

# 鳥取市 生活交通 創生ビジョン

令和2年3月  
鳥取市



暮らしを支える生活交通  
みんなで乗って  
守りましょう



SUSTAINABLE  
DEVELOPMENT  
GOALS

2030年に向けて  
世界が合意した  
「持続可能な開発目標」です



# 目次

## 第1章 策定にあたって

1 ビジョン策定の趣旨 .....	1
2 ビジョンの区域.....	1
3 ビジョンにおける計画期間 .....	1
4 ビジョンの位置づけ.....	2

## 第2章 生活交通を取り巻く社会環境

1 人口減少と高齢化の進行 .....	7
2 利用者の減少とモータリゼーションの進展 .....	8
3 交通空白地域の存在 .....	9
4 生活交通の維持・確保 .....	12
5 生活交通の担い手不足 .....	13
6 生活交通（路線バスや市関連路線）の現状と今後の見通し .....	14

## 第3章 生活交通の課題と対応方針

1 生活交通の課題.....	16
2 ビジョンにおける基本理念 .....	17
3 ビジョンにおける基本指針 .....	18

## 第4章 生活交通を“創り・守り・育てる”取組の方向性

1 既存のバス路線の維持・確保 .....	21
2 生活交通の維持・確保のための仕組み（基準）づくり .....	22
3 地域に適した移動手段の検討 .....	25
4 生活交通の担い手不足に対応した支援の在り方の検討 .....	28
5 生活交通利用のための働きかけ（利用促進策の推進） .....	29
6 生活交通を“創り・守り・育てる”ための意識の醸成 .....	31
7 生活交通の維持・確保における推進体制 .....	32
8 実施スケジュール.....	33

## 第5章 取組の推進に向けて

1 連携・協働によるビジョンの推進.....	34
2 評価・検証 .....	34

# 第1章 策定にあたって

## 1 ビジョン策定の趣旨

鳥取市では、人口減少社会において市民にとって必要な公共交通を維持・確保していくために、本市の社会基盤としての公共交通のあり方を示した「鳥取市地域公共交通総合連携計画（以下、総合連携計画）」を平成21年3月に策定しました。これ以降、この総合連携計画に基づき、平成23年3月には、本市の公共交通体系の目指すべき全体像を示した「鳥取市バス路線再編実施計画」を策定し、南部地域（河原、用瀬、佐治）、南東部地域（国府）のバス路線の再編や乗合タクシーの導入に取り組んできました。また、平成29年3月には「鳥取市都市計画マスタープラン」を改定し、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」や「安心して住み続けられる地域づくり」の実現に向け、まちづくりと連携した各種交通施策を進めています。

一方、公共交通の現状に目を向けると、人口減少や少子高齢化の進展、自家用車の普及等を背景に利用者の減少に歯止めがかからず、さらに、運転者不足・運転者の高齢化を理由にサービス低下（減便、路線の縮小等）が続いており、今後さらにこの状況が深刻化することが懸念されます。

また、交通に関する基本理念等を定めた国の基本法である交通政策基本法（平成25年11月27日成立）においては、市（地方公共団体）の責務として交通の確保に関する施策を策定及び実施することが定められています。

こうしたことを踏まえ、将来にわたり持続可能な”生活交通”を維持・確保していくための基本指針として「鳥取市生活交通創生ビジョン」を策定し、市が中心となり、交通事業者や地域住民等との連携・協働のもとに本ビジョンを推進していきます。

※本ビジョンにおける「生活交通」とは、鉄道、路線バス（民間路線バス、市が運営している有償バス）、乗合タクシー、タクシーのほか、住民が主体となった輸送手段等、市民の日常生活を支える移動手段全般を指す。

## 2 ビジョンの区域

ビジョンの区域は、鳥取市全域とします。

## 3 ビジョンにおける計画期間

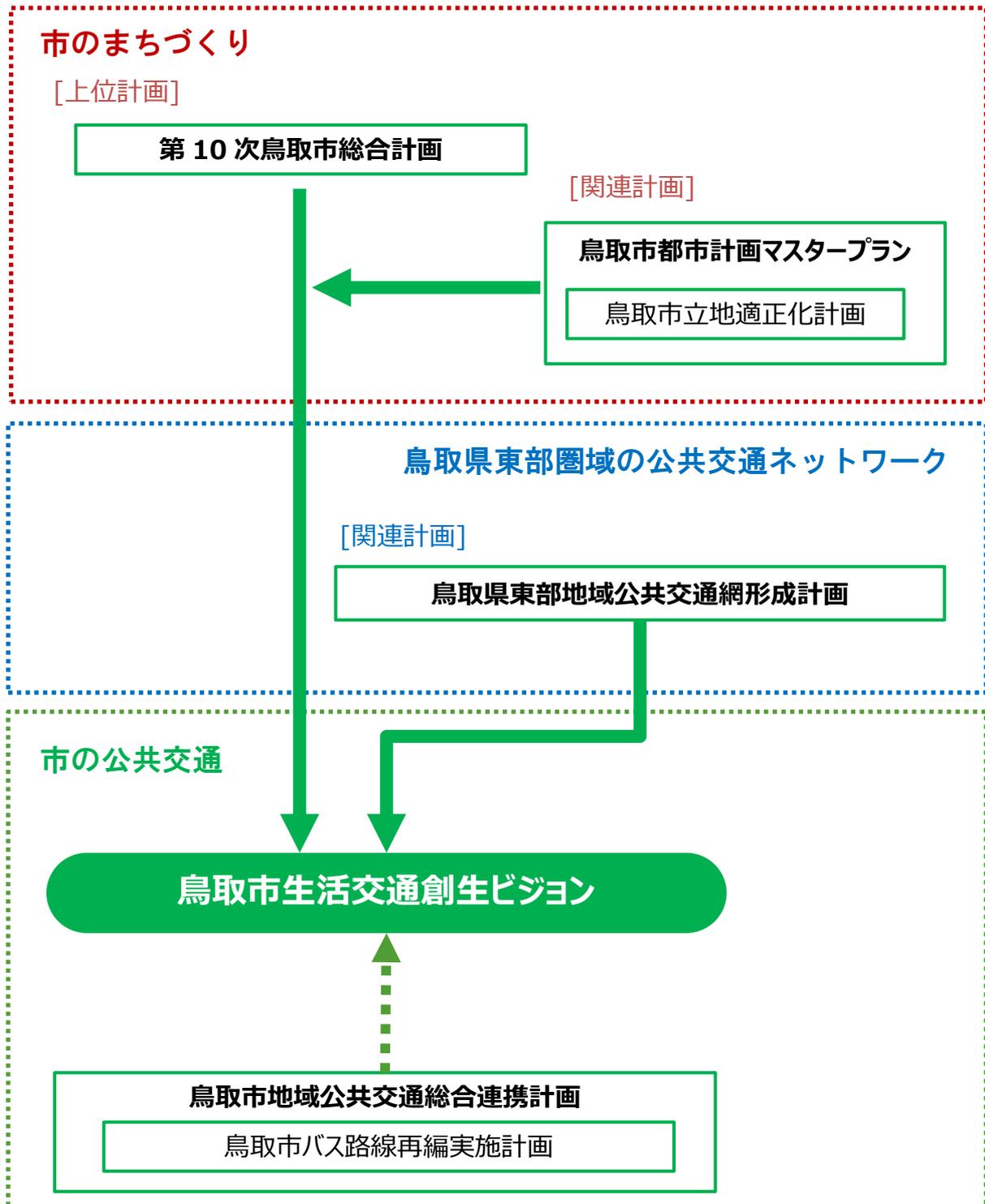
令和2年度（2020年）から令和11年度（2029年）までの10年間とし、今後の社会情勢の変化や施策の実施状況等に合わせて、柔軟に見直しを行うこととします。

年度	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
計画期間	5年先・10年先の社会を見据える										
	社会の変化や施策の実施状況に合わせて検証・見直し										

## 4 ビジョンの位置づけ

### (1) ビジョンの位置づけ

鳥取市生活交通創生ビジョンは、市の最上位計画である「第10次鳥取市総合計画」を上位計画とします。また、「鳥取市都市計画マスタープラン」や「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画である「鳥取県東部地域公共交通網形成計画」を関連計画として、平成21年3月に策定（平成23年1月に一部変更）した「鳥取市地域公共交通総合連携計画」を引き継ぐ形で、今後の市の公共交通政策に係る指針として位置づけます。



## 第1章 策定にあたって

### (2) 第10次鳥取市総合計画【平成28年3月策定】

市の将来像として、「いつまでも暮らしたい、誰もが暮らしたくなる、自信と誇り・夢と希望に満ちた鳥取市」を掲げ、「鳥取市を飛躍させる、発展させる」という理念を基にまちづくりの目標を達成するための政策を示しています。

公共交通に関する施策としては、「鳥取市地域公共交通総合連携計画」等に基づき、現在の公共交通体系を見直し、利便性が高く効率的な総合公共交通システムの構築することを掲げています。

施策	内容
公共交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利便性の高い効率的な公共交通システムの構築をめざし、現状のバス路線を再編し、鉄道、タクシー、自転車など他の交通手段との連携を図る。</li> <li>● JR 山陰本線・因美線や智頭急行、若桜鉄道の利便性向上を関係機関と連携して進める。</li> <li>● 山陰新幹線やフリーゲージトレインなど高速鉄道の整備を国に求めていく。</li> </ul>

### (3) 鳥取市都市計画マスタープラン【平成29年3月策定】

都市づくりの理念として、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を将来像として掲げ、市の中心拠点や地域生活拠点、その他の集落拠点を利便性の高い公共交通ネットワークでつなぐことを示しています。

各拠点の整備方針のうち、公共交通（生活交通）に関する主な内容は次のとおりです。

該当する拠点・分野	方針	内容
農ある暮らしエリアの土地利用	地域生活拠点の形成やその他の集落地の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域生活拠点やその他の集落地をコミュニティバスなどの公共交通でネットワーク化を図り、持続可能な地域づくりを促進する。</li> </ul>
中心拠点の整備	交通環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本市最大の公共交通結節点である鳥取駅への各方面からのアクセス環境の充実を図るため、公共交通体系の再構築を進める。</li> <li>● 公共交通ネットワークの拡充に必要な駅前広場やバスターミナルの整備など、交通結節点としての機能強化を図る。</li> </ul>
	回遊性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市域内外の人々が活発に交流できるアクセス環境を確保するため、中心拠点を循環するコミュニティバス「くる梨」を運行する等、公共交通の高いサービス水準を維持する。</li> </ul>
「市街地」地域生活拠点の整備	効率的で利便性の高い交通環境の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス路線の再編・新設の促進や、鉄道、タクシー、自転車などの交通手段と連携した地域公共交通システムの構築により、中心拠点と地域生活拠点をスムーズに移動できる交通環境を整える。</li> </ul>

## 第1章 策定にあたって

該当する 拠点・分野	方針	内容
「田園地域」 地域生活拠点の整備	効率的で利便性の高い交通環境の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス路線の再編・新設の促進や、鉄道、タクシー、自転車などの交通手段と連携した地域公共交通システムの構築により、中心拠点と地域生活拠点をスムーズに移動できる交通環境を整える。</li> <li>● 公共交通ネットワークの拡充に必要な駅前広場やバス乗り継ぎ拠点の整備など、交通結節点の機能強化を図る。</li> <li>● 地域内の人々やその他の集落地の日常生活の移動手段として、路線バスとコミュニティバスのネットワークによる適切な公共交通のサービス水準を維持し、持続可能な地域づくりを推進する。</li> </ul>
交通施設の整備	利便性の高い総合的公共交通体系の確立	<p><b>【鉄道の増便と利用促進】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 関係機関との連携により、JR山陰本線・因美線や智頭急行、若桜鉄道の利便性向上を促進する。</li> </ul> <p><b>【各種バスの利便性向上と利用促進】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利便性が高く効率的でわかりやすい公共交通の実現に向け、幹線・支線の役割分担や移動ニーズに応じたバス路線の再編・新設を促進し、鉄道、タクシー、自転車などの交通手段と連携した地域公共交通システムを構築する。</li> <li>● 田園地域では、地域生活拠点間やその他の集落地を結ぶ幹線バスの運行と合わせた支線バスや地域循環バス、デマンドバスなどの導入により、地域内の生活の足の確保に努める。また、地域内交通を維持する仕組みづくりとして、NPO法人などによる公共交通空白地有償運送の導入支援・促進、地域の自発的取り組みによる新たな移動手段の確保、タクシーなどの活用、商店街や医療施設などの連携などを促進する。</li> <li>● 公共交通の利用促進を図るため、情報案内の充実やタクシーなどによるバスサービスの補完、運賃制度改善の検討、エコ通勤、ICカードの導入、啓発活動などを促進する。また、公共交通相互の連携を強化するため、交通結節点や乗り継ぎ拠点の整備、待合環境の充実などを図る。</li> </ul>

## 第1章 策定にあたって

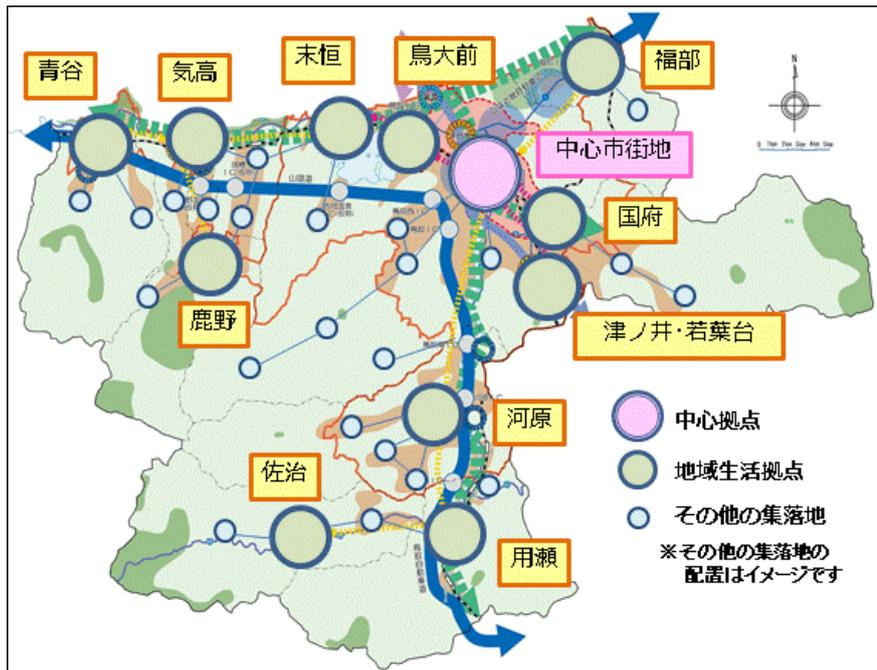


図1 多極ネットワーク型コンパクトシティのイメージ

### (4) 鳥取県東部地域公共交通網形成計画【平成29年3月策定】

「人々の暮らし、営みと交流を支える鉄道やバスを中心とした持続可能な公共交通網の形成によりいつまでも安心して住み続けられる鳥取県東部地域」を鳥取県東部圏域の目指す将来像として掲げ、鳥取市と4町の地域拠点との間の移動利便性と居住エリアから市町の地域拠点への移動利便性を向上させることにより、持続可能な公共交通体系を構築し、いつまでも住み続けられる地域の実現を目指す計画です。

#### 計画に掲げる鳥取市に関連する主な事業（施策）

- 市町間バス路線（幹線）の機能向上
- 住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供
- ドアツードア型移動サービスの提供
- 人の移動にとどまらない生活支援サービスの展開
- まちづくりと連携した公共交通の利便性向上
- 交通結節点における乗り継ぎの改善
- 駅やバス停等の利用環境の改善
- 円滑な移動のための環境整備
- 接遇やマナーの向上
- 公共交通利用の意識付け・動機付け、高齢者に対する公共交通利用の重点的な働きかけ
- 公共交通の実態やサービス内容等の周知
- 交通事業者相互間や医療・商業施設等との連携による利用促進
- 観光二次交通の充実、観光客に対する情報発信
- 公共交通に関する議論や活動の場づくり
- 公共交通サービス従事者の確保・育成
- 公共交通の利用実態の定期的・定量的な把握
- 公共交通の運行見直し基準の作成

## 第1章 策定にあたって

### (5) 鳥取市地域公共交通総合連携計画【平成21年3月策定】

路線バスの再編や地域主体による移動手段の導入、利用促進の推進や利用環境の整備といった施策の推進方針について検討し、市民生活とまちの発展を支える基盤である地域の公共交通を市民・行政・交通事業者等の協働・連携により、“創り・守り・育てる”ことを目的に策定しました。

また、計画の中では目指すべき地域公共交通ネットワークのイメージを示し、各移動手段の役割に応じた地域公共交通のサービスの考え方を示しています。

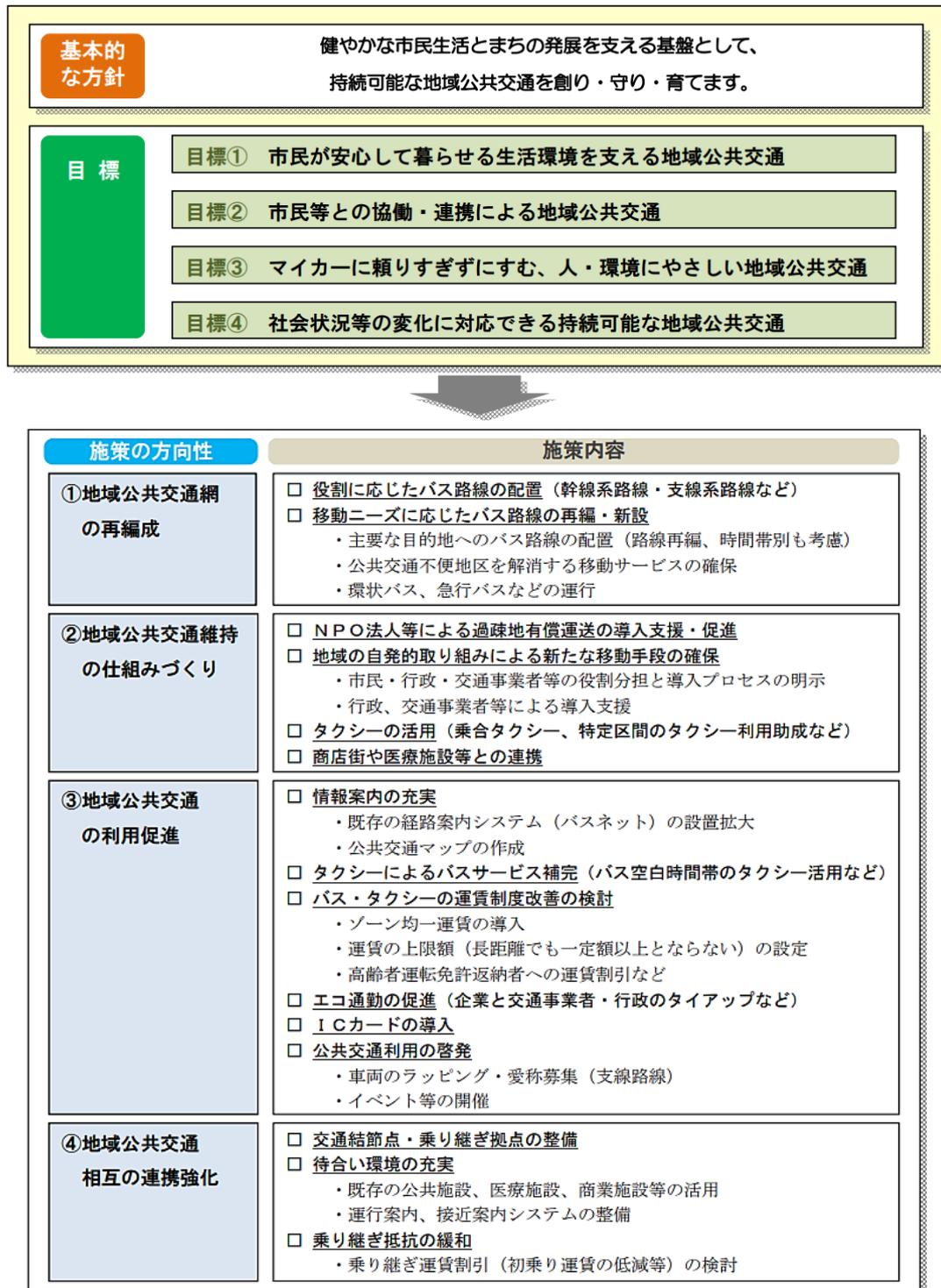


図2 鳥取市地域公共交通総合連携計画における施策の体系図

## 第2章 生活交通を取り巻く社会環境

### 1 人口減少と高齢化の進行

- 市の総人口は緩やかに減少しており、平成21年に196,110人であった総人口は、令和元年には187,034人（11月現在）まで減少しています。
- また、65歳以上人口割合（高齢化率）は平成21年から令和元年までの10年間で6.2ポイント上昇しています。
- 今後、人口減少と高齢化がさらに進み、令和12年（2030年）には、総人口は172,429人、高齢化率は33.3%となる見込みです。

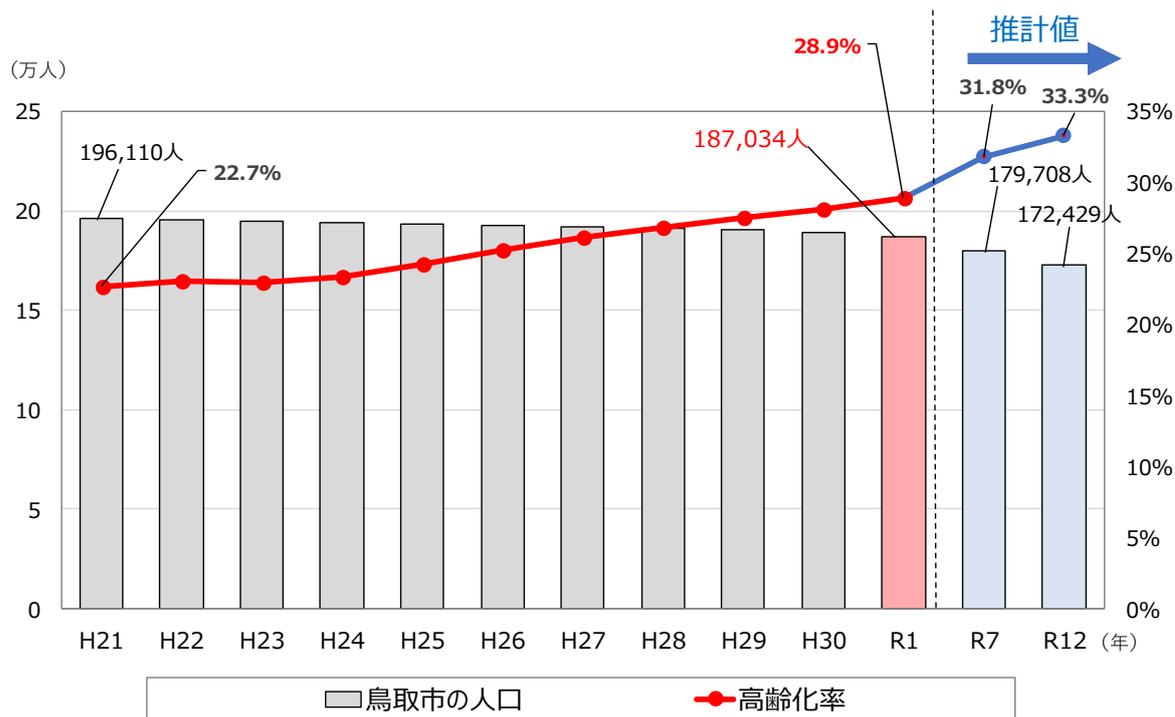


図3 人口と高齢化の推移

出典：市勢要覧（H21年からH30年まで）、市ウェブサイト（R元年11月14日時点）、鳥取市立地適正化計画概要版【平成28年4月版】（R7年およびR12年）

2 利用者の減少とモータリゼーションの進展

- バスの利用者（観光目的を除く）は減少傾向にあり、年によって変動があるものの、平成20年から平成30年までにおよそ13%減少しています。
- この傾向がこのまま続いた場合、令和12年（2030年）には、年間利用者数は250万人を下回ると予想されます。

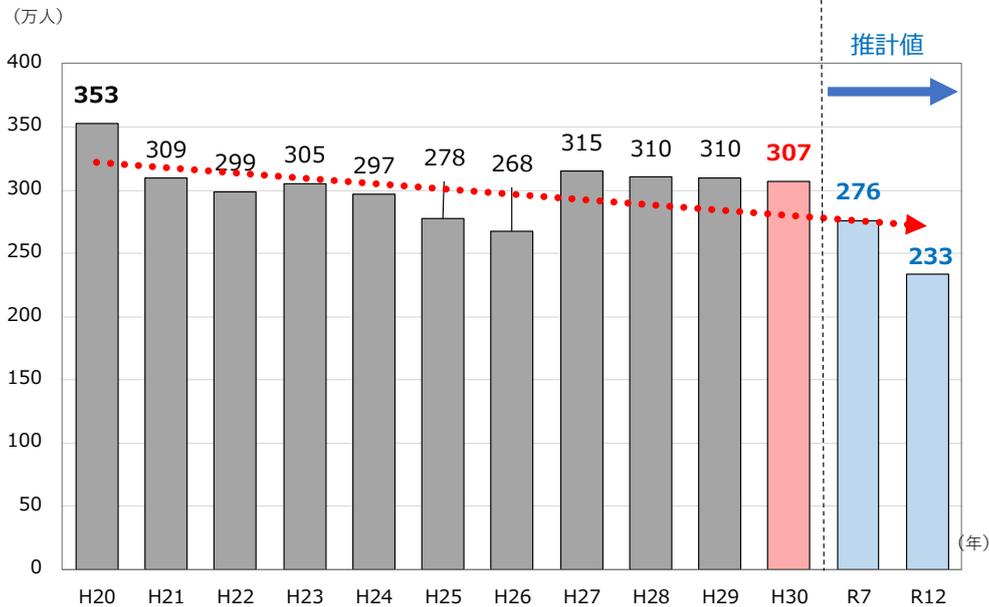


図4 路線バス（生活路線）年間利用者の推移

※H27年は鳥取環境大学の通学対応便の新設により利用者が増加  
 ※R7年およびR12年はH20年からH30年までの利用者減少率を基に推計  
 出典：市勢要覧（H20からH30まで）

- 生活交通の主な利用者層である高齢者の人口は増加しているものの、高齢者人口に占める運転免許保有者数の割合は上昇しています。また、平成30年2月に実施した市民アンケート調査によると、買い物や通院（高齢者の主な外出目的）で自家用車を利用する人の割合が上昇しています。こうしたことから、高齢者数が増加しているにもかかわらず、生活交通利用者は拡大していない（むしろ縮小している）と言えます。
- このことから、今後も自家用車からバス利用への転換が進まなければ、生活交通利用者の減少が続いていくと考えられます。

表1 目的別の利用交通手段（自家用車の利用）

	H20年度調査	H30年度調査
通院先まで自家用車(自分で運転)を使う人の割合	52.1%	59.0%
買い物先まで自家用車(自分で運転)を使う人の割合	66.7%	71.8%

出典：市民アンケート調査結果  
 （平成20年度および平成30年度実施）

表2 市の高齢者人口と免許保有者の状況

	H21年	令和元年
市の65歳以上人口	44,490人	54,100人
免許保有者数(65歳以上)	17,797人	29,381人
市全体の免許保有者数に占める65歳以上の割合	14.2%	23.4%

出典：市勢要覧（H21年の65歳以上人口）、  
 市ウェブサイト（R元年の65歳以上人口）  
 鳥取警察署提供資料（運転免許証保有者数）

### 3 交通空白地域の存在

- 市では、平成25年度第1回の「鳥取市生活交通会議」（平成25年5月28日開催）において、「交通空白地域」を次の通り定義しています。

**【交通空白地域の定義】**

交通空白地域とは、以下の条件をすべて満たす地域を指す。

- 既存バスが走行していない地域
  - 既存バス停から半径400mの範囲より外側の場所
  - 鉄道駅から半径400mの範囲より外側の場所
- この定義によると、平成27年度国勢調査（250mメッシュ人口）に基づく生活交通の人口カバー率は93.4%となります。
  - 市町村合併前の旧市域と新市域（平成16年11月に編入された8地域）の交通空白地域の状況は次頁に示した図5・図6のとおりです。

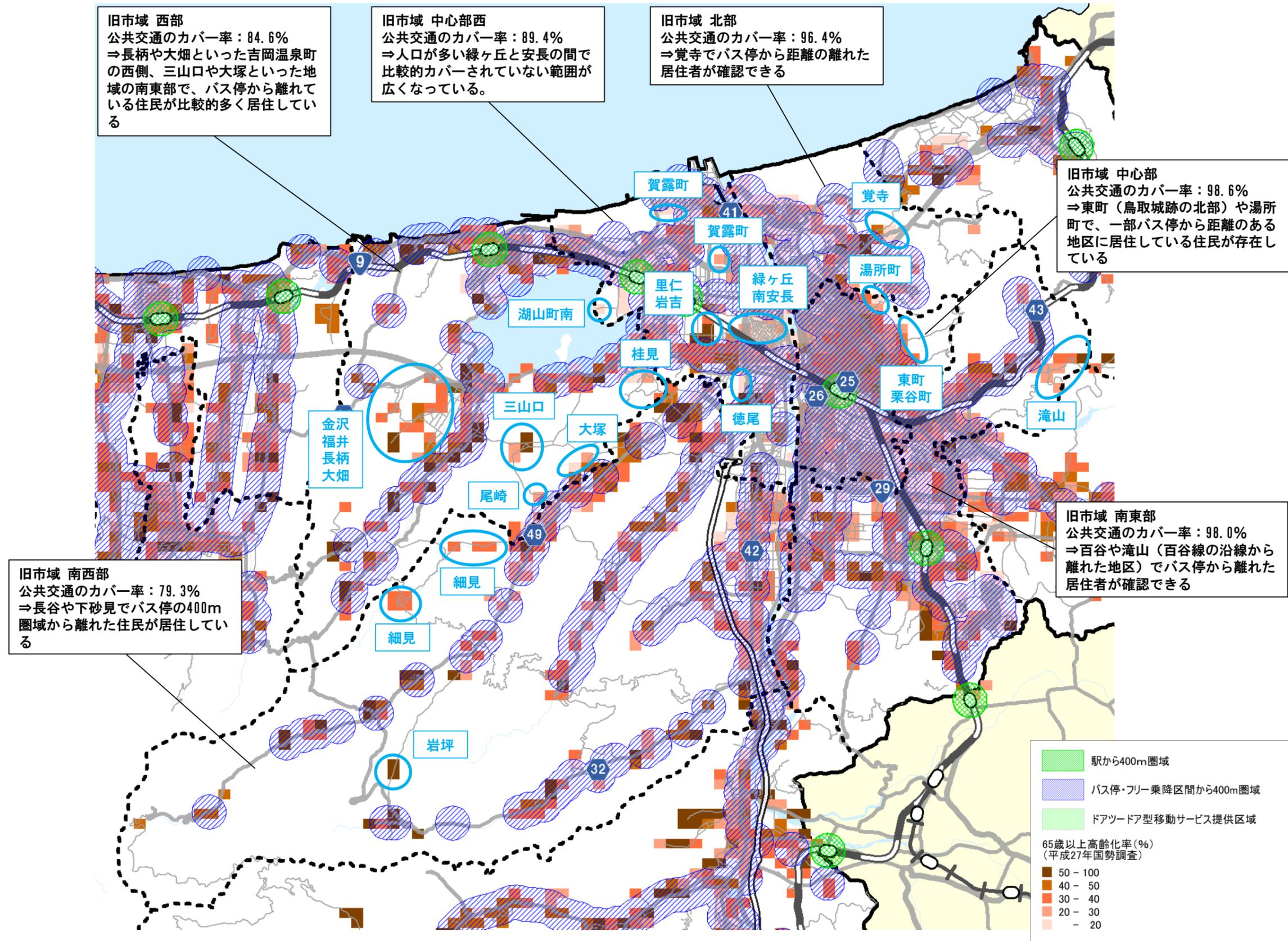


図5 旧市域における交通空白地域の状況

出典：平成27年度国勢調査結果

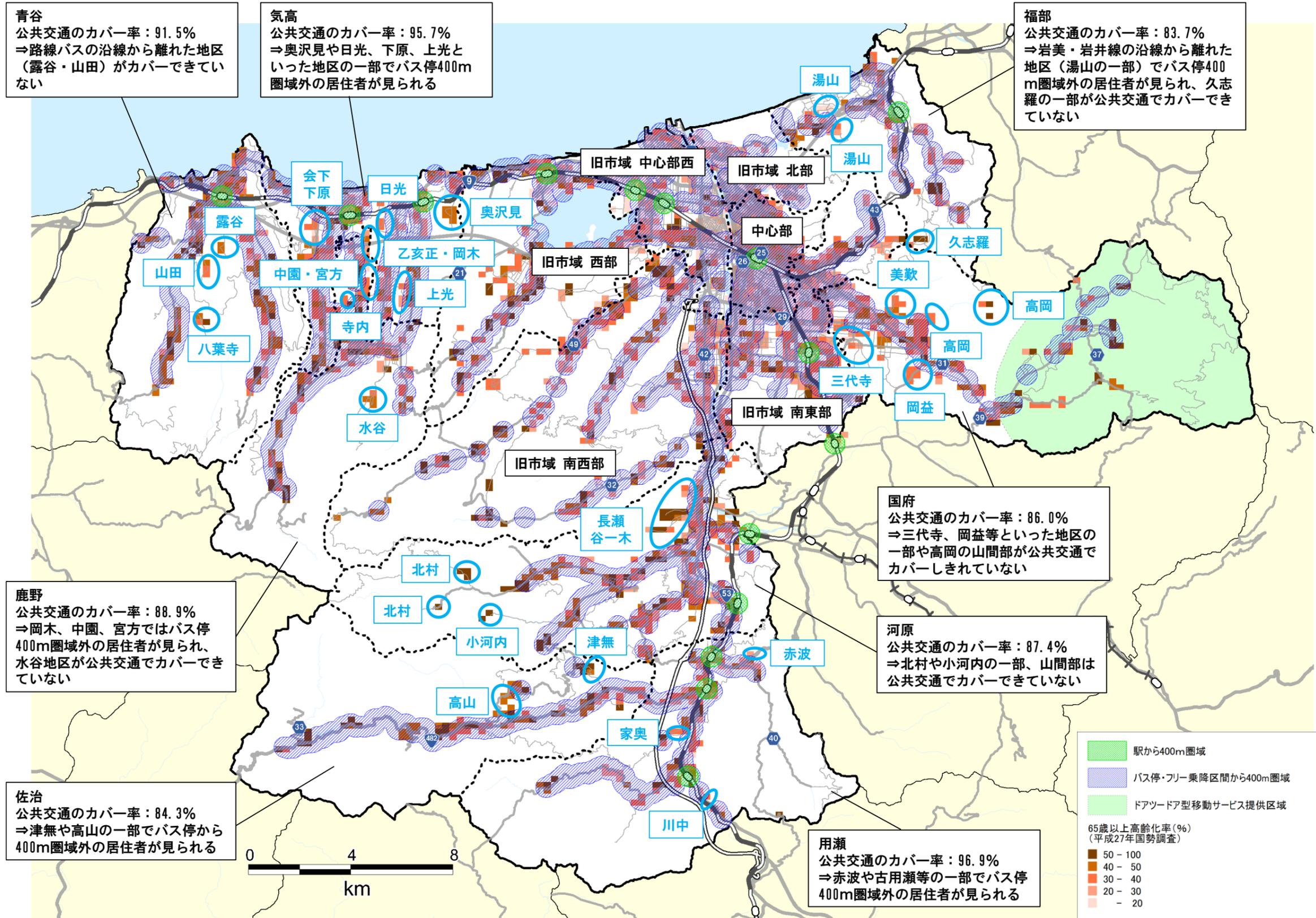


図6 新市域における交通空白地域の状況

出典：平成27年度国勢調査結果

4 生活交通の維持・確保

- 路線バス利用者の減少が続く中、生活交通（路線バスや市町村有償運送、乗合タクシーや100円循環バス「くる梨」、公共交通空白地有償運送）の運行を支えるために市が支出している補助金等は313,902千円（平成30年）で増加傾向を示しています。（うち、平成30年度の路線バスに対する補助金等は225,299千円）
- また、市民一人あたりに換算すると約1,663円（平成30年時点の市人口より算出）を負担しています。

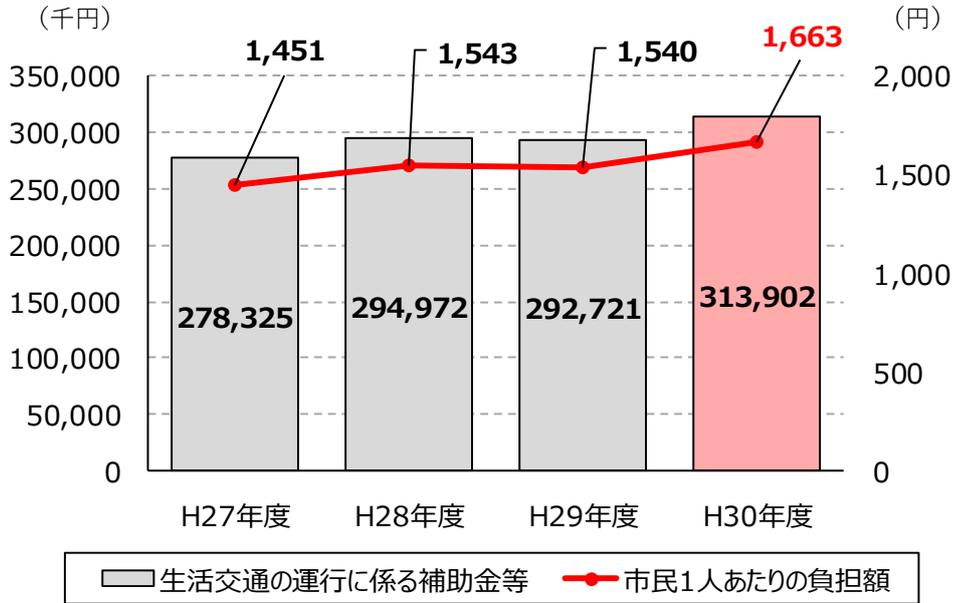


図7 生活交通の運行にかかる市の補助金等の推移

出典：市勢要覧、交通事業者提供資料

5 生活交通の担い手不足

- 路線バス運転者は平成21年度から令和元年度までの10年間で20人（10.0%減）減少しています。また、年齢構成を見ると50歳代から65歳までの運転者が全体のおよそ5割（48.0%）を占めており、近い将来（5年後・10年後）には、65歳以上の運転者が増加し、急激な運転者の高齢化が予想されます。
- タクシーの運転者不足も深刻化しており、鳥取県東部地域全体では平成24年度から平成30年度までの6年間で124人（28.8%減）減少しています。また、65歳以上の運転者が全体の約4割を占めています。

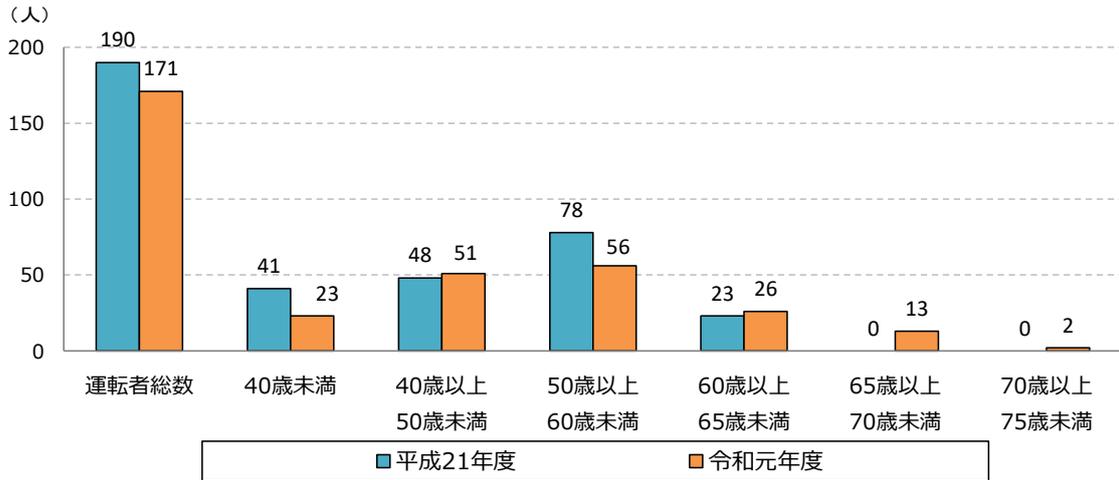


図8 鳥取県東部地域の民間路線バス運転者数（年代別）の変化

出典：交通事業者提供資料

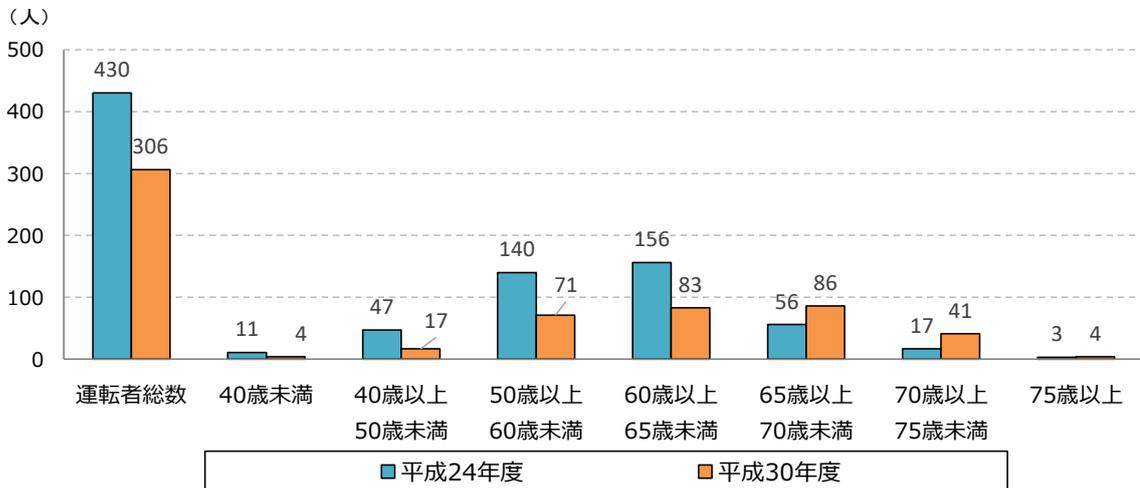


図9 鳥取県東部地域のタクシー運転者数（年代別）の変化

出典：交通事業者提供資料

## 6 生活交通(路線バスや市関連路線)の現状と今後の見通し

- 運転者不足や利用者の減少(収益の悪化)により、本市においても、バスでは減便や路線の縮小、タクシーでは営業時間の短縮や営業廃止といった事態が生じています。
- 平成31年3月に横枕線が廃止された大和地区では、既存のバス・タクシー事業者による代替交通の確保が困難であったことから、地域のまちづくり協議会が運営する「大和ふれあいタクシー」が運行しています。
- 今後の人口減少や高齢化の動向を踏まえた利用者数の見通しと、それらをもとに実施したバス事業者へのヒアリング調査の結果によると、今後概ね5年から10年の間に、路線の縮小や廃止の可能性がある路線は次のとおりです。
- これらの路線については、利用促進を図っていくとともに、**各地域の実情に合ったより利便性の高い移動手段の導入に向け、市・交通事業者・地域住民等が連携し、取組を推進していきます。**

運行形態	路線名	現状と今後の見通し
民間路線バス	神戸線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線の起点から終点までを乗り通す利用者が少なく、一部区間しか利用しない利用者が大部分を占めている。</li> <li>● 沿線の江山地区において、令和2年4月に義務教育学校「江山学園」の開校が予定されているため、令和2年4月以降の利用状況の変化を見る必要がある。<b>令和2年4月以降も利用者の減少が続く場合は、路線の縮小や廃止の可能性が高い。</b></li> </ul>
	勝部線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 沿線の小中学校に通学する児童・生徒が利用者のほとんどを占めており、日中の利用が極端に少ない。</li> </ul>
	日置線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 今後、少子化により児童・生徒の減少が続いた場合、<b>路線の縮小や廃止の可能性が高い。</b></li> </ul>
	八坂線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 八坂地区・倉田地区の利用が非常に少なく、このままの状況が続くと<b>路線の縮小や廃止の可能性が高い。</b></li> </ul>
	津ノ井倉田循環線	
市・地域が主体となって運行している路線	南部地域有償バス(鳥取市有償バス) ※佐治線、西郷線、散岐線、江波赤波線、和奈見国英線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市が直営で運行している路線であるが、運転者は鳥取市シルバー人材センターから派遣している。</li> <li>● 人手不足と運転者の高齢化による影響を受けやすく、<b>現在の状況が今後も続く場合は、路線の維持が困難になる可能性が高く、緊急性の高い路線である。</b></li> </ul>
	福部循環バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鳥取市社会福祉協議会が運行を担っており、人手不足や運転者の高齢化による影響を受けやすい。</li> <li>● このままの状況が今後も続く場合、<b>5年先以降は路線の維持が困難になると見込まれる。</b></li> </ul>
	乗合タクシー 浜村・青谷線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 採算性の悪化や運転者不足、運転者の高齢化といった問題が深刻化し、<b>令和2年3月に廃止を予定している。</b></li> <li>● 代替の交通手段として、令和2年4月より<b>鳥取市有償バスによる対応を予定している。</b></li> </ul>

## 第2章 生活交通を取り巻く社会環境

### <参考：縮小や廃止の可能性がある路線の利用状況と維持確保に係る支出額>

運行形態	路線名	利用状況		経常損益額 (市の支出額)
		1便あたり 利用者数	平均乗車密度	
民間路線バス	神戸線	6.5 人/便	0.3 人	▲19,630 千円 (14,044 千円)
	勝部線	7.2 人/便	0.1 人	▲12,132 千円 (8,977 千円)
	日置線	8.9 人/便	0.1 人	▲10,876 千円 (9,366 千円)
	八坂線	2.2 人/便	0.9 人	▲3,812 千円 (2,851 千円)
	津ノ井倉田循環線	5.4 人/便	1.6 人	▲4,969 千円 (3,828 千円)
市・地域が主体 となって運行し ている路線	南部地域有償バス ※佐治線、西郷線、散 岐線、江波赤波線、和 奈見国英線	2.4 人/便	-	▲8,815 千円 (8,815 千円)
	福部循環バス	5.4 人/便	-	▲2,714 千円 (2,714 千円)
	乗合タクシー 浜村・青谷線	1.1 人/便	-	▲1,482 千円 (1,029 千円)

※1便あたり利用者数および経常損益額（市の支出額）は、平成30年度の輸送実績を記載

※1便あたり利用者数について、民間路線バスは1往復2便として算出

※平均乗車密度は起点から終点まで路線バスに乗っている乗客数の平均を指す。

## 第3章 生活交通の課題と対応方針

### 1 生活交通の課題

市の生活交通を取り巻く次の課題を踏まえ、課題への対応方針として、ビジョンにおける基本理念とそれを実現するための基本指針を設定し、戦略的に取組を進めていきます。

#### ① 生活交通の担い手の確保

##### 【対応する社会環境・問題点】

- 人口減少と高齢化の進行（7頁）
- 生活交通の担い手不足（13頁）

#### ② 生活交通の軸となる鉄道及び路線バスの維持・存続

##### 【対応する社会環境・問題点】

- 人口減少と高齢化の進行（7頁）
- 生活交通の維持・確保（12頁）
- 生活交通の担い手不足（13頁）
- 生活交通の現状と今後の見通し（14頁）

#### ③ 地域特性に応じた移動手段の確保

##### 【対応する社会環境・問題点】

- 人口減少と高齢化の進行（7頁）
- 交通空白地域の存在（9頁）
- 生活交通の現状と今後の見通し（14頁）

#### ④ 自家用車への過度な依存からの転換

##### 【対応する社会環境・問題点】

- 人口減少と高齢化の進行（7頁）
- 利用者の減少とモータリゼーションの進展（8頁）

#### ⑤ 生活交通の存続に係る市の財政支出削減

##### 【対応する社会環境・問題点】

- 人口減少と高齢化の進行（7頁）
- 生活交通の維持・確保（12頁）

## 2 ビジョンにおける基本理念

本ビジョンの策定にあたり、市の目指す将来像やこれまでの計画における生活交通の確保に対する考え方、市の生活交通を取り巻く課題等を踏まえて、基本理念を次のように設定します。

なお、基本理念とは、本ビジョンを策定し推進する上で基本となる考え方です。

### 基本理念

## 市民の暮らしを支える“生活交通”を 創り・守り・育てます。

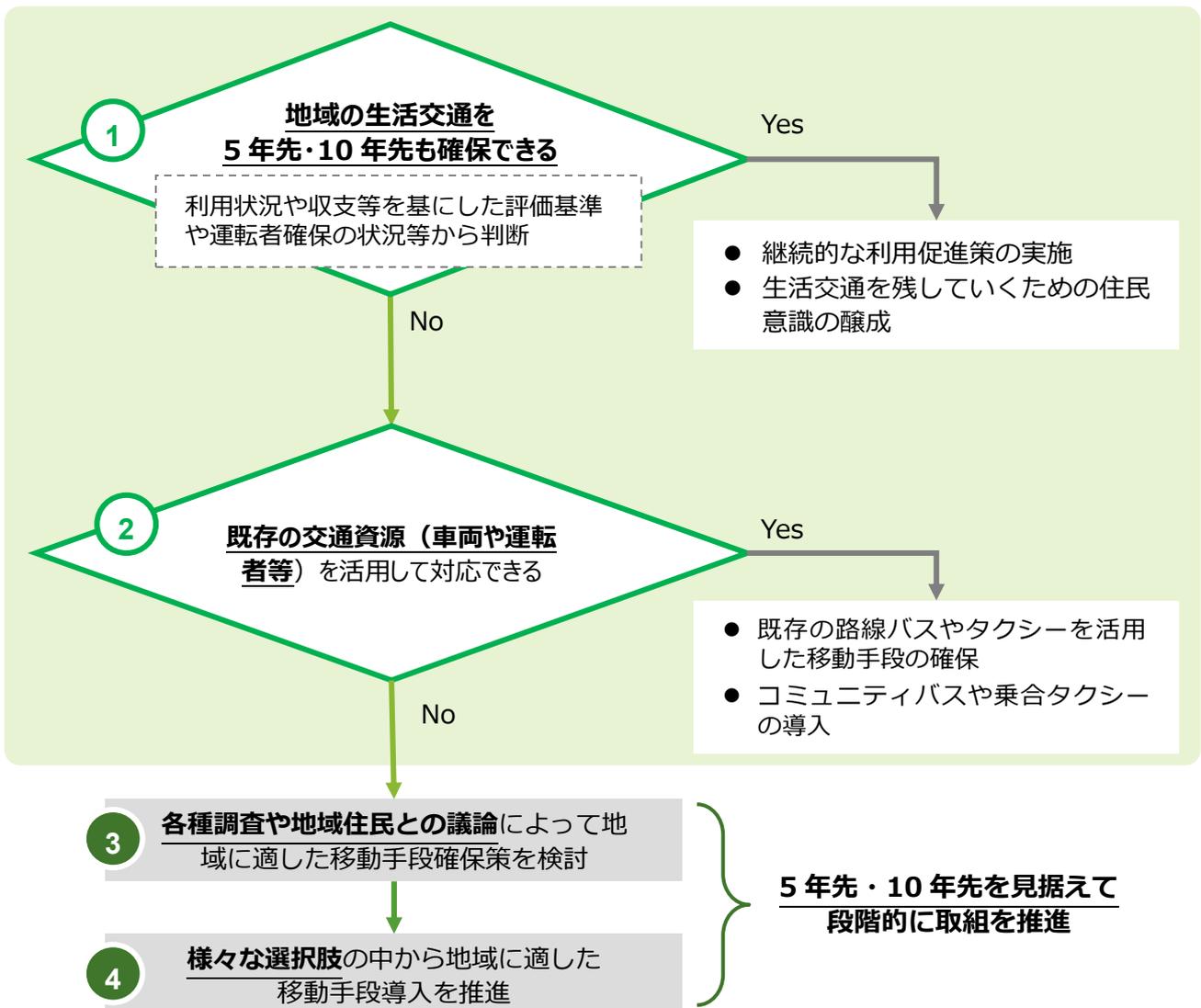
- 生活交通は、特に高齢者や児童・生徒など、マイカーを利用できない人にとって、日常生活を営む上で必要不可欠な移動手段であり、地域生活を支える根幹的な基盤であると考えます。
- 今後、人口減少・高齢化が進展していく中で、生活交通利用者の更なる減少が予想されます。加えて、近年では生活交通の担い手（運転者）の不足・高齢化が深刻化の一途を辿っており、生活交通の確保が困難になると予想されます。
- このようなことから、生活交通を市民生活の基盤とし、それらを持続可能なものにしていくため、市・交通事業者・地域住民の協働・連携と創意工夫により、生活交通を“創り・守り・育て”ます。
- また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、市が中心となって、生活交通に関わる関係者と連携し取組を進めていきます。

### 3 ビジョンにおける基本指針

#### 基本指針①：地域の移動を支える生活交通の確保

- 効率性や採算性の面で、現在の運行形態やサービス水準を当面維持することができる路線については、現在の運行形態やサービス水準を維持できるよう努めます。
- 運転者不足や運転者の高齢化、利用者の減少によって、現行の運行形態やサービス水準の確保が困難になることが見込まれる場合は、代替交通を検討します。
- なお、上記については、利用の実態や収支の状況等から、一定の基準を設けて路線の評価を行い、運転者不足の状況等を勘案し、交通事業者との協議を踏まえて判断します。
- 代替交通の検討にあたっては、まず、既存の交通資源（車両や運転者等）を活用することができないかを検討し、そうすることが困難な場合は、共助交通（公共交通空白地有償運送）等の複数の選択肢の中から、適切な移動手段の導入を検討します。
- また、交通空白地域となっている地区や集落においては、その解消に努めます。交通空白地域の解消においても、運転者不足や運転者の高齢化といった社会環境、将来的な持続可能性等の視点により、既存の生活交通による対応が難しい場合は、複数の選択肢の中から適切な移動手段の導入を検討します。

#### <生活交通の維持・確保に向けた検討フロー>



## 基本指針②：持続可能な生活交通体系を目指した環境整備

### ＜生活交通利用者を増やすための環境整備＞

- 市の生活路線（くる梨や観光路線を除く）の1人あたりの平均運賃額は178円です。この値を基に、5歳以上の市民（179,669人）が今より年10回（5往復）多く路線バスを利用した場合、年間でおおよそ319,811千円の収益が見込め、民間路線バスの維持に係る補助金（平成30年度はおおよそ225,299千円）を賄うことができます。
- このようにバスを1回でも多く利用してもらうことにより、生活交通に係る市の支出を削減でき、交通を将来に渡って残していくことに繋がります。また、削減した補助金を移動に対して支援を必要としている人への対応等に充てることができます。
- このことから、生活交通を将来に渡って残していくために、まずは地域の生活交通を利用してもらうことが重要です。そのためには、生活交通を利用してもらうための環境整備や利用への働きかけ、生活交通を他人ごとではなく、「自分のこと」として考えてもらうための意識の醸成が必要不可欠です。
- 交通空白地域の解消を目指し、生活交通を利用できる環境を整備していくこととあわせて、これを機会に多くの人々が生活交通について考えてもらえるよう、取組を推進していきます。
- 交通分野が他部門に与える影響は大きく、生活交通が廃止となってしまった場合、廃止前より行政コストが増加し、日常生活が不便になる可能性があります。今ある生活交通が廃止とにならないよう市・交通事業者・地域住民の連携・協働により、生活交通を支えていくことが重要です。

### ＜生活交通の担い手不足への対応＞

- 近年、生活交通の運行を支える担い手（運転者）不足や担い手（運転者）の高齢化が顕著になっており、5年先・10年先には現状よりも更に状況が悪化する可能性が高く、持続可能な生活交通体系を目指すためには、担い手（運転者）不足への対策が必要不可欠です。
- 今後の交通事業者への支援の在り方については、人材確保に対する周知・PRといった支援だけではなく、生活交通の担い手（運転者）不足が全国的に大きな課題であることを踏まえ、根本的な原因である運転者の労働環境の改善について、国への働きかけると共に、県や他町村との連携を図っていきます。
- 生活交通の維持・確保を困難にしている要因として、担い手不足が大きく影響していることを地域住民に広く周知し、生活交通の縮小・廃止といった不測の事態に備え、今のうちから準備をしておく必要があります。
- 特に今後の移動手段の確保策においては、人手不足を発端として今後起こり得るかもしれない、バス・タクシー事業の縮小に備え、住民主体の移動手段や異業種連携等の新たな可能性を探っていきます。

第3章 生活交通の課題と対応方針



図10 生活交通がなくなった際に他部門に与える影響

## 第4章 生活交通を“創り・守り・育てる”取組の方向性

基本理念の実現を目指していくにあたり、基本指針に対応した次の方向性で取組を展開していきます。また、取組の推進にあたっては社会環境の変化を見ながら、緊急性や必要性等を踏まえ、実現可能なものから推進していきます。

### 1 既存のバス路線の維持・確保

<p>施策のねらい 期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市民の生活を支える移動手段の維持・確保</li> <li>○ 運行の効率化</li> <li>○ 利用者ニーズにあった生活交通の運行</li> </ul>
<p>内容・イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市民生活に必要なバス路線の多くは、利用者の減少により、交通事業者の自助努力だけでは路線の維持が困難となっている。そのため、民間路線バスや市や地域組織が主体となって運行している交通に対し、<u>これまでと同様に運行に係る支援を行い、可能な限り現在の運行形態を維持できるように努める。</u></li> <li>● 県東部圏域で運行している<u>広域的なバス路線については、必要に応じて県や関係する自治体と協調しながら、広域生活圏の機能保持に努める。</u></li> <li>● 利用が少ない路線や収支率が低い路線については、<u>効率的な運行に向けた調整を行う。</u>また、<u>利用者のニーズに合わせて、ルートの見直しや運行時間帯の調整等を検討し、市民の移動手段確保に努める。</u></li> </ul>
<p>課題・留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者の減少が今後も続く場合、運行に係る補助金の増加が懸念される。そのため、<u>利用促進策と並行して取組を推進する。</u></li> </ul>
<p>進め方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市は、これまでと同様に生活交通（路線バス、市や地域組織が主体となっている移動手段）の運行に対して支援（補助）を行う。</li> <li>● 交通事業者は、運行の効率化や利用者ニーズの把握に努める。</li> </ul>
<p>実施主体</p>	<p>市、交通事業者</p>

2 生活交通の維持・確保のための仕組み(基準)づくり

<p>施策のねらい 期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域の特性に応じた最適な生活交通の検討・判断</li> <li>○ 生活交通を地域で支え合う仕組みを構築するための指標の設定</li> </ul>
<p>内容・イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活交通の利用者の減少が続き、市の負担額が高止まりする中で、<b>路線が廃止となる前に、適切な改善を図るための基準を設定する。</b></li> <li>● 移動手段確保策における最初のステップとして位置づけ（17頁のフローに従い）、改善が必要となる路線に対して利用促進を強化し、<b>改善が見込まれない場合は運転者不足等の状況を踏まえて、見直しや移動手段確保策の検討を進める。</b></li> </ul> <p style="text-align: center;">▲ 運行計画の見直しフローの例（兵庫県豊岡市）</p>
<p>課題・留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 基準の運用に当たっては<b>減便や廃止のみを念頭に置いた仕組みではなく、改善を図るもの</b>だということを広く周知する必要がある。</li> </ul>
<p>進め方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市で令和2年度に具体的な基準を検討し、令和3年度から運用を予定する。</li> </ul>
<p>実施主体</p>	<p>市、交通事業者、地域住民</p>

第4章 生活交通を“創り・守り・育てる”取組の方向性

<参考：他市町村の運行評価や運行見直しにおける基準設定>

市町村名	対象路線	区分	運行評価や運行見直しにおける基準	
			利用者数	収支率
井原市 (岡山県)	民間の路線バス	民間の路線バス	1便あたり利用者数 2.0人/便未満	20%未満
	井原あいあいバス (市内循環バス)	コミュニティバス	1便あたり利用者数 3.0人/便未満	—
庄原市 (広島県)	民間の路線バス	民間の路線バス	平均乗車密度 2.0人/便未満	30%未満
	市営バス 廃止代替等バス 予約乗合タクシー 地域生活バス 市街地循環バス	コミュニティバス デマンド交通	1便あたり利用者数 2.0人/便未満	20%未満
福山市 (広島県)	一般乗合路線 ※4条路線	民間の路線バス	—	32.5%未満
	委託路線 ※みなし4条(旧21 条)路線	民間の路線バス	—	20%未満
呉市 (広島県)	一般乗合バス (広電バス)	民間の路線バス	—	50%未満
	生活交通	コミュニティバス デマンド交通	—	15%未満
豊岡市 (兵庫県)	市営バス「イナカー」	コミュニティバス	(最低運行回数=3 往復6便運行として) 1.0人/便未満	20%未満
前橋市 (千葉県)	地域間幹線系統	民間の路線バス	ピーク時間帯の1便 あたり最大利用者数 10人/便未満	改善…40%未満 重点改善…20%未満
	コミュニティ交通	コミュニティバス 等	ピーク時間帯の1便 あたり最大利用者数 10人/便未満	改善…40%未満
雲南市 (島根県)	雲南市民バス	コミュニティバス	1便あたり利用者数 1.0人/便未満	—
	予約型乗合タクシー	デマンド交通	1便あたり利用者数 1.5人/便未満	—

## 第4章 生活交通を“創り・守り・育てる”取組の方向性

### <参考：鳥取市で運行している民間路線バスの利用状況と収支状況>

路線名	1便あたり 利用者数 (人/便)	平均乗車密度 (人)	収支率
西郷	9.7	0.9	15.1%
勝部	7.2	0.1	17.4%
日置	8.9	0.1	24.8%
佐治	11.4	0.4	25.8%
神戸	6.5	0.3	25.9%
百谷	4.5	0.9	25.9%
散岐	3.4	1.4	26.9%
江波赤波	15.3	0.5	27.5%
東郷	3.7	1.3	29.0%
八坂線	2.2	0.9	29.1%
津ノ井倉田循環	5.4	1.6	31.6%
用瀬	6.8	0.5	39.0%
智頭	17.5	0.4	42.3%
日ノ丸本社	0.1	1.4	46.3%
市立病院線	4.3	1.4	46.7%
大覚寺線	3.3	1.4	47.5%
岩井線	17.8	0.7	47.5%
吉岡	10.6	0.3	50.1%
中河原	11.0	2.9	54.5%
鹿野	17.6	0.3	55.0%
若桜線	12.3	1.3	59.1%
市内岩倉	4.4	1.8	60.1%
湖岸	13.7	0.2	61.2%
桜谷線	5.2	0.5	63.7%
松上	12.2	0.9	65.7%
賀露	8.7	0.8	76.9%
湖山鳥大(相生町・西品治)	10.5	1.8	78.7%
雲山南団地線	4.3	2.3	89.2%
北園団地線	10.0	1.2	89.9%
十六本松線	9.9	0.4	90.4%
若葉台線	82.9	0.9	93.1%
湖山鳥大(布勢)	13.1	1.3	104.4%
大森中央病院線	8.7	2.6	109.5%

※平成30年度の輸送実績を記載

※1便あたり利用者数について、1往復2便として算出

※平均乗車密度は起点から終点まで路線バスに乗っている乗客数の平均を指す。

### 3 地域に適した移動手段の検討

施策のねらい 期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 様々な選択肢から地域に最適な移動手段の確保</li> <li>○ 交通空白地域の解消</li> <li>○ 生活交通の担い手（運転者）不足に対応した新たな生活交通の導入</li> </ul>
進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和2年より<u>地域住民への意識調査（アンケート調査等）や地域との意見交換会、異業種の参入意向に関する調査、自動運転技術の導入に向けた検討等を通じて、様々な選択肢における実現可能性を検討</u>する。</li> <li>● 特に<u>共助交通（公共交通空白地有償運送）の検討</u>に当たっては、課題や留意点を踏まえ、<u>地域住民の負担を軽減</u>するよう努める。</li> <li>● 現時点で、<u>生活交通の廃止や縮小の見込みがある地域から優先的に検討</u>を進める。</li> <li>● 運行の効率化や利便性の向上のため、AI（人工知能）やICT（情報通信技術）といった<u>先進技術の活用を視野に入れて検討</u>を行う。</li> </ul>
実施主体	市、交通事業者、地域住民、その他の関係主体

地域に適した移動手段の選択肢として、現時点では以下（ア～キ）の移動手段が想定される。

#### ア. 市の直営による運行（市町村運営有償運送）

内容・イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市が車両を購入し、市で運転者を雇用もしくは交通事業者に委託する形で運行する。</li> <li>● 本市においては、市が運営している本形態の生活交通として、気高地域・鹿野地域で運行している気高循環バスや、青谷地域で運行している絹見バス、河原地域・用瀬地域・佐治地域で運行している南部地域有償バス（鳥取市有償バス）が該当する。</li> </ul>	
課題・留意点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市直営で運行するため、財政負担額の増加が懸念される。</li> <li>● 運転者不足や運転者の高齢化に伴い、運行の委託先及び運転者の確保が導入や運行継続における大きな課題となっている。</li> </ul>	<p>▲ 気高循環バス(気高地域・鹿野地域)</p>
実施主体	市、交通事業者	

## 第4章 生活交通を“創り・守り・育てる”取組の方向性

### イ. 共助交通（公共交通空白地有償運送）の導入

<p>内容・イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● NPO 法人や地域の自主組織（まちづくり団体）等の非営利団体が自家用自動車を使用して運送する形態である。</li> <li>● 本市では末恒地区で運行しているふるさとバスや大和地区で運行している大和ふれあいタクシーが該当する。また、導入や運行に対する補助等、市で支援制度を設けている。</li> <li>● 地域住民が主体となって運行計画を作ることができるため、地域の実情に合わせた、きめ細やかな運行が可能となる。</li> <li>● 路線バスや乗合タクシー等と同様に利用者が運送の対価を支払うことになるため、無償の輸送に比べて持続性が期待できる。</li> </ul>	
<p>課題・留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 安全面に係る市のバックアップ体制や、運転・運行管理における地域住民の負担等が課題となっている。</li> <li>● 上記の課題解決に向け、今後の法規制の動向等に注目し、運行管理をタクシー事業者等へ委託する形態等を視野に入れ、検討を進める。</li> </ul>	<p>▲ ふるさとバス（末恒地区）</p>
<p>実施主体</p>	<p>市、地域住民</p>	

### ウ. 旅客運送事業者以外（異業種）との連携

<p>内容・イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バスや乗合タクシー等の運行を担う受け皿として、貨物運送事業や建設業等からの参入を積極的に検討する。</li> <li>● 気高循環バスにおいては、令和元年9月には、鹿野町の貨物運送会社が鳥取市と連携協定を結び、気高循環バスの運行を担うことになった。</li> </ul>
<p>課題・留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 異業種の参入にあたっては、経営許可申請等の手続が必要となる。</li> <li>● 参入に関する他事業者の意向が現時点では不明確である。</li> </ul>
<p>実施主体</p>	<p>市、その他の関係主体</p>

### エ. タクシーの活用

<p>内容・イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスや乗合タクシー等の運行が困難な地域において、タクシーを活用し、移動手段を確保する。</li> </ul>
<p>課題・留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシーの活用が相応しいと判断される地域の状況や条件、該当するサービスの形態や支援内容等について、全市で統一した基準が必要となる。</li> <li>● 対象の規模によっては市の財政負担が多くなる。</li> </ul>
<p>実施主体</p>	<p>市、交通事業者</p>

## 第4章 生活交通を“創り・守り・育てる”取組の方向性

### オ. スクールバスの運行

内容・イメージ	<ul style="list-style-type: none"><li>● 登下校時の時間帯に限り、各集落と最寄りの小中学校との間を結ぶスクールバスを運行する。</li><li>● 住民の一般混乗も可能とすることで輸送の効率化を図る。</li></ul>
課題・留意点	<ul style="list-style-type: none"><li>● 有償運送として運行する場合、手続きが必要となる。</li><li>● 朝・夕（通学時間帯）以外の移動手段を別途確保する必要がある。</li><li>● 学校の始業・終業時刻や児童・生徒の居住地等を優先して路線が決まるため、児童以外の利用者に合わせた柔軟な運行が困難となる可能性がある。</li></ul>
実施主体	市

### カ. 自動運転の導入

内容・イメージ	<ul style="list-style-type: none"><li>● 運転者を必要としない自動運転車両を導入することで、交通事業者の低い採算性や人手不足といった問題を解消する。</li></ul>
課題・留意点	<ul style="list-style-type: none"><li>● 法規制、事故リスク、積雪、導入・維持コスト等の課題があり、不明確な部分が現時点では多い。</li></ul>
実施主体	市、交通事業者

### キ. 無償運送（住民が主体となった互助による輸送）の導入

内容・イメージ	<ul style="list-style-type: none"><li>● NPO 法人や地域の自主組織（まちづくり団体）等の非営利団体が自家用自動車を使用して、無償で輸送する形態である。</li><li>● 共助交通（交通空白地有償運送）と同様に、地域が主体となった運行計画をつくることができる。</li></ul>
課題・留意点	<ul style="list-style-type: none"><li>● 利用者は燃料代や道路通行料、駐車場代以外を運送の代価（運賃）として支払うことができないため、共助交通（交通空白地域有償運送）に比べると持続性に課題がある。</li><li>● 道路運送法によらない運行であるため、安全確保や利用者保護の面が有償運送に比べて十分ではない。</li></ul>
実施主体	市、地域住民

その他、先進技術の進展や法制度の動向、他市町村で先進事例等について、今後も継続して情報収集を行い、地域に必要と思われる移動手段や移動の仕組みについては、積極的に導入を検討する。

4 生活交通の担い手不足に対応した支援の在り方の検討

<p>施策のねらい 期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バス・タクシーにおける人材の確保</li> <li>○ バス・タクシーに対するイメージアップ</li> </ul>
<p>内容・イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活交通（主にバスやタクシー）の<u>人材確保のため、支援策を検討</u>する。</li> <li>● 運転者の<u>賃金のベースアップや労働環境の改善</u>を目指して、県や交通事業者と連携し、<u>積極的に国に働きかける</u>。</li> <li>● 周知やPRに関連する取組については、国や県、バス協会やハイヤータクシー協会、商工関連団体等が実施する施策等との連携を図る。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">▲ バス・タクシーの担い手確保セミナー (主催：国土交通省中国運輸局鳥取運輸支局、鳥取県、一般社団法人鳥取県バス協会、一般社団法人鳥取県ハイヤータクシー協会)</p>
<p>課題・留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>運転者の待遇が、労働条件に対して魅力的でなくなっていることが、運転者の確保を困難にしているが根本的な要因</u>である。</li> <li>● 周知やPRについては、運転者不足等の問題を取り上げるのではなく、<u>運転者として働くことのメリットを広く伝える</u>よう、イメージアップに努める。</li> </ul>
<p>進め方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通事業者へのヒアリング等を通じて必要な支援策を検討する。</li> <li>● 令和2年度から可能な限り、国や県、バス協会やハイヤータクシー協会、商工関連団体等との連携を図る。</li> </ul>
<p>実施主体</p>	<p>市、交通事業者、その他の関係主体</p>

5 生活交通利用のための働きかけ(利用促進策の推進)

<p>施策のねらい 期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自家用車の利用から生活交通利用への転換</li> <li>○ 高齢者の生活交通利用の推進</li> <li>○ 生徒（高校生）の生活交通利用の推進</li> <li>○ 市全体での生活交通利用者の増加</li> <li>○ 高齢者の健康寿命向上、社会参加・社会貢献意欲の醸成</li> </ul>
<p>内容・イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>高齢者への支援を強化</u>し、運転免許証返納後の移動手段として、生活交通が選択されるような環境を構築する。具体的には、<u>令和2年より運転免許証返納者及び65歳以上の高齢者に対し、路線バス定期券を半額に割引する支援制度の運用</u>し、高齢者の生活交通利用を促進する。</li> <li>● 送迎により通学している高校生の実態が明らかになっており、<u>高校生を対象にした利用促進策を検討</u>する。</li> <li>● <u>ノルデ運動等、従来から実施している利用促進策を強化</u>する。(周知の強化や協賛店の拡大)</li> <li>● 生活交通に対する市民の意識や関心を高めることを目的に、<u>イベントや乗り方教室の開催等を通じて利用の啓発活動を推進</u>する。</li> <li>● 生活交通を身近に感じてもらうことを目的に、新たに運行する移動手段の愛称募集や車両のラッピングデザイン、地域の児童・生徒による社内アナウンス等を検討し、<u>「乗って楽しい生活交通」を目指す</u>。</li> <li>● 国・県・交通事業者・交通関係団体等と共に実施している「<u>乗って！守って！公共交通利用促進キャンペーン</u>」について<u>継続的な連携を図る</u>。</li> <li>● 生活交通利用の拡大が他部門（福祉や介護、教育、商業、交通安全、まちづくり等）に与える影響を踏まえ、<u>関係する他部門と連携</u>を図る。</li> <li>● <u>ICカードやキャッシュレス決済の導入</u>に向け、県や交通事業者と連携し、検討を進める。</li> <li>● 市全体の公共交通利用者を増やすため、<u>観光2次交通としても生活交通が利用されるよう、周知や利用の働きかけに努める</u>。</li> </ul> <div data-bbox="965 824 1417 1451" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">▲ ノルデ運動の啓発</p> <div data-bbox="912 1554 1417 1928" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">▲ とっとり交通フェスタ（イベント）の様子</p>

第4章 生活交通を“創り・守り・育てる”取組の方向性

<p>課題・留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用促進策については、市による取り組みだけではなく、<u>交通事業者やその他に関係団体と認識を共有しながら、連携のもとでモビリティ・マネジメントを進めていく</u>ことが望ましい。</li> <li>● 高校生を対象にしたアンケート調査結果では、およそ5割の生徒が送迎で通学することがあると回答している一方で、回答した保護者の37.1%が送迎に対して負担を感じている。このような<u>調査結果等を基に、保護者の負担軽減という側面も加味し、関係機関（県や教育機関）と連携した施策を検討</u>する。</li> </ul> <p>▲ 高校生が普段利用することのある移動手段 (令和元年9月実施高校生アンケート調査結果より)</p> <p>▲ 送迎に対する保護者の負担感 (令和元年9月実施高校生アンケート調査結果より)</p>
	<p>進め方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 市が中心となり、令和2年から随時実施</li> </ul>
<p>実施主体</p> <p>市、交通事業者、地域住民</p>	

6 生活交通を“創り・守り・育てる”ための意識の醸成

<p>施策のねらい 期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 生活交通の問題を「自分のこと」として考えてもらうための土台づくり</li> <li>○ 生活交通の状況について周知</li> </ul>
<p>内容・イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>地域住民との意見交換会・説明会を実施</b>する。</li> <li>● 移動手段の確保策を検討する際は、<b>ワークショップ等の手法を導入して、「地域と共に考える」ことを念頭に、連携・協働で検討を進めていく。</b></li> <li>● 市広報や市ウェブサイト等を活用し、<b>生活交通に対する積極的な情報発信</b>を行う。</li> </ul> <div data-bbox="954 421 1414 763" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">▲ 住民意見交換会の様子（青谷地域） ※令和元年10月開催</p>
<p>課題・留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 可能な限り地域自らが関わることができるよう、地域の代表者との調整が必要となる。</li> <li>● 地域の移動手段確保策について、地域住民が主体的に考えてもらうための工夫が必要である。（移動手段確保の参考となる情報（地域の現状や市の支援制度の内容や事例等）を発信等）</li> </ul>
<p>進め方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市が中心となり、令和2年から随時実施</li> </ul>
<p>実施主体</p>	<p>市、交通事業者、地域住民</p>

7 生活交通の維持・確保における推進体制

<p>施策のねらい 期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通の維持・活性化に向けた連携</li> <li>○ ビジョンや実施する取組の評価・検証</li> <li>○ 各地域単位における取組の検討・推進</li> </ul>
<p>内容・イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>鳥取市生活交通会議を定期的</u> <u>に開催</u>する。</li> <li>● 鳥取市生活交通会議や地域の協議会等を活用し、地域住民、交通事業者、行政（国・県・市）等の各主体が連携して市全体の生活交通の維持・活性化を推進する。</li> <li>● <u>各総合支所において、生活交通の維持・確保策に関する検討体制を整備</u>する。</li> </ul> <div data-bbox="903 450 1409 828" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">▲ 鳥取市生活交通会議の様子</p>
<p>課題・留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域住民、交通事業者、行政（国・県・市）、関係団体等の<u>それぞれの立場から、十分に議論が尽くされることが重要</u>である。</li> </ul>
<p>進め方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和2年度より、鳥取市生活交通会議で取組の実施状況や検討状況について報告・協議する。</li> </ul>
<p>実施主体</p>	<p>市、交通事業者、地域住民、その他関係主体</p>

8 実施スケジュール

推進する取組	事業主体				実施スケジュール											
	鳥取市	交通事業者	地域住民	その他	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R12		
既存のバス路線の維持・確保	●	●			R2年より継続実施											
生活交通の維持・確保のための仕組み(基準)づくり	●	●			検討	R3年より仕組みの運用開始										
地域に適した移動手段の検討	●	●	●	●	検討	地域に適した移動手段導入に向けた取組を随時実施										
生活交通の担い手不足に対応した支援の在り方の検討	●				検討	導入可能な取組は随時実施										
生活交通利用の働きかけ(利用促進策の推進)	●	●	●	●	R2年より継続実施											
生活交通を“創り・守り・育てる”ための意識の醸成	●	●	●		R2年より継続実施											
生活交通の維持・確保における推進体制	●	●	●	●	R2年より継続実施											

# 第5章 取組の推進に向けて

## 1 連携・協働によるビジョンの推進

ビジョンがめざす望ましい生活交通の姿を実現するには、市のみならず、交通事業者、地域住民その他様々な関係主体が、生活交通は地域を支える重要な社会基盤であるとの認識を共有し、連携・協働して取り組むことが不可欠です。

主な関係主体におけるそれぞれの基本的な役割は、以下のとおり整理されます。

### <市・交通事業者・地域住民が担う役割>

鳥取市	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 必要と考えられる施策を計画的に実施</li> <li>■ 地域主体の運行計画のサポート（計画、申請等）</li> <li>■ 生活交通の利用促進策の推進</li> <li>■ 積極的な住民への情報発信</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 適切な交通サービスの提供</li> <li>■ 安全で快適な運行の提供（安全管理）</li> <li>■ 生活交通の利用促進策の推進</li> <li>■ 効率化の検討</li> <li>■ 利用ニーズへの対応検討</li> </ul>
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 積極的な生活交通利用</li> <li>■ 生活交通の問題を自分のこととして考える</li> <li>■ 生活交通を“創り・守り・育てる”意識を持つ</li> </ul>

## 2 評価・検証

事業実施にあたってはPDCAサイクルの考え方に沿って、10年間の計画期間の中で、5年を目途にビジョンの評価を行い、見直しの必要があれば改善計画を立案し、随時改善を行います。

また、令和2年度から毎年度継続・実施する事業については、鳥取市生活交通会議において進捗確認と評価を行い、適宜改善しながら継続していきます。

