

若桜町公共交通計画

2020年3月時点

若桜町

目 次

I. はじめに.....	1
1. 計画策定の趣旨.....	1
2. 計画の位置づけ.....	1
3. 計画の区域.....	1
4. 計画の期間.....	1
II. 若桜町の現況.....	2
1. 位置・地勢.....	2
2. 人口.....	3
3. 施設分布.....	4
4. 観光施設.....	5
5. 通勤通学流動.....	6
III. 公共交通の現状.....	7
1. 公共交通の整備状況.....	7
2. 公共交通の利用状況.....	11
3. 住民や利用者の意向.....	16
4. 公共交通に関する町からの補助.....	23
IV. 上位・関連計画の整理.....	24
1. 第9次若桜町総合計画後期基本計画.....	24
2. 鳥取県東部地域公共交通網形成計画.....	25
3. 若桜町総合戦略.....	26
4. 若桜都市計画区域 都市計画区域マスタープラン.....	26
V. 公共交通の役割と課題.....	27
1. 公共交通の役割.....	27
2. 公共交通や公共交通を取り巻く環境に関する現状・問題点.....	28
3. 取り組むべき課題.....	32
VI. 基本方針と計画の目標.....	33
1. 基本方針と計画の目標.....	33
2. 公共交通の将来像.....	34
3. 将来像に至るまでのロードマップ.....	35
VII. 目標を達成するための事業及び実施主体.....	36
1. 事業の一覧.....	36
2. 事業の内容.....	37
VIII. 計画の達成状況の評価.....	48
1. 計画の目標と数値指標.....	48
2. 計画の推進体制.....	49
3. 事業実施スケジュール.....	50

I.はじめに

1. 計画策定の趣旨

若桜町では、町中心部と町外とを結ぶ路線として鉄道（若桜鉄道・若桜線）と路線バス（日本交通・若桜線）、町内の移動手段として若桜町営バス（おにっ子バス）やNPO 法人による公共交通空白地有償運送等の公共交通が運行されており、住民の町内外への移動、観光客の周遊行動を支える社会インフラとして重要な役割を果たしています。

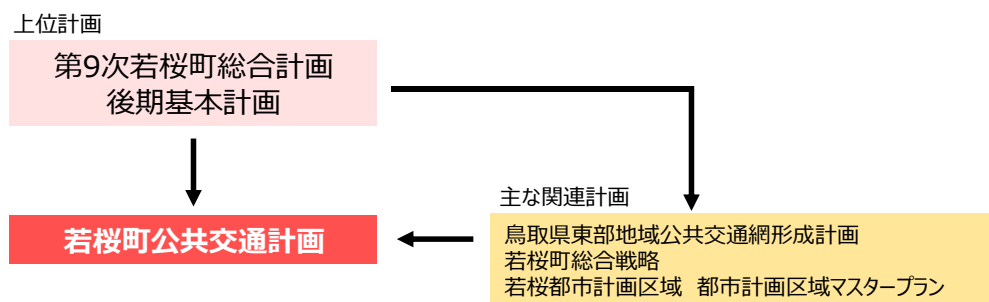
平成 29 年 3 月には「鳥取県東部地域公共交通網形成計画」が策定され、若桜町を含む鳥取県東部圏域の持続可能な公共交通体系の構築が図られています。

しかしながら、人口減少や少子高齢化の進展に加え、町内を運行する交通事業者の運転手不足の深刻化等、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、今後は若桜町の特性や現在の状況に合わせた公共交通体系を実現していく必要があります。

このような背景を踏まえ、若桜町における公共交通に関する利用状況・住民ニーズ・交通事業者の意向を詳細に把握し、住民・交通事業者・行政等の連携による持続可能な公共交通体系を構築することを目的として「若桜町公共交通計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第 9 次若桜町総合計画後期基本計画（平成 29 年 3 月策定）」に即し、関連計画との整合を図るものとします。



3. 計画の区域

本計画は、若桜町全域を対象とします。

4. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和 2 年度～令和 6 年度までの 5 年間とします。

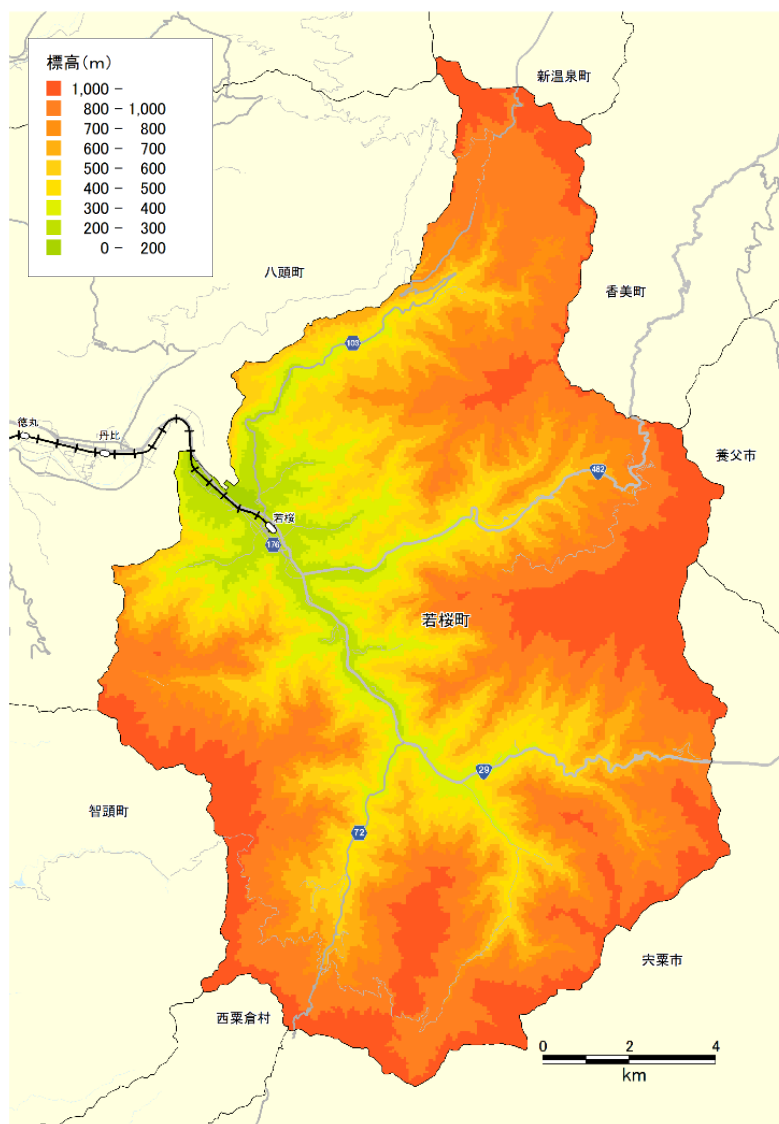
II. 若桜町の現況

1. 位置・地勢

- ・ 若桜町は、鳥取県の東南端に位置し、兵庫・岡山両県に県境を接しています。
- ・ 平地は少なく、東方にそびえる氷ノ山をはじめとした 1,300mを超える急峻な山々に囲まれた山間地が大部分を占めています。



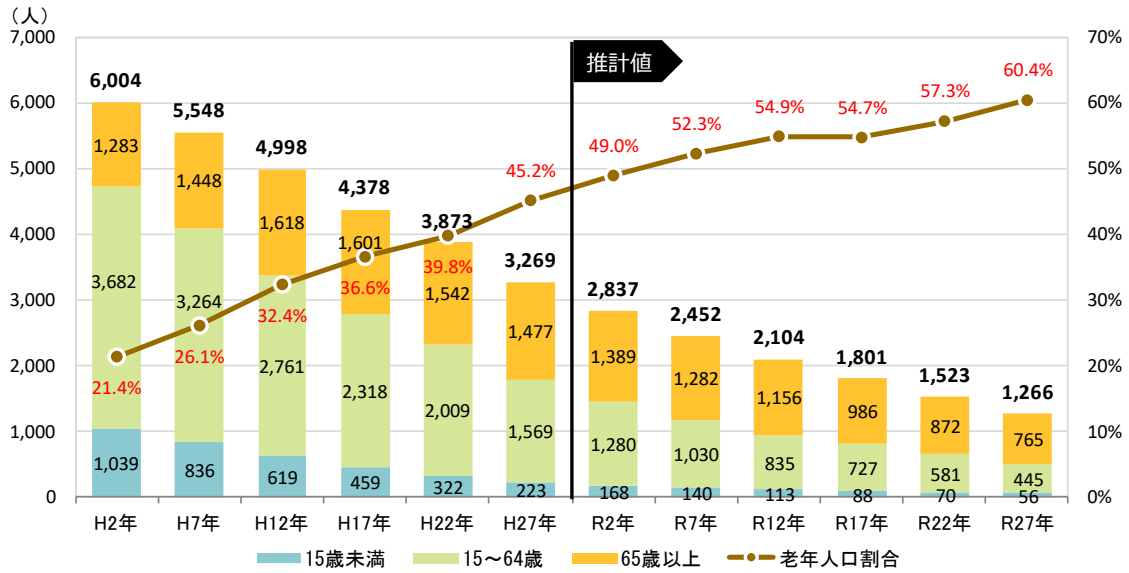
図表 1 位置



図表 2 地勢

2. 人口

- ・人口は減少し続けており、平成 27 年時点で 3,269 人、老年人口の割合は 45.2%となっています。
- ・国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後も人口減少と高齢化が進行すると予想されています。



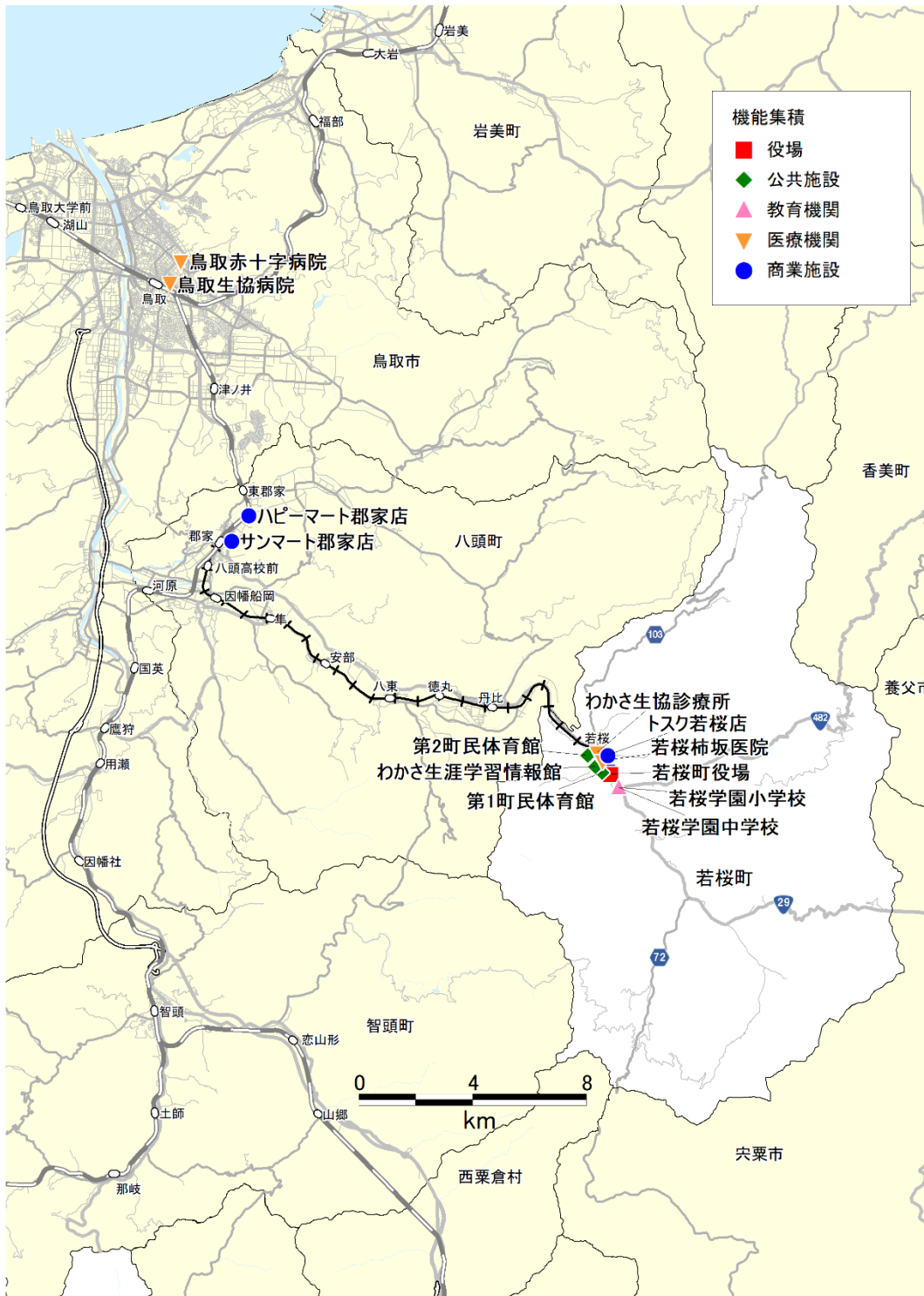
※総数は年齢不明数を除く

資料：国勢調査（平成 2～27 年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和 2 年～27 年）

図表 3 年齢 3 区分別人口と高齢化率の推移

3. 施設分布

- ・町内の主な移動目的地となる公共施設・教育機関・医療機関・商業施設は、町中心部に集中して立地しています。
- ・令和元年度に実施した住民アンケートによると、鳥取市内の医療機関や、八頭町内の商業施設への移動ニーズもあります。



図表 4 主な移動目的地の状況

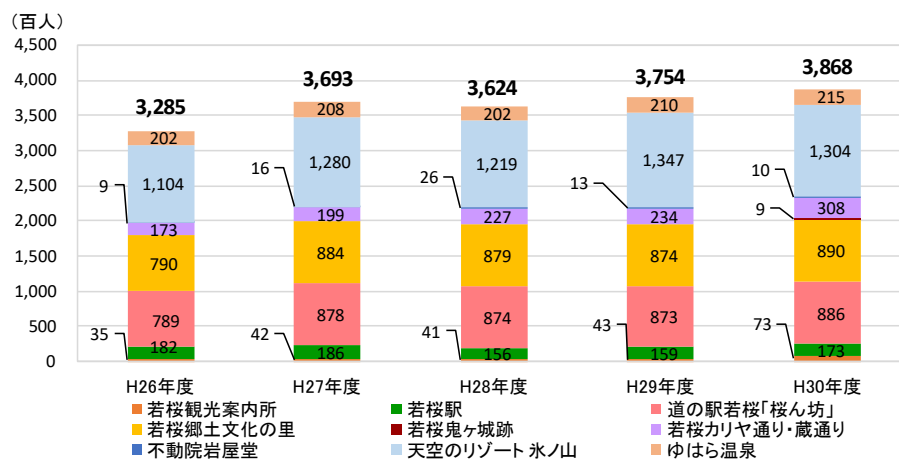
資料：鳥取市・八頭町内は、住民アンケート調査（令和元年12月実施）より、回答のあった上位施設を掲載

4. 観光施設

- ・昭和初期の蒸気機関車設備が残る若桜駅、若桜宿の伝統的な町並み等、特色のある観光資源を有しています。
- ・観光客数は増加傾向にあり、町全体で平成26年から平成30年にかけて15%程度増加しています。



図表 5 観光資源分布状況

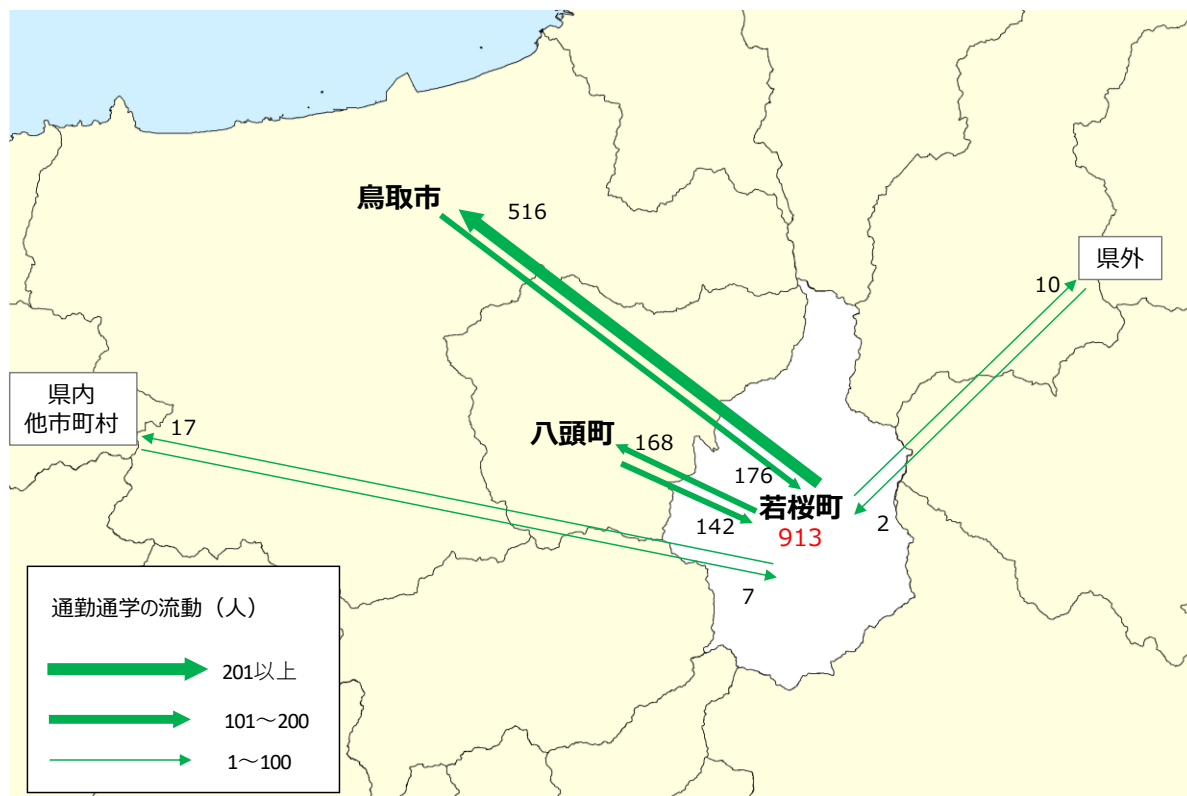


※若桜宿には休憩交流処かりや・昭和おもちゃ館・若桜民工芸館の利用者を、氷ノ山にはスキー場・キャンプ場・響の森・氷太くんの利用者及び登山客を含む

図表 6 観光施設別入込観光客数

5. 通勤通学流動

- ・鳥取市への通勤・通学者が 516 人、鳥取市からの通勤・通学者が 176 人となっており、同市とつながりが強いことがわかります。
- ・八頭町への通勤・通学者、同町からの通勤・通学者も 100 人以上います。



資料：平成 27 年国勢調査

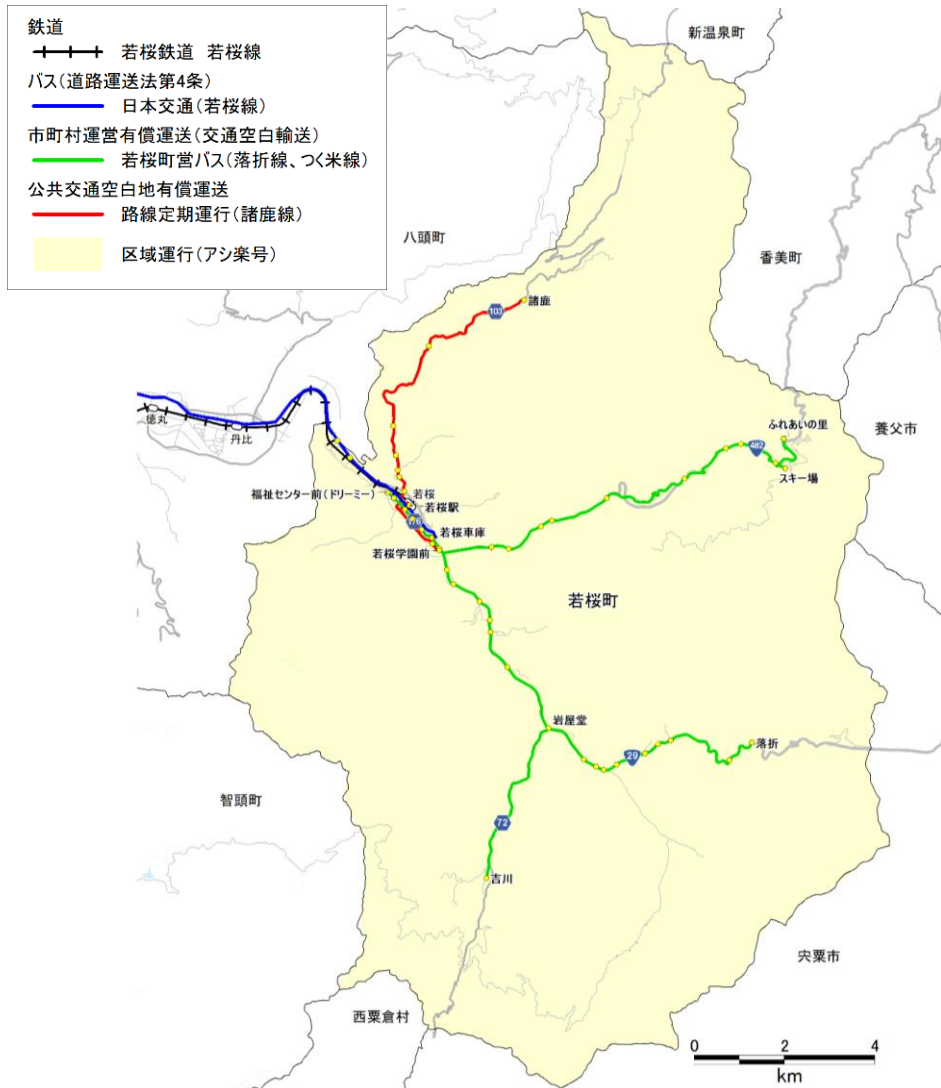
図表 7 通勤通学流動

III.公共交通の現状

1. 公共交通の整備状況

(1)公共交通網

- ・ 町外を運行する公共交通は、八頭町の郡家駅まで運行する若桜鉄道若桜線、鳥取駅まで運行する日本交通若桜線（路線バス）があります。
- ・ 町内は、若桜町営バス 2 路線に加えて、公共交通空白地有償運送が路線定期運行（諸鹿線）と区域運行（アシ楽号）の形で運行しており、それぞれが若桜学園への通学輸送を担っています。

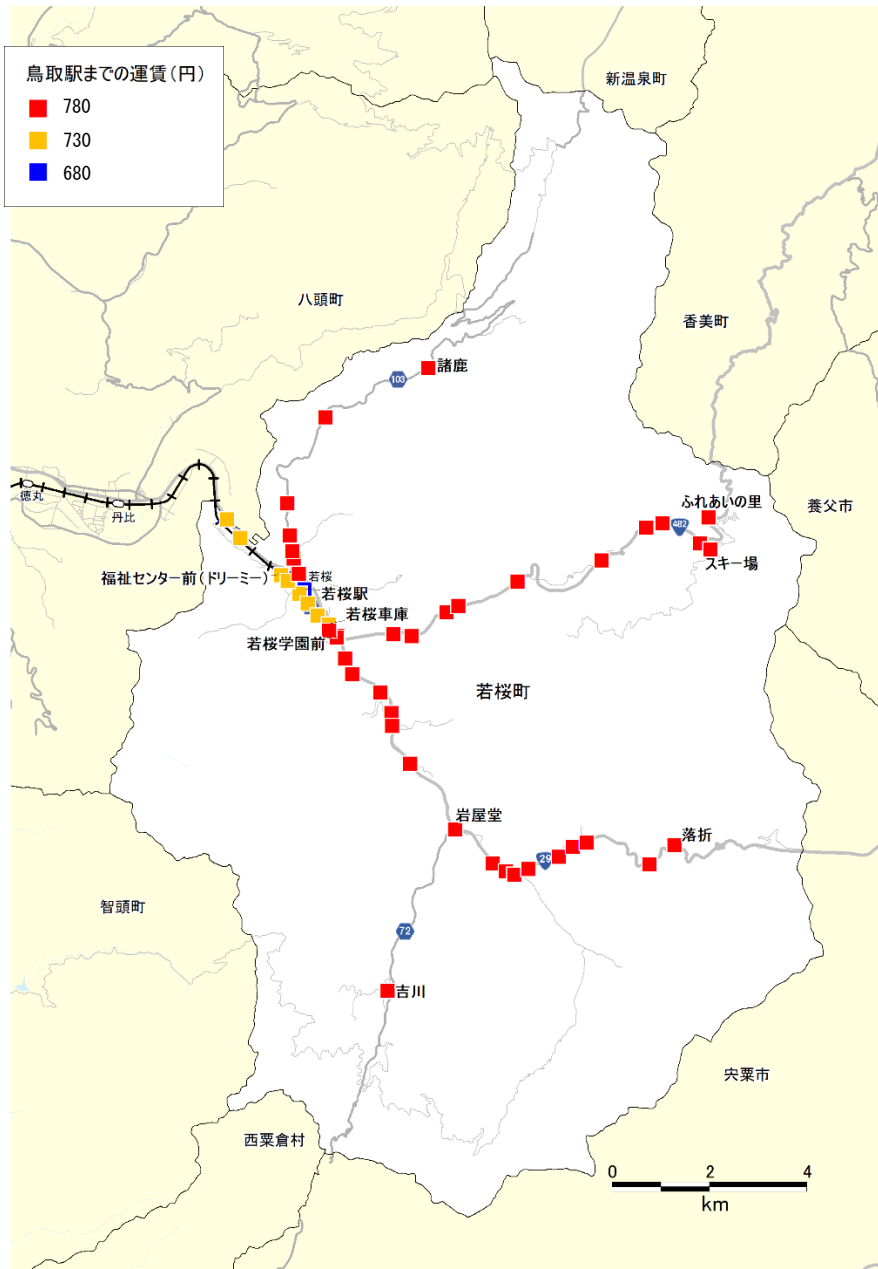


種別	路線名	道路運送法の分類	運行事業者	運行日	便数 (片道 0.5 便)			経路・区域
					平日	土	日・祝	
鉄道	若桜線	—	若桜鉄道(株)	毎日	10.0	10.0	10.0	若桜駅—郡家駅
路線バス	若桜線	4 条許可	日本交通(株)	毎日	16.0	14.0	14.0	若桜車庫—鳥取駅前
	落折線	79 条登録	日本交通(株)	毎日	7.5	7.5	7.0	若桜駅—落折
	つくみ線	79 条登録	日本交通(株)	毎日	7.5	7.0	7.0	若桜駅—ふれあいの里
	諸鹿線	79 条登録	NPO 法人ワークーズ	月～土	5.0	3.0	運休	若桜駅—諸鹿
区域運行	アシ楽号	79 条登録	コープゆいまる	毎日	※			若桜町全域

※アシ楽号は、ダイヤを設定せずに予約に応じて柔軟に運行

図表 8 公共交通網と公共交通の運行状況

(2)公共交通の運賃または運送の対価



図表 9 鳥取駅までの運賃または運送の対価

種別	路線名	道路運送法の分類	運行事業者	主な区間における運賃または運送の対価(大人)
鉄道	若桜線	—	若桜鉄道(株)	若桜駅—鳥取駅 680円
路線バス	若桜線	4条許可	日本交通(株)	若桜駅前—鳥取駅 730円
	落折線	79条登録	日本交通(株)	1乗車 100円
	つく米線	79条登録	日本交通(株)	1乗車 100円
	諸鹿線	79条登録	NPO 法人ワークーズ コープゆいまる	1乗車 100円
区域運行	アソ楽号	79条登録	NPO 法人ワークーズ コープゆいまる	1乗車 400円~1,200円/人 ※集落ごとに運賃を設定

※大人の運賃・運送の対価のみを掲載

図表 10 運賃または運送の対価

(3) タクシー

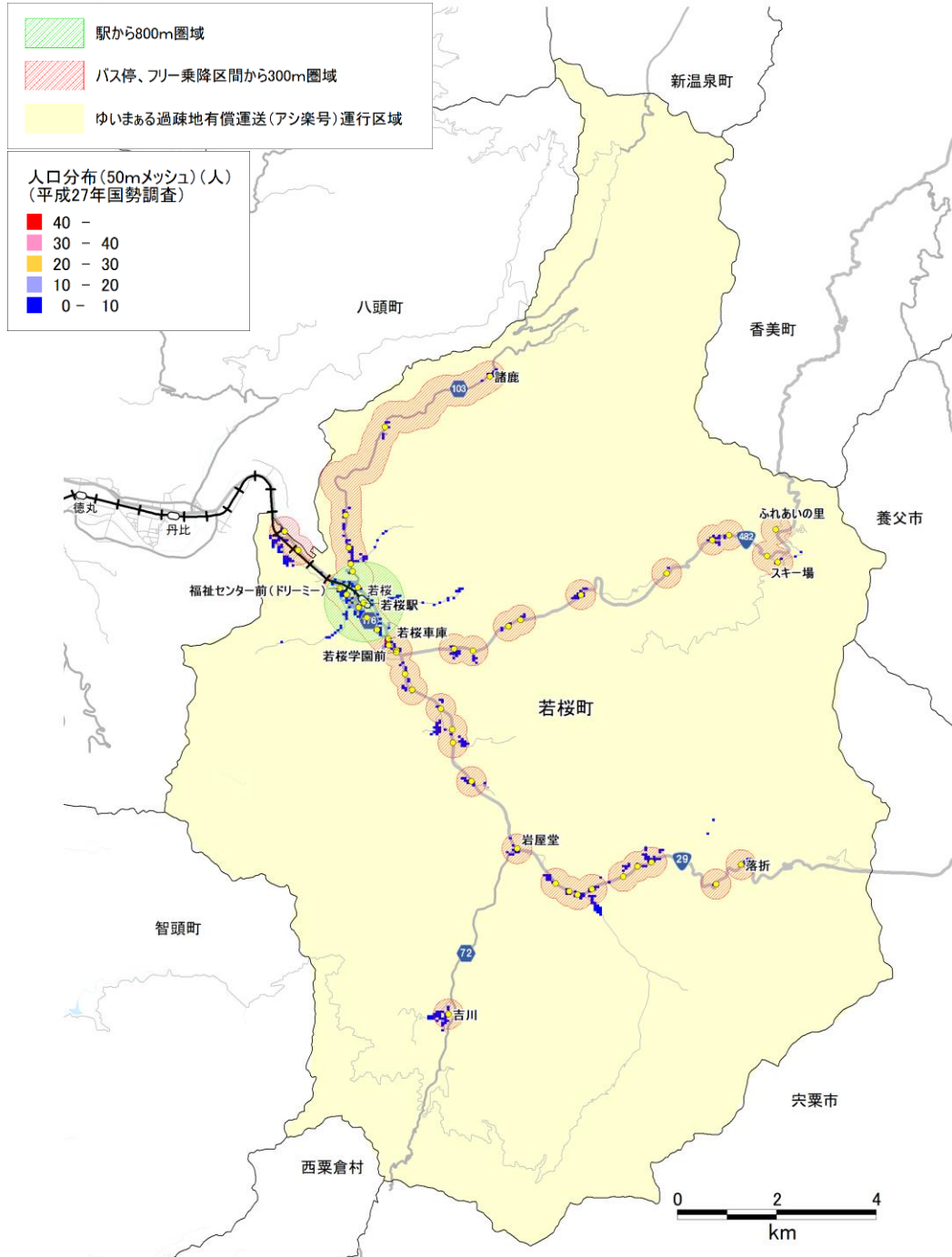
- ・若桜町内にタクシーの営業所はなく、最も近い営業所は八頭町にある鳥取自動車(株)郡家営業所です。
- ・事業者からの聞き取りによると、若桜町内でタクシーを利用する人はごくわずかです。
- ・郡家営業所の乗務員は、若桜町営バスの乗務も担っています。



図表 11 タクシーの営業所の位置

(4)バス停・駅の徒歩圏域

- ・公共交通空白地有償運送の区域運行（アシ楽号）が町全域をカバーしているため、町内で公共交通を利用できない地域はありません。
- ・バス停から 300m、駅から 800m を徒歩圏域とした場合、徒歩圏域外に居住する人は総人口の 11.6%です。



図表 12 バス停・駅の徒歩圏域における居住状況

総人口	バス停・駅の徒歩圏域内		バス停・駅の徒歩圏域外	
	人口	人口比率	人口	人口比率
3,269人	2,889人	88.4%	380人	11.6%

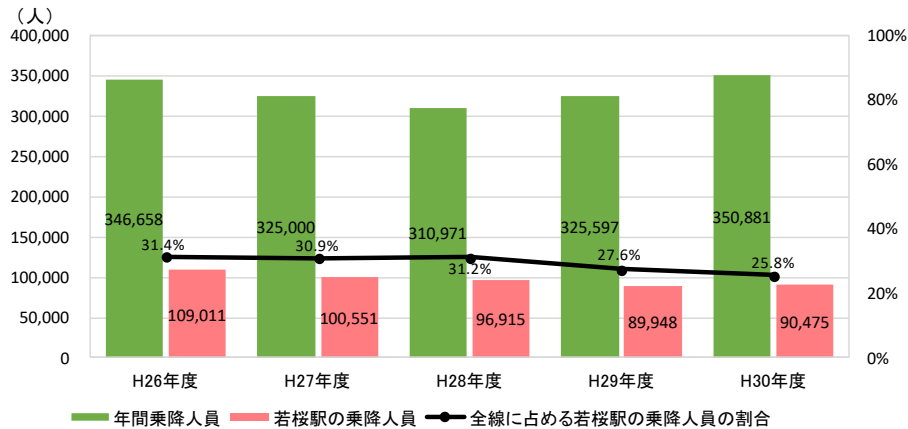
図表 13 バス停・駅の徒歩圏域内、徒歩圏域外の人口及び人口比率

資料：平成 27 年国勢調査

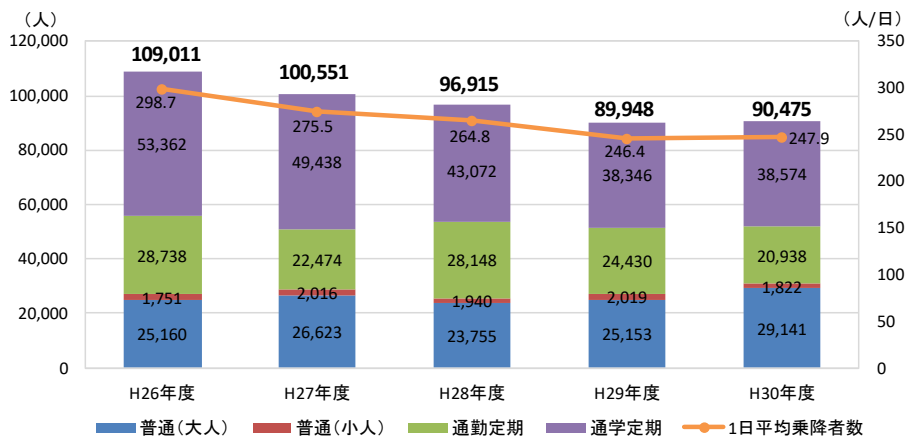
2. 公共交通の利用状況

(1) 若桜鉄道 若桜線

- ・年間輸送人員は平成 29 年度より増加していますが、全乗降者に占める若桜駅の乗降者の割合は減少しています。
- ・若桜駅の乗降者数は平成 29 年まで減少傾向でしたが、観光列車「昭和」が導入された平成 30 年に定期外の利用者が 4 千人程度増加し、全体としても増加に転じています。
- ・麒麟のまち観光局が企画した観光列車を活用したツアーの実施や各種企画切符の販売により、利用促進が図られています。



図表 14 年間輸送人員の推移



図表 15 若桜駅の乗降人員の券種別内訳と 1 日平均乗降人員の推移

資料：若桜鉄道（株）



図表 16 観光列車

資料：若桜鉄道（株）ホームページ

行き違い施設の整備

- ・ 令和2年1月に八東駅の行き違い施設が完成
- ・ 行き違い施設の完成に伴い、これまで10往復であった運行便数を15往復に増便



図表 17 行き違いの様子

観光列車「昭和」を活用したツアー

①若桜鉄道「昭和」の旅（個人旅行向け企画）

- ・ 平成30年10月～12月の第2・第4日曜日に実施
- ・ 郡家駅から若桜駅まで「昭和」に乗車し、その後若桜町・八頭町・鳥取市の観光地をバスで周遊

②若桜鉄道観光列車「昭和」貸切プラン

- ・ 平成30年10月～12月の第1・第3日曜日に実施
- ・ 観光列車「昭和」で、若桜駅～郡家駅を貸切運行
- ・ 若桜町・八頭町の飲食店、若桜町観光協会、やずミニSL博物館等と連携し、セットメニューを販売

企画切符

①1日フリー乗車券

- ・ 若桜駅～郡家駅で、使用開始の1日のみ何度でも利用できる乗車券を760円で販売。

②親子きっぷ

- ・ 上記の1日フリー乗車券と同じ内容で、1枚で大人1名・小児1名が利用できる乗車券を販売。

③シルバー定期券

- ・ 65歳以上の方を対象に、若桜駅～郡家駅の定期券を1ヶ月3,000円、3ヶ月9,000円、6ヶ月18,000円で販売。

④シルバー回数券

- ・ 65歳以上の方を対象に、若桜駅～郡家駅の数回券を1年間3割引で販売。

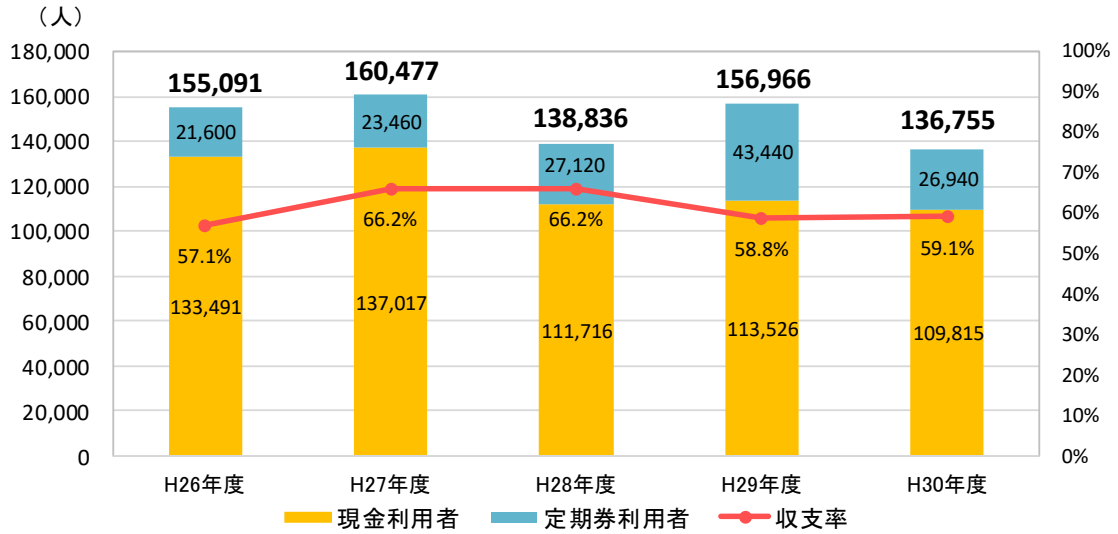
運転免許返納者に対する支援

- ・ 65歳以上の運転免許返納者を対象に、若桜駅～郡家駅の運賃を5割引とする。

図表 18 若桜鉄道に関する取組の概要

(2)日本交通 若桜線

- ・桜谷口経由、市立病院経由の2系統が運行しています。
- ・年間輸送人員は平成30年度時点で136,755人であり、定期券利用者は全体の20%程度です。
- ・鳥取市内での利用が約63%を占め、若桜町内での乗降者は10%程度です。



資料：日本交通(株)

図表 19 年間輸送人員と収支率の推移

<桜谷口経由> (人/日)				<鳥取市立病院経由> (人/日)			
鳥取駅方面		若桜車庫方面		鳥取駅方面		若桜車庫方面	
6:50	28	7:00	19	7:15	23	10:55	27
8:10	19	7:20	18	9:00	26	12:40	14
10:45	16	8:15	51	10:00	15	15:05	37
11:20	26	9:30	32				
12:30	17	10:05	17				
13:35	9	12:20	23				
14:15	15	13:40	36				
15:00	23	14:30	15				
16:00	18	16:20	23				
17:00	40	17:00	18				
17:35	28	17:45	27				
18:15	18	18:15	23				
19:05	25	20:15	20				

図表 20 便別の1日当たりの利用者数

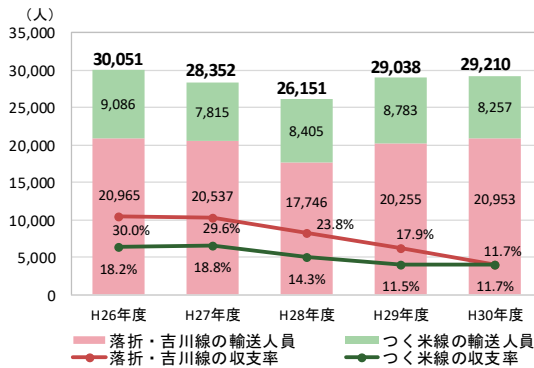
(人/日)			
乗車 \ 降車	若桜町	八頭町	鳥取市
若桜町	1.3%(10人)	0.8%(6人)	2.8%(21人)
八頭町	2.4%(18人)	8.1%(60人)	10.0%(74人)
鳥取市	3.1%(23人)	8.3%(62人)	63.1%(469人)

※乗降者数のデータは一定区間ごとに計測されていたため、八頭町内の「用呂」停留所の乗降者を若桜町に入れて集計
 図表 21 地域間の移動状況

資料：日本交通(株)が実施する乗降調査（平成30年5月15日～6月1日のうち平日1日）

(3)若桜町営バス

- ・町営バスは、バス車両2台、ワゴン車両1台で運行しています。
- ・年間輸送人員は、落折・吉川線が17,000～21,000人、つく米線が8,000～9,000人で推移しており、平成30年度は合計で29,210人です。
- ・便別1日平均利用者数は、平日の落折・吉川線の朝の若桜駅方面と日中の落折方面以外は全便5.0人以下となっています。
- ・つく米線は、冬期はスキー客の移動手段としての利用が増加し、平成30年度は積み残しが発生した便もあります。



	定員	年式	台数	備考
バス車両	29人	平成19年製	1	令和2年3月更新
	33人	平成26年製	1	
	29人	平成22年製	1	予備車両
	29人	平成14年製	1	予備車両
ワゴン車両	14人	平成31年製	1	
	10人	平成22年製	1	予備車両

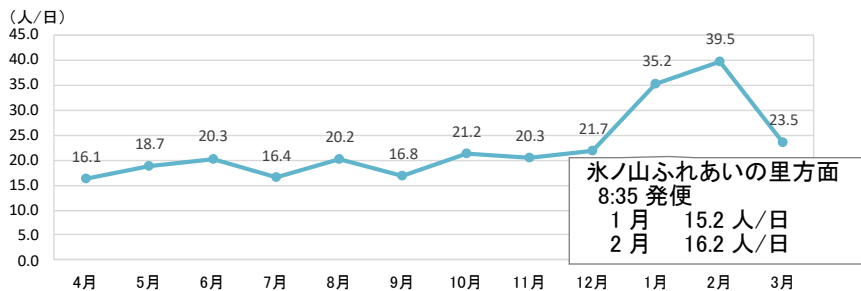
図表 23 年間輸送人員と収支状況の推移

<平日>		(人/日)	
落折方面	若桜駅方面		
7:40	0.1	6:26	1.0
10:20	3.2	7:21	21.0
12:15	6.1	7:58	7.2
13:25	3.0	10:55	5.8
16:00	14.0	12:39	1.1
17:32	5.8	14:01	1.0
18:42	2.6	16:39	0.4
		17:56	0.2

図表 24 落折・吉川線の便別1日平均利用者数

<平日>		(人/日)	
ふれあいの里方面	若桜駅方面		
8:35	2.4	6:36	0.2
10:45	4.0	7:17	0.9
12:17	1.6	9:05	4.9
13:18	1.0	11:12	0.9
15:12	1.7	12:44	0.9
16:25	1.2	13:45	0.8
18:39	0.2	15:39	1.4
		16:52	1.4

図表 25 つく米線の便別1日平均利用者数

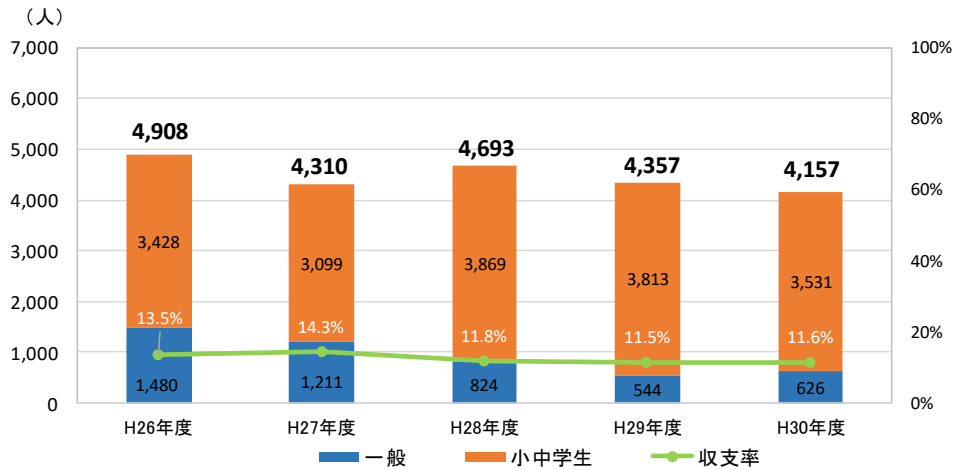


図表 26 つく米線の月別利用者数 (H30年度)

資料：若桜町

(4)公共交通空白地有償運送 路線定期運行（諸鹿線）

- ・輸送人員は近年減少傾向にあり、約 84.9%が若桜学園への通学利用です。
- ・収支率は減少傾向にあり、平成 30 年度は 11.6%となっています。
- ・令和元年 8 月に実施した乗降調査結果によると、平日は小学生約 10 名の他には一般利用はほとんどなく、土曜日は一般利用が数名程度ある状態です。

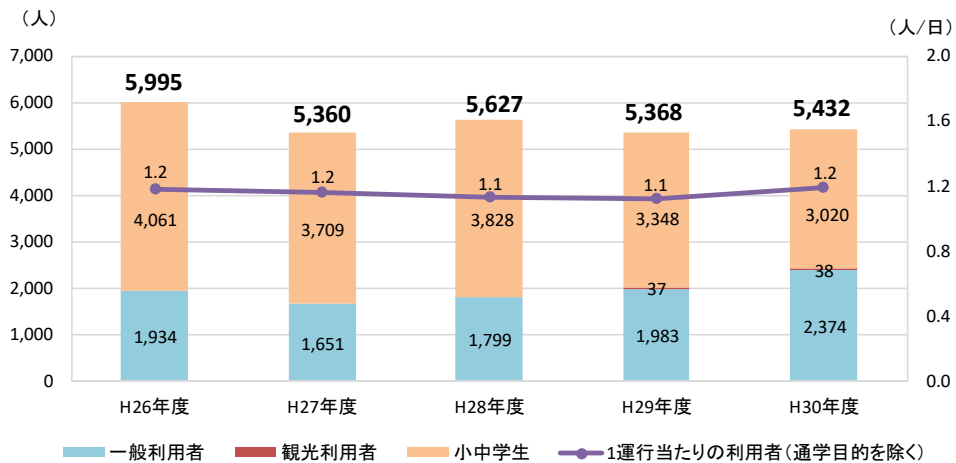


図表 27 年間輸送人員と収支率の推移

資料：NPO 法人ワーカーズコープゆいまる

(5)公共交通空白地有償運送 区域運行（アシ楽号）

- ・年間輸送人員は横ばいの状況ですが、一般利用者は近年増加しています。
- ・通学を除く利用における 1 運行当たりの利用者数は、1.1~1.2 人です。



図表 28 年間輸送人員と 1 運行当たりの利用者数の推移

資料：NPO 法人ワーカーズコープゆいまる

3. 住民や利用者の意向

(1)各種調査の概要

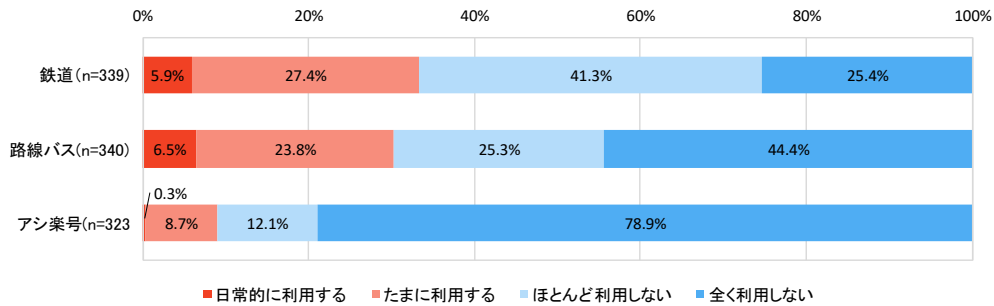
以下の鳥取県東部地域公共交通網形成計画策定時に実施したアンケート調査より、若桜町住民の回答のみを抽出し、住民や公共交通利用者の意向を把握します。

種別	目的	対象	調査期間 配布・回収方法	回収状況 (回収率)
住民アンケート調査	若桜町民の日常における移動実態・公共交通に関する意向、共助交通の導入に関する意向等の把握。	若桜町内の 500 世帯 (1 世帯に 2 部配付)	令和元年 12 月 郵送配付・郵送回収	357 人 (35.7%)
鳥取県東部地域公共交通網形成計画策定時の住民アンケート調査	住民の日常における移動実態、公共交通の利用状況、バスサービスの満足度と公共交通サービスの改善策、公共交通の維持・確保に関する意識等の把握。	鳥取県東部圏域内の 6,800 世帯 (うち若桜町は 1,200 世帯)	平成 28 年 7 月 郵送配付・郵送回収	全体 2,126 人 (31.3%) 若桜町 404 人 (33.7%)
若桜鉄道に関するアンケート調査	若桜鉄道のサービスの満足度、改善策、運行継続に関する意識等の把握。	若桜町および八頭町の住民 2,400 人 (うち若桜町は 1,200 人)	平成 28 年 7 月 住民アンケートに同封して郵送配付、郵送回収	全体 746 人 (31.1%) 若桜町 335 人 (27.9%)
民生委員アンケート調査	各地区の実情を熟知した民生委員を対象に調査を実施することによる、交通弱者を中心とした住民のニーズ、移動に関する課題等の把握。	鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町の民生委員全員 686 人	平成 28 年 7、8 月 関係市町を通じて配付・郵送回収	全体 370 人 (53.9%) 若桜町 15 人
高等学校アンケート調査	鳥取県東部圏域内の高校を対象としたアンケート調査を実施することによる、通学時における公共交通の利用実態やニーズ、課題等の把握。	圏域内の高等学校 13 校	平成 28 年 7 月 学校 (教職員の方) に調査票を郵送し、FAX で回収	13 校 (100.0%)

図表 29 各種調査の概要

(2)公共交通の利用意向

- ・鉄道・路線バスを利用する人は、全体の30%程度となっていますが、アシ楽号を利用する人は全体の10%以下となっています。
- ・鉄道の利用目的では「その他」を回答した人が最も多く、具体的には飲み会や会食、出張や会議等での利用が指摘されています。
- ・路線バスやゆいまあるアシ楽号を利用しない理由は、全体では「自分で自家用車を運転できる」が最も多くなっていますが、運転免許非保有者では「家族等が自動車で送迎してくれる」が最も多くなっています。



図表 30 公共交通の利用

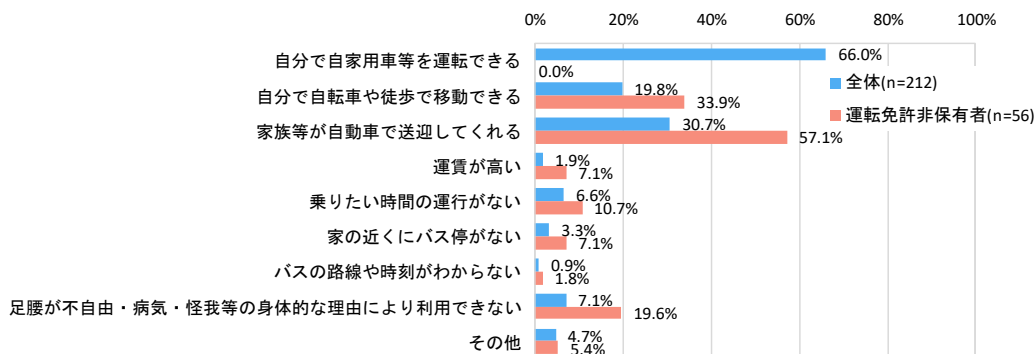
	鉄道	路線バス
通院	29.3%	47.4%
買物	25.7%	27.2%
通勤・通学	11.4%	7.0%
その他	61.4%	37.7%
回答者数	140	114

その他の内容(回答者数)

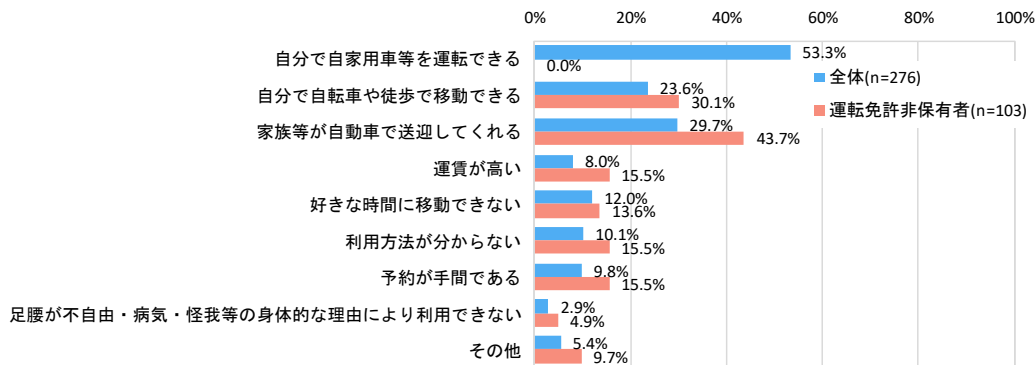
【鉄道】飲み会・会食(13)、出張・会議(12)、旅行・観光(6) 他

【バス】飲み会(4)、会議・会合(3)、習い事(2) 他

図表 31 公共交通の利用目的



図表 32 路線バスを利用しない理由

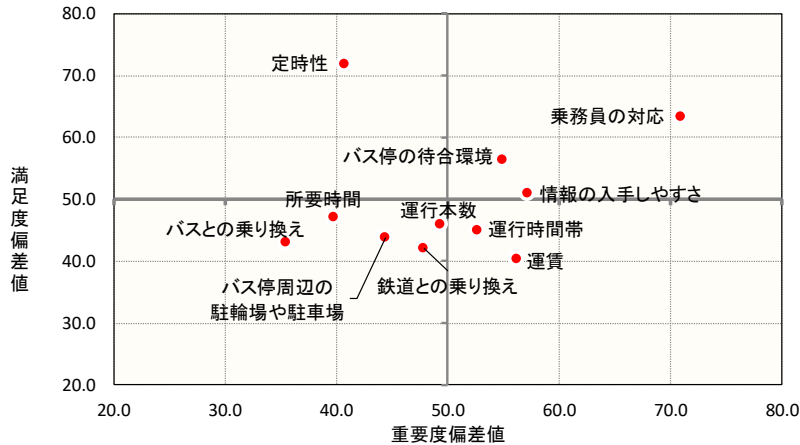


図表 33 ゆいまあるアシ楽号を利用しない理由

資料：住民アンケート調査（平成28年、令和元年実施）

(3) 路線バスサービスに対する満足度

- ・「運賃」「運行時間帯」は、重要度は高いものの、満足度は低くなっています。
- ・重要度と満足度がともに高い項目は、「乗務員の対応」「情報の入手しやすさ」「バス停の待合環境」です。



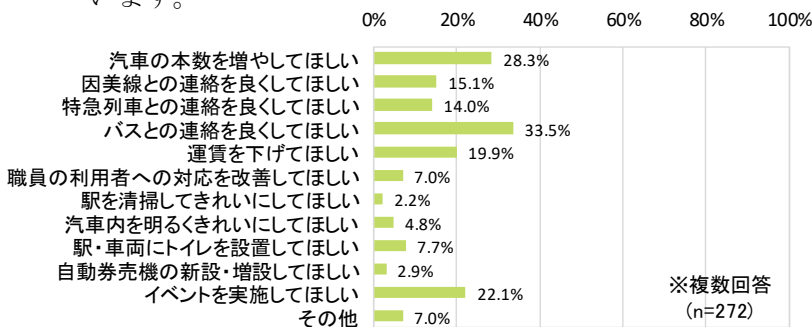
※「満足」を5点、「やや満足」を4点、「どちらでもない」を3点、「やや不満」を2点、「不満」を1点として算出した加重平均値のうち、「総合的な満足度」以外を偏差値に換算したものを満足度偏差値とし、各項目と「総合的な満足度」との相関を偏差値に換算したものを重要度偏差値とした。

※「バスを利用することがある」と回答した人のみ抽出して集計。

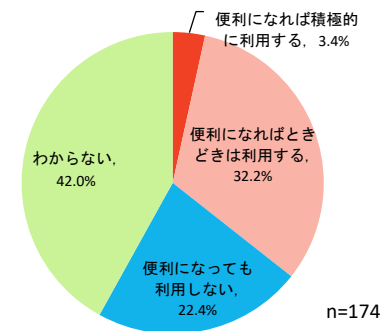
図表 34 サービスの重要度・満足度

(4) 若桜鉄道のサービスに対する意向

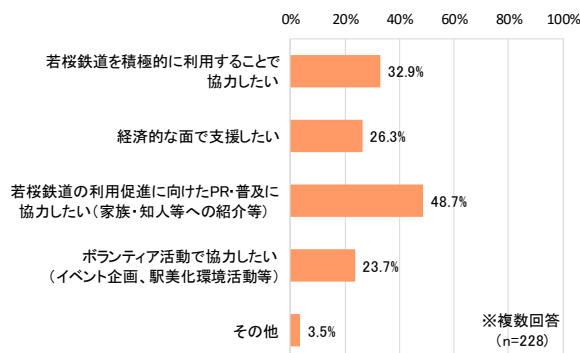
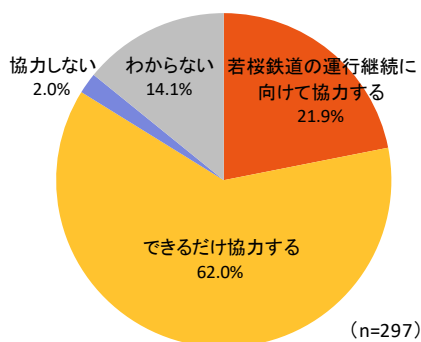
- ・改善要望は、「バスとの連絡を良くしてほしい」が最も多く、若桜駅までの路線バスが便利になれば利用すると回答した人は全体の36%程度います。
- ・運行継続に向けた協力意向では、「協力する」「できるだけ協力する」と回答した人が80%以上います。



図表 36 サービスに対する改善要望



図表 35 駅までの移動手段が改善された場合の利用意向

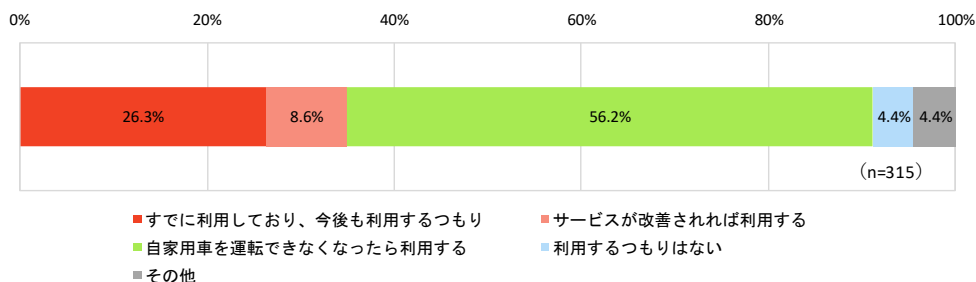


図表 37 運行継続に向けた協力意向・協力できること

資料：住民アンケート調査（平成28年、令和元年実施）、若桜鉄道に関するアンケート調査（平成28年度実施）

(5)公共交通に対する今後の利用意向

- ・ 「自家用車を運転できなくなったら利用する」と回答した人が 56.2%で最も多いものの、サービス改善後の利用意向がある人が全体の 35%程度います。

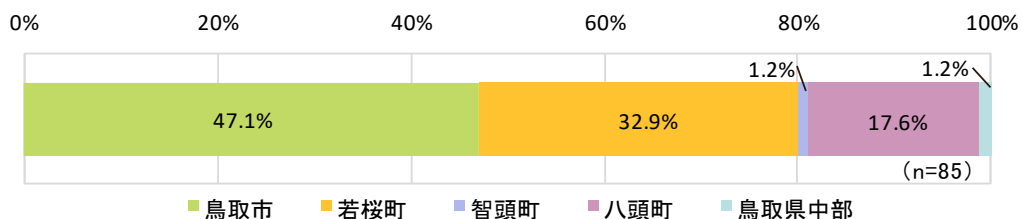


図表 38 サービス改善後の利用意向

(6)移動ニーズ

①.通勤・通学

- ・ 通勤・通学先は鳥取市が最も多く、約半数の人が回答しています。
- ・ 通勤・通学手段は自家用車（自分で運転）が最も多いものの、鳥取市や八頭町に通勤・通学する人は一部鉄道や路線バスを利用しています。
- ・ 若桜町内で、公共交通を利用して通勤・通学する人はいません。



図表 39 通勤・通学先

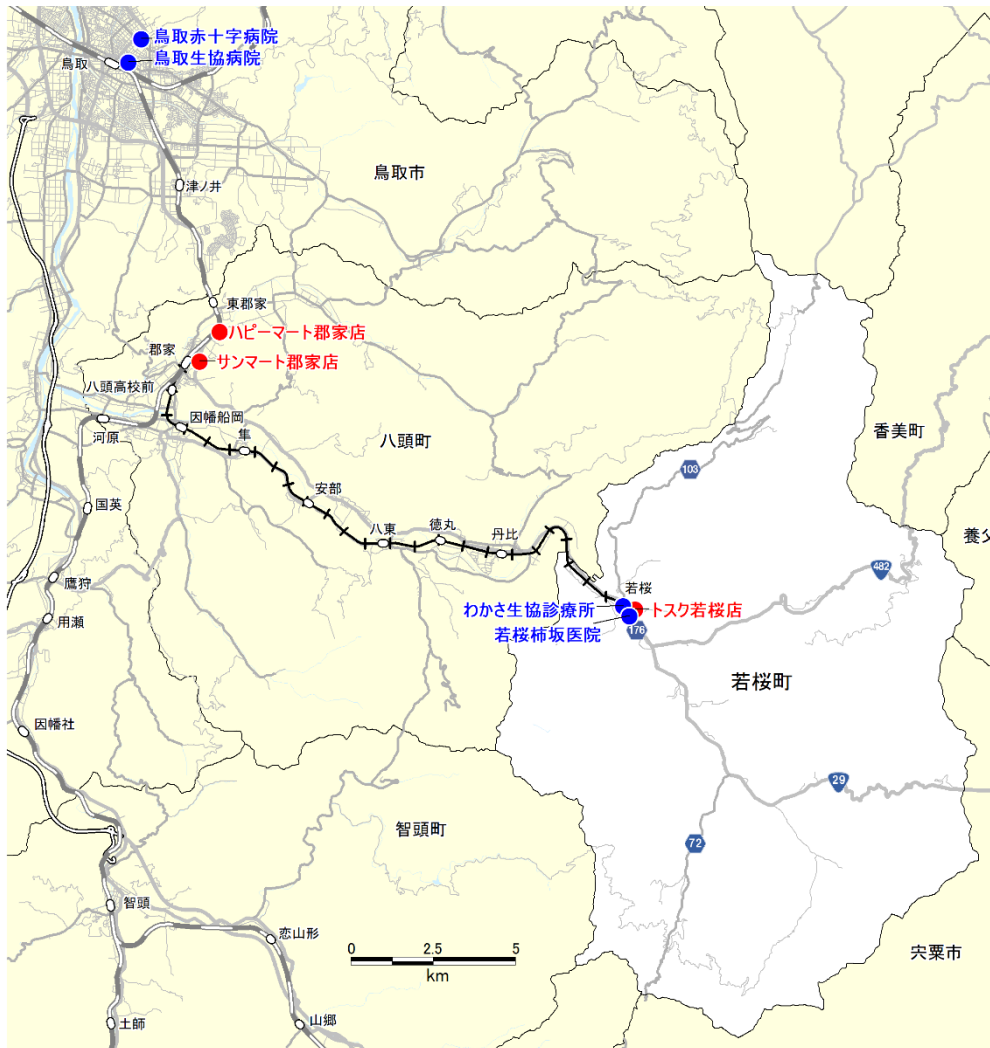
	鳥取市	若桜町	智頭町	八頭町	鳥取県中部
自動車(自分で運転)	82.5%	78.6%	100.0%	100.0%	100.0%
自動車(送迎)	10.0%				
鉄道	22.5%			6.7%	
路線バス(日本交通・日ノ丸)	10.0%				
日本交通・日ノ丸以外の 路線バス	2.5%				
タクシー					
自動二輪・原付					
自転車	2.5%	14.3%			
徒歩・その他	12.5%	17.9%			
回答者数	40	28	1	15	1

図表 40 通勤・通学手段

資料：住民アンケート調査（平成 28 年、令和元年実施）

②.通院・買物

- ・通院では、わかさ生協診療所に町営バスで通院する人、鳥取市内の医療機関に路線バスや鉄道で通院する人も20%~30%程度います。
- ・買物では、トスク若桜店に町営バスで行く人が20%程度いるものの、八頭町内の商業施設に公共交通で行く人はいない状況です。



図表 41 住民・民生委員アンケート調査で回答のあった通院先・買物先

※各アンケート調査で回答のあった施設について、医療機関は上位4施設、商業施設は上位3施設を掲載

【行き】	通院				買物			通院と買物以外		
	わかさ生協診療所	柿坂医院	鳥取生協病院	鳥取赤十字病院	トスク若桜店	天満屋ハッピーズ郡家店	サンマート郡家店	別居家族や親類宅	通学・通勤先	理容・美容室
若桜鉄道		1.6%	16.7%	16.7%	3.2%			5.6%	45.5%	
日本交通 若桜線		6.5%	33.3%	8.3%	3.2%			5.6%	9.1%	
若桜町営バス又は諸鹿線	26.5%	14.5%	16.7%		20.4%			11.1%		
ゆいまあるアシ楽号	1.5%	1.6%			1.1%					
自分で車を運転	48.5%	43.5%	33.3%	58.3%	45.2%	83.3%	83.3%	61.1%	36.4%	33.3%
家族等の車で送迎	7.4%	8.1%	33.3%	25.0%	6.5%	16.7%	16.7%	38.9%	9.1%	33.3%
バイク・自転車	1.5%	11.3%			8.6%		16.7%		9.1%	33.3%
徒歩	14.7%	22.6%			19.4%				9.1%	16.7%
その他										
回答者数	68	62	12	12	93	12	6	18	11	6

資料：住民アンケート調査（令和元年実施）

図表 42 普段よく行く通院・買物先への移動手段

(7)高齢者や体が不自由な人の移動に関する意見

- ・ バスの運行本数、バスと鉄道との乗り継ぎをはじめ、様々な改善要望が挙がっています。
- ・ 車の運転や送迎に関する意見では、身の回りの人に送迎を頼むことが負担であると指摘されています。

<p>【公共交通に関する意見】</p> <p>バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスの便数が少ない (2) ・ バスを待つ時間が長い (2) ・ 目的地まで行くのに時間がかかる (2) ・ 乗り継ぎがあつて疲れる ・ 冬にバスが遅れて困った ・ 病院経由のバスの便を増やしてほしい ・ バスの時間に合わせて移動する <p>鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスとの乗り継ぎが不便 (3) <p>タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 安いタクシーがほしい ・ 思うように利用できない ・ 費用がかさむがバスを待つより良い <p>公共交通全般</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 時間がかかる (3) ・ 乗り継ぎが不便 (2) ・ 公共交通まで(から)の徒歩移動がづらい (2) ・ 公共交通が使いにくい・困難 ・ 運賃が高い ・ 便数が少ない ・ 利用自体をあきらめている 	<p>【車の運転や送迎に関する意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自分の運転や今後の交通手段に不安を感じる (2) ・ 相手に予定を空けてもらわなくてはならなくなる (2) ・ 人には頼みにくい ・ お金を払って乗せてもらっている ・ 人に乗せてもらうのは気をつかう ・ 好きな時に好きな所へ行けない ・ 周りも高齢のため頼める人がいない <p>【その他の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 移動販売を利用している (4) ・ 町外への移動手段が少ない ・ 地域内で必要な物を確保できない ・ 病気になったときの移動に不安を感じる ・ 徒歩の移動が困難
---	--

資料：民生委員アンケート調査（平成 28 年実施）

図表 43 移動に関して困っていること・意見・要望等

※町内の民生委員 15 名による回答。

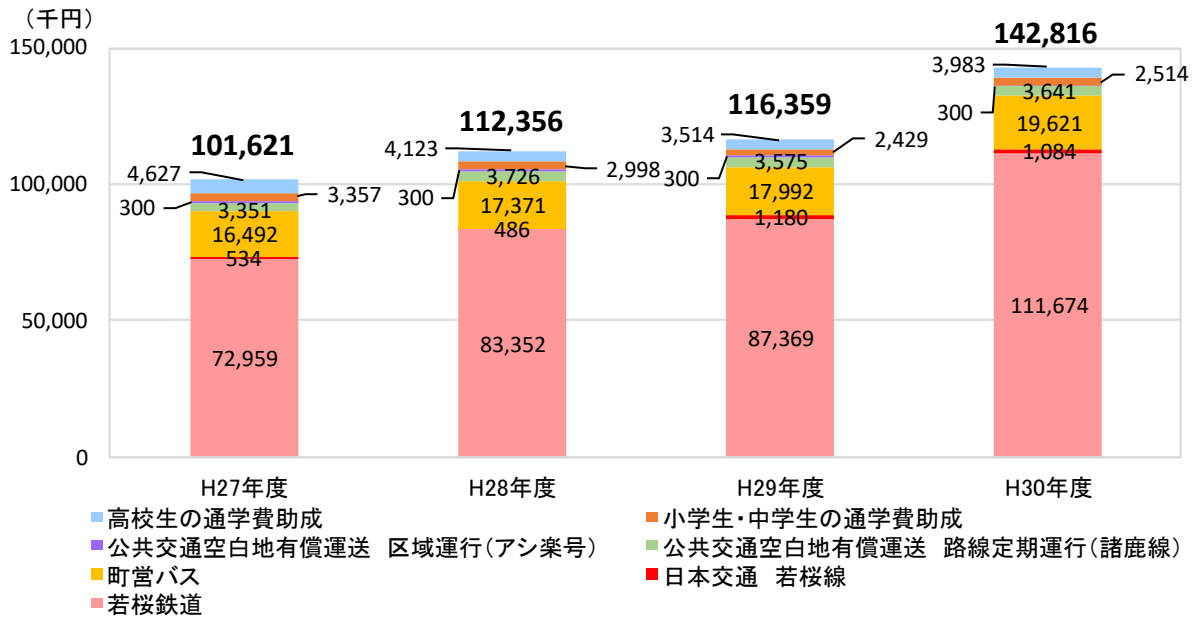
※複数人によって回答された意見については、回答者数をカッコ内に示す。

(8)住民意見交換会

種別	主なご意見（※複数の地区で共通して挙げられたものを抜粋）
地域の状況・ 移動全般	<ul style="list-style-type: none">・ 自身で車を運転できない高齢者は、家族や近隣住民の送迎によって通院・買物等の用事を済ませることで、今のところ生活できている（池田地区・あかまつ団地～諸鹿地区）・ 今は自分で運転できているが、できなくなった際にどうなるか不安であり、公共交通は維持されなければ困る（池田地区・あかまつ団地～諸鹿地区）
日本交通若桜線・ 町営バス	<ul style="list-style-type: none">・ 乗降調査結果や日頃バスが運行しているところを見ると、乗客が少ない状況である。（池田地区・あかまつ団地～諸鹿地区）・ 対応の悪い運転手があり、利用者に対して怒ったり、フリー乗降区間で手を挙げても止まらないことがある。（若桜地区・茗荷谷～つく米地区）・ 冬期はスキー客が多く積み残しが発生するため、大型車両での運行やスキー板等の荷物の積み方の工夫が必要ではないか（若桜地区・茗荷谷～つく米地区）・ バスの運転手不足が不足している。（池田地区・あかまつ団地～諸鹿地区）
アシ楽号	<ul style="list-style-type: none">・ 乗り合わせで利用した時も、各々が1人分の運賃を負担しなければならないため、割高に感じる。（池田地区・若桜地区）
公共交通間の乗継	<ul style="list-style-type: none">・ 町営バスと若桜鉄道の乗継時間が重要であるが、今のダイヤ設定では乗継時間が短い（池田地区・若桜地区）
地域住民が主体となった交通	<ul style="list-style-type: none">・ 自分の地域内を運行するのであれば、導入の可能性はあると思う（池田地区・つく米地区）・ 地域に若者が少なく、運転・組織運営を高齢者が担うことになるため、取組を継続できるか不安である（池田地区・あかまつ団地～諸鹿地区）・ 事故が発生した時の責任の所在が課題であるが、町が責任をとる形の制度も作れるのではないかと（若桜地区・あかまつ団地～諸鹿地区）

4. 公共交通に関する町からの補助

- ・町営バスと若桜鉄道に関する町からの補助額は過去4年間で大きく増加しており、平成30年度時点の総補助額は約1億4千3百万円です。
- ・若桜鉄道に対する負担が全体の約78%を占めています。



資料：若桜町

図表 44 公共交通に関する町からの補助額

※公共交通で通学する児童・生徒について、小・中学生は全額、高校生は10,000円/月を補助。

※公共交通空白地有償運送の区域運行（アシ楽号）に対し、全町民の会費として300,000円/年を支出。

5. 公共交通以外の移動手段

- ・社会福祉協議会や介護施設等が、保有する車両を用いて体の不自由な人や介護が必要な人の輸送を行っています。
- ・町内の宿泊施設等が、保有する車両を用いて団体客等の輸送を行っています。

IV.上位・関連計画の整理

地域で安心して暮らし続けるための移動手段や観光資源として、若桜鉄道をはじめとする公共交通の確保・利用促進・利便性向上等に努めることが記載されています。

1. 第9次若桜町総合計画後期基本計画

計画期間	平成 29 年度～令和 3 年度
目標とする将来像	豊かな自然と歴史・文化のなかで一人ひとりが元気に輝くまち
基本目標	1 安全で快適なまちづくり 2 人にやさしい、支え合いのまちづくり 3 豊かな心を育むまちづくり 4 魅力あふれるまちづくり 5 住民参加のまちづくり
公共交通に関連する施策	基本目標 1 - (3) 交通基盤の整備- 1) 生活交通の確保 【主要施策】 ①若桜鉄道の安定継続運行のため、鳥取県、鳥取市、八頭町および若桜鉄道（株）と連携を図り、利用促進運動を展開します。 ②若桜鉄道の安全運行を維持するため、自治体が保有する鉄道施設の適正な保守・管理を八頭町と連携して行います。 ③八頭町、若桜鉄道（株）と連携を図り、観光列車化による新たなツアー造成、イベント列車の運行、グッズ等の製作販売を行い、利用者の増加、また、営業外収益の確保に努めます。 ④路線バスの運行を確保していくとともに利便性の向上に努めます。 ⑤利用者の増加を図るため、他の交通機関と連携を図りながら、路線バスの運行形態・運賃体系・時刻表の見直しを行うとともに、安全なバス運行のための整備を行います。 ⑥大阪行き特急バスの運行存続のため、利用促進に努めます。

2. 鳥取県東部地域公共交通網形成計画

計画期間	平成 29 年度～令和 3 年度								
計画区域	鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町								
将来像	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								
基本方針・目標	<p>基本方針 1 広域的な公共交通ネットワークの形成</p> <p>目標 1 幹線機能の向上</p> <p>目標 2 地域性に応じた移手段の確保</p> <p>目標 3 生活の質の向上を支える交通まちづくりの推進</p> <p>基本方針 2 公共交通の利用環境改善</p> <p>目標 4 乗り継ぎや待合環境の改善</p> <p>目標 5 安全・安心な公共交通利用環境の実現</p> <p>基本方針 3 自家用車からの転換等による公共交通の利用促進</p> <p>目標 6 自家用車に過度に依存した生活からの転換</p> <p>目標 7 公共交通の利用促進</p> <p>基本方針 4 公共交通による観光客の周遊促進</p> <p>目標 8 観光交通としての利便性の向上と情報発信</p> <p>基本方針 5 公共交通の維持・存続のための仕組みの構築</p> <p>目標 9 取組を推進していくための体制づくり</p> <p>目標 10 効率的な公共交通体系を維持していくための基盤づくり</p>								
若桜町に関連する事業内容・実施状況	<p>【若桜町に特に関係する事業】</p> <p>事業 2 若桜鉄道（幹線）の輸送改善</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業内容</th> <th>実施状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> 列車の行き違いによる運輸サービスの改善 車両の観光車両への改修 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 八東駅の行き違い施設が令和 2 年 1 月に完成 行き違いにより、令和 2 年 3 月から片道 5 便増便 平成 30 年 3 月より観光列車「昭和」運行 平成 31 年 3 月より観光列車「八頭号」運行 </td> </tr> </tbody> </table> <p>数値指標</p> <p>民間事業者が運行する路線バスの利用者数 現状値（H27 年度）：3,150 千人 目標値（R2 年度）：3,150 千人（現状維持）</p> <p>若桜鉄道の利用者数 現状値（H27 年度）：325 千人 目標値（H32 年度）：325 千人（現状維持）</p> <p>事業 19 若桜鉄道の持続可能な事業スキームによる再構築【鉄道事業再構築事業】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業内容</th> <th>実施状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> 上下分離による運行の確保 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業再構築実施計画は策定せず、収支の均衡と安全で安定した運行の確保を継続するように、方針を修正 </td> </tr> </tbody> </table> <p>数値指標</p> <p>若桜鉄道(株)の単年度最終損益 現状値（H27 年度）：▲14,909 千円 目標値（R2 年度）：0 千円</p>	事業内容	実施状況	<ul style="list-style-type: none"> 列車の行き違いによる運輸サービスの改善 車両の観光車両への改修 	<ul style="list-style-type: none"> 八東駅の行き違い施設が令和 2 年 1 月に完成 行き違いにより、令和 2 年 3 月から片道 5 便増便 平成 30 年 3 月より観光列車「昭和」運行 平成 31 年 3 月より観光列車「八頭号」運行 	事業内容	実施状況	<ul style="list-style-type: none"> 上下分離による運行の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業再構築実施計画は策定せず、収支の均衡と安全で安定した運行の確保を継続するように、方針を修正
事業内容	実施状況								
<ul style="list-style-type: none"> 列車の行き違いによる運輸サービスの改善 車両の観光車両への改修 	<ul style="list-style-type: none"> 八東駅の行き違い施設が令和 2 年 1 月に完成 行き違いにより、令和 2 年 3 月から片道 5 便増便 平成 30 年 3 月より観光列車「昭和」運行 平成 31 年 3 月より観光列車「八頭号」運行 								
事業内容	実施状況								
<ul style="list-style-type: none"> 上下分離による運行の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業再構築実施計画は策定せず、収支の均衡と安全で安定した運行の確保を継続するように、方針を修正 								

	<p>【その他の事業】</p> <p>事業 1 市町間バス路線（幹線）の機能向上</p> <p>事業 3 地域特性に応じた移動手段の確保</p> <p>事業 4 ドアツードア型移動サービスの提供</p> <p>事業 5 人の移動にとどまらない生活支援サービスの展開</p> <p>事業 6 まちづくりと連携した公共交通の利便性向上</p> <p>事業 7 交通結節点における乗り継ぎの改善【地域公共交通再編事業】</p> <p>事業 8 駅やバス停等の利用環境の改善</p> <p>事業 9 円滑な移動のための環境整備</p> <p>事業 10 接遇やマナーの向上</p> <p>事業 11 公共交通の利用の意識付け・動機づけ</p> <p>事業 12 高齢者に対する公共交通利用の重点的な働きかけ</p> <p>事業 13 公共交通の実態やサービス内容等の周知</p> <p>事業 14 公共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</p> <p>事業 15 観光二次交通の充実</p> <p>事業 16 観光客に対する情報発信</p> <p>事業 17 公共交通に関する議論や活動の場づくり</p> <p>事業 18 公共交通サービス従事者の確保・育成</p> <p>事業 20 公共交通の利用実態の定期的・定量的な把握</p> <p>事業 21 公共交通の運行見直し基準の作成・運用</p>
--	--

3. 若桜町総合戦略

計画期間	平成 27 年度～平成 31 年度								
基本目標	<p>I 住む人にやさしいまちづくり</p> <p>II 地域資源を活かしたまちづくり</p> <p>III 豊かな緑のなかで営むしごとづくり</p>								
公共交通に 関連する施策	<p>基本目標 II - ①観光</p> <p>《重要業績評価指標（KPI）》</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">項目</th> <th style="width: 33%;">現状</th> <th style="width: 33%;">目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>若桜鉄道の乗客数</td> <td>346,000 人 (平成 26 年度)</td> <td>410,000 人 (平成 31 年度)</td> </tr> </tbody> </table> <p>《具体的施策》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 若桜鉄道が行うイベント列車の運行支援、観光列車の導入 ・ 若桜鉄道の観光化施設整備 ・ SL の活用方法についての検討 ・ 鉄道公園の整備など駅周辺活性化の推進 ・ 鉄道ジオラマ施設の整備 			項目	現状	目標	若桜鉄道の乗客数	346,000 人 (平成 26 年度)	410,000 人 (平成 31 年度)
項目	現状	目標							
若桜鉄道の乗客数	346,000 人 (平成 26 年度)	410,000 人 (平成 31 年度)							

4. 若桜都市計画区域 都市計画区域マスタープラン

公共交通に 関連する施策	<p>○幹線道路の歩行者や自転車に配慮した交通環境の整備促進</p> <p>○高齢者や障がい者の移動に支障のないバリアフリーな交通環境の整備及び災害時の避難路としての役割を考慮した整備促進</p>
-----------------	--

V.公共交通の役割と課題

1. 公共交通の役割

「第9次若桜町総合計画後期基本計画」で示された若桜町のまちづくりの方針や、各関連計画で示された公共交通に関連する施策等から、若桜町において公共交通が果たすべき役割は以下のように整理することができます。

○町内の移動手段

- 住民の移動手段の確保
- 観光客等の町外からの来訪者の移動手段の確保

○町外への移動手段

- 住民が町外へ通勤・通学・通院・買物を行うための移動手段の確保

○まちのにぎわいの創出と健康増進

- 若桜駅周辺等の町の中心部に人が集まることによる、まちのにぎわいの創出
- 外出機会の増加による住民の健康増進、介護予防

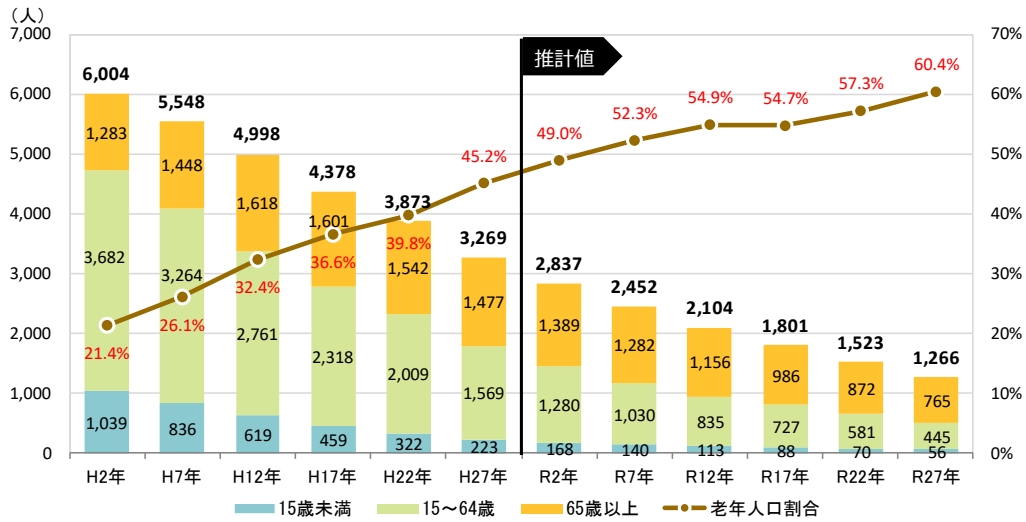
○特色あるまちづくり

- 若桜鉄道を活用した、若桜町全体の活性化と特色あるまちづくり
- 若桜鉄道という特色ある地域資源があることによる地域への愛着の醸成、UI ターンの促進

2. 公共交通や公共交通を取り巻く環境に関する現状・問題点

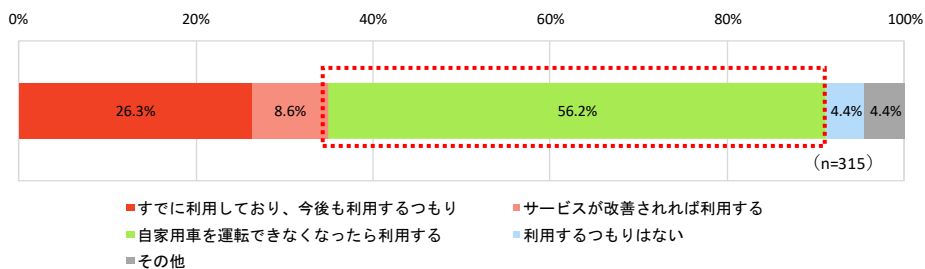
(1)人口減少・高齢化の進展

- ・ 今後、総人口は減少し、高齢化が進展すると予測されています。
- ・ 現在、公共交通を利用していない人の半数以上が「自家用車を運転できなくなったら利用する」と回答しており、今後、公共交通に対するニーズが高まる可能性があります。



※総数は年齢不明数を除く

図表 45 年齢3区分別人口と高齢化率 (再掲)



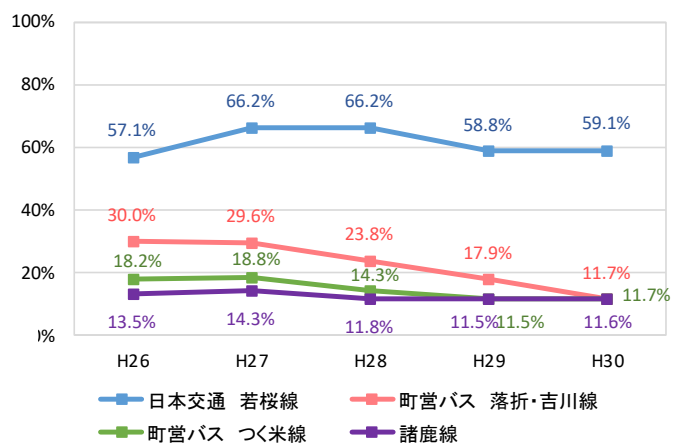
図表 46 サービス改善後の利用意向 (再掲)

(2)町営バス・諸鹿線の利用が非常に少ない便の存在と収支状況の悪化

- ・ 年間利用者数は横ばいの状況ですが、通学時間帯以外では1便当たりの利用者数が1人に満たない便も複数あります。
- ・ 収支率はいずれの路線も11%台となっています。

<平日>		(人/日)	
落折方面		若桜駅方面	
7:40	0.1	6:26	1.0
10:20	3.2	7:21	21.0
12:15	6.1	7:58	7.2
13:25	3.0	10:55	5.8
16:00	14.0	12:39	1.1
17:32	5.8	14:01	1.0
18:42	2.6	16:39	0.4
		17:56	0.2

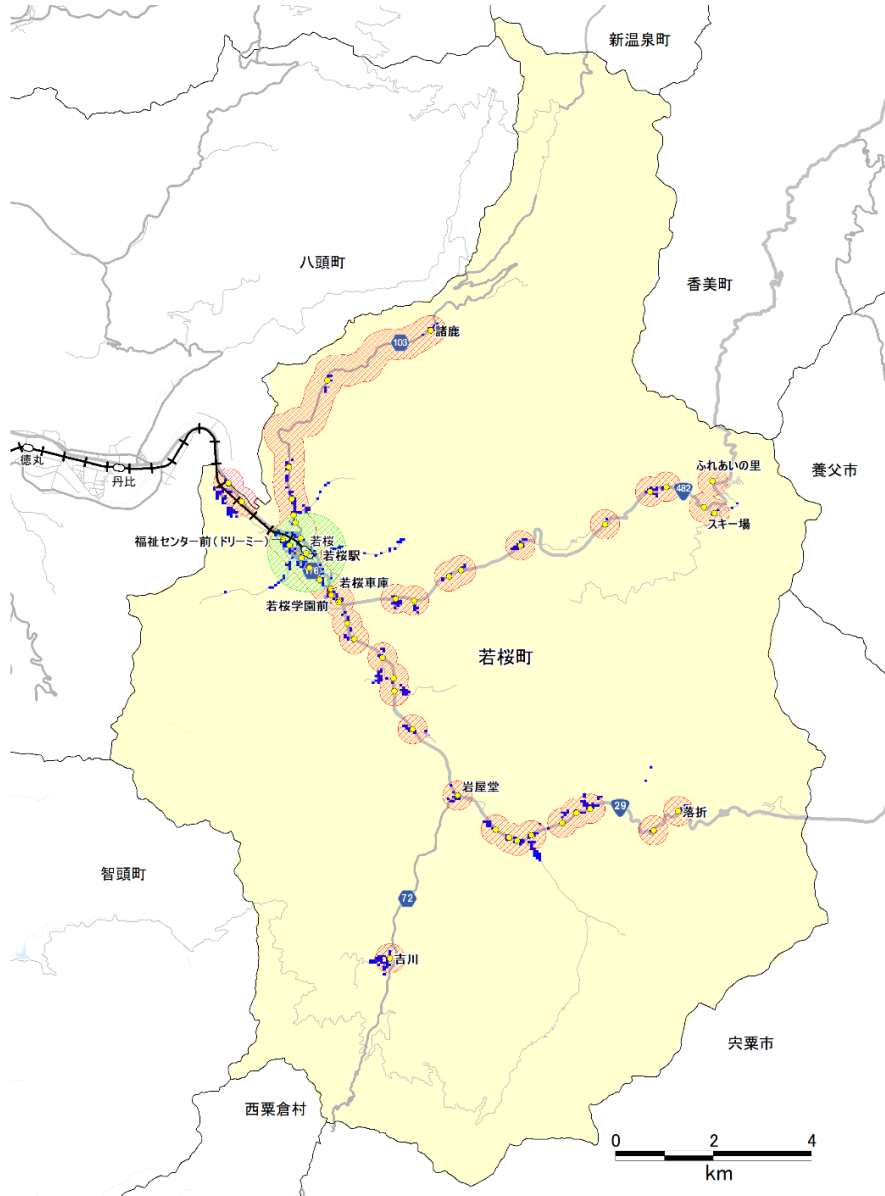
図表 47 落折・吉川線の便別1日平均利用者数 (再掲)



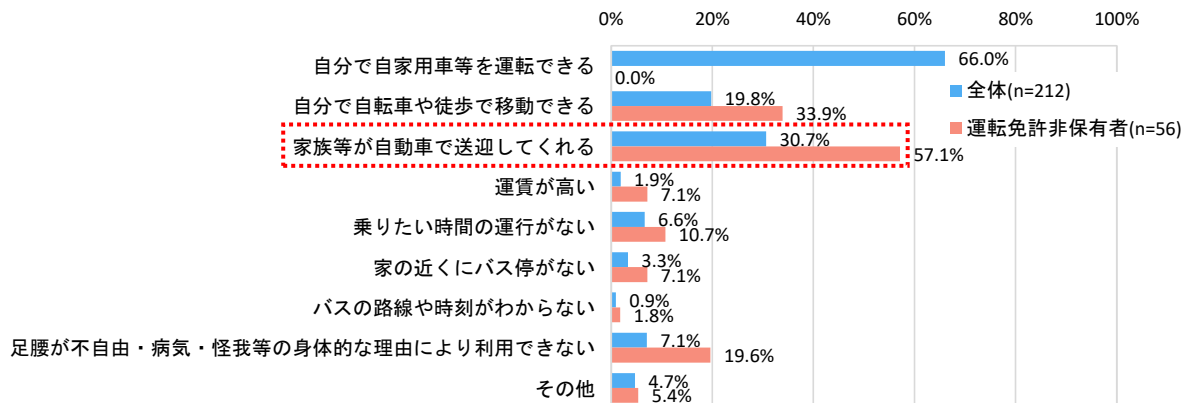
図表 48 各路線の収支率

(3) 鉄道駅・バス停から離れた地域の存在

- ・ 住民の 11.6%が、徒歩で鉄道や路線バスを利用しにくい地域に居住しています。
- ・ 自分で車を運転できない高齢者等の多くは、家族や近隣住民の送迎・乗り合わせによって移動しているという実態があります。



図表 50 バス停・駅の徒歩圏域における居住状況（再掲）



図表 49 路線バスを利用しない理由（再掲）

(4)移動が不便な地域に関する住民からの要望

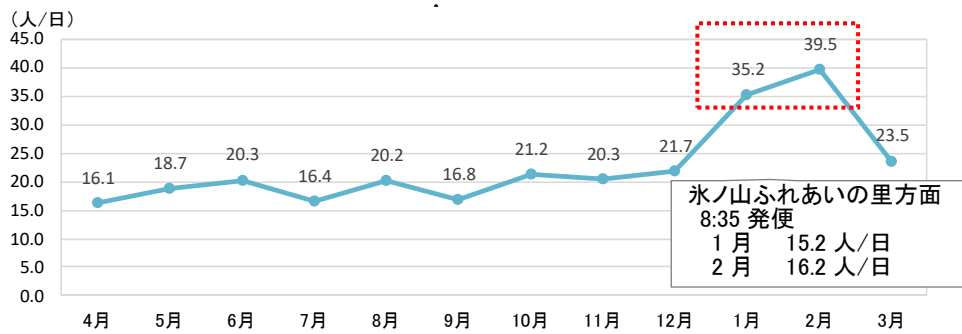
- ・ 住民アンケートや住民意見交換会で、バス停から離れた地域について「不便である」「移動手段を確保してほしい」といった意見が寄せられています。

- ◇ 吉川バス停は集落の入り口にあり、山手に住んでいる人は大変だと思う。(池田地区)
- ◇ 大野の町道にバス停がほしい(池田地区)
- ◇ 運転できなくなったらバスを利用したいが、バス停から家までが遠いので荷物があるときは大変だと思う(吉川地区)
- ◇ 町営バスを小型にして、吉川、加地、糸白見、屋堂羅、三倉方面に運行できないか。(吉川地区)

図表 51 住民アンケートや住民意見交換会における意見

(5)町営バスの非効率な運行と積み残しの発生

- ・ 町営バスはバス車両 2 台、ハイエース車両 1 台で運行していますが、乗車人数が非常に少ない時間帯もあり、一部非効率な運行になっています。
- ・ 一方で、観光利用の増える冬期やイベント時など、ハイエース車両で運行すると積み残しが発生する場合があります。



図表 52 つく米線の月別利用者数 (平成 30 年度)

(6)町外への移動ニーズ

- ・ 住民アンケート調査では、「よく行く通院先や買物先」として鳥取市内の総合病院や八頭町内のスーパーマーケット等の町外の施設が多く回答されています。

【行き】	通院				買物			通院と買物以外		
	わかさ生協 診療所	柿坂医院	鳥取生協 病院	鳥取赤十字 病院	トスク 若桜店	天満屋ハピー ズ郡家店	サンマート 郡家店	別居家族や 親類宅	通学・ 通勤先	理容・ 美容室
若桜鉄道		1.6%	16.7%	16.7%	3.2%			5.6%	45.5%	
日本交通 若桜線		6.5%	33.3%	8.3%	3.2%			5.6%	9.1%	
若桜町営バス又は諸鹿線	26.5%	14.5%	16.7%		20.4%			11.1%		
ゆいまあるアン楽号	1.5%	1.6%			1.1%					
自分で車を運転	48.5%	43.5%	33.3%	58.3%	45.2%	83.3%	83.3%	61.1%	36.4%	33.3%
家族等の車で送迎	7.4%	8.1%	33.3%	25.0%	6.5%	16.7%	16.7%	38.9%	9.1%	33.3%
バイク・自転車	1.5%	11.3%			8.6%		16.7%		9.1%	33.3%
徒歩	14.7%	22.6%			19.4%				9.1%	16.7%
その他										
回答者数	68	62	12	12	93	12	6	18	11	6

図表 53 普段よく行く通院・買物先への移動手段 (行き)

(7)公共交通を利用しにくい環境

- ・ アシ楽号を利用する場合、利用者は相乗りする人数にかかわらず、一定の運送の対価を負担します。
- ・ 住民からは、「運転手に怒られることがある」といった接遇に関する意見も聞かれます。

(8)サービス供給側の人員不足

- ・ 住民の移動を支える公共交通事業者の人員が不足しており、この状況が続けば公共交通事業者が若桜町から撤退する可能性もあります。

3. 取り組むべき課題

公共交通や公共交通を取り巻く環境に関する現状と問題点から、本計画において取り組むべき課題を整理しました。

課題① ニーズに合致した公共交通サービスの提供

ドアツードアで運行する(※)移動手段の充実を視野に入れ、運行形態等を見直し、バス停と自宅が離れている人や時間帯が合わず公共交通が利用できない人、町外からの来訪者等へのサービス提供を検討する必要があります。

つく米線等の季節的な利用の増加によって積み残しが発生する路線については、町営バス以外の交通資源を活用し、移動ニーズに対応する必要があります。

課題② 町外への移動手段の維持

通勤・通学・通院・買物等における町外への移動ニーズに対応するため、現在運行している若桜鉄道や日本交通若桜線の運行を維持していく必要があります。

課題③ 利用者の利便性を損なわない公共交通サービスの最適化

公共交通サービスを持続可能なものとするため、見直し・最適化を行い、利用者の利便性を損なわない形での効率的な運行を実現する必要があります。

課題④ 公共交通の利用環境の改善

誰もが気軽に利用できる適切な運賃体系の検討や、乗務員の接遇改善によって公共交通を利用しやすい環境をつくり、公共交通の利用促進を図る必要があります。

課題⑤ 将来にわたる移動手段の確保

住民の移動手段を確保するため、公共交通サービスの担い手である交通事業者の人員確保を支援していく必要があります。

既存の公共交通と地域住民の共助による移動手段確保の取組を組み合わせ、将来にわたって地域の移動手段を確保する必要があります。

※自宅の玄関先から目的地の前まで運行すること

VI.基本方針と計画の目標

1. 基本方針と計画の目標

若桜町における公共交通の課題やまちづくりの方向性を踏まえて、地域公共交通の基本方針（若桜町の公共交通のあるべき姿）を以下の通り設定します。

基本方針1. 利用しやすく持続可能な公共交通ネットワークの構築

住民の移動ニーズを踏まえてドアツードアで運行する公共交通を充実・維持していくとともに、町営バスの運行の適正化を図り、持続可能な公共交通ネットワークを実現します。

目標1	町内を便利に移動できる持続可能な公共交通の確保
目標2	町外へ移動するための公共交通の維持

基本方針2. 地域住民と町外からの来訪者に向けた利用促進

公共交通の利用環境の改善や観光分野での活用等を推進し、地域住民・町外からの来訪者の双方の利用を促進します。

目標3	公共交通を利用しやすい環境づくり
目標4	公共交通を自ら利用する意識の醸成

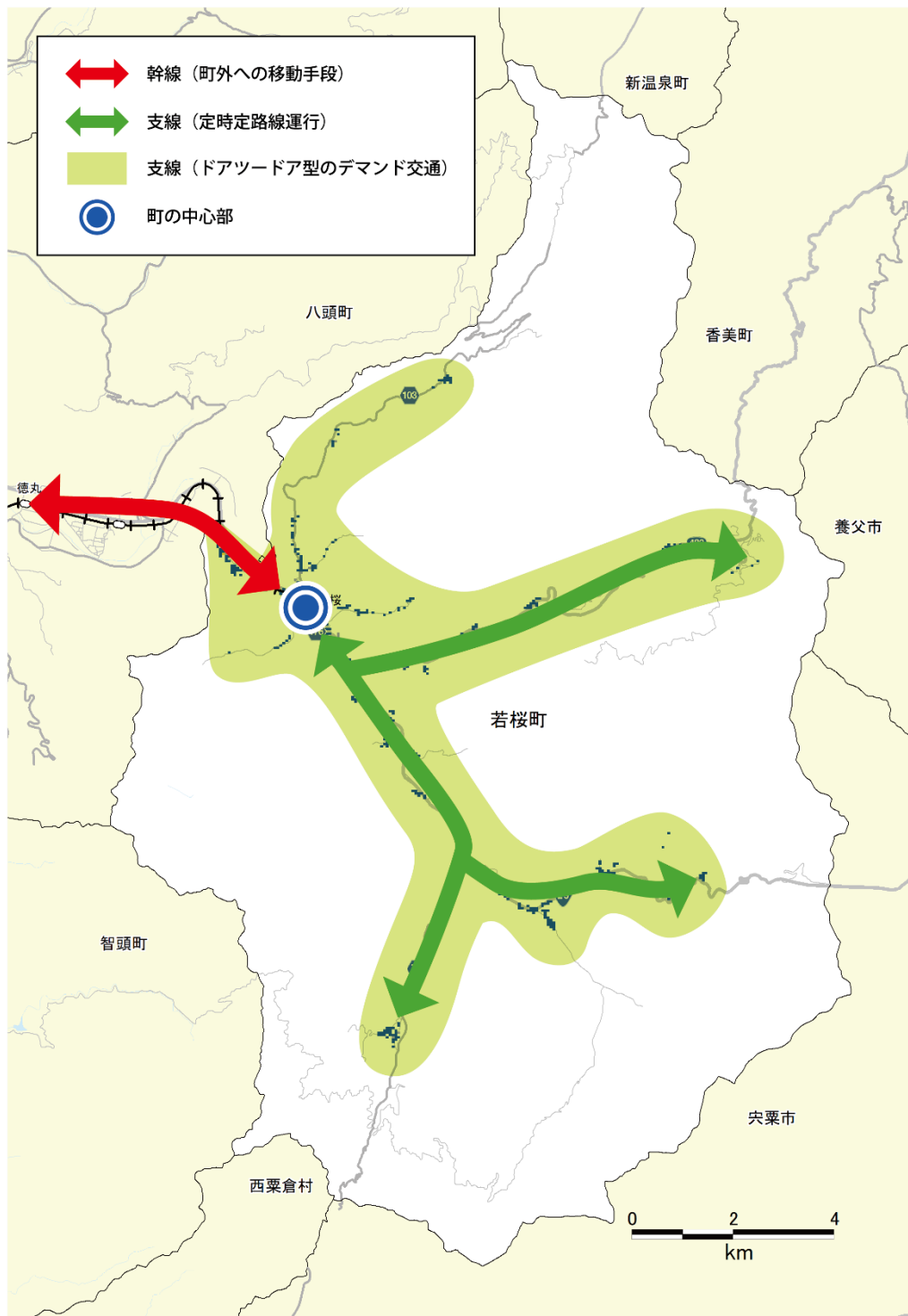
基本方針3. 将来にわたり移動手段を確保するためのしくみづくり

公共交通事業者の担い手確保に関する取組や、住民の共助による移動手段確保の取組を支援します。

目標5	公共交通の担い手確保
目標6	住民参画による持続可能な運営体制の構築

2. 公共交通の将来像

- ・ 幹線には、若桜町の中心部と八頭町・鳥取市を結ぶ町外への移動手段として、若桜鉄道と日本交通若桜線を位置づけます。
- ・ 支線には、通学や幹線への接続、日常の通院・買物に対応する移動手段として、町営バスや今後検討するドアツードア型のデマンド交通(※)を位置づけます。

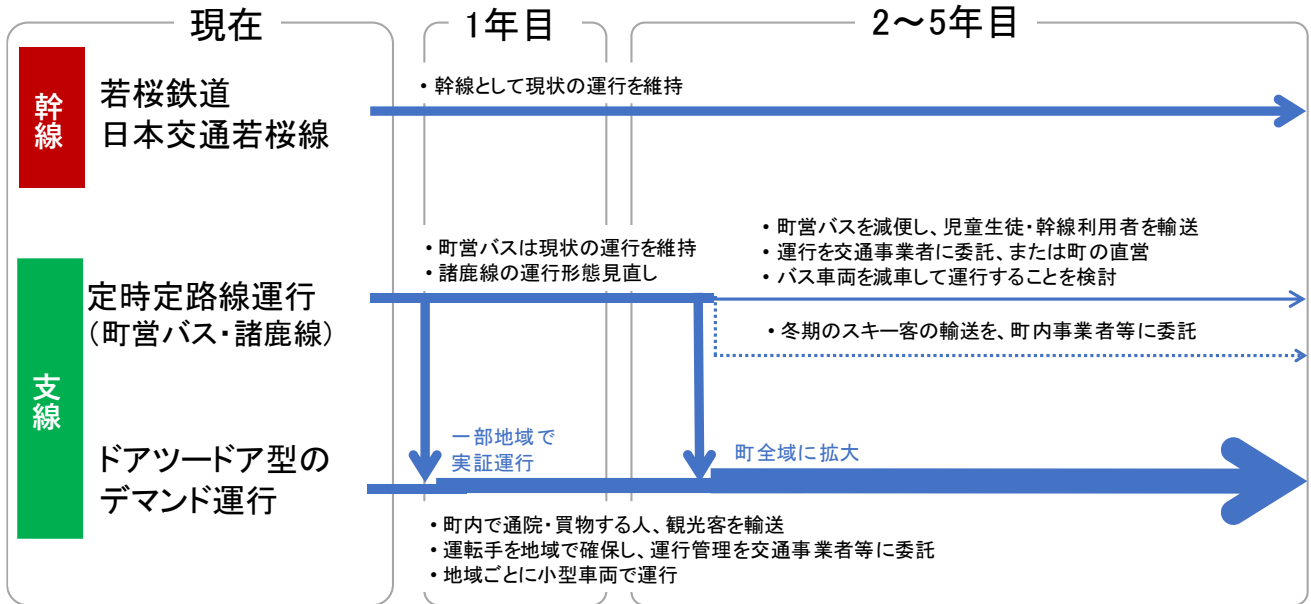


※利用者からの予約に応じて運行する交通

図表 54 公共交通の将来像

3. ロードマップ

- ・ 幹線については、現状の運行を維持します。
- ・ 支線については、定時定路線で運行する町営バス・諸鹿線の効率化とドアツードア型のデマンド運行の充実を図ります。
- ・ ドアツードア型のデマンド運行は、1年目（令和2年度）に一部地域で実証運行を行い、2年目（令和3年度以降）に全町域への拡大を検討します。



図表 55 将来像に至るまでのロードマップ

VII.目標を達成するための事業及び実施主体

1. 事業の一覧

基本方針	目標	目標を達成するための事業
利用しやすく持続可能な公共交通ネットワークの構築	町内を便利に移動できる持続可能な公共交通の確保	①ドアツードアの移動手段の充実 ②町営バスの運行の効率化 ③町外からの来訪者の移動ニーズへの対応
	町外へ移動するための公共交通の維持	④若桜鉄道、日本交通若桜線の運行維持・確保 ⑤幹線と支線の接続確保
地域住民と町外からの来訪者に向けた利用促進	公共交通を利用しやすい環境づくり	⑥利用しやすい運賃体系の実現 ⑦乗務員の接遇向上
	公共交通を自ら利用する意識の醸成	⑧地域住民に対するモビリティ・マネジメント(※)の実施 ⑨若桜鉄道の観光利用の推進
将来にわたり移動手段を確保するためのしくみづくり	公共交通の担い手確保	⑩ドライバー確保策の推進
	住民参画による持続可能な運営体制の構築	⑪デマンド交通の運営体制の構築

※当該の地域を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組

2. 事業の内容

【基本方針1】 利用しやすく持続可能な公共交通ネットワークの構築

目標1-1 町内を便利に移動できる持続可能な公共交通の確保

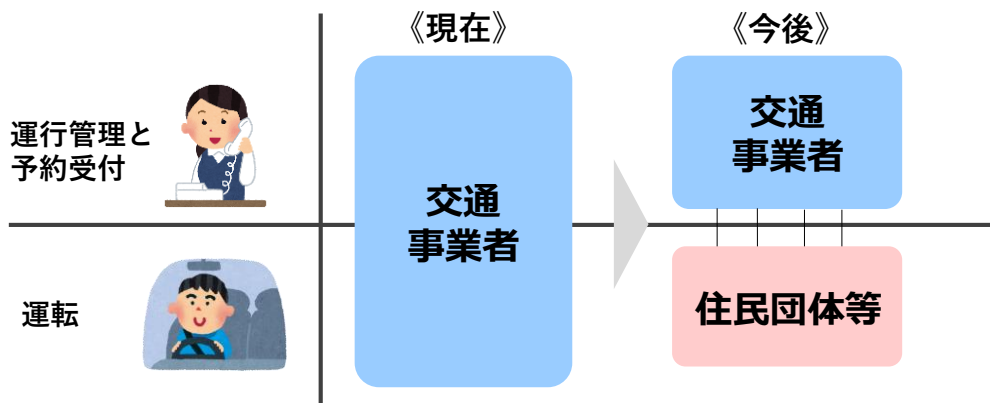
事業① ドアツードアの移動手段の充実

○実施内容

- ・ 町内全域を対象とする、ドアツードア型のデマンド交通の運行を検討します。
- ・ 現在の「アシ楽号」と同水準のサービスを確保することを基本とします。
- ・ 夜間の運行や町外からの来訪者への対応も視野に入れ、事業の詳細を検討します。

利用対象者	地域住民及び町外からの来訪者
車両	公用車又は地域住民の持ち込みによる
運転者	地域住民を中心に全町で20名程度を確保
運行管理	交通事業者または新たに設立する組織・団体が担う
運送の対価	町営バス・アシ楽号の運送の対価を踏まえ、今後検討

図表 56 想定する事業形態



図表 57 運行イメージ

○実施主体

若桜町、地域住民、交通事業者（NPO法人等）

○実施時期

- ・ 令和2年度 運営体制の検討（公募により対象地域を決定し、実証運行を実施）
- ・ 令和3年度 運営を行う組織・団体の設立、交通事業者等と協議
- ・ 令和4年度 新たな組織・団体のもとでのデマンド交通の運行開始
※状況に応じて、事業の一部を早期に実施する可能性がある

【今後の検討課題】

- 子どもや障がいのある方等、自力での予約が困難である可能性がある人への対応
- より便利な予約方法の検討（IPシステムによる予約等）
- 積雪時等に自宅前まで行くことが困難な地区への対応（待機場所の取り決め等）
- 町外からの来訪者に対する周知方法の検討

事業② 町営バスの運行の効率化

○実施内容

- ・ 町営バスについて、以下の条件に該当する便を維持します。
- ・ 該当しない便は、削減またはデマンド交通への転換を検討します。
- ・ 運行経路は現在と同じ2方面（落折・吉川方面、つく米方面）とし、減車等による効率化を図りながら運行します。

〈維持する便〉

平日	<ul style="list-style-type: none"> ✓まとまった通学利用のある朝夕の便 ✓日中の通院・買物利用が多い時間帯の便のうち、幹線（若桜鉄道や日本交通若桜線）に接続する便
土日祝日	<ul style="list-style-type: none"> ✓部活動等での利用がある土曜日の朝昼の便 ✓日中の通院・買物利用が多い時間帯の便のうち幹線（若桜鉄道や日本交通若桜線）に接続する便

図表 58 維持する便

現在			効率化後		
若桜駅行き			若桜駅行き		
	落折又は小船	若桜駅		落折又は小船	若桜駅
1	6:26	6:55	乗継	1	—
2	7:21	7:56	通学	2	—
3	8:18	8:47	乗継	3	8:00
4	11:17	11:39		4	10:42
5	13:02	13:36		5	12:36
6	14:46	15:08		6	14:10
7	16:45	17:07		7	16:06
8	17:54	18:28		8	17:30
9	—	—		9	18:42

落折行き			落折行き		
	若桜駅	落折又は小船		若桜駅	落折又は小船
1	—	—	乗継	1	12:36
2	—	—		2	16:06
3	8:00	8:17		3	17:30
4	10:42	11:16		4	18:42
5	12:36	13:01	乗継		
6	14:10	14:45			
7	16:06	16:44	通学		
8	17:30	17:53	通学		
9	18:42	19:17	通学		

図表 59 効率化のイメージ（例：落折・吉川線）

○実施主体

若桜町、交通事業者（日本交通、又は町の直営）

○実施時期

- ・ 令和2年度 運行計画の作成、交通事業者との調整
- ・ 令和3年度 〃 （状況に応じて、一部地域における先行実施）
- ・ 令和4年度 デマンド交通の本格運行にあわせて、効率化を実施

事業③ 町外からの来訪者の移動ニーズへの対応

○実施内容

- ・ 町内事業者等が保有する車両を活用し、冬期のスキー客を輸送します。
- ・ スキー板を運ぶキャリアを、車両の前部又は後部に設置することを検討します。
- ・ 若桜鉄道の到着時刻にあわせて、若桜駅前～氷ノ山スキー場間を運行します。
- ・ スキー客が多く、1回の運行で運びきれない場合は、2往復運行します。



図表 60 現在の町営バス車両

○実施主体

若桜町、町内事業者等

○実施時期

- ・ 令和2年度 運行計画の検討、町内事業者等との調整協議が調い次第、同年度の冬期から運行

目標1-2 町外へ移動するための公共交通の維持

事業④ 若桜鉄道、日本交通若桜線、高速バス大阪線の運行維持・確保

○実施内容（若桜鉄道、日本交通若桜線）

- ・ 幹線機能を担う若桜鉄道、日本交通若桜線について、以下のサービス水準を確保します。

- ✓ 若桜鉄道、日本交通若桜線をあわせて、空白時間帯は1時間以内
- ✓ 通勤・通学時間帯には1時間に1本を上回る便数
- ✓ 運賃は現行水準（鳥取まで鉄道680円、バス730円）を維持

図表 61 確保するサービス水準

- ・ 国・県及び関係市町と連携して、運行継続のために必要な支援を行います。
- ・ 毎年実施する乗降調査により、利用実態を定期的に検証します。

○実施内容（高速バス大阪線）

- ・ 日本交通の高速バス大阪線について、若桜経由便を少なくとも現状と同様の4便/日を確保します。

○実施主体

若桜町、交通事業者（若桜鉄道、日本交通）

○実施時期

- ・ 令和2年度から継続的に実施

事業⑤ 幹線と支線の接続確保

○実施内容

- ・利用者が多い便を中心に、若桜駅における幹線と支線との接続を確保します。
- ・特に午前中の支線から幹線への乗継、昼～午後の幹線から支線への乗継を考慮します。
- ・乗継時刻は15分を目安とします。
- ・朝夕の時間帯は児童・生徒の通学に合わせた時刻での運行を優先します。

- ✓ 午前中の支線→幹線、昼から午後の幹線→支線
- ✓ 乗り継ぎ時刻は15分を目安とする
- ✓ 朝夕の時間帯は、児童・生徒の通学に合わせた時刻での運行を優先

図表 62 接続を確保する便

○落折・吉川線 若桜駅方面

町営バス 落折・吉川線	若桜鉄道
6:55 ●	● 7:04
7:56	8:25
8:47	9:26
11:39	10:02
13:36	11:12
15:08 ●	12:52
17:07	● 15:14
18:28	16:13
—	17:29
	18:05
	18:53

○つく米線 若桜駅方面

町営バス つく米線	若桜鉄道
6:56 ●	● 7:04
7:51	8:25
9:16 ●	● 9:26
11:34	10:02
13:34	11:12
15:03	12:52
17:02	15:14
18:29	16:13
—	17:29
	18:05
	18:53

○落折・吉川線 落折方面

若桜鉄道	町営バス 落折・吉川線
7:33	—
8:16 ●	—
10:33 ●	● 8:00
11:53	● 10:42
12:31 ●	● 12:36
13:21	14:10
14:58	16:06
17:22 ●	● 17:30
18:36 ●	● 18:42

○つく米線 つく米方面

若桜鉄道	町営バス つく米線
7:33	—
8:16 ●	—
10:33 ●	● 8:25
11:53	● 10:43
12:31 ●	● 12:40
13:21	14:11
14:58	16:10
17:22 ●	● 17:35
18:36 ●	● 18:39

図表 63 接続ダイヤ

○実施主体

若桜町、交通事業者（若桜鉄道、日本交通）

○実施時期

- ・令和2年度から継続的に実施

【基本方針2】地域住民と町外からの来訪者に向けた利用促進


目標2-1 公共交通を利用しやすい環境づくり

事業⑥ 利用しやすい運賃体系の実現

○実施内容

- ・ デマンド交通の運賃（運送の対価）について、複数の人が乗り合わせた場合に町が運賃を助成する等、移動支援策を検討します。
- ・ 免許返納者に対し、上限を定めたくえて運賃補助券を配布する等、移動支援策を検討します。
- ・ 幹線（若桜鉄道、日本交通）の共通乗車制度の導入を検討します。
- ・ 高速バス大阪線の料金について、現在実施している片道半額制度の継続を検討します。
- ・ 鳥取県と連携し、通学する高校生を対象とした通学費助成を継続実施します。

高校生の皆さんへ 若桜町通学助成金を交付します



1. 助成対象者

- (1) 定期券を購入のうえ公共交通機関を利用して県内の高等学校等に通学する高校生。
- (2) 回数券を購入のうえ公共交通機関を利用して県内の高等学校の遠征訓練等に通学する高校生。
- (3) 県内の中部・西部の高等学校(下宿または入宿)より通学する高校生。

2. 助成対象外の区分

- ① 自宅、下宿先や寮から最寄り(最寄)のバス等へ通学する高等学校等から最寄り(最寄)のバス停までの距離が200メートル以内の場合、当該区分
- ② 高等学校等への遠征バスが無料で利用可能な場合、当該区分

3. 助成金額・償還者負担額

(1) 定期券利用の場合

1か月あたり定額助成金額＝5,000円を助成します。
※若桜町へ1週間未満前までは現金返金額が異なります。
以下の金額より助成金を購入することができます

乗車料	定期券の期間・償還者負担額		
	1か月	3か月	6か月
八雲新技術	5,000円	14,950円	25,100円
その他の駅バス種	5,000円	15,000円	30,000円

(2) 回数券利用の場合

- ① 若桜鉄道の場合 若桜駅～郡家駅間の互換乗入れ金額の8割の金額を助成します。
- ② バスの場合 石坂平直～立字している高等学校等の最寄りのバス停間の距離が購入金額の5割の金額を助成します。

(3) 下宿・入宿の場合

下宿に併設のバスや寮(夜間待合を除く)、通学実の乗車について、1か月あたり上限10,000円を助成します。

4. 申請方法

若桜町、若桜町教育委員会または若桜町ホームページから申請書を入力し申請のうえ申請してください。

(1) 若桜町で定期券を購入される場合

購入時に申請書を提出していただく、助成金を差し引いた金額で定期券を購入できます。
申請書または学生手帳等の写し、印鑑を持参してください。

(2) 若桜町以外で鉄道定期券を購入される場合

申請書に①若桜町または学生手帳等の写し、②利用済みの定期券または鉄道用定期券の写し及び若桜町駅までの乗車券を教育委員会に提出してください。助成金は、口座振込により後日交付します。

(3) バスの定期券を購入される場合

申請書に①若桜町または学生手帳等の写し、②使用済みの定期券または他用途の定期券の写し及び若桜町駅までの乗車券を教育委員会に提出してください。助成金は、口座振込により後日交付します。

(4) 遠征訓練等の生徒バス回数券を購入される場合

購入時に申請書を提出していただく、助成金を差し引いた金額で回数券を購入できます。回数券に「学」の字を印刷しますので、必ず各駅窓口で購入してください。
申請書または学生手帳等の写し、印鑑を持参してください。

(5) 遠征訓練等の生徒バス回数券を購入される場合

申請書に①若桜町若桜町または学生手帳等の写し、②購入したバスの回数券の乗車券を教育委員会に提出してください。助成金は、口座振込により後日交付します。

(6) 下宿または入宿の場合

申請書に①若桜町若桜町または学生手帳等の写し、②寮費等の納付書または契約書の写し等金額の写しを提出してください。③受取済みの定期券または他用途の定期券の写し及び若桜町駅までの乗車券を教育委員会に提出してください。助成金は、口座振込により後日交付します。

5. 申請期間

- (1) 若桜町以外で鉄道定期券を購入された場合は、定期券の発行終了月の毎月10日までに申請書等を教育委員会に提出してください。
- (2) 高等学校等の遠征訓練等に該当する場合は、バスの回数券を購入された場合は、回数券購入月の毎月10日までに申請書等を教育委員会に提出してください。

(3) 下宿または入宿された場合は、次の期日までに申請書等を教育委員会に提出してください。

- ① 4月～8月までの下宿生・寮費等について 8月10日
- ② 8月～11月までの下宿生・寮費等について 12月10日
- ③ 12月から3月までの下宿生・寮費等について 4月10日

6. 振込に係る届出

休学、退学、退学等された場合は、1か月以内に必ず教育委員会へお知らせください。

7. その他

申請書は助成金の住所情報ではなく、関係者の住所情報のみとなります。自治体によって製成紙や申請方法が異なりますのでご注意ください。

8. お問い合わせ

若桜町教育委員会 TEL: 087-2213-8989 FAX: 087-2213-8989 E-mail: syobu@town.wakayama.lg.jp

図表 64 通学費助成に関するチラシの例

○実施主体

若桜町、交通事業者

○実施時期

- ・ 令和2年度から継続的に実施

事業⑦ 乗務員の待遇向上

○実施内容

・ 待遇研修の実施、点呼時等における乗務員への指導を実施します。

□ 住民や利用者からの意見・要望を町と交通事業者それぞれで集約するほか、乗降調査にあわせて利用者にアンケート調査を実施し、実施結果を地域公共交通会議で共有するとともに、改善策について議論します。

①運賃	1.満足	2.普通	3.不満
②運行本数・運行日	1.満足	2.普通	3.不満
③運行時間帯（始発から終車までの時間）	1.満足	2.普通	3.不満
④時間どおりの運行（定時性）	1.満足	2.普通	3.不満
⑤運行経路（始発・終点・経由地など）	1.満足	2.普通	3.不満
⑥バス停の環境（屋根・ベンチなど）	1.満足	2.普通	3.不満
⑦乗務員の待遇	1.満足	2.普通	3.不満
⑧全体的に（総合評価）	1.満足	2.普通	3.不満

図表 65 利用者アンケートにおける設問の設定例

○実施主体

若桜町、交通事業者

○実施時期

・ 令和2年度から継続的に実施

目標2-2 公共交通を自ら利用する意識の醸成

事業⑧ 地域住民に対するモビリティ・マネジメントの実施

○実施内容

- ・高齢者等を対象としたバス乗り方教室を開催します。
- ・鉄道やバスの利用方法やおトクな割引制度、運転免許返納制度等をわかりやすく記載した冊子の作成・配布を検討します。
- ・「広報わかさ」において公共交通の利用実態や、利用を呼びかける記事を掲載します。



(智頭町はたらくのりもの展 R1.10.20 開催)
図表 67 イベント実施例



図表 66 「広報わかさ」への掲載例

○実施主体

若桜町、交通事業者

○実施時期

- ・令和2年度から継続的に実施

事業⑨ 若桜鉄道の観光利用の推進

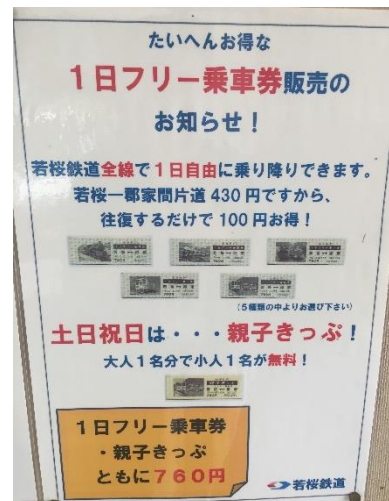
○実施内容

- ・ 観光列車を活用した旅行商品の造成を継続実施します。
- ・ 若桜駅周辺の鉄道資産等の観光資源について、観光客へ周知します。
- ・ 企画乗車券の販売を引き続き行います。



資料：若桜鉄道（株）ホームページ、若桜町

図表 69 観光列車（昭和、八頭、若桜）



図表 68 企画乗車券販売のお知らせ

○実施主体

若桜町、若桜鉄道、町観光協会、麒麟のまち観光局

○実施時期

- ・ 令和2年度から継続的に実施

【基本方針3】将来にわたり移動手段を確保するためのしくみづくり

目標3-1 公共交通の担い手確保

事業⑩ ドライバー確保策の推進

○実施内容

- ・UI ターン者に対し、バス運転手の仕事内容の紹介等を行います。
- ・地域の会合等において、デマンド交通のドライバーとしての参画を住民に呼びかけます。
- ・就職フェアや自動車学校と連携したセミナーへの参加を検討します。
- ・鳥取県と連携し、二種免許取得を目指す人に対する支援を検討・実施します。
- ・町内の二種免許保有者のリストアップし、ドライバーとして活用することを検討します。

運送業ドライバー担い手確保セミナー(R1. 10. 12実施)

図表 70 セミナーの開催例

○実施主体

鳥取県、八頭町ほか近隣市町、若桜町、交通事業者、地域住民

○実施時期

- ・令和2年度から継続的に実施

目標3-2 住民参画による持続可能な運営体制の構築

事業① デマンド交通の運営体制の構築

○実施内容

- ・ デマンド交通を運営する組織・団体の設立、運営体制の構築を検討します。
- ・ デマンド交通の運営主体及び交通事業者とともに、地域住民との定期的な意見交換会を実施します。

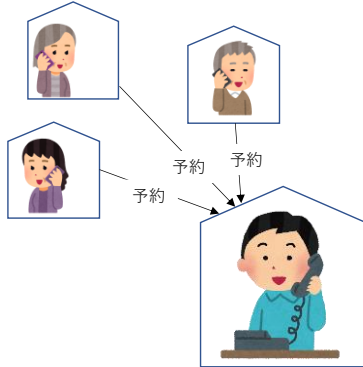
〈実証運行のイメージ〉

1. 実証運行の対象地域を公募、地域への説明会・意見交換会を開催

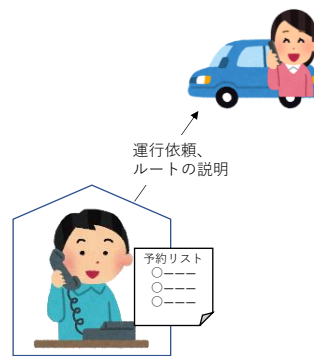
2. 地域の中で話し合って役割分担等を決定し、運行計画を作成

3. 実際に運行（無償運行）

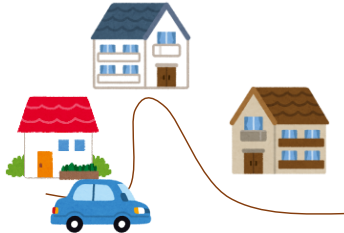
①利用者が地域の代表者に電話予約



②代表者が予約を取りまとめ、地域のドライバーに運行を依頼



③地域のドライバーが、予約のあった利用者の自宅を巡回し、利用者が車に乗車



④目的地まで運行し、利用者が降車
運賃は受け取らない



4. 地域との意見交換会等により、利用者側・運行者側の意見を吸い上げ

5. 本格運行に向けた課題の抽出・解決方法の検討

〈本格運行のイメージ〉

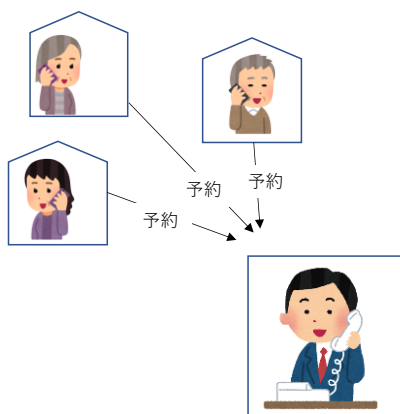
1. 運行を担う住民団体の組織体制の検討・設立

2. 実証運行を踏まえ、事業計画（案）を検討・作成

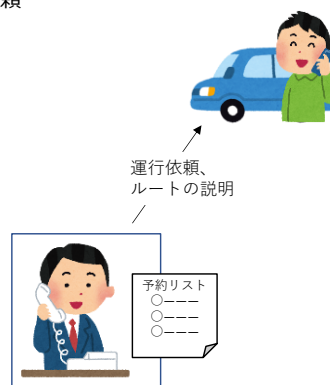
3. 交通事業者と協議、事業計画を適宜修正

4. 実際に運行（有償運行）

①利用者が交通事業者へ電話予約



②交通事業者が予約を取りまとめ、地域のドライバーに運行を依頼



③地域のドライバーが、予約のあった利用者の自宅を巡回し、利用者が車に乗車



④目的地まで運行し、利用者が降車
ドライバーが運賃を受け取る



5. 交通事業者・地域と意見交換を行い改善点を把握・共有し、適宜運行を改善

○実施主体

若桜町、地域住民、交通事業者、デマンド交通の運行主体

○実施時期

- ・令和2年度 運営体制の検討（公募により対象地域を決定し、実証運行を実施）
- ・令和3年度 運営を行う組織・団体の設立、交通事業者等と協議
- ・令和4年度 新たな組織・団体のもとでのデマンド交通の運行開始

VIII.計画の達成状況の評価

1. 計画の目標と数値指標

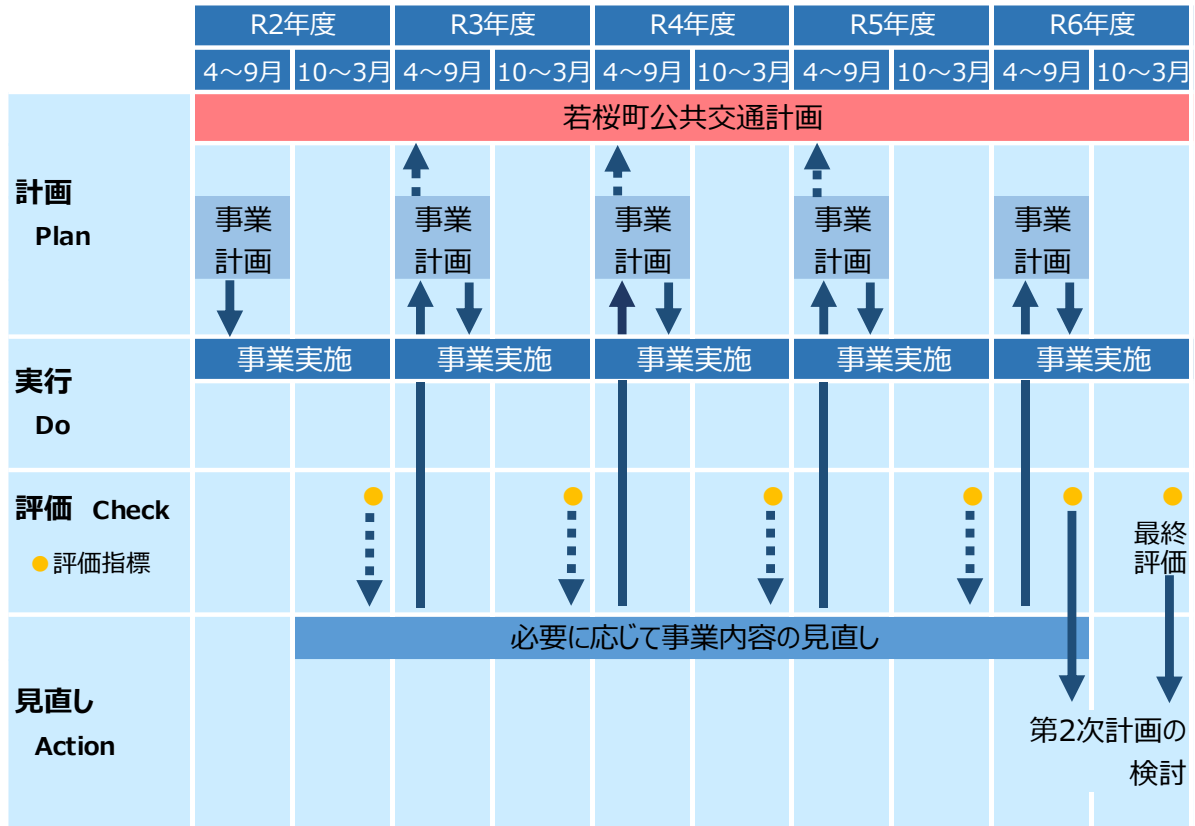
公共交通の利便性の評価	
評価指標 1 町内どこに住んでいても自宅の玄関先から町内の目的地まで自由に移動できる手段があるかどうか	
現状値〈令和元年度〉	目標値〈令和6年度〉
ある	ある状態を維持
データ取得手法	若桜町が把握。

公共交通の効率性の評価	
評価指標 2 町民1人当たりの公共交通に関する町からの補助金	
現状値〈平成30年度〉	目標値〈令和6年度〉
44千円	44千円
評価指標 3 町内の移動に利用される公共交通の1運行当たりの利用者数	
現状値〈平成30年度〉	目標値〈令和6年度〉
3.3人	3.3人以上
※町営バス・諸鹿線・アシ楽号の利用者数の総計/運行回数の総計で算出	
データ取得手法	若桜町が把握。

公共交通の持続性の評価	
評価指標 4 計画期間終了時点でデマンド交通が運行している地域の数	
現状値〈令和元年度〉	目標値〈令和6年度〉
運行している地域なし	3地域
評価指標 5 公共交通に関する住民意見交換会の実施回数	
現状値〈令和元年度〉	目標値〈令和6年度〉
延べ5回	延べ25回
データ取得手法	若桜町が把握。

2. 計画の推進体制

- ・ 本計画の推進及び進捗状況の管理は、若桜町地域公共交通会議が行うこととします。
- ・ PDCA サイクルに基づき、地域公共交通会議では年度ごとに進捗状況を把握し、計画が適正に行われるように関係機関との調整を行います。



図表 71 PDCA サイクルのスケジュール

3. 事業実施スケジュール

事業	事業実施主体				事業実施スケジュール（年度）				
	若桜町	交通事業者	地域住民	その他	R2	R3	R4	R5	R6
【基本方針1】 利用しやすく持続可能な公共交通ネットワークの構築									
① ドアツードアの移動手段の充実	●	●	●		実証運行	団体設立・調整	本格運行		
② 町営バスの運行の効率化	●	●			計画・調整・一部先行実施		①の本格運行に合わせ、効率化を実施		
③ 町外からの来訪者の移動ニーズへの対応	●			※1	検討・調整	協議が調い次第、令和2年度の冬期から運行			
④ 若桜鉄道、日本交通若桜線の運行維持・確保	●	●			継続的に実施				
⑤ 幹線と支線の接続確保	●	●			継続的に実施				
【基本方針2】 地域住民と町外からの来訪者に向けた利用促進									
⑥ 利用しやすい運賃体系の実現	●	●			継続的に実施				
⑦ 乗務員の接遇向上	●	●			継続的に実施				
⑧ 地域住民に対するモビリティ・マネジメントの実施	●	●			継続的に実施				
⑨ 若桜鉄道の観光利用の推進	●	●		※2	継続的に実施				
【基本方針3】 将来にわたり移動手段を確保するためのしくみづくり									
⑩ ドライバー確保策の推進	●	●		※3	継続的に実施				
⑪ デマンド交通の運営体制の構築	●	●	●		運営体制の検討	団体設立・調整	本格運行		

※1 町内事業者等

※2 若桜町観光協会、麒麟のまち観光局

※3 鳥取県及び近隣市町