

鳥取県西部地域公共交通網形成計画(案)

[概要版]

移動利便性の高い、
調和のとれた公共交通環境の形成により、
いつまでも安心して住み続けられる
鳥取県西部圏域

圏域の中心都市である米子市の医療機関・商業施設・高校等、広域的な目的地への移動利便性を高めるとともに、地域内の日常生活拠点へのアクセス利便性を向上させることにより、圏域の持続可能で調和のとれた移動環境を整備し、いつまでも住み続けられる地域をめざす。



鳥取県・米子市・境港市・日吉津村・大山町・南部町・伯耆町・日南町・日野町・江府町
(鳥取県西部地域公共交通活性化協議会)

1. 公共交通を取り巻く社会的背景

計画を作成するにあたり公共交通を取り巻く社会的背景や住民等への各種アンケート調査、主要施設へのヒアリングを実施した結果を以下のとおり記載する。

公共交通を取り巻く社会的背景

- 圏域内における少子化・人口減少に伴う公共交通利用者数の減少
- 米子市への医療機関、大型商業施設、高等学校等の機能集中による広域移動需要の増大
- 観光施策に伴う圏域内への外国人観光客の増加
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正によるまちづくりと公共交通の関係強化
- 公共交通におけるタクシーの役割の拡大
- 高齢運転手の事故抑制のための免許返納・公共交通利用の推進

各種アンケート調査結果による圏域内公共交通利用の動向

【住民アンケート】

- 免許非保有者が「バスを利用して行きたい医療機関」として米子市内の大規模総合病院、「バスを利用して行きたい商業施設」として日吉津村や米子市内の大型商業施設を挙げる割合が高い
- バスの利用目的としては「通院」「買物」が多い
- 路線バスの満足度が低い項目は「運行本数」「運行時間帯（ダイヤ）」「最終便の時間」である
- 「バスを利用してよいためと思うバス停までの距離」は「200m以内」との回答割合が半数近くあって最も高く、「400m以内」がそれに次いで高いが、山間部では「自宅まで送迎」を挙げる割合も高い
- 「希望するバスの運行頻度」としては、都市部ほど「30分に1本以内」を挙げる割合が高く、山間地ほど低くなっている
- タクシーの1ヵ月の利用頻度は「1回未満」が6割程度を占め、タクシー助成が充実している日野町・江府町で利用する割合が高くなっているほか、利用目的としては買物より通院時の利用割合が高い
- 今後の交通政策については、全体的に「現状並みの負担で現状程度のサービスを維持」とする割合が高い

【高校生アンケート】

- 通学時の利用交通手段としては、「自家用車送迎」が「自転車」に次いで2番目に高い割合で挙げられており、保護者による送迎が日常的に行われている
- 通学時に車で送迎することがあると回答した保護者は7割に達し、そのうち4割以上が日常的に送迎しているが、送迎を負担に思っている保護者も4割以上ある
- 「自家用車送迎」を行っている保護者は定期券を購入する意向が低い、「片道定期を下校時に利用したい」とする割合は高く、登校時は自家用車で送り、下校は公共交通で帰宅と考えている保護者が多い
- 公共交通についてはバスよりもJRの利用者が多く、バスについては「運行本数を増やす」「料金を安くすること」を望んでいる

【民生委員アンケート】

- 高齢者の日常生活における移動の問題点として、「バスの本数が少なく移動が困難」「バス停まで距離があり利用しにくい」「タクシー利用は経済的に負担が大きい」「家族・近所の人の車への同乗は気を遣う」「JR駅の階段を上るのが大変」等が挙げられている
- 意見・要望としては「バスの便を増やして欲しい」「ドア・トゥ・ドアの運行を望む」「待合環境を整備して欲しい」等の意見が寄せられている

【医療機関】

- 全体的に65歳以上の高齢者の来院が多く、最多来院時間は8:30~10:30の時間帯となっている
- 外来が多いのは、連休明けや月・金曜日
- 平均滞在時間は1時間程度である
- 自家用車や自家用車送迎が主流で、バス・タクシーの利用等もある
- 待合室への時刻表の掲示や待合用のイス・ベンチの提供、JR・バス時刻を考慮した診察時間の設定等の対応をしている病院が多い

【商業施設】

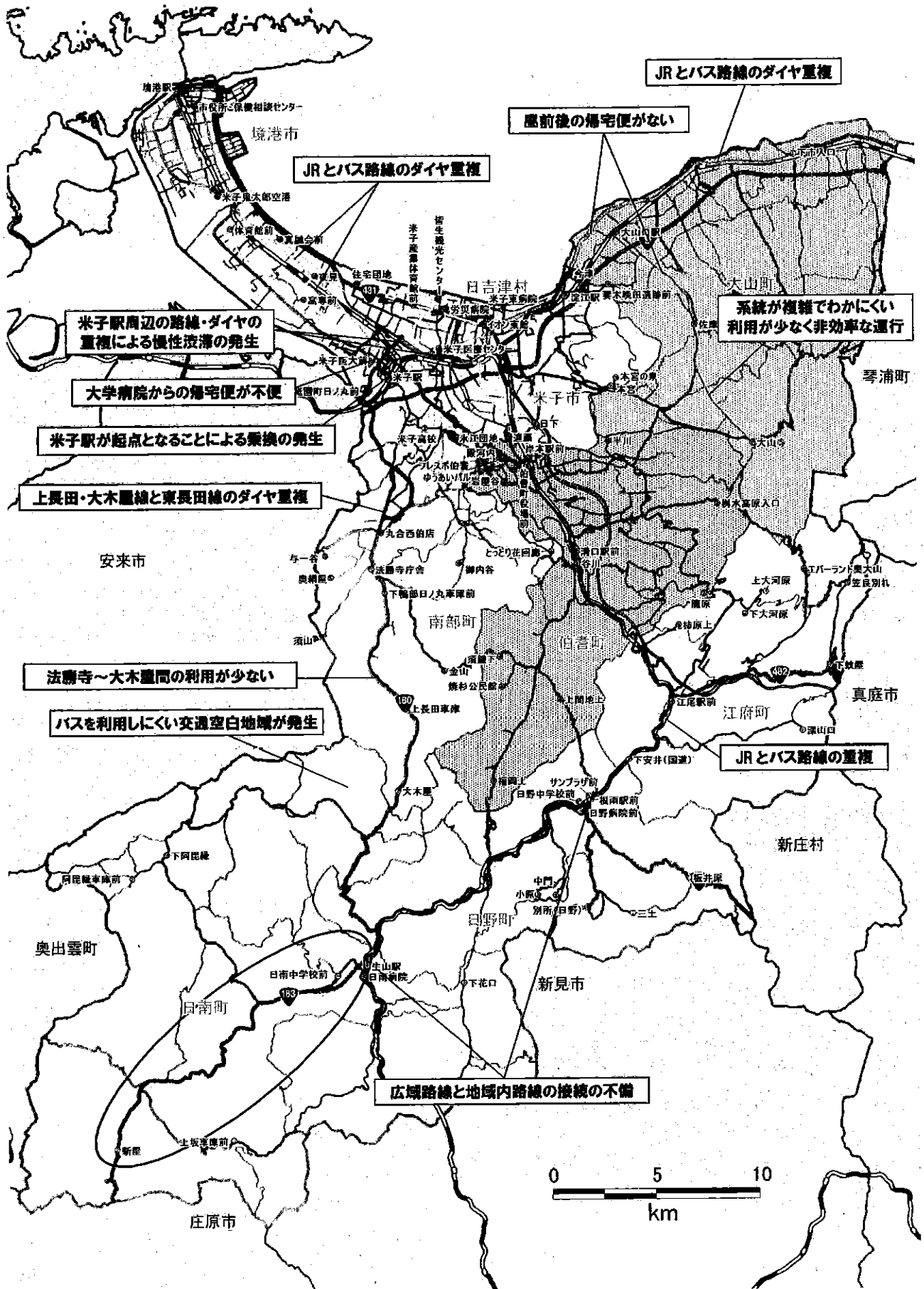
- 最多来店時間は10:00~11:00と夕方に分かれる傾向にあり、高齢者の来店は午前中が中心である
- 平均滞在時間としては、スーパーマーケットでは10分~30分、大型店では40分~90分程度となっている
- 来店手段としては自家用車が主流で、バス利用は高齢者が主である
- 時刻表の掲示や待合スペースの提供、公共交通利用者に対し買物したものを宅配するサービス等が行われている
- 買い上げ金額の1割相当のタクシーチケットを配布する取り組みをしているスーパーマーケットがある

2. 現状・問題点、取組方向

アンケート調査や、ヒアリング調査結果を基に、広域移動の問題、自治体内移動の問題、利用環境促進の問題、将来的な維持・存続の問題をとりまとめ、各問題点に対する取組方向について記載する。

	取組方向	
<p>【広域移動の問題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ほとんどの路線が米子駅起点であり、米子市以外から大型商業施設や総合病院へ行くには必ず乗り換えが発生する ○JR・広域バス路線と地域内バス路線の接続が不備なため、広域移動の利便性が低い ○広域路線の中に利用の少ない便や区間がある ○JR とバスのダイヤが重複する非効率な運行がみられる 	<p>【方向1】 広域移動の利便性向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○米子市へのアクセス利便性を高める広域路線と地域内路線の接続の改善 ○広域路線のルート・ダイヤの充実 ○JR とバス路線のダイヤの重複回避
<p>【自治体内移動の問題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○路線・ダイヤが過密なため、米子駅周辺で慢性的な渋滞が発生している ○大学病院からの帰宅便の利便性が低い ○利用が少ない路線・便・区間があり、非効率な運行がみられる ○地域内路線は通学優先ダイヤのため、高齢者等の通院・買物利便性が低い ○バス停や駅から距離があり、バスを利用しにくい交通空白地域がある ○土日祝日は便数が減少し、利便性が低下する 	<p>【方向2】 地域内移動の利便性向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○米子駅～公会堂前の区間の路線重複、過密ダイヤの緩和 ○利用の少ない路線、ダイヤ、区間の見直しによる効率化 ○バス利用者の行動傾向に適應したダイヤ設定 ○バスを利用しにくい「交通空白地域」の改善
<p>【利用環境・利用促進の問題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○待合環境についての住民の評価が低い ○バス運行に関する情報が不足している ○観光客や外国人への案内表示が十分ではない ○自家用車送迎の増加により登下校時に高校周辺で渋滞が発生する 	<p>【方向3】 公共交通の利用環境整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○交通結節点やバス停の待合環境整備 ○バス車両や交通結節点におけるバリアフリー化 ○乗り継ぎ利便性の向上
<p>【将来的な維持・存続の問題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○利用が少ない路線・便・区間があり、非効率な運行がみられる ○バス・タクシーの乗務員の高齢化や後継者不足が発生している 	<p>【方向4】 公共交通の利用促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○全体的な移動利便性の向上 ○観光客や普段バスを使わない人にもわかりやすい情報の提供 ○乗って守る意識の醸成
<p>【将来的な維持・存続の問題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○利用が少ない路線・便・区間があり、非効率な運行がみられる ○バス・タクシーの乗務員の高齢化や後継者不足が発生している 	<p>【方向5】 公共交通の維持・存続</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○持続可能な運行のあり方の検討 ○路線の見直しを図るためのルールづくり

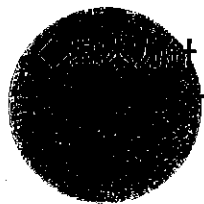
現状



3. 基本的な方針・目標と数値指標

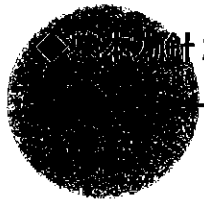
(1) 基本的な方針

移動利便性の高い、調和の取れた公共交通環境を形成し、いつまでも安心して住み続けられる圏域を実現するために、以下の基本な方針を掲げる。



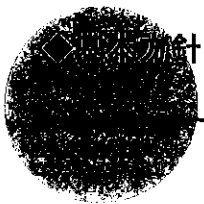
方針1：圏域内移動を快適にする公共交通

周辺地域から圏域の中心都市である米子市への広域的な移動及び、各自治体の周辺地域から、生活機能が集積する自治体中心部への移動について、効率化を図りながら利便性を高めることにより、各自治体の定住環境向上に資する公共交通網を構築する。



方針2：多様な施策と連動した利用促進

北東アジアからの外国人観光客受け入れに積極的に取り組んでいる西部圏域において、路線バスによる観光移動を促進する。また、福祉施策等との連携やまちづくり計画と連動した公共交通網を形成するとともに、公共交通に係る情報の積極的な発信により住民への意識啓発を図る。



方針3：広域連携・住民との協働で支える公共交通

広域移動の検討や情報交換等により広域的な連携を深めるとともに、人口減少や過疎化が進む圏域内において、引き続き希望する地域で住み続けることができるよう地域住民が主体となった運行形態の検討や路線見直しのルールづくりにより、住民との協働で支え合う公共交通の構築をめざす。

(2) 施策の体系

3つの基本方針のもと、本計画の目標、数値指標、事業内容等を以下のように設定する。

目標	事業内容	数値指標	事業と取組方向の関係				
			方向1	方向2	方向3	方向4	方向5
基本方針1 圏域内移動を快適にする公共交通							
【目標1】 圏域内移動の 充実と効率化	1 路線の効率化と拠点間ルート・ダイヤの充実	バス利用者数の総人口対比率	●			●	
	2 広域幹線と地域内路線のダイヤ接続の充実	地域内公共交通と広域路線との平均接続時間	●			●	
	3 利用者の需要を考慮したダイヤ設定			●		●	
	4 タクシー等の活用による交通空白地域への対応	バス停半径 400m 圏域内人口		●		●	
【目標2】 使いやすい 公共交通環境 の整備	5 各拠点の待合環境の整備・充実	環境整備を行った拠点数			●	●	
	6 車両・施設等のバリアフリー化推進				●	●	
	7 乗継割引、圏域内共通定期券・回数券の検討		●			●	
	8 ICカード導入の検討		●			●	
基本方針2 多様な施策と連動した利用促進							
【目標3】 わかりやすい 情報提供による 利用促進	9 総合時刻表の作成	主要観光地へのアクセス率				●	
	10 路線バスの観光利用促進					●	
【目標4】 公共交通利用 の動機づけ	11 公共交通以外の施策との連携	各自治体の広報誌への公共交通に関する情報掲載回数				●	
	12 公共交通の利用状況、経費負担等の情報公開					●	
基本方針3 広域連携・住民との協働で支える公共交通							
【目標5】 持続可能な 仕組みによる 公共交通の 維持・存続	13 広域的な協議の場づくり	広域協議の回数	●				●
	14 住民主体による運行形態の検討・実施	住民参加による公共交通関連学習会の開催件数		●			●
	15 路線見直しの仕組みづくり			●			●

4. 具体的な事業の概要

本計画の目標のもと事業内容等を以下のように設定する。

路線の効率化と拠点間ルート・ダイヤの充実							
1	<table border="1"> <tr> <td>施策の概要</td> <td>一般乗合バス路線の重複や利用の少ない区間の効率化、目的地への運行ルート等の設定</td> </tr> <tr> <td>期待される効果</td> <td>一般乗合バス路線の効率化や乗車時間の短縮、運賃の低減化等の利便性向上が期待できる</td> </tr> <tr> <td>事業主体</td> <td>交通事業者</td> </tr> </table>	施策の概要	一般乗合バス路線の重複や利用の少ない区間の効率化、目的地への運行ルート等の設定	期待される効果	一般乗合バス路線の効率化や乗車時間の短縮、運賃の低減化等の利便性向上が期待できる	事業主体	交通事業者
施策の概要	一般乗合バス路線の重複や利用の少ない区間の効率化、目的地への運行ルート等の設定						
期待される効果	一般乗合バス路線の効率化や乗車時間の短縮、運賃の低減化等の利便性向上が期待できる						
事業主体	交通事業者						
広域幹線と地域内路線のダイヤ接続の充実							
2	<table border="1"> <tr> <td>施策の概要</td> <td>JR・広域バス路線と地域内バス路線の接続を意識したダイヤ設定</td> </tr> <tr> <td>期待される効果</td> <td>待合時間の短縮により広域移動が円滑となり、利用者の移動利便性の向上が期待できる</td> </tr> <tr> <td>事業主体</td> <td>自治体、交通事業者</td> </tr> </table>	施策の概要	JR・広域バス路線と地域内バス路線の接続を意識したダイヤ設定	期待される効果	待合時間の短縮により広域移動が円滑となり、利用者の移動利便性の向上が期待できる	事業主体	自治体、交通事業者
施策の概要	JR・広域バス路線と地域内バス路線の接続を意識したダイヤ設定						
期待される効果	待合時間の短縮により広域移動が円滑となり、利用者の移動利便性の向上が期待できる						
事業主体	自治体、交通事業者						
利用者の需要を考慮したダイヤ設定							
3	<table border="1"> <tr> <td>施策の概要</td> <td>高校生、高齢者、観光客等、利用者の需要を踏まえたダイヤ設定</td> </tr> <tr> <td>期待される効果</td> <td>需要にあったダイヤ設定により、利用者の移動利便性を高めることができる</td> </tr> <tr> <td>事業主体</td> <td>自治体、交通事業者</td> </tr> </table>	施策の概要	高校生、高齢者、観光客等、利用者の需要を踏まえたダイヤ設定	期待される効果	需要にあったダイヤ設定により、利用者の移動利便性を高めることができる	事業主体	自治体、交通事業者
施策の概要	高校生、高齢者、観光客等、利用者の需要を踏まえたダイヤ設定						
期待される効果	需要にあったダイヤ設定により、利用者の移動利便性を高めることができる						
事業主体	自治体、交通事業者						
タクシー等の活用による交通空白地域への対応							
4	<table border="1"> <tr> <td>施策の概要</td> <td>交通空白地域解消のため、予約型乗合タクシー導入・タクシー補助の充実等を検討</td> </tr> <tr> <td>期待される効果</td> <td>バスを利用しにくい環境にある住民の、移動利便性を高めることができる</td> </tr> <tr> <td>事業主体</td> <td>自治体、交通事業者</td> </tr> </table>	施策の概要	交通空白地域解消のため、予約型乗合タクシー導入・タクシー補助の充実等を検討	期待される効果	バスを利用しにくい環境にある住民の、移動利便性を高めることができる	事業主体	自治体、交通事業者
施策の概要	交通空白地域解消のため、予約型乗合タクシー導入・タクシー補助の充実等を検討						
期待される効果	バスを利用しにくい環境にある住民の、移動利便性を高めることができる						
事業主体	自治体、交通事業者						
各拠点の待合環境の整備・充実							
5	<table border="1"> <tr> <td>施策の概要</td> <td>既存拠点及び新設の拠点の上屋、ベンチ、駐輪場、サイン表示等の待合環境の整備</td> </tr> <tr> <td>期待される効果</td> <td>待合環境の向上により乗り換え抵抗が軽減され、利用者の利便性が高まる</td> </tr> <tr> <td>事業主体</td> <td>自治体、交通事業者</td> </tr> </table>	施策の概要	既存拠点及び新設の拠点の上屋、ベンチ、駐輪場、サイン表示等の待合環境の整備	期待される効果	待合環境の向上により乗り換え抵抗が軽減され、利用者の利便性が高まる	事業主体	自治体、交通事業者
施策の概要	既存拠点及び新設の拠点の上屋、ベンチ、駐輪場、サイン表示等の待合環境の整備						
期待される効果	待合環境の向上により乗り換え抵抗が軽減され、利用者の利便性が高まる						
事業主体	自治体、交通事業者						
車両・施設等のバリアフリー化推進							
6	<table border="1"> <tr> <td>施策の概要</td> <td>低床バス車両の充実、移動手段間の接続改善、運賃割引制度の導入検討</td> </tr> <tr> <td>期待される効果</td> <td>高齢者や障がい者、妊婦、高校生等の移動利便性向上に資すると同時に、利用促進につながる</td> </tr> <tr> <td>事業主体</td> <td>自治体、交通事業者</td> </tr> </table>	施策の概要	低床バス車両の充実、移動手段間の接続改善、運賃割引制度の導入検討	期待される効果	高齢者や障がい者、妊婦、高校生等の移動利便性向上に資すると同時に、利用促進につながる	事業主体	自治体、交通事業者
施策の概要	低床バス車両の充実、移動手段間の接続改善、運賃割引制度の導入検討						
期待される効果	高齢者や障がい者、妊婦、高校生等の移動利便性向上に資すると同時に、利用促進につながる						
事業主体	自治体、交通事業者						
乗継割引、圏域内共通定期券・回数券の検討							
7	<table border="1"> <tr> <td>施策の概要</td> <td>乗り継ぎが発生しても従来の料金負担で済むような割引制度の検討 一般乗合バス路線、自家用有償運送の定期券・回数券について、実現可能なものから共通化</td> </tr> <tr> <td>期待される効果</td> <td>乗り継ぎによる不利益を是正することにより、利用者の利便性を確保することができる</td> </tr> <tr> <td>事業主体</td> <td>自治体、交通事業者</td> </tr> </table>	施策の概要	乗り継ぎが発生しても従来の料金負担で済むような割引制度の検討 一般乗合バス路線、自家用有償運送の定期券・回数券について、実現可能なものから共通化	期待される効果	乗り継ぎによる不利益を是正することにより、利用者の利便性を確保することができる	事業主体	自治体、交通事業者
施策の概要	乗り継ぎが発生しても従来の料金負担で済むような割引制度の検討 一般乗合バス路線、自家用有償運送の定期券・回数券について、実現可能なものから共通化						
期待される効果	乗り継ぎによる不利益を是正することにより、利用者の利便性を確保することができる						
事業主体	自治体、交通事業者						
ICカード導入の検討							
8	<table border="1"> <tr> <td>施策の概要</td> <td>官民連携による、広範囲に利用できるICカード導入の検討</td> </tr> <tr> <td>期待される効果</td> <td>利用者の利便性を高めるとともに、バスの利用データ収集により運行改善等の検討が容易になる</td> </tr> <tr> <td>事業主体</td> <td>自治体、交通事業者</td> </tr> </table>	施策の概要	官民連携による、広範囲に利用できるICカード導入の検討	期待される効果	利用者の利便性を高めるとともに、バスの利用データ収集により運行改善等の検討が容易になる	事業主体	自治体、交通事業者
施策の概要	官民連携による、広範囲に利用できるICカード導入の検討						
期待される効果	利用者の利便性を高めるとともに、バスの利用データ収集により運行改善等の検討が容易になる						
事業主体	自治体、交通事業者						
総合時刻表の作成							
9	<table border="1"> <tr> <td>施策の概要</td> <td>圏域の公共交通情報を網羅した総合時刻表の作成</td> </tr> <tr> <td>期待される効果</td> <td>圏域内の路線状況や時刻が一元的に把握できることにより、圏域内移動がしやすくなる</td> </tr> <tr> <td>事業主体</td> <td>自治体</td> </tr> </table>	施策の概要	圏域の公共交通情報を網羅した総合時刻表の作成	期待される効果	圏域内の路線状況や時刻が一元的に把握できることにより、圏域内移動がしやすくなる	事業主体	自治体
施策の概要	圏域の公共交通情報を網羅した総合時刻表の作成						
期待される効果	圏域内の路線状況や時刻が一元的に把握できることにより、圏域内移動がしやすくなる						
事業主体	自治体						

路線バスの観光利用促進

10	施策の概要	観光移動や地域外からの訪問者にとってわかりやすい案内表示板や時刻表の整備 観光案内表示・時刻表の多言語化
	期待される効果	観光目的地への円滑な移動が実現できる
	事業主体	自治体、交通事業者

公共交通以外の施策との連携

11	施策の概要	健康・福祉施策としてのタクシー助成や料金割引制度等の移動支援策の拡充 住民・他部局と連携した公共交通の協議と各種計画での公共交通の位置づけの明確化
	期待される効果	移動サービスを健康・福祉の面から支援することで、公共交通の利用を促進することができる まちづくり施策と整合性が図れ、より戦略的、効果的な運行が実現できる
	事業主体	自治体

公共交通の利用状況、経費負担等の情報公開

12	施策の概要	公共交通の利用状況、自治体負担の現状を広報誌等を活用して積極的に発信
	期待される効果	圏域住民の公共交通に関する意識啓発効果がある
	事業主体	自治体

広域的な協議の場づくり

13	施策の概要	自治体担当者を中心とした広域的な検討の場づくりの検討
	期待される効果	他自治体の状況把握、広域路線の調整、交通事業者の情報収集・協議が図りやすくなる。
	事業主体	自治体、交通事業者、住民

住民主体による運行形態の検討・実施

14	施策の概要	運行範囲や人口の小さい地域について住民が主体となった運行形態を検討・実施
	期待される効果	地域の実情に即した運行が可能となり、住民自身による利用促進効果も期待できる
	事業主体	住民、自治体、交通事業者

路線見直しの仕組みづくり

15	施策の概要	見直しを検討する際の基準として評価の手順の作成
	期待される効果	住民の危機意識の喚起、地域への利用促進や住民の需要に合った運行の改善が図りやすくなる
	事業主体	自治体、交通事業者

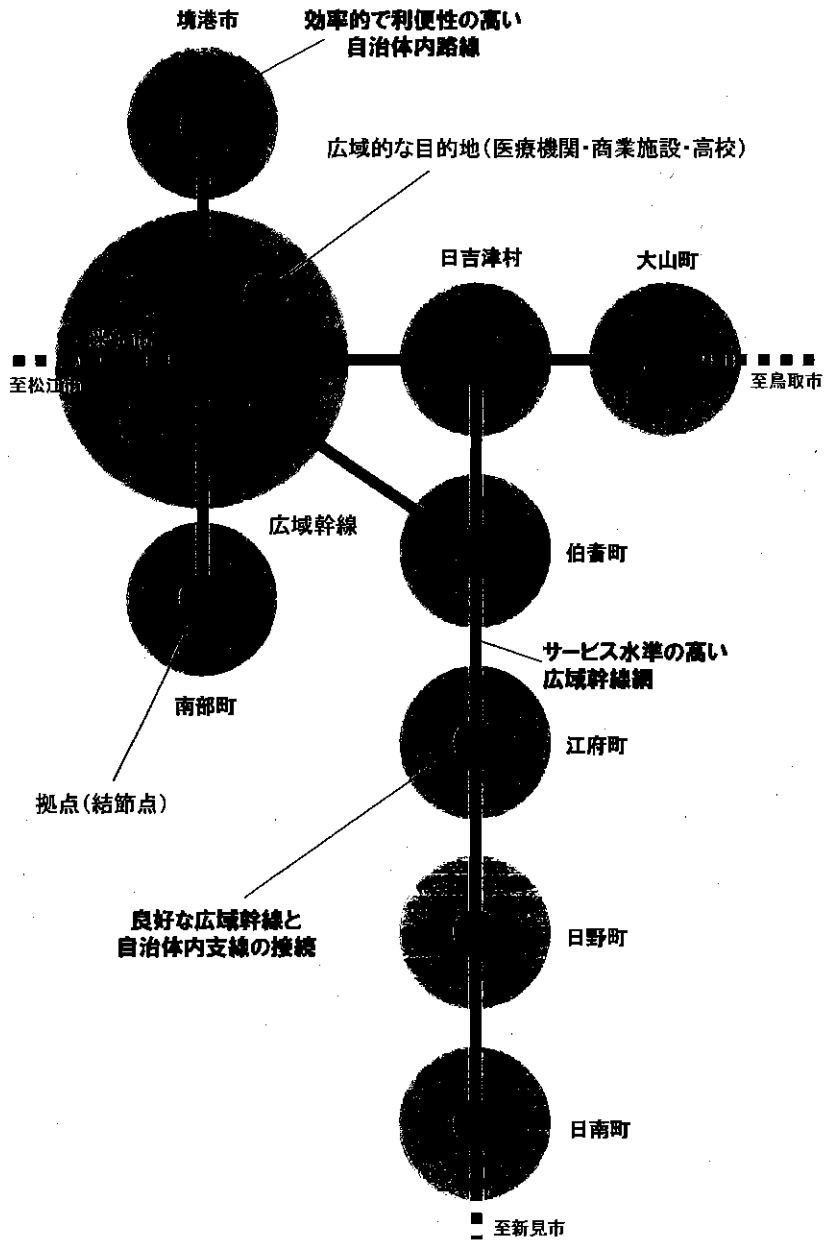
5. 広域幹線、自治体内支線の明確化と拠点の設定

圏域内の公共交通・拠点を、果たすべき役割や利用実態等を踏まえて次のように整理する。

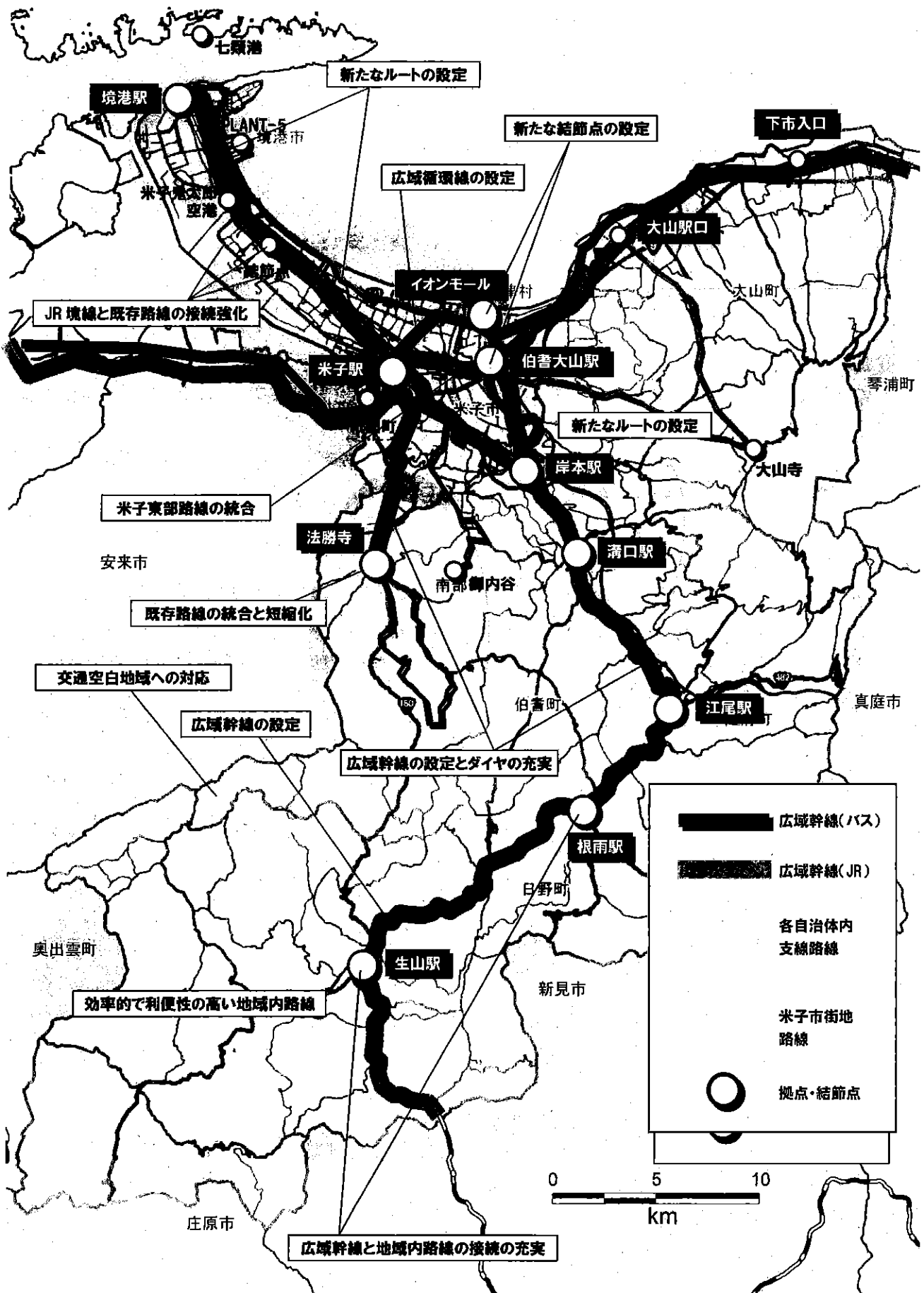
機能		広域幹線	
広域幹線	<ul style="list-style-type: none"> ○主に通学を中心とする広域移動路線（JR山陰本線、伯備線、境線） ○主に買物や通院目的の高齢者を中心とする広域移動路線（一般乗合バス） 	<ul style="list-style-type: none"> ○境線（米子駅～境港駅） ○上長田・大木屋線及び東長田線（米子駅～法勝寺） ○溝口線及び日野本線（米子駅～岸本駅・溝口駅・根雨駅） ○下市線（米子駅～下市入口） ○皆生線（米子駅～イオンモール日吉津） ○松江線（米子駅～松江駅） ○JR山陰本線（米子駅～中山口駅）（米子駅～松江駅） ○JR伯備線（米子駅～生山駅） ○JR境線（米子駅～境港駅） 	
自治体内支線	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バス空白地域の移動路線（だんだんバス：米子市） ○米子市内東部（旧淀江町）の地域内移動路線（どんぐりココロバス：米子市） ○スクール利用を中心とする地域内中心部への移動路線（各自治体内のバス） ○高齢者を中心とする近距離移動（自治体によってはタクシー補助が充実しており、長距離移動にも利用されている）及び予約型バスの運行主体（タクシー） 	米子市	内浜線、米子高専線、米子高校・永江団地線、榎原・米子高校線、大学病院線、三柳・富益線、水浜線、福万線、岩屋谷線、だんだんバス、どんぐりココロバス
		境港市	はまるーぶバス（生活コース・メインコース）
		大山町	佐摩線、本宮・大山線
		南部町	御内谷線、ふれあいバス（奥絹屋・与一谷線、循環線、とっとり花回廊線、伐株線）
		伯耆町	循環線、二部線、日光線
		日南町	山上線、巡回バス、石見線、多里線、大宮線、福栄線
		日野町	奥渡線、根雨宿・病院線、菅福線、板井原・真住線
		江府町	下安井線、下蚊屋線、柿原線、御机線、大河原線、俣野線
拠点 (移動需要の高い目的地や重要な結節点)	米子市	JR米子駅、JR伯耆大山駅、JR河崎口駅	
	境港市	JR境港駅	
	日吉津村	イオンモール日吉津	
	大山町	JR大山口駅	
	南部町	法勝寺	
	伯耆町	JR岸本駅、JR伯耆溝口駅	
	日南町	JR生山駅、(道の駅日野川)	
	日野町	JR根雨駅	
江府町	JR江尾駅		

広域路線		鳥取県西部圏域と他の地域を結ぶ航空機、船舶、JR、高速バス、路線バス
鳥取県西部圏域	広域幹線	米子市と各自治体間を結ぶJR及び一般乗合バス路線
	自治体内支線	主に各自治体内を運行する一般乗合バス路線及び自家用有償運送、タクシー
	拠点	移動需要の高い目的地や重要な結節点

～圏域の一体的な移動環境の整備～



将来像



6. 目標達成のために実施する事業

《目標1》 広域移動の充実と効率化

(1) 路線の統合と拠点間ルート・ダイヤの充実

① 上長田・大木屋線、東長田線の統合・短縮

- 「上長田・大木屋線」と「東長田線」を統合して「南部線（仮称）」とし、広域幹線と位置付け、米子駅～法勝寺間とその周辺に短縮する。
- 米子駅～法勝寺間について、現在上り下り各21便あるダイヤを適正に配置する。

② 広域循環線の設定

- 皆生線を基本に米子駅～イオンモール日吉津～JR 伯耆大山駅～米子駅間を循環する幹線を設定する。
- この路線は米子市と日吉津村間を運行するが、沿線に広域移動の目的地が数多くあることから、「広域移動のための循環線」という意味合いから広域幹線に位置付ける。

③ 米子東部の各路線の統合

- 米子駅～日野橋東詰間を運行する「下市線」、「淀江線」、「本宮・大山線」、「福万線」を統合し、米子駅～伯耆大山駅間を「東部線（仮称）」とし、幹線と位置付ける。
- 伯耆大山駅を結節点として、「日下方面行き」「大山寺方面行き」「下市方面行き」「大山寺方面行き（尾高経由）（大山口駅経由）」
- この間のダイヤを適正に配置する。

④ 日野本線の伯耆大山経由便の新設

- 日野本線に伯耆大山経由米子駅行きの系統を追加する。岸本駅～伯耆大山駅間が福万線と重複する場合は、福万線のダイヤを減便する。（2社間での調整）
- 永江団地の利用が多い溝口線は従来どおりの運行とする。

⑤ 境線の日吉津経由便の新設

- 境線を広域幹線と位置付ける。
- 境線の一部の便を国道431号経由日吉津方面行きに設定する。
- 境線の一部の便を「PLANT-5」経由にすることについて検討する。

⑥ JR境線と境線、内浜線、三柳・富益線との接続強化

- JR境線の駅に結節点を設け、既存路線バス（内浜線、三柳線、富益線）との接続を図ることでより弓浜地域の移動利便性を向上させる。

⑦ 移動手段間のダイヤ重複の回避

- 「JR境線」と路線バス「境線」とのダイヤ重複を避ける。
- 「JR山陰本線」と路線バス「下市線」とのダイヤ重複を避ける。
- 「JR伯備線」と路線バス「溝口線」「日野本線」とのダイヤ重複を避ける。

(2) 広域幹線と自治体内支線のダイヤ接続の充実

- 高校生の広域的な通学手段はバスよりも JR が中心であることから、朝夕の通学時間帯については自治体内支線と JR との接続を意識したダイヤ設定に努める。
- 高齢者の広域移動はどちらかといえばバス利用が中心になることから、広域バス路線との接続を意識したダイヤ設定に努めることが重要となるが、特に通院・買物を済ませて各自自治体に帰ってきた際、拠点から自宅までのバス路線の接続に配慮する。
- 自治体内支線のサービス水準（運行頻度・運賃等）については、基本的に現行の水準を維持していくこととする。

(3) 利用者の需要を考慮したダイヤ設定

- 高校生、高齢者とも朝の移動時間帯は重複することが多い。帰宅時間については高校生の場合は幅があるが、高齢者はその行動傾向から昼過ぎの帰宅便を確保が必要となる。
- 観光利用を想定した場合についても、行動傾向を踏まえたダイヤ設定が求められることから、これらの利用者ニーズを踏まえたダイヤ設定に努める。

(4) タクシー等の活用による交通空白地域への対応

- 集落が点在する中山間地域をはじめ、独自のバス路線を持たない日吉津村や米子市内にあってもバス停から距離のある交通空白地域が見られ、これらの解消が求められている。
- 交通空白地域を解消するために、地域の実情に合わせて予約型乗合タクシーの導入やタクシー補助の充実等を検討する。

《目標2》 使いやすい公共交通環境の整備

(1) 各拠点の待合環境の整備・充実

- 拠点として位置付けられる JR 駅について、ベンチや駐輪場、電動車いす等の駐車スペース、乗降場所の案内表示、時刻表や路線図等の情報提供の状況をチェックし、不備・不足があれば順次整備を行う。
- 新たに設ける拠点については、上屋やベンチ整備のほか、駐輪場や電動車いすの駐車スペースの確保、乗車場所としてのわかりやすい案内表示、路線図や時刻表等の情報提供を行う。

(2) 車両・施設等のバリアフリー化推進

- 高齢者や障がい者、妊婦等、誰もが使いやすいよう、待合施設のバリアフリー化や低床バス車両の充実に努める。

(3) 乗継割引、圏域共通定期券・回数券の検討

- 今まで目的地まで直通で運行されていた路線が拠点までに短縮され、そこで乗り換えが発生すると料金が割高になる場合がある。このような状況を緩和するため、従来の料金負担で済むような乗り継ぎ割引制度を設ける。
- 圏域内移動を円滑に行うためには、ある程度共通して利用できる定期券や回数券が必要であり、事務の分担や費用負担等を勘案して実現可能なものから共通化が図れるよう検討する。

(4) ICカード導入の検討

- 前述のような乗り継ぎ割引への対応に IC カードは有効であるほか、料金支払い時の時間短縮や乗降データ収集等の利点がある。
- IC カード導入に際しては、交通系での利用のみに留めるか、買物等にも使える多機能型にするのか、またどのような方式を採用するのかといった選択の問題、初期投資、維持管理費をどのように負担するのかといった経費負担の問題が発生するが、官民が連携して導入に向けた検討を行う。

《目標3》わかりやすい情報提供による利用促進

(1) 総合時刻表の作成

- 定期券、回数券同様、圏域ではそれぞれ単独の時刻表を作成しており、圏域全体を網羅した時刻表はない。
- 広域的な移動利便性を高めるためには、圏域全体の交通体系の理解と乗り継ぎが可能かどうかの情報提供が不可欠であり、圏域の公共交通情報を網羅した総合時刻表の作成を行う。

(2) 路線バスの観光利用促進

- 鳥取県では国内観光客だけでなく外国人観光客の誘致にも力を入れており、積極的な施策の展開によりアジアからの観光客が近年伸びている。このような外国人観光客に対応し、バス乗り場や乗り換え案内表示等の充実及び多言語化を図ることにより、路線バスやタクシーの観光利用を推進していく。
- 入込客数の多い主要観光地への移動に既存バス路線が活用できるよう、積極的な PR や季節的な増便等を検討し、利用促進を図る。

《目標4》公共交通利用の動機づけ

(1) 公共交通以外の施策との連携

- 近年、バス利用の核となる層が高齢化していることから、公共交通をどうするかという問題は健康・福祉施策と重なる部分があり、それらの施策で高齢者・障がい者を対象としたタクシー助成や料金割引制度等の移動支援策が設けられている。これらの移動支援策の拡充を図り、公共交通の利用を増やしていく。
- 各自治体の都市計画、土地利用計画、中心市街地活性化計画等のまちづくりや健康・福祉施策との整合性を図るため、各自治体において他部局と連携した公共交通の協議の場を設け、各計画での公共交通の在り方を明確にする。

(2) 公共交通の利用状況、経費負担等の情報公開

- バスの利用状況や自治体の経費負担の現状等の住民周知を積極的に行っている事例は少なく、自家用車利用が中心である多数の住民はバス運行への関心が低いのが現状であることから、公共交通のあり方を地域住民も一緒に考え、乗って守るという意識を醸成するために、公共交通の利用状況や自治体負担の現状を、各自治体の広報紙等を活用して積極的に発信する。

《目標5》 持続可能なしくみによる公共交通の維持・存続

(1) 広域的な協議の場づくり

- 各自治体には地域公共交通協議会や地域公共交通会議が設置されており、地域内の公共交通について検討・承認する場として機能しており、広域的な検討の場として鳥取県西部地域公共交通活性化協議会が本年度立ち上げられた。
- 広域の一体的な公共交通網を検討する際には、単独自治体だけでなく隣接する自治体や目的地のある自治体と連携した協議が必要となることから、自治体担当者を中心とした広域的な検討の場づくりを検討する。

(2) 住民主体による運行形態の検討・実施

- 地域の実情にあったきめ細かな公共交通の実現は、自治体だけの取り組みでは限界がある。特に需要の少ない地域にあっては、経費負担や他地域との公平性等の観点から困難が伴うことから、タクシー等の交通資源の活用や既存公共交通との競合に配慮した、住民主体による運行形態を検討する。また、そのための、住民を対象とした共助交通等の勉強会を各自治体で開催する。
- 運行の導入を検討する地域住民は、上記の勉強会への参加や視察等を通して運行のしくみを構築することとし、自治体はその取り組みに対して支援を行う。

(3) 路線見直しのしくみづくり

- バス路線を見直す際、各自治体で独自の見直し基準を設けているところもあるが、広域幹線においては見直しの検討がしづらい状況もみられるため、サービス水準の見直し検討のための基準として路線の評価フローを作成する。
- バスやタクシー乗務員の高齢化、後継者不足に対応するため、運転手の育成支援を検討する。

7. 数値指標

○目標の達成状況を評価するための数値指標を、以下のように設定する。

目標	数値	数値		数値の考え方
		現状値 (H27年度)	目標値 (H32年度)	
基本方針1：圏域内移動を快適にする公共交通				
目標1 圏域内移動の 充実と効率化	バス利用者数の 総人口対比率 (1人当り年間バ ス利用回数)	6.2	6.2	人口に対するバス利用者数の比率の低下を防 ぐ(利用割合) ※バス利用者数は一般乗合バス路線のみ
	地域内公共交通 と広域路線 (JR・バス) との平均接続時間 (待合時間)	41分	30分	自治体内の公共交通路線(予約型を除く)が 各自治体の拠点(※)に到着した時、直近で 接続している広域路線(米子駅まで行くJR・ 広域バス路線)との平均接続時間(※但し、 米子市、日吉津村、大山町を除く)
	公共交通に占める バス停半径 400m圏域内人口	91.1%	95.0%	バス停等半径400m地域内人口÷総人口
目標2 使いやすい 公共交通環境 の整備	環境整備を行った 拠点数	0	西部地域内 累計 11箇所	拠点の環境整備状況を各自治体が把握 (乗継案内表示含む)
基本方針2：多様な施策と連動した利用促進				
目標3 わかりやすい情報 提供による利用促進	主要観光地への アクセス率	80%	100%	入込数が10,000人/年以上の主要観光地(施 設)において、バスによる往復可能な観光地 (施設)の割合
目標4 公共交通利用の 動機づけ	公共交通に関する 広報誌の発行回数	0	各自治体 年2回 以上	各自治体の広報紙への公共交通に関する情報 掲載回数
基本方針3：広域連携・住民との協働で支える公共交通				
目標5 持続可能な 仕組みによる 公共交通の 維持・存続	広域協議の回数	0	西部地域 全体 年2回 以上	広域協議回数
	住民参加による 公共交通関連学習 会の開催件数	0	各自治体 年1回 以上	住民参加による公共交通についての勉強会等 の開催回数

8. 実施スケジュール

本計画の事業実施スケジュールを以下のように設定する。

目標	事業内容	事業主体			実施スケジュール					
		自治体	交通事業者	住民	H 28	H 29	H 30	H 31	H 32	
【目標1】 圏域内移動の 充実と効率化	①路線の効率化と拠点間ルート・ダイヤの充実		●		検討					路線改善
	②広域幹線と自治体内支線のダイヤ接続の充実	●	●		検討					乗り換え
	③利用者の需要を考慮したダイヤ設定	●	●		検討					ダイヤ改善
	④タクシー等の活用による交通空白地域への対応		●		検討					乗換改善
【目標2】 使いやすい 公共交通環境 の整備	⑤各拠点の待合環境の整備・充実	●	●		検討					乗換改善
	⑥車両・施設等のバリアフリー化推進	●	●		検討					乗換改善
	⑦乗継割引、圏域内共通定期券・回数券の検討	●	●		検討					乗換改善
	⑧ICカード導入の検討	●	●		検討					乗換改善
【目標3】 わかりやすい 情報提供による 利用促進	⑨総合時刻表の作成	●			検討					乗換改善
	⑩路線バスの観光利用促進	●	●		検討					乗換改善
【目標4】 公共交通利用 の動機づけ	⑪公共交通以外の施策との連携	●			実施					乗換改善
	⑫公共交通の利用状況、経費負担等の情報公開	●			実施					乗換改善
【目標5】 持続可能な しくみによる 公共交通の 維持・存続	⑬広域的な協議の場づくり	●	●	●	継続					乗換改善
	⑭住民主体による運行形態の検討・実施	●	●	●	検討					乗換改善
	⑮路線見直しの仕組みづくり	●	●		検討					乗換改善

9. 計画の達成状況の評価

(1) 計画の推進体制

○本計画の推進及び進捗状況の管理は、鳥取県西部地域公共交通活性化協議会が行うこととする。鳥取県西部地域公共交通活性化協議会は年度ごとに進捗状況を把握し、計画が適正に行われるように関係機関との調整を行う。

(2) 評価・検証

○事業実施にあたり、一般乗合バス路線の再編や新たな公共交通の導入等については事業実施の2年後に鳥取県西部地域公共交通活性化協議会で評価を行い、見直しの必要があれば改善計画を立案し、随時改善を行っていく。【対象事業：①～⑩、⑭】

○平成28年度から毎年度継続・実施する事業については、次年度のはじめに鳥取県西部地域公共交通活性化協議会において前年度の進捗確認と評価を行い、適宜改善しながら継続していく。【対象事業：⑪～⑬、⑮】

