

第5章 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

○本計画策定にあたっては、以下の上位計画との整合性を図る。

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－響かせよう トトリズムー	
	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
	人財とっとり	○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	<p>○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、「まんが王国とっとり」の取組を発展させた誘客推進</p> <p>○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</p> <p>○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</p> <p>○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</p> <p>○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</p> <p>○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</p>	

(2) 安心して住み続けられる中山間地域創造プラン

項目		内容
策定主体		鳥取県
策定年月・計画期間		令和6年12月策定 計画期間 令和6年度～令和9年度
策定趣旨		鳥取県みんなで取り組む中山間地域振興条例第4条に基づき、人口減少下においても将来にわたって全ての県民が安心して住み続けられる中山間地域を県民と創っていくための指針として策定
ビジョン		守り住み続けたいという住民の思いを尊重し、鳥取県の中山間地域から新たな日本創生を果たすため、自然環境、歴史、文化、人と人・人と地域との絆の強さを資源に、『みんなで取り組む輝くっとり中山間地域』
重点施策	I 豊かな『環境づくり』	○買物環境の維持・確保 ○地域交通の維持・確保 ○医療・福祉体制の維持・確保 ○生活・公益的機能の維持、都市部との共生
	II 輝く『人づくり』	○集落機能の維持、担い手の確保・育成 ○移住の推進、関係人口の創出など新たな人の流れの創出 ○子育て環境・教育の充実、郷土愛の醸成 ○伝統行事、伝統文化等の維持・継承
	III 活力ある『仕事づくり』	○持続可能な農林水産業の確立 ○地域の特色を活かした事業継承、新たなビジネスの創出 ○地域資源を活かした交流、魅力ある観光コンテンツづくり
公共交通に関する記述		<p><顕在化した課題> 本県では、マイカーの普及や人口減少に伴う利用者の減少、バス・タクシー事業者の運転手不足などから、路線バスの廃止やタクシー営業所の撤退などが相次ぎ、中山間地域を中心に交通空白地が拡大している。一方で、高齢化率は高く、運転免許を返納する者が増加するなど、ドアツードア型の移動手段のニーズが高まっている。</p> <p><本県の対応> 県では、地域の実情に応じて、バス、タクシー、共助交通を適材適所で組み合わせることができる市町村向けの支援制度を令和2年度に創設し、市町村の新たな交通体系の見直しを支援してきた。令和5年度までの新たな交通体系の取組は22件となっている。 (各地域での主な交通確保対策)タクシー運賃助成、共助交通、コミュニティバス等</p> <p><更なる課題> ・共助交通は、運転業務のほか運行管理や車両点検等の業務をNPO法人等自ら行う必要があるため、サービスの持続性が課題。 ・コミュニティバスや乗合タクシーの運行は、交通事業者への委託等で実施しているものが多いが、運転手不足は深刻であり、引き続き交通サービスを提供するには、運転手確保が必要。</p> <p><今後の戦略> ・中山間地域における移動手段を確保するため、バス・タクシーと住民の協働型交通システム構築や住民共助型運送など、住民・事業者・行政の協働による「コミュニティ・ドライブ・シェア(鳥取型ライド・シェア)」を推進。 ・市町村によって様々な自家用有償旅客運送があるため、今後も実情に応じ、市町村が使いやすい支援制度を構築。 ・共助交通等の運行については、ドライバー確保や運行管理等の負担軽減や安全性向上を図り、事業の持続性を高める取組を支援。 ・市町村主体による交通体系構築を引き続き支援するとともに、AIオンデマンド交通や定額制料金システム等より利便性の高い交通体系構築を推進。 ・バス、タクシー事業者のドライバー確保のため、二種免許取得や求人広報を支援。また、自動運転や日本版ライドシェアなど、ドライバー不足を補う運行を推進。</p>
公共交通に関する数値目標		新たなコミュニティ・ドライブ・シェアの取組エリア (R9年度:20エリア)
推進体制		<p>■構成:鳥取県、県内市町村、県民等、中山間地域等活性化・移住定住促進協議会</p> <p>■事務局:鳥取県輝く鳥取創造本部中山間・地域振興局中山間・地域振興課</p> <p>■役割等:安心して住み続けられる中山間地域創造プランに定める事業推進 本県の中山間地域の状況・課題及び取組に関する方向性の確認・整理 その他本県の中山間地域振興のために必要な取組</p>

(3) 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 	

(4) 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の施策・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

倉吉市において R7.3 月策定予定のものであり、
今後変更の可能性があります。

(1) 第4次鳥取県中部定住自立圏共生ビジョン

計画名	基本方針	公共交通に関する内容
第4次 鳥取県中部定住自立圏 共生ビジョン (令和7年3月策定)	<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 	<p>《協定項目》 生活地域を一体化する 公共交通ネットワークの充実</p> <p>《取組の方針》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○持続可能な運行体制の確立 ○移動ニーズに適応した運行体制の充実 ○まちづくりとの共創・交通 DX 推進による利便性向上

(2) 鳥取中部広域観光ビジョン

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

自治体名	計画名	公共交通に関する内容	策定年月
倉吉市	第12次倉吉市総合計画	<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 	令和3年3月
三朝町	第11次三朝町総合計画	<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 	平成31年3月
湯梨浜町	第4次湯梨浜町総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の整備及び支援 ○鉄道の利用促進 	令和3年3月
琴浦町	琴浦まちづくりビジョン ～第3次琴浦町総合計画～	<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 	令和4年3月
北栄町	第2次 北栄町まちづくりビジョン	<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 	令和2年9月

(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	策定年月
倉吉市	(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	—	令和3年3月 (令和5年3月改訂)
三朝町	(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	令和2年3月
湯梨浜町	(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	—	平成27年10月 (令和4年6月改訂)
琴浦町	(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	令和2年3月 (令和5年3月改訂)
北栄町	(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	—	令和2年8月 (令和4年11月改訂)

(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	策定年月
倉吉市	都市計画 マスタープラン	○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。	平成20年度 (平成30年度改訂)
三朝町	三朝町過疎地域 持続的発展計画	○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。	令和3年9月 (令和5年7月改訂)
北栄町	北栄町過疎地域 持続的発展計画	○交通手段の確保 免許を持たない人の移動手段を確保するため、交通と福祉の分野が連携し、誰もが外出しやすい持続可能な生活交通体系の構築に取り組む。また、公共交通を補完するような住民主体の共助交通の実施を支援するなど、住民主体の移動手段確保の取り組みも検討する。 地域公共交通の課題に対応するため、中部1市4町で「鳥取県中部地域公共交通計画」を策定し、中部圏域でのニーズに対応したバス路線の再編を行うなど、持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組んでいく。	令和3年9月 (令和4年2月改訂)

5-2 前計画の進捗状況と評価検証

○前計画の進捗状況及び評価指標の達成状況は、以下のとおりとなる。

表 46 前計画の進捗状況及び評価指標の達成状況

目標	事業	内容	進捗状況	
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	①通勤・通学時間帯のダイヤ・ルートの改善	一部実施済	
		②西倉吉工業団地へのバスの乗り入れ	実施済	
	事業 1-2 通院・買物利便性の向上	①河北地域へのバスの乗り入れ	実施済	
		②病院と商業施設間の移動ダイヤの改善	一部実施済	
	事業 1-3 倉吉市中心市街地内移動の利便性向上	①倉吉未来中心周辺へのアクセス利便性の改善	実施済	
		②医療機関へのアクセス利便性の改善	実施済	
	事業 1-4 観光移動の利便性向上	①観光地間をつなぐ路線・ダイヤの改善	一部実施済	
②観光客向けバスの発行・PR		一部実施済		
③インバウンド対応の多言語化		一部実施済		
④地域イベントとの連携		一部実施済		
	数値指標	バス利用者数割合 (住民一人当たりの民間路線バスの利用回数)	現状値 (R5 年度) 9.2 回	目標値 (R6 年度) 8.5 回
《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	随時実施中	
		②住民等との協働による待合環境整備	実施中	
		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	実施中	
	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	一部実施済	
		②乗り換え情報の提供	実施済	
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	実施中		
	数値指標	バス停環境整備箇所 (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)	現状値 (R5 年度) 70.0%	目標値 (R6 年度) 100.0%
基本方針2:戦略的な施策の展開による公共交通の利用促進				
《目標3》 バス利用の促進	事業 3-1 高校生のバス利用促進	①自家用車送迎からバス利用への移行促進	実施中	
		②割引定期の PR と利用促進	実施中	
		③新たな割引制度・助成制度の創設	実施済	
	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	実施中	
		②新たな利用助成制度の創設	一部実施済	
		③運転免許証自主返納者等、移動困難者への対応	実施中	

《目標3》 バス利用の促進	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	実施中		
		②パーク&ライドの促進	実施中		
	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	実施中		
		②商業施設等とのタイアップによる利用促進	実施中		
数値指標	バス通学生割合 (本地域内9校の高校のバス通学生徒数÷総生徒数)	現状値 (R5年度) 21.4%	目標値 (R6年度) 10.0%		
《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	実施中		
		②時刻表・バスマップの作成	実施中		
	数値指標	バスマップ配布枚数 (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)	現状値 (R5年度) 23,500枚	目標値 (R6年度) 20,000枚	
		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	①長大路線の効率化	一部実施済		
		②土日祝日のダイヤの見直し	一部実施済		
		③タクシーの活用等による効率的な運行形態の導入	実施中		
		④中心市街地における過密ダイヤの緩和	実施済		
	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	実施中		
数値指標	一般乗合バスの収支率 (経常収入÷経常経費)	現状値 (R5年度) 34.0%	目標値 (R6年度) 50.0%		
《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	実施中		
		②住民との協働による運行のしくみづくりの研究	実施中		
		③住民等との協働による待合環境整備への協力	実施中		
	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	実施中		
	数値指標	広報紙によるPR回数 (本地域内各自治体の広報紙への年間掲載回数の累計)	現状値 (R5年度) 累計12回	目標値 (R6年度) 累計5回	

表 47 計画全体の評価指標

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(R5年度)	目標値(R6年度)
○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 ・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 9.2回 鉄道 11.1回 タクシー 2.8回 合計23.1回	バス 8.5回 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		496百万円	492百万円

5-3 本地域における公共交通の現状と課題

○地域の概況、各種アンケートや交通事業者ヒアリング等の結果を踏まえ、以下のとおり本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）

5-4 まちづくりと公共交通計画の方向性

5-4-1 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。

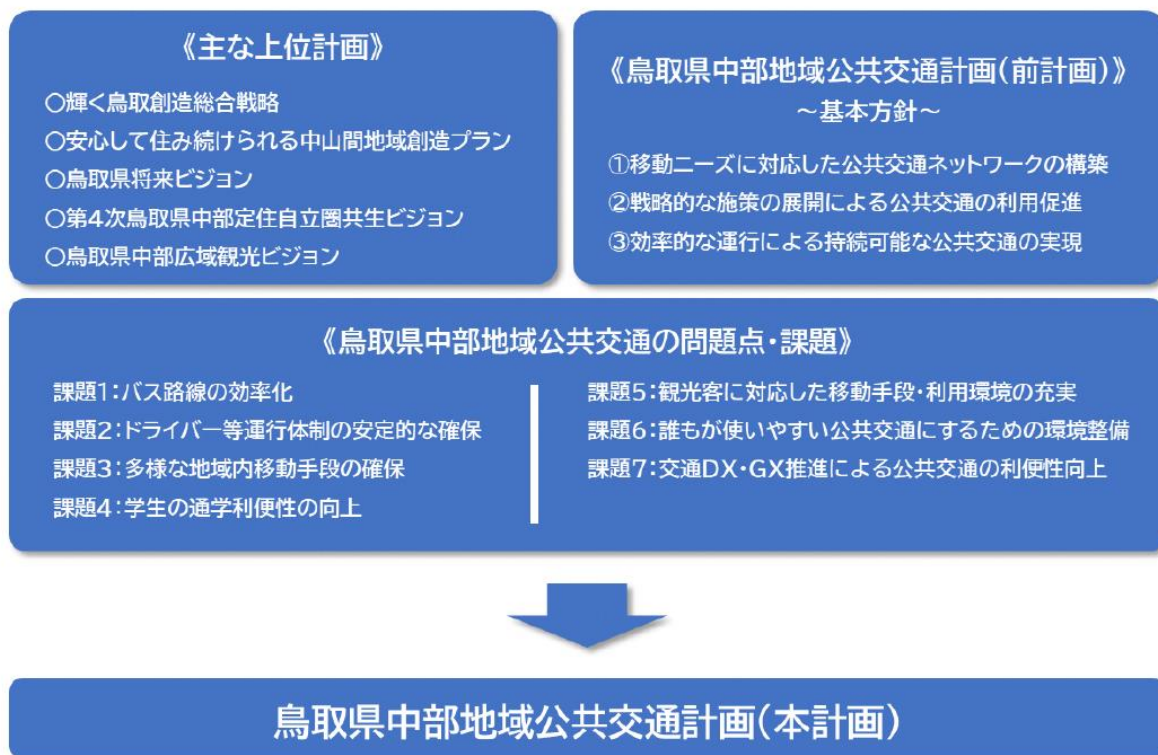


図 69 まちづくりと公共交通計画の位置づけ

5-4-2 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

5-4-3 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、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賄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られ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 for the 2024 fiscal year, which provides information on bus routes, public transport benefits, and a list of bus routes. On the right is the '鳥取県中部地域鉄道・バス路線図' (Map of Bus and Railway Lines in the Central Region of Tottori Prefecture), which shows the extensive bus and railway network 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

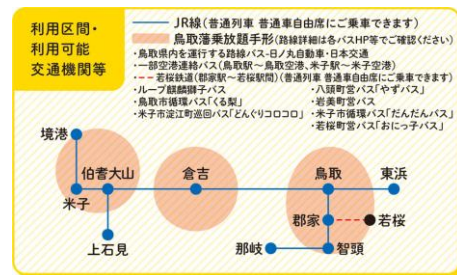
公共交通機関を使って本地域内の観光施設や温泉を訪れていただけるよう、公共交通機関の運賃と観光施設の入館料等がセットになったデジタルチケットの導入を検討する。

(※) 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(鳥鐵旅ノススメパス)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。



鳥鐵ノススメパス概要(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バース、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、「地域の公共交通リ・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。

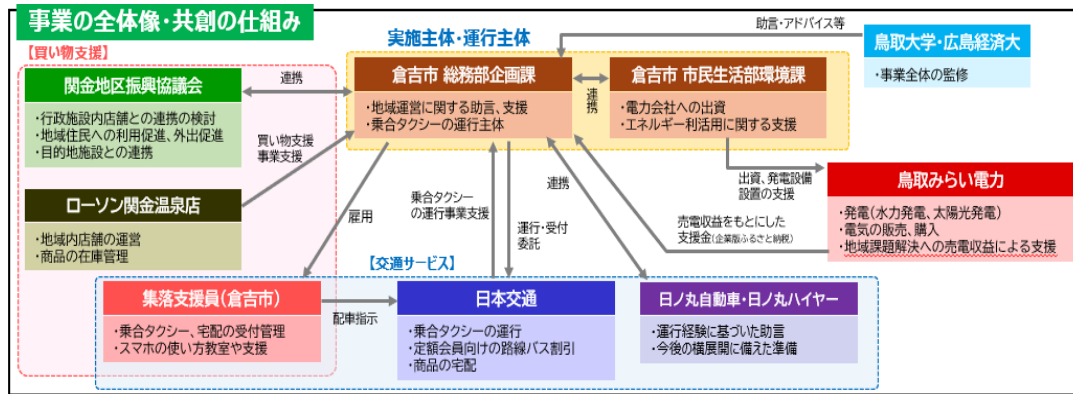
【実施する事業】

●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。



関金地区版シュタットベルケ事業の全体像(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。

100金バス対象日	対象路線	運賃
2024年	定期券所持者	定期券所定区間以外の区間につき100円/回
7月24日, 8月30日, 9月27日	障がい者手帳所持者等の割引対象者	50円/回
10月25日, 11月29日, 12月27日	小学生以下	無料
2025年	その他の利用者	100円/回

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×100金バス企画 第6弾

日時：2025年1月31日 金曜日
 時間：13時30分～15時20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「腰痛改善の秘訣 フレイル対策」
 診療技術部長 山根隆治

講演②「腰痛改善の秘訣 パート2」
 ～日陰フレイルについて～
 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、自家用車での参加も可能です
 会場の都合上事前にお申し込みください

お申込み先：三朝温泉病院

100金バス

バスチケット
 トロイ

【行き】
 ○素志新発 12:40 ⇒ 温泉病院前 13:04
 ○生田 発 12:23 ⇒ 温泉病院前 12:53
 ○三朝山発 12:50 ⇒ 温泉病院前 13:07

【帰り】
 ○温泉病院前 15:36 ⇒ 倉吉駅
 ○温泉病院前 15:46 ⇒ 倉吉(東高松口)
 ○温泉病院前 15:39 ⇒ 生田方面
 ○温泉病院前 15:50 ⇒ 神島方面

三朝温泉病院による 100金バス企画チラシ

◆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)

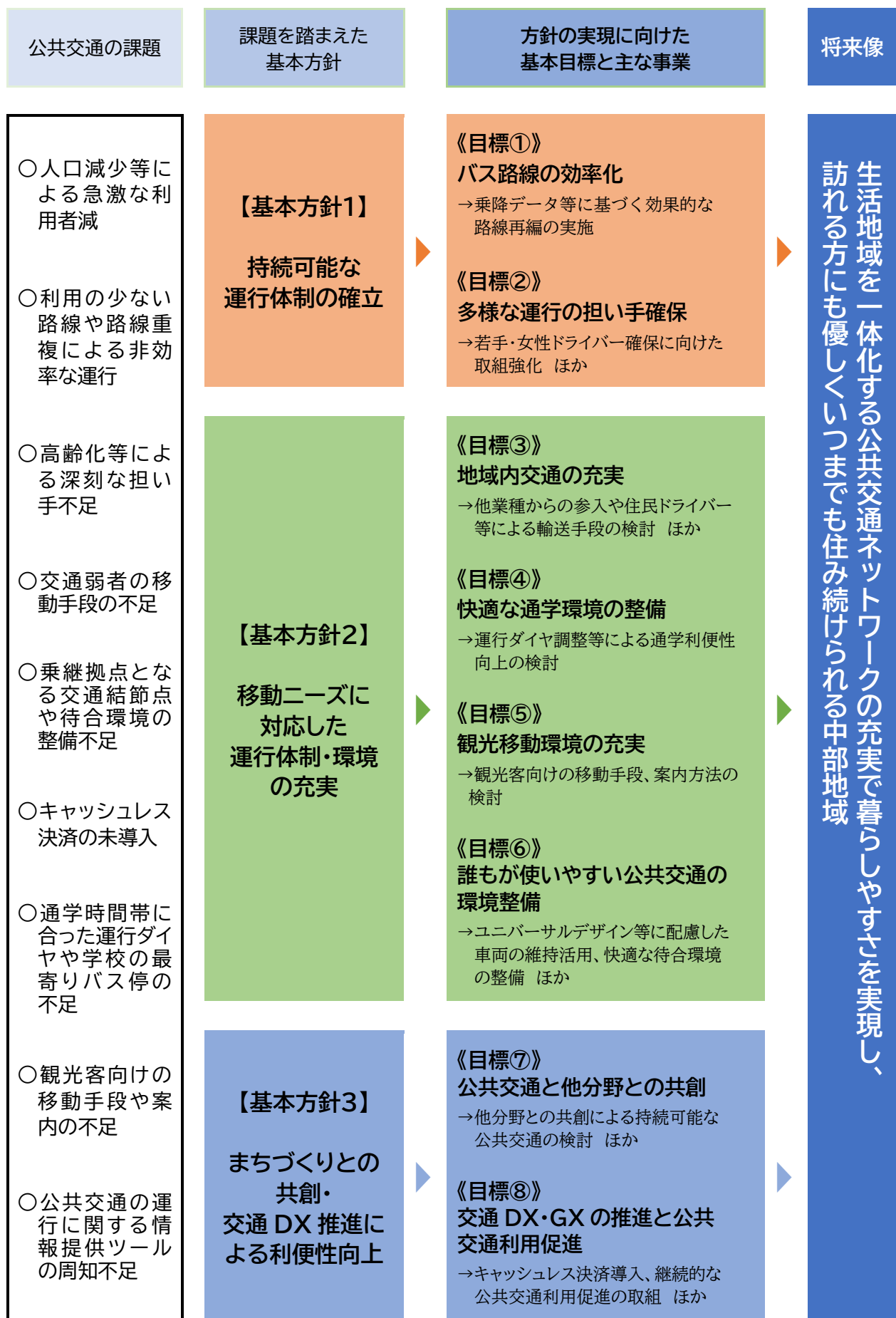
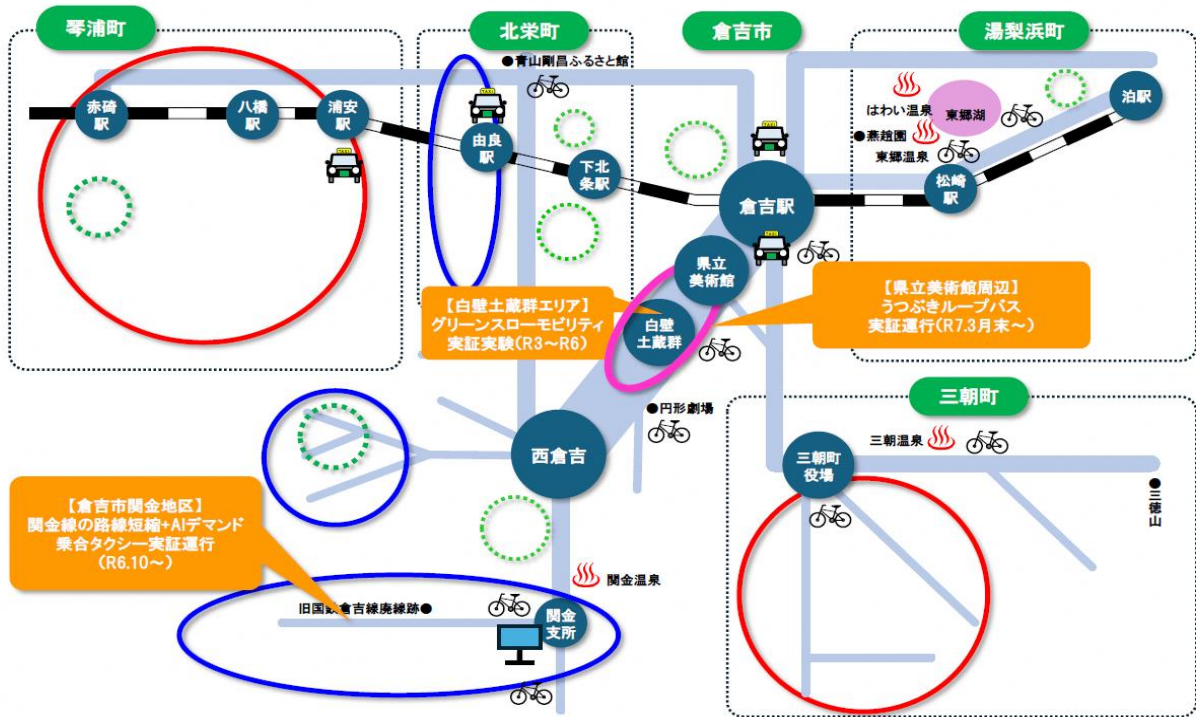


図 70 鳥取県中部地域における公共交通の課題と基本方針・基本目標・将来像の関係

《現在(令和6年度末)》



《事業実施後(令和11年度末)》

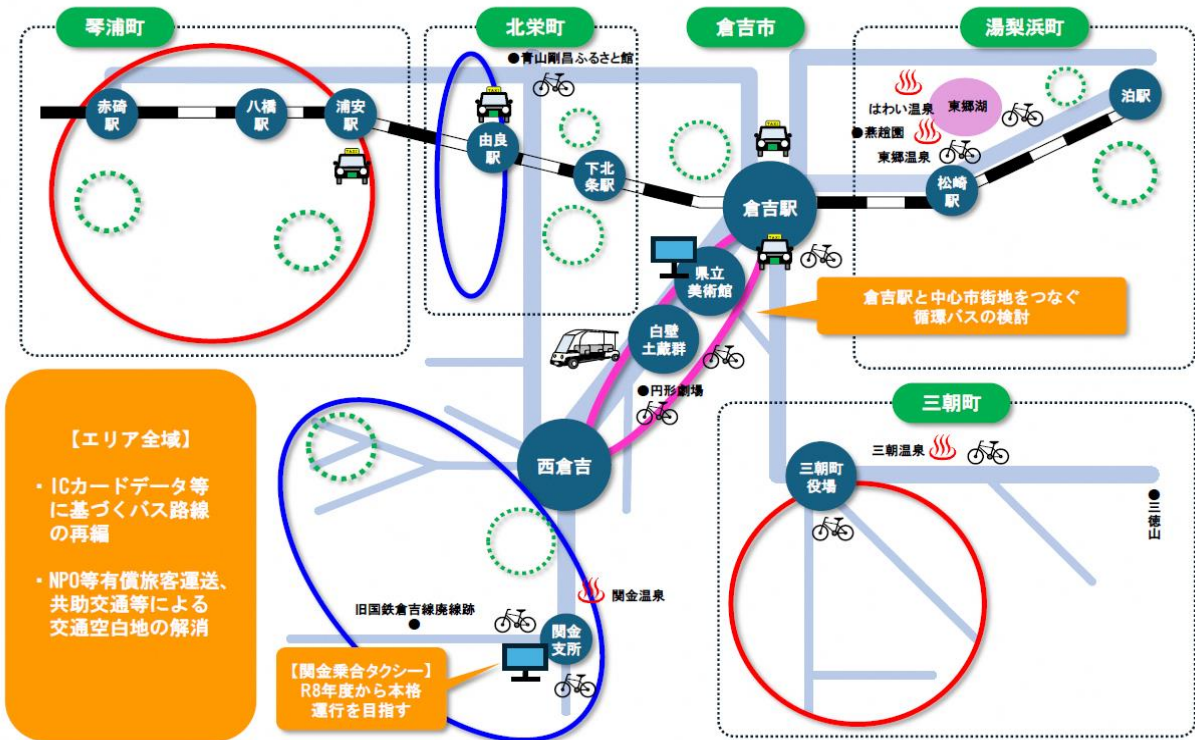


図 71 本計画で目指す中部地域の公共交通ネットワークの全体イメージ

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	グリーンズローモビリティ
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

第6章 事業実施スケジュールと計画の評価・検証

6-1 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
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				
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	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				
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	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				

6-2 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 48 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>◆路線バスの収支率</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>◆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</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>◆公共交通体系維持に係る公的資金投入額</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>◆路線バスにおけるキャッシュレス決済比率</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%

6-3 計画の推進体制と事業進捗状況の評価・検証

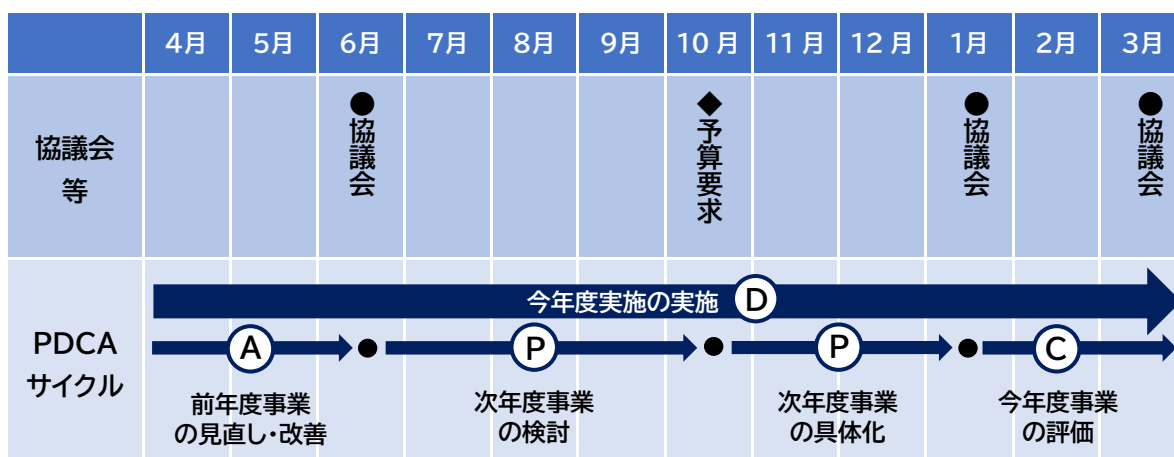
6-3-1 計画の推進体制

- 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。
- PDC A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。

6-3-2 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 72 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 73 計画期間におけるPDCAサイクルのイメージ

