資料3

鳥取市生活交通創生ビジョンの改訂について

1.鳥取市生活交通創生ビジョンについて



鳥取市では、将来にわたり持続可能な生活交通を維持・確保していくための基本指針として、令和2年3月に「鳥取市生活交通創生ビジョン（以下、「ビジョン」という。）」を策定し、様々な取組を展開してきました。（計画期間：令和2年度（2020 年）から令和 11 年度（2029 年）の 10 年間）

本ビジョンは社会情勢の変化や施策の実施状況等に合わせて見直しを行うこととしています。計画期間の中間期間にあたる令和8年度に、これまでの実施状況の反映や新たな課題の追加等を行う部分改訂を実施します。



ビジョンの基本理念　市民の暮らしを支える“生活交通”を創り・守り・育てます。

令和8年度改訂版での改訂事項

①掲載データの更新
②現状やこれまでの取組をふまえた課題設定の見直し　⇐ **本日の協議事項**
③課題に対する取組の見直し

改訂に向けたスケジュール

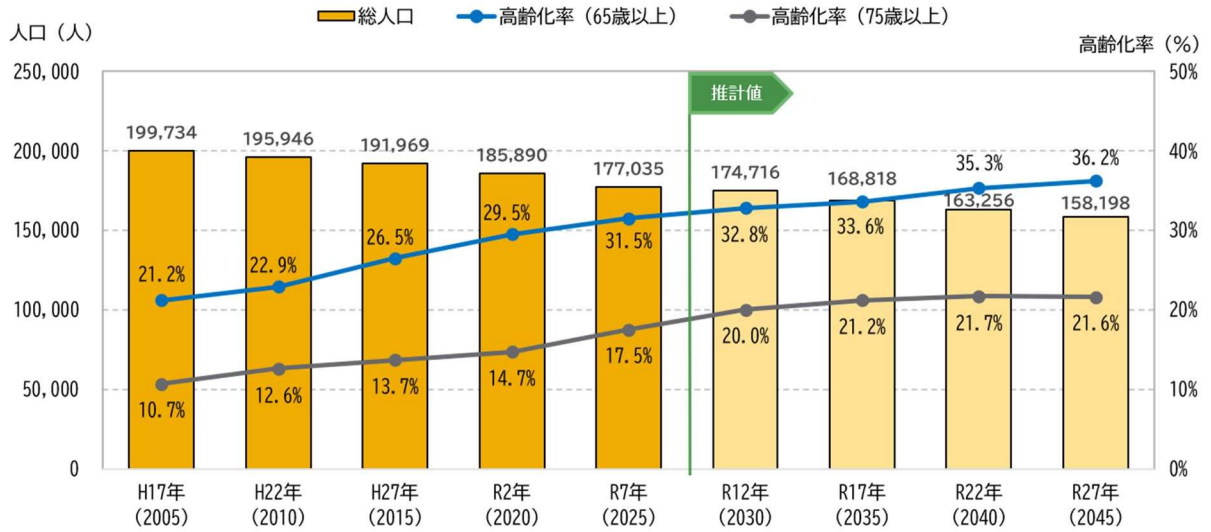
本日（第2回生活交通会議）　現状やこれまでの取組の共有・課題設定の見直し（②）
12 月（第3回生活交通会議）　課題に対する取組案の共有（③）
2月　　改訂案へのパブリックコメントの募集
3月（第4回生活交通会議）　改訂版の最終報告、完成

※現在のビジョンでの課題設定については、現ビジョンの P.16 に掲載しています。
※本日の説明内容の全体イメージは、別紙を併せてご参照ください。

2.現状やこれまでの取組について

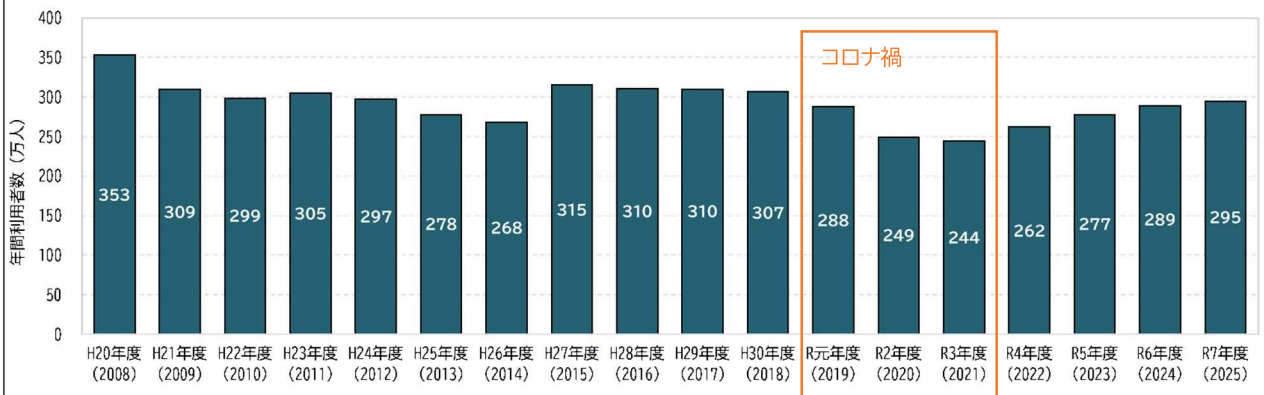
■現状について

(1)人口減少と高齢化の進行



・鳥取市の総人口は減少が続くと同時に、高齢化率(65 歳以上)は平成 17 年度から令和7年度の 20 年間で 10%程度大きく上昇した。
・鳥取市人口ビジョンによると、今後も人口の減少と高齢化率の上昇が同時に進む推計。
・高齢化率の上昇は、自ら運転することが困難な層の増加が見込まれることとなるため、生活交通の重要性は一層高まる一方で、総人口の減少により生活交通の利用者の減少が予想される。

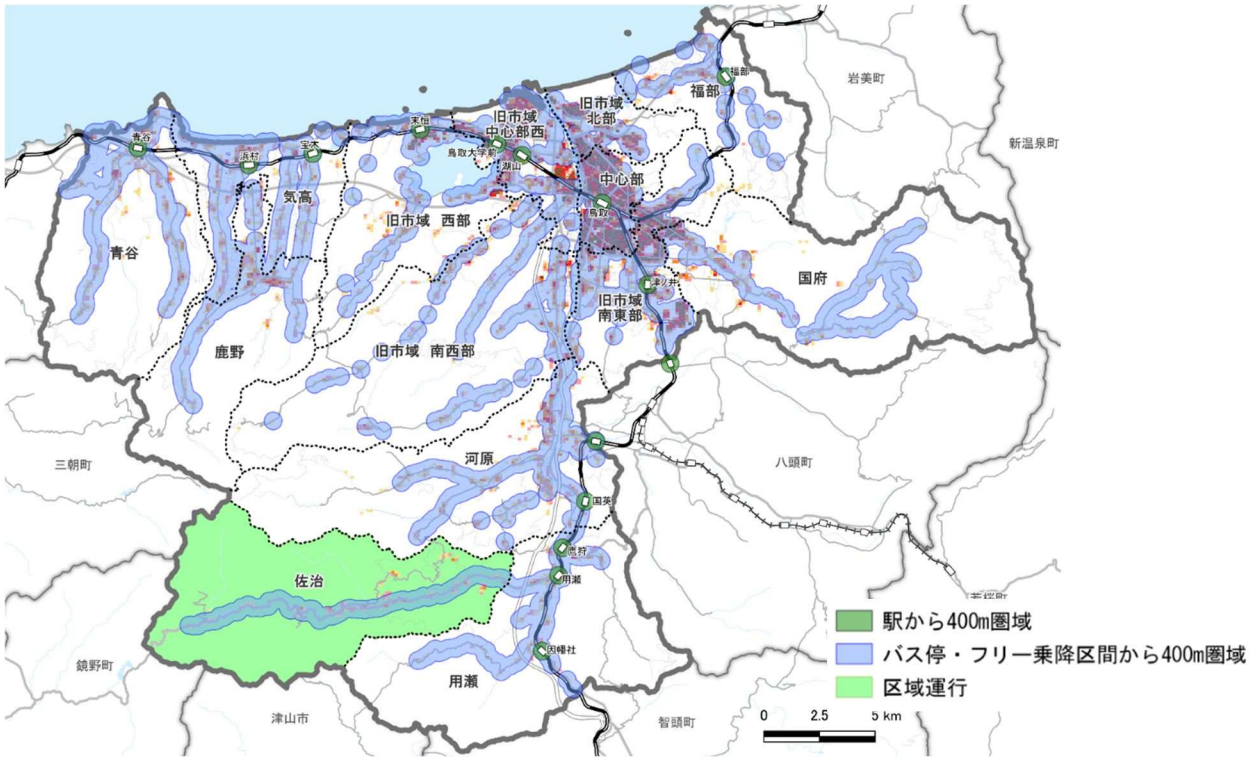
(2)利用者の減少とモータリゼーションの進展



▲ 路線バス(くる梨含む生活路線)年間利用者の推移

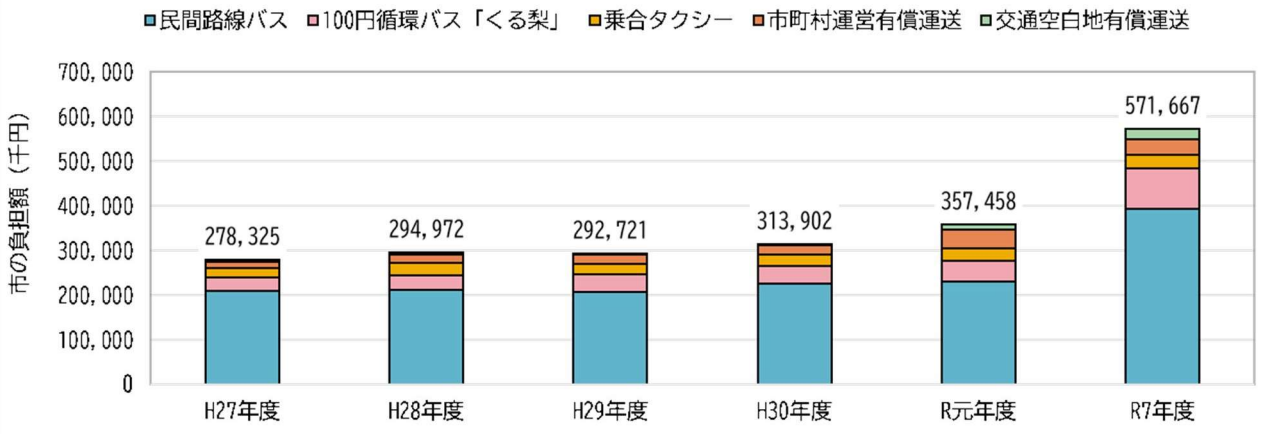
・バスの利用者(観光目的を除く)は全体として減少傾向にあり、年によって変動があるものの、平成 20 年から令和 7 年までにおよそ 16%減少。
・令和元年度から令和3年度にかけては新型コロナウイルスウイルス感染症の影響により利用者数が大きく減少した。その後は回復傾向にあるものの、平成27年度～平成 30 年度の水準(年 300 万人)には届いていない状況。

(3)交通空白地域の存在



・令和 2 年度国勢調査に基づく市全体の公共交通カバー率は 94.6%であり、平成 27 年度のカバー率(93.4%)と横ばい。

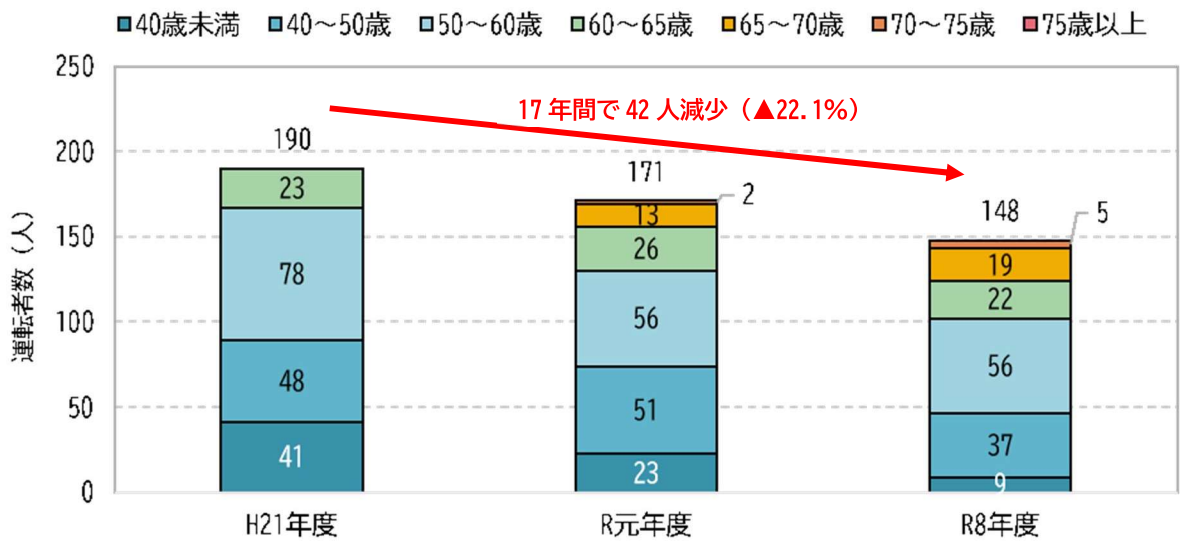
(4)生活交通の維持・確保(生活交通の維持にかかる公費について)



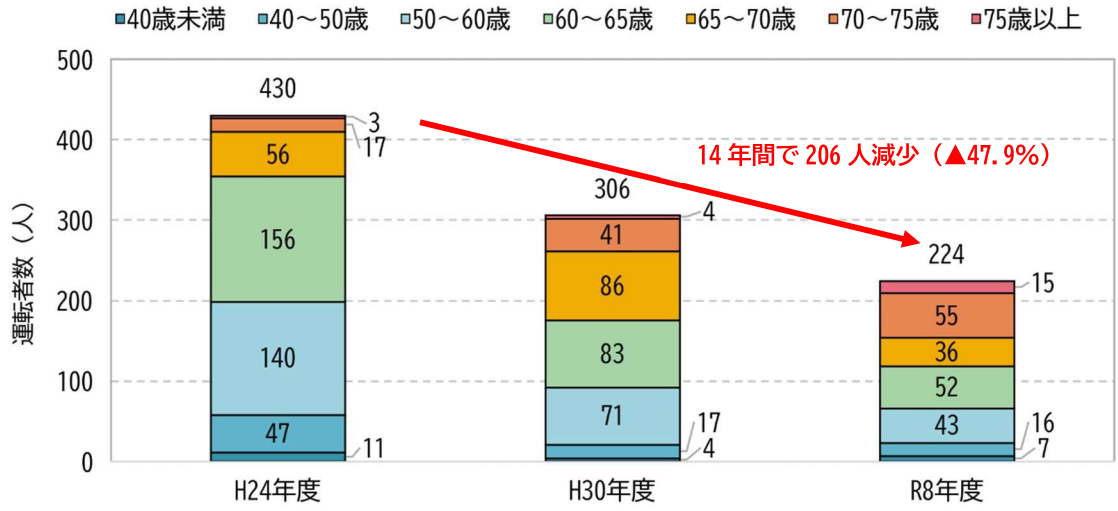
▲生活交通の運行に係る市の負担額の推移(区分別)

・生活交通の運行に係る公費(市の負担額)は、令和元年度の 357,458 千円から令和 7 年度は 571,667 千円(+59.9%)へ増加している(平成 27 年度比では 2.05 倍)。市民 1 人あたりの負担額は 1,897 円から 3,229 円へ増加している。
・燃料費・人件費が上昇する中、利用者数は減少傾向にあり、収支の改善につながらない構造にある。

(5)生活交通の担い手不足



▲ 民間路線バスの年代別運転者数の推移(日ノ丸自動車・日本交通)



▲ タクシーの年齢階層別運転者数の推移(鳥取県東部地区)

・路線バス事業者２社の運転者数は、平成 21 年度から令和8年度の 17 年間で 22.1%減少しており、同時に年齢構成も運転手の高齢化が進んでいる。
・鳥取県東部地区タクシー運転者数も平成 24 年度から令和 8 年度の 14 年間で 47.9%減とほぼ半数にまで減少している状況。
・バス・タクシーともに若年層の入職が進まないまま高齢層の退職期を迎える構造にあり、生活交通の担い手(運転手)不足が一層深刻化している。

(6)生活交通(路線バスや市関連路線)の現状と今後の見通し

▼鳥取県東部路線バスの廃止・減便(平日)(R4～7 年度)

変更時期	路線名	変更項目	変更前便数	変更後便数	減便数	変更内容	備考
R5.4 月	神戸線	路線短縮	14	14	―	昼間便を鳥取南で折り返し(12/14 便を短縮)	鳥取南～岩坪の間は乗合タクシー「神戸線」を運行
R5.4 月	佐治線	減便	17	10	7	減便(用瀬～佐治)	共助交通による運行
R6.3 月末	日置線	廃止	18	0	18	路線廃止	市有償「青谷バス」へ
R6.3 月末	勝部線	廃止	24	0	24	路線廃止	市有償「青谷バス」へ
R6.4 月	用瀬線	減便	27	26	1	1 便減	
R7.4 月	稲葉ヶ丘	減便	9	7	2	上り下り各1便減	

・運転者不足や利用者の減少(収益の悪化)により、東部路線バスのうち令和4年度以降、日置線・勝部線が運行を廃止した。その他4路線についても減便または路線短縮が進んでいる。

・廃止や路線短縮したバス路線は、現状乗合タクシー(神戸線)や共助交通、市の自家用有償運送(青谷バス)を代替として生活交通を維持している状況。

・路線バス「八坂線」「津ノ井倉田循環線」については、八坂地区・倉田地区の利用が非常に少なく、このままの状況が続くと路線の縮小や廃止の可能性が高いとされている。

・令和8年3月末に逢坂小学校の編入が行われたが、今後も小中学校の学校再編が進めば、通学利用の人の流れが変わり、路線バスの維持にも影響が出る可能性がある。

■これまでの取組について

①公共交通空白地有償運送（共助交通）の拡大

▼鳥取市の共助交通

名称	運行主体	運行開始
福部循環バス（らっちゃんバス）	社会福祉法人鳥取市社会福祉協議会	平成 20 年度～
ふるさとバス	NPO 法人 OMU	平成 20 年度～
大和ふれあいタクシー	大和地区まちづくり協議会	平成 31 年度～
いきいき国英コミュニティバス	いきいき国英ふるさとづくり協議会	令和 3 年度～
さじ未来号	NPO 法人さじ未来	令和 3 年度～
さんき楽楽バス	ふるさと散岐地域づくり協議会	令和 4 年度～
いきいき社バス	いきいき社まちづくり協議会	令和 4 年度～

・NPO法人や地域の自主組織（まちづくり協議会）等の地域住民が主体となり、自家用自動車を使用して運行している。路線バス等の撤退や減便に伴い、地域の実情に合わせたきめ細かな運行を担っている。
・市有償バス「南部支線」の廃止により、令和3年度以降運行団体が4団体増加。
・共助交通の運行主体の負担の軽減を目的に、令和6年度より、6団体の運行管理業務（運転手の体調確認、運行記録の作成等）を民間の専門事業者へ委託する取組を開始。
・一方で、住民ドライバーの高齢化が進んでおり、担い手（ドライバー）不足の課題がある。



②新たな技術を活用した実証実験





〈自動運転〉

官民連携組織「鳥取市次世代モビリティ推進会議」を発足の上、自動運転の実証運行を実施（令和3～7年度）し、将来的な自動運転バスの社会実装に向けた検討を行った。

〈AI オンデマンド交通〉

相乗り型公共交通「とりモビ」

地元の交通事業者や商業者、鳥取市、鳥取県等で構成する「とっとり共創型交通協議会」で、公共交通全体の利用率向上と地域経済の活性化を目指し、鳥取駅南エリアで相乗り型公共交通「とりモビ」の実証実験を行った（令和5～7年度に計3回実施）

③公共交通への IC カード決済の進展

▼これまでの市内公共交通への IC カード普及状況

導入時期	導入された公共交通
令和5年4月1日	鳥取市循環バスくる梨
令和7年3月 15 日	JR 鳥取駅～倉吉駅間各駅
令和8年3月 21 日	鳥取県内路線バス、ループ麒麟獅子、空港連絡バス

・県内路線バス、鉄道（鳥取駅～倉吉駅間）への IC カード決済導入に際し、公共交通の移動利便性が向上した。
・IC カード決済の普及率を高め、OD データ（移動における出発地と到着地情報）を活用することで、より正確な移動需要の実態を把握することができるようになる。



■生活交通の現状について（まとめ）

・人口減少が進展していく中で、今後生活交通利用者の減少が予想されます。利用者の減少は、バス路線の廃止や減便、市の負担額の増加を招きます。
・路線バスやタクシー、共助交通等のあらゆる生活交通で担い手（運転者）の不足・高齢化の課題に直面しています。利用者の減少のみならず、人手不足が原因となり、これまで通りの生活交通の確保や維持が困難になることが予想されます。
・路線バスの廃止や減便はすでに現実のものとなっており（日置線・勝部線の廃線等）、生活交通の確保・維持についてこれまで以上に取組を強化する必要があります。

3.課題の設定

生活交通の現状（まとめ）をふまえ、下記のとおり、ビジョンで設定する課題を追加します。

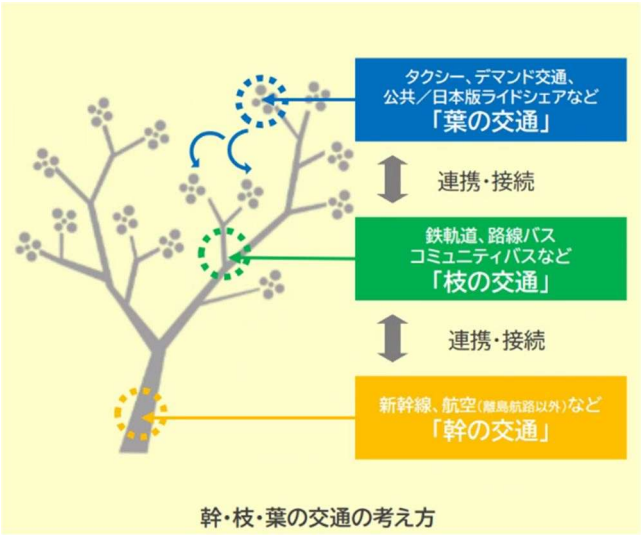
■追加する課題
まちづくりと連動した生活交通ネットワークの整理【新規追加】

■課題設定の考え方

・利用者や生活交通の担い手（運転手）の減少が見込まれる中で、必要な生活交通を守るため、路線バスのみならず、共助交通や市有償バス、乗合タクシーによる代替交通やタクシー等を含め、あらゆる手段を活用しながら効率的に生活交通を確保する仕組みづくり（生活交通ネットワークの整理）が求められています。
・路線バスの廃止や減便が進んでいる現状があるため、現ビジョンの計画期間の終了（令和12 年度）を待たずに課題設定する必要があると考えます。
・現在策定中である、まちづくりの基本方針（立地適正化計画）に沿って、拠点間をつなぐ幹線において大量輸送が可能な路線バスを優先的に維持していくものと考えています。（鉄道利用を含めてネットワークを確保）
・利用者を確保し、持続可能な交通網とするためには、これまで以上に生活交通とまちづくりを一体化させた整理が重要になるものと考えます。

■まちづくりと連動した生活交通ネットワークの整理のイメージ

（参考）「幹線」と「支線（地域内交通）」について

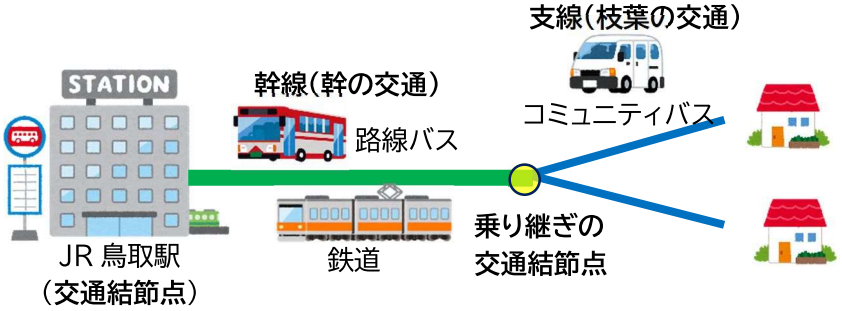


国土交通省　地域公共交通計画の「アップデートガイダンス」より

幹線：中心拠点や地域生活拠点を結び、大量輸送が可能な鉄道や路線バスを運行します。（幹の交通）

支線（地域内交通）：集落内や集落と各拠点の間を結び、乗合タクシーや市有償バス、共助交通など、地域の実情や移動ニーズに合った交通手段を導入します。（枝葉の交通）

（イメージ図）



鳥取市生活交通創生ビジョン（改訂版）イメージ図

資料３　別紙

基本理念　市民の暮らしを支える“生活交通”を創り・守り・育てます。

【変更なし】

基本指針①　地域の移動を支える生活交通の確保
基本指針②　持続可能な生活交通体系を目指した環境整備

【変更なし】

現状（第２章）

（１）人口減少と高齢化の進行
（２）利用者の減少とﾓｰﾀﾘｾﾞｰｼｮﾝの進展
（３）交通空白地域の存在
（４）生活交通の維持・確保
（５）生活交通の担い手不足
（６）生活交通（路線バスや市関連路線）の現状と今後の見通し

これまでの取組

①交通空白地有償運送（共助交通）の拡大
②新たな技術を活用した実証実験
③公共交通へのICカード決済の進展

【内容を更新】

課題（第３章）

①まちづくりと連動した生活交通ネットワークの整理（新）
②生活交通の担い手の確保
③生活交通の軸となる鉄道及び路線バスの維持・存続
④地域特性に応じた移動手段の確保
⑤自家用車への過度な依存からの転換
⑥生活交通の存続に係る市の財政支出削減

【状況の変化をふまえ、
課題の見直し、新たな課題の抽出】

今後の取組（第４章）

【現ビジョンの内容】
・既存のバス路線の維持・確保
・生活交通の維持・確保のための仕組み（基準）づくり
・地域に適した移動手段の検討
・生活交通の担い手不足に対応した支援の在り方の検討
・生活交通利用のための働きかけ（利用促進策の推進）
・生活交通を“創り・守り・育てる”ための意識の醸成
・生活交通の維持・確保における推進体制

【課題をふまえ、
課題の解決に向けた
今後の取組を記載】

本日の説明・
協議内容

次回（第3回）の
鳥取市生活交通会議
にて提案・協議