

# 付 属 資 料

## 付属資料一覧

<b>1. ビジョン策定に係る検討経緯</b> .....	<b>35</b>
<b>2. 住民アンケート調査結果</b> .....	<b>36</b>
<b>3. 各地域（14 地域）における生活交通の状況</b> .....	<b>40</b>
(1) 旧市域中心部 .....	40
(2) 旧市域中心部西 .....	43
(3) 旧市域西部 .....	46
(4) 旧市域南西部 .....	49
(5) 旧市域南東部 .....	51
(6) 旧市域北部 .....	54
(7) 国府 .....	56
(8) 福部 .....	58
(9) 河原 .....	60
(10) 用瀬 .....	62
(11) 佐治 .....	64
(12) 気高 .....	66
(13) 鹿野 .....	68
(14) 青谷 .....	71
<b>4. 100 円循環バス「くる梨」の利用状況</b> .....	<b>74</b>
<b>5. 生活交通が他部門に与える効果・影響</b> .....	<b>76</b>
<b>6. 用語集</b> .....	<b>77</b>

# 1. ビジョン策定に係る検討経緯

検討及び 意見集約機会	概要	実施期間等
市民アンケート調査	20歳以上の鳥取市民の中から住民基本台帳をもとに、3,300人を無作為に抽出し、市民の移動実態や、将来における移動手段の維持・確保に対する意向等、生活交通に対する調査を実施 有効回収数：1,030部 有効回収率：31.2%	平成31年2月～3月
バス利用者アンケート調査	主要な停留所にて、バスを待っている利用者に対し、調査員がアンケート調査表に沿って、利用状況や改善要望等についての聞き取りを実施 有効回収数：751部 ※主要な停留場：鳥取駅バスターミナル、県庁日赤前（とりぎん文化会館）、用瀬駅、河原総合支所、青谷駅	平成31年2月～3月 ※2月27日、3月2日 (計2日間)実施
高校生アンケート調査	市内の高等学校（4校）を対象に、通学の実態や保護者による送迎の状況等に関する調査を実施 有効回収数：678部	令和元年7月～9月
交通事業者との意見交換	民間路線バス事業者やタクシー事業者を対象に、生活交通の担い手不足の現状や、路線の廃止・縮小等に関する今後の見込みについて意見交換を実施	令和元年9月
庁内SQプロジェクトチーム会議	各種調査結果及び分析結果を基に、各地域における生活交通の現状や課題を整理し、鳥取市生活交通創生ビジョンの方向性について庁内関係各課と共に検討	令和元年5月～ 令和2年1月
住民意見交換会	鳥取市生活交通創生ビジョンの策定に向け、地域住民の意見をビジョンに反映するため、新市域と旧市域の各地域において、生活交通の現状や課題、将来の移動手段確保策に対する意見を把握	令和元年10月～ 令和2年2月
市民政策コメント（パブリックコメント）	鳥取市生活交通創生ビジョン（素案）を公表し、ビジョンに対する意見や提言を広く募集	令和2年2月7日～ 令和2年3月2日
鳥取市生活交通会議	<b>【第1回生活交通会議】</b> 鳥取市生活交通創生ビジョンの策定方針や策定スケジュールについて報告・協議	令和元年6月10日
	<b>【第3回生活交通会議】</b> 鳥取市生活交通創生ビジョンの策定に向け、ビジョン（概要版）を基に生活交通の課題やビジョンの方針等について協議	令和元年12月25日
	<b>【第4回生活交通会議】</b> 鳥取市生活交通創生ビジョンの策定に向け、ビジョン（素案）を基に取組の方向性等について協議	令和2年1月22日
	<b>【第5回生活交通会議】</b> 鳥取市生活交通創生ビジョンの策定に向け、パブリックコメントのビジョンへの反映について協議	令和2年3月16日

## 2. 住民アンケート調査結果

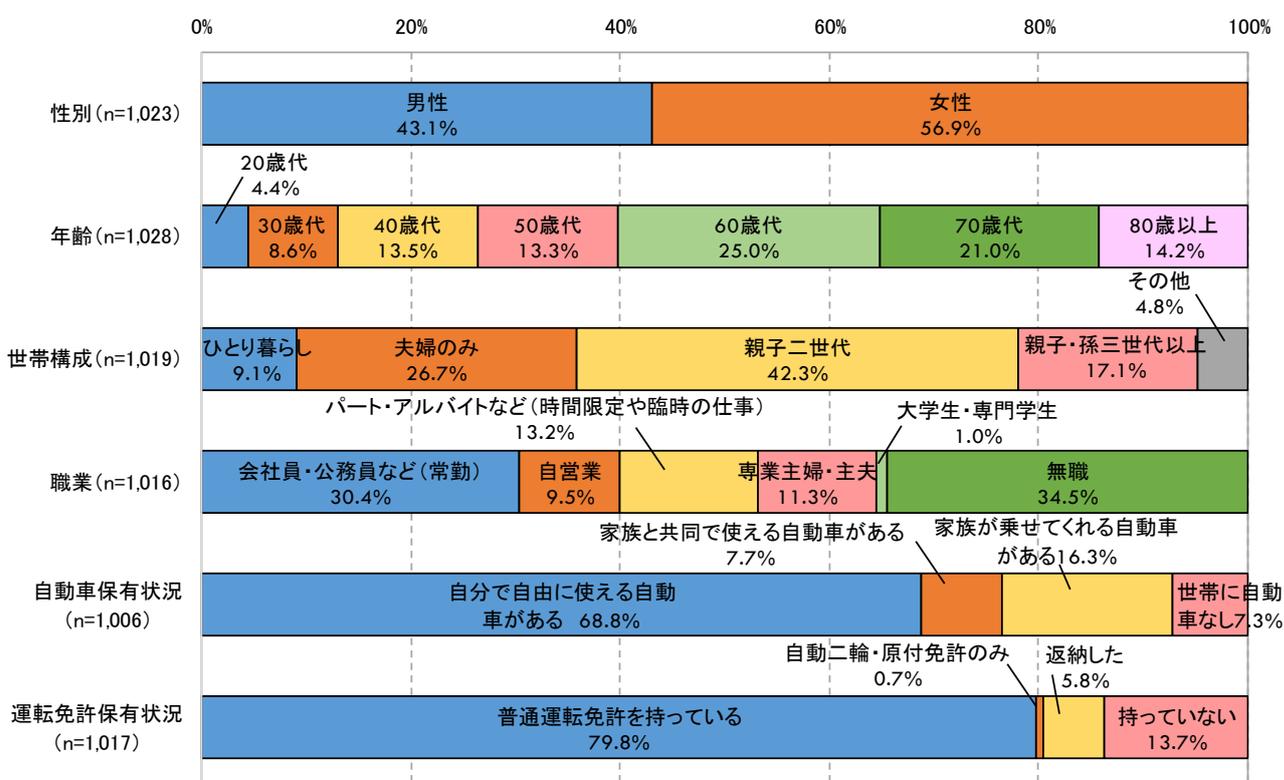
### (1) 調査の概要

調査目的	住民アンケート調査やバス利用者を対象にした調査を実施し、鳥取市における公共交通ネットワークの将来像検討のための基礎資料を得る
調査方法 調査対象	20歳以上の鳥取市民の中から、3,300人を無作為に抽出 配布・回収方法：郵送配布・郵送回収
調査時期	2019年2月25日（月）～3月8日（金）
回収票	1,030部（回収率：31.2%）

### (2) 回答者の属性

- 全体のおよそ7割は60歳以上の回答者です。
- 「自分で自由に使える車がある」と回答した方が68.8%で最も多く、「家族が運転し乗せてくれる自動車がある」または「世帯で自動車を持っていない」とする回答者は合わせて23.6%でした。
- 運転免許証は79.8%が保有していると回答した一方、5.8%は返納しています。

<回答者の個人属性>

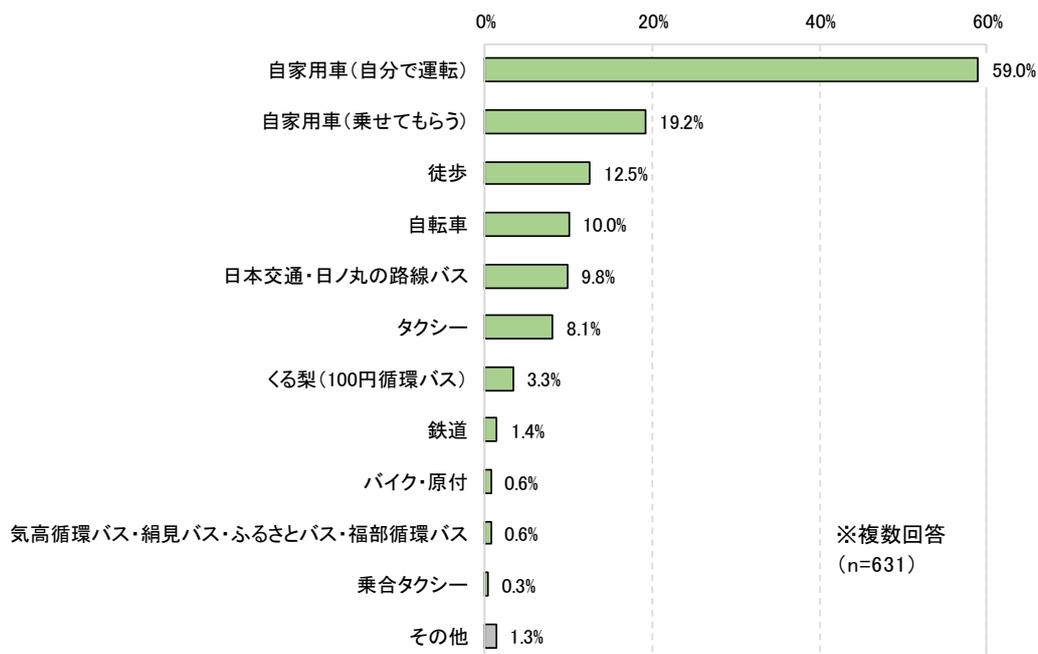


### (3) 回答結果

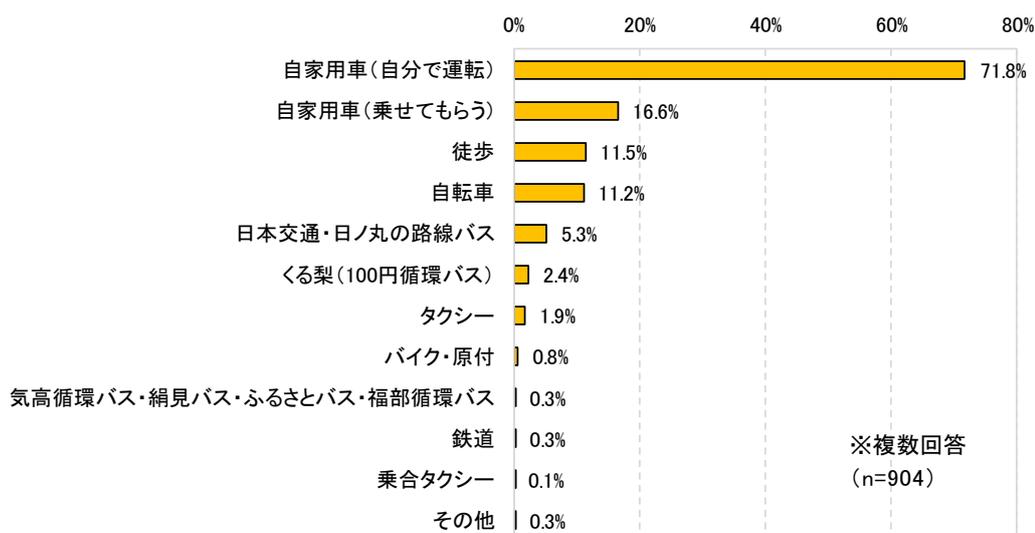
#### ① 移動の実態

- 自家用車を自分で運転している人の割合は、買い物は7割程度、通院が6割程度です。バスや乗合タクシーを利用している人の割合を目的別に見ると、買い物よりも通院目的で利用している人の割合が高くなっています。
- タクシーの利用者を利用している人の割合は、買い物よりも通院目的が多く、8.1%の人がタクシーで通院しています。

<通院における利用交通手段>



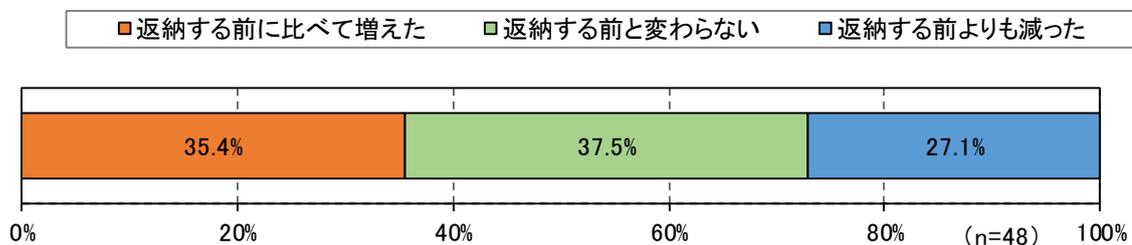
<買い物における利用交通手段>



## ② 免許返納者の生活交通利用状況

- 免許返納者の37.5%は、返納後も生活交通の利用回数が変わっていません。
- 利用回数が増えた人は35.4%で減った人（27.1%）より多くなっています。

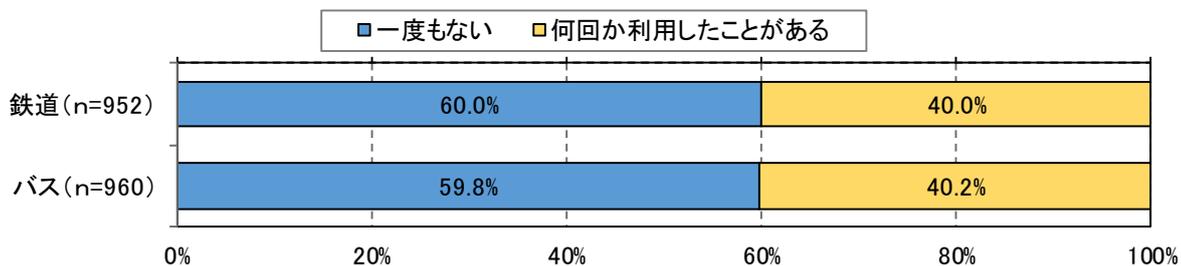
< 運転免許証返納後の生活交通の利用回数 >



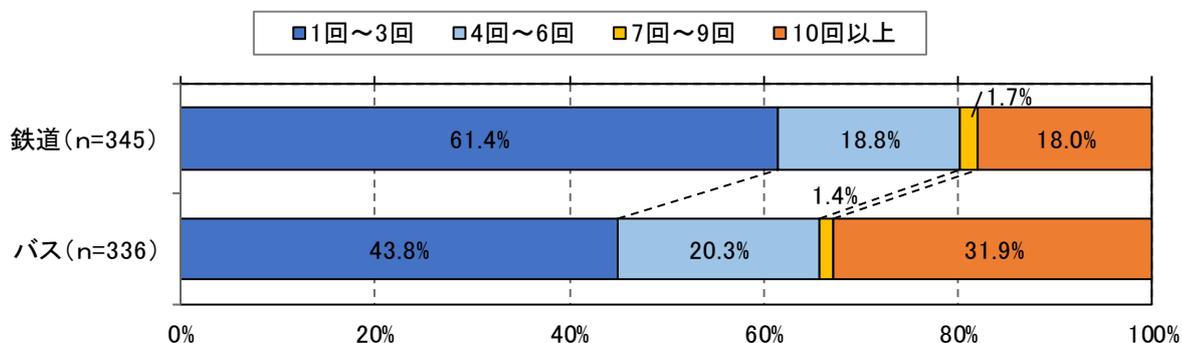
## ③ 生活交通の利用状況

- 鉄道・バス共に過去1年間に利用したことがあると回答した人は約4割です。
- 年間利用回数について、鉄道、バス共に「1~3回」の割合が高く、バスは「10回以上」が31.9%となっています。

< 生活交通の利用回数 >



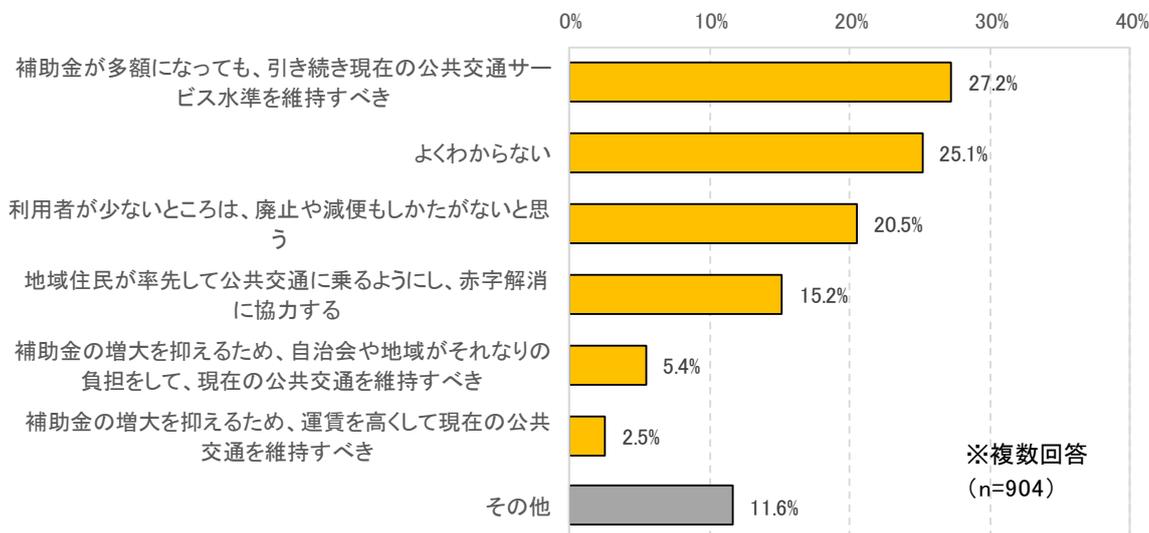
< 生活交通の利用経験 >



#### ④ 移動手段の維持・確保に対する意識

- 将来の生活交通のあり方については、「補助金が多額になっても現在のサービス水準を維持すべき」が多くなっている一方で、「廃止や減便もしかたないと思う」も2割程度の回答がありました。

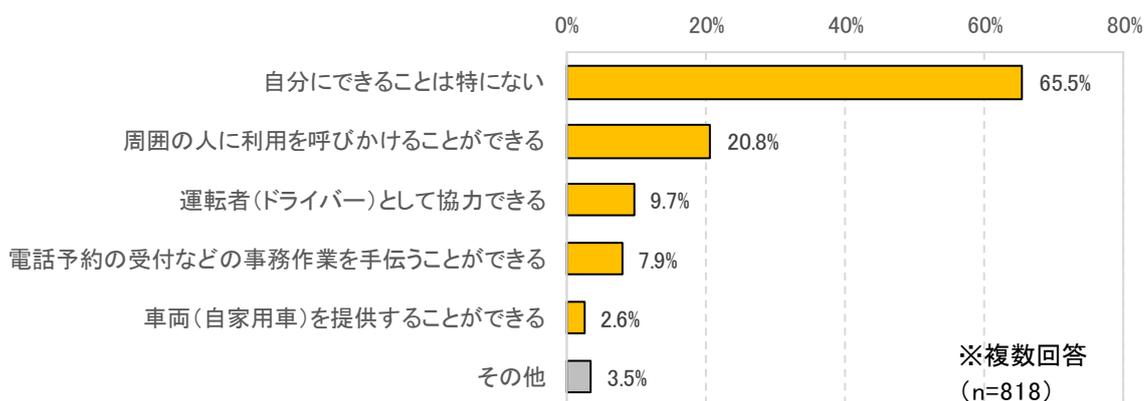
<将来の生活交通のあり方について>



#### ⑤ 共助交通（交通空白地域有償運送）への参画意向

- 「自分にできることは特にない」の割合が65.5%で最も高くなっています。
- 協力できることの選択肢の中では「周囲の人に利用を呼びかけることができる」が20.8%で最も多く、「運転手（ドライバー）として協力できる」（9.7%）、「電話予約の受付などの事務作業を手伝うことができる」（7.9%）、「車両（自家用車）を提供することができる」（2.6%）等、直接的な関わりはいずれも1割未満でした。

<生活交通について不便と思う点>



### 3. 各地域(14地域)における生活交通の状況

各地域（14地域）における生活交通の状況（運行状況や利用状況、交通空白地域の状況等）を次に示す。

#### (1) 旧市域中心部

##### ① 地域の生活交通

- 鳥取駅を起点に多くの路線が運行しており、比較的広範囲が公共交通でカバーされている。

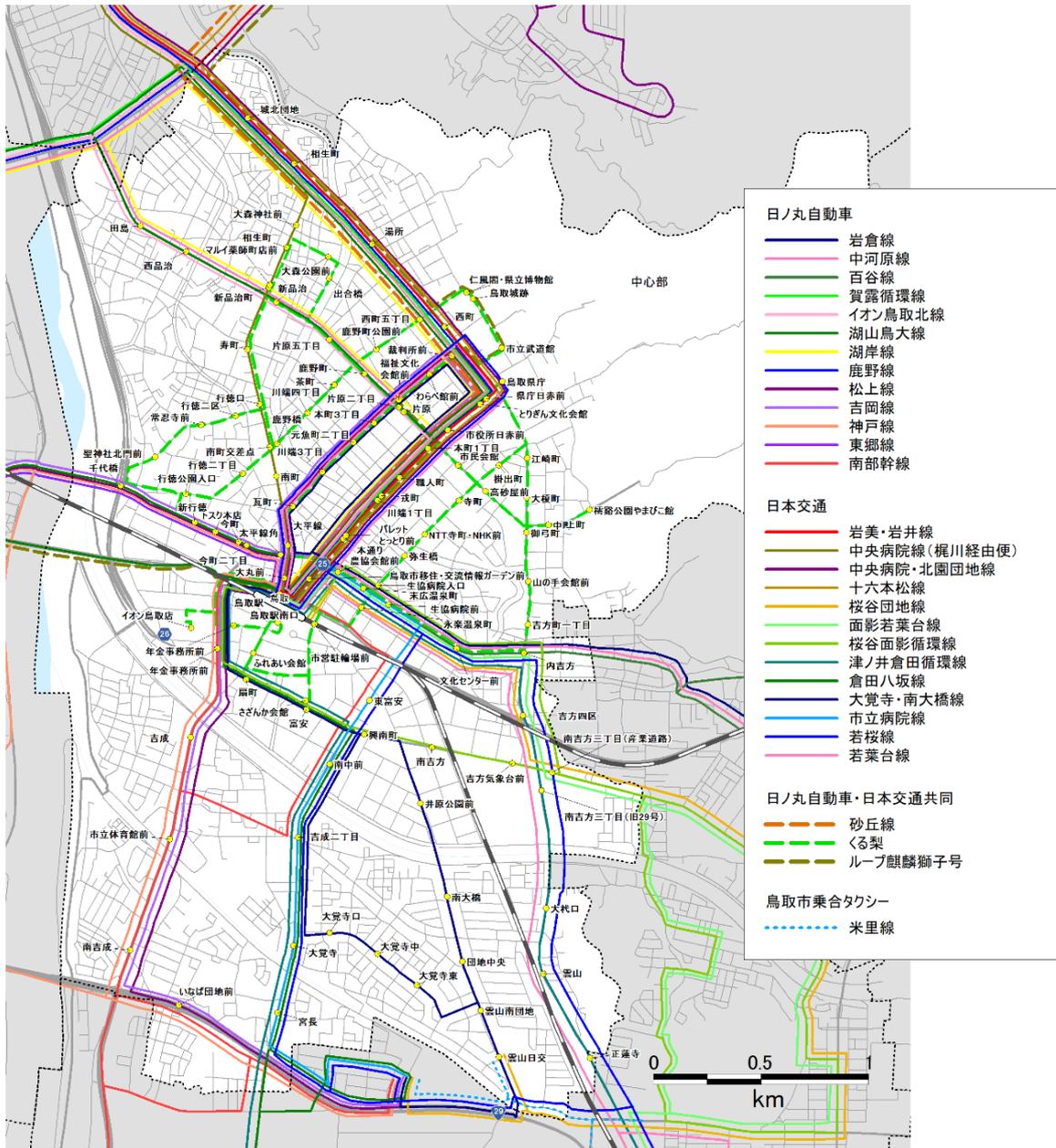


図 地域における生活交通の状況

## ② 生活交通の利用状況

- 1日あたりの利用者数について、旧市域中心部ではくる梨が最も多く、次いで岩美・岩井線、中河原線が多い。

表 地域内の生活交通の利用状況(民間路線バス)

旧市域 中心部	運行事業者	乗降調査における1日あたりの利用者数(H27年実施)			H30年年間 (路線全体)
		乗車	降車	乗降者計	
岩美・岩井線	日交	239	210	449	216,584
北園団地線	日交	116	169	285	83,238
十六本松線	日交	250	262	512	140,638
大森中央病院線	日交	19	9	28	8,264
若桜線	日交	301	268	569	136,755
若葉台線	日交	189	158	347	544,693
桜谷団地線	日交	22.5	30	52.5	14,512
桜谷面影循環線	日交	175	148	323	53,434
面影若葉台線	日交	7.5	15	22.5	9,249
津ノ井倉田循環線	日交	26	30.5	56.5	10,314
倉田八坂線	日交	14	19	33	6,662
市立病院線	日交	10	3	13	5,923
南大橋線(雲山団地線)	日交	138	150	288	47,559
大覚寺線	日交	34	36	70	11,825
中河原線	日ノ丸	222.5	196	418.5	144,935
市内岩倉線	日ノ丸	28	29	57	18,566
智頭線	日ノ丸	147	147	294	136,716
神戸線	日ノ丸	42	32.5	74.5	30,744
横枕線	日ノ丸	11	14	25	8,159
松上線	日ノ丸	51.5	53	104.5	77,723
吉岡線	日ノ丸	127.5	200.5	328	132,727
湖岸線	日ノ丸	123	124.5	247.5	119,294
湖山島大線(相生町・西品治)	日ノ丸	60	90.5	150.5	43,866
湖山島大線(布勢)	日ノ丸	92	52	144	43,136
賀露循環線	日ノ丸	226	223	449	123,405
鹿野線	日ノ丸	137.5	133.5	271	125,757
日ノ丸本社線	日ノ丸	6		6	251
東郷線	日ノ丸	14	17.5	31.5	14,713
百谷線	日ノ丸	31	28	59	17,165
用瀬線	日ノ丸	148	158	306	73,303
くる梨	共同	1364	1364	2728	397,015

### ③ 交通空白地域の状況

- 公共交通のカバー率は98.6%（バス停300m圏内でのみの場合92.3%）である。
- 東町（鳥取城跡の北部）や湯所町で、一部バス停から距離のある地区に居住している住民がいる。

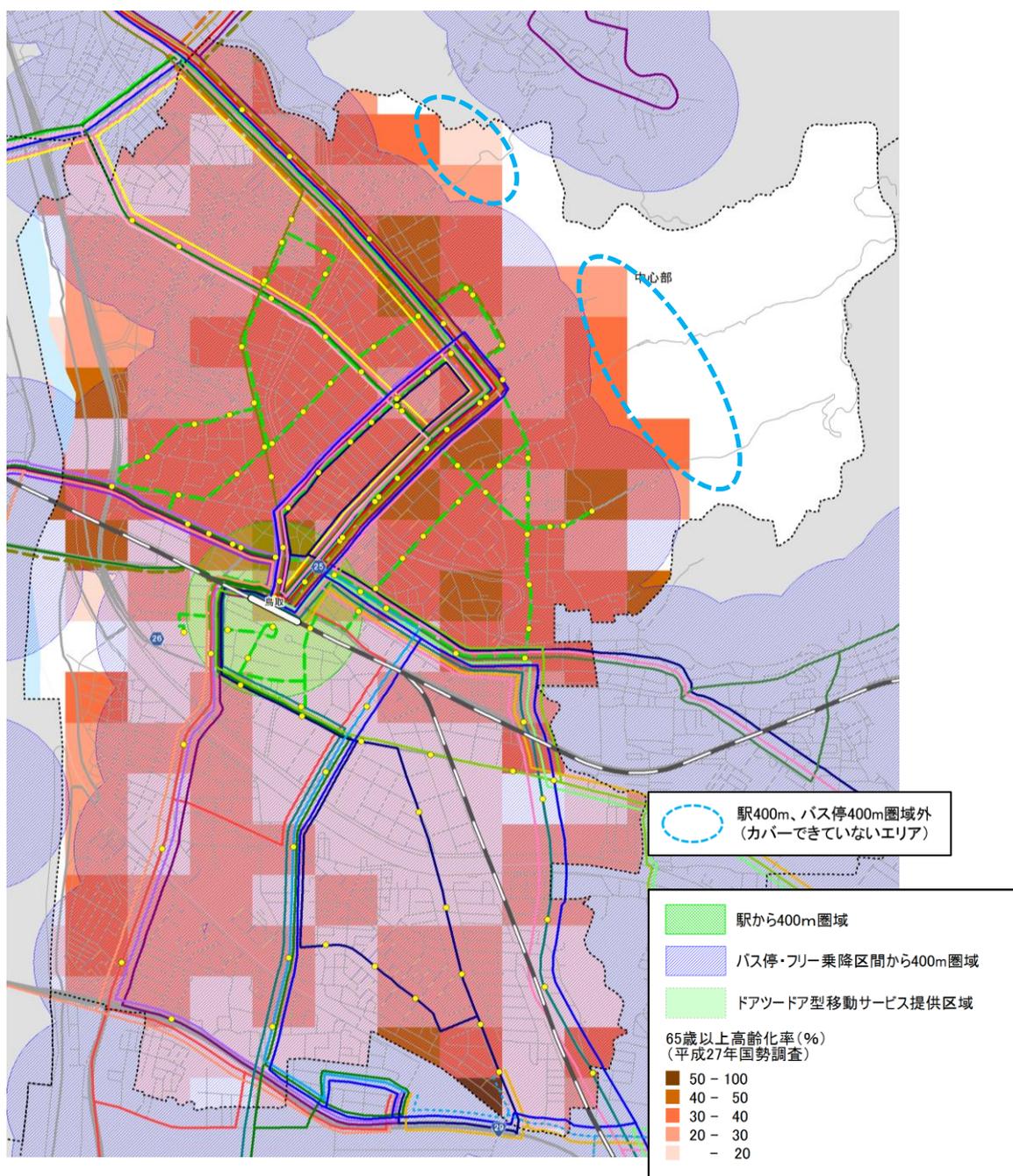


図 地域における交通空白地域の状況

表 生活交通のカバー率

地域名	250mメッシュ人口 (人)	駅400m、バス停・フリー乗降区間から 400m圏域内		※バス停・フリー乗降区間から 300m圏域内の場合	
		圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合	圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合
旧市域 中心部	52,349	51,596	98.6%	48,331	92.3%

## (2) 旧市域中心部西

### ① 地域の生活交通

- 地域内に移動の目的地となる商業施設や「鳥取砂丘コナン空港」、「鳥取大学」等が立地しており、日ノ丸自動車の路線バス（10路線）が運行している。

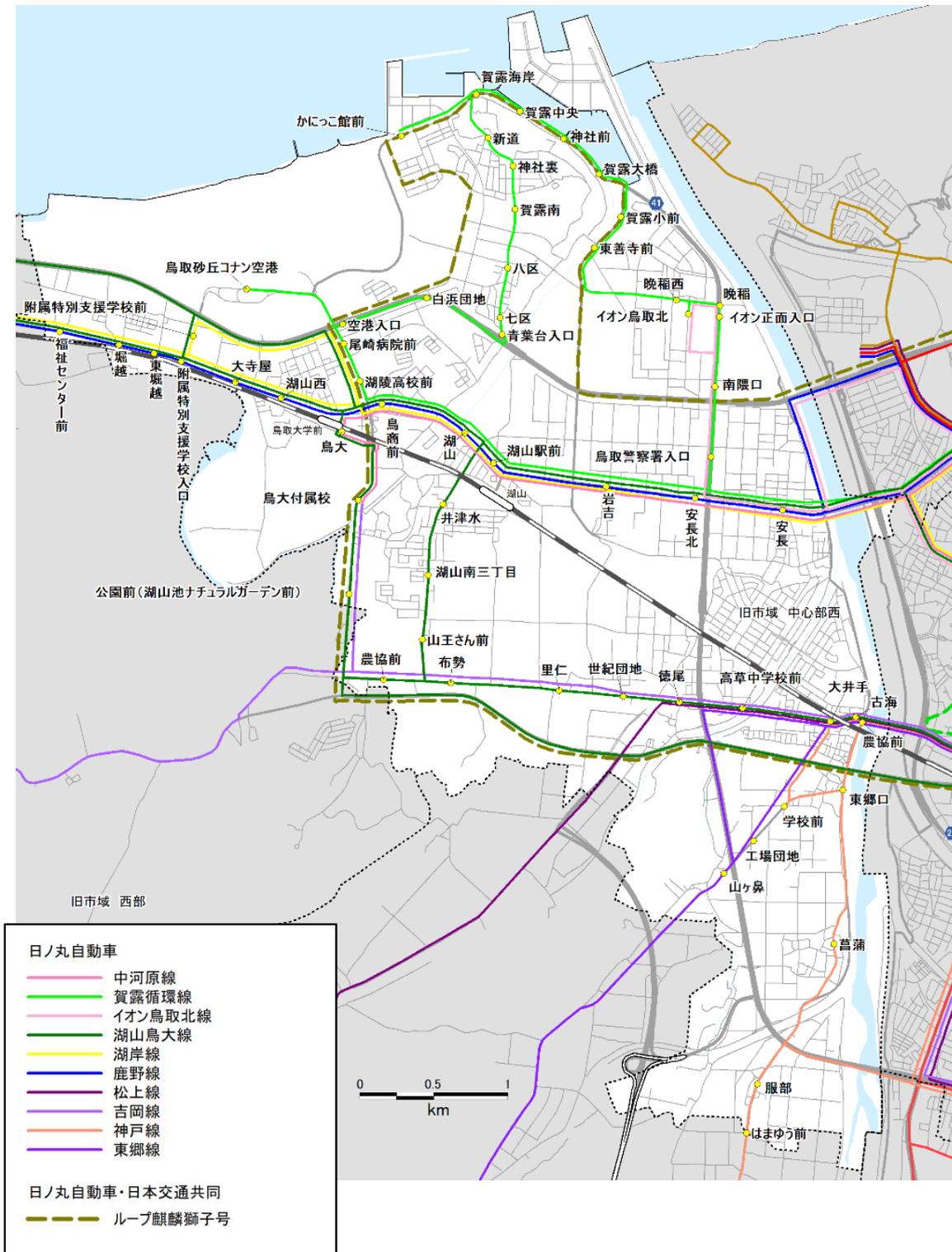


図 地域における生活交通の状況

## ② 生活交通の利用状況

- 1日あたりの利用者について、賀露循環線が最も多く、次いで吉岡線が多い。

表 地域内の生活交通の利用状況(民間路線バス)

旧市域 中心部西	運行事業者	乗降調査における1日あたりの利用者数(H27年実施)			H30年年間 (路線全体)
		乗車	降車	乗降者計	
中河原線	日ノ丸	13	71	84	144,935
神戸線	日ノ丸	4	2.5	6.5	30,744
横枕線	日ノ丸	3	4	7	8,159
松上線	日ノ丸	68.5	91	159.5	77,723
吉岡線	日ノ丸	150	106	256	132,727
湖岸線	日ノ丸	92	120	212	119,294
湖山鳥大線(相生町・西品治)	日ノ丸	118	70	188	43,866
湖山鳥大線(布勢)	日ノ丸	86	137	223	43,136
賀露循環線	日ノ丸	227	242	469	123,405
鹿野線	日ノ丸	107.5	84	191.5	125,757
日ノ丸本社線	日ノ丸		6	6	251
東郷線	日ノ丸	6	9.5	15.5	14,713

### ③ 交通空白地域の状況

- 公共交通のカバー率は 89.4%（バス停 300m 圏域内のみの場合は 74.1%）で、バス停から 400m 圏域外に居住している住民が存在している。特に、人口が多い緑ヶ丘と安永の間で比較的カバーされていない範囲が広がっている。

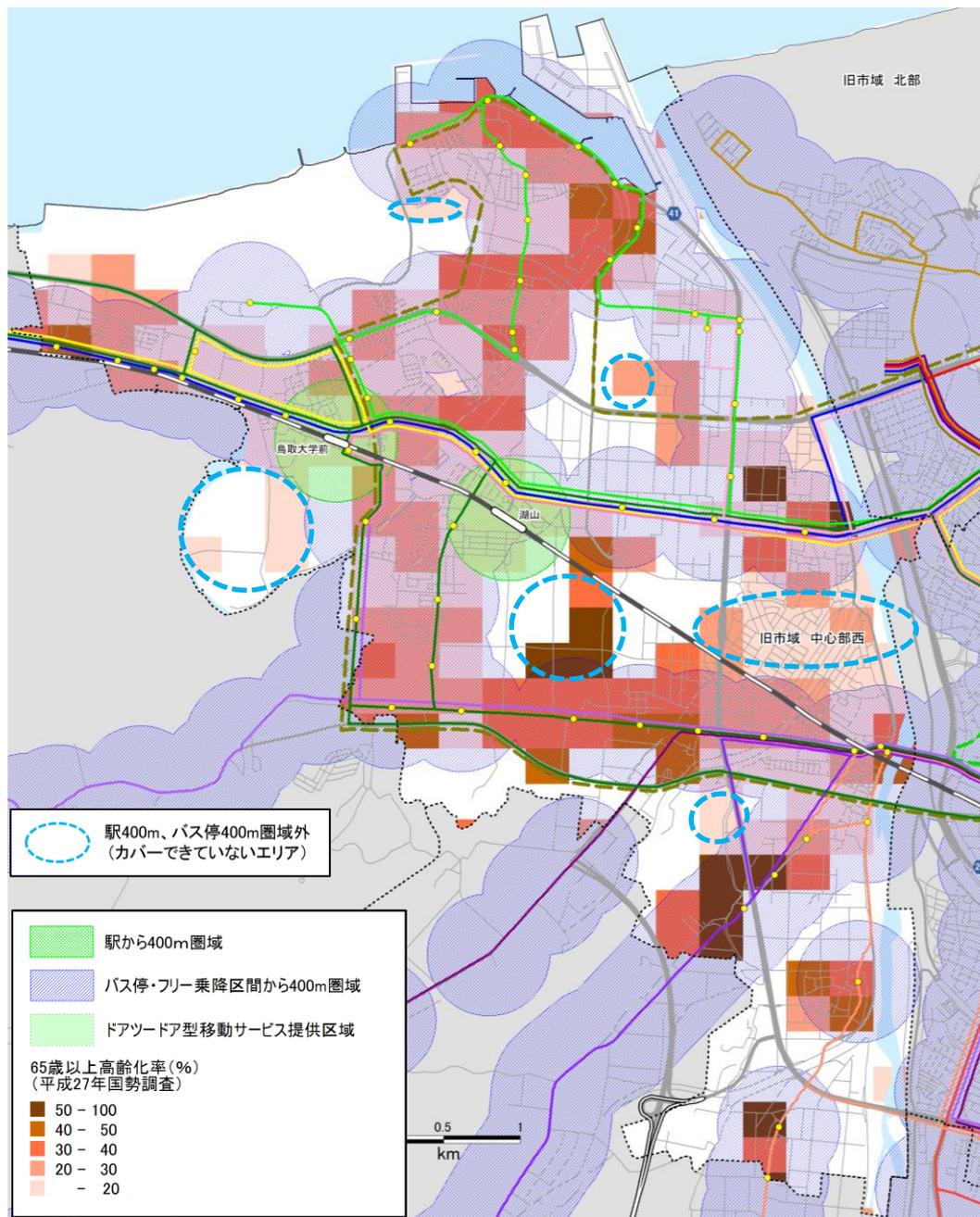


図 地域における交通空白地域の状況

表 生活交通のカバー率

地域名	250mメッシュ人口 (人)	駅400m、バス停・フリー乗降区間から 400m圏域内		※バス停・フリー乗降区間から 300m圏域内の場合	
		圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合	圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合
旧市域 中心部西	32,584	29,124	89.4%	24,132	74.1%

### (3) 旧市域西部

#### ① 地域の生活交通

- 旧市域西部は、沿岸部（白兔海岸）では日ノ丸自動車の路線バスが3路線（湖山鳥大線、湖岸線、鹿野線）運行しており、吉岡温泉町では日ノ丸自動車の路線バス（吉岡線）と鳥取市乗合タクシー（吉岡洞谷線）が運行している。
- また、交通空白地有償運送である「ふるさとバス」が予約制で運行しており、特定非営利活動法人OMUが運営している。

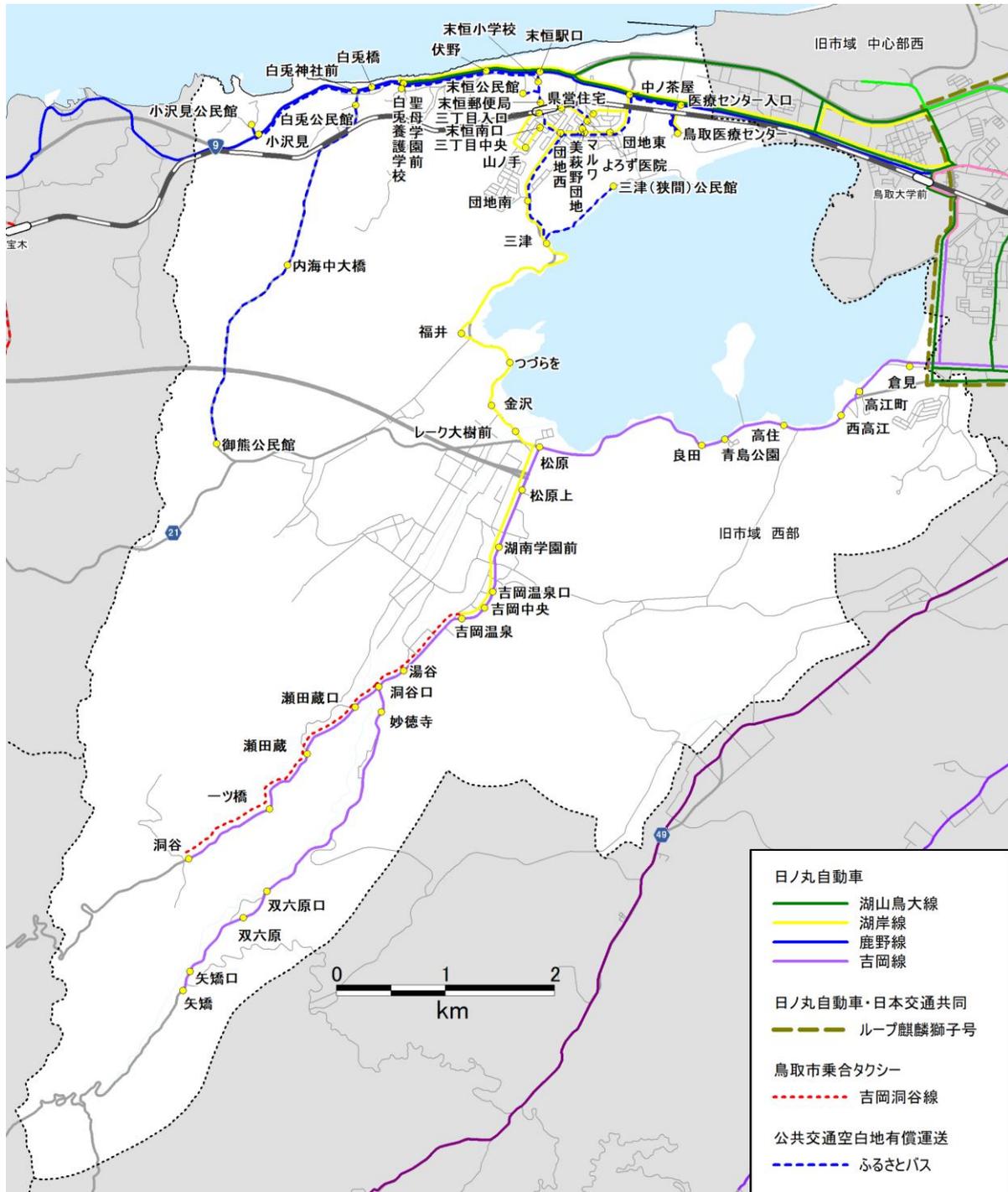


図 地域における生活交通の状況

## ② 生活交通の利用状況

1日あたりの利用者数について、吉岡線が最も多く、次いで湖岸線が多い。

表 地域内の生活交通の利用状況(民間路線バス)

旧市域 西部	運行事業者	乗降調査における1日あたりの利用者数(H27年実施)			H30年年間 (路線全体)
		乗車	降車	乗降者計	
吉岡線	日ノ丸	128.5	99.5	228	132,727
湖岸線	日ノ丸	70	48	118	119,294
湖山鳥大線(布勢)	日ノ丸	3	6	9	43,136
鹿野線	日ノ丸	30.5	50	80.5	125,757

表 地域内の生活交通の利用状況(市関連路線)

旧市域 西部	運行事業者	1日あたりの 利用者数	H30年年間 利用者数
吉岡洞谷線(乗合タクシー)	日ノ丸ハイヤー(株)	0.5	183
ふるさとバス(公共交通空白地有償運送)	NPO法人OMU	3	470

### ③ 交通空白地域の状況

- 公共交通のカバー率は 84.6%（バス停 300m圏域内のみの場合は 78.3%）で、長柄や大畑といった吉岡温泉町の西側、三山口や大塚といった地域の南東部で、バス停から離れている住民が比較的多く居住している。

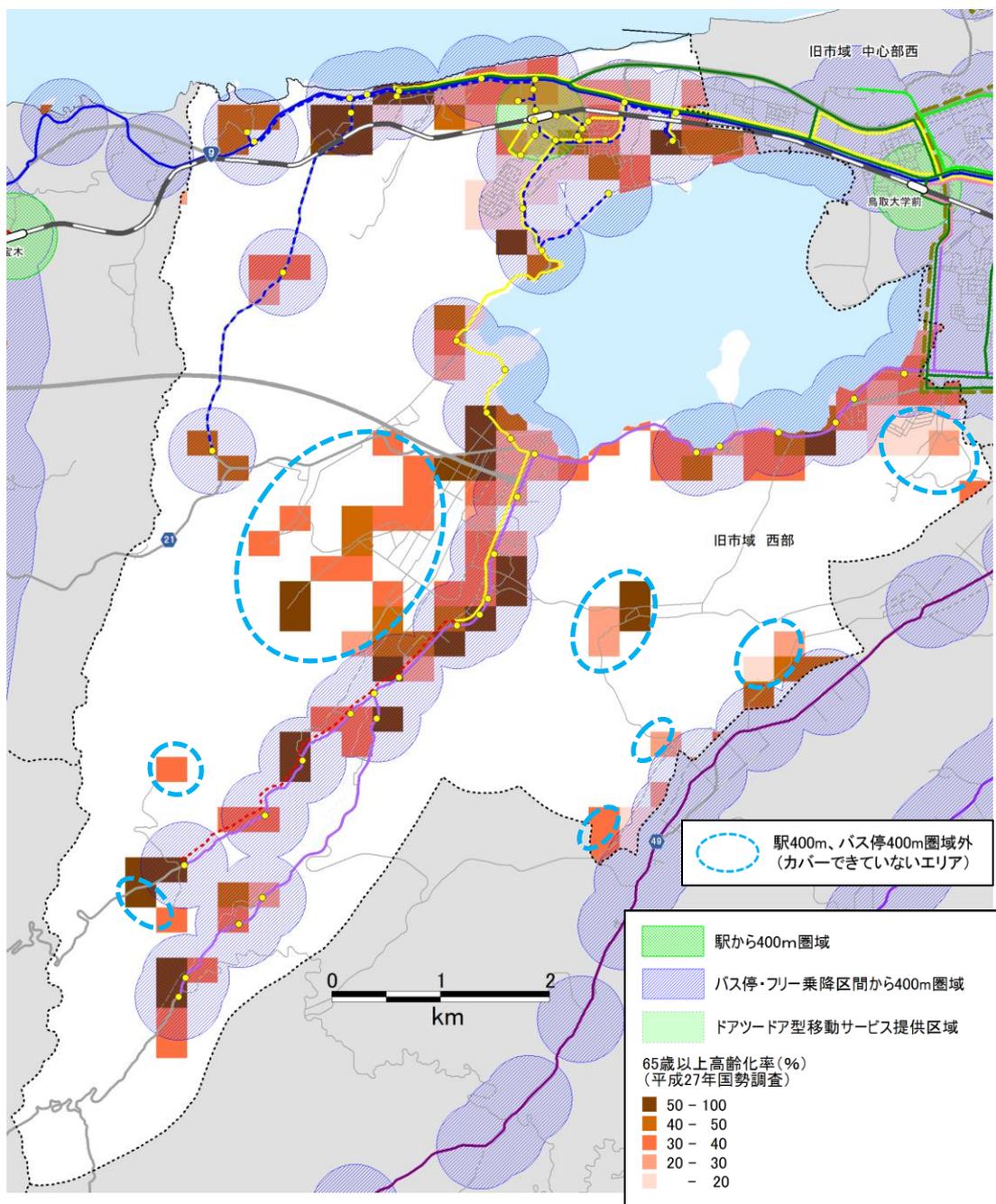


図 地域における交通空白地域の状況

表 生活交通のカバー率

地域名	250mメッシュ人口 (人)	駅400m、バス停・フリー乗降区間から 400m圏域内		※バス停・フリー乗降区間から 300m圏域内の場合	
		圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合	圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合
旧市域 西部	10,332	8,743	84.6%	8,094	78.3%

## (4) 旧市域南西部

### ① 地域の生活交通

- 旧市域南西部の公共交通は、日ノ丸自動車の路線バス3路線（松上線、神戸線、東郷線）を中心に構成されている。
- 大和地区では横枕線の廃止（2019年3月末）に伴い、2019年4月より公共交通空白地有償運送である「大和ふれあいタクシー」が大和地区まちづくり協議会（住民で作るまちづくり協議会）を運営主体として運行を開始した。

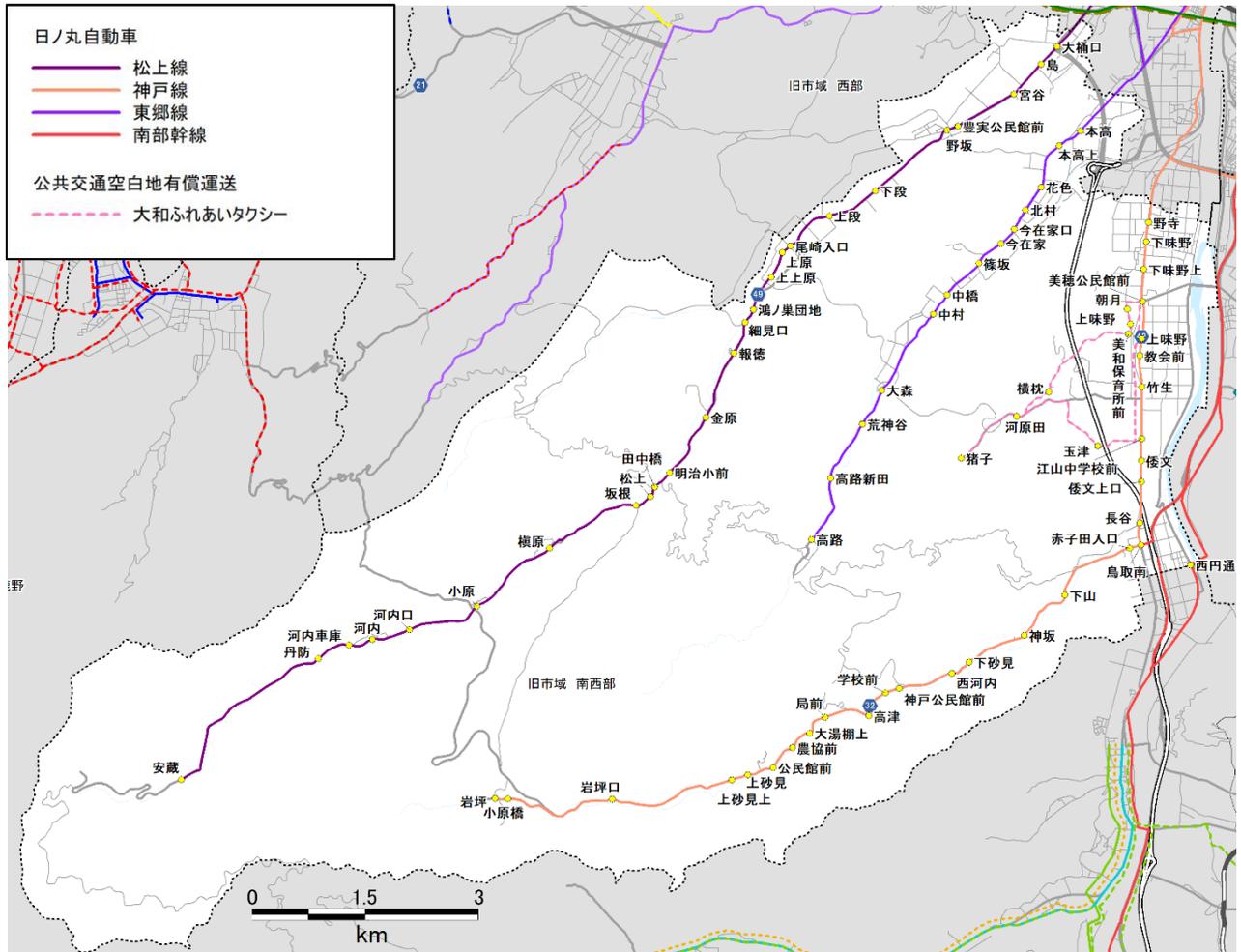


図 地域における生活交通の状況

### ② 公共交通の利用状況

- 1日あたりの利用者数について、松上線が最も多く、次いで神戸線が多い。

表 地域内の生活交通の利用状況(民間路線バス)

旧市域 南西部	運行事業者	乗降調査における1日あたりの利用者数(H27年実施)			H30年間の年間(路線全体)
		乗車	降車	乗降者計	
神戸線	日ノ丸	54	66	120	30,744
横枕線	日ノ丸	21	17	38	8,159
松上線	日ノ丸	136	112	248	77,723
東郷線	日ノ丸	26	19	45	14,713

### ③ 交通空白地域の状況

- 公共交通のカバー率は79.3%（バス停300m圏域内のみの場合は66.4%）で、旧市域の中では最も低い。特に、長谷や下砂見でバス停の400m圏域から離れた住民が居住している。

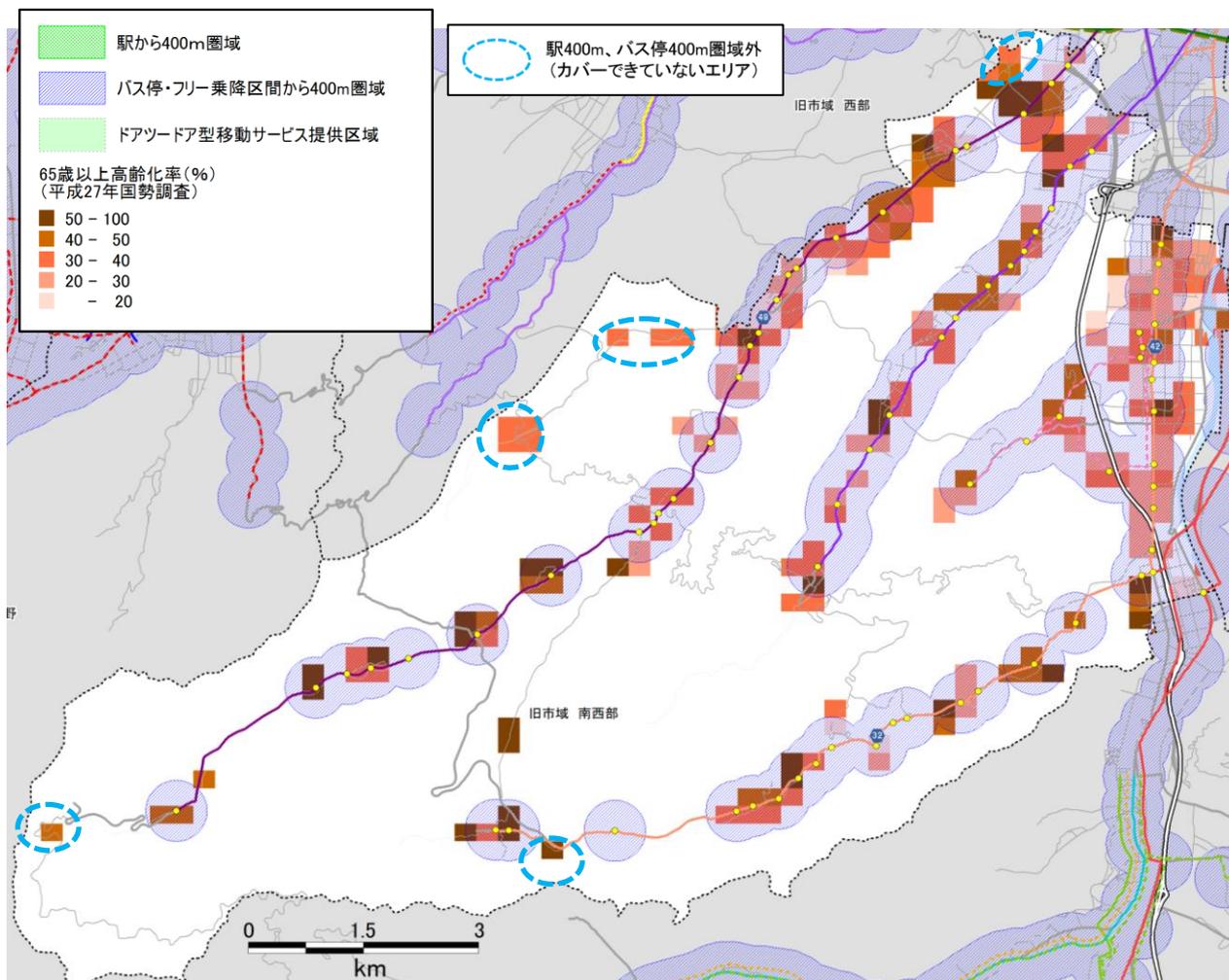


図 地域における交通空白地域の状況

表 生活交通のカバー率

地域名	250mメッシュ人口 (人)	駅400m、バス停・フリー乗降区間から 400m圏域内		※バス停・フリー乗降区間から 300m圏域内の場合	
		圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合	圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合
旧市域 南西部	7,326	5,812	79.3%	4,865	66.4%

## (5) 旧市域南東部

### ① 地域の生活交通

- 旧市域南東部は鳥取駅に近いこともあり、旧市域中心部に次いで比較的多くの路線が運行している。

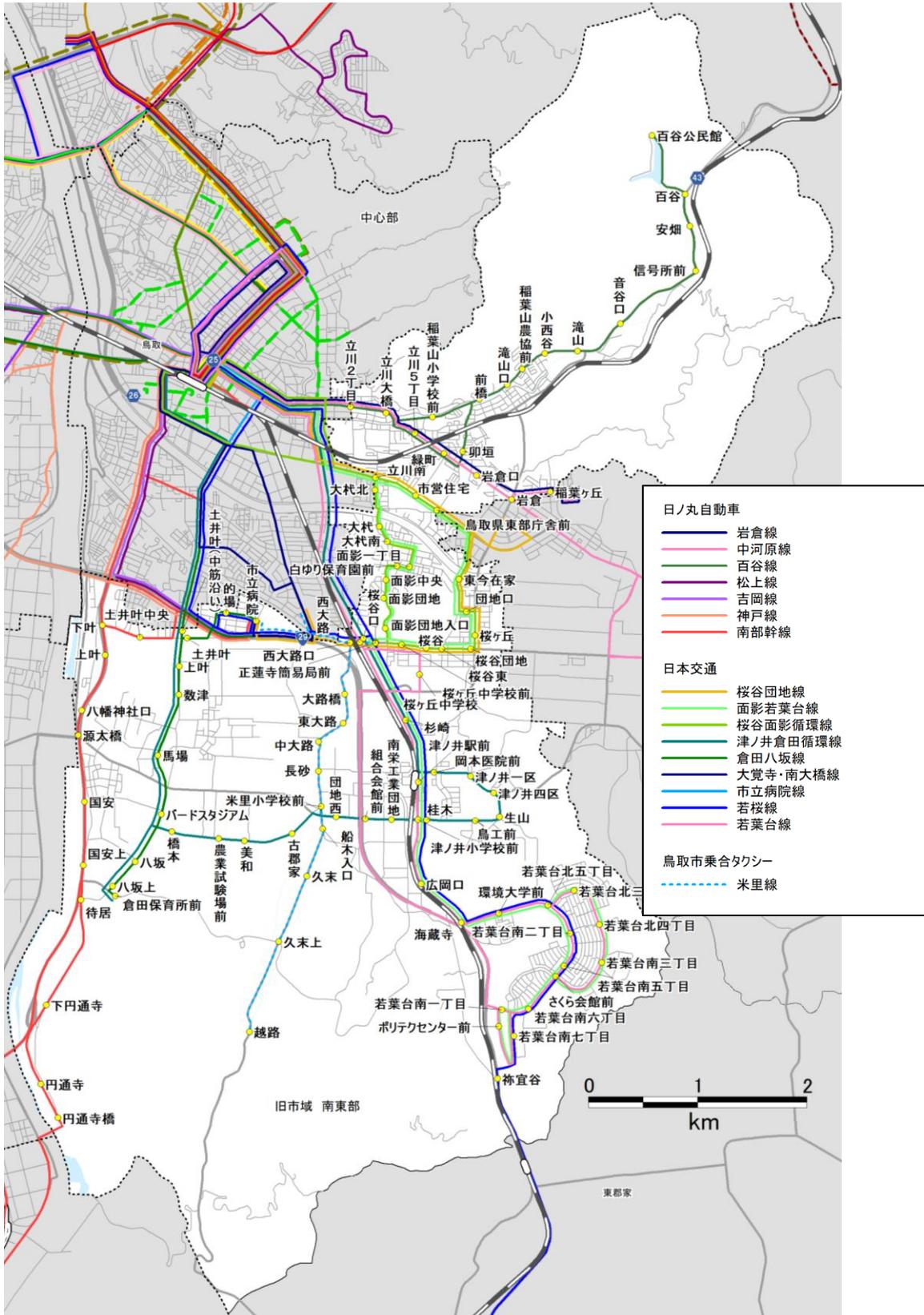


図 地域における生活交通の状況

## ② 生活交通の利用状況

- 1日あたりの利用者数について、若桜線が最も多く、次いで若葉台線が多い。

表 地域内の生活交通の利用状況(民間路線バス)

旧市域 南東部	運行事業者	乗降調査における1日あたりの利用者数(H27年実施)			H30年年間 (路線全体)
		乗車	降車	乗降者計	
若桜線	日交	273	293	566	136,755
若葉台線	日交	205	236	441	544,693
桜谷団地線	日交	24.5	15	39.5	14,512
桜谷面影循環線	日交	103	125	228	53,434
面影若葉台線	日交	37.5	29	66.5	9,249
津ノ井倉田循環線	日交	22	17.5	39.5	10,314
倉田八坂線	日交	6	1	7	6,662
市立病院線	日交		7	7	5,923
南大橋線(雲山団地線)	日交	24	12	36	47,559
大覚寺線	日交	6	4	10	11,825
中河原線	日ノ丸	135.5	181	316.5	144,935
市内岩倉線	日ノ丸	33	32	65	18,566
智頭線	日ノ丸	35	40	75	136,716
神戸線	日ノ丸	1		1	30,744
湖山鳥大線(布勢)	日ノ丸	14		14	43,136
百谷線	日ノ丸	35	38	73	17,165
用瀬線	日ノ丸	25	22	47	73,303

表 地域内の生活交通の利用状況(市関連路線)

旧市域 南東部	運行事業者	1日あたりの 利用者数	H30年年間 利用者数
米里線(乗合タクシー)	日本交通	0.7	250

### ③ 交通空白地域の状況

- 公共交通のカバー率は98.0%（バス停300m圏域内のみの場合は93.4%）で、地域の大部分は公共交通が行き渡っているものの、百谷や滝山（百谷線の沿線から離れた地区）でバス停から離れた居住者が確認できる。

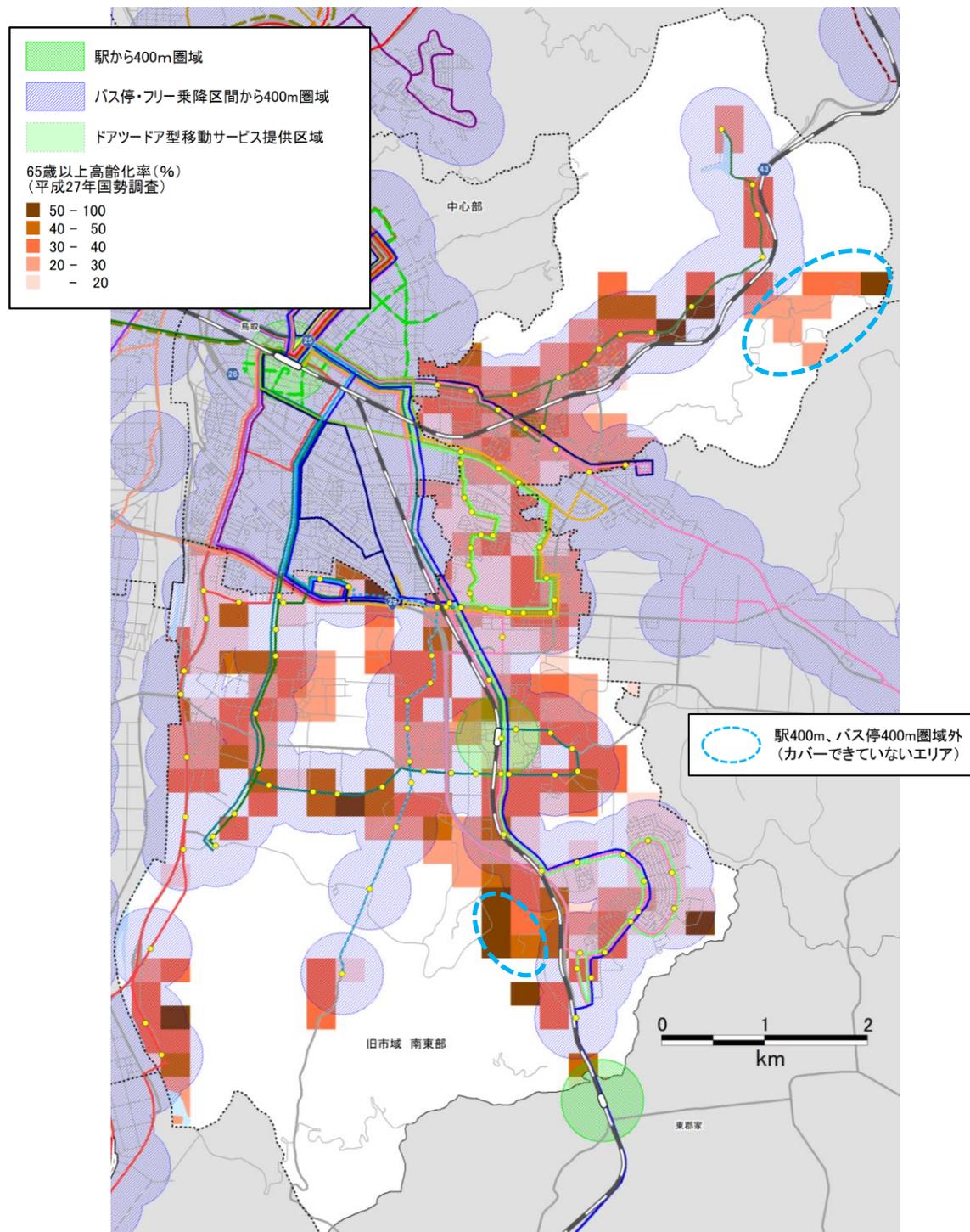


表 生活交通のカバー率

地域名	250mメッシュ人口 (人)	駅400m、バス停・フリー乗降区間から 400m圏域内		※バス停・フリー乗降区間から 300m圏域内の場合	
		圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合	圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合
旧市域 南東部	32,078	31,430	98.0%	29,976	93.4%

## (6) 旧市域北部

### ① 地域の生活交通

- 旧市域中心部に近いエリアで人口が集中しており、日本交通の中央病院・北園団地線や十六本松線でカバーしている範囲が広い。

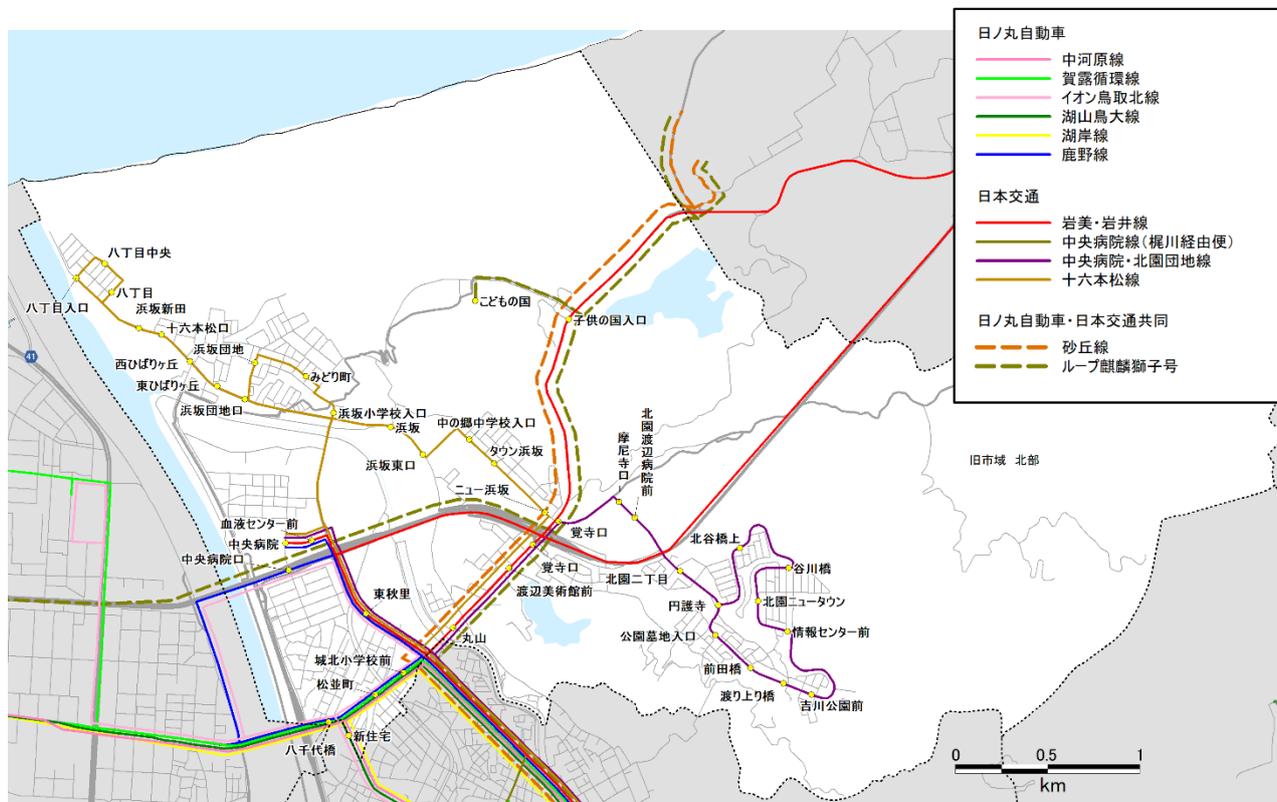


図 地域における生活交通の状況

### ② 生活交通の利用状況

- 1日あたりの利用者数について、十六本松線が最も多く、次いで北園団地線が多い。

表 地域内の生活交通の利用状況(民間路線バス)

旧市域 北部	運行事業者	乗降調査における1日あたりの利用者数(H27年実施)			H30年年間 (路線全体)
		乗車	降車	乗降者計	
岩美・岩井線	日交	49	51	100	216,584
北園団地線	日交	122	69	191	83,238
十六本松線	日交	192	180	372	140,638
大森中央病院線	日交	8	18	26	8,264
中河原線	日ノ丸	35		35	144,935
湖岸線	日ノ丸	26	18.5	44.5	119,294
湖山鳥大線(相生町・西品治)	日ノ丸	18	35.5	53.5	43,866
賀露循環線	日ノ丸	35	23	58	123,405
鹿野線	日ノ丸	17.5	26.5	44	125,757

### ③ 交通空白地域の状況

- 公共交通のカバー率は96.4%（バス停300m圏域内のみの場合は87.8%）で、覚寺でバス停から距離の離れた居住者が確認できる。

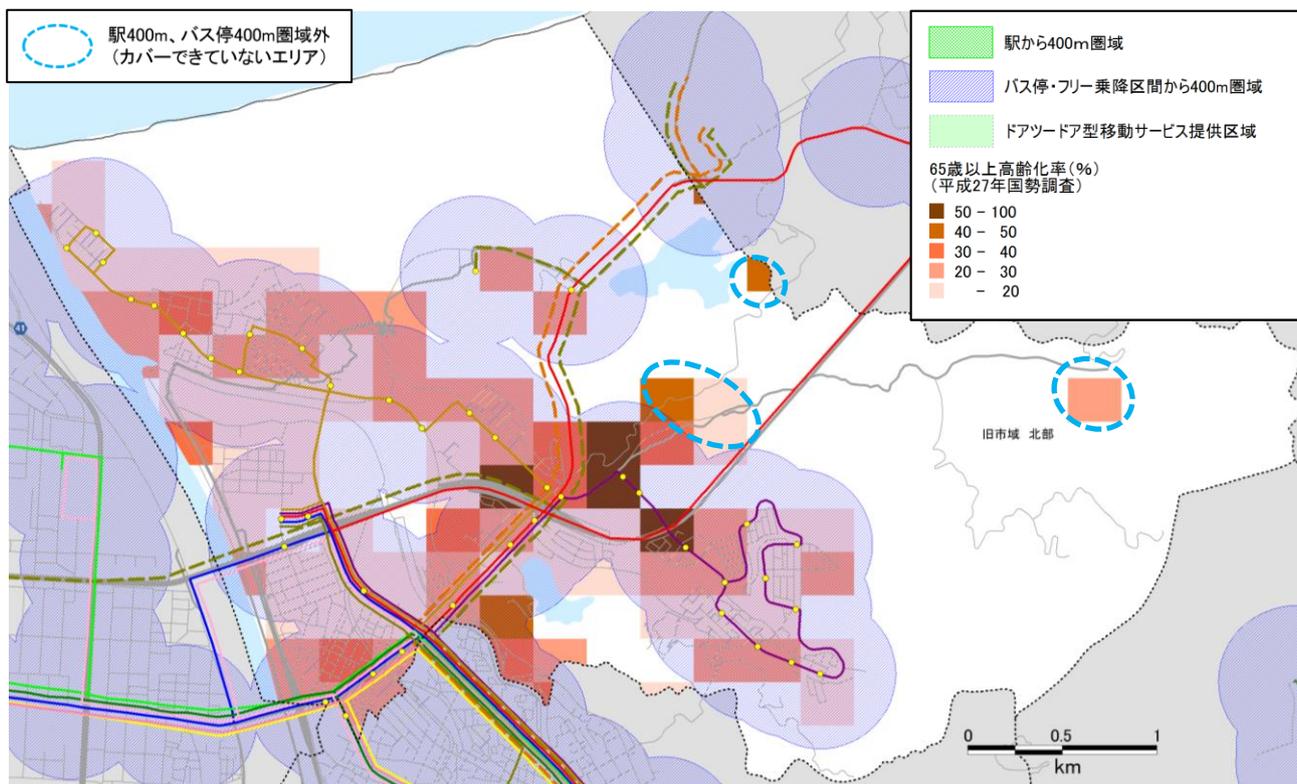


図 地域における交通空白地域の状況

表 生活交通のカバー率

地域名	250mメッシュ人口 (人)	駅400m、バス停・フリー乗降区間から 400m圏域内		※バス停・フリー乗降区間から 300m圏域内の場合	
		圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合	圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合
旧市域 北部	16,342	15,755	96.4%	14,346	87.8%

## (7) 国府

### ① 地域の生活交通

- 国府の公共交通は、日ノ丸自動車の路線バス（中河原線）を中心に構成されており、地域の半分は鳥取市乗合タクシー（雨滝上地線）の運行区域となっている。

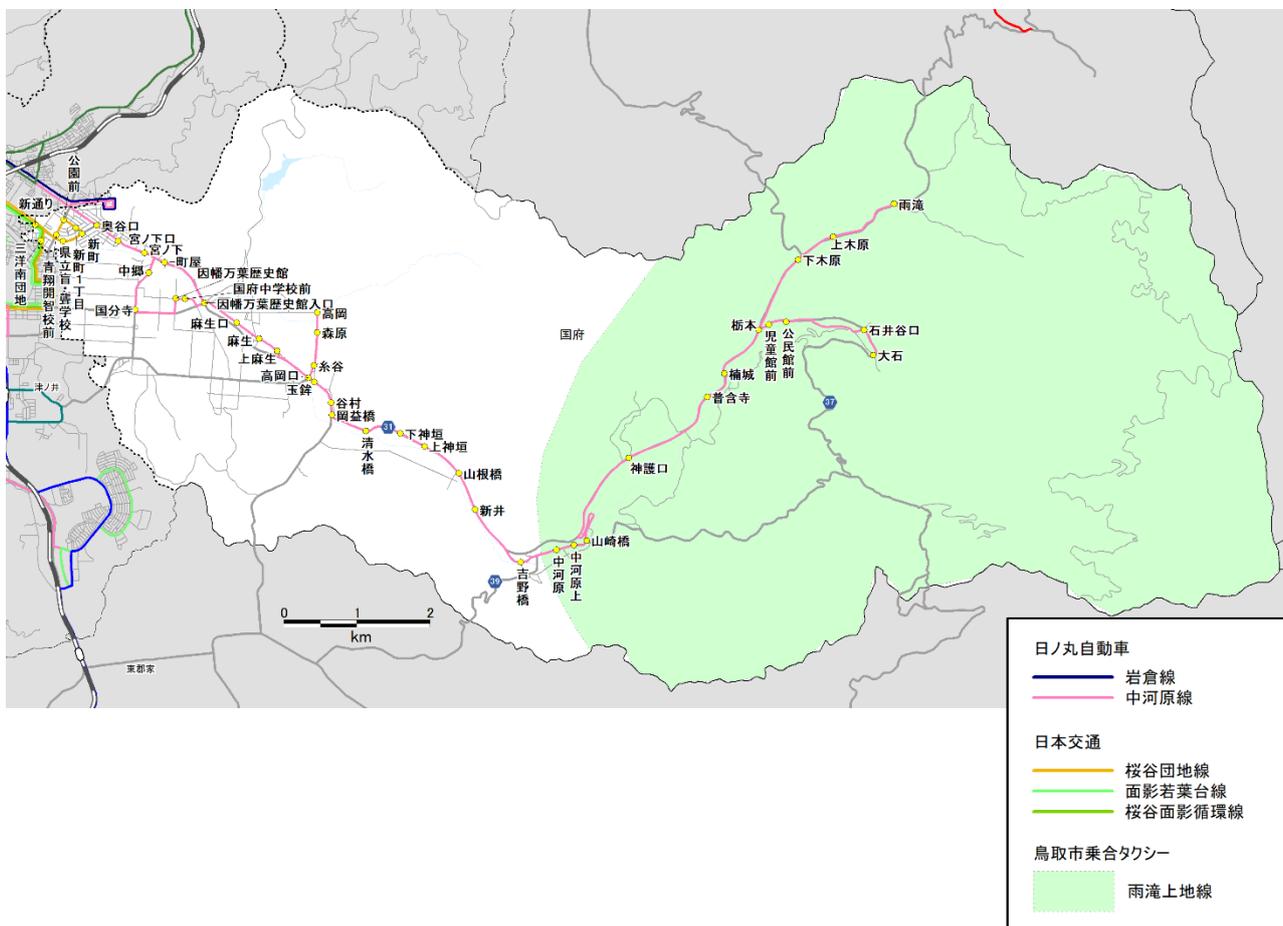


図 地域における生活交通の状況

### ② 生活交通の利用状況

- 1日あたりの利用者数について、中河原線が最も多い。

表 地域内の生活交通の利用状況(民間路線バス)

国府	運行事業者	乗降調査における1日あたりの利用者数(H27年実施)			H30年年間 (路線全体)
		乗車	降車	乗降者計	
桜谷団地線	日交	10	12	22	14,512
桜谷面影循環線	日交	14	19	33	53,434
面影若葉台線	日交	1	2	3	9,249
中河原線	日ノ丸	168	126	294	144,935

表 地域内の生活交通の利用状況(市関連路線)

国府	運行事業者	1日あたりの利用者数	H30年年間利用者数
雨滝上地線(乗合タクシー)	日ノ丸ハイヤー(株)	23	8,263

### ③ 交通空白地域の状況

- 公共交通のカバー率は86.0%（バス停300m圏域内のみの場合は80.8%）で、三代寺、岡益等といった集落では路線バス（中河原線）の沿線から距離があるため、バス停400m圏域の外にあたる。また、人口は少ないが高岡の山間部においても、公共交通でカバーできていない地域が存在している。

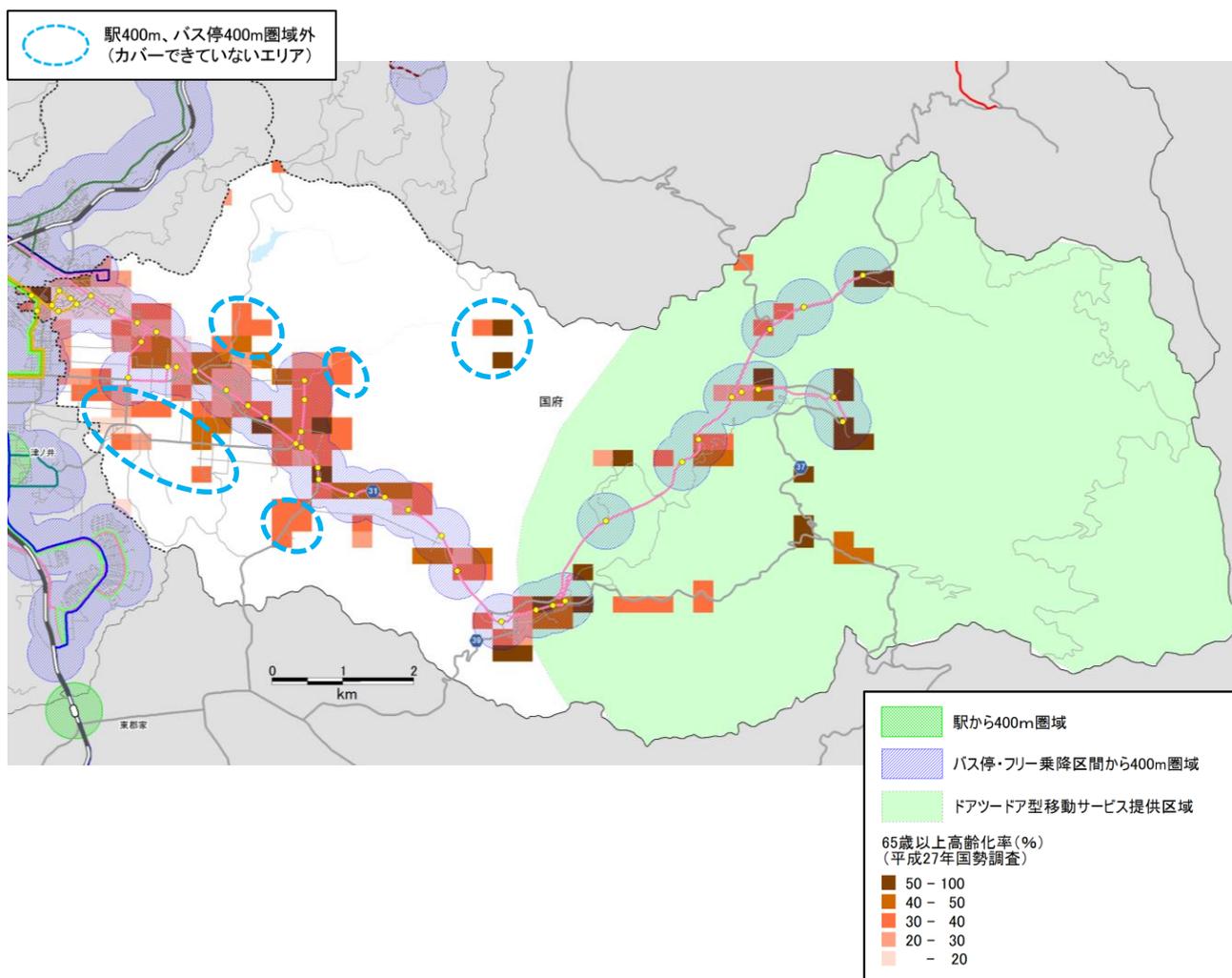


図 地域における交通空白地域の状況

表 生活交通のカバー率

地域名	250mメッシュ人口 (人)	駅400m、バス停・フリー乗降区間から 400m圏域内		※バス停・フリー乗降区間から 300m圏域内の場合	
		圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合	圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合
国府	8,752	7,523	86.0%	7,073	80.8%



### ③ 交通空白地域の状況

- 公共交通のカバー率は83.7%（バス停300m圏域内のみの場合は76.6%）で、福部循環バスの沿線は比較的カバーできているものの、岩美・岩井線の沿線から離れた地区（湯山の一部）がバス停400m圏域外に該当している。また、居住者の人口は少ないが、久志羅の一部が公共交通でカバーできていない。

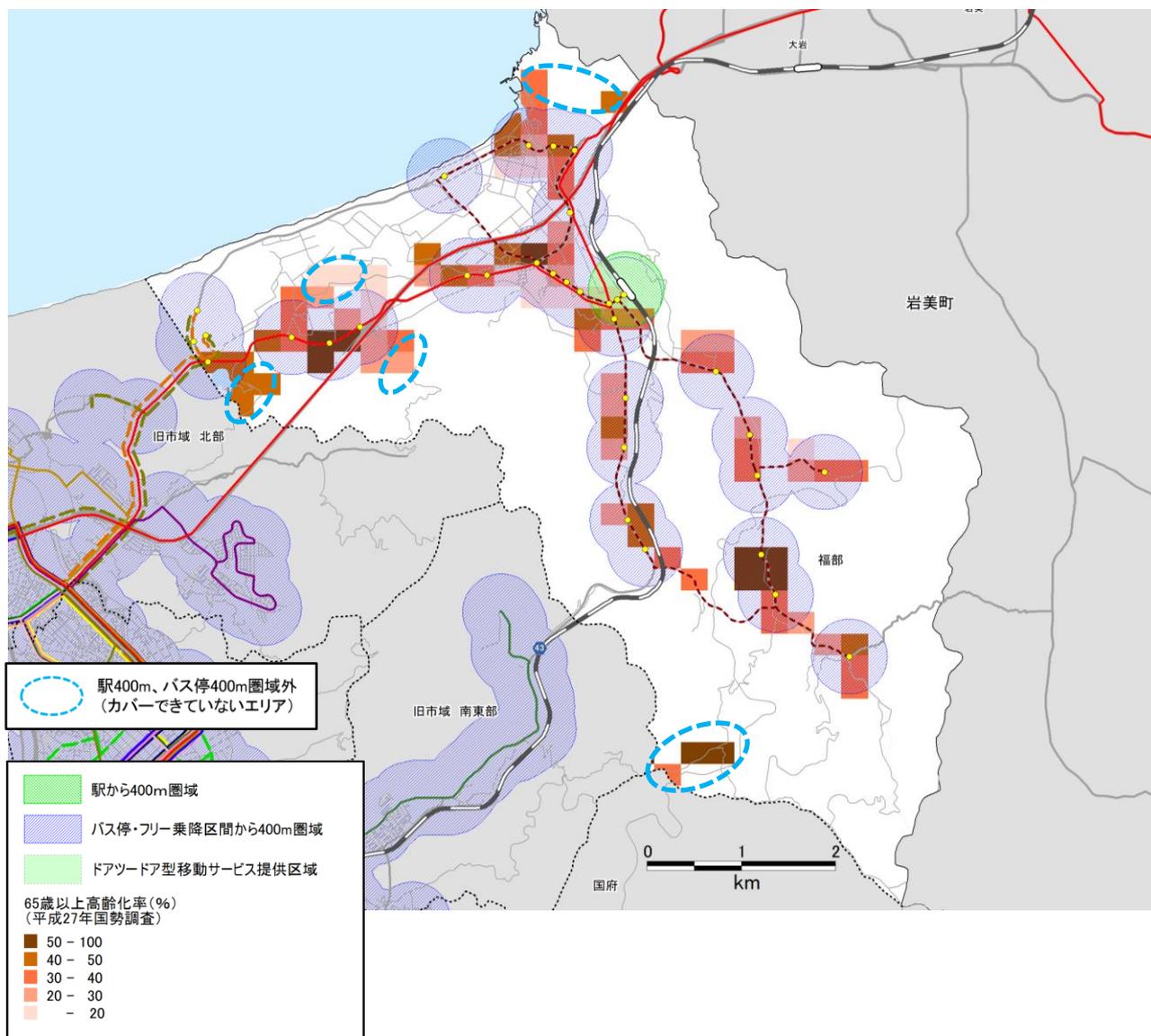


図 地域における交通空白地域の状況

表 生活交通のカバー率

地域名	250mメッシュ人口 (人)	駅400m、バス停・フリー乗降区間から 400m圏域内		※バス停・フリー乗降区間から 300m圏域内の場合	
		圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合	圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合
福部	2,906	2,433	83.7%	2,225	76.6%

## (9) 河原

### ① 地域の生活交通

- 河原の主な公共交通は、日ノ丸自動車の路線が3路線（南部幹線、西郷線、散岐線）を中心に構成されている。
- 南部地域有償バス（西郷線、散岐線、和奈見国英線）は、2019年3月末に廃止となった南部支線の代替として、市が運行事業者となり、自家用車両（白ナンバー）による有償運送を2019年4月から開始したものである。

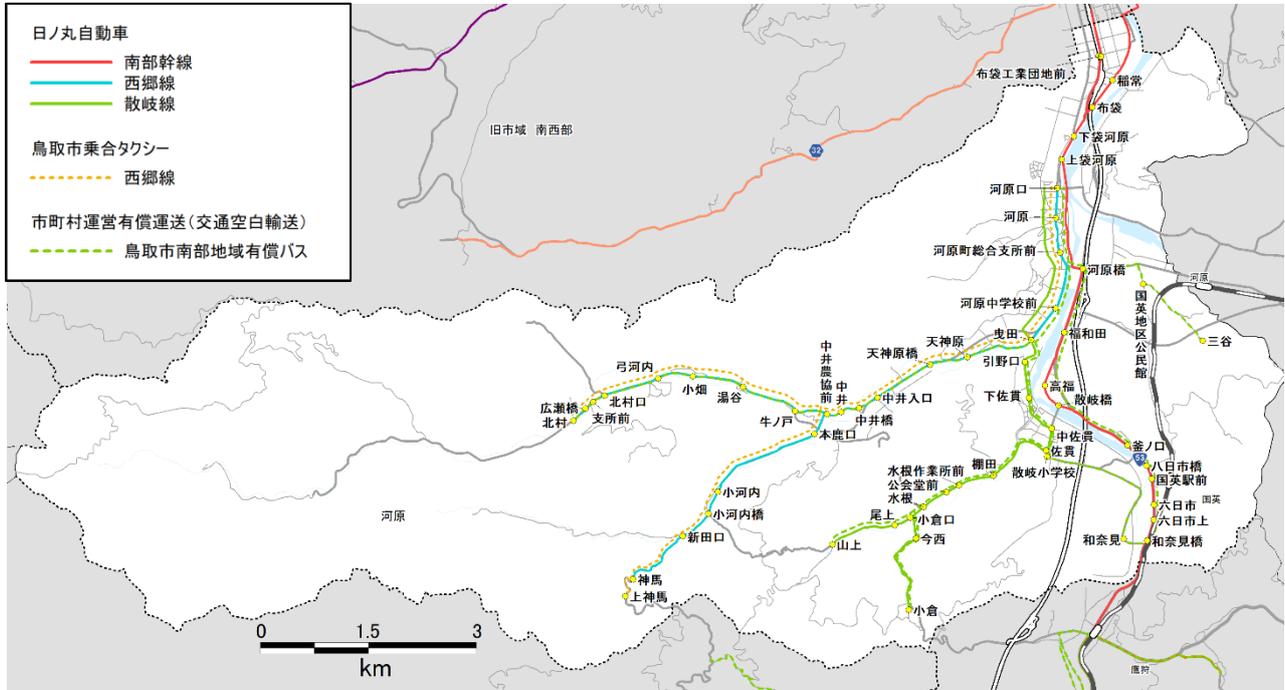


図 地域における生活交通の状況

### ② 生活交通の利用状況

- 1日あたりの利用者数について、智頭線が最も多く、次いで用瀬線が多い。

表 地域内の生活交通の利用状況(民間路線バス)

河原	運行事業者	乗降調査における1日あたりの利用者数(H27年実施)			H30年年間(路線全体)
		乗車	降車	乗降者計	
西郷線	日ノ丸	49	49	98	13,399
散岐線	日ノ丸	19	19	38	2,247
智頭線	日ノ丸	170	170	340	136,716
用瀬線	日ノ丸	107	110	217	73,303

表 地域内の生活交通の利用状況(市関連路線)

河原	運行事業者	1日あたりの利用者数	H30年年間利用者数
鳥取市南部地域有償バス(旧南部支線・西郷線)	鳥取市	0.8	285
鳥取市南部地域有償バス(旧南部支線・散岐線)	鳥取市	8	3,012
鳥取市南部地域有償バス(旧南部支線・和奈見国英線)	鳥取市	9	3,131
西郷線(乗合タクシー)	日ノ丸ハイヤー(株)	34	12,392

### ③ 交通空白地域の状況

- 公共交通のカバー率は87.4%（バス停300m圏域内のみの場合は78.1%）で、南部幹線の沿線から離れた地区（長瀬、谷一木の一部）がバス停400m圏域外に該当している。また、居住者の人口は少ないが、北村や小河内の一部、山間部は公共交通でカバーできていない。

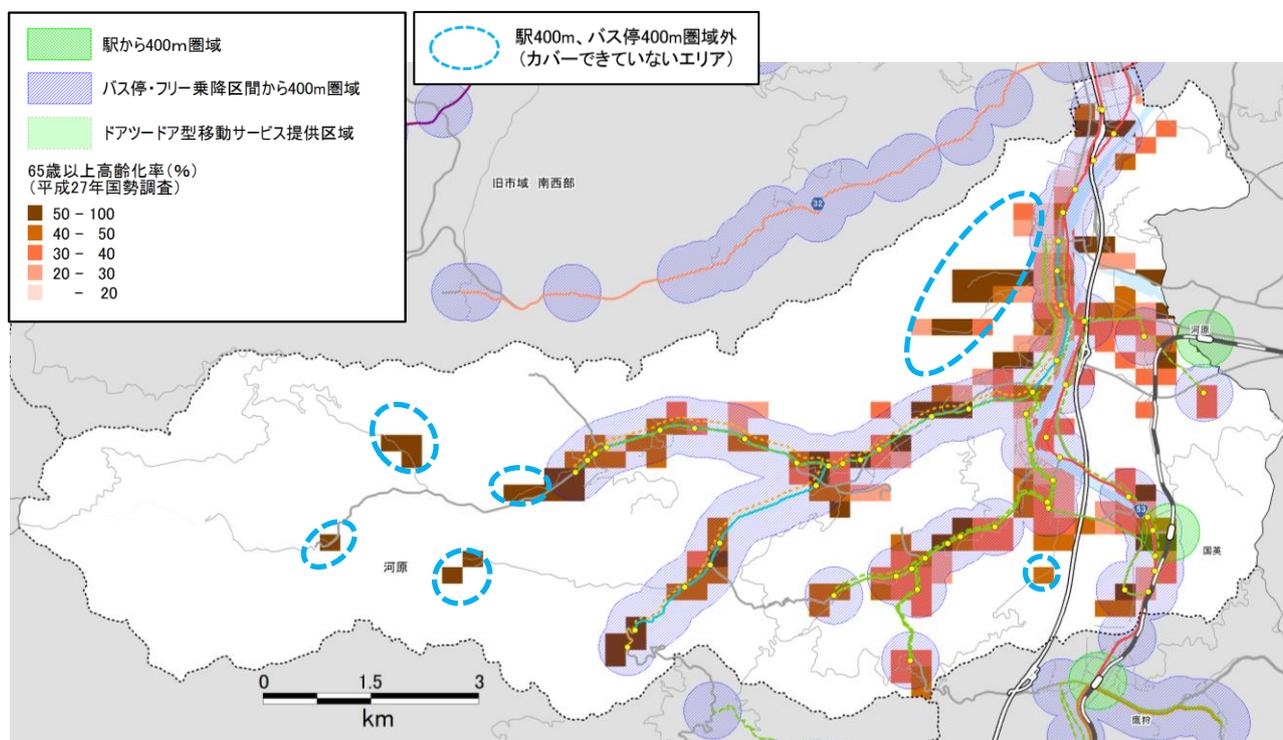


図 地域における交通空白地域の状況

表 生活交通のカバー率

地域名	250mメッシュ人口 (人)	駅400m、バス停・フリー乗降区間から 400m圏域内		※バス停・フリー乗降区間から 300m圏域内の場合	
		圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合	圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合
河原	6,895	6,023	87.4%	5,384	78.1%



### ③ 交通空白地域の状況

- 公共交通のカバー率は96.9%（バス停300m圏域内のみの場合は93.1%）で、住民の居住エリアの大部分がカバーできている。
- 赤波や古用瀬等の一部でバス停400m圏域外の居住者が見られる

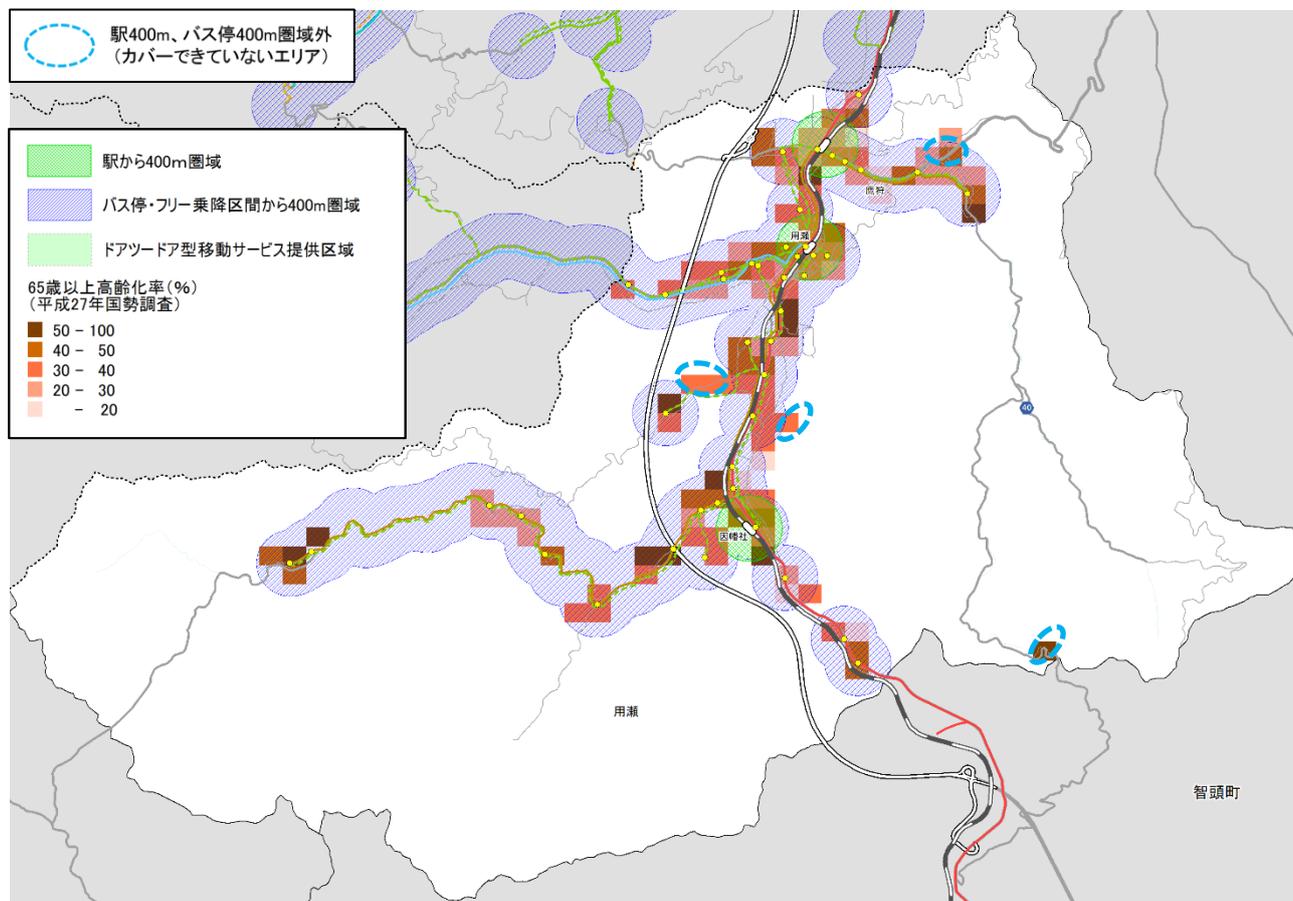


図 地域における交通空白地域の状況

表 生活交通のカバー率

地域名	250mメッシュ人口 (人)	駅400m、バス停・フリー乗降区間から 400m圏域内		※バス停・フリー乗降区間から 300m圏域内の場合	
		圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合	圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合
用瀬	3,449	3,341	96.9%	3,211	93.1%

## (11) 佐治

### ① 地域の生活交通

- 佐治では、民間路線バス1路線（佐治線）と市町村運営有償運送1路線（南部地域有償バス 佐治線）の計2路線が、用瀬の中心部まで運行している。
- 南部地域有償バス（佐治線）は、2019年3月末に廃止となった南部支線の代替として、市が運行事業者となり、自家用車両（白ナンバー）による有償運送を2019年4月から開始したものである。

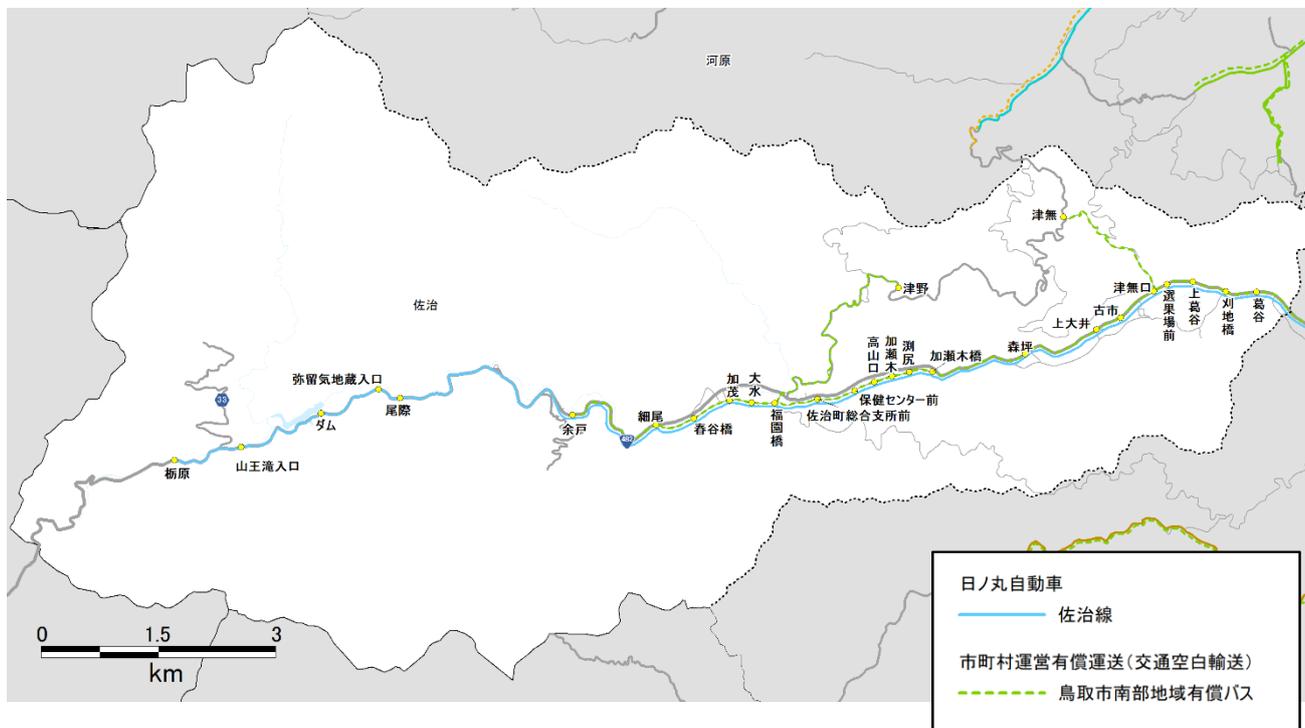


図 地域における生活交通の状況

### ② 生活交通の利用状況

- 佐治線は1日あたり200人程度の利用が見られる。

表 地域内の生活交通の利用状況(民間路線バス)

佐治	運行事業者	乗降調査における1日あたりの利用者数(H27年実施)			H30年年間 (路線全体)
		乗車	降車	乗降者計	
佐治線	日ノ丸	209	209	418	59,047

表 地域内の生活交通の利用状況(市関連路線)

佐治	運行事業者	1日あたりの利用者数	H30年年間利用者数
鳥取市南部地域有償バス(旧南部支線・佐治線)	鳥取市	3	1,166

### ③ 交通空白地域の状況

- 公共交通のカバー率は 84.3%（バス停 300m圏域内のみの場合は 76.7%）で、津無や高山の一部でバス停から 400m圏域外の居住者が見られる。

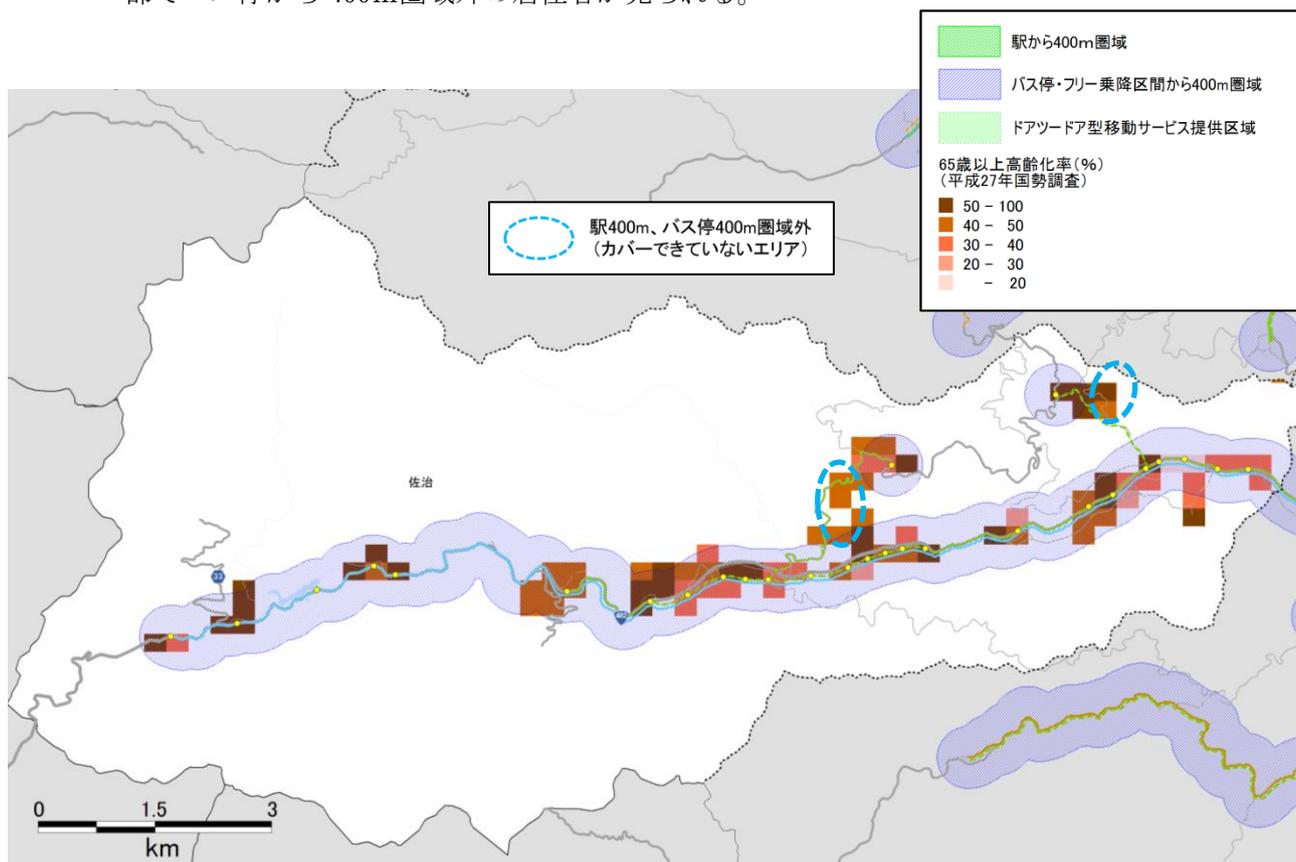


図 地域における交通空白地域の状況

表 生活交通のカバー率

地域名	250mメッシュ人口 (人)	駅400m、バス停・フリー乗降区間から 400m圏域内		※バス停・フリー乗降区間から 300m圏域内の場合	
		圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合	圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合
佐治	1,918	1,616	84.3%	1,471	76.7%



### ③ 交通空白地域の状況

- 公共交通のカバー率は95.7%（バス停300m圏域内のみの場合は89.6%）であり、気高循環バスによって大部分がカバーされているが、奥沢見や日光、下原、上光といった地区の一部でバス停400m圏域外の居住者が見られる。

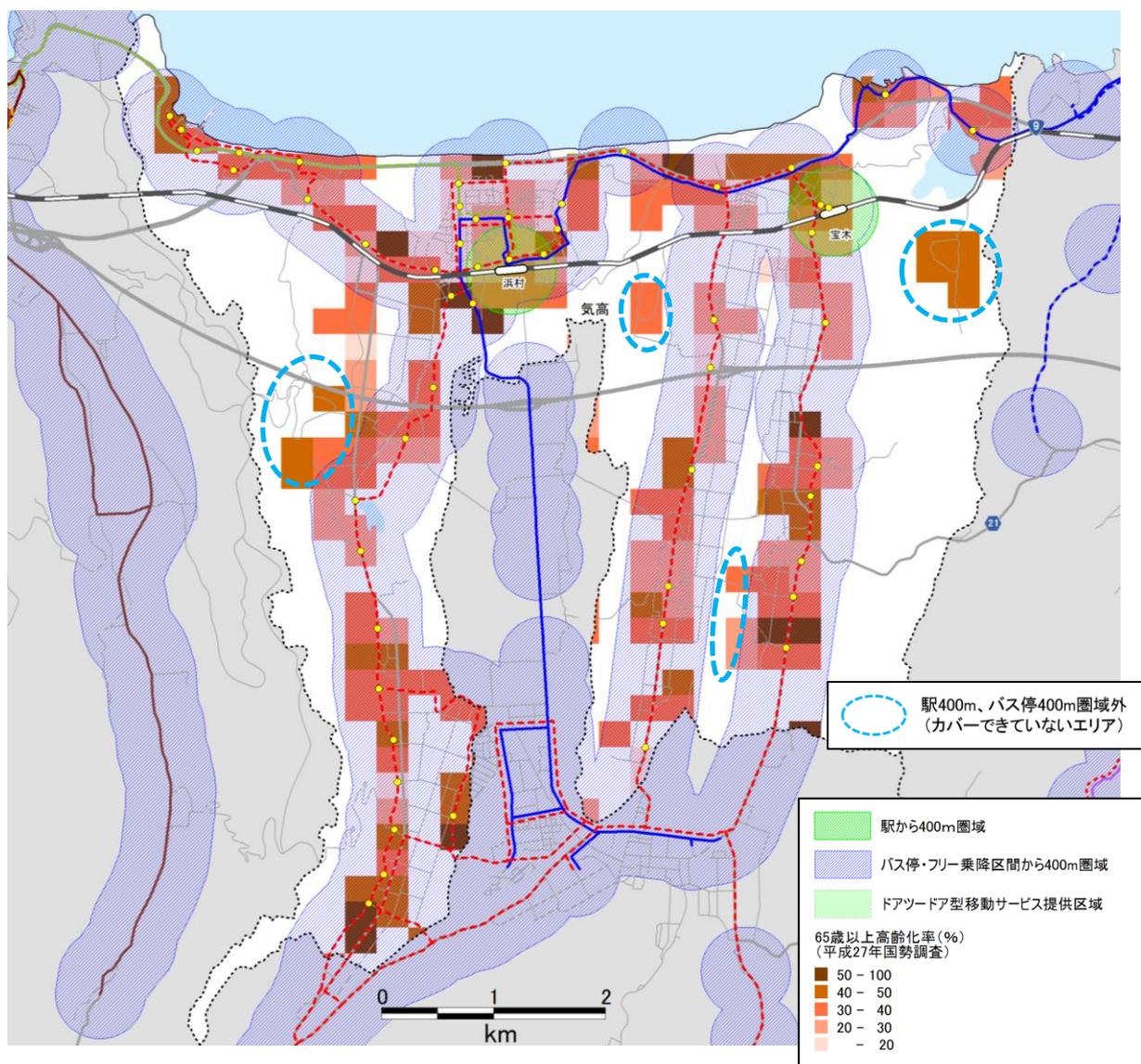


図 地域における交通空白地域の状況

表 生活交通のカバー率

地域名	250mメッシュ人口 (人)	駅400m、バス停・フリー乗降区間から 400m圏域内		※バス停・フリー乗降区間から 300m圏域内の場合	
		圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合	圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合
気高	8,582	8,217	95.7%	7,693	89.6%

## (13) 鹿野

### ① 公共交通の状況

- 鹿野は地域内に鉄道駅がなく、公共交通は市中心部まで運行している日ノ丸自動車の路線バス（鹿野線）と浜村（気高）まで運行している気高循環バスの2路線が存在している。

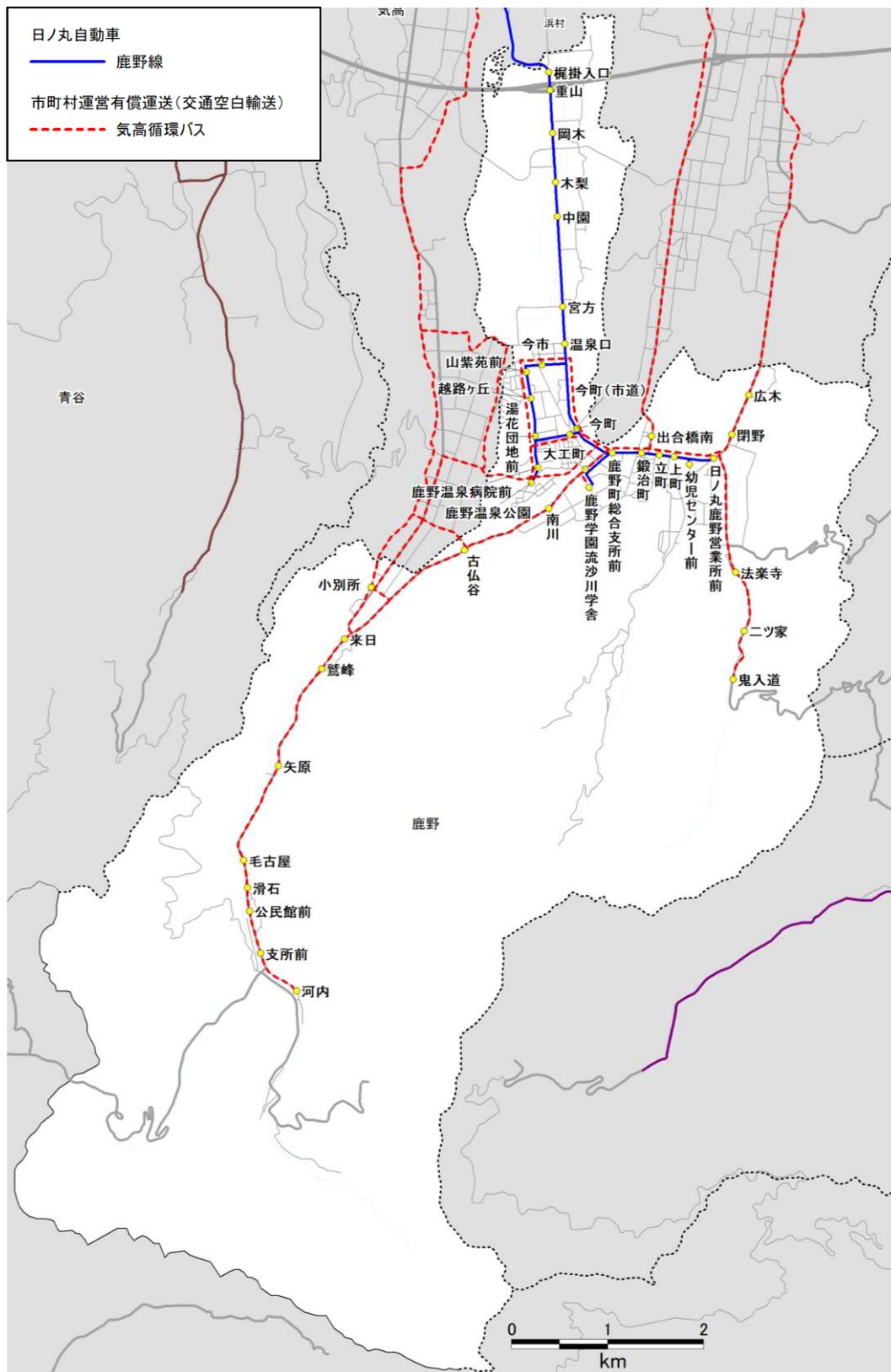


図 地域における生活交通の状況

## ② 生活交通の利用状況

- 気高循環バスは気高地域と鹿野地域を合わせて、1日あたり40人程度、利用が見られる。

表 地域内の生活交通の利用状況(民間路線バス)

鹿野	運行事業者	乗降調査における1日あたりの利用者数(H27年実施)			H30年年間 (路線全体)
		乗車	降車	乗降者計	
鹿野線	日ノ丸	96	105	201	125,757

表 地域内の生活交通の利用状況(市関連路線)

鹿野	運行事業者	1日あたりの利用者数	H30年年間利用者数
気高循環バス	日本交通	37	9,094

### ③ 交通空白地域の状況

- 公共交通のカバー率は 88.9%（バス停 300m圏域内のみの場合は 88.3%）で、鹿野線と気高循環バスによってカバーされているが、鹿野線の沿線地区（岡木、中園、宮方）ではバス停 400m圏域外の居住者が存在している。
- また、比較的人口は少ないが水谷地区が公共交通でカバーできていない。

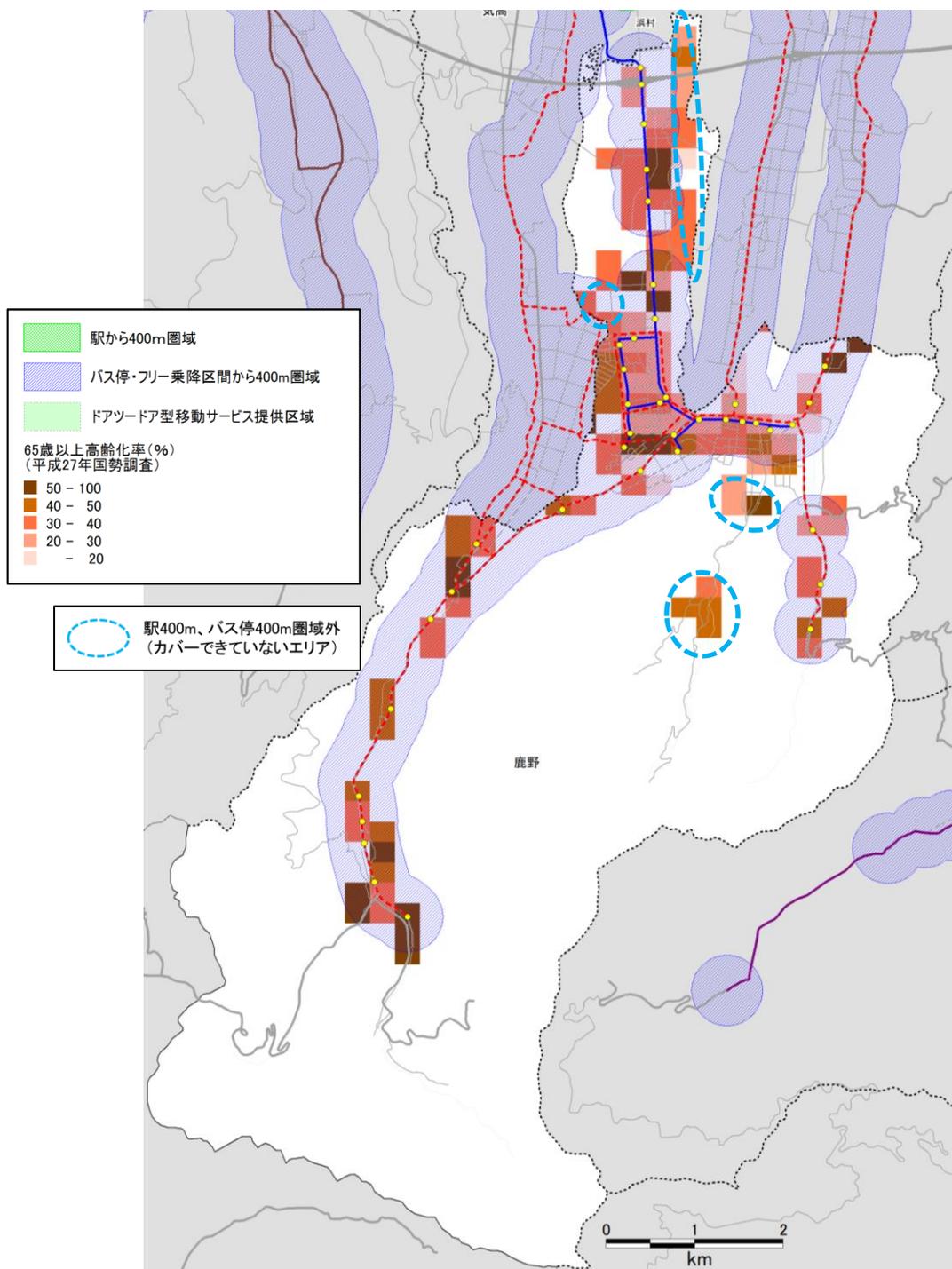


図 地域における交通空白地域の状況

表 生活交通のカバー率

地域名	250mメッシュ人口 (人)	駅400m、バス停・フリー乗降区間から 400m圏域内		※バス停・フリー乗降区間から 300m圏域内の場合	
		圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合	圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合
鹿野	3,905	3,471	88.9%	3,447	88.3%

## (14) 青谷

### ① 公共交通の状況

- 青谷では、日ノ丸自動車の路線バス3路線が（勝部線、日置線、長和瀬線）地域の広範囲で運行している。
- 絹見バスが、青谷駅から引地公民館前まで、定路線とデマンド型の2つの形態で平日のみ運行しており、絹見地区をカバーしている。（運行は地域内のタクシー事業者へ委託）



図 地域における生活交通の状況

## ② 公共交通の利用状況

- 1日あたりの利用者数について、日置線が最も多く、次いで勝部線が多い。

表 地域内の生活交通の利用状況(民間路線バス)

青谷	運行事業者	乗降調査における1日あたりの利用者数(H27年実施)			H30年年間 (路線全体)
		乗車	降車	乗降者計	
日置線	日ノ丸	166	166	332	45,052
勝部線	日ノ丸	122	122	244	36,969
長和瀬線	日ノ丸	24	24	48	6,536

表 地域内の生活交通の利用状況(市関連路線)

青谷	運行事業者	1日あたりの利用者数	H30年年間利用者数
絹見バス	(有)ニュー青谷タクシー	10	2,294
浜村青谷線(乗合タクシー)	日本交通	0.6	223

### ③ 交通空白地域の状況

- 公共交通のカバー率は91.5%（バス停300m圏域内のみの場合は87.7%）であり、路線バスの沿線から離れた地区（露谷、山田）がカバーできていない。

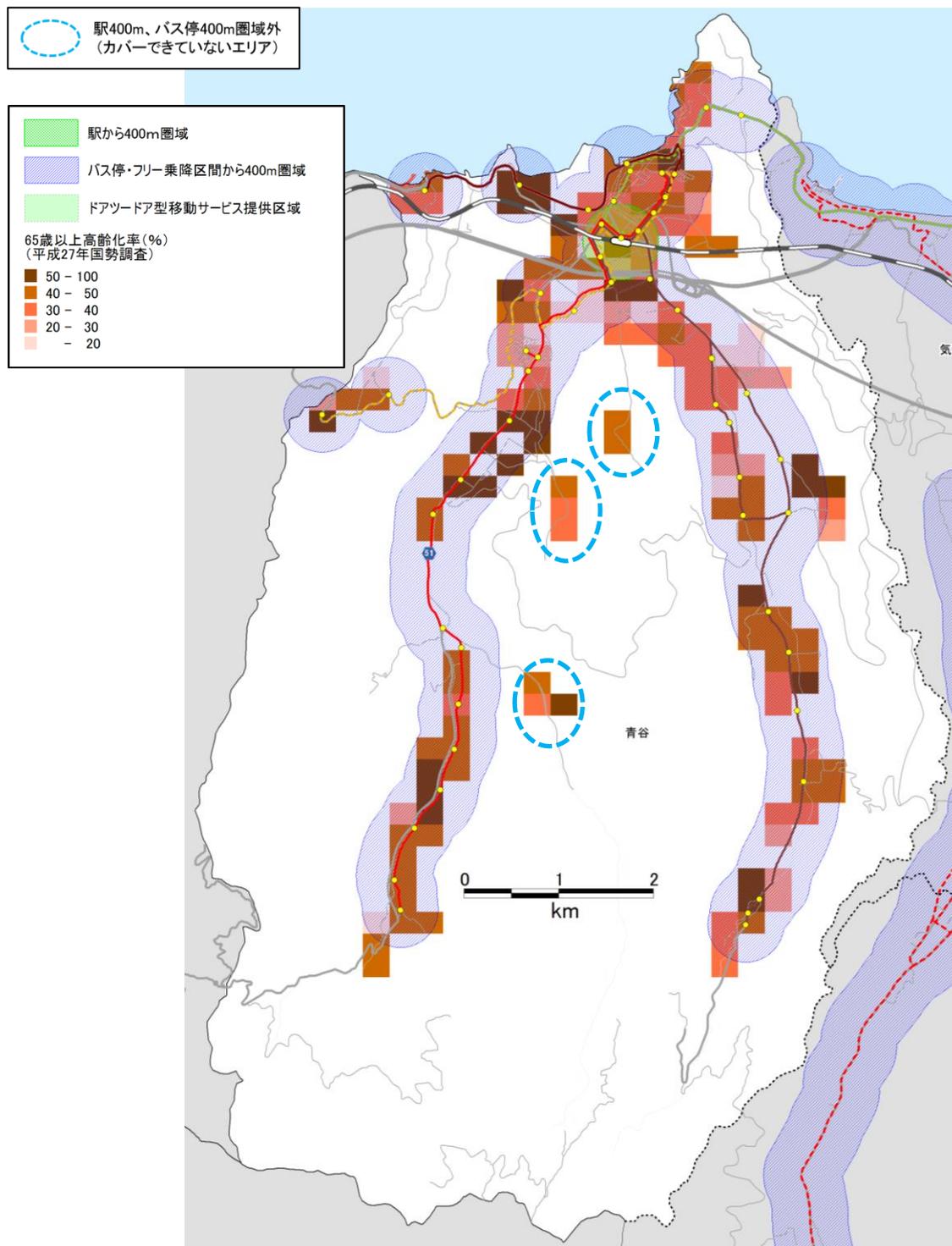


図 地域における交通空白地域の状況

表 生活交通のカバー率

地域名	250mメッシュ人口 (人)	駅400m、バス停・フリー乗降区間から 400m圏域内		※バス停・フリー乗降区間から 300m圏域内の場合	
		圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合	圏域内人口(人)	公共交通のカバー率(%) ※圏域内人口の割合
青谷	6,059	5,544	91.5%	5,315	87.7%

## 4. 100円循環バス「くる梨」の利用状況

### (1) 「くる梨」の運行概要

路線数	緑、青、赤の3コース
車両数	1コースあたり2台(計6台)
運行事業者	日ノ丸自動車(株)と日本交通(株)による共同運行
運賃	1回の乗車につき100円
年間利用者数	397,015人(H30年度実績)
運行に係る市の支出	39,995千円、収支率44.6%(H30年度実績)

### (2) 「くる梨」の運行開始から現在に至るまでの経緯

- 平成16年1月より、赤・青の2コースで運行を開始した
- 運行開始当初の目的は、赤コースは中心市街地における交通空白地の解消、青コースは街なかの病院や公共施設を移動できる手段の確保であった
- 中心市街地の回遊性をより一層確保するため、平成25年4月に緑コースを新設し、これに伴い赤・青コースの経路を変更した
- 市役所新庁舎へのアクセス確保や生路線としてのニーズに対応するため、令和元年10月から各コースの運行時刻や運行経路を変更する実証実験を行った(令和2年10月まで予定)

### (3) 「くる梨」の利用状況(乗降調査結果)

#### ① 調査の概要

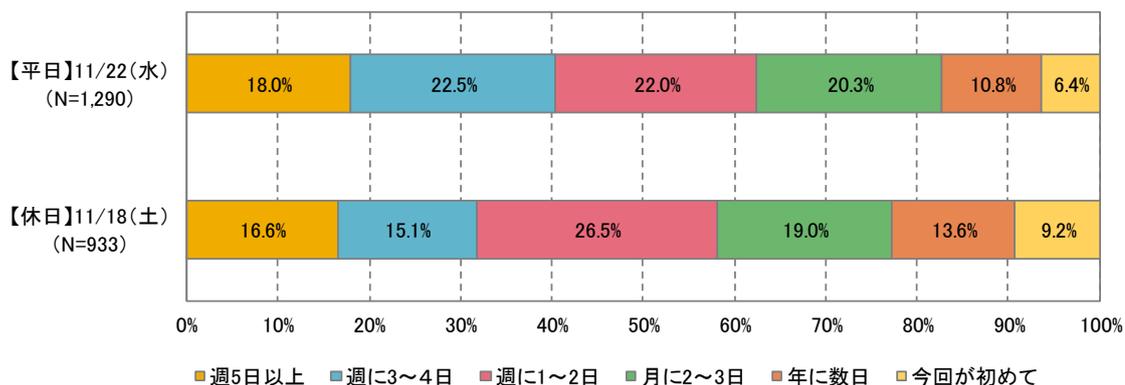
調査内容	● 各車両に調査員が乗り込み、利用の実態を調査
調査期間	● 平成29年11月の平日1日・休日1日 ※11月18日(土)、11月22日(水)
調査項目	● 回答者の属性 ● 利用の頻度(普段の利用状況) ● 利用の目的 ● 利用する区間 等

#### ② 調査結果(まとめ)

利用者数	● 乗降調査時は平日1,364人、休日958人が利用
利用頻度	● 平日は「週に3~4日」と「週に1~2日」が、休日は「週に1~2日」がそれぞれ最も多い ● 休日は、平日に比べて「年に数回」、「今回は初めて」の割合が高い
利用者の年齢	● 平日、休日とも「60~70歳代」が最も多い ● 平日は、休日に比べて「20歳代未満」、「40~50歳代」の割合が高い
利用目的(複数回答)	● 平日、休日とも「買物」目的での利用が多く、平日は「買物」「通勤」「通学」「通院」目的での利用者が多くを占める

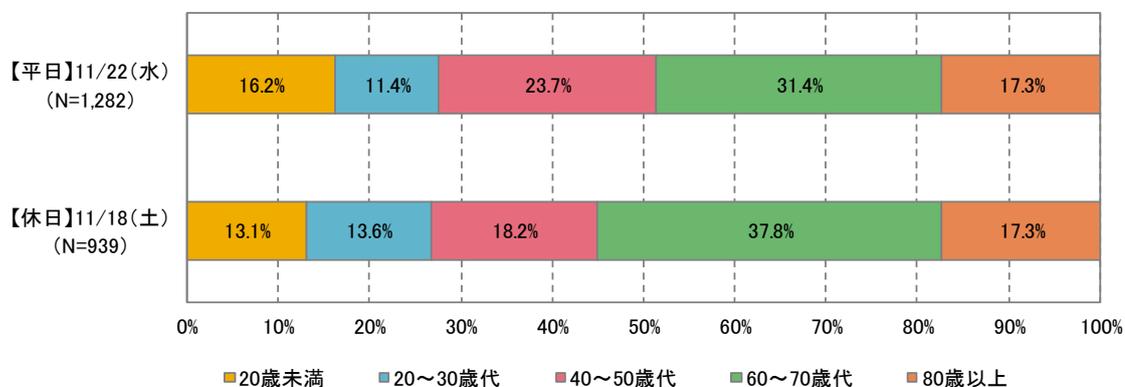
### ③ 調査結果（詳細）

#### ア. 利用頻度



※不明・無回答除く集計結果

#### イ. 利用者の年齢



※不明・無回答除く集計結果

#### ウ. 利用目的

【平日】11/22(水) (N=1,153)		
利用目的	人数	割合
買物	329	28.5%
通勤	254	22.0%
通学	169	14.7%
通院	162	14.1%
出張・会議	64	5.6%
趣味・習い事	58	5.0%
沿線施設	36	3.1%
親族・知人に会う	30	2.6%
観光	23	2.0%
見舞・介護	17	1.5%
イベント	12	1.0%
飲食	12	1.0%
バスで1周	1	0.1%
その他	16	1.4%

【休日】11/18(土) (N=767)		
利用目的	人数	割合
買物	349	45.5%
観光	80	10.4%
イベント	67	8.7%
趣味・習い事	62	8.1%
通院	54	7.0%
通勤	48	6.3%
親族・知人に会う	34	4.4%
飲食	33	4.3%
通学	19	2.5%
沿線施設	19	2.5%
出張・会議	14	1.8%
見舞・介護	10	1.3%
バスで1周	8	1.0%
その他	4	0.5%

※不明・無回答除く集計結果

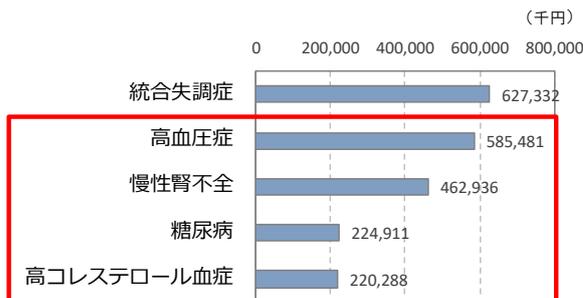
## 5. 生活交通が他部門に与える効果・影響

生活交通が他部門に与える効果・影響の例として、以下が考えられます。

期待される効果（例）	生活交通が与える影響
健康増進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 歩行する機会が増え、健康寿命の増進やメタボリックシンドロームの解消等に繋がる。</li> <li>● 健康が維持できることにより、介護予防や医療費の削減に繋がる。</li> </ul>
商業の発展	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車で移動できない人の移動手段が確保され、外出機会の増加や行動範囲が広がることにより、買物客の増加や中心市街地の活性化が図られる。</li> </ul>
交通事故リスクの減少	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車よりも交通事故のリスクが軽減される。</li> <li>● 高齢者の運転免許証返納後の移動手段が確保できることにより、高齢になっても無理をして運転を続ける必要がなくなる。</li> </ul>
観光客の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バスや鉄道によって市内の観光地が周遊でき、観光客数の増加や個々の観光地の活性化に繋がる。</li> </ul>
交通渋滞の緩和	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車から生活交通に通勤手段をシフトすることにより、朝夕の慢性的な交通渋滞の緩和に繋がる。</li> </ul>
環境問題の緩和	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 温室効果ガスの排出削減やエネルギーの節約等に繋がる。</li> </ul>

具体的に健康を例にすると、自家用車での通勤は、生活交通（バスや鉄道）を利用した通勤に比べ肥満のリスクが上昇することがわかっています。また、鳥取市における死因別死亡割合を見ると、生活習慣病が約6割を占めており、生活習慣病とされる疾病は医療費が比較的多くかかっています。そのため、必然的に歩く機会が得られる生活交通の利用がこれら疾病の予防に繋がると考えられます。

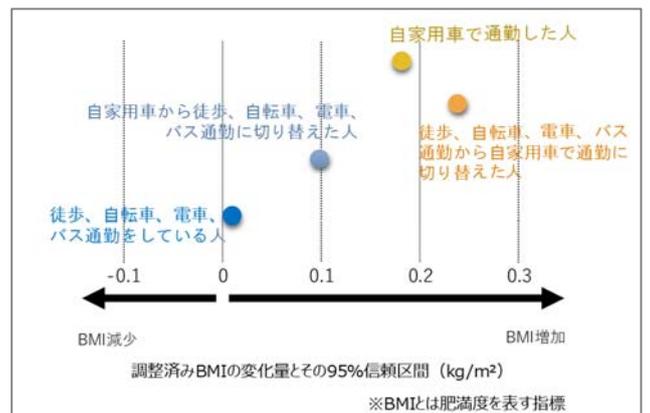
このように生活交通は人々の移動を支えるだけでなく、健康増進や介護予防、医療費の削減等、様々な相乗効果をもたらすことが期待されており、これらを発現させるためにも、生活交通の利用促進や他分野との連携を積極的に展開していく必要があります。



生活習慣病とされる疾病

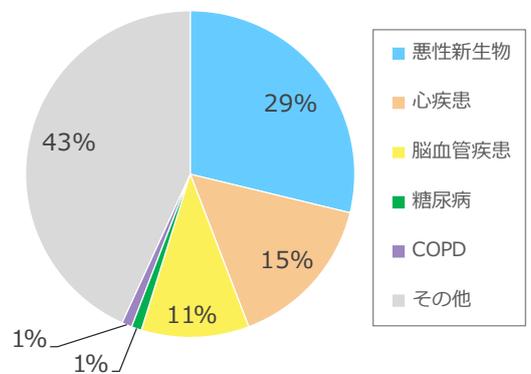
出典：とっとり市民元気プラン(平成28年3月)より作成

図 医療費が多くかかっている疾病・上位5位（平成26年）



出典：「国立研究開発法人 国立国際医療研究センター」プレスリリース 2019.11.22 より作成

図 5年間の通勤手段の変化とBMIの変化との関連



出典：とっとり市民元気プラン(平成28年3月)より作成

図 鳥取市死因別死亡割合（平成25年）

## 6. 用語集

### あ 行

#### 【IoT(アイオーティー)】

「様々な物がインターネットにつながる事」「インターネットにつながる様々な物」を指し、世界的な普及が進んでいる。(⇒P25 掲載)

#### 【IT・ICT(アイティー、アイシーティー)】

情報技術、情報通信技術のことを指す。コンピュータやデータ通信等に関連する技術の総称。

(⇒P25 掲載)

#### 【IC(アイシー)カード】

ICチップ(集積回路)が内蔵されたカードを指す。接触式と非接触式があり鉄道やバスのIC乗車カードは、一般に非接触式で、乗降する際に専用の読み取り装置にかざすことで料金支払いができる。

(⇒P29 掲載)

### か 行

#### 【共助交通(公共交通空白地有償運送)】

NPO法人などの非営利団体が、営利目的とは認められない範囲の運送の対価によって、自家用自動車を使用して運送する運行形態を指す。導入にあたっては、行政、交通事業者、住民代表などで構成される法定協議会(生活交通会議)において承認され、運輸局の認可を得る必要がある。

(⇒P18.25.26 掲載)

### さ 行

#### 【自動運転技術】

車の運転を自動的に行う技術。国が定めたガイドラインでは、2020年を目途に、高速道路等での高度な自動運転(レベル3以上)の市場化や、限定地域における無人自動運転移動サービス(レベル4)の実現を目指している。(⇒P27 掲載)

#### 【スクールバス】

学校から離れた地区で暮らす児童・生徒の通学のために運行する移動手段。現在、市では路線バス(既存の生活交通)による通学を基本としているため運行していない。(⇒P27 掲載)

### た 行

#### 【代替交通】

民間路線バス等の既存の移動手段が廃止・縮小となった地域・区間において、その代替として導入する移動手段を指す。(⇒P14.18 掲載)

#### 【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律】

「交通政策基本法」の理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成等について定めた法律(平成19年法律第59号)。(⇒P17 掲載)

#### 【鳥取市有償バス】

市が運行主体となり、市内の交通空白地において、住民の運送を行う「市町村有償運送」の形態で運行しているバス路線。(⇒P14 掲載)

### は 行

#### 【PDCA(ピーディーシーエー)サイクル】

プロジェクトを実行する際、「計画をたて(Plan)、運営・実行し(Do)、これを評価(Check)し、改善(Action)する」というサイクルを繰り返して行うことで、継続的な改善を図ろうとする考え方。

(⇒P34 掲載)

### ま 行

#### 【無償運送(互助による輸送)】

ボランティアや地域の助け合いといった活動において、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送を行い地域の足の確保する移動手段を指す。

(⇒P27 掲載)

#### 【モビリティ・マネジメント】

個人個人の移動(モビリティ)が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策のこと。

(⇒P30 掲載)

### わ 行

#### 【ワークショップ】

参加者が自発的に作業や発言をおこなえる環境が整った場において、ファシリテーターと呼ばれる司会進行役を中心に、参加者全員が体験するものとして運営される形態。(⇒P31 掲載)