

【概要版】

鳥取市 生活交通 創生ビジョン

令和2年3月

鳥取市



暮らしを支える生活交通
みんなで乗って
守りましょう



SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS

2030年に向けて
世界が合意した
「持続可能な開発目標」です



1. はじめに

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 月に策定しました。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ました。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ます。

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ます。

また、交通に関する基本理念等を定めた国の基本法である交通政策基本法（平成 25 年 11 月 27 日成立）においては、市（地方公共団体）の責務として交通の確保に関する施策を策定及び実施することが定められています。

こうしたことを踏まえ、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「鳥取市生活交通創生ビジョン」を策定し、市が中心となり、交通事業者や地域住民等との連携・協働のもとに本ビジョンを推進していきます。

2 ビジョンの期間

ビジョンの期間は、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こととします。

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										
											

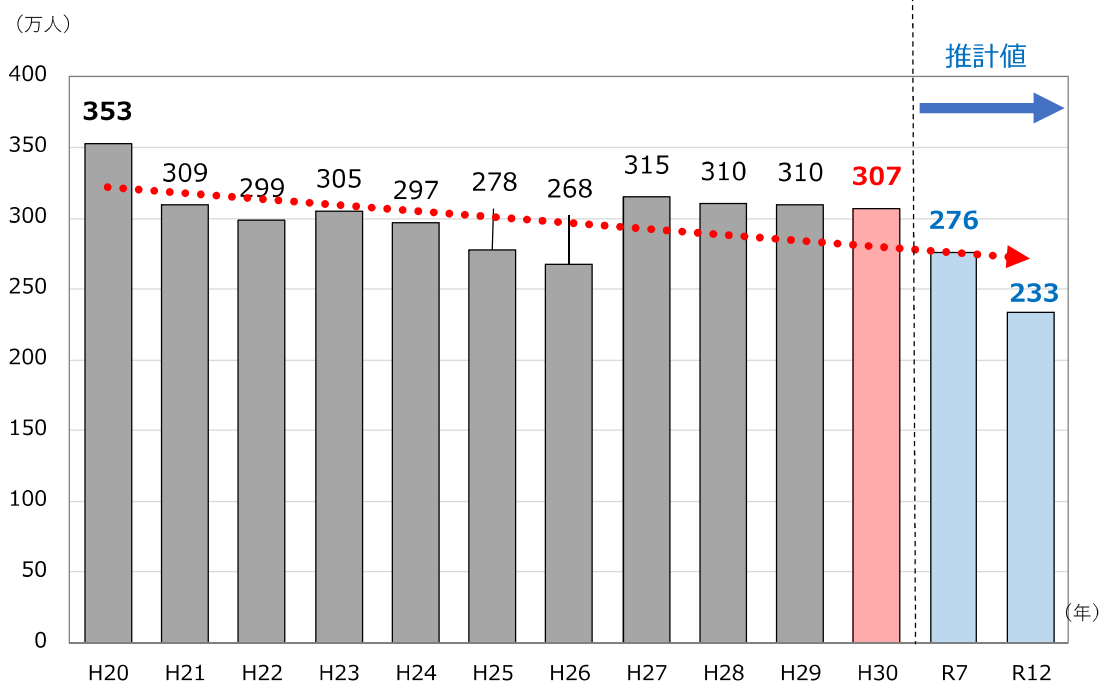
2. 生活交通を取り巻く社会環境

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）まで減少しています。今後は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%となる見込みです。

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%減少しています。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ます。



▲ 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

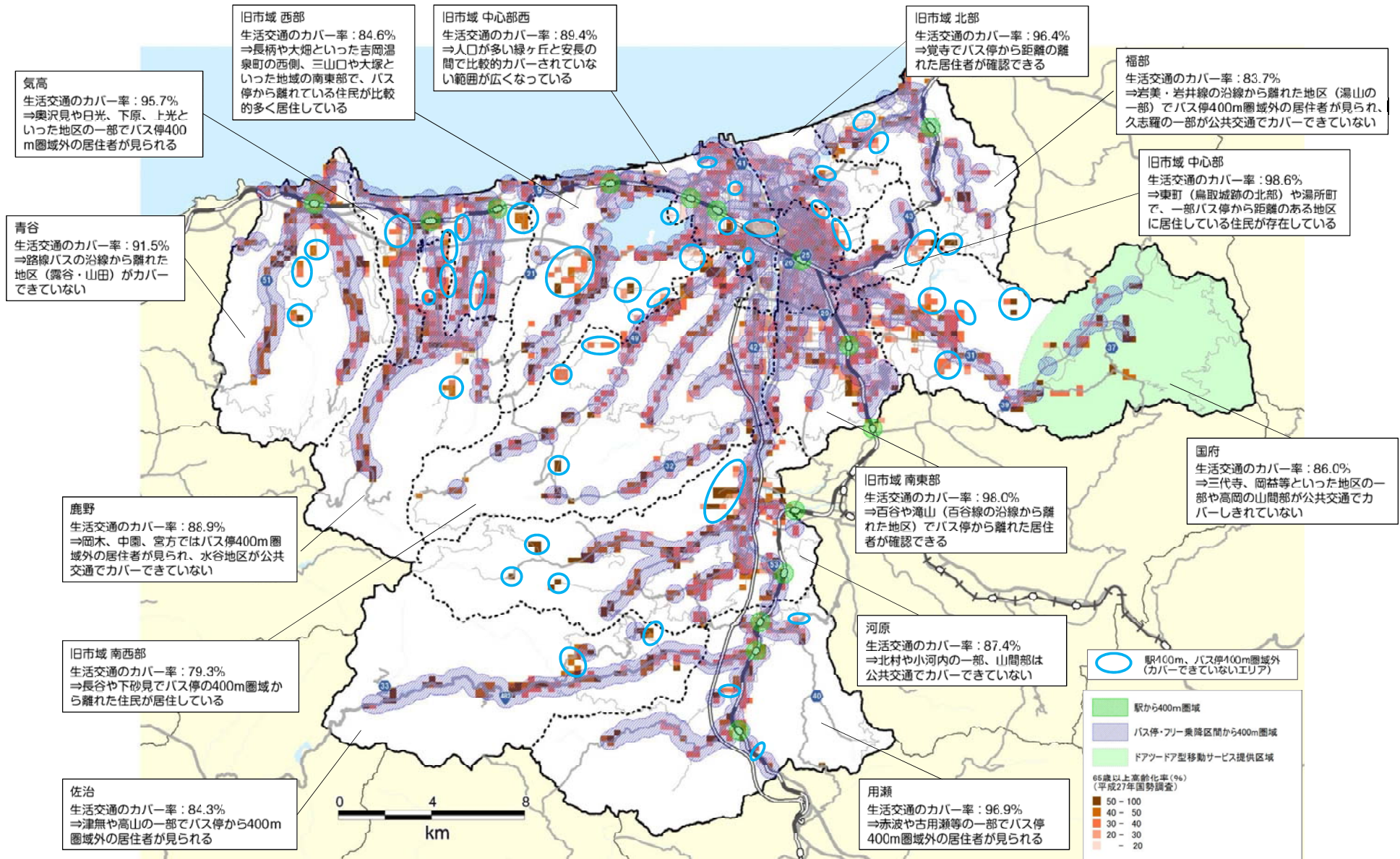
※R7 年および R12 年は H20 年から H30 年までの利用者減少率を基に推計

出典：市勢要覧（H20 から H30 まで）

交通空白地域の存在

- 市では、バス等の移動手段が走行していない地域、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を「交通空白地域」と定義しています。
- この定義によると、平成 27 年度国勢調査（250mメッシュ人口）に基づく市全体の生活交通による人口カバー率は 93.4%となり、各地域において生活交通でカバーできていない地区・集落が存在しています。

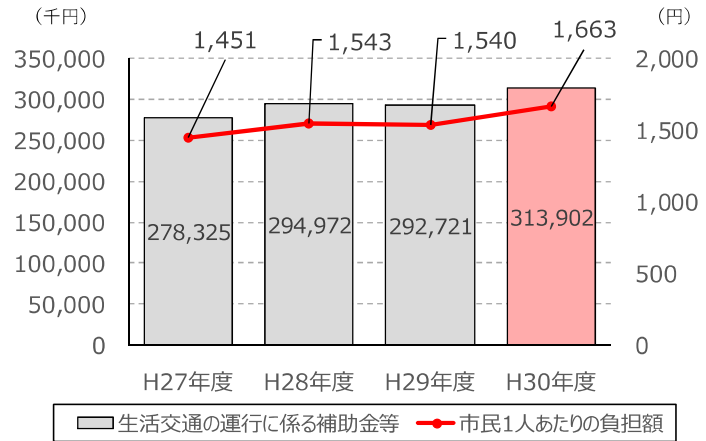
<交通空白地域の状況（生活交通のカバー状況や各地域の高齢化の状況）>



出典：平成27年度国勢調査結果

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ます。
- 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）を負担しています。



▲ 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

生活交通の担い手不足

- 鳥取県東部地域の路線バス運転者は、平成21年度から令和元年度までの10年間で20人（10.0%減）減少しています。年齢構成を見ると50歳代から65歳までの運転者が全体のおよそ5割を占めており、近い将来（5年後・10年後）には、65歳以上の運転者が増加し、急激な運転者の高齢化が予想されます。
- 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）減少しています。また、65歳以上の運転者が全体のおよそ4割を占めています。

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ます。
- 今後の利用者数の見通しと、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す。

運行形態	路線名	今後の見通し
民間路線バス	神戸線	● 義務教育学校「江山学園」開校後の 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	● 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ており、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。
	日置線	
	八坂線	● 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	
市・地域が主体で運行している路線	南部地域有償バス（鳥取市有償バス）	● 市が直営で運行しており、人手不足と運転者の高齢化による影響を受けやすいため、 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。
	福部循環バス	● 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く、 5年先以降は路線の維持が困難になると見込まれる。

3. 基本理念と基本指針

1 ビジョンにおける基本理念

基本
理念

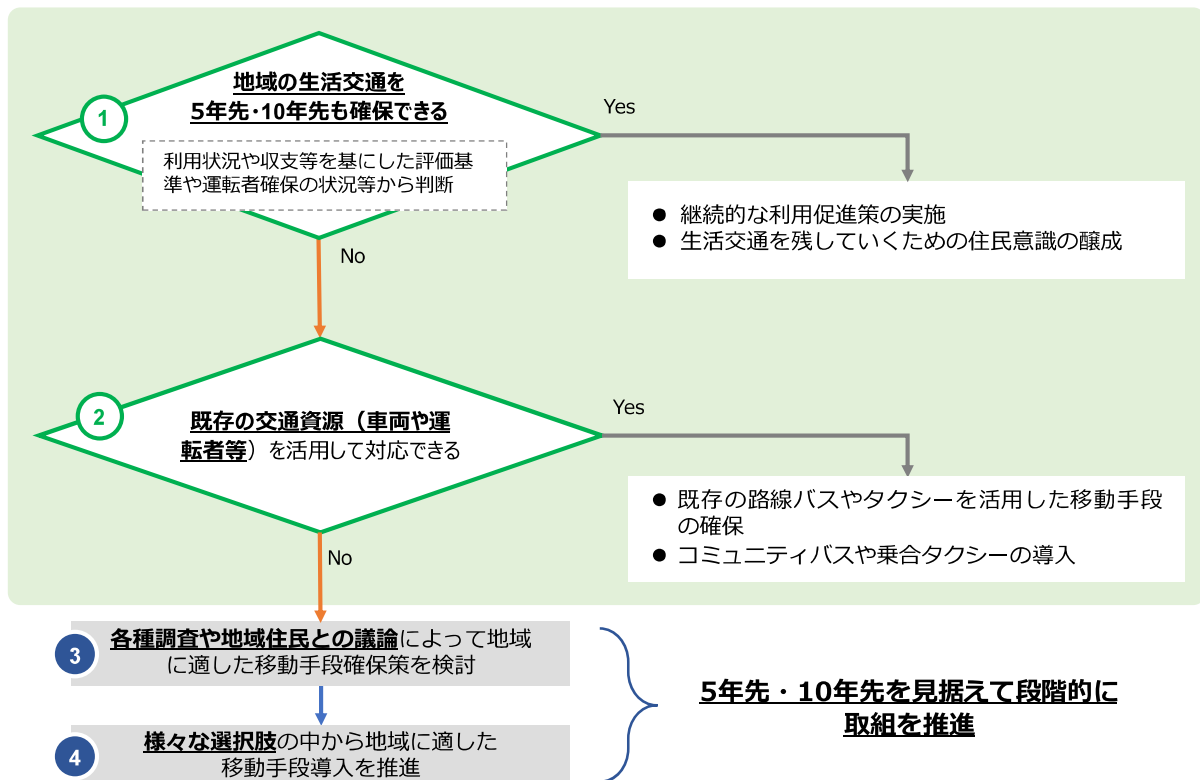
市民の暮らしを支える“生活交通”を創り・守り・育てます。

- ▶ 生活交通を市民生活の基盤とし、それらを持続可能なものにしていくため、市・交通事業者・地域住民の協働・連携と創意工夫により、生活交通を“創り・守り・育て”ます。
- ▶ 市が中心となって、生活交通に関わる関係者と連携し取組を進めていきます。

2 ビジョンにおける基本指針

基本指針①：地域の移動を支える生活交通の確保

- 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、それを維持できるように努め、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、代替交通を検討します。
- 代替交通の検討にあたっては、既存の交通資源（車両や運転者等）の活用を検討し、困難な場合は、共助交通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します。
- 交通空白地域となっている地区や集落においては、その解消に努め、既存の生活交通による対応が難しい場合は、複数の選択肢の中から適切な移動手段の導入を検討します。



▲ 生活交通の維持・確保に向けた検討フロー

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

<生活交通利用者を増やすための環境整備>

- 生活交通を利用してもらうための環境整備や利用への働きかけ、生活交通を他人ごとではなく、「自分のこと」として考えてもらうための意識の醸成を図ります。
- 交通分野が他部門に与える影響は大きく、生活交通が廃止となってしまった場合、廃止前より行政コストが増加し、日常生活が不便になる可能性があります。**今ある生活交通が廃止とならないよう市・交通事業者・地域住民の連携・協働により、生活交通を支えていくことが重要**です。

<生活交通の担い手不足への対応>

- 持続可能な生活交通体系を目指すためには、**担い手（運転者）不足への対策が必要不可欠**です。今後の交通事業者への支援の在り方については、人材確保に対する周知・PRといった支援だけではなく、根本的な原因である運転者の労働環境の改善について、国へ働きかけると共に、県や他町村との連携を図っていきます。
- 担い手不足の影響を地域住民に広く周知し、**生活交通の縮小・廃止といった不測の事態に備え、今のうちから準備をしておく必要があります。**
- 人手不足を発端として今後起こり得るかもしれない、バス・タクシー事業の縮小に備え、**住民主体の移動手段や異業種連携等の新たな可能性を探っていきます。**



▲ 生活交通がなくなった際に他部門に与える影響

出典：国土交通省 近畿運輸局（2018年）「公共交通 赤字＝廃止でいいの？」を参考に作成

4. 生活交通を“創り・守り・育てる”取組の方向性

基本理念の実現を目指していくにあたり、基本指針に対応した次の方向性で取組を展開していきます。また、取組の推進にあたっては社会環境の変化を見ながら、緊急性や必要性等を踏まえ、実現可能なものから推進していきます。

(1) 既存のバス路線の維持・確保

- 市民生活に必要なバス路線の多くは、利用者の減少により、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。そのため、民間路線バスや市、地域組織が主体となって運行している交通に対し、これまでと同様に運行に係る支援を行い、**可能な限り現在の運行形態を維持できるように努めます。**
- 利用が少ない路線や収支率が低い路線については、**効率的な運行に向けた調整**を行います。また、**利用者のニーズに合わせて、ルートの見直しや運行時間帯の調整等を検討**し、市民の移動手段確保に努めます。

(2) 生活交通の維持・確保のための仕組み (基準) づくり

- 生活交通の利用者の減少が続き、市の負担額が高止まりする中で、**路線が廃止となる前に、適切な改善を図るための基準を設定**します。
- 移動手段確保策における最初のステップとして位置づけ、改善が必要となる路線に対して利用促進を強化し、**改善が見込まれない場合は運転者不足等の状況を踏まえて、見直しや移動手段確保策の検討を進めます。**



(3) 地域に適した移動手段の検討

- 令和 2 年より地域住民への意識調査（アンケート調査等）や地域との意見交換会、異業種の参入意向に関する調査、自動運転技術の導入に向けた検討等を通じて、**様々な選択肢における実現可能性を検討**します。
- 特に共助交通（公共交通空白地有償運送）の検討に当たっては、運用や導入における課題や留意点を踏まえ、**地域住民の負担を軽減するよう努めます。**
- 現時点で、生活交通の廃止や縮小の見込みがある地域から優先的に検討を進めます。
- 運行の効率化や利便性の向上のため、AI（人工知能）や ICT（情報通信技術）といった**先進技術の活用を視野に入れて検討**を行います。

<現時点で想定される地域に適した移動手段の選択肢>

選択肢	内容・イメージ
市の直営による運行 (市町村運営有償運送)	<ul style="list-style-type: none"> ● 市が車両を購入し、市で運転者を雇用もしくは交通事業者へ委託する形で運行する。 ● 本市においては、市が運営している本形態の生活交通として、気高地域・鹿野地域で運行している気高循環バスや青谷地域で運行している絹見バス、河原地域・用瀬地域・佐治地域で運行している南部地域有償バス（鳥取市有償バス）が該当する。
共助交通（公共交通空白地有償運送）	<ul style="list-style-type: none"> ● NPO 法人や地域の自主組織（まちづくり団体）等の非営利団体が自家用自動車を使用して運送する形態である。 ● 本市では末恒地区で運行しているふるさとバスや大和地区で運行している大和ふれあいタクシーが該当する。また、導入や運行に対する補助等、市で支援制度を設けている。 ● 地域住民が主体となって運行計画を作ることができるため、地域の実情に合わせた、きめ細やかな運行が可能となる。また、利用者が運送の対価を支払うことになるため、無償の輸送に比べて持続性が期待できる。
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積極的に検討する。 ● 気高循環バスにおいては、令和元年 9 月に、鹿野町の貨物運送会社が鳥取市と連携協定を結び、気高循環バスの運行を担うことになった。
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、移動手段を確保する。
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し、住民の一般混乗も可能とすることで輸送の効率化を図る。
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といった問題を解消する。
無償運送（住民が主体となった互助による輸送）の導入	<ul style="list-style-type: none"> ● NPO 法人や地域の自主組織（まちづくり団体）等の非営利団体が自家用自動車を使用して、無償で輸送する形態である。 ● 共助交通（交通空白地有償運送）と同様に、地域が主体となった運行計画をつくることのできる一方で、有償運送に比べると持続性や安全確保といった点が課題となる。



▲ 市の直営による運行（気高循環バス）



▲ 共助交通（ふるさとバス・末恒地区）

(4) 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（主にバスやタクシー）の**人材確保のため、支援策を検討**します。
- **運転者の賃金のベースアップや労働環境の改善を目指して**、県や交通事業者と連携し、積極的に国に働きかけます。
- 周知や PR に関連する取組については、国や県、バス協会やハイヤー・タクシー協会、商工関連団体等が実施する施策等との連携を図ります。

(5) 生活交通利用のための働きかけ（利用促進策の推進）

- **高齢者への支援を強化**し、運転免許証返納後の移動手段として、生活交通が選択されるような環境を構築します。
- **高校生を対象にした利用促進策を検討**します。
- ノルデ運動等、従来から実施している**利用促進策を強化**します。
- イベントや乗り方教室の開催等を通じて**利用の啓発活動を推進**します。
- 乗り物の愛称募集や車両のラッピングデザイン、地域の児童・生徒による社内アナウンス等により、「**乗って楽しい生活交通**」を目指します。
- 国・県・交通事業者・交通関係団体等と共に実施している利用促進のキャンペーンと継続的に連携を図ります。
- 生活交通利用の拡大が他部門（福祉や介護、教育、商業、交通安全、まちづくり等）に与える影響を踏まえ、**関係する他部門と連携**を図ります。
- **IC カードやキャッシュレス決済の導入**に向け、県や交通事業者と連携し、検討を進めます。
- 市全体の公共交通利用者を増やすために、**観光 2 次交通としても生活交通が利用されるよう**、周知や利用の働きかけに努めます。



▲ とっとり交通フェスタ（イベント）の開催

(6) 生活交通を“創り・守り・育てる”ための意識の醸成

- 地域住民との意見交換会・説明会、ワークショップ等を実施し、地域と連携・協働して移動手段確保策の検討を進めていきます。
- 市広報や市ウェブサイト等を活用し、**生活交通に対する積極的な情報発信**を行います。



▲ 住民意見交換会の開催（青谷地域）

(7) 生活交通の維持・確保における推進体制

- 鳥取市生活交通会議を定期的で開催します。また、鳥取市生活交通会議や地域の協議会等を活用し、地域住民、交通事業者、行政（国・県・市）等の各主体が連携して**市全体の生活交通の維持・活性化を推進**します。
- **各総合支所**において、生活交通の維持・確保策に関する検討体制を整備します。

お問い合わせ先



SQのあるまち 鳥取市

鳥取市 都市整備部 交通政策課

〒680-8571 鳥取市幸町 71 番地

電話：0857-30-8326 F A X：0857-20-3953

E-mail：kotsuseisaku@city.tottori.lg.jp

鳥取市公式ウェブサイト：<http://www.city.tottori.lg.jp/>

資料①-2

各地域ごとの取組状況について

(1) 共助交通を導入している地域

地域	導入時期	運行主体	便数	運賃	取組状況
福部	平成 20 年 4 月	鳥取市社 会福祉協 議会	1 日 8 便 (平日)	大人：200 円 小人等：100 円	・令和 2 年 4 月より、利用の少ない便を 廃止 (9 便→8 便)
末恒	平成 21 年 2 月	NPO 法 人 OMU	1 日 2 便 (木・金)	大人：200 円 (湖山町：400 円) 小人：半額	・令和 2 年 4 月より、通院利用者に限り、 湖山町まで路線延長
大和	平成 31 年 4 月	大和地区 まちづく り協議会	予約運行	大人：200 円 乗継、小中学生の 通学：100 円	・横枕線の廃止に伴う代替交通として運 行開始 ・令和 2 年 2 月より、南部幹線へ接続。

(2) 今後、共助交通に取り組む地域

地域	時期	取組状況
佐治	令和 2 年 6 月	・佐治町生活交通会議を設置 ・「共助交通」に関するアンケート調査を実施
	令和 2 年 10 月	・第 1 回試験運行開始 (1 週間程度)
	令和 3 年 1 月	・第 2 回試験運行開始 (1 週間程度)
	令和 3 年 10 月	・本格運行開始
国英	令和 2 年 2 月	・「地域内交通」に関するアンケート調査を実施
	令和 2 年 9 月	・第 1 回試験運行開始 (1 週間程度)
	令和 3 年 2 月	・第 2 回試験運行開始 (1 週間程度)
	令和 3 年 4 月	・本格運行開始
散岐	未定	・国英地区のアンケート調査や運行状況を参考に、共助交通の導 入を検討
福部	令和 2 年 8 月	・福部町生活交通会議を設置 ・「共助交通」に関するアンケート調査を実施
用瀬	未定	・用瀬町生活交通会議を設置 ・市有償バス利用者を集めた意見交換会を開催