

# 岩美町地域公共交通計画



令和3年6月

岩美町



# 目次

---

I.	はじめに .....	1
1.	計画策定の趣旨 .....	1
2.	計画の区域 .....	1
3.	計画の期間 .....	2
4.	計画の位置づけ .....	2
II.	地域の現状 .....	4
1.	位置・地勢 .....	4
2.	人口 .....	5
3.	移動の目的地となる主な施設の分布 .....	6
4.	観光資源 .....	7
5.	通勤・通学による人口流動 .....	8
III.	公共交通の現状と問題点 .....	9
1.	公共交通網 .....	9
2.	自宅から駅・バス停までの距離 .....	10
3.	公共交通サービスの概要と利用状況 .....	11
4.	公共交通以外の移動手段及び関連施策 .....	25
5.	移動手段確保に係る町の財政負担額 .....	29
6.	公共交通に対するニーズ .....	29
7.	公共交通の問題点 .....	32
IV.	取り組むべき課題と対応方針 .....	37
1.	課題の整理 .....	37
2.	課題への対応方針 .....	38
V.	計画の目標と数値指標 .....	41
1.	計画の目標と数値指標 .....	41
2.	数値指標ごとの基準値と目標値 .....	42
VI.	目標を達成するための事業及び実施主体 .....	44
VII.	事業の実施スケジュール .....	50
VIII.	計画の達成状況の評価 .....	52
1.	計画の推進・管理体制 .....	52
2.	目標の達成状況及び事業の実施状況の評価方法 .....	52
3.	計画の変更 .....	52





# I. はじめに

## 1. 計画策定の趣旨

岩美町では、町外への移動手段として鉄道（JR 山陰本線）や日本交通㈱が運行する路線バス岩井線、町内の移動手段として町営バス（小田線、田後・陸上線）やタクシーが運行しており、住民の移動や観光客の周遊行動を支える社会インフラとして重要な役割を果たしています。

また、平成 29 年 3 月には「鳥取県東部地域公共交通網形成計画」が策定され、岩美町を含む鳥取県東部圏域の持続可能な公共交通体系の構築が図られています。

しかしながら、人口減少や少子高齢化の進展に加え、町内を運行する交通事業者の運転手不足の深刻化等、公共交通※を取り巻く環境は厳しさを増しており、今後は岩美町の特性や現在の状況に合わせた公共交通体系を実現していく必要があります。

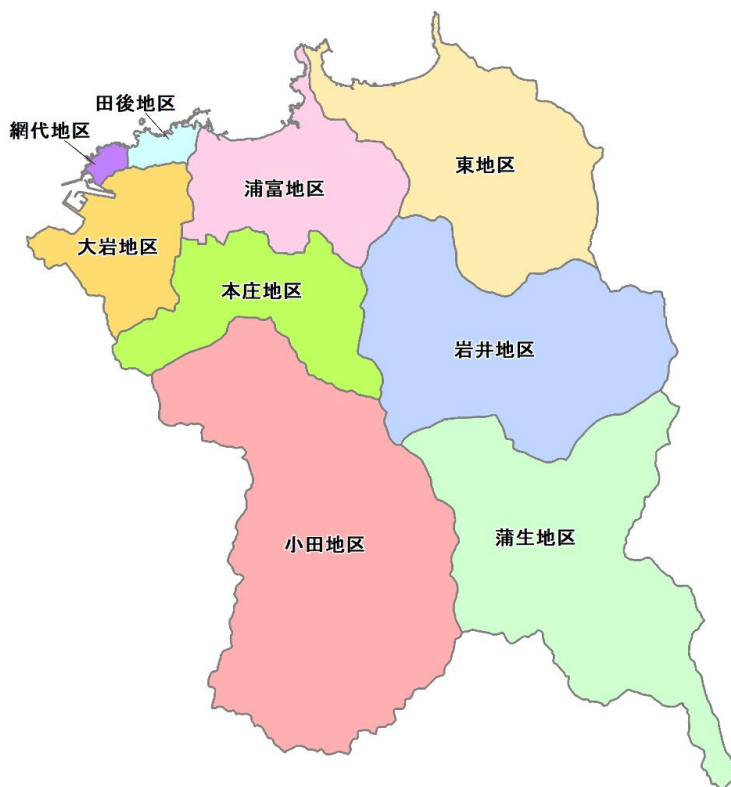
このような背景を踏まえ、岩美町における公共交通に関する利用状況・住民ニーズ・交通事業者の意向を詳細に把握し、住民・交通事業者・行政等の連携による持続可能な公共交通体系を構築することを目的として「岩美町地域公共交通計画」を策定します。

※公共交通…地域住民・観光客等の不特定多数の人が利用する交通機関のこと。本計画では、交通事業者または町が運行する鉄道・路線バス・タクシーを指す。

該当する交通) JR 山陰本線、路線バス（日本交通・岩井線）、岩美町営バス、一般乗用タクシー

## 2. 計画の区域

岩美町全域を対象とします。また、本計画における一部の分析・整理を、次の 9 地区に分けて行います。

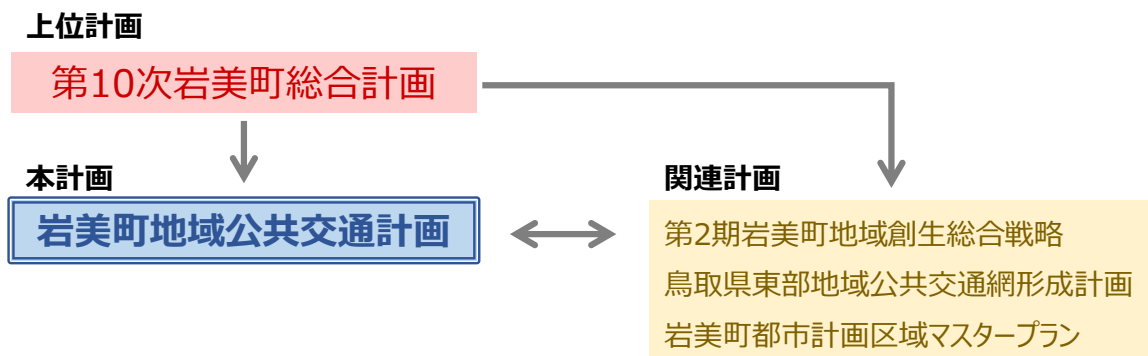


### 3. 計画の期間

令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）の5年間とします。

### 4. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第10次岩美町総合計画（平成28年策定）」に即し、関連計画との整合を図るものとします。



#### (1) 上位計画

##### 第10次岩美町総合計画（平成28年策定）

計画期間	基本構想：平成29年度～令和8年度（10年間） 基本計画：平成29年度～令和3年度（5年間）
まちの将来像	みんながつながり 力をあわせ みんなの思いを実現するまち 岩美町 ～豊かなまちを子どもたちの未来につなげる～
公共交通に 関連する施策	基本目標（4）- v) 生活基盤の充実 ③公共交通の維持管理 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の公共交通機関が連携して利便性向上を図り、利用しやすい交通体系を整備</li> <li>● 町営バスを将来にわたって運行を続けるよう、町民のニーズや利用状況を把握しながら運行の見直しや車両の更新等の運営を実施</li> </ul> 【めざす目標】交通機関の満足度（不満と答えた割合） 平成27年度43.4% → 令和3年度34.0% 基本目標（5）- (i) 魅力あふれる観光地づくり ③受入体制の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「トワイライトエクスプレス瑞風」のJR東浜駅への停車に対し、地元を中心としたおもてなしと、これを契機に町内の観光資源や特産物のPRを実施</li> </ul>

#### (2) 関連計画

##### ① 第2期岩美町地域創生総合戦略（令和2年7月策定）

計画期間	令和2年度～令和6年度（5年間）
公共交通に 関連する施策	重点戦略IV「みんなが元気で安心して暮らせるまちづくり」-5.公共交通等の充実 公共交通の改善や降雪時における円滑な運行の確保 (交通計画策定、高齢者等タクシー利用助成、集落除雪支援等)

## ② 鳥取県東部地域公共交通網形成計画（平成 29 年策定）

計画期間	平成 29 年度～令和 3 年度
地域の将来像	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 いつまでも安心して住み続けられる鳥取県東部地域
岩美町に関する主な事業	<p>事業 1 市町間バス路線（幹線）の機能向上            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            事業 7 交通結節点における乗り継ぎの改善            事業 8 駅やバス停等の利用環境の改善 等            （岩美エリアにおける主な事業）</p> <p><b>交通結節点の整備(岩美駅)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 駅待合所付近で乗降できるよう待合環境を改善</li> <li>○ 幹線と支線の乗り継ぎ時刻の調整</li> </ul> <p><b>幹線と支線の乗り継ぎ改善</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> </ul> <p><b>日本交通「岩美・岩井線」の検証</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 沿線住民の移動ニーズと実際のダイヤを検証            &lt;検証結果を踏まえた対応策(案)&gt;</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 時刻・便数の見直しの検討</li> <li>2. 交通結節点から先の利用の少ない区間における運行形態の検討</li> <li>3. 上記による収支率の改善</li> </ol> <p>○ 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</p> <p>● 主要交通結節点            ● 交通結節点            ● 幹線(市町間交通) 鉄道            ● 幹線(市町間交通) 路線バス            ● 支線(市内交通)            ● 支線(市内交通) 鳥取市内の路線</p> <p>※線はイメージであり、実際の路線や運行区域を表すものではない</p>

## ③ 岩美町都市計画区域マスタープラン（平成 16 年策定）

骨格形成図	<p>岩美都市計画区域/骨格形成図</p> <p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>田舎村生ゾーン</li> <li>山陰緑地ゾーン</li> <li>海浜ゾーン</li> <li>市街地ゾーン</li> <li>活力とにぎわいの拠点</li> <li>観光レクリエーション拠点</li> <li>工業・流通拠点</li> <li>居住拠点</li> <li>近隣交通結</li> <li>近隣交通結</li> <li>鉄道・駅</li> <li>水辺(河川)</li> <li>水と緑の軸</li> <li>都市計画区域</li> <li>行政区域</li> </ul>
交通施設の都市計画の決定の方針	<p>（公共交通に関する部分の抜粋）</p> <p>高齢化社会に対応した公共交通手段として、JR山陰本線の利便性向上（余部鉄橋の定時性等）、駐車場等交通結節点機能の拡充やバス利用を促進する。</p>

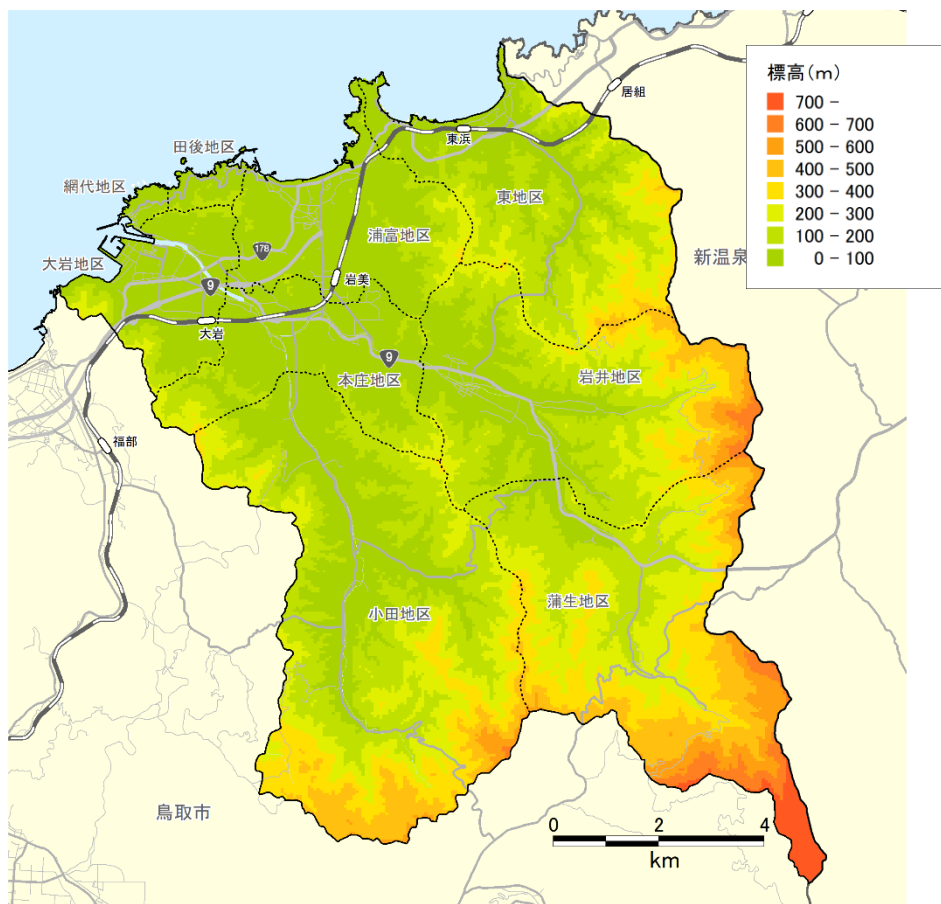
## II. 地域の現状

### 1. 位置・地勢

本町は、鳥取県東部に位置し、北は日本海に、南と西は鳥取市、東は兵庫県新温泉町に接しています。中国山地の扇ノ山・河合谷高原から続く山地と、これに源を発する蒲生川・小田川が形成する沖積平野からなり、海岸部は複雑な岩石海岸と砂浜海岸で構成されています。



図表 1 位置



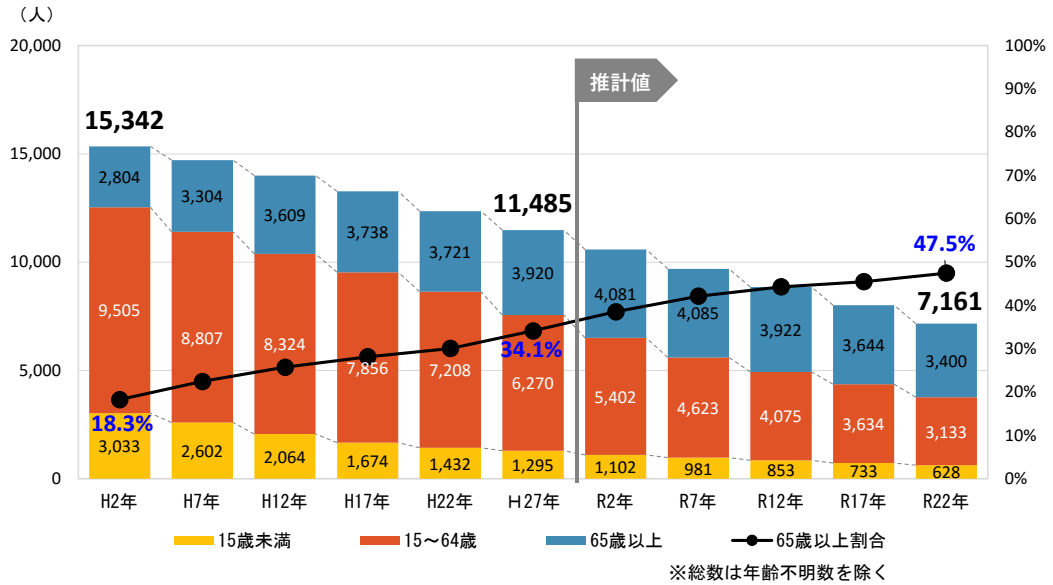
図表 2 地勢



## 2. 人口

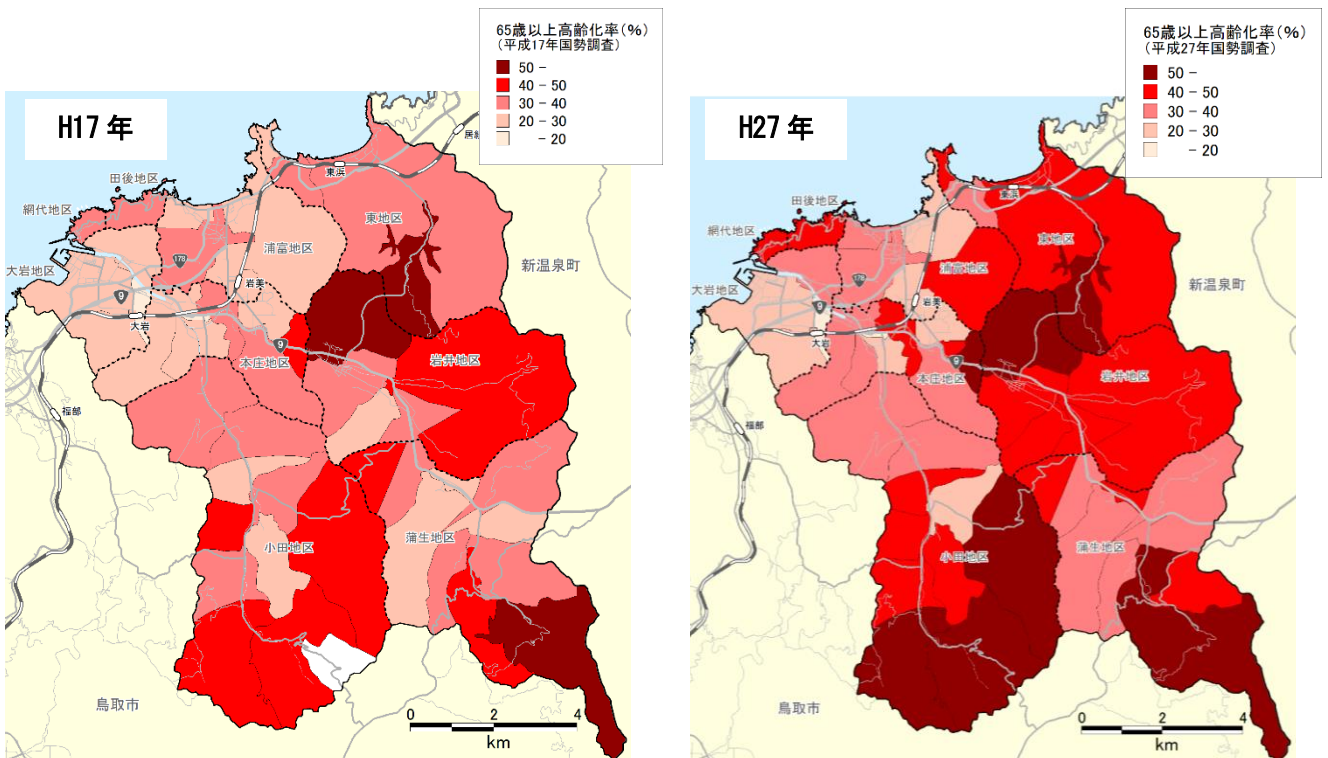
平成 27 年時点で人口は 11,485 人、高齢化率は 34.1% となっています。国立社会保障・人口問題研究所によると、人口減少と高齢化は今後も進行する見通しです。

東・本庄・小田・岩井・蒲生地区では、現時点で高齢化率が 50% を超える地域も見られます。



図表 3 年齢 3 区分別人口と高齢化率の推移

資料：国勢調査、岩美町人口ビジョン

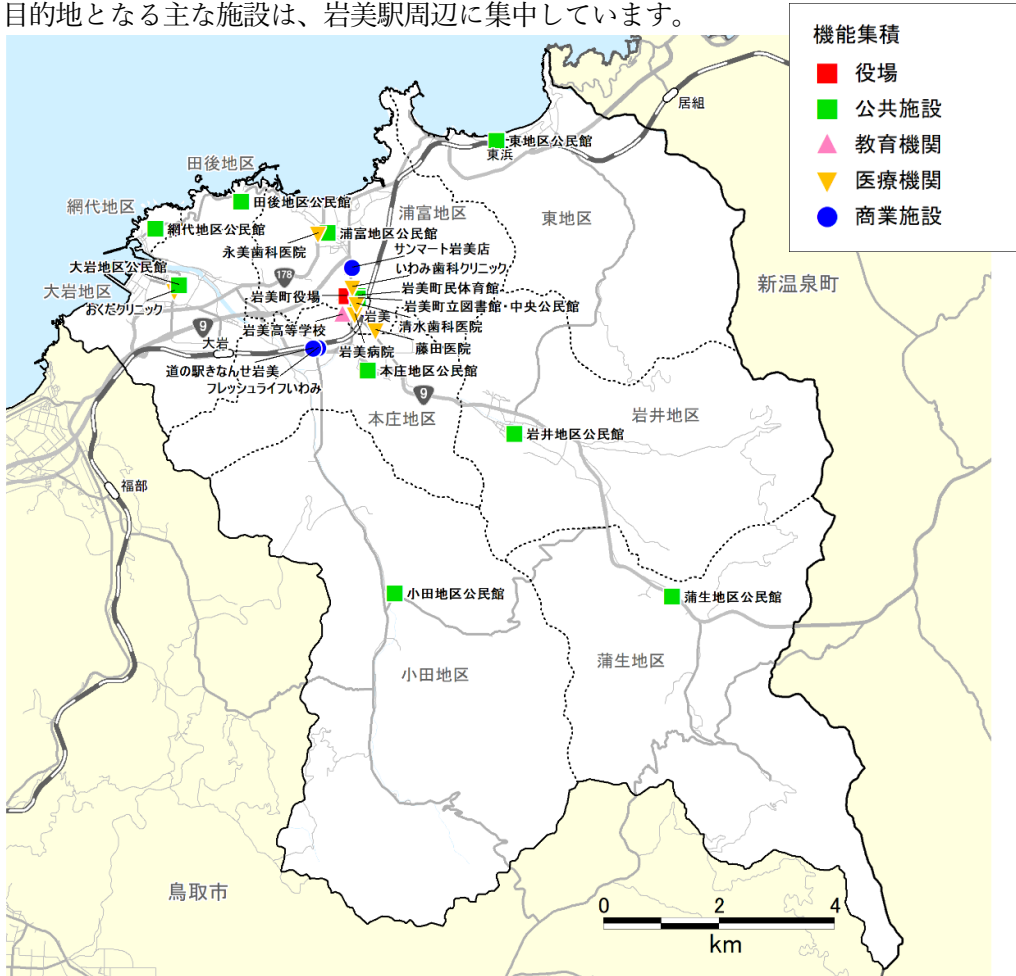


図表 4 平成 17 年、平成 27 年の小地域別の高齢化率

資料：平成 17 年、平成 27 年国勢調査

### 3. 移動の目的地となる主な施設の分布

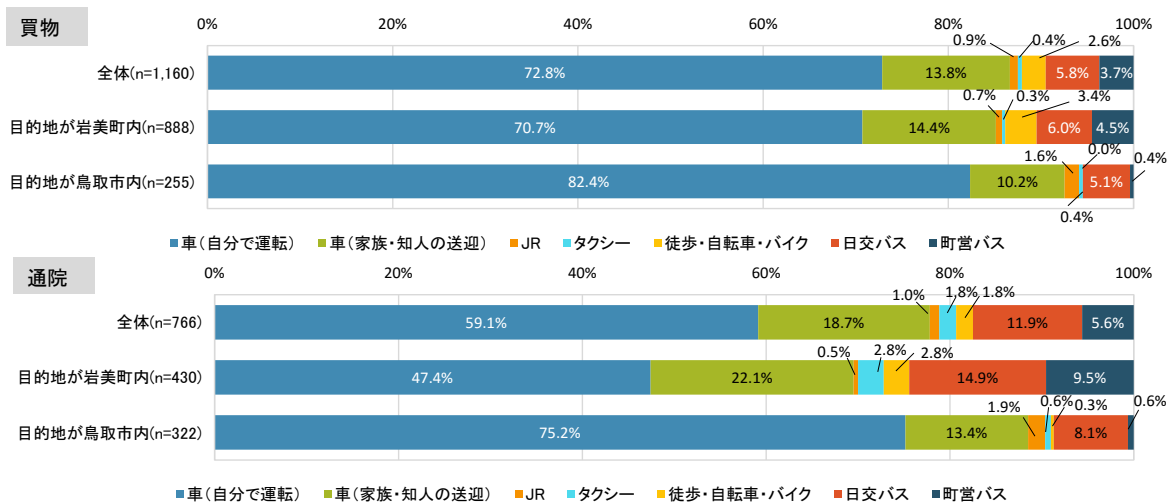
移動の目的地となる主な施設は、岩美駅周辺に集中しています。



図表 5 主な移動目的地の分布状況

買物や通院に利用される移動手段としては、日本交通(株)のバスや町営バスが約 1 割～2 割となっています。

岩美町内に絞ると、買物では大きな変化は見られませんが、通院では自家用車を自分で運転する人の割合が 10%以上低くなり、日本交通(株)の路線バスや町営バスを利用する人の割合がやや高くなっています。



図表 6 買物や通院に利用される移動手段

資料：住民アンケート調査（平成 30 年 11 月実施）

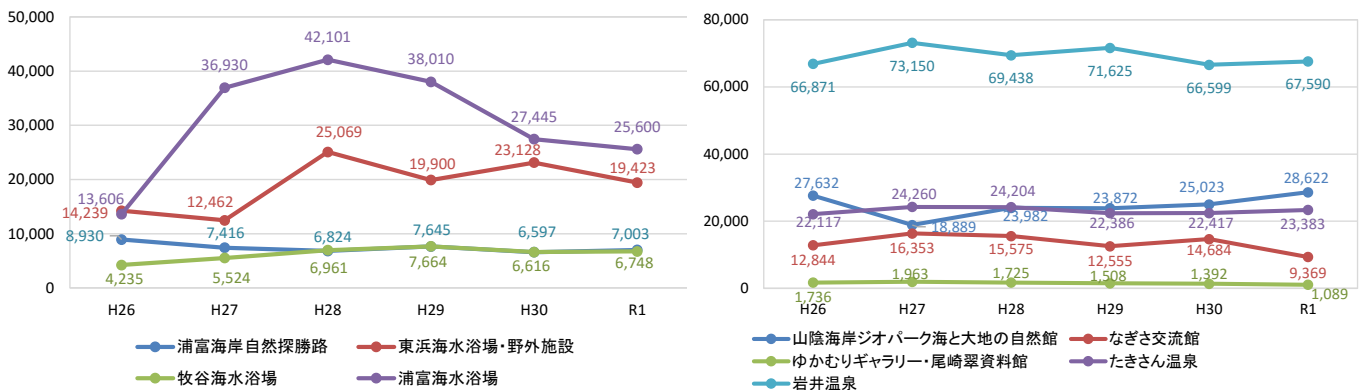
## 4. 観光資源

町内には、山陰海岸ジオパークの一部を構成する浦富海岸や山陰最古の温泉といわれる岩井温泉等、様々な観光資源があります。

また、「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」の停車するJR 東浜駅や観光地を周遊する超小型モビリティ「ジオコムス」の導入、アニメ「Free!」のロケ地等、近年注目を集めている観光資源も多くあります。



図表 7 観光施設の分布状況

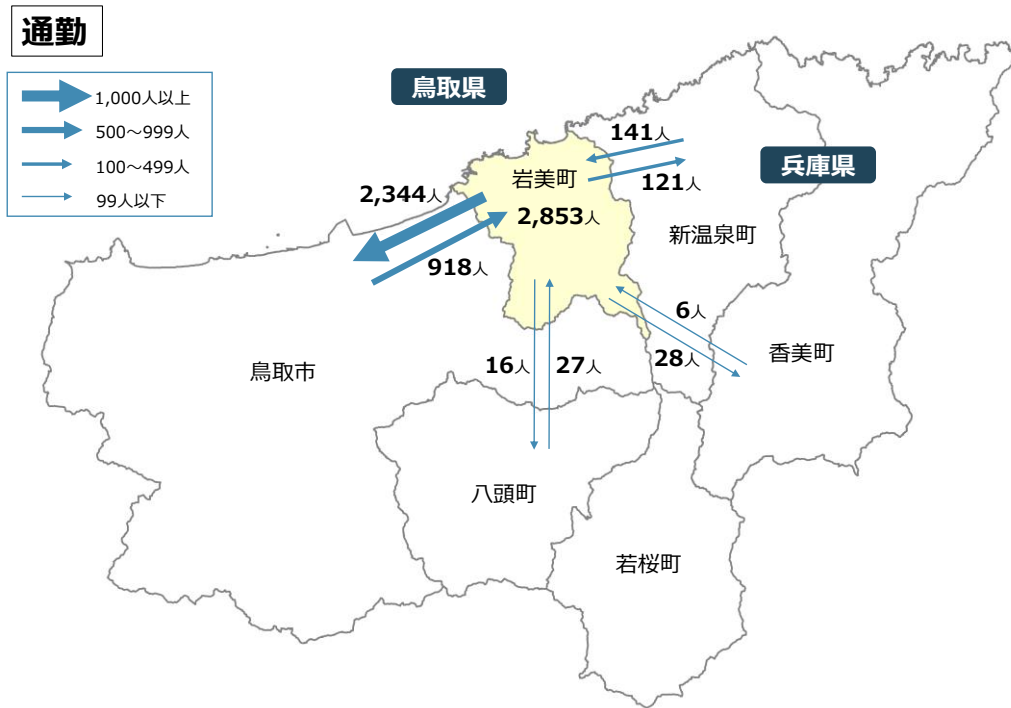


図表 8 施設別観光入込客数の推移

資料：岩美町

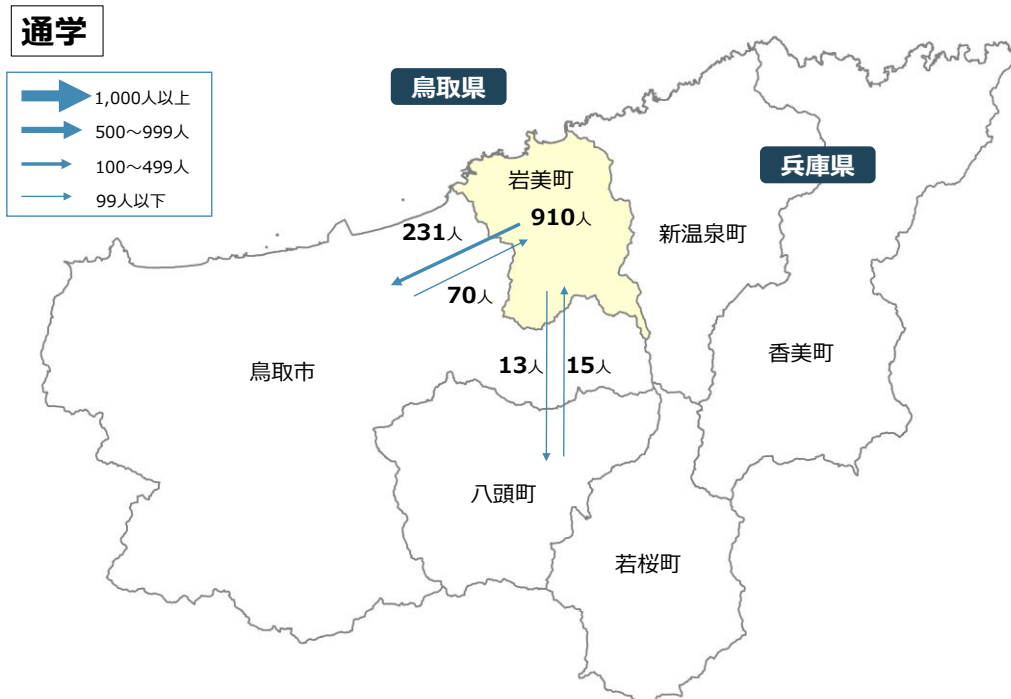
## 5. 通勤・通学による人口流動

他市町村への通勤・通学による人口流動状況を見ると、通勤・通学ともに鳥取市とのつながりが非常に強いことが分かります。隣接する兵庫県美方郡新温泉町へ通勤・通学する人、同市から通勤・通学する人も一定数みられます。



図表 9 通勤による人口流動\*

※片方向で10人以上の流動がある市町村を掲載  
資料：平成27年国勢調査



図表 10 通学による人口流動\*

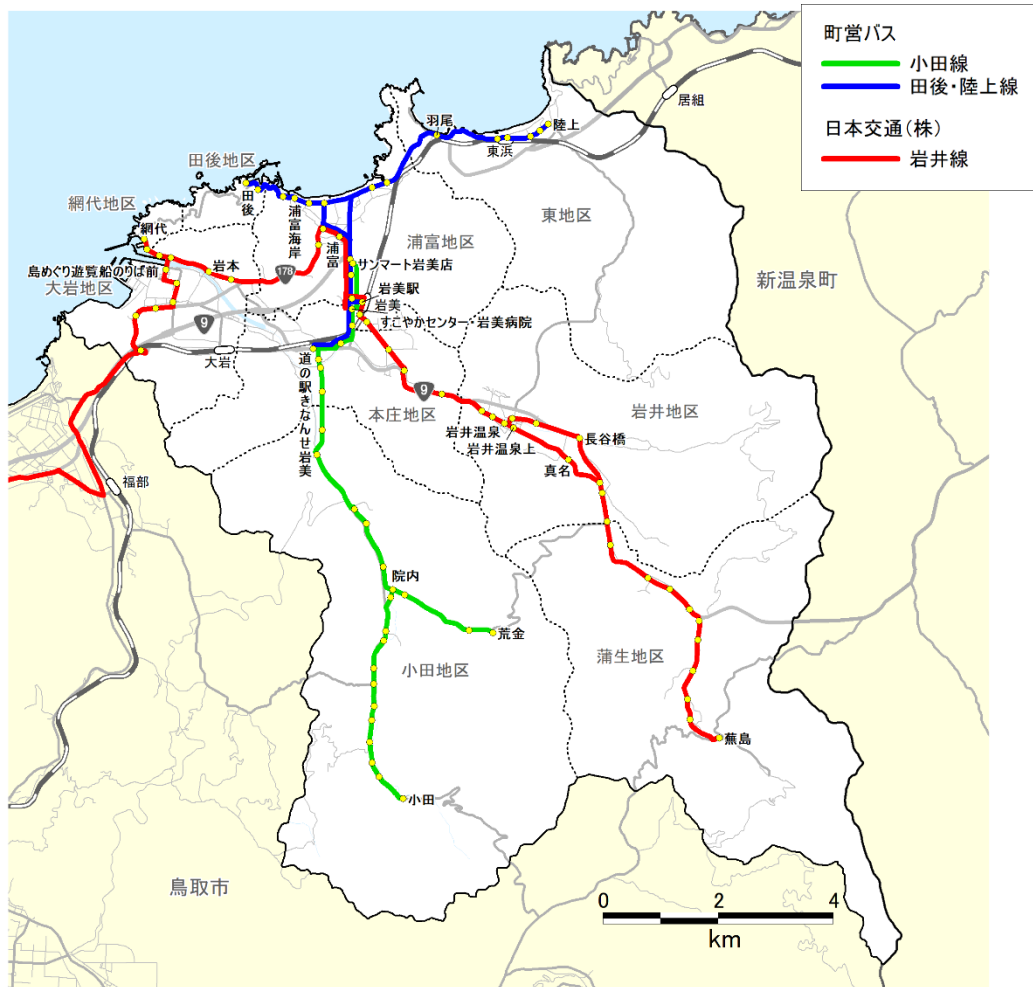
※片方向で15人以上の流動がある市町村を掲載  
資料：平成27年国勢調査



### III. 公共交通の現状と問題点

#### 1. 公共交通網

町外へ運行する公共交通は、JR 山陰本線と、日本交通(株)が運行する路線バスの岩井線があります。JR 山陰本線には、大岩、岩美及び東浜の 3 駅があり、鉄道とバスは岩美駅で接続しています。また、町内では岩美町営バスが小田線と田後・陸上線の 2 路線を運行しており、各地区と岩美駅を結んでいます。



図表 11 公共交通網の状況

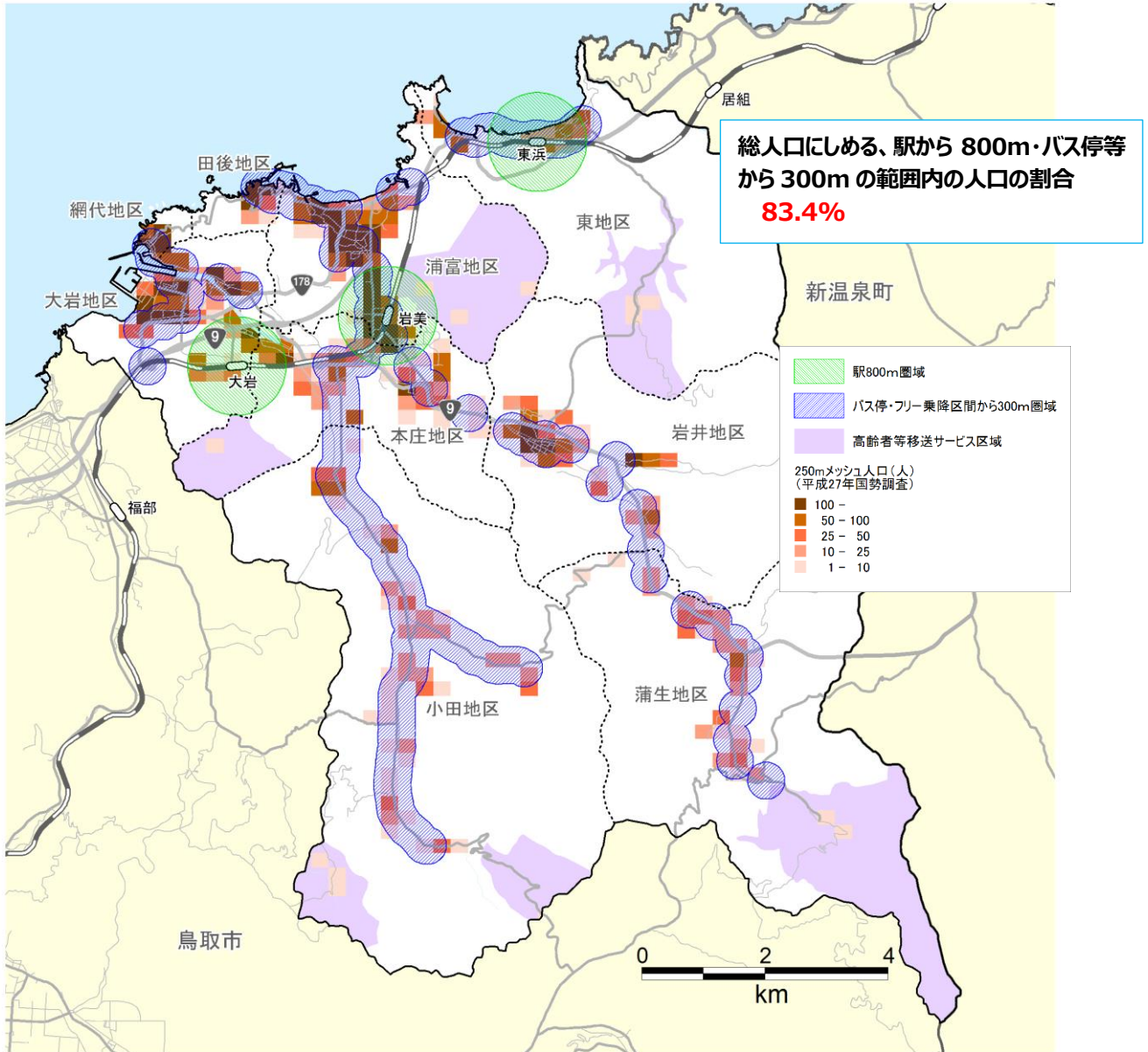
名称	運行主体	運行区間	平日の運行時間帯	平日の運行本数	主な区間の運賃	収支率※
JR 山陰本線	西日本旅客鉄道(株)	町内には東浜、岩美、大岩の 3 駅	5:47~23:12	17.5 往復	岩美駅~鳥取駅 330 円	—
日本交通・岩井線	日本交通(株)	鳥取駅~蕪島	6:23~21:34	20.0 往復	岩美駅~鳥取駅 700 円	45.1%
町営バス小田線	岩美町 ※日本交通(株)に運行委託	岩美駅~小田	6:18~20:43	12.0 往復	小田~岩美駅 450 円	13.7%
町営バス田後・陸上線		岩美駅~陸上	6:35~20:26	13.5 往復	陸上~岩美駅 300 円	

※収支率は令和元年度時点のもの

## 2. 自宅から駅・バス停までの距離

公共交通を徒歩で利用できる目安を鉄道駅から 800m、バス停・フリー乗降区間から 300m、及び高齢者等移送サービスの対象地域とすると、全町民の 83.4%がその範囲内に居住しています

浦富地区・本庄地区・岩井地区等の人口が集積している地域でも、駅やバス停から離れた居住地が見られます。



図表 12 人口分布の状況と鉄道駅やバス停までの距離

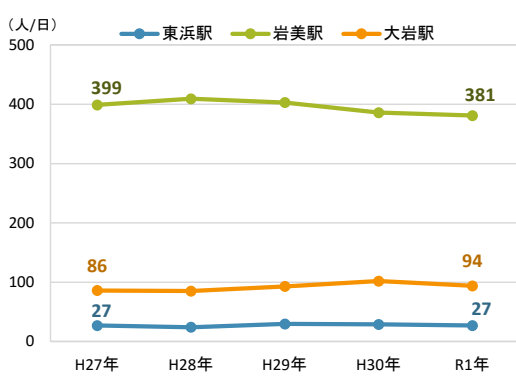
※1 「鳥取県東部地域公共交通網形成計画」に準じて、公共交通を徒歩で利用できる目安を鉄道駅から 800m、バス停から 300m と設定。

### 3. 公共交通サービスの概要と利用状況

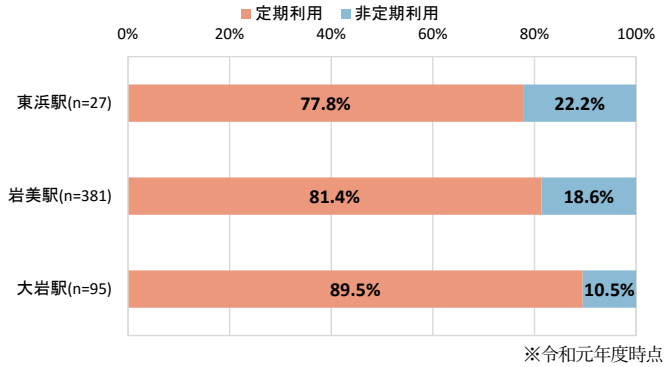
#### (1) 鉄道の運行・利用状況

本町では、JR山陰本線が1日17.5往復、上り下りともに1時間に1~2本程度運行しており、1日あたりの乗車人員は東浜駅が27人、岩美駅が381人、大岩駅が94人となっています。

いずれの駅も定期利用者が8割~9割を占めている状況です。



図表 13 各駅の1日平均乗車人員



図表 14 1日平均乗車人員における定期・非定期利用者の割合

資料：西日本旅客鉄道（株）

#### (2) 路線バスの運行・利用状況

##### ① 日本交通・岩井線

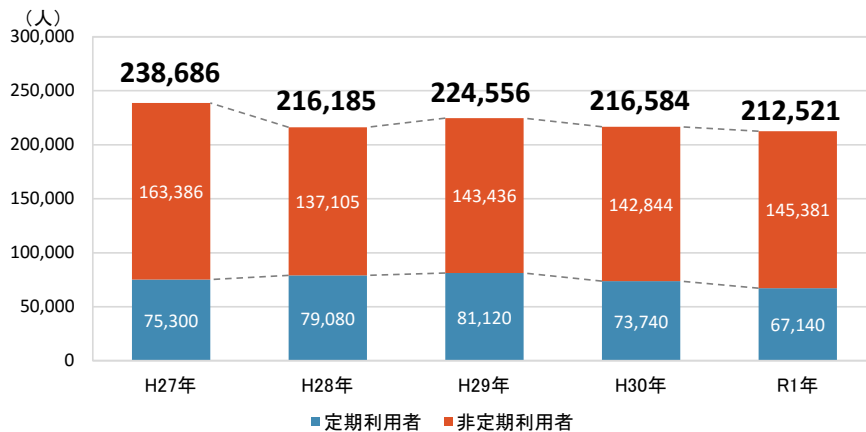
鳥取駅から岩美町の中心部及び岩井温泉を經由して蒲生地区の蕪島との間を結ぶ路線で、1日20.0往復運行しています。網代地区や鳥取県立中央病院の経由の有無等により系統が分かれ、令和3年4月時点で3系統が運行されています。

車両は、全便が原則として低床バス車両で運行されています。

起点	経由地	終点
鳥取駅	島めぐり遊覧船のりば・網代・岩美駅・岩井温泉	蕪島
鳥取駅	島めぐり遊覧船のりば・岩美駅・岩井温泉	長谷橋
鳥取駅	中央病院・島めぐり遊覧船のりば・網代・岩美駅・岩井温泉	蕪島

図表 15 運行系統

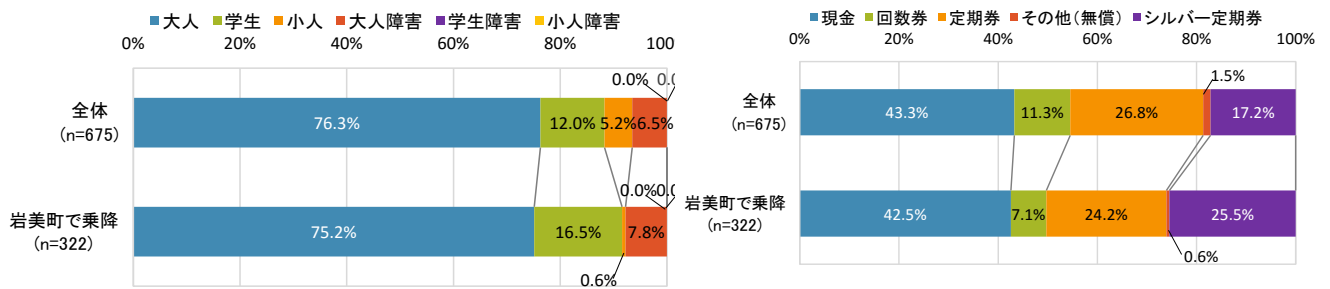
年間の利用者数は約20万人で、減少傾向にあります。



図表 16 年間輸送人員

資料：日本交通(株)

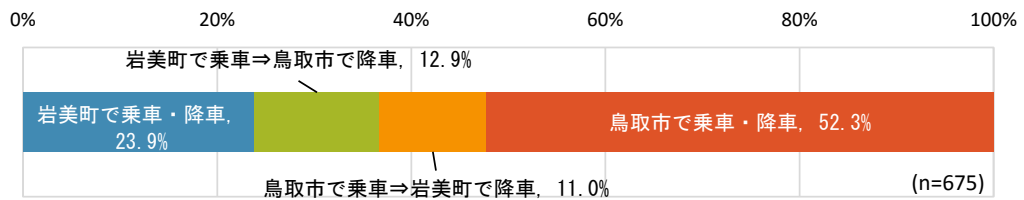
岩美町内の利用者は学生等が17.1%を占めています。また、運賃の支払区分では現金が42.5%、定期券が24.2%、シルバー定期券が25.5%を占めています。



図表 17 利用者の属性と運賃の支払方法

資料：日本交通㈱が実施する乗降調査（令和元年5月実施）

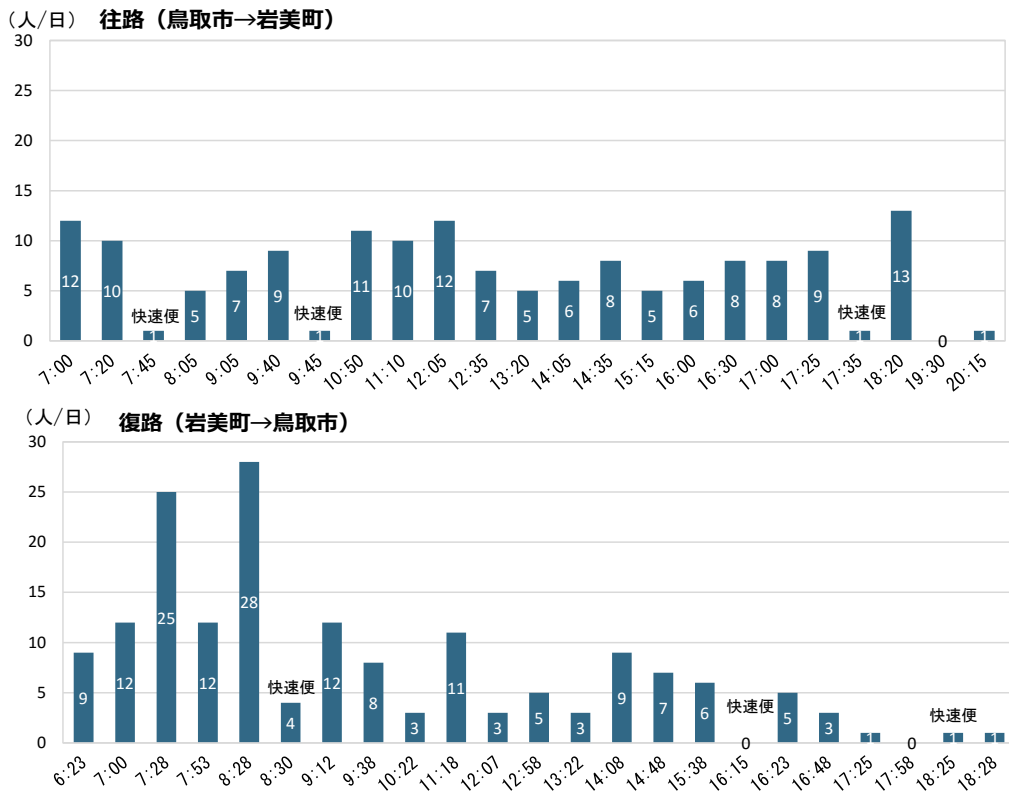
利用状況を区間別に見ると、鳥取市内で利用する人が全体の52.3%、岩美町内～鳥取市内を利用する人と岩美町内で利用する人が残り47.7%となっています。



図表 18 区間別利用割合

資料：日本交通㈱が実施する乗降調査（令和元年5月実施）

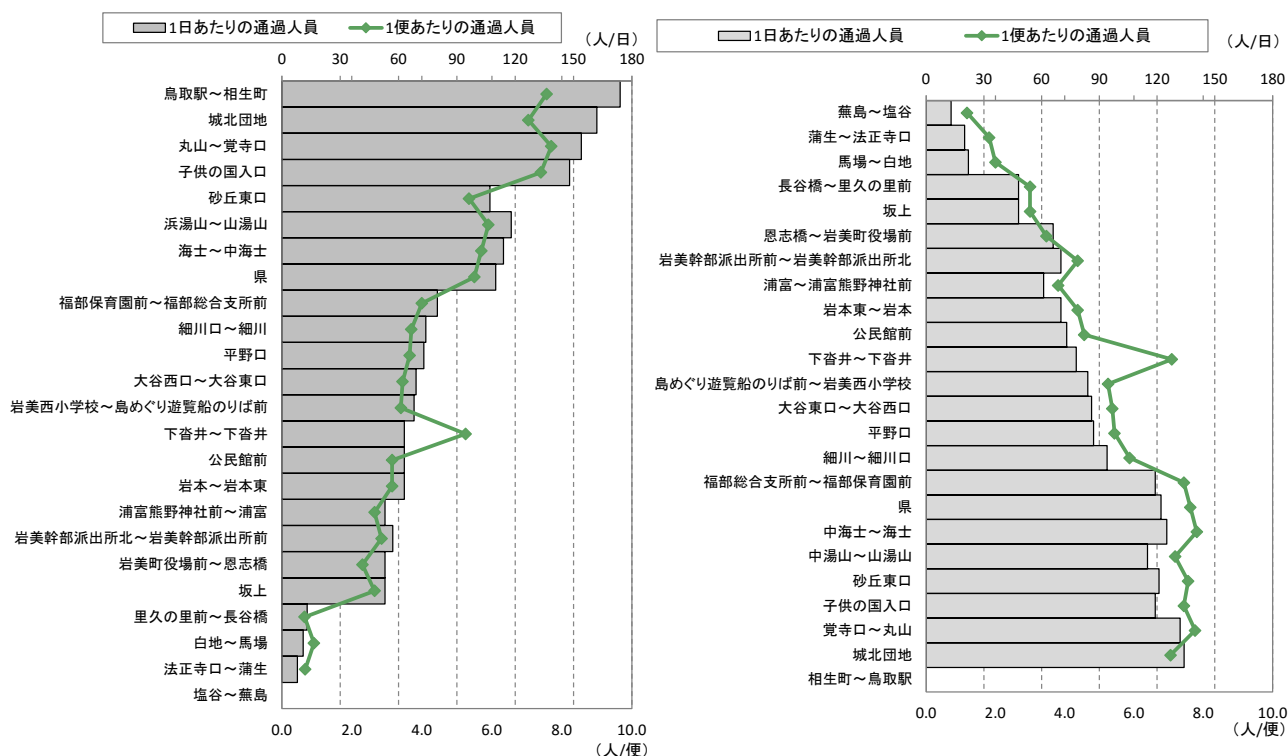
岩美町で乗車または降車する人を便別にみると、鳥取市方面の午前中の便では30人弱の利用がある便もあります。



図表 19 1日あたりの便別利用者数 (岩美町で乗車または降車する人のみ)

資料：日本交通㈱が実施する乗降調査（令和元年5月実施）

通過人員を区間に整理すると、鳥取市中心部の区間が比較的多い状況です。岩美町内には通過人数が他と比べて非常に少ない区間もあります。



図表 20 区間別通過人数・1便あたり通過人員 (左：蕪島方面、右：鳥取駅方面)

資料：日本交通株が実施する乗降調査 (令和元年5月実施)

## ② 岩美町営バス

岩美町営バスは昭和53年から小田線と陸上線の2路線で運行が始まり、現在は小田線と田後・陸上線の2路線が運行されています。乗車距離に応じた運賃が定められており、平日の日中には、「サンマート岩美店」と「道の駅きなんせ岩美」を経由する「買い物便」が設定されています。また、バス停以外でも乗り降りが可能なフリー乗降区間が一部の区間に設置されています。

車両は29人乗り2台(平成18年9月導入)、14人乗り2台(平成30年11月導入)の計4台で、14人乗りの車両は電動式の踏み台(ステップ)が備え付けられていますが、29人乗り車両は乗降を補助する設備がありません。また、いずれの車両も車内に案内表示がなく、はじめて利用する人には目的地が分かりにくい状況です。

アンケート調査や住民意見交換会での意見によると、行きはバスを利用して目的地まで移動し、帰りは知り合いの自家用車に乗りあわせて帰る、という形で利用している人もいます。



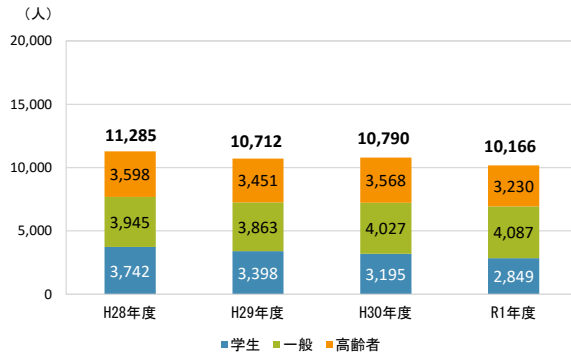
図表 21 町営バスの車両



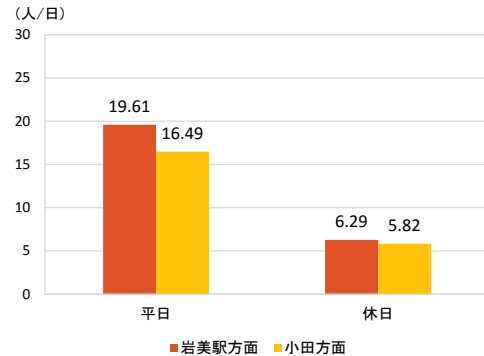
## ア. 小田線

小田～岩美駅を平日は 12.0 往復、休日は 8.5 往復運行しています。一部の便を除いて、小田地区東部の荒金バス停まで入って折り返し、終点である岩美駅や小田へ向かう経路となっています。

年間利用者数は減少傾向にあります。休日の利用は平日の 3 分の 1 程度となっています。



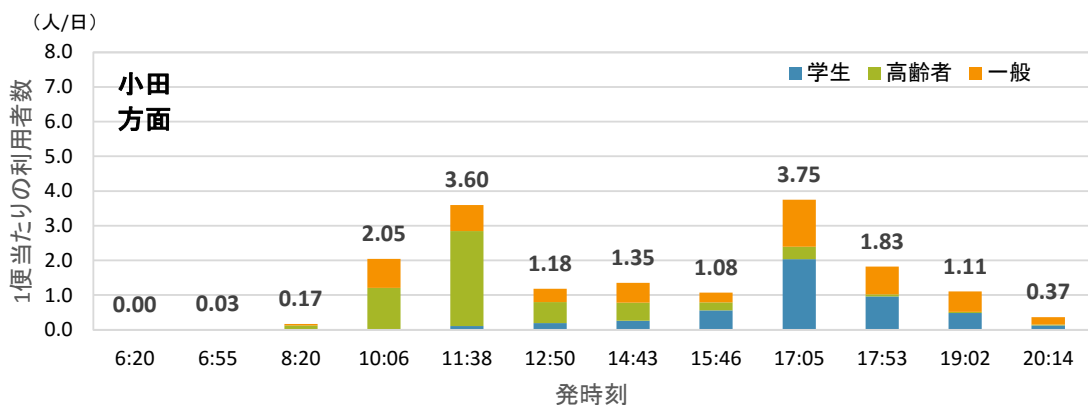
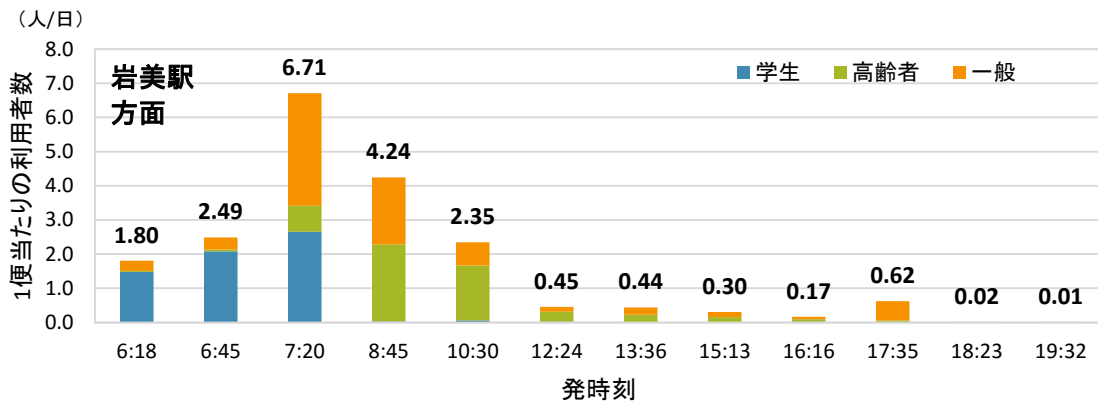
図表 22 年間利用者数



図表 23 平日・休日別の 1 日平均利用者数

資料：岩美町

便別にみると、岩美駅方面の 7 時台の便が多く、学生も利用しています。一般・高齢者は、午前中及び 17 時台の利用が多い状況です。

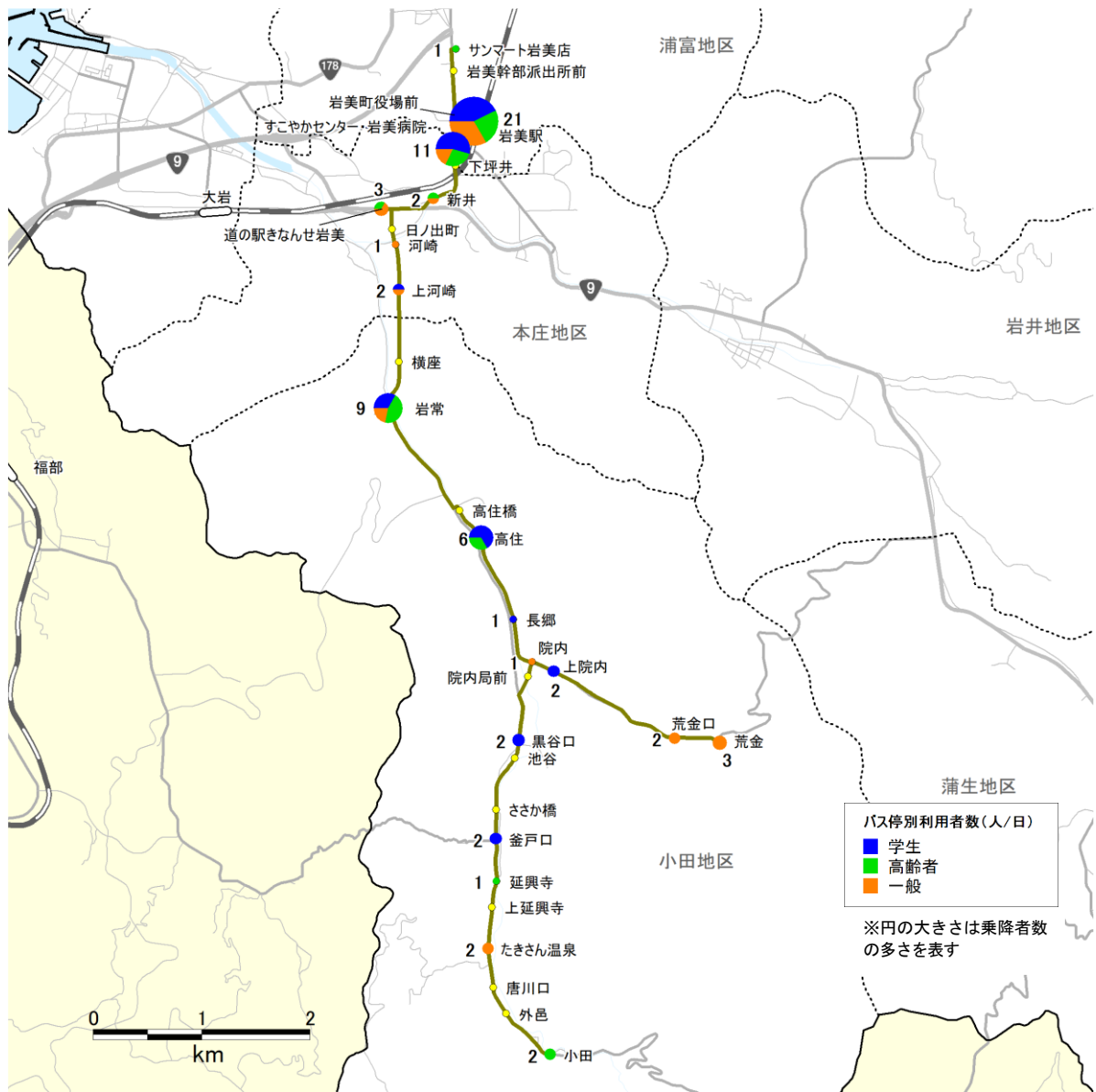


図表 24 1 日あたりの便別利用者数 (平日)

資料：令和元年度利用実績

バス停別では、「岩美駅」や「すこやかセンター・岩美病院」の利用が多く、「すこやかセンター・岩美病院」については半分以上を学生が占めています。

小田等の集落側の起終点や折り返し地点付近のバス停の利用者数は、他のバス停に比べて少なくなっています。



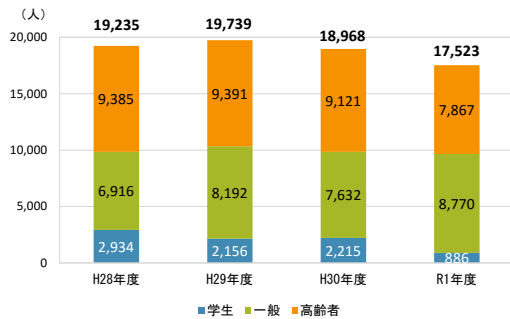
図表 25 バス停別の1日あたりの利用者数 (平日)

資料：令和元年度乗降調査

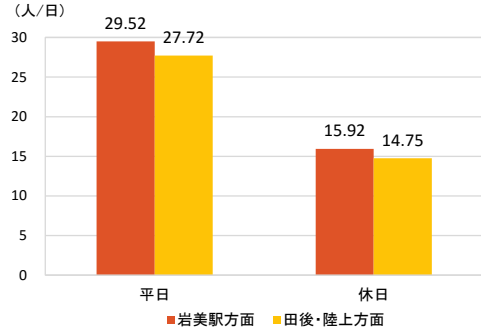
## イ. 田後・陸上線

田後・陸上～岩美駅を、平日は 13.5 往復、休日は、9.5 往復運行しています。運行経路は Y 字型で、岩美駅方面は陸上・田後・岩美駅の順、陸上方面は岩美駅・田後・陸上の順で運行しています。なお、一部田後止めの便や、陸上直通便もあります。

年間利用者数は減少傾向にあり、特に、卒業や転出による学生の減少が著しくなっています。休日の利用は平日の半数程度となっています。



図表 26 年間利用者数

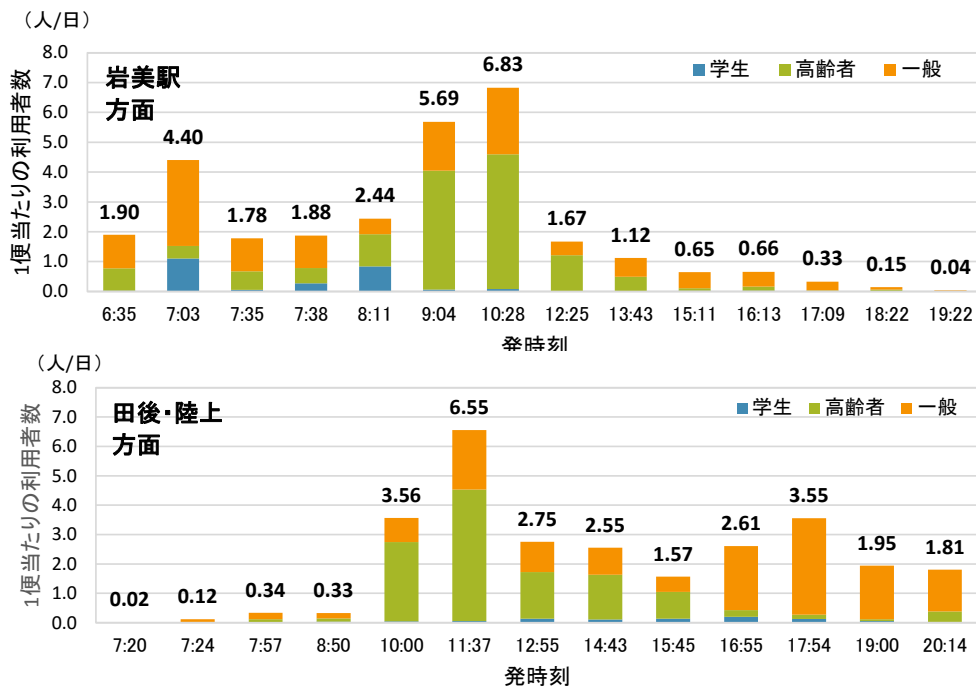


図表 27 平日・休日別の 1 日平均利用者数

資料：岩美町

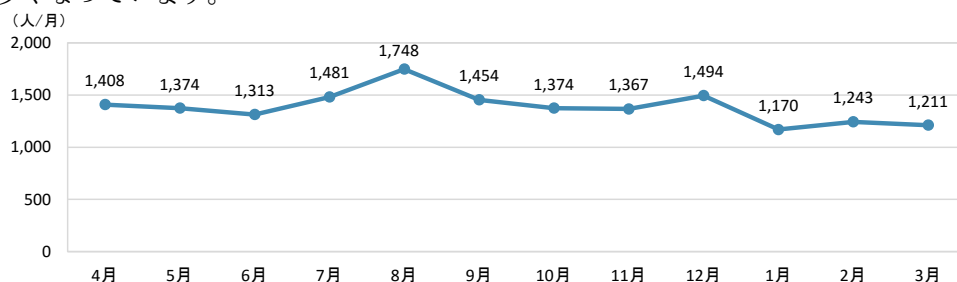
※平日 1 日あたりの運行本数

便別にみると、岩美駅方面の午前の便、田後・陸上方面の午後～夜の便で、一般・高齢者の利用が一定数あります。



図表 28 1 日あたりの便別利用者数 (平日)

一般・高齢者の利用者数を月別に見ると、沿線に浦富海水浴場等の観光資源があるため、夏季の利用が特に多くなっています。

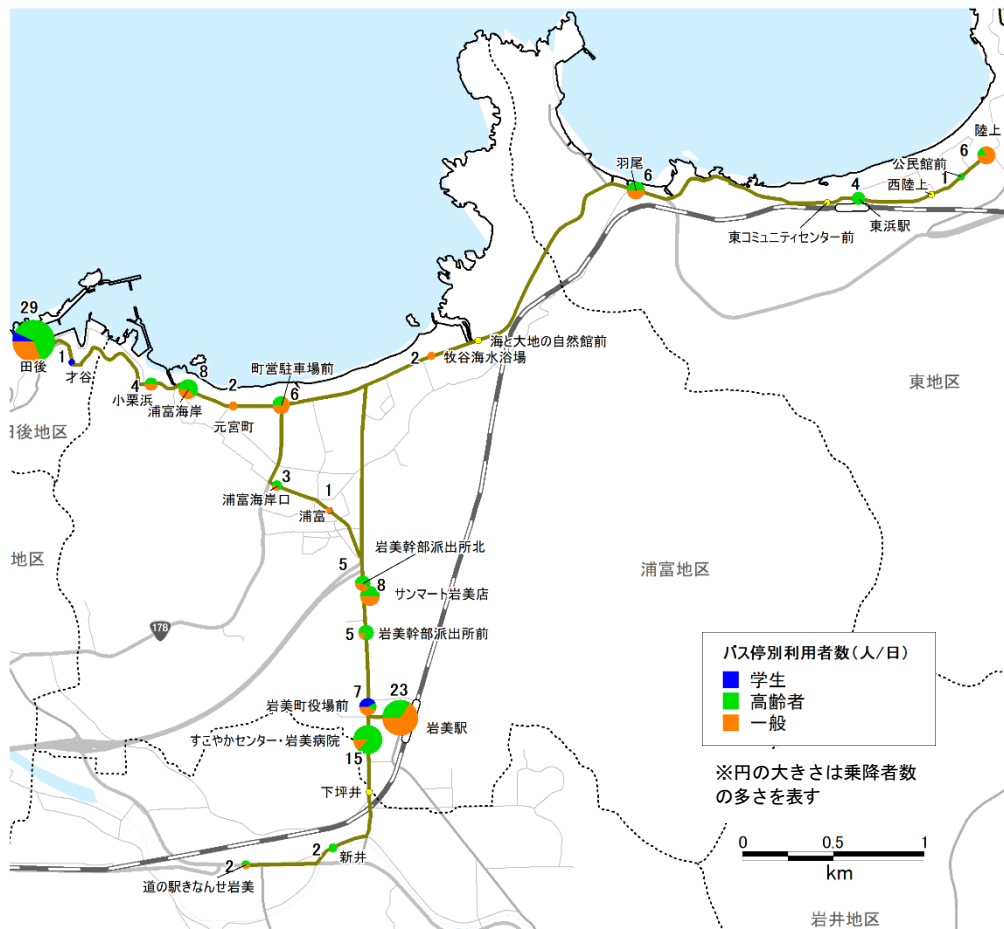


図表 29 月別利用者数 (高齢者・一般のみ)

資料：令和元年度利用実績



「岩美駅」「すこやかセンター・岩美病院」「サンマート岩美店」「田後」の利用が多く、全線を通して主に一般や高齢者の方が利用しています。

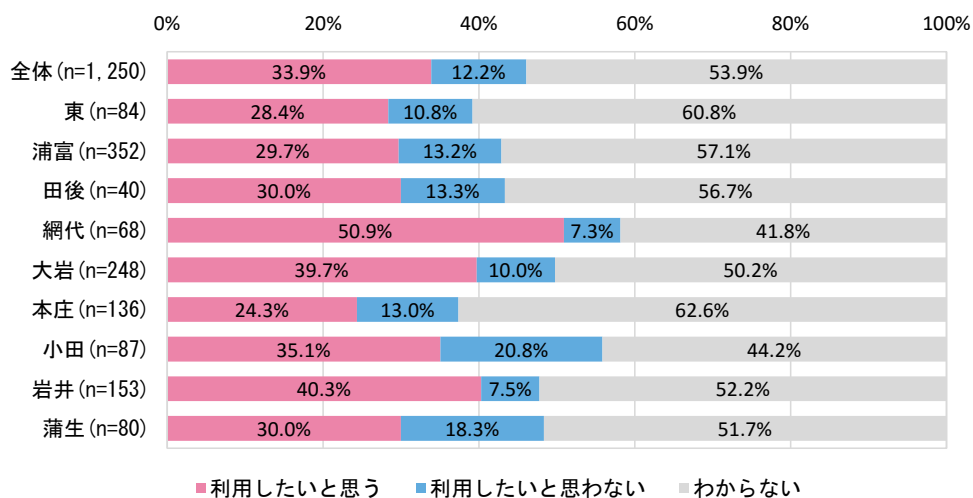


図表 30 バス停別の1日あたりの利用者数（平日）

資料：令和元年度乗降調査

### ③ バスのサービスを改善した場合の利用意向

住民アンケート調査によると、路線バスのサービスを改善した場合の利用意向は網代地区において高く、小田地区や蒲生地区では「利用したいと思わない」の割合が他の地区と比べて高くなっています。



図表 31 サービス改善後の利用意向

資料：住民アンケート調査（平成30年11月実施）

④ 町営バスとの接続状況

岩美駅における町営バスと JR 山陰本線または日本交通・岩井線（いずれも鳥取方面）との接続状況をみると、朝から日中にかけての町営バスから鳥取方面と、昼から夕方にかけての鳥取方面から町営バスへの乗り継ぎは、朝と日中の一部の便を除きほぼ確保されています。

また、JR 山陰本線と日本交通・岩井線の運行間隔をみると、日中に最大約 1 時間空く時間帯はありますが、平均すると鉄道とバスをあわせて 30 分に 1 本以上の間隔で運行されています。

町営バスの岩美到着時刻		待ち時間		鳥取方面への岩美駅発時刻		運行間隔	鳥取方面からの岩美到着時刻		運行間隔	町営バスの岩美発時刻		待ち時間	
田後・陸上線	小田線	田後・陸上線	小田線	田後・陸上線	小田線		田後・陸上線	小田線		田後・陸上線	小田線	田後・陸上線	小田線
				6:45	バス	—	5:46	鉄道 快速	—				
6:47	6:47	0:06	0:06	6:53	鉄道	0:08	6:16	鉄道 特急	0:30	6:20		0:04	
		0:25	0:25	7:12	バス	0:19	6:39	鉄道	0:23	6:55		0:16	
7:15	7:14	0:16	0:17	7:31	鉄道	0:19					7:20		0:04
				7:50	バス	0:19	7:16	鉄道 快速	0:37			7:24	0:08
7:49	7:49	0:26	0:26	8:15	バス	0:25					7:57		0:41
7:50		0:25					7:57	バス	0:41	8:20		0:23	
				8:30	バス 快速	0:15	8:21	バス	0:24				
8:23		0:08		8:31	鉄道	0:01	8:22	バス 快速	0:01				
				8:50	バス	0:19	8:33	鉄道	0:11		8:50		0:17
				9:24	バス	0:34	8:57	バス	0:24				
9:16	9:14	0:08	0:10	9:26	鉄道	0:02	9:53	鉄道	0:56				
		0:10	0:12	10:00	バス	0:34	9:57	バス	0:04	10:06	10:00	0:13	0:07
				10:34	バス	0:34	10:22	バス 快速	0:25			0:09	0:03
				11:10	鉄道	0:36	10:41	バス	0:19				
11:06	11:05	0:04	0:05	11:40	バス	0:30	11:31	鉄道	0:50	11:38	11:37	0:07	0:06
				12:19	バス	0:39	11:42	バス	0:11				
				12:21	鉄道	0:02	12:11	バス	0:29				
12:52	12:47	0:18	0:23	13:10	バス	0:49	12:43	鉄道 快速	0:32	12:50	12:55	0:07	0:12
				13:27	鉄道	0:17	12:57	バス	0:14				
				13:34	バス	0:07	13:32	バス	0:35				
	13:59		0:31	14:30	バス	0:56	13:48	鉄道	0:16				
14:10		0:20		14:41	鉄道	0:11	14:12	バス	0:24				
				15:00	バス	0:19	14:37	鉄道	0:25	14:43	14:43	0:06	0:06
				15:46	鉄道 快速	0:46	15:02	バス	0:25				
15:38	15:36	0:08	0:10	16:00	バス	0:14	15:27	バス	0:25	15:46	15:45	0:19	0:18
		0:22	0:24	16:15	バス 快速	0:15	15:42	鉄道	0:15			0:04	0:03
				16:35	バス	0:20	16:12	バス	0:30				
				16:44	鉄道	0:09	16:43	鉄道	0:31			0:22	0:12
16:40	16:39	0:04	0:05	17:10	バス	0:26	16:52	バス	0:09	17:05	16:55	0:13	0:03
				17:37	バス	0:27	17:27	バス	0:35				
17:21		0:16		17:46	鉄道	0:09	17:45	鉄道	0:18	17:53	17:54	0:08	0:09
		0:25		18:20	バス	0:34	17:57	バス	0:12				
	17:58		0:22	18:25	バス 快速	0:05	18:12	バス 快速	0:15				
				18:35	鉄道 快速	0:10	18:22	バス	0:10				
				18:50	バス	0:15	18:56	鉄道	0:34	19:02	19:00	0:06	0:04
	18:46		0:04	19:48	鉄道	0:58	19:17	バス	0:21				
18:49		0:59		21:03	鉄道 快速	1:15	20:10	鉄道	0:53	20:14	20:14	0:04	0:04
19:43		0:05		21:49	鉄道	0:46	20:22	バス	0:12				
	19:55		1:08	22:14	鉄道 特急	0:25	20:49	鉄道 快速	0:27				
				23:12	鉄道 快速	0:58	21:12	バス	0:23				
							22:10	鉄道	0:58				
							23:11	鉄道 快速	1:01				
上り平均→		0:17				0:25	下り平均→		0:26				0:09
							上り・下り合わせた平均→		0:25				0:13

令和3年3月13日時点

鉄道：JR山陰本線、バス：日本交通・岩井線

図表 32 JR 山陰本線、日本交通・岩井線と町営バスの接続状況

### (3) 公共交通の利用しやすさ（全国平均との比較）

公共交通による移動の利便性を把握するため、「地域公共交通の『サービスのアクセシビリティ指標』評価手法について（試算と活用方法）～第2版～」(国土交通省、平成29年)を参考に、町内の各地区から徒歩、路線バス及び最寄りの鉄道駅に到着するまでの時間を評価しました。

全国平均と比較すると、地域公共交通の総合アクセシビリティ（利用しやすさ）の水準は、「鉄道の時間的アクセシビリティ」以外の項目で標準値及び人口規模に近い地方都市（人口1～3万人）と比べて高く、岩美町の公共交通のサービス水準は、人口規模に近い全国の地方都市の平均的なサービス水準より高い結果となっています。

項目	指標	岩美町	標準値	地方1～3万人平均
空間的アクセシビリティ指標	鉄道駅平均アクセス距離	752m	-	1330m
	鉄道路線密度	0.53km/km <sup>2</sup>	0.21km/km <sup>2</sup>	-
	バス停平均アクセス距離	134m	-	241m
	バス路線密度	2.67km/km <sup>2</sup>	2.14km/km <sup>2</sup>	-
時間的アクセシビリティ指標	鉄道平均運行間隔	65分	-	75分
	鉄道平均運行本数	17本/日	23本/日	-
	バス平均運行間隔	91分	-	158分
総合アクセシビリティ指標	バス平均運行本数	12本/日	7本/日	-
	鉄道路線密度×平均運行本数	8.7km/km <sup>2</sup>	5.1km/km <sup>2</sup>	-
金銭的アクセシビリティ指標	バス路線密度×平均運行本数	31.8km/km <sup>2</sup>	15.5km/km <sup>2</sup>	-
	鉄道金銭的アクセシビリティ指標	4.3km/100円	-	4.0km/100円
金銭的アクセシビリティ指標	バス金銭的アクセシビリティ指標	-	-	1.6km/100円

**[指標の定義]**

- 平均アクセス距離 =  $1/2 \times \sqrt{[可住地面積 / (\pi \times \text{駅} \cdot \text{バス停数})]}$
- 路線密度 = 鉄道・バス路線の路線長 ÷ 可住地面積
- 平均運行間隔 = 18時間(6～24時) ÷ 運行本数(平日)

※鉄道路線はH23.7時点(国土数値情報)、鉄道運行本数はH25.1時点(駅すばあと)、バス路線、バス運行本数はH22.7時点(国土数値情報)に基づく。鉄道平均運賃は鉄道統計年報、バス平均運賃は国土交通省調べ。

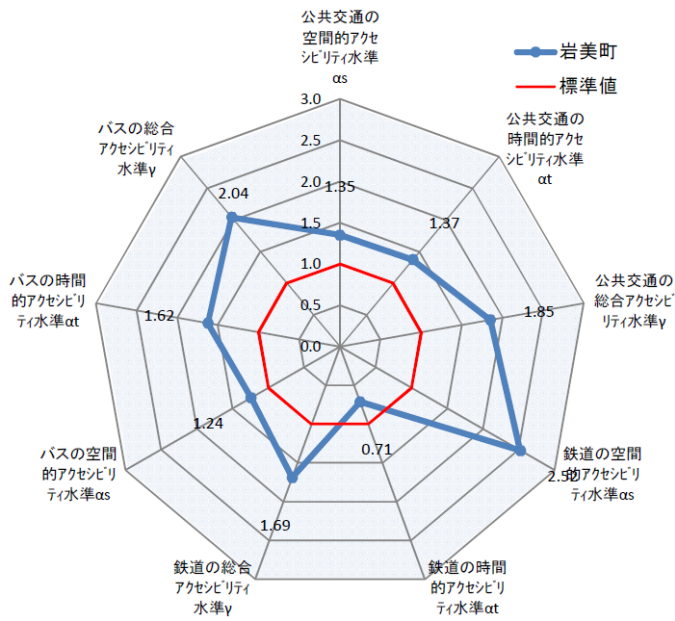
空間的アクセシビリティ指標：公共交通の路線が近くにあるかを表す指標

時間的アクセシビリティ指標：駅・バス停において公共交通をどのくらい利用しやすいかを示す指標

総合アクセシビリティ指標：時間的アクセシビリティ指標と空間的アクセシビリティ指標の積

金銭的アクセシビリティ指標：公共交通の運賃面での利用しやすさを表す指標

図表 33 アクセシビリティ指標の標準値及び人口規模に近い都市との比較



同一の可住地人口密度の市町村における平均的なサービス水準が1.0で、1.0を上回ると、平均よりアクセシビリティが高いことを示す

図表 34 時間的・空間的・総合アクセシビリティの水準

#### (4) 中心都市の広域交通結節点までのアクセスしやすさ（県内他市町村との比較）

鳥取県内の各地域の中心都市（東部：鳥取市、中部：倉吉市、西部：米子市）までのアクセス利便性について、中心都市以外の市町村役場から中心都市の広域交通結節点までの区間を運行する鉄道とバスの運行本数、所要時間、速度及び運賃を他の市町村と比較すると、岩美町は中心都市までのバスの運行本数が40本で中心都市以外の市町村の中で最も多く、バスと鉄道をあわせて76本で最も多くなっています。

中心都市までの距離が同程度である琴浦町、境港市及び大山町と比較しても、運行本数は多く、距離あたりの運賃も比較的安価になっています。

地域	中心都市	周辺市町村	中心都市の広域交通結節点	市町村の拠点駅・バス停	中心都市の広域交通結節点から市町村の拠点駅・バス停までの距離(km) *1	交通モード	運行事業者	所要時間(分) *2	平日1日あたり運行回数(回) *3	表定速度(km/h)	運賃(円)	距離あたり運賃(円/km)	
東部	鳥取市	岩美町	鳥取駅	岩美駅	18.4	鉄道	JR西日本	23	36	48.0	330	17.9	
			鳥取駅	岩美町役場前	23.7	バス	日本交通	48	40	29.6	700	29.5	
		若桜町	鳥取駅	若桜駅	29.5	鉄道	JR西日本・若桜鉄道	55	30	32.2	680	23.1	
			鳥取駅	若桜町役場前	37.1	バス	日本交通	60	32	37.1	730	19.7	
		智頭町	鳥取駅	智頭駅	31.9	鉄道	JR西日本	50	24	38.3	590	18.5	
			鳥取駅	智頭駅	41.5	バス	日ノ丸自動車	55	25	45.3	680	16.4	
		八頭町	鳥取駅	郡家駅	10.3	鉄道	JR西日本	15	39	41.2	240	23.3	
			鳥取駅	八頭町本庁舎前	20.0	バス	日本交通	32	32	37.5	510	25.5	
中部	倉吉市	三朝町	倉吉駅	三朝町役場前	9.4	バス	日ノ丸自動車	12	36	47.0	340	36.2	
			塚町バス停	三朝町役場前	9.0	バス	日ノ丸自動車	14	24	38.6	350	38.9	
		湯梨浜町	倉吉駅	長瀬西口	8.3	バス	日本交通	13	32	38.3	280	33.7	
		琴浦町	倉吉駅	浦安駅	15.7	鉄道	JR西日本	15	50	62.8	330	21.0	
			倉吉駅	浦安駅	20.2	バス	日ノ丸自動車	46	24	26.3	770	38.1	
		北栄町	倉吉駅	由良駅	10.0	鉄道	JR西日本	10	46	60.0	200	20.0	
倉吉駅	北栄町大栄庁舎前		15.8	バス	日ノ丸自動車	27	24	35.1	620	39.2			
西部	米子市	境港市	米子駅	境港駅	17.9	鉄道	JR西日本	45	42	23.9	330	18.4	
			米子駅	境港駅	19.0	バス	日ノ丸自動車	49	25	23.3	660	34.7	
		日吉津村	米子駅	イオン東館	7.8	バス	日ノ丸自動車	30	27	15.6	410	52.6	
			米子駅	日吉津	6.8	バス	日本交通	20	21	20.4	360	52.9	
		大山町	米子駅	御来屋駅	19.4	鉄道	JR西日本	25	43	46.6	330	17.0	
			米子駅	大山町役場前	21.0	バス	日本交通	43	6	29.3	730	34.8	
		南部町	米子駅	法勝寺中	10.1	バス	日ノ丸自動車	25	38	24.2	510	50.5	
		伯耆町	米子駅	岸本駅	10.9	鉄道	JR西日本	15	23	43.6	240	22.0	
			米子駅	伯耆町役場前	11.9	バス	日ノ丸自動車	32	18	22.3	490	41.2	
		日南町	米子駅	生山駅	47.8	鉄道	JR西日本	60	22	47.8	860	18.0	
		日野町	米子駅	根雨駅	31.9	鉄道	JR西日本	45	23	42.5	590	18.5	
			米子駅	中町	32.5	バス	日ノ丸自動車	60	14	32.5	800	24.6	
		江府町	米子駅	江尾駅	25.1	鉄道	JR西日本	30	23	50.2	510	20.3	
			米子駅	江尾駅前	25.4	バス	日ノ丸自動車	48	14	31.8	700	27.6	
								鉄道平均	32.3	33.4	44.8	435.8	19.8
								バス平均	36.1	25.4	31.4	567.1	35.1

\*1 営業キロ

\*2 系統により距離や所要時間が異なる場合は最速で計算

\*3 片道又は1循環を1回、往復は2回として計算

…中心都市の広域交通結節点までの距離が岩美町と同程度の市町村

各指標について鉄道の中で上位の市町村

1位 2位 3位

各指標についてバスの中で上位の市町村

1位 2位 3位

図表 35 地域の広域交通結節点までのアクセス利便性の比較

## (5) タクシー

町内のタクシー事業者は浦富地区に2か所、大岩地区に1か所あり、日本交通(株)は町営バスやスクールバスの運行も担っています。



図表 36 タクシー営業所の状況

事業者	町内に車両が常駐する時間	車両数(平日)	車両数(休日)	事業の状況・課題
A社	7:30～19:00 ※0時頃までは鳥取市内から配車可能	3台	土曜日2台、日祝日1台	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ドライバーが高齢で、今後の事業継続を懸念</li> <li>● 需要がほとんどないため、営業時間を19時まで短縮</li> </ul>
B社	8:00～20:00 ※緊急の場合は配車できる場合あり(深夜～明け方を除く)	1台	運行なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 需要が見込めないため、平日のみの運行としている</li> <li>● 岩美駅で20時まで待機するようにしており、たまに利用する人がいる</li> <li>● 鳥取からの迎車は回送距離が長く乗務員の負担大</li> </ul>
C社	8:00～18:00	1台	1台	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗務員は1名で、毎日運行することを考えると、夜遅くの運行は困難</li> <li>● 需要がないので休日の営業をやめることを検討</li> </ul>

図表 37 タクシー営業所の事業の状況・課題



## (6) 公共交通の利用環境

### ① 交通結節点や主要目的地における待合環境

#### ア. 岩美駅

岩美駅は、JR 山陰本線と日本交通・岩井線及び町営バスが接続する交通結節点となっています。

日本交通・岩井線と町営バスは乗り場が離れており、いずれも駅舎側には無いため、鉄道とバスを乗り継ぐ際には駅前のロータリーを横切って移動する必要があります。

項目	内容
駅構造	地上駅、2面3線（単式1面、島式1面）、駅舎と改札口は西側1箇所
トイレ	改札内無し、改札外の岩美町観光協会にあり（車いす対応）
付帯施設	岩美町観光協会が隣接、コインロッカーや売店の設備無し
駅係員の配置、管理方式	有人（6：50～18：00）、委託駅、乗車券の販売は窓口又は自動券売機1台
バス停	日本交通・岩井線と町営バスが離れて設置、町営バス待機場所2台あり
タクシー乗り場	タクシー専用乗降場所1箇所、待機可能台数1台
駐車場、自家用車乗降場所	駐車場約10台、自家用車乗降場所1箇所
自転車駐輪場	駐輪場あり、レンタサイクルは岩美町観光協会にあり
待合施設	駅舎内に椅子あり、バス停にベンチはあるが上屋無し
バリアフリー設備	昇降設備・スロープ無し
案内表示	駅舎内に鉄道とバスの乗り継ぎ案内表示あり、バスネット端末無し

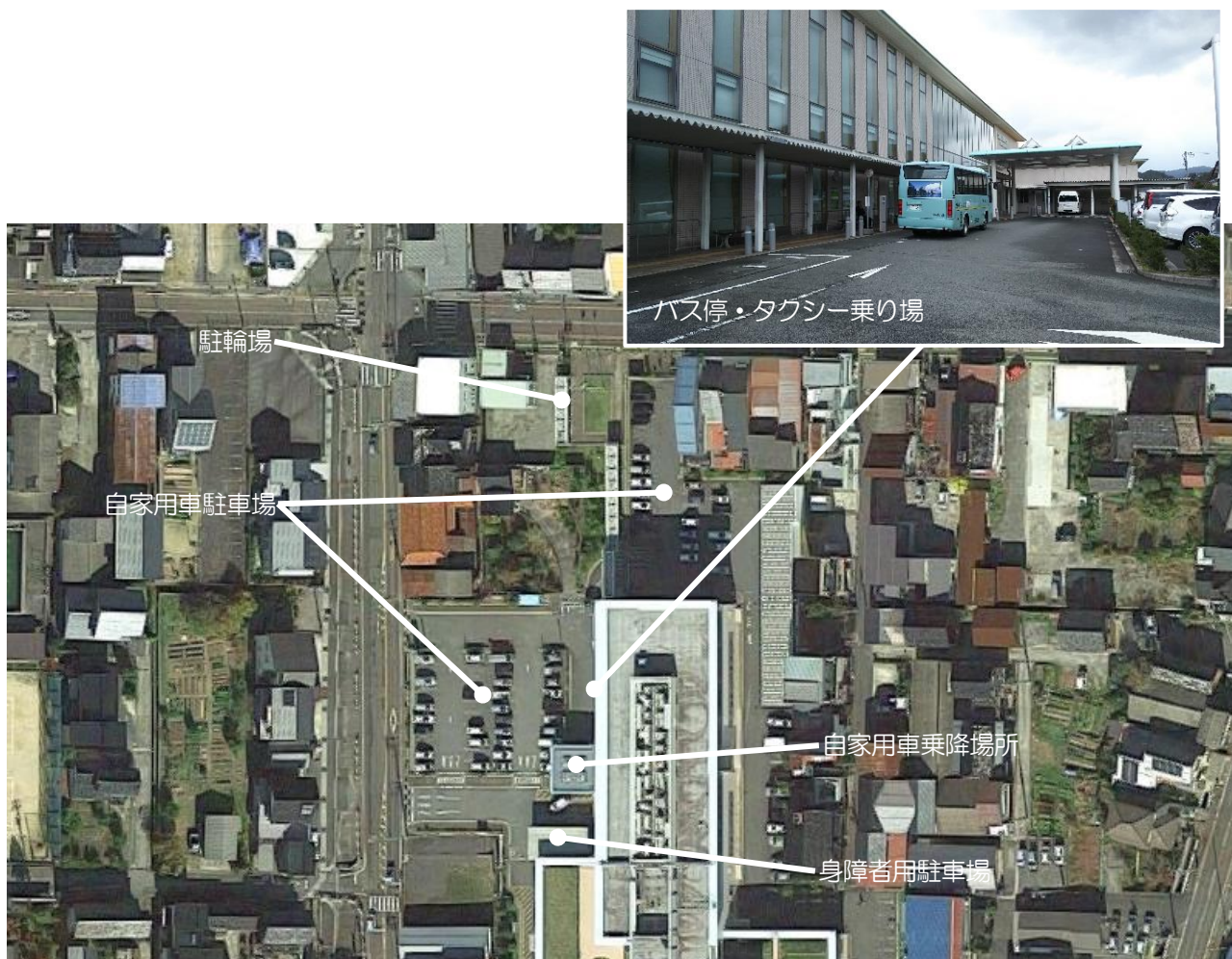


## イ. 岩美病院

岩美病院には日本交通・岩井線と町営バスが乗り入れており、移動の目的地となる施設の最寄りのバス停としては、岩美駅やサンマート岩美店に次いで利用者数が増えています。

玄関からバス停までは屋根が整備されており、日本交通・岩井線と町営バスのバス停は同じ場所にあります。また、建物内の待合スペースでバスを待つことができます。

項目	内容
バス停	日本交通・岩井線と町営バスのバス停の位置は同じ
タクシー乗り場	タクシー専用乗降場所 1箇所、待機可能台数 1台
駐車場・自家用車乗降場所	駐車場 133台（うち身障者用 3台）、自家用車乗降場所 1箇所
自転車駐輪場	駐輪場あり
待合施設	上屋・ベンチあり、診療時間内は病院の建物内で待つことも可能
案内表示	バスネット端末無し





## ② 公共交通のサービス内容や利用方法等の周知状況

町営バスの路線図や時刻、運賃等については町の Web サイトに掲載されているほか、岩美病院やサンマート等の利用が多いバス停には、施設内に時刻表が掲載されています。また、施設内に待合スペースが確保されているところもあります。

## ③ 交通系 IC カードの導入や経路検索サービスへの対応状況

県内では、西部の JR 山陰本線の一部の区間、境線の全線及び伯備線の一部の駅において交通系 IC カード「ICOCA」の導入が進められていますが、鳥取市を中心とした東部では未導入となっています。

鳥取市中心部を運行する 100 円循環バス「くる梨」では、運賃を WAON やクイックペイ等の電子マネーで決済することができますが、岩美町内を運行するバスでは現金以外の方法で運賃を支払うことはできません。

県内では、鉄道やバスの経路検索サービス「バスネット」が平成 18 年から運用されており、現在は山陰両県のほとんどの鉄道やバスの路線について、乗り継ぎを含めた時刻や運賃等を検索することができます。バスネットは、県内の公共施設 25 か所に端末が設置されているほか、スマートフォンやパソコンからも利用できます。さらに、日本交通・岩井線をはじめとする主要路線については、車両の位置や遅れ時分をスマートフォンやパソコンから確認できるようになっています。

町営バスの経路や時刻、運賃等は、「ジョルダン」や「Navitime」の経路検索サービスによって検索することもできますが、「バスネット」「Google 乗換案内」等、対応していないサービスもあります。



図表 38 バスネットによる運行状況提供サービス

## ④ 近年の取組

平成 29 年 6 月の「トワイライトエクスプレス瑞風」の運行に際し、東浜駅及びその周辺において、駅舎の改装とレストラン「アルマーレ」の開設、遊歩道の整備等が行われました。

同駅周辺においては、JR 西日本により CO2 の排出削減に向け太陽光発電システムの設置による「ゼロ・エネルギー・ステーション」の実現や、環境発電（エネルギー・ハーベスティング）への挑戦といった取組が令和元年より進められています。



図表 39 サンマートの待合環境



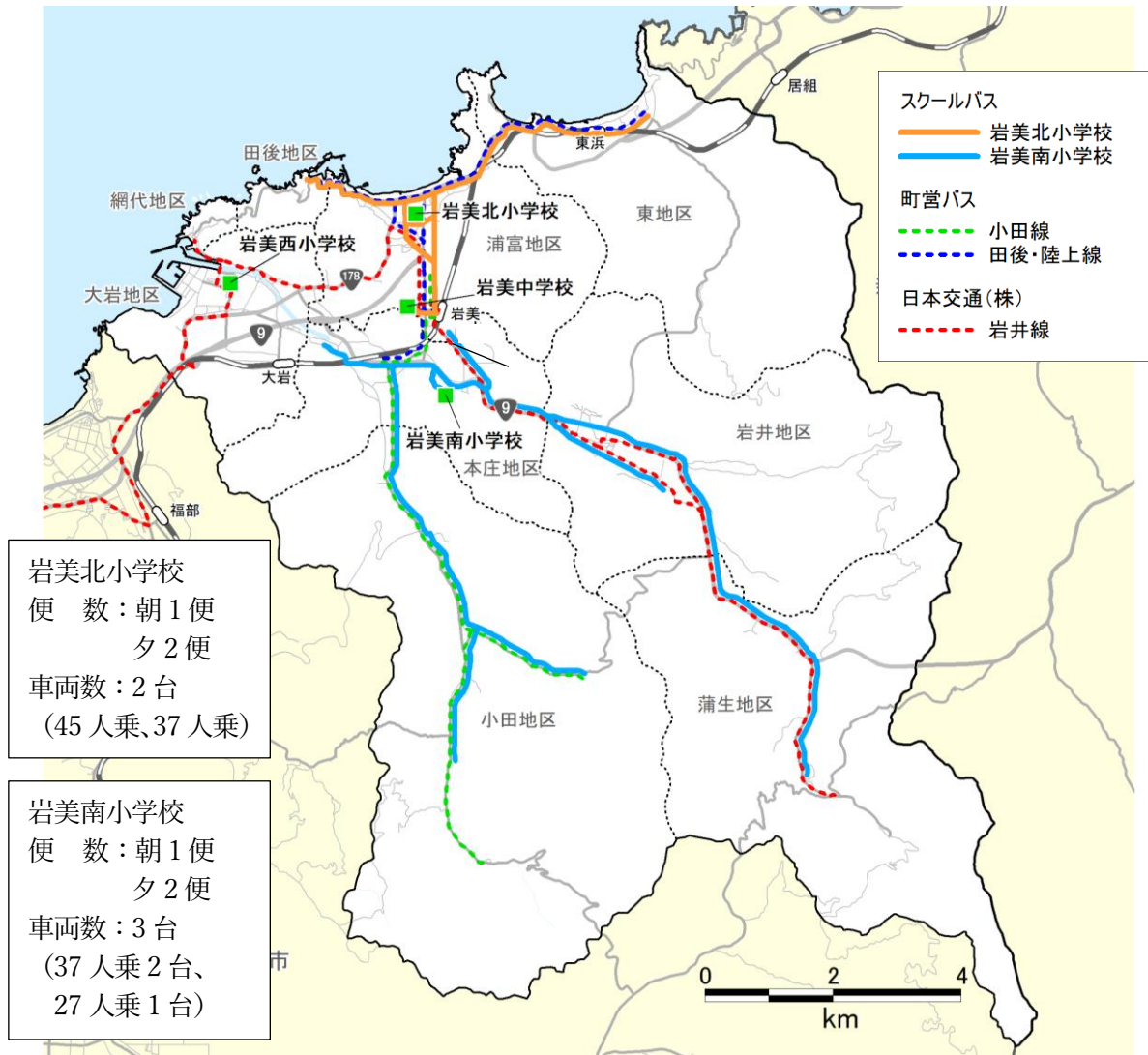
図表 40 トワイライトエクスプレス瑞風



## 4. 公共交通以外の移動手段及び関連施策

### (1) スクールバス

小学校の統廃合に伴い、スクールバスが運行されています。朝夕5台のバス車両が稼働しており、年間を通じて多数の児童が利用していますが、運行経路・運行時刻が町営バスと重複している時間帯や区間があります。岩美北小学校・南小学校ともに、冬期のみスクールバスを利用する児童がいるため、春期～秋期と冬期では、利用者数が大きく異なっている状況です。



図表 41 スクールバスと町営バス等の運行状況（令和元年度時点）

資料：岩美町教育委員会

	岩美北小学校スクールバス		岩美南小学校スクールバス	
	春～秋期	冬期※	春～秋期	冬期
利用する児童の人数	1号車：10人 2号車：9人	1号車：36人(※) 2号車：49人(※)	1号車：33人 2号車：28人 3号車：23人	1号車：34人 2号車：54人(※) 3号車：39人(※)

※冬期は利用する児童が増加するため、北小学校の1、2号車、南小学校の2、3号車は2回に分けて運行

図表 42 運行経路と輸送する児童数

## (2) 通学に関する費用負担の軽減に向けた取組

町では、中学生や高校生の通学に係る利用者の負担軽減のため、次の制度を設けています。

### ① 岩美町立岩美中学校生徒通学費補助金

対象者	町内に住所を有し、岩美町立岩美中学校に通学する生徒のうち、通学距離が2kmを超えるバス通学者の保護者
助成内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通学用のバス定期券購入費のうち、1月あたり3,000円を超える額を補助。(同時に2人以上通学する場合は、2人目以降は1,500円を超える額。)</li> <li>● 端数定期等で、端数となる日数がある場合は、1日あたり100円を超える額を補助。(同時に2人以上通学する場合は、50円を超える額。)</li> </ul>

### ② 高等学校生通学費補助金

対象者	①町内者の方で町外高校に通う高校生の保護者 ②町内者の方で岩美高校に通う高校生の保護者
助成内容	<①について>通学に要する公共交通(バス・JR)の定期券の購入費で、1月あたり7,000円を超える部分を補助。 <②について>通学に要する公共交通(バス)の定期券購入で1月あたり3,000円を超える部分を補助。(2人以上同時に通学する場合は、2人目以降は1,500円を超える部分を補助)


## (3) 高齢者の運転免許返納や、移動に係る費用負担の軽減に向けた取組

町では、高齢者の運転免許返納の促進や移動手段の確保のため、次の事業を実施しています。

### ① 岩美町高齢者運転免許自主返納支援事業

対象者	以下の条件をすべて満たす人。 ①満70歳以上の岩美町内在住者 ②運転免許証を自主返納した日、もしくは運転免許証が失効した日(平成31年4月1日以降が期限のものに限る)から1年以内に支援の交付申請をする者 ③申請者及びその同居家族について、町税等における滞納のない者 ④以前に当支援事業を利用したことがない者														
助成内容	以下のうち、いずれか1つについて1万円相当を付与。 ①町営バス回数券 ②日本交通(株)路線バス回数券 ③タクシー乗車券														
助成実績 (R1年度)	申請者数：52人 助成金額：515,200円  <table border="1"> <caption>図表 43 申請者の内訳</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年齢(n=52)</td> <td>70代, 32.7%</td> </tr> <tr> <td>年齢(n=52)</td> <td>80代, 53.8%</td> </tr> <tr> <td>年齢(n=52)</td> <td>90代, 13.5%</td> </tr> <tr> <td>希望回数券(n=52)</td> <td>日本交通, 53.8%</td> </tr> <tr> <td>希望回数券(n=52)</td> <td>町営バス, 3.8%</td> </tr> <tr> <td>希望回数券(n=52)</td> <td>タクシー, 42.3%</td> </tr> </tbody> </table>	項目	割合	年齢(n=52)	70代, 32.7%	年齢(n=52)	80代, 53.8%	年齢(n=52)	90代, 13.5%	希望回数券(n=52)	日本交通, 53.8%	希望回数券(n=52)	町営バス, 3.8%	希望回数券(n=52)	タクシー, 42.3%
項目	割合														
年齢(n=52)	70代, 32.7%														
年齢(n=52)	80代, 53.8%														
年齢(n=52)	90代, 13.5%														
希望回数券(n=52)	日本交通, 53.8%														
希望回数券(n=52)	町営バス, 3.8%														
希望回数券(n=52)	タクシー, 42.3%														

② 高齢者等移送サービス事業

<p>対象者</p>	<p>(1)介護保険で要介護3～5に認定された人                  (2)下肢または体幹機能に2級以上の障がいがある人                  (3)田河内、相谷、向山、唐川、大坂、鳥越に住む65歳以上の人                  (4)住民税世帯非課税で次のいずれかの人</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 介護保険で要支援1～要介護2に認定された人</li> <li>● 下肢または体幹機能に障がいがある(1)と同程度の人</li> </ul> <p style="text-align: center;">図表 44 (3)に該当する地域</p> 																		
<p>サービス内容</p>	<p>自宅から岩美町内の任意の場所までを片道(1乗車あたり)500円で送迎                  ※途中乗降は不可。※年間100回(片道、登録月により異なる)の利用制限がある</p>																		
<p>利用実績</p>	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>利用件数 (件)</th> <th>登録者数 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H27年</td> <td>1,936</td> <td>192</td> </tr> <tr> <td>H28年</td> <td>1,759</td> <td>173</td> </tr> <tr> <td>H29年</td> <td>1,786</td> <td>174</td> </tr> <tr> <td>H30年</td> <td>1,561</td> <td>159</td> </tr> <tr> <td>R1年</td> <td>1,563</td> <td>158</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">図表 45 登録者数と利用件数</p>	年次	利用件数 (件)	登録者数 (人)	H27年	1,936	192	H28年	1,759	173	H29年	1,786	174	H30年	1,561	159	R1年	1,563	158
年次	利用件数 (件)	登録者数 (人)																	
H27年	1,936	192																	
H28年	1,759	173																	
H29年	1,786	174																	
H30年	1,561	159																	
R1年	1,563	158																	

### ③ 高齢者サロンへの送迎サービス

送迎の対象となるサロン・教室	会場	開催される曜日	時間
筋力アップ教室	岩美すこやかセンター	火（概ね週1回）	14:00～15:30
ほのぼの教室		金（概ね月2回）	14:00～15:30
にこにこ体操サークル	岩美すこやかセンター	火（毎週）	9:30～10:30
	なごみの館	水（毎週）	10:00～11:00
	文化センター	水（毎週）	14:00～15:00
	老人福祉センター	金（毎週）	10:00～11:00
	大岩交流センター	金（毎週）	14:00～15:00
あったかハートサロン	岩美町社会福祉協議会	木（毎週）	10:00～11:30 14:00～15:30

図表 46 送迎の対象となるサロン・教室の開催状況

岩美町健康長寿課及び岩美町社会福祉協議会への聞き取り調査の結果によると、送迎サービスの利用及び運営の状況は次の通りです。

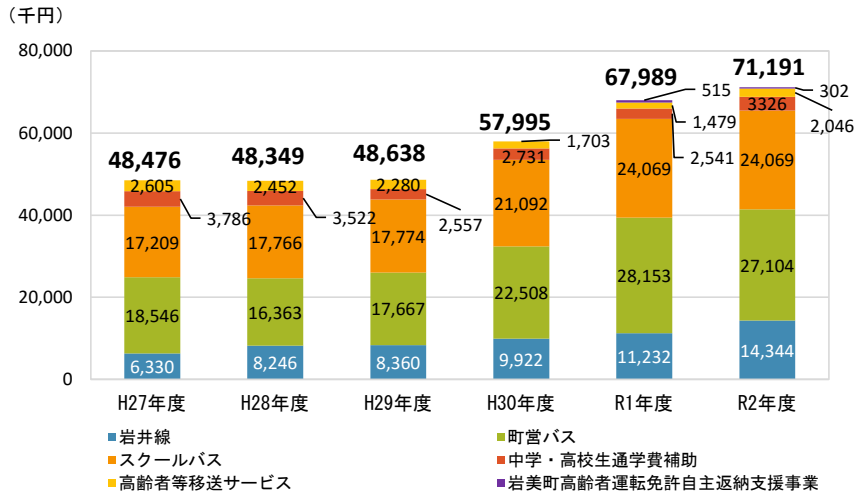
- 送迎サービスの利用者は、各地区で定められた場所に集合し、そこから会場まで移動している。
- 送迎1回あたりの利用者数は、多いときで15人程度である。
- 車両は28人乗りで、健康長寿課と社会福祉協議会で1台ずつ保有している。
- 運転は、非常勤職員1名が専任で行っている。



図表 47 送迎サービスの車両

## 5. 移動手段確保に係る町の財政負担額

交通事業者への委託料の増額等により、移動手段確保に係る町の財政負担額は増加しており、令和2年度時点で約71百万円に上っています。



図表 48 移動にかかる町の財政負担

資料：日本交通㈱、岩美町

## 6. 公共交通に対するニーズ

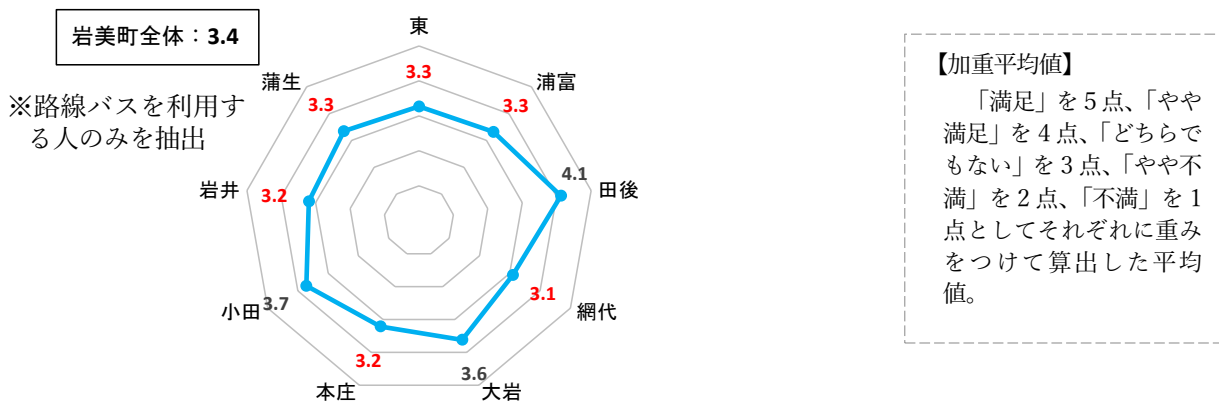
### ① バスサービスの不満に思う点、満足度

町民を対象としたアンケート調査（平成30年11月実施）によると、路線バスについて不満に思う点として「本数が少ない」や「運賃が高い」ことを挙げる人が多くなっています。

バスサービスの満足度を地区別にみると、田後地区が相対的に高く、網代地区で低くなっています。

	本数が少ない	バス停までの距離が遠い	希望通りの行き先がない	運賃が高い	都合の良い時間がない	その他	不満なし
全体 (n=460)	44.2%	13.9%	16.4%	35.6%	17.9%	15.3%	26.5%
東 (n=24)	50.0%	20.8%	25.0%	29.2%	16.7%	25.0%	16.7%
浦富 (n=109)	43.9%	10.3%	14.0%	32.7%	15.9%	14.0%	26.2%
田後 (n=17)	37.5%	12.5%	6.3%	12.5%	18.8%	0.0%	43.8%
網代 (n=38)	75.7%	0.0%	35.1%	32.4%	27.0%	16.2%	8.1%
大岩 (n=108)	33.3%	10.2%	16.7%	44.4%	15.7%	13.9%	31.5%
本庄 (n=26)	50.0%	25.0%	25.0%	33.3%	33.3%	16.7%	12.5%
小田 (n=40)	30.0%	12.5%	2.5%	32.5%	10.0%	15.0%	42.5%
岩井 (n=65)	53.1%	26.6%	14.1%	34.4%	17.2%	18.8%	20.3%
蒲生 (n=32)	41.9%	19.4%	16.1%	45.2%	22.6%	16.1%	35.5%

図表 49 路線バスについて不満に思う点（利用者）



図表 50 路線バスに関する満足度（加重平均値）

資料：住民アンケート調査（平成30年11月実施）

## ② 住民意見交換会における主な意見、要望

ここまでの調査結果をもとに、町内の9地域において住民意見交換会等を行いました。住民意見交換会等における主な意見を以下の通り整理します。

開催時期：令和2年12月～令和3年3月

対象：町内を9地域に分けて実施（浦富地区においては書面による意見聴取）

（バスの経路や時刻について）

- 通学の時間帯に合わせた大岩駅までのバスがあるとよい。
- 朝夕の時間帯は鳥取方面へ（から）の鉄道との乗り継ぎを確保してほしい。
- 中学生が通学にバスを利用する場合、バス停まで遠く時刻が合わない（始業時刻ぎりぎりになる）。また、鉄道も時刻が合わない（始業時刻よりも早すぎる）ため、結局、送迎になる。
- 観光客の利用にも配慮し、網代を経由する便を増やしてほしい。
- 数便だけでも田後を経由せずに陸上と岩美駅との間を結ぶ便ができるとうい。
- 県道186号と国道9号の交差点改良工事が完了したら、岩美南小経由でバスを運行しては。
- 利用の少ない時間帯は予約制にしてはどうか。
- 大羽尾から小羽尾（羽尾バス停）まで歩いて出るのは大変。
- 久松、本庄は公共交通が利用できないので、道の駅まで行く便を延長する等、対策すべき。
- サンマートやゴダイ、ジュンテンドー、道の駅等を周る買い物向けのコースを設定しては。
- 岩井温泉まで直通で行けて、ゆっくり温泉につかって帰って来られるような便がほしい。

（バス以外の移動手段について）

- 買い物の帰りは荷物があるため、タクシーを利用することの方が多い。
- 平日と土日祝日の利用者が少ないなら、タクシー運賃助成でもよいのでは。
- バスが減便・廃止されて困らないよう、代替手段の確保に向けて早くから対応しておくべき。
- ドアツードアの運行が望ましい。スマートフォンアプリ等を活用し予約し辛さを解消しては。
- 鳥取からタクシーを呼ぶ場合、目的地が町内の場合は迎車料金がかかる。
- 少しの間でも手伝っても良いという人を登録するシステムが必要では。
- 知人や近所同士で乗合せて気軽に買い物に出られるような仕組みがあれば、免許返納後も安心。
- 共助交通の導入にあたっては、モデル地区を定めてNPO等の組織をつくるところから町がバックアップしながら進めてはどうか。

（福祉や教育等、他の分野との連携について）

- 買い物については、生協やJAの移動販売車の活用も検討してはどうか。
- スクールバスと町営バスが同じ時間帯に走っている場合は、町営バスに統合してはどうか。
- 小学校のスクールバスに高校生も乗せてもらえるとありがたい。
- 岩美中学校では保護者の送迎車両による混雑が問題。
- 公共交通で全ての移動ニーズや需要に対応するのではなく、タクシー運賃助成制度の活用等、福祉の分野との連携により、通院や買い物等の目的に応じた最適な手段を検討してほしい。
- 高齢者等移送サービス事業の対象者や地区を拡大してはどうか。
- 既存の大型バス車両について、スポーツチームの送迎等、個人的な予約利用を可能にしてはどうか。
- 地域の事業所が保有するマイクロバスを、公共交通として活用できるように依頼できないか。
- 観光客向けに、お店や観光スポットの最寄りバス停を駅等に掲示したり、町のホームページ等で検索できると便利だと思う。



(車両について)

- バスの車両を小型化してはどうか。
- 鳥取市内から網代に帰る便は時間帯によって観光客の利用で満員のときもある。
- 中型免許ではなく、普通免許で運転できる車両（ワゴン車等）に変更してはどうか。
- 町営バスの車両を、段差の少ない乗り降りのしやすい車両に改善してほしい。
- 買い物したときの荷物を置くスペースを車内に確保することを検討しては。

(待合環境について)

- 岩美幹部派出所北のバス停を雨風が入らないように囲うことができないか。
- 生徒がバスを待つ場所が無い。
- バス停周辺は明かりが少なく暗く、危険。

(その他)

- 学生への利用促進の働きかけも必要ではないか。
- 運転者としてシニアを雇用する場合、安全面のリスクが高くなることに十分に留意すべき。
- 今後の運行の担い手確保に向けて、町による二種免許取得の補助を検討してはどうか。
- 運賃が高いとの声もあるので、利用に応じて運賃を割引くサービス等があっても良いのでは。
- シルバー定期券を利用している人は運賃を安くしても利用は増えないと思う。(金銭的負担はそれほど感じていない)
- 公共交通は維持確保してほしい。



図表 51 住民意見交換会の様子

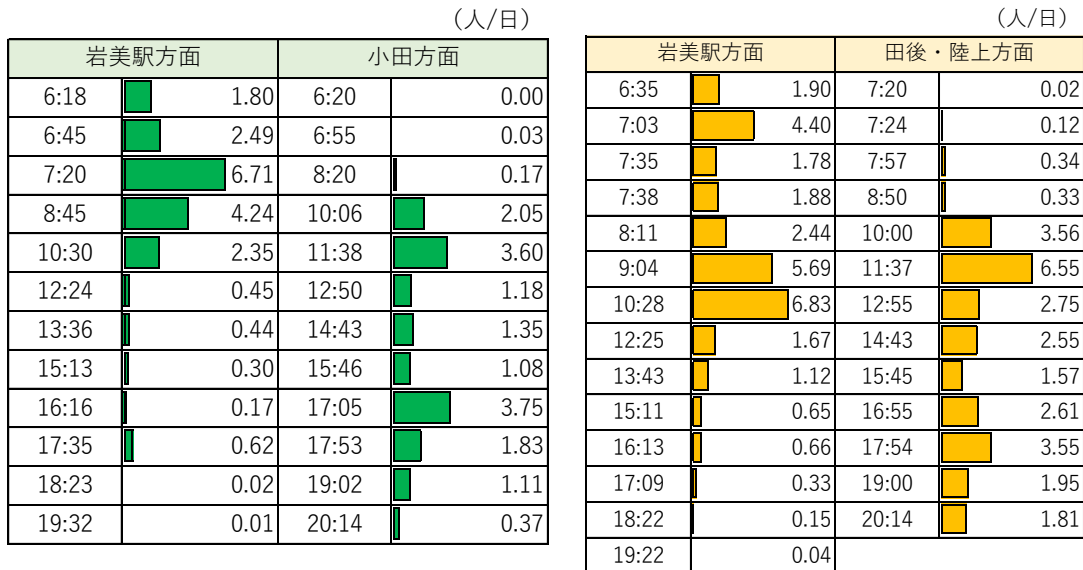
③ 地域公共交通会議における主な意見等（令和3年2月26日、4月6日開催）

- 利用者の利便性を高めて町の負担を抑えることは相反していて困難ではないか。
- 利用者を増やすための施策と困っている人に対する施策を分けて整理し、議論の方向性を示したり優先順位を決めたりするのが良いのではないか。
- 今後、移動手段に困る人に対してどのような公共交通を準備しておくかが重要と感じた。
- 「乗りたくなる公共交通」を考えてみてはどうか。
- 現状の公共交通体系を維持していくという方針は良いと思った。
- 安全性や持続性を考えると公共交通事業者が提供するサービスを使うことが、長く続くことに繋がると思う。
- 事業者と町民の考えにはギャップがあると思うが、他所に比べたらある程度便数はあると思う。

## 7. 公共交通の問題点

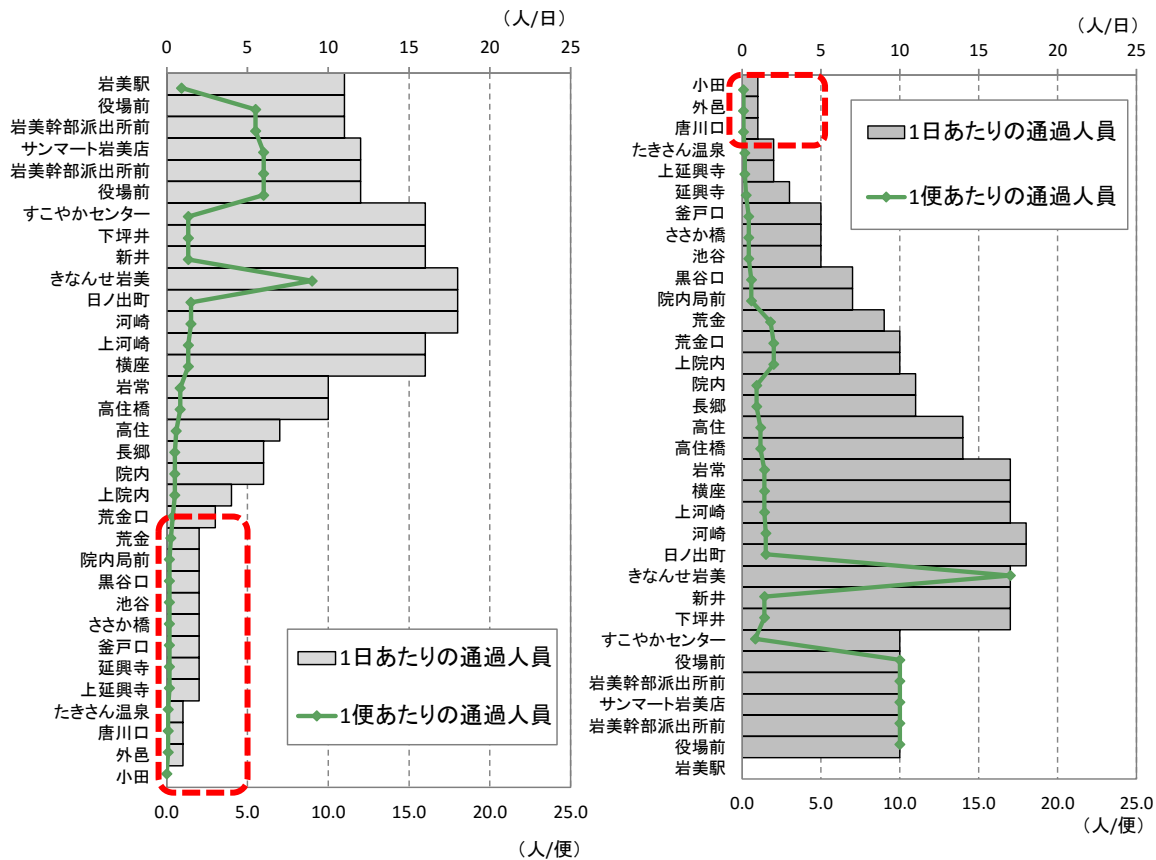
### ①時間帯や区間によって利用が少ない路線バス

町営バスの小田線、田後・陸上線共に6時台から20時台まで12~13往復運行していますが、時間帯によっては平均利用者が1人/便前後にとどまっている便も複数あります。



資料：岩美町

図表 52 町営バスの1日あたりの便別利用者数



図表 53 小田線のバス停別通過人数・1便あたり通過人員 (左：小田方面、右：岩美駅方面)

資料：令和元年度乗降調査

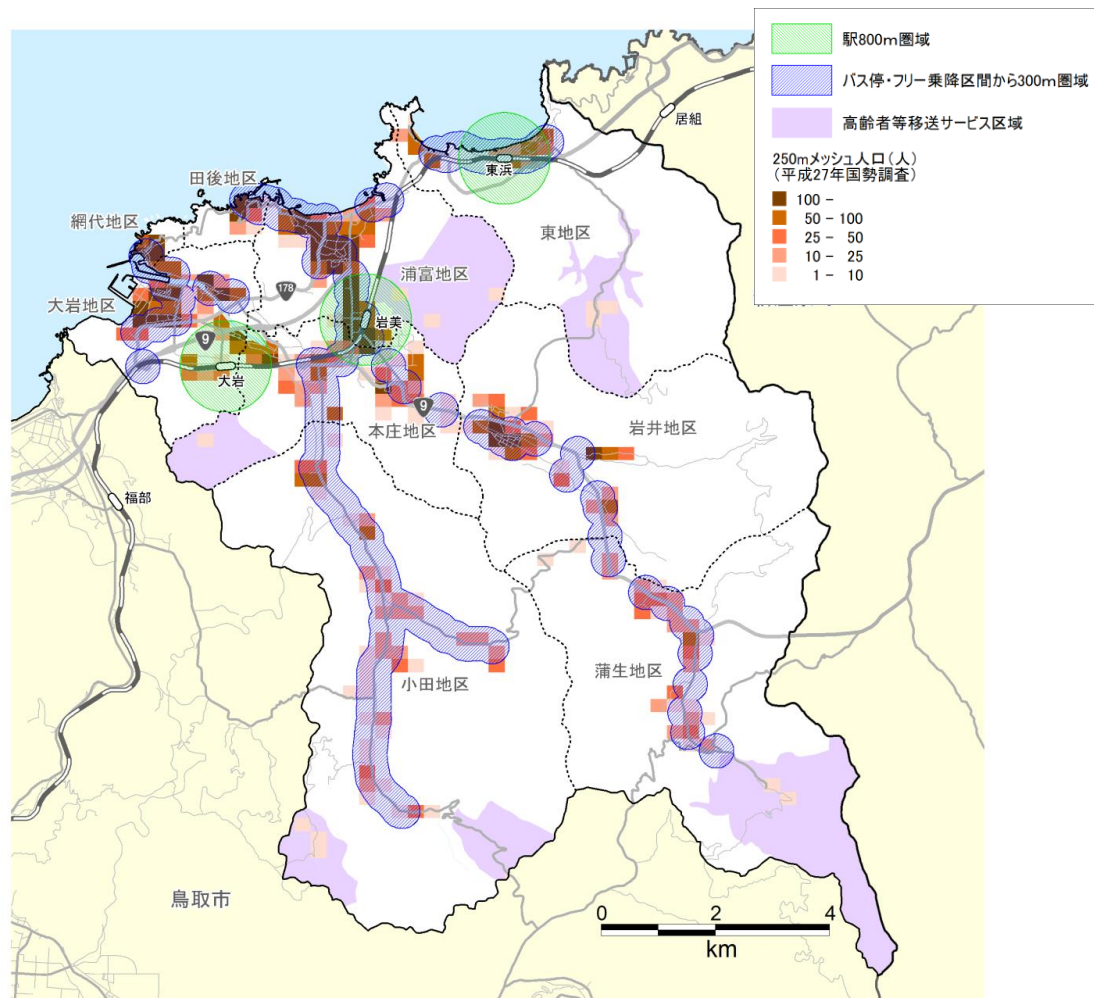


## ②公共交通を利用しにくい地域の存在

人口の20%程度が駅やバス停から離れた「公共交通を利用しにくい地域」に居住しています。

バス停が近くに無い集落の住民を対象として「高齢者等移送サービス事業」が実施されていますが、「公共交通を利用しにくい地域」の住民等を中心に、対象地域の拡充を望む声が寄せられています。

浦富地区や大岩地区のような人口が比較的集積している地域においても、バス停の間隔が離れていたり、幹線道路から離れた場所に集落や団地が形成されたりしているため、バスを利用しにくい地域が存在しています。



図表 54 公共交通を利用しにくい地域の状況

	本数が少ない	バス停までの距離が遠い	希望通りの行き先がない	運賃が高い	都合の良い時間がない	その他	不満なし
全体 (n=460)	44.2%	13.9%	16.4%	35.6%	17.9%	15.3%	26.5%
東 (n=24)	50.0%	20.8%	25.0%	29.2%	16.7%	25.0%	16.7%
浦富 (n=109)	43.9%	10.3%	14.0%	32.7%	15.9%	14.0%	26.2%
田後 (n=17)	37.5%	12.5%	6.3%	12.5%	18.8%	0.0%	43.8%
網代 (n=38)	75.7%	0.0%	35.1%	32.4%	27.0%	16.2%	8.1%
大岩 (n=108)	33.3%	10.2%	16.7%	44.4%	15.7%	13.9%	31.5%
本庄 (n=26)	50.0%	25.0%	25.0%	33.3%	33.3%	16.7%	12.5%
小田 (n=40)	30.0%	12.5%	2.5%	32.5%	10.0%	15.0%	42.5%
岩井 (n=65)	53.1%	26.6%	14.1%	34.4%	17.2%	18.8%	20.3%
蒲生 (n=32)	41.9%	19.4%	16.1%	45.2%	22.6%	16.1%	35.5%

図表 55 路線バスについて不満に思う点 (利用者) (再掲)

資料：住民アンケート調査 (平成 30 年 11 月実施)

### ③タクシー事業の縮小

町内をドアツードアで移動できる手段はタクシーのみとなっていますが、近年、事業者の撤退、営業規模（運行時間帯や台数）の縮小が起きています。

現在運行している事業者も、旅客需要の減少に加えて、乗務員の確保が困難であること等により、事業継続が危ぶまれる状況にあります。

事業者	営業時間	車両数	事業の状況・課題
A社	7:30～19:00 0時までは配車可	平日3台 土曜2台 日曜1台	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ドライバーが高齢で、今後の事業継続を懸念</li> <li>● 需要がほとんどないため、営業時間を19時まで短縮</li> </ul>
B社	8:00～20:00 緊急時は夜間対応可能	平日1台 休日運休	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 需要が見込めないため、平日のみの運行となっている</li> <li>● 岩美駅で20時まで待機するようにしており、時々利用する人がいる</li> <li>● 鳥取からの迎車は回送距離が長く乗務員の負担大</li> </ul>
C社	8:00～18:00	1台	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗務員は1名で、夜遅くの運行は困難</li> <li>● 需要がないので休日の営業をやめることを検討</li> </ul>

図表 56 タクシー営業所の事業の状況・課題（再掲）

### ④利用しづらく安全対策が必要なバス停

交通結節点である岩美駅において鉄道とバスを乗り継ぐ場合は、ロータリーを横断して駅舎内の待合室からバス停まで移動しなければならず、タクシーや送迎車両が行き交う時間帯は危険な場合があります。

また、日本交通・岩井線と町営バスのバス乗り場は離れて立地しており、上屋も整備されていないため利用しづらくなっています。

近年整備されたバス停には上屋やベンチが設置されていますが、老朽化したバス停の設備更新や、夜間の安全対策等が必要となっています。

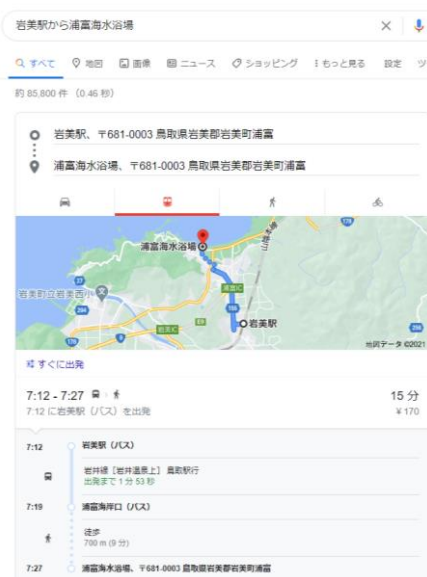


図表 57 岩美駅内の岩井線のバス停

### ⑤公共交通に関する情報提供の不足

バスネットのほか、各種の経路検索サービスによりバスの経路や時刻を検索することができますが、町営バスに対応していないサービスがある等、住民だけでなく観光客等の来訪者にも配慮した対応（提供サービスの拡充、データの定期的な更新）が必要です。

町の広報紙やWebサイトで路線図や時刻に加えて利用方法や便利な使い方を周知したり、町営バスの車内でバス停の停車順をお知らせしたりする等、普段あまりバスを利用しない人でも安心して利用できるような情報提供が必要です。

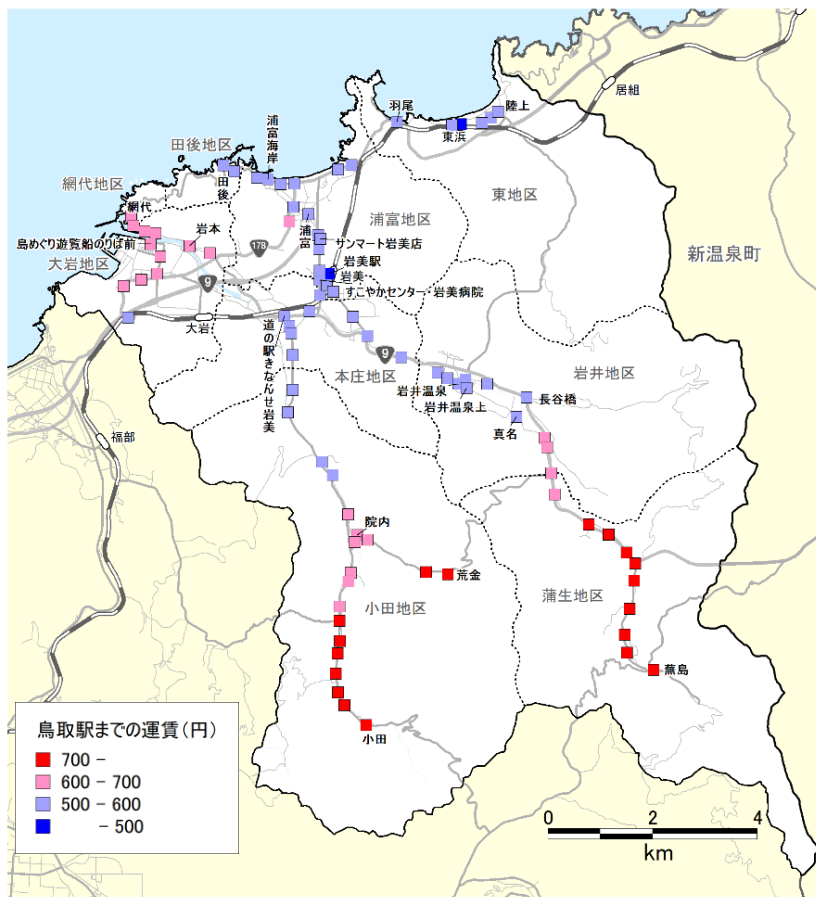


図表 58 経路検索画面

## ⑥運賃の負担感

日本交通・岩井線と町営バスのいずれも距離制運賃となっており、住民アンケート調査結果では、バスを利用しない理由として「運賃が高い」を挙げた人が多くいます。

タクシーを利用しづらい理由として、バスに比べて運賃が高いことに加えて、町内の営業所の営業時間外に鳥取市内から配車する場合に迎車料金がかかること等があり、運賃の軽減が求められています。



図表 59 各バス停から鳥取駅までの運賃

	本数が少ない	バス停までの距離が遠い	希望通りの行き先がない	運賃が高い	都合の良い時間がない	その他	不満なし
全体(n=1,233)	42.3%	15.8%	10.6%	29.8%	11.4%	15.2%	28.6%
公共交通利用者(n=460)	44.2%	13.9%	16.4%	35.6%	17.9%	15.3%	26.5%
公共交通非利用者(n=783)	41.3%	16.9%	7.2%	26.4%	7.7%	15.1%	29.8%

図表 60 路線バスについて不満に思う点\*

資料：住民アンケート調査（平成 30 年 11 月実施）

## ⑦活用できる可能性のある福祉・観光分野の交通資源

町と町社会福祉協議会が保有する高齢者サロンの送迎バスや、岩井温泉の旅館が宿泊者を対象に実施する送迎サービス等があり、これらの交通資源の有効活用を考える必要があります。

- 送迎サービスの利用者は、各地区で定められた場所に集合し、そこから会場まで移動している。
- 送迎1回あたりの利用者数は、多いときで15人程度である。
- 車両は28人乗りで、健康長寿課と社会福祉協議会で1台ずつ保有している。
- 運転は、非常勤職員1名が専任で行っている。

図表 61 岩美町健康長寿課及び岩美町社会福祉協議会への聞き取り調査の結果（再掲）



図表 62 送迎サービスの車両（再掲）

## IV. 取り組むべき課題と対応方針

---

### 1. 課題の整理

---

#### 課題① 公共交通の運行効率化

町内の公共交通について、地域の移動ニーズを踏まえながら利用状況に合わせて見直し、持続可能な運行を実現させる必要があります。

#### 課題② 公共交通を利用しにくい人への対応

自宅がバス停から遠いことや高齢であること及び身体的な理由等により、バスを利用することが難しい人について、共助交通の取組み、既存の交通資源の活用や福祉部門等との連携により移動手段を確保する必要があります。

※共助交通…地域住民の助け合いを基本とした、日常生活における移動支援の仕組み。自力での移動手段がなく困っている住民を、都合のつく住民がドライバー役となって移動を支援する活動の全般を指す。

(出典：共助交通マニュアル「ビタミン」 2020年3月 共助交通を通じた地域人材育成の普及協議会)

#### 課題③ 公共交通を安全かつ快適に利用するための環境整備

公共交通を安全かつ快適に利用するため、待合環境の改善やバス乗り場の案内等の環境整備を図る必要があります。

#### 課題④ 初めて利用する人にもわかりやすい情報提供

観光客等の来訪者や、普段は公共交通をあまり利用しない住民も安心してバスを利用できるよう、目的地等のわかりやすい情報提供を行う必要があります。

#### 課題⑤ 公共交通を利用した外出の促進

公共交通の新しい顧客を獲得し続けていくため、公共交通を利用した楽しみ方やお得感をPRし、利用しやすい環境を構築する必要があります。

また、町民を巻き込んだ利用促進を行うことにより、公共交通を自ら利用し、持続継続に協力していく意識を醸成する必要があります。

#### 課題⑥ 持続可能な運行のための仕組みづくり

公共交通に係る町の財政負担は近年増加傾向にあります。公共交通を持続可能なものとするため、公共交通の利用状況や収支の状況を定期的にモニタリングし、関係者間での協議のもと改善を図っていく仕組みを講ずる必要があります。



## 2. 課題への対応方針

### (1) 計画の基本的な方針

本町では、人口減少による利用者の減少、担い手となるドライバーの不足に加え、昨今の新型コロナウイルスの感染拡大による移動需要の減少等により厳しい状況が続いており、今後もこうした状況が続くと、現在のサービス水準の維持が困難になることが予想されます。また、町では、町内の移動手段を確保するために年間約 70 百万円を負担していますが、ここ数年は負担額の増加が続いており、利便性を確保しつつ持続可能な運営のための効率化が必要となっています。

このような厳しい状況にある中、交通事業者の経営努力等により、町中心部から拠点都市である鳥取市中心部までのアクセス利便性は県内の他市町村に比べて充実しており、町営バスとの接続も概ね確保されています。また、町内のバス・タクシー事業者は将来的な危機感を抱きつつも事業継続の意向を示しています。更に、公共交通の他に、福祉サービスの送迎車両等の交通資源も有しています。

こうしたことから、本町においては、町内の交通資源を効率的に活用することで、現在の公共交通ネットワークを基本とした移動の利便性を維持・確保していくことを基本的な考え方とし、次の 3 つを基本方針として定めます。

#### ■ 計画の基本的な考え方

町内の交通資源を効率的に活用することで、現在の公共交通ネットワークを基本とした移動の利便性を維持・確保していく

#### ■ 計画の基本方針

#### 方針 1 地域のニーズや資源を踏まえた持続可能な公共交通体系の構築

岩美町は、岩美駅を中心とした町中心部に通院や買い物等の日常生活における移動の目的地が集積しています。町中心部から縁辺部へ向かって岩美町営バスや日本交通・岩井線のバス路線網が整備されており、町内には営業規模は小さいものの複数のタクシー事業者が存在しています。また、鳥取県東部地域の拠点都市である鳥取駅との間は、町内に 3 駅を有す JR 山陰本線と日本交通・岩井線によって結ばれており、本数や運行時間帯は県内の自治体や人口規模が同程度の全国の自治体と比較して充実しているという強みがあります。

こうした地域の特性や交通資源は今後も引き続き残していくべきものであり、住民アンケート調査結果等に基づく地域のニーズを踏まえつつ、既存の交通資源を活用した持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

#### 方針 2 誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備と利用促進

町内では、旅客需要の減退や乗務員不足によるタクシー事業者の事業規模の縮小が問題になっています。また、住民アンケート調査によると、年に数回以上バスを利用する割合は 60 歳以上が 38%、59 歳以下は 18%となっています。地域のニーズや資源を踏まえた公共交通ネットワークを維持していくためには、誰もが公共交通を利用しやすいような環境を整備するとともに、公共交通利用者のすそ野を広げ、公共交通を利用する人を増やしていく必要があります。

また、近年では、キャッシュレス決済の導入による決済手段の多様化や、時刻や経路・運行状況等のオープンデータ化、予約に応じて最適な経路で運行するシステムの導入といった取組が全国各地で進められています。こうした ICT も活用しつつ、誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備と利用促進に取り組みます。

### 方針3 公共交通を将来にわたって維持・確保するための仕組みづくり

岩美町では、地域公共交通会議等を通じて、住民や交通事業者とともに、町営バスのダイヤの見直しや住民アンケート調査による移動の実態やニーズの把握等に取り組んできました。

今後も、住民や交通事業者をはじめとする様々な関係者と連携しながら、公共交通を将来にわたって維持・確保していくための仕組みを構築していきます。

#### ■ 公共交通の課題と計画の基本方針との関係

公共交通の課題	計画の基本方針
課題① 公共交通の運行効率化	方針1 地域のニーズや資源を踏まえた持続可能な公共交通体系の構築
課題② 公共交通を利用しにくい人への対応	
課題③ 公共交通を安全かつ快適に利用するための環境整備	方針2 誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備と利用促進
課題④ 初めて利用する人にもわかりやすい情報提供	
課題⑤ 公共交通を利用した外出の促進	
課題⑥ 持続可能な運行のための仕組みづくり	方針3 公共交通を将来にわたって維持・確保するための仕組みづくり

## (2) 公共交通の機能分担

町内の公共交通が現在担っている役割と、計画の基本的な考え方及び基本方針に基づき、町内における公共交通の機能を次のとおり定義します。

分類	機能	交通手段
幹線	町の中心部と隣接する市町とを結ぶ路線 (住民の町外への移動や、町外からの来訪者の移動を支える路線)	JR 山陰本線 日本交通・岩井線
支線	幹線と接続して町内を運行する路線 (町内における日常的な生活のための移動や来訪者の移動を支える、各地区と交通結節点・地域拠点をつなぐ路線)	岩美町営バス 日本交通・岩井線 タクシー

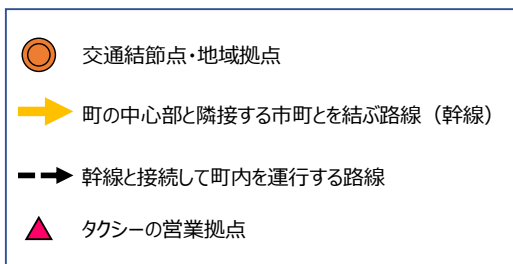
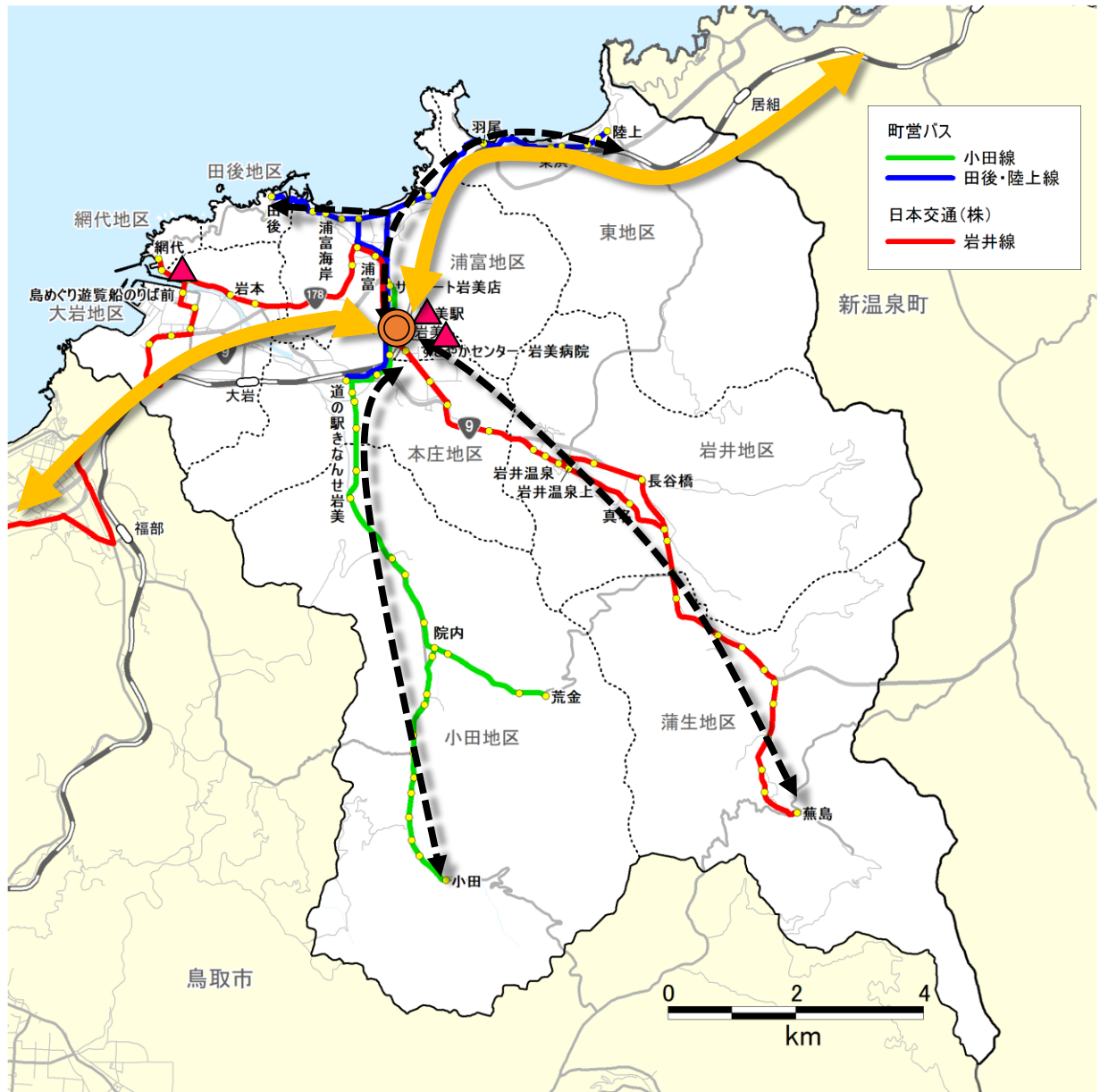
また、JR 岩美駅や岩美町役場を中心とした JR 岩美駅周辺地区を「地域拠点」、鉄道とバスが接続する JR 岩美駅を「交通結節点」として定義します。



### (3) 岩美町が目指す公共交通の将来像

計画の基本的な方針と公共交通の機能分担を踏まえた、本計画において岩美町が目指す公共交通体系のイメージは次のとおりです。

なお、日本交通・岩井線は「地域公共交通確保維持事業」の「地域間幹線系統」として、国、鳥取県及び鳥取市と連携して路線の維持・確保を図ります。



## V. 計画の目標と数値指標

### 1. 計画の目標と数値指標

計画の基本方針に対応する目標として、次の6つの目標を掲げるとともに、目標の達成状況を検証するための数値指標を次のとおり設定します。

計画の基本方針	目標	数値指標
方針1 地域のニーズや資源を踏まえた持続可能な公共交通体系の構築	目標1-1 バスの運行の効率性を高める	日本交通・岩井線と町営バスの平日の1便あたりの利用者数
	目標1-2 町内を便利に移動できる手段を確保する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通・共助交通による人口カバー率</li> <li>・共助交通の仕組みづくりを行った団体数</li> </ul>
方針2 誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備と利用促進	目標2-1 公共交通を安全に、安心して利用できるようにする	町営バスと鉄道及び日本交通・岩井線との平均待ち時間
	目標2-2 公共交通のサービス内容や運行状況等の情報を誰もがいつでも入手できるようにする	
	目標2-3 自家用車に過度に依存し過ぎないように、公共交通を利用した外出を促進する	移動の目的地となる施設周辺のバス停の平日1日あたりの乗降客数
方針3 公共交通を将来にわたって維持・確保するための仕組みづくり	目標3 行政の適切な関与や関係者との連携により、公共交通を安定的かつ持続的に確保する	バスの運行に係る町の公的負担額の前年比増加率

## 2. 数値指標ごとの基準値と目標値

それぞれの数値指標について、計画期間中に達成する目標値を次のとおり設定します。

### ■ 目標 1 - 1 バスの運行の効率性を高める

数値指標	算出方法	基準値 (令和元年度)	目標値 (令和6年度)
日本交通・岩井線と町営バスの平日の1便あたりの利用者数	平日1日の利用者数/便数  【日本交通・岩井線】運行事業者が年1回実施する乗降調査結果から、町内で乗車または降車する人を抽出して算出 【町営バス】町が把握する年間平均の利用実績から、路線別で算出	日本交通・岩井線 7.9人/便 町営バス小田線 1.5人/便 町営バス田後・陸上線 2.1人/便	日本交通・岩井線 7.9人以上/便 町営バス小田線 1.5人以上/便 町営バス田後・陸上線 2.1人以上/便

(目標値設定の考え方)

幹線である日本交通・岩井線については、接続して町内を運行する路線等のダイヤ調整や乗継環境の改善、及び利用促進により、現在の1便あたりの利用者数を維持していくことを目指します。町営バスについては、時刻や経路、便数等の見直しや、需要に応じたサービス内容の変更により、1便あたりの利用者数を現在よりも増やしていくことを目指します。

### ■ 目標 1 - 2 町内を便利に移動できる手段を確保する

数値指標	算出方法	基準値 (令和3年度)	目標値 (令和7年度)
公共交通・共助交通による人口カバー率	総人口に対する、駅から半径800m以内及びバス停・フリー乗降区間から半径300m以内、区域運行の範囲内に居住する人の割合 ※高齢者等移送サービス事業の対象地域を含む ※高齢者等移送サービス事業以外の一般乗用タクシー運行範囲は含まない	83%	88%以上
共助交通の仕組みづくりを行った団体数	計画期間中に仕組みづくりを行った団体数を計測	なし	1団体

(目標値設定の考え方)

町営バスの経路延長・変更や区域運行化、共助交通の導入等により、移動手段が確保されていないエリアを減らすことを目指します。

■ 目標 2 - 1 公共交通を安全に、安心して利用できるようにする

■ 目標 2 - 2 公共交通のサービス内容や運行状況等の情報を誰もがいつでも入手できるようにする

数値指標	算出方法	基準値 (令和元年度)	目標値 (令和7年度)
町営バスと鉄道及び日本交通・岩井線との平均待ち時間	時刻表をもとに、岩美駅において町営バスと鉄道及び日本交通・岩井線との平均待ち時間を算出	13分	13分以内

(目標値設定の考え方)

現在、JR山陰本線と日本交通・岩井線は平日を平均して30分に1本以上の間隔で運行されており、岩美駅で接続する町営バスとの接続時間(待ち時間)は平均13分となっています。

今後、JR山陰本線と日本交通・岩井線のダイヤが変更された場合でも、平均待ち時間が現在よりも長くなるようにすることを目指します。

■ 目標 2 - 3 自家用車に過度に依存し過ぎないように、公共交通を利用した外出を促進する

数値指標	算出方法	基準値 (令和元年度)	目標値 (令和6年度)
移動の目的地となる施設周辺のバス停の1日あたりの乗降客数	乗降調査から、「岩美駅」、「すこやかセンター」、「サンマート岩美店」「岩美幹部派出所前」「岩美幹部派出所北」「役場前」「道の駅きなんせ岩美」の1日あたりの乗降客数を集計 ※平日のデータを使用 ※日本交通・岩井線は、「岩美幹部派出所北～岩美幹部派出所前」、「岩美町役場前～恩志橋」区間で算出	日本交通・岩井線 180人/日 小田線 36人/日 田後・陸上線 65人/日	日本交通・岩井線 180人以上/日 小田線 36人以上/日 田後・陸上線 65人以上/日

(目標値設定の考え方)

公共交通を利用した外出を促進することで、現在の主な利用者層である高齢者や学生以外の住民の利用を増やし、移動の目的地が集積する地域拠点・交通結節点周辺の主要バス停の乗降者数を維持することを目指します。

■ 目標 3 行政の適切な関与や関係者との連携により、公共交通を安定的かつ持続的に確保する

数値指標	算出方法	基準値 (令和2年度)	目標値 (令和6年度)
バスの運行に係る町の公的負担額の前年比増加率	バス会計における一般会計繰入金、及び路線バス維持費補助金の増加率 ※町営バス購入に係る繰入相当額を除いた額	11% ※平成27年度～令和2年度の前年比増加率の平均	8%以内 ※令和3年度～令和6年度の前年比増加率の平均

※基準値は、以下の複利計算の考え方で算出

$$(\text{令和2年度負担額} / \text{平成27年度負担額})^{(1/5\text{回})} - 1 = \text{約} 11\%$$

(目標値設定の考え方)

今後、さらなる人口減少や高齢化等による税収減が予想される中、公共交通に係る町の財政負担額は増加傾向にあり、財源の確保はますます難しくなるものと考えられます。

このため、運行の効率化を図ること等により町の財政負担額の過度な増加を抑制することを目指します。

## VI. 目標を達成するための事業及び実施主体

目標を達成するため、次の事業に取り組みます。

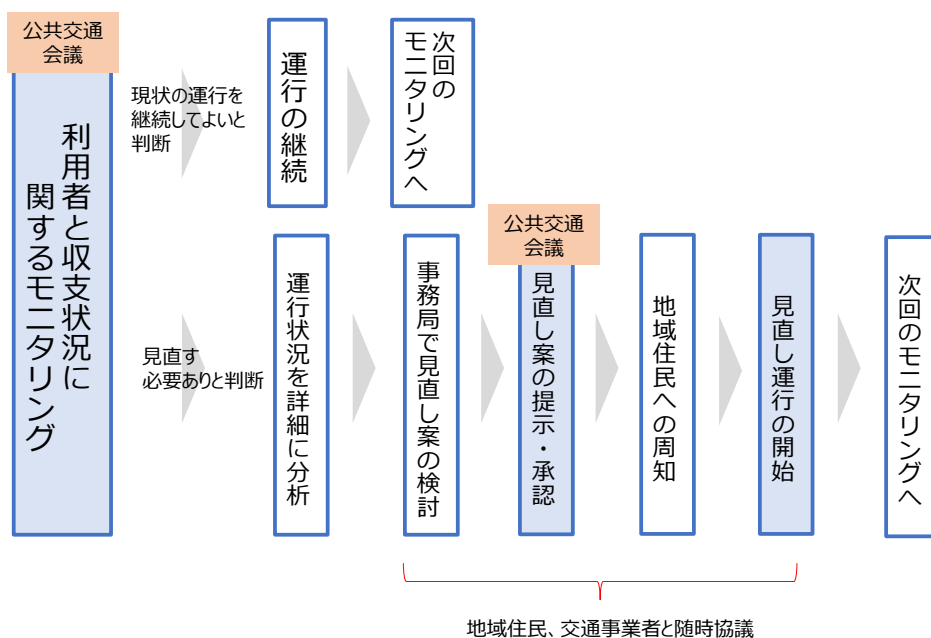
### 方針1 地域のニーズや資源を踏まえた持続可能な公共交通体系の構築

#### 目標1-1：バスの運行の効率性を高める

##### (実施する事業)

- 町営バスについて、旅客需要に応じたサービスを提供するという観点から、通学・通院・買い物等の移動目的に合った運行時刻の見直しや、曜日・時間帯ごとの便数の見直しを行います。
- 町営バスの運行の効率化を図るため、現在の定時定路線型からデマンド型※運行への転換等、サービス内容の変更を視野に入れた検討を行います。
- 町営バスの車両更新時期にあわせて、利用者数に見合った車両を検討します。

※デマンド型…利用者の予約に応じて、必要な場合のみ運行すること



図表 63 見直し検討の例

(事業の実施主体) 岩美町、町営バスの運行事業者、岩美町教育委員会

## 目標1-2：町内を便利に移動できる手段を確保する

### (実施する事業)

- 町営バスの利便性を高めるために、経路の延長・変更を検討します。
- 共助交通の仕組みによるドアツードア型<sup>※</sup>の移動手段について、地域で話し合いながら導入・運営できる仕組みをつくります。
- 他の分野における交通資源を活用した移動手段確保を検討します。

※ドアツードア型…利用者の自宅や目的地となる施設の戸口から戸口まで運行すること

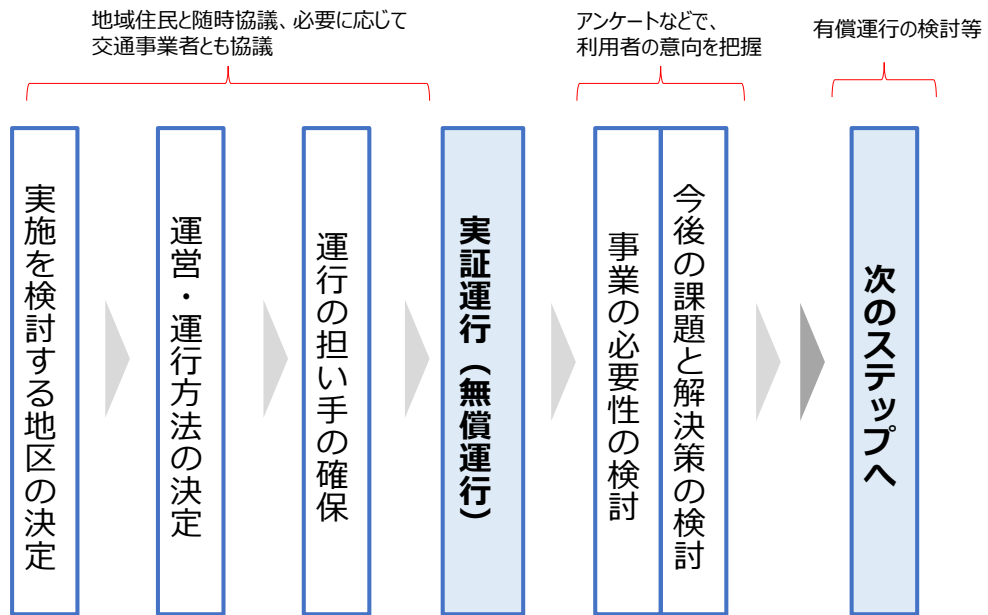


図 64 共助交通の検討例



図 65 戸口から戸口までの運行

(事業の実施主体) 岩美町、町内の交通事業者、地域住民

## 方針2 誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備と利用促進

### 目標2-1：公共交通を安全に、安心して利用できるようにする

#### (実施する事業)

- 岩美駅において、町営バスとJR山陰本線及び日本交通・岩井線をスムーズに乗り継ぐことができるよう、JR山陰本線や日本交通・岩井線のダイヤ改正にあわせて町営バスのダイヤを調整します。
- 岩美駅における日本交通・岩井線（岩井方面）とJR山陰本線（鳥取方面）との乗り継ぎについて、交通事業者と連携して待ち時間の調整を図ります。
- 町外からの来訪者にとってわかりやすく、安全に移動できるよう、岩美駅の駅舎内待合室におけるバスの乗り場マップを視認性が高く注意喚起を強調したものに更新します。
- 地域と連携して、バス停上屋やベンチ等の改修による待合環境の改善に取り組みます。
- 関係者と連携して、岩美駅におけるバスの待合スペースの確保策と、バス停の位置とバス停までの動線の改善策を検討します。
- 鳥取県やその他の関係者と連携して、QRコードやバーコード、交通系ICカード※等によるキャッシュレス決済の導入や、予約に応じて最適な経路で運行する仕組みといったICTを活用した利便性向上策を検討します。

※交通系ICカード…ICOCAやSuicaといった、あらかじめ現金をチャージしておきバス車内のICカードリーダーや駅の改札にかざすと、自動的に運賃が決済されるカード



図表 67 岩美駅における案内表示  
(左：日本交通バス停、右：駅構内)



図表 66 施設内で待つことのできる  
サンマート岩美店

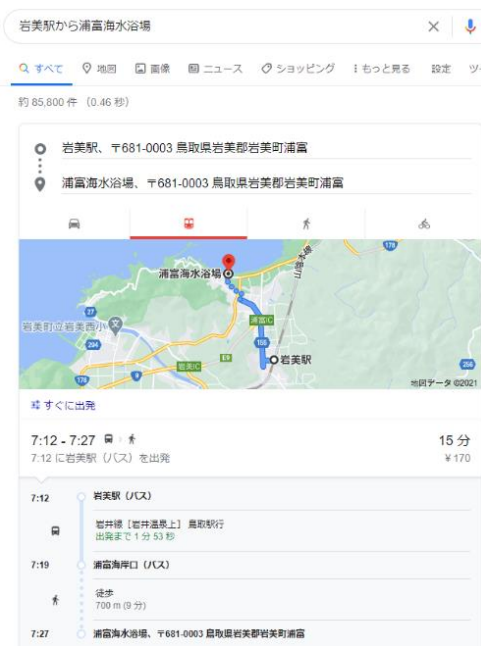
(事業の実施主体) 岩美町、鳥取県、町内の交通事業者、地域住民、その他関係者



目標2-2：公共交通のサービス内容や運行状況等の情報を誰もがいつでも入手できるようにする

(実施する事業)

- 町営バスの経路や時刻について、公共交通機関の時刻表とその地理的情報に関するオープンフォーマット（GTFS）に対応したデータの定期的な更新を行うとともに、現在は対応していないGoogle 経路検索サービス等でも経路や時刻が検索できるようにします。
- 現在、町内では日本交通・岩井線が対象となっている「バスネットによる運行情報サービス」を町営バスに拡大することを検討します。
- 町のホームページにおいて、町営バスを普段利用しない人にも目的地の最寄りのバス停やどの便に乗ればよいか分かりやすく伝わるよう、町営バスの路線図、時刻及び運賃等の周知方法や内容を改善します。
- 町営バスの車内において、次に停車するバス停や周辺施設の情報等を案内する仕組みの導入を検討します。



図表 68 経路検索画面（再掲）



図表 69 バスネット端末及びその案内  
（上：郡家駅、下：鳥取駅）

(事業の実施主体) 岩美町、町内の交通事業者

目標2-3：自家用車に過度に依存し過ぎないように、公共交通を利用した外出を促進する

(実施する事業)

- 日本交通・岩井線のシルバー定期券への補助を検討します。
- 運転免許返納者に対する支援の拡充を検討します。
- バス車内への児童・生徒の絵画の展示等、公共交通を利用することが目的や楽しみになる取組を推進します。
- 行政職員の率先した利用や、児童・生徒を対象としたモビリティ・マネジメント※の実施等による、公共交通利用の意識啓発を図ります。
- 町営バスの買い物便の増発を検討します。
- 町営バスの運賃定額制(サブスクリプション)や運賃均一制の導入による、町内の移動に係る運賃負担の軽減策を検討します。

※モビリティ・マネジメント…「過度に自動車を頼る状態」から「公共交通や徒歩等を含む様々な交通手段を適度に(=かしくく)利用する状態」へと少しずつ転換することを促す取り組み



図表 70 小学生の絵を展示したバスの運行(米子市、日本交通(株))

図表 71 鳥取県東部地域が連携したノマイカードの実施(ノルデ運動)

(事業の実施主体) 岩美町、町内の交通事業者、岩美町教育委員会、町内の小中学校

### 方針3 公共交通を将来にわたって維持・確保するための仕組みづくり

#### 目標3：行政の適切な関与や関係者との連携により、公共交通を安定的かつ持続的に確保する

##### (実施する事業)

- バスが効果的に運行されているかを検証するため、毎年10月～翌年9月を対象期間とした利用者数と収支状況に関する定期的なモニタリングを行います。
- 岩美町地域公共交通会議を少なくとも毎年2回以上定期的に開催し、目標の達成状況や施策の実施状況を毎年検証します。
- 国、鳥取県及び鳥取県バス協会等と連携して、イベントの開催等によるドライバーの確保策に取り組みます。
- タクシー救援事業（買い物代行や薬の受け取りほか）の実施等による、交通事業者の新たな収益確保策を検討します。
- 高齢者の閉じこもり防止や介護・認知症予防活動の推進を目的として開設されている「あったかハートサロン」等を活用して、高齢者の移動に関する困りごとやニーズを定期的に把握します。

図表 72 行われた運送業の担い手確保セミナー（鳥取県）

図表 73 タクシーによる宅配サービス（鳥取市）

(事業の実施主体) 岩美町、町内の交通事業者、鳥取県、鳥取県バス協会、鳥取県ハイヤータクシー協会、岩美町社会福祉協議会



## VII. 事業の実施スケジュール

目標	事業	R3	R4	R5	R6	R7
1-1 バスの運行の効率性を高める	町営バスの運行時刻・便数等の見直し	モニタリングの結果等を踏まえ、適宜実施				
	デマンド交通への転換等、町営バスのサービス内容の変更の検討		検討・準備		一部地域で実証実験	改善・本格運行実施の検討
	町営バスの車両の検討	車両の更新に合わせて検討				
1-2 町内を便利に移動できる手段を確保する	町営バスの運行経路の延長・変更	実施箇所選定・変更の準備	可能な箇所から順次変更			
	共助交通の仕組みづくり		仕組み検討・スキーム作成		地域との合意形成・試験運用	
	他の分野における交通資源を活用した移動手段確保の検討		関係者との調整・検討			
2-1 公共交通を安全に、安心して利用できるようにする	岩美駅における町営バスのダイヤ調整	JR、日本交通・岩井線のダイヤ改正に合わせて適宜実施				
	岩美駅における日本交通・岩井線と JR 山陰本線との待ち時間の調整	JR、日本交通・岩井線のダイヤ改正に合わせて適宜実施				
	岩美駅舎内のバス乗り場マップの改善	関係者との調整・検討	実施			
	上屋・ベンチの改修等によるバス待合環境の改善	計画期間を通して継続的に実施				
	岩美駅におけるバス待合スペースの確保、バス停の位置・動線の検討	改善案作成	関係者との調整	本格検討		
	鳥取県等との連携によるキャッシュレス決済の導入、ICT の活用	計画期間を通して継続的に検討				
2-2 公共交通のサービス内容や運行状況等の情報を誰もがいつでも入手できるようにする	町営バスの GTFS データの更新、Google 経路検索サービス等への対応	計画期間を通して継続的に検討				
	「バスネットによる運行情報サービス」の町営バスへの拡大の検討	関係者との調整・検討				
	町のホームページの改善	実施（及び適宜更新作業）				
	町営バス車内における情報提供の仕組み導入の検討	必要性・方法の検討	導入・運用			

目標	事業	R3	R4	R5	R6	R7
2-3 自家用車に過度に依存しすぎないよう、公共交通を利用した外出を促進する	運賃負担軽減策の検討（日本交通・岩井線のシルバー定期券への補助、運転免許返納者に対する支援の拡充、運賃均一制など）	検討・準備		関係者との調整		試験運用・本格運用
	公共交通を利用することが目的や楽しみになる取組の推進	計画期間を通して継続的に実施				
	公共交通利用の意識啓発		試験的にいくつかの実施・効果検証		効果の高いものの実施を恒例化	
	町営バスの買い物便の増発	検討・準備		変更後の内容で運行		
3 行政の適切な関与や関係者との連携により、公共交通を安定的かつ持続的に確保する	バスの利用状況・収支状況に関する定期的なモニタリング			毎年度実		
	岩美町地域公共交通会議の実施			毎年度実施		
	ドライバー確保策への取組	計画期間を通して継続的に実施				
	交通事業者の新たな収益確保策の検討			関係者との調整・検討		
	高齢者の移動に関する困りごと・ニーズの定期的な把握	計画期間を通して継続的に実施				

## VIII. 計画の達成状況の評価

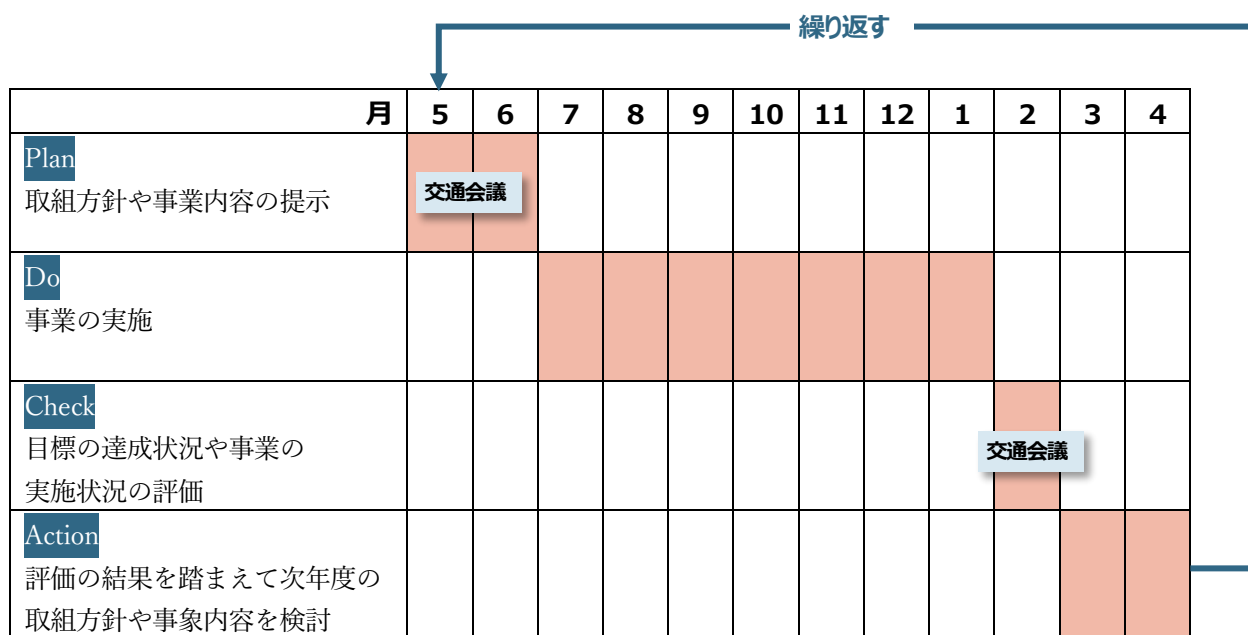
### 1. 計画の推進・管理体制

本計画の進捗管理は、岩美町、住民代表、学識経験者、交通事業者、道路管理者及び関係団体等によって構成される「岩美町地域公共交通会議」が行います。

### 2. 目標の達成状況及び事業の実施状況の評価方法

本計画における目標の達成状況及び事業の実施状況の評価は、毎年2月頃に開催する岩美町地域公共交通会議において実施します。

また、毎年5月～6月頃に開催する岩美町地域公共交通会議において、前年の目標の達成状況や事業の実施状況を踏まえた当該年度の取組方針や事業内容を示します。



### 3. 計画の変更

町内の公共交通を取り巻く社会環境の変化や、町の上位・関連計画との整合、本町を含む鳥取県東部地域において公共交通に関する新たな計画が策定される場合等、岩美町地域公共交通会議において必要があると認められたときは、計画を変更する。



