

## 第3章 地域公共交通の状況

### 3-1 公共交通ネットワーク

○路線バスは、一般乗合バス路線（日ノ丸自動車株・日本交通株）が米子市内（日吉津村含む）を中心に路線網を形成しており、市町村間路線が境港市、大山町、南部町、伯耆町、江府町、日野町へと乗り入れている。

○米子市、日吉津村以外の各市町村では自家用有償運送による運行がみられるが、このうち大山町と伯耆町については、全便が予約型運行となっている。



図 28 公共交通ネットワーク

3-2 公共交通のサービス圏域

- 総人口に占めるバス停  
400m 圏域内人口の割合は、90.9%で、区域運行エリアの拡大や町営タクシーの新設等により、前回調査時（H27 年度）の86.2%より4.7ポイント上昇している。
- 人口が集積している米子市、境港市では面的に大半がカバーされており、その他町村においても空白地域は少ない。

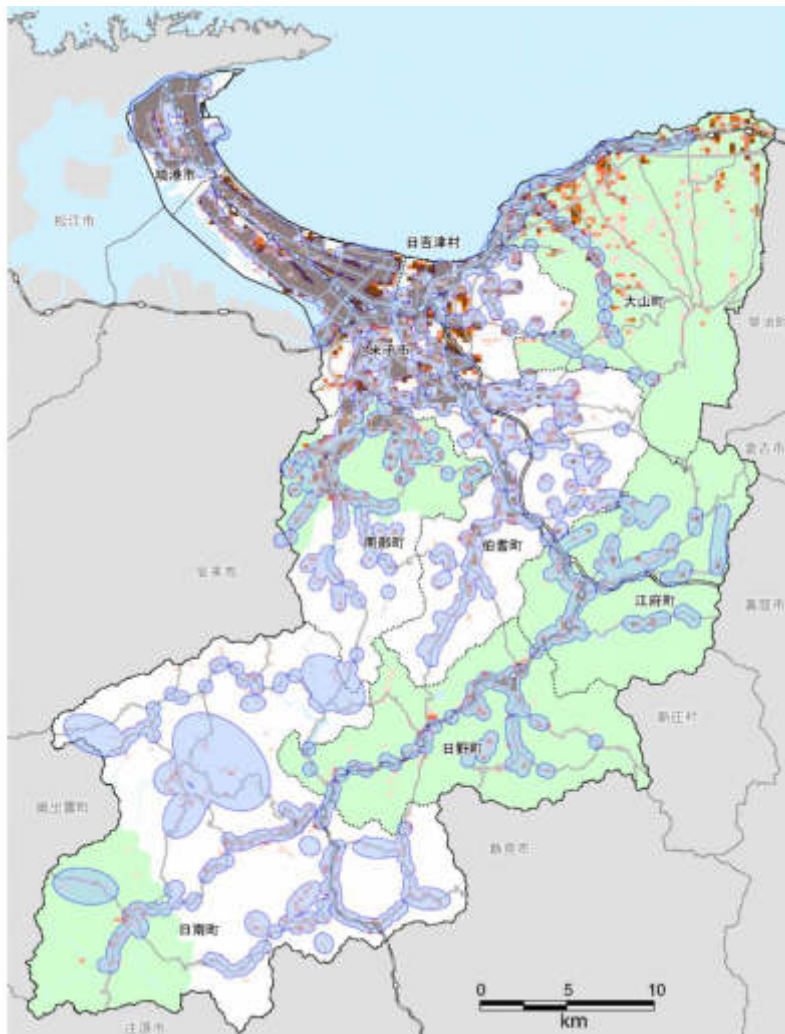


図 29 公共交通のサービス圏域

表 6 バス停 400m圏域内人口と総人口に占める割合

自治体名	人口（人）	250mメッシュ人口（人）	誤差（人）	圏域内人口（人）	圏域外人口（人）	カバー率（%）	
						R2年	H27年
米子市	147,317	147,385	68	128,772	18,613	87.4	87.6
境港市	32,740	32,740	0	31,942	798	97.6	97.4
日吉津村	3,501	3,508	7	2,551	957	72.7	59.5
大山町	15,370	15,344	-26	15,349		100.0	40.9
南部町	10,323	10,312	-11	10,076	231	97.8	94.4
伯耆町	10,696	10,658	-38	10,407	251	97.6	96.8
日南町	4,196	4,196	0	4,046	150	96.4	87.4
日野町	2,907	2,907	0	2,907		100.0	88.3
江府町	2,672	2,672	0	2,669	3	99.9	97.6
合計	229,722	229,722	0	208,719	21,003	90.9	86.2

※令和2年国勢調査と総務省250mメッシュ人口をもとに作成

※250m単位のメッシュ人口は境界付近で隣接する自治体との間で誤差が発生するため、国勢調査人口と一致しない。

3-3 鉄道の利用状況

(1) 鉄道の利用状況 (※駅別平均乗降人数の線区計)

①山陰本線(米子～中山口)

○定期外の利用が最も多かったがコロナ禍の影響を強く受け、令和2年度以降、利用者数がほぼ半減したが、令和4年度にはやや回復している。

○通学定期での利用は平成26年度までは減少傾向で推移したが、その後平成30年度にかけて増加傾向に転じ、その後コロナ禍の影響で再び減少している。

○通勤利用は、利用者数は少ないものの、ほぼ横ばいで推移している。



図30 山陰本線の利用状況 (資料：JR西日本)

②境線(博労町～境港)

○通学定期利用が最も多いが近年微減傾向にあり、通勤定期利用は横ばいで推移している。

○定期外利用も横ばいで推移していたが、令和2年度以降コロナ禍の影響で大幅に減少した。令和3年度から4年度にかけては回復傾向にある。



図31 境線の利用状況 (資料：JR西日本)

③伯備線(岸本～上石見)

○伯備線は通学定期利用が主体であるが、年々減少化の一途をたどっている。

○定期外利用も微減傾向にあり特にコロナ禍で落ち込んだが、令和3年度から4年度かけてやや持ち直している一方、通勤定期利用はほぼ横ばいで推移している。



図 32 伯備線の利用状況 (資料：JR 西日本)

(2)路線・区間別の運行本数及び始終発時刻

○JR 山陰本線は、米子駅を起点として上り(倉吉・鳥取方面行)が 28 本に対し下り(松江・出雲方面行) 44 本となっており、下り方向の便が上り方向より充実している。

○JR 境線は上り(米子方面行)と下り(境港方面行)の便が各 17 本と同数になっている。

○JR 伯備線も、上り(新見方面行)、下り(米子方面行)とも 27 本と同数である。

○全体的に始発時刻は 5 時台が多く、終発時刻はほとんどが 22 時台となっている。

表 7 JR 西日本の路線・区間別運行本数及び始終発時刻 (令和 5 年 3 月 18 日改正後の平日ダイヤ)

路線		運行本数 普通(特急)	始発時刻	最終時刻	備考	
路線名・方面	上り・下り		※普通列車			
山陰本線	米子→松江方面	下り	21 本 (23 本)	5:19	22:40	観光列車あめつち除く
	米子→倉吉方面	上り	20 本 (8 本)	4:48	22:34	観光列車あめつち除く
境線	米子→境港	下り	17 本	5:14	22:37	
	境港→米子	上り	17 本	5:33	22:25	
伯備線	新見(生山)→米子方面	下り	11 本 (16 本)	新見 5:46 生山 6:29	新見 21:54 生山 22:36	
	米子→新見(生山)方面	上り	11 本 (16 本)	6:08	21:29	新郷始発の 1 本を除く

### (3)各駅の一日当たり利用者数

#### ①山陰本線（米子～中山口）

○各駅の一日当たり利用者数について、平成 27 年度を 100 とした値の推移をみると、令和 3 年度から 4 年度はすべての駅で 100 を下回っている。

○特に定期外の利用の多い「米子駅」での利用者がコロナ禍の影響で令和 2 年に大きく減少し、その後は若干回復傾向にある。

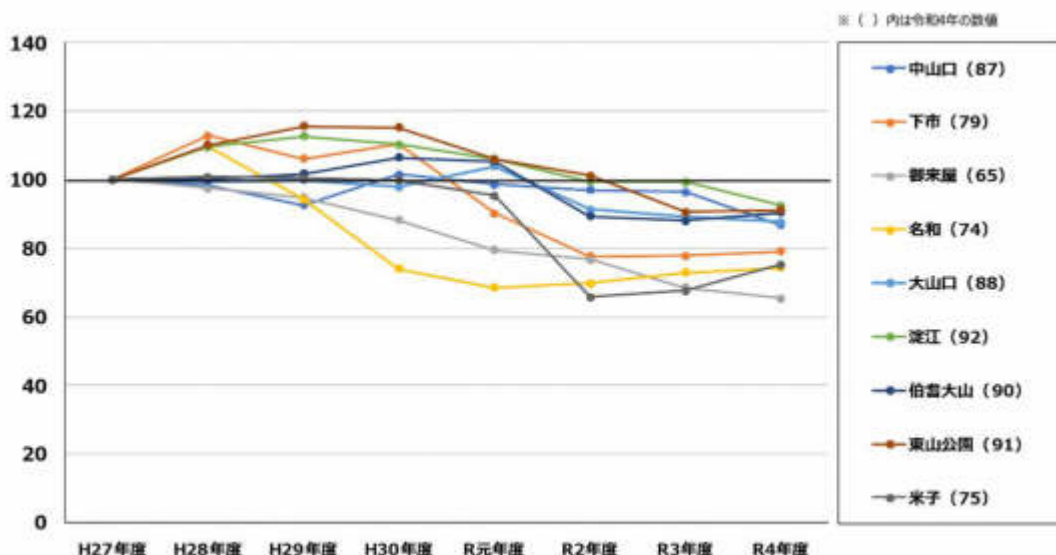


図 33 JR 山陰本線各駅の一日当たり利用者数の推移 (H27 年度を 100 とした値)

#### ②境線(博労町～境港)

○境線においても全体的に令和 2 年度から 4 年度にかけて減少しており、特に定期外の利用が多い「境港駅」や「米子空港駅」の利用がコロナ禍の影響で大幅に減少したが、この二つの駅は令和 4 年度にはやや持ち直している。

○コロナ禍の影響以前から「大篠津町駅」での利用が減少傾向で推移している。

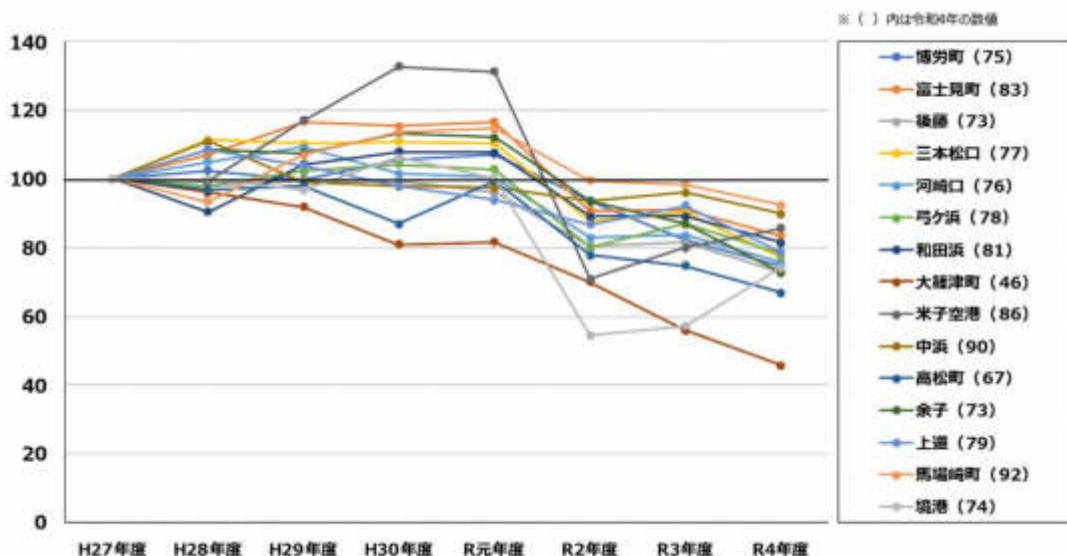


図 34 JR 境線各駅の一日当たり利用者数の推移 (H27 年度を 100 とした値)

③伯備線(岸本～上石見)

- 伯備線では、「伯耆溝口」「江尾」「根雨」「黒坂」「生山」「上石見」の各駅が年々減少傾向で推移しているが、「根雨」「生山」では令和4年度にやや増加に転じている。
- 「武庫」駅は平成30年度、令和元年度は100を超えていたが、令和2年度以降100を切って減少傾向で推移している。
- 「上菅」「岸本」の各駅は平成27年度から令和元年度にかけて増加傾向で推移していたが、コロナ禍の影響で令和2年度に大きく減少している。これらの駅では令和3年度に一旦回復傾向を示したが、令和4年度に再び減少に転じている。

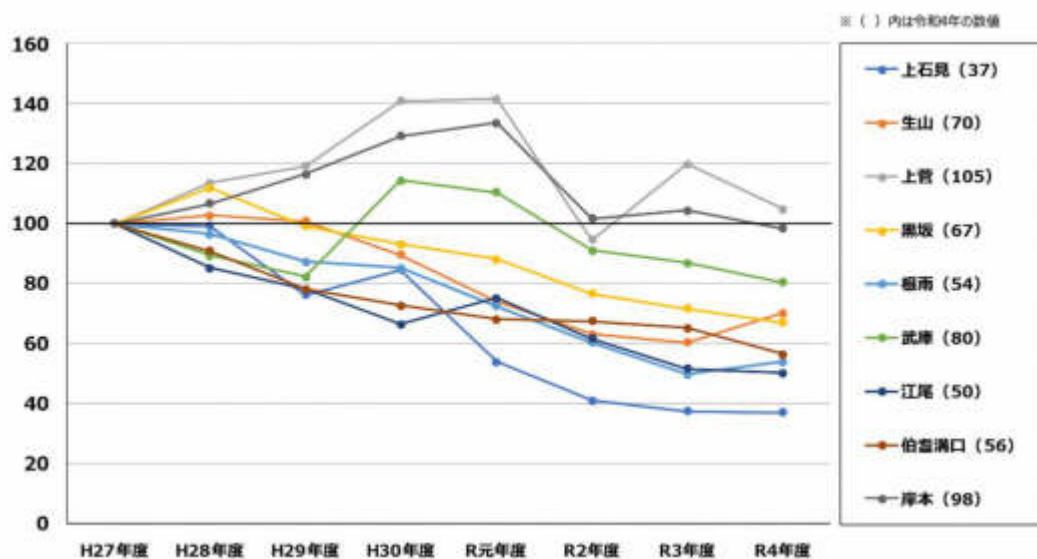


図 35 JR 伯備線各駅の一日当たり利用者数の推移 (H27年度を100とした値)

(4) 駅施設の状況

- 地域内の JR 駅 33 箇所のうち有人駅は 4 駅あり、中心となる米子駅や、JR 山陰本線と JR 伯備線の結節点となる伯耆大山駅、観光客が多く利用する境港駅等の設備が充実している。
- JR 駅とバス停等の関係を見ると、JR 伯備線はすべての駅にバス停が設置されている。JR 山陰本線のうち大山町内の各駅は「スマイル大山号」の乗降ポイントになっており、東山公園駅以外はバスまたはデマンドバスに接続されている。JR 境線は米子市内では河崎口駅以外バス停が近くにないが、境港市内ではほとんどの駅または駅周辺に「はまループバス」のバス停が整備されている。
- パーク&ライド駐車場は伯耆大山駅に 50 台、JR 伯備線の根雨駅に 8 台が整備されている。
- 全体的に駐輪場の整備率が高く、山陰本線では全ての駅に駐輪場が整備されている。

表 8 駅施設の状況 (資料：JR 西日本)

駅名	有人／無人	点字ブロック	発車時刻電光表示	エスカレーター	エレベーター	スロープ	音声誘導施設	階段昇降機	列車接近放送装置	自動放送装置	自動券売機台数(台)	定期券販売(△は委託)	待合所	昇降設備・構内通路	トイレ(内：改札内、外：改札外、車：車いす対応、オ：オストメイト、ベ：ベビーベッド)	付帯設備				交通結節状況						
																売店等	コインロッカー	AED	レンタサイクル	バス停留所(○：駅直結又は駅前に設置、△：駅周辺に設置)	タクシー専用待機場	駐車場台数(台)	パーク&ライド	駐輪場台数(台)		
JR 山陰本線	中山口	無人							○				○		外					乗降ポイント			100			
	下市	無人							○				○		外	喫茶店					〃			50		
	御来屋	無人	○						○		1		○		外	直売所					〃			50		
	名和	無人							○				○		外						〃			50		
	大山口	無人	○						○		1		○		外						○			50		
	淀江	無人	○						○		1		○		内、外						○			200		
	伯耆大山	有人	○	○		○			○		2	○	○		内、外			○		○	○	○	50	100		
	東山公園	無人	○						○					○	外										200	
	米子	有人	○	○	○	○		○	○	○	4	○	○	ESC EV2基	内、外	コンビニ売店等	○	○	○		○	○			900	
JR 境線	博労町	無人	○								1		○		外											
	富士見町	無人	○								1														50	
	後藤	無人	○								1		○		外											
	三本松口	無人	○								1															
	河崎口	無人	○								1		○								○					
	弓ヶ浜	無人	○								1		○		外										50	
	和田浜	無人	○										○													
	大篠津町	無人	○										○								△					50
	米子空港	無人	○			○			○		1		○		外						○					
	中浜	無人	○			○			○						外						△					30
	高松町	無人	○																		△					10
	余子	無人	○								1		○								○					100
	上道	無人	○			○															△					40
	馬場崎町	無人	○								1															20
境港	有人	○			○			○		1	○	○		内		○	○	○		○	○				30	
JR 伯備線	上石見	無人				○									外					○						
	生山	無人	○			○			○				○		内、外						○					10
	上管	無人													外					○						50
	黒坂	無人	○			○									外						○					10
	根雨	有人	○						○			○			内、外						○			8	30	
	武庫	無人	○																		○					10
	江尾	無人				○			○						外						○					
	伯耆溝口	無人	○			○			○						外						○					50
岸本	無人				○			○						外						○					30	

※黄色の行は有人の駅

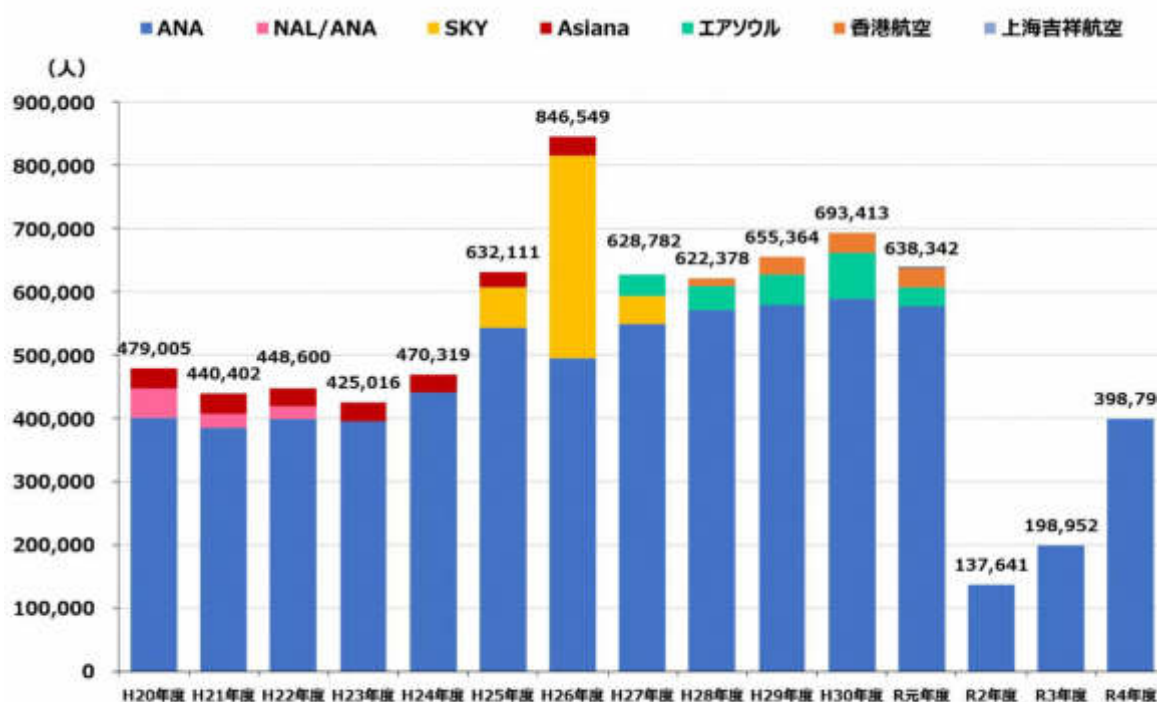
### 3-4 航空機の利用状況

○米子鬼太郎空港発着の航空機の利用は東京・羽田線（ANA）が大部分を占めており、令和2年～3年はコロナ禍の影響で利用者が大幅に減少したが、令和4年度はコロナ禍の影響がやや薄らいだ関係で、利用者数は回復傾向にある。

○平成25年12月には「スカイマーク」が就航し、平成25年度から26年度にかけて利用者が大幅に増加したが、平成27年8月をもって撤退したため、平成27年度は前年度に比べて利用者が大きく減少した。

○平成27年度には「Asiana 航空」にかわって「エアソウル」が就航し、平成28年度には「香港航空」も乗り入れを開始したため、平成30年度までは全体として利用者が増加傾向にあったが、「エアソウル」は令和元年10月、「香港航空」は令和2年2月以降、非運航または欠航となっている。

○令和2年1月には「上海吉祥航空」による上海便が新たに就航したが、コロナ禍の影響を受け令和2年2月から欠航となっている。



※NAL（旧称中日本エアラインサービス）：ANAグループの航空会社。2010年10月、同じANAの子会社であるエア・ニッポンネットワークに、エアーネクストとともに合併されANAウイングスに再編。（Wikipediaより）

図 36 航空機の利用状況（資料：鳥取県観光戦略課「米子鬼太郎空港の利用状況」）



### 3-5 船舶の利用状況

○鳥取県としては外国人観光客の誘致にも力を入れており、鳥取県西部地域においても近年外国人観光客の入込が増加してきた。

○特に境港へのクルーズ船の寄港や航空機の国際定期便・チャーター便の活用により、アジアを中心とした観光客の増加がみられていたが、コロナ禍で令和2年度は寄港回数が0となり、令和3年度もわずかに年2回と激減した。

○令和4年度はコロナ禍が少し薄らいだ関係で寄港回数が若干増加し、乗船者数も3千人台に回復している。

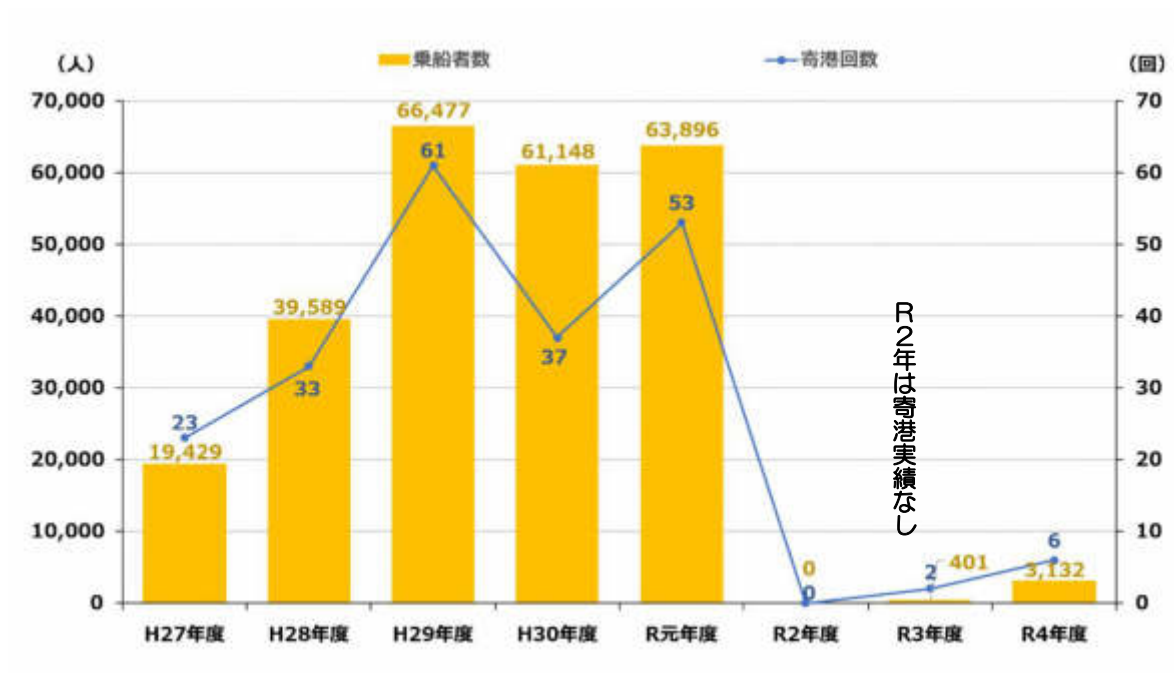


図 37 境港へのクルーズ船の寄港回数・乗船者数 (資料：鳥取県交通政策課)

3-6 民間路線バス、コミュニティバス

(1)民間路線バス、コミュニティバスの区間別の運行便数

○米子市、境港市、南部町の北部については、1日30便以上の幹線となる路線が運行されている。また、大山町、日南町、江府町は主要公共施設へ至る路線が比較的充実している。  
 ○米子高専線、どんぐりココロバス、榎原・米子高校線（米子市）、上長田・大木屋線、奥絹屋・与一谷線（南部町）、板井原・真住線（日野町）で便数が少ない路線・系統がある。

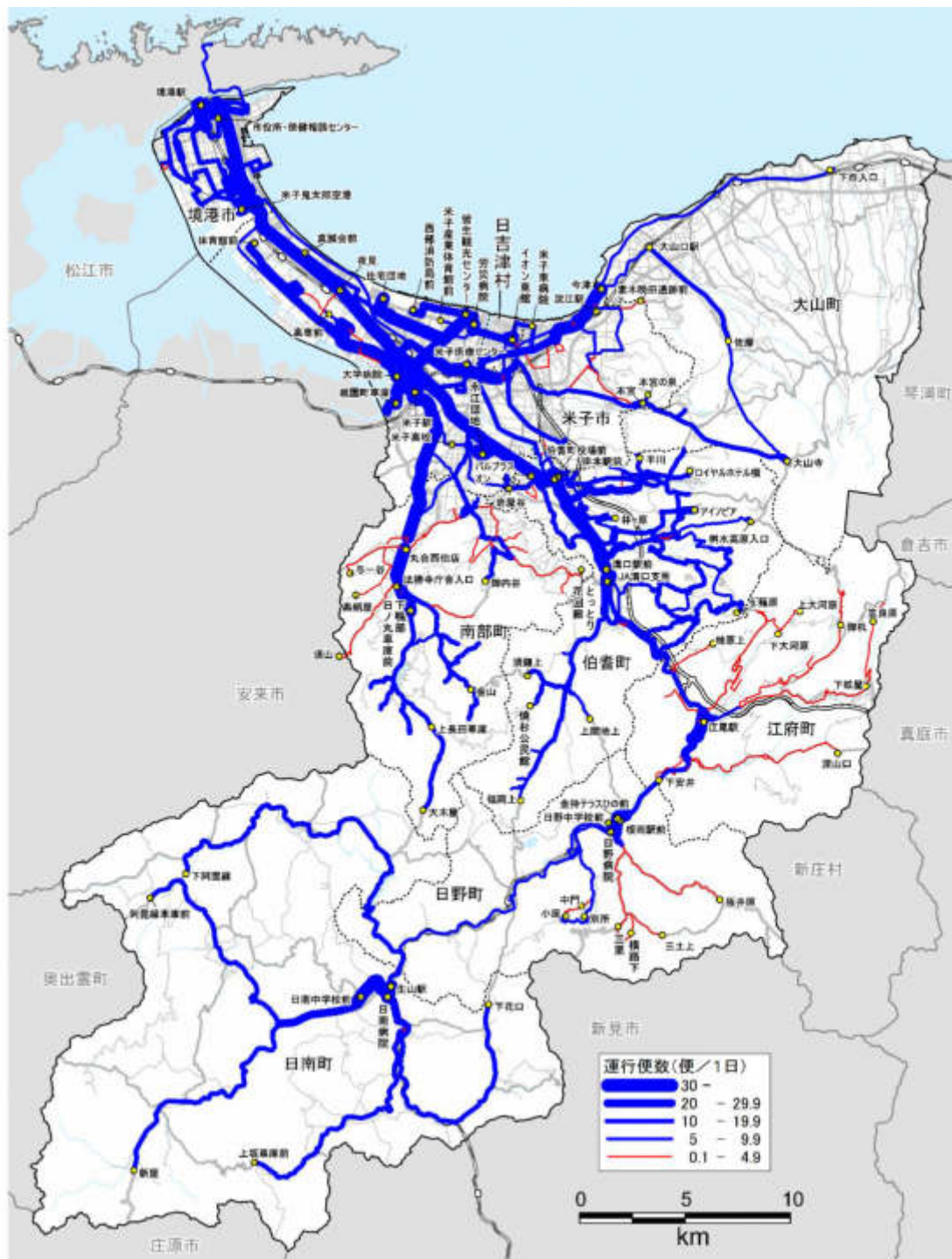


図 38 区間別の運行便数（令和4年4月1日時点）

(2)民間路線バスの概要

○西部地域の民間路線バスは日本交通が9路線、日ノ丸自動車が13路線あるほか、日本交通と日ノ丸自動車が共通で運行している路線が1路線（まいにちループ）ある。

表9 一般乗合バス路線系統別年間輸送人員（令和4年4月～令和5年3月合計）

事業者	路線名	系統	回数 (平日)	年間 輸送人員	国庫補助 対象路線
日本交通	三柳線	米子駅～上三柳～住宅団地	11.0	50,400	
	皆生線（皆生温泉）	米子駅～上福原～皆生温泉観光センター	10.0	36,962	
	皆生線（労災病院）	米子駅～上福原、皆生四軒屋公園前～労災病院	2.0	7,950	
	皆生線 （イオン線）	米子駅～上福原～米子産業体育館	2.0	4,175	
		米子駅～皆生温泉観光センター、労災病院～イオン東館	3.0	17,298	
		米子駅～皆生四軒屋公園前、労災病院～イオン東館	1.0	3,727	
	福万線	米子駅～伯耆大山駅～日下	1.5	1,600	
		米子駅～米子医療センター、伯耆大山駅～日下	3.0	12,580	
		伯耆大山駅～日下（直行）	3.5	6,965	
	本宮・ 大山線	米子駅～美濃、尾高、赤松～大山寺	5.0	14,893	
		米子駅～美濃、尾高～本宮	1.0	3,627	
		米子駅～（美濃、尾高）※降車のみ～本宮	0.5	35	
		伯耆大山駅～美濃、尾高～本宮	1.0	773	
	佐摩線	大山口駅～神原～佐摩	3.0	3,666	
大山口駅～大山寺（直行）		3.5	2,303		
米子駅～日吉津、今津～大山口駅		2.5	14,205		
米子駅～日吉津、今津、大山口駅～佐摩		1.0	3,818		
大山口駅～（神原）※降車のみ～佐摩		0.5	104		
下市線	米子駅～淀江シルバーセンター～下市入口	3.0	10,874		
	イオン東館～淀江シルバーセンター～下市入口	1.0	988		
水浜線	米子駅～観音寺新町、医療センター～遠藤	5.5	8,908		
富益線	米子駅～上三柳、博愛病院、住宅団地、鉄工センター～真誠会前	6.0	24,018		
淀江線	米子駅～日吉津～今津	7.0	24,553		
まいにちループ	米子駅～イオン東館、浦津入口（県道沿）、伯耆大山駅～米子駅	4.0	20,023	○	
日ノ丸自動車	隠岐連絡船 接続バス	米子駅～内浜産業道路～七類港	1.0～3.5	13,199	
		米子駅～内浜産業道路～境港駅	1.0～2.0	5,592	
		境港駅～七類港	0.5	45	
	皆生線	米子駅～高島屋・公会堂前～米子産業体育館	2.0	5,652	
		米子駅～上福原～皆生温泉観光センター	6.0	13,510	
		米子駅～観光センター、新開、堀川三福中橋～西部消防局前	14.0	66,469	
	境線	米子駅～河崎、大篠津農協前、境港明治町～境港駅	12.5	56,463	○
		米子駅～河崎、大篠津農協前～米子鬼太郎空港	9.5	26,299	○
	米子高校・ 永江団地線	祇園町日ノ丸前～高島屋・公会堂前、米子駅、米子高校前、永江団地、高島屋・公会堂前～米子駅	7.0	42,696	
	根雨線	米子駅～高島屋・公会堂前、福市、溝口駅前、江尾～日野病院	7.0	20,435	○
		米子駅～高島屋・公会堂前、福市、永江団地、溝口駅前～谷川	9.0	38,993	○
	法勝寺線	祇園町日ノ丸前～米子駅、大袋～大木屋	0.5	4,789	
		祇園町日ノ丸前～錦海団地、米子駅、峰～金山	0.5	3,610	
祇園町日ノ丸前～米子駅、大袋～下鴨部日ノ丸車庫		3.5	46,934	○	
祇園町日ノ丸前～米子駅、峰～下鴨部日ノ丸車庫		8.0	47,687	○	
米子空港 連絡バス	ANA クラウンプラザホテル米子～外浜～米子鬼太郎空港	2.5～3.0	15,037		
	ANA クラウンプラザホテル米子～内浜～米子鬼太郎空港	2.5～3.0	14,301		

	まいにちループ	米子駅～イオン東館、浦津入口（県道沿）、伯耆大山駅～米子駅	4.0	20,045	○
日ノ丸自動車	日吉津線	米子駅～皆生温泉観光センター、労災病院～イオン東館	5.5	37,878	
	大学病院線	米子駅～医大前	3.0	1,107	
	榎原・米子高校線	祇園町日ノ丸前～榎原、米子高校、米子駅～祇園町日ノ丸前	1.0	502	
	岩屋谷線	米子駅～高島屋・公会堂前、福市、永江団地、別所～岩屋谷	3.0	6,535	
	御内谷線	米子駅～高島屋・公会堂前、長砂、大袋橋、円山団地北口～御内谷	5.5	11,179	
		米子駅～高島屋・公会堂前、長砂、米子高校前、大袋橋、円山団地北口～御内谷	0.5	3,865	
	内浜線	米子駅～食品団地入口、安倍、高専前、河崎～米子駅	1.0	2,894	
		米子駅～高専前～米子駅	4.0	9,550	
		米子駅～河崎団地、富益団地～体育館前	10.5	53,021	
		米子駅～高専前、富益団地～体育館前	0.5	537	
米子駅～食品団地入口、安倍～高専前		0.5	2,283		
	米子駅～高専前	0.5	2,566		

※輸送人員は国交省へ提出のR4年度輸送実績報告（4～3月）を基本としている。  
 ※「まいにちループ」は日本交通（左回り）と日ノ丸自動車（右回り）が運行しているため、どちらの欄にも記載。  
 ※回数：1往復（循環）を1回とカウント。

資料：バス事業者

### （3）民間事業者が運行する路線バスの年間輸送人員と住民一人当たり利用回数

○日本交通と日ノ丸自動車が運行する西部地域の路線バスの年間輸送人員は令和元年度まではほぼ横ばいで推移してきたが、コロナ禍の影響により令和2年度以降は大きく減少し、令和4年度にはやや持ち直している。

○住民一人あたりの年間利用回数は令和元年度までは6.0回～6.1回/人で推移していたが、令和4年度には4.5回/人まで低下している。

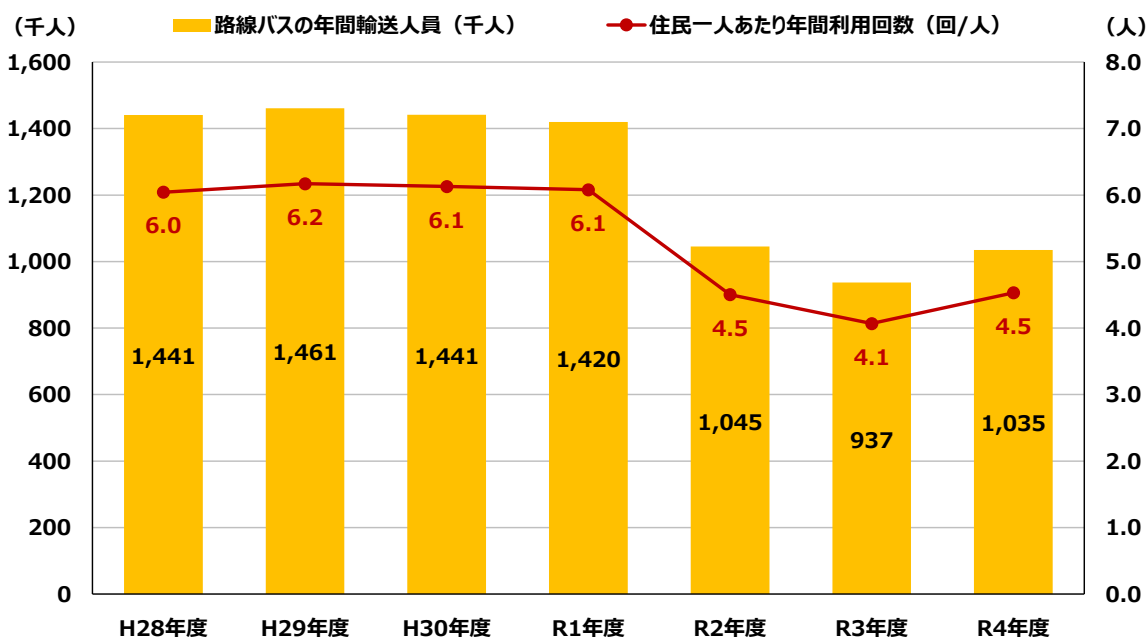


図 39 民間事業者が運行する路線バスの年間輸送人員と住民一人当たり利用回数の推移

資料：鳥取県交通政策課/住民基本台帳人口（各年度の1月1日時点）

#### (4)民間事業者が運行する路線バスの収支率

○日本交通と日ノ丸自動車が運行する西部地域の路線バスの収支をみると、人口減少やコロナ禍の影響等による利用者数の減少、燃料費の高騰等により平成28年度には60.9%あった収支率が、令和4年度には39.2%まで低下している。

表10 民間事業者が運行する路線バスの収支（日本交通・日ノ丸自動車）

項目	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度
経常収支率	60.9%	57.7%	54.9%	54.9%	43.4%	40.5%	39.2%

資料：バス事業者

#### (5)バス乗務員数と平均年齢

○日本交通と日ノ丸自動車のバス乗務員数の推移をみると両社とも減少傾向にある。

○乗務員の平均年齢は、令和4年度で日本交通が51.0歳、日ノ丸自動車が53.3歳となっており、いずれも上昇傾向にある。

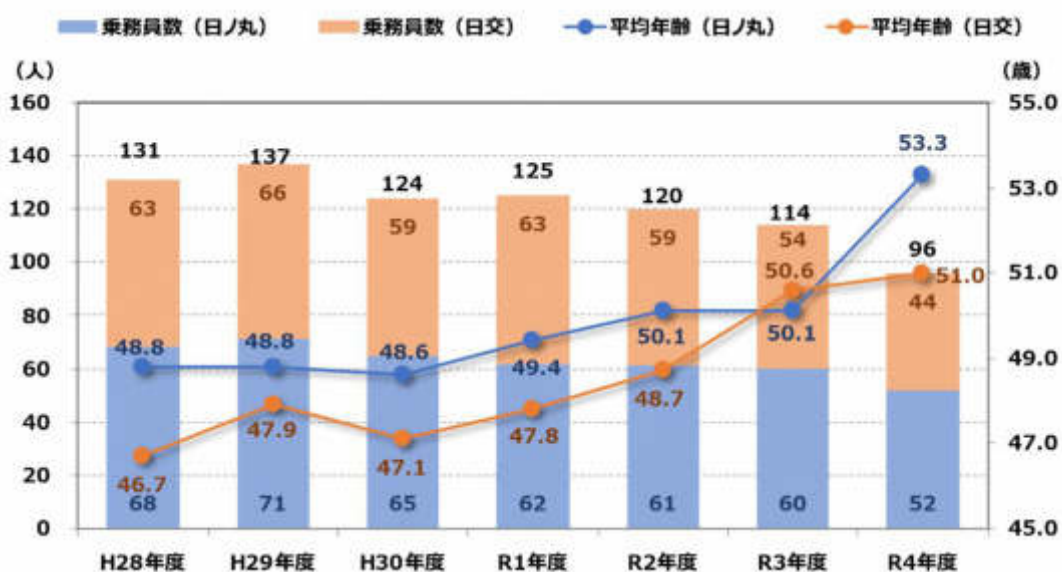


図40 バス乗務員数と平均年齢の推移（資料：バス事業者）

#### (6)コミュニティバスの概要

○西部地域のコミュニティバスの運行状況は以下のとおりで、日吉津村以外の8市町で運行されている。このうち、大山町の「スマイル大山号」は町内全域が区域運行のエリアとなっているほか、伯耆町の「伯耆町デマンドバス」は町内全域にきめ細かく乗降ポイントが設置された定時定路線型のデマンド運行を行っている。また、「南部町ふれあいバス」もデマンド型の運行を行っている。

○その他の市町は基本的に定時定路線で運行されているが、「日南町営バス」は一部デマンド運行を取り入れている。

表 11 コミュニティバス年間利用者数（令和4年度）

自治体名	名称	路線名	便数 (平日)	年間利用者数 (人)	運行主体 (運行委託先)
米子市	だんだんバス	歴史コース	10.0	100,737	米子市（日本交通㈱・日ノ丸自動車㈱）
		まちなかコース	9.0		
		だんだんコース	21.0		
	どんぐりココロコ		10.0	8,626	米子市（日本交通㈱）
境港市	はまるーぷバス	メインコース	18.0	108,943	境港市（㈱共立メンテナンス）
		生活コース	18.0		
大山町	スマイル大山号	Aゾーン（旧中山町）	3.7	4,942	大山町（㈲日興タクシー）
		Bゾーン（旧名和町）	5.5		
		Cゾーン（旧大山町）	4.0		
		Dゾーン（旧3町に跨る）	-		
南部町	南部町 ふれあいバス	北部エリア	32.0	24,462	南部町（㈱ジャパントラフィックプランニング）
		南さいはくエリア	38.0		南部町（日本海観光㈱）
伯耆町	伯耆町 デマンドバス	二部線	5.0	18,967	伯耆町 （㈲日興タクシー・日ノ丸自動車㈱）
		日光線	5.0		
		循環線（右回り）	4.0		
		循環線（左回り）	5.0		
日南町	日南町営バス	大宮線	7.0	18,001	日南町（㈱共立メンテナンス）
		山上線	7.0		
		多里線	8.0		
		石見線	7.0		
		福栄線	7.0		
		大宮線（デマンド）	3.0		日南町（日南交通㈲）
		山上線（デマンド）	3.0		NPO 多里まちづくりサポートセンター
		多里線（デマンド）	3.0		日南町（㈱共立メンテナンス）
		石見線（デマンド）	3.0		
		福栄線（デマンド）	3.0		
巡回バス	7.0				
日野町	日野町営バス	菅福線	6.0	18,371	日野町（日本交通㈱）
		板井原・真住線	4.0		
		奥渡線	6.0		
		根雨宿・病院線	13.0		
江府町	江府町営バス	大河原線	5.0	29,221	江府町（日本交通㈱）
		下蚊屋線	5.0		
		御机線	6.0		
		俣野線	5.0		
		柿原線	4.6		
		下安井線	6.4		

※便数：片道＝1 便

※伯耆町デマンドバスの年間利用者数は混乗スクールも含む

※㈱共立メンテナンスは、R5.4～株式会社共立ソリューションズに名称変更

資料：市町村

(7)コミュニティバスの利用者数

○コミュニティバスの利用者数をみると総数では米子市や境港市の都市部が多いが、地域全体としては減少傾向で推移している。その中で、南部町はバス路線の再編等を行ったことにより、令和元年度と令和2年度は平成28年度に比べて一時的に増加したが、令和3年以降は減少している。

○平成28年度の利用者数を100とした値の推移をみると、米子市と日野町で令和元年度から令和2年度にかけて、南部町で令和2年度から令和3年度にかけて減少幅が大きくなっている。

表 12 コミュニティバスの利用者数の推移

市町村	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度
米子市	133.6	139.4	137.5	136.0	102.0	105.3	109.4
境港市	125.3	119.7	117.4	127.1	107.5	97.0	108.9
大山町	7.7	6.9	6.3	5.5	5.2	5.2	4.9
南部町	37.2	33.5	36.8	39.9	38.5	26.7	24.5
伯耆町	27.0	27.1	26.5	23.6	21.8	20.3	19.0
日南町	30.8	28.7	28.3	21.4	19.4	18.8	18.0
日野町	34.9	30.6	29.8	23.4	18.3	18.6	18.4
江府町	47.1	43.3	39.7	39.8	35.0	32.5	29.2

(単位：千人)

資料：市町村

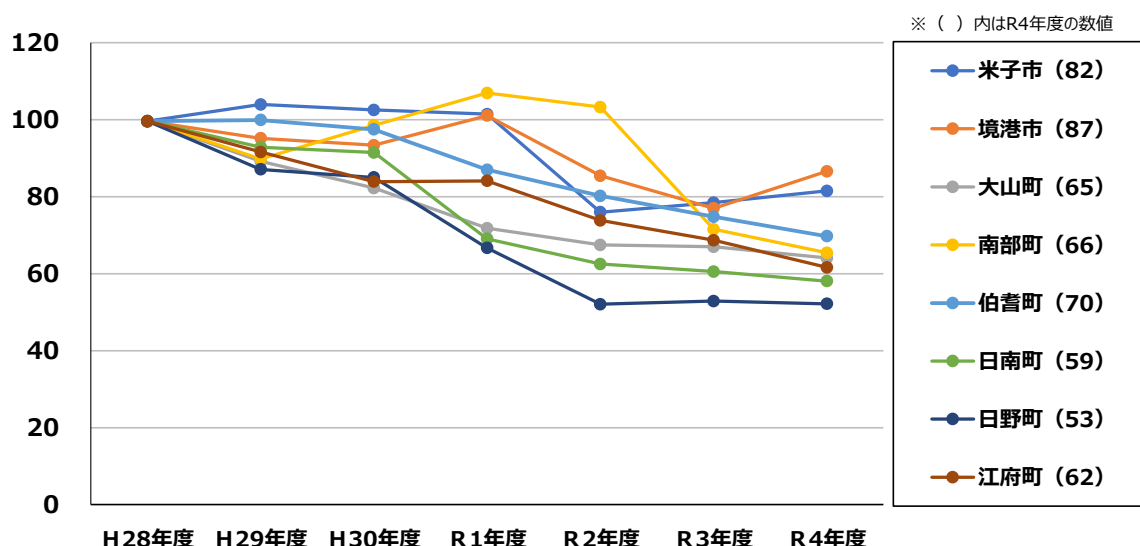


図 41 コミュニティバス等の利用者数の推移 (H28年度を100とした値)

(8)コミュニティバスの収支率

- コミュニティバスの収支率は、令和4年度で米子市・境港市・大山町が他の市町村と比べ高い。
- 平成28年度からの推移をみると全体的にコロナ禍等の影響を受けて低下傾向にあるが、特に米子市の収支率の下げ幅が大きくなっている。
- 大山町の収支率は平成28年度から令和元年度にかけて低下したが、令和2年度から令和4年度にかけて上昇している。「スマイル大山号」の利用者数自体は減少傾向にあることから、これは貨客混載事業導入による収入増の影響と考えられる。

表 13 コミュニティバスの収支率の推移

市町村	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度
米子市	39.6%	41.2%	37.3%	34.6%	24.1%	21.6%	19.1%
境港市	24.5%	22.7%	21.2%	17.8%	14.2%	12.8%	11.6%
大山町	11.7%	11.0%	9.4%	7.8%	8.0%	13.4%	18.2%
南部町	12.0%	11.6%	8.6%	7.3%	5.7%	4.8%	4.8%
伯耆町	9.9%	9.9%	9.3%	6.8%	6.3%	5.9%	6.1%
日南町	10.4%	8.4%	7.1%	4.3%	3.4%	3.7%	2.6%
日野町	16.4%	15.0%	14.0%	8.9%	6.6%	6.7%	6.5%
江府町	17.3%	14.6%	16.1%	9.5%	16.0%	4.9%	9.1%

資料：各市町村

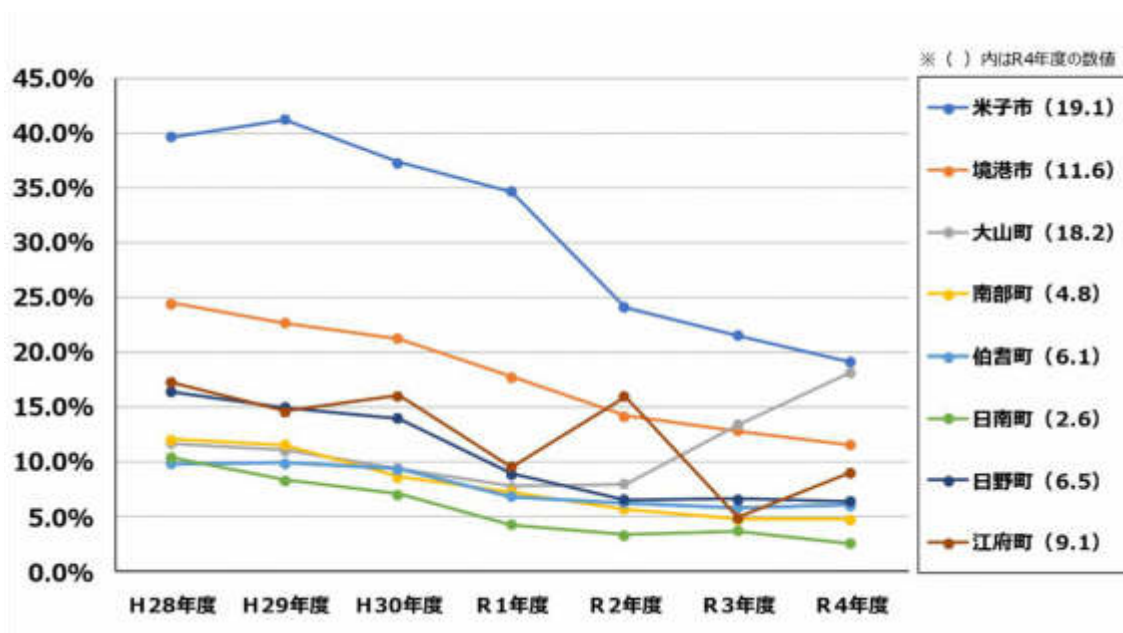


図 42 コミュニティバスの収支率の推移



(9) 主な市町村間移動に関する乗り継ぎ状況

○市町村間移動の際の JR やバスの路線と、各市町村内のバスとの接続状況は以下のとおりである。

表 14 市町村間路線と市町村内路線との接続状況

分類	市町村間路線	市町村	市町村内バス	結節点名	市町村内バスとの接続の状況
JR	境線	境港市	はまる一歩バス	境港駅	便によって接続時間にはバラつきがあるが、はまる一歩バスは約80分で市内を循環しているため、JR 境線の運行時刻に合わせて調整するのは困難な状況。
	伯備線	伯耆町	デマンドバス	岸本駅	スクールバスから学生等の利用者の多い朝の8時台の JR 伯備線（米子方面）への接続がある。日中のデマンドバスは運行上、接続を考慮したダイヤとはなっていないが、米子方面行の JR との接続があり、生山方面行の JR との接続がない状況である。また、生山方面行の JR からデマンドバスへの接続がある。
			スクールバス（混乗）	伯耆溝口駅	スクールバスから学生等の利用者の多い朝の7～8時台の JR 伯備線（米子方面）への接続がある。日中のデマンドバスは運行上、接続を考慮したダイヤとはなっていないが、米子方面行の JR との接続があり、生山方面行の JR との接続がない状況である。また、生山方面行の JR からデマンドバスへの接続がある。
		日南町	日南町営バス	生山駅	町営バスは町内小中学校の通学時間を基準に運行時間を設定しているため、すべての時間帯を JR と接続するダイヤとはなっていない。今後も小中学校の通学時間、JR との接続を意識したダイヤ設定に努める。
		日野町	日野町営バス	根雨駅	町営バスについては町内児童・生徒の通学時間を基準に運行時刻を設定しているが、今後も JR 乗り継ぎを意識した時刻設定に努める。本町では R3 年度よりデマンド型の町営タクシーを運行しており JR 接続の際の交通手段として推進している。
	江府町	江府町営バス	江尾駅	町営バスについては町内児童・生徒の通学時間を基準に運行時刻を設定しているため、JR との接続は悪い部分があるのが現状。本町では R3 年度よりデマンド型の町営タクシーを運行しており、JR 接続の際の交通手段として推進している。	
	山陰本線	大山町	大山町内路線	大山口駅	平均接続時間が30分以内に収まっており、JR と大山町内路線は概ね接続が取られているが、15時台の佐摩線との接続が悪い。
路線バス	境線	境港市	はまる一歩バス	境港駅	日ノ丸バスとの接続は良好ではないが、市内の運行ルートは概ね重複しており、接続への重要性は低い。
	法勝寺線	南部町	ふれあいバス	西伯小学校前	北部エリアは、朝夕の通勤・通学便(定時定路線運行)やタクシー型デマンド区域運行により路線バスとの接続ができています。南部エリアのふれあいバスと法勝寺線との接続時間も概ね20分以内と良好である。
	御内谷線	南部町	ふれあいバス	天満庁舎前	7時台の通勤・通学便(定時定路線運行)と9時から15時までのタクシー型デマンド区域運行は路線バスとの接続ができています。
	根雨線	伯耆町	デマンドバス	岸本駅 伯耆溝口駅	デマンドバスが町内移動中心のダイヤ構成となっているため、溝口線との接続はできていない。
			デマンドバス	岸本駅 伯耆溝口駅	デマンドバスが町内移動中心のダイヤ構成となっているため、根雨線との接続はできていない。
		日野町	日野町営バス	日野病院入口	町営バスについては町内児童・生徒の通学時間を基準に運行時刻を設定しているため、路線バスとの接続を優先に時刻設定していないのが現状。本町では R3 年度よりデマンド型の町営タクシーを運行しており、路線バス接続の際の交通手段として推進している。
江府町	江府町営バス	江尾駅	町営バスについては町内児童・生徒の通学時間を基準に運行時刻を設定しているため、路線バスとの接続を優先に時刻設定していないのが現状。本町では R3 年度よりデマンド型の町営タクシーを運行しており、路線バス接続の際の交通手段として推進している。		

### 3-7 タクシー

#### (1) タクシー事業の概要

- 地域内には 11 のタクシー事業所があり、米子市及び境港市内に集中して立地しているが、伯耆町、大山町、日南町にも各 1 事業所がある。
- 日野町と江府町では町の運営による町営タクシーが運行されている。
- 南部町と日吉津村にはタクシーの事業所はなく、地域全体としてはタクシー利用の環境が整っているとは言えない状況である。

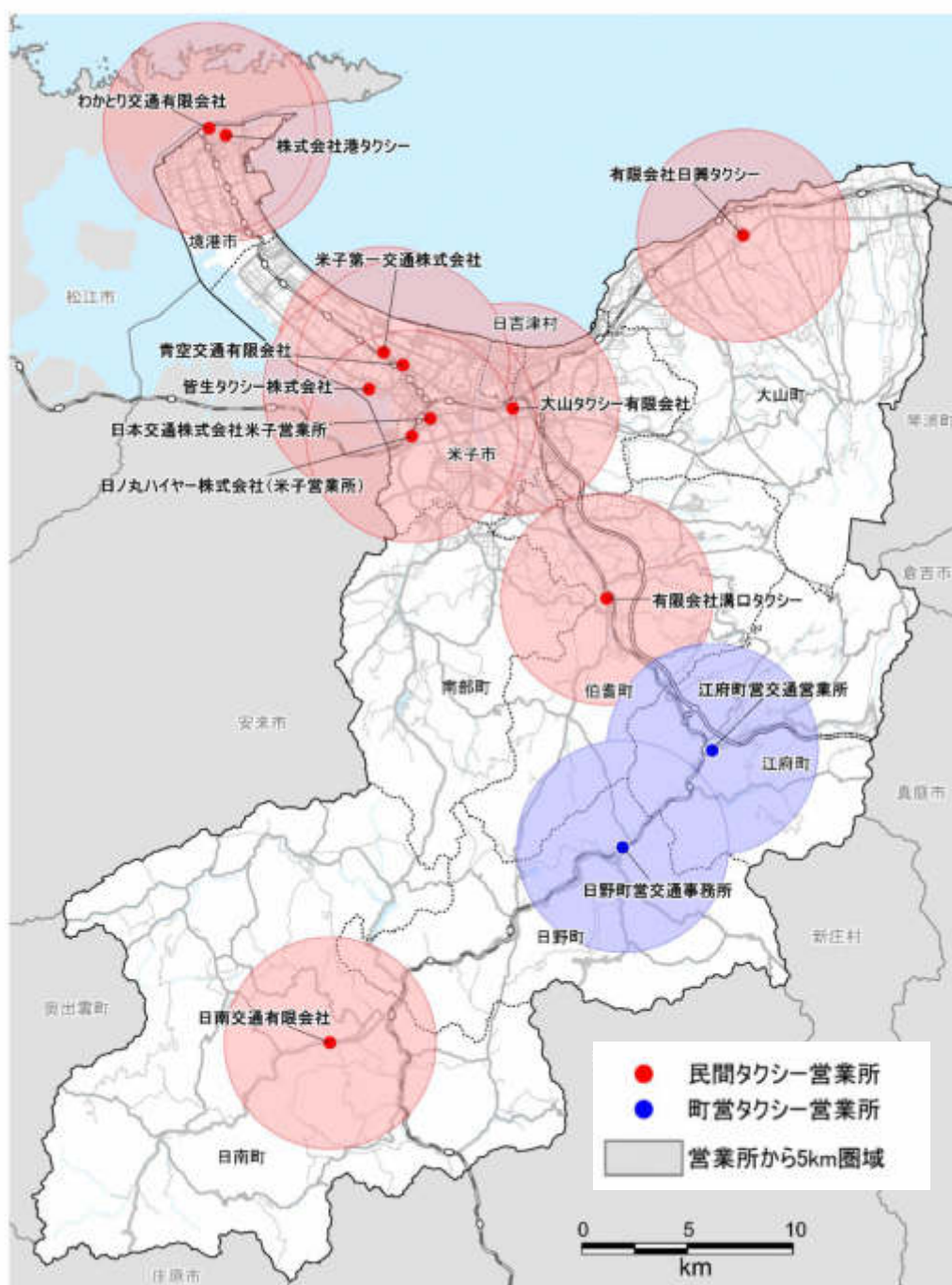


図 43 タクシーの営業拠点

### (2) タクシーの営業拠点と保有車両台数

○タクシーの営業拠点と保有車両台数は以下のとおりで、米子市・境港市の都市部に車両が集中しているが、廃業等もあり保有車両台数は平成 28 年と比較して地域全体で 71 台減少している。

表 15 タクシーの営業拠点と保有車両台数

営業区域	事業者及び営業拠点名	営業拠点の所在地	保有車両台数		備考
			H28 年度	R4 年度	
米子交通圏	米子第一交通株式会社	米子市	41	41	
	大山タクシー有限公司	米子市	7	6	
	青空交通有限公司	米子市	9	17	
	青空ハイヤー株式会社	米子市	9	-	R3 年度末に青空交通と経営統合
	皆生タクシー株式会社	米子市	39	39	
	日本交通株式会社米子営業所	米子市	75	31	
	日本交通株式会社淀江営業所	米子市	2	-	H29 年 8 月廃業
	日ノ丸ハイヤー株式会社米子営業所	米子市	34	33	
	つばめタクシー株式会社	米子市	20	-	R5 年 3 月廃業
境港市	株式会社港タクシー	境港市	18	18	
	わかとり交通有限公司	境港市	8	8	
	日本交通株式会社境港営業所	境港市	15	9	
西伯郡	有限会社日興タクシー	西伯郡大山町	3	5	
	有限会社中山タクシー	西伯郡大山町	1	-	現計画の開始以前（～H28）に廃業
	有限会社溝口タクシー	西伯郡伯耆町	3	3	
	日本交通株式会社岸本営業所	西伯郡伯耆町	3	-	H31 年 3 月廃業
日野郡	日南交通有限公司	日野郡日南町	3	3	
	日野交通株式会社	日野郡日野町	4	-	R2 年度末に廃業 ※現在は、江府町営・日野町営タクシー運行の受託事業のみ
合計			294	213	

資料：鳥取運輸支局

### (3) タクシーの輸送人員

○鳥取県西部地域におけるタクシーの年間輸送人員はコロナ禍の影響を受け、令和 3 年度は平成 29 年度の 57.2% まで落ち込んだが、令和 4 年度には若干持ち直している。

○住民一人当たりの年間利用回数も減少しており、平成 29 年度は 7.3 回/人であったのに対し、令和 4 年度には 4.6 回/人となっている。



図 44 タクシーの輸送人員 資料：(一社)鳥取県ハイヤータクシー協会・住民基本台帳人口(各年度の1月1日現在)

#### (4) タクシーの経営状況

- コロナ禍による年間輸送人員の減少に伴い走行キロ、実車走行キロ、営業収入とも減少していたが、令和4年度にはやや持ち直している。
- 実車キロを走行キロで除した実車率はほぼ横ばいで推移している。

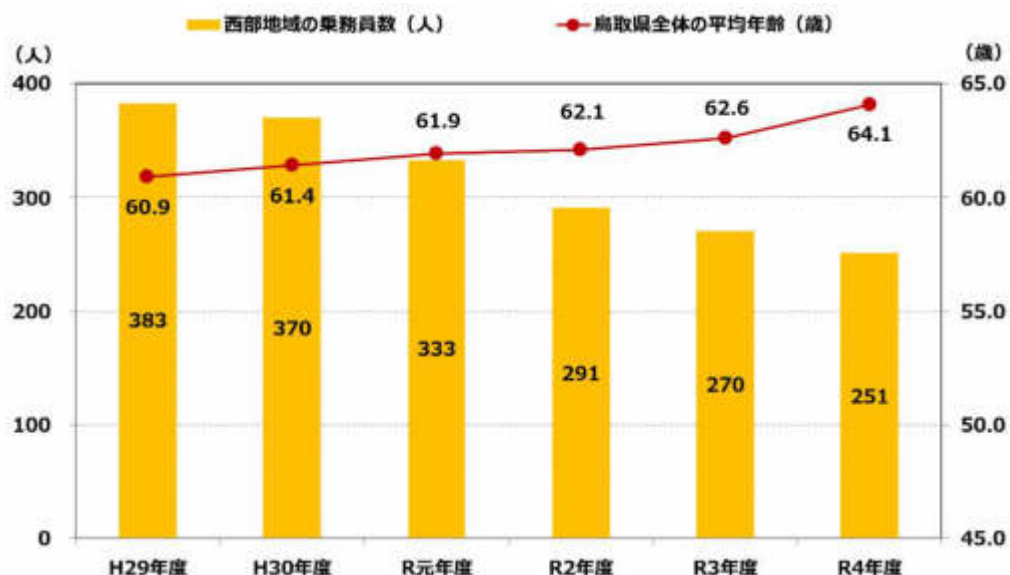
表 16 タクシーの実働車年間輸送実績

項目	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
実車キロ (km/年)	4,805,729	4,728,673	4,327,869	2,715,174	2,641,115	3,082,958
実車率	43.7%	44.3%	44.0%	42.0%	42.4%	42.3%
営業収入 (万円/年)	173,727	168,835	156,805	100,910	98,108	112,724

資料：(一社)鳥取県ハイヤータクシー協会

#### (5) タクシーの乗務員数と平均年齢

- 鳥取県西部地域のタクシー乗務員数は年々減少しており、平成 29 年度に比べて令和4年度には 132 人減少している。
- 鳥取県全体のタクシー乗務員の平均年齢は上昇傾向で推移し、平成 29 年度に 60.9 歳であった平均年齢は令和4年度には 64.1 歳となって、5年間で 3.2 歳上昇している。
- タクシー乗務員の減少率はバス事業者の乗務員に比べて大きく、平均年齢もバス事業者を大きく上回っている。



資料：(一社)鳥取県ハイヤータクシー協会

図 45 タクシーの乗務員数と平均年齢

3-8 その他の移動サービス

(1) 観光地への二次交通

○観光移動の目的で利用される主なバス路線としては、隠岐連絡船接続バス（日ノ丸自動車）、米子鬼太郎空港連絡バス（日ノ丸自動車）、とっとり花回廊無料シャトルバスがある。  
○通常の路線バスとしては、皆生温泉方面に向かう皆生線（日ノ丸自動車・日本交通）、大山寺方面に向かう本宮・大山線（日本交通）、境港方面に向かうJR 境線、境線（日ノ丸自動車）等がある。

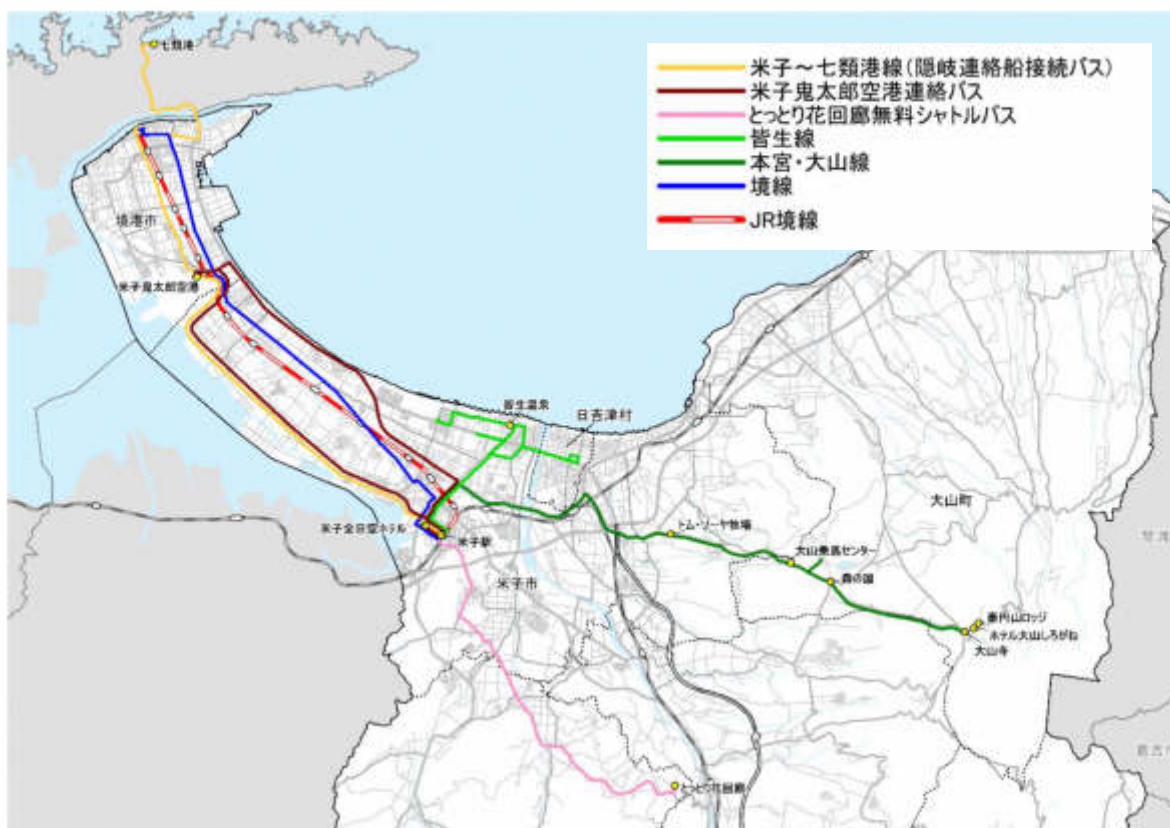


図 46 観光関連のバス路線図

表 17 観光地への二次交通

名称	運行形態	運行事業者	運行区間等	運行便数	主な区間の運賃・料金
隠岐連絡船接続バス	乗合	日ノ丸自動車	米子駅～米子鬼太郎空港～境港駅～七類港	米子～七類：2 便 米子～境港：4 便 境港～七類：1 便 ※隠岐汽船の便数により変動	米子駅～七類港：890 円 米子駅～境港駅：660 円
米子鬼太郎空港連絡バス	乗合	日ノ丸自動車	米子駅～米子鬼太郎空港	6 往復 ※発着航空機の便数により変動	米子駅～空港：600 円
とっとり花回廊無料シャトルバス	-	-	米子駅～とっとり花回廊	季節により変動	無料
鳥取大山山麓ぐる～んと観光タクシー旅	乗用	鳥取県西部地域タクシー各社	全 21 コースの中から利用者が選ぶ	7 プラン 21 コース ※R5 年 4/29～11/30	3 時間コース：5,000 円 4 時間コース：7,000 円

資料：観光関連 web サイト（令和 5 年 6 月 20 日時点）

## (2) 運転代行業者数・車両数

○鳥取県西部地域の運転代行は米子市と境港市の都市部にあるが、そのほとんどは米子市に集中している。

表 18 運転代行業者数・車両数

市町村名	事業者数	随伴用自動車台数(台)
米子市	6	42
境港市	1	1

資料：鳥取県交通政策課（令和5年6月7日時点）

## (3) 福祉有償運送の運送区域・車両数

○鳥取県西部地域には自治体が運営する福祉有償運送が2箇所、社会福祉協議会（社福）やNPO、一般社団法人（一社）、医療法人（医療）が運営するものが17箇所ある。

表 19 福祉有償運送車両数

運行主体	運送の区域	車いす車		兼用車		回転シート車		セダン等	
		普通車	軽自動車	普通車	軽自動車	普通車	軽自動車	普通車	軽自動車
伯耆町	伯耆町		2				1		
大山町（大山町社会福祉協議会）	大山町		1			1	2		
（社福）祥和会	米子市・境港市・西伯郡・日野郡	2	4					5	7
（社福）地域でくらす会	米子市・倉吉市・湯梨浜町	1	6						3
（社福）もみの木福祉会	米子市・境港市・西伯郡	2	1					9	2
（社福）あしーど	米子市・境港市・西伯郡・日野郡		4					1	6
（NPO）びのきお	米子市・境港市・伯耆町・日吉津村	1	3						
（NPO）あいほりい	米子市・境港市・西伯郡・日野郡		1					3	1
（一社）ほかほかおひさまサポート	米子市・境港市・西伯郡・日野郡		2					3	5
（NPO）ひだまり	米子市		1						5
（NPO）ever green	米子市・境港市・大山町・日吉津村・南部町		3					2	1
（NPO）希望の星	米子市・境港市・西伯郡		2					1	1
（社福）日吉津村社会福祉協議会	米子市・西伯郡		4	1					4
（医療）佐々木医院	大山町		1	2					1
（社福）伯耆町社会福祉協議会	伯耆町・南部町・江府町		2						2
（NPO）夢太陽	日南町	1							
（社福）日南福祉会	西伯郡・日野郡		1	1			1		1
（医療）日翔会	日野町				1				
（社福）江府町社会福祉協議会	江府町		1						
合計		7	39	4	1	1	4	24	39

資料：中国運輸局 Web サイト「自家用有償旅客運送者の登録簿」（令和5年6月7日時点）

#### (4)福祉有償運送の利用者数

○把握できる福祉有償運送の利用者数は以下のとおりで、利用料金は距離制をとっているものがほとんどである。

表 20 福祉有償運送の利用者数

運行主体	利用料金	R4年度利用者数(人)
伯耆町	町内：片道 1 回当たり 200 円 町外：距離に応じて変動	1,283
大山町（大山町社会福祉協議会）	距離に応じて変動（300 円～2,200 円）	147
（社福）祥和会	1km につき 50 円	41
（社福）地域でくらす会	距離に応じて変動（10km 未満 100 円～）	63
（社福）もみの木福祉会	1km につき 40 円	65
（社福）あしーど	支援費に含まれる	17
（NPO）ひのきお	1km につき 20 円	1
（NPO）あいぼりい	1km につき 30 円	0
（一社）ほかほかおひさまサポート	1km につき 50 円	31
（NPO）ひだまり	距離に応じて変動（2km まで：300 円～）	146
（NPO）ever green	移動支援（1 回 250 円）	28
（NPO）希望の星	1km につき 40 円	8
（社福）日吉津村社会福祉協議会	距離に応じて変動（村内：1 回 100 円）	15
（社福）江府町社会福祉協議会	3km 未満一律 270 円、3km 以上 1km につき 110 円	7
合計		1,852

資料：各市町村（令和5年7月18日時点）

#### (5)カーシェアリング実施事業者

○鳥取県西部地域のカーシェアリングサービスの提供事業者は米子市に2社、営業拠点（ステーション）は計3箇所ある。

表 21 カーシェアリング実施事業者

事業者名	営業拠点（ステーション）
タイムズカー	米子市末広町 122
	米子市万能町 79
CALカーシェアリング	米子市明治町 140

資料：各事業者 web サイト（令和5年6月20日時点）

#### (6)レンタカー事業者・車両数

○鳥取県西部地域のレンタカー事業者は全車種合計で101社、貸出車両数は1,925台となっている。

表 22 レンタカー事業者・車両数

項目	乗用車	マイクロバス	トラック	特種用途車等	二輪車	全車種
事業者数	52	6	31	11	1	101
車両数	886	8	910	115	6	1,925

資料：鳥取運輸支局（令和3年3月31日時点）

(7) レンタサイクル設置状況

- 鳥取県西部地域のレンタサイクルの設置箇所は、観光関連施設を中心に 13 箇所ある。
- 車種としては全体的にシティサイクルが多いが、観光施設ではマウンテンバイクやクロスバイクなども充実している。

表 23 レンタサイクル設置状況

実施主体 (貸出場所)	電動アシスト(単位:台)					電動アシスト無し(単位:台)					合計
	マウンテン バイク	クロス バイク	ミニベロ	ファット バイク	シティ サイクル	マウンテン バイク	クロス バイク	ミニベロ	ファット バイク	シティ サイクル	
森の国 (森の国)						30	20				50
(一社)大山観光局 (大山町観光案内所)	6				5		5				16
皆生温泉旅館組合 (米子市観光センター)			4	4	4	9	8	4	1	3	37
米子市観光協会 (米子国際観光案内所)				5	4					12	21
株式会社 永山 (夢みなとタワーショッピングモール)					6		2			2	10
(一社)境港観光協会 (境港観光案内所)										5	5
エムケイ開発株式会社 (榎水フィールドステーション)	4			7							11
南部町観光協会 (南部町観光協会)					2					7	9
南部町観光協会 (緑水園)					2					3	5
南部町観光協会 (てま里)										6	6
南部町観光協会 (門所)					2						2
山里 Load にちなん (山里 Load にちなん)	4				4						8
JR西日本レンタカー&リース㈱ (JR駅レンタカー米子営業所)								10			10

資料：各市町村（令和5年7月1日時点）



3-9 移動手段確保のための支援策等

(1) 市町村が主体となったその他の移動手段確保策

○前掲のコミュニティバス等のほかに、市町村が主体となった移動手段としては以下のようなものがある。

表 24 市町村が主体となったその他の移動手段確保策

市町村	名称	事業形態	運行形態	対象者
大山町	外出支援サービス事業	福祉有償運送（前出）	ドアツードア方式のデマンド運行	障がい者等
	スクールバス	専用スクールバス	定時定路線	中山小・名和小・大山西小・大山小、中山中・名和中・大山中の児童・生徒
柏耆町	スクールバス	スクールバス（混乗）	定時定路線	岸本小・八郷小・溝口小・二部小、岸本中・溝口中の児童・生徒、一般（混乗可）
	外出支援サービス	福祉有償運送（前出）	ドアツードア方式のデマンド運行	高齢者（要支援2以上）・障がい者等
日南町	スクールバス	町営バス（スクール混乗）	定時定路線	日南小、日南中の児童・生徒（山上線・阿毘縁線沿線）
日野町	町営タクシー	自家用有償運送	タクシー	町民、日野町に通勤・通学する者及び観光客等
江府町	スクールバス	専用スクールバス	定時定路線	米子養護学校/億大山江府学園の生徒 江府町美女石集落の児童生徒

資料：各市町（令和5年5月31日時点）

(2) 市町村が主体となった公共交通利用促進や移動支援に関する取組

○移動手段の確保以外に市町村が主体となって実施している公共交通利用促進や移動支援に関する主な取り組みには以下のようなものがある。

① 高齢者や障がい者を対象とした移動支援策

表 25 高齢者や障がい者を対象とした移動支援策

自治体	名称	対象者	取組の内容
境港市	重度心身障がい児者）福祉タクシー料金助成	市民税非課税者で、身障手帳1・2級、身障手帳3級のうち、下肢機能障害、体幹機能障害または乳幼児期以前の非進行性脳病変による運動機能障害、療育手帳A、精神手帳1級	4枚/月（年間48枚）のチケット助成。初乗り料金の助成
日吉津村	重度心身障がい者等社会参加促進事業	重度心身障がい（児）者、高齢者	重度心身障がい者（児）及び高齢者のみの世帯へタクシー料金の一部助成
大山町	タクシー助成制度	町内に住所を有し、次の各号のいずれかに該当する方 （1）65歳以上の方 （2）要介護認定・要支援認定のある方 （3）身体障害者手帳の総合等級が1級又は2級の方 （4）療育手帳をお持ちの方 （5）精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方 （6）その他、町長が特に必要と認めた方	◆助成金額： 居宅から目的地までのタクシー料金の2分の1を助成 ◆利用回数：週1回まで ◆利用対象範囲及び内容： （1）町内 （2）鳥取県中西部の医療機関
南部町	免許自主返納者支援事業	免許自主返納者	町営バス1年間無料バス等を交付
	重度心身福祉タクシー助成	障害者手帳1級2級等をお持ちの方	福祉タクシーチケット配布（月2枚、年間24枚まで）

伯耆町	運転免許自主返納支援制度	運転免許自主返納した者で下記のいずれかに該当するもの (1) 満 70 歳 (2) 身体障害者手帳、精神障害保健福祉手帳、療育手帳、自立支援医療費の受給者証、特定疾患医療受給者証、戦傷病手帳の交付を受けている者	デマンドバス 100 円回数券 11 枚綴り×3冊または 日ノ丸自動車バス 100 円回数券 11 枚綴り×3冊
日南町	障害者等外出支援事業	次に該当する方で、日南町在住で運転免許を保有しない方(※原付・小型特殊は除く)かつ、個人で非課税の方 (1) 要介護認定、要支援認定を受けている方 (2) 身体障害者手帳の交付を受けている方 (3) 療育手帳の交付を受けている方 (4) 精神保健福祉手帳の交付を受けている方	利用者の自己負担額は一律一回 500 円×8回を上限とし、差額を町が負担 ※ただし、最長 19.5 kmまでの負担額を上限とする。
	障がい者通院費等助成事業	次の資格を有する方 (1) 心療内科・精神科治療、メンタルケア等に要する交通費(精神保健福祉手帳または自立支援医療費受給者証または医師の証明書) (2) 人工透析治療に要する交通費(身体障害者手帳)	障がい者の人工透析通院費、自立支援医療受給者及び障がいがあると認められた方の、精神科受信に要する通院費・デイケア等通所費の一部を助成(1/4)
日野町	タクシー利用助成	町内に住所があり、以下の条件のいずれかを満たす人が対象。 (1) 70 歳以上で、自動車の運転ができない人 (2) 在宅で生活し、身体障害者手帳を持っている人(一部対象外) (3) 在宅で生活し、要介護認定を受けている人 (4) 65 歳以上で自動車の運転が出来ず、かつ地域事情などによりタクシー以外の公共交通機関の利用が困難な人 (5) 高校生以下の人で、集落から最寄りのバス停まで 2km以上あり、通学が困難な人	・年間交付枚数最大 96 枚 ・町内移動を自安に利用者負担が上限 500 円となるよう助成(例外あり)
江府町	タクシー利用助成	(1) 町内に住所を有する、自動車の運転ができない 70 歳以上の者 (2) 町内に住所を有する、地域事情もしくは健康上の理由により、タクシー以外の公共交通機関を利用することが困難で、自動車の運転ができない 65 歳以上の者 (3) 町内に住所を有し、在宅で生活している介護認定者及び身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳を有する者 (4) 町内に住所を有する、学校教育法(昭和 22 年 3 月法律第 26 号)第 1 条に規定の高等学校もしくは高等専門学校に在学している者 (5) 社会福祉法人江府町社会福祉協議会福祉有償運送サービス事業実施要項第 8 条第 1 項に規定の申請をし、決定を受けている者。 (6) その他町長が特に必要と認める者	(1) 本人負担額上限が 1000 円になる補助券を年 44 枚配布(町内移動限定) (2) 町内移動に限り使用できるタクシー無料券を年 4 枚配布

資料：各市町村(令和5年5月31日時点)

②児童・生徒を対象とした移動支援策

表 26 児童・生徒を対象とした移動支援策

自治体	名称	対象者	取組の内容
米子市	高校生等通学費助成制度	鳥取県内に居住し、月額 7,000 円を超える通学定期を利用して県内の高等学校等に通学している生徒の保護者(米子市居住)	月額 7,000 円を超える通学費(特急料金除く)を補助
境港市	高校生等通学費助成制度	境港市に住所を有している方で、月額 7,000 円を超える通学定期を利用して県内の高等学校等に通学している生徒の保護者	月額 7,000 円を超える通学費(特急料金除く)を補助
日吉津村	日吉津村高校生等通学費助成事業	日吉津村に住所を有し、月額 7,000 円を超える通学定期を利用して県内の高等学校等に通学している生徒の保護者	月額 7,000 円を超える通学費(特急料金除く)を補助

大山町	高等学校等通学定期乗車券の購入費補助	町内に住所を有し、通学定期を利用して県内の高等学校等に通学している生徒の保護者	①月額 7,000 円以下：1/2 以内を補助 ②月額 7,000 円超：7,000 円を控除した額を①に加算
南部町	高校生の通学定期券・回数券の購入助成	南部町内に住所を有し、路線バスや鉄道の通学定期券及び回数券を利用して通学する高校生等の保護者	定期券・回数券の購入金額の 1/2
	南部町立小学校及び中学校の遠距離通学児童生徒通学費助成	対象集落に居住する児童・生徒	児童・生徒が通学する通常の経路で利用する交通機関の定期乗車券または回数乗車券を交付
伯耆町	通学支援助成金	伯耆町に住所を有する生徒と同居し、鳥取県内外の高等学校等へ通学している生徒の保護者	通学した月を支給対象月（8月及び3月を除く）として1月あたり 1,000 円を助成
伯耆町	定期乗車券等購入助成金	伯耆町に住所を有する生徒と同居し、公共交通機関の通学定期券等を利用して鳥取県内の高等学校等へ通学している生徒の保護者	通学した月を支給対象月（3月を除く）として、定期乗車券等の購入額 1 月あたり 7,000 円を超えるときに、超えた額に相当する額を助成
日南町	日南町高校生通学費等補助金	高校生（日南町に住所がある方、通学の為に町外に住所を移した日南町出身者）の保護者（日南町に住所がある方）	生山⇄根雨 55,500 円程度、生山⇄伯耆大山 or 米子 65,000 円程度で、別途基準による。（上限 65,000 円） ただし、1 ケ月の定期代が 7,000 円（基準額）+補助額を上回る時は差額を支給
日野町	日野町高校生等通学費助成	日野町内に住所を有し鳥取県内の高等学校等へ通学しており、JR や路線バス（町営バス含む）の通学定期券を利用している生徒	月額 6,000 円を超える通学費（特急料金除く）を助成 日野高校に通う生徒は月額 1,500 円を超える額を助成
江府町	高校等通学定期券購入補助制度	江府町に居住し、通学定期券を利用して高校等に通学している方 ※JR の通学定期券は江尾駅で購入したもに限る	定期券購入金額の 1/2 以上（100 円未満切り捨て）

資料：各市町村（令和5年5月31日時点）

### ③買物支援等

表 27 買物支援等

自治体	名称	対象者	取組の内容
鳥取県	中山間地域買物支援事業	移動販売車や空き店舗等を活用して日用品等の販売を行おうとする事業者	【移動販売車等導入支援】店舗の購入や改装、車両や機械・設備の購入、PR 活動に要する経費等を補助
		移動販売を行う事業者	【移動販売車運営費助成】燃料費、車検費用、修理費、備品購入費（冬用タイヤ等）を補助
		移動販売事業と高齢者の見守り等福祉的なサービスを組み合わせた取組を行う事業者	【買い物福祉サービス支援事業】買い物福祉サービスの実施に係る経費（賃金、需用費、借料、燃料費等）を補助
南部町	買い物支援事業	高齢者を中心に買物に困難を抱えている人	南部町社会福祉協議会により、原則週 1 回（平日のみ）、地区ごとの集合場所から丸合駐車場まで送迎（帰りは自宅付近まで送迎） 運賃：無料（登録時に登録料 1,000 円/年）

資料：各市町（令和5年5月31日時点）

## 第4章 課題の整理と基本的な方針

### 4-1 現状の課題整理と基本的な方針・目標

#### (1) 本計画が目指す将来像

○様々な主体が参画して行うまちづくりの中で、行政・交通事業者・地域住民・各種団体・企業等の連携と役割分担により地域の多様な移動手段を確保し、まちの維持・発展と一体となった公共交通の構築をめざす。

**将来像**

**地域の多様な主体の共創によって、  
交通がまちと一体的に発展していく鳥取県西部圏域の実現**

#### (2) 基本方針

○利便性が高く、持続可能な移動環境を構築し、いつまでも安心して住み続けられる鳥取県西部地域を実現するために、以下の基本な方針を掲げる。

○事業の実施にあたっては、各自治体で策定している交通計画や人口ビジョン・総合戦略、その他の上位計画との整合性を図ることとする。

##### ◆基本方針1：【需要サイドからの観点】

##### 移動手段として選ばれる地域公共交通体系の構築

移動のネットワークとしてのサービス水準の維持確保を図りながら、誰にとっても利用しやすい環境を整備し、公共交通が住民から選ばれる移動手段となることを目指す。

##### ◆基本方針2：【供給サイドからの観点】

##### 多様な主体の連携による地域公共交通の持続性の向上

住民が豊かな生活を送る上での基盤となる公共交通サービスの安定的な提供のため、交通事業者や行政や地域内の各団体、さらに交通以外の領域の事業者が連携し、自立性、持続性のある供給体制の構築を目指す。

##### ◆基本方針3：【全ての主体が関与】

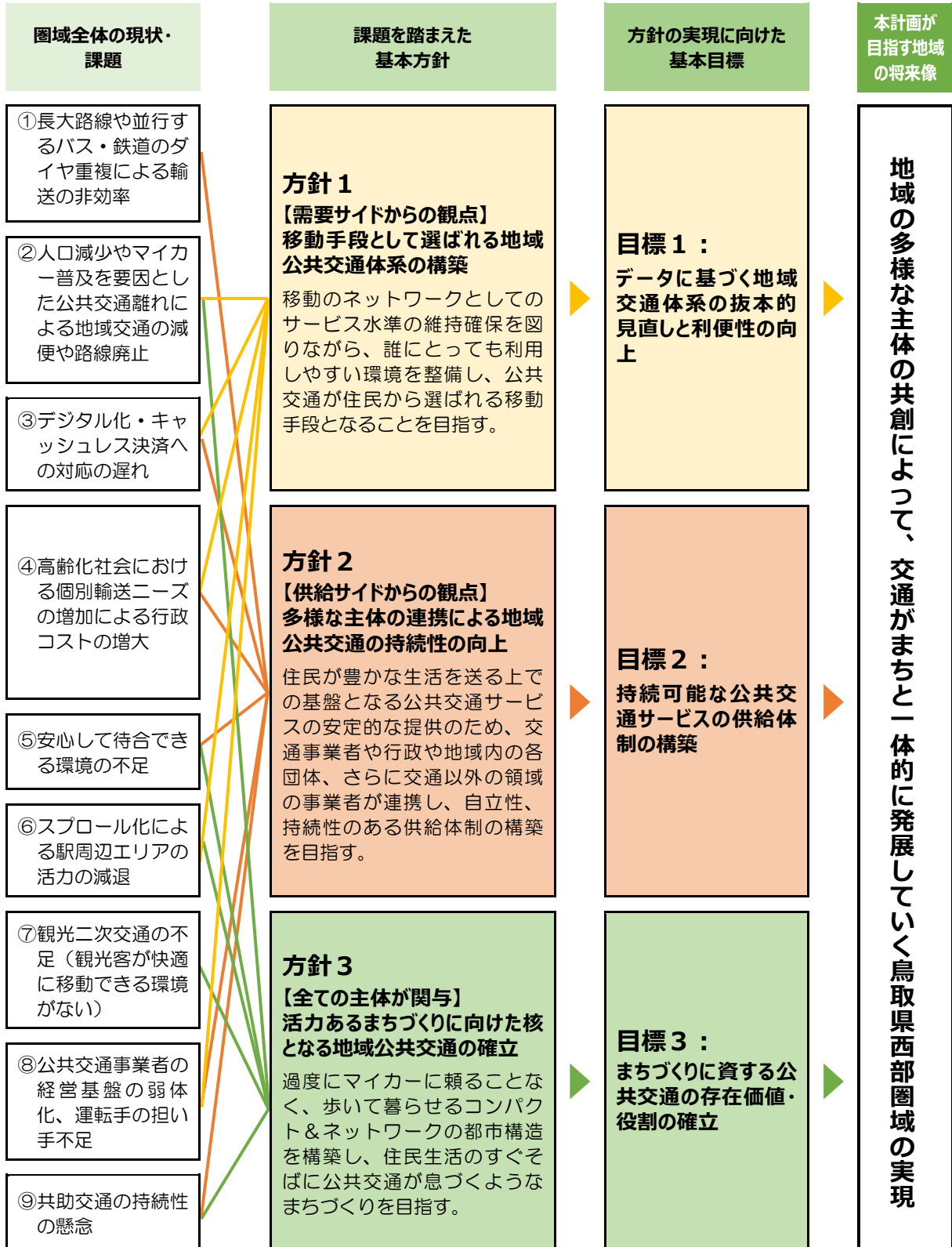
##### 活力あるまちづくりに向けた核となる地域公共交通の確立

過度にマイカーに頼ることなく、歩いて暮らせるコンパクト&ネットワークの都市構造を構築し、住民生活のすぐそばに公共交通が息づくようなまちづくりを目指す。

(3)現状の課題と基本的な方針・目標の関係

○現状の課題と基本的な方針・目標の関係は、以下のとおりである。

表 28 鳥取県西部地域における公共交通の現状・課題と基本方針・基本目標・将来像



4-2 地域の将来像と目標

○地域の将来像と基本目標、主な事業との関係は、以下のとおりである。

表 29 将来像・目標・主な事業・実施主体

本計画が目指す地域の将来像

地域の多様な主体の共創によって、交通がまちと一体的に発展していく鳥取県西部圏域の実現

基本目標

目標① データに基づく地域交通体系の抜本的見直しと利便性の向上

データに基づく圏域全体の交通体系見直しによる運行効率化、MaaS や先進技術等を活用した新たなモビリティサービスの導入による住民・観光客の利便性向上を図る。

数値指標

- 住民1人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数 ※③と共通
- 路線再編を実施した民間バス路線数

目標② 持続可能な公共交通サービスの供給体制の構築

地域の輸送資源を総動員による利便性向上及び共創型の交通運営体制の構築による移動サービス供給の強化や公共交通事業者の経営改革、交通業界の魅力向上に資する取組に関する支援を行う

数値指標

- 民間路線バスの収支率
- 地域交通体系維持に係る公的資金投入額

目標③ まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立

交通結節点を核としたまちづくりや移動の目的地となる商業施設等と連携した公共交通のメリット創出といったハード・ソフト両面での利用促進・環境整備の取組を推進する。

数値指標

- 住民1人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数 ※①と共通

主な事業

※実施主体は各事業の表の中に記載

①データに基づく抜本的な圏域全体のバス路線再編及び接続改善 県 市町村 交通事業者	○定期的・定量的に把握された公共交通利用データに基づき、圏域全体の路線再編を検討・実施 ○広域幹線・地域内交通の運行見直し基準の作成・運用
②利用しやすい運賃制度・支払方法の導入 県 市町村 交通事業者	○路線バスのキャッシュレス化の推進 ○広域幹線・地域内交通の運行見直し基準の作成・運用
③MaaS による地域公共交通のサービス向上 県 市町村 交通事業者	○MaaS による地域住民・観光客の利便性向上 ○行先案内表示や乗換案内サイトによる分かりやすい情報提供 ○鉄道・バス・デマンド交通などの適切な役割分担とシームレスなサービス体制の構築
④輸送資源の総動員 県 市町村 交通事業者	○スクールバスや福祉輸送等も活用した生活交通の維持・確保
⑤持続性のある移動サービス供給体制の構築 県 市町村 交通事業者 住民	○住民ドライバーへの支援体制の構築 ○行政と交通事業者の共創モデルの構築 ○交通事業者と交通以外の事業領域との共創モデルの構築 ○環境に配慮した持続可能な輸送システムの導入推進
⑥公共交通事業者の経営改革・生産性向上及びドライバー確保 県 市町村 交通事業者	○交通事業者の経営改革・人材育成・生産性向上支援、採用力の強化による担い手確保 ○官民連携によるドライバーの魅力発信（仕事説明会等）
⑦公共交通の魅力・メリットの訴求 県 市町村 交通事業者 住民	○企業や学校等と連携した通勤・通学での利用促進 ○商業施設等と連携した外出の動機付け
⑧鉄道の利活用 県 市町村 交通事業者 住民	○鉄道事業者と沿線自治体が協働した鉄道利用促進
⑨公共交通の観光利用促進 県 市町村 交通事業者	○インバウンドを含めた観光二次交通への対応 ○キャッシュレス化、乗換案内サイトへの対応（再掲）
⑩快適な待合環境の確保 県 市町村 交通事業者 住民	○沿線施設と連携したバス等を快適に待つことのできる環境整備
⑪公共交通のユニバーサルデザイン化 県 市町村 交通事業者	○駅やバスターミナル等の交通結節点、車両等のハード面とソフト面双方のUD化
⑫まちづくりとの連動 県 市町村 交通事業者	○住民の活発な交流が生まれる駅周辺空間の創出

### 4-3 各路線の役割整理、重点路線の設定

#### (1)各路線の役割整理

○各市町村独自の地域公共交通計画等の策定が進んでいるため、市町村独自の計画と圏域全体の計画（本計画）との間で役割分担が必要となる。このため、本計画では、各路線の役割整理及び重点的に施策を展開する「重点路線」を設定する。

表 30 各路線の位置付け・役割

位置付け	系統	役割	確保・維持策
<b>広域幹線</b>		複数の自治体を広域的に結ぶ路線	
鉄道	<b>【重点路線】</b> JR 山陰本線、境線、伯備線	鳥取県内、島根県・岡山県・兵庫県を結ぶ広域鉄道路線	交通事業者と協議の上、一定の運行水準を確保
バス	<b>【重点路線】</b> 境線、根雨線、まいにちループ（皆生日吉津循環線）、日吉津線 法勝寺線	複数市町村を運行し、国や県の補助対象となっているバス路線	地域公共交通確保維持事業を活用し、持続可能な運行を確保
<b>地域内交通</b>		上記以外の域路線や鉄道駅と接続する支線となる公共交通。基本的には、運営主体及び運行形態問わず、同一市町村内で完結する路線	
広域路線	本宮・大山線、佐摩線 下市線、岩屋谷線、御内谷線 米子空港連絡バス	広域幹線以外の、複数の自治体を結ぶ路線	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持
市街地幹線	三柳線、皆生線、福万線 水浜線、富益線、淀江線 大学病院線、米子高校・永江団地線、内浜線、だんだんバス どんぐりココロ	米子市内・一部日吉津村内を運行する路線バス	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持
地域内交通	はまループバス（境港市） スマイル大山号（大山町） 南部町ふれあいバス（南部町） 伯耆町デマンドバス（伯耆町） 日南町営バス（日南町） 日野町営バス（日野町） 江府町営バス（江府町）	鉄道駅（米子駅除く）や地域の生活拠点等から同一市町村内の集落等に向け伸びている路線	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持

○鉄道路線、広域幹線を重点路線と設定し、自治体間で連携を取りながら重点的に施策を展開する。

○重点路線に設定されていない路線（地域内交通）については、基本的には各市町村の地域公共交通計画等で施策展開するが、本計画において、鉄道路線・広域幹線との連携や、あるべき姿の提示など必要な助言・支援等の関与を行う。

○路線再編を検討するなかで、鉄道路線・広域幹線との関連が強い地域内交通の運行形態の転換等（民間路線バスからオンデマンド交通への転換等）については、本計画においても重点的なものとして関与を行う。

## (2)地域公共交通確保維持事業の必要性

### ①境線

○境港市と米子市をつなぐ広域幹線路線であり、境港市と米子市相互の通勤・通学を担う重要な路線となっているほか、米子鬼太郎空港を結ぶ路線ともなっており、ビジネス・観光利用にも対応した路線である。一方、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある。

### ②根雨線

○米子市、伯耆町、江府町、日野町の4自治体をまたがる広域路線（一部の系統を除く）で、伯耆町、江府町、日野町といった中山間地域から米子市への通院・買物移動のための重要な幹線として機能している。しかしながら、コロナ禍の影響等で利用者が減少しており、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難なことから、地域公共交通確保維持事業によって今後も運行を確保・維持する必要がある。

### ③まいにちループ(皆生日吉津循環線)

○「地域公共交通再編事業」により平成30年10月より運行を開始した新たな路線で、それまでつながっていなかったイオン東館と伯耆大山駅を結び、米子駅～イオン東館、浦津入口（県道沿）、伯耆大山駅～米子駅間を右回りと左回りで運行している。この路線は通勤・通院・買物利用に資する路線であり、日吉津村の住民をはじめとする沿線住民の移動利便性を高める重要な路線となっている。一方で、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある。

### ④日吉津線

○米子駅から、高島屋や労災病院を經由レイオン東館まで運行する路線で、米子市、日吉津村の住民の通院・買物等の移動を担う重要な路線となっている。西部地域の車を持たない高齢者は、大型商業施設、医療機関が集中している米子市に移動しており、日常生活に必要不可欠な路線である。一方、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある。

### ⑤法勝寺線

○米子市と隣接する南部町を結ぶ路線で、南部町から米子市への通勤・通学・通院・買物等の移動を担う唯一のバス路線となり、南部町の住民にとって必要不可欠な路線となっている。以前は上長田・大木屋線と東長田線の2路線が運行していたが「地域公共交通再編事業」により平成30年10月より法勝寺線として1路線に統合するなどして効率化を図ってきたが、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある。



表 31 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

路線名	運行系統			事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
	起点	経由地	終点				
境線	米子駅	河崎 大篠津農協前 境港明治町	境港駅	4条乗合	路線 定期運行	日ノ丸自動車(株)	幹線補助 車両減価償却費 等国庫補助
境線	米子駅	河崎 大篠津農協前	米子鬼太郎 空港	4条乗合	路線 定期運行	日ノ丸自動車(株)	幹線補助 車両減価償却費 等国庫補助
根雨線	米子駅	溝口駅前 江尾	日野病院	4条乗合	路線 定期運行	日ノ丸自動車(株)	幹線補助 車両減価償却費 等国庫補助
根雨線	米子駅	永江団地 溝口駅前	谷川	4条乗合	路線 定期運行	日ノ丸自動車(株)	幹線補助 車両減価償却費 等国庫補助
皆生日吉津循環線 まいにちループ	米子駅	イオン東 伯耆大山駅	米子駅	4条乗合	路線 定期運行	日ノ丸自動車(株)	幹線補助 車両減価償却費 等国庫補助
日吉津線	米子駅	皆生温泉観光 センター 労災病院	イオン東館	4条乗合	路線 定期運行	日ノ丸自動車(株)	幹線補助 車両減価償却費 等国庫補助
法勝寺線	祇園町 日ノ丸前	米子駅 峰	下鴨部日ノ丸 車庫前	4条乗合	路線 定期運行	日ノ丸自動車(株)	幹線補助 車両減価償却費 等国庫補助
皆生日吉津循環線 まいにちループ	米子駅	浦津入口 伯耆大山駅 イオン東館	米子駅	4条乗合	路線 定期運行	日本交通(株)	幹線補助 車両減価償却費 等国庫補助

※全路線はP37・表9、P40・表11参照

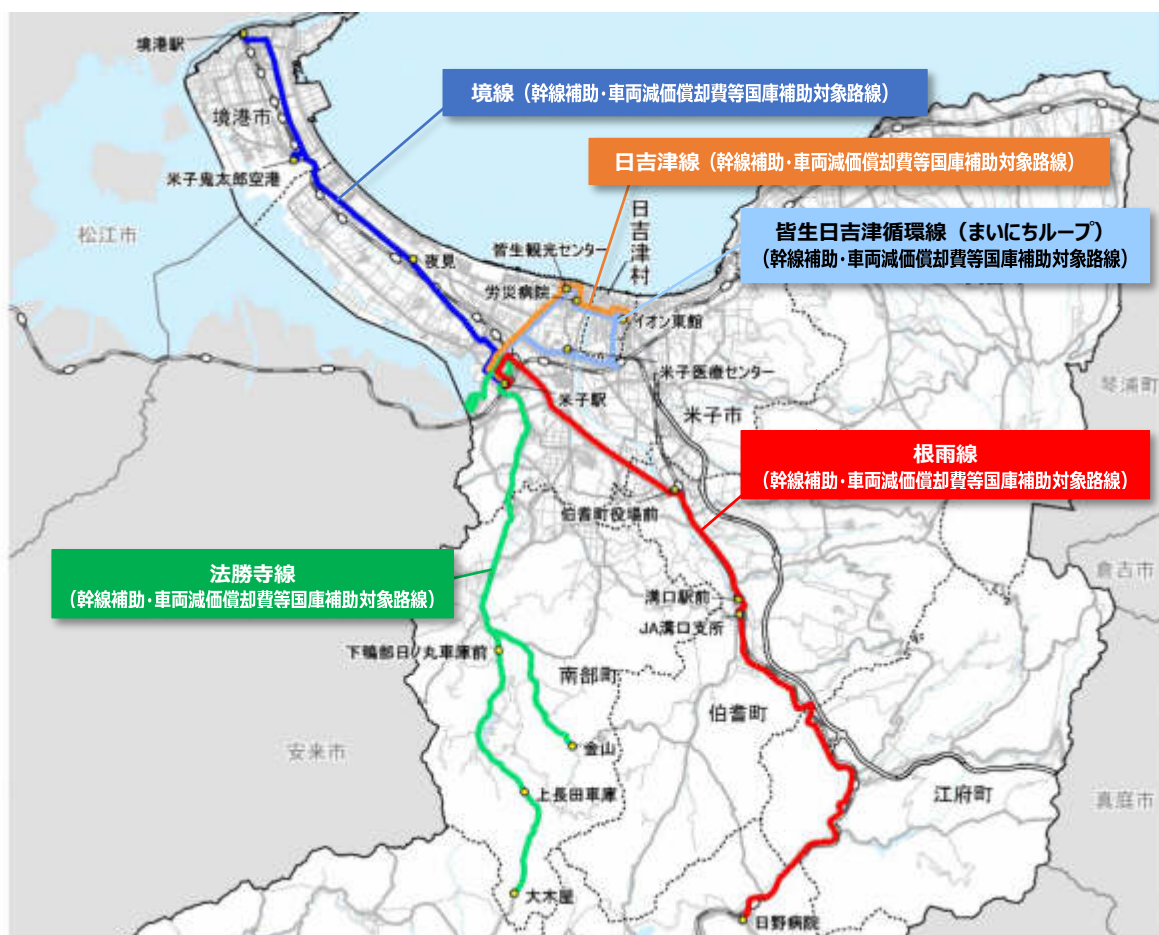


図 47 鳥取県西部地域国庫補助路線図 (全路線は P 27・図 28 参照)

## 4-4 抜本的な路線再編のコンセプト

### (1)交通の統合、シームレス化(MaaS)

○個々の交通事業者がバラバラに移動サービスを提供していたものを統合することにより、出発地から目的地までシームレスに移動可能とすることにより、交通のサービスレベルを飛躍的に向上させるのが MaaS (Mobility as a Service) であり、この概念を踏まえた再編を行う。

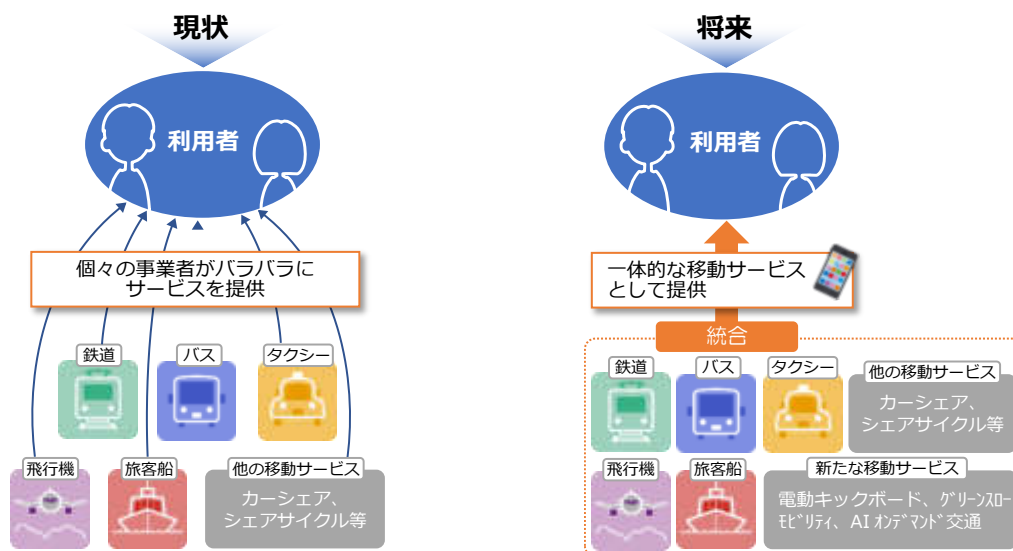


図 48 交通の統合・シームレス化のイメージ

### (2)鳥取の地域特性を踏まえた MaaS

○都市と地方では公共交通環境が大きく異なり、地方では都市ほど輸送資源が充実していない。したがって、このような状況下での MaaS の在り方を検討する必要がある。

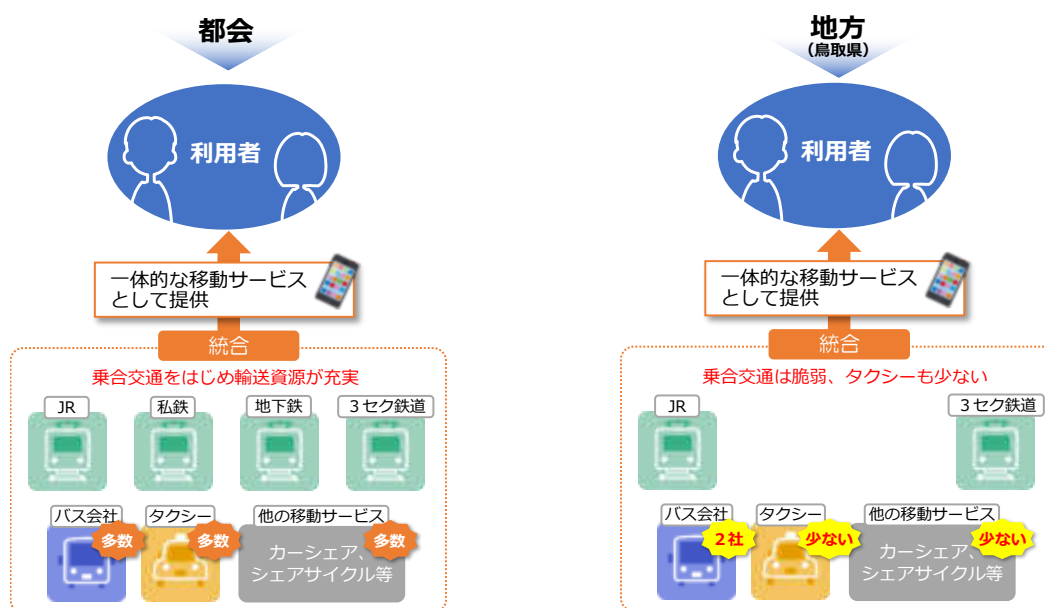


図 49 都市部と地方の交通環境の違い

### (3) 乗合交通と個別輸送のベストミックス

- 乗合交通（鉄道、バス等）は大量輸送が可能で利用料金が比較的安価だが、目的地まで直接行けない。
- 個別輸送（タクシー等）は目的地まで直接行けるが、輸送力が低く利用料金が高い。
- この両者を上手くミックスしてシームレスに繋ぎ、利便性と効率性の両立を図るのが MaaS のポイントとなる。

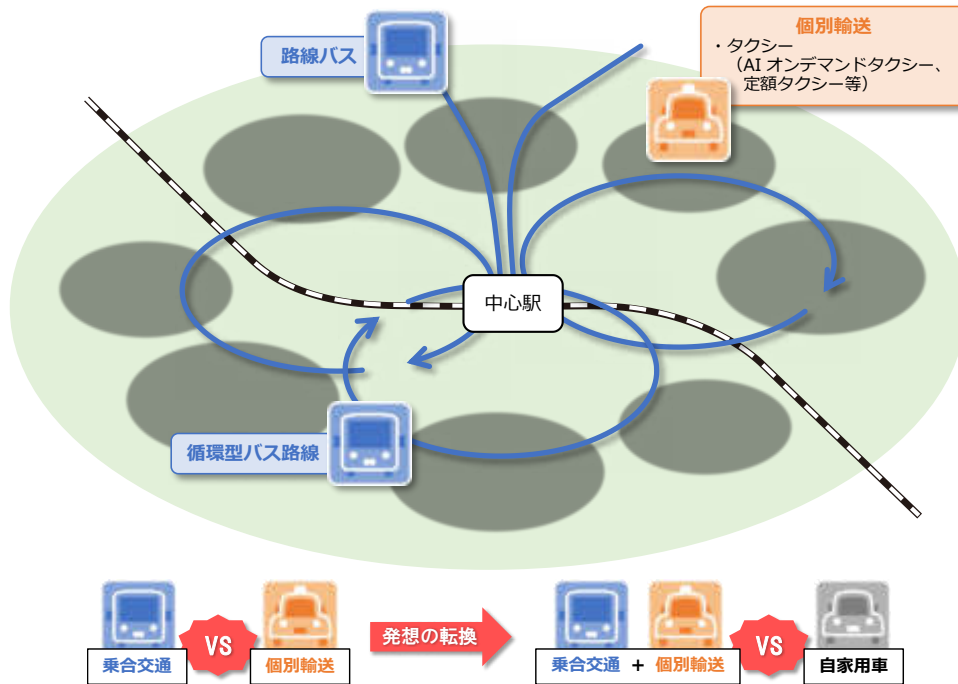
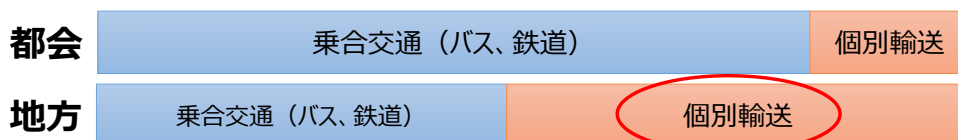


図 50 乗合交通と個別輸送のベストミックスイメージ

### (4) 鳥取の地域特性を踏まえた MaaS

#### ① 個別輸送に比重を置いた MaaS

- MaaS のポイントは乗合交通と個別輸送をベストミックスして効率化を図ることであるが、都会と地方、あるいは地方同士でも地域ごとに人口密度や生活利便施設の立地状況などが異なるため、そのベストな比率は異なると思われる。
- 鳥取県は乗合交通はあまり発達しておらず、病院などの主な社会インフラも交通結節点からは離れているため、個別輸送の比率が高くなると考える。



地方では個別輸送の比率が高くなると思われる

図 51 MaaS における乗合交通と個別輸送の比率イメージ

《クモ戦略とハチ戦略》鳥取大学 谷本圭志 教授より

- 都市は獲物（お客さん）がたくさん飛んでいる状態なので、クモのように網（乗合交通網）を張って待っているだけでも経営が成り立つ。
- 一方、地方は獲物（お客さん）がたくさん飛んでいないので、蜂のように自ら獲物を捕まえに行かなくてはならない。さらに、蜂は花（お客さんや目的地）にとっても花粉を運んでくれるという良い影響（需要喚起、お出かけによる健康など）をもたらす。



### (5)理想とする公共交通ネットワーク

○地方の特性に対応した理想的な公共交通ネットワークの姿を以下に示す。

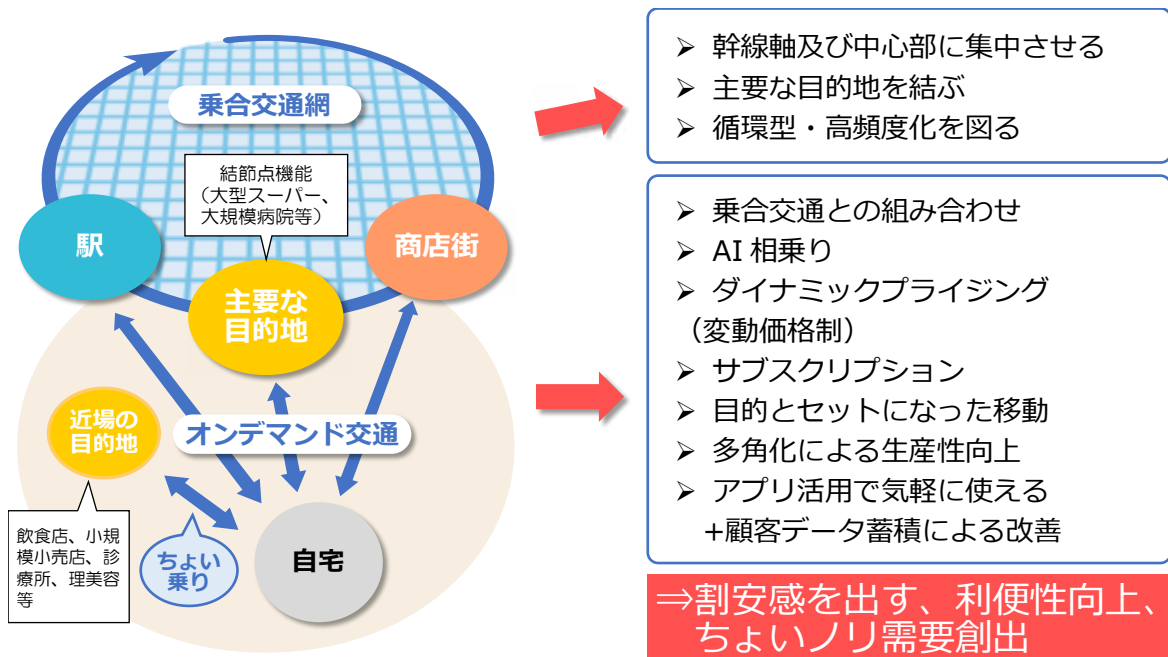


図 52 理想とする公共交通ネットワークイメージ

### (6)交通体系の抜本的な再編によるメリット

①地域全体の交通運営が効率的になる

○中心部の公共交通分担率が上がり、乗合、個別輸送ともに収益率が上がる。

○周辺部は、乗車率の低い乗合交通からサービス革新により効率化したオンデマンド交通に切り替わるので運営が効率化する。

②公共交通の利便性が向上する

○中心部では乗合交通の密度が上がるとともに、オンデマンド交通のサービス革新が起こることにより、自家用車が無くても生活できるレベルに利便性が向上する。

○周辺部では、頻度の少ない乗合交通からドアツードア移動が可能なオンデマンド交通に切り替わるので利便性が向上する。