

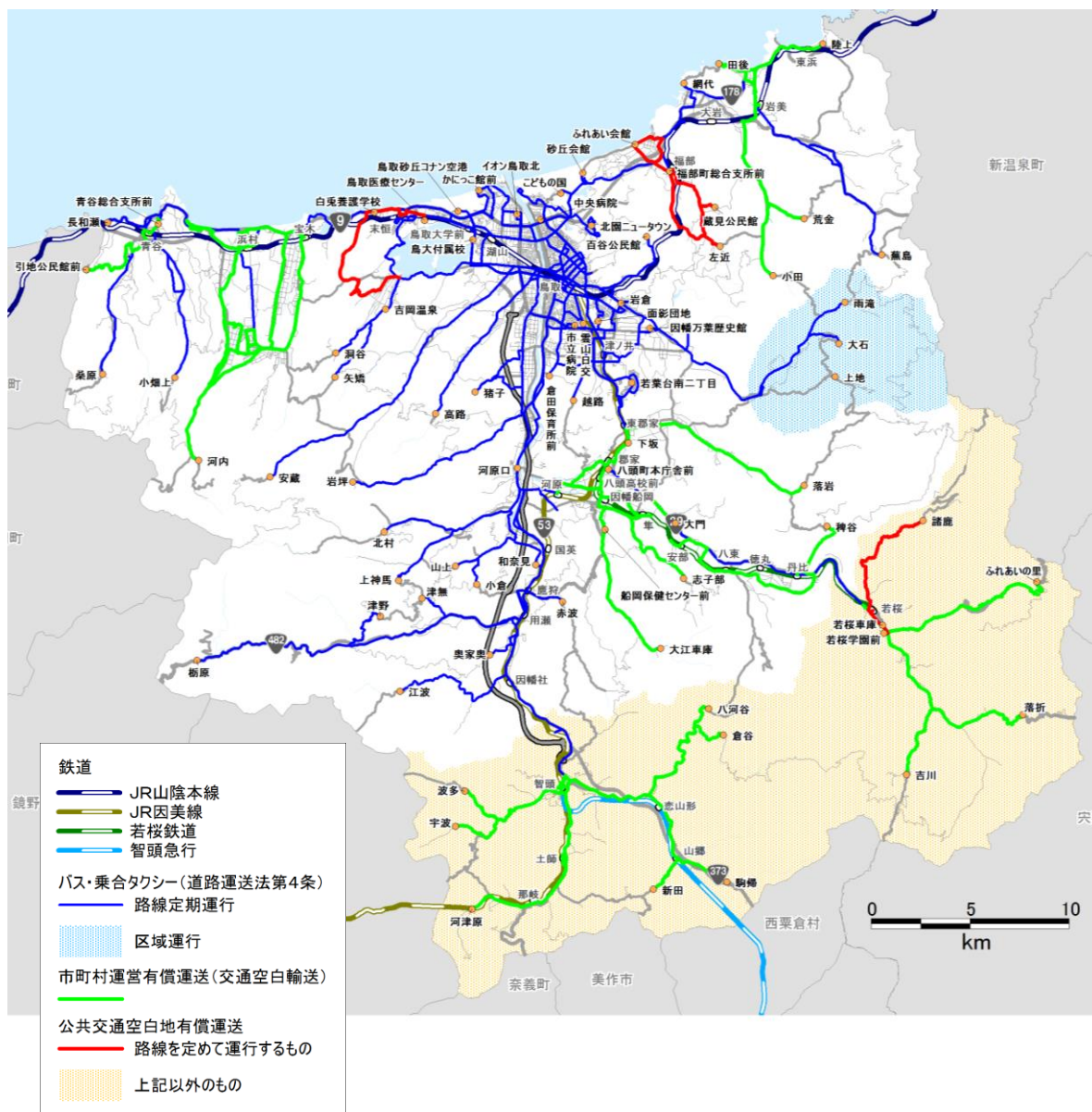
第3章 地域公共交通の状況

3-1 公共交通ネットワーク

(1) 公共交通体系図

- 東部地域においては、鳥取市中心部を拠点として東西及び南部に延びる鉄道路線と、駅から概ね放射状に延びるバス路線を骨格として、公共交通ネットワークが形成されている。
- 鉄道は、JR西日本（山陰本線、因美線）、若桜鉄道（若桜線）、智頭急行（智頭線）の3事業者による4路線が運行されている。
- バスは、日ノ丸自動車、日本交通の民間事業者2社のほか、各市町においてコミュニティバスや乗合タクシー等が運行されている。
- JR山陰本線の伯耆大山～出雲市間と県内の伯備線の区間については平成28年12月から交通系ICカード（ICOCA）が順次導入されているが、東部地域においては現時点で具体的な導入予定はない。

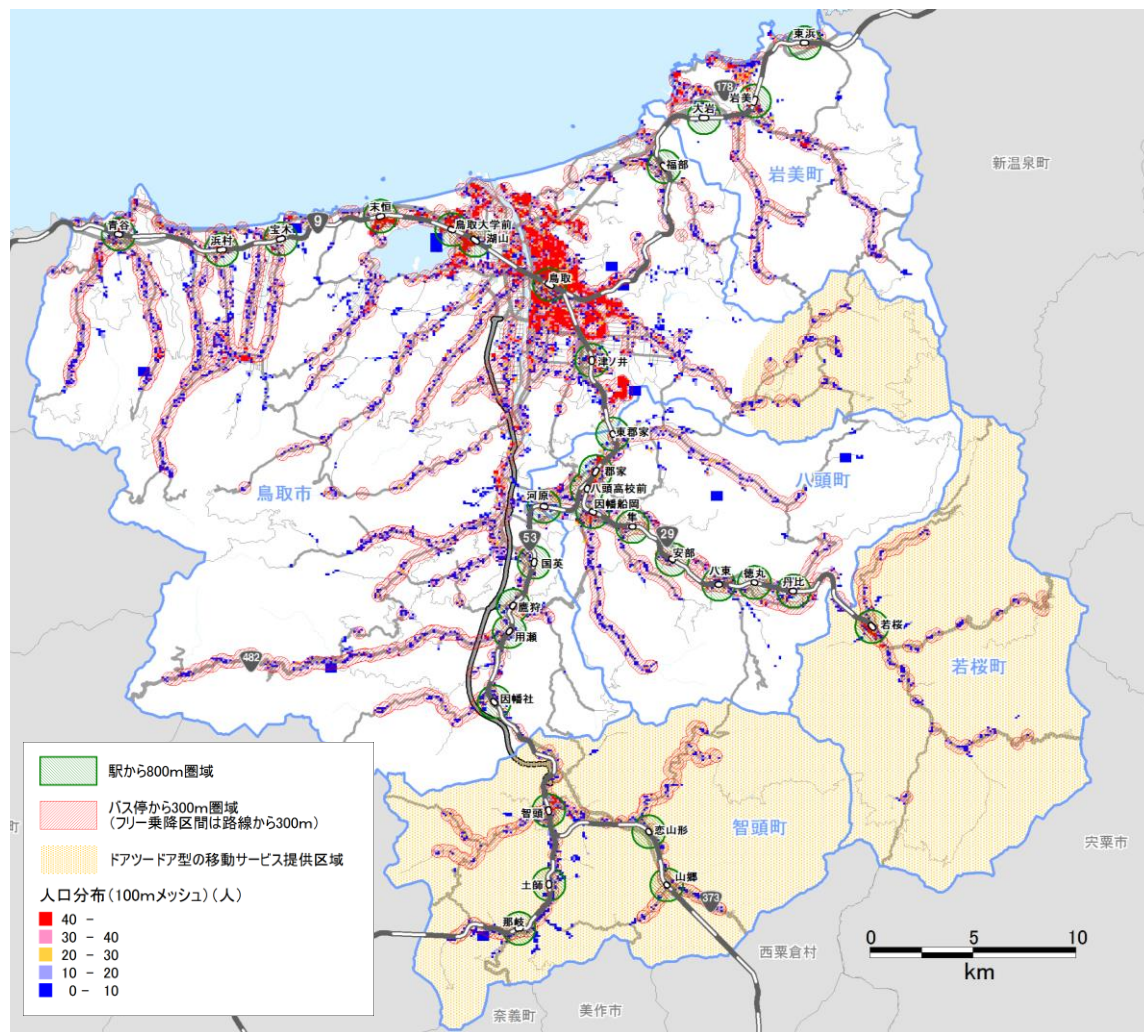
図表 32 公共交通網



(2) 公共交通のサービス圏域

- 公共交通のサービス圏域と人口分布との関係を見ると、鳥取市の中心部や山間部の谷筋の幹線道路沿いでは公共交通のサービス圏域に人口が分布しているが、それらの地域の後背地等の人口密度が低い地域には公共交通サービスの空白地域が存在している。
- 公共交通のサービス圏域による人口カバー率を見ると、いずれの市町も 90%を超えており、特に、町全域においてドアツードア方式の移動手段が確保されている若桜町と智頭町では 100%となっている。現状の公共交通網は、居住エリアを概ねカバーできているが、山間部を中心に公共交通を利用できない地域（公共交通空白地域）が存在している。

図表 33 公共交通のサービス圏域



図表 34 公共交通サービス圏域人口割合（カバー率）

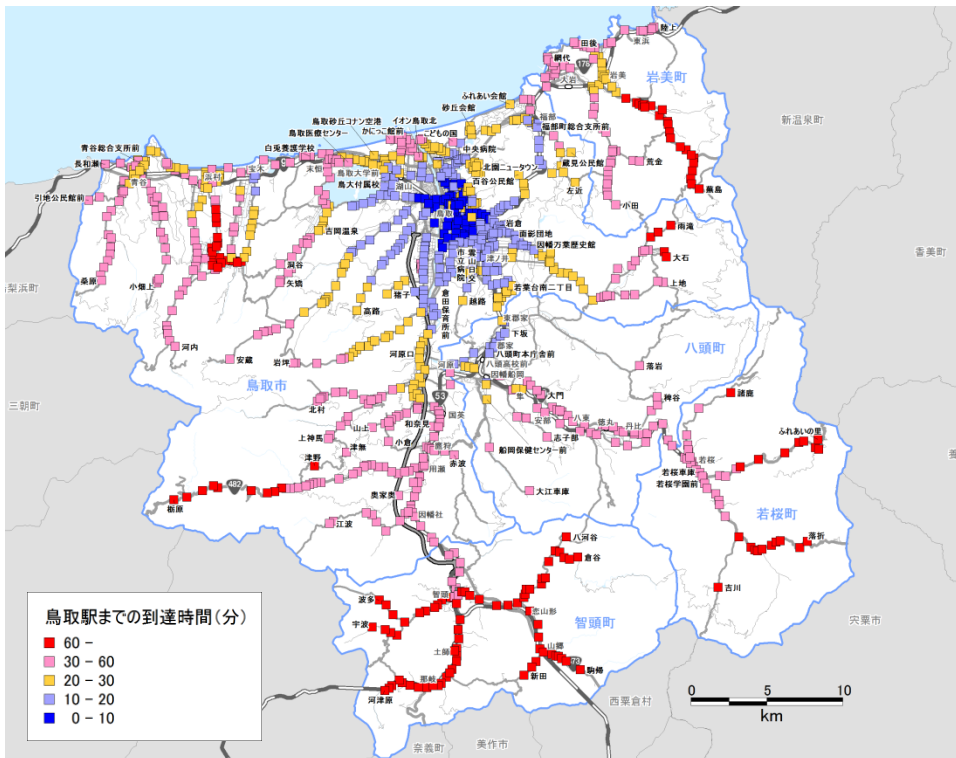
市町	H22 年国勢調査 人口（人）	公共交通サービス圏 域人口（人）	公共交通サービス圏 人口割合（カバー率）	公共交通サービス 圏域外の人口（人）
鳥取市	197,449	172,462	87%	24,987
岩美町	12,362	10,542	85%	1,820
若桜町	3,873	3,873	100%	0
智頭町	7,718	7,718	100%	0
八頭町	18,427	15,834	86%	2,593
計	239,829	210,429	88%	29,400

資料：平成 22 年国勢調査地域メッシュ統計

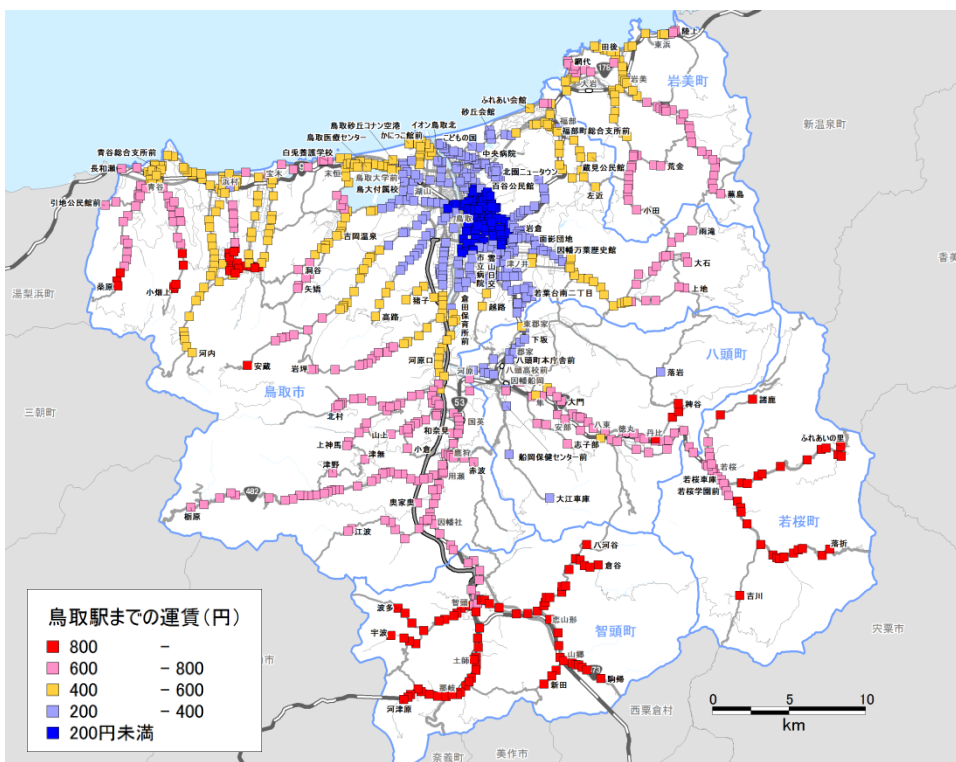
(3) 鳥取駅を中心とした公共交通による等時間・等運賃到達圏

- 鳥取駅を中心とした鉄道・バスによる所要時間及び運賃*をみると、鳥取駅を中心とした約10km圏内では、それぞれ概ね30分以内、600円以内となっているが、岩美町、智頭町及び若桜町では、それぞれ60分、800円を超える地域もあり、地域によって格差が生じている。
- 日ノ丸自動車が運行する路線バスの運賃の上限は800円（一部例外あり）、日本交通は720円となっている。

* 時刻表の時刻・便数に基づく合理的な経路による所要時間及び運賃。（乗り継ぎの待合せ時間を含む）



図表 35
等時間到達圏



図表 36
等運賃到達圏

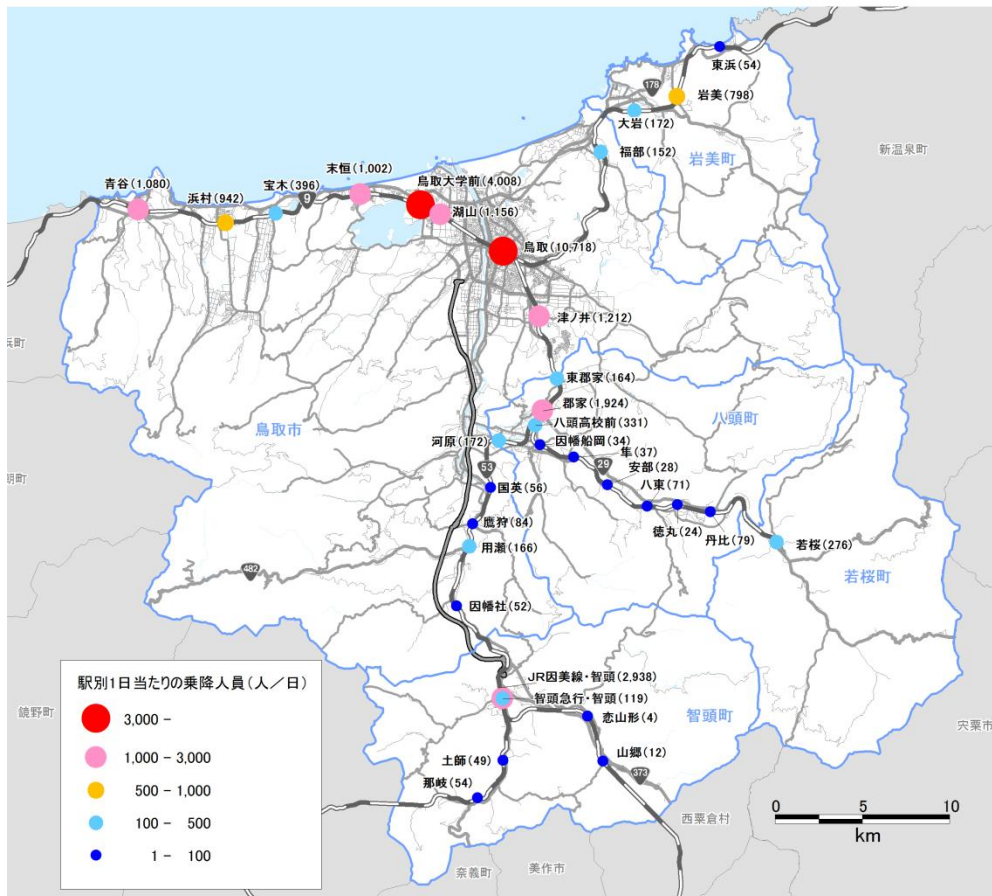
3-2 鉄道

(1) 各駅の1日当たり乗降人員

- 鳥取市の旧市域内の各駅（鳥取駅、鳥取大学前駅等）や4町及び鳥取市の新市域の中心部に立地する各駅（岩美駅、智頭駅、郡家駅、青谷駅等）においては、まとまった利用がみられる一方で、駅を中心とした半径1km圏内の人口が少ない山間部の中間駅（JR 因美線の郡家駅以南、若桜鉄道及び智頭急行）の乗降人員は100人以下と少なくなっている。
- 「鳥取駅」と「鳥取大学前駅」の2駅は、1日当たりの乗降人員が3,000人を超えており、国の定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」におけるバリアフリー化の対象施設^{*1}に該当するため、令和2年度までに段差解消、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による移動等円滑化を原則として実施することとされている。

*1 旅客施設については、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄道駅、軌道停留所、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナル

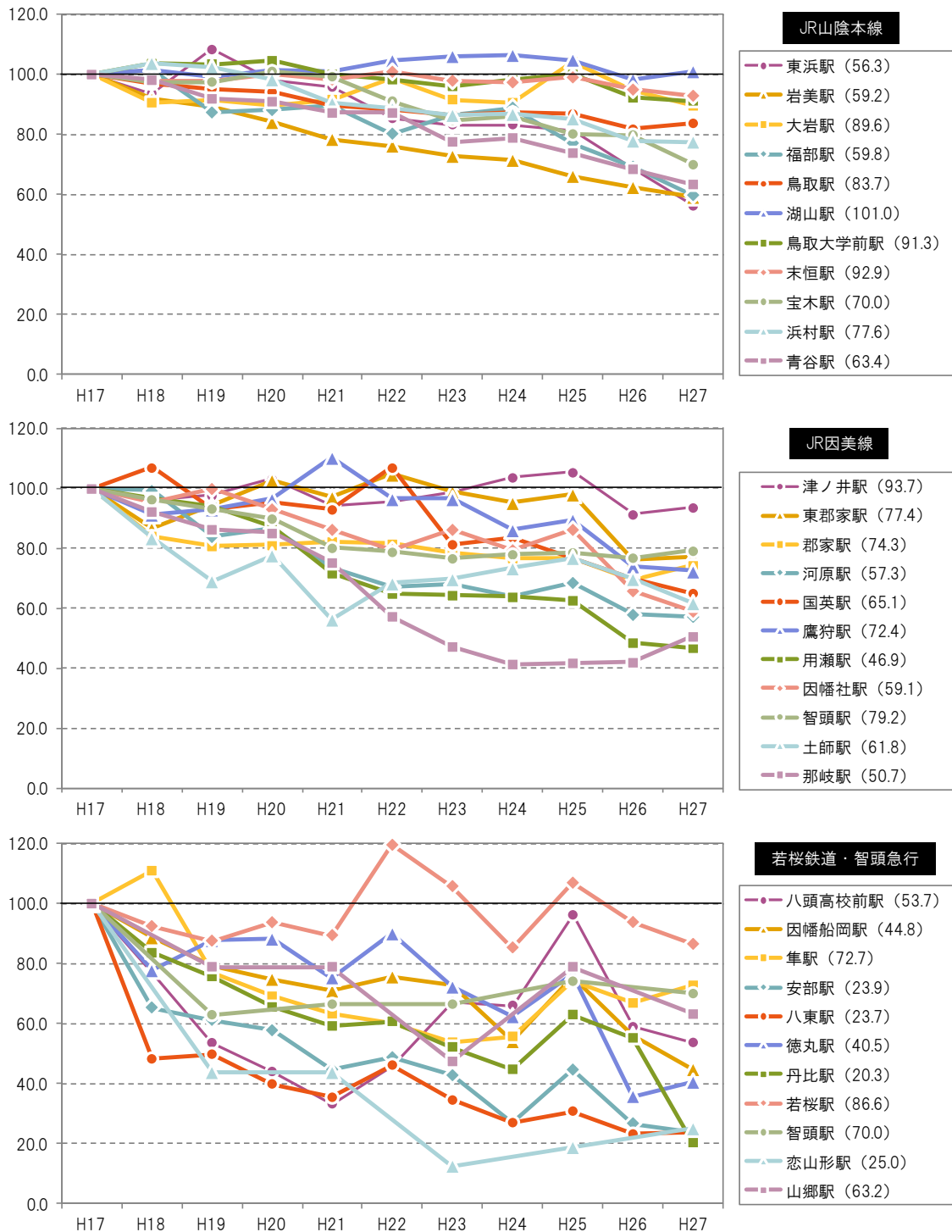
図表 37 各駅の1日当たり乗降人員（H27年度）



(2) 各駅の1日当たり乗降人員の推移

- 各駅の1日当たり乗降人員について、平成17年度を100とした場合の値の推移をみると、平成27年度では、主に通勤定期が増加した「湖山駅」(101.0)を除く各駅において減少している。
- 特に、JR因美線の「郡家駅」以南の区間と、若桜鉄道及び智頭急行の各駅において減少率が高くなっている。沿線地域の人口減少や通学手段の変化、自家用車への過度な依存等が主な理由として考えられる。

図表 39 各駅の1日当たり乗降人員の推移

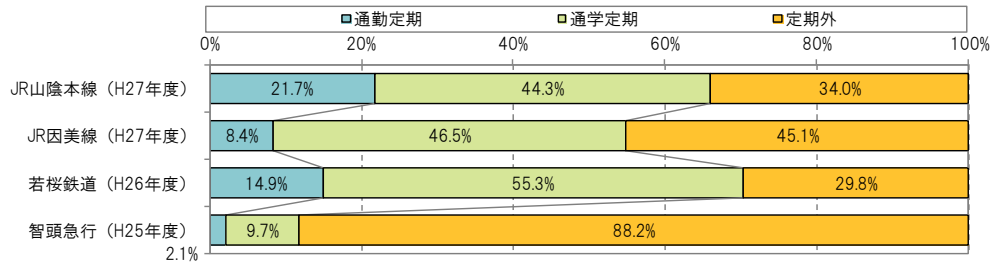


資料：各事業者

(3) 定期・定期外比率

- 智頭急行を除く 3 路線は、「通学定期」の割合が最も高く、若桜鉄道では 55.3%にのぼっている。また、JR 山陰本線は通勤定期の利用が全体の 2 割強を占めている。
- 智頭急行は、90%を定期外（主に特急「スーパーはくと」の利用者）が占めており、通勤・通学や通院・買い物等の目的で日常的に利用する人の割合が低くなっている。

図表 40 定期・定期外比率

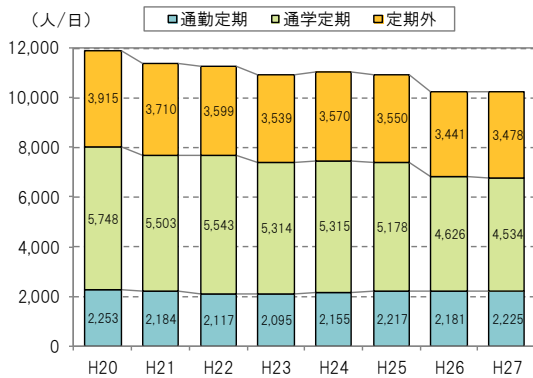


資料：JR 山陰本線・因美線…各駅の 1 日当たり平均乗車人員の合計（JR 山陰本線は東浜～青谷間、JR 因美線は米子支社管轄の津ノ井～智頭間）、若桜鉄道…鳥取県 Web サイト、智頭急行…鉄道統計年報（それぞれ、全区間の年間輸送人員）

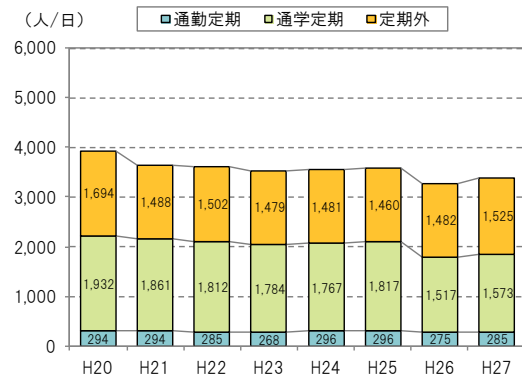
(4) 券種(または列車別)の利用者数の推移

- 各路線とも少子化の影響等により通学定期が減少傾向にある。
- 通勤定期については、JR 山陰本線では横ばいから微増、若桜鉄道では増加傾向となっている。
- 智頭急行は、旅行者の増加や企画商品の効果等により特急列車の利用者が増加したほか、普通列車についても上り方面の通学の増加や企画乗車券の効果等により増加している。

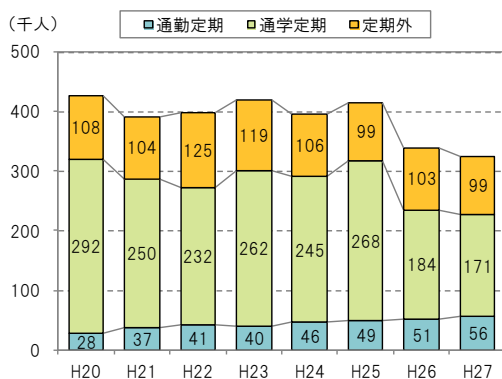
図表 41 券種別利用者数 (JR 山陰本線)



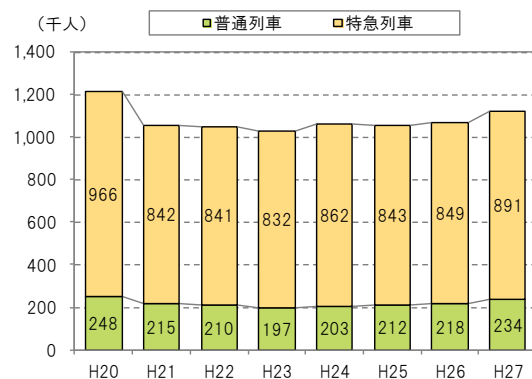
図表 42 券種別利用者数 (JR 因美線)



図表 43 券種別利用者数 (若桜鉄道)



図表 44 列車別利用者数 (智頭急行)



* JR 山陰本線・因美線…各駅の 1 日当たり平均乗車人員の合計（JR 山陰本線は東浜～青谷間、JR 因美線は米子支社管轄の津ノ井～智頭間）、若桜鉄道・智頭急行…年間輸送人員

資料：各事業者

(5) 定期・定期外比率の変化

- 各駅の1日当たり乗降人員（前掲）をもとに、H19年度とH27年度の定期・定期外比率（通勤定期、通学定期、定期外の占める割合）を比較すると、いずれかの要素について10ポイント以上の変化がみられるのは次の9駅である。

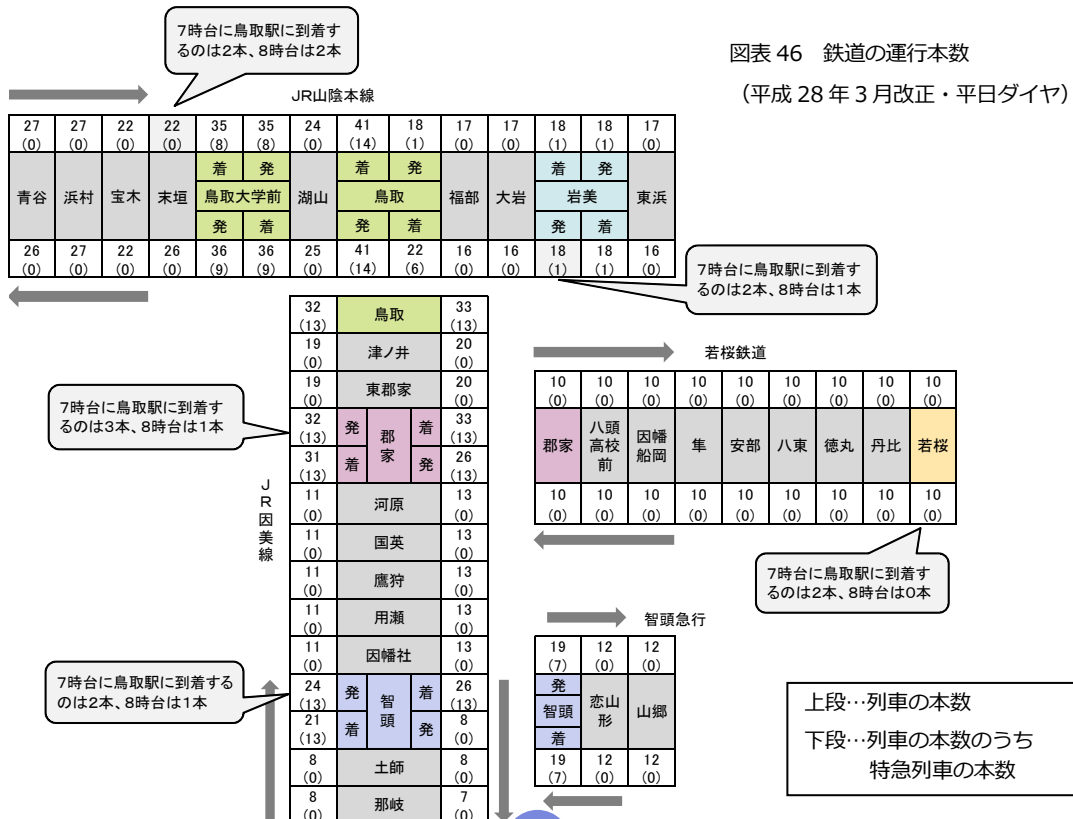
図表 45 定期・定期外比率の変化が大きい駅とその理由

駅名	定期・定期外比率の変化（H27/H19比）	考えられる主な理由
鳥取大学前	通学定期が10ポイント減少	駅周辺の学校の生徒数の減少
八頭高校前、因幡船岡、安部、八東、徳丸、丹比	通学定期が20ポイント以上減少	八頭町内中学校の統合に伴う通学手段の変化（スクールバスへの転移） 町内に居住する児童・生徒数の減少
隼	通学定期が15ポイント増加	当駅を利用する生徒数の一時的な増加
若桜	通学定期が12ポイント減少	町内に居住する生徒数の減少

資料：各事業者（智頭急行の恋山形駅、山郷駅についてはデータ無し）

(6) 運行本数及び始終発時刻

- JR 山陰本線の鳥取駅以西の区間は、普通列車のほか快速「とっとりライナー」及び特急列車が運行しており、1時間に1～2本の本数が確保されている。
- JR 山陰本線の鳥取駅以东の区間は、倉吉・米子方面と比べて本数は少ないものの、概ね1時間に1本の列車が運行されている。
- JR 因美線の鳥取駅～郡家駅間は、若桜鉄道の乗り入れ（鳥取方面3本、若桜方面4本）もあり、概ね1時間に1本の列車が運行されている。
- JR 因美線の郡家駅以南の区間及び智頭急行は、特急列車が停車する智頭駅を除くと運行本数は10本前後であり、運行間隔が2時間程度空く時間帯もある。
- 若桜鉄道は1日当たり10本、智頭急行は特急列車を除くと12本の運行であり、JR 因美線の郡家以南の区間と同じく、運行間隔が2時間程度空く時間帯もある。



(7) 駅施設の状況

- 東部地域の鉄道駅 32 駅のうち、有人駅は 10 駅であり、これらの駅を中心に待合所やトイレ、売店や観光案内所等（駅周辺を含む）が整備されている。
- ほとんどの駅において、駅前または駅周辺にバス停留所が設置され、鉄道とバスを乗り継ぐことができるようになっている。

図表 47 駅施設の状況

駅名	有人／無人	自動券売機台数	定期券販売 *1	待合所	構内通路 昇降設備	トイレ *2	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 *3	タクシー専用 待機場	パーク＆ライド 駐車場台数	駐輪場台数
J R 山陰本線	東浜	終日無人		○		外					○			
	大岩	終日無人		○										
	岩美	有人時間帯6:50～18:00	1台	○	○	外	売店				○	○		
	福部	終日無人			○	外					○			
	鳥取	終日有人	3台	○	○	ESC EV2基 内(車・オ・ベ) 外(車・オ・ベ)	売店 飲食店等	○	○	○	○	○	100台	2263台
	湖山	有人時間帯7:00～18:00	1台	○	○	内、外					○			
	鳥取大学前	有人時間帯7:00～19:00	1台	○	○	外(車)			○		○			
	末恒	終日無人	1台		○	内					△			30台
	宝木	終日無人			○	外(車)					○			24台
	浜村	有人時間帯6:40～18:10	1台	○	○	内、外					○			114台
青谷	有人時間帯6:55～18:00	1台	○	○	内					○				
J R 因美線	津ノ井	有人時間帯(平日)7:00～16:35 有人時間帯(土日祝)7:00～16:00		○	○	外(車)					○			100台
	東郡家	終日無人			○	外					△			
	郡家	有人時間帯6:35～19:20	1台	○	○	外(車・オ・ベ)	コンビニ 観光案内所		○	○	○	○	56台	200台
	河原	終日無人			○	外								
	国英	終日無人			○						○			
	鷹狩	終日無人			○						○			
	用瀬	終日無人			○	外					○			
	因幡社	終日無人			○	内	理髪店				△			45台
	智頭	JR…有人時間帯6:00～22:30 智頭急行…有人時間帯8:00～18:10	1台	○	○	内、外	駅前に観光 案内所		○		○			50台
	土師	終日無人									○			
那岐	終日無人			○	外					○				
若桜鉄道	若桜	終日有人		○	○	外	駅前に観光 案内所			○	○		有	有
	丹比	終日無人		△	○	外					○		有	有
	徳丸	終日無人				外					△		有	有
	八東	終日無人		△	○	外					○		有	有
	隼	終日無人		△	○	外					○		有	有
	安部	終日無人		△	○	外					○		有	有
	因幡船岡	終日無人		△	○	外					△		有	有
	八頭高校前	終日無人		△							○		有	有
智頭急行	山郷	終日無人									○			
	恋山形	終日無人				自動遮 断機					△		5台	

*1 若桜鉄道の△印は、委託販売

*2 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

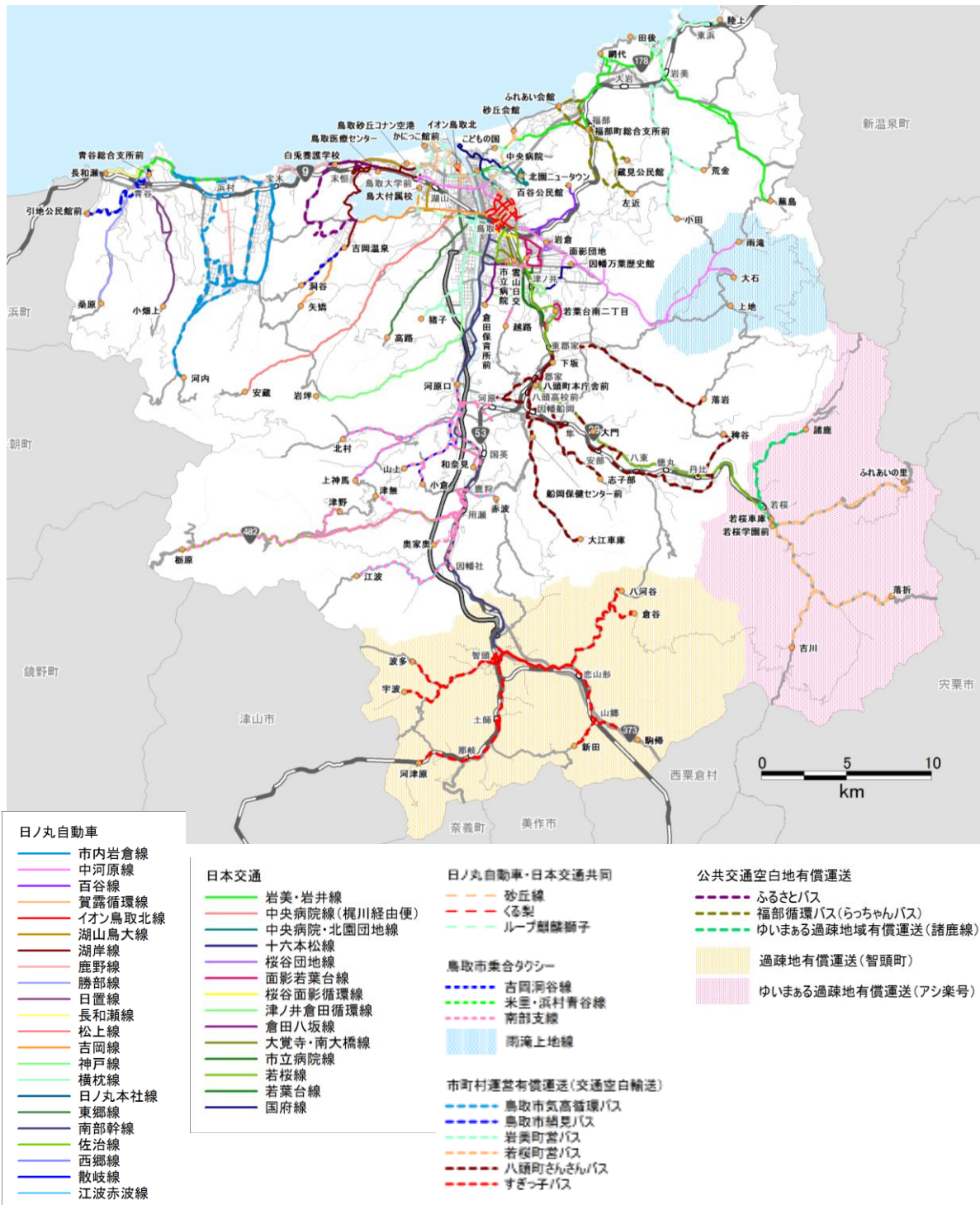
*3 ○：駅に直結したバスターミナルがある・駅前に設置されている、△：駅周辺に設置されている

3-3 路線バス、コミュニティバス・乗合タクシー等

(1) 路線図・運行区域図

- 路線バスは、民間事業者2社（日ノ丸自動車、日本交通）により、鳥取市中心部の主要交通結節点である鳥取駅から放射状の路線が運行されている。
- 路線バスに加えて、鳥取市の中心市街地や福部・気高・鹿野地域等では循環型のバスが、鳥取市の郊外部や4町ではコミュニティバスや乗合タクシー等が運行されており、放射状の路線バスとあわせて面的なネットワークを形成している。

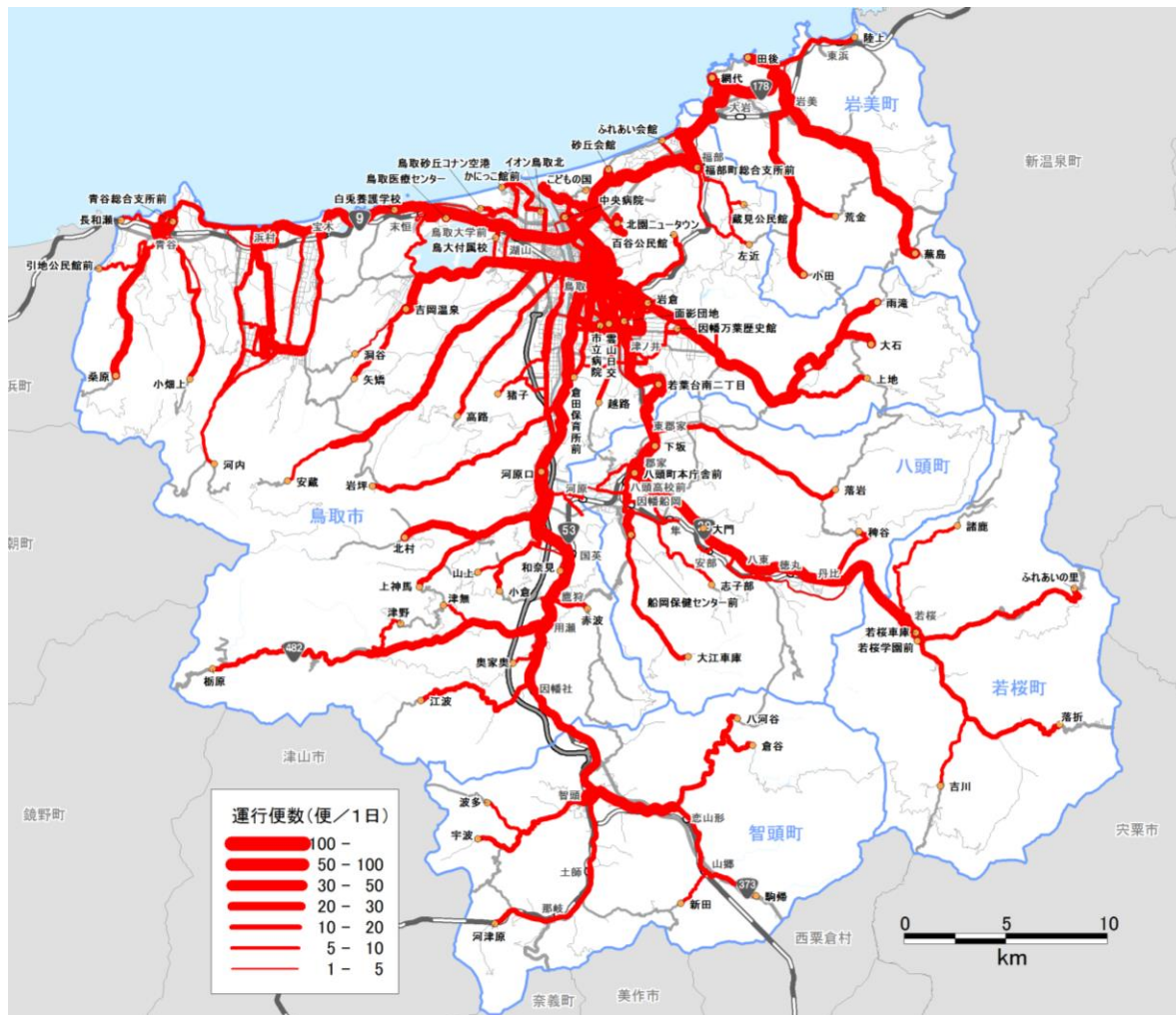
図表 48 路線バス、コミュニティバス・乗合タクシー等の路線図・運行区域図



(2) 区間別運行便数

- 鳥取市中心部のほか、鳥取駅から鳥取砂丘・岩美方面、湖山・白兔方面、河原・用瀬方面の各路線において運行便数が多くなっているが、放射状路線の末端区間や縁辺部では少ない等、運行便数に差がみられる。
- 鳥取市の中心市街地は複数のバス路線が輻輳しており、混雑度の高さの一因にもなっている。

図表 49 バスの区間別運行便数

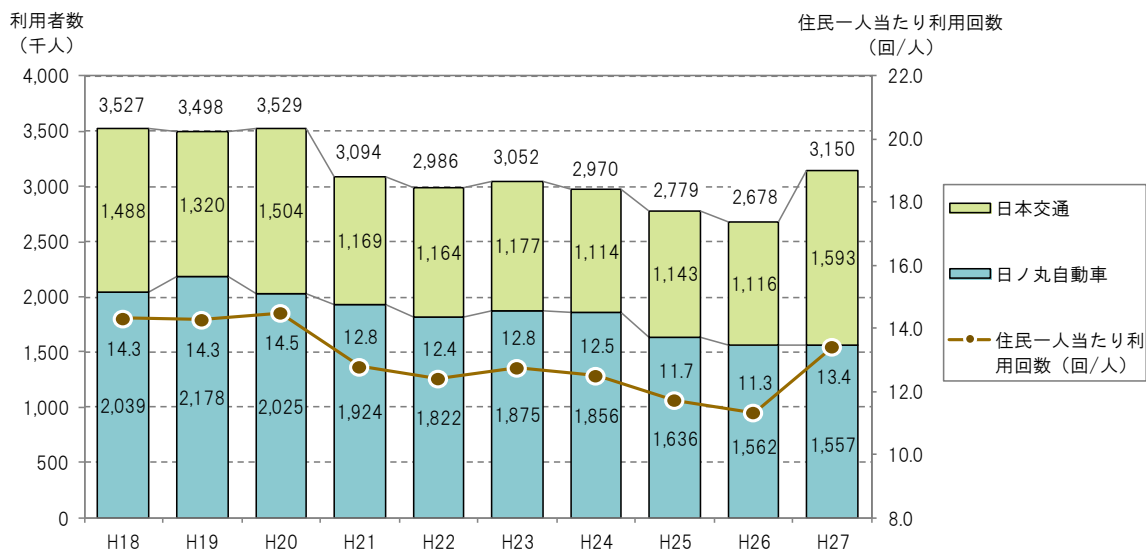


資料：各事業者（平日 1 日当たり、1 往復=2 便として計算）

(3) 民間事業者が運行する路線バスの利用者数

- 日ノ丸自動車と日本交通が運行する路線バスの利用者数は、平成 26 年度で 2,678 千人となっており、平成 20 年度の 3/4 程度の水準に減少している。
- 支線の路線縮小等により平成 21 年度に利用者が大きく落ち込んだ後も減少傾向が続いていた日本交通は、平成 27 年度に増加に転じている。これは、公立鳥取環境大学との協定により学生証の提示で鳥取駅～公立鳥取環境大学～若桜車庫間等の路線バスを利用できるようになったことが主な要因である。
- 日ノ丸自動車は横ばいから微減傾向であったが、鳥取市南部地域における公共交通体系の見直し（支線区間における路線バスから乗合タクシーへの転換）等の影響により、平成 25 年度に利用者数が落ち込んでいる。
- 路線バスの利用者数の減少率は人口の減少率を上回っており、平成 26 年度における住民一人当たりの路線バス利用回数は年間 11.3 回となっている。

図表 50 民間事業者が運行する路線バスの利用者数の推移



項目	H18年度	H27年度	増減率
民間事業者が運行する 路線バスの利用者数 (千人)	日ノ丸自動車	2,039	▲23.6%
	日本交通	1,488	7.0%
計	3,527	3,150	▲10.7%
住民基本台帳人口 (千人)	246	235	▲4.8%
住民一人当たり利用回数 (回/人)	14.3	13.4	▲6.2%

資料：鳥取市市政要覧(バスの利用者数)、住民基本台帳 (H20年度～H25年度は各年3月末時点、H26年度は1月1日時点)
 ※バス利用者数は、一般路線と100円循環バス(くる梨)の合計(高速乗合バス、定期観光バス、ループ麒麟獅子は含まない)

(4) 100円循環バス「くる梨」の利用状況

- 日ノ丸自動車と日本交通が鳥取市中心部において共同運行している100円循環バス「くる梨」の利用者数は、ノンステップバス車両への更新(平成21年度まで)、路線の見直し(緑コースの新設等)、電子マネーの導入、定期券・回数券販売の効果等により増加傾向にある。
- 「くる梨」の利用者の多くは、運転免許証を持っていない高齢者であり主に通院や買い物の目的で利用されている。

図表 51 100円循環バス「くる梨」の利用者数の推移

(単位：千人)



H18年度	H27年度	増減率
250	379	51.6%

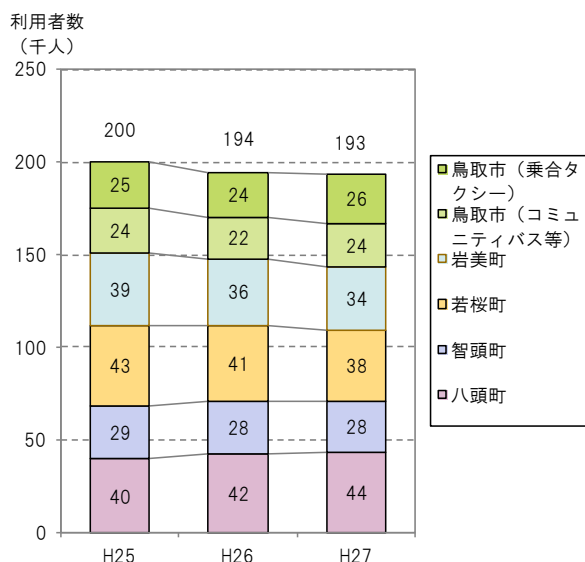
資料：鳥取市

(5) コミュニティバス・乗合タクシー等の利用者数

- 市町が運営主体となって運行するコミュニティバス・乗合タクシー等の利用者数は、平成 27 年度で 193 千人となっている。
- 過去 3 年間の利用者数を比較すると、八頭町では新たな路線の運行等により増加しているが、その他の市町は横ばいまたは減少している。

図表 52 コミュニティバス・乗合タクシー等の利用者数の推移

写真 八頭町さんさんバスの車両



* 1 鳥取市 (コミュニティバス等) …鳥取市気高循環バス、鳥取市絹見バス、ふるさとバス、福部循環バス (らっちゃんバス) の合計、岩美町…岩美町営バス、若桜町…若桜町営バス、ゆいまある過疎地有償運送 (アシ楽号を含む) の合計、智頭町…すざっ子バス、過疎地有償運送の合計、八頭町…八頭町さんさんバス

資料：各市町

(6) コミュニティバス・乗合タクシー等に係る運行経費

- コミュニティバス・乗合タクシー等に係る運行経費は、平成 27 年度における 5 市町の合計で 168,216 千円となっている。一方で、運行収入は 39,981 千円にとどまっており、主に自治体の負担により運行が確保されている。
- 運行経費に占める運行収入の割合は、多くの市町で 10~20%台となっており、利用者 1 人当たりの赤字額は、500 円台~800 円台となっている。

図表 53 コミュニティバス・乗合タクシー等の収支状況 (平成 27 年度)

市町	運行収入 (千円)	運行経費 (千円)	運行収支 (千円)	収支率	利用者数 (人)	利用者 1 人当たり赤字額 (円/人)
鳥取市 (乗合タクシー)	3,116	23,426	▲20,310	13.3%	26,318	772
鳥取市 (コミュニティバス等)	3,300	19,718	▲16,418	16.7%	23,519	698
岩美町	7,372	34,411	▲27,039	21.4%	33,993	795
若桜町	7,972	27,355	▲19,383	29.1%	38,022	510
智頭町	13,433	36,481	▲23,048	36.8%	28,127	819
八頭町	4,788	26,825	▲22,037	17.8%	43,618	505
計	39,981	168,216	▲128,235	-	193,597	-

資料：各市町

(7) コミュニティバス等の運行に至った経緯

- コミュニティバス等の運行に至った経緯については、運行サービスごとにみると「運行事業者が撤退したため」が多くなっている。
- 近年では、新たな需要への対応や既存の公共交通で補完しきれない移動ニーズへの対応等の目的で運行を開始するケースもみられる。

図表 54 コミュニティバス等の運行に至った経緯について

市町	サービスの名称・愛称 及び路線名等	運行開始	運行事業者が撤退したため	新たな需要が生じたため	その他
鳥取市	気高循環バス	H18年7月			合併前の町が運行していた無料の福祉バスを引き継いだため
	鳥取市絹見バス	H23年4月		○	
	ふるさとバス	H21年2月	○		
	福部循環バス	H20年4月	○		
岩美町	岩美町営バス	S53年4月	○		
若桜町	若桜町営バス	H22年4月	○		
	ゆいまある過疎地有償運送 (諸鹿線、アシ楽号)	H22年4月	○		
智頭町	すぎっ子バス	H19年1月			町及び利用者の負担軽減のため
	過疎地有償運送	H26年9月			公共交通で補完しきれない地域に居住する交通弱者への支援のため
八頭町	八頭町営 さんさんバス	私都線、大江線	H22年4月	○	
		見槻線、日下部 横田線、細見線	H22年4月		○
		皆原線	H24年4月		○
		大御門国中線	H26年4月		○

(8) 交通結節点における接続状況

- 4町の交通結節点における鉄道・路線バスと地域内交通（運行時刻が定まっていないものを除く）との接続状況は、次のとおりである。

図表 55 交通結節点における接続状況

分類	路線名	エリア	市町村内バス	結節点	市町村内バスとの接続状況
鉄道	JR山陰本線	岩美	岩美町営バス	岩美駅	鳥取方面は朝・昼の時間帯を中心に接続が確保されていない便がある 岩美方面は昼・夕方以降の1便を除き確保されている
	JR因美線	八頭	八頭町営さんさんバス	郡家駅	運行本数の多い私都線、大江線は概ね接続が確保されているが、朝と日中の時間帯に一部接続が図られていない便がある 郡家駅と鳥取駅の間は、JR因美線と日本交通「若桜線」を合わせると少なくとも1時間に1本以上運行（平均すると20分に1本）
		智頭	すぎっ子バス	智頭駅	朝～午前中の智頭から鳥取方面と昼～午後の鳥取から智頭方面の接続は確保されている

	若桜鉄道	若桜	若桜町営バス 諸鹿線	若桜駅	町営バス利用者の多い時間帯（朝の郡家・鳥取方面、 昼～午後の若桜方面）に接続が確保されていない便がある
バス	岩美・ 岩井線	岩美	岩美町営バス	岩美駅	鳥取方面は朝・昼の時間帯を中心に接続が確保されて いない便がある 岩美方面は昼・夕方以降朝の1便を除き確保されてい る
	若桜線	若桜	若桜町営バス 諸鹿線	若桜駅	町営バス利用者の多い時間帯（朝の郡家・鳥取方面、 昼～午後の若桜方面）に接続が確保されていない便が 複数ある
		八頭	八頭町営さん さんバス	郡家駅	郡家駅と鳥取駅との間は、JR 因美線と日本交通「若桜 線」を合わせると少なくとも1時間に1本以上運行 （平均すると20分に1本）
	智頭線	智頭	すぎっ子バス	智頭駅	朝～午前中の智頭から鳥取方面と昼～午後の鳥取から 智頭方面の接続は確保されている

(9) コミュニティバス・乗合タクシー等の運行に関する課題等

- 各市町の公共交通担当部局に対して、コミュニティバス・乗合タクシー等の運行にあたり自治体として認識している「サービス改善に当たっての取組」と「運行に当たっての問題点・課題」について尋ねたところ、「サービス改善に当たっての取組」としては、複数市町において乗降調査や運行事業者へのヒアリング等による利用実態の把握に取り組まれている。「運行にあたっての問題点・課題」としては、「現状のサービスでは対応しきれない移動ニーズへの対応」、「利用促進」、「コスト削減が困難」を挙げた市町が比較的多い。

図表 56 コミュニティバス・乗合タクシー等のサービス改善に当たっての課題（市町へのアンケート調査）

項目	鳥取市（コミュニティバス等）	鳥取市（乗合タクシー）	岩美町	若桜町	智頭町	八頭町
住民・利用者アンケートを実施					○	○
乗降調査で利用状況を詳細に把握	○	○			○	○
住民懇談会を実施						○
運行事業者へのヒアリング調査を実施	○	○		○	○	○
事業評価を実施		○				○

図表 57 コミュニティバス・乗合タクシー等の運行に当たっての課題（市町へのアンケート調査）

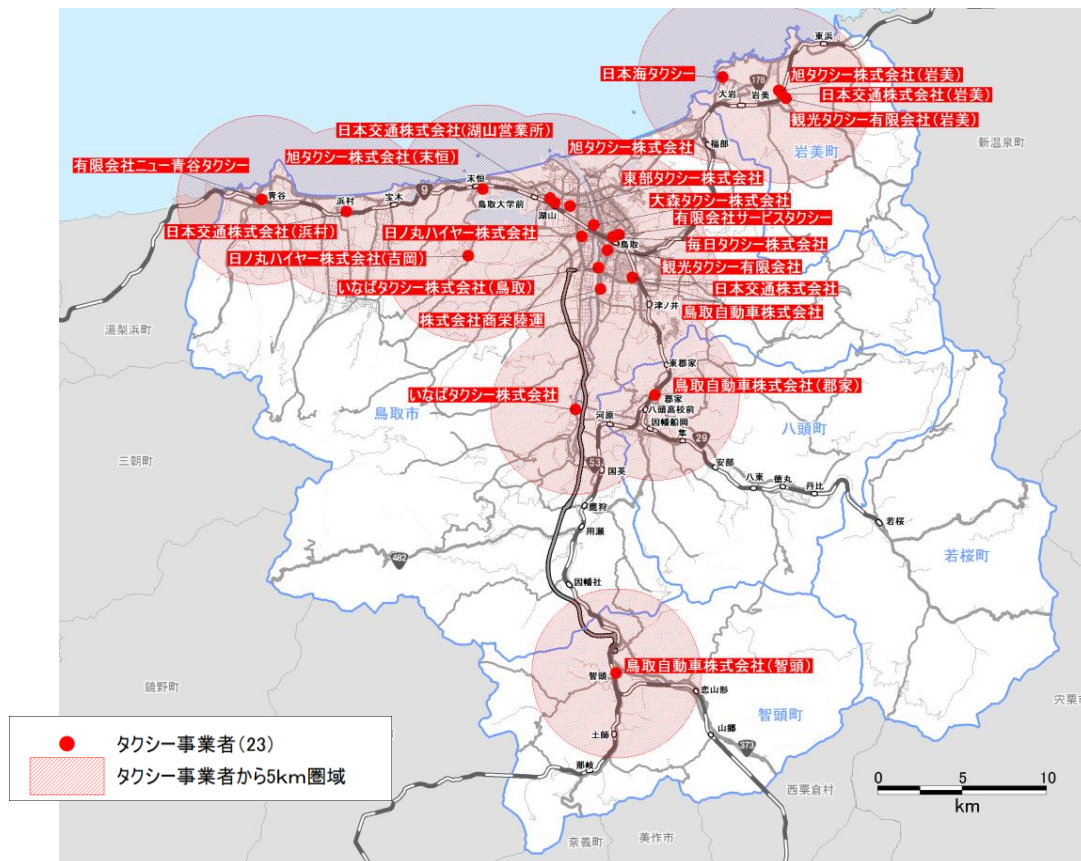
項目	鳥取市（コミュニティバス等）	鳥取市（乗合タクシー）	岩美町	若桜町	智頭町	八頭町
緑ナンバーによる運送と競合しており、役割分担を明確化する必要がある						
現状のサービスでは対応しきれない移動ニーズがある（公共交通空白地域の存在、夜遅い時間帯の運行等）			○		○	
利用が低迷しており、利用促進を行う必要がある	○		○	○		○
運行経費が高騰しており、経費を抑制する必要がある						
コストの大半が人件費であり、コスト削減が難しい	○			○		○
車両が老朽化しているが、予算の確保がままならない			○		○	

3-4 その他の交通手段

(1) タクシーの営業拠点

- 地域内にはタクシーの営業拠点が 23 箇所あるが、鳥取市の南西部や若桜町及び八頭町を中心にタクシーの営業拠点から 5km 以上離れた地域（時速 30km で 10 分以上かかる地域）が存在している。
- 鳥取市の旧市域内以外に営業拠点を有する事業者の多くは、保有車両台数が 10 台以下の小規模事業者である。

図表 58 タクシーの営業拠点・営業所一覧



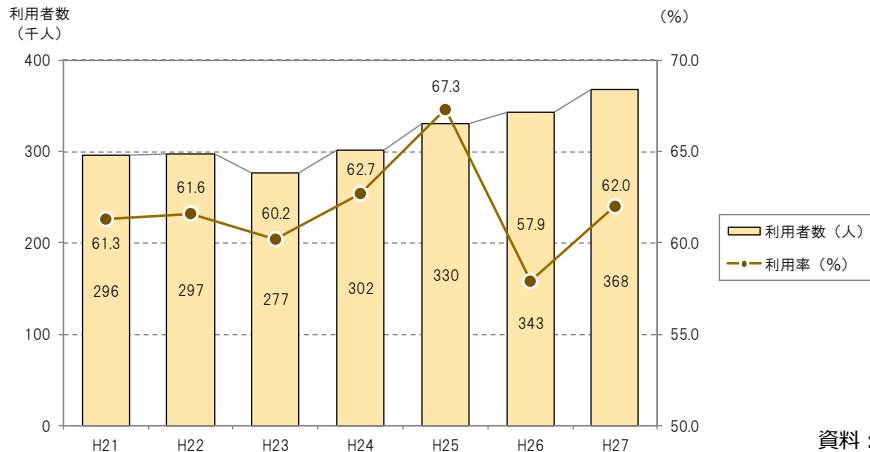
鳥取交通圏	日本交通(株)	鳥取市	55 台	旭タクシー(株)末恒	鳥取市	3 台
	日本交通(株)湖山(営)	鳥取市	8 台	いなばタクシー(株)鳥取	鳥取市	2 台
	日ノ丸ハイヤー(株)	鳥取市	24 台	(株)商栄陸運	鳥取市	10 台
	日ノ丸ハイヤー(株)吉岡	鳥取市	3 台	(有)ニュー青谷タクシー	鳥取市青谷町	4 台
	鳥取自動車(株)	鳥取市	34 台	いなばタクシー(株)	鳥取市河原町	11 台
	(有)サービスタクシー	鳥取市	23 台	日本交通(株)浜村	鳥取市気高町	5 台
	毎日タクシー(株)	鳥取市	15 台	日本交通(株)岩美	岩美町	5 台
	観光タクシー(有)	鳥取市	27 台	観光タクシー(有)岩美	岩美町	5 台
	東部タクシー(株)	鳥取市	19 台	旭タクシー(株)岩美	岩美町	4 台
	大森タクシー(株)	鳥取市	25 台	日本海タクシー	岩美町	1 台
	旭タクシー(株)	鳥取市	19 台			
八頭郡	鳥取自動車(株)智頭	智頭町	5 台	鳥取自動車(株)郡家	八頭町	8 台

表は、左から、事業者及び営業拠点名、営業拠点の所在地、保有車両台数 資料：鳥取県交通政策課

(2) 鳥取砂丘コナン空港の定期便(鳥取～東京便)の利用者数

- 鳥取砂丘コナン空港の定期便(鳥取～東京便)の利用者数の推移をみると、平成23年度には東日本大震災の影響により減少したものの、平成25年の出雲大社「平成の大遷宮」をきっかけとした山陰旅行の需要増加等により近年は増加している。
- 利用率(提供座席数に対する利用者数の割合)については、平成26年3月末に1日4往復から5往復に増便されたことにより平成26年度は50%台に低下したが、平成27年度には5便運行の定着化により60%台を回復している。

図表 59 鳥取砂丘コナン空港の定期便(鳥取～東京便)の利用状況



資料：鳥取県交通政策課

(3) 観光地への二次交通(鉄道・路線バスを除く主な公共交通)

- 東部地域の主な観光地への移動手段として、前掲の鉄道や路線バス以外に空港連絡バスや観光地を循環するバス等が運行されているほか、鳥取市では外国人を対象とした均一料金の周遊タクシーが運行されている。
- 鳥取県では、東部、中部及び西部の各地域内を周遊するバス及びタクシーに対し、運行経費の補助を行っている。(鳥取県観光二次交通運行支援補助金)
- 八頭町では、郡家駅を発着する無料巡回シャトルタクシーを試験的に実施し、その実績を踏まえ、新規バス路線としての運行を検討している。

図表 60 観光地への二次交通(鉄道・路線バスを除く主な公共交通)

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
鳥取砂丘コナン空港連絡バス	乗合	日ノ丸自動車	鳥取駅～鳥取砂丘コナン空港	5.0 往復	鳥取駅～鳥取砂丘コナン空港：460円
鳥取砂丘コナン空港周遊バス	乗合	日ノ丸自動車	鳥取砂丘コナン空港～鳥取港～砂丘会館	土日祝日のみ3.0 往復	鳥取砂丘コナン空港～砂丘会館：500円
ループ麒麟獅子	乗合	日ノ丸自動車	鳥取駅～わらべ館・仁風閣～鳥取砂丘～鳥取港～鳥取駅	土日祝日及び夏季のみ12便	300円、1日乗車券600円
浦富海岸・鳥取砂丘観光周遊ボンネットバス	貸切	日本交通	鳥取駅・鳥取砂丘コナン空港～鳥取砂丘・浦富海岸・岩井温泉エリア	不定期	3,000円(H28年度)
ゆめぐりエクスプレス	乗合	日本交通	鳥取駅～湯村温泉	3.5 往復(土日祝日3.0 往復)	鳥取駅～湯村温泉：1,130円
八頭町観光シャトルタクシー	乗合	鳥取自動車	郡家駅～大江ノ郷～船岡竹林公園～隼駅～郡家駅	H28年5月～10月末までの日祝日のみ1日4便	無料
外国人周遊1000円タクシー	乗用	タクシー事業者	鳥取市内等	申込の都度	3時間1,000円

資料：各運行事業者、鳥取市 Web サイト

(4) 高速乗合バスの路線と利用状況

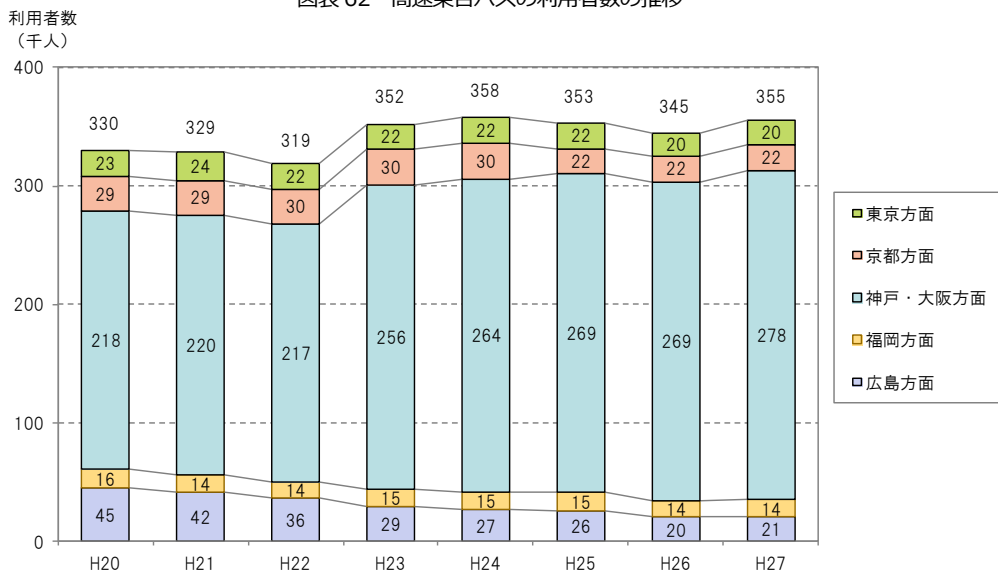
- 高速乗合バスについては、鳥取駅を拠点として、関東・関西・九州方面のほか中国地方の主な都市への路線が運行されている。
- 利用者数の推移をみると、神戸・大阪方面は鳥取自動車道の開通により速達性が向上したこと等により利用者数が増加している一方で、他の路線の利用者数は減少傾向にある。

図表 61 高速乗合バスの路線概要

方面	路線名・愛称	運行事業者	区間	運行便数
東京方面	倉吉・鳥取～東京線 (キャメル号)	日ノ丸自動車、 日本交通、京浜 急行バス	倉吉駅～鳥取駅～品川バスターミ ナル	1.0 往復 (夜行)
東京方面 (大阪梅田 経由)	東京～鳥取	杉崎観光バス	八重洲口鍛冶橋駐車場・池袋サン シャインバスターミナル～プラザ モータープール(大阪梅田)～鳥 取ホテル鴻南閣駐車場	1.0 往復 (夜行)
京都方面	鳥取～京都線 (鳥取エクスプレス京 都号)	日本交通、西日 本ジェイアールバ ス、京都京阪バ ス	鳥取駅～京都駅烏丸口	4.0 往復
神戸・ 大阪方面	鳥取～神戸・大阪線 (山陰特急バス)	日本交通	湖山・鳥取駅～三宮バスターミナ ル・大阪梅田・なんば(OCAT)・ 大阪弁天町・USJ	20.5 往復 (うち夜行 1.0 往復)
姫路方面	姫路～鳥取線 (プリンセスバード号)	日ノ丸自動車 神姫バス	鳥取大学前・鳥取駅～姫路駅	4.0 往復
福岡方面	鳥取・倉吉・米子～福 岡線(大山号)	日ノ丸自動車 日本交通	鳥取駅～倉吉駅～米子駅～小倉 駅・西鉄天神高速バスターミナル	1.0 往復 (夜行)
広島方面	鳥取・倉吉～広島線 (メリーバード号)	日ノ丸自動車	鳥取駅～倉吉駅～広島バスセン ター	2.0 往復
松江・ 出雲方面	出雲～鳥取線 (オオクニヌシ号)	日ノ丸自動車 一畑バス	鳥取駅～米子駅～松江駅～出雲市 駅	2.0 往復

資料：各事業者（平成 28 年 10 月 1 日現在）

図表 62 高速乗合バスの利用者数の推移



* 杉崎観光バス「東京～鳥取」を除く

資料：鳥取市政要覧（各年）

3-5 移動手段確保のための支援策等

(1) 市町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・乗合タクシー等のほかに市町が主体となった移動手段確保策として次のようなものがある。

図表 63 市町が主体となったその他の移動手段確保策

市町	名称	事業形態	運行形態	対象者
岩美町	福祉輸送バス	市町村運営有償運送 (市町村福祉輸送)	ドアツードア方式の デマンド運行	高齢者・障がい者等
	スクールバス	専用スクールバス	定時定路線型	児童(小学生)
智頭町	福祉有償運送	福祉有償運送	ドアツードア方式の デマンド運行	高齢者・障がい者等
八頭町	スクールバス	専用スクールバス	定時定路線型	児童・生徒(小学生・中学生)

資料：各市町、以下同じ

(2) 移動支援に関する市町としての取組

- 移動手段の確保以外に市町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取組のうち主なものは次のとおりである。

① 高齢者や障がい者を対象としたもの

図表 64 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
鳥取県 鳥取市 若桜町 八頭町	若桜鉄道シルバー回数券・定期券運賃助成	65歳以上	若桜鉄道シルバー回数券・定期券の運賃を3割引
	運転免許証自主返納者運賃助成	65歳以上の運転免許証自主返納者	普通運賃を5割引(郡家～若桜間に限る)
鳥取市	高齢者バス運賃優待助成制度	65歳以上(定期券の種類により異なる)	バス事業者が発行する高齢者向け定期券(架け橋、因幡、シルバー悠遊、グランド70)の購入費の3割を助成
	鳥取市運転免許返納者バス利用推進事業	70歳以上	運転免許証を自主返納する者に対し、バスの6ヶ月定期を2千円で購入できるよう助成(1年間限定)
	重度障がい者(児)タクシー料金助成	各種障がい者手帳等の所持者で、所得税及び個人市民税非課税者	障がい者割引適用後の初乗り運賃相当額(小型車560円、中型車570円を限度)を助成する利用券を月4枚交付
岩美町	高齢者等移送サービス	介護保険認定者、下肢または体幹機能に障がい有す人等	自宅と町内の公共機関等との間を片道(1乗車あたり)500円で送迎(車両はタクシー等を使用)
智頭町	運転免許証返納者へのバス回数券提供	65才以上の運転免許証自主返納者	運転免許を自主返納した方に対して、町内を運行するバスの利用回数券を無料で交付するもの。交付枚数は22枚(11枚綴り2セット)。
	タクシー利用助成	75才以上の運転免許証非保有者 各種障がい者手帳所持者、介護保険認定者	タクシー運賃の500円を利用者が負担し、差額を町が負担(上限3千円まで) 年48回(月4回)利用可能
八頭町	タクシー利用費助成	65歳以上の運転免許証非保有者 各障がい者手帳所持者、介護保険認定者	年100回までタクシー利用料金の3分の2を助成

② 児童・生徒を対象としたもの

図表 65 児童・生徒を対象とした移動支援策

市町	名称	対象者	取組の内容
鳥取市	遠距離等通学費補助金	小・中学校児童等の保護者	遠距離、通学上の地勢的危険等の条件を有する地域から通学する児童の保護者に対し補助金を交付
岩美町	中学校生徒通学費補助	バス通学者	通学用のバス定期券購入費のうち、1ヶ月あたり3千円を超える額を補助
	高等学校生徒通学費補助	バス通学者	自宅の最寄りのバス停留所から岩美駅間の通学に要するバス定期券の購入費のうち、1ヶ月あたり3千円を超える額を補助
若桜町 八頭町	若桜鉄道通学定期券購入費用の助成	若桜鉄道を利用して県内の高等学校等へ通学する町内在住の高校生	若桜町…月額7千円を助成 八頭町…若桜鉄道区間の通学定期券の半額を助成
智頭町	通学費定期券購入費用の一部負担	町内小中学校に自転車並びにバス、汽車で通学する児童生徒	通学に要する経費の一部又は全額を補助

③ 買い物支援等

図表 66 買い物支援等

市町	名称	対象者	取組の内容
若桜町	若桜町高齢者等買い物支援事業	移動販売を行おうとする事業者	買い物が困難な状況におかれた高齢者をはじめとする町民を主な対象者として移動販売を行おうとする事業者に対し、移動販売に使用する車両購入費等に要する経費の一部を補助。
八頭町	八頭町買い物弱者対策事業	移動販売を行おうとする事業者	買い物が困難な状況におかれた人を主な対象者として移動販売を行おうとする事業者に対し、移動販売に使用する車両購入費等に要する経費の一部を補助。

④ その他の取組

- 若桜町では、京阪神地域から訪れる観光客を取り込むため、大阪～若桜間の高速バス運賃の半額を助成する事業が平成28年4月より行われている。
- 鳥取県と日本財団との共同プロジェクトの一環として、タクシーのユニバーサルデザイン化が進められており、平成28年度より、車両の導入と乗務員の育成、市町村と連携した乗降場所の整備等が進められている。
- 八頭町では、利便性の高い公共交通の確保と町営バスの費用負担、乗務員の高齢化・人手不足といった課題を解決するため、SBドライブ（株）との連携による自動運転の実現に向けた検討を平成28年度から進めており、今後、実証実験等の実施が予定されている。

図表 67 ユニバーサルデザインタクシー導入推進事業の概要

項目	事業概要
UD タクシーの導入	H27～R2年度の5年間で200台を導入
UD タクシードライバーの育成	高齢者や障がい者など多様なニーズや特性を理解した対応を可能とする接遇研修を県内で初開催。（東京、大阪以外では初めて開催）
自治体施策との連携	誰でも乗降しやすいタクシー乗り場の環境整備など

第4章 公共交通に対するニーズ

4-1 実施した調査の概要

(1) 住民のニーズや意向を把握するためのアンケート調査

項目	住民アンケート調査	若桜鉄道に関するアンケート調査
調査時期	平成 28 年 7 月	平成 28 年 7 月
調査対象地域	鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町及び八頭町	若桜町及び八頭町
調査対象者	住民 6,800 人	住民 2,400 人（住民アンケート調査に同封）
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ○ 移動の実態 ○ 公共交通の利用状況 ○ バスサービスの満足度と公共交通サービスの改善策 ○ 公共交通に関する意識 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 利用促進・経営改善に向け必要だと思う取り組み ○ 若桜鉄道の存廃に関する意識 ○ 運行継続に向けた協力の意向 ○ 若桜鉄道に関するイメージ（個別項目に対してどう思うかどうか）
回収状況	有効回収数 2,133 通、回収率 31.4%	有効回収数 742 通、回収率 30.9%

(2) 公共交通の主な利用者層の移動実態やニーズを把握するためのアンケート調査

項目	高等学校アンケート調査	民生委員アンケート調査
調査時期	平成 28 年 7 月	平成 28 年 7 月～8 月
調査対象者	地域内の高等学校 13 校	地域内の民生委員 516 名
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ○ 通学の実態（登下校の交通手段、自家用車による送迎の状況） ○ 公共交通に対する問題点や課題（公共交通のサービス改善要望） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 日常生活における移動について ○ 公共交通や移動に関する意見・要望 ○ 普段利用する医療機関や商業施設について
回収状況	13 校 回収率 100.0%	有効回収数 369 通、回収率 71.5%

(3) 関係機関ヒアリング調査

① 調査時期

平成 28 年 9 月～10 月

② 調査対象

- 移動の目的となっている施設（鳥取赤十字病院、鳥取県立中央病院、鳥取市立病院、智頭病院、イオンモール鳥取北）
- 関係市町における観光、福祉及び教育の関係部局

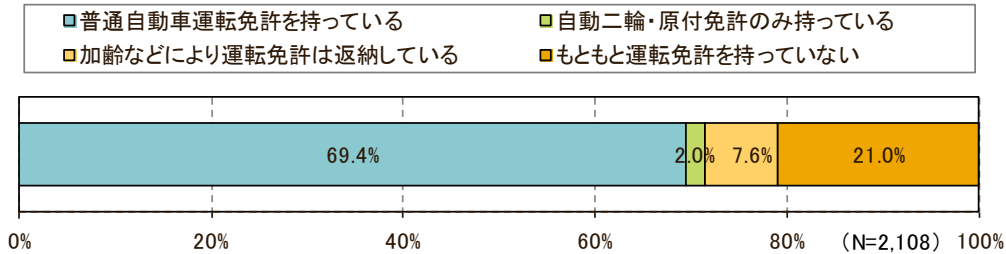
分類	鳥取県	鳥取市	岩美町	若桜町	智頭町	八頭町
観光	観光戦略課	鳥取市観光協会	岩美町観光協会	若桜町観光協会	智頭町観光協会	八頭町観光協会
福祉		高齢社会課	岩美すこやかセンター	町民福祉課	福祉課	福祉事務所
教育		教育委員会	教育委員会	教育委員会	教育委員会	教育委員会

4-2 自動車と運転免許の保有状況及び駅・バス停までの距離

(1) 運転免許保有状況

- 「普通自動車運転免許を持っている」と回答した人は全体の約 70%で大部分の人が運転免許を保有している。

図表 68 運転免許保有状況（住民アンケート調査）

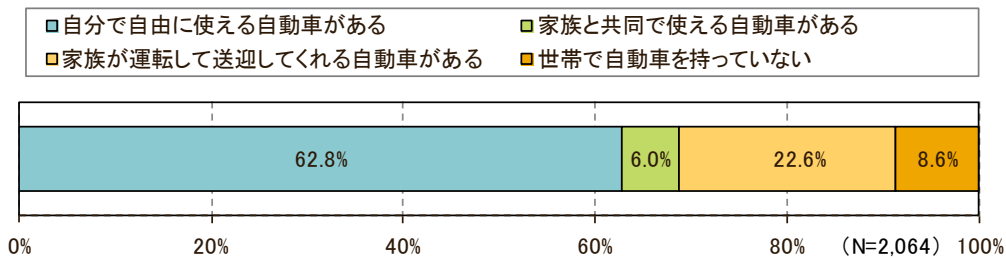


資料：住民アンケート調査（平成 28 年 7 月実施、以下同じ）

(2) 自動車保有状況

- 自分で自由に使える車を持っていない人の占める割合（「家族と共同で使える自動車がある」、「家族が運転して送迎してくれる自動車がある」、「世帯で自動車を持っていない」の合計）は 37.2%であり、6 割以上の人が自分で自由に使える車を持っている。

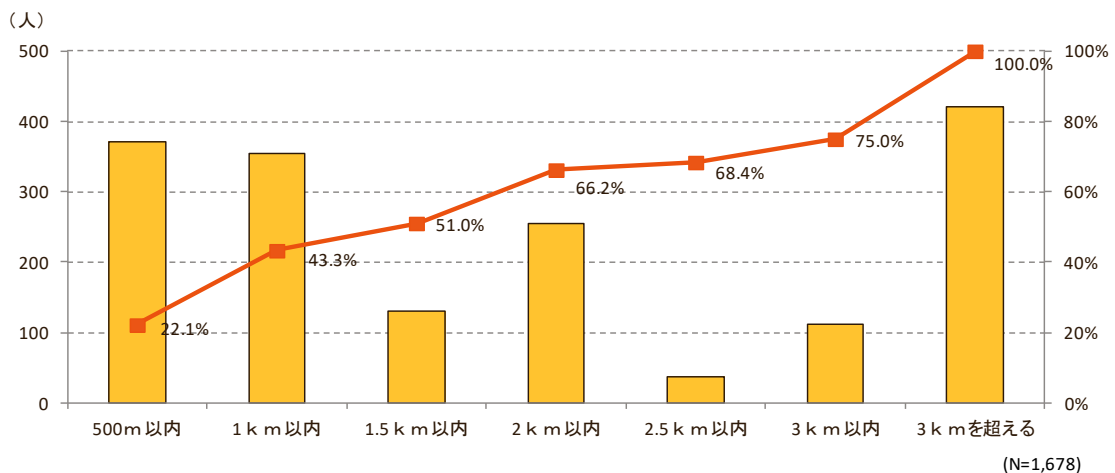
図表 69 自動車保有状況（住民アンケート調査）



(3) 自宅から最寄り駅までの実際の距離

- 自宅から 1.5km 圏内に居住している人が半数強を占めている一方で全体の 25.0%の人が 3km を越える地域に居住している。こうした人たちが鉄道を利用する際には駅までの何らかの移動手段が必要である。

図表 70 自宅の最寄り駅までの距離（住民アンケート調査）

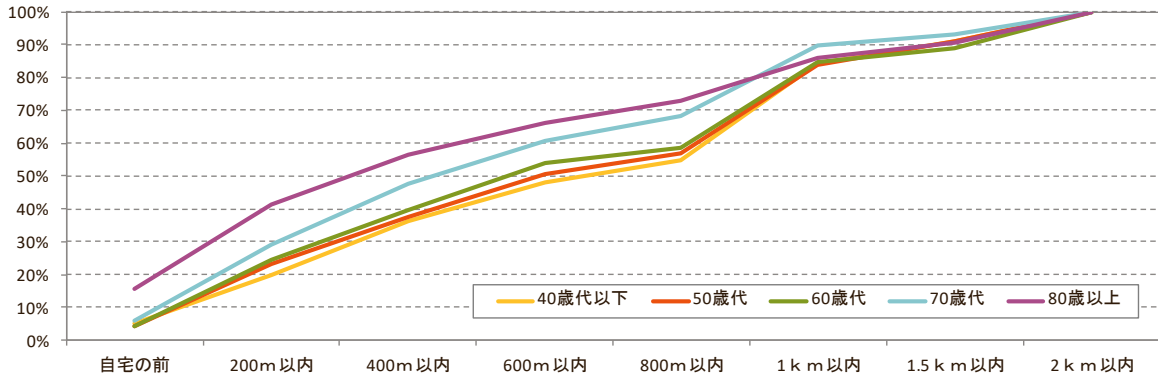


(N=1,678)

(4) 鉄道を利用してよいと思う最寄り駅までの距離

- 年代が高くなるほど距離が短くなる傾向にあり、「利用してもよい」と思う人の累計が半数を超えるのは、「600m」から「800m」のあたりである。

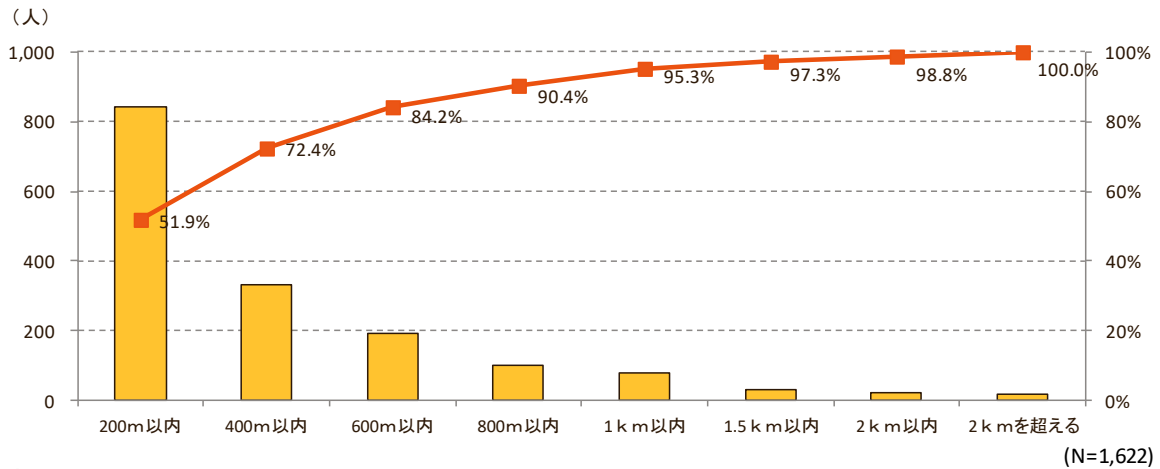
図表 71 鉄道を利用してよいと思う最寄り駅までの距離（住民アンケート調査）



(5) 自宅から最寄りバス停までの実際の距離

- バス停から200m以内に居住している人が半数強を占めている一方で全体の約10%が800mを超える地域に居住しており、バスを利用しにくい環境にある人が少なくない。

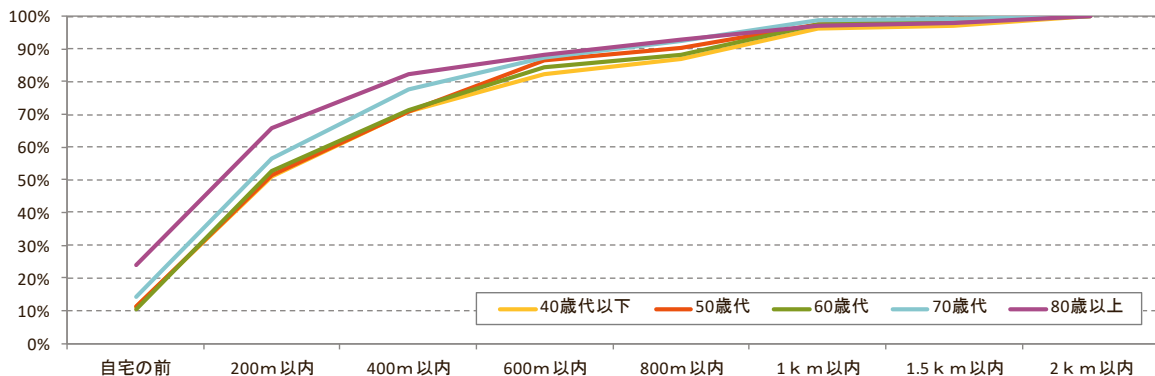
図表 72 自宅の最寄りバス停までの距離（住民アンケート調査）



(6) バスを利用してよいと思う最寄りバス停までの距離

- 年代が高くなるほど距離が短くなる傾向にあり、「利用してもよい」と思う人の累計が半数を超えるのは、「200m」のあたりである。

図表 73 バスを利用してよいと思う最寄りバス停までの距離（住民アンケート調査）



4-3 日常生活における移動実態と公共交通の利用状況

(1) 普段の通院先

- 鳥取市、若桜町、八頭町では、居住地にある病院・医院に通院先が分散しているが、岩美町では「岩美病院」、智頭町では「智頭病院」と答えた人がそれぞれ半数を超えており、特定の医療機関に集中する傾向がみられる。

図表 74 普段の通院先（住民アンケート調査）

市町	1位	2位	3位	4位
鳥取市 (N=333)	鳥取県立中央病院 8.7%	鳥取赤十字病院 7.2%	鳥取生協病院 7.2%	鳥取市立病院 6.6%
岩美町 (N=268)	岩美病院 52.6%	鳥取県立中央病院 11.2%	鳥取赤十字病院 6.3%	藤田医院(岩美町) 5.6%
若桜町 (N=270)	わかさ生協診療所 23.0%	若桜柿坂医院 14.8%	鳥取赤十字病院 12.2%	鳥取市立病院 11.5%
智頭町 (N=306)	智頭病院 73.2%	長石医院(智頭町) 5.9%	鳥取市立病院 5.2%	鳥取県立中央病院 4.2%
八頭町 (N=234)	鳥取市立病院 14.1%	尾崎医院(八頭町) 10.7%	鳥取赤十字病院 9.4%	瀬川医院(八頭町) 9.4%
全体 (N=1,425)	智頭病院 16.0%	岩美病院 10.0%	鳥取赤十字病院 7.9%	鳥取県立中央病院 7.8%

図表 75 移動が困難な方の普段の通院先（民生委員アンケート調査）

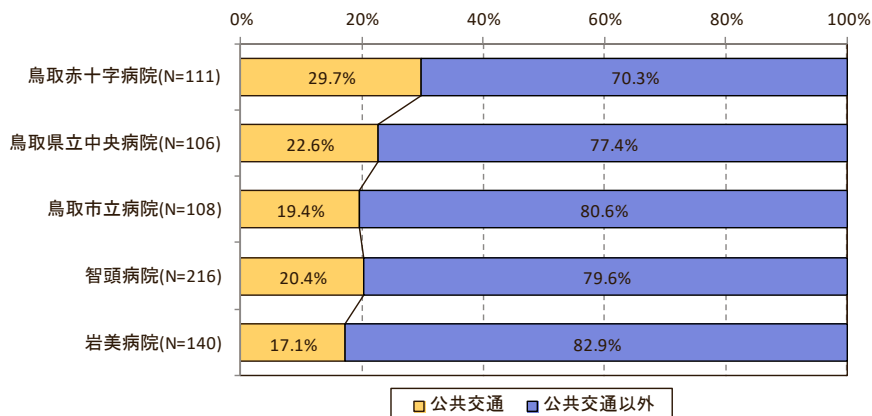
鳥取市 (回答者 266 名)	○鳥取赤十字病院 (64) ○鳥取県立中央病院 (54)	○鳥取市立病院 (62) ○鳥取生協病院 (50)
岩美町 (回答者 31 名)	○岩美病院 (24) ○藤田医院 (3) ○鳥取赤十字病院 (2)	○鳥取県立中央病院 (7) ○おくだこどもクリニック (2)
若桜町 (回答者 15 名)	○わかさ生協診療所 (10) ○鳥取生協病院 (3)	○若桜柿坂医院 (8) ○鳥取市立病院 (3)
智頭町 (回答者 22 名)	○智頭病院 (19) ○鳥取市立病院 (3)	○長石医院 (9)
八頭町 (回答者 35 名)	○大谷医院 (9) ○尾崎医院 (8) ○岸本内科医院 (7) ○柿坂医院 (6)	○板倉整形脳外科医院 (9) ○瀬川医院 (8) ○鳥取市立病院 (7)

資料：民生委員アンケート調査（平成 28 年 7 月～8 月実施、以下同じ）

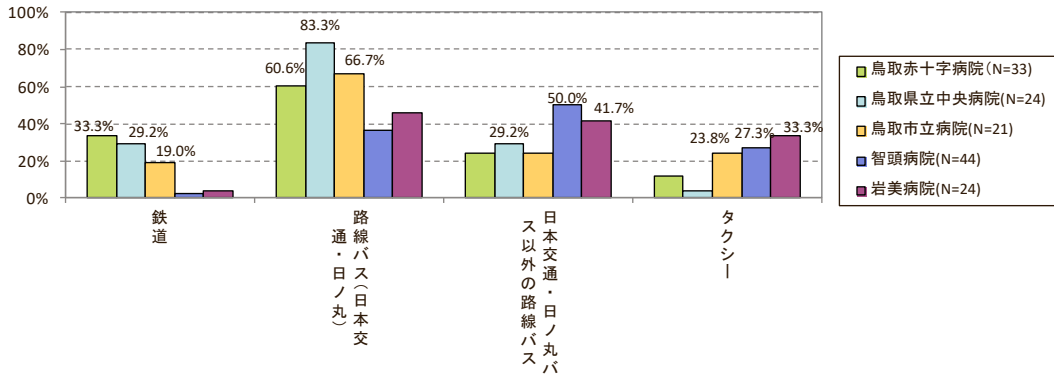
(2) 通院時の交通手段

- 住民アンケート調査結果による普段の通院先（全体）の上位 5 位までの医療機関について、通院時の交通手段をみると、公共交通で通院している人の割合は「鳥取赤十字病院」で 29.7%、その他の医療機関は 20%前後となっている。
- 公共交通で通院している人の移動手段別の内訳は各医療機関とも「路線バス」の割合が最も高く、通院時の公共交通としてはバスが最も身近な手段となっている。

図表 76 通院時の交通手段（住民アンケート調査）



図表 77 通院時の交通手段の内訳（住民アンケート調査）



(3) 主な通院先からの意見

- 主な通院先からの意見として、バスの便数確保や増便等の要望がある。

図表 78 主な通院先からの意見（関係機関ヒアリング調査）

鳥取県立中央病院	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自家用車が利用できない方への配慮として、バスの増便等、公共交通機関の利便性の向上を求める声が多い。 ○ 可能な範囲内でバスの増便を検討してほしい。
鳥取市立病院	<ul style="list-style-type: none"> ○ バスのダイヤ改正や路線再編の際には、病院への本数が減少しないよう考慮してほしい。

資料：関係機関ヒアリング調査（平成 28 年 9 月～10 月実施、以下同じ）

(4) 普段の買い物先

- 各市町とも自宅最寄りのスーパー等に買い物先が分散しているが、「イオンモール鳥取北店」が複数の市町に共通して上位に位置している。
- 高齢者や障がい者等の日常生活における移動が困難な方の買い物先は居住地の最寄りのスーパーや商店等が多くなっている。

図表 79 普段の買い物先（住民アンケート調査）

市町	1位	2位	3位	4位
鳥取市 (N=401)	トスク用瀬店 10.5%	エスマート浜村店 10.2%	イオンモール鳥取北店 9.5%	サンマート青谷店 5.2%
岩美町 (N=303)	サントピア岩美店 58.4%	フレッシュライフいわみ 11.9%	イオンモール鳥取北店 10.9%	ジュンテンドー岩美店 5.0%
若桜町 (N=253)	トスク若桜店 51.0%	ハッピーマート郡家店 9.9%	サンマート郡家店 6.3%	イオン 4.3%
智頭町 (N=320)	トスクちづ店 66.3%	イオンモール鳥取北店 5.9%	ゴダイドラッグ智頭店 5.6%	イオン 3.8%
八頭町 (N=261)	サンマート郡家店 31.4%	ハッピーマート郡家店 24.9%	トスク丹比店 7.7%	トスクふなおか店 6.1%
全体 (N=1,547)	トスクちづ店 13.8%	サントピア岩美店 11.6%	トスク若桜店 8.5%	イオンモール鳥取北店 7.0%

図表 80 移動が困難な方の普段の買い物先（民生委員アンケート調査）

鳥取市 (回答者 266 人)	<ul style="list-style-type: none"> ○ エスマート (37) ○ サンマート (28) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ トスク (31) ○ コンビニエンスストア (24)
岩美町 (回答者 31 人)	<ul style="list-style-type: none"> ○ サンマート (支店名なし) (11) ○ サンマート岩美店 (8) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ フレッシュライフいわみ (10) ○ ジュンテンドー (6)
若桜町 (回答者 15 人)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 町内の個人商店 (13) ○ 町内の理美容店 (3) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Aコープ トスク若桜店 (8) ○ 移動販売車 (トスクなど) (2)
智頭町 (回答者 22 人)	<ul style="list-style-type: none"> ○ トスクちづ店 (11) ○ 町内の商店 (7) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ いかり楽粋智頭店 (9) ○ ゴダイドラッグ智頭店 (6)
八頭町 (回答者 35 人)	<ul style="list-style-type: none"> ○ サンマート郡家店 (7) ○ 町内 (個人商店など) (7) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ サンマート (支店名なし) (7) ○ やずふれあい市場 (6)

(5) 買い物の際の交通手段

- 普段の買い物先として多くの人が挙げている「イオンモール鳥取北店」へ行く際の交通手段として公共交通を利用している人の割合は、回答者 106 人のうち 5 人で非常に少ない。(内訳は鉄道 4 人、路線バス 1 人)

(6) 高齢者や障がい者等の主な移動手段と移動について困っていること

- 高齢者や障がい者等の移動困難者の約半数が日常生活においてタクシーを利用している。また、好きな時に好きな所へ行けないことに困っている人や自分の運転や今後の交通手段に不安を感じている人が多い。

図表 81 高齢者や障がい者等が日常生活で主に利用する移動手段（民生委員アンケート調査）

鳥取市 (回答者 266 人)	○タクシー (112) ○親族に便乗・支援 (59) ○徒歩 (55) ○自分で車を運転 (50)	○バス (109) ○友人・知人・近所の人に便乗・支援 (58) ○別居の親族に便乗・支援 (54)
岩美町 (回答者 31 人)	○バス (18) ○タクシー (12)	○友人・知人・近所の人に便乗・支援 (17) ○親族に便乗・支援 (11)
若桜町 (回答者 15 人)	○バス (9) ○親族に便乗・支援 (5)	○自分で車を運転 (6) ○ゆいまある利用 (5)
智頭町 (回答者 22 人)	○タクシー (12) ○介護移送サービス (7)	○バス (10) ○親族に便乗・支援 (7)
八頭町 (回答者 35 人)	○タクシー (19) ○親族に便乗・支援 (13)	○バス (19) ○自分で車を運転 (11)

図表 82 高齢者や障がい者等が日常生活における移動について困っていること（民生委員アンケート調査）

	移動全般について	公共交通のサービス内容について
鳥取市 (回答者 266 人)	○自分の運転や今後の交通手段に不安を感じる (20) ○好きな時に好きな所へ行けない (19) ○人には頼みにくい (13) ○人に乗せてもらうのは気をつかう (12)	○バスの便数が少ない・増やしてほしい (77) ○タクシーの運賃が高くて負担になっている (44) ○バス停まで遠い (29) ○循環バスがほしい (18) ○バスの時間が合わない (15) ○鉄道とバスとの乗り継ぎが不便 (9)
岩美町 (回答者 31 人)	○公共交通が使いにくい・困難 (3) ○人には頼みにくい (3) ○人に乗せてもらうのは気をつかう (3)	○バスの便数が少ない (9) ○バス停まで遠い (3) ○乗降が大変・困難 (3) ○鉄道は使いにくい・不便 (3) ○タクシーの運賃が高くて負担になっている (3)
若桜町 (回答者 15 人)	○公共交通は時間がかかる (3)	○鉄道とバスとの乗り継ぎが不便 (3)
智頭町 (回答者 22 人)	○他に移動手段がない (4)	○バスの土日の便がない・増やしてほしい (4) ○バスの便数が少ない (3) ○バス停まで遠い (3)
八頭町 (回答者 35 人)	○好きな時に好きな所へ行けない (7) ○公共交通が使いにくい・困難 (5)	○バス停まで遠い (5) ○鉄道とバスとの乗り継ぎが不便 (5) ○タクシー補助が町内のみで町外に出ると高額になる (4) ○バスの便数が少ない (4)

(7) 公共交通を利用して行きたい通院先・買い物先

- 通院先としては、全体では「鳥取県立中央病院」、「鳥取市立病院」、「鳥取赤十字病院」等の総合病院が多く、岩美町では、「岩美病院」、智頭町では「智頭病院」を挙げた人が多い。
- 買い物先としては、全体では「イオンモール鳥取北店」が最も多く、市町別では居住地のスーパー等を挙げた人が多くなっている。
- 鳥取市内の総合病院やイオンモール鳥取北店及び各市町の中心部に立地するスーパーへの路線や便数の確保が求められている。

図表 83 公共交通を利用して行きたい通院先（住民アンケート調査）

市町	1位	2位	3位	4位
鳥取市 (N=127)	鳥取県立中央病院 38.0%	鳥取市立病院 29.5%	鳥取赤十字病院 17.1%	鳥取生協病院 10.1%
岩美町 (N=119)	鳥取県立中央病院 45.0%	岩美病院 39.2%	鳥取赤十字病院 20.8%	鳥取市立病院 14.2%
若桜町 (N=98)	鳥取市立病院 33.3%	鳥取生協病院 22.5%	鳥取県立中央病院 21.6%	鳥取赤十字病院 17.6%
智頭町 (N=107)	智頭病院 53.3%	鳥取市立病院 25.2%	鳥取県立中央病院 23.4%	鳥取赤十字病院 9.3%
八頭町 (N=97)	鳥取市立病院 37.1%	鳥取県立中央病院 22.7%	鳥取赤十字病院 18.6%	尾崎医院(八頭町) 9.3%
全体 (N=552)	鳥取県立中央病院 31.1%	鳥取市立病院 27.5%	鳥取赤十字病院 16.9%	智頭病院 10.4%

図表 84 公共交通を利用して行きたい買い物先（住民アンケート調査）

市町	1位	2位	3位	4位
鳥取市 (N=141)	イオンモール鳥取北店 29.5%	イオン 13.0%	鳥取大丸 10.3%	イオン鳥取店 7.5%
岩美町 (N=115)	サントピア岩美店 45.3%	イオンモール鳥取北店 27.4%	フレッシュライフいわみ 13.7%	イオン 12.0%
若桜町 (N=99)	トスク若桜店 18.4%	イオンモール鳥取北店 17.5%	鳥取大丸 16.5%	サンマート郡家店 11.7%
智頭町 (N=94)	トスクちづ店 40.4%	イオンモール鳥取北店 20.2%	ゴダイドラッグ智頭店 11.7%	カインズホーム 9.6%
八頭町 (N=105)	サンマート郡家店 33.3%	ハビーマート郡家店 19.0%	イオンモール鳥取北店 16.2%	カインズホーム 8.6%
全体 (N=556)	イオンモール鳥取北店 22.8%	鳥取大丸 9.7%	イオン 9.3%	サントピア岩美店 9.3%

(8) 高校生の通学における自家用車による送迎の実態

- ① 自家用車による送迎で日常的に通学している生徒の人数
 - 高等学校 13 校のうち自家用車での送迎を禁止している学校はない。容認している学校は 9 校、条件付きで容認している学校は 2 校である。
 - 自家用車による送迎で日常的に通学している生徒が比較的多いのは、八頭高校（70 人）、鳥取東高校（50 人）、鳥取敬愛高校（55 人）等である。また、鳥取敬愛高校、岩美高校では全校生徒数に占める割合が 10%を超えており、送迎が日常的な通学手段として少なからず利用されている。

図表 85 自家用車による送迎で日常的に通学している生徒の人数（高等学校アンケート調査）

禁止	0 校
容認	9 校
条件付きで容認	2 校
(無回答) 送迎の実態なし	2 校

	全校生徒数 (人)	日常的に送迎を 利用している人数 (人)	全校生徒数に 対する割合
鳥取東高	844	50	5.9%
鳥取西高	919	13	1.4%
鳥取商業高	529	20	3.8%
鳥取工業高	482	20	4.1%
鳥取湖陵高	533	0	-
鳥取緑風高	245	0	-
青谷高	208	7	3.4%
岩美高	234	30	12.8%
智頭農林高	137	4	2.9%
八頭高	826	70	8.5%
鳥取敬愛高	377	55	14.6%
青翔開智高	60	5	8.3%
鳥取城北高	955	0	-

② 自家用車での送迎に関する問題点・課題

- 駐停車車両による周辺道路の混雑、近隣住民への影響等を挙げている学校が多く、送迎車両が学校周辺の住民の生活環境に少なからず影響を及ぼしていることがうかがえる。

図表 86 自家用車による送迎による問題点・課題（高等学校アンケート調査）

鳥取東高	学校周辺道路に駐停車し、近隣住民に迷惑をかけている。 コンビニ等の商業施設の駐車場に停車し、利用者に迷惑をかけることがある。
鳥取西高	学校周辺での駐停車違反がある。
鳥取工業高	天候・道路事情により、始業に間に合わない場合がある。
八頭高	登下校時の混雑、駐停車のルール違反がみられる。
鳥取敬愛高	学校前道路が登校時、下校時混み合う。
青翔開智高	駐車スペースの確保、学校前の道路の渋滞、遅くまで生徒が学校に待機することが問題となっている。

③ 高校生の公共交通による通学に関する意見・要望

- 部活動の終了後や土日祝日の時刻や便数についての意見を挙げているが多く、平日朝夕以外の時間帯における公共交通の利便性向上が求められている。

図表 87 自家用車による送迎による問題点・課題（高等学校アンケート調査）

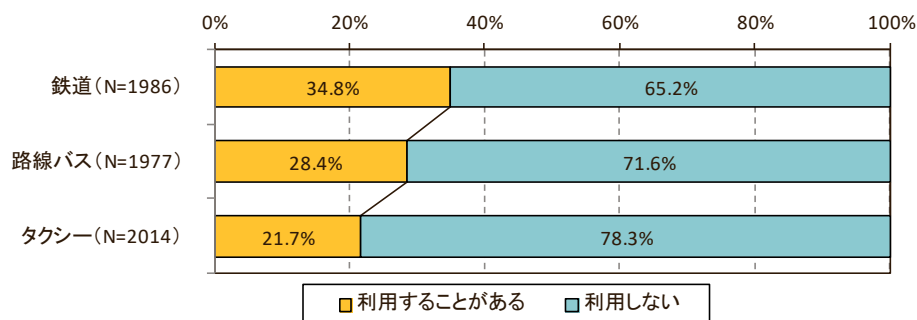
鳥取商業高	気象状況により交通機関が止まった場合の対処方法が必要である。
青谷高	定期券代が高い。終業時間や部活動の終了時刻等、列車の時刻と合わない場合がある。
智頭農林高	下校時の列車の本数が少なく、部活を早く切り上げなければならない。
八頭高	列車、バスの本数が少ない。
鳥取敬愛高	土曜日登校（模試、大会等）がある場合、土日の列車、バスなどの公共交通機関の運行が少なく、朝礼・下校時に不便を感じる。
青翔開智高	時に、乗車時のマナーの点で注意や指摘を受けることがある。

4-4 公共交通の利用状況・バスサービスの満足度

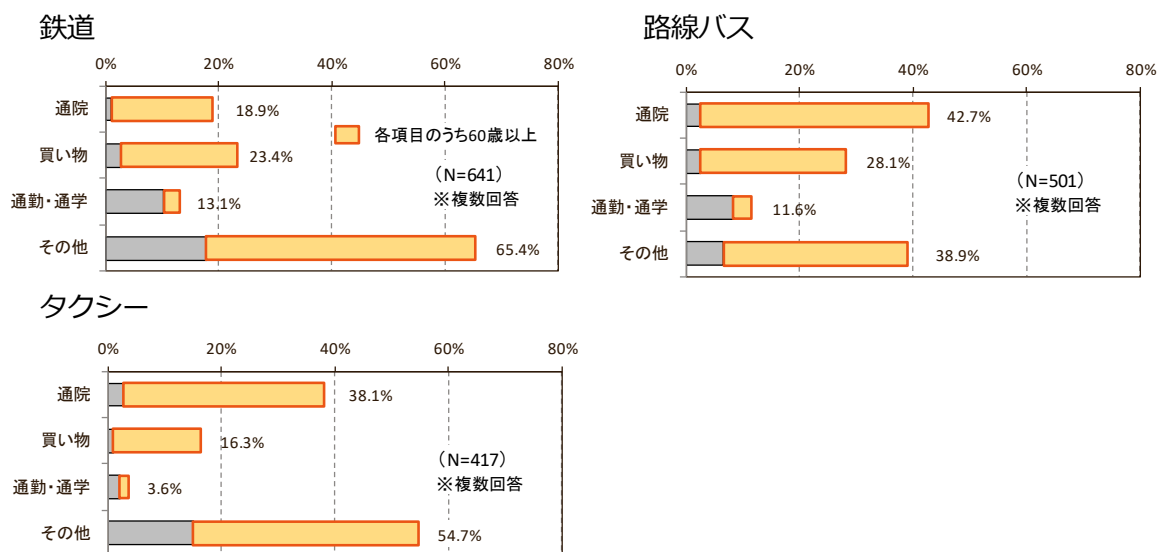
(1) 公共交通の利用の有無及び利用目的

- 路線バスとタクシーに比べて、鉄道を利用することがある人の割合の方が高くなっている。鉄道は通院、買い物及び通勤・通学以外の目的で利用する人が多く、出張や観光・レジャー等の非日常の目的での利用を含む幅広い目的で利用されている。
- 「通院」や「買い物」の目的で利用する人は60歳以上が大半を占めており、高齢者にとっては通院や買い物の移動手段として公共交通が重要な役割を果たしている。

図表 88 公共交通の利用状況（住民アンケート調査）



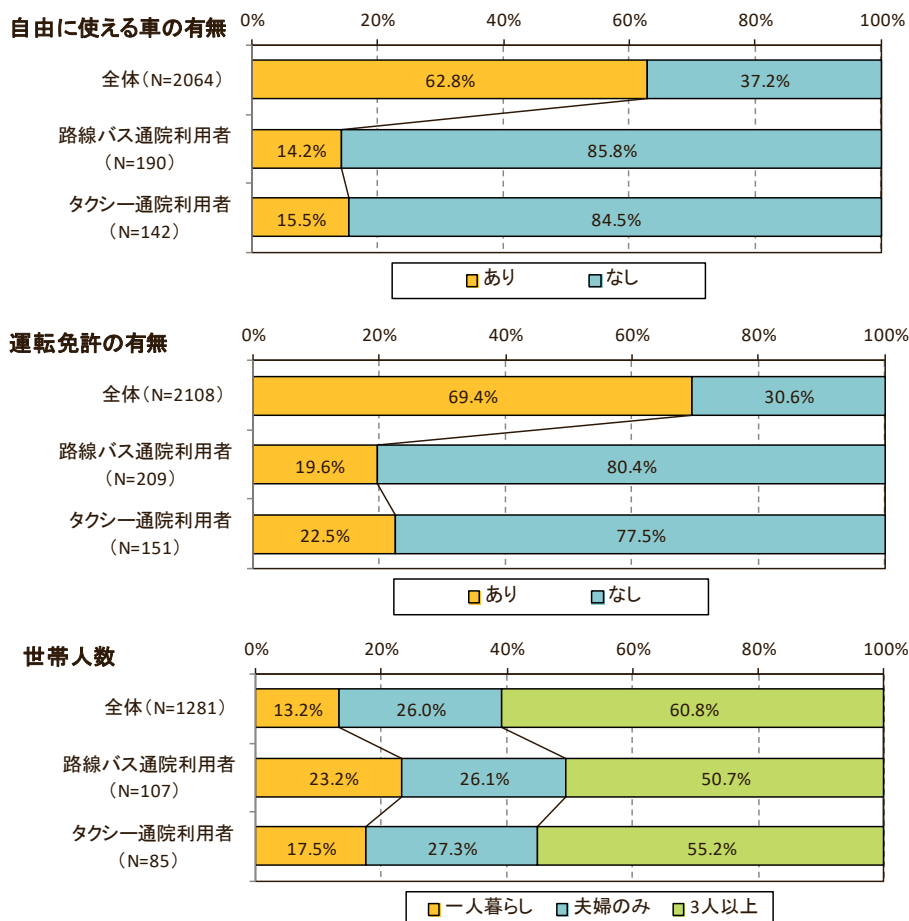
図表 89 公共交通の利用目的（住民アンケート調査）



(2) 路線バスとタクシーを通院目的で利用している人の特徴

- 路線バスとタクシーを通院目的で利用している人においては、自由に使える車を持っていない人、運転免許を持っていない人、一人暮らし又は夫婦のみで暮らしている人の割合が高く、こうした人たちにとっては路線バスとタクシーが日常生活に欠かせない移動手段となっている。

図表 90 通院目的で公共交通を利用する人の属性（住民アンケート調査）

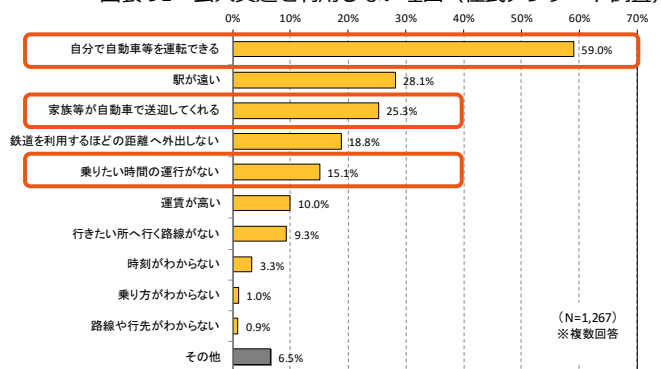


(3) 公共交通を利用しない理由

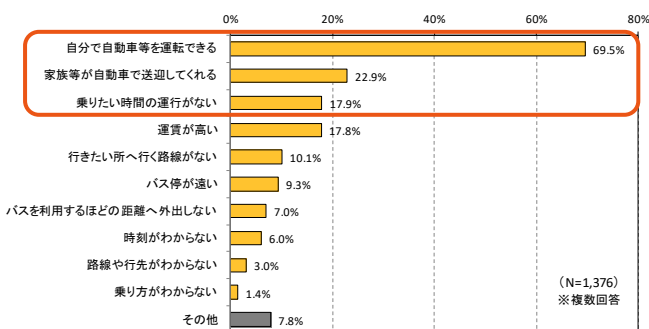
- 公共交通を利用しない理由としては、鉄道・路線バスとも「自分で自動車を運転できる」と「家族等が自動車を送迎してくれる」が主な理由となっている。
- 公共交通のサービス内容については、鉄道・路線バスとも「乗りたい時間の運行がない」と答えた人の割合が高く、住民のニーズと実際に提供されているサービス（運行時刻等）との間にミスマッチがあることがうかがえる。

図表 91 公共交通を利用しない理由（住民アンケート調査）

鉄道



路線バス



(4) 路線バスのサービスの満足度

- 全体では「定時性（時間どおりの運行）」、「乗務員の対応」及び「所要時間（始発から終発までの時刻）」の満足度が高い一方で「運行本数」、「運賃」及び「鉄道との乗り換えのしやすさ」の満足度が比較的低くなっている。
- 市町別にみると、若桜町と智頭町において満足度が全体的に高く、鳥取市と八頭町において低い傾向がある。

図表 92 自由に使える自動車を持たない人のバスサービスの満足度（住民アンケート調査）

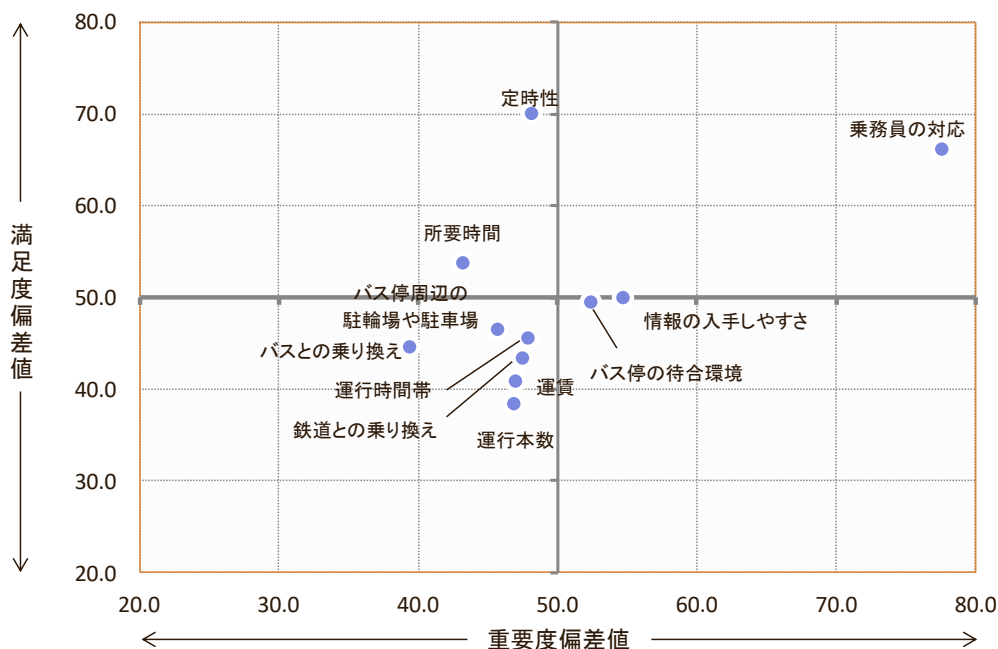
	全回答者	全回答者のうち、自由に使える自動車を持たない人					
		計	鳥取市	岩美町	若桜町	智頭町	八頭町
①運行本数	2.63	2.76	2.50	2.75	3.08	2.91	2.59
②運行時間帯(始発から終発まで)	2.71	2.93	2.74	2.99	3.14	3.11	2.64
③所要時間(目的地までの移動にかかる時間)	2.96	3.14	3.17	2.99	3.10	3.34	2.93
④定時性(時刻表どおりの運行)	3.44	3.57	3.38	3.62	3.63	3.91	3.14
⑤鉄道との乗り換えのしやすさ	2.78	2.88	2.80	2.83	2.89	3.04	2.80
⑥バスとの乗り換えのしやすさ	2.80	2.91	2.81	2.79	3.03	3.17	2.58
⑦バス停の待合環境(ベンチや上屋の設置状況など)	2.91	3.03	2.85	2.83	3.34	3.25	2.84
⑧バス停周辺の駐輪場や駐車場(台数、場所など)	2.73	2.96	2.84	2.80	3.19	3.14	2.77
⑨運賃	2.65	2.79	2.57	2.49	2.82	3.23	2.87
⑩時刻や運賃などの情報の入手しやすさ	2.89	3.03	2.80	2.88	3.29	3.28	2.91
⑪乗務員の対応(接遇)	3.29	3.46	3.28	3.40	3.53	3.66	3.45
⑫バスサービスの総合的な満足度	3.03	3.24	2.99	3.22	3.38	3.42	3.24

* 表中の数値は、満足：5点 やや満足：4点 どちらでもない：3点 やや不満：2点 不満：1点として加重平均した値

(5) バスサービスの総合的な満足度に影響している要素

- 自由に使える自動車を持たない人の「バスサービスの総合的な満足度」に影響している要素をみると、重要度が高く、かつ満足度が低い項目（重点的に改善すべき項目）は、「バス停の待合環境」「情報の入手しやすさ」である。
- 市町別にみると、岩美町では「バス停周辺の駐輪場・駐車場」と「鉄道との乗り換え」、若桜町では「運行時間帯」、「運賃」、「所要時間」及び「バス停周辺の駐輪場・駐車場」、智頭町では「運行時間帯」と「鉄道との乗り換え」、八頭町では「バスとの乗り換え」、「運行時間帯」及び「運行本数」が重点的に改善すべき項目となっている。「バス停の待合環境」や「情報の入手しやすさ」に加えて、バスや鉄道との乗り換えの改善が共通する課題の一つになっている。
- 「乗務員の対応」と「定時性」の満足度は際立って高い。乗務員の対応は総合的な満足度に大きく影響している。

図表 93 自由に使える自動車を持たない人のバスサービスの満足度（住民アンケート調査）



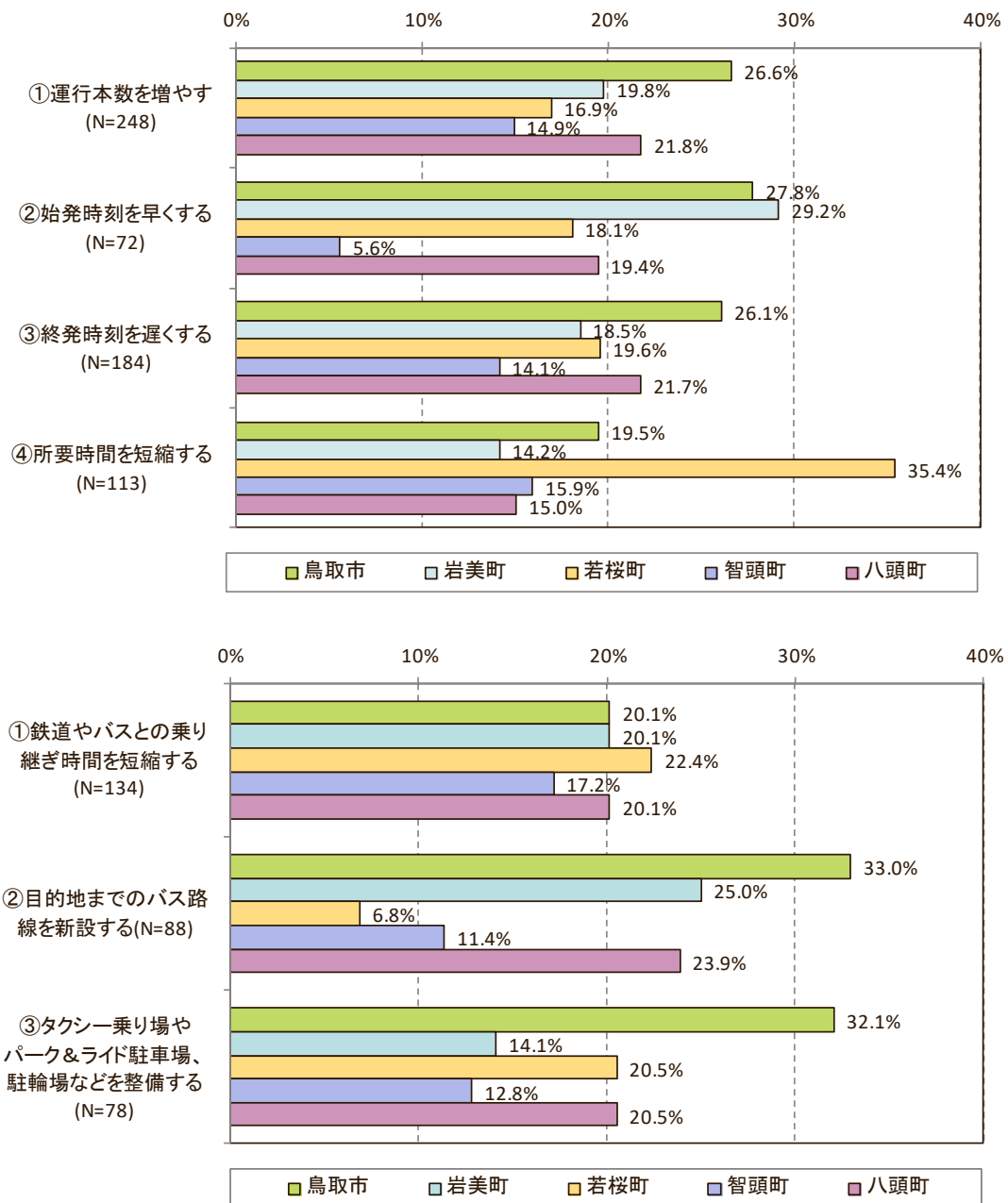
	満足度が高い項目	重点的に改善すべき項目 (満足度が低く、重要度が高い項目)
全体	乗務員の対応、定時性、所要時間	情報の入手しやすさ、バス停の待合環境
鳥取市	乗務員の対応、定時性、所要時間	情報の入手しやすさ、バス停の待合環境
岩美町	乗務員の対応、定時性、所要時間、運行時間帯	情報の入手しやすさ、バス停の待合環境、バス停周辺の駐輪場・駐車場、鉄道との乗り換え
若桜町	乗務員の対応、定時性、バス停の待合環境、情報の入手しやすさ	運行時間帯、運賃、所要時間、バス停周辺の駐輪場・駐車場
智頭町	乗務員の対応、定時性、所要時間、情報の入手しやすさ	バス停の待合環境、運行時間帯、鉄道との乗り換え
八頭町	乗務員の対応、定時性、所要時間、情報の入手しやすさ、運賃	バスとの乗り換え、運行時間帯、運行本数

4-5 サービスの改善点・公費負担についての考え方

(1) 公共交通のサービスの改善点

- 「どのような点が改善されたら、公共交通の利用が増えるか」について尋ねたところ、鳥取市と岩美町では「始発時刻を早くする」、若桜町では「所要時間を短縮する」と答えた人の割合が高く、終発時刻の繰り下げや移動の目的地までの速達性向上が有効であることがうかがえる。
- 鳥取市では「目的地までのバス路線を新設する」と「タクシー乗り場やパーク&ライド駐車場、駐輪場などを整備する」、岩美町と八頭町では「目的地までのバス路線を新設する」と答えた人の割合が高く、抜本的な対策やハード整備も求められている。

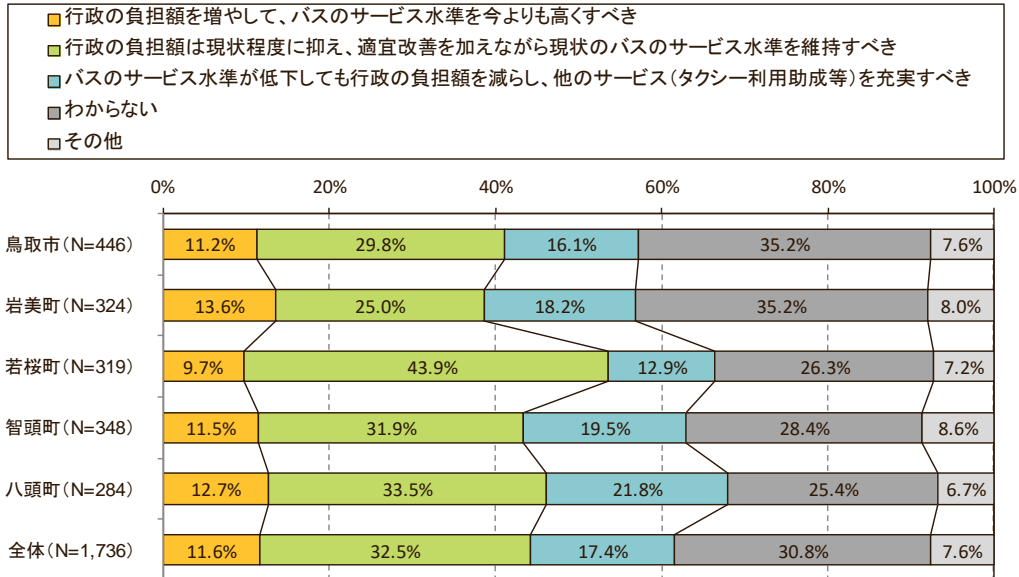
図表 94 公共交通のサービス改善点（住民アンケート調査）



(2) バスのサービスに対する公費負担についての考え方

- 「行政の負担額は現状程度に抑え、適宜改善を加えながら現行のバスのサービス水準を維持すべき」と答えた人の割合が最も高くなっているが、意見は分かれている。
- 「わからない」という回答が約 3 割を占めており、公共交通の現状についての周知が不足していることがうかがえる。

図表 95 公費負担についての考え方（住民アンケート調査）

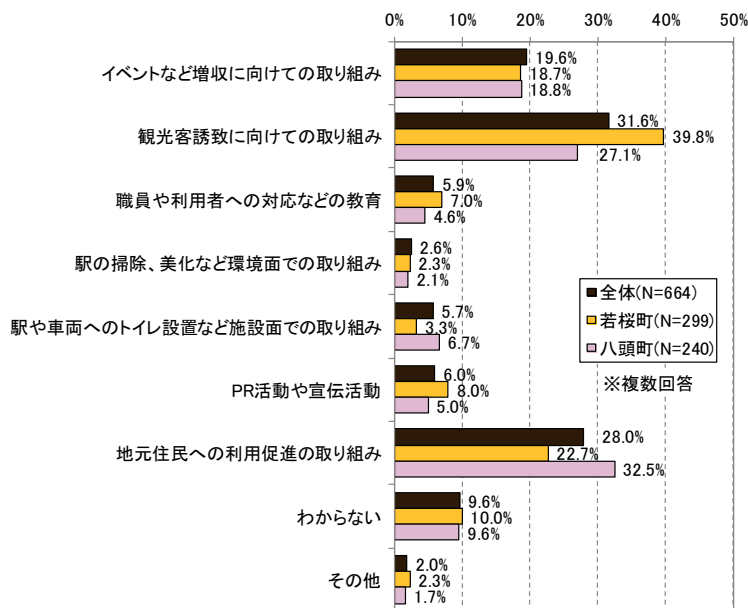


4-6 若桜鉄道についての意識・満足度等

(1) 沿線自治体において必要な取組

- 若桜町は「観光客誘致に向けての取り組み」、八頭町は「地元住民への利用促進の取り組み」がそれぞれ最も多く、地域の内と外の両方への働きかけが求められている。

図表 96 沿線自治体において必要な取組（若桜鉄道アンケート調査）

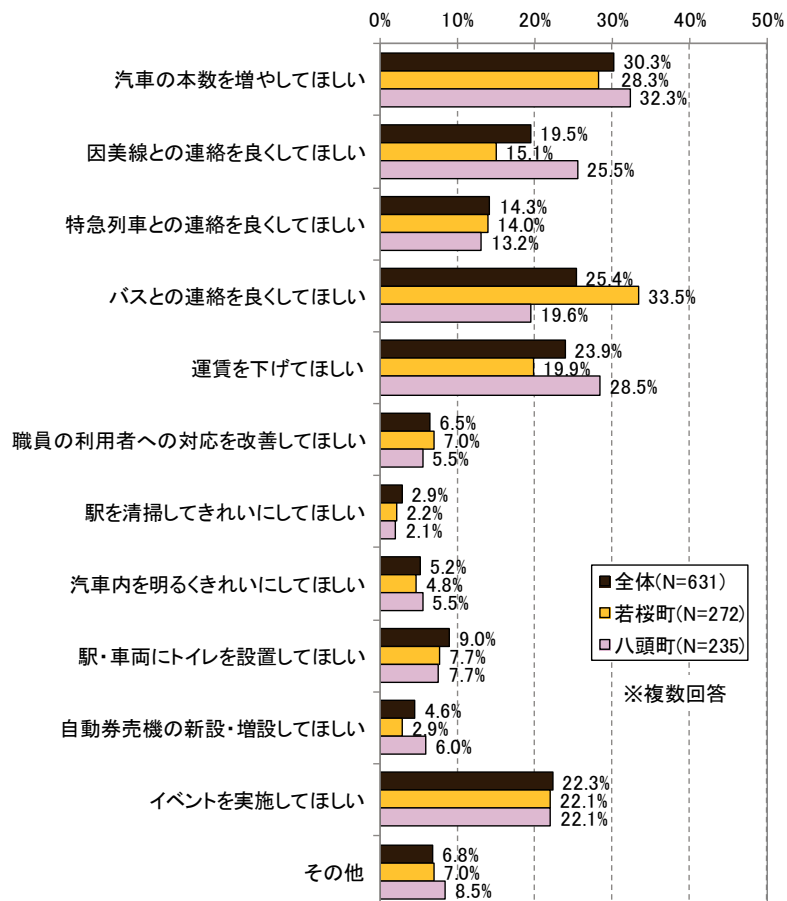


資料：若桜鉄道アンケート調査（平成 28 年 7 月実施、以下同じ）

(2) 利用促進策のうち、特に強く望むもの

- 八頭町は「汽車の本数を増やしてほしい」、若桜町は「バスとの連絡を良くしてほしい」がそれぞれ最も多く、利用促進にあたっては増発やバスとの接続改善が特に有効であると考えられる。

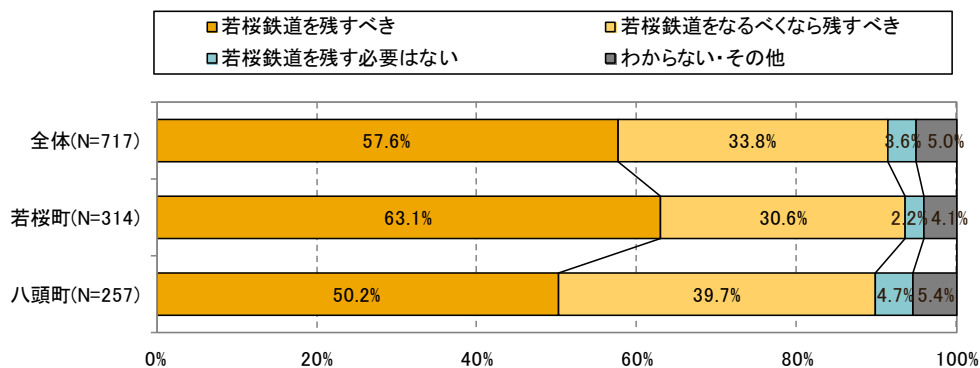
図表 97 利用促進策のうち特に強く望むもの（若桜鉄道アンケート調査）



(3) 若桜鉄道の存続についての意識

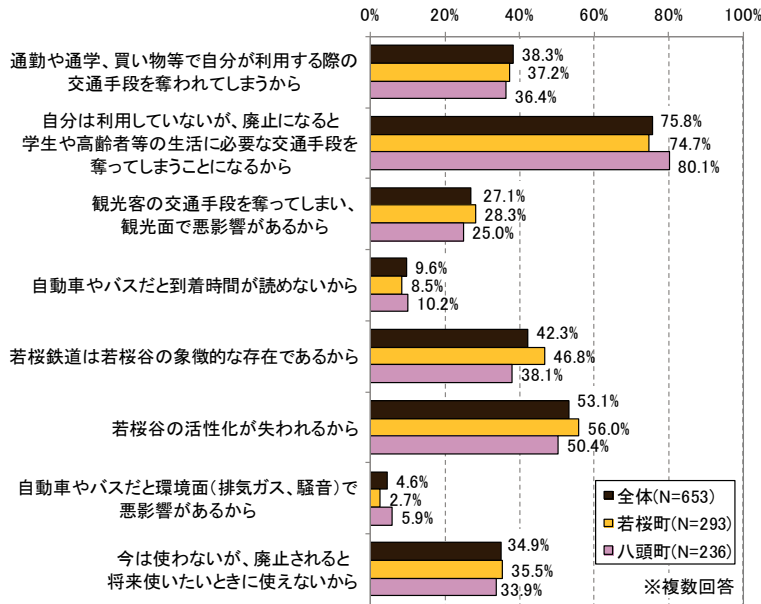
- 「若桜鉄道を残すべき」と「若桜鉄道をなるべくなら残すべき」の合計が約 90%を占めており、住民の大部分が若桜鉄道の存続を望んでいる。

図表 98 若桜鉄道の存続についての意識（若桜鉄道アンケート調査）



- 「若桜鉄道を残すべき」、「若桜鉄道をなるべくなら残すべき」と考える理由としては「自分は利用していないが、廃止になると学生や高齢者等の生活に必要な交通手段を奪ってしまうことになるから」が最も多く、象徴的な存在であることや活性化に不可欠であること等を含めた鉄道の社会的価値が存続の理由としての共通認識になっている。

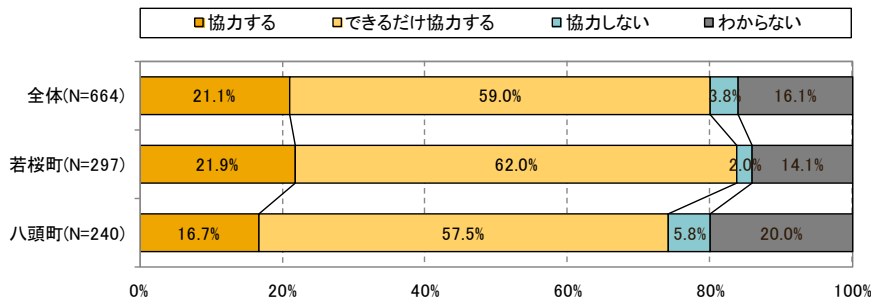
図表 99 若桜鉄道を残すべき理由（若桜鉄道アンケート調査）



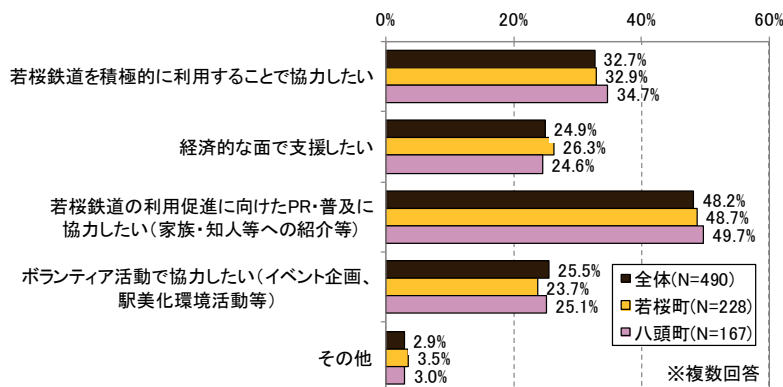
(4) 若桜鉄道の存続に向けた取組への協力意向

- 「協力する」と「できるだけ協力する」の合計が約 80%を占めており、こうした協力意向を実際的な取組（利用促進に向けた PR 等）にどのようにつなげていくかが課題である。

図表 100 若桜鉄道の存続に向けた取組への協力意向（若桜鉄道アンケート調査）



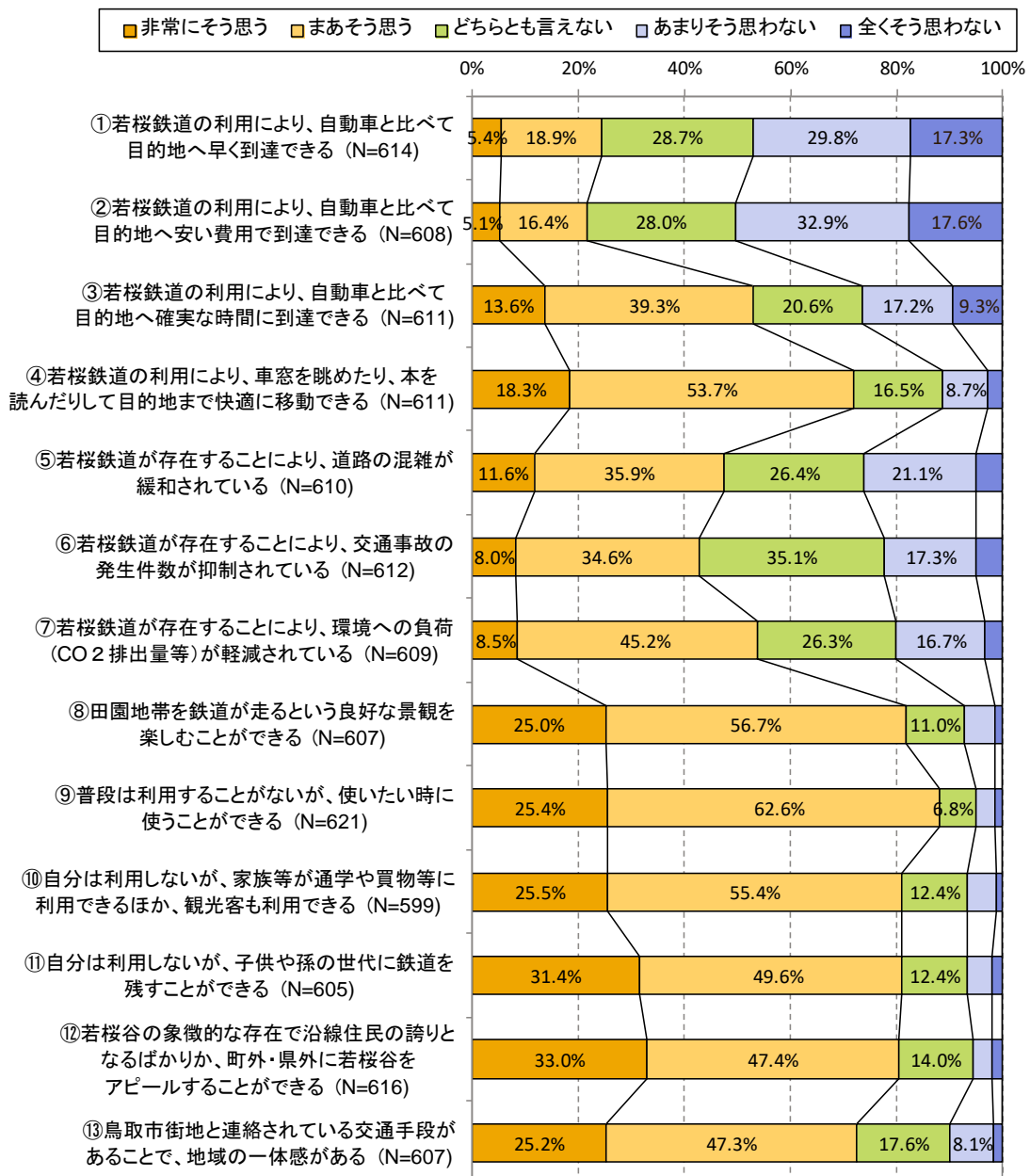
図表 101 若桜鉄道の存続に向けた取組について協力できる内容（若桜鉄道アンケート調査）



(5) 若桜鉄道についてのイメージ

- 「⑨普段は利用することはないが、使いたい時に使うことができる」、「⑧田園地帯を鉄道が走るという良好な景観を楽しむことができる」、「⑩自分は利用しないが、家族等が通学や買物等に利用できるほか、観光客も利用できる」、「⑪自分は利用しないが、子供や孫の世代に鉄道を残すことができる」、「⑫若桜谷の象徴的な存在で沿線住民の誇りとなるばかりか、町外・県外に若桜谷をアピールすることができる」については「非常にそう思う」、「まあそう思う」の占める割合が高く、イメージアップや地域連携、間接利用等の存在効果を沿線住民の多くが認識している。
- 逆に「全くそう思わない」「あまりそう思わない」の合計の占める割合が高いのは、「②若桜鉄道の利用により、自動車と比べて目的地へ安い費用で到達できる」、「①若桜鉄道の利用により、自動車と比べて目的地へ早く到達出来る」等であり、低コストで大量に輸送できることや速達性といった鉄道の優位性が十分に果たされていないことがうかがえる。

図表 102 若桜鉄道についてのイメージ（若桜鉄道アンケート調査）



4-7 自治体の関係部局が認識しているサービスの改善要望等

関係機関ヒアリング調査を通じて把握した、自治体の関係部局が認識している公共交通のサービスの改善要望等は次のとおりである。

図表 103 自治体の関係部局が認識している公共交通のサービスの改善要望等

観光関係	
鳥取県	○多言語、サイン等による外国人観光客への案内表示が不足している。
鳥取市	○砂丘と他の観光地や観光施設を結ぶ公共交通の要望がある。 ○夕日の見える時間帯の鳥取砂丘発着の路線バスの本数の増加の要望がある。 ○増えている外国人観光客のため、JR鳥取駅をはじめとする職員の外国語での対応の強化が必要である。 ○白兔方面は観光客が増えているが、路線バスの本数が少なくJR末垣駅との接続がうまくいっていない。 ○鳥取駅構内のコインロッカー・ATM・トイレへの誘導看板が分かりにくい。 ○鳥取駅構内にゆうちょ銀行のATMを設置してほしい。 ○倉吉方面へのJRの本数が少ないため、路線バス等の運行への要望がある。
若桜町	○鉄道・バスの便が少ないため、乗り継ぎに時間がかかる。観光面で不便。 ○バス路線から遠い観光地や徒歩では時間が掛かる観光地は車でないと観光できない。
智頭町	○駅に施錠ロッカーを整備してほしい。 ○公共交通の便が少なく乗り継ぎが不便なため、公共交通をあてにしている観光客は観光を諦めざるを得ないことがある。
八頭町	○観光に関する取組に併せた乗り継ぎが不便。便数が少ない。
教育関係	
智頭町	○公共交通の利便性確保のため、可能であればデマンド運行が望ましい。
八頭町	○若桜鉄道の時間帯と登下校の時間帯が合わない。 ○主要駅では、通勤・通学の時間帯に鉄道や他路線のバス等との乗り継ぎが可能だが、それ以外の時間帯（土日祝日の部活動等）では乗り継ぎができない場合がある。
福祉関係	
鳥取市	○山間部等は特に高齢化が進んでいるため介護予防の取り組みが重要となるが、路線バスの経路外であることや時間帯が合わないために地区公民館等で開かれる介護予防教室に参加しづらい。生活物資の購入や病院への通院等も同様。
岩美町	○高齢者移送サービスは要介護認定を受けた住民等に限定されるため一般住民からの利用要望がある。 ○各地区サロンへの移動手段的確保が必要である。
智頭町	○山間部の交通を補う根本的な施策が必要である。
八頭町	○日常の支援は介護保険等の公的サービスで対応できるが、移動支援は不十分であり、介護認定・障がい区分認定外の方についてはボランティアに依存している。 ○公的サービスのコストが増大し限界にきているなか、インフォーマルサービスのニーズの増加に応じた施策が必要と感じている。

第5章 課題の整理と計画の基本方針・目標等

5-1 公共交通の現状・問題点と課題の整理

(1) 調査結果に基づく公共交通の現状・問題点と課題

ここまでの調査結果を踏まえると、鳥取県東部地域における公共交通の現状・問題点と課題は、次のとおり整理することができる。

① 広域的な公共交通ネットワークの形成に関する事項

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ○通勤・通学、通院、買い物等の移動の目的地は、市町の中心部や幹線道路の近くに概ね立地している。(p7~p10,p47~p48) ○通勤・通学需要としては4町から鳥取市へ向かう方向が大きい、通学については鉄道を利用した逆方向のまとまった需要がある。(p13~p15,p30) ○鳥取市と4町を結ぶ路線については、バスとJRは一定の便数が確保されているが、若桜鉄道と智頭急行は便数が少なく、利便性も劣る。(p31,p34) ○路線バスや鉄道の運行本数の少なさは行政・住民の双方から問題点として挙げられているが、サービス改善のためにはハード整備を含めた抜本的な対策が必要である。(p23~p24,p32,p53~p55) ○鳥取駅までの「運賃」と「所要時間」については、鳥取市の新市域や4町において負担が大きくなっている。(p27) ○鳥取市と4町を結ぶバス路線については、運行本数に対し利用が少ない、他の交通機関と重複している等により、非効率な区間がある。(p33~p35,p60) ○鳥取市では、市独自の計画に基づき、地域ごとにバス路線の再編が段階的に進められている。(p18~p23) 	<p>市町をまたいで運行する鉄道や路線バス(幹線)のサービス確保・改善</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○高齢化率の高い鳥取市の縁辺部や山間部では、公共交通の利用が不便な地域が存在している。(p26~p27,p33~p39) ○鉄道やバスを利用してもよいと思う最寄りバス停や駅までの距離は、年代が高くなるほど短くなる傾向にある。(p46) ○路線バスやタクシーを通院目的で利用している人は、自由に使える車や運転免許を持たない人が多い。(p51~p52) ○鉄道やバスを利用しない理由として、サービスに関する項目については「乗りたい時間の運行がない」が最も多く、公共交通を利用して自由に移動できないことが問題となっている。(p53) ○公共交通のほかにも高齢者や障がい者を対象とした移動手段確保策や支援策が展開されており、一部ではサービスの重複がみられる。(p42~p43,p49) ○現状の公共交通ではカバーできないニーズや担い手不足への対応のため、自動運転等の最新技術を活用した検討が進められている。(p42~p43,p49) 	<p>地域特性に応じた移動手段の確保</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○交通拠点である駅周辺の活性化による回遊性向上やにぎわい創出が複数の市町に共通して主要な施策・事業に位置付けられている。(p18~p24) ○交通拠点である駅のほか、集約された公共施設や道の駅などの地域の拠点を中心とした人・モノのネットワークづくりが、地域に共通する主な取組として位置付けられている。(p18~p24) ○鳥取市は自転車の交通手段分担率が高く、中心市街地における自転車の活用が施策として挙げられている。(p19~p20,p23) 	<p>生活の質の向上を支える交通まちづくりの推進</p>

② 公共交通の利用環境改善と利用促進に関する事項

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ○主に駅が交通拠点としての役割を果たしている。(p18~p23,p25,p32) ○鉄道との乗り換え、バスとの乗り換えについては、特に4町において重点的に改善すべき事項と位置付けられる。(p18~p23,p37~p38,p60) ○バス停の待合環境は、複数の市町に共通して重点的に改善すべき事項に位置付けられる。(p53~p54) 	交通拠点の機能強化
<ul style="list-style-type: none"> ○上位・関連計画において、鉄道やバスの車両や交通拠点におけるバリアフリー化の推進が掲げられている。(p18~p23,p28) ○路線バスのサービスについて、乗務員の接遇についての満足度は高いが、利用するきっかけや観光客が利用しやすい環境づくりのためにも接遇レベルの維持・向上が必要である。(p53~p54) 	公共交通を利用して安全・安心に移動できる環境の実現

③ 自家用車からの転換等による公共交通の利用促進に関する事項

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ○人口減少や少子高齢化の進展等により鉄道やバスの利用者数が減少する一方で通勤・通学手段は自家用車が約8割を占める等、日常生活の移動手段は自家用車に大きく依存している。(p14,p30,p35~p36) ○公共交通を利用できる環境ではあるが、その利便性の高さから自家用車を選択してしまう人が多く、公共交通を利用することがある人は2~3割台にとどまる。(p51) ○鳥取市や若桜鉄道沿線地域では、自家用車から公共交通に意識や行動を自発的に転換する取組が主要な施策として掲げられている。(p22~p24) ○公共交通を利用しない理由として「自分で自動車を運転できるから」が最も多い等、公共交通の確保・維持の必要性を自らの問題として認識していない人が多数となっている。(p53) ○自家用車への過度な依存は、渋滞の発生や環境負荷の増大といった様々な問題の一因となっている。また、近年では高齢の運転者による事故が大きな社会問題となっている。公共交通機関を利用し、自家用車の使用を控えることは、こうした問題の解決につながる。(p14~p16,p22~p24) 	自家用車に依存した生活からの転換
<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通を将来にわたって維持していくために、ハード・ソフト両面の利用促進の取組が必要である。(p17~p24) ○公共交通に関する時刻や運賃等の「情報の入手しやすさ」は、複数の市町に共通して重点的に改善すべき事項となっている。(p53~p54) ○山陰地方では伯耆大山~出雲市間等で交通系ICカードが順次導入されている。鳥取市では導入に向けた検討が施策として掲げられている。(p23,p25) 	公共交通の利用促進

④ 観光交通としての利便性向上に関する事項

現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ○鳥取砂丘等の主要な観光地への交通手段は確保されているが、地域内を自由に周遊できる観光二次交通が十分に確保されていない。(p11,p17~p20,p23~p24) ○観光客にとって公共交通の本数や時刻、乗り継ぎ等が不便でわかりづらく、利用しにくい。(p24,p60) ○観光客のニーズの多様化や増加する外国人観光客に対応できるよう交通拠点の利便性向上や案内表示の改善、公共交通サービス従事者の対応強化が必要である。(p11~p12,p32) ○地域には若桜鉄道や山陰海岸ジオライナーなどの公共交通に関する貴重な観光資源がある。(p11,p40) ○今後は鳥取駅と東浜駅への「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」の停車等により観光地としてさらに注目が高まることが予想され、地域の魅力を発信することが重要である。(p17,p20) 	観光交通としての利便性向上と情報発信

⑤ 公共交通の維持・存続のための仕組みづくりに関する事項

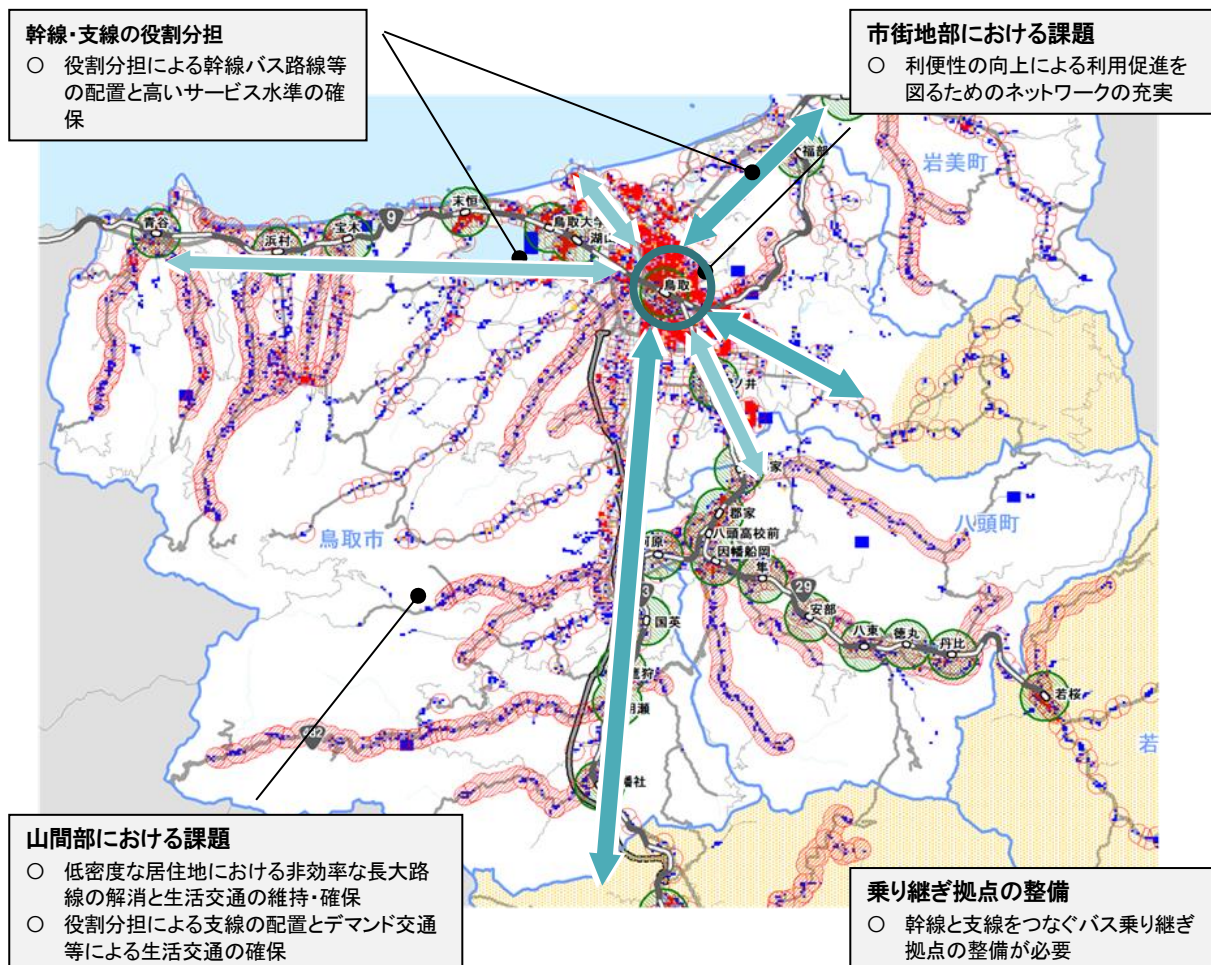
現状・問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通を取り巻く環境や利用状況の変化、住民や利用者の意見や要望等をもとに広域的かつ継続的に公共交通サービスを改善していくための仕組みが整っていない。(p44~p60) ○ バスのサービスを維持するための公費負担の考え方については意見が分かれており、「わからない」との回答も多数ある。(p56) ○ 複数の市町において「住民が主体となったまちづくり」が標榜されており、自らの問題として公共交通の維持・存続や利用促進に取り組む組織や団体の支援が必要である。(p17~p24) ○ 若桜鉄道は、路線バスとともに重要な地域公共交通としての役割を担っていることから、今後も引き続き収支の均衡と安全で安定した運行を確保することが必要である。(p56~p59) 	<p>住民と行政、交通事業者の連携による取組を推進していくための仕組みづくり</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○ 行政の負担額を考慮しながら地域全体の公共交通ネットワークを維持していくためには、行政として最低限確保するサービス水準を設定した上で、利用の少ない路線や不採算の路線の運行を見直すための基準を作り、運用することが必要である。(p33~p38,p60) 	<p>効率的な公共交通体系の実現に向けた仕組みづくり</p>

(2) エリア別の現状・問題点及び課題

前項の現状・問題点及び課題のうち、各エリアにおける特徴的な事項は次の通り整理することができる。

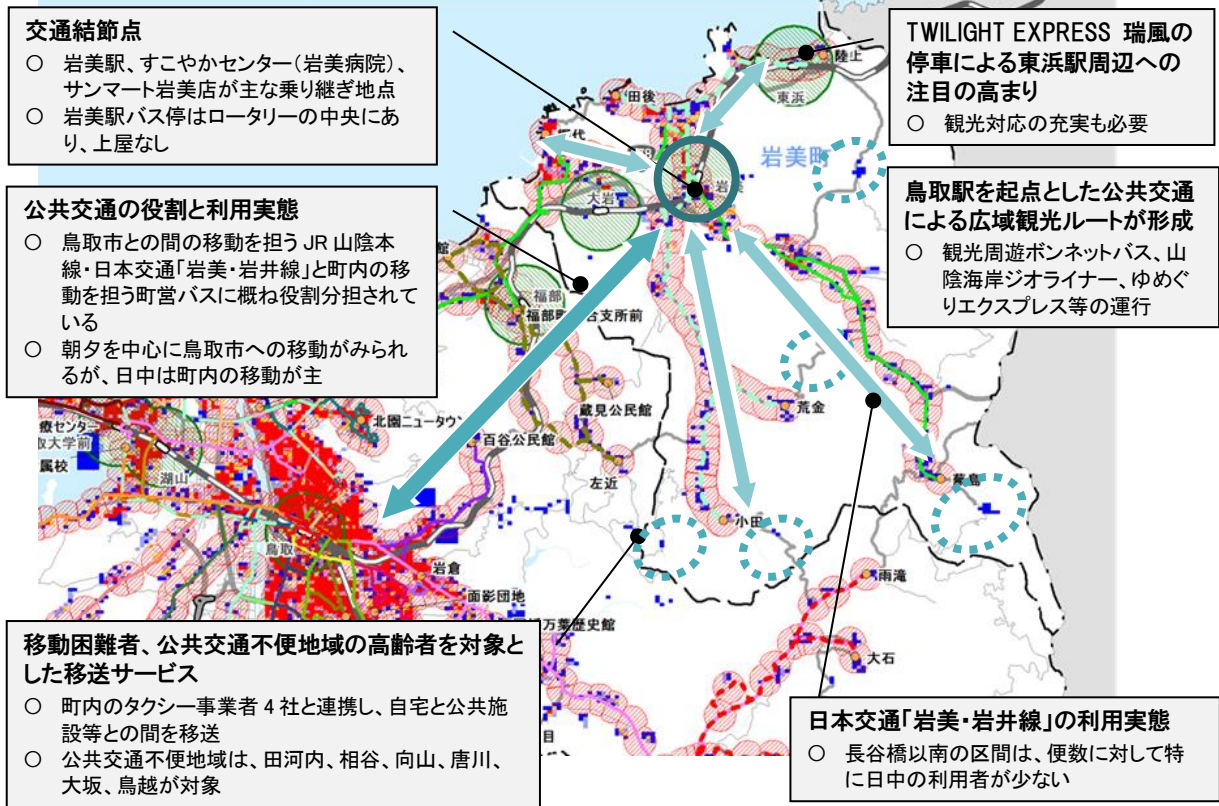
① 鳥取エリア

図表 104 鳥取エリアにおける公共交通の問題点・課題等



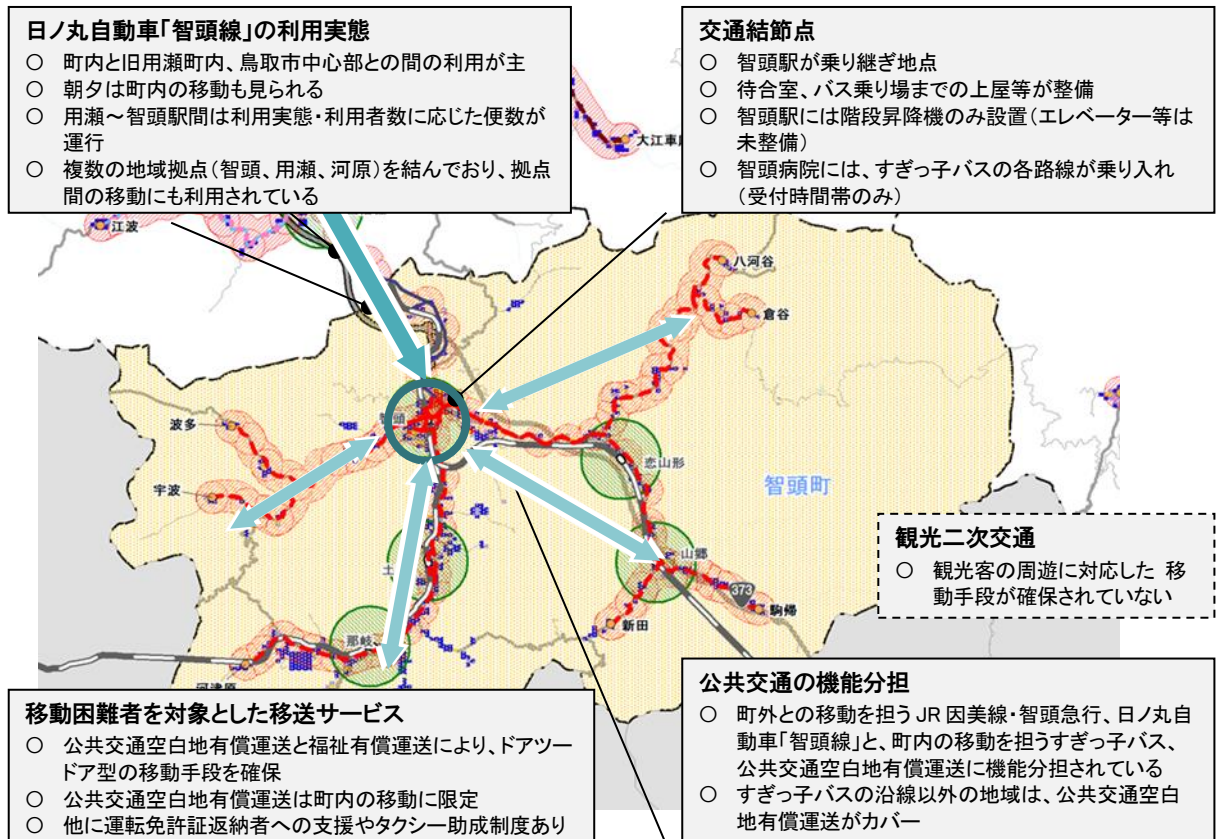
② 岩美エリア

図表 105 岩美エリアにおける公共交通の問題点・課題等



③ 智頭エリア

図表 106 智頭エリアにおける公共交通の問題点・課題等



④ 若桜・八頭エリア

図表 107 若桜・八頭エリアにおける公共交通の問題点・課題等

