# 令和８年度 第２回 鳥取市生活交通会議
# 議 事 要 旨

１．日　時　　令和８年１０月２６日（月）　１０：００～１１：３０

２．場　所　　鳥取市役所６階第６会議室

３．出席者　　（下記のとおり）

| | | | |
|---|---|---|---|
| ○会　長 | 〔学識経験者〕 | 鳥取大学大学院工学研究科社会基盤工学専攻教授 | 谷　本　圭　志 |
| ○副会長 | 〔鳥取市〕 | 都市整備部長 | 河　田　耕　一 |
| ○委　員 | 〔住民･利用者〕 | 鳥取市学校ＰＴＡ連合会 | 田　中　敦　志 |
| | | 市自治連合会（旧鳥取市、国府町、福部町） | 森　田　松　雄 |
| | | 〃　（河原町、用瀬町、佐治町） | 小　谷　繁　喜 |
| | | 〃　（気高町、鹿野町、青谷町） | 地　原　　伸 |
| | | 市老人クラブ連合会（旧鳥取市、国府町、福部町） | 本　城　英　一 |
| | | 〃　（河原町、用瀬町、佐治町） | 小　原　宣　朗（欠席） |
| | | 〃　（気高町、鹿野町、青谷町） | 尾　崎　満　信 |
| | 〔女性団体〕 | 鳥取市連合婦人会 | 佐々木　ちゑ子 |
| | 〔NPO法人〕 | 鳥取市社会福祉協議会　地域福祉課長 | 佐々木　隆　也 |
| | 〔事業者〕 | 日ノ丸自動車株式会社　営業部次長 | 山　根　真　一 |
| | | 日本交通株式会社　バス営業部長 | 山　本　高　広 |
| | | 西日本旅客鉄道株式会社　鳥取駅長 | 小　川　修　司（欠席） |
| | 〔事業者団体〕 | 鳥取県ハイヤータクシー協会副会長 | 岡　　周　一（欠席） |
| | 〔事業者労組〕 | 私鉄中国地方労働組合日ノ丸自動車支部執行委員 | |
| | | 鳥取分会執行委員長 | 中　村　和　博 |
| | 〔鳥取市〕 | 福祉部長 | 池　上　朱　美 |
| | 〔中国運輸局〕 | 鳥取運輸支局　首席運輸企画専門官 | 丸　山　峰　雄 |
| | 〔警察〕 | 鳥取警察署　交通第一課長 | 中　谷　祐　司 |
| | 〔鳥取県〕 | 輝く鳥取創造本部中山間・地域振興局交通政策課長 | 尾　﨑　正　高 |

○事務局　鳥取市都市整備部交通政策課（宮谷、森本、伊藤、森岡）

【欠席】３名　【委任状】３名

４．次　第

１）開会

２）協議事項

【案件１】いきいき国英コミュニティバスのバス停共用について

【案件２】大学生の夜間移動支援実証事業について

【案件３】鳥取市生活交通創生ビジョンの改訂について

３）報告事項

①各種路線のダイヤ改定について

（日ノ丸自動車(株)路線バス、乗合タクシー西郷線、鳥取市自家用有償運送（鹿野バス））

②循環バス「くる梨」の運賃改定について

4）その他

5）閉　会

5．議　事　概　要

【案件１】いきいき国英コミュニティバスのバス停共用について

いきいき国英ふるさとづくり協議会が運行する交通空白地有償運送「いきいき国英コミュニティバス」の、日ノ丸自動車(株)の路線バスと重複するバス停の共用利用について協議。

**→事務局が資料１に基づき説明し合意された。**

（質問・意見）

特になし

【案件２】大学生の夜間移動支援実証事業について

鳥取大学・鳥取県東部地域MaaS協議会が事業主体となり、夜間の交通空白時間帯における若者の移動支援を目的に、鳥取大学の学生を対象とした『学生向け乗合タクシー』の試験運行を実施することについて協議。

**→事務局が資料２に基づき説明し合意された。**

（質問・意見）

【委　員】鳥取駅周辺から鳥取大学周辺への移動ということだが、逆方向の移動の希望はなかったのか。

【事務局】中心市街地で活動された後、大学方面に帰るということに大きく困られているという現状があるため、その移動を中心に考えている。

【委　員】運行計画案について、運行日は金曜日と土曜日と指定されているが、他の平日の日は運行しないのか？

【事務局】学生へのアンケート結果によると、週末の金曜日と土曜日に活動の機会が多くあるというところがあったため、その曜日で現状検討しており、その他の曜日は考えていない。

【事務局】事前にアンケートを取った際に、例えばアルバイト先の方も、飲食店などは金曜日土曜日が忙しく夜遅くまで残ってほしい、対して平日はお客さんが少なく早く帰れるかなというところがあった。また、今は乗り合わせて帰宅したり、中には歩いて帰るという子もおられるという声があり、終電を乗り過ごしてしまう子の救済が少しできるのかと思う。また予算的なところもあり、なかなか黒字運行は難しい。一定程度の補填が

あるが、予算に限りがある中で、すべての平日の運行は難しいというところ。

【委　員】降車地点はある程度指定された場所になるか？

【事務局】今のところ、指定された場所を考えている。現在鳥取大学前駅、湖山駅、マルイ湖山店前、ローソン鳥取大学前店前など、明るく安全性のあるところで考えている。

【委　員】タクシーのように自宅が分かるような降車があるのかと少し心配した。

【委　員】この実証実験の結果によっては例えば鳥取環境大学や他の専門学校などの学生の利便性も良くなるようなことも今後検討されることはあるか？

【事務局】他の学校の学生の移動手段も確保できたらいいなとは思うが、あくまで事業主体が鳥取大学という形になるため、今後の話にはなるが、各学校で考えていただくということも含めてこのたび鳥取大学での実証でデータを取らせていただくところ。

【委　員】できたらそういったデータも各学校で共有ができたらいいかなと思った。

【委　員】環境大学からはこういったリクエストはなかったか？

【事務局】環境大学からも要望があった。地方の大学になると、公共交通は夜間に終電が早く終わって学生が困ってしまうという状況がある。事前調査し、学生の居住地が鳥取大学生は湖山周辺に集中している一方、環境大学生は 29 号線沿いの桜谷などの沿線に点々と居住されている実態があり、事業計画を組みにくい。また学生の数も違いがあり、鳥取大学の方が数倍の規模の学生がおられるというところがあるため、まずは鳥取大学でどういう結果が出るかというところを見た上で、その結果を踏まえて環境大学についての検討になるのかなと思う。

【委　員】鳥取駅から環境大学までを繋げて点々と学生を降ろしてあげたらいいのでは。

【会　長】バイトはだいたい６時頃からのため行きはアクセスがある時間だが、帰りは減便が進んでおり、帰れないというようなことがある。また、月曜日から木曜日はやはりたくさんバイトをする日ではない。お客さんの入りもあるし、大学側としても月曜日から木曜日に夜遅くまでバイトとなると次の日の授業もあるため、あまり大学としてたくさんやって欲しいところではない。ただ困っている学生、特に金曜日土曜日については、移動手段を作ってあげたいと思う。また環境大学については、大学周辺に住んでいるわけではない。街中に住んでいる学生もいっぱいいらっしゃり、そこは鳥取大学と大きな違いがある。事務局の話のように、まずは鳥取大学での実証実験でニーズを確かめることができれば、環境大学の方にも情報展開という順番で進めればいいかなと思う。

【会　長】取組について、異論はなかったため合意としたい。周知のためのチラシなどは作成の予定はあるか？

【事務局】周知方法は大学で検討いただいている。

【案件３】鳥取市生活交通創生ビジョンの改訂について

令和８年度に実施予定の鳥取市生活交通創生ビジョンの改訂に際し、生活交通に関する現状と

これまでの取組を共有の上、課題設定について協議。

**→事務局が資料３に基づき説明し合意された。**

（質問・意見）

■生活交通に関する現状とこれまでの取組について

【委員（バス事業者)】生活交通の担い手不足について。採用自体は毎年行っており数人入っていただいているが、65 歳以上の高齢者層が全体の約 3 割を占めるなど高齢化が進んでいる。以前だったら 65 歳で一旦区切りというところはあったが、担い手不足の状況があり、もう 1 年残れるか、ということがずっと続いてきているような状況の結果、年齢層が高い構成になっている。今後 10 年以内がどうなるかと危惧しており乗務員の確保は会社としても最重要課題である。最近は 3 年ほど前から高校生を対象にした募集もかけているが、なかなか厳しい状況が続いている。

【委員（バス事業者)】同じような状況で、なかなか乗務員が入ってこられない、入ってきても、路線バスは特殊な仕事のため朝が早く土日も休みがないというところがあり続かない人も中にはおられる。人件費も増やしてきており応募される方もおられるが、退職に見合う数が入って来ない厳しい状況。高速バスも繁忙期は続行便を出したいところだが難しい。秋の貸し切りバスのシーズンも、車はあるが乗務員不足で仕事が受けられないという状況もあり、今一番厳しい状況。県中西部も同じだが、3 地区だと一番東部が厳しい。会社でも努力していきたい。

【委　員】これだけ運転手不足の時代だが、うちの神戸地域の路線バスはほとんど人が乗っていない。１人乗っているか乗っていないかの状況でも運転手は必要で、バスを走らせなければならないためとてももったいない。もっと需要のあるところにバスの運転手を回した方が運行事業者も効率がいいのではないかと思う。

【委員（バス事業者）】昔は小学生の子供が結構おられたが最近は非常に少ない。ただ鳥取南や下味野などの沿線から若干人が乗られるということがあるため、現在日ノ丸ハイヤー(株)と分けた運行（乗合タクシー神戸線）を行っているが、どうしても朝晩は中学生の子供がたくさんおられるため、今は朝晩のみ通しの運行を残している。状況を見ながら最適な運行を考えていけたら。

【委　員】路線バスと共助交通とうまくかみ合わせて、例えば朝の通勤ラッシュ時には路線バスが走って、10 時から 3 時頃の間は共助交通が走るというようなコラボができないのかなと思う。

【会　長】バス事業者は民間事業者であり、やはり営利があって存続している組織体のため、稼げるところで稼いでいただくのが本来。ただ一方で路線バスがないと困る方もおられ、

そこをバス事業者のみならず、共助交通も含めて総動員でどうカバーしていくかというところ。やはり共助交通の方を手厚くという発言があったように、そういった方向を少し考えていかなければいけないのかなと思う一方、共助交通も共助交通でやってみて大変だという団体も多くあると思う。そちらをどうサポートするかというところもやはり考えなければいけないかなと思う。

【委　員】気高や鹿野も路線バスにお世話になっているが乗る人が少ない。高校のスクールバスが走っているのを見かけるが、道の駅などに止まっているのを見ると、席が空いているので、乗せて行ってあげたらいいのにと思う。

【会　長】学校側がどう考えるかは別として、せっかくあるものであればそれを活用してという発想は当然あると思う。他にも自動車学校など、色々な輸送資源はあると思う。他の地域でやっているところもある。そういったことを勉強しながら考えればいいのかなと思う。

■課題設定について

【委　員】地域でもよく話をするが、子供がいる人が減っており、85 歳くらいまで車を持っていないと生きていけないし、自治会の加入率の低下や防災会の話など、交通以外にもたくさん課題がある。みんなで助け合わないといけないといけないなとは思うが、難しいなという感想。

【事務局】交通は目的があって利用されるものであり、目的は買い物、交流、通院など、学校・教育だったら通学となる。まちづくりは拠点を結ぶというハード面もあるが、使う目的が何かということもある。駅南エリアで実証したとりモビという乗合交通の実証実験では、商業と交通、福祉と交通などといった移動の目的と交通を掛け合わせることも実証した。

【会　長】「まちづくりと連動した」というのは駅前などの都市部や、鳥取駅の再整備の話もあるため、新しい駅と対応した交通を作るという側面があるが、中山間地域はおそらくそうではなく、交通だけが課題ではない。そのため交通だけ便利にすればそれでよしということにはならなくて、他の分野も合わせて一緒に解決できるようなことを考えなくてはいけないのだろうと思う。例えば共助交通だと、輸送だけをするのではなく、福祉の輸送や買い物代行、スーパーの商品を運ぶなど、共助交通だからこそ運送以外のサービスも一緒にやれる。人口減少の中で住民がせっかくやるのであれば、交通を広く多角的に考えてもいいのではと思う。

【会　長】移動販売サービスがあり、交通は交通でサービスがあり、ドライバーをうまく横で柔軟に運用する、稼いでいただくような仕組みもできないかと思った。現場としては色々あると思うが、将来は分野をまたいで色々と融通し合うような総合交通を展開していくのが中山間なのかなと思っている。

【委　員】佐治の共助交通は、どうしても佐治用瀬地域までを結ぶという部分が中心になるため、いきいき社と運行が重なるところがある。そのためお互いが連携してうまく効率的なやり方ができないか、何度かいきいき社と協議を重ねてきている。今後は佐治・用瀬地域だけでなく、河原地域でも、散岐や国英地区も共助交通をやっておられるため、どのようにしていけば一番良いのかを考えていく必要があるかなとは思っている。

【委　員】通勤通学で人が多い時には路線バスが走って、ほとんど乗車がないような時間は共助交通に任せるというようなシステムはできないか。大和ふれあいタクシーは交通空白地有償運送のため路線バスが走っているところからは出られない。駅まで移動するのに乗り換えが必要なため二度手間になってしまい困っている。例えば古海など、交通量が多いところまで行かせてくれたらとは思う。

【委員（バス事業者）】一部河原の方など、そういった運行をしているところがある。

【事務局】大和地区については、神戸エリアのこともあるので調整が必要。神戸の方が鳥取駅の方まで出てくるのに何を使うのかなという話があると思うため、路線全体で考えていくべきと思っている。もし大和ふれあいタクシーが岩坪の奥の方まで全部カバーするということになれば話は変わってくるかもしれない。

【会　長】タクシー業界も死活問題であり、タクシー事業者がどう思われるなどのこともあるため、そこもふまえて一番良い形を見つけていくのかなと思う。共助交通同士のネットワークに関する話でいうと、つくば市の近くでは、4 つの市が連携してひとつの共助交通をやっているところもある。今まではこの地区はこの組織、別の地区はまた別の組織、と縦に割れていたが、少し広域的に、運転手をうまく活用するためには一体化した方がいいなどというような議論は当然あってもいいと思うため情報提供しておく。

【委　員】若い人や子供が住んでくれないと延命的な対応しかできない。みながまちに住んでは田んぼや食料はどうするのかなどの問題もあるが、移動の話だけになってしまう。もう少し大きな、新しいまちづくりを考えてもらえると元気になる。

【会　長】交通で何ができるかという話だと、他の地域ではドライバーに集落支援員や地域おこし協力隊を呼んでやってもらっているというところもある。地域おこし協力隊であれば、ハンドルを握るだけではなく、様々な集落の活用や副業も多面的にやっていただくという展開もある。

【委　員】公共交通の主体には農協や森林組合はなれないのか？

【委員（中国運輸局）】公共ライドシェアの主体として農協は対象となる。

【委　員】気高・青谷・鹿野の中山間地域はまちの中心から外れた部分として高齢化率が 4 割、5 割のところもあるような状況で、「まちづくり」という言葉が、現実的にはどこまで大丈夫かというようなぎりぎりの状態で頑張っているところが多々ある。「まちづくり」に発展的なイメージはない中で生きている人がたくさんおられるというところまで配慮

してもらいたいという思いはある。逢坂小学校の校区だが、小学校がなくなり子供たちが浜村小学校に通い始めたことで気高の循環バスに乗り始めた。そういう意味ではバスの乗車だが、現実的には子供もこれからまた減っていくような流れになるため、現実的には、その村やまちに合った交通の形というものを検討できたらというイメージを持っており、課題の中で意味合いを増してもらえたらと思っている。

【報告①】各種路線のダイヤ改定について（日ノ丸自動車(株)路線バス、乗合タクシー西郷線、鳥取市自家用有償運送（鹿野バス））

日ノ丸自動車(株)が運行する路線バス「湖山池線」「白兎海岸線」「鳥大線（相生町経由）」「用瀬智頭線」の 10 月 1 日ダイヤ改定について報告。乗合タクシー西郷線の 11 月 1 日ダイヤ改定について報告。鳥取市気高鹿野バス「鹿野線」の 11 月 1 日ダイヤ改定について報告。

**→日ノ丸自動車(株)が資料４－１、事務局が資料４－２、資料４－３に基づき報告した。**

（質問・意見）

特になし

【報告②】循環バス「くる梨」の運賃改定について

意見募集をふまえ、運賃ワーキンググループで協議して決定した循環バス「くる梨」の運賃改定（令和9年4月1日改定）について報告。

**→事務局が資料５に基づき報告した。**

（質問・意見）

【委　員】回数券が 10 枚綴り 1,500 円とメリットがなくなったが、あえてこうした理由はあるか。

【事務局】事前アンケートと意見募集の結果、お子さんに現金を持たすのは嫌だなという話があった。またバス事業者と話をする中で、今度は通常運賃が 50 円という単位になってくると、小銭の準備の手間があり、運賃を支払う際の両替などの際に焦る、また事業者も大量のお釣りを準備しなければならないという手間が生じるよう。利便性の手間を省くため紙の回数券を残したが、収支改善のところで割引は何とか減らしたいというところがあり、折衷案としてこのような形とした。

【委　員】IC カードの利用率はまだ低いということか。

【事務局】くる梨の IC カード利用者が約 3 割であり、路線バスにも 3 月から IC カードが入ったためどんどん紙の回数券利用者が減ってきている。市としては、キャッシュレス化をどんどん進め、将来的には紙の回数券を無くすことがよいと思っている。

６．そ　の　他

【委　員】先日のやってみようでーで、自分の部落では小中学生 10 名のグループで公民館から気高総合支所に行ってきた。非常にインパクトがあり、運転手さんも面白く、子供も喋っていてこれはいいなと初めて乗ってみて思った。くる梨も含めて、これからどんどんやってみようでーなどで利用したらいいのではと思う。

【会　長】IC カードをもっと使ってほしいと本当は思う。IC カードをぜひ皆さんそれぞれ PR していただけたらありがたい。