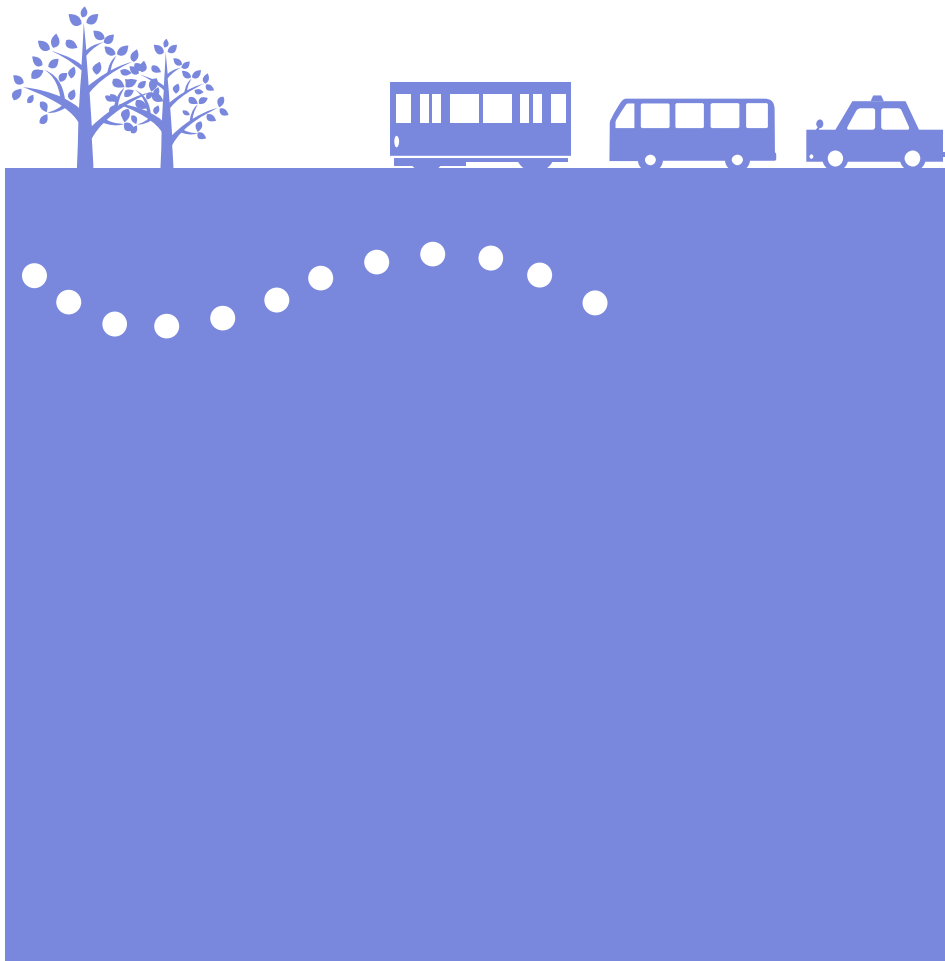


鳥取県東部地域公共交通網形成計画(案)



平成 29 年 3 月

鳥取県・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町

(鳥取県東部地域公共交通活性化協議会)

目 次

第1章	計画の策定にあたって	1
1-1	計画策定の背景	1
1-2	策定主体	1
1-3	計画の区域	1
1-4	計画の期間	1
1-5	国の施策との関係	2
第2章	地域の概況	3
2-1	位置・地勢	3
2-2	人口・世帯数の推移	4
2-3	移動の目的地となる施設の分布	7
2-4	移動の目的地等が集積する鳥取市中心市街地の状況	9
2-5	観光資源の立地と来訪状況	11
2-6	住民の移動実態と交通手段	13
2-7	鳥取県及び関係市町のまちづくりの方向性	17
第3章	地域公共交通の状況	25
3-1	公共交通ネットワーク	25
3-2	鉄道	28
3-3	路線バス、コミュニティバス・乗合タクシー等	33
3-4	その他の交通手段	39
3-5	移動手段確保のための支援策等	42
第4章	公共交通に対するニーズ	44
4-1	実施した調査の概要	44
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	45
4-3	日常生活における移動実態と公共交通の利用状況	47
4-4	公共交通の利用状況・バスサービスの満足度	51
4-5	サービスの改善点・公費負担についての考え方	55
4-6	若桜鉄道についての意識・満足度等	56
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	60
第5章	課題の整理と計画の基本方針・目標等	61
5-1	公共交通の現状・問題点と課題の整理	61
5-2	地域の将来像と計画の基本方針	66
5-3	公共交通ネットワークの将来イメージ	67
5-4	施策の体系（計画の目標と事業内容）	68
第6章	目標達成のために実施する事業及びその実施主体	69
6-1	基本方針1：自家用車からの転換等による公共交通の利用促進	69
6-2	基本方針2：広域的な公共交通ネットワークの形成	73

6-3	基本方針3：公共交通による観光客の周遊促進	79
6-4	基本方針4：公共交通の利用環境改善	81
6-5	基本方針5：公共交通の維持・存続のための仕組みの構築	85
6-6	事業実施スケジュール	88
第7章	計画の達成状況の評価	89
7-1	計画の推進体制	89
7-2	評価・検証	89
7-3	数値指標とモニタリング方法	90

第1章 計画の策定にあたって

1-1 計画策定の背景

鳥取県東部地域においては、鉄道事業者3社、民間バス事業者2社のほか、市町が運行するコミュニティバスや乗合タクシー等の公共交通が運行されており、住民の広域的な移動や地域内の移動、観光客の周遊行動等を支える社会インフラとして、重要な役割を果たしている。

これらの公共交通の利便性を高め、地域とともに維持・存続を図っていくことを目的として、平成20年10月には「若桜谷公共交通活性化総合連携計画」、平成21年3月には「若桜鉄道鉄道事業再構築実施計画」及び「鳥取市地域公共交通総合連携計画」が策定され、計画に基づく様々な事業が実施されてきた。

しかしながら、人口減少や少子高齢化の進展、自家用車に依存したライフスタイルの定着等により、公共交通の利用者数は減少傾向が続いている。

また、地域内では生活圏域が市町を超え、通勤・通学や通院、買い物、観光等の目的で公共交通を利用する様々なニーズがあるものの、利便性向上や利用促進に関する取組は市町単位で取り込まれるものが多く、市町をまたいだ広域的な移動については十分な調整や検討が行われてこなかった。

こうした状況を踏まえ、鳥取県東部地域における広域的な移動や市町内の移動等の実態を把握するとともに、住民、交通事業者、行政及び関係機関の連携により持続可能な公共交通体系を構築することを目的として、本計画を策定するものである。

なお、本計画の策定に伴い、現在進行中の若桜谷公共交通活性化総合連携計画に基づき若桜鉄道において取り組まれている鉄道事業再構築事業については、今後、本計画に即して新たに策定される予定の鉄道事業再構築実施計画に基づき、引き続き実施することとしている。

1-2 策定主体

鳥取県・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町

1-3 計画の区域

鳥取県東部地域（鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町）

鳥取県は、鳥取市を中心とした東部、倉吉市を中心とした中部、米子市を中心とした西部でそれぞれ特徴ある文化・生活圏を形成しており、地域ごとに、拠点となる都市を中心とした放射状の公共交通ネットワークが形成されている。

鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町及び八頭町の5市町により構成される東部地域においては、県庁所在地である鳥取市を中心に、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活圏が一体化していることから、これらの5市町を計画の区域として、地域公共交通網形成計画を策定するものである。

1-4 計画の期間

平成29年度から平成33年度までの5年間

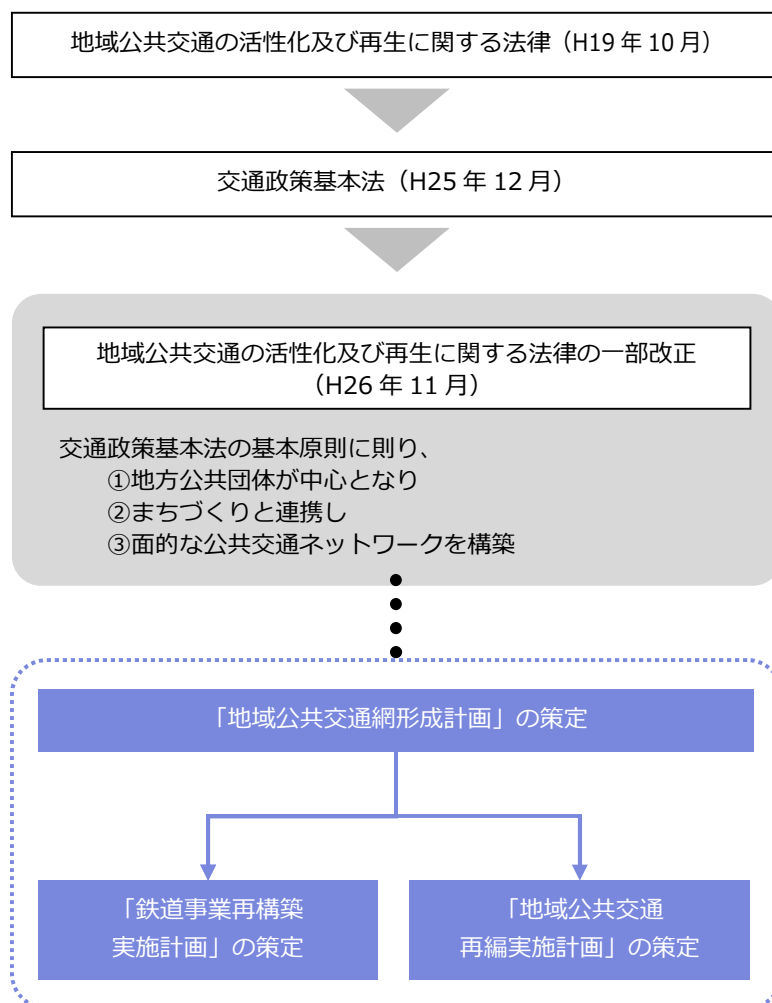
1-5 国の施策との関係

公共交通を取り巻く社会環境の変化を踏まえ、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法」が平成 25 年 12 月に施行された。これを受けて、平成 26 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が施行され、「地域公共交通網形成計画」の策定ができるようになった。

地域公共交通網形成計画は、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的として、地域全体の公共交通の在り方や住民・交通事業者・行政の役割を定めるものである。その際、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ、面的な再構築を行う場合には、交通事業者との合意の上で「地域公共交通再編実施計画」を策定することができるようになった。

本計画は、国の基本方針に基づき、地域戦略の一環として、鳥取県東部地域における持続可能な公共交通ネットワークのあり方を示すマスタープランとして策定する。

図表 1 国の施策との関係



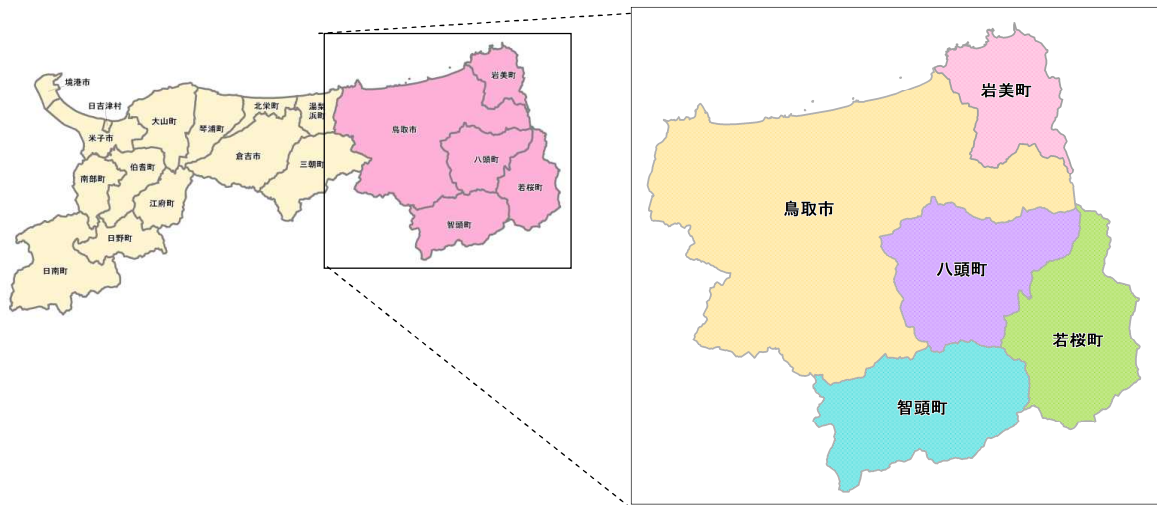
資料：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画策定のための手引き（国土交通省・平成 28 年 3 月）

第2章 地域の概況

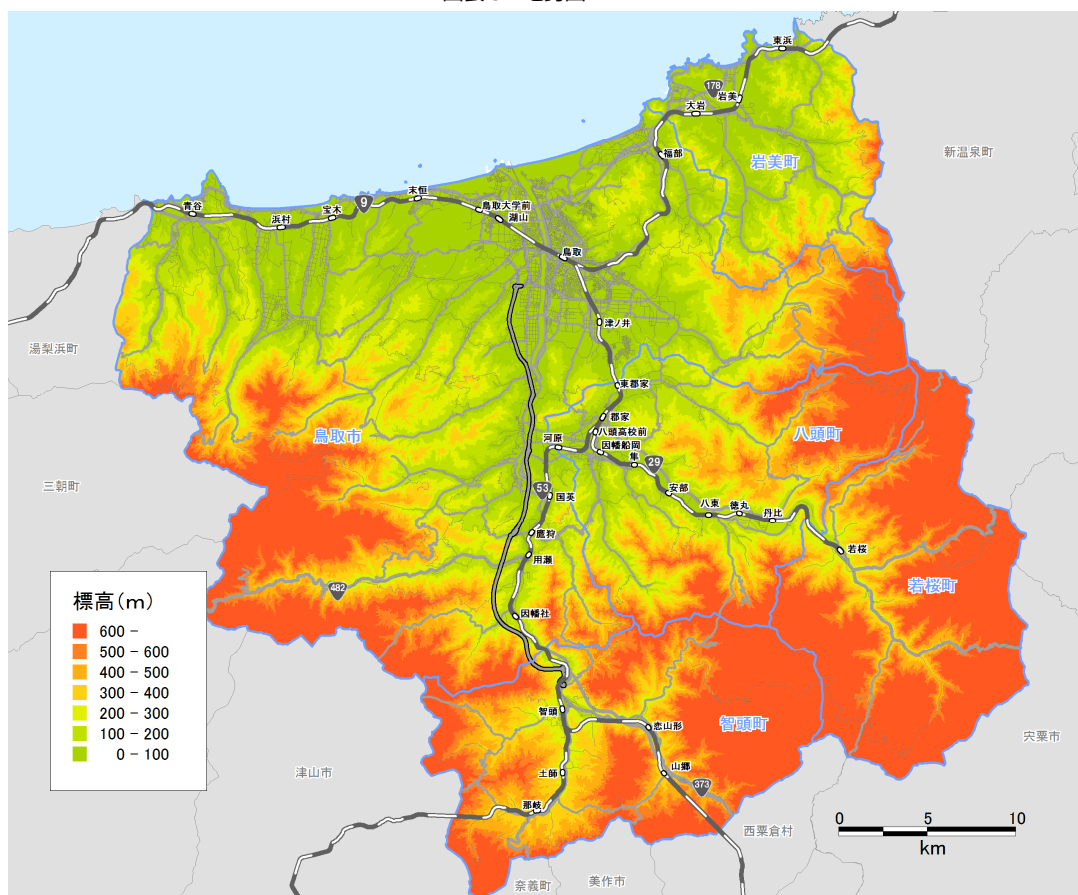
2-1 位置・地勢

- 鳥取県東部地域は、鳥取市をはじめとする1市4町（鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町）からなり、総面積1,518k㎡、南北約47km、東西約45kmに広がり、山陰地区の東側に位置している。
- 北は日本海に面し、南は岡山県、東は兵庫県に接しており、若桜町や智頭町を中心とした南部には、標高500m以上の山々が連なっている。

図表2 位置図



図表3 地勢図

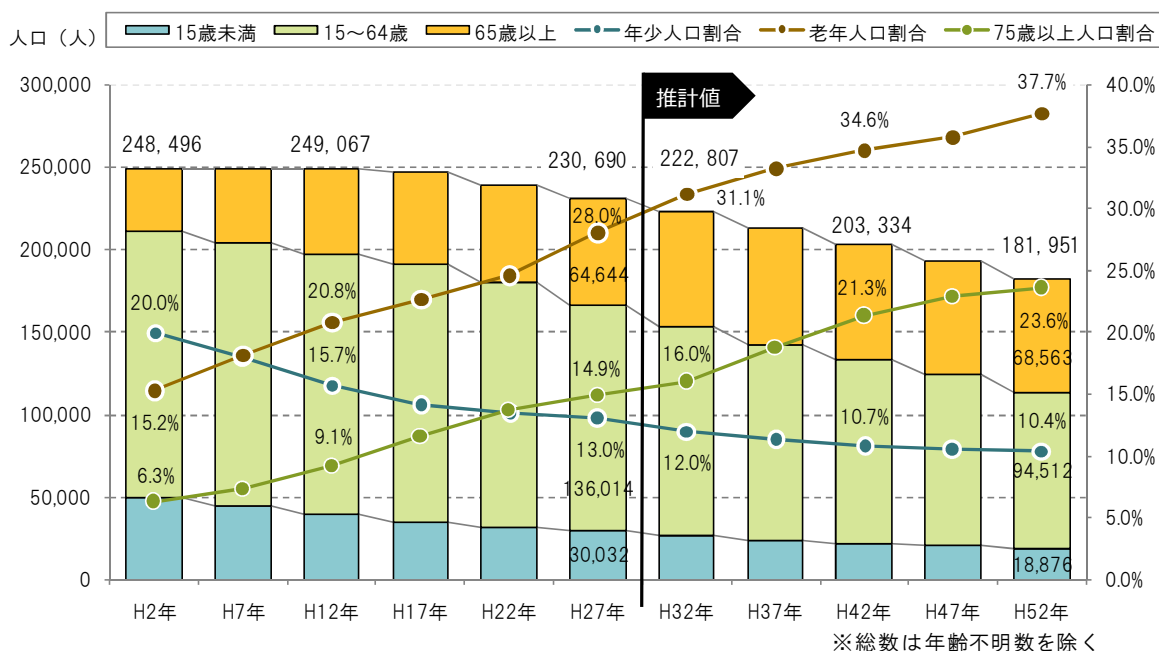


2-2 人口・世帯数の推移

(1) 人口の推移

- 鳥取東部地域の総人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、平成 27 年から平成 52 年までの 25 年間に 49 千人減少（▲21.8%）すると見込まれる。
- 人口減少とともに、年少人口割合の低下と、老年人口割合（高齢化率）の上昇が続き、65 歳以上の高齢者数は、平成 27 年から平成 52 年までの 25 年間に 4 千人増加し、老年人口割合は 37.7%に達すると見込まれる。
- 市町別の人口減少率をみると、若桜町や智頭町の減少率がそれぞれ 46.5%減、45.9%減と他の市町に比べて高くなっている。

図表 4 年齢 3 区分別人口と年少人口割合及び高齢化率の推移



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」

図表 5 市町別人口の推移

(単位：人)

市町	H2 年	H12 年	H22 年	H27 年	H32 年	H42 年	H52 年*	(H27-H52)/H27
鳥取市	195,707	200,744	197,449	193,717	186,397	172,430	156,133	▲19.4%
岩美町	15,342	14,015	12,362	11,485	10,694	9,143	7,669	▲33.2%
若桜町	6,004	4,998	3,873	3,269	3,029	2,314	1,750	▲46.5%
智頭町	10,670	9,383	7,718	7,154	6,242	4,967	3,870	▲45.9%
八頭町	21,091	20,245	18,427	16,985	16,445	14,480	12,529	▲26.2%
計	248,814	249,385	239,829	232,610	222,807	203,334	181,951	▲21.8%

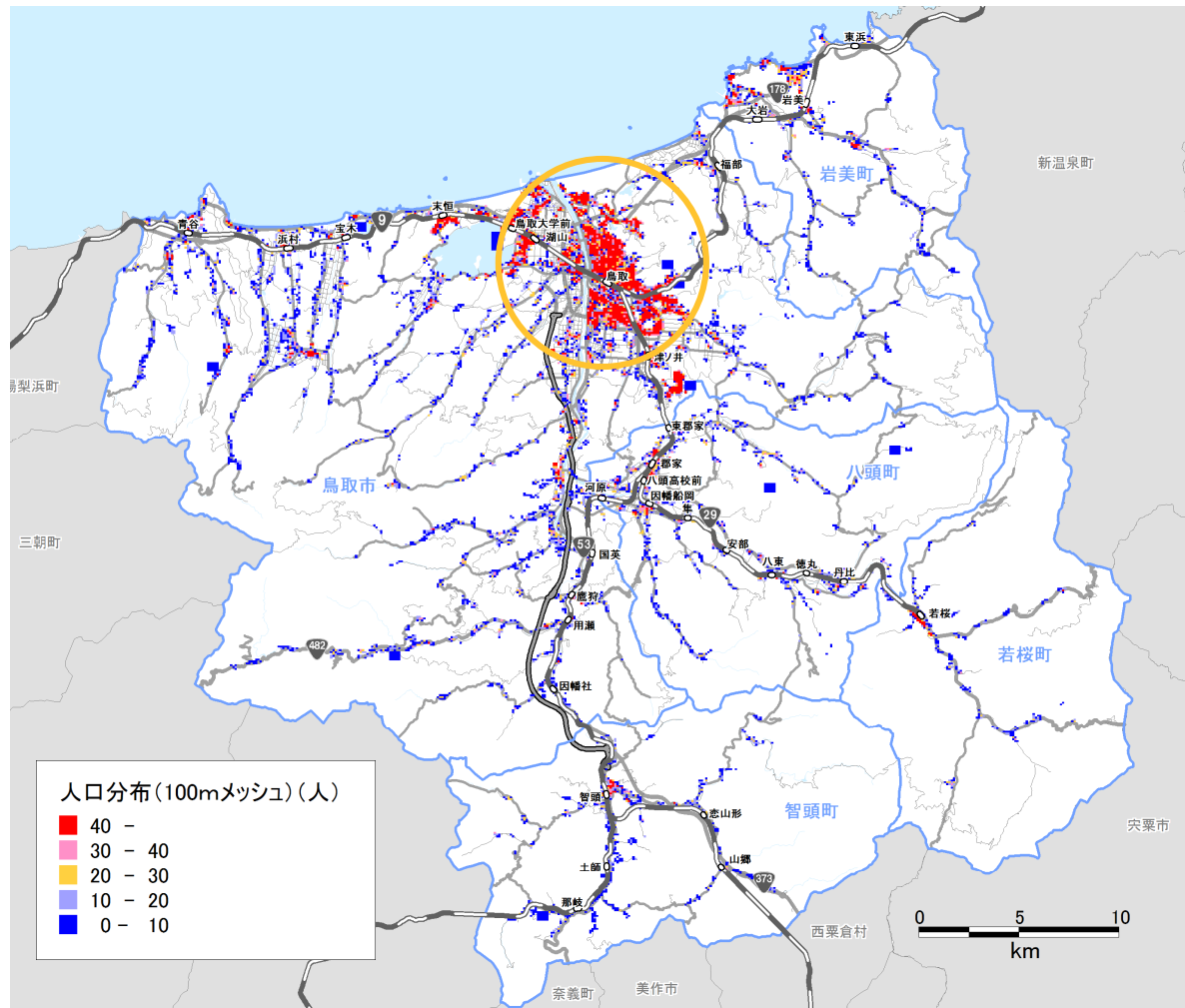
* 「鳥取県人口ビジョン」（平成 27 年 10 月）における「2013 年を基準とした現状推計」（鳥取県将来推計人口の試算：平成 25 年 2 月）によると、平成 52 年の推計人口は 181,833 人（鳥取市 156,426 人、岩美町 7,983 人、若桜町 1,748 人、智頭町 4,051 人、八頭町 11,626 人）

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」

(2) 人口分布

- 100mメッシュ当たりの人口が多い地域は、鳥取駅を中心とした半径 5km 圏内に集中しているほか、岩美町、若桜町、智頭町及び八頭町の中心部等に分布している。

図表 6 人口分布



資料：平成 22 年国勢調査地域メッシュ統計、ゼンリン住宅地図

(3) 高齢化の状況

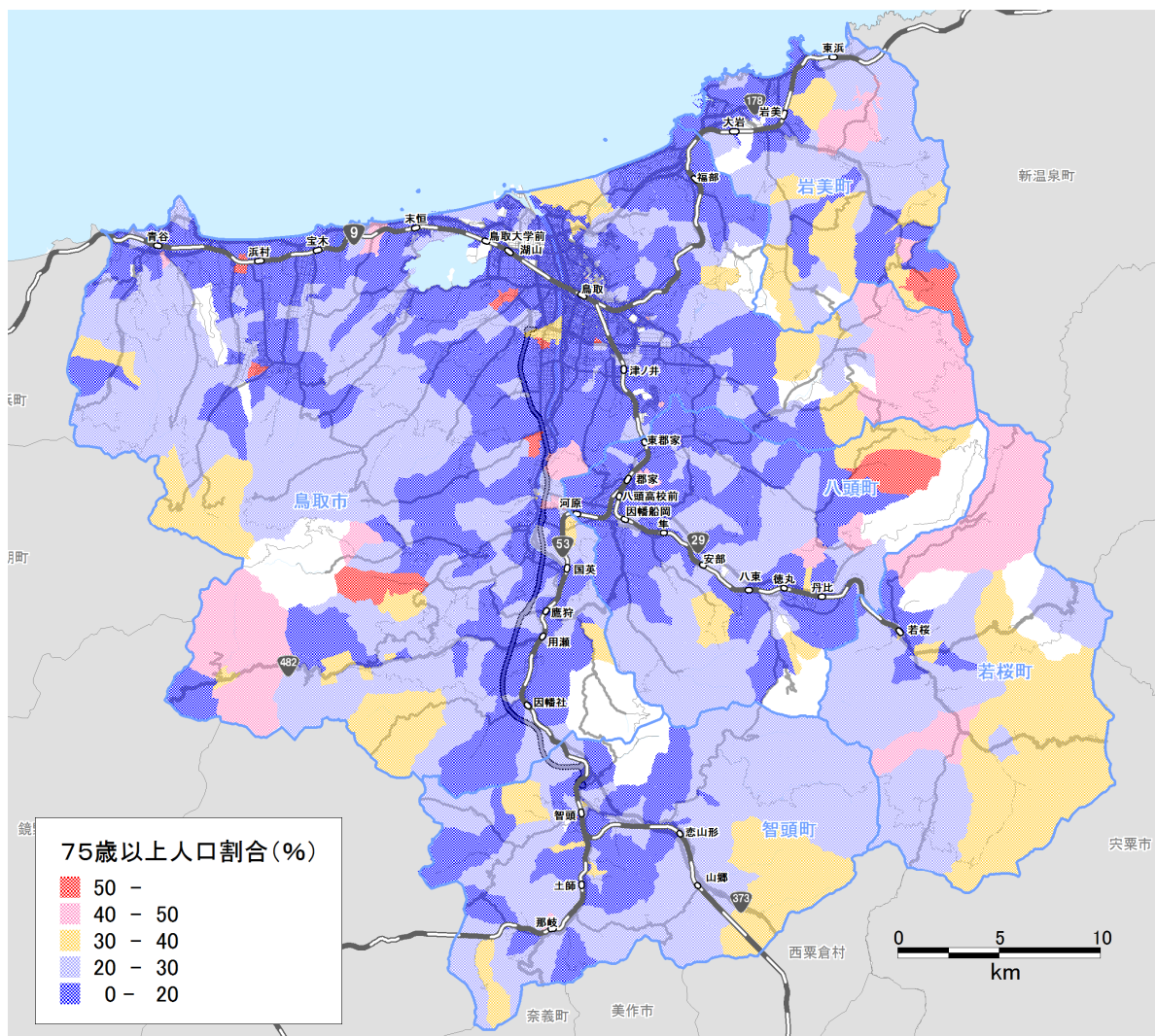
- 市町別の 75 歳以上人口割合の推移をみると、若桜町と智頭町が他の市町に比べて高くなっており、平成 52 年には 30%後半まで上昇すると見込まれる。
- 地区別の 75 歳以上人口割合は、縁辺部において高い傾向にあり、中山間地域では 50%を超えている地区もみられる。

図表 7 市町別 75 歳以上人口割合の推移

市町	H2	H12	H27	H32	H42	H52	H52-H27
鳥取市	5.9%	8.5%	13.8%	15.1%	20.3%	22.6%	8.8
岩美町	7.3%	11.7%	19.2%	19.6%	26.1%	29.0%	9.8
若桜町	9.1%	14.8%	27.3%	29.3%	34.7%	38.7%	11.4
智頭町	8.6%	13.2%	23.6%	25.0%	31.5%	36.2%	12.6
八頭町	7.6%	10.8%	18.0%	18.0%	23.8%	26.1%	8.1
計	6.3%	9.1%	14.9%	16.0%	21.3%	23.6%	8.7

資料：国勢調査（～H27 年）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）（H32 年～）」

図表 8 地区別の 75 歳以上人口割合



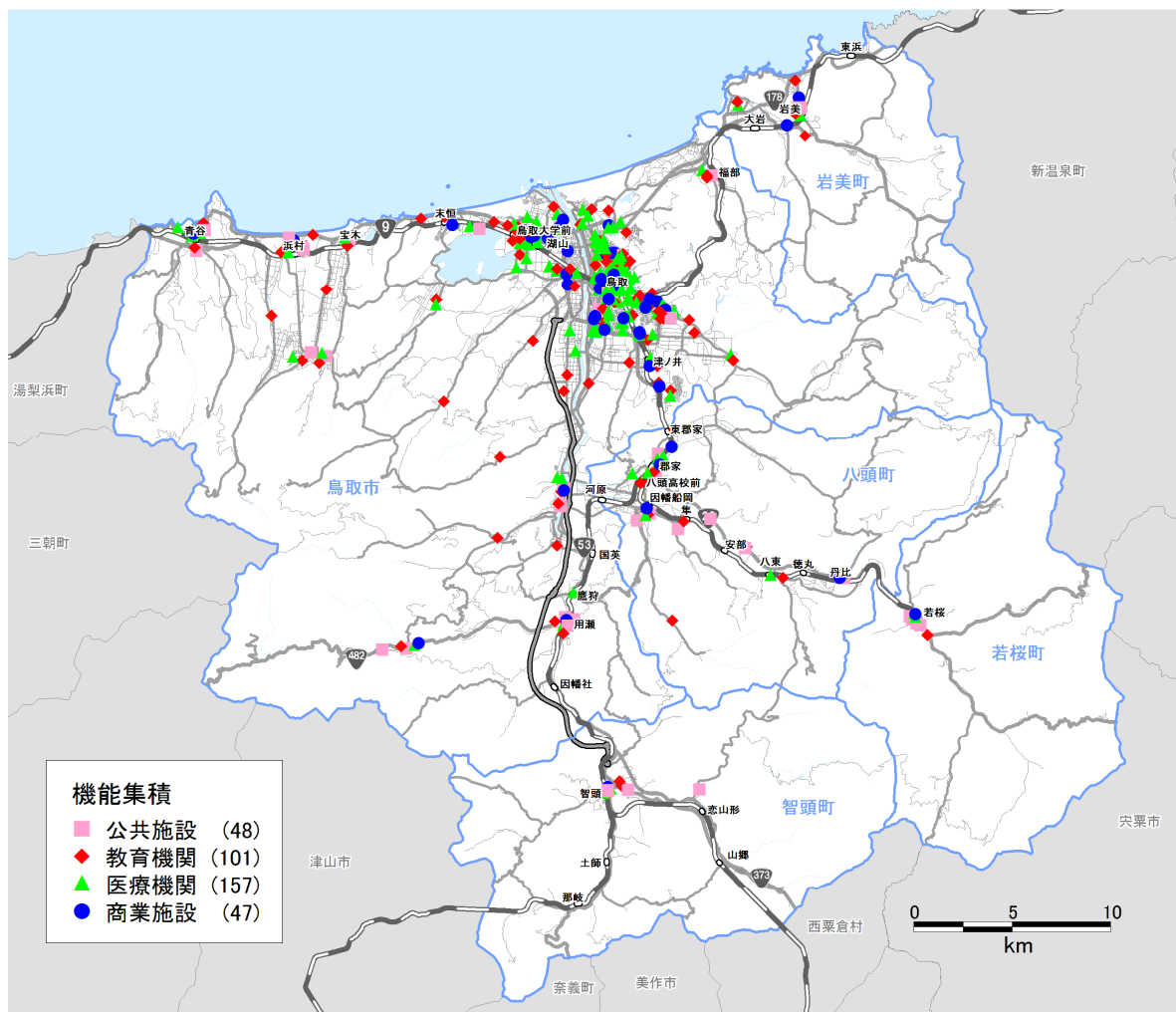
資料：平成 22 年国勢調査地域メッシュ統計

2-3 移動の目的地となる施設の分布

(1) 機能集積状況

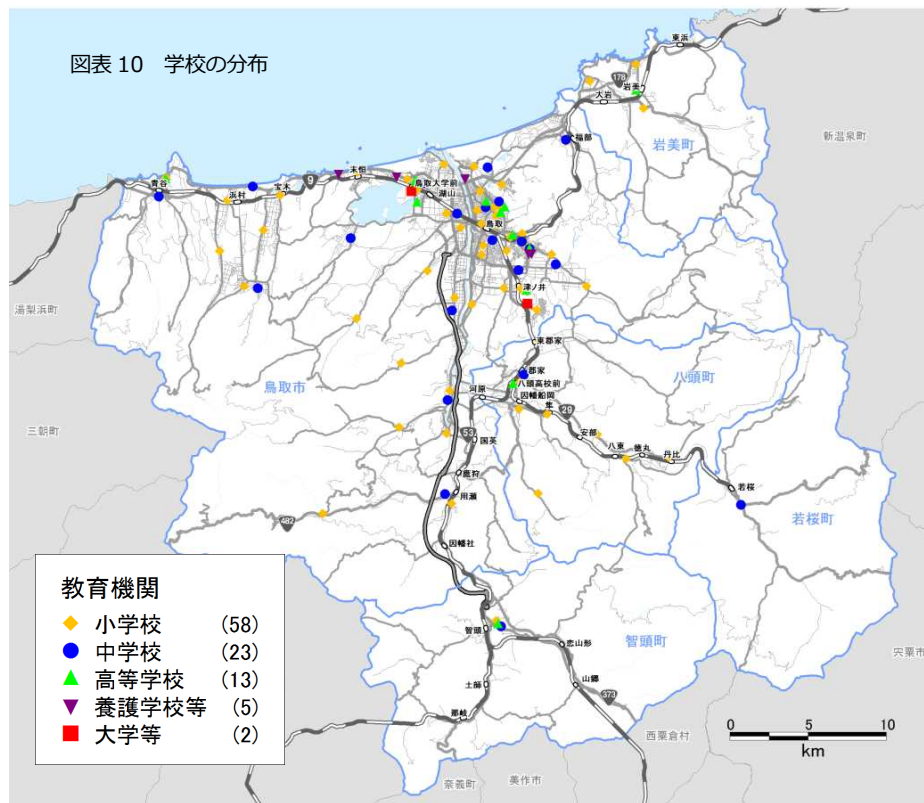
- 移動の目的地となる施設は、その多くが鳥取市中心部に集中しているが、岩美町、若桜町、智頭町及び八頭町の中心部にも一定の集積がみられる。

図表 9 機能集積状況（公共施設、教育機関、医療機関、商業施設）



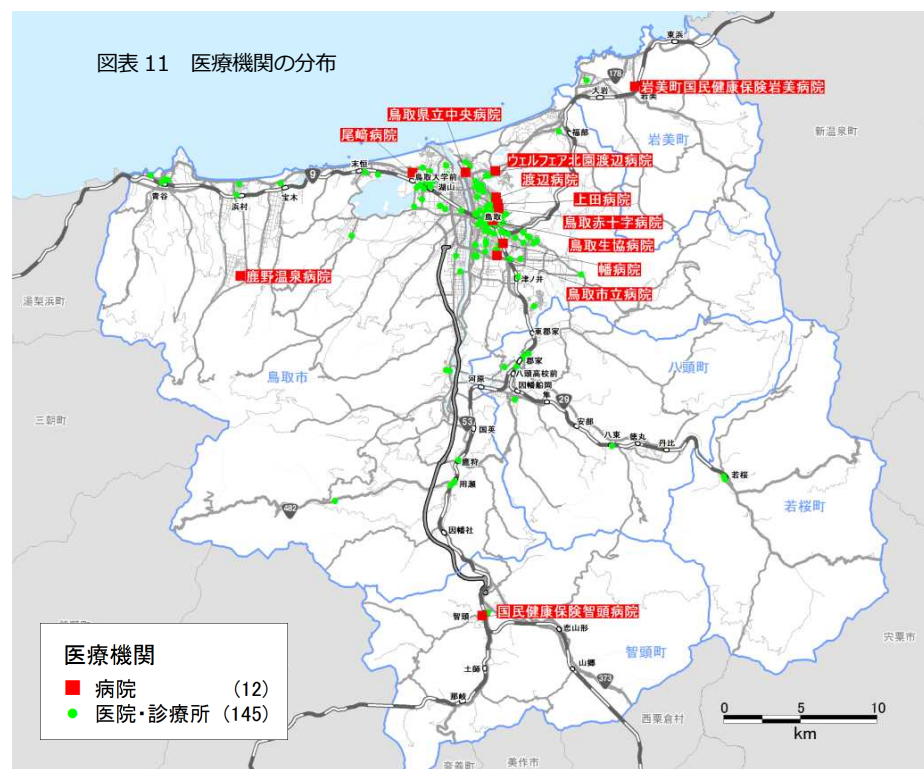
(2) 学校

○ 高等学校は、鳥取市中心部のほか、岩美町、智頭町及び八頭町の中心部等に立地している。



(3) 医療機関

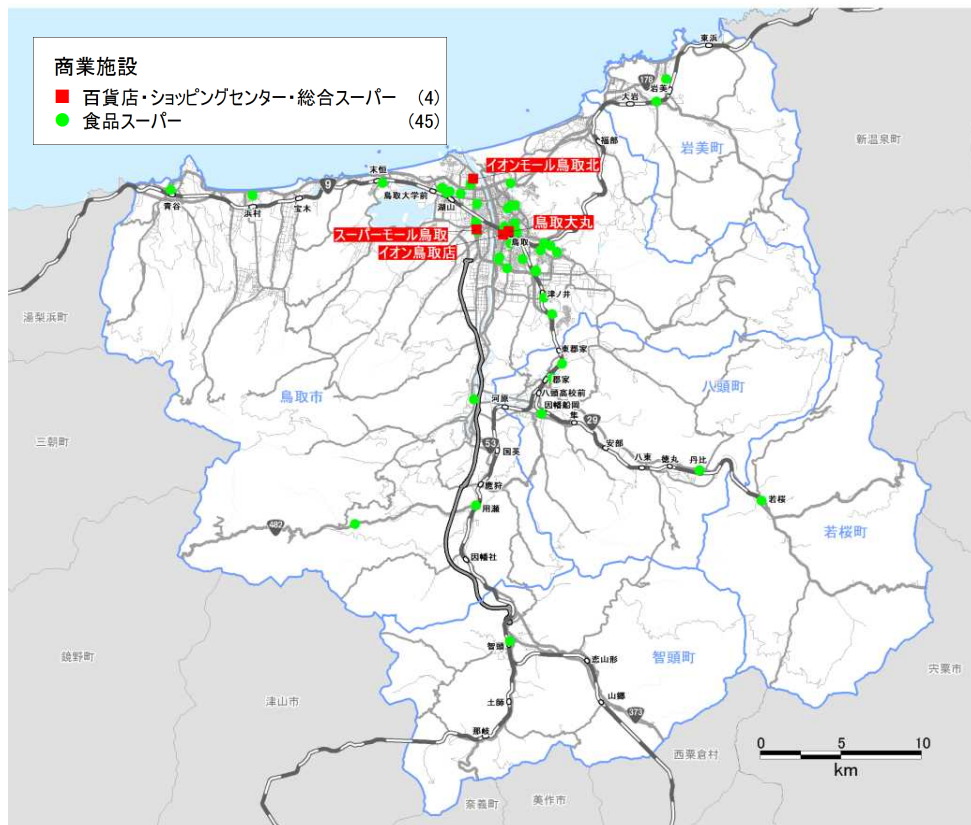
○ 病院の多くは鳥取市中心部に立地しているが、岩美町や智頭町の中心部等にもいくつかの病院が立地している。



(4) 商業施設

- 百貨店・ショッピングセンター・総合スーパー等の大型店は、鳥取市中心部に集中している。
- 食品スーパーは、鳥取市中心部のほか、鳥取市の新市域及び4町の中心部等に立地している。

図表 12 商業施設の分布



2-4 移動の目的地等が集積する鳥取市中心市街地の状況

(1) 鳥取市における人口集中地区人口の推移

- 鳥取市における人口集中地区（DID）^{*1}の人口と人口密度の推移をみると、人口集中地区の面積と人口はともに増加しているが、面積の増加率が人口よりも高くなっており、市街地の拡大と低密度化が進行している。

*1 人口集中地区が設定されているのは、鳥取市のみ

図表 13 鳥取市における人口集中地区人口等の推移

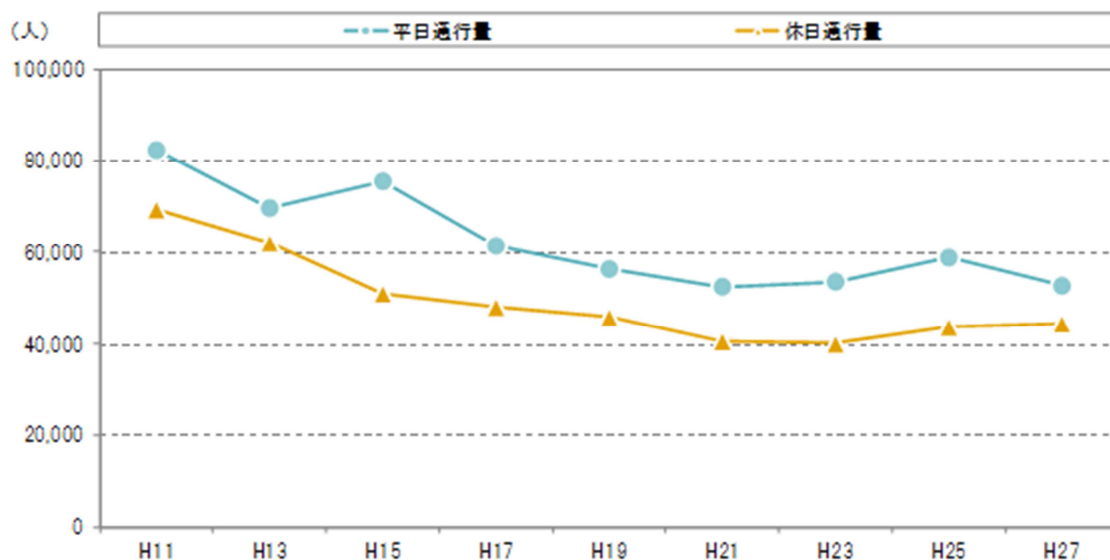
項目	H7 年	H12 年	H17 年	H22 年	H27 年	(H27-H7)/H7
人口集中地区面積 (ha)	15.70	17.00	18.52	18.66	19.03	21.2%
人口集中地区人口 (人)	86,973	94,204	99,419	99,472	100,756	15.8%
人口集中地区における人口密度 (人/km)	5,540	5,541	5,368	5,331	5,295	▲4.4%
総人口 (人)	197,959	200,744	201,740	197,449	193,717	▲2.1%
総人口に占める人口集中地区人口の割合	43.9%	46.9%	49.3%	50.4%	52.0%	

資料：国勢調査（各年）

(2) 鳥取市中心市街地における歩行者交通量の推移

- 鳥取市中心市街地の 30 地点における歩行者通行量の推移をみると、中心市街地活性化の取組等により減少から横ばいに推移しつつあるものの、都市施設の集客力の低下、空き店舗の増加等により、全体としては減少している。

図表 14 鳥取市中心市街地の 30 地点における歩行者交通量の推移

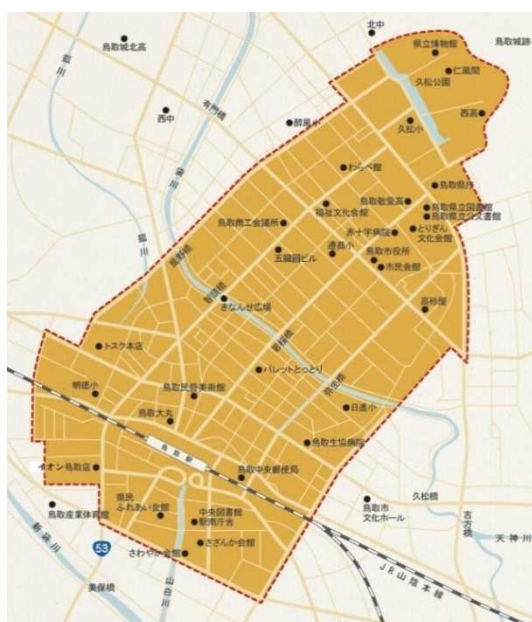


資料：鳥取市 WEB サイト（鳥取市中心市街地活性化基本計画関連データ集）

(3) 中心市街地の主な交流・文化施設の入込客数及び図書館入場者数

- 鳥取市中心市街地における主な交流・文化施設の入込客数及び図書館入館者数の変化（平成 17 年と平成 26 年との比較）をみると、平成 17 年度に移転開業した「鳥取市立中央図書館」が駅前の立地を活かして来館者を増やしている一方で、「鳥取県立博物館」及び「鳥取県立図書館」は減少している。

図表 15 鳥取市中心市街地の区域図



図表 16 鳥取市中心市街地の主な交流・文化施設の入込客数及び図書館入館者数 (千人)

施設名・項目	H17 年	H26 年	増減率
鳥取県立博物館	97	72	▲25.8%
仁風閣	26	32	23.1%
わらべ館	113	120	6.2%
やまびこ館	30	34	13.3%
鳥取温泉	* 80	74	▲7.5%
鳥取県立図書館	378	301	▲20.4%
鳥取市立中央図書館	335	405	20.9%
鳥取市人口	199	194	▲2.5%
東部地域人口	247	236	▲4.5%

資料：入込客数・入館者数…鳥取市 WEB サイト
(鳥取市中心市街地活性化基本計画関連データ集)

人口…住民基本台帳

H17 年は 3 月末 (*は H18 年)、H26 年は 1 月 1 日時点の値

2-5 観光資源の立地と来訪状況

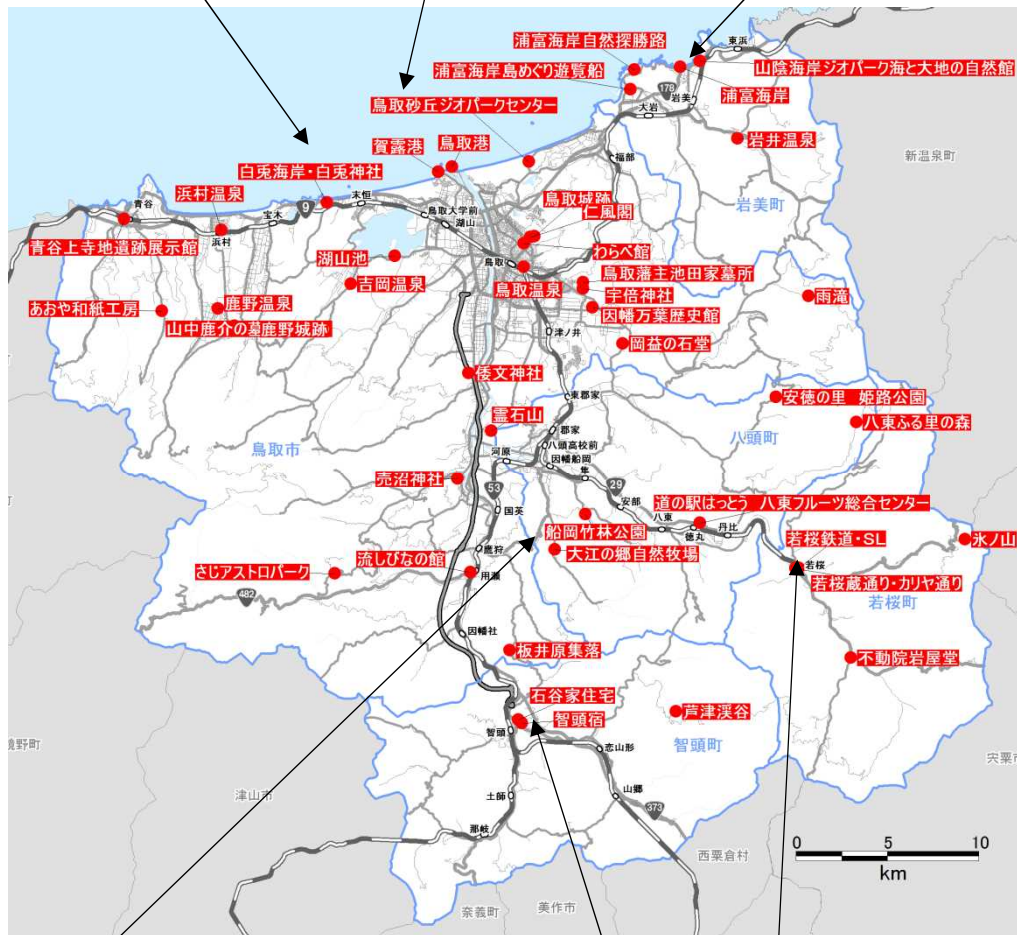
(1) 觀光資源

- 東部地域には、鳥取県を代表する観光資源である「鳥取砂丘」のほか、山陰海岸ジオパークの一部を構成する「浦富海岸」等の観光資源がある。

図表 17 観光資源の分布



浦富海岸（岩美町）



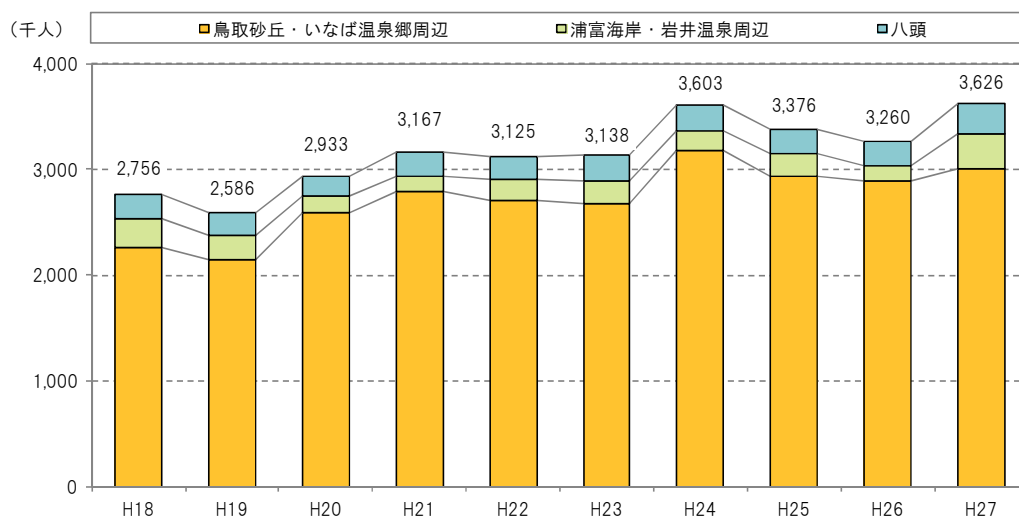
若桜鉄道施設群（若桜町）

写真：(公社)鳥取県観光連盟 Web サイト「鳥取県観光案内『とっとり旅の生情報』」<http://www.tottori-guide.jp/>

(2) 観光入込客数

- 東部地域の観光地における観光入込客数の推移をみると、平成 24 年は「国際まんが博」関係イベント等により前年比で増加したものの、その後は 2 年連続して減少が続き、平成 27 年は「蟹取県改名」効果やウエルカニキャンペーン等により、再び増加に転じている。
- 地域別では、「鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺」の占める割合が高く、主要観光地別では、「鳥取砂丘」が最も多くなっている。
- 平成 27 年度の外国人宿泊者数は 13,213 人で、前年度の約 1.8 倍に増加している。アジア諸国・地域の急速な成長や、地理的特性を活かしたチャーター便就航等によるダイレクト誘客、近隣空港への定期航空便の活用等により、「中国」、「香港」、「韓国」、「台湾」といった東アジアからの来訪者が増加している。

図表 18 東部地域の観光入込客数の推移

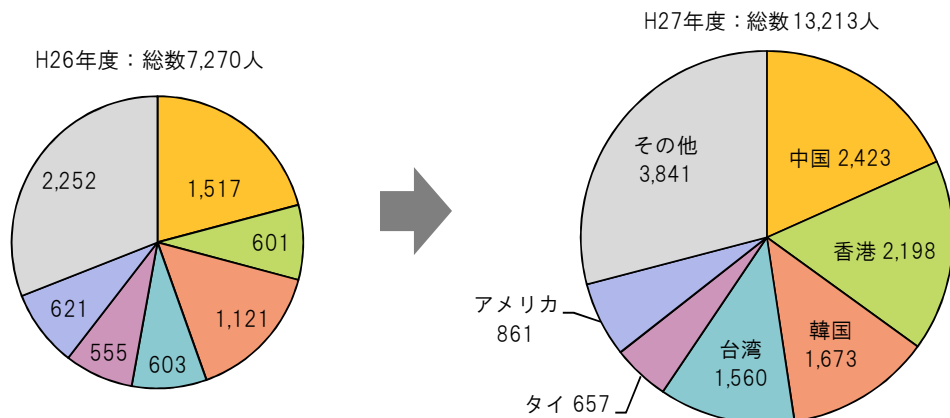


図表 19 東部地域の主要観光地における観光入込客数の推移

(単位：千人)

施設名	H23 年	H24 年	H25 年	H26 年	H27 年
鳥取砂丘	1,220	1,238	1,406	1,300	1,313
砂の美術館	7	520	553	464	475
鳥取砂丘子どもの国	134	128	138	163	168
計	1,362	1,886	2,097	1,927	1,957

図表 20 東部地域における外国人宿泊者数



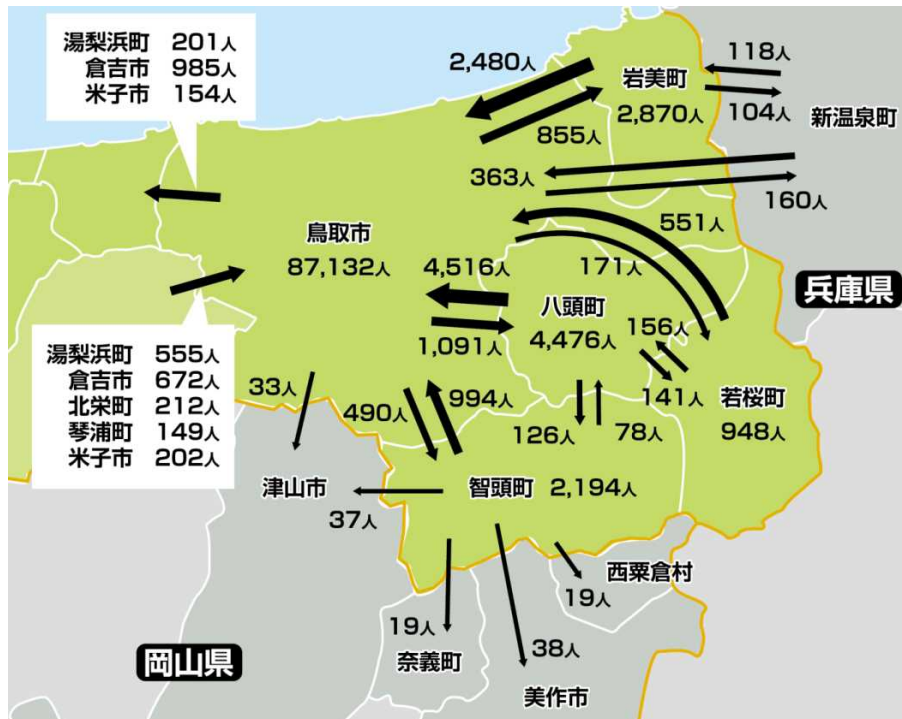
資料：鳥取県観光動態調査（各年）、鳥取県観光戦略課

2-6 住民の移動実態と交通手段

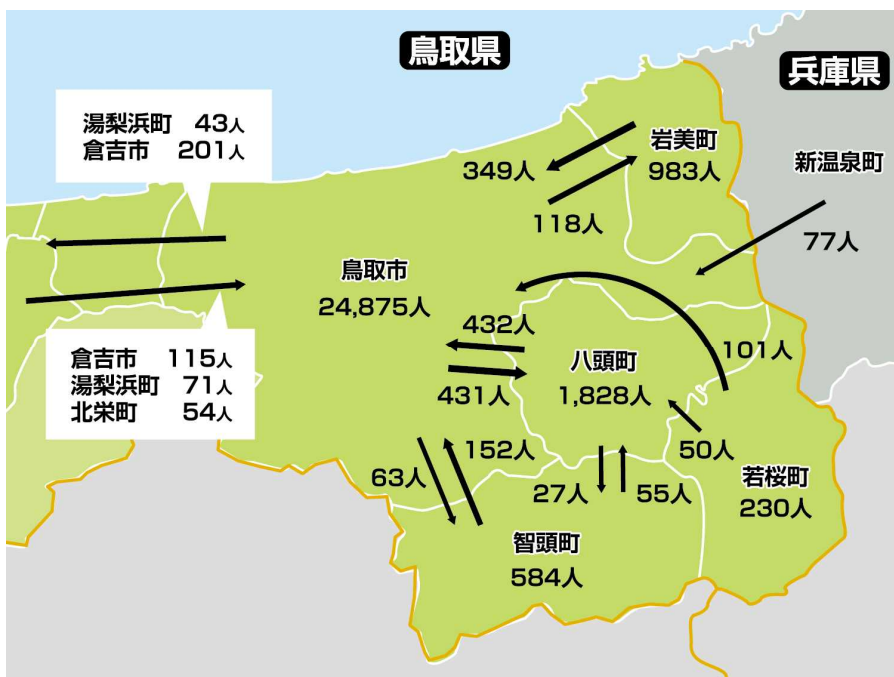
(1) 通勤・通学流動

- 通勤流動については、東部地域の企業数の80%以上*が集積する鳥取市を通勤先とする移動が多く、中部・西部地域及び兵庫県からも一定の移動がみられる。
- 通学流動についても、通勤流動と同様に鳥取市を通学先とする移動が多いが、岩美町、智頭町及び八頭町を通学先とする高校生を主とする逆方向のまとまった移動もみられる。

* 東部地域の企業数の84.6%が、鳥取市に本社・本店を設置（資料：平成24年経済センサス活動調査）



図表 21 通勤流動



図表 22

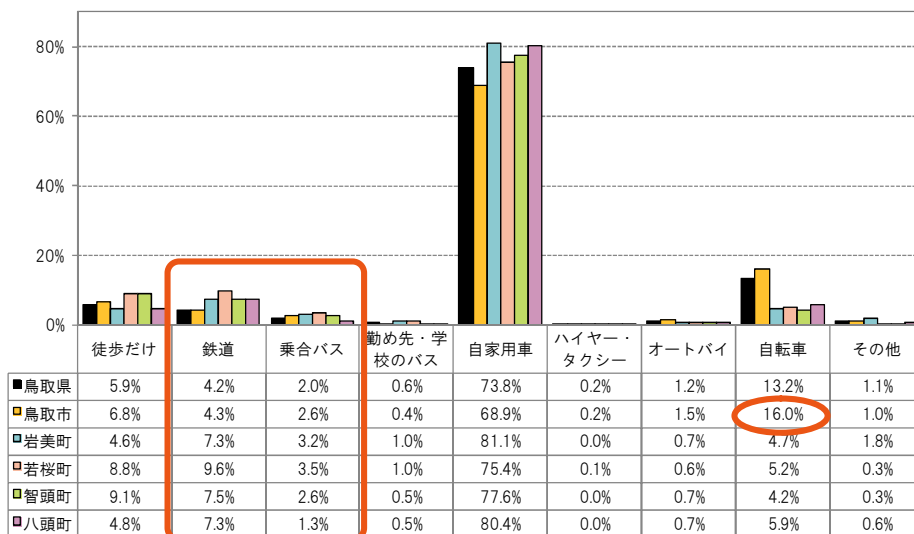
15歳未満通学者を含む通学流動

資料：国勢調査（平成22年）

(2) 通勤・通学における利用交通手段

- 通勤・通学時の利用交通手段は、各市町とも「自家用車」の割合が高く、4 町においては鳥取県全体の平均値を上回っている。
- 「鉄道」は、4 町の利用率が鳥取市に比べて高く、鳥取県全体の平均及び鳥取市の値を上回っている。4 町から鳥取市へ通学する生徒が鉄道を利用しているものと考えられる。
- 「乗合バス」は、八頭町を除く市町において鳥取県全体の平均値を上回っているが、いずれも「鉄道」の値よりは小さくなっている。
- 鳥取市では、中心市街地での移動に自転車を利用している人が多いこと等により、「自転車」の割合が「自家用車」に次いで高くなっている。

図表 23 15 歳以上の自宅外通勤・通学者の利用交通手段



資料：国勢調査（平成 22 年）

(3) 高校生の通学手段と、公共交通を利用した通学者の居住地

- 鳥取市中心部の高校では「自転車」、鳥取市の中心部以外の高校では「JR 山陰本線」、八頭郡の高校では「JR 因美線」の割合が高い。また、保護者の自家用車等による「送迎」で日常的に通学している生徒が一定数おり、高校によっては 10%を超えている。
- 「智頭農林高」では JR 因美線とバスの割合が、「八頭高」では、JR 因美線と若桜鉄道の割合が、それぞれ比較的高くなっている。

図表 24 高校生の通学手段（高等学校アンケート調査）

学校名	全校生徒数(人)	自転車*	原付・バイク	JR山陰本線	JR因美線	若桜鉄道	智頭急行	バス	スクールバス	送迎
鳥取東高	844	68.6%		18.6%	5.7%	1.3%		3.9%		5.9%
鳥取西高	919	53.2%		18.7%	5.2%	1.4%		5.0%		1.4%
鳥取商業高	529	29.3%		58.6%	12.1%	2.8%	0.2%	2.6%		3.8%
鳥取工業高	482	46.1%		17.2%	26.8%	3.3%	0.2%	0.2%		4.1%
鳥取湖陵高	533	26.3%		61.5%						10.3%
鳥取緑風高	245	26.5%	0.4%	42.0%				3.3%		
青谷高	208	7.7%		80.3%	2.4%					3.4%
岩美高	234	20.5%		64.1%	9.0%			7.3%		12.8%
智頭農林高	137	51.1%			77.4%	1.5%	0.7%	13.1%		2.9%
八頭高	826	16.8%		11.1%	61.0%	6.5%	0.2%	3.5%		8.5%
鳥取敬愛高	377	39.3%		24.4%	9.3%	2.1%		9.5%		14.6%
青翔開智高	60	58.3%		21.7%	3.3%			8.3%	38.3%	8.3%
鳥取城北高	955	61.7%							38.3%	

* 鳥取城北高校は徒歩を含む

資料：高等学校アンケート調査（H28 年 7 月実施・第 4 章参照、以下同じ）

- 公共交通で通学する生徒の割合を居住地別にみると、各校とも鳥取市の割合が高くなっている。鳥取市は、常住する生徒数がそもそも多いことに加えて、通学に当たってのJRや路線バスの利便性が4町に比べて高いためであると考えられる。
- 「鳥取市内の高校を通学先とする移動」だけでなく、逆方向についても一定の移動がみられる。これは、県立高校は全県一学区であることや、保護者の通勤先の多くが鳥取市であるため自家用車による送迎ができないこと等が理由と考えられる。

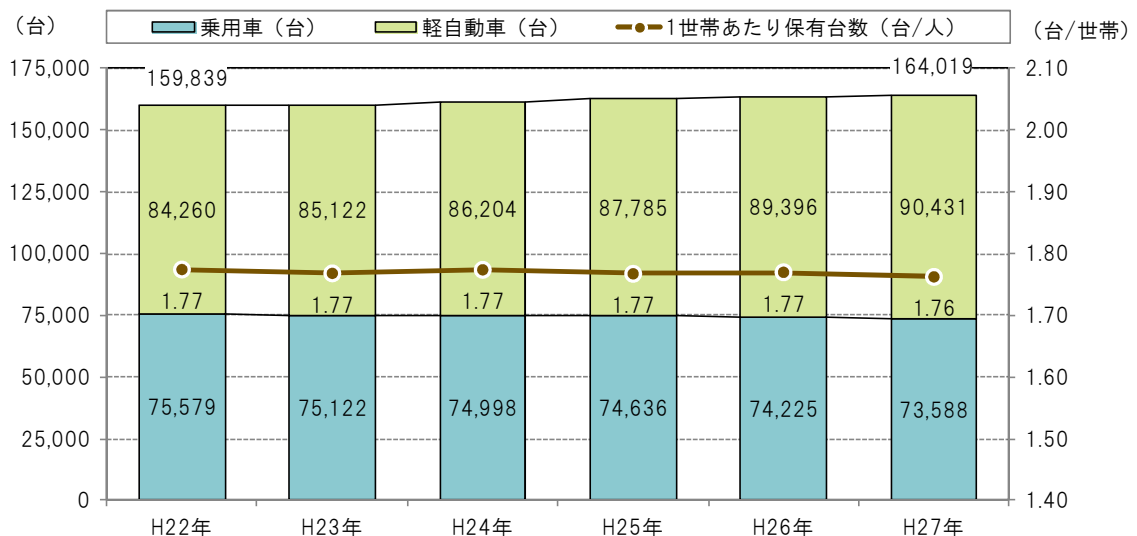
図表 25 公共交通を利用して通学している高校生の居住地（高等学校アンケート調査）

学校名	交通手段	鳥取市	岩美町	若桜町	智頭町	八頭町	その他	計
鳥取東高 (N=844)	JR	17.5%	3.9%		0.7%	2.0%	0.1%	24.3%
鳥取西高 (N=919)	JR	15.8%	4.5%		0.4%	2.1%	1.2%	23.9%
	路線バス	5.0%						5.0%
鳥取商業高 (N=529)	JR	50.9%	6.2%	2.3%	3.4%	7.6%	0.4%	70.7%
鳥取工業高 (N=482)	JR	28.4%	3.9%	5.2%	6.2%		0.2%	44.0%
	若桜鉄道			1.2%		2.1%		3.3%
鳥取湖陵高 (N=533)	JR	61.5% (内訳不明)						61.5%
鳥取緑風高 (N=245)	JR	42.0% (内訳不明)						42.0%
	路線バス	3.3% (内訳不明)						3.3%
青谷高 (N=208)	JR	74.0%				0.5%	8.2%	82.7%
岩美高 (N=234)	JR	55.1%				17.9%		73.1%
	路線バス	7.3% (内訳不明)						7.3%
智頭農林高 (N=137)	JR	61.3%		1.5%		14.6%		77.4%
	路線バス	13.1% (内訳不明)						13.1%
八頭高 (N=826)	JR	56.4%	4.8%		9.6%	0.4%	1.0%	72.2%
	若桜鉄道			3.0%		3.5%		6.5%
	路線バス	2.4%				1.1%		3.5%
鳥取敬愛高 (N=377)	JR	25.7%	4.0%		1.6%	2.4%		33.7%
青翔開智高 (N=60)	JR	6.7%	5.0%			3.3%	10.0%	25.0%
	路線バス	3.3%	1.7%			3.3%		8.3%
鳥取城北高 (N=955)		公共交通利用者なし						

(4) 自動車保有台数の推移

- 自動車保有台数（乗用車と軽自動車の合計）は、軽自動車の増加により全体としては増加しているが、1世帯あたりの自動車保有台数は横ばいとなっている。

図表 26 自動車保有台数

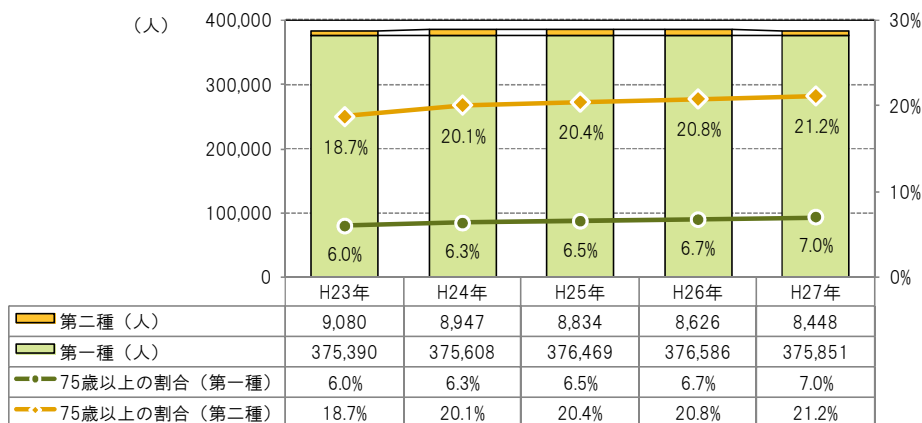


資料：鳥取県統計年鑑（中国運輸局鳥取運輸支局）、住民基本台帳
※各年3月末時点の値（住民基本台帳のH26年以降は1月1日時点の値）

(5) 年代別の運転免許保有者数の推移

- 鳥取県全体の運転免許保有者数の推移をみると、第一種が横ばいであるのに対し、第二種は平成 23 年から平成 27 年までの 4 年間で約 6 百人減少している。
- 運転免許保有者数に占める 75 歳以上の割合は上昇傾向にある。特に、第二種は平成 27 年末時点で 21.2%にのぼっており、運輸業における労働者の高齢化が進んでいる。

図表 27 運転免許保有者数と、保有者数に占める 75 歳以上の割合

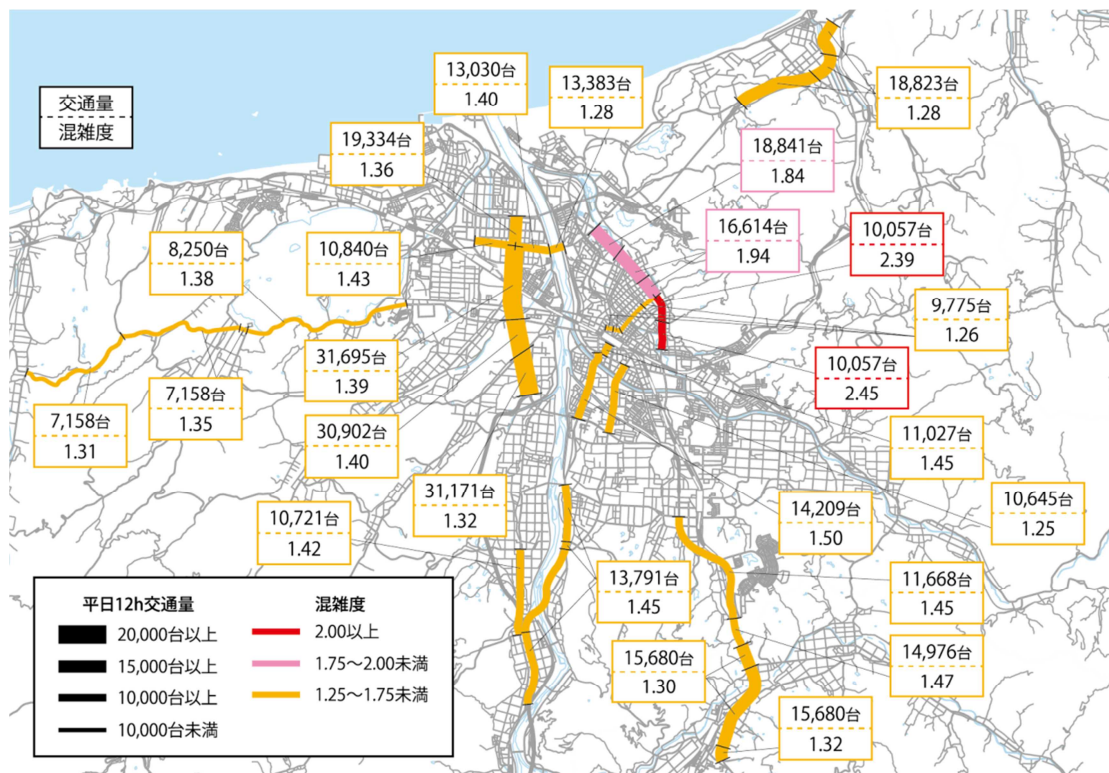


資料：運転免許統計
(各年末時点、警察庁)

(6) 自動車交通量の多い区間、混雑する区間

- 自動車交通量の多い区間は、沿道及び近隣に商業集積が進む国道 29 号の区間（鳥取南バイパス）や、中心市街地への流入交通が集中する国道 9 号の鳥取砂丘周辺の区間、国道 29 号の津ノ井～郡家間等であり、平日 12 時間交通量が 30,000 台を超える区間もみられる。
- 混雑する区間は、都市機能が集中する鳥取市中心部の国道 53 号から県道 323 号にかけての区間であり、中でも、鳥取県庁交差点から吉方温泉 4 丁目交差点の間の区間は、混雑度（交通量を交通容量で除した値）が 2.0 を超えている。

図表 28 自動車交通量の多い区間、混雑する区間



資料：平成 22 年鳥取県道路交通センサス

2-7 鳥取県及び関係市町のまちづくりの方向性

(1) 上位計画

① 鳥取県元気づくり総合戦略 ～響かせよう トットリズム～

項目	内容	
策定主体	鳥取県	
策定年月・戦略期間	平成 27 年 10 月策定（平成 28 年 6 月改訂）、戦略期間：平成 27 年度～平成 31 年度	
基本姿勢	人口減少に歯止めをかける・人口減でも持続的で活力ある地域をつくる	
基本方針	「住んで、訪れてよかったと誇れる鳥取県」	
基本目標		事業内容
豊かな自然でのびのび 鳥取らしく生きる ～鳥取+ism～	観光	○多様な観光資源を活かした戦略的観光立県 ○外国人が憧れる鳥取 ○広域連携による観光誘客の推進
	農林水産業	○将来を担う若き担い手の活躍 ○農林水産業の活力増進 ○豊かな食と技術が集積した「とっとりフードバレー」の形成
	エコスタイル	○豊かな森や里山資源の活用 ○次世代エネルギーの推進
人々の絆が結ばれた 鳥取のまちに住む ～鳥取+住む～	出会い・子育て	○若者の出会い、結婚の希望を叶える ○安心の出産・子育てを応援する ○地域で子育て世代を支える
	人財とっとり	○未来を拓く人づくり ○地域を支える人財の育成 ○グローバルな高度人財の育成 ○「顔の見えるネットワーク」を活かした地域づくり ○女性・高齢者・障がい者など多様な主体が輝く地域づくり
	支え愛	○人と人の絆を力に安全と安心をつくる ○中山間地域の安心と元気をつくる
幸せを感じながら 鳥取の時を楽しむ ～鳥取+rhythm～	移住・定住	○「移り住みたい」鳥取県 ○「住み続けたい」「帰りたい」鳥取県
	働く場	○鳥取県産業の特徴を活かした正規雇用の場の拡大 ○非正規から正規雇用への転換による雇用の質の改善 ○戦略的な産業人材の育成・確保 ○医療機器産業など新たな成長産業の創出と伝統産業の育成 ○国内外への商圏拡大に向けた支援 ○自らの能力が発揮できる雇用の実現
	まちづくり	○暮らしやすく、元気になるまちづくり ○快適な通信環境で便利・安心な暮らし ○アート・文化による地域づくり
公共交通に 関する記述	○中山間地域や医師不在地域における、巡回診療や通院のための交通サービスを含む医療提供体制の存続 ○循環型バス、デマンド型バス（予約型乗合バス）、乗合タクシーの導入など地域ニーズに則した多様な交通サービスの展開 ○見守りシステムの構築、民間企業と連携した移動販売やコミュニティ拠点（「小さな拠点」）への店舗機能付加などによる買い物支援をはじめとした生活サービスの提供	

② その他の広域計画

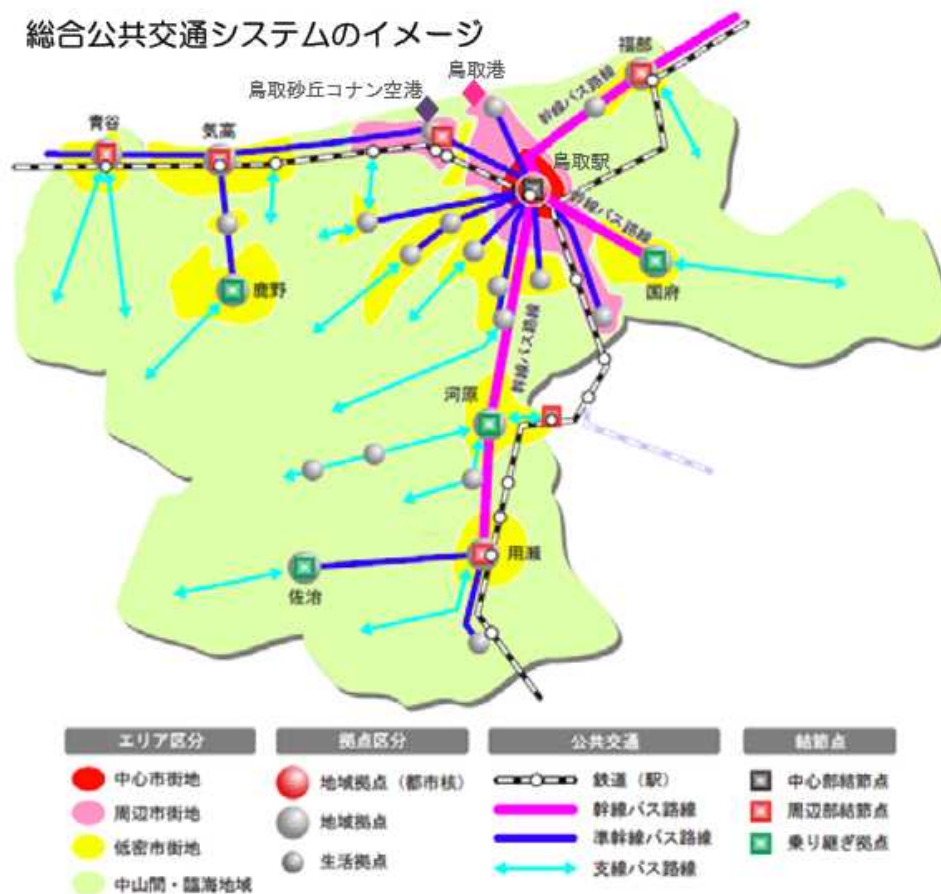
施策	基本目標	公共交通に関する内容	
鳥取県の将来ビジョン (平成 20 年 12 月策定、平成 26 年 10 月追補)	みんなで創ろう 「活力 あんしん 鳥取県」 ～心豊かな充実生活をめざして	観光客増加を目的とした取組	○若桜鉄道の観光資源としての価値を活用した企画の実施 ○空港・鉄道・高速道路のネットワークを活用し、近隣県と連携した周遊ルートやテーマに沿った県内の観光施設を巡る周遊ルートの造成 ○鉄道の利便性向上・鳥取自動車道開通に関する行政のキャンペーン活動や鉄道の増便などの関係機関間の連携 ○海外観光客の増加を目指した空港の国際便の利便性向上
		住民の生活に沿った取組	○生活交通の確保、医療・福祉のサービス充実による不安の解消 ○国内外の航空便の更なる利便性向上 ○過疎地域の実情・ニーズに合った生活交通体系の確保 ○鉄道の増便・乗継改善・高速化等による利便性向上、フリーゲージトレインの動向を見守りながら関係県と連携し導入の検討を行う ○できる限り自家用車に頼らず暮らせるコンパクトなまちづくりを推進 ○中心市街地の活性化、中山間地域からのアクセス改善
		自然・環境に配慮した取組	○公共交通の利用促進、環境に配慮したエコドライブの推進・定着を目指す
第 2 次鳥取・因幡定住自立圏共生ビジョン (平成 27 年 3 月策定、平成 28 年 3 月一部改定)	①地域で安心して暮らせる圏域 ②環境に優しい圏域 ③交流が盛んで賑わいのある圏域 ④若者に魅力ある圏域 ⑤自立した活力ある圏域	観光に関する取組	○鳥取・因幡圏域を周遊するバスツアーの企画及び運行の支援 ○浦富海岸及び鳥取砂丘エリアを観光周遊するボンネットバスの運行支援
		公共交通の利便性向上	○圏域内バス路線の支援 ○鳥取市と兵庫県の間を結ぶ定期バスの利用促進事業の支援 ○JR 山陰本線・因美線、智頭急行の利便性向上、沿線地域の活性化を図る ○鳥取砂丘コナン空港の利便性向上や利用促進を図る ○若桜鉄道の利用促進事業や観光振興事業に対し支援を行い、沿線地域の活性化のため整備・景観保全・情報発信など実施する ○若桜鉄道の維持管理、改修 ○若桜鉄道沿線活性化協議会の運営協力・情報共有

③ 各市町の総合計画

計画名	公共交通に関する内容
第 10 次鳥取市総合計画 (平成 28 年 3 月策定)	○高齢者のバス利用料負担軽減 ○福祉有償運送の安定的な供給 ○駅や空港等の主要交通拠点と観光地をつなぐ二次交通の整備 ○高速道路利用者に対する利便性向上・道の駅整備・観光周遊強化 ○鳥取駅周辺の交通結節点としての機能強化・集約拠点の基盤整備 ○多極ネットワーク型コンパクトシティの推進 ○公共交通や道路等のバリアフリー化の推進 ○現状のバス路線を再編し他の交通手段との連携を図る ○JR 山陰本線・因美線、智頭急行の利便性向上、沿線地域の活性化 ○鳥取砂丘コナン空港の利便性向上や利用促進

計画名	公共交通に関する内容
第9次岩美町総合計画 (平成24年4月策定)	○路線バス・鉄道との連携 ○町営代替バスの運行
第9次若桜町総合計画 (平成24年4月策定)	○若桜鉄道の沿線住民の積極的な若桜鉄道乗車運動 ○若桜鉄道沿線自治体が連携した利用促進運動の展開 ○八頭町と連携した若桜鉄道の鉄道施設保守管理 ○魅力ある観光列車事業の展開 ○住民に対する路線バスの現状と必要性の周知 ○住民のニーズに対応した路線バスの見直し・整備
第7次智頭町総合計画 (平成27年3月策定)	○町民バスの利便性向上 ○因美線・津山線、智頭鉄道の利用促進 ○特急列車・高速バスと他の交通機関との乗り継ぎ向上 ○デマンドバスシステム構築の検討 ○福祉有償運送の充実と公共交通空白地有償運送の検討 ○二次交通システムの確保を検討
第2次八頭町総合計画 (平成27年3月策定)	○路線バスと若桜鉄道の総合的な連携の検討 ○ノーマイカーデー・パークアンドライドを定着・公共交通機関の利用促進 ○町営バスの運行 ○低床バスの導入 ○スクールバスの導入・運行 ○タクシー利用費助成 ○JR郡家駅に歩道橋整備検討

図表 29 鳥取市総合計画における総合公共交通システムのイメージ



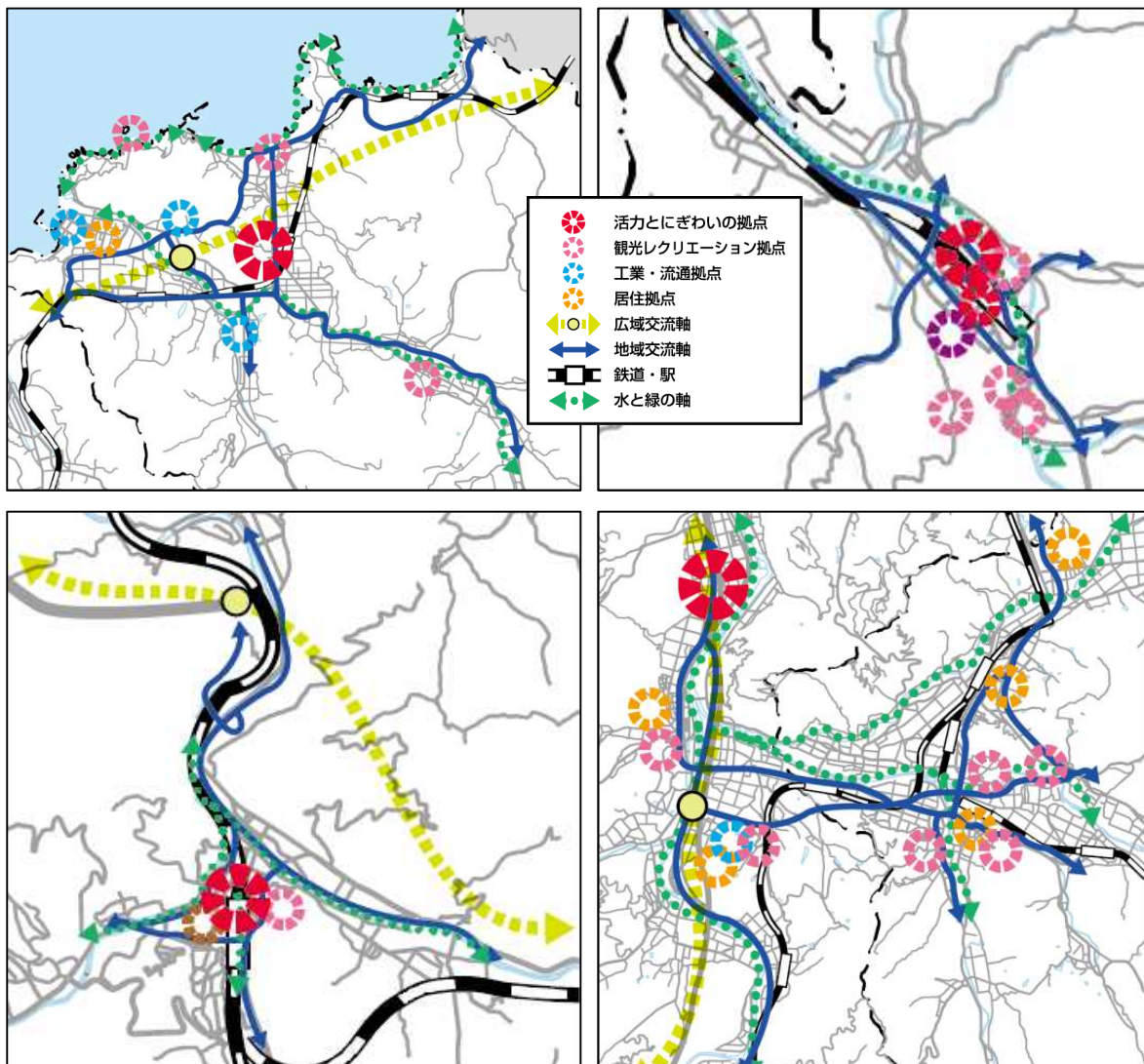
④ 各市町の地方版総合戦略

市町	基本目標等	公共交通・まちづくり・観光に関連する事業
鳥取市 (平成 27 年 9 月策定、平成 28 年 7 月改訂)	(総合戦略の柱) ①次世代の鳥取市を担う‘ひとづくり’ ②誰もが活躍できる‘しごとづくり’ ③賑わいにあふれ安心して暮らせる‘まちづくり’	○新たな道の駅の整備と既存道の駅の拠点化、特産品開発・販売、観光周遊の強化による雇用創出 ○拠点間をつなぐ幹線道路ネットワークの整備推進 ○バス路線の再編及び鉄道・タクシー・自転車など他の交通手段との連携の構築 ○鳥取砂丘コナン空港の利用促進に向けた官民連携組織によるプロモーション活動等の実施 ○鳥取・因幡定住自立圏域での交通、観光、医療等の連携及び連携中枢都市圏の形成 ○地域生活拠点における地域の利便性向上の推進 ○市街地の都市機能・居住誘導施策の構築 ○鳥取駅周辺の回遊性向上と賑わい空間の創出 ○鳥取県東部圏域の連携による広域観光及び移住定住の推進 ○外国人観光客の受入体制の整備、広報・誘客活動による国際観光の推進
岩美町 (平成 27 年 9 月策定)	(重点戦略) ①自然・資源を活かした元気なまちづくり ②子供を産み育てる希望が叶い、安心して暮らせるまちづくり ③住み続けたい、帰ってきたい、住んでみたいまちづくり	○通学に伴う負担の軽減 ○情報発信強化による観光客の増加 ○TWILIGHT EXPRESS 瑞風を活用したジオパークの魅力向上 ○鳥取県東部圏域の連携による広域観光及び移住定住の推進
若桜町 (平成 27 年 9 月策定)	(基本目標) ①住む人にやさしいまちづくり ②地域資源を活かしたまちづくり ③豊かな緑のなかで営むしごとづくり	○通勤・通院への支援制度の充実 ○利用者に沿った公共交通の利便性の向上 ○若桜鉄道が行うイベント列車の運行支援、観光列車の導入 ○若桜鉄道の観光化施設整備 ○SL 活用方法についての検討 ○鉄道公園の整備など駅周辺活性化の推進 ○鳥取県東部圏域の連携による広域観光及び移住定住の推進 ○外国人観光客の誘致活動の促進 ○歴史的な町並みを活かした宿内への観光客の集客促進
智頭町 (平成 27 年 8 月策定)	(基本目標) ①雇用の創出 ②移住定住 ③出会い・出産・子育て・教育	○新図書館の建設を含めた周辺環境整備 ○広域観光ランドデザイン ○広域観光ルートの創出
八頭町 (平成 27 年 9 月策定)	(基本戦略) ①まちの資源や特性を活かした働く場の確保 ②結婚・出産の希望がかなえられる子育て環境の整備 ③まちへの人の流れをつくる ④将来にわたり暮らし続けることができる環境をつくる	○若桜鉄道を活用した観光振興 ○利用者のニーズや人口減少の観点からの公共交通体制の見直し ○買い物弱者に対する買い物サービスの充実等高齢者への支援 ○消費者ニーズを踏まえたマーケットイン型の観光商品の開発 ○鳥取市ベッドタウン化促進のための道路や宅地等の整備 ○鳥取県東部圏域の連携による移住定住の推進 ○中心部における医療機関、商業施設、公共施設等の維持・集約の検討・推進 ○特色ある地域活性化の拠点施設の整備

⑤ 都市計画区域マスタープラン(4町に関するもの)

計画名	公共交通に関する内容
岩美都市計画区域 (平成 16 年 5 月策定)	○都市計画道路整備による道路網の確立 ○交通弱者に配慮した交通環境の整備推進 ○高齢化社会に対応した公共交通手段として、JR 山陰本線の利便性向上（余部鉄橋の定時性等）、駐車場など交通結節点機能の拡充やバス利用促進
若桜都市計画区域 (平成 16 年 5 月策定)	○幹線道路の歩行者や自転車に配慮した交通環境の整備促進 ○高齢者や障害者の移動に支障のないバリアフリーな交通環境の整備及び災害時の避難路としての役割を考慮した整備促進
智頭都市計画区域 (平成 16 年 5 月策定)	○市街地内の安全の確保や交通渋滞緩和のため、高規格幹線道路の整備を図る ○高齢者や障害者等が快適に生活できる道路整備
八頭中央都市計画区域 (平成 16 年 5 月策定)	○幹線道路の整備、充実 (中国横断自動車道姫路鳥取線へのアクセス道路新設の推進、未整備街路の早期整備促進、近隣市町村へのアクセス道路の整備促進) ○公共交通の充実 (路線・便数等の利便化、路線バスの利用促進、住民に対するバス交通の重要性の周知)

図表 30 都市計画区域マスタープラン（4町に関するもの）における骨格形成図



左上：岩美都市計画区域、右上、若桜都市計画区域、左下：智頭都市計画区域、右下：八頭中央都市計画区域

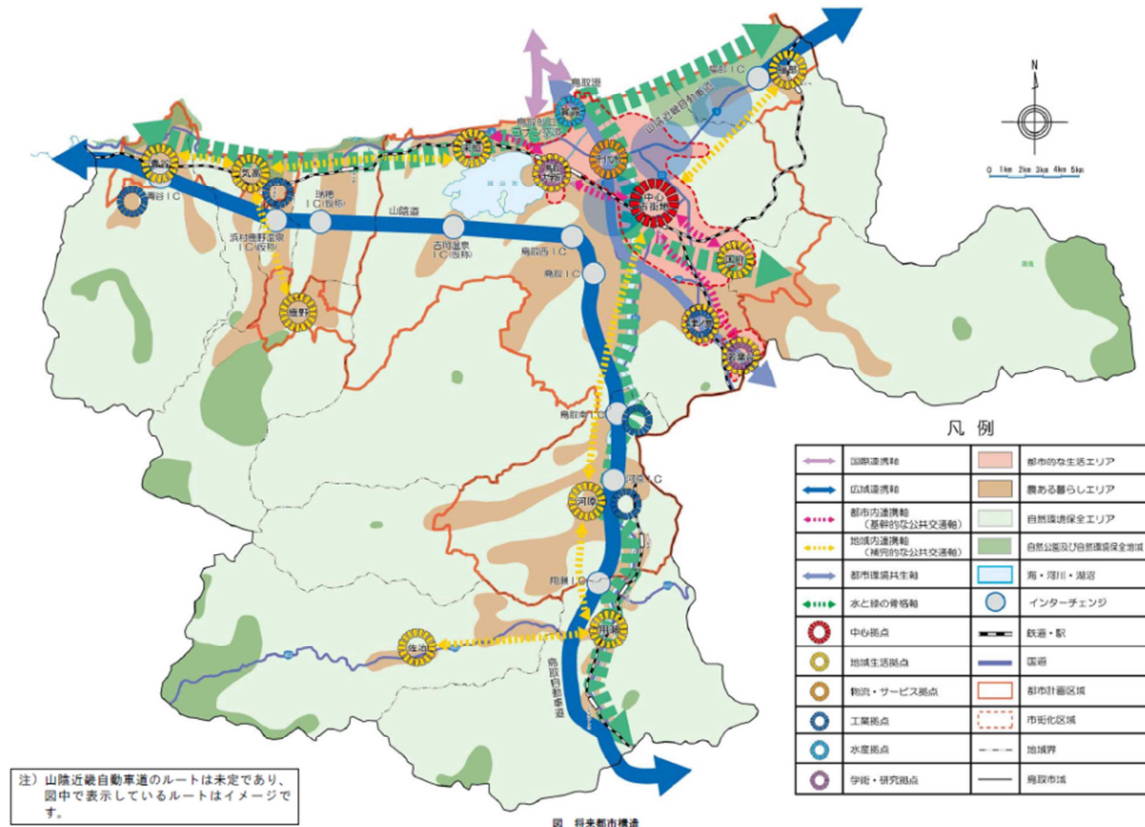
⑥ 鳥取市都市計画マスタープラン

策定年月	平成 28 年度（予定）		
交通施設の整備方針	○高速道路ネットワークの整備 ○幹線道路の整備 ○市街地主要道路の整備 ○鉄道の増便と利用促進 ○バスの利便性向上と利用促進 ○鳥取砂丘コナン空港のサービス強化 ○鳥取港の利用促進 ○安全で快適な自転車・歩行者空間の形成		
拠点と都市軸の区分		位置づけ	
拠点	中心拠点	市域の中心として、行政中枢機能、総合病院、商業施設などの各種の高度都市機能が集積する地区	鳥取駅周辺
	地域生活拠点（市街地）	地域の中心として、行政支所機能、診療食品スーパーなどの日常生活サービス施設等が集積する地区	鳥取大学前駅周辺、津ノ井駅周辺、国府町総合支所周辺、若葉台周辺、未恒駅周辺
	地域生活拠点（田園地域）		福部町総合支所周辺、河原町総合支所周辺、用瀬駅周辺、佐治町総合支所周辺、浜村駅周辺、鹿野町総合支所周辺、青谷駅周辺
	その他の拠点	—	賀露（水産拠点）、千代水（物流・サービス拠点）、津ノ井ほか（工業拠点）、若葉台・湖山（学術・研究拠点）
都市軸	国際連携軸	国際交流を通じて地域の活性化を促進するため、環日本海地域に向けた「国際連携軸」を設定し、交通ネットワークの強化を図ります。	
	広域連携軸	他都市との広域連携を深めるため、「広域連携軸」を設定し、高速道などの広域交通ネットワークの強化を図ります。また、この広域連携軸は、各地域生活拠点を結び、市域内の連携を強化する地域内連携軸としても活用していきます。	
	都市内連携軸（基幹的な公共交通軸）	中心拠点と市街地の地域生活拠点間を結ぶルート、人口密度の高いエリア内を連絡するルートを「都市内連携軸」として位置づけ、公共交通の高いサービス水準の維持を促進します。	
	地域内連携軸（補完的な公共交通軸）	田園地域の地域生活拠点と市街地を結ぶルートを「地域内連携軸」として位置づけ、適切な公共交通のサービス水準の維持を促進します。	
	都市環境共生軸	賀露・千代水・津ノ井の各拠点地区を結ぶ国道 29 号等の幹線道路沿線を「都市環境共生軸」として、田園地域や市街地外縁部との調和や秩序ある景観形成をめざす「産業活性化と環境形成の分布帯」とします。	
	水と緑の骨格軸	日本海、千代川、袋川、湖山池などの本市固有の自然資源と、国道等の幹線道路を「水と緑の骨格軸」として位置づけ、水と緑の保全・再生を図ります。	

⑦ 鳥取市立地適正化計画

策定年月	平成 28 年度（予定）
公共交通の役割	「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現のためには、居住の促進や都市機能の維持・充実によるコンパクトなまちづくりと併せて、公共交通による各拠点間のアクセス等を確保する必要がある。
公共交通に関する施策・事業の概要	○都市構造の再構築を進めるための立地適正化計画に位置づけられた公共交通整備の重点的支援 ○交通事業者と連携し公共交通の利便性向上、利用促進を図る

図表 31 鳥取市都市計画マスタープランにおける拠点と都市軸



(2) 関連計画

① 公共交通に関する計画

計画名	公共交通・まちづくり・観光に関連する事業
鳥取市バス路線網再編実施計画 (平成 23 年 3 月策定)	○乗り継ぎ拠点の整備 ○JR 駅的环境整備 ○ゾーン内均一運賃の導入 ○上限運賃制の導入 ○乗り継ぎ割引制度、1 日上限運賃設定の導入 ○IC カードの導入 ○エコ通勤の促進 ○住民モビリティマネジメントの推進 ○車両ラッピング ○自転車施策との連携 ○情報提供施策の推進
若桜谷公共交通活性化総合連携計画 (平成 20 年 10 月策定)	○若桜鉄道の上下分離方式の導入による運行の確保 ○路線バスの運行確保 ○地域公共交通会議での検討を基にした生活交通の確保 ○住民運動「マイレール運動」 ○利便性の向上（若桜鉄道の利用促進） ○地域の歴史、観光資源としての活用と沿線観光施設との連携 ○多様な「若桜鉄道応援団」 ○乗り継ぎ利便性の向上（交通結節点である駅の機能向上） ○域内バス交通等の充実と連携 ○マイカーからのシフト対策

計画名	公共交通・まちづくり・観光に関連する事業
八頭町公共交通検討委員会 提言書 (平成 28 年 2 月提言)	○利用者の満足度向上のため、鉄道及びバス事業者の丁寧な対応と運転を心がけサービスの向上を図る ○路線バス、さんさんバス及び鉄道との連携で、公共交通の空白時間帯の改善を図るとともに、バスと鉄道との共通定期券などの企画切符の検討を行う ○ノーマイカーデーの実施を広く町民に周知し、住民の公共交通機関の利用促進を図る ○さんさんバスの運賃値下げ(全区間 100 円)を実施し、中山間地域の交通負担の軽減を図る ○若桜鉄道利用者への通学定期助成を行い、利用者の負担軽減を講じる ○さんさんバス時刻表への路線図や各駅から最寄りのバス停までの案内図の設置などバスと鉄道とが連携した取り組みを行う ○タクシー助成制度については今後の検討課題とする

② その他の関連計画

名称	公共交通の役割・位置づけ	公共交通に関する施策・事業の概要
第 2 期鳥取市中心市街地活性化基本計画 (平成 25 年 3 月認定、平成 27 年 11 月第 5 回変更認定)	○高速バスや特急列車は周辺地域における交通の要衝となっている ○100 円循環バス「くる梨」、レンタサイクルは街なかの二次交通を充実させ、中心市街地の魅力向上につながっている	○市駅前太平線賑わい空間活用事業 ○EV を活用したカーシェアリング事業 ○100 円循環バス「くる梨」の運行 ○レンタサイクルステーション整備 ○利便性向上のため市営駐輪場運営
ようこそようこそ鳥取運動取組方針 (平成 22 年 5 月策定、平成 27 年 3 月改訂)	列車、飛行機等を利用し来訪する観光客が増加していることから、自家用車を利用しない観光客の利便性向上と周遊観光推進のため、ターミナル施設からの二次交通(バス、タクシー、レンタカー等)の整備が喫緊の課題となっている	○空港・駅と観光地を結ぶ二次交通の確保と定期観光バス商品の充実 ○定期航路の需要の掘り起こしと安定運航 ○県内空港を活用した連続チャーター便の誘致及び境港及び鳥取港へのクルーズ客船の寄港誘致の継続実施
智頭町地域福祉計画 (平成 21 年 3 月策定、平成 27 年 3 月改訂)	特に記載なし	○買い物支援サービスの検討 ○交通手段の確保
八頭地域福祉計画 (平成 24 年 3 月策定)	地域での生活を継続するためには、医療機関と買い物に関する利便性が重要であり、公共交通のあり方の見直しの検討が必要である	○デマンドバス導入の検討
第 2 次鳥取市環境基本計画及び鳥取市地球温暖化対策実行計画(区域施策編) (平成 24 年 11 月策定)	公共交通機関の利用が自動車の使用を抑え、排気ガスの排出の抑制や、交通騒音・振動の防止につながる	○ノーマイカー運動の積極的参加・交通量の削減 ○公共交通機関利便性向上 ○バス路線の再編、新たな地域公共交通網の構築・自転車を利用できる環境整備 ○通勤・通学時の公共交通・自転車の利用推進 ○時差出勤、フレックスタイムの導入を図り、公共交通機関の利用や自転車通勤を促進 ○省エネルギー交通システムの普及