

# 鳥取県中部地域公共交通計画(案) [概要版]

令和7年3月策定

鳥取県・倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町  
(鳥取県中部地域公共交通協議会)

# 鳥取県中部地域公共交通計画 [概要版] 目次

<b>1</b>	<b>計画策定にあたって</b> .....	<b>1</b>
1-1	計画策定の背景.....	1
1-2	計画策定の主体 .....	1
1-3	計画の区域.....	1
1-4	計画の期間 .....	1
1-5	公共交通を取り巻く環境の変化・国の動き .....	2
<b>2</b>	<b>計画策定にあたり実施した調査等</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>本地域における公共交通の現状と課題</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>まちづくりと公共交通計画の方向性</b> .....	<b>8</b>
4-1	まちづくりと公共交通計画の位置づけ .....	8
4-2	本計画がめざす将来像 .....	8
4-3	基本方針と目標及びこれらを達成するための事業 .....	9
<b>5</b>	<b>事業実施スケジュールと計画の評価・検証</b> .....	<b>21</b>
5-1	事業実施スケジュール.....	21
5-2	計画の目標と評価指標 .....	22
5-3	計画の推進体制と事業進捗状況の評価・検証 .....	23
5-3-1	計画の推進体制.....	23
5-3-2	事業評価と見直しのサイクル .....	23

# 1 計画策定にあたって

## 1-1 計画策定の背景

- 鳥取県中部地域（以下「本地域」とする）は、倉吉駅を中心にバス路線が他の4町に向かって放射線状に広がっており、圏域が一つの交通体系を成していることから、平成23年3月に倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町の1市4町で『鳥取県中部地域公共交通総合連携計画』を策定し、広域の公共交通のあり方を検討した。（平成28年3月に第2期計画を策定）
- 平成26年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域交通法」とする）の改正に伴い、平成30年3月に『鳥取県中部地域公共交通網形成計画』を、令和元年6月に『鳥取県中部地域公共交通再編実施計画』を策定し、利便性の高いバス路線への再編等を実施した。
- 令和2年11月には再び地域交通法が改正され、バスの国庫補助路線を計画に位置付けることとなったため、令和6年5月に『鳥取県中部地域公共交通網形成計画』を改定し、『鳥取県中部地域公共交通計画（以下、前計画とする）』とした。
- 前計画期間終了に伴い、令和7年度以降の本地域の公共交通の目指すべき姿を示した新たな『鳥取県中部地域公共交通計画（以下、本計画とする）』を策定する。

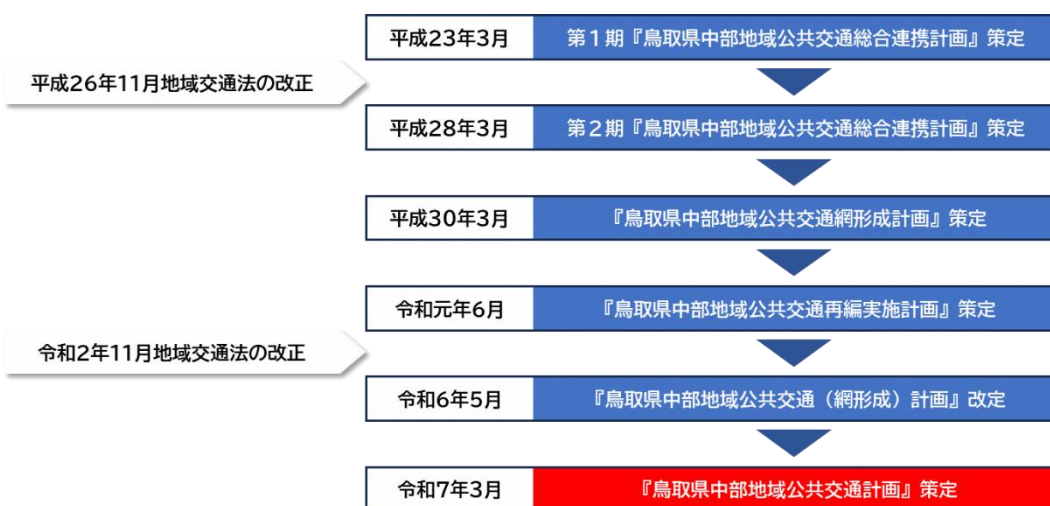


図1 鳥取県中部地域の公共交通計画策定の経緯

## 1-2 計画策定の主体

- 鳥取県、倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町

## 1-3 計画の区域

- 鳥取県中部地域（倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町）

## 1-4 計画の期間

- 令和7年度から令和11年度まで（5年間）

## 1-5 公共交通を取り巻く環境の変化・国の動き

---

- これまでの人口減少や公共交通利用者の減少、モータリゼーションの進展に加え、前計画期間中の令和2年度～令和4年度には、新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナ」という）の世界的流行によって、人の移動や交流が大幅に制限された。公共交通はこの影響を大きく受けた業界の一つであり、利用者が激減したことに伴って交通事業者の経営状況も大幅に悪化した。新型コロナが5類に移行した令和5年度以降、公共交通利用者は徐々に戻ってきているものの、テレワークやオンライン会議の普及をはじめとした生活様式の変容もあり、コロナ禍前の利用状況には戻りきっていない。
- また、本県ではコロナ禍でバスやタクシードライバーが大量離職し、こちらもコロナ禍前の数には戻っていない。全国的にも、令和6年4月の労働基準法改正（いわゆる2024年問題）等によるドライバー不足が深刻であり、路線バスの相次ぐ廃止・縮小やタクシー不足につながっている。
- このような状況にあって、もはや公共交通の需要減少は交通事業者の努力のみでは避けることができないため、国においては令和5年度の地域交通法改正や、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」とりまとめの中で、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の3つの「共創」によって、公共交通の利便性・持続性を高め、地域交通のリ・デザイン(再構築)を進めるとしている。また、全国的に拡大している交通空白地を解消し地域の足を守るとともに、増加する外国人観光客をはじめとした観光の足を確保するため、「交通空白解消本部」を立ち上げる(令和6年5月)とともに、11月には「交通空白解消・官民連携プラットフォーム」を設立した。

## 2 計画策定にあたり実施した調査等

○計画策定にあたり、以下の調査を実施した。

### (1) 交通事業者ヒアリング調査

項目	内容
調査方法	○ヒアリングシートに基づき、各交通事業者におけるドライバーの状況、コロナ禍や 2024 年問題の影響、各路線や運行の状況、今後の方向性等について聞取。
実施時期	○令和 6 年 7 月
実施対象	○バス事業者：日ノ丸自動車(株)倉吉営業所、日本交通(株)倉吉営業所 ○タクシー事業者：日本交通(株)倉吉営業所、日ノ丸ハイヤー(株)倉吉営業所、 (株)田中商店（ことうら交通）、由良タクシー

### (2) 住民アンケート調査概要

項目	内容
調査方法	○各自治体の人口・世帯数（R2 年国勢調査）按分に基づき配布枚数を決定し、地理的な偏りが生じないように配布地域を選択。 （※倉吉市関金地区においては同時期にアンケートが実施されたため、配布地域から除いた。関金地区のアンケート調査結果は以下参考のとおり） ○選択した配布地域内で無作為抽出により配布先を決定し、調査票を郵送により配布・回収。
実施時期	○令和 6 年 3 月
回収率	○6,000 枚配布に対し 2,445 件回収（回収率 40.8%）

#### <参考> 関金地区のまちづくりに関するアンケート調査

項目	内容
調査方法	○各自治体の人口・世帯数（令和 2 年国勢調査）按分に基づき配布枚数を決定し、地理的な偏りが生じないように配布地域を選択。 ○選択した配布地域内で無作為抽出により配布先を決定し、調査票を郵送により配布・回収。
実施時期	○令和 6 年 3 月
回収率	○1,034 枚配布に対し 575 件回収（回収率 44.1%）

### (3) 医療機関アンケート調査概要

項目	内容
調査方法・内容	○住民アンケートで特に通院先として回答が多かった医療機関を市町別に選定の上、調査票を郵送により配布・回収。各医療機関の概況、往診や送迎サービスの有無、各機関における公共交通利用環境等について質問を行った。
実施時期	○令和 6 年 7～8 月
回収率	○医療機関 21 機関に配布し 19 機関から回答（回収率 90.5%）

### (4) 商業施設アンケート調査

項目	内容
調査方法・内容	○住民アンケートで特に買物先として回答が多かった商業施設を市町別に選定の上、調査票を郵送により配布・回収。各商業施設の概況、配達サービス等の有無、各施設における公共交通利用環境等について質問を行った。
実施時期	○令和 6 年 7～8 月
回収率	○商業施設 19 施設に配布し 9 施設から回答（回収率 47.4%）

#### (5) 高校生・保護者アンケート調査

項目	内容
調査方法	○中部地域の高校へ「高校生の通学に関する調査」を実施し、学年別の生徒数等を把握。 ○高校2年生とその保護者を対象にしたアンケート用紙を各高校に送付。 ○各高校を通して配布・回収したものを鳥取県交通政策課で回収。
実施時期	○令和6年1月～2月
回収率	○738枚配布に対し594件回収（回収率80.5%）

#### (6) 行政機関アンケート調査

項目	内容
調査方法	○中部圏域1市4町の各担当部署（福祉・子育て部局、教育部局、観光部局）にアンケート用紙を送付。 ○各部署における公共交通に関連した取組の状況、要望事項等を調査
実施時期	○令和6年8月

### 3 本地域における公共交通の現状と課題

○各種調査結果等を踏まえ、以下のとおり中部地域における公共交通の現状と課題を整理した。

#### 課題1：バス路線の効率化

##### 《現状》

- バス路線の中には利用の少ない便やルートがあり、結果として運行支援を行う自治体の財政負担が年々拡大傾向にある。一方で、乗降に関する正確なデータがなく、運行効率化やより利便性の高い路線に再編するための根拠が乏しい。
- 令和3年度にバス路線の見直しを図ったが、依然として倉吉市中心市街地のダイヤが過密である。

##### 《課題》

- データに基づく運行効率化や、利便性向上による持続可能な路線バスの運行
- 中心市街地における過密ダイヤ緩和、運行本数の適正化

#### 課題2：ドライバー等運行体制の安定的な確保

##### 《現状》

- バス・タクシーともドライバーの高齢化が進んでいるほか、より待遇のよい他業種への転職も見られることから、新たにドライバーを確保しなければ運行継続が困難。
- 若年層や女性ドライバーを確保するためには労働条件の整備が必要。
- ドライバーだけでなく、日々の車両点検を行う整備士も不足しており、安定的な運行を継続するためには整備士確保も必要。
- スクールバスや保育園等の通園バス等のドライバー確保に苦慮している。
- タクシーの担い手不足を補うため、令和6年3月から道路運送法第78条3号に基づく「自家用車活用事業（日本版ライドシェア）」の実施が可能となっている。

##### 《課題》

- ドライバーや整備士確保に向けた処遇や、職場環境の改善による運行体制の確保

#### 課題3：多様な地域内移動手段の確保

##### 《現状》

- 最寄り駅やバス停まで移動できない高齢者からは、ドアツードア型の移動手段を求める意見が多い。
- 地域内の短距離移動手段がなく、地域内イベント等への参加が難しいといった声もあり、医療機関の受診控え、引きこもり等を誘発する恐れがある。
- 免許返納後の移動に不安を感じ、返納をためらっている方が見受けられる。
- 既存の移動サービスや支援制度を知らない方が一定数ある。
- 一方、今後さらに増加する高齢者・免許返納者への対応の受け皿としてタクシー需要が高まることが予想されるが、ドライバー不足等によりタクシーの増車は見込めない状況。

#### 《課題》

- 高齢者、免許返納者等が使いやすい移動手段の確保や支援策
- 既存の公共交通以外の事業者や住民による、多様な移動手段の確保
- 既存の移動サービスや支援制度の周知

### 課題4：学生の通学利便性の向上

#### 《現状》

- 通学手段における鉄道やバス利用の割合は多く、学生にとって必要不可欠な移動手段。
- 公共交通機関を利用して通学している高校生から「通学時間と鉄道やバスのダイヤが合わない」「鉄道とバスの乗継が悪く待ち時間が長くなる」といった意見がある。
- 最寄りバス停から学校までの距離が500m以上離れているところもあり、より学校に近い場所へのバス停設置を求める声もある。
- 日ノ丸と日交で共通して使える定期、片道定期などニーズに合った定期券があればよいとの意見もある。

#### 《課題》

- 学校の時間帯とバス、バスとJRの接続利便性の向上
- 下校時間帯の鉄道・バスダイヤの充実
- 学校付近へのバス停設置、快適に待つことができる待合環境の整備
- 学生が利用しやすい定期券等の設定

### 課題5：観光客に対応した移動手段・利用環境の充実

#### 《現状》

- 観光客向けの移動手段が少ない。
- 外国人観光客向けの車内アナウンスや時刻表等の多言語化が進んでいない。
- 公共交通と観光地が総合的にまとまっているパンフレット等を求める意見がある。
- 鉄道やバスのキャッシュレス化が進んでおらず、日常的に公共交通機関を利用する都市部からの観光・ビジネス客や外国人観光客にとっては支払における利便性が低い。
- タクシーについてはキャッシュレス決済の導入が進んでいるほか、令和6年度に一部の事業者においてタクシーアプリが導入され、配車依頼や支払の利便性が向上している。

#### 《課題》

- 観光目的に対応する移動手段の確保
- 誰にでもわかりやすい案内表示（多言語化など）
- 鉄道・バスにおけるキャッシュレス決済の導入



## 課題 6：誰もが使いやすい公共交通にするための環境整備

### 《現状》

- 人口減少が進み、利用者が減っていく中で、鉄道やバスの便数やタクシー台数を大幅に増やすことは難しいため、公共交通での移動には乗継等のための待ち時間が発生する。
- また、高齢化が進んでいく中で、公共交通についてもバリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した環境整備が求められている。
- 中部地域では、路線バス車両の低床化率 100%（令和 5 年度末時点）となっているほか、平成 28 年度以降県内に導入された誰でも使いやすい「ユニバーサルデザインタクシー（以下「UD タクシー」という）」が定着しているが、車両の老朽化が進んでいる。

### 《課題》

- 公共交通を快適に待つための、交通結節点や待合環境の整備
- 誰もが使いやすい交通手段の維持・確保

## 課題 7：交通 DX・GX 推進による公共交通の利便性向上

### 《現状》

- 鉄道、バスのいずれも運賃は現金支払のみで、キャッシュレス決済が導入されていない。また、キャッシュレス化をはじめとしたデジタル化（DX）が進んでおらず、定量的なデータがないことから、運行効率化が進みにくい。（再掲）
- 鉄道・バス運行情報システム「バスネット」に代わるものとして、令和 6 年 2 月にバスロケーションシステム「バスキタ！とっとり」を導入し、県内を走る路線バスの運行情報をリアルタイムで提供している。
- タクシーについては、一部の事業者において令和 6 年度にタクシーアプリが導入され、アプリ上で配車から支払まで簡単にできるようになり、利便性が向上している。（再掲）
- 公共交通における脱炭素化（GX）については、まだ進んでいない状況。

### 《課題》

- 鉄道・バスにおけるキャッシュレス決済の導入（再掲）
- 運休や遅延等に関する運行情報の提供や、提供ツールの周知
- 交通 GX の検討（EV 車両の導入等）

## 4 まちづくりと公共交通計画の方向性

### 4-1 まちづくりと公共交通計画の位置づけ

- 本計画は、上位計画との整合性、『鳥取県中部地域公共交通計画（前計画）』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、施策を示すものとする。
- なお、各市町において、新たに交通やまちづくりに関連する計画が策定される場合は、当該計画の内容を反映させるため、随時本計画を見直すこととする。

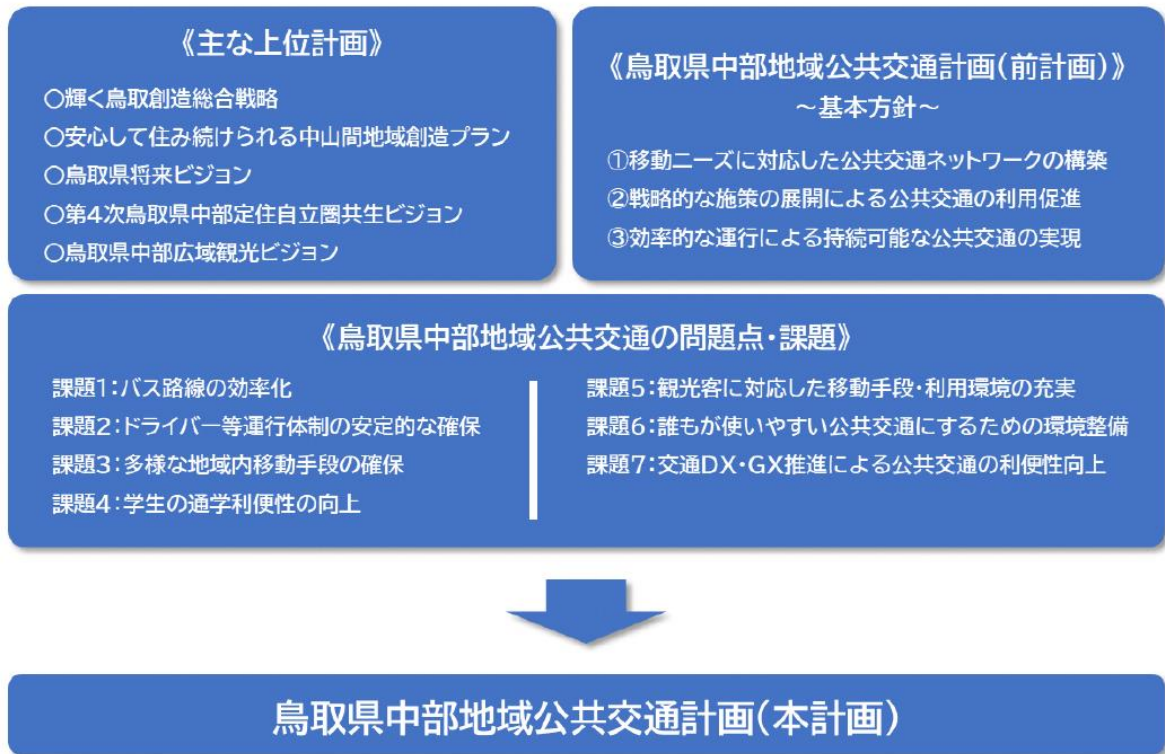


図2 まちづくりと公共交通計画の位置づけ

### 4-2 本計画がめざす将来像

- 前計画では、『鳥取県中部定住自立圏共生ビジョン』で掲げている「生活機能強化」「結びつきやネットワークの強化」に資するものとして、以下のとおり公共交通に関する将来像を設定しており、本計画でもこの考え方を継承する。

#### 【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、訪れる方にも優しく  
いつまでも住み続けられる中部地域

## 4-3 基本方針と目標及びこれらを達成するための事業

- 一つの生活圏を構成している鳥取県中部地域において、将来像で示している暮らしやすさを実現し、いつまでも住み続けられるための公共交通を目指して、以下のような「基本方針」「目標」を設定するとともに、目標達成のための事業を示す。

### 《基本方針1》持続可能な運行体制の確立

#### 目標①：バス路線の効率化

- 乗降データを分析することにより、利用が少ない便の統合・再編やルート変更、重複路線の改善を図り、運行効率化を進めるとともに、利便性の高い新たな路線の設定を検討する。
- これまでも、倉吉市中心市街地におけるバスの過密ダイヤ解消と同エリア内の医療機関や観光施設へのアクセス向上を目指し、令和3年10月にバス路線の一部を倉吉パークスクエア、倉吉市役所本庁舎前などを経由するルートに振り替えた。
- これにより、市中心市街地へのアクセスは向上したものの、特に倉吉駅と西倉吉を結ぶ路線が重複しており、非効率な運行となっている。これを解消するとともに、令和7年3月に開館した県立美術館などへの更なるアクセス向上を図るため、以下の事業を実施する。

#### 【実施する事業】

##### ●乗降データに基づく効率的で利便性の高いバス運行ルートへの見直し

令和8年度中の運用開始を目指し、県内全ての路線バスに交通系ICカード「ICOCA」を導入する予定である。この乗降データを分析し、利用実態を把握するとともにより効率的かつ利便性の高い路線を検討する。

##### ●倉吉市中心市街地における循環バスの導入検討

運行ルートの見直しにあたっては、国庫補助路線への影響を勘案しつつ、倉吉駅と西倉吉を結ぶ循環バスの導入を検討する。



#### 目標②：多様な運行の担い手確保

- バス、タクシーいずれにおいても、ドライバーの高齢化が顕著であり、退職に採用が追いついていないため、現在の運行本数や台数を維持できない危機的な状況にある。公共交通の運行体制を維持するため、若手や女性を中心とした担い手の確保に重点的に取り組む。
- 国で実施が認められている金・土曜の夜間における日本版ライドシェアの実施を検討する。

#### 【実施する事業】

##### ●若手・女性をはじめとしたドライバー確保や待遇改善の検討

県、バス協会、ハイヤータクシー協会では、これまでも交通事業者と連携し、ドライバー確保に関する各種支援（二種免許取得支援、ドライバー採用に関する広報・コンサルタント経費支援等）を実施するとともに、ドライバー募集のイベント等にも参画している。国庫補助金等も活用しながら、引き続きドライバー確保の取組を進めるとともに、多様な働き方や賃金等の待遇改善についても検討する。

## <事業例>

### ◆ドライバー採用に関する PR 活動支援(バス営業所見学会等の開催)

令和5年度から、バスドライバー募集イベント「どらなび EXPO」に鳥取県ブースを出展し、鳥取県に移住し、ドライバーになっていただける方の掘り起こしを行っている。

また、令和6年度には、日ノ丸自動車と日本交通合同のバス営業所見学会を開催し、バスドライバーに興味がある方を募集し、バスの運転体験や現役ドライバーとの意見交換等を行った。



どらなび EXPO2024 春 関西会場の様子

### ◆効果的な広報(ホームページや SNS の活用)

これまでハローワークへの求人中心だったドライバー募集について、各協会や交通事業者のホームページ、SNS 等に広げ、採用条件に加えて現役ドライバーによる業務内容の説明や仕事のやりがい等も紹介している。



鳥取県ハイヤータクシー協会ホームページ



動画「先輩社員24時」(出典:日ノ丸自動車ホームページ)

## ●日本版ライドシェアの実施検討

県内では、令和6年10月「ねりんピックはばたけ鳥取 2024」開催時の一時的な交通需要増に対応するため、タクシー事業者の管理の下、一般ドライバーがお客様を運ぶ「日本版ライドシェア」を初めて実施。令和6年12月末からは、米子交通圏においてタクシーの需要が高まる金・土曜日の夜間に日本版ライドシェアが運行されている。

また、制度改正により、タクシーアプリによらない電話での配車受付が可能となったことや、今後、鉄道やバス事業者の運行管理による実施も可能となる見込みであり、タクシーの需要が多くなる時間帯等の日本版ライドシェアを検討する。

## 《基本方針2》移動ニーズに対応した運行体制・環境の充実

### 目標③：地域内交通の充実

- 各市町において新たな移動ニーズに対応した多様な移動手段の導入を検討し、市町単位や集落単位での地域内交通の充実を図る。
- これまでも、現計画に基づき、路線バスから町営バス（みさきサンサンバス）への支線化（令和3年10月）等を行い、新たな路線や停留所を設定するなど地域内の移動利便性向上を進めてきた。
- 一方で、住民アンケートや行政機関（福祉担当部局）の結果によると、バス停まで歩くことが難しい高齢者を中心に、ドアツードア型の移動手段を求める声が多い。特に地域内を運行する支線について、各市町や集落ごと、あるいは市町をまたぐ新たな移動手段を検討する必要がある。

### 【実施する事業】

#### ●関金地区乗合タクシー実証結果の横展開

令和6年10月より、路線バス関金線の日中の便を倉吉市の関金支所止めとし、その先をAIデマンド型の乗合タクシーで運ぶ実証実験が行われている。（※詳細は本計画P30のとおり）乗合タクシー導入により、これまでバス停がなく交通空白だったエリアも含め、関金地区全エリアで公共交通が利用できるようになったことに加え、自宅から目的地を直接結ぶドアツードア型であるため、交通弱者にとってはより利便性が高い交通モードと考えられる。関金地区の取組を参考に、中部地域の他エリアにおいても、効率的かつ利便性が高い地域内交通の導入を検討する。

#### ●NPO等による交通空白地有償運送の可能性検討・持続性を高める取組の推進

県内では、これまでもタクシー営業所の廃止や、路線バスが廃止・縮小された地域を中心にNPO法人等の住民主体による交通空白地有償運送の取組が進んでおり、交通事業者だけでは賅いきれない移動需要に対応している。引き続き、交通空白の解消やより住民が利用しやすい移動手段について、NPO等住民主体による導入の可能性を検討するとともに、導入を支援する。また、運行管理などの専門的部分を交通事業者が実施する「交通事業者と住民の協働」を推進することで、住民主体による運送の持続性を高める。

### <事業例>

#### ◆鳥取市における共助交通6団体の一括運行管理

鳥取市では、市内の6団体がそれぞれ運行している共助交通の点呼やアルコールチェック等の運行管理のマネジメント業務について、令和6年度、日野自動車への一括委託を実施した。

この取組により、NPO法人等では他の事業に時間を割くことができるほか、運行管理者（地域住民）の負担を軽減し、体制が変更となった際にも安心してノウハウを引き継ぐことができるため、安定的な運行につながる。



鳥取市内の共助交通一括運行管理の図  
(出典:日野自動車ホームページ)

## 目標④：快適な通学環境の整備

- 前計画でも高校生の通学利便性向上に重点的に取り組んできたことを受け、公共交通によるスムーズな登下校ができるよう、引き続き運行ルートやダイヤ、バスとJRとの接続、バス同士の乗継改善に向け、調整を図る。また、待ち時間を快適に過ごすことができる待合環境の整備も検討する。
- 高校生アンケートの結果によると、学校の近くにバス停が欲しいという意見、日本交通と日ノ丸自動車に共通で乗れる定期券等を求める意見などがあったため、それぞれの路線の利用状況なども勘案しながら、更なる利便性向上を検討する。
- 現在、県教育委員会において県立高校のあり方の検討が進んでおり、この動きも注視していく必要がある。

### 【実施する事業】

#### ●通学に合わせた運行系統や運行ダイヤへの見直し、バス停設置等の検討

現在運行されている路線バスの系統やダイヤ見直し、また、学校の近くへのバス停設置や、学校の最寄りバス停を通過する路線の増便等を検討し、更なる通学利便性向上を図る。

#### ●より効果的な「通学スタイル」の発行

本地域では、各高校に公共交通機関での通学をおすすめする「通学スタイル」を作成し、高校進学前の中学3年生及び高校生に毎年配布しているが、高校生アンケートの結果によると、認知度は低い。

一方で、公共交通に関する情報があればうれしいという意見も見られたことから、各高校や学生の意見を取り入れ、より効果的な手法へのブラッシュアップを検討する。

### ◆現在の通学スタイル(令和6年度 倉吉東高版)

The image displays two documents related to student commuting. On the left is the '通学スタイル' (Commute Style) brochure, which provides information on bus usage, public transport benefits, and a QR code for more information. On the right is the '鳥取県中部地域鉄道・バス路線図' (Map of Bird's Nest Area Railway and Bus Routes), which shows various bus routes and stations in the region.

#### ●バス定期券のサービス拡充検討

高校生アンケートで提案があった片道定期券や平日のみの定期券などのサービス拡充について、路線バスへのICOCA導入を契機に研究・検討する。

## 目標⑤：観光移動環境の充実

- 観光やビジネス等で本地域を訪れる方の移動利便性向上を図るため、引き続き路線バスの観光向けルート検討を行うとともに、新たな移動手段の導入、分かりやすい案内看板への改善・多言語化などに取り組む。
- 本地域内には、今年開館した県立美術館をはじめ、赤瓦・白壁土蔵群、青山剛昌ふるさと館、燕趙園などの観光施設が点在している。また、三朝温泉、はわい温泉、東郷温泉、関金温泉といった温泉地も多数あり、各エリア内での移動手段と各施設をつなぐ広域での移動手段の両方が不可欠である。また、外国人観光客の増加に対応し、誰でもわかりやすい公共交通の案内が求められている。

### 【実施する事業】

#### ●観光施設への移動手段の充実

前計画から引き続き、路線バスのルート変更等による観光施設への移動利便性向上、タクシーによる観光地周遊の充実等を図るとともに、観光客が観光地を周遊できる新たな交通手段も活用し、移動手段を充実させる。

#### <事業例>

##### ◆倉吉市中心市街地における観光向け移動手段の充実

倉吉市では、赤瓦・白壁土蔵群エリアを時速 20 km以下で走る電動車「グリーンスローモビリティ」を令和7年度から本格導入し、ドライバーによる観光案内を聞きながら、エリア内をゆっくり周遊いただける環境を整備。また、令和6年度末から、県立美術館と赤瓦・白壁土蔵群等をつなぐ循環バス「うつぶきループバス」を実証運行する。これにより、市内の駐車場不足対策とともに、観光施設を巡っていただく手段として活用が期待される。



グリーンスローモビリティ車両

##### ◆レンタサイクルの活用・充実

現在も中部地域内の観光案内所等でレンタサイクルの貸出が行われており、これを観光マップ等にも掲載し、利用促進を図る。また、全国的にサイクルツーリズムの機運が高まりつつあることから、観光客の利便性を高めるため、交通系ICカードや専用アプリ等でキャッシュレス決済でき、かつ最寄り駅や観光施設等で乗り捨て可能なシェアサイクルの導入可能性について研究する。



出雲市シェアサイクル実証実験「ゆいえん」(R6.9~11)  
(出典:出雲市ホームページ)

#### ●誰にでもわかりやすい案内の検討

行政部局(観光担当)アンケートや交通事業者ヒアリングの結果によると、駅や主要なバス停、またバス車内のアナウンスにおいて外国人向けの多言語化がされていないところがあるため、引き続き多言語対応に取り組む。  
また、外国人観光客をはじめ、誰にでもわかりやすい公共交通の案内を検討する。

#### <事業例>

##### ◆ピクトグラム等を活用したバスへの路線番号導入・乗り場との連動

県東部・西部地域においては、路線バスに2ケタの数字を付番し、そのうち十の位を駅前バスターミナルの乗り場番号と一致させることで、初めて訪れる方でもわかりやすい乗り場表記となっている。また、西部地域においては、バスの前面表示に温泉や飛行機などのピクトグラムを表示し、より分かりやすい表記となっている。



路線バス「皆生線」のバス前面表示  
(西部地域)

### ◆観光移動情報発信の拡充(ここいこ map 等の活用)

県中部地域と岡山県蒜山エリアの観光情報を発信している「ここいこ map」には、エリア内の観光施設や飲食店等に関する情報やお得なクーポンの提供、施設へのルート案内機能がある。掲載施設をさらに充実させるとともに、今後作成するバスマップでも本サイトを案内し、観光客の利用を促す。



ここいこ map(鳥取中部観光推進機構)

### ●観光MaaS(※)の導入検討

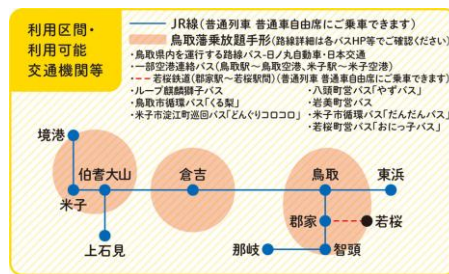
公共交通機関を使って本地域内の観光施設や温泉を訪れていただけるよう、公共交通機関の運賃と観光施設の入館料等がセットになったデジタルチケットの導入を検討する。

(※) MaaS…Mobility as a Service の略で、複数の交通手段を統合し、1つの移動サービスとして検索から予約、支払いまで可能にし、交通の効率化や利便性向上を目指すもの。

### <事業例>

#### ◆観光 MaaS アプリを活用した公共交通×観光施設チケット

JR西日本の観光 MaaS アプリ「tabiwa by WESTER」は、令和6年2月に山陰エリアが加わり、現在は県内で利用できる公共交通機関乗り放題バス(鳥鐵旅ノススメバス)等が販売されている。これらに本地域の観光施設入館料や日帰り温泉の利用料などをセットし、観光客が公共交通と観光施設をシームレスに利用できる環境を整備する。



鳥鐵ノススメバス概要(出典:tabiwa) ▶

### 目標⑥：誰もが使いやすい公共交通の環境整備

- バスやタクシーの車両、公共交通機関を乗り継ぐ際の交通結節点や待合所について、バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮し、誰もが快適に利用し過ごせる環境を整備する。
- 限られた運行本数や台数であっても、公共交通機関を利用する方誰もが使いやすく快適に過ごせる環境を整備し、利便性の向上に努める。

### 【実施する事業】

#### ●交通結節点整備や待合環境の向上

現状、公共交通の運行本数を大幅に増やすことができないため、誰もが快適に次の便が待てるよう、バリアフリーの観点も取り入れながら、乗継拠点として交通結節点の整備や機能強化、既存の待合施設の環境整備を検討する。



◆**駅舎改修の事例：JR 山陰本線泊駅(湯梨浜町)**

改修時期：令和3年7月～令和4年7月

改修内容：鳥取県産のスギやヒノキを使った木造平屋建て  
多目的トイレやスロープを設け、バリアフリー  
機能を強化  
無料 Wi-Fi を設置



改修後のJR泊駅外観

◆**待合環境整備の事例：コノハテラス(広島県東広島市)**

令和5年3月、市と広島大学連携のもと、学生が設計に  
参画し設置された乗継拠点

設備内容：バスレーン3パース、待合室(空調設備あり)、  
自転車駐輪場15区画、トイレ、デジタルサイ  
ネージ(バスの運行状況を表示)  
宅配ボックス(令和6年7月設置、学生と教職  
員が24時間利用可能)



コノハテラスの外観  
(出典：広島大学ホームページ)

●**UD タクシーをはじめとするタクシーの維持・活用**

中部地域では、平成28年度以降UD(ユニバーサルデザイン)タクシー計30台が導入され、現在では黄色いタクシーとして県民の認知が進み、UDタクシーを希望して利用される方も増えている。一方で、経年劣化等による車両更新時期に差しかかっているため、国や県の補助金を活用しながら、誰でも乗り降りしやすいUDタクシーの台数維持に取り組むとともに、ドライバー研修を継続的に実施し、引き続き適切な運用に努める。



UD タクシー(NV200)

《基本方針3》まちづくりとの共創・交通DX推進による利便性向上

目標⑦：公共交通と他分野との共創

- 人口減少下においては、公共交通だけで利用者を増やすことは難しい。そのため、他分野との共創によって公共交通だけではなく、その地域におけるまちの機能維持や活性化につなげていく必要がある。従来の公共交通の枠にとどまらず、福祉、教育、物流等様々な分野と連携した取組を行い、公共交通が抱える課題解決を図るとともに、まちの機能維持・活性化への貢献を目指す。
- 国においても、「地域の公共交通り・デザイン実現会議」のもと令和6年に政府共通指針が示されており、公共交通と様々な社会的課題を一体として検討することとされた。現在、国内のあらゆる地域で共創モデル事業の実証実験が行われており、これらの取組を参考に、本地域内でも公共交通と他分野との共創を検討する。

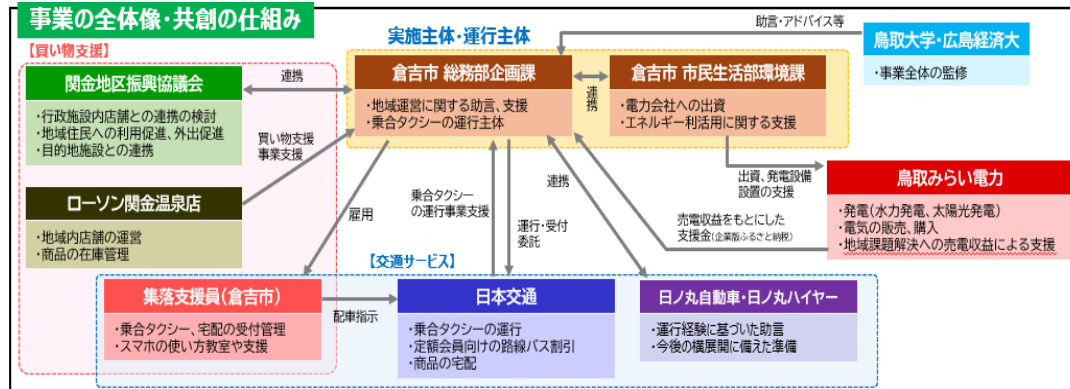
## 【実施する事業】

### ●公共交通と他分野の共創によるまちの機能維持・活性化

#### <事業例>

##### ◆倉吉市関金地区の取組(交通×買物×発電事業)

関金地区では、令和5年に地区内唯一のスーパーが閉店したことを受け、市の関金支所を改修し、スーパーを誘致するとともに、国の共創モデル事業補助を活用し、支所を結節点とした予約型 AI デマンド乗合タクシーの実証運行を開始。また、将来的には、関金地区内での発電事業収益による持続可能な乗合タクシーの運行を目指している。



関金地区版シユタツバルケ事業の全体像(出典:倉吉市ホームページ)

##### ◆ノーマイカー運動のデジタル化と協賛企業のクーポン紐付け等による利用促進

現在本協議会では、公共交通を利用してもらうきっかけづくりを目的とし、毎月最終金曜日にバス1乗車100円で乗れるノーマイカー運動「100金バス」を毎年実施している。

ノーマイカー運動の効果を測定するため、鳥取県東部地域 MaaS 協議会が実施している「ノルデチケット」で運用しているデジタルチケット方式での実施や、本取組に協賛する商業施設等で使える割引クーポンの導入を検討し、公共交通と協賛企業双方の利用促進を図る。

中部地域ノーマイカー運動「100金バス」チラシ

### ●他分野と連携した新たな輸送サービスの可能性検討

#### <事業例>

##### ◆鳥取駅南エリアでの取組(AI オンデマンド乗合交通「とりモビ」)

鳥取駅南側エリアの新たな交通手段導入と同エリアの経済活性化を検証するため、国の共創モデル補助事業等を活用し、令和5年度から実証運行されている AI オンデマンド交通「とりモビ」では、提携する商業施設やカーシェアリング事業者等で特典が受けられる仕組みづくりを行うなど、公共交通とお出かけの目的地でのサービスをセットで提供する仕組みを構築。



とりモビの車両

##### ◆介護施設の送迎車両を用いた交通サービス「福祉Mover」(豊岡市日高町など)

1台の介護タクシーが複数のデイサービス施設を回り、効率的に利用者を送迎できるシステム「福祉 Mover」を導入するとともに、送迎の隙間時間や回送車両を活用し、施設利用者の買物などのお出かけ支援や地域内の学童保育施設への送りを実施し、地域の足としての活用についても実証が行われている。

#### ◆貨客混載の取組(大山町「スマイル大山号」)

大山町では令和3年4月より、貨物事業者と連携し、自家用有償旅客運送の車両で乗客と貨物を同時に運ぶ貨客混載を本格運行し、収益源の確保に努めている。



スマイル大山号での貨客混載

### 目標⑧：交通 DX・GX の推進と公共交通利用促進

- キャッシュレス決済導入などの交通 DX (※1) を進めるとともに、運行に関する情報提供や広報を充実させる。また、将来的に対応が必要となる交通 GX (※2) に関しては、車両の EV 化や自動運転の実現可能性について研究・検討を始める。
- 現在全県的に展開している公共交通利用促進事業は、企業、住民、学生等と協力して継続的に実施することで、公共交通の利用者増に向けた機運醸成を図る。

(※1) DX…デジタルトランスフォーメーションの略で、デジタル化により既存の仕組み等に変化をもたらすこと

(※2) GX…グリーントランスフォーメーションの略で、脱炭素社会に向け、クリーンエネルギーの活用等に取り組むこと

#### 【実施する事業】

##### ●駅、路線バスへのキャッシュレス決済導入

令和7年3月に鳥取一倉吉間の各 JR 駅に交通系 IC カード「ICOCA」が導入されたことを受け、県内の路線バスへの ICOCA 導入を推し進め、鉄道・バスの運賃支払いをシームレス化する。

また、キャッシュレス決済利用時に取得できる乗降データをもとに、より利便性の高い路線を検討する。(再掲)

##### ●情報提供ツールに関する広報強化

本県では、県内の路線バス運行状況がリアルタイムで表示されるバスロケーションシステム「バスキタ!とっとり」を導入している(令和6年2月~)。また、令和6年10月からは、Google マップ上にも路線バスの現在位置情報を掲載しており、本地域を初めて訪れる観光客等への公共交通に関する情報提供機能が向上した。これらの情報提供ツールについてあらゆる機会を捉えて広報し、公共交通利用につなげる。



バスキタ!とっとりチラシ

##### ●バス等のEV化、自動運転の導入可能性研究・検討

将来的な公共交通分野の GX 化に向け、バスやタクシー車両の EV 化や、ドライバー不足への対応策にもなるバスの自動運転について、各地の先進事例を研究し、導入可能性を検討する。

#### <事業例>

##### ◆鳥取市における自動運転バスの実証運行

鳥取市では、将来的な実装を見据え、令和4年2月に鳥取砂丘周辺、令和6年2月と12月には中心市街地における自動運転バスの実証運行を実施している。

鳥取市の実証運行車両 Minibus ((株)ティアフォー提供)



●継続的な公共交通利用促進の取組

現在、「みんなが乗りたくなる公共交通利用促進協議会」（会長：県中山間・地域振興局長）を中心に、全県的な公共交通利用促進の取組を進めている。

また、中部地域においては、バスに乗ってもらうきっかけづくりを目的として、令和4年度からノーマイカー運動「100金バス」を実施しており(再掲)、利用者からは好評である。

公共交通利用促進の取組だけで利用者が増えるものではなく、効果測定も難しいが、交通事業者、県内自治体、民間企業、住民、学生など様々な主体が連携し、継続的に利用促進事業を実施することで、将来に渡る公共交通の必要性を訴え続ける必要がある。



公共交通乗って ecoh(いこう)！  
啓発チラシ

<事業例>

◆中部地域ノーマイカー運動「100金バス」と他業種との連携

路線バス「三朝線」「上井・三朝線」の運行経路上にある三朝温泉病院では、100金バスの実施日にあわせて、院内でのイベント開催を企画するとともに、バスの時刻表も掲載し、参加者への公共交通利用を促している。地域内の他の施設等にも情報提供し、横展開を図る。

三朝温泉病院による100金バス企画チラシ

三朝温泉病院×100金バス企画 第6弾

日 期：2025年1月31日 金曜日  
時 間：13時30分～15時30分終了  
場 所：三朝温泉病院 2階会議室  
参加費：無料  
対 象：どなたでも参加可能  
内 容：講演①「健康長寿の秘訣 フレイル対策」  
診療技術部長 山根隆治  
講演②「健康長寿の秘訣 パート2」  
～口腔フレイルについて～  
言語聴覚士 荒尾かず子

この機会に100金バスを利用して三朝温泉病院に来てみませんか！  
勿論、ご家用車での参加も可能です  
会場の前台上乗前にお申し込みください  
お申込み先：三朝温泉病院

【行き】  
○豊吉駅前 12:40 ⇒ 温泉病院前 13:04  
○塩田 発 12:23 ⇒ 温泉病院前 12:53  
○三徳山発 12:50 ⇒ 温泉病院前 13:07

【帰り】  
○温泉病院前 15:36 ⇒ 豊吉駅前  
○温泉病院前 15:46 ⇒ 豊吉駅前(東側出口)  
○温泉病院前 15:59 ⇒ 塩田方面  
○温泉病院前 15:50 ⇒ 神倉方面

◆バスの乗り方教室

本地域内のイベント開催等の機会を捉え、これからバスを利用する子どもだけでなく、しばらくバスに乗っていない大人を含めた全世代を対象とし、バスの乗り方教室を開催する。またバスへのICOCA導入に併せ、キャッシュレス決済での乗降も体験していただき、キャッシュレス決済の普及にも努める。

◆学生主導による公共交通利用促進事業

鳥取短期大学・鳥取看護大学では、県の補助制度を活用し、公共交通の待ち時間に勉強ができる倉吉駅周辺のカフェマップ作成(令和4年度)、公共交通利用の啓発ポスター作成や駅構内・バス車両後方への掲示(令和5、6年度)など、学生主導による公共交通利用促進事業を実施している。普段公共交通を利用している学生自らが公共交通をPRすることで、訴求効果が狙える。



倉吉駅周辺カフェマップ表面(令和4年度作成)

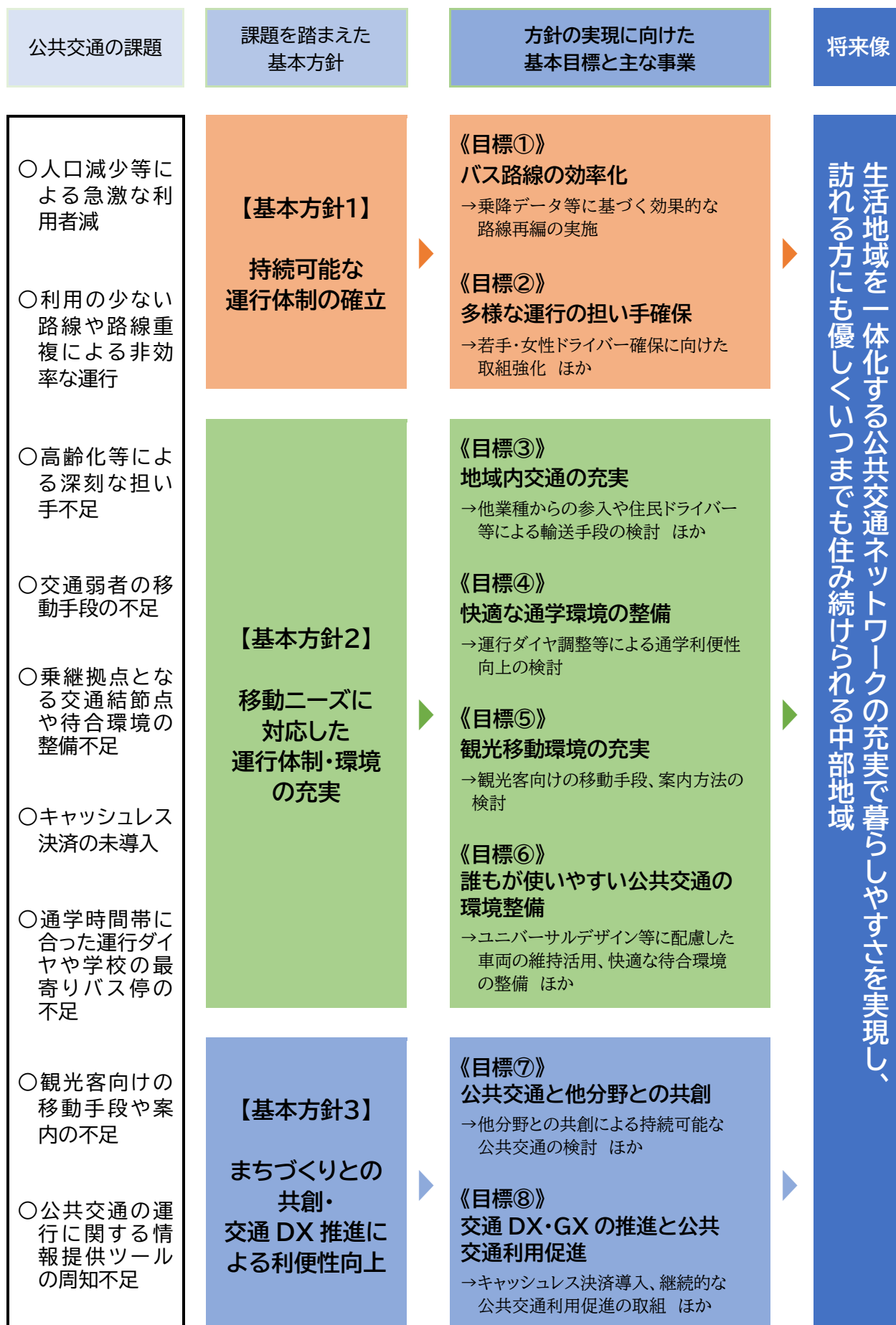
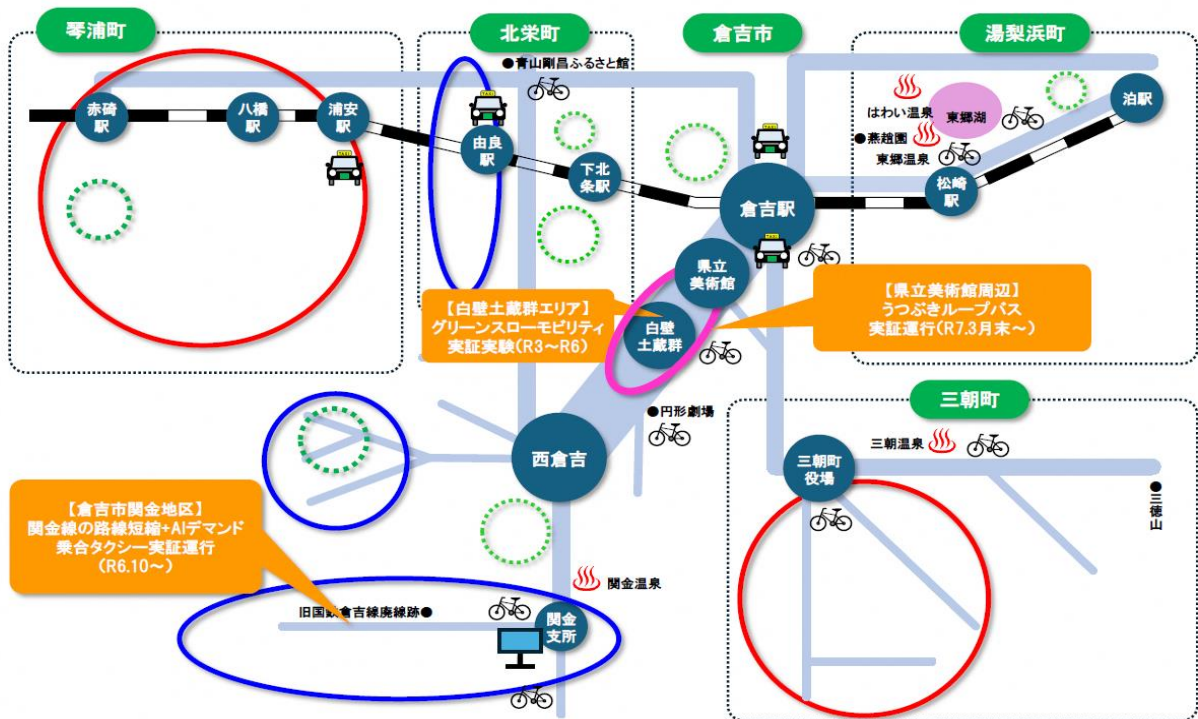


図 3 鳥取県中部地域における公共交通の課題と基本方針・基本目標・将来像の関係

《現在(令和6年度末)》



《事業実施後(令和11年度末)》

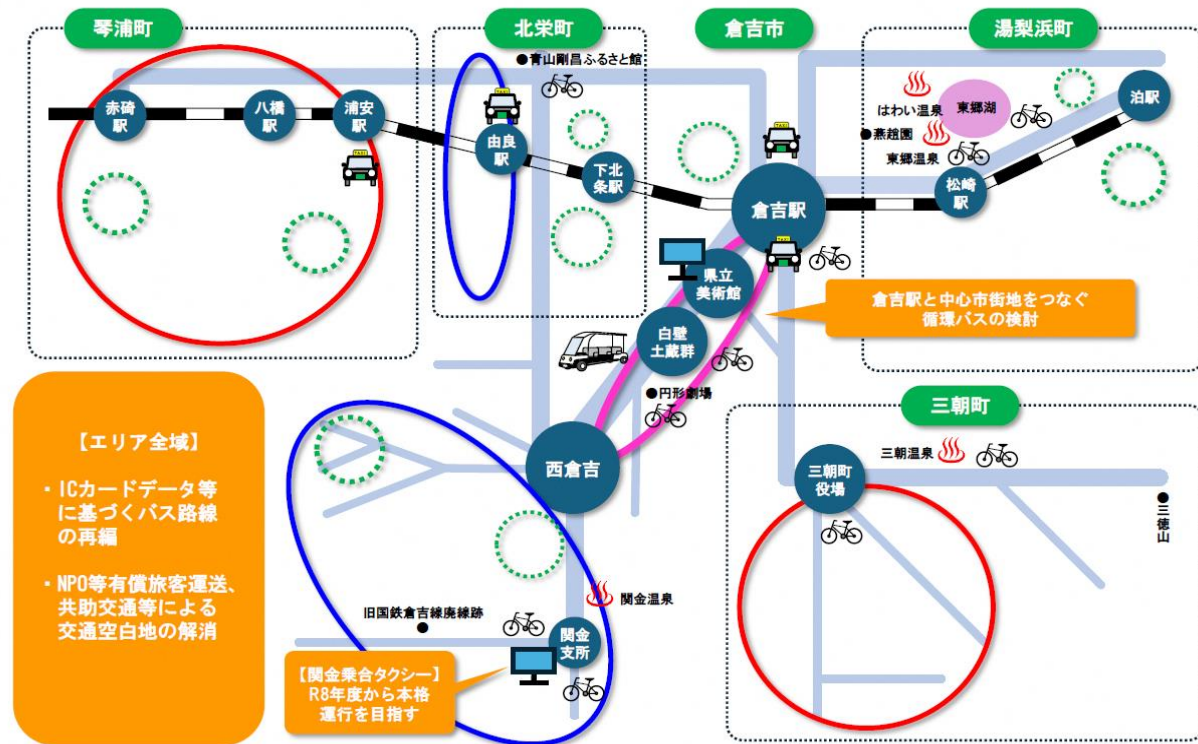


図4 本計画で目指す中部地域の公共交通ネットワークの全体イメージ

路線バス	タクシー	レンタサイクル
循環バス	乗合タクシー	グリーンスローモビリティ
町営バス	交通空白地有償旅客運送等	デジタルサイネージ

## 5 事業実施スケジュールと計画の評価・検証

### 5-1 事業実施スケジュール

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	R7	R8	R9	R10	R11
<b>基本方針1:持続可能な運行体制の確立</b>										
目標① バス路線の効率化	乗降データに基づく効率的で利便性の高いバス運行ルートへの見直し	●	●	●		検討			随時実施	
	倉吉市中心市街地における循環バスの導入検討	●	●	●		検討			随時実施	
目標② 多様な運行の担い手確保	若手・女性をはじめとしたドライバー確保や待遇改善の検討	●	●	●		検討	随時実施			
	日本版ライドシェアの実施検討	●	●	●	●	随時実施				
<b>基本方針2:移動ニーズに対応した運行体制・環境の充実</b>										
目標③ 地域内交通の充実	関金地区乗合タクシー実証結果の横展開	●	●	●		検討	随時実施			
	NPO等による交通空白地有償運送の可能性検討・持続性を高める取組の推進	●	●	●	●	検討	随時実施			
目標④ 快適な通学環境の整備	通学に合わせた運行系統や運行ダイヤへの見直し、バス停設置等の検討	●	●	●	●	随時実施				
	より効果的な「通学スタイル」の発行	●	●	●	●	検討	随時実施			
	バス定期券のサービス拡充検討	●	●	●		検討			随時実施	
目標⑤ 観光移動環境の充実	観光施設への移動手段の充実	●	●	●	●	随時実施				
	誰にでもわかりやすい案内の検討	●	●	●		検討	随時実施			
	観光MaaSの導入検討	●	●	●		検討	随時実施			
目標⑥ 誰もが使いやすい公共交通の環境整備	交通結節点整備や待合環境の向上	●	●	●	●	随時実施				
	UDタクシーをはじめとするタクシーの維持・活用	●	●	●		随時実施				
<b>基本方針3:まちづくりとの共創・交通DX推進による利便性向上</b>										
目標⑦ 公共交通と他分野との共創	公共交通と他分野の共創によるまちの機能維持・活性化	●	●	●	●	随時実施				
	他分野と連携した新たな輸送サービスの可能性検討	●	●	●	●	検討	随時実施			
目標⑧ 交通DX・GXの推進と公共交通利用促進	駅、路線バスへのキャッシュレス決済導入	●	●	●		随時実施				
	情報提供ツールに関する広報強化	●	●	●		随時実施				
	バスのEV化・自動運転の導入可能性研究・検討	●	●	●		研究・検討				
	継続的な公共交通利用促進の取組	●	●	●	●	随時実施				

## 5-2 計画の目標と評価指標

○本計画の進捗状況を評価するための評価指標及び目標値を、以下のように設定する。

表 1 計画の目標と評価指標

評価指標	現状値 (令和 5 年度)	目標値 (令和 11 年度)
<p><b>◆路線バスの収支率</b></p> <p>○算定式:(一般乗合バス)経常収入÷経常経費</p> <p>○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</p> <p>○目標値は、前計画と同じ数値を設定</p> <p>《関連する目標》</p> <p>目標①: バス路線の効率化</p> <p>目標④: 快適な通学環境の整備</p> <p>目標⑤: 観光移動環境の充実</p> <p>目標⑧: 交通 DX・GX の推進と公共交通利用促進</p>	34%	50%
<p><b>◆住民一人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシーの年間利用回数</b></p> <p>○当該年度の各公共交通機関の年間輸送人員÷当該年度の地域人口</p> <p>○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</p> <p>○目標値は、直近の実績値である令和5年度を基準として設定</p> <p>《関連する目標》</p> <p>目標①: バス路線の効率化</p> <p>目標③: 地域内交通の充実</p> <p>目標④: 快適な通学環境の整備</p> <p>目標⑤: 観光移動環境の充実</p> <p>目標⑥: 誰もが使いやすい公共交通の環境整備</p> <p>目標⑦: 公共交通と他分野との共創</p> <p>目標⑧: 交通 DX・GX の推進と公共交通利用促進</p>	バス 9.2 回 鉄道 13.2 回 タクシー 2.8 回 合計23.1回	バス 9.2 回 鉄道 13.2 回 タクシー 2.8 回 合計23.1回
<p><b>◆公共交通体系維持に係る公的資金投入額</b></p> <p>○当該年度における国・県・各市町の公的資金投入額の合計</p> <p>○目標値は、直近の実績値である令和5年度を基準として設定</p> <p>《関連する目標》</p> <p>目標①～⑧全て</p>	496百万円/年	496百万円/年
<p><b>◆路線バスにおけるキャッシュレス決済比率</b></p> <p>《関連する目標》</p> <p>目標①: バス路線の効率化</p> <p>目標⑧: 交通 DX・GX の推進と公共交通利用促進</p>	0% (未導入)	80%



## 5-3 計画の推進体制と事業進捗状況の評価・検証

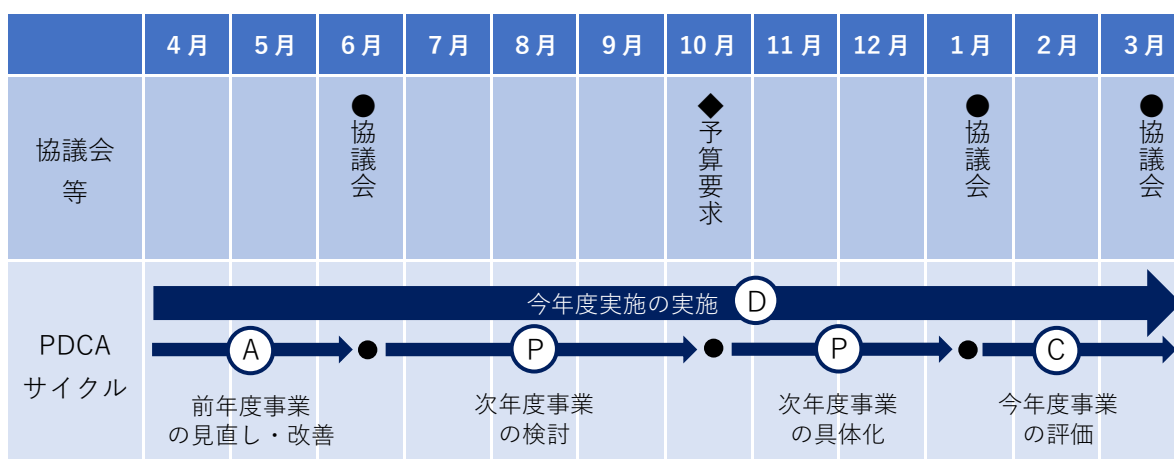
### 5-3-1 計画の推進体制

- 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。

### 5-3-2 事業評価と見直しのサイクル

- 前年度実施事業について年度初めに見直し・改善を行う。
- それに基づいて次年度の事業を検討し、事業実施のための予算要求を行うとともに、事業の具体化を図る。
- 年度末に行う協議会で次年度事業の承認を得る。
- 1月頃に行う協議会で前年度事業の事業評価を行い、必要に応じて次年度以降の事業を見直す。

図5 各年度におけるPDCAサイクルのイメージ



※このほか、バス補助金に係る審議が必要な場合等にも開催

図6 計画期間におけるPDCAサイクルのイメージ

