

【第4回地域の公共交通リ・デザイン実現会議】

鳥取県発：地域公共交通の実現に向けて

令和6年2月9日(金)

鳥取県

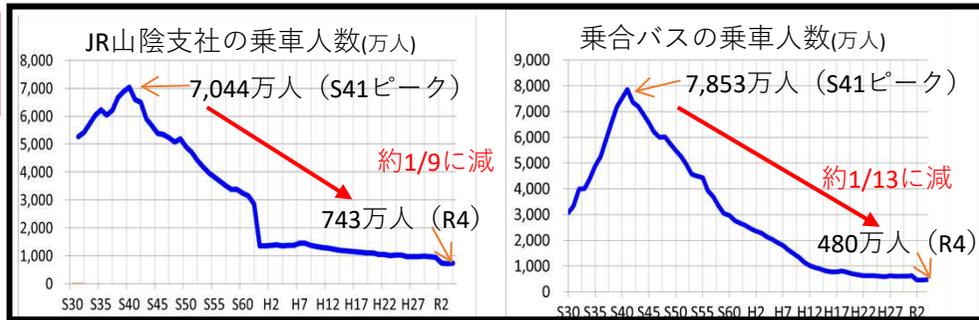
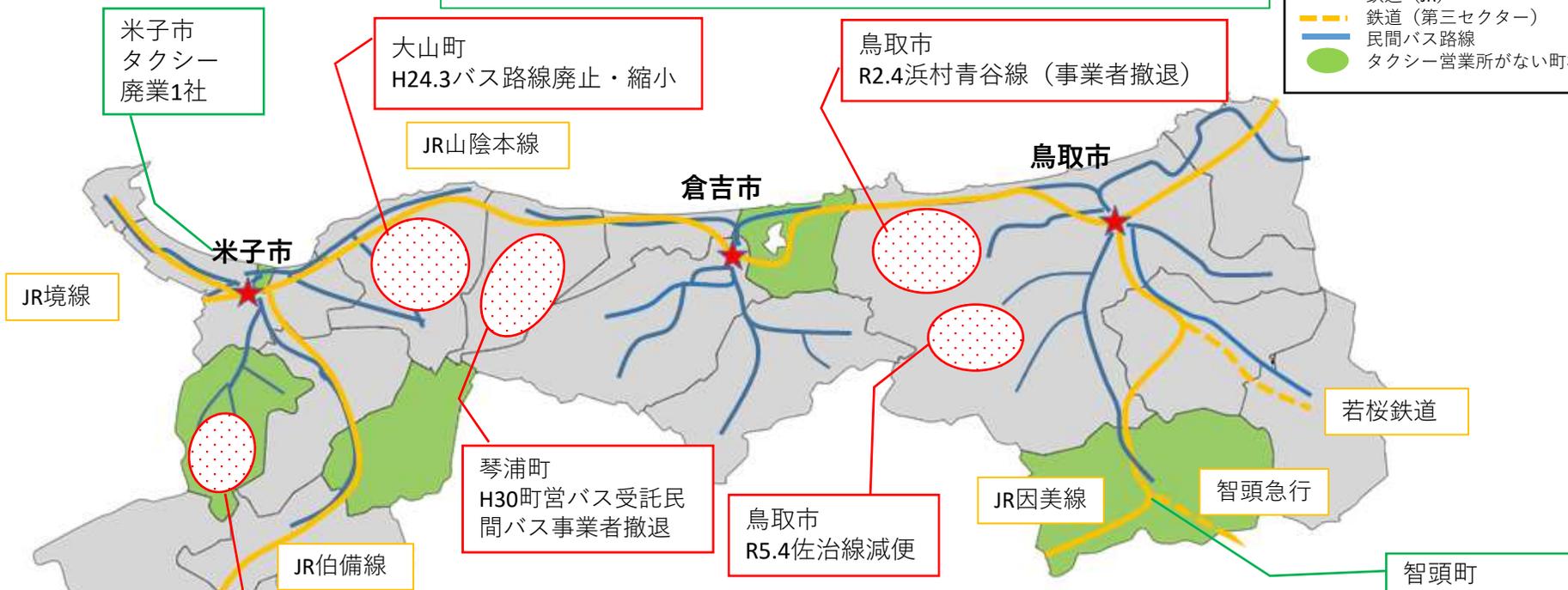
鳥取県の公共交通の現状

鳥取県はJR山陰本線を東西の大動脈に、県境を跨ぐ智頭・因美線、伯備線、東中西の生活圏ごとに中心市(鳥取市・倉吉市・米子市)から放射線状にバス路線網が構築。
 ⇒ 近年の乗合バス路線の統廃合やタクシー会社の営業所撤退・営業時間短縮が進む。

< 近年の主な公共交通の縮小事例 >

県内全域
 H31.4大手タクシー事業者が営業時間短縮 (24時間⇒朝6時～深夜2時)

- 鉄道 (JR)
- - - 鉄道 (第三セクター)
- 民間バス路線
- タクシー営業所がない町村



地域公共交通計画の策定（H27～）

- 「圏域ごと」に**県が主導**し市町村と協力して、地域公共交通を推進する体制を構築
- **県が会長や事務局を務める**各協議会には、**交通事業者に加え、福祉・教育・商工・観光等の他分野の関係者や住民代表**が構成員として参画

＜鳥取県西部地域公共交通活性化協議会＞

県、西部9市町村、公安委員会、境港管理組合、交通事業者（バス・タクシー、JR西日本等）、学識経験者、県高等学校PTA連合会、県PTA協議会、県身体障害者福祉協会、県老人クラブ連合会、県交運労協、中国運輸局鳥取運輸支局、倉吉河川国道事務所、米子商工会議所青年部、県観光連盟 等

- **鳥取県は全国で最初に全県を網羅！！**
(H27西部、H28東部、H29中部)



バス利便性向上のための基盤整備

県が先導して、交通結節点における路線バスのわかりやすさ、使いやすさの向上を図り、海外インバウンド客や国内観光客の移動利便性、満足度の向上を目指して整備を進めている。

バス系統ナンバリング（東部圏域・西部圏域）

- 運行系統ごとに、**2ケタの数字を附番**
- 「のりば」の案内表示版を方角・地域別に**統一カラーを設定**し整備
- バス車両の行先表示、時刻表等の**表記を統一**
- 温泉や山などの**ピクトグラム表示**により、外国人にもわかりやすく



バス情報の国際標準データ化・オープンデータ化（県全域）

国土交通省「標準的なバス情報フォーマット」に基づき、国際標準データ化

- 県内路線バス・12市町のコミュニティバス
バス停位置や時刻表、運賃等「静的データ」
⇒ インターネット公開済み（令和4年9月）
- バスロケーションシステムを導入。
バスの現在位置や遅延情報等「動的データ」
⇒ インターネット公開予定（令和6年度）

様々な「経路検索サイト」で**バス情報を確認でき、**
住民に加え、観光客も安心してバスを利用！

【バス情報の掲載例】

2024/02/05 (月) 14:01 出発	
 出発地 かにっこ館前	 到着地 鳥取駅
▼日時を変更	
02/05 (月) 14:01 出発	
14:37 ⇒ 15:13 (36分) (定刻 14:35 発)	
候補 1	① 現在、約2分遅れで運行中 14:01 現在の情報です [賀露循環線：かにっこ館前経由] かにっこ館前 発 → 鳥取駅 着 料金：420円 / 乗換 0回
15:47 ⇒ 16:31 (44分)	
候補 2	この便は運行前です。 [賀露循環線：かにっこ館前経由] かにっこ館前 発 → 鳥取駅 着 料金：420円 / 乗換 0回
16:45 ⇒ 17:21 (36分)	



全国に先駆けUD（ユニバーサルデザイン）タクシーを導入

交通×福祉・観光

鳥取県×日本財団×鳥取県ハイヤータクシー協会の共同プロジェクトによりH28.4月に導入開始 ⇒ H30.3月に県内全域に**200台**導入！
⇒県内の小型タクシーの**約半数**がUDタクシーに！

料金は一般タクシーと同額

広いドア、手すり、ステップもついて乗降しやすい



車椅子のままでも乗降可能

スペースが広く、多くの荷物を積載可能

第11回国土交通省
バリアフリー化推進
功労者大臣表彰受賞
(H30年)

ドライバー研修



観光客向けの活用



- ・障がい者支援団体の協力のもと、UDドライバーの人材を育成する研修を毎年実施
 - ・障がい者の利用割合がUDタクシー導入前後で倍増 ※障がい者割引利用割合7.4%(H28) →13.6% (H30)
 - ・大きなスーツケースやスポーツサイクルも楽々収納でき、インバウンド等観光客に好評
- ⇒ 車両更新時期を迎え、障がい者等に好評のUD車両（車いす後ろ乗降）の導入支援を拡充（中古車を含む）

新たな地域交通体系鳥取モデル構築への支援

それまで

バス中心の
交通体系

令和元年度

学識経験者・市町村、
交通事業者
を交えて
検討

令和2年度から

市町村が地域のニーズに応じて

**共助交通・タクシー・バスを
自由に組合せ**

できる鳥取県独自の支援制度を創設

全国初！！
全国知事会の優秀政策
(住民・事業者視点の
行政改革分野)
で表彰！！

令和4年度までに、21件の再編事例を支援

●市町村が進める「様々な形態の交通」の「様々な組み合わせ」に対応する、鳥取県独自支援制度

➤ 共助交通

● NPO等による交通空白地有償運送の運行支援や住民ドライバー活用

(県内17市町でコミュニティバス等を運行)



➤ タクシー助成

● 小規模高齢化集落等に居住する75歳以上の高齢者、障がい者等に対するタクシー助成等

(県内18市町村で高齢者等へのタクシー利用助成を実施中)



➤ デマンド・異業種参入・多角化

● 市町村のデマンドバスや貨客混載などの多角化等を実施

(県内6市町でデマンドバス等を運行)

➤ 新たな仕組みづくり

● 運行経路最適化等のシステム導入等新たな仕組みづくり

(AIオンデマンド乗合交通等)

※県は、交通事業者や市町村に県内外の先行事例等の研修を開催し、横展開を推進！

中山間地域における交通体系再構築の事例

特に中山間地域において路線バスの縮小・タクシーの撤退などが発生し、住民の移動手段の確保に課題がでており、県内市町村では新たな交通体系の検討・導入を進めている。

【鳥取市】NPO法人さじ未来による交通や見守りなど事業の複合化

交通×地域・福祉

- 地元NPOが地域の助け合い、施設管理、介護等の小さな拠点づくりに加え、ドアツードア型のデマンド運行と定時定路線運行を令和3年から開始。
- 令和5年台風7号の道路被災や地元スーパー閉店の際に、柔軟な運行を行い、地元小中学生の通学や買い物環境の確保に寄与。



【大山町】町営デマンドバスによる宅配貨物の貨客混載

交通×宅配

- バス路線縮小に伴い平成24年に町営デマンドバスを導入。人口減少で利用者が減少する中、多角化で持続可能性を高めるため、令和3年に佐川急便と連携して貨客混載運行を開始
- 行政が運行する交通空白地有償運送で、個人宅まで配送する貨客混載は全国発!!



令和4年度貨物収入約450万円(2.2万個)
※旅客収入の約2.6倍。

コミュニティ・ドライブ・シェア(鳥取型ライド・シェア)

○人口減少に伴うドライバー不足や利用者減が進む中、コミュニティの絆を活かした5つの**先導的支援制度**を令和5年度に確立

コロナ禍を経て

事業者の撤退や
路線の縮小が増大

バス・タクシーと住民の協働型交通システム構築や
住民共助型運送など、住民・事業者・行政の共創による
「コミュニティ・ドライブ・シェア」推進制度

● 補助対象：市町村（補助率1/2）、交通事業者（補助率2/3）

○交通事業者等と住民ドライバーとの協働型

【智頭町：のりりん】 交通×住民×AI

- 地元住民がマイカーを使用する、**交通空白地有償運送**(ドライバー:19人)
- 智頭町全域での、**AIオンデマンド乗合タクシー**(延べ約**2千人**／月の町民が利用)

○課題:運行管理や遠隔点呼等の管理部分
→交通事業者等との**協働を支援する制度**
により持続可能性を高める



コールセンター



タクシー車両

○住民共助型 (例：鳥取市佐治町 さじ未来号)

- NPO等の住民自らによる共助運送

○市町村主体型 (例：鳥取市青谷町 絹見バス)

- デマンドバス・タクシー相乗り促進など市町村主体による交通体系
- 地元の運送業者等と連携した運行等

○事業者無償運送活用型

- 交通空白エリアでの観光・宿泊事業者等の送迎車両や貨物車両の空席を有効活用

○交通事業者主導型

- バス・タクシー事業者のドライバー確保
2種免許取得経費、求人に係る広報費
等を支援

駅を核としたまちづくり・交通と他分野との共創

「鳥取駅周辺」とっとり共創型交通

国の「共創モデル実証プロジェクト」を活用し
駅周辺でAIオンデマンド乗合交通を実証運行

- ・AIが複数の利用者が乗合で乗降する場合の、最適ルートを選定
- ・地元のタクシー会社、バス会社、駅前百貨店、薬局、カーシェアリング店と共創

交通 × 商業 × A I

共創

- 協賛店での割引サービス
- 路線バスの運行状況の提供
- カーシェアリング店と共創

 **mobi**
Community Mobility



鳥取市中心市街地における自動運転

- 「市内100円循環バス」コースの一部で「自動運転実証実験」を実施中

- 安全性を高める

「路車協調システム実証実験」も併せて、令和6年1月末から2月下旬まで実施中



「河崎口駅」周辺のまちづくり

米子市内の市街化調整区域にある全ての駅の周辺について周辺開発できるよう令和元年12月に規制緩和

【規制緩和により開発可能な要件】
(駅周辺型)

- ① 駅から半径300メートル以内であること
- ② 5,000㎡以上の一団の団地であること

- 令和4年に河崎口駅周辺で、約1.9haの住宅地等の開発およびスーパーの進出



米子駅を中心とした新たな賑わい形成

鳥取県、米子市、J R 西日本による「米子駅南北自由通路等整備事業協議会」で事業推進

- 令和5年7月米子駅南北自由通路の供用開始



まちづくりと連携した地域交通の活性化

県が先導して、市町村や交通事業者と一体となったまちづくりの連携・協力体制を構築

東部地域交通まちづくり活性化会議

地域の交通事業者トップと東部圏域の自治体首長で、**県東部地域全体のまちづくりと連動した公共交通のあり方を協議**する場を設置

<合意事項>

- 観光列車**を通じた交流人口の拡大・おもてなし
- 関西万博を見据えた観光MaaSの導入・観光商品造成
- 交通モード間で連携した**地域MaaS**の実証実験の検討
- 公共交通利用促進県民運動を展開
- キャッシュレス化**の検討・推進



令和4年11月 東部地域交通まちづくり活性化会議

県の働きかけで協議の場を設置

JR西、19市町村、県の連携協定

鉄道ネットワークを活用したまちづくりに取り組み、地域のニーズに合致した利便性の高い持続可能な地域公共交通の実現と地域の活性化を目指し、連携協定を締結

<連携事項>

- 観光列車**を通じた観光振興及び交流人口の拡大
- 駅を核としたまちづくり**
- MaaS推進**や**キャッシュレス化**をはじめとするDXの取組
- 鉄道と他の**公共交通との共創**及び**他分野との共創**の推進



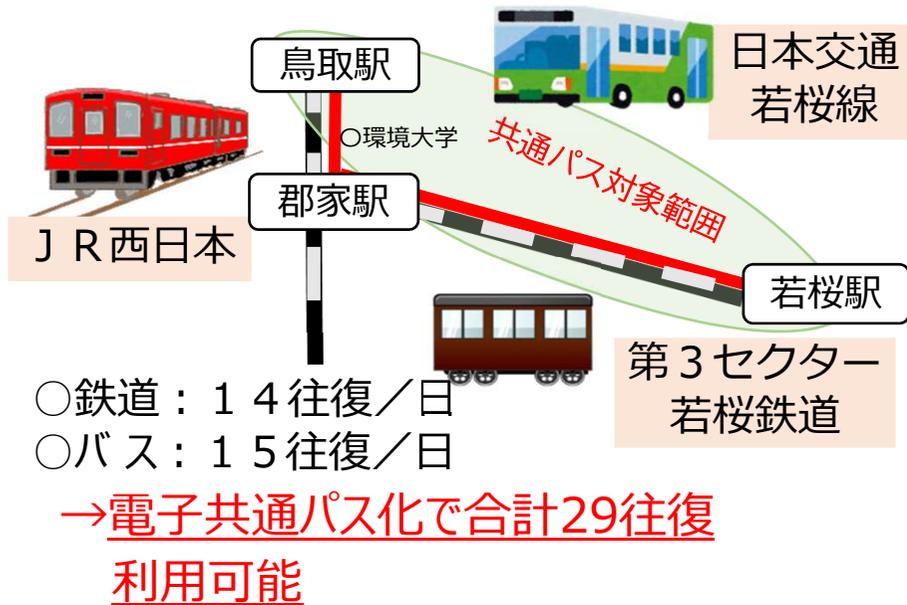
県の提案から協定を締結

令和5年2月 連携協定締結式

地域MaaS・キャッシュレスの推進

令和4年5月に、官民連携で鳥取の地域特性にあった鳥取型MaaSを推進するコンソーシアムを立ち上げ、鉄道・バスの共通チケットやQRコードのキャッシュレス決済等の実証実験を行っている。

JR・3セク鉄道・路線バス共通パス



JR山陰本線への交通系IC導入

- JR山陰本線(鳥取～倉吉の各駅)へ令和7年春までに交通系IC(ICOCA)を導入

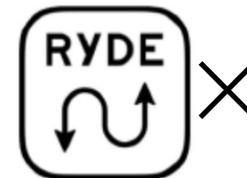
- 今後県内路線バスへの導入を進める

(国補助の活用
を検討中)



路線バスのQRコードによるキャッシュレス決済

- 「ノルデチケット (県東部)」と「わいわいパス (県西部)」などの、圏域で1日路線バス乗り放題になるQRコードでの電子チケットを実証。



県が先導して、市町村や交通事業者と連携し、地域交通のデジタル化や他分野連携を推進!

観光列車等を通じた交流人口拡大

大阪・関西万博も見据え、観光列車の運行を通じた交流人口及び鉄道需要の拡大を図る

観光列車・イベント列車

【JR西日本・・・あめつち】

週末を中心に山陰本線(鳥取～出雲市)を運行中

※R5は山陰本線(鳥取～城崎温泉)や因美線(鳥取～津山)を特別運行



あめつち(JR西日本)

【第三セクター(智頭急行・若桜鉄道)】

貸切列車としてイベント利用等に活用

沿線自治体と協力し、おもてなし
やツアー造成などを実施



あまつぼし(智頭急行)



若桜号(若桜鉄道)

まんが王国とっとり・・・ラッピング列車運行中！

関西から鳥取・倉吉へ乗り換えなし！ スーパーはくと名探偵コナン号ラッピング列車(R5.12.3～)

※R6.3からは大阪～鳥取間 1 往復増発で利便性向上！

県内観光もお任せ！ラッピング列車運転 (名探偵コナン列車、鬼太郎列車)



©青山剛昌/小学館



©水木プロダクション



©青山剛昌/小学館

40年ぶり！特急やくも号新型車両導入

グループ向け座席の新設、乗り心地等が改善

※運行中の国鉄最後の特急車両は引退へ

