

鳥取県中部地域公共交通網形成計画構成(案)と協議内容について

中部地域公共交通網形成計画(案)の構成案	第2回協議会の協議内容
<p>第1章 計画の策定にあたって</p> <p>1-1 計画策定の背景</p> <p>1-2 策定主体</p> <p>1-3 計画の区域</p> <p>1-4 計画の期間</p>	<p>中部地域公共交通総合連携計画の現況調査・進捗状況</p>
<p>第2章 地域の概況</p> <p>2-1 位置・地勢</p> <p>2-2 人口</p> <p>2-3 施設の分布</p> <p>2-4 上位計画の整理</p>	<p>各種アンケート調査結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏域住民アンケート ・公共交通空白地住民アンケート ・高校生・保護者アンケート ・民生委員アンケート ・バス路線再編に関するアンケート ・ヒアリング調査(医療機関・商業施設など)
<p>第3章 地域公共交通の状況</p> <p>3-1 道路・鉄道</p> <p>3-2 路線バス</p> <p>3-3 タクシー</p> <p>3-4 観光と公共交通</p> <p>3-5 移動利便性の状況</p>	<p>現状の問題点と課題</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. まちづくりとの連携 2. 利用者ニーズへの対応 3. 新規需要の掘り起こしと利用促進 4. 持続可能な運行体制の確立
<p>第4章 公共交通に関する住民ニーズ</p> <p>4-1 住民ニーズ</p> <p>4-2 高校生の通学ニーズ</p> <p>4-3 高齢者の移動に関する課題・要望等</p> <p>4-4 買物・通院の動向</p>	<p>施策の方向性と体系(案)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 移動ニーズに対応したダイヤ・路線の再編 <ul style="list-style-type: none"> ・移動利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学移動の利便性の向上 通院・買物利便性の向上 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上 観光移動の利便性の向上 ・乗換抵抗の低減化 <ul style="list-style-type: none"> バス待合環境の整備 接続時間の短縮化 ICカードの導入に関する研究 2. 戦略的な利用促進施策の展開によるバス利用者数の拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・バス利用の促進 <ul style="list-style-type: none"> 高校生のバス利用促進 高齢者のバス利用促進 企業・事業所のバス利用促進 バス体験活動の実施 ・情報提供の強化 <ul style="list-style-type: none"> 多様な情報提供と内容の充実 3. 効率的な運行による経費抑制とバス事業環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な運行 <ul style="list-style-type: none"> 効率的な運行形態への再編 ・バス事業環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> バス・タクシー乗務員確保対策の実施
<p>第5章 未来に向けた公共交通の方向性</p> <p>5-1 鳥取県中部地域公共交通総合連携計画の進捗状況</p> <p>5-2 現状・問題点・取組方向</p> <p>5-3 将来像と基本方針</p> <p>5-4 施策の体系</p>	
<p>第6章 目標達成のための事業</p> <p>6-1 基本方針1⇒目標及び事業</p> <p>6-2 基本方針2⇒目標及び事業</p> <p>6-3 基本方針3⇒目標及び事業</p>	
<p>第7章 事業実施スケジュール</p> <p>7-1 事業実施スケジュール</p>	
<p>第8章 計画の推進体制と評価・検証</p> <p>8-1 計画推進体制</p> <p>8-2 評価・検証の方法</p>	

公共交通の住民ニーズ・課題・施策の体系

鳥取県中部地域の公共交通を取り巻く環境	行政から見た課題(行政ヒアリング)
<p>○隣接自治体から倉吉市への広域移動を担う長大路線が多い。 ○普段利用する交通手段は「路線バス」が「自動車」に次いで多い。 ○人口減少、少子化によりバス利用者が減少している。 ○高校生の通学手段に占める家族送迎の割合が高い。 ○バスを利用できない交通空白地域が点在している。 ○高齢者の免許返納の動きが活発化している。 ○バスの乗務員が不足している。</p>	<p>【観光】 ○表示の多言語化、案内誘導看板の充実 ○バス・タクシー乗務員のホスピタリティの向上 ○観光客向け公共交通マップの作成・周遊モデルコースの整備</p> <p>【健康・福祉】 ○移動支援策の対象範囲の拡大検討（前期高齢者、免許非保有者・返納者等） ○福祉、医療、公共交通、交通安全等の部署間の連携強化 ○透析患者への対応（交通空白地域・積雪時の移動）</p> <p>【教育】 ○スクールバス路線の除雪体制の改善 ○早期下校時の帰宅便の確保</p>
鳥取県中部地域の公共交通ニーズ(アンケート調査)	
<p>【住民アンケート】 ○バスを利用する割合は10代で最も高く、年齢が上がるにつれて利用割合が高い。 ○バスの往復と片道の利用割合は約6:4で、片道利用は往路が多い。 ○「運行本数」「ダイヤ」「最終便の時間」「待合環境」で満足度が低い。 ○バス事業者の割引制度の認知度が低い。 ○全体的に「現状並みの経費負担で適宜改善を加えながら現状程度のサービスを維持すべき」の割合が高い。 ○「安心のためバス路線を維持すべき」と考えている割合が「バス路線再編を進めて効率化を図るべき」より若干高い。年代が上がるにつれてこの傾向が強くなる。 ○今後希望する交通施策は「従来通りの路線バスの維持」が最も高く、次いで「タクシーの運賃が割引になるタクシー助成の充実」。</p> <p>【交通空白地域アンケート】 ○移動手段として「路線バス」の割合は低い。(0.9%) ○「自宅からバス停までの距離」「運行本数」「ダイヤ」で満足度が低い。 ○全体的に「サービスが低下してもバスの財政負担を減らし、他の移動サービスを充実させるべき」との割合が高い。 ○バス路線を維持するよりも「バス路線の再編を進めて効率化を図るべき」との回答割合がやや高い。 ○交通に関して不便を感じている割合は5割を超えており、「タクシー助成の充実」を求める割合が高い。</p> <p>【高校生・保護者アンケート】 ○倉吉養護学校でバス通学の割合が高く、鳥取中央育英高校、琴の浦特別支援学校でJR通学の割合が高い。 ○登下校とも自家用車による送迎の割合が高いが、一方で路線バスによる通学が可能とする割合も高い。送迎理由は「悪天候」の割合が高いが、「登下校の時間に合う公共交通がないため」との割合も次いで高い。 ○約半数の保護者が自家用車送迎に負担を感じている。 ○通学以外でのバス利用は少なく、特定期券の認知度は低い。</p> <p>【民生委員アンケート】 ○高齢者の外出は「バスやタクシーで通院・買物をする」傾向が強く、「家族や近所の人の送迎」もある。 ○現在は車を運転できるが、将来運転ができなくなると移動に不安を感じる傾向にある。 ○バスは便数が少なく待ち時間も長く不便で、バス停まで歩くのが大変と感じている。</p> <p>【企業・事業所アンケート】 ○通勤は自家用車が中心でJR・バス利用による通勤は少ないが、約半数の企業・事業所で公共交通による通勤者がいる。 ○通勤にバス路線が「必要」が23.6%、「必要ない」は38.2%。 ○通勤で公共交通の利用促進を「行っている」「したい」「検討したい」の合計は約2割で、エコ通勤に興味がある事業所は5割弱。</p>	<p style="text-align: center;">公共交通の課題</p> <p>1. まちづくりとの連携</p> <p>①定住自立圏共生ビジョンの推進 ○結びつきやネットワークの強化を実現する公共交通網の整備が求められる。</p> <p>②総合戦略を支える公共交通ネットワークの確立 ○圏域内各自治体の定住化に向け、生活利便性に寄与する公共交通ネットワークを確立する必要がある。</p> <p>2. 利用者ニーズへの対応</p> <p>③目的地への移動利便性確保 ○アンケートで行きたい目的地にバス路線がない、ダイヤが不便であるとの指摘があり、目的地への移動利便性を確保する必要がある。</p> <p>④移動時間に応じた利便性の確保 ○朝夕の通勤、昼間の時間帯の通院・買物移動等、時間帯に応じた利便性の確保が求められる。</p> <p>⑤需要に応じたバスサービスの向上 ○日常生活交通に加え、本圏域を訪れた観光客・来訪者等にも使いやすいバスサービスが必要となる。</p> <p>⑥公共交通空白地域への対応 ○圏域内にはバスが利用しにくい公共交通空白地域が点在している。生活移動に不便を感じているこれらの地域に対し、移動支援を行う必要がある。</p> <p>⑦待合環境の充実 ○アンケートでバスの待合環境についての満足度が低い。安全で安心してバスを待つことのできる、待合環境整備が求められる。</p> <p>3. 新規需要の掘り起こしと利用促進</p> <p>⑧高校生のバス利用の促進 ○通学手段を自家用車送迎に依存する割合が高いことから、バス利用への移行を促し保護者負担の軽減化を図る必要がある。</p> <p>⑨企業・事業所によるエコ通勤の促進 ○エコ通勤に興味を示す企業・事業所もあることから、ダイヤの充実等を図るとともにバス通勤への意識啓発・利用促進が求められる。</p> <p>⑩全体的な利用促進 ○バス利用者が減少する中で、利用環境の整備と同時に意識啓発の取り組みを行い、バス利用者の全体的な底上げを図る必要がある。</p> <p>4. 持続可能な運行体制の確立</p> <p>⑪効率的なバス運行 ○本圏域内には自治体間をまたがる長大路線が多く運行されている一方で利用者が減少しており、路線を今後とも維持するために運行の効率化に迫られている。</p> <p>⑫バス・タクシー乗務員の確保 ○バス・タクシーの乗務員が不足し、公共交通の安定的な運行のために乗務員の確保が急務となっている。</p>
■通院・買物等の移動傾向(病院・商業施設ヒアリング)	
<p>【医療機関】 ○普段利用する医療機関は倉吉市内の大規模医療機関が上位。 ○来院手段は自家用車利用中心で、バス・タクシーの割合は低い。 ○8時～11時が最多来院時間帯、平均滞在時間30分～120分。</p> <p>【商業施設】 ○普段利用する商業施設は上井から河北地域の店舗が上位。 ○11時～12時が最多来店時間帯、平均滞在時間10分程度。</p>	

施策の体系(案)

【将来像】生活圏域の一体感を醸成する公共交通ネットワークの構築				
目標	事業名	想定される事業例	数値指標	課題対応
基本方針1: 移動ニーズに対応したダイヤ・路線の再編				
《目標1》 移動利便性の向上	事業1-1 通勤・通学利便性の向上	○帰宅時間帯のダイヤの改善	バス利用者数割合（人口比）	①②③④⑤ ⑧⑨⑩
		○西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ		
	事業1-2 通院・買物利便性の向上	○河北地域へのバスの乗り入れ		
		○病院と商業施設間の移動ダイヤの改善		
	事業1-3 倉吉中心市街地内移動の利便性向上	○倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善		
		○市街地循環線の検討		
	事業1-4 観光移動の利便性向上	○観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善		
○観光客向けバスの発行		販売枚数	②③⑤⑩	
○インバウンド対応の多言語化		バス利用者数割合（人口比）	②③⑤⑩	
《目標2》 乗換抵抗の低減化	事業2-1 バス待合環境の整備	○主要結節点の待合環境整備	環境整備箇所数	①②③⑦
	事業2-2 接続時間の短縮化	○接続時間の短縮化	接続改善便数	①②③④⑦
	事業2-3 ICカードの導入に関する研究	○ICカードの導入可能性の研究	検討回数	③④⑤
基本方針2: 戦略的な利用促進施策の展開によるバス利用者の拡大				
《目標3》 バス利用の促進	事業3-1 高校生のバス利用促進	○自家用車送迎からバス利用への移行促進	バス通学生割合	①②③④⑧
		○割引定期のPRと利用促進	販売枚数	①②③④⑧
		○新たな割引制度・助成制度の創設	制度利用者数（販売枚数）	①②③④⑥⑧
	事業3-2 高齢者のバス利用促進	○割引定期のPRと利用促進	販売枚数	①②③④⑩
		○新たな利用助成制度の創設	制度利用者数	①②③④⑥⑩
		○免許返納者への対応	制度利用者数	①②③④⑥⑩
	事業3-3 企業・事業所のバス利用促進	○企業・事業所への意識啓発の取り組み	事業所別バス通勤者数	①②③④⑨
		○パーク＆ライドの促進	バス利用者数割合（人口比）	①②③④⑨⑩
	事業3-4 バス体験活動の実施	○バスの乗り方教室の実施	実施回数・参加者数	⑩
		○商業施設等とのタイアップによる体験乗車の実施	利用者数	⑧⑨⑩
《目標4》 情報提供の強化	事業4-1 多様な情報提供と内容の充実	○ICTを活用した情報提供の強化	バス利用者数割合（人口比）	⑤⑧⑨⑩
		○時刻表・バスマップの作成	配布数	⑤⑧⑨⑩
基本方針3: 効率的な運行による経費抑制とバス事業環境の改善				
《目標5》 効率的な運行	事業5-1 効率的な運行形態への再編	○長大路線の効率化	収支率・補助金額	⑦⑪
		○土日祝日のダイヤの見直し		⑤⑪
		○タクシーの活用等による効率的な運行形態		⑥⑩⑪
		○中心市街地における過密ダイヤの緩和	重複本数	⑪
《目標6》 バス事業環境の改善	事業6-1 バス・タクシー乗務員確保対策の実施	○乗務員確保に向けた施策展開	新規就業者数	⑫