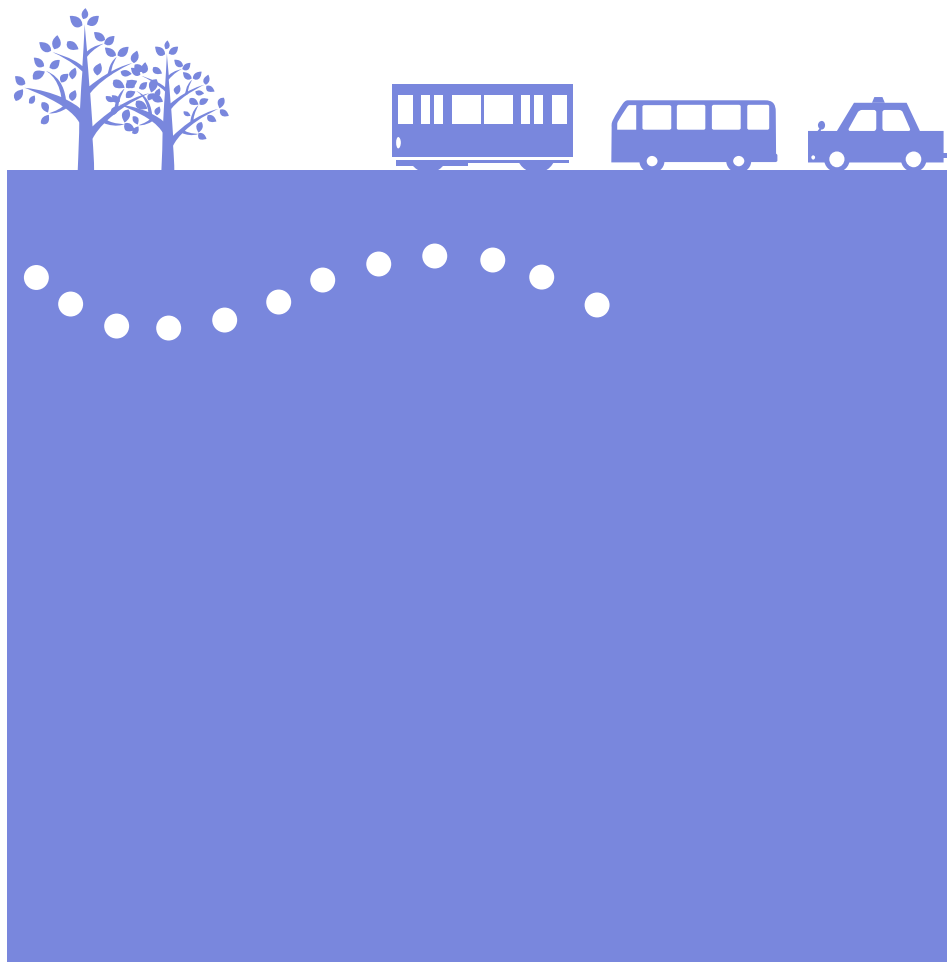


鳥取県東部地域公共交通計画



平成 29 年 3 月
変更 令和 5 年 9 月
改定 令和 6 年 6 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等の分布状況	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	11
2-5	観光資源の立地と来訪状況	13
2-6	住民の移動実態と交通手段	15
2-7	鳥取県及び関係市町のまちづくりの方向性	20
第3章	地域公共交通の現状	30
3-1	公共交通ネットワーク	30
3-2	鉄道	34
3-3	路線バス、コミュニティバス・乗合タクシー等	39
3-4	その他の交通手段	48
3-5	移動手段確保のための支援策等	56
第4章	公共交通に対するニーズ	60
4-1	実施した調査の概要	60
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	61
4-3	日常生活における移動実態と公共交通の利用状況	63
4-4	公共交通の利用状況・バスサービスの満足度	67
4-5	サービスの改善点・公費負担についての考え方	71
4-6	若桜鉄道についての意識・満足度等	72
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	76
第5章	課題の整理と計画の基本方針・目標等	77
5-1	公共交通の現状・問題点と課題の整理	77
5-2	地域の将来像と計画の基本方針	82
5-3	公共交通ネットワークの体系	83
5-4	施策の体系（計画の目標と事業内容）	88
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	90
6-1	基本方針1：広域的な公共交通ネットワークの形成	90
6-2	基本方針2：公共交通の利用環境改善	97

6-3	基本方針3：自家用車からの転換等による公共交通の利用促進.....	102
6-4	基本方針4：公共交通による観光客の周遊促進.....	107
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	109
6-6	事業実施スケジュール	113
第7章	計画の達成状況の評価	114
7-1	計画の推進体制	114
7-2	評価・検証.....	114
7-3	数値指標とモニタリング方法.....	116

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、東部地域内では生活圏域が市町を越え、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組まれるものが多く、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、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、通院、買い物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年度から令和8年度までの10年間

1-5 国の施策との関係

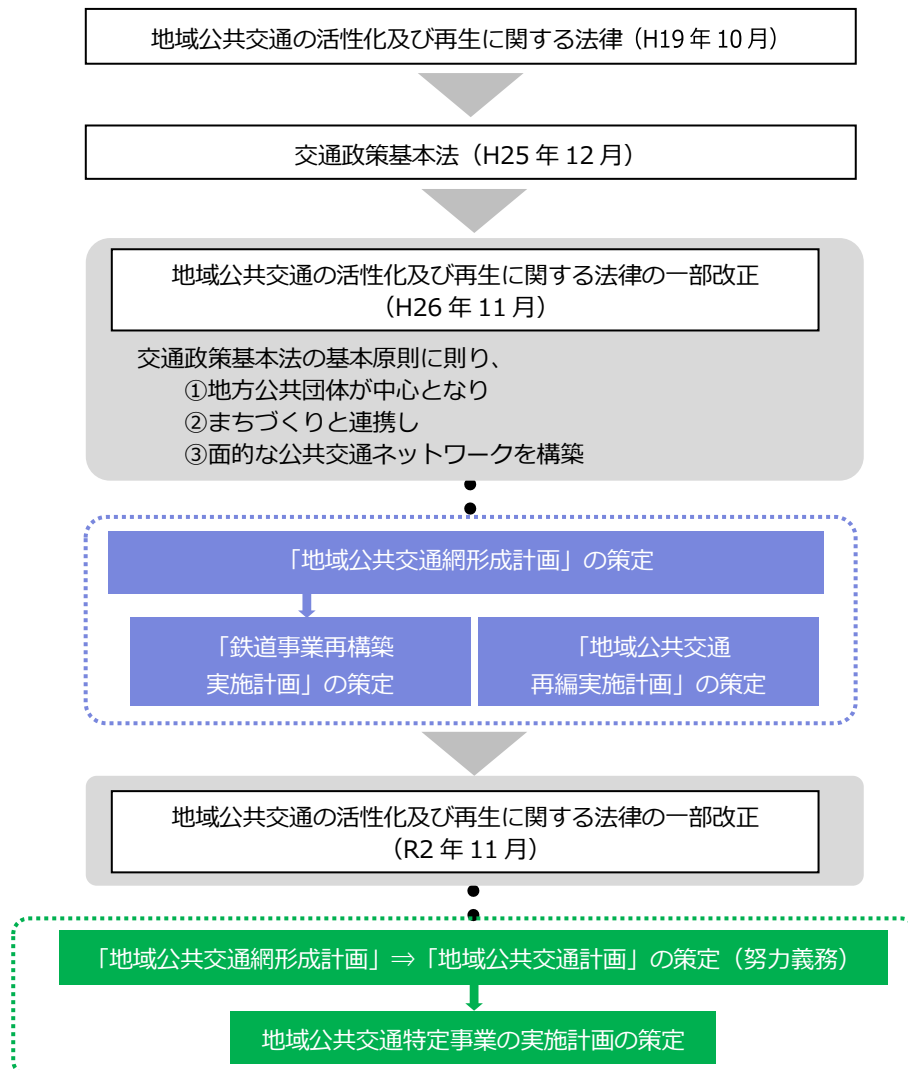
公共交通を取り巻く社会環境の変化を踏まえ、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法」が平成 25 年 12 月に施行された。これを受けて平成 26 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行され、「地域公共交通網形成計画」を策定することができるようになった。

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。

また、令和 2 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行され、地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」に、地域公共交通再編実施計画を「地域公共交通利便増進実施計画」と改め、地域公共交通計画作成が地方公共団体の努力義務として規定された。

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



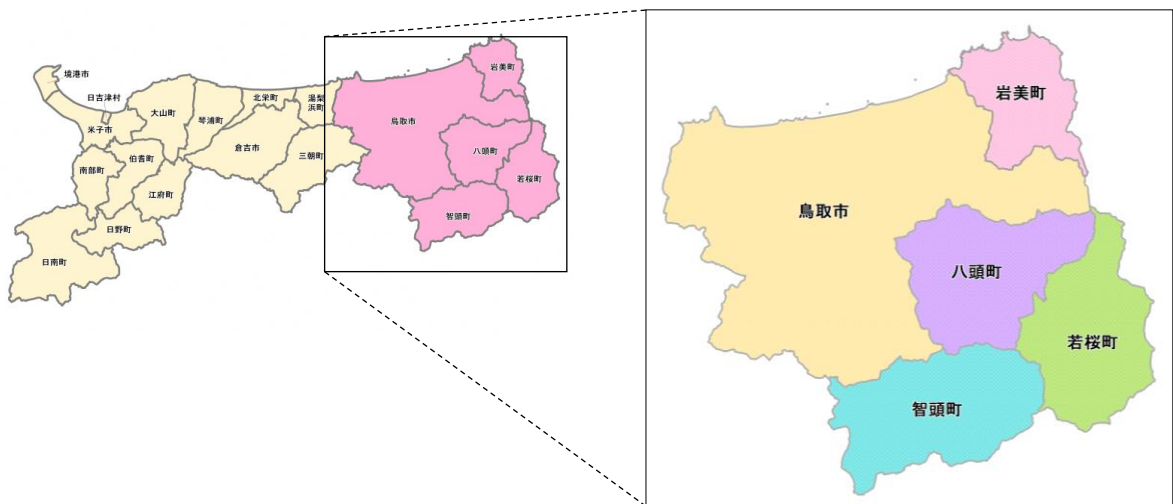
資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省・令和 4 年 3 月）

第2章 地域の概況

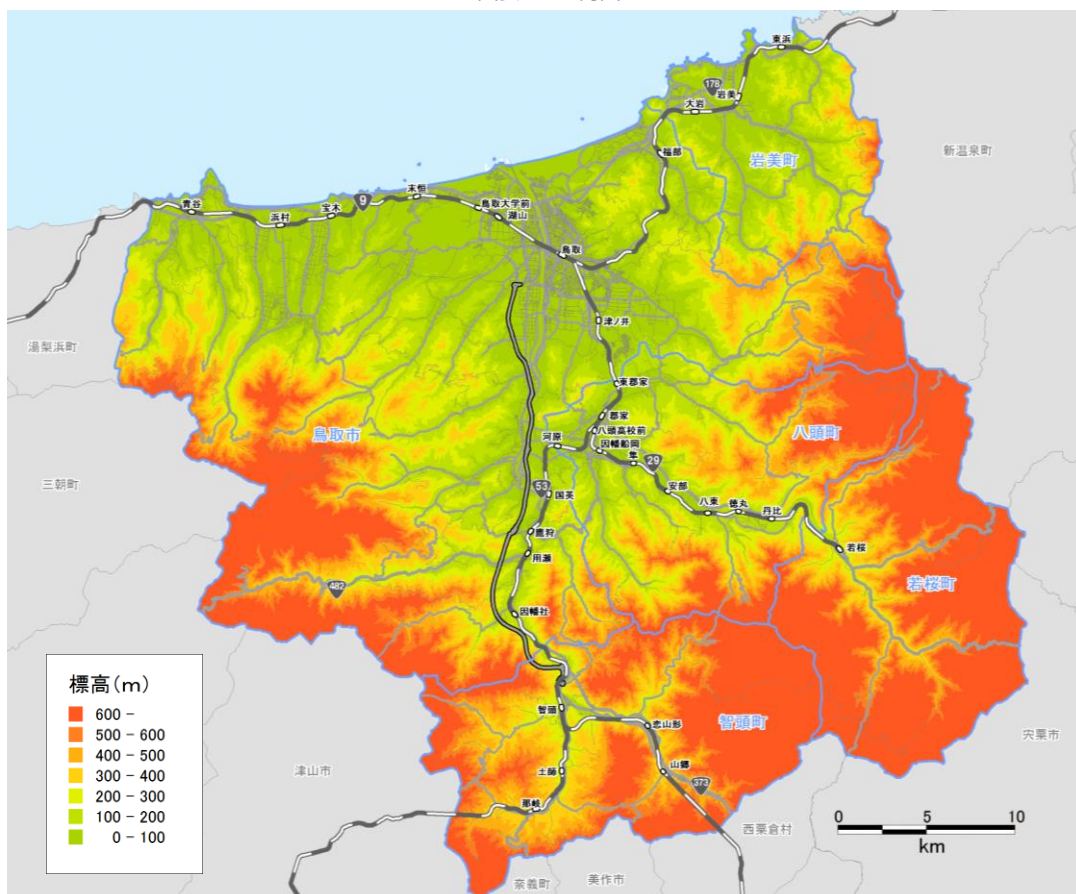
2-1 位置・地勢

- 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 1,518km²、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

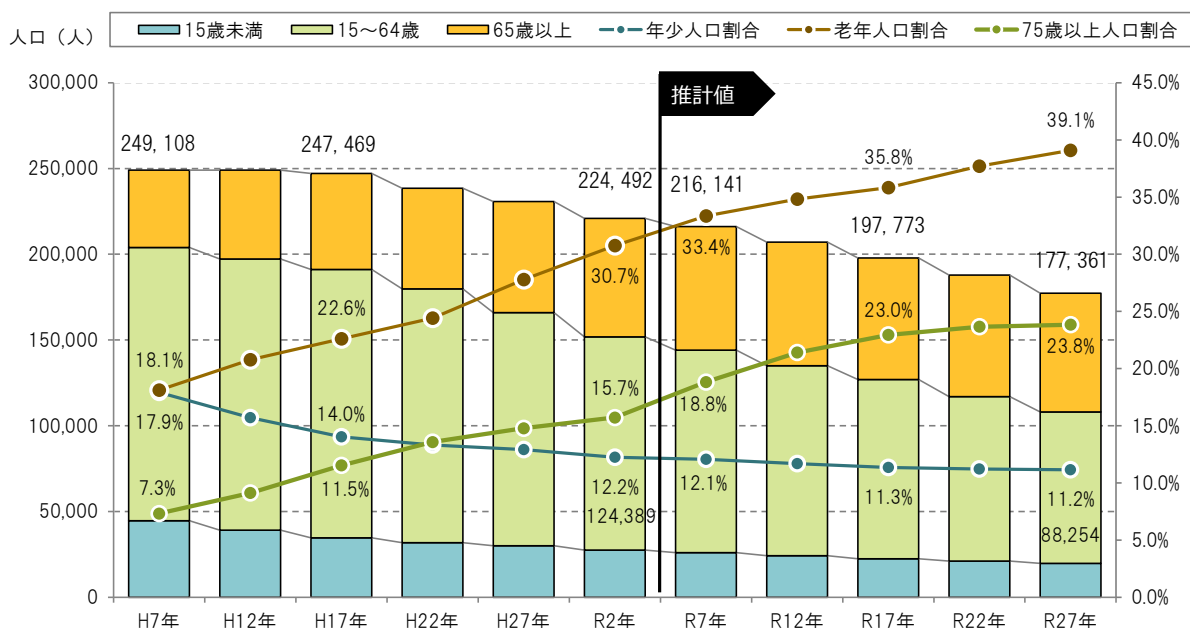


2-2 人口・世帯数の推移

(1) 人口の推移

- 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、令和2年から令和27年までの25年間に約47千人（21.0%）減少すると見込まれる。
- 人口減少とともに、年少人口と生産年齢人口の減少が続き、老年人口割合（高齢化率）は令和2年から令和27年までの25年間に30.7%から39.1%に上昇すると見込まれる。
- 市町別の人口減少率は若桜町や智頭町の減少率がそれぞれ55.8%、48.5%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：令和2年まで…国勢調査

令和7年以降…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30年3月推計）」

図表5 市町別の人口推移

(単位：人)

年	H22	H27	R2	R7	R12	R17	R27	(R27-R2)/R2
鳥取市	197,449	193,717	188,465	184,011	178,157	171,892	157,404	▲16.5%
岩美町	12,362	11,485	10,799	9,689	8,851	8,013	6,314	▲41.5%
若桜町	3,873	3,269	2,864	2,452	2,104	1,801	1,266	▲55.8%
智頭町	7,718	7,154	6,427	5,785	5,097	4,462	3,310	▲48.5%
八頭町	18,427	16,985	15,937	14,204	12,882	11,605	9,067	▲43.1%
計	239,829	232,610	224,492	216,141	207,091	197,773	177,361	▲21.0%

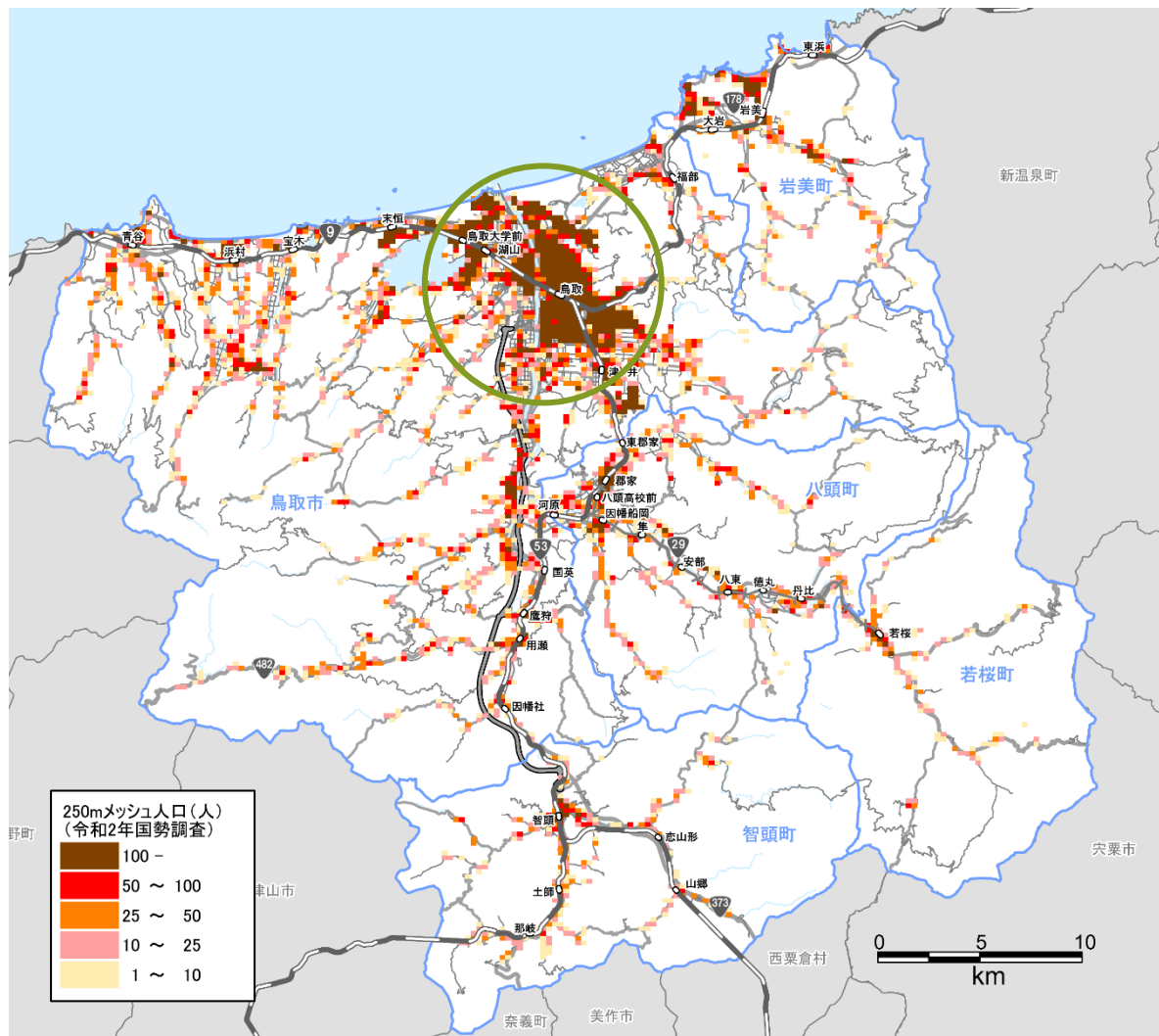
資料：令和2年まで…国勢調査

令和7年以降…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30年3月推計）」

(2) 人口分布

- 250m 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：令和2年国勢調査地域メッシュ統計*

- * 令和2年国勢調査地域メッシュ統計のうちの4次メッシュ(500mメッシュ)に集計された統計データを、100mメッシュに配分することによって作成された推計データ

(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、令和 27 年には 40% 近くまで上昇すると見込まれる。
- 令和 12 年には、鳥取市を含む全市町で 75 歳以上人口割合が 20% を超えると見込まれる。
- 地区別の 75 歳以上人口割合は縁辺部において高く、中には 50% を超える地区もみられる。

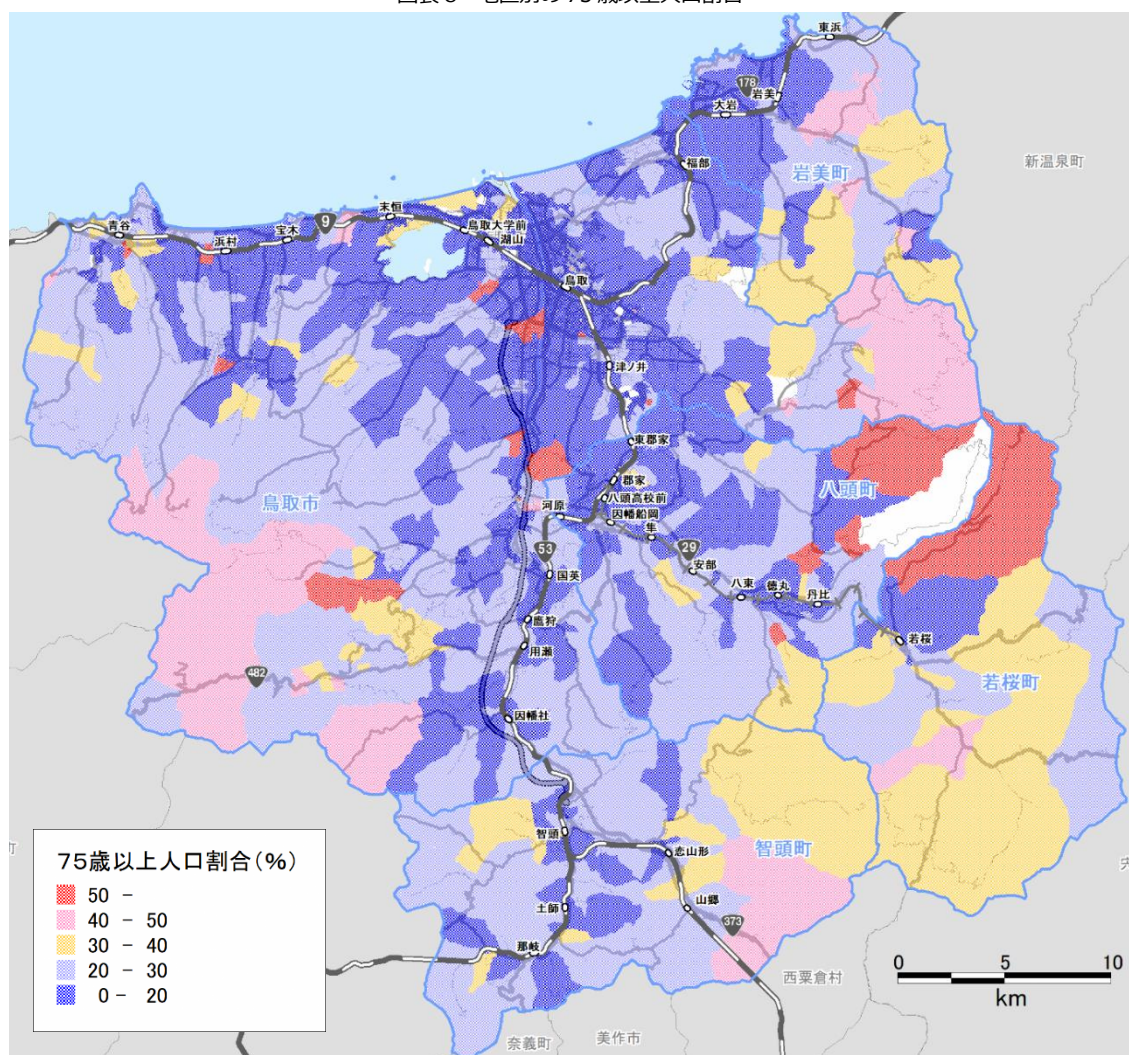
図表 7 市町別 75 歳以上人口割合の推移

年	H22	H27	R2	R7	R12	R17	R27	R27-R2
鳥取市	12.6%	13.7%	14.8%	17.9%	20.3%	21.7%	22.7%	7.9
岩美町	18.0%	19.2%	19.4%	23.6%	27.8%	30.9%	32.0%	12.6
若桜町	24.0%	27.3%	29.0%	32.2%	35.4%	38.5%	39.3%	10.3
智頭町	21.1%	23.6%	24.6%	27.9%	32.3%	36.3%	38.0%	13.4
八頭町	16.4%	18.0%	18.5%	21.8%	25.9%	28.9%	30.6%	12.1
計	13.6%	14.8%	15.7%	18.8%	21.4%	23.0%	23.8%	8.1

資料：令和 2 年まで…国勢調査

令和 7 年以降…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 30 年 3 月推計）」

図表 8 地区別の 75 歳以上人口割合



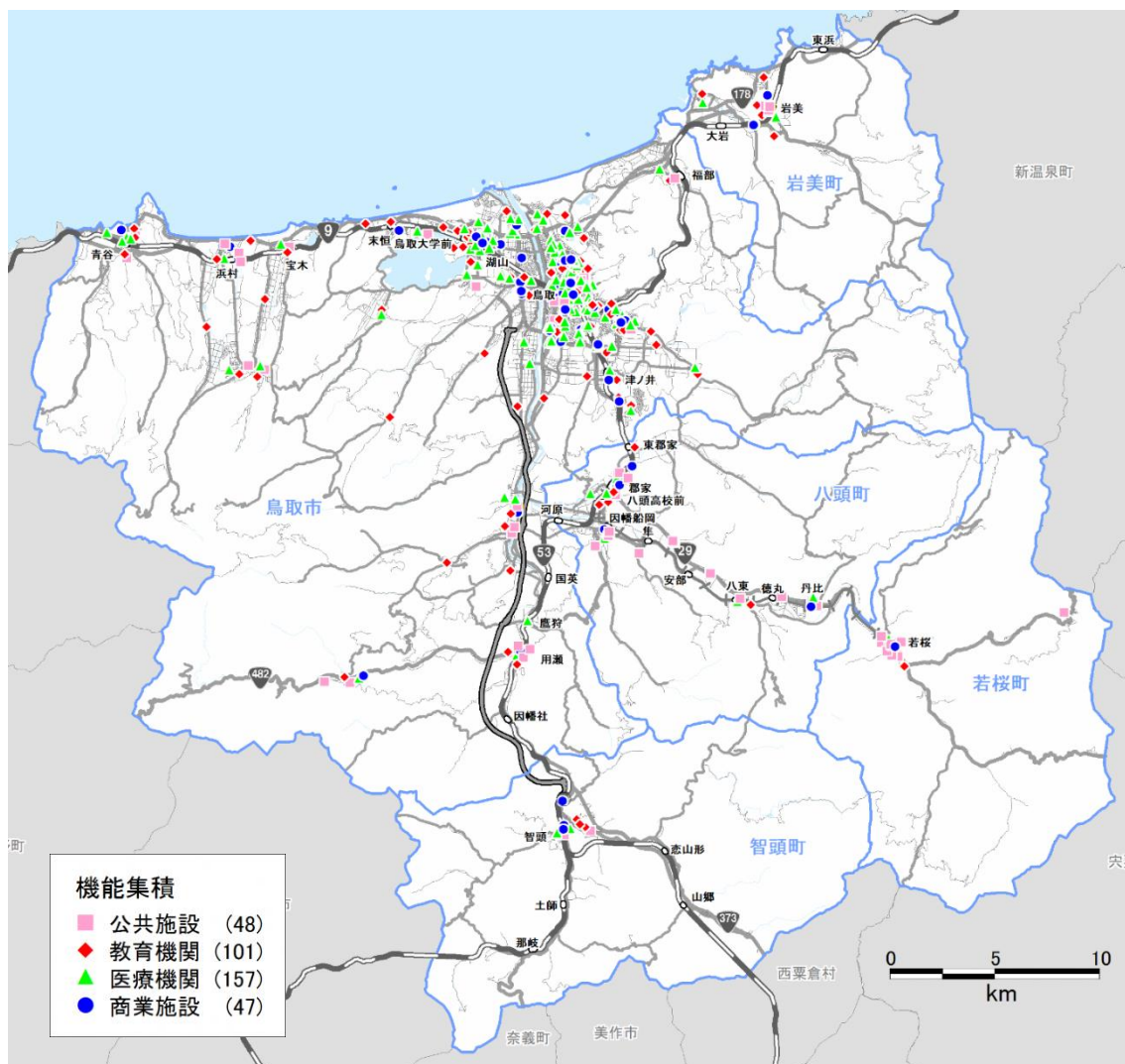
資料：平成 27 年国勢調査地域メッシュ統計

2-3 移動の目的地となる施設等の分布状況

(1) 機能集積状況

- 公共施設、教育機関、医療機関及び商業施設といった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。
- 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）

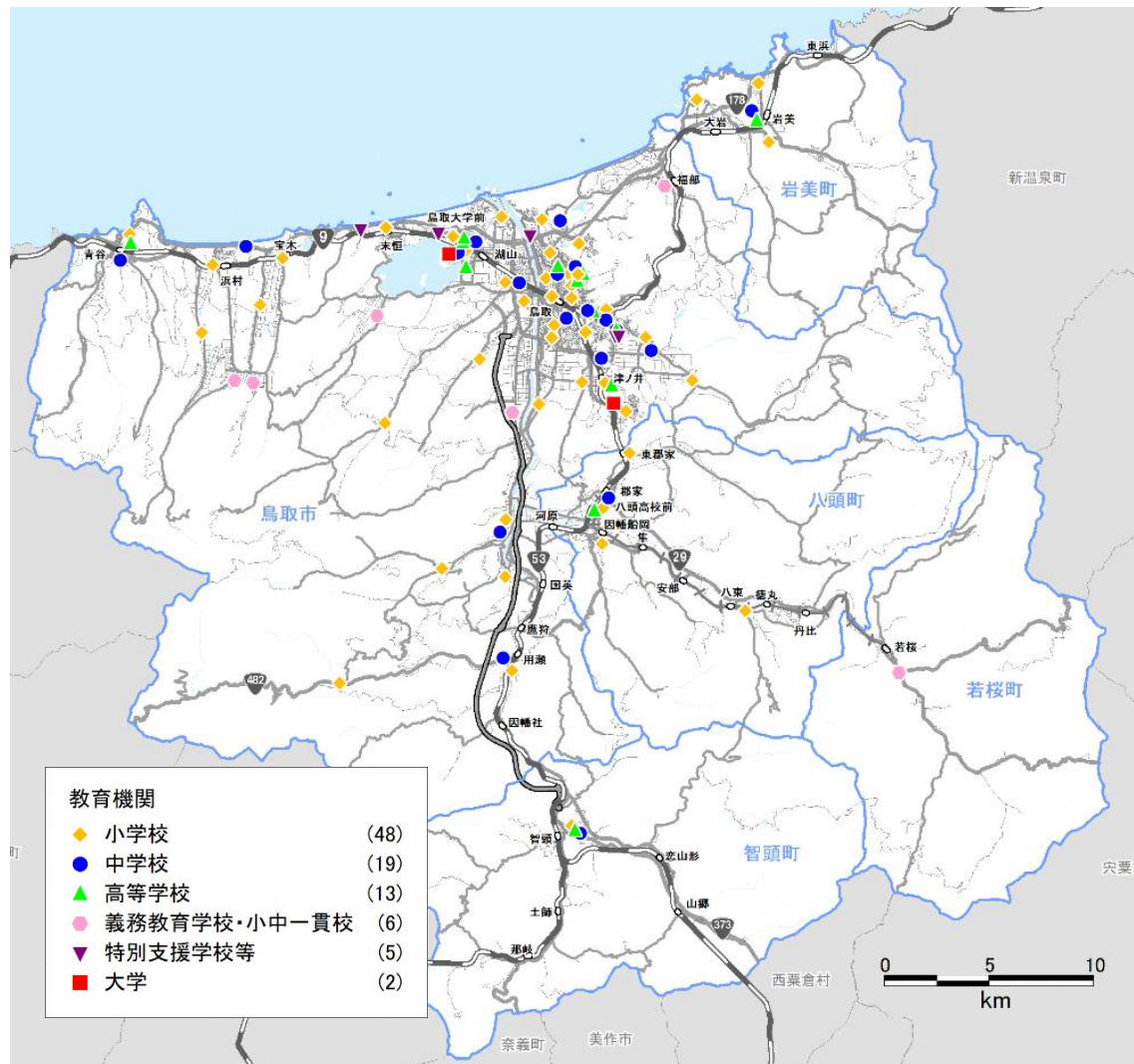


資料：各市町（令和4年2月1日時点）

(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。

図表 10 教育機関の集積状況

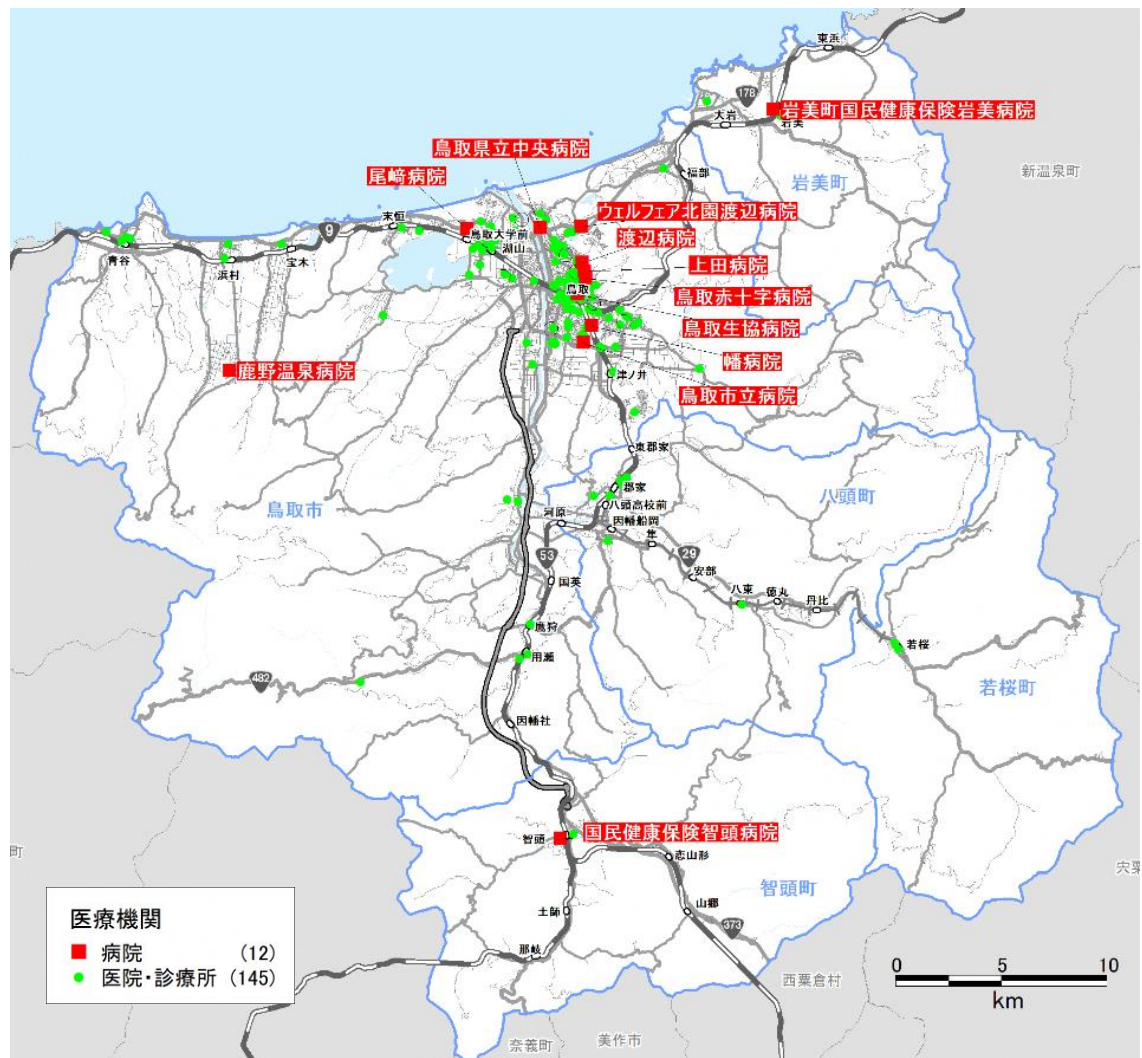


資料：各市町（令和4年2月1日時点）

(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。

図表 11 医療機関の集積状況

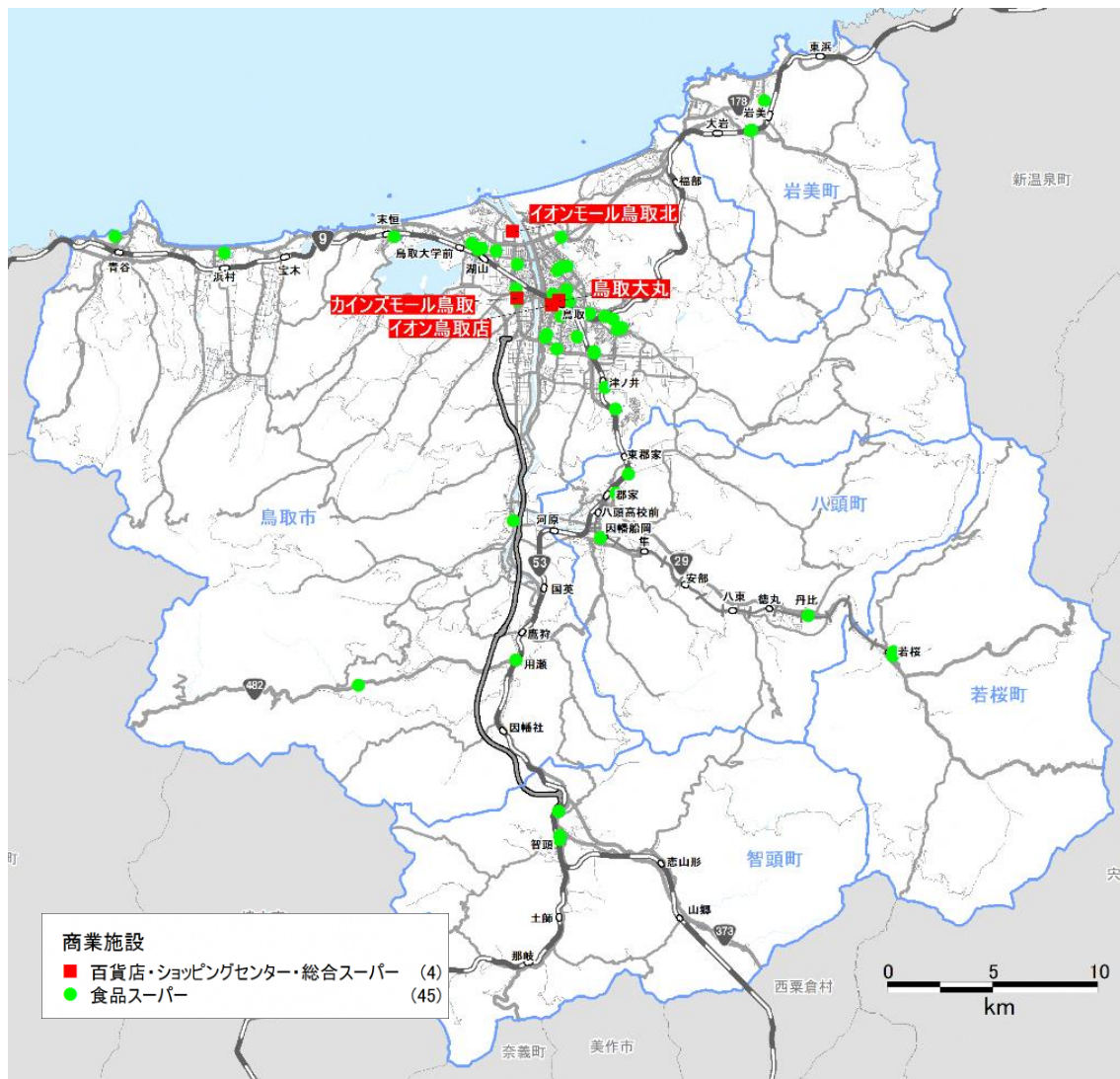


資料：各市町（令和4年2月1日時点）

(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郊外及び4町の中心部に立地している。

図表 12 商業施設の集積状況



資料：各市町（令和4年2月1日時点）

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）*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。

* 地域内で人口集中地区が設定されているのは、鳥取市のみ。

図表 13 商業施設の集積状況

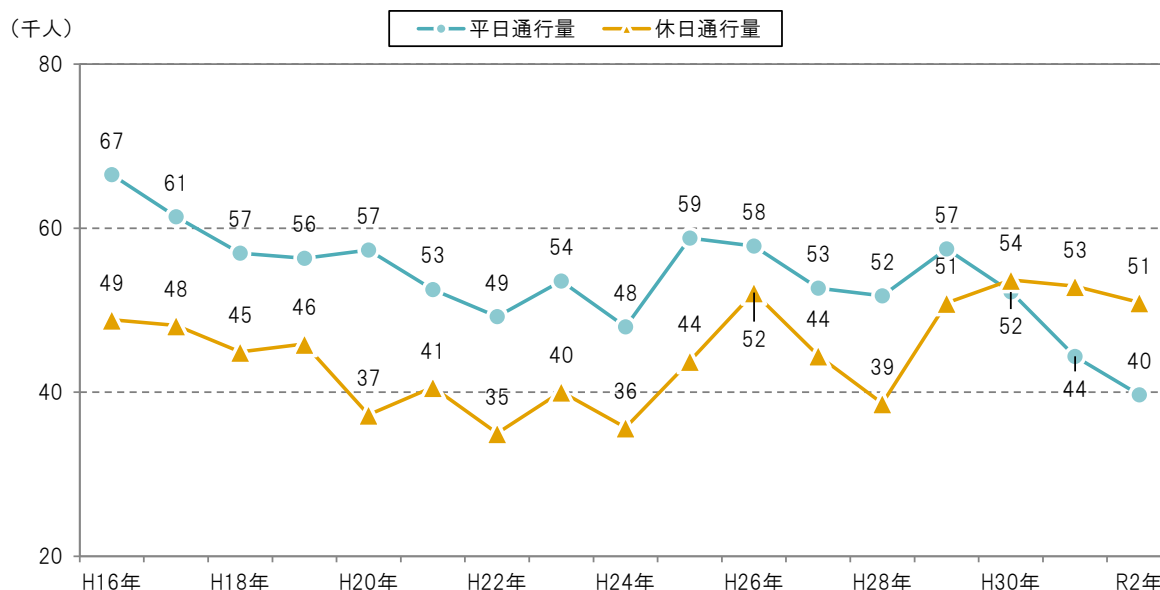
項目	H7 年	H12 年	H17 年	H22 年	H27 年	(H27-H7)/H7
人口集中地区面積 (ha)	15.70	17.00	18.52	18.66	19.03	21.2%
人口集中地区人口 (人)	86,973	94,204	99,419	99,472	100,756	15.8%
人口集中地区における人口密度 (人/km)	5,540	5,541	5,368	5,331	5,295	▲4.4%
総人口 (人)	197,959	200,744	201,740	197,449	193,717	▲2.1%
総人口に占める人口集中地区人口の割合	43.9%	46.9%	49.3%	50.4%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

資料：国勢調査（5年ごと）

(2) 鳥取市中心市街地における歩行者通行量

- 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、平成 24 年頃まで減少傾向にあった歩行者通行量は、開閉式大屋根や芝生広場を備えた「バード・ハット」（鳥取駅前太平線）の完成による賑わい創出等により、平成 25 年には増加に転じた。その後は横ばい傾向にあったが、近年は減少が続いている。
- 平日と休日の歩行者通行量を比較すると、平成 29 年までは平日が休日を上回っていたが、近年は中心市街地における事業所数・従業員数の減少やテレワークの推進等により平日の減少が顕著であり、平成 30 年以降は休日が平日を上回っている。

図表 14 鳥取市中心市街地の 30 地点における歩行者通行量の推移

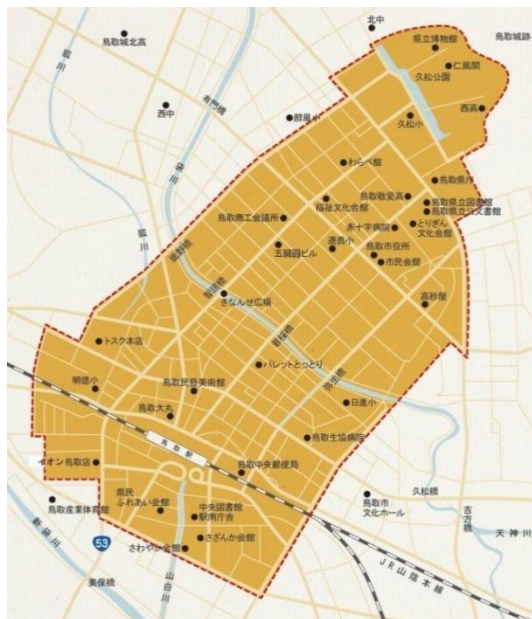


資料：鳥取市 Web サイト（鳥取市中心市街地活性化基本計画関連データ集）

(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館者数

- 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 18 年度と平成 26 年度との比較)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多くの来館者を集めている一方で「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	H18 年度	H26 年度	増減率
鳥取県立博物館	86	72	▲15.9%
仁風閣	27	32	18.4%
わらべ館	116	120	3.3%
やまびこ館	35	34	▲3.5%
鳥取温泉	80	74	▲7.2%
鳥取県立図書館	349	301	▲13.6%
鳥取市立中央図書館	401	405	0.9%
鳥取市人口	*1 199	*2 194	▲2.6%
東部地域人口	*1 246	*2 236	▲4.1%

*1 H18 年 3 月 31 日時点住民基本台帳の値。

*2 H26 年 1 月 1 日時点住民基本台帳の値。

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)

2-5 観光資源の立地と来訪状況

(1) 観光資源

- 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。

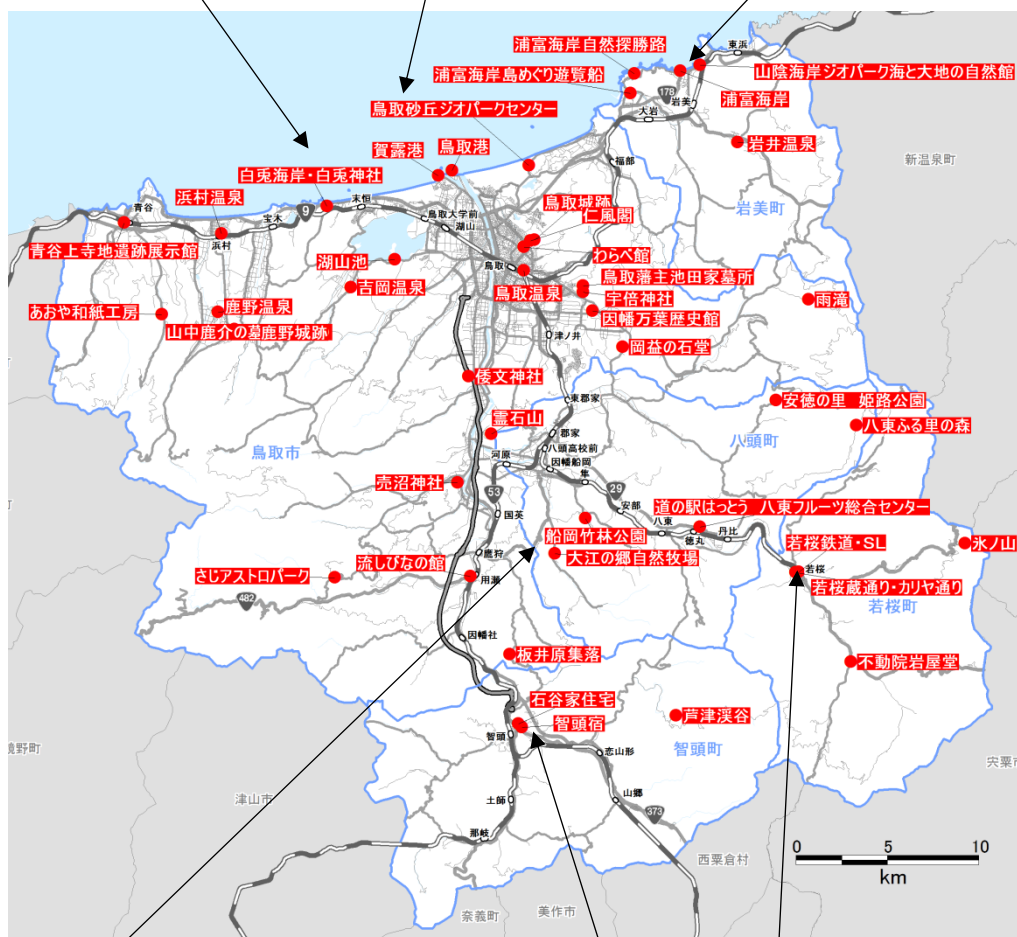
図表 17 観光資源の分布



白兎神社（鳥取市）

鳥取砂丘（鳥取市）

浦富海岸（岩美町）



竹林公園（八頭町）



智頭宿（智頭町）



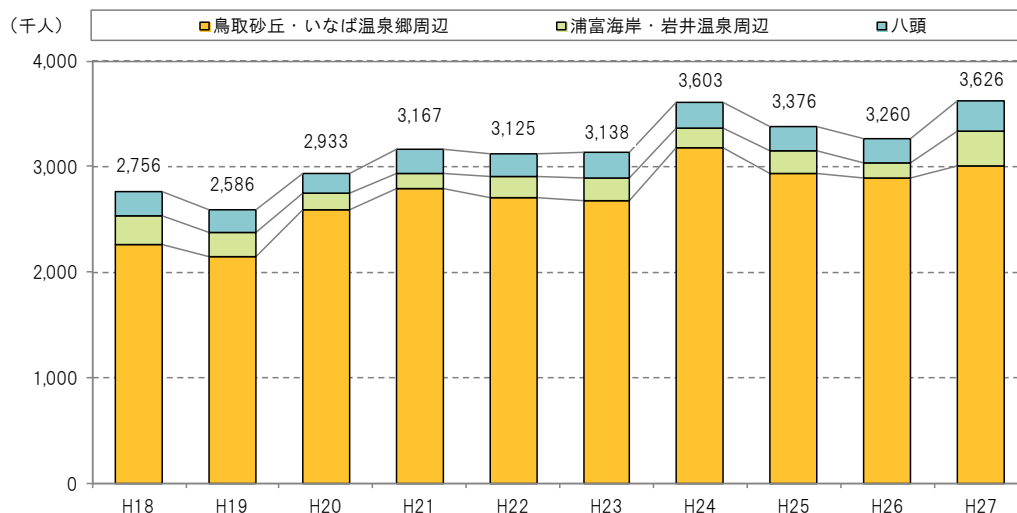
若桜鉄道施設群（若桜町）

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」効果やウェ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

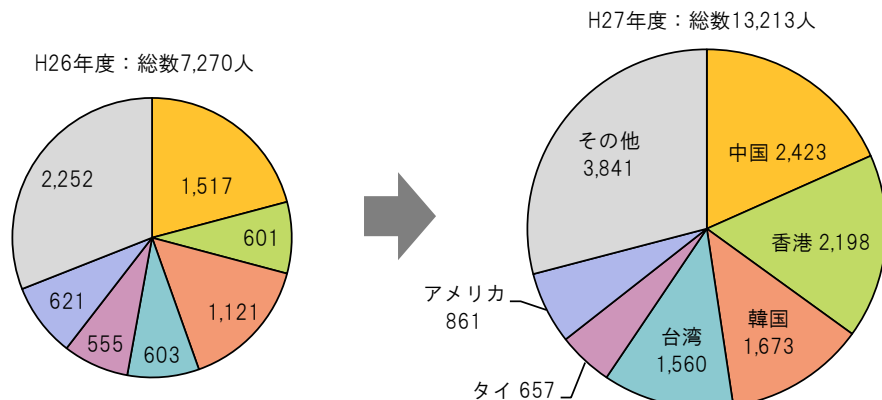


図表 19 東部地域の主要観光地における観光入込客数の推移

(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	1,361	1,886	2,097	1,927	1,956

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

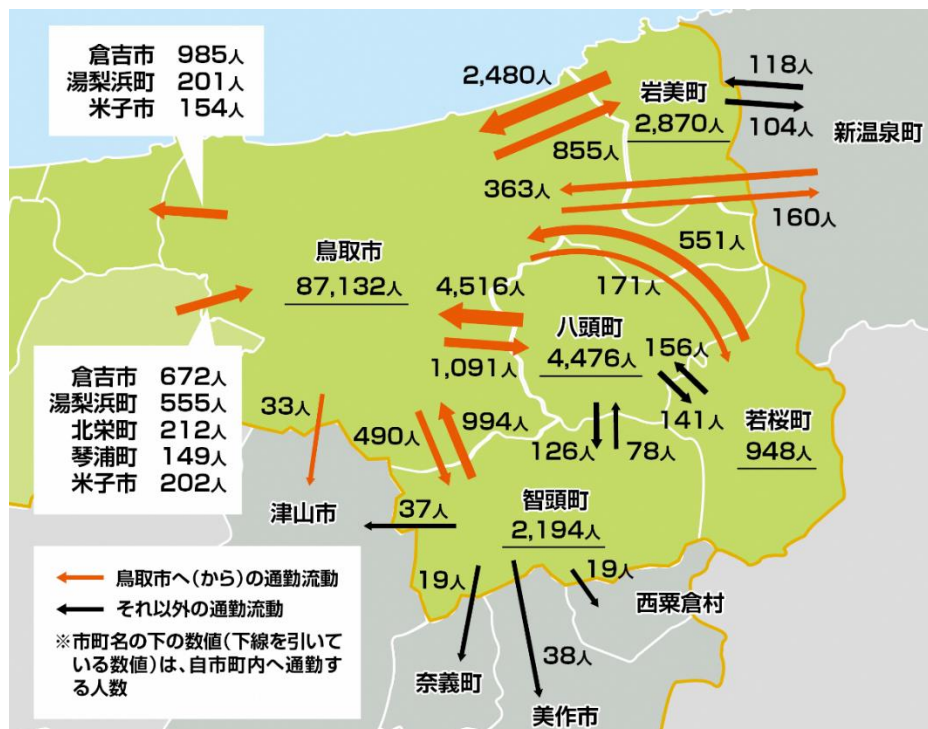
2-6 住民の移動実態と交通手段

(1) 通勤・通学流動

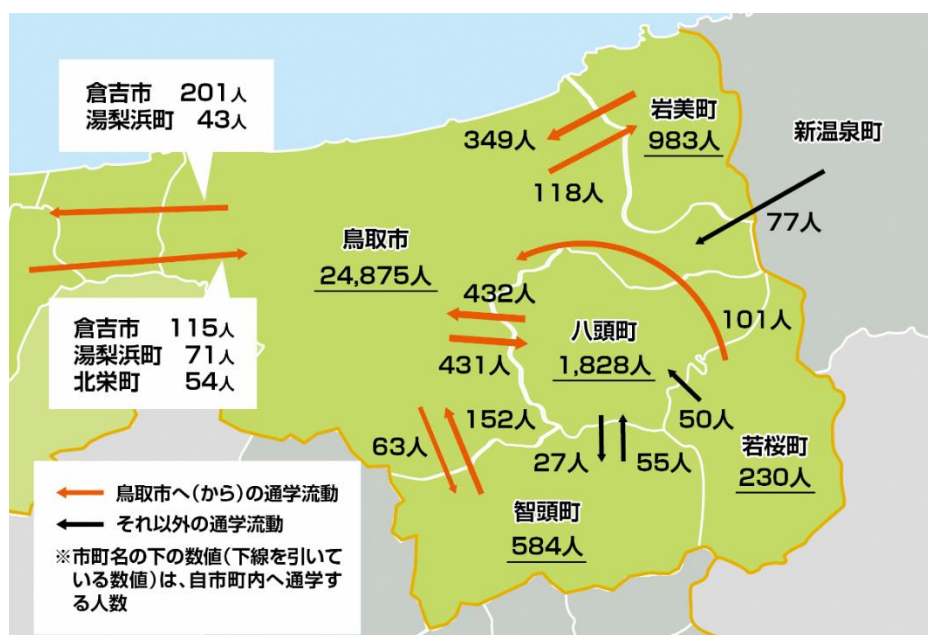
- 通勤流動は、東部地域の企業数の80%以上*が集積する鳥取市を通勤先とする移動が多く、鳥取市には中部・西部地域及び兵庫県からも一定の移動がみられる。
- 通学流動も通勤流動と同様に鳥取市を通学先とする移動が多いが、高校生を中心とした岩美町、智頭町及び八頭町を通学先とする逆方向のまとまった移動もみられる。

* 東部地域の全10,388事業所のうちの87%が鳥取市に立地。(資料：平成28年経済センサス活動調査)

表 21 通勤流動



図表 22 15歳未満通学者を含む通学流動

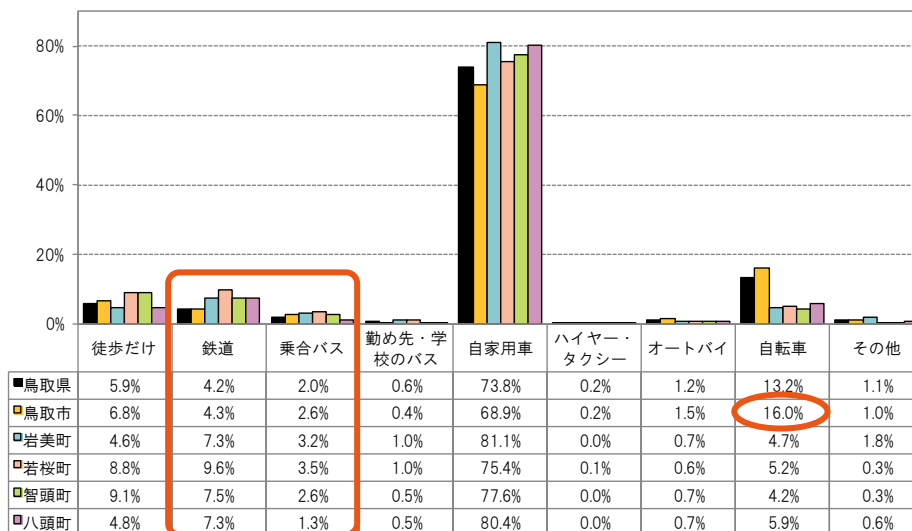


資料：平成22年国勢調査

(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 歳以上の通勤・通学者の利用交通手段（自宅従業者を除く）



資料：平成 22 年国勢調査

(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。
- 智頭農林高校は JR 因美線とバスの割合が、八頭高校は 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。

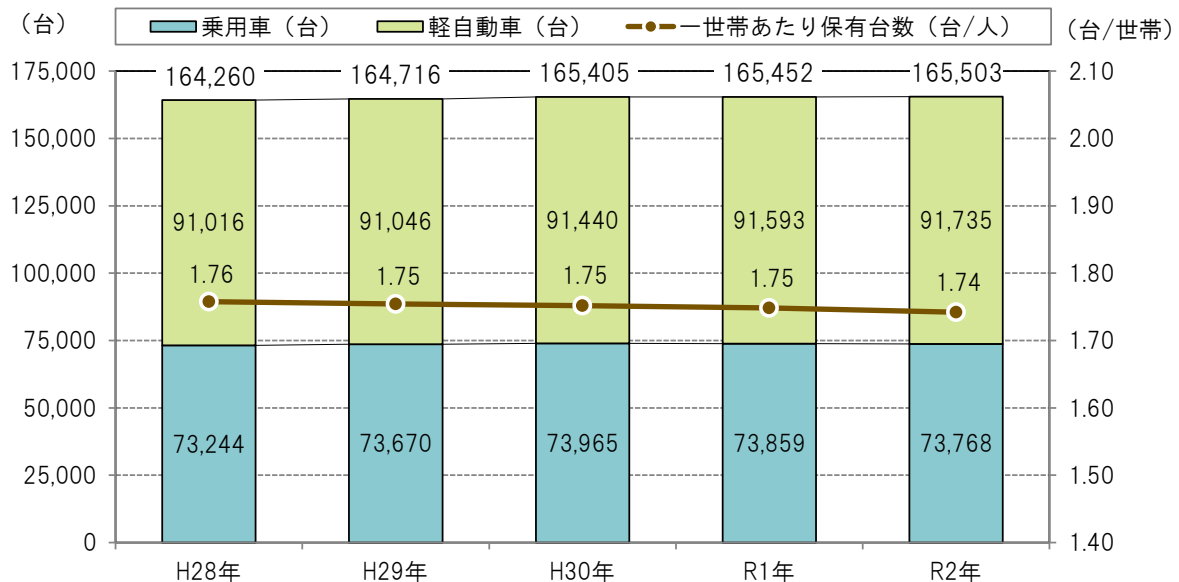
図表 25 公共交通を利用して通学している高校生の居住地（高等学校アンケート調査）

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) 保有自動車台数の推移

- 東部地域における自動車保有台数は軽自動車の増加により増加傾向が続いているが、世帯人員の減少（核家族化の進行）等により、一世帯あたりの自動車保有台数は横ばいから低下傾向となっている。

図表 26 自動車の保有状況の推移

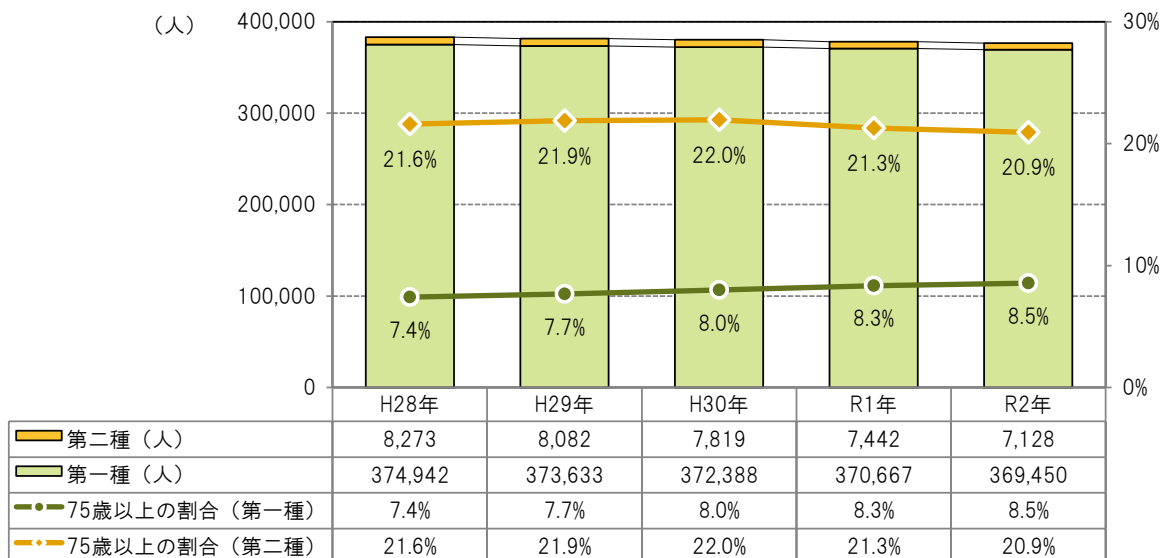


資料：乗用車と軽自動車の台数…鳥取県統計年鑑（各年 3 月 31 日時点）、人口…住民基本台帳（各年 1 月 1 日時点）

(5) 年代別の運転免許保有者の数移

- 鳥取県全体の運転免許保有者数の推移をみると、第一種・第二種とも減少傾向にあり、平成 28 年から令和 2 年までの 4 年間で、第一種は 1.5% (5,492 人)、第二種は 13.8% (1,145 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、第一種では上昇が続いているが、第二種では令和元年から低下が続いている。

図表 27 年代別の運転免許保有者数の推移（鳥取県全体）

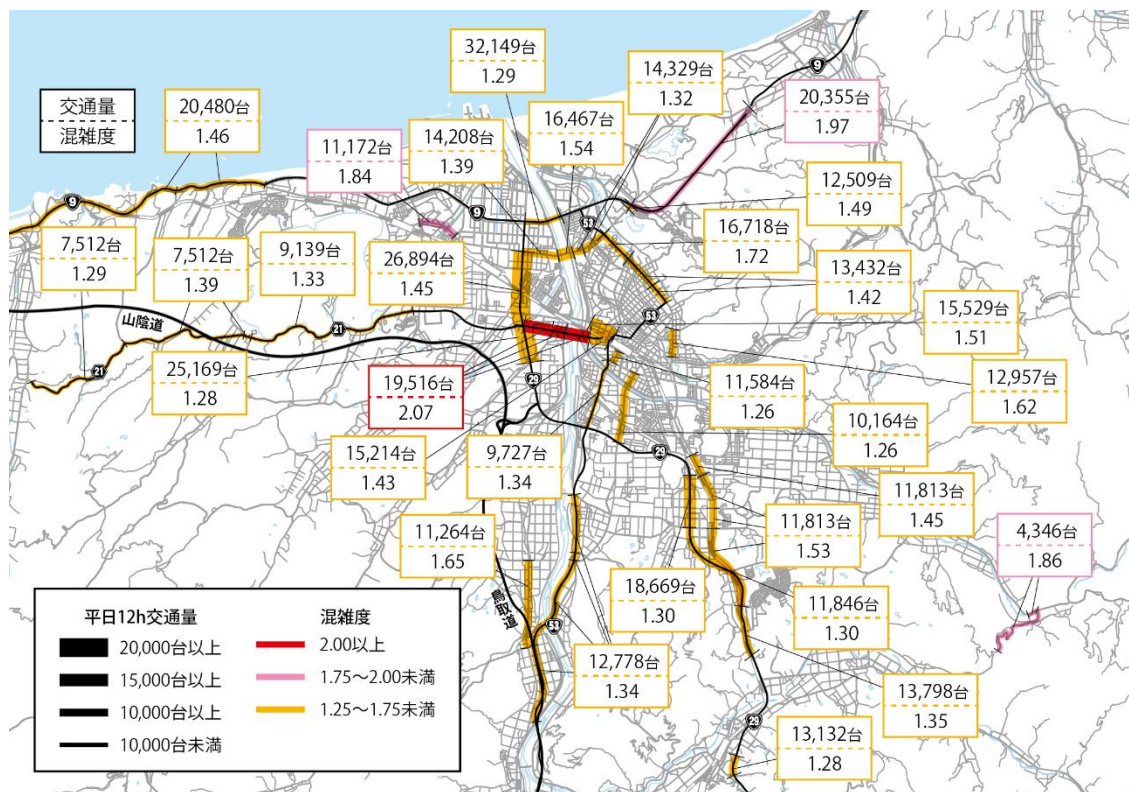


資料：警察庁「運転免許統計」（各年 12 月 31 日時点）

(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）や鳥取駅周辺の国道 21 号等であり、平日 12 時間交通量が 20,000 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駅から国道 29 号にかけての区間であり、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 27 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 鳥取県令和新时代創生戦略 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	令和2年3月策定（令和3年4月改訂）、戦略期間：令和2年度～令和6年度	
基本姿勢	鳥取県には、都会にはない「豊かな自然」、「人と人との絆」、心豊かな暮らしを実現できる「幸せを感じる時間」があります。 このような鳥取県の強みを活かし、県民の皆様と共に地方創生を進めていくため、「響かせようトットリズム」を合い言葉として掲げ取り組んでいきます。	
基本方針	1. 豊かな自然でのびのび鳥取らしく生きる 鳥取+ i s m 2. 人々の絆が結ばれた鳥取のまちに住む 鳥取+ 住む 3. 幸せを感じながら鳥取の時を楽しむ 鳥取+ r h y t h m	
基本方針		事業内容
豊かな自然でのびのび鳥取らしく生きる 鳥取+ i s m	観光	○豊かな観光資源を活かした戦略的観光立県 ○外国人が憧れる・訪れる鳥取 ○スポーツによる交流促進
	農林水産業	○農林水産業の活力増進 ○将来を担う若き担い手の活躍
	エコスタイル	○地球規模での環境課題への対応 ○海洋・森林等の環境保全と利活用の推進
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	○結婚・出産・子育ての希望を叶える ○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 ○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	○絆を活かした中山間地域・まちなか振興 ○健康寿命の延伸 ○感染症に強い地域づくり ○鳥取ならではの「防災文化づくり」
幸せを感じながら鳥取の時を楽しむ 鳥取+ r h y t h m	移住・定住	○「移り住みたい」「住み続けたい」「帰りたい」鳥取県 ○関係人口の拡大
	働く場	○次世代産業の成長による県経済の持続的発展と商圏拡大 ○戦略的な産業人材の育成・確保 ○自らの能力を発揮できる働き方の実現
	まちづくり	○暮らしやすく元気になるまちづくり ○アート・文化による地域づくり ○強靱な防災基盤の構築 ○持続可能なインフラ整備や行政運営
公共交通に関する記述	○着地型・体験型観光メニューの造成支援、2次交通の整備など観光周遊の促進 ○山陰海岸ジオパークや県内各地の景勝地を結ぶ「とっとり横断ロングトレイルルート」に係る案内板等の整備、周遊観光等の情報発信の強化 ○鉄道沿線でのおもてなしや鉄道に関連した観光メニューの造成、観光素材の磨き上げ ○国際定期便の利用促進・更なる増便、国際チャーター便の拡充・定期便化、情報発信戦略の進化、周遊性を高める仕組みづくり	

	○鳥取砂丘コナン空港、米子鬼太郎空港の空の駅 ○まんが王国とっとり満喫周遊バス、鬼太郎列車・名探偵コナンイラスト列車等の取組などまんがを活用した誘客・周遊促進 ○多言語化や決済手段の整備、アプリを活用した二次交通情報等の検索機能の充実など、外国人観光客の受入体制整備の推進 ○データ分析に基づいた観光地マーケティングや周遊ルート等の情報発信による山陰ブランドの構築 ○買い物福祉サービスの推進 ○地域公共交通計画や革新的統合移動サービス（MaaS）導入に向けた検討などによる公共交通ネットワークの再構築、公共交通維持・確保への支援、周辺施設等と連携したバス待合環境の整備、ドライバー等の担い手確保 ○ユニバーサルデザインタクシーのサービス向上及び利活用促進 ○空港での観光・二次交通の案内等を行い観光客等の利便性の向上を推進
--	---

② その他の広域計画

施策	基本理念・将来像	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、令和2年10月改訂）	未来への挑戦 ～持続可能な地域の発展をめざして～	ひらく 地域で・県外で・国外で新時代に向かって扉をひらく	○官民が連携し、MaaSや自動運転、遠隔医療・遠隔診断等の地域の課題を解決する先進的なサービスの開発 ○MaaSなどの交通サービスやキャッシュレス決済の普及等、先端技術を活用した快適な受入れ環境の整備 ○主要幹線道路や鉄道の整備、空港・港湾の機能向上、国際定期便、チャーター便やクルーズ船の増加等により、国内外との交流促進
		つなげる 力をつなげ、結集して、持続可能で魅力あふれる地域を創る	○AI・IoT等を使った買物支援や見守りなど、中山間地域での日常生活の快適性向上 ○MaaSや自動運転自動車、交通事業者と地域住民の共助交通の役割分担などにより、車を運転できない高齢者等であっても、車に頼らずに暮らせる快適な移動サービスの確保 ○公共交通が充実しシェアサイクルやカーシェア等の普及とともに、快適な移動サービスの確保 ○鉄道の整備、空港の機能向上、国際定期便やチャーター便の増加等により、国内外につながる陸・海・空のネットワーク強化
		守る 豊かな恵み・生活を守り、次代につなぐ	○自動運転技術の普及などによる交通事故の減少
第2期因幡・但馬麒麟のまち連携中枢都市圏ビジョン （令和5年3月策定）	①地域の資源や特徴を生かし自立した活力ある圏域 ②都市機能が充実し、快適で安心して暮らせる圏域 ③交流が盛んでにぎわいのある圏域 ④環境に優しい圏域 ⑤若者に魅力ある圏域	観光に関する取組	○因幡・北但西部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の支援
		公共交通の利便性向上	○公共交通の利用促進とデジタル化 ○圏域内の公共交通網の再構築 ○鳥取砂丘コナン空港の利用促進や利便性向上を図る ○公共交通のキャッシュレス化 ○山陰本線の利用促進や利便性の向上を図る ○智頭線、因美線の利用促進や利便性の向上を図る ○圏域内を運行する広域バス路線を維持するための財政支援 ○若桜鉄道の利用促進や利便性の向上に資する取組を行う ○将来にわたり持続可能な生活路線バス等の維持・確保に向けた様々な取組を行う

③ 各市町の総合計画

計画名	公共交通に関する内容
第 11 次鳥取市総合計画 (令和 3 年 4 月策定)	○ 特定非営利活動法人などが行う「公共交通空白地有償運送」への支援 ○ 公共施設・公共交通機関の案内表示などの多言語化や、わかりやすい表示の推進 ○ インバウンド需要の回復を見据えた国際観光の推進 ○ 他圏域とのネットワークのさらなる強化 ○ コンパクトシティの推進 ○ 地域生活拠点等の拠点間をつなぐ幹線道路ネットワークの整備 ○ 鳥取駅周辺のにぎわい創出 ○ 持続可能な生活交通体系の構築 ○ 鉄道の利用促進と利便性の向上 ○ 鳥取砂丘コナン空港の利用促進と利便性の向上 ○ 安全・安心な公共交通機関の確保
第 11 次岩美町総合計画 (令和 4 年 4 月策定)	○ 地域のニーズや交通資源を踏まえた持続可能な公共交通体系の構築 ○ 誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備 ○ 豪華寝台列車「トワイライトエクスプレス瑞風」の JR 東浜駅への停車に際し、地元を中心としたおもてなしや観光資源などの PR を継続
第 10 次若桜町総合計画 (令和 4 年 7 月策定)	○ 代替移動手段の確保や、自主返納者に対する支援措置の充実等を推進し、運転免許証を返納しやすい環境を整備する ○ 鉄道の魅力を活かした事業展開や鉄道会社同士の情報共有・連携協力 ○ 海外からの入込客の増加を図るため、他自治体・観光協会・商工会などとの連携を強化し、PR 活動を行う ○ 鉄道施設の適切な維持管理のため、経験豊富な鉄道社員を確保する ○ 地域住民の参画を促進することにより、若桜鉄道沿線の景観を改善する ○ ドアツードアによるデマンド運行形態の拡充や他の交通機関との乗り継ぎ時間の調整などにより、利便性の向上を図る ○ 広域路線バスの維持のため、関係機関と連携して引き続き、運行支援を行う ○ 関西圏からの交流人口拡大のため、高速バス若桜線の復活と継続運行への働きかけを行う ○ グリーンスローモビリティを若桜宿内で運行し、近距離の移動支援や観光目的で活用する ○ 若桜鉄道乗車前後の地域内における滞留時間の増大 ○ 若年層をターゲットとした新たな観光スポットの整備
第 7 次智頭町総合計画 後期基本計画 (平成 29 年 4 月策定、 令和 4 年 4 月改訂)	○ 町民の安心な暮らし・活動を支えるための、そして未来に受け継ぐ環境整備 ○ スクールバス運行管理 ○ 公共交通機関の利用促進 ○ みんながみんなを支える持続可能な交通システムの構築 ○ AI 乗り合い交通システムの実装とビッグデータの活用
第 2 次八頭町総合計画 後期基本計画 (令和 2 年 3 月策定)	○ 交通利便を改善・向上させるための対策の推進 ○ 公共交通の利用促進 ○ 地域の魅力を伝える観光拠点の形成 ○ 地域資源を体感できる観光の推進 ○ スクールバスの運行による通学支援

図表 29 鳥取市総合計画における多極ネットワーク型コンパクトシティのイメージ



④ 各市町の地方版総合戦略

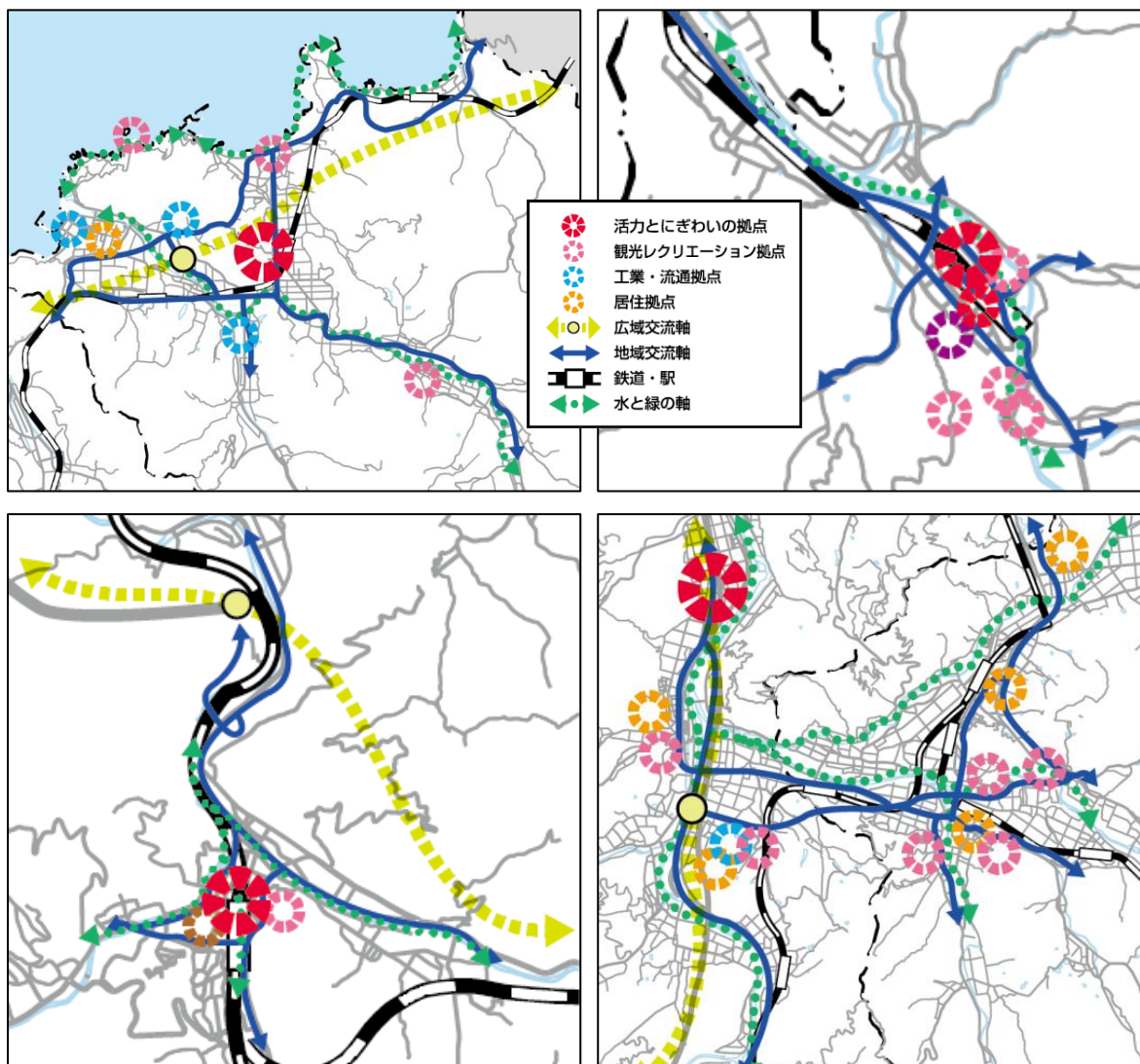
市町	基本目標等	公共交通・まちづくり・観光に関連する事業
鳥取市 (令和3年3月策定、令和5年12月改訂)	(総合戦略の柱) ①次世代の鳥取市を担う‘ひとづくり’ ②誰もが活躍できる‘しごとづくり’ ③賑わいにあふれ安心して暮らせる‘まちづくり’	○公共交通・まちづくり・観光に関連する事業 ○拠点間をつなぐ幹線道路ネットワークの整備推進 ○バス路線の再編や共助交通の推進、交通結節点の環境改善、次世代公共交通システムの導入などによる持続可能生活交通体系の構築 ○拠点間等を公共交通等ネットワークで効率良く結ぶ持続可能なシステムの構築 ○中心拠点、地域生活拠点における地域の利便性向上のための施策の実施 ○鳥取砂丘コナツ空港の利用促進・利便性向上に向けた航空会社との連携によるプロモーション活動等の実施 ○鉄道の利用促進、電化、キャッシュレス化に向けた要望活動 ○「小さな拠点」の機能形成と地域運営組織の体制強化の支援 ○鳥取駅周辺の回遊性向上と賑わい空間の創出 ○因幡・但馬麒麟のまち連携中枢都市圏の事業の推進 ○山陰海岸ジオパークを活用したジオツーリズムの推進 ○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 (令和2年7月策定)	(重点戦略) ①子どもを産み育てられるまちづくり ②住んでみたい、住み続けたいまちづくり ③希望を持って働けるまちづくり ④みんなが元気で安心して暮らせるまちづくり	○公共交通計画の策定や高齢者等タクシー利用助成等による公共交通の改善 ○広域観光連携推進、観光振興助成等インバウンドを含む誘客強化の取り組み支援 ○情報発信強化による観光客の増加

若桜町 (令和3年3月策定)	(基本目標) ①すべての 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豊かな自然のなかで営むしごとづくり	○デマンド便への移行 ○鉄道、バスのダイヤ改正 ○夜間交通対策 ○観光客の町内移動手段の支援 ○町内公共交通を一組織で完結する仕組みづくり ○道路交通網の整備 ○買い物の利便性向上 ○高齢者等の買い物支援 ○観光列車・鉄道施設の活用 ○若桜駅周辺の活性化、にぎわい創出 ○広域観光連携の推進による誘客
智頭町 (令和2年3月策定)	(基本目標) ①持続可能な地域づくり ②みんながみんなを支えるまちづくり ③若い世代が楽しめるまちづくり ④新しい時代の流れを力にしたまちづくり	○ICTを活用したきめ細やかな交通体系の構築 ○公共交通の担い手不足の解消 ○通学、通勤、通院、地域の集まりに対する交通支援 ○買い物弱者に対する交通支援 ○麒麟のまち圏域連携事業
八頭町 (令和2年3月策定)	(重点目標) ①八頭町で生き生き働く ②八頭町で伸び伸び子育て ③八頭町で元気に暮らす ④八頭町でキラキラ輝く ⑤八頭町で楽しく交流	○若桜鉄道・町営バスの利用促進 ○高齢者等へのタクシー利用支援 ○自動運転バス、自動車配車サービス、MaaS等の早期導入に向けた調査・研究 ○中山間地域等の買い物機会の充実への取り組み ○若桜鉄道を活用した駅舎フォトコンテスト等、観光資源の磨き上げ・受入体制の整備 ○因幡地域と但馬地域が連携した若桜鉄道等を活用した広域観光ルートの創設 ○ぷらっとぴあ・やずを拠点にした国内外向け情報発信の充実

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 ○高齢者や障がい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 ○高齢者や障がい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、 令和 4 年 3 月改訂)	○県東部圏域と圏域外との広域交流及び圏域内の連携強化に資する幹線道路等交通網の整備 ○交通機能の強化 (広域的な連携道路としての中国横断自動車道姫路鳥取線（鳥取自動車道）や、かわはら八頭フルーツラインの有効活用、区域内の地域連携道路の整備) ○郡家駅周辺におけるコンパクト+ネットワークに繋がる一体的な整備を図る

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		
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次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、診療所、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、津ノ井、国府、若葉台、末恒
	地域生活拠点（田園地域）		福部、河原、用瀬、佐治、浜村、鹿野、青谷
	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、高速道路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	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を維持します。	
	地域内連携軸	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を維持します。	
	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 号などの幹線道路沿線を「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、湖山池などの鳥取市固有の自然資源と国道などの幹線道路を「水と緑の骨格軸」として位置づけ、水と緑の保全・再生とネットワーク化を図り、都市活動・暮らしの環境を保全し個性を育むストック（蓄え）とします。	

(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
鳥取市生活交通創生ビジョン (令和2年3月策定)	○ 既存バス路線の維持・確保 ○ 生活交通の維持・確保のための仕組み（基準）づくり ○ 地域に適した移動手段の検討（市町村運営有償運送・公共交通空白地有償運送・自動運転・無償運送の導入、旅客運送事業者以外との連携、タクシーの活用、スクールバスの運行） ○ 生活交通の担い手不足に対する支援の在り方の検討 ○ 利用促進策の推進 ○ 生活交通を“創り・守り・育てるための意識の醸成 ○ 生活交通の維持・確保における推進体制
岩美町地域公共交通計画 (令和3年6月策定)	○ バスの運行の効率性を高める ○ 町内を便利に移動できる手段を確保する ○ 公共交通を安全に、安心して利用できるようにする ○ 町営バスの利便性向上（運行時刻や経路の見直し、車両の検討、買い物便の増発、運賃負担の軽減策の検討、車内における次に停車するバス停や周辺施設の情報を案内する仕組みの導入） ○ 共助交通によるドアツードア型の移動手段の導入、運営できる仕組みづくり ○ 町営バスと JR 山陰本線及び日本交通・岩井線のダイヤ調整 ○ 岩美駅における駅舎内待合室のバスの乗り場マップの視認性向上、待合スペースの確保策、バス停の位置とバス停までの動線の改善 ○ バス停上屋やベンチ等の改修による待合環境の改善 ○ キャッシュレス決済の導入、予約に応じて最適な経路で運行する仕組みといった ICT を活用した利便性向上策の検討 ○ 公共交通機関の時刻表とその地理的情報に関するオープンフォーマット（GTFS）に対応したデータの定期的な更新 ○ 町営バスの路線図、時刻及び運賃等の周知方法や内容を改善 ○ 日本交通・岩井線のシルバー定期券への補助、運転免許返納者に対する支援の拡充 ○ 児童・生徒を対象としたモビリティ・マネジメントの実施 ○ イベントの開催等によるドライバーの確保 ○ タクシー救済事業（買い物代行や薬の受け取りほか）の実施等による、交通事業者の新たな収益確保策の検討
若桜町公共交通計画 (令和2年3月時点)	○ ドアツードアの移動手段の充実 ○ 町営バスの運行の効率化 ○ 町外からの来訪者 の移動ニーズへの対応 ○ 若桜鉄道、日本交通若桜線、高速バス大阪線 の運行維持・確保 ○ 幹線と支線の接続確保 ○ 利用しやすい運賃体系の実現 ○ 乗務員の待遇向上 ○ 地域住民に対するモビリティ・マネジメントの実施 ○ 若桜鉄道の観光利用の推進 ○ ドライバー確保策の推進 ○ デマンド交通の運営体制の構築
智頭町地域公共交通計画 (令和2年3月)	○ 地域内における共助交通の導入 ○ 告知放送端末による公共交通検索・予約システムの導入 ○ 待合環境の確保 ○ 待遇の向上 ○ 幹線機能としての必要なサービス水準の確保 ○ すぎっ子バスの運行効率化 ○ 役割分担や車両の小型化による運行効率化・経費抑制 ○ 共助交通の運営体制の構築 ○ 住民自治力を生かした求人活動

計画名	公共交通・まちづくり・観光に関連する事業
	○ 共助交通の利用方法や便利な使い方を紹介したパンフレットの整備 ○ モビリティ・マネジメントの実施 ○ 観光客が自由に周遊できる移動手段の確保 ○ スマートフォンによる共助交通の予約・配車システムの導入
八頭町地域公共交通計画 (令和 5 年 3 月策定)	○ 広域交通の維持・確保 ○ 町営やずバスの見直し ○ タクシーの効率的な運用推進 ○ スクールバスを含めた運転者不足への対応 ○ 公共交通の利用環境改善 ○ タクシー利用費助成事業の維持・活用 ○ 新技術を活用した移動サービスの導入検討 ○ 若桜鉄道を活用した観光施策の推進 ○ 公共交通の利用・理解の促進 ○ 関係者による連携体制の構築

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 4 期鳥取市中心市街地 活性化基本計画 (令和 5 年 4 月策定)	○ 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	○ 市道駅前太平線賑わい空間活用事業 ○ 観光客を対象とした一体型チケットの販売、観光 DX の推進 ○ 100 円循環バス「くる梨」の運行、交通系 IC カード決済システムの導入 ○ 100 円循環バス「くる梨」を活用した周遊ルートの設定、情報発信 ○ デジタルサイネージの設置 ○ 二次交通の充実によるインバウンド促進 ○ 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県 運動取組方針 (平成 22 年 5 月策定、 平成 27 年 3 月一部改 訂、平成 31 年 3 月一部 改正)	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並びに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 ○ 交通事業者による施設・車両等の案内表示の多言語化の推進
鳥取市地域福祉推進計画 (平成 31 年 3 月策定)	地域特性や利用者の要望を把握しながら、外出ししやすい交通手段の確保等、きめ細かな移送サービスの促進を図ります	○ NPO 法人等が運営する公共交通空白地有償運送への支援
第 3 期鳥取市環境基本計 画 (令和 3 年 3 月策定)	特に記載なし	○ 中心市街地と地域生活拠点を公共交通ネットワークで結ぶ多極ネットワーク型コンパクトシティの推進 ○ 利便性の高い交通ネットワークの構築 ○ 交通ネットワークの充実（バス路線の再編、公共交通利用促進運動の実施、鉄道の電化等に向けた要望活動、低公害バス車両導入、次世代公共交通システムの導入） ○ 新たな地域公共交通網の構築 ○ 公共交通のサービス水準の維持 ○ 省エネルギー交通システムの普及

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
若桜町地域福祉計画・地域福祉活動計画	公共交通機関など身近な移動手段の確保充実も重要な課題といえる	○バス、鉄道等の公共交通機関の充実 ○交通機関の有機的連携による通勤・通学者の利便性向上 ○自家用車利用が困難な町民の交通手段の検討
第4期智頭町地域福祉計画 (令和4年3月策定)	特に記載なし	○ユニバーサルデザインの考えに基づくバリアフリー化の推進 ○町民の移動手段の確保
八頭町地域福祉推進計画 (平成30年6月策定)	日常生活を支えるための生活支援や移動手段の確保などは大きな課題となっている	○個別ニーズに対応した移送サービスの導入 ○若桜鉄道の増便、さんさんバスのダイヤ改正、ルート検討等による公共交通の利便性向上 ○公共交通の望ましいあり方の検討