

# 智頭町地域公共交通計画

令和2年3月  
智頭町



# 目次

<b>第1章</b>	<b>計画の策定にあたって</b> .....	<b>1</b>
1-1	計画策定の背景 .....	1
1-2	計画の位置づけ .....	1
1-3	計画の区域 .....	1
1-4	計画の期間 .....	1
<b>第2章</b>	<b>智頭町の概況</b> .....	<b>2</b>
2-1	位置・地勢 .....	2
2-2	人口・世帯数の推移 .....	3
2-3	移動の目的地となる施設の分布 .....	6
2-4	上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性 .....	9
<b>第3章</b>	<b>智頭町周辺の公共交通</b> .....	<b>14</b>
3-1	公共交通ネットワーク .....	14
3-2	鉄道 .....	15
3-3	路線バス .....	17
3-4	その他の交通手段 .....	22
3-5	移動手段確保のための支援策 .....	24
<b>第4章</b>	<b>各種調査結果</b> .....	<b>27</b>
4-1	日常生活における移動実態と公共交通利用状況 .....	27
4-2	公共交通サービスに関する問題点・留意点 .....	30
<b>第5章</b>	<b>公共交通の現状・問題点と課題の整理</b> .....	<b>35</b>
5-1	交通モード別の現状と問題点 .....	35
5-2	取り組むべき課題 .....	37
<b>第6章</b>	<b>基本的な方針・目標と数値指標</b> .....	<b>38</b>
6-1	基本理念 .....	38
6-2	基本方針と目標・事業 .....	41
6-3	実施スケジュール .....	48
<b>第7章</b>	<b>計画の達成状況の評価</b> .....	<b>49</b>
7-1	計画の推進体制 .....	49
7-2	評価・検証 .....	49



# 第1章 計画の策定にあたって

## 1-1 計画策定の背景

本町では、本町行財政改革プラン策定に伴い、平成17年度に路線バスの見直しが行われました。また、平成19年から町民バス「すぎっ子バス」を導入し、住民の交通手段の確保に取り組んでいます。

特に交通弱者にとってすぎっ子バスは重要な交通手段となっていますが、少子高齢化の進行や社会情勢の変化に伴い、公共交通に対するニーズは変化しています。決まった時間に決まった路線を走る形態の定時定路線運行では、きめ細やかな対応は困難です。自家用車に依存した生活スタイルの多様化や人口減少によるバス利用者の減少も懸念されており、町民が安心して利用できる生活交通の確保に向けた見直しが必要となってきました。高齢化が進む中で、町民の生活を支える基盤として、よりよい公共交通の重要性はますます高まっており、公共交通の確保とともに、町民のニーズに対応した利便性の確保がより重要な課題となっています。

以上のような状況をふまえ、環境負荷の軽減など、社会的背景への対応が求められていることから、すぎっ子バスに加え、地域住民が運営するデマンド輸送を中心とした今後の公共交通の在り方を本計画で示しています。

本計画では交通を「まちづくり」の重要な要素として捉え、通院や通学、買い物、生きがづくり等を中心とした町民の移動ニーズへの対応や交通空白地域の解消、公共交通を活用した地域経済の活性化、さらには町民や交通事業者などの関係主体が連携して公共交通を支える仕組みをつくることで、町民がいきいきと安心して生活できる持続可能なまちを実現することを目的としています。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画では、本町の総合的な交通体系の再編を基本に、政策の方針、実現に向けた方策についてまとめられています。

『智頭町第7次総合計画』『智頭町都市計画区域都市計画区域マスタープラン』『鳥取県東部地域公共交通網形成計画』等を上位計画としており、その他の関連計画と整合性を図りつつ策定します。

また、国の指針・施策に基づき、地域自治組織や交通事業者、（公社）智頭町シルバー人材センターとの連携により策定しています。

## 1-3 計画の区域

本計画の区域は、智頭町全域とします。

## 1-4 計画の期間

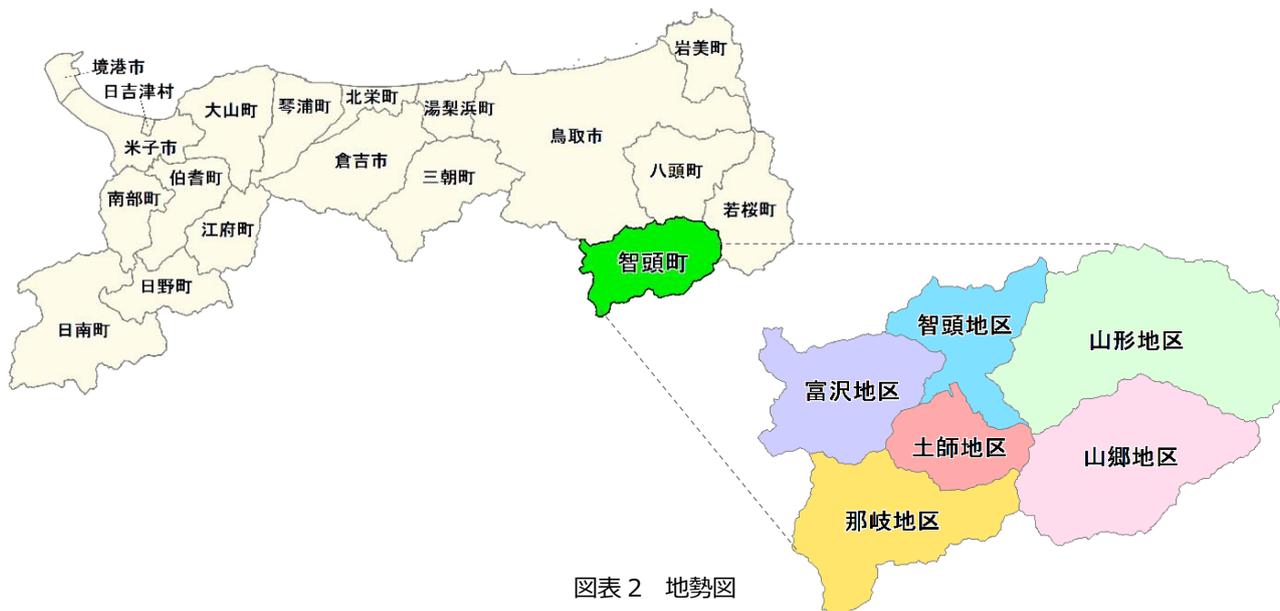
令和2年度から令和6年度までの5年間

## 第2章 智頭町の概況

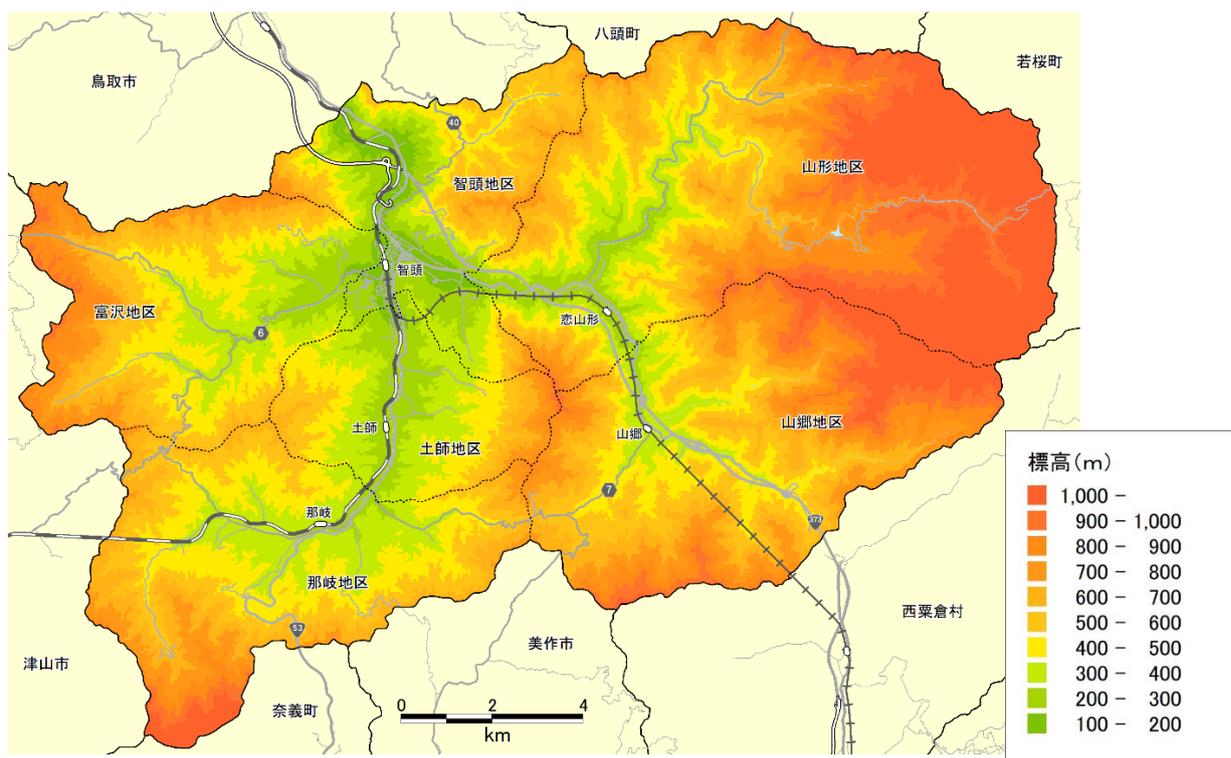
### 2-1 位置・地勢

- 智頭町は、鳥取県の東南に位置し、岡山県に接する県境地帯です。総面積は224.7 km<sup>2</sup>、うち約93%を山林が占めています。(農地 約3%、その他 約4%)
- 町内は、「智頭」「山形」「那岐」「土師」「富沢」「山郷」の6つの地区に分かれています。
- 町の周囲は1,000メートル級の中国山脈の山々が連なり、その山あいを縫って流れる川が智頭町で合流し、千代川となり日本海に注いでいます。日本海側気候に属し、冬に雪が多いのが特徴です。

図表1 位置図



図表2 地勢図

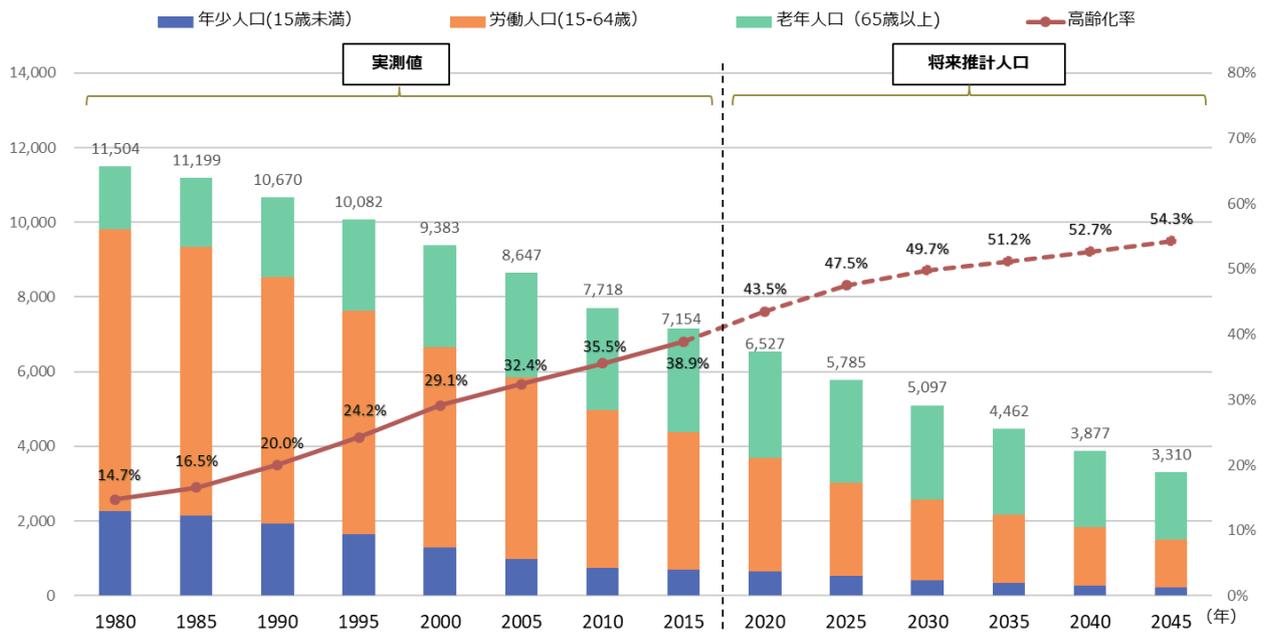


## 2-2 人口・世帯数の推移

### (1) 人口の推移

- 古くは山陰と山陽を結ぶ宿場町として栄え大正3年に町制を施行しました。
- 国勢調査によると、人口は1980年には11,504人にまで達していましたが、減少が続き、2015年には7,154人と急激な人口減少が生じました。現状の減少率では、2040年には約4,000人と、さらに減少することが予測されます。

図表3 年齢3区分別人口と年少人口割合及び高齢化率の推移

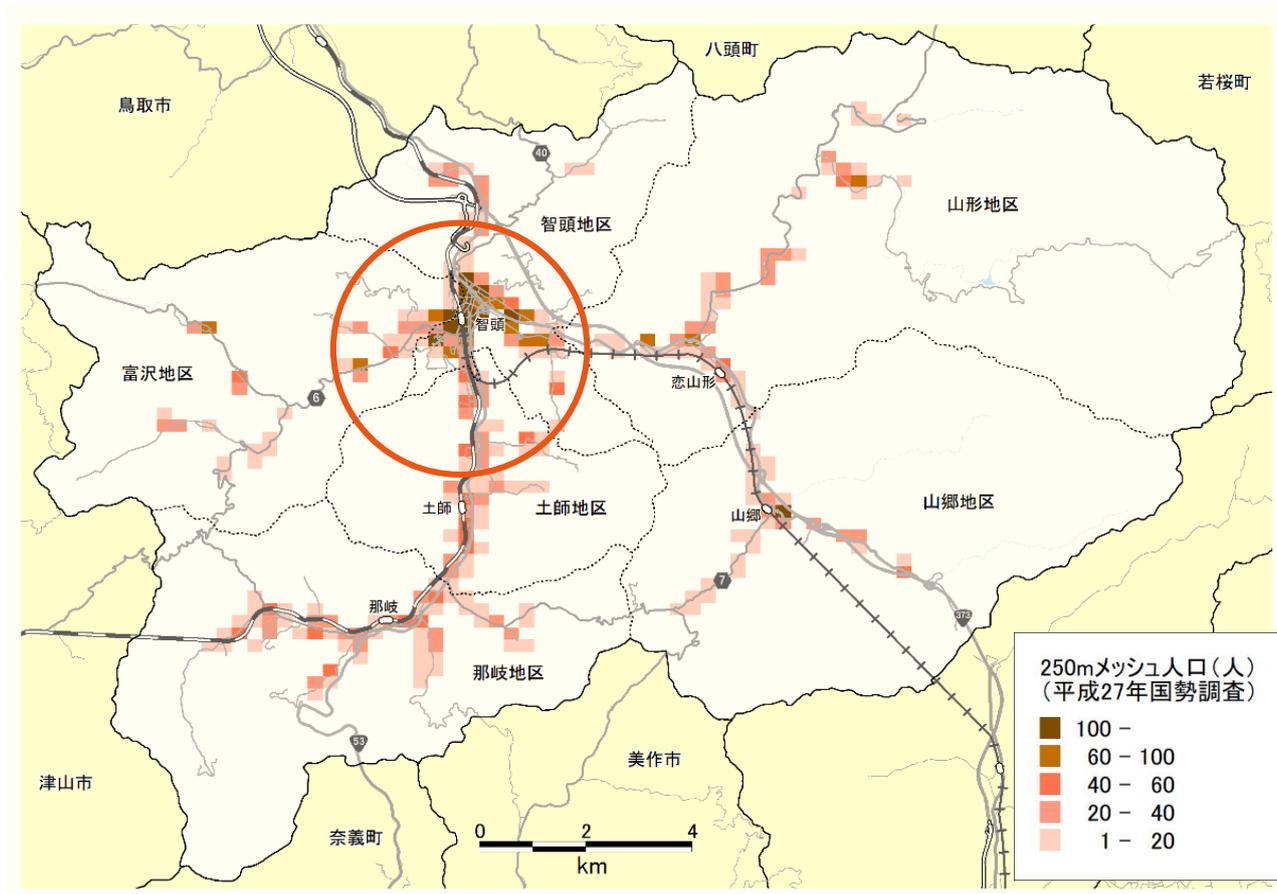


資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」

## (2) 人口分布

○ 人口密度が高い地域は、役場を中心とした半径 2km 圏内に位置する智頭地区に集中しています。

図表 4 人口分布

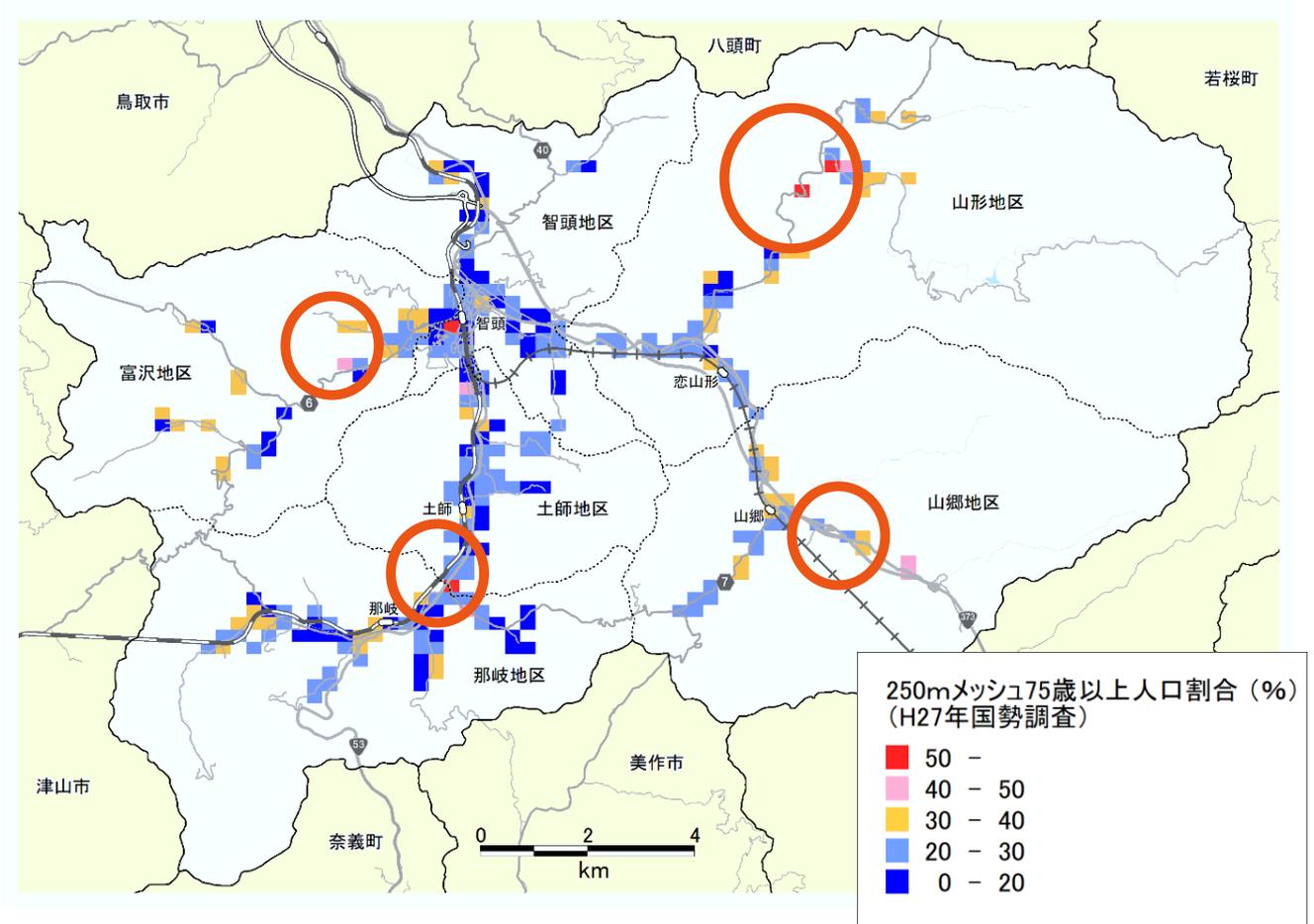


資料：平成 27 年国勢調査地域メッシュ統計

### (3) 高齢化の状況

- 智頭駅や役場が所在する智頭地区から離れた集落では高齢化率が高く、高齢者が点在して居住しています。
- 国道から離れた谷筋にも高齢者が点在して居住しており、高齢化率が50%を越えている集落もあります。

図表5 地区別の75歳以上人口割合



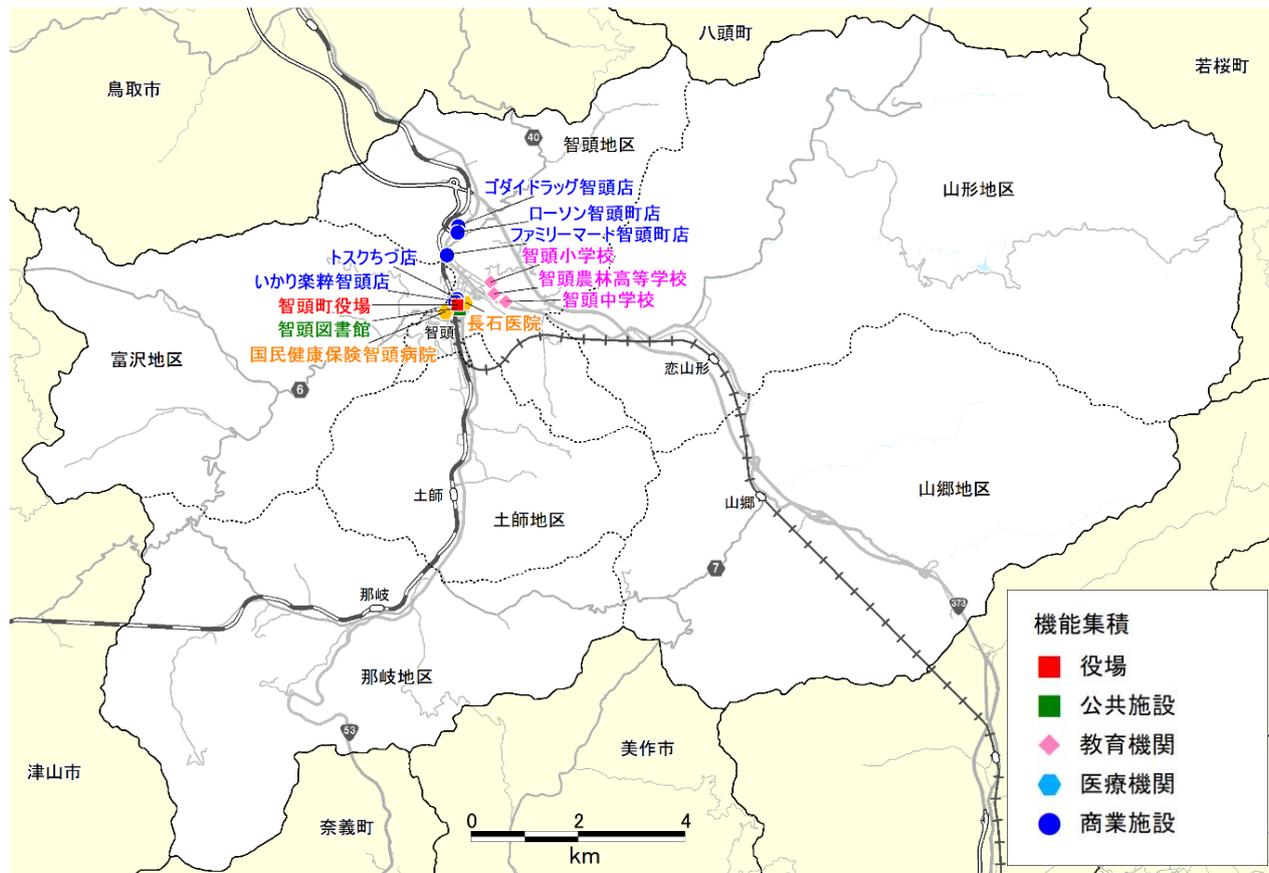
資料：平成 27 年国勢調査地域メッシュ統計

## 2-3 移動の目的地となる施設の分布

### (1) 機能集積状況

- 病院や役場、金融機関、スーパーマーケットは智頭地区に集積しています。
- 智頭地区に保育園、小学校、中学校があり、町内全域から通園・通学しています。また、県立智頭農林高等学校には、町外から鉄道で通う学生がいます。
- 本町と鳥取市内をつなぐ鳥取自動車道が整備されており、約30分で通行できるため通勤圏となっています。

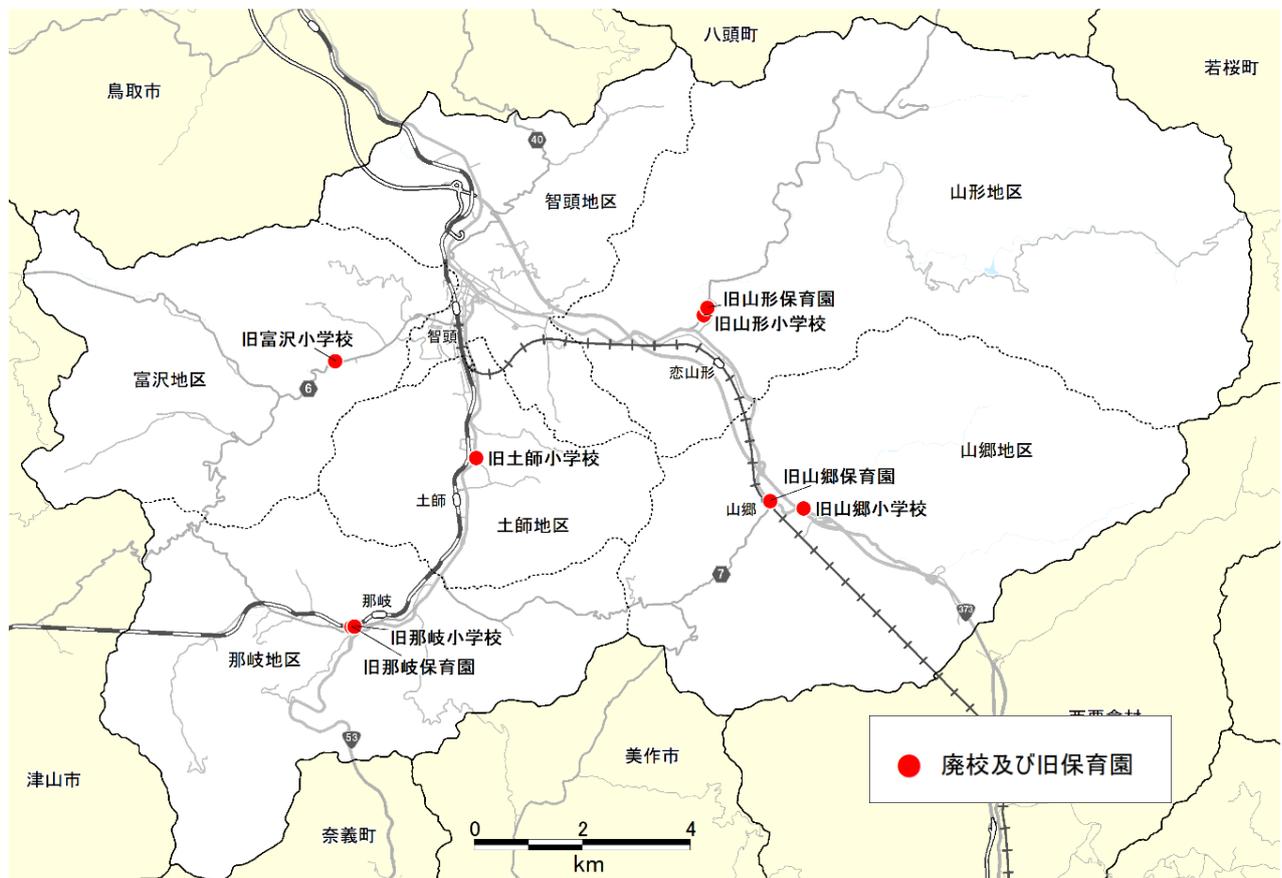
図表6 機能集積状況（公共施設、教育機関、医療機関、商業施設）



## (2) 旧小学校・保育園

- 平成 24 年度、6 地区にそれぞれあった小学校が 1 つに統廃合されました。以来廃校となった小学校を拠点とし、智頭地区を除く 5 地区に地区振興協議会が組織されています。
- 統廃合された各地区の小学校は、各地区振興協議会や地区公民館の拠点施設となっています。空き教室にはコールセンターやミニデイ、郷土資料室、農家レストラン、婚活イベントなどに活用されており、雇用の場、集い・憩いの場、観光の場として地区内外の人が訪れています。グラウンドゴルフ、地区運動会、地域活動などで地区民が各地区の小学校に集まることもあります。

図表 7 旧小学校および保育園の分布

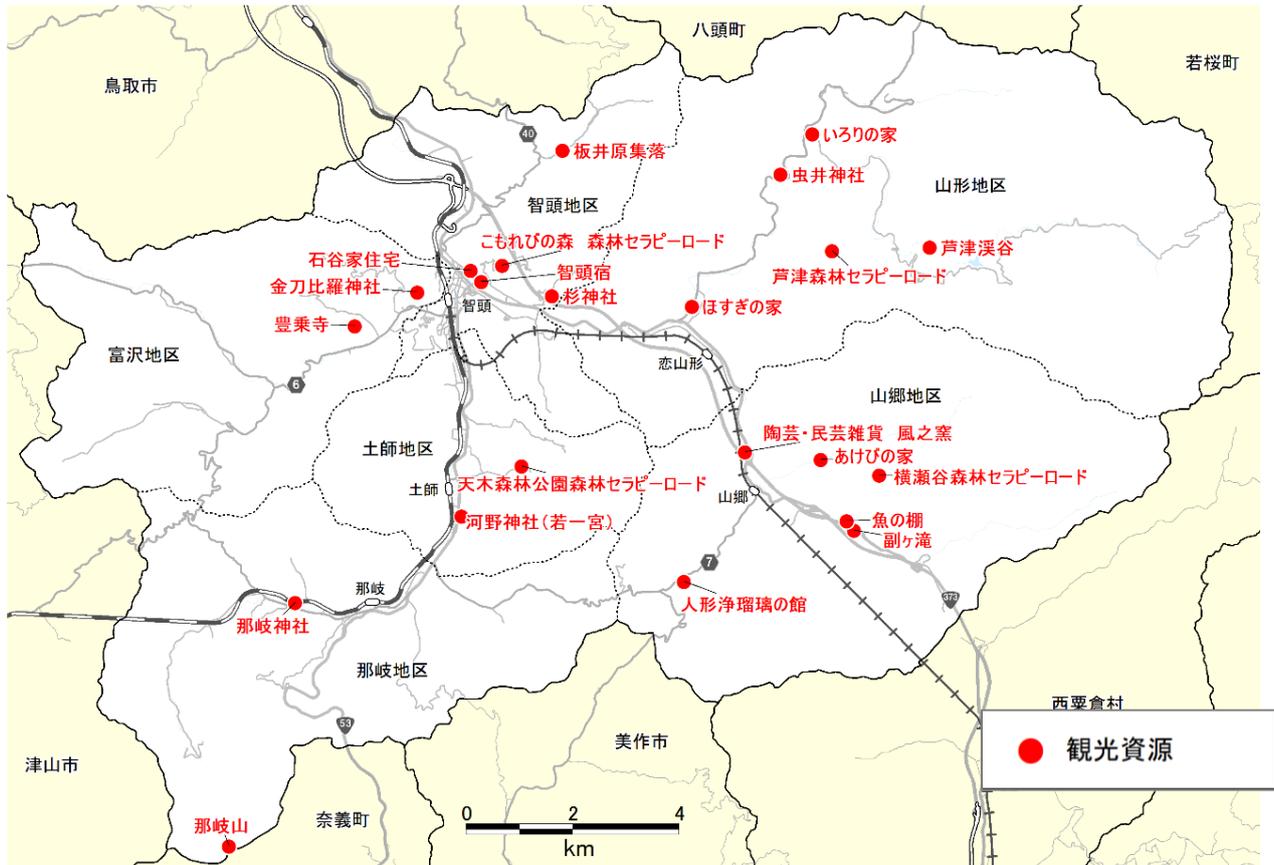


<b>旧山形小学校</b> ・智頭林業資料展示室 ・テナント利用（サングリーン智頭、あすなる手芸店） ・木材加工室	<b>旧那岐小学校</b> ・婚活イベント ・無人販売所 ・テナント利用（スキマワーク、記号）	<b>旧土師小学校</b> ・放課後児童クラブ ・資料展示室	<b>旧山郷小学校</b> ・森のミニデイ ・合宿 ・テナント利用（コールセンター、くりのみ学級、ルリエ） ・飲食店（おむすびころりん）	<b>旧富沢小学校</b> ・キクラゲハウス ・キクラゲ加工場
<b>旧山形保育園</b> ・森のミニデイ	<b>旧那岐保育園</b> ・飲食店（タルマリー）	—	<b>旧山郷保育園</b> ・子育て支援センター	—

### (3) 観光資源

- 本町は智頭急行線、鳥取自動車道の県内全面開通などの交通インフラも充実し、鳥取県東南部の玄関口として地理的優位性を備えています。疎開保険や森林セラピー®、民泊などの豊かな自然環境を活かした観光振興や都市部との交流も積極的に進めています。
- また、智頭宿や板井原集落、芦津溪谷などの観光スポットや飲食店は町内全域に点在しています。これらのスポットをめぐる手段として、タクシーやすぎっ子バス、超小型モビリティや電気自転車のレンタルサービスを提供しています。

図表 8 観光資源の分布



## 2-4 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性

### (1) 上位計画

#### ① 第7次智頭町総合計画（2017年3月策定）

計画の概要	
計画の期間	2017年度～2026年度
めざす将来像	<p>一人ひとりの人生に寄り添えるまちへ</p> <p>&lt;4つの理念&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 森の恵みを活かしたまちづくり</li> <li>② 安全・安心に暮らせる健康長寿のまちづくり</li> <li>③ 子どもから大人まで学びと成長のまちづくり</li> <li>④ 地域や家族のつながりでつくるまちづくり</li> </ul>
公共交通に関連した項目	
町民の安心な暮らし・活動を支えるための、そして未来に受け継ぐ環境整備	<p><b>交通網の整備</b></p> <p>○町民バスの更新など、安心して利用できる公共交通の確保と、利便性の向上とともに利用促進の取り組みを進める。また交流・観光のニーズに対応した交通システムの整備を進める。</p> <p>&lt;具体的事業&gt;</p> <p>町民バスの更新、公共交通機関の利用促進</p> <p><b>施設の整備や管理</b></p> <p>○暮らしを支える基盤について、安全性などの点検を進め、老朽化した施設や設備については更新・長寿命化を図るなど、町民の日々の生活に支障をきたさないよう、安全を確保するために必要な対策を行う。</p> <p>&lt;具体的事業&gt;</p> <p>公民連携事業の積極的な検討及び実行、智頭宿の町並み整備と事業展開の推進、地方特定道路整備及び急傾斜地崩壊対策事業、町道及び橋梁の計画的な整備と長寿命化計画、ふるさと整備土木事業、町内各地へのセラピーロードの整備、国・県・町の連携による通学路等の整備</p>
その他の関連した項目	
一人ひとりの個性を活かしながらお互いに支え、つながる家族	<p><b>高齢者も安心して生活するために</b></p> <p>○介護や日々の暮らしなど、高齢になっても豊かに暮らしていく上での支援を充実させていくために、相談支援体制の充実、適正な介護認定などを図るとともに、地域包括支援センターを中心とした地域に根ざした高齢者の支援体制の充実を図る。</p> <p>&lt;具体的事業&gt;</p> <p>高齢者等移送サービス事業</p> <p><b>支え合う仕組みづくり</b></p> <p>○障がいのある人も含めて安心して地域で生活を送れるよう、相談体制や生活支援の充実など、地域包括支援センターと連携しながら進める。</p> <p>&lt;具体的事業&gt;</p> <p>買い物弱者のためのシステムづくり</p>
活動を広げる仲間づくり、小さなつながりを幾重にも連ねるコミュニティへ	<p><b>町外との交流</b></p> <p>○鳥取県東部圏域の自治体と連携した移住促進や広域観光事業を進めるとともに、板井原集落などの地域資源を積極的に活用し、本町ならではの観光商品の開発とそのPR、さらに国際的な情報発信と交流の促進など、国内外を問わず積極的な情報発信と交流促進に取り組む。</p> <p>&lt;具体的事業&gt;</p> <p>東部圏域をはじめとする近隣自治体との連携による移住定住促進及び広域観光事業、板井原集落を活用した交流観光の推進</p>

## ② 智頭都市計画区域 都市計画区域マスタープラン（2004年5月策定）

計画の概要	
都市計画における都市づくりの基本方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 地域特性を生かした適正な土地利用の促進</li> <li>② 活力ある産業・人の育成</li> <li>③ 交流・定住拠点の促進</li> <li>④ 豊かな自然を生かした都市環境の形成</li> <li>⑤ 安全に暮らせるまちづくりの充実</li> <li>⑥ 人にやさしい快適な生活環境の創造</li> <li>⑦ 快適な生活環境の整備</li> </ul>
その他の関連した項目	
主要な都市計画の決定の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市街地内の安全の確保や交通渋滞の緩和等のため、早急に高規格幹線道路の整備を図り、市街地内への流入を最小限に抑えた円滑な交通流動を推進する。</li> <li>○高齢化社会の進展等に対応するため、高齢者や障害者をはじめとするすべての人々が快適に生活できるよう「智頭町健康長寿のまちづくり面的施設整備計画」に基づく道路整備を進める。</li> <li>○都市基盤となる幹線道路等の公共施設の整備と併せて、沿線の住環境整備を図るため、土地区画整理事業の促進を図る。</li> </ul>
自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>○森林、田園及び河川の保全に努め、今後の市街地整備にあたっては都市環境に配慮した道路等の都市基盤を進めていくとともに公園・緑地の整備や公共施設の緑化、社寺林の保全等により、都市と自然の調和を図る。</li> <li>○地域の恵まれた緑へのアクセス性の向上や、散策道等の設置により、これらを緑地として有効に活用する。</li> </ul>
福祉・景観に関するまちづくりの方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢者等が自由に行動できるようバリアフリー化されたまちづくりを目指して、公共的建築物、公共施設等のバリアフリー化を進め、人に優しい都市環境の整備を図る。併せて遠隔医療サービス等が可能となるように光ファイバー網の整備や高度医療機関・緊急医療・福祉サービスの享受を支援するため、高規格幹線道路等の整備を推進する。</li> </ul>

## ③ まち・ひと・しごと創生智頭町総合戦略（2015年8月策定）

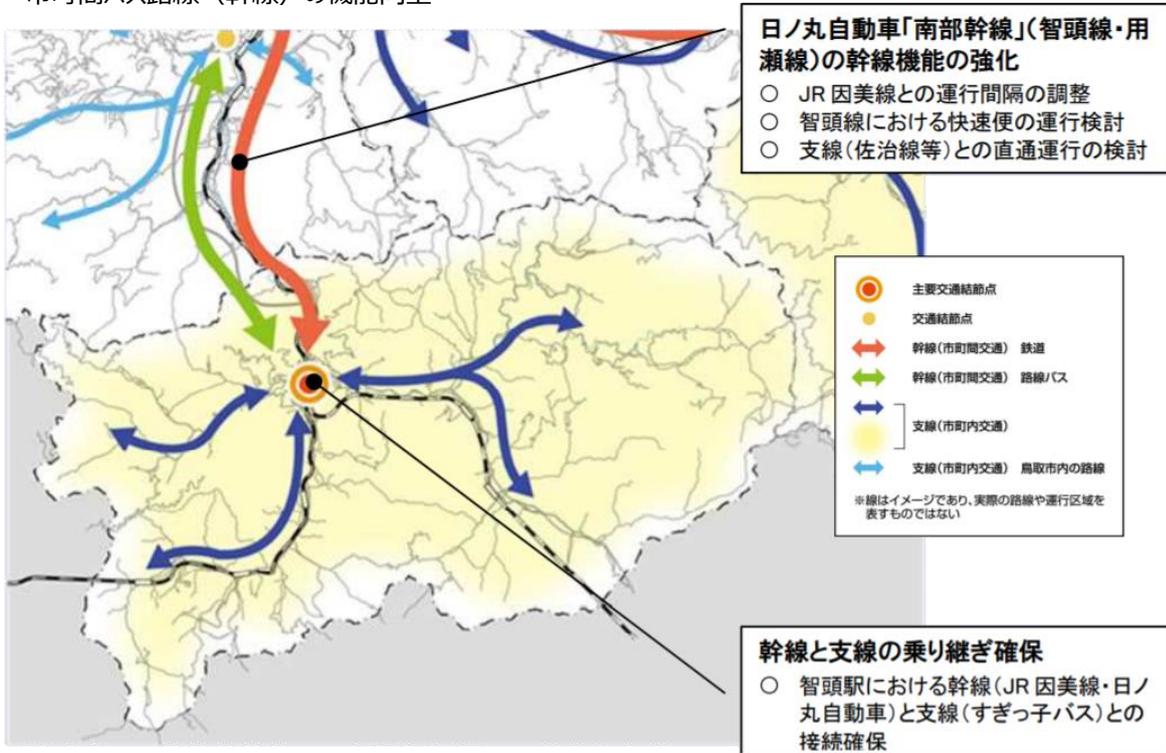
計画の概要	
計画の期間	2015年度～2019年度
めざす将来像	<p><b>林業・農業を軸とした町民が主役の挑戦し続ける元気なまち</b></p> <p>&lt;基本目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 雇用の創出</li> <li>② 移住定住</li> <li>③ 出会い・出産・子育て・教育</li> <li>④ 地域活性化</li> </ul>
その他の関連した項目	
公民連携事業の積極的な検討及び実行	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共事業において公民連携の可能性を調査し、効果があるものについては積極的に活用する。</li> <li>&lt;具体的事業&gt; 大学・金融機関等と連携した公民連携事業の可能性調査の実施、民間との連携が必要となる事業については積極的に検討し実行</li> </ul>
東部圏域をはじめとする近隣自治体との連携による移住定住促進及び広域観光事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○同じ課題解決に向けて、東部圏域を中心とした連携事業を積極的に推進する。特に移住定住のPR及び観光に関しては、連携することで費用対効果が期待され、今後の連携事業の強化に繋がる。</li> <li>&lt;具体的事業&gt; 広域観光ランドデザイン、広域観光ルートの創出</li> </ul>

## (2) 関連計画

### ① 鳥取県東部地域公共交通網形成計画

計画の概要	
計画の期間	2017年度～2021年度
対象範囲	鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町
めざす将来像	人々の暮らし、営みと交流を支える鉄道やバスを中心とした持続可能な公共交通網の形成によりいつまでも安心して住み続けられる鳥取県東部地域
基本方針	<p><b>基本方針1 広域的な公共交通ネットワークの形成</b></p> <p>目標1 幹線の機能向上 目標2 地域性に応じた移動手段の確保 目標3 生活の質の向上を支える交通まちづくりの推進</p> <p><b>基本方針2 公共交通の利用環境改善</b></p> <p>目標4 乗り継ぎや待合環境の改善 目標5 安全・安心な公共交通利用環境の実現</p> <p><b>基本方針3 自家用車からの転換等による公共交通の利用促進</b></p> <p>目標6 自家用車に過度に依存した生活からの転換 目標7 公共交通の利用促進</p> <p><b>基本方針4 公共交通による観光客の周遊促進</b></p> <p>目標8 観光交通としての利便性の向上と情報発信</p> <p><b>基本方針5 公共交通の維持・存続のための仕組みの構築</b></p> <p>目標9 取組を推進していくための体制づくり 目標10 効率的な公共交通体系を維持していくための基盤づくり</p>
智頭町に関連する事業内容	

市町間バス路線（幹線）の機能向上



## ② 智頭町地域福祉計画（平成 21 年 3 月策定、平成 29 年 3 月改訂）

計画の概要	
計画の期間	2017 年度～2021 年度
その他の関連した項目	
新たな支え合いの確立と住民参加	<具体的事業> 地区（旧校区）ごとの公民館や振興協議会などの取り組みへの支援、集落・町内会ごとの取り組みへの支援、配食サービス・食事の提供への支援
日常生活総合支援事業による支え合い	<具体的事業> 各地域にあった見守りや買い物支援・生活サポート

## (3) その他関連施策

### ① 鳥取県が推進する交通に関する取組

- 鳥取県と日本財団の共同プロジェクトとして、地域での移動手段の確保を切り口とした地域づくりリーダー養成を目的とした「共助交通を通じた人材育成の普及協議会」を立ち上げ、住民自ら公共交通を補完していく共助交通の取組を進めています。

図表 9 共助交通を通じた人材育成の普及協議会の取組



地域の交通問題解決のための  
**地域づくり  
人材育成セミナー**  
地域づくりを始めた人に、そのコツをお伝えします

外出できないお年寄りが増えてきた。なんとかしなないといけない。  
お出かけたけれど人様のお世話になるのは申し訳ない・・・

**西部会場** 6月17日（月） 14：00～16：00  
西部総合事務所（米子市鞆町）講堂（定員50名）  
※希望者多数のため会場を変更し、定員を増しました。

**中部会場** 6月18日（火） 10：00～12：00  
中部総合事務所（倉吉市東巖城町）205会議室（定員54名）

**東部会場** 6月18日（火） 14：30～16：30  
県立図書館（鳥取市尚徳町）大研修室（定員50名）

**講師** 金澤一行（総務省 地域力創造アドバイザー）  
原田博一（コミュニケーション専門家 ㈱イミカ 代表取締役）

**セミナー内容** ・地域の交通問題の現状  
・大企業のプロジェクト運営に学ぶ地域の作り方

□問い合わせ  
事務局：とっとり県民活動活性化センター 谷  
電話：0858-24-6460  
メール：[tani@tottori-katsu.net](mailto:tani@tottori-katsu.net)  
裏面QRコードからも申し込みます

本事業は、鳥取県×日本財団  
共同プロジェクトからの助成に  
より実施しています

鳥取県 × THE JAPAN FOUNDATION

**主催：共助交通を通じた地域人材育成の普及協議会**

## ② 智頭町が推進する地域住民の主体性を活かす取組

- 智頭町では平成 9 年に「日本 1/0 (ゼロ分のイチ) 村おこし運動」を通じて「集落振興協議会」を設立し、平成 20 年には、集落振興協議会を拡充する組織として、小学校区を単位とする「地区振興協議会」を設置し、やる気のある集落を積極的に支援する体制を整備しています。
- 地縁型住民自治組織では解決できない課題に取り組む「智頭町百人委員会」を平成 20 年に設置して、住民提案に基づく地域課題の解決を実践し、智頭町の自立度を高めて活力ある地域づくりに貢献しています。
- 平成 28 年には、町民による自活と共助を町として支援する「智頭町おせっかい宣言」をし、さらなる地域活動の活性化を図っています。
- 地域住民とまちづくりを進めるこれらの取り組みが評価され、令和元年に内閣府から「SDGs 未来都市<sup>※</sup>」として認定されました。

図表 10 SDGs 未来都市認定時の様子



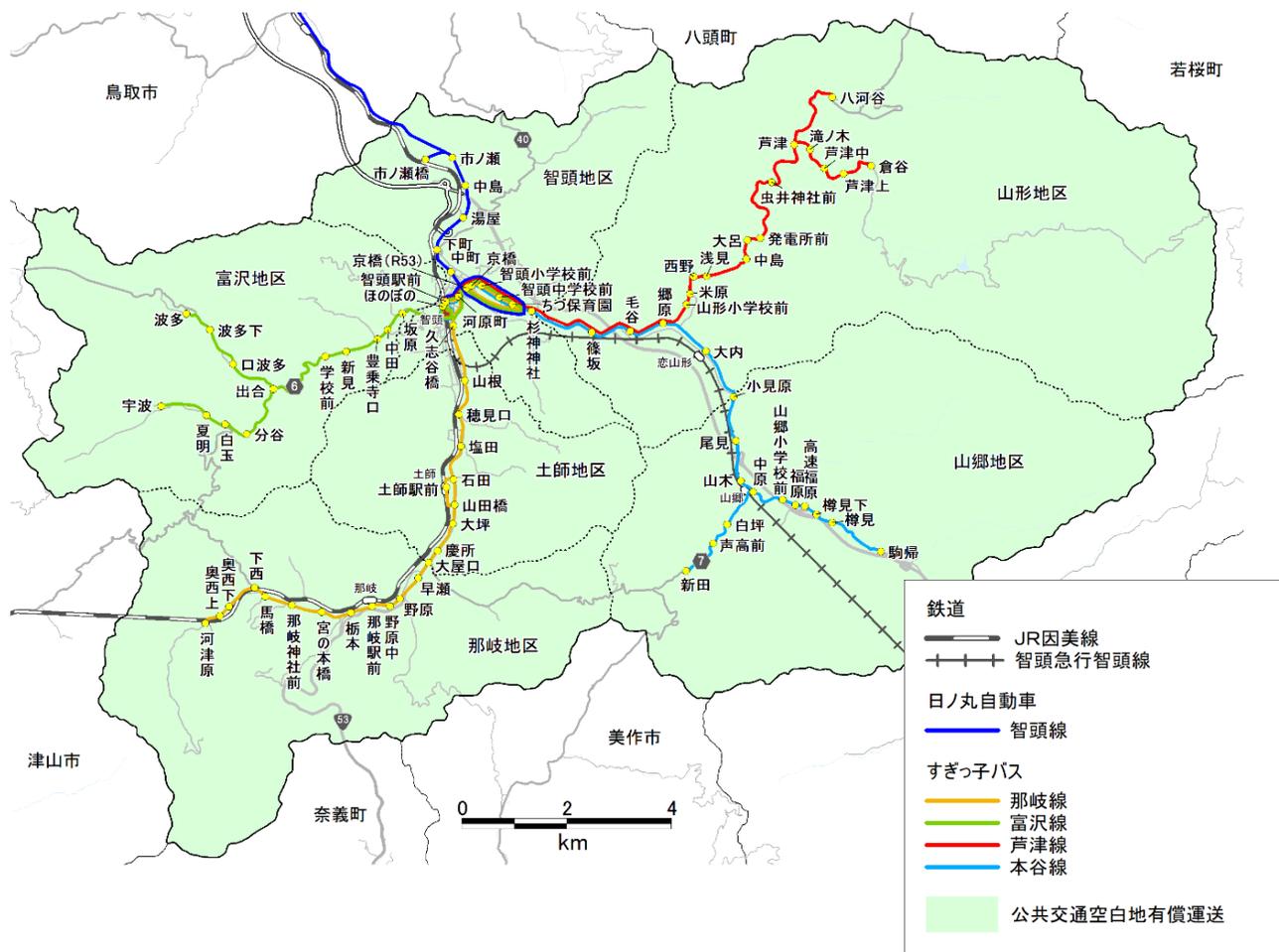
※SDGs 未来都市とは、中長期を見通した持続可能なまちづくりのため、地方創生に貢献する、地方自治体の持続可能な開発目標(SDGs)の達成に向け、優れた取組みを提案する都市のこと。

# 第3章 智頭町周辺の公共交通

## 3-1 公共交通ネットワーク

- 町内の公共交通ネットワークは、鉄道が西日本旅客鉄道、智頭急行の2社によって、路線バスが日ノ丸バスのほか、町営の「すぎっ子バス」が運行されています。
- (公社) 智頭町シルバー人材センターによる公共交通空白地有償運送および福祉有償運送が、町内全域をカバーしています。

図表 11 公共交通網

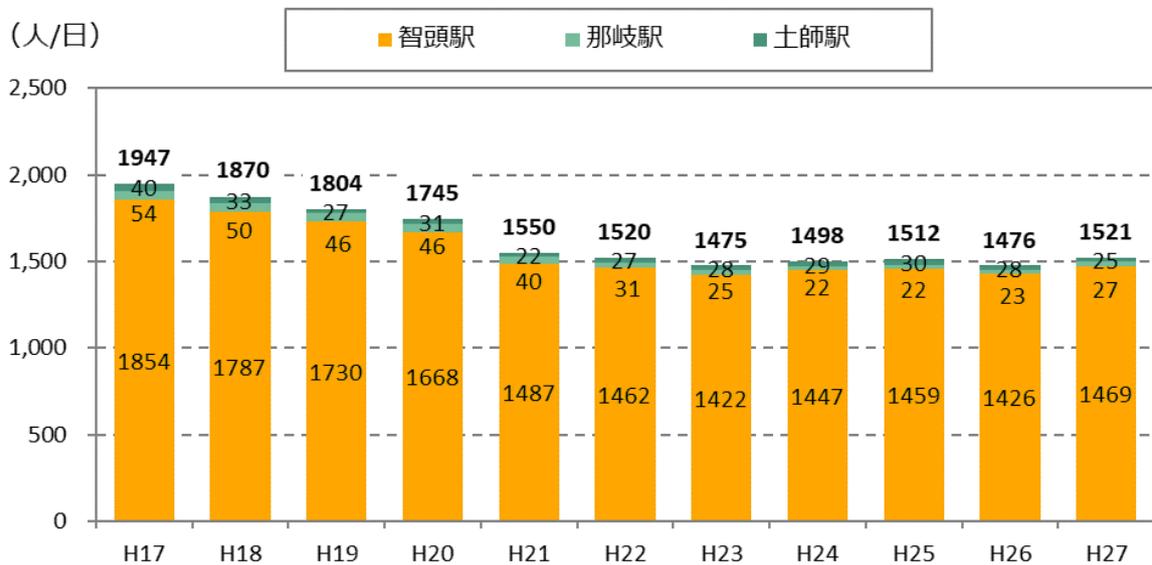


## 3-2 鉄道

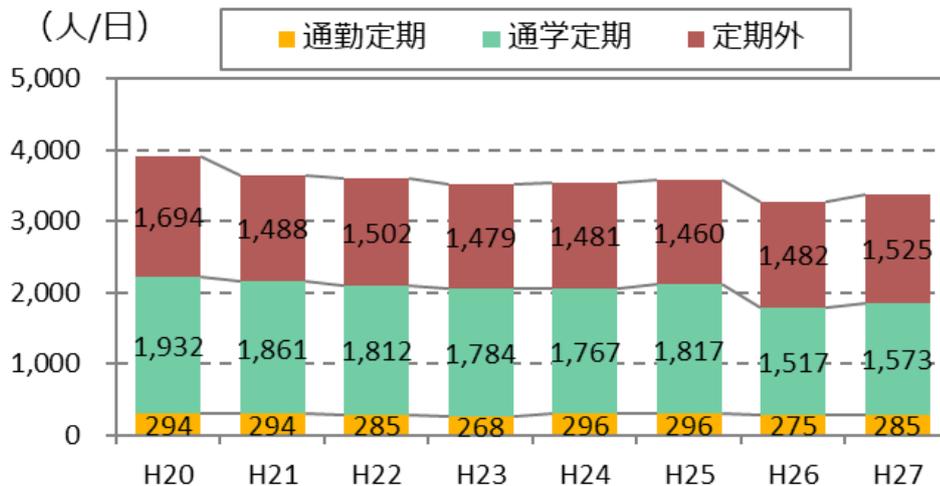
### (1) JR 因美線

- 鳥取県鳥取市の鳥取駅から岡山県津山市の東津山駅まで、JR 因美線が運行しています。
- 昭和 7 年に開業した JR 因美線那岐駅舎は現在無人駅となっており、地元の団体が借り受け、展示やミニコンサートなどにも利用されています。旧宿直室を改修し、週 2 日「那岐駅舎森のミニデイ」の拠点として那岐地区内に住む高齢者の集いの場となっています。
- 鳥取駅までの所要時間約 50 分と、通勤・通学圏内であり朝晩の通勤に利用されています。
- 鳥取県東部地域の企業数の 80%以上が集積する鳥取市を通勤先とする移動、鳥取市や八頭町を通学先とする高校生の移動に利用されています。
- 券種別利用者数をみると、少子化の影響により通学定期の利用者が減少しています。

図表 12 駅別一日平均乗降人員実績



図表 13 JR 因美線 券種別利用者数

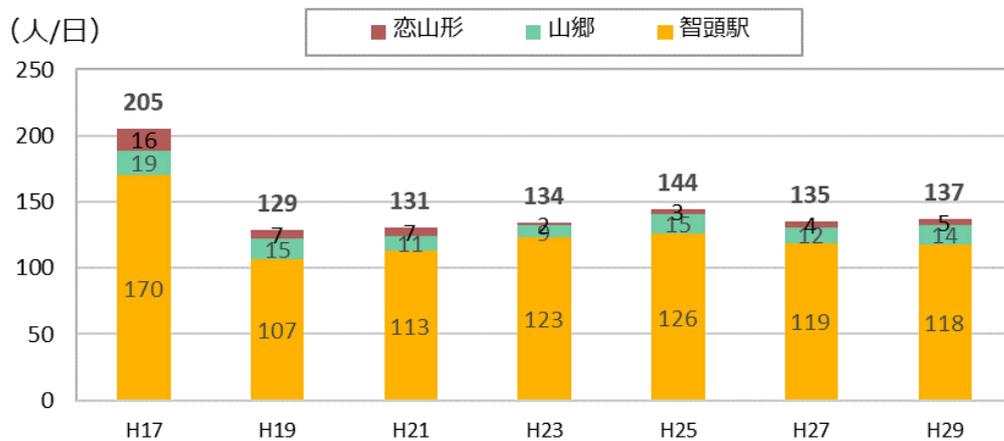


資料：JR 西日本

## (2) 智頭急行

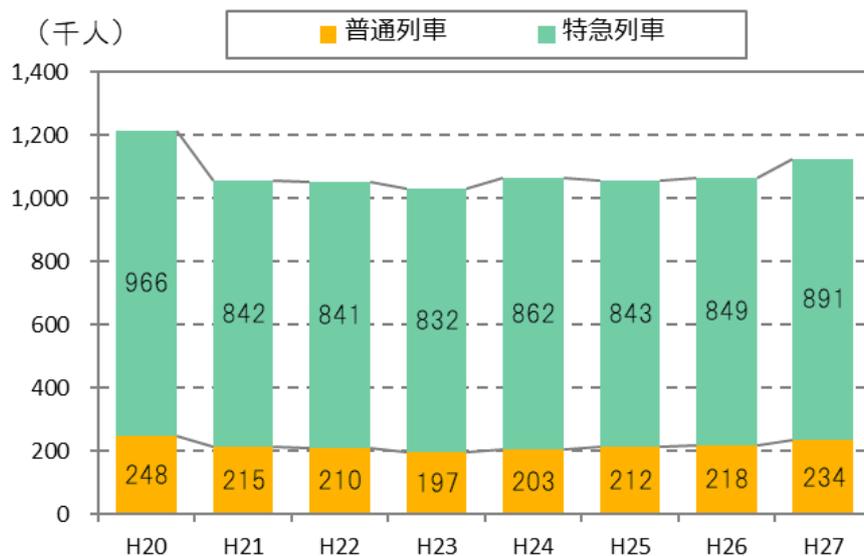
- 智頭駅が特急列車の停車駅となっているため、京阪神からの観光客やビジネスパーソンに利用されています。
- 平成 17 年から平成 19 年にかけて利用者が減少していましたが、旅行者の増加や企画商品の効果等により利用者が微増しています。
- 「恋山形駅」は那岐駅同様無人駅ですが、平成 25 年 6 月 9 日、地域住民や智頭急行の手によって駅舎をピンク色に塗ってリニューアルされました。その後“恋がかなう駅”として注目され、町外から観光客が訪れるようになりました。
- 一方で、観光二次交通が不足しており、駅周辺に徒歩で観光できる場所が少ないことから、自家用車での来訪も見られている状況です。

図表 14 駅別一日平均乗降人員実績



※1 日平均乗降人員は、平日・土曜日・日曜日を年換算し、1 日平均を算出

図表 15 列車別利用者数



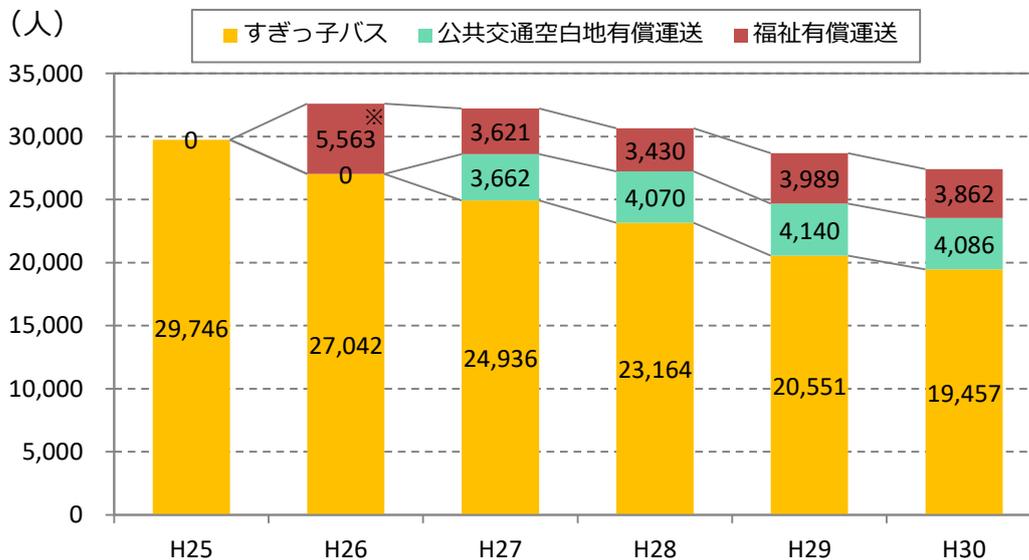
資料：智頭急行



## <すぎっ子バス利用者・売上額の推移>

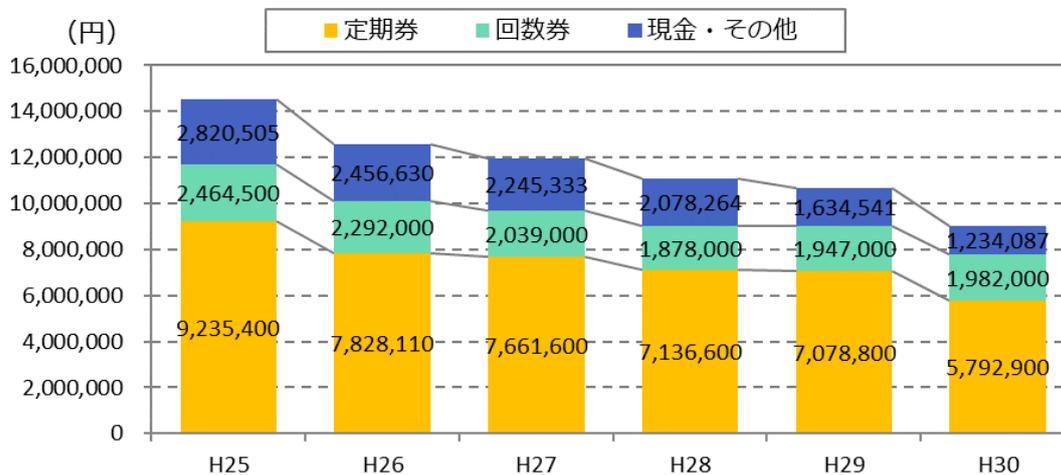
○ 少子化の影響による通学利用者減少や公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送の開始等の移動サービス拡充により、すぎっ子バスの利用者数は年々減少しています。

図表 18 利用者数の推移（定期利用を除く）



※平成 26 年福祉有償運送利用者数には、途中開始の公共交通空白地有償運送の利用者数が含まれる

図表 19 券種別売上額の推移



出典：智頭町、(公社) 智頭町シルバー人材センター

## <すぎっ子バス路線別利用状況>

### ① すぎっ子バス 那岐線

- 主に平日朝と夕方の通学・通園に利用されています。
- 買い物・通院・観光客のタルマーリーへの移動もわずかにあります。

#### ■ 平日

##### 河津原→智頭駅

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
7:17	19.5	0.5	0	0	0	1	21
9:05	0	0.5	1	4	0	3	8.5
12:19	0	0	0	0	0	0	0
13:18	0	0	0	0	3	2	5
15:57	0	0	0	0	0	2	2
17:04	0	0	0	0	0	0.5	0.5
18:42	0	0	0	0	0	0	0

##### 智頭駅→河津原

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
6:54	0	0	0	0	0	0	0
8:42	0	0	0	0	0	0	0
11:48	0	0	0.5	0.5	3	0.5	4.5
12:44	1	0	0.5	0	0	1	2.5
15:27	5	1	2.5	0	0	1	9.5
16:32	6.5	0	1	0	0	0	7.5
18:11	2	0.5	1	0	0	0.5	4
19:10	0	0	0	0	0	0	0

#### ■ 土曜日

##### 河津原→智頭駅

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
7:38	8	0	0	0	0	0	8
12:30	0	2	0	0	0	1	3
18:27	0	0	0	0	0	0	0

##### 智頭駅→河津原

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
7:11	0	3	0	0	0	1	4
11:55	0	0	2	0	0	0	2
17:52	0	0	0	0	0	1	1

※一日当りの平均乗車人数、複数回答あり

### ② すぎっ子バス 富沢線

- 通学・通園以外の時間帯の便の乗車率の低さが顕著です。

#### ■ 平日

##### 波多・宇波→智頭駅

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
7:32	27.5	1	0	0	0	0	28.5
9:14	0	0	0	2	0	0	2
12:23	0	0	0.5	0	0	0	0.5
13:21	0	0	0	0	0	0	0
15:48	0	0	0	0	0	0	0
17:00	0	0	0	0	0	0	0
18:30	0	0	0	0	0	0	0

##### 智頭駅→波多・宇波

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
7:04	0	0	0	0	0	0	0
8:40	0	0	0	0	0	0.5	0.5
11:50	0	0	0	0	0.5	0	0.5
12:43	0	0	0.5	0	0	0	0.5
15:14	2	0	0	0	0	0	2
16:25	17	0.5	0	0	0	1	18.5
17:55	1	1	0	0	0	0	2
18:53	0.5	0	0	0	0	0	0.5

#### ■ 土曜日

##### 波多・宇波→智頭駅

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
7:37	3	2	0	0	0	0	5
12:24	0	0	0	0	0	0	0
18:21	0	0	0	0	0	0	0

##### 智頭駅→波多・宇波

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
7:09	0	0	0	0	0	0	0
11:50	0	0	0	0	0	0	0
17:52	0	0	0	0	0	0	0

※一日当りの平均乗車人数、複数回答あり

出典:すぎっ子バス乗降調査

### ③ すぎっ子バス 芦津線

- 主に平日朝と夕方の通学・通園に利用されています。
- 買い物・通院・通勤等の利用も少なからずみられます。

#### ■ 平日

##### 八河谷→智頭駅

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
6:24	0	2	0	0	0	0	2
7:24	34.5	1	0.5	1	0	0	37
8:57	0.5	1.5	3	2	0	2	8.5
12:29	0	1.5	1	1	0	3	5.5
13:32	0	0	2.5	0	0.5	1	3.5
15:49	0	0	0	0	0	1	1
17:01	0	5.5	0	0	0	0	5.5
18:40	0	0	0	0	0	0	0

##### 智頭駅→八河谷

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
6:57	0	2	0	0	0	0	2
8:26	0	3	0	0	0.5	1	4.5
11:48	1	0.5	2	1.5	0	0.5	5.5
12:58	1	1.5	1	0	0.5	1	4.5
15:15	5.5	0	1.5	0.5	0	1.5	8
16:24	23	1.5	0	0	0	1	25.5
18:05	2	1.5	0	0	0	0.5	4
19:11	0	0	0	0	0	0	0

#### ■ 土曜日

##### 八河谷→智頭駅

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
7:38	8	0	0	0	0	0	8
12:30	0	2	0	0	0	1	3
18:27	0	0	0	0	0	0	0

##### 智頭駅→八河谷

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
7:11	0	3	0	0	0	1	4
11:55	0	0	2	0	0	0	2
17:52	0	0	0	0	0	1	1

※一日当りの平均乗車人数、複数回答あり

### ④ すぎっ子バス 本谷線

- 通学・通園以外の時間帯の便の乗車率が低い状況です。

#### ■ 平日

##### 駒帰→智頭駅

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
7:23	40	1	0	0	0	0	41
8:59	0.5	1	0	1.5	0	3	6
12:21	0	0	0	0	0	0	0
13:41	0	0.5	0.5	0	0	0	1
15:48	5.5	0	0	0	0	0	5.5
17:00	0	0	0	0	0	0	0
18:39	0	0	0	0	0	0	0

##### 智頭駅→駒帰

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
6:57	0	0	0	0	0	0	0
8:33	2	1	0	0	0	1.5	4.5
11:48	0	0	1	1	0	0.5	2
12:59	0	0	1	0	0	0.5	1.5
15:13	2	1	0.5	0	0	1	4.5
16:23	23.5	1.5	0	0	0	0.5	28
18:03	4.5	0	0	0	0	0	5.5
19:10	1.5	0	0	0	0	0	1.5

#### ■ 土曜日

##### 駒帰→智頭駅

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
7:40	8	0	1	0	0	1	10
12:22	0	0	0	0	0	0	0
18:28	0	0	0	0	0	0	0

##### 智頭駅→駒帰

	通学	通勤	買物	通院	観光	その他	N
7:14	0	0	0	0	0	0	0
11:55	0	1	0	0	0	0	1
17:52	0	0	0	0	0	1	1

※一日当りの平均乗車人数、複数回答あり

出典:すぎっ子バス乗降調査

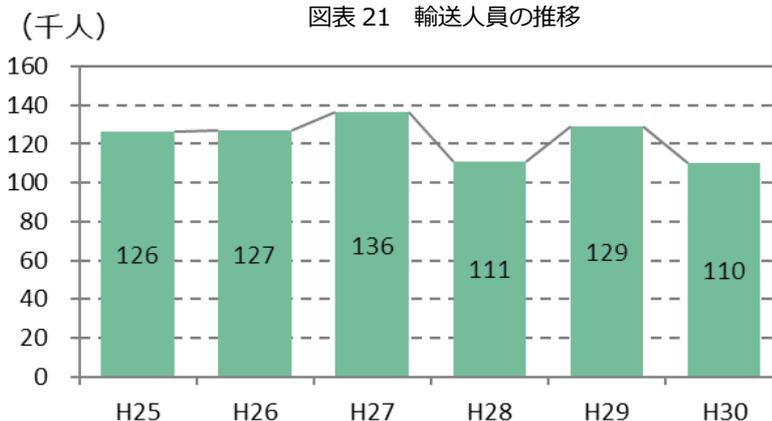
## (2) 日ノ丸自動車 智頭線

- 智頭地区から鳥取駅間を運行しており、主に町内と旧用瀬町、鳥取市中心部への移動に利用されています。
- 利用者は110,000～130,000人程度で推移しています。

図表 20 智頭線路線図



図表 21 輸送人員の推移



資料：日ノ丸自動車

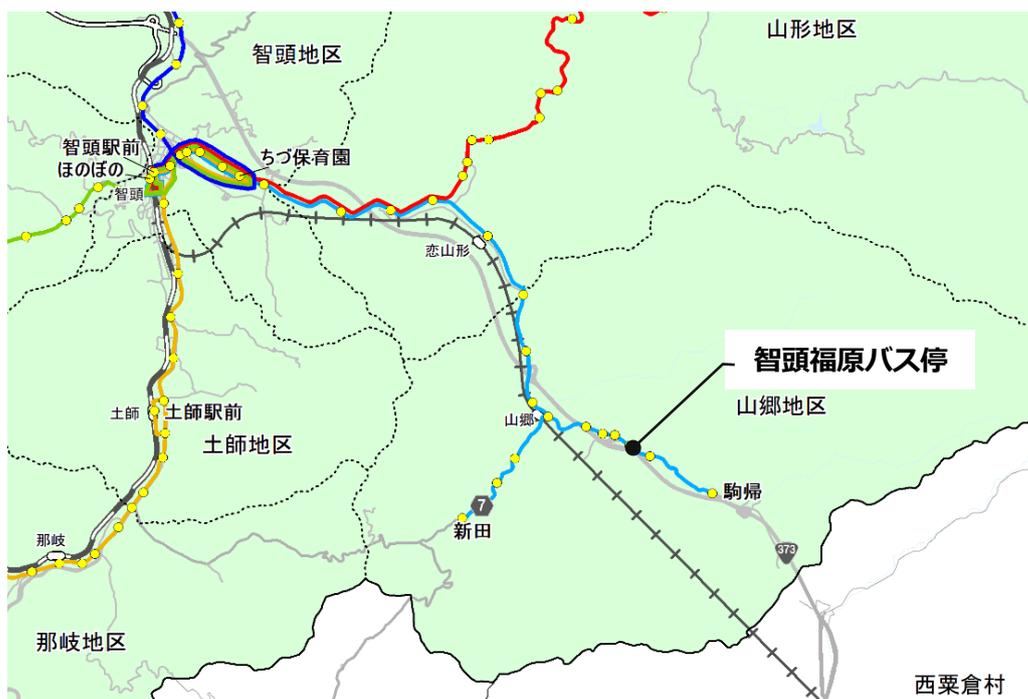


### (3) 高速乗合バス

- 高速バス停「智頭福原」を拠点に、関東・関西への路線が運行されています。
- ヒアリング調査によると、帰省客は主に送迎を利用している状況であり、すぎっ子バス本谷線「高速福原」と高速バス停「智頭福原」との接続改善に関する意見が挙がっています。

図表 24 高速バス 乗り入れ状況

方面	愛称	運行事業者	行先	備考
東京方面	キャメル号	日本交通 (鳥取県)・ 日ノ丸自動車・ 京浜急行バス	東京 (渋谷マークシティ・ 浜松町バスターミナル・ 品川バスターミナル)	夜行便
京都方面	鳥取エクスプレ ス京都号	日本交通 (鳥取県)・ 西日本ジェイアールバ ス	京都 (京都駅烏丸口)	—
大阪方面	山陰特急バス	日本交通 (鳥取県)・ 日本交通 (大阪府)	大阪 (大阪国際空港・なんば (OCAT)・弁天町)	—
			大阪 (なんば (OCAT)・USJ)	—
			大阪 (梅田 (阪急三番街高速 バスターミナル))	—
大阪・ 神戸方面	山陰特急バス	日本交通 (鳥取県)・ 日本交通 (大阪府)	神戸 (三宮バスターミナル)・ 大阪 (なんば (OCAT))	夜行上り 便は通過
姫路方面	プリンセス バード号	日ノ丸自動車・神姫バス	姫路 (姫路駅北口)	—



### 3-5 移動手段確保のための支援策

#### (1) 公共交通空白地有償運送

- 公共交通で補完しきれない地域に居住する交通弱者への支援を目的に、平成 26 年 9 月より（公社）智頭町シルバー人材センターが公共交通空白地有償運送を行っています。
- 町内の病院、公共施設、日常生活に必要な買い物をする人で、シルバー人材センターに登録した人が受けられるドアツードアの移動サービスです。

図表 25 公共交通空白地有償運送の概要

運行主体	公益社団法人智頭町シルバー人材センター
対象	町内在住かつ運転免許証を持たない人
運行範囲	町内
利用料金	入会金：1,000 円、年会費：6,000 円（1/2 を補助） 3km まで 300 円、3km を超える場合は 600 円 ※令和 2 年 3 月時点
料金收受方法	利用券（300 円/枚）を事前に購入し、利用券で支払い
保有台数	4 台（うち 2 台が福祉車両）福祉有償運送用車両と兼用
利用回数制限	なし

#### (2) 福祉有償運送

- 要介護認定者及び障がい者等の在宅生活の自立支援を図り、もって地域福祉の増進、地域の交通手段の確保に資することを目的に、平成 25 年 4 月より（公社）智頭町シルバー人材センターが福祉有償運送を行っています。
- 身体障がい者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳を持っている人を対象に、町内外の病院、公共施設、日常生活に必要な買い物をする人で、シルバー人材センターに登録した人が受けられるドアツードアのデマンド運行サービスです。

図表 26 福祉有償運送の概要

運行主体	公益社団法人智頭町シルバー人材センター
対象	本町に住所を有し、以下の要件を備え、シルバー人材センターに利用登録をした人 ○ 身体障がい者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳を持っている人 ○ 要介護・要支援認定を受けている人 ※病気等により 3 か月以上の長期にわたり、他人の介助が必要と認められる場合も対象
運行範囲	町内外
利用料金	入会金：1,000 円、年会費：6,000 円（全額補助） 3km まで 300 円、3km を超える場合は 600 円 町外に出る場合は距離制（300 円単位で） ※令和 2 年 3 月時点
料金收受方法	利用券を（300 円/枚）事前に購入し、利用券で支払い
利用回数制限	なし
保有台数	4 台（うち 2 台が福祉車両） 公共交通空白地有償運送用車両と兼用

### (3) 移動支援に関する町の助成制度

#### ① タクシー助成制度

図表 27 タクシー助成制度の概要

利用対象者	町内に住所を有し、税金滞納がない人かつ、次のいずれかの要件を満たす人、 75 歳以上で運転免許証を持たない人、身体障がい者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳を持っている人、要介護・要支援認定を受けている人
運行範囲	町内に限らない
利用料金	距離制 運賃の 500 円を利用者が負担し、差額を町が負担（上限 3,000 円まで）、年 48 回 運賃が 3,500 円まで：利用者負担 500 円 運賃が 3,600 円なら 600 円、4,000 円なら 1,000 円と、利用者負担外部分を補助
料金收受方法	現金
利用回数制限	年 48 回まで（月 4 回）

#### ② 智頭町児童生徒通学費補助金

図表 28 補助対象区域

通学区分	地区	児童生徒通学費補助対象区域	
		中学校	小学校
自転車	智頭	中島、鳥巣、湯屋、米井、岡田、段、緑が丘、久志谷、市瀬(申出によりバス通学も可能。重複補助なし)※自転車通学者のうち、冬期バスの補助は大字市瀬のみ	
	富沢	新見、中田、惣地、坂原 ※自転車通学者は、冬期バスの補助対象	
	土師	三田、山根、穂見(申出によりバス通学も可能。重複補助なし) 木原・塩田(申出により自動車通学も可能。重複補助なし) ※自転車通学者は、冬期バスの補助対象	
	那岐	大屋・早野(自動車通学と重複補助を受けることが出来る)	
	山形	篠坂・毛谷(申出によりバス通学も可能。重複補助なし) ※自転車通学者は、冬期バスの補助対象	
自動車	土師	三田・山根・穂見以外の区域(木原・塩田は、申出により自転車通学も可能。重複補助なし)	
	那岐	東宇塚・西宇塚・河津原以外の区域(大屋は、土師駅で乗降)	
バス	智頭	市瀬(申出により自転車通学も可能。重複補助なし)	大字市瀬
	富沢	口波多、波多、口宇波、宇波	岩神を除く全集落
	土師	穂見(申出により自転車通学も可能。重複補助なし)	全集落
	那岐	東宇塚、西宇塚、河津原	全集落

	山郷	全集落	全集落
	山形	篠坂・毛谷以外の区域(篠坂・毛谷は申出により自転車通学も可能。重複補助なし)	全集落

## 第4章 各種調査結果

### 4-1 日常生活における移動実態と公共交通利用状況

#### (1) 通院・買物移動

- 移動の目的地となる施設（公共施設、医療機関、商業施設等）は、智頭駅周辺に集積しています。
- 普段よく行く買物先および病院は、智頭地区内が7～9割、鳥取市内への移動が1～3割となっています。

図表 29 主な通院先

	山郷	山形	智頭	土師	那岐	富沢
<b>智頭町内</b>	<b>70.6%</b>	<b>86.5%</b>	<b>72.3%</b>	<b>88.9%</b>	<b>81.3%</b>	<b>82.9%</b>
智頭病院	70.6%	78.4%	64.4%	77.8%	72.9%	80.0%
長石医院	0.0%	2.7%	6.9%	11.1%	6.3%	2.9%
不明	0.0%	5.4%	1.0%	0.0%	2.1%	0.0%
<b>鳥取市内</b>	<b>29.4%</b>	<b>13.5%</b>	<b>27.7%</b>	<b>11.1%</b>	<b>18.8%</b>	<b>17.1%</b>
鳥取市立病院	5.9%	0.0%	5.9%	0.0%	4.2%	2.9%
鳥取県立中央病院	0.0%	0.0%	5.0%	3.7%	6.3%	2.9%
鳥取赤十字病院	11.8%	0.0%	5.9%	0.0%	0.0%	2.9%
その他・不明	11.8%	13.5%	10.9%	7.4%	8.3%	8.6%
	山郷	山形	智頭	土師	那岐	富沢
<b>智頭町</b>	<b>73.1%</b>	<b>79.5%</b>	<b>80.2%</b>	<b>82.4%</b>	<b>87.1%</b>	<b>86.2%</b>
トスクちづ店	38.5%	52.3%	57.7%	61.8%	62.9%	69.0%
ゴダイドラッグ智頭店	7.7%	0.0%	3.6%	2.9%	6.5%	0.0%
いかりスーパー	3.8%	4.5%	3.6%	5.9%	3.2%	0.0%
ファミリーショップにしお	0.0%	0.0%	1.8%	2.9%	0.0%	6.9%
不明・その他	23.1%	22.7%	13.5%	8.8%	14.5%	10.3%
<b>鳥取市</b>	<b>26.9%</b>	<b>18.2%</b>	<b>19.8%</b>	<b>17.6%</b>	<b>11.3%</b>	<b>10.3%</b>
イオンモール鳥取北店	7.7%	4.5%	5.4%	2.9%	1.6%	3.4%
マルイ宮長店	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	3.4%
不明・その他	19.2%	13.6%	12.6%	14.7%	9.7%	3.4%
<b>岡山県津山市</b>	<b>0.0%</b>	<b>2.3%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>1.6%</b>	<b>3.4%</b>
イオンモール津山店	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	3.4%
不明	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%

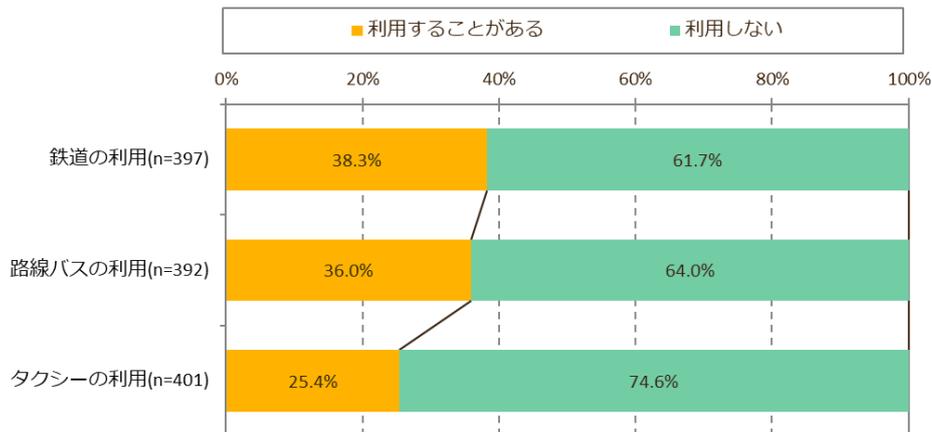


出典：住民アンケート調査

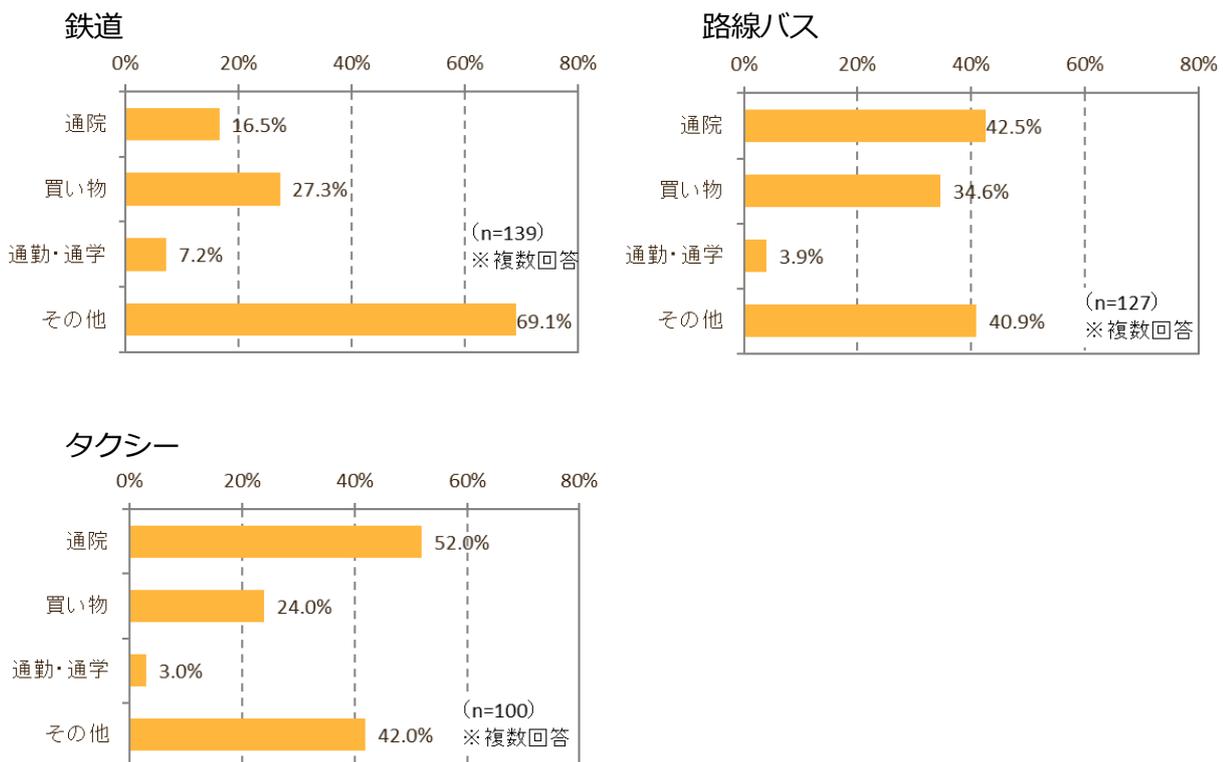
## (2) 公共交通の利用状況及び利用目的

- 鉄道・路線バスともに、「利用することがある」と回答した人は全体の約 40%となっています。
- 鉄道は「通院」「買物」「通勤・通学」以外の目的（飲み会・旅行等）で利用する人が多く、路線バスは「通院」「買物」目的、タクシーは「通院」目的の利用が多い傾向です。

図表 30 公共交通の利用有無



図表 31 公共交通の利用目的

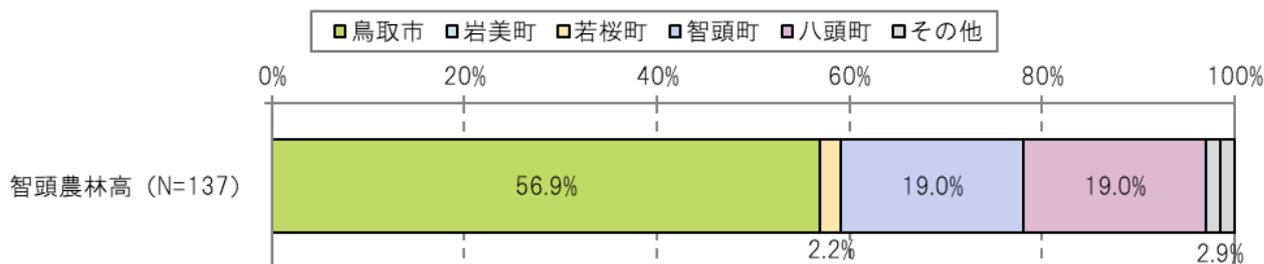


出典：住民アンケート調査

### (3) 高校生の公共交通による通学実態と要望

- 平成 28 年に実施した智頭農林高校へのアンケートによると、生徒の約 6 割が鳥取市、2 割が智頭町内、2 割が八頭町から通っています。
- 生徒の約 8 割が JR 因美線、1 割がバスを利用して通学しています。
- 通学に関する意見要望として、「下校時の列車の本数が少なく、部活を早く切り上げなければならない」という意見が挙がっており、公共交通の利便性向上が求められています。

図表 32 在籍する生徒の市町村別の割合



図表 33 公共交通を利用して通学している生徒の割合

	全校生徒数(人)	自転車	JR因美線	若桜鉄道	智頭急行	バス	送迎
智頭農林高	137	51.1%	77.4%	1.5%	0.7%	13.1%	2.9%

出典：高等学校アンケート調査

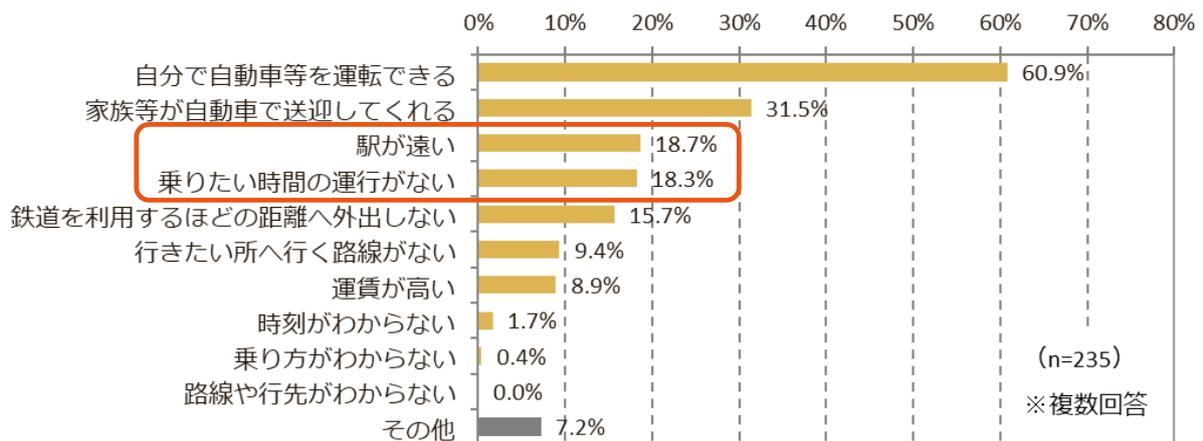
## 4-2 公共交通サービスに関する問題点・留意点

### (1) 公共交通を利用しない理由

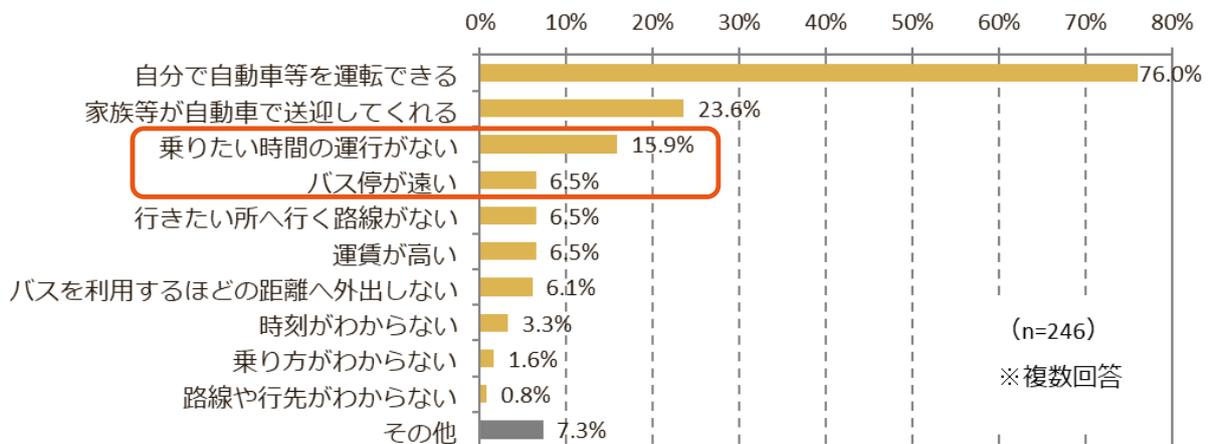
- 公共交通を利用しない理由として、鉄道・路線バスともに「自分で自動車を運転できるから」「家族などが自動車で送迎してくれる」等が多く挙げられています。
- 公共交通のサービス内容に関する理由としては、鉄道・路線バスともに「乗りたい時間の運行がない」「駅・バス停が遠い」等が挙げられています。

図表 34 公共交通を利用しない理由

#### 鉄道



#### 路線バス

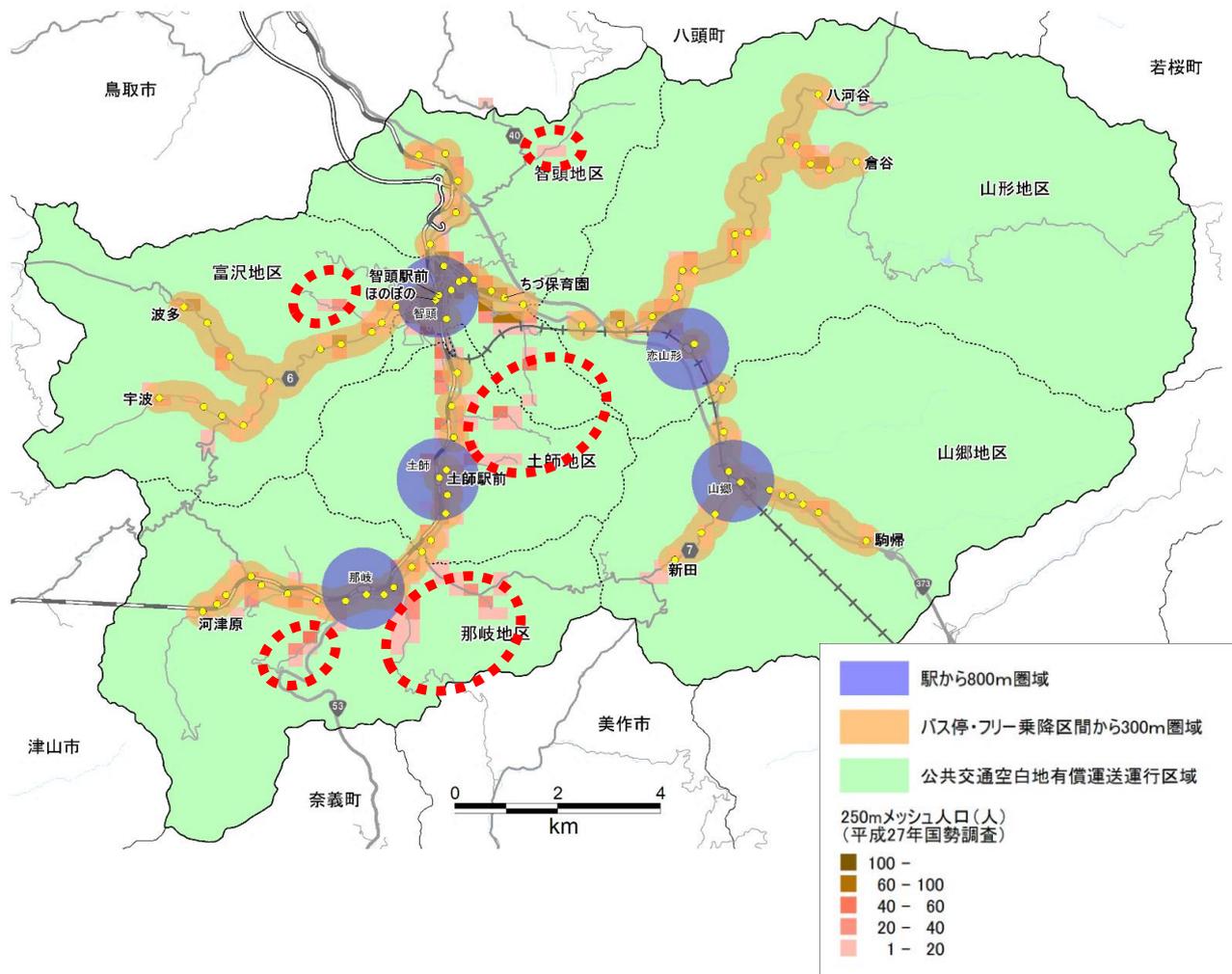


出典：住民アンケート調査

## (2) バス停までの距離

○ タクシーや公共交通空白地有償運送があるため、町全域が面的にカバーされているものの、バス停・駅から離れている地域が存在しています。

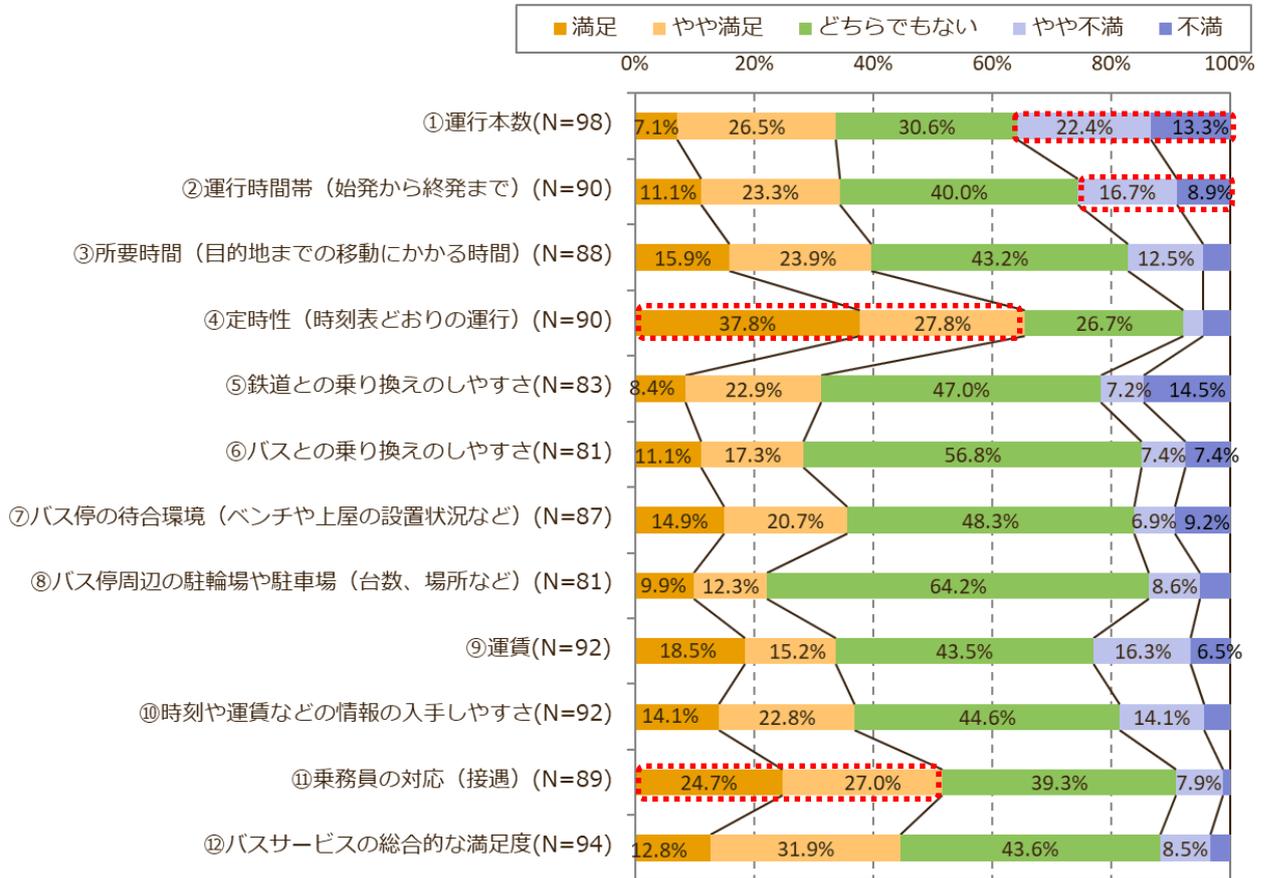
図表 35 バス停及び駅から離れている地域



### (3) 路線バスに対する評価(すぎっ子バス、日ノ丸バス智頭線)

○ 路線バスのサービス内容別満足度は、「定時性」や「乗務員の対応」といった項目で満足度が高い一方で、「運行本数」や「運行時間帯」などで満足度が低くなっています。

図表 36 路線バスサービスの項目別満足度（自分で自由に使える車を持たない人のみ抽出）



出典：住民アンケート調査

#### (4) 公共交通サービス改善に関する意見とサービス供給側の実態

○ 住民からは公共交通の利便性向上が求められている一方、担い手不足等サービス供給側に制約がある状況です。

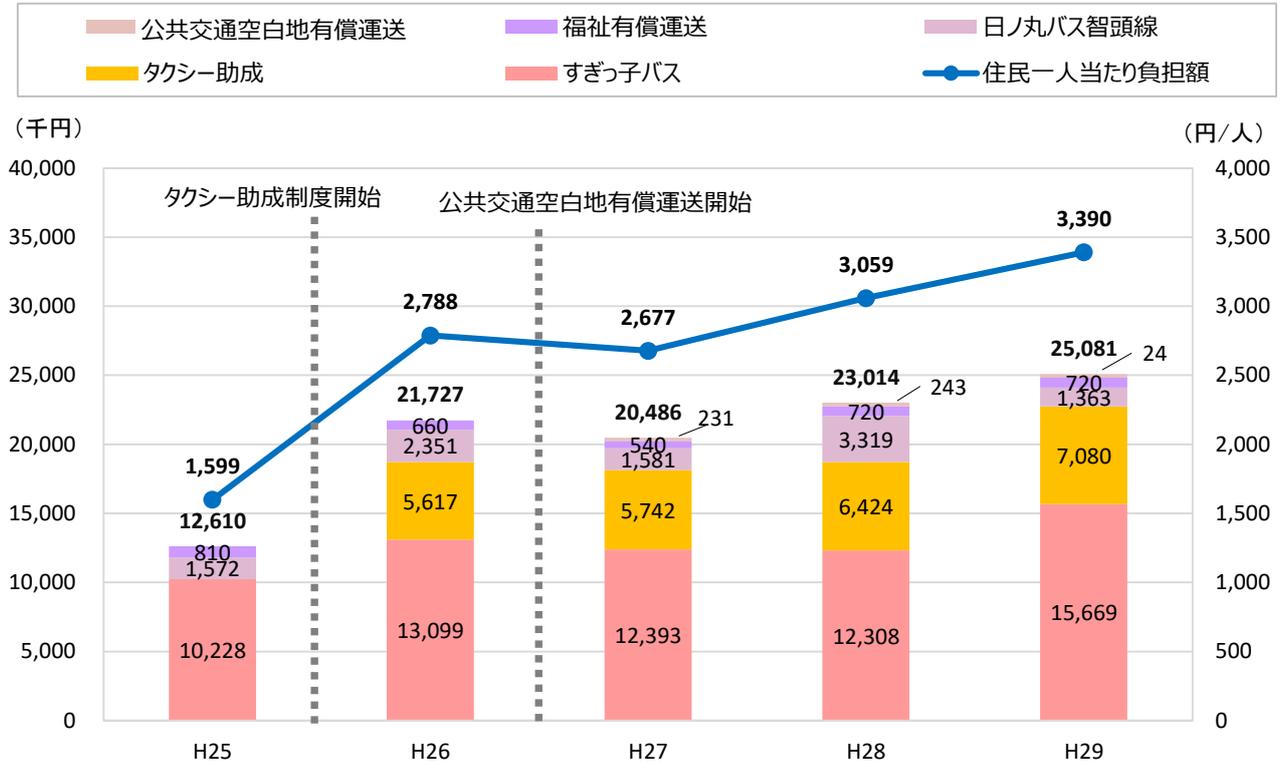
図表 37 利用者側・供給側の意見

	【利用者側】 住民アンケート・住民意見交換会より	【供給側】 交通事業者ヒアリングより
すぎっ子バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>日曜日の運行</u>がないことが観光客にとってネックになっている。</li> <li>○ 山間地域ではバス停・駅までのアクセスが不便。</li> <li>○ <u>バスを小型化し集落内まで運行</u>させてほしい。</li> <li>○ バス・鉄道のダイヤをもっと乗り継ぎやすくしてほしい。</li> <li>○ バス停に風雪をしのげる施設がほしい。</li> <li>○ バス停表示が老朽化している。もっと大きく表示してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>今後の人材確保が課題</u>。（バス・タクシー・鉄道共通）</li> <li>○ 雪まつりなどのイベント、お酒を絡めた企画等、市・県・観光協会等と連携してバス利用者を増やせないか。</li> </ul>
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 駅と高速バス乗り場が離れているので不便。</li> </ul>	—
公共交通空白地有償運送・福祉有償運送	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 17時までの運行だが、18時まで利用したい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 定年延長によりシルバー人材センターの会員数減少が予想される。</li> <li>○ <u>今後の人材確保が課題</u>。（バス・タクシー・鉄道共通）</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>夜遅くまで利用</u>できるといい。</li> <li>○ バス運行時間帯とタクシー時間帯を分担して長い時間利用できるようにしてほしい。</li> <li>○ 待ち時間が長い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>今後の人材確保が課題</u>。（バス・タクシー・鉄道共通）</li> <li>○ 運行管理者が不足しており、運行管理者の育成と点呼の実施も課題。</li> </ul>
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>列車の本数</u>を増やしてほしい。</li> <li>○ 終電をもっと遅くまで運行してほしい。23時台があるといい。</li> <li>○ 鳥取駅の近くにパーク＆ライドできる駐車場がほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>今後の人材確保が課題</u>。（バス・タクシー・鉄道共通）</li> <li>○ 普通列車の赤字を特急列車で埋めているが、特急列車の黒字を維持できなくなれば、普通列車の継続が難しくなる。</li> <li>○ 駅近くに立ち寄れる場所や観光二次交通があるといい。</li> </ul>

## (5) 公共交通の維持確保に係る町の財政負担

- 町の負担額が年々増加しています。
- 公共交通の維持確保に係る町の負担のうち、すぎっ子バスに係る費用が約 6 割を占めています。
- すぎっ子バスに次いでタクシー助成に係る費用が 3 割程度を占めています。

図表 38 公共交通の維持確保に係る町の財政負担の推移



## 第5章 公共交通の現状・問題点と課題の整理

### 5-1 交通モード別の現状と問題点

#### ① 鉄道（JR 因美線・智頭急行）

- 鳥取市方面への通勤・通学に利用されています。
- 恋山形駅は“恋がかなう駅”として注目され、町外から観光客が訪れていますが、観光二次交通が不足しており、駅周辺に徒歩で観光できる場所が少ないことから、自家用車での来訪も見られている状況です。

#### ② 路線バス（日ノ丸自動車「智頭線」）

- 町内と旧用瀬町内、鳥取市中心部との間の利用が主ですが、朝夕は町内の移動も見られます。
- 用瀬～智頭駅間は利用実態・利用者数に応じた便数で運行しています。
- 沿線には、バス停から離れた集落があります。

#### ③ すぎっ子バス

- 主な利用者は保育園児や児童であり、昼間の利用者はわずかとなっています。
- 地形的な問題や道路事情等により、バスを走らせることができない集落や、バス停まで離れている世帯があります。
- 通学に利用する児童・生徒数に応じた大きさの車両が使用され、一日を通して定時定路線型で運行されているため、日中や土曜日の時間帯において利便性が低く非効率な運行となっています。

#### ④ タクシー

- 町内にはタクシー事業者が1社ありますが、車両数5台未満の小規模事業者で、営業時間も日中に限られている等、サービスレベルは高いとは言えない状況です。
- 乗務員の高齢化により、数年先は乗務員不足になる可能性があります。（令和2年2月現在、ドライバー3人、今後1名増える予定）
- 乗務員だけでなく、運行管理者も不足している状況です。
- 町による運賃助成制度により利用促進や収益確保が図られていますが、事業継続のためには町による支援が不可欠な状況です。

#### ⑤ 公共交通空白地有償運送・福祉有償運送

- 町内におけるドアツードア型の移動手段として、タクシーやバスを補完する機能を果たしています。
- 事業所の定年延長の影響等により、運行主体である（公社）智頭町シルバー人材センターの会員数が伸び悩み、乗務員不足になる可能性があります。

#### ⑥ 超小型モビリティ（観光客向けレンタカー）

- 主な利用は観光客であり、町民の移動手段としてはほとんど利用されていません。
- 板井原集落やタルマーリー等への移動に利用されていますが、2人乗りでカーナビが無い等、利用者の年代や目的によっては使いづらい面があります。

- 窓やエアコンが無いため夏冬の利用は厳しく、利用者数の季節変動が大きくなっています。
- 運行にかかる手間や費用に見合った収益が得られていないことから、今後の事業継続が困難になっています。

### <問題点の総括>

- サービス改善・向上を図りたくても、担い手不足等のサービス供給側の事情により実現できない状況です。
- 時刻表やマップなどの事前情報やバス停周辺環境、乗車中の利用環境などの整備が十分ではない状況であり、公共交通のサービス内容や利用方法の認知度が低く、周知不足にある状況です。
- タクシーや公共交通空白地有償運送の利用には事前の電話予約が必要であり、乗り継ぎを含めた時刻や運行状況を知らせる仕組みが無い等、公共交通を気軽に利用できる環境の整備が十分でない状況です。
- バス停が自宅から 500m 以上離れている世帯が存在し、公共交通を利用しにくい地域の解消が求められています。
- 公共交通の利用者が高齢者、児童・生徒、一部の観光客に限定されており、運行継続のためには利用者層の拡大が必要となっています。

## 5-2 取り組むべき課題

### ① 運行ルート最適化による効率的なサービスの提供

需要に応じたサービス提供やルート最適化などにより、効率的なサービスを提供する必要があります。

### ② 利用者の生活パターンに応じた公共交通サービスの提供

一日（行きと帰り）、一週間（通院や買い物）、年間（冬季対策）など、利用者の生活パターンに応じた、利用したいときに利用できる公共交通サービスの提供が必要です。

### ③ 公共交通を利用しにくい集落の解消

バスを小型化し、集落の中まで運行することで、公共交通を利用しにくい地域をできる限り解消することが必要です。

### ④ 公共交通を利用しやすい環境の整備

時刻表やマップなどの事前情報やバス停周辺環境、乗車中の利用環境などの整備が十分ではなく、利用者が気持ちよく公共交通を利用できるような環境整備・改善が必要です。

### ⑤ 効率的で持続可能な交通体系の構築

交通事業者の担い手不足が問題となっていることから、交通事業者・行政・住民自治組織など関係主体が連携し、人材の確保・発掘に加え、持続可能な運営体制を構築することが必要です。

### ⑥ 公共交通の利用促進と新たな利用者層の開拓

町内では、人口減少やマイカー依存により、公共交通利用者そのものが減少傾向にあります。持続可能な公共交通サービスの提供や、環境に配慮した社会を実現させるためにも、乗客数に適した規模の車両運行、交通弱者にも利用しやすい効率的なサービスの提供が必要です。

## 第6章 基本的な方針・目標と数値指標

### 6-1 基本理念

#### (1) 本町が目指す将来像

- 本町が目指す将来像は、第7次智頭町総合計画に次のように示されています。

**将来像：一人ひとりの人生に寄り添えるまちへ**

**基本理念：① 森の恵みを活かしたまちづくり**

② 安全・安心に暮らせる健康長寿のまちづくり

③ 子どもから大人まで学びと成長のまちづくり

④ 地域や家族のつながりでつくるまちづくり

#### (2) 計画の基本理念(将来の交通の姿)

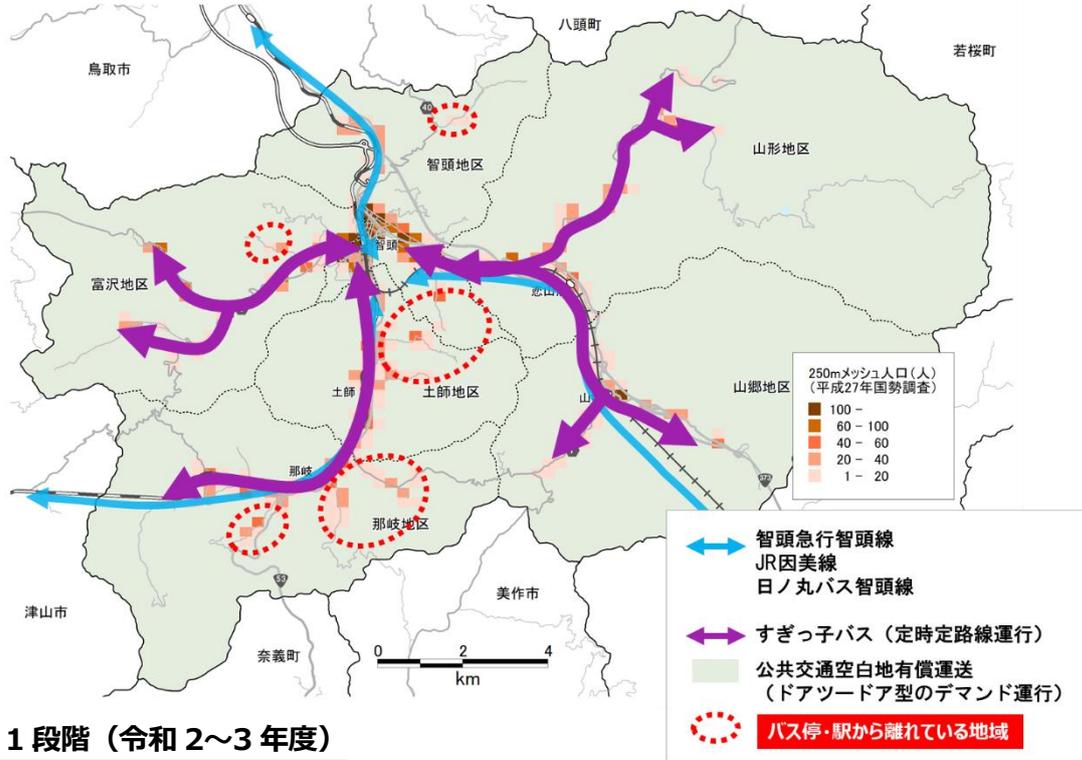
### すべての人に寄り添える持続可能な交通体系の構築

- 本町では、第7次総合計画の将来像として「一人ひとりの人生に寄り添えるまちへ」の実現を目指しています。
- 全国の自治体で人材不足等による交通手段の確保が難しくなっているなか、本町においても現在の交通体系を維持できる可能性は低くなっています。
- 本町の住民自治力を活かした人材発掘を行うとともに、様々な関係団体と連携し、住民及び観光客といった「すべての人に寄り添える交通体系」の実現を目指します。
- 交通事業者・行政・住民自治組織など関係主体が連携し、人材の確保・発掘に加え、持続可能な運営体制の構築を目指します。

### (3) 公共交通ネットワークの将来像

#### 現在

- タクシーや公共交通空白地有償運送があるため、町全域が面的にカバーされているものの、バス停・駅から離れている地域が存在しています。



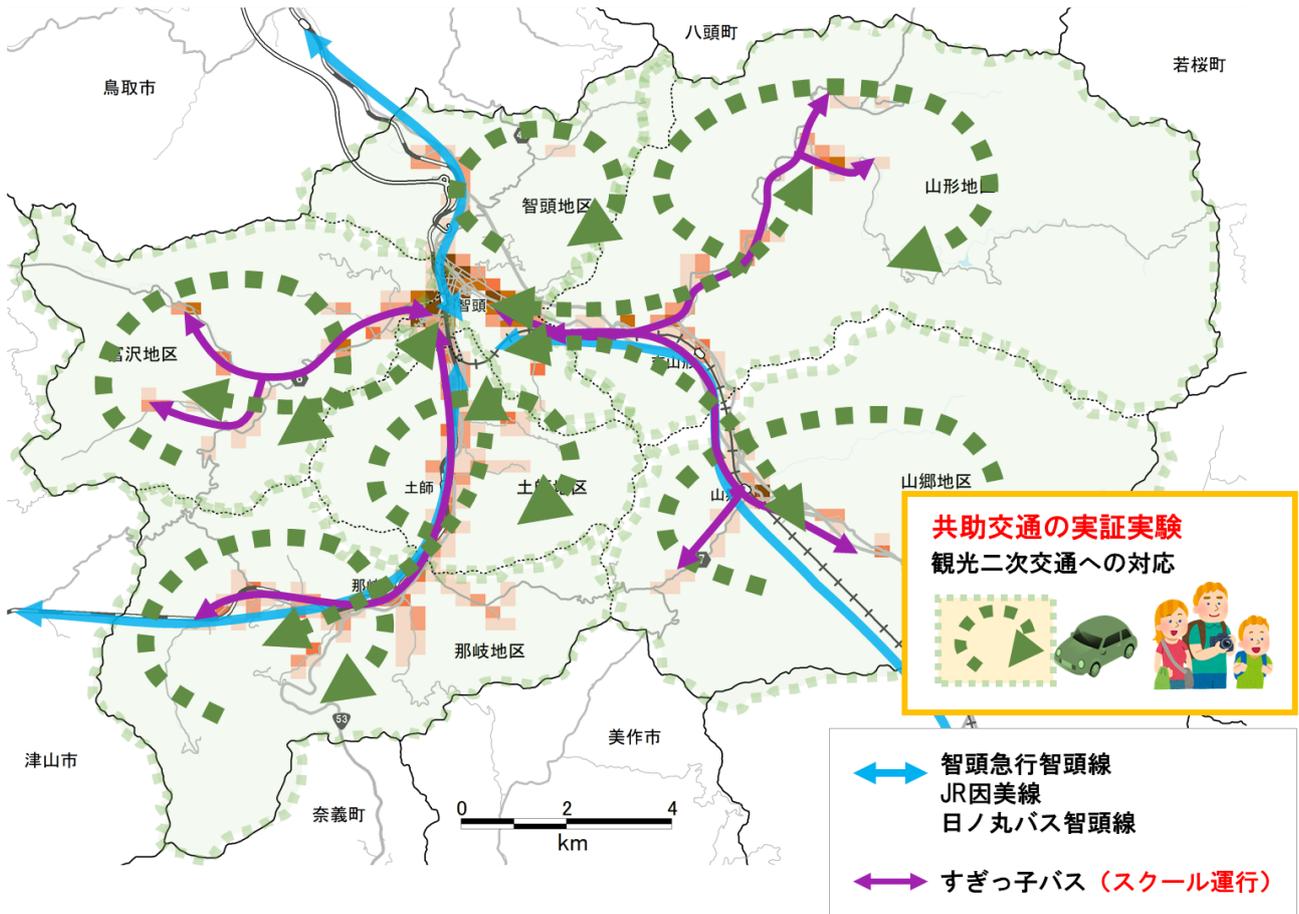
#### 第1段階 (令和2~3年度)

- 持続可能な交通体系の構築に向け、地域住民や交通事業者等が参画する移動手段確保策 (以下「共助交通」と呼ぶ。) の導入検討を行います。
- 各地区や関係団体等との調整が整った地区から、共助交通の実証実験を行います。



## 第2段階（令和4~6年度）

○ 全地区で新たな組織体制を構築し、かつ観光二次交通に対応できる体制づくりを目指します。



## 6-2 基本方針と目標・事業

### (1) 施策の体系

基本方針	目標	目標達成のための施策・事業
基本方針 1： 住民にとって利用しやすい公共交通ネットワークの構築	【目標 1】公共交通を利用しづらい地域の解消	<b>1 地域内における共助交通の導入</b> ＜主要事業＞
	【目標 2】利用環境の整備	<b>2 告知放送端末を活用した公共交通検索・予約システムの導入</b> ＜主要事業＞
		<b>3 待合環境の改善</b> <b>4 接遇の向上</b>
	【目標 3】町外移動における公共交通サービス水準の維持	<b>5 鉄道と日ノ丸自動車智頭線における幹線機能としての必要なサービス水準の確保</b>
基本方針 2： 公共交通ネットワークを将来的に確保・維持していくための仕組みづくり	【目標 4】通学・通園利用の利便性向上	<b>6 すぎっ子バスの朝夕の運行（スクールバスとしての運行）および日中における予約に応じた運行の確保</b>
		<b>7 役割分担や車両の小型化による運行効率化・経費抑制</b> <b>8 公用車や送迎車両等の町内における交通資源の活用</b>
	【目標 5】行政負担の抑制	<b>9 共助交通の運営体制の構築</b>
基本方針 3： 公共交通の利用促進と新たな利用者の開拓	【目標 6】関係主体を巻き込んだ持続的な運行体制の構築	<b>10 住民自治力を生かした求人活動</b>
	【目標 7】事業者・行政・住民の連携による担い手確保	<b>11 生徒やその保護者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施</b> <b>12 バスや共助交通の利用方法や便利な使い方の周知</b>
		【目標 8】家族送迎からバス利用へのシフト促進
	【目標 9】観光客に対応した観光二次交通の構築	

## (2) 目標達成のために実施する事業

### 基本方針 1. 住民にとって利用しやすい公共交通ネットワークの構築

#### 【目標 1】公共交通を利用しづらい地域の解消

##### 事業① 地域内における共助交通の導入

###### ■ 事業内容

###### 実施内容

地域住民が参画する移動手段確保策（ここでは「共助交通」という。）の導入を検討する。

###### 実施主体

新たに立ち上げる中心的組織（NPO 等）

###### 想定する役割分担

運行ノウハウの提供：交通事業者、シルバー人材センター

住民ドライバー確保の呼びかけ：地域自治組織

智頭町の強みである住民自治力を生かした求人活動

###### 事業実施区域

町内各地区～智頭中心部間

###### 車両

10 人乗想定（町貸与 or 市民ドライバーの自家用車）

###### スケジュール

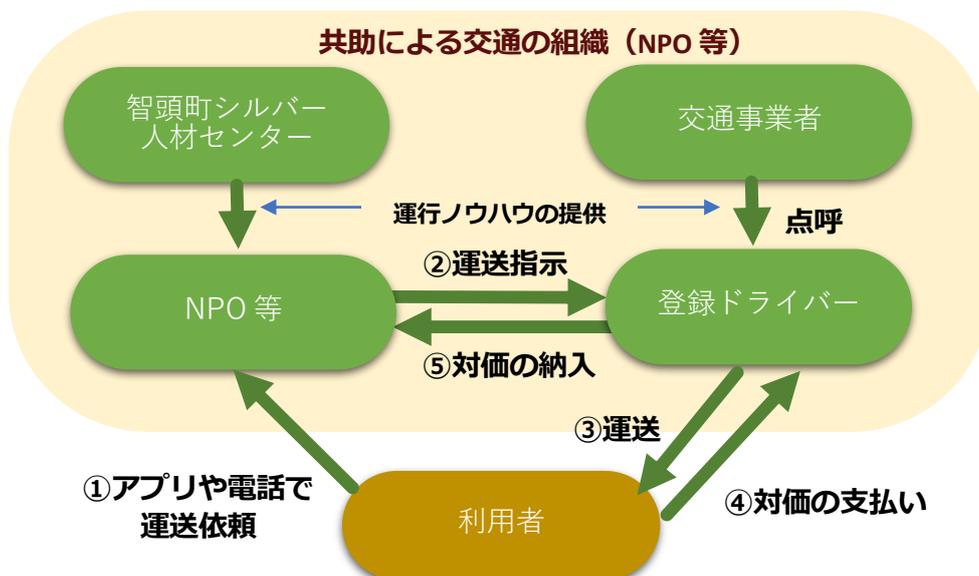
R2 年度：各地区や関係団体等との調整

→ 整った地区から、地方創生推進交付金を活用した社会実験を実施

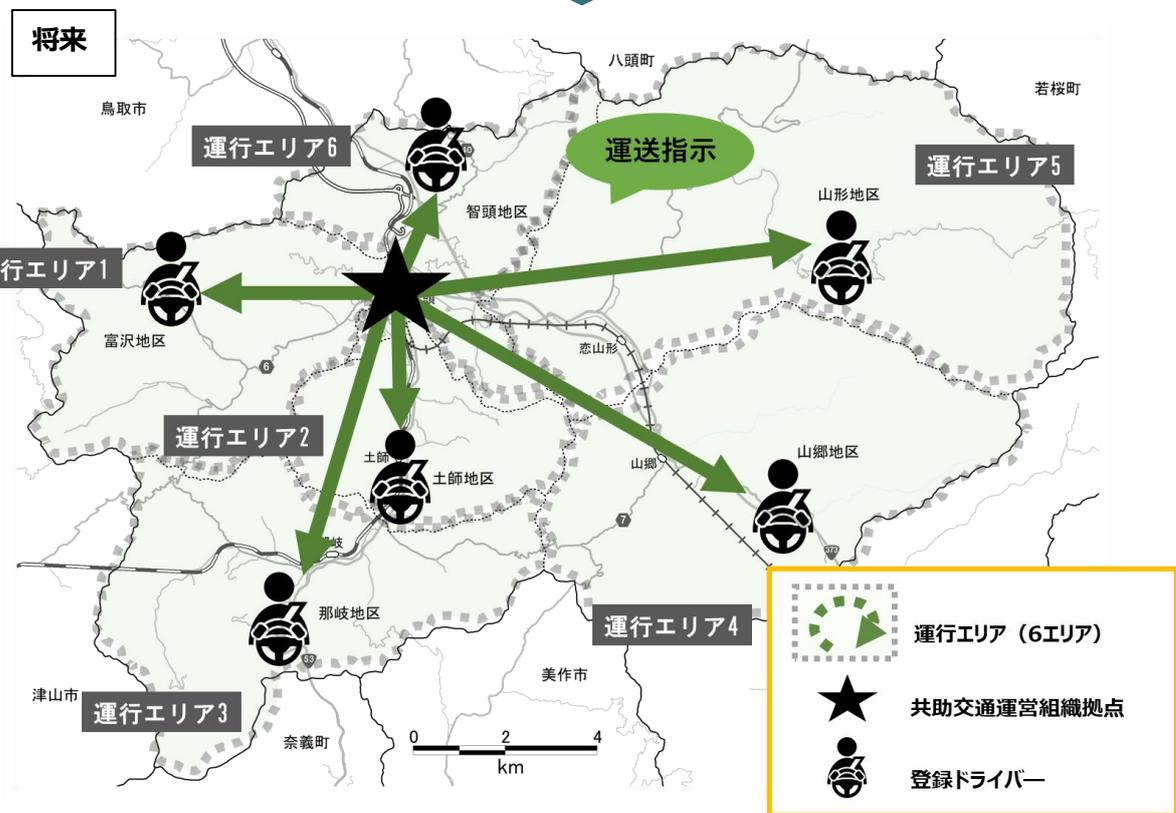
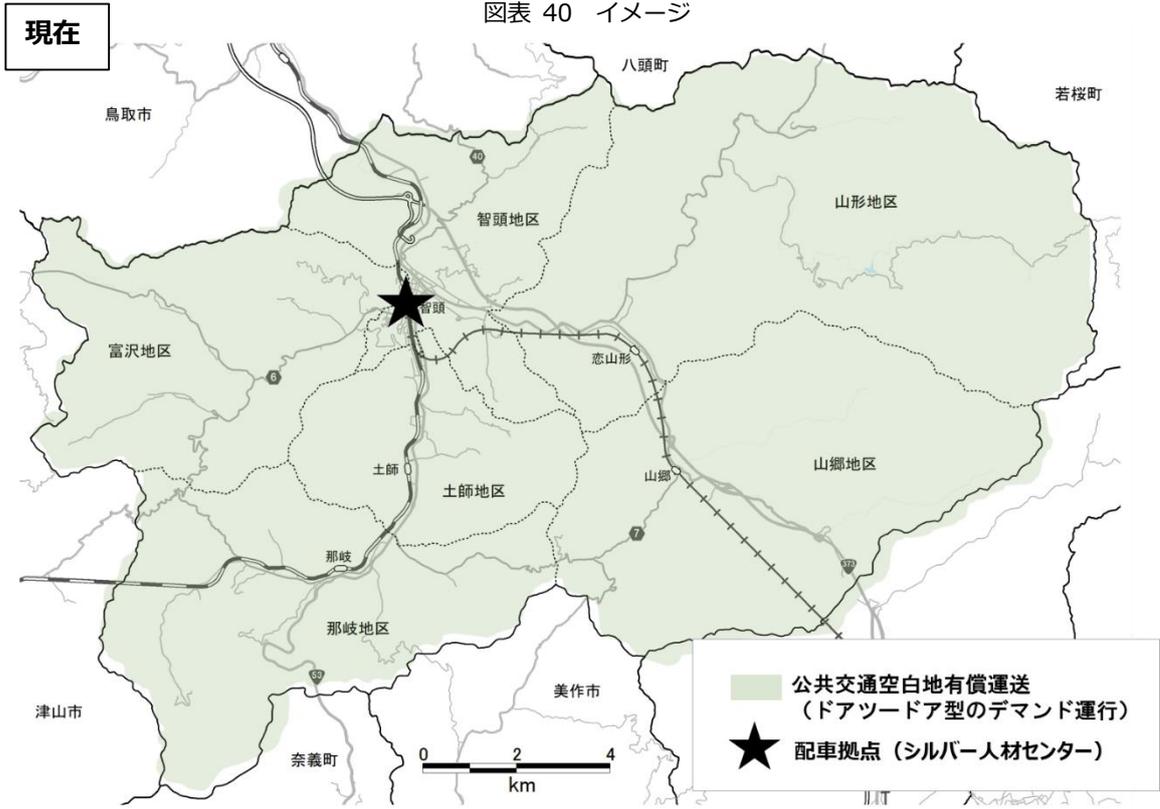
R3 年度：中心的組織（NPO 等）の立ち上げ

R4 年度：中心的組織による本格運用開始

図表 39 実施体制案



図表 40 イメージ



## 【目標2】 利用環境の整備

### 事業② 告知放送端末を活用した公共交通検索・予約システムの導入

#### ■ 事業内容

##### 実施内容

町内の各戸に設置している告知放送端末が更新時期をむかえるため、公共交通検索・予約システム等各種機能を備えた端末へ更新を行います。

##### 実施主体

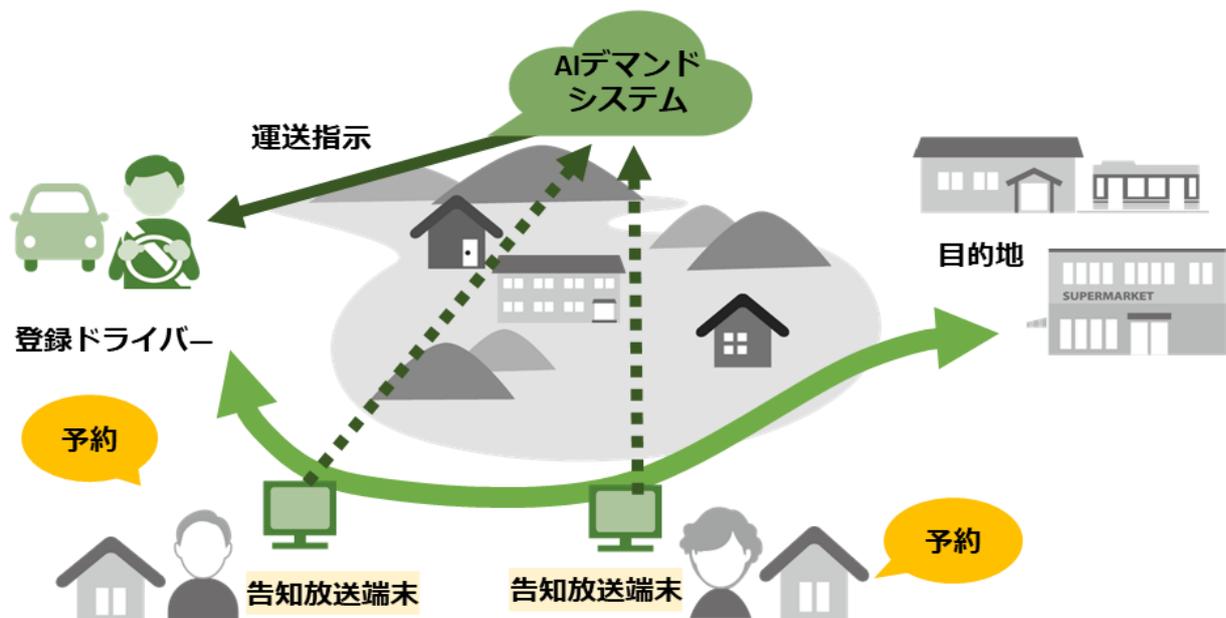
町、民間事業者

##### スケジュール

R2～3年度：告知放送端末を活用し、民間事業者と連携した実証実験事業を実施  
民間通信事業者との連携による AI デマンドシステムの構築・実証実験により  
告知放送端末との互換性の検証

R4 年度：観光二次交通への対応

図表 41 告知放送端末×AI デマンドシステムイメージ図



### 事業③ 待合環境の改善

#### ■ 事業内容

##### ○ 地域の拠点を活用した待合環境の確保

旧小学校、保育園に公共交通の路線図や時刻表を掲出するとともに、座って待つことのできる環境を確保します。

## 事業④ 接遇の向上

### ■ 事業内容

- アンケート調査や乗降調査等を通じて利用者の声を聞く機会を設け、公共交通の満足度向上に繋がります。

## 【目標3】 町外移動における公共交通サービス水準の維持

### 事業⑤ 鉄道と日ノ丸自動車智頭線における幹線機能としての必要なサービス水準の確保

### ■ 事業内容

- 最低限確保すべきサービス水準を設定し、今後の移動手段維持・確保に向けた事業を推進します。

<最低限確保すべきサービス水準の例>

- ◆ 鳥取方面まで、鉄道とバスとを合わせて概ね1時間1本以上の間隔で運行。
- ◆ 観光客鳥取・倉吉方面及び京阪神・岡山方面への速達列車の運行。
- ◆ 通勤・通学利用に配慮した朝〇時台から夜〇時台までの運行。
- ◆ 朝夕の時間帯を中心とした交通結節点（智頭駅）における支線（すぎっ子バス）との接続確保。

## 【目標4】 通学・通園利用の利便性向上

### 事業⑥ すぎっ子バスの朝夕の運行（スクールバスとしての運行）および日中における予約に応じた運行の確保

### ■ 事業内容

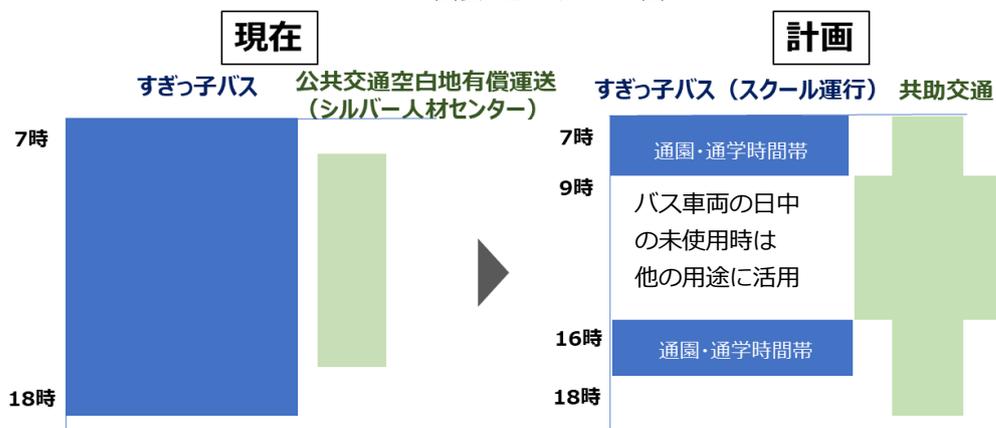
- すぎっ子バスの運行本数を減らし、通学利用者の多い時間帯のみ運行し、日中は予約があった場合のみ運行することなどを検討しています。

<事業の背景>

住民意見交換会での意見

- ・すぎっ子バスは保育園児、小中高校生の通園通学に利用されており、必要だと思う。
- ・スクールバス運行の予定は無いのか。

図表 42 イメージ図



## 基本方針 2. 公共交通ネットワークを将来的に確保・維持するための仕組みづくり

### 【目標5】行政負担の抑制

事業⑦ 役割分担や車両の小型化による運行効率化・経費抑制

事業⑧ 公用車や送迎車両等の町内における交通資源の活用

#### ■事業内容

○ 役割分担や車両の小型化による運行効率化・経費抑制を検討します。

例) すぎっ子バス：中型バス・大型バス

朝夕のみ運行（日中の車両未使用時は他のイベントなどに利用(雪まつり等)）

共助交通：10人乗り車両

ミニデイ等の送迎にも活用

### 【目標6】関係主体を巻き込んだ運行体制の構築

事業⑨ 共助交通の運営体制の構築

#### ■事業内容

○ シルバー人材センター、タクシー、バス事業者及び町で構成する組織を形成し、新たな運行体制を構築していきます。

**運行ノウハウの提供**：交通事業者、シルバー人材センター

**住民ドライバー確保の呼びかけ**：地域自治組織

智頭町の強みである住民自治力を生かした求人活動

### 【目標7】事業者・行政・住民の連携による担い手確保

事業⑩ 住民自治力を生かした求人活動

#### ■事業内容

○ 全ての人に寄り添い持続可能な交通体系の維持には、人材確保が重要な課題と考えます。地区の人材を熟知する自治組織との協力体制を構築し、住民自治力を生かした求人活動を行っていきます。

## 基本方針 3. 利用促進と新たな公共交通利用者の開拓

### 【目標8】家族送迎からバス利用へのシフト促進

事業⑪ 生徒やその保護者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施

事業⑫ バスや共助交通の利用方法や便利な使い方の周知

#### ■事業内容

○ 生徒やその保護者を対象としたモビリティ・マネジメントを実施します。

○ バスや共助交通の利用方法や便利な使い方の周知を行います。

## 【目標9】観光客に対応した観光二次交通の構築

事業⑬ 観光客が自由に周遊できる移動手段の確保

事業⑭ 観光一次交通と町内の移動手段をシームレスに利用できる仕組みの構築

### ■事業内容

- 事業①および②を通じて、観光客が自由に周遊できる移動手段の確保と、観光一次交通と町内の移動手段をシームレスに利用できる仕組みの構築を検討していきます。

## 6-3 実施スケジュール

目標	事業	事業内容			事業スケジュール				
		町	事業者	住民	R2	R3	R4	R5	R6
<b>基本方針1：住民にとって利用しやすい公共交通ネットワークの構築</b>									
【目標1】 公共交通を利用しづらい地域の解消	1 地域内における共助交通の導入 <主要事業>	●	●	●	調整・組織立ち上げ		本格運行		
【目標2】 利用環境の整備	2 告知放送端末を活用した公共交通検索・予約システムの導入 <主要事業>	●			システム構築・導入		観光二次交通への対応		
	3 待合環境の改善	●	●		検討	随時実施			
	4 接遇の向上	●	●		検討	随時実施			
【目標3】 町外移動における公共交通サービス水準の維持	5 鉄道と日ノ丸自動車智頭線における幹線機能としての必要なサービス水準の確保	●	●	●	継続				
【目標4】 通学・通園利用の利便性向上	6 すぎっ子バスの朝夕の運行（スクールバスとしての運行）および日中における予約に応じた運行の確保	●	●		検討	随時実施			
<b>基本方針2：公共交通ネットワークを将来的に確保・維持していくための仕組みづくり</b>									
【目標5】 行政負担の抑制	7 役割分担や車両の小型化による運行効率化・経費抑制	●	●		検討	随時実施			
	8 公用車や送迎車両等の町内における交通資源の活用	●	●	●	検討	随時実施			
【目標6】 関係主体を巻き込んだ持続的な運行体制の構築	9 共助交通の運営体制の構築	●	●	●	調整・組織立ち上げ		継続実施		
【目標7】 事業者・行政・住民の連携による担い手確保	10 住民自治力を生かした求人活動	●	●	●	体制構築	継続実施			
<b>基本方針3：公共交通の利用促進と新たな利用者の開拓</b>									
【目標8】家族送迎からバス利用へのシフト促進	11 生徒やその保護者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	●	●	●	検討	随時実施			
	12 バスや共助交通の利用方法や便利な使い方の周知	●	●	●	検討	随時実施			
【目標9】観光客に対応した観光二次交通の構築	13 観光客が自由に周遊できる移動手段の確保	●	●		検討	随時実施			
	14 観光一次交通と町内の移動手段をシームレスに利用できる仕組みの構築	●	●		仕組み構築	随時導入			

# 第7章 計画の達成状況の評価

## 7-1 計画の推進体制

本計画の推進及び進捗状況の管理は智頭町地域公共交通会議にて行うこととします。PDCA サイクルに基づき、智頭町地域公共交通会議では年度ごとに進捗状況を把握し、計画が適正に行われるように関係機関との調整を行います。

## 7-2 評価・検証

事業の計画的な推進と目標達成に際しては、Plan(計画立案・評価指標の設定)、Do(計画の円滑な実施)、Check(目標の達成度評価・課題の整理)、Action(評価・改善の妥当性検証)のPDCA サイクルを継続的に行っていくことが必要です。また、Check と Action の結果を踏まえ、協議会等にて改善策を議論し、公共交通をより良くしていく意識を高めあっていき、持続可能な公共交通を構築し、継続していくことが重要です。

協議会での議論を踏まえ、事業内容の確認や変更を行うほか、必要に応じて補正予算等の要求をしてまいります。このほか、委員および地域住民による主体的な提案があった場合には、その内容を検討し、実現可能性が高いものについては、具体化・予算要求等を実施してまいります。

図表 43 PDCA サイクル

