

倉吉市周遊滞在型 観光地モビリティ向上計画

(素案)

令和4年2月

倉吉市

目 次

第1章. はじめに	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 対象地域	2
第2章. 周遊滞在エリアの地域特性	3
2-1 上位・関連計画の整理	3
2-2 地域特性の整理	10
2-3 交通特性の整理	20
第3章. 観光客等の移動実態及びニーズの把握	28
3-1 観光客の移動実態の整理	28
3-2 試乗会におけるニーズの把握	45
3-3 関係者ヒアリングにおけるニーズの把握	58
第4章. 周遊滞在エリアの課題の整理	61
4-1 周遊滞在エリアの課題の整理	61
第5章. モビリティ向上の方向性と具体案	62
5-1 モビリティ向上の方向性と具体案	62
第6章. 来年度の実証実験に向けた方向性	74
6-1 来年度の実証実験に向けた方向性	74
第7章. 今後のスケジュール	76
7-1 実施体制	76
7-2 スケジュール	76
第8章. 周遊滞在エリアの整備構想 ※令和4年度以降検討	
8-1 全体構想	
8-2 概算事業費	

第1章 はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

本市においては、これまで交流人口の拡大による地域経済の活性化を図る為に“レトロ&クールツーリズム”を推進してきました。しかしながら、観光入込客数の伸び悩みや観光客の市内滞在時間が短いことに起因して、観光消費額の増大や関係人口の増加に繋がっていない状況です。そうしたなかで、2018年には円形劇場くらのよしフィギュアミュージアムが開館、2021年の小川氏庭園のリニューアル、令和7年の鳥取県立美術館の開館等の新たな魅力が誕生しており、これらを活かした周遊滞在型の観光まちづくりが必要です。

本市としては、第12次倉吉市総合計画において、主要な課題として人口減少や少子高齢化を設定しており、課題解決に向けた取組方針の一つとして“観光資源を活用した周遊滞在型観光地の創造”を定めています。この上位計画の取組方針に基づき、グリーンスローモビリティを活用した周遊滞在型の観光地づくりに取り組むこととしており、倉吉市観光ビジョンに記載のある3つの基本方針“Ⅰ. 周遊滞在エリアの設定”“Ⅱ. 観光客の来訪目的に合わせた魅力づくり”“Ⅲ. 市民の観光おもてなし意識の向上”の視点を意識して、暮らし良い観光地として魅力高いまちづくりを進めているところです。

本計画は、令和7年春に予定されている鳥取県立美術館の開館を見据えながら、打吹玉川伝統的建造物群保存地区や西側の円形劇場くらのよしフィギュアミュージアム等の観光スポットにおいて、多種多様な観光スタイルに応じたモビリティの向上により、多くの観光客が訪れ、楽しみながら周遊し、滞在できる個性豊かな魅力溢れる観光地として創り上げるために、モビリティの向上に資する計画を策定するためのものです。

1-2 対象地域

本計画の対象地域は、鳥取県立美術館の建設予定地から、打吹玉川伝統的建造物群保存地区を通り、西側に位置する円形劇場くらしフィギュアミュージアム、国登録有形文化財の小川家住宅までの東西約2.5キロメートル、南北約0.5キロメートルの区域とします。(以降「周遊滞在エリア」という。)

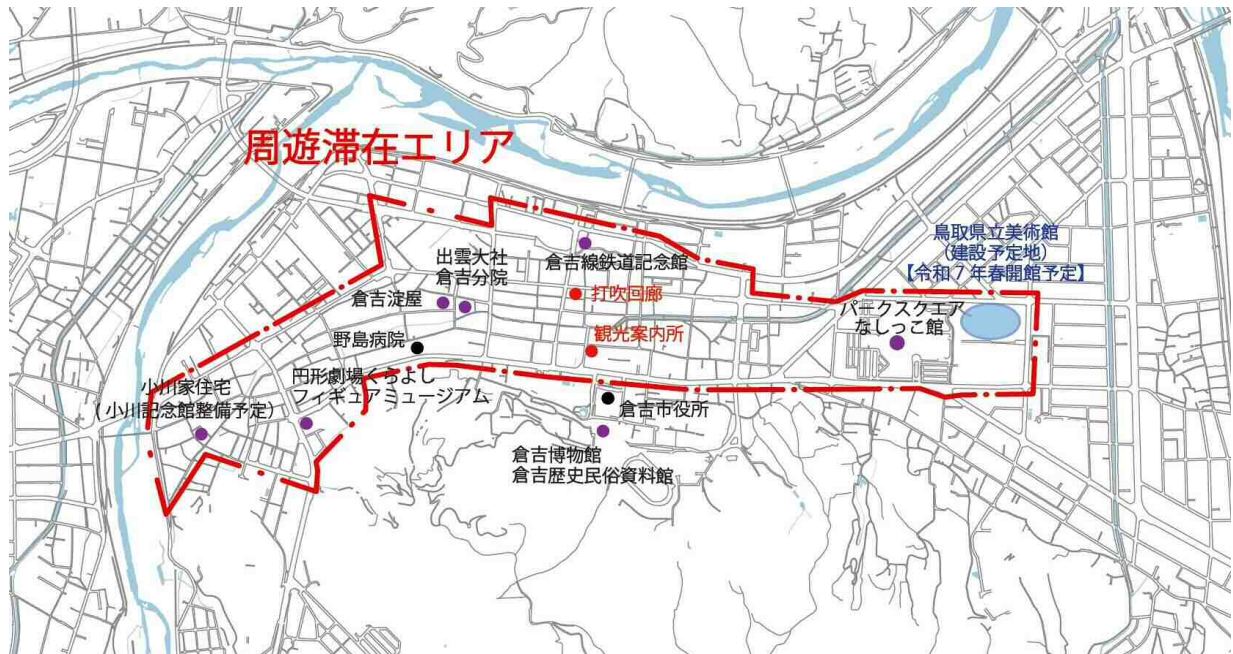


図 計画対象地域

第2章 周遊滞在エリアの地域特性

2-1 上位・関連計画の整理

本計画に関連する上位計画について、以下のとおり整理をしました。

(1)第12次倉吉市総合計画

計画期間	令和3年度～12年度
まちづくりの基本理念	 <p>The infographic details the following strategies and goals:</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本目標 1: 地域資源を最大限に活かして躍動するまちづくり (Maximize local resources for a vibrant town). Strategies include: (1) Revitalization of agriculture and aquaculture, (2) Revitalization of secondary industries, (3) Maintenance of stable employment, (4) Proper forest management, (5) Revitalization of tourism using local resources, (6) Promotion of sports tourism. 基本目標 2: 誰もが自分らしく生きることのできる共生のまちづくり (Inclusive town where everyone can live as they wish). Strategies include: (7) Strengthening childcare support, (8) Promoting social participation and independence for the elderly, (9) Realizing a warm, long-life society, (10) Self-support for people with disabilities, (11) Promotion of health promotion, (12) Realization of a society where human rights are respected and gender equality is achieved. 基本目標 3: 未来を拓く人を育て、芸術が輝くまちづくり (Cultivate people who open the future, town where art shines). Strategies include: (13) Strengthening school education to nurture vitality, (14) Promotion of life-long learning through community cooperation, (15) Preservation, utilization, and inheritance of cultural assets, (16) Revitalization of culture and arts activities. 基本目標 4: 安全・安心なまちづくり (Safe and secure town). Strategies include: (17) Promotion of stable residence and exchange, (18) Stable water supply and proper wastewater treatment, (19) Reduction and proper treatment of waste, (20) Construction of a safe and circular society, (21) Promotion of road safety, crime prevention, and consumer protection. 基本目標 5: 災害に強く、快適で潤いのあるまちづくり (Resilient, comfortable, and vibrant town). Strategies include: (22) Construction of road networks for safe and convenient movement, (23) Strengthening integrated public transport networks, (24) Promotion of a town where nature, history, and culture are integrated, (25) Promotion of disaster-resilient town development. 行政経営の方針: (Administrative Management Policy) Strategies include: (26) Promotion of town development with citizen collaboration, (27) Promotion of effective and efficient administrative operations, (28) Ensuring sound financial management, (29) Strengthening information dissemination and public relations activities.
施策の展開	<p>施策（5）地域資源を生かした観光の振興</p> <p>【今後の取組方針】 観光資源を活用した周遊滞在型観光地の創造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・赤瓦・白壁土蔵群の重要伝統的建造物群保存地区の伝統ある町並み（レトロ）とアニメなどのポップカルチャー（クール）を融合した、“レトロ&クールツーリズム”に、芸術（アート）を加えてさらに推進し、ここにしかない観光地を作り上げます。 ・観光客は電気自動車や電動自転車などのグリーンスローモビリティで移動、観光する周遊滞在型の観光地を作ります。

(2)第2期倉吉市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間	令和3年度～令和7年度																								
基本目標	基本目標1 仕事を増やし、安定した雇用を創出する 基本目標2 人と人が繋がり、新たな人の流れをつくる ア 地域資源を活かした観光の振興 イ 移住定住・交流の促進 基本目標3 子どもを産み育てやすい環境をつくる 基本目標4 一人ひとりが輝き、魅力的な地域をつくる																								
具体的な施策と重要業績指標	<p>【具体的な施策】</p> <p>大切に引き継がれてきた伝統的な建物や守り育まれてきた伝統文化と、新しく生み出されるポップカルチャーが調和を持って芸術的に融合した、ここにしかない個性豊かな観光地をつくります。観光施設や文化施設が多様な移動手段で有機的に繋がり、中心市街地一帯を周遊滞在型の観光地にします。また、東大山山麓の豊かな自然環境や関金温泉等の地域資源を活かした健康増進やワーケーションの場として中長期滞在型の温泉地を作ります。</p> <p>【重要業績指標】</p> <table border="1" data-bbox="427 983 1377 1440"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>指標の説明（出典）</th> <th>現状値</th> <th>目標値 (令和7年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内観光入込客数【人】</td> <td>観光のために倉吉市を訪れた人の数</td> <td>1,262,729人 (令和元年度)</td> <td>1,500,000人</td> </tr> <tr> <td>赤瓦・白壁土蔵群入込客数【人】</td> <td>白壁土蔵群観光案内所に設置のカウントセンサー(アウト)の通過人数</td> <td>568,184人 (令和元年度)</td> <td>670,000人</td> </tr> <tr> <td>観光宿泊者数【人】</td> <td>市内宿泊施設の宿泊者数</td> <td>101,264人 (令和元年度)</td> <td>120,000人</td> </tr> <tr> <td>関金温泉利用者数【人】</td> <td>関金温泉施設に入浴した人の数</td> <td>121,834人 (令和元年度)</td> <td>140,000人</td> </tr> <tr> <td>農家民泊宿泊数【人】</td> <td>農家民泊の受入人数</td> <td>1,441人 (令和元年度)</td> <td>5,500人</td> </tr> </tbody> </table> <p>【具体的な事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光資源を活用した周遊滞在型観光地創造事業 	指標名	指標の説明（出典）	現状値	目標値 (令和7年)	市内観光入込客数【人】	観光のために倉吉市を訪れた人の数	1,262,729人 (令和元年度)	1,500,000人	赤瓦・白壁土蔵群入込客数【人】	白壁土蔵群観光案内所に設置のカウントセンサー(アウト)の通過人数	568,184人 (令和元年度)	670,000人	観光宿泊者数【人】	市内宿泊施設の宿泊者数	101,264人 (令和元年度)	120,000人	関金温泉利用者数【人】	関金温泉施設に入浴した人の数	121,834人 (令和元年度)	140,000人	農家民泊宿泊数【人】	農家民泊の受入人数	1,441人 (令和元年度)	5,500人
指標名	指標の説明（出典）	現状値	目標値 (令和7年)																						
市内観光入込客数【人】	観光のために倉吉市を訪れた人の数	1,262,729人 (令和元年度)	1,500,000人																						
赤瓦・白壁土蔵群入込客数【人】	白壁土蔵群観光案内所に設置のカウントセンサー(アウト)の通過人数	568,184人 (令和元年度)	670,000人																						
観光宿泊者数【人】	市内宿泊施設の宿泊者数	101,264人 (令和元年度)	120,000人																						
関金温泉利用者数【人】	関金温泉施設に入浴した人の数	121,834人 (令和元年度)	140,000人																						
農家民泊宿泊数【人】	農家民泊の受入人数	1,441人 (令和元年度)	5,500人																						

(3)倉吉市観光ビジョン

<p>計画期間</p>	<p>平成 29 年度～31 年度</p>														
<p>基本理念</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center; color: red; font-weight: bold;">解決すべき課題に対する戦略の考え方</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #f9cb9c; text-align: center;">課題</td> <td style="text-align: center;">資源の目的化</td> <td style="text-align: center;">観光モデルコースの整備</td> <td style="text-align: center;">滞在時間の延伸</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; color: red; font-size: 2em;">▼</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #f9cb9c; text-align: center;">アクション</td> <td style="text-align: center;">来るべき理由づけ</td> <td style="text-align: center;">魅力・見どころを重視したコースづくり</td> <td style="text-align: center;">より長くいられる／いたくなる仕組みづくり</td> </tr> </table> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 5px 0;"> <p>倉吉の魅力を正しく整理し、望むべき旅行者により満足してもらえる『コンテンツ・メニュー（倉吉市からの資源の楽しみ方）の提案』</p> </div> <p style="text-align: center; color: red; font-size: 2em;">▼</p> <p style="text-align: center; color: red; font-weight: bold;">考え方</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #c8e6c9; text-align: center;">1 観光誘客</td> <td style="background-color: #e8f5e9;">観光客においては、例えば日帰り客と宿泊客では、食事や見るべきポイントの優先順位が異なるため、これを同一視せずに、細分化して提案・構築していくことが重要</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #fce4ec; text-align: center;">2 来訪価値の向上</td> <td style="background-color: #ffe0b2;">届けるべき内容のみに注目するのではなく、「誰が何をどのように」と網羅的に整理</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #bbdefb; text-align: center;">3 受入環境の整備</td> <td style="background-color: #e1bee7;">観光客が勝手に来訪し、満足することは考えづらいため、観光客にストレスなく、また、存分に観光を楽しんでもらうための受け入れ体制に視野を拡大</td> </tr> </table> </div>	課題	資源の目的化	観光モデルコースの整備	滞在時間の延伸	アクション	来るべき理由づけ	魅力・見どころを重視したコースづくり	より長くいられる／いたくなる仕組みづくり	1 観光誘客	観光客においては、例えば日帰り客と宿泊客では、食事や見るべきポイントの優先順位が異なるため、これを同一視せずに、細分化して提案・構築していくことが重要	2 来訪価値の向上	届けるべき内容のみに注目するのではなく、「誰が何をどのように」と網羅的に整理	3 受入環境の整備	観光客が勝手に来訪し、満足することは考えづらいため、観光客にストレスなく、また、存分に観光を楽しんでもらうための受け入れ体制に視野を拡大
課題	資源の目的化	観光モデルコースの整備	滞在時間の延伸												
アクション	来るべき理由づけ	魅力・見どころを重視したコースづくり	より長くいられる／いたくなる仕組みづくり												
1 観光誘客	観光客においては、例えば日帰り客と宿泊客では、食事や見るべきポイントの優先順位が異なるため、これを同一視せずに、細分化して提案・構築していくことが重要														
2 来訪価値の向上	届けるべき内容のみに注目するのではなく、「誰が何をどのように」と網羅的に整理														
3 受入環境の整備	観光客が勝手に来訪し、満足することは考えづらいため、観光客にストレスなく、また、存分に観光を楽しんでもらうための受け入れ体制に視野を拡大														
<p>施策の展開</p>	<p>【解決すべき課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「赤瓦・白壁土蔵群」へわざわざ訪れたいくなるような資源の目的化を図り、 ●「赤瓦・白壁土蔵群」を定番にすえた観光モデルコースの作成を行い、 ●選ばれる観光地をめざし、より長時間の滞在を実現することが、倉吉のこれからの観光にとって必要 <p>【戦略の柱】 受け入れ環境の整備</p> <p>観光に関連した「まちづくり」による内外の利便性の向上につなげる動き。</p> <p>【施策の方向性】</p> <p>⑤観光基盤整備</p> <p>・ゾーンごとに観光客のニーズに合った観光基盤を整えることも必要なことです。また各ゾーンを巡る周遊ルートを設定し、回遊性を高め、滞在時間の延長や消費拡大につなげます。</p> <p>⑥交通利便性向上</p> <p>・観光客がどのような交通手段で来訪しても、ストレスなく観光スポットにたどり着くことができるよう、分かりやすいアクセス方法の整備を目指します。</p>														

(4)第2期倉吉市中心市街地活性化基本計画

計画期間	令和2年～令和7年
中心市街地の活性化の目標	<p data-bbox="351 257 1412 302">【中心市街地の基本テーマ】</p> <div data-bbox="347 315 1412 667" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p data-bbox="715 324 1040 353">みんなで進める復興と福高</p> <p data-bbox="459 387 1295 416">～レトロとクール融合により新たな活気とにぎわいの溢れるまち～</p> <p data-bbox="359 454 1396 656">近い将来に予想される人口構造のほか観光産業、新規創業などによる都市型産業等を活性化させていくため、倉吉市固有の歴史・文化とフィギュア・デジタルコンテンツといった新たな資源を融合し、県中部地域の玄関口という特性を活かしつつ、地域のやる気と創意工夫のもとで個性豊かな商業活動や新たな起業が活発に展開され、地域経済が着実に循環するまちとして、居心地がよく、歩いて楽しく、暮らしよい活気とにぎわいのある中心市街地。</p> </div> <p data-bbox="351 739 678 772">【活性化の基本的な方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="351 784 1252 817">i) みんなで積極的に住みたく暮らしたる賑わい再生を目指すまち <li data-bbox="351 828 1420 862">ii) 歴史的資源とポップカルチャーを活かし観光おもてなし力の向上を目指すまち <p data-bbox="335 884 606 918">○取り組みの方向性</p> <p data-bbox="335 929 1420 1008">伝統的建造物群の利活用や歴史的・文化的な資源の発掘による観光地としての魅力向上</p> <p data-bbox="335 1019 1420 1108">体験型観光ニーズに対応したプログラムの提供、倉吉の環境を生かした滞在型観光の推進</p> <p data-bbox="335 1120 1220 1153">歴史的な市街地の歩行環境等、回遊型の観光を行いやすい環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="351 1164 1284 1198">iii) 多種多様なビジネスが活性化し地域の商業活動の発展を目指すまち

(5)鳥取美術館整備基本計画

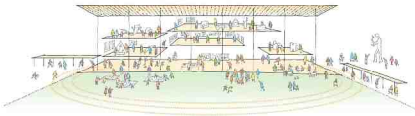
<p>新美術館の目的・コンセプト</p>	<div style="border: 1px solid green; padding: 10px; text-align: center;"> <p>「私たちの県民立美術館」</p> <p>未来を「つくる」美術館</p> <p>～いろんな「つくる」で「とっとりのアート」の「むかし」「いま」そして「みらい」をつむぐ～</p> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>1. 人を「つくる」</p> <p>(1) 「みるひと」をつくる：多くの人が訪れる美術館に</p> <ul style="list-style-type: none"> ・魅力的な企画展示 ・通常の展示が鑑賞しにくい方に配慮した展示 ・従来の美術館像にとられない賑わい機能の創出 ・オープンな美術館 等 <p>(2) 「つくるひと」をつくる：さまざまな創作者を支援しそだてる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子どもたちや県民の美術創作の支援 ・障がい者アートの支援 ・幅広い芸術表現との連携 等 <p>(3) 「みらいの才能」をつくる：未来人材教育プログラム</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子どもたちに身近な美術館 ・「とっとりの美術」をまなび・つくる環境を 等 <p>(4) 「居場所」をつくる：時間を過ごすことが楽しめる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サードプレイスにもなる心地よい美術館 ・多機能な美術館 </div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>2. まちを「つくる」</p> <p>(1) 周辺施設とまちをつくる：周辺施設とともにまちをささえる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・倉吉パークスクエアと一体となったイベントの開催 ・大御堂廃寺跡と連携したのびやかで広がりある美術館 ・倉吉市立図書館等との連携 <p>(2) 地域とまちをつくる：地域の魅力をたかめる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・白壁土蔵群等との連携 ・ポップカルチャー資源の活用 等 <p>(3) 他館とまちをつくる：連携により地域の魅力をたかめる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県内の美術館と連携した広域的展開 ・県外美術館との交流 ・他施設を活用した展開 等 </div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px;"> <p>3. 県民が「つくる」</p> <p>(1) 県民が誇れる美術館</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誇りに思える美術館に ・みんなが楽しめるオープンな美術館 <p>(2) 県民が参加できる美術館づくり：県民とともにささえる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県民による美術館づくりへの参加 ・つくるプロセスをオープンに ・県民が支え育てる美術館 等 <p>(3) 展示・収藏品とともに成長していく美術館 ～施設完成がはじまり～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・収藏品を増やし成長する美術館 ・収藏品とともに研究を深める美術館 等 </div> </div>
<p>施策の展開</p>	<p>【必要な機能と事業展開】 付帯的な機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新美術館では、これまでに触れた中心となる機能や、新しい美術館ならではの取り組みに加えて、より多くの方々に美術館の魅力を発信し、利用していただくための機能を整備していきます。 ・そして、来館する全ての利用者が、くつろぎや居心地の良さを感じながら幅広い「たのしみ」を享受できる場所を目指し、多様な利用とにぎわいを生み出す取り組みを始めます。 ・こうした取り組みによって、美術館の多様な利用に加え、倉吉パークスクエアや大御堂廃寺跡を含めたエリア一体での交流、さらには白壁土蔵群や青山剛昌ふるさと館などの周辺施設をはじめ、県中部や県内各地の観光地への周遊を促進していきます。 <p>【利用促進策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・倉吉パークスクエア全体や大御堂廃寺跡との連携による利用促進 ・白壁土蔵群等周辺施設との徒歩による散策・回遊ルートの設定

(6)その他鳥取県立美術館建設に係る関連資料等

美術館 PFI 整備事業者決定 事業概要 (1/2)

空間と運営を一体的に捉えた取組み体制により、20年の事業期間を活かし『とっとりの未来をつくる』美術館の実現

- 県民が主役のアート活動拠点として、**みんなで作る『とっとりアートプレイス』**
～みらいをつくる美術館を目指して～



- **アートとの多彩な出会いがある空間**
 - ≫ とっとりらしさに包まれた居心地の良い美術館
 - ≫ 立体回遊による多様な空間体験が創造性を喚起
 - ≫ 歴史性・地域性を創造的に継承した姿
- **共に・集まり・つくるを誘発する運営**
 - ≫ 県と民間の協働による鳥取発の運営モデル
 - ≫ 館内の様々な場所でアートに触れるしかけ
 - ≫ 地域の持続的成長につながる美術館活動の展開

- **各分野で実績豊富な企業と県内有力企業によるチームで、永く親しまれる美術館を“共につくる”**



大御堂廃寺跡から見た美術館 人々の活動が主役となって美術館の姿を創り上げる

- 『とっとりの未来をつくる』美術館

- ≫ ひとをつくり、育てる ひとをつなぐ 心地よさ・交流・未来への人材の育成
- ≫ まちをつくり、育てる 一まちをつなぐ 倉吉のまちづくり・美術館連携の視点
- ≫ 文化をつくり、育てる 一文化をつなぐ 自然、歴史、文化の継承と創造・発信



白壁土蔵群 打歌山長谷寺



大屋根とエントリプラザが大らかに人々を迎える



創作テラスから『ひろま』へと活動につながる

⇒大屋根の下に様々な体験が立体的に展開する『ひろま』

とっとりから世界へ



今からみらいへ



居心地の良い『ひろま』を中心に展開する多様な体験

出会いと発見をもたらす豊かな回遊性

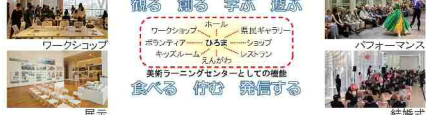
- 多様な『体験の舞台』と立体的回遊性



多様な視線の交錯によって生み出される創造性のある『ひろま』の雰囲気

- 諸室と連携して多様な活用が可能な『ひろま』
美術ラーニングセンターとして機能する

≫ 地域に根差したコミュニティと文化を創造・発信する拠点となります

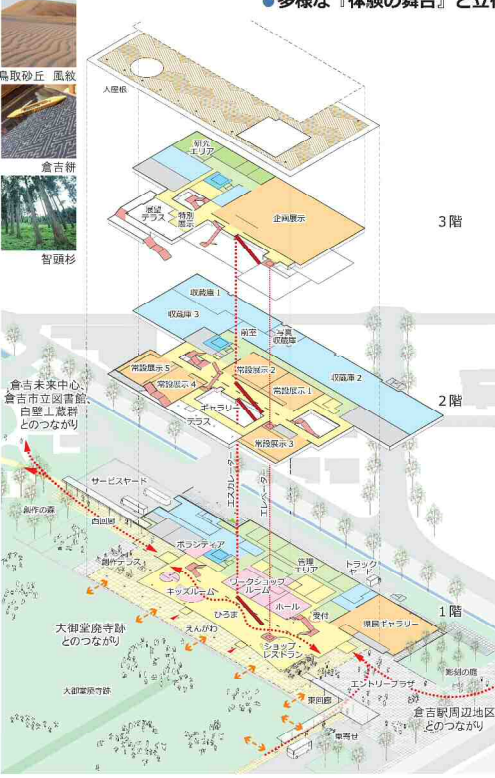
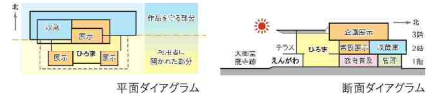


- 快適な心地の良い『ひろま』の実現



居住域空調と自然エネルギーの活用

- 明快な平面、断面による機能性とわかりやすさ



大御堂廃寺跡を一望できる展望テラス



魅力的な展示でにぎわう企画展示室



創作テラスにつながるキッズルーム



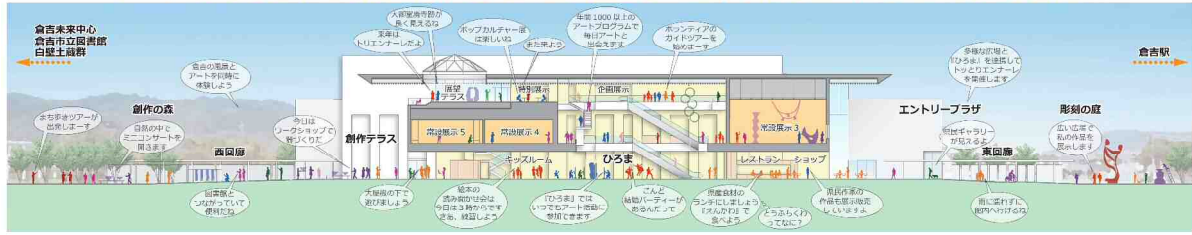
広く明るいエントランスロビー



大御堂廃寺跡と連携した催しのイメージ

美術館 PFI 整備事業者決定 事業概要 (2/2)

“アートピアとっとり”の実現に向けて、県民の皆さんと一緒に、活動を街・県内に展開していきます



● 毎日来ても楽しい、何かと出会える美術館

- ▶ 1階から3階まで、無料で自由に入れる場所が広がります
- ▶ 年間1,000以上の多彩なプログラムを実施し、ひとりでも家族連れでも、子供からお年寄りまで、毎日アートを楽しめます
- ▶ 各所に居心地の良い様々なスペースがあり、“お気に入りの場所”“サードプレイス”としても利用できます



子どもたちの創作ワークショップのイメージ



- ▶ 『ひろま』や『えんがわ』を、ユニークベニューとして活用できます
- ▶ 様々な使い方を皆様とともに工夫し、身近で、親しみやすく、愛着を持って参加できる美術館を育てていきます



『ひろま』はパフォーマンスやコンサート、結婚式など多様な活動に活用できます

● 「鳥取県立美術館らしさ」を創り、「鳥取の魅力」と共に、広く発信します

- ▶ 県の学芸員の方々と協力しながら、県立美術館としての品格と、親しみやすいみんなで作る美術館を両立します
- ▶ 学芸員と教育普及担当を配置し、子供からお年寄りまで楽しく学べるワークショッププログラムをつくり、美術ラーニングセンターをより魅力的にします



ボランティアの方々と共に、鳥取のアートを日常的に楽しめる鑑賞ツアーを開催

- ▶ 鳥取のまんが作家のみならず、広くポップカルチャーを様々な展覧会やプログラムで発信し、アートのすそ野を広げます
- ▶ 独自のインターネットミュージアムと連携し、発信力を高めます
- ▶ 美術館だけでなく、他の施設、観光、まちづくりの方とも連携して、鳥取の魅力を形作り、発信していきます



ポップカルチャー展と連動したイベントも開催します



運営企業の多彩なポップカルチャー販の実績

● 県民の“あったらいいな”でつくるアートな日常

- ▶ レストランは“アートコミュニティダイニング”として、意欲のあるシェフや経営者を募集し、皆さんのチャレンジを後押しします
- ▶ 食材や器に県産品を活用し、コンテスト等で県民参加の機会をつくります
- ▶ ショップでは県内のクリエイターの作品を展示販売、企画展と連携しながらオリジナルグッズも開発します
- ▶ レストランでも様々なイベントを開催します



トークイベントなど市民が参加できるイベントも開催



新たなアート活動の発表の場としても活用されるレストランやミュージアムショップ

- ▶ 県民が主役となる美術館を創ります
- ▶ 県民が運営や創作活動など、気軽に日々の活動に参画できる仕組みをつくり、皆さんが担い手となる美術館をつくれます
- ▶ 3年に一度、トットリエンナーレを開催して、美術館から街へとアートを拡げていき、たくさんの人々を呼び込みます



トットリエンナーレでにぎわう美術館のイメージ “アートピアとっとり”の実現に向けて

2-2 地域特性の整理

本市及び対象エリアを取り囲む現況等について整理を行います。

(1) 地理・地勢

- 鳥取県倉吉市は、東を湯梨浜町と三朝町、西を琴浦町と江府町、北を北栄町、南を岡山県真庭市と隣接する鳥取県中央の市です。
- 打吹地区（打吹玉川伝統的建造物群保存地区を含む）を中心として、東は鳥取県立美術館（令和7年春開館予定）、西は円形劇場くらよ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を含む、東西約2.7 km、南北約0.5 kmのエリアであり、東西方向に長く広がるエリアです。

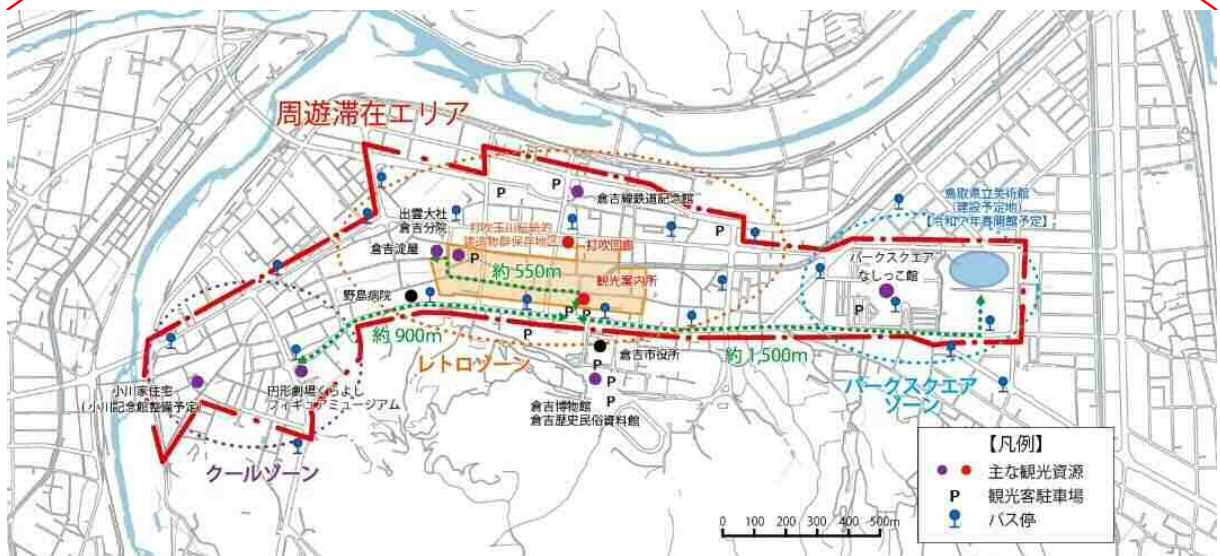


図 周遊滞在エリア位置図

(2)人口・世帯

①人口・世帯(市全域)

- 倉吉市の総人口は年々減少しており、S55の57,252人からH27の49,044人と35年間の間に14%程度減少しています。
- 倉吉市の総世帯数は、S55からH27にかけて増加しており、総人口の減少とあわせて、核家族化の進行が確認できます。
- 高齢化率はS55の12.6%からH27の31.6%と年々増加しています。倉吉市人口ビジョンによれば、R2からR27にかけて34%前後で推移する見込です。
- 年齢3区分別人口の推移を見ると、S55には老年人口の割合12.6%、年少人口の割合は21.8%であったのに対し、H27には老年人口が31.6%、年少人口が12.6%となり、少子高齢化が深刻化しています。

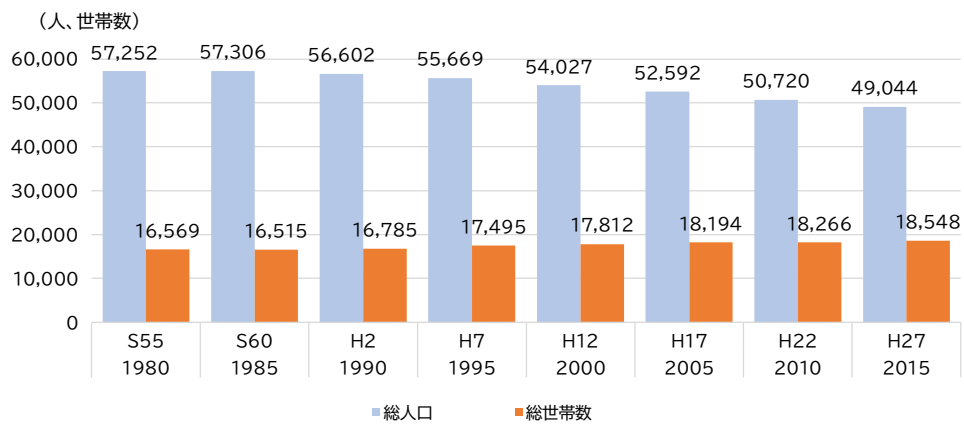


図 本市における総人口、総世帯数の推移

出典：国勢調査

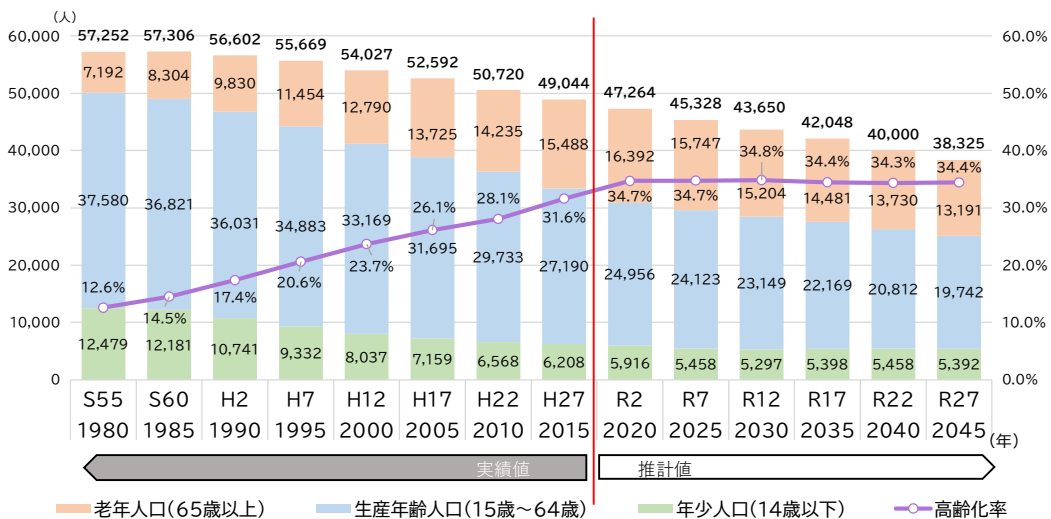


図 本市における年齢3区分人口と高齢化率の推移

出典：国勢調査、倉吉市人口ビジョン

②人口・世帯(周遊滞在エリア)

- 周遊滞在エリアにおける人口はH12では7,962人から、年々減少しH27には6,326人となっています。
- この期間に21%程度人口は減少しており、倉吉市全体と比較して人口減少が急速に進んでいます。
- 周遊滞在エリアにおける世帯数はH12の4,442世帯からH27の3,638世帯にかけて減少傾向にあります。
- H12の老年人口、年少人口はそれぞれ27.1%、29.3%に対し、H27の老年人口、年少人口はそれぞれ36.9%、22.3%と少子高齢化が進行しています。

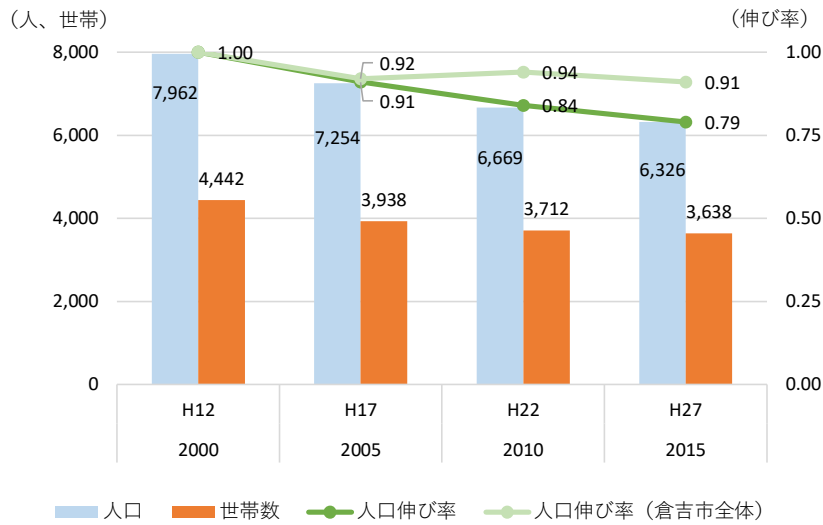


図 周遊滞在エリアにおける人口、世帯数の推移

出典：国勢調査 250m メッシュより算出

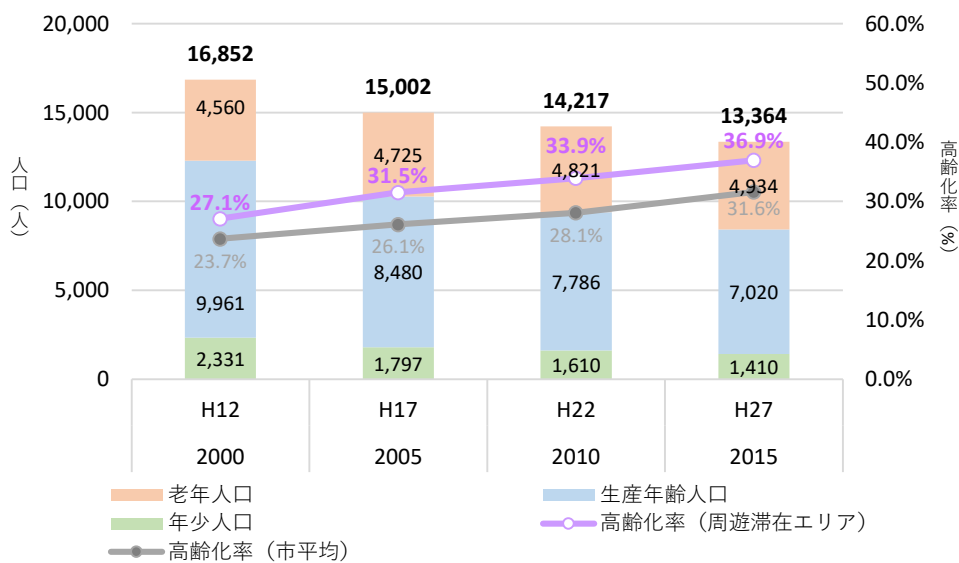


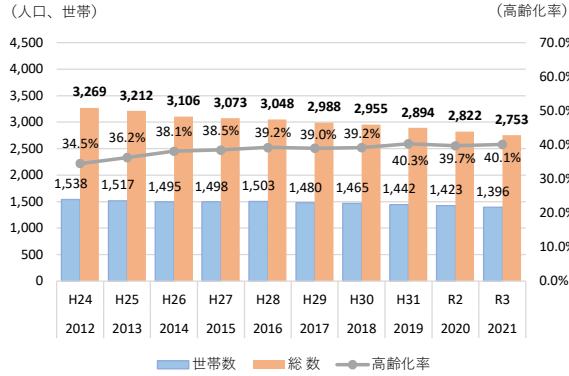
図 周遊滞在エリアにおける年齢3区分人口の推移

出典：国勢調査 250m メッシュより算出

【参考】人口・世帯(成徳・明倫地区)

- 成徳・明倫地区の人口はどちらも減少傾向で推移しています。また、高齢化率については、双方の地区ともに約4割を超えているような状況です。
- 年齢3区分別の人口を見ると、いずれの年代も減少傾向で推移しています。

【成徳地区】



【明倫地区】

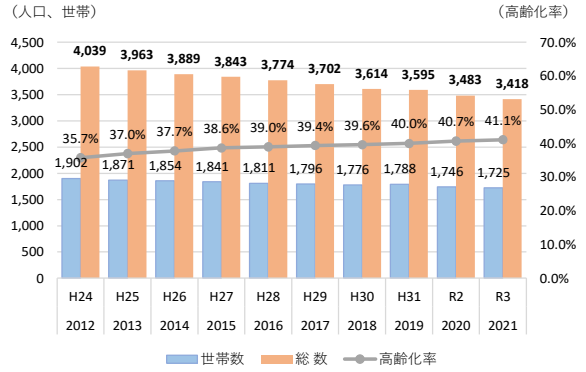
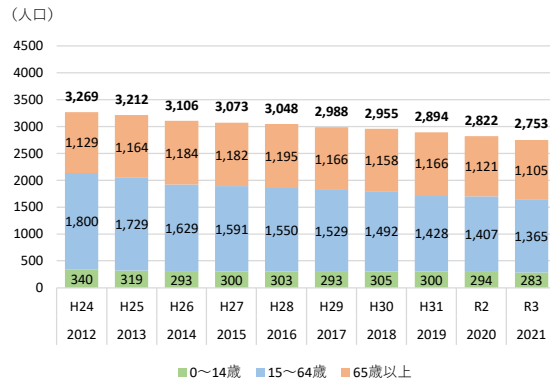


図 成徳・明倫地区における人口、世帯数の推移

出典：住民基本台帳（各年3月末日時点）

【成徳地区】



【明倫地区】

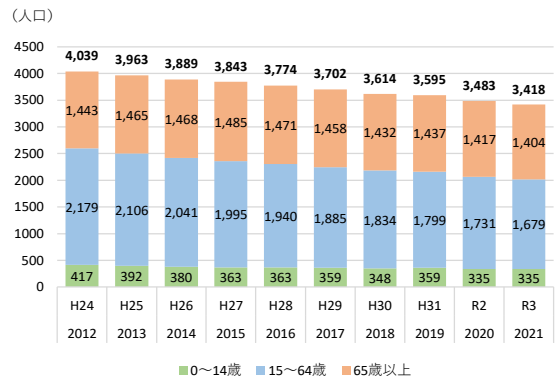


図 成徳・明倫地区における年齢3区分人口の推移

出典：住民基本台帳（各年3月末日時点）

④人口分布

- 倉吉市の人口は周遊滞在エリアを含む打吹地区や倉吉駅周辺に集中しています。
- 地域資源である関金温泉を有する関金地区の一部も人口が集中しています。
- その他の地域には広く低密度に分布しています。

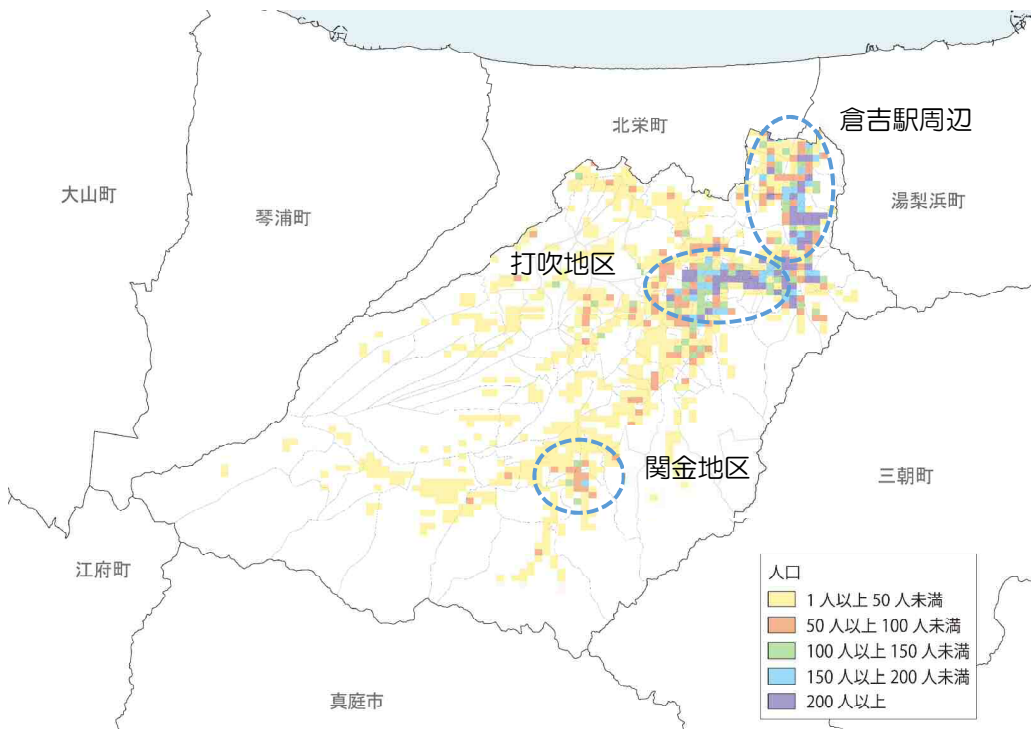


図 市全域における人口分布（250mメッシュ）

出典：国勢調査、国土数値情報他

- 周遊滞在エリア内では、市全域で見ると人口の多い分布であるものの、鍛冶町等の西部は特に人口が低密度で分布している状況です。

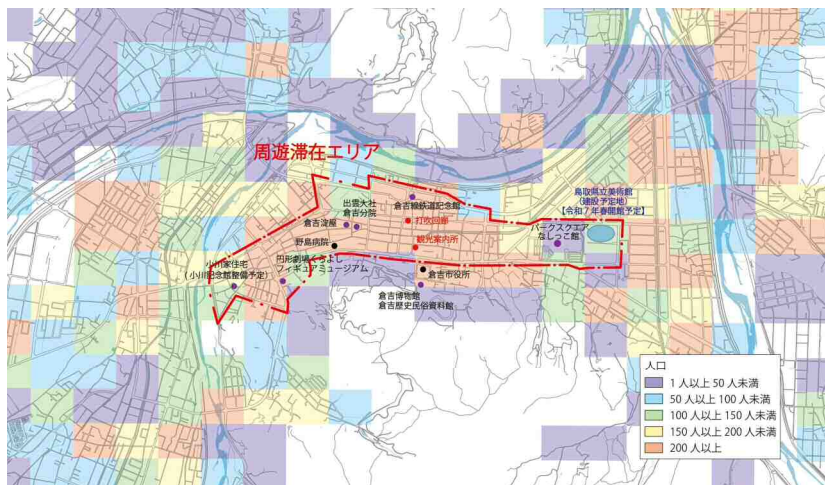


図 周遊滞在エリア周辺における人口分布（250mメッシュ）

出典：国勢調査、国土数値情報他

⑤人口増減

- 倉吉市では、全体的に人口は減少傾向にあり、中心市街地を形成する打吹地区、倉吉駅周辺でも人口が減少しているエリアが多く見られます。

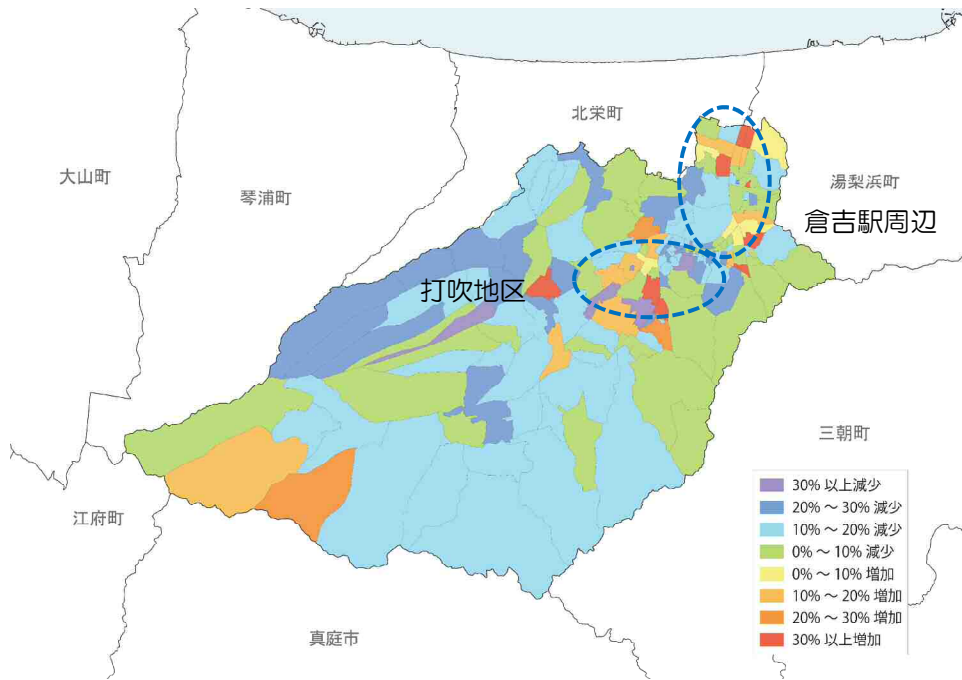


図 市全域における人口増減

出典：国勢調査（H17/H27）

- 周遊滞在エリア周辺は特に人口増減率が大きく、過去10年間で中心部に位置する多くの地域が2割～3割減少している状況です。

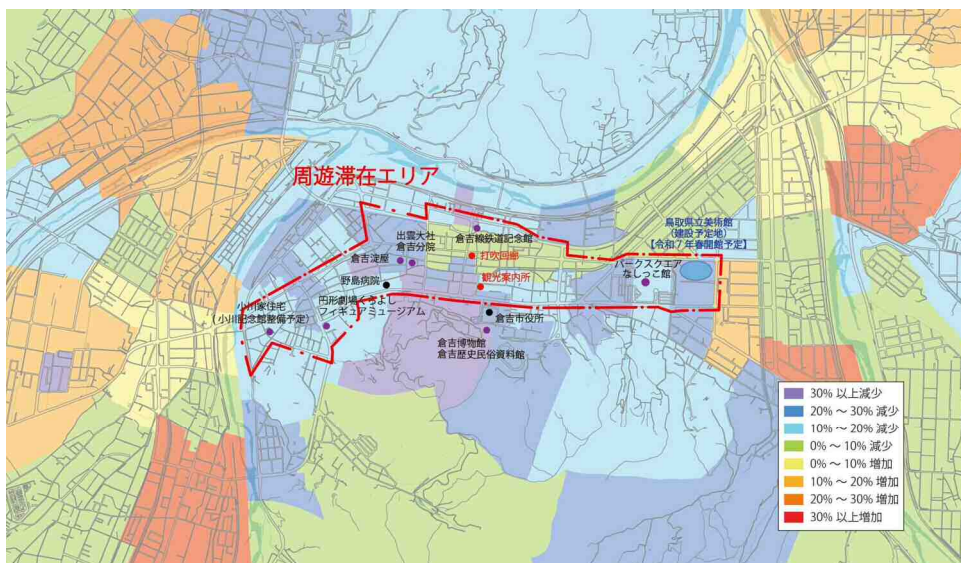


図 周遊滞在エリアにおける人口増減

出典：国勢調査（H17/H27）

(3)施設分布

①施設分布(市全域)

- 倉吉市では、人口の集中する打吹地区や倉吉駅周辺に施設が集中しています。
- 地域資源である関金温泉を有する関金地区の一部も施設が集中しています。

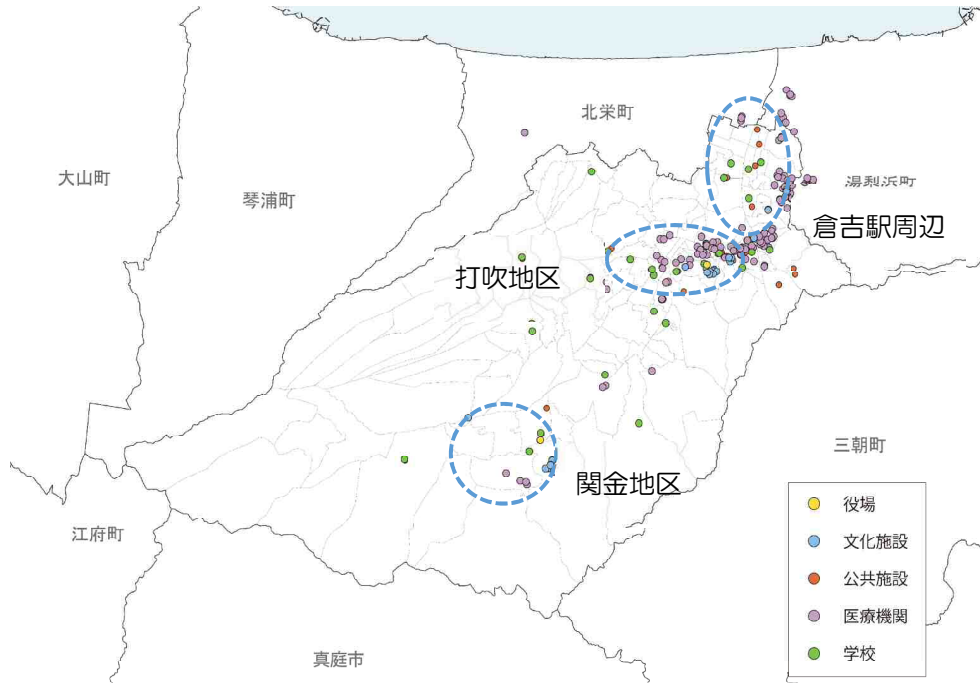


図 市全域における施設分布

出典：国土数値情報他

②施設分布(周遊滞在エリア周辺)

- 周遊滞在エリア周辺には、倉吉市の本庁舎、第2庁舎が位置しているとともに、高密度で医療機関が立地している等、地域の人や市全域から来訪する人が集まるような地域である。
- また、「鳥取二十一世紀梨記念館」や「倉吉博物館」などの他地域からの来訪が見込める文化施設が立地している。

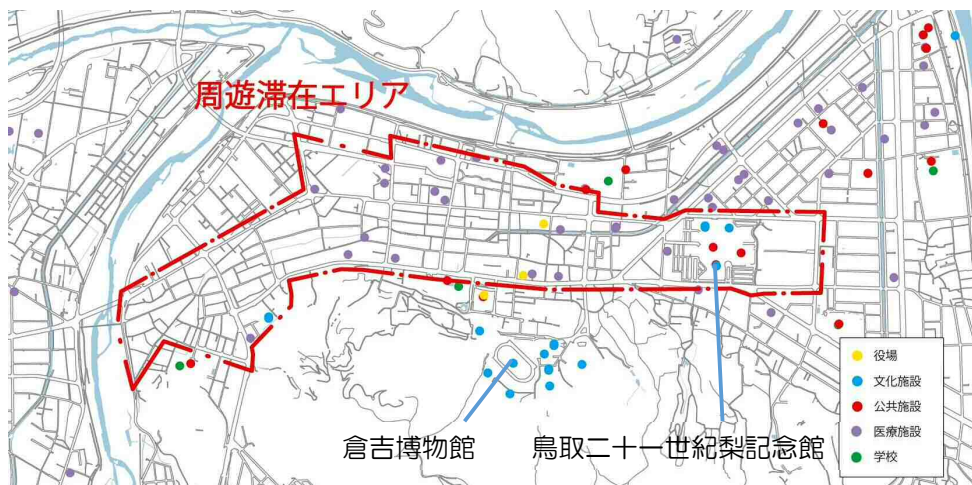


図 周遊滞在エリア周辺における施設分布

出典：国土数値情報他

(4)観光

①観光資源(全体)

- 倉吉市では、打吹地区や関金地区に観光資源が集中しています。

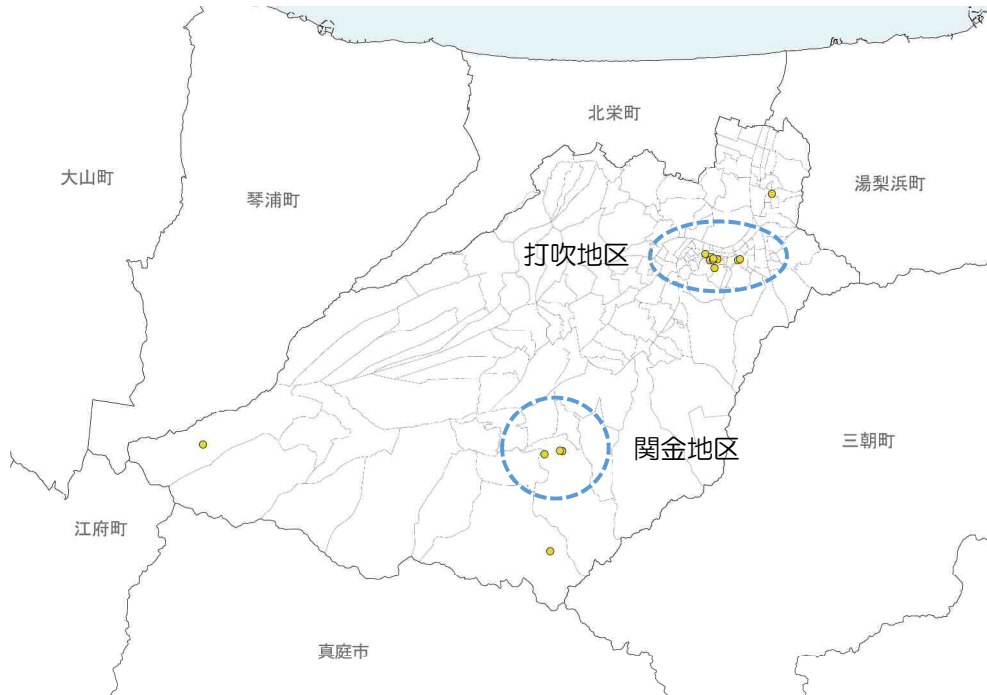


図 市全域における観光資源の分布

出典：国土数値情報

②観光資源(周遊滞在エリア)

- 打吹地区には“円形劇場くらしフィギュアミュージアム”、“打吹玉川伝統的建造物群保存地区”、“パークスクエア”等の観光資源が集中しています。
- 令和7年には鳥取県立美術館が開館予定です。

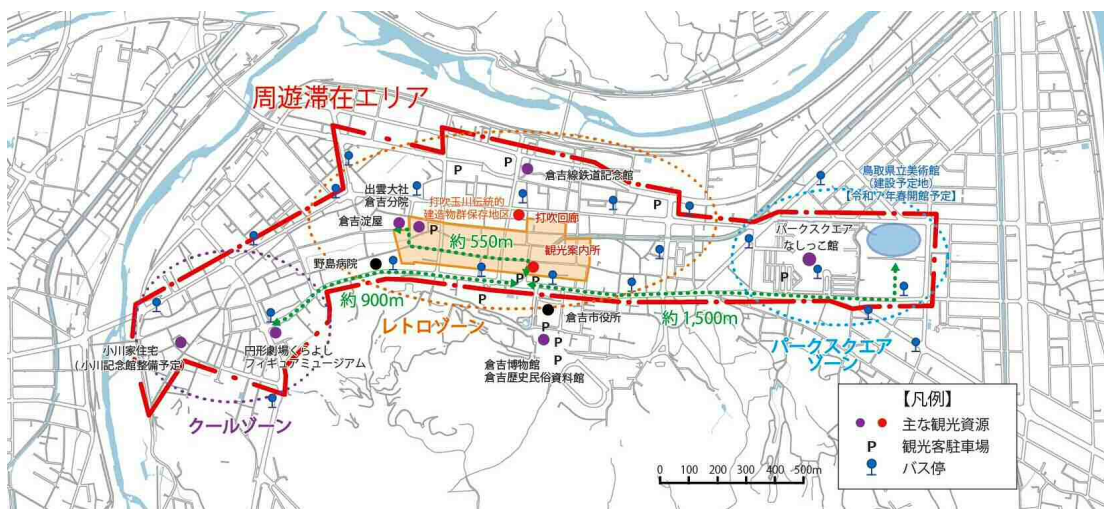


図 周遊滞在エリアにおける観光資源の分布

出典：国土数値情報

③総観光客の推移

- 本市への観光入込客数は、平成25年度から平成27年度にかけて、増加傾向にあります。
- 本市の観光宿泊者数は平成22年度から平成27年度にかけて、緩やかに増加しています。
- 外国人観光客数も、全体のうちのシェアはまだ少ないものの、増加傾向にあります。

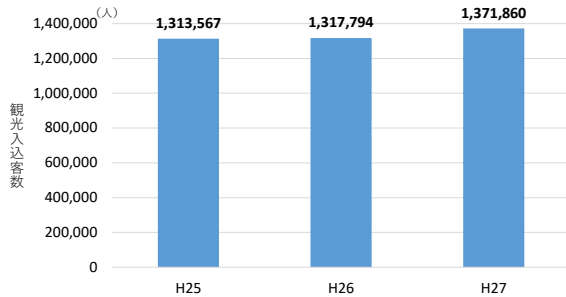


図 倉吉市観光入込客数

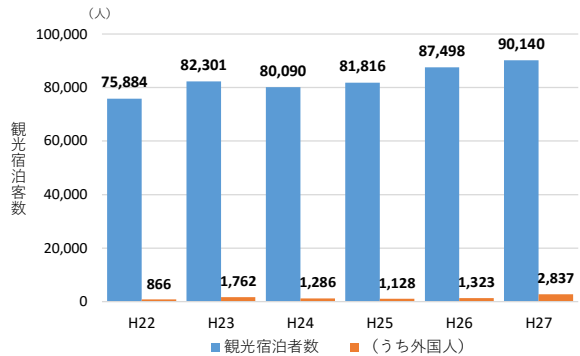


図 倉吉市観光宿泊者数

出典：倉吉市観光ビジョン

④施設別来訪者数等

- 倉吉市の「鳥取二十世紀梨記念館」における施設入込客数は、平成29年から令和2年にかけて徐々に減少しています。
- 「白壁土蔵群・赤瓦」における施設入込客数は、平成28年から平成31年までの期間においては増加傾向となっていますが、令和2年には大きく減少しています。
- 令和2年の両施設の入込客数の減少は新型コロナウイルス感染症の影響が原因だと考えられます。

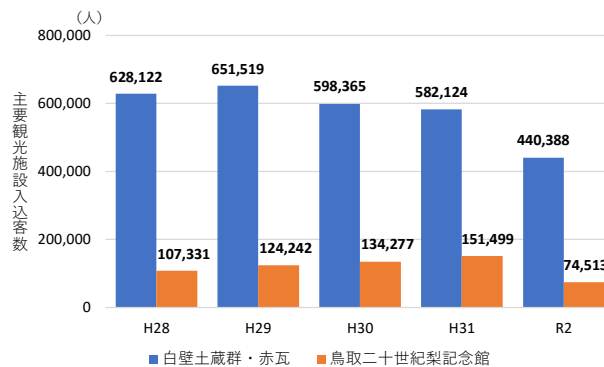


図 施設入込客数

出典：倉吉市観光ビジョン

⑤観光客の利用交通手段

- 観光客の交通手段は、自家用車が約8割を占めており、倉吉市への観光も大半が自家用車であると想定されます。

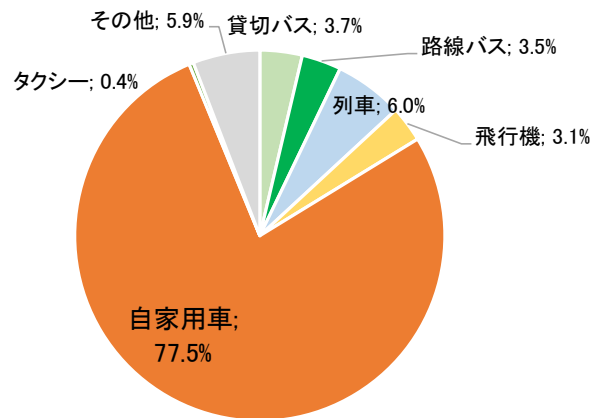


図 観光客利用交通手段

出典：令和元年観光客入込動態調査結果

2-3 交通特性の整理

本市及び周遊滞在エリア内における交通特性について整理をしました。

(1) 道路網

① 市全域

- 市の主要な幹線道路には、一部整備中の地域高規格道路「北条湯原道路」や国道313号、179号が位置し、それらを保管するかたちで県道等が位置しています。

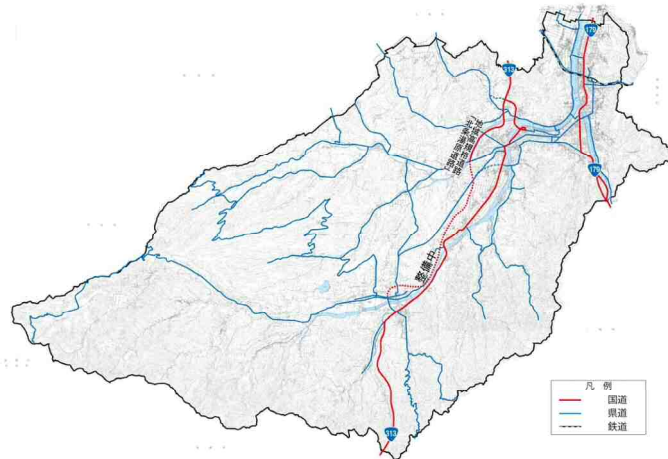


図 市全域における道路網

出典：倉吉市

② 中心市街地

- 中心市街地における倉吉市の都市計画道路は平成29年4月時点で44路線であり、現在も整備が進められています。

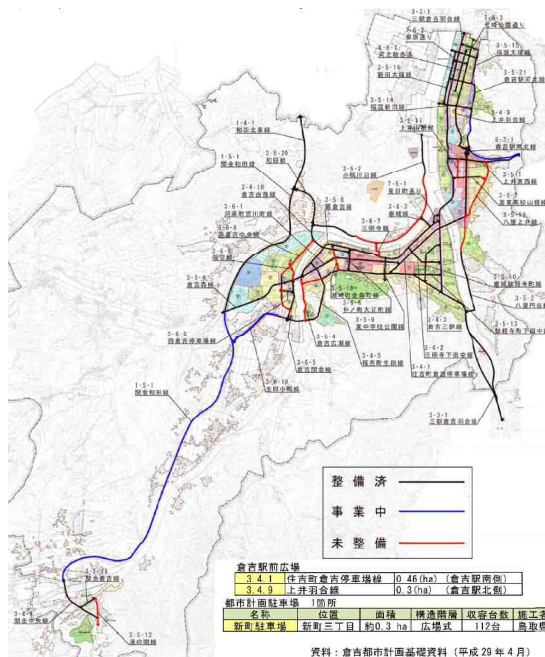


図 中心市街地（打吹地区、倉吉駅周辺）における道路網

出典：倉吉市都市計画マスタープラン

(2)公共交通

①鉄道

- 倉吉駅の1日の平均乗降客数は2011年から2018年にかけて4,300人程度で推移しているなど横ばい傾向です。

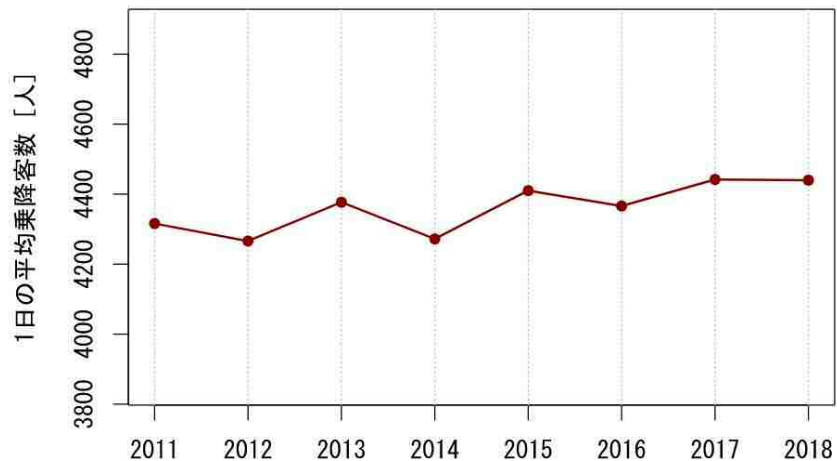


図 倉吉駅の1日の平均乗降車数

出典：国土数値情報（駅別乗降客数データ）



図 特急列車の様子

出典：JR西日本HP

②高速バス

- 高速バスは、日ノ丸バス(株)と日本交通(株)の2社が運行しており、東は東京から西は福岡まで運行しています。

表 高速バスでのアクセスについて

発	着(倉吉市内)	所要時間	備考
東京	倉吉バスセンター、倉吉駅前	約 11 時間 30 分	高速バスは、日ノ丸バス(株)と日本交通(株)の2社が運行
京都	鳥取駅前	約 4 時間	
大阪・神戸	倉吉駅前、倉吉バスセンター	約 4 時間	
岡山	関金温泉、倉吉市役所前、倉吉駅前、 日ノ丸自動車倉吉営業所	約 2.5 時間	
広島	関金温泉、倉吉市役所前、倉吉駅前、 倉吉バスセンター	約 4 時間	
福岡	倉吉バスセンター	約 9 時間 30 分	

出典：倉吉市 HP



図 高速バスの様子

出典：日本交通(株) HP、日ノ丸バス(株) HP

③路線バス

- 本市では、日ノ丸自動車(株)と日本交通(株)の2つの民間バス事業者が本市内の路線バスの運行を行っており、中心部へは倉吉駅から19系統の路線が運行しています。
- 高齢者向けの移動支援サービスとして、高齢者向けバス定期券を販売しています。

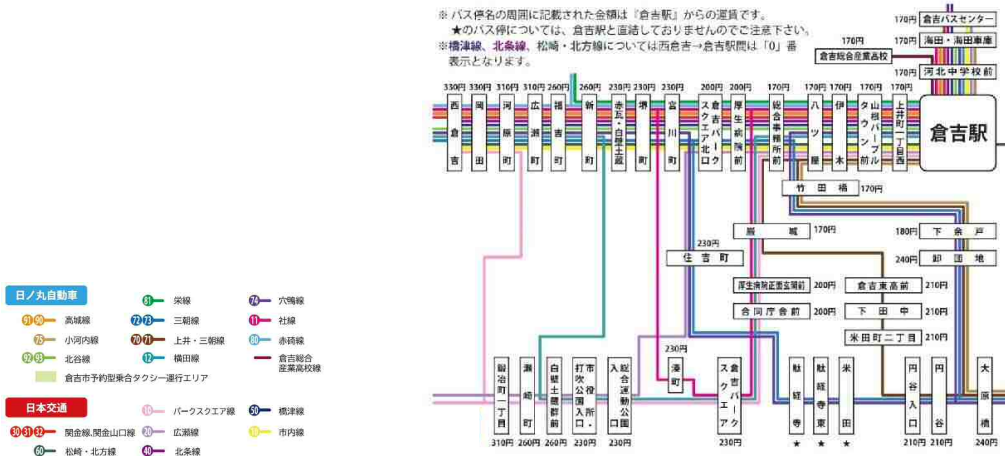


図 周遊滞在エリア周辺のバス路線

出典：鳥取県中部地域バスマップ



図 周遊滞在エリアのバス停位置

出典：鳥取県中部地域バスマップ

【参考】高齢者向けバス定期券

表 高齢者向けバス定期券

事業者名	定期券の名称	対象年齢	有効期間	定価	販売額	対象路線
日ノ丸自動車	架け橋	70歳以上	6か月	20,900円	10,450	県内の日ノ丸自動車の路線
	因幡	65歳以上	3か月	11,500	5,750	東部地域の日ノ丸自動車の路線
日本交通	シルバー悠遊	65歳以上	3か月	10,400	5,200	県内の日本交通の路線
			6か月	17,700	8,850	
			1年	31,400	15,700	
日ノ丸自動車・日本交通	グラウンド70	70歳以上	6か月	26,200	13,100	県内の日ノ丸自動車、日本交通の路線

出典：鳥取市 HP

【参考】周遊滞在エリア内の南北の路線バスの運行本数

- ・倉吉駅からのアクセスでは、平日休日ともに、北側ルートの方が運行頻度は多い傾向にあります。
- ・パークスクエア（敷地内）～白壁土蔵群周辺間の連絡では、運行頻度は1時間に1便程度となっています。

表 周遊滞在エリアの路線バスの運行本数【平日】

時間帯 (時台)	倉吉駅からのアクセス				パークスクエア（敷地内）～白壁土蔵群周辺間の連絡			
	北側ルート		南側ルート		北側ルート		南側ルート	
	行き	帰り	行き	帰り	東→西	西→東	東→西	西→東
	倉吉駅	赤瓦・白壁土蔵	倉吉駅	白壁土蔵群前	パークスクエア	赤瓦・白壁土蔵	パークスクエア	白壁土蔵群前
	→赤瓦・白壁土蔵	→倉吉駅	→白壁土蔵群前	→倉吉駅	→赤瓦・白壁土蔵	→パークスクエア	→白壁土蔵群前	→パークスクエア
7	9	11	1	1	0	0	1	0
8	6	8	4	3	0	1	2	3
9	5	7	2	3	0	0	3	1
10	5	5	1	1	1	1	1	1
11	8	4	2	3	0	0	1	3
12	4	6	2	3	1	1	1	2
13	4	5	2	2	1	0	1	1
14	4	5	1	1	0	1	1	1
15	7	5	2	1	1	1	2	1
16	5	4	3	3	1	0	1	2
17	11	8	4	2	1	1	2	2
18	6	7	2	2	0	1	2	1
19	3	3	0	1	0	0	1	1
20	2	1	0	0	0	0	0	0

※ 「バスネット」による検索結果（2022/1/27現在、平日：1/27（木）、休日：1/30（日）の検索結果）

※ 赤字：1時間帯に3本以上（概ね20分に1本（鳥取市くる梨の運行間隔））

倉吉駅～周遊滞在エリアの路線バスは、 行き帰りともに概ね10分に1本以上	周遊滞在エリア内（パークスクエア～白壁土蔵群周辺）を連絡する路 線バスは、行き帰りともに概ね30分～1時間に1本程度
---	---

表 周遊滞在エリアの路線バスの運行本数【休日】

時間帯 (時台)	倉吉駅からのアクセス				パークスクエア（敷地内）～白壁土蔵群周辺間の連絡			
	北側ルート		南側ルート		北側ルート		南側ルート	
	行き	帰り	行き	帰り	東→西	西→東	東→西	西→東
	倉吉駅	赤瓦・白壁土蔵	倉吉駅	白壁土蔵群前	パークスクエア	赤瓦・白壁土蔵	パークスクエア	白壁土蔵群前
	→赤瓦・白壁土蔵	→倉吉駅	→白壁土蔵群前	→倉吉駅	→赤瓦・白壁土蔵	→パークスクエア	→白壁土蔵群前	→パークスクエア
7	3	7	1	0	0	0	1	1
8	6	5	1	2	0	1	1	2
9	6	6	2	1	0	0	2	0
10	6	7	0	1	1	1	0	1
11	8	4	1	1	0	0	1	1
12	3	6	1	2	1	1	1	2
13	6	4	2	1	1	0	1	1
14	3	6	0	1	0	1	1	1
15	7	5	0	1	1	1	0	1
16	5	6	3	1	1	0	1	1
17	9	6	3	2	1	1	1	2
18	2	5	0	0	0	1	1	0
19	1	0	0	1	0	0	0	1
20	0	0	0	0	0	0	0	0

※ 「バスネット」による検索結果（2022/1/27現在、平日：1/27（木）、休日：1/30（日）の検索結果）

※ 赤字：1時間帯に3本以上（概ね20分に1本（鳥取市くる梨の運行間隔））

倉吉駅～周遊滞在エリアの路線バスは、 行き帰りともに概ね10分に1本以上	周遊滞在エリア内（パークスクエア～白壁土蔵群周辺）を連絡する路 線バスは、行き帰りともに概ね30分～1時間に1本程度
---	---

④乗合タクシー

- 本市は、一部地域において、乗合タクシーの運行を行い、各地域の移動手段を確保しています。

表 乗合タクシー 対象地区

地区名	自治公民館名	横田	小学校前 公民館前
北谷	オケ崎・三江・福本・福富・尾田・沢谷・杉野	100円	100円
高城	下米積・上米積本郷・上米積東・上米積西・若葉町1丁目・若葉町2丁目・ 下福田・上福田・昭和・妻ノ神・勝負谷		
北谷	志津・仙隠・横谷・藤井谷・梓谷・中野・長谷・森・つつじが丘・大河内・汗干	200円	
高城	今在家・服部・旭原・福積・岡・桜・横手・大立・般若・棕波		
高城	河来見・上大立・立見	300円	200円

※小学生、障がい者手帳、療育手帳の保有者は半額、小学生未満、小学生のうち通学定期券保有者は無料

出典：鳥取県中部地域公共交通網形成計画

⑤タクシー

- 倉吉市に展開するタクシー事業者は「日の丸ハイヤー」「中央タクシー」「日交タクシー」「倉吉交通」の4社です。
- また、倉吉市では重度障害者向けにタクシー料金の助成を行っています。

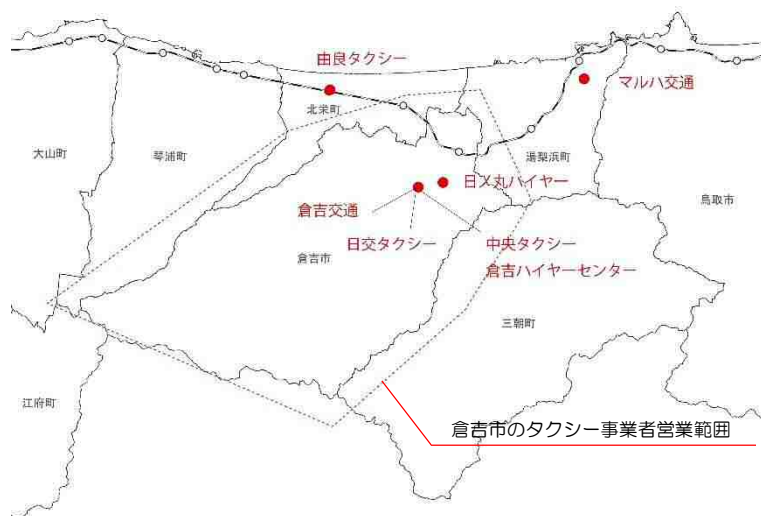


図 倉吉市のタクシー事業者

⑥重度障害者向けにタクシー料金助成制度について

- 倉吉市内に住所があり、次の①～③のいずれかの手帳を保有する方が対象

- ① 身体障害者手帳 1・2 級
- ② 療育手帳 A
- ③ 精神障害者保健福祉手帳 1 級

※人工透析による通院費の助成を受ける方及び他市町村の障害福祉サービスの支給決定を受けている方は対象にならない

出典：倉吉市

⑦レンタサイクル

- 倉吉市中心市街地では“JR 倉吉駅内観光案内所”、“倉吉白壁土蔵群観光案内所”、“円形劇場 くらよしフィギュアミュージアム”でレンタサイクルサービスを実施しています。

表 レンタサイクル概要

種類	車種	貸出場所	料金
くらりん  出典: 倉吉観光 MICE 協会	シティサイクル	・JR倉吉駅内観光案内所 ・倉吉白壁土蔵群観光案内所	500 円/日
ひなびた♪サイクル  出典: 倉吉観光 MICE 協会	シティサイクル (装飾)	・JR倉吉駅内観光案内所 ・倉吉白壁土蔵群観光案内所 ・円形劇場くらよしフィギュアミュージアム	500 円/日
もちゃちゃ♪  出典: 倉吉観光 MICE 協会	シティサイクル (装飾)	・倉吉白壁土蔵群観光案内所	500 円/3 時間

出典：倉吉市

- レンタサイクル利用者を月ごとで見ると、平成 30 年を除いて 8～11 月に利用が集中しています。
- レンタサイクルの利用者数は平成 30 年度から令和 2 年度にかけて減少傾向にあります。

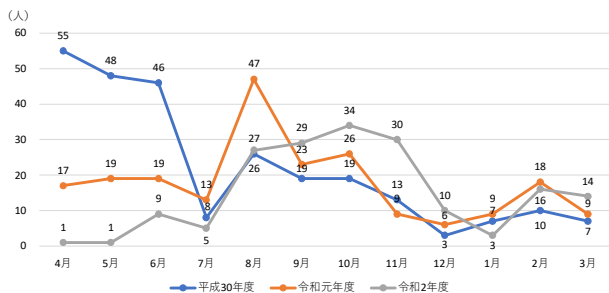


図 月別レンタサイクル利用者数

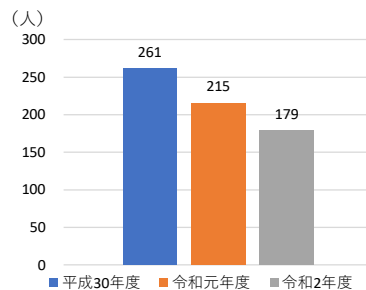


図 年度別レンタサイクル利用者数

出典：倉吉市

(3) 駐車場

- 周遊滞在エリア周辺では、市の無料観光駐車場が合計で11箇所配備されています。
- 収容台数は、計1,227台（バスは30台）であり、P10（パークスクエア・鳥取二十世紀梨記念館）が最も収容台数が多い駐車場です。



番号	駐車場名 / 収容台数
P1	琴櫻・赤瓦観光バス回転広場 / バス7台 ※先着順（満車の場合はP7またはP10に回送ください） 利用時間 8:30～17:00
P2	琴櫻・赤瓦観光駐車場 / 13台（うち身障者用1台）
P3	市役所第1観光駐車場 / 52台（うち身障者用3台）
P4	市役所第2観光駐車場 / 200台（うち身障者用1台）
P5	裁判所横観光駐車場 / 10台
P6	明治町観光駐車場 / 14台、バス3台 利用時間 8:30～18:30
P7	宮川町観光駐車場 / 49台（うち身障者用2台）、バス4台 利用時間 8:30～18:30
P8	緑の彫刻プロムナード公園駐車場 / 45台
P9	(名称なし) / 42台
P10	倉吉パークスクエア・鳥取二十世紀梨記念館 倉吉未来中心 / 752台（うち身障者用26台）、バス13台
P11	鍛冶町観光駐車場 / 50台、バス3台
P12	観光・市民駐車場（市営新町駐車場） / 20台 1時間以内無料、2時間以内200円 (以降1時間ごとに100円追加)

図 打吹地区周辺の観光駐車場 MAP

出典：倉吉白壁土蔵群周辺駐車場案内マップ

第3章 観光客等の移動実態及びニーズの把握

3-1 観光客の移動実態の整理

(1) 調査概要

観光客の移動実態を把握する為に、WEB アンケート調査を実施しました。

実施概要については、以下に示すとおりです。

表 実施概要

調査目的	・倉吉市に来訪する観光客の移動実態やニーズの現状を把握するとともに、鳥取県立美術館の開館等による移動実態やニーズの変化等を予測する。
調査手法	・インターネットによるWEB アンケート調査
調査日	・9月3日(金)～9月6日(月)
対象者	・過去5年間に倉吉市の周遊滞在エリアに観光で訪れたことがある人
サンプル数	・500 サンプル(全国)
主な質問	<ul style="list-style-type: none"> ・周遊滞在エリア内の観光状況(同行者、交通手段、来訪施設等)等 ・周遊滞在エリア内の観光におけるニーズ、周遊観光の意向等 ・周遊支援モビリティの利用意向・条件等 ・鳥取県立美術館への来訪意向、移動手段に関する希望等 など

(2) 調査結果

調査結果は、次頁以降に示します。

①周遊滞在エリア内で訪れた観光施設

- 観光施設のうち『白壁土蔵群周辺』が約7割、『なしっこ館』が約5割を占めるなど、主要な観光施設に訪者が集中している一方で、それ以外の西側のエリアや土蔵群周辺施設への訪者数は少ない状況です。
- 平均来訪施設数は、約3.2施設となっており、箇所数は『1箇所のみ』が約30%と最も多いです。
- このため、エリア内の観光促進・地域活性化に向け、より多くの観光施設の回遊を促進し、エリア内での周遊滞在を誘導する取り組みが求められます。

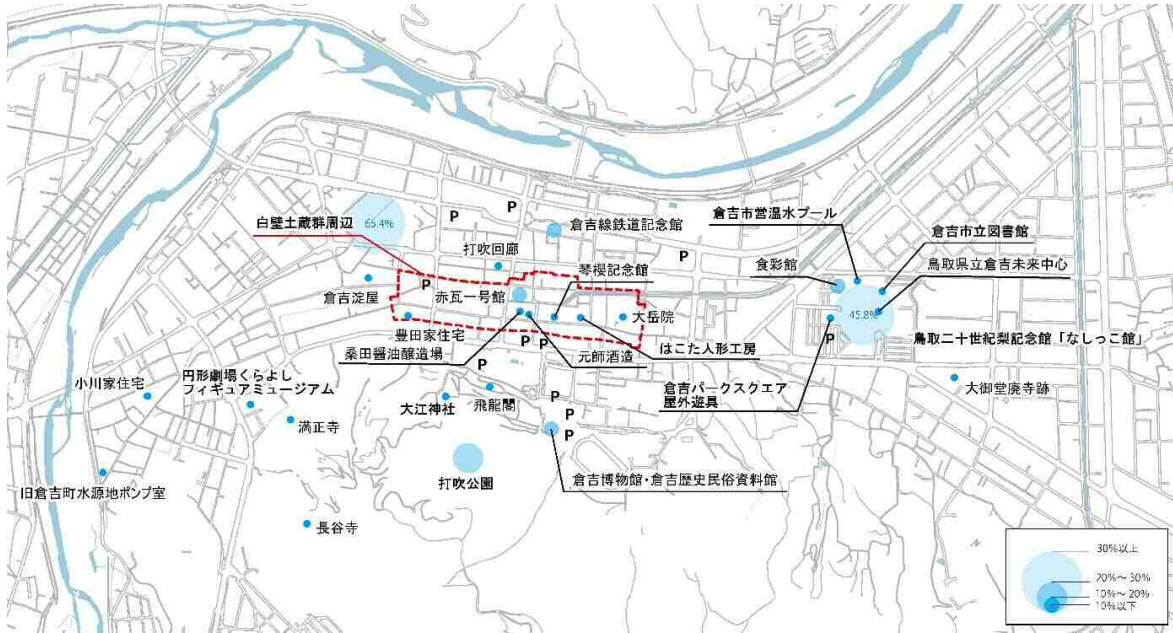


図 滞在了施設（複数回答）

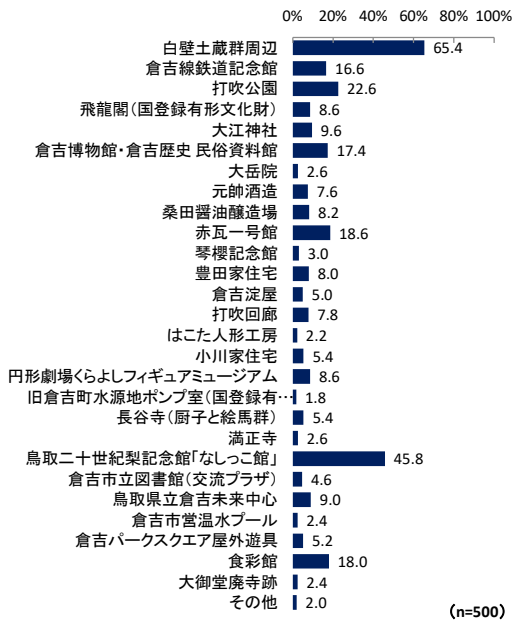


図 滞在了施設数（複数回答）

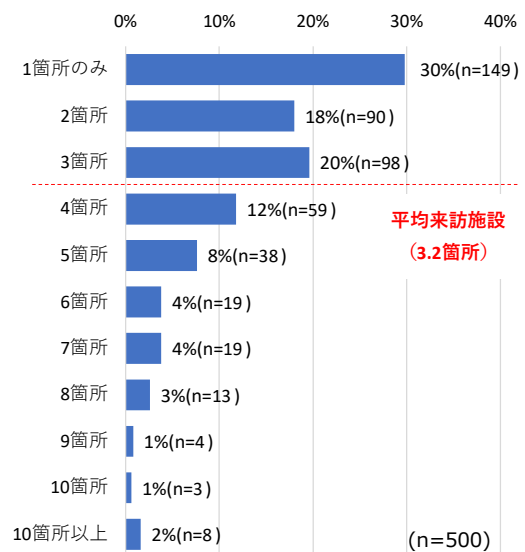


図 観光施設の来訪箇所数

②ゾーン別回遊状況について

- ゾーン別の来訪状況では、「白壁土蔵群中央ゾーン」（約7割）、「東側ゾーン」（約6割）」には観光客の多くが来訪していますが、一方で「西側ゾーン」、「白壁土蔵群北側ゾーン」は約2割の来訪に留まっています。
- 『周遊滞在エリア』に5ゾーン設定したところ、平均来訪ゾーン数は2.2ゾーンに留まっており、また来訪者の1/3（33.8%）は「1ゾーンのみ」の来訪で、他ゾーンへは回遊していない状況です。
- 『周遊滞在エリア内』での観光客の周遊滞在を増進するためには、来訪者の多い「白壁土蔵群中央ゾーン」と「東側ゾーン」を中心として、相互の回遊並びに周辺ゾーンへの回遊を促すことが重要です。

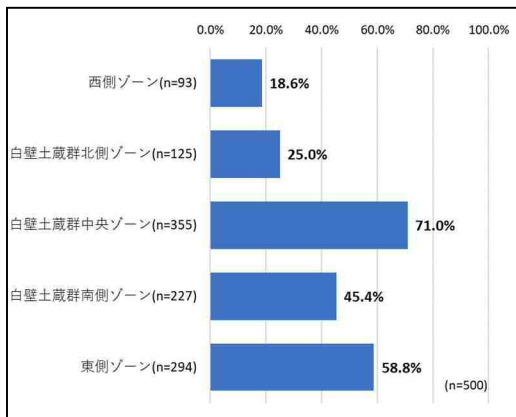


図 ゾーン別の来訪割合

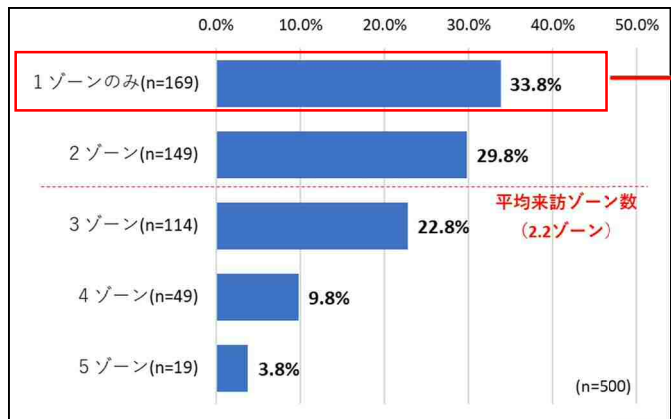


図 来訪ゾーン数

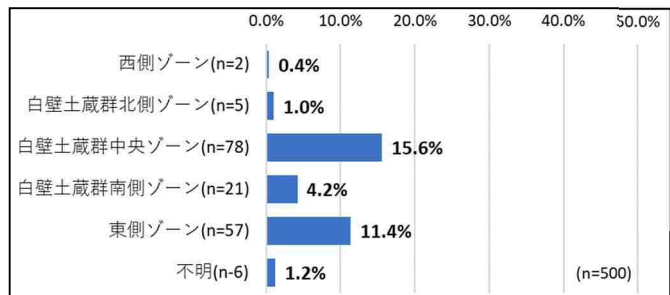


図 来訪ゾーン数が1ゾーンのみ（他エリアへの回遊なし）の内訳

- 複数ゾーンを来訪した人のゾーンペアを整理すると下図のようになり、「白壁土蔵群中心ゾーン」と「東側ゾーン」、「白壁土蔵群中心ゾーン」と「同南側ゾーン」をセットで来訪している人が多いものの来訪者の概ね 1/3 程度に留まっており、また特に「西側エリア」には回遊する人が少ない状況となっています。

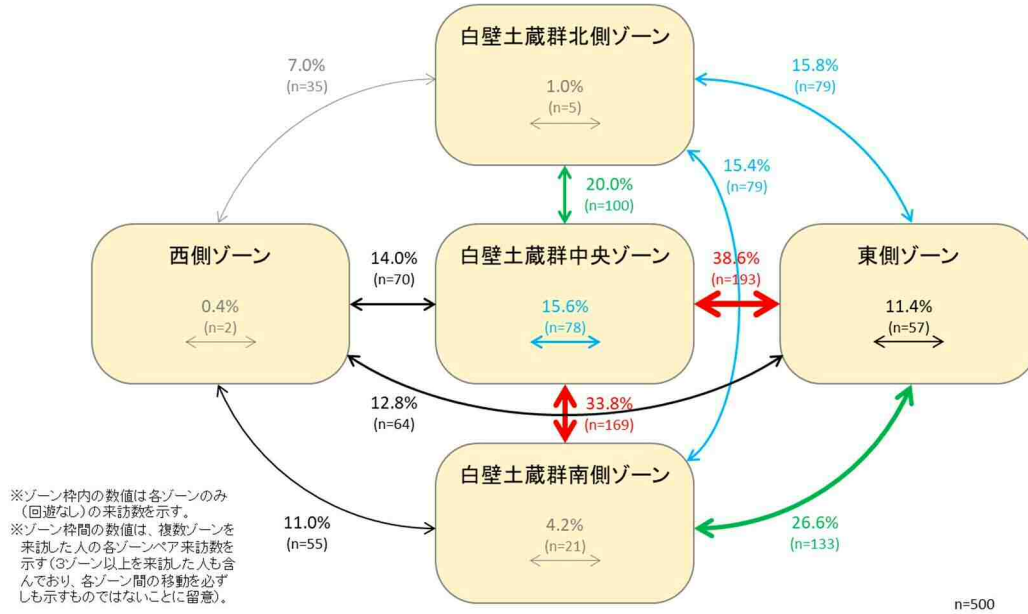


図 来訪者のゾーン回遊状況

【参考】各ゾーン別にみた他ゾーンへの来訪状況

- 各ゾーン別の来訪状況を見ても、西側ゾーンへの来訪の少なさが伺える。

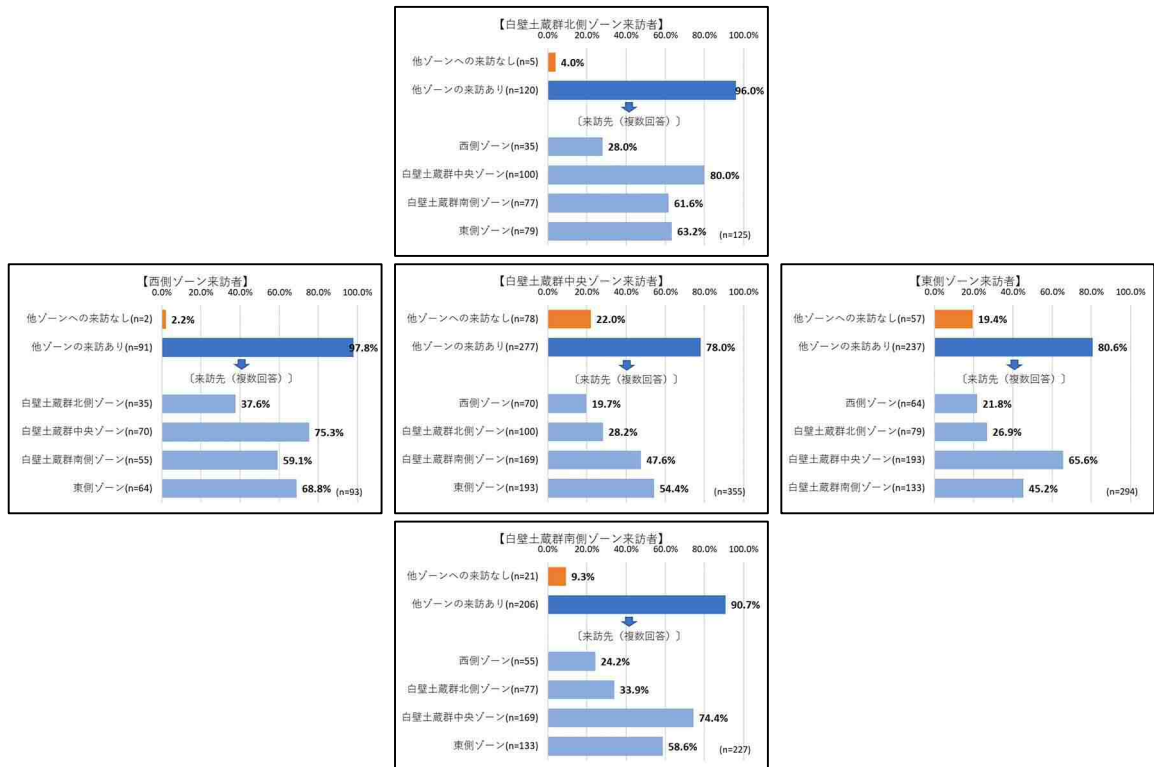


図 各ゾーン別にみた他ゾーンへの来訪状況

③周遊滞在エリアへの観光の同行者

- 同行者は、カップル・夫婦が約4割と最も多く、次いで家族（子ども）が約2割です。
- ひとりで訪れる観光客も約1割を占めるものの、大半が家族やカップル・夫婦等で来訪しています。

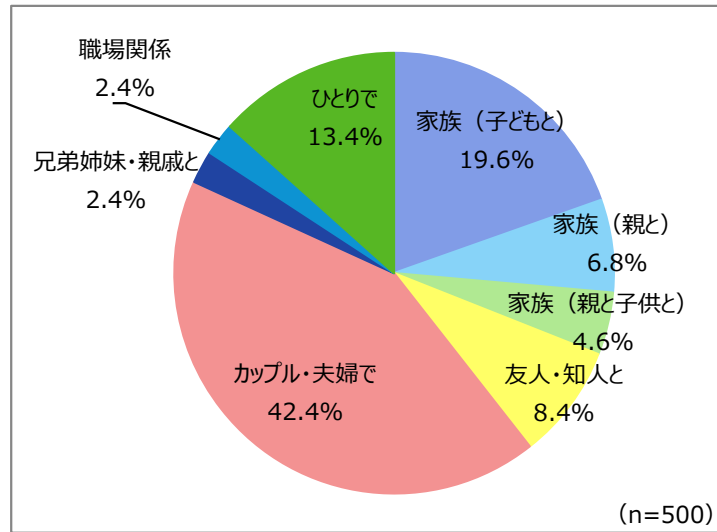


図 観光の同行者

④周遊滞在エリアの滞在時間

- 来訪者の平均滞在時間は約3.3時間です。
- 平均滞在時間が、2時間以下の割合が半数を占めています。
- 来訪施設数が多いほど、滞在時間は長くなる傾向にあります。

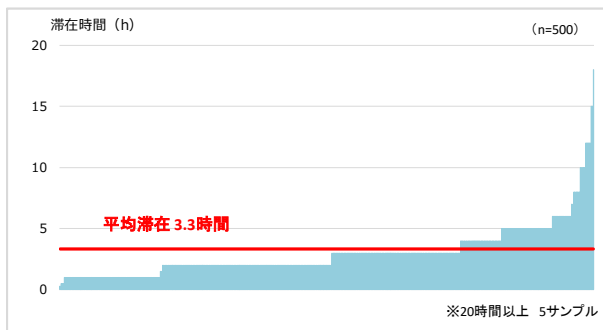


図 周遊滞在エリアの滞在時間

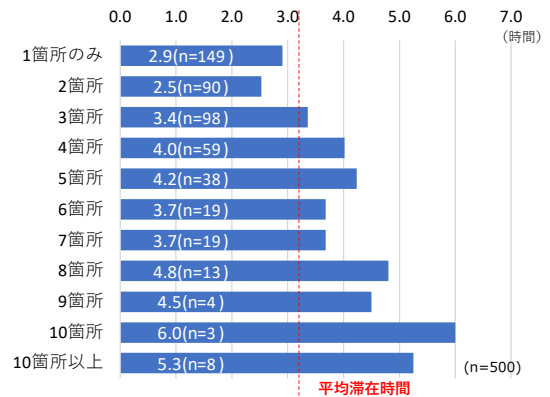


図 滞在時間×来訪施設数

⑤周遊滞在エリアまでの移動手段

- 周遊滞在エリアまでの移動手段では、『自家用車』が最も多く約7割を占めているなど、多くの方が自家用車で観光にきていることがうかがえます。
- 次いで多い交通手段は、『鉄道』です。

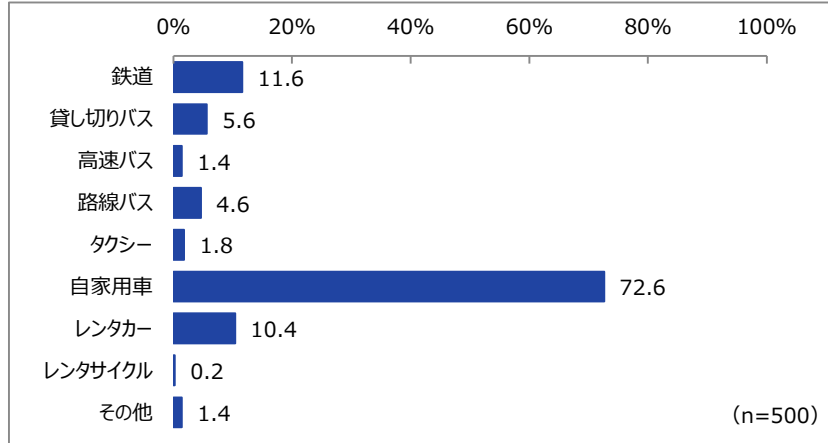


図 エリアまでの移動手段

- 目的地までは、98%とほとんどの人が『安心して到着できた』と回答しています。『安心して到着できなかった』と回答した人は、『道が分かりづらい』『駐車場が分からない』などの意見が多い状況です。

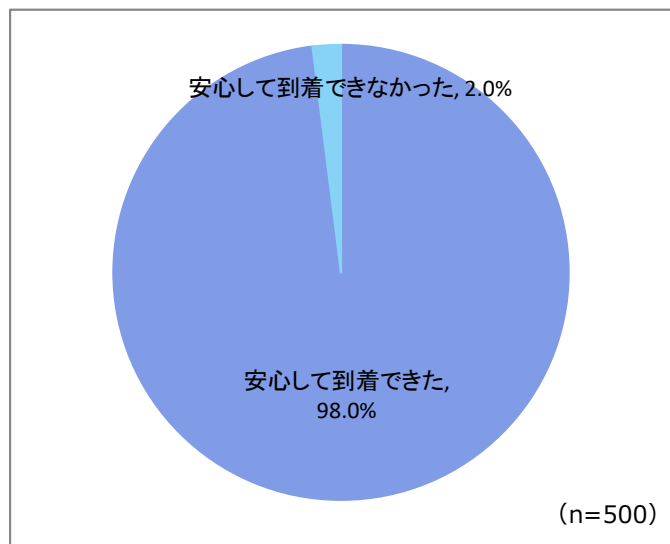


図 エリアまでの経路の感想

⑥周遊滞在エリア内での移動手段

- エリア内での移動手段は、『自家用車』と『徒歩』がどちらも半数程度存在しています。
- 次いで多い移動手段としては、『レンタカー』『路線バス』となっています。

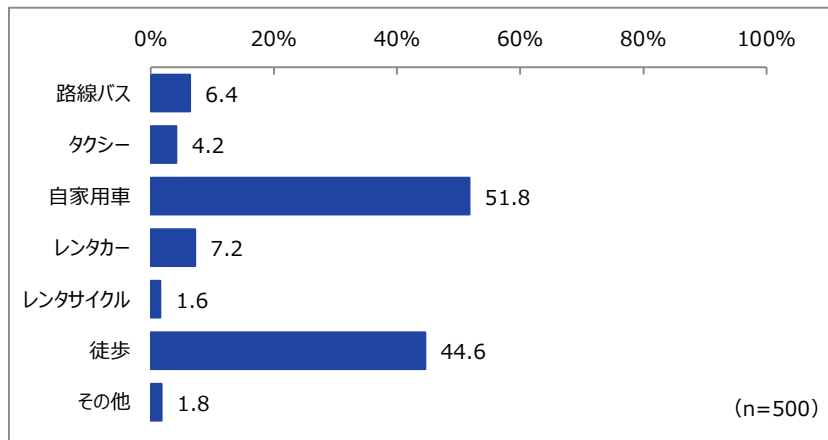


図 エリア内での移動手段

- エリア内の移動手段においても、96%と大半が『快適に移動できた』と回答しています。
- 一方で、『快適に移動できなかった』意見としては、『駐車場が少ない』『バスの本数が少ない』『天候が悪かった』などの意見が得られました。

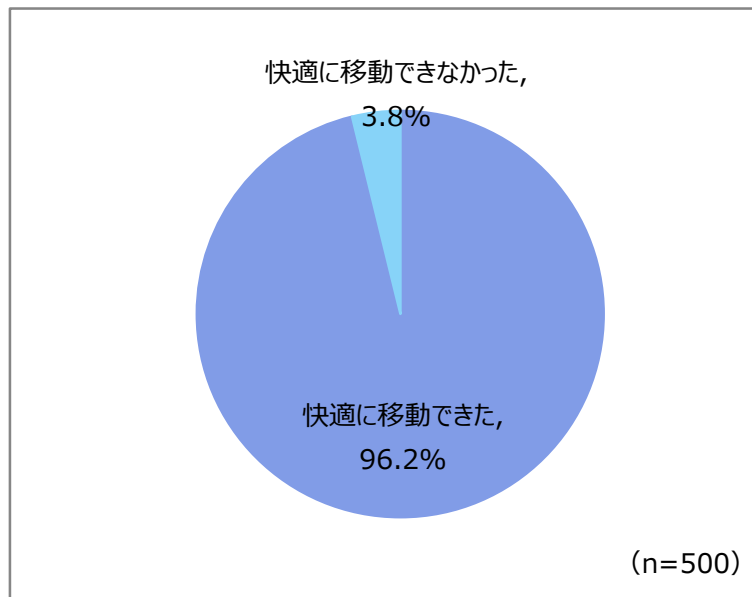


図 エリア内移動の感想

⑦移動手段とエリア内の周遊について

- エリアまで自家用車で訪れた来訪者は、エリア内での移動でも自家用車を約96%が利用しています。

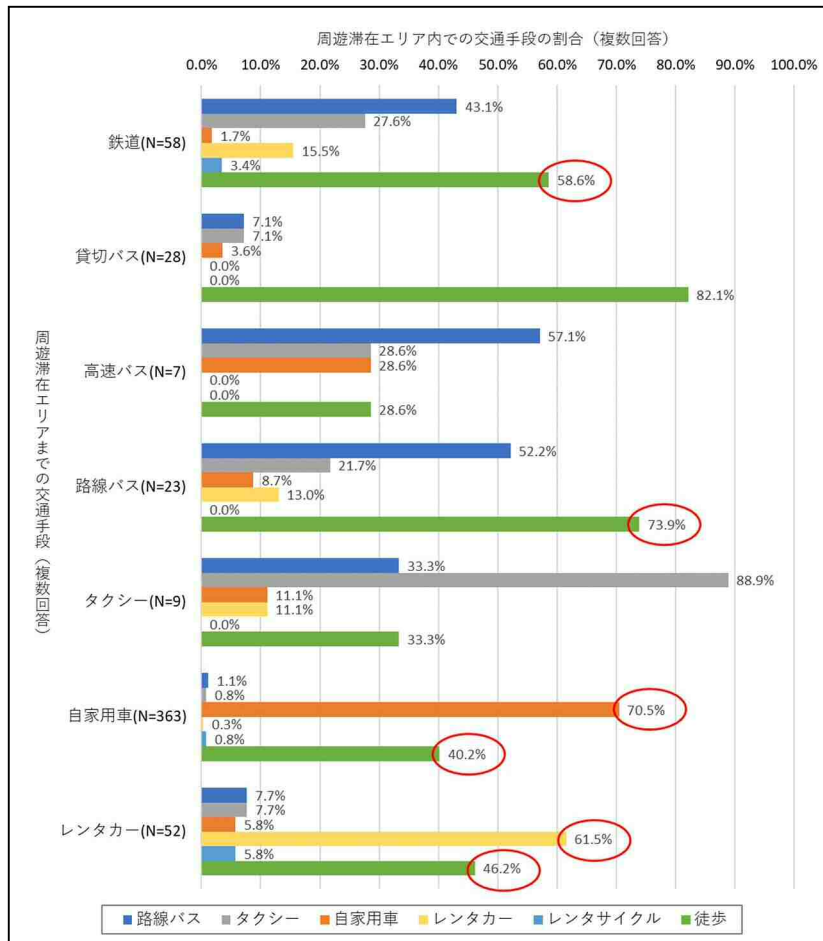


図 エリアまでの移動手段×エリア内での移動手段

- 平均来訪施設数を見ると、自家用車は貸し切りバスに次いで来訪施設数は少ない状況です。

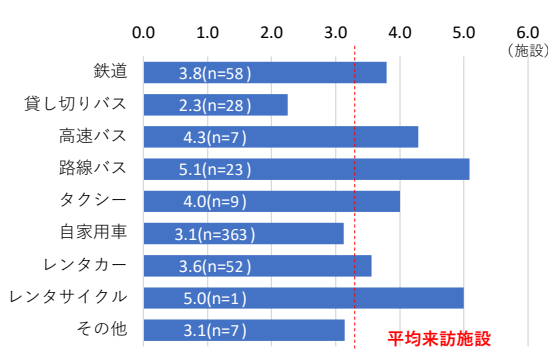


図 エリアまでの移動手段×平均来訪施設数

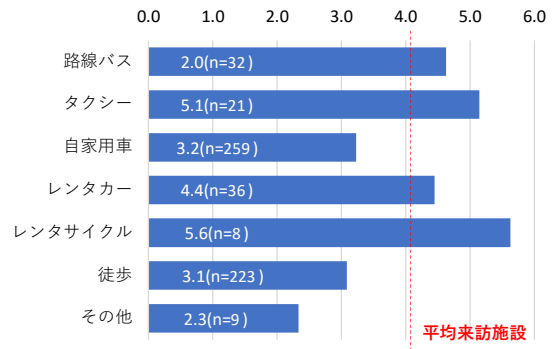


図 エリア内での移動手段×平均来訪施設数

⑧ 来訪ゾーン数・利用交通手段と平均滞在時間

- 全体の平均滞在時間は 3.3 時間で、来訪ゾーン数が多いほど滞在時間が長くなる傾向にあり、ゾーン回遊を高めることにより滞在時間を長くすることが可能であることがわかる。

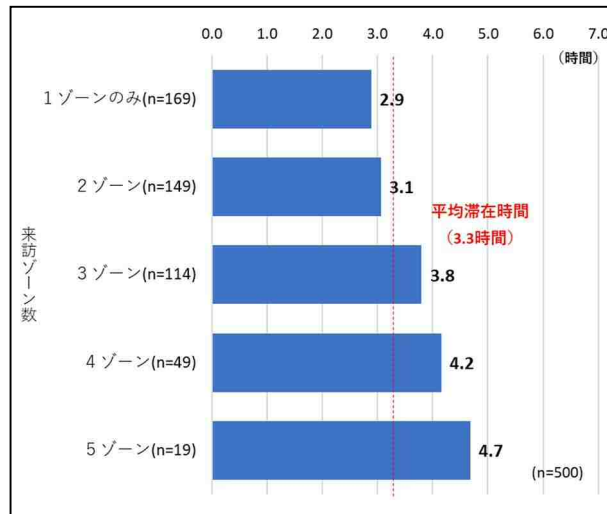


図 来訪ゾーン数×滞在時間

- 周遊滞在エリアまで「自家用車」を利用した人は、「高速バス」・「路線バス」・「鉄道」等の「公共交通」利用者に比べて、平均滞在時間がやや短い傾向にある。
- また、エリア内の交通手段では「徒歩」が平均滞在時間が短い傾向にあることから、多くの人（約7割）が「自家用車」で来訪しているが、そのうちエリア内を「徒歩」で回遊する人は、総じて滞在時間が短い傾向にあると考えられる。

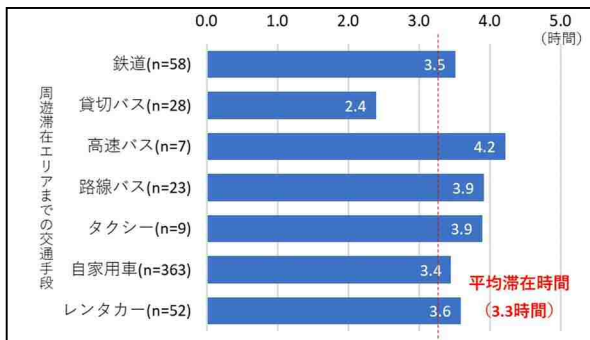


図 周遊滞在エリアまでの交通手段×平均滞在時間

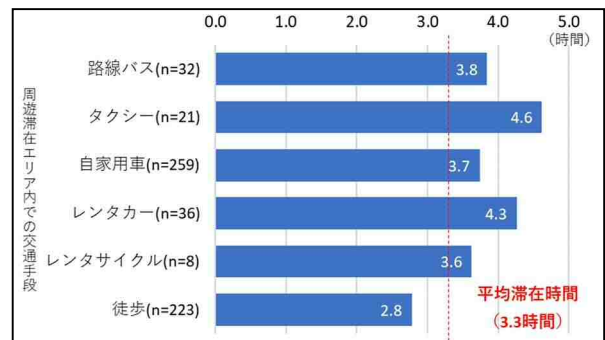
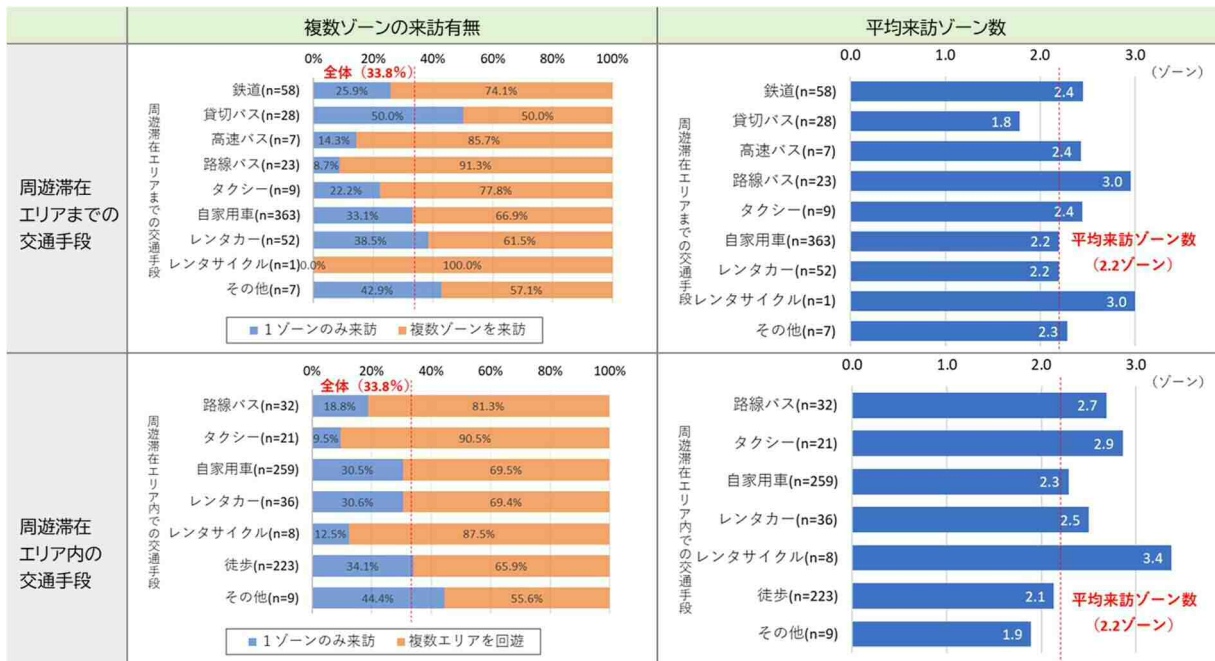


図 周遊滞在エリア内の交通手段×平均滞在時間

- 周遊滞在エリアまでの交通手段別にゾーン回遊の状況を見ると、「貸切バス」や「レンタカー」は「1ゾーンのみ来訪（回遊なし）」割合が高く、一方で「路線バス」・「高速バス」・「鉄道」などの「公共交通」利用者は、複数ゾーンを来遊する傾向が強いです。
- 周遊滞在エリア内での交通手段別では、上記と同様に「公共交通」利用者は複数ゾーンを回遊する傾向が強い一方で、「徒歩」で移動する人はゾーン間を回遊する傾向が弱いです。
- このことから、複数のゾーンを来訪する際は、「公共交通」や「自家用車」を利用する傾向にあり、「徒歩」のみでは回遊に限界があり（または、「徒歩」で移動できる範囲での回遊に留まる）、ゾーン間の回遊が少なくなる傾向にあることが想定されます。

表 複数ゾーンの来訪の有無と平均来訪ゾーン数



⑨自動車・徒歩利用のゾーン回遊状況

・周遊滞在エリア内を「自家用車」及び「徒歩」で移動する人の、ゾーンペアを整理すると下図のようになり、「自家用車」では概ね各ゾーンペアで一定の周遊があるが、「徒歩」では「自家用車」に比べてゾーン間の周遊が少なく、特に「西側ゾーン」への回遊が少ないことがわかります。

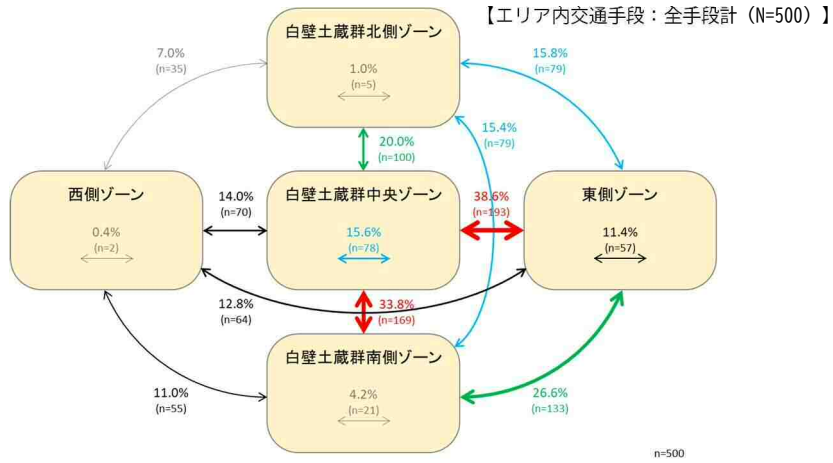


図 来訪者の周遊滞在エリア内交通手段別（全交通手段）のゾーン回遊状況

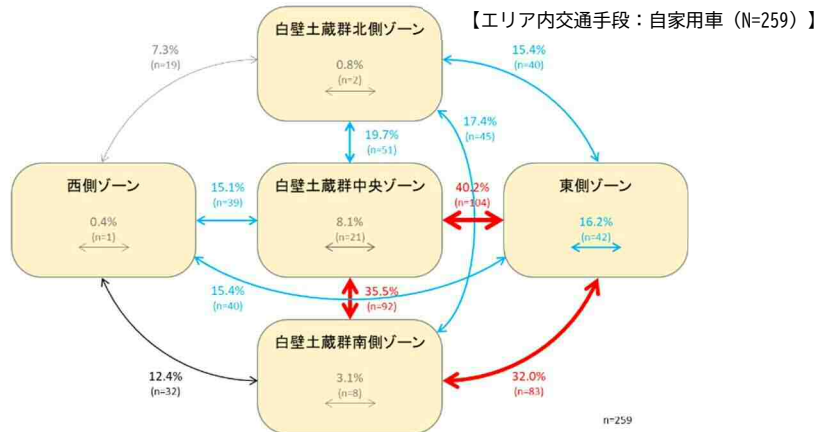


図 来訪者の周遊滞在エリア内交通手段別（自家用車）のゾーン回遊状況

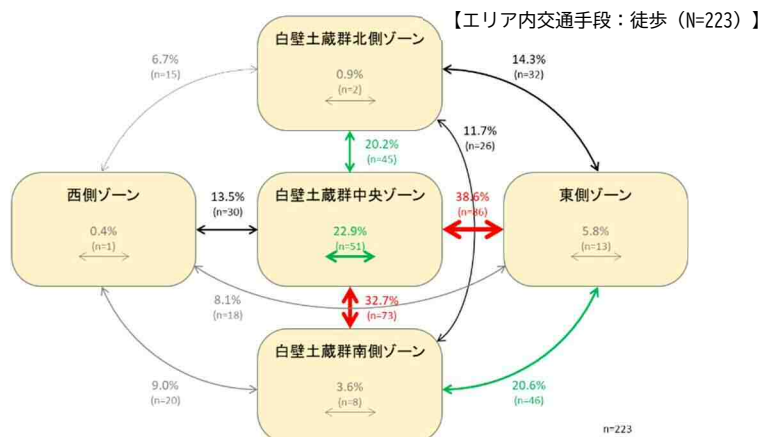


図 来訪者の周遊滞在エリア内交通手段別（徒歩）のゾーン回遊状況

⑩周辺滞在エリアへの再来の意向

- 再来意向は、『思う』と『やや思う』をあわせると、約8割が周遊滞在エリアにまた訪れたいと回答しています。

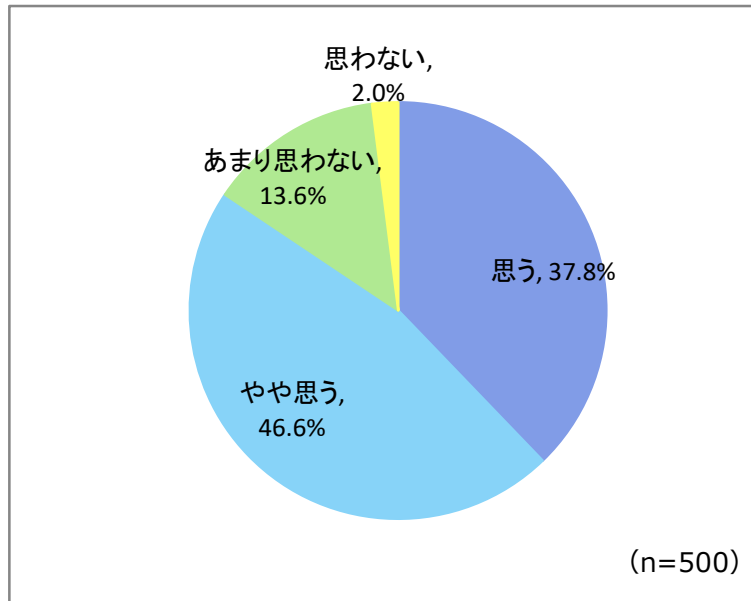


図 周遊滞在エリアにまた来たいと思うか

⑪周遊状況の把握

- 98%と大半が予定どおり施設に訪れることが『できた』と回答しています。
- 『できなかった』と回答した人の理由は、見る施設が少ない、当初から予定していない等の回答が見られました。
- 来訪が困難だった理由は、『時間が足りなくなった』が最も多く、次いで『歩いていくには遠かった』『道順が分からなかった』の順になっています。

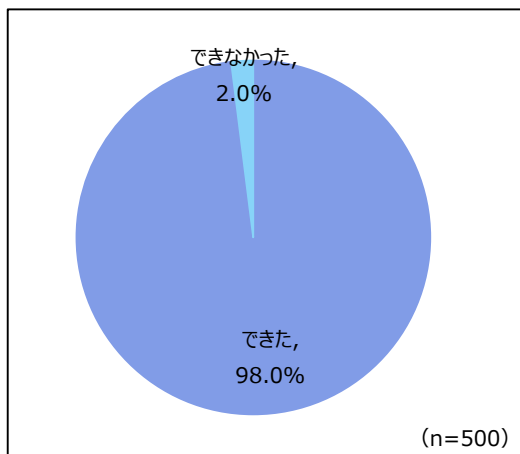


図 迷わず目的地に来訪できたか

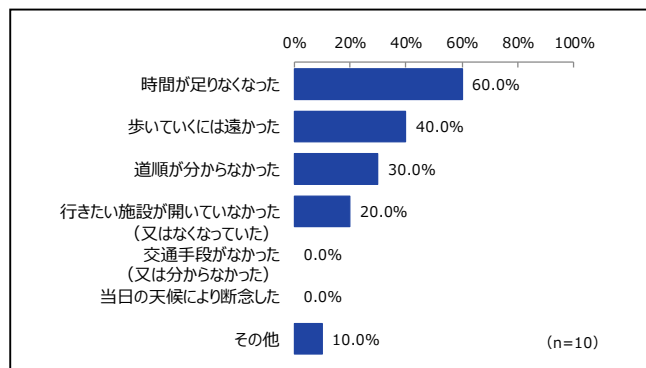


図 来訪が困難だった理由

⑫周遊に関する取組要望

・『観光マップ等でモデルコースが紹介されている』が約5割と最も多い結果となりました。次いで、『街並みや歩行空間が整備されていて、歩きたくなる道がある』や『案内看板や誘導サインが各所にあり、行き方が分かりやすい』を希望しています。

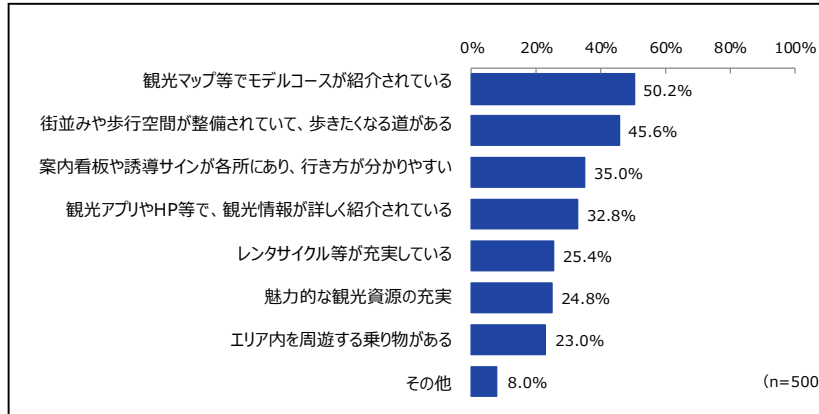


図 周遊エリアでの周遊を促す為の取組要望

⑬利用交通手段と回遊に関する取組要望

・利用交通手段別に回遊に関する取り組み要望をみると、周遊滞在エリアまで、及びエリア内の双方で最も利用の多い「自家用車」では、全体傾向と同様に「観光マップ等でモデルコースが紹介されている」並びに「街並みや歩行空間が整備されている」を挙げる人が多く、「観光モデルコースの設定およびPR」、並びに「歩行空間の環境整備」が求められていることがわかります。

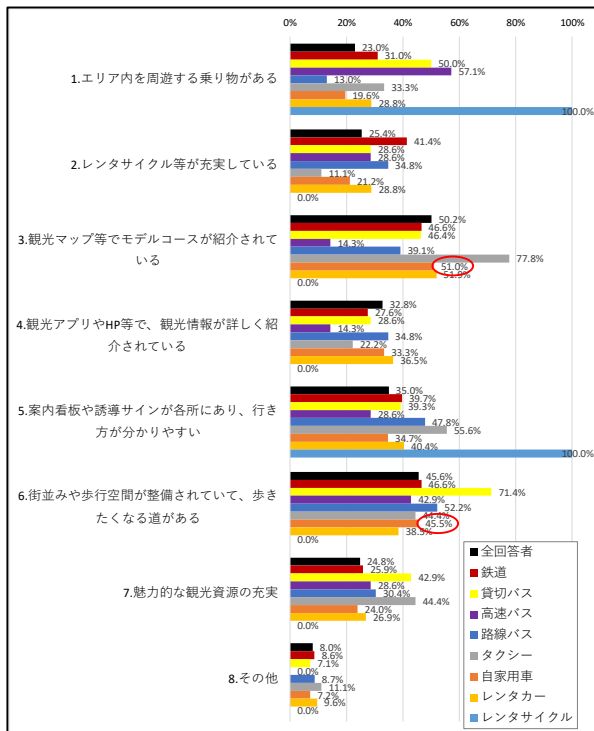


図 周遊滞在エリアまでの交通手段

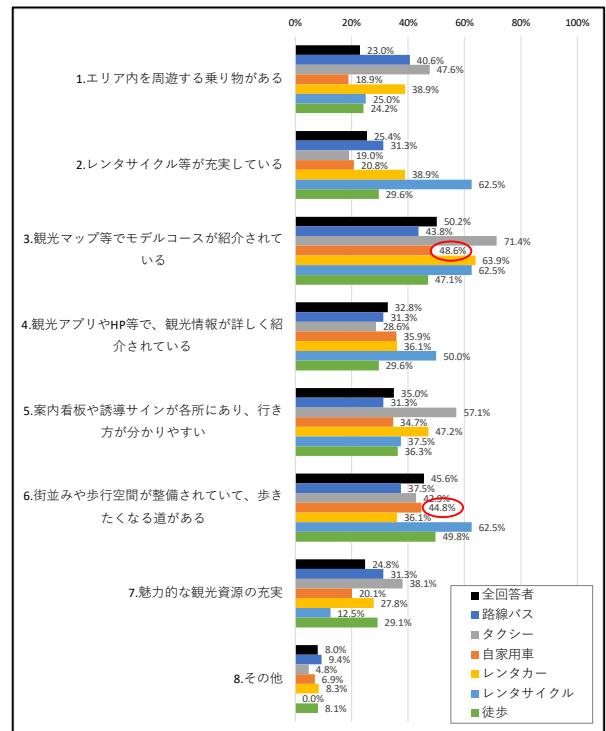


図 周遊滞在エリア内での交通手段

⑭観光周遊モビリティの利用意向

- 回答者の約9割と大半が『利用したい』と回答しています。
- また、『無料であれば利用したい』と半数程度が回答しているとともに、約4割は『有料であっても手頃な値段なら利用したい』と回答しています。
- 『利用したくない』と回答した人は、全体の約1割です。

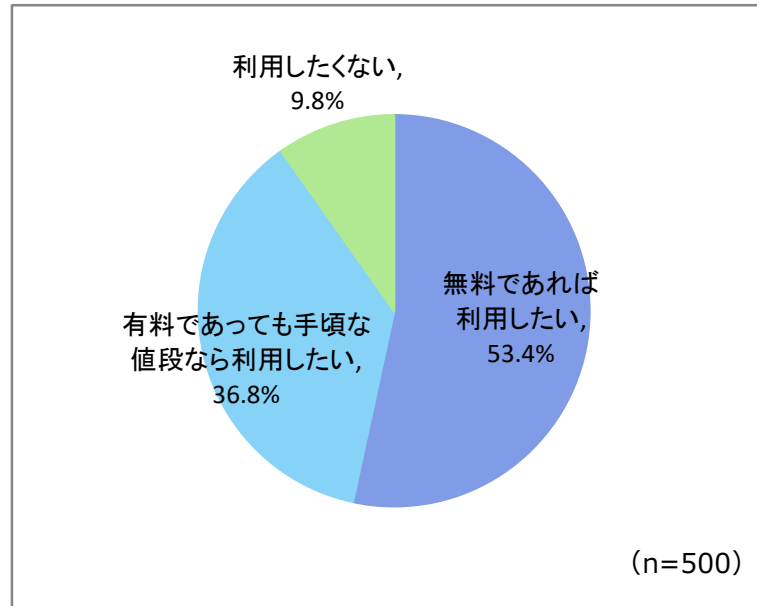


図 観光周遊モビリティの利用意向

⑮利用したいと思った理由

- 利用したい理由では、『主要な観光地を巡ることができる』が約6割と最も多く、次いで『目的地まで歩かなくて済む』、『目的地に迷わず行くことができる』が多い結果となりました。

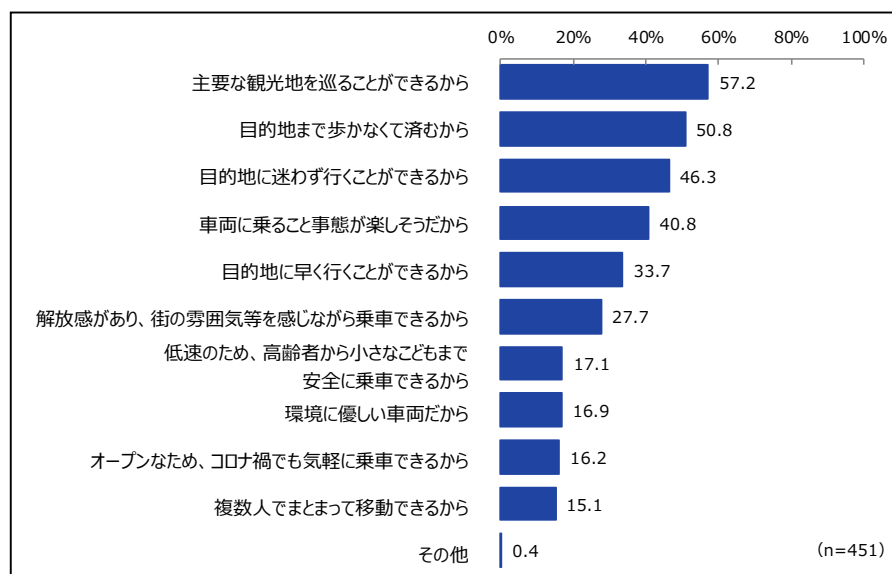


図 観光周遊モビリティを利用したい理由

⑩利用しない理由

- 一方、利用しない理由としては、『エリア内は歩いて回りたいから』が最も多く、次いで『自動車等、他の移動手段の方が便利だから』が多い結果となりました。

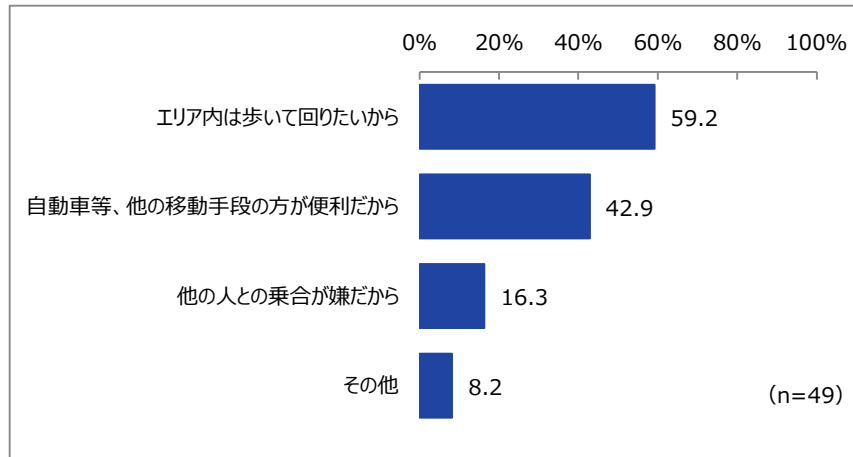


図 観光周遊モビリティを利用しない理由

⑪モビリティに付随するサービス

- 観光周遊モビリティに付随するサービスとしては『一日フリー乗車券』が最も多く、約6割を占めています。
- 次いで、『エリア内の全ての交通手段の1日乗車券』、『利用者への商業施設や観光施設等の特典』が多いです。

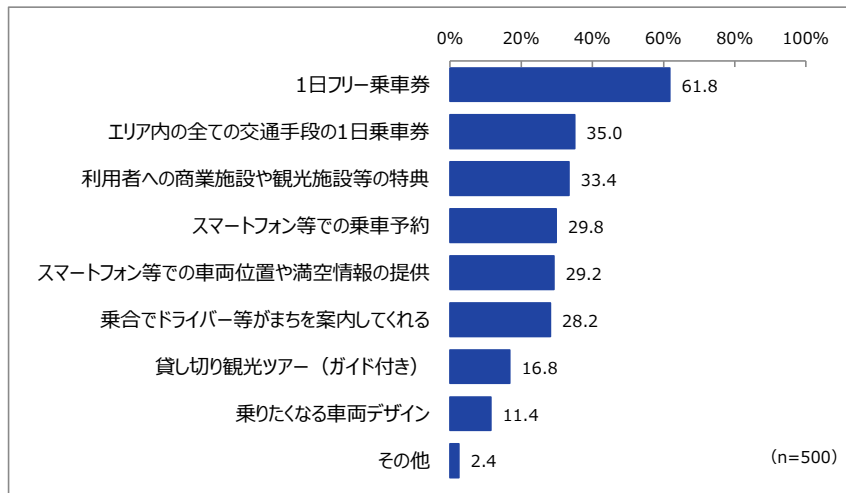


図 観光周遊モビリティにあったら良いと思うサービス

⑱ 県立美術館への来訪意向

・ 県立美術館では、約9割が『行ってみたい』と回答する結果となりました。

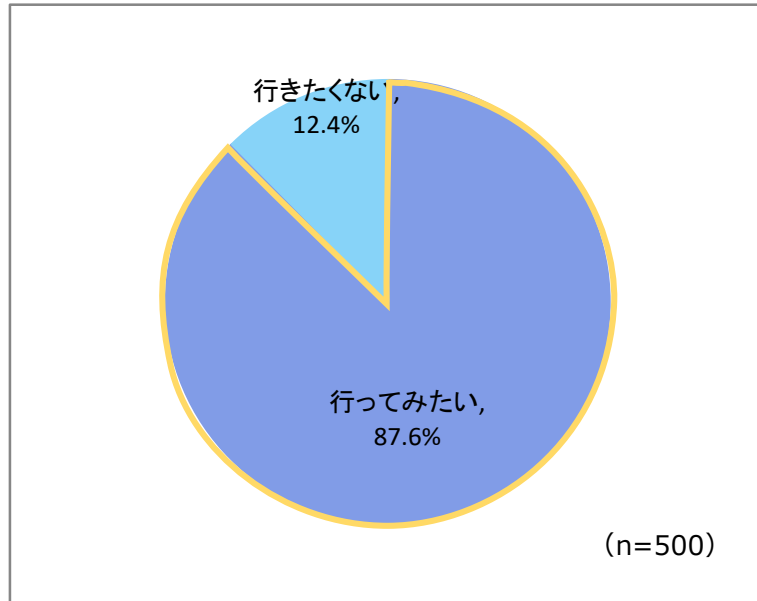


図 県立美術館への来訪意向

⑲ 周遊滞在エリアへの立ち寄り意向

・ 『行ってみたい』と回答した人のうち、周遊滞在エリアにも大半が『行きたい』と回答しているなど、県立美術館を訪れる人の多くは、周遊滞在エリアへも来訪することが想定されます。

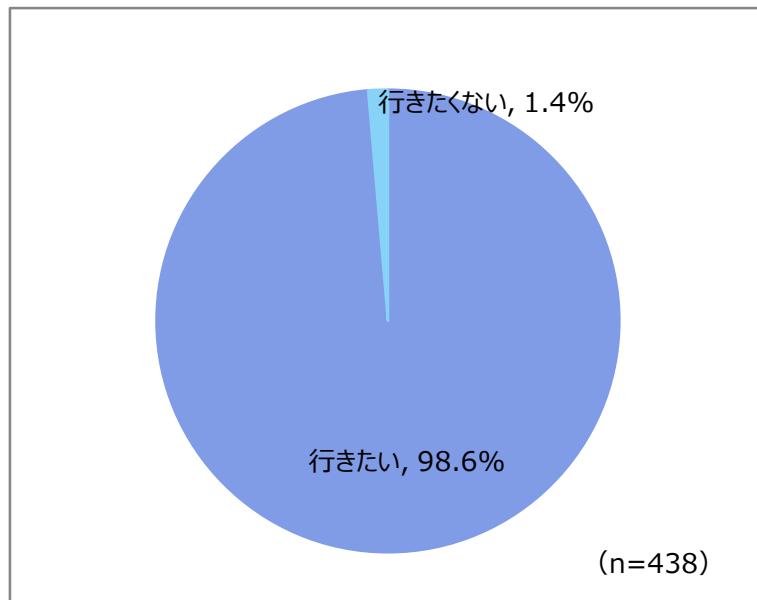


図 エリアへの来訪意向

⑳アンケート調査結果まとめ

観光客 WEB アンケート調査 結果とりまとめ	
周遊滞在エリア内の移動実態	<p>○来訪者の特徴は、コロナ前後で大きく変わらないものの、近畿地方からの需要はコロナ後の方が、高まっていると考えられる。</p> <p>○来訪施設は、エリア内の主要観光施設である白壁土蔵群やなしっこ館への来訪が最も多い傾向にある。一方で、その周辺施設には、多くの観光客が訪れておらず、一部の観光施設に来訪者が集中している状況がうかがえる。</p> <p>⇒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。</p>
周遊滞在エリアの観光について	<p>○来訪者の多くは、カップルや夫婦等の少数が多い傾向にある。</p> <p>○また、平均滞在時間は3.3時間であり、約半数が2時間以下の滞在時間である。</p> <p>○交通手段は、ほとんどの観光客が自家用車を利用しており、エリアまでは大半の人が迷わず安心して来訪できている。</p> <p>○エリア内の来訪手段においても、自家用車と徒歩が半数の状況であるが、エリア内で快適に移動できないと回答した人は駐車場が少ないことやバスの本数が少ないことを、理由として挙げている。</p> <p>⇒来訪者は、カップルや夫婦等の小人数での観光客が多く、平均滞在時間は約3時間であり、滞在時間2時間以下が約半数を占める。</p> <p>⇒大半が自家用車での来訪となっている。自家用車の利用者は、大半がエリア内も自家用車で移動しており、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。</p>
周遊滞在エリアへの再来意向について	<p>○倉吉へ観光に来た方の約8割が、また周遊滞在エリアを訪れたいと回答しており、来訪した施設が多いほどまた訪れたいと思う割合が高い状況である。</p> <p>⇒来訪した観光客の大半が、また来たいと回答しているなど、観光客の満足度は高いことが想定される。</p>
エリア内での周遊について	<p>○エリア内では、多くの方が予定通り観光施設を回れている一方で、時間が足りない、歩いていくには遠い等の理由から、十分に観光できていない人も一部存在している。</p> <p>○倉吉での観光客は、周遊に対する取組として求めているものとして、観光コースの紹介が多い状況である。また、街並みの整備や行き方が分かりやすくなるハード整備等が求められている。</p> <p>⇒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。</p>
観光周遊モビリティについて	<p>○観光周遊モビリティは、観光客の大半が利用したいと回答している。そのうち、無料であれば利用したいは、約半数程度である。</p> <p>○利用したいと思った理由としては、主要な観光地を巡ることができる、目的地まで歩かなくて済む、目的地に迷わず行くことができる、等が理由として挙げている。</p> <p>○付随するサービスとしては、1日フリー乗車券や各交通手段とのシームレスな乗車券を求める意向が高い等、料金支払いに対する利便性を求める声が高いことが考えられる。</p> <p>⇒グリーンス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。</p>
県立美術館への来訪意向	<p>○県立美術館へは、約9割が行ってみたいと回答している。</p> <p>○加えて、周遊滞在エリアへも大半の観光客が行きたいと回答している状況である。</p> <p>⇒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。</p>

3-2 地域試乗会におけるニーズの把握

(1)実施概要

- 11月6日、7日において、グリーンスローモビリティの地域試乗会及び地域関係者シンポジウムを開催しました。
- 参加者数は、延べ200名程度で、地域住民や観光客、地域関係者を対象にグリーンスローモビリティの知識や知見を深める機会となりました。

表 実施概要

日時		実施内容	会場	参加者
11月6日 (土)	10:00～ 17:00	グリーンスローモビリティ地域試乗会 (地域住民、観光客向け)	琴桜観光バス専用 駐車場	延べ 175名
11月7日 (日)	13:00～ 15:00	グリーンスローモビリティ地域試乗会 (地域関係者向け)	研屋公園	延べ 29名
	15:00～ 17:00	地域関係者シンポジウム (基調講演:東京大学 三重野先生)	打吹回廊	



図 グリーンスローモビリティ地域試乗会兼地域関係者シンポジウムの様子

(2)調査結果

①普段の外出特性について(成徳・明倫地区に住んでいる方)

- ・試乗会に来た方の約9割は“ほぼ毎日”外出しています。また、外出目的では、“買い物”が最も多く、次いで“通勤・通学”、“趣味・運動”となっています。
- ・外出目的と年齢構成を見ると、50代以下は“通勤・通学”が多く、60代以上では“趣味・運動”が多い状況。買い物目的に関しては、どの年代においても半数程度が回答しています。

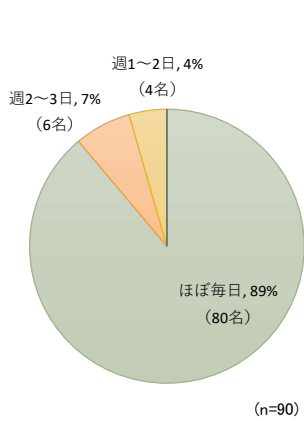


図 普段の生活での外出頻度

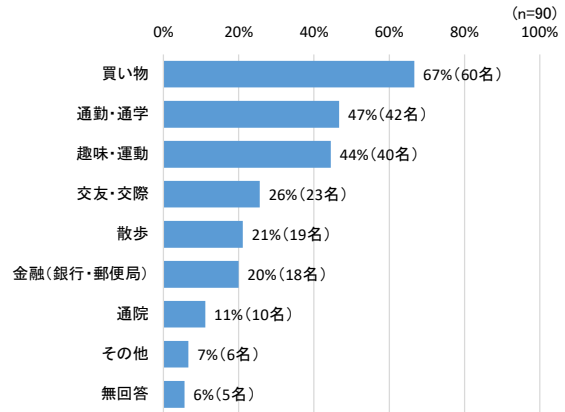


図 普段の生活での外出目的

②普段の外出特性について(成徳・明倫地区に住んでいる方)

- ・外出目的と、主な移動手段の関係を見ると、いずれの目的も“自家用車(自分で運転)”が最も多い状況です。また、病院や金融関係の移動において、路線バスやタクシー等での移動も、一定数存在しています。
- ・年齢別の利用交通手段では、どの年代でも自家用車の利用が多いなど、自家用車を中心とした交通体系となっています。

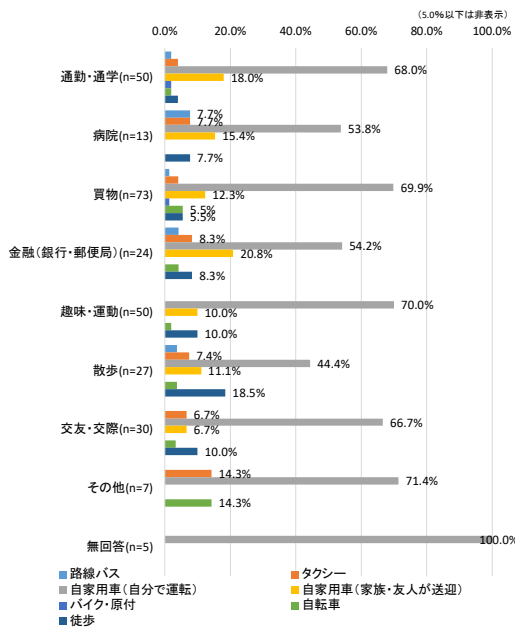


図 外出目的別移動手段

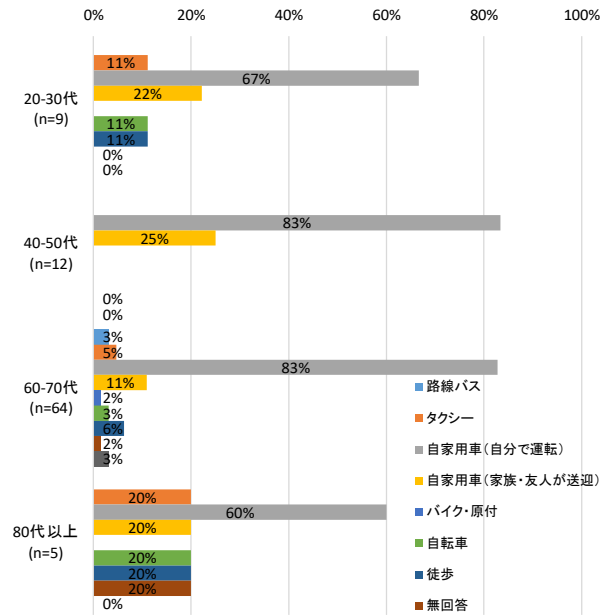


図 移動手段別年代

③ 普段の移動に関することで困っていること(成徳・明倫地区に住んでいる方)

- 普段の移動で困っていることは、“将来、車が使えなくなることに不安を感じる”が約4割と最も多いです。
- 年齢別の特性を見ると、50代以上では“将来、車が使えなくなることに不安を感じる”が多く、将来的な免許返納等を見据えた高齢者への対策が求められています。また、“公共交通が利用しにくい”が20代~50代にかけて多く、公共交通の利用に抵抗がなくなる移動環境づくりが必要です。

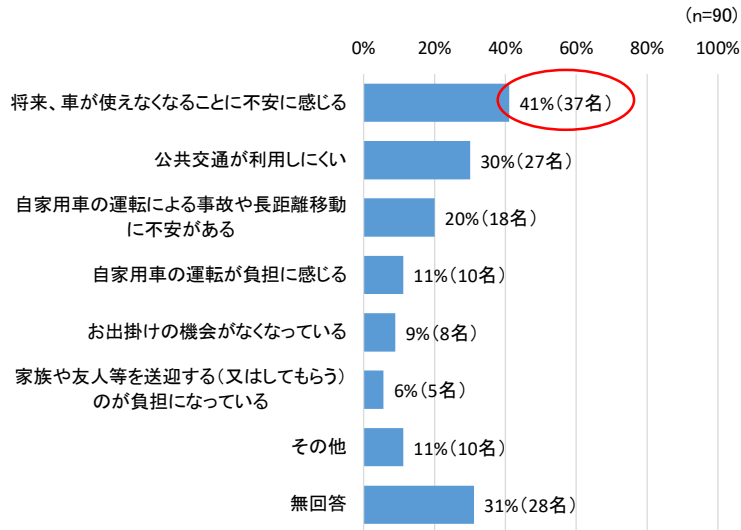


図 普段の移動で困っていること

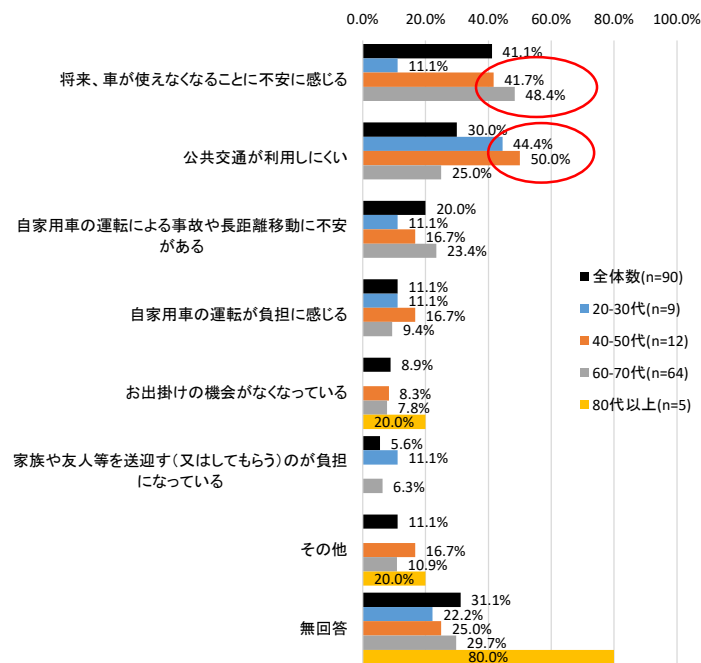


図 年代別移動に関することで困っていること

④グリーンスローモビリティに試乗した感想(成徳・明倫地区、成徳・明倫地区以外、関係者)

- 乗り心地は、試乗した大半が“良い”と回答しており、“どちらかといえば悪い”“悪い”を回答した人はいません。
- 安全性は、“やや危険”“危険”と感じた人は全体の1割程度と少ないです。
- 速度は、試乗した約7割以上が“普通”と回答しています。
- 満足度は、“不満”と感じた人は非常に少ないです。関係者は、“どちらでもない”が約7割を占める状況ですが、試乗を通じて、グリスロ導入に対する考えを客観的に捉えて、評価した為と考えられます。
- 総じてグリスロを試乗した感想として、否定的な意見は少ない状況でした。

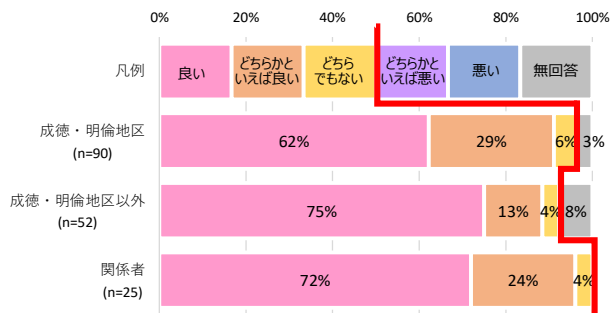


図 乗り心地

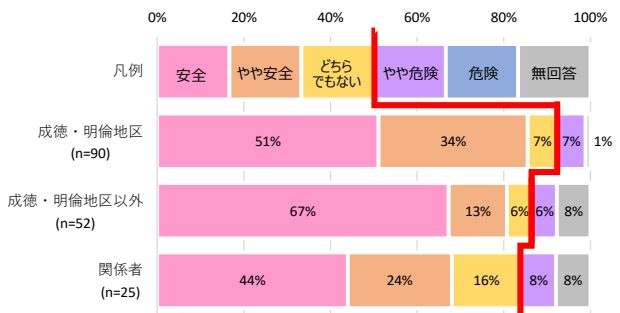


図 安全性

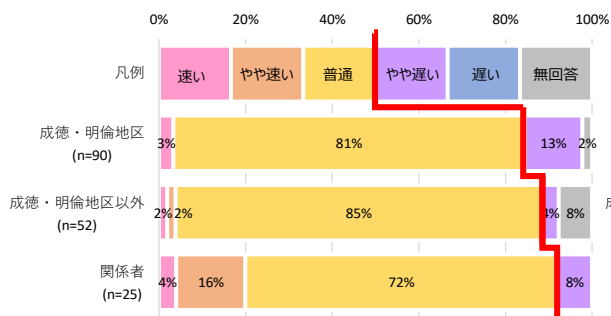


図 速度

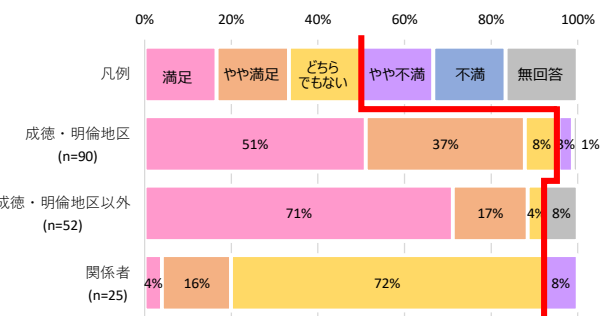


図 満足度

⑤グリーンスローモビリティの利用意向(成徳・明倫地区)

- 地域住民は、約6割が“はい”と回答している。一方で、“いいえ”の回答も約3割存在します。
- “はい”と回答した理由は、“低速のため、高齢者から小さな子供まで安全に乗車できるから”が約6割と最も多く、次いで“地域内の移動が楽になるから”“狭い道でも移動できるから”の順になっています。
- “いいえ”と回答した理由は、“地域内の移動は徒歩で十分だから”が約6割と最も多く、次いで“自動車等、他の交通手段の方が便利だから”が多い結果となりました。

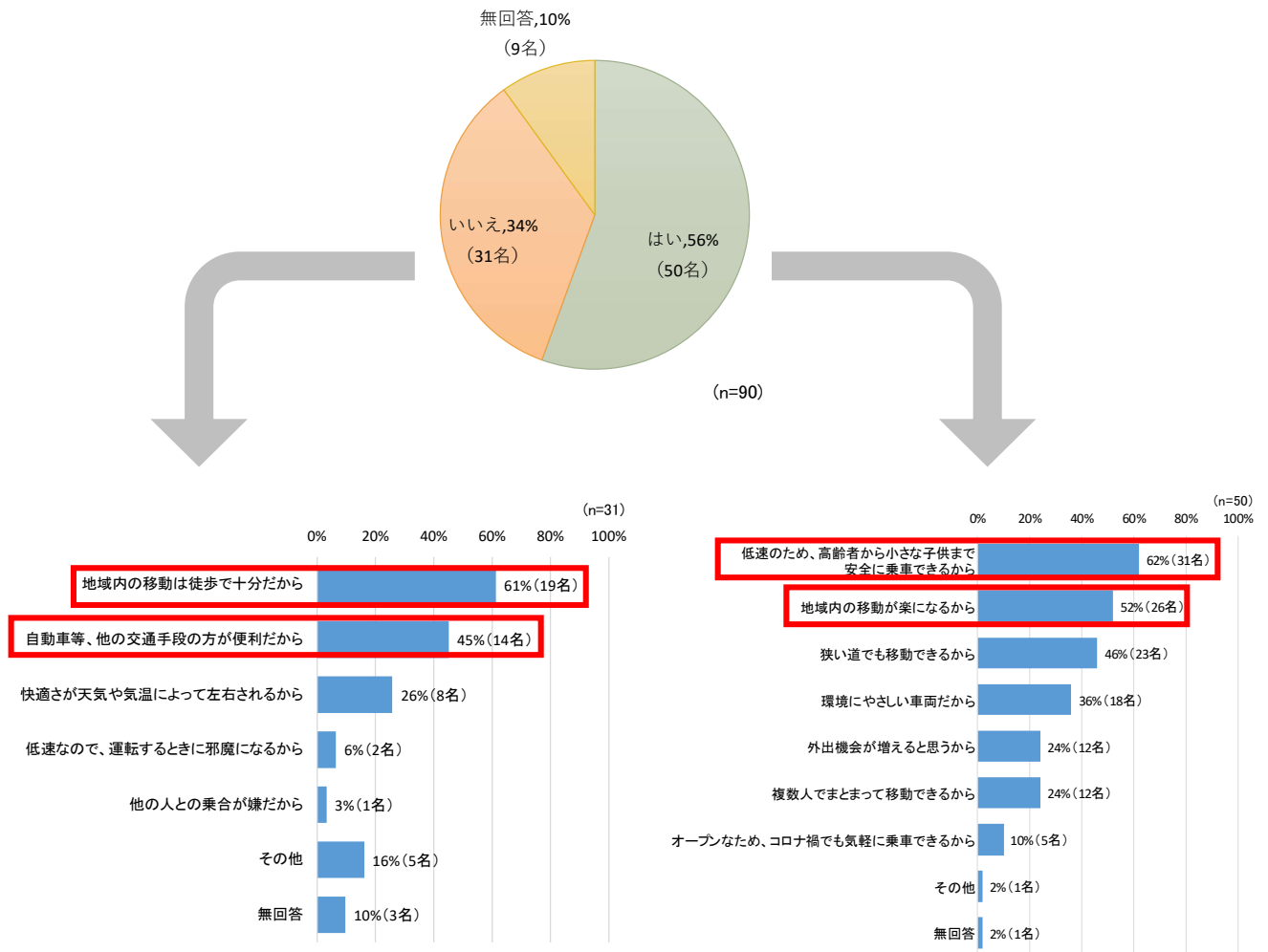


図 グリスロの利用意向とその理由

⑥ グリーンスローモビリティの利用意向の理由(成徳・明倫地区)

- 普段、自家用車を利用する方は“低速のため、高齢者から小さな子供まで安全に乗車できるから”が最も多いです。自家用車以外を利用する方は、“地域内の移動が楽になるから”を、半数程度が回答しています。
- 年齢別では、“地域内の移動が楽になるから”が、40代以下は4割程度、50代-60代も3割程度など、高齢者だけでなく、地域内の移動手段としての利用の可能性も見受けられます。

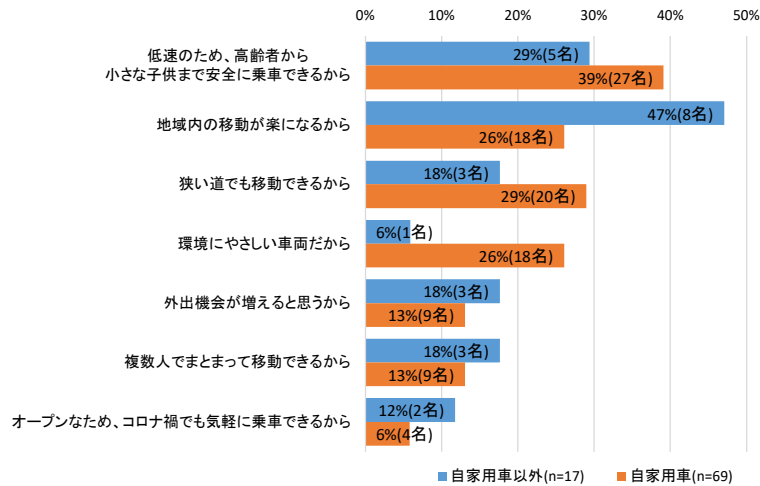


図 「はい」と回答した理由 × 普段利用する交通手段

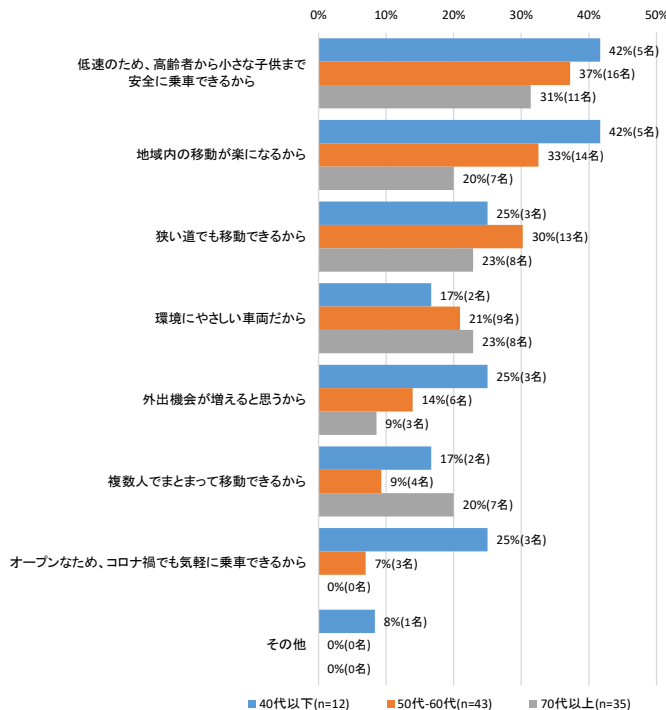


図 「はい」と回答した理由 × 年代

⑦グリーンスローモビリティの利用意向(成徳・明倫地区以外)

- 来訪者は、約7割が利用したいと回答しており、利用したくないと回答した方はいません。
- 利用したいと回答した理由は、“開放感があり、街の雰囲気を感じながら乗車できるから”が約8割と最も多く、次いで“低速のため高齢者から小さな子供まで安全に乗車できるから”が約6割、“主要な観光地を巡ることができるから”が約5割となっています。

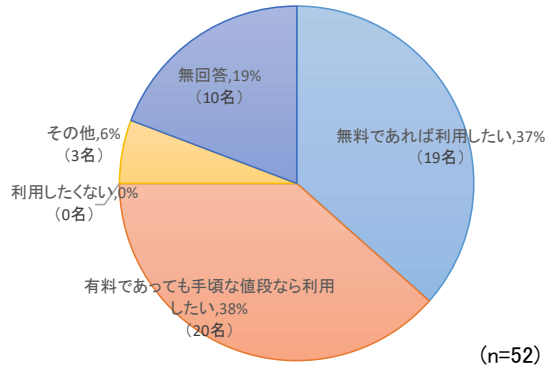


図 グリスロの利用意向

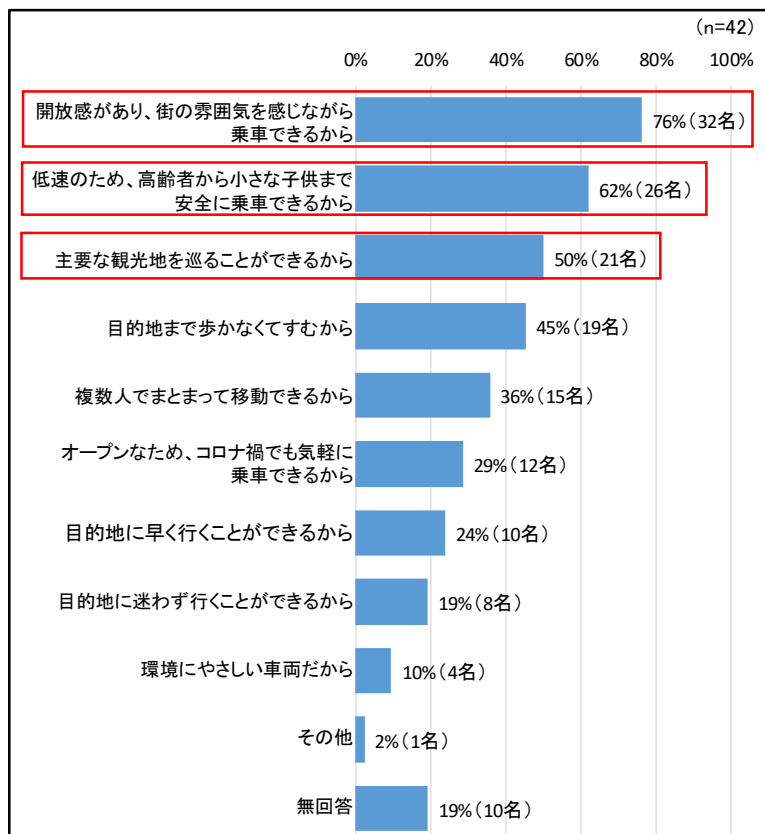


図 「利用したい」と回答した理由

⑧グリーンスローモビリティの必要性(関係者)

- ・関係者のうち、グリスロがこの地域に必要と感じている人は、約8割存在しています。
- ・“はい”と回答した理由は、観光振興に関する意見がもっとも多く、次いで、周遊や移動手段に関する意見が多い状況です。

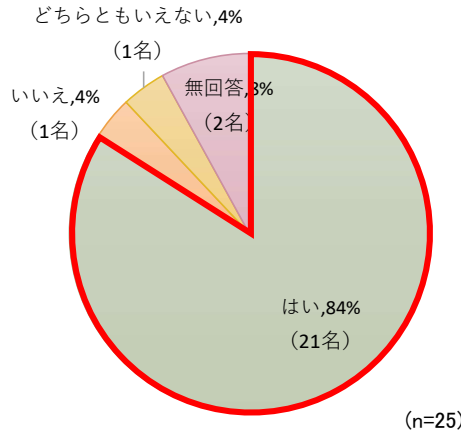


図 地域にとってグリスロが必要かと思うか

表 必要だと回答した理由

観光	観光客がエリアを周遊するためにはあったほうが良い。
	未来中心から小川庭園まで観光していただくには距離もあり歩くには大変。
	観光の魅力アップ
	アトラクションとして地域の魅力要素の一つとなる。
	観光客にはよいと思います
	各観光施設を結ぶ移動手段（特に年配観光客）
	観光の足として、住民、特に高齢者の移動手段になりうる。
周遊	赤瓦周辺を周遊するためには、必要なアイテムと思います。
	町中を回遊するものがかねてから必要だと思っていた。
	滞在型に移行するにあたり、大事な回遊策であると思う。
	回遊エリアの拡大 回遊方法の選択肢の一つとして、バリエーション化（徒歩、レンタサイクル、グリスロ）
移動手段	歩くことの不安に人にとって安心して周遊できる。
	足腰不自由な方にとっては、ちょうど良い交通手段だと思います。
	歩いて回るより楽
	移動手段として有効
	地域の見どころを結ぶ有効で乗り降りしやすい手段になりうる。
高齢者	高齢者対応
	高齢化の町により老人の足となる。
	高齢の方にはとても便利な乗り物だと思います。
他	地域を活性化するためにおもしろい企画だと思う。
	解説があることにより、短時間で街を深く知ることができた。
	色々な目的に使用できる。
	玉川沿いの運転のしかたが難しい。
	道路を走る場合、後の車を先に行かせる配慮も必要では。→横に寄せて先に行かせる。
	無いよりは役に立つ

⑨ グリーンスローモビリティを利用する際にどのようなサービスがあればいいと思うか

- ・成徳・明倫地区では、“1日フリー乗車券”が、約5割と最も多い結果となりました。
- ・成徳・明倫地区以外では、“観光ガイドが乗車している” “1日フリー乗車券”が、約5割と最も多い結果となりました。
- ・関係者は、“観光ガイドが乗車している” “ガイド付き観光ツアー” “1日フリー乗車券”が、約7割と同程度と最も多い結果となりました。

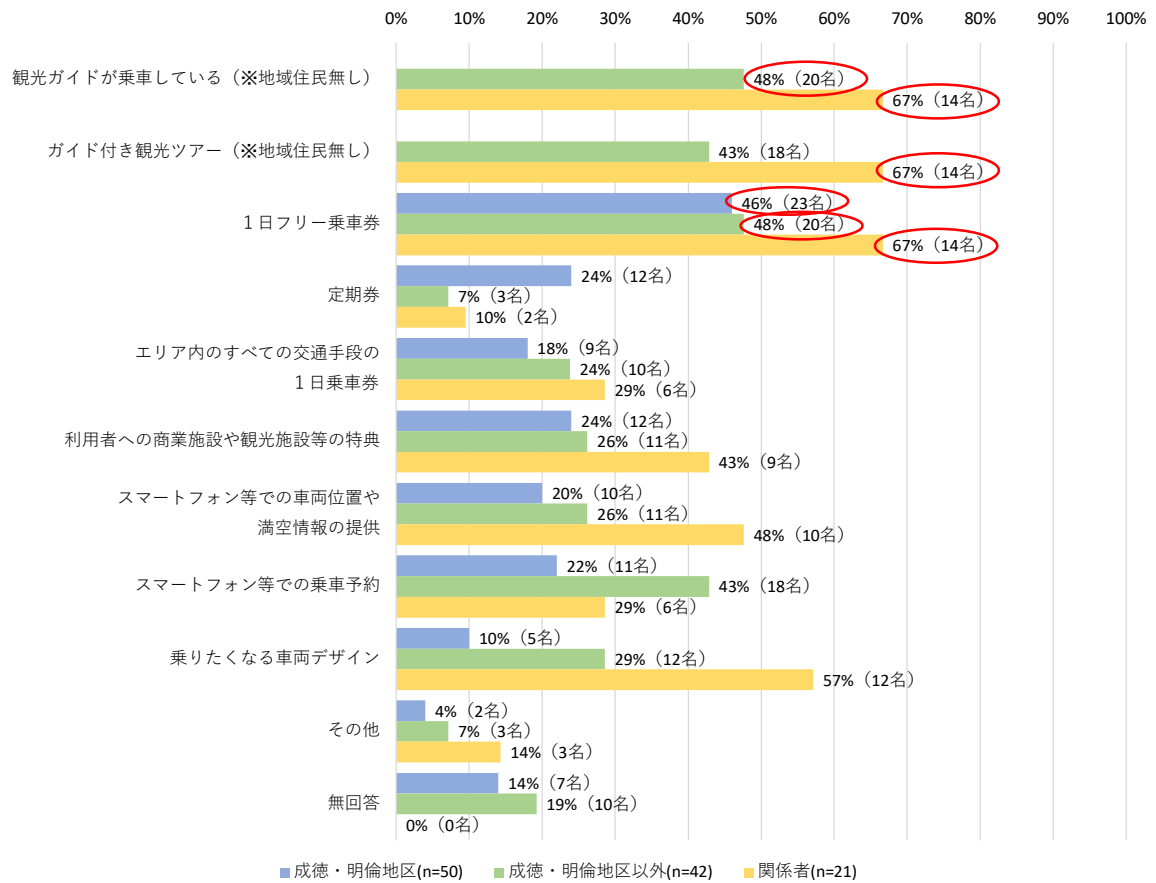


図 グリーンスローモビリティを利用する際のサービス

⑩ グリーンスローモビリティの利用料金

・利用料金は、成徳・明倫地区以外の方が、成徳・明倫地区に比べて、平均値は高い傾向にあります。

【成徳・明倫地区】

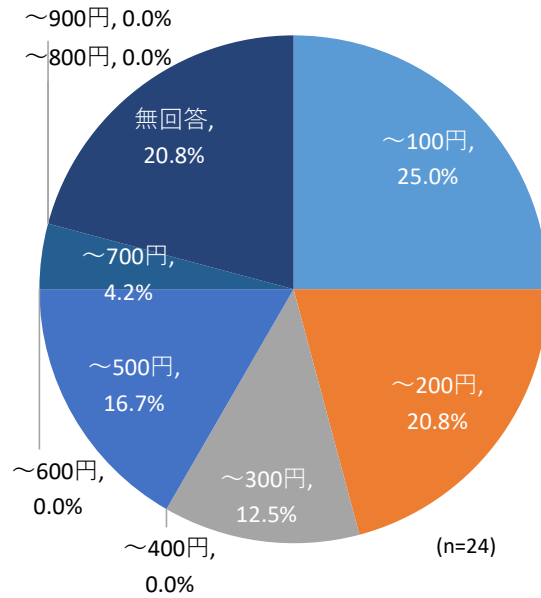
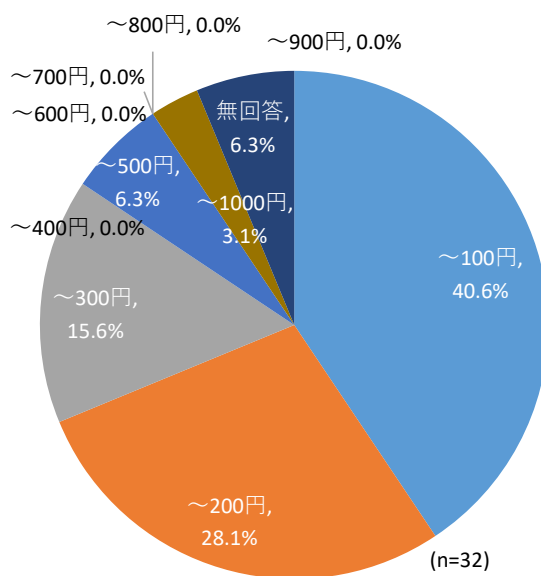


図 グリスロの利用料金

【成徳・明倫地区以外】



※平均金額に無回答は含めない

図 グリスロの利用金額

【参考】居住地別観光客数の特性

- 試乗会へ来た人は、約3割が倉吉市内であるものの、同県東部が約2割、中部は約1割、県外でも隣接県が約1割、隣接県以外が約2割となっています。
- 来訪目的は、県外や東部が観光を主として目的であることに比べ、その他の地域は、試乗会等を目的として、本市に来訪しています。
- 利用交通手段は、どの地域も自家用車が圧倒的に多い状況です。路線バスを利用するのは、倉吉市内や鳥取県中部からの来訪者です。エリア内の交通手段では、地域特性で内容が大きく異なります。県外の観光客については、徒歩でエリア内を移動している一方で、県内や倉吉市内の来訪者は、自家用車と徒歩を併用した観光を行っていました。

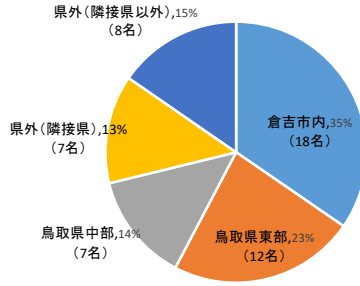


図 居住地（内訳）

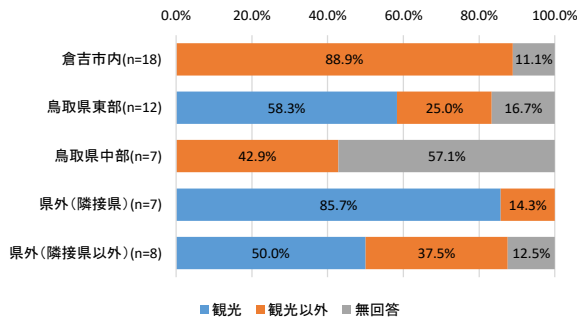


図 今回の来訪目的

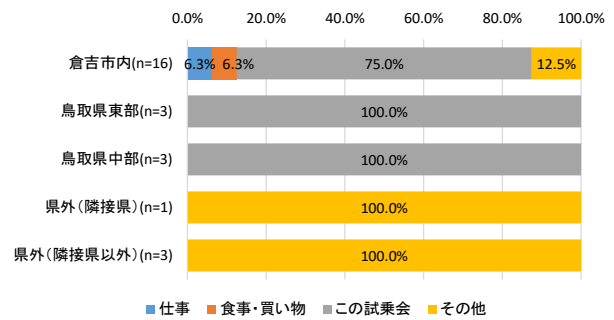


図 観光以外の目的

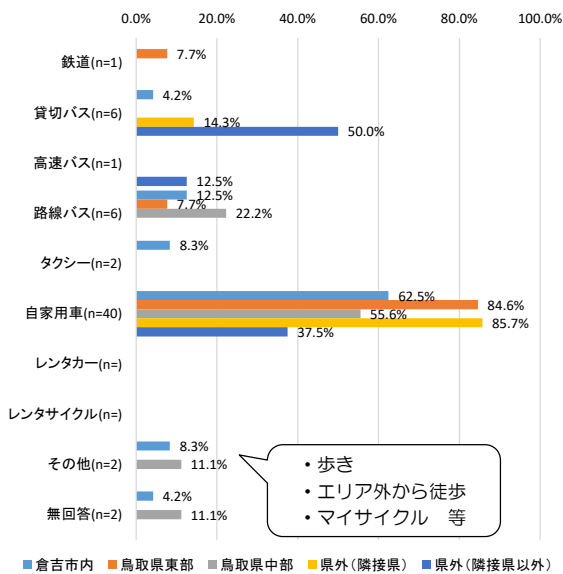


図 周遊滞在エリアまでの移動手段

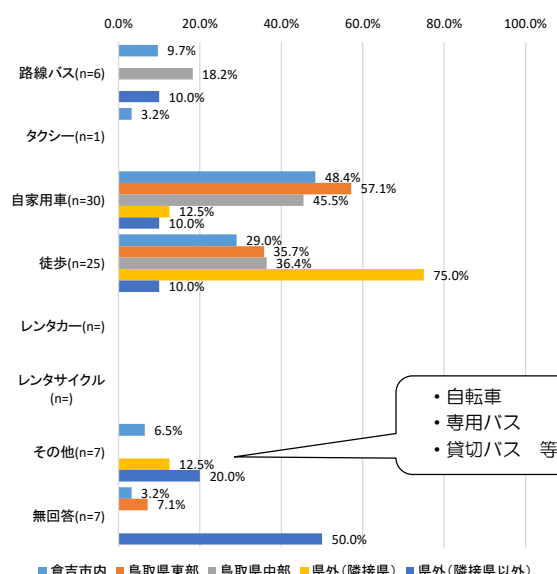


図 周遊滞在エリア内での移動手段

⑪地域試乗会でのアンケート結果まとめ

表 地域試乗会アンケート調査結果（1/2）

試乗会アンケート調査結果 とりまとめ	
属性	<p>○成徳・明倫地区の地域住民：約7割が60代以上であり、普段の移動手段も自家用車が最も多い。</p> <p>○成徳・明倫地区以外の来訪者：10代～50代まで同程度と幅広い年齢構成。居住地は、鳥取県が約7割、うち半数を倉吉市が占める。</p>
普段の外出特性	<p>○成徳・明倫地区の地域住民：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外出目的は、“買物”目的が最も多く、次いで50代以下は“通勤・通学”、60代以上は“趣味・運動”が多い。 ・移動手段は、大半が“自家用車”であるが、病院や金融機関等へは、公共交通を利用する方も一定程度見受けられる。 <p>⇒自家用車で来訪する観光客の移動が、地域住民の生活に影響を与えないよう、双方が共存できる交通体系が必要。</p>
試乗した感想	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り心地は、“どちらかといえば悪い”“悪い”を回答した人はいない。安全性は、“やや危険”“危険”と感じた人は全体の1割程度と少ない。 ・速度は、試乗した約7割以上が“普通”と回答。満足度は、“不満”と感じた人は非常に少ない。関係者は“どちらでもない”が約7割を占める。 <p>⇒グリスロを試乗した感想として、否定的な意見は非常に少ない。</p>
グリスロの利用意向	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民は、約6割が“はい”と回答している一方で、“いいえ”の回答も約3割存在している。 ・来訪者は、約7割が利用したいと回答しており、利用したくないと回答した方はいない。 <p>⇒利用意向は、地域住民も来訪者も、好意的な意見の方が多い。（地域住民に比べ、来訪者の方が比較的好意的）</p>
その理由	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の“はい”と回答した理由は、“低速のため、高齢者から小さな子供まで安全に乗車できるから”が最も多く、“いいえ”と回答した理由は、“地域内の移動は徒歩で十分だから”が多い結果となった。 ・来訪者は、利用したいと回答した理由は、“開放感があり、街の雰囲気を感じながら乗車できるから”が約8割と最も多く、次いで“低速のため、高齢者から小さな子供まで安全に乗車できるから”が約6割、“主要な観光地を巡ることができるから”が約5割となっている。 <p>⇒地域住民、来訪者ともに、低速で高齢者から小さな子供まで安全に乗車できる、との理由が多い。（試乗会では小さな子供や高齢者が多く試乗していたことから、そこでの本人の感想が影響していると考えられる。）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民は、次いで“地域内の移動が楽になる”という意見が多く、その属性として、普段自家用車以外を利用している人が多い。 ・地域住民の“いいえ”の理由として“地域内の移動は徒歩で十分だから”が多い。（試乗会では、60代・70代の高齢者のなかでも比較的活発な世代が多いことから、このような傾向になっていることが考えられる。）

表 地域試乗会アンケート調査結果（2/2）

試乗会アンケート調査結果 とりまとめ	
グリスロの 必要性	<ul style="list-style-type: none"> 関係者のうち、グリスロがこの地域に必要と感じている人は、約8割存在している。 はいと回答した理由は、観光振興に関する意見がもっとも多く、次いで、周遊や移動手段としての優位性に関する意見が多い。 ⇒関係者は大半が必要な乗り物と回答しており、その理由としては、観光や周遊、移動手段としての優位性に関する意見が多い。
グリスロを 利用する際の サービス	<ul style="list-style-type: none"> 成徳・明倫地区では、“1日フリー乗車券”が約5割と最も多い結果となった。 成徳・明倫地区以外では、“観光ガイドが乗車している”“1日フリー乗車券”が約5割と最も多い結果となった。 関係者は“観光ガイドが乗車している”“ガイド付き観光ツアー”“1日フリー乗車券”が約7割と最も多い結果となった。 ⇒いずれも“1日フリー乗車券”が多く、ちょっとした移動に1日に何度でも利用できるような料金体系が求められている。 ⇒そのほか“観光ガイドが乗車している”も多く、観光ガイドのような観光客向けのサービスが求められている。
グリスロの 利用料金	<ul style="list-style-type: none"> 利用料金は、成徳・明倫地区以外の方が、成徳・明倫地区に比べて、平均値は高い傾向になっている。

3-3 関係者ヒアリングにおけるニーズの把握

(1)実施概要

地域団体、商業・地域団体、交通事業者等を対象に、ヒアリング調査を行いました。

表 ヒアリング概要

実施目的	周遊滞在型観光地モビリティを実装する上で、特に確認・調整が必要と考えられる関係者を対象としてヒアリング調査を実施し、実装のための条件・留意事項等を明確化します。
実施日時	11月下旬～12月中旬頃 各1時間程度
対象	成徳小学校 PTA、明倫小学校 PTA、成徳地区自治公民館協議会、明倫地区振興協議会、倉吉銀座商店街振興組合、倉吉町並み保存会、一般社団法人鳥取県バス協会、中部タクシー共同組合 等

表 ヒアリング内容

大項目		小項目
周遊滞在エリア内の移動実態及び地域が抱える課題	普段の生活や地域のことについて (住民団体のみ)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域で抱える問題点、課題 (観光と生活の分野双方から思うこと) ・地域の移動実態(外出目的、外出頻度等) ・地域の方がよくいく施設、特売日 等
	周遊滞在エリア周辺の利用状況 (交通事業者のみ)	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客、地域住民の普段の移動実態 (外出する曜日、時間帯、年代 等)
グリスロに関する意見など		<ul style="list-style-type: none"> ・期待すること ・不安に思うこと 等
グリスロ導入に対する自団体の関与について		<ul style="list-style-type: none"> ・導入全般に関わること、実証実験についてのこと
その他		<ul style="list-style-type: none"> ・今後の検討会での要望 など

(2)ヒアリング調査結果

表 ヒアリング結果(1/3)

		住民団体	商業・地域団体	交通事業者
周遊滞在エリア内の移動実態		<ul style="list-style-type: none"> ○もともと明倫地区内にあったスーパーがなくなり、買い物施設が周辺に少ない。 ○現在は、移動スーパーが特定の地区に定期的に来ており、生活を支えている。 ○成徳地区は歩いていける範囲に買い物、病院施設があるので、特に不便はしていない。 ○子供が夜歩くとき、人の目がなくて危険。 	<ul style="list-style-type: none"> ○観光案内所近くの駐車場に利用が集中しているが、周辺の観光駐車場の利用は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○タクシー利用は、観光客より地域住民のほうが多い。 ○地域の方は高齢者が通院や買い物で利用することが多い。
地域の課題		<ul style="list-style-type: none"> ○高齢化率も高く、一人暮らしの高齢者も増加している。 ○高齢ドライバーが増加することが予測される。 ○観光客の自動車のマナーが悪いことがある。 ○観光案内所周辺の駐車場で、駐車場に停めることが出来ず、うろつき交通が発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> ○美術館に来た人を回遊させるのはいいけれども、まずは白壁土蔵群周辺の魅力を高めるべき。 ○バス回転広場の活用が十分でない。 ○うろつき交通が発生している。 	
グリスロ導入に対する意見など	期待する点	<ul style="list-style-type: none"> ○観光客に利用してもらうことで地域を活性化したい。 ○観光客の利用に向いている。 ○出かけない人を出かけさせる仕組みになるといい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○鍛冶町の駐車場など、既存の資源をうまく活用してほしい。 ○打吹回廊は、観光客の拠点として作ったものの、コロナ禍でうまく活用できていないので、これを機に活用できればよい。 	
	不安に思う点	<ul style="list-style-type: none"> ○地域住民は、グリスロを導入しても使わないと思う。 ○玉川沿いは子供の遊び場でもあり、運行の仕方には気を付けてほしい。 ○低速のため、渋滞がおきないようなルートにしてほしい。 ○配送のトラックや路駐が多い地域なので安全面が不安。 	<ul style="list-style-type: none"> ○幹線道路は走らないでほしい。 ○玉川沿いの道は、自転車や歩行者も通行するため、気をつけてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○タクシーの需要と被る運行はやめてほしい。 ○幹線道路は走らないでほしい。 ○観光以外の地域対応では、採算性が低いのではないかと。

表 ヒアリング結果 (2/3)

	住民団体	商業・地域団体	交通事業者
自団体の協力意向など グリスロ導入に対する	<ul style="list-style-type: none"> ○地域として観光客のためになるのであれば、協力したい。 ○子供会でツアーなどを企画し、子育て世代を支援できればよい。 ○老人クラブが中心となり、買い物代行などのサービスができるといいかもしれない。 		<ul style="list-style-type: none"> ○採算性が確保できるのであれば、運行してもよい。 ○人手不足の為、運行を担うのは難しい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ○地域の取組については、事前に地域住民に周知を図ってほしい。 ○地域の理解を得るためにも、継続的に説明を続けてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○プロムナード公園を歩きやすく整備してほしい。 ○バス回転広場は、乗用車が自由に乗降できるスペースとして活用してはどうか。 	

表 ヒアリング結果 (3/3)

		交通事業者、道路管理者、警察等	
グリスロの導入について	導入全般に係る事項	グリスロのル	<ul style="list-style-type: none"> ○幹線道路の横断については、ほとんどの地点で交通量も多くないことから問題はないと考えられるが、円形劇場くらよしフィギュアミュージアムへアクセスする倉吉環状線の横断は難しいのではないかと。 ○緑の彫刻プロムナード公園は、市の土地であるが、駐車場手前は県道の歩道として位置づけられており、グリスロを通すルートとするのであれば、協議が必要。 ○ルートを検討した際に、一方通行区間の規制緩和を想定する場合は、事前に十分な検討をした上で実施の可否を判断することとなる。
		周回バスル	<ul style="list-style-type: none"> ○既存路線バスとの競合ルートではなく、既存路線との兼ね合いを含めた案を作成してはどうか。路線バスとの連携を図るルート案の場合は、QRコードや電子決済等のソフト面も充実し、利用しやすい環境を作る必要がある。 ○地域利用を想定してスーパーを経由する場合、需要はそこまで多くないと思われる。 ○周辺地域のニーズを考慮すると、倉吉市には周回バスがなく、ゾーン間の移動を支援する為にも新たに周回するルートを設けた方がよい。 ○周回ルートは市民からもこれまで要望があり、実証実験でニーズを確認できたら良い。
		留意点	<ul style="list-style-type: none"> ○1カ月毎に案を変えて運行する場合、観光客への周知やPRを丁寧に実施する必要がある。 ○地域住民のニーズを把握できるようアンケートで行動履歴が可能な限り把握できるものにする。
その他			<ul style="list-style-type: none"> ○グリスロだけでなく、路線バスや周遊バス、その他パーソナルモビリティ等も含めた一体的な交通体系を検討した方がよい。 ○スケジュールを作成し、いつまでに何を決めるべきか、関係者間で共有できるようにしておく必要がある。

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（打吹玉川伝統的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

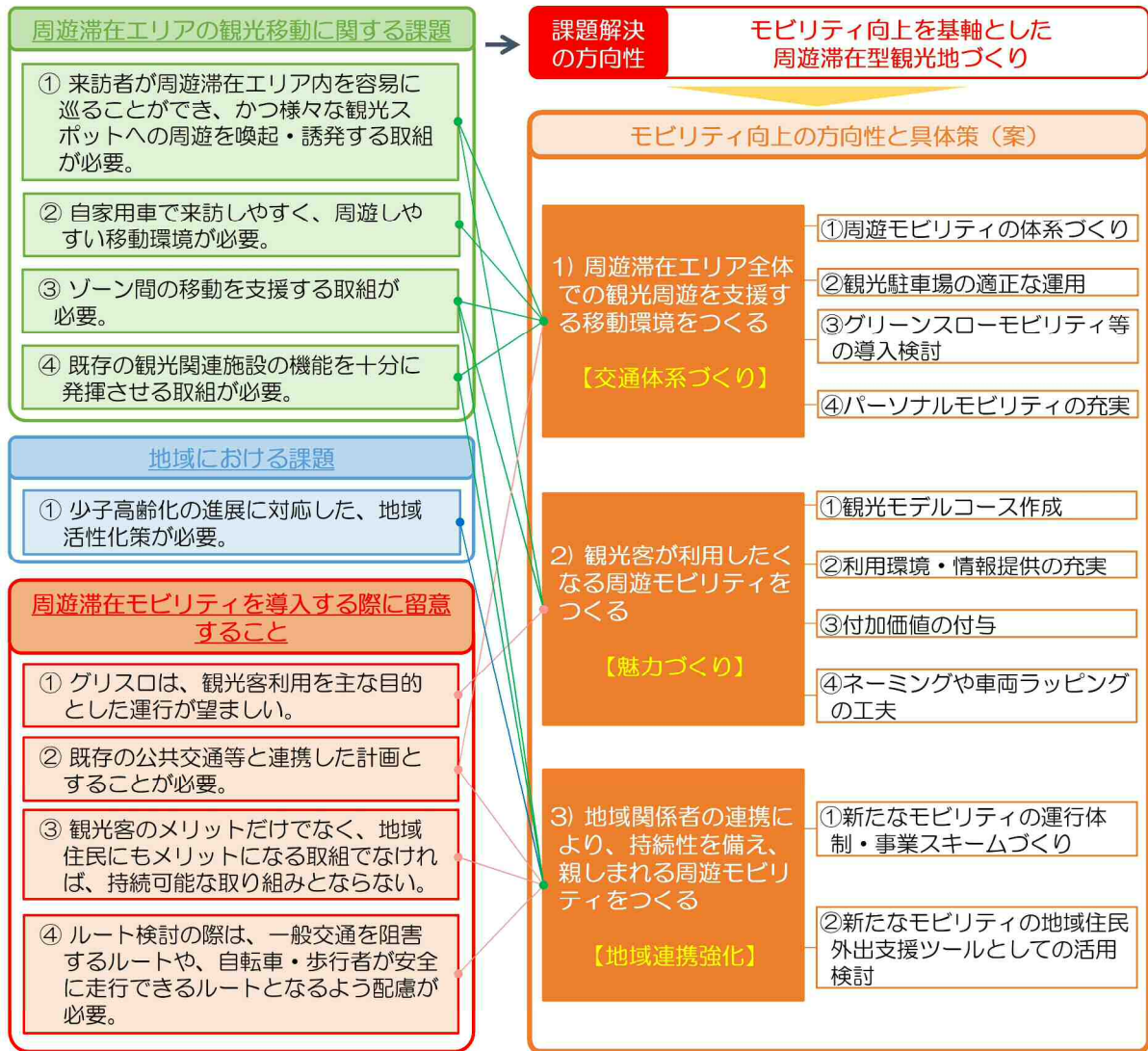
周遊滞在エリアにモビリティを導入する際に留意すること

- 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行が望ましい。
- 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

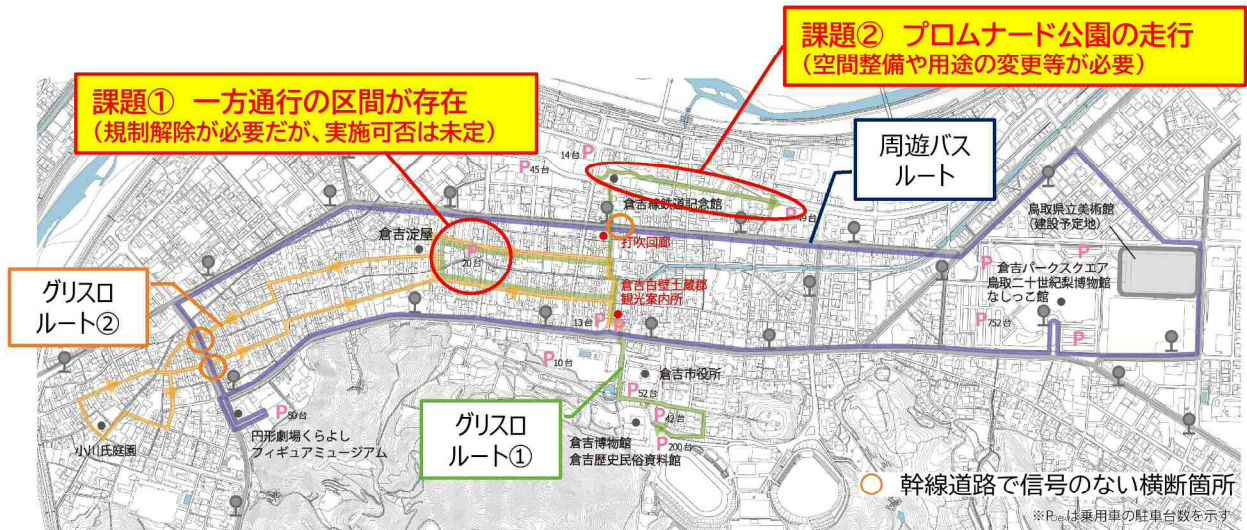
- 周遊滞在エリア全体でのモビリティ向上のためには、既存の交通手段を活かしながら、これらを補完する形で新たなモビリティの導入を進め、各種交通手段が有機的に連携する周遊モビリティの交通体系を構築します。

■ 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

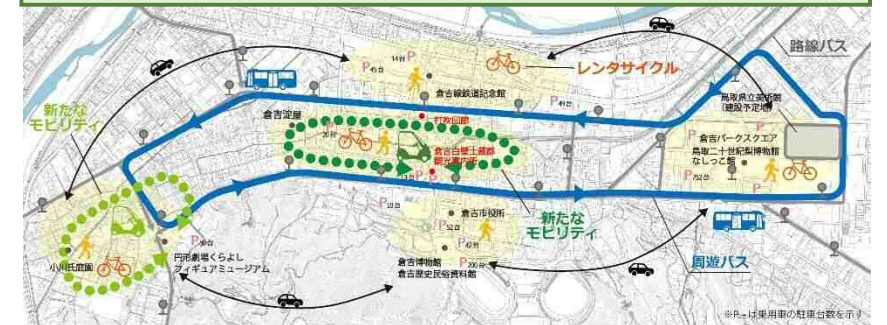
【新たな交通体系(概念イメージ)】

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
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 【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 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	-	-	●	●		
C 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。

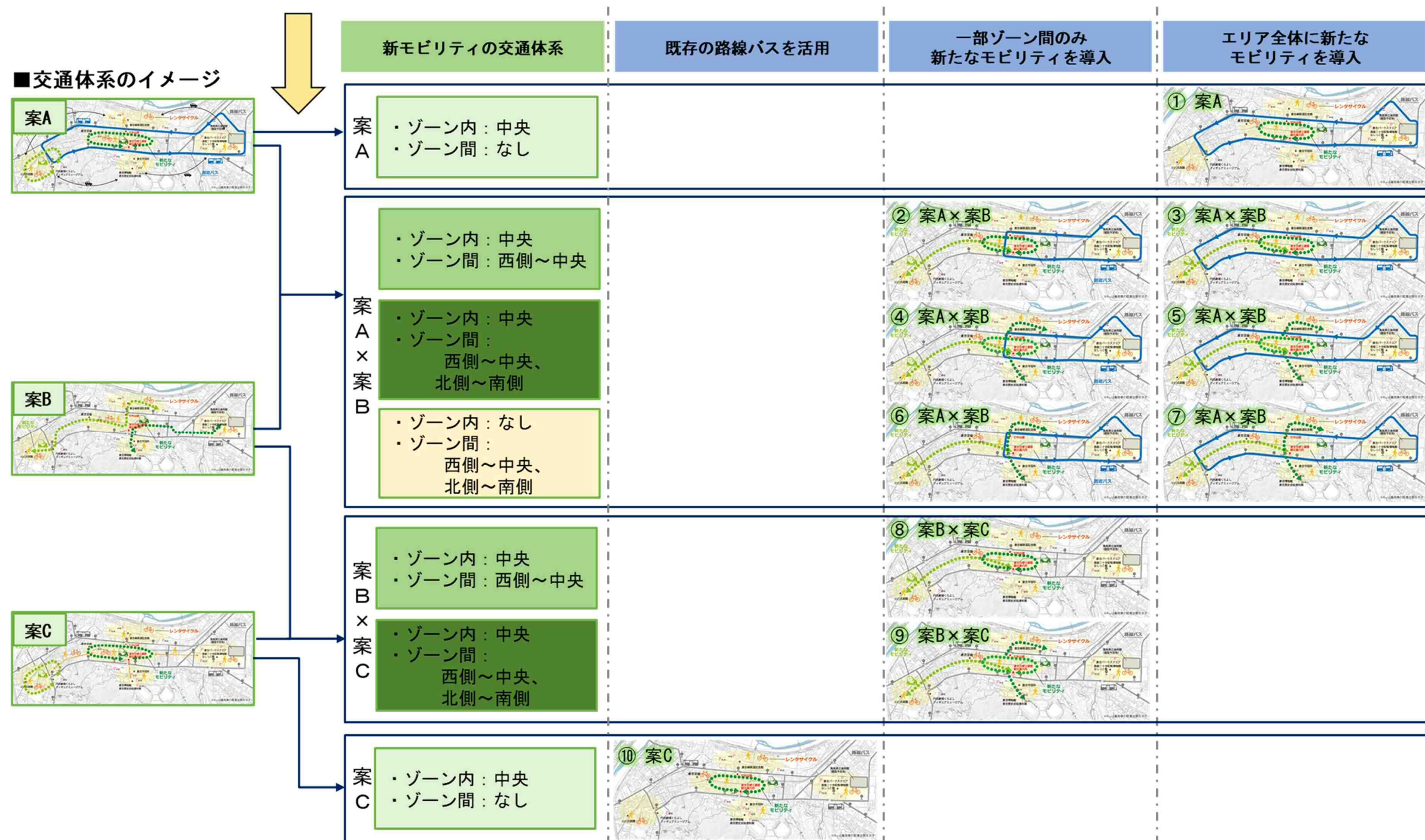
■周遊体系を検討する際の条件の整理

○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"> 南北や小川邸への利便性は現況と変わらない。 ※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自由な運用ができる
	一部エリア	②		△	△	△	○	○	7	<ul style="list-style-type: none"> 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
	エリア全体	③		○	○	△	○	○	9	<ul style="list-style-type: none"> 南北ゾーンへの利便性は現況と変わらない。
案 A × 案 B	一部エリア	④		○	○	○	◎	○	11	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	エリア全体	⑤		◎	◎	◎	◎	○	14	<ul style="list-style-type: none"> 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
	一部エリア	⑥		○	○	○	◎	○	11	<ul style="list-style-type: none"> 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きれない可能性がある
	エリア全体	⑦		◎	◎	◎	◎	○	14	<ul style="list-style-type: none"> 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きれない可能性がある
案 B × 案 C	既存バス	⑧		△	△	△	○	○	7	<ul style="list-style-type: none"> 南北ゾーン、東側ゾーンへの利便性は現況と変わらない
		⑨		△	△	△	◎	○	8	<ul style="list-style-type: none"> 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。
案 C		⑩		△	△	△	△	○	6	<ul style="list-style-type: none"> 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。 ※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自由な運用ができる

※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><実験による検証が可能な事項></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 	<p><実験による検証が可能な事項></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。

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

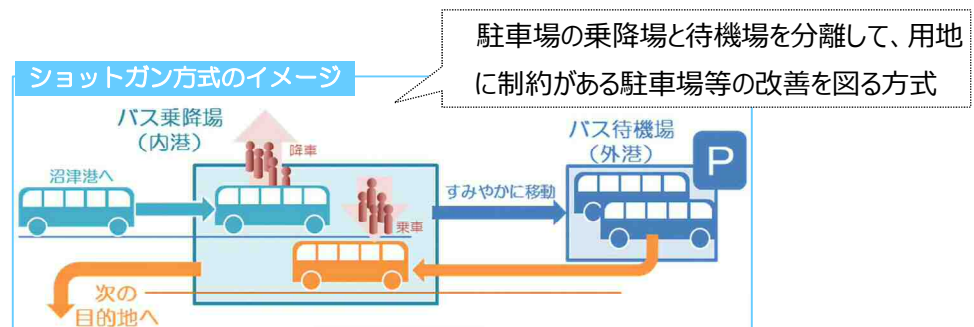


図 観光バスの運用方法例〔ショットガン方式〕(沼津市) 出典：沼津市



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）

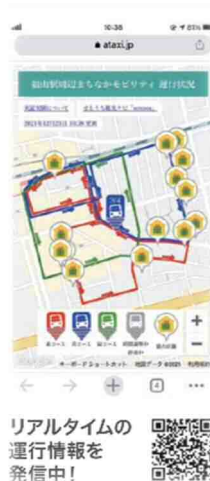


図 運行情報の提供の例（福山市）
出典：福山市



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、ニーズを回すために無償で運行	
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。

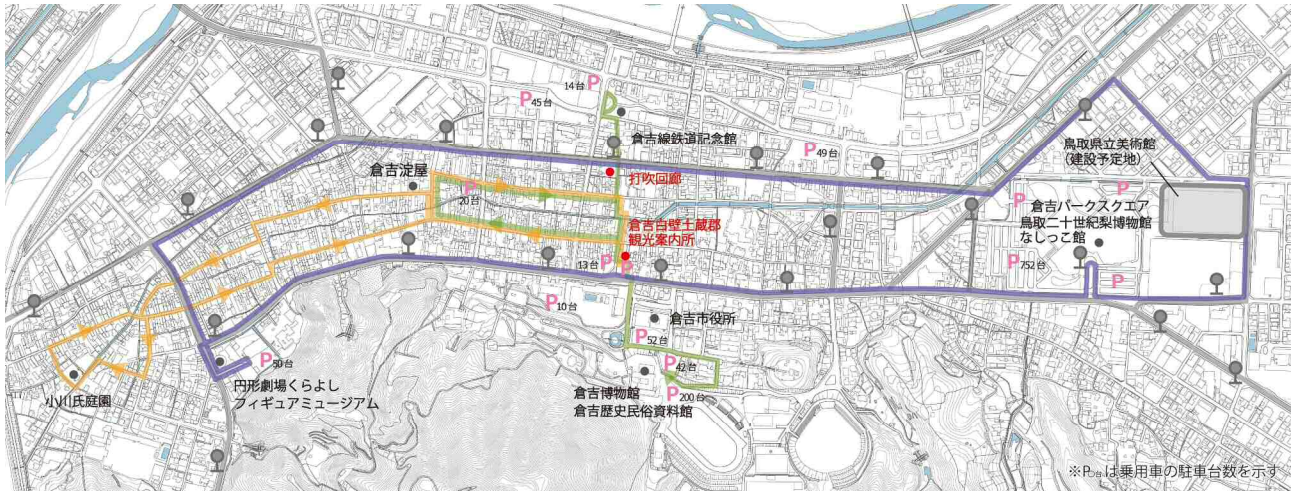


図 案1の実証実験時の運行ルート

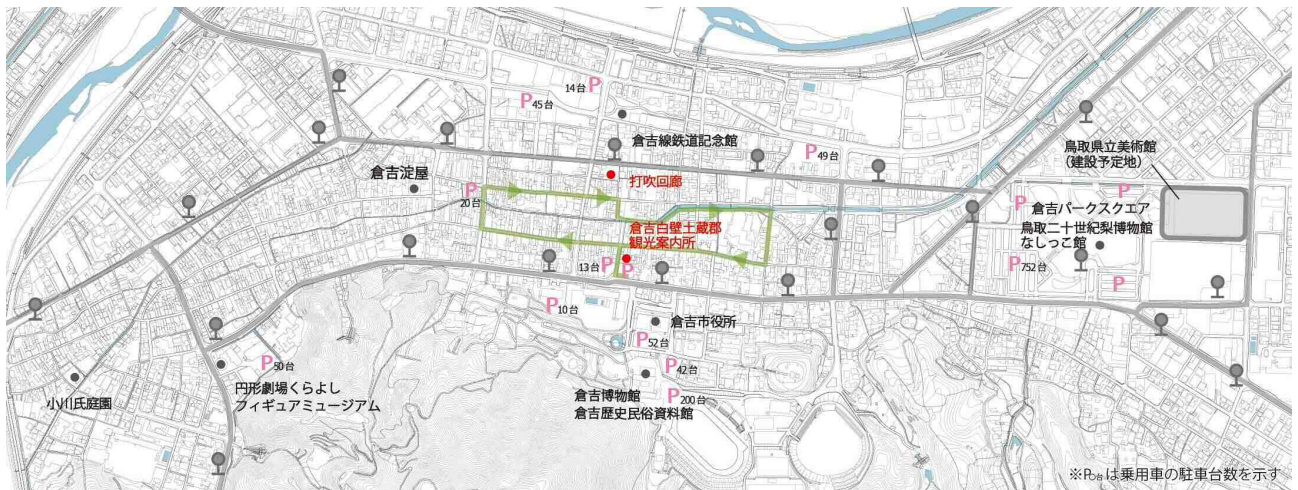


図 案2の実証実験時の運行ルート

※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。

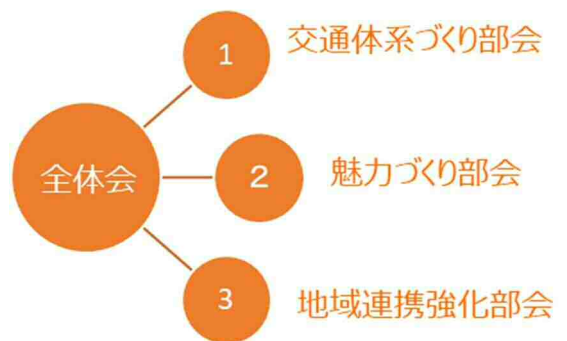


図 考える会の組織イメージ

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