

平成30年3月26日

米子市長 伊木隆司 様

米子商工会議所青年部  
会 長 野上 一成

## まちづくりと公共交通に関する提言書

～暮らしやすい未来の「ダイナミックシティ米子」のために、今すべきこと～

米子市の今後のまちづくりと公共交通に関して、貴市においてご検討いただきたく、下記の通り提言いたします。

### 提 言 内 容

#### I. 高齢者・障がい者視点での公共交通

- 【ソフト施策】 高齢者の公共交通無償化の社会実験の実施等
- 【ハード施策】 使いやすい公共交通の整備

#### II. 街なかの集客拠点

- 【ソフト施策】 街なかイベント（マルシェ等）の定期開催等
- 【ハード施策】 全天候型イベントスペースの整備等

#### III. 空港・駅・朝日町・皆生温泉の拠点間を結ぶ公共交通

- 【ソフト施策】 来訪者を対象とした移動手段に関する調査の実施等
- 【ハード施策】 JR境線の利便性向上

#### IV. 広域連携の宿泊拠点

- 【ソフト施策】 スポーツツーリズムの推進等
- 【ハード施策】 遊歩道、サイクルロードの整備

#### V. 山陰地方の広域交通拠点（日本海側の玄関口）

- 【ソフト施策】 新幹線整備の可能性に関する調査の実施等

## 提 言 内 容 の 詳 細

### はじめに

私たち米子商工会議所青年部は、「人の集うまちづくり」を基本理念とし、まちづくりに関する調査、研究を行い、平成 28 年 3 月、平成 29 年 3 月に、公共交通に関する提言文書を提出させていただきました。

公共交通の中でもバス交通の整備に関しては、平成 28 年 3 月に「鳥取県西部地域公共交通網形成計画」が作成され現在実施に向けて動き始めていますが、私たち米子商工会議所青年部は、公共交通も含めて「まちづくり」を一体的に考えなければならないと考え、本年度は、より俯瞰した視点から街の課題、そしてその解決策を検討することとしました。また、暮らしやすいまちづくりの実現に向けては、経済循環の増大（地域外からの資金流入・地域内の資金循環）による地域経済の活性化が必要不可欠であるという観点から、青年経済人としての視点を入れて提言内容を検討いたしました。

提言内容検討の過程では、米子商工会議所青年部の強みである「多様な業種の青年経済人からなる集まりであること」、そして「米子商工会議所青年部が行っている各事業」を最大限に活かすことこそが、私たちならではの提言につながると思われました。そこで、まずは米子商工会議所青年部の例会の場で、それらの視点で米子のまちの課題を洗い出す「まちづくりワークショップ」を行い、さらにまちづくり関係の方々へのヒアリングを行うことで課題の洗い出し、解決策の検討を行い、その結果をもとにして、提言内容を検討してまいりました。

解決策の検討におきましては、今年度行いました富山県富山市、高岡市への視察をはじめ、近年実施しました視察内容も活かして検討してまいりました。

米子商工会議所青年部は、本年度の事業としては、よなごマルシェの企画・運営、全日本トライアスロン皆生大会でのボランティア活動、インバウンドに関する調査研究、米子の街歩きコースの研究、街歩きマップの作成、鳥取県西部地区青年経済団体連絡協議会事業の開催（新幹線に関する講演会の企画）など、まちづくりに直接関連する事業だけでも様々な事業を行ってまいりました。そして私たちがそれらの各事業に取り組んで来ているからこそ得られた気づきを活かし、また 2 年間公共交通に関する研究を行っているからこそその蓄積を活かし、青年経済人の視点で解決策を検討することで、私たちならではの提言を作成いたしました。米子市の今後の「ダイナミックシティ米子」の発展のための経済活性化の方策として、ぜひご検討お願いいたします。

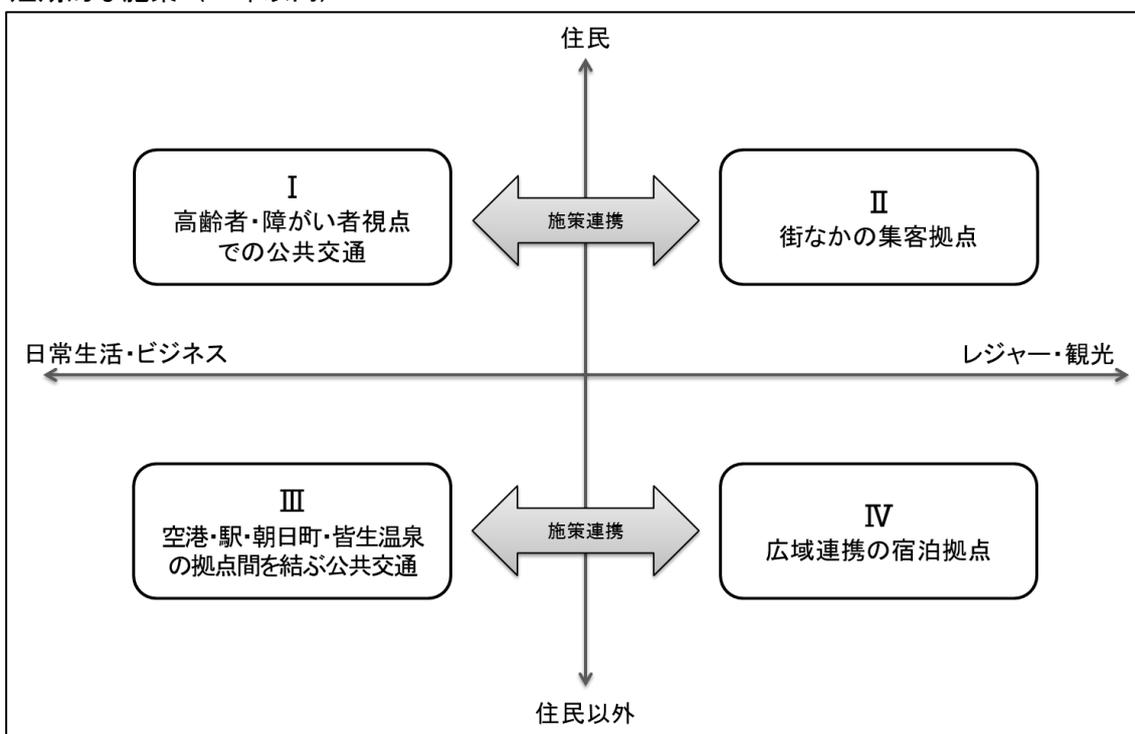
## 本提言書について

本提言書は、5年以内の実現をめざした短期的な施策と、10～20年以内の実現をめざした中長期的な施策とに分けています。

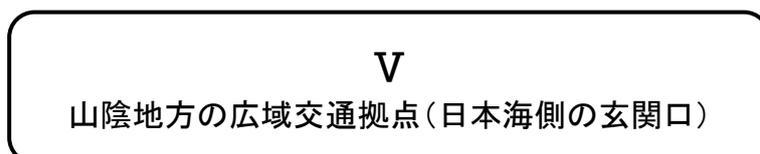
短期的な施策は、下図のとおり、施策対象である「市民」と「市民以外」、施策内容である「日常生活・ビジネス」と「レジャー・観光」の四象限で提言を整理しています。

中長期的な施策は、米子市が海外（中国・韓国・ロシア等）から見た日本海側の玄関口となることをめざし、山陰地方の広域交通拠点の実現に向けた施策を提言いたします。

### 短期的な施策（5年以内）



### 中長期的な施策（10～20年以内）



## I. 高齢者・障がい者視点での公共交通

【ソフト施策】高齢者の公共交通利用無償化の社会実験の実施等

【ハード施策】使いやすい公共交通の整備

### 【提言の背景】

時間や範囲にとらわれることなく自分のニーズで利用できるのが自家用車であり、特に公共交通機関に限られる米子市では自家用車の利用率は高く、住民の生活の足として欠かせない乗り物と言えます。

しかし、超高齢社会へと突入しつつある近年は、自家用車を利用したくてもできないという問題や、高齢者の機能低下や認知機能が衰えてからの運転による事故の多発という問題が発生しています。

自家用車を利用できない高齢者の外出が制約されることは、買い物機会の減少・体力低下による介護度の上昇を引きおこし、それに伴う社会保険料の増加など地域経済にとって大きな打撃になります。

米子市では、バス、電車ともに路線や本数が少なく、大都市圏のような利便性はないと言わざるを得ない状況にあります。しかも、自家用車の普及や人口の減少により利用者が減少し、さらにバスや電車の運行は厳しい状況になっていくものと推測されます。

また、1998年に運転免許証の自主返納制度がスタートしました。大都市圏は公共交通機関が充実していることから返納率は年々上昇していますが、米子市においては、自家用車に代わる日常生活の足を確保することが難しいため、運転免許証の自主返納が進んでいないのが現状です。

このように、米子市では、人口流出や高齢化の影響により、公共交通機関の新たなスタイルが求められています。

一方で、この課題はチャンスと捉えることもできます。自動車社会に適応した郊外型大型商業施設の立地が中心市街地の衰退要因の一つと考えられますが、高齢化社会の進展による自動車社会の変化は、街なかへの人口流入に回帰させる機会になります。

この課題解決に向けては、より多くの高齢者に中心市街地に来る多様な手段を提供する施策が重要となります。そのためには、課題を明確にするため市民の移動手段に関する実態調査を行い、将来の人口動態を見据え、交通弱者が移動利用しやすくなるハード施策、ソフト施策を実施する必要があります。

なお、この交通弱者には、高齢者だけではなく、障がい者も含まれるものと考えており、私たちはユニバーサルデザインの視点での施策展開が重要と考えています。

## 【具体的施策案】

### (1) 公共交通の利用実態調査の実施

現在、高齢者におけるバスの乗車率などの詳細な検証は実施されていません。公共交通の充実化を図るためには、まず現状の利用実態を把握することが必要です。この利用実態とは、乗車人数だけでなく、料金や路線、サービス水準などの利用者の満足度を定量化するものです。

現状の利用者満足度を定量化することが課題を明確化し、その課題を解決するための社会実験（例：公共交通無償化等）を行う基礎データになり得ると考えています。

そのため、以下のような公共交通の利用実態調査の実施を提言いたします。

#### 【調査概要（案）】

##### ①調査対象

- ・米子市内の高齢者・障がい者にアンケートの実施

##### ②設問項目

- ・外出先について（外出先、利用目的、外出時間、利用頻度、交通手段）
- ・公共交通の利用状況（利用有無、利用頻度、利用目的、利用する時間帯）
- ・公共交通《日交、日ノ丸、だんだんバス》の満足度（運行経路、時間帯、本数、経路など）
- ・公共交通の必要性
- ・今後の公共交通のあり方（料金やサービスに関する質問）
- ・個人属性（年齢、性別、運転免許保有有無、自家用車の保有有無、地区名、自宅近くのバス停・乗り場名、外出に使用する補助具）

### (2) 高齢者や障がい者の公共交通利用無償化社会実験の実施

現在、障がい者施設にて福祉就労に従事している障がいのある方の中には、金銭的な理由もあり、通勤の送迎を施設に頼っておられる方も多くおられます。しかし、福祉就労の段階で自立して通勤する訓練をしていなければ、障がいのある方が一般就労に移行する際の障害となります。

私たちは、公共交通を無償化することで、福祉就労における通勤の自立を促し、障がいのある方の一般就労の促進を図ることができると考えています。

高齢者においても、年金生活者にとって公共交通の運賃は大きな負担となっており、高齢者は家から出かける機会も失っています。公共交通を無償化することで、高齢者の「お出かけ率」を増やし「買い物促進」「医療費の削減」につなげることが可能と考えています。

この施策の有効性【障がい者の自立度向上、高齢者の買い物促進による経済

効果や医療費の削減、QOL（生活の質）の向上】を検証するために、高齢者や障がい者を対象とした公共交通利用無償化の社会実験を実施することを提言いたします。

#### 【実施概要（案）】

期間を限定して（1年間～3年間）、高齢者、障がい者に市内バス無料乗車パスを配布し、高齢者、障がい者のバス利用率の増減を調査する。

買い物促進による経済効果についてはアンケート調査を行い経済効果を試算し、医療費の削減効果については、1日の歩数の増加から試算を行う。

また併せてQOL（生活の質）の向上をアンケート等により確認する。

### （3）公共交通利用者割引制度の実施

高齢者の「街なか」への流入を図るためには、街なかへの移動目的が必要となります。そのためには、民間企業と連携した施策展開も必要となり、私たちも一緒になり公共交通利用促進に取り組めると考えています。

例えば、駅前や繁華街、温泉街、その他バス路線沿線の商業施設等の各店舗とのタイアップ企画（バスを利用したら生ビール1杯無料、割引チケット等）や、米子商工会議所青年部が開催しているマルシェとの連携、新たな公共交通イベント等の実施、免許返納者に対する利用割引等の返納特典などがあげられます。

このような公共交通利用者の割引制度の実施を提言いたします。

### （4）バス停留所の充実化と多様化したサービス媒体としての活用

平成26年度に実施された住民アンケート（鳥取県西部公共交通網形成計画記載）では、バスの停留所の満足度は低い評価となっています。

現在のわかりづらいバス標柱や時刻表の改善、待合スペースの充実化を図り、公共交通利用者の満足度を高める施策の実施を提言いたします。

#### 【バス停留所の充実化（案）】 ①わかりやすい新標柱の設置



米子市（弓ヶ浜）



八戸市

## ②ベンチ、シェルターの整備

停留所近くの企業や施設と連携を図り、屋根やベンチを提供してもらい低予算で停留所の充実化を実現。また、バス停を広告スペースとして活用し、その広告料をバス停の整備と維持管理に充てる



↑ 富山市の大通りには広告付バス停が並ぶ

### ↓ 広告付きベンチの例



← 近隣施設とのタイアップによる屋根・ベンチ（松江市）

## (5) 公共交通のわかりやすい情報発信

現在、米子市のバス利用に関する情報発信は、高齢者・障がい者に限らず、非常にわかりづらく使いづらいものになっています。

したがって、高齢者・障がい者をはじめとする全市民の利用促進、行動範囲の拡大につなげるため、公共交通に関する情報をわかりやすく発信する環境を整備することを提言いたします。

具体的には、どの方面に行くバスかが一目で分かるように、「方面別記号」と「イメージカラー」を設定し、全公共交通事業者で共通化し、全車両に表示することを考えています。

また、わかりやすいバス停名称への変更することも必要と思われます。例えば、現在は「上後藤」「弓ヶ浜」などの表記で、上後藤、弓ヶ浜のどこにつくのかわからないため、周辺施設や主要建物の名称を表記にすることが考えられます（例：丸合上後藤前）。



## II. 街なかの集客拠点

【ソフト施策】街なかイベント（マルシェ等）の定期開催等

【ハード施策】全天候型イベントスペースの整備等

### 【提言の背景】

中心市街地の活性化は、住みやすく、そしてこれからの住んで楽しいまちづくりの観点からも重要課題であると認識しています。

しかし、現在の状況（拡散した市街地、従来の商店街エリアの商業的衰退など）、将来予想される社会的変化（高齢化社会の進展など）を踏まえると、中心市街地の捉え方を見直すタイミングに来ているのではないかと考えています。

今後、住んで楽しいまちづくりのためには、①市街地において商業エリア（集客エリア）及び居住エリアを再定義すること（ゾーニングの見直し）、②現在の街の状況に合わせて核となるエリアを再定義すること（拠点の見直し）、③公共交通による拠点間の移動の円滑化（軸の見直し）が重要だと考えています。

米子商工会議所青年部では、まちづくりの先進事例として香川県高松市（平成 28 年度）および富山県富山市（平成 29 年度）を視察いたしました。その際、米子市と同様に拡散した市街地を効率的で住みやすい都市構造に再集約する目的のもと、まちづくりの拠点を再定義し、その間を公共交通で結ぶという、都市計画と公共交通計画の連動が機能している事例を確認しました。これらは米子のまちづくりにも参考にすべき事例であると感じております。

また、商業拠点エリアの魅力を強化するためには、“街なかに行く”ことを市民の新しいライフスタイルとして官民で提案することも併せて実施していくことが重要と考えます。例えば、過去に商店街で開催されていた土曜夜市は、そのイベント自体が市民のライフスタイルとして定着していました。そういった名物イベントがなくなったことで、中心市街地が市民にとって身近な場所ではなくなってしまったと感じています。

米子商工会議所青年部では、地域活性化の施策として毎年「よなごマルシェ」を開催し、このようなイベントでの集客について一定の効果を感じているところです。これは、岡山県倉敷市の「三斎市」や香川県高松市の「さぬきマルシェ」を視察した際にも、イベントを定期的に行うことによる効果を認識いたしました。

私たちは、将来的な中心市街地のあり方と“街なかに行く”ライフスタイルを提案することが重要と考えており、これらの施策の実施は、街への効率的投資と回収の経済的な観点からも非常に重要と考えています。

## 【具体的施策案】

### (1) まちづくりの基本方針の設定と都市計画・公共交通整備計画の連動

まちづくりの基本方針（都市計画と公共交通連動のための上位方針）を明確に設定した上で、まちづくりと公共交通を一体的に整備するために以下の施策を行うことを提言いたします。

#### 【施策概要（案）】

##### ①市街地のゾーニングの見直し

（例）既存の商店街の中で商業エリアと居住エリアを明確に分ける（四日市周辺、える・もーる周辺を商業エリアとし、その他のエリアを主に高齢者向けの居住エリアとする等）など

##### ②まちづくりの拠点の再定義

（例）公共交通との連動を考え、JRの駅（米子駅、富士見町駅、後藤駅、東山公園駅等）の活用、まちなかのバスターミナルの整備と連動

##### ③公共交通による拠点間の移動の円滑化

（例）既存のバス路線の見直し（新しい拠点設定と連動）

### (2) 街なかイベント（マルシェ等）の定期開催

中心市街地の拠点を再定義した上で、商業エリアにおいて毎月1回（第〇週〇曜日等）イベントを定期開催することにより、街なかの名物を作り出し、集客力即ち商業的価値を高めることを提言いたします。

イベントの定期開催のためには ①開催場所の設定 ②運営組織の設立が重要となります。

①に関しては「(4) 全天候型イベントスペースの整備」にて提言いたします。②に関しまして、官民一体となった組織の設立により、定期開催を可能にすることが重要と考えます。

【街なかイベントの定期開催のイメージ（倉敷市三斎市）】



### （3）街なか学校（学生と社会人のコミュニティスペース）の創設

中心市街地には、大学生や高校生等が気軽に集まれる場が不足しており、結果的に若者が街なかに来る機会が少ないのが現状です。この結果、若者の消費活動が郊外型の商業施設に流れています。

今後の中心市街地の活性化に向けては、学生が気軽に集まることができる場所が街なかでき、交流が生まれることで、市街地の集客力という側面だけでなく、街への愛着の醸成とまちづくりへの新しい発想の導入が期待できます。

よって、学生と社会人が集い、交流（学生同士の交流、世代間交流）し、つながり、新しいコトを生み出すコミュニティスペースの設立を提言いたします。

設置には商店街等の空きスペースや、街なかの空き家など、街なかの資産の

有効活用が可能であると考えます。

富山市では、「富山まちなか研究室 MAG. Net」という施設に学生が集い、学生同士の交流、世代間の交流と学びが生まれる場が街の魅力向上に寄与しています。米子においても、学生の力をまちづくりに生かすための風土の醸成は街なかの魅力づくりに重要であると考えます。

#### 【街なか学校のイメージ（富山市）】



#### （４）全天候型イベントスペースの整備

（２）で提言したイベントの定期開催のために重要なファクターとして、天候に関わりなく定期開催が可能な場所が挙げられます（来場促進の観点、出店者負担の観点より）。

富山市での視察では、「グランドプラザ」の整備により、地域の各種主体の表現の場となることで、地域の力を取り込んで毎週末必ずイベントが開催され、街なかへの集客力の飛躍的向上をもたらしている事例を確認しました。また、平成 26 年度には東京（アークヒルズ）のマルシェジャポンの視察においても全天候型イベントスペースの効果について実感したところです。

米子市においては、例えばやよいデパート跡地の駐車場の整備や、える・もーの活用（必要物品の整備等）等が可能であると考えられ、既存場所を活用した全天候型イベントスペースの整備を提言いたします。

【全天候型イベントスペースのイメージ（富山市）】



↑ グランドプラザの昇降式のステージの下には、貸し出し用物品が収納される



← 夜のライトアップ



← イベントの様子

【東京（アークヒルズ）のマルシェジャポンの例】



晴天時



雨天時

## (5) 中心市街地内の公園・緑地の整備

街なかへの集客のためには、集客拠点が点として存在するだけでなく、複合的な要素を面として構成し、街なかで時間を過ごすライフスタイルの提案をすることが、郊外型ショッピングセンターやネットショッピングの存在に対して有効な差別化の手段であると考えます。

その中で、街なかにおける公園・緑地の存在は、ライフスタイルの提案に必要な要素であると考えています。

富山市では、駅の北側徒歩9分の場所に富岩運河環水公園があり、市民が集う憩いの場所になっています。米子市においても、集客拠点（例 角盤町エリアなど）において都市基幹公園を整備することを提言いたします。

### 【中心市街地内の公園・緑地のイメージ（富山市）】



### Ⅲ. 空港・駅・朝日町・皆生温泉の拠点間を結ぶ公共交通

<b>【ソフト施策】 来訪者対象の宿泊箇所・移動手段に関する調査の実施等</b> <b>【ハード施策】 J R 境線の利便性向上等</b>
--

#### 【提言の背景】

米子市が抱える課題の一つとして、来訪者の宿泊と飲食利用の米子駅前エリアへの一極集中、逆に言えば、皆生温泉と朝日町の客離れがあげられます。

米子市への経済効果の観点では、朝日町は、ナイトスポットの圧倒的バリエーションと固有の雰囲気をもたらすエンターテインメント性による経済効果が見込まれ、皆生温泉は、この街独自の個性として県外客への魅力が充分にあるため観光も含めたリピートによる経済効果が見込まれます。

宿泊施設の集中によるビジネス客の来訪も依然として多いように感じられ、駅前エリアは活性化しています。

一方、皆生温泉や朝日町はその機運を活かしきれておらず、衰退気味のムードをぬぐい去れません。様々な要因が重なり、このような現象が起きていると考えられますが、最大の要因のひとつは、皆生温泉と朝日町への「アクセスの悪さ」にあると考えています。

また、近年、「ナイトタイムエコノミー」という経済施策が注目されています。このナイトタイムエコノミーとは、夜遊びに伴う経済活動のことであり、日本の政界や経済界でも、現在、議論が進められているところです。

米子市におけるナイトタイムエコノミーの拠点は、駅前エリアと朝日町エリアが考えられますが、ビジネス及び観光の来訪者にとって、朝日町の知名度は低く、かつ朝日町への移動も分かりにくく円滑ではありません。このような背景から、米子駅前エリアの一極集中による朝日町の衰退につながっているといえますが、上記課題の解決により朝日町を活かすことで、米子市全体の経済活性化につなげるチャンスがあります。

以上のような背景から対策を急ぐ必要がありますが、最も重要なことは、交通拠点、宿泊拠点、夜遊び拠点を結ぶ公共交通の充実です。米子空港・米子駅から皆生温泉と朝日町への移動を円滑にすることが、米子市のバランス良い発展につながると考えています。

#### 【具体的施策案】

##### (1) 来訪者を対象とした、宿泊箇所と移動手段に関する調査の実施

交通・宿泊・夜遊び拠点を円滑に結ぶ公共交通の整備は喫緊の課題といえますが、現状における来訪者の正確なデータ・ニーズの把握・分析が先決です。

調査結果は、以下の(2)～(5)にあげる公共交通の運行に際し、具体的

な便数・区間・時間・料金等を決定するのに必要なのはもちろんのこと、来訪者の潜在的なニーズを掘り起こし、皆生温泉と朝日町の活性化だけでなく、米子市全体の活性化に繋がる施策のヒントになりえると確信します。

したがって、来訪者を対象とした、宿泊箇所と移動手段に関する調査の実施を提言いたします。

## (2) 米子空港から皆生温泉への連絡バスの運行

現在、米子空港から皆生温泉までの公共交通での移動手段は、空港連絡バスかJRで一度米子駅まで来てから、皆生温泉行きの路線バスに乗り換えて行く方法しかなく、乗り換えの煩わしさに加え、所要時間もかかる非常に不便な状況にあり、宿泊客が駅周辺に集中してしまう要因となっています。

近年急増するインバウンド客やビジネス客に対する皆生温泉の利用促進を図るには、空港からの円滑なアクセスは必要不可欠であり、米子空港から皆生温泉への連絡バスの運行を提言いたします。

具体的な方法として直行バスが最善ですが、コストやニーズの変化による利用率低下のリスクを考えると、既存の空港連絡バス路線を見直し、終着点をANA クラウンプラザホテル米子から皆生温泉まで延伸することが比較的容易な整備方法であると考えています。

## (3) 米子駅から皆生温泉への連絡バスの運行

米子駅～皆生温泉のアクセスについては、路線バスの便数については申し分ないのですが、来訪者にとって生活路線での移動は非常にストレスがかかり敬遠されやすく、皆生温泉から客が遠のく要因の一つとなっています。

来訪者の利便性を考えれば、空港からのアクセス同様に、ノンストレスでダイレクトに皆生温泉にたどり着ける移動手段の導入が不可欠であり、米子駅から皆生温泉への連絡バスの運行を提言いたします。

例えば、皆生温泉へのアクセスに特化した直行便や、立ち席を減らして座席数を増やし、荷物置き場を確保した仕様のバスを整備するなどの工夫も必要になると思われます。

松江のレイクラインバスのように外見で観光ムードを高めるだけでなく、車内にも地域の観光案内が流れたりWi-Fiが当たり前で利用できたりすることなども、来訪者へのおもてなしの観点から必要と考えています。

## (4) 宿泊施設と朝日町を結ぶデマンドバスの運行

冒頭に述べた「ナイトタイムエコノミー」の観点から、駅前と皆生の宿泊エリアから朝日町エリアへの誘客が求められますが、現状その流れは作れていま

せん。

したがって、宿泊施設と朝日町を結ぶデマンドバスの運行を提言いたします。

デマンドバスとは、路線バスとは異なり利用者の要求に対応して運行するバスのことで、近年は過疎地対策として導入されるケースが多いですが、限られた時間帯とエリア間で一定の目的の利用者を運ぶ交通手段として非常に有効であり、運営コストの面や過疎地対策の実績を活かせることから、比較的容易に導入が期待できる取り組みです。

また、同時に朝日町のPRツールや通りなどのハード整備も並行して行うことで、衰退気味の朝日町エリアの復活につながり、飽和状態の駅前エリアとバランスを取りながら健全な発展が図れるのではと考えています。

## (5) JR境線の利便性向上

JR境線は、使い勝手さえ良くなれば、境港～米子空港～米子駅を結ぶ観光・生活両方の交通大動脈として、また、過度な自動車依存から脱却し、公共交通を活性化するための中心的な役割として、まちづくりの起爆剤となる非常に高いポテンシャルを持っていると考えています。

そこで、車両の電化・軽量化・低床化、車両変更に伴う各駅の整備、運行間隔の改善、ICカードの採用、各駅へのアクセスの改善など、JR境線の利便性の向上を提言いたします。

例えば、米子商工会議所青年部で視察した富山市では、既存鉄道をLRT※化した富山ライトレールにより、公共交通の利用者を倍増させています。

日本のライトレール路線、さらにはヨーロッパ等の事例等を調査し、また、JR境線の利便性を改善した場合の効果を明らかにした上で、鉄道も公共交通手段の一つとして必要な投資を行うことが、経済・環境・福祉などあらゆる観点で、米子市の将来に対しての重要な投資になると考えます。

※LRT（ライトレールトレイン）とは、「大部分を専用軌道として部分的に道路上（併用軌道）を1両ないし数両編成の列車が電気運転によって走行する、誰でも容易に利用できる都市の交通システム」とされる。高コストな建設費を避け、輸送力は鉄道や地下鉄よりは小さく、路面電車・路線バスとは異なり専用軌道を基本とすることで、ほぼ運行が道路交通に影響されない形態の都市旅客鉄道を意味し、路面電車からも利用の容易性などの長所を取り入れた第三の都市鉄道となっている。江ノ島電鉄や広島電鉄宮島線、東急世田谷線もライトレールに相当する。

【LRT化のイメージ（富山市）】



←LRT主要駅と住宅地を結ぶ  
フィーダーバス

【LRTの事例】



#### IV. 広域連携の宿泊拠点

【ソフト施策】 スポーツツーリズムの推進等 【ハード施策】 遊歩道、サイクルロードの整備
---

##### 【提言の背景】

将来的に日本の人口が減少していく中で、地方間競争はますます激化することが見込まれます。生き残るための方策として、ひとつに交流人口の拡大があります。地域内の経済循環の増大のために、交流人口を拡大して地域外からの資金を取り込むことが重要な要素と考えます。

しかし、例えばインバウンドに関しても、鳥取県の訪日外国人数は全国でもワーストに近い数値であり、米子市においては全く取り込めていないといっても過言ではない状況です。

一方、米子市の周辺に目を向けると日本海、大山などの全国に誇れる豊かな自然環境があります。この「海と山の近さ」という大きな強みがもたらす恩恵は、様々な切り口で、市民のみならず全国、世界に発信する魅力となると考えています。そこで、広域連携が重要となると考えています。

有効な広域連携を推進するために、現在、世界の観光先進国のトレンドのひとつは間違いなく DMO です。

※DMO (Destination Management Organization : デスティネーション・マネージメント・オーガニゼーション) とは、観光物件、自然、食、芸術・芸能、風習、風俗など当該地域にある観光資源に精通し、地域と協同して観光地域作りを行う法人のこと。DMCは Destination Management Company (デスティネーション・マネージメント・カンパニー) の略。

米子市も周辺市町村との広域連携の視点を持つことの重要性から、地域の観光を総合的にマネジメントするためのDMO化を実行に移す段階にあります。

大山開山 1300 年祭を控え、この地域が注目される今こそ、広域連携によりこの地域全体の強みを全国、世界に発信出来る魅力に転化し、その中で米子市が有する、交通の要衝であり、皆生温泉等の魅力的な宿泊環境という資源を活かすことで宿泊拠点として観光客を取り込むことが有効だと考えています。

## 【具体的施策案】

### (1) スポーツツーリズムの推進

米子市は、皆生トライアスロンを始め、SEA TO SUMMIT（シートゥーサミット）、中海ウォータースイムなど、全国規模でのスポーツ大会の開催実績があります。

また、周辺市町村でもマラソン大会をはじめ、サマースポーツ、ウィンタースポーツ、フィッシングなど、多様なスポーツを楽しめる地域特性があります。このスポーツというコンテンツは、私たちが考えている以上に地域の強みとなっており、かつ、野球場やプール、武道館、YAJINスタジアムなど、ハード設備も充実しています。

近年の観光のトレンドは、「モノ」から「コト」と言われています。観光地について買い物による消費行動をするのではなく、その地域でしか体験できないことに対価を払う消費行動へと変化しています。

この消費行動の変化は、スポーツコンテンツとの親和性が非常に高く、昨今の健康志向にもあてはまるものです。官民が一体となり、スポーツコンテンツの充実と発信に取り組むことが重要と考えています。

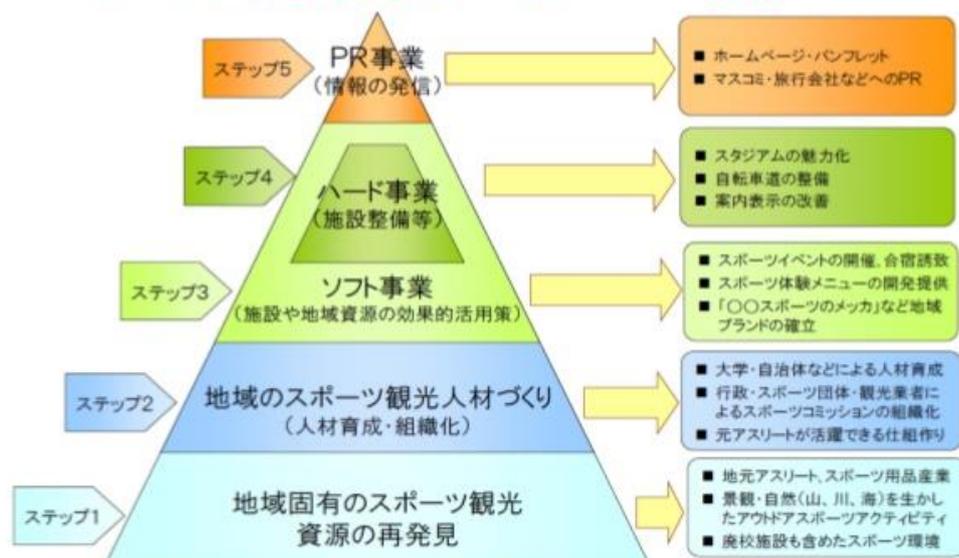
三重県では、ゴルフツーリズムの推進にあたり、世界で開催される関連展示会に出展し、官民連携した誘致活動を進めています。

このような展示会に、鳥取県や周辺市町村と連携し、米子市としても誘致活動を進めていくことを提言いたします。

## 【参考資料①】

# スポーツツーリズムのまちづくり

## ▶ スポーツによる観光まちづくりの5つの要素



観光庁 スポーツツーリズムに関する講演資料より報告者抜粋

14

## (2) 観光バスの停留場の整備

米子市最大のバスターミナル米子駅には、路線バス、高速バスの乗降場は最低限ありますが、観光バス、貸切バスの駐車場、停留場は無きに等しい状態です。せっかく駅前にホテルが沢山あるのに、配車する場が無く不便極まりない状態です。

特に団体の外国人観光客の方は、例えば、広島イン、米子アウトなど様々なニーズがあり、バスの停留場の不足に起因する機会損失が多くあると思われます。そこで、我々はバスターミナル、停留場の充実を提言させていただきます。設置場所としては利便性の確保から米子駅周辺が望ましいと思われます。

現在、米子駅北口では、南北一体化に合わせた再開発の計画があります。その計画立案及び整備において、観光バスの停留場スペースを確保することを提言いたします。

## (3) 大会、合宿の誘致

米子コンベンションセンターは、展示会や学会、各種会議などが開催できる山陰を代表するコンベンション施設です。しかし、現状では、松江市や出雲市で大きなイベントが開催され、経済効果の恩恵やチャンスを逃している側面があります。

米子市は、JR駅や空港、高速道路など交通アクセスの良さが強みであり、スポーツ施設や大学医学部もあります。したがって、松江市や出雲市と同等の大きなイベント開催を行うことが可能です。

この強みを活かし、国内外からスポーツ大会や合宿、学会等の誘致を提言いたします。

例えば、宿泊施設は米子、スポーツ施設は周辺市町村と分担するなど、地域の連携が必須になりますが、現在の横の組織では運営が難しいのが実態です。

そのため、広域連携を目的とした鳥取県西部版DMOが必要であり、この組織が中心的に誘致活動を行うことが望まれます。

なお、平成29年11月に「第1回アジア国際ユースサッカー IN 鳥取」がチュウブYAJINスタジアムで開催されました。これは、米子空港からの国際便（韓国、香港）の交通アクセスの良さとスポーツ施設の立地といった米子市の強みを活かした好例です。この事例等を活かしながら、スポーツ大会や合宿の誘致は可能であると考えています。

#### (4) 遊歩道、サイクルロードの整備

世界的には、サイクリングやトレッキングがブームになっています。海から山へ、山から海へと、趣味の多様化により、健常者、障がい者問わず、スポーツツーリズムはオリンピックに向けて盛り上がっています。

米子市は、恵まれた自然環境である海と山、そして都市が狭いエリアにあるものの、昔から中国自然歩道が設定されているのみであり、その整備や活用はなされていないのが現状です。

自然環境に恵まれた当地域を、サイクリングやロングトレイルの聖地として名乗りをあげるのは今からでも遅くありません。

したがって、島根半島～境港～米子～大山とダイナミックな自然や文化を感じられるコースとして、弓ヶ浜の海沿いに遊歩道とサイクリングロードを整備することを提言いたします。

#### 【サイクリングロードのイメージ】



## (5) 朝と夜の観光キラコンテンツの検討

皆生温泉の宿泊者数は減少している理由の一つに、宿泊者に対する朝と夜の観光素材が少ないことがあげられます。現在は、花火、ホタル、イルミネーション等、周辺観光事業者との連携がありますが、まだ不十分と感じざるを得ません。

海、山、米子下町には、未発掘の観光素材が多くあると考えます。アイデア、知恵次第で賑わいの創出は可能です。例えば、皆生海浜公園（全天候型施設）での朝市（目標は週1回）を実施すれば、宿泊客と地域民との交流が生まれ賑わいが創出できます。

また、夜の寺町での怪談ツアー、夜の米子城登山からの夜景観賞ツアー、中海ナイトクルージング、日本海アゴすくい、日本海ホタルイカ、ウミホタル観賞ツアーなど、朝夜の素材は未開発なものが多く潜在的価値があると考えます。

このようなコンテンツの開発にあたっては、官民が連携して推進する必要があるため、観光客を対象として朝と夜の観光キラコンテンツの検討を提言いたします。

### 【皆生海浜公園の全天候型イベントスペース】



### 【日本海アゴすくいのイメージ（夜のキラコンテンツの例）】



## 【参考資料②】

### VICE モデルによる DMO のマネジメント対象の整理例

都市部	<ul style="list-style-type: none"> <li>① V: 観光客、出張来訪者への対応、MICEの誘致</li> <li>② I: ホテル、飲食・物販(商店街)の顧客満足強化、収益力、地域貢献力(経済効果)強化</li> <li>③ C: 観光客向けインフラ投資への理解促進(訪日客対応等)</li> <li>④ E: 都市文化の保護とそれを活用した観光資源の創出・強化(まちあるき等)</li> </ul>
農村部	<ul style="list-style-type: none"> <li>① V: 観光客の創出(ゼロスタート)</li> <li>② I: 農業、農産品を活用した観光事業の創出(民泊、特産品開発、物販・飲食の場の創出等)</li> <li>③ C: 住民、行政の観光参画促進(観光への取り組みへの参画)</li> <li>④ E: 農業文化の保護とそれを活用した観光資源の創出・強化(農村景観保全、体験観光等)</li> </ul>
温泉地	<ul style="list-style-type: none"> <li>① V: 宿泊客の誘致</li> <li>② I: 旅館、土産品製造・販売、飲食店等の顧客満足強化、収益力、地域貢献力(経済効果)強化</li> <li>③ C: 住民の観光参画(観光への取り組みへの参画)</li> <li>④ E: 温泉、風景、自然等の保護とそれを活用した滞在魅力の創出・強化</li> </ul>

## V. 山陰地方の広域交通拠点（日本海側の玄関口）

### 【ソフト施策】新幹線整備の可能性に関する調査の実施等

#### 【提言の背景】

米子市は高速道路や鉄道、さらには空路・海路の要衝として「山陰の玄関口」としての機能を担う一方、鉄道での関西方面、山陽方面からのアクセスの不便さがビジネス面、観光面ともに足かせになっている面があります。

一方、国内における新幹線の整備は、2022年には北陸新幹線の敦賀延伸、長崎新幹線の一部開業が見込まれており、その頃には建設中の整備新幹線に続く候補路線の誘致活動が活発化することが見込まれます。

2015年に長野 - 金沢間が開通し、首都圏からのアクセスが2時間30分となった金沢市における交流人口の飛躍的増大等の大きな経済波及効果は新幹線の大きな可能性を感じさせるものでありますが、プラス効果への期待と同時に、巨額の投資を必要とする事案であることから、投資対効果の確認と、クリアすべき課題は何かを知る必要があります。

そこで私たち米子商工会議所青年部では、まずはクリアすべき課題を知るため、北陸新幹線が開業した富山県富山市、富山県高岡市を視察しました。それぞれの街で、行政関係者等より交流人口の増大・経済の活性化等の新幹線開通のプラス効果を確認する一方で、米子市と人口条件及び地理的条件が類似する高岡市においては、過剰投資や並行在来線の経営移管による財政負担増、分離駅による駅利用者の分散、利用者の減少による通過駅など、様々な課題も目の当たりにしました。

投資効果の確認に関しては、時間的優位性が発揮できる4時間以内のエリアにどれだけ多くの市場が確保できるか、そして手法を検討することでより総投資額を抑えられるかを調査検討していくことが求められると考えます。

今年度、鳥取県西部地区青年経済団体連絡協議会による新幹線に関する講演が開催されるなど、様々な面から新幹線誘致に対する機運が盛り上がりつつあります。今こそ、誘致活動を本格化すべく、調査の実施と、誘致組織の設立を提言いたします。

## 【具体的施策案】

### (1) 新幹線整備の可能性に関する調査の実施

#### ①期待されるニーズの分析

現状における人の流動をエリアごとに分析し、時間短縮により拡大することが見込まれる市場を加味して、開通後の効果を予測するための調査分析を行うことがまず必要と考えます。現状の分析には、各交通機関の利用状況の分析が必要で、特に鉄道の利用者（やくも号）の現状分析は、ルート選定においても重要な指標になると考えます。

九州新幹線においては、最重要視されているのは大阪であり、鹿児島ルートにおいては新大阪直通の新幹線が高頻度で運行され所要時間も4時間を実現しており、長崎ルートにおいても新大阪乗入ができることを目標において整備が続いています。

東日本で開通している新幹線は、軒並み東京まで4時間以内を目安に整備されています。東北新幹線の新青森からは3時間20分、北陸新幹線の金沢からは2時間30分、実質的には新幹線ではない山形新幹線は東京まで2時間40分、秋田新幹線は3時間50分と、4時間を切るエリアでの整備は軒並み成功しています。

どの市場からの利便性を高めたいのか、それを実現するための最適な方策（ルート選定・整備内容）を導き出すためにまず行うべき調査であると考えます。

#### ②「米子」に高速鉄道を誘致する手法の検討（建設費・時短効果）

鳥取県西部に「新幹線」が整備される可能性としては、整備新幹線の基本計画に基づく場合で大きく2通りのルートが想定されています。

近畿地方から鳥取市・米子市・松江市を経て下関に至る、おおよそ山陰本線に沿った形の「山陰新幹線」と、松江市または米子市を起点に岡山市に至る、おおよそ伯備線に沿った形の「中国横断新幹線（伯備新幹線）」の2通りです。

また、整備の形式も、山陽新幹線などと同様のいわゆる「フル規格」での整備の他、以前に整備新幹線を建設する方法として採用されようとしていた、一部区間のみフル規格の路盤を整備し在来線と同じ軌間にすることで在来線のインフラも生かした形で整備する「スーパー特急方式」、山形新幹線などと同じ「ミニ新幹線方式」、技術的に難航している「フリーゲージトレイン方式」があり、事業費と時短効果との兼ね合いでそれぞれの方式が比較検討できるよう、より具体的な調査を実施することを提言いたします。

有効な方法としては、フル規格での整備なら建設距離が短くて済む「伯備新幹線」での整備、スーパー特急方式なら既存インフラを活用して建設費を安く

抑えられ並行在来線問題も最小限に留められる「山陰新幹線」と、それぞれのメリット・デメリットを照らし合わせながら地域としての意志を示す必要があると考えます。

また、多くの人々が納得いく判断基準を与えるためにも、より具体的で実現可能な計画を示すことが必要なことと考えられます。地域としての機運を盛り上げていくうえでも不可欠なものになります。

## (2) 新幹線整備に関する誘致組織の設立

鳥取県西部における新幹線誘致活動は、様々な組織が断片的に誘致に動き始めているという現状で、具体案を持ち合わせた動きにはいまだ至っていません。

その一方、誘致にあたって対抗すると考えられる四国は、既に具体的なルート案に基づき地域間で意思の共有を行い、各主体が連携し、住民意識も高まり、実際に署名も集まっています。

まず、鳥取県西部地域の中で様々な可能性を議論し、ある程度の方向性を導き出す流れの中で広域的な連携を図り、強い意志をもって誘致活動をしていける組織が必要になってくると思われます。国の中で、より大きなムーブメントにするためには広域での連携は不可欠です。

## (3) 新幹線整備までの広域交通を担うLCCの誘致

私たちは、山陰地方および米子市の発展のためには、新幹線の整備は必要と考えています。

一方で、富山県高岡市を視察した際、高岡市役所の担当者から数十年の誘致活動の結果、新幹線を整備することができたという話を聞き、新幹線整備までの広域交通をどうするのかも、重要な視点だと考えています。

平成27年8月にスカイマークが撤退して以降、米子鬼太郎空港の空の便は、利便性や料金などサービス水準が低下していると言わざるを得ません。このままの状態であれば、陸からも空からも米子市は日本における陸の孤島になる危険性を感じています。

新幹線整備までの広域交通を担う手段として、官民が連携して再びLCCを誘致することが必要です。

新幹線を「いつか叶う夢」ではなく、「叶えられる希望」にするべく、さらに、我々青年経済人が地域の経済人として「現役」のうちに叶えられるよう、具体的な調査・計画検討、整備までの対策を行うことを提言いたします。

## 【参考資料①】

各都市圏との交流人口の比較（現状と期待値）

想定では…伯備線（やくも）利用者の半数以上は京阪神-山陰間の利用者？

※JRに確認が必要

京阪神（1800万人）60%、広島（200万人）・岡山（120万人）各10%、関東（3000万人）・中京（900万人）・北部九州（600万人）5%、その他5%

⇒京阪神からの利便性を上げるべきは自明の理

高速バスの本数

京阪神 45往復／1日

米子から大阪18往復、神戸5往復、京都4往復

松江・出雲から大阪13往復、神戸2往復、京都3往復

岡山 9往復／1日

米子・松江・出雲から9往復

広島 34往復／1日 ※既にバスが優位なエリア

米子から7往復、松江から18往復、出雲から9往復

## 【参考資料②】

伯備新幹線ルート、山陰新幹線ルートの比較表

	フル規格 伯備ルート	スーパー特急 姫路ルート
建設距離	松江-岡山間 約170km 米子-岡山間 約145km	倉吉-智頭間 約65km(新幹線規格の狭軌新線) 米子-倉吉間(50km)、智頭-上郡間(56km)の電化・高速化改良工事 姫路駅の同一ホーム平面乗り換え工事
総工費	約1兆円(1kmあたりの工費60億円と想定) 山陽新幹線乗り入れのため300km/h対応できる車両開発と 維持費用がかさむ	約4100億円 倉吉-智頭間 約3900億円(1kmあたりの工費60億円と想定) その他工事 約200億円(電化高速化工事、姫路駅改良) 車両は、200km/h対応の狭軌車両を開発
最高速度比較	松江-岡山 260km/h	米子-倉吉、上郡-京都(在来線区間) 130km/h 倉吉-智頭(スーパー特急新線区間) 200km/h以上 智頭-上郡(智頭急行改良区間) 160km/h(200km/hも可能)
時間短縮効果	米子-岡山 約50分(現在2時間5分) 米子-新大阪 約1時間35分(現在3時間15分)※ ※山陽新幹線区間を直通最速ダイヤで運行した場合 こだまダイヤで直通の場合、約2時間05分) 米子-大阪 約1時間45分(現在3時間25分) 米子-名古屋 約2時間25分(現在4時間05分)	米子-姫路【直通】 約1時間35分(現在3時間25分) 米子-大阪【直通】 約2時間40分(現在3時間25分) 米子-新大阪【姫路乗換】 約2時間15分(現在3時間15分) 米子-名古屋【姫路乗換】 約3時間05分(現在4時間05分)
並行在来線	山陰線米子-松江間、伯備線が第三セクター移管 島根・鳥取・岡山での調整が必要	山陰線倉吉-鳥取間、因美線鳥取-智頭間が第三セクター移管 鳥取県内のみで完結できるため意思決定が速い 智頭鉄道への一体移管や、生じた利益での赤字補填が可能
メリット デメリット	・鳥取県視点では、西部のみに利益 ・費用はかかるものの、時間短縮効果は絶大 ・財源確保、地元負担割合の問題 ・既存ルートでの人の流れを削がない ・岡山から最速ダイヤで運行できるかは疑問。 かつ、大阪以東への乗り入れはほぼ不可能	・既にあるインフラを活用して費用を最小に抑えることが可能 ・鳥取県全体での利益は非常に高い ・時間短縮効果は劣るものの、京阪神中心部へ直接乗り入れ られるのは大きなメリット(京都へも直接乗り入れ可能) ・やくもが大幅に減便され、岡山以西へのアクセスが不便になる (メインの公共交通をバスと位置付ける必要があるが、なくなるわけではない)

【参考資料③】

新幹線およびスーパー特急の時間短縮効果（米子－大阪）



## おわりに

本提言を検討するにあたり、本会の例会におきまして米子市長 伊木隆司様にダイナミックシティ米子に関するご講演をいただくとともに、「まちづくりワークショップ」には、米子市経済部の職員の方々にもご参加いただきました。また、課題の洗い出し及び解決策の検討の過程では、関係各所の皆様にご協力いただきました。この地域のことを想う多くの方々のご協力がなければ本提言書を完成させることが出来なかったものと、この場を借りて厚く御礼を申し上げます。

また、本提言は、米子商工会議所青年部の各事業からの気づき及び、各会員の本業の事業での気づきを活かし、青年経済人の視点で検討してまいりました。その過程で改めて、私たち米子商工会議所青年部だからこその視点から、今後の米子の「まちづくり」において担うべき役割の重要性を強く感じたところであります。

今後とも、これから「ダイナミックシティ米子」として米子市が発展し、市民が暮らしやすさを実感していくために、私たち米子商工会議所青年部としてすべきこと、米子商工会議所青年部だから出来ることを行ってまいりたいと思います。