

II 資料編

(2) 人口等

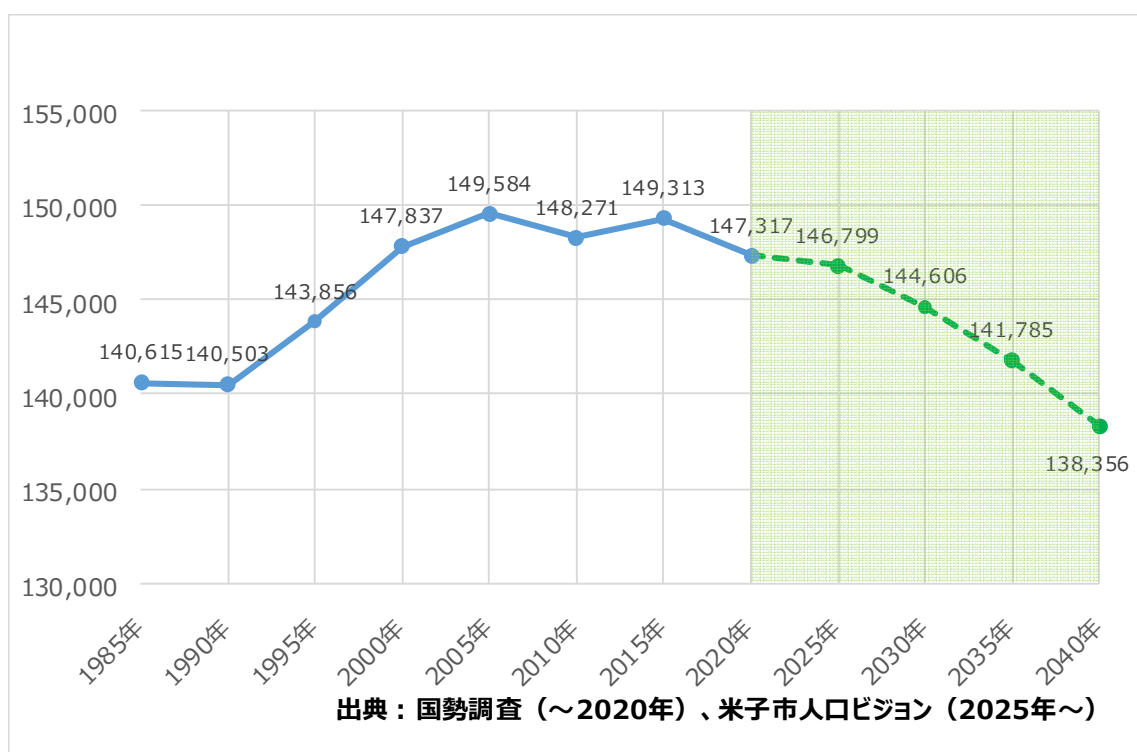
①人口の推移と将来推計

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）

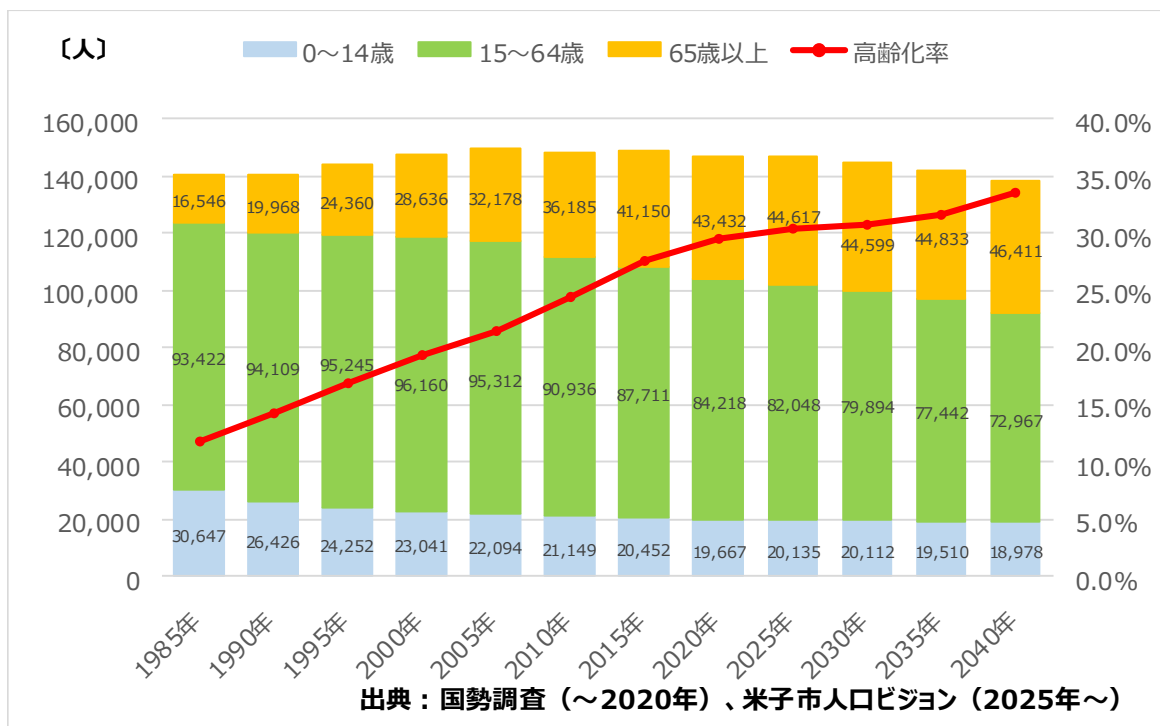


②高齢化率

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、老年人口（65 歳～）が 43,432 人となっています。

高齢化率を表す老年人口の割合は、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



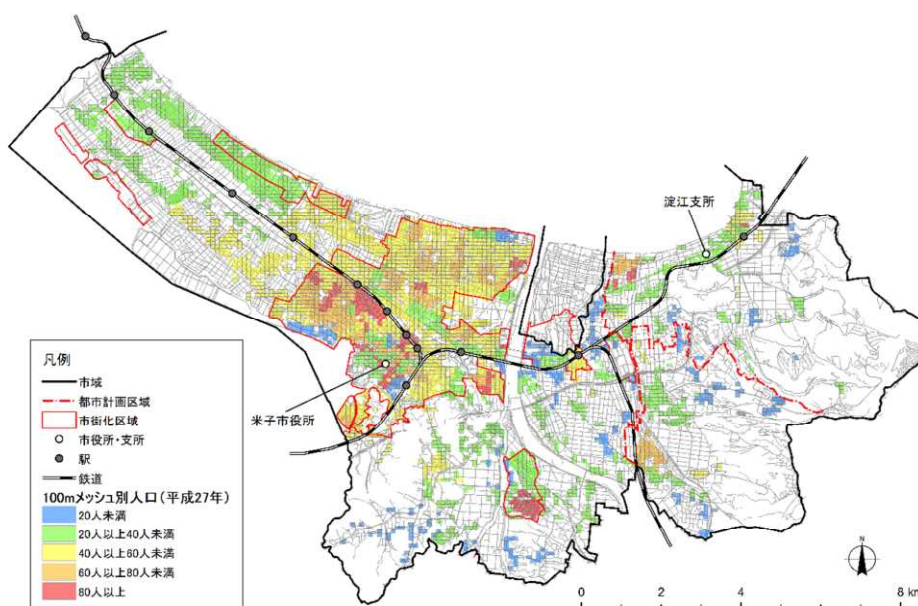
(3) 人口分布

① 100m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が、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）



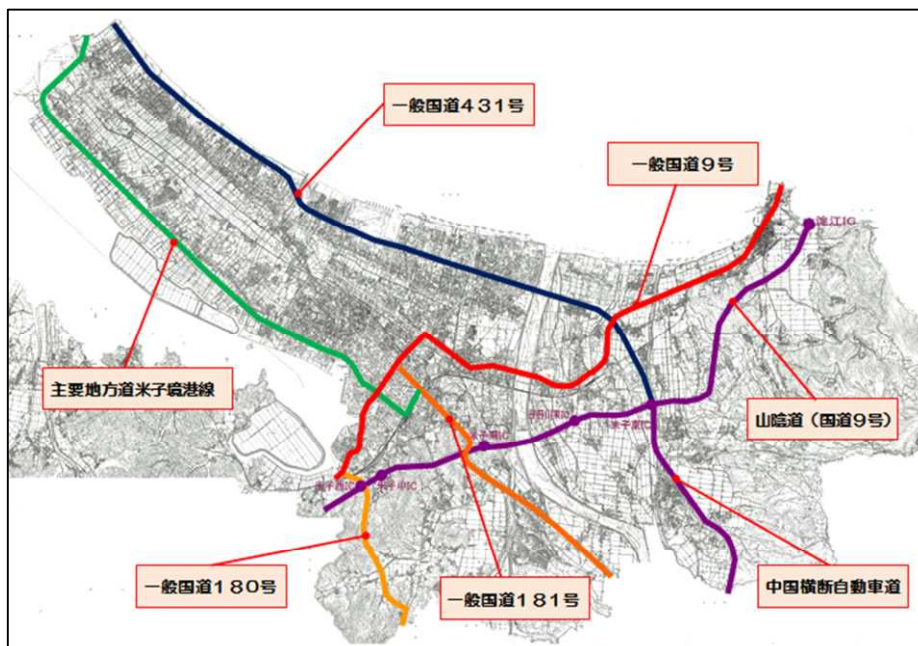
(4) 自動車交通の現状

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号が延びています。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延びています。

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

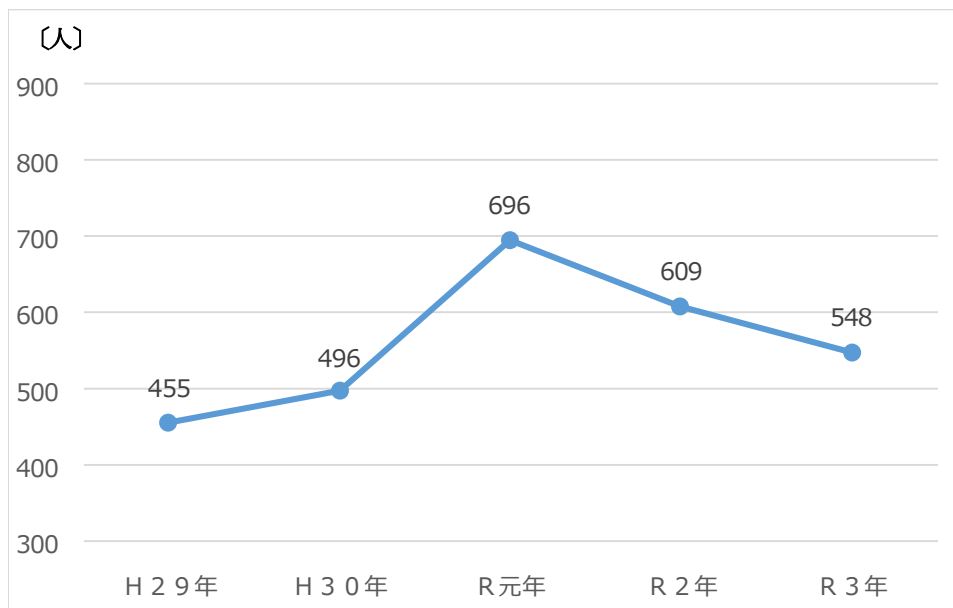
	登録台数（台）（自家用乗用車）				保有状況			
	軽	小型	普通	合計	世帯数	世帯当り保有台数	人口	一人当たり保有台数
令和2年度末	57,622	26,636	23,379	107,637	62,134	1.73	147,317	0.73
平成27年度末	55,868	29,199	19,694	104,761	60,037	1.74	149,313	0.70
平成22年度末	50,700	31,582	17,521	99,803	57,610	1.73	148,271	0.67
平成17年度末	25,898	34,522	17,392	77,812	55,212	1.41	149,584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



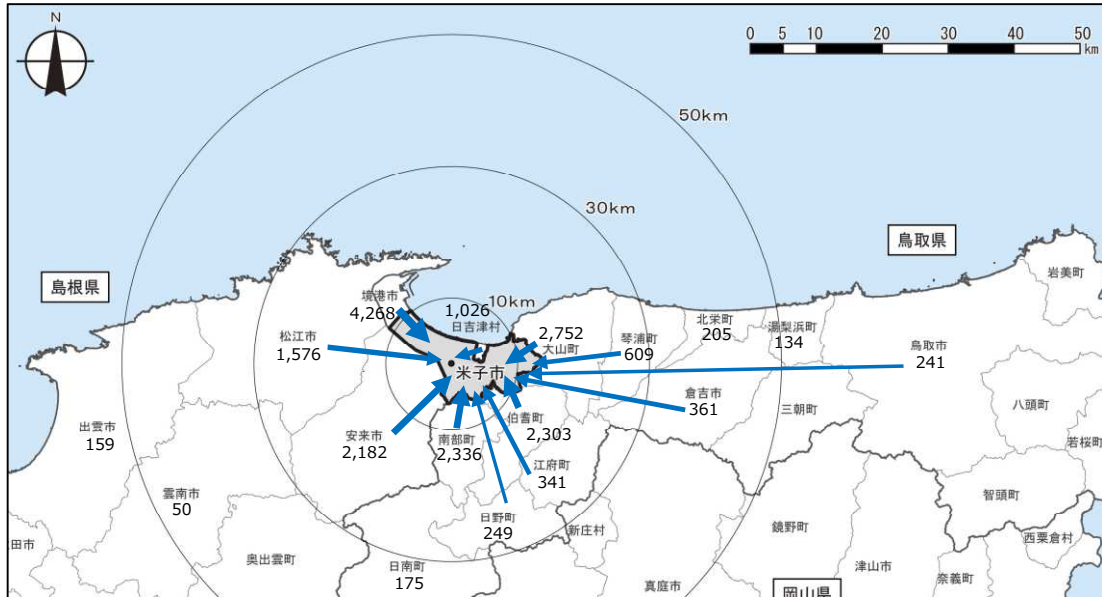
出典：鳥取東部運転免許センター

(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

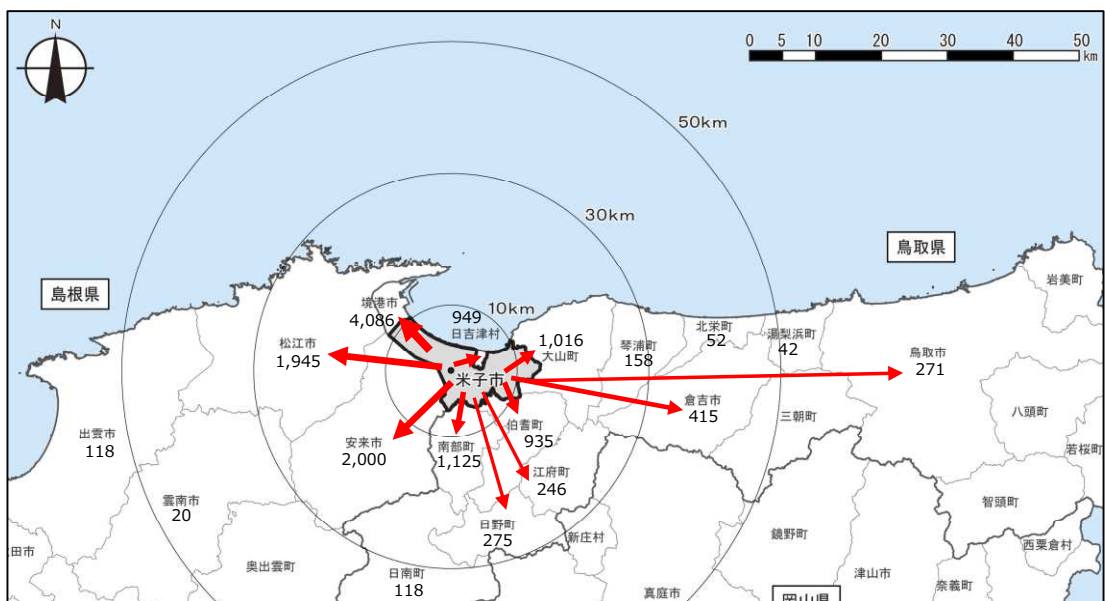


※出典：国勢調査

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

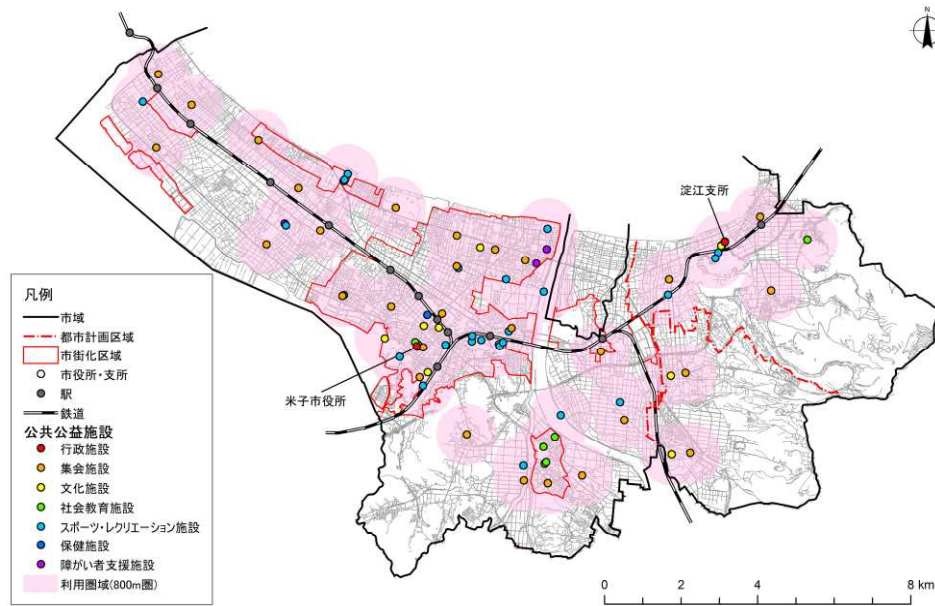


(6) 移動の目的地となる主要施設の状況

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

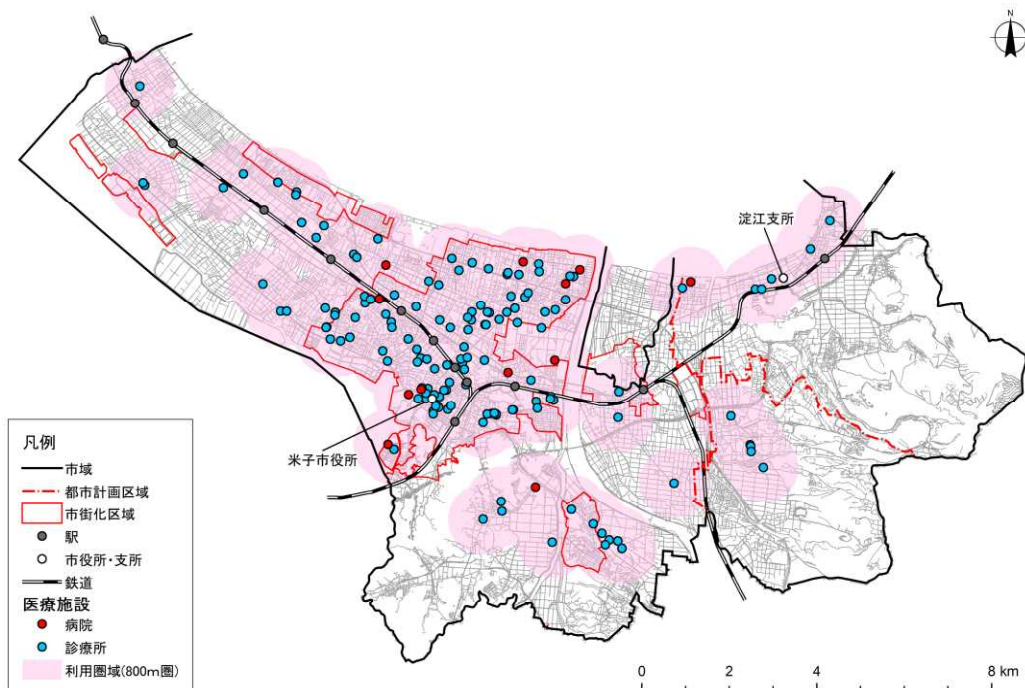


出典：米子市公共施設等総合管理計画-個別施設計画-（令和3年）

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

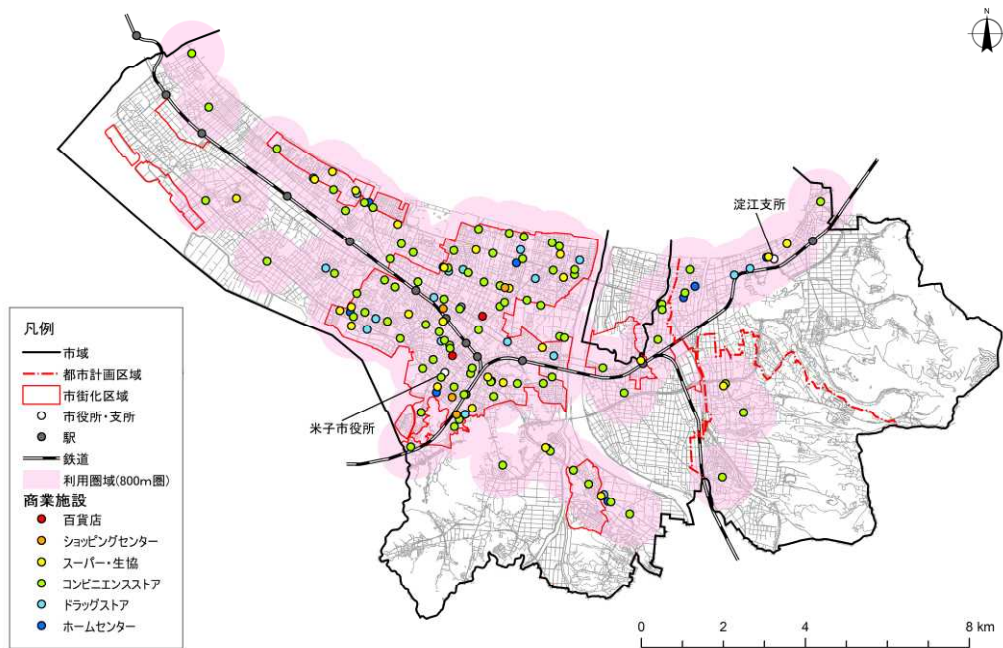


出典：市提供資料・とっとり医療情報ネット HP

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、J R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

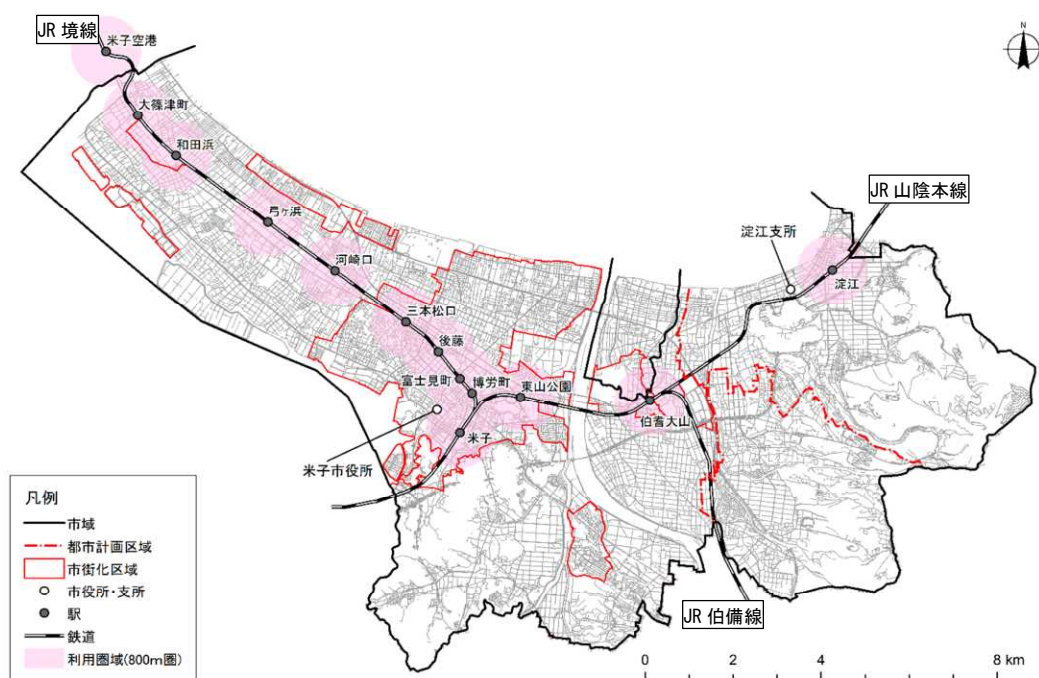
本市の鉄道はJ R西日本（西日本旅客鉄道株式会社）により運行されており、京都市から下関市まで日本海側を運行するJ R山陰本線、岡山市から出雲市までの山陽・山陰方面を結ぶJ R伯備線、米子市と境港市をつなぐJ R境線の3路線が運行されています。

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J R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



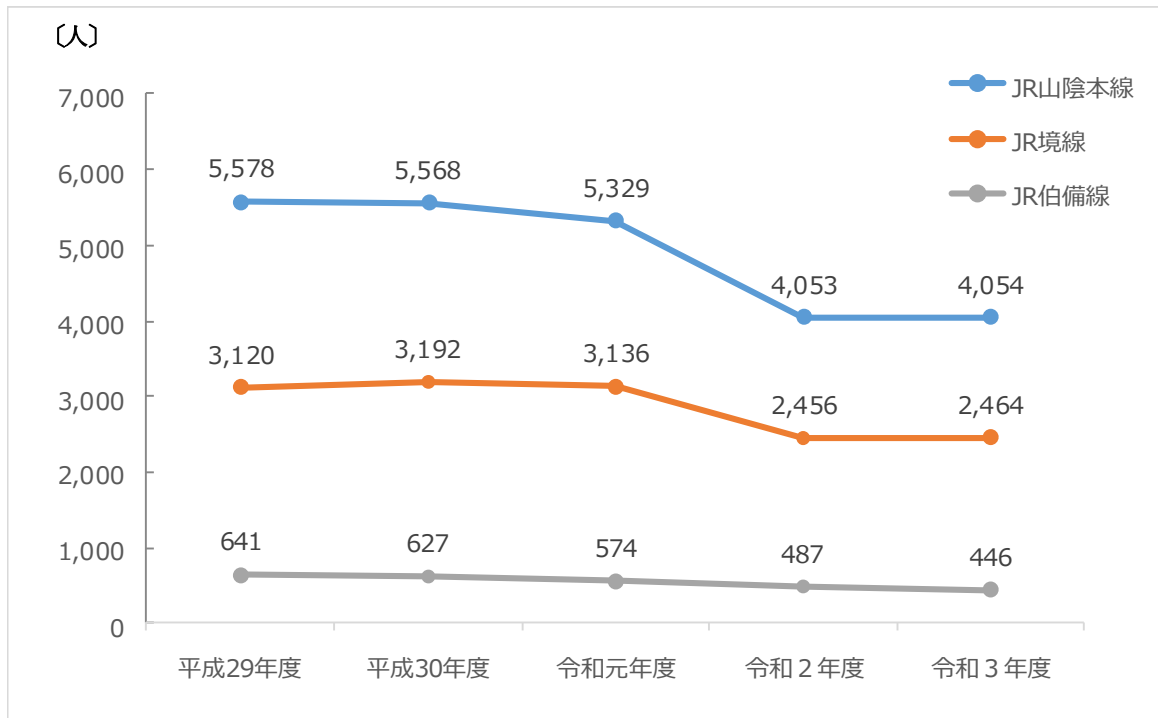
出典：国土数値情報

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)

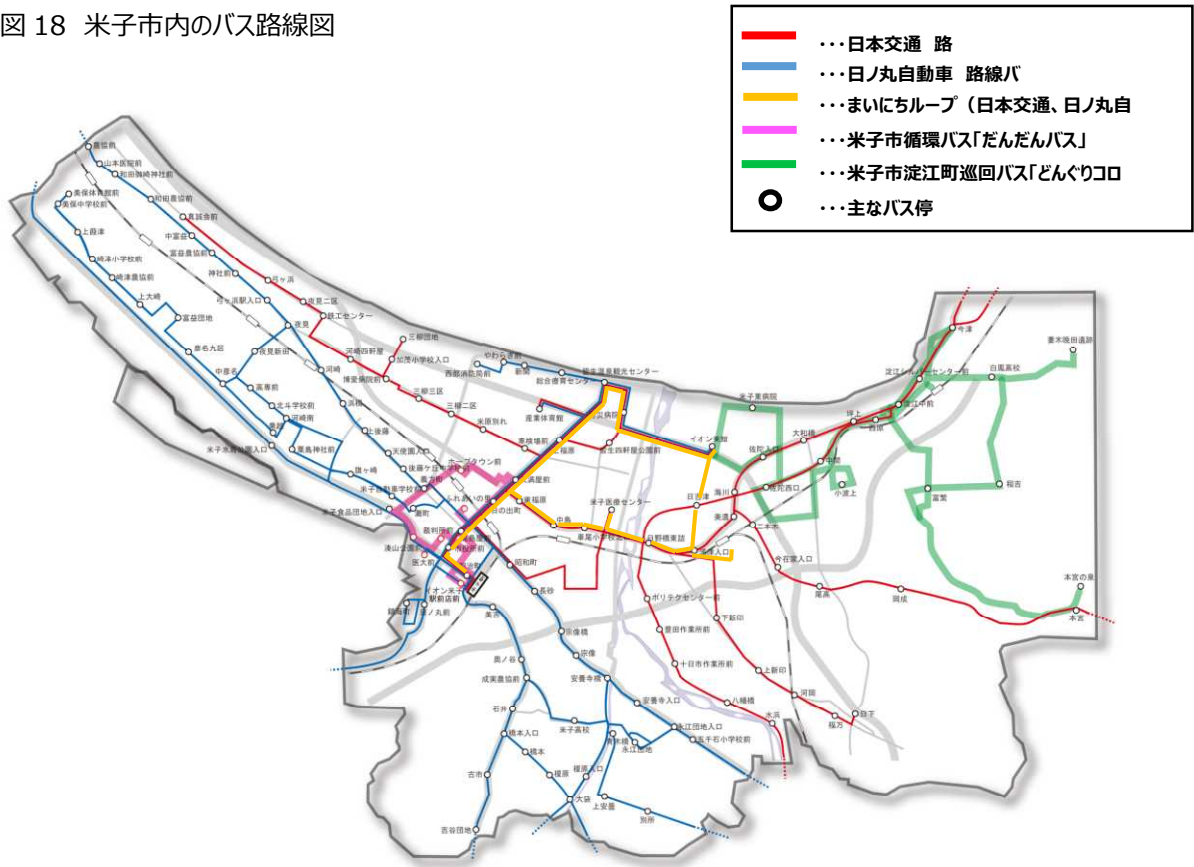
年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
乗車人数	7,442	7,398	7,070	4,854	4,982

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・広島との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

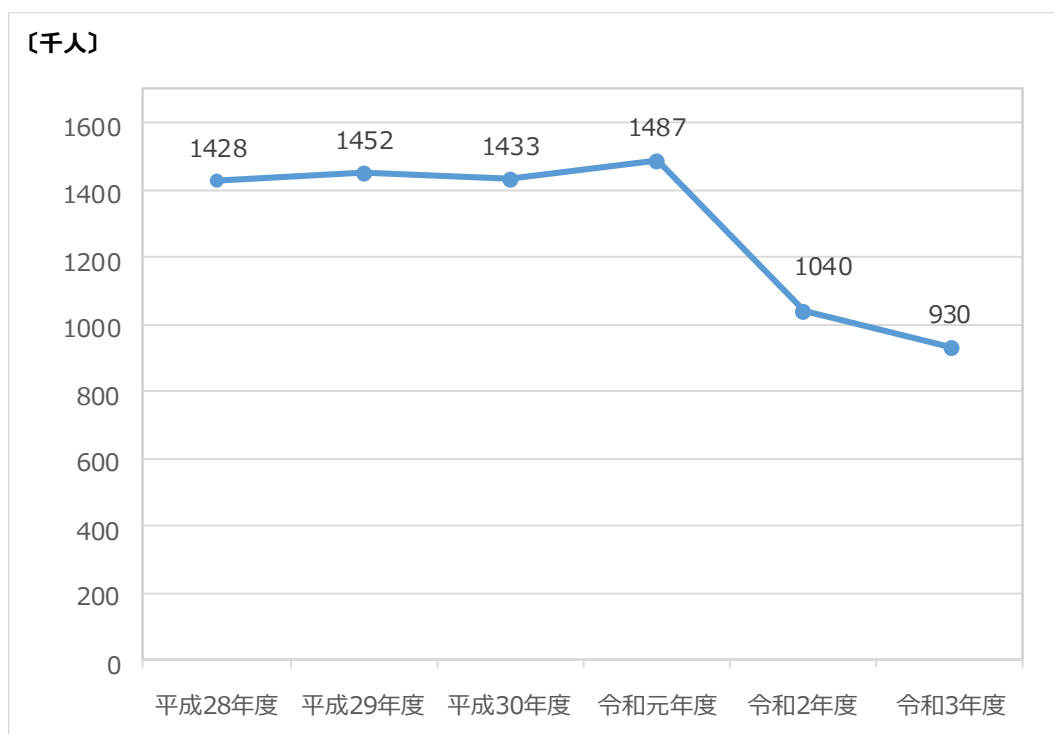
路線バスは、米子駅を起点として43路線が運行しており、日ノ丸自動車株式会社と日本交通株式会社の2社により運行されています。日ノ丸自動車株式会社は、主に境港市に続く弓ヶ浜地区と南部町・伯耆町・日野町に続く南部地区を中心に23路線運行しています。日本交通株式会社は、富益方面に向かう弓ヶ浜地区の一部と日吉津村、大山町・伯耆町に続く箕蚊屋・伯仙・淀江地区を中心に20路線運行しています。

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しています。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、イオン線、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	淀江線	米子駅-日吉津-今津		○		6.9	1.3	9.0	
15		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-堀川三福中橋-西部消防局前	○			13.6	3.0	40.8	
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	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

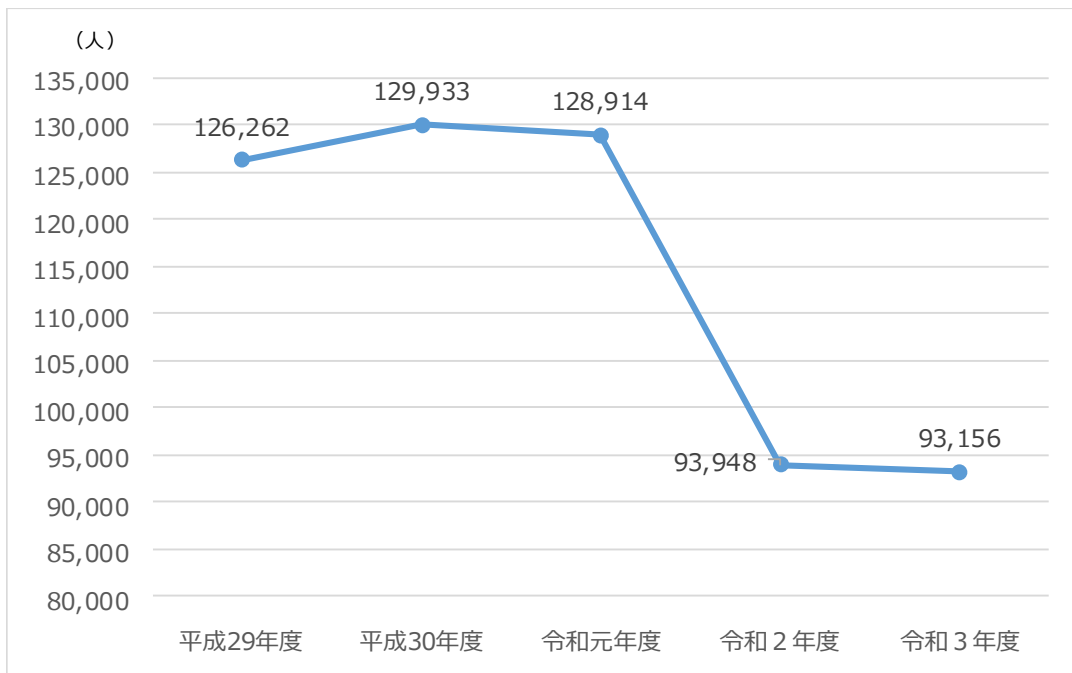


表 8 循環バス「だんだんバス」実証運行の概要

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

㊦ 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

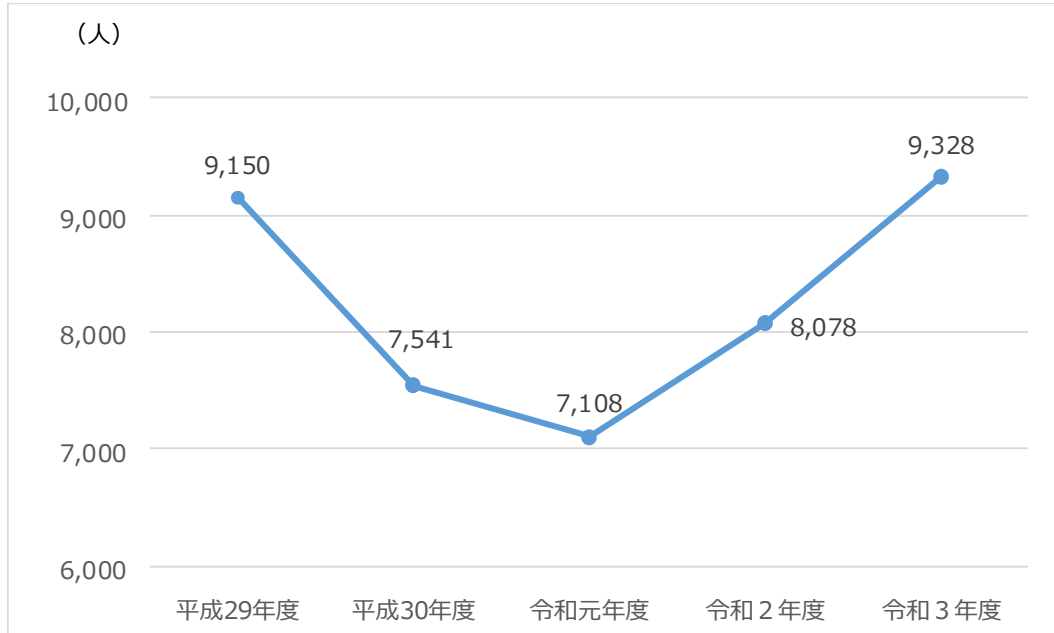
運行開始時期	平成13年9月
路 線 数	10コース
便 数	10便/日
運 行 時 間	始発7時50分～終発16時
運 行 日	月曜日から金曜日 ※日曜・祝日運休
運行車両数	1両
乗車定員	29人
利 用 者	年間利用者数 9,328人(令和3年度) 1日平均利用者数 31.5人 1便当たり平均利用者数 3.2人(幼児を含む)

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	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、路線維持のために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、ドアトゥドアで移動でき、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。

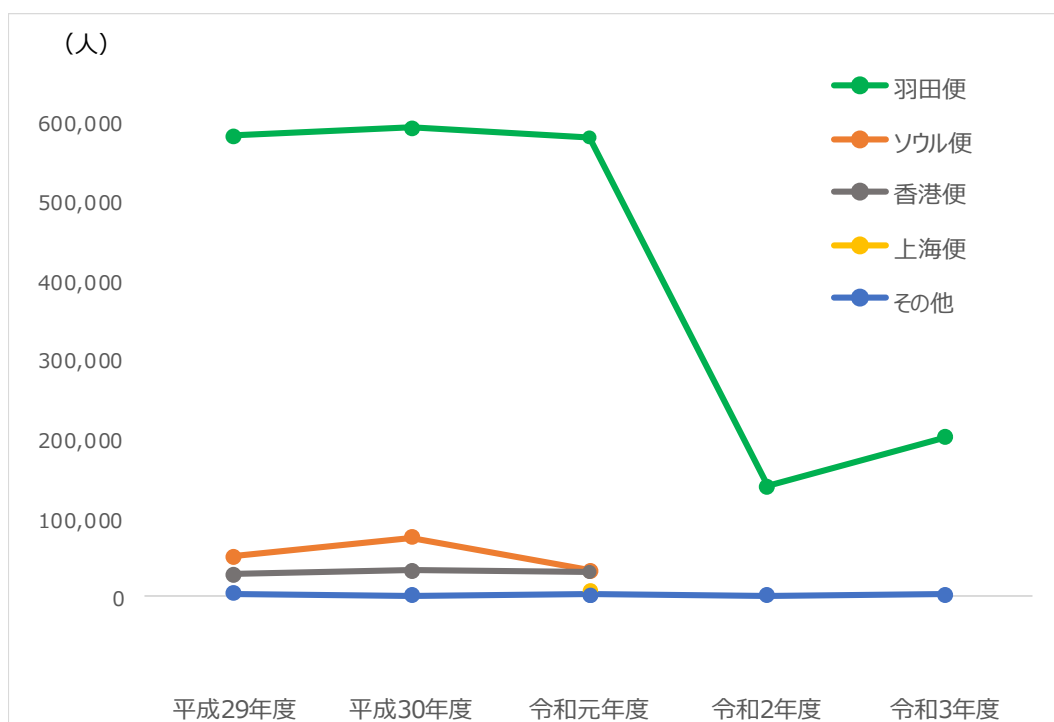
また、国際線の 3 便は新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年度、令和 3 年度ともに全面運休となっています。

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



A N A 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。

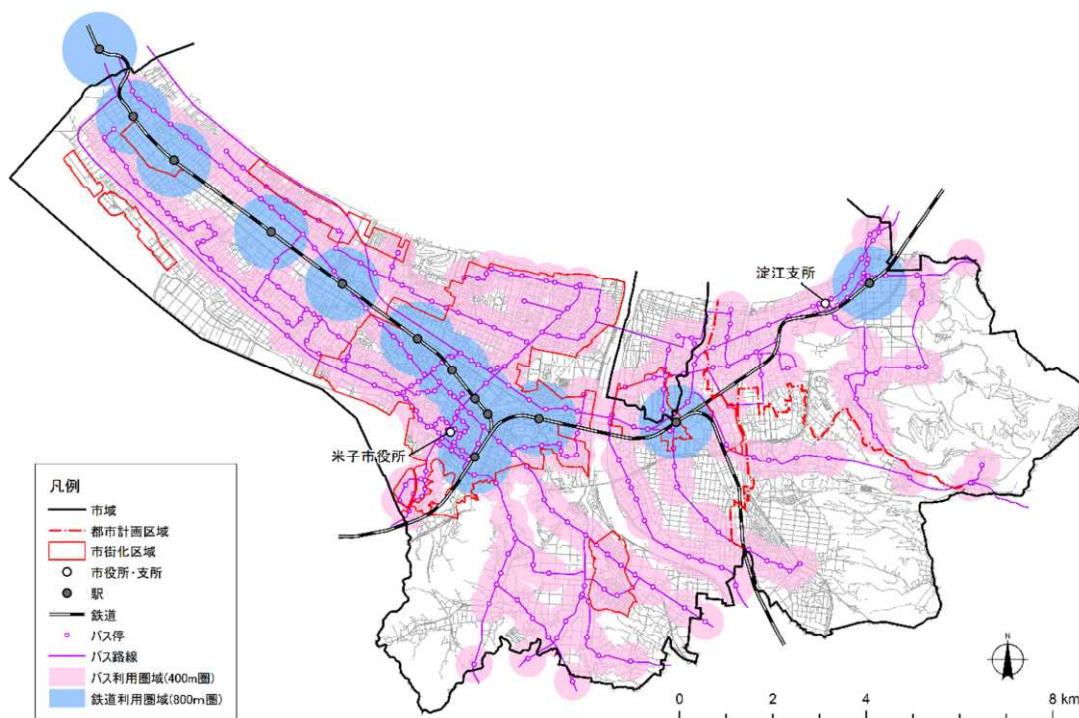
また、数値上は公共交通が利用可能な環境にありながら、モータリゼーション（車社会化）の進展とともに、日常的な移動手段として公共交通機関よりも自家用車が多く利用されるようになり、公共交通の利用者数は減少しています。

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

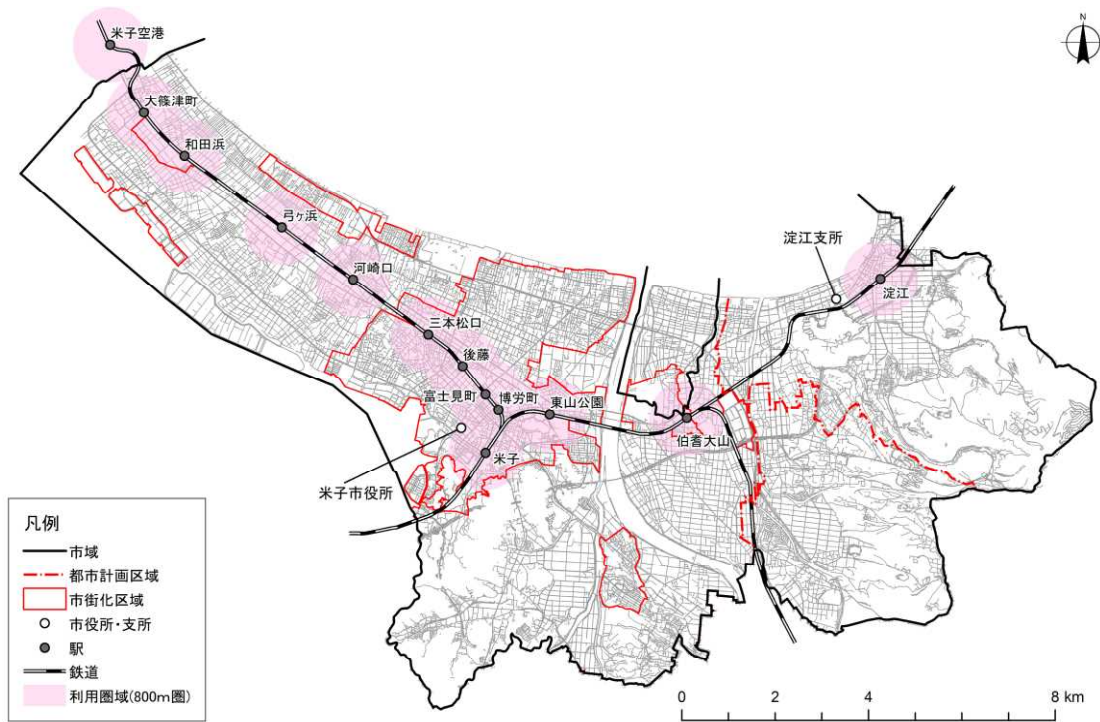
※鉄道の利用圏域は徒歩圏である 800m、バスの利用圏域は鳥取県西部公共交通網形成計画より 400m



※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

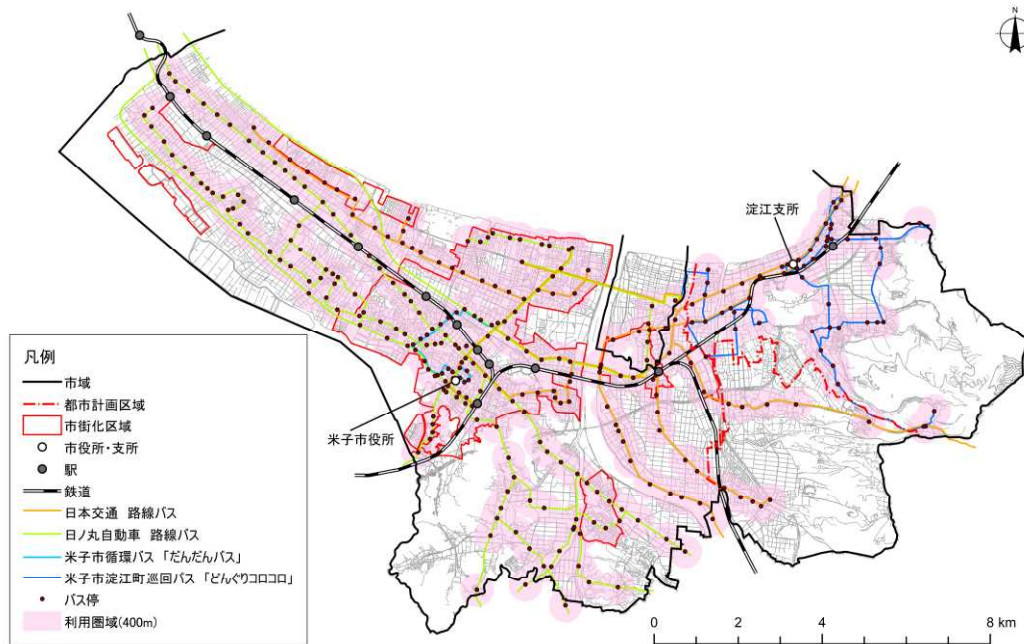
※バス利用圏域：「鳥取県西部地域公共交通網形成計画」より 400m 圏を使用

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、弓ヶ浜蕎麦舗、浜の絆、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、米子駅バスロータリー入口（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、観音寺はたる公園、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、キャリアー皆生店前、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

		<p>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</p> <p>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、パースゴイ前、ひらばやし歯科前、あすなる調剤薬局前、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、J A 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、レッドパロン向い、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）、貫麗飯店前バス停付近、福市遺跡、兼久地藏前バス停付近、安養寺橋バス停付近、宗像バス停付近、J A 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</p>
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、鞆町バス停、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、かんぼ皆生前、合銀福生前、リビズ山根前、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	ヘルプサービスほけっと・アシスタントサービスほけっと
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	ヘルパーステーション 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11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

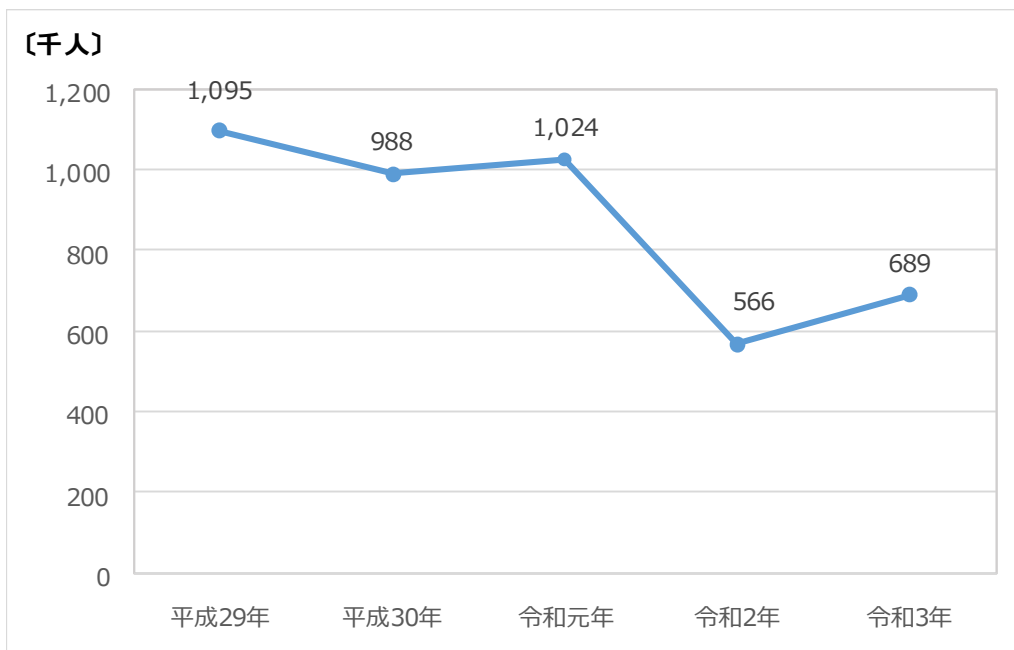
(3) 高齢者等の移動に関する主な支援策

高齢者バス運賃助成	<p>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。</p> <p>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</p> <p>②①以外は、半額の 13,100 円で購入可能</p>
ハイヤー・タクシー運賃割引	<p>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 割引の実施。</p> <p>※鳥取県ハイヤータクシー協会等による事業</p>
重度障がい児・者タクシー料金助成	<p>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。</p> <p>○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</p>
コロナ禍子育て応援タクシー事業	<p>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。</p> <p>※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)</p>

(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 未満で公道を走行す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) 新たなモビリティサービス等の活用

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。

【新たなモビリティ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》

1月から バスが1日乗り放題のわいわいパスはアプリで購入!!
米子市内 600円 広域 1000円

200半額! 運転手さんにわいわいパスの画面を見せればOK!

RYDE PASSの買い方

スマホで簡単! デジタルきっぷ RYDE PASS



(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えますか？ - 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 わいわいパスを知っていますか？

わいわいパスを知っているか	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 わいわいパスを使ってみたいと思いますか？

わいわいパ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、伯耆町のフレスポ伯耆、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、交通便利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="margin-left: 20px;"> <tr> <td rowspan="3" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">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>現状値（H30）</td> <td>目標値（R6）</td> </tr> <tr> <td>589,505人</td> <td>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	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 ○J R 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> <p>⑨多様な移動手段の確保</p> <p>⑩持続的に運行可能な公共交通網構築</p> <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 ・まちなかウォークア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>・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> <p>①まちなかと郊外を結ぶ公共交通ネットワークの維持</p> <p>[主な取組一覧]</p> <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 <p>②利用ニーズに合わせた交通体系の再構築</p> <p>[主な取組一覧]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・巡回バス（どんぐりココロ）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> <p>①公共交通利用環境の向上</p> <p>[主な取組一覧]</p> <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 rowspan="2">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 rowspan="2">・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>令和元年度(2019)</td> <td>令和 24 年度(2042)</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	・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	・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	・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	・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・エスカレーターを設置/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（植樹樹含む）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（植樹樹含む）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、現状のままで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。