

米子市地域公共交通計画

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きます。

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』を上位計画とするとともに、『米子市都市計画マスタープラン』、『米子市立地適正化計画』（策定中）や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プランに位置付けられます。

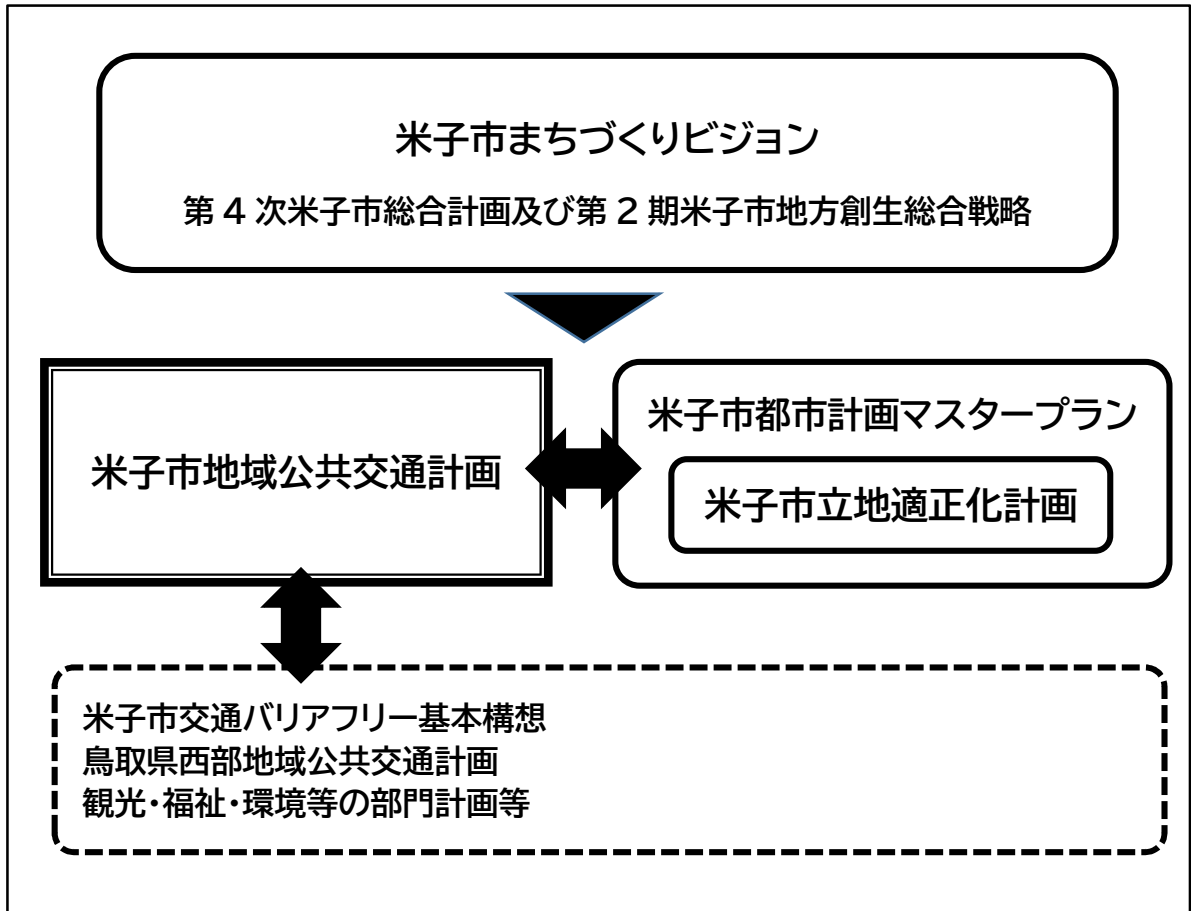
(3) 計画の区域

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 「く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) 新たなモビリティサービス等の活用	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プラン	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
5. 参考資料	63
(1) 米子市地域公共交通会議 設置要綱	63
(2) 米子市地域公共交通会議 委員名簿	65

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、都市計画マスタープラン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目指して、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目指します。

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 「く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、公共交通を利用されるように誘導していき、利用者を増やすことが、生活交通の確保につながります。

2. 計画の数値目標

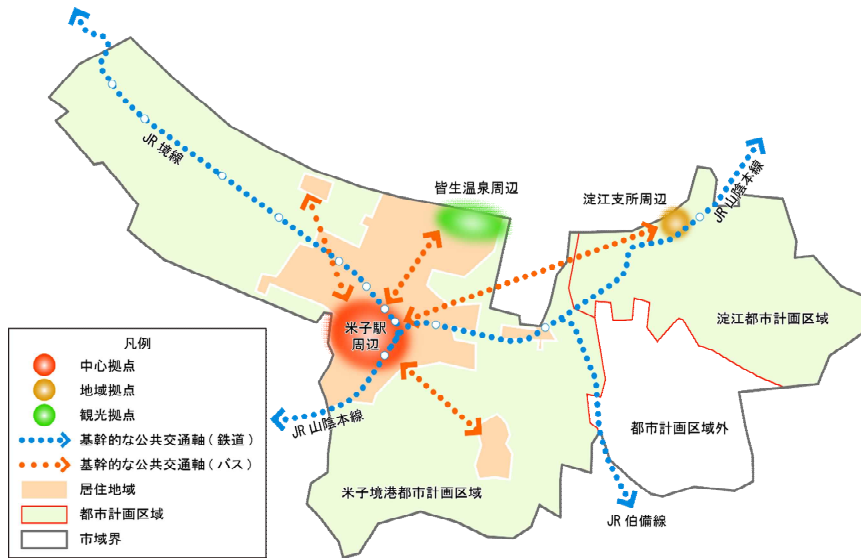
◆数値目標

	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	95,984人	140,000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	35,000千円

3. 目指すべき公共交通ネットワークの将来イメージ

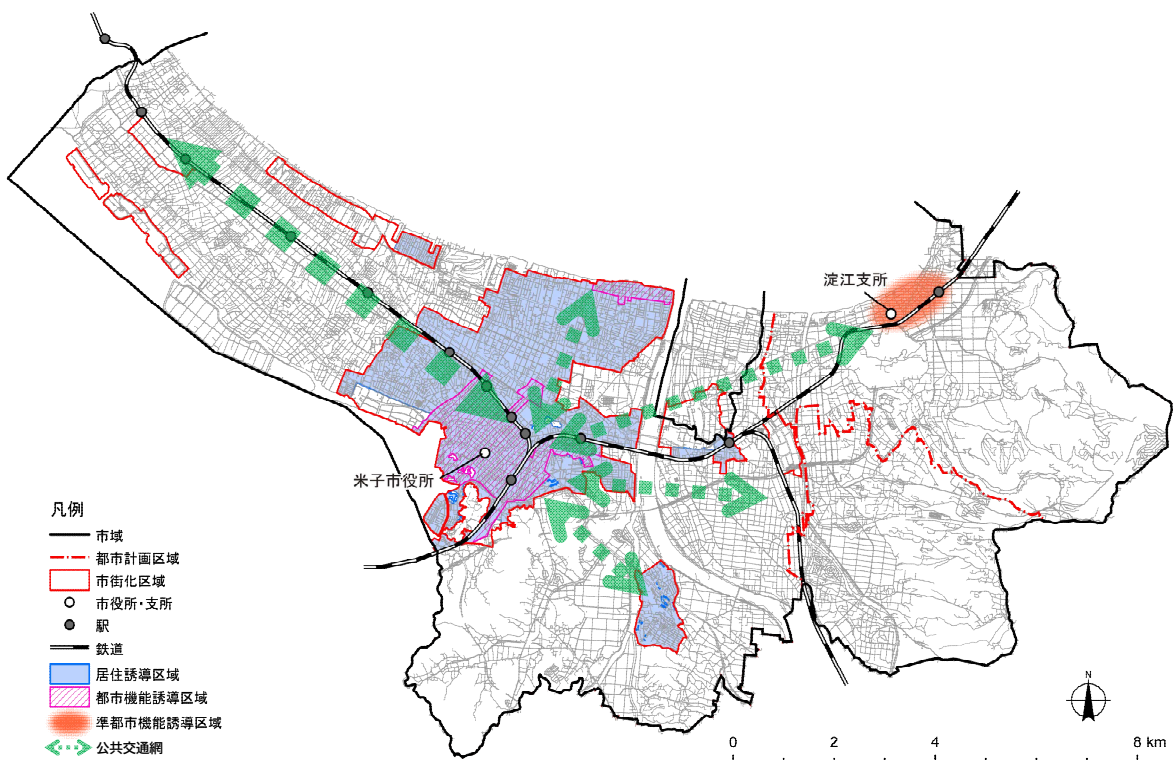
関連計画の『米子市立地適正化計画』では、JR 米子駅周辺の中心拠点、淀江駅周辺の地域拠点、皆生温泉周辺の観光拠点と位置づけ、中心拠点と地域拠点・観光拠点や居住地域を鉄道やバス路線の公共交通で結んでいくことで、「まちなかと郊外がつながるまち 新商都よなご」を目指すこととしています。

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」



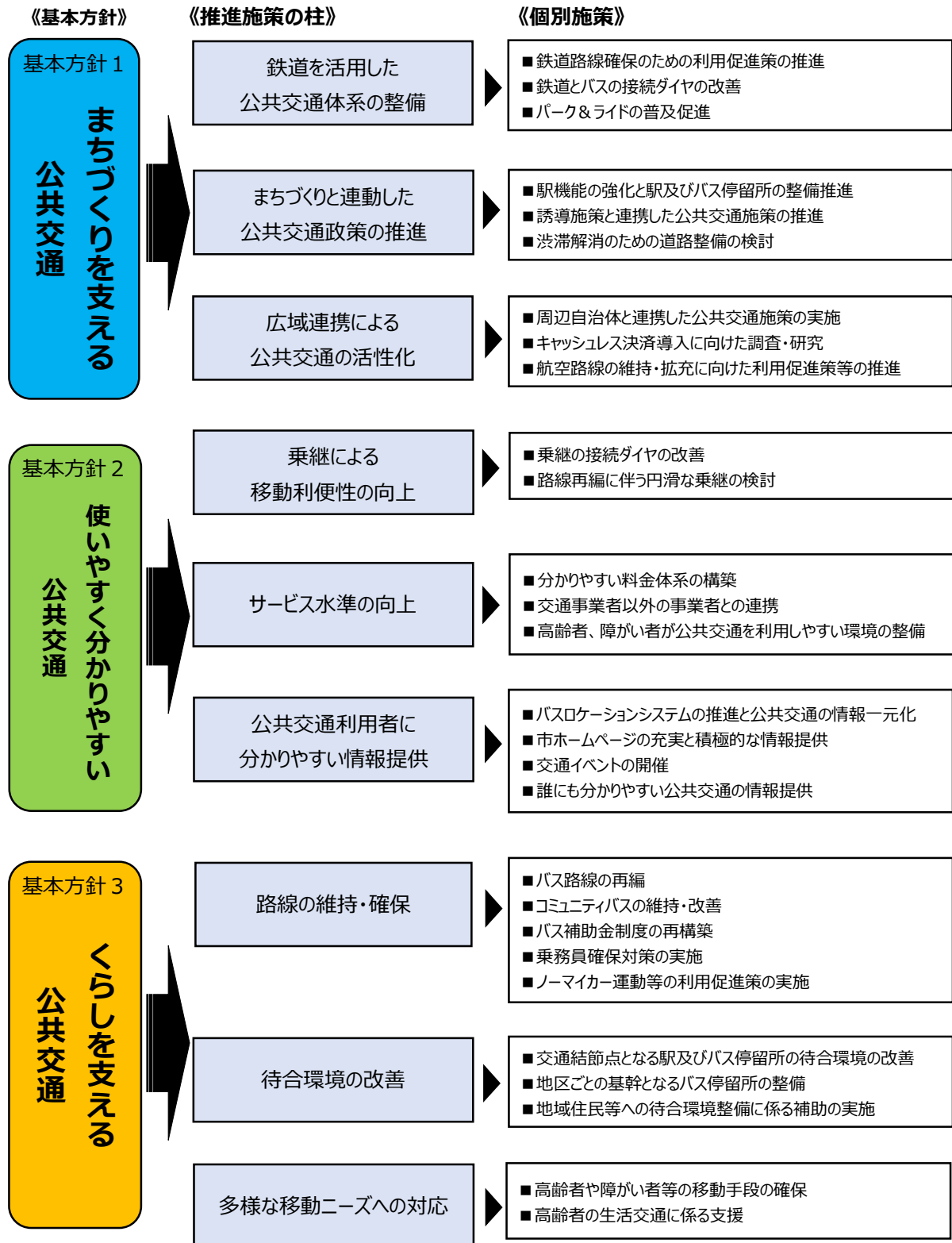
本計画における「目指すべき公共交通ネットワークの将来イメージ」は、立地適正化計画の方針と整合をとりつつ、次のとおり設定します。

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には、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 1 2 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 data-bbox="451 1099 507 1153">1</td> <td data-bbox="507 1099 1367 1153">鉄道路線確保のための利用促進策の推進</td> </tr> <tr> <td data-bbox="451 1153 507 1207">2</td> <td data-bbox="507 1153 1367 1207">鉄道とバスの接続ダイヤの改善</td> </tr> <tr> <td data-bbox="451 1207 507 1261">3</td> <td data-bbox="507 1207 1367 1261">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						
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="260 1305 675 1339"> <p>《公共交通乗って ecoh! 県民運動チラシ》</p>  </div> <div data-bbox="850 1305 1201 1339"> <p>《伯耆大山駅（駐車場・駐輪場）》</p>  </div> </div>							

(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】

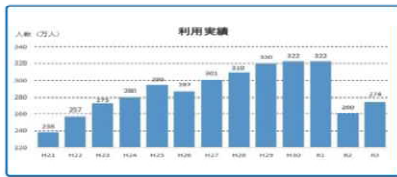
高速化：JR西日本（姫新線）の例

【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体利用、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WILLER 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(平成15年度)
 - 転換後：3,257人/日(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
 - 気仙沼線：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



【専用道を走行中のBRT車両】

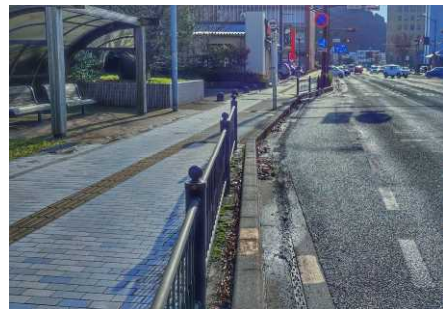
【鉄道駅への乗り入れ】

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ベ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

《米子駅南北自由通路・南広場等の整備イメージ》



《バスベイ》



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も多く、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 data-bbox="451 983 507 1032">1</td> <td data-bbox="507 983 1361 1032">周辺自治体と連携した公共交通施策の実施</td> </tr> <tr> <td data-bbox="451 1032 507 1081">2</td> <td data-bbox="507 1032 1361 1081">キャッシュレス決済導入に向けた調査・研究</td> </tr> <tr> <td data-bbox="451 1081 507 1131">3</td> <td data-bbox="507 1081 1361 1131">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						
<table border="0"> <tr> <td data-bbox="225 1131 925 1568"> <p>《安来市イエローバス》</p>  <p>資料：安来市</p> </td> <td data-bbox="925 1131 1361 1568"> <p>《米子鬼太郎空港フェスタ》</p>  </td> </tr> <tr> <td data-bbox="225 1568 925 2027"> <p>《キャッシュレス決済》</p>  <p>資料：JR 西日本</p> </td> <td data-bbox="925 1568 1361 2027">  </td> </tr> </table>		<p>《安来市イエローバス》</p>  <p>資料：安来市</p>	<p>《米子鬼太郎空港フェスタ》</p> 	<p>《キャッシュレス決済》</p>  <p>資料：JR 西日本</p>			
<p>《安来市イエローバス》</p>  <p>資料：安来市</p>	<p>《米子鬼太郎空港フェスタ》</p> 						
<p>《キャッシュレス決済》</p>  <p>資料：JR 西日本</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	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は、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	<ol style="list-style-type: none"> 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》



※ノーマイカー運動への協賛

《バリアフリー推進協議会による現地点検の様子》



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きます。</p>								
個別施策	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="451 1126 507 1178">1</td> <td data-bbox="507 1126 1380 1178">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 data-bbox="451 1178 507 1229">2</td> <td data-bbox="507 1178 1380 1229">市ホームページの充実と積極的な情報提供</td> </tr> <tr> <td data-bbox="451 1229 507 1281">3</td> <td data-bbox="507 1229 1380 1281">交通イベントの開催</td> </tr> <tr> <td data-bbox="451 1281 507 1323">4</td> <td data-bbox="507 1281 1380 1323">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								

《バスネットによるリアルタイム情報提供》



《公共交通ポータルサイト》（情報一元化）



《のりものガイド》



基本方針3 「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	
<p>施策の方向性</p>	<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>	
<p>個別施策</p>	<p>1</p>	<p>バス路線の再編</p>
	<p>2</p>	<p>コミュニティバスの維持・改善</p>
	<p>3</p>	<p>バス補助金制度の再構築</p>
	<p>4</p>	<p>乗務員確保対策の実施</p>
	<p>5</p>	<p>ノーマイカー運動等の利用促進策の実施</p>
<p>バス路線再編の検討の方向性</p> <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（車両定員 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	・車両定員 11 人未満の車両（ワンボックスカーやセダン型車両）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	・バス車両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 ・車両コスト・燃料費など直接的経費は低い	・車両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等で乗降	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、需要を面的にカバーできる ・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
	迂回路型	・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

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	<ol style="list-style-type: none"> 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 data-bbox="448 891 507 936">1</td> <td data-bbox="507 891 1361 936">高齢者や障がい者等の移動手段の確保</td> </tr> <tr> <td data-bbox="448 936 507 983">2</td> <td data-bbox="507 936 1361 983">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



※国土交通省資料

福祉タクシー



※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目指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。

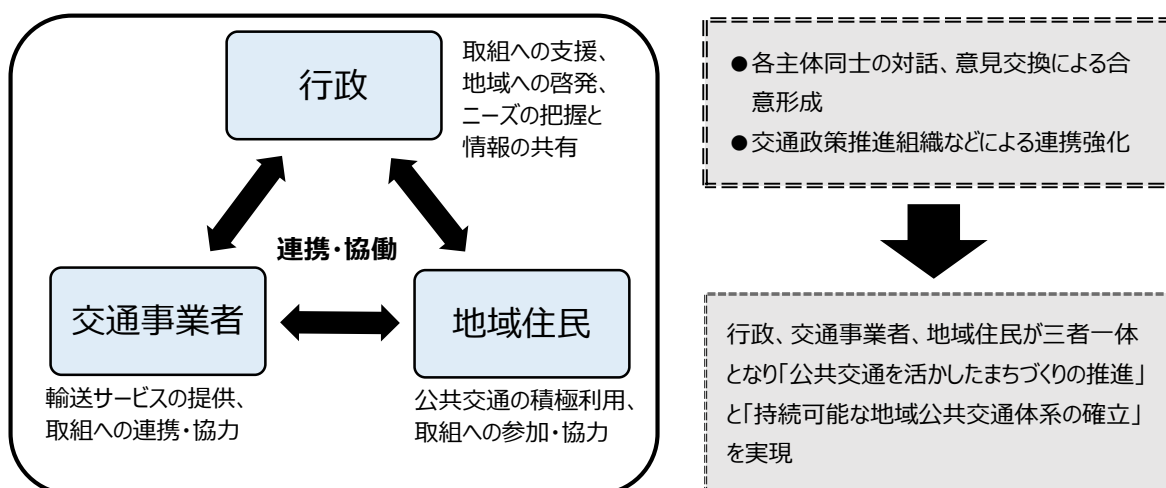
表 1 各主体と主な役割

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」の実現を目指します。

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き、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



