

第5章 課題の整理と計画の基本方針・目標等

5-1 公共交通の現状・問題点と課題の整理

(1) 調査結果に基づく公共交通の現状・問題点と課題

ここまでの調査結果を踏まえると、鳥取県東部地域における公共交通の現状・問題点と課題は、次のとおり整理することができる。

① 広域的な公共交通ネットワークの形成に関する事項

現状・問題点	課題
○通勤・通学、通院、買い物等の移動の目的地は、市町の中心部や幹線道路の近くに概ね立地している。(p7~p10,p66~p67) ○通勤・通学需要としては4町から鳥取市へ向かう方向が大きい、通学については鉄道を利用した逆方向のまとまった需要がある。(p15~p17,p35,p38~p40) ○鳥取市と4町を結ぶ路線については、バスとJRは一定の便数が確保されているが、若桜鉄道と智頭急行は便数が少なく、利便性も劣る。(p41,p43) ○路線バスや鉄道の運行本数の少なさは行政・住民の双方から問題点として挙げられているが、サービス改善のためにはハード整備を含めた抜本的な対策が必要である。(p28~p29,p42,p68,p72~p74) ○鳥取駅までの「運賃」と「所要時間」については、鳥取市の新市域や4町において負担が大きくなっている。(p33~p34) ○鳥取市と4町を結ぶバス路線については、運行本数に対し利用が少ない、他の交通機関と重複している等により、非効率な区間がある。(p31,p43~p45,p79) ○鳥取市では、市独自の計画に基づき、地域ごとにバス路線の再編が段階的に進められている。(p22~p30,p45)	市町をまたいで運行する鉄道や路線バス(幹線)のサービス確保・改善
○高齢化率の高い鳥取市の縁辺部や山間部では、公共交通の利用が不便な地域が存在している。(p31~p34,p43,p46~p51) ○鉄道やバスを利用してもよいと思う最寄りバス停や駅までの距離は、年代が高くなるほど短くなる傾向にある。(p65) ○路線バスやタクシーを通院目的で利用している人は、自由に使える車や運転免許を持たない人が多い。(p70~p71) ○鉄道やバスを利用しない理由として、サービスに関する項目については「乗りたい時間の運行がない」が最も多く、公共交通を利用して自由に移動できないことが問題となっている。(p72) ○公共交通のほかに高齢者や障がい者を対象とした移動手段確保策や支援策が展開されており、一部ではサービスの重複がみられる。(p60~p62,p68) ○現状の公共交通ではカバーできないニーズや担い手不足への対応のため、自動運転等の最新技術を活用した検討が進められている。(p22,p25,p28~p29,p62)	地域特性に応じた移動手段の確保
○交通拠点である駅周辺の活性化による回遊性向上やにぎわい創出が複数の市町に共通して主要な施策・事業に位置付けられている。(p23~p26,p29) ○交通拠点である駅のほか、集約された公共施設や道の駅などの地域の拠点を中心とした人・モノのネットワークづくりが、地域に共通する主な取組として位置付けられている。(p22~p27,p29) ○鳥取市は自転車の交通手段分担率が高く、中心市街地における自転車の活用が施策として挙げられている。(p22,p27,p29)	生活の質の向上を支える交通まちづくりの推進

② 公共交通の利用環境改善と利用促進に関する事項

現状・問題点	課題
○ 主に駅が交通拠点としての役割を果たしている。(p31,p35,p42) ○ 鉄道との乗り換え、バスとの乗り換えについては、特に4町において重点的に改善すべき事項と位置付けられる。(p23,p25,p28,p30,p49~p50,p79) ○ バス停の待合環境は、複数の市町に共通して重点的に改善すべき事項に位置付けられる。(p28,p72~p73)	交通拠点の機能強化
○ 上位・関連計画において、鉄道やバスの車両や交通拠点におけるバリアフリー化の推進が掲げられている。(p24,p26,p30,p37) ○ 路線バスのサービスについて、乗務員の接遇についての満足度は高いが、利用するきっかけや観光客が利用しやすい環境づくりのためにも接遇レベルの維持・向上が必要である。(p72~p73)	公共交通を利用して安全・安心に移動できる環境の実現

③ 自家用車からの転換等による公共交通の利用促進に関する事項

現状・問題点	課題
○ 人口減少や少子高齢化の進展等により鉄道やバスの利用者数が減少する一方で通勤・通学手段は自家用車が約8割を占める等、日常生活の移動手段は自家用車に大きく依存している。(p16,p36,p39~p40,p44~p46) ○ 公共交通を利用できる環境ではあるが、その利便性の高さから自家用車を選択してしまう人が多く、公共交通を利用することがある人は2~3割台にとどまる。(p70) ○ 鳥取市や若桜鉄道沿線地域では、自家用車から公共交通に意識や行動を自発的に転換する取組が主要な施策として掲げられている。(p22~p23,p25) ○ 公共交通を利用しない理由として「自分で自動車を運転できるから」が最も多い等、公共交通の確保・維持の必要性を自らの問題として認識していない人が多数となっている。(p72) ○ 自家用車への過度な依存は、渋滞の発生や環境負荷の増大といった様々な問題の一因となっている。また、近年では高齢の運転者による事故が大きな社会問題となっている。公共交通機関を利用し、自家用車の使用を控えることは、こうした問題の解決につながる。(p16~p20)	自家用車に依存した生活からの転換
○ 公共交通を将来にわたって維持していくために、ハード・ソフト両面の利用促進の取組が必要である。(p21~p30) ○ 公共交通に関する時刻や運賃等の「情報の入手しやすさ」は、複数の市町に共通して重点的に改善すべき事項となっている。(p72~p73)	公共交通の利用促進

④ 観光交通としての利便性向上に関する事項

現状・問題点	課題
○ 鳥取砂丘等の主要な観光地への交通手段は確保されているが、地域内を自由に周遊できる観光二次交通が十分に確保されていない。(p13,p21~p23,p25,p29) ○ 観光客にとって公共交通の本数や時刻、乗り継ぎ等が不便でわかりづらく、利用しにくい。(p22~p24,p28,p79) ○ 観光客のニーズの多様化や増加する外国人観光客に対応できるよう交通拠点の利便性向上や案内表示の改善、公共交通サービス従事者の対応強化が必要である。(p21~p25,p29,p79) ○ 地域には若桜鉄道や山陰海岸ジオライナーなどの公共交通に関する貴重な観光資源がある。(p13,p55) ○ 今後は鳥取駅と東浜駅への「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」の停車等により観光地としてさらに注目が高まることが予想され、地域の魅力を発信することが重要である。(p23,p35)	観光交通としての利便性向上と情報発信

⑤ 公共交通の維持・存続のための仕組みづくりに関する事項

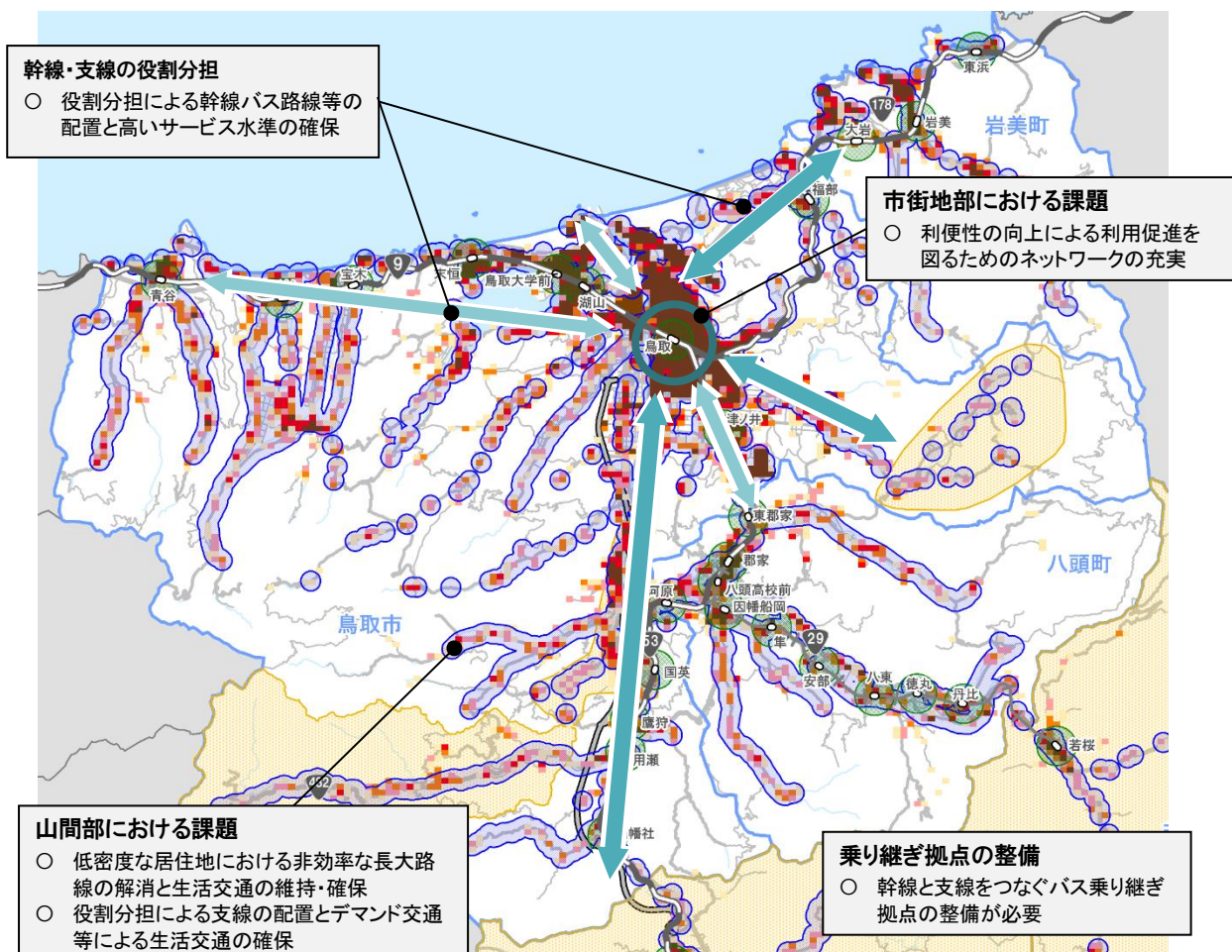
現状・問題点	課題
○ 公共交通を取り巻く環境や利用状況の変化、住民や利用者の意見や要望等をもとに広域的かつ継続的に公共交通サービスを改善していくための仕組みが整っていない。(p63~p79) ○ バスのサービスを維持するための公費負担の考え方については意見が分かれており、「わからない」との回答も多数ある。(p75) ○ 複数の市町において「住民が主体となったまちづくり」が標榜されており、自らの問題として公共交通の維持・存続や利用促進に取り組む組織や団体の支援が必要である。(p21~p30) ○ 若桜鉄道は、路線バスとともに重要な地域公共交通としての役割を担っていることから、今後も引き続き収支の均衡と安全で安定した運行を確保することが必要である。(p75~p78)	住民と行政、交通事業者の連携による取組を推進していくための仕組みづくり
○ 行政の負担額を考慮しながら地域全体の公共交通ネットワークを維持していくためには、行政として最低限確保するサービス水準を設定した上で、利用の少ない路線や不採算の路線の運行を見直すための基準を作り、運用することが必要である。(p31,p43~p50,p79)	効率的な公共交通体系の実現に向けた仕組みづくり

(2) エリア別の現状・問題点及び課題

前項の現状・問題点及び課題のうち、各エリアにおける特徴的な事項は次の通り整理することができる。

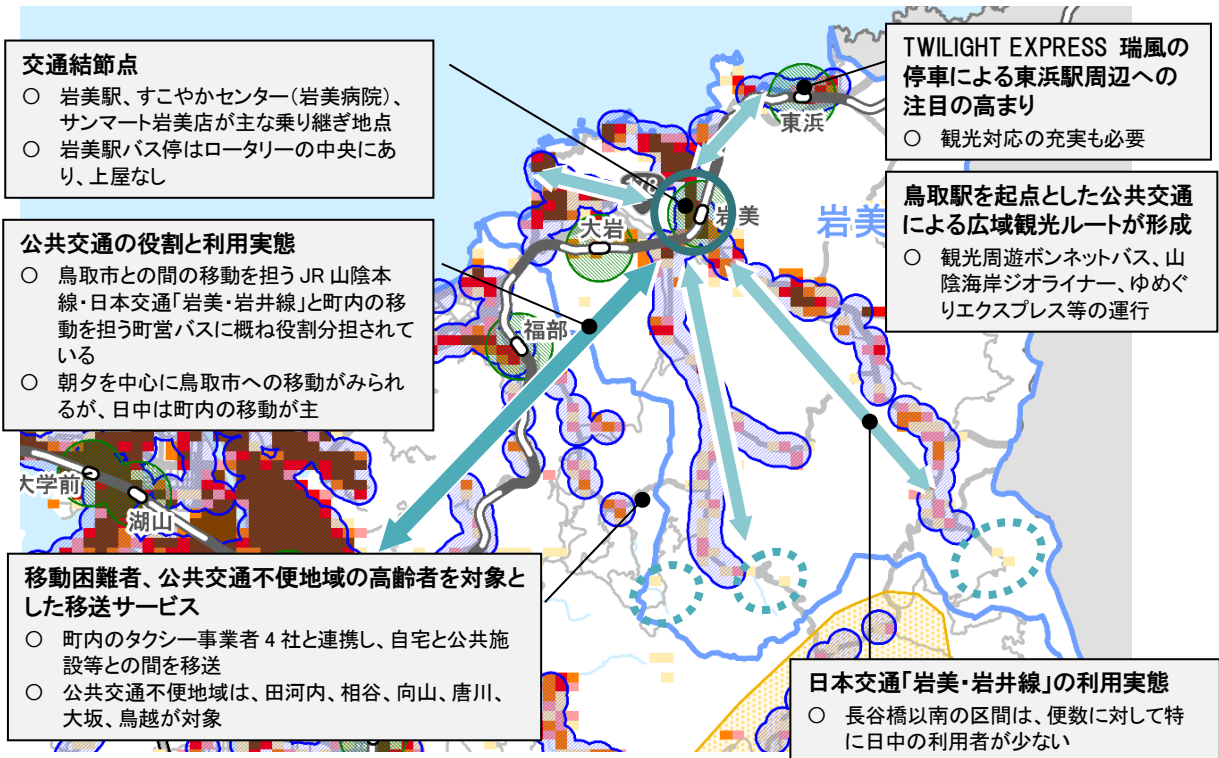
① 鳥取エリア

図表 114 鳥取エリアにおける公共交通の問題点・課題等



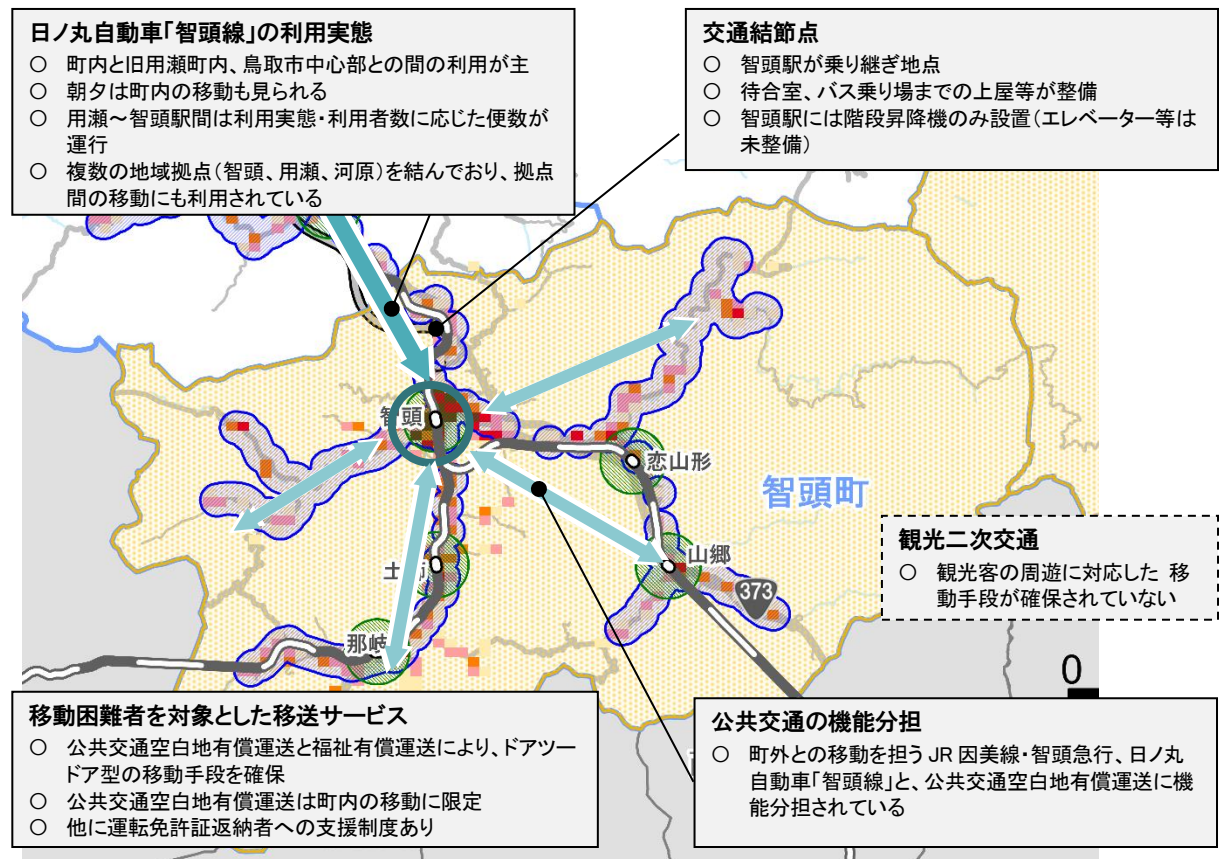
② 岩美エリア

図表 115 岩美エリアにおける公共交通の問題点・課題等



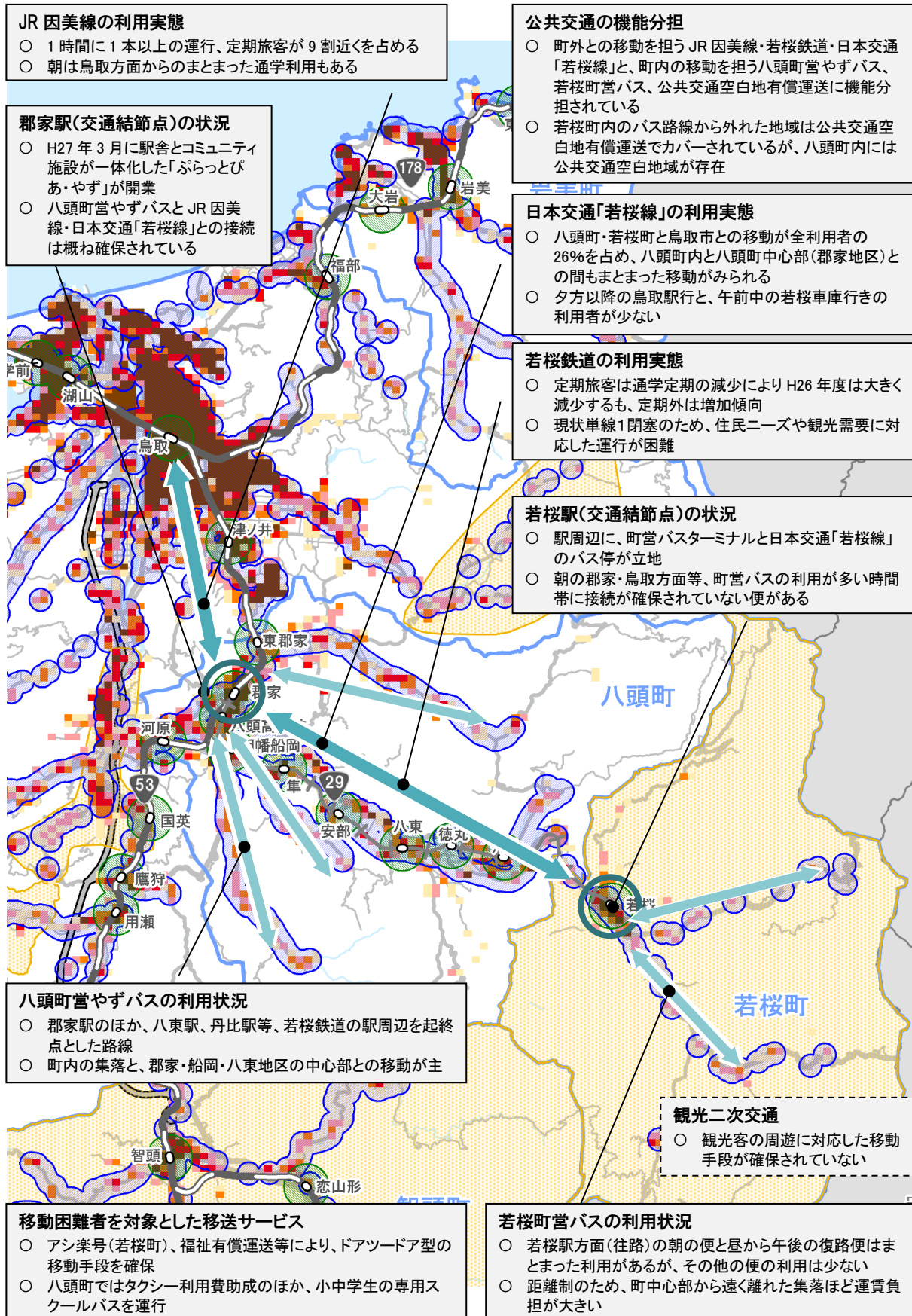
③ 智頭エリア

図表 116 智頭エリアにおける公共交通の問題点・課題等



④ 若桜・八頭エリア

図表 117 若桜・八頭エリアにおける公共交通の問題点・課題等



5-2 地域の将来像と計画の基本方針

鳥取県東部地域における公共交通の現状・問題点及び課題を踏まえ、本計画において目指す地域の将来像と、計画の基本方針を次のとおり定める。

(1) 本計画が目指す地域の将来像

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
-----	--

鳥取県東部地域の中心都市である鳥取市と4町の地域拠点との間の移動利便性と、居住エリアから市町の地域拠点への移動利便性を向上させることにより、持続可能な公共交通体系を構築し、いつまでも住み続けられる地域の実現を目指す。

(2) 計画の基本方針

基本方針1：広域的な公共交通ネットワークの形成

公共交通ネットワークの骨格を形成する市町間バス路線の利便性の高い運行時間帯・運行間隔の確保や若桜鉄道の列車の行き違いによる輸送改善といった幹線の機能向上を図る。

住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供とドアツードア型移動サービスの提供により、地域特性に応じた移動手段を確保する。

人の移動にとどまらない生活支援サービスの展開や公共交通沿線への都市機能の集積に取り組むことで、生活の質の向上を支える交通まちづくりを推進する。

基本方針2：公共交通の利用環境改善

交通結節点における乗り継ぎの改善と駅やバス停等の利用環境の改善に取り組む。

円滑な移動のための環境整備と接遇やマナーの向上により、安全・安心な公共交通利用環境を実現する。

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

公共交通利用の意識付け・動機づけや、高齢者に対する公共交通利用の重点的な働きかけにより、自家用車に過度に依存した生活からの転換を図る。

公共交通の実態やサービス内容等を住民や利用者に周知するとともに、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に取り組む。

基本方針4：公共交通による観光客の周遊促進

交通結節点と観光地、観光地相互間を結ぶ移動手段の確保による観光二次交通の充実のほか観光客に対する観光地への移動手段や地域の魅力に関する情報発信などにより、観光交通としての利便性向上を図る。

基本方針5：公共交通の維持・存続のための仕組みの構築

公共交通に関する議論や活動の場づくりと公共交通サービス従事者の確保・育成により、計画に掲げる取組を推進していくための体制づくりを行う。

若桜鉄道においては、公有民営方式による上下分離での運行を維持するため、鉄道事業再構築事業を継続実施する。

公共交通の利用実態の定期的・定量的な把握と公共交通の運行見直し基準の作成・運用により、効率的な公共交通体系を維持していくための仕組みを構築する。

5-3 公共交通ネットワークの体系

(1) 各バス路線の役割整理

各市町村独自の地域公共交通計画等の策定が進んでいるため、市町村独自の計画と圏域全体の計画（本計画）との間で役割分担が必要となる。このため、本計画では、各路線の役割整理及び重点的に施策を展開する「重点路線」を設定する。

図表 118 各バス路線の位置付け・役割

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	【重点路線】 智頭線、岩美岩井線、八頭若桜線	複数市町村を運行し、国や県の補助対象となっているバス路線	地域公共交通確保維持事業を活用し、持続可能な運行を確保
市街地幹線	鳥取砂丘線、日ノ丸本社線、賀露循環線（一部）、鳥取空港線、鳥取市循環バス線、麒麟獅子線、市立病院線、桜谷線、雲山市立病院線、ループ麒麟獅子バス	鳥取市内（市街地）を運行する路線	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持
地域内交通	【重点路線】 中河原線（一部）、用瀬線（一部）、白兔海岸線（一部）、米里線、雨滝・上地線	地域の生活拠点等から同一市町内の集落等に向け運行し、国や県の補助対象となっているバス路線	地域公共交通確保維持事業を活用し、持続可能な運行を確保
	稲葉ヶ丘線、百谷線、中河原線（一部）、佐治線、西郷線、江波赤波線、散岐線、砂見線、松上線、吉岡線、湖山池線、鳥取大学線、賀露循環線（一部）、白兔海岸線（一部）、東郷線、八坂線、津ノ井倉田循環線、北園団地線、大森中央病院線、津ノ井若葉台循環線、十六本松線、鳥取市自家用有償バス、町営バス、コミュニティバス、タクシー	鉄道駅や地域の生活拠点等から同一市町内の集落等に向け伸びている路線	交通事業者と連携し利用促進を図りつつ現状の運行を維持

- 広域幹線及び一部の地域内交通を重点路線と設定し、自治体間で連携を取りながら重点的に施策を展開する。

(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

① 中河原線

鳥取市国府町には総合病院、大型の商業施設がないため生活するためには鳥取市内への移動は不可欠だが、鳥取市国府町には鉄道の路線がなく、中河原方面からの効率的な公共輸送はバス輸送しかない。

沿線の国府東小学校や国府中学校までの通学及び鳥取市国府町住民の鳥取市内への通勤、通院、通学、買い物等の移動を支える重要な路線となっている。

自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

② 智頭線

鳥取駅から智頭駅までの鉄道は、午前 7 時から午後 7 時までの 12 時間に普通列車の運行が 6 往復と少なく、駅と駅の区間も平均 3.5km（JR 駅 10 駅に対しバス停 56 箇所）離れていることから、特に高齢者の移動にはバス輸送が欠かせない。また、JR 智頭駅に関しては構内跨線橋を利用しなくてはならないためバスの方が便利がよい。

沿線の用瀬小学校、智頭小学校までの通学及び R53 沿線住民の鳥取市内までの通勤、通院、通学、買い物等の移動を支える重要な路線となっている。

自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

③ 用瀬線

鳥取市佐治町、用瀬町、河原町には総合病院、大型の商業施設がないため、生活するためには鳥取市内への移動は不可欠だが、鳥取市佐治町・河原町の効率的な公共輸送はバス輸送しかない上、H23 年 10 月のバス路線再編により、両町住民の鳥取市内への移動には支線から幹線への乗継が必要となることから、本路線は R53 を運行する幹線便として地域住民の鳥取市内への通勤等においては、欠かせない系統である。

○R53 沿線小学生の通学や R53 沿線住民や鳥取市佐治町・河原町住民の鳥取市内への通勤、通院、通学、買い物等の移動を支える重要な路線となっている。

○自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

④ 白兔海岸線

鳥取市鹿野町、気高町には大型の商業施設がなく、気高町には総合病院もないため、生活するためには鳥取市内への移動は不可欠だが、鳥取駅から浜村駅までの鉄道は、午前 7 時から午後 7 時までの 12 時間に普通列車の運行が 14 往復あるものの、駅と駅の区間は平均 2.3km 離れていることから、特に高齢者の移動にはバス輸送が欠かせない。また、鳥取市鹿野町は鉄道がないため、バス輸送を行わざるを得ない。

白兔養護学校、鹿野学園、宝木小学校までの通学や鹿野・気高・酒津地区住民の湖山及び鳥取市中心部への通勤、通院、通学、買い物等の移動を支える重要な路線となっている。

自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

⑤ 岩美岩井線

鳥取駅から岩美駅までの鉄道は、午前7時から午後7時までの12時間に普通列車の運行が8往復しかない上、駅と駅の区間も平均6km以上離れていることから、特に高齢者の移動にはバス輸送が欠かせない。また、終点の蕪島方面にはJRが走っておらず、鳥取市に行くため岩美駅を利用する際は、遠回りになることからバス運行に頼らざるを得ない。

岩美町の岩美西小学校、岩美中学校及び岩美高校生の通学や岩美町、鳥取市福部町等郊外住民の鳥取市内までの通勤、通院、通学、買い物等、岩美町住民の岩美駅までの通勤・通学岩美病院までの通院等の移動を支える重要な路線となっている。

自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難で、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

⑥ 八頭若桜線

若桜町、八頭町内には総合病院や大型の商業施設がないため、生活するためには鳥取市へ移動が不可欠であるが、八頭若桜線には、若桜鉄道が並行して走っているものの、鉄道駅までは相当の距離がある集落もある。また、家族との同居率は高いが、通勤・通学後の昼間は、高齢者のみとなる世帯が多いため家族による送迎が困難な者が多い。このため日常生活を行う上でも現在のバス路線は必要不可欠である。

鳥取環境大学、八頭高校及び鳥取工業高校生の通学や鳥取市郊外住民・八頭町・若桜町住民の鳥取市内までの通勤、通学、通院、買い物等や鳥取市住民の鳥取市郊外、八頭町、若桜町までの通勤等の移動を支える重要な路線となっている。

自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

⑦ 米里線

平成21年9月末をもって、路線バス「米里越路線」が廃止されたが、廃止後においても、通勤・通学の外、地域内の商業施設や病院を受診する地域住民等の政策交通を確保するため、乗合タクシーを継続して運行する必要がある。

高齢者や児童・生徒などの交通弱者にとって、日常生活に必要不可欠な移動手段となっている。

自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいのが現状であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

⑧ 雨滝・上地線

平成28年3月末をもって、路線バス「中河原線」は、早朝の便を除き、中河原-雨滝間の運行が廃止された。廃止後においても、通勤・通学・通院・買い物など、地域住民等の生活交通を確保するため、乗合タクシーを継続して運行する必要がある。

乗合タクシーを運行するにあたって、路線を幹線：中河原線、支線：雨滝上地線に再編し、支線部分について乗合タクシーを運行するとともに、住民の要望に沿って区域運行を行っている。

図表 119 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

路線名	運行系統			事業許可区分	運行態様	運行主体	補助事業の活用
	起点	経由地	終点				
中河原線	鳥取駅	高岡、稲葉ヶ丘、因幡万葉歴史館、市内	山崎橋	4 条乗合	路線定期運行	日ノ丸自動車(株)	地域間幹線系統補助 車両減価償却費等補助
智頭線	鳥取駅	京橋、布袋工業団地前、市ノ瀬橋、ちづ保育園、市立病院、市内	智頭駅前	4 条乗合	路線定期運行	日ノ丸自動車(株)	地域間幹線系統補助 車両減価償却費等補助
用瀬線	鳥取駅	円通寺、南中前	用瀬	4 条乗合	路線定期運行	日ノ丸自動車(株)	地域間幹線系統補助 車両減価償却費等補助
白兔海岸線	鳥取駅	白兎養護学校、鹿野学園流沙川学舎前、幼児センター前、鳥取医療センター、中央病院	鹿野営業所	4 条乗合	路線定期運行	日ノ丸自動車(株)	地域間幹線系統補助 車両減価償却費等補助
岩美岩井線	鳥取駅	福部、網代、浦富、岩井温泉、島めぐり遊覧船のりば前、岩美駅、真名、中央病院	蕪島、長谷橋	4 条乗合	路線定期運行	日本交通(株)	地域間幹線系統補助 車両減価償却費等補助
八頭若桜線	鳥取駅	若葉台、安井、若桜、市内、市立病院	若桜車庫	4 条乗合	路線定期運行	日本交通(株)	地域間幹線系統補助 車両減価償却費等補助
米里線	雲山日交	久末、桜ヶ丘中学校前、イナカ内科、西大路	越路	4 条乗合	路線定期運行	日本交通(株)	地域内フィーダー系統補助 車両減価償却費等補助
雨滝・上地線	雨滝	神護口、栃本、大石、山崎、荒舟	中河原	4 条乗合	区域運行	日ノ丸ハイヤー(株)	地域内フィーダー系統補助 車両減価償却費等補助

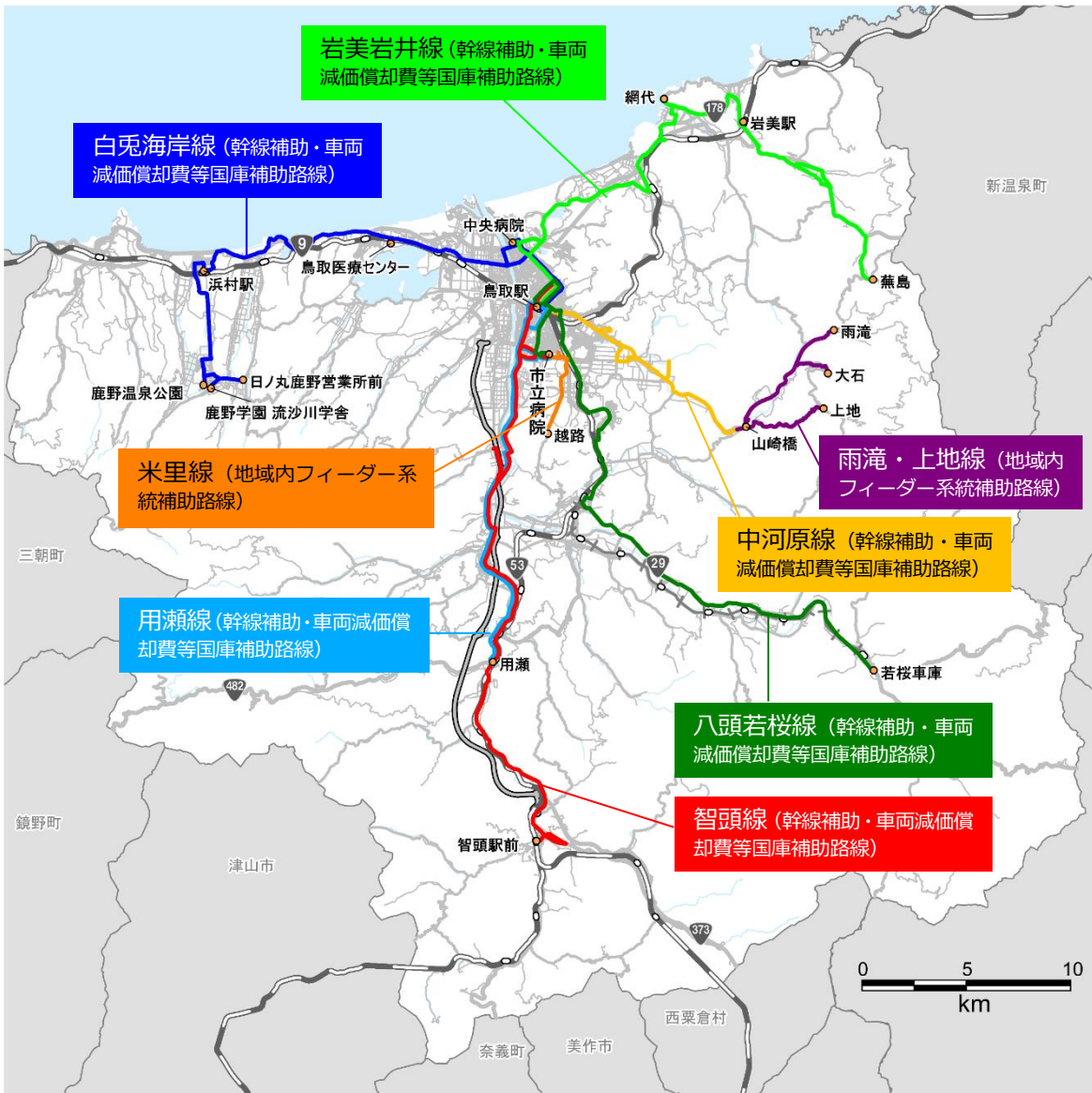
図表 120 地域内フィーダー系統（米里線、雨滝・上地線（4 条））に係る目標設定等の状況

（鳥取市生活交通会議）

地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果 （令和 7 年度目標値）	可能な限り利用者の減少を抑制することを目標に、沿線人口の減少など地域の実情を踏まえ、令和 5 年度実績の維持を目標とする。 ○米里線：利用者数 57 人、運行回数 26 回（片道 0.5 回で集計）、運行日数 44 日 ○雨滝・上地線：利用者数 4,006 人、運行回数 3,179 回、運行日数 365 日
事業の効果	人口減少・高齢化、都市部への人口流出等が進む中、市・地域住民・運行事業者が一体となって目標達成に取り組むことで、地域住民自らの手で交通手段を確保するという気運の醸成、高齢者の外出機会の創出による健康増進、都市部への人口流出抑制により地域の活性化等に効果が期待できる。

目標達成のために行う事業及び実施主体	・鳥取市生活交通創生ビジョンに基づいた生活交通の評価・見直し基準を設定し、運行の改善や、維持確保の方向性、新たな移動手段の導入等、地域の特性に応じた最適な生活交通を検討・判断する。(実施主体：市) ・利用者・地域住民等から要望や意見・実態等を把握し運行事業者に情報提供することで、路線やダイヤの改善等につなげる。(実施主体：市) ・利用者から要望や意見・実態等を把握し、併せて市からの情報を参考にしながら、路線やダイヤの改善等を行う。(実施主体：運行事業者) ・フィーダー路線を含めた乗合タクシー事業について、総合支所に利用者数等の実績を情報提供する。また、地域振興会議など、地域住民が集う機会にこの情報を提供することにより、交通手段の大切さを理解していただきながら、地域にとってよりよい公共交通の構築を目指し、利用促進を図る。(実施主体：市) ・フィーダー路線を含めた乗合タクシーの路線・ダイヤ等の情報を、市報やウェブサイト等を活用して、市民等に広く提供することにより、利用促進を図る。(実施主体：市) ・安全運転を心がけ、信頼性向上に努めるとともに、運転者へのマナーアップ講習等への受講を奨励するなど、市民により気持ちよく利用していただける環境の充実に努める。(実施主体：運行事業者)
---------------------------	---

図表 121 鳥取県東部地域国庫補助路線図



5-4 施策の体系(計画の目標と事業内容)

地域の将来像と5つの基本方針に基づき、本計画の目標、事業内容、目標を達成するための数値指標を次のとおり設定する。

図表 1202 施策の体系

目標	事業内容	数値指標
基本方針1: 広域的な公共交通ネットワークの形成		
【目標 1】幹線の機能向上	1 市町間バス路線（幹線）の機能向上 【地域公共交通再編事業】	民間事業者が運行する路線バスの利用者数 民間乗合バスの収支率 公的資金投入額
	2 若桜鉄道（幹線）の輸送改善	若桜鉄道の利用者数 公的資金投入額
【目標 2】地域特性に応じた移動手段の確保	3 住民の需要やニーズを踏まえた効率的なバスサービスの提供	公共交通サービス利用圏域の人口割合
	4 ドアツードア型移動サービスの提供	若桜鉄道の利用者数 公的資金投入額
【目標 3】生活の質の向上を支える交通まちづくりの推進	5 人の移動にとどまらない生活支援サービスの展開	公共交通が不便なために、「生活に支障をきたしていること」や「我慢している活動」が「ある」と感じている人の割合
	6 まちづくりと連携した公共交通の利便性向上	公的資金投入額
基本方針2: 公共交通の利用環境改善		
【目標 4】乗り継ぎや待合環境の改善	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】	4 町における幹線と支線との平均接続時間 若桜鉄道、路線バスの利用者数
	8 駅やバス停等の利用環境の改善	環境整備を行った拠点数
【目標 5】安全・安心な公共交通利用環境の実現	9 円滑な移動のための環境整備	地域内の全バス車両に占める低床バス車両の割合
	10 接遇やマナーの向上	乗務員の接遇に関する満足度
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		
【目標 6】自家用車に過度に依存した生活からの転換	11 公共交通利用の意識付け・動機付け	鉄道・路線バスを「利用することがある」と答えた人の割合
	12 高齢者に対する公共交通利用の重点的な働きかけ	若桜鉄道、路線バスの利用者数
【目標 7】公共交通の利用促進	13 公共交通の実態やサービス内容等の周知	民間事業者が運行する路線バス、若桜鉄道の利用者数
	14 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	公的資金投入額
基本方針4: 公共交通による観光客の周遊促進		
【目標 8】観光交通としての利便性向上と情報発信	15 観光二次交通の充実	主要観光地へのアクセス率
	16 観光客に対する情報発信	若桜鉄道路線バス・の利用者数 公的資金投入額

基本方針5:公共交通の維持・存続のための仕組みの構築

【目標 9】取組を推進していくための体制づくり	17 公共交通に関する議論や活動の場づくり	住民が主体となった活動組織の新規の設立数
	18 公共交通サービス従事者の確保・育成	
	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】	若桜鉄道（株）の単年度最終損益 公的資金投入額
【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	20 公共交通の利用実態の定期的・定量的な把握	交通事業者や地域団体等との定期的な意見交換の回数
	21 公共交通の運行見直し基準の作成・運用	若桜鉄道・路線バスの利用者数