

4. 公共交通に関する住民ニーズ

4-1 住民ニーズ

4-1-1 調査概要

○地域住民の日常生活における移動実態、公共交通の利用状況、バスサービスの満足度と改善策、公共交通の維持・確保に関する意識等を把握するため、住民を対象とするアンケートを実施した。また、地域内に点在する公共交通空白地域の住民を対象に、公共交通の利用状況やニーズ、課題の実態などの把握を目的にアンケートを実施した。

表 10 アンケート調査概要

項目	地域住民アンケート	公共交通空白地域住民アンケート
調査時期	平成29年7月～8月	平成29年7月～8月
調査対象地域	本地域内の行政区(公共交通空白地域を除く)	本地域内の公共交通空白地域に含まれる行政区
調査対象者	住民5,859人	住民1,992人
調査方法	自治会配布、郵送回収	自治会配布、郵送回収
回収結果	回収数1,616部、回収率27.6%	回収数540部、回収率27.1%

注)このアンケート調査は高齢者・免許非保有者などの普段から公共交通を利用している人を中心に行っている。

4-1-2 普段利用している交通手段

○地域住民アンケートでは「路線バス」の回答割合が「自動車(自分で運転)」に次いで高い。
○公共交通空白地域住民アンケートでは、「自動車(自分で運転)」「自動車(家族・知人の送迎)」等の自動車での移動の回答割合が高く、公共交通機関の中では「タクシー」が最も高い。

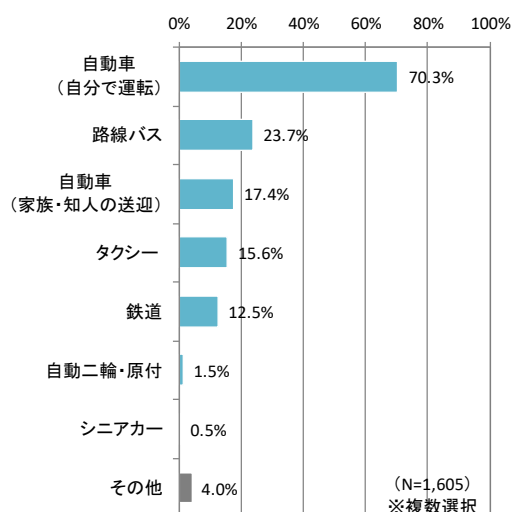


図 31 地域住民アンケート

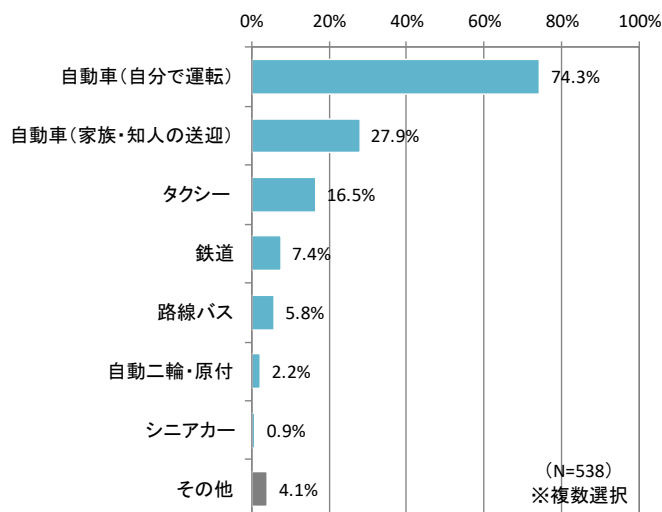


図 32 公共交通空白地域住民アンケート

4-1-3 通院や買物の目的地

(1) 医療機関

- 普段利用する医療機関は倉吉市内の医療機関が上位に挙がっている。
- バスで行きたい医療機関も倉吉市内の医療機関が上位に挙がっており、特に「厚生病院」の回答が5割を超えている。

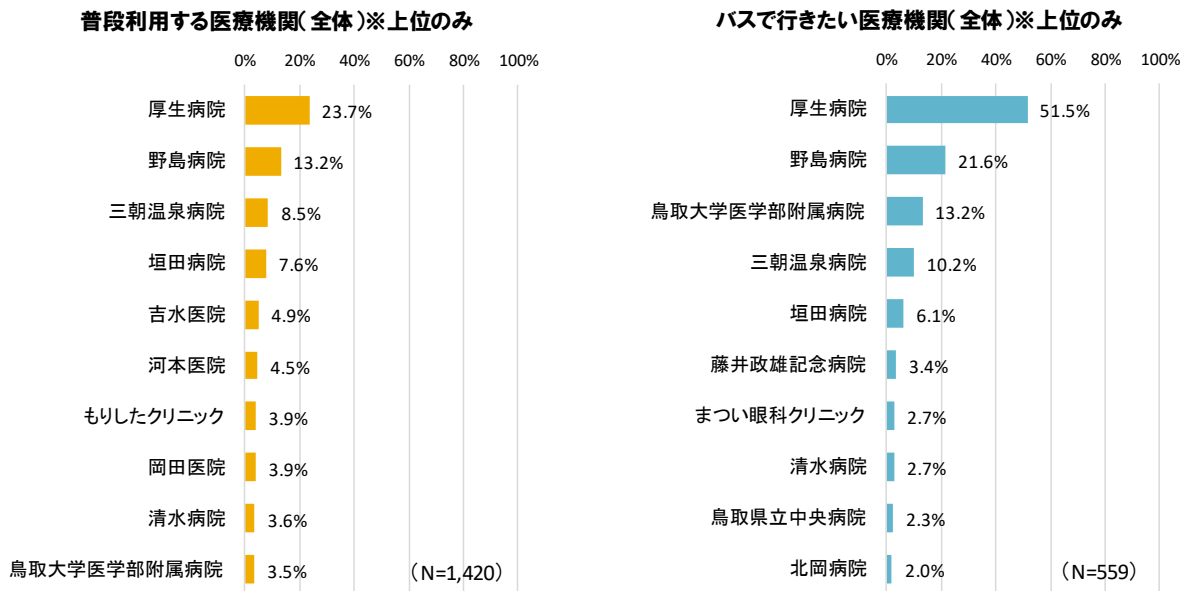


図 33 地域住民アンケート（左：普段利用する医療機関、右：バスで行きたい医療機関）

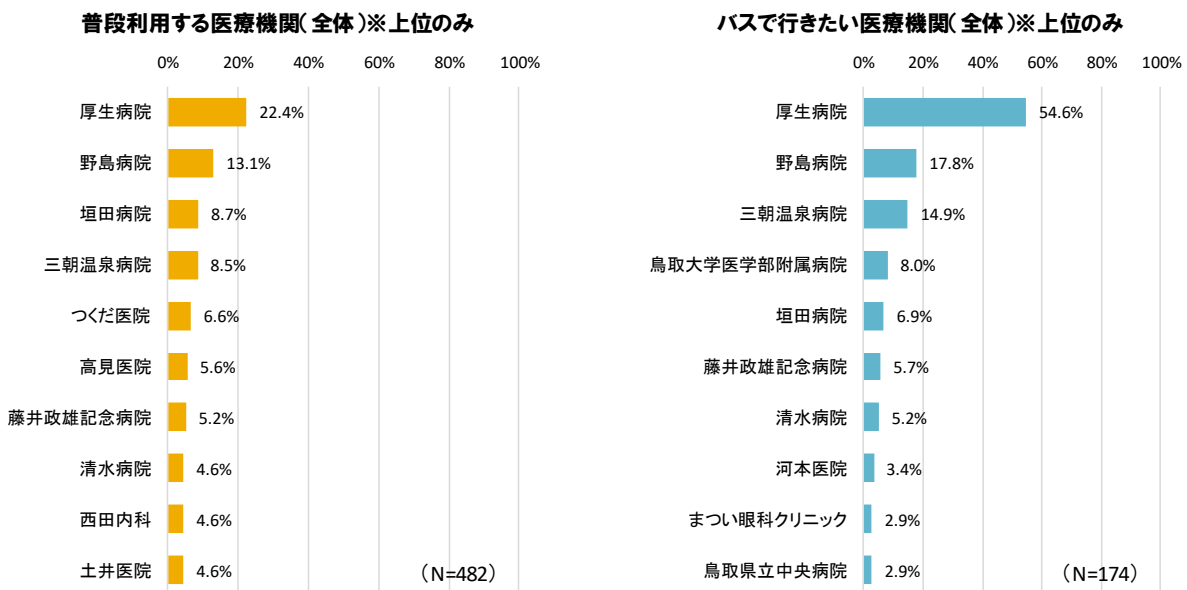


図 34 公共交通空白地域住民アンケート（左：普段利用する医療機関、右：バスで行きたい医療機関）

(2)商業施設

- 普段利用する商業施設は倉吉市上井から河北地域の店舗が上位に挙がっている。
- バスで行きたい商業施設でも同様の傾向が見られ、特に「パープルタウン」の回答割合が高い。

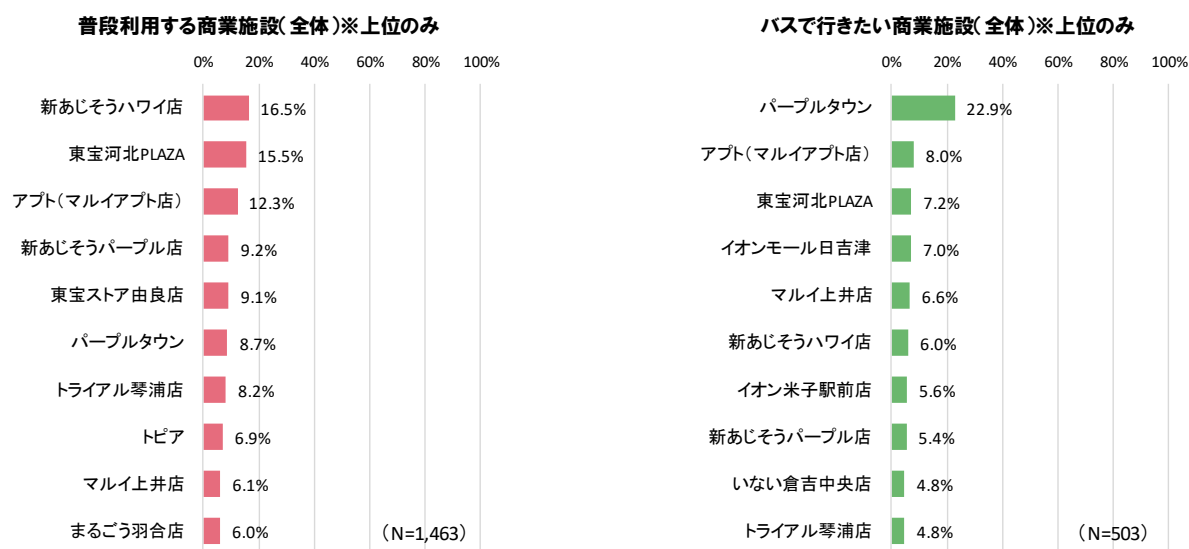


図 35 地域住民アンケート（左：普段利用する商業施設、右：バスで行きたい商業施設）

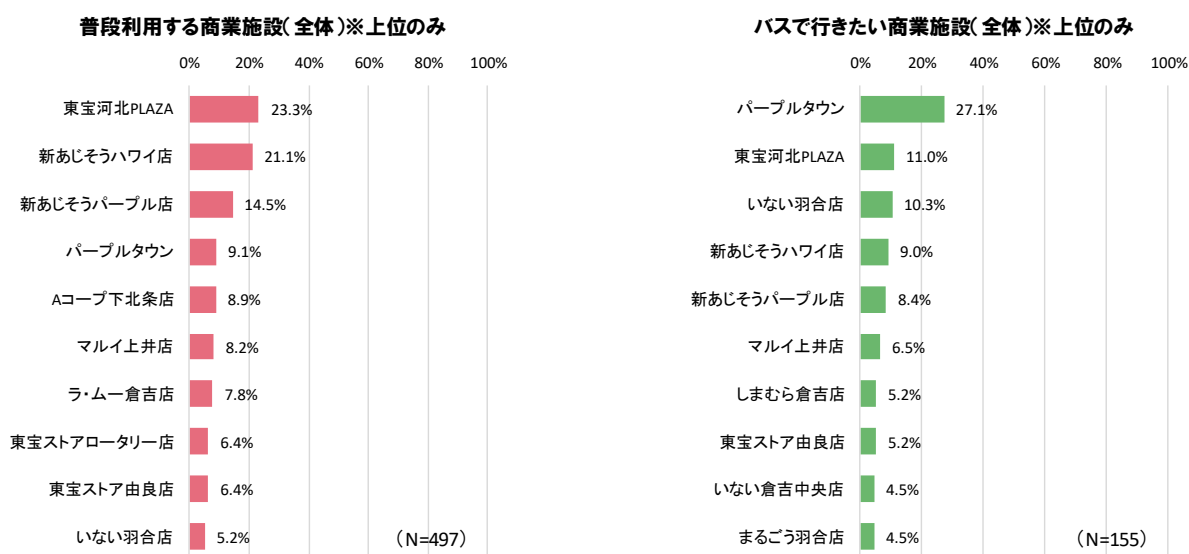


図 36 公共交通空白地域住民アンケート（左：普段利用する商業施設、右：バスで行きたい商業施設）

4-1-4 バスの利用頻度と利用者の属性

(1) 路線バスの利用頻度

○ 普段のバス利用の有無についての問いに対し、「バスを利用する」との回答が36.2%(521人)あり、このうち「月5回以上利用する」との回答は21.8%(112人)であった。

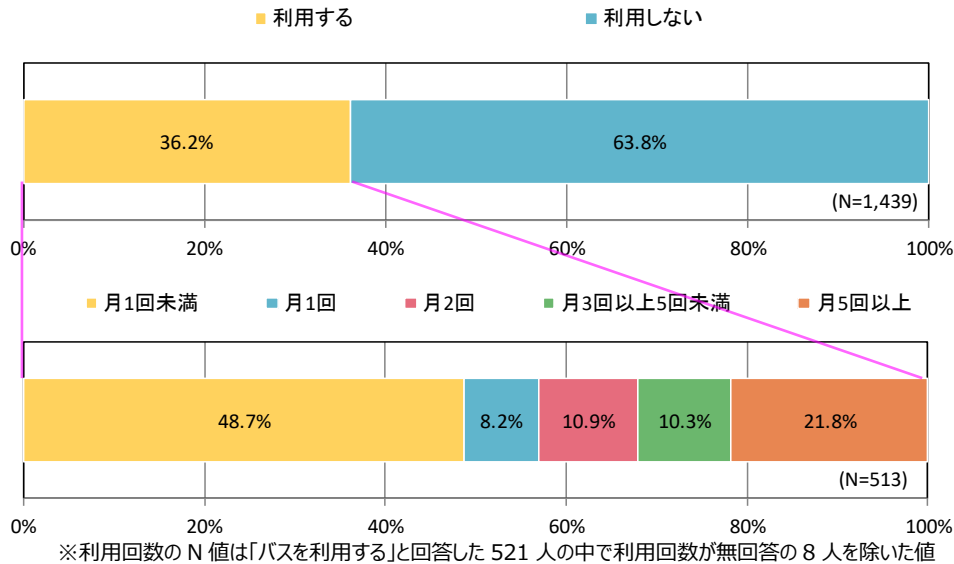


図 37 路線バスの利用の有無、利用回数 (全体集計)

(2) 路線バス利用者の属性

○ 普段から路線バスを利用するとの回答割合は10代が最も高く、40代以降は年齢が高くなるにつれてその割合は高くなる傾向にある。

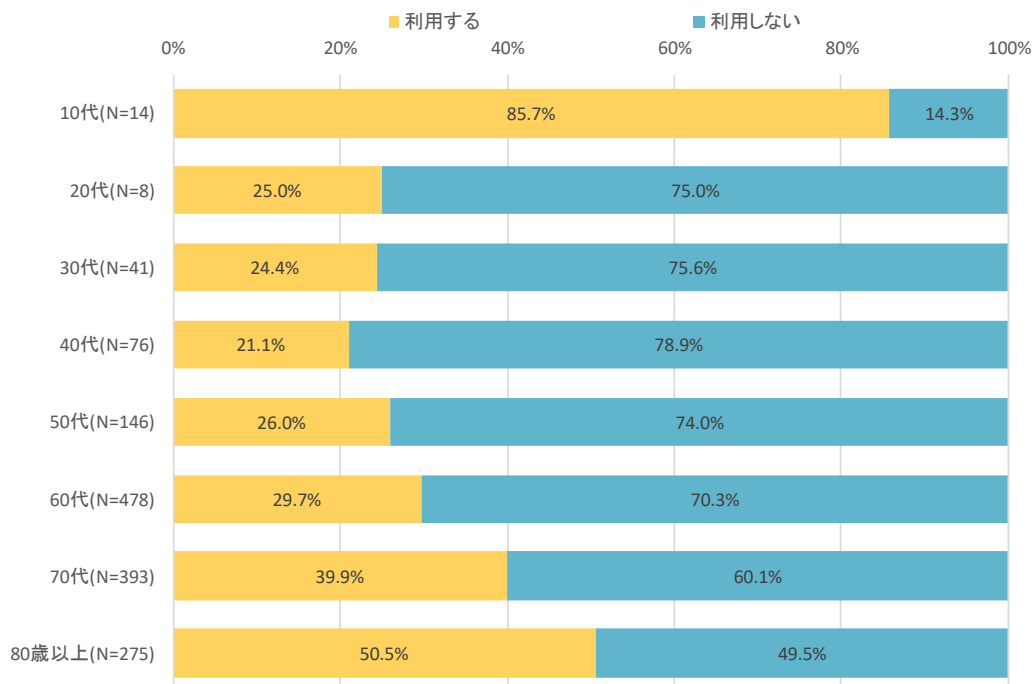


図 38 路線バス利用の有無 (年代別)

4-1-5 バスについての満足度

○地域住民アンケートでは「運行本数」「ダイヤ」「最終便の時間」「待合環境」などの項目で、不満が満足を大きく上回っている。これは、自治体別、年代別でもほぼ同じような傾向を示している。

○公共交通空白地域住民アンケートでは「自宅からバス停までの距離」「運行本数」「ダイヤ」などの項目で、満足度が低い。

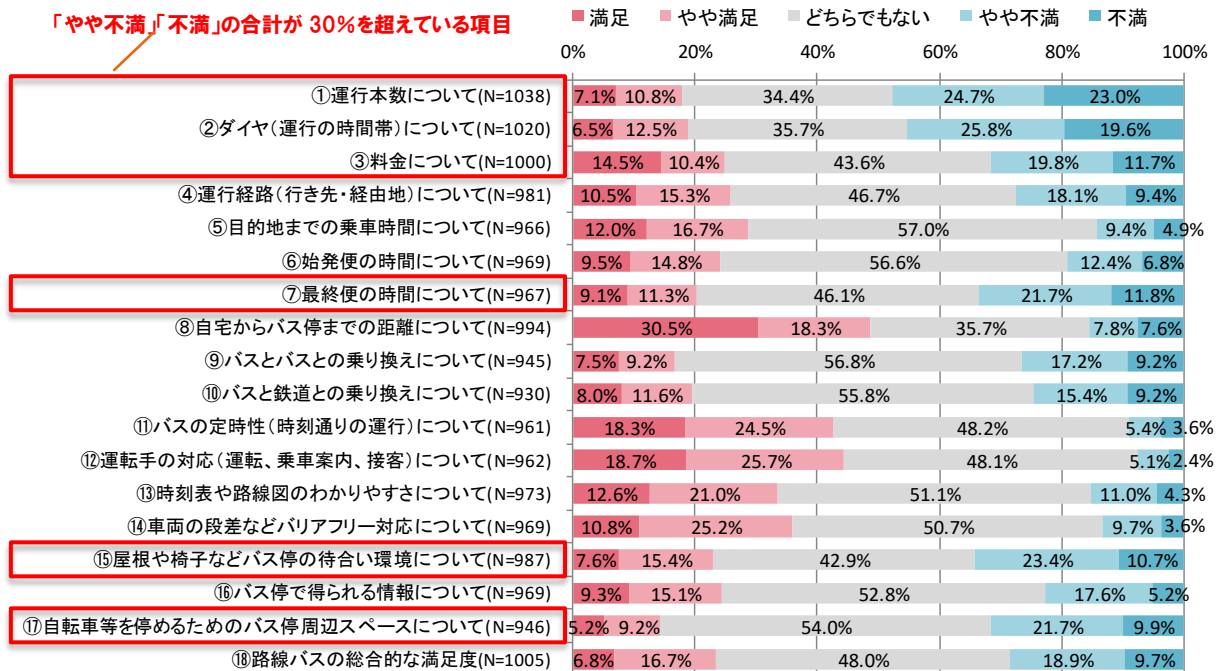


図 39 地域住民アンケート (全体集計)

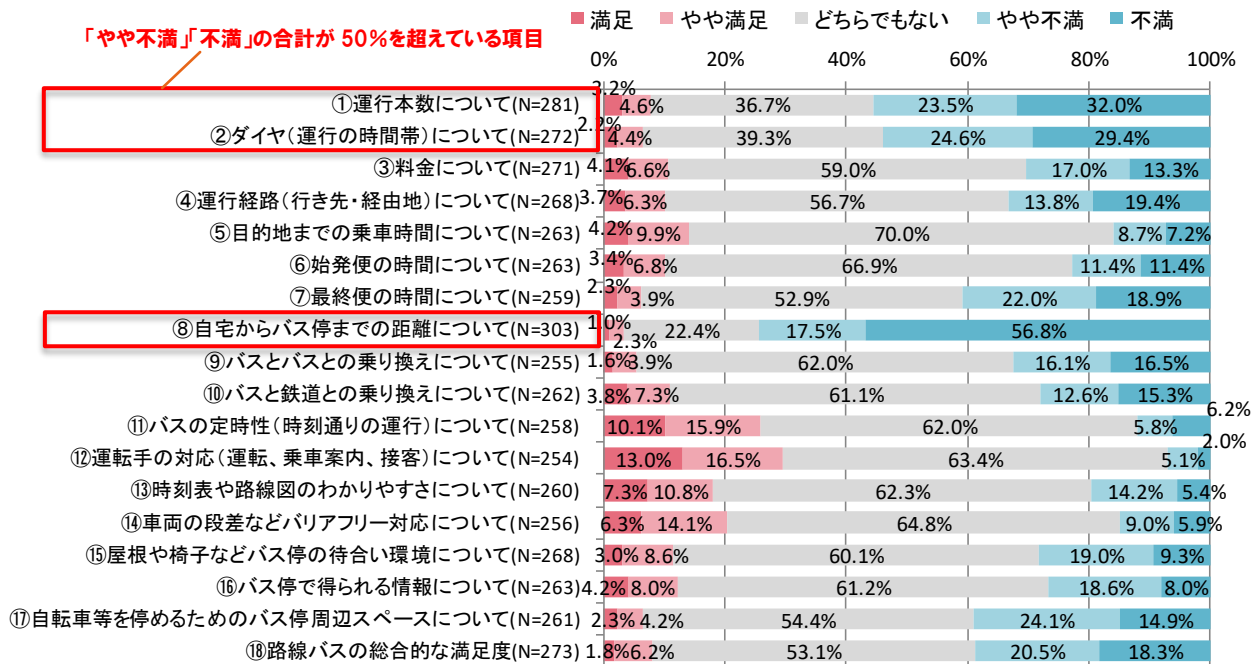


図 40 公共交通空白地域住民アンケート (全体集計)

4-1-6 バス事業者の割引制度の認知度（地域住民アンケート）

(1) 割引制度の認知度

○日ノ丸自動車と日本交通の高齢者を対象とした割引制度を「知っている」と回答した割合は、約1割と低いですが、年代別に見ると年齢層が上がるにつれて認知度は高くなる傾向にある。

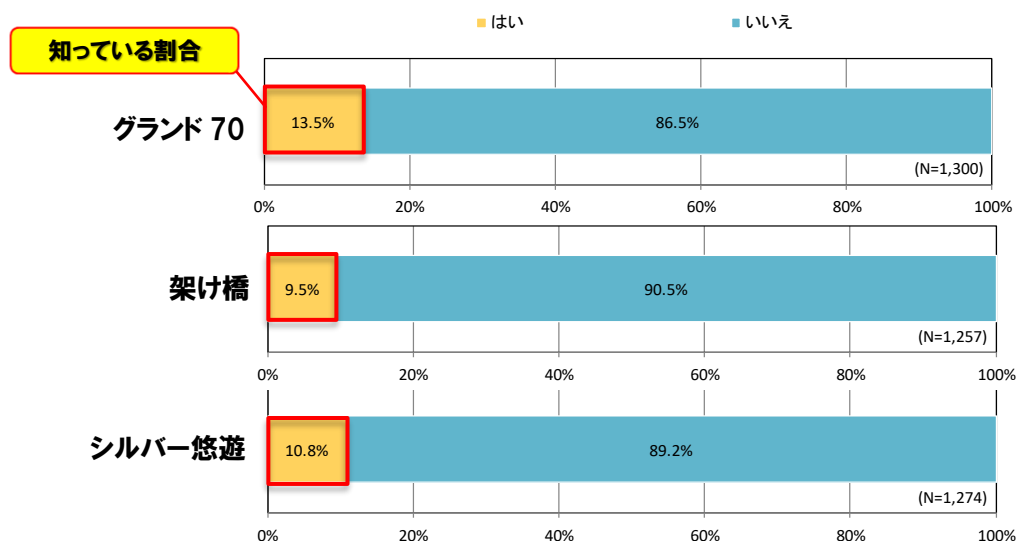


図 41 割引制度の認知度

4-1-7 バスのサービス水準と行政負担の考え方

○地域住民アンケートでは「現状並みの行政負担で現状程度のサービス維持をするべき」との回答割合が高く、公共交通空白地域住民アンケートでは「バスの財政負担を減らし、他の移動サービスを充実すべき」との回答割合が最も高かった。

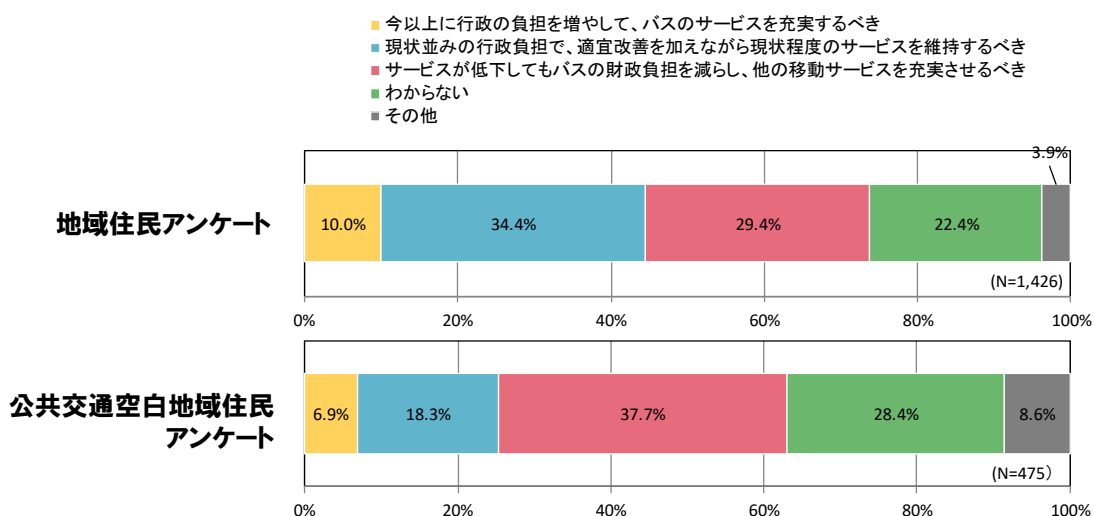


図 42 バスサービス水準と行政負担の考え方

4-1-8 「バス路線の再編」と「バス路線の維持」の選択

○地域住民アンケートでは「安心のためバス路線を維持すべき」との回答割合が「バス路線再編を進めて効率化を図るべき」より若干高く、この傾向は年齢層が上がるにつれて強くなる。

○公共交通空白地域住民アンケートでは地域住民アンケートとは逆に「バス路線再編を進めて効率化を図るべき」との回答割合が「安心のためバス路線を維持すべき」よりもやや上回っている。

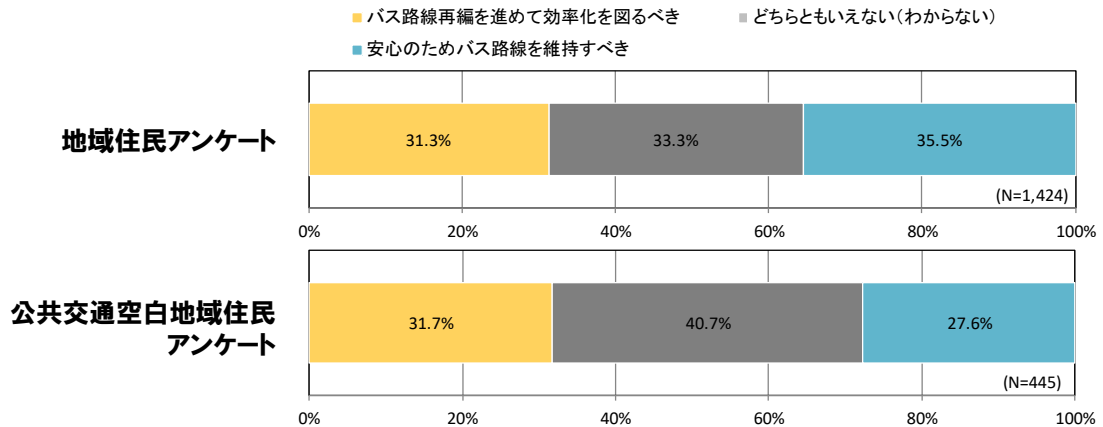


図 43 「バス路線の再編」と「バス路線の維持」の選択

4-1-9 今後希望する交通施策

○地域住民アンケートでは「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」が挙げられている。北栄町では「タクシー助成の充実」を挙げる割合が、「路線バスの維持」よりも高く、他の自治体とは異なる傾向にある。

○公共交通空白地域住民アンケートでは「タクシー助成の充実」の回答割合が5割を超え最も高くなっている。

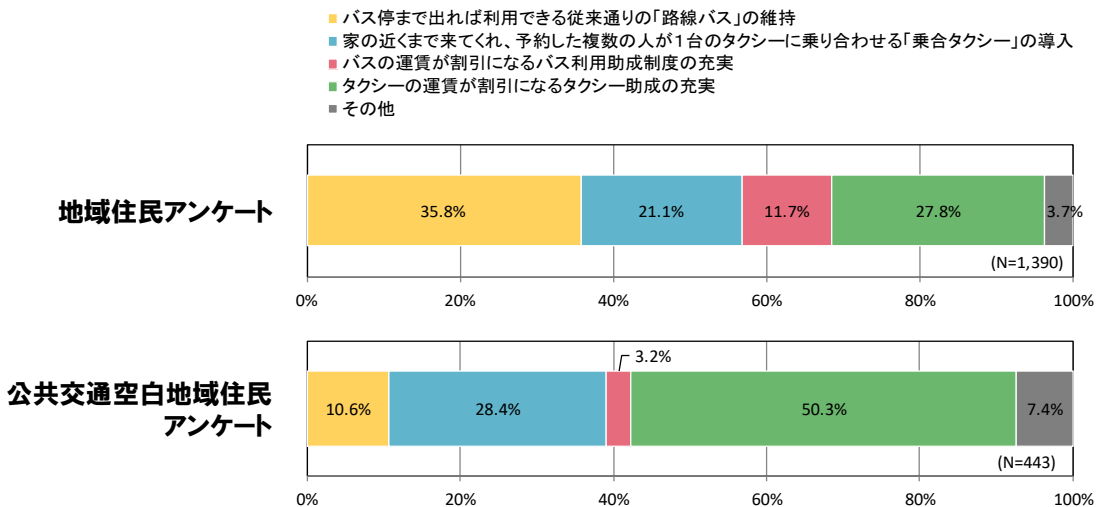


図 44 今後希望する交通施策

4-2 高校生の通学ニーズ

4-2-1 調査概要

○通学時における公共交通の利用状況やニーズ、課題、保護者による自家用車送迎の実態などを把握するために、本地域内の高校と高校生及びその保護者にアンケート調査を行った。

項目	概要
調査時期	平成29年7月
調査対象者	本地域内の高校に通学する2年生の生徒と保護者
調査方法	各学校を通じて配布・回収
回収結果	配布枚数827枚、回収数648枚、回収率78.4%

4-2-2 高校生のバス通学者、JR通学者比較（高校調査）

○通学時の公共交通の利用割合は、路線バスが約1割、JRが約3割であった。

○学校別で見ると、路線バスは「倉吉養護学校」、JRは「鳥取中央育英高等学校」と「琴の浦高等特別支援学校」の割合が高い。

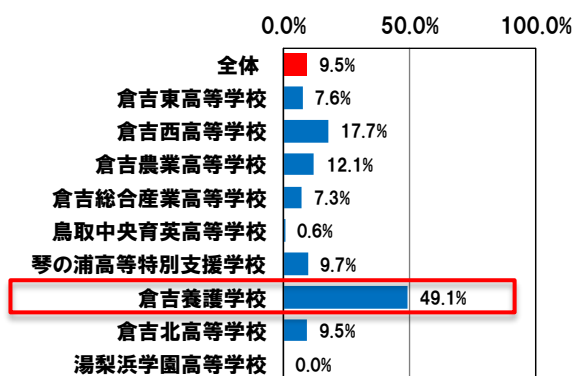


図 45 通学時のバス利用生徒数割合

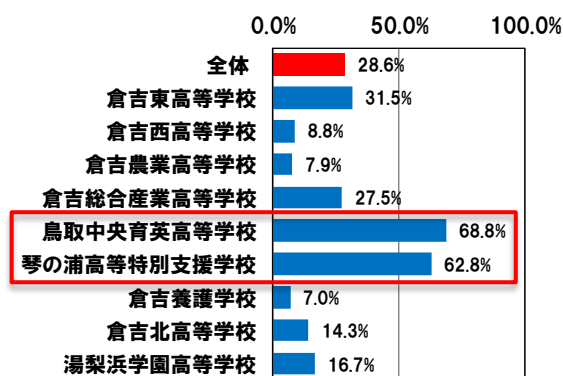


図 46 通学時の JR 利用生徒数割合

4-2-3 登下校時の移動手段

○登校・下校とも同じ傾向を示しており、「自転車」との回答割合が最も高く、次いで「自家用車で送迎」となっており、日常的に自家用車送迎が行われていることがわかる。

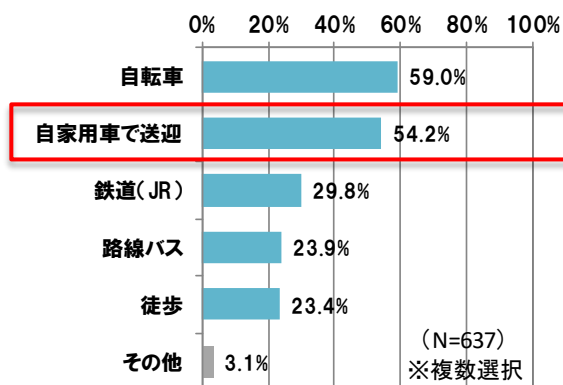


図 47 登校時の移動手段

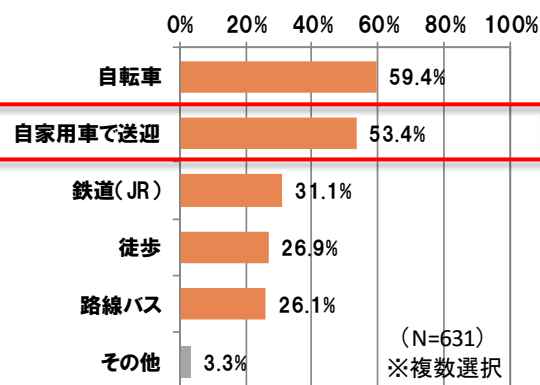


図 48 下校時の移動手段

4-2-4 保護者による自家用車送迎の状況

(1) 自家用車送迎の有無と負担感

- 保護者に自家用車送迎をすることがあるかどうか聞いたところ、「送迎することがある」が8割を超えている。
- 送迎を行う理由としては、「悪天候のため」の回答が最も高いが、「登下校の時間に合う公共交通がない」「自宅や学校の近くに公共交通機関がない」等の理由もあがっている。
- 自家用車送迎を負担に思うか聞いたところ、「とても思う」「まあ思う」の合計が5割を超えており、負担感を感じている保護者は多い。

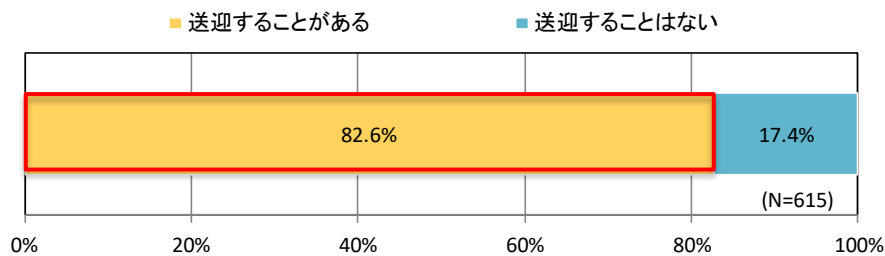
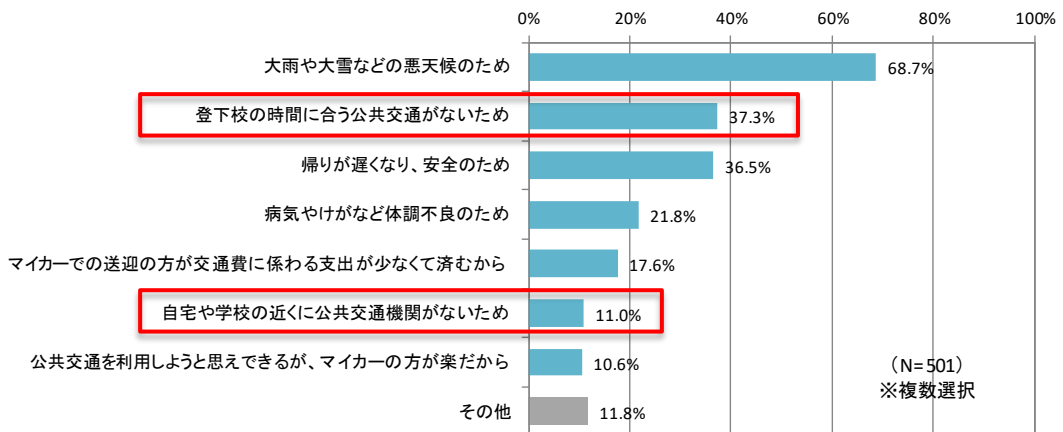


図 49 自家用車送迎の有無



※前問で「送迎することがある」と回答した保護者のみ

図 50 自家用車送迎をする理由

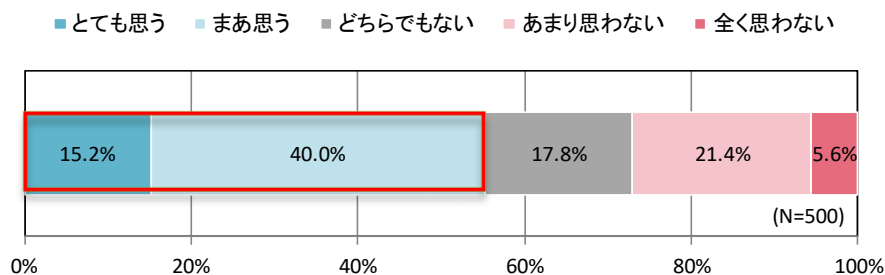
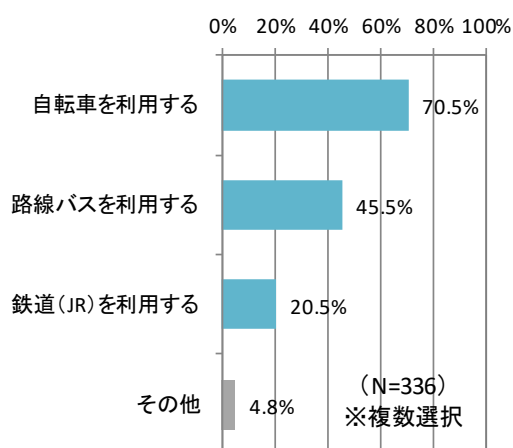


図 51 自家用車送迎に対する負担の感じ方の割合

(2) 自家用車以外で考えられる通学方法とその可能性

- 自家用車以外の代替交通として、「自転車を利用する」「路線バスを利用する」「鉄道(JR)を利用する」の順に割合が高い。
- 実際に可能かどうかの問に対し、約85%は「現状でもやろうと思えば可能である」と回答している。



※前問にて、通学の交通手段に「自家用車で送迎」を選択した生徒のみ

図 52 自家用車送迎以外の通学方法

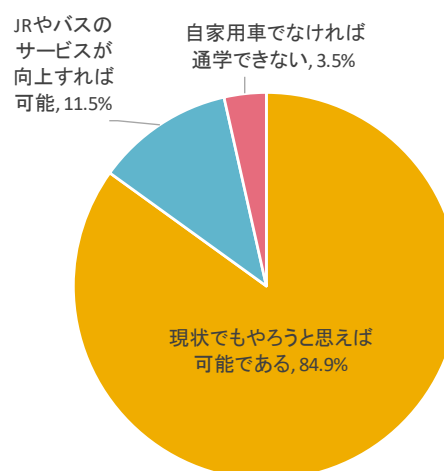


図 53 代替交通による通学の可能性

4-2-5 特割定期券

- 日ノ丸自動車では高校生等を対象とした「特割定期券(通常の通学定期の44.4%引き)」を販売している。これらの特割定期券を知っていた割合は21.5%で、これまで利用したことがある割合は8.5%であった。

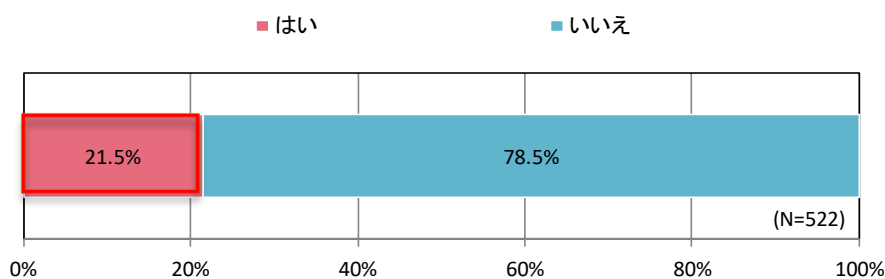


図 54 特割定期券の認知度

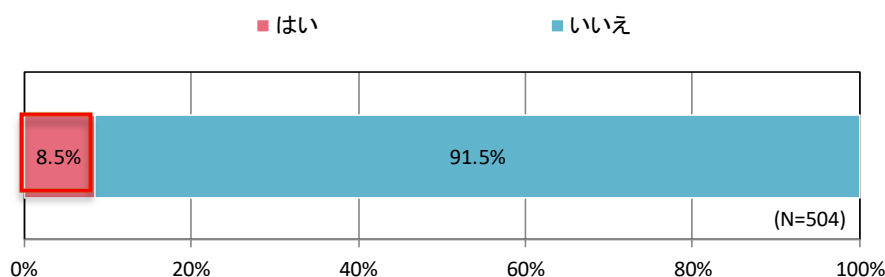


図 55 特割定期券の利用の有無

4-3 企業・事業所の移動ニーズ

4-3-1 調査概要

○事業所の通勤や業務移動の実態、バス需要の有無を把握するため、企業・事業所アンケートを実施した。

項目	概要
調査対象	本地域にある従業員・職員数50人以上の企業・事業所
調査期間	平成29年9月～10月
調査方法	郵送配布・郵送回収
回収結果	配布枚数87枚、回収枚数56枚、回収率63.2%

4-3-2 公共交通を利用した通勤の有無と人数

○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。

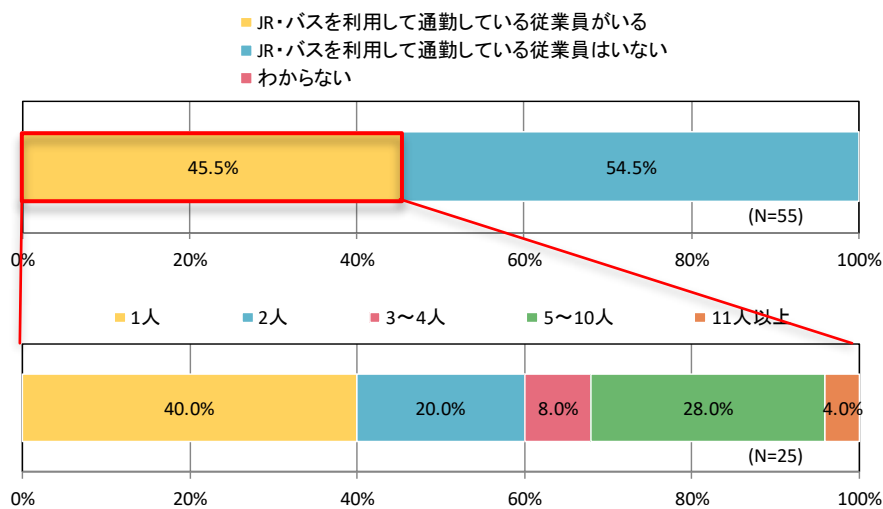


図 56 公共交通を利用した通勤の状況

4-3-3 通勤時の路線バスの必要性

○通勤時にバス路線が「必要である」と回答した割合は23.6%、「必要ない」と回答した割合は38.2%であった。

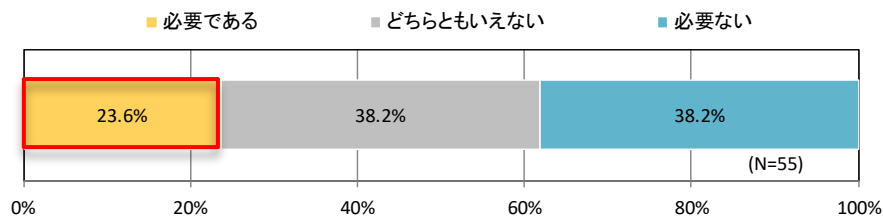


図 57 通勤時のバスの必要性

4-3-4 エコ通勤への取り組み

○公共交通の利用促進について、「公共交通の利用促進を行っている」「利用促進をしたい」「検討したい」の回答割合を合計すると約2割を占める。

○エコ通勤への取り組みについて、「以前取り組んでいたが現在は行っていない」「これから主体的に取り組みたい」「地域全体で取り組む事業があるなら参加したい」「取り組んでいないがエコ通勤に興味がある」といったエコ通勤を検討している回答が4割以上を占める。

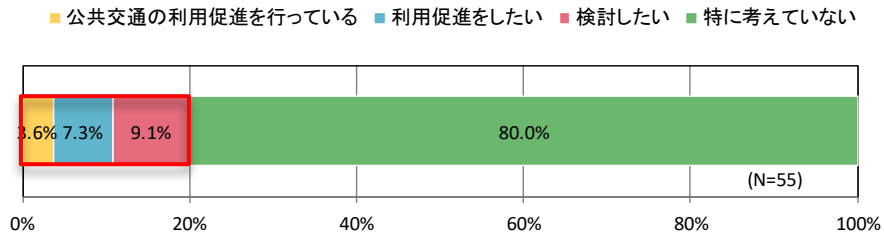


図 58 公共交通の利用促進の取り組みについて

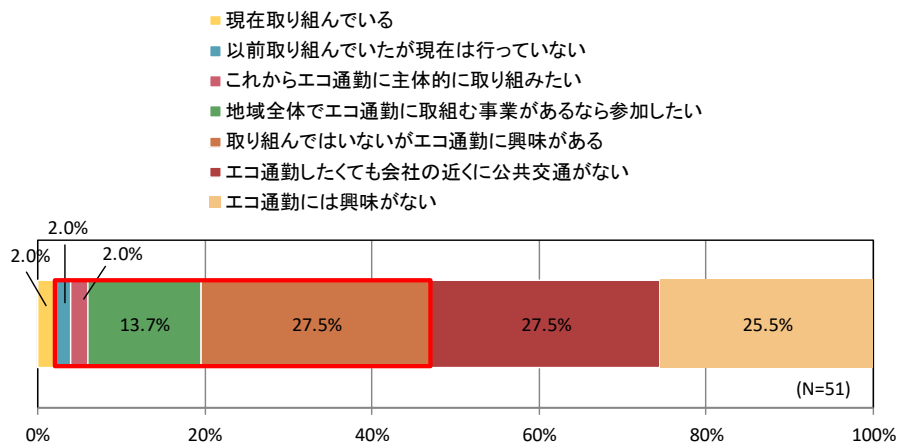


図 59 エコ通勤への取り組みについて

4-4 観光、健康・福祉、教育部局へのヒアリング結果

4-4-1 調査概要

○各地域における高齢者等の移動実態や公共交通に関する課題、今後の公共交通サービスに対する要望等を把握するため、関係機関にヒアリング調査を実施した。

項目	概要
調査対象	各市町の観光協会、観光・福祉・教育関係の担当者
調査期間	平成29年10月～11月
調査方法	訪問による聞き取り

4-4-2 調査結果

○調査の結果、以下のような点が課題として指摘された。

分野	課題
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 ○鳥取県西部地域からの観光客の受け入れ体制の整備 (空港や港からのシャトルバス等)
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)
教育	○スクールバス路線の除雪体制の改善 ○早期下校の帰宅便の確保

4-5 高齢者・障がい者の移動の現状と公共交通への要望

4-5-1 調査概要

○各地域における高齢者等の移動実態や公共交通に関する課題、今後の公共交通サービスに対する要望等を把握するため、民生委員アンケートを実施した。

項目	概要
調査対象	各地区の民生委員
調査期間	平成29年8月
調査方法	民生委員へアンケート用紙を配布し、郵送により回収
回収結果	配布枚数326枚、回収枚数198枚、回収率60.7%

4-5-2 調査結果

○調査の結果、以下のような意見が挙げられた。

日常生活での移動について	
○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。	
公共交通や移動に関する要望・意見	
バス	○バスの乗降口の段差が高い。 ○シルバーカーを持って乗れず移動に困る。 ○バス停が遠く歩くのが負担である。 ○店や病院の近くに停留所がほしい。 ○バス停の待合環境を整備してほしい。 ○商業施設や医療機関を巡回するバスがほしい。小型車両での巡回バスがほしい。 ○病院への直行バスがほしい。 ○バスの路線や便数を増やしてほしい。 ○年始(元旦～3日)も10時より前のバスがほしい。 ○上灘地区の一部の地区はバス路線がないので通院・買物に苦労する。 ○帰りの待ち時間が長い。 ○JRとの乗り継ぎ、バスとバスの乗り継ぎを改善してほしい。 ○運賃が高い。無料のバス利用券があればよい。
予約型運行	○週に数回でいいので買物に行ける小型車両の予約型運行がほしい。
タクシー	○運賃の負担が大きい。西部や東部のように運賃の割引や補助がほしい。 ○福祉タクシーを増便してほしい。
その他	○免許返納後も外出できるようであってほしい。 ○安く利用できる公共交通を増やすとか、現在ある同様の施策の周知を高齢者にもわかるようにしてほしい。 ○車イスで移動できる公共交通がほしい。 ○移動図書館があるといい。 ○送迎がある病院を一覧化してほしい。

4-6 買物・通院の動向

4-6-1 調査概要

○高齢者の通院・買物等における動向や、各施設からの公共交通に関する要望等を把握するため、主要医療機関・商業施設に対してヒアリング調査を実施した。

項目	概要
調査対象	各地の主要な医療機関・商業施設
調査期間	平成29年9～10月
調査方法	事前にヒアリング項目を送付し、訪問により聞き取り(一部ファックス回収)
聞き取り結果	医療機関:13か所、商業施設:16か所

4-6-2 調査結果

○ヒアリング調査結果より、以下の傾向がある。

分類	主な傾向
医療機関	<ul style="list-style-type: none">○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時が最多来店時間帯、平均滞在時間は30分～120分。○患者の来院は月曜日や火曜日に多い傾向がある。○待合室に時刻表の掲示やタクシーの配車対応をしている病院もある。○倉吉市内の医療機関は病院入口の最寄りバス停を通過するバスの増便やルート変更、市内の医療機関や商業施設の循環バスを望むところもある。
商業施設	<ul style="list-style-type: none">○午前11時～12時、午後17時～18時が最多来店時間帯、平均滞在時間10分程度。○タクシーの手配や待合環境の整備を行っている商業施設がある。○買物金額によってタクシーの割引券を配布する商業施設もある。

5. 未来に向けた公共交通の方向性

5-1 上位・関連計画の整理

○まちづくりの方向性と本計画との整合を図るため、上位・関連計画を以下のように整理した。

5-1-1 鳥取県

(1)輝く鳥取創造総合戦略

項目	内容	
策定主体	鳥取県	
策定年月・戦略期間	令和6年3月策定 戦略期間：令和6年度～令和9年度	
基本方針	地域の未来を拓く輝く鳥取の実現ー響かせよう トットリズムー	
	基本目標	事業内容
豊かな自然でのびのび 鳥取らしく生きる ～鳥取+ism～	観光・交流、 文化・スポーツ	○観光振興 ○文化芸術・スポーツで地域輝く
	農林水産業	○付加価値の高い農林水産業 ○食パラダイスの推進
	エコスタイル	○脱炭素・循環型社会 ○生物多様性・自然環境保全、水環境整備
人々の絆が結ばれた 鳥取のまちに住む ～鳥取+住む～	出会い・子育て	○妊娠・出産・子育て支援 ○地域で支える出会い・結婚・子育て ○子どもの福祉・権利保護
	人財とつとり	○未来に羽ばたく人材育成 ○社会教育・生涯学習 ○若者定住促進 ○若者が活躍する地域づくり
	支え愛・ふるさとを 守る	○物価高騰対策 ○令和5年台風7号からの創造的復興 ○生活機能の維持 ○コミュニティ活性化 ○将来の感染症危機にも備えた医療体制整備 ○一人ひとりが輝く健康対策 ○絆とネットワークによる支え愛の社会づくり ○障がい者支援、ジェンダー平等、性的少数者・外国人支援、犯罪被害者等支援 ○デジタル社会でも一人ひとりが大切にされる社会づくり
幸せを感じながら 鳥取の時を楽しむ ～鳥取+rhythm～	移住・定住	○移住定住促進、関係人口創出
	働く場	○産業振興、人材活用
	まちづくり	○防災 DX など防災・減災対策の強化 ○暮らしの安心
デジタル技術を活用した 行財政改革	○デジタル県庁改革の推進 ○デジタル基盤の整備	
公共交通に 関する記述	○青山剛昌ふるさと館の再整備支援、企画展開催や資料保存に係る県立美術館等との連携推進、ラッピング列車導入等、「まんが王国とつとり」の取組を発展させた誘客推進 ○鳥取ならではの旅情あふれる「鳥鉄の旅」をテーマとする観光素材の磨き上げ・ツアー造成の推進や、鉄道沿線でのおもてなし・立寄先周辺環境の充実等、県内を運行する列車を活用した地域の賑わい創出の推進 ○情報の一元化や電子(キャッシュレス)決済の導入、周辺観光地との新たな二次交通構築や電子クーポンによる連携等、鳥取型 MaaS等による空港の二次交通改善・観光周遊の促進 ○データを活用した公共交通の路線再編や住民、事業者、行政が協力する「コミュニティ・ドライブ・シェア」の推進等、利便性の高い持続可能な交通体系の確立に向けた検討・実証実験支援等の推進 ○公共交通のサービス供給体制の充実・安定化に向けたキャッシュレス・MaaS等のデジタル技術導入、ドライバー確保支援 ○交通拠点施設の整備・二次交通改善や周辺の立地促進・規制緩和・人流誘導等による、公共交通を軸としたまちづくりの推進	

(2) ようこそようこそ鳥取県運動取組指針

項目	内容	
策定主体	鳥取県	
策定趣旨	ようこそようこそ鳥取県観光振興条例第9条に基づき、観光の振興を図り、活力に満ちた地域社会を形成していく取組を県民運動として推進していくため策定	
基本目標	「観光振興を通じた、活力ある地域社会の形成」	
計画期間	令和6年度～令和9年度(初回策定:平成22年5月)	
メインターゲットの設定	国内誘客	<ul style="list-style-type: none"> ○本県への観光入込客の約4割を占める近畿地方・中国地方を最大のマーケットとし、リピーターにも訴求できる誘客プロモーションを行う。 ○鳥取・米子と空路で結ばれている首都圏には「鳥取砂丘」といったわかりやすいイメージ発信を継続して行い、認知度向上を促す。 ○高速道路網の整備を背景に入込が伸びている中部地方、九州地方については、車での移動を想定し、周遊観光ルートの提案により、広域観光と滞在時間の延長を促す。 ○特に宿泊率の高い20～34歳女性に対し重点的アプローチを行うとともに、自然体験を中心とした若者層や家族向けの情報発信、温泉旅行等のシニア層向けのプロモーションも行う。
	海外誘客	<ul style="list-style-type: none"> ○県の強みである国際定期便「米子ソウル便」「米子香港便」「米子上海便」に加え、県内空港や港湾への国際チャーター便就航、クルーズ客船寄港による本県への直接的な誘客を図るとともに、羽田空港・関西国際空港等の近隣空港への定期航空便を活用し、韓国、台湾、中国、香港の4つを重点市場として特に誘客を促進する。 ○2025年開催の日本国際博覧会(大阪・関西万博)では、世界各国から多くの外国人が来訪予定であり、来日前や博覧会場での情報発信等により、本県への誘客につなげる。 ○アメリカ、イギリス、フランス等欧米のハイエンド層を中心に、高付加価値旅行者の誘客に取り組む。
数値目標	【指標】観光入込客数、一人当たり観光消費額、宿泊者数、県外客の来訪回数(3回以上の割合)、外国人宿泊者数	
推進体制	<p>ようこそようこそ鳥取県運動推進協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ■構成: ようこそようこそ鳥取県運動の趣旨に賛同する個人、団体(観光事業者、観光関係団体、市町村等) ■事務局: 鳥取県輝く鳥取創造本部観光交流局観光戦略課 ■役割等: ようこそようこそ鳥取県運動取組指針に定める事業推進 本県の観光の状況・課題及び取組方向の確認 その他本県の観光振興のために必要な取組 	

(3) 鳥取県将来ビジョン

項目	内容
策定主体	鳥取県
ビジョンの性格	<ul style="list-style-type: none"> ○鳥取県の概ね10年後の姿を県民の皆様と共有し、今後の県政運営の基本となるもの。 ○県民、NPO、団体、企業、教育機関、行政などの様々な主体と協働・連携して地域の持続可能な発展を実現していくための共通の指針となるもの。 ○毎年度の予算編成時に具体的な施策・個別の事業を県民の皆様とともに進めていくための指針となるもの。
基本理念	未来への挑戦～持続可能な地域の発展を目指して～ (平成20年12月策定、令和2年10月改定)
2030年の鳥取県の姿 (公共交通に関連する内容)	<ol style="list-style-type: none"> 1 ひらく 地域で・県外で・国外で新時代に向かって扉を開く ・国内外の旅行者が増加するとともに、多様な分野の海外交流が発展 2 つなげる 力をつなげ、結集して、持続可能で魅力あふれる地域を創る ・住民が安全・安心に暮らし続けられる中山間地域が形成 ・魅力があふれ人が集い、にぎわいのある中心市街地が形成 ・国内外との交通ネットワークや物流拠点が充実

5-1-2 鳥取県中部地域

(1)第3次鳥取県中部定住自立圏共生ビジョン(令和2年3月策定)

計画名	基本方針	公共交通に関する内容
第3次鳥取県中部定住自立圏共生ビジョン (令和2年3月策定、令和5年1月最終修正)	<p>《将来像》 発進！とっとり中部 ～絆と自立、癒しと活力を育む圏域～</p> <p>《圏域づくりの基本方針》</p> <ol style="list-style-type: none"> ①美しい自然環境、多彩な地域資源を活かした圏域づくり ②安全・安心が確保された住み良い圏域づくり ③活力・元気を創出する魅力ある圏域づくり ④人・モノ・情報の流れを促し、結びつきを強める圏域づくり ⑤地域づくりを担う人を育成する圏域づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ○移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築 ○戦略的な施策の展開による公共交通の利用促進 ○効率的な運行による持続可能な公共交通の実現

(2)鳥取中部広域観光ビジョン(令和6年2月策定)

計画名	基本方針	公共交通に関する内容
鳥取中部広域観光ビジョン (令和6年2月策定) 鳥取中部ふるさと広域連合	<p>《将来像》 中部観光の基本コンセプト “「癒し」をテーマとした地域魅力の結びつき”</p> <p>《重点施策》</p> <ol style="list-style-type: none"> ①観光地・観光産業の高付加価値化 ②地域魅力を結び付けた観光メニューの造成 ③おもてなしの基盤づくり ④交通・施設等の環境整備 ⑤戦略的なプロモーションの展開 ⑥国際観光の推進 ⑦広域観光体制の強化 	<p>交通・施設等の環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○圏域内の周遊力を高めるため、更なる二次交通への取組が必要 ○今後の外国人観光客増加も視野に入れ、誰もが分かりやすく利用しやすい公共交通機関等の整備が必要

5-1-3 各自治体

(1)総合計画

計画名	公共交通に関する内容
【倉吉市】 第12次倉吉市総合計画 (令和3年3月策定)	<p>生活地域を一体化する公共交通ネットワークの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ○移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築 ○公共交通の利用促進 ○持続可能な公共交通の実現
【三朝町】 第11次三朝町総合計画 (平成31年3月策定)	<p>未来につなげる公共交通(公共交通の確保)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○誰でも使える公共交通 ○安心した生活への交通体系づくり
【湯梨浜町】 第4次湯梨浜町総合計画 (令和3年3月策定)	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の整備及び支援 ○鉄道の利用促進
【琴浦町】 琴浦まちづくりビジョン ～第3次琴浦町総合計画～ (令和4年3月策定)	<p>新しい人の流れをつくり出す共生のまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○持続可能で利用したい地域交通の構築 ○駅舎の活用と駅前の魅力化
【北栄町】 第2次北栄町まちづくりビジョン (令和2年9月策定)	<ul style="list-style-type: none"> ○コナン駅の駅舎整備 ○交通拠点及び周辺観光施設と町との結節に関する観光客の利便性向上 ○持続可能な交通ネットワークの構築

(2)総合戦略

自治体名	基本目標等	公共交通に関連する内容
倉吉市 (令和3年3月策定/ 令和5年3月改訂)	(基本目標) ①仕事を増やし、安定した雇用を創出する ②人と人が繋がり、新たな人の流れをつくる ③子どもを産み育てやすい環境をつくる ④一人ひとりが輝き、魅力的な地域をつくる (横断的目標) リアルとデジタルの相互利用による暮らしやすさと活力の創出	—
三朝町 (令和2年3月策定)	(基本目標) ①「まち」の創生 ②「ひと」の創生 ③「しごと」の創生	○新たな公共交通体制の構築
湯梨浜町 (平成27年10月策定/ 令和4年6月改訂)	(基本目標) ①活気ある元気なまち (地域経済の持続的発展のための「しごと」を創る) ②安心して暮らせるまち (少子化対策や共に支え合うひとづくりの推進による「ひと」を増やす) ③町民みんなが創るまち (地域の持続的発展のための活力維持による「まち」を創る)	—
琴浦町 (令和2年3月策定/ 令和5年3月改訂)	(基本目標) ①【子育て・教育】安心して産み育てることができる環境を守り、ふるさとを誇りに思う教育をすすめる ②【健康・活力】全世代が活躍する健康寿命日本一のまちを目指す ③【経済・産業】産業振興を図り、持続可能な地域経済の好循環を実現する ④【観光・交流】人を地域の中に呼び込む観光を展開し、町産業全体の活性化につなげる ⑤【関係・定着】暮らし続けることができるまち、そして選ばれるまちをつくる	○公共交通体系の再編 ○住民ドライバーを活用した地域交通の実証実験 ○助け合い交通に対する支援
北栄町 (令和2年8月策定)	(特に取り組むべき分野) ①「稼ぐ力」の強化と地域経済循環の活性化 ②住みたくなる・住み続けたくなるまちづくり	—

(3)その他の上位・関連計画

自治体名	計画名	公共交通に関する内容
倉吉市	都市計画マスタープラン (平成20年度策定/平成30年度改訂)	○公共交通の持続可能なネットワークの構築 高齢者や障がい者、観光旅行者などの移動手段の確保と利便性向上のため、中心市街地内のバス路線の循環機能と周辺地域を結ぶ連絡機能を確保するバス等の公共交通ネットワークの維持・構築を図る。
三朝町	三朝町過疎地域持続的発展計画 (令和3年9月策定/令和5年7月改訂)	○地方バス路線の維持 補助金交付などによるバス会社への協力要請を行うことを基本とするが、利便性向上と利用者拡大のため、近隣市町とも連携を図りながら公共交通の現状を認識し、系統の見直しを行っていく。また、町営バスの運行や地域協議会・NPOなどによる有償運送・共助交通といったさまざまな運行を検討し、MaaSの取組も視野に入れながら、地域主体のまちづくりを目指した公共交通政策の導入を進める。併せて、住民と協働して利用促進のための方策を検討する。

5-1-4 鳥取県中部地域公共交通総合連携計画

(1)第1期計画の概要

○平成23年3月策定の『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の概要は、以下のとおりである。

表 11 『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の概要


項目	内容	
策定主体	倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町	
計画対象地域	倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町の1市4町	
策定年月	平成23年3月	
計画期間	平成23年度～平成27年度(5年間)	
基本方針	5つのまちの暮らしをつなぐ、持続可能な快適交通ネットワークの構築	
活性化・再生の目標	事業内容	
目標1 幹線と支線の役割分担を明確にした効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり	幹線の設定	○JRとバスダイヤの接続の検証及びバスダイヤの改善 ○幹線と支線における運行形態の検討
	倉吉市中心部のバス運行	○市内循環バス運行及びその他の路線との接続の検証
	地域内移動の充実	○地域状況に応じた効率的で利便性の高い運行サービスの提供 ○過疎地有償運送、乗合タクシー等の安定的な運行 ○琴浦町営バスの効率的で安定的な運行 ○病院からの帰宅便の充実 ○需要に応じた運行ルートの改善 ○路線バスの観光利用の促進 ○バス等が利用しづらく、移動が制約される交通弱者への対応
目標2 便利で快適なバス利用環境の向上	待合環境の整備	○結節点整備の検討 ○既存バス停の点検及び整備の検討
	情報提供の充実	○バスブック(バスマップ)の作成検討
	ICカードの導入	○ICカード導入検討
	料金負担の抑制	○上限運賃額の引き下げ、乗換え割引制度等の検討 ○各種補助制度の拡充検討 ○バス事業者による割引制度の周知
目標3 利用促進策の推進と地域で守る体制づくり	公共交通の観光利用の促進	○観光客にわかりやすい表示板、ポスターの設置検討 ○表示の多言語化の検討 ○観光客用バスマンフレットの作成検討 ○観光タクシーの充実等の検討
	利用促進と地域で守る体制づくり	○高校生を対象としたコミュニケーションアンケートの実施検討 ○利用促進を図るための情報発信・広報活動の検討 ○エコ通勤の促進に向けた取り組みの検討 ○住民との協働による、バス路線の再編に伴う運行計画づくりの推進 ○地域主体による自主的な取り組み、NPOへの支援

(2)目標に対する実績及び評価

○『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画(平成23年度～平成27年度)』における目標に対する実績及び評価を以下のように整理しており、これを受けて「利便性・採算性に配慮した効率的な公共交通を構築する必要がある」としている。

○交通結節点を設け「幹線」と「支線」を明確に分離する効率的な公共交通ネットワークが形成できなかった理由としては、乗り換えによる利便性低下への懸念や、バス乗務員の交番の減少化が困難で実質的な経費削減効果に結びつきにくいといったことが挙げられる。

表 12 第1期『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の実績・評価

目標	評価指標
目標1: 幹線と支線の役割分担を明確にした効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり	○バス利用が困難な集落数 バス停から400m以上離れた集落数 ・現在:192集落(平成22年) ・目標:5年間で80%低減化 ・実績:167集落(平成26年) ・評価:平成26年時点で13%の低減であり、80%低減化を満たしていない ○地域内バス利用者数(4条路線) ・現在:1,267,552人(平成21年) ・目標:現在の水準を維持 ・実績:941,946人(平成26年) ・評価:平成26年時点で平成21年時点の74.3%であり、平成21年時点の水準維持はできていない。
目標2: 便利で快適なバス利用環境の向上	○バス停上屋点検箇所数 ・目標:5年間で地域すべての上屋を点検 ・実績:平成23年実施済み(地域106件) ・評価:地域の全ての上屋を点検しており、バス利用環境向上を図ることができた。
目標3: 利用促進策の推進と地域で守る体制づくり	○利用促進広報回数 ・目標:各市町広報回数2回/年 ・実績:倉吉市2回/年 三朝町2回/年 湯梨浜町2回/年 琴浦町2回/年 北栄町3回/年 ・評価:全自治体において、年2回以上広報を実施しており、利用促進を図った。
<p>効率的な公共交通ネットワークが形成できていない。</p>  <p>利便性・採算性に配慮した効率的な公共交通を構築する必要がある。</p>	

(3)第2期計画の概要

- 『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の計画期間が切れる平成27年度には、第1期計画をベースに第2期計画を策定した。
- 第2期計画では、現状のバス路線の構造を大幅に転換することが容易でないことから、JR山陰本線及び広域移動の骨格を形成する「バス国庫補助対象路線」を「幹線」とし、日常的な移動を担うその他の交通を「支線」とすることとして、「幹線」と「支線」の意味合いを第1期計画から変更した。
- 基本方針はそのまま継承し、「地域公共交通の活性化・再生の目標」を以下の3点としているが、目標1を「利便性・採算性に配慮した効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり」とし、既存バスネットワークの利便性や採算性を重視することとした。

表 13 『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』第2期計画の改訂点

項目	内容	
策定主体	倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町	
計画対象地域	倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町の1市4町	
策定年月	平成28年3月	
計画期間	平成28年度～平成32年度(5年間)	
基本方針	5つのまちの暮らしをつなぐ、持続可能な快適交通ネットワークの構築	
活性化・再生の目標		
	第1期計画	第2期計画
目標1 幹線と支線の役割分担を明確にした効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり 広域移動の骨格となる幹線と支線の2層構造の公共交通ネットワークを形成し、広域移動はJR、幹線バス等が担い、地域の生活交通となる支線は小型バス、乗合タクシー等により、地域状況に応じた運行サービスの適正化を図ることにより、利便性が高く効率的で持続可能な公共交通を構築します。	目標1 利便性・採算性に配慮した効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり 広域移動の骨格となる幹線と支線の2層構造の公共交通ネットワークを形成し、広域移動はJR、幹線バスとする国庫補助路線等が担うこととして、JRとバスダイヤの乗り継ぎの改善等により幹線バスのサービスの向上を図ります。地域の生活交通となる支線は、小型バス、乗合タクシー等により、地域の利用状況に応じた運行サービスへと適正化を図ることにより、利便性が高く効率的で持続可能な公共交通を構築します。	
目標2 便利で快適なバス利用環境の向上 各地域からの通勤、通学、通院、買物等の日常生活に不便を感じないように交通結節点の整備や、公共交通情報の提供、利用金体系や各種補助制度の充実を目指します。これにより、高齢者や移動に不便を感じている住民の利便性を向上させ外出機会を拡大して、健康で安心して暮らせる地域づくりを進めます。	目標2 便利で快適なバス利用環境の向上 各地域からの通勤、通学、通院、買物等の日常生活に不便を感じないようにバス停の点検整備や、公共交通情報の提供等の充実を目指します。これにより、高齢者や移動に不便を感じている住民の利便性を向上させ外出機会を拡大して、健康で安心して暮らせる地域づくりを進めます。	
目標3 利用促進策の推進と地域で守る体制づくり 住民の日常生活での利用だけでなく、観光による公共交通利用を促進すると共に、意識啓発活動の推進や住民・企業・交通事業者・行政の協働による地域交通の計画づくり(意見交換)を実施し、地域で公共交通を守る体制づくりを進めます。	目標3 利用促進策の推進と地域で守る体制づくり 住民の日常生活での利用だけでなく、観光による公共交通利用を促進すると共に、意識啓発活動の推進や住民・企業・交通事業者・行政の協働による地域交通の計画づくり(意見交換)を実施し、地域で公共交通を守る体制づくりを進めます。	

(4)計画の進捗及び評価と今後の方向性

- 路線の再編としては、倉吉市の北谷・高城地区への予約型乗合タクシーの導入及びそれに伴う定時定路線バスのダイヤ削減や、琴浦町営バス「上中村線」の予約型乗合タクシー運行への切り替え等により効率化が図られたほか、橋津線の湯梨浜町内ルートの変更による公共交通空白地域への対応を行った。交通空白地域に対しては、タクシー助成制度の導入などでも対応している。
- 平成23年には既存バス停の点検を実施し、その後必要に応じて整備も進め、利用促進策としては観光客向けの割引バスの発行やバスマップの配布なども行っている。
- 総合連携計画で示した施策は現状においても重要なポイントとなっており、基本的に今後も継続して取り組んでいく。

表 14 総合連携計画の総括と今後の方向性

項目	内容	
計画の区域	○計画の対象地域(区域)は同等とする。	
計画期間	○総合連携計画の第2期計画を発展的に解消し、網形成計画として整理する。	
将来像	○まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保が求められる網形成計画では、総合戦略の重要課題である定住化に寄与する公共交通ネットワークであることをより強く打ち出す。	
連携計画の総括と今後の方向性		
目標1/利便性・採算性に配慮した効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり	幹線の設定	<p>[幹線と支線の定義] ○第1期計画で示したような“昼間の時間帯について「広域移動を担う幹線」と「地域内交通を担う支線」とを結節点で結ぶ2層構造”にすることが困難であったため、第2期計画では広域移動を担う国庫補助路線を「幹線」、それ以外の路線を「支線」として、JRとバス、バス相互の接続の改善を図ることとした。網形成計画ではこの「幹線」と「支線」の定義を踏襲する。</p> <p>[接続の改善] ○ダイヤ改正時にその都度改善を図ってきたが、網形成計画でも乗換抵抗の低減化に引き続き取り組む。</p>
	倉吉中心部のバス運行	○倉吉未来中心や厚生病院等が位置する中心市街地での循環線の実証運行は行わなかったが、網形成計画では既存バス路線のルート変更によりアクセス利便性の改善と路線重複の低減化を検討する。
	地域内移動の充実	<p>[支線における運行形態の検討][倉吉市・三朝町] ○北谷地区・高城地区に予約型乗合タクシーを導入し、バス利用が困難な地域への対応を行うとともに、バスダイヤを削減し効率化を図った。網形成計画においてもタクシーの活用等による効率的な運行形態の導入に引き続き取り組んでいく。</p> <p>[フリー乗降区間の設定、拡大の検討][倉吉市・三朝町] ○状況に応じ、フリー乗降区間の拡大を行った。</p> <p>[病院からの帰宅便の充実][倉吉市・三朝町・琴浦町] ○病院と商業施設間の移動の改善については引き続き取り組んでいく。</p> <p>[バス利用が困難な地域への対応][1市4町共通] ○倉吉市では北谷地区・高城地区への予約型乗合タクシーの導入、琴浦町では町営バスが運行していない集落へのバス路線の延伸やタクシー助成の導入等を行っている。また、高齢者や免許自主返納者に対し、北栄町や湯梨浜町でもタクシー助成制度を導入している。但し、公共交通空白地域はまだ残っていることから、網形成計画でも引き続き対応していく。</p> <p>[公共交通空白地域有償運送(旧過疎地有償運送事業)への支援の継続][倉吉市] ○高城地区の公共交通空白地域有償運送への支援を行ってきており、今後も継続していく。</p> <p>[倉吉市北部の商業施設へのバス運行の検討][倉吉市] ○倉吉駅～河北地域周辺を運行する循環バスの実証運行を行ったが、利用者数と経費のバランスから本格運行には至らなかった。但し、河北地域へのバス路線乗り入れのニーズは依然みられることから、網形成計画では既存広域バス路線の一部ダイヤのルート変更により対応する。</p> <p>[橋津線の運行経路見直し検討・需要に応じた運行ルート改善の検討][湯梨浜町] ○橋津線の運行ルートの一部変更し、今まで利用しにくかった橋津地区の住民がバスを利用しやすくなった。</p> <p>[観光客のバス利便性の確保][三朝町・湯梨浜町] ○「2デーパス」「乗り放題手形」等により、観光客のバス移動費用の低減化を図った。網形成計画でも引き続き取り組んでいく。</p> <p>[地域内の実情に合ったバス運行形態の検討][湯梨浜町・北栄町] ○湯梨浜町・北栄町内にある公共交通空白地域への対応を検討した結果、バス運行ではなくタクシー助成等で対応することとしたが、網形成計画でも引き続き検討していく。</p> <p>[赤碕駅～浦安駅間の運行形態、便数の検討][琴浦町] ○幹線の考え方の変更に伴い事業から外した。</p> <p>[琴浦町営バスの効率化検討][琴浦町] ○琴浦町営バスのうち、利用の少ない「上中村線」を予約型乗合タクシーに変更し、需要に見合った運行形態として効率化を図った。</p> <p>[乗合タクシーの利用促進の検討][北栄町] ○特別な取り組みは行っていないが、観光客の公共交通利用促進策として今後も検討する。</p> <p>[栄線の運行経路見直し検討][北栄町] ○栄線と北栄町乗りあいタクシーの路線が一部重複していたことから、重複部分のバス路線を短縮し効率化を図った。</p>

目標2 / 便利で快適なバス利用環境の向上	待合環境の整備	<p>[結節点整備の検討][既存バス停の点検及び整備の検討]</p> <p>○平成23年度にバス停調査を行い、上屋・ベンチの有無、所有者、破損状況等を台帳として整理し、優先順位の高い箇所から順次整備を行ってきた。網形成計画でも引き続き待合環境整備に取り組んでいく。</p>
	情報提供の充実	<p>[バスブック(バスマップ)の作成検討]</p> <p>○平成27年3月に作成した鳥取県バス協会の「ぐるっとバスナビ(中部版)」を配布しており、網形成計画においても継続していく。</p>
	ICカードの導入	<p>[ICカード導入検討]</p> <p>○協議会のメンバーが導入に向けた勉強会等に参加しているが、網形成計画でも引き続き取り組んでいく。</p>
	料金負担の抑制	<p>[上限運賃額の引き下げ、乗換え割引制度等の検討]</p> <p>○当初想定していた2層構造のバスネットワークとならなかったため、具体的な検討は行っていないが、今後路線の見直し等により乗り継ぎが発生し、料金格差が生じるような場合には別途検討する。</p> <p>[各種補助制度の拡充検討]</p> <p>○各自治体が独自に高齢者、障がい者、児童・生徒、交通不便地域、免許返納者等への補助・助成制度を設けている。網形成計画でも新たな各種補助・助成制度の可能性を検討する。</p> <p>[バス事業者による割引制度の周知]</p> <p>○各種割引定期等の周知は十分に図れておらず、今後も周知活動に取り組んでいく。</p>
目標3 / 利用促進策の推進と地域で守る体制づくり	公共交通の観光利用の促進	<p>[わかりやすい表示版の設置]・[表示の多言語化]</p> <p>○倉吉駅を中心にわかりやすい表示版の設置や表示の多言語化を行っている。</p> <p>[観光客用バスパンフレットの作成検討]</p> <p>○鳥取県バス協会発行の「ぐるっとバスナビ(中部版)」の配布を行っているが、これらについても網形成計画で継続していく</p> <p>[観光タクシーの充実等の検討]</p> <p>○研修会等を行って接客マナーや案内スキルの向上に取り組んでいるが、網形成計画でも引き続き取り組んでいく。</p>
	利用促進と地域で守る体制づくり	<p>[高校生を対象としたコミュニケーションアンケートの実施検討]</p> <p>○これまで検討してきた内容について、網形成計画策定時の高校生・保護者アンケートの設問事項に盛り込んで実施した。網形成計画では具体的な利用促進策を検討する。</p> <p>[利用促進を図るための情報発信・広報活動の検討]</p> <p>○各自治体の広報紙を通して利用促進の情報発信を行ってきた。網形成計画でも引き続き取り組んでいく。</p> <p>[エコ通勤の促進に向けた取り組みの検討]</p> <p>○各自治体の広報紙による呼びかけを行ってきたが、大きな動きは見られなかった。網形成計画ではより具体的な取り組みを検討する。</p> <p>[住民との協働による、バス路線の再編に伴う運行計画づくりの推進]</p> <p>○北谷・高城地区に倉吉市予約型乗合タクシーを導入する際、地元NPOと協議の上便数の調整を図った。今後も必要に応じて住民との協働による計画づくりを行っていく。</p> <p>[地域主体による自主的な取り組み、NPOへの支援]</p> <p>○地元要望のあったバス停整備を実施してきたが、網形成計画でも引き続き地域の実情に応じて取り組んでいく。</p>

5-2 公共交通の現状と問題点

5-2-1 地域の公共交通を取り巻く現状

(1) 地域のバス路線の特徴

① 広域・長大路線を中心とするバスネットワーク

○本地域の一般乗合バス路線(4条)は、地域の中心地である倉吉市から隣接4自治体へ放射線状に伸びており、17路線中9路線が二つ以上の自治体をまたがる広域・長大路線となっている。

② 中心市街地の路線の重複

○広域路線に加え、倉吉市内の路線のほとんどが倉吉駅～西倉吉間を運行しているため、この間の路線が重複して過密状態になっている。

(2) 社会的な動向

① 高齢者免許返納の動き

○高齢者による事故多発を受け運転免許証の自主返納の動きが進んでおり、各自治体では免許返納した高齢者に対し、公共交通機関の回数券贈呈や施設利用時の割引制度の導入などの取り組みも行われるようになった。一方で、公共交通を利用しづらい地域等においては、通院や買物のために高齢となっても免許を返納することができないケースも見受けられる。

② 自動車運送業の担い手不足と貨客混載

○景気回復や人口減少を背景に有効求人倍率が上昇し、全国的に労働力不足が進んでいる。旅客自動車運送業にあってもバスやタクシーの乗務員不足が深刻な問題となっている。一方で貨物自動車運送業においても通信販売市場の拡大等によりドライバー不足が進み、流通サービスに変化が生じている。

○このような流れを受け、国土交通省では今年度から旅客自動車運送業者による貨物運送、貨物自動車運送事業者による旅客運送といった貨客混載について、一定条件のもとで可能とするよう措置を講じることとなった。

③ 自動運転技術の進展

○高齢ドライバーの事故多発に対応する技術として、「安全運転サポート車」普及啓発への取り組みや自動運転技術の開発に注目が集まっており、事故の減少だけでなく地方の交通手段の不採算化やサービスの減少による利便性の低下の改善に寄与するものとして期待が高まっている。

5-2-2 地域の公共交通の問題点

(1) バス利用者の減少

① 利用者数の減少

○人口減少・少子化による高校生徒数の減少、免許保有率の上昇等により、バス利用者は減少傾向で推移しており、その数は今後とも減少していくと予想される。

② 高校生の自家用車利用への依存

○高校生・保護者アンケート調査結果で、高校生の自家用車送迎が日常化している一方で、保護者

の半数が何らかの負担を感じていることがわかった。

③情報提供の不足

- アンケート調査結果から、高齢者や高校生を対象とした特割定期の認知度が低く、利用促進のための情報提供が十分できていない状況にある。

(2)バス補助金額の拡大

- 広域路線・長大路線の多さに加え、バス利用者数が減少していることからバス運行の収支率は年々低下しており、それに伴って各自治体の補助金の負担が拡大している。

(3)利用者ニーズとバスサービスのミスマッチ

- 住民アンケート調査結果では、「バスで行きたい医療機関」として倉吉市内の「厚生病院」が最も高い割合で挙げられているが、厚生病院の正面玄関を経由する路線は少ない。企業アンケート調査結果では、「エコ通勤したくても会社の近くに公共交通がない」等の意見もみられ、利用者ニーズとバスサービスとの間でミスマッチが生じている。

(4)移動不便地域・公共交通空白地域等の点在

①移動不便地域

- 地域によってはJR山陰本線や広域路線バスと地域内公共交通の接続が悪い便がみられるほか、通院・買物で長時間の待合が発生する便があり、移動に不便を強いられている。
- 本地域内の高校への通学では、一部の地域で公共交通の乗り継ぎによる帰宅が困難な場合がある。

②公共交通空白地域

- バスを利用したくても路線がない、バス停から自宅まで距離が離れているといった理由でバスが利用できない交通空白地域が山間部を中心に点在している。

③空白時間帯

- 栄線や小河内線のように運行本数の少ない一部の路線にあっては、バスが運行しない空白時間帯が見受けられる。

(5)非効率なバス運行

- バス路線の中には、利用が少ない割りに運行経費がかかるため、輸送人員1人当りの欠損額が5,000円を超える路線が見受けられる。また、系統キロが長いうえに便数が多いため、欠損額が極端に大きな路線もある。
- 倉吉市中心市街地の路線が重複した区間では、10人以下の乗車人数のバスが5～10分間隔で運行されるなど非効率な運行がみられる。

(6)バス・タクシーの乗務員不足

- 景気回復傾向に伴う労働力不足に加え、人件費抑制等の労働条件の悪化で若年層の新規就業が進まず、バス・タクシーの乗務員不足・高齢化が深刻化している。

5-3 公共交通の課題

5-3-1 利用者ニーズへの対応

(1) 目的地への移動利便性の向上

- バスサービスの満足度が低い項目である「運行本数」「ダイヤ」「最終便の時間」「待合環境」「料金」「運行経路」の改善により、目的地への移動利便性を向上させる必要がある。

(2) 移動時間帯に応じた利便性の向上

- 朝の時間帯は通勤・通学利用が中心で定時性が求められ、それを過ぎると通院や買物移動の需要に移り、高齢者にはお昼前後に帰宅したいというニーズがある。時間帯に応じて利用者層や公共交通へのニーズも変わることから、移動時間帯に応じた利便性の確保が求められる。

(3) 外来者や観光客に対応したバスサービスの向上

- 公共交通で訪れた県外観光客、外国人観光客あるいは仕事等による来訪者の移動手段として、路線バスの利用促進を図っていく必要がある。そのためには、観光客等の動向に対応した路線・ダイヤの確保、わかりやすい情報提供等により使いやすいバスサービスが望まれる。

(4) 移動不便地域・公共交通空白地域への対応

- バスの乗り継ぎがスムーズにいかず移動の際に長い待合時間が発生する移動不便地域や、バスが利用しにくい公共交通空白地域に対し、接続の改善、タクシー等を積極的に活用したデマンド型乗合タクシーやタクシー助成の充実等、状況に応じた移動支援を行う必要がある。

(5) 待合環境・乗車環境の充実

- 未整備のバス停の整備推進に加え、乗降がしやすいように車両の低床化をさらに進めていくことやUD(ユニバーサルデザイン)タクシーの導入推進等を行っていく必要がある。

5-3-2 新規需要の掘り起こしと利用促進

(6) 高校生のバス利用の促進

- 高校生のバス通学者を増やすことは利用者増の有効手段となる。通学手段の自家用車送迎からバス利用への転換を促す意識啓発や特割定期のPR等を通してバス利用者の拡大に努め、併せて保護者負担の軽減化を図る必要がある。

(7) 企業・事業所によるエコ通勤の促進

- 職場の近くにバス停はあっても自宅周辺にバス停がないことや、勤務体制が3交代などの変則勤務の場合はそれに見合ったダイヤがないことなどから、現状ではバスによる通勤は限定的である。その一方で、今回の企業等を対象にしたアンケート調査結果ではエコ通勤に興味を示すところもみられることから、ダイヤの改善や意識啓発活動による利用促進の展開が望まれる。

(8) 総合的な利用促進

- バス利用者が減少する中で、上記のように対象者を絞り込んだ利用促進策のほかに、普段自家用

車利用をしている人に対しても幅広く意識啓発を促す総合的な利用促進の取り組みを行い、バス利用者の全体的な底上げを図る必要がある。

5-3-3 持続可能な運行体制の確立

(9) 効率的なバス運行への再編

- 本地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、利用の少ない路線も見受けられる。また、中心市街地の構造から時間帯によって路線の重複も多い。将来にわたってバス路線を維持するため、実状に応じた運行の効率化に迫られている。
- 旅客運送と貨物運送を組み合わせた貨客混載の取り組みについて、地域の実情に合わせて検討していく必要がある。

(10) バス・タクシー乗務員の確保

- 全国的にバス・タクシーの乗務員不足・高齢化が進んでいるが、単にバス・タクシー事業者だけの問題ではなく、今後の公共交通の安定的な運行のために重要かつ不可欠な課題となっていることから、官民一体となった乗務員の確保・育成施策の展開が求められている。

(11) 住民との協働による運行の検討

- 本地域内の公共交通空白地域を一般乗合バスで細かくカバーすることは困難である。そのような地域では、自治会やNPOによる公共交通空白地有償運送や住民によるボランティア輸送等が考えられることから、必要に応じて住民との協働による運行について検討することが望まれる。

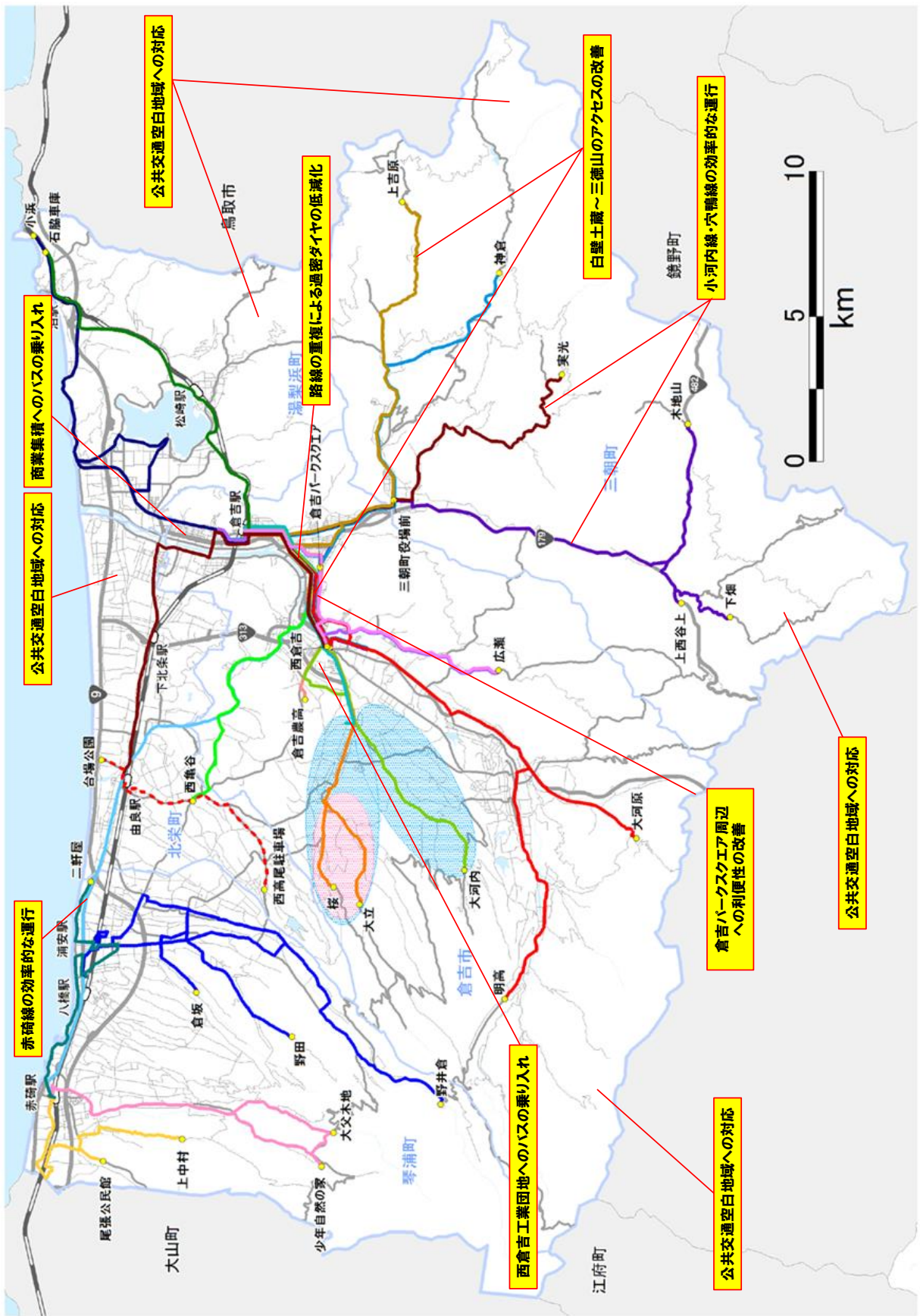


図 60 バス路線の課題

5-4 将来像と基本方針

5-4-1 まちづくりと公共交通計画の方向性

○本計画は、上位計画、『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』の進捗状況を踏まえた上で、公共交通の課題に対応する方向性を示すものとする。

上位計画	鳥取県中部地域公共交通総合連携計画
<p>【輝く鳥取創造総合戦略】 ○持続可能な地域交通インフラの確立</p> <p>【鳥取県将来ビジョン】 ○幹線道路や鉄道の整、空港・港湾の機能向上、国際定期便、チャーター便やクルーズ船増加等による国内外との交流促進 ○MaaSや自動運転自動車、交通事業者と地域住民の共助交通の役割分担により、車に頼らずに暮らせる快適な移動サービスの確保</p> <hr/> <p>【第3次鳥取県中部定住自立圏共生ビジョン】 《将来像》発進！とっとり中部～絆と自立、癒しと活力を育む圏域～ ○移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築 ○戦略的な施策の展開による公共交通の利用促進 ○効率的な運行による持続可能な公共交通の実現</p> <p>【鳥取県中部広域観光ビジョン】 ○観光施設間や地域を結ぶアクセスの充実 ○観光客が利用しやすく、わかりやすい交通案内や施設案内など、道路標識、案内板、説明板の整備</p>	<p>【基本方針】 5つのまちの暮らしをつなぐ、 持続可能な快適交通ネットワークの構築</p> <p>目標1：利便性・採算性に配慮した効率的で持続可能な公共交通ネットワークづくり ○幹線と支線の2層構造の公共交通ネットワークを形成 ○JRとバスダイヤの乗り継ぎ改善等による幹線バスサービスの向上 ○地域生活交通の適正化による持続可能な公共交通の構築</p> <p>目標2：便利で快適なバス利用環境の向上 ○バス停の点検整備 ○公共交通情報提供の充実</p> <p>目標3：利用促進策の推進と地域で守る体制づくり ○公共交通の観光利用の促進 ○利用促進と地域で守る体制づくり</p>

鳥取県中部地域の課題・課題

<p>【公共交通を取り巻く現状】</p> <p>(1)地域のバス路線の特徴 ○広域・長大路線を中心とするバスネットワーク ○中心市街地の路線の重複</p> <p>(2)社会的な動向 ○高齢者免許返納の動き ○自動車運送業の担い手不足と貨客混載 ○自動運転技術の進展</p> <p>【問題点】</p> <p>(1)バス利用者の減少 ○利用者数の減少 ○高校生の自家用車利用への依存 ○情報提供の不足</p> <p>(2)バス補助金額の拡大</p> <p>(3)利用者ニーズとバスサービスのミスマッチ</p> <p>(4)移動不便地域・公共交通空白地域の点在</p> <p>(5)非効率なバス運行</p> <p>(6)バス・タクシーの乗務員不足</p>	<p>【課題】</p> <p>(1)利用者ニーズへの対応 ①目的地への移動利便性の向上 ②移動時間帯に応じた利便性の向上 ③外来者や観光客に対応したバスサービスの向上 ④移動不便地域・公共交通空白地域への対応 ⑤待合環境・乗車環境の充実</p> <p>(2)新規需要の掘り起こしと利用促進 ⑥高校生のバス利用の促進 ⑦企業・事業所によるエコ通勤の促進 ⑧総合的な利用促進</p> <p>(3)持続可能な運行体制の確立 ⑨効率的なバス運行への再編 ⑩バス・タクシー乗務員の確保 ⑪住民との協働による運行の検討</p>
--	---



鳥取県中部地域公共交通計画

【将来像】

生活地域を一体化する公共交通ネットワークの充実で
暮らしやすさを実現し、いつまでも住み続けられる中部地域

構成市町間の移動が30分以内でできる本地域は、古くから文化・伝統面や経済面において深いつながりを有しており、現在、定住促進及び持続可能な地域社会の構築を目的として、倉吉市を中心市とした「小規模中心市型」定住自立圏の形成に取り組んでいる。

通学先の高校や勤務地、通院や買物先等の目的地を共有する本地域にあって、『定住自立圏共生ビジョン』で掲げた将来像形成の視点となる「生活機能強化」「結びつきやネットワークの強化」に資する公共交通ネットワークの充実を図り、暮らしやすさを実現でき、いつまでも住み続けられる地域をめざす。

5-4-3 基本方針と目標・事業

(1) 移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築

- 通勤・通学・通院・買物等での移動や観光目的による移動など、バス利用者のニーズは時間帯や目的によってそれぞれ異なることから、路線ごと、時間帯ごとの役割を明確にし、移動ニーズに対応した効率的で利便性の高いダイヤや路線の再編に取り組む。
- 倉吉未来中心周辺には主要医療機関が立地し、将来的には美術館の整備も計画されていることから、倉吉未来中心への移動利便性の向上を図る。
- 乗り換え抵抗の軽減化を図るため、接続時間の短縮化、高齢者・障がい者に配慮した低床バスの導入やUDタクシーの利活用の推進、待合環境整備等を行う。

目標1: 移動利便性の向上

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業1-1: 通勤・通学利便性の向上
- 事業1-2: 通院・買物利便性の向上
- 事業1-3: 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上
- 事業1-4: 観光移動の利便性向上

目標2: 乗り換え抵抗の低減化

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業2-1: 円滑な移動のための環境整備
- 事業2-2: 乗り換え接続の改善
- 事業2-3: ICカードの導入に関する研究



(2)戦略的な施策の展開による公共交通の利用促進

- バス利用者が減少する中で、一定水準のサービスを維持するためには、利用者の拡大が急務である。そのためには、総花的な利用促進ではなく、高校生や企業・事業所、高齢者等のターゲットを絞った効果的な意識啓発等の取り組みが求められることから、目標や目的を絞り込んだ戦略的な利用促進策を講じ、バス利用者の拡大を図る。

目標3:バス利用の促進

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業3-1: 高校生のバス利用促進
- 事業3-2: 高齢者のバス利用促進
- 事業3-3: 企業・事業所のバス利用促進
- 事業3-4: バス体験活動の実施

目標4:情報提供の強化

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業4-1: 多様な情報提供と内容の充実

(3)効率的な運行による持続可能な公共交通の実現

- 倉吉市と周辺自治体間をつなぐ地域のバスネットワークには長大路線が多く、中にはサービス水準と利用状況のバランスが悪いケースも見受けられる。また、倉吉市街地の構造上、路線の多くが中心市街地で重複しており、非効率となっていることなどから、今後の持続可能性を考慮し、効率的な運行に努める。
- 地域住民へのバス利用状況・補助金額の推移等の情報提供を行い、バス事業への関心を喚起するとともに、交通空白地域や需要の小さな地域について、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。

目標5:効率的な運行の実現

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業5-1: 効率的な運行形態への再編
- 事業5-2: 貨客混載の取り組み検討

目標6:路線維持のしくみづくり

【目標を達成するために実施する事業】

- 事業6-1: 住民との協働によるしくみづくり
- 事業6-2: 持続可能な運行体制支援



5-5 施策の体系

○将来像、基本方針のもと、目標・事業内容・評価指標を以下のように設定する。

表 15 施策の体系

目標	事業名	事業内容	対応する課題	評価指標
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)	通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの改善 西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ	①②⑥ ⑦⑧	●バス利用者 数割合 ●公共交通 利用回数
	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 病院と商業施設間の移動ダイヤの改善		
	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 医療機関へのアクセス利便性の改善	①②③	●公的資金 投入額
	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 観光客向けバスの発行・PR インバウンド対応の多言語化 地域イベントとの連携		
《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	バス停及び主要拠点の待合環境整備 住民等との協働による待合環境整備 バス車両のバリアフリー化、UD タクシーの利活用の推進	①⑤	●バス停環境 整備箇所数
	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 乗り換え情報の提供	①② ③④	●バス利用者 数割合
	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		
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	自家用車送迎からバス利用への移行促進 割引定期のPRと利用促進 新たな割引制度・助成制度の創設	⑥	●バス通学生 割合
	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 新たな利用助成制度の創設 運転免許証自主返納者等、移動困難者への対応	⑧	●バス利用者 数割合 ●公共交通 利用回数
	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 パーク&ライドの促進	⑦	●公的資金 投入額
	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 商業施設等とのタイアップによる利用促進	⑧	
《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等を活用した情報提供の強化 時刻表・バスマップの作成	①③⑧	●バスマップ配 布枚数、バス 利用者数割合
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 の実現	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 土日祝日のダイヤの見直し タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入 中心市街地における過密ダイヤの緩和	④⑨	●4条路線 バスの 収支率 ●バス利用 者数割合 ●公共交通 利用回数 ●公的資金 投入額
	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	⑨	
《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	公共交通利用促進に関する情報提供 住民との協働による運行のしくみづくりの研究 住民等との協働による待合環境整備への協力	④⑩ ⑤	●広報紙に よるPR回数 ●バス利用 者数割合 ●公共交通 利用回数 ●公的資金 投入額
	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	⑩	

※対応する課題の①～⑩は 59 ページの課題①～⑩に対応している。

評価指標の考え方

本計画の評価指標は目標ごとに代表的なものを以下のように設定する。指標は、目標によって事業展開を行った結果、得られる効果の評価する「成果指標」と、事業の進捗状況そのものを評価する「プロセス指標」を設ける。

また、令和6年●月の本計画改定にあたり、2つの成果指標を追加する。

■バス利用者数割合(成果指標)

○バスの利便性向上の進捗状況の評価する指標として「バス利用者数割合」を設定。

◆**バス利用者数割合＝当該年度の年間輸送人員÷当該年度の地域人口**

※年間輸送人員：日本交通、日ノ丸自動車の年間輸送人員の合計値(10月～9月)

※地域人口：各自治体当該年度9月末の住民基本台帳人口合計値

※把握方法：バス事業者からの資料提供、各自治体の公共交通担当課で把握

■バス停環境整備箇所数(プロセス指標)

○バス停環境整備の進捗状況の評価する指標として「バス停環境整備箇所数」を設定。

◆**バス停環境整備箇所＝当該年度に何らかの整備を行ったバス停の数**

※整備内容：ベンチ・上屋・時刻表示等の新設・修繕、表示の多言語化等

※把握方法：各自治体の公共交通担当課で把握

■バス通学生割合(成果指標)

○高校生のバス利用促進の評価する指標として「バス通学生割合」を設定。

◆**バス通学生割合＝バス通学生徒数÷総生徒数**

※バス通学生徒数：本地域内9校で把握しているバス通学生徒数

※総生徒数：本地域内9校の総生徒数

※把握方法：本地域内9校へのアンケート調査を実施

■配布枚数(プロセス指標)

○時刻表・バスマップの作成の進捗状況の評価する指標として、「配布枚数」を設定。

◆**配布枚数＝配布した時刻表・バスマップ等の配布枚数**

※把握方法：各自治体の公共交通担当課で把握

■収支率(成果指標)

○効率的な運行の実現の評価する指標として、「収支率」を設定。

◆**収支率＝バス経常利益÷経常経費**

※把握方法：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

■広報紙によるPRの回数(プロセス指標)

○住民との協働による路線維持のしくみづくりの指標として、広報紙によるPRの回数を設定。

◆**広報紙によるPRの回数＝各自治体の広報紙への年間掲載回数の合計**

※把握方法：各自治体の公共交通担当課で把握

令和6年●月改定で新たに追加する成果指標

■住民1人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)

○圏域内の公共交通の利便性向上の状況の評価する指標として設定。

◆**利用回数＝当該年度の年間輸送人員÷当該年度の地域人口**

※年間輸送人員：JR、日本交通、日ノ丸自動車、タクシーの年間輸送人員の年間合計値

※地域人口：各自治体当該年度1月時点の住民基本台帳人口合計値

※把握方法：各交通事業者からの資料提供、各自治体の公共交通担当課で把握

■公共交通体系維持に係る公的資金投入額

○路線再編や利用促進事業による公的資金の増減を検証・評価する指標として設定。

◆**公的資金投入額＝当該年度における国・県・各市町の公的資金投入額の合計**

※年度によって偏りのある車両購入費や、投機的経費であるシステム導入費等は含まない

5-6-1 幹線と支線の位置づけ

○本地域内には多くのバス路線があるが、優先的に利便性を充実する路線を明確にするため、地域間幹線と地域内支線を設定する。

(1)地域間幹線

○バス路線のうち、複数の自治体間を運行する路線を地域間幹線と位置付ける。これらの幹線は広域移動の役割を担っており、利用者数も多い路線となっている。

表 16 地域間幹線

運行事業者	路線名	主な運行系統 (起点-経由地-終点)	役割	国庫補助 路線	確保・維持策
JR 西日本	山陰本線	-	広域移動	-	交通事業者と協議の上、一定の運行水準を確保
日ノ丸自動車(株)	赤碓線	倉吉駅-浦安駅-赤碓駅	琴浦町・北栄町～倉吉市間の地域間移動	地域間幹線補助路線	地域公共交通確保維持事業を活用し、持続可能な運行を確保
	上井・三朝線	倉吉駅-倉吉東高前-三朝車庫前	三朝町～倉吉市間の地域間移動	-	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持
		倉吉駅-倉吉東高前-三朝車庫前-上吉原			
	三朝線	生田車庫-竹田橋-神倉			
	小河内線	倉吉駅-竹田橋・三朝町役場前-実光			
	穴鴨線	倉吉営業所-倉吉駅-卸団地-木地山			
栄線	倉吉駅-馬場町-西亀谷	北栄町～倉吉市間の地域間移動			
日本交通(株)	橋津線	西倉吉-倉吉駅・清谷・長瀬東口-石脇車庫	湯梨浜町～倉吉市間の地域間移動	地域間幹線補助路線	地域公共交通確保維持事業を活用し、持続可能な運行を確保
		小浜-はわい温泉・清谷・倉吉駅・西倉吉町-西倉吉			
	松崎線	西倉吉-倉吉パークスクエア・倉吉駅・松崎-北方入口	湯梨浜町内移動	-	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持
		北方入口-石脇車庫			
北条線	西倉吉-倉吉駅・天神橋・青山剛昌ふるさと館-由良駅	北栄町～倉吉市間の地域間移動	地域間幹線補助路線	地域公共交通確保維持事業を活用し、持続可能な運行を確保	

(2)地域内支線

○各自治体内を運行する路線を地域内支線と位置付ける。このうち、関金線(地域間幹線)と穴鴨線、三朝町営バス(地域内フィーダー)は国庫補助路線となっている。

表 17 地域内支線

運行主体	路線名	運行系統 (起点-経由地-終点)	役割	国庫補助 路線	確保・維持策
日ノ丸自動車(株)	横田線	倉吉営業所-倉吉パークスクエア・市役所-久米中	倉吉市内移動	-	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持
	北谷線	倉吉駅-横田-大河内			
	高城線	倉吉駅-横田-大立			
	社線	倉吉営業所-倉吉パークスクエア・国府-倉吉農高			
	倉吉総合産業高校線	倉吉駅-倉吉総合産業高校			
	穴鴨線	三朝町役場前-穴鴨公会堂前-木地山	三朝町内移動	地域内 フィーダー路線	地域公共交通確保維持事業を活用し、持続可能な運行を確保
三朝町役場前-上西谷上-大谷入口					
三朝町役場前-穴鴨公会堂前・運動場前-大谷入口					
三朝町役場前-上西谷上・三朝小学校前-木地山					
日本交通(株)	関金線	倉吉バスセンター-倉吉駅・河原町-関金バスセンター	倉吉市内移動	地域間幹線 補助路線	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持
		倉吉バスセンター-倉吉駅・河原町-明高			
	パークスクエア線	倉吉駅-巖城・倉吉パークスクエア・みどり町-広瀬	-	-	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持
	市内線	西倉吉-堺町-倉吉駅			
広瀬線	倉吉バスセンター-住吉町・みどり町-広瀬				
三朝町	小河内線	三朝町役場内-森公民館前・鎌田公民館前-実光	三朝町内移動	地域内 フィーダー路線	地域公共交通確保維持事業を活用し、持続可能な運行を確保
	穴鴨線	三朝町役場内-三朝小学校前・若宮集会場前-大谷入口			
	徳本線	三朝町役場内-吉水医院前-三朝温泉病院			
琴浦町	琴浦海岸線	二軒屋-アパート前・役場分庁舎前-赤碕車庫	琴浦町内移動	-	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持
	船上山線	警察署駅南-赤碕駅-船上山・少年自然の家			
	上法万線	アパート前-浦安小学校入口-杉下東口・平和			
	上中村線	赤碕駅-尾張公民館・上中村-赤碕駅			
	野井倉線	アパート前-浦安駅-聖郷小学校前-野井倉			
福永線	アパート前-浦安駅-聖郷小学校前-野田・一ツ屋				
日ノ丸ハイヤー(株)	倉吉市予約型乗合タクシー	横田-北谷・高城地区	倉吉市内移動		
由良タクシー(株)	北栄町乗合タクシー	青山剛昌ふるさと館-西高尾駐車場	北栄町内移動	-	

(3)地域公共交通確保維持事業の必要性

①赤碕線

- 赤碕線は琴浦町から北栄町を経由して倉吉市に至る地域間幹線であり、倉吉市内への通勤・通学・通院・買物等の移動を支える重要な路線となっている。
- 時間帯によって青山剛昌ふるさと館へも立ち寄るなど観光移動にも対応した路線である。
- 高校生の通学利便性向上のためのルート変更等を行って利用促進を図ってきたが、コロナ禍の影響もあって自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状で、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

②上井・三朝線

- 倉吉市と三朝町を結ぶ地域間幹線であり、三朝町から倉吉市内への通勤・通学・通院・買物等の移動を支える重要な路線となっている。
- 倉吉駅から三朝温泉や三徳山等への観光移動にも対応した路線となっている。
- コロナ禍による観光利用の落ち込みもあり、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しい状況であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

③橋津線

- 倉吉市と湯梨浜町の北部を結ぶ地域間幹線であり、湯梨浜町から倉吉市への通勤・通学・通院・買物移動を支える重要な路線となっている。
- 倉吉駅北の河北地域商業集積への移動利便性を高めるために、一部のダイヤのルート変更を行い利用促進に努めてきたが、コロナ禍の影響もあって自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

④松崎線

- 倉吉市と湯梨浜町の南部を結ぶ地域間幹線であり、橋津線と同様に湯梨浜町から倉吉市への通勤・通学・通院・買物移動を支える重要な路線となっている。
- 自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

⑤北条線

- 倉吉市と北栄町を結ぶ地域間幹線であり、主に北栄町東部から倉吉市への通勤・通学・通院・買物移動を支える重要な路線となっている。
- 橋津線と同様に、河北地域商業集積への移動利便性を向上するため、一部ダイヤのルート変更を行い利用促進に努めてきたが、コロナ禍の影響もあって自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難で、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

⑥関金線

- 倉吉市北部の関金地域と倉吉市街地を結ぶ地域内支線であり、通勤・通学・通院・買物移動を支える重要な路線となっている。
- 他の路線に比べ利用は多いが、コロナ禍の影響を受けており、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

⑦穴鴨線

- 三朝町北部地域の住民を通勤・通院・買物等のために三朝町の中心地に運ぶ地域内支線であり、一部の系統は三朝町と倉吉市を結ぶ地域間幹線となっている。
- 倉吉市内まで乗り入れていたダイヤを大幅に削減し、上井・三朝線や三朝線に乗り換える形態に再編したほか、一部の区間をデマンド化したり町営バスに移行したりして効率化を図ってきたが、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

⑧三朝町営バス(小河内線・穴鴨線・徳本線)

- 三朝町が運行主体となり三朝町北部地域の住民を三朝町中心部に運ぶ地域内支線であり、上井・三朝線や三朝線への乗換により倉吉市内へ行くための重要な路線となっている。
- 小河内線・穴鴨線では利用の少ないダイヤの削減やデマンド化により効率化を図ってきたが、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。
- 交通空白地域を解消するために整備した徳本線についても、同様に地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

表 18 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

路線名	主な運行系統 (起点-経由地-終点)	運行態様	事業許可 区分	実施主 体	補助事業の 活用
赤碓線	倉吉駅-浦安駅-赤碓駅	路線 定期運行	4条乗合	日ノ丸 自動車 (株)	幹線補助 車両減価償却費等 国庫補助
上井・三朝線	倉吉駅-倉吉東高前-三朝車庫前	路線 定期運行	4条乗合	日ノ丸 自動車 (株)	幹線補助 車両減価償却費等 国庫補助
穴鴨線	三朝町役場前-穴鴨公会堂前-運動場前-大谷入口	路線 定期運行	4条乗合	日ノ丸 自動車 (株)	フィーダー補助車両 減価償却費等国庫 補助
	三朝町役場-上西谷上-三朝小学校前-木地山				
橋津線	西倉吉-倉吉駅-清谷-長瀬東口-石脇車庫	路線 定期運行	4条乗合	日本 交通(株)	幹線補助 車両減価償却費等 国庫補助
松崎線	西倉吉-倉吉パークスクエア-倉吉駅-松崎-北方入口	路線 定期運行	4条乗合	日本 交通(株)	幹線補助 車両減価償却費等 国庫補助
北条線	西倉吉-倉吉駅-天神橋-青山剛昌ふるさと館-由良駅	路線 定期運行	4条乗合	日本 交通(株)	幹線補助 車両減価償却費等 国庫補助
関金線	倉吉バスセンター-倉吉駅-河原町-関金バスセンター	路線 定期運行	4条乗合	日本 交通(株)	幹線補助 車両減価償却費等 国庫補助
	倉吉バスセンター-倉吉駅-河原町-明高				
小河内線	三朝町役場内-森公民館前-鎌田公民館前-実光	路線不定期 運行	79条 乗合	三朝町	フィーダー補助車両 減価償却費等国庫 補助
	三朝町役場内-森-鎌田-実光	路線定期運行			
	三朝町役場内-森-鎌田-実光				
穴鴨線	三朝町役場内-三朝小学校前-若宮集会場前-大谷入口	路線不定期運行	79条 乗合	三朝町	フィーダー補助車両 減価償却費等国庫 補助
	穴鴨公会堂前-運動場前-三朝町役場前	路線 定期運行			
	大谷入口-穴鴨公会堂前-運動場前-三朝町役場前				
徳本線	三朝町役場内-吉水医院前-三朝温泉病院				

表 20 地域内フィーダー系統（穴鴨線（4条）及び三朝町営バス（79条））に係る目標設定等の状況
(三朝町地域公共交通協議会)

地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果	4条路線・79条路線ともに可能な限り利用者の減少を抑制することを目標に、直近の令和4年度実績を目標とし、年度推移については維持とする。 ○79条路線:6系統で年間 3,764 便、年間 4,301 人の利用 ○4条路線:系統④(大谷入口～三朝町役場前)では年間 241 便で 955 人、系統 ⑤(木地山～三朝町役場前)では年間 363 便で 6,596 人の乗降を見込み、2系統で年間 7,551 人の利用
事業の効果	この地域路線を維持することにより、小河内・穴鴨地域をはじめとする町全体の高齢者や学生の日常生活に不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが再構築されることで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。
目標達成のために行う事業及び実施主体	・町営バスの利用方法をまとめたチラシを作成し、町民に配布する。 ・町ホームページ内に利用ガイドページを設け、町内外に周知を図る。 ・広報紙に定期的に関連記事を掲載し、利用促進に努める。 ・集落や老人クラブ等で説明会を適宜実施し、要望に対する利用促進策を検討する ・利用状況の分析、アンケート調査等を踏まえ、運行内容の見直しを実施する。

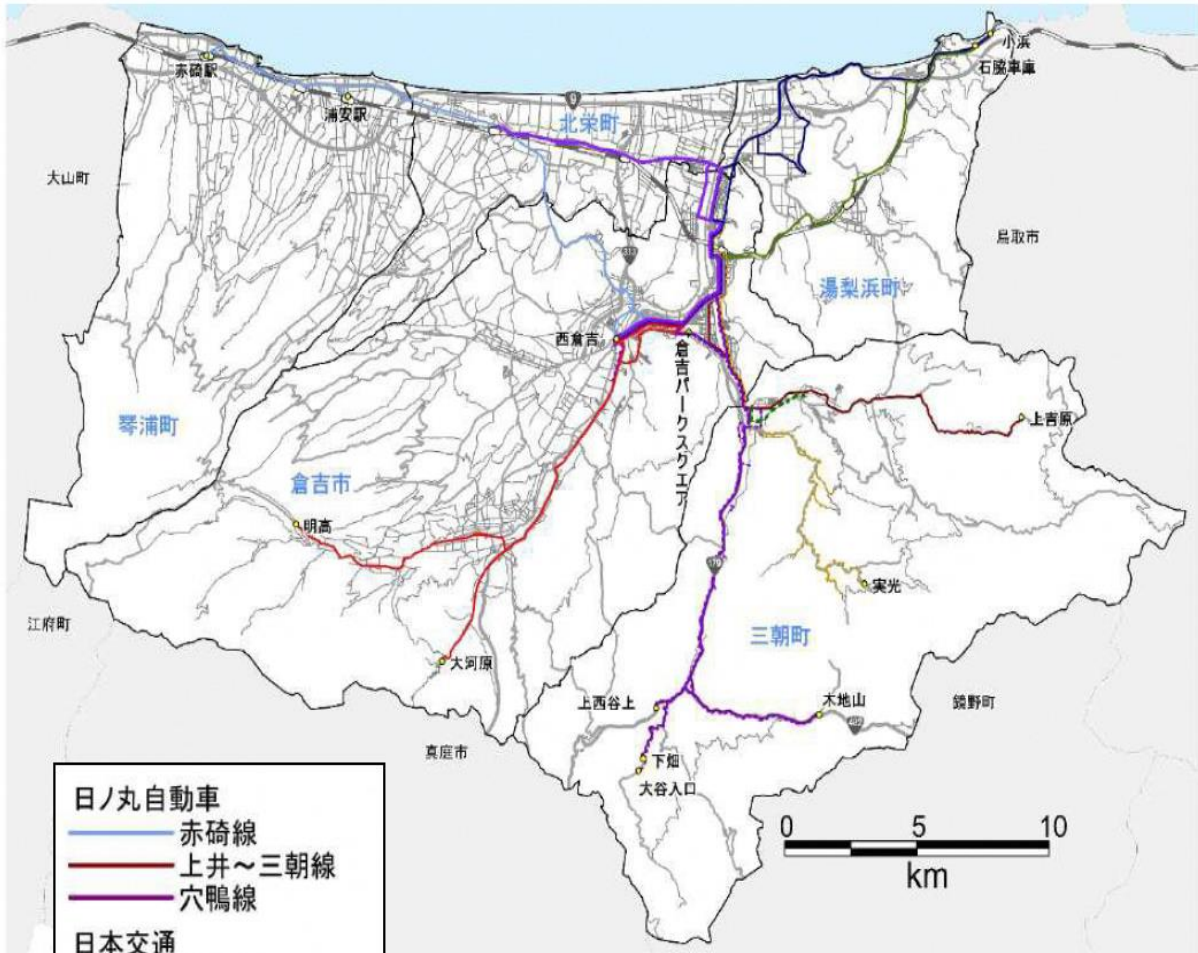


図 61 鳥取県中部地域国庫補助路線図

5-6-2 主要拠点と主要観光地の位置づけ

○優先的に整備を検討するバス停、接続の改善を図る観光地を明確にするため、「主要拠点」「主要観光地」を設定する。

(1)主要拠点

○今後の可能性も含め、主な交通結節点を主要拠点と位置づけて重点的な整備を行う。主要拠点は以下のとおりとなる。

表 21 主要拠点

拠点名	所在地	役割
倉吉駅	倉吉市	ほとんどの路線の起終点・経由地であり、JR山陰本線との接続ポイント
倉吉パークスクエア	倉吉市	現在は経由する便が少ないが、将来的に中心市街地の交通拠点となりうる
西倉吉	倉吉市	多くの路線の起終点であり、倉吉西高校の最寄りバス停
三朝町役場前	三朝町	三朝町内を運行する4路線すべての経由地で、町の中心地に位置する
赤碕駅	琴浦町	JRとバスの結節点で、赤碕線の起終点、琴浦町営バス(東伯線を除く路線)の経由地
浦安駅	琴浦町	JRとバスの結節点で、赤碕線の経由地、琴浦町営バス(東伯線・琴浦海岸線)の経由地
由良駅	北栄町	JRとバスの結節点で、赤碕線、北栄町乗りあいタクシーの経由地、北条線の起終点

(2)主要観光地

○路線バスの観光利用を検討する際、優先的に接続を考慮する観光地として、以下の観光地を設定する。なお、「鳥取二十世紀梨記念館」も入込客の多い観光地であるが、主要拠点の「倉吉パークスクエア」に位置するため、ここでは省略する。

表 22 主要観光地

拠点名	所在地	役割
白壁土蔵群・赤瓦	倉吉市	年間 60 万人が訪れる鳥取県を代表する観光地
関金温泉	倉吉市	年間 2 万人を超える入込がある温泉地
三朝温泉	三朝町	年間 40 万人近くが訪れる鳥取県を代表する温泉地
三徳山	三朝町	H27 年 4 月に日本遺産に認定された鳥取県を代表する観光地
はわい温泉	湯梨浜町	年間 12~13 万人が訪れる、鳥取県を代表する温泉地
東郷温泉	湯梨浜町	年間 3 万人が訪れる、はわい温泉の対岸に位置する温泉地
塩谷定好写真記念館	琴浦町	世界的に高く評価された写真家の記念館(明治初期の生家を活用)
青山剛昌ふるさと館	北栄町	年間 10 万人が訪れる、若年層や外国人にも人気の観光スポット

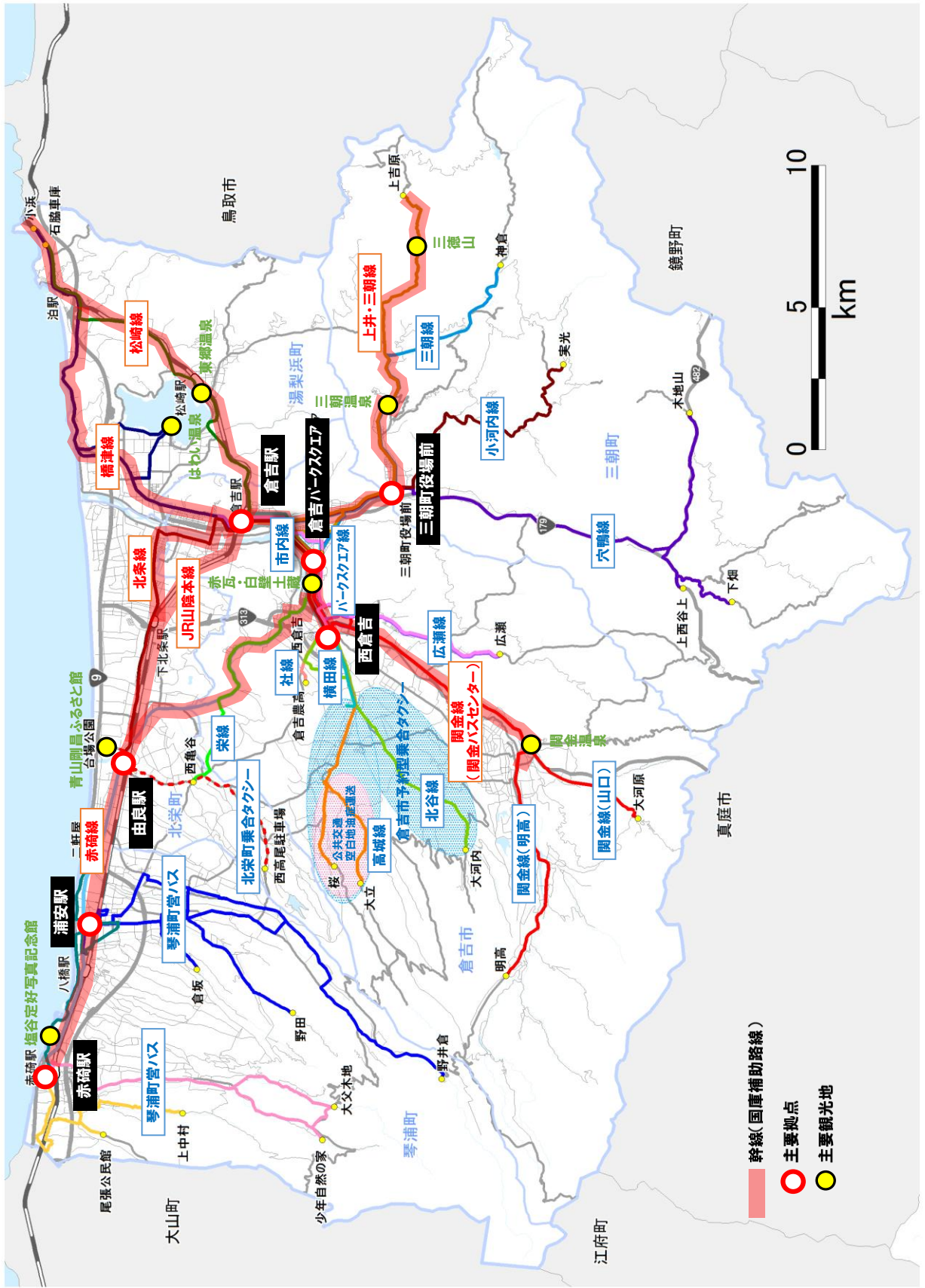


図 62 バスネットワーク図

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・ルート改善

- 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。

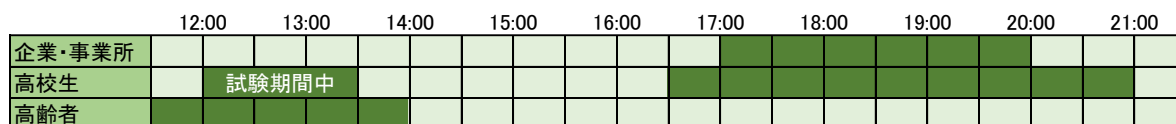


図 63 目的別の想定される帰宅時間帯

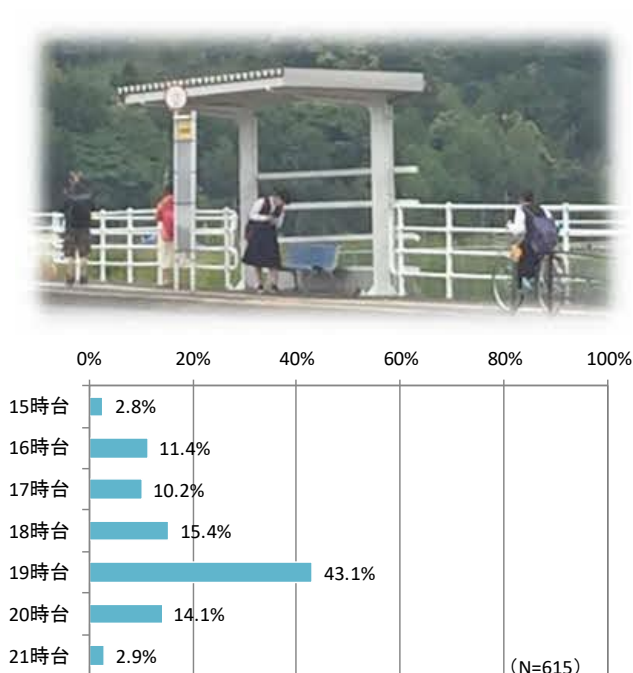


図 64 高校生が学校を出る時間（帰宅時間）

※高校生アンケート調査結果より

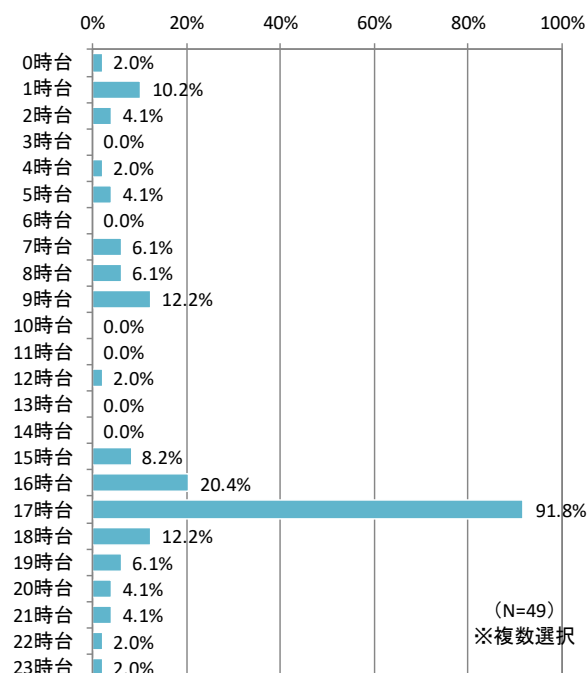


図 65 企業・事業所の終業時間

※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。

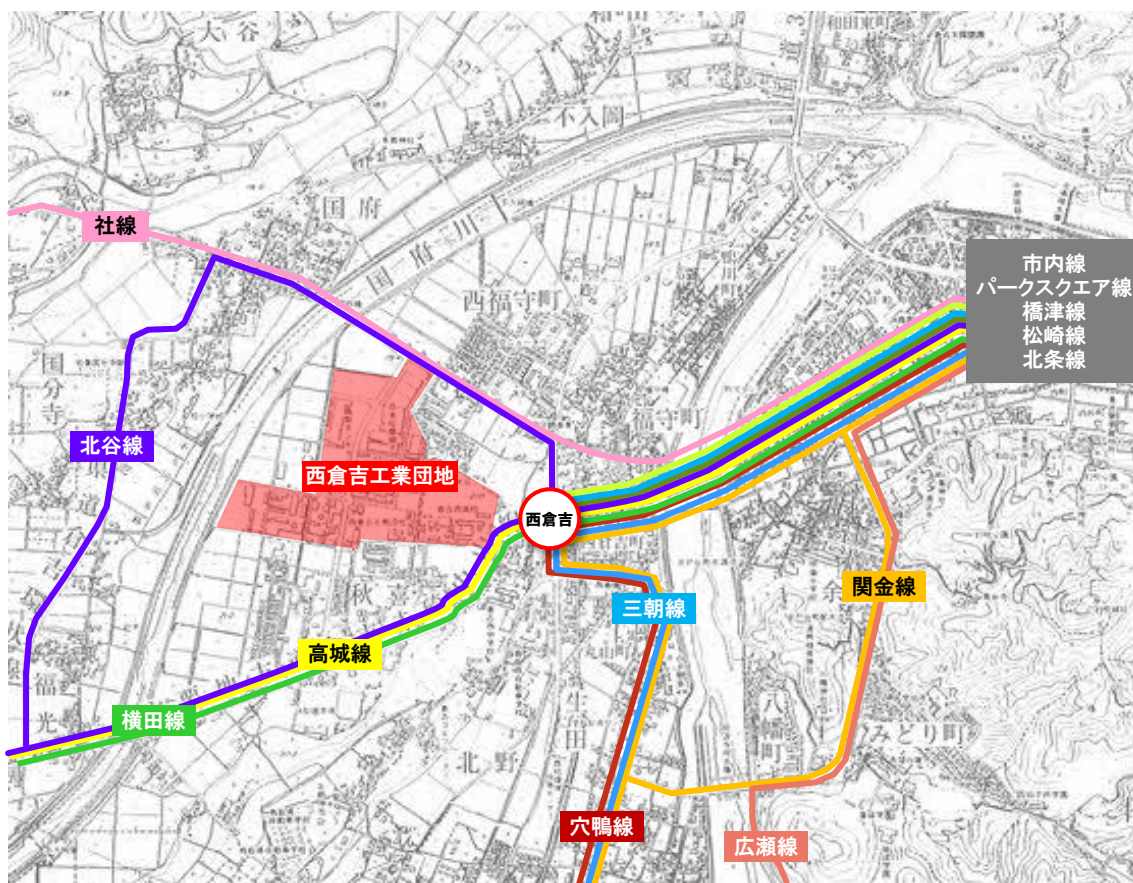


図 66 西倉吉工業団地周辺のバス路線

表 23 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
日圧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げられ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。

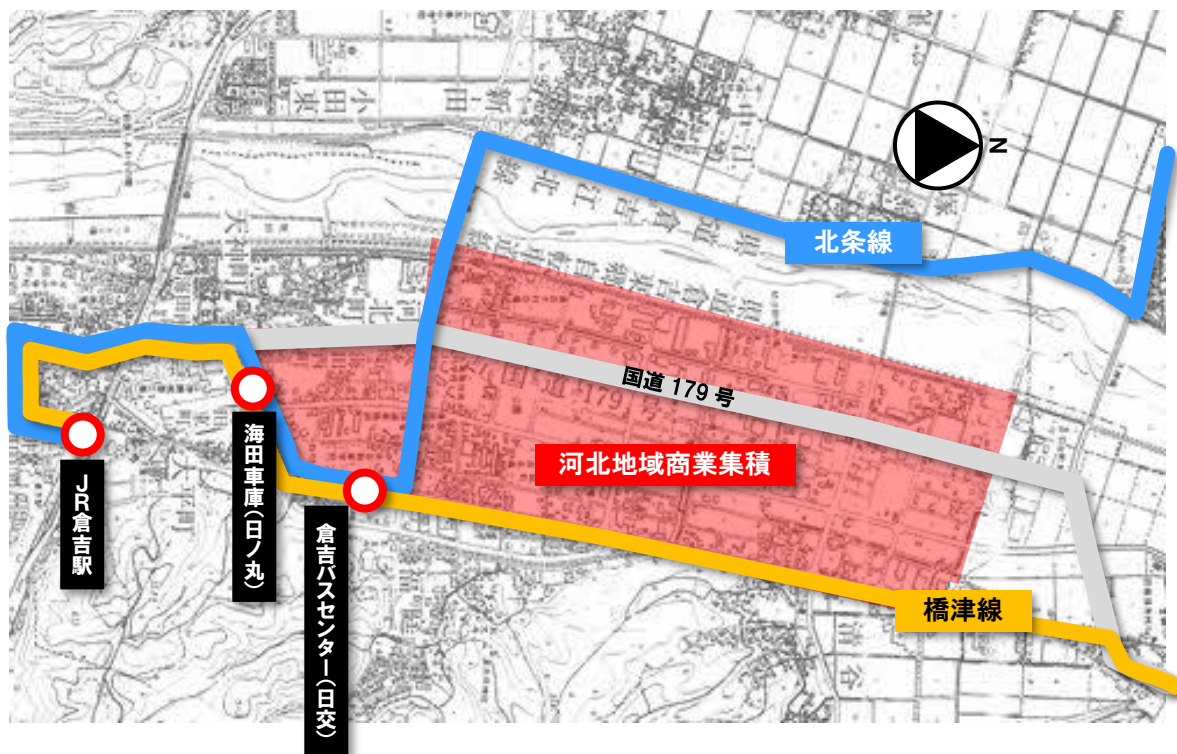


図 67 河北地域の商業集積と既存バス路線

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。

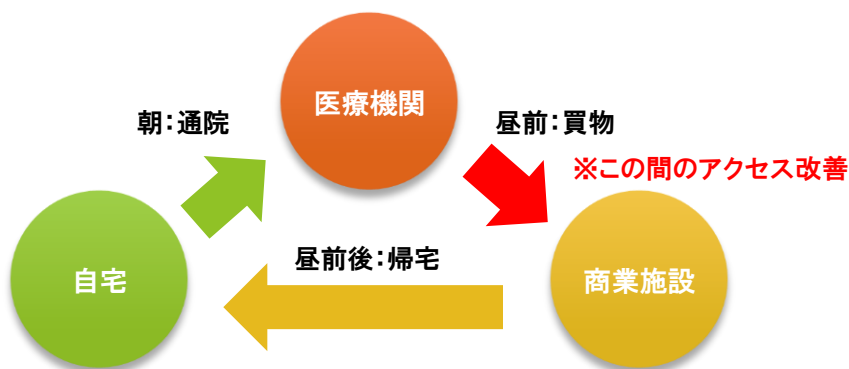


図 68 高齢者の行動パターン

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。

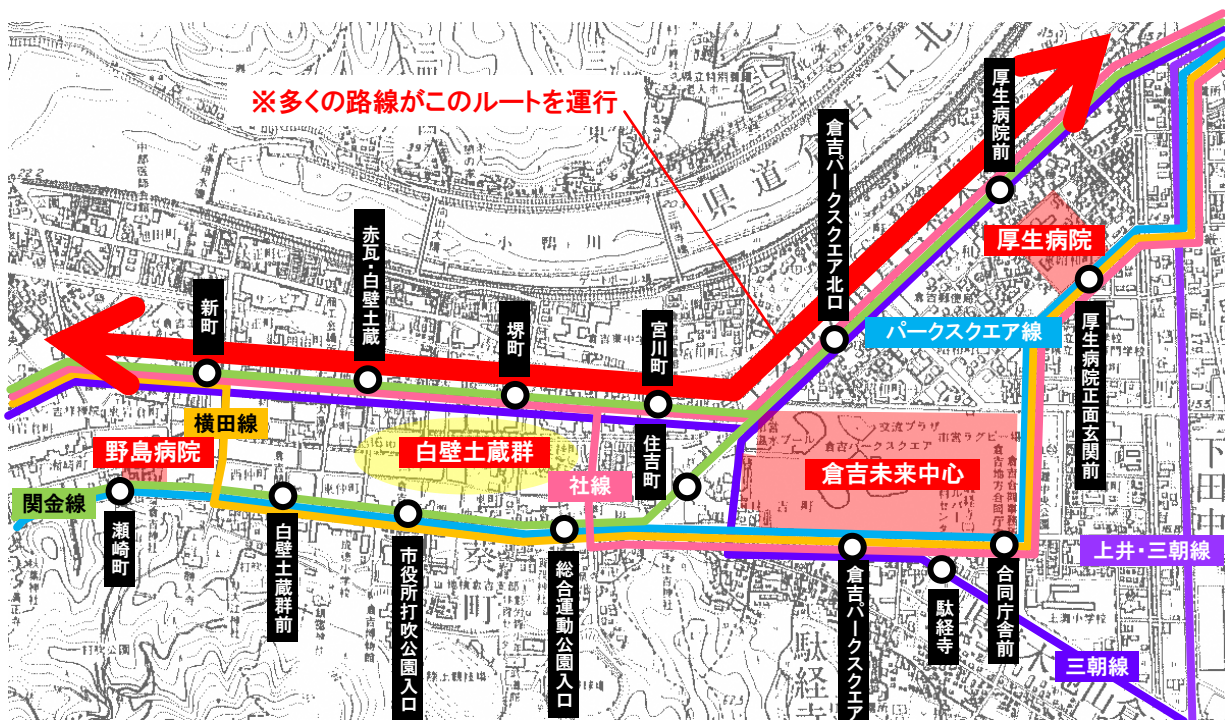


図 69 倉吉未来中心（倉吉パークスクエア）と周辺を運行するバス路線

表 24 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。

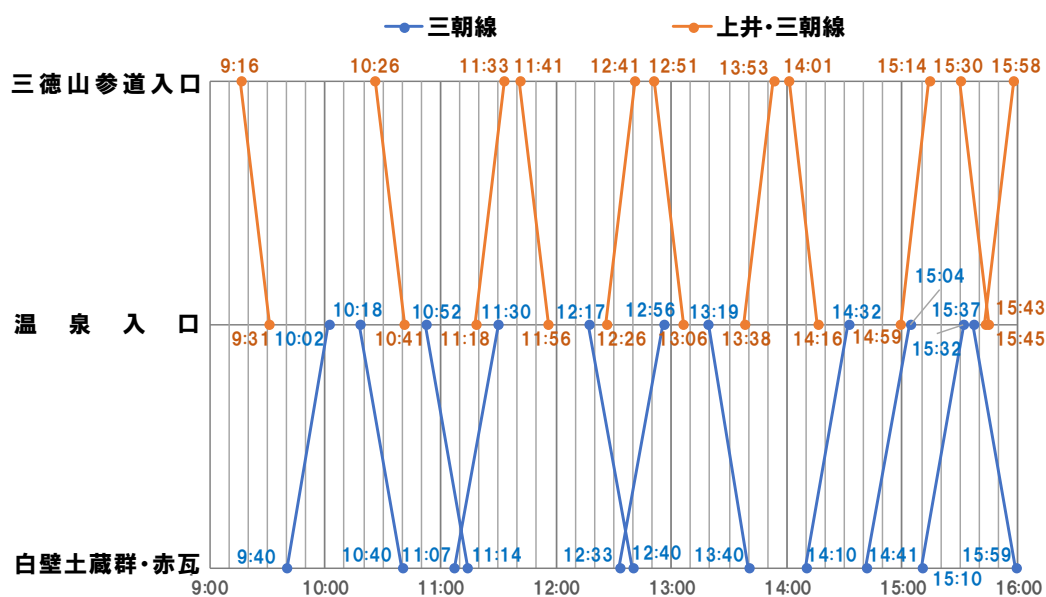


図 70 白壁土蔵群・赤瓦～三徳山間のバスの接続状況

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「ひなびた♪」{(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 25 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	八ツ屋(下り)	○	40.0%
	総合事務所(下り)	○	
	生田車庫		
	今西		
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)		
琴浦町	石脇車庫(上り)		0.0%
	石脇車庫(下り)	○	
北栄町	赤崎港入口		—
	山川入口		
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 74 UDタクシー



図 75 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
数値指標	バス停環境整備箇所、バス利用者数割合		
	算出方法	現状値(H28年度)	目標値(R6年度)
	○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20参照) ○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
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

《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け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「トッピー」の公共交通利用促進バージョンである「交通トッピー」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 76 バスの乗り方教室（倉吉市/H29年11月）



図 77 「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。

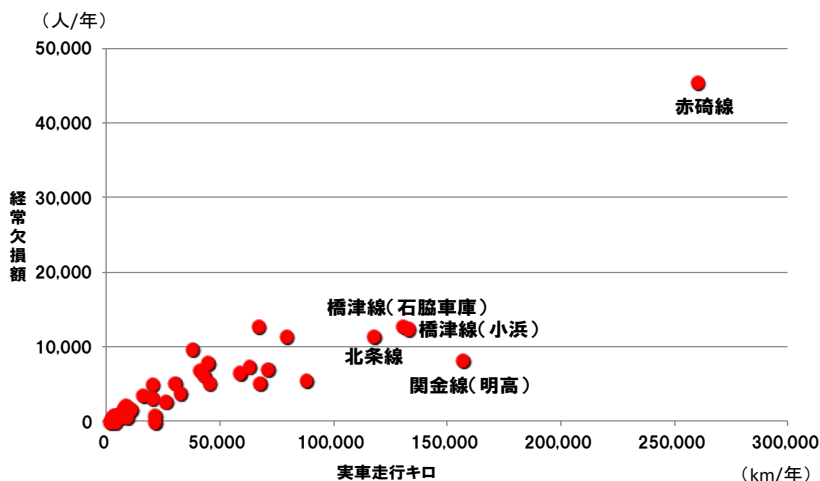


図 78 バス路線の実車走行キロと欠損額との関係

表 26 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。

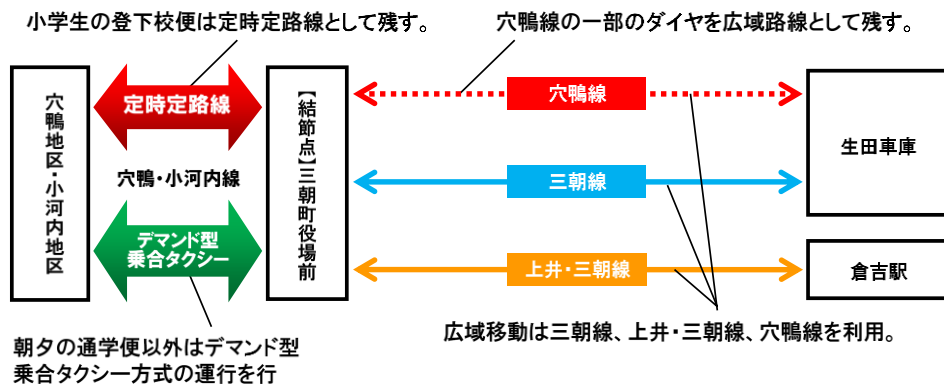


図 79 三朝町内路線の再編の考え方

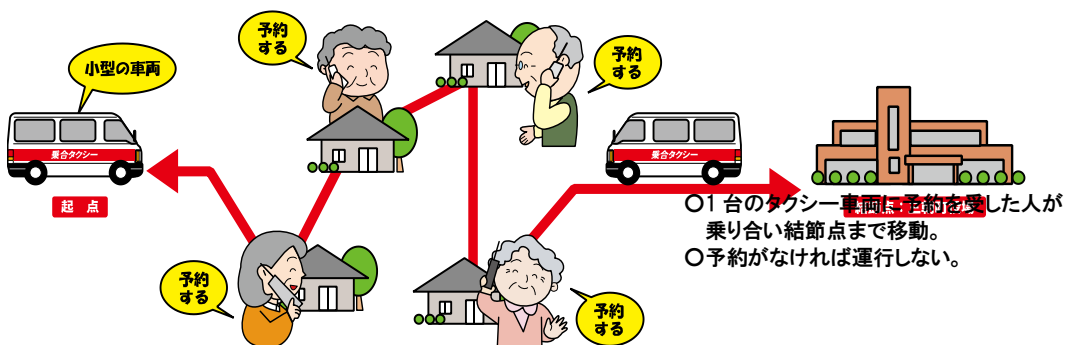


図 80 デマンド型乗合タクシー運行イメージ

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。

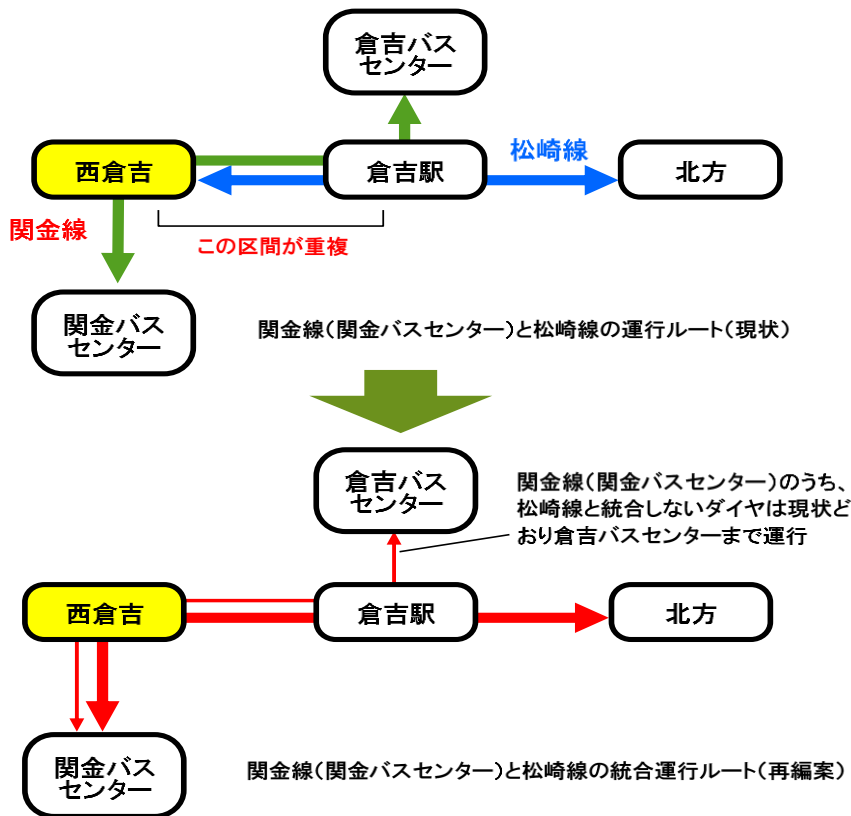


図 81 再編案の運行ルート

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元的に提供する貨客混載の導入に向けた検討を行う。



図 82 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
数値指標		広報紙によるPR回数、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
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

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
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											
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					
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											
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					
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											
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。

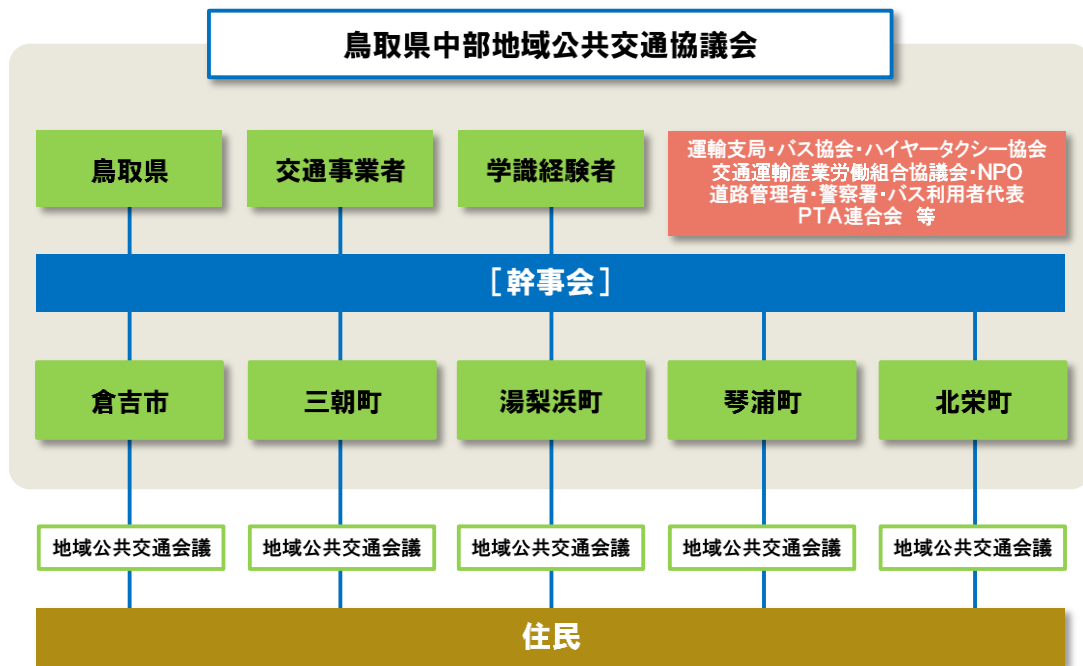


図 83 「鳥取県中部地域公共交通協議会」の構成図

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。

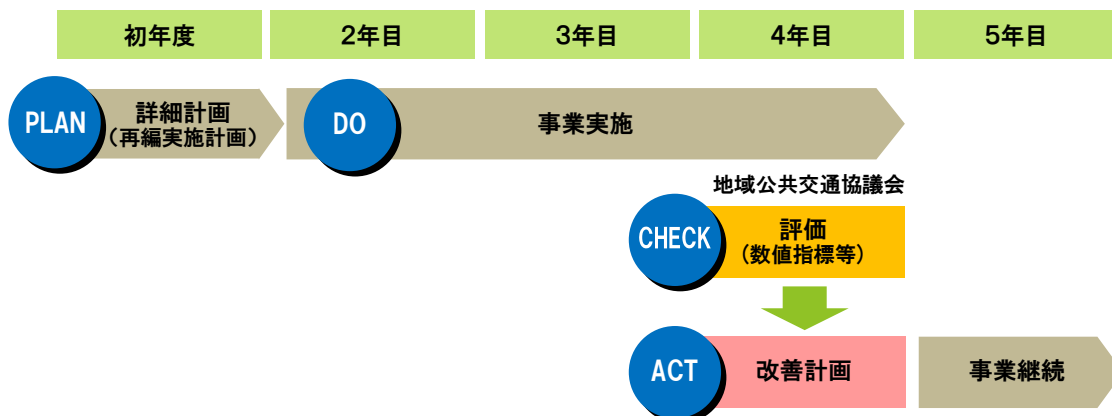


図 84 成果指標の評価・改善

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。

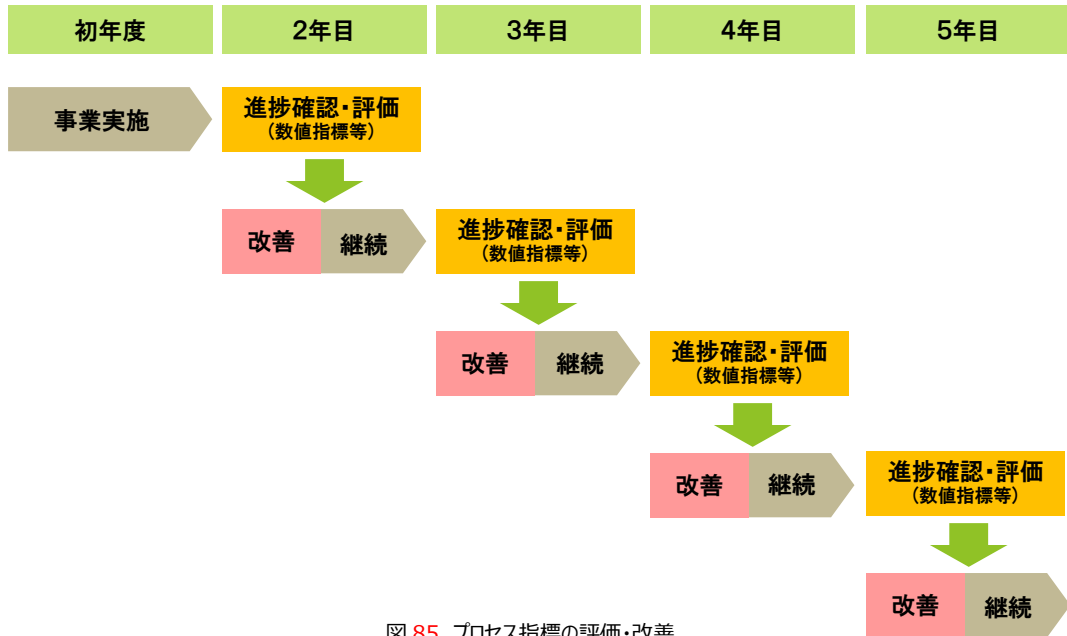


図 85 プロセス指標の評価・改善

表 27 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。

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 71 鳥取藩乗り放題手形

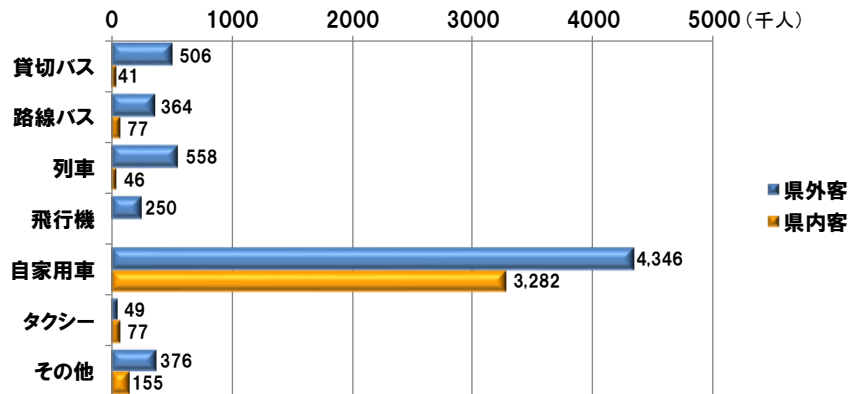


図 72 利用交通機関別観光入込客数（平成 28 年：鳥取県全体）※鳥取県観光客入込動態調査結果

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 73 倉吉駅バス乗場