

# 倉吉市周遊滞在型観光地モビリティ向上計画 (素案)

第1章. はじめに

第2章. 周遊滞在エリアの地域特性

第3章. 観光客等の移動実態及びニーズの把握

第4章. 周遊滞在エリアの課題の整理

第5章. モビリティ向上の方向性と具体案

第6章. 来年度の実証実験に向けた方向性

第7章. 今後のスケジュール

令和4年2月

倉吉市

## 計画策定の背景と目的

### ■本計画の背景

- ・交流人口の拡大による地域経済の活性化を図るため、『レトロ&クールツーリズム』を推進。
- ・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ため、観光消費額の増大や関係人口の創出に繋がっていない状況。
- ・年間約60万人が訪れる主要観光スポット「赤瓦・白壁土蔵群エリア」周辺に新たな魅力が続々と誕生予定。  
(円形劇場くらよしフィギュアミュージアム、小川氏庭園、鳥取県立美術館、小川家母屋・古民家町屋の宿)

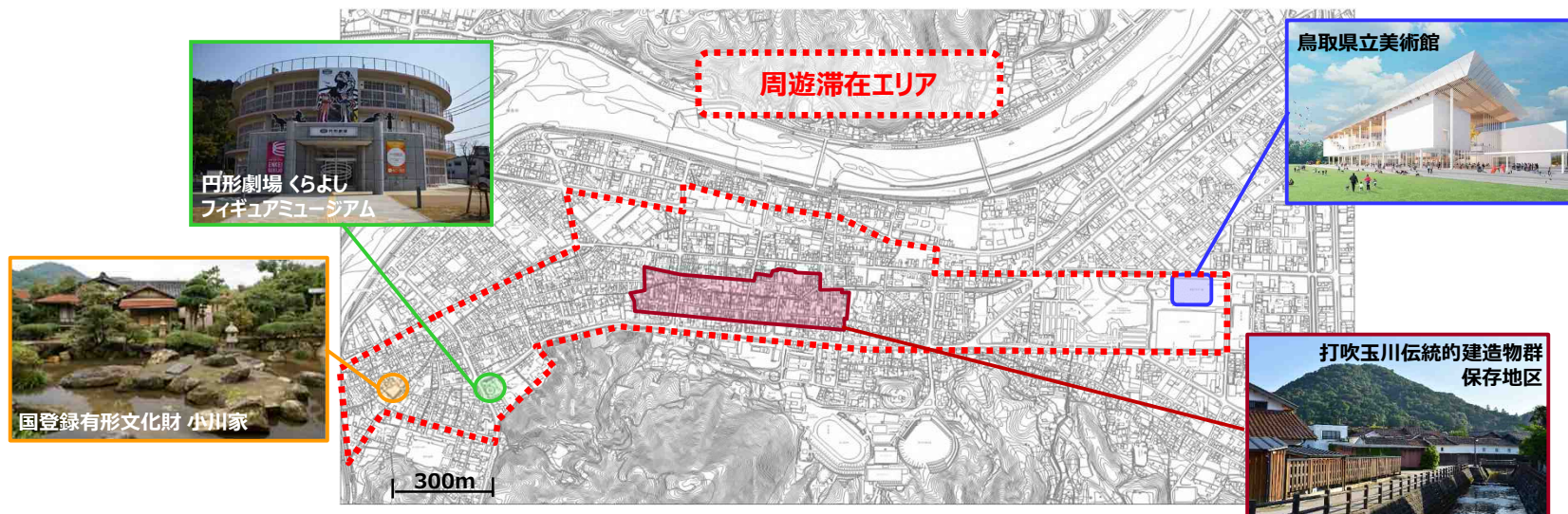
### ■目的

- ・県立美術館～赤瓦・白壁土蔵群エリア～円形劇場・小川家の東西約2.5km×南北0.5kmの範囲を『周遊滞在エリア』と位置付け、令和7年春の県立美術館の開館の動きに合わせて、倉吉らしい周遊滞在型観光まちづくりを推進。
- ・美術館の年間入館者数10万人を取込み、観光入込客数の増加と滞在時間の延長による地域経済の活性化、関係人口の増加、移住定住の促進等を目指す。

観光客の利便性向上  
×  
暮らし良さの向上  
=  
倉吉らしい周遊滞在型  
観光まちづくり

## 対象地域

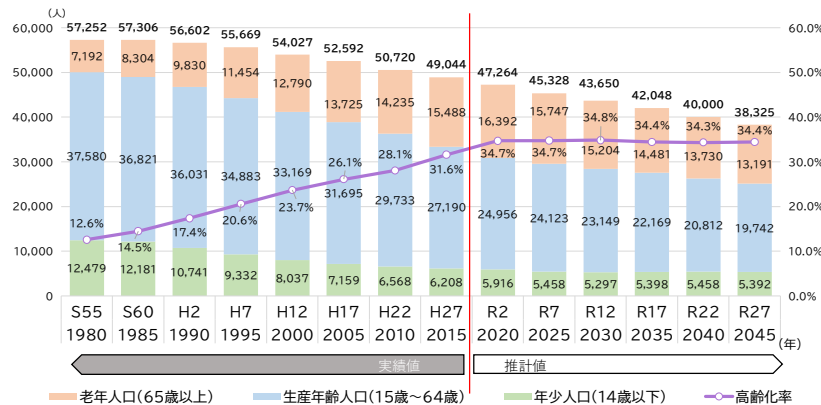
- ・以下のエリアを本計画の対象エリアとする。



# 第2章. 周遊滞在エリアの地域特性

## 地域特性の整理

○本市の人口は減少傾向で推移しており、今後も減少傾向で推移していくことが予想されます。一方で高齢化率は増加傾向で推移していくなど、このまま推移すると地域経済の活力低下が予測されます。

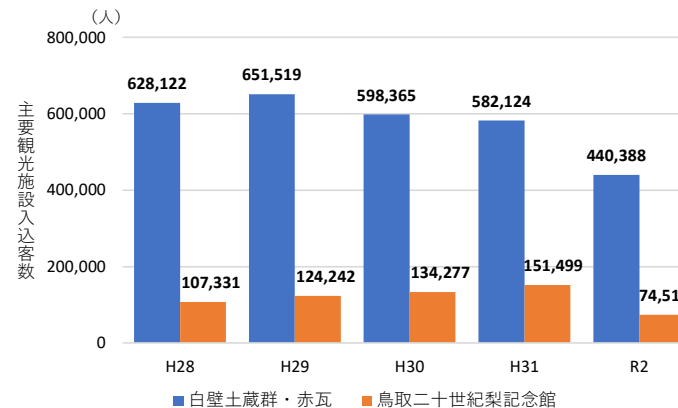


▲本市における年齢3区分人口と高齢化率の推移

出典：国勢調査、倉吉市人口ビジョン

○「白壁土蔵群・赤瓦」における施設入込客数はH29年以降減少傾向、「鳥取二十世紀梨記念館」は、近年増加傾向です。

○近年は、新型コロナウイルス感染症の影響により観光客数が大きく減少しています。



▲主要観光施設入込客数

出典：観光客入込動態調査結果

## 交通特性の整理

○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。



▲打吹地区周辺の観光駐車場MAP

出典：倉吉市駐車場マップ

○周遊滞在エリアの中心部である白壁土蔵群と倉吉駅の位置関係は、下図に示すとおりであり、倉吉駅から周遊滞在エリアまでは路線バスが走行している。また、エリア内にはレンタサイクルの使用が可能。



図 レンタサイクル

▲周遊滞在エリアのバス路線と鉄道路線

出典：倉吉市

## 観光客WEBアンケート調査結果の整理

### 観光客の移動手段

○来訪者の移動手段は、エリアまでの移動手段もエリア内の移動手段も自家用車が最も多いです。  
 ○加えて、自家用車で来訪者は、滞在時間も短い傾向となっています。

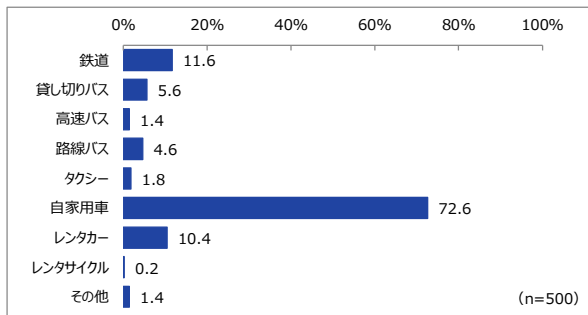
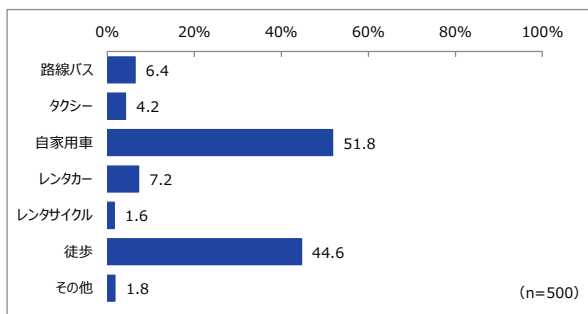
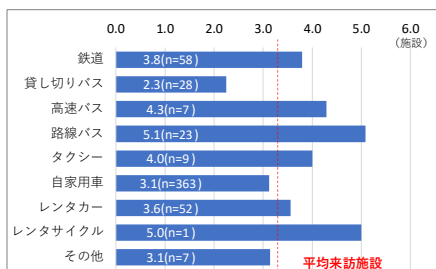


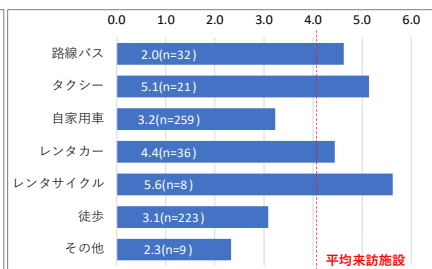
図 エリアまでの移動手段



▲エリア内での移動手段



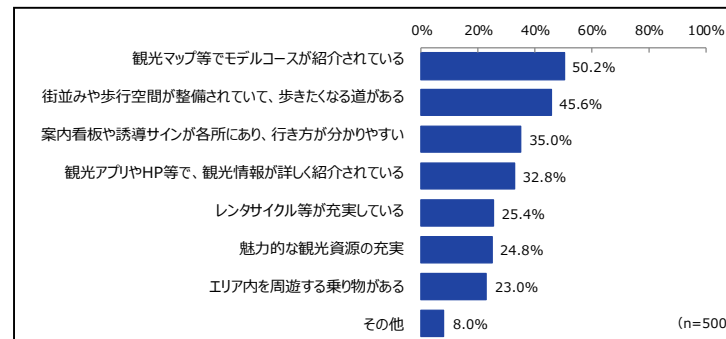
▲エリアまでの移動手段×平均来訪施設数



▲エリア内での移動手段×平均来訪施設数

### 周遊滞在エリアでの取組の要望

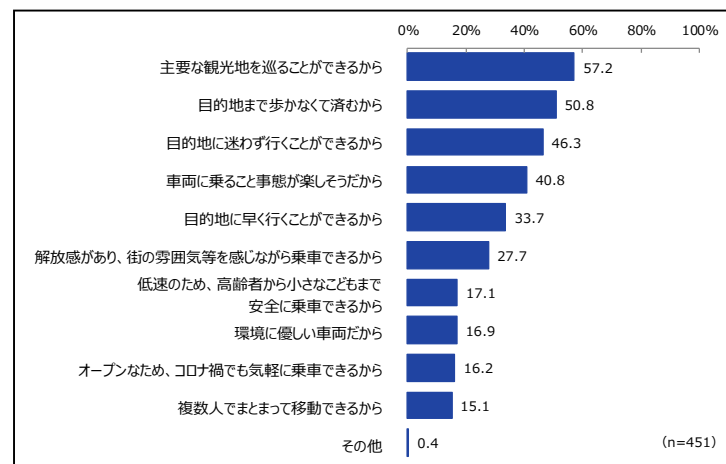
○『観光マップ等でモデルコースが紹介されている』が約5割と最も多く、次いで『街並みや歩行空間が整備されていて、歩きたくなる道がある』や『案内看板や誘導サインが各所にあり、行き方が分かりやすい』を希望しています。



▲周遊滞在エリアでの取組要望

### 周遊滞在モビリティを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。



▲モビリティを利用したい理由

## 観光客WEBアンケート調査結果の整理

### ゾーン別の来訪状況と来訪ゾーン数

○来訪ゾーン別では「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。  
 ○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は「1ゾーンのみ」の来訪となっています。

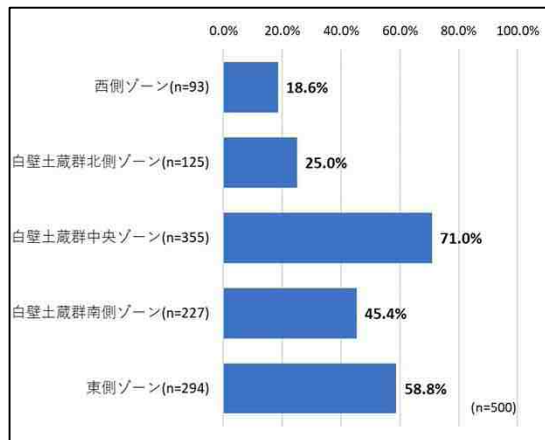


図 ゾーン別の来訪割合（複数回答）

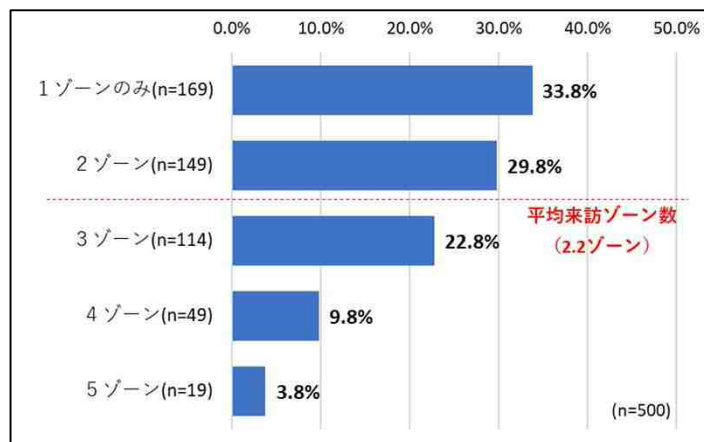
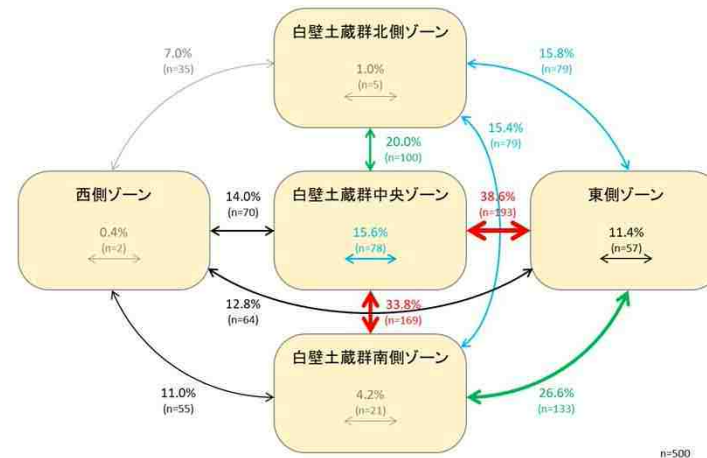


図 来訪ゾーン数

### ゾーン別の来訪状況と来訪ゾーン数

○「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。

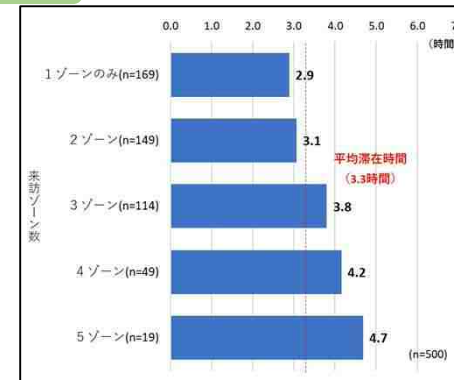


※ゾーン枠内の数値は各ゾーンのみ（回遊なし）の来訪数を示す。  
 ※ゾーン枠間の数値は、複数ゾーンを来訪した人の各ゾーンペア来訪数を示す（3ゾーン以上を来訪した人も含んでおり、各ゾーン間の移動を必ずしも示すものではないことに留意）。

図 来訪者のゾーン別回遊状況

### 来訪ゾーン数と平均滞在時間

○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ります。



▶図 来訪ゾーン数と平均滞在時間

## 試乗会でのアンケート調査結果の整理

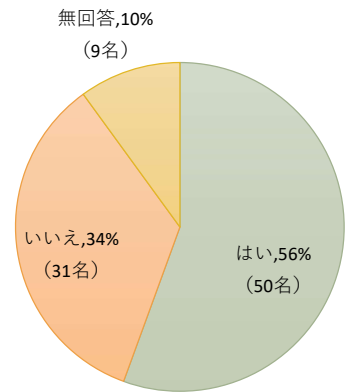
- 実施時期：2021年11月6日（土）、7日（日）
- 実施内容：グリーンスローモビリティ地域試乗会  
（地域住民、観光客向け、関係者向け）、  
地域関係者シンポジウム
- 参加者数：延べ200名（2日間）

### ▼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実施の様子

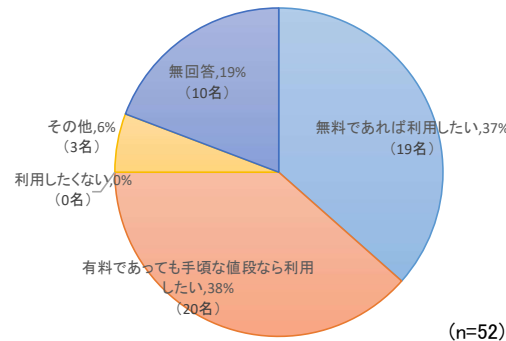


## グリーンスローモビリティの利用意向

○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。  
○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。



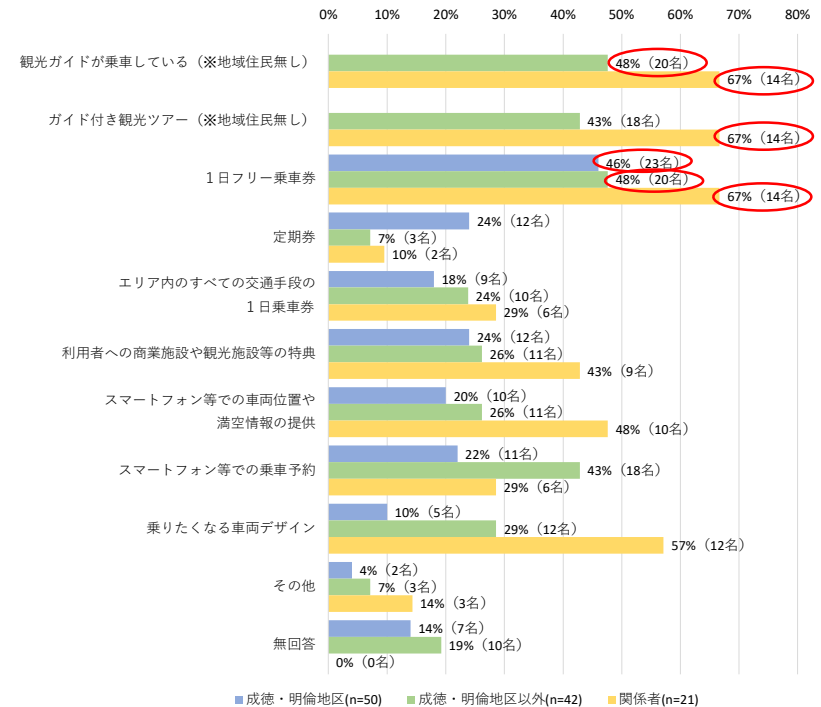
▲グリーンスローモビリティを日常生活で必要と思うか  
(成徳・明倫地区) (n=90)



▲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) (n=52)

## グリーンスローモビリティの利用意向

○居住地に関わらず、“1日フリー乗車券”“観光ガイドが乗車している”“ガイド付き観光ツアー”などが多い結果となりました。



▲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

## 関係者ヒアリング

ヒアリング意見について、抜粋したものを以下のとおり整理します。

- ・白壁土蔵群入口の駐車場に利用が集中し、慢性的に渋滞が発生している。また、その一方で、周辺部の駐車場は利用が少ない状況。
- ・打吹回廊がコロナ禍の影響もあり、十分に活用できていない。
- ・ブロムナード公園を観光資源として有効活用を図った方が良い。
- ・走行ルートを検討の際は、幹線道路等の一般交通の走行が多い道路は避ける必要がある。
- ・周辺市町でもあるような周遊バスも検討した方が良い。
- ・グリスロだけでなく、路線バスや周遊バス、その他のパーソナルモビリティ等を含めた体系的な交通体系を検討した方が良い。 など

## 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）、西は円形劇場くらは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、地域内に進入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）  
・打吹回廊やプ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、複数のゾーンを来訪する人は、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。  
・複数のゾーンを来訪する際は、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て済む、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、自家用車で来訪する人は、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。  
・複数のゾーンを来訪する際は、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がする一方で、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。  
・プ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

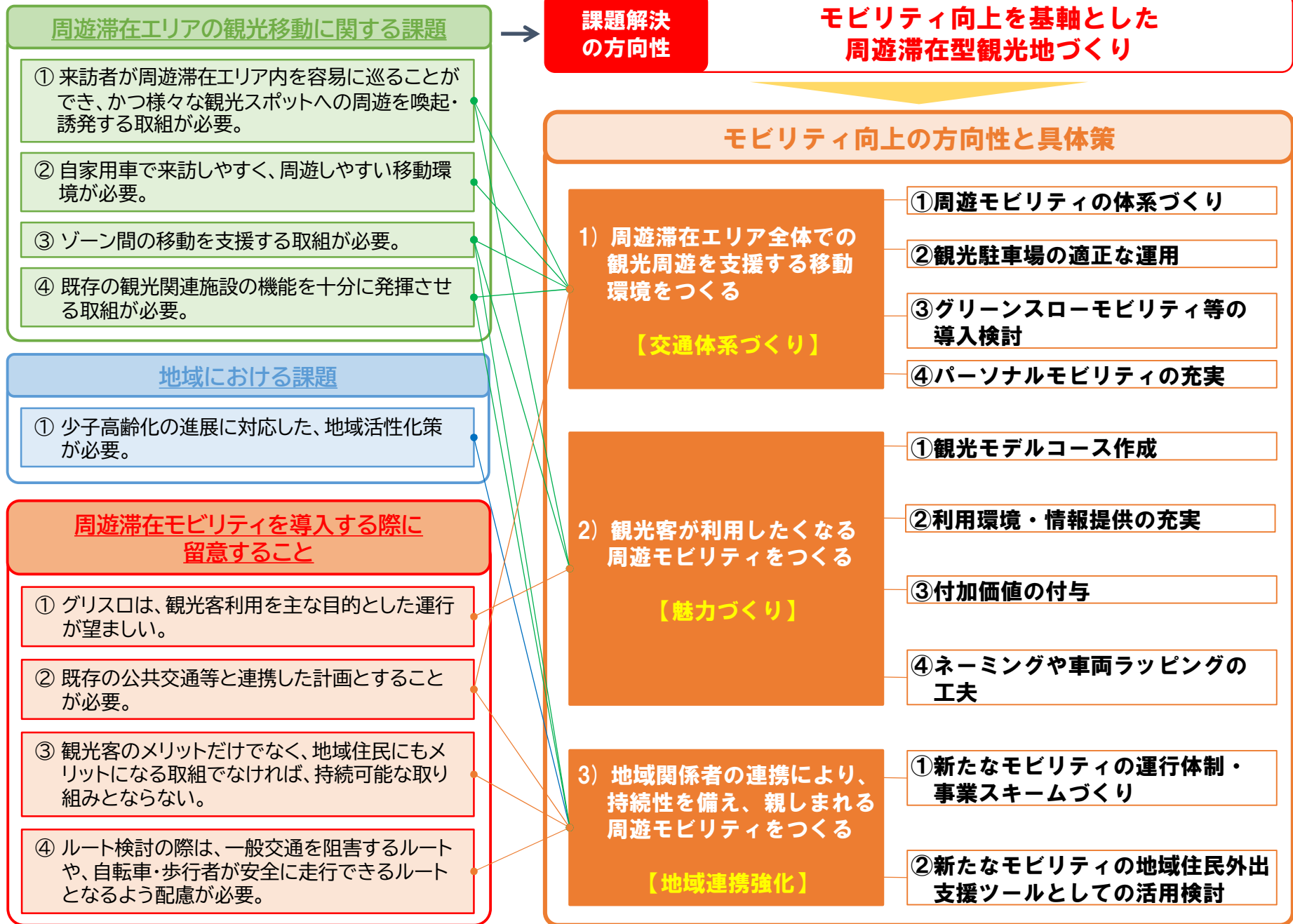
#### （課題に至る現況）

・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。





## 1) 周遊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

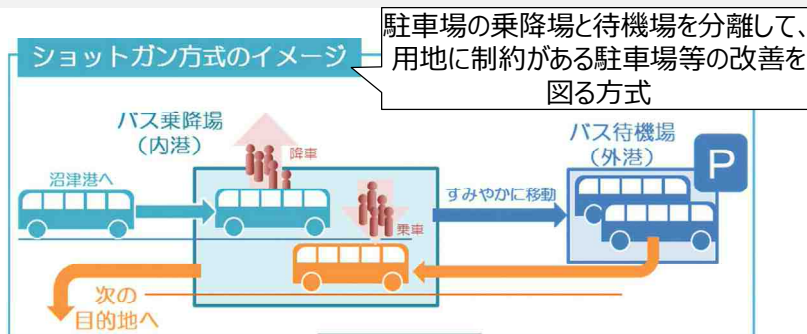
- 周遊滞在エリア全体でのモビリティ向上のためには、既存の交通手段を活かしながら、これらを補完する形で新たなモビリティの導入を進め、各種交通手段が有機的に連携する周遊モビリティの交通体系を構築します。  
(詳細は次頁以降にて説明)

### 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



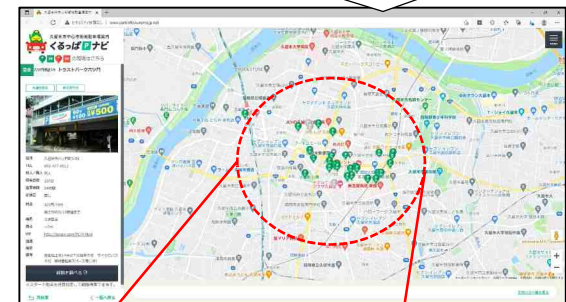
▲観光バスの運用方法例[ショットガン方式](沼津市)

駐車場と散歩道、主要施設等が一元的に掲載されたマップ



▲分かりやすい駐車場マップ例(常滑市)

駐車場の位置情報、内容、経路、満空情報等が分かりやすい情報提供



- 駐車場の状態は以下のいずれかとなります。
- 空車：駐車可能です。
  - 混雑：間もなく満車となります。
  - 満車：駐車できません。
  - 休場：営業時間外です。
  - 不明

▲リアルタイムな満空情報の提供例(久留米市)

## 1) 周遊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】

### 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、乗降場所の検討

##### ○事業スキーム ※3)①に記載



▲ 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



出典:倉吉観光MICE協会 HP

▲ 倉吉市内のレンタサイクル(3種類)



出典:LUUP HP



出典:小豆島観光協会HP

▲ 電動キックボード、超小型モビリティ

## 1) 周遊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

・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。

➡ 周遊滞在エリア内での観光周遊を支援する移動環境をつくるには、【⑤案】が最も望ましい交通体系と考えられる為、⑤案で実証実験を行う。

➡ 加えて、グリスロの多様な運行の仕方によるニーズの把握や周遊バスの有無等の比較検討の為に、【⑩案】を採用する。



<特徴> 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主な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が構築される。それによって観光客の周遊を促すことに繋がると期待。



<特徴> エリア内の主要な観光スポットである白壁土蔵群内をグリスロが走行することで観光客の興味や関心を引き出し、それにより周遊を促すことに繋がると想定。また、実験時はグリスロを2台使用する為、1台は多様な運行の仕方でも検証することも可能。

#### <実験による検証事項(案)>

- ・新たなモビリティを活用してゾーン間のモビリティを向上する案か、ゾーン内の魅力を向上する案か、どちらがどの程度観光客へ周遊を促すことに繋がるか、検証する。
- ・周遊バスに対するニーズ(観光客、地元住民)を把握する。
- ・グリスロの多様な運行の仕方(観光ガイドが乗車した観光ツアーや高齢者サロンでの活用など)のニーズを把握する。

## 1) 周遊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】

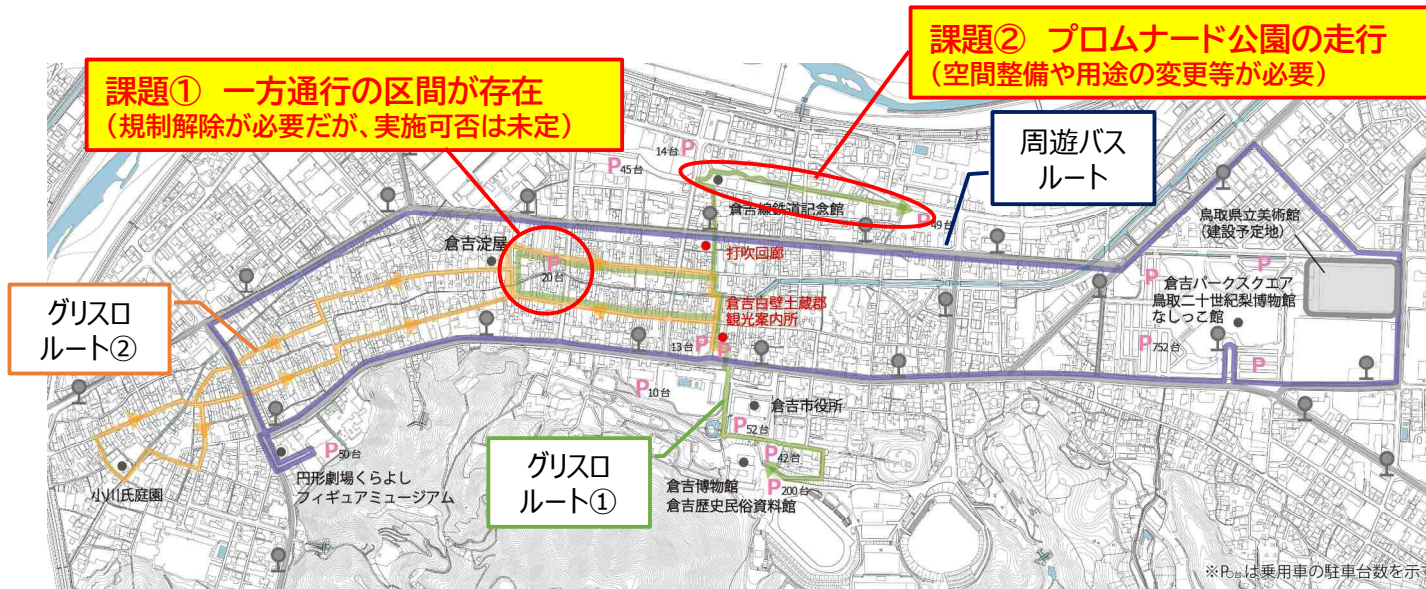
### ① 周遊モビリティの体系づくり

#### ■周遊モビリティの交通体系(概念イメージ)



#### ■周遊モビリティの交通体系(具体のルートイメージ)

- 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。



## 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。



▲ 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。



▲ 運行情報の提供 (福山市の例)

### 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めます。

#### 【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。



▲ 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)

## 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

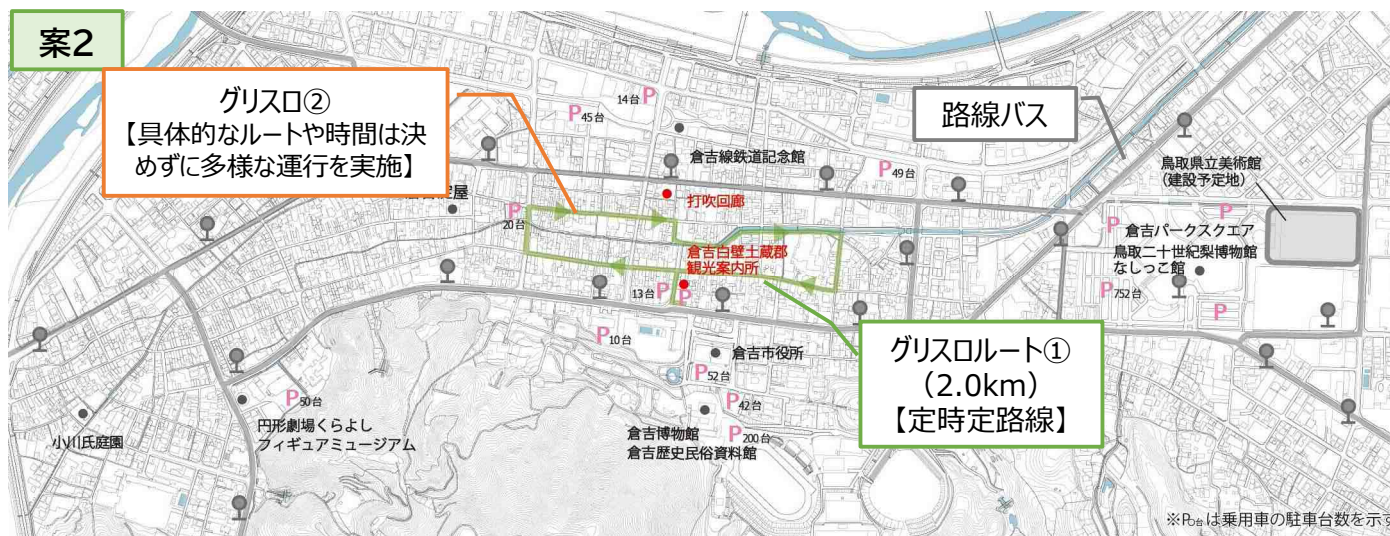
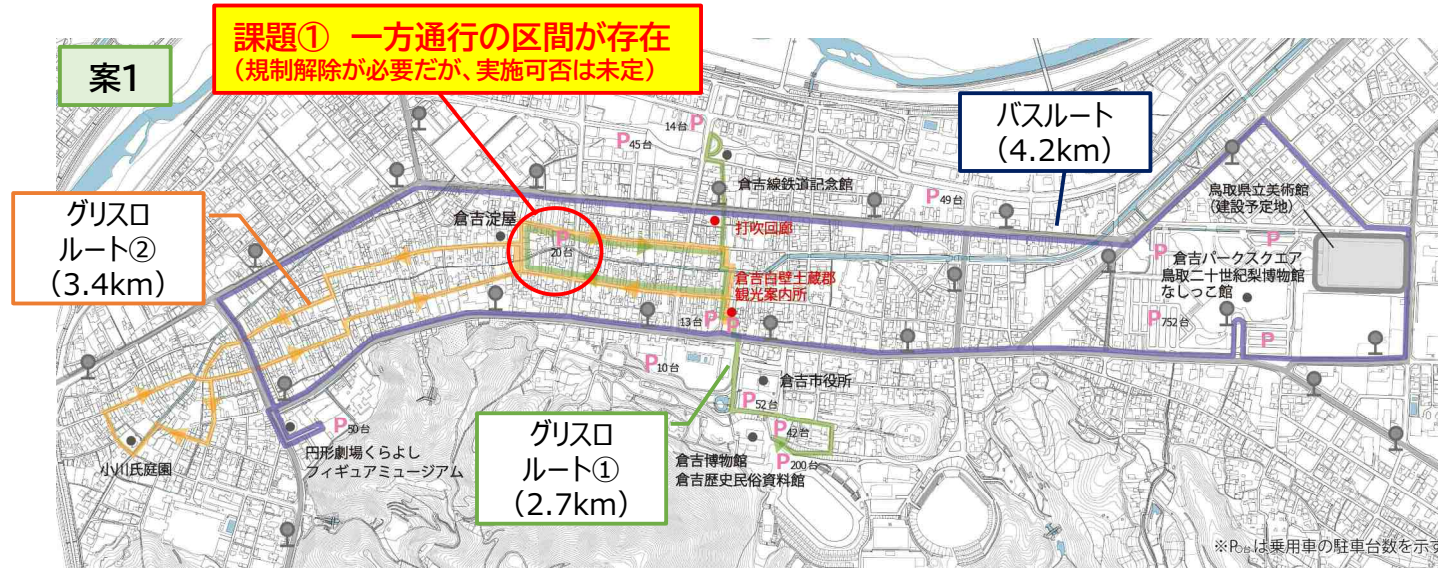
- 新たなモビリティは、観光支援ツールを前提とした導入を検討するが、一方ではこれまでにない歩行支援モビリティであり、地域コミュニティの活性化にも繋がるツールでもあることから、地域住民の外出支援ツールとしての活用も検討する。

#### ▼具体的な利用のイメージ

	案① 買い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
サービス内容	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

## ■実証実験時の交通体系イメージ

交通体系のイメージをベースに実証実験のルートをおよび設定する。



## ■実証実験の運行内容

注:主に観光客の利用を想定しているが、今後、地域住民の利用を考慮して、一部変更する可能性

項目		運行内容	考え方
運行場所	案1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・グリスロ②小川家住宅～八橋往来～淀屋～観光案内所 (約3.4km/周:約20分)</li> <li>・周遊バス パークスクエア～宮川町駐車場～円形劇場くらよしフィギュアミュージアム～観光案内所(約4.2km/周:約29分)</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・グリスロ① 観光案内所～淀屋～玉川沿い(約2.0km/周:約12分)</li> <li>・グリスロ② 具体的なルートや時間は決めず、多様な運行を実施</li> </ul>	
運行台数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・グリスロ(カートタイプ) :2台</li> <li>・バス(ワゴン車や小型バス等):1台</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予算面での現実性から、グリスロは2台の運行を想定。</li> </ul>	
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・10時～16時 ※1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> </ul>	
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定時定路線 ※2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。)</li> </ul>	
乗降場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光スポットや駐車場等を想定 ※2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	
運行期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・10月～11月(1案につき1か月を想定)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・気候や準備期間等を踏まえて想定。</li> </ul>	
運転手	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者を想定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者の技能を生かした安全な運行が可能となす。</li> </ul>	
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無償</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実験期間中は、ニーズを図るために無償で運行。</li> </ul>	
事業形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> <li>※許可・登録を要しない運送</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	
実施体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行主体 :倉吉市</li> <li>・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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	

※1:地域住民の利用も考慮し、9時～17時台も検討。

※2:案2のグリスロルート②に限っては、この限りではない。



