

鳥取県の公共交通の現状と課題

令和6年11月25日
鳥取県知事 平井 伸治



新旧やくも号フィーバー♪

山陽と山陰を結ぶ特急「やくも」号が約40年ぶりに新型車両へリニューアル！
旧型の381系車両は国鉄時代の最後の特急であり、これを生かしたリバイバルやくもキャンペーンを約2年間展開

「旧型車両381系」リバイバルキャンペーン ～40年間にありがとう～



リバイバル第1弾
～国鉄色～



リバイバル第2弾
～スーパーやくも色～



リバイバル第3弾
～緑やくも色～



鉄道愛好家との共存
～安全に楽しく撮影する「鉄則」～

第1条

立入禁止の場所や私有地へは入らず、
良識に従って行動しましょう

第2条

地元のおすすめスポットなど安全な場
所で、ルールに従って撮影しましょう

第3条

他の撮影者と譲り合って気持ちよく撮り
ましょう

第4条

鉄道会社や地域と連帯して、大切な
鉄路と風景を守りましょう

第5条

列車はもちろん観光や食など地域の
魅力も満喫しましょう



地域の方々
による声かけや
駐車場整備を
実施

「新型車両273系」4/6デビュー！ ～やくもブロンズとぬくもりのある車内～



グループで楽しめる
セミコンパートメント席



普通車



グリーン車

車内チャイムには「Official 髭男 disarm」(山陰出身)の楽曲を採用！

(下り)岡山→米子・出雲市:「Pretender」

(上り)米子・出雲市→岡山:「I LOVE...」

「第23回日本鉄道大賞」受賞

「グッドデザイン賞2024」受賞 & ベスト100選出

◆エクステリアコンセプト

山陰・伯備線の風景に響き、自然に映える車体
(やくもブロンズ)

・たたら製鉄の黄金(こがね)色、大山夏山開き祭のたいまつのような
銅(あかがね)色等をイメージしたオリジナルカラー

◆インテリアコンセプト

山陰の我が家のようにくつろげる、温もりのある車内

・国内初となる「新たな制御付き振り子方式」を採用し乗り心地が改善
・新幹線並みの座席間隔やグループ・家族連れ向けの座席「セミコン
パートメント」を新設 など

地域交通の現状



[鉄道]

- JR山陰本線を東西の大動脈に、県境を跨ぐ因美線(鳥取-岡山)、伯備線(鳥取-岡山)
鬼太郎列車でおなじみの弓浜半島を走る境線
- 関西と鳥取県を結ぶ智頭急行 ●レトロな雰囲気が人気の若桜鉄道
⇒ **コロナ禍を契機に減便が進む**



[バス]

- 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
⇒日本交通と日ノ丸自動車の2大バス会社による運行+市町村コミュニティバス
⇒ **近年、乗合バス路線の統廃合、廃止等が進む**
(H24 1町で路線廃止・縮小、H30 1町で支線統廃合、H30 1町で町営バス受託民間事業者撤退)

[タクシー]

- 県内全27社(東部:13社、中部:4社、西部:10社)
⇒ **廃業・営業所撤退・営業時間短縮が進む**
(H31大手事業者が営業時間短縮、R5廃業・営業所撤退各1社)



生活基盤である買物・医療などに影響



県民の交通手段の維持・
確保のため県独自の対策

- バス路線補助金の見直し
- 全県で地域交通計画の策定
- コミュニティ・ドライブ・シェア(鳥取型ライドシェア)制度の創設



鉄道網の状況・課題

<JR西日本> 輸送密度 2,000 人/日未満の対象線区

○山陰本線（鳥取～浜坂） ○因美線（智頭～東津山）

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、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（R5.2.10）

<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の取組など



連携協定締結式



- 観光列車「あめつち」運行（山陰本線・因美線）
 - 山陰本線旅行支援（運賃助成）
 - 智頭・津山間ツアー造成
 - スタンプラリー実施
- 等

若桜鉄道

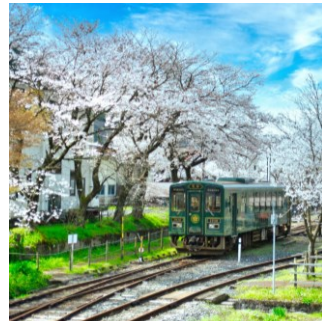
昭和62年 JR西日本若桜線を引継ぎ運営
平成21年 鉄道事業再構築実施計画の国認定
⇒「公有民営化」方式としては**全国初**
上下分離方式を導入



車両
若桜鉄道

駅舎等駅関連施設
八頭町・若桜町

レール
八頭町、若桜町



水戸岡鋭治氏デザイン「若桜号」

智頭急行

昭和41年 智頭線工事開始
昭和54年 国鉄経営再建のあおりを受けて
工事中止
昭和61年 沿線自治体、関係団体の支援により
智頭鉄道（株）設立
平成6年12月 **智頭急行完成開業**
平成10年から令和元年まで22年連続で黒字
コロナ禍で赤字となるも令和5年決算で再び黒字へ
今年12月3日 **開業30周年**
様々な記念事業を実施中



特急スーパーはくと

恋がかなう駅 恋山形駅 応援SNSキャンペーン



各種SNSに恋山形駅の写真と応援コメントを投稿（141件）
→恋山形駅キーホルダープレゼント



プレミアムハザ
（前頭添乗体験）

県バス運行費補助制度の転換

平成13年
4月改正

国庫補助対象路線の基準が見直され、国庫補助対象外となる路線が発生することとなったため、単県補助制度を本格的に開始

平成18年
10月改正

車依存、過疎化によりバス利用者が減少している路線が増えてきている実態から、合併前の複数市町村をまたがる広域路線バスの見直しを促進するため、単県広域バス補助制度の補助要件を変更（乗車密度2.0未満を対象外とする等）し、市町村の反発を招いた。

平成21年
10月改正

広域バス補助制度の補助要件変更方針を180度転換するなど、「地域の足」確保に取り組む。

①広域バス路線

乗車密度2.0未満対象外 ⇒ 乗車密度2.0未満も対象（乗車密度2.0換算運行回数分補助）

②市町村内路線

補助率1/3 ⇒ 補助率1/2、限度額1,000万円⇒5,000万円

③交通空白地有償運送（NPO等）

支援なし ⇒ 補助率 県1/2、市町村1/2

<制度改正の概要>

国庫補助路線	広域バス路線	市町村内路線	交通空白地有償運送（NPO等）
【補助率】 国1/2、県1/2（乗車密度5人未満は乗車密度5人換算運行回数分のみ補助） ＜国補助対象外部分への県補填補助金＞ 補助対象外となった運行赤字全てに 対し県1/2補助（残りは市町村負担） ↓ 運行費用50%を限度として乗車密度3人 換算した運行回数分のみ県1/2補助 （残りは市町村負担）	【補助率】 乗車密度1.5以上：1/2 乗車密度1.5未満：2/5 ↓ 乗車密度2.0以上：1/2 乗車密度2.0未満：対象外 ↓ 乗車密度2.0以上：1/2 乗車密度2.0未満は乗車密度2.0換算運行回数分補助	【補助率】 1/3(限度額：1,000万円) ↓ 1/2(限度額：5,000万円)	支援なし ↓ 【補助率】 県1/2、市町村1/2（上限:運行経費の8/10） ※当初は立上げから3年間のみ支援であったが H24年度に4年目以降も 支援可能に要綱改正

地域公共交通計画の策定(H27～)

- 「圏域ごと」に県と市町村が協力して、地域公共交通を推進する体制を構築
- 自治体が会長や事務局を務める各協議会は、**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などの官民連携**で構成

＜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)

路線バスの倉吉総合産業高校・西倉吉団地への乗り入れなど (R1)

AIオンデマンド乗合交通 (MaaS) の実施 (R5)

米子市・日吉津村循環線の設定 (H30)

南さいはくデマンドバスへの再編 (H30)



南部町ふれあいバス



倉吉総合産業高校への乗り入れ



八東駅行き違い施設

八東駅の行き違い施設の設置 (R2)

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

路線バス国補助
のほか県・市町
村が赤字補填で
運行を維持

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5年度末までに、22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！

コミュニティ・ドライブ・シェア(鳥取型ライドシェア)の推進

○地域交通の維持・活性化のため住民や行政、事業者の関わり方で分類した支援制度を創設(令和5年11月補正で制度化)し、住民の買物や医療機関等への生活基盤に関わる移動手段の確保を推進

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)

①交通事業者等と住民ドライバーとの協働型

バス・タクシー事業者等と住民ドライバーとの協力により運行管理に係る負担軽減や安全性の向上を図り、事業の持続可能性を高めた交通空白地有償運送※運行経費や事業者等への運行管理・遠隔点呼の委託費やドライバー確保の奨励金、自家用車メンテナンス費等を支援

②住民共助型

タクシー事業者等が撤退交通空白エリアでの住民自らによる共助運送

※運行経費や車両購入費を支援

④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

※燃料費や保険料の実費相当を支援

③市町村主体型

市町村によるバス・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構築

※運行経費や車両購入費を支援

⑤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経費(二種免許取得経費、求人に係る広報費、配車アプリ導入等)を支援

官民連携の事例

【智頭町・のりりん】

交通×住民×AI

日野自動車

事業者と連携し、住民ドライバーによる運行

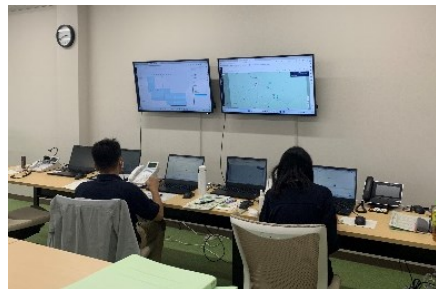
- 町内タクシー事業者の撤退を受け、地元住民のマイカーを使用して運行する**交通空白地有償運送**（ドライバー：25人）を実施。
- 智頭町全域での**AIオンデマンド乗合タクシー**（延べ約2千人／月の町民が利用）

○課題：遠隔点呼等の運行管理

→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**（智頭町は日野自動車**が実施**）



自宅のIP端末もしくは電話で乗降予約



コールセンター



住民のマイカーによる運行

【大山町】町営デマンドバスによる宅配貨物の貨客混載

佐川急便

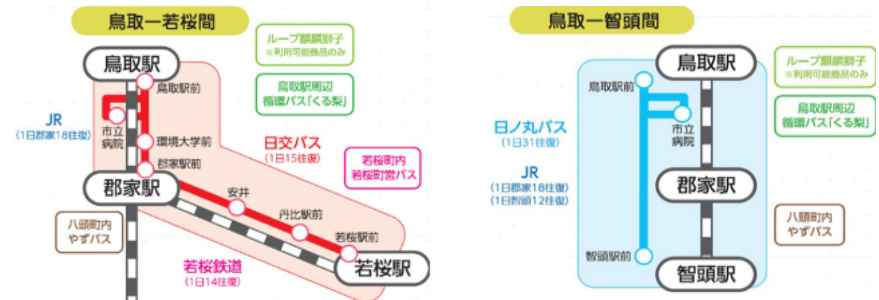
交通×宅配

- 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、多角化により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初!!**
令和5年度**貨物収入**約315万円（1.7万個）※**旅客収入の約2倍**。



JR・3セク鉄道・路線バス共通パス

鳥取型MaaS



〔若桜谷の取組〕

- 鉄道：14往復／日
- バス：15往復／日

→**電子共通パス化で合計29往復利用可能（R4.10～12）**

<R6.4見直し>

- ・智頭エリアに拡大
- ・町営バスを利用対象に追加など

今後の空白地解消に向けた展開

プラットフォーム参画事業者の技術・ノウハウとの連携に期待！

官民連携
プラット
フォームに
期待すること

「観光の足」対策

⇒ 特急停車駅等で観光客向け公共ライドシェア活用の充実・拡大
(事前予約、多言語化、配車アプリ導入、キャッシュレス決済対応等)

「地域の足」対策

⇒ 共助交通のドライバー確保や運行管理支援(専門事業者の活用)で
持続可能な運営

自治体申出によるイベント型NRS(中国地方初)

「ねんりんピックはばたけ鳥取2024」期間中の交通
需要に対応するため、10月18日～10月22日の5日間
日本版ライドシェア(ドライバー74名)を実証実施

安全に
105回の運行



タクシー事業者の理解が広がる
ドライバーの約8割が今後の参加に前向き



【成果】

- ・タクシー不足の補てん
- ・キャッシュレス決済で
利便性向上

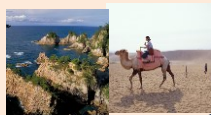
【課題】

- ・ドライバー確保に苦慮
- ・アプリの周知など
⇒準備期間や体制の
確保

<今後の展開> 大規模イベントや大型クルーズ船寄港などで日本版ライドシェアを実施

<主な二次交通の状況>

- ◆ 主要な交通結節点から、県内の観光地をお得に巡るインバウンドにも対応した周遊プランを運行中



- ◆ ねんりんピックを機に、令和6年9月にタクシーアプリ『GO』を県内タクシー全車両の1/3に導入



タクシー配車を効率化

- ◆ 特急列車が停車する智頭駅では、住民ドライバーによる「のりりん」が運行しているが、駅前に常駐しておらず、観光客が駅前の観光協会で会員登録の上、予約が必要