくい
		ゾーン内	-	-	●	●		

※パーソナルモビリティとは、レンタサイクル、電動キックボード、電気スクーター等を想定する。

当面の現実性を考慮して、グリスロモビリティは2台の導入を想定

案A ゾーン間に周遊バス等、ゾーン内に新モビリティを配置する



案B ゾーン間に新モビリティを配置する案



案C 新モビリティでゾーン内の魅力をつくる案





【参考】交通体系の考え方について(2/4)

グリーンスローモビリティが走行することを考慮してヒアリングの結果等から条件を整理した上で、現実的に走行可能な交通体系のイメージに絞ると、以下の10案に絞られます。

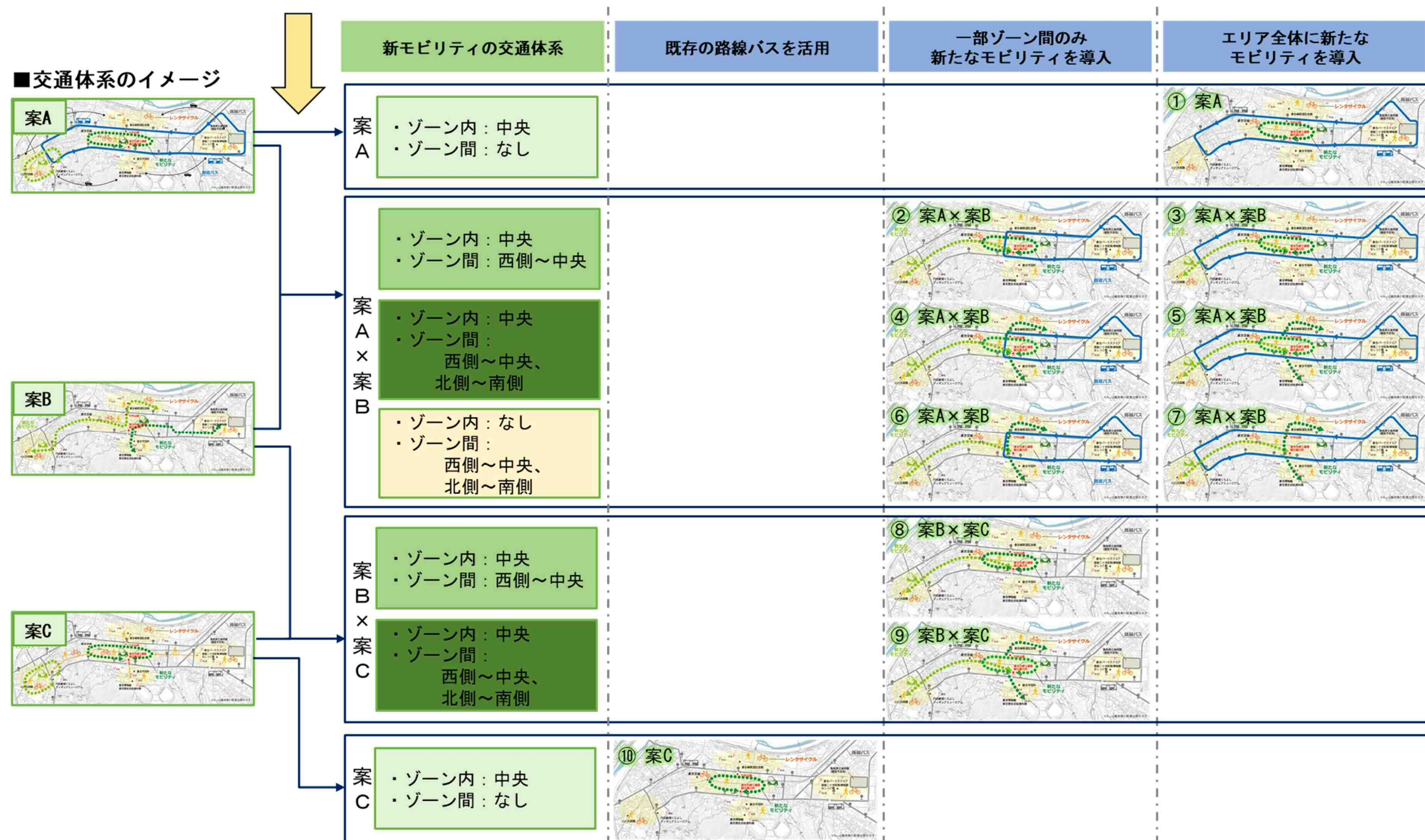
■周遊体系を検討する際の条件の整理

○グリスロのルート設定に関する基本的な考え方

- ①交通量の多い幹線道路の走行は避けたルートを設定する  
⇒ 東側ゾーンへの移動や円形劇場くらしフィギュアミュージアムは、幹線道路を通過する為、グリスロでの立ち寄りを行わない。
- ②ヒアリングの意見を考慮し、西ゾーンは八橋往来、北ゾーンはプロムナード公園を活用する
- ③観光バス回転広場または打吹回廊を、交通の結節点として考える。

○周遊バスのルート設定に関する基本的な考え方

- ①グリスロで立ち寄ることが困難なゾーン間の移動をカバーする



【参考】交通体系の考え方について(3/4)

交通体系のイメージ全 10 案について、周遊滞在エリアを取り巻く課題との対応を整理した結果、⑤案が交通体系として最も望ましいと考えられます。

表 交通体系のイメージに関する評価

グリスロ	バス	図面	課題への対応						特徴	
			①	②	③	④	①	計		
案 A	エリア全体	①		△	○	△	△	○	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>南北や小川邸への利便性は現況と変わらない。</li> <li>※グリスロ2台のうち1台は地域や観光客のニーズに合わせて<b>自由な運用</b>ができる</li> </ul>
	一部エリア	②		△	△	△	○	○	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>フィギュアミュージアムへは直接モビリティで移動できず、南北ゾーンへの利便性も現況と変わらない</li> </ul>
	エリア全体	③		○	○	△	○	○	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>南北ゾーンへの利便性は現況と変わらない。</li> </ul>
案 A × 案 B	一部エリア	④		○	○	○	◎	○	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の観光資源も全て活かした移動だが、主要観光スポットのフィギュアミュージアムへは直接モビリティで移動できない。</li> </ul>
	エリア全体	⑤		◎	◎	◎	◎	○	14	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての観光スポットを巡ることができ、どの観光駐車場からも来訪しやすく、どのゾーンへもモビリティで容易に移動でき、既存の観光資源も全て活かした移動だが、コスト面が高い可能性がある</li> </ul>
	一部エリア	⑥		○	○	○	◎	○	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の観光資源も全て活かした移動だが、主要観光スポットのフィギュアミュージアムへは直接モビリティで移動しない。また、土蔵群のある中央ゾーンを走行しない為、景観をゆっくり楽しむ等のグリスロならではの特徴を生かす可能性はある</li> </ul>
	エリア全体	⑦		◎	◎	◎	◎	○	14	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての観光スポットを巡ることができ、どの観光駐車場からも来訪しやすく、どのゾーンへもモビリティで容易に移動でき、既存の観光資源も全て活かした移動だが、土蔵群のある中央ゾーンを走行しない為、景観をゆっくり楽しむ等のグリスロならではの特徴を生かす可能性はある</li> </ul>
案 B × 案 C	既存バス	⑧		△	△	△	○	○	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>南北ゾーン、東側ゾーンへの利便性は現況と変わらない</li> </ul>
		⑨		△	△	△	◎	○	8	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の観光資源も全て活かした移動だが、東側ゾーンのみ利便性は現況と変わらない。</li> </ul>
案 C		⑩		△	△	△	△	○	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>ゾーン間の移動の利便性は現況と変わらないが、新たなモビリティの導入台数が少なく、走行距離も短いことが想定されるため、低コストで来訪者の増加に期待できる。</li> <li>※グリスロ2台のうち1台は地域や観光客のニーズに合わせて<b>自由な運用</b>ができる</li> </ul>

※点数の考え方 ◎3点 ○2点 △1点



【参考】交通体系の考え方について（4/4）

■周遊モビリティの導入検討(概念イメージ)

来年度の実証実験を元に課題等を明らかにした上で、周遊モビリティの体系を設定  
 ※グリスロの導入イメージとして、定時定路線だけでなく、予約制やエリア運行等も想定

■実証実験の方向性

新モビリティの導入により『ゾーン間のモビリティが向上』、『ゾーン内の魅力が向上』、という2つの観点から実証案を設定



<検証案の考え方>

- ・実証実験は、2期間に分けて実施することとし、2案で検証を行う。
- ・実験では、観光客と地域利用の双方を想定した運行を実験する。その際、地域向けの活用方法は、2案それぞれ異なる考え方で行う。
- ・すべてのゾーンへ新たなモビリティで移動できるとともに、周遊バスも配置することでどの観光スポットや観光駐車場へもモビリティで移動できる交通体系となっており、移動の利便性が観光客の周遊を促すことに繋がることを想定し、⑤案を採用する。

⇒ゾーン間のモビリティ向上の案

- ・観光客の大半が来訪する白壁土蔵群内をグリスロが走ることで、興味や関心からエリアへの来訪を増やし、それにより観光客の周遊を促すと想定し、⑩案を採用する。また、実験時はグリスロ2台を使用することから、1台は不定期に地域の活動やサロン等に貸出を行うことも可能。

⇒ゾーン内の魅力向上の案

ゾーン間のモビリティ向上の案	ゾーン内の魅力向上の案
案⑤	案⑩
	
<p>&lt;実験による検証が可能な事項&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・モビリティの向上により、実際に観光客へ移動を促すことができるのか把握することが可能。</li> <li>・これまでの市内の公共交通として議論のあった周遊バスを実際の需要はどの程度か把握することが可能。</li> <li>・地域向けにこれらの周遊体系のニーズがどの程度か把握することが可能。</li> </ul>	<p>&lt;実験による検証が可能な事項&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定のゾーン内を周遊することが観光客の魅力づくりに繋がるのか把握することが可能。</li> <li>・2台のうち1台は不定期に地域の活動やサロン等に貸出を行う需要がどの程度あるか把握することが可能。</li> </ul>

②観光駐車場の適正な運用

- 周遊滞在エリアのモビリティ向上に向けて、来訪する交通手段のうちで最も多い自動車の動きをコントロールし、エリア内外で利用する交通手段を円滑に組み合わせることで、エリア内を容易に周遊できる環境を構築し、周遊を喚起・誘発します。

【観光駐車場の適正な運用に関する取組の例】

○適正な運用方法の検討

例)バス回転広場では、観光バスは乗降のみとし、空いたスペースに一般車両の駐車場を追加する

○観光駐車場の情報提供

例)分かりやすい駐車場マップの作成(駐車場の配置、台数、料金等)

例)他の交通手段との一体的な情報提供

例)スマホ、PC、デジタルサイネージ等での満空情報提供

○観光駐車場への分かりやすい案内表示

例)案内看板の設置・改善

○地域住民の駐車場利用の見直し

例)運用ルールの設定と地域住民への広報・周知 等

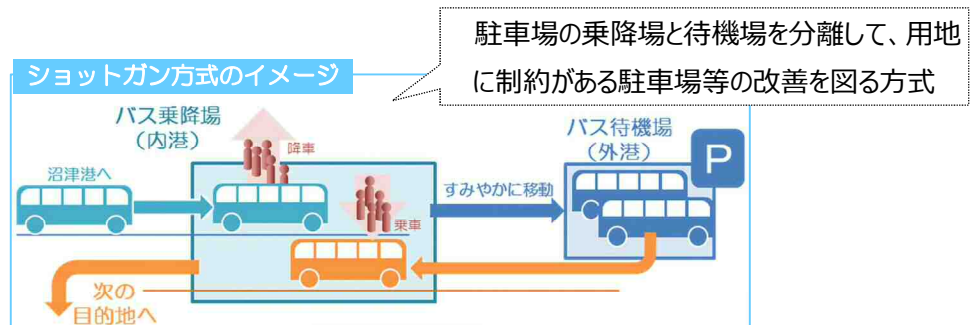


図 観光バスの運用方法例〔ショットガン方式〕(沼津市) 出典：沼津市



図 分かりやすい駐車場マップ例(常滑市) 出典：一般社団法人とこなめ観光協会



図 リアルタイムな満空情報の提供例(久留米市) 出典：久留米市中心市街地駐車場案内 くるっばPナビ



### ③グリーンスローモビリティ等の導入検討

- 新たな周遊モビリティとして、『グリーンスローモビリティ』の適用性が高いと考えられる為、導入を検討します。
- グリーンスローモビリティは、電動であることから環境にもやさしく、また細街路の走行も可能であり、滞在周遊エリアの回遊支援モビリティとして十分に優位性を発揮することができます。

#### 【グリーンスローモビリティ等の導入検討に当たって必要検討事項(案)】

##### ○サービス内容

運行態様(路線定期運行、路線不定期運行、区域運行)、路線、ダイヤ、運賃、  
企画商品(企画乗車券、パッケージ商品、ガイド付き観光ツアー 等)

##### ○走行空間整備

進路表示(案内看板、路面標示等)、走行空間の整備(プロムナード広場の整備等)、車両保管場所、  
充電設備の確保、乗降場所検討等

##### ○事業スキーム ※3)①に記載



図 倉吉市でのグリーンスローモビリティ地域試乗会の様子

#### ④パーソナルモビリティの充実

- ・周遊滞在エリア内では、徒歩移動は多く、歩行支援のモビリティ向上として、パーソナルモビリティの充実が必要です。
- ・現在のレンタサイクルを利用者の利便性の高い取組となるよう充実することや、新たなパーソナルモビリティの導入等の取組を推進します。

##### 【パーソナルモビリティの充実の例】

###### ○レンタサイクルの利便性向上

- ・レンタサイクルポートの増設
- ・レンタサイクルへのシステム導入(乗り捨てや電子決済対応等)
- ・多様な自転車の導入(スポーツサイクル、電動自転車) など

###### ○新たなパーソナルモビリティの導入

- ・電動キックボード、超小型モビリティ等の導入検討



図 倉吉市内のレンタサイクル（3種類）

出典：倉吉観光 MICE 協会 HP



図 電動キックボード

出典：LUUP HP



図 超小型モビリティ

出典：小豆島観光協会 HP



(2)観光客が利用したくなる周遊モビリティをつくる【魅力づくり】

①観光モデルコースの作成

- ・エリア全体を示す観光案内マップ並びにモデルコースの設定・紹介を行います。
- ・併せて、モデルコースを紹介することにより、観光客に周遊を促す情報・きっかけを提供することが重要と考えます。



図 現在の観光マップ（モデルコース）

②利用環境・情報提供の充実

- ・観光マップやモデルコースについて、現場での情報案内はもとより、PC やスマートフォンで情報確認できるようにすることが極めて重要です。旅行前に周遊モビリティの存在を知らせることで、周遊滞在エリアでの回遊を誘発することが可能です。
- ・また、スマホやPC、デジタルサイネージ等でリアルタイムな運行状況の配信等を行い、現場での利用促進に繋がる情報提供を図ります。
- ・QRコード等を活用した電子決済システムの導入（キャッシュレス化）を検討し、利用環境の充実を図ります。



図 デジタルサイネージの例（笠岡市）

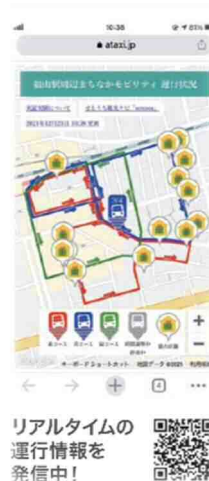


図 運行情報の提供の例（福山市）  
出典：福山市



図 電子決済の回数券の例（小山市）  
出典：小山市

### ③付加価値の付与

- ・周遊モビリティは、単なる移動手段としてだけではなく、利用したくなるような魅力を備え、さらには利用することが目的化するようなシステムとすることが望まれます。

#### 【周遊モビリティ利用の付加価値の例】

- グリーンスローモビリティの活用による乗ること自体の目的化
- グリーンスローモビリティを活用したガイド付き観光ツアーの開発
- 企画乗車券の開発やサブスクリプションの導入(観光 MaaS)等
  - ・エリア内の全交通手段(路線バス、レンタサイクル、グリーンスローモビリティ等)で利用可能な一日乗車券
  - ・利用者への観光・商業・宿泊施設での利用特典
  - ・モビリティと観光施設来訪・飲食・買物等がセットになった観光パッケージ商品の開発
  - ・格安な定期券の導入(地域住民の利用を考慮)
  - ・交通手段と宿泊先等の検索・予約・決済がスマホで可能となるアプリ等の開発

### ④ネーミングや車両ラッピングの工夫

- ・周遊滞在エリアのモビリティであることを印象付けるようなネーミングやラッピングを施すことにより、観光客等の興味を喚起するとともに、地域関係者にとっても親しみを感じさせるような工夫も重要です。



図 地域特産の瀬戸内レモンのカラーを施した車両（尾道市の例）



図 地元、学生も参画する審査会により決定したモビリティの愛称（太田市の例）

出典：太田市



(3)地域関係者の連携により、持続性を備え、親しまれる周遊モビリティをつくる【地域連携強化】

①新たなモビリティの運行体制・事業スキームづくり

- 新たなモビリティを、持続性のあるモビリティとするためには、人材や予算について過度な負担を発生させない合理的な運営の仕組みが不可欠です。そのためには観光関係者、交通事業者、地域団体、行政等の地域関係者の連携による運行体制や事業スキームづくりが極めて重要です。

【新たなモビリティの運行の運行体制、スキーム作りにおける必要検討事項(案)】

運行体制(運行主体:道路運送法上の主体、運営主体:協議会等の活用・運行委託・資金調達方法)、公共交通・共助交通の検討、管理体制、車両調達、資金調達方法(行政支援、寄付・協賛金、広告)

②新たなモビリティの地域住民外出支援ツールとしての活用検討

- 新たなモビリティは、観光支援ツールを前提とした導入を検討するが、一方ではこれまでにない歩行支援モビリティであり、地域コミュニティの活性化にも繋がるツールでもあることから、地域住民の外出支援ツールとしての活用も検討する。

表 具体的な利用のイメージ

	案① 買物難民の高齢者等に向けた生活交通を支援するためのツール	案② 地域コミュニティの活性化としてのツール
利用目的	買い物や病院への移動支援、路線バスへの移動の支援 等	高齢者の外出支援や地域の交流促進等地域住民(幼児～高齢者まで)
利用対象	後期高齢者など	地域住民(幼児～高齢者まで)
利用内容	スーパーや金融機関、医療機関等への移動	高齢者サロンや子供会で利用するなど、イベント的に活用してもらう
サービス	乗合サービス(エリア運行やデマンド運行等)	不定期で施設への貸出や貸し切りサービス等

## 第6章 来年度の実証実験に向けた方向性

### 6-1 来年度の実証実験に向けた方向性

令和4年度の実証実験に向けて、想定する実証実験の内容を以下のとおり整理します。

#### (1) 実証実験の運行内容

来年度の実証実験に向けて、想定する運行内容を以下の通り示します。

表 来年度の実証実験の運行内容

項目		運行内容	考え方
運行場所	案1	グリスロ① 鉄道記念館～打吹回廊～淀屋～観光案内所～博物館 (約2.7km/周：約16分) グリスロ② 淀屋～八橋往来～小川家住宅～観光案内所 (約3.4km/周：約20分) 周遊バス パークスクエア～円形劇場～観光案内所 (約4.2km/周：約29分)	各案のモビリティの交通体系を元に、道路状況や交通規制等から想定されるルートを設定
	案2	グリスロ① 観光案内所～淀屋～玉川沿い(約2.0km/周：約12分) グリスロ② 具体的なルートや時間は決めず、フレキシブルに運行 ※予約制として、観光ガイドの乗車や地域活性化の為に活用	
運行台数(最大)	グリスロ(カートタイプ) : 2台 バス(ワゴン車や小型バス等) : 1台	予算面での現実性から、グリスロは1ルート1台を想定	
運行時間帯	10時～16時※1	主に観光客が来訪する10時～16時を想定。 (観光客の来訪時間帯は、倉吉市観光ビジョン参照より設定) ※1：地域住民の利用も考慮し、9時～17時台も検討	
運行形態	定時定路線	実験期間中は、ニーズが把握しやすい定時定路線運行とする。(デマンドやエリア運行では、ニーズ次第でルートや運行の有無が変わる為、特定のニーズの把握が難しい。)	
乗降場所	主要な観光スポットや駐車場等を想定	周遊滞在を促進するため、主要な観光施設や駐車場での乗降を想定	
運行期間	10月～11月(1案につき1か月を想定)	気候や準備期間等を踏まえて想定	
運転手	交通事業者を想定	交通事業者の技能を生かした安全な運行が可能となす	
運賃	無償	実験期間中は、ニーズを回るために無償で運行	
事業形態	— ※許可・登録を要しない運送	無償で運行する為 ※ただし、然るべき関係機関と調整を図ったうえで実験を行う	
実施体制	運行主体 : 倉吉市 運行事業者: 交通事業者を想定 (運行主体より再委託を想定)	市が作成する計画に基づき実施する事業の為、市が運行主体とすることを想定 運行は交通事業者のノウハウを生かした、事業の実施が可能なることから、交通事業者への依頼を想定 ※ただし、持続的な取り組みの実施に向けて、実験時から地域住民や関連団体等と連携を図ることとする	



## (2)実証実験時の運行ルートについて

実証実験時のルートは、将来の目指す交通体系等を踏まえて以下のとおりとしました。

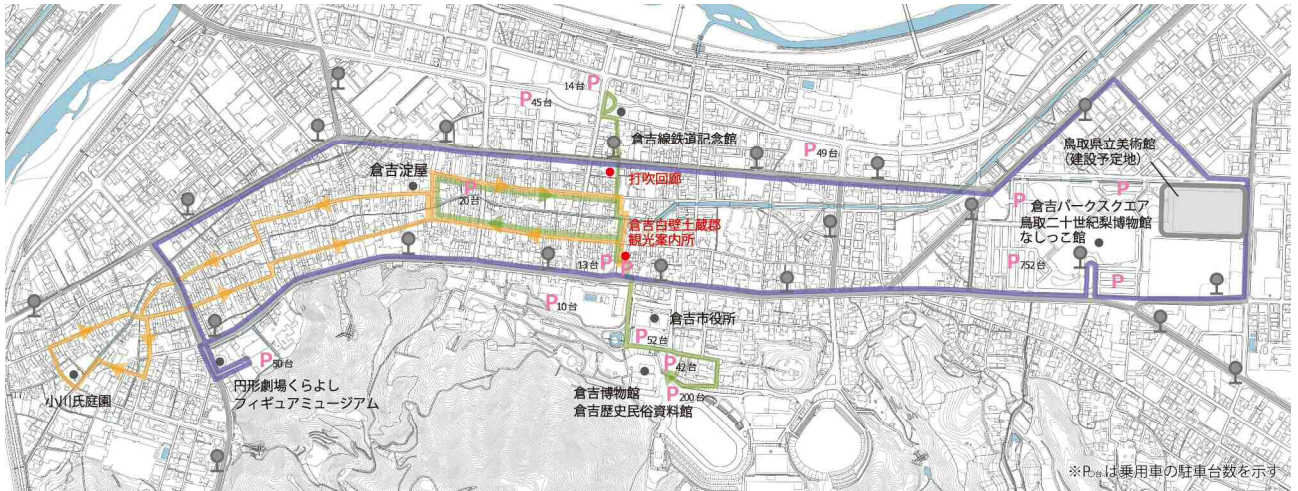


図 案1の実証実験時の運行ルート

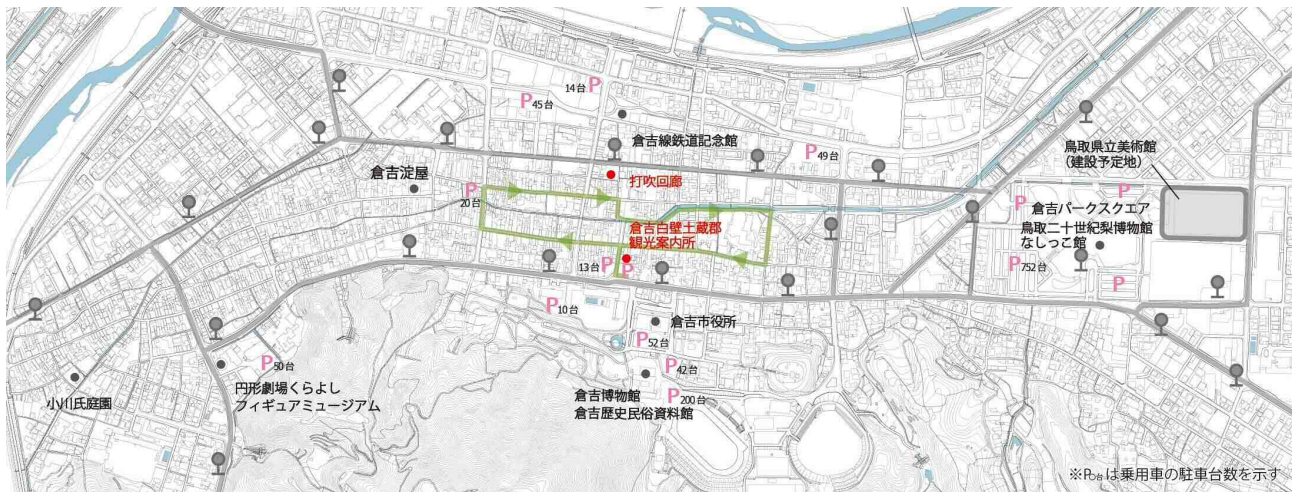


図 案2の実証実験時の運行ルート

※幹線道路の横断・走行について

地域特性上、幹線道路の一部を横断(または幹線道路の走行)の回避は難しい為、注意喚起の広報、ドライバーの走行ルールの徹底等による運用面で、安全性を確保する

## 第7章 今後のスケジュール

### 7-1 実施体制

#### (1)実施体制について進め方

令和3年度においては“倉吉らしい周遊滞在型観光まちづくりを考える会”を中心として、本計画の検討を行ってきました。令和4年度以降は、実証実験計画やモビリティ向上計画の策定に係る意見交換等を行う場とし、効率的かつ具体的な検討を進めていくため、全体会と部会に分けて開催することとします。

#### ①全大会(年度内に2回開催予定)

実証実験計画及びモビリティ向上計画の検討等を行う。

#### ②部会(年度内に複数回開催予定)

モビリティ向上の方向性に応じて3部会（交通体系づくり部会、魅力づくり部会、地域連携強化部会（仮称））を設け、個別に取組の詳細を検討していく。

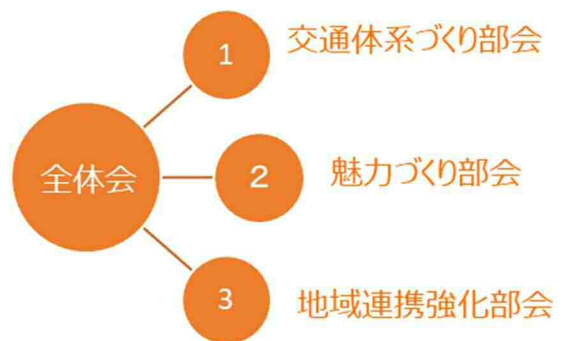


図 考える会の組織イメージ

### 7-2 スケジュール

本計画は令和4年度に策定し、令和7年の県立美術館の建設に併せて取組を推進していくこととします。

※令和4年度関係予算が成立した場合

実施項目	R4.2	R4.3	R4.4	R4.5	R4.6	R4.7	R4.8	R4.9	R4.10	R4.11	R4.12	R5.1	R5.2	R5.3	R5.4
計画（素案）作成	■	■													
計画（素案）確認		■	■	■											
考える会 (全体会)		③		④			⑤								
考える会 (部会)															⑥
地域説明会															
実証実験 (運行内容)															
実施計画 (体制・資材・調査等)															
実験準備 (資材調達・関係者調整等)															
周知広報															
実証実験															
結果分析															
計画（成案）作成															
パブリック・コメント															
計画策定															

図 全体スケジュール