



**人々の暮らしと交流を支える**  
**鉄道やバスを中心とした持続可能な公共交通網の形成により**  
**いつまでも安心して住み続けられる鳥取県東部地域**

鳥取県東部地域の中心都市である鳥取市と4町の地域拠点との間の移動利便性と、居住エリアから市町の地域拠点への移動利便性を向上させることにより、持続可能な公共交通体系を構築し、いつまでも住み続けられる地域の実現を目指す。

平成 29 年3月

鳥取県・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町  
（鳥取県東部地域公共交通活性化協議会）

# 1. 計画の策定にあたって

## (1) 計画策定の背景

鳥取県東部地域においては、鉄道事業者3社、民間バス事業者2社のほか、市町が運行するコミュニティバスや乗合タクシー等の公共交通が運行されており、住民の広域的な移動や地域内の移動、観光客の周遊行動等を支える社会インフラとして、重要な役割を果たしている。

これらの公共交通の利便性を高め、地域とともに維持・存続を図っていくことを目的として、平成20年10月には「若桜谷公共交通活性化総合連携計画」、平成21年3月には「若桜鉄道鉄道事業再構築実施計画」及び「鳥取市地域公共交通総合連携計画」が策定され、計画に基づく様々な事業が実施されてきた。

しかしながら、人口減少や少子高齢化の進展、自家用車に依存したライフスタイルの定着等により、公共交通の利用者数は減少傾向が続いている。

また、地域内では生活圏域が市町を超え、通勤・通学や通院、買い物、観光等の目的で公共交通を利用する様々なニーズがあるものの、利便性向上や利用促進に関する取組は市町単位で取り組まれるものが多く、市町をまたいだ広域的な移動については十分な調整や検討が行われてこなかった。

こうした状況を踏まえ、鳥取県東部地域における広域的な移動や市町内の移動等の実態を把握するとともに、住民、交通事業者、行政及び関係機関の連携により持続可能な公共交通体系を構築することを目的として、本計画を策定するものである。

なお、本計画の策定に伴い、現在進行中の若桜谷公共交通活性化総合連携計画に基づき若桜鉄道において取り組まれている鉄道事業再構築事業については、今後、本計画に即して新たに策定される予定の鉄道事業再構築実施計画に基づき、引き続き実施することとしている。

## (2) 策定主体

鳥取県・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町

## (3) 計画の区域

鳥取県東部地域（鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町）

鳥取県は、鳥取市を中心とした東部、倉吉市を中心とした中部、米子市を中心とした西部でそれぞれ特徴ある文化・生活圏を形成しており、地域ごとに、拠点となる都市を中心とした放射状の公共交通ネットワークが形成されている。

鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町及び八頭町の5市町により構成される東部地域においては、県庁所在地である鳥取市を中心に、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活圏が一体化していることから、これらの5市町を計画の区域として、地域公共交通網形成計画を策定するものである。

## (4) 計画の期間

平成29年度から平成33年度までの5年間

## (5) 国の施策との関係

公共交通を取り巻く社会環境の変化を踏まえ、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法」が平成25年12月に施行された。これを受けて、平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が施行され、「地域公共交通網形成計画」の策定ができるようになった。

地域公共交通網形成計画は、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的として、地域全体の公共交通の在り方や住民・交通事業者・行政の役割を定めるものである。その際、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ、面的な再構築を行う場合には、交通事業者との合意の上で「地域公共交通再編実施計画」を策定することができるようになった。

本計画は、国の基本方針に基づき、地域戦略の一環として、鳥取県東部地域における持続可能な公共交通ネットワークのあり方を示すマスタープランとして策定する。

## 2. 計画策定にあたり実施した調査等

計画策定にあたり、地域の概況や公共交通の現況を整理するとともに、次のアンケート調査やヒアリング調査を実施し、ニーズや移動実態等を把握した。

### (1) 住民のニーズや意向を把握するためのアンケート調査

項目	住民アンケート調査	若桜鉄道に関するアンケート調査
調査時期	平成 28 年 7 月	平成 28 年 7 月
調査対象地域	鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町及び八頭町	若桜町及び八頭町
調査対象者	住民 6,800 人	住民 2,400 人（住民アンケート調査に同封）
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>○移動の実態</li> <li>○公共交通の利用状況</li> <li>○バスサービスの満足度と公共交通サービスの改善策</li> <li>○公共交通に関する意識</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用促進・経営改善に向け必要だと思う取り組み</li> <li>○若桜鉄道の存廃に関する意識</li> <li>○運行継続に向けた協力の意向</li> <li>○若桜鉄道に関するイメージ（個別項目に対してどう思うかどうか）</li> </ul>
回収状況	有効回収数 2,133 通、回収率 31.4% （平成 28 年 9 月 26 日到着分まで）	有効回収数 742 通、回収率 30.9% （平成 28 年 10 月 12 日到着分まで）

### (2) 公共交通の主な利用者層の移動実態やニーズを把握するためのアンケート調査

項目	高等学校アンケート調査	民生委員アンケート調査
調査時期	平成 28 年 7 月	平成 28 年 7 月～8 月
調査対象者	地域内の高等学校 13 校	地域内の民生委員 516 名
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通学の実態（登下校の交通手段、自家用車による送迎の状況）</li> <li>○公共交通に対する問題点や課題（公共交通のサービス改善要望）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○日常生活における移動について</li> <li>○公共交通や移動に関する意見・要望</li> <li>○普段利用する医療機関や商業施設について</li> </ul>
回収状況	13 校 回収率 100.0%	有効回収数 369 通、回収率 71.5% （平成 28 年 10 月 12 日到着分まで）

### (3) 関係機関ヒアリング調査

#### ① 調査時期

平成 28 年 9 月～10 月

#### ② 調査対象

- 移動の目的となっている施設（鳥取赤十字病院、鳥取県立中央病院、鳥取市立病院、智頭病院、イオンモール鳥取北）
- 関係市町における観光、福祉及び教育の関係部局

	鳥取県	鳥取市	岩美町	若桜町	智頭町	八頭町
観光関係	観光戦略課	鳥取市観光協会	岩美町観光協会	若桜町観光協会	智頭町観光協会	八頭町観光協会
福祉関係		高齢社会課	岩美すこやかセンター	町民福祉課	福祉課	福祉事務所
教育関係		教育委員会	教育委員会	教育委員会	教育委員会	教育委員会

### 3. 公共交通の現状・問題点と課題の整理

#### (1) 調査結果に基づく公共交通の現状・問題点と課題

ここまでの調査結果を踏まえると、鳥取県東部地域における公共交通の現状・問題点と課題は、次のとおり整理することができる。

##### ① 自家用車からの転換等による公共交通の利用促進に関する事項

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>○人口減少や少子高齢化の進展等により、鉄道やバスの利用者数が減少する一方で通勤・通学手段は自家用車が約8割を占める等、日常生活の移動手段は自家用車に大きく依存している。</li> <li>○公共交通を利用できる環境ではあるが、その利便性の高さから自家用車を選択してしまう人が多く、公共交通を利用することがある人は2~3割台にとどまる。</li> <li>○鳥取市や若桜鉄道沿線地域では、自家用車から公共交通に意識や行動を自発的に転換する取組が、主要な施策として掲げられている。</li> <li>○公共交通を利用しない理由として「自分で自動車を運転できるから」が最も多い等、公共交通の確保・維持の必要性を自らの問題として認識していない人が多数となっている。</li> <li>○自家用車への過度な依存は、渋滞の発生や環境負荷の増大といった様々な問題の一因となっている。また、近年では高齢の運転者による事故が大きな社会問題となっている。公共交通機関を利用し、自家用車の使用を抑えることは、こうした問題の解決につながる。</li> </ul>	自家用車に依存した生活からの転換
<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通を将来にわたって維持していくために、ハード・ソフト両面の利用促進の取組が必要である。</li> <li>○公共交通に関する時刻や運賃等の「情報の入手しやすさ」は、複数の市町に共通して重点的に改善すべき事項と位置付けられる。</li> <li>○山陰地方では伯耆大山~出雲市間等で交通系ICカードが順次導入されている。鳥取市では導入に向けた検討が施策として掲げられている。</li> </ul>	公共交通の利用促進

##### ② 広域的な公共交通ネットワークの形成に関する事項

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>○通勤・通学、通院、買い物等の移動の目的地は、市町の中心部や幹線道路の近くに概ね立地している。</li> <li>○通勤・通学需要としては4町から鳥取市へ向かう方向が大きい。通学については鉄道を利用した逆方向のまとまった需要がある。</li> <li>○鳥取市と4町を結ぶ路線について、バスとJRは一定の便数が確保されているが、若桜鉄道と智頭急行は便数が少なく、利便性も劣る。</li> <li>○路線バスや鉄道の運行本数の少なさは行政・住民の双方から問題点として挙げられているが、サービス改善のためにはハード整備を含めた抜本的な対策が必要である。</li> <li>○鳥取駅までの「運賃」と「所要時間」については、鳥取市の新市域や4町において負担が大きくなっている。</li> <li>○鳥取市と4町を結ぶバス路線について、運行本数に対し利用が少ない、他の交通機関と重複している等により、非効率な区間がある。</li> <li>○鳥取市では、市独自の計画に基づき、地域ごとにバス路線の再編が段階的に進められている。</li> </ul>	市町をまたいで運行する鉄道や路線バス（幹線）のサービス確保・改善
<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢化率の高い鳥取市の縁辺部や中山間地域では、公共交通の利用が不便な地域が存在している。</li> <li>○鉄道やバスを利用してもよいと思う最寄りバス停や駅までの距離は、年代が高くなるほど長くなる傾向にある。</li> <li>○路線バスやタクシーを通院目的で利用している人は、自由に使える車や運転免許を持たない人が多い。</li> <li>○鉄道やバスを利用しない理由として、サービスに関する項目については「乗りたい時間の運行がない」が最も多く、公共交通を利用して自由に移動できないことが問題となっている。</li> <li>○公共交通のほかに、高齢者や障がい者を対象とした移動手段確保策や支援策が展開されており、一部ではサービスの重複がみられる。</li> <li>○現状の公共交通ではカバーできないニーズや担い手不足への対応のため、自動運転等の最新技術を活用した検討が進められている。</li> </ul>	地域特性に応じた移動手段の確保

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通拠点である駅周辺の活性化による回遊性向上やにぎわい創出が、複数の市町に共通して主要な施策・事業に位置付けられている。</li> <li>○交通拠点である駅のほか、集約された公共施設や道の駅などの地域の拠点を中心とした人・モノのネットワークづくりが、地域に共通する主な取組として位置付けられている。</li> <li>○鳥取市は自転車の交通手段分担率が高く、中心市街地における自転車の活用が施策として挙げられている。</li> </ul>	<p>生活の質の向上を支える交通まちづくりの推進</p>

### ③ 観光交通としての利便性向上

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>○鳥取砂丘等の主要な観光地への交通手段は確保されているが、地域内を自由に周遊できる観光二次交通が十分に確保されていない。</li> <li>○観光客にとって公共交通の本数や時刻、乗り継ぎ等が不便でわかりづらく、利用しにくい。</li> <li>○観光客のニーズの多様化や、増加する外国人観光客に対応できるよう、交通拠点の利便性向上や案内表示の改善、公共交通サービス従事者の対応強化が必要である。</li> <li>○地域には若桜鉄道や山陰海岸ジオライナーなどの公共交通に関する貴重な観光資源がある。</li> <li>○今後は鳥取駅と東浜駅への「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」の停車等により観光地としてさらに注目が高まることが予想され、地域の魅力を発信することが重要である。</li> </ul>	<p>観光交通としての利便性向上と情報発信</p>

### ④ 公共交通の利用環境改善と利用促進

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>○主に駅が交通拠点としての役割を果たしている。</li> <li>○鉄道との乗り換え、バスとの乗り換えについては、特に4町において重点的に改善すべき事項と位置付けられる。</li> <li>○バス停の待合環境は、複数の市町に共通して、重点的に改善すべき事項に位置付けられる。</li> </ul>	<p>交通拠点の機能強化</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○上位・関連計画において、鉄道やバスの車両や交通拠点におけるバリアフリー化の推進が掲げられている。</li> <li>○路線バスのサービスについて、乗務員の接遇についての満足度は高いが、利用するきっかけや観光客が利用しやすい環境づくりのためにも接遇レベルの維持・向上が必要である。</li> </ul>	<p>公共交通を利用して安全・安心に移動できる環境の実現</p>

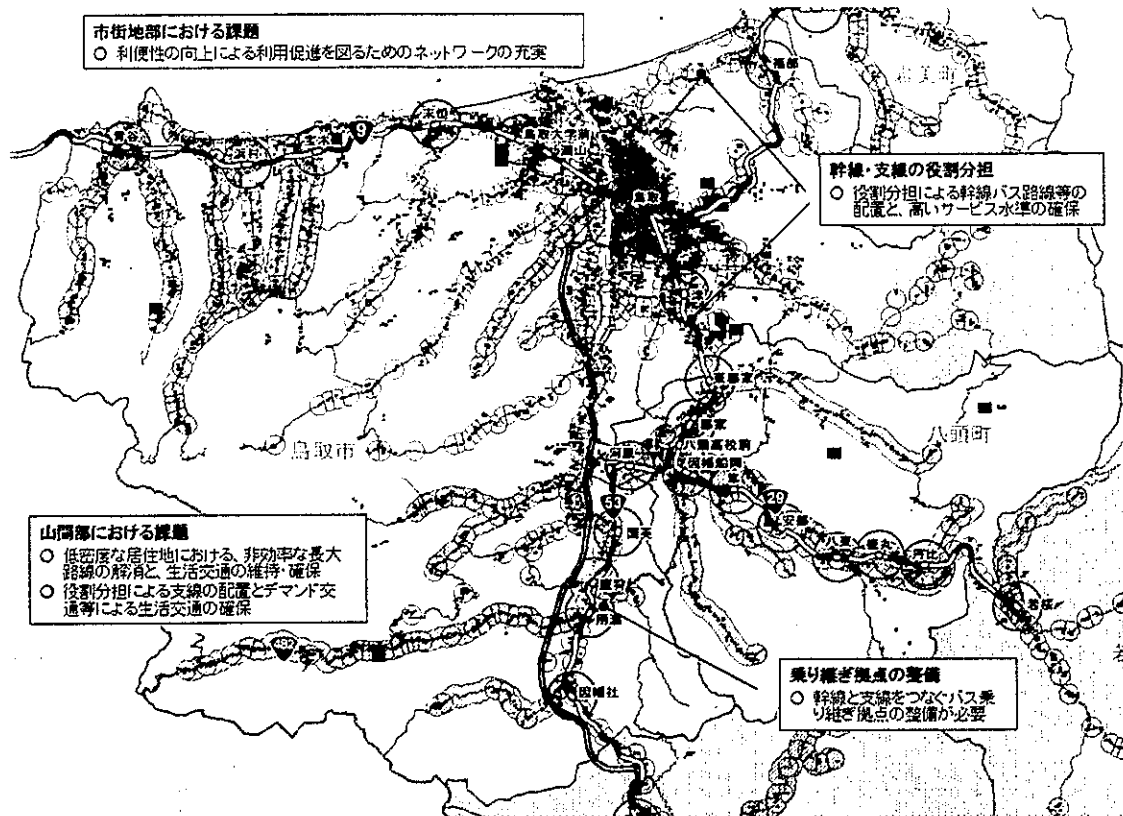
### ⑤ 公共交通の維持・存続のための仕組みづくり

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通を取り巻く環境や利用状況の変化、住民や利用者の意見や要望等をもとに、広域的かつ継続的に公共交通サービスを改善していくための仕組みが整っていない。</li> <li>○バスのサービスを維持するための公費負担の考え方については意見が分かれており、「わからない」との回答も多数ある。</li> <li>○複数の市町において「住民が主体となったまちづくり」が標榜されており、自らの問題として公共交通の維持・存続や利用促進に取り組む組織や団体の支援が必要である。</li> <li>○若桜鉄道は、路線バスとともに重要な地域公共交通としての役割を担っていることから、今後も引き続き収支の均衡と安全で安定した運行を確保することが必要である。</li> </ul>	<p>住民と行政、交通事業者の連携による取組を推進していくための仕組みづくり</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○行政の負担額を考慮しながら地域全体の公共交通ネットワークを維持していくためには、行政として最低限確保するサービス水準を設定した上で、利用の少ない路線や不採算の路線の運行を見直すための基準を作り、運用することが必要である。</li> </ul>	<p>効率的な公共交通体系の実現に向けた仕組みづくり</p>

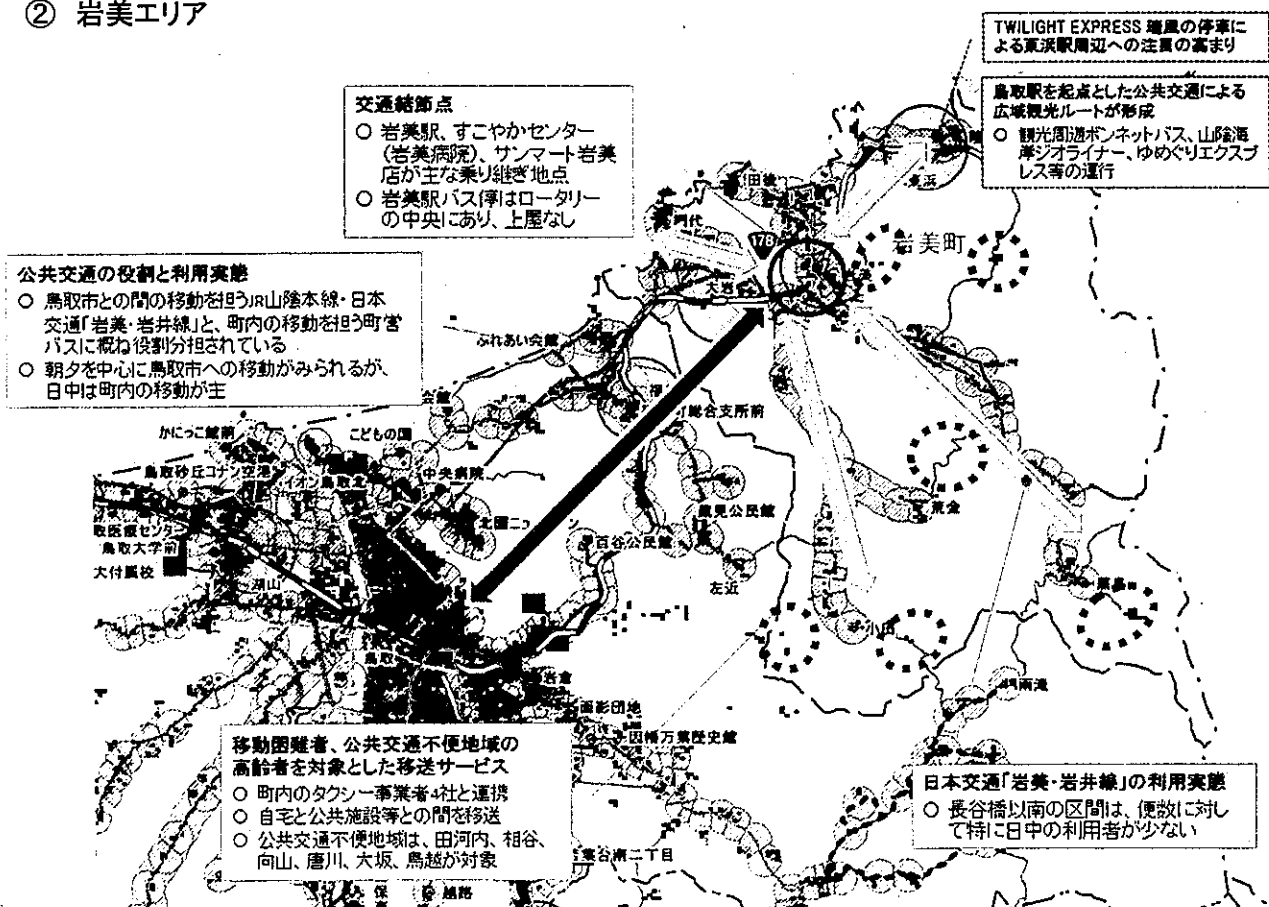
## (2) エリア別の現状・問題点及び課題

前項の現状・問題点及び課題のうち、各エリアにおける特徴的な事項は次の通り整理することができる。

### ① 鳥取エリア

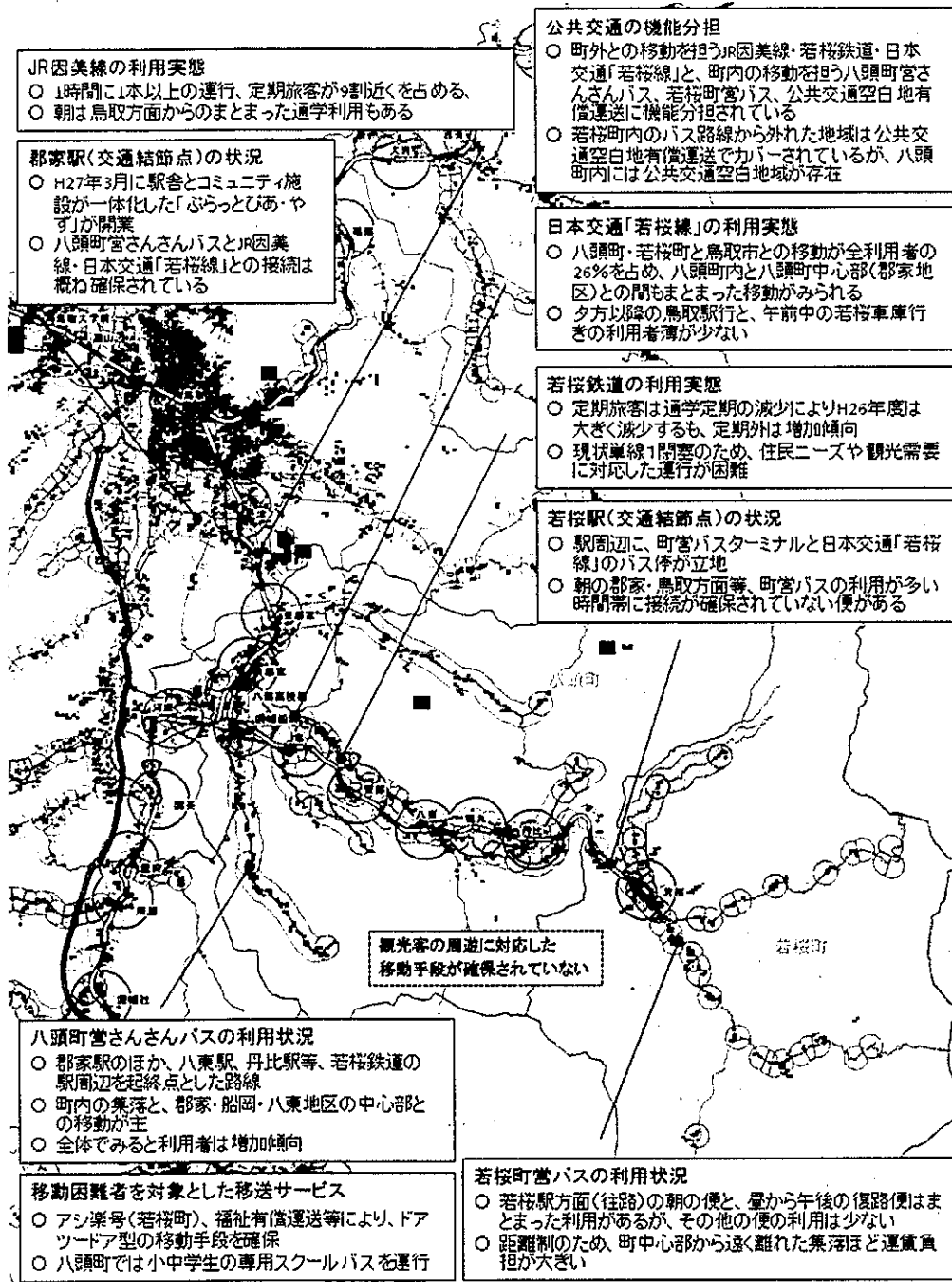


### ② 岩美エリア





#### ④ 若桜・八頭エリア





## 4. 地域の将来像と計画の基本方針

鳥取県東部地域における公共交通の現状・問題点及び課題を踏まえ、本計画において目指す地域の将来像と、計画の基本方針を次のとおり定める。

### (1) 本計画が目指す地域の将来像

将来像	人々の暮らしと交流を支える、 鉄道やバスを中心とした持続可能な公共交通網の形成により、 いつまでも安心して住み続けられる鳥取県東部地域
-----	---

鳥取県東部地域の中心都市である鳥取市と4町の地域拠点との間の移動利便性と、居住エリアから市町の地域拠点への移動利便性を向上させることにより、持続可能な公共交通体系を構築し、いつまでも住み続けられる地域の実現を目指す。

### (2) 計画の基本方針

#### 基本方針 ① 自家用車からの転換等による公共交通の利用促進

公共交通利用の意識付け・動機づけや、高齢者に対する公共交通利用の重点的な働きかけにより、自家用車に過度に依存した生活からの転換を図る。

公共交通の実態やサービス内容等を住民や利用者にも周知するとともに、交通事業者相互間や医療・商業施設等との連携による利用促進に取り組む。

#### 基本方針 ② 広域的な公共交通ネットワークの形成

地域の公共交通ネットワークの骨格を形成する、市町間バス路線の利便性の高い運行時間帯や運行間隔の確保や若桜鉄道の列車の行き違いによる輸送改善といった幹線の機能向上を図る。

住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供と、タクシー等を活用したドアツードア型サービスの提供により、地域特性に応じた移動手段を確保する。

公共交通を活用した生活支援サービスの展開や、公共交通沿線への都市機能の集積に取り組むことで、生活の質の向上を支える交通まちづくりを推進する。

#### 基本方針 ③ 公共交通による観光客の周遊促進

交通結節点と観光地、観光地相互間を結ぶ移動手段の確保による観光二次交通の充実や観光客に対する観光地への移動手段や地域の魅力に関する情報発信などにより、観光交通としての利便性向上を図る。

#### 基本方針 ④ 公共交通の利用環境改善

交通結節点における乗り継ぎの改善と、駅やバス停等の利用環境の改善に取り組む。

円滑な移動のための環境整備と、接遇やマナーの向上により、安全・安心な公共交通利用環境を実現する。

#### 基本方針 ⑤ 公共交通の維持・存続のための仕組みの構築

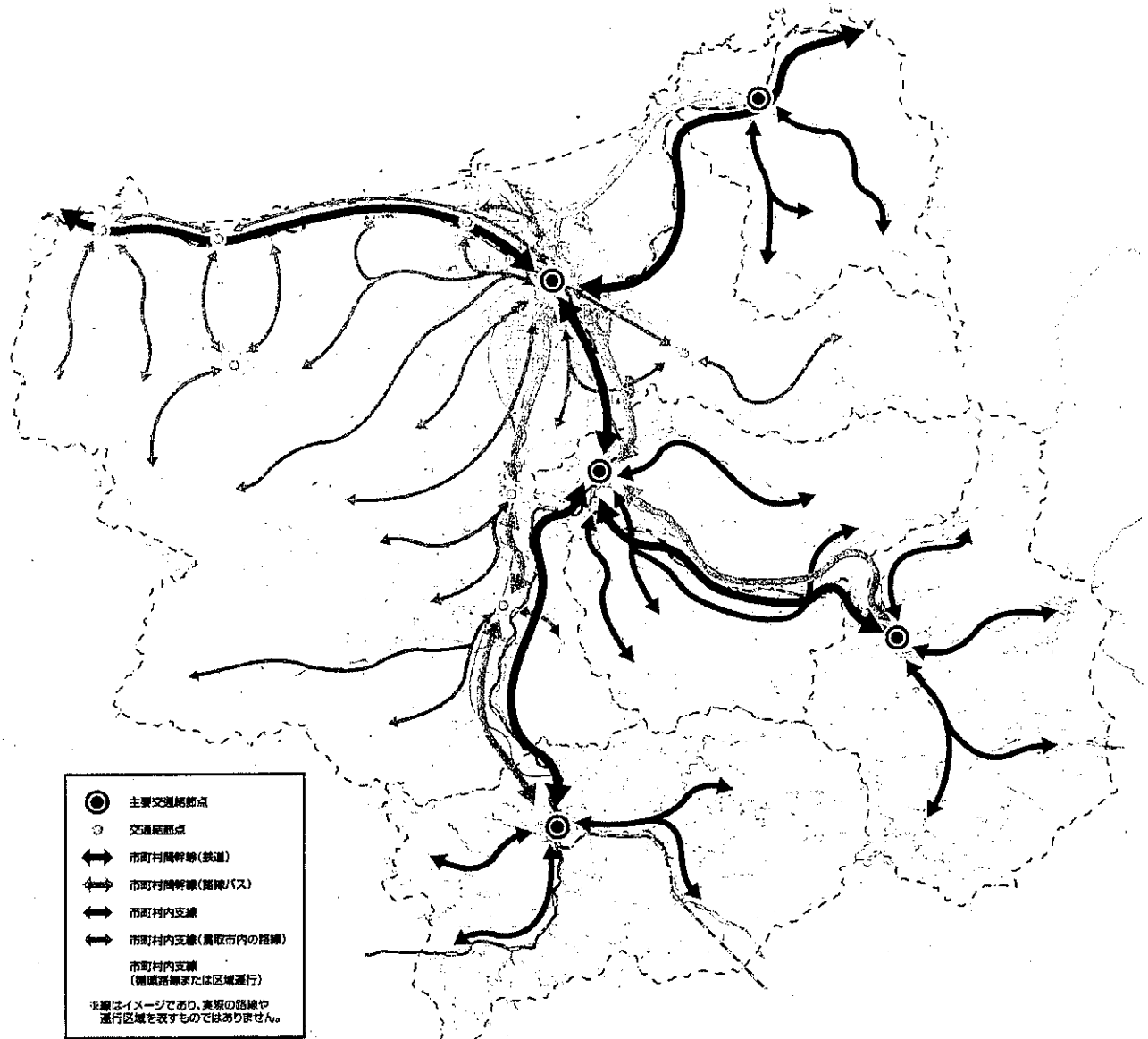
公共交通に関する議論や活動の場づくりと、公共交通サービス従事者の確保・育成により、計画に掲げる取組を推進していくための体制づくりを行う。

若桜鉄道においては、公有民営方式による上下分離での運行を維持するため、鉄道事業再構築事業を継続実施する。

公共交通の利用実態の定期的・定量的な把握と、公共交通の運行見直し基準の作成・運用により、効率的な公共交通体系を維持していくための仕組みを構築する。

### (3) 公共交通ネットワークの将来イメージ

地域の目指す公共交通ネットワークの将来イメージを次の通り定める。



広域交通	鳥取県東部地域と地域外を結ぶ公共交通	鉄道 (JR 山陰本線、JR 因美線、智頭急行)、高速乗合バス、航空機	
幹線 (市町間交通)	地域の骨格として市町間を結ぶ公共交通	鉄道 (JR 山陰本線、JR 因美線、若桜鉄道)、路線バス (岩美・岩井線、若桜線、智頭線)	
支線 (市町内交通)	各市町の集落と交通結節点とを結ぶ公共交通	路線バス (幹線以外の路線) 町営バス、タクシー等	
交通結節点	幹線と幹線、幹線と支線の乗り継ぎの拠点	主要交通結節点	鳥取駅、岩美駅、若桜駅、智頭駅、郡家駅
		その他の交通結節点	青谷駅、浜村駅、宝木駅、鳥取大学前駅、福部駅、用瀬駅
		乗り継ぎ拠点	鳥取市の鹿野・佐治・河原・国府等

#### (4) 施策の体系(計画の目標と事業内容)

地域の将来像と5つの基本方針に基づき、本計画の目標、事業内容、目標を達成するための数値指標を次のとおり設定する。

目標	事業内容	数値指標
<b>基本方針1：自家用車からの転換等による公共交通の利用促進</b>		
【目標1】自家用車に過度に依存した生活からの転換	1 公共交通利用の意識付け・動機付け	鉄道・路線バスを「利用することがある」と答えた人の割合
	2 高齢者に対する公共交通利用の重点的な働きかけ	
【目標2】公共交通の利用促進	3 公共交通の実態やサービス内容等の周知	民間事業者が運行する路線バスの利用者数
	4 交通事業者相互間や医療・商業施設等との連携による利用促進	
<b>基本方針2：広域的な公共交通ネットワークの形成</b>		
【目標3】幹線の機能向上	5 市町間バス路線(幹線)の機能向上【地域公共交通再編事業】	民間事業者が運行する路線バスの利用者数【再掲】
	6 若桜鉄道(幹線)の輸送改善	若桜鉄道の利用者数
【目標4】地域特性に応じた移手段の確保	7 住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供	公共交通サービス利用圏域の人口割合
	8 タクシー等を活用したドアツードア型サービスの提供	
【目標5】生活の質の向上を支える交通まちづくりの推進	9 公共交通を活用した生活支援サービスの展開	公共交通が不便なために、「生活に支障をきたしていること」や「我慢している活動」が「ある」と感じている人の割合
	10 まちづくりと連携した公共交通の利便性向上	
<b>基本方針3：公共交通による観光客の周遊促進</b>		
【目標6】観光交通としての利便性向上と情報発信	11 観光二次交通の充実	主要観光地へのアクセス率
	12 観光客に対する情報発信	
<b>基本方針4：公共交通の利用環境改善</b>		
【目標7】乗り継ぎや待合環境の改善	13 交通結節点における乗り継ぎの改善【地域公共交通再編事業】	4町における幹線と支線との平均接続時間
	14 駅やバス停等の利用環境の改善	環境整備を行った拠点数
【目標8】安全・安心な公共交通利用環境の実現	15 円滑な移動のための環境整備	地域内の全バス車両に占める低床バス車両の割合
	16 接遇やマナーの向上	乗務員の接遇に関する満足度
<b>基本方針5：公共交通の維持・存続のための仕組みの構築</b>		
【目標9】取組を推進していくための体制づくり	17 公共交通に関する議論や活動の場づくり	住民が主体となった活動組織の新規の設立数
	18 公共交通サービス従事者の確保・育成	
	19 若桜鉄道の持続可能な事業スキームによる再構築【鉄道事業再構築事業】	若桜鉄道(株)の単年度最終損益
【目標10】効率的な公共交通体系を維持していくための基盤づくり	20 公共交通の利用実態の定期的・定量的な把握	交通事業者や地域団体等との定期的な意見交換の回数
	21 公共交通の運行見直し基準の作成・運用	

## 5. 目標達成のために実施する事業及びその実施主体

### 基本方針1: 自家用車からの転換等による公共交通の利用促進

#### 目標 ① 自家用車に過度に依存した生活からの転換

##### 事業1: 公共交通利用の意識付け・動機付け

###### ○ 公共交通関連学習会の開催

地域の住民を対象として、鉄道・バス等を利用した目的地までの行き方や利用方法等についての理解を深め、実際の利用につなげることを目的とした「公共交通関連学習会」を開催する。

「鉄道の日」や「バスの日」のほか、地域のイベント等において、公共交通の利用促進やPRを行う。

###### ○ 公共交通を利用した通勤の推進

ノーマイカー運動や、鳥取市の「ノルデ運動」等の取組と連携して、ポスターの掲出やチラシの配布、交通結節点におけるキャンペーン活動等を行い、自家用車による通勤から公共交通を利用した通勤への転換を図る。

若桜町・八頭町の若桜鉄道沿線の事業所を対象として、職場モビリティ・マネジメント(MM)を実施する。

###### ○ 児童・生徒を対象とした公共交通利用の働きかけ

新入生への入学説明会等において、公共交通を利用した通学に関する働きかけ（登下校に便利な鉄道やバスの時刻、定期券や割引制度、サイクル&ライド等）を行う。

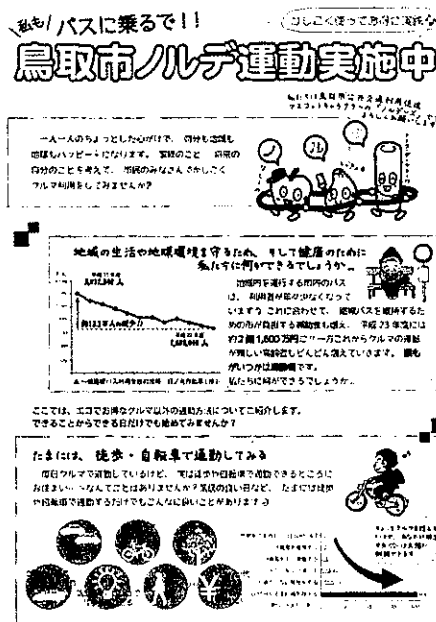
学校が独自に運行するスクールバスから公共交通を利用した通学への転換を図るため、学校との協議・調整を行う。

小学生やその保護者等を対象として、公共交通の乗車体験や、車内でのマナー、バリアフリー、交通安全などの知識を学習する出前講座や体験学習会等を開催する。

若桜谷のりものまつりの様子（平成28年）



ノルデ運動のチラシ（鳥取市）



事業内容	事業主体	実施時期
公共交通関連学習会等の開催	県・市町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	H29年度より検討・随時実施
公共交通を利用した通勤の推進	県・市町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	H29年度より検討・随時実施
児童・生徒を対象とした通学時における公共交通利用の働きかけ	県・市町、鉄道事業者、バス事業者	H29年度より検討・随時実施

## 事業2：高齢者に対する公共交通利用の重点的な働きかけ

### ○ 高齢者を対象とした公共交通の乗り方教室の開催

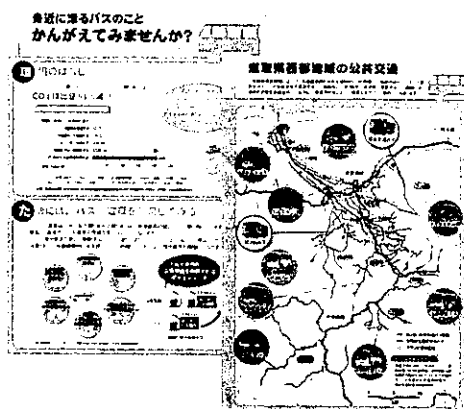
地域の会合等に参加する高齢者を対象として、公共交通の利用実態や、自動車と公共交通を比較した環境・健康・安全面に関する講習会を開催する。

講習会の開催に併せて、「公共交通の乗り方教室」を実施し、鉄道・バスを利用した通院・買い物の行き方や、乗り降りの方法等についての理解を深める。また、講習会の開催前後における公共交通利用意識の変化を把握するため、講習会の事前・事後にアンケート調査を実施する。

#### 【公共交通の乗り方教室の進め方（案）】

事前アンケート	乗り方教室に参加する前の、自家用車や公共交通に対する意識を把握
講習会	自動車や公共交通についての事実情報（利用の動機付けとなる情報）を説明 運転免許証の自主返納支援制度について説明
行動プランの作成	参加者それぞれが目的地を設定し、路線図や時刻表をもとに、自宅から目的地まで公共交通を利用して移動する方法を考える
乗り方教室	実際の車両を用いて、乗り方（乗車方法、運賃の支払い方法、降車時の注意点等）を身につける
事後アンケート	乗り方教室参加後の、自家用車や公共交通に対する意識、公共交通の利用意向等を把握し、事業実施による効果を測定

講習会で説明する内容のイメージ  
(鳥取県西部地域の住民アンケート配布物)



運転免許証自主返納者への支援制度の周知チラシ (鳥取県警察本部)



### ○ 運転免許証自主返納者への支援制度の周知の強化

運転免許証の自主返納を支援する制度について、前項の乗り方教室のほか、交通結節点や鉄道・バス・タクシーの車内においてチラシを配布する等により周知を図る。

事業内容	事業主体	実施時期
高齢者を対象とした公共交通の乗り方教室の開催	県・市町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	H29年度より検討・随時実施
運転免許証自主返納者への支援制度の周知の強化	県・市町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、警察	H29年度より検討・随時実施

目標1の数値指標	鉄道・路線バスを「利用することがある」と答えた人の割合	
算出方法	現状値 (H28年度)	目標値 (H33年度)
住民アンケート調査による	鉄道：35%、バス：28%	鉄道：35%以上、バス：28%以上 (現状値より改善)



## 事業 4 : 交通事業者相互間や医療・商業施設等との連携による利用促進

### ○ 運賃負担の軽減化の検討

地域間の運賃負担の公平性を確保するため、交通結節点で接続する幹線と支線を乗り継ぐ場合や、鉄道とバスが並行する区間の運賃体系の見直しについて検討する。

#### 【検討のポイント】

- 支線の運賃体系（均一制、区間制等）の見直し
- 運賃の上限額の設定
- 乗り継ぎ割引の導入
- 鉄道とバスが並行する区間における運賃や定期券の共通化 等

### ○ 交通系 IC カードの導入検討

交通系 IC カードの導入に向けて、関係者間の協議・調整を行う。

#### 【具体的な検討事項】

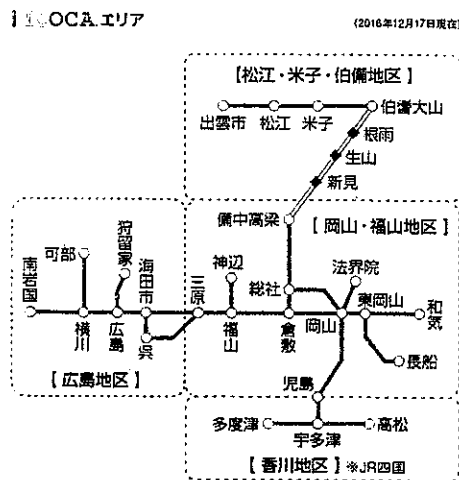
- 導入のメリット、必要な機能、導入に当たった課題等の整理
- 導入にかかる費用の試算
- 活用できる補助制度 等

### ○ 医療機関や商業施設等と連携した外出促進

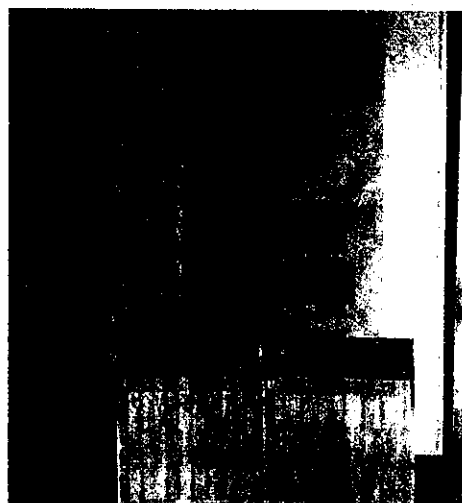
医療機関や商業施設と連携し、公共交通を利用した通院・来院、来店方法（時刻や運賃等）の周知を図る。

商業施設や商店と連携し、商業施設の駐車場を活用したパーク&ライドや、買い物客に対する公共交通利用特典（商品割引、運賃割引等）について検討する。

中国・四国地方の ICOCA エリア  
(平成 28 年 12 月 17 日現在)



時刻表の掲出例（智頭病院）



事業内容	事業主体	実施時期
運賃負担の軽減化の検討	県・市町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	H29 年度より検討・随時実施
交通系 IC カードの導入検討	県・市町、鉄道事業者、バス事業者	H29 年度より検討・随時実施
医療機関や商業施設等と連携した外出促進	県・市町、鉄道事業者、バス事業者	H29 年度より検討・随時実施

目標 2 の数値指標	民間事業者が運行する路線バスの利用者数		
算出方法	現状値 (H27 年度)	目標値 (H32 年度)	
県・市町、交通事業者を通じて把握	3,150 千人	3,150 千人	

## 基本方針2：広域的な公共交通ネットワークの形成

### 目標 ③ 幹線の機能向上

#### 事業5：市町間バス路線（幹線）の機能向上【地域公共交通再編事業】

##### ○ 利便性の高い運行時間帯や運行間隔の確保

市町間バス路線（幹線）について、同じ起終点間を結ぶ鉄道（幹線）を含めた全体としてサービス水準が向上するよう、利便性の高い運行時間帯や運行間隔を確保する。

あわせて、路線の効率化のため、利用の少ない区間における時刻や便数、運行形態等についての検討を行う。

【確保するサービス水準の目安】

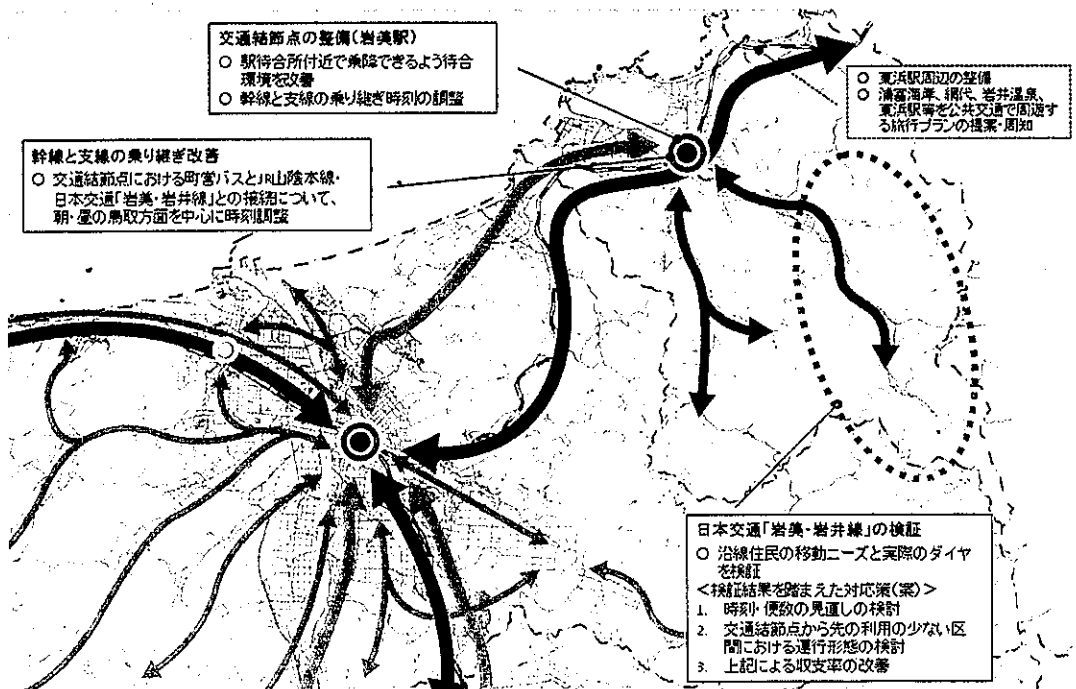
朝夕の通勤・通学時間帯（始発～9時台、16時～19時台）	1時間当たり1本以上
その他の時間帯	1時間半当たり1本以上

【エリア別の検討内容】

エリア	検討対象路線	検討内容
岩美エリア	日本交通「岩美・岩井線」	<ul style="list-style-type: none"> <li>● JR山陰本線との運行間隔調整</li> <li>● 鳥取駅まで直通する便の時刻・便数</li> <li>● 利用の少ない区間の運行形態</li> </ul>
若桜・八頭エリア	日本交通「若桜線」	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 郡家駅～若桜駅間における若桜鉄道との運行間隔調整</li> </ul>
智頭エリア	日ノ丸自動車「南部幹線」（智頭線、用瀬線）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● JR因美線との運行間隔調整</li> <li>● 智頭線における快速便の運行</li> <li>● 支線（佐治線等）との直通運行</li> </ul>

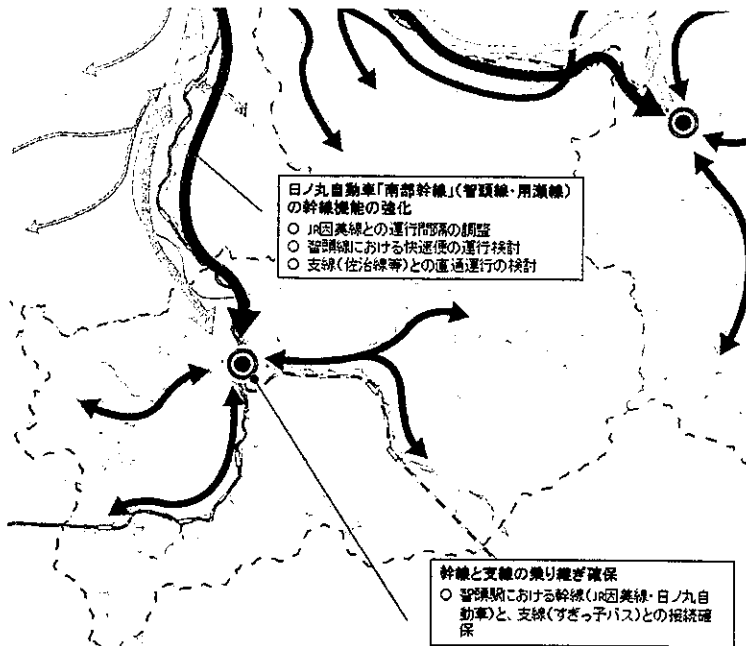
\* 住民のニーズや利用実態と実際のダイヤを検証した上で、具体的な検討を進める。

##### ● 岩美エリア

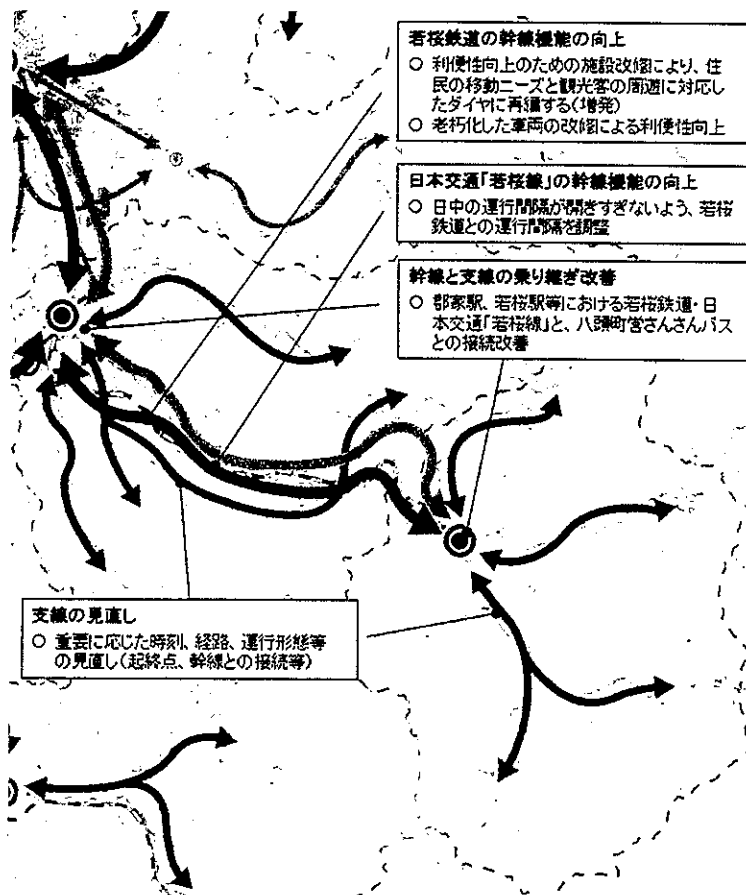




●智頭エリア



●若桜・八頭エリア



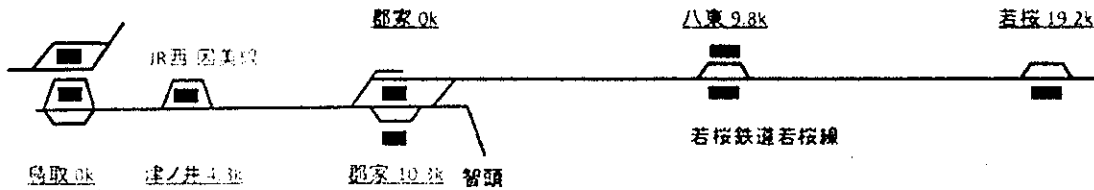
事業内容	事業主体	実施時期
利便性の高い運行時間帯や運行間隔の確保	県・市町、鉄道事業者、バス事業者	H29年度より検討・実施

## 事業6：若桜鉄道（幹線）の輸送改善

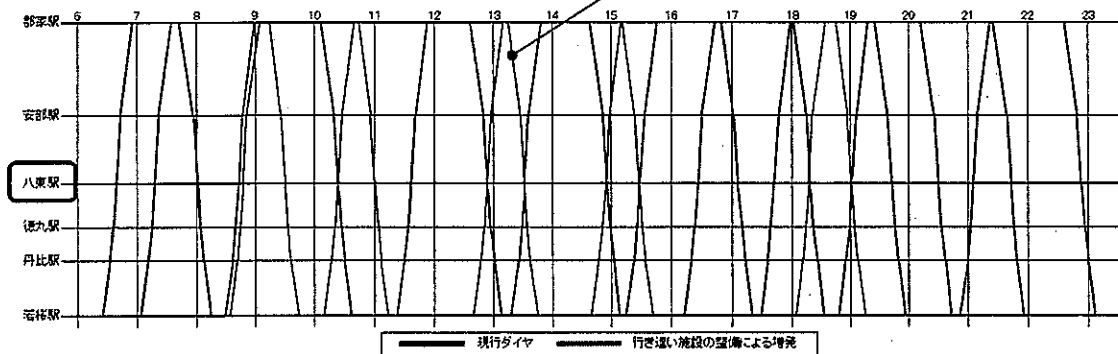
### ○ 列車の行き違いによる輸送サービスの改善

若桜線は単線1閉塞のため、旅客流動に合わせた運行ができず、若桜駅では最大で約3時間の待ち時間が生じる時間帯もあり、地域移動にも観光にも使いづらいものとなっている。また、住民アンケートの結果でも増便を望む声が多いため、列車増発による運行頻度及び利便性の向上を図るため、八東駅に行き違い施設を整備する

【整備イメージ】



【行き違い施設整備後のダイヤのイメージ】



行き違い施設の整備による列車の増発

### ○ 車両の観光車両への改修

老朽化が著しく車両の延命化が必要な車両3両について、鉄道の魅力向上を図り、利用促進や交流人口を拡大させ、新たな需要創出による利用者を確保することを目的とした観光車両への改修を行う。

事業内容	事業主体	実施時期
列車の行き違いによる輸送サービスの改善	若桜町・八頭町、若桜鉄道(株)	H29~H30年度に実施
車両の観光車両への改修	若桜町・八頭町、若桜鉄道(株)	H29~H31年度

目標3の数値指標①	民間事業者が運行する路線バスの利用者数【再掲】		
	算出方法	現状値(H27年度)	目標値(H32年度)
	県・市町、交通事業者を通じて把握	3,150千人	3,150千人
目標3の数値指標②	若桜鉄道の利用者数		
	算出方法	現状値(H27年度)	目標値(H32年度)
	事業者により把握	325千人	325千人



事業7：住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供

○ 児童・生徒の通学や部活動に合わせた運行

公共交通を利用して通学する生徒が在籍している学校と情報交換を行い、登下校の時間帯や部活動の時刻に合わせた運行となるよう、運行時刻を調整する。

○ 高齢者の通院・買い物に合わせた運行

高齢者が公共交通を利用して通院や買い物をする際の利便性を高めるため、移動の目的地となる施設への乗り入れや、診察時間・曜日、営業時間に合わせた運行、幹線との接続を考慮した運行時刻の調整等を行う。

○ 車両の小型化等による輸送効率改善の検討

利用の少ない地域を走るバス・タクシー車両について、更新時期に合わせて、輸送実態に応じた小型車両の導入を検討する。

○ 自動運転技術の活用に向けた研究

現在、八頭町において検討が進められている自動運転技術を活用したスマートモビリティサービスの事業化に向けて、必要な調査や関係者間の調整を行う。

【事業化に向けたスケジュール】

H29年	実地調査 (ニーズ確認、コース設定、バス・タクシー事業者等との協力体制構築)
H29～H31年	試験走行の実施 (有人運転でのテスト走行、安全性チェック)
H31年以降	サービス開始予定 (法改正等の整備が前提)

バスの小型車両 (日本交通)



自動運転車両のイメージ (八頭町)



資料提供：SB モバイル (株)

事業内容	事業主体	実施時期
児童・生徒の通学や部活動に合わせた運行	県・市町、交通事業者	H29年度より検討・随時実施
高齢者の通院・買い物に合わせた運行	県・市町、交通事業者	H29年度より検討・随時実施
車両の小型化等による輸送効率改善の検討	県・市町、バス事業者、タクシー事業者	H29年度より検討・随時実施
自動運転技術の活用に向けた研究	県・八頭町、バス事業者・タクシー事業者	H29～H31年度に検討 H31年度以降に事業化

## 事業8：タクシー等を活用したドアツードア型サービスの提供

### ○ 乗合タクシーの運行

バス車両では利用者数に対して過大なサービスとなっている地域について、乗合タクシーの導入を検討する。

市町間バス路線（幹線）の最終便に接続する乗合タクシーの運行を検討する。

### ○ タクシーを活用した移動手段の確保

地域の実情に合わせて、高齢者や障がい者等が通院する際のタクシー運賃の助成や、タクシーを活用した移動手段確保策の導入について検討する。

【タクシーを活用した移動手段確保策の例】

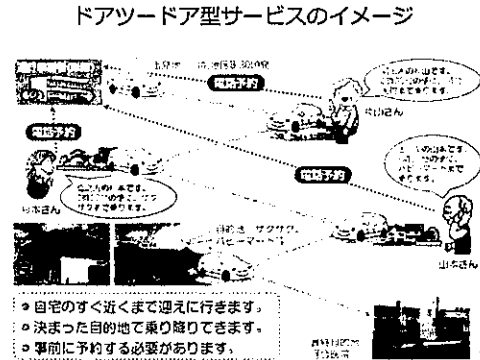
- 距離に応じた定額タクシーの運行
- 子育て支援や、運転免許返納者の外出支援を目的とした近距離限定タクシーの運行

### ○ NPO法人や住民等が主体となった運行形態の導入検討

公共交通の利用が困難な住民の移動ニーズに対応するため、NPO法人や住民等が主体となった運行形態（公共交通空白地有償運送等）の導入について検討する。

【公共交通空白地有償運送導入時の手順】

- 地域の交通資源や移動ニーズの把握
- 導入可能性の検討
- 関係者間の調整
- 導入に向けた具体的な検討（運行体制等）
- 運営協議会における合意
- 登録申請



公共交通空白地有償運送の運行概要  
(広報わかさ・平成28年7月号)

### デマンド便(アシ番号)が 利用しやすくなりました!!

デマンド便(アシ番号)とは、高齢者や障がい者のニーズに応じて柔軟な運行を行う交通機関です。安心安全と第一に対応の柔軟性と目的地(近距離)に限り、誰でもご利用いただけます。

- Q1 会員になるにはどうしたらよいですか。  
A 初めての乗車される時に、名前・住所・生年月日を申込書に記入していただく必要があります。
- Q2 利用期間は何時からですか。  
A 24時間対応しています。  
※平日～20時(日祝祭日までは予約してご利用)  
※20時～翌朝8時(日祝祭日までは予約してご利用)
- Q3 乗車して乗降した場合は、料金はどのようになりますか。  
A 複数人で乗降された場合は、1人ずつに料金が掛かります。
- Q4 市内の病院に行きたいのですが、乗降有償運送の利用が可能ですか。  
A 乗降有償運送の利用が可能な場合がありますのでお問い合わせください。

乗降地 料金 (1人1乗車)	運賃表(乗車ごとに料金がかかります)						
	近郊・ふれあい圏内	小中・高齢・障害	中長・高齢・大掛・若狭等	広域圏・島根	遠征・遠征	健康・遠征	高齢者・高齢・若狭等
料金	1,200円	1,000円	900円	800円	700円	600円	500円

わかさ・アシ番号 ☎(02)2228 (FAX)☎(02)2228

事業内容	事業主体	実施時期
乗合タクシーの運行	県・市町、タクシー事業者	H29年度より検討・随時実施
タクシーを活用した移動手段の確保	県・市町、タクシー事業者	H29年度より検討・随時実施
NPO法人や住民等が主体となった運行形態の導入検討	県・市町、バス事業者・タクシー事業者、住民	H29年度より検討・随時実施

目標4の数値指標	公共交通サービス利用圏域の人口割合		
算出方法	現状値 (H28年度)	目標値 (H32年度)	
(バス停300m圏内、駅を中心とした800m圏内、タクシーの営業拠点5km圏内及びドアツードア型による移動サービスの提供区域の居住人口) ÷ 鳥取県東部地域の総人口	98%	100%	

事業9：公共交通を活用した生活支援サービスの展開

○ 既存の交通資源を活用した生活支援

タクシー救援事業のような既存の交通資源を活用した生活支援サービスの導入・充実に向け、事業者との調整を行うとともに、住民に対してサービス内容を周知する。

【生活支援サービスの例】

- 移動困難者を対象とした買い物バスの運行（運行日や地区を限定して、居住エリアと商業施設との間をドアツードアで結ぶもの）
- 買い物代行
- 医療機関の受付代行・メーターの検針
- 薬の受け取り
- 安否確認
- 携帯電話等による緊急時の救援サービス
- 妊婦タクシー・育児支援タクシー 等

タクシー救援事業の周知チラシ  
(島根県大田市)



○ 貨客混載の導入検討

鉄道や路線バス、タクシーの車両を活用した貨物の運送について検討する。

【展開例】

- 荷物の運搬（宅配便、観光客の手荷物等）
- 地域の農産物や特産品の集出荷 等

事業10：まちづくりと連携した公共交通の利便性向上

○ 居住の促進や都市機能の維持目的とした公共交通の利便性向上

鳥取市立地適正化計画に定める居住誘導区域への居住促進と、都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の機能維持を図るため、対象区域において、運行時間帯や便数の見直し等による公共交通の利便性向上を図る。

○ 拠点周辺の交通資源の活用・連携による拠点とのつながりの確保

誰もが利用できる路線バスやコミュニティバスのほか、利用者が限定される移動手段の利用対象を柔軟に拡充したり、利用時間を調整することで、地域の拠点と集落との間の移動手段を確保する。

事業内容	事業主体	実施時期
既存の交通資源を活用した生活支援	県・市町、交通事業者	H29年度より検討・随時実施
貨客混載の導入検討	県・市町、交通事業者	H29年度より検討・随時実施
まちづくりと連携した公共交通の利便性向上	県・鳥取市	H29年度より随時実施

目標5の数値指標	公共交通が不便なために、「生活に支障をきたしていること」や「我慢している活動」が「ある」と感じている人の割合		
算出方法	現状値 (H28年度)	目標値 (H33年度)	
住民アンケート調査により把握	21%	21%以下	

## 基本方針3:公共交通による観光客の周遊促進

### 目標 ③ 観光交通としての利便性向上と情報発信

#### 事業 11: 観光二次交通の充実

##### ○ 交通結節点と観光地、観光地相互間を結ぶ移動手段の確保

交通結節点と入込客数の多い観光地との間を結ぶバス路線や、地域内を周遊する観光二次交通がより活用できるよう、積極的なPRや季節的な増便等を検討する。

【交通結節点と観光地、観光地相互間を結ぶ移動手段】

- 日ノ丸自動車・日本交通「砂丘線」
- ループ麒麟獅子
- 鳥取砂丘コナン空港を発着するバス路線
- 浦富海岸・鳥取砂丘観光周遊ボンネットバス
- ゆめぐりエクスプレス
- 若桜鉄道(車両の更新に当たっての観光客のニーズへの配慮) 等

##### ○ 交通結節点から観光地までの移動手段の確保

公共交通による観光客の周遊を促進するため、交通結節点から観光地までの移動手段を確保する。

【交通結節点から観光地までの移動手段の例】

- レンタサイクル
- 自転車(車内への持ち込み)
- 観光タクシー(定額の周遊タクシー)
- 観光あいのりタクシー
- 超小型モビリティ 等

##### ○ 観光客の利用が多い駅周辺の環境整備

県外から東部地域を訪れる観光客の周遊拠点である鳥取駅のほか、平成29年から運行を開始する「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」の立ち寄り先であるJR山陰本線「東浜駅周辺エリア」において、駅舎の改築等の環境整備を行う。

外国人観光客周遊タクシーのチラシ



東浜駅の整備イメージ



資料提供: 西日本旅客鉄道(株)

事業内容	事業主体	実施時期
交通結節点と観光地、観光地相互間を結ぶ移動手段の確保	県・市町、交通事業者	H29年度より随時実施
交通結節点から観光地までの移動手段の確保	県・市町、交通事業者、観光協会	H29年度より検討・随時実施
観光客の利用が多い駅周辺の環境整備	県・鳥取市・岩美町、JR西日本	H29年度より随時実施

## 事業 12：観光客に対する情報発信

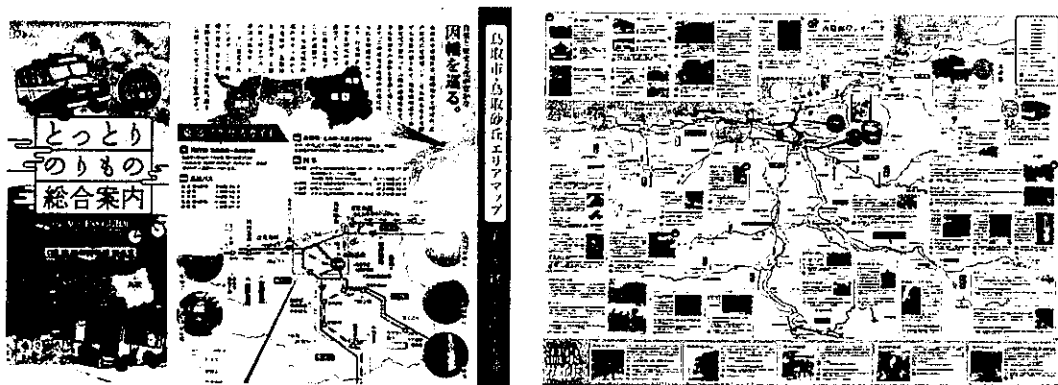
### ○ 観光地への移動手段や地域の魅力に関する情報提供

公共交通を利用した観光地へのアクセス方法や時刻表、観光地の情報等を記載したマップの作成や、公共交通を利用したモデルルート等の情報提供により、公共交通を利用した観光客（外国人や障がい者等を含む）の周遊促進を図る。

【具体的な手法】

- 観光交通マップ・時刻表の作成、配布
- 「公共交通を利用した旅行プラン」の情報発信
- 観光地と連携したイベントの開催
- 体験型ツアーの受け入れ 等

とっどりのりもの総合案内（平成 25 年 6 月作成、鳥取県観光政策課）



### ○ 観光案内のサービス強化

観光客（外国人を含む）の利用が多い駅や観光案内所等において、観光案内や乗り換え案内の充実を図る。

【具体的な手法】

- 観光案内所と交通施設との一体化・集約化
- 音声翻訳装置の導入
- 手荷物預かりサービスの実施
- バスネット端末の外国語対応 等

観光案内所等と一体的に整備された郡家駅



事業内容	事業主体	実施時期
観光地への移動手段に関する情報提供	県・市町、交通事業者、観光協会	H29 年度より検討・随時実施
案内表示等の改善	県・市町、交通事業者、観光協会	H29 年度より検討・随時実施

目標 6 の数値指標	主要観光地へのアクセス率		
算出方法	現状値 (H27 年度)	目標値 (H33 年度)	
入込数が年間 10 千人以上の主要観光地のうち、バスによる往復が可能な観光地の割合	95%	100%	

## 基本方針4:公共交通の利用環境改善

### 目標 7 乗り継ぎや待合環境の改善

#### 事業 13 : 交通結節点における乗り継ぎの改善【地域公共交通再編事業】

##### ○ 幹線と市町内公共交通（支線）との接続改善

主要交通結節点において、幹線と市町内交通（支線）との接続を改善する。

【接続時間の目安】

通勤・通学利用が主である朝夕の時間帯（始発～9時台、16時～19時台）	10分以内
高齢者の通院・買い物利用が主である日中の時間帯	20分以内

##### ○ 待合環境の改善

主要交通結節点である JR 岩美駅において、乗り継ぎの利便性向上に資する待合環境の改善を行う。また、その他の主要交通結節点においても、必要に応じた改善を行う。

【JR 岩美駅における具体的な改善内容】

- バス停を駅舎側・観光案内所側へ移設
- バスの待合スペースの確保
- 乗り継ぎ動線の明確化
- 時刻表と併せた観光情報の提供 等

JR 岩美駅のバス待合い環境



若桜鉄道若桜駅のバス乗り場案内図



##### ○ 乗り継ぎ案内の改善

路線図や乗り場の案内図等について、デザインや表記等を工夫し、わかりやすく利用しやすい案内表示に改善する。

バスネット端末の多言語化や、バス接近表示の導入により、目的地や乗り継ぎ・乗り換え先の交通手段についての情報をわかりやすく提供することで、移動環境の向上を図る。

事業内容	事業主体	実施時期
幹線と市町内交通（支線）との接続改善	県・市町、交通事業者	H29年度より検討・随時実施
待合環境の改善	県・市町、交通事業者	H29年度より検討・随時実施
乗り継ぎ案内の改善	県・市町、交通事業者	H29年度より検討・随時実施



## 事業 14： 駅やバス停等の利用環境の改善

### ○ バス停等の快適性向上

移動の目的地に近く、多くの利用者が見込まれるバス停等において、快適性向上のための環境整備を行う。

【具体的な手法】

- 上屋の整備
- ベンチの整備
- トイレの整備・改良
- 駐車場・駐輪場の確保
- 夜間照明設備の設置 等

バス停環境の整備例  
(岩美幹部派出所北バス停)



### ○ 地域と連携した快適な待合環境の確保

医療機関の待合室や商業施設の店舗内、公民館や図書館のロビー等に、公共交通の路線図や時刻表等を掲出するとともに、座って待つことのできる環境を確保する。

ベンチが設置されていない路線バスの停留所や乗降場所等について、沿線の商店や事業所等を募集してベンチを置かせてもらう仕組みを導入する。

地域と連携して、駅の待合室やバス停等の清掃や維持管理を行う。

施設内でバスを待つことのできる例  
(岩美町内の商業施設)



事業内容	事業主体	実施時期
バス停等の快適性向上	県・市町、バス事業者、タクシー事業者	H29 年度より検討・随時実施
地域と連携した快適な待合環境の確保	県・市町、交通事業者	H29 年度より検討・随時実施

目標 7 の数値指標①	4 町における幹線と支線との平均接続時間		
	算出方法	現状値 (H28 年度)	目標値 (H32 年度)
	4 町の支線 (予約型を除く) が各町の主要交通結点到着したとき、直近で接続している幹線 (鳥取駅まで行く鉄道・市町間バス路線) との平均接続時間	17 分	15 分以内
目標 7 の数値指標②	環境整備を行った拠点数		
	算出方法	現状値	目標値 (H33 年度)
	県、市町、交通事業者を通じて把握 ※乗換案内を含む	—	計画期間中に 12 箇所

**目標 ③ 安全・安心な公共交通利用環境の実現**

**事業 15：円滑な移動のための環境整備**

○ **低床バス車両の導入**

バス車両の更新時期に合わせ、高齢者や障がい者、ベビーカーの利用者等が乗降しやすい低床車両やノンステップ車両への置き換えを行う。

○ **ユニバーサルデザインタクシーの導入**

地域内のタクシーについて、ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の導入を計画的に進める。

導入に併せ、地域内のすべてのタクシー乗務員に対して、ユニバーサルドライバー向け研修を行うとともに、タクシー乗り場の整備等、UDタクシーを利用しやすい環境を整備する。

低床バス車両（日ノ丸自動車）



UDタクシーの車両



○ **災害発生時における情報提供方法の検討**

地震等の災害発生時や、台風や大雪の影響により運休する場合等、非常時における利用者への情報提供方法や関係者間の情報伝達方法等について検討する。

【具体的な検討内容】

- 交通結節点における運行情報伝達方法
- 運行情報お知らせメール等、インターネットを活用した情報提供方法
- 災害発生時の行動マニュアル作成 等

事業内容	事業主体	実施時期
低床バス車両の導入	県・市町、バス事業者	H29 年度より随時実施
ユニバーサルデザインタクシーの導入	県・市町、タクシー事業者	H29 年度～H30 年度
災害発生時における情報提供方法の検討	県・市町、交通事業者	H29 年度より検討・随時実施

## 事業 16： 接遇やマナーの向上

### ○ 交通サービス従事者の接遇向上

公共交通従事者の接遇向上のための研修や講習会等を企画・開催する。

【具体的な手法】

- 接遇マニュアルの作成・従業員への周知
- 外部講師による接遇研修の開催
- 社内・事業者間の接遇事例の共有化
- 利用者モニター制度の導入
- 利用者アンケートの実施 等

ユニバーサルドライバー研修の様子  
(平成 28 年 4 月、日本財団と共同で開催)



### ○ 利用者のマナー啓発

走行中の着席や、座席の譲り合い、整列乗車等のマナーについて、利用者に対する周知を行う。

【具体的な手法】

- 交通結節点や車内へのポスター掲出、チラシの設置
- 駅や車内でのアナウンス
- 地域全体としてのマナーアップキャンペーンの開催
- 児童・生徒に対する、学校と連携した駅頭や添乗による指導
- 公共交通の乗り方教室における説明 等

マナーアップポスターの例  
(公益社団法人日本バス協会)



事業内容	事業主体	実施時期
交通サービス従事者の接遇向上	県・市町、交通事業者	H29 年度より検討・随時実施
利用者のマナー啓発	県・市町、交通事業者	H29 年度より随時実施

目標 8 の数値指標①	地域内の全バス車両に占める低床バス車両の割合		
算出方法	現状値 (H28 年度)	目標値 (H33 年度)	
交通事業者を通じて把握	75%	85%以上	
目標 8 の数値指標②	乗務員の接遇に関する満足度		
算出方法	現状値 (H28 年度)	目標値 (H33 年度)	
住民アンケート調査による	75%	80%以上	

## 基本方針5：公共交通の維持・存続のための仕組みの構築

### 目標 ⑨ 取組を推進していくための体制づくり

#### 事業 17：公共交通に関する議論や活動の場づくり

##### ○ 交通事業者や関係団体等との定期的な意見交換

県・市町の公共交通担当者及び交通事業者を中心とした意見交換を定期的に行い、事業の実施状況や住民・利用者から寄せられる意見・要望等の共有を図る。

必要に応じて、商工・観光・福祉団体等との意見交換を行う。

##### ○ 住民が主体となった活動組織の育成

公共交通の存続と地域の活性化に向けて主体的に活動する組織の設立・育成を図る。

【具体的な活動内容】

- 公共交通利用の率先
- 公共交通に関するイベント等の開催
- 駅やバス停等の環境美化 等

若桜鉄道サポーターズの活動風景



#### 事業 18：公共交通サービス従事者の確保・育成

##### ○ 関係機関等と連携した担い手の確保・育成

公共交通の持続的な運行を確保するため、関係機関と連携して、担い手の確保・育成に努める。

【具体的な手法】

- 働きやすい職場環境の改善
- 第2種運転免許取得の補助制度
- 女性が働きやすい環境づくり
- イメージアップに向けたPR

事業内容	事業主体	実施時期
交通事業者や関係団体等との定期的な意見交換	県・市町、交通事業者、関係団体	H29年度より随時実施
住民が主体となった活動組織の育成	県・市町、交通事業者、住民	H29年度より随時実施
関係機関等と連携した担い手の確保・育成	県・市町、交通事業者、関係団体	H29年度より検討・随時実施

目標 9 の数値指標④	住民が主体となった活動組織の新規の設立数		
算出方法	現状値 (H28年度)	目標値 (H33年度)	
協議会事務局において把握	—	5団体以上	

**事業 19：若桜鉄道の持続可能な事業スキームによる再構築【鉄道事業再構築事業】**

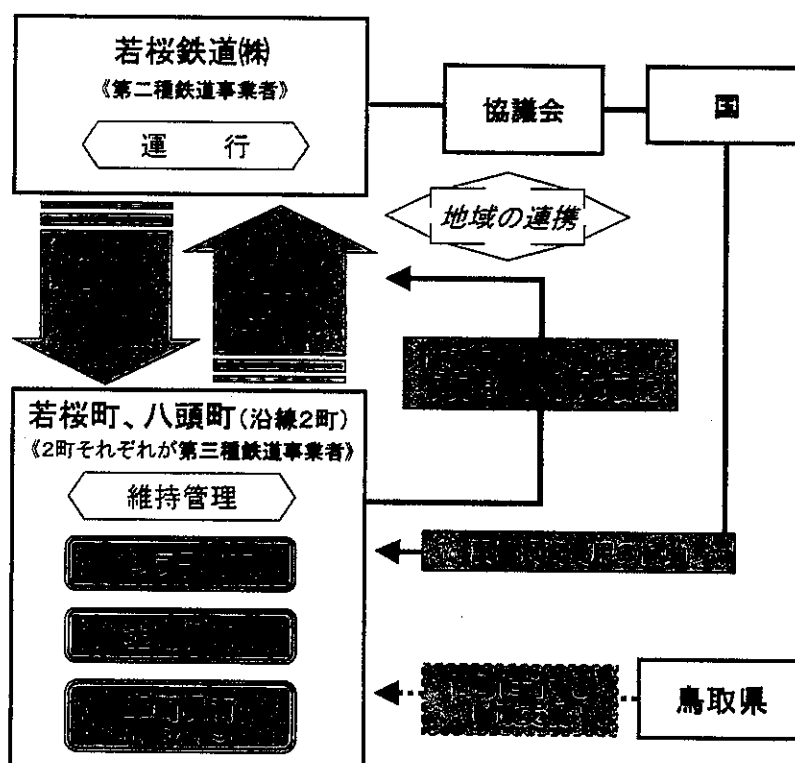
**○ 上下分離による運行の確保**

若桜鉄道若桜線は、平成 20 年 10 月に策定した若桜谷公共交通活性化総合連携計画に基づく鉄道事業再構築実施計画を策定し、平成 21 年 3 月に認定された。

当該計画が認定されたことにより、若桜町及び八頭町が若桜鉄道から鉄道施設及び鉄道用地の譲渡を受け、第 3 種鉄道事業者として第 2 種鉄道事業者となった同社に無償で使用させる公有民営方式による上下分離での運行を行っている。

若桜鉄道若桜線は、路線バスとともに鳥取県東部地域の中心地である鳥取市と若桜町・八頭町を結ぶ重要な地域公共交通としての役割を担っていることから、本計画策定後も引き続き若桜鉄道若桜線の収支の均衡と安全で安定した運行を確保するため、本計画に即した鉄道事業再構築実施計画を策定し、鉄道事業再構築事業を継続実施する。

若桜鉄道における鉄道事業再構築事業のスキーム



事業内容	事業主体	実施時期
上下分離による運行の確保	若桜町・八頭町、若桜鉄道（株）	H29 年度中に見直し・実施

目標 9 の数値指標②	若桜鉄道（株）の単年度最終損益	
算出方法	現状値（H27 年度）	目標値（H32 年度）
事業者により把握	▲14,909 千円	0 千円

事業 20：公共交通の利用実態の定期的・定量的な把握

○ 広域的な利用実態データの把握と関係者間における共有

公共交通の最新の利用実態を正確に把握し、傾向を分析して具体的な路線・ダイヤの見直しに反映するため、広域的な利用実態を把握する方法を検討する。

広域的な利用実態データについて、交通事業者の協力を得て適宜更新を行い、関係者間で共有する。

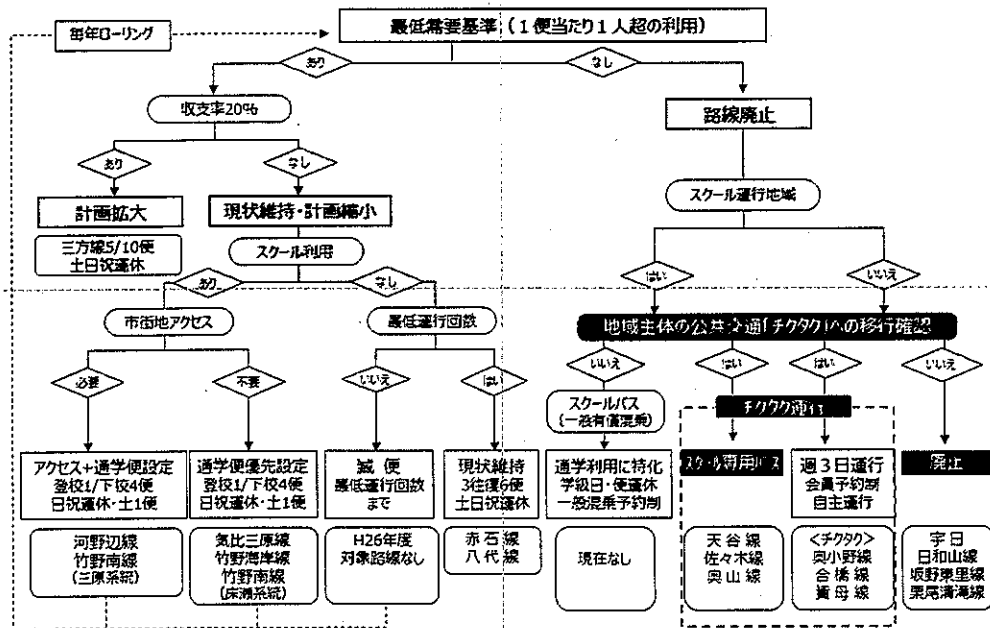
得られたデータについては、大学等と連携した新たな公共交通体系の構築や公共交通の活性化策等を検討する際にも活用する。

事業 21：公共交通の運行見直し基準の作成・運用

○ 運行見直しに当たっての基準の作成

地域の公共交通体系を将来にわたって維持していくため、市町間幹線（路線バス）と支線について、運行見直しに当たっての基準を作成し、運用する。

運行計画の見直しフローの例（兵庫県豊岡市）



事業内容	事業主体	実施時期
広域的な利用実態データの把握と関係者間における共有	県・市町、交通事業者、関係団体、住民	H29年度より検討・随時実施
公共交通の運行見直し基準の作成・運用	県・市町、交通事業者	H29年度より検討・随時実施

目標 10 の数値指標	交通事業者や地域団体等との定期的な意見交換の回数【再掲】		
算出方法	現状値 (H28 年度)	目標値 (H33 年度)	
協議会事務局において把握	—	年 2 回以上	

## 6. 事業実施スケジュール

本計画の事業実施スケジュールを以下のように設定する。

図表 1 実施スケジュール

目標	事業	事業主体				実施スケジュール					
		県	市町	交通事業者	その他	H 29	H 30	H 31	H 32	H 33	
【目標1】 自家用車に過度に依存した生活からの転換	1 公共交通利用の意識付け・動機付け	●	●	●		検討	随時実施				
	2 高齢者に対する公共交通利用の重点的な働きかけ	●	●	●	●	検討	随時実施				
【目標2】 公共交通の利用促進	3 公共交通の実態やサービス内容等の周知	●	●	●		検討	随時実施				
	4 交通事業者相互間や医療・商業施設等との連携による利用促進	●	●	●		検討	随時実施				
【目標3】 幹線の機能向上	5 市町間バス路線（幹線）の機能向上【地域公共交通再編事業】	●	●	●		検討	随時実施				
	6 若桜鉄道（幹線）の輸送改善 列車の行き違いによる輸送サービスの改善 車両の観光車両への改修		●	●		実施					
【目標4】 地域特性に応じた移動手段の確保	7 住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供	●	●	●		実施	継続				
	8 タクシー等を活用したドアツードア型サービスの提供	●	●	●	●	実施	継続				
【目標5】 生活の質の向上を支える交通まちづくりの推進	9 公共交通を活用した生活支援サービスの展開	●	●	●		検討	随時実施				
	10 まちづくりと連携した公共交通の利便性向上	●	●			継続					
【目標6】 観光交通としての利便性向上と情報発信	11 観光二次交通の充実	●	●	●	●	検討	随時実施				
	12 観光客に対する情報発信	●	●	●		検討	随時実施				
【目標7】 乗り継ぎや待合環境の改善	13 交通結節点における乗り継ぎの改善【地域公共交通再編事業】	●	●	●		検討	随時実施				
	14 駅やバス停等の利用環境の改善	●	●	●		検討	随時実施				
【目標8】 安全・安心な公共交通利用環境の実現	15 円滑な移動のための環境整備	●	●	●		検討	随時実施				
	16 接遇やマナーの向上	●	●	●		検討	随時実施				
【目標9】 取組を推進していくための体制づくり	17 公共交通に関する議論や活動の場づくり	●	●	●	●	検討	随時実施				
	18 公共交通サービス従事者の確保・育成	●	●	●	●	検討	随時実施				
	19 若桜鉄道の持続可能な事業スキームによる再構築【鉄道事業再構築事業】		●	●		随 時 実 施	継続実施				
【目標10】 効率的な公共交通体系を維持していくための基盤づくり	20 公共交通の利用実態の定期的・定量的な把握	●	●	●	●	継続					
	21 公共交通の運行見直し基準の作成・運用	●	●	●	●	検討	実施				

※交通事業者には「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。

## 7. 数値指標とモニタリング方法

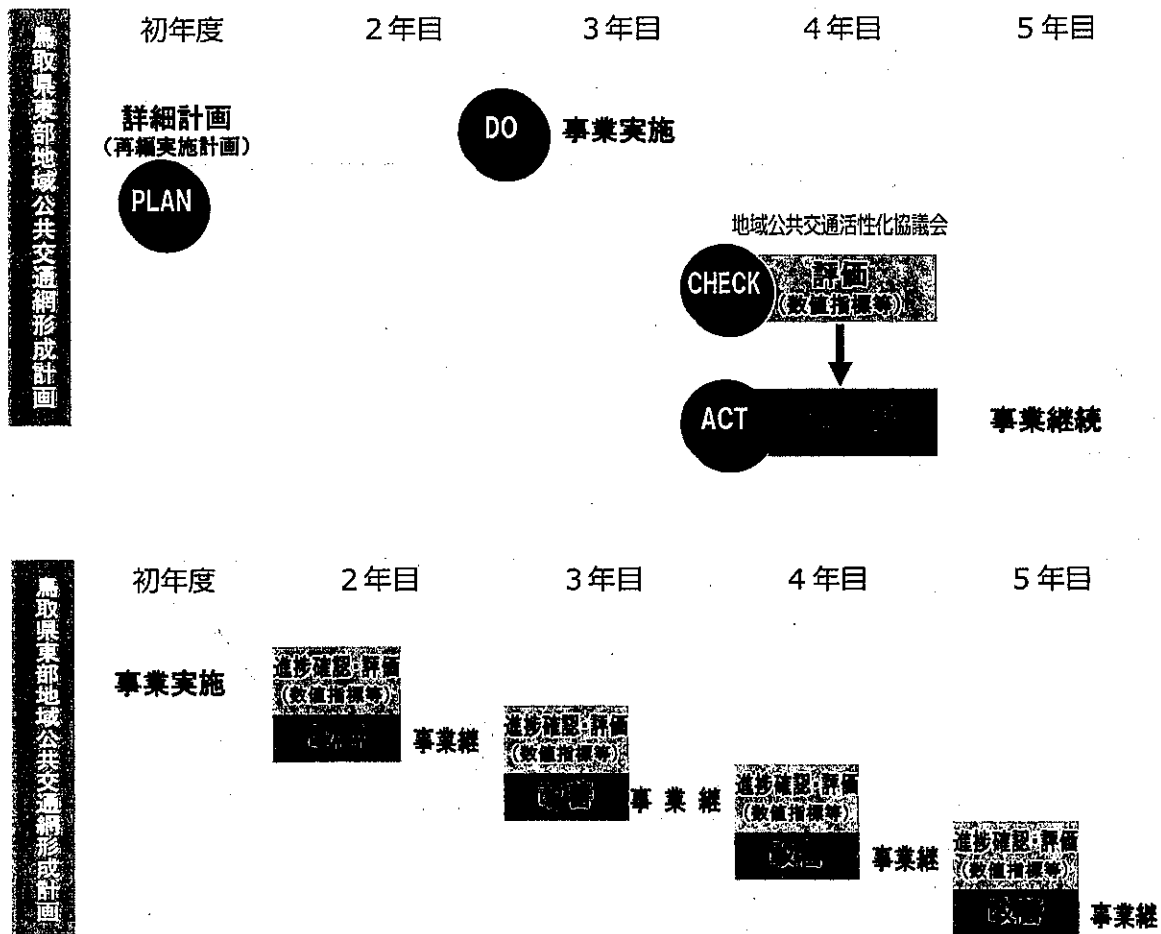
### (1) 計画の推進体制

本計画の推進及び進捗状況の管理は、鳥取県東部地域公共交通活性化協議会が行うこととする。PDCA サイクルに基づき、鳥取県東部地域公共交通活性化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に関係機関との調整を行う。

### (2) 評価・検証

事業実施にあたり、公共交通体系の再編や新たな公共交通の導入等については事業実施の2年後に鳥取県東部地域公共交通活性化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。

平成29年度から毎年度継続・実施する事業については、鳥取県東部地域公共交通活性化協議会において前年度の進捗確認と評価を行い、適宜改善しながら継続していく。





### (3) 数値指標とモニタリング方法

次の方法により、数値指標のモニタリングを行う。

目標	事業	数値指標	現状値	目標値	モニタリング方法
1	1	鉄道・路線バスを「利用することがある」と答えた人の割合	鉄道 35%、バス 28%	鉄道 35%以上、バス 28%以上	H33 年度に目標の達成状況を検証するための住民アンケート調査を行い、目標値と対比し評価する。
	2				
2	3	民間事業者が運行する路線バスの利用者数	3,150 千人	3,150 千人	平成 32 年度における民間事業者が運行する路線バスの年間輸送人員を把握し、目標値と対比して評価する。
	4				
3	5	民間事業者が運行する路線バスの利用者数【再掲】	3,150 千人	3,150 千人	平成 32 年度における民間事業者が運行する路線バスの年間輸送人員を把握し、目標値と対比して評価する。
	6	若桜鉄道の利用者数	325 千人	325 千人	平成 32 年度における若桜鉄道の年間輸送人員を把握し、目標値と対比して評価する。
4	7	公共交通サービス利用圏域の人口割合	98%	100%	平成 28 年度に作成したバス停 300m 圏内、駅を中心とした 800m 圏内、タクシーの営業拠点 5km 圏内及びドアツードア型による移動サービスの提供区域内人口のデータを基に、平成 32 年度の状況を把握し、目標値と対比し評価する。
	8				
5	9	公共交通が不便なために、「生活に支障をきたしていること」や「我慢している活動」が「ある」と感じている人の割合	21%	21%以下	H33 年度に目標の達成状況を検証するための住民アンケート調査を行い、目標値と対比して評価する。
	10				
6	11	主要観光地へのアクセス率	95%	100%	鳥取県観光戦略課のデータを基に、平成 32 年度時点で入込数が 10,000 人/年以上の主要観光地（施設）をピックアップし、バスによる往復が可能な観光地の割合を算出して、目標値と対比し評価する。
	12				
7	13	4 町における幹線と支線との平均接続時間	17 分	15 分以内	平成 28 年度に作成した市町間バス路線・JR のダイヤと市町内バス路線との接続時間調査データを基に、平成 32 年度時点で再度平均接続時間を算出し、その結果を目標値と対比して評価する。
	14	環境整備を行った拠点数	—	12 箇所（累計）	H28 年度をゼロとして、H29 年度以降、バス停等の待合環境を整備した箇所を類型し、目標値と対比して評価する。
8	15	地域内の全バス車両に占める低床バス車両の割合	75%	85%以上	平成 33 年度における民間事業者が運行する路線バスの車両数に占める低床バス車両の割合を把握し、目標値と対比して評価する。
	16	乗務員の接遇に関する満足度	76%	80%以上	H33 年度に目標の達成状況を検証するための住民アンケート調査を行い、目標値と対比し評価する。
9	17	住民が主体となった活動組織の新規の設立数	—	5 団体以上	平成 28 年度以降、東部地域全体で新規に設立された活動組織の数を毎年把握し、目標値と対比して評価する。
	18				
	19	若桜鉄道（株）の単年度最終損益	▲14,909 千円	0 千円	平成 32 年度における若桜鉄道の最終損益を把握し、目標値と対比して評価する。
10	20	交通事業者や地域団体等との定期的な意見交換の回数	—	2 回以上	平成 28 年度以降、東部地域全体で行った意見交換の回数を毎年把握し、目標値と対比して評価する。
	21				

