

米子市地域公共交通計画 (素案)

2023▶2027

米子市

はじめに

(1) 計画の策定の趣旨

本市では、交通政策の取組の方向性を示す「米子市公共交通ビジョン」を 2019（令和元）年 9 月に策定し、「公共交通を活かした 住んで楽しいまち よなご」を基本理念に掲げ、既存の公共交通機関を活用したまちづくりの推進と利便性・効率性が高く持続可能な公共交通体系を確立するために、各施策に取り組んできました。

一方で、モータリゼーションの進展や少子高齢化に加え、近年の新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変化等により、公共交通の利用者は大きく減少し、地域の公共交通のおかれる状況は厳しさを増しています。

このような中、2020（令和2）年に改正された「地域公共交通活性化再生法」（以下、「活性化再生法」という。）では、すべての地方自治体に対して地域公共交通計画の策定が努力義務となるとともに、補助制度が計画と連動するようになるなど、地方自治体による公共交通への関わりがより一層求められるようになっています。

公共交通の活性化は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり・観光・健康・福祉・教育・環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。このことから、公共交通の維持・確保には、交通事業者だけでなく、行政や市民、企業・団体等、多様な主体がそれぞれの役割分担のもと一体となって継続的に取り組んでいく必要があります。

そこで「米子市公共交通ビジョン」を本市の公共交通を取り巻く環境の変化等を踏まえて整理し、改めて「米子市地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）として策定することとしました。

(2) 計画の位置づけ

本計画は、『米子市まちづくりビジョン』、『米子市都市計画マスターplan』及び『米子市立地適正化計画』（策定中）を上位計画とともに、鳥取県及び西部地域の 9 市町村で改定作業を進める『鳥取県西部地域公共交通計画』や『米子市交通バリアフリー基本構想』等の関連計画との連携・整合を図りながら、本市における地域公共交通の方向性とその具体的な施策を示すものです。

なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 5 条に基づいて策定するものであり、本市において地域公共交通政策を推進する際のマスターplanに位置付けられます。

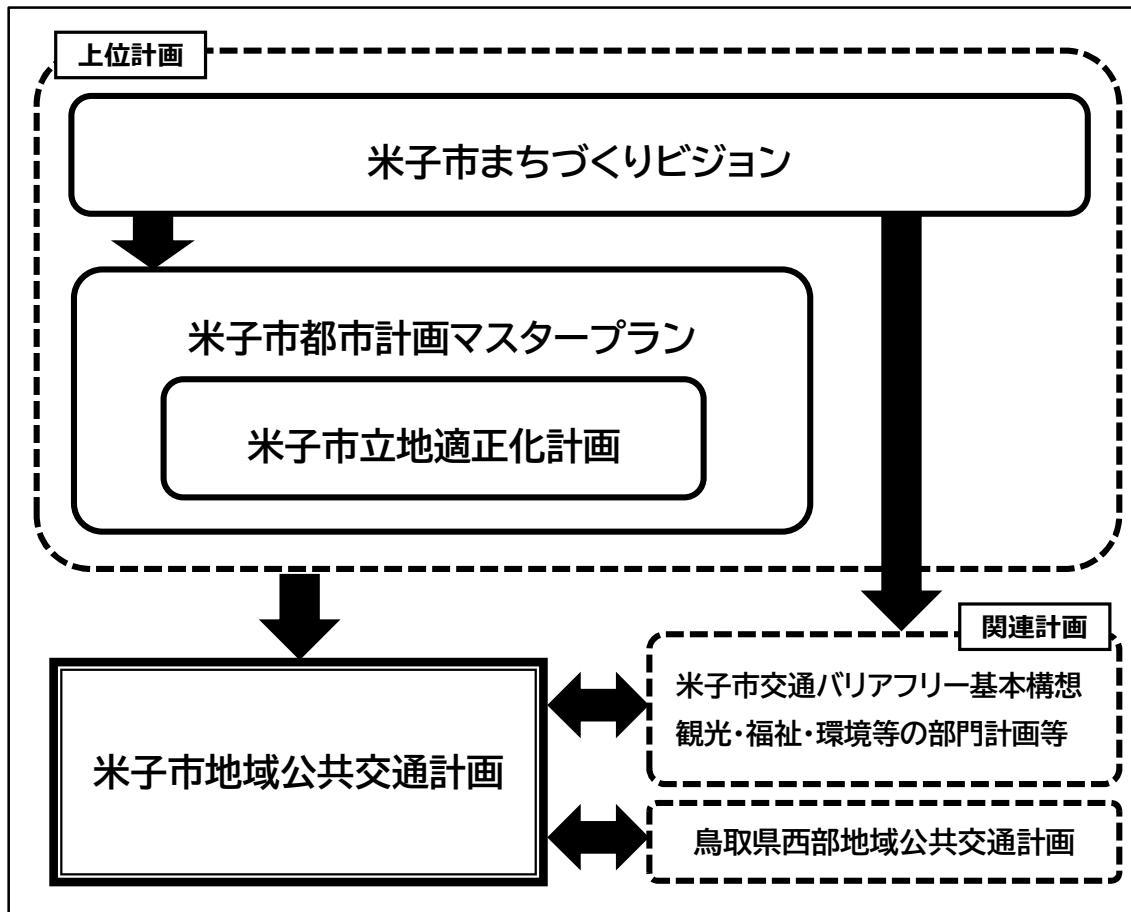
(3) 計画の区域

本計画の区域は、米子市全域（132.42 km²）とします。

(4) 計画の期間

本計画の期間は、2023 年度（令和 5 年度）から 2027 年度（令和 9 年度）までの 5 年間とします。

《米子市地域公共交通計画の位置づけ》



目 次

I 計画編

1. 基本的な方針	1
2. 計画の数値目標	2
3. 目指すべき公共交通ネットワークの将来イメージ	3
4. 目標達成のための取組	4
(1) 施策の体系図	4
(2) 推進施策の柱と個別施策	5
基本方針 1 「まちづくりを支える公共交通」	5
基本方針 2 「使いやすく分かりやすい公共交通」	9
基本方針 3 「暮らしを支える公共交通」	13
5. 計画の推進体制と達成状況の評価の進め方	19
(1) 各主体の役割	19
(2) 各主体の連携	20
(3) 達成状況の評価の進め方	21

II 資料編

1. 地域の現状等	23
(1) 地理・地勢	23
(2) 人口等	24
(3) 人口分布	25
(4) 自動車交通の現状	26
(5) 通勤通学者の人口流動状況	28
(6) 移動の目的地となる主要施設の状況	29

2. 公共交通の現状等	31
(1) 公共交通の状況	31
(2) 公共交通事業のカバー率	43
(3) 公共交通以外の輸送資源	45
(4) 観光の現状	50
(5) 新なモビリティーサービスの活用	51
(6) 利用者の意向等	52
3. 主な関連計画の概要	58
(1) 米子市まちづくりビジョン	58
(2) 米子市都市計画マスターplan	59
(3) 米子市立地適正化計画	60
(4) 米子市交通バリアフリー基本構想	61
4. 公共交通の課題整理	62

I 計画編

1. 基本的な方針

本市では、中心市街地と郊外の一体的なまちづくりを推進するために、クルマに過度に依存しない社会への誘導を図ります。そのために、都市計画マスターplanや立地適正化計画等の関連計画と連動し、既存の公共交通機関を活用したまちづくりの推進と利便性・効率性が高く持続可能な公共交通体系の構築をめざして、各施策を展開していきます。

(1) 基本理念

「公共交通を活かした 持続可能なまち よなご」

基本方針 1 「まちづくりを支える公共交通」

中心市街地と郊外の一体的な発展に向けて、都市機能の集積に合わせた公共交通を提供することで、歩いて楽しいまちづくりをサポートするとともに、人と環境にやさしいまちづくりを支えます。

持続可能な公共交通体系を実現し、中心市街地と郊外を一体的に発展させるまちづくりを進めるためには、市域全体で均一的な公共交通サービスを提供していくのではなく、地域における都市機能、移動ニーズ、人口分布、地形的特徴などの地域特性を総合的に勘案したうえで公共交通を提供していく必要があります。

地域特性に合った公共交通の提供及び公共交通に合わせた施設等の集積により、中心市街地や交通結節点付近の都市機能集積地を公共交通で訪れて回遊する人が増加するとともに、公共交通利用による渋滞緩和や交通事故の減少、環境負荷の軽減などの様々な効果が期待され、歩いて楽しく人と環境にやさしいまちづくりが進みます。

基本方針 2 「使いやすく分かりやすい公共交通」

既存の公共交通が、より利用しやすく、より分かりやすいものとなるよう環境整備を図り、利便性の高い公共交通の実現をめざします。

公共交通を守るためには、利用者を増やすことが必要であり、そのために既存の公共交通の利用環境改善や認知度向上のための情報発信を行うことが必要です。

公共交通をより利用しやすく、分かりやすいものとすることで、地域住民の生活交通としての役割は勿論のこと、初めて本市の公共交通を利用される方にとっても利便性が高い公共交通となり、利用者の増加が期待されます。

基本方針3 「暮らしを支える公共交通」

買い物、通院、通学、通勤等の市民生活の向上に資する公共交通の利用促進策及び利用環境整備を実施し、生活交通の確保に努め、クルマに過度に依存しない社会への誘導を図ります。

市民一人ひとりが安全に安心して日常生活を送るために、円滑に移動できる交通環境が必要です。公共交通は地域住民にとっての大切な移動手段であり、その維持・確保は行政にとって喫緊の課題となっています。何らかの対策を講じなければ、公共交通は衰退する一方で、それを食い止めるためにも利用促進策や利用環境整備が必要です。

公共交通の利用促進策の実施や利用環境を整備することにより、普段、自動車を利用される方が、公共交通を利用するように誘導していく、利用者を増やすことが、生活交通の確保につながります。

2. 計画の数値目標

◆数値目標

	数値目標	平成30年度 《コロナ前》	令和3年度 《現状値》	令和9年度 《目標値》
利用者数	JR 米子駅の1日当たりの平均乗車人数	7,398人	4,982人	8,000人
	路線バスの年間利用者数	1,433千人	930千人	1,500千人
	だんだんバスの年間利用者数	129,933人	93,156	130,000人
事業効果	路線バス運行費補助金の額	129,441千円	188,988千円	129,000千円
	コミュニティバスの運行負担額	24,649千円	34,881千円	55,000千円

3. 目指すべき公共交通ネットワークの将来イメージ

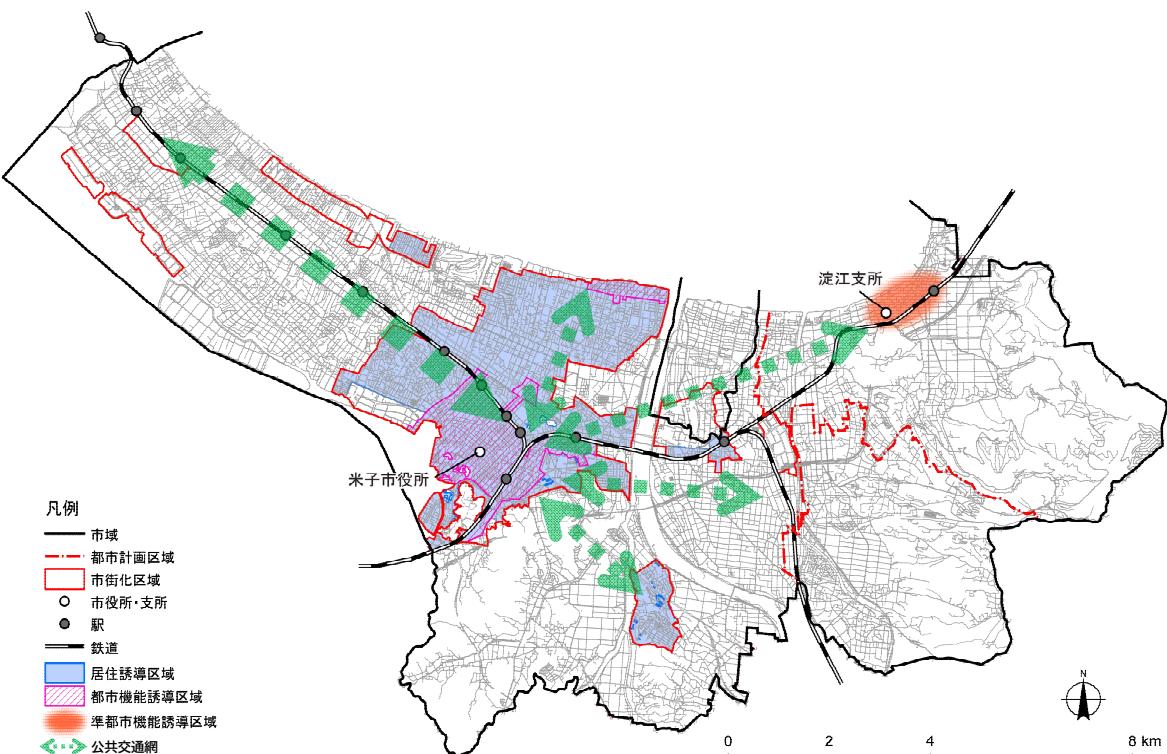
上位計画『米子市立地適正化計画』では、JR 米子駅周辺の中心拠点、淀江駅周辺の地域拠点、皆生温泉周辺の観光拠点と位置づけ、中心拠点と地域拠点・観光拠点や居住地域を鉄道やバス路線の公共交通で結んでいくことで、「まちなかと郊外がつながるまち 新商都よなご」を目指すこととしています。

図1 『米子市立地適正化計画』における「目指すべき都市の骨格構造」



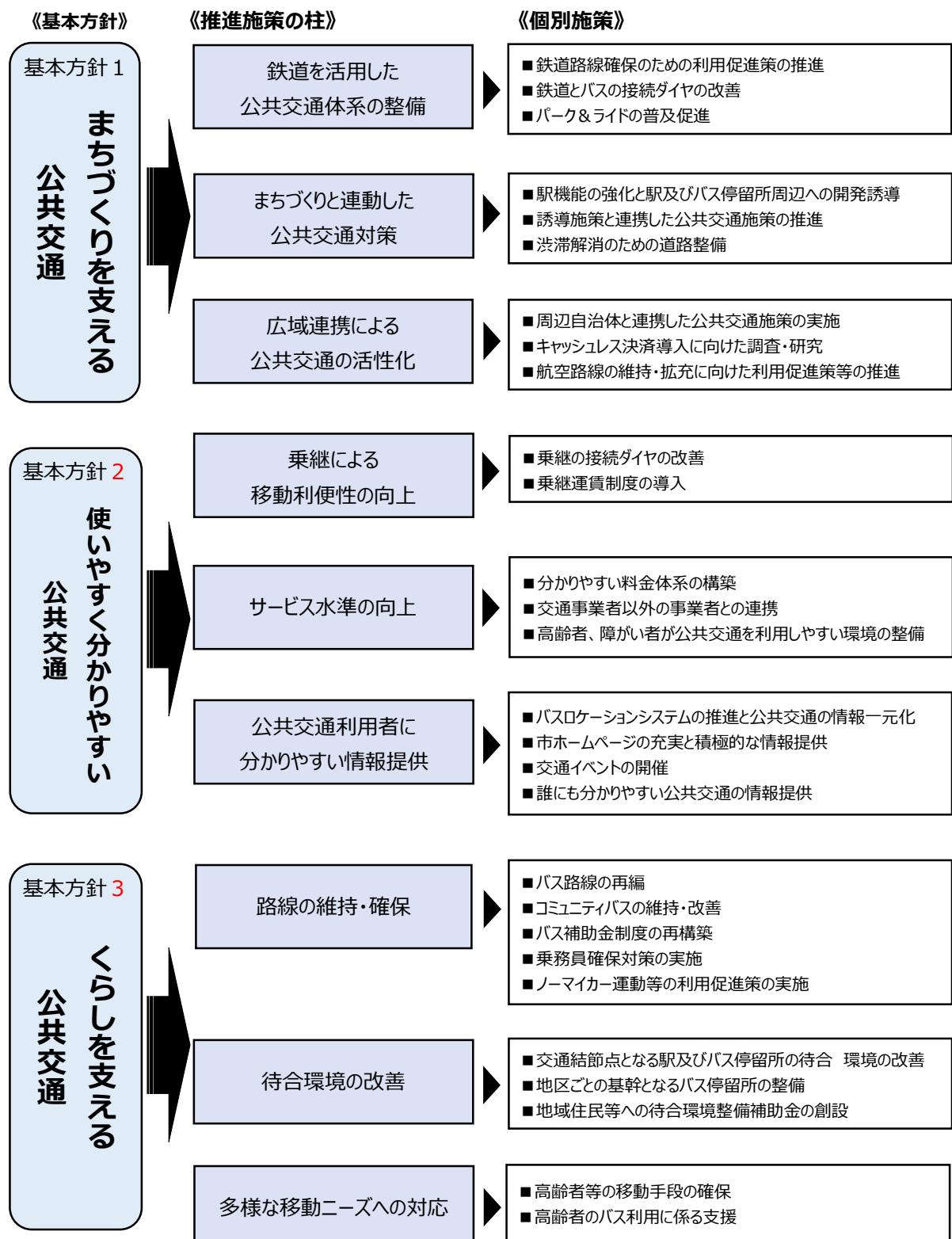
本計画における「目指すべき公共交通ネットワークの将来イメージ」は、立地適正化計画の方針と整合をとりつつ、次のとおり設定します。

図2 目指すべき公共交通ネットワークの将来イメージ



4. 目標達成のための取組

(1) 施策の体系図



(2) 推進施策の柱と個別施策

基本方針1 「まちづくりを支える公共交通」

推進施策の柱	①鉄道を活用した公共交通体系の整備						
施策の方向性	<p>本市の公共交通体系の整備を進めていくためは、通勤、通学、観光等に利用されているＪＲ境線、山陰本線、伯備線の鉄道を十分に活用することが重要ですが、鉄道の利用者数は年々減少しており、路線の維持・確保に向けて利用促進に取り組んでいく必要があります。一方、国においては、ローカル鉄道の再構築の観点から、地域モビリティの刷新に向けた議論が進められており、この動向を注視する必要があります。</p> <p>今後は利用促進による維持・確保を図るために、利用者優遇制度等の支援策による利用者の増加や路線バス等との接続改善による利便性向上を目指します。また、市内にある12の駅のうち、主要な交通結節点についてパーク＆ライド駐車場やサイクル＆ライド駐輪場の整備による鉄道・路線バスと自動車、自転車等との移動の連続性確保に取り組むことで、効率的なネットワークの構築に努めます。</p> <p>さらには、国の動向を注視しつつ、鉄道事業者と協力・協働しながら、持続可能な地域公共交通の構築に向けて取り組みます。</p>						
個別施策	<table border="1"> <tr> <td>1</td><td>鉄道路線確保のための利用促進策の推進</td></tr> <tr> <td>2</td><td>鉄道とバスの接続ダイヤの改善</td></tr> <tr> <td>3</td><td>パーク＆ライドの普及促進</td></tr> </table>	1	鉄道路線確保のための利用促進策の推進	2	鉄道とバスの接続ダイヤの改善	3	パーク＆ライドの普及促進
1	鉄道路線確保のための利用促進策の推進						
2	鉄道とバスの接続ダイヤの改善						
3	パーク＆ライドの普及促進						

《公共交通乗って ecoh!県民運動チラシ》



《伯耆大山駅（駐車場・駐輪場）》



(参考) 国の動向

令和4年7月に国が設置する「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」において『地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言』が取りまとめられ、今後の取り組むべき方向性や鉄道事業者と地域の協働による地域公共交通を再構築させた先行事例が公表されました。

【主な先行事例】

高速化:JR西日本(姫新線)の例

【取組の内容】

- ・利用者数の回復を図るため、沿線自治体が支援をして、輸送改善事業や利用促進策を実施

【ポイント】

- ・利便性の向上による利用者の大幅な増加
- ✓沿線自治体が、新型車両の購入や軌道改良などに対する支援を行い、速達性・快適性を向上させ、姫路駅～上月駅間を9分短縮
- ✓併せて、増便による社会実験に対する支援、駅舎の改修、地元企業と駅舎の一休利用、駅前駐車場・駐輪場の整備などを実施するとともに、大学生等の通学定期券への助成や5人以上のグループに片道切符を支給するなど、総合的な利用促進策を実施
- ✓上記の取組により、利用者が平成21年度の238万人から令和元年度の322万人まで増加



スマート化:新たな決済システムの例

【取組の内容】

- ・京都丹後鉄道を運行するWIILER TRAINSは、Visaのタッチ決済によるキャッシュレス決済サービスを開始

【ポイント】

- ・券売機での切符購入が不要となり、利用者の利便性が飛躍的に向上
- ✓日常的に利用している決済手段がそのまま利用可能
- ✓ICカードと比べて導入コストが低い



LRT化:富山地方鉄道の例

【取組の内容】

- ・厳しい経営状況にあったJR西日本富山港線の再生を図るために、富山市が主導してLRT化を実施

【ポイント】

- ・利便性の向上による利用者の大幅な増加
- ✓運行本数の増加やパターンダイヤの導入、新駅、新停留場の設置などにより利便性が向上
- ✓運行本数や運賃、始発・終発時間について満足度が高いというアンケート結果
- ◆運行本数◆
 - 転換前:38本/日(平成15年度)
 - 転換後:132本/日(令和元年度)
- ◆利用者数◆
 - 転換前:1,946人/日キロ(平成15年度)
 - 転換後:3,257人/日キロ(令和元年度)



BRT化:JR東日本(気仙沼線・大船渡線)の例

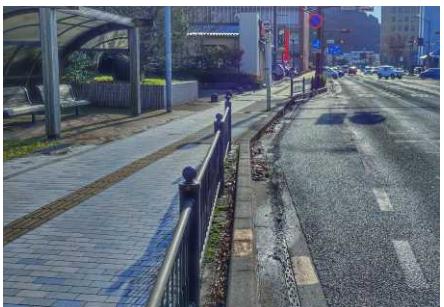
【取組の内容】

- ・東日本大震災により被害を受けた気仙沼線・大船渡線の復旧について、JR東日本と沿線自治体とで協議を行い、BRTによる本格復旧を行うことで合意

【ポイント】

- ・鉄道と同等又はそれ以上のサービス
- ✓JR東日本が引き続き運行、時刻表にも掲載
- ✓専用道を整備することで、定時性・速達性を確保
- ✓運行便数は震災前(鉄道)の1.5倍～3倍程度
- 气仙沼線:1日上下22本⇒1日上下65本
- 大船渡線:1日上下19本⇒1日上下53本
- ✓沿線地域の要望を踏まえ、駅(停留所)の新設・移設を柔軟に実施
- ✓運賃は鉄道と同額、ICカードも導入



推進施策の柱	②まちづくりと連動した公共交通政策の推進
施策の方向性	<p>本市では、まちなかと郊外が一体的に発展するまちづくりを進めており、まちなかと郊外を結ぶネットワークとなる公共交通は重要な役割を担っています。</p> <p>立地適正化計画による誘導施策と連携し、交通結節点となりうるＪＲの駅や利用者の多いバス停留所について、計画的な整備を推進します。また、誘導策と連動した路線再編に取り組むなど、公共交通の改善と持続可能な移動手段の確保・充実を進めます。</p> <p>バスの走行環境を高め、定時制・速達性を確保するためにはバス路線ルートの渋滞解消が必要であることから、交差点への右折レーン設置やバスペイの設置といった道路整備について、関係者と検討します。</p>
個別施策	1 駅機能の強化と駅及びバス停留所の整備推進
	2 誘導施策と連携した公共交通施策の推進
	3 渋滞解消のための道路整備の検討
<p>《米子駅南北自由通路・南広場等の整備イメージ》</p>  <p>《バスペイ》</p> 	
	

推進施策の柱	③広域連携による公共交通の活性化						
施策の方向性	<p>本市の公共交通の活性化を図っていくためには、近隣市町村と連携した施策の検討・推進も必要となります。本市の路線バスは、鳥取県西部地域の市町村に、また、コミュニティバスは、日吉津村、大山町や安来市に乗り入れています。鉄道は、境港市と接続するJR 境線、鳥取市・松江市方面と接続するJR 山陰本線、鳥取西部の中山間地域と接続するJR 伯備線が運行しています。また、米子空港は、立地場所である米子市・境港市の住民のみならず近隣市町村の住民に利用されています。このように、公共交通は広域で運行し、受益をもたらしているものが多く、今後は一層近隣市町村と連携しながら公共交通施策を推進する必要があります。</p> <p>公共交通へのキャッシュレス決済導入については、「鳥取県 MaaS エコシステム共創コンソーシアム」などの枠組みでスケールメリットを活かした効果的な施策の検討に努めます。</p> <p>また、航空路線については、米子空港利用促進懇話会の組織を活用して、空港利用促進策や航空路線拡充に向けた取組を実施します。</p>						
個別施策	<table border="1"> <tr> <td>1</td><td>周辺自治体と連携した公共交通施策の実施</td></tr> <tr> <td>2</td><td>キャッシュレス決済導入に向けた調査・研究</td></tr> <tr> <td>3</td><td>航空路線の維持・拡充に向けた利用促進策等の推進</td></tr> </table>	1	周辺自治体と連携した公共交通施策の実施	2	キャッシュレス決済導入に向けた調査・研究	3	航空路線の維持・拡充に向けた利用促進策等の推進
1	周辺自治体と連携した公共交通施策の実施						
2	キャッシュレス決済導入に向けた調査・研究						
3	航空路線の維持・拡充に向けた利用促進策等の推進						
《安来市イエローバス》	 <p>資料：安来市</p>						
《キヤッショレス決済》	 <p>資料：JR 西日本</p>						
《米子鬼太郎空港フェスタ》	 <p>《米子鬼太郎空港フェスタ》</p>						

基本方針2 「使いやすく分かりやすい公共交通」

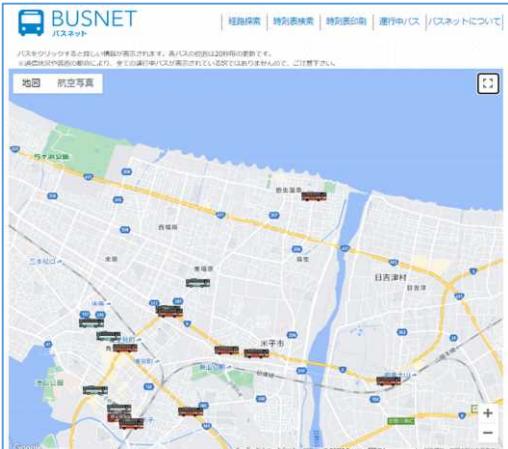
推進施策の柱	①乗継による移動利便性の向上				
施策の方向性	<p>交通の結節点となる米子駅においては、鉄道と路線バス、だんだんバス間の乗継が発生します。また、循環線の乗継拠点である伯耆大山駅では、路線バス同士の乗継が発生しています。さらに、イオンモール日吉津においては、路線バスとどんぐりコロコロ間の乗継も発生しています。このように本市の公共交通利用において乗継が必要なケースも多く、乗継時に発生する利用者の不便感・不安感を解消するために、公共交通相互の乗継の円滑化を図る必要があります。</p> <p>そのため、運行ダイヤの調整や乗継割引の拡充等による、乗継の円滑化を目指します。運行ダイヤについては、JR、バス事業者と調整を図りながら、利用者にとってスムーズな乗継となるようなダイヤ設定を検討します。また、今後進める路線の再編により、新たな乗継が発生する場合には、円滑な乗継について検討します。</p>				
個別施策	<table border="1"> <tr> <td>1</td><td>乗継の接続ダイヤの改善</td></tr> <tr> <td>2</td><td>路線再編に伴う円滑な乗継の検討</td></tr> </table>	1	乗継の接続ダイヤの改善	2	路線再編に伴う円滑な乗継の検討
1	乗継の接続ダイヤの改善				
2	路線再編に伴う円滑な乗継の検討				

推進施策の柱	②サービス水準の向上						
施策の方向性	<p>本市における公共交通の利用者増加を図るために、分かりやすい料金体系や公共交通利用者への支援策の充実といったサービス水準の向上が重要です。</p> <p>公共交通利用者にとって分かりやすい料金体系について、バス事業者と協議しながら検討します。</p> <p>また、交通事業者以外の事業者と連携した特典サービス等の提供についても、利用促進策の視点から取組を進めます。</p> <p>さらに、環境整備として高齢者や障がい者が安全・快適に移動できる交通環境の実現を目指し、バス停留所付近や待合所のバリアフリー化など、「米子市交通バリアフリー基本構想」に基づく取組を推進します。</p>						
個別施策	<table border="1"> <tr> <td>1</td><td>分かりやすい料金体系の構築</td></tr> <tr> <td>2</td><td>交通事業者以外の事業者との連携</td></tr> <tr> <td>3</td><td>高齢者、障がい者が公共交通を利用しやすい環境の整備</td></tr> </table>	1	分かりやすい料金体系の構築	2	交通事業者以外の事業者との連携	3	高齢者、障がい者が公共交通を利用しやすい環境の整備
1	分かりやすい料金体系の構築						
2	交通事業者以外の事業者との連携						
3	高齢者、障がい者が公共交通を利用しやすい環境の整備						

《交通事業者以外の事業者との連携》

《バリアフリー推進協議会による現地点検の様子》

※ノーマイカー運動への協賛

推進施策の柱	③公共交通利用者に分かりやすい情報提供								
施策の方向性	<p>本市の公共交通は、普段から利用する地域住民に対しても、また、観光客、ビジネス客等の来訪者に対しても、全ての利用者に分かりやすく使いやすい公共交通である必要があります。</p> <p>バス利用者の定時性や運行頻度に関する不満を解消するために、リアルタイムの運行情報を提供するバスロケーションシステムの推進に努めます。また、利用促進のために、バスに限らず公共交通の情報を一元化し、利用者目線での情報提供を推進していきます。</p> <p>公共交通の認知度を高め、利用意識の向上を図るためにには積極的な情報提供が必要であり、本市のホームページをはじめとして、様々な手段で情報提供を行います。また、イベントを通じた意識醸成・啓発にも取り組みます。</p> <p>使いやすい公共交通するために、周辺施設や主要建物を利用したバス停留所名の表記、方面別記号やイメージカラーによるバスの行先表示の設定、外国人等の観光客に向けたピクトグラムや外国語による案内表示など、地域住民だけでなく、誰にも分かりやすい情報提供を推進します。</p> <p>情報提供施策と関連のある MaaS 等の新技術に係る取組については、令和 2 年度からスマートフォンによる電子チケット運用の実証実験を行っていますが、今後の社会情勢の変化も注視しながら活用を進めています。</p>								
個別施策	<table border="1"> <tr> <td>1</td><td>バスロケーションシステムの推進と公共交通の情報一元化</td></tr> <tr> <td>2</td><td>市ホームページの充実と積極的な情報提供</td></tr> <tr> <td>3</td><td>交通イベントの開催</td></tr> <tr> <td>4</td><td>誰にも分かりやすい公共交通の情報提供</td></tr> </table>	1	バスロケーションシステムの推進と公共交通の情報一元化	2	市ホームページの充実と積極的な情報提供	3	交通イベントの開催	4	誰にも分かりやすい公共交通の情報提供
1	バスロケーションシステムの推進と公共交通の情報一元化								
2	市ホームページの充実と積極的な情報提供								
3	交通イベントの開催								
4	誰にも分かりやすい公共交通の情報提供								
<p>《バスネットによるリアルタイム情報提供》</p>  <p>《公共交通ポータルサイト》(情報一元化)</p>  <p>《のりものガイド》</p> 									

《公共交通イベントの開催》



《バス案内番号》

**2020年4月から
バス案内番号はじめました!**

「わかりやすく」「乗りやすい」路線バスを目指すため、米子駅を発車する路線バスに案内番号を設定しました。
●案内番号は主に「2桁の数字」です。
●十の位は、駅前バス乗り場の番号となっています。

これが
案内番号♪
どのバスに
乗れば良いか
迷わない!

《分かりやすいバス停名の表記等》



《Y-MaaS (電子チケット)》



《JR 西日本・WESTERとの連携》



基本方針3 「暮らしを支える公共交通」

推進施策の柱	①路線の維持・確保						
施策の方向性	<p>市民生活にとって重要なバス路線は、多くの路線で運行費用が運賃収入を超過している状態であり、利用者の減少が進む中で、交通事業者の自助努力だけでは路線の維持が困難となっています。さらに、最近の路線の廃止・減便の第一の理由として、深刻な運転手不足が挙げられます。これらの問題を解消するためには、効率的な運行による運行費用の軽減、乗務員の確保による路線の維持、利用者増加による運賃収入の増加さらには黒字路線への転換が必要となります。</p> <p>路線バスは、路線の再編や統合による効率的な運行に努め、限られた財源や人員等の交通資源を有効に活用しながら、再構築に取り組む必要があります。路線の再編に当たっては、「バス路線再編の検討の方向性」に基づき、バス事業者、地域住民とともに検討を進めていきます。また、路線バス等の公共交通ネットワークでカバーできない地域については、地域特性やニーズに応じた多様な輸送手段の導入を検討します。</p> <p>だんだんバス等の既存のコミュニティバスについては、導入の経緯や現在の利用状況等を踏まえ、ルートの見直しや多様な運行方式による効率化及び利便性向上を図ります。</p> <p>現在、路線バス及びコミュニティバスの運行は行政からの補助金等により維持していますが、支出金額の削減に向けてバス事業者のインセンティブが働くような補助金制度の構築を目指します。</p> <p>喫緊の課題である乗務員不足については、交通事業者、国及び県の関係機関と連携し、乗務員確保対策の実施や女性乗務員の雇用促進策を展開していきます。</p> <p>また、公共交通の利用者の増加に向け、ノーマイカー運動等の利用促進キャンペーンの実施や、市職員の率先利用に努めます。</p>						
個別施策	<table border="1"> <tr> <td>1</td><td>バス路線の再編</td></tr> <tr> <td>2</td><td>コミュニティバスの維持・改善</td></tr> <tr> <td>3</td><td>バス補助金制度の再構築</td></tr> </table>	1	バス路線の再編	2	コミュニティバスの維持・改善	3	バス補助金制度の再構築
1	バス路線の再編						
2	コミュニティバスの維持・改善						
3	バス補助金制度の再構築						
バス路線再編の検討の方向性							
<ul style="list-style-type: none"> ● 人口集積地域や集客施設のある区域（居住誘導区域等）：路線変更、循環線化等の手法を用いて、路線バスを充実。 ● 中心市街地（都市機能誘導区域の米子駅周辺）：路線バスを充実させつつ、これを補完する形でだんだんバスを運行し、利用者の利便性を確保。 ● 上記以外の地域：JR駅などの結節点を介し、路線の末端をフィーダー化(コミュニティバス化)等により、利便性を確保。 							

《多様な輸送手段》

コミュニティバス（定時定路線）



デマンド交通



乗合タクシー



※資料：国土交通省事例集

■メリットデメリット一覧

種類	特性	運営主体	運行主体	メリット	デメリット
定時・定路線型	路線バス ・中型・大型バス（車両定員11人以上）の利用 ・ルート、ダイヤが固定	バス事業者等	バス事業者等	・人口密度が高く、需要が見込まれる地区で有効、効率的な運行が可能 ・バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる	・一定の需要がないと事業性が低下 ・近年、利用者の減少により行政の財政負担が増加
	コミュニティバス ・中型・大型バス（車丗定員11人以上）の利用 ・ルート、ダイヤが固定は一般の路線バスと変わらないが、市町村等が公共交通空白地域の解消等という観点でサービスを乗合で提供	市町村、地元協議会等	バス事業者等	・小型バスの場合、路線バスと比較して道路の狭い地域へも入り込みやすい ・運営主体である市町村等がバス事業者との協議・調整の上で運賃や経路などを設定できる	・既存の路線バスとの整合性が考慮されないと、既存の路線バスの利用者が減少する ・行政の財政負担が大きくなるケースが多い
	乗合タクシー ・車丗定員11人未満の車丗（ワンボックスカーやセダン型車丗）を利用 ・ルート、ダイヤが固定	タクシー事業者、市町村、地元協議会等	タクシー事業者等	・バス車丗の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置が可能 ・車丗コスト・燃料費など直接的経費は低い	・車丗が小さいことから一度に乗車できる人員が制限される ・定員が少ないので収入が限られ、採算ベースに乗りにくい
デマンド型交通	定路線型 ・運行ルートを定めて運行 ・利用する場合はルート上の停留所などで乗降	バス・タクシー事業者、市町村等	バス・タクシー事業者等	・予約が入った停車地のみを経由するため、需要を面向にカバーできる ・需要がない場合、運行を休止することが可能で、運行経費の削減に寄与する可能性がある	・乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時刻が変化することもある ・利用に際して事前予約が必要で、利用者にとって抵抗感がある ・一般タクシーと競合し、乗客を奪う可能性がある
	迂回ルート型 ・路線の一部がデマンドルート ・予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行				
	区域運行型 ・運行ルートを定めず区域内で運行 ・乗降ポイントと目的地を連絡				

資料：全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会

《だんだんバス新コース試験運行》



《ノーマイカー推進運動》

推進施策の柱	②待合環境の改善						
施策の方向性	<p>本市では、都市部と比較して鉄道、バスの公共交通機関の運行頻度は低く、乗車のための待機時間が生じます。利用者が待機時間有意義かつ快適に過ごすためには、駅、バス停留所の待合環境の整備が必要です。</p> <p>本市が進める公共交通機関を活かしたまちづくりにおいては、交通で新たな地域拠点の賑わいと発展を支えていく必要があります。このことから、利用者が多く交通結節点となりうる駅やバス停留所、地区の基幹となるバス停留所については、上屋の整備やベンチの設置等により整備を推進します。</p> <p>また、地域の自主的な取組として、バス停留所等の待合環境整備を実施する場合には、整備費用の支援を行います。</p>						
個別施策	<table border="1"> <tr> <td>1</td><td>交通結節点となる駅及びバス停留所の待合環境の改善</td></tr> <tr> <td>2</td><td>地区ごとの基幹となるバス停留所の整備</td></tr> <tr> <td>3</td><td>地域住民等への待合環境整備に係る補助の実施</td></tr> </table>	1	交通結節点となる駅及びバス停留所の待合環境の改善	2	地区ごとの基幹となるバス停留所の整備	3	地域住民等への待合環境整備に係る補助の実施
1	交通結節点となる駅及びバス停留所の待合環境の改善						
2	地区ごとの基幹となるバス停留所の整備						
3	地域住民等への待合環境整備に係る補助の実施						

《米子駅バスターミナル》



《高島屋前バス停留所》



《公会堂前バス停留所》



推進施策の柱	③多様な移動ニーズへの対応				
施策の方向性	<p>高齢者や障がい者等は、駅やバス停への移動が困難であったり、乗降に介助・見守りが必要であったりと、既存の鉄道・バスでの対応が困難なケースも多く、これらに対応する移動支援が必要です。特に高齢者については、高齢化が進むことにより、移動ニーズがより一層高まることが予測されます。</p> <p>鉄道・バスでの移動が困難な方への対応として、福祉有償運送など既存の移動手段や制度の活用に加え、全国の事例の調査研究も進めながら、福祉施策と連携した移動支援を行います。</p> <p>また、交通事情の異なる各地域の移動ニーズに対応する取組として、地域の支え合いによる共助交通の役割も重要であることから、この取組を支援します。</p> <p>さらに、今後増加が見込まれる運転免許返納者に対する移動手段の確保も重要であり、支援策に取り組みます。</p>				
個別施策	<table border="1"> <tr> <td>1</td><td>高齢者や障がい者等の移動手段の確保</td></tr> <tr> <td>2</td><td>高齢者の生活交通に係る支援</td></tr> </table>	1	高齢者や障がい者等の移動手段の確保	2	高齢者の生活交通に係る支援
1	高齢者や障がい者等の移動手段の確保				
2	高齢者の生活交通に係る支援				
【移動手段確保の事例】					
福祉有償運送	福祉タクシー				
					
※国土交通省資料	※一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 HP				
地域の支え合いによる輸送					
					
※国土交通省資料					

推進施策の柱	④鉄道を活用した公共交通体系の整備
--------	-------------------

※再掲項目のため、省略。

推進施策の柱	⑤まちづくりと連動した公共交通対策
--------	-------------------

※再掲項目のため、省略。

推進施策の柱	⑥乗継による移動利便性の向上
--------	----------------

※再掲項目のため、省略。

推進施策の柱	⑦サービス水準の向上
--------	------------

※再掲項目のため、省略。

5. 計画の推進体制と達成状況の評価の進め方

(1) 各主体の役割

取組を推進するにあたっては、行政だけで進めるのではなく、交通事業者や地域住民（利用者）と連携・協働していく体制を構築する必要があります。各主体は、それぞれの役割を十分に理解しながら、取組を進めることで「みんなで支える公共交通」が実現されます。

①行政の役割

行政としては、公共交通機関がより利用しやすいものとなるように、交通事業者と連携しながら公共交通の充実を図る必要があります。そのためには、交通事業者や地域住民の主体的な取組を後押しするとともに、交通事業者同士や地域住民と交通事業者等、複数の主体間の連携が図られるように調整します。

また、過度に自動車に頼らない社会の実現のため、地域住民への公共交通の利用啓発について継続的に実施します。地域住民の要望や提案等から地域のニーズを把握するとともに、交通事業者等の関係者への積極的な情報提供により情報の共有化を図ります。

そして、本市では公共交通を活かしたまちづくりを進めるために、当計画に掲げる施策についての進行管理に努めます。

②交通事業者の役割

交通事業者には、地域住民のニーズに対応する公共交通サービスを提供していただくとともに、安定して安全で快適な輸送サービスを提供していただくことが必要です。そのために交通事業者には、地域住民のニーズ把握や施設整備等により、すべての人々にとって使いやすい公共交通をめざしていただきたいと考えます。そして、シームレスな乗継や運賃体系を実現するためには、鉄道事業者、バス事業者等の連携・協力を深めていく必要があります。

また、行政や地域住民が実施する公共交通の環境改善の取組に対し、積極的な連携・協力を図っていただくことが重要です。

③地域住民の役割

地域住民には、公共交通は地域の重要なネットワークであることを認識していただき、自らが地域の公共交通を利用して守るという意識のもと、積極的に利用していただくことが必要です。また、行政や交通事業者が実施する公共交通利用促進の取組への積極的な参加や協力など、公共交通に関わることで公共交通利用意識の醸成を図り、将来にわたって公共交通を守る地域社会を育むことが重要です。

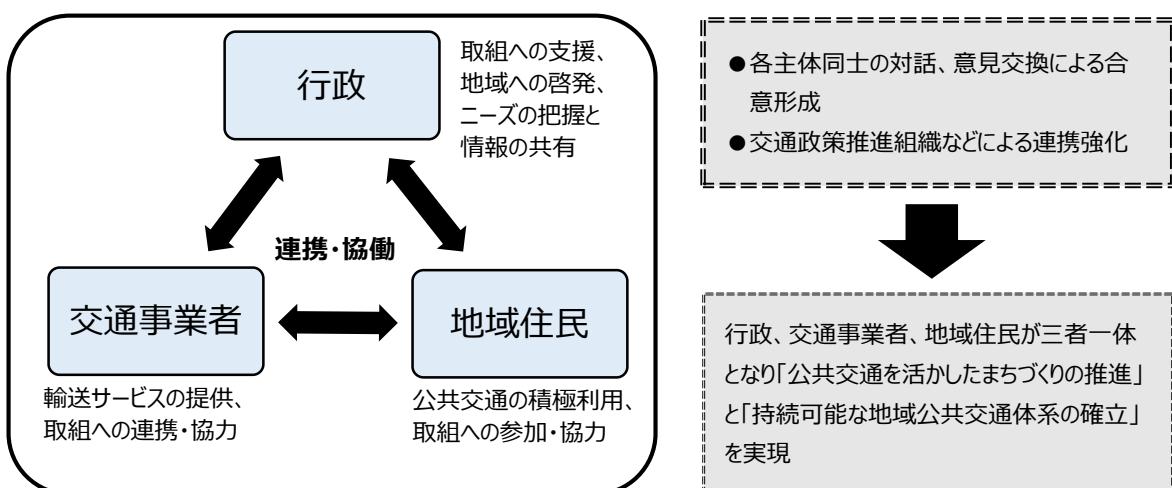
表1 各主体と主な役割

主 体	主な役割
行政	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通事業者や地域住民の取組や連携に対する支援 ■ 地域住民に対する公共交通利用促進の啓発 ■ 地域ニーズの把握と情報の共有 ■ 推進する施策の進捗管理
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域ニーズを踏まえた輸送サービスの提供 ■ 交通事業者間の連携・協力の強化 ■ 交通環境の改善に関する取組への連携・協力
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通活用意識の向上と積極利用 ■ 交通環境の改善に関する取組への参加・協力

(2) 各主体の連携

前述した三者がそれぞれの役割を認識しながら、連携をより深めるためには、三者が対話や意見交換を行う場を設け、本市交通政策への合意形成を図る必要があります。そのために、三者をはじめとする関係者が参画する交通政策推進組織を活用しながら、一体となって取組を進め、「公共交通を活かしたまちづくりの推進」と「持続可能な地域公共交通体系の確立」の実現をめざします。

図3 各主体の連携体制



(3) 達成状況の評価の進め方

本計画は、本市の今後の交通政策に関する取組の方向性を示したマスタープランです。

今後は、本計画の方向性に基づく、より効果的かつ計画的な交通政策の推進を目指します。

そのため、各個別施策について、更なる検討及び各方面との協議調整を行いながら、具体的な取組を進めていきます。

また、取組を進めていくにあたっては、交通事業者や地域住民等の関係者との適切な連携のもと、P D C Aサイクルを運用し、施策の向上及び継続的な実施を図ります。

図4 取組のP D C Aサイクル



II 資料編

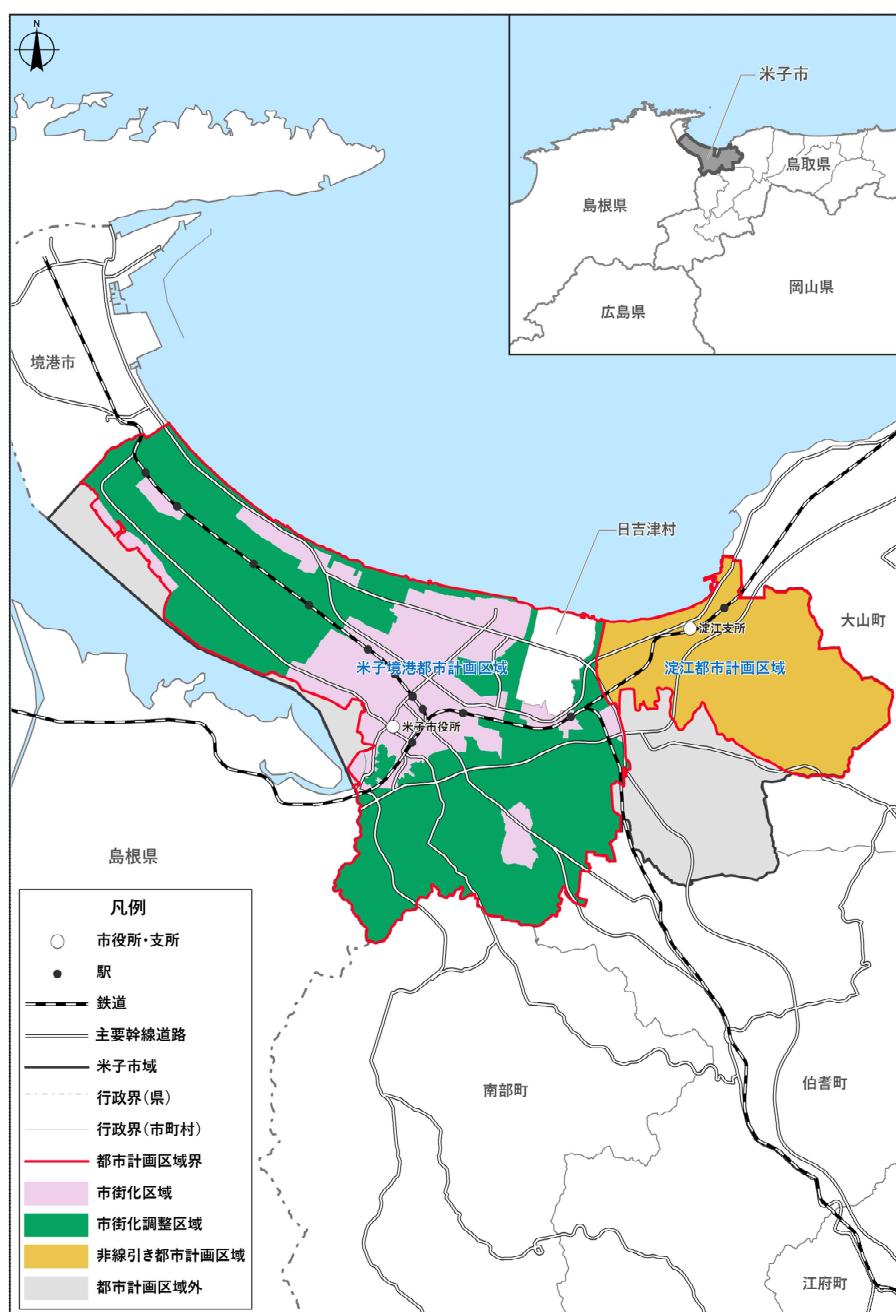
1. 地域の現状等

(1) 地理・地勢

米子市は、鳥取県の西部、山陰のほぼ中央に位置し、南東に大山、北に日本海、西に中海を有する、豊かな自然環境に恵まれたまちです。市域の大半は平坦な地形で、道路、鉄道、空港などの利便性が高く、古くから地域の交通結節点・宿泊拠点、人の行き来が盛んな「山陰の商都」として栄えてきました。

現在の米子市は、平成 17 年に旧米子市と淀江町が合併して誕生し、合併後の面積は 132.42 平方キロメートルとなっています。

図 5 位置図



(2) 人口等

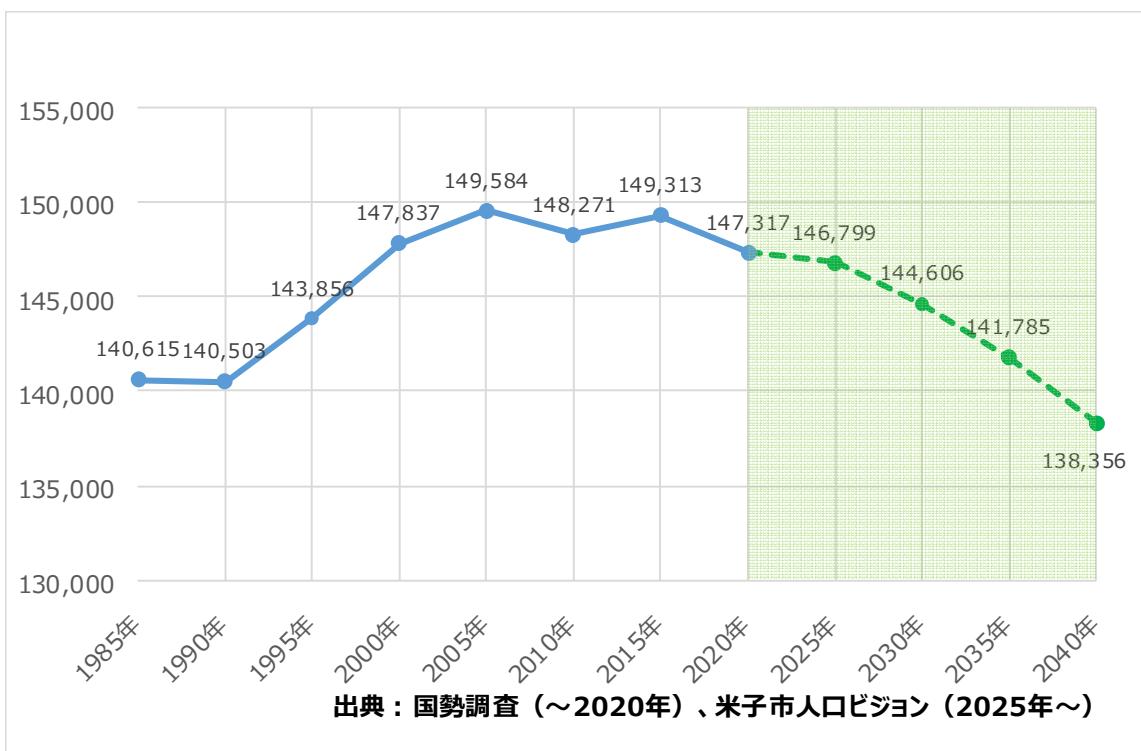
①人口の推移と将来推計

本市の総人口は、直近 2020（令和 2）年の国勢調査によると 147,317 人でした。1985（昭和 60）年以降は増加を続けていましたが、2000（平成 12）年以降は増減を繰り返しながら、減少している状況です。

なお、米子市人口ビジョンでは、本市の総人口は、2040 年において 138,356 人と推計されており、今後は人口が減少していくことが予測されます。

図 6 米子市総人口の推移と将来推計

（単位：人）

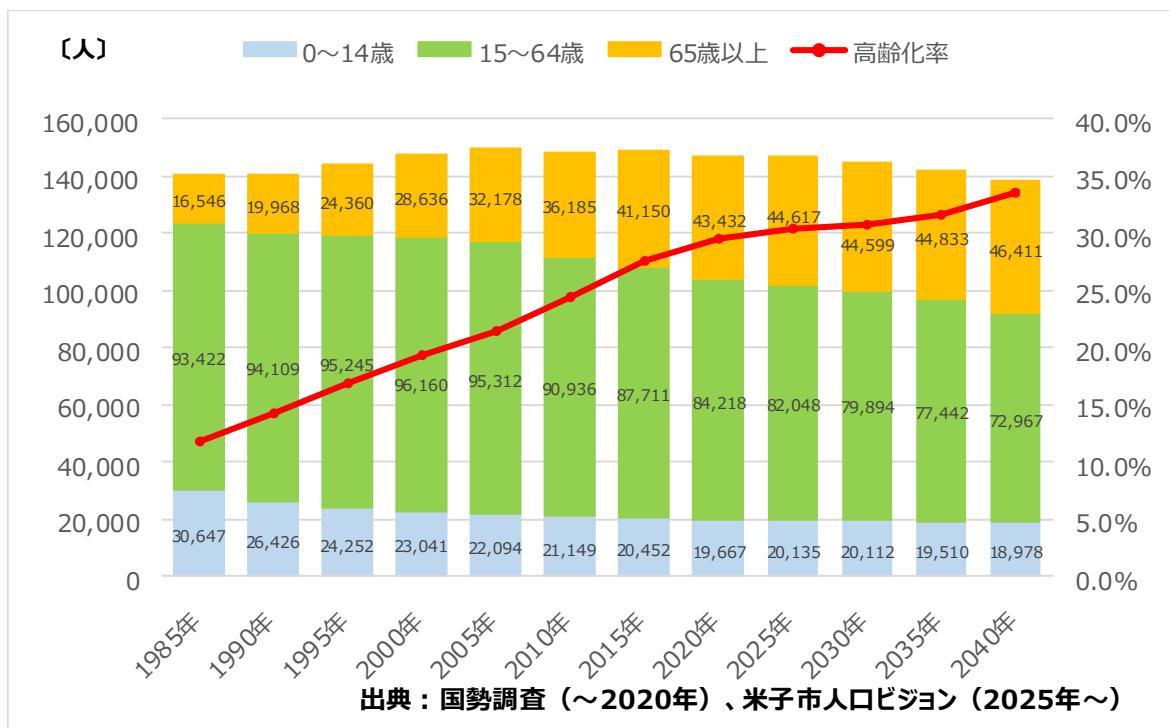


②高齢化率

2020（令和 2）年の国勢調査時点における、年齢 3 区分別人口をみると、年少人口（0～14 歳）が 19,667 人、生産年齢人口（15～64 歳）が 84,218 人、老人人口（65 歳～）が 43,432 人となっています。

高齢化率を表す老人人口の割合は、この時点で 29.5%ですが、今後も増加していくと予測されます。

図7 米子市の年齢3区分別人口の推移と将来推計



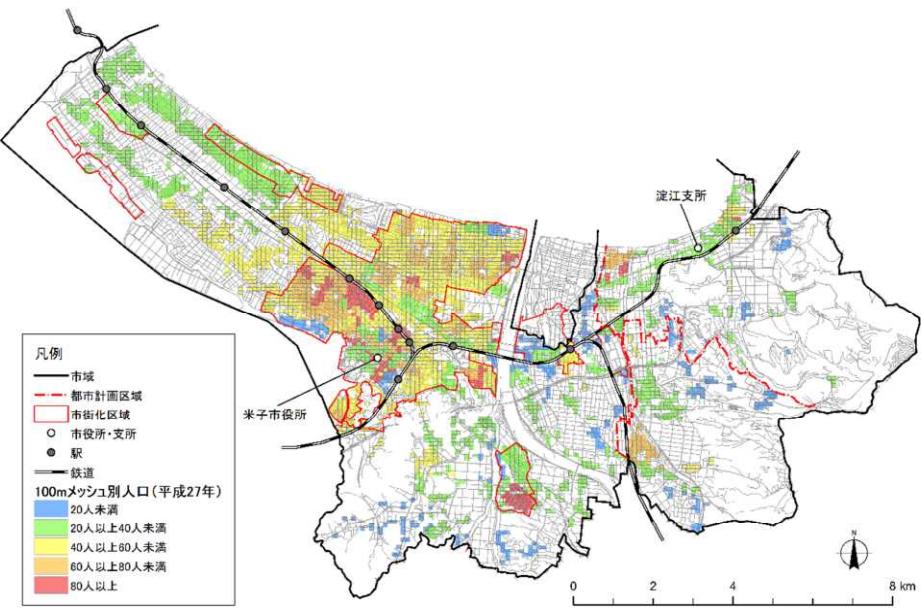
(3) 人口分布

①100mメッシュ別人口分布

100mメッシュ別の人口分布をみると、平成27年（2015年）時点において、市街化区域内は概ね40人以上となっており、一定以上の人口集積が見られます。令和27年（2045年）には市街化区域内でも40人未満の地区がみられると予測されています。

30年後の見通しとしては、中心市街地と市街化区域外のほとんどの地域は、人口が50%以上減少すると予測されています。

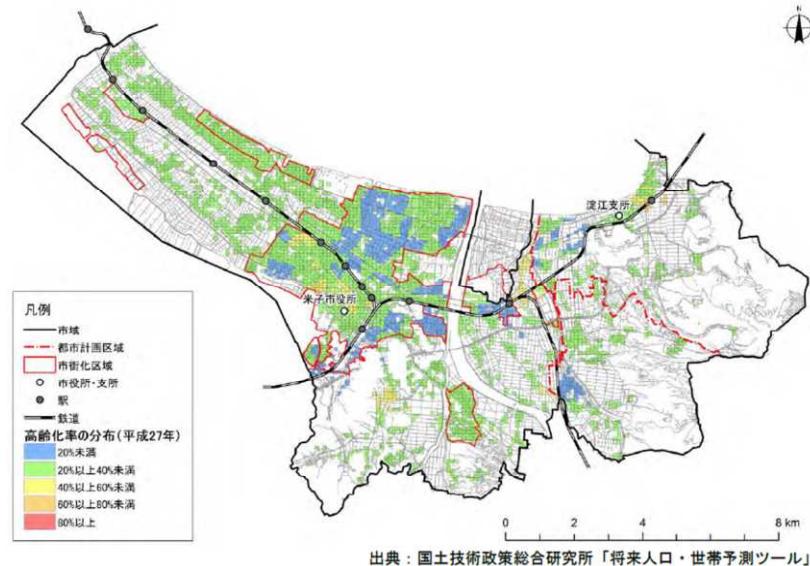
図8 100mメッシュ別人口分布 平成27年（2015年）



②100mメッシュ別高齢化率分布

100m メッシュ別の高齢化率の分布をみると、平成 27 年（2015 年）時点では市街化区域内ではほとんどが 40%未満となっていますが、今後は市街化区域内でも高齢化率が高くなっていくと予測されています。

図 9 100mメッシュ別人口分布 平成 27 年（2015 年）



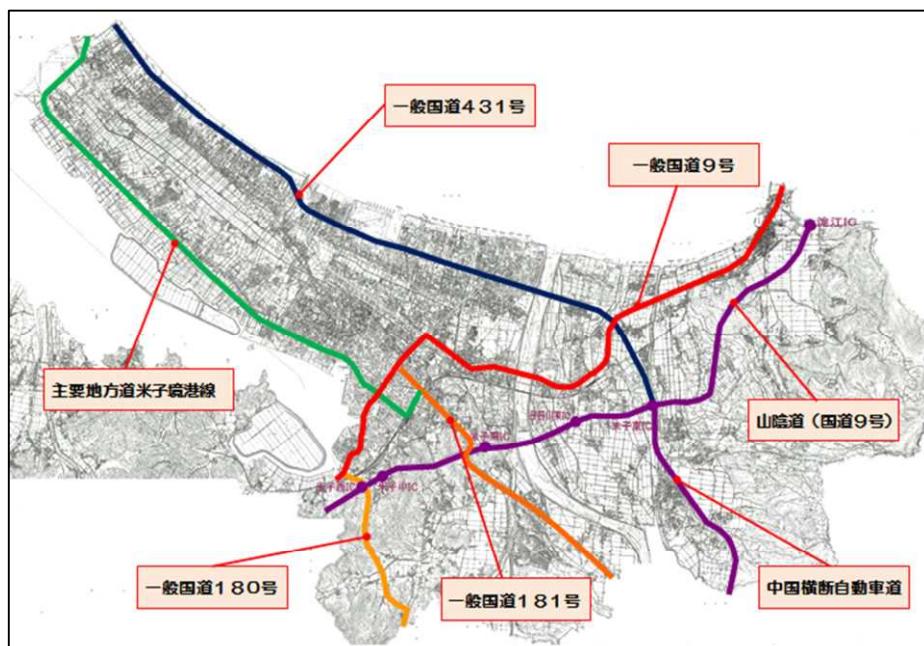
④自動車交通の現状

①道路整備等の状況

本市の幹線道路は、主要幹線である一般国道 9 号及び山陰道「米子道路」が市内を通過しており、岡山方面へは中国横断自動車道岡山米子線、一般国道 180 号及び 181 号が伸びています。また、境港方面へは一般国道 431 号及び主要地方道米子境港線が伸びています。

道路混雑の状況ですが、平成 27 年道路交通センサスによると、交通混雑度が高い路線は、一般国道 9 号、一般国道 431 号などとなっています。

図 10 米子市内主要道路の状況



②自家用自動車の保有状況

本市における人口 1 人当たりの自家用乗用車保有台数は、平成 17 年度末の 0.52 台から令和 2 年度末の 0.73 台へ約 0.21 ポイント増加しており、モータリゼーション（車社会化）の進展が継続しています。

表 2 自家用乗用車保有台数の推移

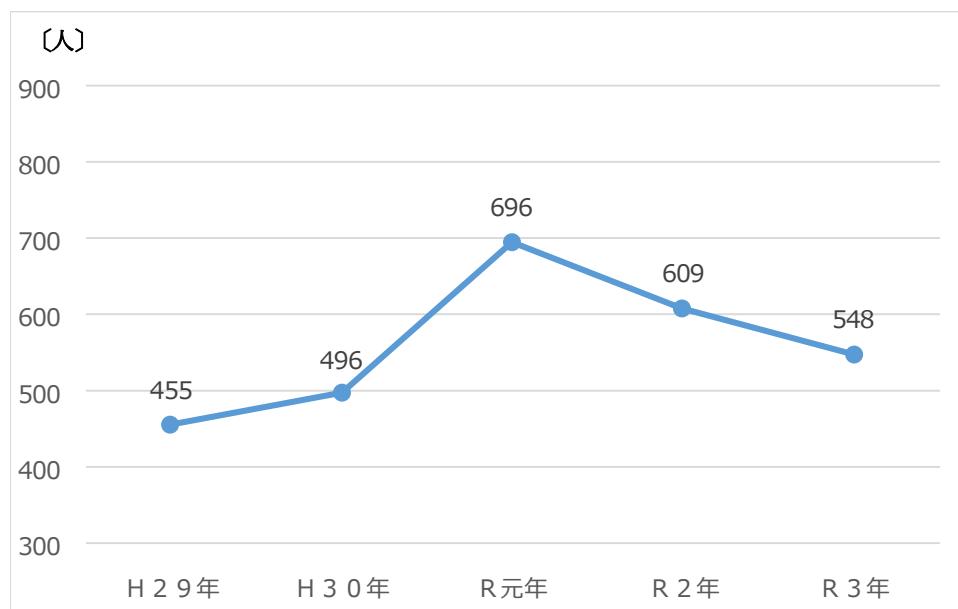
	登録台数（台）（自家用乗用車）				保有状況			
	軽	小型	普通	合計	世帯数	世帯当たり保有台数	人口	一人当たり保有台数
令和 2 年度末	57,622	26,636	23,379	107,637	62,134	1.73	147,317	0.73
平成 27 年度末	55,868	29,199	19,694	104,761	60,037	1.74	149,313	0.70
平成 22 年度末	50,700	31,582	17,521	99,803	57,610	1.73	148,271	0.67
平成 17 年度末	25,898	34,522	17,392	77,812	55,212	1.41	149,584	0.52

※出典：登録台数は鳥取運輸支局調べ、人口・世帯数は国勢調査

③免許返納の状況

本市における運転免許証の自主返納者数は増加傾向で推移していましたが、令和元年の 696 人をピークに減少しています。

図 11 運転免許証の自主返納者数



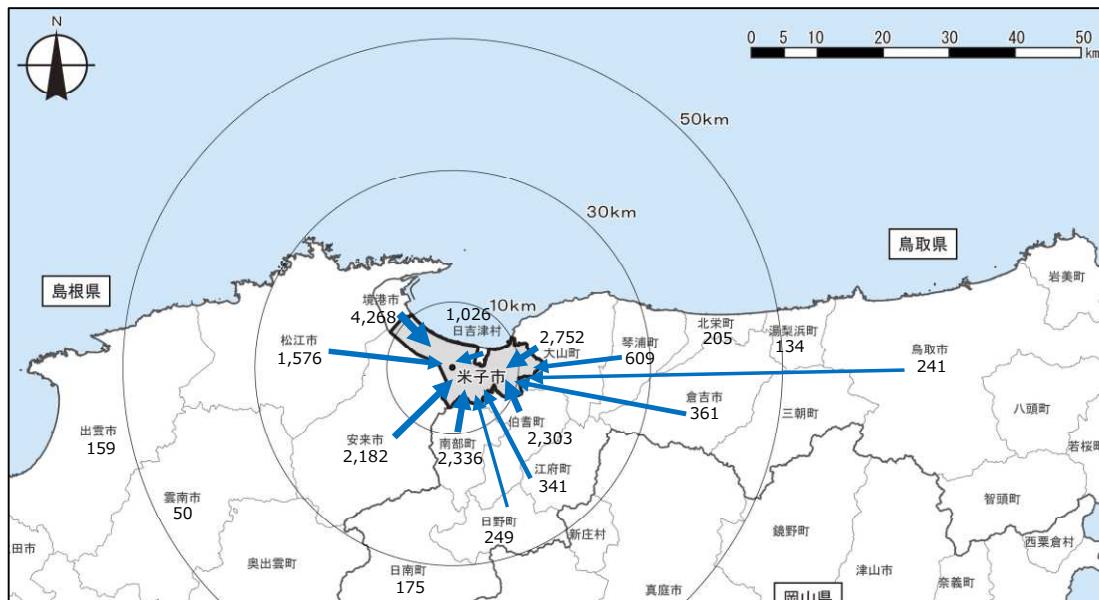
出典：鳥取東部運転免許センター

(5) 通勤通学者の人口流動状況

①流入人口

2020年の国勢調査によると、他の地域から本市へ通勤・通学している人口は19,499人であり、内訳を見ると境港市が最も多く4,268人、次いで大山町2,752人、南部町2,336人、伯耆町2,303人、安来市2,182人、松江市1,576人の順となっています。

図12 通勤通学者の人口流入状況

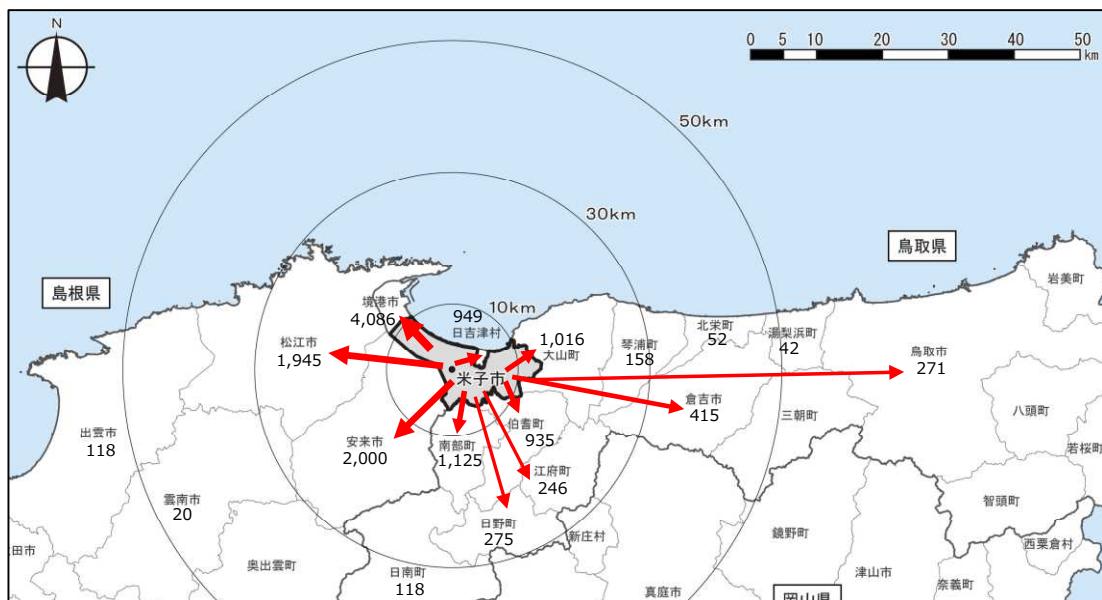


※出典：国勢調査

②流出人口

一方、本市から他の地域へ通勤・通学している人口は14,328人であり、内訳を見ると境港市が最も多く4,086人、次いで安来市2,000人、松江市1,945人、南部町1,125人、大山町1,016人の順となっています。

図13 通勤通学者の人口流出状況

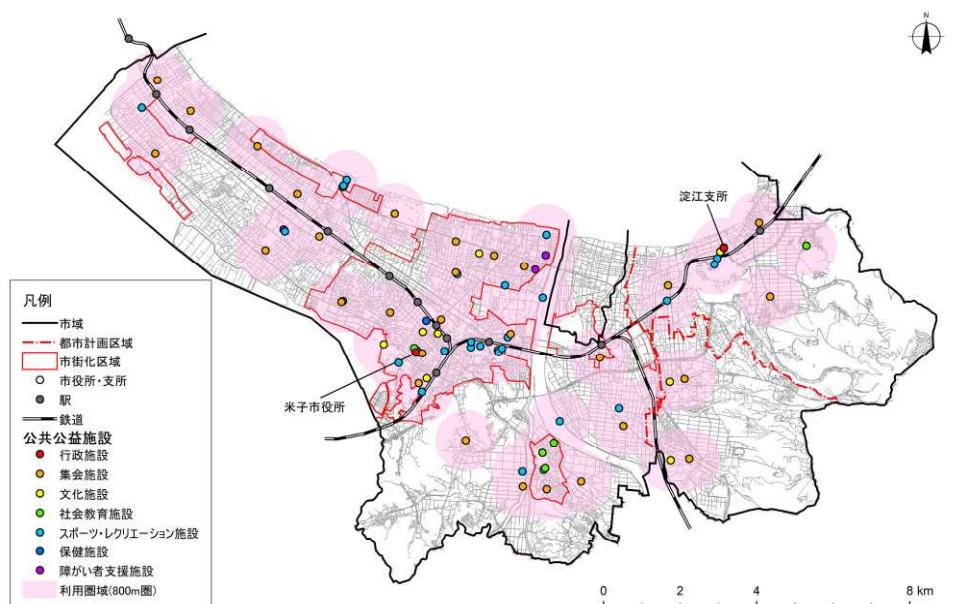


(6) 移動の目的地となる主要施設の状況

① 公共公益施設

公共公益施設は、行政施設が2箇所、集会施設が29箇所、文化施設が8箇所、社会教育施設が9箇所、スポーツ・レクリエーション施設が28箇所、保健施設が1箇所、障がい者支援施設が3箇所あり、米子市役所の周辺に数多く集積しています。

図14 公共公益施設の分布状況

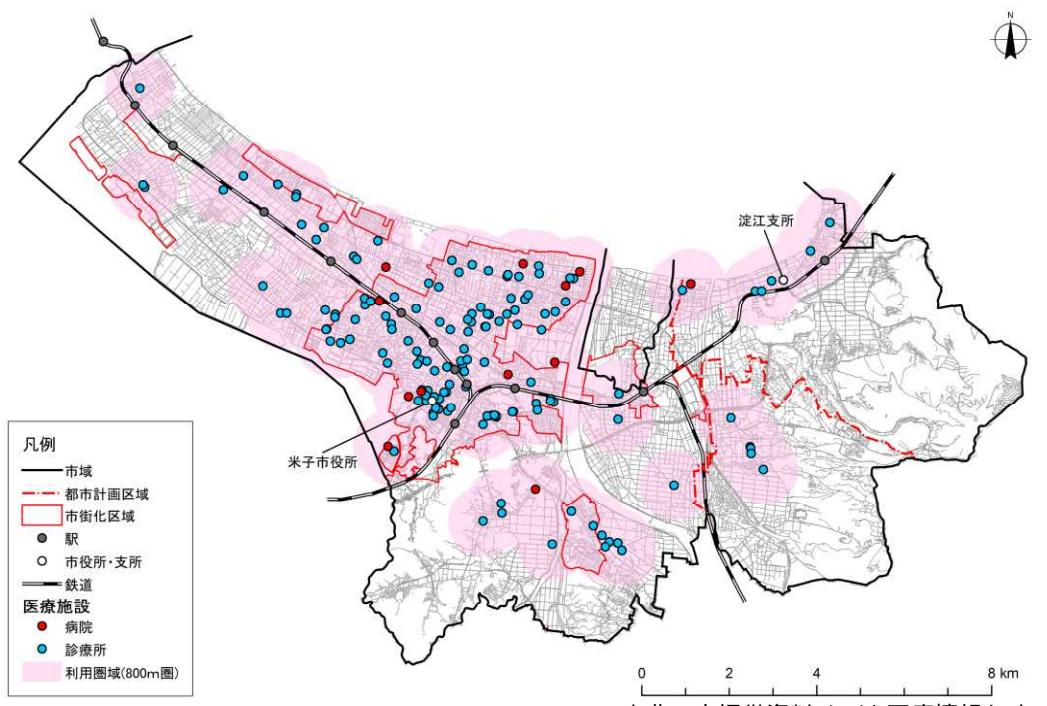


出典：米子市公共施設等総合管理計画-個別施設設計画-（令和3年）

② 医療施設

医療施設は、病院が12箇所、診療所は144箇所あり、多くが市街化区域に立地しています。

図15 医療施設の分布状況

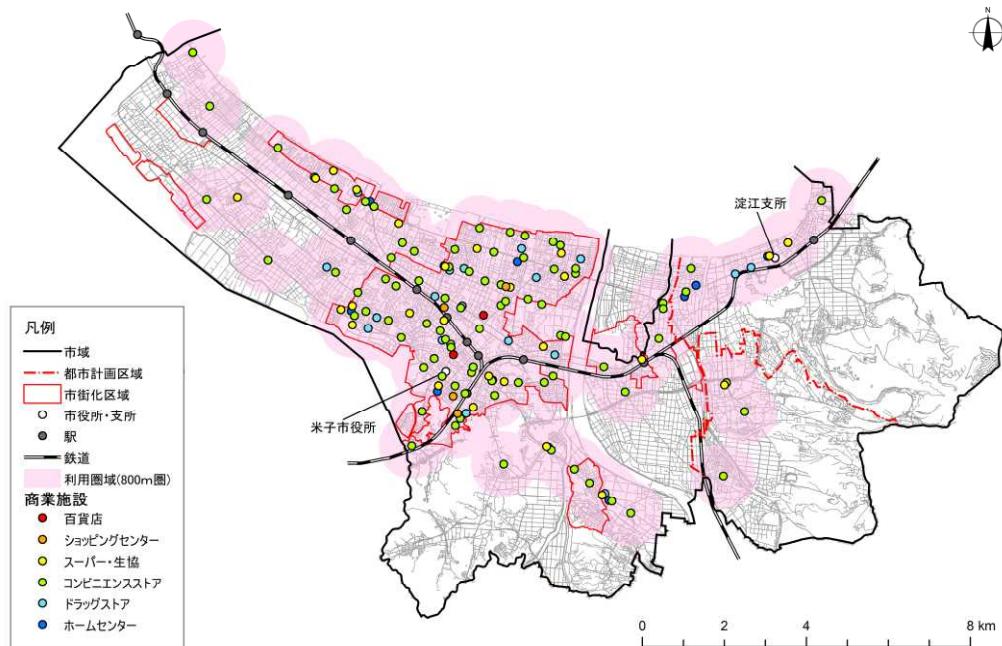


出典：市提供資料・とっとり医療情報ネット HP

③ 商業施設

商業施設は、百貨店が2箇所、ショッピングセンターが4箇所、スーパーが26箇所、コンビニエンスストアが84箇所、ドラッグストアが24箇所、ホームセンターが8箇所あり、市街化区域や幹線道路沿いに広く分布しています。

図16 商業施設の分布状況



出典：市提供資料・iタウンページ

2. 公共交通の現状等

(1) 公共交通の状況

本市の公共交通は、JR山陰本線・伯備線・境線といった鉄道、米子駅を起点とした路線バス、中心部や淀江地区を運行するコミュニティバス、タクシーによる構成で市内全域に公共交通サービスが提供され、本市はもとより周辺市町村の住民の移動手段として利用されています。

また、本市の中心駅である米子駅や山陰唯一の国際定期便を有する米子空港（愛称「米子鬼太郎空港」）は、山陰の玄関口として重要な役割を果たしています。米子駅を発着する鉄道及び高速バス、米子空港を発着する航空機は、国内外の観光客やビジネス客の移動手段として利用されています。

①鉄道

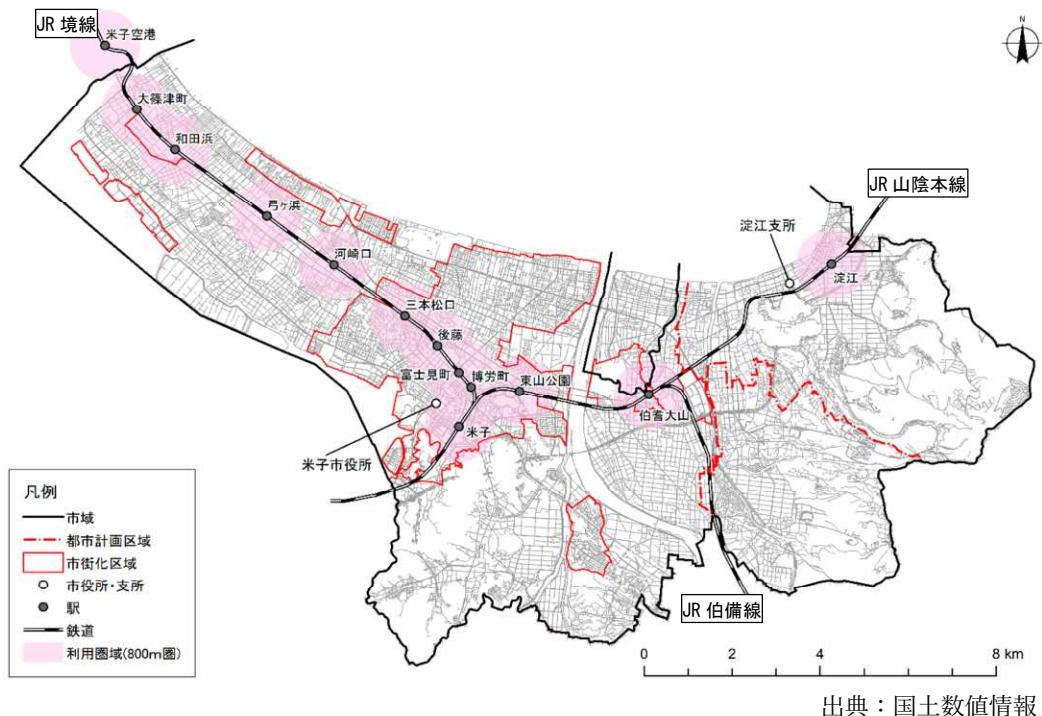
本市の鉄道はJR西日本（西日本旅客鉄道株式会社）により運行されており、京都市から下関市まで日本海側を運行するJR山陰本線、岡山市から出雲市までの山陽・山陰方面を結ぶJR伯備線、米子市と境港市をつなぐJR境線の3路線が運行されています。

近年の1日当たりの利用者数について、境線は微増傾向、山陰本線は横ばい傾向、伯備線は微減傾向で推移していましたが、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症流行の影響を受け、いずれの路線も利用者が大幅に減少しています。

また、本市にはJRの駅が12駅あり、中でも米子駅は山陰本線、伯備線及び境線の結節点として、通学や通勤、観光の乗降客が多く、県内では鳥取駅に次ぐ2番目の乗車人数となっています。伯耆大山駅は、特急やくもの停車駅であり、パーク＆ライドが可能な駅として重要な役割を担っています。

その他、境線沿線の後藤駅や弓ヶ浜駅は乗降客数の多い駅であり、また伯備線と山陰本線の停車駅となっている東山公園駅も乗降客数の多い駅となっています。

図17 米子市内の鉄道網の状況



出典：国土数値情報

表3 1日当たりの鉄道利用者数の推移

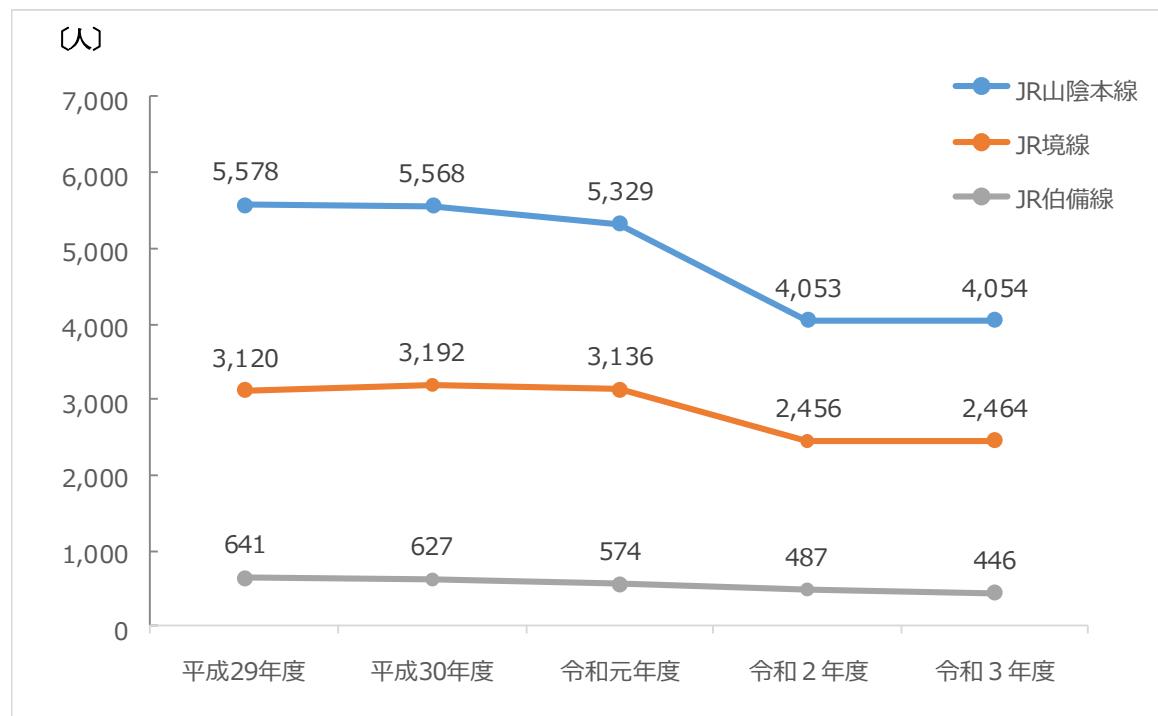
(単位：人)

年 度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
JR 山陰本線	5,578	5,568	5,329	4,053	4,054
JR 境線	3,120	3,192	3,136	2,456	2,464
JR 伯備線	641	627	574	487	446

出典：西日本旅客鉄道(株)山陰支社

※JR 山陰本線：中山口駅～米子駅間

※JR 伯備線：上石見駅～岸本駅間



出典：西日本旅客鉄道(株)山陰支社

表4 JR米子駅の1日当たりの利用者数の推移

(単位：人)

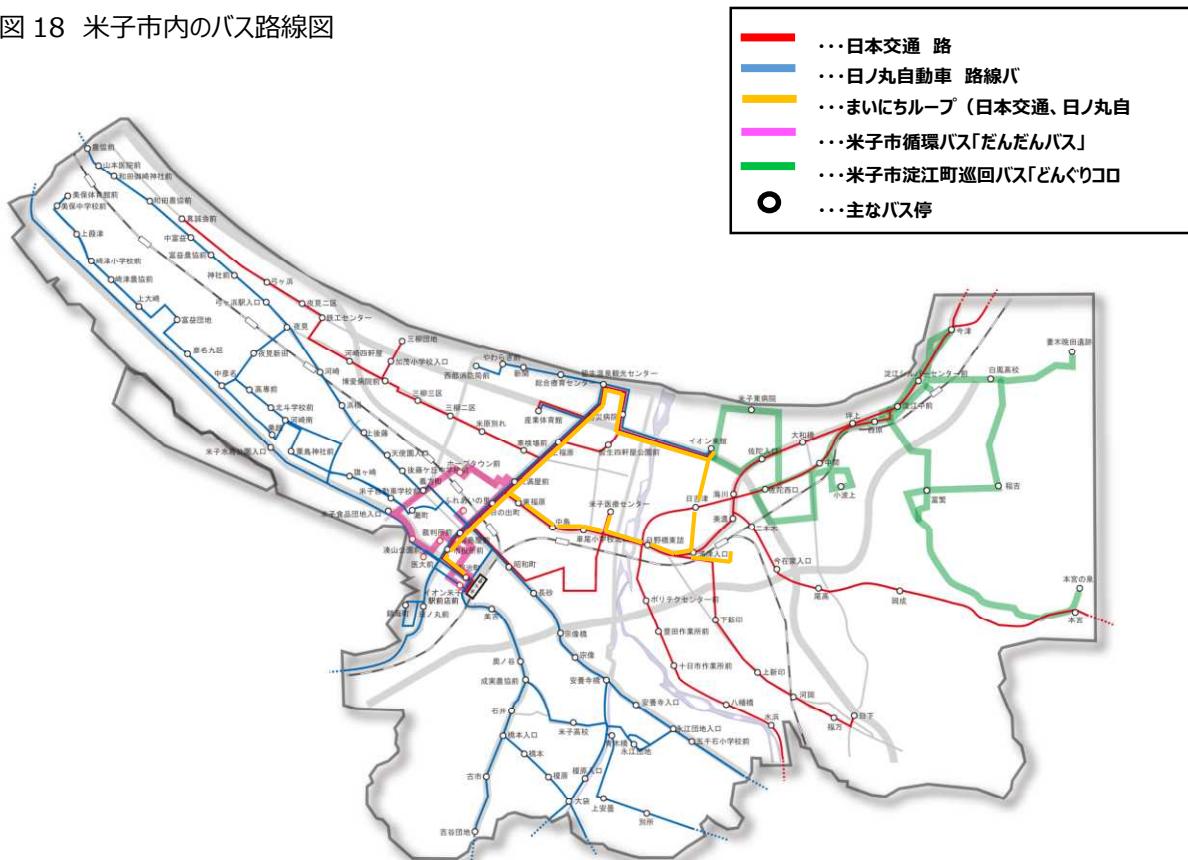
年 度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
乗車人数	7,442	7,398	7,070	4,854	4,982

出典：西日本旅客鉄道(株)山陰支社

②バス

本市のバスは、路線バスによる市内及び市町村間の移動やコミュニティバスによる市内中心部等の周遊など様々な形態で幅広く利用されており、本市公共交通の中心的役割を担っています。路線バスは米子駅を起点として43路線運行しており、コミュニティバスは2路線運行しています。また、高速バスは米子駅を発着地として、東京・名古屋・大阪・京都・神戸・岡山・広島の7都市と結ばれており、都市間の移動に重要な役割を果たしています。

図18 米子市内のバス路線図



出典：米子市資料

(ア) 路線バス

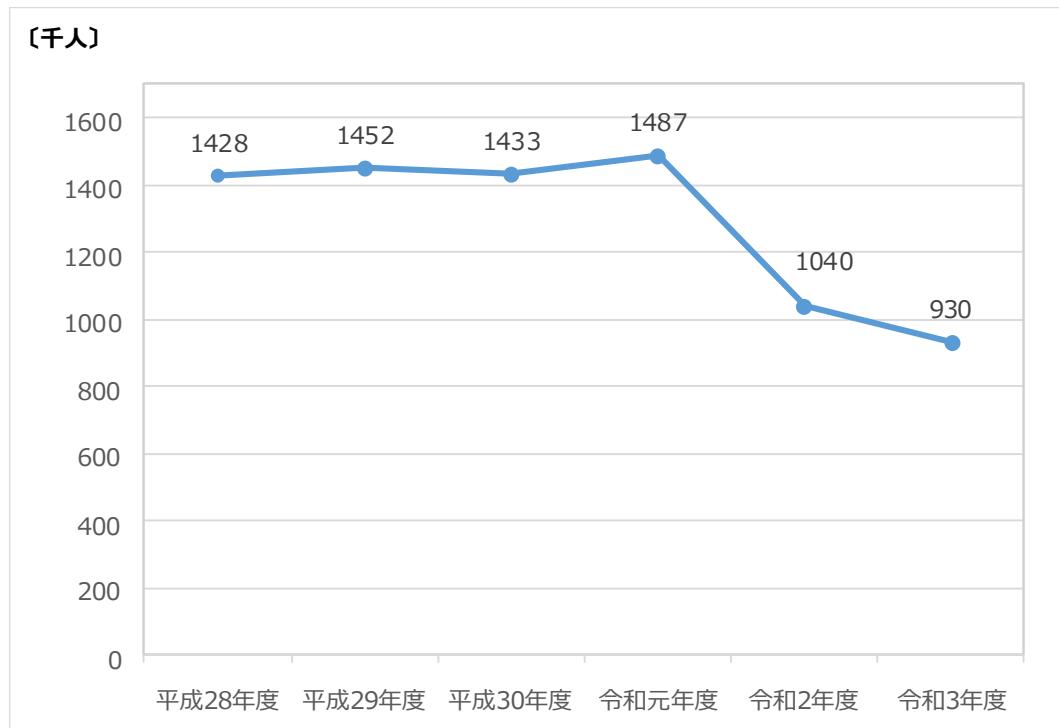
路線バスは、米子駅を起点として43路線が運行しており、日ノ丸自動車株式会社と日本交通株式会社の2社により運行されています。日ノ丸自動車株式会社は、主に境港市に続く弓ヶ浜地区と南部町・伯耆町・日野町に続く南部地区を中心に23路線運行しています。日本交通株式会社は、富益方面に向かう弓ヶ浜地区の一部と日吉津村、大山村・伯耆町に続く箕蚊屋・伯仙・淀江地区を中心に20路線運行しています。

ほとんどの路線が米子駅から高島屋前及び公会堂前までは重複し、そこから郊外に放射状に枝分かれています。2社で同じルートを運行する路線は、皆生（皆生温泉）線、産業体育館線、イオングループ、循環線の4路線で、それ以外は競合しないように路線分けがされています。

令和2年10月から令和3年9月までの運行実績によると、すべての路線で赤字となっており、運賃収入で運行費用をカバーできていない状況です。

市内の路線バスの輸送人員をみると、近年は140万人台で推移していましたが、新型コロナウイルスの影響により大きく落ち込み、令和3年度は100万人を割り込みました。

図19 路線バスの輸送人員の推移



出典：バス事業者資料



日ノ丸自動車(株) 路線バス



日本交通(株) 路線バス

表 5 市内路線バス一覧

No	路線名	系統	市内完結 路線	広域 路線	国庫補助 対象路線	運行回数	乗車密度	輸送量	事業者
1	三柳線	米子駅-上三柳-住宅団地	○			9.6	2.5	24.0	日交
2	皆生温泉線	米子駅-上福原-観光センター	○			9.6	2.2	21.1	
3	富益線	米子駅-上三柳・博愛病院・鉄工センター・真誠会前	○			5.0	1.8	9.0	
4	労災病院線	米子駅-上福原・新田川・労災病院	○			1.6	2.8	4.5	
5	福万線	伯耆大山駅-日下	○			3.5	1.2	4.2	
6		米子駅-医療センター・伯耆大山駅-日下	○			2.8	1.2	3.4	
7	産業体育館線	米子駅-上福原-米子産業体育館	○			1.9	1.1	2.1	
8	大山線	米子駅-美濃・尾高・本宮	○			1.0	0.9	0.9	
9		伯耆大山駅-美濃・尾高・本宮	○			1.0	0.5	0.5	
10	福万線	米子駅-伯耆大山駅-日下	○			1.3	0.6	0.8	
11	循環線	米子駅-伯耆大山駅-イオン東館-米子駅	○	○		4.0	2.8	11.2	
12	イオン線	米子駅-観光センター・労災病院-イオン東館	○			3.3	3.1	10.2	
13		米子駅-新田川・労災病院-イオン東館	○			1.0	1.5	1.5	
14		米子駅-日吉津-今津	○			6.9	1.3	9.0	
15	淀江線	米子駅-日吉津-今津-大山口駅	○			2.4	1.8	4.3	
16		米子駅-日吉津-今津-大山口駅-佐摩	○			1.0	1.3	1.3	
17	大山線	米子駅-美濃・尾高・赤松-大山寺	○			4.8	0.8	3.8	
18	下市線	米子駅-淀江シルバーセンター-下市入口	○			2.3	1.1	2.5	
19		イオン東館-淀江シルバーセンター-下市入口	○			1.0	0.2	0.2	
20	水浜線	米子駅-観音寺新町-米子医療センター-遠藤	○			4.6	0.5	2.3	
21	皆生線	米子駅-皆生観光センター・新開・堀川川三福中橋-西部消防局前	○			13.6	3.0	40.8	日ノ丸
22		米子駅-上福原-観光センター	○			5.6	1.9	10.6	
23	米子高校・永江団地線	祇園町日ノ丸前-石井・米子高校・永江団地・長砂-米子駅	○			5.0	6.0	30.0	
24	内浜線	米子駅-河崎団地-富益団地-体育館前	○			10.9	1.8	19.6	
25		米子駅-河崎団地-高専前-米子駅	○			2.6	3.3	8.6	
26	米子高専線	米子駅-食品団地入口-高専前-河崎-米子駅	○			0.6	5.8	3.5	
27		米子駅-食品団地入口-安倍-高専前	○			0.3	1.4	0.4	
28	産業体育館線	米子駅-高島屋前-産業体育館	○			1.9	0.8	1.5	
29	大学病院線	米子駅-大学病院	○			2.0	0.5	1.0	
30	榎原・米子高校線	祇園町日ノ丸前-榎原・米子高校・米子駅-祇園町日ノ丸前	○			0.6	0.2	0.1	
31	法勝寺線	祇園町日ノ丸前-米子駅-峰-下鴨部日ノ丸車庫前	○	○		12.6	2.9	36.5	
32	境港線	米子駅-河崎・農協前・明治町-境港駅	○	○		11.9	2.0	23.8	
33	循環線	米子駅-イオン東館-伯耆大山駅-米子駅	○	○		4.0	3.7	14.8	
34	溝口線	米子駅-永江団地-溝口駅前-谷川	○	○		8.9	1.5	13.4	
35	空港線	米子駅-河崎・農協前-米子鬼太郎空港	○	○		8.9	1.1	9.8	
36	日野本線	米子駅-溝口駅前-江尾-日野病院前	○	○		5.6	1.4	7.8	
37	法勝寺線	祇園町日ノ丸前-米子駅-大袋-下鴨部日ノ丸車庫前	○	○		3.3	2.0	6.6	
38	イオン線	米子駅-観光センター・労災病院-イオン	○			5.5	3.7	20.4	
39	御内谷線	米子駅-長砂・大袋-円山団地北口-朝金-御内谷	○			4.9	1.0	4.9	
40		米子駅-長砂・米子高校・大袋・円山団地北口-朝金-御内谷	○			0.3	2.9	0.9	
41	岩屋谷線	米子駅-福市・永江団地・別所-岩屋谷	○			2.9	0.9	2.6	
42	法勝寺線	祇園町日ノ丸前-米子駅-大袋-大木屋	○			0.3	4.3	1.3	
43		祇園町日ノ丸前-錦海団地-米子駅-峰-金山	○			0.3	5.6	1.7	

※出典：日本交通株式会社、日ノ丸自動車株式会社。

※期間は、令和2年10月から令和3年9月の合計。

※運行回数は1日当たりの数値（1往復で1回）。平均乗車密度は1便当たりの乗車人数（起点から終点までの平均）。輸送量は「運行回数×平均乗車密度」。

■路線の種別説明

- ・広域路線…複数市町村を運行しているバス路線。
- ・国庫補助路線…米子市にアクセスし、複数市町村を運行している路線で、1日3回以上の運行と1日15から150の輸送量があるバス路線。
- ・市内完結路線…米子市内だけを運行するバス路線。

(イ) コミュニティバス

コミュニティバスは、市内中心部を運行する循環バス「だんだんバス」と淀江地区を運行する巡回バス「どんぐりコロコロ」の2路線が運行しています。



だんだんバス



どんぐりコロコロ

① だんだんバス

「だんだんバス」は、市内中心部を訪れた人が、中心部に所在する公共施設や商業施設、医療機関を周遊できるようにコース設定されており、平成14年4月から運行が開始されました。米子市と日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社の共同運行で、米子市が企画・広報・バス停留所の設置などを行い、バス事業者が運行する形態です。

近年の利用者数の状況は12万人台で横這いで推移していましたが、コロナ禍になり9万人台と大きく落ち込んでいます。ピーク時の利用者数は、平成15年度の205,219人です。

また、路線バス活性化策の一助として、米子駅を発着し、大学病院など市内中心部を循環する「歴史コース」と「まちなかコース」の実証運行を令和3年12月から開始し、従来コースの愛称を「だんだんコース」としました。

表6 循環バス「だんだんバス」の概要

運行開始時期	平成14年4月 ※平成13年9月～平成14年3月まで試験運行
路線数	1コース（だんだんコース）
便 数	平日 21便、土・日祝日 19便
運行時間	始発8時～終発18時 ※30分間隔で運行
運行日	無休 ※1月1日（元旦）のみ終日運休
運行車両数	2両
乗車定員	34人
利用者	年間利用者数 93,156人（令和3年度） 1日平均利用者数 255.9人 1便当たり平均利用者数 12.6人（幼児を含む）

運 費	大人（中学生以上） 150 円 小人（小学生） 100 円 障がい者手帳の所持者及び同乗の介護者 50 円 小学生未満の幼児 無料
収 入 充 当 率	29.3% ※運賃等収入 8,388,533 円 ÷ 運行経費 28,621,000 円
これまでの主な経緯	・平成 14 年 4 月 運行開始 運賃大人 100 円 小人 50 円 ・平成 19 年 10 月 運賃改定 大人 150 円 小人 100 円 ・平成 19 年 10 月 回数券導入 ・平成 24 年 4 月 ダイヤ改正 ・平成 27 年 6 月 乗継割引導入 ・平成 27 年 7 月 定期券導入 ・平成 29 年 3 月 新車両による運行開始

表 7 循環バス「だんだんバス」利用者数の推移 (単位：人)

年 度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
利用者数	126,262	129,933	128,914	93,948	93,156

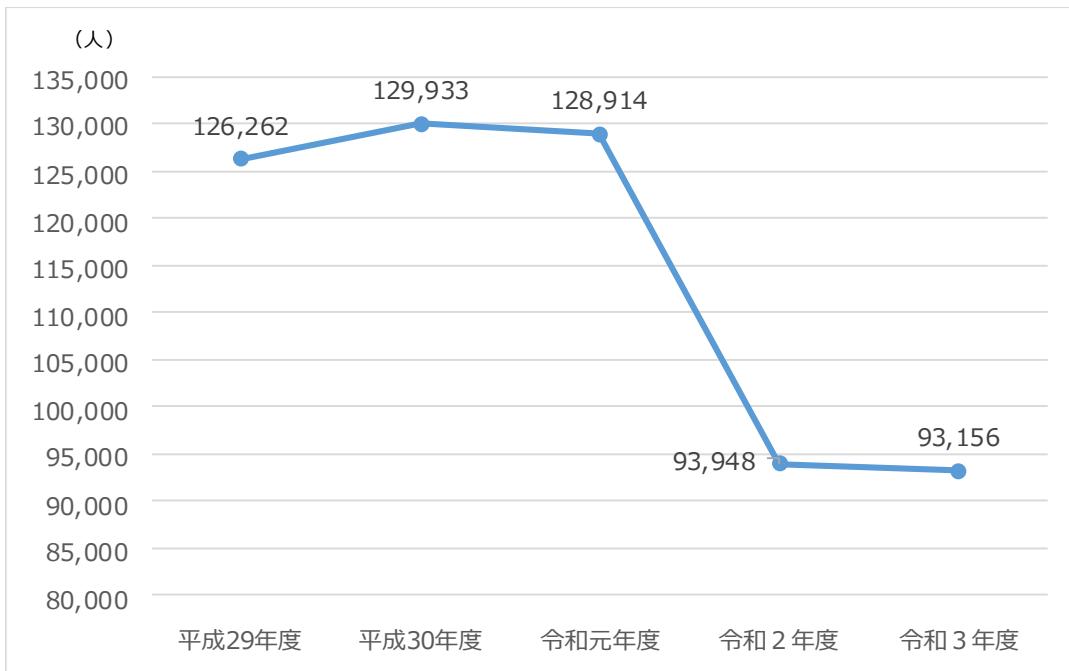


表 8 循環バス「だんだんバス」実証運行の概要

運行開始時期	令和 3 年 12 月
路 線 数	2 コース（歴史コース・まちなかコース）
便 数	平日 19 便、土・日祝日 17 便
運 行 時 間	始発 8 時 45 分～終発 17 時 45 分 ※両コースを交互に運行

運行日	無休 ※1月1日（元旦）のみ終日運休
運行車両数	1両
乗車定員	34人
利用者	年間利用者数 2,828人（令和3年度） 1日平均利用者数 23.6人 1便当たり平均利用者数 1.3人（幼児を含む）
運賃	大人（中学生以上） 150円 小人（小学生） 100円 障がい者手帳の所持者及び同乗の介護者 50円 小学生未満の幼児 無料
収入充当率	5.8% ※運賃等収入 269,122円 ÷ 運行経費 4,657,368円
これまでの主な経緯	・令和3年12月 試験運行開始 ・令和4年12月 ルート変更

② どんぐりコロコロ

「どんぐりコロコロ」は、淀江地区の路線バスの廃止に伴い、地域住民の移動手段を確保するために、平成13年9月から運行が開始されました。日本交通株式会社に業務委託をして運行していましたが、運転手不足により委託契約の継続が困難になったことから、平成31年4月から運行形態を事業用旅客自動車運送から市町村運営有償運送に変更しました。

利用者数については、平成26年度以降は1万人を割り減少傾向が続いていましたが、令和3年度は路線バスで通学する淀江小学校の児童の一部が、コロナ禍による密軽減対応としてどんぐりコロコロを利用したため、9,000人台に回復しています。

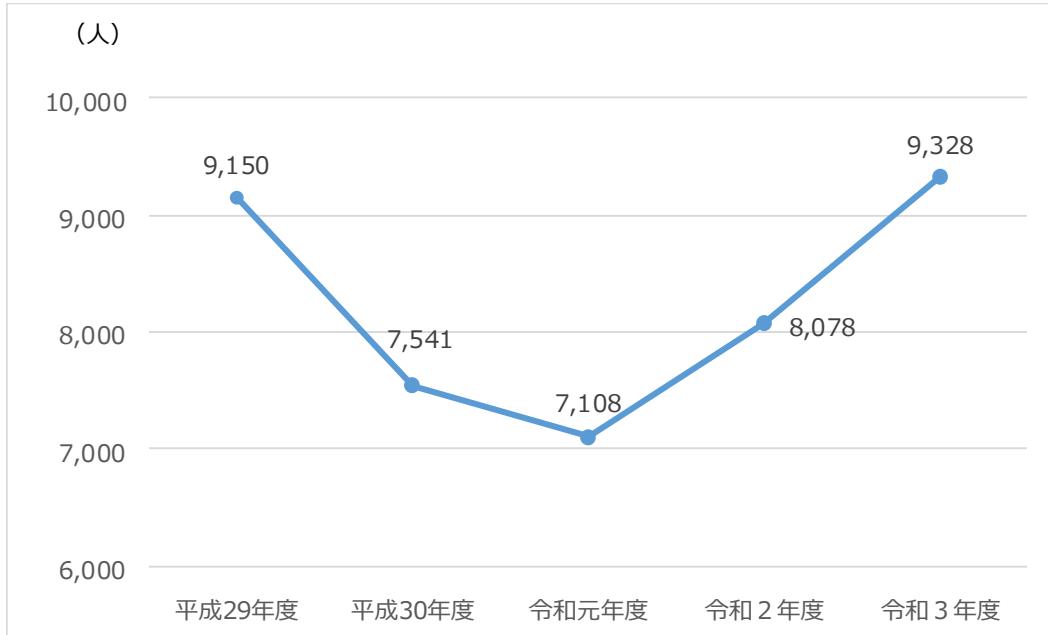
表9 巡回バス「どんぐりコロコロ」の概要

運行開始時期	平成13年9月
路線数	10コース
便数	10便／日
運行時間	始発7時50分～終発16時
運行日	月曜日から金曜日 ※日曜・祝日運休
運行車両数	1両
乗車定員	29人
利用者	年間利用者数 9,328人（令和3年度） 1日平均利用者数 31.5人 1便当たり平均利用者数 3.2人（幼児を含む）

運 費	大人（中学生以上） 150 円 小人（小学生） 100 円 障がい者手帳の所持者及び同乗の介護者 50 円 小学生未満の幼児 無料
収 入 充 当 率	8.4% ※運賃収入 940,500 円 ÷ 運行経費 11,200,000 円
これまでの主な経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 13 年 9 月 運行開始 運賃大人 100 円 小人 50 円 ・平成 19 年 10 月 運賃改定 大人 150 円 小人 100 円 ・平成 19 年 10 月 ルート変更、回数券導入 ・平成 27 年 6 月 乗継割引導入 ・平成 27 年 7 月 定期券導入 ・平成 28 年 4 月 ルート変更、バス停留所新設 ・平成 31 年 4 月 運行形態の変更

表10 巡回バス「どんぐりコロコロ」利用者数の推移 (単位：人)

年 度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
利用者数	9,150	7,541	7,108	8,078	9,328



出典：米子市資料

■バス運行事業に対する行政の支援状況について

本市を運行するバス路線は運賃収入のみで運行費用をカバーできていない状況であり、路線維持のため行政の支援が必要となっています。本市のバス運行事業に対する補助金等は、近年は1億5,000万円程度で推移していましたが、燃料費及び人件費の高騰や新型コロナの影響による利用者の減少により、大きく増加しており、令和3年度においては2億円を超えています。

表 11 バス運行事業に対する行政の支援状況について

(単位：千円)

区分	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
路線バス	126,625	129,441	133,168	155,681	188,988
だんだんバス	13,538	14,380	15,700	19,984	24,621
どんぐりコロコロ	8,970	10,269	10,336	10,268	10,260
補助金等合計	149,133	154,090	159,204	185,933	223,869

出典：米子市資料

③タクシー

本市内には、令和4年3月末時点で9のタクシー事業所があり、約190台の車両が配備され、ドアトウドアで移動でき、個別需要に即応できるなど利便性に優れた公共交通としてサービスが提供されています。

また、平成28年度から鳥取県と日本財団の共同プロジェクトとして、ワゴンタイプで乗降の利便性の高いUD（ユニバーサルデザイン）タクシーが県内で200台導入され、うち57台が本市内のタクシー会社に配備されています。



UDタクシー

④航空機

航空機は、国内線として羽田便、国際線としてソウル便、台湾便、香港便、上海便が就航しています。

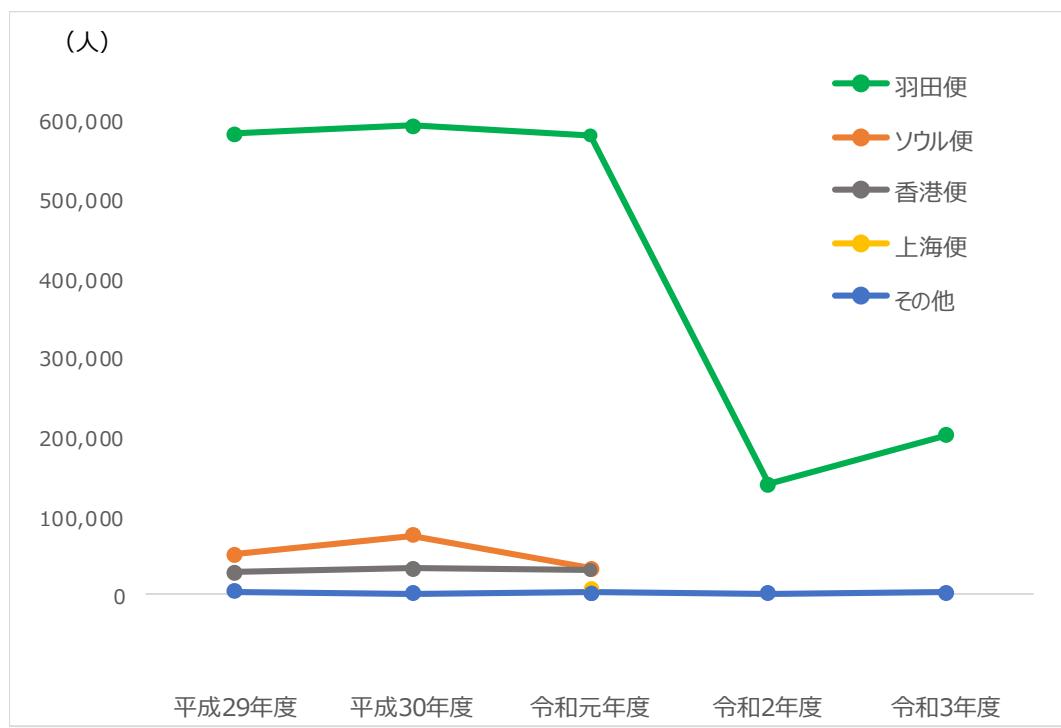
羽田便の利用状況は、平成 25 年度に初めて 50 万人を超えてからは、常に 50 万人以上の利用者をキープ堅調に推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響による減便のため、令和 2 年度からは大きく減少しています。

また、国際線の 3 便是新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年度、令和 3 年度ともに全面運休となっています。

表 12 米子空港利用者数の推移 (単位 : 人)

区分	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
羽田便	579,899	589,159	577,255	137,490	198,944
ソウル便	48,621	73,041	30,750	運休	運休
香港便	26,844	30,867	29,156	運休	運休
上海便	-	-	1,361	運休	運休
その他	2,134	0	614	42	270
利用者合計	657,498	693,067	639,136	137,532	199,214

※その他はチャーター便（国内線・国際線）の数字



出典：鳥取県資料



ANA航空機



米子鬼太郎空港

(2) 公共交通事業のカバー率

本市の公共交通が利用可能な地域のカバー率は、鉄道においては 31.2%であり、また、バスについては 86.2%と、数値上はある程度公共交通で移動可能な環境と考えられます。

しかしながら、公共交通でカバーされている地域であっても、居住地区によっては運行本数や運行時間が利用者のニーズに合致していないことや、運行経路と移動目的地がかみ合っていないことなどにより、カバー率ほど便利ではないという実態もあります。

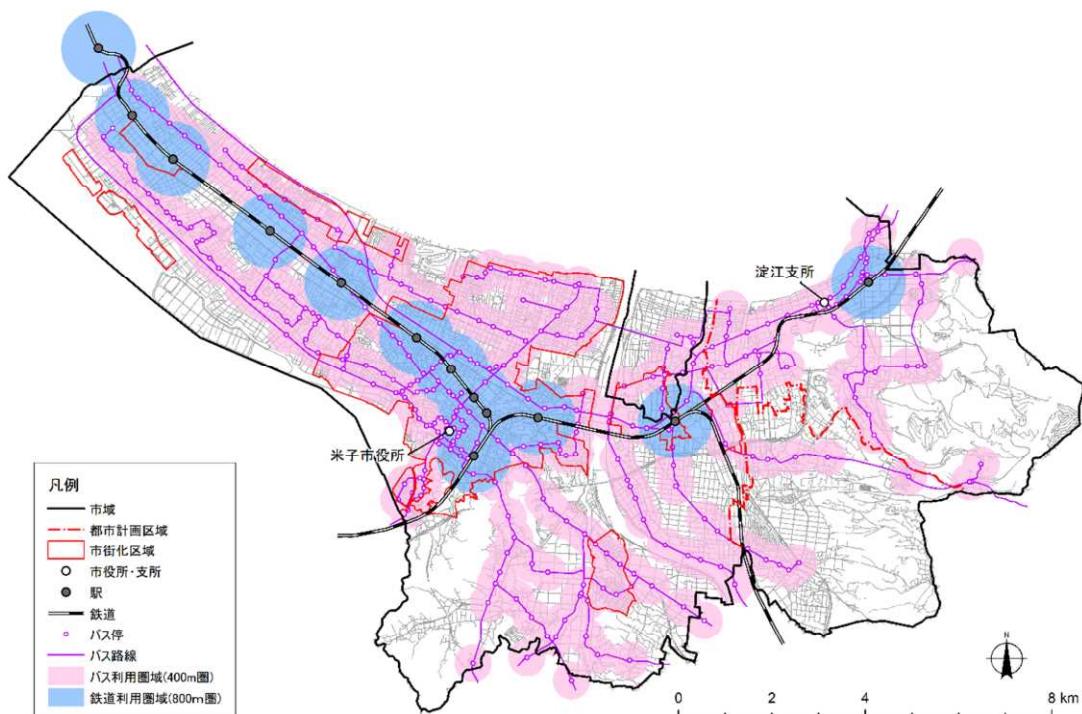
また、数値上は公共交通が利用可能な環境にありながら、モータリゼーション（車社会化）の進展とともに、日常的な移動手段として公共交通機関よりも自家用車が多く利用されるようになり、公共交通の利用者数は減少しています。

表 13 鉄道及びバスの人口カバー率

	人口	利用圏域カバー人口	利用圏域カバー率
鉄道 (800m)	149,313 人	46,642 人	31.2%
バス (400m)		128,698 人	86.2%

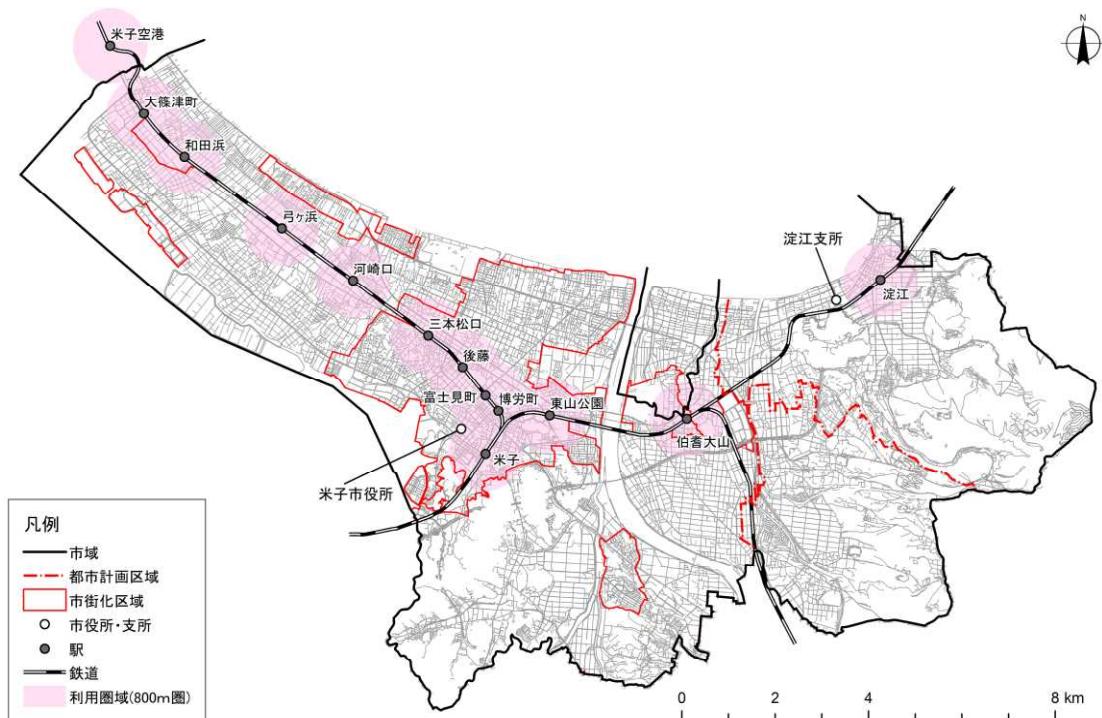
※人口は平成 27 年国勢調査結果

※鉄道の利用圏域は徒歩圏である 800m、バスの利用圏域は鳥取県西部公共交通網形成計画より 400m



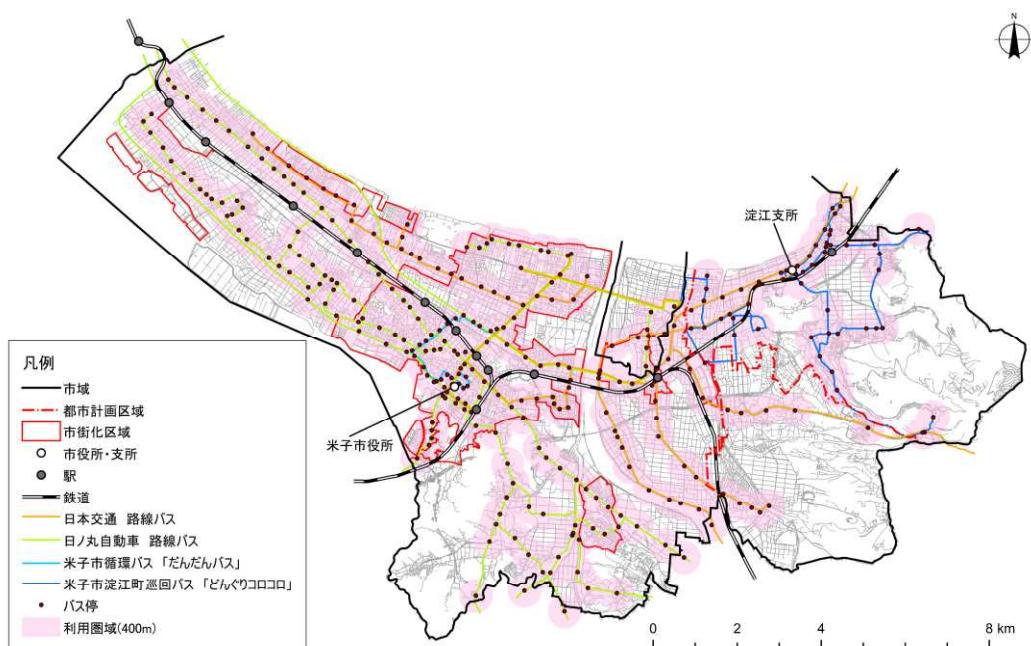
※鉄道利用圏域：「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」より一般的な徒歩圏である 800m 圏を使用
※バス利用圏域：「鳥取県西部地域公共交通網形成計画」より 400m 圏を使用

図 20 鉄道の利用圏域



出典：国土数値情報

図 21 バスの利用圏域



出典：各バス事業者路線

(3) 公共交通以外の輸送資源

本市には、公共交通以外にも、病院や学校の送迎などの移送サービスが複数存在しています。まずは既存の路線バス等の公共交通の活用が基本ですが、それでも十分でない領域については、これらの輸送資源で補完することも今後は検討していく必要があります。

①病院送迎バス

名称	系統	米子市内乗降場所
医療福祉法人・社会福祉法人 真誠会	外浜線 外浜線（健康クラブ便） 内浜線	弓浜 HP（車庫）、崎津小前、旧石橋石油、崎津6区、まつもと、漁師小屋、ふる里、富益しあわせデイ、味平本店、弓ヶ浜薈舗、浜の辯、丸合弓ヶ浜店、ローソン河崎店、真誠会 CC、弓ヶ浜 HP、崎津小前、観音寺、きのした、彦名8区、JA彦名、カフェYOU、丸合河崎店、石鳳堂

※出典：病院ホームページ

②自動車学校送迎バス

名称	系統	米子市内乗降場所
米子自動車学校	米子駅エリア 観音寺・車尾エリア 皆生エリア 両三柳エリア 中電一皆生エリア 境港外浜方面 境港内浜方面 大山町方面 日野方面 河岡方面 西伯方面 会見方面 高校便 ※送迎バス位置情報サービス 「バスキャッチ」で予約	後藤駅、a u 角盤町前、焼き肉黒前、九重谷火薬店向い、米子駅バストーリー入口（マイクロバス標示）、大谷町バス停付近、労働金庫向い、祇園町ローソン手前、YMCA、錦海団地西入口、昭和町ぶるこぎ前、道笑町繁昌亭前、長砂町ファミマ向い、観音寺新町ローソン前、観音寺ほたる公園、ローズガーデン米子前、みお産婦人科前、ローソン医療センター前店、米子医療センター入口バス停付近、車尾小学校グランド横、中島中央入口、ウェルネス東福原店前、日産プリンス前、シューズ愛ランド米子皆生店向い、加藤クリニック前、上福原簡易郵便局前、米子警察署前、パンドラの箱向い、中曽産婦人科前、ローソン米子米原店前、ウェルネス皆生店向い、三井別館向い、キャリーリー皆生店前、 皆生養護学校前、新開簡易郵便局前、米原別バス停付近、新開ファミマ前、ローソン西福原7丁目店前、R431 焼き肉だんだん前、西部消防局前、双美写真スタジオ前、ぶつだんの倉仏向い、セブンイレブン河崎 R431、三柳団地バス停付近、丸合両三柳店前、博愛病院横、陸上自衛隊正門前、ローソン自衛隊通店前、安田板金塗装前、OU ランド向い、皆生新田バス停付近（米子駅行側）、ガスト米子店向い、メガネの三城前、モスバーガー米子皆生通り店前、ローソン西福原店、JA大篠津支店前、大篠津 山本整形外科医院前、大篠津小学校前 下和田バス停付近、ローソン和田店前、和田農協前バス停付近

		和田浜駅入口前、上和田バス停付近、吉田石油和田 SS、下富益バス停付近、中富益バス停付近 JA 米子弓浜支所、富益駐在所向い、はまなす通り入口、弓ヶ浜小学校向い、ローソン夜見店向い、夜見 2 区バス停付近、バーンズゴイ前、ひらばやし歯科前、あすなろ調剤薬局前、河崎口駅入口、浜橋バス停付、大篠津町消防向い、下葭津バス停付近、上葭津バス停付近、崎津小学校入口バス停付近、崎津郵便局前、JA 崎津支所向い、小山口バス停付近、内浜中村前バス停付近、崎津 1 区集会所、大崎 1 区中バス停付近、富益団地入口バス停付近、K ショップきのした前、下彦名バス停付近、彦名町千種建設、彦名町後藤川バス停付近、彦名郵便局前、北斗高校入口、ひまわり河崎店前、ローソン河崎店前、マルイ安部店 横、今津ローソン前、淀江港入口交差点手前、鳥取銀行淀江支店前、淀江郵便局向い、淀江町堀口石材店前、市役所淀江支所前、淀江ひの木家前、山根農機前、レッドバロン向い、いない淀江店前、太陽建機レンタル向い、二本木トヨペット前、ファミリーマート二本木店前、丸合みのかや店前、伯耆大山駅、ローソン熊党店横、五千石郵便局前、南クローバー保育園前、河田酒店前、永江郵便局、新青木橋（永江側）、貴麗飯店前バス停付近、福市遺跡、兼久地蔵前バス停付近、安養寺橋バス停付近、宗像バス停付近、JA 大高向い、松田内科クリニック向い、城園ハイツ入口、新日下橋、ローソン河岡店向い、山本商店前、上新印バス停、下新印バス停付、古市バス停付近、新山入口バス停付近、成美石油向い、ローソン米子奈喜良店前、白洗舎石井店、成実農協前、美吉バス停付近、米子市別所選果場前、上安曇多目的研修集会施設、下安曇バス停付近、米子北高校、米子高専前バス停、米子南高校、米子工業高校、米子松蔭高校、境総合高校、米子高校
山陰中央自動車学校	市内線 淀江・大山・中山方面 箕蚊屋方面	米子駅、淀江駅、伯耆大山駅、学校
西部自動車学校	市内バス 各方面バス	米子駅、市役所、旧市役所、NHK・NTT、米子信用金庫、糀町バス停、昭和町 HOK、まるごう南、ローソン、白洗舎、北陽シート、自動車学校 淀江、皆生、西福原、両三柳、永江

※出典：各校ホームページ

③スクールバス

名称	系統	米子市内乗降場所
米子北斗中学校・高等学校	皆生方面 境港方面 河岡方面 米子駅から直行	両三柳一区、やわらぎ、サニーテニス、小児療育センター前、皆生温泉、かんば皆生前、合銀福生前、リビンズ山根前、備中屋前、日の出町、米子信金東前、米子駅、東町バス停、山陰歴史館前、公会堂、角三、米子信金西前、学校、大篠津公民館入口、JA 和田前、JA 富益前、福祉センター、弓ヶ浜小前、木山歯科、大山ハム、中四国ソルト、河崎口駅前、おおたか生協、古賀歯科、旧 JA 伯仙前、旧ファミリー三共、諏訪、五千石小前、鳥銀五千石、青木団地、青木橋、安養寺橋、ローズガーデン前、観音寺新町入口、明道小入口、ホック前、湊山公園、義方小前、天使園入口、長田産婦人科

※出典：学校ホームページ

④福祉有償運送

項目	内容
法人名	社会福祉法人 祥和会
事業所の名称	サポートセンター なごみ
運行区間・区域	米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、江府町、日野町、日南町
利用対象者	身障手帳、療育手帳、精神保健福祉手帳所持者
運賃	1km につき 50 円
車両サイズ	普通車両 12 台、福祉車両 6 台
利用者数	48 人

項目	内容
名称	社会福祉法人 あしーど
事業所の名称	ヘルプサービスばけっと・アシスタンツサービスばけっと
運行区間・区域	米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、江府町、日野町、日南町
利用対象者	身障手帳、療育手帳、精神保健福祉手帳所持者
運賃	—（支援費に含まれる）
車両サイズ	普通車両 6 台、福祉車両 7 台
利用者数	23 人

項目	内容
名称	社会福祉法人 地域で暮らす会
事業所の名称	ヘルバーステーション まちくら
運行区間・区域	米子市
利用対象者	身障手帳、療育手帳、精神保健福祉手帳所持者
運賃	(例) 10km 未満 : 100 円、10~15km : 500 円、15~20km : 700 円
車両サイズ	普通車両 1 台、福祉車両 5 台
利用者数	57 人

項目	内容
名称	社会福祉法人 もみの木福祉会
事業所の名称	支援センター のぞみ
運行区間・区域	米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町
利用対象者	身障手帳、療育手帳所持者
運賃	1km につき 40 円
車両サイズ	普通車両 1 台、福祉車両 3 台
利用者数	65 人

項目	内容
名称	社会福祉法人 日吉津村社会福祉協議会
事業所の名称	同上
運行区間・区域	米子市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町
利用対象者	要支援者、要介護者、身障手帳、療育手帳所持者
運賃	(例) 村内 1 回 100 円 村外 15 分未満 500 円、15~30 分未満 1,000 円
車両サイズ	普通車両 4 台、福祉車両 5 台
利用者数	20 人

項目	内容
名称	特定非営利活動法人 ぴのきお
事業所の名称	NPO ぴのきお・ヘルパーステーションふあいと
運行区間・区域	米子市、境港市、日吉津村、伯耆町
利用対象者	身障手帳所持者
運賃	1km につき 20 円
車両サイズ	福祉車両 4 台
利用者数	2 人

項目	内容
名称	一般社団法人 ぽかぽかおひさまサポート
事業所の名称	同上
運行区間・区域	米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、江府町、日野町、日南町
利用対象者	身障、療育手帳所持者
運賃	1km につき 50 円
車両サイズ	普通車両 8 台、福祉車両 2 台
利用者数	32 人

項目	内容
名称	特定非営利活動法人 ひだまり
事業所の名称	同上
運行区間・区域	米子市
利用対象者	要支援者、要介護者、身障手帳、精神保健福祉手帳所持者
運賃	(例)2km まで : 300 円、2~3km : 450 円、3~4km : 600 円、4~5km : 700 円
車両サイズ	普通車両 5 台、福祉車両 1 台
利用者数	152 人

項目	内容
名称	特定非営利活動法人 ever green
事業所の名称	ヘルパーステーション カルミア
運行区間・区域	米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町
利用対象者	身障手帳、精神保健福祉手帳所持者
運賃	1回 250円
車両サイズ	普通車両 5台、福祉車両 3台
利用者数	28人

項目	内容
名称	特定非営利活動法人 希望の星
事業所の名称	同上
運行区間・区域	米子市
利用対象者	身障手帳、療育手帳、精神保健福祉手帳所持者
運賃	1km につき 40円
車両サイズ	普通車両 3台、福祉車両 4台
利用者数	11人

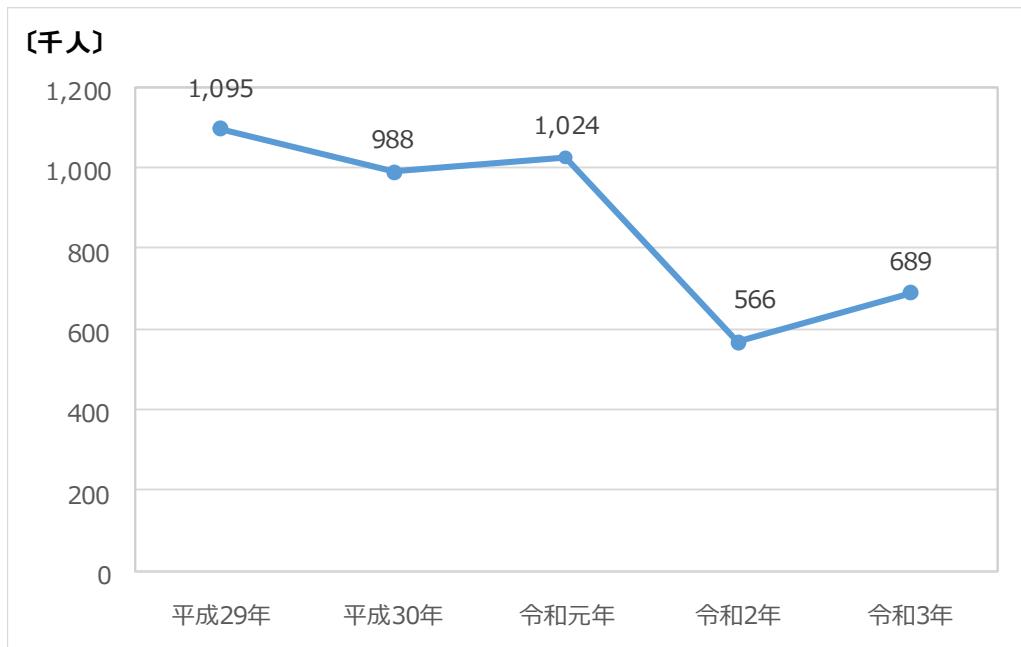
(3) 高齢者等の移動に関する主な支援策

高齢者バス運賃助成	運転免許を自主返納した満 70 歳以上の市民を対象に、バス定期券「グランド 70 (定価 26,200 円)」の購入費を助成。 ①自主返納後 1 年以内に限り、1,000 円で購入可能 ※最大 2 回まで ②①以外は、半額の 13,100 円で購入可能
ハイヤー・タクシー運賃割引	運転免許を自主返納し運転経歴証明書の提示で、鳥取県内のタクシー・ハイヤー運賃の 1 割引きの実施。 ※鳥取県ハイヤータクシー協会等による事業
重度障がい児・者タクシー料金助成	次の条件に該当する障がいのある方を対象に、福祉タクシー利用券(月 3 枚)を交付し、タクシーの初乗り料金相当額を助成。 ○身体障害者手帳 1 級、2 級または療育手帳 A 判定をお持ちで、市民税非課税世帯に属する方
コロナ禍子育て応援タクシー事業	新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、日常生活等が制限されている妊産婦の移動支援として、500 円のタクシーチケット 10 枚を配付。 ※新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金活用事業(令和 3 ~ 4 年度)

(4) 観光の現状

本市への観光入込客数は、令和元年以前は年間100万人前後で推移していましたが、令和2年は新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う緊急事態宣言の発出や外出自粛等の影響により、大幅に減少しました。令和3年度は若干の回復がみられたものの、引き続き、新型コロナウイルス感染症による影響が続いています。

図22 米子・皆生温泉周辺の観光入込客数の推移



資料：鳥取県「観光客入込動態調査結果」

■グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。

近年、本市や近隣自治体で実証実験が行われており、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されています。



(5) 新なモビリティーサービス等の活用

近年、AI・ICT等の先端的な技術や、MaaSのような新たなモビリティサービスが出現してきています。こうした新たな技術・サービスの地域公共交通への活用は、利用者の利便性向上が期待されることから、各地で実証実験が行われています。

現在、本市ではMaaSの取組として、令和2年度からスマートフォンによる電子チケット運用の実証実験を行っています。

※MaaSとは、Mobility as a Serviceの略。出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービスのこと。

【新なモビリティーサービス等の活用事例】

AI オンデマンド交通



自動運転バス



※国土交通省資料

移動データの活用

Place

(主に位置情報データ)



※ソフトバンク資料

《米子市の MaaS の取組》



(6) 利用者の意向等

① 住民アンケート

公共交通の利用状況や満足度、公共交通に対する意識等について、住民アンケートを実施しました。

■アンケートの概要

実施方法	R4.7.29 郵送 / R4.8.17 締切
送付対象	米子市在住の 15 歳以上(R4.4.1 現在)の方
送付人数	3,102 人 (無作為抽出)
有効回答数	850 人 (回答率 27.4%)

□居住地

地区	人数	割合
旧市内	163	20.4%
中央	348	43.5%
弓浜	125	15.6%
南部	67	8.4%
箕蚊屋	68	8.5%
淀江	28	3.5%
市外(安来市)	1	0.1%
計	800	

※旧市内…啓成・明道・就将・義方 / 中央…住吉・車尾・福生東・福生西・福米東・福米西・加茂・河崎 / 弓浜…彦名・崎津・大篠津・和田・富益・夜見 / 南部…五千石・尚徳・成実 / 箕蚊屋…巖・春日・大高・県 / 淀江…淀江・宇田川・大和

□問 年齢

年代	人数	割合
10 歳代	24 人	2.9%
20 歳代	50 人	6.0%
30 歳代	85 人	10.2%
40 歳代	133 人	16.0%
50 歳代	123 人	14.8%
60 歳代	137 人	16.5%
70 歳代	200 人	24.1%
80 歳代	69 人	8.3%
90 歳代	9 人	1.1%
計	830 人	
平均		57.2 歳

□問 世帯構成

世帯構成	人数	割合
ひとり暮らし	117人	13.9%
夫婦のみ	250人	29.8%
親子だけ	307人	36.6%
三世代以上	107人	12.8%
その他	58人	6.9%
計	839人	

□問 職業など

世帯構成	人数	割合
ひとり暮らし	117人	13.9%
夫婦のみ	250人	29.8%
親子だけ	307人	36.6%
三世代以上	107人	12.8%
その他	58人	6.9%
計	839人	

□問 自動車運転免許

自動車運転免許	人数	割合
あり	723人	86.1%
なし	117人	13.9%
計	840人	

□問 自由に運転できる自動車

自由に運転できる自動車	人数	割合
あり	692人	83.1%
なし	141人	16.9%
計	833人	

□問 過去半年に生活圏内移動にバス・鉄道を使いましたか？

半年以内の公共交通利用	人数	割合
使わない	691人	83.5%
たまに使う	123人	14.9%
いつも使う	14人	1.7%
計	828人	

□問 もよりのバス停・駅や路線を把握していますか？

もよりバス停・駅・路線	人数	割合
把握していない	165人	20.0%
バス停・駅は把握	503人	61.0%
路線も把握	157人	19.0%
計	825人	

□問 バスに対する不満な点

バスの不満な点(重複回答)	人数	割合
自宅からバス停が遠い	105人	12.4%
目的地の近くにバス停がない	89人	10.5%
乗りたい時乗れる便がない	225人	26.5%
運賃が高い	83人	9.8%
使い方が分かりにくい	34人	4.0%
到着・発車が遅れることがある	46人	5.4%
その他	112人	13.2%

□問 鉄道に対する不満な点

鉄道の不満な点(重複回答)	人数	割合
自宅から駅が遠い	170人	20.0%
目的地の近くに駅がない	81人	9.5%
乗りたい時乗れる便がない	161人	18.9%
運賃が高い	39人	4.6%
使い方が分かりにくい	20人	2.4%
到着・発車が遅れることがある	14人	1.6%
その他	65人	7.6%

□問 普段使っている交通機関

普段使う交通機関(重複回答)	人数	割合
鉄道	51人	6.0%
バス	64人	7.5%
自家用車（運転）	668人	78.6%
自家用車(同乗)	232人	27.3%
自転車	215人	25.3%
原付・バイク	24人	2.8%
タクシー	79人	9.3%

□問 バスでの市内移動、最大いくらまでなら支払いできますか？－1回乗車(片道)

バス市内運賃上限・1回片道	人数	割合
0円	1人	0.2%
100円	32人	5.2%
130円	2人	0.3%
150円	23人	3.7%
180円～190円	2人	0.3%
200円	138人	22.3%
240円～250円	23人	3.7%
300円	155人	25.0%
330円～350円	9人	1.5%
360円～380円	2人	0.3%
400円	21人	3.4%
450円～480円	3人	0.5%
500円	164人	26.5%
550円	1人	0.2%
600円	3人	0.5%
680円以上	40人	6.5%
計	619人	
平均(600円以下のみ)		319.7円

□問 バスの終発は、最低何時くらいまで運行してほしいですか？

バス終発時刻	人数	割合
15:00	1人	0.2%
17:00	3人	0.6%
18:00	13人	2.4%
18:30	8人	1.5%
19:00	31人	5.7%
19:20～19:30	7人	1.3%
20:00	85人	15.7%
20:30	14人	2.6%
21:00	107人	19.8%
21:30	21人	3.9%
22:00	107人	19.8%
22:30	17人	3.1%
23:00	80人	14.8%
23:30～23:50	17人	3.1%

24:00～24:20	24人	4.4%
25:00	3人	0.6%
26:00	1人	0.2%
27:00	1人	0.2%
計	540人	
平均		22:22

□問 わいわいバスを知っていますか？

わいわいバスを知っているか	人数	割合
知らない	740人	90.7%
名前だけは知っている	61人	7.5%
内容もだいたい知っている	15人	1.8%
計	816人	

□問 わいわいバスを使ってみたいと思いますか？

わいわいバスを使ってみたいか	人数	割合
使おうと思わない	438人	55.7%
機会があれば使ってみたい	343人	43.6%
今すぐにでも使いたい	5人	0.6%
計	786人	

② 関係者へのヒアリング

■関係課

健康対策課	<ul style="list-style-type: none"> フレイル対策では、自宅から会場までの移動が課題。 利用者アンケートでも会場までの移動手段についての要望が多い。
長寿社会課	<ul style="list-style-type: none"> 介護認定者は、デイサービスやヘルパーサービスを利用できるが、タクシーなどで移動する場合は実費負担となる。 訪問型サービスD（通院や買物の付き添い支援支援）というサービスが制度上はあるものの、米子市では実施していない。
障がい者支援課	<ul style="list-style-type: none"> 重度障がい者にはタクシーチケットを配付している。 障がい者の移動支援事業を実施しているが、ヘルパーが不足しており、すべての要望に応えられていない。

■自治連合会・公民館など

主な意見	<ul style="list-style-type: none">・住民の移動状況について、通院先としては市内が多い。買い物については、市内のスーパーだけでなく、市外の大型商業施設（境港市のトライアル、伯耆町のフレスピ伯耆、日吉津のイオンなど）へ移動している。・伯耆大山駅でのバスの乗り継ぎを改善してほしい。・伯耆町の「町バス」がもう少し米子市側（福万線のバス停付近）に来てもらえると便利であるため、広域路線推進の観点から、伯耆町に対して働きかけてほしい。・バスの赤字の状況などをもっと情報発信して住民に啓発すべきである。公民館長や自治連合会長が住民に説明ができる資料がほしい。・お試し乗車券等を配付してもらえると、住民に対する利用促進の働きかけがしやすくなる。・路線バスのダイヤが、利用者のニーズとマッチしていない。・まちなか以外でも、だんだんバスのような循環バスを運行してほしい。・地域に移動販売車に来てもらっているが、とても便利で、住民からも評判が良い。・中型バスでの運行はコストがかかるのではないか。
------	---

3. 主な関連計画の概要

(1) 米子市まちづくりビジョン（第4次米子市総合計画及び第2期米子市地方創生総合戦略）

項目	内 容									
計画期間	基本構想 令和2（2020）年度から令和11（2029）年度までの10年間 基本計画 令和2（2020）年度から令和6（2024）年度までの5年間									
市の将来像	『住んで楽しいまち よなご』～新商都米子の創造に向けて～									
公共交通 関連の記述	<p>【まちづくりの基本目標】</p> <p>1 交通基盤の充実と人が集うまちづくり</p> <p>山陰の交通の要衝、東アジアのゲートウェイとして、交通基盤の整備の充実を図るとともに、地域公共交通を中心としたコンパクトプラスネットワークのまちづくりを推進することにより、人が集い、活気のある交流のまち「米子」をめざします。</p> <p>[基本方向] 1-1 広域的な交通基盤の整備</p> <p>[計画目標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ○中国横断新幹線（伯備新幹線）及び山陰新幹線の整備推進に向けた取組を活発化させ、 基本計画路線から整備計画路線への格上げをめざします。 ○米子空港発着の航空路線の利用促進策を実施し、利用者数の増加を図るとともに、路線充 実につながる取組を実施し、交通利便性の向上を図ります。 <p>[主な取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> ○中国横断新幹線（伯備新幹線）及び山陰新幹線の整備推進 <ul style="list-style-type: none"> ・中国横断新幹線（伯備新幹線）整備推進会議を通じた「中国横断新幹線（伯備新幹 線）」の国への要望活動等の実施 ・山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議を通じた「山陰新幹線」の国への要望活動等 の実施 ○米子空港利用者数の増加及び米子空港発着の路線の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・米子空港利用促進懇話会を通じた利用促進策やPR活動の実施 ・国や航空会社への新規路線就航に向けた要望活動の実施 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <tr> <td style="width: 10%;">数値 目標</td> <td colspan="2">米子空港発着の国内線の年間利用者数</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">現状値（H30）</td> <td style="text-align: center;">目標値（R6）</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">589,505人</td> <td style="text-align: center;">64,500人</td> </tr> </table> <p>[基本方向] 1-2 地域公共交通体系の確立</p> <p>[計画目標]</p> <ul style="list-style-type: none"> ○バス路線を再編し、持続可能な公共交通体系を構築します。 ○公共交通の利用促進策を展開し、利用者の増加を図ります。 <p>[主な取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> ○持続可能な公共交通体系の構築 <ul style="list-style-type: none"> ・利用につながるバス路線の再編 ・運行ダイヤの調整による乗継環境の改善 ・コミュニティバスの運行内容の改善 ・乗合タクシー等の導入に関する研究 ○公共交通の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・乗継割引等による利用促進 ・イベントと連携した利用促進策の実施 ・高齢者等の移動支援策の実施 ・鉄道の利用促進策の実施 	数値 目標	米子空港発着の国内線の年間利用者数			現状値（H30）	目標値（R6）		589,505人	64,500人
数値 目標	米子空港発着の国内線の年間利用者数									
	現状値（H30）	目標値（R6）								
	589,505人	64,500人								

	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者に分かりやすい公共交通の情報提供 ・新たなモビリティサービス（MaaS 等）の活用についての研究 						
数値目標	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2">米子市循環バス「だんだんバス」の年間利用者数</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">現状値（H30）</td><td style="text-align: center;">目標値（R6）</td></tr> <tr> <td style="text-align: center;">129,933 人</td><td style="text-align: center;">137,924 人</td></tr> </table>	米子市循環バス「だんだんバス」の年間利用者数		現状値（H30）	目標値（R6）	129,933 人	137,924 人
米子市循環バス「だんだんバス」の年間利用者数							
現状値（H30）	目標値（R6）						
129,933 人	137,924 人						

(2) 米子市都市計画マスタープラン

項目	内 容
計画期間	令和元年度～令和 20 年度 [令和元年 6 月策定]
都市づくりの理念	まちなかと郊外が一体的に発展する都市づくり
公共交通関連の記述	<p>【都市づくりの目標】 交通基盤が充実したまちづくり</p> <p>【都市整備の方針】2 広がりのある交通ネットワークの形成 [整備方針] 2 - 2 -(3) 公共交通</p> <p>①生活路線</p> <ul style="list-style-type: none"> ○コミュニティバスの路線や運行形態の見直し検討による利便性の向上と利用の促進 ○市民生活に必要なバス路線の確保 ○ JR 米子駅及びその他の主要駅の利便性の向上について検討 <p>②広域路線</p> <ul style="list-style-type: none"> ○中国横断新幹線（伯備新幹線）、山陰新幹線及び在来線の高速化の実現に向けた関係機関への働きかけ ○米子鬼太郎空港の国内路線及び国内路線の充実

(3) 米子市立地適正化計画

項目	内 容																		
目標年次	令和 24 年 (2042 年)																		
まちづくりの理念	歩いて暮らせる 住んで楽しいまち よなご～まちなかと郊外がつながるまち 新商都よなご～																		
公共交通関連の記述	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ⑨多様な移動手段の確保 ⑩持続的に運行可能な公共交通網構築 <p>【施策・誘導方針】</p> <p>○交通の要衝としての公共交通ネットワークを活かしたまちなかと郊外が多様で便利な移動手段で結ばれたまちづくり</p> <p>【施策の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちなかと郊外を結ぶ公共交通ネットワークの維持・確保 ・待合環境の改善や駐車・駐輪場の整備、鉄道駅へのアクセス改善など、広域的な結節点である鉄道駅や利用者の多いバス停などについて、交通結節点としての機能の強化 ・まちなかウォーカブル推進事業等による歩行空間の整備、自転車の活用促進など、市民や観光客などがまちなかを回遊する仕組みの構築 ・利用ニーズに合わせたバス路線の再編や新技術（MaaS 等）の導入等による利便性向上策の検討 <p>【目指すべき都市の骨格構造】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>役割</th> <th>立地適正化計画での位置づけ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>基幹的な公共交通軸</td> <td>中心拠点と地域拠点・観光拠点や居住地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 ・中心拠点と地域拠点・観光拠点、中心拠点と居住地域を結ぶバス路線 </td> </tr> </tbody> </table> <p>【誘導施策】(3)交通ネットワークに関する施策</p> <p>3-1 持続可能な公共交通網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ①まちなかと郊外を結ぶ公共交通ネットワークの維持 <ul style="list-style-type: none"> [主な取組一覧] <ul style="list-style-type: none"> ・生活路線運行対策事業 ・循環バス（だんだんバス）運行事業 ②利用ニーズに合わせた交通体系の再構築 <ul style="list-style-type: none"> [主な取組一覧] <ul style="list-style-type: none"> ・巡回バス（どんぐりコロコロ）運行委託事業 ・Y-MaaS 実証実験 <p>3-2 交通結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ①公共交通利用環境の向上 <ul style="list-style-type: none"> [主な取組一覧] <ul style="list-style-type: none"> ・快適な待合環境の整備 <p>【目標指標】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値</th> <th>目標値</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>④コミュニティバス利用者数</td> <td>128,914 人</td> <td>143,000 人</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・米子市循環バス「だんだんバス」の年間利用者数の合計値 </td> </tr> <tr> <td></td> <td>令和元年度(2019)</td> <td>令和 24 年度(2042)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		役割	立地適正化計画での位置づけ	基幹的な公共交通軸	中心拠点と地域拠点・観光拠点や居住地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 ・中心拠点と地域拠点・観光拠点、中心拠点と居住地域を結ぶバス路線 		現況値	目標値	備考	④コミュニティバス利用者数	128,914 人	143,000 人	<ul style="list-style-type: none"> ・米子市循環バス「だんだんバス」の年間利用者数の合計値 		令和元年度(2019)	令和 24 年度(2042)	
	役割	立地適正化計画での位置づけ																	
基幹的な公共交通軸	中心拠点と地域拠点・観光拠点や居住地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 ・中心拠点と地域拠点・観光拠点、中心拠点と居住地域を結ぶバス路線 																	
	現況値	目標値	備考																
④コミュニティバス利用者数	128,914 人	143,000 人	<ul style="list-style-type: none"> ・米子市循環バス「だんだんバス」の年間利用者数の合計値 																
	令和元年度(2019)	令和 24 年度(2042)																	

(4) 米子市交通バリアフリー基本構想

項目	内 容
計画期間	平成 21 年度～ [平成 21 年 2 月策定]
公共交通 関連の記述	<p>■交通バリアフリー推進にあたっての基本理念、基本方針</p> <p>[基本理念] だれもが安心していつでも自由に出かけられる安全で快適なまちづくり</p> <p>[基本方針] ①だれもが利用しやすいバス・鉄道を目指します。 ②安全で快適に移動できるまちを目指します。 ③心のバリアフリーを目指します。 ④市民、事業者、行政の協働によってバリアフリー化を推進します。</p> <p>■特定事業計画</p> <p>[特定事業の種別] 重点整備地区において今後必要となるバリアフリー整備について、次の事業区分に沿って具体的な内容を整理する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通特定事業（鉄道、バスに関する事業） ○道路特定事業（道路に関する事業） ○交通安全特定事業（信号機、駐車行為取り締まり等に関する事業） ○その他の事業（駅前広場等に関する事業） <p>[特定事業の内容]</p> <p>(公共交通特定事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道事業者 <ul style="list-style-type: none"> ・駅各ホームにエレベーター・エスカレーターの設置/点字案内板の設置（改良）/点字ブロックの設置位置の改善及び未整備箇所への設置/多機能トイレの設置/案内看板の増設/電光掲示板の増設/社員教育の充実/バリアフリー対応車両への更新又は改良 ○バス事業者 <ul style="list-style-type: none"> ・バス停時刻表の改善（見やすい高さ・文字の拡大・形式の統一）/ノンステップバス導入（車いす 2 台以上の固定装置のある車両）/車両内の車いす固定装置の改良（車いすを短時間に容易に固定できるもの）/社員教育の充実 ○タクシー事業者 <ul style="list-style-type: none"> ・点字の表記（客席ドア）/筆談用の筆記用具の搭載/社員教育の充実 <p>(道路特定事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○国・県 <ul style="list-style-type: none"> ・歩道路面の点検及び改善/点字ブロックの点検及び改善/歩道内の段差の改善/街路樹（植樹枠含む）の適切な管理/路上障害物（不法占用・駐輪自転車）の撤去指導 ○市 <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の拡幅を含めた整備/歩道路面の整備/点字ブロックの整備/歩道の未設置部分の整備/歩道内の段差の改善/路上障害物（不法占用・駐輪自転車）の撤去指導/街路樹（植樹枠含む）の適切な管理 <p>(交通安全特定事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公安委員会・警察 <ul style="list-style-type: none"> ・音声信号機の増設/押しボタン信号機の押しボタン位置の整備/違法駐車車両の取締り/自転車利用における指導取締り

4. 公共交通の課題整理

本市の公共交通の現状や交通を取り巻く地域の現状等を踏まえ、本市における公共交通の課題を次のように整理しました。

① 自家用車への依存

自家用車への依存が高い状況にあるため、自家用車に過度に依存しなくても生活できる移動サービスの提供が必要です。

② 移動の目的地となる施設とバス路線の整合との整合

公共交通の利用が困難な場所に公共的施設、生活利便施設が建設されているケースもあることから、路線の見直しで整合を図ることが必要です。

③ 生活交通の維持・確保

利用者の減少や運転手不足に伴い、路線バスの減便等の影響が生じており、現状のままだとさらに減便等が進む恐れがあるため、地域の移動手段である生活交通の維持・確保対策が必要です。

④ 移動ニーズの多様化

高齢化の進行等により、移動ニーズは多様化しています。高齢者や障がい者等は駅やバス停への移動が困難であったり、乗降に介助・見守りが必要であったりと、既存の鉄道・バスでの対応が困難なケースも多く、これに対応する移動サービスの提供が必要となっています。また、地域により交通事情が異なっており、地域の実情に応じたサービスの提供が求められます。

⑤ バス停留所・駅の待合環境の改善

バスや鉄道の運行間隔が長く、待ち時間が生じる場合があるため、バス停留所等の待合環境の改善が必要です。

⑥ 公共交通に関する情報提供

路線図や行先表示が分かりづらく、公共交通に関する情報が不足しているため、分かりやすい情報提供が必要です。