

5-2 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、営みと交流を支える 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： 広域的な公共交通ネットワークの形成

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・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ドアツードア型移動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。

人の移動にとどまらない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2： 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3： 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4： 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のほか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。

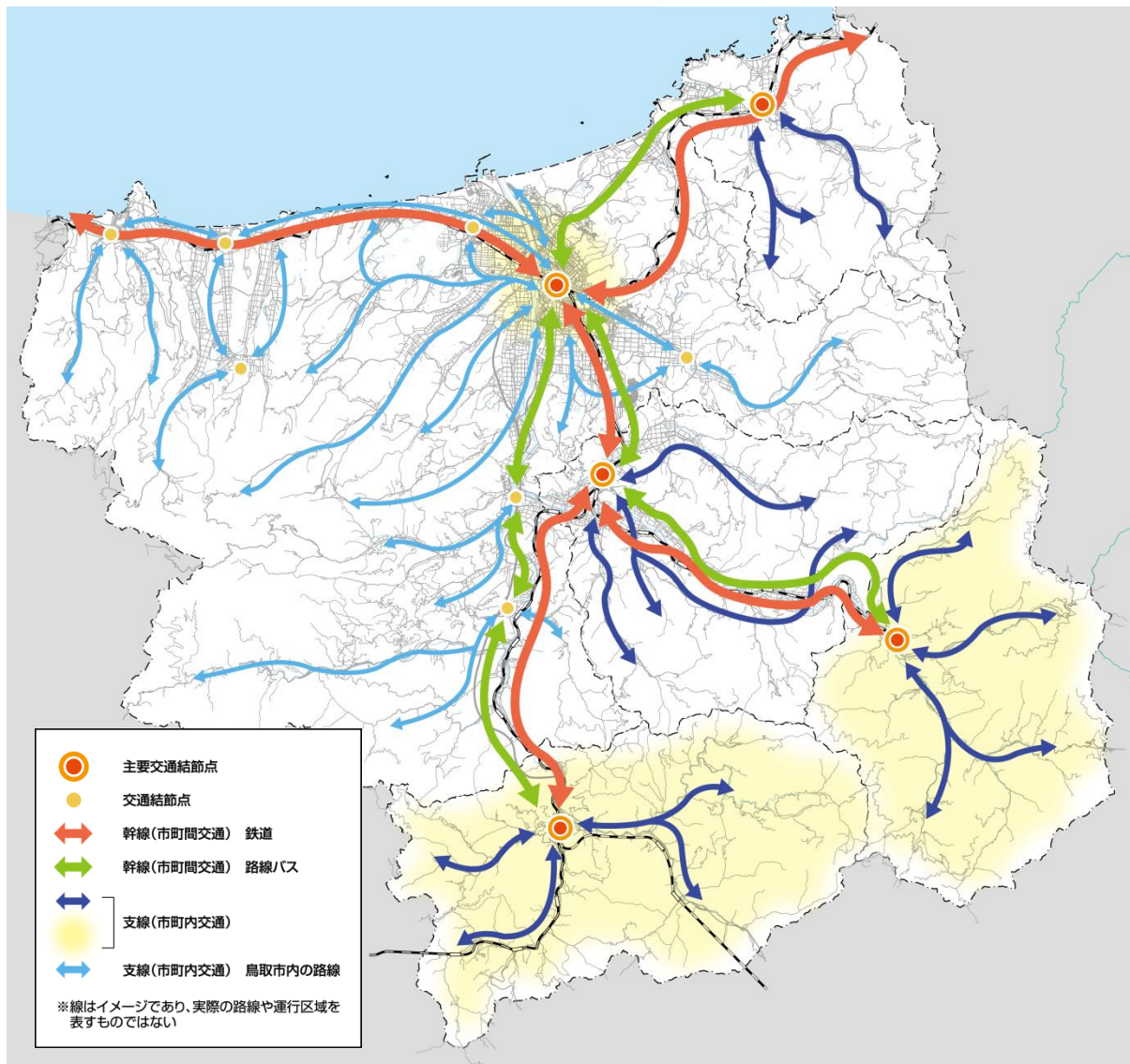
若桜鉄道においては、公有民営方式による上下分離での運行を維持するため、鉄道事業再構築事業を継続実施する。

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。

5-3 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。

図表 108 公共交通ネットワークの将来イメージ



図表 109 公共交通ネットワークを構成する要素の定義

| | | | |
|---------------|----------------------|--|----------------------------|
| 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 | 鳥取市鹿野・佐治・河原・国府等 |

5-4 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。

図表 110 施策の体系

| 目標 | 事業内容 | 数値指標 |
|--------------------------------------|--|--|
| 基本方針1: 広域的な公共交通ネットワークの形成 | | |
| 【目標1】 幹線の機能向上 | 1 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 |
| | 2 若桜鉄道(幹線)の輸送改善 | 若桜鉄道の利用者数 |
| 【目標2】 地域特性に応じた移動手段の確保 | 3 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 |
| | 4 ドアツードア型移動サービスの提供 | |
| 【目標3】 生活の質の向上を支える交通まちづくりの推進 | 5 人の移動にとどまらない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 |
| | 6 まちづくりと連携した公共交通の利便性向上 | |
| 基本方針2: 公共交通の利用環境改善 | | |
| 【目標4】 乗り継ぎや待合環境の改善 | 7 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 |
| | 8 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5】 安全・安心な公共交通利用環境の実現 | 9 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 |
| | 10 接遇やマナーの向上 | 乗務員の接遇に関する満足度 |
| 基本方針3: 自家用車からの転換等による公共交通の利用促進 | | |
| 【目標6】 自家用車に過度に依存した生活からの転換 | 11 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 |
| | 12 高齢者に対する公共交通利用の重点的な働きかけ | |
| 【目標7】 公共交通の利用促進 | 13 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 |
| | 14 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 | |
| 基本方針4: 公共交通による観光客の周遊促進 | | |
| 【目標8】 観光交通としての利便性向上と情報発信 | 15 観光二次交通の充実 | 主要観光地へのアクセス率 |
| | 16 観光客に対する情報発信 | |
| 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 | 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 | |

第6章 目標達成のために実施する事業及びその実施主体

6-1 基本方針1：広域的な公共交通ネットワークの形成

目標 ① 幹線の機能向上

事業 1：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。

【幹線の運行時間帯と運行間隔の目安（平日）】

| | | |
|-------|----------------------------------|-------------------|
| 運行時間帯 | 6時～21時 | |
| 運行間隔 | 朝夕の通勤・通学時間帯 (始発～9時台、16時～19時台) | 60分当たり少なくとも1本以上運行 |
| | その他の時間帯 | 90分当たり少なくとも1本以上運行 |

【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"> ● JR山陰本線との運行間隔調整 ● 鳥取駅まで直通する便の時刻・便数 ● 利用の少ない区間の運行形態 |
| 若桜・八頭エリア | 日本交通「若桜線」 | <ul style="list-style-type: none"> ● 郡家駅～若桜駅間における若桜鉄道との運行間隔調整 |
| 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"> ● JR因美線との運行間隔調整 ● 智頭線における快速便の運行 ● 支線（佐治線等）との直通運行 |

* 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

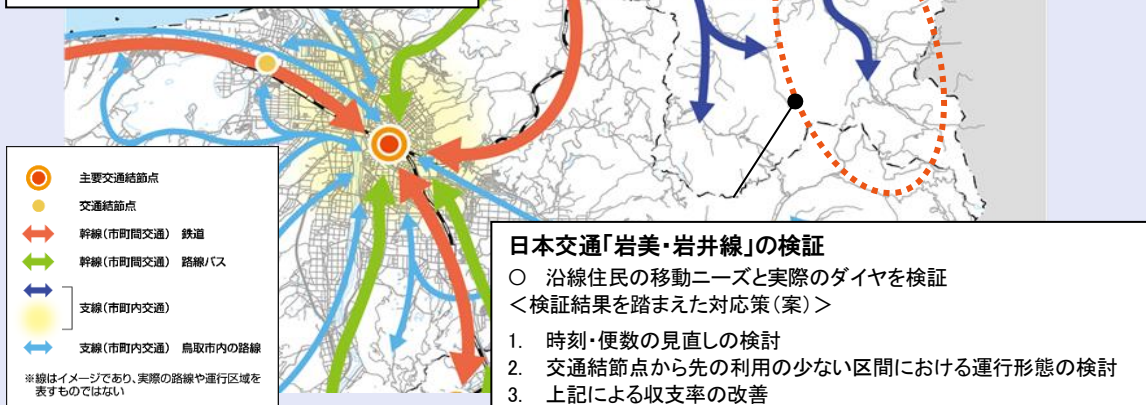
交通結節点の整備(岩美駅)

- 駅待合所付近で乗降できるよう待合環境を改善
- 幹線と支線の乗り継ぎ時刻の調整

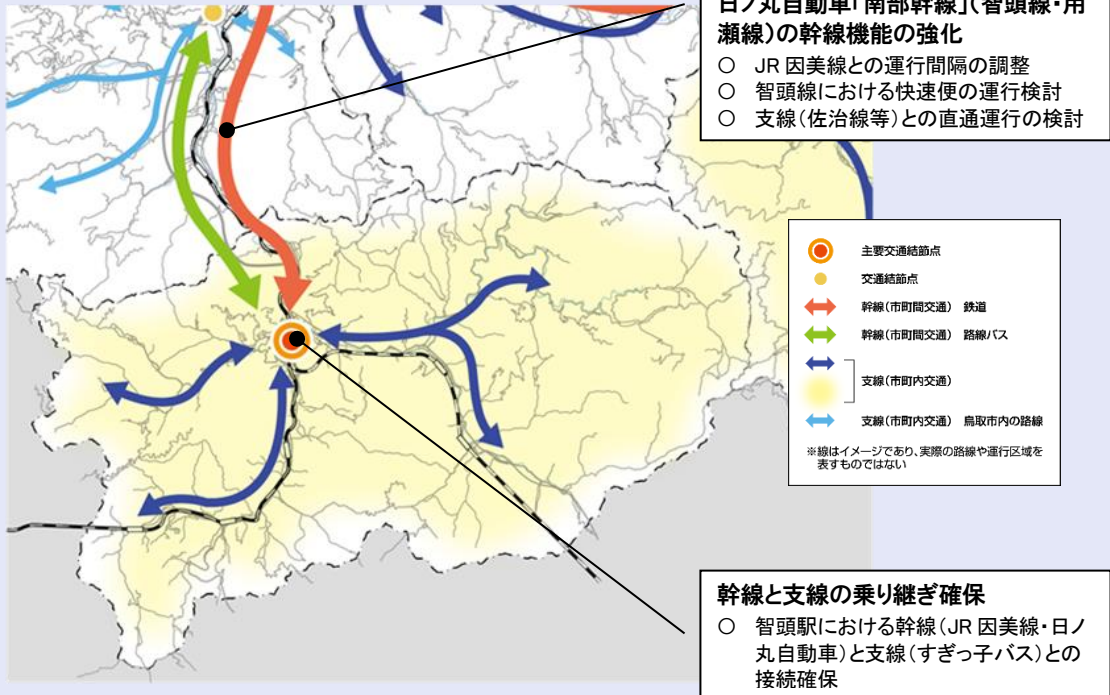
幹線と支線の乗り継ぎ改善

- 交通結節点における町営バスとJR山陰本線・日本交通「岩美・岩井線」との接続について、朝・昼の鳥取方面を中心に時刻調整

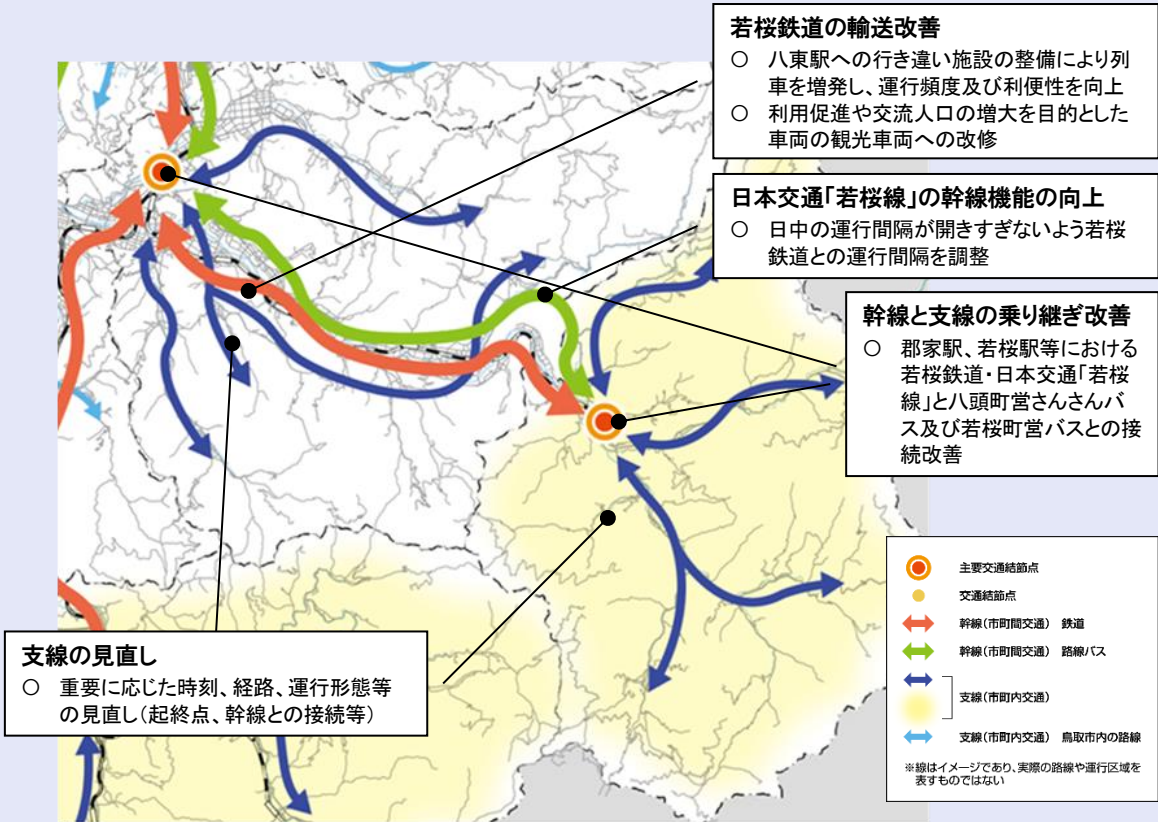
- 東浜駅周辺の整備
- 浦富海岸、網代、岩井温泉、東浜駅等を公共交通で周遊する旅行プランの提案・周知



●智頭エリア



●若桜・八頭エリア



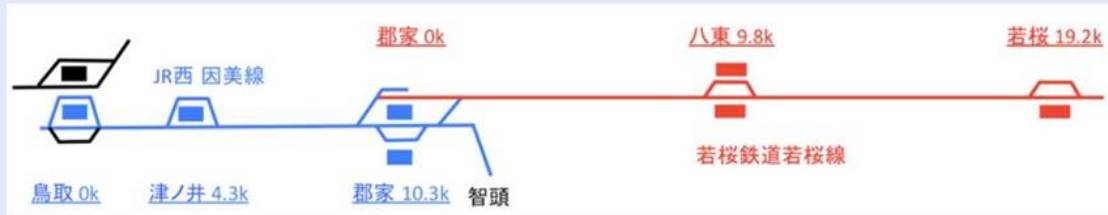
| 事業内容 | 事業主体 | 実施時期 |
|---------------------|------------------|---------------|
| 利便性の高い運行時間帯や運行間隔の確保 | 県・市町、鉄道事業者、バス事業者 | H29 年度より検討・実施 |

事業2：若桜鉄道（幹線）の輸送改善

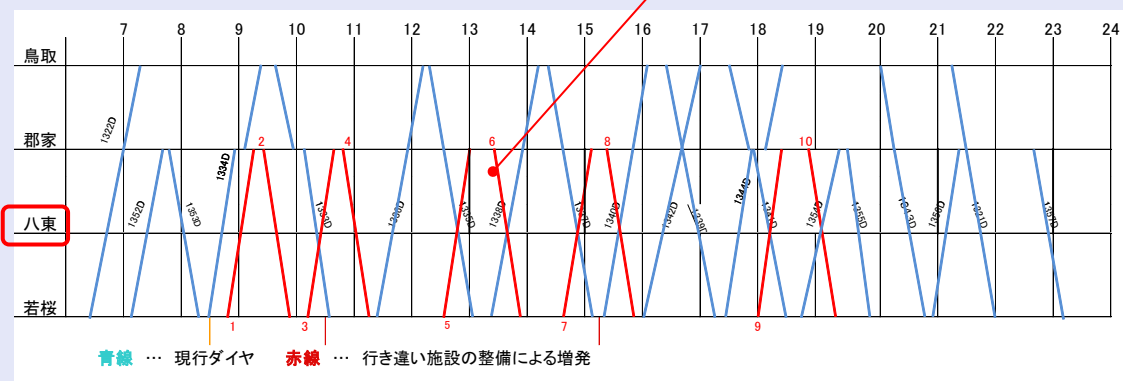
○ 列車の行き違いによる輸送サービスの改善

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ことから、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～R 元年度 |

| | | |
|------------------|---------------------|---------------|
| 目標1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 | |
| 算出方法 | 現状値（H27年度） | 目標値（R7年度） |
| 県・市町、交通事業者を通じて把握 | 3,150千人 | 3,150千人（現状維持） |
| 目標1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（R7年度） |
| 事業者により把握 | 325千人 | 325千人（現状維持） |

事業3：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、次の項目について検討・実施する。

【検討・実施する項目】

- 移動の目的地となる施設への乗り入れ
- フリー乗降区間の導入
- 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

○ **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～R元年 | 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） |
| R元年以降 | 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ドライブ（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～R元年度に検討 R元年度以降に事業化 |

事業4：ドアツードア型移動サービスの提供

○ 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

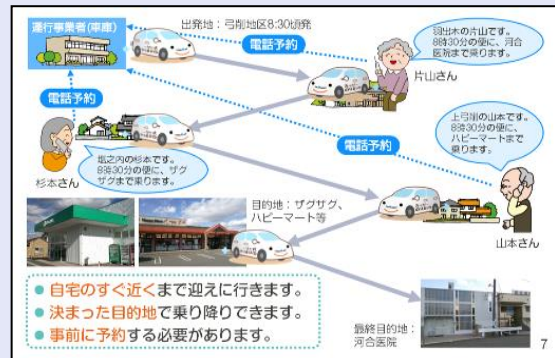
○ NPO 法人や住民等が主体となった運行形態の導入検討

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

ドアツードア型サービスのイメージ



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（アシ楽号）が利用しやすくなりました!!

デマンド便（アシ楽号）とは、電話予約により利用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・安全を第一に町民の皆様を目的地（若狭町内に限り）までお送りします。

Q1 会員になるにはどうしたらよいですか。
A 初めて乗車される時に、名前・住所・生年月日を申込書に記入していただくと会員になります。

Q2 利用時間は何時からですか。
A 24時間対応しています。
※8時～20時（1時間前までに予約をしてください）
※20時～翌朝8時（前日までに予約をしてください）

Q3 複数人で相乗りした場合、料金はどうなりますか。
A 複数人で相乗りされた場合でも、1人ずつに料金がかかります。

Q4 市内の病院に行きたいのですが…
A 福祉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。

| 発着地 | 若狭管内（乗降ごとに料金を設定しています） | | | | | | |
|-----------|-----------------------|----------|--------------|--------|-------|----------|------------|
| | 落折・ふれあいの里 | 小島・吉川・礪木 | 中原・加地・大野・若狭谷 | 岩屋堂・豊原 | 須磨・須見 | 諸原・湯原・横安 | 米見野・長砂・糸白見 |
| 料金（1人あたり） | 1,200円 | 1,000円 | 900円 | 800円 | 700円 | 600円 | 500円 |

お問い合わせ | ゆいまる・アシ楽 ☎(82)2228 IP☎9(82)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2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（R7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5：人の移動にとどまらない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・充実に向けて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）
- 買い物や医療機関の受付代行・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

○ 貨客混載の導入検討

鉄道、路線バス及びタクシーの活用や物流事業者等との連携による貨客混載の導入について検討する。

【路線バスやタクシー等の車両を活用した展開例】

- 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

タクシー救援事業の周知チラシ
(島根県大田市)



事業6：まちづくりと連携した公共交通の利便性向上

○ 「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現

「鳥取市都市計画マスタープラン」が目指す「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を実現するため、鳥取駅周辺を「中心拠点」、総合支所周辺などを「地域生活拠点」と定め、各拠点が提供するサービスを役割分担し、中心拠点と市街地の地域生活拠点間の公共交通の高いサービス水準の維持や田園地域の地域生活拠点と市街地間の適切な公共交通サービス水準の維持等、各拠点やその他集落地をバスなどで効率的に結ぶ公共交通網の構築を目指す。

○ 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 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 |
| 「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現 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 | 県・鳥取市 | H29年度より随時実施 |

| 目標3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 (R8年度) |
| 住民アンケート調査により把握 | 21% | 21%以下 |

6-2 基本方針2:公共交通の利用環境改善

目標 4 乗り継ぎや待合環境の改善

事業7: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。

【幹線と支線の接続時間の目安（平日）】

| | | |
|-------|---|-----------------------|
| 運行時間帯 | 6時～21時 | |
| 接続時間 | 朝夕の通勤・通学時間帯 (始発～9時台、16時～19時台) | 支線の各便について、幹線と10分以内に接続 |
| | その他の時間帯 (高齢者の通院・買い物利用が主である 日中の時間帯等) | 支線の各便について、幹線と20分以内に接続 |

○ 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



○ 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。

若桜鉄道若桜駅のバス乗り場案内図



| 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 8 : 駅やバス停等の利用環境の改善

○ バス停等の利便性向上

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
(パーク&ライド、サイクル&ライドの推進)
- 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 |
|-------------------|--------------------|-----------------|
| バス停等の利便性向上 | 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 4 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 (R7 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 4 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 (R8 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 **5** 安全・安心な公共交通利用環境の実現

事業 9 : 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。

低床バス車両（日ノ丸自動車）



○ 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。

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 10： 接遇やマナーの向上

○ 交通サービス従事者の接遇向上

交通サービス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や啓発を行う。

【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 5 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 (R8 年度) |
| | 交通事業者を通じて把握 | 75% | 85%以上 |
| 目標 5 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 (R8 年度) |
| | 住民アンケート調査による | 76% | 80%以上 |

6-3 基本方針3:自家用車からの転換等による公共交通の利用促進

目標 6 自家用車に過度に依存した生活からの転換

事業 11 : 公共交通利用の意識付け・動機付け

○ 公共交通関連学習会等の開催

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・生徒への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・バスの時刻、定期券や割引制度、サイクル&ライド等の周知)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)

私とバスに乗るで!!

かしこく使ってお得に実践

鳥取市ノルデ運動実施中

一人一人のちょっとした心がけで、自分も地域も地球もハッピーになります。家族のこと、将来の自分のことを考えて、市民のみなさんでかしくクルマ利用をしてみませんか?

地域内の生活や地球環境を守るため、そして健康のために私たちに何ができるでしょうか...

地域内を運行する市内のバスは、利用者が年々少なくなっています。これに合わせて、路線バスを維持するための市が負担する補助金も減え、平成23年度には約2億1,600万円に1一方これからクルマの運転が難しい高齢者もどんどん増えていきます。誰もかいつかは高齢者です。私たちに何ができるでしょうか...

ここでは、エコでお得なクルマ以外の通勤方法についてご紹介します。できることからできる日だけでも始めてみませんか?

たまには、徒歩・自転車通勤してみる

毎日クルマで通勤しているけど、実は徒歩や自転車で通勤できるところにお住まい...なんてことはありませんか? 気候の良い日など、たまには徒歩や自転車で通勤するだけでもこんなに良いことがあります!

徒歩: CO2削減効果 約1.5倍
自転車: CO2削減効果 約2.5倍
徒歩+自転車: CO2削減効果 約3.5倍

燃費: 100kmあたり15.0L
CO2排出: 100kmあたり3.0kg
燃費: 100kmあたり10.0L
CO2排出: 100kmあたり2.0kg
燃費: 100kmあたり5.0L
CO2排出: 100kmあたり1.0kg

燃費: 100kmあたり10.0L
CO2排出: 100kmあたり2.0kg
燃費: 100kmあたり5.0L
CO2排出: 100kmあたり1.0kg

燃費: 100kmあたり10.0L
CO2排出: 100kmあたり2.0kg
燃費: 100kmあたり5.0L
CO2排出: 100kmあたり1.0kg

| 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・生徒への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 12 : 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。

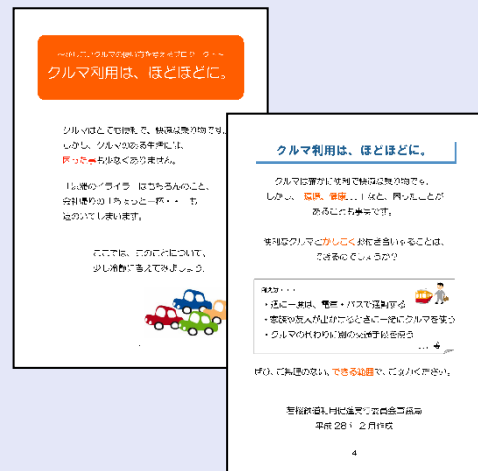
【公共交通の乗り方教室の進め方（案）】

| | |
|----------|--|
| 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 |

○ 運転免許証自主返納者への支援制度の周知強化

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。

講習会で説明する内容のイメージ
(若桜鉄道利用促進実行委員会)



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）



| 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 6 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 (R8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) |

目標 **7** 公共交通の利用促進

事業 13 : 公共交通の実態やサービス内容等の周知

○ 関係市町の広報紙等を活用した情報提供

公共交通の今後のあり方について住民とともに考え、「乗って守る」という意識を醸成するために公共交通の利用状況や自治体負担の現状、自家用車の維持にかかる費用と公共交通とのコスト比較等について各市町の広報紙等を活用して積極的に発信する。

広報紙への記載例（日南町）



○ 公共交通マップや時刻表の作成・配布

公共交通を普段は利用しない住民にも駅やバス停の位置・時刻等がわかる公共交通マップ・時刻表等を作成し、主要交通結节点や公共施設、医療機関、商業施設等に設置する。

鳥取交通マップ（鳥取市）



【公共交通マップに掲載する情報】

- 路線図・運行区域、系統番号や経由地
- 乗り場・乗り継ぎ案内
- 移動の目的地となる施設の所在地
- 主な目的地までの所要時間・運賃 等

○ バスネットを活用した情報提供

現在、パソコンやスマートフォン、タブレット端末等で利用できる公共交通の経路案内システム「バスネット*」について、掲載する情報の充実や操作性の向上を図る。

* バスネットは鳥取大学が開発し、日本トリップ有限責任事業組合が運営している Web システムであり、それを基にしたロケーションシステムなどの運用については鳥取県が積極的に参画し一般への情報提供を行っている

バスネットの画面（左：PC用、右：Android アプリ）



バスネット端末（若桜町観光案内所）



| 事業内容 | 事業主体 | 実施時期 |
|--------------------|--------------------------|-----------------|
| 関係市町の広報紙等を活用した情報提供 | 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 |
| 公共交通マップや時刻表の作成・配布 | 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 |
| バスネットを活用した情報提供 | 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 14：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、導入に当たっての課題等の整理
- 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 7 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 (R7 年度) | |
| 県・市町、交通事業者を通じて把握 | 3,150 千人 | 3,150 千人 (現状維持) | |

6-4 基本方針4:公共交通による観光客の周遊促進

目標 8 観光交通としての利便性向上と情報発信

事業 15 : 観光二次交通の充実

○ 公共交通による観光地への移動利便性向上

交通結節点と入込客数の多い観光地との間を結ぶ鉄道・バス路線等の地域内を周遊する観光二次交通がより活用できるよう季節的な増便や広域交通（一次交通）との接続改善について検討する。

【季節的な増便や接続改善を検討する主な路線】

- 高速乗合バス
- 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（観光車両「昭和」の導入）等

○ 交通結節点から観光地までの移手段の確保

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手段を確保する。

【移手段の例】

- レンタサイクル
- 車内への自転車持ち込み
- 観光客向けの定額周遊タクシー
- 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外国人等を含む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「TWILIGHTEXPRESS 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。

若桜鉄道の観光車両「昭和」



資料提供：若桜鉄道（株）

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 |
|---------------------|----------------------|-----------------|
| 公共交通による観光地への移動利便性向上 | 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、西日本旅客鉄道（株） | H29 年度より随時実施 |

事業 16：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、外国人等を含む観光客の公共交通を利用した周遊促進を図る。

【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

とっつ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

外国人等を含む観光客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や地域の魅力に関する情報提供 | 県・市町、交通事業者、観光協会 | H29 年度より検討・随時実施 |
| 観光案内のサービス強化 | 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 8 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 (R7 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% |

6-5 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

「若桜駅を元気にする会」による若桜駅周辺の美化清掃活動の様子



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① | 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 (R8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】

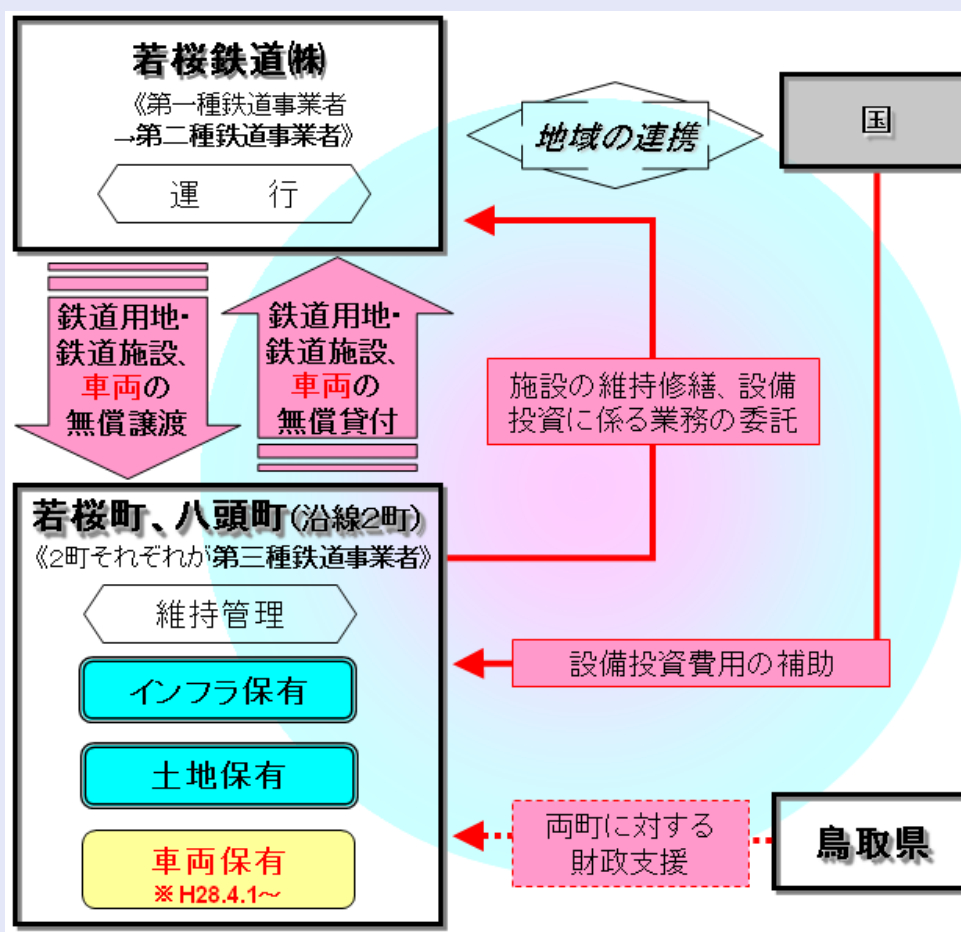
○ 上下分離による運行の確保

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(R7年度) |
| 事業者により把握 | ▲14,909千円 | 0千円 |

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

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。得られたデータについては、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。

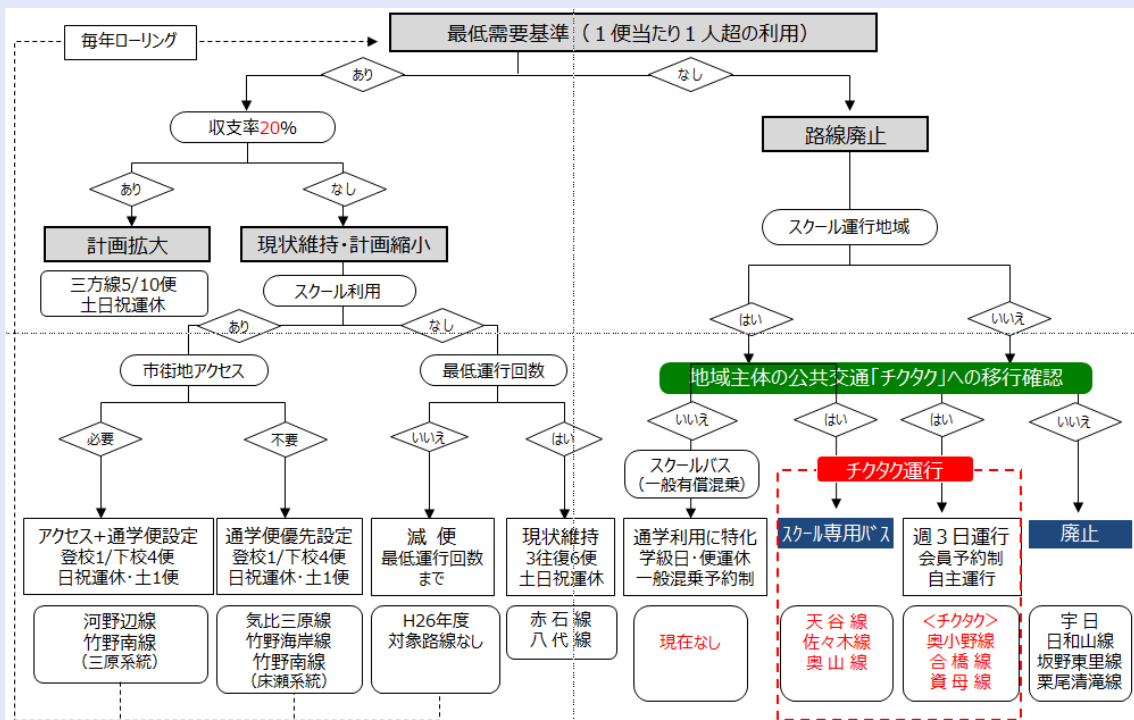
得られたデータについては、大学等と連携した新たな公共交通体系の構築や公共交通の活性化策等を検討する際にも活用する。

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・運用

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 | | |
|--------------|--------------------------|-------------|--|
| 算出方法 | 現状値 (H28 年度) | 目標値 (R8 年度) | |
| 協議会事務局において把握 | — | 年 2 回以上 | |

6-6 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 111 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 | R 1 | R 2 | R 3 ～ R 8 |
| 【目標 1】 幹線の機能向上 | 1 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 | | | |
| | 2 若桜鉄道（幹線）の 輸送改善 | | ● | ● | | 実施 | | | | |
| | 車両の観光車両への改修 | | ● | ● | | 実施 | | | | |
| 【目標 2】 地域特性に応じた 移動手段の確保 | 3 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 | | | |
| | 4 ドアツードア型移動サービスの提供 | ● | ● | ● | ● | 実施 | 継続 | | | |
| 【目標 3】 生活の質の向上を 支える交通まちづくりの 推進 | 5 人の移動にとどまらない生活支援サービスの展開 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 6 まちづくりと連携した公共交通の利便性向上 | ● | ● | | | 継続 | | | | |
| 【目標 4】 乗り継ぎや待合環境の改善 | 7 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 | | | |
| | 8 駅やバス停等の利用環境の改善 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| 【目標 5】 安全・安心な公共交通 利用環境の実現 | 9 円滑な移動のための環境整備 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 10 接遇やマナーの向上 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| 【目標 6】 自家用車に過度に 依存した生活からの 転換 | 11 公共交通利用の意識付け・動機付け | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 12 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 7】 公共交通の利用促進 | 13 公共交通の実態やサービス内容等の周知 | ● | ● | ● | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 14 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 8】 観光交通としての 利便性向上と 情報発信 | 15 観光二次交通の充実 | ● | ● | ● | ● | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 16 観光客に対する情報発信 | ● | ● | ● | | 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】 | | ● | ● | | 見直し・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。

第7章 計画の達成状況の評価

7-1 計画の推進体制

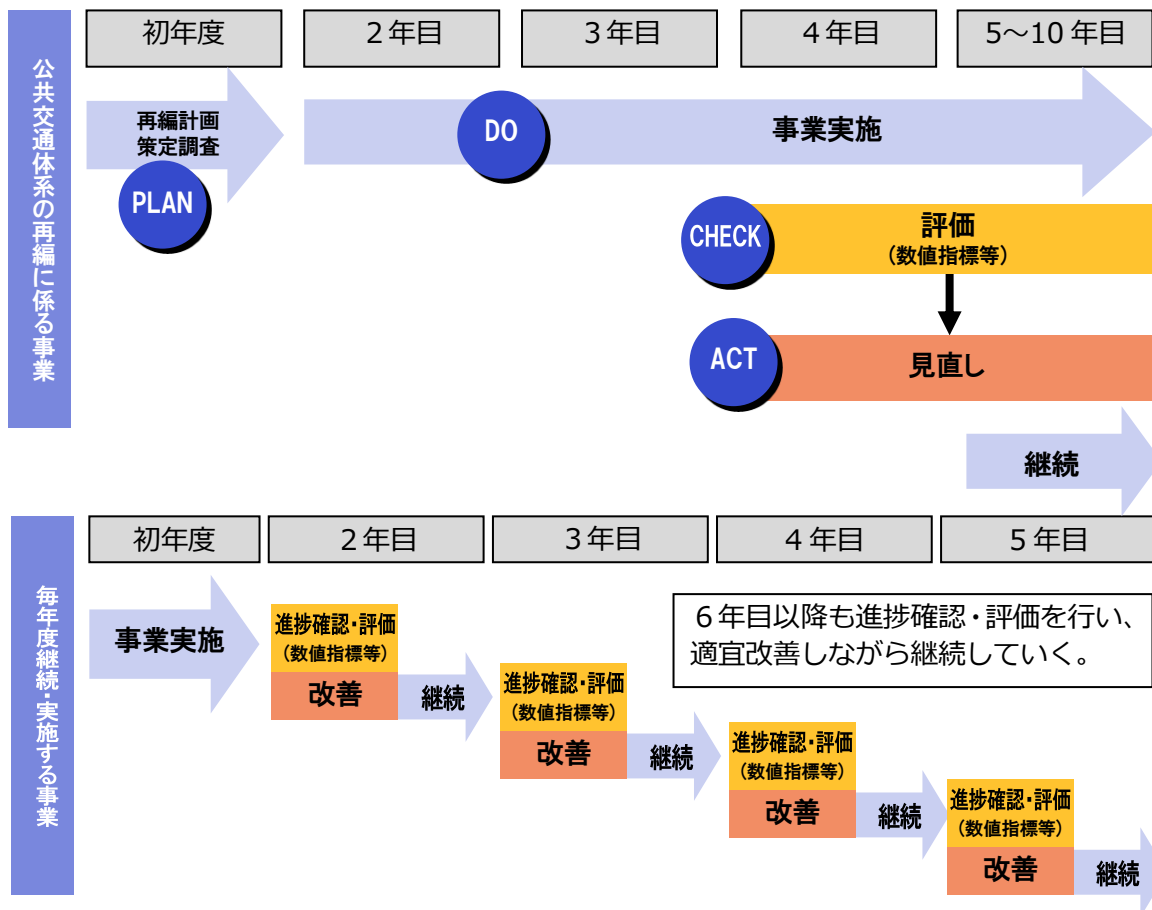
本計画の推進及び進捗状況の管理は鳥取県東部地域公共交通活性化協議会が行うこととする。PDCA サイクルに基づき、鳥取県東部地域公共交通活性化協議会では年度ごとに進捗状況を把握し、計画が適正に行われるように関係機関との調整を行う。

7-2 評価・検証

公共交通体系の再編に係る事業については、事業実施の2年後を目途に鳥取県東部地域公共交通活性化協議会において評価を行い、必要があれば計画の見直しを行う。

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年度毎に進捗確認と評価を行い、適宜改善しながら継続していく。

図表 112 評価・検証の進め方



図表 113 評価・検証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） | 鳥取県東部地域公共交通活性化協議会 |
|-----|-------------|--|---|
| 4月 | 6月 補正予算 | | |
| 5月 | | | <ul style="list-style-type: none"> ● 事業の進捗確認、目標の達成状況（数値指標）の評価・検証 ● 本年度事業計画の承認 |
| 6月 | 6月議会 | <ul style="list-style-type: none"> ● 次年度補助路線等の協議 | |
| 7月 | | | |
| 8月 | 9月 補正予算 | <ul style="list-style-type: none"> ● 10月ダイヤ改正等の協議 | |
| 9月 | 9月議会 | | |
| 10月 | 11月 補正予算 | | |
| 11月 | 11月議会 | | |
| 12月 | | | |
| 1月 | 予算 | <ul style="list-style-type: none"> ● 事業評価等の協議 | <ul style="list-style-type: none"> ● 再編計画策定事業、計画推進事業の事業評価 |
| 2月 | 2月議会 | <ul style="list-style-type: none"> ● 4月ダイヤ改正等の協議 | |
| 3月 | | | |

7-3 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。

図表 114 数値指標とモニタリング方法

| 目標 | 事業 | 数値指標 | 現状値 | 目標値 | モニタリング方法 |
|----|----------|--|--------------------|--------------------|---|
| 1 | 1 | 民間事業者が運行する路線バスの利用者数 | 3,150 千人 (現状維持) | 3,150 千人 (現状維持) | R7 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。 |
| | 2 | 若桜鉄道の利用者数 | 325 千人 (現状維持) | 325 千人 (現状維持) | R7 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。 |
| 2 | 3 | 公共交通サービス利用圏域の人口割合 | 98% | 100% | H28 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、R7 年度の状況を把握し、目標値と対比して評価する。 |
| | 4 | | | | |
| 3 | 5 | 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 | R8 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。 |
| | 6 | | | | |
| 4 | 7 | 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 | H28 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 R7 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。 |
| | 8 | 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把握し、目標値と対比して評価する。 |
| 5 | 9 | 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 | R8 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。 |
| | 10 | 乗務員の接遇に関する満足度 | 76% | 80%以上 | R8 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。 |
| 6 | 11 | 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 | R8 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。 |
| | 12 | | | | |
| 7 | 13 | 民間事業者が運行する路線バスの利用者数 | 3,150 千人 (現状維持) | 3,150 千人 (現状維持) | R7 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。 |
| | 14 | | | | |
| 8 | 15 | 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、R7 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、目標値と対比して評価する。 |
| | 16 | | | | |
| 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 | H28 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 | | | | |
| 10 | 19 | 若桜鉄道（株）の単年度最終損益 | ▲14,909 千円 | 0 千円 | R7 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。 |
| | 20 21 | 交通事業者や地域団体等との定期的な意見交換の回数 | — | 年 2 回以上 | H28 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。 |