

## 6. 目標達成のための事業

### 基本方針 1：移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築

#### 《目標 1》 移動利便性の向上

##### 事業1-1 通勤・通学利便性の向上(地域公共交通利便増進事業)

###### ①【一部実施済】通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの変更

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

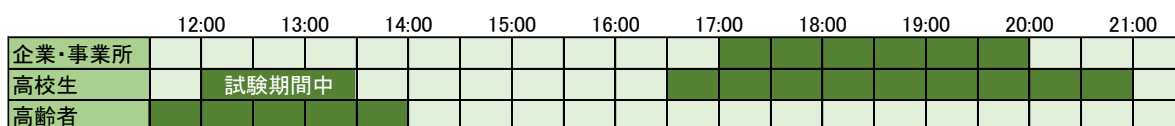


図 64 目的別の想定される帰宅時間帯

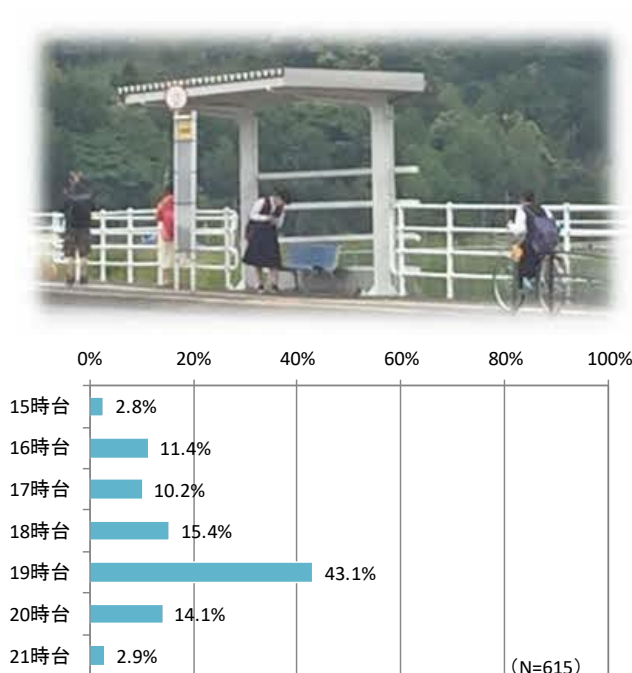


図 65 高校生が学校を出る時間（帰宅時間）

※高校生アンケート調査結果より

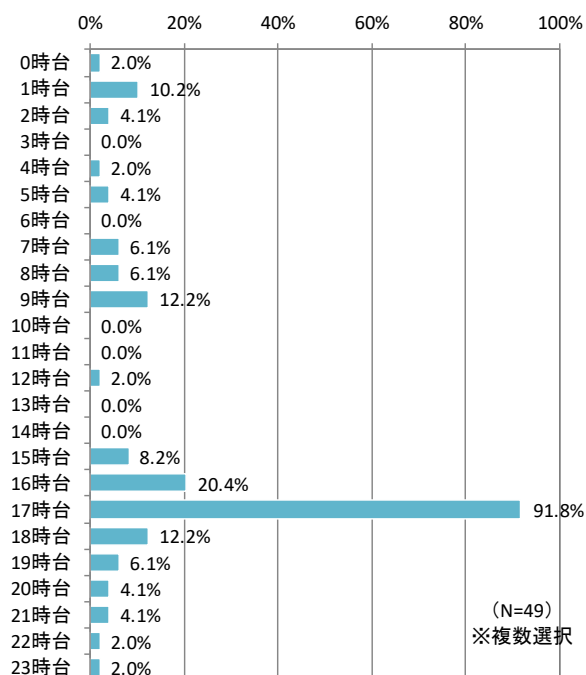


図 66 企業・事業所の終業時間

※企業・事業所アンケート調査結果より

## ②【実施済】西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ

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

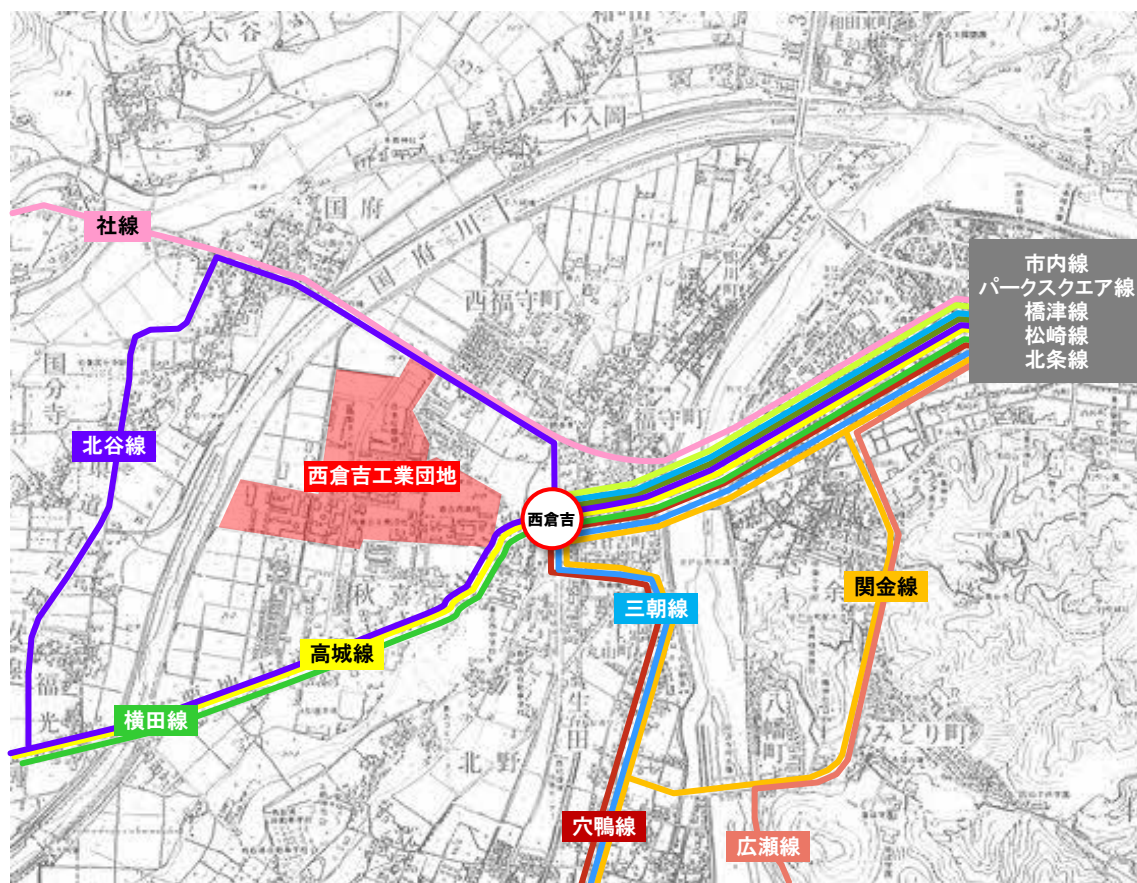


図 67 西倉吉工業団地周辺のバス路線

表 24 西倉吉工業団地の主な企業（製造業）

企業名	主要製品	従業員数(人)	本社
日庄スーパーテクノロジーズ(株)西倉吉工場	圧着端子、コネクタ	504	倉吉市
尾池グループ倉吉事業場	真空蒸着フィルム	187	京都市
(株)エースバック鳥取倉吉工場	食品軽量容器	147	大阪市
廣川マテリアル(株)鳥取倉吉工場	食品軽量容器用プラスチックシート	19	大阪市
(株)セイコ製作所倉吉工場・倉吉第二工場	マーキングペン	110	大阪市
(株)トンボ倉吉工房	スクールウェア・スポーツウェア	50	岡山市
(株)グッドスマイルカンパニー鳥取倉吉工場	フィギュア	100	東京都

※資料：倉吉市ホームページ「企業立地提案書」より(産業環境部商工課)



## 事業1-2 通院・買物利便性の向上(地域公共交通利便増進事業)

### ①【実施済】河北地域へのバスの乗り入れ

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

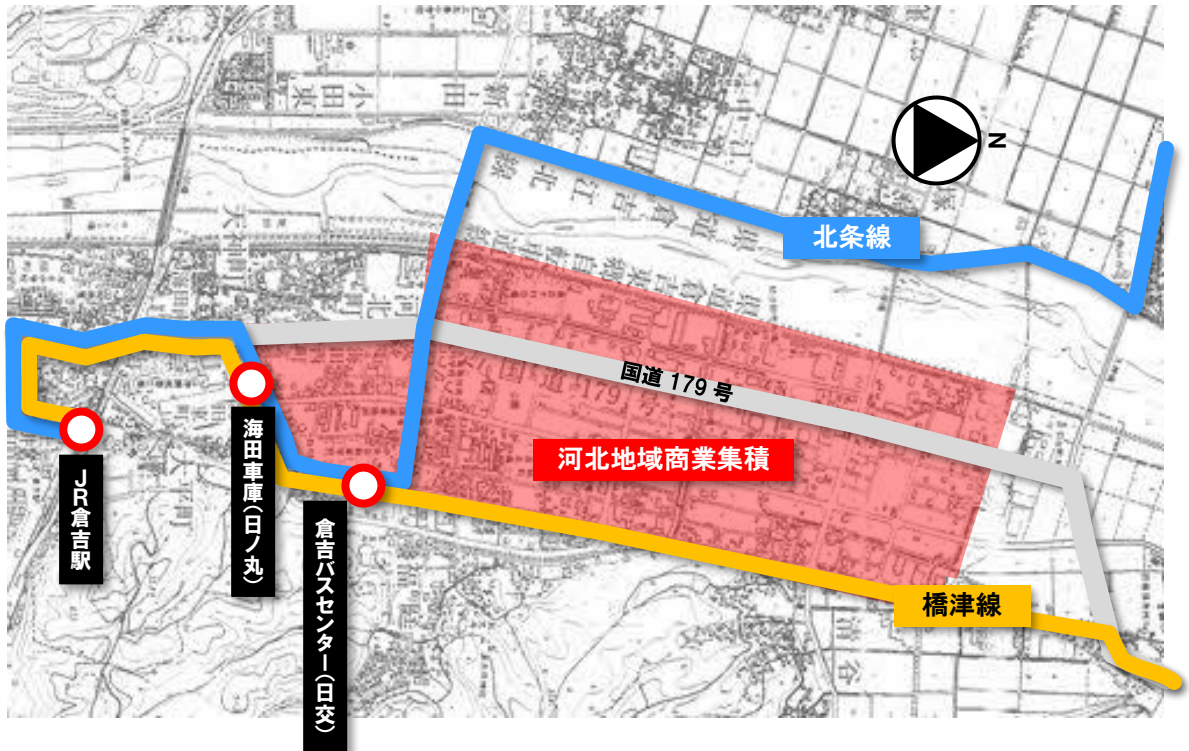


図 68 河北地域の商業集積と既存バス路線

### ②病院と商業施設間の移動ダイヤの改善

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

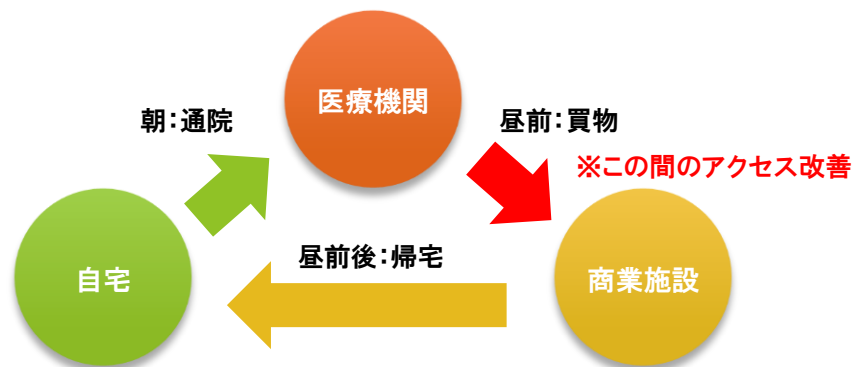


図 69 高齢者の行動パターン

### 事業1-3 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上(地域公共交通利便増進事業)

#### ①【実施済】倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善

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

#### ②【実施済】医療機関へのアクセス利便性の改善

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

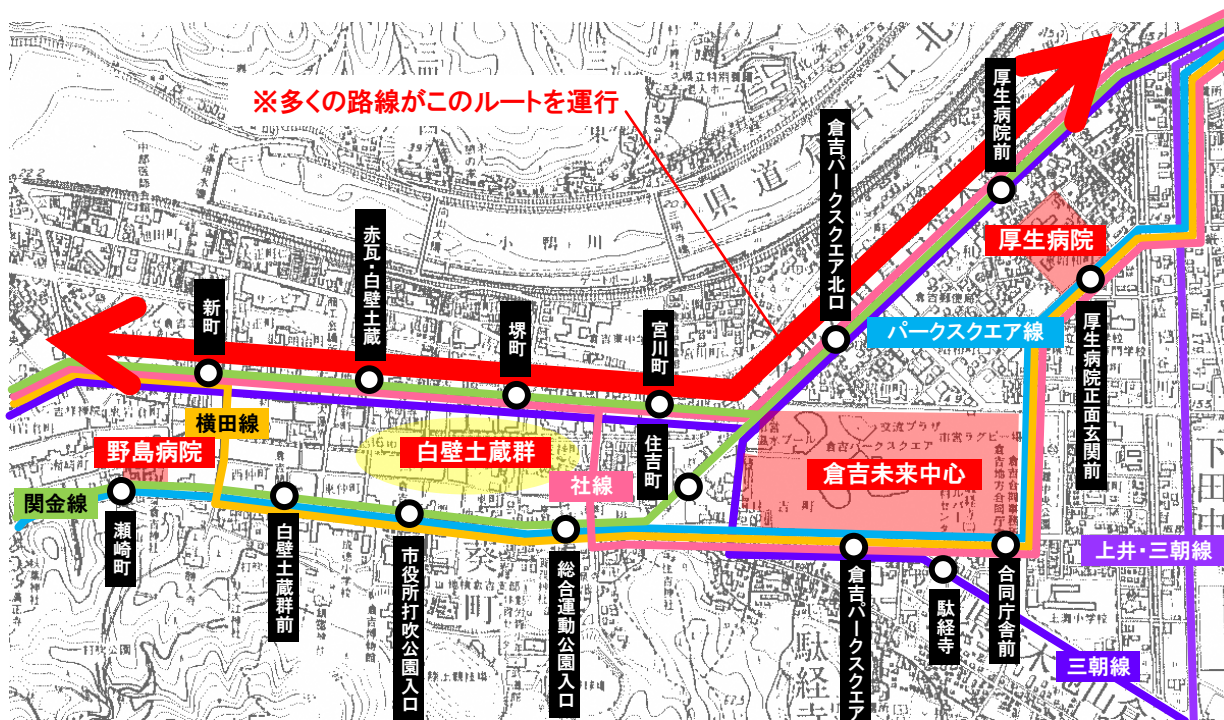


図 70 倉吉未来中心（倉吉パークスクエア）と周辺を運行するバス路線

表 25 ルート別便数の比較

平日	路線名	宮川町⇒新町		合同庁舎前⇔瀬崎町	
		倉吉駅方面行	西倉吉方面行	倉吉駅方面行	西倉吉方面行
日本交通	関金線(関金バスセンター)	8	7	-	-
	関金線(明高)	9	9	-	-
	関金線(山口)	-	-	5	5
	パークスクエア線	-	-	5	5
	広瀬線	7	7	1	1
	市内線	6	4	-	-
	橋津線	17	16	-	-
	松崎線	7	7	-	-
	北条線	9	9	-	-
	計	63	59	11	11
日ノ丸自動車	横田線	3	3	-	-
	社線	10	10	-	-
	北谷線	6	5	-	-
	高城線	7	8	-	-
	栄線	3	4	-	-
	三朝町	13	11	-	-
	穴鴨線	4	4	-	-
	赤碓線	14	14	-	-
	計	60	59	0	0
合計	123	118	11	11	

### 事業1-4 観光移動の利便性向上(地域公共交通利便増進事業)

#### ①【一部実施済】観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善

○白壁土蔵群・赤瓦から三朝温泉へのアクセスは三朝線で容易に行えるが、三徳山まで行くためには上井・三朝線に乗り換える必要がある。しかし、三朝線と上井・三朝線の接続は必ずしもよくないことから、ダイヤ改善によって白壁土蔵群・赤瓦から三徳山へのアクセス利便性の向上を図る。

○外国人観光客の人気の高い「青山剛昌ふるさと館」と平成30年4月に開館予定の「円形劇場くらしフィギュアミュージアム」とのアクセス利便性の向上を図るため、北条線・赤碓線等の一部ダイヤを「円形劇場くらしフィギュアミュージアム」を経由し「青山剛昌ふるさと館」まで延伸する。

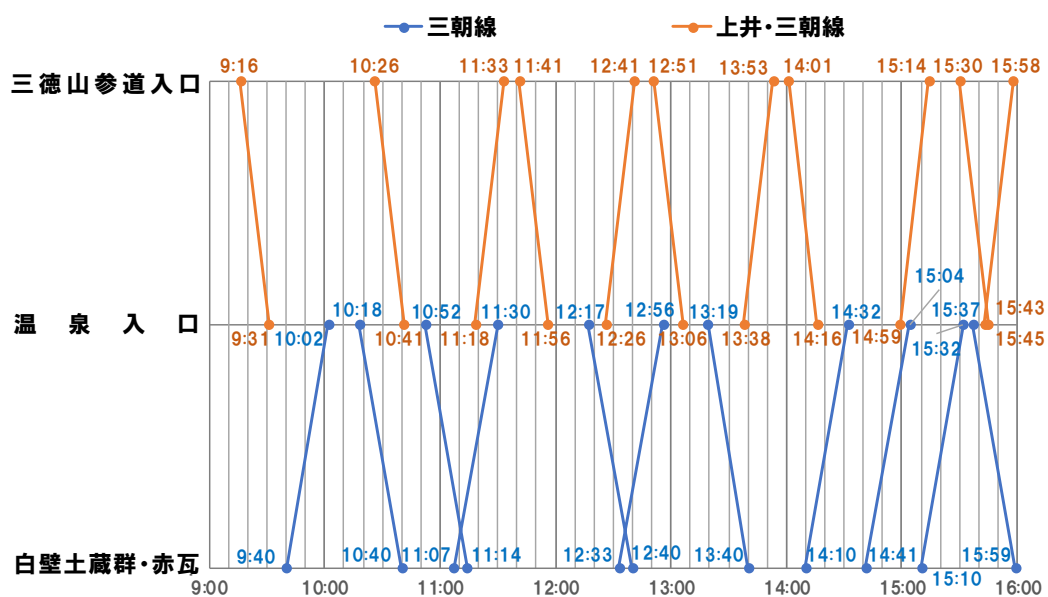


図 71 白壁土蔵群・赤瓦～三徳山間のバスの接続状況

## ②観光客向けパスの発行・PR

○鳥取県内では、バス事業者2社と若桜鉄道株式会社により、1,800円でバスと若桜鉄道が3日間乗り放題となる「鳥取藩乗り放題手形」を発行しており、令和5年度にはJR 西日本観光 MaaS アプリ「tabiwa」での電子チケットでの販売も開始した。観光客や公共交通による来訪者の実態に応じた有効なPRを推進していく。



中部「旧倉吉線（倉吉市）」

図 72 鳥取藩乗り放題手形

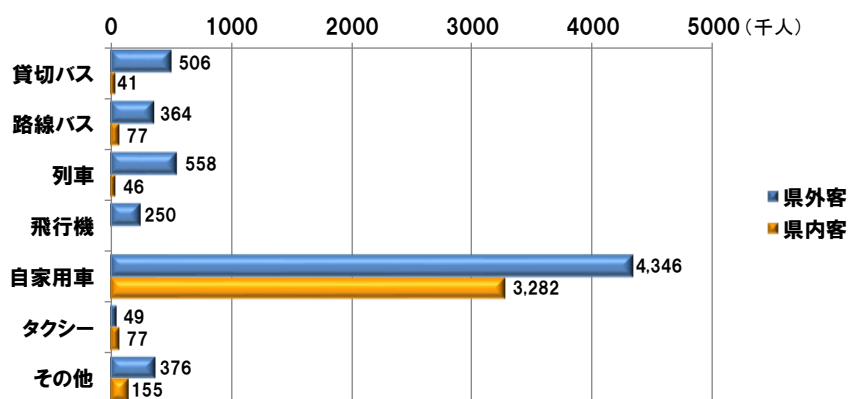


図 73 利用交通機関別観光入込客数（平成 28 年：鳥取県全体）※鳥取県観光客入込動態調査結果

## ③インバウンド対応の多言語化

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



図 74 倉吉駅バス乗場

#### ④地域イベントとの連携

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

《目標1》 移動利便性の向上			
事業	内容	事業主体	実施時期
1-1	通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの改善	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R 元年度以降随時実施
	西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ	県・倉吉市・交通事業者	H30年度検討/R 元年度実施
1-2	河北地域へのバスの乗り入れ	県・倉吉市・交通事業者	H30～R 元年度検討/R2年度以降随時実施
	病院と商業施設間の移動ダイヤの改善	県・市町・交通事業者	H30～R 元年度検討/R2年度以降随時実施
1-3	倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善	県・市町・交通事業者	H30～R 元年度検討/R2年度以降随時実施
	医療機関へのアクセス利便性の改善	県・市町・交通事業者	H30～R 元年度検討/R2年度以降随時実施
1-4	観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R 元年度以降随時実施
	観光客向けバスの発行・PR	県・市町・交通事業者	継続
	インバウンド対応の多言語化	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R 元年度以降随時実施
	地域イベントとの連携	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R 元年度以降随時実施
数値指標	バス利用者数割合		
算出方法		現状値(H28 年度)	目標値(R6 年度)
○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定		8.5	8.5
数値指標	住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)、公的資金投入額		
算出方法		現状値(R4年度)	目標値(R6 年度)
○当該年度の各公共交通機関ごとの年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員は各交通事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定 ○目標値は、新型コロナウイルスの影響が出る前である令和元年度を基準として設定(バスは「バス利用者数割合」の数字を再掲)		バス 8.5 回(再掲) 鉄道 10.8 回 タクシー 2.7 回 合計 22 回	バス 8.5 回(再掲) 鉄道 13.2 回 タクシー 3.9 回 合計 25.6 回
○当該年度における国・県・各市町の公的資金投入額の合計 ○目標値は、直近の実績値である令和4年度を基準として設定		492 百万円	492 百万円

## 《目標2》 乗り換え抵抗の低減化

### 事業2-1 円滑な移動のための環境整備

#### ①バス停及び主要拠点の待合環境整備

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

#### ②住民等との協働による待合環境整備

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

#### ③バス車両のバリアフリー化、UDタクシーの利活用の推進

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

表 26 バス停上屋修繕必要箇所名（H29年度）

市町名	整備必要箇所数	整備済箇所	整備率
倉吉市	ハツ屋(下り)	○	40.0%
	総合事務所(下り)	○	
	生田車庫		
	今西		
	倉吉バスセンター		
三朝町	南小学校前		0.0%
	三朝中学校前		
湯梨浜町	田後		20.0%
	長瀬西口		
	長瀬東口(上り)		
	宇谷(上り)		
	宇谷(下り)		
	宇谷東口		
	泊駅前	○	
	石脇(上り)		
	石脇車庫(上り)		
石脇車庫(下り)	○		
琴浦町	赤碓港入口		0.0%
	山川入口		
北栄町	なし		—
合計	19箇所	4箇所	21.0%

### 事業2-2 乗り換え接続の改善

#### ①乗り換え接続時間の短縮化

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

#### ②乗り換え情報の提供

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



図 75 UDタクシー



図 76 倉吉駅バス乗場の表示



## 事業2-3 ICカードの導入に関する研究

### ①ICカードの導入可能性の研究

- 乗り換えが発生する場合、直通に比べて料金が割高になるといった格差が発生するため乗り換え割引等の対応が必要になるが、ICカードであればその設定が比較的簡単にでき乗務員の負担軽減にもつながる。
- 鳥取県西部・東部を含めた鳥取県全体として、ICカードの導入可能性について研究を進めている。本地域にあってもこれらの動きに併せ、各種勉強会や研究会・研修会へ積極的に参加し、引き続きICカードの導入可能性について研究していく。

《目標2》 乗り換え抵抗の低減化			
事業	内容	事業主体	実施時期
2-1	バス停及び主要拠点の待合環境整備	県・市町・交通事業者・住民	継続
	住民等との協働による待合環境整備	県・市町・交通事業者・住民	継続
	バス車両のバリアフリー化、UDタクシーの利活用の推進	県・市町・交通事業者	継続
2-2	乗り換え接続時間の短縮化	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R元年度以降随時実施
	乗り換え情報の提供	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R元年度以降随時実施
2-3	ICカードの導入可能性の研究	県・市町・交通事業者	継続
<b>数値指標</b>	バス停環境整備箇所、バス利用者数割合		
	<b>算出方法</b>	<b>現状値(H28年度)</b>	<b>目標値(R6年度)</b>
	○整備が必要なバス停に対し当該年度までに整備が完了した割合(表 26 参照) ○各自治体の公共交通担当課で把握	21.0%	100.0%
	○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定	8.5	8.5
<b>数値指標</b>	住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)		
	<b>算出方法</b>	<b>現状値(R4年度)</b>	<b>目標値(R6年度)</b>
	○当該年度の各公共交通機関ごとの年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員は各交通事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定 ○目標値は、新型コロナウイルスの影響が出る前である令和元年度を基準として設定(バスは「バス利用者数割合」の数字を再掲)	バス 8.5回(再掲) 鉄道 10.8回 タクシー 2.7回 合計 22回	バス 8.5回(再掲) 鉄道 13.2回 タクシー 3.9回 合計 25.6回

## 基本方針 2：戦略的な施策の展開による公共交通の利用促進

### 《目標 3》 バス利用の促進

#### 事業3-1 高校生のバス利用促進

##### ① 自家用車送迎からバス利用への移行促進

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

##### ② 割引定期の PR と利用促進

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

##### ③ 新たな割引制度・助成制度の創設

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

#### 事業3-2 高齢者等のバス利用促進

##### ① 割引定期の PR と利用促進

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

##### ② 新たな利用助成制度の創設

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

##### ③ 運転免許証自主返納者等、移動困難者への対応

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

## 事業3-3 企業・事業所のバス利用促進

### ①企業・事業所への意識啓発の取り組み

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

### ②パーク&ライドの促進

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

## 事業3-4 バス体験活動の実施

### ①バスの乗り方教室・体験試乗会等の開催

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



図 77 バスの乗り方教室（倉吉市/H29年11月）



図 78 「とっとり環境まつり」でのバスの乗り方教室案内

### ②商業施設等とのタイアップによる利用促進

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

《目標3》 バス利用の促進			
事業	内容	事業主体	実施時期
3-1	自家用車送迎からバス利用への移行促進	県・市町・交通事業者・住民	H30年度以降随時実施
	割引定期のPRと利用促進	県・市町・交通事業者・住民	H30年度以降随時実施
	新たな割引制度・助成制度の創設	県・市町・交通事業者	H30～R元年度検討/R2年度以降随時実施
3-2	割引定期のPRと利用促進	県・市町・交通事業者・住民	H30年度以降随時実施
	新たな利用助成制度の創設	県・市町・交通事業者	H30～R元年度検討/R2年度以降随時実施
	運転免許証返納者等、移動困難者への対応	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R元年度以降随時実施
3-3	企業・事業所への意識啓発の取り組み	県・市町・交通事業者	H30年度以降随時実施
	パーク＆ライドの促進	県・市町・交通事業者・住民	H30～R元年度検討/R2年度以降随時実施
3-4	バスの乗り方教室・体験試乗会等の開催	県・市町・交通事業者・住民	継続
	商業施設等とのタイアップによる利用促進	県・市町・交通事業者・住民	H30年度検討/R元年度以降随時実施
数値指標	バス通学生割合、バス利用者数割合		
	算出方法	現状値(H29年度)	目標値(R6年度)
	○本地域内9校の高校のバス通学生徒数÷総生徒数 ○本地域内9校へのアンケート調査で把握	9.5%	10.0%
	○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定	8.5	8.5
数値指標	住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)、公的資金投入額		
	算出方法	現状値(R4年度)	目標値(R6年度)
	○当該年度の各公共交通機関ごとの年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員は各交通事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定 ○目標値は、新型コロナウイルスの影響が出る前である令和元年度を基準として設定(バスは「バス利用者数割合」の数字を再掲)	バス 8.5回(再掲) 鉄道 10.8回 タクシー 2.7回 合計 22回	バス 8.5回(再掲) 鉄道 13.2回 タクシー 3.9回 合計 25.6回
	○当該年度における国・県・各市町の公的資金投入額の合計 ○目標値は、直近の実績値である令和4年度を基準として設定	492百万円	492百万円

## 《目標4》 情報提供の強化

### 事業4-1 多様な情報提供と内容の充実

#### ①ICT等を活用した情報提供の強化

○観光客や地域外の来訪者がバスを利用する際、スマホ等で路線や時刻、乗り継ぎの情報等を取得することが多い。これらに対応するためインターネット等を活用した情報提供の強化を図る。

#### ②時刻表・バスマップの作成

○バス利用者の利便性向上を図るため地域住民をはじめ、観光客等にわかりやすい時刻表・バスマップ等の作成を行う。その際、短大や地元高校生との協働による作成手法も考えられる。

《目標4》 情報提供の強化			
事業	内容	事業主体	実施時期
4-1	ICT等を活用した情報提供の強化	県・市町・交通事業者	H30年度以降随時実施
	時刻表・バスマップの作成	県・市町・交通事業者	H30年度以降随時実施
数値指標	バスマップ配布枚数、バス利用者数割合		
算出方法		現状値(H28年度)	目標値(R6年度)
○本地域内で配布した時刻表・バスマップ等の配布枚数の累計 ○各自治体の公共交通担当課で把握		4,000部/年	累計 20,000部
○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定		8.5	8.5
数値指標	住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)		
算出方法		現状値(R4年度)	目標値(R6年度)
○当該年度の各公共交通機関ごとの年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員は各交通事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定 ○目標値は、新型コロナウイルスの影響が出る前である令和元年度を基準として設定(バスは「バス利用者数割合」の数字を再掲)		バス 8.5回(再掲) 鉄道 10.8回 タクシー 2.7回 合計 22回	バス 8.5回(再掲) 鉄道 13.2回 タクシー 3.9回 合計 25.6回

## 基本方針 3：効率的な運行による持続可能な公共交通の実現

### 《目標5》 効率的な運行

#### 事業5-1 効率的な運行形態への再編(地域公共交通利便増進事業)

##### ①【実施済】長大路線の効率化

###### ア. 赤碓線

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

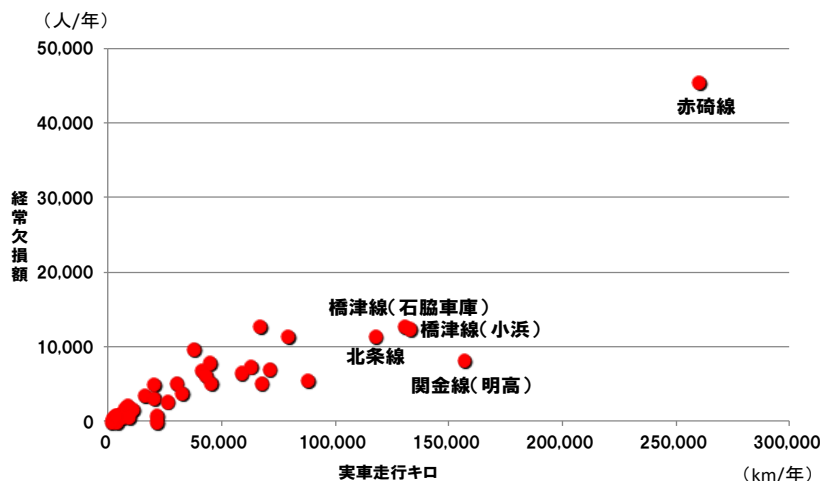


図 79 バス路線の実車走行キロと欠損額との関係

表 27 赤碓線の区間別利用者割合（H27 年度）

方向	区間	利用者数	割合
上り	琴浦町内のみでの乗降	24	18.3%
	北栄町内のみでの乗降	4	3.1%
	倉吉市内のみでの乗降	52	39.7%
	琴浦町→倉吉市間の乗降	19	14.5%
	琴浦町→北栄町間の乗降	9	6.9%
	北栄町→倉吉市間の乗降	23	17.6%
	合計	131	100.0%
下り	琴浦町内のみでの乗降	18	13.3%
	北栄町内のみでの乗降	3	2.2%
	倉吉市内のみでの乗降	52	38.5%
	倉吉市→北栄町間の乗降	29	21.5%
	倉吉市→琴浦町間の乗降	25	18.5%
	北栄町→琴浦町間の乗降	8	5.9%
	合計	135	100.0%

### イ. 穴鴨線・小河内線

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

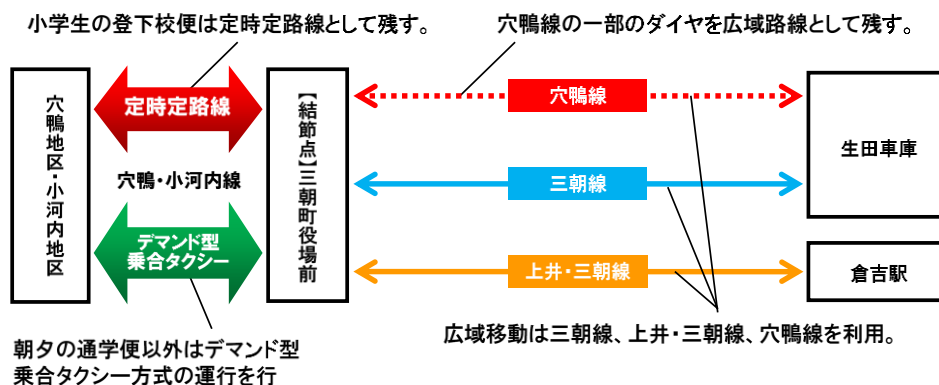


図 80 三朝町内路線の再編の考え方

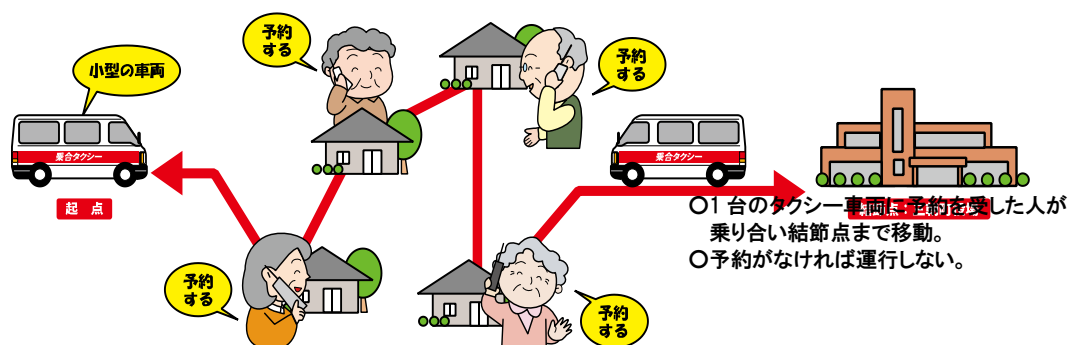


図 81 デマンド型乗合タクシー運行イメージ

## ②土日祝日のダイヤの見直し

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

## ③タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入

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

## ④【実施済】中心市街地における過密ダイヤの緩和

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

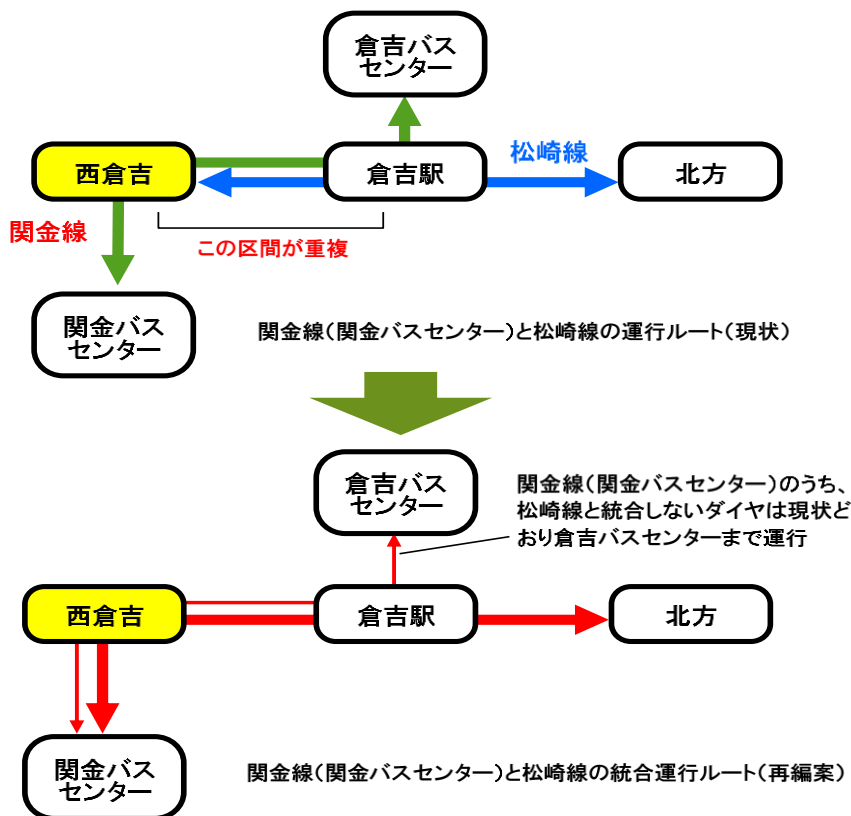


図 82 再編案の運行ルート

## 事業5-2 貨客混載の取り組み検討

### ①貨客混載の導入に向けた検討

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



図 83 全但バスとヤマト運輸の提携事例（豊岡市）

《目標5》 効率的な運行の実現			
事業	内容	事業主体	実施時期
5-1	長大路線の効率化	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R元年度以降随時実施
	土日祝日のダイヤの見直し	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R元年度以降随時実施
	タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入	県・市町・交通事業者	H30～R元年度検討/R2年度以降随時実施
	中心市街地における過密ダイヤの緩和	県・市町・交通事業者	H30～R元年度検討/R2年度以降随時実施
5-2	貨客混載の導入に向けた検討	県・市町・交通事業者	H30年度検討/R元年度以降随時実施
数値指標	一般乗合バスの収支率、バス利用者数割合		
	算出方法	現状値(H28年度)	目標値(R6年度)
	○算定式：(一般乗合バス)経常収入÷経常経費 ○バス事業者からの資料提供、自治体の公共交通担当課での把握	47.7%	50.0%
	○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定	8.5	8.5
数値指標	住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)、公的資金投入額		
	算出方法	現状値(R4年度)	目標値(R6年度)
	○当該年度の各公共交通機関ごとの年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員は各交通事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定 ○目標値は、新型コロナウイルスの影響が出る前である令和元年度を基準として設定(バスは「バス利用者数割合」の数字を再掲)	バス 8.5回(再掲) 鉄道 10.8回 タクシー 2.7回 合計 22回	バス 8.5回(再掲) 鉄道 13.2回 タクシー 3.9回 合計 25.6回
	○当該年度における国・県・各市町の公的資金投入額の合計 ○目標値は、直近の実績値である令和4年度を基準として設定	492百万円	492百万円



## 《目標6》 路線維持のしくみづくり

### 事業6-1 住民との協働によるしくみづくり

#### ①公共交通利用促進に関する情報提供

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

#### ②住民との協働による運行のしくみづくりの研究

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

#### ③住民等との協働による待合環境整備への協力

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

### 事業6-2 持続可能な運行体制支援

#### ①ドライバーの確保・育成支援

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

《目標6》 路線維持のしくみづくり			
事業	内容	事業主体	実施時期
6-1	公共交通利用促進に関する情報提供	県・市町・交通事業者	H30年度以降随時実施
	住民との協働による運行のしくみづくりの研究	県・市町・交通事業者・住民	H30～R元年度検討/R2年度以降随時実施
	住民等との協働による待合環境整備への協力	県・市町・交通事業者・住民	継続
6-2	ドライバーの確保・育成支援	県・市町・交通事業者	H30～R元年度検討/R2年度以降随時実施
<b>数値指標</b>	広報紙によるPR回数、バス利用者数割合		
<b>算出方法</b>		<b>現状値(H28年度)</b>	<b>目標値(R6年度)</b>
○本地域内各自治体の広報紙への年間掲載回数の累計 ○各自治体の公共交通担当課で把握する		1回/年	累計5回
○当該年度の一般乗合バス年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員はバス事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定		8.5	8.5
<b>数値指標</b>	住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)、公的資金投入額		
<b>算出方法</b>		<b>現状値(R4年度)</b>	<b>目標値(R6年度)</b>
○当該年度の各公共交通機関ごとの年間輸送人員÷当該年度の地域人口 ○年間輸送人員は各交通事業者からの資料提供、地域人口は各自治体の住民基本台帳人口の地域合計から算定 ○目標値は、新型コロナウイルスの影響が出る前である令和元年度を基準として設定(バスは「バス利用者数割合」の数字を再掲)		バス 8.5回(再掲) 鉄道 10.8回 タクシー 2.7回 合計 22回	バス 8.5回(再掲) 鉄道 13.2回 タクシー 3.9回 合計 25.6回
○当該年度における国・県・各市町の公的資金投入額の合計 ○目標値は、直近の実績値である令和4年度を基準として設定		492百万円	492百万円

# 7. 事業実施スケジュール

○本計画の実施スケジュールを以下のように設定する。

事業名	事業内容	事業主体				実施スケジュール					
		県	市町	事業者	住民	H30	R1	R2	R3	R4	R5
<b>基本方針1：移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築</b>											
事業1-1 通勤・通学利便性の向上 (地域公共交通利便増進事業)	通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの改善	●	●	●		検討	随時実施				
	西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ	●	●	●		検討	随時実施				
事業1-2 通院・買物利便性の向上 (地域公共交通利便増進事業)	河北地域へのバスの乗り入れ	●	●	●		検討	随時実施				
	病院と商業施設間の移動ダイヤの改善	●	●	●		検討	随時実施				
事業1-3 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上 (地域公共交通利便増進事業)	倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善	●	●	●		検討	随時実施				
	医療機関へのアクセス利便性の改善	●	●	●		検討	随時実施				
事業1-4 観光移動の利便性向上 (地域公共交通利便増進事業)	観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善	●	●	●		検討	随時実施				
	観光客向けバスの発行・PR	●	●	●		継続					
	インバウンド対応の多言語化	●	●	●		検討	随時実施				
	地域イベントとの連携	●	●	●		検討	随時実施				
事業2-1 円滑な移動のための 環境整備	バス停及び主要拠点の待合環境整備	●	●	●	●	継続					
	住民等との協働による待合環境整備	●	●	●	●	継続					
	バス車両のバリアフリー化、UD タクシーの利活用の推進	●	●	●		継続					
事業2-2 乗り換え接続の改善	乗り換え接続時間の短縮化	●	●	●		検討	随時実施				
	乗り換え情報の提供	●	●	●		検討	随時実施				
事業2-3 ICカードの導入に関する研究	ICカードの導入可能性の研究	●	●	●		継続					
<b>基本方針2：戦略的な施策展開による公共交通の利用促進</b>											
事業3-1 高校生のバス利用促進	自家用車送迎からバス利用への移行促進	●	●	●	●	随時実施					
	割引定期のPRと利用促進	●	●	●	●	随時実施					
	新たな割引制度・助成制度の創設	●	●	●		検討	随時実施				
事業3-2 高齢者等のバス利用促進	割引定期のPRと利用促進	●	●	●	●	随時実施					
	新たな利用助成制度の創設	●	●	●		検討	随時実施				
	運転免許証自主返納者等、移動困難者への対応	●	●	●		検討	随時実施				
事業3-3 企業・事業所のバス利用促進	企業・事業所への意識啓発の取り組み	●	●	●		随時実施					
	パーク＆ライドの促進	●	●	●	●	検討	随時実施				
事業3-4 バス体験活動の実施	バスの乗り方教室・体験試乗会の開催	●	●	●	●	継続					
	商業施設等とのタイアップによる利用促進	●	●	●	●	検討	随時実施				
事業4-1 多様な情報提供と内容の充実	ICT等を活用した情報提供の強化	●	●	●		随時実施					
	時刻表・バスマップの作成	●	●	●		随時実施					
<b>基本方針3：効率的な運行による持続可能な公共交通の実現</b>											
事業5-1 効率的な運行形態 への再編 (地域公共交通利便増進事業)	長大路線の効率化	●	●	●		検討	随時実施				
	土日祝日のダイヤの見直し	●	●	●		検討	随時実施				
	タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入	●	●	●		検討	随時実施				
	中心市街地における過密ダイヤの緩和	●	●	●		検討	随時実施				
事業5-2 貨客混載の取り組み検討	貨客混載の導入に向けた検討	●	●	●		検討	随時実施				
事業6-1 住民との協働による しくみづくり	公共交通利用促進に関する情報提供	●	●	●		随時実施					
	住民との協働による運行のしくみづくりの研究	●	●	●	●	検討	随時実施				
	住民等との協働による待合環境整備への協力	●	●	●	●	継続					
事業6-2 持続可能な運行体制支援	ドライバーの確保・育成支援	●	●	●		検討	随時実施				

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

## 8. 計画の推進体制と評価・検証

### 8-1 計画推進体制

○本計画の推進及び進捗状況の管理は、「鳥取県中部地域公共交通協議会」が行うこととする。PDCAサイクルに基づき、鳥取県中部地域公共交通協議会では年度ごとに進捗状況を把握し、計画が適正に行われるよう関係機関との調整を行う。

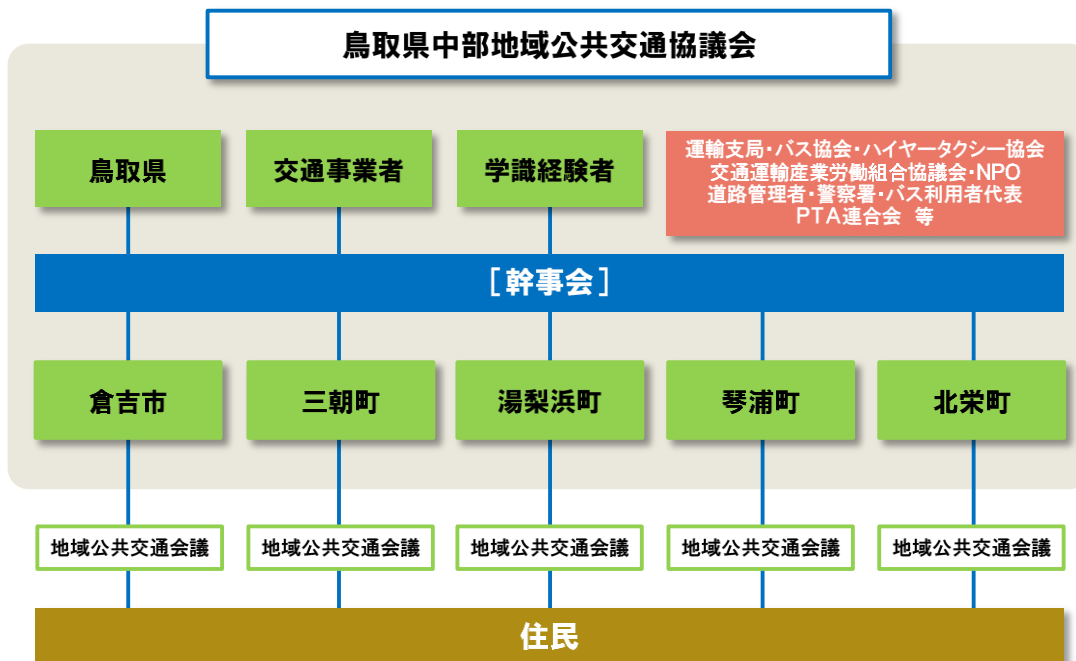


図 84 「鳥取県中部地域公共交通協議会」の構成図

### 8-2 事業進捗状況の評価・検証

#### 8-2-1 成果指標の評価・改善

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

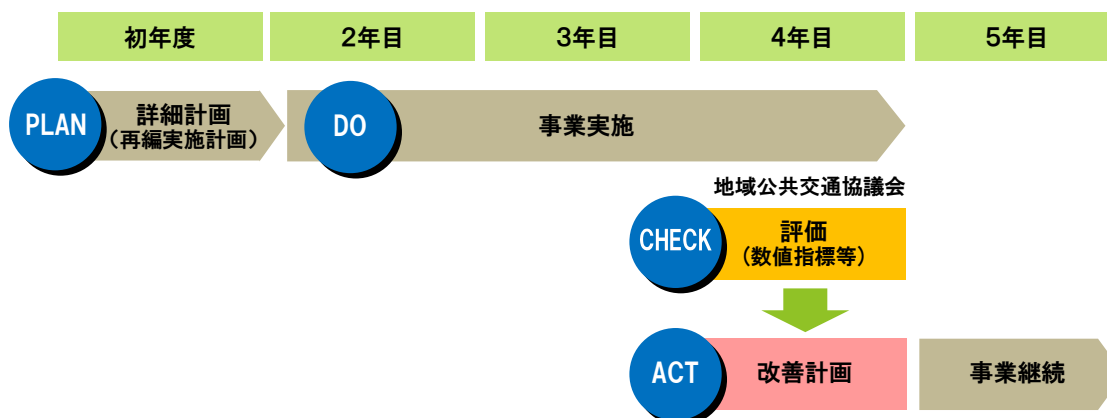


図 85 成果指標の評価・改善

## 8-2-2 プロセス指標の評価・改善

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

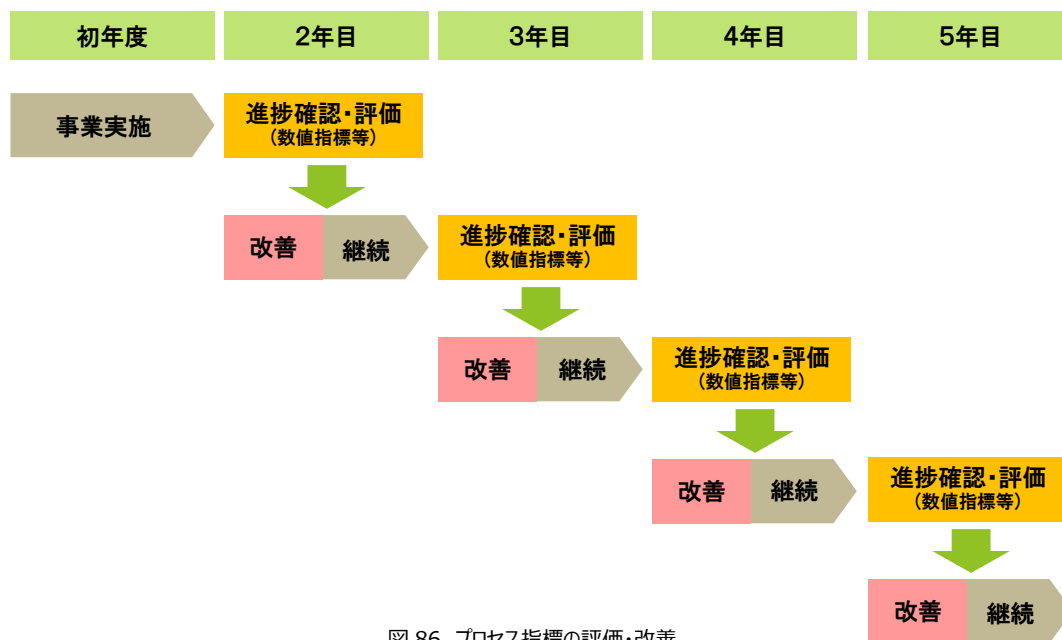


図 86 プロセス指標の評価・改善

表 28 事業評価・改善計画の年間スケジュール

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

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