

第3章 観光客等の移動実態及びニーズの把握

3-1 観光客の移動実態の整理

(1) 調査概要

観光客の移動実態を把握する為に、WEB アンケート調査を実施しました。

実施概要については、以下に示すとおりです。

表 実施概要

調査目的	・倉吉市に来訪する観光客の移動実態やニーズの現状を把握するとともに、鳥取県立美術館の開館等による移動実態やニーズの変化等を予測する。
調査手法	・インターネットによるWEB アンケート調査
調査日	・9月3日(金)～9月6日(月)
対象者	・過去5年間に倉吉市の周遊滞在エリアに観光で訪れたことがある人
サンプル数	・500 サンプル(全国)
主な質問	<ul style="list-style-type: none"> ・周遊滞在エリア内の観光状況(同行者、交通手段、来訪施設等)等 ・周遊滞在エリア内の観光におけるニーズ、周遊観光の意向等 ・周遊支援モビリティの利用意向・条件等 ・鳥取県立美術館への来訪意向、移動手段に関する希望等 など

(2) 調査結果

調査結果は、次頁以降に示します。

①周遊滞在エリア内で訪れた観光施設

- 観光施設のうち『白壁土蔵群周辺』が約7割、『なしっこ館』が約5割を占めるなど、主要な観光施設に来訪者が集中している一方で、それ以外の西側のエリアや土蔵群周辺施設への来訪者数は少ない状況です。
- 平均来訪施設数は、約3.2施設となっており、箇所数は『1箇所のみ』が約30%と最も多いです。
- このため、エリア内の観光促進・地域活性化に向け、より多くの観光施設の回遊を促進し、エリア内での周遊滞在を誘導する取り組みが求められます。

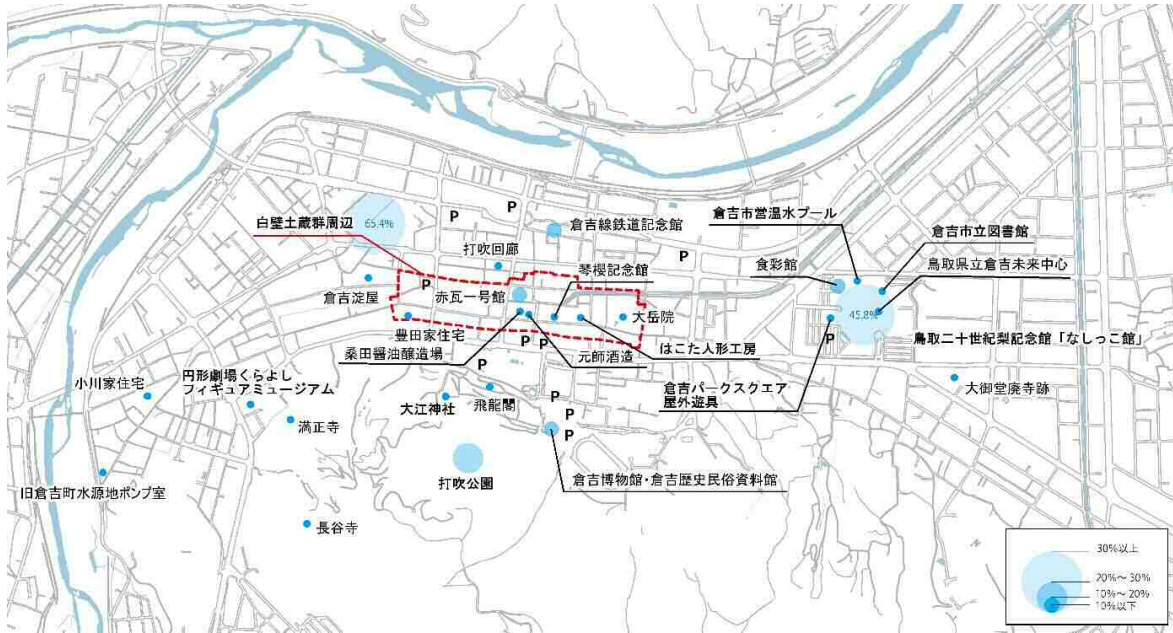


図 滞在了施設（複数回答）

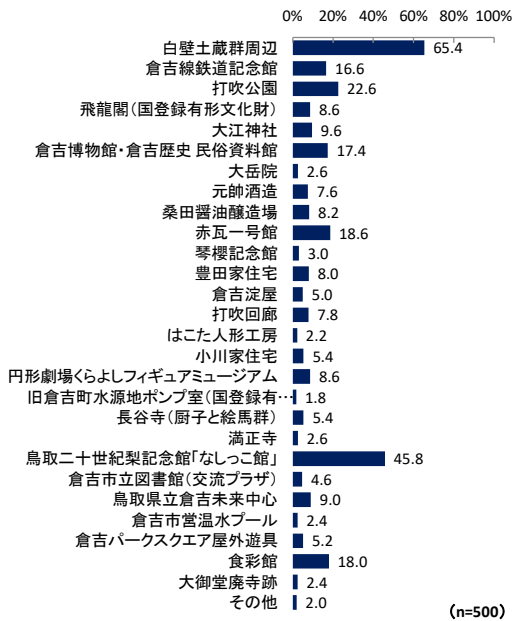


図 滞在了施設数（複数回答）

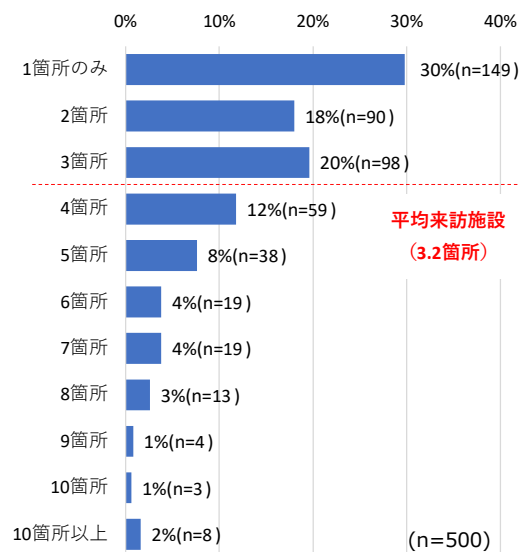


図 観光施設の来訪箇所数

②ゾーン別回遊状況について

- ゾーン別の来訪状況では、「白壁土蔵群中央ゾーン」（約7割）、「東側ゾーン」（約6割）」には観光客の多くが来訪していますが、一方で「西側ゾーン」、「白壁土蔵群北側ゾーン」は約2割の来訪に留まっています。
- 『周遊滞在エリア』に5ゾーン設定したところ、平均来訪ゾーン数は2.2ゾーンに留まっており、また来訪者の1/3（33.8%）は「1ゾーンのみ」の来訪で、他ゾーンへは回遊していない状況です。
- 『周遊滞在エリア内』での観光客の周遊滞在を増進するためには、来訪者の多い「白壁土蔵群中央ゾーン」と「東側ゾーン」を中心として、相互の回遊並びに周辺ゾーンへの回遊を促すことが重要です。

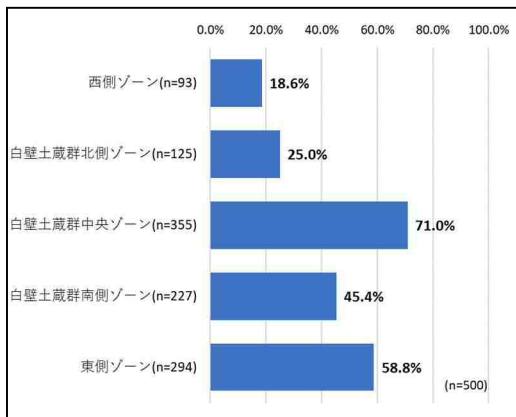


図 ゾーン別の来訪割合

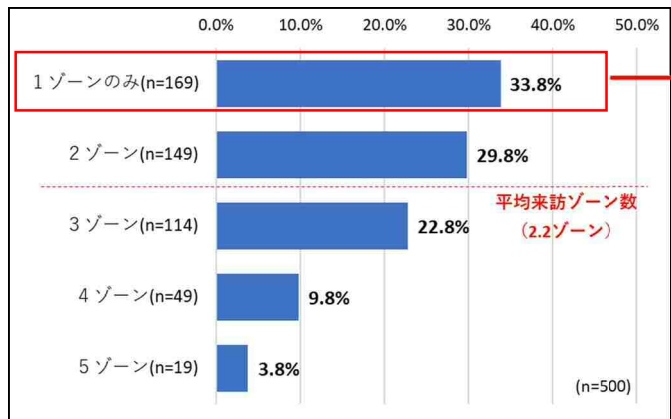


図 来訪ゾーン数

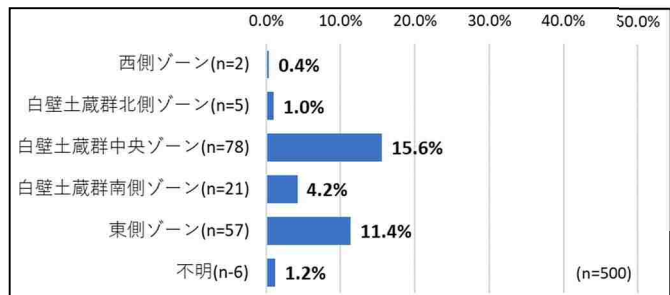


図 来訪ゾーン数が1ゾーンのみ（他エリアへの回遊なし）の内訳

- 複数ゾーンを来訪した人のゾーンペアを整理すると下図のようになり、「白壁土蔵群中心ゾーン」と「東側ゾーン」、「白壁土蔵群中心ゾーン」と「同南側ゾーン」をセットで来訪している人が多いものの来訪者の概ね 1/3 程度に留まっており、また特に「西側エリア」には回遊する人が少ない状況となっています。

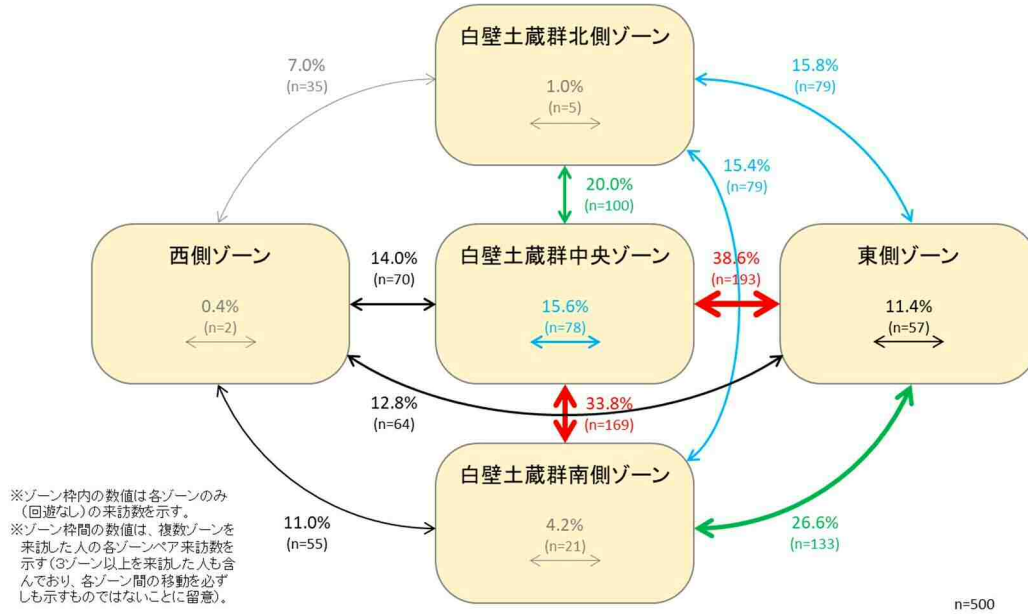


図 来訪者のゾーン回遊状況

【参考】各ゾーン別にみた他ゾーンへの来訪状況

- 各ゾーン別の来訪状況を見ても、西側ゾーンへの来訪の少なさが伺える。

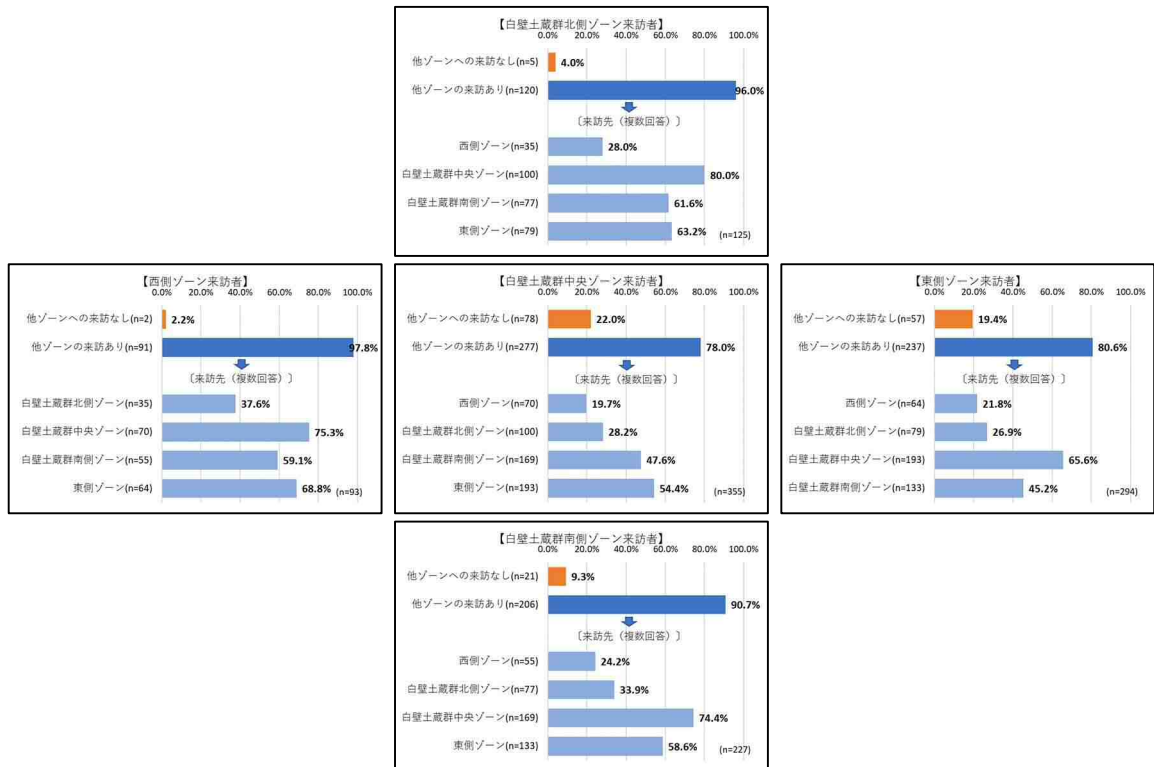


図 各ゾーン別にみた他ゾーンへの来訪状況

③周遊滞在エリアへの観光の同行者

- 同行者は、カップル・夫婦が約4割と最も多く、次いで家族（子ども）が約2割です。
- ひとりで訪れる観光客も約1割を占めるものの、大半が家族やカップル・夫婦等で来訪しています。

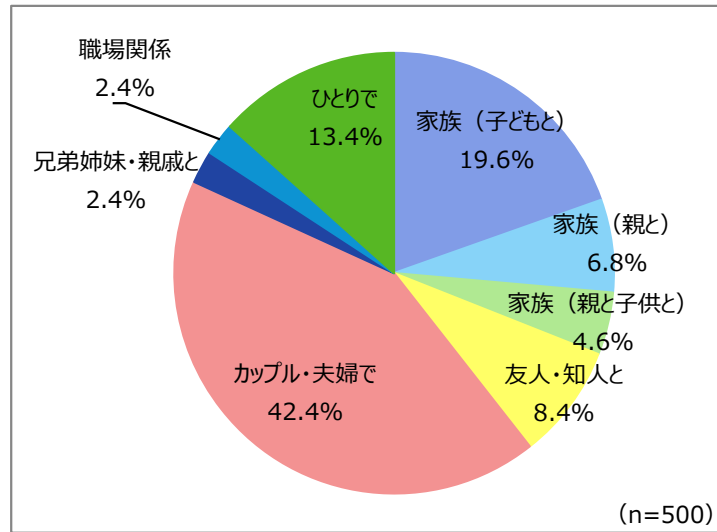


図 観光の同行者

④周遊滞在エリアの滞在時間

- 来訪者の平均滞在時間は約3.3時間です。
- 平均滞在時間が、2時間以下の割合が半数を占めています。
- 来訪施設数が多いほど、滞在時間は長くなる傾向にあります。

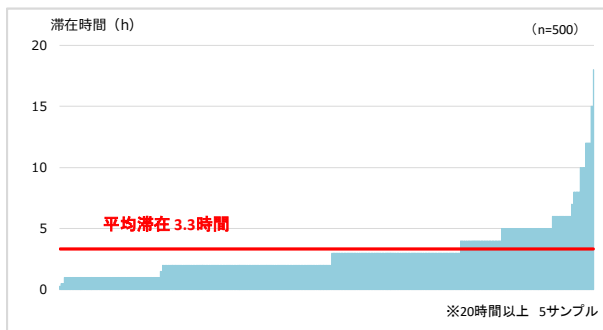


図 周遊滞在エリアの滞在時間

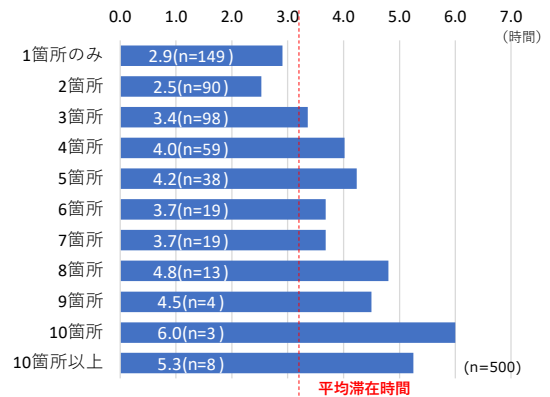


図 滞在時間×来訪施設数

⑤周遊滞在エリアまでの移動手段

- 周遊滞在エリアまでの移動手段では、『自家用車』が最も多く約7割を占めているなど、多くの方が自家用車で観光にきていることがうかがえます。
- 次いで多い交通手段は、『鉄道』です。

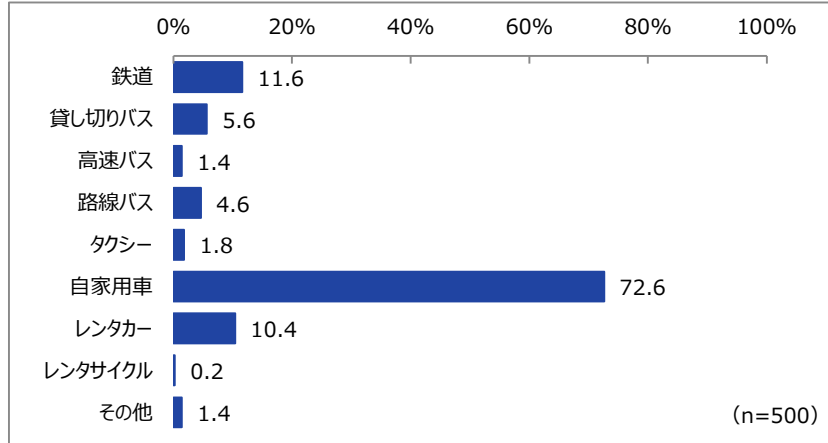


図 エリアまでの移動手段

- 目的地までは、98%とほとんどの人が『安心して到着できた』と回答しています。『安心して到着できなかった』と回答した人は、『道が分かりづらい』『駐車場が分からない』などの意見が多い状況です。

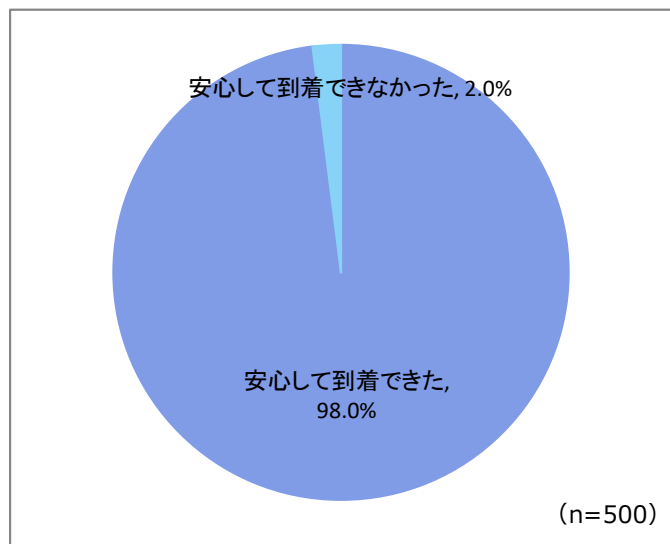


図 エリアまでの経路の感想

⑥周遊滞在エリア内での移動手段

- エリア内での移動手段は、『自家用車』と『徒歩』がどちらも半数程度存在しています。
- 次いで多い移動手段としては、『レンタカー』『路線バス』となっています。

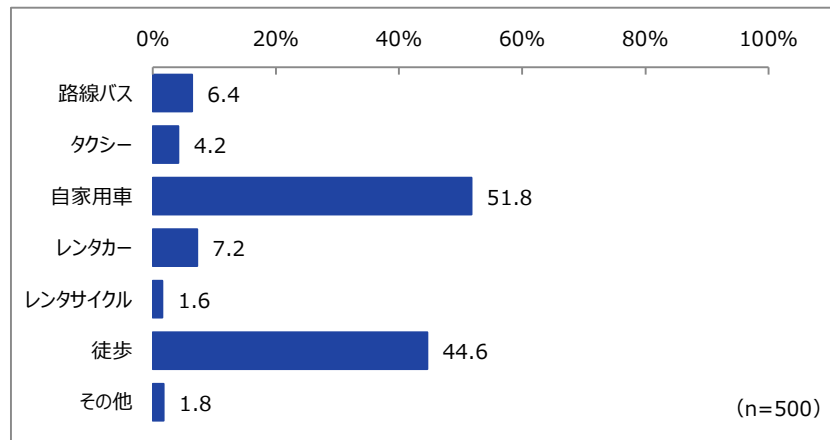


図 エリア内での移動手段

- エリア内の移動手段においても、96%と大半が『快適に移動できた』と回答しています。
- 一方で、『快適に移動できなかった』意見としては、『駐車場が少ない』『バスの本数が少ない』『天候が悪かった』などの意見が得られました。

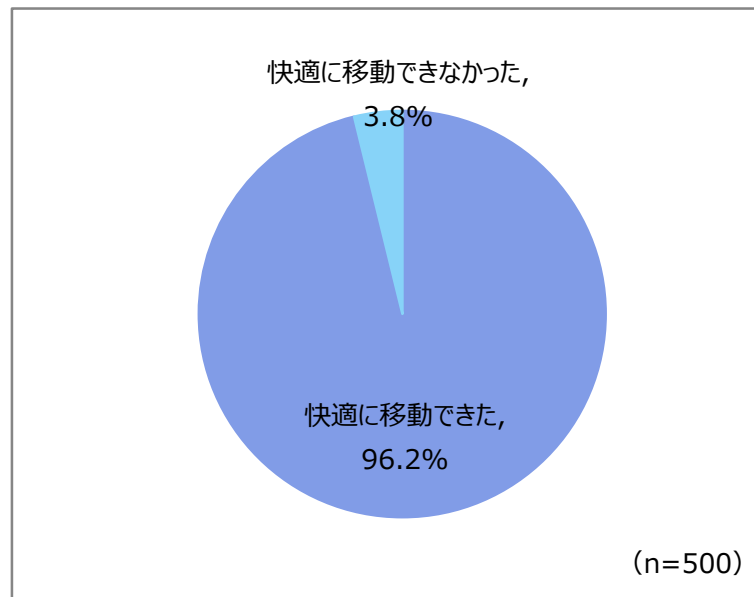


図 エリア内移動の感想

⑦移動手段とエリア内の周遊について

- エリアまで自家用車で訪れた来訪者は、エリア内での移動でも自家用車を約96%が利用しています。

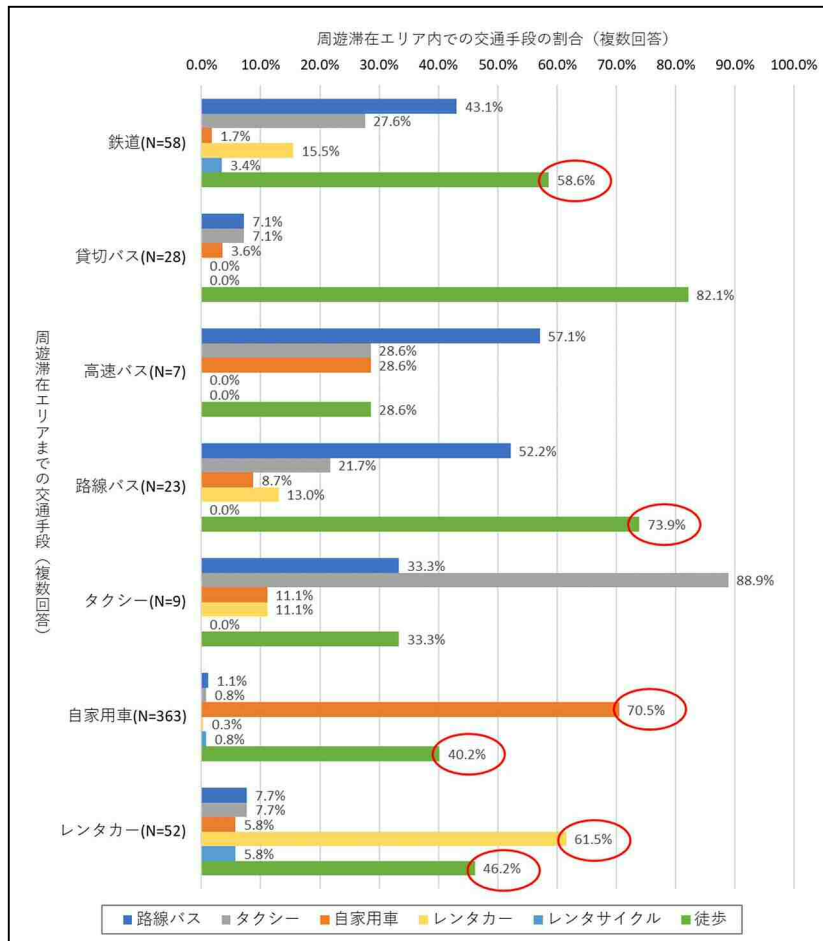


図 エリアまでの移動手段×エリア内での移動手段

- 平均来訪施設数を見ると、自家用車は貸し切りバスに次いで来訪施設数は少ない状況です。

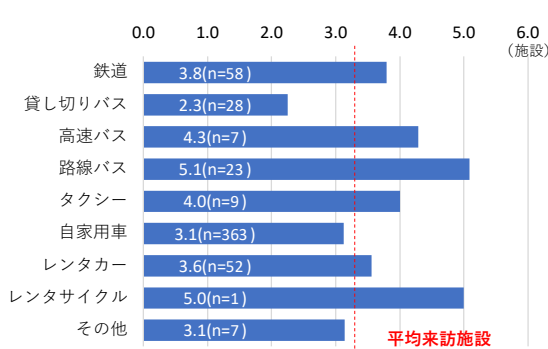


図 エリアまでの移動手段×平均来訪施設数

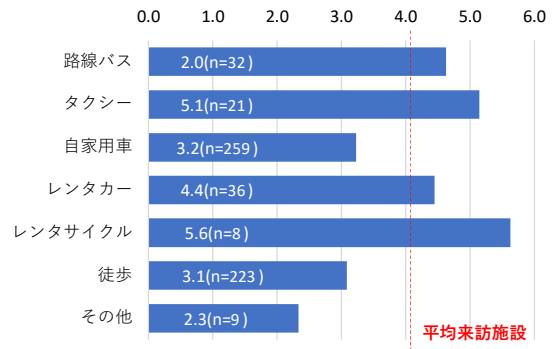


図 エリア内での移動手段×平均来訪施設数

⑧ 来訪ゾーン数・利用交通手段と平均滞在時間

- 全体の平均滞在時間は 3.3 時間で、来訪ゾーン数が多いほど滞在時間が長くなる傾向にあり、ゾーン回遊を高めることにより滞在時間を長くすることが可能であることがわかる。

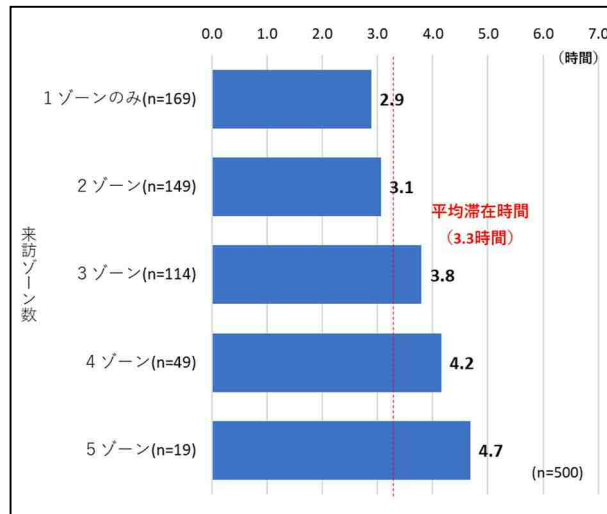


図 来訪ゾーン数×滞在時間

- 周遊滞在エリアまで「自家用車」を利用した人は、「高速バス」・「路線バス」・「鉄道」等の「公共交通」利用者に比べて、平均滞在時間がやや短い傾向にある。
- また、エリア内の交通手段では「徒歩」が平均滞在時間が短い傾向にあることから、多くの人（約7割）が「自家用車」で来訪しているが、そのうちエリア内を「徒歩」で回遊する人は、総じて滞在時間が短い傾向にあると考えられる。

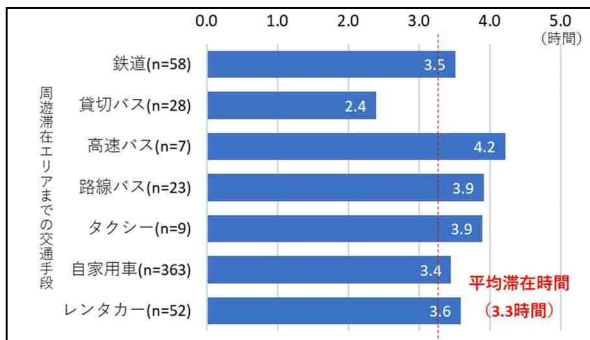


図 周遊滞在エリアまでの交通手段×平均滞在時間

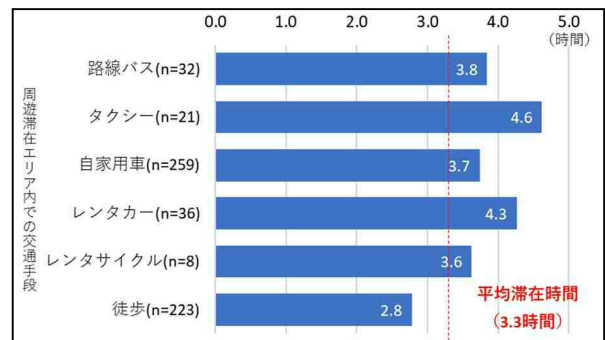
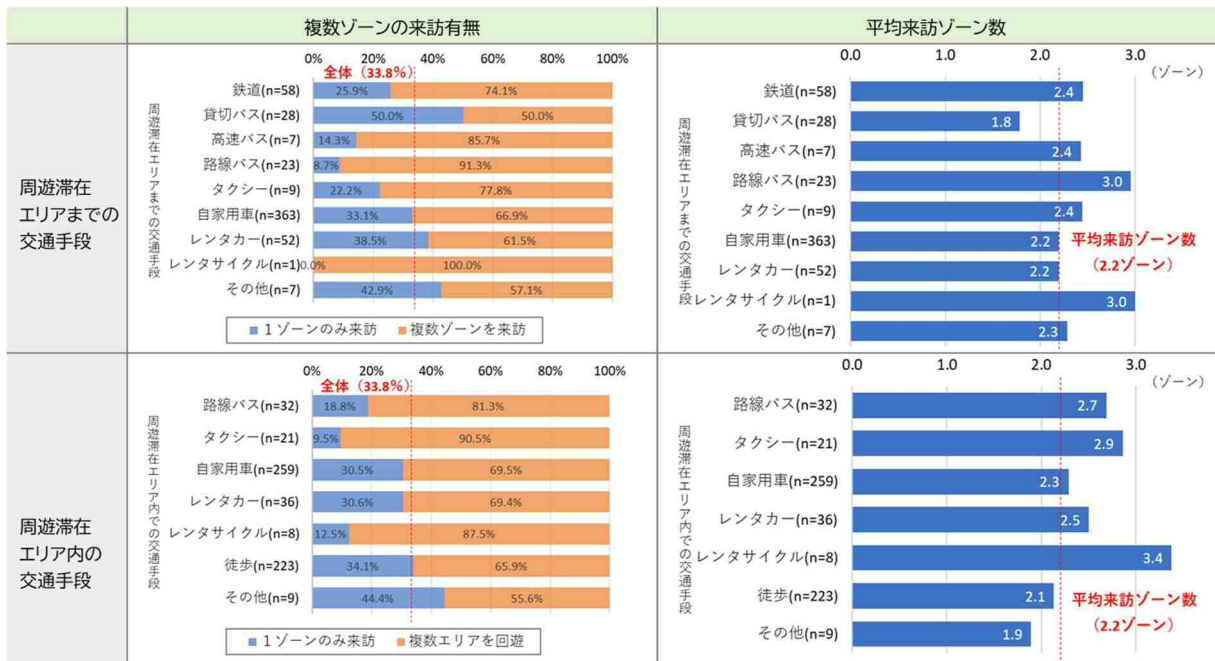


図 周遊滞在エリア内の交通手段×平均滞在時間

- 周遊滞在エリアまでの交通手段別にゾーン回遊の状況をみると、「貸切バス」や「レンタカー」は「1ゾーンのみ来訪（回遊なし）」割合が高く、一方で「路線バス」・「高速バス」・「鉄道」などの「公共交通」利用者は、複数ゾーンを来遊する傾向が強いです。
- 周遊滞在エリア内での交通手段別では、上記と同様に「公共交通」利用者は複数ゾーンを回遊する傾向が強い一方で、「徒歩」で移動する人はゾーン間を回遊する傾向が弱いです。
- このことから、複数のゾーンを来訪する際は、「公共交通」や「自家用車」を利用する傾向にあり、「徒歩」のみでは回遊に限界があり（または、「徒歩」で移動できる範囲での回遊に留まる）、ゾーン間の回遊が少なくなる傾向にあることが想定されます。

表 複数ゾーンの来訪の有無と平均来訪ゾーン数



⑨自動車・徒歩利用のゾーン回遊状況

・周遊滞在エリア内を「自家用車」及び「徒歩」で移動する人の、ゾーンペアを整理すると下図のようになり、「自家用車」では概ね各ゾーンペアで一定の周遊があるが、「徒歩」では「自家用車」に比べてゾーン間の周遊が少なく、特に「西側ゾーン」への回遊が少ないことがわかります。

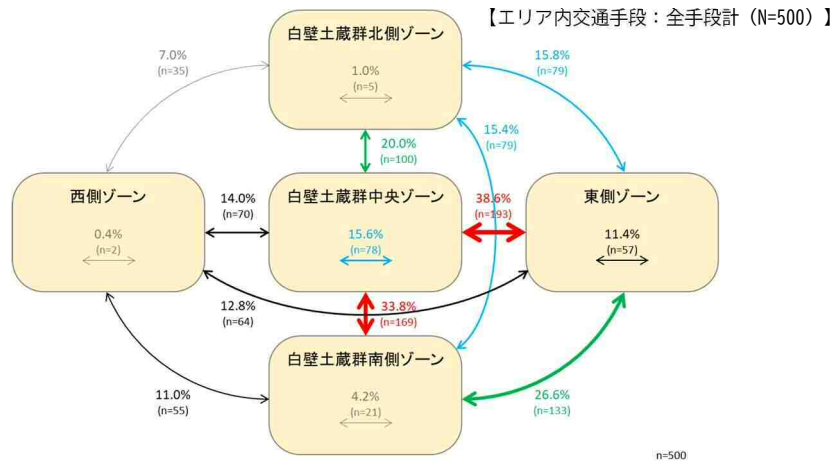


図 来訪者の周遊滞在エリア内交通手段別（全交通手段）のゾーン回遊状況

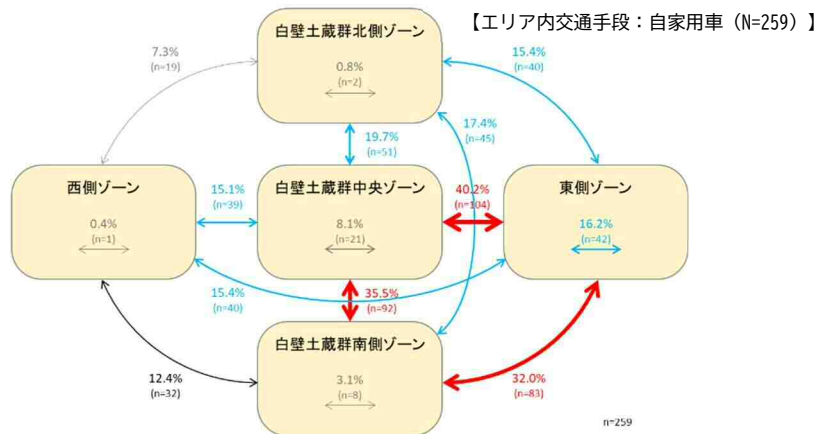


図 来訪者の周遊滞在エリア内交通手段別（自家用車）のゾーン回遊状況

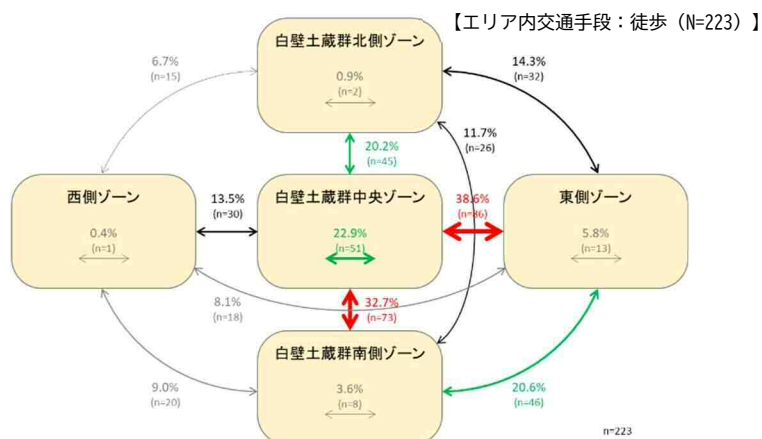


図 来訪者の周遊滞在エリア内交通手段別（徒歩）のゾーン回遊状況

⑩周辺滞在エリアへの再来の意向

- 再来意向は、『思う』と『やや思う』をあわせると、約8割が周遊滞在エリアにまた訪れたいと回答しています。

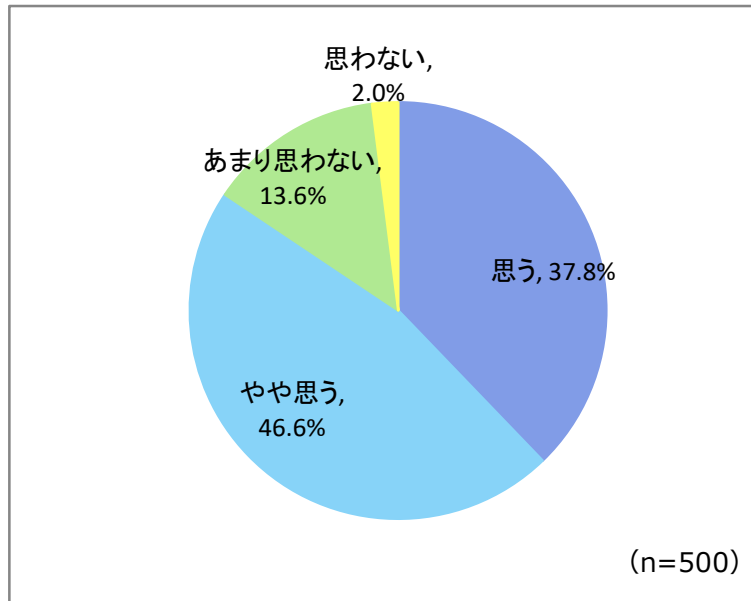


図 周遊滞在エリアにまた来たいと思うか

⑪周遊状況の把握

- 98%と大半が予定どおり施設に訪れることが『できた』と回答しています。
- 『できなかった』と回答した人の理由は、見る施設が少ない、当初から予定していない等の回答が見られました。
- 来訪が困難だった理由は、『時間が足りなくなった』が最も多く、次いで『歩いていくには遠かった』『道順が分からなかった』の順になっています。

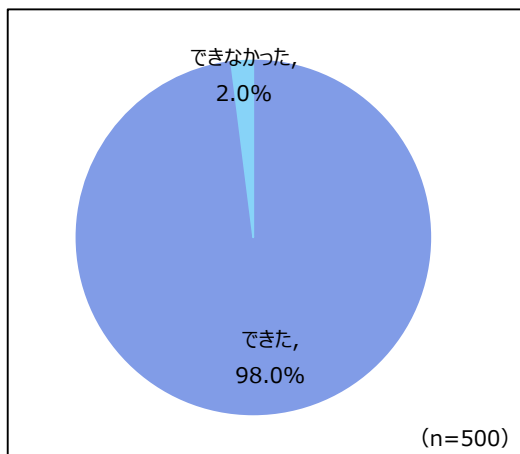


図 迷わず目的地に来訪できたか

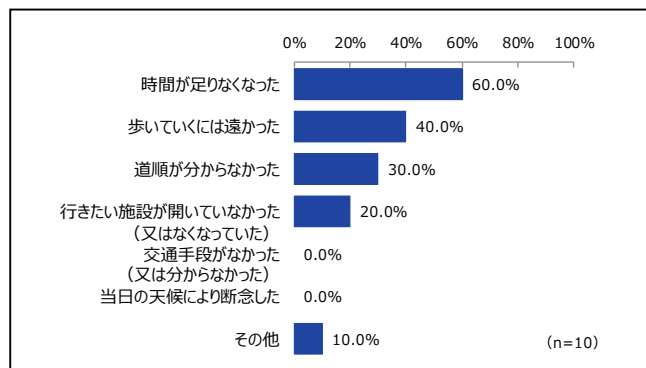


図 来訪が困難だった理由

⑫周遊に関する取組要望

・『観光マップ等でモデルコースが紹介されている』が約5割と最も多い結果となりました。次いで、『街並みや歩行空間が整備されていて、歩きたくなる道がある』や『案内看板や誘導サインが各所にあり、行き方が分かりやすい』を希望しています。

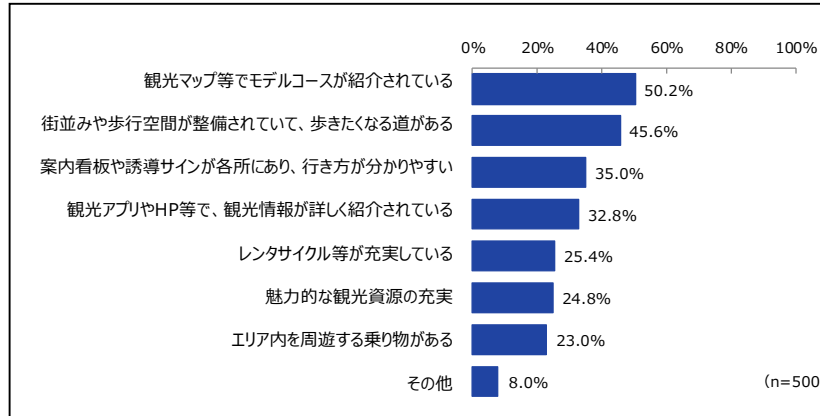


図 周遊エリアでの周遊を促す為の取組要望

⑬利用交通手段と回遊に関する取組要望

・利用交通手段別に回遊に関する取り組み要望をみると、周遊滞在エリアまで、及びエリア内の双方で最も利用の多い「自家用車」では、全体傾向と同様に「観光マップ等でモデルコースが紹介されている」並びに「街並みや歩行空間が整備されている」を挙げる人が多く、「観光モデルコースの設定およびPR」、並びに「歩行空間の環境整備」が求められていることがわかります。

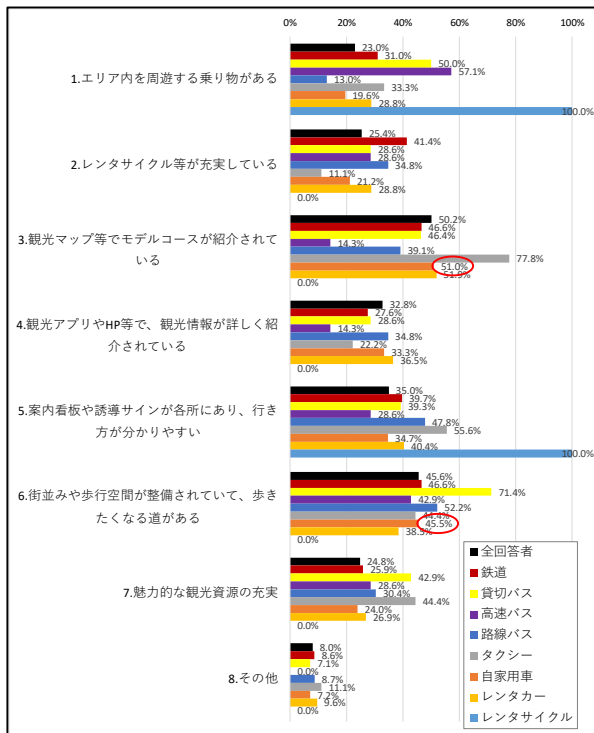


図 周遊滞在エリアまでの交通手段

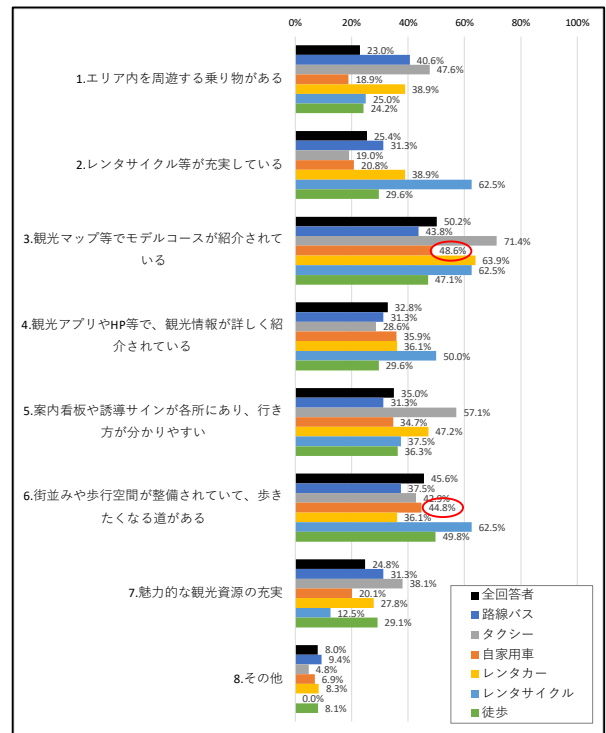


図 周遊滞在エリア内での交通手段

⑭観光周遊モビリティの利用意向

- 回答者の約9割と大半が『利用したい』と回答しています。
- また、『無料であれば利用したい』と半数程度が回答しているとともに、約4割は『有料であっても手頃な値段なら利用したい』と回答しています。
- 『利用したくない』と回答した人は、全体の約1割です。

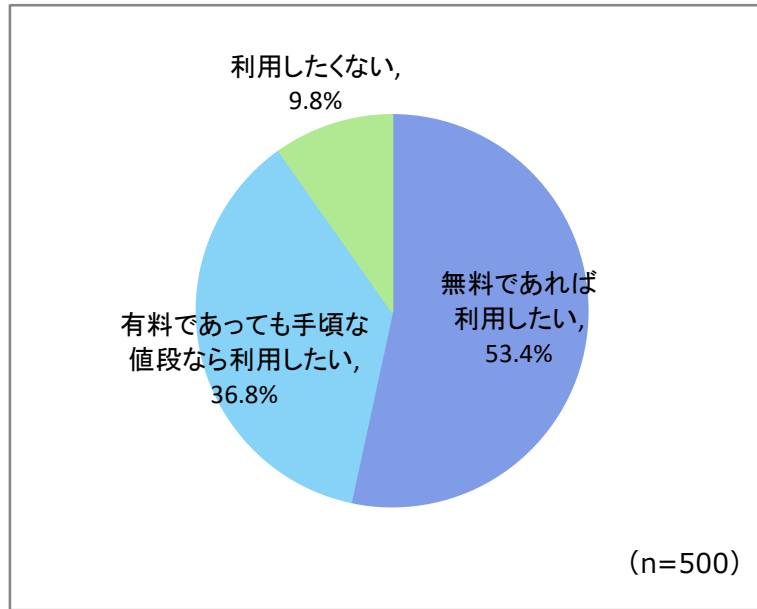


図 観光周遊モビリティの利用意向

⑮利用したいと思った理由

- 利用したい理由では、『主要な観光地を巡ることができる』が約6割と最も多く、次いで『目的地まで歩かなくて済む』、『目的地に迷わず行くことができる』が多い結果となりました。

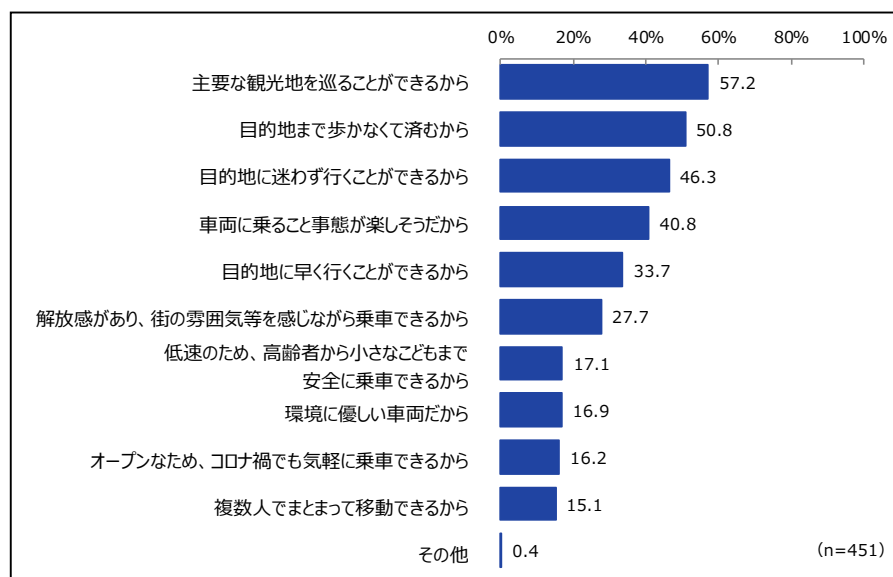


図 観光周遊モビリティを利用したい理由

⑩利用しない理由

- 一方、利用しない理由としては、『エリア内は歩いて回りたいから』が最も多く、次いで『自動車等、他の移動手段の方が便利だから』が多い結果となりました。

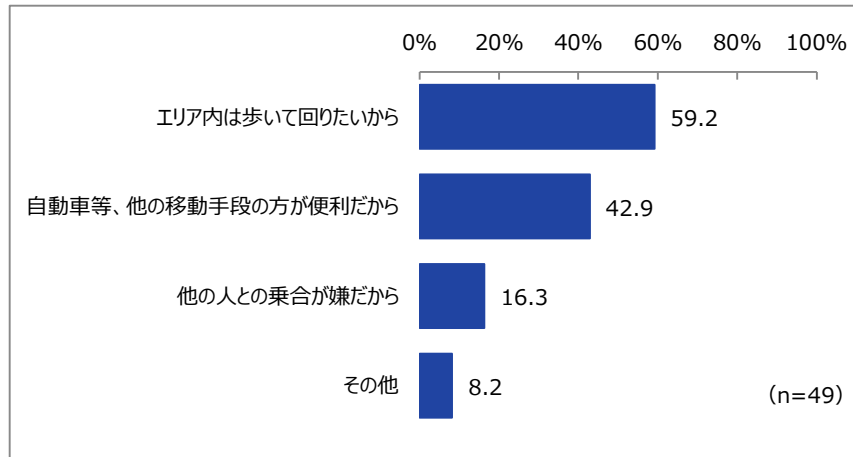


図 観光周遊モビリティを利用しない理由

⑪モビリティに付随するサービス

- 観光周遊モビリティに付随するサービスとしては『一日フリー乗車券』が最も多く、約6割を占めています。
- 次いで、『エリア内の全ての交通手段の1日乗車券』、『利用者への商業施設や観光施設等の特典』が多いです。

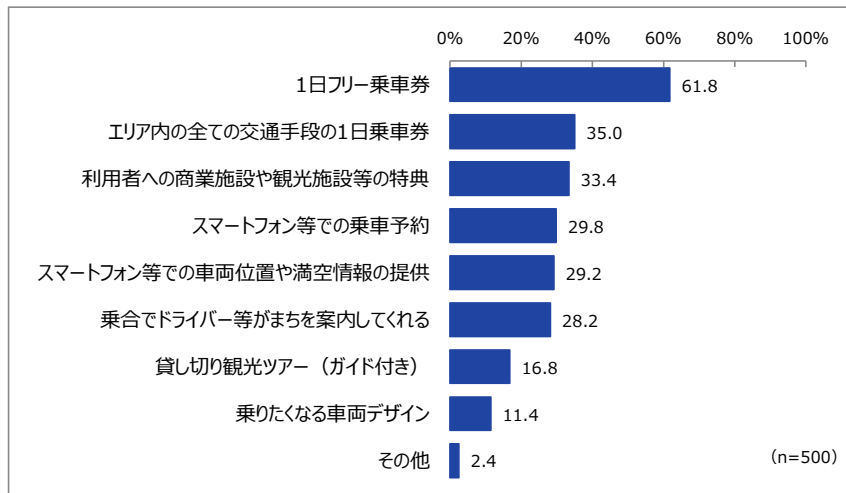


図 観光周遊モビリティにあったら良いと思うサービス

⑱ 県立美術館への来訪意向

・県立美術館では、約9割が『行ってみたい』と回答する結果となりました。

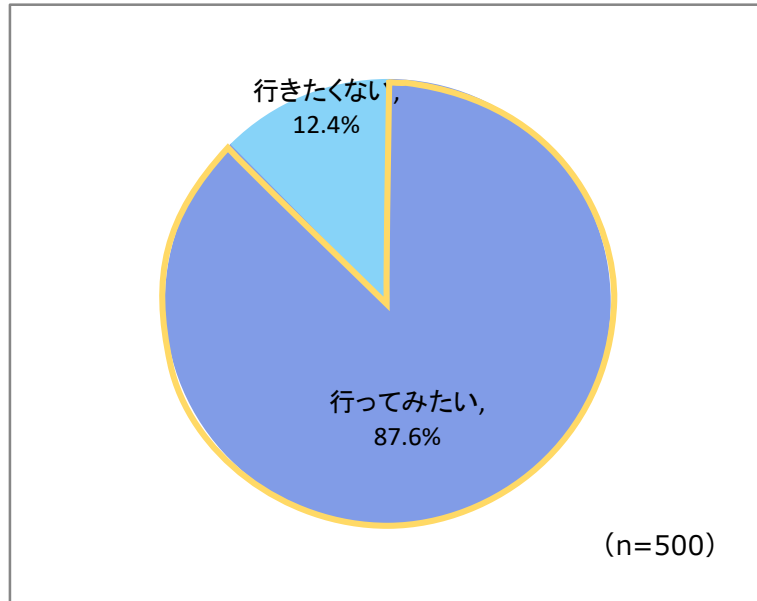


図 県立美術館への来訪意向

⑲ 周遊滞在エリアへの立ち寄り意向

・『行ってみたい』と回答した人のうち、周遊滞在エリアにも大半が『行きたい』と回答しているなど、県立美術館を訪れる人の多くは、周遊滞在エリアへも来訪することが想定されます。

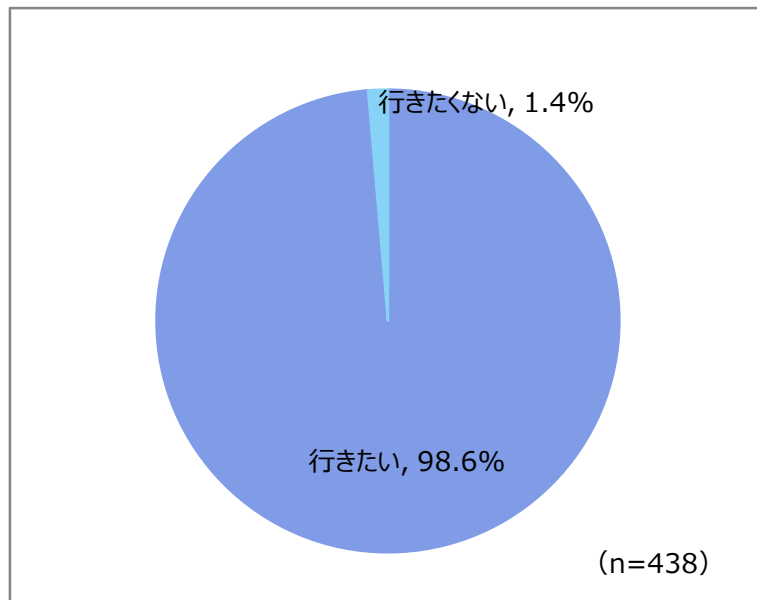


図 エリアへの来訪意向

⑳アンケート調査結果まとめ

観光客 WEB アンケート調査 結果とりまとめ	
周遊滞在エリア内の移動実態	<p>○来訪者の特徴は、コロナ前後で大きく変わらないものの、近畿地方からの需要はコロナ後の方が、高まっていると考えられる。</p> <p>○来訪施設は、エリア内の主要観光施設である白壁土蔵群やなしっこ館への来訪が最も多い傾向にある。一方で、その周辺施設には、多くの観光客が訪れておらず、一部の観光施設に来訪者が集中している状況がうかがえる。</p> <p>⇒来訪施設は、主要観光地である白壁土蔵群となしっこ館に集中し、それ以外の施設への来訪は少ない。</p>
周遊滞在エリアの観光について	<p>○来訪者の多くは、カップルや夫婦等の少数が多い傾向にある。</p> <p>○また、平均滞在時間は3.3時間であり、約半数が2時間以下の滞在時間である。</p> <p>○交通手段は、ほとんどの観光客が自家用車を利用しており、エリアまでは大半の人が迷わず安心して来訪できている。</p> <p>○エリア内の来訪手段においても、自家用車と徒歩が半数の状況であるが、エリア内で快適に移動できないと回答した人は駐車場が少ないことやバスの本数が少ないことを、理由として挙げている。</p> <p>⇒来訪者は、カップルや夫婦等の小人数での観光客が多く、平均滞在時間は約3時間であり、滞在時間2時間以下が約半数を占める。</p> <p>⇒大半が自家用車での来訪となっている。自家用車の利用者は、大半がエリア内も自家用車で移動しており、他の交通手段と比較して、来訪施設数も少なく、滞在時間も短い傾向にある。</p>
周遊滞在エリアへの再来意向について	<p>○倉吉へ観光に来た方の約8割が、また周遊滞在エリアを訪れたいと回答しており、来訪した施設が多いほどまた訪れたいと思う割合が高い状況である。</p> <p>⇒来訪した観光客の大半が、また来たいと回答しているなど、観光客の満足度は高いことが想定される。</p>
エリア内での周遊について	<p>○エリア内では、多くの方が予定通り観光施設を回れている一方で、時間が足りない、歩いていくには遠い等の理由から、十分に観光できていない人も一部存在している。</p> <p>○倉吉での観光客は、周遊に対する取組として求めているものとして、観光コースの紹介が多い状況である。また、街並みの整備や行き方が分かりやすくなるハード整備等が求められている。</p> <p>⇒観光マップ等によるモデルコースの紹介や、街並みや歩行空間が整備されていることを求めるニーズがある。</p>
観光周遊モビリティについて	<p>○観光周遊モビリティは、観光客の大半が利用したいと回答している。そのうち、無料であれば利用したいは、約半数程度である。</p> <p>○利用したいと思った理由としては、主要な観光地を巡ることができる、目的地まで歩かなくて済む、目的地に迷わず行くことができる、等が理由として挙げている。</p> <p>○付随するサービスとしては、1日フリー乗車券や各交通手段とのシームレスな乗車券を求める意向が高い等、料金支払いに対する利便性を求める声が高いことが考えられる。</p> <p>⇒グリーンスローモビリティ等の周遊モビリティへの利用意向は高く、利用により主要な観光地を簡単に巡ることや目的地まで歩かなく済む、目的地に迷わず行けるようになることを期待している。</p>
県立美術館への来訪意向	<p>○県立美術館へは、約9割が行ってみたいと回答している。</p> <p>○加えて、周遊滞在エリアへも大半の観光客が行きたいと回答している状況である。</p> <p>⇒県立美術館への来訪意向は高い状況であり、加えて、県立美術館への来訪が周遊滞在エリア内への観光にも波及効果をもたらすことが期待される。</p>

3-2 地域試乗会におけるニーズの把握

(1)実施概要

- 11月6日、7日において、グリーンスローモビリティの地域試乗会及び地域関係者シンポジウムを開催しました。
- 参加者数は、延べ200名程度で、地域住民や観光客、地域関係者を対象にグリーンスローモビリティの知識や知見を深める機会となりました。

表 実施概要

日時		実施内容	会場	参加者
11月6日 (土)	10:00～ 17:00	グリーンスローモビリティ地域試乗会 (地域住民、観光客向け)	琴桜観光バス専用 駐車場	延べ 175名
11月7日 (日)	13:00～ 15:00	グリーンスローモビリティ地域試乗会 (地域関係者向け)	研屋公園	延べ 29名
	15:00～ 17:00	地域関係者シンポジウム (基調講演:東京大学 三重野先生)	打吹回廊	



図 グリーンスローモビリティ地域試乗会兼地域関係者シンポジウムの様子

(2)調査結果

①普段の外出特性について(成徳・明倫地区に住んでいる方)

- ・試乗会に来た方の約9割は“ほぼ毎日”外出しています。また、外出目的では、“買い物”が最も多く、次いで“通勤・通学”、“趣味・運動”となっています。
- ・外出目的と年齢構成を見ると、50代以下は“通勤・通学”が多く、60代以上では“趣味・運動”が多い状況。買い物目的に関しては、どの年代においても半数程度が回答しています。

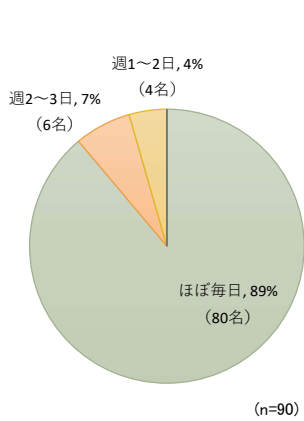


図 普段の生活での外出頻度

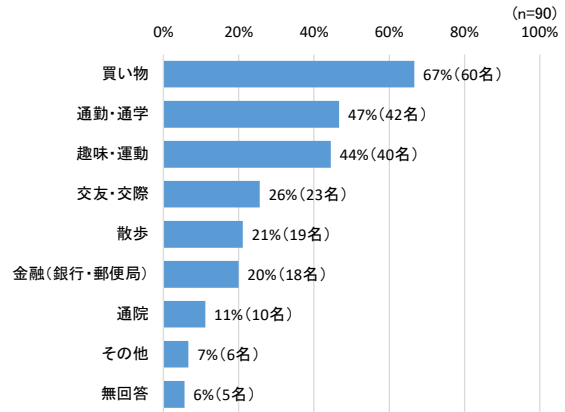


図 普段の生活での外出目的

②普段の外出特性について(成徳・明倫地区に住んでいる方)

- ・外出目的と、主な移動手段の関係を見ると、いずれの目的も“自家用車(自分で運転)”が最も多い状況です。また、病院や金融関係の移動において、路線バスやタクシー等での移動も、一定数存在しています。
- ・年齢別の利用交通手段では、どの年代でも自家用車の利用が多いなど、自家用車を中心とした交通体系となっています。

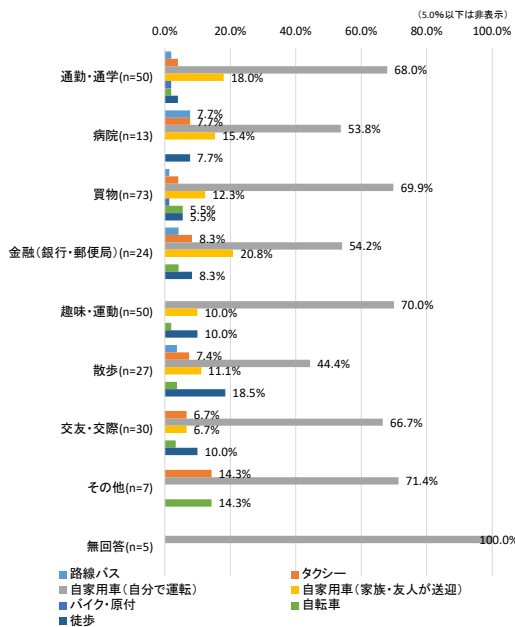


図 外出目的別移動手段

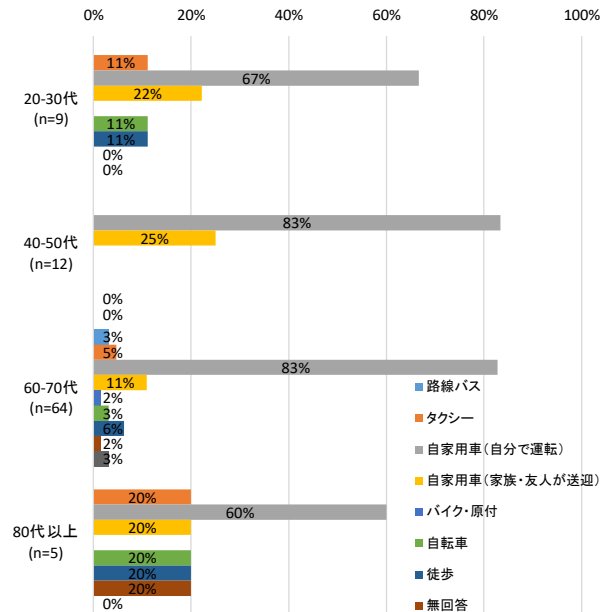


図 移動手段別年代

③ 普段の移動に関することで困っていること(成徳・明倫地区に住んでいる方)

- 普段の移動で困っていることは、“将来、車が使えなくなることに不安を感じる”が約4割と最も多いです。
- 年齢別の特性を見ると、50代以上では“将来、車が使えなくなることに不安を感じる”が多く、将来的な免許返納等を見据えた高齢者への対策が求められています。また、“公共交通が利用しにくい”が20代~50代にかけて多く、公共交通の利用に抵抗がなくなる移動環境づくりが必要です。

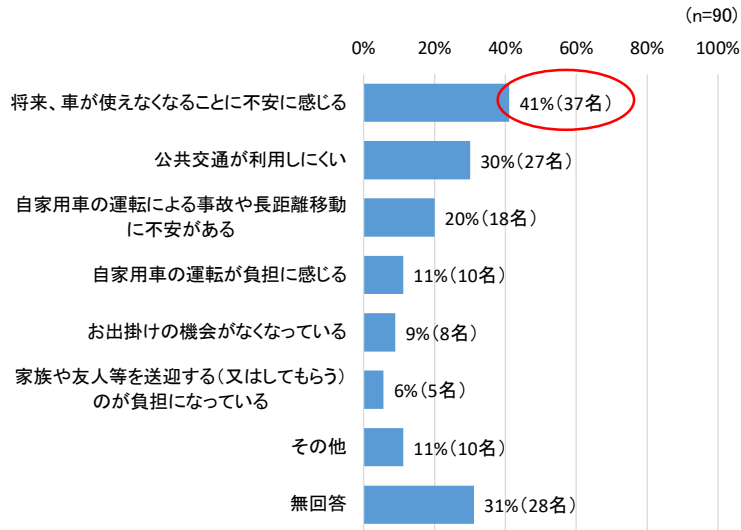


図 普段の移動で困っていること

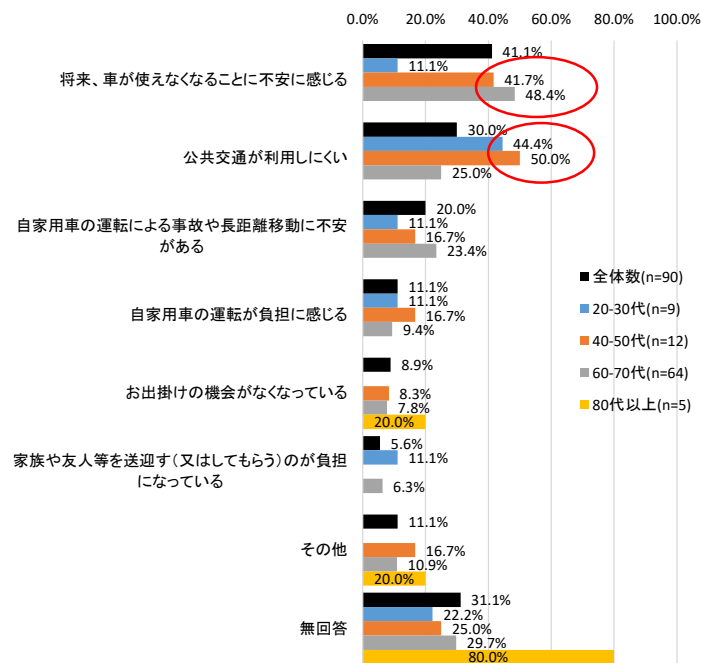


図 年代別移動に関することで困っていること

④グリーンスローモビリティに試乗した感想(成徳・明倫地区、成徳・明倫地区以外、関係者)

- 乗り心地は、試乗した大半が“良い”と回答しており、“どちらかといえば悪い”“悪い”を回答した人はいません。
- 安全性は、“やや危険”“危険”と感じた人は全体の1割程度と少ないです。
- 速度は、試乗した約7割以上が“普通”と回答しています。
- 満足度は、“不満”と感じた人は非常に少ないです。関係者は、“どちらでもない”が約7割を占める状況ですが、試乗を通じて、グリスロ導入に対する考えを客観的に捉えて、評価した為と考えられます。
- 総じてグリスロを試乗した感想として、否定的な意見は少ない状況でした。

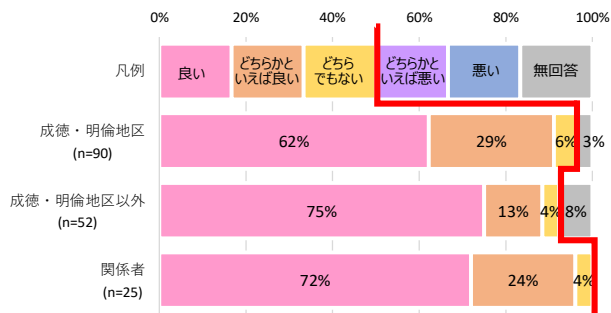


図 乗り心地

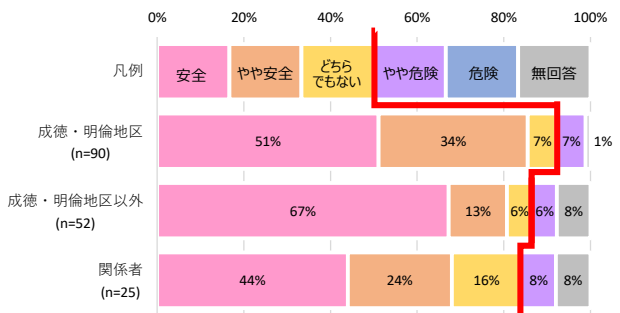


図 安全性

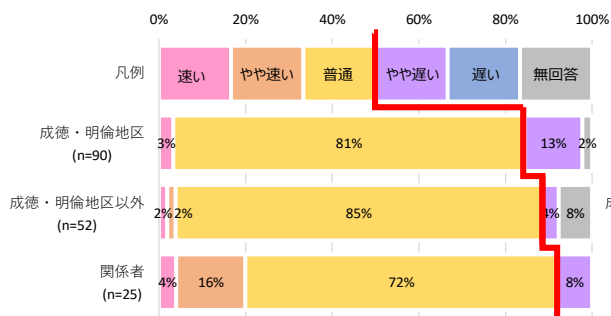


図 速度

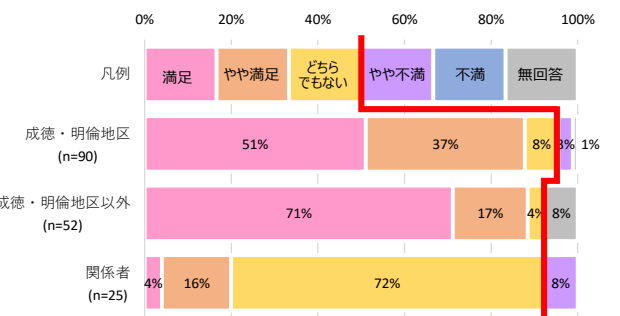


図 満足度

⑤グリーンスローモビリティの利用意向(成徳・明倫地区)

- 地域住民は、約6割が“はい”と回答している。一方で、“いいえ”の回答も約3割存在します。
- “はい”と回答した理由は、“低速のため、高齢者から小さな子供まで安全に乗車できるから”が約6割と最も多く、次いで“地域内の移動が楽になるから”“狭い道でも移動できるから”の順になっています。
- “いいえ”と回答した理由は、“地域内の移動は徒歩で十分だから”が約6割と最も多く、次いで“自動車等、他の交通手段の方が便利だから”が多い結果となりました。

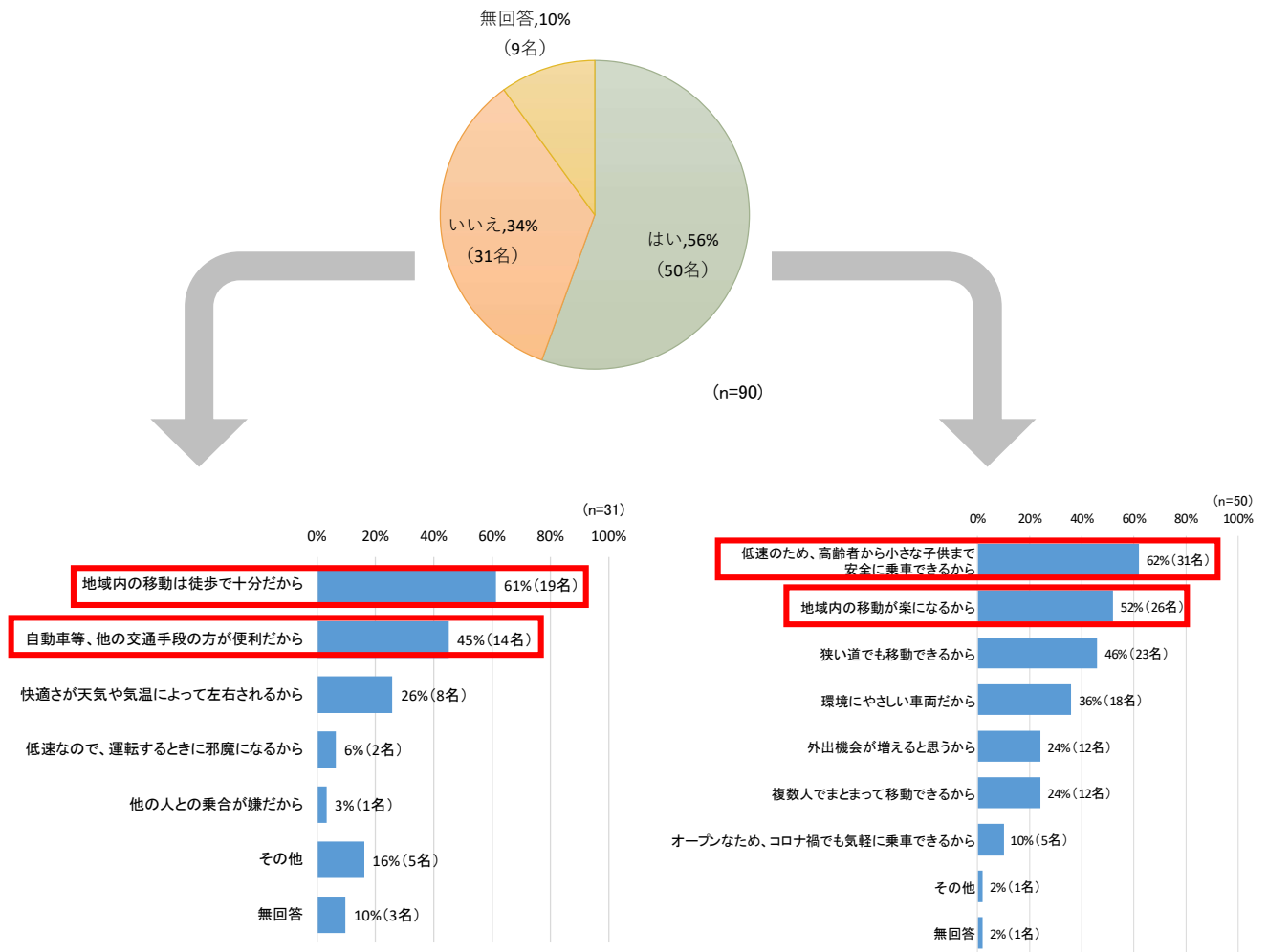


図 グリスロの利用意向とその理由

⑥ グリーンスローモビリティの利用意向の理由(成徳・明倫地区)

- 普段、自家用車を利用する方は“低速のため、高齢者から小さな子供まで安全に乗車できるから”が最も多いです。自家用車以外を利用する方は、“地域内の移動が楽になるから”を、半数程度が回答しています。
- 年齢別では、“地域内の移動が楽になるから”が、40代以下は4割程度、50代-60代も3割程度など、高齢者だけでなく、地域内の移動手段としての利用の可能性も見受けられます。

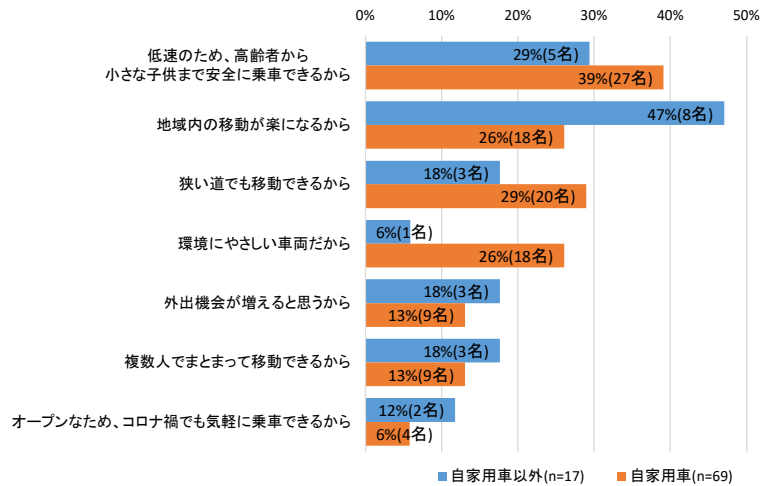


図 「はい」と回答した理由 × 普段利用する交通手段

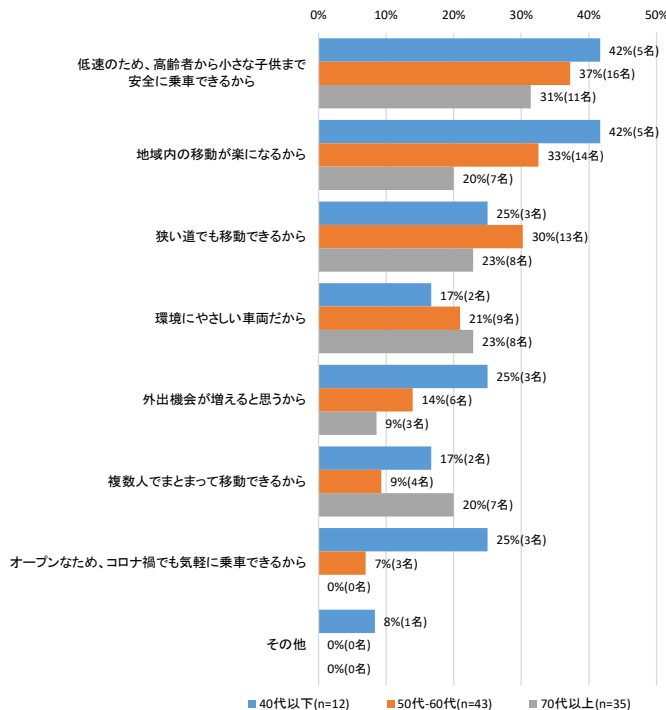


図 「はい」と回答した理由 × 年代

⑦グリーンスローモビリティの利用意向(成徳・明倫地区以外)

- 来訪者は、約7割が利用したいと回答しており、利用したくないと回答した方はいません。
- 利用したいと回答した理由は、“開放感があり、街の雰囲気を感じながら乗車できるから”が約8割と最も多く、次いで“低速のため高齢者から小さな子供まで安全に乗車できるから”が約6割、“主要な観光地を巡ることができるから”が約5割となっています。

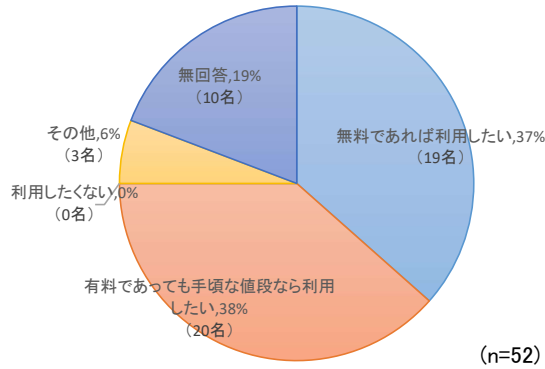


図 グリスロの利用意向

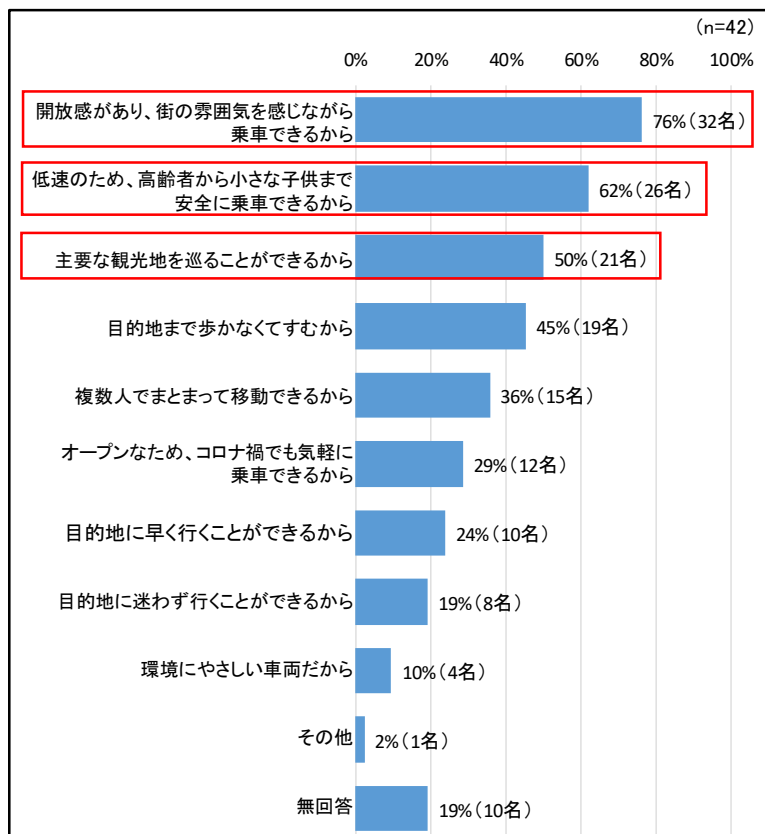


図 「利用したい」と回答した理由

⑧グリーンスローモビリティの必要性(関係者)

- ・関係者のうち、グリスロがこの地域に必要と感じている人は、約8割存在しています。
- ・“はい”と回答した理由は、観光振興に関する意見がもっとも多く、次いで、周遊や移動手段に関する意見が多い状況です。

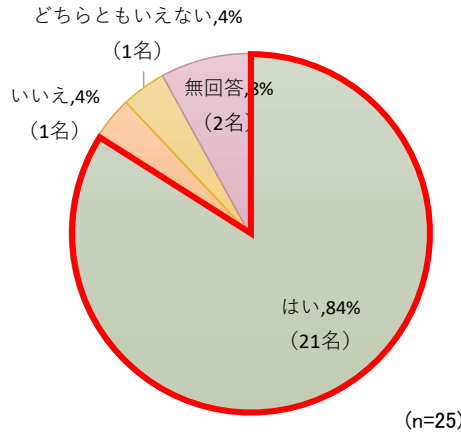


図 地域にとってグリスロが必要かと思うか

表 必要だと回答した理由

観光	観光客がエリアを周遊するためにはあったほうが良い。
	未来中心から小川庭園まで観光していただくには距離もあり歩くには大変。
	観光の魅力アップ
	アトラクションとして地域の魅力要素の一つとなる。
	観光客にはよいと思います
	各観光施設を結ぶ移動手段（特に年配観光客）
	観光の足として、住民、特に高齢者の移動手段になりうる。
周遊	赤瓦周辺を周遊するためには、必要なアイテムと思います。
	町中を回遊するものがかねてから必要だと思っていた。
	滞在型に移行するにあたり、大事な回遊策であると思う。
	回遊エリアの拡大 回遊方法の選択肢の一つとして、バリエーション化（徒歩、レンタサイクル、グリスロ）
移動手段	歩くことの不安に人にとって安心して周遊できる。
	足腰不自由な方にとっては、ちょうど良い交通手段だと思います。
	歩いて回るより楽
	移動手段として有効
	地域の見どころを結ぶ有効で乗り降りしやすい手段になりうる。
高齢者	高齢者対応
	高齢化の町により老人の足となる。
	高齢の方にはとても便利な乗り物だと思います。
他	地域を活性化するためにおもしろい企画だと思う。
	解説があることにより、短時間で街を深く知ることができた。
	色々な目的に使用できる。
	玉川沿いの運転のしかたが難しい。
	道路を走る場合、後の車を先に行かせる配慮も必要では。→横に寄せて先に行かせる。
	無いよりは
	役に立つ

⑨グリーンスローモビリティを利用する際にどのようなサービスがあればいいと思うか

- ・成徳・明倫地区では、“1日フリー乗車券”が、約5割と最も多い結果となりました。
- ・成徳・明倫地区以外では、“観光ガイドが乗車している” “1日フリー乗車券”が、約5割と最も多い結果となりました。
- ・関係者は、“観光ガイドが乗車している” “ガイド付き観光ツアー” “1日フリー乗車券”が、約7割と同程度と最も多い結果となりました。

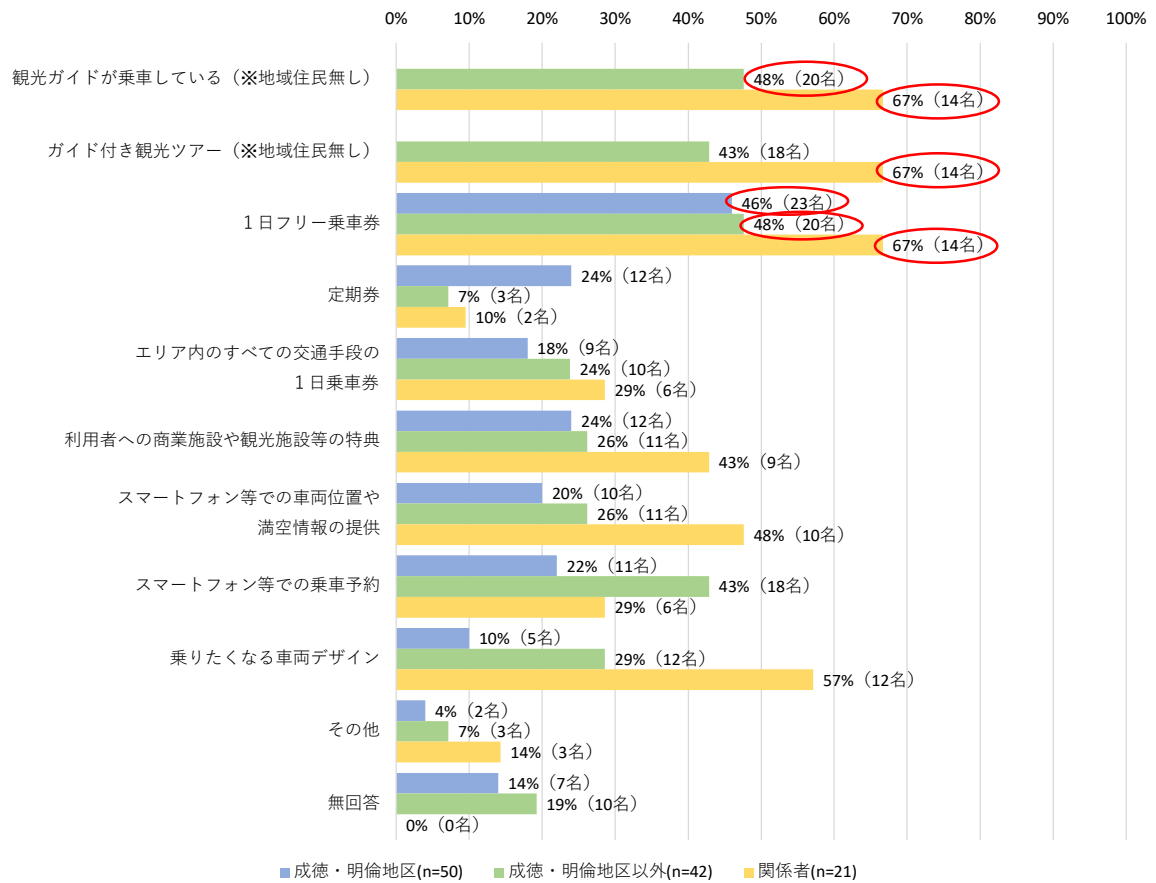


図 グリーンスローモビリティを利用する際のサービス

⑩ グリーンスローモビリティの利用料金

・利用料金は、成徳・明倫地区以外の方が、成徳・明倫地区に比べて、平均値は高い傾向にあります。

【成徳・明倫地区】

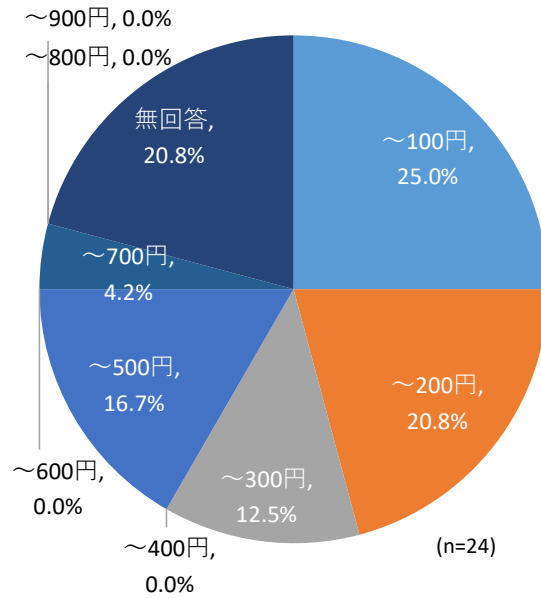
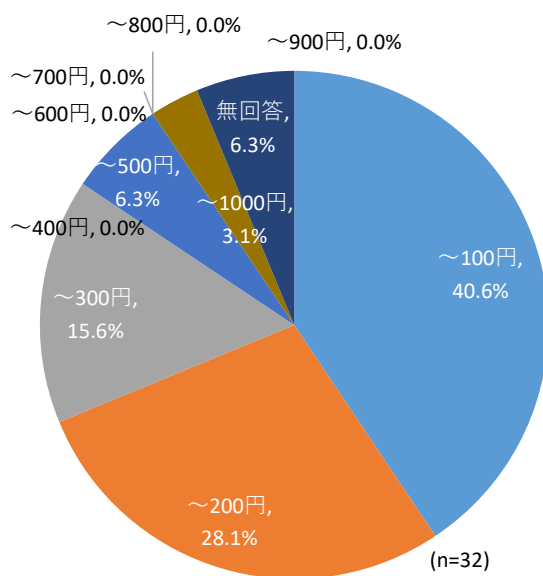


図 グリスロの利用料金

【成徳・明倫地区以外】



※平均金額に無回答は含めない

図 グリスロの利用金額

【参考】居住地別観光客数の特性

- 試乗会へ来た人は、約3割が倉吉市内であるものの、同県東部が約2割、中部は約1割、県外でも隣接県が約1割、隣接県以外が約2割となっています。
- 来訪目的は、県外や東部が観光を主として目的であることに比べ、その他の地域は、試乗会等を目的として、本市に来訪しています。
- 利用交通手段は、どの地域も自家用車が圧倒的に多い状況です。路線バスを利用するのは、倉吉市内や鳥取県中部からの来訪者です。エリア内の交通手段では、地域特性で内容が大きく異なります。県外の観光客については、徒歩でエリア内を移動している一方で、県内や倉吉市内の来訪者は、自家用車と徒歩を併用した観光を行っていました。

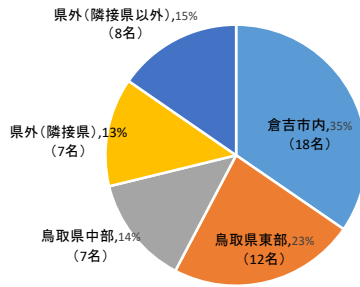


図 居住地（内訳）

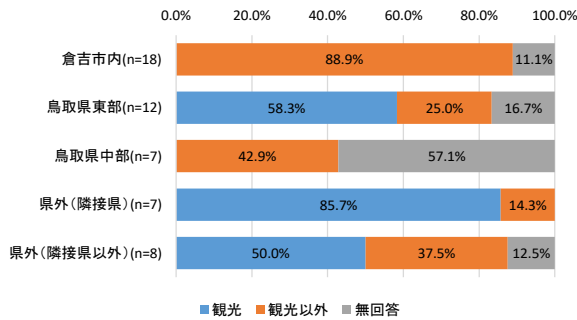


図 今回の来訪目的

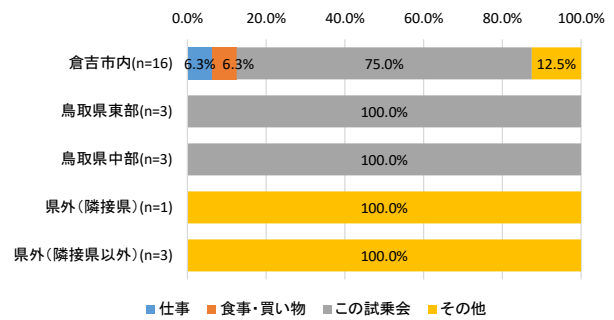


図 観光以外の目的

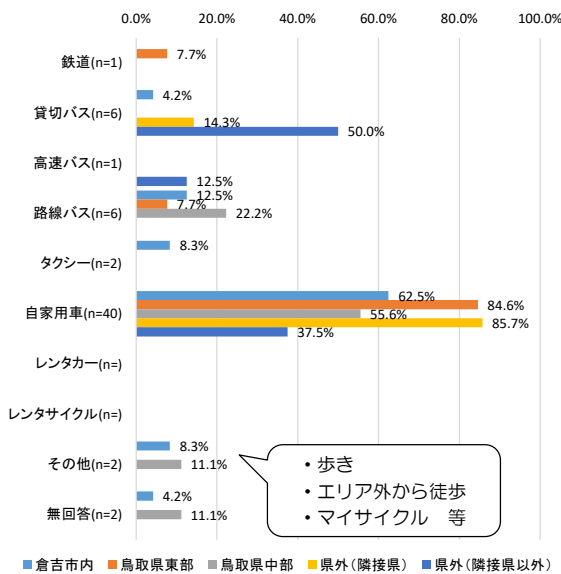


図 周遊滞在エリアまでの移動手段

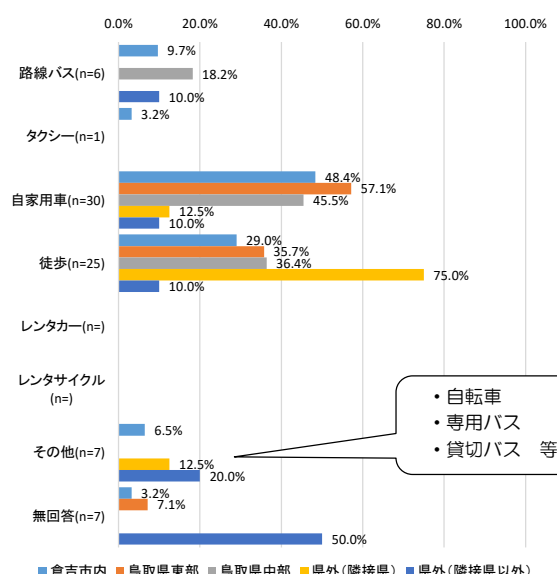


図 周遊滞在エリア内での移動手段

・自転車
・専用バス
・貸切バス 等

⑪地域試乗会でのアンケート結果まとめ

表 地域試乗会アンケート調査結果（1/2）

試乗会アンケート調査結果 とりまとめ	
属性	<p>○成徳・明倫地区の地域住民：約7割が60代以上であり、普段の移動手段も自家用車が最も多い。</p> <p>○成徳・明倫地区以外の来訪者：10代～50代まで同程度と幅広い年齢構成。居住地は、鳥取県が約7割、うち半数を倉吉市が占める。</p>
普段の外出特性	<p>○成徳・明倫地区の地域住民：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外出目的は、“買物”目的が最も多く、次いで50代以下は“通勤・通学”、60代以上は“趣味・運動”が多い。 ・移動手段は、大半が“自家用車”であるが、病院や金融機関等へは、公共交通を利用する方も一定程度見受けられる。 <p>⇒自家用車で来訪する観光客の移動が、地域住民の生活に影響を与えないよう、双方が共存できる交通体系が必要。</p>
試乗した感想	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り心地は、“どちらかといえば悪い”“悪い”を回答した人はいない。安全性は、“やや危険”“危険”と感じた人は全体の1割程度と少ない。 ・速度は、試乗した約7割以上が“普通”と回答。満足度は、“不満”と感じた人は非常に少ない。関係者は“どちらでもない”が約7割を占める。 <p>⇒グリスロを試乗した感想として、否定的な意見は非常に少ない。</p>
グリスロの利用意向	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民は、約6割が“はい”と回答している一方で、“いいえ”の回答も約3割存在している。 ・来訪者は、約7割が利用したいと回答しており、利用したくないと回答した方はいない。 <p>⇒利用意向は、地域住民も来訪者も、好意的な意見の方が多い。（地域住民に比べ、来訪者の方が比較的好意的）</p>
その理由	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の“はい”と回答した理由は、“低速のため、高齢者から小さな子供まで安全に乗車できるから”が最も多く、“いいえ”と回答した理由は、“地域内の移動は徒歩で十分だから”が多い結果となった。 ・来訪者は、利用したいと回答した理由は、“開放感があり、街の雰囲気を感じながら乗車できるから”が約8割と最も多く、次いで“低速のため、高齢者から小さな子供まで安全に乗車できるから”が約6割、“主要な観光地を巡ることができるから”が約5割となっている。 <p>⇒地域住民、来訪者ともに、低速で高齢者から小さな子供まで安全に乗車できる、との理由が多い。（試乗会では小さな子供や高齢者が多く試乗していたことから、そこでの本人の感想が影響していると考えられる。）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民は、次いで“地域内の移動が楽になる”という意見が多く、その属性として、普段自家用車以外を利用している人が多い。 ・地域住民の“いいえ”の理由として“地域内の移動は徒歩で十分だから”が多い。（試乗会では、60代・70代の高齢者のなかでも比較的活発な世代が多いことから、このような傾向になっていることが考えられる。）

表 地域試乗会アンケート調査結果 (2/2)

試乗会アンケート調査結果 とりまとめ	
グリスロの 必要性	<ul style="list-style-type: none"> 関係者のうち、グリスロがこの地域に必要と感じている人は、約8割存在している。 はいと回答した理由は、観光振興に関する意見がもっとも多く、次いで、周遊や移動手段としての優位性に関する意見が多い。 ⇒関係者は大半が必要な乗り物と回答しており、その理由としては、観光や周遊、移動手段としての優位性に関する意見が多い。
グリスロを 利用する際の サービス	<ul style="list-style-type: none"> 成徳・明倫地区では、“1日フリー乗車券”が約5割と最も多い結果となった。 成徳・明倫地区以外では、“観光ガイドが乗車している”“1日フリー乗車券”が約5割と最も多い結果となった。 関係者は“観光ガイドが乗車している”“ガイド付き観光ツアー”“1日フリー乗車券”が約7割と最も多い結果となった。 ⇒いずれも“1日フリー乗車券”が多く、ちょっとした移動に1日に何度でも利用できるような料金体系が求められている。 ⇒そのほか“観光ガイドが乗車している”も多く、観光ガイドのような観光客向けのサービスが求められている。
グリスロの 利用料金	<ul style="list-style-type: none"> 利用料金は、成徳・明倫地区以外の方が、成徳・明倫地区に比べて、平均値は高い傾向になっている。

3-3 関係者ヒアリングにおけるニーズの把握

(1)実施概要

地域団体、商業・地域団体、交通事業者等を対象に、ヒアリング調査を行いました。

表 ヒアリング概要

実施目的	周遊滞在型観光地モビリティを実装する上で、特に確認・調整が必要と考えられる関係者を対象としてヒアリング調査を実施し、実装のための条件・留意事項等を明確化します。
実施日時	11月下旬～12月中旬頃 各1時間程度
対象	成徳小学校 PTA、明倫小学校 PTA、成徳地区自治公民館協議会、明倫地区振興協議会、倉吉銀座商店街振興組合、倉吉町並み保存会、一般社団法人鳥取県バス協会、中部タクシー共同組合 等

表 ヒアリング内容

大項目		小項目
周遊滞在エリア内の移動実態及び地域が抱える課題	普段の生活や地域のことについて (住民団体のみ)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域で抱える問題点、課題 (観光と生活の分野双方から思うこと) ・地域の移動実態(外出目的、外出頻度等) ・地域の方がよくいく施設、特売日 等
	周遊滞在エリア周辺の利用状況 (交通事業者のみ)	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客、地域住民の普段の移動実態 (外出する曜日、時間帯、年代 等)
グリスロに関する意見など		<ul style="list-style-type: none"> ・期待すること ・不安に思うこと 等
グリスロ導入に対する自団体の関与について		<ul style="list-style-type: none"> ・導入全般に関わること、実証実験についてのこと
その他		<ul style="list-style-type: none"> ・今後の検討会での要望 など

(2)ヒアリング調査結果

表 ヒアリング結果(1/3)

		住民団体	商業・地域団体	交通事業者
周遊滞在エリア内の移動実態		<ul style="list-style-type: none"> ○もともと明倫地区内にあったスーパーがなくなり、買い物施設が周辺に少ない。 ○現在は、移動スーパーが特定の地区に定期的に来ており、生活を支えている。 ○成徳地区は歩いていける範囲に買い物、病院施設があるので、特に不便はしていない。 ○子供が夜歩くとき、人の目がなくて危険。 	<ul style="list-style-type: none"> ○観光案内所近くの駐車場に利用が集中しているが、周辺の観光駐車場の利用は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○タクシー利用は、観光客より地域住民のほうが多い。 ○地域の方は高齢者が通院や買い物で利用することが多い。
地域の課題		<ul style="list-style-type: none"> ○高齢化率も高く、一人暮らしの高齢者も増加している。 ○高齢ドライバーが増加することが予測される。 ○観光客の自動車のマナーが悪いことがある。 ○観光案内所周辺の駐車場で、駐車場に停めることが出来ず、うろつき交通が発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> ○美術館に来た人を回遊させるのはいいけれども、まずは白壁土蔵群周辺の魅力を高めるべき。 ○バス回転広場の活用が十分でない。 ○うろつき交通が発生している。 	
グリスロ導入に対する意見など	期待する点	<ul style="list-style-type: none"> ○観光客に利用してもらうことで地域を活性化したい。 ○観光客の利用に向いている。 ○出かけない人を出かけさせる仕組みになるといい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○鍛冶町の駐車場など、既存の資源をうまく活用してほしい。 ○打吹回廊は、観光客の拠点として作ったものの、コロナ禍でうまく活用できていないので、これを機に活用できればよい。 	
	不安に思う点	<ul style="list-style-type: none"> ○地域住民は、グリスロを導入しても使わないと思う。 ○玉川沿いは子供の遊び場でもあり、運行の仕方には気を付けてほしい。 ○低速のため、渋滞がおきないようなルートにしてほしい。 ○配送のトラックや路駐が多い地域なので安全面が不安。 	<ul style="list-style-type: none"> ○幹線道路は走らないでほしい。 ○玉川沿いの道は、自転車や歩行者も通行するため、気をつけてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○タクシーの需要と被る運行はやめてほしい。 ○幹線道路は走らないでほしい。 ○観光以外の地域対応では、採算性が低いのではないかと。

表 ヒアリング結果 (2/3)

	住民団体	商業・地域団体	交通事業者
自団体の協力意向など グリスロ導入に対する	<ul style="list-style-type: none"> ○地域として観光客のためになるのであれば、協力したい。 ○子供会でツアーなどを企画し、子育て世代を支援できればよい。 ○老人クラブが中心となり、買い物代行などのサービスができるといいかもしれない。 		<ul style="list-style-type: none"> ○採算性が確保できるのであれば、運行してもよい。 ○人手不足の為、運行を担うのは難しい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ○地域の取組については、事前に地域住民に周知を図ってほしい。 ○地域の理解を得るためにも、継続的に説明を続けてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○プロムナード公園を歩きやすく整備してほしい。 ○バス回転広場は、乗用車が自由に乗降できるスペースとして活用してはどうか。 	

表 ヒアリング結果 (3/3)

		交通事業者、道路管理者、警察等	
グリスロの導入について	導入全般に係る事項	グリスロのル	<ul style="list-style-type: none"> ○幹線道路の横断については、ほとんどの地点で交通量も多くないことから問題はないと考えられるが、円形劇場くらよしフィギュアミュージアムへアクセスする倉吉環状線の横断は難しいのではないかと。 ○緑の彫刻プロムナード公園は、市の土地であるが、駐車場手前は県道の歩道として位置づけられており、グリスロを通すルートとするのであれば、協議が必要。 ○ルートを検討した際に、一方通行区間の規制緩和を想定する場合は、事前に十分な検討をした上で実施の可否を判断することとなる。
		周回バスル	<ul style="list-style-type: none"> ○既存路線バスとの競合ルートではなく、既存路線との兼ね合いを含めた案を作成してはどうか。路線バスとの連携を図るルート案の場合は、QRコードや電子決済等のソフト面も充実し、利用しやすい環境を作る必要がある。 ○地域利用を想定してスーパーを経由する場合、需要はそこまで多くないと思われる。 ○周辺地域のニーズを考慮すると、倉吉市には周回バスがなく、ゾーン間の移動を支援する為にも新たに周回するルートを設けた方がよい。 ○周回ルートは市民からもこれまで要望があり、実証実験でニーズを確認できたら良い。
		留意点	<ul style="list-style-type: none"> ○1カ月毎に案を変えて運行する場合、観光客への周知やPRを丁寧に実施する必要がある。 ○地域住民のニーズを把握できるようアンケートで行動履歴が可能な限り把握できるものにする。
その他			<ul style="list-style-type: none"> ○グリスロだけでなく、路線バスや周遊バス、その他パーソナルモビリティ等も含めた一体的な交通体系を検討した方がよい。 ○スケジュールを作成し、いつまでに何を決めるべきか、関係者間で共有できるようにしておく必要がある。