

# 八頭町

## ● ● ● 地域公共交通計画 ● ● ●



令和5年3月

八頭町



# 目次

I.	計画策定にあたって .....	1
1.	計画策定の趣旨 .....	1
2.	計画の対象区域 .....	1
3.	計画期間 .....	1
4.	計画の位置付け .....	1
II.	地域の現況 .....	3
1.	位置・地勢 .....	3
2.	人口・世帯数 .....	4
3.	自動車と運転免許の保有状況 .....	5
4.	通勤・通学時の利用交通手段 .....	6
5.	人口分布 .....	7
6.	移動の目的地となる施設等の立地状況 .....	11
III.	公共交通等の現状 .....	16
1.	公共交通網 .....	16
2.	公共交通の利用と収支の状況 .....	23
3.	バス以外の移動サービスの運行・利用状況、移動に関連する施策等 .....	27
4.	公共交通の維持・確保に係る公的資金投入額 .....	32
IV.	住民や利用者の意向等 .....	33
1.	住民アンケート調査結果 .....	33
2.	町営やずバス利用者へのアンケート調査結果 .....	42
3.	ヒアリング調査結果 .....	45
V.	上位・関連計画の整理 .....	49
1.	第2次八頭町総合計画・後期基本計画(上位計画) .....	49
2.	鳥取県東部地域公共交通網形成計画 .....	51
3.	その他の関連計画 .....	52
VI.	公共交通の課題 .....	53
1.	現状と問題点の整理 .....	53
2.	課題の整理 .....	55
VII.	計画の基本的な方針と目標 .....	57
1.	公共交通ネットワークの将来像 .....	57
2.	計画の基本的な方針と目標 .....	59

<b>VIII. 目標を達成するために実施する事業・実施主体</b> .....	60
1. 事業内容.....	60
2. 事業スケジュール.....	65
<b>IX. 計画の達成状況の評価に関する事項</b> .....	66
1. 目標に対する評価指標.....	66
2. 計画の達成状況の検証方法.....	67

# 1. 計画策定にあたって

## 1. 計画策定の趣旨

八頭町の公共交通網は主に、隣接する市町との間を結ぶ JR 因美線や若桜鉄道及び日本交通・八頭若桜線、町内の公共交通機関である町営やずバス 7 路線、タクシーで構成されており、これらとスクールバス等によって通院・買い物、通勤・通学といった地域住民の移動、観光客の周遊行動を支えている。

しかしながら、町内の公共交通の利用者数は、人口減少や自家用車への過度な依存、近年の新型コロナウイルスの感染拡大による影響等により減少が続いている。加えて、運転者の高齢化や人手不足も深刻な状況にあり、将来に渡って地域の移動手段を維持・確保していくことが喫緊の課題となっている。

こうした状況を踏まえ、町民及び町外からの来訪者にとって利便性の高い移動手段を確保し、効率的で持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、本町の地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定する。

## 2. 計画の対象区域

八頭町全域

## 3. 計画期間

令和 5 年度（2023 年度）から令和 9 年度（2027 年度）の 5 年間

## 4. 計画の位置付け

本計画は、上位計画である「第 2 次八頭町総合計画（平成 28 年策定）」及び関連分野の計画等との整合を図るとともに、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を踏まえて策定する。

このほかに、平成 29 年 3 月に策定された「鳥取県東部地域公共交通網形成計画」に示された、八頭町を含む鳥取県東部圏域の公共交通ネットワーク及び持続可能な公共交通体系に関わる方針に則った計画とする。



図表 1 本計画の位置付け

## SDGs（持続可能な開発目標）の理念と地域公共交通について

八頭町では、本町の取組みが「SDGs（持続可能な開発目標）」における目標達成に資するものを取組区分ごとに下記のアイコンで表示し、目標としている。



八頭町地域公共交通計画では、17のゴール（目標）のうち、「11 住み続けられるまちづくりを」を設定し取組を推進する。



## II. 地域の現況

### 1. 位置・地勢

#### (1) 位置

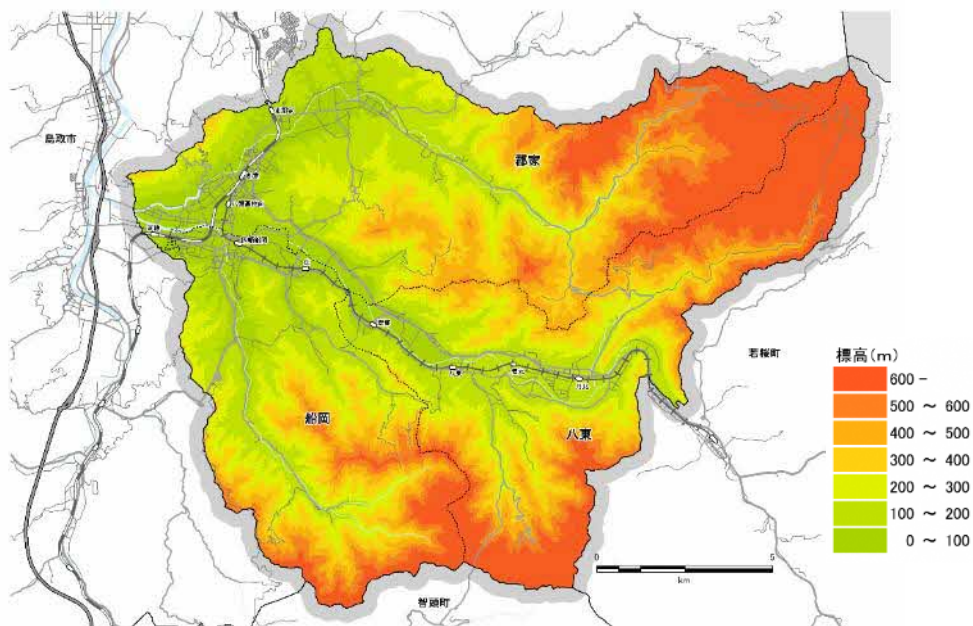
- 鳥取県の南東部に位置する八頭町は、東は若桜町、北と西は鳥取市、南は智頭町にそれぞれ接している。八頭町役場と鳥取県庁とは自動車です約 20 分という位置である。
- 八東川流域の自治体として一体的な地域を形成し、歴史的・文化的にも深いつながりのあった郡家町、船岡町及び八東町の 3 町が平成 17 年 3 月に合併し発足したものであり、町域は大きく郡家、船岡及び八東の 3 地域に分けられる。



図表 2 位置図

#### (2) 地勢

- 面積は、県内の 19 自治体の中で 6 番目に大きい 206.71km<sup>2</sup>で、周囲は扇ノ山など 1,000m を超える山々に囲まれている。
- 周囲の山々を源流とする大小多数の河川が合流して八東川となり、さらに千代川を経て日本海へ注いでいる。八東川の流域には帯状に耕地が開けている。

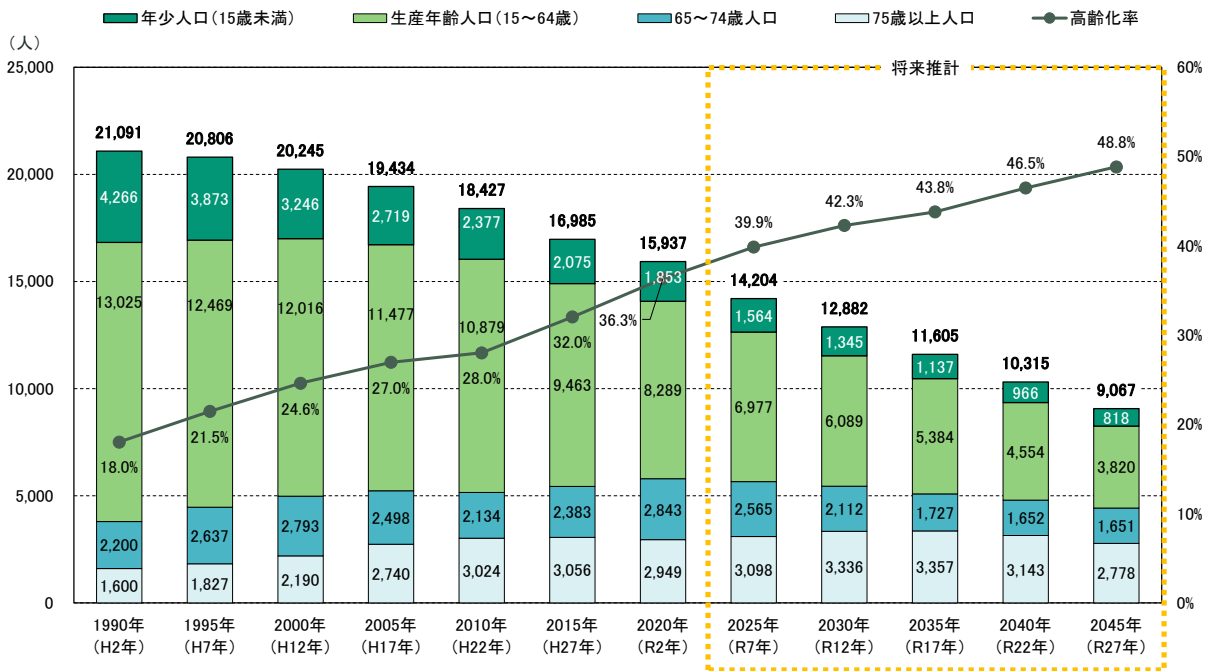


図表 3 地勢図

## 2. 人口・世帯数

### (1) 人口の推移

- 令和2年の人口は15,937人で、昭和60年から減少傾向が続いており、令和27年には1万人を割り込むと予想される。
- 平成17年には、65歳～74歳人口を75歳以上人口（後期高齢者人口）が上回り、高齢化が進行している。
- 高齢化率は年々上昇しており、令和2年から令和27年までの25年間で36.3%から48.8%まで上昇し、令和27年には人口の半数近くを高齢者が占めると予想される。



図表4 人口の推移

資料：国勢調査（令和2年まで）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」（令和7年以降）

### (2) 世帯数の推移

- 世帯数は平成2年から増加が続いていたが、平成17年（5,475世帯）をピークに平成22年から減少に転じ、令和2年では5,326世帯となっている。
- 一世帯あたりの人員数は減少が続いており、平成2年の4.2人から令和2年の3.0人へ、30年間で1.2人減少している。

	H2年	H7年	H12年	H17年	H22年	H27年	R2年
人口（人）	21,091	20,806	20,245	19,434	18,427	16,985	15,937
世帯数（世帯）	5,027	5,150	5,351	5,475	5,454	5,359	5,326
一世帯あたり人員（人/世帯）	4.2	4.0	3.8	3.5	3.4	3.2	3.0

図表5 世帯数の推移

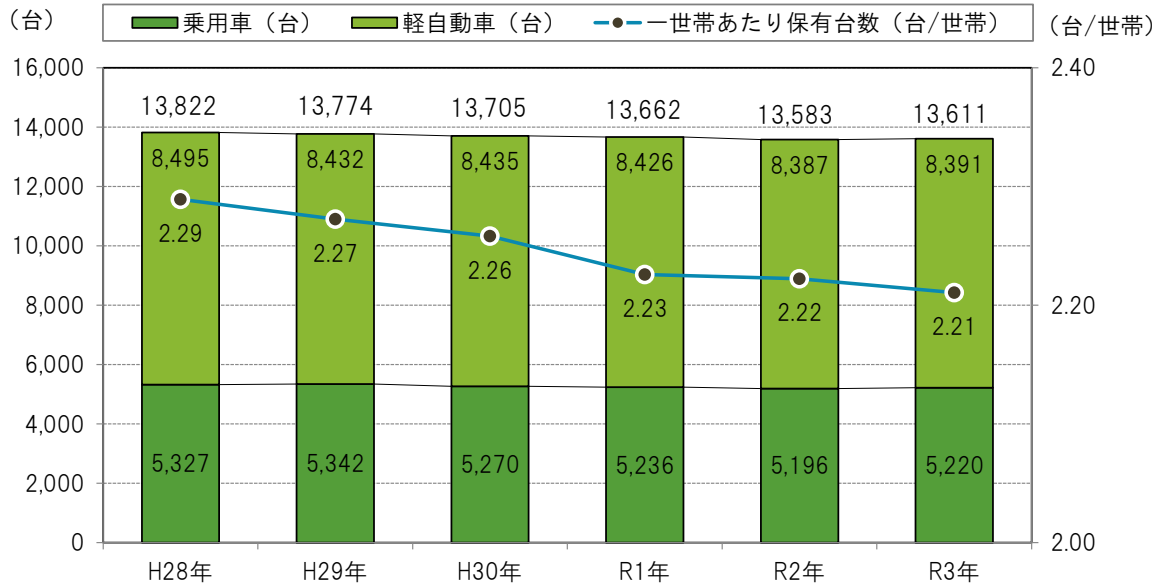
資料：平成2年～令和2年国勢調査



### 3. 自動車と運転免許の保有状況

#### (1) 自動車保有台数の推移

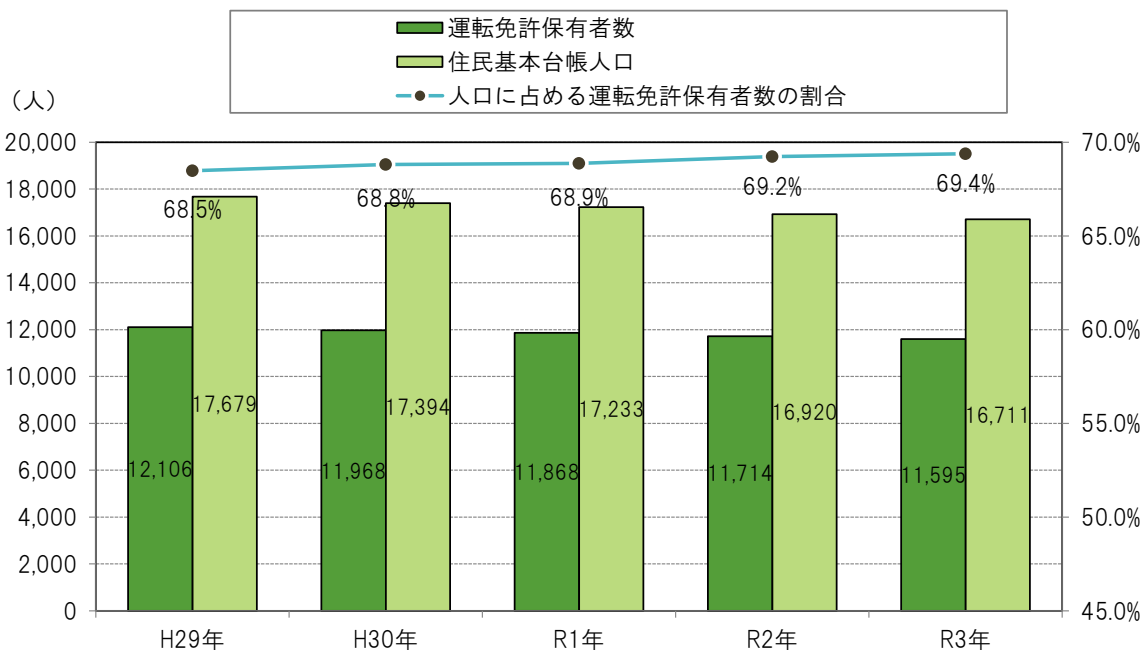
- 町内の登録自動車の台数は、乗用車と軽自動車ともに微減傾向であったが、令和3年は微増となった。
- 世帯あたりの保有台数は微減傾向が続いている。



図表6 自動車保有台数の推移  
資料：住民基本台帳（鳥取県市町村課）、鳥取県統計年鑑（市町村、車種別保有自動車数）

#### (2) 運転免許保有者数の推移

- 運転免許保有者数と住民基本台帳人口ともに微減傾向が続いているが、人口に占める運転免許保有者数の割合は微増傾向が続いている。



図表7 運転免許保有者数の推移  
資料：住民基本台帳（鳥取県市町村課）、鳥取県警察本部（各年3月1日現在）

## 4. 通勤・通学時の利用交通手段

- 通勤・通学時の利用交通手段をみると、平成22年と令和2年のどちらも「自家用車」が最も高く、8割以上となっている。
- 令和2年では、「自家用車」が鳥取県全体の値を7.4ポイント、「鉄道・電車」が1.7ポイント、それぞれ上回っている。
- 平成22年と令和2年を比較すると、「自家用車」が上昇する一方、「乗合バス」「鉄道・電車及び乗合バス」を除いて、他の交通手段ではいずれも低下している。
- 「乗合バス」「オートバイ」「鉄道・電車及び乗合バス」は、平成22年と令和2年のいずれも1.0%を下回っており、他の交通手段に比べて低くなっている。

	H22年 (%)		R2年 (%)	
	八頭町	鳥取県全体	八頭町	鳥取県全体
徒歩のみ	4.9	6.0	4.1	6.4
鉄道・電車	5.0	2.2	3.7	2.0
乗合バス	0.5	1.2	0.6	1.1
自家用車	80.7	73.4	83.8	76.4
オートバイ	0.5	0.8	0.3	0.4
自転車	4.0	10.7	2.3	8.0
鉄道・電車及び乗合バス	0.4	0.3	0.4	0.2
鉄道・電車及びオートバイまたは自転車	1.2	1.1	0.6	0.8
その他	2.6	4.3	4.1	4.8

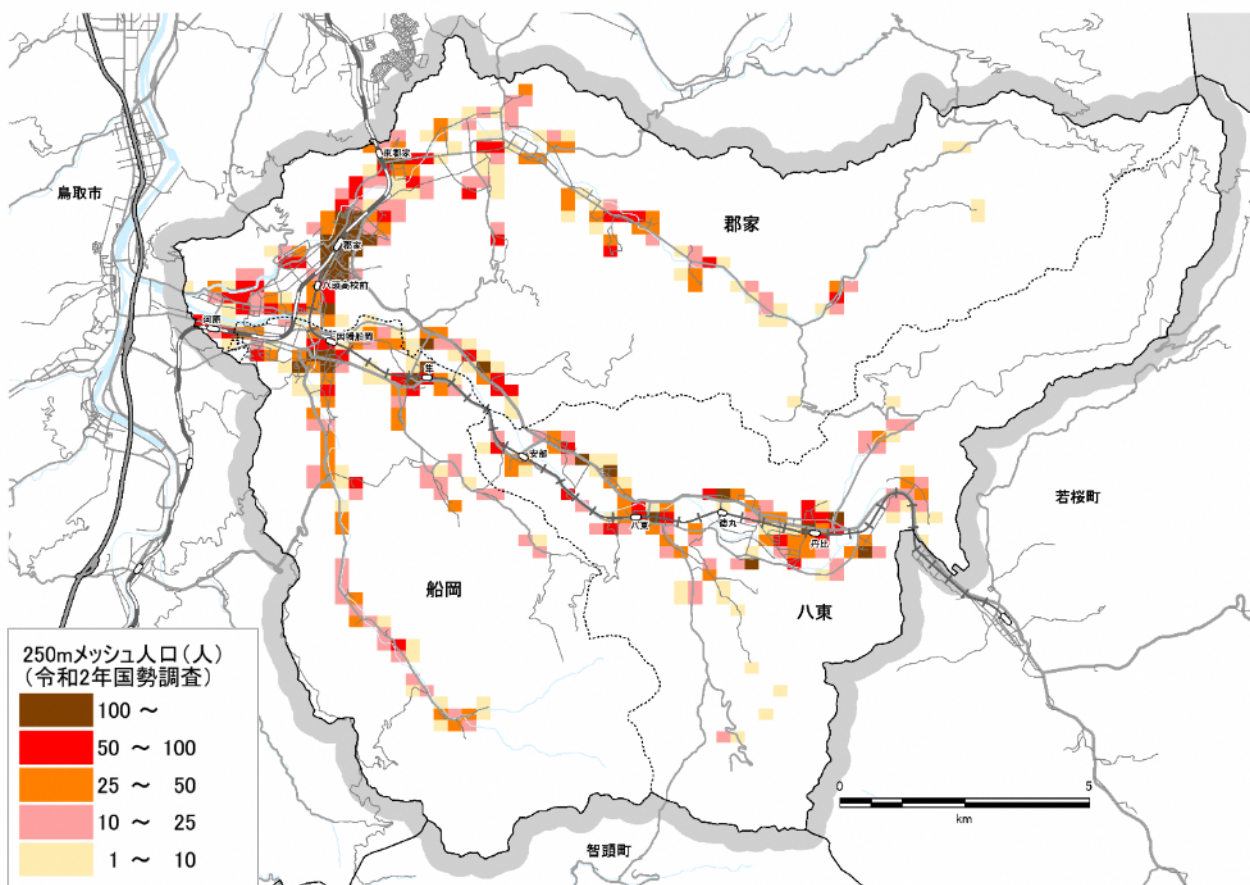
図表8 通勤・通学時の利用交通手段

資料：平成22年、令和2年国勢調査

## 5. 人口分布

### (1) 人口分布

- 令和2年の人口分布をみると、JR因美線や若桜鉄道の駅周辺や、国道29号、国道482号及び県道といった幹線道路周辺を中心に分布している。
- 郡家地域と船岡地域の周辺において、人口集積度が比較的高くなっている。

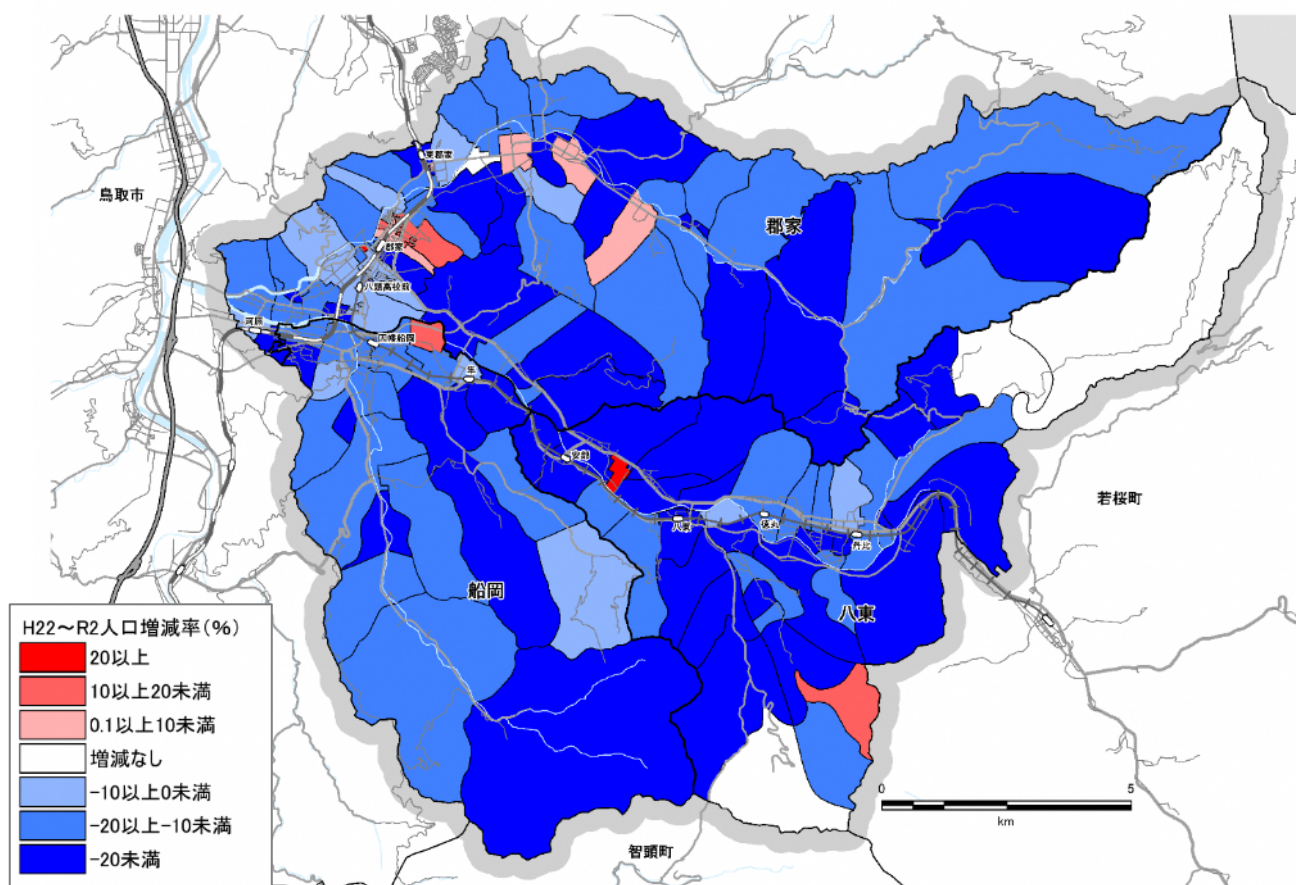


図表9 人口分布

資料：令和2年国勢調査結果（総務省統計局：<https://www.e-stat.go.jp/stat-search?page=1&toukei=00200521>）を加工して作成

## (2) 地域別の人口増減率

- 平成22年に対する令和2年の人口増減率を地区別にみると、郡家地域や八東地域の一部を除くほぼ全域で人口が減少している。
- 山間部では人口減少率が20%を超える地区も少なくない。



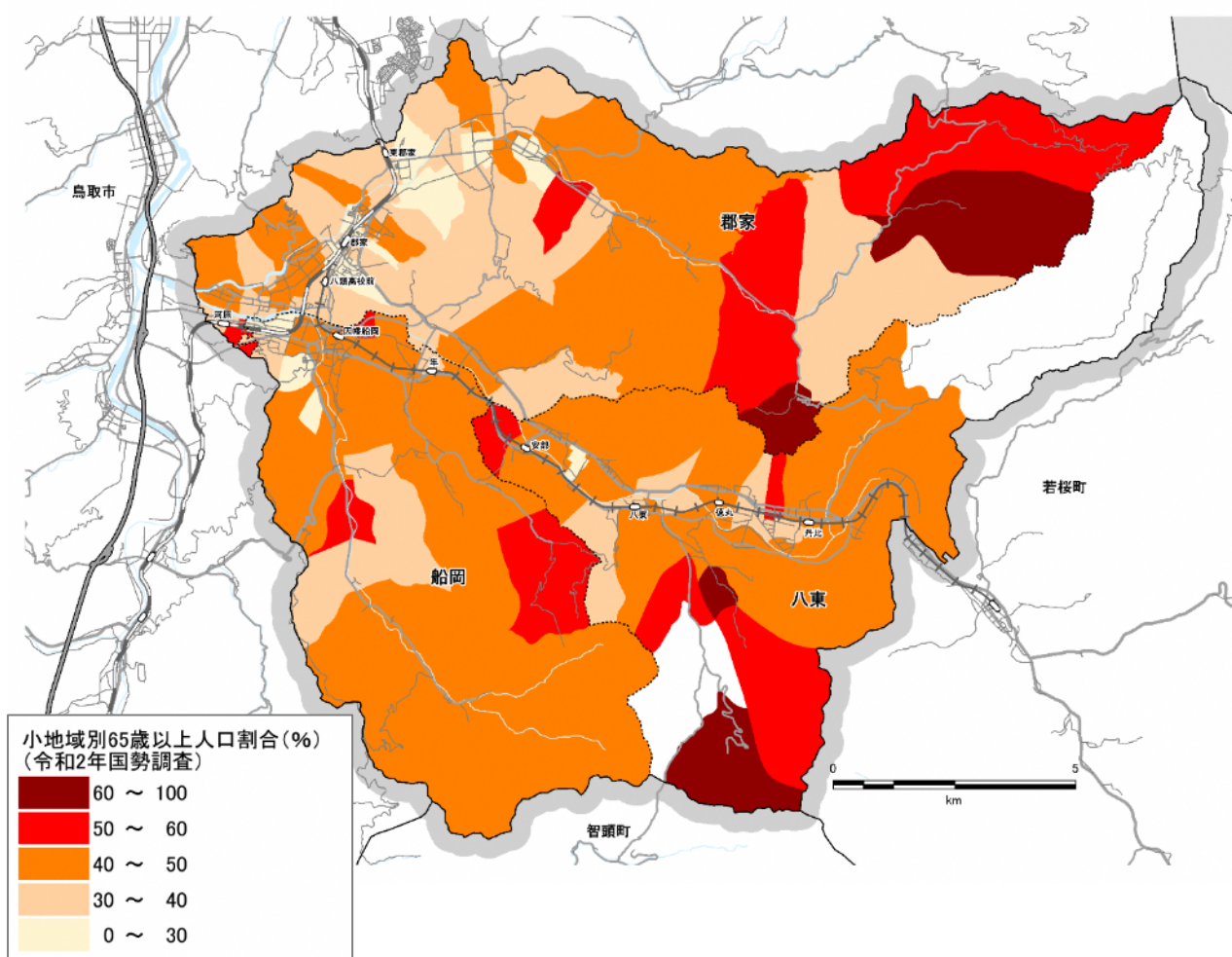
図表10 人口増減率（H22年とR2年の比較）

出典：国勢調査

### (3) 高齢化率

#### ① 65歳以上人口割合

- 山間部の地区における割合が高くなっており、特に、北東部や南東部において顕著である。

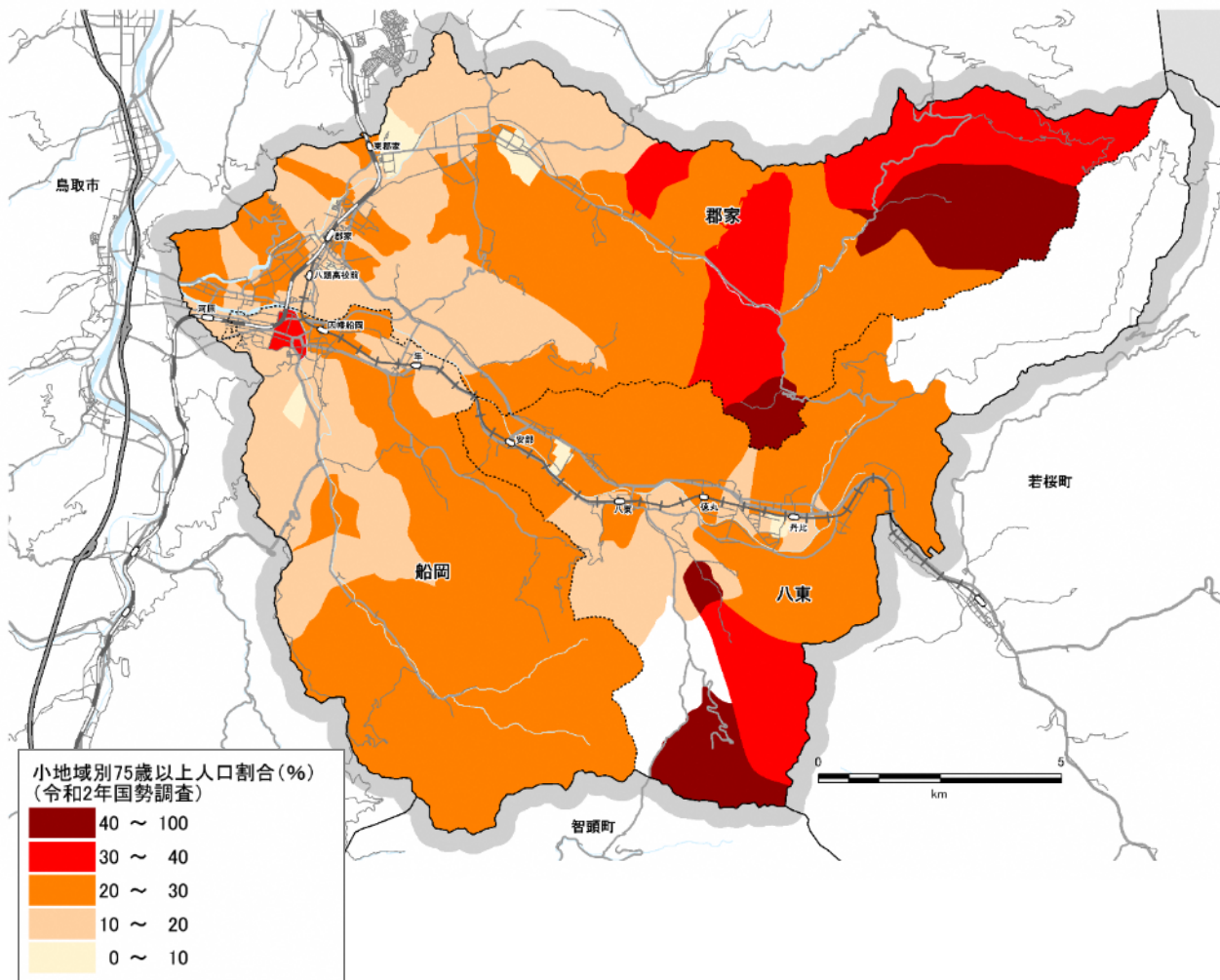


図表 11 65歳以上人口割合

資料：令和2年国勢調査

## ② 75歳以上人口割合

- 北東部や南東部の地区において割合が高くなっており、65歳以上人口割合に比べて、郡家、船岡及び八東の各地域の中心部との差が顕著である。



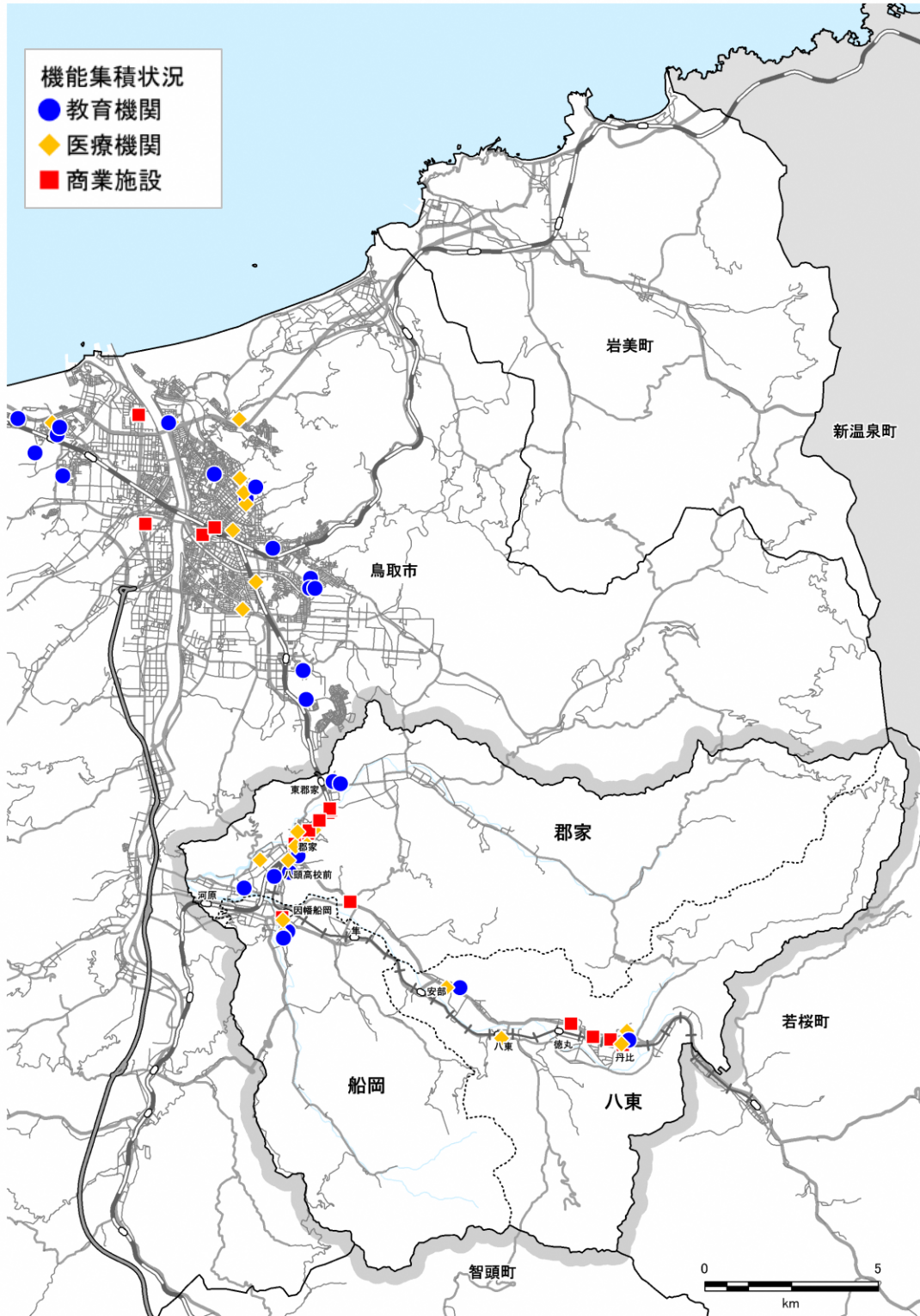
図表12 75歳以上人口割合

資料：令和2年国勢調査

## 6. 移動の目的地となる施設等の立地状況

### (1) 機能集積状況

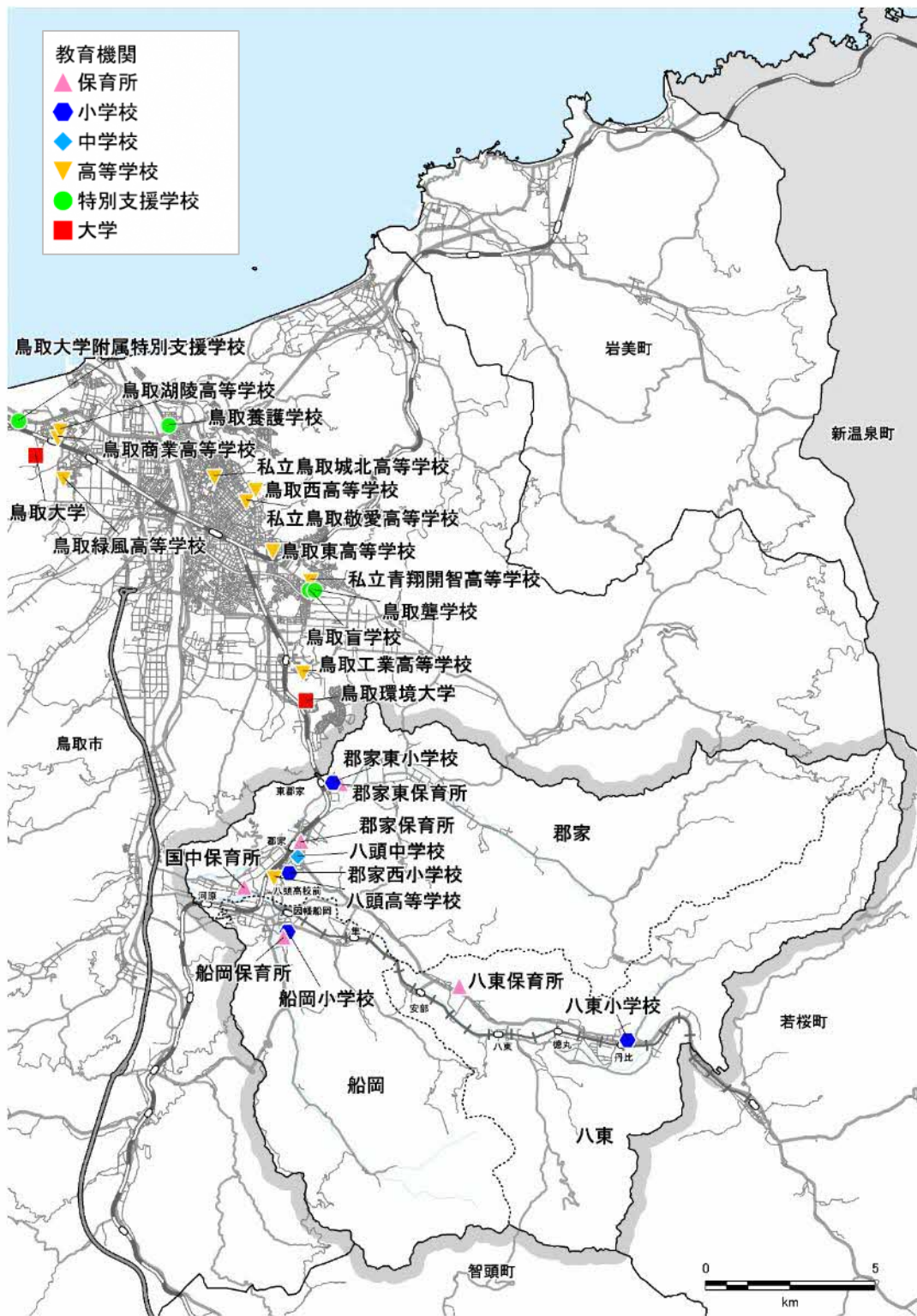
- 八頭町内の公共施設や医療機関、学校、商業施設・店舗といった日常生活における移動の目的地となる施設は、JR因美線や若桜鉄道の駅周辺や、国道29号沿い、国道482号沿いに集積がみられる。



図表 13 機能集積状況

## (2) 学校の立地状況

- 町内には小学校が4校、中学校が1校、高等学校が1校立地している。また、保育所が5か所立地している。
- 隣接している鳥取市や智頭町の高等学校に通学している生徒もいる。

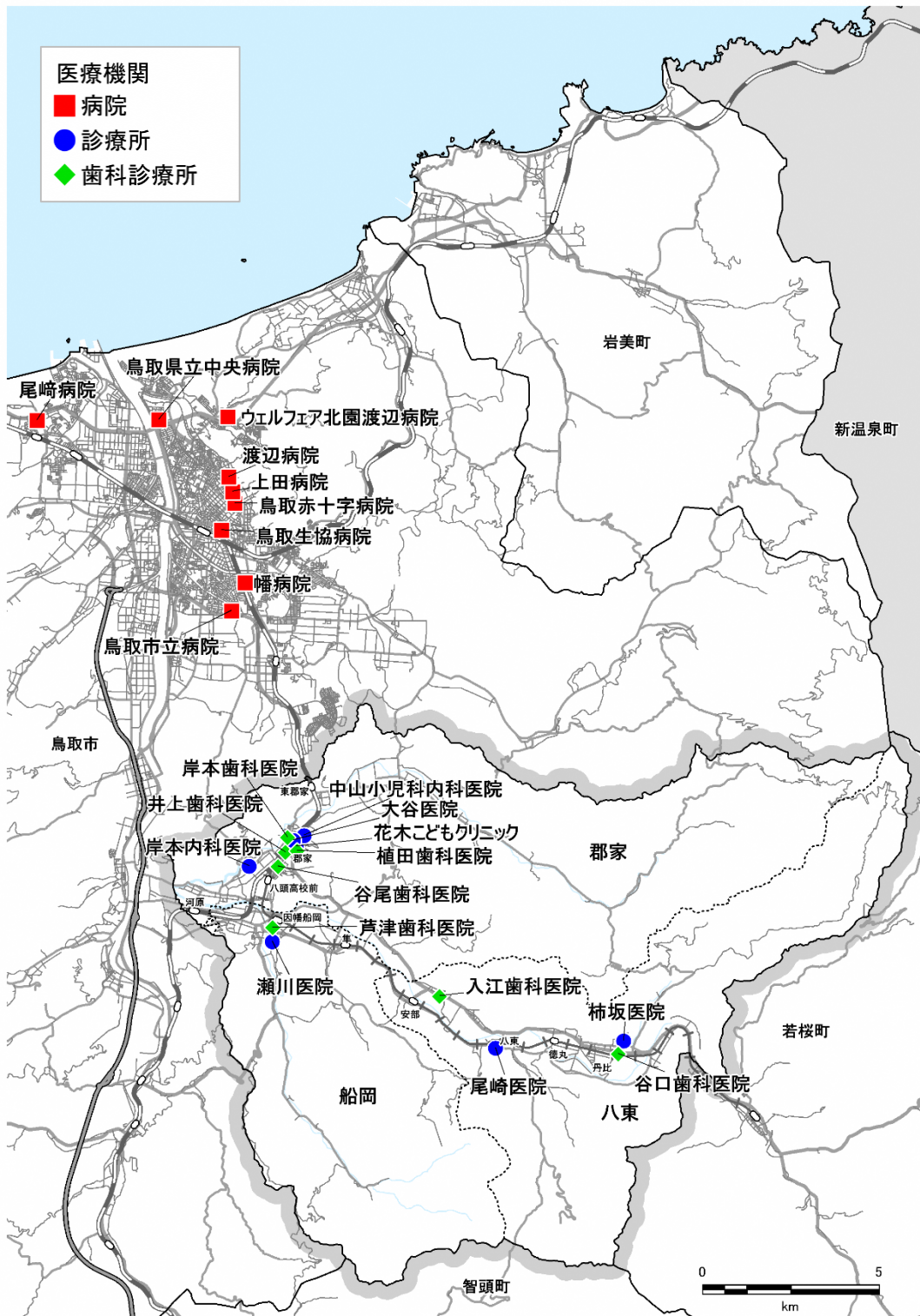


図表 14 学校の立地状況



### (3) 医療機関の立地状況

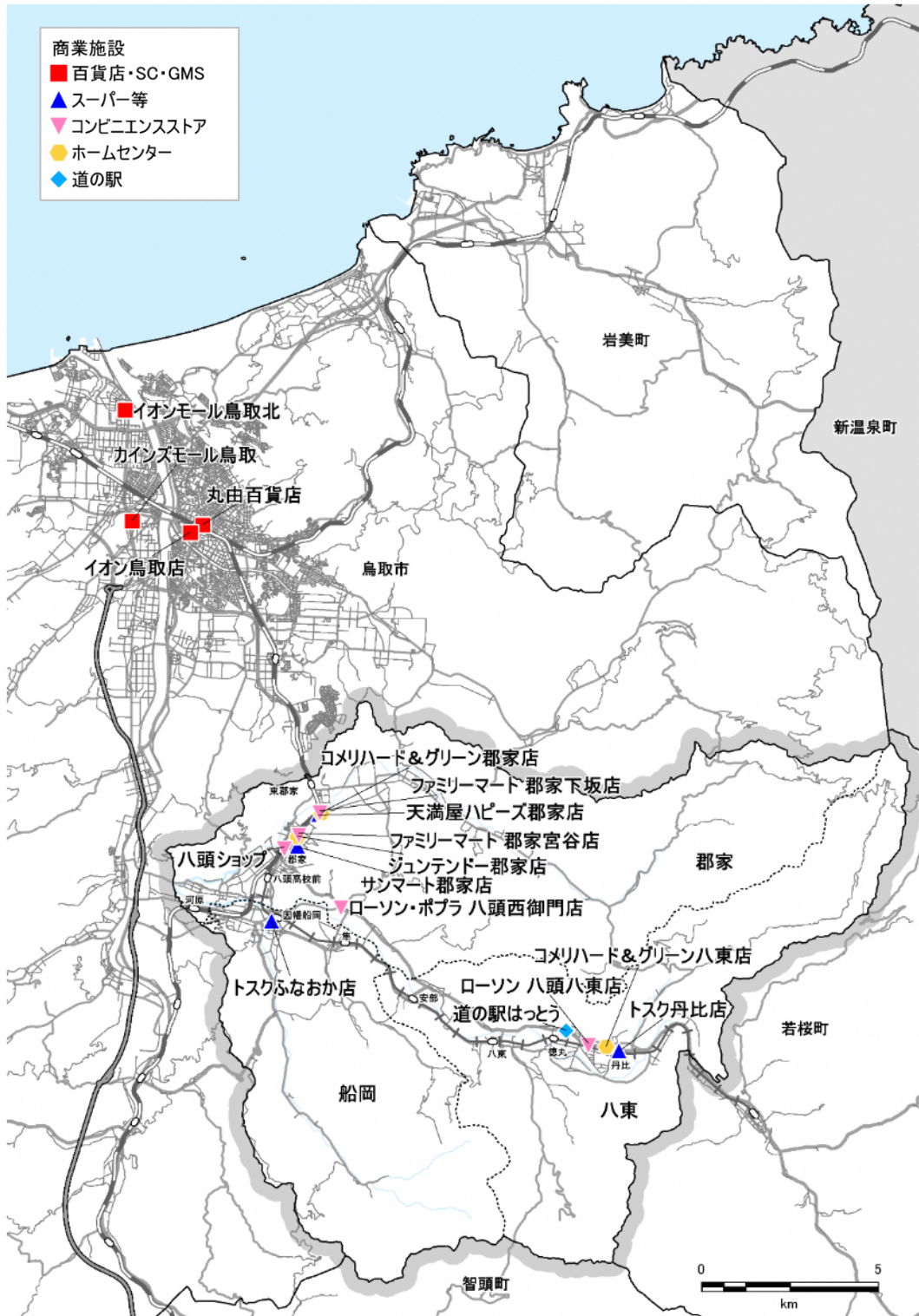
- 町内には医院・クリニック・診療所・歯科診療所が数件立地しているが、総合病院は立地していないため、総合病院で受診するには鳥取市まで通院する必要がある。
- 町内の医療機関は、ほとんどが八頭町中心部に立地している。



図表 15 医療機関の立地状況

#### (4) 商業施設・店舗の立地状況

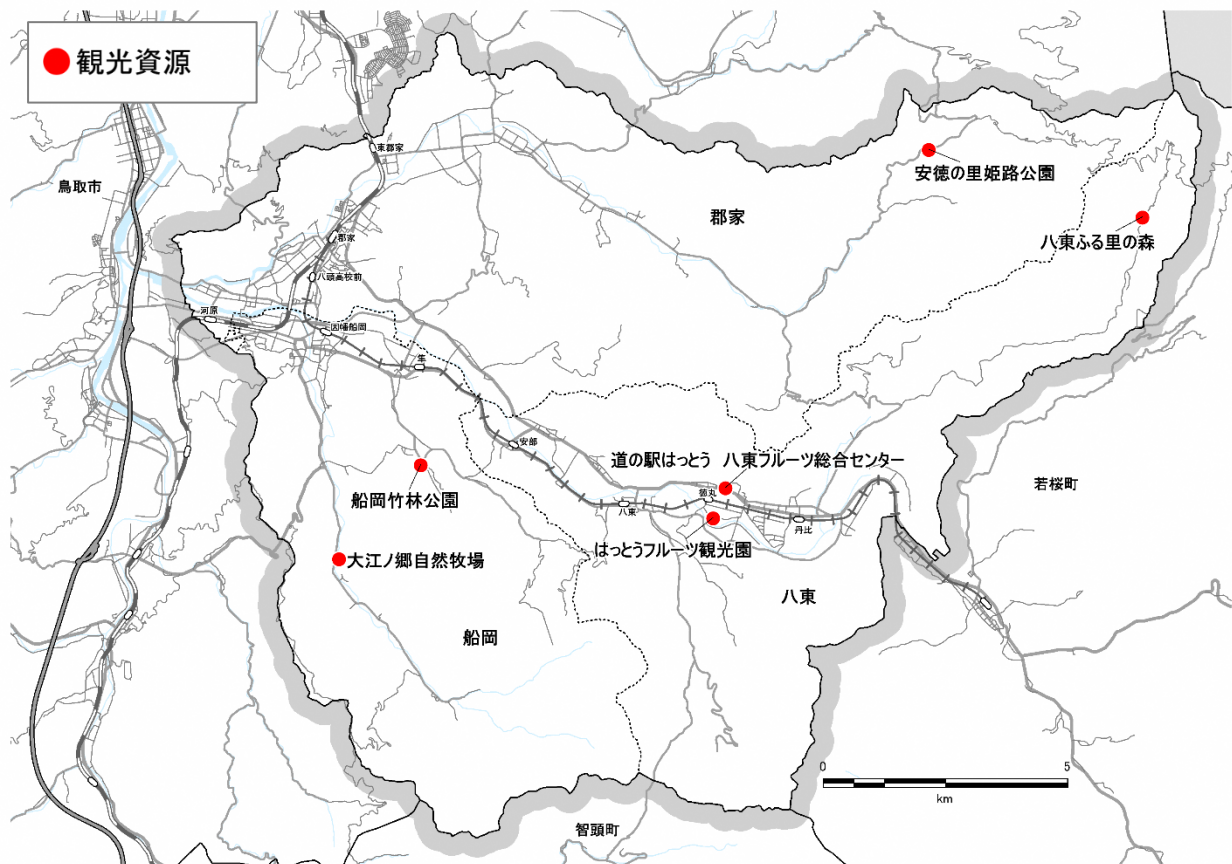
- 町内のスーパー、コンビニエンスストア、ホームセンター等は、国道 29 号の周辺と、郡家、船岡及び八東地域の中心部にそれぞれ立地しており、郡家地域と八東地域の中心部に比較的多く集積している。
- 百貨店、ショッピングセンター、総合スーパー等の大型店は立地していないため、大型店で買い物をするには鳥取市まで出かける必要がある。



図表 16 商業施設・店舗の立地状況

## (5) 観光資源

- 町内には、大江ノ郷自然牧場や、船岡竹林公園、道の駅はっとう等の観光資源が立地している。



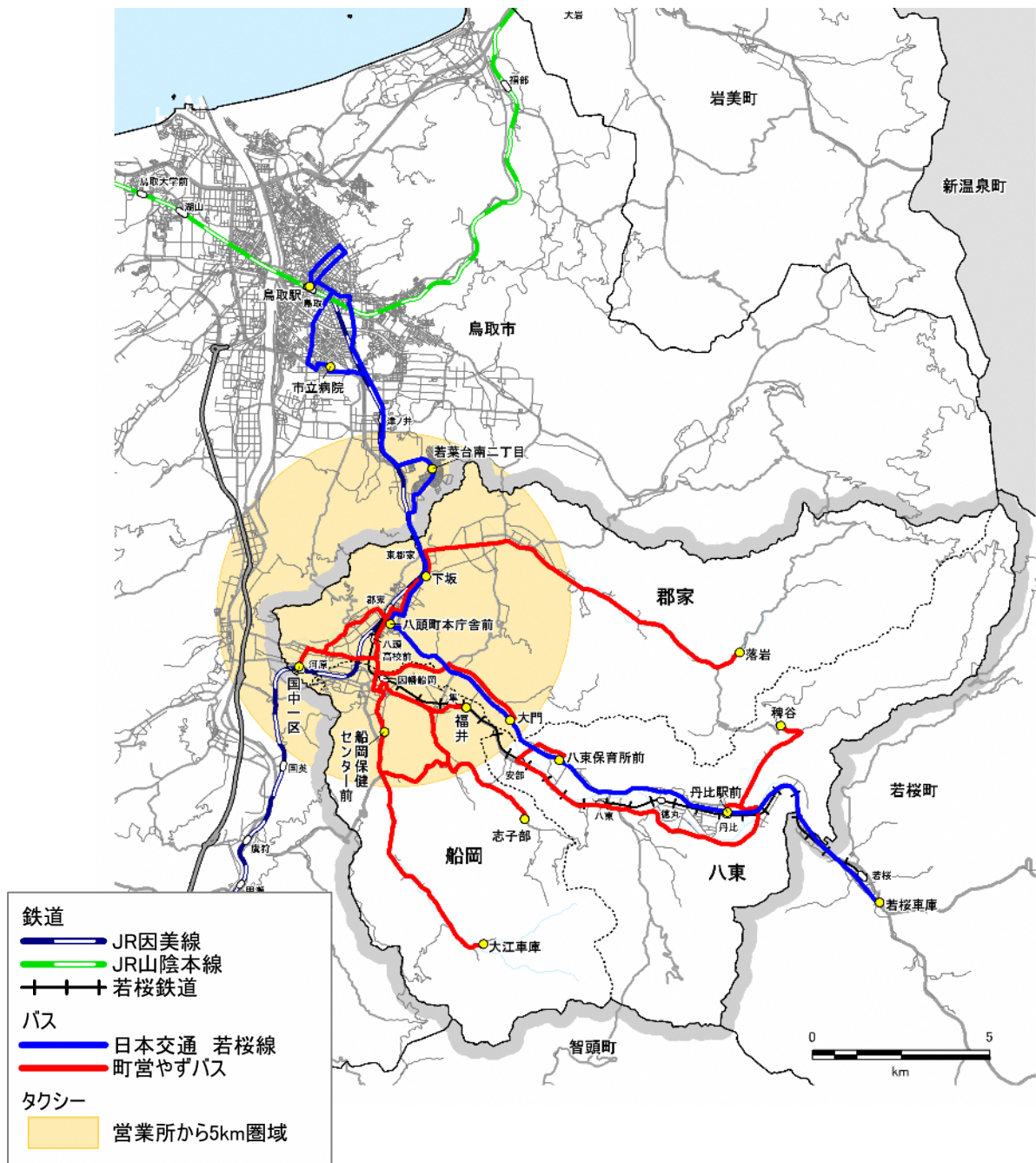
図表 17 観光資源の立地状況

# III. 公共交通等の現状

## 1. 公共交通網

### (1) 公共交通網

- 町内では、鳥取市と岡山県津山市との間を結ぶJR因美線と、郡家駅から分岐して若桜駅までの間を運行する若桜鉄道の鉄道2路線がある。
- 路線バスは、鳥取駅と若桜駅との間を結ぶ日本交通・八頭若桜線と、町内を運行する町営やずバスが運行されている。
- 町内には、郡家駅前にタクシーの営業所が1か所立地している。



図表 18 公共交通網

## (2) JR 因美線、若桜鉄道及び日本交通・八頭若桜線の運行状況

### ① JR 因美線、若桜鉄道

- JR 因美線は、5～6時台から 21 時台までの間に、鳥取～郡家間で 18 往復（特急列車を含めると 30 往復）の列車が運行されている。
- 若桜鉄道は、6 時台から 21～22 時台までの間に、平日 14 往復、土日祝日は 13 往復の列車が運行されている。

事業者名・路線名（区間）		運行回数（往復）			始発時刻 （平日）	終発時刻 （平日）	備考
		平日	土曜日	日祝日			
JR 西日本・因美線 （鳥取～智頭）	鳥取駅	18.0 (30.0)	18.0 (30.0)	18.0 (30.0)	5:17	21:48	
	郡家駅	18.0 (30.0)	18.0 (30.0)	18.0 (30.0)	6:46	21:43 (22:35)	鳥取方面
若桜鉄道・若桜線 （郡家～若桜）	郡家駅	14.0	13.0	13.0	6:54	22:07	
	若桜駅	14.0	13.0	13.0	6:09	21:06	

※ 因美線のカッコ内は特急列車を含む（不定期に運行される列車は除く）

### ② 日本交通・八頭若桜線

- 若桜車庫から若葉台を經由して鳥取駅との間を結ぶ系統を基本として、鳥取市立病院を經由する系統、県庁を經由する系統（平日朝の鳥取駅行き 1 便のみ）の 3 系統が運行されている。
- 運行時間帯は 7 時台から 20 時台までであり、土日祝日は終発時刻が 1～2 時間程度早くなる。

系統名（区間）		運行回数（往復）			始発時刻 （平日）	終発時刻 （平日）	備考
		平日	土曜日	日祝日			
鳥取駅～若葉台・安井・若桜～若桜車庫		11.5	10.5	10.5	7:20 7:00	19:35 20:15	
鳥取駅～市内・市立病院・安井・若桜～若桜車庫		3.0	3.0	3.0	7:45 11:05	10:30 15:15	
若桜車庫～市内・安井・若桜～鳥取駅 （鳥取駅方面のみ）		0.5	—	—	7:20	—	鳥取駅行き 1 便のみ
計		15.0	13.5	13.5			

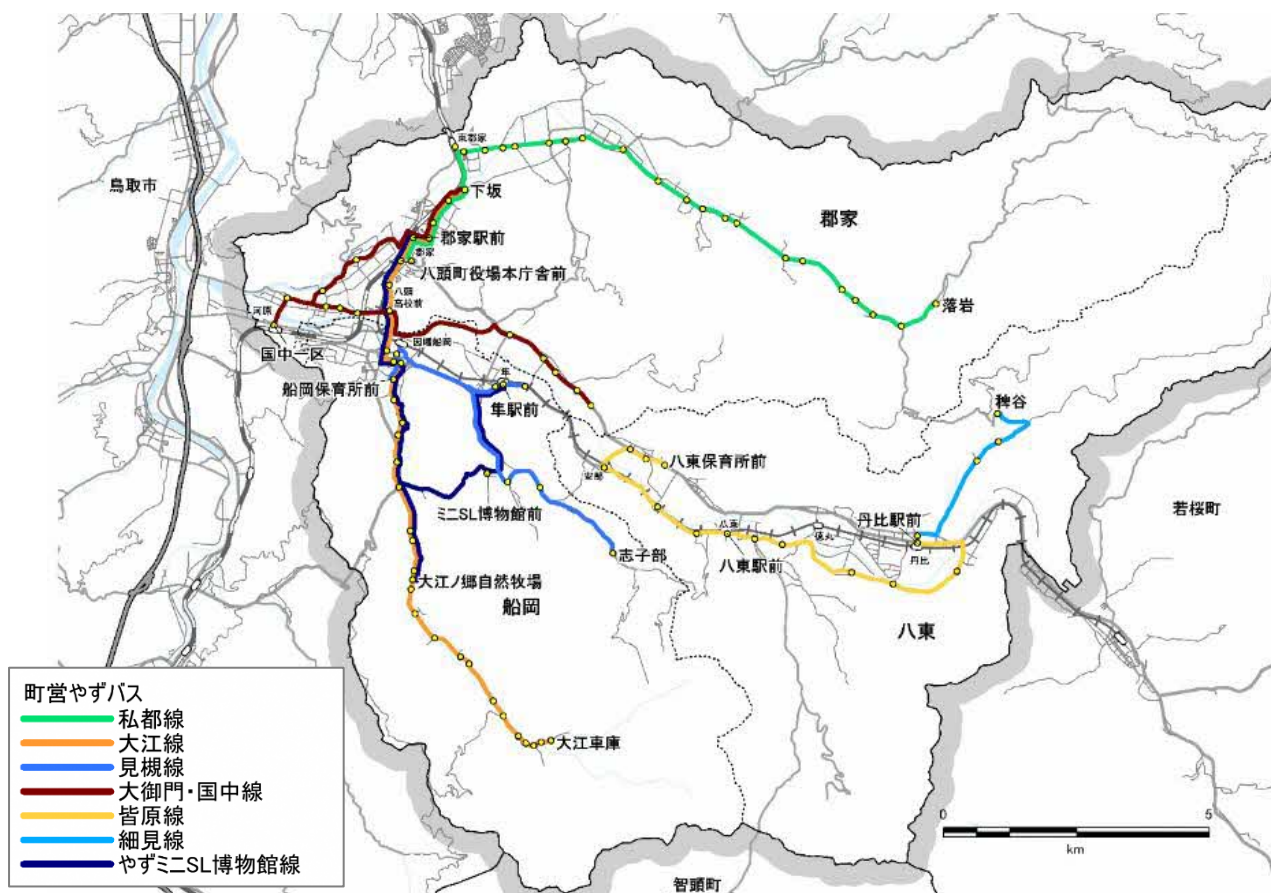
※ 始発時刻の上段は郡家駅前の鳥取方面、下段は鳥取駅前の時刻

### (3) 町営やずバスの運行状況

- 町営やずバスは、鳥取自動車が行っていたクローバーバスの町内路線の廃止に伴い、路線数を追加して平成22年4月より運行開始した。
- 郡家、船岡及び八東の各地域の中心部等を起終点として、7路線が運行されている。運賃は大人100円、小人50円で、国道29号以外はフリー乗降区間となっている。
- 大江線と私都線は毎日、見槻線、皆原線、細見線及び大御門・国中線は平日のみの運行である。また、やずミニSL博物館線は、平成29年3月末まで運行していた日下部・横田線に替わって同年4月から運行開始した路線で、土日祝日のみ運行している。

車両	計5台 内訳：中型バス（36人乗り2台）、ワゴン車（10人乗り3台） ※中型バスは、大江線と私都線の平日及び土曜日のみ運用
運行事業者	鳥取自動車（運行委託）
路線	7路線
運行日	毎日運行：大江線、私都線 平日のみ運行：見槻線、細見線、皆原線、大御門・国中線 土日祝日のみ運行：やずミニSL博物館線
運送の対価	大人100円、小人50円、未就学児無料（回数券・定期券の設定あり） ※身体障害者手帳等の所持者は半額
その他	一部の路線は小中学生が通学に利用 （大江線：小学生10名・中学生4名、私都線：中学生11名、細見線：小学生1名）

図表19 町営やずバスの運行概要



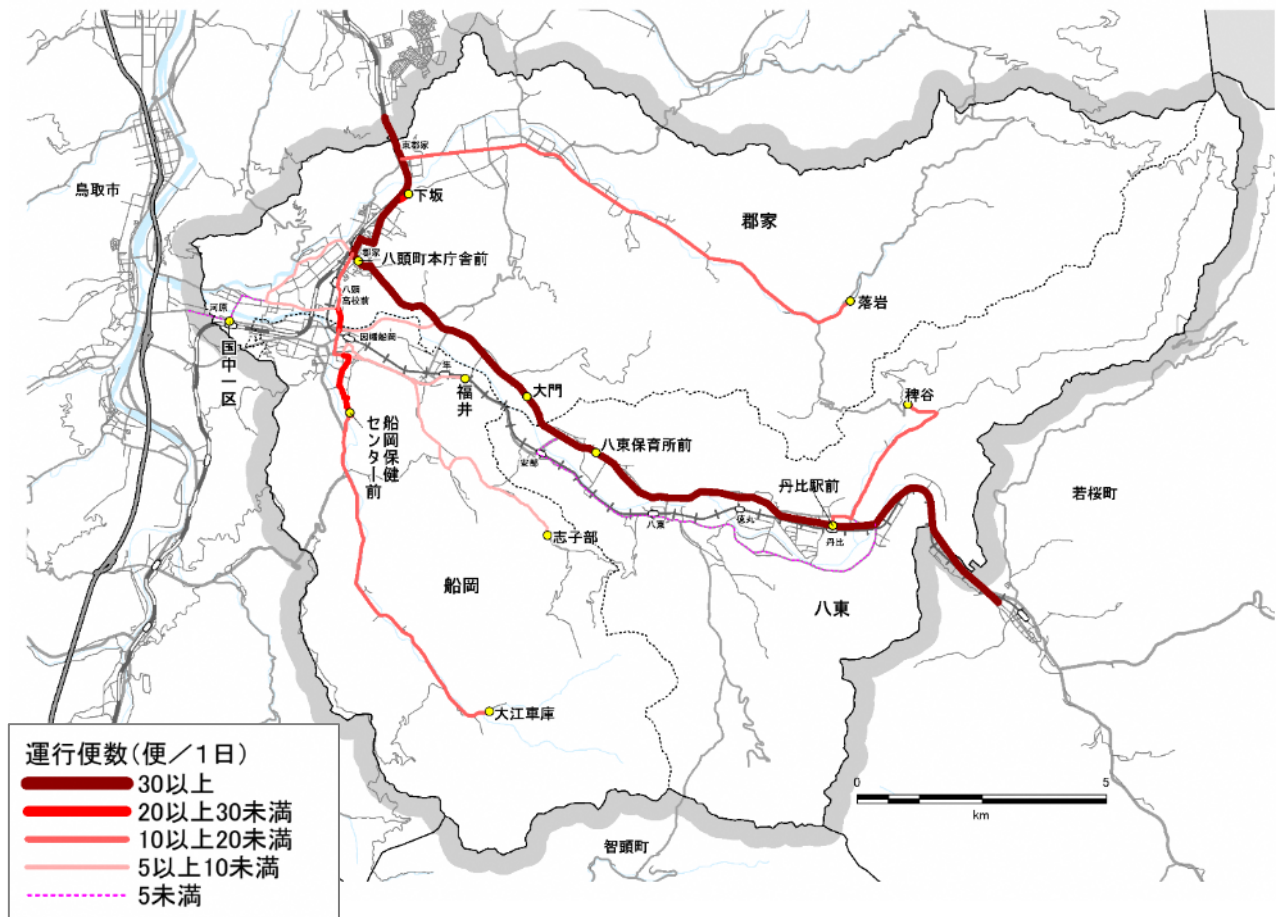
図表20 町営やずバスの路線図

路線名	運行回数（往復）			備考
	平日	土曜日	日祝日	
大江線	9.5	9.5	7.0	
私都線	8.5	8.5	3.0	
見槻線	2.5	—	—	月曜日～金曜日運行
皆原線	2.5	—	—	月曜日～金曜日運行
やずミニ SL 博物館線	—	※3.0	※3.0	※隼駅前→郡家駅前を3回運行
細見線	5.0	—	—	月曜日～金曜日運行
大御門・国中線	2.5	—	—	月曜日～金曜日運行

図表21 町営やずバスの運行状況（令和4年4月1日時点）

#### (4) バスの区間別運行便数

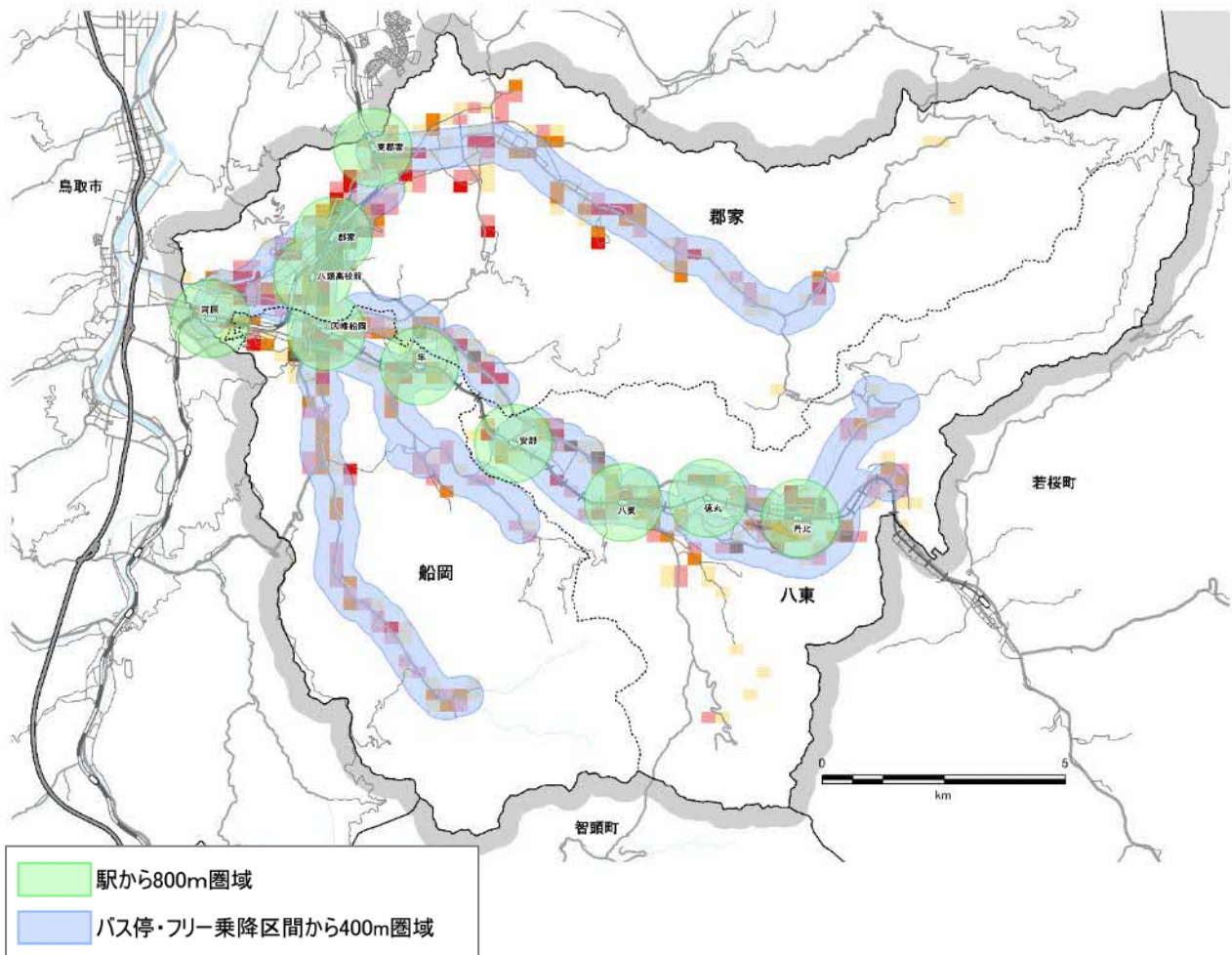
- 日本交通・八頭若桜線は1日あたり往復30便以上が運行されている。
- 町営やずバスは、私都線、大江線及び細見線は比較的多くの便数が運行されているが、それ以外の路線は10便未満となっている。



図表22 バスの区間別運行便数

## (5) バスと鉄道による人口カバー状況

- 駅を中心とした半径 800m 及びバス停から半径 400m の範囲が、人口分布に対してどの程度カバーしているかをみると、船岡地域では概ねカバーされているが、郡家地域の町営やずバス私都線から離れた地域や、八東地域の南部の町営やずバスが運行されていない地域などを中心に、カバーされていない地域がみられる。
- 地域別のカバー率は、八東地域よりも郡家地域の方が低くなっている。これは、カバーされていない地域の範囲は郡家地域よりも八東地域の方が広いが、郡家地域の方が人口集積度は高いことが影響している。



図表23 バスと鉄道による人口カバー状況

地域	R2 国勢調査人口 (人)	駅から 800m、バス停・フリー乗降 区間から 400m 圏域内人口	人口カバー率
郡家	8,967	8,035	89.6%
船岡	3,321	2,999	90.3%
八東	3,649	3,409	93.4%
計	15,937	14,443	90.6%

図表24 人口カバー率



## (6) 交通結節点(郡家駅)の状況

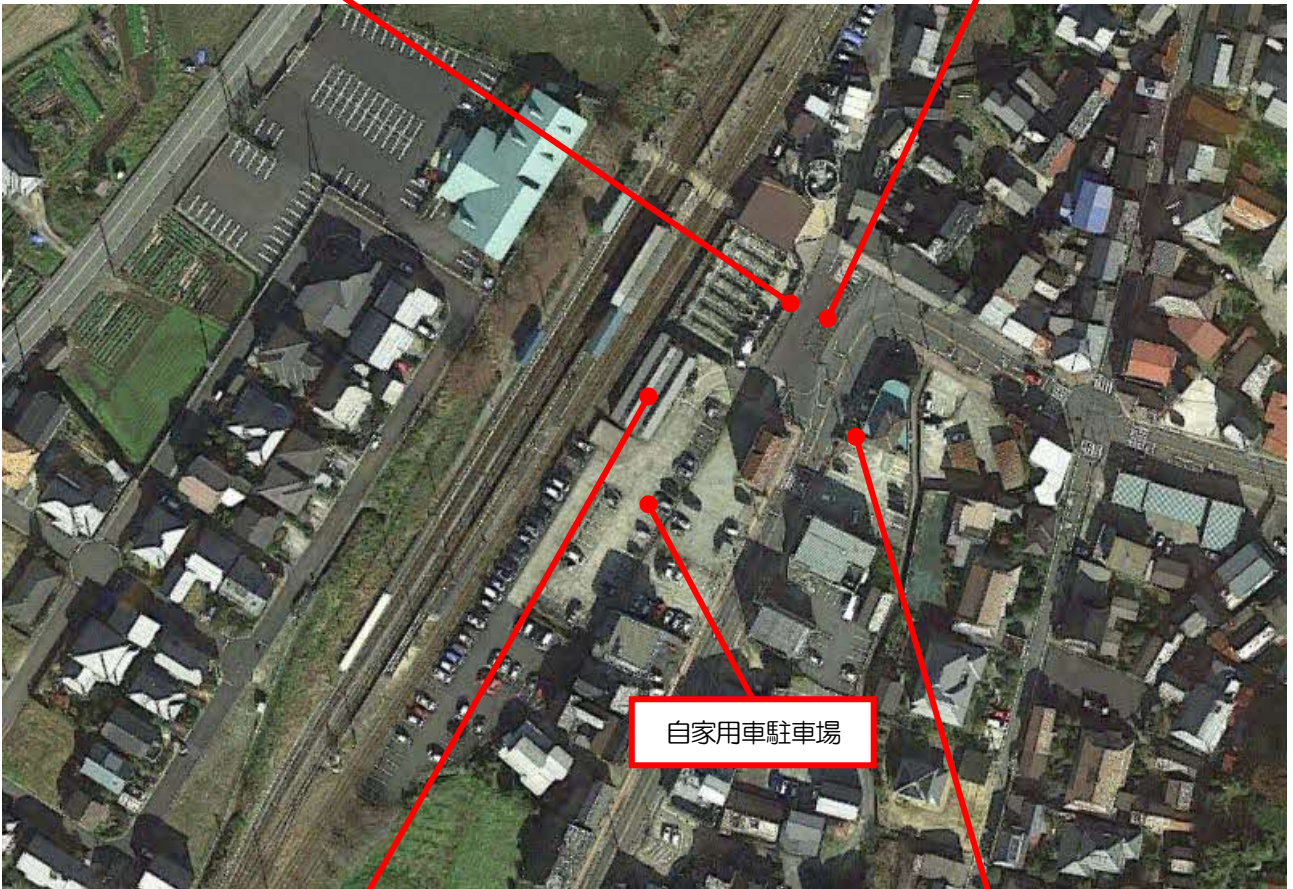
- 郡家駅には駅前にバス停留所やタクシー乗降場、駐車場・駐輪場等が整備されており、交通結節点として機能している。

項目		内容	
駅構造	形態	地上駅	
	ホーム	2面3線（島式、単式）	
	駅舎・出入口	東側に1箇所	
	改札口	1箇所	
トイレ	改札内	有無	なし
		多機能対応	
	改札外	有無	あり（水洗）
		多機能対応	車椅子、オストメイト、ベビーベッド
付帯施設	コインロッカー	あり	
	売店	八頭ショップ （営業時間：平日 7:00～20:00、土曜日 10:00～20:00、日曜日休業）	
	観光案内所	あり	
	その他	コミュニティ施設（ふらっとびあ・やず）、無料Wi-Fi、AED	
駅係員の配置、管理方法		有人（JRのみ 6：35～19：20） JR西日本の管理駅（若桜鉄道と共同使用）	
乗車券の販売		みどりの窓口、自動券売機1台 若桜鉄道の乗車券は観光案内所で販売	
バス	高速乗合バス	東口に1箇所	
	路線バス	東口に2箇所（北行・南行）	
	バス待機スペース	なし	
タクシー	タクシー専用乗降場	1箇所	
	タクシー待機可能台数	2台分	
自家用車	自家用車乗降場所の有無	1箇所、身障者専用1箇所	
	駐車場の有無・台数	無料駐車場あり パーク&ライト駐車場 55台（300円/一日）	
自転車	駐輪場の有無・台数	200台	
レンタカー		なし	
レンタサイクル		6台	
待合施設	駅舎内	椅子あり	
	バス停留所	上屋・ベンチあり	
スロープ・昇降設備		駅構内にスロープあり	
その他		駅舎内にバスネット端末あり	

タクシー乗り場



路線バス停留所（私都・鳥取方面）



自家用車駐車場

駐輪場



路線バス停留所（大江・若桜方面）

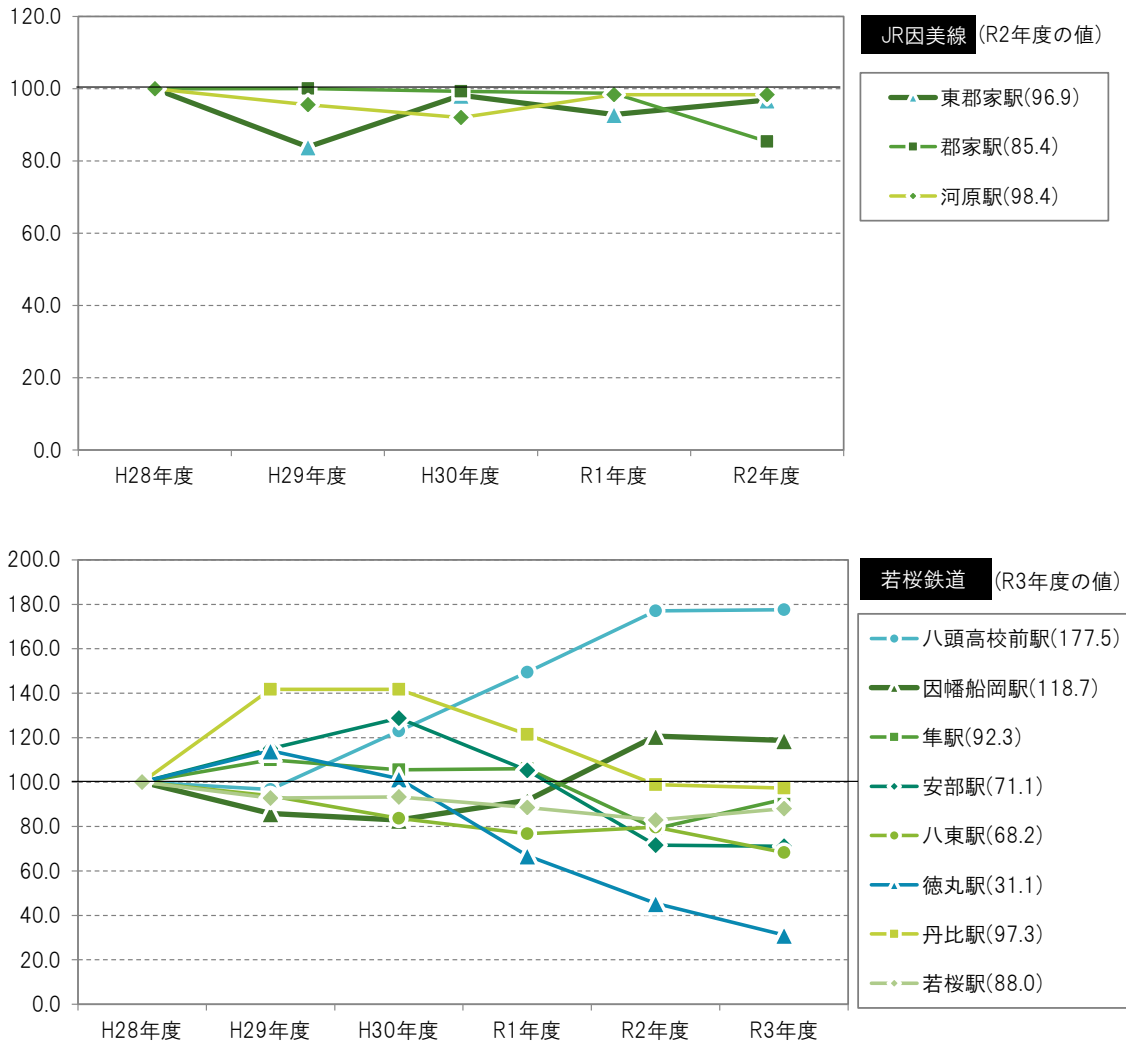


## 2. 公共交通の利用と収支の状況

### (1) 鉄道

#### ① 各駅の1日あたり乗降人員の推移

- 平成28年度を100とした場合の値の推移をみると、JR因美線ではほぼ横ばい傾向であるが、平成30年度以降は3駅とも100を下回っている。
- 若桜鉄道では、「八頭高校前駅」で平成30年度以降上昇が続き、令和3年度では177.5となっているほか、「因幡船岡駅」で令和2年度以降100を超えている。
- 若桜鉄道のその他の駅では、令和2年度以降100を下回っている。

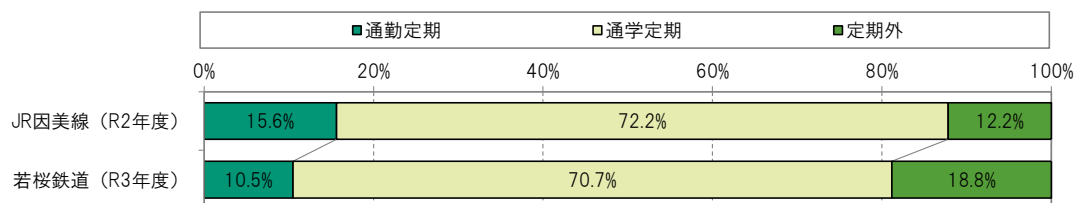


図表25 駅の1日あたり乗降人員の推移

資料：各事業者

## ② 定期・定期外比率

- JR 因美線、若桜鉄道のどちらも通学定期の割合が最も高く、7割近くを占めている。
- JR 因美線と若桜鉄道とを比較すると、JR 因美線は若桜鉄道に比べて通勤定期の割合が高く、逆に定期外は若桜鉄道の方が高くなっている。

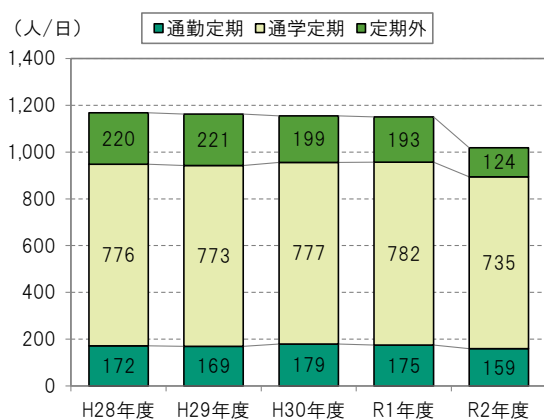


図表26 定期・定期外比率

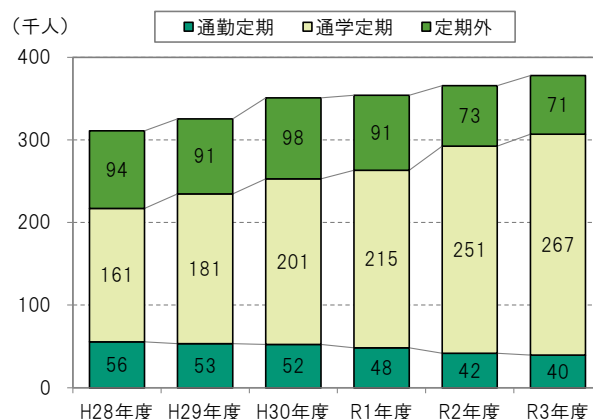
資料：各事業者

## ③ 年間輸送人員の推移

- JR 因美線は、通勤定期は減少傾向で、通学定期と定期外は横ばいで推移していたが、令和2年度は新型コロナウイルスの感染拡大による影響等により定期・定期外のどちらも大きく減少している。
- 若桜鉄道は、通学定期の増加により年間輸送人員は増加を続けているが、通勤定期と定期外は減少が続いている。



図表27 JR 因美線の1日あたり輸送人員



図表28 若桜鉄道の年間輸送人員

資料：八頭町

## (2) 町営やずバス

### ① 利用者数と収支状況

- 町営やずバスは、利用者数と運行収入の減少が続いており、運行収支の赤字幅が拡大傾向にある。
- 運行経費に占める運行収入の割合は、令和元年度と令和2年度で8.0%台であったが、令和3年度は6.8%まで低下している。
- 利用者1人あたりの赤字額は、令和元年度と令和2年度では800円台であったが、令和3年度は1,000円を超えている。

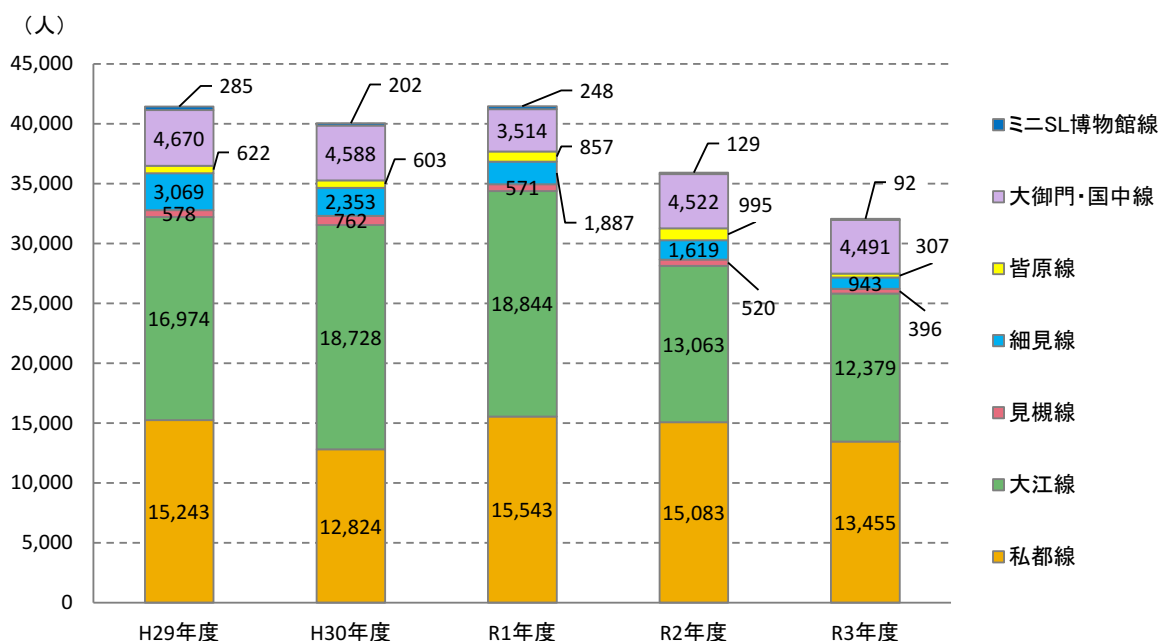
	運行収入 (千円)	運行経費 (千円)	運行収支 (千円)	収支率	利用者数 (人)	利用者1人 あたり赤字額 (円/人)
令和元年度	3,208	37,121	▲ 33,913	8.6%	40,790	831
令和2年度	3,002	37,302	▲ 34,299	8.0%	38,558	890
令和3年度	2,704	39,978	▲ 37,274	6.8%	34,225	1,089

図表29 町営やずバスの収支状況

資料：八頭町

### ② 年間利用者数の推移

- 令和元年度まで年間利用者数は40,000人前後で推移していたものの、令和2年度は35,931人、令和3年度は32,063人まで落ち込んでおり、新型コロナウイルス感染症の影響が大きいと考えられる。
- いずれの路線においても利用者は減少傾向にあり、特に細見線、皆原線、ミニSL博物館線の年間利用者数は令和3年度現在、令和元年度（コロナ禍前）の半分以下まで落ち込んでいる。



図表30 町営やずバスの年間利用者数推移

資料：八頭町

### ③ 乗降記録の分析結果

#### ア. 分析の概要

令和4年5月24日（火）に実施した乗降調査記録や、令和3年6月1日（火）～6月30日（水）の期間における乗降記録を基に、各路線の利用状況を整理した。

#### イ. 対象路線と集計期間

対象路線	集計期間
見槻線	令和3年6月1日～6月30日の平日
細見線	
皆原線	
大御門・国中線	
ミニSL博物館線	令和3年6月1日～6月30日の土曜日・日曜日
私都線	令和4年5月24日の平日1日
大江線	

#### ウ. 分析結果

路線名	利用状況
見槻線	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査期間の平日の延べ利用者数は45人（1日平均9.0人/日） （志子部⇒船岡保健センター前：38人、船岡保健センター前⇒志子部：7人）</li> <li>利用の多い停留所は「隼駅前」、利用の少ない停留所は「志子部」</li> <li>一般と身障者の利用が多い</li> </ul>
細見線	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査期間の平日の延べ利用者数は95人（1日平均19.0人/日） （丹比駅前⇒稗谷：22人、稗谷⇒丹比駅前：73人）</li> <li>利用の多い停留所は「八東庁舎前」</li> <li>小学生と一般の利用が多い</li> </ul>
皆原線	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査期間の平日の延べ利用者数は29人（1日平均5.8人/日） （丹比駅前⇒八東保育所前：19人、八東保育所前⇒丹比駅前：10人）</li> <li>利用の多い停留所は「八東駅前」で、「横田～八東保育所前」間は利用が少ない</li> <li>一般の利用が多い</li> </ul>
大御門・国中線	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査期間の平日の延べ利用者数は429人（1日平均85.8人/日） （下坂⇒大門：177人、大門⇒下坂：252人）</li> <li>利用の多い停留所は「万代寺」、利用の少ない停留所は「市谷」</li> <li>一般の利用が多い</li> <li>延べ利用者数のうち85人（1日平均17.0人/日）は保育園児の利用である</li> </ul>
ミニSL博物館線	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査期間の土曜日・日曜日の延べ利用者数は19人</li> <li>利用の多い停留所は「郡家駅前」と「大江ノ郷自然牧場前」</li> <li>一般の利用が多い</li> </ul>
私都線	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査期間の平日1日の利用者数は67人 （落岩⇒八頭町役場本庁舎前：36人、八頭町役場本庁舎前⇒落岩：31人） ※平日の平均利用者数は50.5人/日（令和3年度年間利用者数より算出）</li> <li>利用の多い停留所は「上福地」「中私都郵便局前」「延命寺」から「郡家駅前」</li> <li>一般の利用が比較的多く、学生は利用者全体の23.9%を占めている</li> </ul>
大江線	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査期間の平日1日の利用者数は40人 （大江車庫⇒郡家駅前：22人、郡家駅前⇒大江車庫：18人） ※平日の平均利用者数は44.6人/日（令和3年度年間利用者数より算出）</li> <li>利用の多い停留所は「郡家駅前」と「船岡庁舎前」</li> <li>一般の利用が比較的多く、学生は利用者全体の27.5%を占めている</li> </ul>

図表31 町営やずバスの各路線の利用状況

資料：八頭町

### 3. バス以外の移動サービスの運行・利用状況、移動に関連する施策等

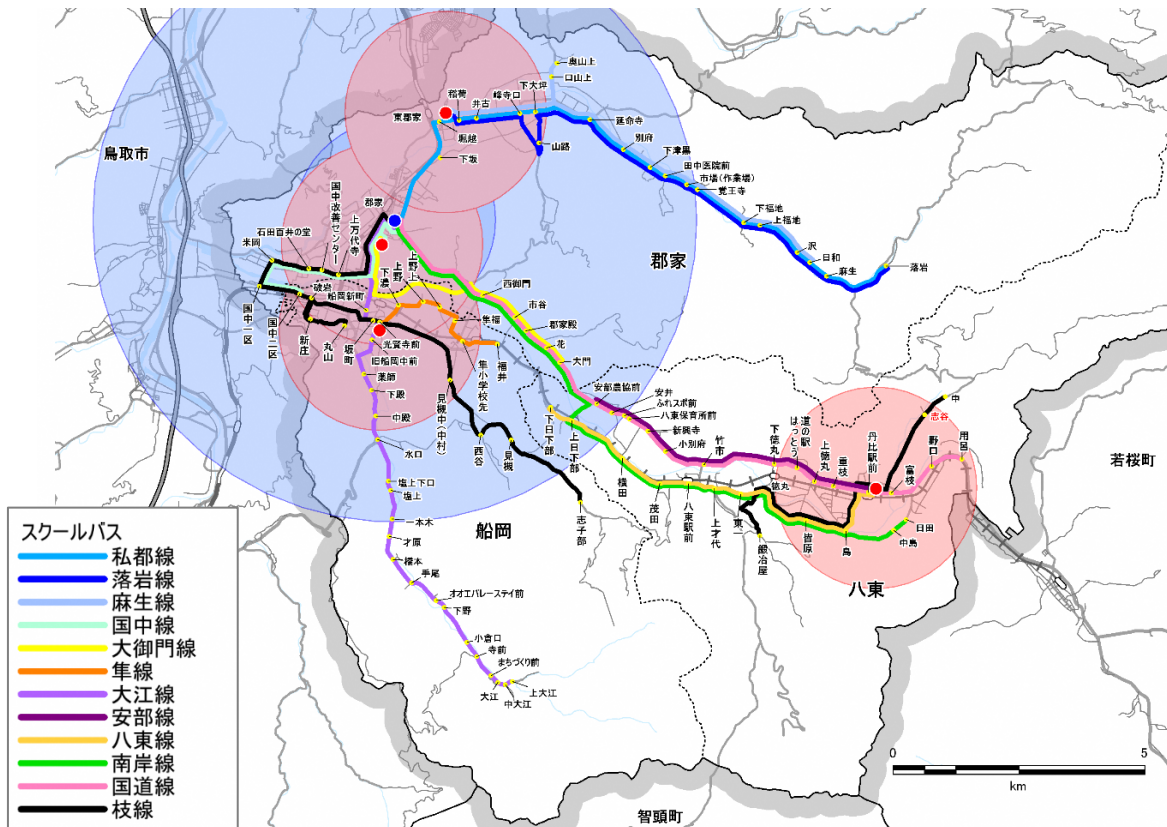
#### (1) スクールバス

##### ① スクールバスの運行状況

- 町立小中学校の児童・生徒の通学の用途として登下校時に運行しているスクールバスは、平成24年度は郡家東小2台、郡家西小1台、郡家西小・中央中1台の計4台を運行していたが、3中学校の統合等を経て現在は16台体制で運行している。
- スクールバスの路線は、日本交通・八頭若桜線や町営やずバスの路線と重なっている区間があるほか、八東から郡家にかけては中学生が利用するスクールバス及び若桜鉄道が重なっている。

車両	計16台 内訳：大型バス64人乗り4台・56人乗り1台、中型バス44人乗り6台、小型バス28人乗り1台、マイクロバス1台、ワゴン車（ハイエース）1台、公用車（エスティマ）1台、公用車（軽バン）1台
運行事業者	大型・中型・小型バスの計12台は鳥取自動車（運行委託）、他は町の直営
路線	16路線 ※冬季のみ運行する堀越線を含めると17路線
運行日	登校日及び土曜日 ※土曜日は中学生の部活動で運行し、休校日も行事等で使用することがある
運行本数・運行時間帯	小学校は7時台の登校1便、14時台と15時台の下校2便 中学校は7時台の登校1便、16時台と18時台の下校2便（冬季は17時台の下校1便） ※テスト期間や行事等で上記以外の時間帯で運行することあり
その他	原則として小学生は2km以上、中学生は6km以上の通学を要する生徒が対象 児童・生徒の通学専用で、一般混乗は不可

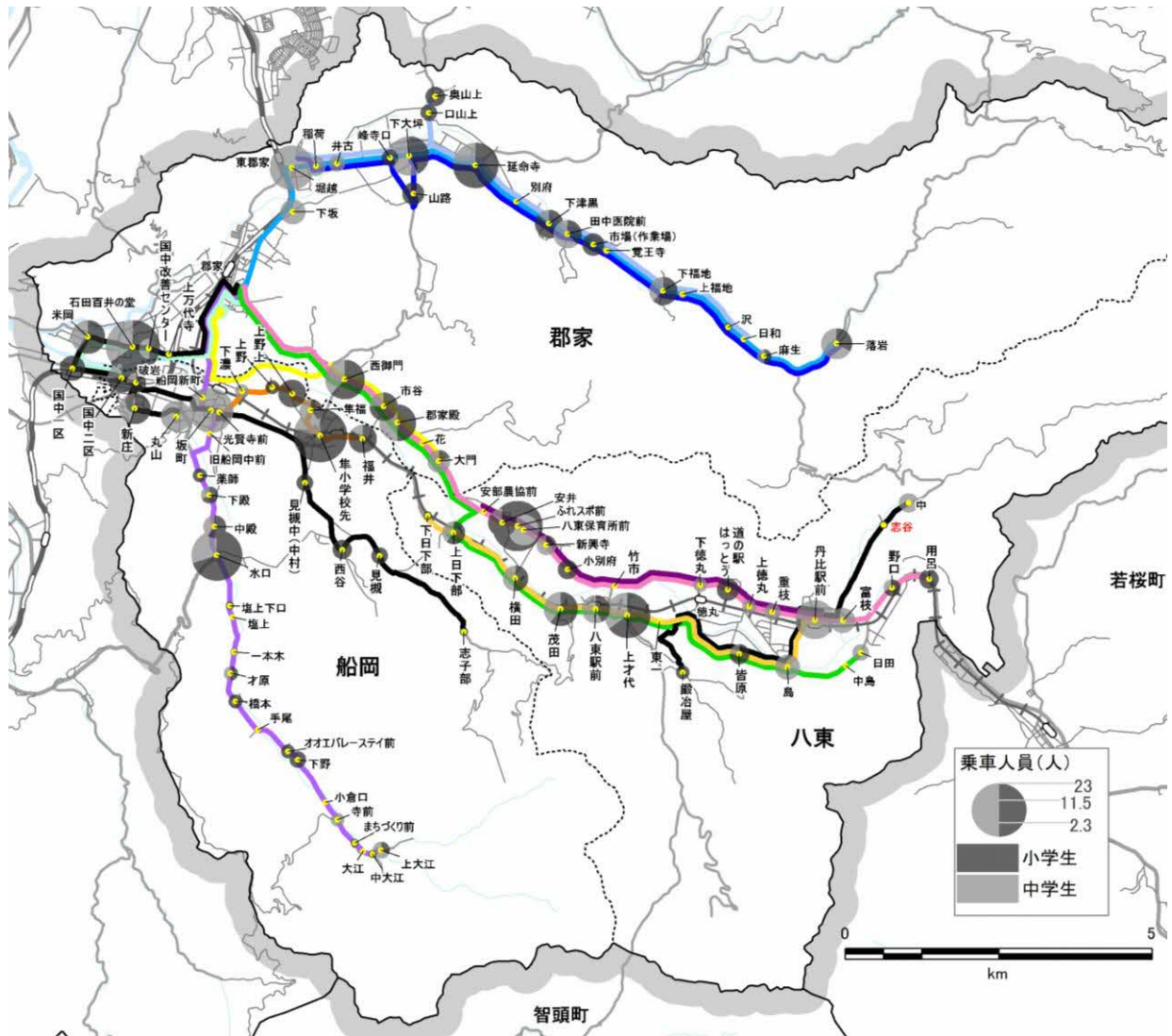
図表32 スクールバスの運行概要



図表33 スクールバスの路線図と通学圏域

## ② 利用状況

- 特に中学生の利用について、八頭中学校への統合時の経緯もあり、令和3年度は夏季で116人（全校生徒の約3割）が利用している。また、積雪や路面凍結の恐れがある冬季は利用が増え、令和2年度は246人（全校生徒の半数以上）がスクールバスで通学している。



図表34 スクールバスの停留所別乗降者数（令和2年度・冬ダイヤ）



## (2) タクシー利用費助成事業

### ① 事業の概要

- 町民を対象に、タクシーの利用時に運賃の3分の2を町が助成する制度を導入している。
- 最低個人負担額は300円、最高個人負担額は1,200円で、助成対象者が2名以上でタクシーを利用（相乗り）した場合は、運賃が1割引きとなる。

対象者	65歳以上の方で乗用車の運転免許証をお持ちでない方 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方及び介護保険の認定を受けられている方で乗用車の運転免許証をお持ちでない方
助成区間	八頭町内
補助対象利用目的	日常生活を営む上で必要な移動に係る利用
利用回数	年間100回まで（年度中途での申請の場合、残りの週数に2を乗じた回数）
利用時間帯	7:30～19:00

図表35 タクシー利用費助成事業の概要

### ② 利用状況

#### ア. 集計期間

タクシー利用費助成事業を活用したタクシーの利用について、利用の実態を把握するため令和4年4月（1カ月間）の記録を集計した。

#### イ. 1カ月間における利用状況(概要)

- 集計期間においては延べ1,025回の利用があり、実利用者として271人が利用している。
- 1人あたりの平均利用回数は3.8回で、これは行き帰りを含むことから、タクシーを使った町内の外出については月2回程度だと推察される。
- 相乗りによる利用は47回あり利用回数全体の4.6%に相当する。また、相乗り時の乗車人数は1回あたり2.1人で、2人での相乗り乗車が多くを占めている。

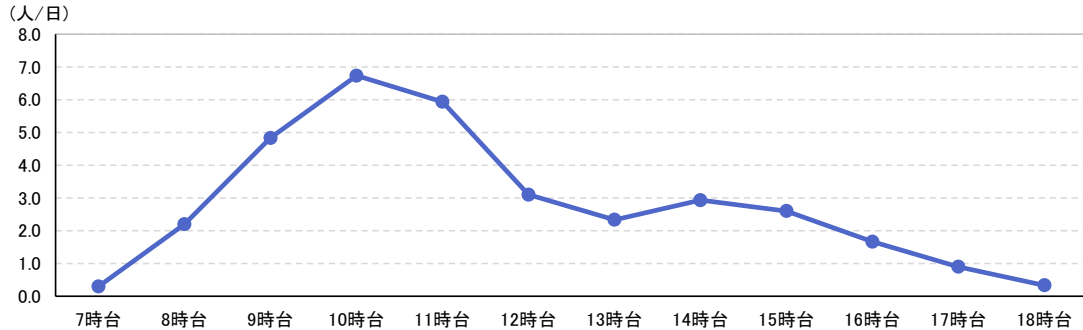
実利用者数	271人（1日あたり9.0人/日）
総利用回数	1,025回（1日あたり34.2回/日）
1人あたりの平均利用回数	3.8回（最多利用回数は29回）
1回あたりの平均運賃	1,311円/回 ※うち3分の2を町が助成
相乗り利用回数	47回（1日あたり1.6回/日）
相乗りによる総利用者数	98人（1回あたり2.1人/回）

図表36 タクシー利用費助成事業を活用したタクシー利用状況（令和4年4月）

## ウ. タクシー利用の傾向

### i) 乗車時間帯

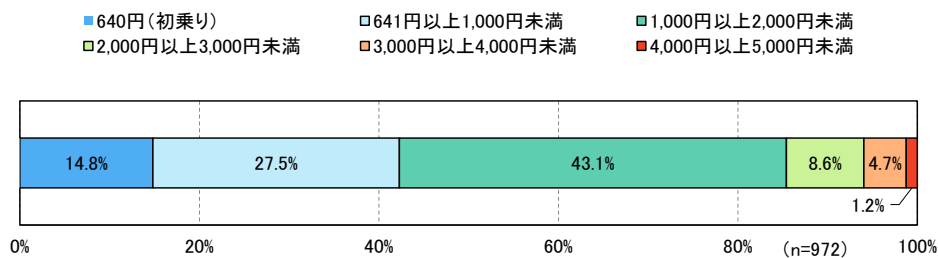
- 乗車時間帯別の利用状況から、9時から11時にかけて利用が増加しておりピークの10時台には1日平均7.0人程度の利用が見られる。
- 12時以降から利用はピークの半分以下に落ち着き、15時以降から徐々に利用が減少している。



図表37 乗車時間帯別の1日あたり利用者数

### ii) 発生した運賃

- 1回あたりの平均運賃1,311円/回で、内訳としては「1,000円以上2,000円未満」が43.1%と比較的多く、次いで「641円以上1,000円未満」が27.5%を占めている。
- 「4,000円以上5,000円未満」は全体の1.2%程度で、八東地区の徳丸や志谷、富枝等から郡家地区への移動が見られた。
- 「640円(初乗り)」も14.8%を占めており、1.5km未満の比較的距離の短い移動においても利用されていることを確認した。



図表38 発生した運賃の内訳

### iii) 利用の多い乗降地域

- いずれも宮谷や郡家が乗車場所及び降車場所として多く挙げられている。

集計時間帯：7:00～10:00				集計時間帯：10:00～16:00				集計時間帯：16:00以降			
乗車場所	件数	降車場所	件数	乗車場所	件数	降車場所	件数	乗車場所	件数	降車場所	件数
郡家	33	郡家	48	宮谷	148	郡家	94	宮谷	17	宮谷	12
宮谷	23	宮谷	46	郡家	127	宮谷	82	郡家	15	郡家	12
門尾	15	堀越	15	船岡	40	船岡	37	奥谷	6	土師百井	9
船岡	12	船岡	12	池田	29	坂田	34	郡家駅	6	隼福	8
久能寺	8	坂田	8	堀越	29	福本	32	駅(不明)	5	久能寺	4
				奥谷	28			船岡	4	国中	4
								土師百井	4	坂町	4
								福本	4	門尾	4
										才代	3
										西御門	3

※いずれも乗降記録より記載された地域名を抽出

図表39 主な乗車地域・降車地域(各時間帯の上位5位までを抜粋して記載)

### (3) 自動運転バスの走行実験

- 町では、町営やザバスの費用負担やバス運転手の高齢化・人手不足という課題に対応する新たな取組として、平成 28 年 5 月にソフトバンクドライブ(株) (現：BOLDLY) と連携協定を締結し、運行経路が一定で、人件費が経費の多くを占めるバス路線の運営に関して、自動運転による実証実験を行っている。
- 実証実験の概要は次のとおりで、郡家駅前から大江ノ郷自然牧場までの約 7.2 km を、実際に運行中のバスと同じ車種の自動運転車両で走行し、自動運転バスの社会受容性や地域内の移手段としての有用性を検証した。
- 本実証の結果については、中山間地域での導入に向けた調査研究に活用している一方で、運行における実施体制構築や運行に係るコスト等が課題になっており、社会実装には至っていない。現在は実証実験後の技術の進歩や車載システムの小型化なども進んでいる中、引き続き協力体制を維持していくこととしている。

運行区間	郡家駅前～八頭高校前バス停～大江ノ郷自然牧場 (片道約 7.2km) ※自動運転は、往路(郡家駅前⇒大江ノ郷自然牧場)のみで、復路は手動運転に切り替えて走行した
実証期間	平成 31 年 3 月 24 日～4 月 5 日
運行便数	1 日 6 往復
車両	日野自動車 ポンチョ
特徴	自動運転バスの総合プラットフォーム Dispatcher (ディスペッチャー) を用いて、遠隔地から自動運転バスの運行管理や車内安全の見守りを実施



#### <運行ダイヤ>

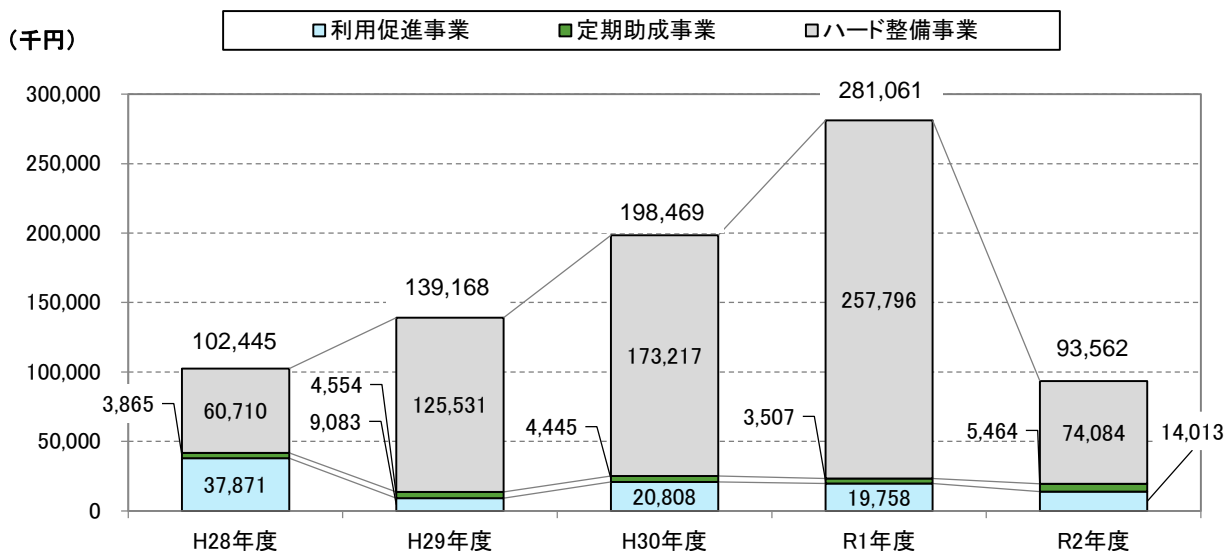
	郡家駅前発	八頭高校前	大江ノ郷着	郡家駅着
第 1 便	10:22	停車のみ	10:45	11:00
第 2 便	11:22	//	11:45	12:00
第 3 便	13:22	//	13:45	14:00
第 4 便	14:22	//	14:45	15:00
第 5 便	15:22	//	15:45	16:00
第 6 便	16:52	//	17:15	17:30

図表 40 自動運転バス走行実証実験の運行概要

## 4. 公共交通の維持・確保に係る公的資金投入額

### (1) 若桜鉄道

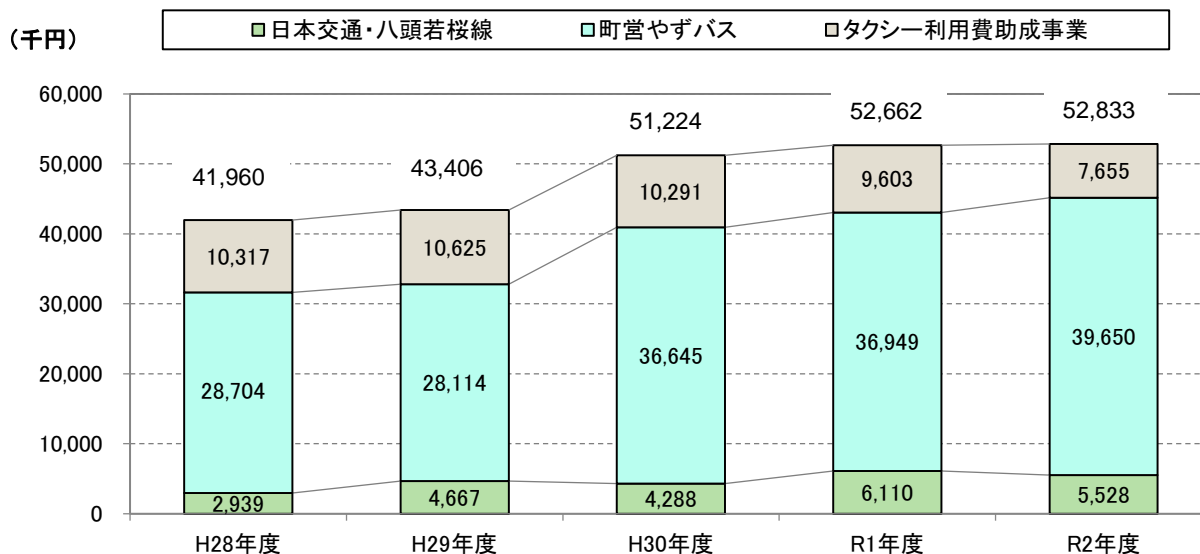
- 若桜鉄道に係る公的資金は、線路設備・車両検査等のハード整備事業費が令和2年度時点で8割程度を占めており、平成29年から令和元年度にかけては行き違い施設の整備事業により事業費が増加している。
- ハード整備事業以外にも、令和2年度は定期助成事業として年間約5百万円、利用促進事業（観光車両化、沿線イベント、駅舎整備等）として約1千4百万円を負担している。



図表41 若桜鉄道に係る公的資金投入額

### (2) 路線バス及びタクシー利用費助成事業

- 全体的に公的資金投入額は増加傾向となっており、平成30年度以降は5千万円台で推移している。
- 令和2年度は新型コロナウイルス感染症による外出自粛の影響もあり、タクシー利用費助成事業に関する公的資金投入額は減少した一方で、町営やずバスに係る公的資金投入額は前年より3百万円程度増加している。



図表42 路線バス及びタクシー利用費助成事業の維持・確保に係る公的資金投入額

# IV. 住民や利用者の意向等

## 1. 住民アンケート調査結果

### (1) 調査の概要

統計データで把握しきれない、地域住民の移動実態や移動に関する問題点、公共交通に対するニーズを把握するため町民を対象としたアンケート調査を実施した。

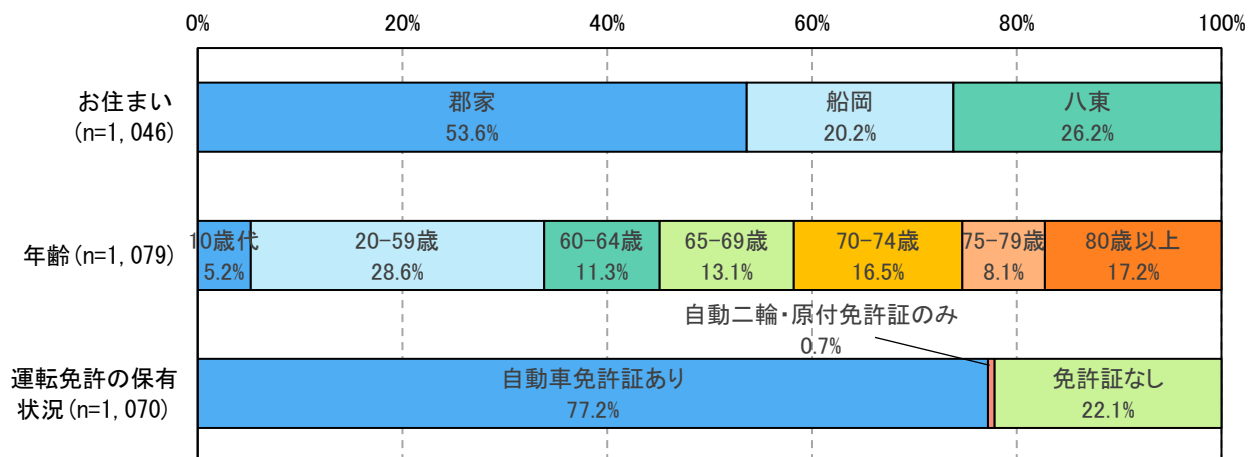
調査対象	町内の1,500世帯 各世帯に調査票を2通配布し、高齢者や高校生など自由に使うことのできる自動車を持たない世帯員に回答を依頼
調査方法	郵送配布・郵送回収 QRコードによるオンラインでの回答を併用
実施期間	実施期間：令和4年11月
回収状況	総配布数：3,000部      回収票：1,088部（回収率：36.2%）
主な調査項目	個人属性（年齢、居住地区、職業、運転免許証の有無等） 町内の公共交通の利用状況、利用する理由／しない理由 日常生活を中心とした移動の実態（外出先、頻度） 公的負担に対する考え方 公共交通施策に対する考え方 困りごとや不安感の有無 自由意見

図表43 調査の概要

### (2) 回答者の属性

#### ① 居住地・年齢・運転免許証保有の有無

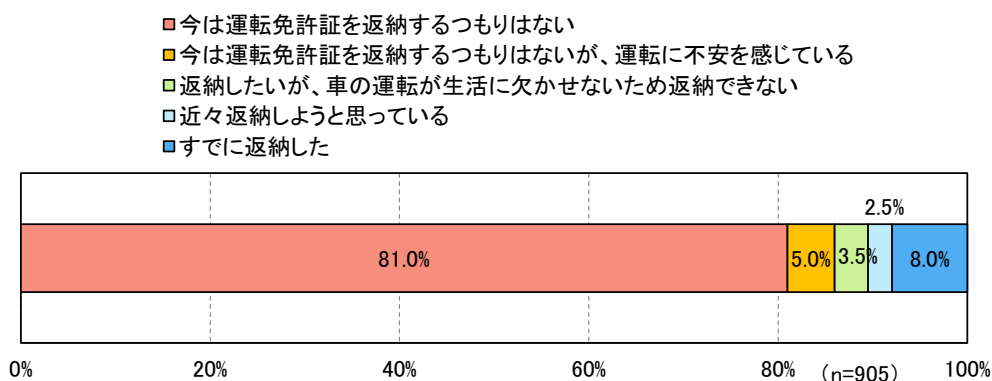
- 3地区で分類すると人口の多い郡家居住者の回答が比較的多く、65歳以上の高齢者が回答者の54.9%を占めている。
- 回答者のうち運転免許証を持っていない人は22.1%を占めている。



図表44 回答者の属性（居住地・年齢・運転免許証保有の有無）

## ② 今後の運転に対する意向

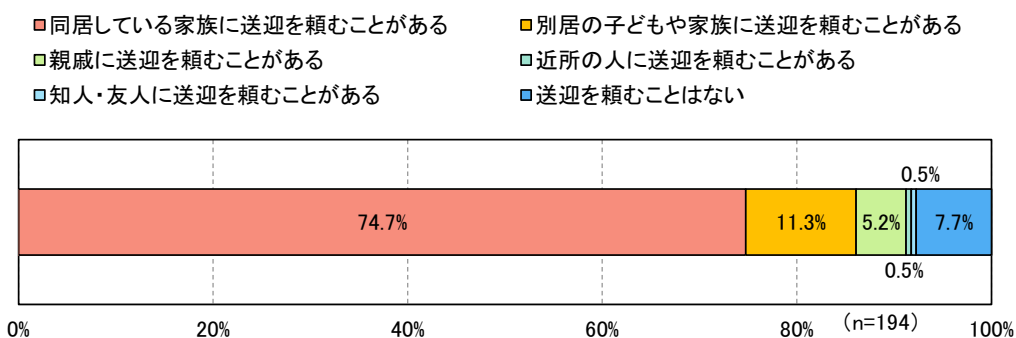
- 今は運転免許証を返納するつもりがない人は全体の81.0%を占めている。
- 一方で、8.5%（およそ1割）は運転免許証を持っているが、運転に対して不安を感じている人や返納したいが生活のため返納できないと考えている人である。



図表45 運転免許証の返納に対する意向

## ③ 運転免許証を持っていない人の送迎移動の状況

- 運転免許証を持っていない人の74.7%は同居している家族に送迎を頼むことがあると回答しており、家族や親戚等に送迎を頼むことがある人は90%を超えている。
- 免許証を持っていない人の中で送迎を頼むことがない人は7.7%（実数では15人）であった。

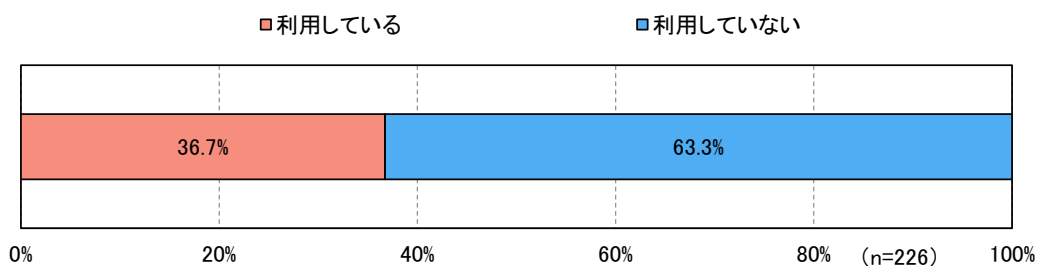


図表46 自家用車による送迎の状況（運転免許証を持っていない人のみの集計）

## (3) 若桜鉄道の利用状況と利用しない理由

### ① 運転免許証を持っていない人の利用状況

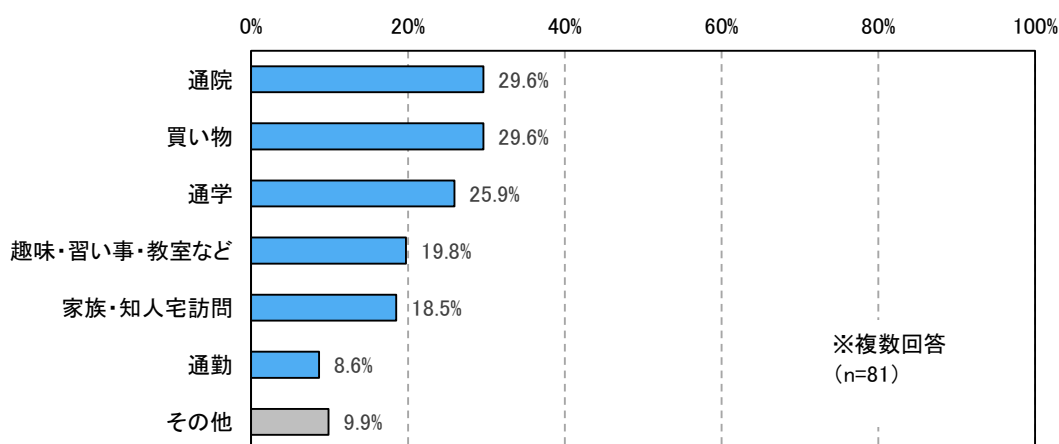
- 運転免許証を持っていない人の36.7%が若桜鉄道を利用している。
- なお、利用している人の63.8%が月に1回以上利用しており、それ以外は年に数回程度の利用にとどまっている。



図表47 若桜鉄道の利用状況（運転免許証を持っていない人のみの集計）

## ② 運転免許証を持っていない人の利用目的

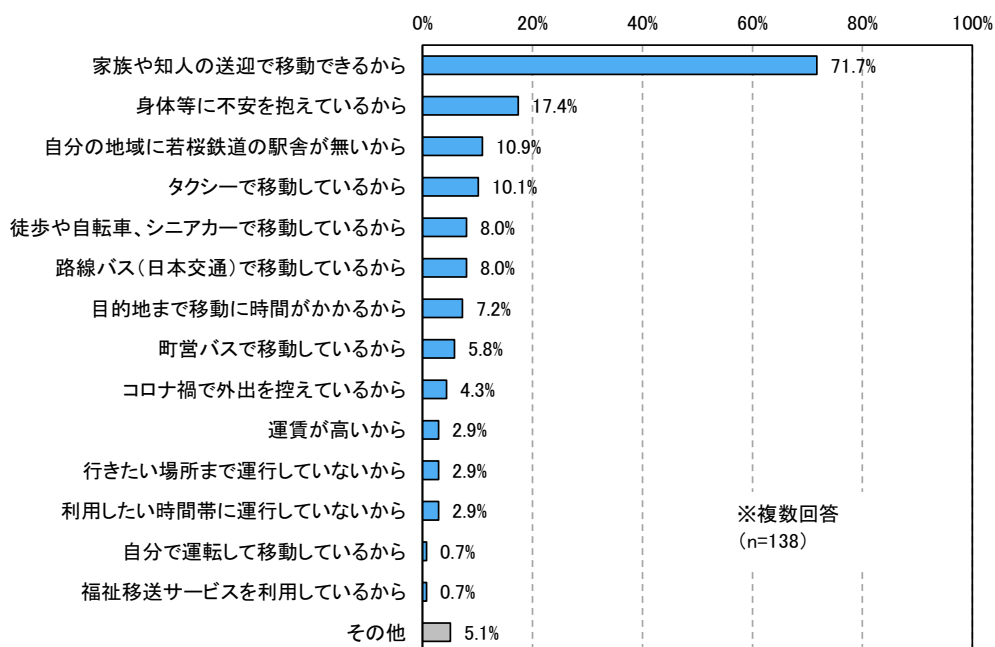
- 運転免許証を持っていない人の若桜鉄道の利用目的は、29.6%の人が買い物と通院で利用しており、25.9%の人が通学で利用している。
- 日常生活の中で、主に通院や買い物で利用する人が多いことがわかる。



図表48 若桜鉄道の利用目的（運転免許証を持っていない人のみの集計）

## ③ 免許証を持っていない人の利用しない理由

- 免許を持っていない人の若桜鉄道を利用しない理由としては、送迎で移動できることを挙げている人が71.7%と最も多かった。
- 次いで17.4%が身体等の不安、10.9%が地域に駅舎がないこと、10.1%がタクシーでの移動を利用として挙げている。

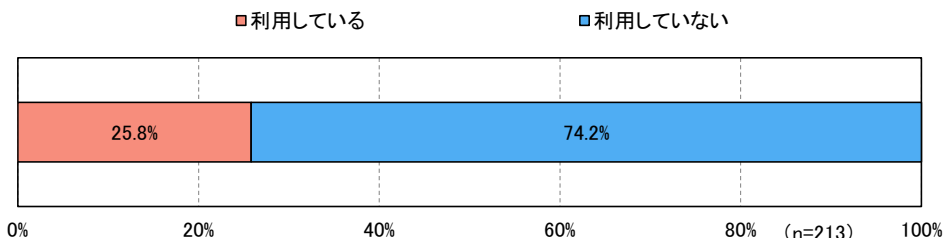


図表49 若桜鉄道を利用しない理由（運転免許証を持っていない人のみの集計）

#### (4) 民間路線バスの利用状況と利用しない理由

##### ① 運転免許証を持っていない人の利用状況

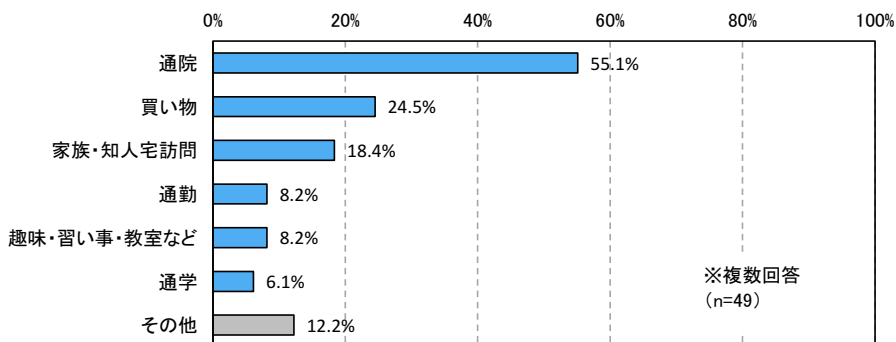
- 運転免許証を持っていない人の25.8%が日本交通の路線バスを利用している。
- なお、利用している人の45.3%が月に1回以上利用しており、日常的に利用している人の割合は若桜鉄道と比較すると低い傾向にある。



図表50 民間路線バスの利用状況（運転免許証を持っていない人のみの集計）

##### ② 運転免許証を持っていない人の利用目的

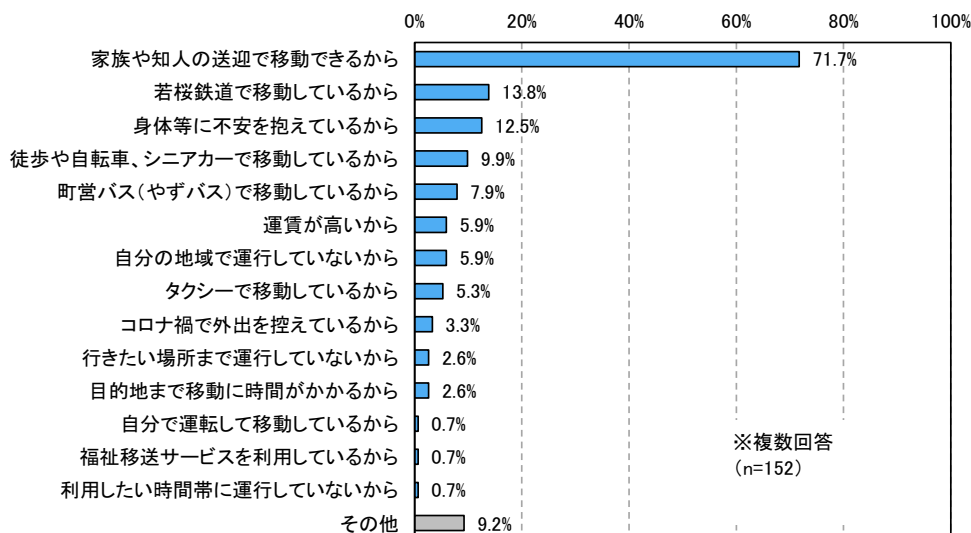
- 運転免許証を持っていない人の路線バスの利用目的は、55.1%の人が通院で利用している。
- 通院で利用している人が最も多く、買い物で利用している人は通院の半数程度であった。



図表51 民間路線バスの利用目的（運転免許証を持っていない人のみの集計）

##### ③ 免許証を持っていない人の利用しない理由

- 免許を持っていない人の路線バスを利用しない理由としては、送迎で移動できることを挙げている人が71.7%と、若桜鉄道と同じく最も多かった。
- 次いで13.8%が若桜鉄道を利用していることを理由に挙げている。



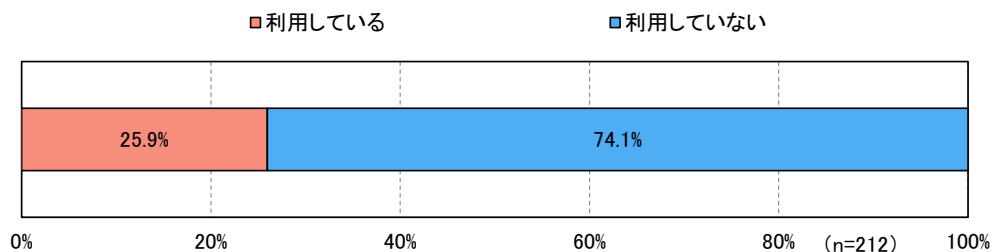
図表52 民間路線バスを利用しない理由（運転免許証を持っていない人のみの集計）



## (5) 町営やずバスの利用状況と利用しない理由

### ① 運転免許証を持っていない人の利用状況

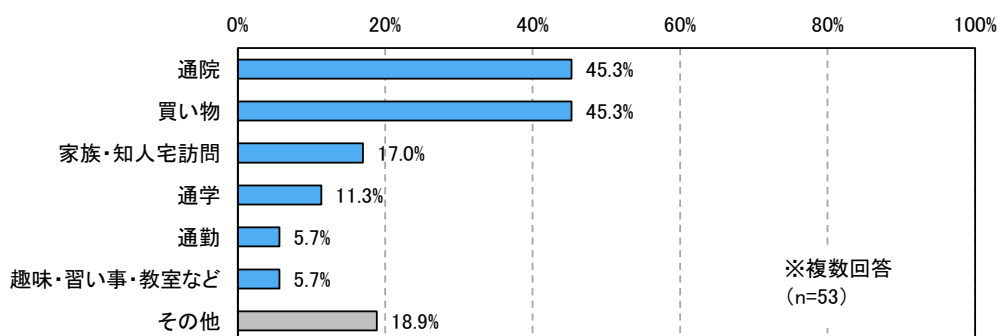
- 運転免許証を持っていない人の25.9%が町営やずバスを利用している。
- なお、利用している人の61.1%が月に1回以上利用しており、日常的に利用している人の割合は若桜鉄道と同程度であった。



図表53 町営やずバスの利用状況（運転免許証を持っていない人のみの集計）

### ② 運転免許証を持っていない人の利用目的

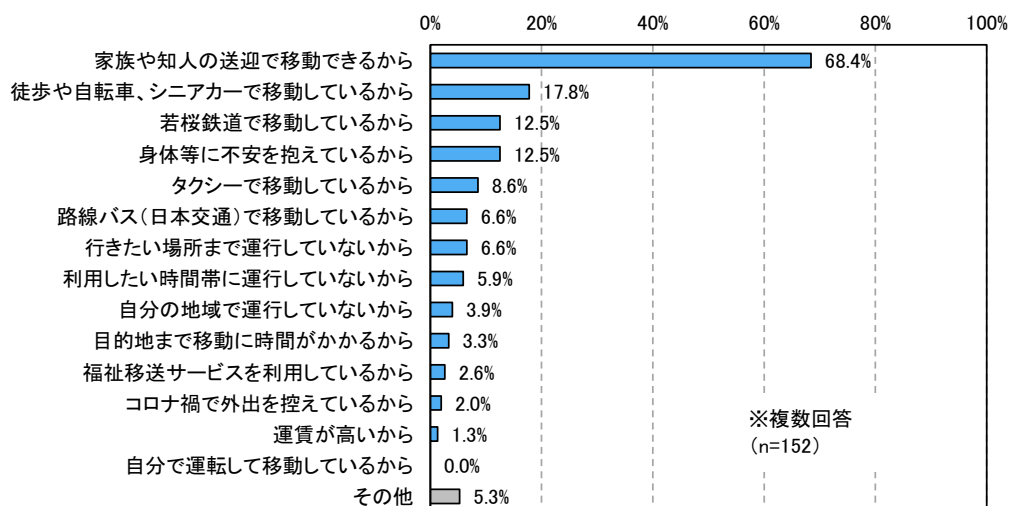
- 運転免許証を持っていない人の町営やずバスにおける利用目的は、45.3%の人が買い物と通院で利用しており、若桜鉄道と同じく通院と買い物の両方の目的で利用する人が多い。



図表54 町営やずバスの利用目的（運転免許証を持っていない人のみの集計）

### ③ 免許証を持っていない人の利用しない理由

- 免許を持っていない人の町営やずバスを利用しない理由としては、送迎で移動できることを挙げている人が68.4%と、若桜鉄道・路線バスと同じく最も多かった。
- 次に17.8%が徒歩や自転車、シニアカー等で移動していることを理由に挙げている。

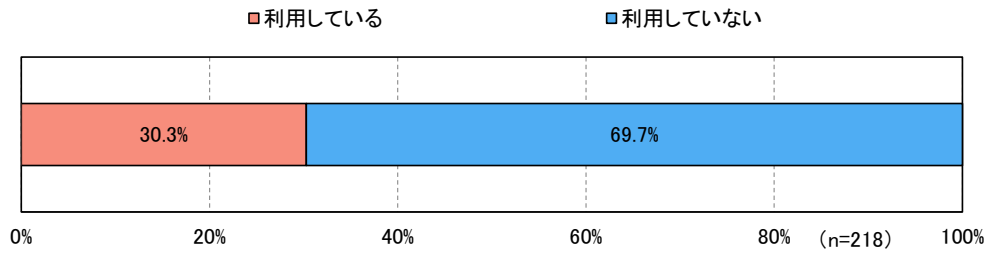


図表55 町営やずバスを利用しない理由（運転免許証を持っていない人のみの集計）

## (6) タクシーの利用状況

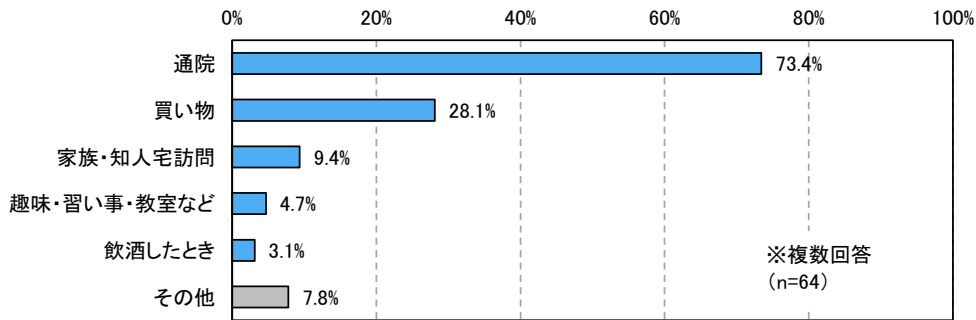
### ① 運転免許証を持っていない人の利用状況

- 運転免許証を持っていない人の30.3%がタクシーを利用しており、路線バス・町営やずバスを利用している人よりも人数は多い。



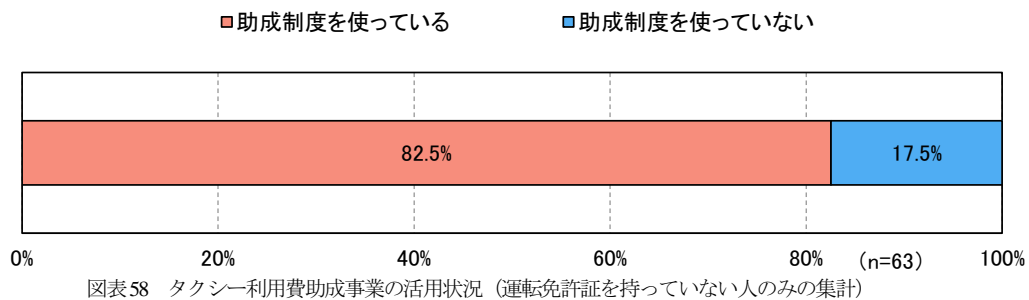
### ② 運転免許証を持っていない人の利用目的

- 運転免許証を持っていない人のタクシーの利用目的は、73.4%の人が通院で利用しており、他の公共交通機関よりも通院目的で利用している人が多い。



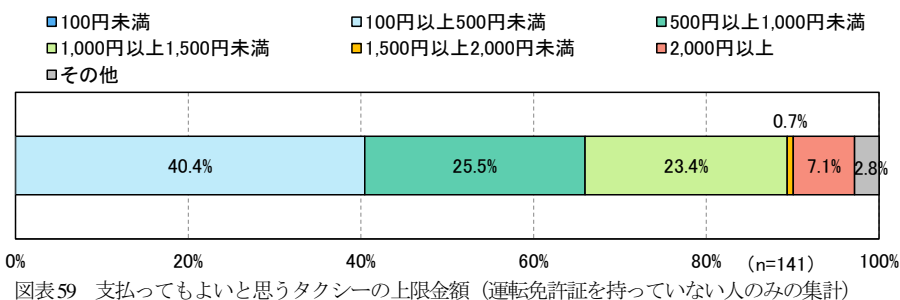
### ③ 運転免許証を持っていない人のタクシー利用費助成事業の活用状況

- 運転免許証を持っていない人の82.5%が、タクシー利用費助成事業の制度（タクシーを利用された際に料金の3分の2を八頭町が助成する制度）を活用してタクシーを利用している。



### ④ 免許証を持っていない人の支払ってもよいと思うタクシーの上限金額

- 100円以上500円未満が40.4%で最も多く、次いで500円以上1,000円未満が25.5%となっている。



## (7) 地域住民の移動状況

- アンケートで回答のあった通院や買い物でよく行く行き先は次のとおりである。
- 通院は各地区内の医療機関への移動が多く、買い物について郡家地区は地区内、船岡地区と八東地区は郡家地区への移動が多い状況であった。

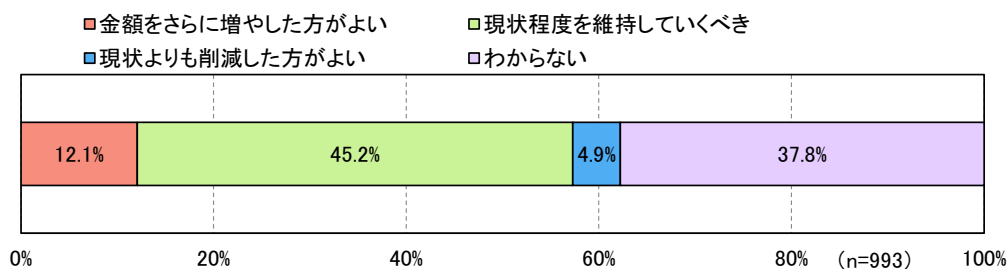
地区	通院の移動	買い物の移動
郡家	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 池田の「岸本内科医院」に行く人が最も多く 55 件の回答があった。</li> <li>● 次いで宮谷の「大谷医院」に行く人が多く 33 件の回答があった。</li> <li>● その他にも医療機関としては「中山小児科内科医院」「岸本歯科医院」「植田歯科医院」が比較的多く挙げられ、郡家地区内での通院が多いことがわかる。</li> <li>● 鳥取市の「鳥取市立病院」「鳥取県立中央病院」「鳥取赤十字病院」「鳥取生協病院」もまとまった回答（それぞれ 12~14 件程度）が挙げられ、鳥取市へのニーズも確認した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 郡家地区内の「天満屋ハピーズ郡家店」が 201 件、「サンマート（郡家店及び店舗不明を含む）」が 169 件と他の商業施設に比べて比較的多く挙げられ集中が見られた</li> <li>● 次いで、「エスマート」「トライアル」「イオン」といった鳥取市の商業施設が挙げられている。（いずれも回答数は 20 件前後）</li> </ul>
船岡	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 坂田の「瀬川医院」への移動が最も多く 60 件の回答があった。</li> <li>● 上記以外では「岸本内科医院」「岸本歯科医院」「板倉整形脳外科医院」「谷尾歯科医院」の回答が見られたがいずれも回答数は 10 件前後であった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 郡家地区の「サンマート（郡家店及び店舗不明を含む）」が 80 件、「天満屋ハピーズ郡家店」が 53 件、と他の商業施設に比べて比較的多く挙げられている。</li> <li>● 次いで船岡地区内の「トスクふなおか店」が挙げられ、件数は 14 件であった。</li> </ul>
八東	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 才代の「尾崎医院」への移動が最も多く 62 件の回答があった。</li> <li>● 次いで北山の「柿坂医院」の回答が多く、22 件の回答があった。</li> <li>● 上記以外では、「岸本内科医院」「入江歯科医院」「板倉整形脳外科医院」「鳥取赤十字病院」「谷口歯科医院」等の回答が見られたがいずれも件数は 10 件以下であった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 郡家地区の「サンマート（郡家店及び店舗不明を含む）」が 70 件、「天満屋ハピーズ郡家店」が 41 件、と他の商業施設に比べて比較的多く挙げられている。</li> <li>● 次いで八東地区内の「トスク丹比店」が挙げられ、件数は 37 件であった。</li> </ul>

図表 60 よく行く通院先と買い物先

## (8) 今後の公共交通施策に対する考え

### ① 公的支出に対する考え

- 町の公共交通に係る公的支出額については、「現状を維持していくべき」が最も多く、45.2%を占めている。

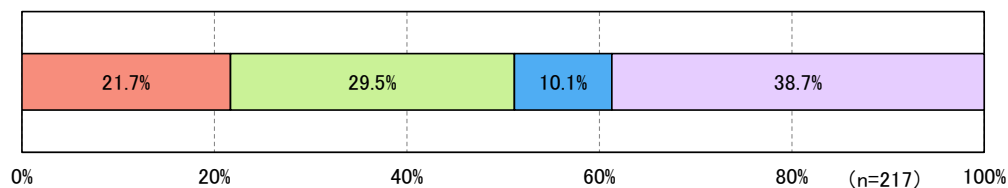


図表 61 公共交通に係る公的支出に対する考え

### ② 町営やずバスに対する考え

- 町営やずバスに対しては、「現在の運行を維持していくべき」が 29.5%、「路線や便数等の運行サービスをさらに充実させるべき」は 21.7%となり、「現在の運行を維持していくべき」が割合としては若干上回っている。

- 路線や便数等の運行サービスをさらに充実させるべき
- 現在の運行を維持していくべき
- 運行を縮小してタクシー等、別の移動手段に移行すべき
- わからない

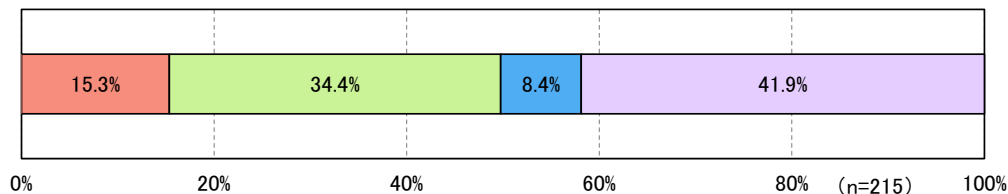


図表 62 今後の町営やずバスに対する考え（運転免許証を持っていない人のみの集計）

### ③ タクシー利用費助成事業に対する考え

- タクシー利用費助成事業の制度に対しては、「助成金額が多少減ってでも現行の制度を維持すべき」が最も多く、34.4%を占めている。

- さらに助成金額を増やしてサービスを充実させるべき
- 助成金額が多少減ってでも現行の制度を維持すべき
- 対象者や金額等、制度自体を見直すべき
- わからない

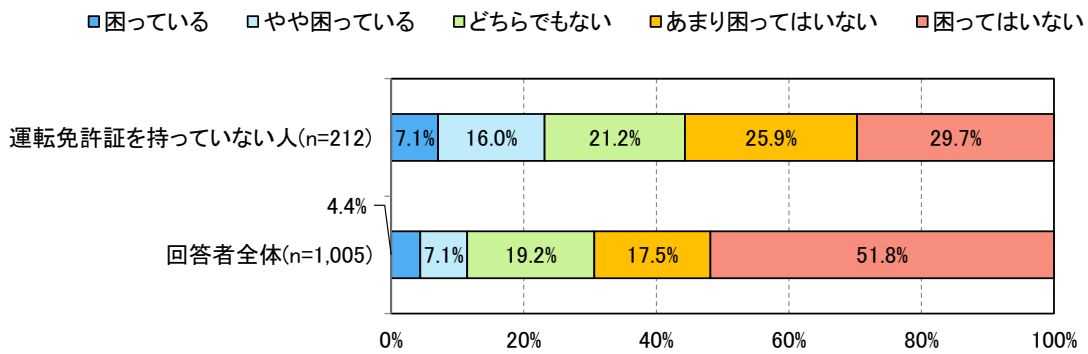


図表 63 タクシー利用費助成事業に対する考え（運転免許証を持っていない人のみの集計）

## (9) 移動に対する困りごとや将来の不安感

### ① 移動に対する困りごと

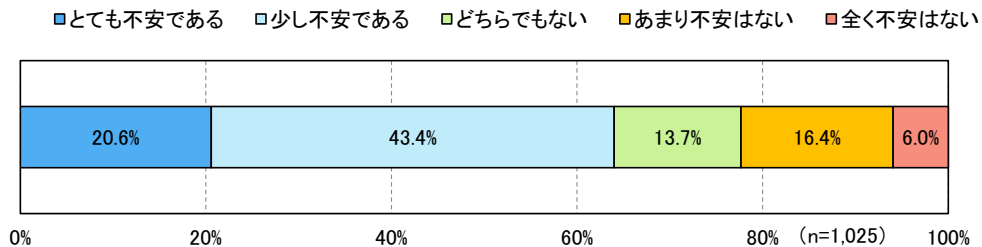
- 移動に対して困っているか質問した結果、運転免許証を持っていない人の中では23.1%が「困っている」「やや困っている」と回答した。
- 運転免許証を持っていない人に絞った集計と回答者全体の集計を比較すると、免許証を持っていない人では、「困っている」「やや困っている」の占める割合が増加し、「困ってはいない」の割合が減少している。



図表64 移動に対して困っているか

### ② 将来の移動に対する不安感

- 将来の移動に対する不安について質問した結果、「とても不安である」「少し不安である」は合わせて64.0%を占めている。



図表65 移動に対する将来の不安感

## 2. 町営やずバス利用者へのアンケート調査結果

### (1) 調査の概要

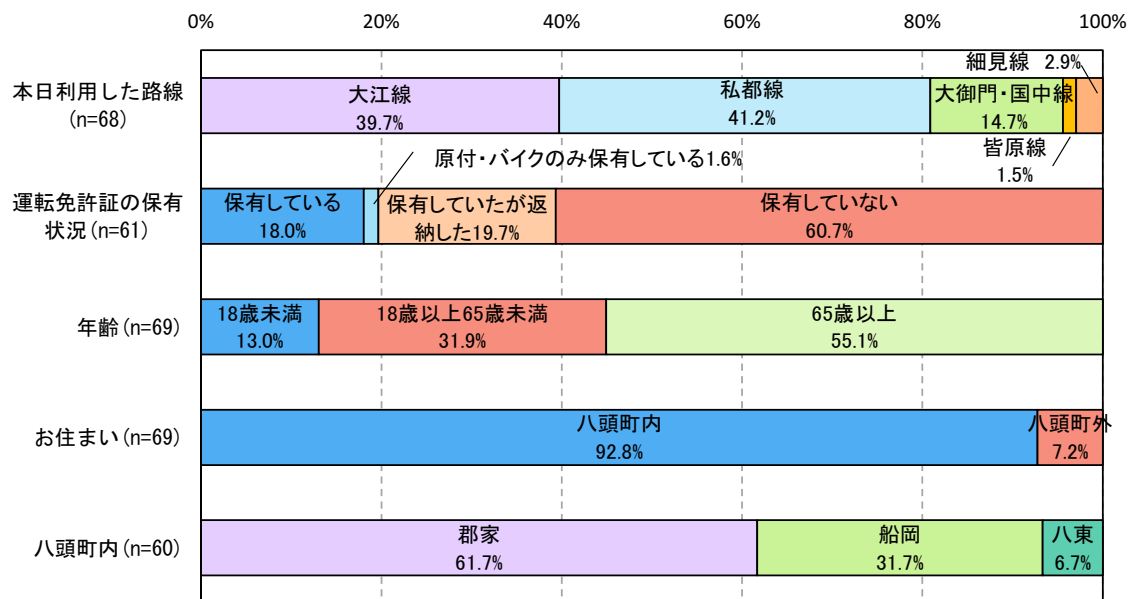
統計データで把握しきれない、町営やずバスの利用状況やサービスに対する満足度等を把握するため利用者を対象としたアンケート調査を実施した。

調査対象	町営やずバス利用者
調査方法	町営やずバス利用者を対象に、乗車時、回収用封筒に入れた調査票を運転者が乗客に手渡しし、郵送により回収 QRコードによるオンラインでの回答を併用
実施期間	実施期間：令和4年10月下旬（7日間調査票を配布）
回収状況	配布数：153部（予定部数：400部） 回収票：70部（回収率：45.8%）
主な調査項目	個人属性（年齢、居住地区、職業、運転免許証の有無等） 普段の公共交通利用状況（外出先、頻度等） 町営やずバスのサービスに対する満足度 今後のバス利用の意向 自由意見

図表66 調査の概要

### (2) 回答者の属性

- 回答者の利用した路線は大江線と私都線がおよそ8割を占めている。
- 運転免許証を持っていない人は返納者も含めて80.4%を占めており、回答者の55.1%は65歳以上の高齢者であった。
- 八頭町内の利用者が大多数を占めており、郡家地区に居住している利用者が61.7%と比較的多い傾向が見られた。

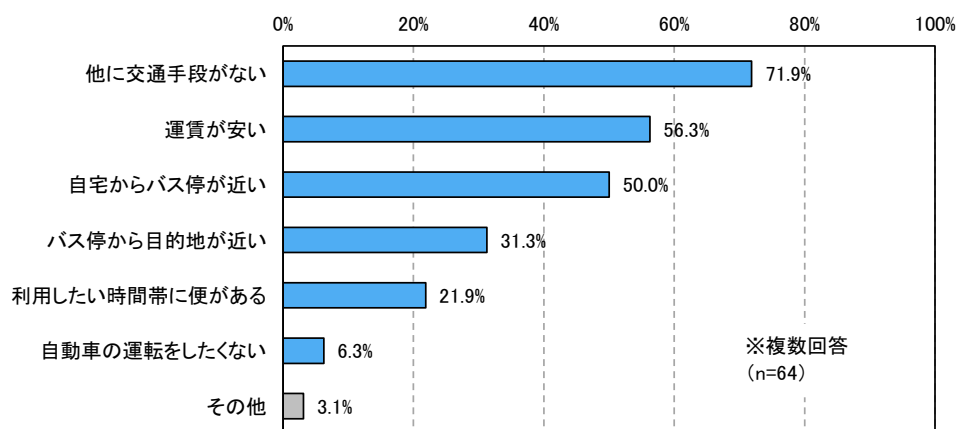


図表67 回答者の属性（利用路線、運転免許証の有無、年齢、居住地）

### (3) 町営やずバスの利用状況

#### ① 町営やずバスを利用する理由

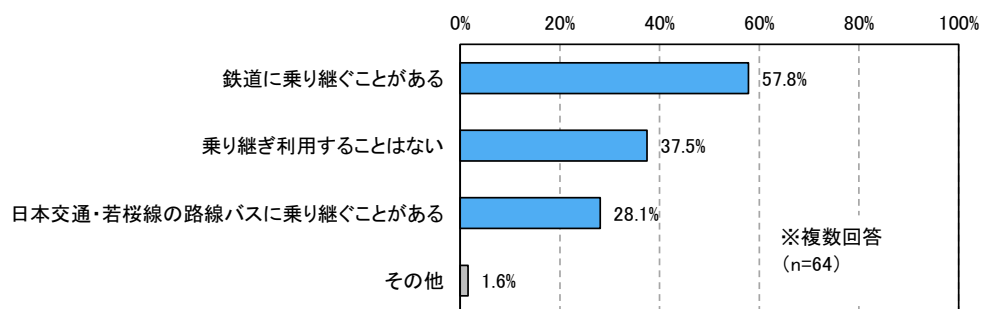
- 利用する理由として「他に交通手段がない」を挙げた人が71.9%で最も多かった。
- 次に「運賃が安い」が56.3%、「自宅からバス停が近い」が50.0%であった。



図表68 町営やずバスを利用する理由

#### ② 町営やずバスと他の交通手段の乗り継ぎ状況

- 回答者のうち鉄道と乗り継いで利用することがある人が57.8%を占めている。



図表69 町営やずバスと他の交通手段の乗り継ぎ

#### ③ 町営やずバスを使ってよく行く場所

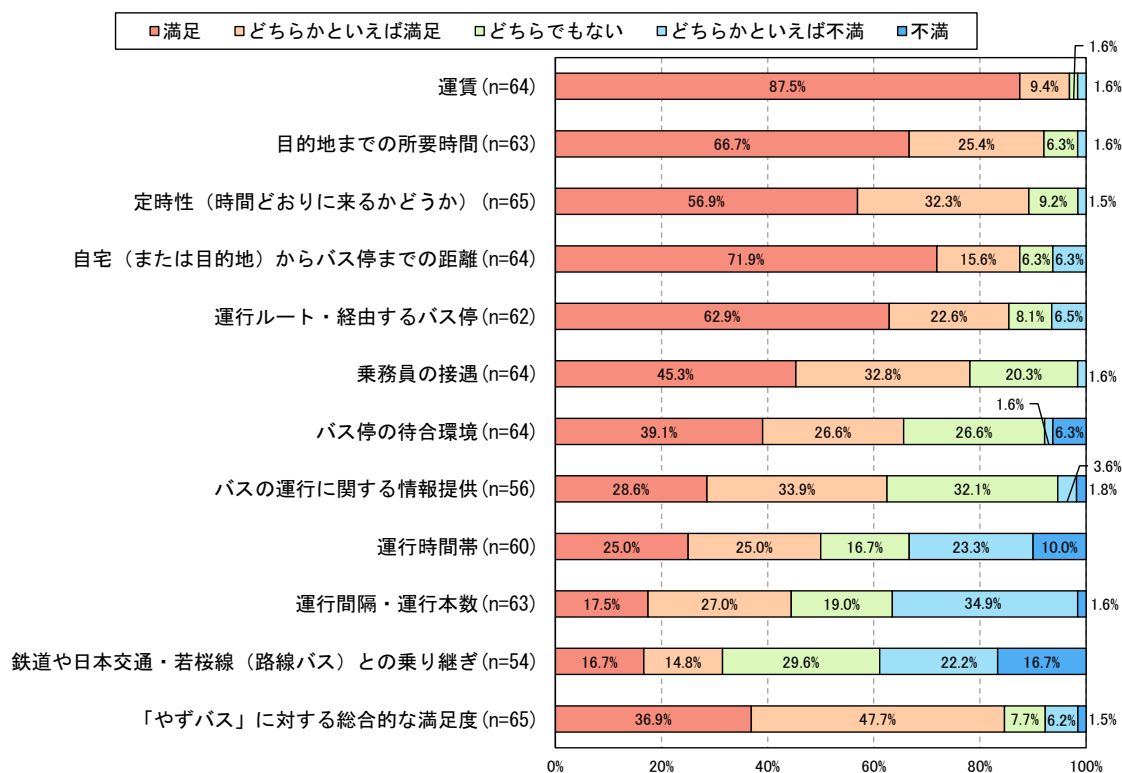
- 住民アンケートでのよく行く場所と同じく、「天満屋ハピーズ郡家店」「サンマート郡家店」が比較的多く、よく行く場所として挙げられている。

行き先	件数	行き先	件数
サンマート(サンマート郡家店)	11	こおげフレンドセンター	2
ハピーマート(天満屋ハピーズ郡家店)	7	やず市場	2
郡家駅	7	勤務先	2
ジュンテンドー(ジュンテンドー郡家店)	4	高等学校	2
岸本内科医院	4	大江ノ郷自然牧場	2
瀬川医院	4	鳥取市内	2
岸本歯科医院	3	天満屋	2
大谷内科医院	3	八頭中学校	2
中山小児科内科医院	3	尾崎医院	2
板倉整形脳外科医院	3	役場	2
		船岡庁舎	2
		その他(各1件)	41
		回答者数	52

図表70 町営やずバスを使ってよく行く場所

#### (4) 町営やずバスの満足度

- 「運賃」「目的地までの所要時間」「定時性」「自宅からバス停までの距離」「運行ルート・経由するバス停」については「満足」「どちらかといえば満足」を合わせた割合が80%を超えており、比較的用户者の評価は高い。
- 「運行時間帯」「運行間隔・運行本数」「鉄道・路線バスとの乗り継ぎ」は「不満」「どちらかといえば不満」を合わせた割合が30%を超えており、「満足」「どちらかといえば満足」の割合も低いことから項目の中では満足度が低い。
- 町営やずバス全体の総合的な満足度は、「満足」「どちらかといえば満足」を合わせた割合が84.6%を占めている。

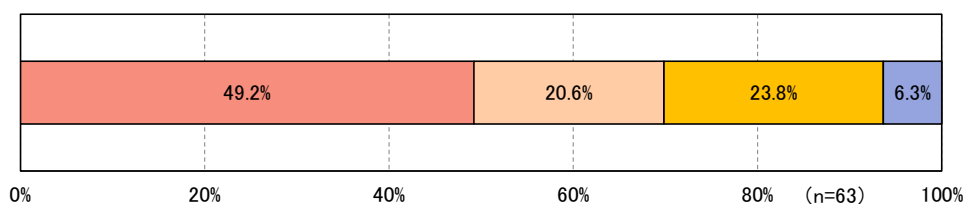


図表71 町営やずバスのサービスに対する満足度

#### (5) 今後の町営やずバスの利用意向

- 回答者の49.2%が「今後も積極的にやずバスの利用を続けたい」と回答している。
- 「利用を続けたいが、身体の問題等でやずバスの利用をやめようと思っている」「今後やずバスを利用することはほとんどない」といった選択肢を回答した人は見られなかった。

- 今後も積極的に「やずバス」の利用を続けたい
- 進学や引っ越し等で町外に出るまでは「やずバス」の利用は続けたい
- 身体が不自由になるまでは「やずバス」の利用を続けたい
- 利用を続けたいが、身体の問題等で「やずバス」の利用をやめようと思っている
- 今後、「やずバス」を利用することはほとんどない
- わからない



図表72 町営やずバスの利用意向



### 3. ヒアリング調査結果

#### (1) 調査の概要

統計データやアンケート調査等で把握しきれない地域住民の移動状況や運行事業者の状況、公共交通計画策定における留意点や公共交通以外の他分野から見た問題点等を把握するため、交通事業者や関係者へのヒアリング調査を実施した。

調査対象	交通事業者（若桜鉄道、日本交通、鳥取自動車） 福祉や教育、観光に関する関係機関（八頭町役場：福祉課・学校教育課、八頭町観光協会、八頭町社会福祉協議会、八頭高等学校）
実施期間	実施期間：令和4年12月
主な調査項目	<p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用実態、運行体制</li> <li>● 地域住民の移動状況</li> <li>● 運用にあたっての課題</li> <li>● 施策の実施状況 等</li> </ul> <p>【関係機関】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動に関する施策の状況</li> <li>● 地域住民、観光客、生徒の移動に関する状況や課題</li> <li>● 公共交通との連携・役割分担</li> <li>● 公共交通計画策定における留意事項 等</li> </ul>

図表73 調査の概要

#### (2) 交通事業者へのヒアリングにより把握した事項

##### ① 利用者の状況・利用者からの意見

若桜鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 朝夕の便を利用する通学目的の利用者が多く、郡家駅～八頭高校前駅間に利用が集中している。</li> <li>● 観光客は郡家駅～隼駅・若桜駅間の利用が多く、1日フリー乗車券は月平均で350～400枚程度購入されている。</li> <li>● コロナ禍の影響により令和元年度から2割程度、利用者数が減少しているが、現在は徐々に回復しつつある。また、令和2年度から開始した高校生通学費助成事業の影響により生徒（高校生）の利用は増加傾向にある。</li> <li>● 八東駅の行き違い施設整備による列車の増便については、利用者の選択肢が増えたが、増便直後にコロナ禍となったため利用者数等、数字としての効果はまだ発現していない。</li> </ul>
民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在は、通勤・通学定期券利用者数はコロナ禍前と比較して回復している一方で、高齢者定期券利用者数は1割程度減少している。</li> <li>● また、コロナ禍によって現金による収入は2割以上落ち込んでおり、最も影響が大きい。</li> </ul>
町営やずバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大江線の沿線住民から、「大江ノ郷」は自家用車等で週末は混雑しているため、バスの乗り入れに時間がかかり、県道沿いでの乗降でもよいのではないかと意見を聞いている。</li> <li>● 私都線の利用者から、朝の時間帯において「下坂」への経由は利用が見られないため、経由地から削ることで目的地に早く到着できるのではないかと意見を聞いている。</li> <li>● フリー乗降区間があるため助かっているという声を聞いている。</li> </ul>

タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主なタクシー利用者は郡家地域と船岡地域の住民で、八東地域での利用は少ない状況である。</li> <li>● 利用者のほとんどが高齢者である。</li> <li>● 利用の多い時間帯は平日の8～14時で、稼働のピークは9～10時である。</li> <li>● 利用目的は通院と買い物で、規模の大きい鳥取市の病院への通院需要もあるため、タクシー利用費助成事業の範囲を鳥取市内まで広げてほしいという要望を聞いている。</li> <li>● 利用者にとってタクシー利用費助成事業は好評で、「タクシー利用費助成事業があるため運転免許を返納した」「バス停まで距離が離れたところに住んでいるためタクシー利用費助成事業があってありがたい」といった意見を聞いている。</li> <li>● コロナ禍によって病院の通院利用が一時期は減っていたが、現在ほとんど影響は見られない。</li> </ul>
------	--

## ② 運用における問題点・課題

若桜鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転士の年齢も上がってきており、50～60歳代の運転士が比較的多い状況である。そのため世代交代を目標に、若桜町とも連携しながら計画的に新しい社員の養成に取り組んでいる。</li> <li>● 上記だけではなく、車両の老朽化や近年の燃料費の高騰等も運行を続けていく上で課題である。</li> <li>● 運賃収入以外で収益を獲得することも重要と考えており、近年はイベント等におけるグッズ販売等で一定の営業外収益を確保できている。</li> </ul>
民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転者不足や働き方改革に伴う労働時間の調整等により、今後、一部の系統においては運行継続が厳しくなると予想される。</li> <li>● 若桜線の系統は国庫補助路線に該当するため、路線の縮小等は予定していない。不採算路線から先に調整等を検討することになる。</li> <li>● これから春に向けて観光等の閑散期になり、貸切バスの需要も落ち着くため、今すぐに運転者不足となることはないが、春になり高速バスや貸切バスの需要が戻ってきた際の運転者不足を危惧している。</li> </ul>
町営やずバス タクシー スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転者はタクシー、町営やずバス、スクールバスをローテーションで調整して勤務している。そのため運転者は、朝夕はスクールバス、合間の時間でタクシーの勤務をするような日もあれば、1日中タクシー専属で勤務する日もある。</li> <li>● 乗務員はタクシー専属が1名、スクールバス専属が5名、タクシーとスクールバス、町営やずバスの兼務が12名で、スクールバスと町営やずバスの運行受託により安定的な収益確保や効率的な人員配置ができているおかげで、タクシー営業を継続することができている。</li> <li>● 町営やずバスとタクシーの運転者は充足している一方で、スクールバスについては、路線の規模が大きく、複数人の運転者が一度に動くため、運転者が不足しており喫緊の課題だと考えている。</li> <li>● スクールバスについては日本交通（雲山営業所）から運転者を派遣して対応している状況である。また、継続的に運転者を募集しているものの、朝夕だけ運行するスクールバスでは収入も安定しないため、運転者の賃金等を調整して対応している。</li> </ul>

### (3) 関係者へのヒアリングにより把握した事項

#### ① 移動の実態や移動に対する困りごと

<p>高齢者 (福祉課及び社会福祉協議会より)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 郡家地域の花原や峰寺、山田等、集落によってはバス停から距離が離れているため公共交通を使えない人もいる。</li> <li>● バスのステップや駅の段差が支障になっているという意見を聞いている。</li> <li>● 公共交通の仕組みを理解できない高齢者もいる。特に、高齢者の中にはバスや鉄道の時刻表や料金体系を理解することが難しい人も多い。また、タクシーについても迎えに来てほしい場所の説明ができない高齢者もいる。</li> <li>● タクシー利用費助成事業については、鳥取市内の病院に通院する際にも活用したいという意見を聞いている。</li> <li>● 福祉学習プログラムの一環として、高齢者等が参加できるまちづくり委員会を開催している。地域によっては町の福祉車両を活用して会場まで送迎をしているが、運転者の確保が難しくなっている。また、バスを利用した会場までの移動は見られない。</li> </ul>
<p>生徒 (八頭高校より)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町営やずバスで通学している生徒が8名程度いる。</li> <li>● 鉄道で通学している生徒の8割は鳥取方面から通学しており、若桜方面から通学する生徒は40名である。</li> <li>● JR 因美線を経由した鳥取駅での JR 山陰本線との乗り継ぎについて、岩美方面へ帰る際に、19時前の便に乗車した場合、1時間ぐらい待ち時間が発生するので自宅に到着する時刻が遅くなると生徒から聞いている。</li> <li>● 定期考査、PTA 懇談等、午前中に終業した際、鳥取・智頭・若桜の3方面へタイミングよく帰宅便があるわけではないので、生徒は学校で時間をつぶして調整している。</li> <li>● 鳥取市の江山学園出身の生徒は、最寄りのバス停から通学する際、鳥取駅等で接続ができないことがあると年に数回は聞いている。公共交通による通学が難しいため自家用車で通学している生徒もいるかもしれない。</li> <li>● 大雪や災害の情報については西日本旅客鉄道株式会社から県内の高校に情報が発信されるが、バスや若桜鉄道については学校で情報収集して生徒に発信している。</li> </ul>
<p>観光客 (観光協会より)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 若桜鉄道を利用する観光客は、町が運営している郡家駅の駐車場で車を停めて若桜鉄道に乗車する観光客が多い。</li> <li>● 観光列車の運行により、観光客の鉄道利用は増加傾向にある。また、若桜鉄道を活用したイベントを定期的の実施しており、休日の貸し切り列車やハロウィン仕様の列車については集客効果があった。</li> <li>● 時刻改正等により現在は JR 因美線の特急から若桜鉄道への乗り換えがスムーズになっている。</li> <li>● 郡家駅のバス乗り場は、私都・鳥取方面と大江・若桜方面で離れた場所にあるためわかりにくい。特に大江・若桜方面のバスは乗り場を間違えやすく、離れているため駅施設の中での待機が難しい。</li> </ul>

#### ② 公共交通以外の移動施策における現状と課題

<p>スクールバス (学校教育課より)</p>	<p>※運行状況は27頁に記載</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● スクールバスは16台が稼働しており、うち12台は日本交通株式会社、うち4台は運転者を町が直接雇用する形で運行している。</li> <li>● 町で直接雇用している運転者においても現在確保が難しい状況である。また、朝夕2時間程度の勤務時間であるため、運転者にとってはまとまった収入にならない。</li> <li>● 町営やずバスの細見線、大江線、私都線を利用して通学する児童・生徒もいる。(令和4年度は、細見線：小学生1名、大江線：小学生15・中学生5名、私都線：中学生4名)</li> </ul>
-----------------------------	---

福祉有償運送 (福祉課より)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特定非営利活動法人「まーる」が運行の主体となっており、現在 10 名程度が登録して利用している。</li> <li>● 運転者は 1 名、車両は 1 台で運行しており、輸送だけでなく買い物や通院のサポート等も行っている。</li> </ul>
-------------------	--

### ③ 公共交通との連携・計画策定における留意事項

高齢者の移動 (福祉課より)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢者にとって公共交通は必要不可欠な移動手段である。一方で、集落の高齢化が進んでいる中、決まった時間に運行する路線バスよりもタクシーのように個々のニーズに対応できる交通手段が求められている。</li> <li>● 公共交通の周知や説明、利用のサポート等において活動の規模に差があるもののまちづくり委員会を活用することもできる。仮にデマンド型の交通を運行することになった場合、利用方法等の説明の場としても活用できると思われる。そのほかに活用できる場として社会福祉協議会が運営している地域サロンや老人クラブ等が考えられる。</li> </ul>
児童・生徒の移動 (学校教育課より)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転者不足によりスクールバスの運用が困難になっていく中、運行時刻等の調整が可能であれば町営やずバスを使った通学へ移行できないかと考えている。現状、町営やずバスで通学する生徒もいるため、町営やずバスでの通学に対しては児童・生徒や保護者も抵抗はないと思われる。</li> <li>● スクールバスの一般混乗については、定員の関係から多くの路線・車両で一般の利用者が乗車できるスペースがないため、現状では難しいと思われる。また、冬季期間だけスクールバスを利用する生徒もいる。</li> <li>● 上記に対応するため車両の規模を大きくすると、地域によっては道路の関係上、ワンボックスカー以上の車両での運行は安全性に不安がある。また、知らない大人がスクールバスに乗車することに対して保護者の抵抗もあると思われる。</li> <li>● 八東地域であれば、中学生が若桜鉄道を利用して通学できるようになれば、地域の利用促進等にも繋がるとと思われる。</li> </ul>
生徒の移動 (八頭高校より)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● スクールバスを高校生が利用できるようになれば船岡地域の生徒は通学が便利になるとと思われる。</li> </ul>
観光客の移動・利用促進 (観光協会より)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 若桜鉄道以外の公共交通機関を紹介する際は、バスやタクシー等のそれぞれの情報を収集するため、郡家駅からの公共交通の運行について各交通機関が一体的に記載されたものがあれば観光客に紹介しやすい。</li> </ul>

## V. 上位・関連計画の整理

### 1. 第2次八頭町総合計画・後期基本計画(上位計画)

#### (1) 計画の基本構想

##### ① 計画の概要とまちの将来像

八頭町では、平成27年3月に「第2次八頭町総合計画」を策定し、目指すべきまちの将来像実現のための課題や方向性を明確にした上で、まちづくりのための施策を総合的かつ計画的に進めてきた。計画期間及び総合計画に掲げた「まちの将来像」は次のとおりである。

なお、基本構想では将来像及び将来フレーム、施策方針や施策体系を示し、基本計画にて基本構想に基づいた主要施策及び指標を示している。

まちの将来像	<b>人が輝き 未来が輝くまち 八頭町</b> <b>～豊かな自然とともに みんなでつくる ふれあいのまち～</b>
計画期間	基本構想：平成27年度から令和6年度（平成27年3月策定） 前期基本計画：平成27年度から令和元年度（平成27年3月策定） 後期基本計画：令和2年度から令和6年度（令和2年3月策定）

図表74 第2次八頭町総合計画の概要

##### ② 基本目標と基本施策

まちの将来像を実現するため次の基本目標から町として取り組む施策を設定し、まちづくりを総合的かつ計画的に進めている。

基本目標	基本施策
<b>住民が主役のまちづくり（協働）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 住民参画社会の推進</li> <li>● 人権尊重のまちづくり</li> <li>● 男女共同参画の推進</li> <li>● コミュニティ活動の推進</li> <li>● 広域行政の推進</li> </ul>
<b>やすらぎと生きがいのあるまちづくり（健康・福祉・子育て）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 健康づくりの推進</li> <li>● 高齢者・障がい者福祉の充実</li> <li>● 生きがいづくりの推進</li> <li>● 子育て支援の充実</li> </ul>
<b>安心安全な暮らしづくり（交通・防災）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域情報化の促進</li> <li>● 道路・交通環境の充実</li> <li>● 住環境の充実</li> <li>● 地域防災・防犯体制の推進</li> <li>● 消費者保護行政の充実</li> </ul>
<b>環境共生のまちづくり（自然と環境保全）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自然環境・景観の保全と活用</li> <li>● 資源・エネルギー対策の推進</li> </ul>
<b>活力ある産業づくり（産業・観光・雇用）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 農林水産業の振興</li> <li>● 商工業の振興</li> <li>● 観光の振興</li> <li>● 連携・交流の推進</li> <li>● 雇用の促進</li> </ul>
<b>こころ豊かな人づくり（教育・文化）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 学校教育の充実</li> <li>● 社会教育の充実</li> <li>● 生涯スポーツの推進</li> <li>● 芸術・文化活動の推進</li> <li>● 文化財の保護・保存</li> </ul>
<b>効率的で効果的な行財政運営</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 健全で効率的な行・財政運営の推進</li> </ul>

図表75 第2次八頭町総合計画における基本目標と対応する基本施策

## (2) 公共交通に関する施策の内容

後期基本計画における地域住民の移動や公共交通に関連する施策は次のとおりで、公共交通については主に「道路・交通環境の充実」の中で「公共交通の整備」として関連する施策が示されている。

なお、地域公共交通計画においてもこれらの施策について方針等を踏まえ、計画における基本理念や目標、事業等を設定する。

基本施策	住民の移動や公共交通に関わる方針 (一部を抜粋)	対応する施策	施策の内容
広域行政の推進	近隣市町との協力・連携のもと広域的な行政課題の解決に努める	近隣自治体との連携による事業推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 若桜鉄道を活用した観光・交流の振興</li> </ul>
道路・交通環境の充実 (公共交通の整備)	地域経済や日常生活を支える交通環境を確保し、公共交通の利便性をさらに向上させるための対策に努める	交通利便を改善・向上させるための対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスの運行支援</li> <li>● 町営やずバスの運営</li> <li>● タクシーの利用費助成</li> <li>● 若桜鉄道の利用促進</li> </ul>
		公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ノーマイカーデー</li> <li>● パークアンドライド推進</li> <li>● 待合所の整備補助</li> </ul>
		持続可能な公共交通の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動運転バスの早期導入に向けた調査・研究等</li> <li>● 自動車配車サービス、MaaS等による持続可能な移動手段の調査・検討</li> </ul>
観光の振興	町内の他の観光スポットへ誘導する仕組み・枠組みづくりに努める	地域資源を体感できる観光の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 若桜鉄道を活用したイベント造成（ウォークラリー、サイクリング、フォトコンテスト等）</li> </ul>
学校教育の充実 (義務教育の充実)	小中学校教育において魅力ある学校づくり、一人ひとりの児童生徒に応じた教育を進める	安心安全の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● スクールバスの運行による通学支援</li> </ul>

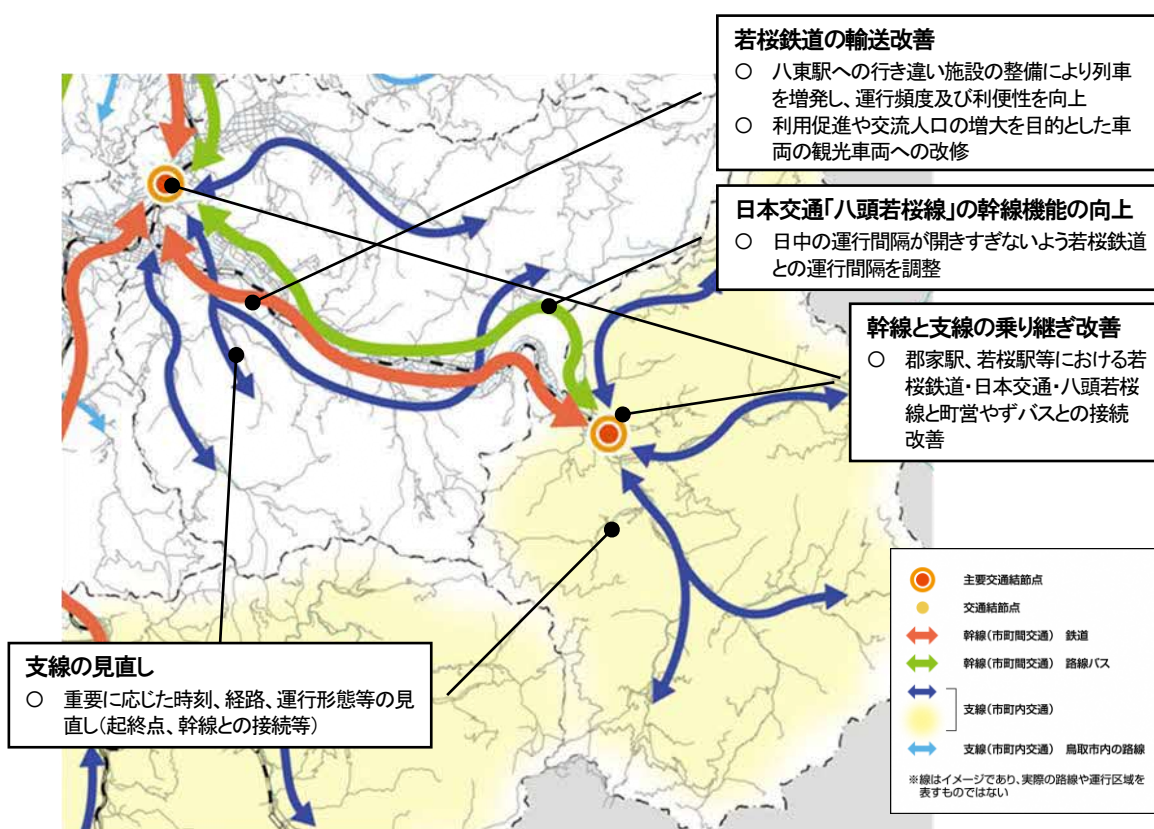
図表 76 第2次八頭町総合計画における移動や公共交通に関連した施策内容

## 2. 鳥取県東部地域公共交通網形成計画

- 鳥取県東部地域公共交通網（以下、網形成計画）の概要や網形成計画で示された公共交通の整備方針は次のとおりで、八東駅への行き違い施設整備や観光列車の改修等、幹線交通である若桜鉄道の改善を中心に事業を推進した。
- 公共交通ネットワークのイメージや交通機能の定義については、網形成計画における考え方を基本として本計画の将来イメージを設定するとともに、今後予定されている次期計画「鳥取県東部地域公共交通計画」の策定にあわせて、本計画の将来イメージ等についても整合を図ることとする。

鳥取県東部地域の将来像	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いつまでも安心して住み続けられる鳥取県東部地域
計画期間	平成 29 年度～令和 3 年度 (計画期間は令和 3 年度以降も延長し、令和 5 年度以降に計画の更新及び次期計画の策定を予定)

図表 77 鳥取県東部地域公共交通網形成計画の概要



図表 78 八頭・若桜エリアにおける公共交通の整備方針

広域交通	鳥取県東部地域と地域外を結ぶ公共交通	鉄道 (JR 山陰本線、JR 因美線、智頭急行)、高速乗合バス、航空機
幹線 (市町間交通)	地域の骨格として市町間を結ぶ公共交通	鉄道 (JR 山陰本線、JR 因美線、若桜鉄道)、路線バス (岩美・岩井線、若桜線、智頭線)
支線 (市町内交通)	各市町の集落と交通結節点とを結ぶ公共交通	路線バス (幹線以外の路線) 町営やずバス、タクシー等
交通結節点	幹線と幹線、幹線と支線の主要交通結節点	鳥取駅、岩美駅、若桜駅、智頭駅、郡家駅

図表 79 鳥取県東部地域の公共交通ネットワークを構成する要素の定義 (一部抜粋)

### 3. その他の関連計画

関連計画において示されている公共交通や住民移動に関する取組の方向性と具体的な施策の内容は次のとおりである。

計画の名称 (計画期間)	移動や公共交通に関する方針	移動や公共交通に係る施策
第2期八頭町総合戦略 (令和2年度～令和6年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通学・通勤・通院等による移動や買い物等の普段の生活に困らない仕組みづくり</li> <li>● 歩行者に優しい道路・交通環境の整備・啓発など、安心安全なまちづくりへの取り組み</li> <li>● 地域に住み暮らし続けられる持続可能な地域社会の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 若桜鉄道・町営やずバスの利用促進、高齢者等へのタクシー利用支援</li> <li>● 自動運転バス、自動車配車サービス、Maas等の早期導入に向けた調査・研究による持続可能な移手段検討</li> <li>● 中山間地域等の買い物機会の充実</li> <li>● ゾーン30の設定や歩行者優先社会等の歩行者にやさしい道路環境づくりの啓発</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 誘客力のある施設や若桜鉄道と連携し、町内の他の観光施設等へ誘導する仕組み・枠組みづくり</li> <li>● 近隣市町との連携による広域観光推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 若桜鉄道を活用した、沿線での健康ウォークラリー、サイクリング(各駅でのスタンプラリー)、駅舎フォトコンテスト等の取組</li> <li>● 因幡地域と但馬地域が連携し、若桜鉄道等を活用した広域観光ルートの創設</li> <li>● 日本遺産に認定されたストーリー『日本海の風が生んだ絶景と秘境ー幸せを呼ぶ霊獣・麒麟が舞う大地「因幡・但馬」』を活用した観光振興・情報発信</li> </ul>
第2次八頭町教育ビジョン (令和4年度～令和8年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 八頭町では平成29年度には小学校を4校に再編を行っており、今後も児童生徒数の動向を見通しながら、安心・安全で適切な望ましい教育環境であるかを見極めていく</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● スクールバスの運行による通学支援及び通学費の助成</li> </ul>
八頭町地域福祉推進計画 (平成30年度～令和5年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢化が進み、免許の返納で自家用車の運転ができなくなるなどの交通の課題が増加している中、日常の買い物や医療機関への受診などの交通手段の確保は重要な課題</li> <li>● 八頭町における深刻な地域課題の一つである「移動」について、公共交通の望ましいあり方を絶えず検討する</li> <li>● 公共交通ではカバー困難な移動ニーズにきめ細かく対応するため、NPOやボランティアを主体とする新たな移送サービスの開発も進められている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 若桜鉄道の増便や町営やずバスのダイヤ改正、ルート等を検討し、公共交通の利便性を向上させる</li> <li>● NPO・ボランティアなどによる移送サービスの導入の検討、タクシー利用補助制度の拡充</li> </ul>

図表80 関連計画における移動や公共交通に関する方針・施策



# VI. 公共交通の課題

## 1. 現状と問題点の整理

これまで整理した統計データや各種調査の結果を踏まえて、八頭町における公共交通の現状とその現状から抽出した問題点を次の（１）～（３）の項目ごとに整理した。

### （１）八頭町の地域特性や公共交通を取り巻く環境からみた現状と問題点

- 町全体で人口減少と高齢化が進行し、今後も人口減と高齢化率の高止まりが予想される。
- 特に 75 歳以上人口は北東部や南東部の地区において割合が高くなっており、郡家、船岡及び八東の各地域の中心部との差が顕著となっている。
- 自動車の保有台数や運転免許証の保有者数は変化が見られないものの、利用交通手段で自家用車を選択している人は増加傾向にある。
- 燃料費の高騰や人手不足等により運行経費が増加する一方で、コロナ禍による外出控え等により運行収入が減少し、運行に係る町の負担額は増加傾向にある。
- スクールバスは 16 台を抱えており、車検等の維持費の負担が大きく、今後は更新も必要となる。
- 小中学校の児童・生徒数は今後大きく減少する見込みがないため、現行のスクールバスの運行を続ける場合は負担額の更なる増加が懸念される。

**問題点①:人口減少と高齢化**

**問題点②:公共交通の維持確保に係る行政支出額の増加**

### （２）交通手段別にみた現状と問題点

若桜鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高校生の通学利用は鳥取県の助成制度等により近年増加</li> <li>● 運転士の高齢化や車両の老朽化、燃料費の高騰等が運行を継続していく上での課題</li> </ul>
民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転者不足等の問題はあるものの、日本交通・八頭若桜線は国庫補助対象路線であるため、今後も現在の形態で継続的に運行予定</li> </ul>
町営やずバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 全体的な利用者数は減少傾向にあり、一部路線はコロナ禍以降大きく減少、特に大江線、私都線以外の路線は利用が少ない</li> <li>● 利用者の減少に伴い、利用者一人あたりの赤字額も増加傾向（現在 1 人あたり 1,089 円）</li> <li>● 細見線、大江線、私都線は児童・生徒の通学でも活用されており、高校生を含めると 34 人程度が町営やずバスで通学</li> <li>● 利用者アンケートによる満足度は高いが、「運行間隔・運行本数」「運行時間帯」「鉄道・路線バスとの乗り継ぎ」に関しては不満も見られる</li> </ul>
一般乗用タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシーの利用目的について、住民アンケートでは買い物より通院で利用している人の割合が他の公共交通機関に比べて多い</li> <li>● タクシー利用費助成事業に対しては、鳥取市の医療機関への通院で活用したいという声が多い</li> <li>● 住民アンケートでは、タクシー利用費助成事業の制度に対して、「助成金額が多少減っても現行の制度を維持すべき」と考えている人が多い</li> <li>● タクシーの支払可能額としては 1,000 円以内が 7 割程度を占める</li> <li>● 郡家地区や船岡地区に比べ、運賃の負担が大きい八東地区でタクシー利用費助成事業を活用する利用者は少ない</li> <li>● タクシー利用費助成制度を活用し、相乗り利用をすると運賃が安くなるものの、現状相乗り利用の回数は少ない</li> </ul>

<p>スクールバス</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● スクールバスは基本的に限られた便・時間帯での運行のため、運転者はタクシーや町営やずバス等と兼務してやりくりしている状況</li> <li>● 朝夕のみ多くの運転者を必要とするため、運転者のまとまった収入が確保できず委託・直営いずれも運転者不足が深刻化</li> <li>● 現在の状況が続く場合、現在の運行形態で児童・生徒を輸送することは不可能</li> <li>● 統廃合の経緯から、スクールバスで通学する児童・生徒が多く存在し、特に冬季は中学生の半数以上が利用するため、満車に近い状態で運行している路線も存在</li> <li>● バス車両以外で運行しているスクールバスの路線は道路が狭隘なため、町営やずバスで代替することは困難</li> </ul>
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口のおよそ1割の人がバス停から離れた集落で暮らしている</li> <li>● 郡家駅等の交通結節点におけるバスの案内については改善が必要</li> <li>● 町の輸送に関わる事業の運転者は、全体的に高齢化が進んでおり、鳥取自動車では50歳代と60歳代、町が直接雇用する運転者（一部は八頭町シルバー人材センターから派遣）は60歳代から70歳代が主になっている</li> <li>● 自動運転バスの実証実験を行ったものの、運行における体制等が課題になっていることから八頭町での社会実装や実証結果を活用した取組は未実施</li> </ul>

**問題点③:町営やずバスの利用者減少と利用の少ない路線の存在**

**問題点④:タクシー利用費助成事業を維持する上で効率的に運用していく視点が不足**

**問題点⑤:移動サービスの担い手不足の深刻化**

**問題点⑥:公共交通機関同士の乗り継ぎや、交通結節点における案内が不足**

**問題点⑦:現時点では自動運転の実証結果を課題解決に生かしてきれていない**

### (3) 地域住民のニーズ・公共交通に対する意識

- 通院は郡家・船岡・八東の各地域の中心部、買い物に郡家に行く人が多い。
- 住民アンケートでは、運転免許証を持っていない人の9割が送迎で移動することがあると回答し、送迎で移動できることを理由に公共交通を利用していない人も多い。
- 住民アンケートでは、回答者全体のおよそ1割、運転免許証を持っていない人のおよそ2割が「公共交通が不便で困っている」と感じている。
- 住民アンケートでは、回答者のおよそ6割が将来の移動に対して不安を感じている。
- 高齢者の中にはバスや鉄道の時刻表や料金体系を理解することが難しい人も多い。

**問題点⑧:自家用車の送迎に対する依存**

**問題点⑨:高齢者を中心とした地域住民の公共交通に対する理解が不足**

## 2. 課題の整理

前項で抽出した問題点と上位・関連計画を踏まえ、八頭町の公共交通及びスクールバスやタクシー利用費助成事業等の移動サービスが抱える「解決すべき課題」を次のとおり整理した。

### 《課題1》人口減少や高齢化、地域の特性等を踏まえた公共交通網の構築

人口減少や高齢化が今後も続いていくと想定される中、地域住民ニーズに適した移動サービスの実現にあたり、バス路線の見直しやタクシー利用費助成事業の方向性を含めて検討し、より地域特性に応じた公共交通網を構築する必要がある。

#### 対応する問題点

問題点①:人口減少と高齢化

問題点③:町営やずバスの利用者減少と利用の少ない路線の存在

問題点④:タクシー利用費助成事業を維持する上で効率的に運用していく視点が不足

### 《課題2》運行の効率化や過度な行政支出の抑制等を踏まえた、公共交通の維持・確保

人口減少等によって更なる公共交通利用者の減少が予想される中、公共交通の維持・確保を目指すにあたっては、公共交通利用者の減少を抑えることに加えて、運行の効率化や過度な財政支出を抑制し、持続可能な運用体制を築く必要がある。

#### 対応する問題点

問題点②:公共交通の維持確保に係る行政支出額の増加

問題点③:町営やずバスの利用者減少と利用の少ない路線の存在

問題点④:タクシー利用費助成事業を維持する上で効率的に運用していく視点が不足

### 《課題3》町内の交通資源の活用・配置による運転者不足への対応

スクールバスを含めた移動に関わる担い手(運転者)不足の深刻化に対応するために、町営やずバスや鉄道による児童・生徒の輸送等を検討するほか、公共交通に限らず町内の交通資源(車両・人)を最大限に活用して地域住民の移動環境を確保していく必要がある。

#### 対応する問題点

問題点⑤:移動サービスの担い手不足の深刻化

## 《課題4》公共交通の利用環境整備

利用しやすい公共交通を目指していく上で、地域住民だけでなくアフターコロナを見据えた観光等の需要の取り込みも視野に入れ、これまで実証を行った自動運転等の新技術活用や、交通結節点等のハード面の整備、情報提供等のソフト面の整備を検討する必要がある。

### 対応する公共交通の問題点

問題点⑥:公共交通機関同士の乗り継ぎや、交通結節点における案内が不足

問題点⑦:現時点では自動運転の実証結果を課題解決に生かしきれていない

## 《課題5》公共交通の利用促進と公共交通を「守っていく」ための意識醸成・理解促進

自家用車への依存が大きい中、地域住民に公共交通の必要性を伝えることが公共交通の利用促進において重要で、公共交通の使い方や移動支援に対する制度の理解を促す必要である。

### 対応する公共交通の問題点

問題点③:町営やずバスの利用者減少と利用の少ない路線の存在

問題点⑤:移動サービスの担い手不足の深刻化

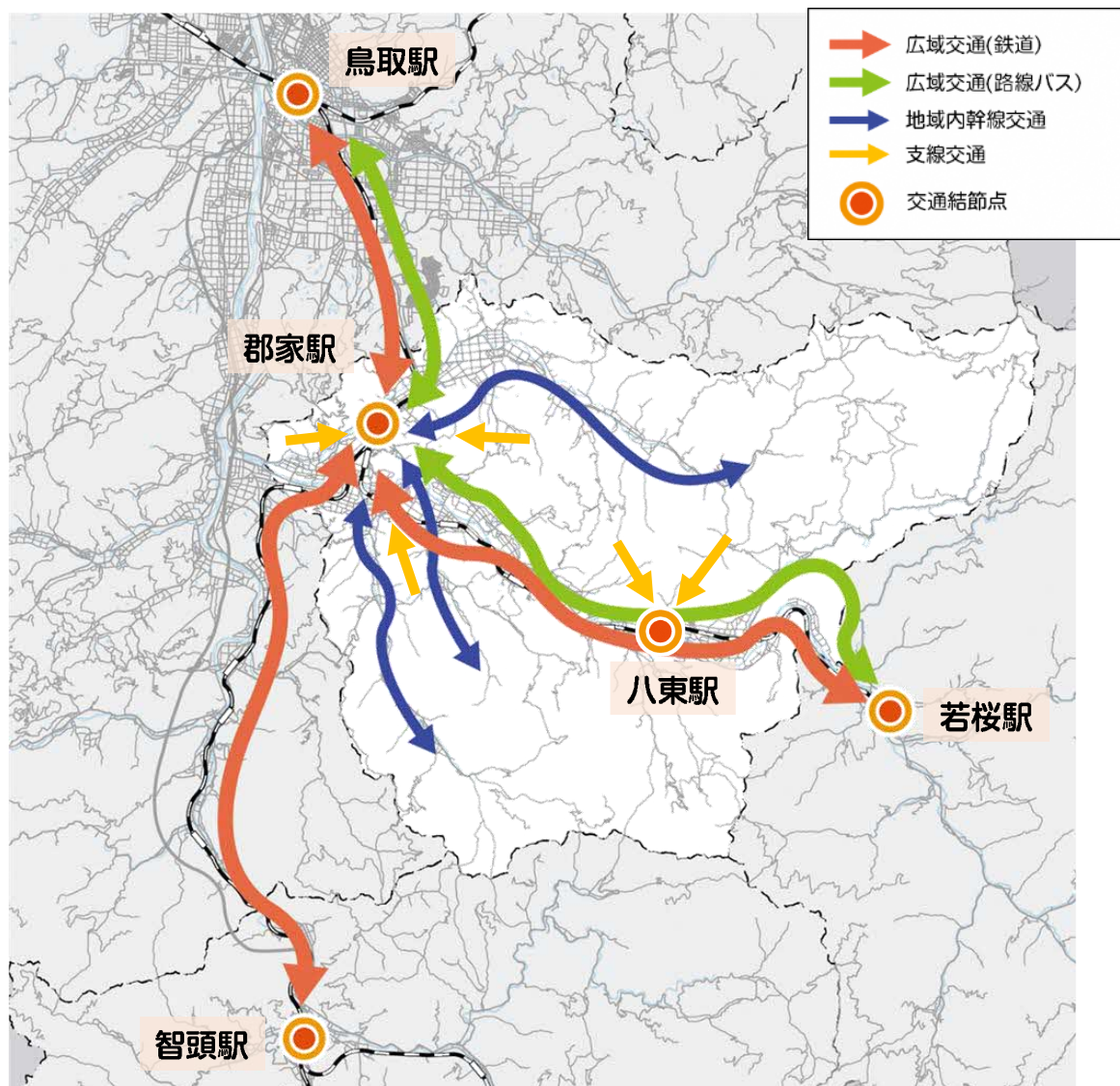
問題点⑧:自家用車の送迎に対する依存

問題点⑨:高齢者を中心とした地域住民の公共交通に対する理解が不足

## VII. 計画の基本的な方針と目標

### 1. 公共交通ネットワークの将来像

八頭町における公共交通ネットワークのイメージについては、鳥取県東部地域公共交通網形成計画（平成29年3月策定）で示された「公共交通ネットワークの将来イメージ」を踏襲しつつ、郡家地域・船岡地域・八東地域の各地域において地域拠点を設け、支線交通においては交通結節点や地域拠点までの輸送を地域特性にあわせて柔軟に対応していくこととする。



図表 81 八頭町を中心とした公共交通ネットワークのイメージ

位置付け	役割		該当箇所
交通結節点	町の中心部に位置し、広域交通及び幹線と幹線、幹線と支線の乗り継ぎの中心となる拠点		郡家駅、八東駅
地域拠点	旧町単位の地域において、公共交通の接続や人々の交流等の中心となる生活の拠点	郡家地域	郡家駅、八頭町役場本庁舎、郡家保健センター 等
		船岡地域	因幡船岡駅、隼駅、船岡庁舎 等
		八東地域	八東駅、八東庁舎 等

図表 82 拠点の役割

位置付け	役割	交通手段	維持・確保の方向性
広域交通	地域の骨格として市町間を結ぶ公共交通 鳥取市中心部や周辺自治体と八頭町を結ぶ幹線交通であり、通勤・通学や高齢者等の通院・買い物等、多様な目的での移動を担う	鉄道（JR 山陰本線、JR 因美線、智頭急行）	鉄道事業者や周辺自治体と連携してサービスの維持・向上に努め、接続する交通手段は運行ダイヤ等を調整して乗り継ぎの利便性を確保する
		鉄道（若桜鉄道）	鉄道施設を八頭町・若桜町で保有・管理する「公有民営方式での上下分離」によって維持していく交通手段であり、若桜町や鳥取県と連携して維持・確保に取り組むとともに、通勤・通学、通院・買い物等の生活利用に加えて、観光需要取り組むための利用促進を積極的に推進する
		民間路線バス（日本交通・八頭若桜線）	起終点の鳥取駅バスターミナル、経由地である郡家駅前では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っているため、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する
地域内幹線交通	一定の人口集積が存在する地域と交通結節点を結び、広域交通と接続する路線	町営やずバス（主に大江線、私都線）	町内の通勤・通学、通院・買い物等の生活を支える交通であり、町が維持に取り組むとともに、広域交通との接続を確保する
支線交通	地域拠点と集落の間を結ぶ路線	町営やずバス（大江線、私都線以外の路線）	地域内幹線交通と同じく、生活を支える交通であるため維持を前提に、利用の実態等に応じて柔軟に見直しを行う
補完交通サービス	上記の交通を補完し、主に高齢者等の通院や買い物等の移動を担う	タクシー	タクシー利用費助成事業を継続し、高齢者等の通院や買い物等の生活移動を支援する

図表 83 各交通手段の役割と維持・確保の方向性

## 2. 計画の基本的な方針と目標

### (1) 基本的な方針

上位計画等から公共交通及び町内の移動サービスは、地域の「安心・安全な暮らし」を支える役割を担っていることを前提に、持続可能な地域社会の形成や、人々の交流・連携に寄与するもので、将来にわたって維持・確保していく必要がある。こうした観点から本計画の基本的な方針を次のように設定した。

《基本的な方針》

人々の暮らしや交流を支える公共交通を“みんな”で守る

### (2) 目標

基本的な方針を踏まえ、八頭町の公共交通における課題を解決するために次の目標を設定した。

#### 公共交通の課題

《課題1》人口減少や高齢化、地域の特性等を踏まえた公共交通網の構築

《課題2》運行の効率化や過度な行政支出の抑制等を踏まえた、公共交通の維持・確保

《課題3》町内の交通資源の活用・配置による運転者不足への対応

《課題4》公共交通の利用環境整備

《課題5》公共交通の利用促進と公共交通を「守っていく」ための意識醸成・理解促進

#### 目標1:公共交通を守っていくための仕組み・体制を構築する

民間路線バスや町営やずバス、一般乗用タクシーといった公共交通に加え、児童・生徒の移動を支えているスクールバス等は地域住民の移動を支える「なくてはならない移動手段」であるが、利用者の減少や行政支出の増加、運転者不足や運転者の高齢化等の問題から将来にわたって継続的に確保していくことが困難になると予想される。これらの移動手段を守るために地域の交通資源を適切に配置し、維持していくための体制を構築する。

#### 目標2:地域に適した公共交通とその利用環境を提供・整備する

人口減少や高齢化が今後も進む中、移動環境の地域差や地域の特性を踏まえたサービスを検討し、それらを利用する環境を整えることで利便性の高い公共交通網を実現する。また、目標達成にあたっては、自動運転技術の活用や MaaS などの活用を視野に入れた検討を行う。

#### 目標3:より多くの人々が公共交通に触れる機会を創出する


公共交通が持続可能な地域社会の形成や、人々の交流・連携に寄与するものであることを踏まえ、地域住民がより身近に公共交通の存在を認識してもらうための施策を展開する。また、目標の実現にあたって必要不可欠な関係者や部門間の連携を強化する。

# VIII. 目標を達成するために実施する事業・実施主体

## 1. 事業内容

### 目標1:公共交通を守っていくための仕組み・体制を構築する

事業名	広域交通の維持・確保
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広域的な幹線交通である若桜鉄道や日本交通・八頭若桜線の維持・確保に努め、利用実態に応じた運行ダイヤの調整等を行うこととする。</li> <li>● 鳥取県及び周辺自治体との連携により、公共交通利用データに基づいた鳥取県東部圏域全体の路線再編や広域幹線・地域内交通の運行見直し基準作成等の事業を推進し、公共交通ネットワークの維持に努める。</li> </ul>
実施主体	八頭町、交通事業者、鳥取県及び周辺自治体
実施時期	令和5年度から継続的に実施


事業名	町営やずバスの見直し																								
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大江線・私都線は、広域交通との接続等を調整しながら路線を維持する。</li> <li>● 大江線・私都線以外の路線は、必要に応じてルートやダイヤの見直しや、事前に乗降場所や時刻等を定めた事前予約を基本とする路線不定期運行(デマンド型)への切り替え等を検討する。</li> </ul>																								
	 <p style="text-align: center;">▲ 町営やずバス</p>																								
	<p>■ 満足 □ どちらかといえば満足 □ どちらでもない □ どちらかといえば不満 ■ 不満</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>満足</th> <th>どちらかといえば満足</th> <th>どちらでもない</th> <th>どちらかといえば不満</th> <th>不満</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行間隔・運行本数 (n=63)</td> <td>17.5%</td> <td>27.0%</td> <td>19.0%</td> <td>34.9%</td> <td>1.6%</td> </tr> <tr> <td>運行時間帯 (n=60)</td> <td>25.0%</td> <td>25.0%</td> <td>16.7%</td> <td>23.3%</td> <td>10.0%</td> </tr> <tr> <td>鉄道や日本交通・若桜線(路線バス)との乗り継ぎ (n=54)</td> <td>16.7%</td> <td>14.8%</td> <td>29.6%</td> <td>22.2%</td> <td>16.7%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">▲ 町営やずバスにおいて満足度が低い項目 (町営やずバス利用者アンケート調査結果)</p>	項目	満足	どちらかといえば満足	どちらでもない	どちらかといえば不満	不満	運行間隔・運行本数 (n=63)	17.5%	27.0%	19.0%	34.9%	1.6%	運行時間帯 (n=60)	25.0%	25.0%	16.7%	23.3%	10.0%	鉄道や日本交通・若桜線(路線バス)との乗り継ぎ (n=54)	16.7%	14.8%	29.6%	22.2%	16.7%
項目	満足	どちらかといえば満足	どちらでもない	どちらかといえば不満	不満																				
運行間隔・運行本数 (n=63)	17.5%	27.0%	19.0%	34.9%	1.6%																				
運行時間帯 (n=60)	25.0%	25.0%	16.7%	23.3%	10.0%																				
鉄道や日本交通・若桜線(路線バス)との乗り継ぎ (n=54)	16.7%	14.8%	29.6%	22.2%	16.7%																				
実施主体	八頭町、交通事業者																								
実施時期	ルートやダイヤの見直しは必要に応じて令和5年度から継続的に実施 運行形態の見直しは令和5年度から検討し、調整が整い次第実証運行を実施																								

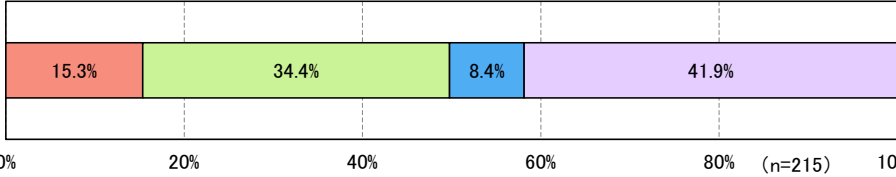


事業名	<b>タクシーの効率的な運用推進</b>
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシーの相乗り利用を促進し、タクシー利用費助成事業に対する財政負担を抑え、車両や乗務員の効率的な運用を推進する。</li> <li>● 具体的には、需要の多い時間(10時～12時台)における相乗り利用の周知・案内、配車システムを活用した希望者同士のマッチングが成立しやすくなる仕組み等を検討する。</li> </ul>
	<p>(人/日)</p> <p>▲ タクシー利用助成事業を活用してタクシーを利用する時間帯</p>
実施主体	八頭町、交通事業者
実施時期	令和5年度から継続的に実施

事業名	<b>スクールバスを含めた運転者不足への対応</b>
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● スクールバスを含めたバスや鉄道の運転者不足に対応するための取組を推進する。</li> <li>● スクールバスについては、公共交通等の利用を含めた様々な通学体系への転換を検討する。</li> <li>● 若桜鉄道の沿線地域に居住する中学生のスクールバスから若桜鉄道を利用した通学への転換を検討する。実施にあたっては町の教育部門や各学校との協力体制を構築することで、保護者や地域住民の理解を得ながら進める。</li> <li>● 大型の車両を用いる必要のない町営やバス路線やスクールバス路線について、町が直接雇用しているスクールバスの運転者や、まちづくり委員会の送迎を行っている地域住民といった人材の活用を検討する。</li> <li>● 人材の活用にあたっては、町の教育部門・福祉部門と連携し、持続可能性の観点から運転者が一定の収入を得られる仕組みを検討する。</li> </ul>
	<p>▲ バス車両でのスクールバス運行</p>
実施主体	八頭町、交通事業者、町内の小中学校
実施時期	令和5年度から協力体制を構築するとともに検討を進め、調整が整い次第段階的に実証運行を実施


## 目標2:地域に適した公共交通とその利用環境を提供・整備する

事業名	公共交通の利用環境改善
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線交通である鉄道(若桜鉄道、JR 山陰本線、JR 因美線、智頭急行)や日本交通・八頭若桜線と町営やずバスの接続については、幹線交通のダイヤ改正等に合わせた対応を継続する。</li> <li>● 郡家駅を中心に駅施設や地域拠点における乗り換えの案内について、必要に応じて改善を図る。</li> <li>● 町営やずバスの路線について、町バス位置情報システムや Google 等の主要な経路検索サービスへの対応を推進する。</li> <li>● 鳥取県や交通事業者、その他の関係者と連携して、二次元バーコードや交通系 IC カードによるキャッシュレス決済の導入等の ICT を活用した利便性向上策を検討する。</li> <li>● 警察等と連携して安全性が十分ではないバス停を把握し、必要に応じた改修や整備を行う。また、バス停の保全においては引き続き地域住民と連携して取り組む。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 150px;"> <p>運行する方面によってバス停が離れた場所にあるため、利用者にとってわかりにくい</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">▲ 郡家駅における現在のバス待合環境 (左: 私都・鳥取方面、右: 大江・若桜方面)</p>
実施主体	八頭町、交通事業者、鳥取県、警察ほか関係機関
実施時期	令和 5 年度から継続的に実施

事業名	タクシー利用費助成事業の維持・活用
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシー利用費助成制度の維持に最大限努める。</li> <li>● 基本的に助成率等は現行制度を維持し、財政負担を考慮しながら、対象者や対象となる移動の範囲等についても必要に応じて見直しを検討する。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: small;"> <span>□ さらに助成金額を増やしてサービスを充実させるべき</span> <span>□ 助成金額が多少減っても現行の制度を維持すべき</span> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: small;"> <span>□ 対象者や金額等、制度自体を見直すべき</span> <span>□ わからない</span> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  <p>▲ タクシー利用費助成事業に対する地域住民の意向 (住民アンケート調査結果)</p> </div>
実施主体	八頭町、交通事業者
実施時期	令和 5 年度から継続的に実施

事業名	新技術を活用した移動サービスの導入検討
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動運転については今後の社会動向等に注視しつつ、関係する事業者との連携体制を維持し、社会実装に向けた検討を継続する。</li> <li>● 鳥取県東部地域 MaaS 協議会が実施する事業と連携して、鳥取県東部圏域で展開する自動運転や MaaS の取組を推進する。</li> </ul>
実施主体	八頭町、交通事業者
実施時期	令和 5 年度から継続的に実施

### 基本目標3:より多くの人々が公共交通に触れる機会を創出する

<b>事業名</b>	<b>若桜鉄道を活用した観光施策の推進</b>	
<b>事業内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光部門や若桜鉄道と連携を図り、駅舎や列車等の観光資源化・魅力化に努める。</li> <li>● 観光列車や貸切列車によるイベント等において周知・PR を行うことで観光利用の拡大を目指す。</li> <li>● 郡家駅を基点として、各交通手段の情報が一体になった時刻表や、観光マップと一体化した路線図、観光面で公共交通との連携が図れるデジタルサイネージ等を活用した利用促進を図る。</li> </ul>	
<b>実施主体</b>	八頭町、交通事業者	
<b>実施時期</b>	令和5年度から継続的かつ段階的に実施	

▲ 若桜鉄道を活用したイベントの様子  
(卒園列車イベント)

<b>事業名</b>	<b>公共交通の利用・理解の促進</b>	
<b>事業内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 教育部門や学校との連携体制を構築し、鉄道やバスの乗り方教室等、児童・生徒を対象にした利用促進に取り組む。また、保護者を対象とした説明会を開催し、公共交通への理解を促進する。</li> <li>● 児童を対象とした若桜鉄道の乗車体験事業を引き続き推進する。</li> <li>● 通学利用者の底上げのため、鳥取県や周辺自治体と連携して実施している高校生の通学助成等を継続する。</li> <li>● 福祉部門が所管しているまちづくり委員会や地区サロン、老人クラブ等の組織を活用し、公共交通の利用方法等の周知を行う。</li> <li>● バス時刻表やタクシー利用費助成事業等の周知においては、高齢者が理解しやすい広報素材を作成・提供する。</li> <li>● 町の広報誌やウェブサイト、SNS を活用して公共交通の利用状況や取組の進捗状況、財政支出の現状等の情報を発信する。</li> </ul>	
<b>実施主体</b>	八頭町、交通事業者、地域住民	
<b>実施時期</b>	令和5年度以降も継続しつつ、可能な取組から段階的に実施	

▲ 児童を対象とした若桜鉄道の乗車体験  
(郡家地域)

<b>事業名</b>	<b>関係者による連携体制の構築</b>	
<b>事業内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域公共交通会議を毎年度定期的で開催し、本計画に掲げた事業の実施状況や評価指標の達成状況等、進捗報告を行う。</li> <li>● 教育や福祉、観光等の他部門との協力体制を構築し、本計画で示した各事業の実施に向け、具体的な検討を行う。</li> </ul>	
<b>実施主体</b>	八頭町、交通事業者	
<b>実施時期</b>	令和5年度から継続的かつ段階的に実施	

## 2. 事業スケジュール

事業	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
<b>目標1:公共交通を守っていくための仕組み・体制を構築する</b>					
広域交通の維持・確保	鳥取県や周辺自治体と連携し、継続実施 →				
町営やずバスの見直し	必要に応じてルートやダイヤの見直しを継続実施 あわせて運行形態の見直しを検討 →				
タクシーの効率的な運用推進	検討・体制構築 →		可能な取組から検討・実施 →		
スクールバスを含めた運転者不足への対応	検討・体制構築 →		可能な路線等から段階的に実施 →		
<b>目標2:地域に適した公共交通とその利用環境を提供・整備する</b>					
公共交通の利用環境改善	継続実施、可能な取組から検討・実施 →				
タクシー利用費助成事業の維持・活用	継続実施、必要に応じて適宜改善 →				
新技術を活用した移動サービスの導入検討	社会動向に注視し、実現に向けての検討を継続 →				
<b>目標3:より多くの人々が公共交通に触れる機会を創出する</b>					
若桜鉄道を活用した観光施策の推進	継続実施、可能な取組から検討・実施 →				
公共交通の利用・理解の促進	継続実施、可能な取組から検討・実施 →				
関係者による連携体制の構築	継続実施、可能な取組から検討・実施 →				

# IX. 計画の達成状況の評価に関する事項

## 1. 目標に対する評価指標

### 目標1:公共交通を守っていくための仕組み・体制を構築する

評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方
若桜鉄道、日本交通・八頭若桜線、町営やずバス、タクシー利用費助成事業の維持に係る町民1人あたりの財政支出額の合計	※14,190円/人	16,580円/人以内	町の負担により維持・確保している公共交通に対して、人口が減少しても財政負担を大きく増やさないことを目標とする。 目標値は人口減少を踏まえ、現状値の公的支出額を推計人口(令和7年度推計値)で除した値を採用する。
町営やずバスの運行に係る利用者1人あたり赤字額	1,089円/人	1,000円/人以内	公共交通利用者の減少が続く中、路線の見直し・効率化を進め、コロナ禍前の水準を目指して、収支の改善を図る。

※公共交通に関する財政支出額を令和4年3月時点の町人口(16,669人)で除して算出

### 目標2:地域に適した公共交通とその利用環境を提供・整備する

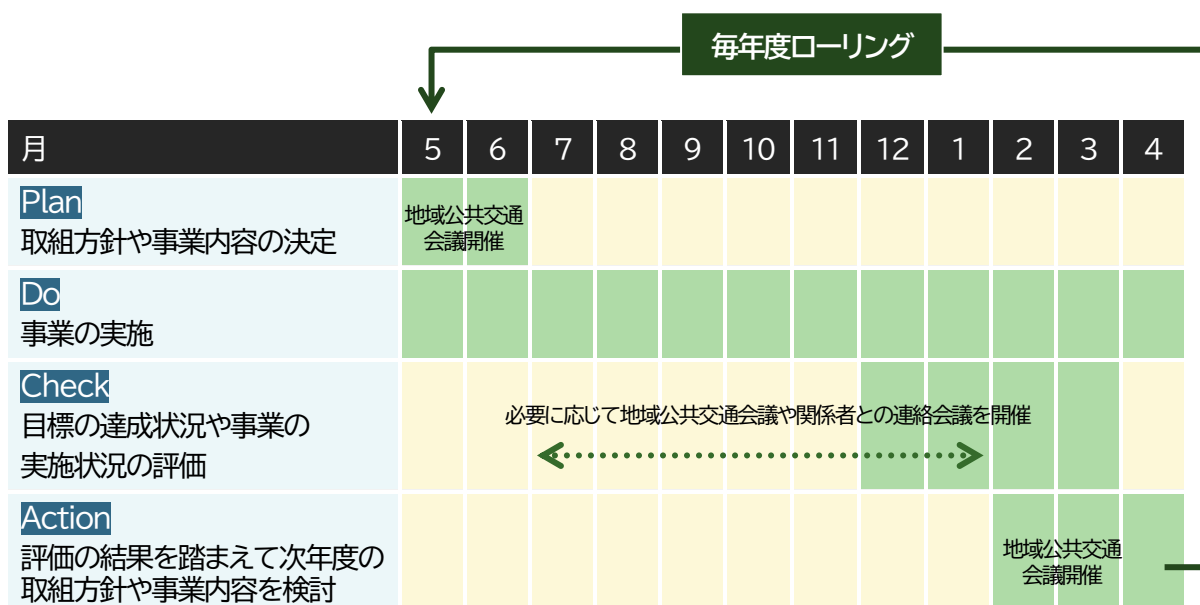
評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方
八頭町内における町営やずバス、タクシーの年間利用者数	61千人	55千人	人口減少による利用者の減少が予想される中、通学利用を取り込むことに加えて、利用環境やサービス内容を地域の実情に合わせて提供することで利用者の減少をおよそ1割以内に抑える。
利用環境の整備・改善に関する取組の実施件数	—	年1件以上	事業として挙げた取組内容を年1件以上、着実に実施していくことを目標とする。

### 目標3:より多くの人々が公共交通に触れる機会を創出する

評価指標	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)	考え方
公共交通に関する情報発信の回数	—	年3回以上	年度の上旬・中旬・下旬の計3回、町の広報やウェブ媒体等を活用した情報発信・利用促進、公共交通の周知・PRに毎年継続して取り組む。
取組を実施する際に連携した部門数	—	3部門 (教育・福祉・観光)	計画に掲げた目標及び事業の実現に向け、計画期間内に教育・福祉・観光の3部門との連携体制を構築する。

## 2. 計画の達成状況の検証方法

- 本計画の進捗管理は、八頭町、住民代表、交通事業者、関係団体等によって構成される「八頭町地域公共交通会議」が行う。
- 計画の進捗管理にあたっては、単年度と5年間の2つのPDCAサイクルに基づき、計画、実施及び評価等を行う。
- 単年度のPDCAサイクルでは、年度初頭に開催する地域公共交通会議において、前年度の目標の達成状況や事業の実施状況を踏まえた当該年度の取組方針や事業内容を示し、事業の進捗状況等の報告を行う。また、毎年2～3月頃に開催する地域公共交通会議においては、本計画における目標の達成状況及び事業の実施状況の評価を行う。
- 5年間のPDCAサイクルでは、必要に応じて計画の見直しを図りながら、最終年度において計画全体の達成状況の評価・検証並びに計画の更新又は次期計画の策定を行う。



図表 84 単年度におけるPDCAサイクルのイメージ



図表 85 計画全体におけるPDCAサイクルのイメージ