
鳥取市生活交通創生ビジョン

【概要版】（素案）

令和元年12月(時点)
鳥取市

1. 策定にあたって

1 ビジョン策定の趣旨

鳥取市では、人口減少社会において市民にとって必要な公共交通を維持・確保していくために、本市の社会基盤としての公共交通のあり方を示した「鳥取市地域公共交通総合連携計画（以下、総合連携計画）」を平成21年3月に策定した。これ以降、この総合連携計画に基づき、平成23年3月には、本市の公共交通体系の目指すべき全体像を示した「鳥取市バス路線再編実施計画」を策定し、南部地域（河原、用瀬、佐治）、南東部地域（国府）のバス路線の再編や乗合タクシーの導入に取り組んできた。また、平成29年3月には「鳥取市都市計画マスタープラン」を改定し、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」や「安心して住み続けられる地域づくり」の実現に向け、まちづくりと連携した各種交通施策を進めている。

一方、公共交通の現状に目を向けると、人口減少や少子高齢化の進展、自家用車の普及等を背景に利用者の減少に歯止めがかからず、さらに、運転者不足・運転者の高齢化を理由にサービス低下（減便、路線の縮小等）が続いており、今後さらにこの状況が深刻化することが懸念されている。

こうしたことを踏まえ、行政（市）が中心となって交通事業者や地域住民との協働・連携を図ることにより、将来にわたって本市の持続可能な地域公共交通体系を維持・確保するための基本指針となる「鳥取市生活交通創生ビジョン」を策定する。

2 交通施策の基本理念と基本指針(案)

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。

基本指針1. 地域の移動を支える生活交通の維持・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

※本ビジョンにおける「生活交通」とは、鉄道、路線バス（民間路線バス、市が運営している有償バス）、乗合タクシー、タクシーのほか、住民が主体となった輸送手段等、市民の日常生活を支える移動手段全般を指す。

3 ビジョンにおける計画期間

令和2年度（2020年）から令和11年度（2029年）までの10年間とし、今後の社会情勢の変化や施策の実施状況等に合わせて、柔軟に見直しを行う。

年度	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
計画期間	5年先・10年先の社会を見据える										
	社会の変化や施策の実施状況に合わせて検証・見直し										

2. 生活交通を取り巻く社会環境

1 人口減少と高齢化の進行

- 市の総人口は緩やかに減少しており、平成 21 年に 196,110 人であった総人口は、令和元年には 187,034 人（11 月現在）まで減少している。
- また、65 歳以上人口割合（高齢化率）は平成 21 年から令和元年までの 10 年間で 6.2 ポイント上昇している。
- 今後、人口減少と高齢化がさらに進み、令和 12 年（2030 年）には、総人口は 172,429 人、高齢化率は 33.3%となる見込みである。

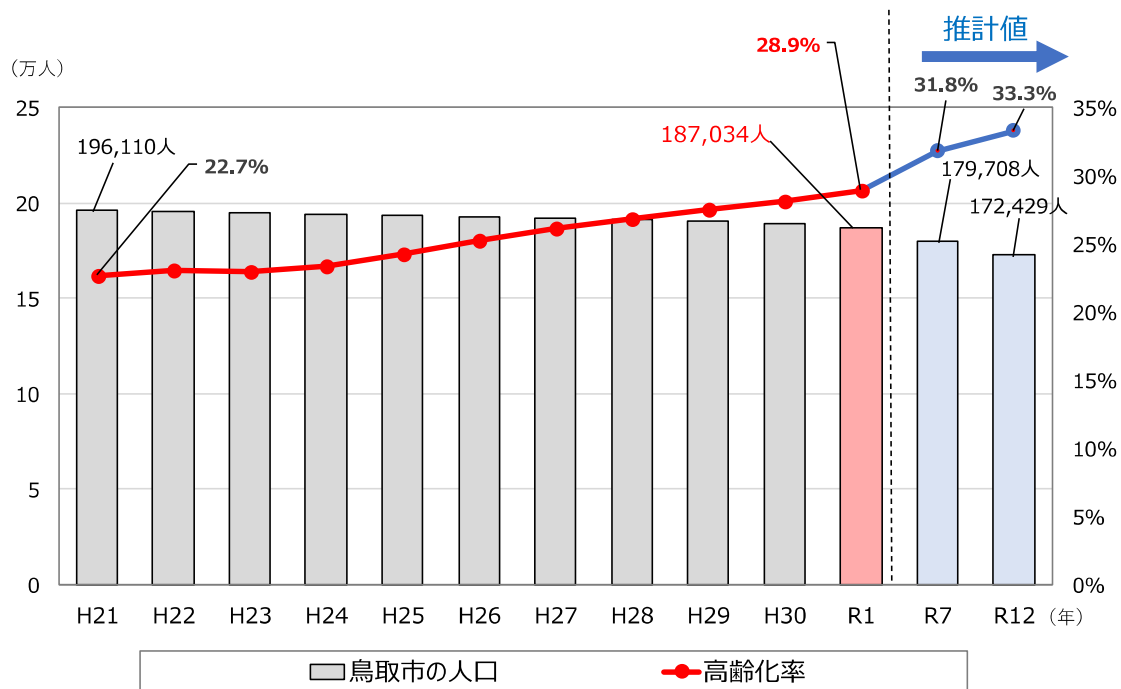


図1 人口と高齢化の推移

出典：市勢要覧（H21年からH30年まで）、市ウェブサイト（R元年11月14日時点）、鳥取市立地適正化計画概要版【平成28年4月版】（R7年およびR12年）

2 利用者の減少とモータリゼーションの進展

- バスの利用者（観光目的を除く）は減少傾向にあり、年によって変動があるものの、平成20年から平成30年までにおよそ13%減少している。
- この傾向がこのまま続いた場合、令和12年（2030年）には、年間利用者数は250万人を下回ると予想される。

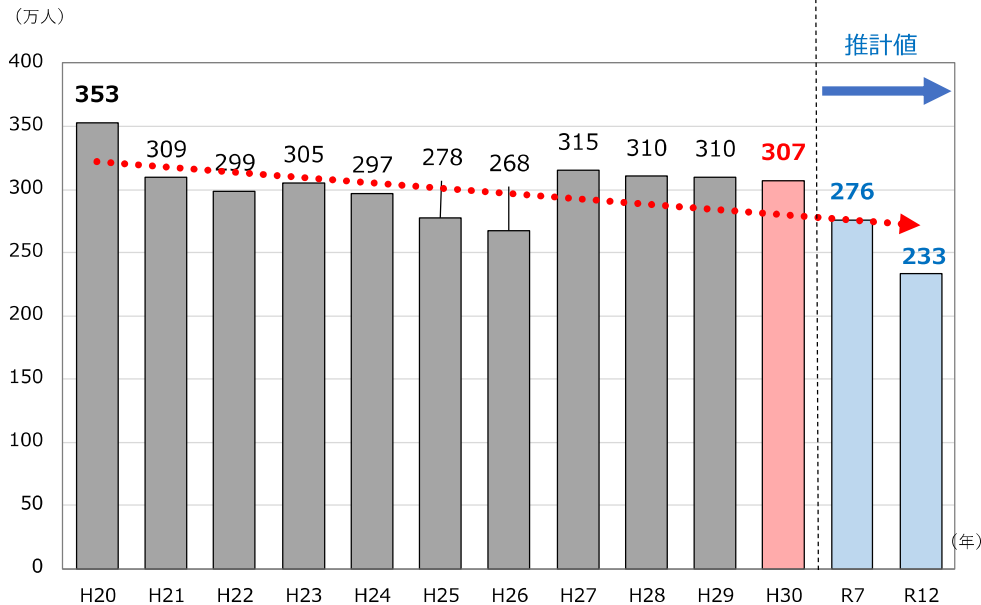


図2 路線バス（生活路線）年間利用者の推移

※H27年は鳥取環境大学の通学対応便の新設により利用者が増加

※R7年およびR12年はH20年からH30年までの利用者減少率を基に推計

出典：市勢要覧（H20からH30まで）

- 生活交通の主な利用者層である高齢者の人口は増加しているものの、高齢者人口に占める運転免許保有者数の割合は上昇している。また、平成30年2月に実施した市民アンケート調査によると、買い物や通院の目的で自家用車を利用する高齢者の割合が上昇している。こうしたことから、高齢者数が増加しているにもかかわらず、生活交通利用者は拡大していない（むしろ縮小している）と言える。
- このことから、今後も自家用車からバス利用への転換が進まなければ、公共交通利用者の減少が続いていくと考えられる。

表1 目的別の利用交通手段（自家用車の利用）

	H20年度調査	H30年度調査
通院先まで自家用車(自分で運転)を使う人の割合	52.1%	59.0%
買い物先まで自家用車(自分で運転)を使う人の割合	66.7%	71.8%

出典：市民アンケート調査結果
（平成20年度および平成30年度実施）

表2 市の高齢者人口と免許保有者の状況

	H21年	令和元年
市の65歳以上人口	44,490人	54,100人
免許保有者数(65歳以上)	17,797人	29,381人
市全体の免許保有者数に占める65歳以上の割合	14.2%	23.4%

出典：市勢要覧（H21年の65歳以上人口）、
市ウェブサイト（R元年の65歳以上人口）
鳥取警察署提供資料（運転免許証保有者数）

3 交通空白地の存在

- 市では、平成 24 年度第 5 回の「鳥取市生活交通会議」（平成 25 年 1 月 30 日開催）において、「交通空白地域」を次の通り定義している。

【交通空白地域の定義】

交通空白地域とは、以下の条件をすべて満たす地域を指す。

- 既存バスが走行していない地域
 - 既存バス停から半径 400m の範囲より外側の場所
 - 鉄道駅から半径 400m の範囲より外側の場所
- この定義によると、平成 27 年度国勢調査（250m メッシュ人口）に基づく生活交通の人口カバー率は 93.4% となる。
 - 市町村合併前の旧市域と新市域（平成 16 年 11 月に編入された 8 地域）の交通空白地域の状況は次頁以降（5 頁・6 頁）に記載した図 3・図 4 のとおりである。

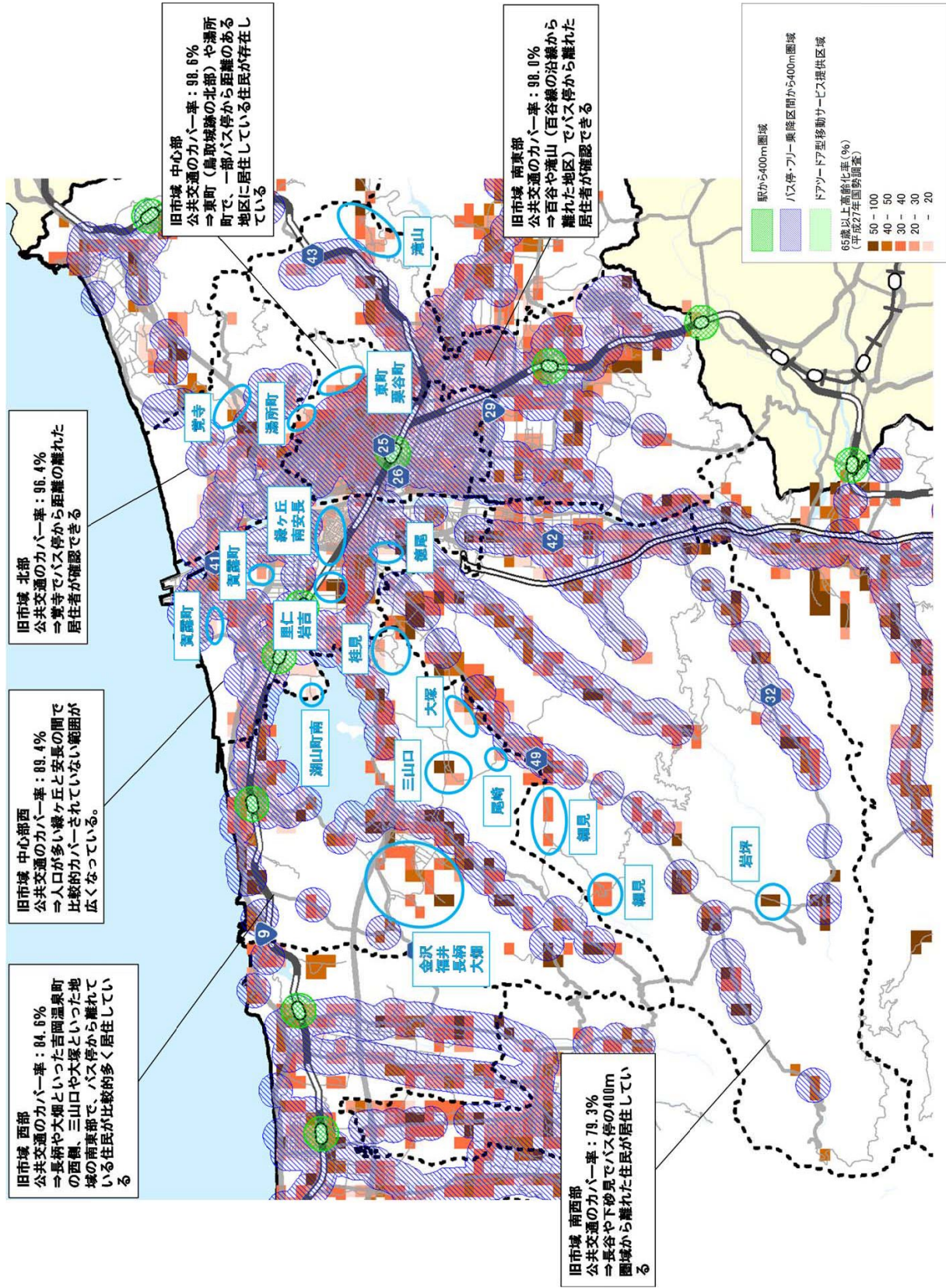


図3 旧市域における交通空白地域の状況

出典：平成27年度国勢調査結果

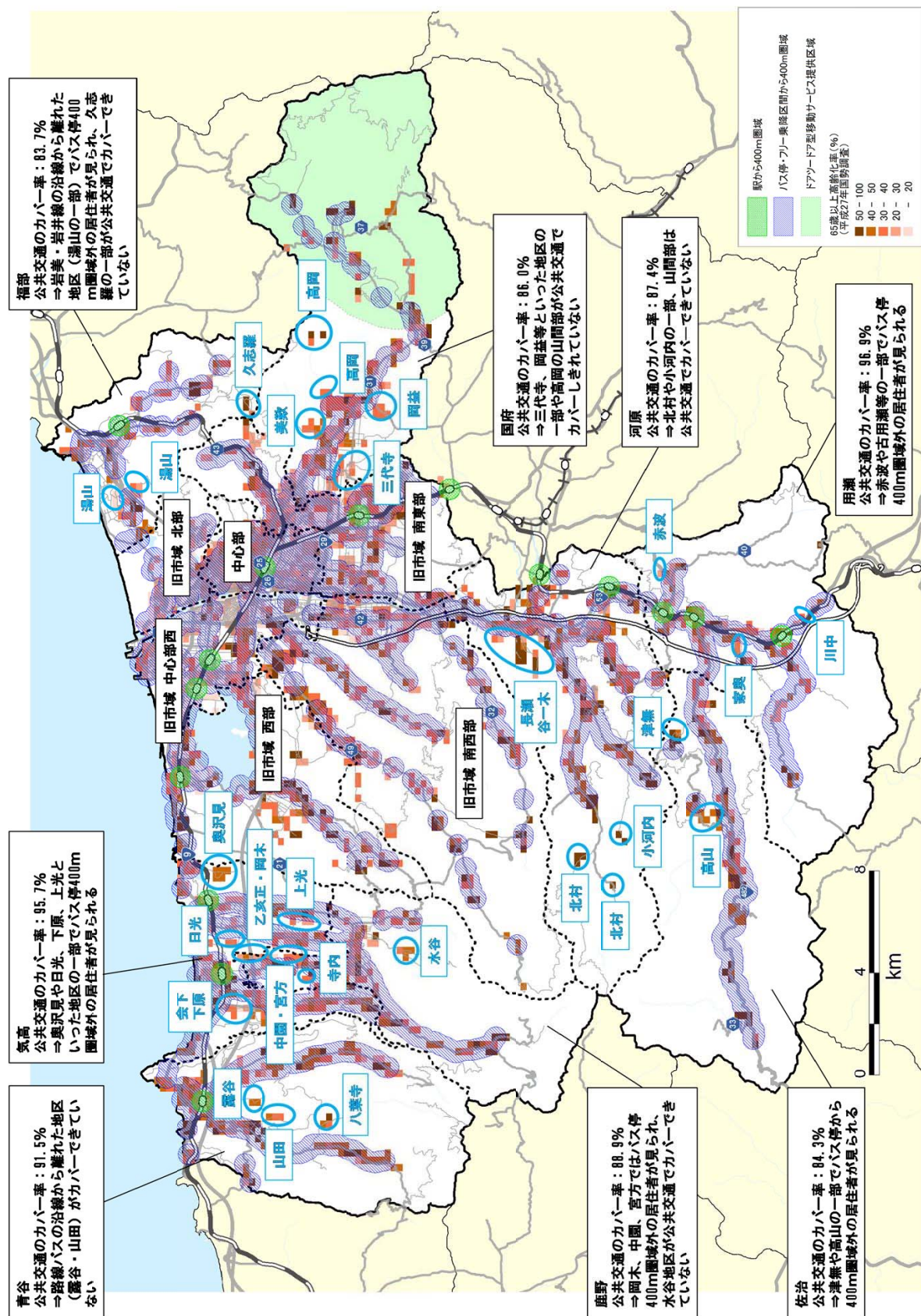


図4 新市域における交通空白地域の状況

出典：平成27年度国勢調査結果

4 生活交通の維持・確保

- 路線バス利用者の減少が続く中、生活交通（路線バスや市町村有償運送、乗合タクシーや100円循環バス「くる梨」、公共交通空白地有償運送）の運行を支えるために市が支出している補助金等は313,902千円（平成30年）で増加傾向を示している。（うち、平成30年度の路線バスに対する補助金等は225,299千円）
- また、市民一人あたりに換算すると約1,663円（平成30年時点の市人口より算出）を負担している。

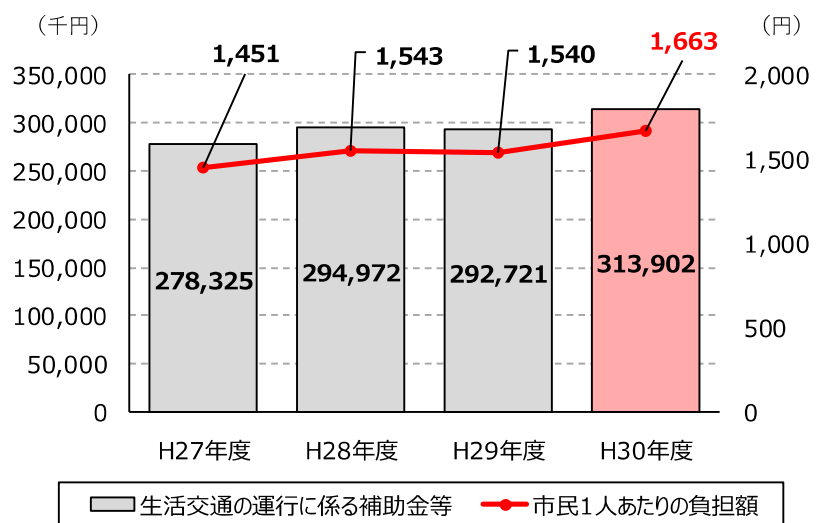


図5 生活交通の運行にかかる市の補助金等の推移

出典：市勢要覧、交通事業者提供資料

5 生活交通の担い手不足

- 近年、公共交通を支える担い手（運転者）の不足と高齢化が大きな問題となっている。路線バス運転者の減少数は10年間で9人（4.9%減）であるが、運転者の平均年齢はおよそ3.9歳上昇しており、近い将来（5年後・10年後）には運転者の平均年齢が60歳を超える可能性が高い。
- タクシーの運転者不足も深刻化しており、鳥取県東部地域全体では平成24年度から平成30年度までの6年間で124人（28.8%減）減少している。また、65歳以上の運転者が全体の約4割を占めている。

表3 路線バスの運転者数と運転者の平均年齢の変化

	平成21年度	令和元年度
運転者数	185人	176人
運転者の平均年齢	51.1歳	55.0歳

出典：交通事業者提供資料

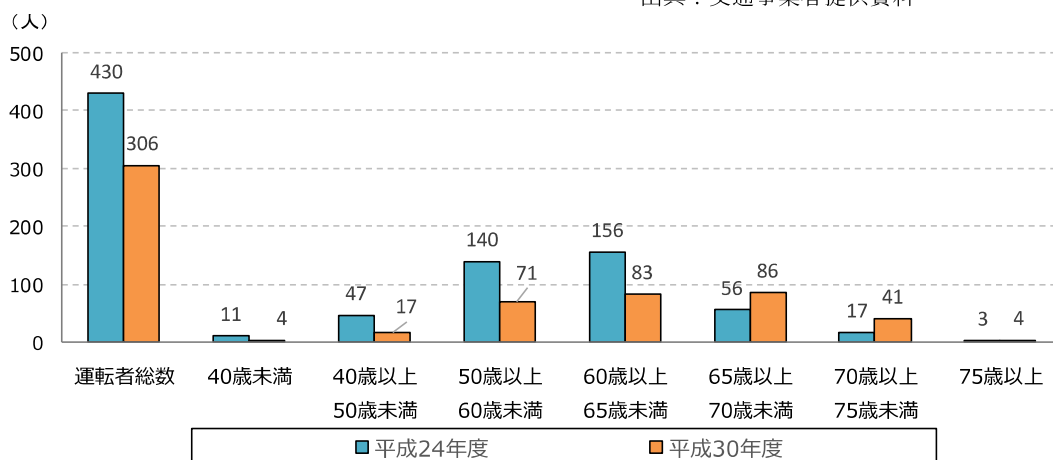


図6 鳥取県東部地域のタクシー運転者数（年代別）の変化

出典：鳥取県ハイヤータクシー協会提供資料

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

- 運転者不足や利用者の減少(収益の悪化)により、本市においても、バスでは減便や路線の縮小、タクシーでは営業時間の短縮や営業廃止といった事態が生じている。
- 平成31年3月に横枕線が廃止された大和地区では、既存のバス・タクシー事業者による代替交通の確保が困難であったことから、地域のまちづくり協議会が運営する「大和ふれあいタクシー」の運行が開始された。
- 今後の人口減少や高齢化の動向を踏まえた利用者数の見通しと、それらをもとに実施したバス事業者へのヒアリング調査の結果によると、今後概ね5年から10年の間に、路線の縮小や廃止の可能性がある路線は次のとおりである。
- これらの路線については、利用促進を図っていくとともに、**各地域の実情に合った、より利便性の高い移動手段の導入に向け、行政(市)・交通事業者・地域住民等が連携し、取組を推進する。**

運行形態	路線名	1便あたり利用者数	経常損益額(市の負担額)	現状と今後の見通し
民間路線バス	神戸線	6.5人/便	▲19,630千円 (14,044千円)	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線の起点から終点までを乗り通す利用者が少なく、一部区間しか利用しない利用者が大部分を占めている。 ● 沿線の江山地区において、令和2年4月に義務教育学校「江山学園」の開校が予定されているため、令和2年4月以降の利用状況の変化を見る必要がある。令和2年4月以降も利用者の減少が続く場合は、路線の縮小や廃止の可能性が高い。
	勝部線	7.2人/便	▲12,132千円 (8,977千円)	<ul style="list-style-type: none"> ● 沿線の小中学校に通学する児童・生徒が利用者のほとんどを占めおり、日中の利用が極端に少ない。
	日置線	8.9人/便	▲10,876千円 (9,366千円)	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後、少子化により児童・生徒の減少が続いた場合、路線の縮小や廃止の可能性が高い。
	八坂線	2.2人/便	▲3,812千円 (2,851千円)	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
	津ノ井倉田循環線	2.7人/便	▲4,969千円 (3,828千円)	

※1便あたり利用者数および経常損益額(市の負担額)は、平成30年度の輸送実績を記載

※1便あたり利用者数について、民間路線バスは1往復2便として算出

出典：交通事業者提供資料

運行形態	路線名	1便あたり利用者数	経常損益額 (市の負担額)	現状と今後の見通し
市・地域が主体となって運行している路線	南部地域有償バス ※佐治線、西郷線、散岐線、江波赤波線、和奈見国英線	2.4人/便	▲8,815千円 (8,815千円)	<ul style="list-style-type: none"> ●市が直営で運行している路線であるが、運転者は鳥取市シルバー人材センターから派遣している。 ●人手不足と運転者の高齢化による影響を受けやすく、<u>現在の状況が今後も続く場合は、路線の維持が困難になる可能性が高く、緊急性の高い路線である。</u>
	福部循環バス	5.4人/便	▲2,714千円 (2,714千円)	<ul style="list-style-type: none"> ●鳥取市社会福祉協議会が運行を担っており、人手不足や運転者の高齢化による影響を受けやすい。 ●このままの状況が今後も続く場合、<u>5年先以降は路線の維持が困難になると見込まれる。</u>
	乗合タクシー 浜村・青谷線	3.4人/便	▲1,482千円 (1,029千円)	<ul style="list-style-type: none"> ●採算性の悪化や運転者不足、運転者の高齢化といった問題が深刻化し、<u>令和2年3月に廃止を予定している。</u> ●代替の交通手段として、青谷地域内で運行している市有償バス（絹見バス）による対応を検討していく。

※1便あたり利用者数および経常損益額（市の負担額）は、平成30年度の運行実績を記載

※南部地域有償バス（H31年4月から運行開始）は南部支線（H31年3月廃止）の輸送実績を記載

出典：交通事業者提供資料

3. 生活交通の課題と対応方針

1 生活交通の課題

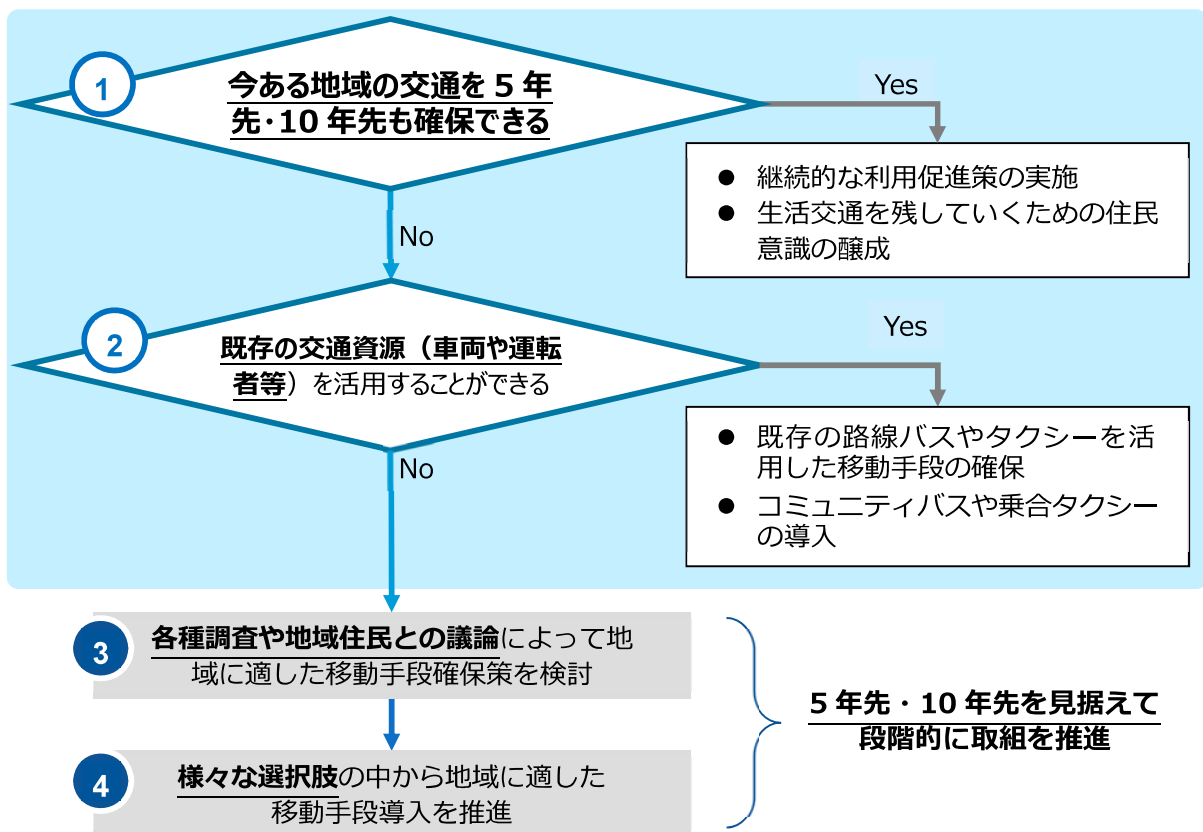
- ① 生活交通の担い手の確保
- ② 生活交通の軸となる鉄道及び路線バスの維持・存続
- ③ 地域特性に応じた移動手段の確保
- ④ 自家用車への過度な依存からの転換
- ⑤ 生活交通の存続に係る市の財政負担

2 対応方針

(1) 地域の移動を支える生活交通の確保

- 効率性や採算性の面で、現在の運行形態やサービス水準を当面維持することができる路線については、現在の運行形態やサービス水準を維持できるよう努める。
- 運転者不足や運転者の高齢化、利用者の減少によって、現行の運行形態やサービス水準の確保が困難になることが見込まれる場合は、代替交通を検討する。
- 代替交通の検討にあたっては、まず、既存の交通資源（車両や運転者等）を活用することができないかを検討し、そうすることが困難な場合は、共助交通（公共交通空白地有償運送）等の複数の選択肢の中から、適切な移動手段の導入を検討する。

<生活交通の維持・確保に向けた検討フロー>



<選択肢の例>

選択肢の例	概要・留意点
市の直営による運行（市町村運営有償運送）	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市が自ら車両を購入し、運転者を雇用して運行 ■ 直営で行うため、市の財政負担額が増加 ■ 運行の委託先及び運転者の確保が課題
共助交通（公共交通空白地有償運送）の導入 ※既に末恒地区、大和地区等で導入済	<ul style="list-style-type: none"> ■ NPO 法人等の非営利団体が自家用自動車を使用して運送 ■ 今後、運行管理をタクシー事業者等へ委託することが可能に（予定） ■ 安全面や持続性の問題や、運転者や運行管理者の負担が大きいこと等が課題
旅客運送事業者以外（異業種）との連携	<ul style="list-style-type: none"> ■ バスや乗合タクシー等の運行を担う受け皿として、貨物運送事業や建設業等からの参入を促進 ■ 経営許可申請等の手続が必要
タクシーの活用	<ul style="list-style-type: none"> ■ 路線バスや乗合タクシー等の運行が困難な地域において、タクシーを活用し、移手段を確保 ■ タクシーの活用が最も相応しいと判断される地域の状況や条件、該当するサービスの形態や支援内容等について、全市で統一した基準が必要 ■ 対象の規模によっては市の財政負担が多くなるのが課題
スクールバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> ■ 登下校時の時間帯に限り、各集落と最寄りの小中学校との間を結ぶスクールバスを運行 ■ 住民の一般混乗も可能とする ■ 有償運送の場合、手続が必要 ■ 朝夕以外の時間帯の移手段を別途確保することが必要 ■ 始業・終業時刻や児童・生徒の居住地によって路線が決まるため、柔軟な運行が困難
自動運転の導入	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運転者を必要としない自動運転車両を導入することで、交通事業者の低い採算性や人手不足の問題を解消 ■ 法規制、事故リスク、積雪、導入・維持コスト等が課題
他の移手段の活用	<ul style="list-style-type: none"> ■ 医療機関や福祉施設、ホテル・旅館当の送迎バスの空いた席を一般住民が利用 ■ 有償運送の場合、手続が必要 ■ 運行日や時間帯等の制約が生じる

(2) その他の対応方針(案)

バス・タクシーの担い手 (運転者) 確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活交通に係る人材確保のための支援を行う。(人材確保のための周知・PRや人材育成に係る支援等)
自家用車から公共交通への転換	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用促進を実施し、自家用車の利用から公共交通利用への転換を図る。(運転免許証返納者を含めた高齢者への支援等を強化し、返納後の移動手段として、公共交通が選択されるような環境を構築) ● 公共交通の維持・確保や利用の拡大が他部門(福祉や介護、教育、交通安全、まちづくり等)に与える影響を踏まえ、関係各所と連携した利用促進を図る。(例:バス利用により、高齢者の歩く機会が増えることで、健康寿命の増進や医療費の削減につながる)
行政(市)・交通事業者・地域住民の協働と連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活交通の維持・確保に向けては行政(市)・交通事業者・地域住民の連携・協力が不可欠である。 ● 各主体は役割を定め、今後一体となって移動手段確保策の検討や公共交通の利用促進を図る。
社会の変化や技術革新を見据えた新たな移動手段の導入検討	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活交通の課題解決に向けて、自動運転技術等の新技術に注目し、移動手段確保策の選択肢の一つとして検討を進める。

<行政(市)・交通事業者・地域住民が担う役割(案)>

行政(市)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 必要と考えられる施策を計画的に実施 ■ 地域主体の運行計画のサポート(計画、申請等) ■ 公共交通の利用促進策の推進 ■ 積極的な住民への情報発信
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ■ 適切な交通サービスの提供 ■ 安全で快適な運行の提供(安全管理) ■ 公共交通の利用促進策の推進 ■ 経費節減策の検討
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ■ 積極的な公共交通利用 ■ 将来を見据えた地域に必要な移動手段の検討(地域の移動の問題を自分のこととして考える) ■ 地域が主体となった運行計画の検討

乗合タクシー「浜村青谷線」について

<経過>

- 平成21年9月末をもって、路線バス「浜村青谷線」が廃止されたことに伴い、気高町・青谷町における生活交通の確保を目的に、同年10月より日本交通(株)が乗合タクシー「浜村青谷線」を運行している。
- 平成30年9月、日本交通(株)より運転手の確保が困難であり、現在のダイヤ・便数を維持できないため、来年4月以降は減便したい。」との申し出を受けた。
- 平成31年2月、浜村青谷線の減便について鳥取市生活交通会議で承認され、平成31年4月より、平日13便/日から5便/日、休日7便/日から3便/日へ減便。
- 令和元年9月、日本交通(株)より「運転手の確保が困難なため、令和2年3月末をもって、浜村青谷線を廃止したい」との申し出を受けた。

<今後の対応について>

- 青谷町を運行している鳥取市絹見バスの委託先である(有)ニュー青谷タクシーと、浜村青谷線の運行について協議中。
- 令和2年1月に開催する鳥取市生活交通会議にて、浜村青谷線について協議予定。

<参考>

年度	運行経費 (千円)	運行収入 (千円)	利用者数 (人)
H30	1,667	184	1,151
H29	1,546	201	1,228
H28	1,350	159	1,007
H27	1,712	238	1,558
H26	1,865	253	1,593

(浜村青谷線の実績)



【青谷駅行き】

駅・バス停名	③	④
土・日・祝 運休		
①浜村駅発	11:48	16:47
②浜村新町	11:49	16:48
③新町二丁目	11:49	16:48
④北浜	11:50	16:49
⑤姉ヶ泊	11:52	16:51
⑥姫路	11:53	16:52
⑦船磯	11:54	16:53
⑧町民グラウンド	11:56	16:55
⑨夏泊	11:57	16:56
⑩青谷海水浴場	11:59	16:58
⑪本町	12:00	16:59
⑫青谷駅口	12:01	17:00
⑬青谷駅着	12:02	17:01

【浜村駅行き】

駅・バス停名	①	②	⑤
土・日・祝 運休			●
⑬青谷駅発	7:21	8:41	17:03
⑫青谷駅口	7:22	8:42	17:04
⑪本町	7:23	8:43	17:05
⑩青谷海水浴場	7:24	8:44	17:07
⑨夏泊	7:26	8:46	17:09
⑧町民グラウンド	7:27	8:47	17:10
⑦船磯	7:29	8:49	17:12
⑥姫路	7:30	8:50	17:13
⑤姉ヶ泊	7:31	8:51	17:15
④北浜	7:33	8:53	17:18
③新町二丁目	7:34	8:54	17:19
②浜村新町	7:34	8:54	17:19
①浜村駅着	7:35	8:55	17:20

(浜村青谷線の路線図と時刻表)

公共交通関係について青谷町総合支所の対応等について

○各地区への説明

日置地区：2月15日（土）	日置を語る会
日置谷地区：2月16日（日）	日置谷を良くする会
勝部地区：1月19日（日）	勝部を語る会
中郷地区：未定（3月頃）	中郷を語る会
青谷地区：3月予定	青谷地区まちづくり協議会総会

○団体等への説明

老人クラブ会長会 令和元年12月5日

保育園、小学校、中学校保護者対象の説明会

○青谷地域生活交通利用促進協議会（仮称）の立ち上げ 令和2年4月予定

《委員メンバー》

地域振興会議代表2名、各地区代表2名（まちづくり協議会、区長等）、

すくすく保育園、小中学校保護者代表（各1名）

老人クラブ代表1名、民生児童委員代表1名

各事業所等の代表