

智頭町地域公共交通計画

令和2年3月
智頭町

目次

| | | |
|------------|--------------------------------|-----------|
| 第1章 | 計画の策定にあたって | 1 |
| 1-1 | 計画策定の背景 | 1 |
| 1-2 | 計画の位置付け | 1 |
| 1-3 | 計画の区域 | 1 |
| 1-4 | 計画の期間 | 1 |
| 第2章 | 地域の現状 | 2 |
| 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 |
| 第3章 | 公共交通の現状 | 14 |
| 3-1 | 公共交通ネットワーク | 14 |
| 3-2 | 鉄道 | 15 |
| 3-3 | 路線バス | 19 |
| 3-4 | その他の交通手段 | 26 |
| 3-5 | 公共交通等による人口カバー状況 | 31 |
| 3-6 | 移動に関する支援策と町の財政負担額 | 32 |
| 3-7 | 住民の移動実態と公共交通の利用状況及び意向等 | 35 |
| 3-8 | 智頭駅における接続状況 | 42 |
| 第4章 | 公共交通の現状・問題点と課題の整理 | 43 |
| 4-1 | 公共交通の現状と問題点 | 43 |
| 4-2 | 取り組むべき課題 | 45 |
| 第5章 | 基本的な方針・目標と数値指標 | 46 |
| 5-1 | 基本理念 | 46 |
| 5-2 | 基本方針と目標・事業 | 49 |
| 5-3 | 実施スケジュール | 59 |
| 第6章 | 計画の達成状況の評価 | 60 |
| 6-1 | 計画の推進体制 | 60 |
| 6-2 | 評価・検証 | 60 |

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、「第1次智頭町行財政改革プラン」の策定に伴い、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、生きがいつくりなど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 計画の位置付け

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ています。

「第7次智頭町総合計画」、「智頭都市計画区域 都市計画区域マスタープラン」及び「鳥取県東部地域公共交通網形成計画」等の上位・関連計画と整合性を図りつつ策定します。

また、本計画は、住民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

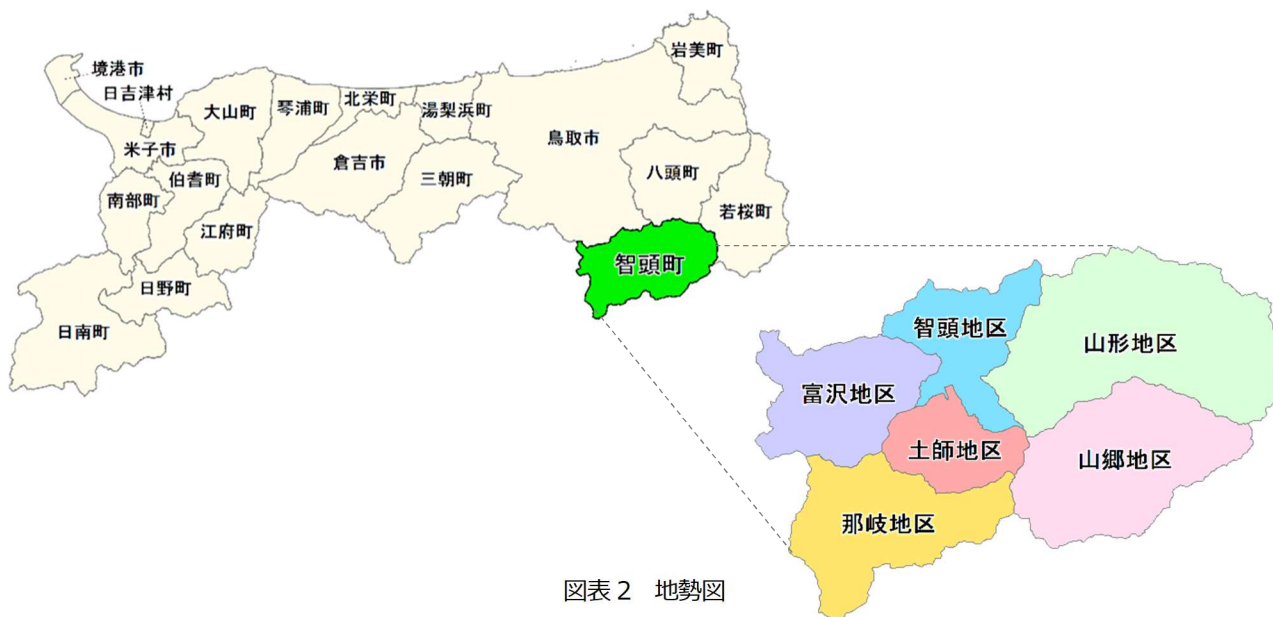
令和2年度から令和6年度までの5年間とします。

第2章 地域の現状

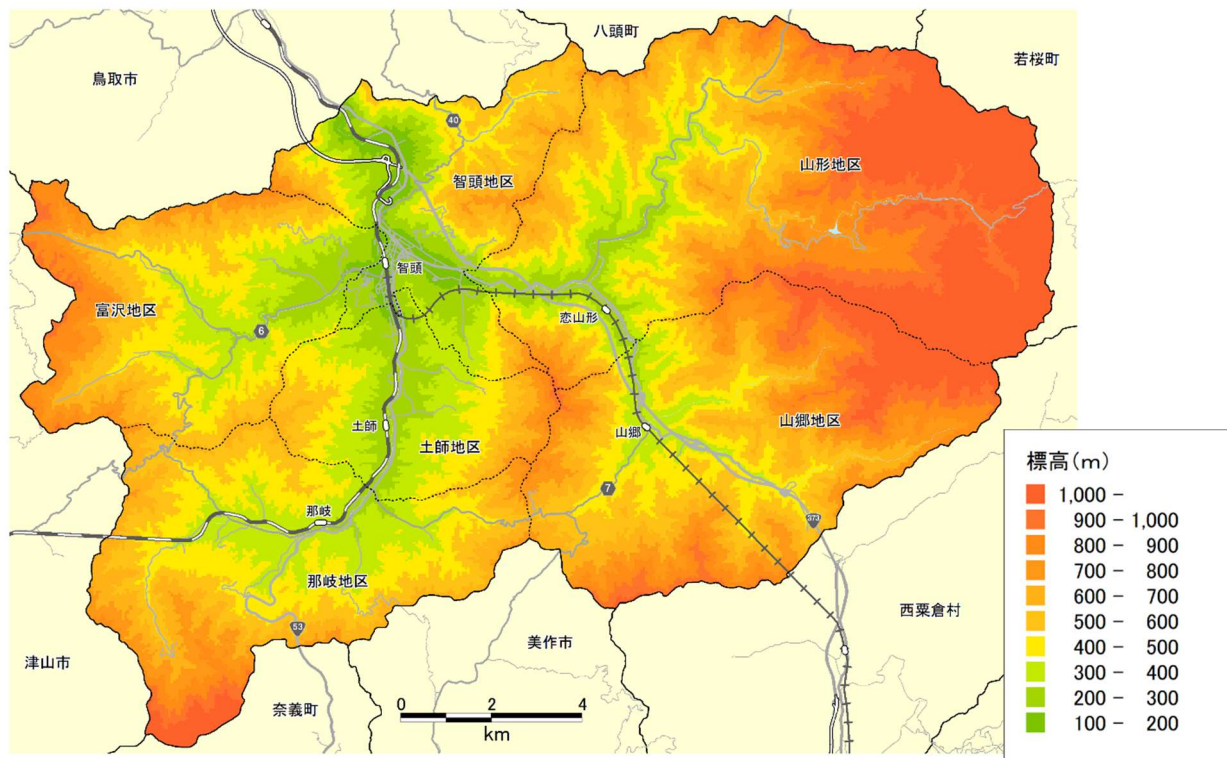
2-1 位置・地勢

- 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 km²、うち約93%を山林が占めています。
- 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1,000m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

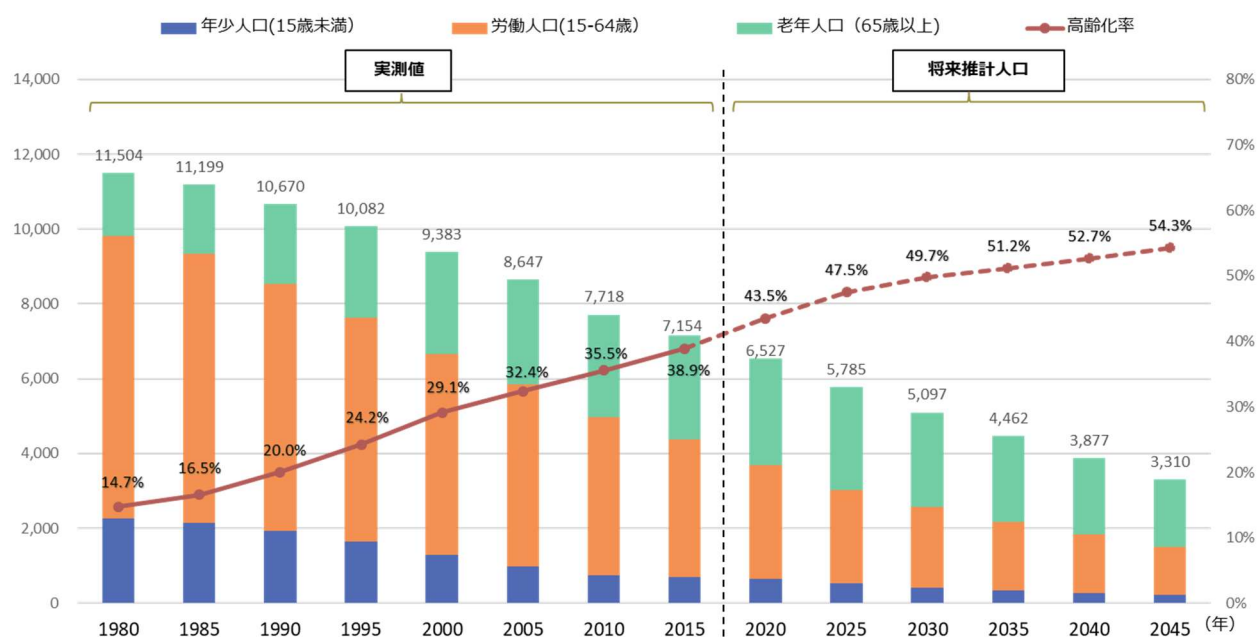


2-2 人口・世帯数の推移

(1) 人口の推移

- 国勢調査によると、人口は1980年（昭和55年）には11,504人にまで達していましたが、その後は急激な減少が続き、2015年（平成27年）には7,154人と1980年（昭和55年）から38%減少しています。
- 国の推計によると、2045年には3,310人と、2015年（平成27年）の半分以下にまで減少することが見込まれます。

図表3 年齢3区分別人口と高齢化率の推移

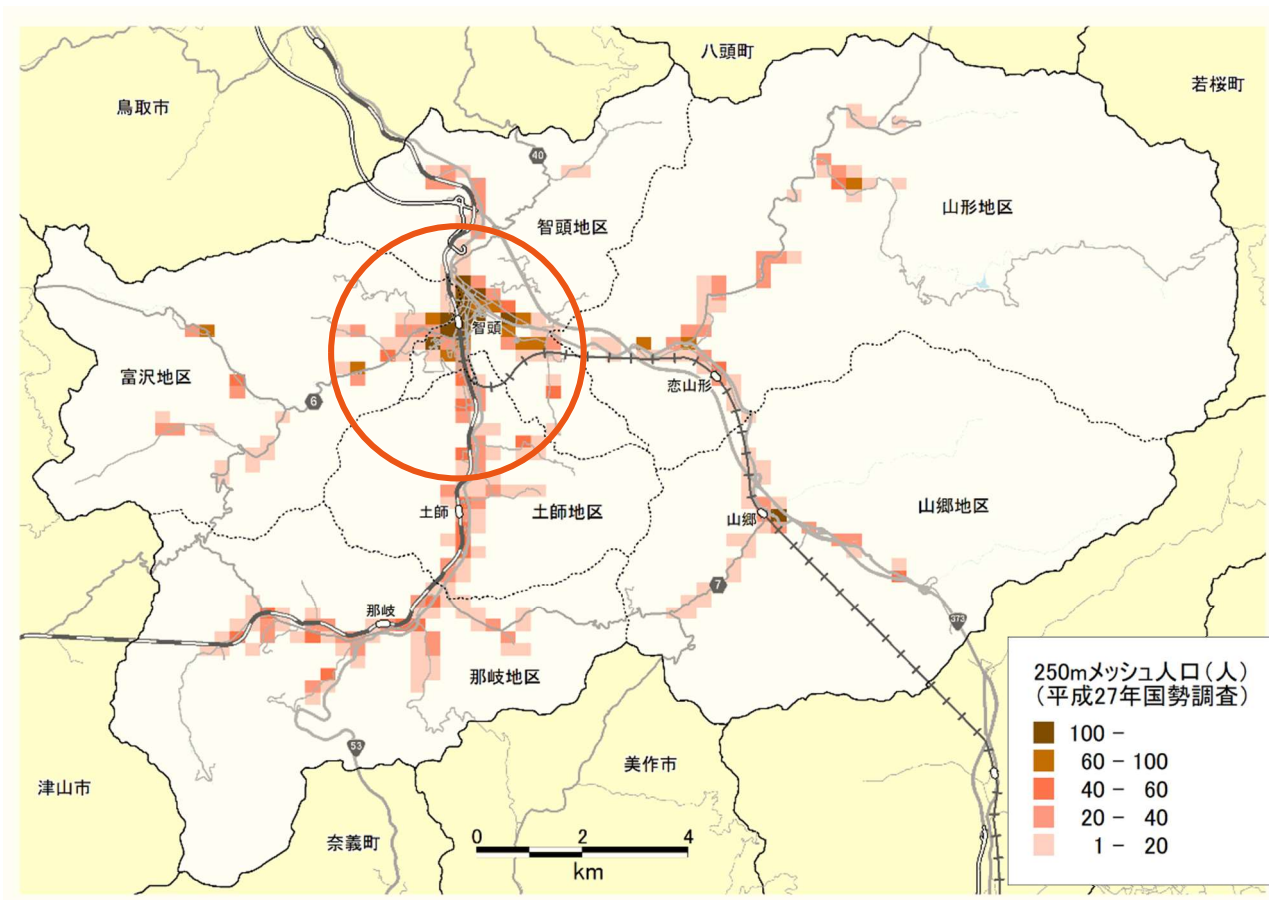


資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」

(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

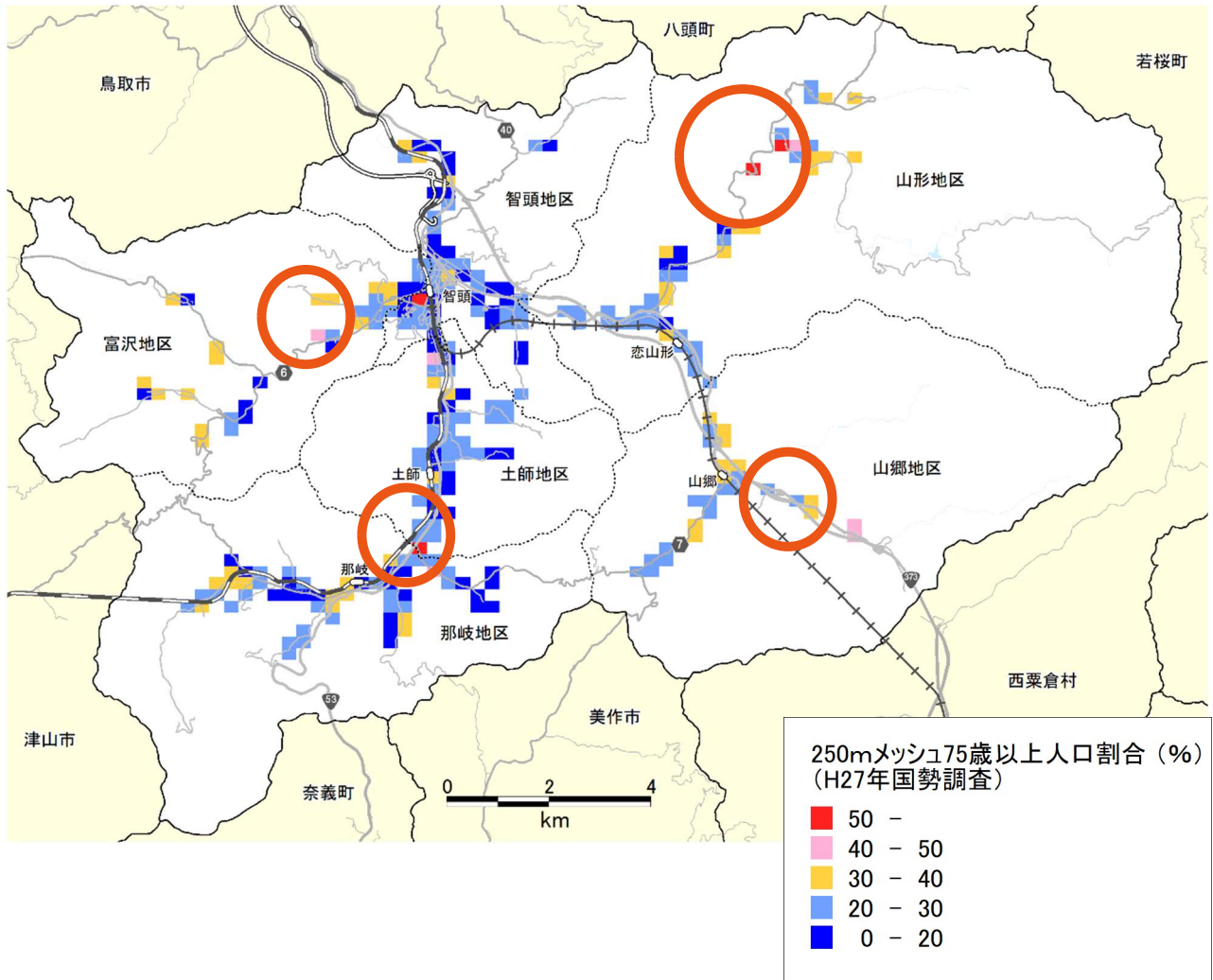


資料：平成27年国勢調査地域メッシュ統計

(3) 高齢化の状況

- 智頭駅や役場が立地する智頭地区から離れた集落では高齢化率が高くなっています。
- 国道から離れた谷筋など、縁辺部には高齢者が点在して居住しており、中には高齢化率が 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



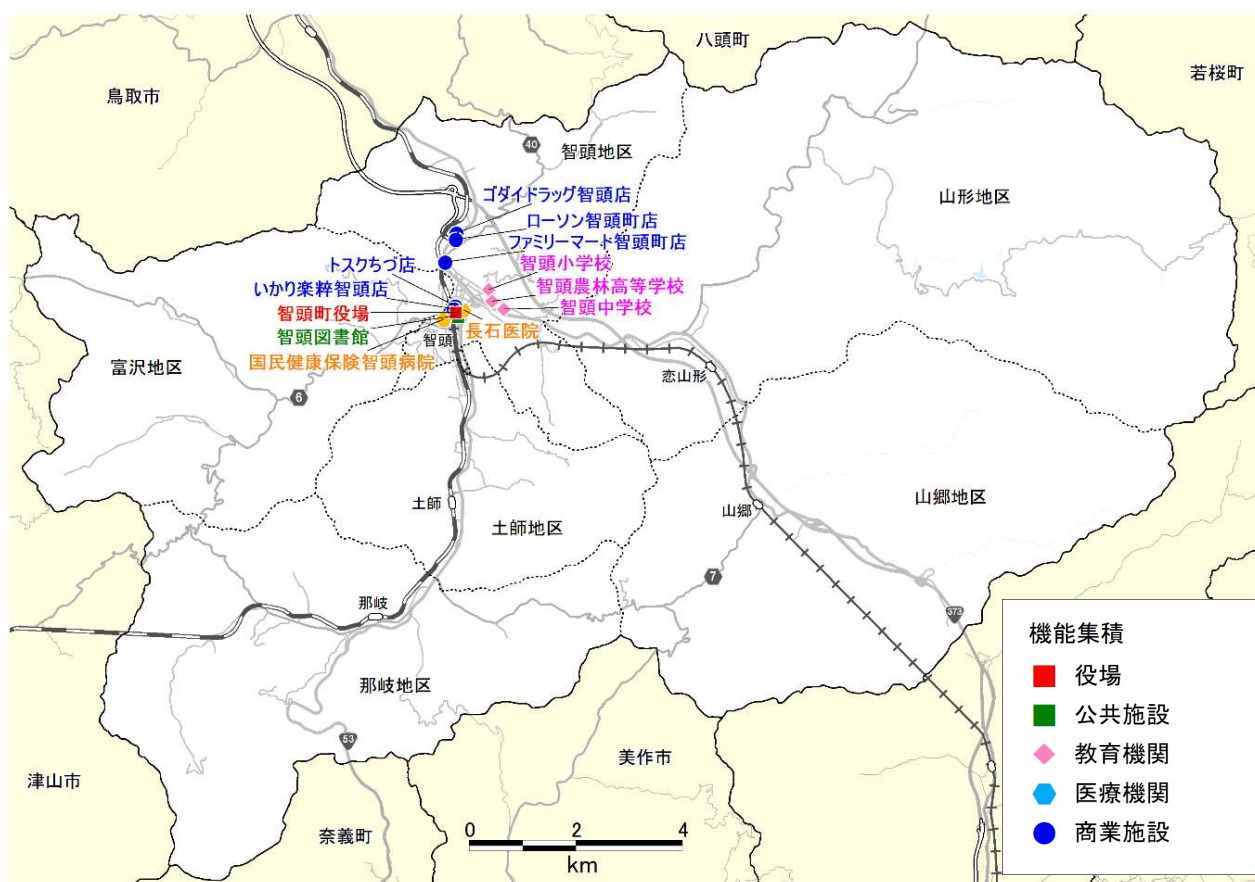
資料：平成 27 年国勢調査地域メッシュ統計

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といった移動の目的地となる施設は、智頭地区に集積しています。
- 智頭地区には町立の保育園、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。
- 本町と鳥取市との間は鳥取自動車道で結ばれており、所要時間は約 30 分で鳥取市の通勤圏となっています。

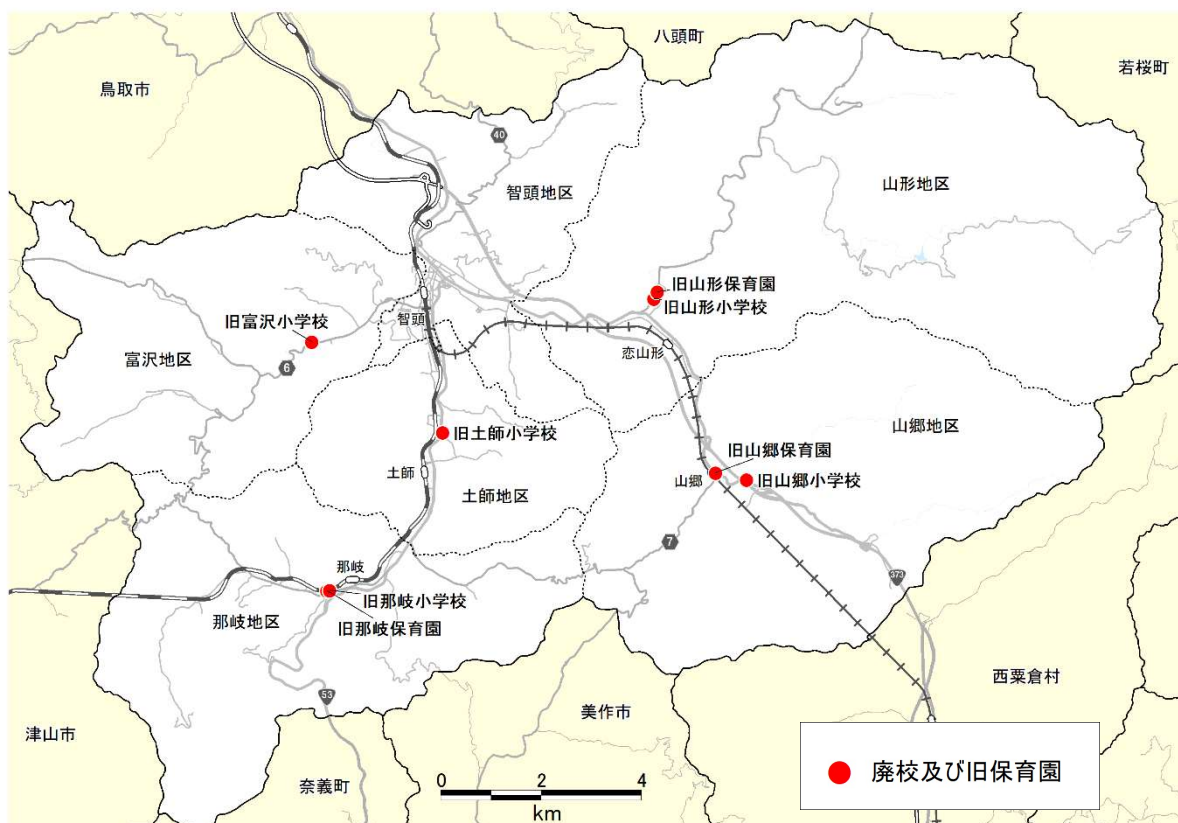
図表 6 機能集積状況（公共施設、教育機関、医療機関、商業施設）



(2) 旧小学校・保育園

- 平成 24 年 3 月に、町内の 6 地区にあった小学校が 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て、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。
- 廃校となっ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、地域活動などの行事の際には、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 旧小学校及び保育園の分布



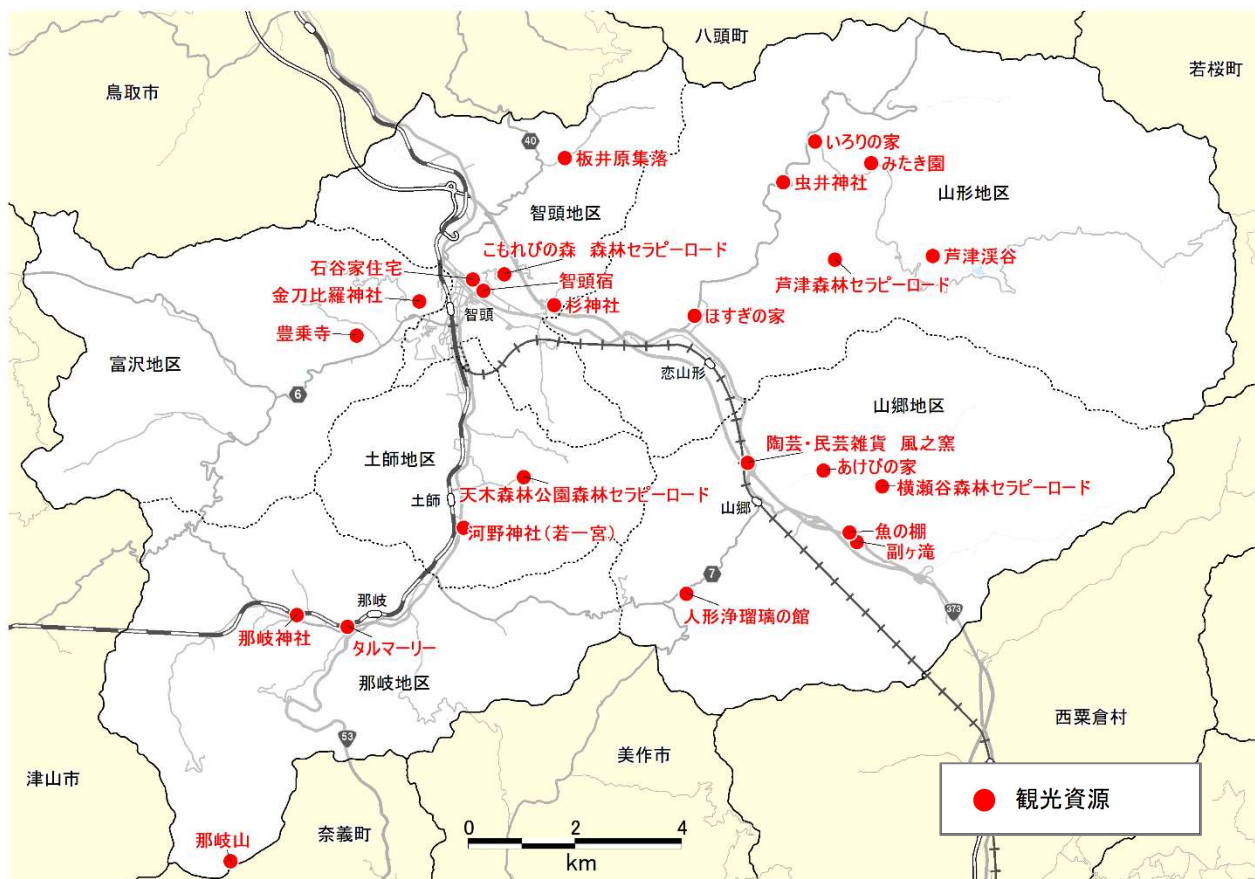
図表 8 旧小学校及び保育園の統廃合後の利活用状況

| | 山形地区 | 那岐地区 | 土師地区 | 山郷地区 | 富沢地区 |
|------|--|--|---|---|--|
| 旧小学校 | 旧山形小学校 <ul style="list-style-type: none"> ● 智頭林業資料展示室 ● テナント利用（サングリーン智頭、あすなろ手芸店） ● 木材加工室 | 旧那岐小学校 <ul style="list-style-type: none"> ● 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） | 旧土師小学校 <ul style="list-style-type: none"> ● 放課後児童クラブ ● 資料展示室 | 旧山郷小学校 <ul style="list-style-type: none"> ● 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） | 旧富沢小学校 <ul style="list-style-type: none"> ● キクラゲハウス ● キクラゲ加工場 |
| 旧保育園 | 旧山形保育園 <ul style="list-style-type: none"> ● 森のミニデイ | 旧那岐保育園 <ul style="list-style-type: none"> ● 飲食店（タルマーリー） | — | 旧山郷保育園 <ul style="list-style-type: none"> ● 子育て支援センター | — |

(3) 観光資源

- 町内の主な観光資源としては、智頭宿や板井原集落、芦津溪谷などがあります。これらの観光資源や飲食店などは町内全域に点在しており、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動自転車のレンタルサービスなどがあります。
- 鳥取県東南部の玄関口としての地理的優位性を活かし、ストレスの多い被災地から疎開する場所を提供する「疎開保険」や、豊かな自然環境を活かした森林セラピー®、民泊など、都市部との交流が積極的に進められています。

図表9 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

上位計画に記載されている公共交通に関する具体的な施策や事業などは次の通りである。

① 第7次智頭町総合計画（平成27年3月策定）

| 計画の概要 | |
|------------------------------------|--|
| 計画の期間 | 平成29年度～令和8年度 |
| 将来像 | 一人ひとりの人生に寄り添えるまちへ <4つの理念> 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 |
| 公共交通に関連する事業・施策 | |
| 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 | 交通網の整備 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。 <具体的事業> 町民バスの更新、公共交通機関の利用促進 施設の整備や管理 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。 <具体的事業> 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、 <u>町内各地へのセラピーロードの整備</u> 、国・県・町の連携による通学路等の整備 |
| その他の関連事業・施策 | |
| 一人ひとりの個性を活かしながらいかに支え、つながる家族 | 高齢者も安心して生活するために 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。 <具体的事業> 高齢者等移送サービス事業 支え合う仕組みづくり 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。 <具体的事業> 買い物弱者のためのシステムづくり |
| 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 | 町外との交流 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。 <具体的事業> ● 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 <u>広域観光事業</u> ● <u>板井原集落を活用した交流観光の推進</u> |

② 智頭都市計画区域 都市計画区域マスタープラン（平成 16 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"> ① 地域特性を生かした適正な土地利用の促進 ② 活力ある産業・人の育成 ③ 交流・定住拠点の促進 ④ 豊かな自然を生かした都市環境の形成 ⑤ 安全に暮らせるまちづくりの充実 ⑥ 人にやさしい快適な生活環境の創造 ⑦ 快適な生活環境の整備 |
| 関連する事業・施策 | |
| 主要な都市計画の決定の方針 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 ● 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。 |
| 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"> ● 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。 ● 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。 |
| 福祉・景観に関するまちづくりの方針 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 |

③ まち・ひと・しごと創生智頭町総合戦略（平成 27 年 8 月策定）

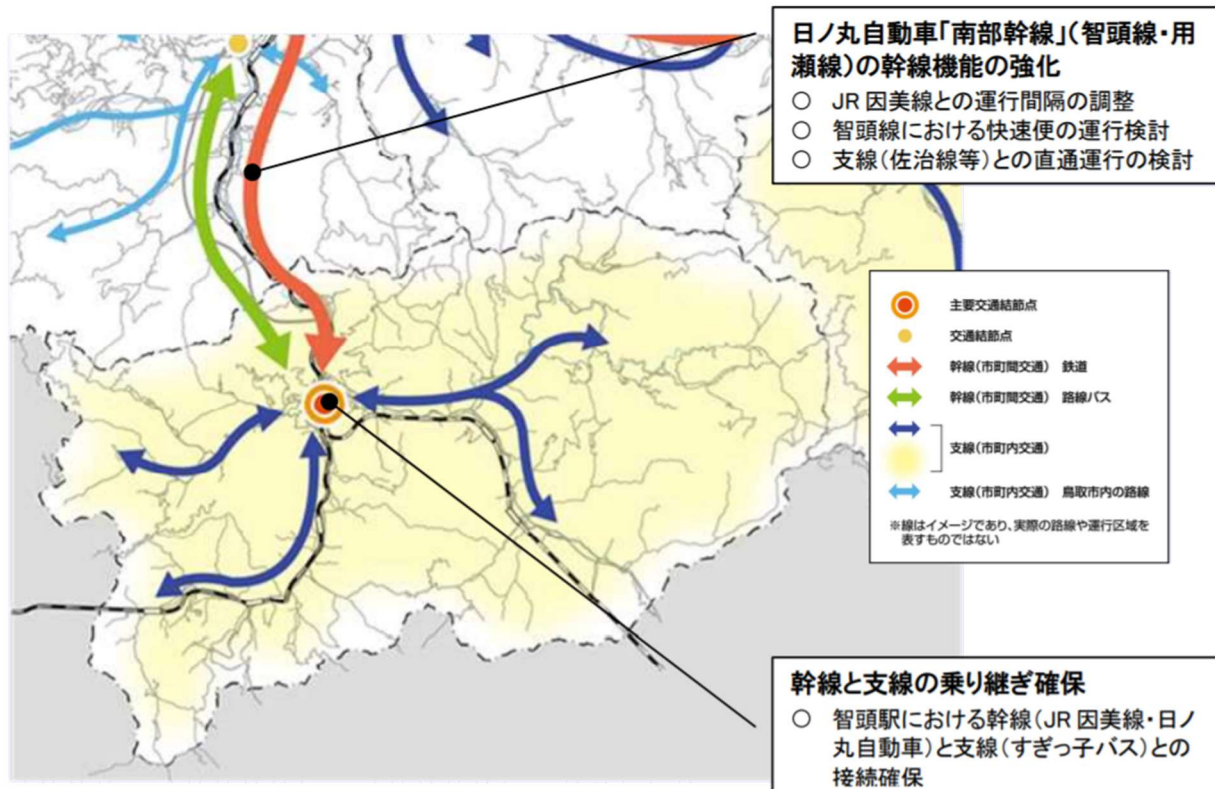
| 計画の概要 | |
|---------------------------------------|--|
| 計画の期間 | 平成 27 年度～令和元年度 |
| 将来像 | <p>林業・農業を軸とした町民が主役の挑戦し続ける元気なまち</p> <p><基本目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ① 雇用の創出 ② 移住定住 ③ 出会い・出産・子育て・教育 ④ 地域活性化 |
| 関連する事業・施策 | |
| 公民連携事業の積極的な検討及び実行 | <p>公共事業において公民連携の可能性を調査し、効果があるものについては積極的に活用する。</p> <p><具体的事業></p> <p>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</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 | <p>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。</p> <p><具体的事業></p> <p>広域観光グランドデザイン、<u>広域観光ルート</u>の創出</p> |

(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 | 平成 29 年度～令和 3 年度 |
| 計画の区域 | 鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町 |
| 計画が目指す地域の将来像 | 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>【基本方針 1】 広域的な公共交通ネットワークの形成</p> <p>目標 1 幹線の機能向上</p> <p>目標 2 地域性に応じた移動手段の確保</p> <p>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>【基本方針 2】 公共交通の利用環境改善</p> <p>目標 4 乗り継ぎや待合環境の改善</p> <p>目標 5 安全・安心な公共交通利用環境の実現</p> <p>【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</p> <p>目標 6 自家用車に過度に依存した生活からの転換</p> <p>目標 7 公共交通の利用促進</p> <p>【基本方針 4】 公共交通による観光客の周遊促進</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>【基本方針 5】 公共交通の維持・存続のための仕組みの構築</p> <p>目標 9 取組を推進していくための体制づくり</p> <p>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> |
| 主な事業 | |

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 | 平成 29 年度～令和 3 年度 |
| 関連する事業・施策 | |
| 新たな支え合いの 確立と住民参加 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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 | 各地域にあった見守りや買い物支援・生活サポート |

(3) 上位・関連計画に記載されている以外の公共交通に関する取り組み等

① 鳥取県が推進する交通に関する取り組み

- 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「共助交通を通じた地域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り組みを進めています。

図表 10 共助交通を通じた地域人材育成の普及協議会の取り組み



入場 無料

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い人に、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。なんとかしたいといけいない。
お出かけたいく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 韓イミカ 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：tan@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 × 日本財団
THE NIPPON 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り組み

- 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。
- また、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、住民提案に基づく地域課題の解決や、自立度を高めた活力ある地域づくりに取り組んでいます。
- さらに、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「おせっかいのまち」宣言をし、さらなる地域活動の活性化を図っています。
- 地域住民と連携してまちづくりを進めるこうした取り組みが評価され、令和元年に内閣府から「SDGs 未来都市[※]」として認定されました。

図表 11 SDGs 未来都市認定時の様子



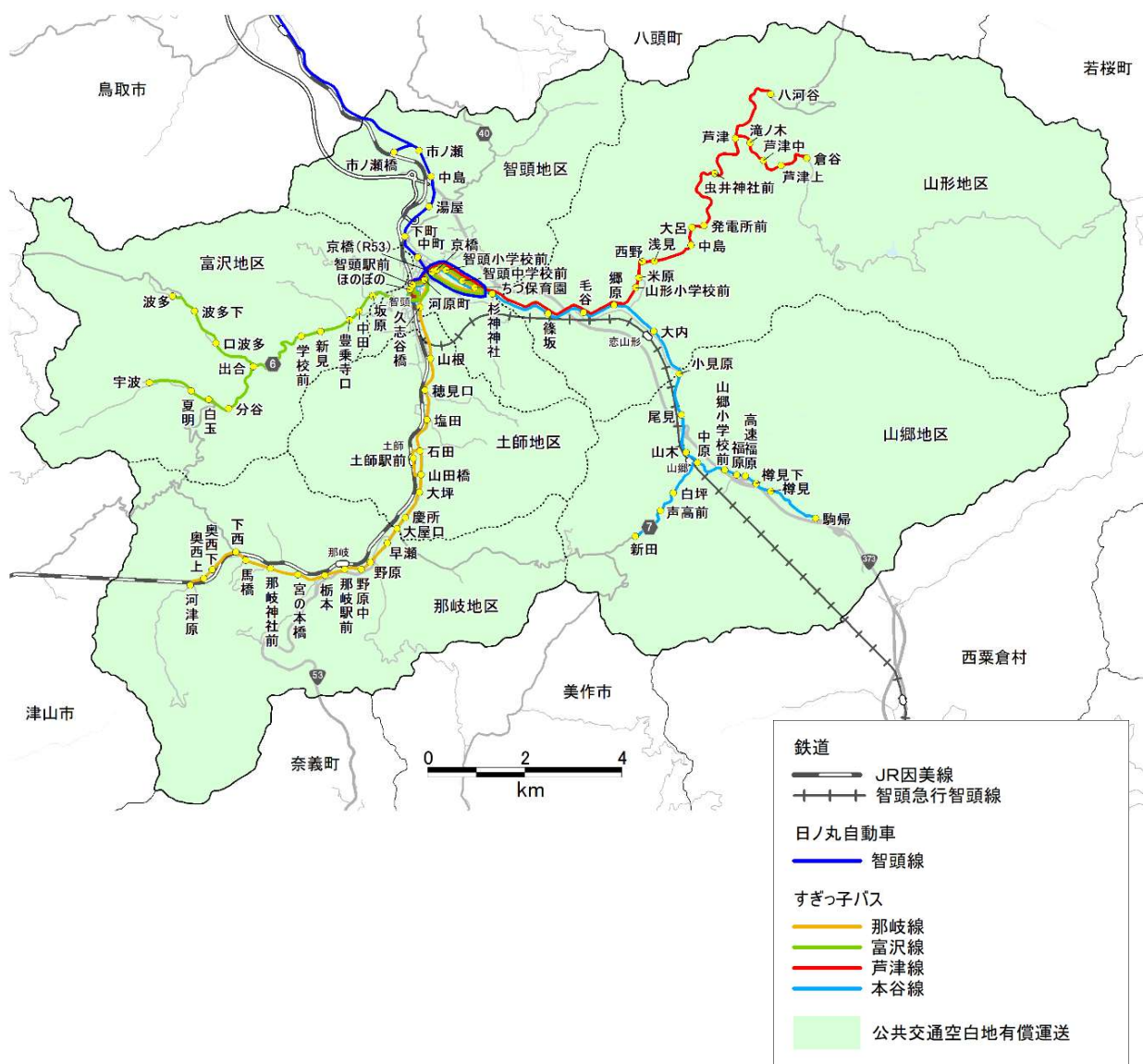
※ 中長期を見通した持続可能なまちづくりのため、地方創生に貢献する、地方自治体の持続可能な開発目標(SDGs)の達成に向け、優れた取り組みを提案する都市のこと。

第3章 公共交通の現状

3-1 公共交通ネットワーク

- 鉄道は、西日本旅客鉄道（株）の因美線、智頭急行（株）の智頭線の2路線が運行されています。
- バスは、日ノ丸バス（株）が運行する智頭線（南部幹線）のほか、町営の「すぎっ子バス」4路線が運行されています。運行形態は、いずれも定時定路線型となっています。
- このほか、ドアツードア型の移動手段として、（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及び福祉有償運送が行われており、これらのサービスは町内全域が運行区域となっています。（福祉有償運送は、発地または着地が町内であれば町外への移動も可能）

図表 12 公共交通ネットワーク



3-2 鉄道

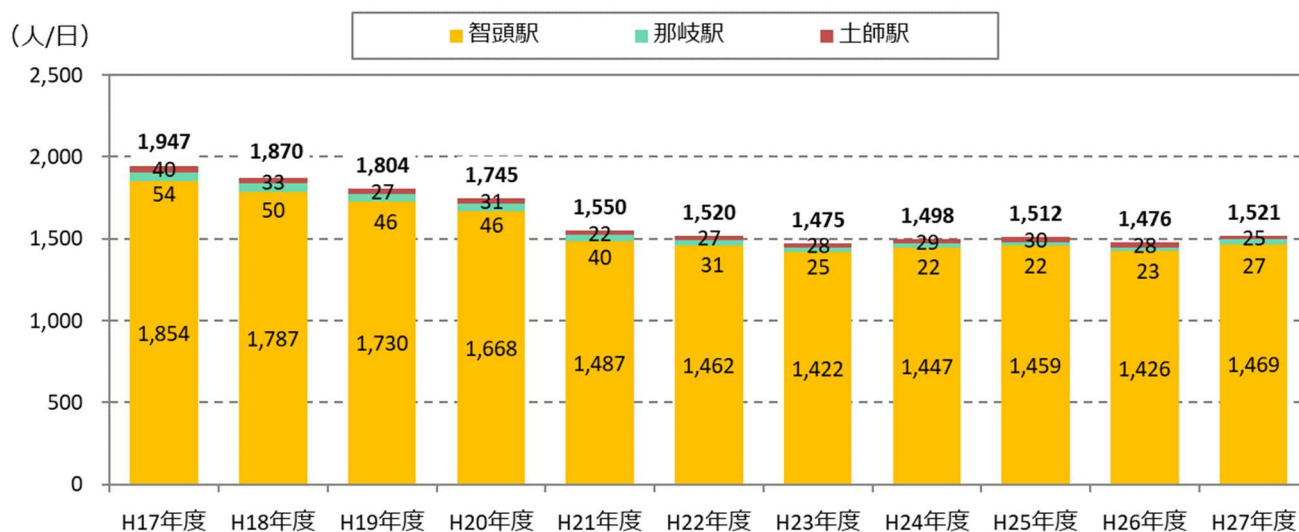
(1) JR 因美線

- 路線の区間は鳥取市の鳥取駅から岡山県津山市の東津山駅までであり、町内には智頭駅、那岐駅、土師駅の3駅があります。
- 一日あたりの利用者数は、町内3駅の合計で1,521人（平成27年度）となっており、近年は横ばいが続いています。なお、智頭駅の利用者数が1日あたり1,500人前後であるのに対して、那岐駅と土師駅は20～30人程度と少なくなっています。
- 智頭駅から鳥取駅までの所要時間は普通列車で約50分、運賃は590円（自由席特急料金760円）であり、朝夕には鳥取市への通勤や、八頭町からの高校生の通学にも利用されています。
- 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。
- 昭和7年に開業した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。改修された旧宿直室は、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。

図表 13 JR 因美線の運行概要

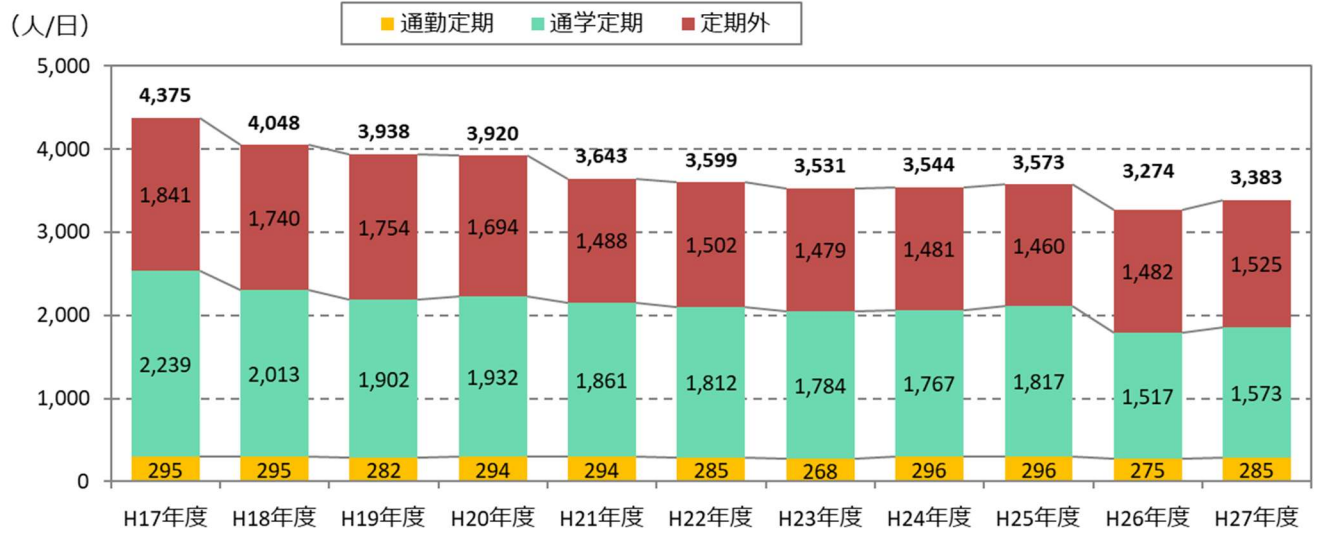
| | |
|-----------|---|
| 運行主体 | 西日本旅客鉄道（株） |
| 主な区間の運賃 | 智頭～鳥取 590円（自由席特急料金760円） 智頭～河原 330円 智頭～用瀬 240円 |
| 智頭駅発の運行本数 | 鳥取方面：11本 ※特急列車を含めると24本 津山方面：8本 |
| 運行時間帯（平日） | 鳥取方面：始発6時19分、終発22時14分 津山方面：始発6時20分、終発20時57分 |

図表 14 駅別一日平均乗降人員（JR 因美線）



資料：西日本旅客鉄道（株）

図表 15 券種別利用者数 (JR 因美線) ※



※ 各駅の1日当たり平均乗車人員の合計 (米子支社管轄のJR 因美線 津ノ井～智頭駅間)
資料: 西日本旅客鉄道 (株)

図表 16 那岐駅舎を活用した「森のミニデイ」



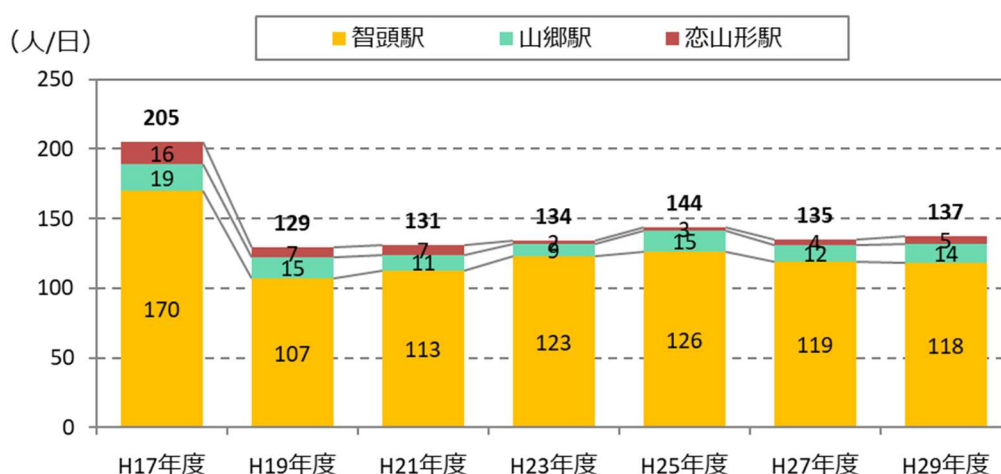
(2) 智頭急行

- 智頭急行・智頭線の区間は智頭駅から兵庫県上郡町の上郡駅までであり、町内には智頭駅（JR 西日本との共同使用駅）、恋山形駅、山郷駅の3駅があります。
- 智頭駅には特急列車を含む全ての列車が停車するため、沿線住民のほか、京阪神からの観光客やビジネスパーソンなどに利用されています。
- 利用者数は、平成17年から平成19年にかけて大きく減少しましたが、近年は旅行者の増加や企画商品の効果等により微増しています。
- 智頭駅の利用者数が1日あたり100人強であるのに対して、恋山形駅と山郷駅は10人前後と少なくなっています。
- 恋山形駅は、平成25年に駅の地上設備の塗装がピンク色に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ってきました。しかしながら、駅周辺に徒歩で観光できる場所が少ないため自家用車での来訪が多く、乗降人員の増加には必ずしも結びついていない状況にあります。

図表 17 智頭急行・智頭線の運行概要

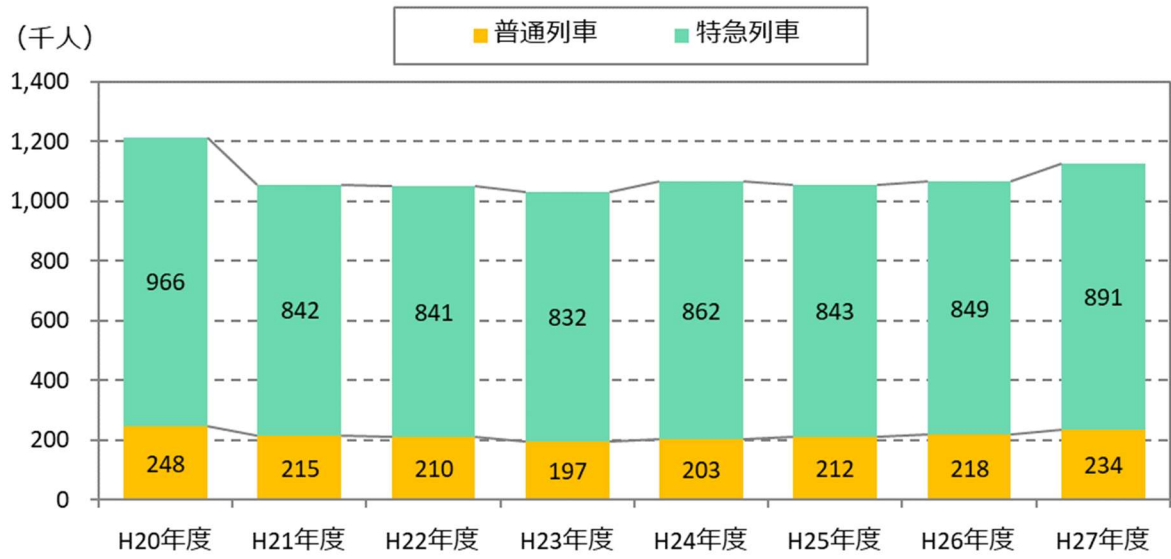
| | |
|-----------|--|
| 運行主体 | 智頭急行（株） |
| 主な区間の運賃 | 智頭駅～山郷駅 310円 智頭駅～大原駅 630円（自由席特急料金 430円） |
| 智頭駅発の運行本数 | 11本 ※特急列車を含めると24本 |
| 運行時間帯 | 始発6時9分、終発21時9分 |

図表 18 駅別一日平均乗降人員（智頭急行）



※ 1日平均乗降人員は、年間乗降人員を暦日数で除して算出
資料：智頭急行（株）

図表 19 普通/特急列車別利用者数（智頭急行）



資料：智頭急行（株）

図表 20 ピンク色に塗られた恋山形駅



3-3 路線バス

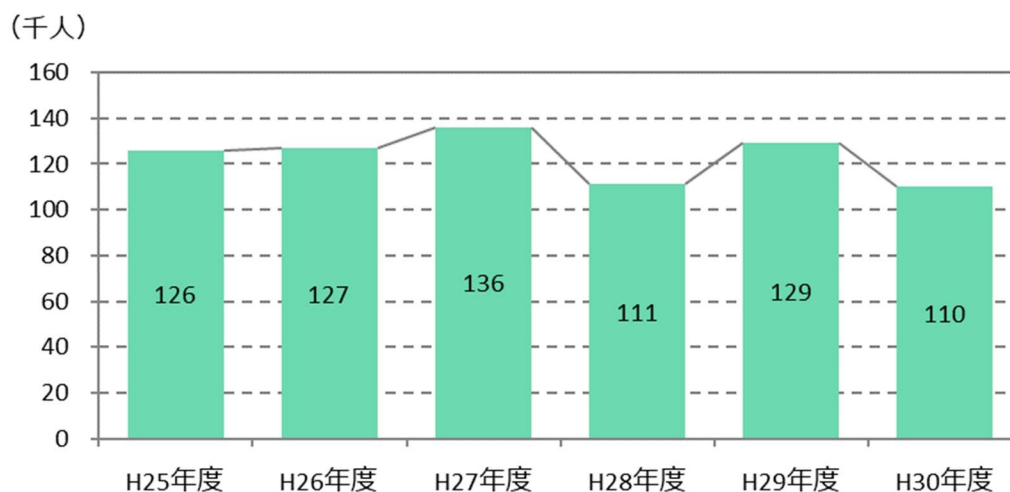
(1) 日ノ丸自動車・智頭線（南部幹線）

- 日ノ丸自動車・智頭線（南部幹線）は、智頭駅と鳥取駅との間を平日 12.5 往復、土日祝日 8.0 往復運行しており、主に、町内と鳥取市中心部や鳥取市用瀬町との間の移動に利用されています。
- 智頭駅から鳥取駅までの所要時間は約 65 分、運賃は 680 円で、JR 因美線の普通列車と比較すると乗車時間が長く、運賃は 90 円程度高くなっています。
- 利用者数は、110～130 千人程度で推移しています。

図表 21 日ノ丸バス・智頭線の運行概要

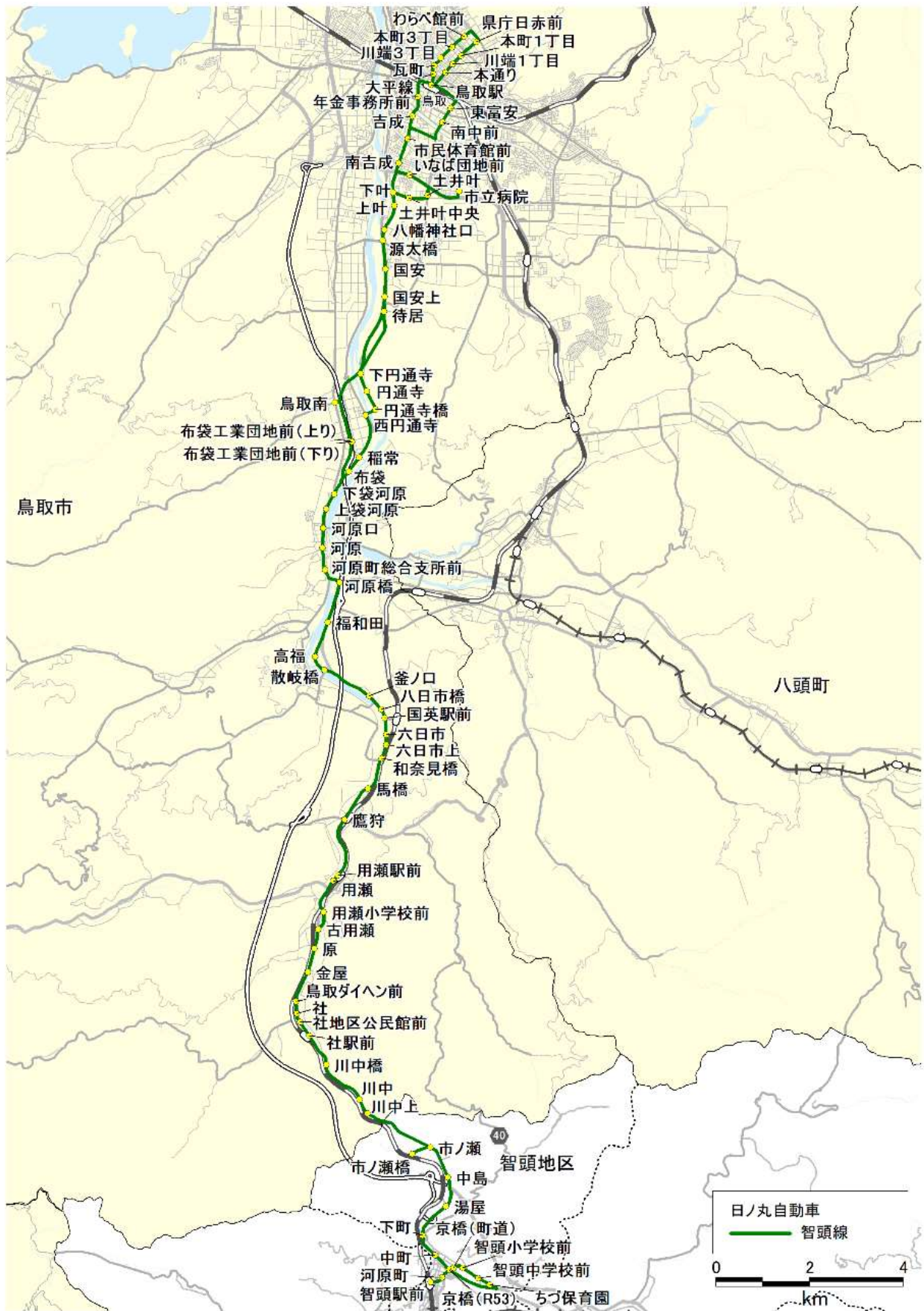
| | |
|-----------|--|
| 運行主体 | 日ノ丸自動車（株） |
| 運行形態 | 路線定期運行 |
| 主な区間の運賃 | 智頭駅～鳥取駅 680 円 智頭駅～河原 680 円 智頭駅～用瀬 520 円 |
| 運行便数 | 平日 12.5 往復、土日祝日 8.0 往復 |
| 運行時間帯（平日） | 智頭駅発：始発便 6 時 30 分、最終便 17 時 25 分 智頭駅着：始発便 7 時 57 分、最終便 19 時 37 分 |
| 車両 | 全便車いす用スロープ付バスで運行 |

図表 22 日ノ丸バス・智頭線の年間輸送人員の推移



資料：日ノ丸自動車

図表 23 日ノ丸自動車・智頭線の路線図



(2) 町営バス「すぎっ子バス」

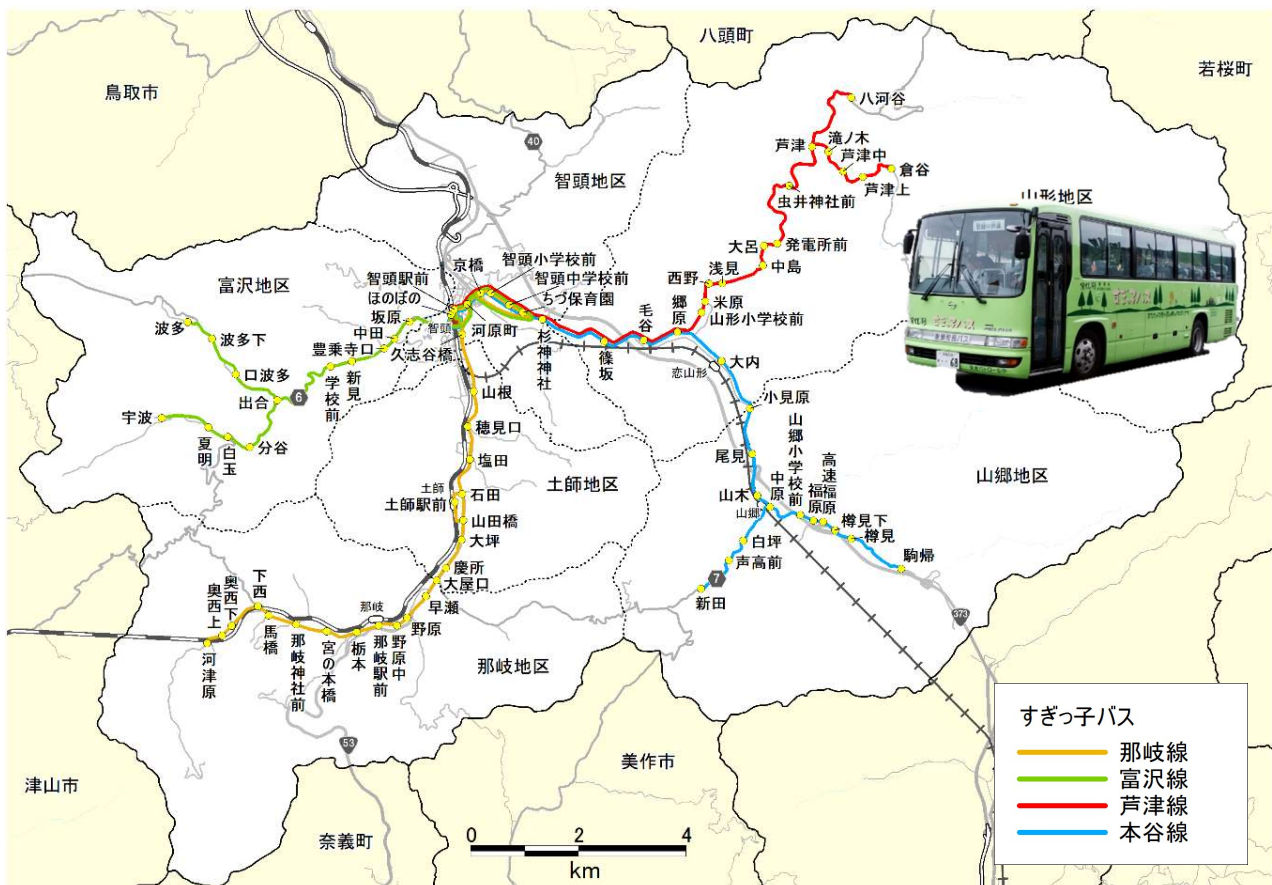
① 路線の概要

- 町内の移動手段として、町営バス「すぎっ子バス」が平成19年1月から運行されています。
- 町中心部から4つの谷に向かって、那岐線、富沢線、芦津線及び本谷線の4路線があります。
- 谷をまたいだ運行はしておらず、谷と谷との間の移動には智頭駅等での乗り換えが必要です。また、一部の区間では、バス停以外の任意の場所で乗降できるフリー乗降区間を設定しています。
- 高齢者の通院や通園・通学による利用が多くを占めている（後述）ため、土曜日が3便と少なく、日祝日は運休となっています。運休日には、地域の活動やイベントの送迎等に利用されています。

図表 24 すぎっ子バスの運行概要

| | |
|-----------|--|
| 運行主体 | 智頭町（日ノ丸自動車（株）へ運行委託） |
| 運行形態 | 路線定期運行 |
| 運行路線 | 那岐線、富沢線、芦津線、本谷線の4路線 |
| 運賃 | 大人（中学生以上）200円、小人（小学生以下）100円 各種障害者手帳の所持者は半額、大人同伴の義務教育就学前乳幼児は無料 |
| 回数券 | 100円券11枚つづり1,000円、200円券11枚つづり2,000円 |
| 運行便数 | 平日8往復、土曜日3往復、日祝日運休 |
| 運行時間帯（平日） | 各路線とも始発便6～7時台、最終便18～19時台 |
| 保有台数 | 6台（内訳：各路線4台、児童用1台、予備車1台） |

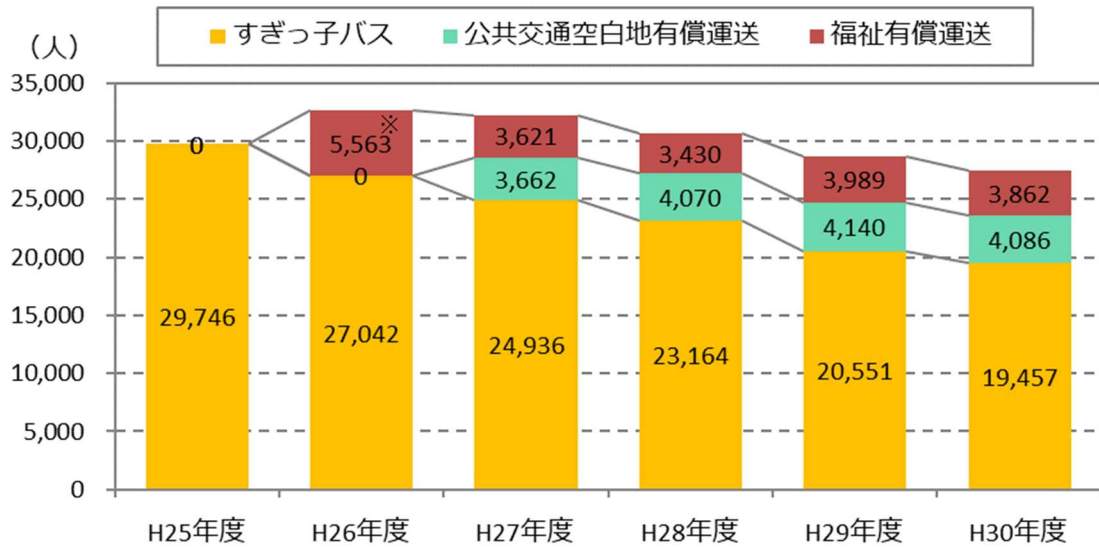
図表 25 すぎっ子バスの路線図



③ 利用者数と売上額の推移

- 少子化の影響による通園・通学利用者の減少や、平成 26 年度に公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送といったドアツードア型の移動サービスの運行が始まったこと等により、すぎっ子バスの利用者数は年々減少しています。
- すぎっ子バスの売上高（運賃収入）は減少傾向にあり、平成 30 年度は平成 25 年度から 38% 減少しています。券種別にみると、定期券や回数券に比べて現金・その他の減少率が高くなっています。

図表 26 すぎっ子バス及び公共交通空白地有償運送・福祉有償運送の利用者数の推移

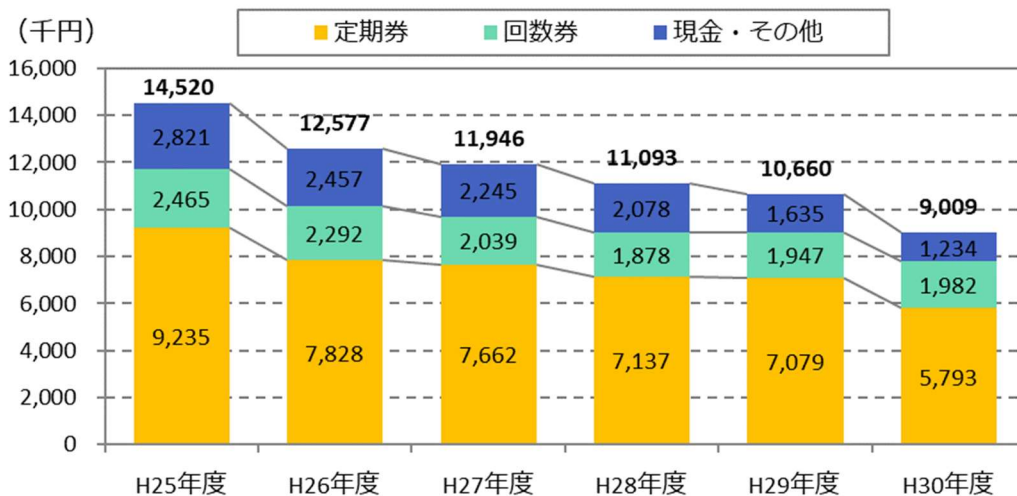


資料：智頭町、(公社) 智頭町シルバー人材センター

※ すぎっ子バスの利用者数には、定期利用者を含まない

※ 平成 26 年度の福祉有償運送の利用者数には、年度の途中に運行を開始した公共交通空白地有償運送の利用者数が含まれる

図表 27 すぎっ子バスの券種別売上額（運賃収入）の推移



資料：智頭町

④ 路線別の利用状況

- 令和元年11月2日(土)、11月5日(火)、11月8日(金)の3日間に、全4路線を対象としたバス利用者の乗降調査を実施しました。
- 路線別・便別一日当たり平均利用数をまとめたものを(ア)～(工)に示します。

(ア) 那岐線

- 主に、平日朝と夕方の通園・通学に利用されています。
- 平日日中の利用者数は朝夕に比べて少なく、買い物・通院や、観光目的での利用者(タルマリーへの移動等)がわずかにみられる程度です。

<平日>

河津原→智頭駅・ほのぼの

| | 平均 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳(人/日) | | | | | |
|-------|---------------------|-------------|-----|-----|-----|-----|------|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 7:17 | 21.0 | 19.5 | 0.5 | | | | 1.0 |
| 9:05 | 13.5 | | 0.5 | 1.0 | 4.0 | | 8.0 |
| 12:19 | - | | | | | | |
| 13:18 | 5.0 | | | | | 3.0 | 2.0 |
| 15:57 | 2.0 | | | | | | 2.0 |
| 17:04 | 0.5 | | | | | | 0.5 |
| 18:42 | - | | | | | | |
| 合計 | 42.0 | 19.5 | 1.0 | 1.0 | 4.0 | 3.0 | 13.5 |

ほのぼの・智頭駅→河津原

| | 平均 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳(人/日) | | | | | |
|-------|---------------------|-------------|-----|----|-----|-----|------|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 6:54 | - | | | | | | |
| 8:42 | - | | | | | | |
| 11:48 | 7.5 | | | | 0.5 | 0.5 | 3.0 |
| 12:44 | 2.5 | 1.0 | | | 0.5 | | 1.0 |
| 15:27 | 9.5 | 5.0 | 1.0 | | 2.5 | | 1.0 |
| 16:32 | 14.5 | 6.5 | | | 1.0 | | 7.0 |
| 18:11 | 4.0 | 2.0 | 0.5 | | 1.0 | | 0.5 |
| 19:10 | - | | | | | | |
| 合計 | 38.0 | 14.5 | 1.5 | | 5.5 | 0.5 | 13.0 |

<土曜日>

河津原→智頭駅

| | 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳(人/日) | | | | | |
|-------|---------------|-------------|-----|-----|-----|----|-----|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 7:28 | 8.0 | 2.0 | 2.0 | 1.0 | 1.0 | | 3.0 |
| 12:19 | 1.0 | | | | | | 1.0 |
| 18:16 | - | | | | | | |
| 合計 | 9.0 | 2.0 | 2.0 | 1.0 | 1.0 | - | 4.0 |

智頭駅→河津原

| | 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳(人/日) | | | | | |
|-------|---------------|-------------|-----|-----|-----|----|-----|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 7:05 | - | | | | | | |
| 11:49 | 4.0 | | | | 1.0 | | 3.0 |
| 17:52 | 2.0 | | 2.0 | | | | |
| 合計 | 6.0 | - | 2.0 | 1.0 | - | - | 3.0 |

※ 表の見方

<平日>は調査を行った2日間(11/5と11/8)の平均値、<土曜日>は11/2の値を表す

「-」は、調査日において利用が無かったこと(0人)を表す

目的別の内訳は、「通院と買い物」等、複数の目的で利用した人を1人として集計しているため、「目的別の内訳」の合計と「平均利用者数」は一致しない

(イ) 富沢線

- 平日の通園・通学時間帯における特定の便（行き：7時台、帰り：16時台）を除き、利用者がほとんどいない状況です。

<平日>

波多・宇波→智頭駅・ほのぼの

| | 平均 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳 (人/日) | | | | | |
|-------|---------------------|--------------|-----|-----|-----|----|-----|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 6:23 | - | | | | | | |
| 7:20 | 28.5 | 27.5 | 1.0 | | | | |
| 9:02 | 2.0 | | | | 2.0 | | |
| 12:11 | 0.5 | | | 0.5 | | | |
| 13:09 | - | | | | | | |
| 15:36 | - | | | | | | |
| 16:48 | - | | | | | | |
| 18:18 | - | | | | | | |
| 合計 | 31.0 | 27.5 | 1.0 | 0.5 | 2.0 | - | - |

ほのぼの・智頭駅→波多・宇波

| | 平均 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳 (人/日) | | | | | |
|-------|---------------------|--------------|-----|-----|----|-----|-----|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 7:04 | - | | | | | | |
| 8:40 | 0.5 | | | | | | 0.5 |
| 11:50 | 0.5 | | | | | 0.5 | |
| 12:43 | 0.5 | | | 0.5 | | | |
| 15:14 | 2.0 | 2.0 | | | | | |
| 16:25 | 18.5 | 17.0 | 0.5 | | | | 1.0 |
| 17:55 | 2.0 | 1.0 | 1.0 | | | | |
| 18:53 | 0.5 | 0.5 | | | | | |
| 合計 | 24.5 | 20.5 | 1.5 | 0.5 | - | 0.5 | 1.5 |

<土曜日>

波多・宇波→智頭駅

| | 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳 (人/日) | | | | | |
|-------|---------------|--------------|-----|----|----|----|-----|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 7:25 | 5.0 | 3.0 | 2.0 | | | | |
| 12:12 | - | | | | | | |
| 18:09 | - | | | | | | |
| 合計 | 5.0 | 3.0 | 2.0 | - | - | - | - |

智頭駅→波多・宇波

| | 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳 (人/日) | | | | | |
|-------|---------------|--------------|----|----|----|----|-----|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 7:09 | - | | | | | | |
| 11:50 | - | | | | | | |
| 17:52 | - | | | | | | |
| 合計 | - | - | - | - | - | - | - |

(ウ) 芦津線

- 主に、平日朝と夕方の通園・通学に利用されています。
- 通勤や買物・通院目的での利用者数は他の3路線に比べて若干多いものの、利用者数全体に占める割合は小さくなっています

<平日>

八河谷・倉谷→智頭駅・ほのぼの

| | 平均 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳 (人/日) | | | | | |
|-------|---------------------|--------------|------|-----|-----|-----|-----|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 6:24 | 2.5 | | 2.0 | | | | 0.5 |
| 7:24 | 37.0 | 34.5 | 1.0 | 0.5 | 1.0 | | |
| 8:57 | 8.5 | 0.5 | 1.5 | 3.0 | 2.0 | | 2.0 |
| 12:29 | 5.5 | | 1.5 | 1.0 | 1.0 | | 3.0 |
| 13:32 | 3.5 | | | 2.5 | | 0.5 | 1.0 |
| 15:49 | 1.0 | | | | | | 1.0 |
| 17:01 | 5.5 | | 5.5 | | | | |
| 18:40 | - | | | | | | |
| 合計 | 63.5 | 35.0 | 11.5 | 7.0 | 4.0 | 0.5 | 7.5 |

ほのぼの・智頭駅→八河谷・倉谷

| | 平均 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳 (人/日) | | | | | |
|-------|---------------------|--------------|------|-----|-----|-----|-----|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 6:57 | 2.0 | | 2.0 | | | | |
| 8:26 | 4.5 | | 3.0 | | | 0.5 | 1.0 |
| 11:48 | 5.5 | 1.0 | 0.5 | 2.0 | 1.5 | | 0.5 |
| 12:58 | 5.0 | 1.0 | 1.5 | 1.0 | | 0.5 | 1.5 |
| 15:15 | 9.0 | 5.5 | | 1.5 | 0.5 | | 2.5 |
| 16:24 | 25.5 | 23.0 | 1.5 | | | | 1.0 |
| 18:05 | 4.0 | 2.0 | 1.5 | | | | 0.5 |
| 19:11 | - | | | | | | |
| 合計 | 55.5 | 32.5 | 10.0 | 4.5 | 2.0 | 1.0 | 7.0 |

<土曜日>

八河谷・倉谷→智頭駅

| | 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳 (人/日) | | | | | |
|-------|---------------|--------------|-----|----|----|----|-----|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 7:38 | 8.0 | 8.0 | | | | | |
| 12:30 | 3.0 | | 2.0 | | | | 1.0 |
| 18:27 | - | | | | | | |
| 合計 | 11.0 | 8.0 | 2.0 | - | - | - | 1.0 |

智頭駅→八河谷・倉谷

| | 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳 (人/日) | | | | | |
|-------|---------------|--------------|-----|-----|----|----|-----|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 7:11 | 4.0 | | 3.0 | | | | 1.0 |
| 11:55 | 2.0 | | | 2.0 | | | |
| 17:52 | 1.0 | | | | | | 1.0 |
| 合計 | 7.0 | - | 3.0 | 2.0 | - | - | 2.0 |

(工) 本谷線

- 平日の通園・通学時間帯における特定の便（行き：7時台、帰り：16時台）を除き、買い物・通勤・通院目的での利用者がわずかにみられる程度となっています。

<平日>

駒帰・新田→智頭駅・ほのぼの

| | 平均 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳 (人/日) | | | | | |
|-------|---------------------|--------------|-----|-----|-----|----|-----|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 7:23 | 41.5 | 40.0 | 1.0 | | | | 0.5 |
| 8:59 | 11.0 | 0.5 | 1.0 | | 1.5 | | 8.0 |
| 12:21 | 0.5 | | | | | | 0.5 |
| 13:41 | 1.0 | | 0.5 | 0.5 | | | |
| 15:48 | 6.0 | 5.5 | | | | | 0.5 |
| 17:00 | - | | | | | | |
| 18:39 | - | | | | | | |
| 合計 | 60.0 | 46.0 | 2.5 | 0.5 | 1.5 | - | 9.5 |

ほのぼの・智頭駅→駒帰・新田

| | 平均 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳 (人/日) | | | | | |
|-------|---------------------|--------------|-----|-----|-----|----|-----|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 6:57 | - | | | | | | |
| 8:33 | 4.5 | 2.0 | 1.0 | | | | 1.5 |
| 11:48 | 2.0 | | | 1.0 | 1.0 | | 0.5 |
| 12:59 | 1.5 | | | 1.0 | | | 0.5 |
| 15:13 | 6.5 | 2.0 | 1.0 | 0.5 | | | 3.0 |
| 16:23 | 28.0 | 23.5 | 1.5 | | | | 3.0 |
| 18:03 | 5.5 | 4.5 | 1.0 | | | | |
| 19:10 | 1.5 | 1.5 | | | | | |
| 合計 | 49.5 | 33.5 | 4.5 | 2.5 | 1.0 | - | 8.5 |

<土曜日>

駒帰・新田→智頭駅

| | 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳 (人/日) | | | | | |
|-------|---------------|--------------|----|-----|----|----|-----|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 7:40 | 10.0 | 8.0 | | 1.0 | | | 1.0 |
| 12:22 | - | | | | | | |
| 18:28 | - | | | | | | |
| 合計 | 10.0 | 8.0 | - | 1.0 | - | - | 1.0 |

智頭駅→駒帰・新田

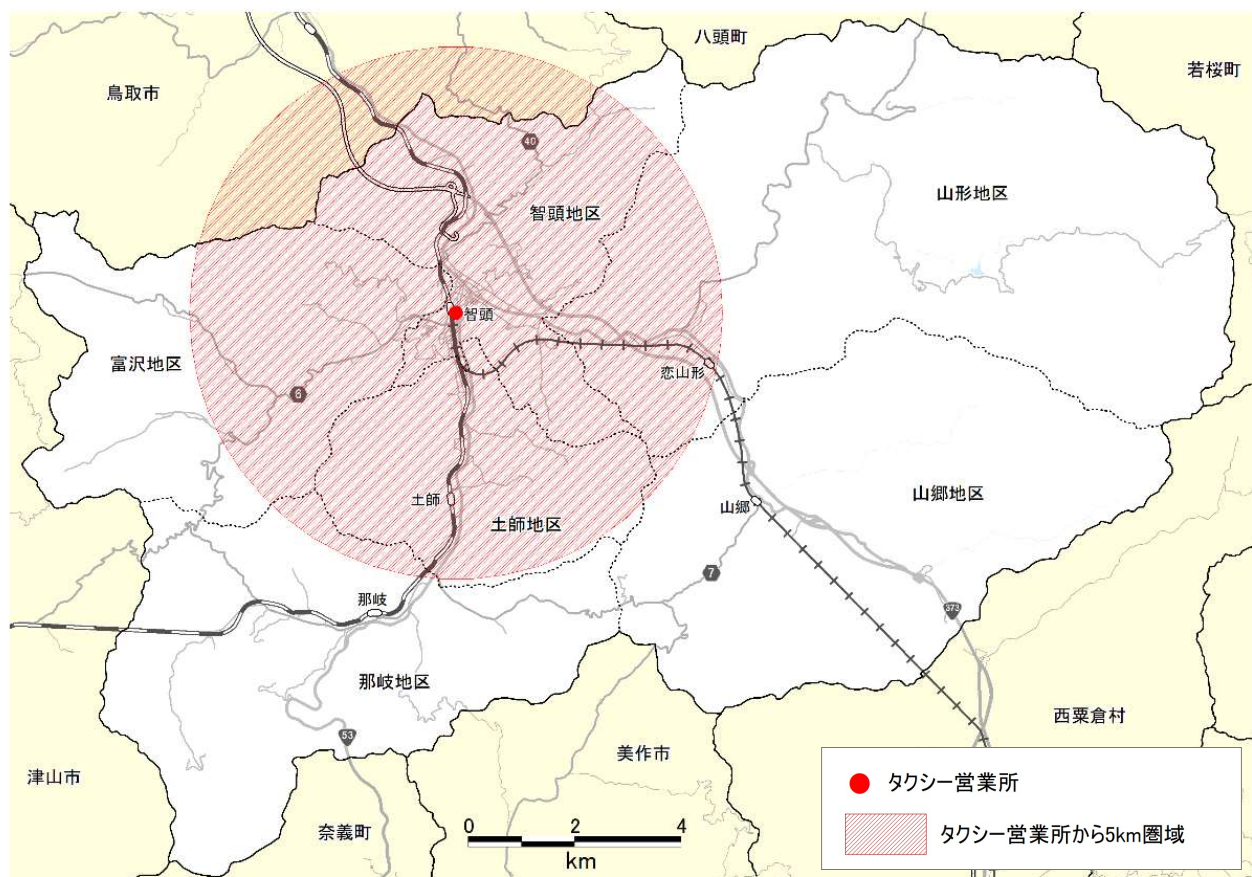
| | 利用者数 (人/日) | 目的別の内訳 (人/日) | | | | | |
|-------|---------------|--------------|-----|----|----|----|-----|
| | | 通学 | 通勤 | 買物 | 通院 | 観光 | その他 |
| 7:14 | - | | | | | | |
| 11:55 | 1.0 | | 1.0 | | | | |
| 17:52 | 1.0 | | | | | | 1.0 |
| 合計 | 2.0 | - | 1.0 | - | - | - | 1.0 |

3-4 その他の交通手段

(1) タクシー

- 町内には、タクシーの営業拠点が1箇所（日本交通（株）智頭営業所）があります。
- 町中心部は、営業拠点を中心とした半径5km圏内（30分以内の範囲）に概ね含まれていますが、那岐地区や山郷地区などは圏外となっています。
- 車両台数は3台、運行時間帯は7時30分から19時までであり、夜間の運行はありません。
- 運行事業者へのヒアリング調査によると、乗務員数は4人（令和2年2月時点）、年齢は最も若い方が62歳、最高齢の方が70歳で、平均年齢は65～66歳となっています。現在は充足しているものの、2～3年先は乗務員が不足する可能性があります。

図表 28 タクシーの営業拠点



図表 29 タクシーの営業概要（令和2年1月時点）

| | |
|-------|---|
| 保有台数 | 5台 ※うち3台が稼働（UDタクシー2台、クラウンコンフォート1台） |
| 乗務員数 | 3名 ※令和2年2月から1名増員し4名 |
| 運行時間帯 | 7:30～19:00（予約受付終了時間は18:30） |
| 運賃・料金 | 初乗り運賃：小型640円、中型650円 迎車料金は無し ※町のタクシー利用費助成有り（後述） |

(2) 超小型モビリティ

- (一社) 智頭町観光協会では、観光二次交通として超小型モビリティ（100%電気で走行する 2 人乗りの電気自動車）の貸し出しを行っています。
- 保有台数は 2 台、貸出時間帯は 9 時から 18 時となっており、主に、板井原集落等の観光地や、町内に点在するカフェへの移動等に利用されています。
- 利用者数は年間 100 人程度であり、利用者数が伸びなかったことや必要経費が賄えなかったこと等により、令和 2 年 9 月から貸出を休止する予定です。

図表 30 超小型モビリティの概要

| | | |
|-------|-------------------------------------|---|
| 運行主体 | 超小型モビリティ導入推進協議会 事務局：(一社) 智頭町観光協会 |  |
| 運行範囲 | 町内全域 | |
| 利用対象者 | 普通免許所有かつ利用申請者 | |
| 貸出時間帯 | 9:00~18:00 | |
| 利用料金 | 3 時間まで：1,500 円、6 時間まで：2,000 円 | |
| 車両数 | 2 台 | |
| 貸出場所 | 智頭町観光協会（智頭駅前） | |
| 備考 | 初めて利用する際に、安全講習（約 30~60 分）の受講が必要 | |

図表 31 森カフェめぐりスタンプラリーパンフレット



森カフェめぐりスタンプラリー in 智頭町

※カフェ営業につきましては、直接ご確認ください。

スタンプを集めて特典をゲット!
5個まで... 三輪治徳院 初見料 1,000円+無料
6個まで... 通院費のある人は、治療代を 1,000円引
10個まで... 超小型モビリティ「1日無料券」進呈
前原石油プラントROSS 横0120-75-3511

この自線が毎朝「目」の朝と夜を繰り返す。この車で境界線に出ることはできません。

智頭町は、日本の農村の景観や歴史文化を生きる活動をするNPO法人「日本でも美しい村」日本で最も美しい村」組合に、鳥取県内で初めて加盟しました。

the most beautiful villages in japan 美田郡

14 stamps listed with details for each cafe location.

(3) 高速乗合バス

① 路線の概要

- 高速乗合バスのバス停として、鳥取自動車道の福原パーキングエリアに併設されている「智頭福原」バス停があります。
- 1日に停車するのは26往復で、関東・関西方面への路線が運行されています。
- 特に、神戸・大阪方面の便は18往復と、1時間に1本以上あり充実しています。

図表 32 高速乗合バスの運行状況

| 方面 | 愛称 | 運行事業者 | 行先 | 便数 |
|---------|-------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------|
| 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 | 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 1往復 |
| 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 | 京都駅烏丸口 | 昼行便 3往復 |
| 大阪方面 | 山陰特急バス | 日本交通 (鳥取県) 日本交通 (大阪府) | 大阪国際空港・なんば (OCAT)・弁天町 | 昼行便 18往復 |
| | | | なんば (OCAT)・USJ | |
| | | | 阪急三番街高速バスターミナル | |
| 神戸・大阪方面 | 山陰特急バス | 日本交通 (鳥取県) 日本交通 (大阪府) | 三宮バスターミナル・なんば (OCAT) | |
| 姫路方面 | プリンセスバード号 | 日ノ丸自動車 神姫バス | 姫路駅北口 | 昼行便 4往復 |

図表 33 高速乗合バスの停留所位置図



② すぎっ子バスとの接続状況

- 高速乗合バスのバス停の最寄りには、すぎっ子バス本谷線の「高速福原」バス停があります。事業者を対象としたヒアリング調査によると、帰省の際に高速乗合バスを利用する人の多くは、家族等による送迎を主に利用しており、住民アンケート調査では、高速乗合バスとすぎっ子バスとの接続改善に関する意見が挙がっています。
- 平日の「高速福原」バス停におけるすぎっ子バス本谷線と高速バスの接続状況をみると、東京方面以外の便は、朝と夕方に接続が確保されています。東京方面は夜行便1便のみのため、すぎっ子バスの運行時間帯と合わないことから、いずれの便とも接続していない状況です。
- すぎっ子バス本谷線のうち、平日に「高速福原」バス停を経由する便は以下に整理する全12便で、その内20分以内に高速乗合バスと接続しているのは赤字で示す4便です。
- 通園・通学にあわせたダイヤとなっているため、一部の便を除いて乗り継ぎ時間が長くなっています。

図表 34 平日の高速福原バス停におけるすぎっ子バス本谷線と高速乗合バスの接続状況

智頭駅発

| すぎっ子バス本谷線 | | 高速乗合バスとの乗り継ぎ時間 | | | |
|-----------|----------------|----------------|------|------|------|
| 智頭駅発時間 | 高速福原 バス停着時間 | 神戸・大阪方面 | 姫路方面 | 京都方面 | 東京方面 |
| 6:57 | 7:19 | 57分 | 39分 | - | - |
| 8:33 | 8:55 | - | - | 11分 | - |
| 11:55 | 12:17 | - | - | - | - |
| 13:06 | 13:37 | - | - | - | - |
| 15:13 | 15:44 | 2分 | - | - | - |
| | | 32分 | 14分 | - | - |
| 16:23 | 16:55 | 81分 | - | 46分 | - |
| 18:03 | 18:35 | 11分 | - | - | - |

智頭駅着

| 高速乗合バスとの乗り継ぎ時間 | | | | すぎっ子バス本谷線 | |
|----------------|------|------|------|----------------|--------|
| 神戸・大阪方面 | 姫路方面 | 京都方面 | 東京方面 | 高速福原 バス停着時間 | 智頭駅着時間 |
| 57分 | 26分 | 64分 | - | 12:24 | 12:56 |
| 20分 | - | - | - | 13:44 | 14:06 |
| 17分 | - | - | - | | |
| 24分 | - | - | - | 15:51 | 16:13 |
| 39分 | 25分 | - | - | 17:03 | 17:25 |
| - | - | 42分 | - | 18:42 | 19:04 |

※ 東京方面は夜行便1便のみのため、いずれの便とも接続無し

※ 赤字は、すぎっ子バスと高速バスが20分以内に接続している便

(4) 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。
- 利用対象者は、町内在住で運転免許証を持たない人で、利用にあたり事前の利用登録が必要です。
- 運行範囲は町内の全域で、路線や時刻は決まっておらず、自宅等から目的地までドアツードアで移動することができます。
- 利用登録者数は 93 人（令和 2 年 1 月現在）、平成 30 年度の利用者数は 4,086 人（p.22 参照）で、主に通院・買物移動に利用されています。

図表 35 公共交通空白地有償運送の概要（令和 2 年 3 月時点）

| | |
|-------|--|
| 運行主体 | （公社）智頭町シルバー人材センター |
| 運行範囲 | 町内全域 |
| 利用対象者 | 町内在住かつ運転免許証を持たない人 ※事前の利用登録が必要 |
| 運行時間帯 | 8：00～17：00 |
| 運送の対価 | 3km まで 300 円、3km を超える場合は 600 円 ※別途、入会金：1,000 円、年会費：6,000 円が必要（町が年会費の 1/2 を補助） |
| 支払方法 | 利用券（300 円/枚）を事前購入 ※利用回数の制限無し |
| 車両数 | 4 台（うち 2 台が福祉車両） ※福祉有償運送用車両と兼用 |

(5) 福祉有償運送

- 要介護認定者や障がい者等の福祉の増進及び交通手段の確保を目的に、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。
- 利用対象者は、身体障がい者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の所持者や、要介護・要支援認定を受けている人等で、利用にあたり事前の利用登録が必要です。
- 自宅から目的地までドアツードアで移動することができ、町外への通院や買い物にも利用されています。平成 30 年度の利用者数は 3,862 人（p.22 参照）となっています。

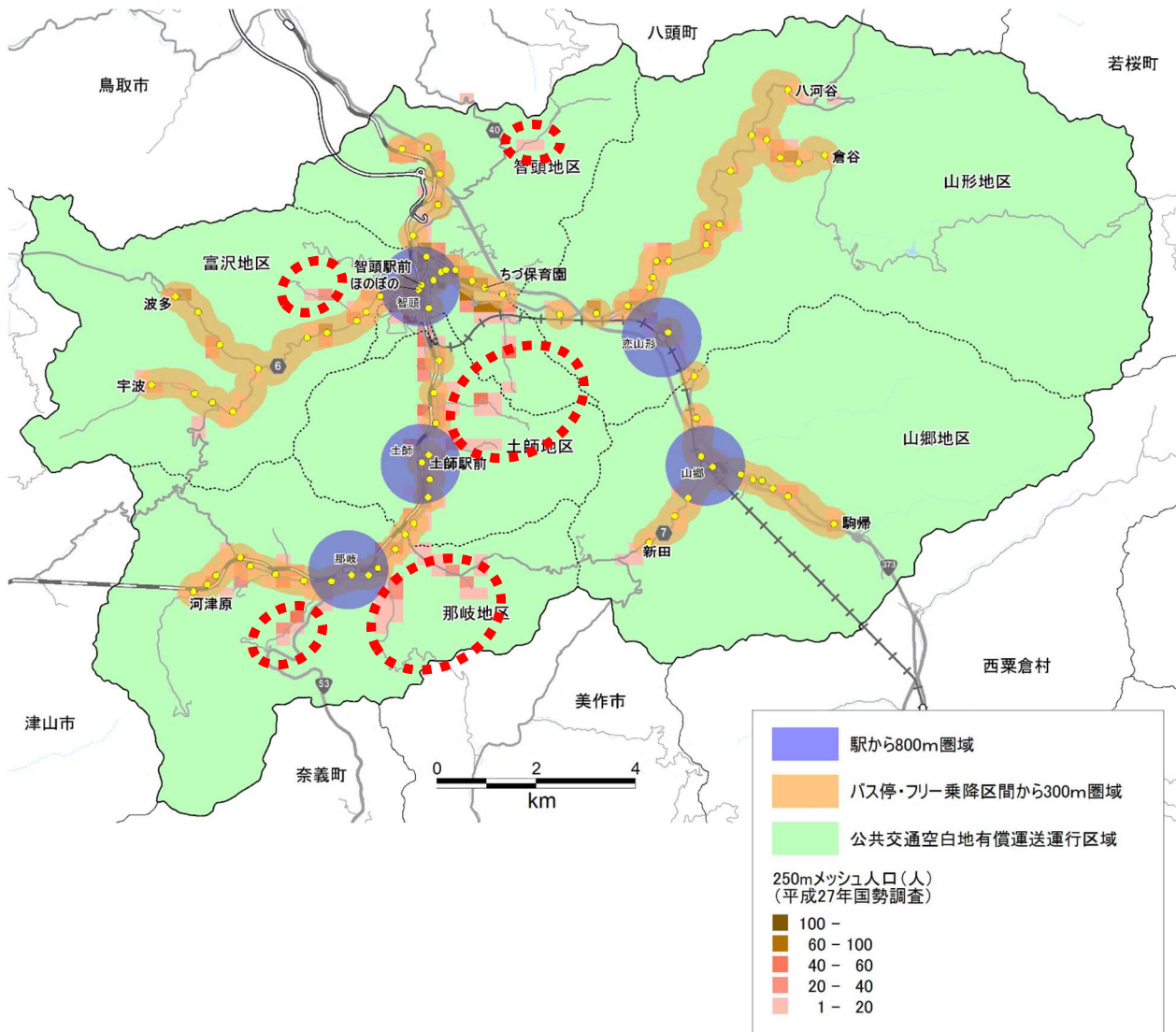
図表 36 福祉有償運送の概要（令和 2 年 3 月時点）

| | |
|-------|---|
| 運行主体 | （公社）智頭町シルバー人材センター |
| 運行範囲 | 町内全域及び町外 ※出発地又は目的地が町内であることが必要 |
| 利用対象者 | 本町に住所を有し、以下の要件を備えた人 ※事前の利用登録が必要 ● 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 |
| 運行時間帯 | 8：00～17：00 |
| 運送の対価 | 3km まで 300 円、3km を超える場合は 600 円、町外に出る場合は 300 円単位の距離制 ※別途、入会金：1,000 円、年会費：6,000 円が必要（町が年会費の全額を補助） |
| 支払方法 | 利用券（300 円/枚）を事前購入 ※利用回数の制限無し |
| 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 |

3-5 公共交通等による人口カバー状況

- 町内には、タクシーや公共交通空白地有償運送・福祉有償運送といったドアツードア型の移動手段が整備されているため、町内全域で何らかの移動手段が利用できる状況にあります。
- しかしながら、鉄道や路線バスといった幹線的な役割を持つ公共交通によるカバー状況をみると、智頭地区、富沢地区、土師地区、那岐地区において、最寄りの駅やバス停から離れている集落が存在しています。

図表 37 駅やバス停から離れている集落



3-6 移動に関する支援策と町の財政負担額

(1) 移動に関する支援策

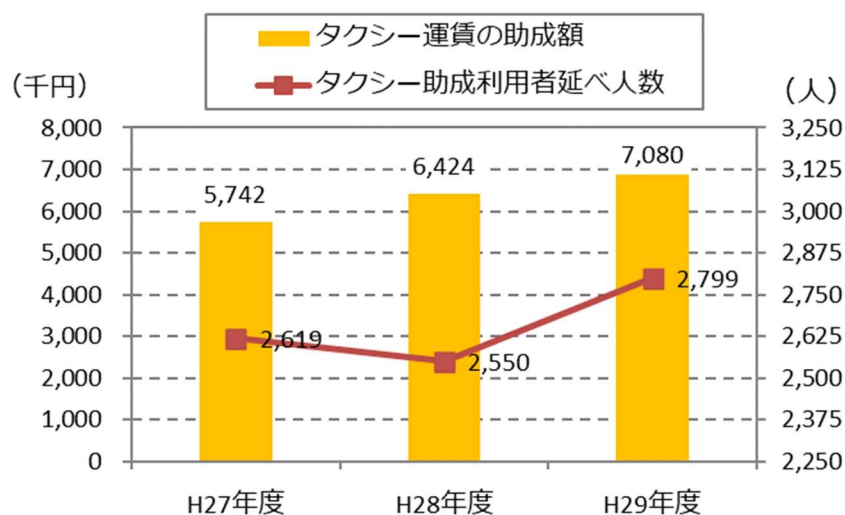
① タクシー運賃の助成

- 町では、運転免許証を有していない後期高齢者や障がい者、要介護認定を受けている方等を対象に、タクシー利用に要する費用の一部を助成しています。
- 平成 29 年度の利用者数は 2,799 人、助成額は 7,080 千円で、助成額は増加傾向にあります。

図表 38 タクシー助成制度の概要

| | |
|--------------|--|
| 利用対象者 | 町内在住で、税金の滞納がない人かつ、次のいずれかに該当する人 <ul style="list-style-type: none"> ● 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・精神障がい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 |
| 助成内容 | 利用者は 500 円を負担し、タクシー運賃との差額を町が負担（上限 3,000 円まで） |
| 利用回数 | 月当たり 4 回、年間 48 回まで |

図表 39 タクシー助成額と利用者数の推移



② 智頭町児童生徒通学費補助金

- 町では、智頭小学校と及び智頭中学校へ自転車、バス又は鉄道で通学する児童・生徒を対象に、通学に要する経費の一部、または全額を助成しています。

図表 40 智頭町児童生徒通学費補助金の補助対象区域

| 通学区分 | 地区 | 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*1 ※市瀬の自転車通学者は冬期バスの補助対象 | |
| | 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*1、木原・塩田*2 ※自転車通学者は冬期バスの補助対象 | |
| | 那岐 | 大屋・早野*3 | |
| | 山形 | 篠坂・毛谷*1 ※自転車通学者は冬期バスの補助対象 | |
| 自動車 (鉄道) | 土師 | 三田・山根・穂見以外の区域（木原・塩田は*4） | |
| | 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*4 | 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*4 | 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*4） | 全集落 |

*1 申出によりバス通学も可能（重複補助無し）

*2 申出により自動車（鉄道）での通学も可能（重複補助無し）

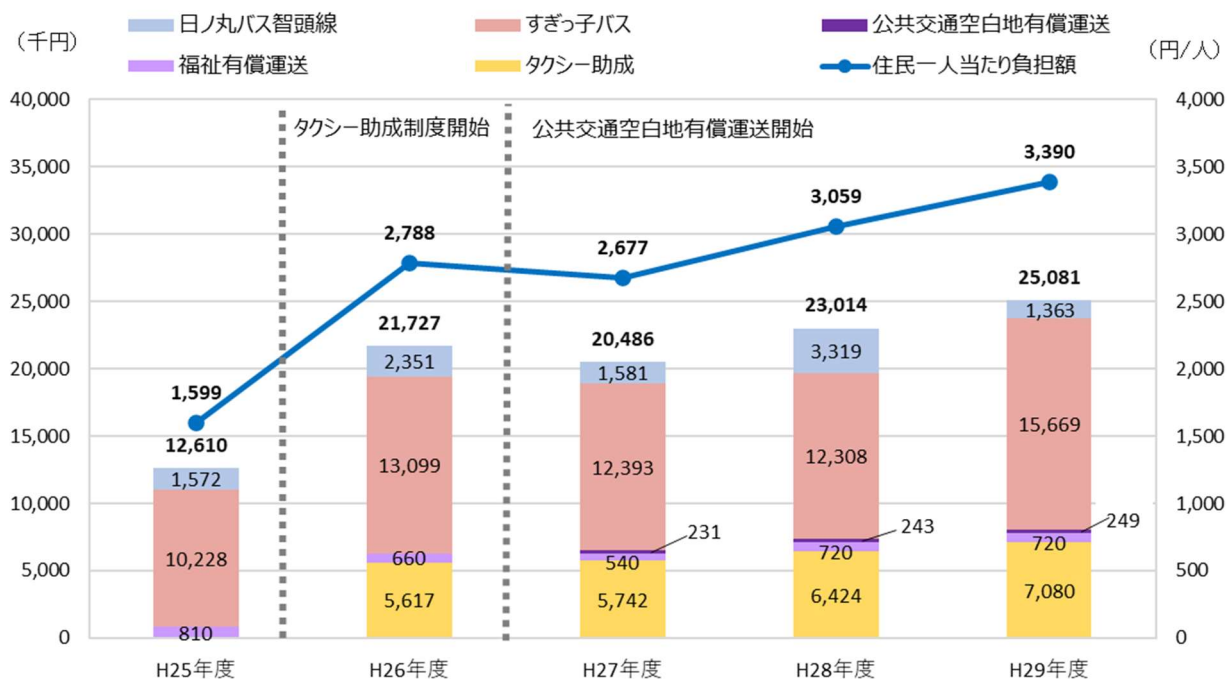
*3 自動車通学与重複補助を受けることが可能

*4 申出により自転車通学も可能（重複補助無し）

(2) 公共交通の維持確保に係る町の財政負担

- 路線バスや公共交通空白地有償運送等の運行経費の補助やタクシー運賃の助成等にかかる町の財政負担額は年々増加しており、同じく、住民1人当たりの負担額も増加しています。
- 町の財政負担額の内訳をみると、平成29年度では、すぎっ子バスの運行に係る経費が約6割を占め最も多く、次いで、タクシー運賃の助成経費が約3割を占めています。

図表 41 公共交通の維持確保に係る町の財政負担の推移



3-7 住民の移動実態と公共交通の利用状況及び意向等

鳥取県東部地域の1市4町（鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町及び八頭町）では、鳥取県東部地域公共交通網形成計画の策定（平成29年3月）にあたり、住民や公共交通利用者の移動実態及びニーズ等の把握を目的としたアンケート調査が実施されています。

この調査結果と、計画策定にあたり町が独自に実施した追加調査をもとに、町民の日常生活における移動実態と公共交通の利用状況を整理します。

それぞれの調査の概要は次の通りです。

図表 42 鳥取県東部地域公共交通網形成計画の策定にあたり実施されたアンケート調査の概要

| 調査名 | 実施時期 | 調査対象 | 回答者数及び回収率 | 主な調査項目 |
|-------------|------------------------------|--|---|---|
| 住民アンケート調査 | 平成28年7月 郵送配布・回収 | 鳥取県東部圏域内の 6,800世帯 (うち智頭町は 1,200世帯) | 全体 2,126人 (31.3%) 智頭町 422人 (35.2%) | <ul style="list-style-type: none"> ● 住民の移動実態 ● 公共交通の利用状況 ● バスサービスの満足度 ● 公共交通サービスの改善策等 |
| 高等学校アンケート調査 | 平成28年7月 学校に調査票を郵送し、FAXで回収 | 鳥取県東部圏域内の 高等学校13校 (うち智頭町は智頭 農林高校1校のみ) | 全13校 | 通学時における公共交通の利用実態やニーズ |

図表 43 令和元年度に町独自に実施した追加調査の概要

| 調査名 | 実施時期 | 調査対象 | 主な調査項目 |
|-------------|-------------------|---|------------------------------------|
| 関係機関ヒアリング調査 | 令和2年1月下旬 ～2月上旬 | 交通事業者、シルバー人材センター、観光協会 計5か所 | 公共交通の利用実態やサービス確保にあたっての問題点・課題 |
| 住民意見交換会 | 令和2年1月 | 旧小学校区単位（智頭、山形、那岐、土師、山郷及び富沢の6地区）で各地区1回ずつ、計6回開催 | 住民の移動の現状・問題点、今後の地域公共交通のあり方や維持する方法等 |

(1) 通院・買い物目的での移動実態

- 住民アンケート調査によると、普段よく行く通院・買い物先として智頭町内の医療機関・商業施設を回答した人が各地区とも7~9割と高くなっています。
- 買い物先として「トスクちづ店」を、通院先として「智頭病院」を挙げた人の割合が高くなっています。
- 山郷地区と智頭地区では、鳥取市内の通院先を日常的に利用している人の割合が他の地区に比べて高く、山郷地区は買い物先についても鳥取市内の割合が高くなっています。

図表 44 主な通院・買い物先

| 通院 | 山郷 | 山形 | 智頭 | 土師 | 那岐 | 富沢 |
|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 智頭町 | 70.6% | 86.5% | 72.3% | 88.9% | 81.3% | 82.9% |
| 智頭病院 | 70.6% | 78.4% | 64.4% | 77.8% | 72.9% | 80.0% |
| 長石医院 | | 2.7% | 6.9% | 11.1% | 6.3% | 2.9% |
| 不明 | | 5.4% | 1.0% | | 2.1% | |
| 鳥取市 | 29.4% | 13.5% | 27.7% | 11.1% | 18.8% | 17.1% |
| 鳥取市立病院 | 5.9% | | 5.9% | | 4.2% | 2.9% |
| 鳥取県立中央病院 | | | 5.0% | 3.7% | 6.3% | 2.9% |
| 鳥取赤十字病院 | 11.8% | | 5.9% | | | 2.9% |
| その他・不明 | 11.8% | 13.5% | 10.9% | 7.4% | 8.3% | 8.6% |
| 回答者数 (n) | 17 | 37 | 101 | 27 | 48 | 35 |

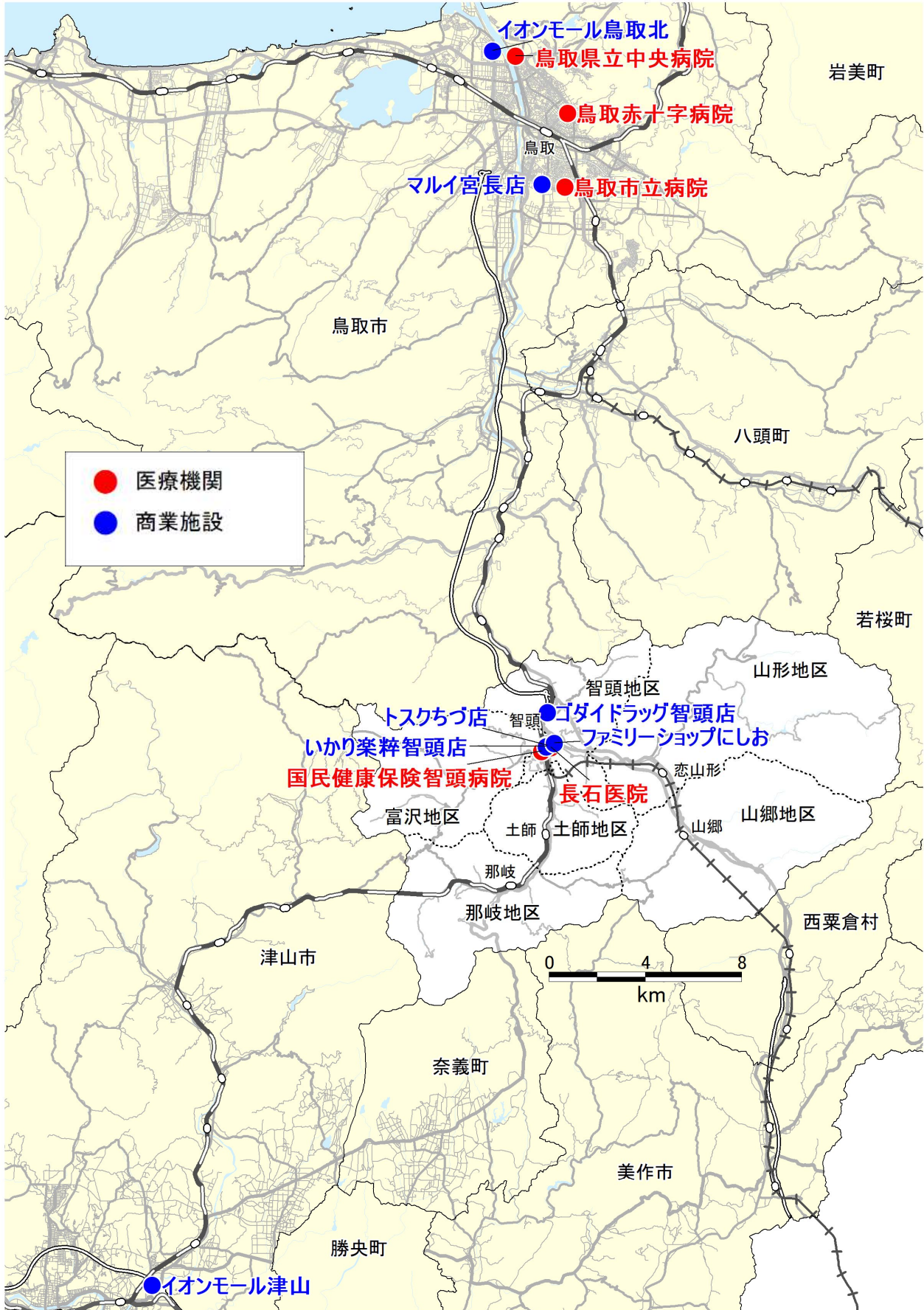
| 買い物 | 山郷 | 山形 | 智頭 | 土師 | 那岐 | 富沢 |
|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 智頭町 | 73.1% | 79.5% | 80.2% | 82.4% | 87.1% | 86.2% |
| トスクちづ店 | 38.5% | 52.3% | 57.7% | 61.8% | 62.9% | 69.0% |
| ゴダイドラッグ智頭店 | 7.7% | | 3.6% | 2.9% | 6.5% | |
| いかりスーパー | 3.8% | 4.5% | 3.6% | 5.9% | 3.2% | |
| ファミリーショップにしお | | | 1.8% | 2.9% | | 6.9% |
| 不明・その他 | 23.1% | 22.7% | 13.5% | 8.8% | 14.5% | 10.3% |
| 鳥取市 | 26.9% | 18.2% | 19.8% | 17.6% | 11.3% | 10.3% |
| 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 | | | 1.8% | | | 3.4% |
| 不明・その他 | 19.2% | 13.6% | 12.6% | 14.7% | 9.7% | 3.4% |
| 岡山県津山市 | | 2.3% | | | 1.6% | 3.4% |
| イオンモール津山店 | | 2.3% | | | | 3.4% |
| 不明 | | | | | 1.6% | |
| 回答者数 (n) | 26 | 44 | 111 | 34 | 62 | 29 |

※ 表の見方（山郷地区の例）

山郷地区の住民で、「日常的に通院している」と回答した人のうち70.6%が智頭病院に通院しており、「日常的に買い物をしている」と回答した人のうち38.5%が「トスクちづ店」で買い物していることを表す

出典：住民アンケート調査

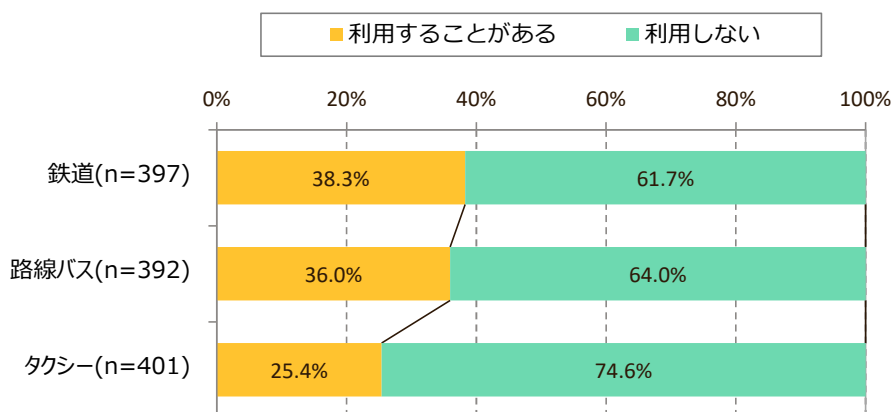
図表 45 主な通院・買物先の分布



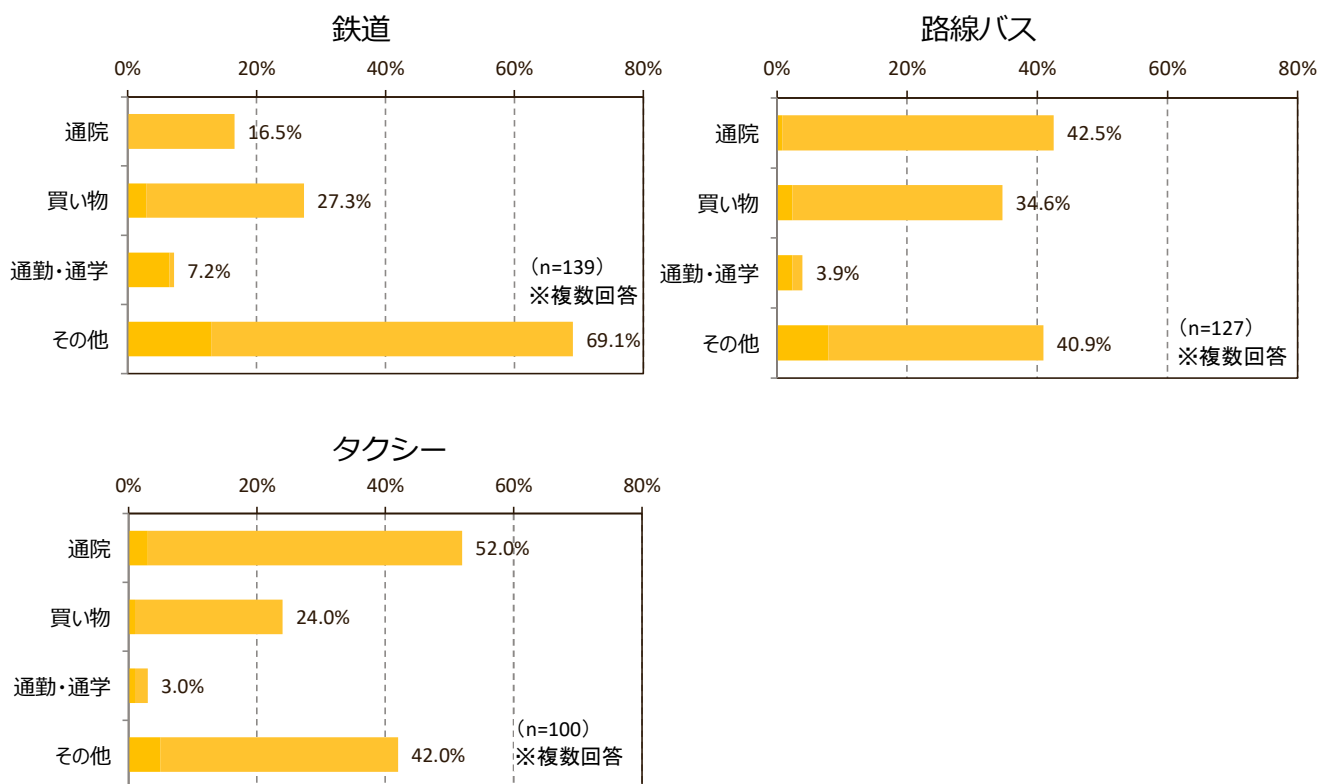
(2) 公共交通の利用状況及び利用目的

- 住民アンケート調査によると、公共交通を普段利用している人の割合は、鉄道と路線バス（日ノ丸バス智頭線・すぎっ子バス）で約40%、タクシーでは25.4%となっています。
- 利用目的をみると、鉄道は「通院」「買い物」「通勤・通学」以外の目的（飲み会・旅行等）で利用する人が多くなっています。
- 路線バスは、鉄道に比べて「通院」や「買い物」目的での利用が多く、タクシーは、「通院」目的の利用が多くなっています。

図表 46 公共交通の利用状況



図表 47 公共交通の利用目的

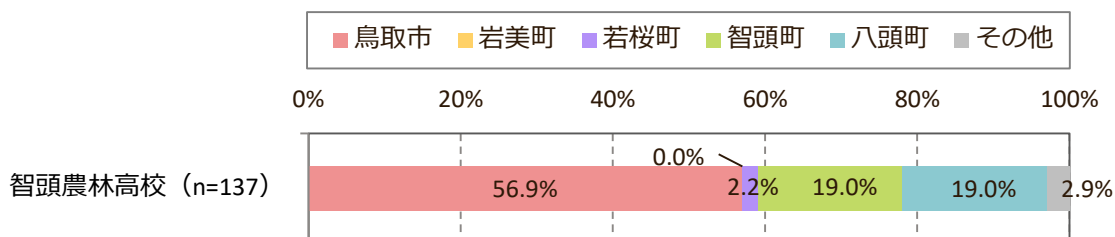


出典：住民アンケート調査

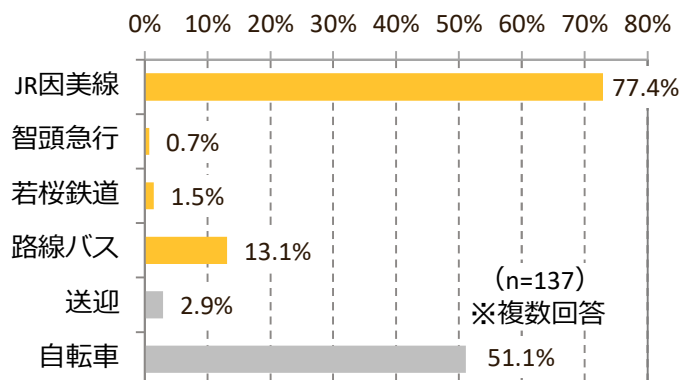
(3) 高校生の公共交通による通学実態と要望

- 智頭農林高校へのアンケート調査によると、鳥取市から通学する生徒が全体の56.9%、智頭町内と八頭町がそれぞれ19.0%を占めています。
- 智頭農林高校に通う生徒の通学手段としては、「JR 因美線」が77.4%、「自転車」が51.1%で、「バス」は13.1%となっています。
- 智頭農林高校の教職員の方から、「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います。

図表 48 智頭農林高校の生徒の居住地



図表 49 智頭農林高校の生徒の通学手段



図表 50 学校からの意見・要望

| 学校名 | 自由意見 |
|--------|---|
| 智頭農林高校 | 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。 |
| 鳥取商業高校 | 気象状況により交通機関が止まった場合の対処方法。 |
| 青谷高校 | 定期券代が高い。 終業時間や部活動の終了時刻等、列車の時刻と合わない場合がある。 |
| 八頭高校 | 列車、バスの本数が少ない。 |
| 鳥取敬愛高校 | 土曜日登校（模試、大会等）がある場合、土日の列車、バスなどの公共交通機関の運行が少なく、朝礼・下校時に不便を感じます。 |
| 青翔開智高校 | 乗車時のマナーの点で注意や指摘を受けることがある。 |

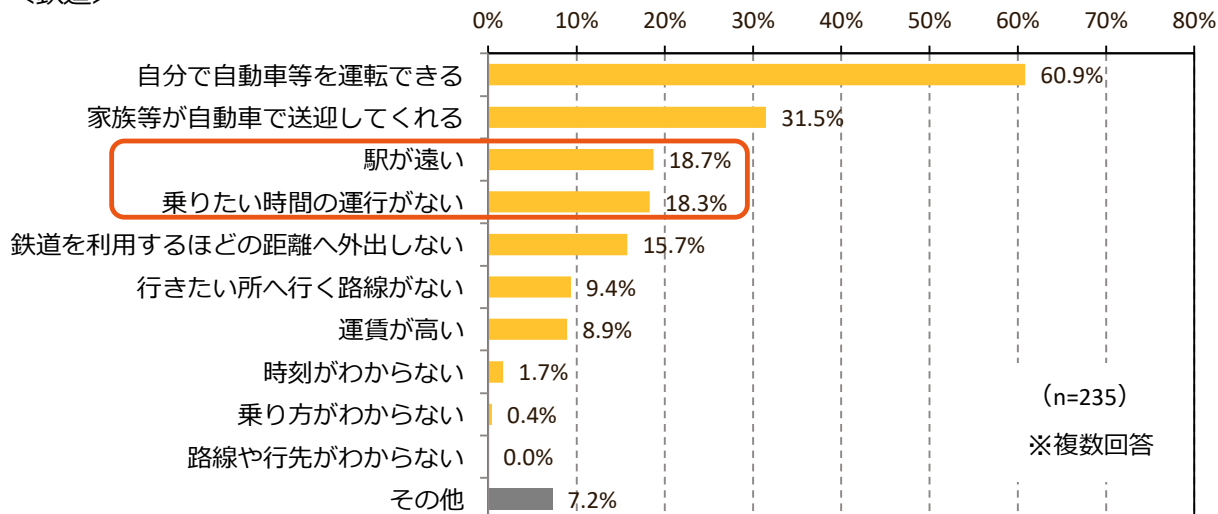
出典：高等学校アンケート調査

(4) 公共交通を利用しない理由

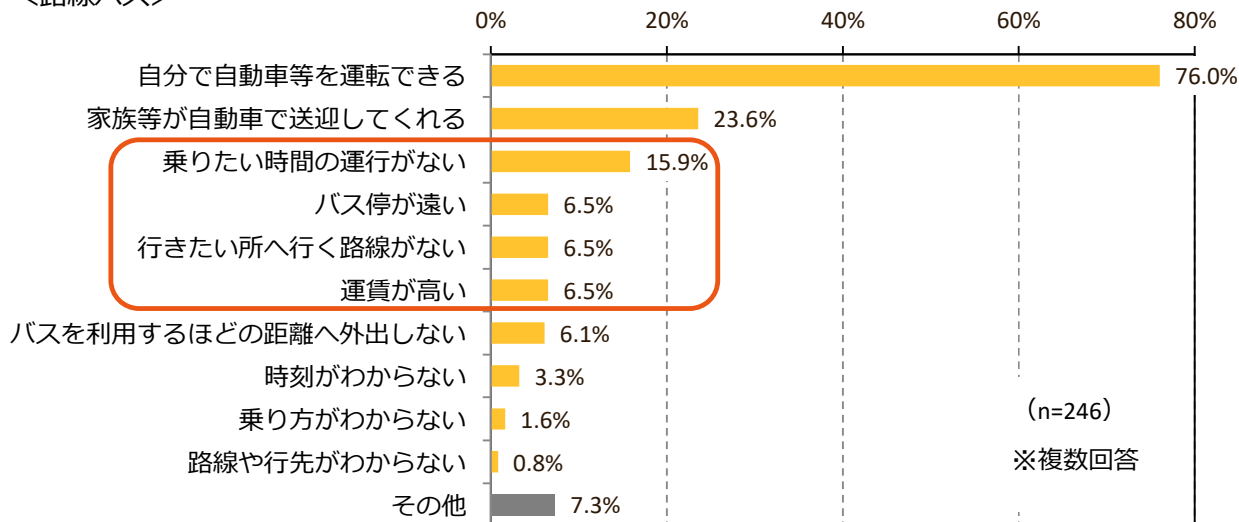
- 住民アンケート調査によると、鉄道や路線バスを利用しない理由としては、「自分で自動車を運転できるから」が最も多く、次いで「家族等が自動車で送迎してくれる」となっています。
- 公共交通のサービス内容に関する理由としては、「乗りたい時間の運行がない」、「駅やバス停が遠い」等の割合が他の項目に比べて高くなっています。

図表 51 公共交通を利用しない理由

<鉄道>



<路線バス>

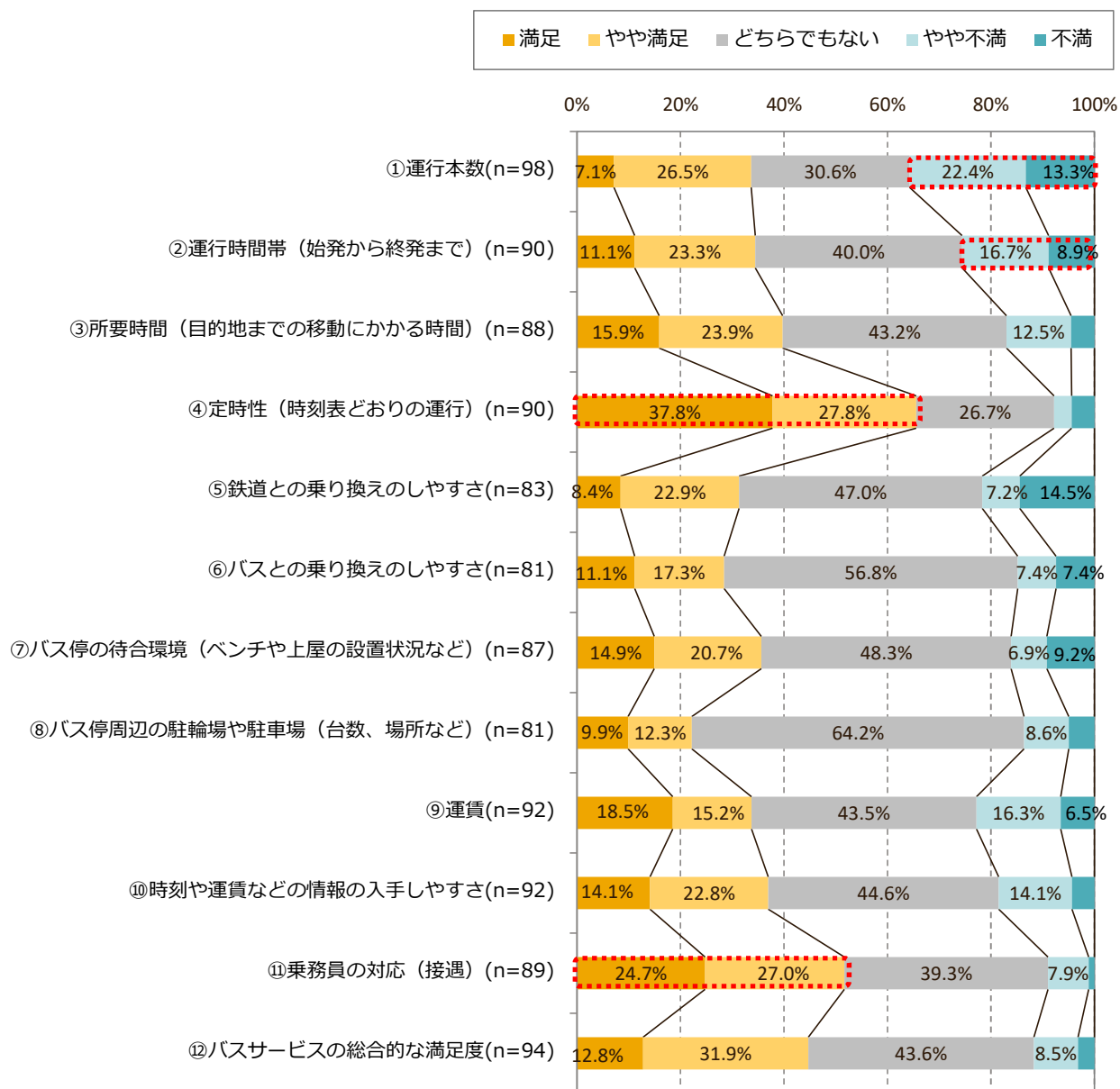


出典：住民アンケート調査

(5) 路線バスのサービスに対する評価

- 住民アンケート調査によると、路線バスのサービス内容別の満足度は、「定時性」や「乗務員の対応」等が高い一方で、「運行本数」や「運行時間帯」等が低くなっています

図表 52 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

3-8 智頭駅における接続状況

- 智頭駅におけるすぎっ子バスと JR 因美線及び日ノ丸バスの接続状況をみると、朝～午前中の智頭から鳥取方面と、昼～午後の鳥取から智頭方面では接続が概ね確保されています。
- 一方で、赤字で示す夕方の智頭から鳥取方面と、朝の鳥取から智頭方面では、乗り継ぎに 40 分以上を要する場合があります。

図表 53 平日の智頭駅におけるすぎっ子バスと JR 因美線・日ノ丸バスの接続状況

| すぎっ子バスの智頭駅着時刻 | | | | 接続 状況 | 智頭駅発時刻 (鳥取方面へ) | | 接続 状況 | すぎっ子バスの智頭駅発時刻 | | | | | |
|---------------|-------|-------|-------|----------|-------------------|-------|--------------------|---------------|-----|-------|-------|-------|-------|
| 本谷線 | 芦津線 | 那岐線 | 富沢線 | | 富沢線 | 那岐線 | | 芦津線 | 本谷線 | | | | |
| | | | | - | 6:19 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 6:30 | 日ノ丸バス | | | | | | | |
| | 6:50 | | | ○ | 6:55 | 日ノ丸バス | | | | | | | |
| | | | 6:52 | ○ | 7:08 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | ○ | 7:10 | 日ノ丸バス | | | | | | | |
| | | 7:49 | | × | 8:10 | 日ノ丸バス | | | | | | | |
| 7:57 | 7:59 | | 7:57 | ○ | 8:11 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 8:30 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | ○ | 9:35 | 日ノ丸バス | | | | | | | |
| 9:31 | 9:30 | 9:28 | 9:31 | ○ | 9:44 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 10:09 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 10:35 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 10:48 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 10:53 | 日ノ丸バス | | | | | | | |
| | | | | - | 11:25 | 日ノ丸バス | | | | | | | |
| | | | | - | 11:30 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 12:15 | 日ノ丸バス | | | | | | | |
| | | | | - | 12:26 | JR因美線 | | | | | | | |
| 12:55 | 12:54 | 12:41 | 12:40 | ○ | 12:56 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 13:23 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 13:25 | 日ノ丸バス | | | | | | | |
| 14:06 | 13:58 | 13:40 | 13:38 | × | 14:35 | 日ノ丸バス | | | | | | | |
| | | | | - | 15:01 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 15:24 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 15:25 | 日ノ丸バス | | | | | | | |
| | | | | - | 15:54 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | 16:05 | ○ | 16:13 | 日ノ丸バス | | | | | | | |
| 16:13 | 16:14 | 16:19 | | ○ | 16:27 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | 17:18 | ○ | 17:24 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | ○ | 17:25 | 日ノ丸バス | | | | | | | |
| 17:25 | 17:27 | 17:27 | | × | 18:16 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 18:46 | JR因美線 | | | | | | | |
| 19:04 | 19:05 | 19:04 | 18:47 | × | 19:31 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 19:54 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 21:04 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 21:13 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | - | 22:14 | JR因美線 | | | | | | | |
| | | | | | | | 智頭駅着時刻 (鳥取方面から) | | | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 5:58 | × | 7:04 | 6:54 | 6:57 | 6:57 |
| | | | | | | | JR因美線 | 7:06 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 7:31 | - | | | | |
| | | | | | | | 日ノ丸バス | 7:57 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 8:10 | ○ | | | 8:26 | 8:26 |
| | | | | | | | JR因美線 | 8:58 | - | 8:46 | 8:42 | | |
| | | | | | | | 日ノ丸バス | 9:16 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 9:19 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 10:32 | - | | | | |
| | | | | | | | 日ノ丸バス | 10:36 | - | | | | |
| | | | | | | | 日ノ丸バス | 11:05 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 11:13 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 11:53 | ○ | 11:55 | 11:55 | 11:55 | 11:55 |
| | | | | | | | 日ノ丸バス | 12:06 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 12:48 | ○ | 12:55 | 12:55 | 12:57 | 13:05 |
| | | | | | | | JR因美線 | 13:21 | - | | | | |
| | | | | | | | 日ノ丸バス | 14:06 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 14:26 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 14:55 | - | | | | |
| | | | | | | | 日ノ丸バス | 15:05 | ○ | | | 15:15 | 15:15 |
| | | | | | | | JR因美線 | 15:21 | ○ | 15:28 | 15:27 | | |
| | | | | | | | 日ノ丸バス | 15:40 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 16:19 | ○ | 16:24 | 16:32 | 16:24 | 16:24 |
| | | | | | | | 日ノ丸バス | 16:41 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 16:50 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 17:22 | - | | | | |
| | | | | | | | 日ノ丸バス | 17:38 | ○ | 17:52 | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 17:48 | ○ | | 18:11 | 18:01 | 18:05 |
| | | | | | | | 日ノ丸バス | 18:37 | ○ | 18:47 | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 18:45 | ○ | | | 19:03 | |
| | | | | | | | JR因美線 | 18:45 | × | | 19:10 | | 19:11 |
| | | | | | | | JR因美線 | 19:07 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 19:27 | - | | | | |
| | | | | | | | 日ノ丸バス | 19:37 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 19:54 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 20:51 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 21:02 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 22:13 | - | | | | |
| | | | | | | | JR因美線 | 23:06 | - | | | | |

※ すぎっ子バスと JR 因美線及び日ノ丸バスとの接続状況を以下のように分類

○：20 分以内に接続 ×：20 分以内に接続していない

※ 赤字は、接続に 40 分以上を要する便

第4章 公共交通の現状・問題点と課題の整理

4-1 公共交通の現状と問題点

(1) 交通モード別の現状・問題点

① 鉄道（JR 因美線・智頭急行）

- 住民の利用目的としては、主に、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、観光二次交通が十分に整備されておらず、また、駅周辺に徒歩で観光できる場所が少ないことから、自家用車で来訪する人が多くなっています。

② 路線バス（日ノ丸自動車「智頭線」）

- 町内と旧用瀬町内や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。
- 智頭町側の区間の利用者数は鳥取市側に比べて少なく、利用実態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。
- 通園・通学に利用する保育園児や児童・生徒の人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、平日の日中の時間帯や土曜日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。
- 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、人口減少や乗務員不足により、事業継続が困難になることが予想されます。

⑤ 公共交通空白地有償運送・福祉有償運送

- ドアツードア型の移動手段として、すぎっ子バスやタクシー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、数年先は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。

- 利用者が伸びなかったこと、必要経費が賄えなかったこと等から、令和2年9月より貸出休止の予定となっています。

(2) 需要と供給のミスマッチの状況

- 前章までの調査結果を踏まえると、住民・利用者（需要）側と、交通事業者（サービス供給）側との間のミスマッチの状況は、次の通り整理することができます。
- 住民・利用者からは公共交通の利便性向上が求められている一方で、交通事業者においては、担い手不足等により住民・利用者のニーズに十分に答えることができない状況がみられます。

図表 54 利用者側・供給側の意見

| | 【住民・利用者（需要）側】 住民アンケート調査・住民意見交換会より | 【交通事業者（供給）側】 交通事業者ヒアリング調査結果より |
|----------------------------|--|---|
| JR 因美線 | | - |
| 智頭急行 | <ul style="list-style-type: none"> ● 列車の本数を増やしてほしい。 ● 最終列車をもっと遅くまで運行してほしい。23時台があるとよい。 ● 智頭駅の近くに1泊位置けるような<u>パーク&ライド駐車場</u>があるとよい。 ● 智頭駅の階段の上り下りが大変。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 乗務員の確保が課題。 ● 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。 ● 恋山形駅への来訪者が増えているが、駅近くに立ち寄れる場所や観光二次交通がないため、自家用車での来訪が多い状況。 |
| 日ノ丸自動車 智頭線 (南部幹線) | <ul style="list-style-type: none"> ● コメリ、ゴダイドラッグ等に行きたい場合、すぎっ子バスから乗り継ぐ必要がある等、公共交通で行きづらい。 ● 運賃を値下げしてほしい。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 乗務員の確保が課題。イベントを開催する等、人材募集を町と連携できないか。 ● 雪まつりなどのイベント、お酒を絡めた企画等、町・県・観光協会等と連携してバス利用者を増やせないか。 |
| 町営バス (すぎっ子バス) | <ul style="list-style-type: none"> ● 日曜日の運行がないことが観光客にとってネックになっている。 ● 最寄りのバス停までのアクセスが不便な集落がある。 ● バスを小型化し、集落内を運行してほしい。 ● 鉄道と乗り継ぎしやすいよう、ダイヤを改善してほしい。 ● バス停に、風雪をしのげる設備が欲しい。 ● バス停に貼られている時刻表が小さくて見にくい。もっと大きく表示してほしい。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 乗務員の確保が課題。 ● 南部幹線、鉄道との接続時間の確保に配慮しているが、通園・通学時間への対応等もあり、全ての要望に応えられていない状況。 |
| タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ● 19時で営業が終了してしまうため、夜遅くまで利用できるといい。 ● バスとタクシーの運行時間帯を分担して、長い時間利用できるようにしてほしい。 ● 配車されるまでの待ち時間が長い。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 乗務員の確保が課題。 ● 運転者に加えて運行管理者も不足しており、効率的な点呼の実施や人材育成が課題。 |
| 公共交通空白 地有償運送・ 福祉有償運送 | <ul style="list-style-type: none"> ● 17時までの運行だが、17時以降の夜の時間帯も利用したい。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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ため、運転者の確保が課題。 |
| 高速バス | <ul style="list-style-type: none"> ● すぎっ子バス本谷線との接続が十分に確保されていない便がある。 ● バス停と駅が離れているので、鉄道への乗り継ぎが不便。 | - |

(3) 問題点のまとめ

- 住民や利用者のニーズを踏まえ、公共交通のサービス改善・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。
- 時刻表や路線図等の**情報が十分に周知されていない**ことや、バス停の周辺環境や車内環境などの整備が十分ではないこと等により、公共交通のサービス内容や利用方法の認知度が低くなっています。
- 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**が十分に整っていない状況です。
- バス停が自宅から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。

4-2 取り組むべき課題

① 運行ルートや車両の最適化による運行効率化

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するためにも、運行ルートの最適化や需要に応じた規模の車両での運行などによる運行効率化が必要です。

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

小型の車両で集落の中まで運行すること等により、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

時刻表や路線図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により、利用者が気持ちよく公共交通を利用できるような環境を構築することが必要です。

⑤ 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・住民自治組織などの関係主体連携による人材の確保・発掘や、持続可能な運営体制の構築が必要です。

⑥ 観光客が自由に周遊できる移動手段の確保

超小型モビリティが令和2年9月より運行を休止する予定であるため、観光客等の来訪者が町内を自由に周遊できる移動手段の確保が急務となっています。

第5章 基本的な方針・目標と数値指標

5-1 基本理念

(1) 本町が目指すまちの将来像

本町が目指すまちの将来像は、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）

第4章までに整理した内容と、第7次智頭町総合計画におけるまちの将来像を踏まえ、本計画の基本理念（将来の交通の姿）を次の通り設定します。

計画の基本理念：すべての人に寄り添える持続可能な交通体系の構築

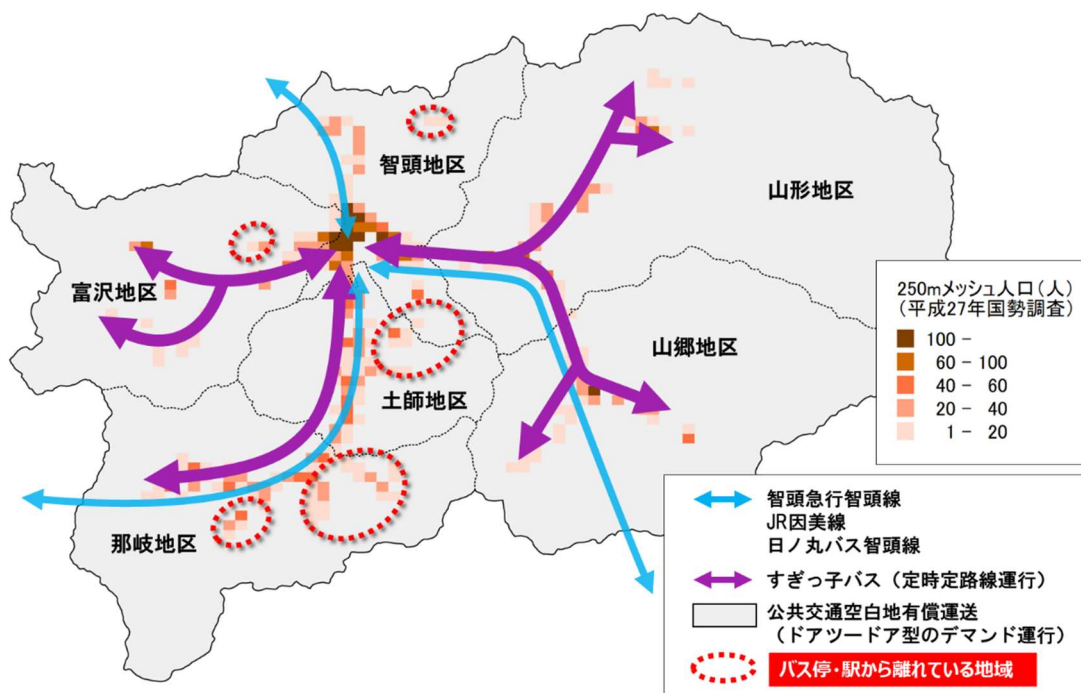
<計画の基本理念の設定にあたっての考え方>

- 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

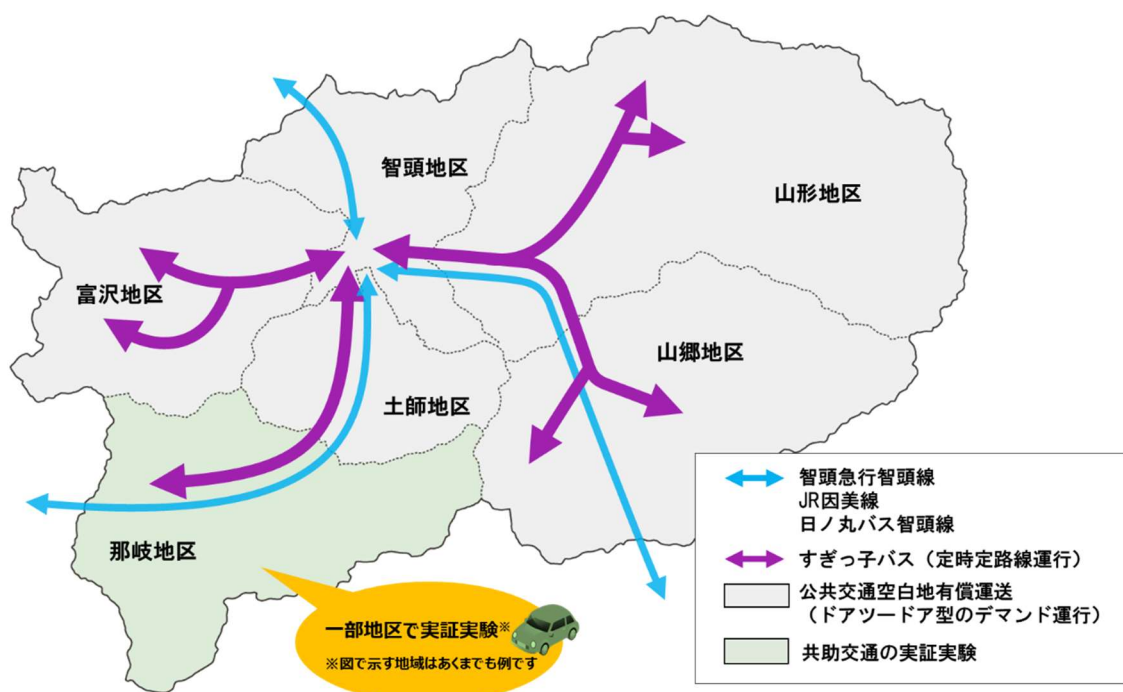
<現状>

- 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。



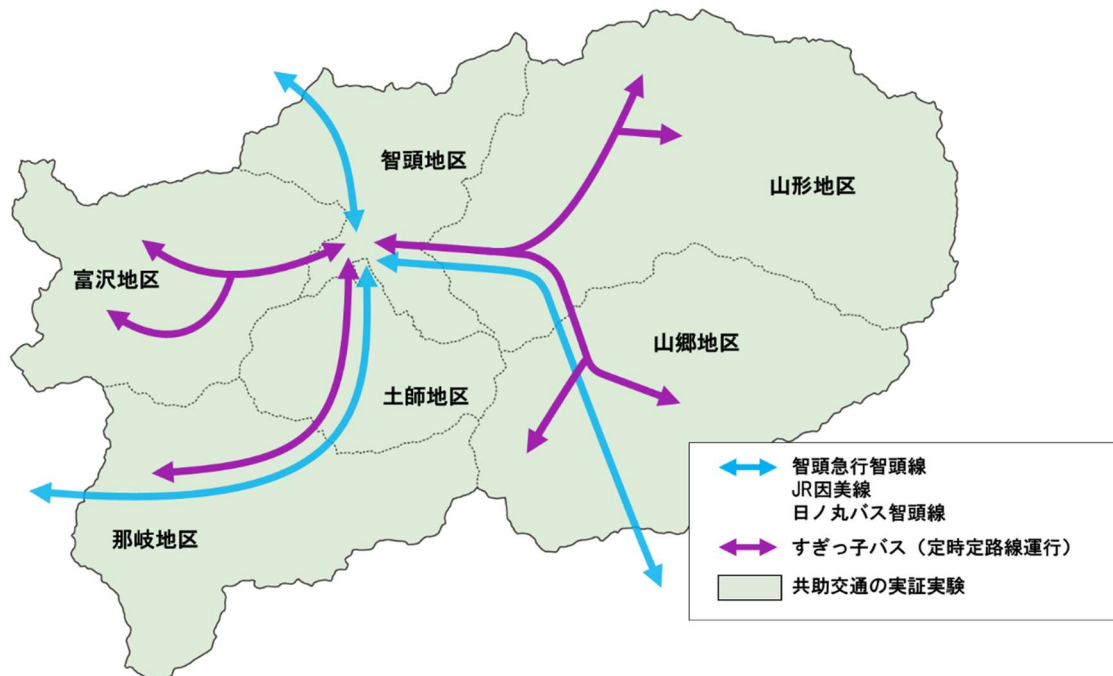
<第1段階 (令和2~3年度) >

- 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手段確保策（以下、「共助交通」という。）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。
- スマートフォン及び告知放送端末による公共交通検索・予約システムの導入を行います。
- 地区の人材を熟知している住民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。



<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。
- 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を段階的に検討していきます。



5-2 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 | 事業① 地域内における共助交通の導入 ＜主要事業＞ |
| | 【目標2】 利用環境の整備 | 事業② 告知放送端末による公共交通検索・予約システムの導入＜主要事業＞ 事業③ 待合環境の確保 事業④ 接遇の向上 |
| | 【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 幹線機能としての必要なサービス水準の確保 |
| | 【目標4】 通園・通学利用の利便性向上 | 事業⑥ すぎっ子バスの運行効率化 |
| 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 |
| | 【目標6】 関係主体を巻き込んだ持続的な運行体制の構築 | 事業⑧ 共助交通の運営体制の構築 |
| | 【目標7】 事業者・行政・住民の連携による担い手確保 | 事業⑨ 住民自治力を生かした求人活動 |
| 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8】 わかりやすい案内や情報提供の充実 | 事業⑩ 共助交通の利用の方法や便利な使い方を紹介したパンフレットの整備 事業⑪ モビリティ・マネジメントの実施 |
| | 【目標9】 町外からの来訪者の移動利便性向上と利用促進 | 事業⑫ 観光客が自由に周遊できる移動手段の確保 事業⑬ スマートフォンによる共助交通の予約・配車システムの導入 |

(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 <主要事業>

地域住民が参画する移動手段確保策（共助交通）の導入を検討します。

実施主体

新たに立ち上げる中心的組織（NPO等）

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： 住民自治組織
智頭町の強みである住民自治力を生かした求人活動

事業区域

町内各地区～智頭中心部間

車両

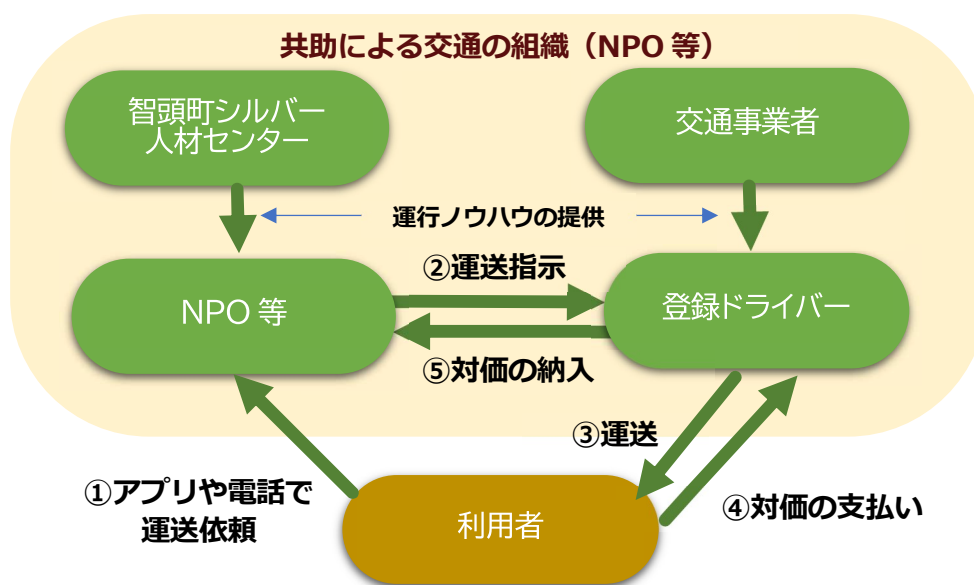
10人乗りの車両を想定
(町からの貸与、又は登録ドライバーが保有する自家用車)

スケジュール

R2年度： 各地域や関係団体等との調整
→ 調った地区から、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

事業イメージ

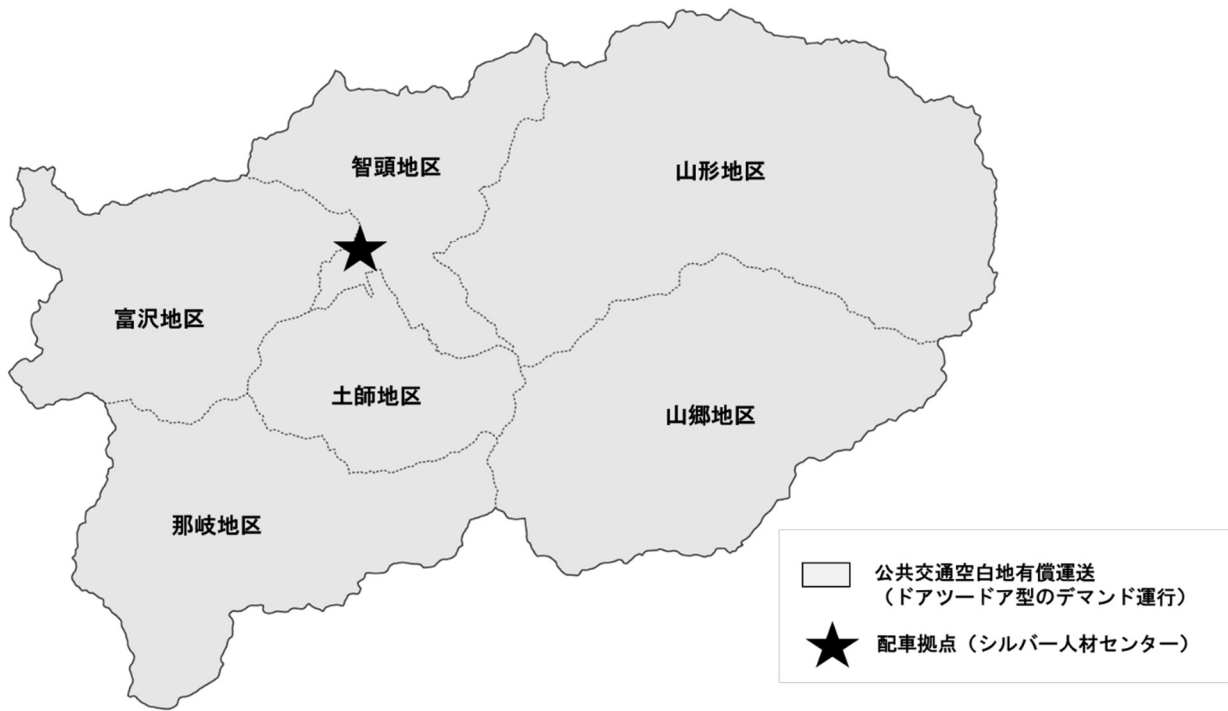
図表 55 事業イメージ



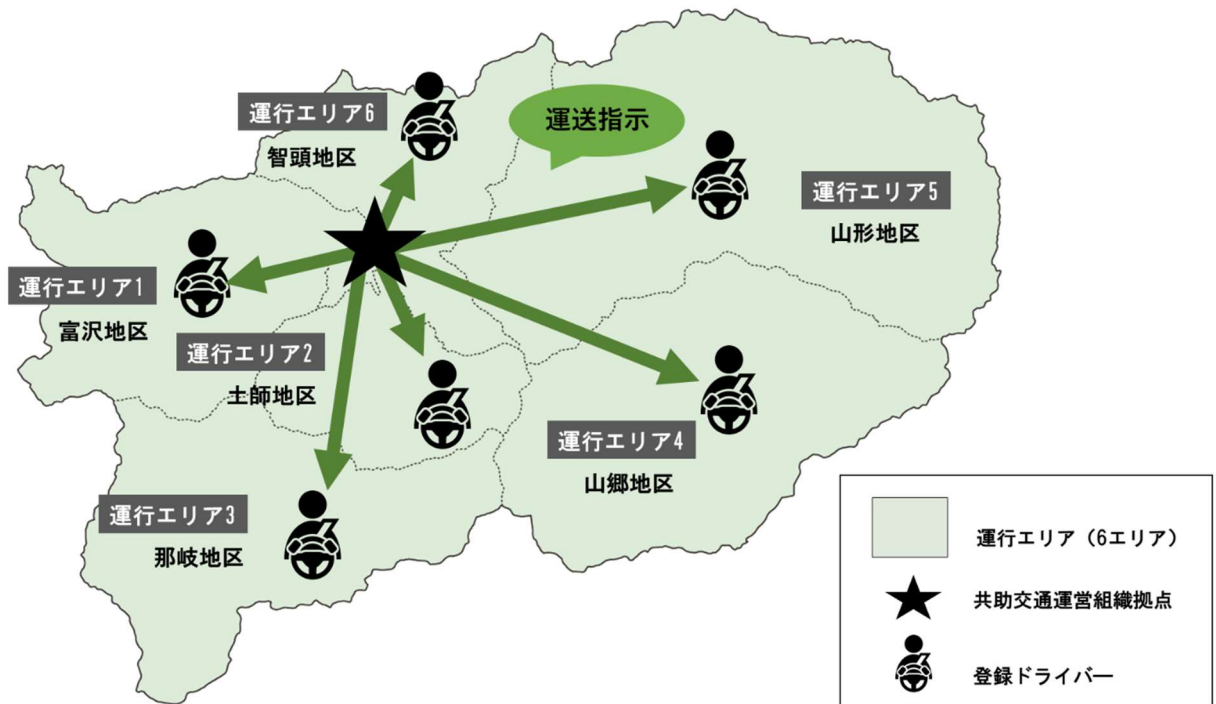
運行体制

図表 56 運行体制

<現在>



<将来 (R4 年度以降) >



【目標2】 利用環境の整備

事業② 告知放送端末による公共交通検索・予約システムの導入 <主要事業>

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

実施主体

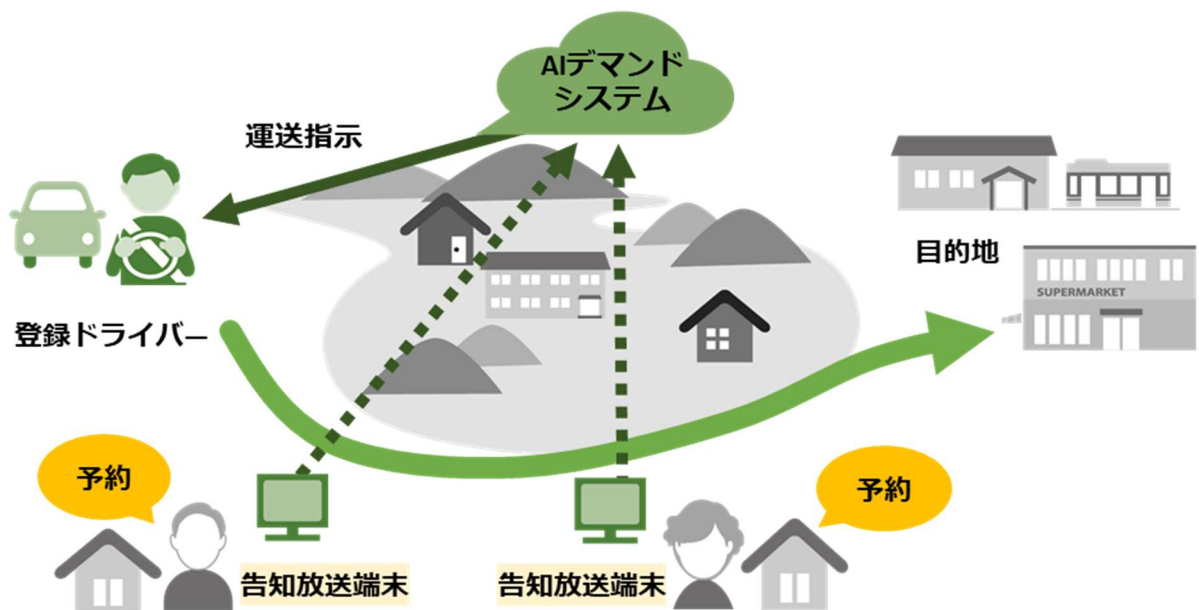
町、民間事業者

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を検証
- R4 年度： 観光二次交通への対応

事業イメージ

図表 57 告知放送端末×AI デマンドシステムイメージ図



事業③ 待合環境の確保

交通結節点である智頭駅や、乗降の多いバス停における待合環境や利用実態を調査し、安全かつ快適に待つことのできる環境の整備や、掲示物の改善等を行います。

実施主体

町、交通事業者

スケジュール

R2 年度に検討、随時実施

事業内容

- 交通結節点や乗降の多いバス停の実態調査（利用実態や待合環境、整備状況を整理）
- 優先度の高い箇所から、待合環境の整備（上屋やベンチの整備等）や、時刻表や路線図等の掲示物の改善等を実施

図表 58 バス停ごとに乗降人数、待合環境等を整理し、整備の優先順位を整理した例（山口県下松市）

| 番号 | 停留所名 (網計画での位置づけ) | 日乗車人数(人/日) ^{※1} | | | 標柱 | バスベイ ^{※2} | 歩道マウントアップ | 上屋 | 風除け | ベンチ | 路線図 |
|----|------------------------|--------------------------|--------|-----|----|--------------------|-----------|----|-----|-----|-----|
| | | 防長交通 | 中国JRバス | 計 | | | | | | | |
| 1 | ゆめタウン下松東 ^{※3} | 197 | 12 | 209 | 1 | ○ 2.9m | ○ | | | ○ | |
| | | | | | 2 | ○ 1.8m | ○ | | | | |
| 2 | 下松駅北口 (広域交通結節点) | 165 | | 165 | 1 | ○ 3.0m | ○ | ○ | | ○ | |
| | | | | | | | | | | | |
| 3 | サンリブ下松西 | 89 | | 89 | 1 | ○ 3.0m | ○ | | | ○ | ○ |
| | | | | | 2 | ○ 3.0m | ○ | | | ○ | |
| | | | | | 3 | ○ 2.9m | ○ | | | ○ | |
| | | | | | 4 | ○ 3.4m | ○ | ○ | | ○ | |
| 4 | 下松駅前 (広域交通結節点) | 59 | 16 | 75 | 1 | ○ 3.3m | ○ | | | ○ | |
| | | | | | 2 | ○ 3.3m | ○ | ○ | | ○ | |
| | | | | | 3 | ○ 3.3m | ○ | ○ | | ○ | |
| 5 | 下松市役所前 | 70 | | 70 | 1 | ○ 3.0m | ○ | ○ | | ○ | |
| | | | | | 2 | | ○ | | | ○ | |
| | | | | | 3 | | ○ | | | ○ | |
| 6 | 末武 | 51 | | 51 | 1 | ○ 2.5m | ○ | ○ | | ○ | ○ |
| | | | | | 2 | ○ 3.5m | ○ | ○ | | ○ | ○ |
| | | | | | 3 | | ○ | | | | |
| | | | | | 4 | | ○ | | | | |



事業④ 接遇の向上

点呼時の乗務員への指導の実施や、共助交通導入の実証実験における利用者アンケート調査の実施等により、接遇改善や満足度向上に繋がります。

実施主体

町、交通事業者

スケジュール

R2 年度に検討、継続実施

事業内容

- 点呼時等における乗務員への指導や接遇研修の実施
- 共助交通利用者へのアンケート調査の実施
- 地域公共交通会議等における調査結果の共有と改善策の検討

図表 59 鳥取県が実施したユニバーサルドライバー研修 (出典：鳥取県ハイヤータクシー協会)



【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 幹線機能としての必要なサービス水準の確保

町中心部と町外とを結ぶ幹線としての役割を持つ、鉄道（JR 因美線・智頭急行）と日ノ丸自動車・智頭線について、最低限確保すべきサービス水準を設定し、交通事業者と連携してサービス水準の維持・確保を図ります。

実施主体

町、交通事業者

スケジュール

R2 年度から継続実施

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
- 通勤・通学利用に配慮した朝 6 時台から夜 19 時台までの運行
- 朝夕の時間帯を中心とした智頭駅における支線（すぎっ子バス）との接続確保
- 観光客に配慮した、鳥取・倉吉方面及び京阪神・岡山方面への速達列車の運行

【目標4】 通園・通学利用の利便性向上

事業⑥ すぎっ子バスの運行効率化

共助交通との役割分担によりすぎっ子バスの運行本数を削減し、通園・通学利用者の多い朝夕のみスクールバスとして運行し、日中は共助交通に置き換えることなどを検討します。

実施主体

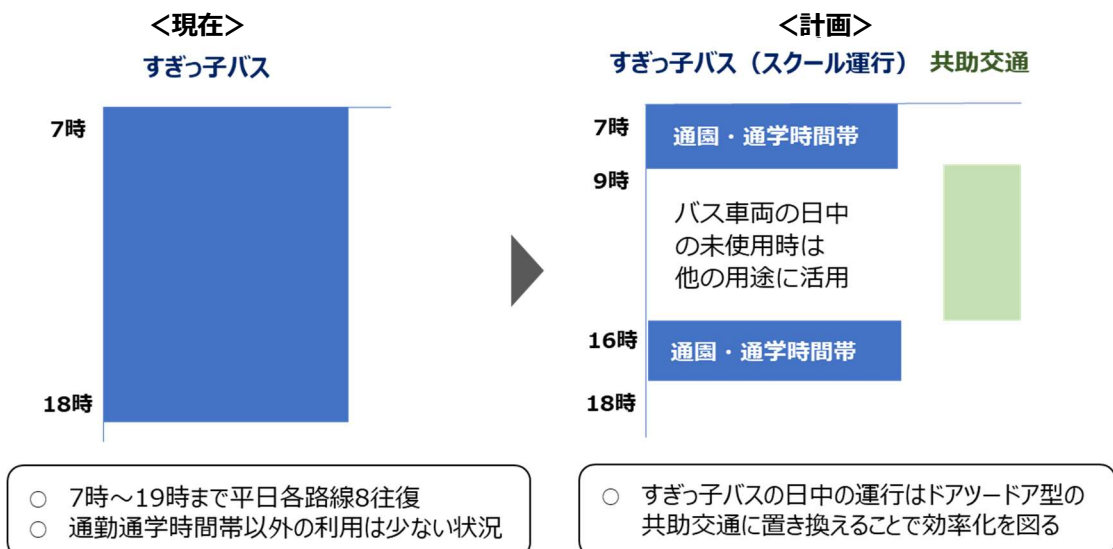
町、交通事業者

スケジュール

R2 年度に検討、随時実施

事業イメージ

図表 60 すぎっ子バスと共助交通の分担イメージ



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 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

町と交通事業者との役割分担により、車両の小型化や運行効率化を図るとともに、経費の増加を抑制します。車両の小型化や運行効率化にあたっては、町が保有する公用車や、町内の施設が保有する送迎車両等の交通資源の活用を検討します。

実施主体

町、交通事業者

スケジュール

R2 年度に検討、随時実施

交通資源を活用した車両の小型化や運行効率化の例

すぎっ子バス： 中型又は大型バスで朝夕のみ運行（未使用時は雪まつり等のイベントに活用）

共助交通： 10人乗りのワゴン車等で運行（未使用時間帯は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持続的な運行体制の構築

事業⑧ 共助交通の運営体制の構築

シルバー人材センター、タクシー、バス事業者及び住民自治組織で構成する組織（p.50 参照）を設立し、新たな運行体制を構築します。

実施主体

交通事業者、シルバー人材センター、住民自治組織

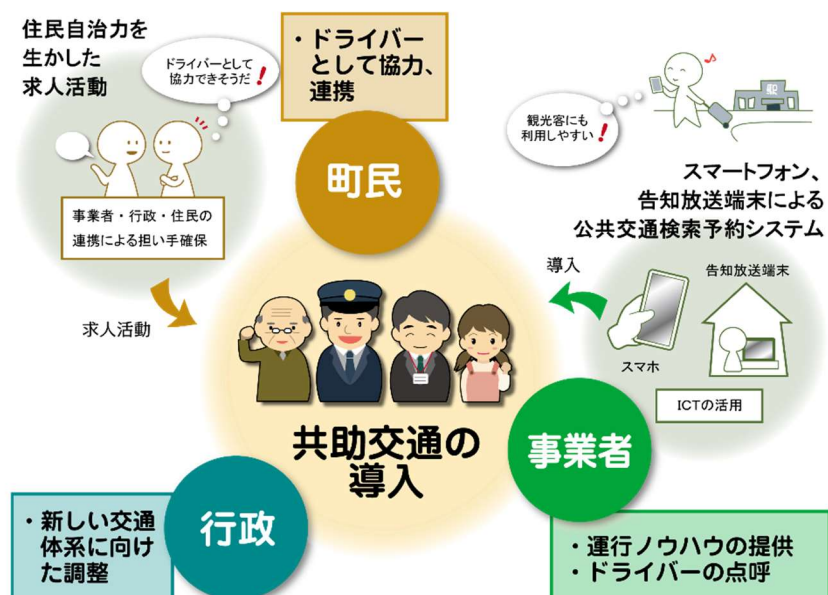
スケジュール

R2 年度： 調整が調った地区から、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

事業イメージ



図表 61 運営体制のイメージ

【目標7】事業者・行政・住民の連携による担い手確保

事業⑨ 住民自治力を生かした求人活動

地区の人材を熟知している住民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います

実施主体

交通事業者、シルバー人材センター、住民自治組織

スケジュール

R2年度に住民自治組織との協力体制を構築、継続実施

求人活動の展開例

- 運転者として協力できる人がいるかどうか、地域の会合等においてヒアリングを実施
- 交通事業者や関係団体・事業所等にヒアリングを実施
- 共助交通の活動内容を町の広報紙に掲載し、住民の関心を高める
- 人材の紹介制度の導入

図表 62 広報誌への掲載例（鳥取市）

■特集 暮らしを支える"生活交通"を『創り』『守り』『育てる』ために

生活交通を創り、守り、育てるために

生活交通を取り巻く環境は厳しさを増し、交通事業者だけでは守ることができなくなっています。

本市では、このような状況を踏まえ、各地域の実情にあった持続可能な生活交通を創り、守り、育てるための取組の方向性をまとめた「鳥取市生活交通創生ビジョン」を本年3月に策定しました。

今後、このビジョンに基づき、まずは、市民のみなさんに生活交通の現状について知ってもらい、それぞれの地域の実情にあった最適な生活交通の確保策について、一緒に考え、取り組んでいくことにしています。

「共助交通」による生活交通の確保

路線バスの減便や廃止となった地域において、NPO法人やまちづくり協議会が主体となつて有償で運送を行うことができます。「共助交通」を推進しています。この取組は全国的にも

広がりをみせており、本市では、ガソリン代や運転手の人件費、車両の購入費など運行に必要な経費などを補助する支援制度を設けています。（詳しくは、本市公式ホームページで確認ください。）

現在、この制度を活用いただき、末恒地区や大和地区、福部地域で共助交通に取り組まれています。共助交通は、地域住民が主体で運行されますので、それぞれの地域の実情にあった利便性の高い運行を行うことができます。

みんなで生活交通を利用しましょう！

生活交通を守る最善策は、みんなで利用することです。市の生活路線の1人あたりの平均運賃は約1,800円です。5歳以上の市民が今より年10回（5往復）多く路線バスを利用した場合、年間およそ3億2千万円の収益が見込め、民間路線バスの維持に係る補助金（約2億3千万円）をすべて賄うことができます。

また、生活交通を利用することで、環境保護や健康増進にもつながります。今は自動車を運転している人も、将来的には生活交通を必要とする時が来ることを考え、今から積極的に利用しましょう！



図表 63 人材紹介制度の例（松本地域シルバー人材センター）

平成30年10月

松本地域シルバー人材センターだより

会員ひとり1会員募集活動を推進しましょう

今、センターでは会員不足のため、依頼をいただいた仕事に十分お応えできない状況があります。そこで、この10月から「会員ひとり1会員募集活動」の表彰制度を設け、会員増を進めていくことになりました。今回、新規会員紹介票を配布しますので、会員の皆様のご協力をお願いします。

表彰制度の概要

- 会員加入の紹介を行い、紹介票をセンター事務局に提出し、実際に2人以上が新規会員として入会した場合が対象となります。
- 新規会員には、紹介者の配偶者・兄弟等の親族、退会会員も対象となります。
- 表彰者には粗品を贈呈します。

◎ **安全就業の徹底による事故撲滅を**

今年度も、既に8件の事故が発生しています。作業にあたり、安全確認、作業手順の確認等をお願いします。また、10月に行われる一斉奉仕活動の際に草刈り機など機械を使う場合は、使う範囲を定め、十分間隔を空け、安全確認、安全運転の徹底をお願いします。

一斉奉仕活動・地区懇談会
日程が決まりました。（裏面参照）
全会員の出席をお願いします。

< 配分金支払日 >

- 9月分 10月15日(月)
- 10月分 11月15日(木)
- 11月分 12月17日(月)
- 12月分 1月18日(金)

(公社) 松本地域シルバー人材センター TEL39-6680 FAX39-7788

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8】わかりやすい案内や情報提供の充実

事業⑩ 共助交通の利用方法や便利な使い方を紹介したパンフレットの整備

共助交通の利用方法や便利な使い方の周知等、情報提供の充実を図ります。

実施主体

町、交通事業者

スケジュール

R2 年度に検討、随時実施

事業イメージ

町内を運行するバス路線や鉄道、タクシー営業所の位置関係、共助交通の利用方法が分かるようなパンフレットを作成・配布



デマンド型乗合タクシーを利用してみよう！

図表 64 デマンド型乗合タクシーの利用方法をパンフレット及び動画で周知した例（島根県飯南町）

飯南町 デマンドバス Q&A **通常のタクシーとは異なります！**
 (「のりあい」で運行する公共交通です。)

問1 誰でも利用することができますか？
 ● 志々地区・嶺原地区にお住まいの方であればお子様から高齢者までどなたでも利用できます(ただし、車いすのご利用はできません。)
 ● 利用される際には事前登録が必要です。(予約の方法は下の冊をご覧ください。登録は随時受け付けてあります。詳しくは飯南町住民課にお問い合わせください。)

問2 タクシーのようにいつでもどこでも行けますか？
 ● 運賃(ダイヤ)が決まっていますので、タクシーのように好きな時刻に利用することはできません。また、利用エリアを超えて他の地区に行くことはできません。
 ● 自宅→指定の乗降場所、指定の乗降場所→自宅の運行となります。(乗降場所から乗降場所への移動はできません。)

問3 事前に予約をしましたが、当日変更できますか？
 ● 変更の場合は、必ず変更される便の出発1時間前までに運行事業者へご連絡ください。

予約の方法

1. 電話予約 運行会社へ電話。行き先・乗降場所を伝えます。
2. 予約受付 予約を受け付けます。
3. 自宅へお迎え 自宅までお迎えにあげます。ほかの利用者がいれば乗合で指定の乗降場所まで運行します。
4. 指定の乗降場所へ 市内の目的地へ。スーパー、駅、バス停

1. 電話予約 運行会社へ電話。行き先・乗降場所を伝えます。
2. 予約受付 予約を受け付けます。
3. 乗り場へお迎え 予約された乗り場へお迎えにあげます。
4. ご自宅へ ほかの利用者がいれば乗合で、ご自宅まで運行します。

注意
 ● 周辺の道路事情や天候によっては自宅まで行けない場合があります。
 ● 行先で降りる場所、乗り場である場所は、指定された各地区内の乗降場所のみとなります。
 ● 予約状況によって、出発時刻、到着時刻は変わります。事前に余裕を持ってご利用ください。
 ● 受付時間は平日の日時～18時です。出発時刻の1時間前まで(朝1便は前日の18時まで)に予約して下さい。
 ● ご利用には事前登録が必要です。

デマンドバスに関するお問合せ
 飯南町住民課 ☎76-2213
 とんぼろ総合開発 ☎72-0003

事業⑪ モビリティ・マネジメントの実施

公共交通の主な利用者層である園児や児童・生徒、高齢者等を対象に、鉄道・バスの利用方法や便利な使い方の周知等、情報提供の充実を図ります。

実施主体

町、交通事業者

スケジュール

R2 年度に検討、随時実施

事業内容

智頭町はたらくのりもの展において「バスの乗り方教室」を実施する等、地域の公共交通に親しみを持ってもらう取り組みの継続的な実施

図表 65 イベント実施例
 (智頭町はたらくのりもの展)



【目標 9】 町外からの来訪者の移動利便性向上と利用促進

事業⑫ 観光客が自由に周遊できる移動手段の確保

タクシー及び新たに導入する共助交通を活用し、観光客が自由に周遊できる移動手段の確保を検討します。

実施主体

町、交通事業者

スケジュール

R2 年度～： タクシーを活用した観光周遊策の検討、随時実施

R4 年度～： 共助交通において観光二次交通に対応できる体制構築

事業イメージ

タクシー及び共助交通を活用し、観光客が自由に町内を周遊できる移動手段の確保

図表 66 交通不便地域でタクシーを活用した観光客向け交通手段確保策（和歌山県有田川町）

平成 30 年 7 月 1 日開始

有田川町では、観光客の増加、公共交通機関の利用促進、交通不便地域での交通手段確保として、有田川町周遊定額タクシー事業を起ちます！
通常のタクシー利用と異なり、利用時間・車種によって金額が決まります。

| 乗車人数 | 30分以内 | 30分～1時間 | 1時間～2時間 | 2時間～3時間 | 3時間～4時間 |
|----------------|--------|---------|---------|---------|---------|
| 乗車1名 (乗客4人) | 5,000円 | 7,500円 | 10,000円 | 12,500円 | 15,000円 |
| 乗車2名 (乗客6人) | 7,000円 | 10,500円 | 14,000円 | 17,500円 | 21,000円 |

※料金はタクシー利用時間、運転手の指示によって変動する場合があります。
※利用開始時間は午前7時～午後7時30分。
※利用開始から利用終了までの利用時間は利用可能時間となります。
※乗車だけでなく、一般利用も可能です。
※どこまでも利用できます。ただし、車の運行開始と止の開始はできません。

乗車地・周遊可能区域

乗車できる場所→有田川町内全域
周遊可能区域→有田川町内、済生会有田病院、有田市立病院

利用の申し込み

利用を希望する3日前までに、直接、運行事業者（タクシー会社）に電話で予約をしてください。
その際、申込者の氏名・電話番号・乗車場所・時間・大まかなコース・降車場所・希望車種をお伝えください。
※運行日の都合上、希望日によってはお断りする場合があります。ご了承ください。

運行事業者

東広タクシー 有田観光タクシー株式会社
 有田川町金屋 23-1 有田川町徳田 178
 ☎ 0737-32-3155 ☎ 0737-52-3034
 高小型・ジャンボ 高小型のみ

本事業のお問い合わせ先 有田川町役場企画調整課 ☎ 0737-52-2111 (代)

事業⑬ スマートフォンによる共助交通の予約・配車システムの導入

スマートフォンによる公共交通検索・予約システムを導入し、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。

実施主体

町、民間事業者

スケジュール

R2～3 年度： スマートフォンによる共助交通予約システムの構築

R4 年度： 随時導入

事業イメージ

- 乗り継ぎ先の鉄道やバスの時刻にあわせて、スマートフォンで予約ができる
- 乗り合わせや最適経路を AI が判断

図表 67 乗合タクシーにおいてスマートフォン予約機能を備えた AI 配車システムを導入した例（岡山県久米南町）

デマンド交通「カッパのりあい号」
1/20(月)よりスマートフォンで予約ができるようになります！

さらに、乗車する時刻の前まで予約ができるようになります。 運行時間内であればいつでも好きなときに利用できるようになります。

運行時間：8:15～17:00 ※予約受付は8:00～17:00(乗車日の予約は16:30まで)
これまで通り、電話での予約も可能です。(TEL:0120-728-306)

スマートフォンでの予約手順

- 1 予約画面にアクセスし、「デマンド作成」から配車申し込みを開始します。(※利用のアクセスURLに利用登録が必須です。https://passenger.savs.miraishare.com/kumenan/)
- 2 乗車位置を設定します。オレンジのピンを乗車位置に合わせて、「ここを目的地にする」をタップします。
- 3 乗車位置を設定し、「ここを目的地にする」をタップします。
- 4 希望時刻と乗車人数を設定し、「この内容で申し込む」をタップします。
※希望時刻は「今すぐ」から選択できます。
- 5 到着予定時刻、乗車人数などを確認し、よろしければ「確定」をタップします。
- 6 配車完了です。お迎えが来るまでお待ちください。
お迎え場所の乗車位置は、お迎え開始の3分前まで変更可能です。

スマートフォンでの予約 Q&A

Q1 予約を変更したり取り消したい場合、どうしたらよいですか？
※ スマートフォンの画面上で可能です。電話でも変更、取り消しすることもできます。

Q2 何時に迎えに来てもらえるか、自分の時刻はわかりますか？
※ スマートフォンでの予約であれば、到着時刻やお迎えに行く乗車の現在位置がリアルタイムで確認できます。

【お問い合わせ先】久米南町 総務企画課 TEL:728-2111

5-3 実施スケジュール

| 目標 | 事業 | 実施主体 | | | | 事業スケジュール（年度） | | | | |
|---|-------------------------------------|------|-------|------------|--------|--------------|------|------------|----|----|
| | | 町 | 交通事業者 | 関係団体・民間事業者 | 住民自治組織 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 |
| 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<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 | 事業② 告知放送端末による公共交通検索・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 | | |
| | 事業③ 待合環境の確保 | ● | ● | | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 事業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 | 事業⑤ 幹線機能としての必要なサービス水準の確保 | ● | ● | | | 継続実施 | | | | |
| 【目標4】 通園・通学利用の利便性向上 | 事業⑥ すぎっ子バスの運行効率化 | ● | ● | | | 検討 | 随時実施 | | | |
| 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 | ● | ● | | | 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 | 事業⑧ 共助交通の運営体制の構築 | ● | ● | ● | ● | 調整・組織立ち上げ | | 本格運用 | | |
| 【目標7】 事業者・行政・住民の連携による担い手確保 | 事業⑨ 住民自治力を生かした求人活動 | ● | ● | ● | ● | 体制構築 | 継続実施 | | | |
| 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8】 わかりやすい案内や情報提供の充実 | 事業⑩ 共助交通の利用の方法や便利な使い方を紹介したパンフレットの整備 | ● | ● | | | 検討 | 随時実施 | | | |
| | 事業⑪ モビリティ・マネジメントの実施 | ● | ● | | | 検討 | 随時実施 | | | |
| 【目標9】 町外からの来訪者の移動利便性向上と利用促進 | 事業⑫ 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 | | 体制構築 | | |
| | 事業⑬ スマートフォンによる共助交通の予約・配車システムの導入 | ● | | ● | | 仕組み構築 | | 随時導入 | | |

第6章 計画の達成状況の評価

6-1 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。

6-2 評価・検証

事業の計画的な推進と目標達成に際しては、Plan（事業計画）、Do（事業の実施）、Check（事業の進捗状況の把握、目標の達成度評価）、Action（事業の課題整理・改善点の検討、計画全体の見直し・改善）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つていき、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、委員及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 68 PDCA サイクル

