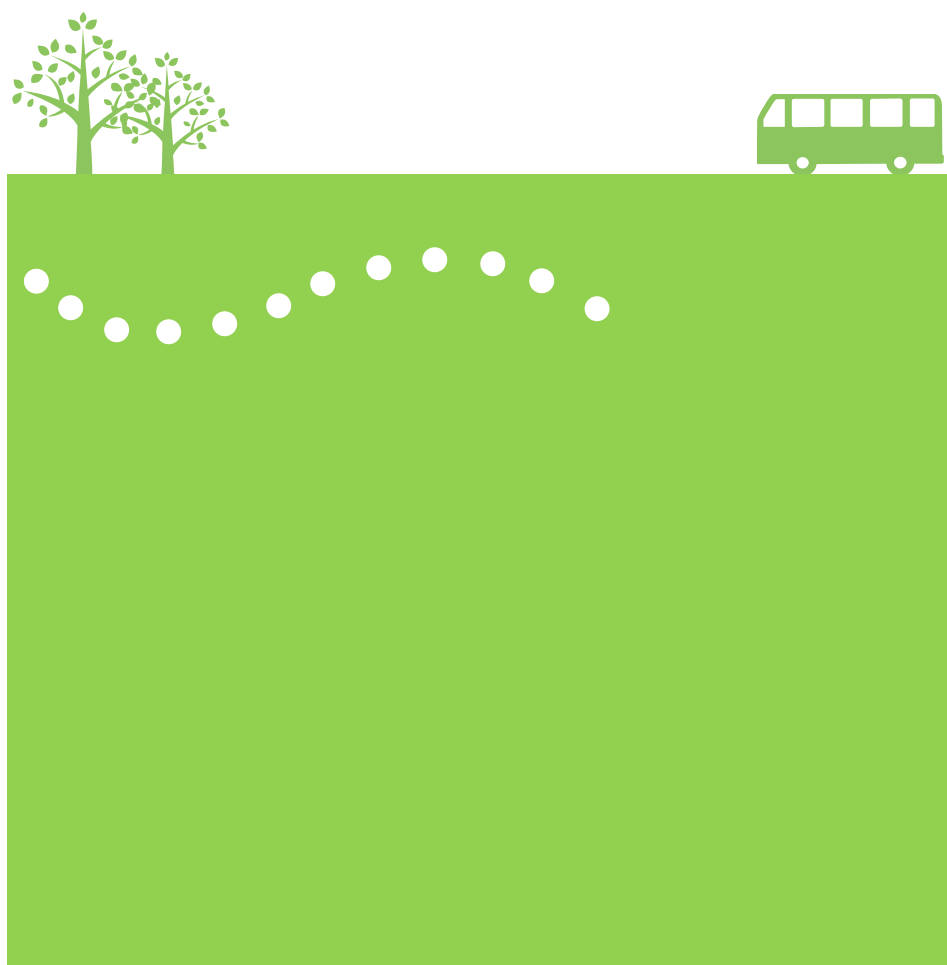


鳥取県西部地域公共交通計画



令和5年10月

鳥取県・米子市・境港市・日吉津村・大山町
南部町・伯耆町・日南町・日野町・江府町
(鳥取県西部地域公共交通活性化協議会)

鳥取県西部地域公共交通計画 目次

第1章 計画の策定にあたって	1
1-1 計画策定の背景	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 計画期間	2
1-4 計画区域	2
第2章 地域の概況	3
2-1 位置・地勢	3
(1) 位置	3
(2) 地勢	4
2-2 人口動態	5
(1) 人口分布	5
(2) 人口の推移	6
(3) 高齢化率	7
2-3 移動の目的地となる施設等の分布状況	9
(1) 機能集積状況	9
(2) 教育機関の集積状況	10
(3) 医療機関の集積状況	11
(4) 商業施設の集積状況	12
(5) 観光資源	13
2-4 中心市街地や市町村間における人の動き	15
(1) 米子市中心市街地における歩行者交通量	15
(2) 通勤流動	16
(3) 通学流動	17
(4) 通勤・通学における利用交通手段	18
2-5 自動車の保有状況と運転免許の保有・返納状況	19
(1) 自動車の保有状況の推移	19
(2) 運転免許保有者数の推移	19
(3) 年代別の運転免許保有者の推移	20
(4) 運転免許返納者数の推移	20
2-6 自動車交通量の多い区間、混雑する区間	21
2-7 鳥取県及び鳥取県西部地域内市町村のまちづくりの方向性	22
(1) 鳥取県	22
(2) 鳥取県西部地域市町村	24
第3章 地域公共交通の状況	27
3-1 公共交通ネットワーク	27
3-2 公共交通のサービス圏域	28
3-3 鉄道の利用状況	29
(1) 鉄道の利用状況（※駅別平均乗降人数の線区計）	29
(2) 路線・区間別の運行本数及び始発時刻	30
(3) 各駅の日当たり利用者数	31
(4) 駅施設の状況	33
3-4 航空機の利用状況	34
3-5 船舶の利用状況	35
3-6 民間路線バス、コミュニティバス	36
(1) 民間路線バス、コミュニティバスの区間別の運行便数	36
(2) 民間路線バスの概要	37
(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当たり利用回数	38
(4) 民間事業者が運行する路線バスの収支率	39
(5) バス乗務員数と平均年齢	39
(6) コミュニティバスの概要	39
(7) コミュニティバスの利用者数	41
(8) コミュニティバスの収支率	42
(9) 主な市町村間移動に関する乗り継ぎ状況	43
3-7 タクシー	44
(1) タクシー事業の概要	44

(2) タクシーの営業拠点と保有車両台数	45
(3) タクシーの輸送人員	45
(4) タクシーの経営状況	46
(5) タクシーの乗務員数と平均年齢	46
3-8 その他の移動サービス	47
(1) 観光地への二次交通	47
(2) 運転代行業者数・車両数	48
(3) 福祉有償運送の運送区域・車両数	48
(4) 福祉有償運送の利用者数	49
(5) カーシェアリング実施事業者	49
(6) レンタカー事業者・車両数	49
(7) レンタサイクル設置状況	50
3-9 移動手段確保のための支援策等	51
(1) 市町村が主体となったその他の移動手段確保策	51
(2) 市町村が主体となった公共交通利用促進や移動支援に関する取組	51
第4章 課題の整理と基本的な方針	54
4-1 現状の課題整理と基本的な方針・目標	54
(1) 本計画が目指す将来像	54
(2) 基本方針	54
(3) 現状の課題と基本的な方針・目標の関係	55
4-2 地域の将来像と目標	56
4-3 各路線の役割整理、重点路線の設定	57
(1) 各路線の役割整理	57
(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性	58
4-4 抜本的な路線再編のコンセプト	60
(1) 交通の統合、シームレス化 (MaaS)	60
(2) 鳥取の地域特性を踏まえた MaaS	60
(3) 乗合交通と個別輸送のベストミックス	61
(4) 鳥取の地域特性を踏まえた MaaS	61
(5) 理想とする公共交通ネットワーク	62
(6) 交通体系の抜本的な再編によるメリット	62
第5章 目標達成のために実施する事業	63
5-1 データに基づく地域公共交通体系の抜本的見直しと利便性の向上	63
(1) データに基づく抜本的な圏域全体のバス路線再編及び接続改善	63
(2) 利用しやすい運賃制度・支払い方法の導入	66
(3) MaaS による地域公共交通のサービス向上	67
5-2 持続可能な公共交通サービスの供給体制構築	72
(1) 輸送資源の総動員	72
(2) 持続性のある移動サービス供給体制の構築	73
(3) 公共交通事業者の経営改革・生産性向上及びドライバー確保	74
5-3 まちづくりに資する公共交通の存在価値・役割の確立	76
(1) 公共交通の魅力・メリット訴求	76
(2) 鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用	78
(3) 公共交通の観光利用促進	83
(4) 快適な待合環境の確保	84
(5) 公共交通のユニバーサルデザイン化	85
(6) まちづくりとの連動	86
第6章 計画の達成状況の評価	87
6-1 計画の推進体制	87
6-2 評価・検証	87
6-3 数値指標とモニタリング方法	88
(1) 目標の考え方	88

第1章 計画の策定にあたって

1-1 計画策定の背景

- 本計画は、交通事業者同士や他分野との“共創”（連携・協調による相乗効果の発揮）により、持続可能でまちと一体的に発展していく地域公共交通の実現を目指して策定するものである。
- 現状、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響で、住民の公共交通離れが加速し、公共交通の利用者数は減少傾向に歯止めがかからない状態が続いている。それにより、交通事業者の経営状況が悪化し、減便や路線廃止等により利便性の良いサービス供給ができず、地域の衰退に繋がりがねない状況になっている。

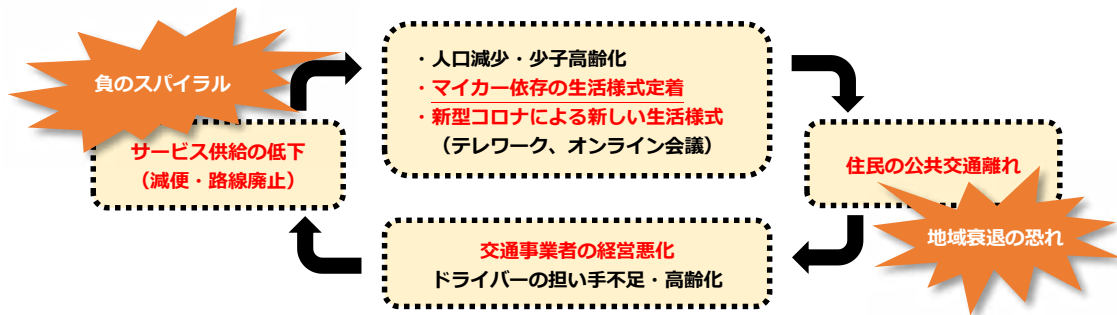


図1 計画策定の背景

- このような状況を打破するため、交通事業者同士や行政・交通事業者・地域住民・各種団体・企業など多様な主体が連携することで、利便性が高く、まちの維持・発展と一体となった地域公共交通の構築の実現を目指して、本計画を策定する。

1-2 計画の位置づけ

- 県の方針等を定める「鳥取県令和新时代創生戦略」を上位計画として位置づけ、基本的な方針や方向性との整合性を図る。また、都市計画や観光、福祉等の他分野における各種計画を関連計画として位置づけ、鳥取県西部地域が目指す将来像の実現に向けた取組を進める。
- 各市町村の地域公共交通計画等、関連する各種計画との連携・整合を図ることとする。

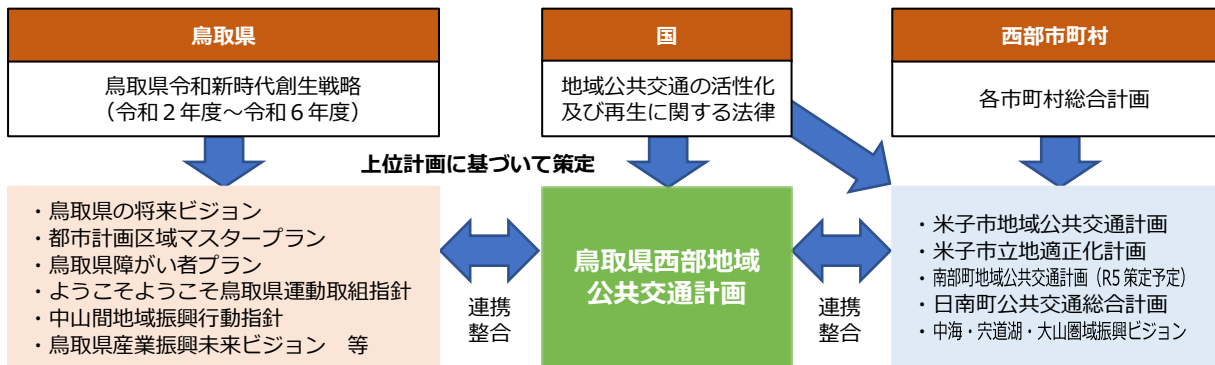


図2 国・県・市町村計画と本計画との関係性

1-3 計画期間

- 令和5年度（令和5年10月）から令和10年度（令和10年9月）までの5年間
- 計画の期間は、令和5年10月から令和10年9月までの5年間とし、上位計画である鳥取県令和新時代創生戦略の見直しや、本計画の根拠となる法律・制度等の改正、社会情勢、地域情勢の変化等に応じて、地域の公共交通をとり巻く環境が変化した場合は、計画期間内であっても必要に応じて見直しを行う。

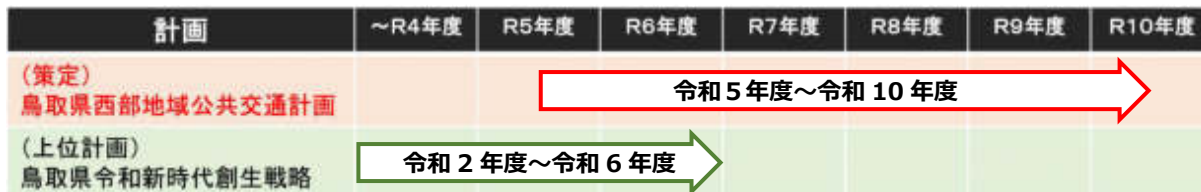


図3 鳥取県令和新時代創生戦略（上位計画）と本計画の計画期間

1-4 計画区域

- 全ての広域バス路線及び鉄道が接続している米子市を中心に、通勤・通学、通院、買い物等の生活・経済圏が一体化していることから、9市町村（米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、日南町、日野町、江府町）を計画の区域として地域公共交通計画を策定する。

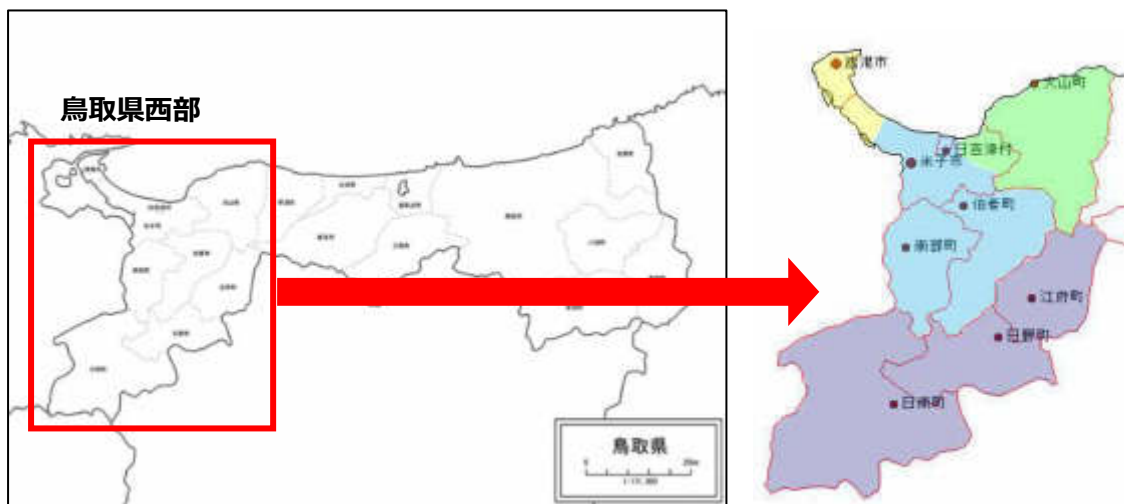


図4 本計画の計画区域

第2章 地域の概況

2-1 位置・地勢

(1)位置

○鳥取県西部地域は、米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、日野町、日南町、江府町の9市町村から構成される。北は日本海に面し、西は島根県、南は岡山県及び広島県に接する、南北に長い広範なエリアである。

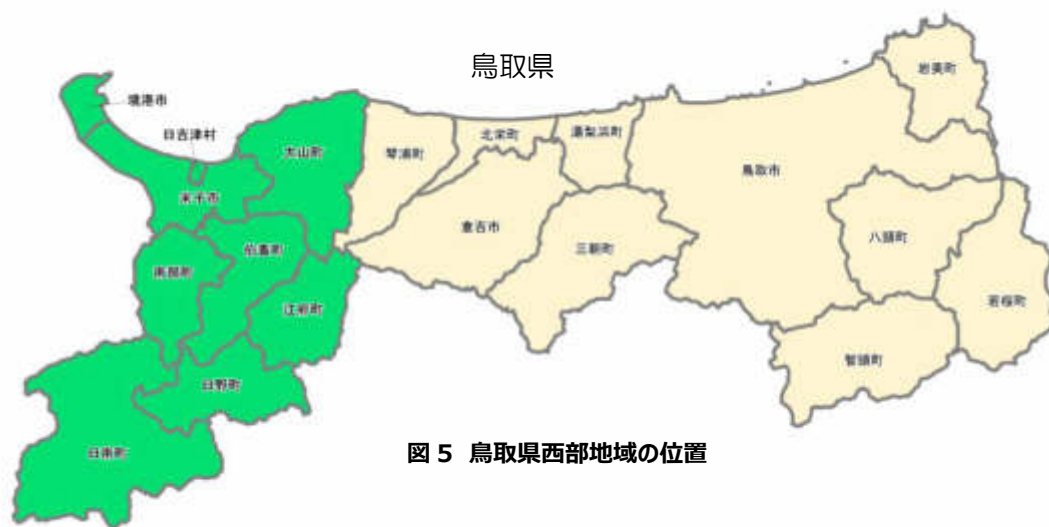


図5 鳥取県西部地域の位置

○鳥取県西部地域を構成する市町村の位置は次のとおりである。



図6 各市町村の位置

(2)地勢

○鳥取県西部地域は、米子市、境港市、日吉津村を中心に平野部が広がり、日本海に面した大山町の北側まで比較的平坦な地形が続いている。一方、南部町、伯耆町、日野町、日南町と南に向うにつれて標高が上がり、日野町、日南町では中国山地の急峻な山岳地形が広がる。また、大山町、江府町は鳥取県及び中国地方最高峰の大山（1,729m）の一角を成している。

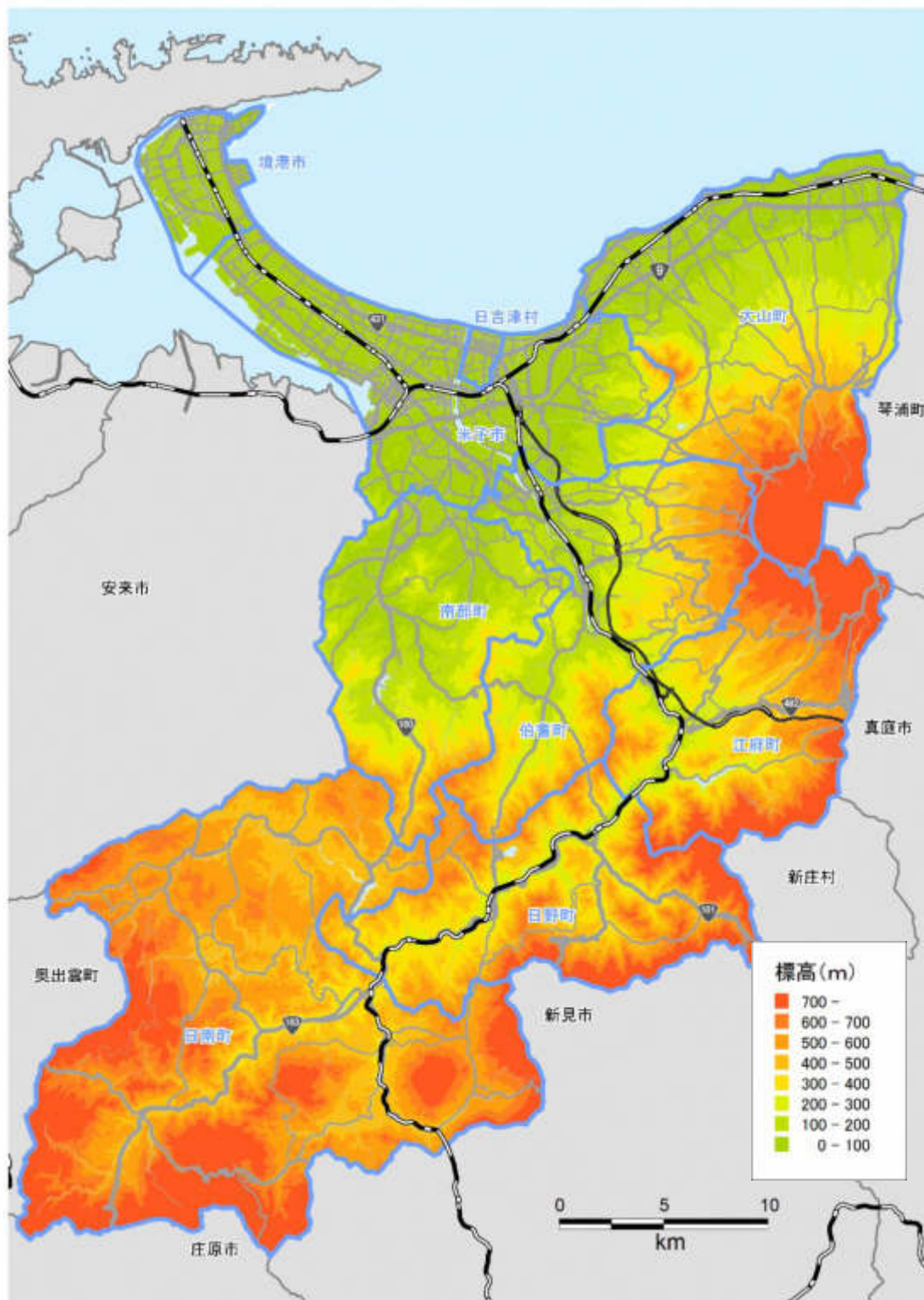


図7 鳥取県西部地域の地勢

2-2 人口動態

(1)人口分布

○米子市中心部・日吉津村から境港市にかけての弓ヶ浜半島で人口の集積がみられる。米子市に隣接している大山町、南部町、伯耆町にも一定の集積がみられるが、江府町、日野町、日南町など、米子市から離れるにつれて人口集積は少なくなる。

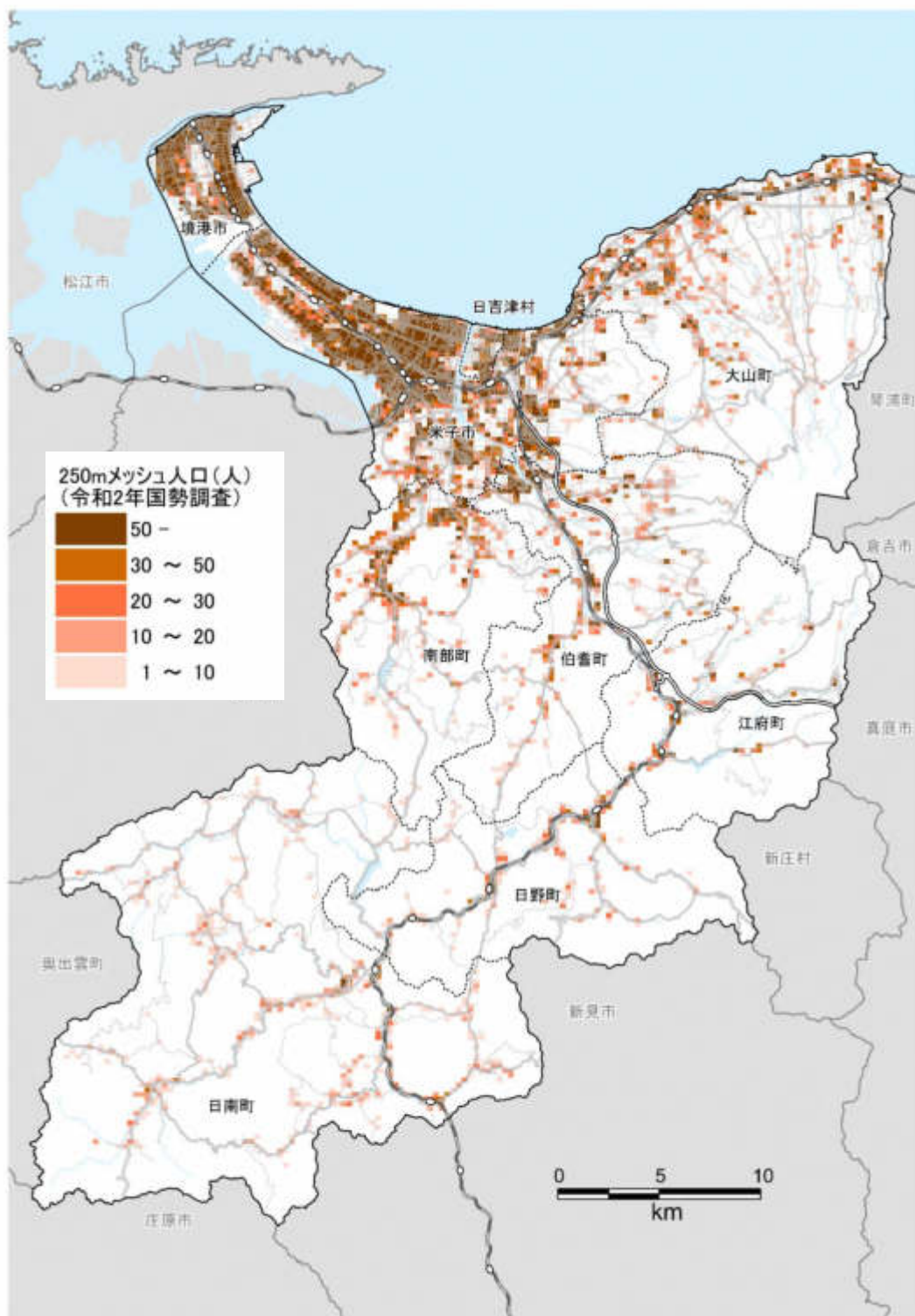
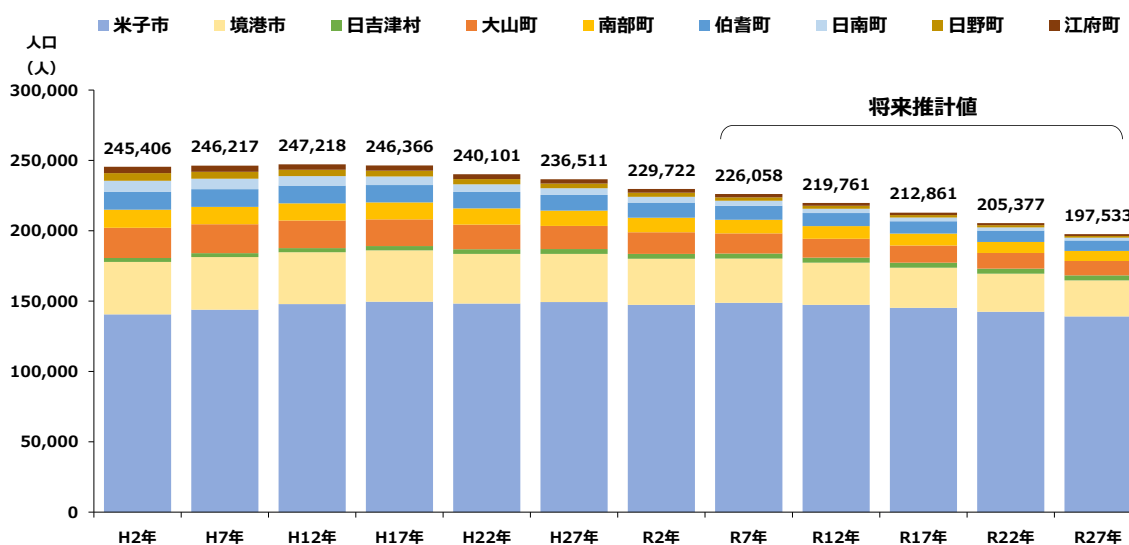


図8 人口分布 (資料：総務省「令和2年国勢調査に関する地域メッシュ統計」)

(2)人口の推移

- 鳥取県西部地域の人口は、令和 2 年国勢調査で 229,722 人となり、鳥取県の総人口（553,407 人）の 42%を占めている。
- 平成 17 年までは横ばいで推移してきたが、平成 22 年から減少に転じており、令和 27 年までの 25 年間で約 32 千人が減少すると推計されている。
- 自治体別に令和 2 年の国勢調査人口と令和 27 年の推計人口を比較すると、日吉津村以外はすべて減少化し、特に日野町、日南町、江府町では減少率が 50%を超えている。



※令和 2 年までは国勢調査の数値。令和 7 年以降は国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年 3 月）の推計値。

図 9 人口と高齢化率の推移

表 1 市町村別人口の推移・推計値

自治体名	国勢調査数値			社人研推計値					(R27-R2) ÷R2
	H22年	H27年	R2年	R7年	R12年	R17年	R22年	R27年	
米子市	148,271	149,313	147,317	148,758	147,297	145,170	142,368	139,073	▲5.6%
境港市	35,259	34,174	32,740	31,473	30,015	28,534	27,076	25,655	▲21.6%
日吉津村	3,339	3,439	3,501	3,537	3,560	3,564	3,549	3,510	0.3%
大山町	17,491	16,470	15,370	14,362	13,326	12,271	11,216	10,201	▲33.6%
南部町	11,536	10,950	10,323	9,664	9,033	8,389	7,750	7,129	▲30.9%
伯耆町	11,621	11,118	10,696	9,965	9,368	8,777	8,168	7,555	▲29.4%
日南町	5,460	4,765	4,196	3,553	3,063	2,644	2,267	1,917	▲54.3%
日野町	3,745	3,278	2,907	2,434	2,082	1,766	1,481	1,225	▲57.9%
江府町	3,379	3,004	2,672	2,312	2,017	1,746	1,502	1,268	▲52.5%
計	240,101	236,511	229,722	226,058	219,761	212,861	205,377	197,533	▲14.0%

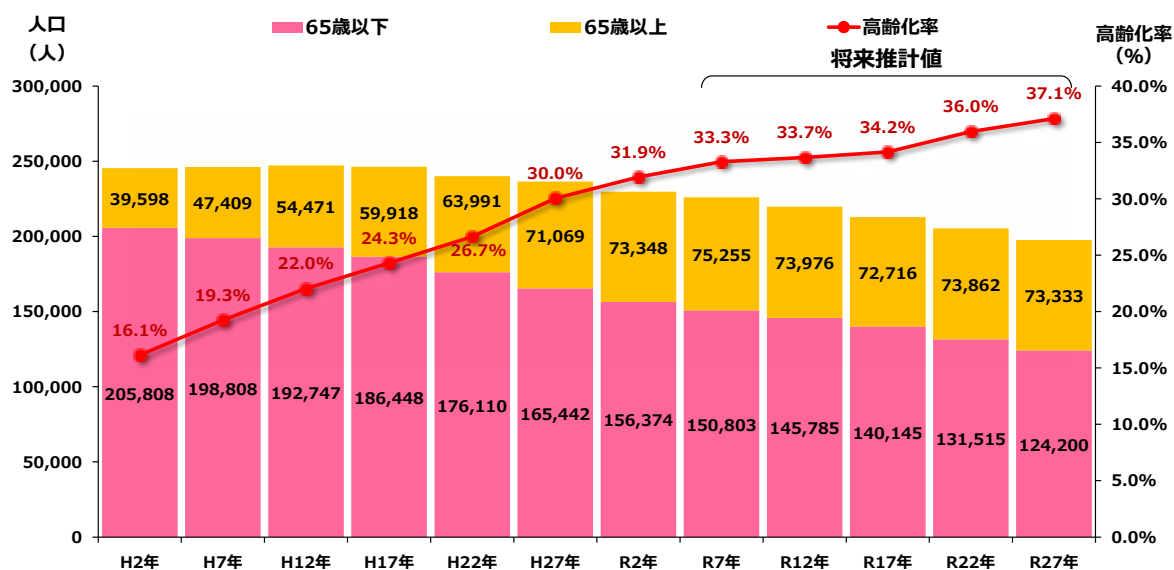
※令和 2 年までは国勢調査の数値。令和 7 年以降は国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年 3 月）の推計値。

(3) 高齢化率

○鳥取県西部地域の平均高齢化率は、令和2年の31.9%から、令和27年には37.1%まで上昇すると予測されているが、65歳以上の人口については、令和7年をピークに減少に転じる見通しである。

○令和2年の国勢調査では、日南町の高齢化率が55.9%と最も高く、日野町、江府町についても50%を超えているが、令和27年には江府町の高齢化率が令和2年から12.4%上昇し、62.6%になると見込まれている。

○大山町、伯耆町、南部町でも令和27年には高齢化率が40%台になると予想されている。



※令和2年までは国勢調査の数値。令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所（平成30年3月）の推計値。

図10 65歳以上人口の推移

自治体名	国勢調査数値			社人研推計値					R27-R2
	H22年	H27年	R2年	R7年	R12年	R17年	R22年	R27年	
米子市	23.9%	27.2%	28.7%	30.1%	30.5%	31.3%	33.4%	34.8%	6.1%
境港市	26.4%	30.4%	32.8%	34.0%	34.8%	35.5%	37.4%	38.5%	5.7%
日吉津村	23.4%	28.7%	26.8%	30.6%	30.7%	31.2%	33.8%	35.9%	9.0%
大山町	33.3%	37.6%	40.4%	42.9%	43.7%	43.8%	45.8%	47.4%	7.1%
南部町	29.9%	35.4%	36.0%	38.9%	39.4%	39.6%	41.6%	43.2%	7.1%
伯耆町	32.4%	38.2%	37.7%	42.8%	43.7%	43.1%	43.7%	43.7%	6.0%
日南町	46.8%	46.0%	55.9%	54.7%	56.1%	56.4%	55.9%	55.9%	0.0%
日野町	42.0%	44.9%	53.0%	54.5%	56.3%	57.0%	57.7%	58.8%	5.8%
江府町	40.5%	43.6%	50.2%	53.8%	56.3%	58.5%	60.5%	62.6%	12.4%
平均値	26.7%	30.0%	31.9%	33.3%	33.7%	34.2%	36.0%	37.1%	5.2%

※令和2年までは国勢調査の数値。令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所（平成30年3月）の推計値。

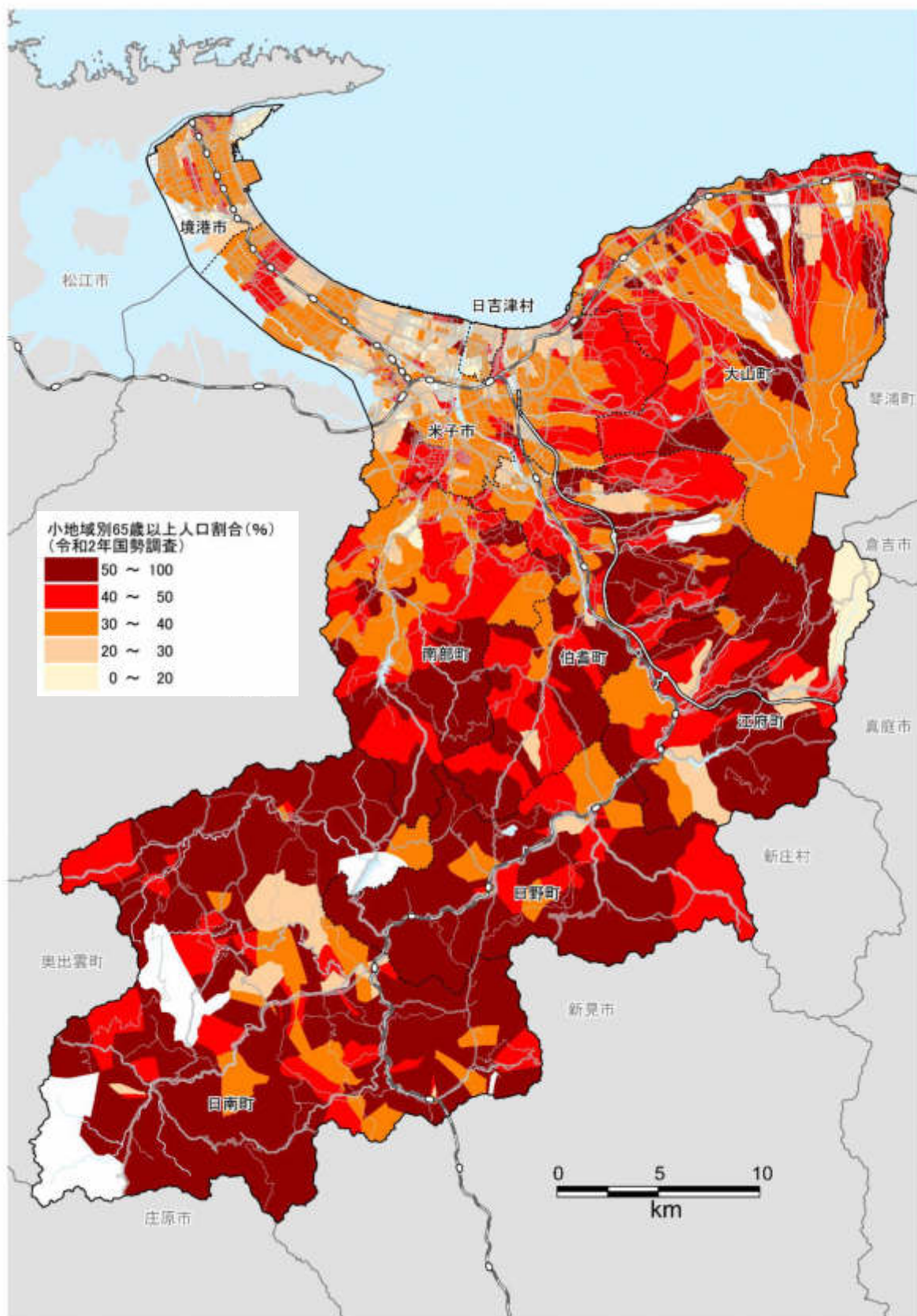


图 11 高齢化率 (資料: 令和 2 年国勢調査)

2-3 移動の目的地となる施設等の分布状況

(1) 機能集積状況

○公共交通での移動目的となる施設は、ほとんどが米子市内に集中し、境港市にも集積が見られる。米子市及び境港市以外の市町村では、役場・支所、公共施設（図書館・体育館）、医療施設（病院）などが各市町村の中心部に集中して立地している。

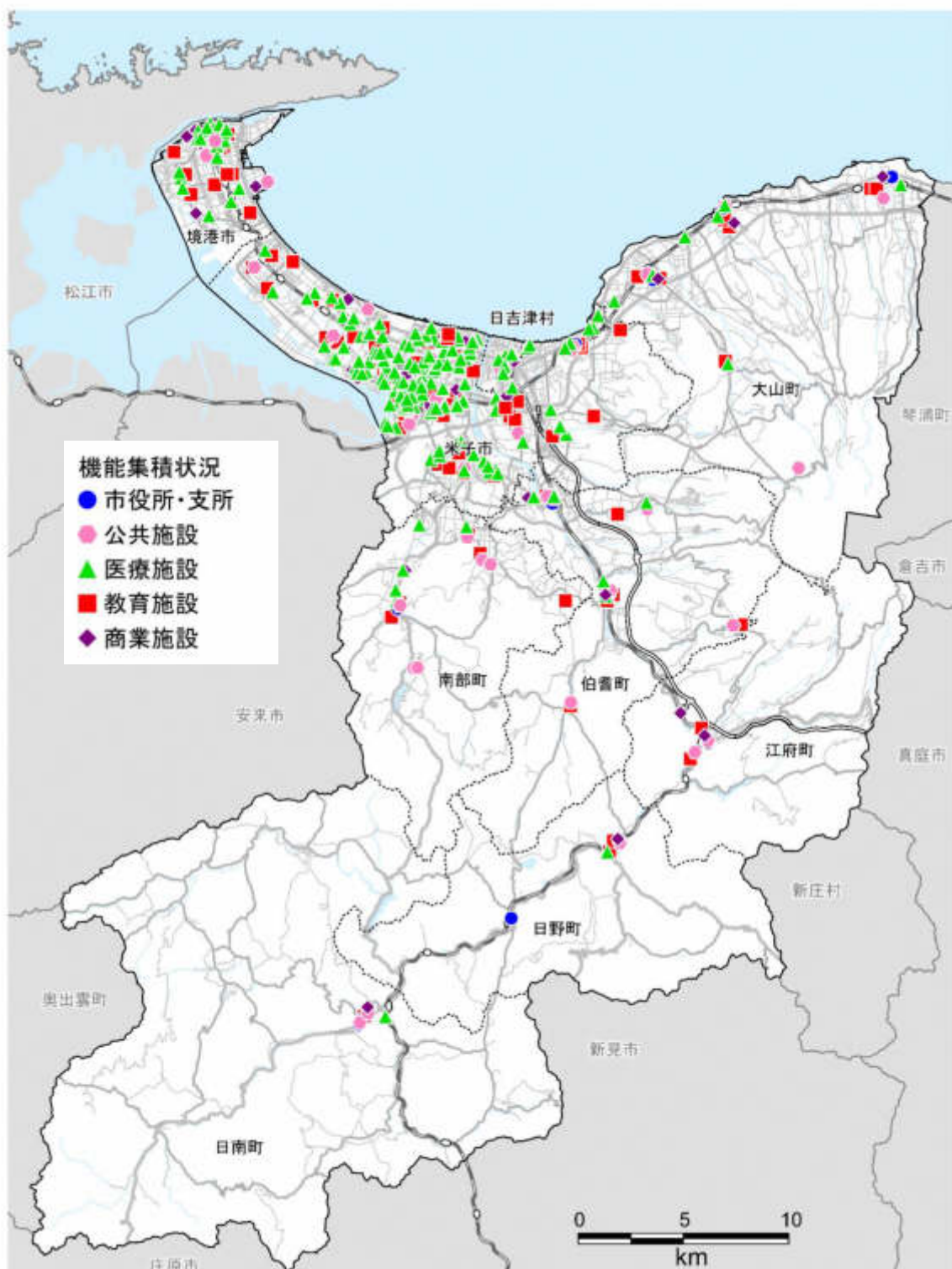


図 12 機能集積状況（資料：各市町村/令和 5 年 7 月 1 日時点）

(2)教育機関の集積状況

○高等学校は米子市、境港市と日野町に立地しているが、大学や工業高等専門学校、特別支援学校はすべて米子市内に立地している。

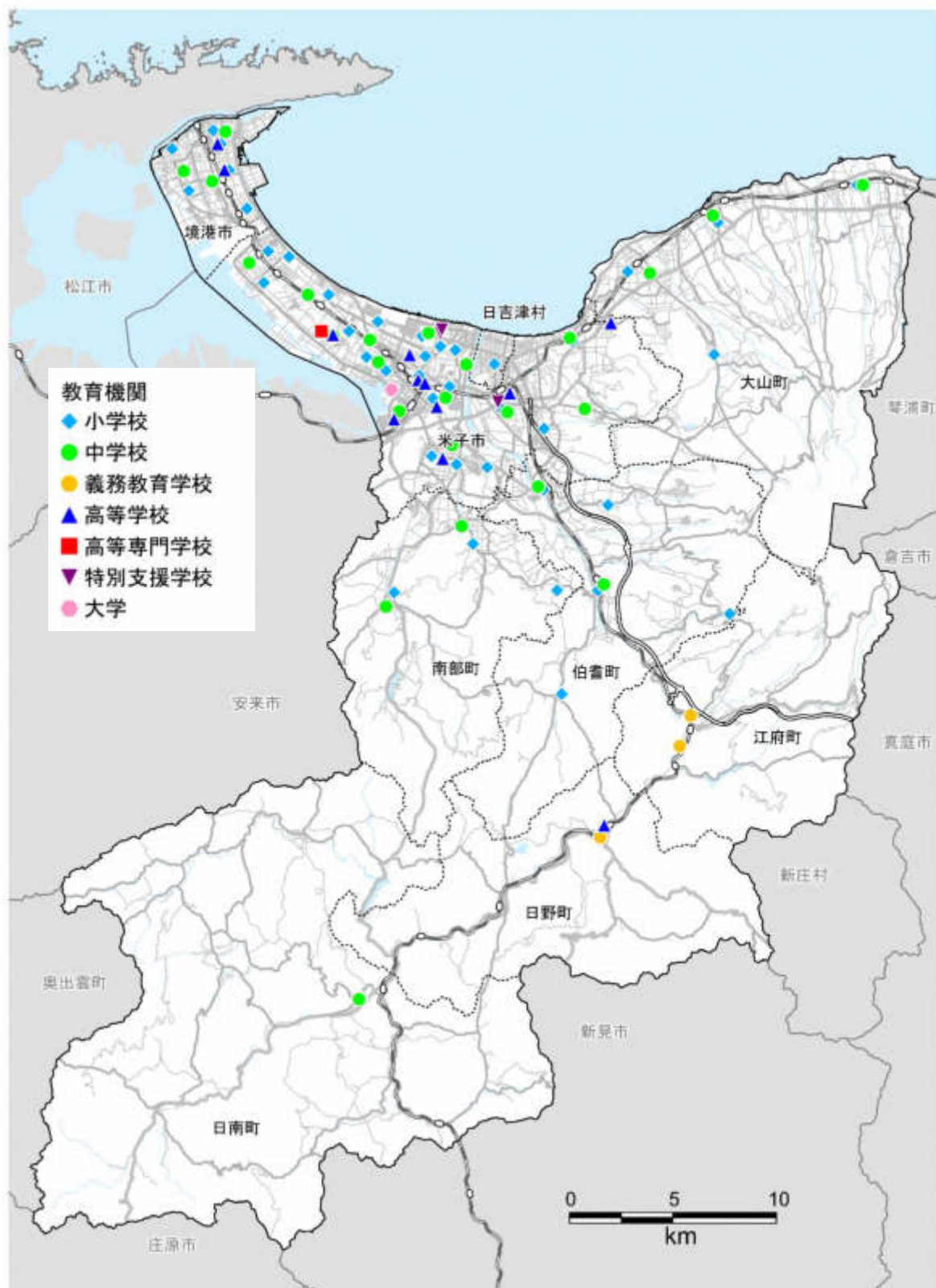
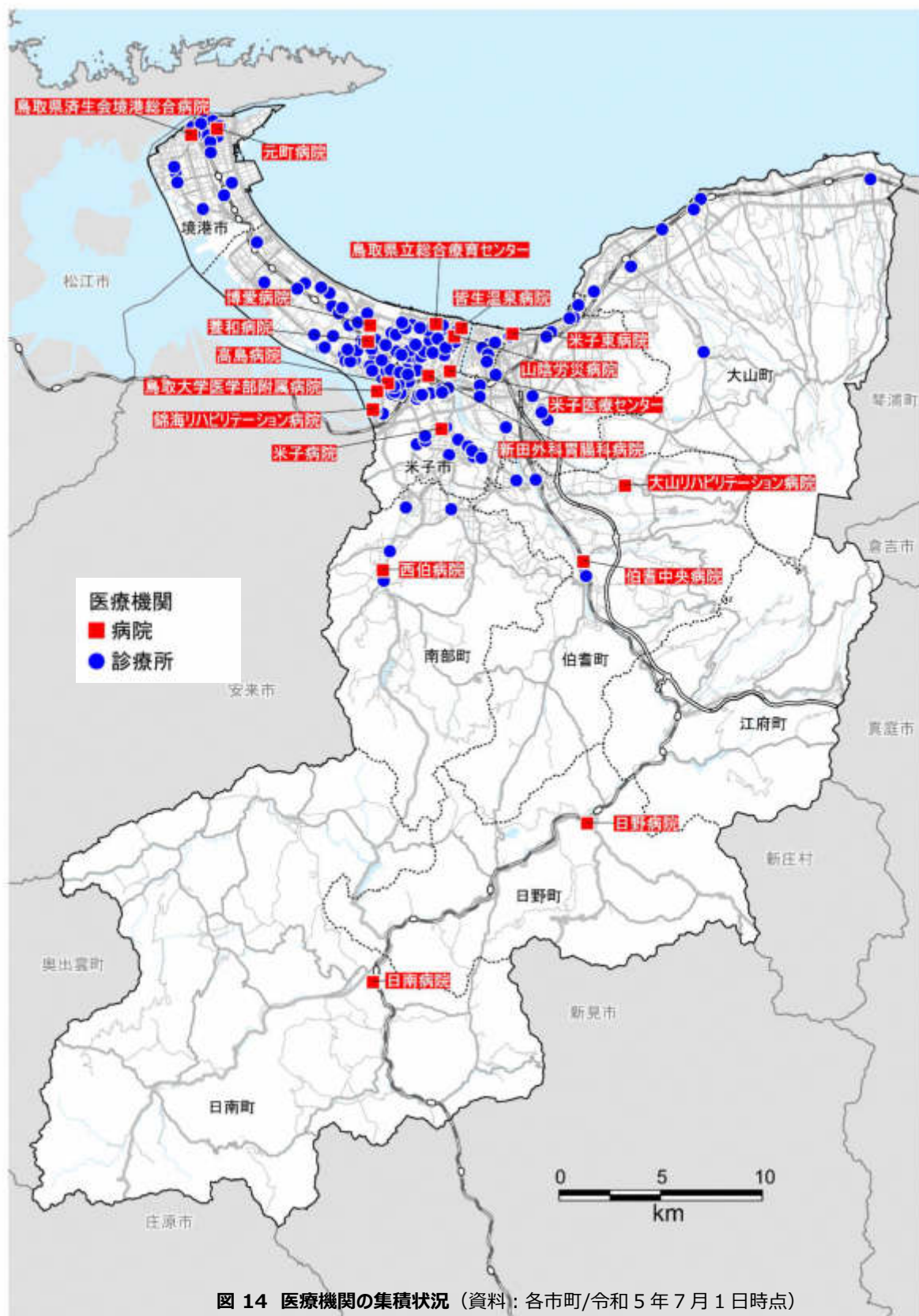


図 13 教育機関の集積状況 (資料：各市町/令和5年7月1日時点)

(3) 医療機関の集積状況

○病院や診療所の多くが米子市内に立地しているが、境港市、日吉津村、南部町、伯耆町、日野町、日南町にも病院が分布している。



(4) 商業施設の集積状況

○百貨店、ショッピングセンター、総合スーパー等の大型店は人口が集積している米子市・日吉津村の中心部に集中し、食品スーパーはそれぞれの自治体の中心部に位置している。

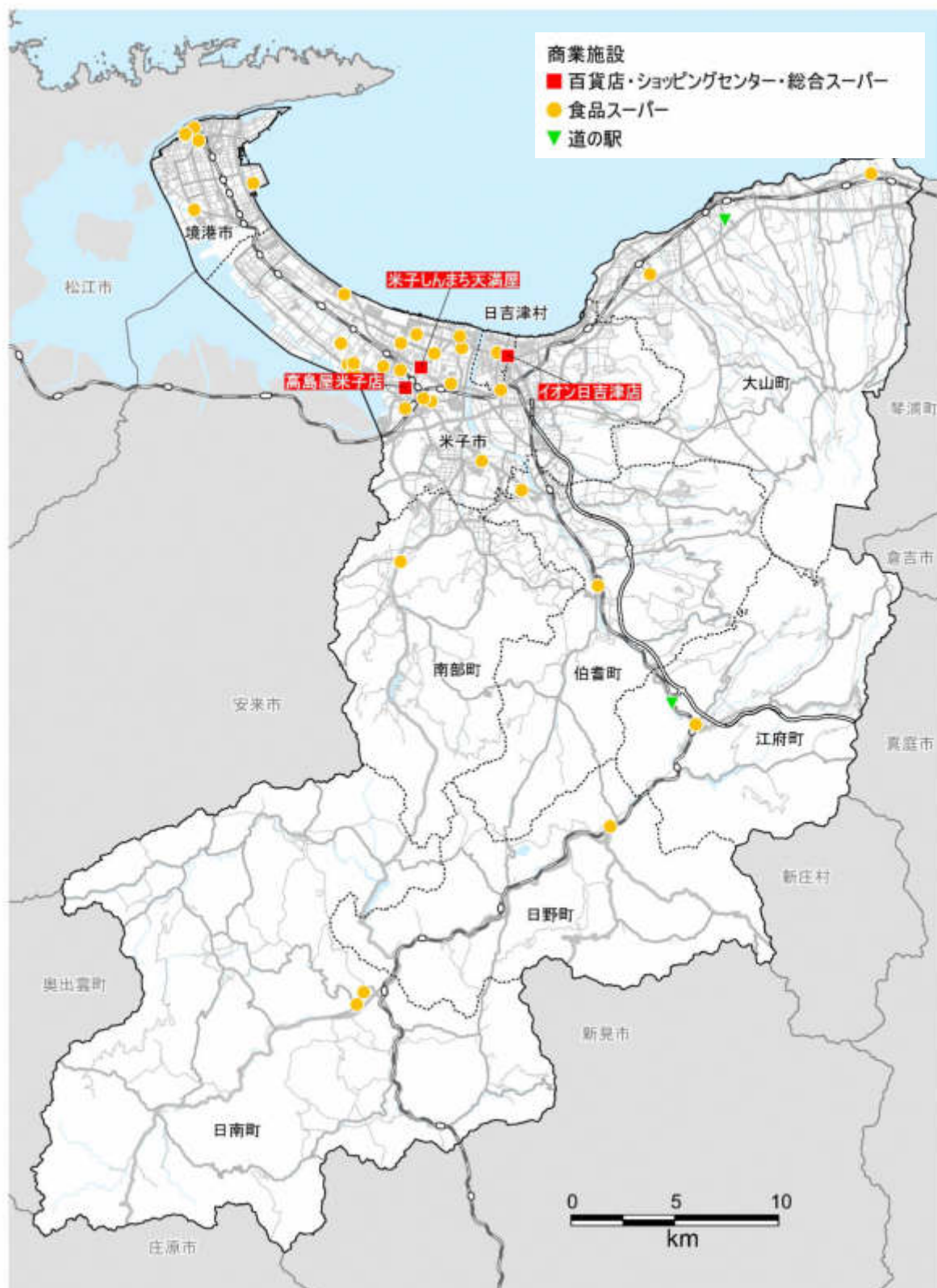


図 15 商業施設の集積状況 (資料：各市町/令和 5 年 7 月 1 日時点)

(5) 観光資源

○皆生温泉、大山、水木しげるロード、夢みなとタワー、とっとり花回廊、妻木晩田遺跡など、鳥取県を代表する観光地が地域内に点在しているが、全体的に地域の北部に集中している。



※令和3年度入込客10,000人/年以上の主要観光地、「とっとりのりもの総合案内」掲載観光地を記載

図16 観光資源の分布 (資料: 各市町/令和5年7月1日時点)

○鳥取県西部地域への観光入込客数は、令和元年までは「水木しげるロード」を中心とする境港周辺地域が最も多く、大山周辺、米子・皆生温泉周辺、奥日野周辺の順に多かったが、コロナ禍で境港周辺の観光入込数が激減した。

○大山周辺、米子・皆生温泉周辺もコロナ禍で減少しており、結果として鳥取県西部地域全体の入込客数は令和2年以降大幅に減少した。

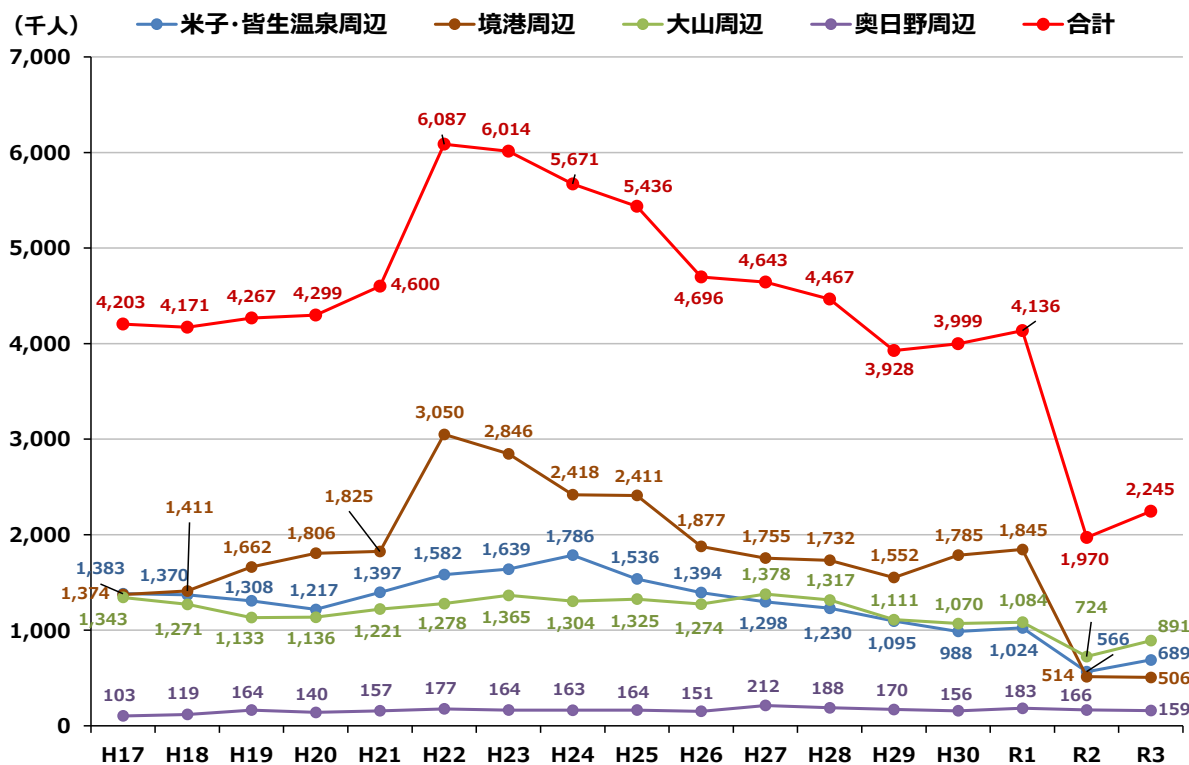


図 17 鳥取県西部地域の観光入込客数の推移（資料：鳥取県観光戦略課「観光客入込動態調査」）

2-4 中心市街地や市町村間における人の動き

(1) 米子市中心市街地における歩行者交通量

○米子市中心市街地の12地点における歩行者通行量は、平成26年から平成29年にかけて減少傾向で推移していたが、平成30年度には12,000人台まで回復した。その後はコロナ禍等の影響を受け、再び減少している。

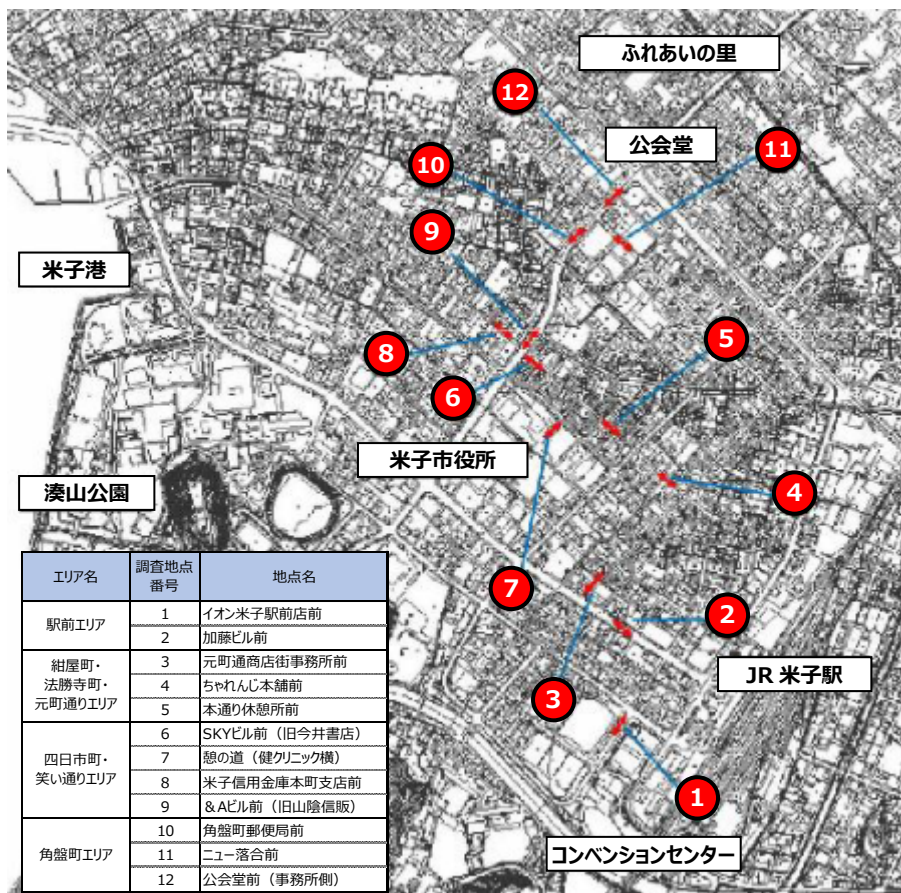


図 18 歩行者等通行量調査 調査地点図

(資料：令和2年度認定中心市街地活性化基本計画のフォローアップに関する報告/令和3年5月 米子市)

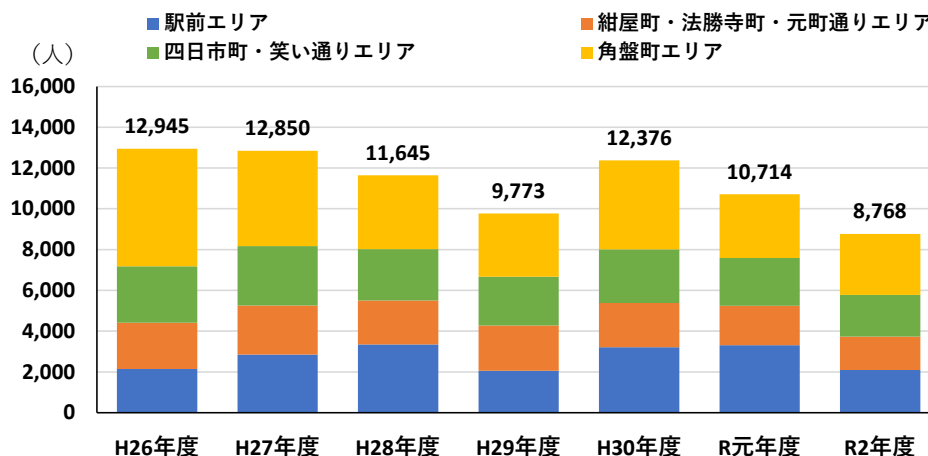


図 19 米子市中心市街地歩行者等通行量の推移

(資料：令和2年度認定中心市街地活性化基本計画のフォローアップに関する報告/令和3年5月 米子市)

(2)通勤流動

○通勤流動は米子市を通勤先とする移動が多く、米子市では 3,500 人程度の流入超過となっている。このほか日吉津村と日野町で流入超過となっているが、それ以外の自治体は流出超過の状況である。

○隣接する松江市や安来市へは米子市・境港市・南部町からの流出が多く、日南町からは新見市への移動も見られる。

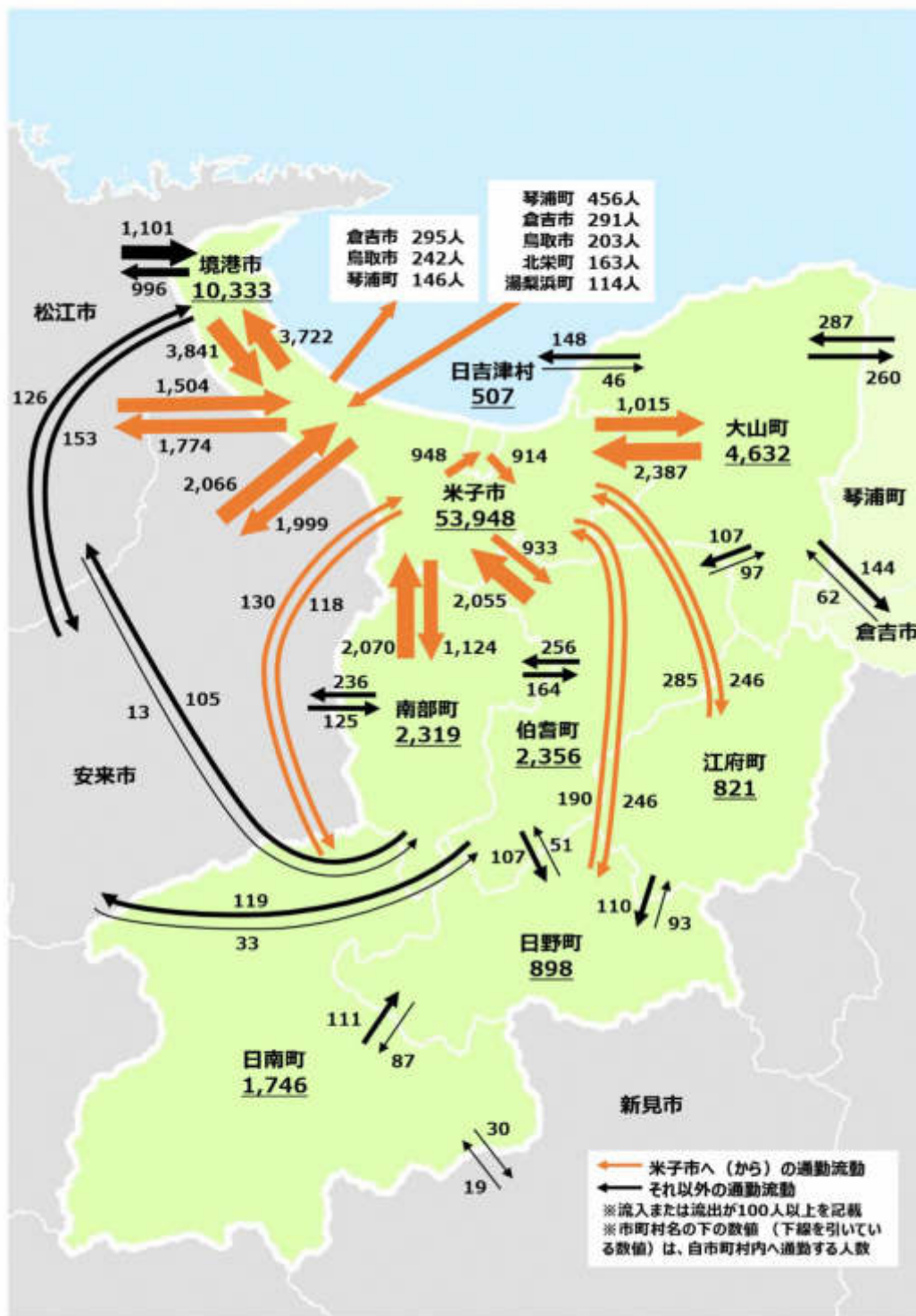


図 20 主な通勤流動 (資料: 令和 2 年国勢調査)

(3)通学流動

- 通学流動についても通勤流動と同様に米子市への流入が多く、その他高校のある境港市、日野町への流入もみられる。
- 地域外としては、安来市や琴浦町から米子市への流入がみられるほか、松江市や倉吉市への流出もある。

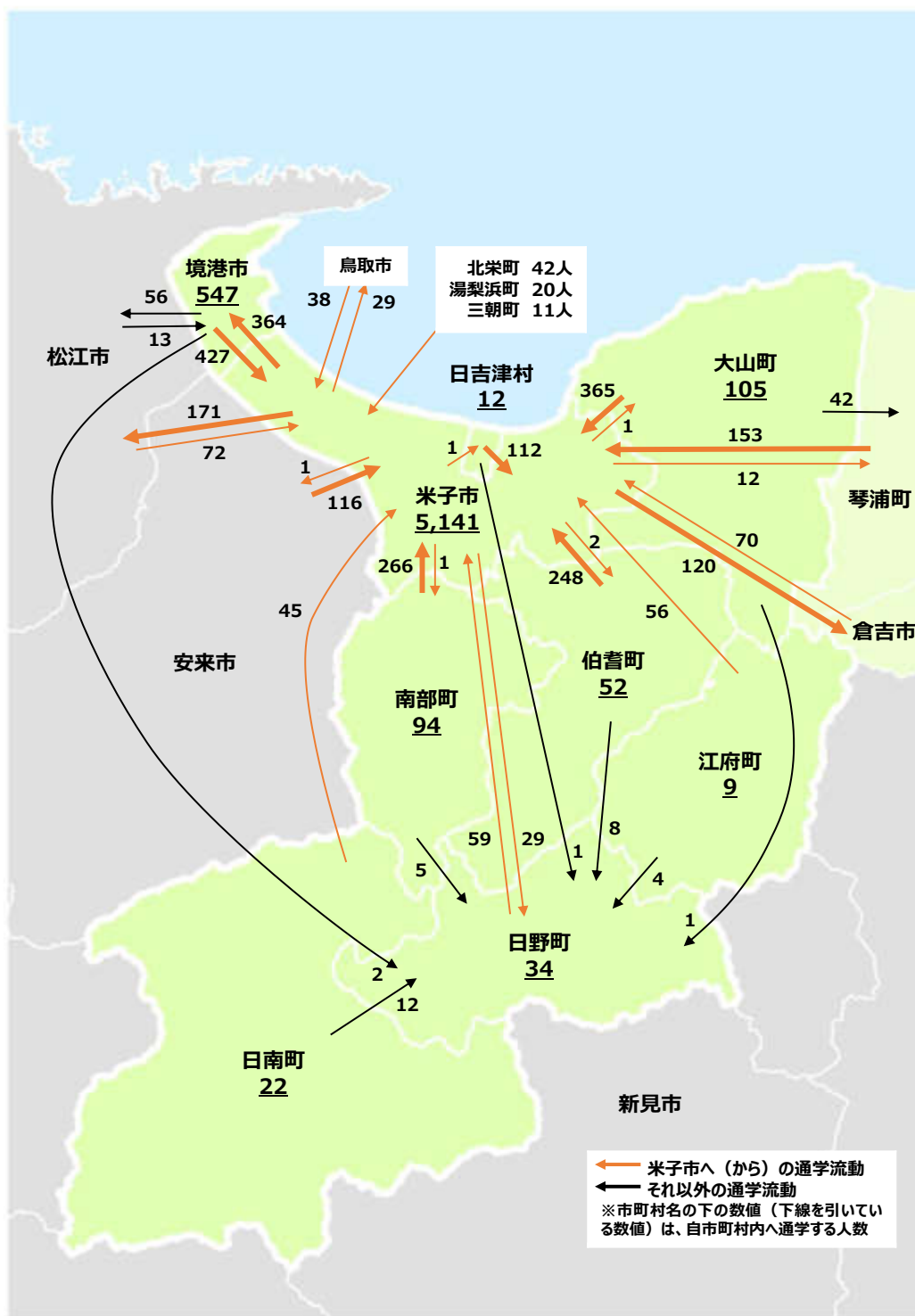
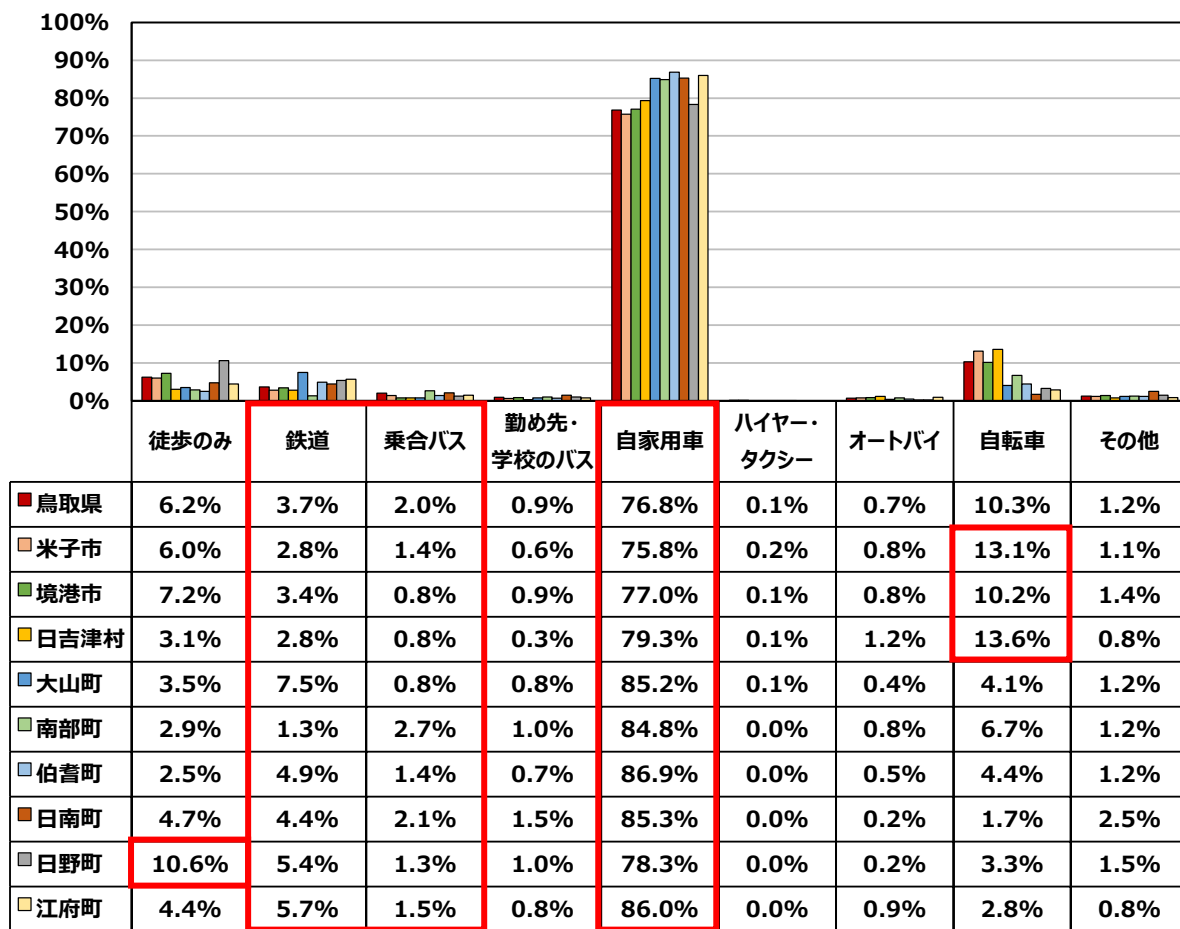


図 21 主な通学流動 (資料：令和 2 年国勢調査)

(4)通勤・通学における利用交通手段

- 通勤・通学時の利用交通手段は各市町村とも「自家用車」の割合が高く、米子市以外は鳥取県全体の値を上回っており、特に日野町を除く中山間地域で割合が高くなっている。
- 「鉄道」については町域に鉄道がない南部町の割合が最も低く、大山町の割合が最も高い。また、伯備線沿線の町は全体的に都市部より高い値となっている。
- 「乗合バス」はいずれも低く、南部町と日南町以外は鳥取県全体の値を下回っている。
- その他の特徴としては、米子市、境港市、日吉津村で「自転車」を挙げる割合が高く、日野町で「徒歩」の割合が「自家用車」の次に高くなっている。



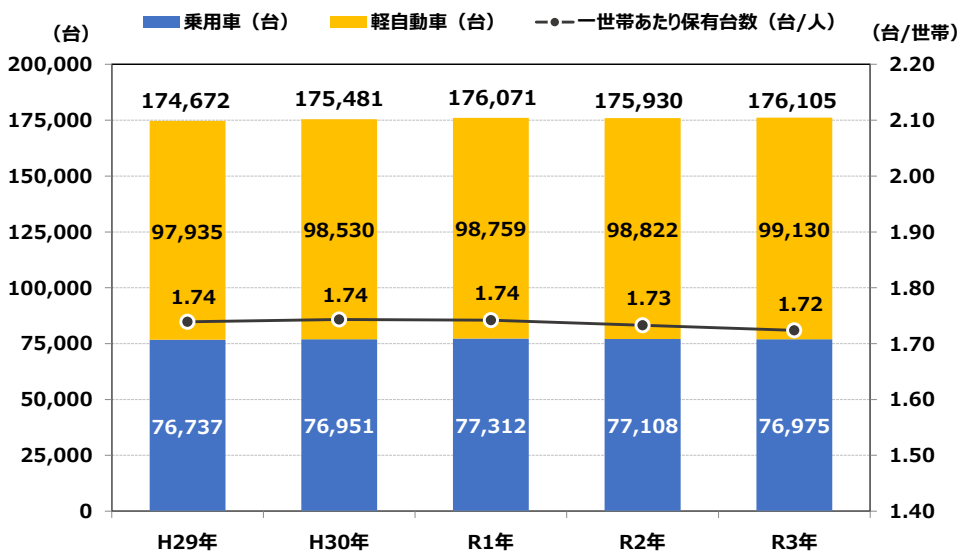
資料：令和2年国勢調査

図 22 15歳以上の通勤・通学者の利用交通手段

2-5 自動車の保有状況と運転免許の保有・返納状況

(1) 自動車の保有状況の推移

○鳥取県西部における自動車保有台数は軽自動車の微増傾向が続いているが、世帯人員の減少（核家族化の進行）等により、一世帯当たりの自動車保有台数は横ばいから減少傾向で推移している。



※自動車保有台数は各年度末時点の数値。世帯数は住民基本台帳各年1月1日時点の数値。

図 23 自動車の保有状況の推移 (資料：鳥取県統計年鑑)

(2) 運転免許保有者数の推移

○鳥取県西部地域の運転免許保有者数の推移は近年横ばいから微減傾向で推移しているが、人口に占める運転免許保有者数の割合は増加傾向にある。



※免許保有者数は鳥取県警察本部各年3月1日時点の数値。世帯数は住民基本台帳各年1月1日時点の数値。

図 24 運転免許保有者数の推移 (資料：鳥取県警察本部)

(3)年代別の運転免許保有者の推移

○鳥取県全体の運転免許保有者数の推移をみると、第一種・第二種とも横ばいから微減傾向にあり、平成29年から令和3年までの4年間で、第一種は1.1%（5,464人）、第二種は11.8%（1,210人）減少している。

○運転免許保有者数に占める75歳以上の割合は、第一種では増加傾向にあるが、第二種では平成30年以降減少傾向にある。

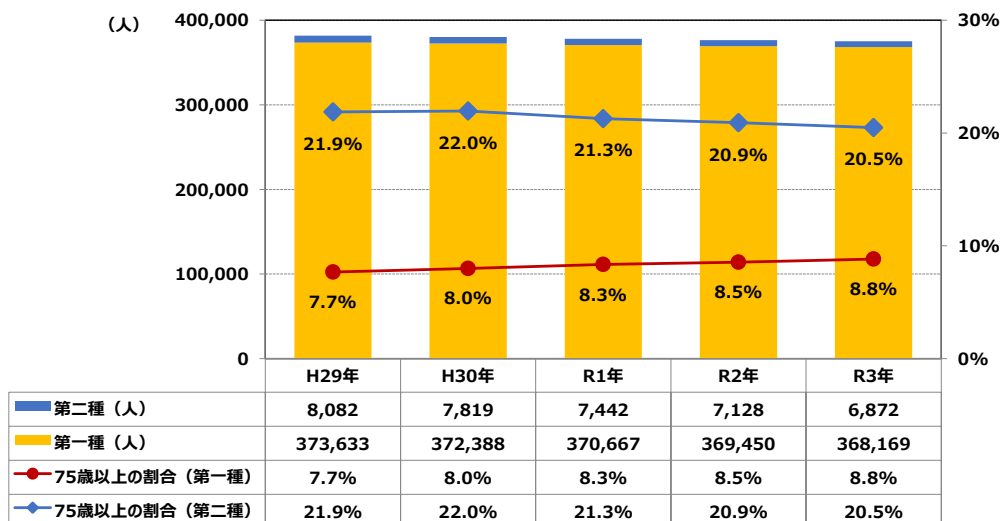


図 25 鳥取県内の年代別運転免許保有者数の推移（資料：鳥取県警察本部）

(4)運転免許返納者数の推移

○鳥取県西部地域における運転免許証の申請取り消し件数（返納者数）の推移をみると、令和元年度までは増加傾向にあったが、令和2年度以降は減少傾向に転じている。

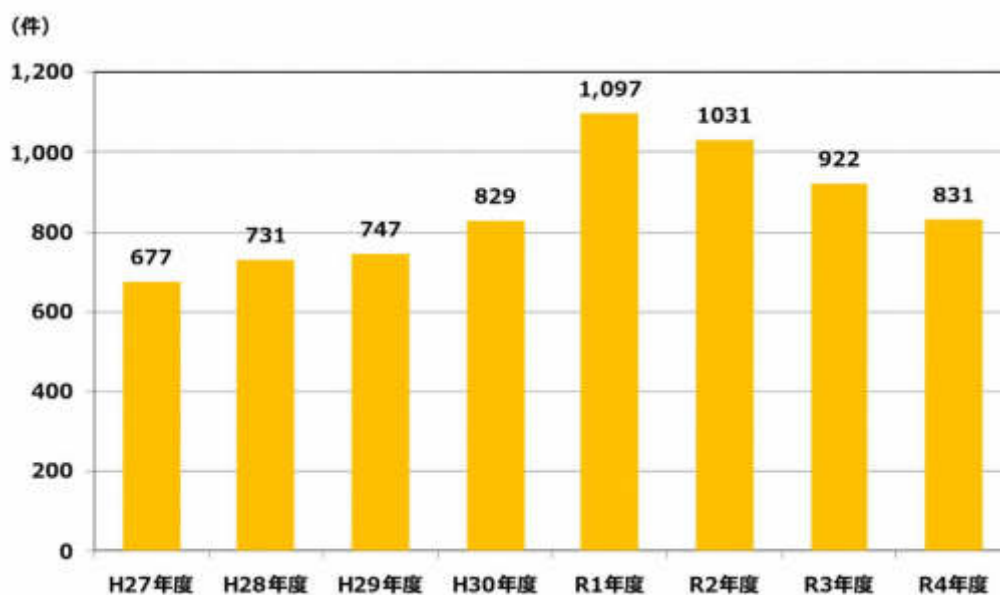


図 26 運転免許返納者数の推移（資料：鳥取県警察本部）

2-6 自動車交通量の多い区間、混雑する区間

- 自動車交通量が特に多いのは、米子市と境港市を結ぶ国道 431 号の米子市内の区間、米子市中心市街地への流入が集中する国道 9 号の公会堂前交差点～熊党交差点間、181 号の公会堂前交差点～安養寺橋間、県道 317 号（外浜産業道路）の米原交差点～西福原 1 丁目交差点間等となっており、平日 12 時間の交通量が 30,000 台を超える区間もみられる。
- 最も混雑する区間は国道 431 号の皆生交差点～二本木交差点間、陰田町交差点～山陰道米子西 IC 間で、混雑度（交通量を交通容量で除した値）が 2.0 を超えており、混雑度の高い区間となっている。

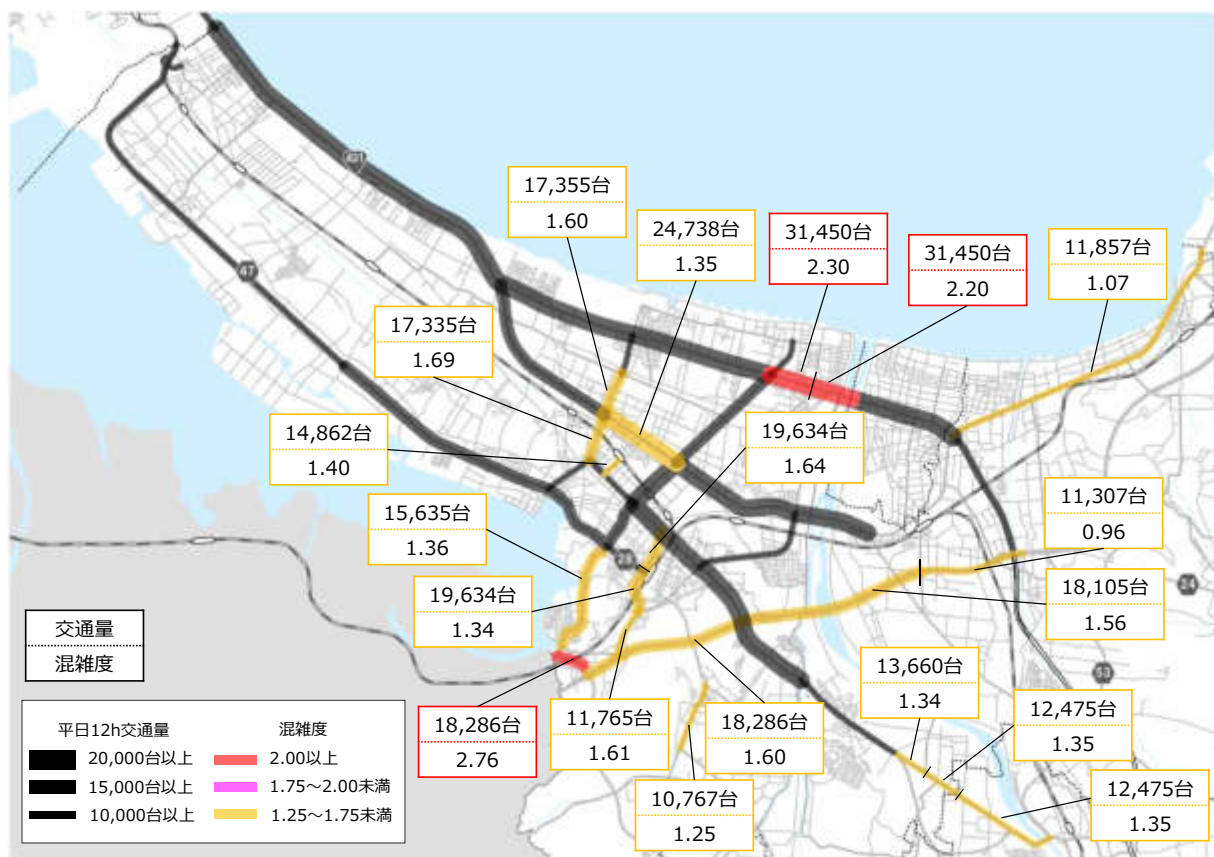


図 27 自動車交通量の多い区間、混雑する区間

(資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査)

2-7 鳥取県及び鳥取県西部地域内市町村のまちづくりの方向性

○各自治体の主な上位計画には、以下のようなものがある。

(1) 鳥取県

① 鳥取県令和新时代創生戦略(令和2年3月策定/令和3年4月改定)

表2 鳥取県令和新时代創生戦略の概要

人口ビジョン 現状値：56.1万人(2018年) 推計値：46.7万人(2040年) 目標値：48.8万人(2040年)		
■第2期基本方針 1. 豊かな自然でのびのび鳥取らしく生きる 鳥取+ism(イズム) 2. 人々の絆が結ばれた鳥取のまちに住む 鳥取+住む 3. 幸せを感じながら鳥取の時を楽しむ 鳥取+rhythm(リズム) ■戦略期間：2020(令和)2年度～2024(令和6年度)		
豊かな自然でのびのび鳥取らしく生きる～鳥取+ism～	観光・交流	① 豊かな観光資源を活かした戦略的観光立県 ② 外国人が憧れる・訪れる鳥取 ③ スポーツによる交流促進
	農林水産業	① 農林水産業の活力増進 ② 将来を担う若き担い手の活躍
	エコスタイル	① 地球規模での環境課題への対応 ② 海洋・森林等の環境保全と利活用の推進
人々の絆が結ばれた鳥取のまちに住む～鳥取+住む～	出会い・子育て	① 結婚・出産・子育ての希望を叶える ② 地域で子育て世代を支える
	人財とっとり	① 未来を拓く人づくり ② 地域を支える人財の育成 ③ 女性、高齢者、障がい者など多様な主体が輝く地域づくり
	支え愛	① 絆を活かした中山間地域・まちなか振興 ② 健康寿命の延伸 ③ 感染症に強い地域づくり ④ 鳥取ならではの「防災文化づくり」
幸せを感じながら鳥取の時を楽しむ～鳥取+rhythm～	移住・定住	① 「移り住みたい」・「住み続けたい」・「帰りたい」鳥取県 ② 関係人口の拡大
	働く場	① 次世代産業の成長による県経済の持続的発展と商圏拡大 ② 戦略的な産業人材の育成・確保 ③ 自らの能力を発揮できる働き方の実現
	まちづくり	① 暮らしやすく元気になるまちづくり ② アート・文化による地域づくり ③ 強靱な防災基盤の構築 ④ 持続可能なインフラ整備や行政運営

【公共交通に関連する具体的施策】

- 国際定期便の利用促進・更なる増便、国際チャーター便の拡充・定期便化、情報発信戦略の進化、周遊性を高める仕組みづくり
- 鳥取砂丘コナン空港、米子鬼太郎空港の空の駅
- まんが王国とっとり満喫周遊バス、鬼太郎列車・名探偵コナンイラスト列車等の取組などまんがを活用した誘客・周遊促進
- 多言語化や決済手段の整備、アプリを活用した二次交通情報等の検索機能の充実など、外国人観光客の受入体制整備の推進
- 地域が主体となった再生可能エネルギーの導入促進を図るとともに、地域のエネルギーシステムの一部として活用可能な蓄電池、EV・PHVの導入促進、水素など新エネルギーの導入・活用
- 地域公共交通計画や革新的統合移動サービス(MaaS)導入に向けた検討などによる公共交通ネットワークの再構築、公共交通維持・確保への支援(バスに加え、タクシーや共助交通も組み合わせた新たな交通体系へ支援)、周辺施設等と連携したバス待合環境の整備、ドライバー等の担い手確保
- ユニバーサルデザインタクシーのサービス向上及び利活用促進
- 倉吉駅北側県道の拡幅と歩道設置による域内交通の円滑化と安全性の向上
- 空港での観光・二次交通の案内等を行い観光客等の利便性の向上を推進
- 既存航路を活用して境港への途中寄港によりRORO船の定期航路化への取組及び、おもてなしの充実や地域と連携したコロナ対策に対応したクルーズ船受入体制の構築

②鳥取県の将来ビジョン(令和2年10月)

表3 鳥取県の将来ビジョン

<p>将来ビジョンの性格</p> <p>○鳥取県のおおむね10年後の姿を県民の皆様と共有し、県政運営の基本となるもの。</p> <p>○県民、NPO、団体、企業、教育機関、行政などの様々な主体と協働・連携して地域の持続可能な発展を実現していくための共通の指針となるもの。</p> <p>○毎年度の予算編成時に具体的な施策、個別の事業を県民の皆様とともに進めていくための指針となるもの。</p> <p>○具体的な取組、施策については「鳥取県令和新时代創生戦略」、「令和新时代とっとり環境イニシアティブプラン」のほか、各分野における各種計画により推進する。</p>
<p>基本理念：未来への挑戦 ～持続可能な地域の発展をめざして～</p> <p>○地域に関わる多様な主体の知恵と力を結集して、本県の強みを伸ばし、持続可能な地域の発展をめざすとともに、人生のあらゆるステージにおいて、心の豊かさを実感しながら充実した生活を安心して送ることのできる鳥取県を県民の皆様とともに創る。</p>
<p style="text-align: center;">2030年の鳥取県の姿</p>
<p>1 ひらく：地域で・県外で・国外で新时代に向かって扉をひらく</p> <p>(1) 時代の変化に応じ新たな需要を獲得できる産業が創出（ニューノーマル型ビジネス等）</p> <p>(2) 県内企業が持続的成長を実現（デジタルトランスフォーメーション（DX）の推進等）</p> <p>(3) 場所や時間にとられない働き方が実現（テレワーク、副業・兼業、ワーケーション等）</p> <p>(4) 農林水産物のブランド確立と多様な担い手が活躍（スマート農林水産業の推進等）</p> <p>(5) 国内外の旅行者が増加するとともに、多様な分野の海外交流が進展</p>
<p>2 つなげる：力をつなげ、結集して、持続可能で魅力あふれる地域を創る</p> <p>(1) 県民、NPO、企業、市町村等との協働により持続可能な地域が実現</p> <p>(2) 移住定住（若者のI・J・Uターン等）や関係人口が増加</p> <p>(3) 住民が安全・安心に暮らし続けられる中山間地域が形成</p> <p>(4) 魅力があふれ人が集い、にぎわいのある中心市街地が形成</p> <p>(5) 国内外との交通ネットワークや物流拠点が充実</p> <p>(6) 超高速情報通信網が充実し、ICTの高度活用により産業や生活の質が向上</p>
<p>3 守る：豊かな恵み・生活を守り、次代につなぐ</p> <p>(1) 新型コロナウイルスなどの新たな感染症に対応する体制が確立</p> <p>(2) 循環型社会・低炭素社会が確立（プラスチックごみ・食品ロスの削減、温室効果ガスの削減等）</p> <p>(3) 人と自然が共生し、美しく豊かな自然が継承（生物多様性の維持等）</p> <p>(4) 先端技術を活用した医療、地域支援、健康づくりの実践で健康寿命が延伸（遠隔医療、フレイル予防、認知症予防等）</p> <p>(5) 地域ぐるみの活動で日常生活の安全が確保</p> <p>(6) 災害に強い県土の形成が進み、防災・危機管理対策が向上</p>
<p>4 楽しむ：いきいきと楽しみながら充実した生活を送る</p> <p>(1) 豊かな自然、食、文化、歴史、芸術を知り楽しむことができる鳥取</p> <p>(2) ワーク・ライフ・バランスが充実し、活力ある生活が実現</p> <p>(3) いつでもどこでも誰でもスポーツを楽しめる環境が実現</p> <p>(4) 誰もが学び、主体的にキャリアアップを図る機会が充実</p>
<p>5 支え合う：お互いを認め、尊重して、支え合う</p> <p>(1) 多様性を互いに認め、支え合う共生社会</p> <p>(2) 家庭・地域・職場で心豊かに暮らせる男女共同参画社会</p> <p>(3) 障がい者・高齢者がいきいきと暮らす地域社会</p> <p>(4) DV、性暴力や児童虐待などの被害者や、支援の必要な方が生活しやすい環境が整備</p>
<p>6 育む：次代に向けて、躍動する「ひと」を育む</p> <p>(1) 地域や職場との連携などにより、安心して子育てできる環境が進展</p> <p>(2) 地域でチャレンジする者が増加</p> <p>(3) 子どもたちの地域への愛着と誇りが醸成（ふるさとキャリア教育の推進等）</p> <p>(4) 社会の変化に対応できる力を身につけた人材を育成（主体的・対話的で深い学びの推進、ICT活用教育等）</p>

(2)鳥取県西部地域市町村

①人口ビジョン・総合戦略

表 4 鳥取県西部地域各市町村の総合計画・総合戦略等の概要

	基本構想・基本目標	公共交通関連事業・施策
米子市	<p>■米子市まちづくりビジョン（R2 年度～R11 年度） 《市の将来像》 『住んで楽しいまち よなご』 ～新商都米子の創造に向けて～</p> <p>《まちづくりの基本目標》 ①交通基盤の充実と人が集うまちづくり ②市民が主役・共生のまちづくり ③教育・子育てのまちづくり ④地産外産・所得向上のまちづくり ⑤歴史と文化に根差したまちづくり ⑥スポーツ健康まちづくり ⑦災害に強いまちづくり</p>	<p>地域公共交通体系の確立</p> <p>①持続可能な公共交通体系の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用につながるバス路線の再編 ・運行ダイヤの調整による乗継環境の改善 ・コミュニティバスの運行内容の改善 ・乗合タクシー等の導入に関する研究 <p>②公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗継割引等による利用促進 ・イベントと連携した利用促進策の実施 ・高齢者等の移動支援策の実施 ・鉄道の利用促進策の実施 ・利用者に分かりやすい公共交通の情報提供 ・新たなモビリティサービス（MaaS 等）の活用についての研究
境港市	<p>■境港市まちづくり総合プラン（R2 年度～令和 6 年度） 《まちづくりの基本理念》 ①魅力と活気に満ちたまち ②心豊かに、共に生き、支え合うまち</p> <p>《将来都市像》 「環日本海オアシス都市」 ～笑顔あふれる 日本一住みたいまち 境港～</p> <p>《基本目標》 ①誰もが安心して元気に暮らす支え愛のまちづくり ②さかな・鬼太郎・港を生かしたまちづくり ③地域を担う人を育むまちづくり ④自然と共に安全で住みよいまちづくり ⑤未来につけを回さないまちづくり</p>	<p>市民生活に密着した都市基盤の整備 【公共交通の維持】</p> <p>○はまるーぶバスの乗り方や時刻表の見方が分からない高齢者などが、安心してバスを利用できる環境を整えることを目的として、はまるーぶバスの概要、時刻表の見方、乗り方などを市の担当職員が説明する「はまるーぶバスの乗り方教室」を開催します。</p> <p>《主要事業》 ○市民バス運行事業 市民の生活交通手段として、市内全域を循環する市民バス（はまるーぶバス）を運行する。</p>
日吉津村	<p>■第 7 次日吉津村総合計画（R3 年度～令和 12 年度） 《めざす村の姿（将来像）》 みんなで創る元気な村 住み続けたい日吉津村</p> <p>《基本目標》 ①住んでみたい、住み続けたいむらづくり ②結婚・出産・子育てしやすいむらづくり ③働き続けられるむらづくり ④魅力あふれるむらづくり</p>	
大山町	<p>■大山町未来づくり 10 年プラン（H28 年度～R7 年度） 《基本理念》 楽しさ自給率の高いまちへ</p> <p>《基本目標》 ①未来のまちを支えるひとづくり ②働き甲斐が感じられるしごとづくり ③生涯を通じて幸せを感じるくらしづくり ④手を取り助け合うなかまづくり ⑤地域の誇りや顔となるめぐみづくり</p>	<p>移動も共有して安心安全な交通環境を実現しよう</p> <ul style="list-style-type: none"> ○デマンド交通を積極的に利用する ○共助交通の利用を考える

<p>南部町</p>	<p>■南部町第2次総合計画（R元年度～R10年度） 《めざすまちの姿（将来像）》</p> <p>人と自然が響き合い ともに創る なんぶ暮らし 《政策》</p> <ul style="list-style-type: none"> ①豊かな里を紡ぐまちづくり ②豊かな里が心育むまちづくり ③豊かな里に調和するまちづくり 	<p>《めざす姿》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○米子市と町の中心部への移動の利便性の向上をめざし、地域全体を見渡した公共交通ネットワークを再構築します。 <p>《今後の方向性》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の再構築を行い、公共交通機関の利用促進に取り組みます。
<p>伯耆町</p>	<p>■第3次伯耆町総合計画（R3年度～R7年度） 《まちの将来像》</p> <p>森と光が織りなす うるおいUのまち ～住む人も訪れる人にも魅力あるまちづくりを目指す～ 《まちづくりの基本方針》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○住みよさを感じるまち ○地域産業を育むまち ○健やかで心豊かな人を育むまち ○健康で安心して暮らせるまち ○住民とともに創る持続可能なまち 	<p>《取組の方向性》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通機関の確保、維持を図るための取り組みを広域的に行います。 ○地域交通会議を開催し、住民生活に密着したより良い運行形態を探り、公共交通手段を確保します。 <p>《主な取り組み》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者への支援 ○利用者のニーズ、実態に応じた運行形態の検討と見直し ○公共交通利用促進のための啓発活動 ○地域交通会議の開催
<p>日南町</p>	<p>■第6次日南町総合計画（R2年度～R11年度） 《基本目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ①地域資源を活かした産業の進化 ②安心・安全な暮らしができる町 ③日南町のスタイルを誇りとし、発信する町 <p>《基本理念》</p> <p>創造的過疎のまちへの挑戦</p> <ul style="list-style-type: none"> ①しごとをつくり、安心して働けるまちづくり ②日南町への移住・定住を促進させる ③結婚・出産・子育ての希望を実現させる ④安心して暮らし続けられるまちづくり 	<p>交通の確保</p> <p>《取組の方向性》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ICTを積極的に活用し、様々な機関が連携して利便性の高い交通サービス（MaaS構築）を検討します ○デマンドバスのドア・ツー・ドア、地域住民による共助交通を検討します ○特急やくもの停車駅として近隣町村と連携し、利用を促進することにより維持・継続を要望していきます ○伯備新幹線整備構想の進捗状況を注視し、必要な措置を講じます <p>《主な取り組み》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地域交通会議の開催 ○令和4年10月からデマンドバスのドア・ツー・ドア運行を開始
<p>日野町</p>	<p>■第2次きらり日野町創生戦略（R2年度～R6年度） 《まちづくりの方向性》</p> <p>住んで良かったと思えるまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○若者・子どもが住む未来へつながる持続可能なまち ○住民が生きがいをもって自ら考え実行する住民主導のまち ○地域資源を活用した賑わいのあるまち ○みんなの笑顔が光る安心安全なまち 	<p>【まちづくり】</p> <p>安心して暮らせる交通の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ○町営バスの運行 ○高齢者等に対するタクシー利用者助成事業 ○住民組織等が主体となった地域共助交通の検討 ○JR伯備線及び特急やくも号（根雨駅）利用促進 <p>【保健・医療・福祉】</p> <p>地域での安心な暮らし支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ○タクシーやバスなど高齢者等の交通手段の確保
<p>江府町</p>	<p>■江府町未来計画【後期】（R3年度～R7年度） 《基本理念》</p> <p>思いを形に 未来につなぐまちづくり ～3000人の楽しい町～</p> <p>《基本方針》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○子どもが健やかで子育てが楽しいまち ○楽しく年をとれるまち ○みんなで考え一人ひとりが輝くまち ○産業で活力とにぎわいを生み出すまち ○住んでみたいまち、帰って来たいまち ○災害に強いまち ○協働でしっかりと計画的に進むまち 	<p>公共交通の充実</p> <p>《施策の内容》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○町営バスの路線・便数・運行方法の見直し ○タクシー助成制度の充実 <p>《主要事業》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○町営交通運行事業 ○タクシー利用者助成制度

②広域圏計画

○鳥取県西部地域に係る広域的な施策としては、以下のようなものがある。

表 5 鳥取県西部地域に係る広域的な施策概要

計画名	概要
<p>中海・宍道湖・大山圏域 振興ビジョン (米子市・境港市・松江市・ 出雲市・安来市)</p> <p>《オブザーバー》 大山圏域(鳥取県西部7町村)</p>	<p>■基本方向</p> <p>①活力にあふれる圏域づくり【産業振興】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○力強い産業圏域の形成 ○地産外商による稼ぐ圏域の実現 ○東アジアに向けたゲートウェイ機能の向上と活用 <p>②訪ねてみたい圏域づくり【観光振興】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○観光地域づくりの推進 ○圏域観光の魅力向上 ○インバウンド観光の促進 <p>③次代につなぐ圏域づくり【保全・継承と活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自然環境の保全と活用 ○多様な資源の継承と活用 ○グリーン社会の実現 <p>④ともに歩む圏域づくり【連携と協働】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○未来を創造する圏域8の字ルートの整備促進 ○圏域への移住・定住の促進 ○デジタル時代を支える基盤整備と人材育成 ○安心して暮らすことのできる環境の充実
<p>中海圏域定住自立圏 共生ビジョン (米子市・境港市・松江市・ 安来市)</p>	<p>将来像：出会いは なかうみ 動きだす未来 定住自立圏構想実現に向けた施策</p> <p>(1) 生活機能の強化に係る政策分野(医療・福祉・教育・産業振興等)</p> <p>(2) 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野(地域公共交通・道路の交通インフラ整備等)</p> <p>①地域公共交通：公共交通の利便性向上に向けた取組 コミュニティバスの運行</p> <p>(3) 圏域マネジメント能力の強化に係る政策分野(人材育成)</p>