

第3章 地域公共交通の現状

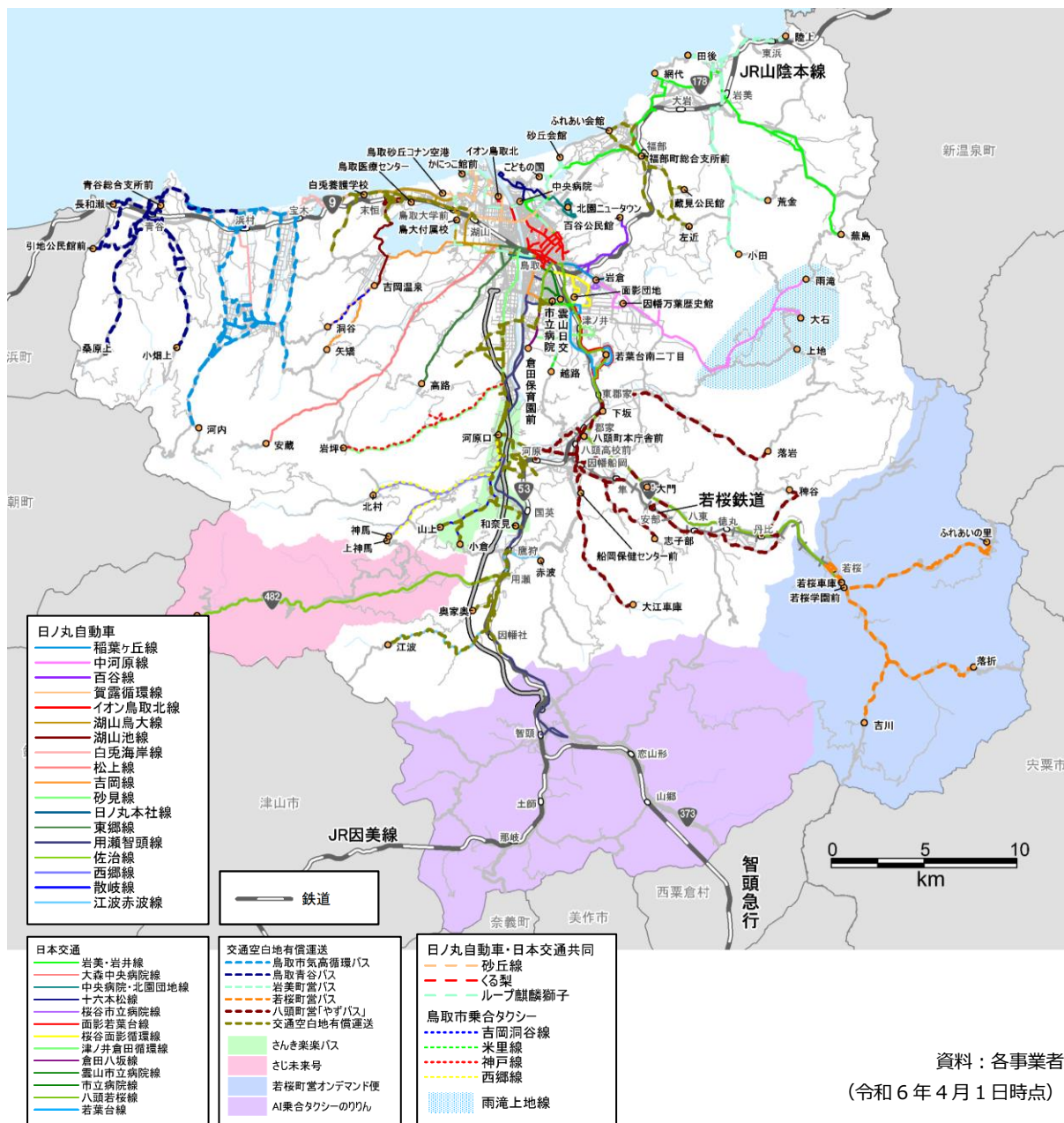
3-1 公共交通ネットワーク

(1) 公共交通体系図

- 鳥取市中心部を拠点として東西及び南に延びる鉄道路線と、鳥取駅から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。
- タクシーは、鳥取市内を中心に13事業者*があり、ドアツードアの輸送を担っている。

* （一社）鳥取県ハイヤータクシー協会の会員事業者

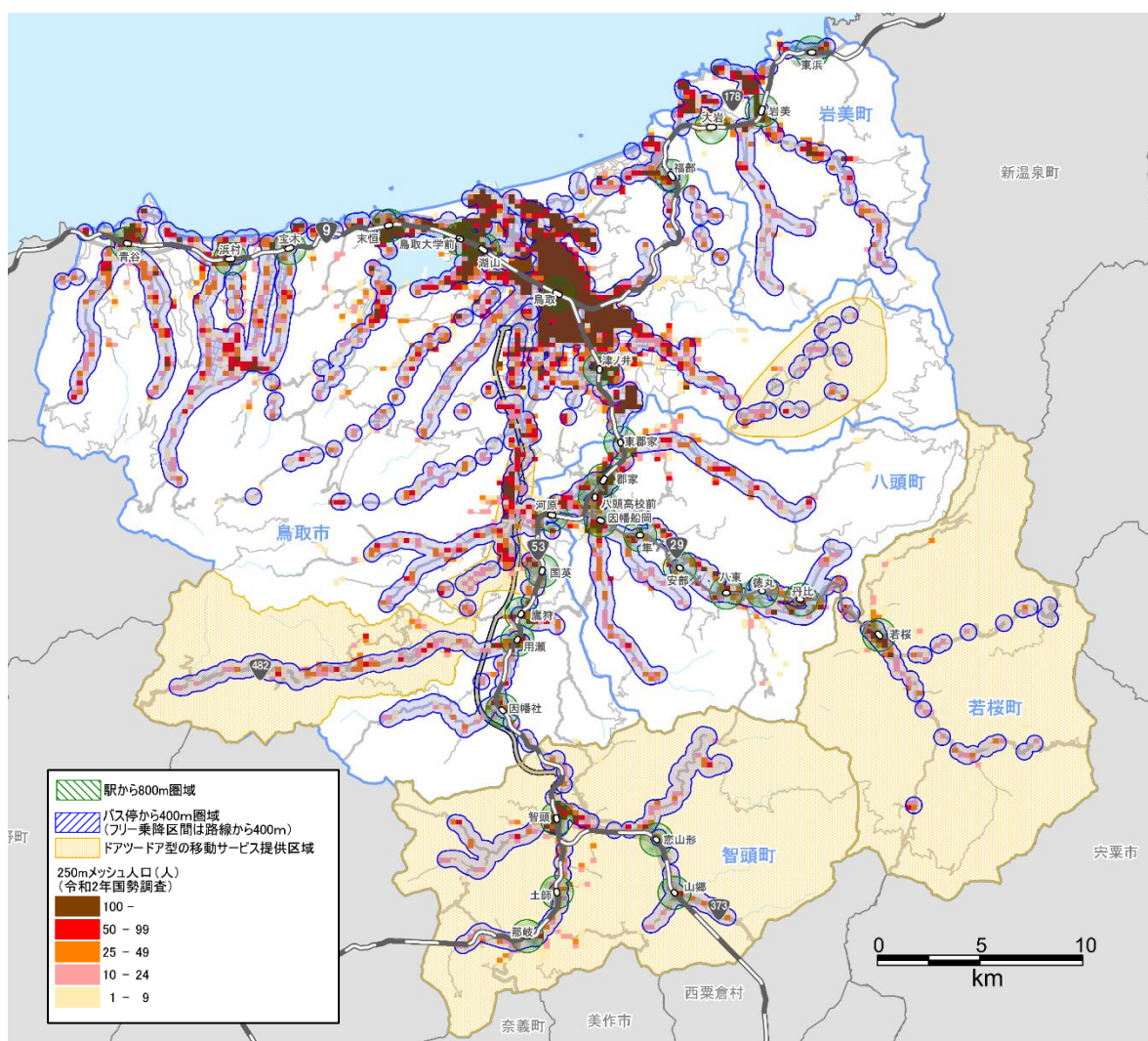
図表 31 公共交通ネットワーク（タクシーを除く） ※タクシーの営業圏域は別図参照



（２）公共交通のサービス圏域

- 鳥取市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はいずれの市町も 90%を超えており、全域でドアツードア型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 32 公共交通のサービス圏域（タクシーを除く）



図表 33 公共交通のサービス圏域人口割合

	R2 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域 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	188,491	177,313	94.1%	11,178
岩美町	10,799	9,854	91.2%	945
若桜町	2,863	2,863	100.0%	0
智頭町	6,427	6,427	100.0%	0
八頭町	15,934	14,444	90.6%	1,490
計	224,514	210,901	93.9%	13,613

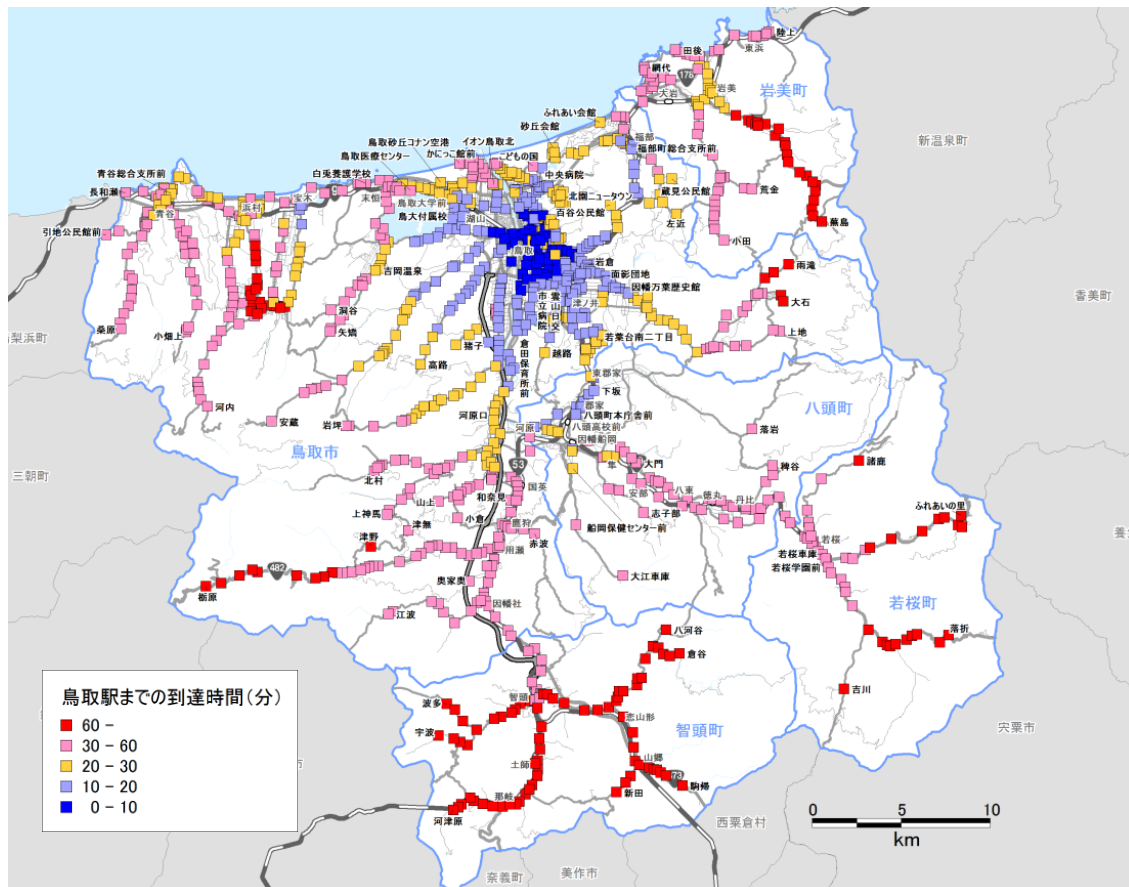
資料：令和2年国勢調査地域メッシュ統計

（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

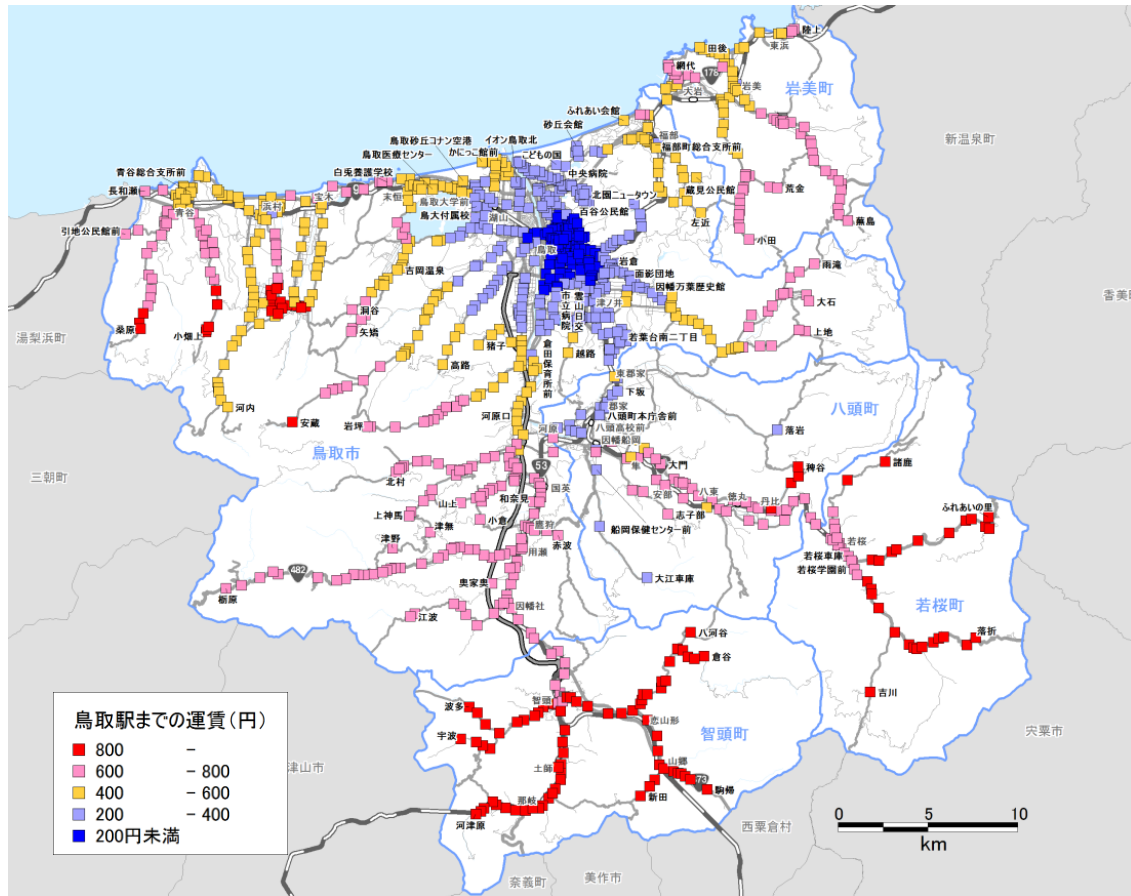
- 鳥取駅を中心とした鉄道・バスによる所要時間及び運賃*をみると、鳥取駅を中心とした約10km圏内では、それぞれ概ね30分以内、600円以内となっているが、岩美町、智頭町及び若桜町では、それぞれ60分、800円を超える地域もあり、地域によって格差が生じている。
- 日ノ丸自動車が運行する路線バスの運賃の上限は800円（一部例外あり）、日本交通は720円となっている。

* 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 34 等時間到達圏



図表 35 等運賃到達圏



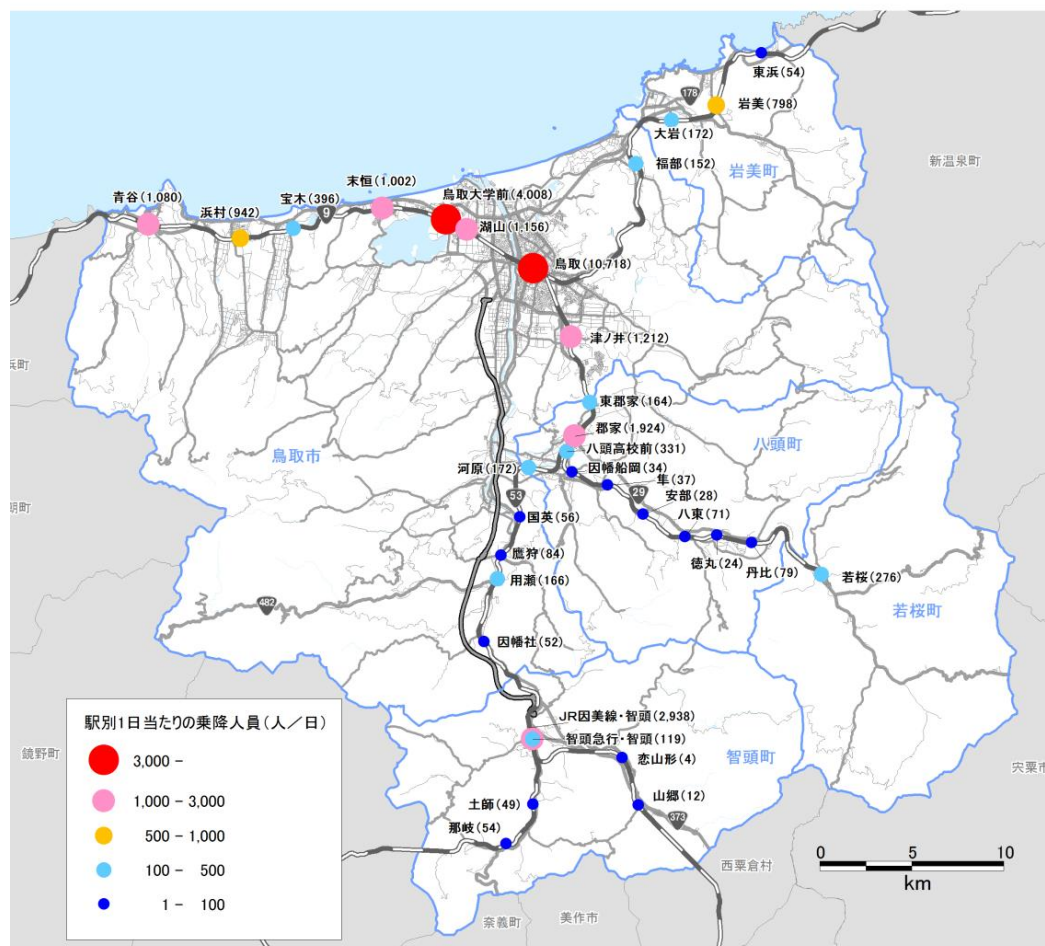
3-2 鉄道

(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 36 各駅の1日当たり乗降人員（H27年度）



資料：各事業者

※JR 山陰本線及び因美線は1日当たり乗車人員を2倍して、若桜鉄道は年間乗降人員を365で除して、それぞれ算出

図表 37 駅を中心とした半径1km圏内人口

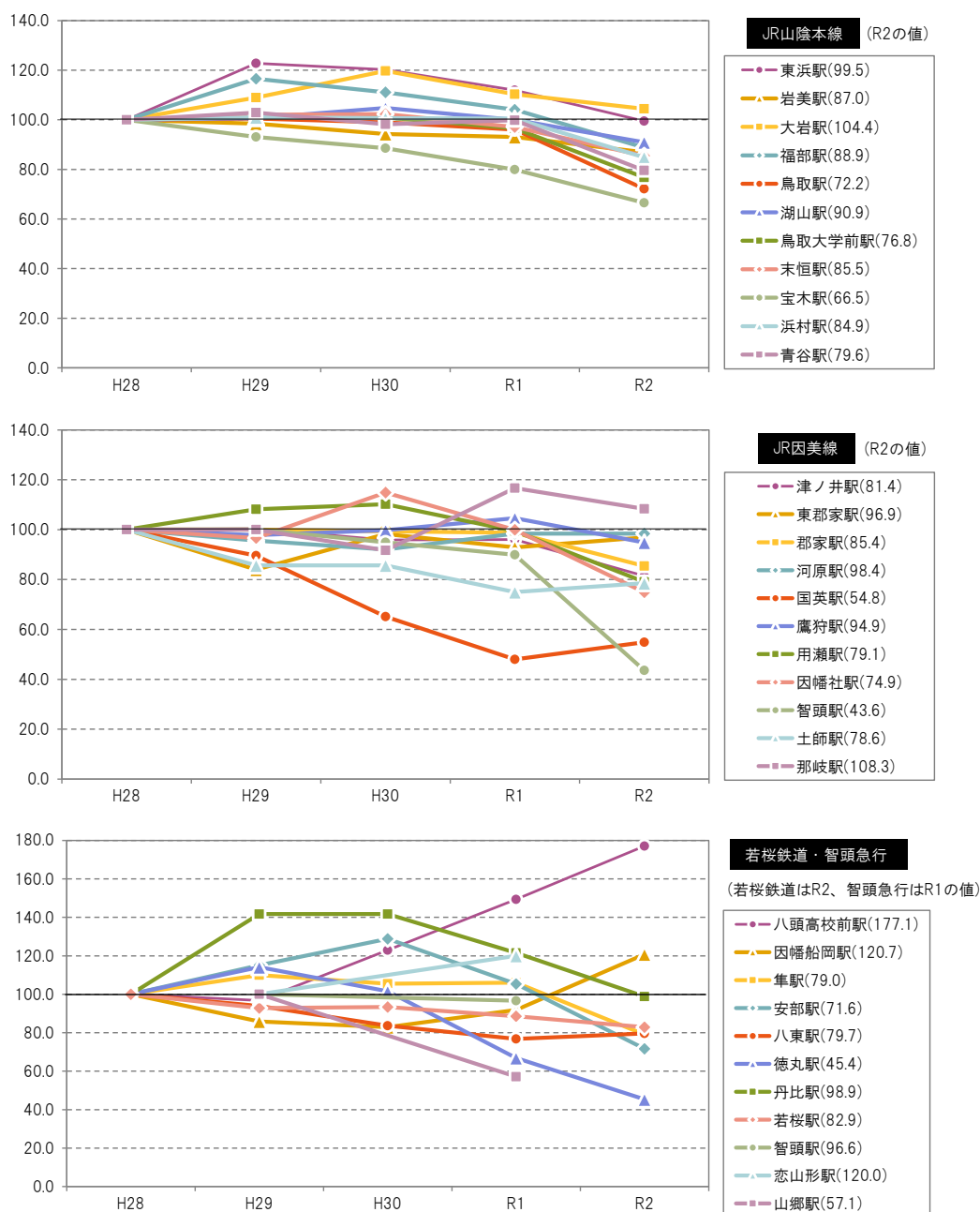
駅を中心とした半径1km圏内人口	駅名
5,000人以上 10,000人未満	鳥取、鳥取大学前、湖山
2,000人以上 5,000人未満	末恒、浜村、青谷、津ノ井、郡家、智頭、八頭高校前
2,000人未満	上記以外の駅

資料：平成22年国勢調査

(2) 各駅の日あたり乗降人員の推移

- 各駅の日あたり利用者数について、平成 28 年度を 100 とした値の推移をみると、一部の駅を除き減少傾向にある。
- 令和 2 年度は新型コロナウイルスの感染拡大による影響もあり、100 を超えているのは全 30 駅のうち JR 山陰本線・大岩駅、JR 因美線・那岐駅、若桜鉄道・八頭高校前駅及び因幡船岡駅の 4 駅（令和元年度調査の智頭急行・恋山形駅を含めると 5 駅）にとどまっている。
- 若桜鉄道の八頭高校前駅は増加が続いており、令和 2 年度は平成 28 年度の約 1.8 倍となっている。鳥取方面から八頭高校に通学する生徒の増加、県高校生通学費助成の開始が主な要因と考えられる。

図表 38 各駅の日あたり利用者数*の推移



* JR 各線は乗車人員、若桜鉄道と智頭急行は乗降人員

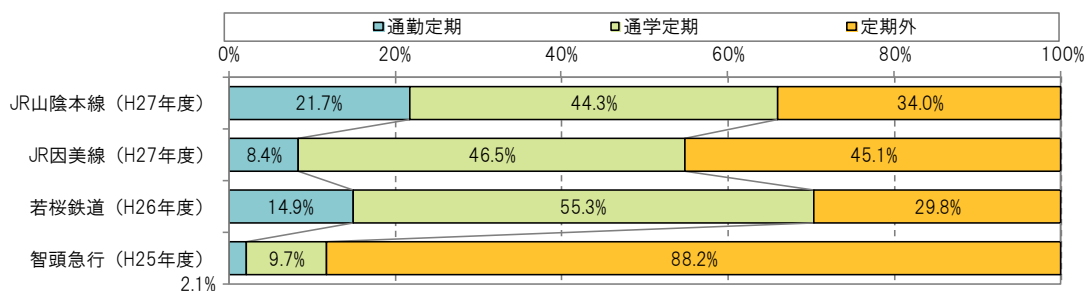
* 智頭急行は、H29 年度以降は隔年調査

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 39 定期・定期外比率

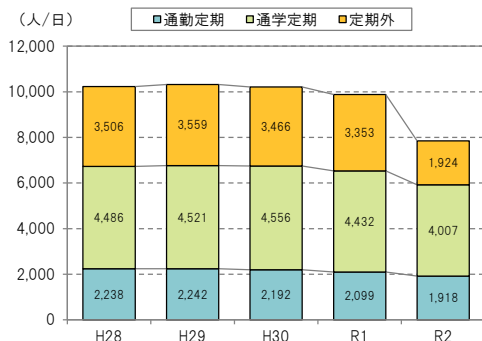


資料：JR 山陰本線・因美線…各駅の 1 日当たり平均乗車人員の合計（JR 山陰本線は東浜～青谷間、JR 因美線は米子支社管轄の津ノ井～智頭間）、若桜鉄道…鳥取県 Web サイト、智頭急行…鉄道統計年報（それぞれ、全区間の年間輸送人員）

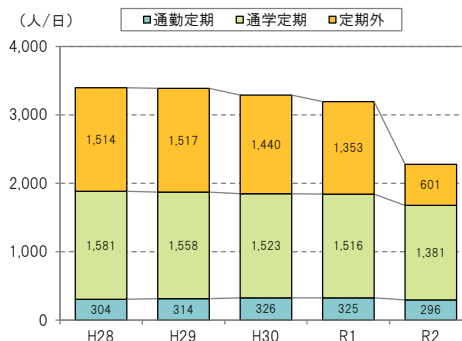
(4) 券種別の利用者数の推移

- JR 山陰本線、JR 因美線、智頭急行の利用者数は横ばいから減少傾向が続いていたが、令和 2 年度には新型コロナウイルスの感染拡大による影響等でさらに大きく落ち込んでいる。特に、特急列車の比率が高い智頭急行の減少が顕著である。
- 一方、若桜鉄道の利用者数は通学定期の利用増により増加傾向が続いており、令和 2 年度も他 3 路線が減少する中で唯一増加となっている。

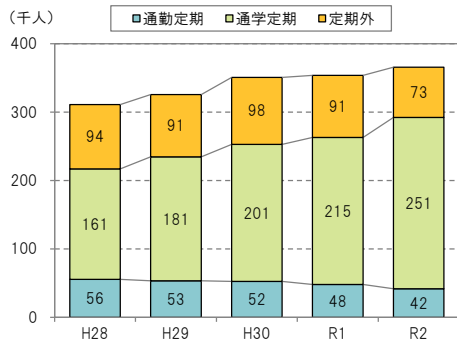
図表 40 券種別利用者数の推移 (JR 山陰本線)



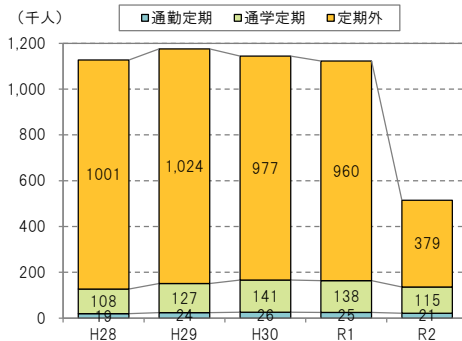
図表 41 券種別利用者数の推移 (JR 因美線)



図表 42 券種別利用者数の推移 (若桜鉄道)



図表 43 券種別利用者数の推移 (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 44 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) 路線・区間別の運行本数及び始発時刻

- 鳥取駅を起点とした運行本数（特急列車を含む）は、倉吉・米子方面の運行本数67本に対し、城崎・豊岡方面は28本、因美線の津ノ井・郡家方面は48本となっており、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、いずれの路線も運行本数が前年比減となっている。
- 若桜鉄道は、八東駅への行き違い施設整備により令和2年3月のダイヤ改正で10本増発し30本となったが、令和3年10月のダイヤ改正により2本減便し現在は28本となっている。
- 終発時刻は、最も遅いJR山陰本線の倉吉・米子方面でも22時台となっている。

図表 45 鉄道の路線・区間別の運行本数及び始発時刻（令和4年3月12日改正後の平日ダイヤ）

事業者名	路線（区間）	運行本数（本）	始発時刻	終発時刻	備考
JR 西日本	山陰本線（鳥取～東浜）	28	5:23	21:45	鳥取駅発着本数
	山陰本線（青谷～鳥取）	67	5:16	22:47	鳥取駅発着本数
	因美線（鳥取～智頭）	48	5:17	21:48	鳥取駅発着本数 （若桜鉄道直通便を除く）
	因美線（智頭～那岐）	16	6:18	21:13	鳥取駅発着本数
若桜鉄道	若桜線	28	6:09	21:06	若桜駅発着本数
智頭急行	智頭線	46	6:03	21:09	智頭駅発着本数

資料：鳥取県地域交通政策課

(7) 駅施設の状況

- 東部地域の鉄道駅 32 駅のうち有人駅は 7 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。
- JR 西日本は将来の維持管理コストの削減を図るため、駅の無人化や駅舎設備を更新する駅舎シンプル化を進めており、令和 2 年 3 月に浜村駅、令和 3 年 3 月に岩美駅がそれぞれ無人化されている。また、有人駅における営業時間の短縮化が図られている。
- ほとんどの駅にはバス停留所が設置され、バスに乗り継ぐことができるようになっている。
- パーク&ライド駐車場は郡家駅に 55 台分が確保されている。利用料は 300 円/日である。

図表 46 駅施設の状況

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	構内通路昇降設備	トイレ （内：改札内、外：改札外、車：車いす対応、ベビースペース）	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
JR 山陰本線	東浜	終日無人								○		○			外					○			
	岩美	終日無人	○							○	1	○	○		外	駅横に観光案内所			○	○	○		
	大岩	終日無人								○			○										
	福部	終日無人								○			○		外					○			
	鳥取	終日有人	○	○	○	○	○	○	○	3	○	○	ESC EV2基	内（車・オ・ベ） 外（車・オ・ベ）	売店 飲食店等	○	○	○	○	○	○		2,263
	湖山	有人時間帯7:25～16:35	○						○	○	1	○	○		内、外					○			
	鳥取大学前	有人時間帯7:30～17:05	○			○			○	○	1	○	○		外（車）			○		○			
	末恒	終日無人	○						○	○	1		○		内					△			30
	宝木	終日無人	○							○			○		外（車）					○			24
	浜村	終日無人	○						○	○	1	○	○		内、外					○			114
JR 因美線	青谷	有人時間帯7:20～16:00	○							○	1	○	○		内					○			
	津ノ井	終日無人	○						○			○	○		外（車）					○			100
	東郡家	終日無人	○						○				○		外					△			
	郡家	有人時間帯6:35～19:20	○							1	○	○			外（車・オ・ベ）	コンビニ 観光案内所		○	○	○	○	55	200
	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
	智頭	JR…有人時間帯6:45～17:30 智頭急行…有人時間帯8:00～18:10	○					○		1	○	○			内、外	駅前に観光案内所		○		○			50
若桜鉄道	土師	終日無人																		○			
	那岐	終日無人											○		外					○			
	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	

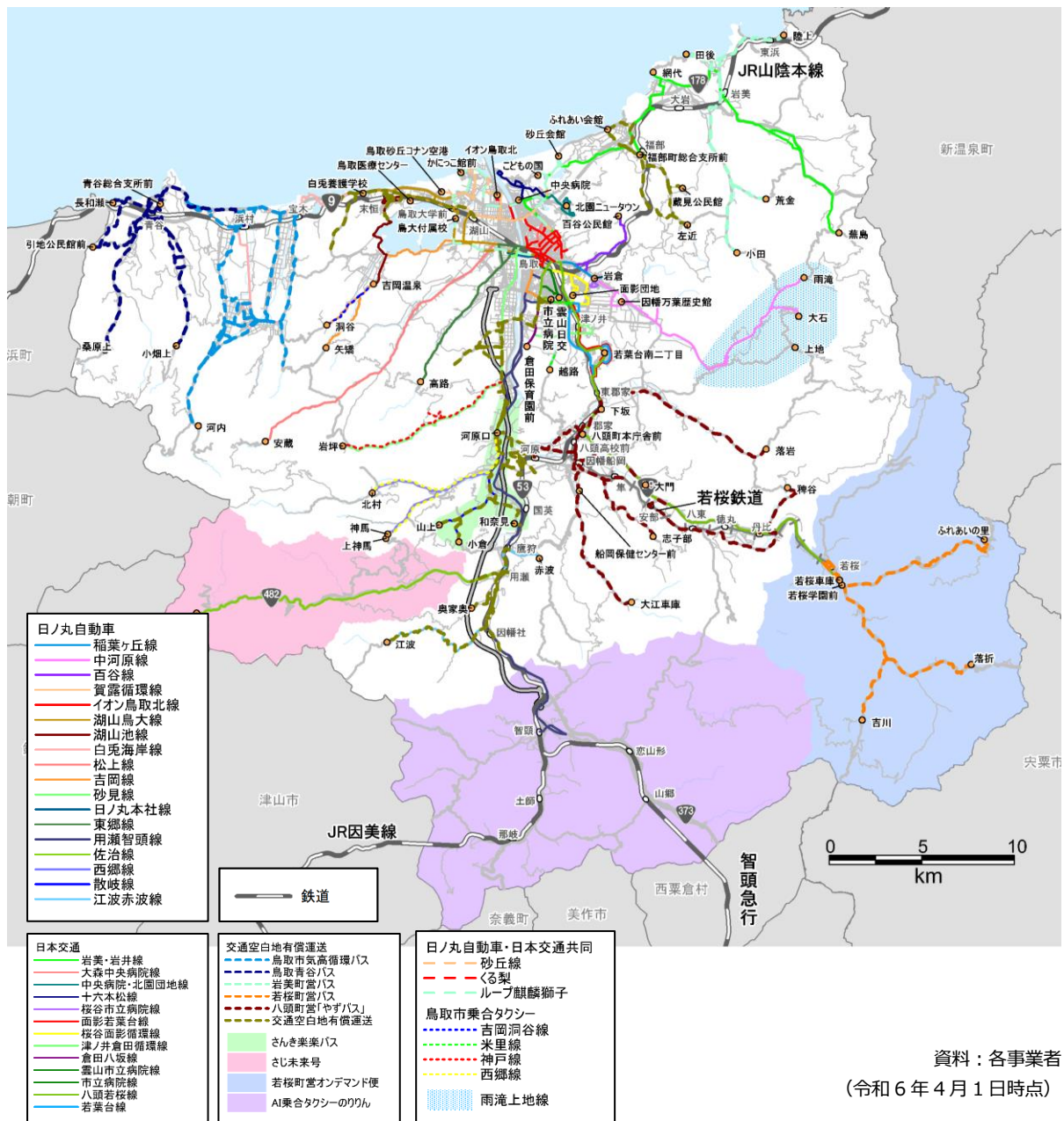
資料：各事業者（令和 4 年 2 月 1 日時点）

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。

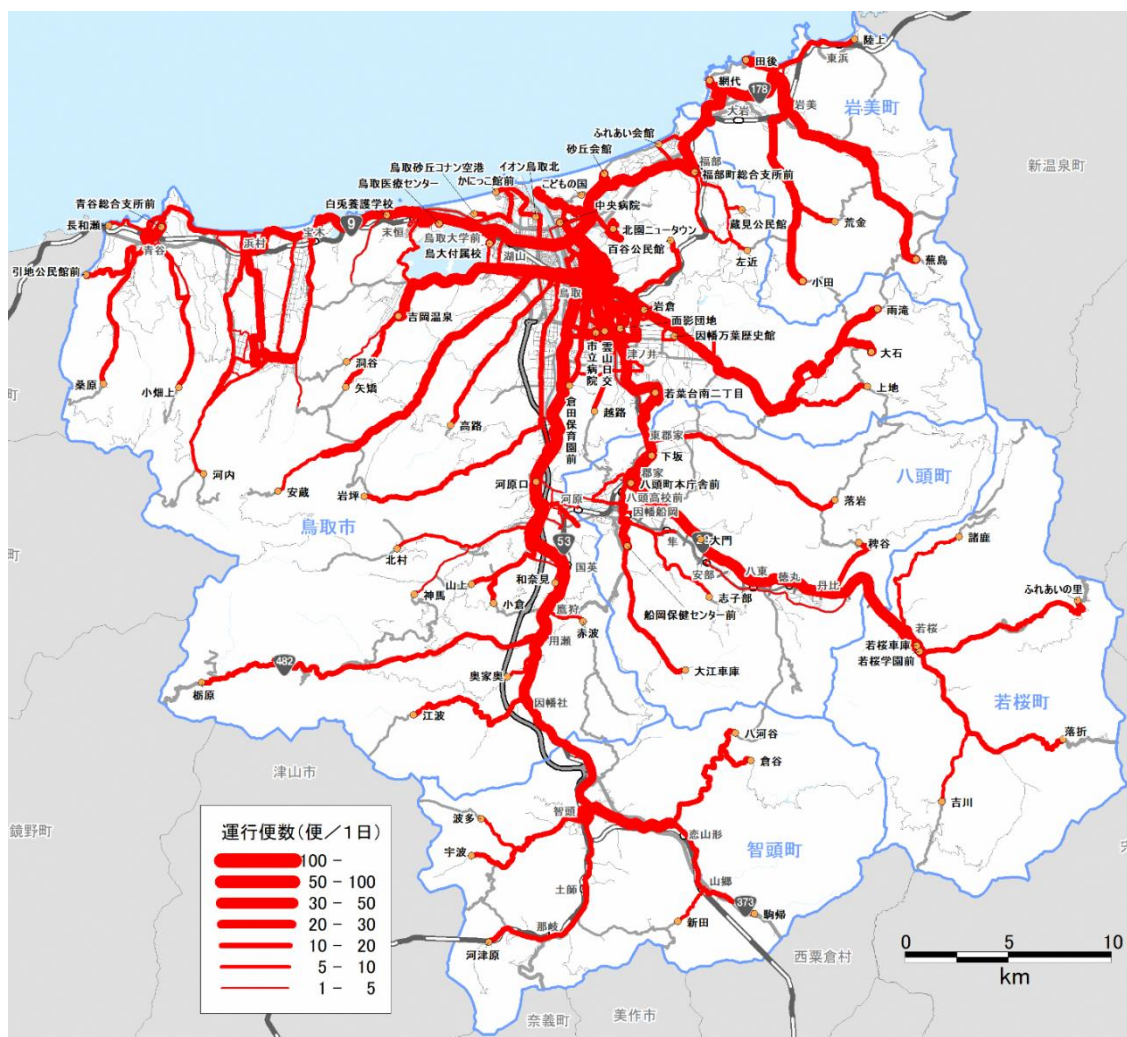
図表 47 公共交通ネットワーク<再掲>（タクシーを除く） ※タクシーの営業圏域は別図参照



(2) 区間別運行便数

- 鳥取市の中心市街地の区間と、鳥取駅から鳥取砂丘・岩美方面、湖山・白兔方面、河原・用瀬方面の各路線は一日あたりの運行便数が 50 便を超えており、便数が比較的充実している。
- 一方で、鳥取駅を中心に放射状に延びる路線の末端区間では、一日あたりの運行便数が 10 便を下回る区間も見られる。

図表 48 路線バス、コミュニティバス・乗合タクシー等の区間別の運行便数



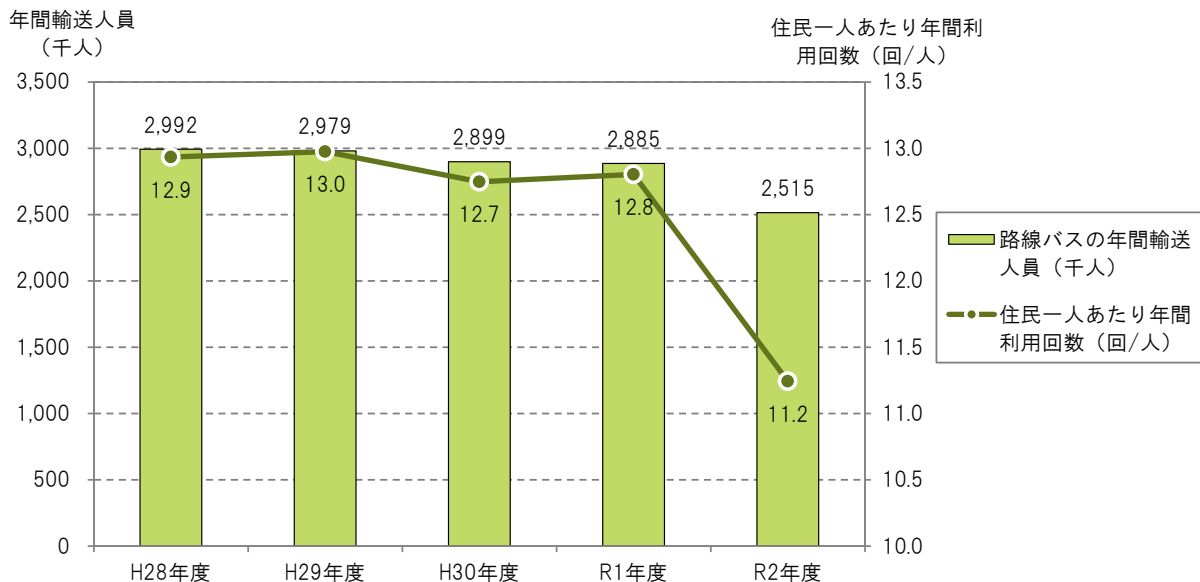
* 民間事業者が運行する路線バス、定時定路線型のコミュニティバス、乗合タクシーのうち、路線定期運行のものについて集計（路線不定期運行と区域運行は含まない）

資料：各事業者（令和 4 年 4 月 1 日時点）

(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あたり利用回数

- 日ノ丸自動車と日本交通が運行する東部地域の路線バスの利用者数は、令和元年度まで 290 万人前後で横ばいから減少傾向が続いていたが、令和 2 年度は新型コロナウイルスの感染拡大の影響等により前年度から 13%減少している。
- 住民一人あたりの年間利用回数は 12.6～12.9 回/人で推移していたが、令和 2 年度は同じ理由により 11.2 回/人まで低下している。

図表 49 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あたり利用回数の推移



* 年間輸送人員は年度、住民一人あたり利用回数は年度計を各年度 1 月 1 日時点の住民基本台帳人口で除した値

資料：路線バスの年間輸送人員…鳥取県地域交通政策課、住民基本台帳

(4) 民間事業者が運行する路線バスの収支

- 日ノ丸自動車と日本交通が運行する路線バスの経常収支率をみると、人口減少や新型コロナウイルスの感染拡大の影響等による利用者数の減少、燃料費の高騰等により、令和元年度には 53.3%であったものが令和 2 年度には 44.6%に低下している。

図表 50 民間事業者が運行する路線バスの収支

(単位：百万円)

	R1 年度	R2 年度
経常収支率* (民間事業者 2 社計)	53.3%	44.6%

* 高速乗合バスを除く東部地域の合計 (鳥取市 100 円循環バス「くる梨」を含む)

資料：各事業者

(5) 民間事業者が運行する路線バスの一運行あたりの利用者数

- 一運行あたりの利用者数（国の幹線系統補助対策路線のみ）を見ると、日本交通の八頭若桜線（鳥取駅～若桜車庫：環境大学前・安井・若桜経由）が 15.2 人で最も多くなっている。同路線は、令和 3 年度（補助年度：令和 2 年 10 月から令和 3 年 9 月まで）の便数と輸送人員も、8 路線の中で最も多くなっている。
- 一運行あたりの利用者数が最も少ないのは日ノ丸自動車の中河原線（鳥取駅～山崎橋）で、5.5 人となっている。

図表 51 民間事業者が運行する路線バスの一運行あたりの利用者数（令和 3 年度）

事業者	市町	系統	運行系統			令和 3 年度 (R2.10～R3.9)		一運行 あたりの 利用者数 (人)
			起点	経由地	終点	便数 (便)	輸送人員 (人)	
日ノ丸 自動車	鳥取市	中河原	鳥取駅		山崎橋	6,665	36,617	5.5
	鳥取市	中河原	鳥取駅	市内	山崎橋	4,848	53,643	11.1
	鳥取市・智頭町	智頭	鳥取駅	直行・京橋	智頭駅前	7,999	85,594	10.7
	鳥取市	用瀬	鳥取駅	円通寺	用瀬	9,691	60,474	6.2
	鳥取市	鹿野	鳥取駅	気高中学校他	鹿野 (営)	7,137	95,006	13.3
日本 交通	鳥取市・岩美町	岩井	鳥取駅	網代・浦富・ 岩井温泉	蕪島	7,038	103,996	14.8
	鳥取市・岩美町	岩井	鳥取駅	島めぐり遊覧 船のりば前・ 岩美・真名	長谷橋	5,337	49,919	9.4
	鳥取市・八頭 町・若桜町	若桜	鳥取駅	環境大学前・ 安井・若桜	若桜車庫	11,138	168,958	15.2

資料：鳥取県地域交通政策課

(6) 鳥取市 100 円循環バス「くる梨」の利用者数

- 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」は、鳥取市役所の移転への対応や中心市街地での利便性向上のため、運行ルートを再編し令和元年 10 月より新ルートでの実証運行を開始した。
- ルート変更に対する混乱や新型コロナウイルスの感染拡大の影響等により、令和 2 年度は令和元年に比べて利用者数が 22.5%減少している。
- 令和 3 年 4 月より再編ルートでの本格運行を開始する予定であったが、新型コロナウイルスの感染拡大による影響等により同年 10 月から本格運行を開始した。

図表 52 鳥取市 100 円循環バス「くる梨」の利用者数

(単位：千人)



	R1 年度	R2 年度	増減率
利用者数	369	286	▲22.5%

資料：鳥取市交通政策課

(7) 各市町のコミュニティバス、乗合タクシー等の名称

- 東部地域において運行されているコミュニティバス、乗合タクシー等のうち、NPO 等により有償運行されているものは 5 件、道路運送法の許可・登録を要しない輸送が 1 件となっている。

図表 53 各市町のコミュニティバス・乗合タクシー等の名称

市町	サービスの名称		運行形態	運行主体・運行委託先
鳥取市	100 円循環バス「くる梨」		一般乗合旅客自動車運送事業 (路線定期運行)	鳥取市・日ノ丸自動車(株)・ 日本交通(株)の共同運行
	鳥取市 乗合タクシー	吉岡洞谷線	一般乗合旅客自動車運送事業 (路線不定期運行)	日ノ丸ハイヤー(株)
		米里線	一般乗合旅客自動車運送事業 (路線不定期運行)	日本交通(株)(タクシー)
		西郷線 (南部支線)	一般乗合旅客自動車運送事業 (路線定期運行)	日ノ丸ハイヤー(株)
		雨滝・上地線	一般乗合旅客自動車運送事業 (区域運行)	日ノ丸ハイヤー(株)
		神戸線	一般乗合旅客自動車運送事業 (路線不定期運行)	日ノ丸ハイヤー(株)
	鳥取市気高循環バス		自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	鳥取市 ※運行委託先:(株)翼運輸
	鳥取市青谷バス		自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	鳥取市 ※運行委託先:(有)ニュー青 谷タクシー、(株)翼運輸
	福部循環バス (らっちゃんバス)		自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	社会福祉法人鳥取市社会福祉協 議会
	ふるさとバス		自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	特定非営利活動法人 OMU
	大和ふれあいタクシー		自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	大和地区まちづくり協議会
	いきいき国英コミュニティバス		自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	いきいき国英ふるさとづくり協 議会
	さじ未来号		自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	特定非営利活動法人さじ未来
若桜町	さんき楽楽バス		自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	ふるさと散岐地域づくり協議会
	いきいき社バス		自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	いきいき社まちづくり協議会
	いいきき社バス		自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	いいきき社まちづくり協議会
岩美町	岩美町営バス		自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	岩美町 ※運行委託先:日本交通(株)
若桜町	若桜町営バス		自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	若桜町 ※運行委託先:鳥取自動車 (株)、観光タクシー(有)
	地域コミュニティタクシー 「わあすか」		自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	若桜町 ※運行委託先:吉川地区共助交 通を推進する会

市町	サービスの名称	運行形態	運行主体・運行委託先
	地域支え合いタクシー「てご」	道路運送法の許可・登録を要しない輸送	高野・上高野地区共助交通を推進する会
智頭町	AI 乗合タクシーのりりん	自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	智頭町共助交通運営協議会
	シルバー人材センター 交通空白地有償運送	自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	公益社団法人智頭町シルバー人材センター
八頭町	八頭町営「やずバス」	自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)	八頭町 ※運行委託先：鳥取自動車(株)

資料：鳥取県交通政策課

(8) コミュニティバス・乗合タクシー等の利用者数

- 令和元年度と令和 2 年度のコミュニティバス・乗合タクシー等の利用者数を比較すると、運行の見直し等により増加している市町もあるが、全体としては新型コロナウイルスの感染拡大の影響等により約 1 万人減少している。

図表 54 コミュニティバス・乗合タクシー等の利用者数

(単位：千人)

市町	R1 年度	R2 年度
鳥取市	36.2	37.3
岩美町	27.7	21.2
若桜町	34.2	31.9
智頭町	8.4	8.5
八頭町	40.8	38.6
計	147.4	137.5

* 鳥取市…鳥取市気高循環バス、鳥取市絹見バス、鳥取市南部支線バス、福部循環バス（らっちゃんバス）、ふるさとバス、大和ふれあいタクシーの合計

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）、わあすかの合計

智頭町…すぎっ子バス、シルバー人材センター交通空白地有償運送の合計

八頭町…八頭町営「やずバス」

資料：各市町

(9) コミュニティバス・乗合タクシー等の収支

- 令和元年度と令和2年度のコミュニティバス・乗合タクシー等の収支率をみると、人口減少や新型コロナウイルスの感染拡大の影響等による利用者数の減少、人件費や燃料費の上昇による運行委託費の増加等により、全ての市町において低下している。

図表 55 コミュニティバス・乗合タクシー等の収支

(単位：百万円)

市町	R1 年度				R2 年度			
	運行収入	運行経費	運行収支	収支率	運行収入	運行経費	運行収支	収支率
鳥取市	4.9	50.3	▲45.4	9.7%	3.9	50.6	▲46.7	7.8%
岩美町	6.3	46.1	▲39.8	13.7%	5.2	46.2	▲41.0	11.2%
若桜町	3.0	40.9	▲37.9	7.3%	2.7	52.0	▲49.4	5.2%
智頭町	6.4	37.8	▲31.4	17.0%	4.4	39.4	▲35.1	11.0%
八頭町	3.2	37.1	▲33.9	8.6%	3.0	37.3	▲34.3	8.0%

資料：各市町

(10) 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 56 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
	青谷バス		R6 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 (R5.4~AI 乗合タクシーに切替)
	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 やずバス	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		○	

(11)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 57 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・夕方以降朝の 1 便を除き確保されている
	JR 因美線	八頭	八頭町営やずバス	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	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（R5.3 末をもってスクールバスへ転換）
	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	八頭町営やずバス	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（R5.3 末をもってスクールバスへ転換）

(12)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。
- 「運行に当たっての問題点・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 58 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 59 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

① タクシーの概要

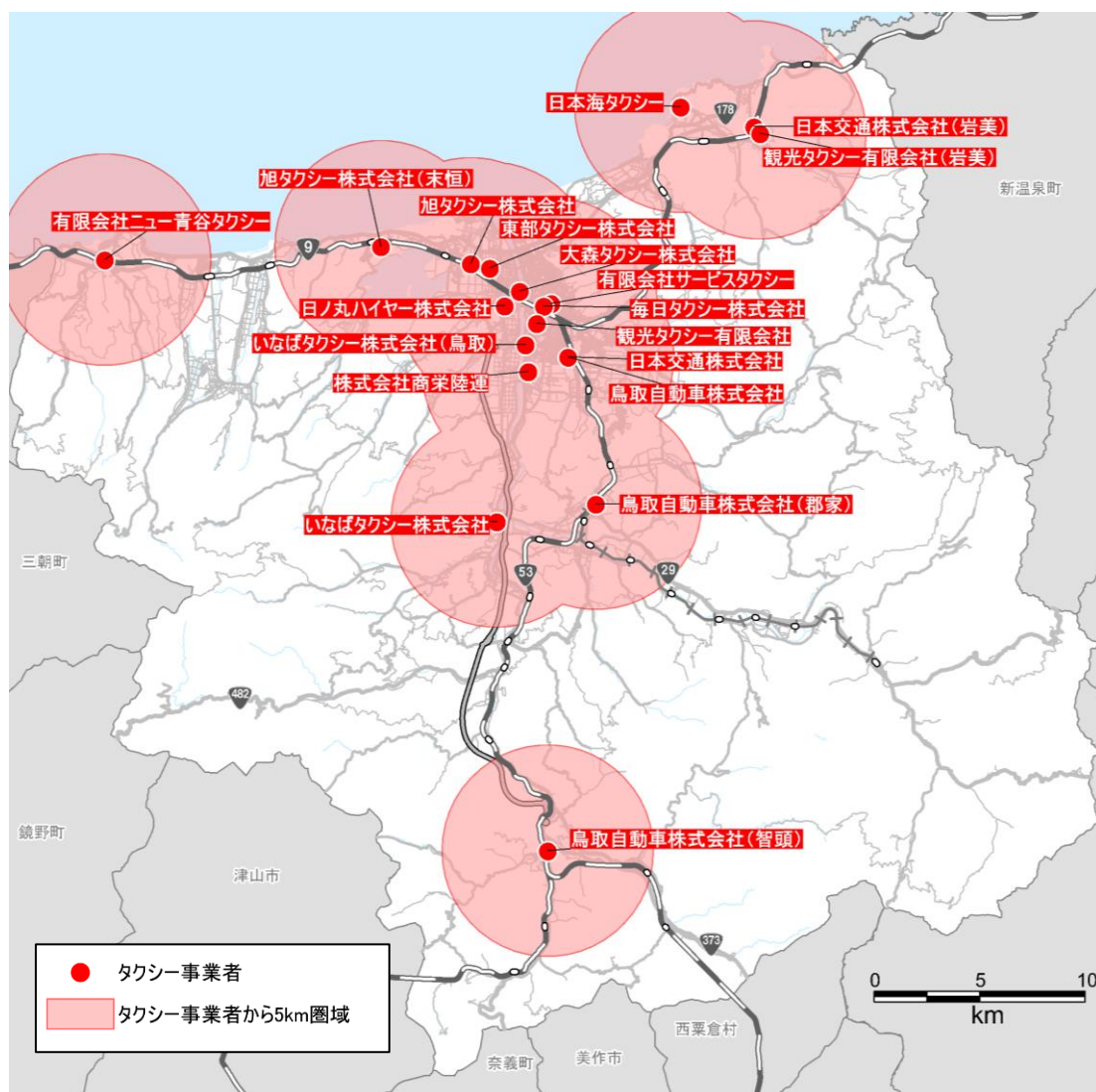
タクシーは輸送人員・乗務員数とも減少傾向が続いており、平成28年度から令和2年度までの5年間で、輸送人員は約5割、乗務員数は約2割減少した。新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、輸送人員・乗務員数の減少傾向は拍車がかかっている状況である。

一方、鳥取市では複数地域において乗合タクシーが運行されている。高齢化が進む中、ラストワンマイルを支える存在として、ドアツードアの移動を可能とするタクシーの果たす役割は大きくなるものと考えられる。

② タクシーの営業拠点

- 東部地域のタクシーの営業拠点は主に鳥取市中心部に集中している。

図表 60 タクシーの営業拠点（東部地域）



③ 保有車両台数

- 東部地域のタクシーの営業拠点には主に鳥取市中心部に集中している。
- 鳥取市中心部には保有車両台数が 10 台を超える事業者が多いが、岩美町、智頭町及び八頭町の事業者はいずれも保有車両台数が 10 台未満の事業者である。

図表 61 タクシーの営業拠点別保有車両台数（東部地域）

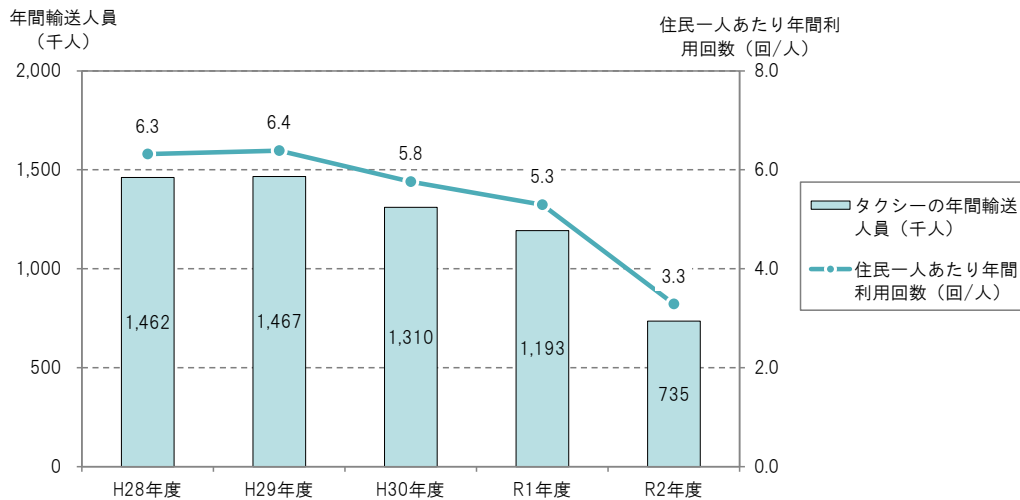
営業範囲	事業者及び営業拠点名	営業拠点の所在地	保有車両台数（台）	
			H27 年	R2 年
鳥取交通圏	日本交通株式会社	鳥取市	55	49
	日本交通株式会社（湖山）	鳥取市	8	-
	日ノ丸ハイヤー株式会社	鳥取市	24	27
	日ノ丸ハイヤー株式会社（吉岡）	鳥取市	3	-
	鳥取自動車株式会社	鳥取市	34	27
	有限会社サービスタクシー	鳥取市	23	23
	毎日タクシー株式会社	鳥取市	15	14
	観光タクシー有限会社	鳥取市	27	22
	東部タクシー株式会社	鳥取市	19	19
	大森タクシー株式会社	鳥取市	25	17
	旭タクシー株式会社	鳥取市	19	23
	旭タクシー株式会社（末恒）	鳥取市	3	3
	いなばタクシー株式会社（鳥取）	鳥取市	2	2
	株式会社商栄陸運	鳥取市	10	9
	有限会社ニュー青谷タクシー	鳥取市青谷町	4	3
	日本交通株式会社（浜村）	鳥取市気高町	5	（廃止）
	いなばタクシー株式会社	鳥取市河原町	11	9
	日本交通株式会社（岩美）	岩美町	5	5
	観光タクシー有限会社（岩美）	岩美町	5	5
	日本海タクシー	岩美町	1	1
	旭タクシー株式会社（岩美）	岩美町	4	（廃止）
八頭郡	鳥取自動車株式会社（智頭）	智頭町	5	5
	鳥取自動車株式会社（郡家）	八頭町	8	8
合計			315	271

資料：（一社）鳥取県ハイヤータクシー協会

④ タクシーの輸送人員

- 東部地域のタクシーの輸送人員は減少傾向が続いており、令和 2 年度は新型コロナウイルスの感染拡大による影響等により前年度の 6 割程度の水準まで減少している。
- 住民一人あたりの年間利用回数も低下傾向が続いており、令和元年度までは 5～6 回/人であったものが令和 2 年度は同じ理由により 3.3 回/人まで低下している。

図表 62 タクシーの輸送人員（東部地域）



資料：(一社) 鳥取県ハイヤータクシー協会

⑤ タクシーの経営状況

- 東部地域のタクシー事業者の経営状況をみると、営業収支率は両年度とも 100 を若干割り込み赤字となっている。

図表 63 タクシーの経営状況（東部地域）

(単位：百万円)

	R1 年度	R2 年度
経常損益*	73	76
営業収支率*	96.6%	99.6%

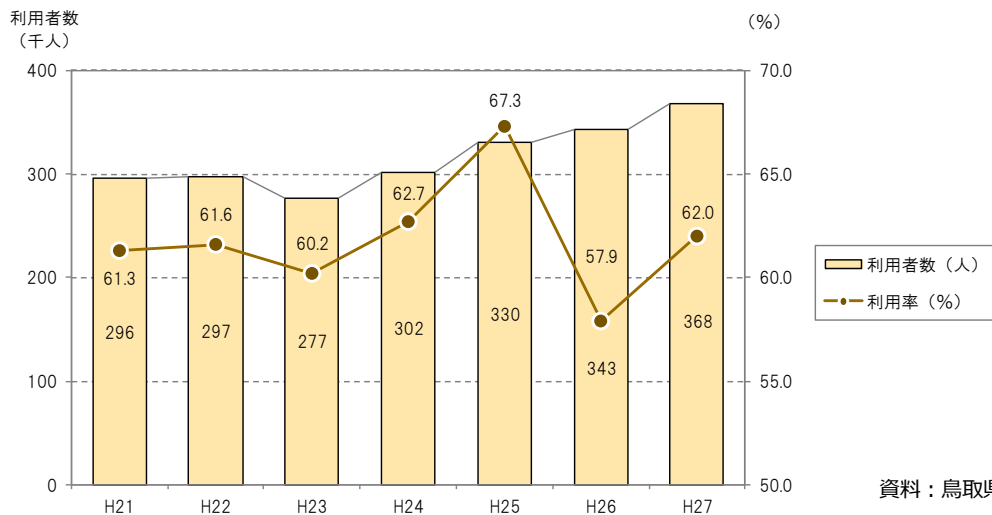
* どちらも、東部地域における (一社) 鳥取県ハイヤータクシー協会に加盟事業者の合計 (日本交通㈱、日ノ丸ハイヤー㈱は除く)

資料：(一社) 鳥取県ハイヤータクシー協会

(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 64 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)

- 空港連絡バスや観光ループバス、観光周遊バス、観光タクシーの他に、超小型モビリティが鳥取砂丘周辺と岩美町で運行されている。
- 新型コロナウイルスの感染拡大の影響等による鳥取砂丘コナン空港発着の航空便の減便を受け、鳥取砂丘コナン空港連絡バスが減便されたり、浦富海岸・鳥取砂丘観光周遊ボンネットバスが令和3年は4回催行予定のところ、1回の催行になる等の影響が生じている。

図表 65 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 ※発着航空機の便数により運行便数を決定	鳥取駅～鳥取砂丘コナン空港：470 円
ループ麒麟獅子	乗合	日ノ丸自動車・日本交通	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	【青コース】鳥取駅～鳥取砂丘～岩美駅周辺～浦富海岸、岩井温泉エリア 【赤コース】岩美駅～浦富海岸～鳥取城跡～鳥取駅	不定期	3,000 円 (R3 年度)
ジオコムス (1 人乗り EV 車)	レンタル	智頭石油	ステーションは鳥取砂丘、岩美 (浦富海岸島めぐり遊覧船)、道の駅きなんせ岩美の 3 か所。モデルコース (3 時間) とフリー (1 時間単位) の貸出プランがある。	岩美ステーションは 1 日 2 回 (10 時、14 時) 出発、他のステーションは受付時間内であれば乗車可能。	モデルコース (3 時間) : 3,000 円 フリー (1 時間) : 2,000 円、延長 1 時間ごとに 1,000 円
ぐるっと鳥取周遊タクシー	貸切	タクシー事業者	鳥取砂丘・山陰海岸をめぐるコース、鳥取東部の歴史や自然をめぐるコース、歴史ある神社をめぐるコース、食と鳥取の文化をめぐるコースの 28 コース	申込の都度	3 時間一台 3 千円で 3 名まで (3 時間を超えると追加料金) 施設入館料、食事代、鳥取砂丘駐車料は別途

資料：各運行事業者、鳥取市 Web サイト (令和 4 年 2 月 1 日時点)

<https://www.torican.jp/access/list.html>

(4) 高速乗合バスの路線と利用状況

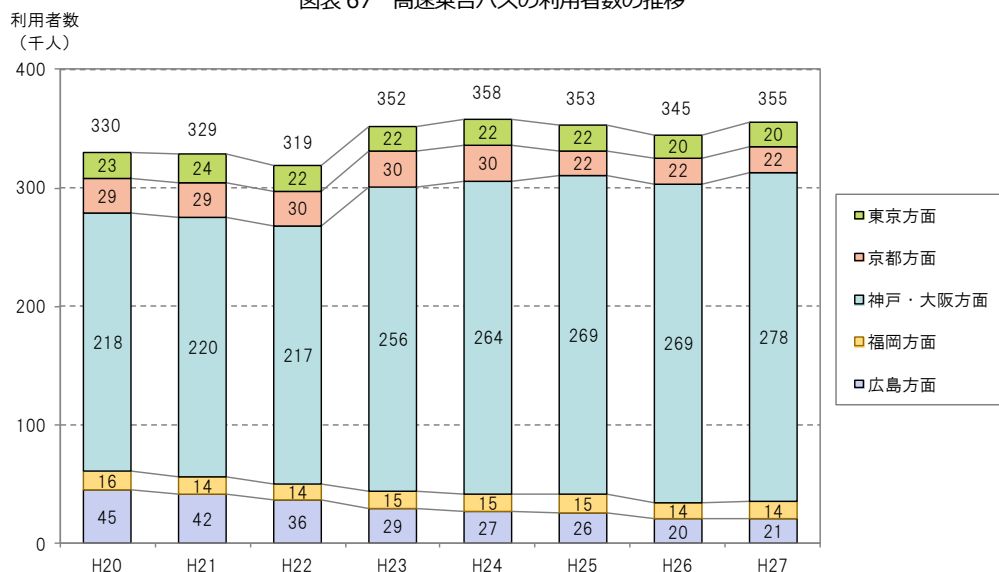
- 高速乗合バスについては、鳥取駅を拠点として、関東・関西・九州方面のほか中国地方の主な都市への路線が運行されている。
- 利用者数の推移をみると、神戸・大阪方面は鳥取自動車道の開通により速達性が向上したこと等により利用者数が増加している一方で、他の路線の利用者数は減少傾向にある。

図表 66 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 67 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）

(5) 福祉有償運送

① 車両数

- 福祉有償運送に使用できる自動車の車種には、表中のもの以外に「寝台車」と「バス」もあるが、鳥取県東部で実施されている福祉有償運送では使用されていない。
- 寝台車を使用している運送者は無いが、寝台と車椅子の両方に対応できる「兼用車」を使用している運送者が2か所ある。

図表 68 福祉有償運送の車両数

(単位：台)

名称	市町	車いす車	兼用車	回転シート車	セダン等	
		軽自動車	普通車	軽自動車	普通車	軽自動車
(社福) 鳥取福祉会	鳥取市	1	—	1	—	1
(社福) 鳥取市社会福祉協議会	鳥取市	1	1	—	—	2
(公社) 智頭町シルバー人材センター	智頭町	1	—	—	—	4
(NPO 法人) まーる	八頭町	1	—	—	—	2
(NPO 法人) このゆびとーまれ	鳥取市	2	1	—	1	—

* 寝台車…車内に寝台（ストレッチャー）を固定する設備を有する自動車

車いす車…車いすの利用者が、車いすのまま車内に乗り込むことが可能な自動車でスロープ又はリフト付きの自動車

兼用車…ストレッチャー及び車いすの双方に対応した自動車

回転シート車…回転シート（リフトアップシートを含む）を備える自動車

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 4 年 2 月 1 日時点）

https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/00001_00903.html

② 利用者数

- 令和 2 年度の福祉有償運送の利用者数は 794 人で、前年度に比べて 106 人減少している。

図表 69 福祉有償運送の利用者数

名称	市町	利用者数（人）	
		R1 年度	R2 年度
(社福) 鳥取福祉会	鳥取市	52	7
(社福) 鳥取市社会福祉協議会	鳥取市	410	382
(NPO 法人) このゆびとーまれ	鳥取市	197	186
(公社) 智頭町シルバー人材センター	智頭町	101	84
(NPO 法人) まーる*	鳥取市・八頭町	140	135
計		900	794

* 「(NPO 法人) まーる」の利用者数は、鳥取市のみの値

資料：各市町（令和 4 年 2 月 1 日時点）

（６）介護保険による移動サービスの実施市町

- 平成 27 年に行われた介護保険法の改正により、全ての市町村で「介護予防・日常生活支援総合事業」が実施されることとなった。総合事業の中で移動支援は「訪問型サービスD」に分類され、通院や日常の買物の付き添い等、移送前後の生活支援サービスが該当する。
- 厚生労働省の「令和元年度 介護予防・日常生活支援総合事業（地域支援事業）の実施状況（令和元年度実施分）に関する調査結果」によると、鳥取県内で訪問型サービスDを実施しているのは若桜町（若桜町移動支援サービス）のみである。

（７）カーシェアリング実施事業者

- カーシェアリングのサービスを提供している事業者は 2 社があり、営業拠点（ステーション）は鳥取市内に 10 か所がある。

図表 70 カーシェアリング実施事業者

事業者名	ステーション
タイムズカー鳥取駅前	鳥取市内に 2 か所
智頭石油株式会社	鳥取市内に 8 か所

資料：各事業者 Web サイト（令和 4 年 2 月 1 日時点）

（８）レンタカー事業者・車両数

- 鳥取県全体におけるレンタカー事業者数は 130 社である。
- 貸出車両数は、車種別にみると乗用車が 2,277 台で最も多くなっている。

図表 71 レンタカー事業者・車両数（鳥取県全体）

	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（社）	110	14	56	25	3	130
車両数（台）	2,277	47	1,448	253	6	4,031

* 事業者数は車種別に集計しているため、各車種を兼ねて事業を行っている事業者は、各車種ごとに一事業者として集計

* 事業者数の「全車種」欄には、事業者単位にみた場合の状況（車種別に計上されたものの重複を控除したもの）を記載

資料：国土交通省 Web サイト「運輸支局別レンタカー事業者及び車両数」（令和 4 年 2 月 1 日時点）

(9) レンタサイクル設置状況

- 東部地域では8か所でレンタサイクルのサービスが展開されている。
- 車種別では、観光のほか通勤・通学や買い物等にも気軽に利用できるシティサイクルの台数が多い。

図表 72 レンタサイクル設置状況（東部地域）

実施主体	貸出場所	電動アシスト（台）		電動アシスト無し（台）		
		スポーティ	シティサイクル	クロスバイク	ミニベロ	シティサイクル
鳥取市観光コンベンション協会	鳥取駅高架下第2駐輪場	—	7	—	—	12
鳥取空港ビル株式会社	鳥取砂丘コナン空港カウンター	—	6	—	—	—
岩美町観光協会	岩美町観光協会	—	14	—	—	3
若桜町観光協会	若桜町観光案内所	2	—	—	—	10
智頭町観光協会	智頭町総合案内所	—	3	—	—	—
八頭町観光協会	八頭町観光協会	—	1	3	4	—

資料：とっとり自転車旅「レンタサイクル施設一覧」、各実施主体への聞き取り（令和4年2月1日時点）

https://www.tottori-guide.jp/cycling/details_rental

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 73 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	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）
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（令和4年2月1日時点）

(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移動支援策

図表 74 高齢者や障がい者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	高齢者等公共交通利用支援	65 歳以上の高齢者または運転免許返納者（年齢制限なし）	路線バス（日ノ丸自動車、日本交通）の定期券（高齢者向けバス定期券も含む）を定価の半額で販売
	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	タクシーの初乗り運賃相当額（限度額 640 円）を助成 交付枚数は月 4 枚、年間 48 枚
岩美町	高齢者等移送サービス	介護保険で要介護 3～5 に認定された人 下肢又は体幹機能に 2 級以上の障がいがある人 指定する集落（公共交通が不便な集落）に住む 65 歳以上の人 住民税世帯非課税で介護保険で要支援 1～2 に認定された人 等	町内での日常生活を営む上で必要な移動の送迎を片道（1 乗車あたり）500 円で実施するもの 移送サービスの提供主体は町内のタクシー事業者 3 社 年間 100 回（片道、登録月により異なる）の利用制限あり
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 交付枚数は年間 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、実際の運賃との差額を町が負担 一回当たりの町負担額の上限は 3,000 円 月 4 回、年間 48 回まで利用可能
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	タクシー運賃の 2/3 を町が助成 年間 100 回まで利用可能 令和 2 年度より、助成対象者が 2 名以上で相乗りした場合の運賃の 1 割相当も助成

資料：各市町（令和 4 年 2 月 1 日時点）

② 児童・生徒を対象とした移動支援策

図表 75 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、通学費を補助
	高校生等通学費補助	月額 7,000 円を超える通学定期券を利用して鳥取県内の高等学校等へ通学している生徒がいる保護者	月額 7,000 円を超える通学費（特急料金除く）を補助
岩美町	中学校生徒通学費補助	岩美中学校にバスで通学する生徒の保護者	通学用のバス定期券購入費のうち、1 ヶ月あたり 3,000 円を超える額を補助

市町	名称	対象者	取組の内容
	高等学校生徒通学費補助	高等学校に通学する生徒の保護者（町内在住）	通学に要する公共交通機関の定期券の購入費のうち、1月あたり7,000円（町外の高校へ通学）又は3,000円（若美高校へ通学）を超える額を補助
	高校生等新入生通学費補助	高等学校1年生（町内在住もしくは若美高校生）の保護者	入学した年の4月から7月までの期間を含んで購入した路線バス・JR等の通学定期券代のうち3ヶ月分を補助 町外の高校へ通学する場合は全額、町外から若美高校へ通学する場合は上限20,030円
若桜町	若桜町通学助成金	定期券を利用して県内の高等学校等に通学する生徒	定期券購入額のうち、1か月あたり5,000円を超える額を助成
		回数券を利用して県内の高等学校の通信制課程に通学する生徒	若桜鉄道の場合は「若桜～郡家」、バスの場合は「若桜車庫～学校の最寄りバス停」の回数券金額の5割を助成
		県内中部・西部の高等学校等に通宿または入寮により通学する生徒	下宿に係る経費や寮費（食事代等は除く）、通学費の実費について、1か月あたり上限18,000円を助成
智頭町	高校生通学費助成	智頭町在住で、月額7,000円を超える通学定期券を利用して町内から県内の高等学校等へ通う生徒	月額7,000円を超える通学費（特急料金除く）を助成
八頭町	高校生通学費助成	八頭町在住で、通学定期券を利用して町内から県内の高等学校へ通う生徒	若桜鉄道区間の通学定期料金の半額、または月額7,000円を超える部分の通学定期料金を助成

資料：各市町（令和4年2月1日時点）

③ 買い物支援等

図表 76 買い物支援等

市町	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
鳥取市	中山間地域・買い物支援事業	中山間地域において、移動販売など買い物支援の取組を開始しようとする事業者	県の中山間地域買物支援事業と同じ
若美町	移動販売車運営費助成	町長が必要と認める個人事業者、企業、農工商団体、広域的運営組織、NPO等	移動販売車の運営に要する燃料費、車検費用、修理費を補助
若桜町	高齢者等買い物支援事業	移動販売をしている、または行おうとする事業者	県の中山間地域買物支援事業のうち「移動販売車等導入支援」及び「移動販売車運営費助成」と同じ
智頭町	みんなで支え合う地域づくり総合支援事業（買い物支援）	町長が必要と認める個人事業者、企業、農工商団体、広域的運営組織、NPO、集落、その他住民団体等	県の中山間地域買物支援事業に加え、仕組みづくり支援として移動販売事業等と福祉や医療分野との連携など付加価値を高めるためのシステムづくり等に係る経費（調査、計画策定、研修等）も補助

市町	名称	対象者	取組の内容
八頭町	八頭町買い物弱者対策事業	買い物弱者を主な対象者として移動販売を行おうとする事業者	県の中山間地域買物支援事業のうち「移動販売車等導入支援」及び「移動販売車運営費助成」と同じ

資料：各市町（令和4年2月1日時点）

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 77 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	○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	○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	○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）	○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

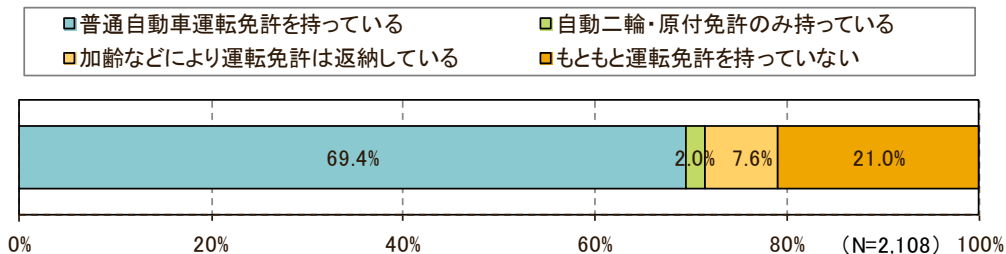
分類	鳥取県	鳥取市	岩美町	若桜町	智頭町	八頭町
観光	観光戦略課	鳥取市観光協会	岩美町観光協会	若桜町観光協会	智頭町観光協会	八頭町観光協会
福祉		高齢社会課	岩美すこやかセンター	町民福祉課	福祉課	福祉事務所
教育		教育委員会	教育委員会	教育委員会	教育委員会	教育委員会

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 78 運転免許保有状況（住民アンケート調査）

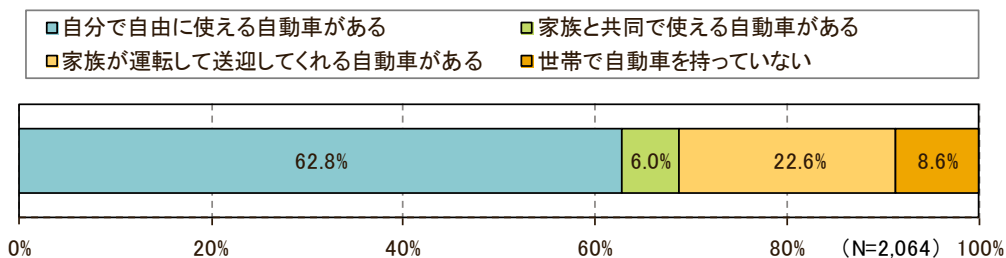


資料：住民アンケート調査（平成 28 年 7 月実施、以下同じ）

(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 割以上の人々が自分で自由に使える車を持っている。

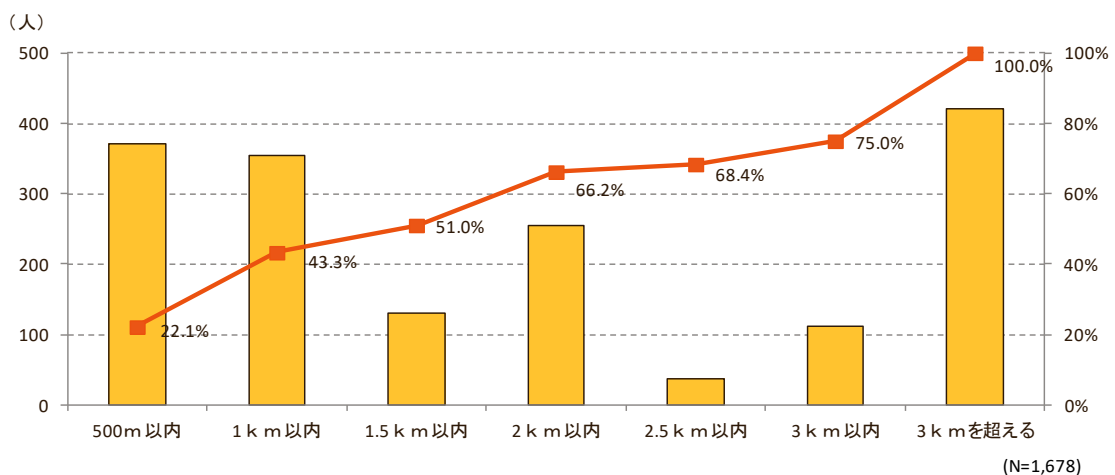
図表 79 自動車保有状況（住民アンケート調査）



(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。

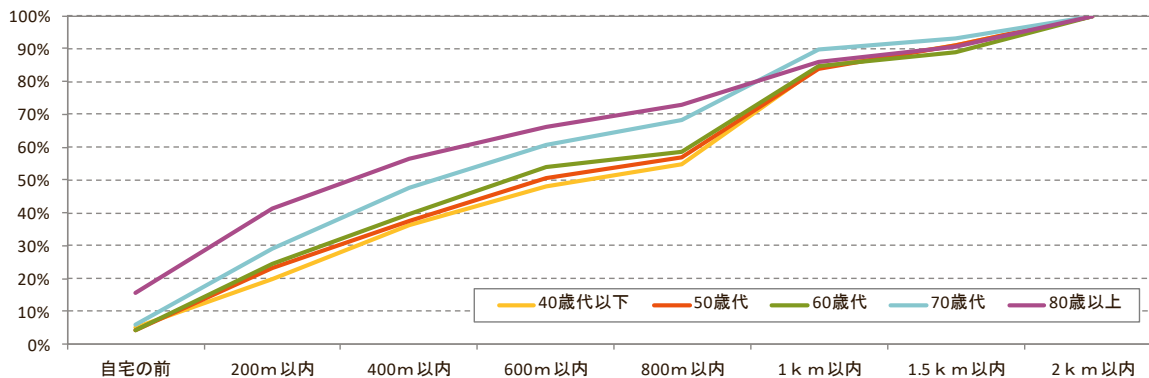
図表 80 自宅の最寄り駅までの距離（住民アンケート調査）



(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。

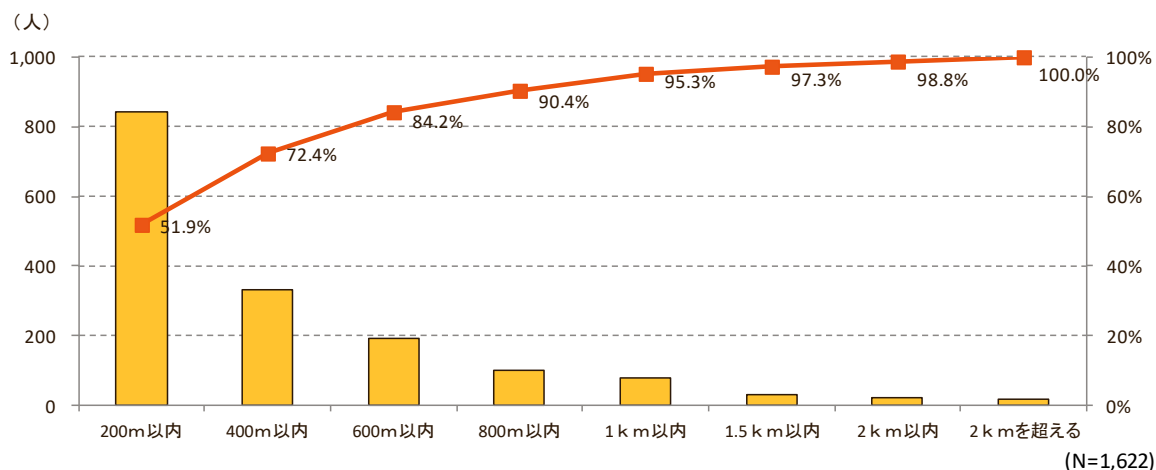
図表 81 鉄道を利用してよいと思う最寄り駅までの距離（住民アンケート調査）



(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。

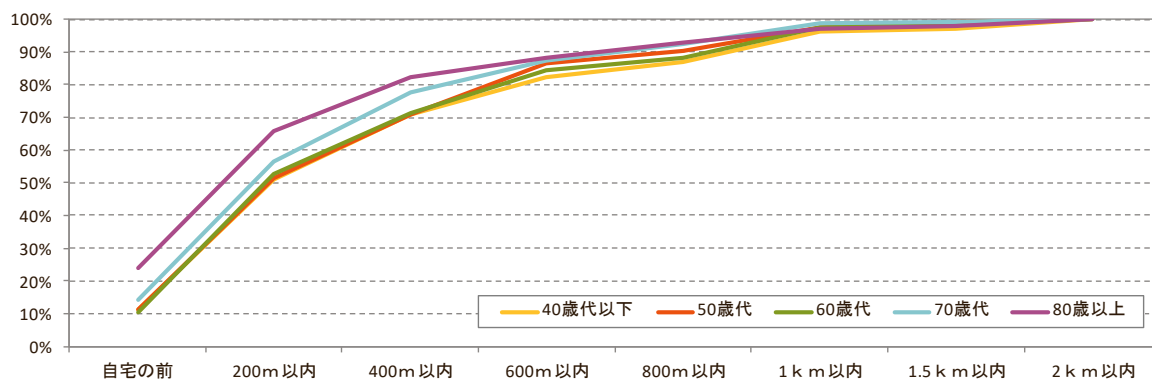
図表 82 自宅の最寄りバス停までの距離（住民アンケート調査）



(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 83 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 84 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 85 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）

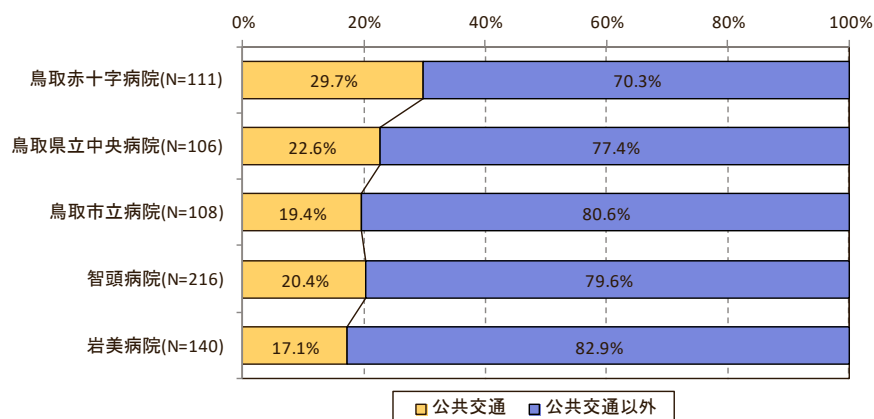
鳥取市 (回答者 266 名)	○鳥取赤十字病院 (64) ○鳥取県立中央病院 (54)	○鳥取市立病院 (62) ○鳥取生協病院 (50)
岩美町 (回答者 31 名)	○岩美病院 (24) ○藤田医院 (3) ○鳥取赤十字病院 (2)	○鳥取県立中央病院 (7) ○おくだこどもクリニック (2)
若桜町 (回答者 15 名)	○わかさ生協診療所 (10) ○鳥取生協病院 (3)	○若桜柿坂医院 (8) ○鳥取市立病院 (3)
智頭町 (回答者 22 名)	○智頭病院 (19) ○鳥取市立病院 (3)	○長石医院 (9)
八頭町 (回答者 35 名)	○大谷医院 (9) ○尾崎医院 (8) ○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

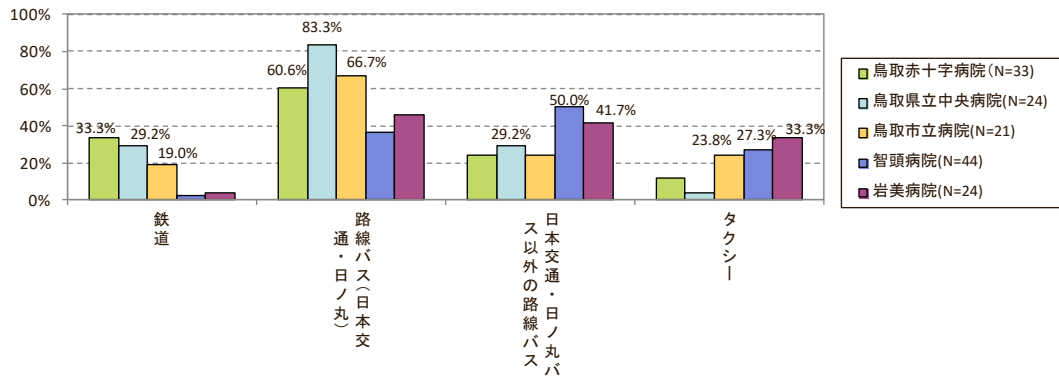
(2) 通院時の交通手段

- 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 86 通院時の交通手段（住民アンケート調査）



図表 87 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 88 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	○ 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	○ 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 89 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 90 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)	○ エスマート (37) ○ サンマート (28)	○ トスク (31) ○ コンビニエンスストア (24)
岩美町 (回答者 31 人)	○ サンマート (支店名なし) (11) ○ サンマート岩美店 (8)	○ 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)	○ 町内の個人商店 (13) ○ 町内の理美容店 (3)	○ 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)	○ トスクちづ店 (11) ○ 町内の商店 (7)	○ 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)	○ サンマート郡家店 (7) ○ 町内 (個人商店など) (7)	○ 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 91 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 92 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 93 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 94 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 95 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 96 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 97 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）

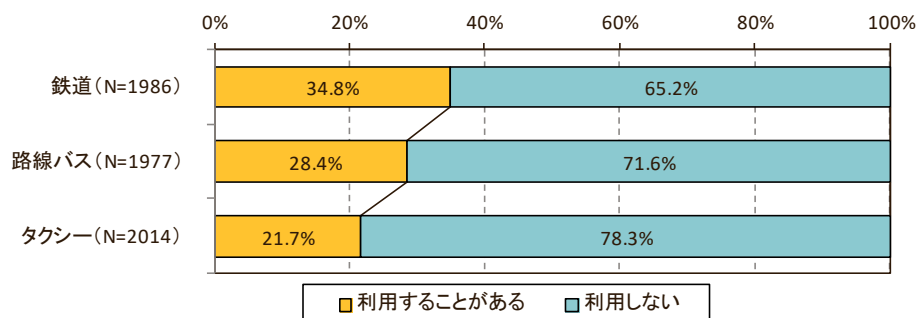
鳥取商業高	気象状況により交通機関が止まった場合の対処方法が必要である。
青谷高	定期券代が高い。終業時間や部活動の終了時刻等、列車の時刻と合わない場合がある。
智頭農林高	下校時の列車の本数が少なく、部活を早く切り上げなければならない。
八頭高	列車、バスの本数が少ない。
鳥取敬愛高	土曜日登校（模試、大会等）がある場合、土日の列車、バスなどの公共交通機関の運行が少なく、朝礼・下校時に不便を感じる。
青翔開智高	時に、乗車時のマナーの点で注意や指摘を受けることがある。

4-4 公共交通の利用状況・バスサービスの満足度

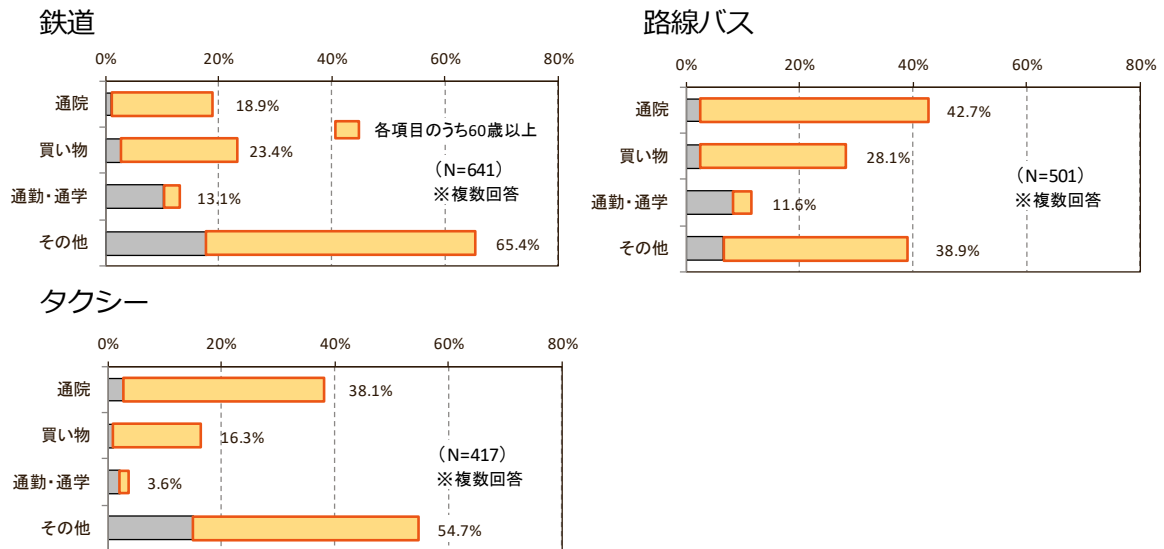
(1) 公共交通の利用の有無及び利用目的

- 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 98 公共交通の利用状況（住民アンケート調査）



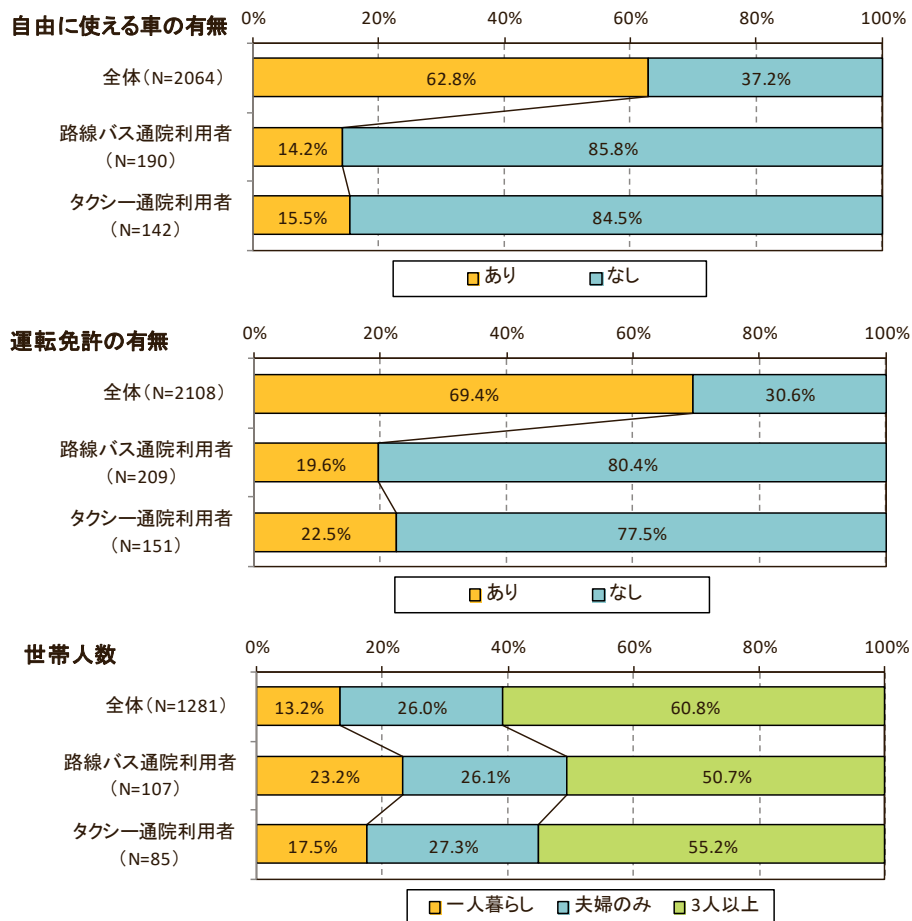
図表 99 公共交通の利用目的（住民アンケート調査）



(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。

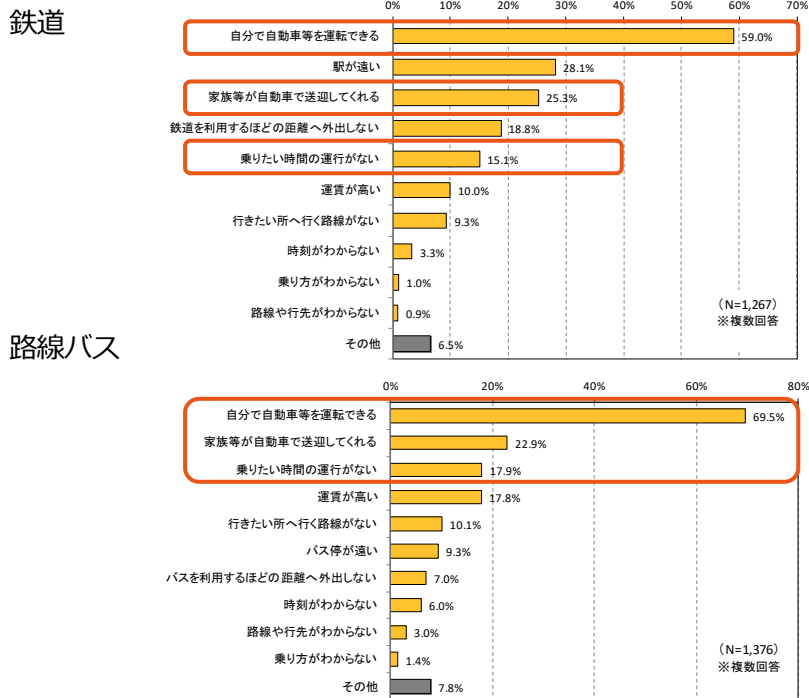
図表 100 通院目的で公共交通を利用する人の属性（住民アンケート調査）



(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「家族等が自動車で送迎してくれる」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 101 公共交通を利用しない理由（住民アンケート調査）



(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 102 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）

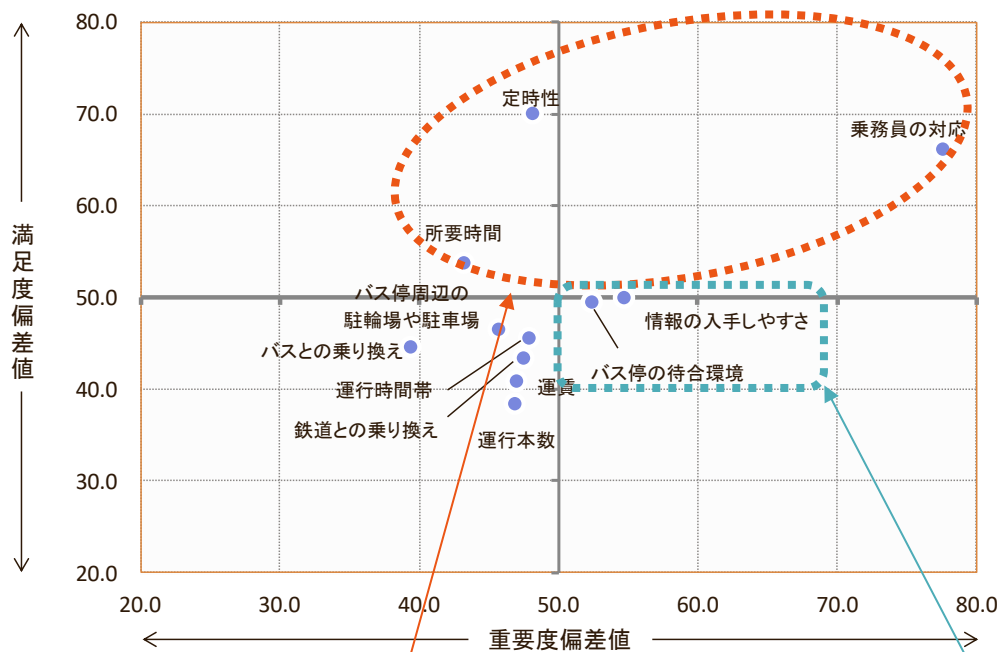
	全回答者	全回答者のうち、自由に使える自動車を持たない人					
		計	鳥取市	岩美町	若桜町	智頭町	八頭町
①運行本数	2.63	2.76	2.50	2.75	3.08	2.91	2.59
②運行時間帯(始発から終発まで)	2.71	2.93	2.74	2.99	3.14	3.11	2.64
③所要時間(目的地までの移動にかかる時間)	2.96	3.14	3.17	2.99	3.10	3.34	2.93
④定時性(時刻表どおりの運行)	3.44	3.57	3.38	3.62	3.63	3.91	3.14
⑤鉄道との乗り換えのしやすさ	2.78	2.88	2.80	2.83	2.89	3.04	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 103 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）



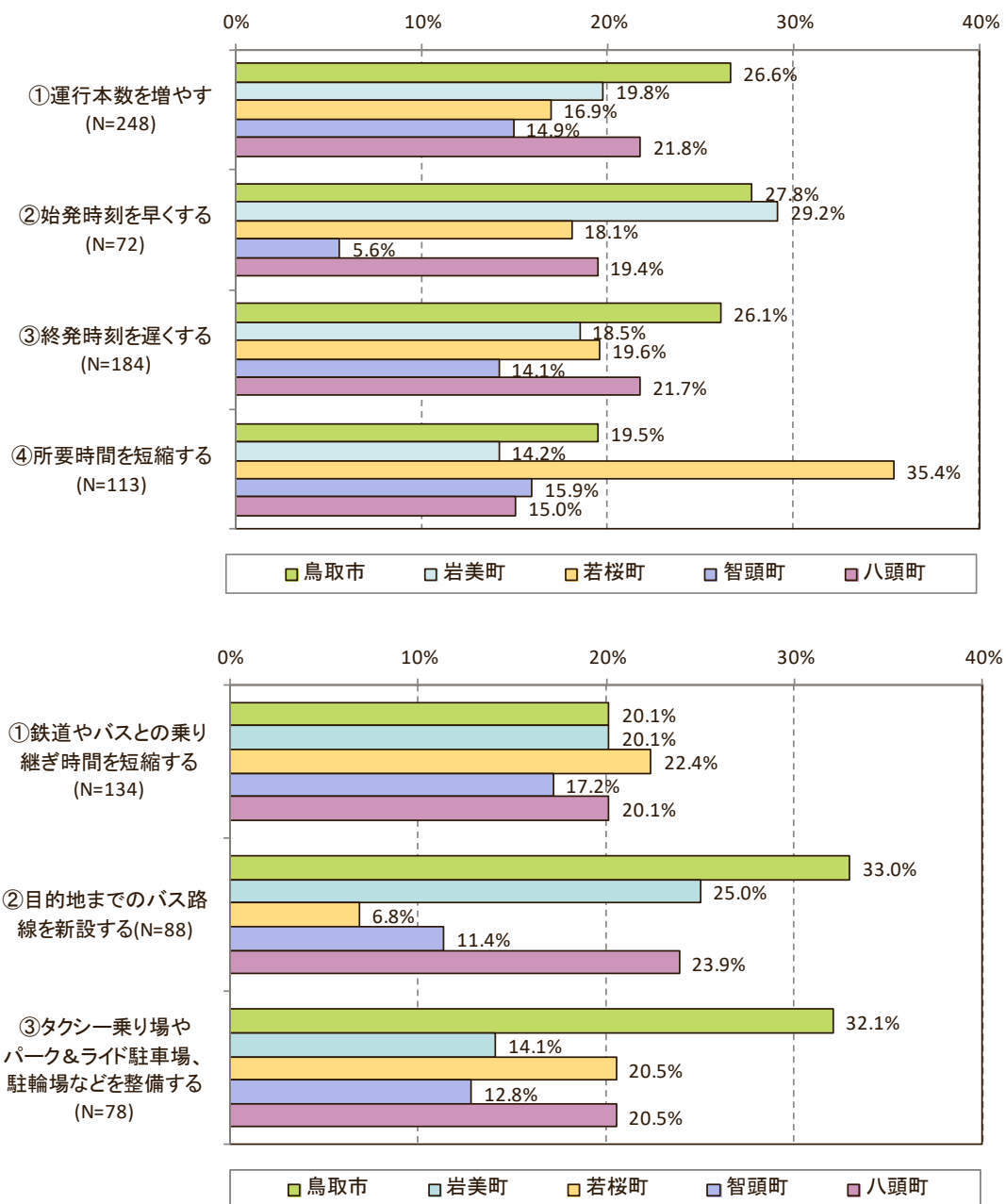
	満足度が高い項目	重点的に改善すべき項目 (満足度が低く、重要度が高い項目)
全体	乗務員の対応、定時性、所要時間	情報の入手しやすさ、バス停の待合環境
鳥取市	乗務員の対応、定時性、所要時間	情報の入手しやすさ、バス停の待合環境
岩美町	乗務員の対応、定時性、所要時間、運行時間帯	情報の入手しやすさ、バス停の待合環境、バス停周辺の駐輪場・駐車場、鉄道との乗り換え
若桜町	乗務員の対応、定時性、バス停の待合環境、情報の入手しやすさ	運行時間帯、運賃、所要時間、バス停周辺の駐輪場・駐車場
智頭町	乗務員の対応、定時性、所要時間、情報の入手しやすさ	バス停の待合環境、運行時間帯、鉄道との乗り換え
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

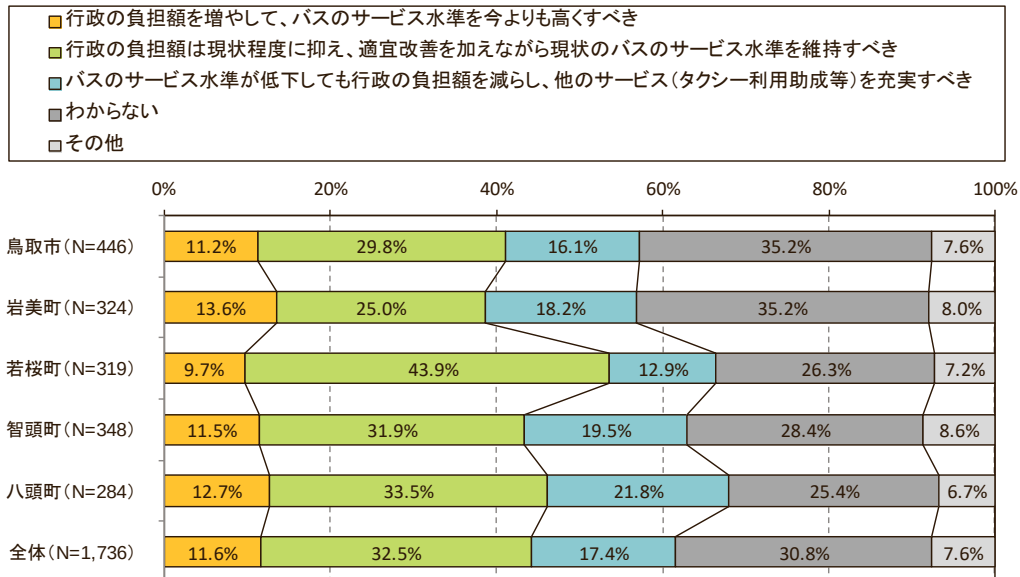
図表 104 公共交通のサービス改善点（住民アンケート調査）



(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 105 公費負担についての考え方（住民アンケート調査）

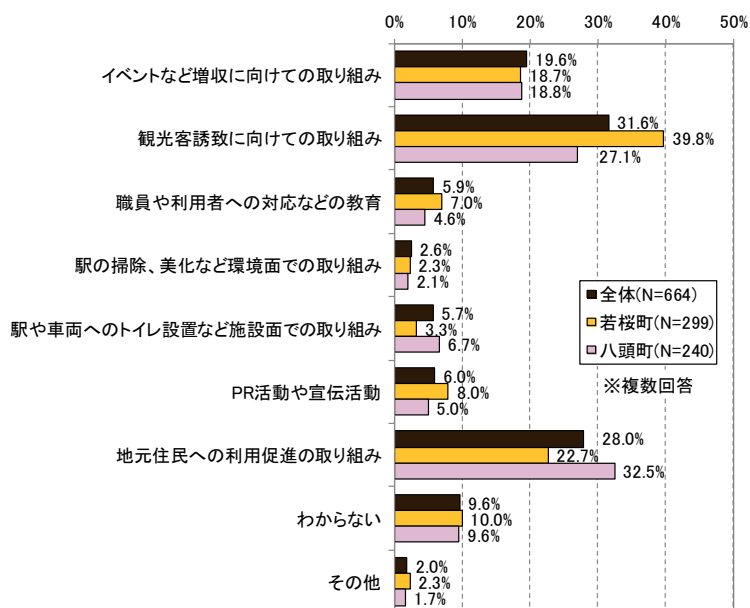


4-6 若桜鉄道についての意識・満足度等

(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 106 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）

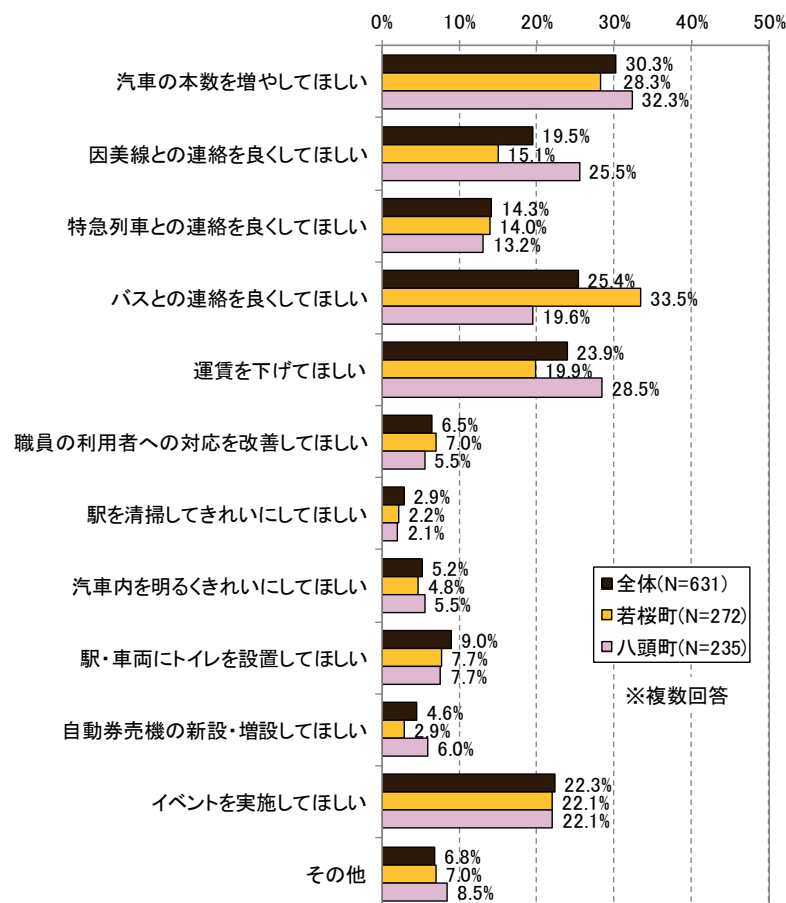


資料：若桜鉄道アンケート調査（平成 28 年 7 月実施、以下同じ）

(2) 利用促進策のうち、特に強く望むもの

- 八頭町は「汽车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。

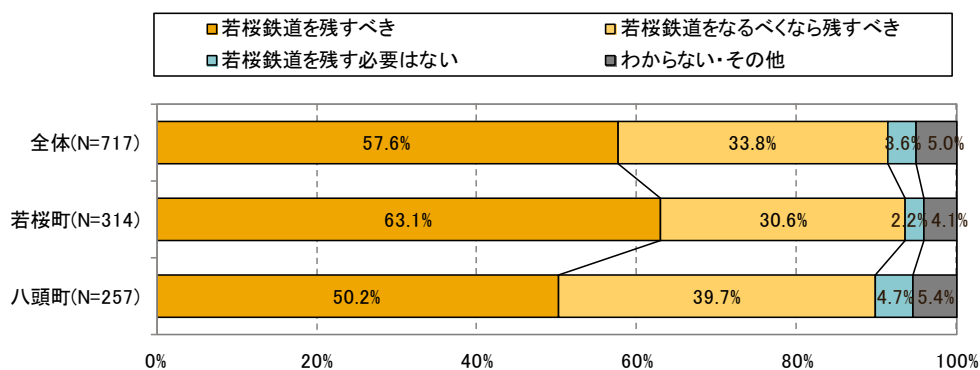
図表 107 利用促進策のうち特に強く望むもの（若桜鉄道アンケート調査）



(3) 若桜鉄道の存続についての意識

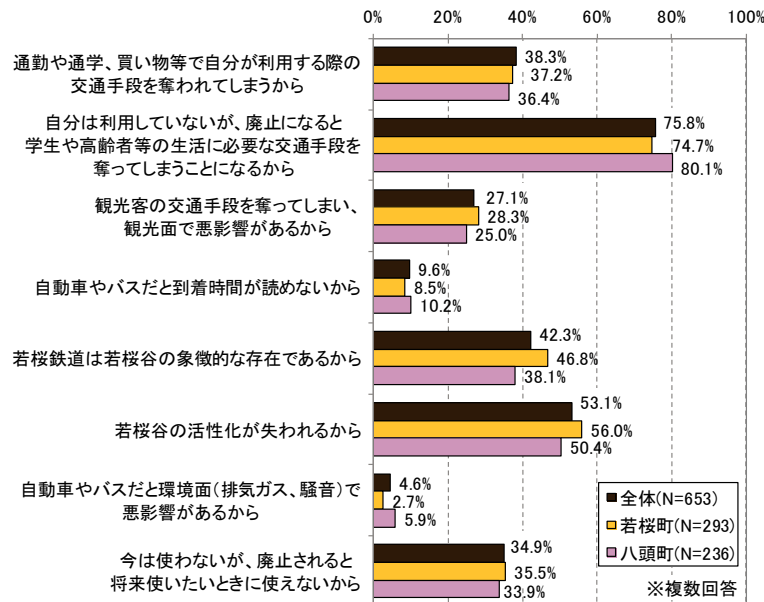
- 「若桜鉄道を残すべき」と「若桜鉄道をなるべくなら残すべき」の合計が約 90%を占めており、住民の大部分が若桜鉄道の存続を望んでいる。

図表 108 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。

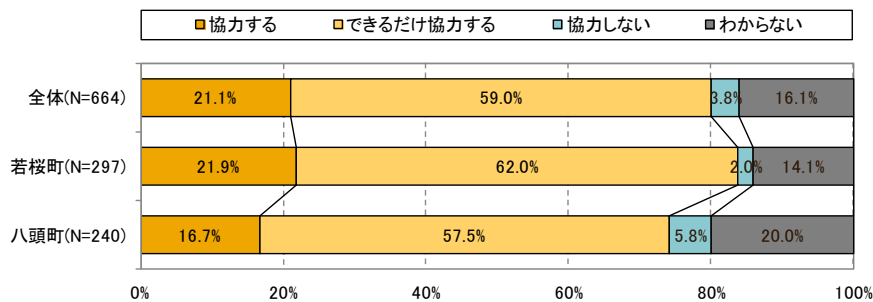
図表 109 若桜鉄道を残すべき理由（若桜鉄道アンケート調査）



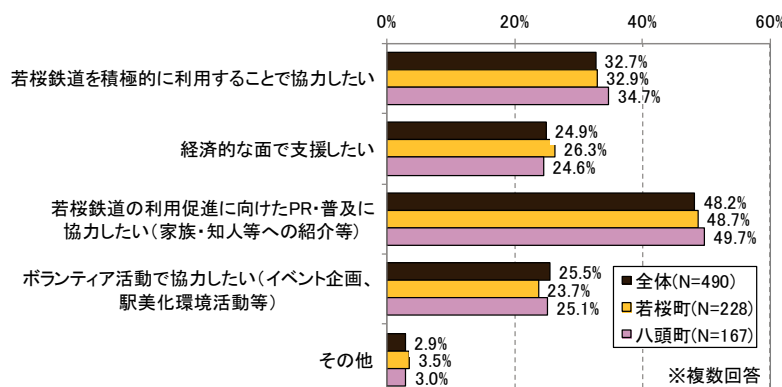
(4) 若桜鉄道の存続に向けた取組への協力意向

- 「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の取組（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 110 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）



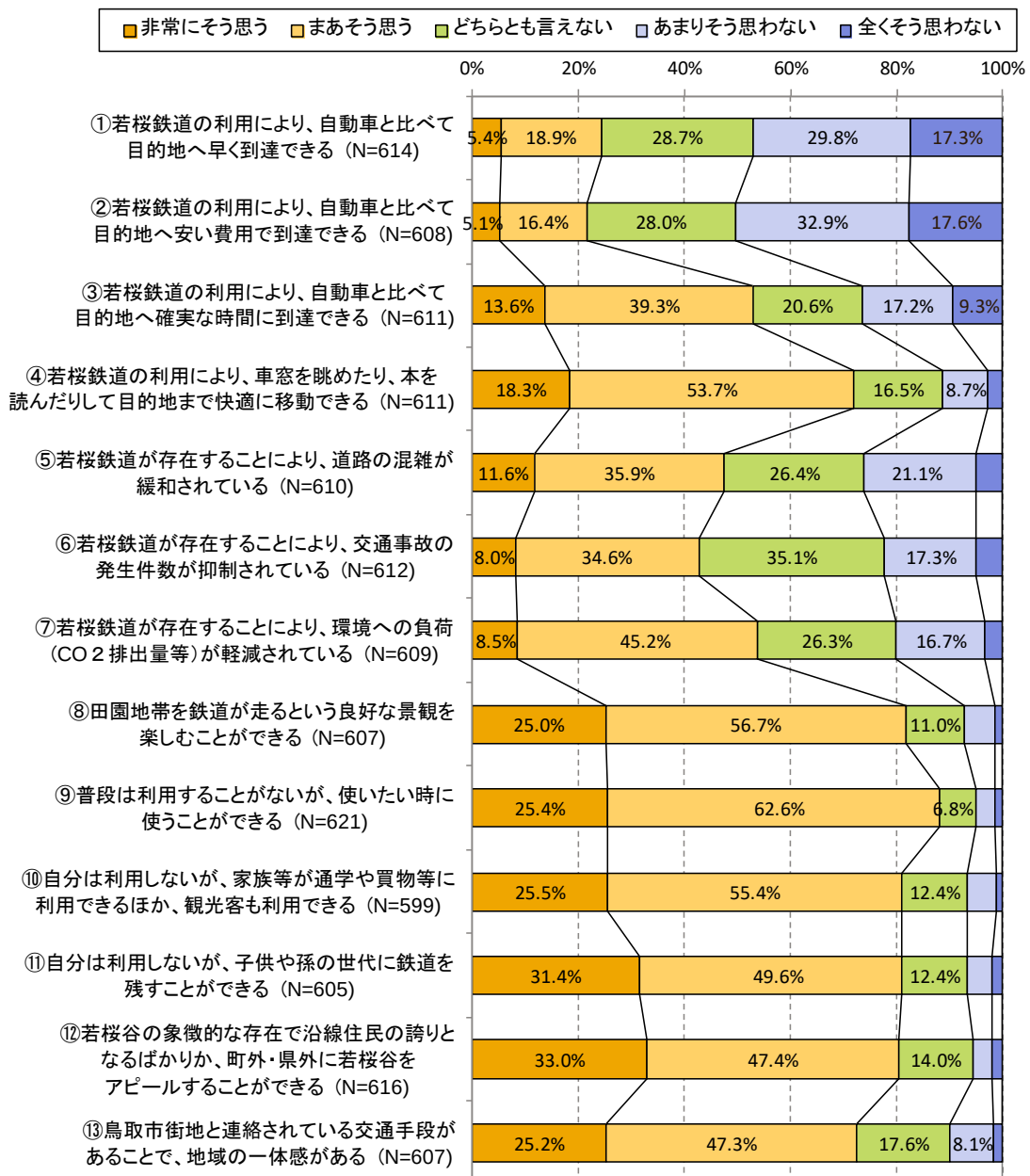
図表 111 若桜鉄道の存続に向けた取組について協力できる内容（若桜鉄道アンケート調査）



(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 112 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 113 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の確保が必要である。
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。