

# 米子市公共交通ビジョン

( 素 案 )

令和元年 月

米子市総合政策部交通政策課

## 目次

序章	交通ビジョンの策定にあたって	1
1	交通ビジョン策定の背景	1
2	交通ビジョン策定の目的	2
3	交通ビジョンの位置づけ	2
4	交通ビジョンと国・県の施策	3
5	交通ビジョンの期間	4
第1	米子市の公共交通の現状と課題	5
1	米子市の公共交通の現状	5
(1)	公共交通の種類	5
(2)	公共交通のカバー率	17
2	公共交通に関連する米子市の概況	19
(1)	人口動態	19
(2)	都市を取り巻く現状	21
(3)	自動車交通の現状	23
(4)	環境面に関する状況	25
3	米子市の公共交通の問題・課題	26
(1)	社会環境の変化により直面している問題	26
(2)	公共交通の課題	28
4	今後の見通し	30
第2	今後の米子市の交通政策	31
1	交通政策の基本方向	31
(1)	基本理念	31
(2)	基本方針	32
2	施策の方向と主な取組	33
(1)	施策の体系図	34
(2)	主な取組（推進施策の柱及び個別施策例）	35
3	取組の推進体制	45
(1)	各主体の役割	45
(2)	各主体の連携	47
(3)	具体的な取組の進め方	47
参考資料		48

## 序章 交通ビジョンの策定にあたって

### 1 交通ビジョン策定の背景

本市では、平成 29 年 4 月から新市長による市政運営が開始され、その中で公共交通の利便性向上を重点課題に位置づけて、取組を進めています。そのため、平成 29 年 10 月に庁内組織である「米子市交通政策検討チーム(以下、「本市検討チーム」とします。)」を設置し、本市公共交通の利便性向上対策等について検討を行ったところです。

また、本市が関わる交通計画として、鳥取県及び鳥取県西部地域 9 市町村等により構成される「鳥取県西部地域公共交通活性化協議会」において、平成 28 年 3 月に「鳥取県西部地域公共交通網形成計画」が策定されました。本計画に基づき、移動利便性が高く調和のとれた公共交通環境を形成することにより、いつまでも安心して住み続けられる鳥取県西部地域をめざして取組が進められています。

しかしながら、本市独自の交通政策を進めていくための計画ではないことから、本市公共交通のめざすべき姿を明らかにし、本市検討チームで提示された事項を具現化していくためには、新たな方向性を示すものが必要と考えました。

そこで、本市検討チームで取りまとめた本市公共交通の現状と課題や交通政策の基本方針をベースに「米子市公共交通ビジョン(以下、「本ビジョン」とします。)」を策定するに至りました。

#### ■「米子市交通政策検討チーム」とは

本市における交通政策を計画的かつ効果的に進めるために必要な事項を検討するため、平成 29 年 10 月に設置された庁内組織。庁内の若手職員や交通政策に関係のある部署の職員で構成され、本市交通政策の基本方針等についてまとめました。

#### ■「鳥取県西部地域公共交通網形成計画」とは

鳥取県西部地域 9 市町村の定住化推進のために、鳥取県西部地域全体を網羅した公共交通のあり方を示す計画。地域の概況や公共交通の現状、住民の意向等を踏まえながら、鳥取県西部地域の公共交通の将来像や基本方針に基づく具体的な施策が定められています。

## 2 交通ビジョン策定の目的

本ビジョンでは、本市の公共交通のめざすべき姿を示し、根本的な考え方となる「基本理念」と、それを実現するための「基本方針」を掲げ、今後の交通政策における取組の方向性を明らかにし、効果的かつ計画的な交通政策の推進をめざします。

また、本ビジョンは、これからの人口減少や高齢化社会の進展などの社会変化を見据え、「住んで楽しいまちづくり」を交通政策の視点で実現していくものであり、今後の交通政策の道標としての役割を果たします。

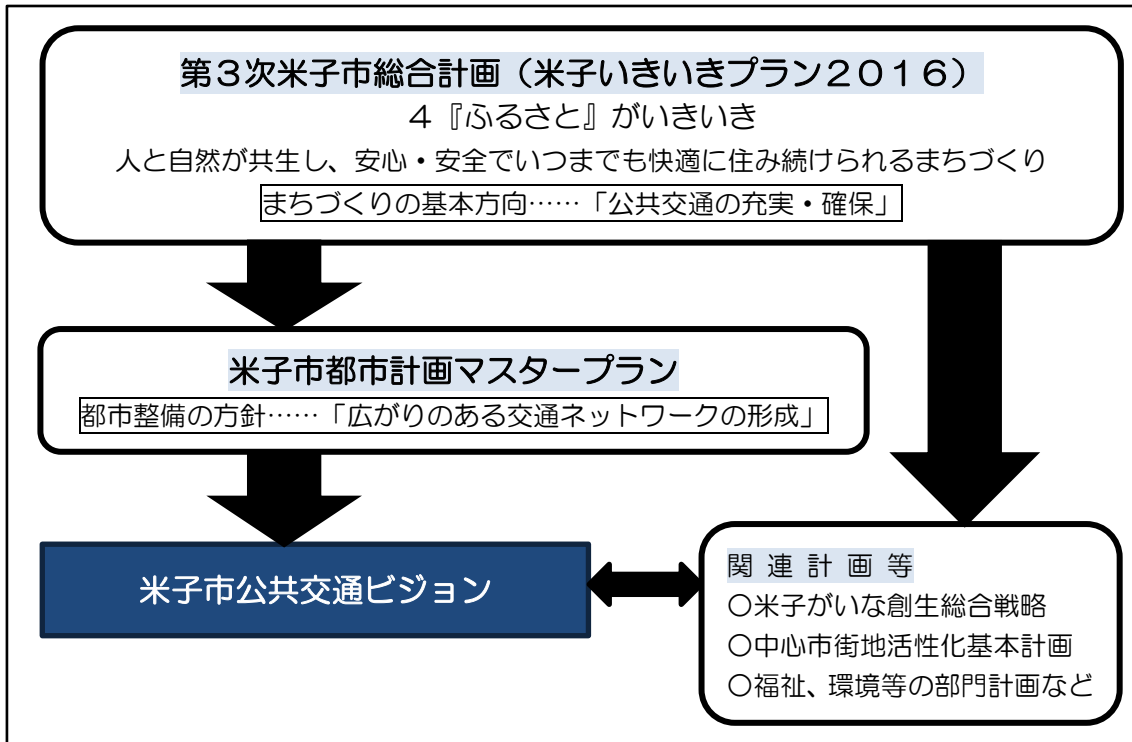
## 3 交通ビジョンの位置づけ

本市のまちづくりの方向性を示す計画の中で最上位に位置づけられる「米子市第3次総合計画」では、交通に関わる分野の方向性として、「公共交通の充実・確保」が示されています。また、本市都市計画の総合的な指針としての役割を果たす「米子市都市計画マスタープラン」においても、都市整備の方針として「広がりのある交通ネットワークの形成」が示されています。

本ビジョンについては、これらの上位計画に記載してある内容を踏まえ、整合を図りながら策定します。

また、交通に関連のある記述がなされている「米子がいな創生総合戦略」や「米子市中心市街地活性化基本計画」等とも整合を図りながら、本市交通政策の方向性や内容を示し、今後を見据えたまちづくりを支える「本市公共交通の見通し・構想」として、本ビジョンを位置づけます。

図1 <米子市公共交通ビジョンの位置づけ>



## 4 交通ビジョンと国・県の施策

国においては、公共交通を取り巻く社会環境の変化を踏まえ、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や地方自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法」が平成25年12月に施行されました。

これを受けて平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正され、このことにより、県と市町村が連携して「地域公共交通網形成計画」を策定することができるようになりました。「地域公共交通網形成計画」は地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるものです。

その際、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ、面的な再構築を行う場合には、地方公共団体が事業者等の同意のもとに「地域公共交通再編実施計画」を策定できるようになりました。

鳥取県の現状では、東部地域・中部地域・西部地域の3地域において、県と市町村が連携して、それぞれ「地域公共交通網形成計画」を策定しています。また、西部地域で

は、平成 30 年 9 月に「鳥取西部地域公共交通再編実施計画」が策定され、バス路線の見直し等の取組が進められているところです。

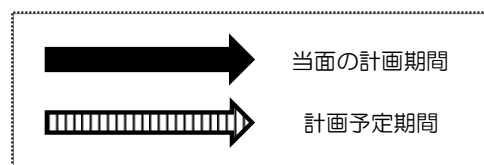
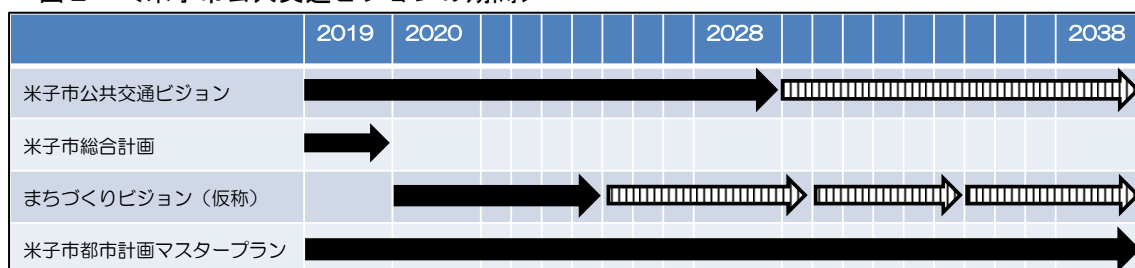
国、県の動向は以上ですが、本ビジョンは、国の基本方針に基づき策定された、鳥取県西部地域の「地域公共交通網形成計画」、「地域公共交通再編実施計画」に掲げている施策や事業との整合を図りながら策定するものとします。

## 5 交通ビジョンの期間

本ビジョンの期間は、2019 年から開始し、おおむね 10 年後までの 2028 年までを基本とするものの、より長期を見据えた将来方向を盛り込んだビジョンとします。

なお、米子市総合計画については、今後は米子がいな創生総合戦略との統合により、「まちづくりビジョン(仮称)」が策定され、2020 年からの 5 か年計画となる予定です。また、米子市都市計画マスタープランについては、令和元年 6 月に改訂され、改訂後は 2038 年为目标年次となりました。これらの計画の策定・見直しに合わせて、本ビジョンについても適宜修正を行います。

図 2 <米子市公共交通ビジョンの期間>



# 第1 米子市の公共交通の現状と課題

## 1 米子市の公共交通の現状

### (1) 公共交通の種類

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、本市の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。

本市公共交通の種類別の状況は、次のとおりです。

### 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。

直近5年間の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すが、いずれの路線も大きな変動はありません。

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、観光などの乗降客で賑わっています。1日当たりの乗車人数は、3,699人(平成30年度)で、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3 <米子市内の鉄道網の状況>

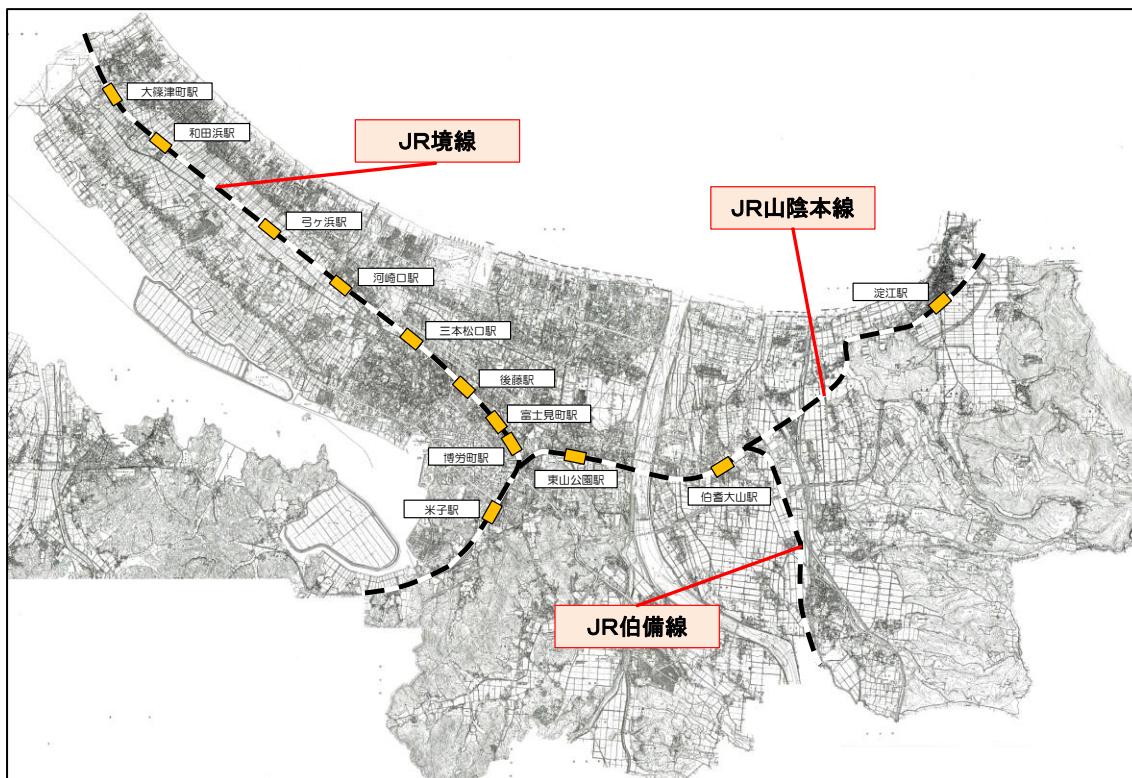


表1 <1日当たりの鉄道利用者数の推移>

① JR山陰本線

(単位:人)

年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
利用者数	5,345	5,485	5,580	5,578	5,568

※JR中山口駅～米子駅間の利用者数

② JR境線

(単位:人)

年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
利用者数	2,981	2,989	3,045	3,120	3,192

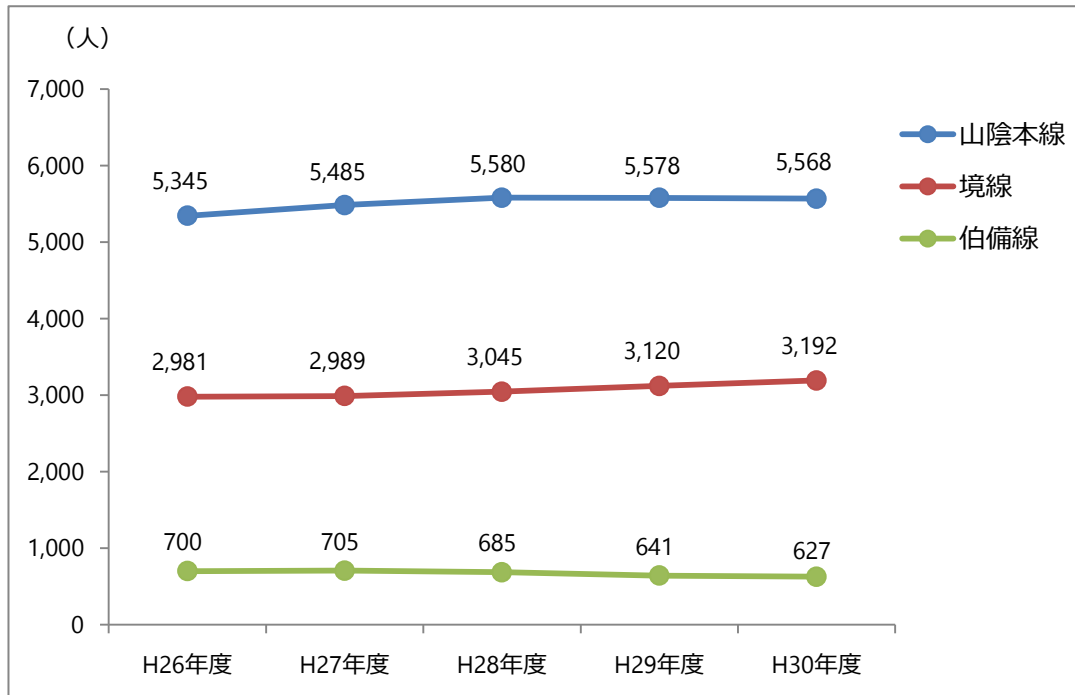
③ JR伯備線

(単位:人)

年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
利用者数	700	705	685	641	627

※JR上石見駅～岸本駅間の利用者数



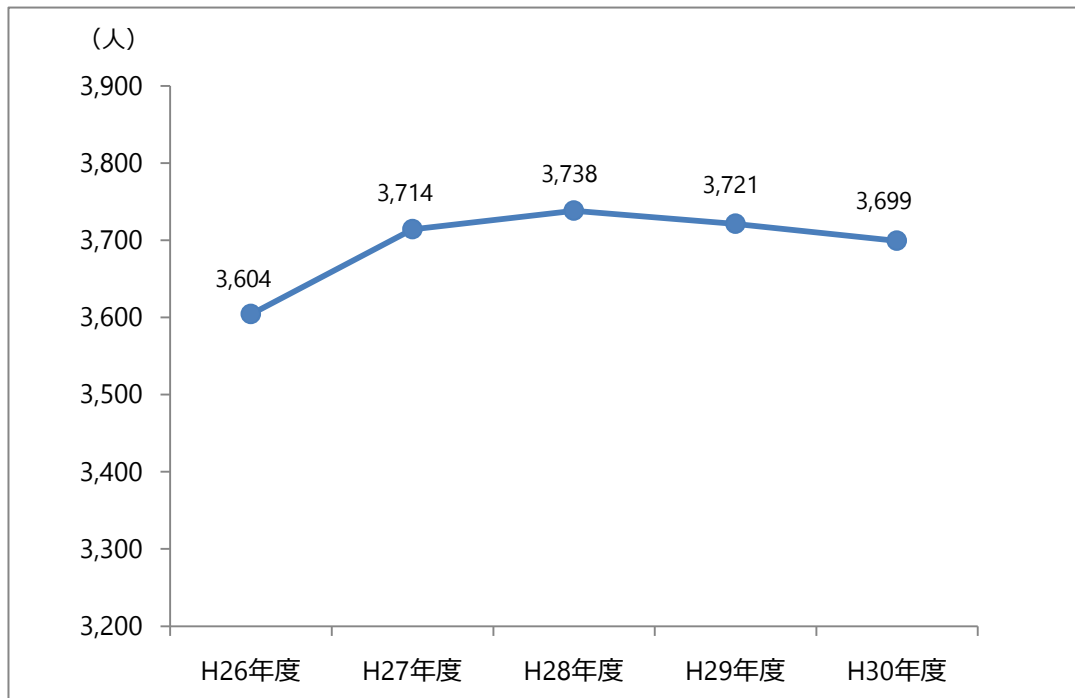


出典：西日本旅客鉄道(株)米子支社

表2 <JR米子駅の1日当たりの乗車人数の推移>

(単位：人)

年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
乗車人数	3,604	3,714	3,738	3,721	3,699

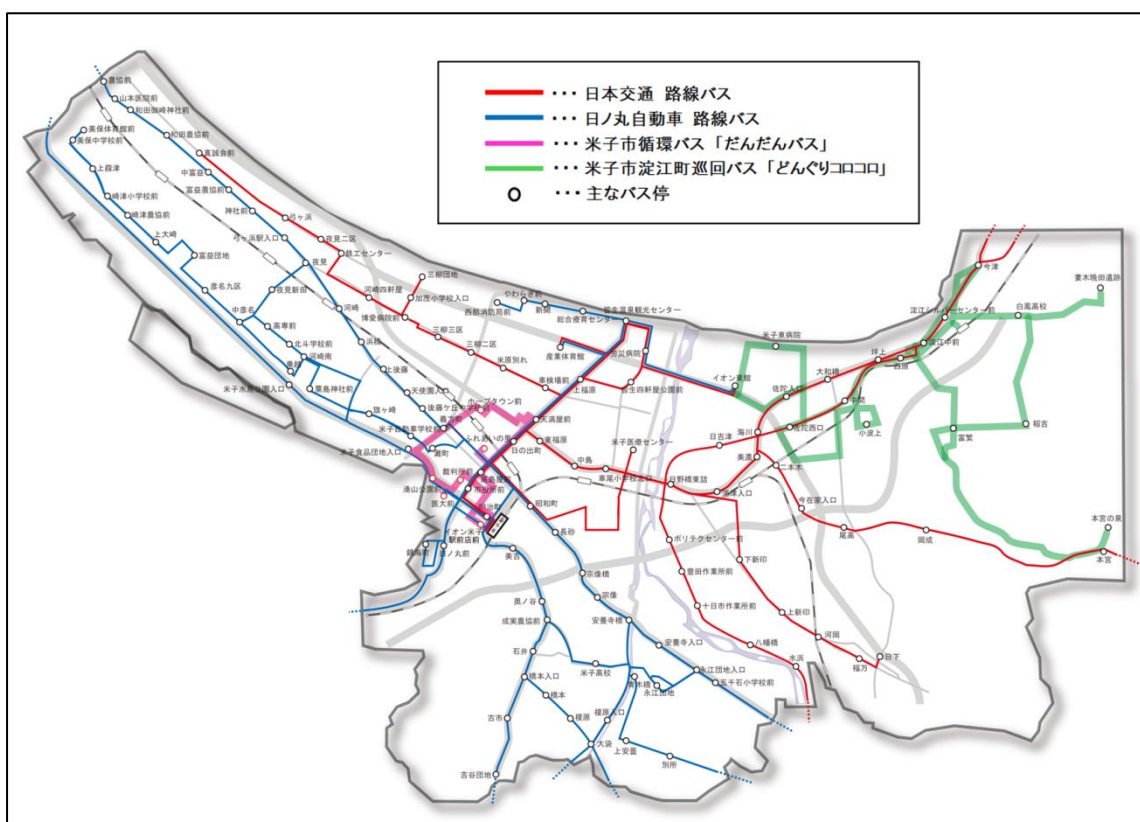


出典：西日本旅客鉄道(株)米子支社

## 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39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・福岡の8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4 <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39路線運行しており、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24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大山町・伯耆町に続く箕蚊屋・伯仙・淀江地区を中心に15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、皆生線とイオン線のみで、それ以外は競合しないように路線分けがされています。

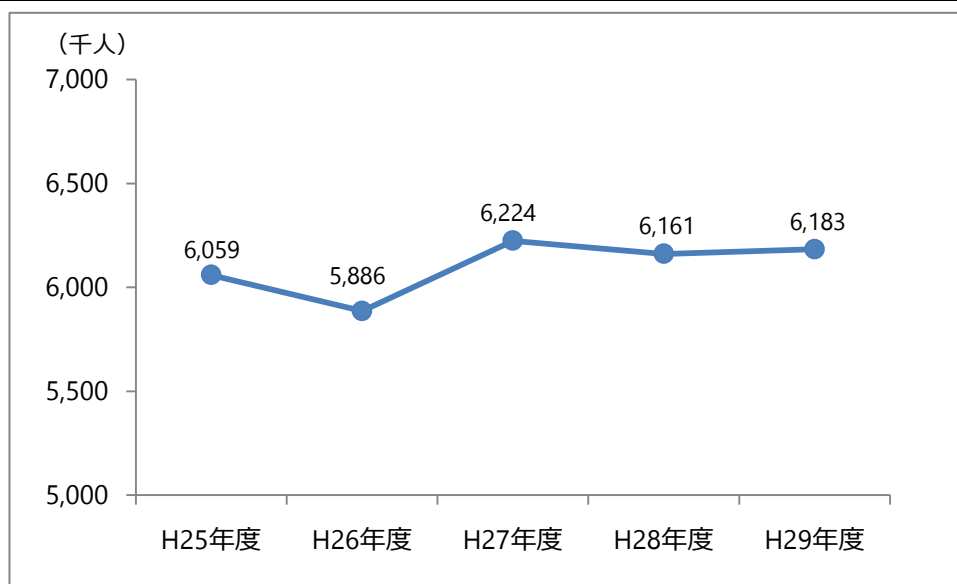
平成29年10月から平成30年9月までの運行実績によると、39路線中、黒字路線は6路線のみで、残りの33路線については赤字で運行している状況です。

鳥取県内の一般乗合バスの輸送人員ですが、直近5年間では横ばい傾向で推移しています。ただし、10年前の平成19年度と比較すると、約140万人の減少となっており、利用者の減少が続いていることは明らかです。

表3 <鳥取県内の一般乗合バス輸送人員の推移>

(単位:千人)

年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
輸送人員	6,059	5,886	6,224	6,161	6,183



出典：中国運輸局



日ノ丸自動車(株) 路線バス



日本交通(株) 路線バス

表4 <市内バス路線一覧>

No	路線名	系統	事業者	広域 路線	国庫補助 対象路線	市内完結 路線	運行 回数	平均乗車 密度	輸送量
1	淀江線	米子駅-日吉津-今津	日交	○	○		6.9	1.3	9.0
2	大山線	米子駅-美濃・尾高・赤松-大山寺	//	○			4.0	2.0	8.0
3	淀江線	米子駅-日吉津・今津-大門口駅	//	○			2.3	1.5	3.5
4		米子駅-日吉津・今津・大門口駅-佐摩	//	○			1.0	1.0	1.0
5	下市線	米子駅-淀江シルバーセンター-下市入口	//	○			3.3	1.5	5.0
6	水浜線	米子駅-観音寺新町・医療センター-遠藤	//	○			4.6	0.7	3.2
7	イオン線	米子駅-観光センター・労災病院-イオン	//	○			6.3	6.1	38.4
8	三柳線	米子駅-上三柳-住宅団地	//			○	9.6	3.3	31.7
9	皆生温泉線	米子駅-上福原-観光センター	//			○	12.6	2.6	32.8
10	労災病院線	米子駅-上福原・福生四区-労災病院	//			○	3.6	2.3	8.3
11	産業体育館線	米子駅-上福原-米子産業体育館	//			○	1.9	1.2	2.3
12	福万線	米子駅-伯耆大山駅-日下	//			○	1.3	0.6	0.8
13		米子駅-医療センター・伯耆大山駅-日下	//			○	5.3	1.5	8.0
14	富益線	米子駅-上三柳・博愛病院・鉄工センター-真誠会前	//			○	4.9	2.5	12.3
15	本宮線	米子駅-美濃・尾高-本宮	//			○	2.7	1.0	2.7
16	松江線	米子駅-高島屋前・松江駅前-松江営業所	日ノ丸	○	○		12.9	3.8	49.0
17	境港線	米子駅-河崎・農協前・明治町-境港駅	//	○	○		11.9	2.8	33.3
18	空港連絡線	米子駅-河崎・農協前-米子鬼太郎空港	//	○	○		9.6	2.0	19.2
19	日野本線	米子駅-溝口駅前-江尾・江尾駅前-日野病院前	//	○	○		5.6	2.7	15.1
20	溝口線	米子駅-永江団地・溝口駅前-谷川	//	○	○		11.2	2.0	22.4
21	東長田線	祇園町日ノ丸前-錦海団地・高島屋前・石井・峰・法勝寺-金山	//	○	○		6.3	3.3	20.8
22	上長田・大木屋線	祇園町日ノ丸前-石井・峰-法勝寺日ノ丸前車庫	//	○			4.3	2.6	11.2
23		祇園町日ノ丸前-石井・大袋・柏尾-上長田車庫	//	○			3.6	2.0	7.2
24		祇園町日ノ丸前~高島屋前・石井・峰~上長田車庫	//	○			1.9	1.9	3.6
25		祇園町日ノ丸前~高島屋前・石井・峰・法勝寺~大木屋	//	○			1.6	2.4	3.8
26	岩屋谷線	米子駅-福市・永江団地・別所-岩屋谷	//	○			2.9	1.1	3.2
27	御内谷線	米子駅-高島屋前・長砂・大袋・朝金・円山団地北口-御内谷	//	○			4.9	1.1	5.4
28		米子駅-高島屋前・長砂・米子高校・大袋・朝金・円山団地北口-御内谷	//	○			0.3	2.9	0.9
29	イオン線	米子駅-観光センター・労災病院-イオン東館	//	○			6.8	5.7	38.8
30	皆生線	米子駅-皆生観光センター・新陣・堀川三福中橋-西部消防局前	//			○	13.9	3.4	47.3
31		米子駅-上福原-観光センター	//			○	5.6	3.1	17.4
32	産業体育館線	米子駅-高島屋前-産業体育館	//			○	1.9	1.8	3.4
33	米子駅・米子高校線	祇園町日ノ丸前-石井・米子高校・永江団地・長砂-米子駅	//			○	4.9	4.7	23.0
34	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	1.0	0.6
35	大学病院線	米子駅-医大前	//			○	1.9	0.6	1.1
36	内浜線	米子駅-河崎団地・富益団地-体育館前	//			○	10.9	2.6	28.3
37		米子駅-河崎団地・高専前-米子駅	//			○	2.6	3.0	7.8
38	米子高専線	米子駅-食品団地入口・高専前・河崎-米子駅	//			○	0.6	6.0	3.6
39		米子駅-食品団地入口・安倍-高専前	//			○	0.3	4.2	1.3

※出典：日本交通株式会社、日ノ丸自動車株式会社。

※期間は、平成29年10月から平成30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路線。
- ・国庫補助路線…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。

直近5年間の利用者数は緩やかに増加傾向にありますが、ピーク時の平成15年度の利用者数が205,219人であったことから考えると、大幅に減少していることは明らかです。

表5 <循環バス「だんだんバス」の概要>

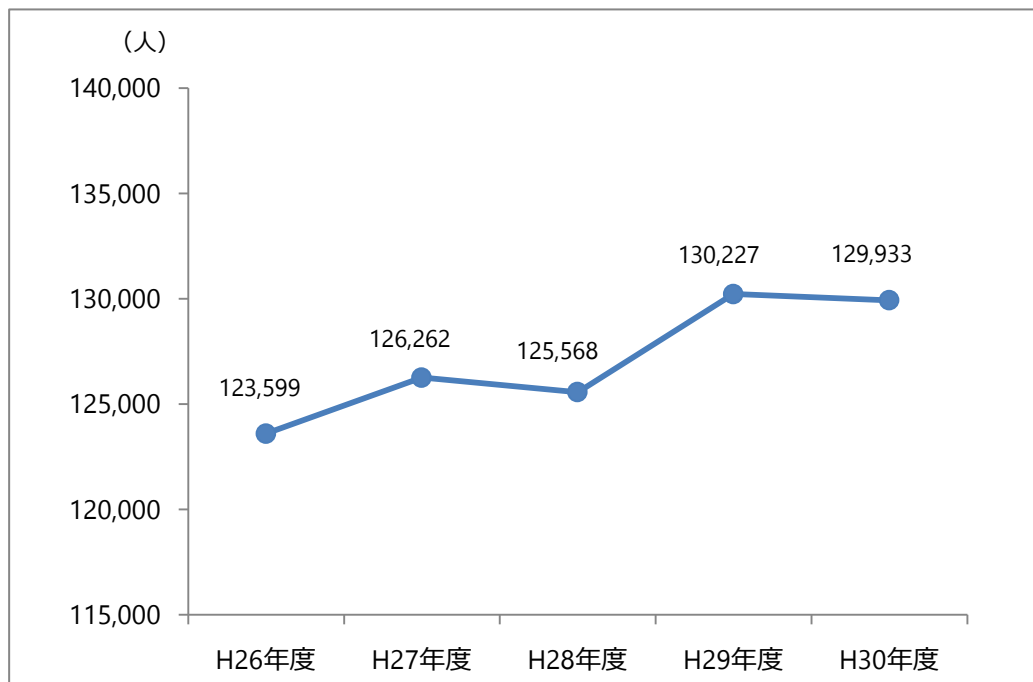
運行開始時期	平成14年4月 ※平成13年9月～平成14年3月まで試験運行
路線数	1コース
便数(平日)	21便/日
運行時間	午前8時～午後6時 ※30分間隔で運行
運行日	無休 ※1月1日(元旦)のみ終日運休

運行車両数	2両
乗車定員	34人
利用者	年間利用者数 129,933人（平成30年度） 1日平均利用者数 357人 1便当たり平均利用者数 17.6人/便
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	48.8% ※運賃等収入 13,731,493円 ÷ 運行経費 28,111,008円
これまでの主な経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成14年4月 運行開始 運賃大人100円 小人50円</li> <li>・平成19年10月 運賃改定 大人150円 小人100円</li> <li>・平成19年10月 回数券導入</li> <li>・平成24年4月 ダイヤ改正</li> <li>・平成27年6月 乗継割引導入</li> <li>・平成27年7月 定期券導入</li> <li>・平成29年3月 新車両による運行開始</li> </ul>

表6 <循環バス「だんだんバス」利用者数の推移>

（単位：人）

年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
利用者数	123,599	126,262	125,568	130,227	129,933



出典：米子市資料

## 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 月で運行事業者が、タクシー事業者の米子第一交通株式会社に変更となりました。

直近 5 年間の利用者数は減少傾向にあり、平成 25 年度までは利用者数 1 万人を維持していましたが、平成 26 年度以降は 1 万人を割る状況が続いています。

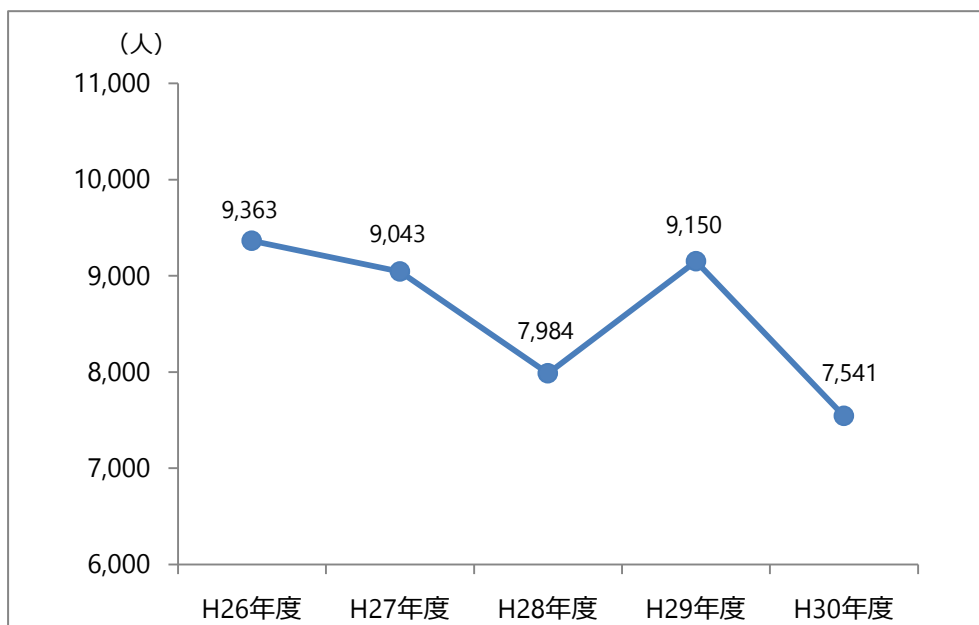
表 7 <巡回バス「どんぐりコロコロ」の概要>

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	午前 8 時～午後 4 時 50 分
運行日	月曜日から土曜日 ※祝祭日・1 月 2 日・1 月 3 日を除く
運行車両数	1 両
乗車定員	29 人
利用者	年間利用者数 7,541 人（平成 30 年度） 1 日平均利用者数 26 人 1 便当たり平均利用者数 2.6 人/便
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	8.5% ※運賃収入 948,384 円 ÷ 運行経費 11,217,000 円
これまでの主な経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 13 年 9 月 運行開始 運賃大人 100 円 小人 50 円</li> <li>・平成 19 年 10 月 運賃改定 大人 150 円 小人 100 円</li> <li>・平成 19 年 10 月 ルート変更、回数券導入</li> <li>・平成 27 年 6 月 乗継割引導入</li> <li>・平成 27 年 7 月 定期券導入</li> <li>・平成 28 年 4 月 ルート変更、バス停留所新設</li> <li>・平成 31 年 4 月 運行事業者変更</li> </ul>

表8 <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 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
利用者数	9,363	9,043	7,984	9,150	7,541



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の多くが赤字であり、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、1億3,000万円程度で推移していましたが、燃料費及び人件費の高騰により、平成29年度から約1億5,000万円の支援金額に上昇しました。平成30年度は更に上昇しており、今後の社会情勢の変化にも大きく影響されますが、今後も更なる上昇または同程度の支援金額で推移することが懸念されます。

(単位：千円)

区 分	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
路線バス	111,262	106,203	105,554	126,625	129,441
だんだんバス	13,466	13,983	14,214	13,538	14,380
どんぐりコロコロ	8,931	8,971	9,197	8,970	10,269
<b>補助金等合計</b>	<b>133,659</b>	<b>129,157</b>	<b>128,965</b>	<b>149,133</b>	<b>154,090</b>

表9 <バス運行事業に対する行政の支援状況について>

出典：米子市資料



### ③ タクシー

本市内には、平成 31 年 3 月末時点で 11 のタクシー事業所があり、約 270 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」とは

UD タクシーとは、広い開口部にスライドステップを備え、車いすのまま乗車できるなど、障がい者などに配慮されたタクシー車両です。また、高齢者、妊娠中の女性、荷物の多い旅行者など、誰もが使いやすくデザインされています。

通常のタクシーと同じで、街なかで呼び止めて誰でも一般タクシー料金で利用することができます。



UDタクシー

### ④ 航空機

航空機は、国内線として米子ー羽田便が 1 日最大 6 往復、国際線としてソウル便が週最大 6 便、香港便が週 3 便運航しています。香港便については、平成 28 年 9 月に新規就航となりました。

羽田便の利用状況ですが、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しており、堅調に推移しています。

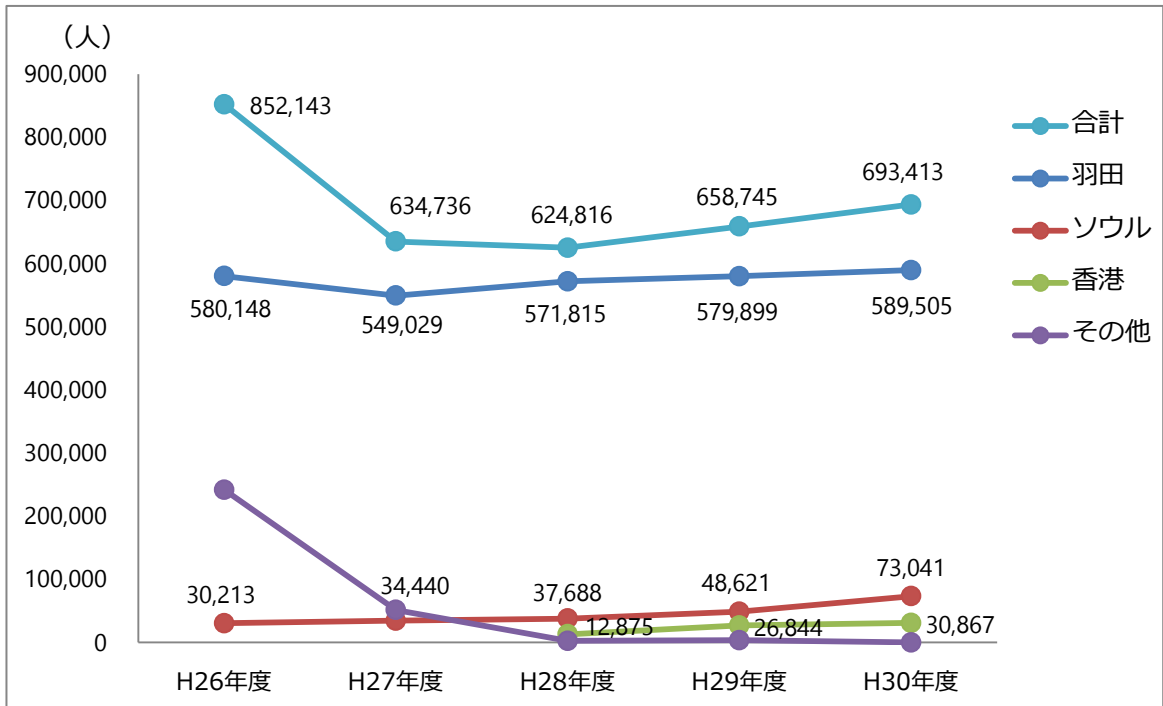
また、ソウル便は平成 30 年 10 月から週最大 6 便に増便され、香港便も平成 30 年 12 月から週 3 便に増便されるなど、国際線も好調に推移しています。

なお、その他の利用者には国内・国際チャーター便の利用者が含まれます。また、平成 26 年度から 27 年度の利用者には、平成 27 年 8 月末で運休となったスカイマークの路線利用者が含まれています。

表10 <米子空港利用者数の推移>

(単位：人)

区分	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
羽田便	580,148	549,029	571,815	579,899	589,505
ソウル便	—	—	12,875	26,844	30,867
香港便	—	—	12,875	26,844	30,867
その他	241,782	51,267	2,438	3,381	0
<b>利用者合計</b>	<b>852,143</b>	<b>634,736</b>	<b>624,816</b>	<b>658,745</b>	<b>693,413</b>



出典：鳥取県資料



ANA航空機



米子鬼太郎空港

## (2) 公共交通のカバー率

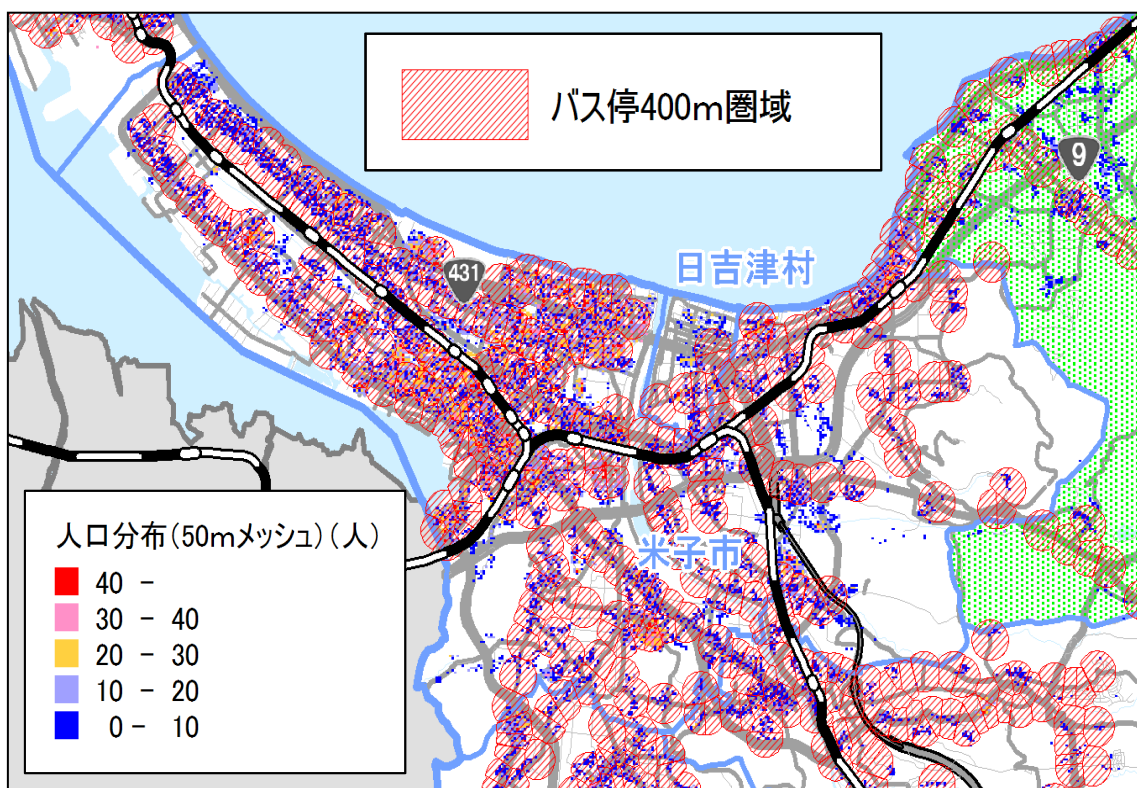
本市の公共交通が利用可能な地域のカバー率（総人口に占めるバス停 400m 圏域内人口の割合）は、88.4%であり、公共交通空白地域は少なく、数値上はある程度公共交通で移動可能な環境と考えられます。

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、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等により、カバー率ほど便利ではないという実態もあります。

また、公共交通がある程度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 1.1 <バス停 400m 圏域内人口と総人口に占める割合>

	人口 (人)	バス停 400m 圏域内人口 (人)	カバー率 (%)
米子市	148,262	131,130	88.4



※出典：鳥取県西部地域公共交通網形成計画

### ■公共交通空白地域の考え方

鳥取県西部地域公共交通活性化協議会が実施した「自宅からバス停までの距離」がどの程度であればバスを利用しても良いかを聞いた住民アンケート調査結果では、「200m以内」と「400m以内」との回答合計が、全体の7割近くを占めました。

この結果を参考に、本ビジョンでは「バス停・JR駅を中心として半径400m圏域以外」を公共交通空白地域と定義します。

なお、公共交通空白地域の定義の一例として、国土交通省「地域公共交通づくりハンドブック」においては、「地方では、駅から半径1000m以上、バス停から半径500m以上」を空白地域として捉えています。このことから考えても、本ビジョンにおける公共交通空白地域の考え方は十分であるといえます。

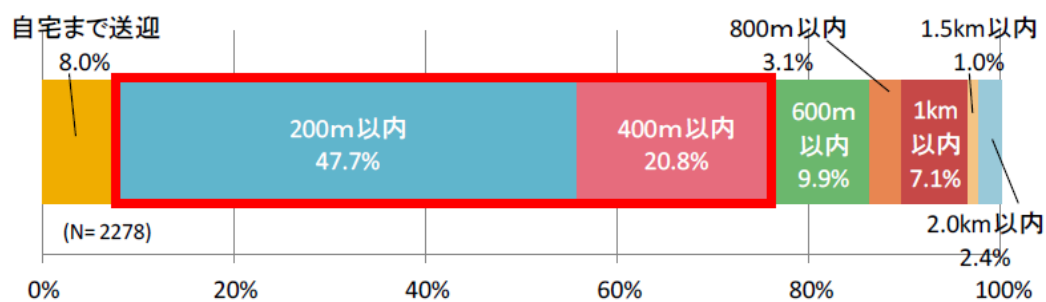


図5 <バスを利用しても良いバス停までの距離>

※出典：鳥取県西部地域公共交通網形成計画

## 2 公共交通に関連する米子市の概況

### (1) 人口動態

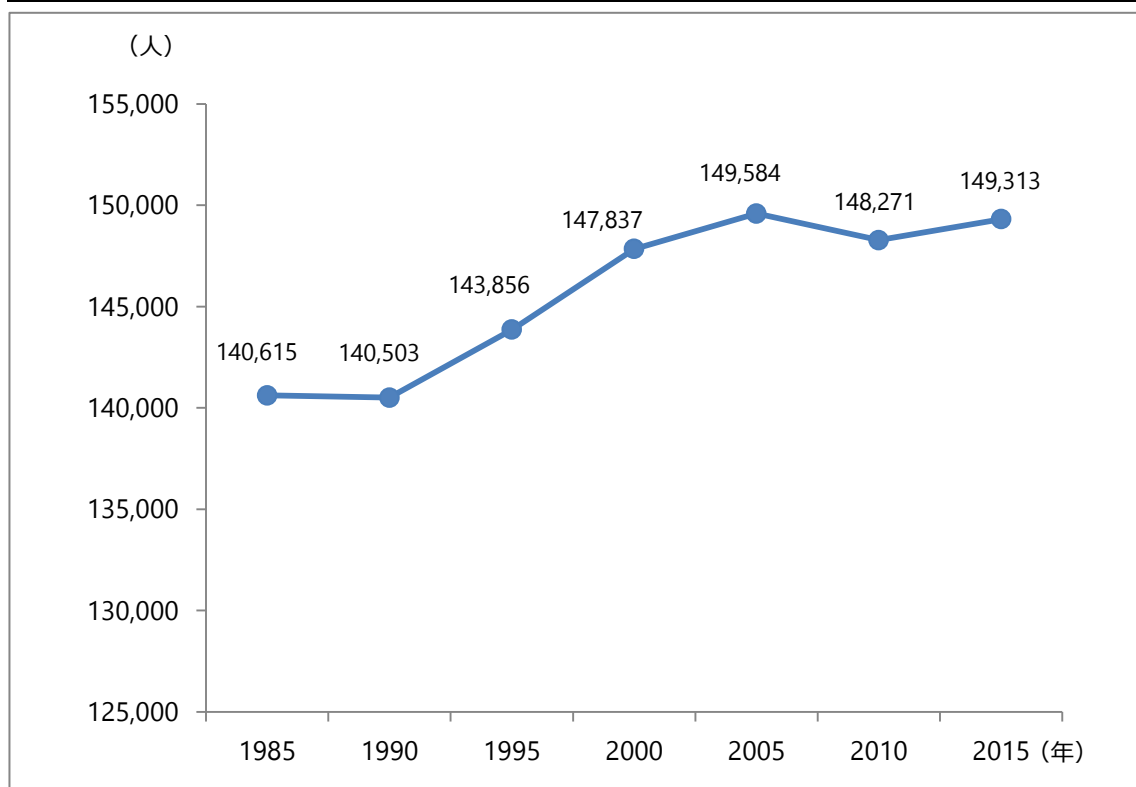
#### ① 人口の推移

2015年(平成27年)国勢調査における本市の人口は149,313人であり、1985年(昭和60年)以降、人口は微増となっています。

表12 <人口の推移>

(単位：人)

区分	1985年 (昭和60年)	1990年 (平成2年)	1995年 (平成7年)	2000年 (平成12年)	2005年 (平成17年)	2010年 (平成22年)	2015年 (平成27年)
人口	140,615	140,503	143,856	147,837	149,584	148,271	149,313



※出典：国勢調査

#### ② 人口の将来推計

国立社会保障・人口問題研究所の人口推計によると、本ビジョンの目標年次に最も近い2030年の人口は147,297人であり、2015年の国勢調査時点と比較して、減少傾向にあることが予測されます。また、2045年には本市の人口が14万人を割ることが予測されます。

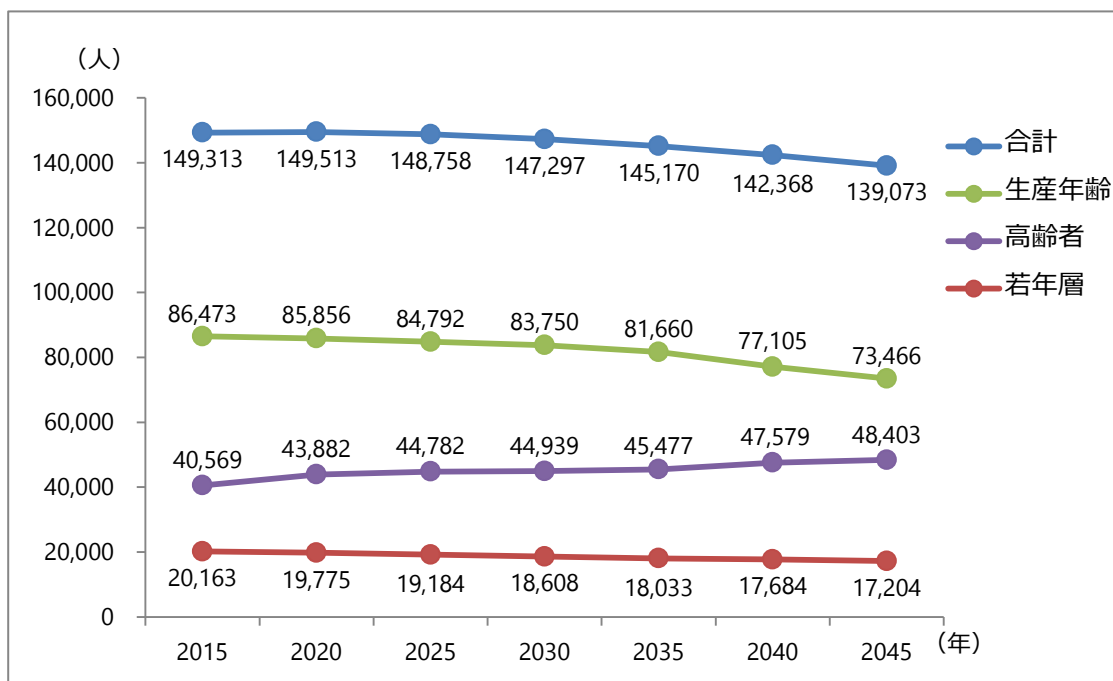
本市の年齢3区分別人口は、2015年の国勢調査時点で、若年者人口が20,163人(13.7%)、生産年齢人口が86,473人(58.7%)、高齢者人口が40,569人(27.6%)となっています。

2030年に向けて若年層人口及び生産年齢人口の減少と高齢者人口の増加が緩やかに続きます。また、2045年には生産年齢人口が大幅に減少することが予測されます。

表13 <人口の将来推計>

(単位:人)

区分	2015年 (平成27年)	2020年 (令和2年)	2025年 (令和7年)	2030年 (令和12年)	2035年 (令和17年)	2040年 (令和22年)	2045年 (令和27年)
合計	149,313	149,513	148,758	147,297	145,170	142,368	139,073
若年者人口 (0～14歳)	20,163 (13.7%)	19,775 (13.2%)	19,184 (12.9%)	18,608 (12.6%)	18,033 (12.4%)	17,684 (12.4%)	17,204 (12.4%)
生産年齢人口 (15～64歳)	86,473 (58.7%)	85,856 (57.4%)	84,792 (57.0%)	83,750 (56.9%)	81,660 (56.3%)	77,105 (54.2%)	73,466 (52.8%)
高齢者人口 (65歳以上)	40,569 (27.6%)	43,882 (29.3%)	44,782 (30.1%)	44,939 (30.5%)	45,477 (31.3%)	47,579 (33.4%)	48,403 (34.8%)



※2015年(平成27年)のデータは、国勢調査による。年齢階層別人口割合は、年齢不詳者を除いた人口で算出したもの。

※2020年(令和2年)以降の推計データは、国立社会保障・人口問題研究所による。

## (2) 都市を取り巻く現状

本市における中心市街地では、直近5年間で若年者人口と生産年齢人口が減少しており、総人口でも減少しています。しかしながら、高齢者人口は微増となっており、少子高齢化が進んでいるといえます。市全体と比較しても、高齢者人口の割合が高く、本市の中でも少子高齢化がより一層進んでいる地域であると考えられます。

また、平成18年度から26年度にかけて、市全体で事業所数、従業者数が減少していますが、特に中心市街地において大きく減少しています。中でも事業所数は、△16.3%と高い減少率になっています。

商業集積の状況ですが、商店数や従業者数等の項目で中心市街地のシェアは年々低下しています。また、歩行者・自転車通行量について、直近5年間は横ばい傾向ですが、平成21年度の17,578人と比較すると大幅に減少しており、中心市街地における都市機能や賑わいの低下が懸念されます。

### ■ 中心市街地の区域について

「米子市中心市街地活性化基本計画」においては、広域交通の拠点であるJR米子駅周辺、古くから形成されている商店街、米子城の町割りの跡が残る下町、歴史的・文化的遺産である寺町等、米子城跡、自然遺産である旧加茂川を含んだ、概ね196haの区域を「中心市街地」として設定しています。



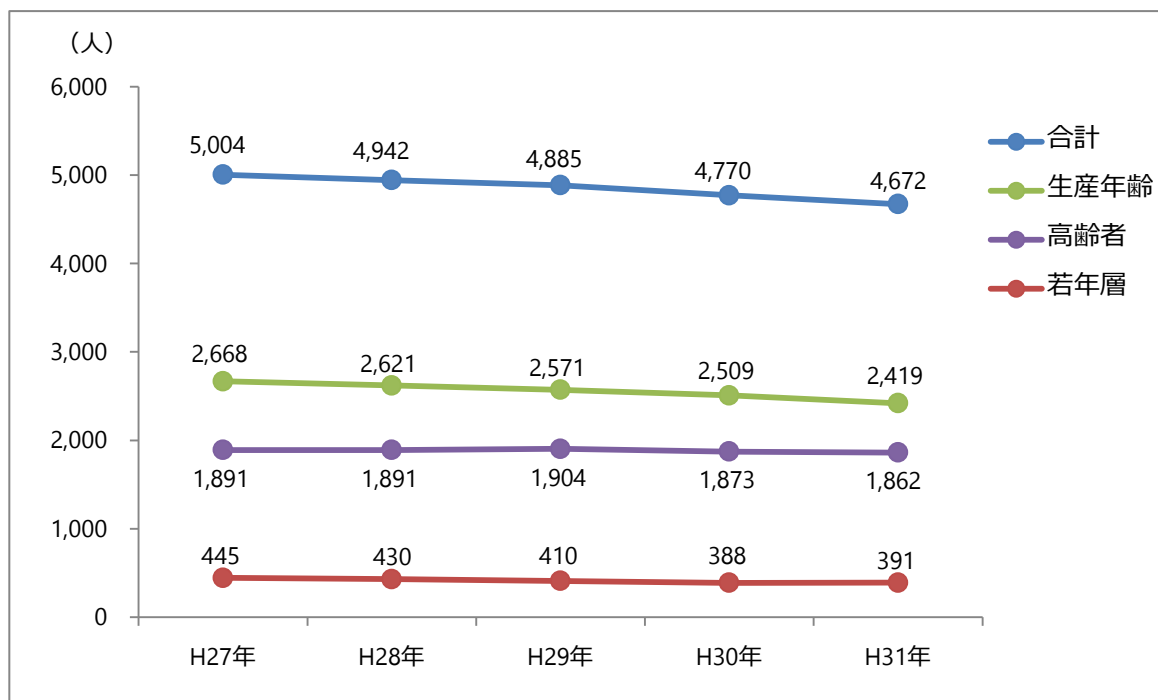
図6  
<中心市街地区域図>

※出典：米子市資料

表14 <中心市街地の人口の推移>

(単位：人)

区分	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年
合計	5,004	4,942	4,885	4,770	4,672
若年者人口 (0～14歳)	445 (8.9%)	430 (8.7%)	410 (8.4%)	388 (8.1%)	391 (8.4%)
生産年齢人口 (15～64歳)	2,668 (53.3%)	2,621 (53.0%)	2,571 (52.6%)	2,509 (52.6%)	2,419 (51.8%)
高齢者人口 (65歳以上)	1,891 (37.8%)	1,891 (38.3%)	1,904 (39.0%)	1,873 (39.3%)	1,862 (39.8%)



※出典：米子市住民基本台帳による。各年3月末の人口をカウントしたもの。

表15 <事業所数、従業者数の状況>

		平成18年度		平成21年度		平成24年度		平成26年度		平成18年度から26年	
		数	構成比	数	構成比	数	構成比	数	構成比	度の変動	変動率
事業所数 (事業所)	中心市街地	1,557	21.3	1,426	18.7	1,232	17.7	1,303	18.3	-254	-16.3%
	その他地域	5,769	78.7	6,194	81.3	5,726	82.3	5,835	81.7	66	1.1%
合計		7,326		7,620		6,958		7,138		-188	-2.6%
従業者数 (人)	中心市街地	11,324	16.5	12,043	16.4	10,775	16.1	11,141	16.3	-183	-1.6%
	その他地域	57,225	83.5	61,591	83.6	56,147	83.9	57,022	83.7	-203	-0.4%
合計		68,549		73,634		66,922		68,163		-386	-0.6%

※出典：事業所・企業統計調査及び経済センサス



表 1 6 < 商業集積の状況 >

区 分		平成6年	平成9年	平成14年	平成16年	平成19年	平成26年
商店数 (店舗)	中心市街地	509	503	442	432	370	203
	米子市	1,994	1,824	1,725	1,679	1,530	1,051
	中心市街地シェア	25.5%	27.6%	25.6%	25.7%	24.2%	19.3%
従業者数 (人)	中心市街地	2,799	2,581	2,105	1,986	1,867	965
	米子市	10,604	10,661	10,867	10,208	10,324	8,185
	中心市街地シェア	26.4%	24.2%	19.4%	19.5%	18.1%	11.8%
年間商品販売額 (百万円)	中心市街地	53,123	50,635	36,050	30,021	28,458	16,515
	米子市	210,099	219,740	197,723	184,384	191,728	165,349
	中心市街地シェア	25.3%	23.0%	18.2%	16.3%	14.8%	10.0%
売場面積 (㎡)	中心市街地	72,426	71,095	63,368	62,689	61,551	34,715
	米子市	214,686	220,863	244,493	261,439	283,037	233,603
	中心市街地シェア	33.7%	32.2%	25.9%	24.0%	21.7%	14.9%

※出典：商業統計調査及び経済センサス

表 1 7 < 中心市街地における歩行者・自転車通行量の推移 >

(単位：人)

年 度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
通行者数	12,945	12,749	11,645	9,773	12,477

※出典：米子市資料

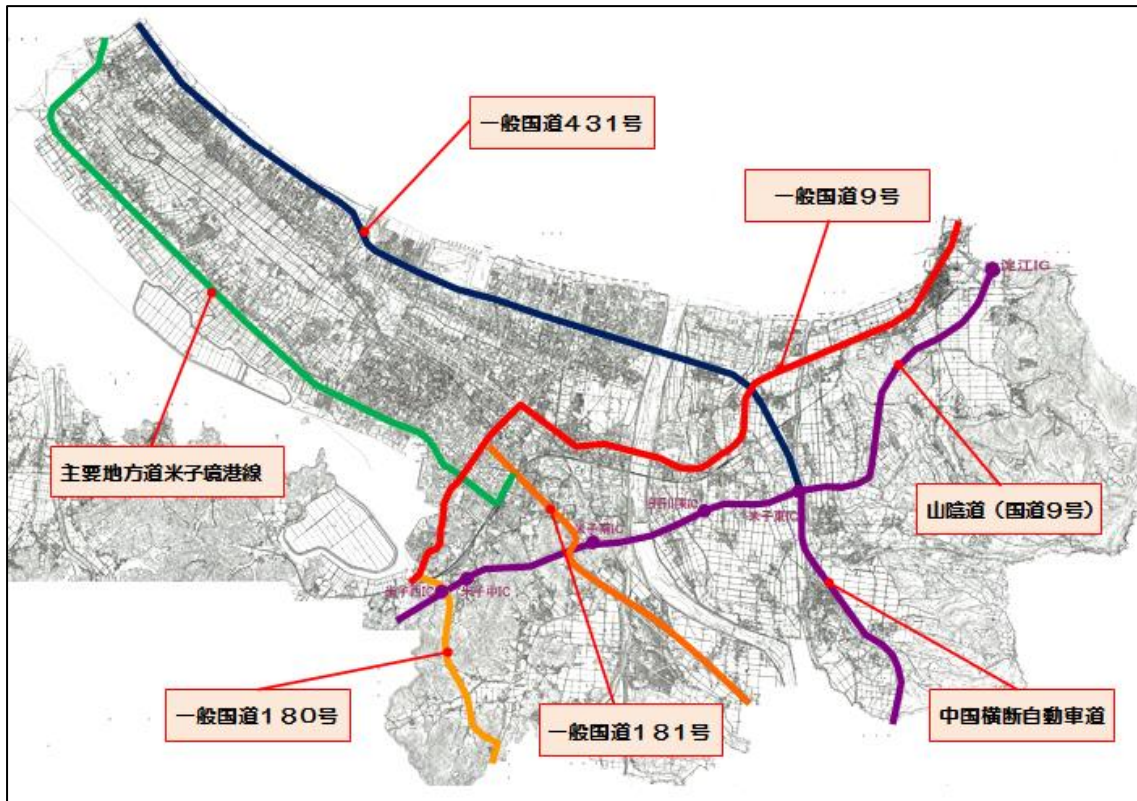
### (3) 自動車交通の現状

#### ① 道路整備等の状況

米子市の幹線道路は、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7 <米子市内主要道路の状況>



## ② 自家用車の保有状況

米子市における人口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台から平成27年度末の0.70台へ約0.18ポイント増加しており、モータリゼーション（車社会化）の進展がみられます。

表18 <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
平成27年度末	55,868	29,199	19,694	104,761	60,037	<b>1.74</b>	149,313	<b>0.70</b>
平成22年度末	50,700	31,582	17,521	99,803	57,610	<b>1.73</b>	148,271	<b>0.67</b>
平成17年度末	25,898	34,522	17,392	77,812	55,212	<b>1.41</b>	149,584	<b>0.52</b>

※出典：人口、世帯数は国勢調査。その他のデータは米子市資料。

#### (4) 環境面に関する状況

本市における二酸化炭素排出量は、直近5年間は横ばい傾向で推移しています。運輸部門における二酸化炭素排出量のうち、大半は自動車交通によるものであり、車社会化による影響がみられます。

表19 <米子市の部門別二酸化炭素(CO2)排出量の推移> (単位:千トンCO2)

区 分	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	
運輸部門	旅客自動車	168	163	157	157	161
	貨物自動車	120	119	119	118	119
	鉄 道	11	11	11	11	11
	船 舶	0	0	0	0	0
	小 計	287	282	276	275	291
産業部門	187	195	227	201	228	
家庭部門	354	376	336	380	305	
業務部門	386	404	391	377	393	
廃棄物部門	18	22	20	20	17	
合 計	1,244	1,295	1,267	1,265	1,234	

※出典：米子市資料

### 3 米子市の公共交通の問題・課題

#### (1) 社会環境の変化により直面している問題

公共交通を取り巻く社会環境の変化により、公共交通は様々な問題に直面しています。これらは本市に限ったことではなく、全国の地方都市において発生していると考えられます。

##### ① 公共交通利用者の減少

公共交通の利用者は年々減少を続けており、そのことが交通事業者の収入減少による採算性の悪化を招いています。交通事業者の経営努力だけでは、公共交通の維持確保が困難な状況であり、実態として路線バスの減便など公共交通サービス水準の低下を招き、更なる利用者の減少を引き起こすという悪循環に陥っています。

今後の人口減少を踏まえると、公共交通利用者数は長期的に減少傾向で推移するものと予想され、交通事業者にとって更に厳しい状況に陥ることが懸念されます。

##### ② 中心市街地の魅力の低下

車社会化により地域住民の行動範囲が広がったことで、一般住宅や企業、商業施設等が中心市街地から郊外へ流出し、都市機能の郊外化・拡散化が進み、市街地が拡大しました。その結果、通勤や買い物などの地域住民の日常生活にますます自家用車が欠かせない状況となっています。

同時に、自家用車で行きづらい場所として中心市街地の空洞化が進行し、郊外に対する相対的な魅力の低下を招く要因の一つとなっています。

また、車社会化による中心市街地からの人口流出は、他エリアと比較して中心市街地の少子高齢化を推し進め、今後まちの活力や賑わいが失われていく恐れがあります。

##### ③ 道路混雑の発生による公共交通の走行性低下

自家用車の利用拡大に伴い、通勤・帰宅ラッシュ時の道路混雑による交通渋滞が発生しています。また、道路混雑の高まりは、交通事故増加の要因となります。

交通の混雑度は郊外部から中心部にアクセスする幹線道路で特に高く、中心部と郊外部を接続する路線バスや市内中心部を運行するコミュニティバスなど公共交通機関の定時性、速達性低下の要因となっています。

今後は公共交通の利用促進により、道路混雑に伴い発生する問題を緩和することが求められています。

#### ④ 自家用車の利用拡大に伴う環境問題の顕在化

地球温暖化の影響として、生態系及び私達の生活への影響並びに異常気象の増加が懸念されています。自家用車の利用拡大に伴う二酸化炭素排出量の増加は、これらの環境負荷の増大を引き起こす要因であり、環境に優しい公共交通の利用促進によって低減を図ることが求められています。

過度に自家用車に依存しないライフスタイルへの転換により、公共交通等利用者の増加及び二酸化炭素排出量の削減が必要と考えられます。

#### ⑤ 高齢化社会の進展

高齢化社会が進展している状況で、自家用車の利用拡大に伴い衰退傾向にある公共交通では、移動が困難なケースも発生します。例えば、加齢等による身体的理由により自家用車の運転が困難な方や運転免許返納者の移動手段をいかに確保していくのが重要です。今後は、高齢化社会に適応したまちづくりが必要であり、公共交通で円滑に移動できる社会への転換が求められています。

また、高齢化社会の進展は、医療費の増大を引き起こしています。自家用車への依存が高くなると、結果として歩く機会が減少するため、高齢者の健康保持に影響を及ぼします。公共交通の利用により自宅からバス停や駅まで歩くことが、高齢者の健康寿命を延伸し、医療費の抑制につながります。

### ■ 「利用機会の減少による悪循環（負のスパイラル）」について

公共交通の利用者減少は交通事業者の収入減少につながり、交通事業者の採算性が悪化します。これに対して交通事業者は事業継続のためのコスト削減などの対策を行いますが、コスト削減はサービスの低下につながり、サービスの低下は一層の利用者減少を引き起こすこととなります。こうした一連のサイクルが公共交通の直面する「負のスパイラル」です。

今後は、公共交通をみんなで支える体制の構築により、利用機会の増加による好循環を図っていく「正のスパイラル」への転換が求められます。

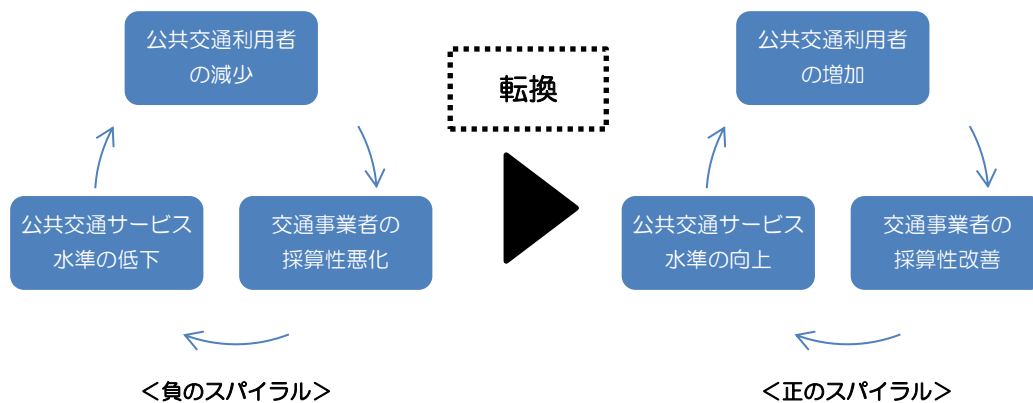


図8 <「正のスパイラル」への転換による好循環>

## (2) 公共交通の課題

本市の公共交通の現状や交通を取り巻く社会環境の変化により直面している問題等を踏まえ、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。なお、本市公共交通の課題は、多数ありますが、ここでは主なものを例示します。また、公共交通が直面している問題の解決・改善を図るためには、適切かつ効果的な施策が必要と考えます。

### 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 公共的施設の立地の整合

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、公共交通を利用しやすい場所への施設の立地場所の誘導や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。

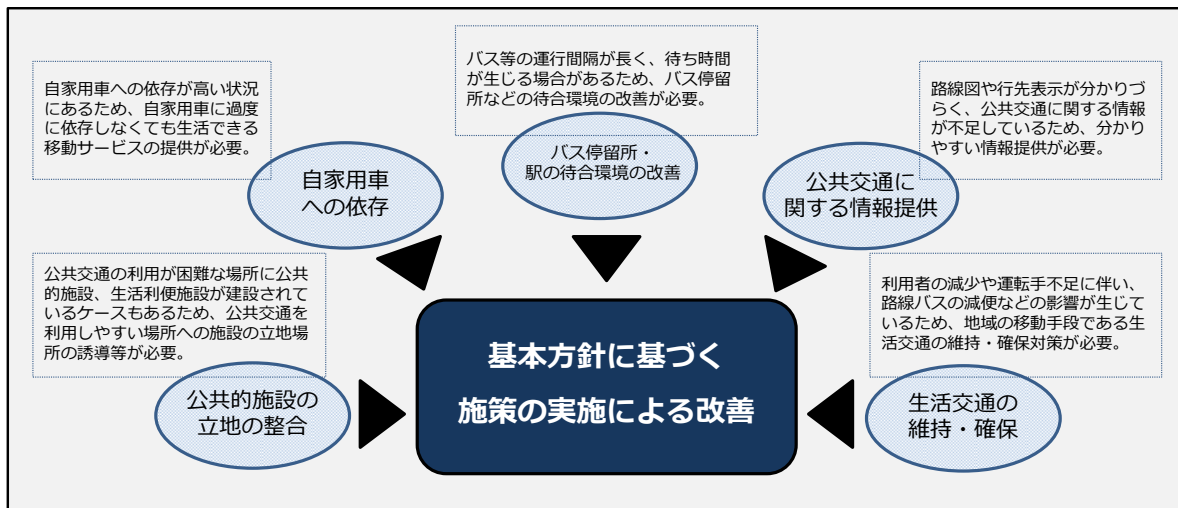
## ④ バス停留所・駅の待合環境の改善

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、バス停留所などの待合環境の改善が必要です。

## ⑤ 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。

図9 <公共交通の課題>



## 4 今後の見通し

現在、直面している問題に対し、何ら対策を講じなければ現状よりも悪化するものと思われます。

今後は、徒歩・自転車、公共交通及びクルマのベストミックスをめざし、主要な目的地へ公共交通等を利用して円滑に移動できる持続可能な交通体系を構築していく必要があります。

それには、クルマ中心に整備が進められてきたまちづくりから、公共交通を基軸とした都市構造へ転換を進めていくことが、効率的で持続発展するまちづくりには不可欠と考えられます。

### ■「交通のベストミックス」とは

自家用、公共の様々な交通手段を最適に組み合わせること。今後は、自動車中心の交通体系から、徒歩、自転車、バス、鉄道、自動車等の連携を強化し、目的や状況に応じて選択できる移動手段のベストミックスをめざす必要があると考えます。

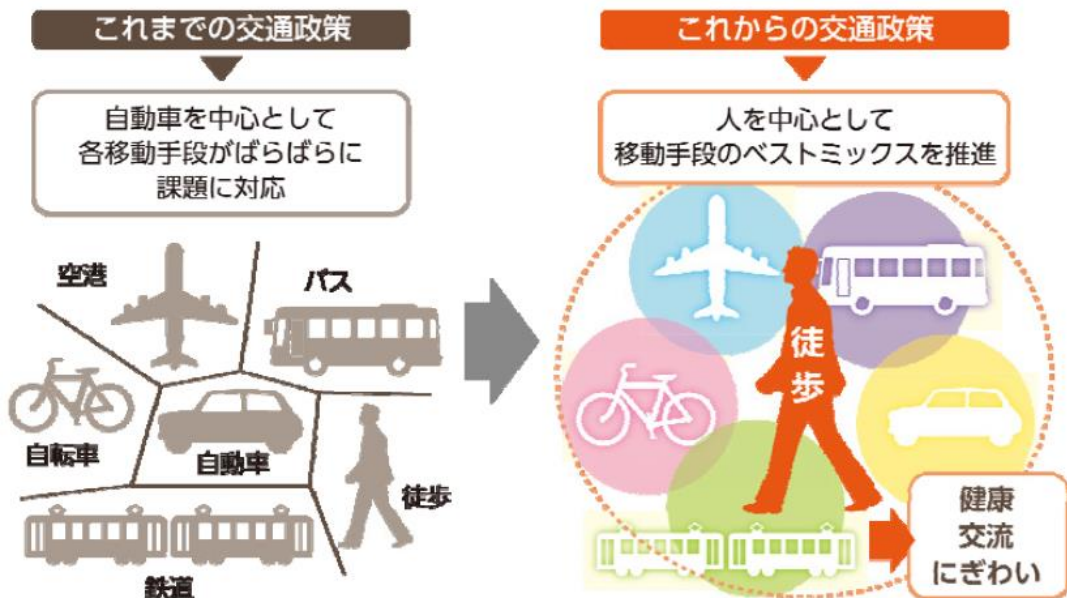


図10 <交通のベストミックス>

※出典：伊丹市総合交通計画



## 第2 今後の米子市の交通政策

### 1 交通政策の基本方向

「第1 米子市の公共交通の現状と課題」を踏まえ、今後はまちづくりを支えるための交通政策を展開し、本市の必要不可欠な都市機能の一つである公共交通の維持・活性化を図ることはもとより、人口減少・高齢化の進展、中心市街地の活力低下、環境問題の顕在化などの社会問題への対応を進めることが重要です。

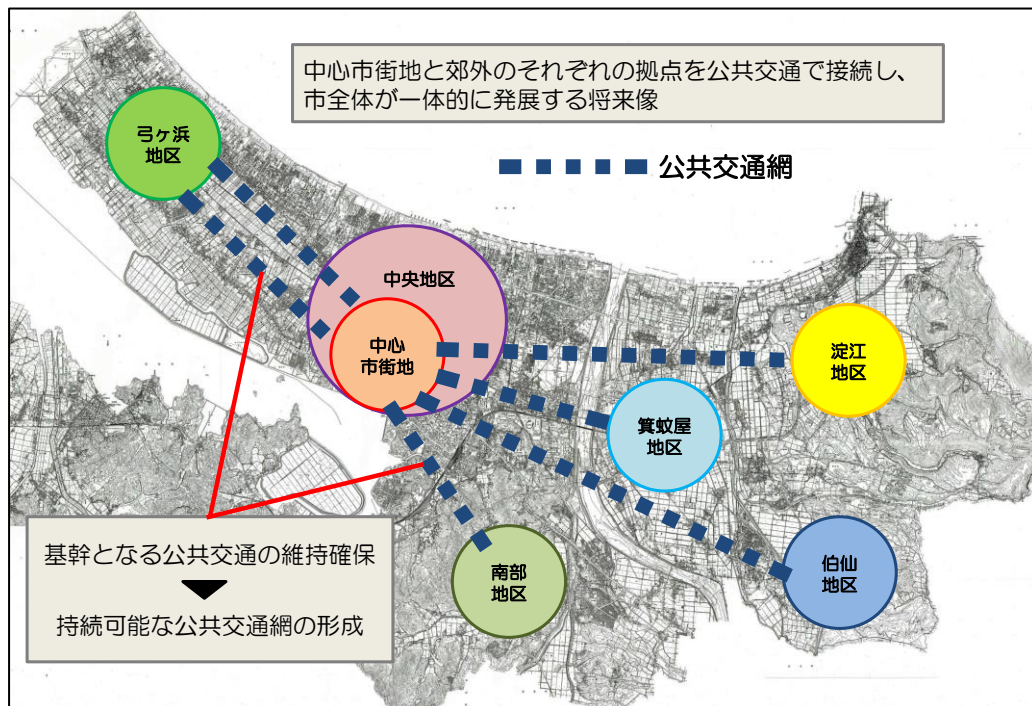
以上のことから、交通政策を展開するための根本的な考え方となる基本理念と、取組を進めるための基本方針を次のとおり掲げます。

#### (1) 基本理念

### 「公共交通を活かした 住んで楽しいまち よなご」

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、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確立をめざして、各種施策を展開します。

図11 「まちの将来像」



## (2) 基本方針

### 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を提供することで、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 「暮らしを支える公共交通」

買い物、通院、通学、通勤など市民生活の向上に資する公共交通の利用環境整備を行うとともに、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は、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環境整備は必要です。

公共交通の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、公共交通を利用されるように少しずつでも誘導していき、利用者を増やすことが、生活交通の確保につながります。

### 基本方針3 「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ゝで、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つ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。

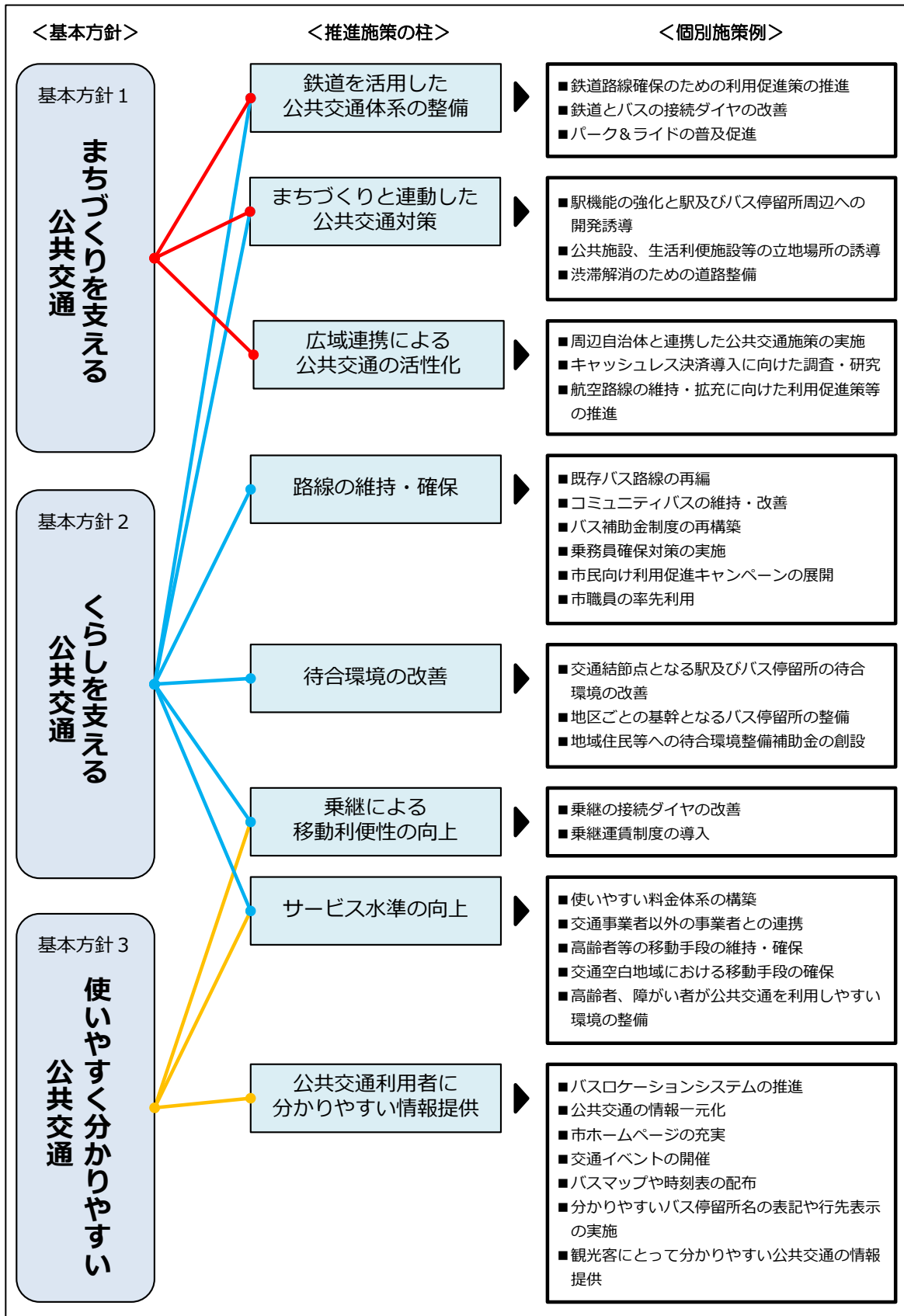
## 2 施策の方向と主な取組

基本方針に基づく推進施策の柱と検討していく個別施策例を次のとおり掲げました。推進施策の柱は8本で、その下に個別施策例を位置づけています。

なお、推進施策の柱によっては、複数の基本方針に関連がありますので、後述する「(2) 主な取組 (推進施策の柱及び個別施策例)」において、重複して掲載されています。

また、施策については現時点の案であり、今後更なる検討や各方面との協議調整が必要となります。そして、掲げた施策については、ビジョン期間内での実施を検討しますが、長期的な視点で取り組むべき施策も存在するため、期間内ですべて実現できるものではありません。

# (1) 施策の体系図



## (2) 主な取組（推進施策の柱及び個別施策例）

### ■ 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

本市の公共交通体系の整備を進めていくに当たっては、J R 境線、山陰本線、伯備線の鉄道が重要な役割を担うと考え、それらを十分に活用していく必要があります。本市に乗り入れる鉄道は通勤、通学、観光等に利用されており、主に本市の中心駅である米子駅までの移動手段としての役割を果たしています。境線は境港方面、特に弓ヶ浜地区の住民の生活交通として、また、山陰本線は鳥取市方面・松江市方面からの利用、伯備線は岡山方面や鳥取西部の中山間地域から利用されています。

今後は利用促進による維持・確保を図るために、利用者優遇制度の構築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めざします。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。

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
鉄道を活用した公共交通体系の整備	鉄道路線確保のための利用促進策の推進	鉄道の利用促進策として、通勤、通学等で積極利用してもらうための利用者優遇制度の構築
	鉄道とバスの接続ダイヤの改善	鉄道と路線バス、コミュニティバスがスムーズに乗継可能なダイヤ編成への改善
	パーク&ライドの普及促進	パーク&ライドが可能な米子駅、伯耆大山駅に加え、他の駅でも実施可能な体制を整え、普及促進を実施

※現状で考えられる施策を抽出しました。今後、実現に向けては更なる検討及び各方面との協議調整が必要です。

■ 「パーク&ライド」とは

出発地からは自動車を利用し、途中で電車やバスなどに乗り換えて目的地まで移動する方式。都市の中心部や観光地の交通混雑を緩和するために行われる。

<推進施策の柱②> まちづくりと連動した公共交通対策

本市では既存の公共交通機関を活かしたまちづくりを進めていく考えであり、今後は公共交通をまちづくりの重要な要素と捉え、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。中でも交通結節点となりうるJRの駅や地区の基幹となるバス停について、整備を推進し、都市機能の強化に努めたいと考えます。

さらに長期的な施策となりますが、整備した駅やバス停の交通結節点付近を中心に住宅地、商業施設、公共施設、生活利便施設等の立地を誘導し、公共交通沿線の開発と公共交通利用者の増加を狙います。

また、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での渋滞解消が必要であり、そのために交差点への右折レーン設置やバスベイの設置といった道路整備を検討します。

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
まちづくりと連動した公共交通対策	駅機能の強化と駅及びバス停留所周辺への開発誘導	交通結節点となる駅及びバス停留所を整備し、整備した駅周辺等への住宅地、商業施設等の誘導
	公共施設、生活利便施設等の立地場所の誘導	公共交通機関の乗降場所付近に公共施設や生活利便施設等の人が集まる施設を誘導
	渋滞解消のための道路整備	渋滞解消を図るための道路整備として、交差点における右折レーン設置やバスベイの設置

※現状で考えられる施策を抽出しました。今後、実現に向けては更なる検討及び各方面との協議調整が必要です。

### ＜推進施策の柱③＞ 広域連携による公共交通の活性化

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。本市の路線バスは境港市や鳥取西部地域の町村、島根県側では安来市・松江市に乗り入れています。鉄道についても、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、航空機が運行している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も多く、今後は今まで以上に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。例えば、公共交通へのキャッシュレス決済導入に向けた調査研究など中海・宍道湖・大山圏域市長会や鳥取県西部地域振興協議会の広域連携組織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。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。

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
広域連携による公共交通の活性化	周辺自治体と連携した公共交通施策の実施	周辺自治体で構成される広域連携組織を活用した公共交通施策の実施
	キャッシュレス決済導入に向けた調査・研究	周辺自治体で構成される広域連携組織による公共交通へのキャッシュレス決済導入に向けた調査・研究
	航空路線の維持・拡充に向けた利用促進策等の推進	鳥取県、周辺自治体、民間団体等と連携し、米子空港利用促進策や航空路線拡充に向けた取組を実施

※現状で考えられる施策を抽出しました。今後、実現に向けては更なる検討及び各方面との協議調整が必要です。

## ■ 基本方針 2 「くらしを支える公共交通」

### <推進施策の柱①> 路線の維持・確保

市民生活にとって重要なバス路線の多くは赤字で、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赤字額の軽減、乗務員の確保による路線の維持、利用者増加による黒字路線への転換及び赤字額の軽減が必要となります。

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、路線の維持・確保を図ります。特に、地域拠点または交通結節点と中心部を結ぶ路線は、本市のまちづくりにとって極めて重要であると認識し、維持・確保に努めます。本市で運行している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、ルート等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。そして、路線バス及びコミュニティバスは補助金で赤字補填をして維持していますが、赤字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めざします。

また、乗務員不足は喫緊の課題であり、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。

そして、市民の公共交通利用促進を図るキャンペーンの実施や市職員の利用促進を図るためのノーマイカーデーの設定等により、利用者の増加を図ります。

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
路線の維持・確保	既存バス路線の再編	バス路線の維持・確保及び利便性向上を図るために、路線の再編や統合、路線の循環線化を実施
	コミュニティバスの維持・改善	だんだんバスやどんぐりコロコロについて、運行を維持・確保するとともに、利便性を高めるための対策を実施
	バス補助金制度の再構築	バス路線を維持するための補助金について、バス事業者にインセンティブが付与される補助金制度を構築



	乗務員確保対策の実施	乗務員不足の解消を図るために、乗務員確保対策や女性乗務員の雇用促進策を実施
	市民向け利用促進キャンペーンの展開	路線バス等の公共交通を維持するために、市民に公共交通を利用してもらうためのキャンペーンを展開
	市職員の率先利用	ノーマイカーデーの設定等により市職員の通勤の際にバス、鉄道等の公共交通機関の積極利用を推進

※現状で考えられる施策を抽出しました。今後、実現に向けては更なる検討及び各方面との協議調整が必要です。

### <推進施策の柱②> 待合環境の改善

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。利用者が待機時間を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と考えます。

本市の考え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について、上屋の整備やベンチの設置等により整備を推進します。

また、地域住民の自主的な取組への支援として、バス停留所等の待合環境整備を実施するにあたり、整備費用の補助を検討します。

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
待合環境の改善	交通結節点となる駅及びバス停留所の待合環境の改善	交通結節点となり利用者が多い駅及びバス停留所について、快適な待合環境を整備
	地区ごとの基幹となるバス停留所の整備	各地区の利用者が多いバス停留所の待合環境を整備

	地域住民等への待合環境整備補助金の創設	地域住民がバス停留所等の待合環境整備を実施する際に補助金を交付
--	---------------------	---------------------------------

※現状で考えられる施策を抽出しました。今後、実現に向けては更なる検討及び各方面との協議調整が必要です。

### ＜推進施策の柱③＞ 乗継による移動利便性の向上

本市の公共交通で最も考えられる乗継は、米子駅における鉄道と路線バス、だんだんバス間の乗継です。また、市町村間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、イオン日吉津店においては、路線バスとどろ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。

そのため、運行ダイヤの調整や乗継割引の拡充などによる、乗継の円滑化をめざします。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、乗継運賃割引制度を導入することで、乗継に伴う運賃抵抗を軽減し、公共交通の利用促進を図ります。

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
乗継による移動利便性の向上	乗継の接続ダイヤの改善	鉄道、路線バス、コミュニティバス間の乗継について、利用しやすいダイヤ編成への改善
	乗継運賃制度の導入	鉄道、路線バス、コミュニティバス間の乗継による乗車運賃割引制度の実施

※現状で考えられる施策を抽出しました。今後、実現に向けては更なる検討及び各方面との協議調整が必要です。

#### ＜推進施策の柱④＞ サービス水準の向上

本市における公共交通の利用者増加を図るためには、料金体系の見直し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必要と考えます。また、高齢者等の公共交通ニーズに対応できる移動手段の確保及び環境整備も公共交通サービス水準の向上と考えます。

公共交通利用者にとって分かりやすい料金体系、例えば路線バスに関するゾーン制運賃等について検討します。また、民間企業等と連携した利用促進策として公共交通利用者へのサービス提供も有効と考えます。

高齢者等の移動手段の確保も必要であり、運転免許返納者が公共交通を利用するための支援や福祉施策と連携した移動支援を検討します。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交通空白地域においては、地域特性やニーズに応じた乗合タクシー等により生活路線を確保し、その解消を図るとともに、基幹交通や支線交通との連携を進めます。

そして、環境整備として高齢者等が安全・快適に移動できる交通環境の実現をめざし、バス停留所付近や待合所等のバリアフリー化を推進します。

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
サービス水準の向上	使いやすい料金体系の構築	公共交通利用者にとって、分かりやすく利用しやすい料金を設定
	交通事業者以外の事業者との連携	民間企業等と連携した公共交通利用促進の取組を実施
	高齢者等の移動手段の維持・確保	高齢者等の移動手段を維持・確保するために、運転免許返納者への支援や福祉施策と連携した支援の実施
	交通空白地域における移動手段の確保	交通空白地域において、タクシー等の活用やデマンド方式による移動手段の確保を実施

	高齢者、障がい者が公共交通を利用しやすい環境の整備	公共交通を利用しやすい環境整備として、バス停留所付近、待合所等のバリアフリー化を実施
--	---------------------------	--

※現状で考えられる施策を抽出しました。今後、実現に向けては更なる検討及び各方面との協議調整が必要です。

### <推進施策の柱⑤> 鉄道を活用した公共交通体系の整備

※再掲項目のため、内容省略。

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
鉄道を活用した公共交通体系の整備【再掲】	【再掲】	【再掲】

### <推進施策の柱⑥> まちづくりと連動した公共交通対策

※再掲項目のため、内容省略。

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
まちづくりと連動した公共交通対策【再掲】	【再掲】	【再掲】

## ■ 基本方針3 「使いやすく分かりやすい公共交通」

### <推進施策の柱①> 公共交通利用者に分かりやすい情報提供

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、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。

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。

公共交通の認知度を高め、利用意識の向上を図るため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やイベントを活用した情報提供、本市への転入者等に対する情報提供を行い、地域住民等へのモビリティ・マネジメントを実施します。

また、利用者が使いやすい公共交通とするために、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等を推進します。

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
公共交通利用者に分かりやすい情報提供	バスロケーションシステムの推進	走行中のバスの位置情報を提供するバスロケーションシステムの利用促進及びより効果的な情報提供の実施
	公共交通の情報一元化	公共交通の情報を集約、一元化し、利用者の知りたい情報を中心に提供
	市ホームページの充実	本市ホームページで公共交通に関する情報を積極的に発信
	交通イベントの開催	地域住民にとって公共交通を身近に感じられて、利用促進につながるイベントの開催

	バスマップや時刻表の配布	公共交通の認知度向上及び利用者増加につなげるため、本市転入者等へのバスマップや時刻表の配布
	分かりやすいバス停留所名の表記や行先表示の実施	利用者が使いやすい公共交通とするため、周辺施設の名称等を付したバス停留所名の表記や色分けした行先表示を実施
	観光客にとって分かりやすい公共交通の情報提供	観光客に向けた駅やバス乗り場の案内表示の充実やマップ作成を実施

※現状で考えられる施策を抽出しました。今後、実現に向けては更なる検討及び各方面との協議調整が必要です。

■「モビリティ・マネジメント」とは

当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。

<推進施策の柱②> 乗継による移動利便性の向上

※再掲項目のため、内容省略。

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
乗継による移動利便性の向上 【再掲】	【再掲】	【再掲】

### ＜推進施策の柱③＞ サービス水準の向上

※再掲項目のため、内容省略。

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
サービス水準の向上【再掲】	【再掲】	【再掲】

## 3 取組の推進体制

### (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、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など、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、本ビジョン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等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20 <各主体と考えられる主な役割>

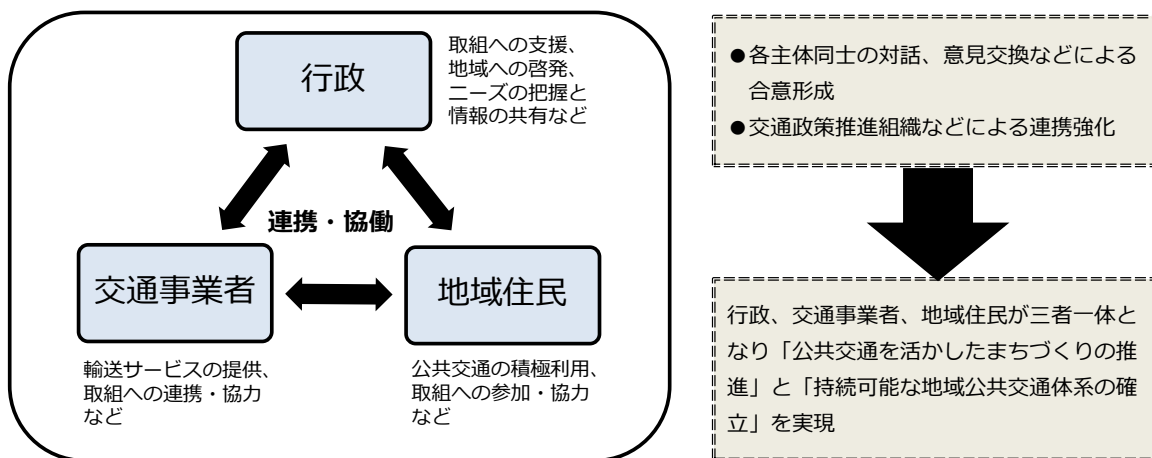
主 体	考えられる主な役割
行 政	<ul style="list-style-type: none"><li>■交通事業者や地域住民の取組や連携に対する支援</li><li>■地域住民に対する公共交通利用促進の啓発</li><li>■地域ニーズの把握と情報の共有</li><li>■推進する施策の進捗管理</li></ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>■地域ニーズを踏まえた輸送サービスの提供</li><li>■交通事業者間の連携・協力の強化</li><li>■交通環境の改善に関する取組への連携・協力</li></ul>
地域住民	<ul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



## (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 1 2 <各主体の連携体制>



## (3) 具体的な取組の進め方

本ビジョンは、本市の今後の交通政策に関する取組の方向性を示したものです。

今後は、本ビジョンの方向性に基づく、より効果的かつ計画的な交通政策の推進をめざします。そのため、本ビジョンの「第2 今後の米子市の交通政策」で示した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進めながら、緊急性・実施効果・実現までのプロセスなどを踏まえ、優先順位を定め、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、PDCA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 1 3 <取組のPDCAサイクル>

## 参考資料

### 1 本市の上位計画・関連計画（抜粋）

#### （1）第3次米子市総合計画

項目	内容
計画期間	平成28年度～令和2年度 [平成28年3月策定]
公共交通 関連の記述	<p>■[まちづくりの目標]① 『あした』がいきいき            [基本方向]4 中心市街地の活性化            [基本計画]① 中心市街地活性化の推進            [計画目標]3 住みたくなるまちづくり            [主な施策]            ○交通バリアフリー推進事業            ○だんだんバスの運行</p> <p>■[まちづくりの目標]④ 『ふるさと』がいきいき            [基本方向]7 公共交通の充実・確保            [基本計画]① バス交通網の確保・鉄道輸送の充実            [計画目標]1 バス路線の確保と利便性の向上            [主な施策]            ○鳥取県西部地域公共交通網形成計画を踏まえたバス交通網の再構築            ○路線バスへの支援            ○循環バス「だんだんバス」の運行            ○巡回バス「どんぐりコロコロ」の運行</p> <p>■[まちづくりの目標]④ 『ふるさと』がいきいき            [基本方向]7 公共交通の充実・確保            [基本計画]① バス交通網の確保・鉄道輸送の充実            [計画目標]2 バスの利用促進            [主な施策]            ○市民に分かりやすいバス情報の提供            ○利用促進団体の育成および連携民間事業者の発掘</p> <p>■[まちづくりの目標]④ 『ふるさと』がいきいき            [基本方向]7 公共交通の充実・確保            [基本計画]① バス交通網の確保・鉄道輸送の充実            [計画目標]3 バス交通における高齢者、障がい者などに配慮した地域交通環境の整備</p>

[主な施策]

- 路線バスにおける低床バスの導入促進
- 高齢者、障がい者などに対する地域交通のあり方の研究

■[まちづくりの目標]④ 『ふるさと』がいきいき

[基本方向] 7 公共交通の充実・確保

[基本計画]① バス交通網の確保・鉄道輸送の充実

[計画目標] 4 鉄道輸送の利便性向上の促進

[主な施策]

- 在来線高速化に向けた「山陰本線・福知山線複線電化促進期成同盟会」および「JR伯備線フリーゲージトレイン導入促進鳥取・島根・岡山三県協議会」などを通じた要望活動などの実施
- 新幹線などの高速鉄道の早期整備にむけた「山陰新幹線建設促進期成同盟会」および「山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議」などを通じた要望活動などの実施

■[まちづくりの目標]④ 『ふるさと』がいきいき

[基本方向] 7 公共交通の充実・確保

[基本計画]② 航空輸送の充実

[計画目標] 1 国内線および国際線の路線充実・利便性の向上

[主な施策]

- 東京（羽田）線の利用拡大および増便
- 休止路線の再開および国内定期便の開拓およびチャーター便の誘致
- 国際チャーター便の誘致

■[まちづくりの目標]④ 『ふるさと』がいきいき

[基本方向] 7 公共交通の充実・確保

[基本計画]② 航空輸送の充実

[計画目標] 2 米子空港の利用促進

[主な施策]

- 米子空港利用促進懇話会を通じたPR活動や利用促進の取組

## (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]
公共交通 関連の記述	<p>■[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 [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"> <li>○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</li> <li>○市民生活に必要なバス路線の確保</li> <li>○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</li> </ul> <p>②広域路線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○米子鬼太郎空港の国内路線及び国内路線の充実</li> </ul>

## (3) 米子がいな創生総合戦略

項目	内容
計画期間	平成27年度～令和元年度 [平成27年10月策定]
公共交通 関連の記述	<p>■[基本目標] 政策分野Ⅱ ひとを呼ぶ魅力あるまち米子 [施策分野] Ⅱ-5 中心市街地と郊外の一体的な発展を目指したまちづくり [具体的な施策] Ⅱ-5-① 公共交通の多角的視点による見直し</p> <p>○高齢化の進展に伴い公共交通の役割はますます重要になっており、とりわけ市内の医療機関・商業施設等への移動利便性の向上が課題となっている。これらの課題を解消するためには、利用者の需要を考慮したダイヤ設定やバス路線の見直し、使いやすい公共交通環境の整備、まちづくりと一体となった交通政策など多角的な視点から検討し、持続可能な交通体系の実現を図る必要がある。</p>

	<p>○担当組織体制を整えるとともに、庁内に若手職員を中心とする交通政策検討チームを設置し、持続可能な路線の再編、利便性の向上、高齢者の運転免許証自主返納を促す環境整備、中心市街地と郊外の一体的な発展を目指したまちづくりの観点など、公共交通の多角的視点による見直しの検討を行なう。</p> <p>[重要業績評価指標 K P I]</p> <p>○公共交通の今後のあり方についての検討 ⇒平成 30 年度までに、交通政策の方向性及び具体的施策を検討。</p> <p>■[基本目標]</p> <p>政策分野Ⅳ 助け合いみんなで伸びるまち米子</p> <p>[施策分野]</p> <p>Ⅳ-2 中海・宍道湖・大山圏域が連携した地方創生への取組</p> <p>[具体的な施策]</p> <p>Ⅳ-2-⑪ ICカードを核とした地域活性化</p> <p>○鳥取・島根の両県は、いわゆる交通系 IC カード空白地域となっており、この圏域においても交通系 IC カードの導入は進んでいない。導入を検討するに当たっては、一体的な発展、スケールメリット、利便性の向上等を考慮すれば、圏域で共通したシステムの導入が考えられるが、複数の公共交通機関（交通事業者）が関係し、導入する範囲やカードシステムなど、圏域での一体化には様々な課題が想定される。また、IC カードを導入することにより、利用者の移動動線や消費行動がデータベース化できることから、様々な需要等の掘り起こし、公共交通機関のダイヤ設定などにもデータを活用することが可能だが、圏域において同種のカードを導入している例はなく、行政のみで実施することも困難である。 ⇒当面は、金融機関などの関係機関と協議・調査等を実施する。</p>
--	--

#### (4) 米子市中心市街地活性化基本計画

項目	内容
計画期間	平成 27 年度～令和 2 年度 [平成 27 年 12 月策定]
公共交通 関連の記述	<p>■[将来像]</p> <p>人が集まり、歩いて楽しめ、元気に暮らせる中心市街地「生活充実都市・米子」</p> <p>■[方針] 人でにぎわうまちづくり</p> <p>[目標] 1 人が集いにぎわうまち</p> <p>[成果指標]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者通行量 12,945 人 ⇒ 13,200 人</li> <li>・駐車場の利用台数 1,498,308 台 ⇒ 1,515,000 台</li> </ul>

[目標達成の考え方]

角盤町周辺エリアと米子駅周辺エリアをそれぞれ核として事業の展開を図るとともに、周辺との連携を図ることにより、賑わいを広げる。

[目標を達成するために必要な事業] ※交通政策関係

○交通バリアフリー推進事業

○だんだんバス運行事業

■[方針] 安心して暮らせるまちづくり

[目標] 3 住みたくなるまち

[成果指標]

・人口の社会増減

-5 人 (H22~H27 の平均) ⇒ プラスに (H28~H33 の平均)

[目標達成の考え方]

民間共同住宅の建設を促進するとともに、雇用の場の確保、生活の利便性や暮らしの快適性、まちの機能性の向上に努め、中心市街地への転入を促し、転出を抑制する。

[目標を達成するために必要な事業] ※交通政策関係

○交通バリアフリー推進事業

○だんだんバス運行事業

※(事業名) 交通バリアフリー推進事業

(内容) バリアフリー法に基づく公共交通、道路移動円滑化の推進

(実施時期) 平成 21 年度～

(位置付け) 高齢者、障がい者等の移動や施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図る。

(必要性) 「人が集い賑わうまち」「住みたくなるまち」の目標を達成するために必要。

※(事業名) だんだんバス運行事業

(内容) 市中心部の 1 周約 9.2 k m を 50 分で片方向に循環するコミュニティバスの運行

(実施時期) 平成 14 年度～

(位置付け) 中心市街地内外の主要施設を巡るように運行しており、中心市街地の利便性を向上し、安全で便利な暮らしやすいまちづくりを推進する。

(必要性) 「人が集い賑わうまち」「住みたくなるまち」の目標を達成するために必要。

## (5) 米子市環境基本計画

項目	内容
計画期間	平成 28 年度～令和 2 年度 [平成 28 年 12 月策定]
公共交通 関連の記述	<p>■[目指すべき環境像]</p> <p>自然の恵みも感謝し、ともに歩みつづけるまち ～みんなで守り、育み、伝える米子の環境～</p> <p>[基本目標] 1 地球環境に配慮した循環型のまちづくり</p> <p>[施策の柱](1) 低炭素社会づくりの推進</p> <p>[推進する施策]</p> <p>3 省エネ型交通システムの推進 ①自動車利用の抑制 (米子市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ノーマイカー運動などを率先して行い、自動車利用の自粛を市民事業者へ啓発する。</li> <li>○カーシェアリングなど自動車の利用形態について検討する。</li> <li>○自転車を利用しやすい環境・システムづくりを県に協力して取り組む。</li> </ul> <p>(市民)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通機関や自転車を積極的に利用し、自動車の使用を可能な限り減らすよう努める。</li> </ul> <p>(事業者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通機関や自転車を積極的に利用し、マイカー通勤の自粛などによって、自動車の使用を可能な限り減らすよう努める。</li> </ul>

## (6) 米子市地域福祉計画

項目	内容
計画期間	平成 28 年度～令和 2 年度 [平成 28 年 3 月策定]
公共交通 関連の記述	<p>■[計画の基本理念]</p> <p>誰もが人間らしく、その人らしく生活できるまちづくり</p> <p>[計画の基本目標]</p> <p>(1)共に支え合えるまちの仕組みづくり</p> <p>[項目]</p> <p>②地域の交通手段の確保、要介護者・障がい者・障がい児への外出支援の充実 (市民)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通機関を利用する。</li> <li>○事業者や行政に意見を伝える。</li> </ul> <p>(地域組織)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通機関を利用し、周知を行う。</li> </ul>

	<p>○事業者や行政に意見を伝える。 (事業者)</p> <p>○NPO法人等が福祉有償運送を実施する。</p> <p>○公共交通機関の充実を図る。 (行政) ※交通政策課所管分</p> <p>○民間事業者による路線バス運行への補助を行う。</p> <p>○市内循環バス「だんだんバス」、「どんぐりコロコロ」を含めた路線バスなど、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項については、米子市地域公共交通会議を設置して協議する。</p> <p>○公共交通機関の利用促進を図る。</p>
--	--

## 2 鳥取県西部地域公共交通網形成計画（抜粋）

項 目	内 容
計画期間	平成 28 年度～令和 2 年度 [平成 28 年 3 月策定]
将来像と基本方針	<p>■[本計画が目指す将来像] 移動利便性の高い、調和のとれた公共交通環境の形成により、いつまでも安心して住み続けられる鳥取県西部地域</p> <p>■[基本方針]</p> <p>1：鳥取県西部地域内の移動を快適にする公共交通</p> <p>2：多様な施策と連動した利用促進</p> <p>3：鳥取県西部地域内の連携・住民との協働で支える公共交通</p>
目標と事業内容	<p>◆基本方針 1：鳥取県西部地域内の移動を快適にする公共交通</p> <p>【目標 1】市町村間の移動の充実と効率化</p> <p>1 路線の効率化と拠点間ルート・ダイヤの充実</p> <p>2 市町村間幹線と市町村内路線のダイヤ接続の充実</p> <p>3 利用者の需要を考慮したダイヤ設定</p> <p>4 タクシー等の活用による交通空白地域への対応</p> <p>【目標 2】使いやすい公共交通環境の整備</p> <p>5 各拠点の待合環境の整備・充実</p> <p>6 車両・施設等のバリアフリー化推進</p> <p>7 乗継割引、鳥取県西部地域内共通定期券・回数券の導入</p> <p>8 ICカード導入の研究</p> <p>◆基本方針 2：多様な施策と連動した利用促進</p> <p>【目標 3】わかりやすい情報提供による利用促進</p>



	<p>9 総合時刻表等の作成</p> <p>10 路線バスの観光利用促進</p> <p>【目標 4】公共交通利用の動機づけ</p> <p>11 公共交通以外の施策との連携</p> <p>12 公共交通に関する情報公開・イベントの開催</p> <p>◆基本方針 3：鳥取県西部地域内の連携・住民との協働で支える公共交通</p> <p>【目標 5】持続可能な仕組みによる公共交通の維持・存続</p> <p>13 鳥取県西部地域内市町村の一体的な協議の場づくり</p> <p>14 住民主体による運行形態の検討・実施</p> <p>15 路線見直しの仕組みづくり</p>
--	--

### 3 本ビジョン策定の経過

項目	日付	内容
第 1 回交通政策検討チーム会議	平成 29 年 10 月 26 日	交通の問題点や課題について意見交換 等
第 2 回交通政策検討チーム会議	平成 29 年 11 月 20 日	公共交通の利用促進策等について意見交換 交通に関するアイデアについて意見交換 等
第 3 回交通政策検討チーム会議	平成 29 年 12 月 26 日	公共交通対策の基本方針について意見交換 本市交通の政策目標について意見交換 等
第 4 回交通政策検討チーム会議	平成 30 年 1 月 26 日	公共交通対策の基本方針について検討 今後の構想について協議 等
第 5 回交通政策検討チーム会議	平成 30 年 2 月 21 日	公共交通対策の基本方針について検討 今後の構想について協議 等
第 6 回交通政策検討チーム会議	平成 30 年 5 月 24 日	米子市公共交通ビジョンについて意見交換等
第 7 回交通政策検討チーム会議	平成 30 年 8 月 7 日	具体的な施策について協議 等
第 8 回交通政策検討チーム会議	平成 30 年 9 月 13 日	具体的な施策について協議 等

米子市議会全員協議会	平成 30 年 10 月 3 日	米子市公共交通ビジョン（素案）報告
第 9 回交通政策検討チーム会議	平成 31 年 1 月 29 日	米子市公共交通ビジョンについて協議 検討チーム最終報告書について協議 等
平成 30 年度 第 2 回米子市地域公共交通会議	平成 31 年 2 月 18 日	米子市公共交通ビジョン（素案）報告
第 10 回交通政策検討チーム会議	平成 31 年 3 月 26 日	検討チーム最終報告書について協議 等
関係機関との協議	令和元年 5 月～6 月	米子市公共交通ビジョンについて交通事業者等と協議

## 4 用語集

### <ア行>

#### ○インセンティブ（P38 掲載）

人の意欲を引き出すために、外部から与える刺激、動機づけ、誘因のことで、優遇措置などがこれにあたる。

### <カ行>

#### ○幹線道路（P23 掲載）

地域・都市内において、主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路。

#### ○キャッシュレス決済（P37 掲載）

現金を使用せずに会計(清算)をする方法。カード決済、電子マネー決済、QRコード決済等が挙げられる。

#### ○公共交通空白地域（P17 ほか掲載）

鉄道駅やバス停から一定以上の距離が離れている地域。明確な定義は定められておらず、各地域がそれぞれの実状に合わせて定義している。

#### ○公共的施設（P29 掲載）

不特定かつ多数の者が利用する建築物、道路、公園、駐車場その他これらに類する施設。

#### ○交通結節点（P32 ほか掲載）

交通機関相互の乗継や乗換が行われる場所や施設のこと。鉄道駅やバスターミナルなどが挙げられる。

#### ○国立社会保障・人口問題研究所（P19 掲載）

厚生労働省に所属する国立の研究機関であり、人口や世帯の動向を捉えるとともに、内外の社会保障政策や制度についての研究を行っている。

#### ○コミュニティバス（P5 ほか掲載）

地方自治体や自治会等が、地域住民の移動手段を確保するために、一定地域内を運行するバスのこと。公共交通が不便な地域において運行するもののほか、市街地内の公共施設や医療施設、商業施設などの主要施設を循環するものなど、様々なタイプがある。

### <サ行>

#### ○サイクル&ライド（P35 掲載）

鉄道駅やバス停まで自転車で行き、そこから鉄道やバスに乗り換えて目的地に移動する交通形態のこと。都市の中心部や観光地の混雑を緩和するために行われる。

#### ○シームレス（P46 掲載）

「継ぎ目のない」という意味。交通分野におけるシームレス化とは、乗継や車両の乗降といった移動に関するあらゆる「継ぎ目」を解消し、円滑な移動を確保すること。

#### ○スケールメリット（P37 掲載）

同種のもものが集まり、規模が大きくなることによって得られる利点のこと。特に経済で、経営規模が大きいほど生産性や経済効率が向上することをいう。

#### ○生活利便施設（P29 掲載）

住宅の周辺にある、生活に必要な諸々の施設のこと。具体的には、銀行、郵便局、病院、スーパーマーケット、飲食店、コンビニエンスストアなどが挙げられる。

#### ○ゾーン制運賃（P41 掲載）

都市内をいくつかのゾーンに分類し、乗車してから下車するまでに通過するゾーンの数で運賃を決める方式のこと。

### <タ行>

#### ○チャーター便（P15 掲載）

主に定期便が運航していない航空路線に、利用者のニーズに合わせて運航される不定期便のこと。

#### ○デマンド方式（P41 掲載）

事前の予約に応じて運行する交通形態のことをいう。利用者からの要請に応じて運行時間やルートを変更させることで、効率的・効果的な運行が可能となる。

#### ○ドアトゥドア（P15 掲載）

出発地から目的地までを、乗継等なしで接続することができる自動車の利便性のひとつ。

#### ○道路交通センサス（P23 掲載）

全国の道路と道路交通の実態を把握することを目的とした調査。概ね5年毎に全国一斉に実施される。

### <ナ行>

#### ○乗合タクシー（P41 掲載）

乗車定員10人以下の営業用自動車(いわゆるタクシー車両)を使用した乗合サービスで、路線バスと同じように利用できる。定時・定路線、デマンド型などの形態がある。

### <ハ行>

#### ○パーク&ライド（P5 ほか掲載）

鉄道駅やバス停まで自動車で行き、そこから鉄道やバスに乗り換えて目的地に移動する交通形態のこと。都市の中心部や観光地の混雑を緩和するために行われる。

#### ○バスベイ（P36 掲載）

バス停留所のある場所に、歩道に切れ込みを入れたような形で設けられる、バスが停車するためのスペースのこと。バスの停車によって生じる渋滞を防ぐ効果があるといわれている。

#### ○バスロケーションシステム（P43 掲載）

バスにGPSを搭載することで、バス停の表示板や携帯電話などを通して、バスの遅延状況や到着予定時刻などをリアルタイムに情報提供するシステムのこと。

#### ○バリアフリー（P41 掲載）

全ての人安心して暮らせるために、高齢者や障がい者が日常生活を送る上で不便な障害（バリア）となっている段差や仕切りを除去（フリー）すること。このような環境づくりをバリアフリー化という。

#### ○PDCAサイクル（P47 掲載）

事業を実施する際に、「計画を立案し（Plan）、実施し（Do）、これを評価・検証（Check）して、改善・見直し（Action）する」というサイクルを繰り返して行うことで、継続的な改

善を図ろうとする考え方のこと。

#### ○ピクトグラム（P43 掲載）

トイレの表示、道路標識など、さまざまな指示や注意を文字に代わって、絵文字や絵単語で表したものを。

#### ○ベストミックス（P30 掲載）

公共交通と自動車、自転車、徒歩などを最適な割合で組み合わせること。

### <マ行>

#### ○マスタープラン（P2 ほか掲載）

基本計画、基本設計のこと。都市計画マスタープランは、市町村の都市計画に関する基本的な方針。

#### ○モータリゼーション（P17 ほか掲載）

自動車社会の進展と、自動車交通の発達のこと。

#### ○モビリティ・マネジメント（P43 掲載）

過度に自動車に依存したライフスタイルから、自動車と公共交通をかしこく使い分け利用するライフスタイルへ、一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

### <ヤ行>

#### ○ユニバーサルデザイン（P15 掲載）

あらゆる年齢、体格、能力の人が利用可能な都市空間や生活環境のデザイン、またはその考え方・試み。

### <ラ行>

#### ○路線バス（P5 ほか掲載）

道路運送法第4条に基づいて、乗合バス事業者が路線を定めて定期に運行するバス。

