

米子市公共交通ビジョン【概要】

序章 交通ビジョンの策定にあたって（本編 P 1～4）

1 交通ビジョン策定の背景

本市の重点課題である公共交通の利便性向上に対し、庁内組織である「米子市交通政策検討チーム」を設置し、利便性向上対策等について検討。検討チームで取りまとめた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策定。

2 交通ビジョン策定の目的

本市の公共交通のめざすべき姿を示し、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すために策定。

3 交通ビジョンの位置づけ

「米子市第3次総合計画」「米子市都市計画マスタープラン」の上位計画に記載してある内容や関連計画の「米子がいな創生総合戦略」等とも整合を図りながら、「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る。

4 交通ビジョンと国・県の施策

国の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。

5 交通ビジョンの期間

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。

第1 米子市の公共交通の現状と課題（本編 P 5～30）

1 米子市の公共交通の現状（本編 P 5～18）

(1)公共交通の種類

①鉄道 JR山陰本線・伯備線・境線の3路線が運行。JRの駅数は12駅。

②バス 路線バスは39路線が運行。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。

③タクシー 11の事業所があり、約270台の車両が配備。

④航空機 国内線は米子ー羽田便が運航。国際便はソウル便、香港便が運航。

(2)公共交通のカバー率

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) **88.4%**

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等により、カバー率ほど便利ではないという実態もある。

2 公共交通に関連する米子市の概況（本編 P 19～25）

(1)人口動態 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く。

(2)都市を取り巻く現状 中心市街地における少子高齢化、事業所数・従業者数の減少が続いている。

(3)自動車交通の現状 一般国道9号、431号などで道路混雑度が高い。自家用乗用車保有台数も増加。

(4)環境面に関する状況 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。

3 米子市の公共交通の問題・課題（本編 P 26～29）

(1)社会環境の変化により直面している問題

①公共交通利用者の減少 利用者の減少は交通事業者の収入減少による採算性の悪化を招き、そのことで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している。

②中心市街地の魅力の低下 車社会化による中心市街地からの都市機能や人口の流出により、中心市街地の空洞化が進行し、今後まちの活力や賑わいが失われていく恐れがある。

③道路混雑の発生による公共交通の走行性低下 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、路線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る。

④自家用車の利用拡大に伴う環境問題の顕在化 自家用車の利用拡大に伴う二酸化炭素排出量の増加は、環境負荷の増大を引き起こす要因である。

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する。

(2)公共交通の課題

①自家用車への依存 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。

②公共的施設の立地の整合 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。

③生活交通の維持・確保 地域の移動手段である生活交通の維持・確保対策が必要。

④バス停留所・駅の待合環境の改善 バス停留所などの待合環境の改善が必要。

⑤公共交通に関する情報提供 公共交通に関する分かりやすい情報提供が必要。

4 今後の見通し（本編 P 30）

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る。

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る。

第2 今後の米子市の交通政策（本編 P 31～47）

1 交通政策の基本方向（本編 P 31～33）

(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る。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、各種施策を展開する。

(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る。

基本方針2 「く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る。

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す。

2 施策の方向と主な取組（本編 P 33～45）

(1) 施策の体系図 本編掲載のとおり

(2) 主な取組（推進施策の柱及び個別施策）

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
① 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

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
② 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

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
③ 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

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
④ 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

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
⑤ 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

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
⑥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

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
⑦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

推進施策の柱	個別施策例	今後の検討の方向性
⑧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

3 取組の推進体制（本編 P 45～47）

(1)各主体の役割 行政・交通事業者・地域住民と連携・協働していく体制を構築。

主 体	考えられる主な役割
行 政	■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	■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	■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 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。

(3)具体的な取組の進め方 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、優先順位を定めたうえで、具体的な取組を進めていく。