



【概要版】

鳥取県東部地域公共交通計画 (一部改定案)

鳥取県・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町
(鳥取県東部地域公共交通活性化協議会)

鳥取県及び鳥取県東部地域の市町等で構成する鳥取県東部地域公共交通活性化協議会では、より利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの姿を目指し、平成29年3月に鳥取県東部地域公共交通計画(策定時は東部地域公共交通網形成計画)を策定しました。(計画期間:平成29年度~令和8年度の10年間)

このたび、令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(地域交通法)」改正により、地域公共交通計画にバスの国庫補助システムを位置づけることが国庫補助を受けるための要件となったことから、令和6年6月の計画改定に向け、パブリックコメントを実施します。

一部改定の内容

- ① 国庫補助金を受けるために必要な項目の追記
 - バス国庫補助路線の概要、その路線の必要性、補助対象となる路線図等を追記
[国庫補助路線] 中河原線、智頭線、用瀬線、白兔海岸線、岩美岩井線、八頭若桜線、米里線、雨滝・上地線
 - 評価指標として、「路線バスの収支率、公共交通体系維持に係る公的資金投入額」を追加

② 現況の修正

計画策定時から年数が経過しているため、時点修正を行っています。

概要版では省略しておりますので、改定案本体をご覧ください。

修正を加えた項目については、目次を赤字にしています。

◆バス国庫補助路線の概要、路線の必要性、国庫補助路線図 (改定案 P83～87)

※5-3 「公共交通ネットワークの体系」を新たに追加

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

又輸送が欠かせない。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	白兔養護学校、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

＜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）＞

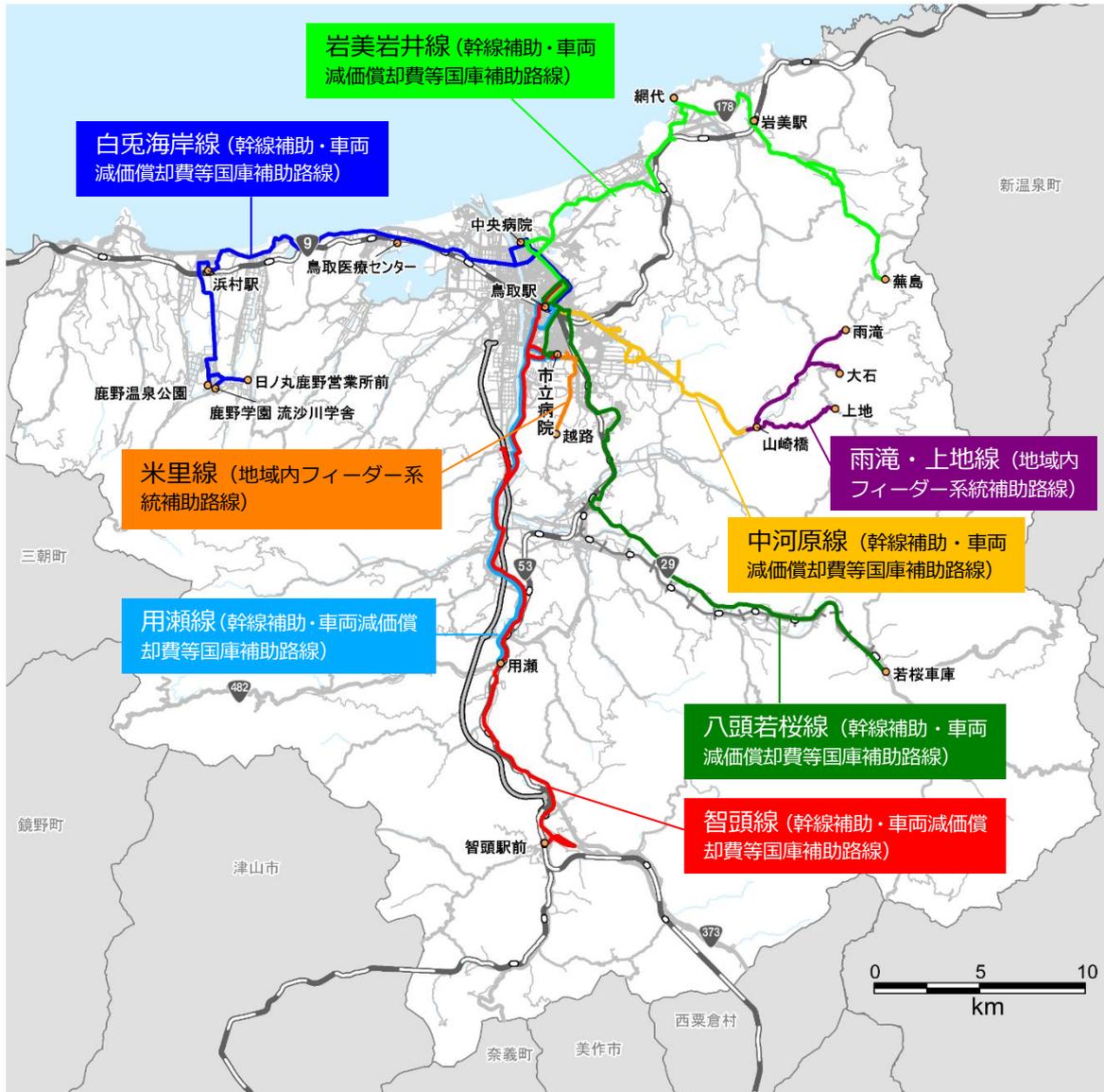
地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果	<p>可能な限り利用者の減少を抑制することを目標に、沿線人口の減少など地域の実情を踏まえ、令和3年度実績の維持を目標とする。</p> <p>○米里線：利用者数 102 人、運行回数 49 回、運行日数 79 日</p> <p>○雨滝・上地線：利用者数 6,275 人、運行回数 3,944 回、運行日数 365 日</p>
事業の効果	<p>人口減少・高齢化、都市部への人口流出等が進む中、市・地域住民・運行事業者が一体となって目標達成に取り組むことで、地域住民自らの手で交通手段を確保するという気運の醸成、高齢者の外出機会の創出による健康増進、都市部へ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。</p>
目標達成のために行う事業及び実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ・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)



◆ 評価指標の追加（改定案 P88、89、92、93、95、97、99、104、106、109、111、112、116～118）

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 120 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 若桜鉄道の利用者数
	4 ドアツードア型移動サービスの提供	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 若桜鉄道路線バス・の利用者数
	16 観光客に対する情報発信	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

※事業別ページの記載については、概要版からは省略していますので、詳細版をご確認ください。

7-3 数値指標とモニタリング方法

次の方法により、数値指標のモニタリングを行う。

なお、令和6年度の改定にあたり、2つの数値指標を追加する。

①路線バスの収支率

新型コロナウイルスの影響が出る以前の時点である令和元年（2019年）度を基準として、コロナ前の数値以上に回復させることを目標とする。

②公的資金投入額

路線再編により公共交通維持確保に係る公的資金の増減を検証するべく、経常的な運行維持に係る経費を補助するものを対象とする（年度によって偏りのある車両購入費やシステム導入費、交通体系の再編に活用する補助金等は対象外）。

一方で、キャッシュレス化やバスロケーションシステム等の投資的要素については評価の際に考慮する。

新たに追加する路線バスの収支率及び公的資金投入額の現状値は、令和4年度の数値とする。また、公共交通の利用回数及び路線バスの収支率の目標値は、令和元年度（コロナ前の数値以上）のものとし、公的資金投入額については、現状（令和4年度）維持を目標とする。

既存の目標値については、当初計画策定（平成28年度）の数値を用いて評価を行う。

図表 124 数値指標とモニタリング方法

目標	事業	数値指標	現状値	目標値	モニタリング方法
1	1	民間事業者が運行する路線バスの利用者数	3,150 千人 (現状維持)	3,150 千人 (現状維持)	R7 年度における民間事業者が運行する路線バスの年間輸送人員を把握し、目標値と対比して評価する。
		民間乗合バスの収支率	51%	61%以上	R7 年度における民間事業者が運行する路線バスの民間乗合バスの収支率を把握し、目標値と対比して評価する。
		民間事業者が運行する路線バスへの公的資金の投入額	960 百万円	960 百万円	R7 年度における民間事業者が運行する路線バスのを把握し、目標値と対比して評価する。
	2	若桜鉄道の利用者数	325 千人 (現状維持)	325 千人 (現状維持)	R7 年度における若桜鉄道の年間輸送人員を把握し、目標値と対比して評価する。
		若桜鉄道若桜線維持に係る公的資金の投入額	227 百万円	227 百万円	R7 年度における若桜線維持に係る公的資金投入額を把握し、目標値と対比して評価する。
	2	3	公共交通サービス利用圏域の人口割合	98%	100%
4					
		(若桜鉄道) 325 千人【再掲】	(若桜鉄道) 325 千人【再掲】		

	3	路線バス、若桜鉄道若桜線の維持に係る公的資金の投入額	(バス) 960百万円【再掲】 (若桜鉄道) 227百万円【再掲】	(バス) 960百万円【再掲】 (若桜鉄道) 227百万円【再掲】	R7年度における民間事業者が運行する路線バス、若桜鉄道が運行する若桜線の維持に係る公的資金の投入額を把握し、目標値と対比して評価する。
	4				
3	5	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	21%	21%以下	R8年度に目標の達成状況を検証するための住民アンケート調査を行い、目標値と対比して評価する。
	6				
	5	【再掲】 路線バス、若桜鉄道若桜線の維持に係る公的資金の投入額	(バス) 960百万円 (若桜鉄道) 227百万円	(バス) 960百万円 (若桜鉄道) 227百万円	R7年度における民間事業者が運行する路線バス、若桜鉄道が運行する若桜線の維持に係る公的資金の投入額を把握し、目標値と対比して評価する。
4	7	4町における幹線と支線との平均接続時間	17分	15分以内	H28年度に作成した市町間バス路線・JRのダイヤと市町内バス路線との接続時間調査データを基にR7年度時点で再度平均接続時間を算出し、その結果を目標値と対比して評価する。
	8	【再掲】 路線バス、若桜鉄道の利用者数	(バス) 3,150千人 (若桜鉄道) 325千人	(バス) 3,150千人 (若桜鉄道) 325千人	R7年度における民間事業者が運行する路線バス、若桜鉄道の年間輸送人員を把握し、目標値と対比して評価する。
	8	環境整備を行った拠点数	—	12箇所 (累計)	H28年度をゼロとして、H29年度以降、バス停等の待合環境を整備した箇所を把握し、目標値と対比して評価する。
5	9	地域内の全バス車両に占める低床バス車両の割合	75%	85%以上	R8年度における民間事業者が運行する路線バスの車両数に占める低床バス車両の割合を把握し、目標値と対比して評価する。
	10	乗務員の接遇に関する満足度	76%	80%以上	R8年度に目標の達成状況を検証するための住民アンケート調査を行い、目標値と対比して評価する。
6	11	鉄道・路線バスを「利用することがある」と答えた人の割合	鉄道 35%、バス 28%	鉄道 35%以上、バス 28%以上	R8年度に目標の達成状況を検証するための住民アンケート調査を行い、目標値と対比して評価する。
	12				
	11	【再掲】 路線バス、若桜鉄道、の利用者数	(バス) 3,150千人 (若桜鉄道) 325千人	(バス) 3,150千人 (若桜鉄道) 325千人	R7年度における民間事業者が運行する路線バス、若桜鉄道の年間輸送人員を把握し、目標値と対比して評価する。
	12				
7	13	民間事業者が運行する路線バスの利用者数	3,150千人 (現状維持)	3,150千人 (現状維持)	R7年度における民間事業者が運行する路線バスの年間輸送人員を把握し、目標値と対比して評価する。
	13	【再掲】 路線バス、若桜鉄道、の利用者数	(バス) 3,150千人 (若桜鉄道) 325千人	(バス) 3,150千人 (若桜鉄道) 325千人	R7年度における民間事業者が運行する路線バス、若桜鉄道の年間輸送人員を把握し、目標値と対比して評価する。
	14				
	13	【再掲】 路線バス、若桜鉄道若桜線の維持に係る公的資金の投入額	(バス) 960百万円 (若桜鉄道) 227百万円	(バス) 960百万円 (若桜鉄道) 227百万円	R7年度における民間事業者が運行する路線バス、若桜鉄道が運行する若桜線の維持に係る公的資金の投入額を把握し、目標値と対比して評価する。
8	15	主要観光地へのアクセス率	95%	100%	鳥取県観光戦略課のデータを基に、R7年度時点で入込数が10,000人/年以上の主要観光地(施設)をピックアップし、バ

	16				スによる往復が可能な観光地の割合を算出して、目標値と対比して評価する。
	15	【再掲】	(バス)	(バス)	R7年度における民間事業者が運行する路線バス、若桜鉄道の年間輸送人員を把握し、目標値と対比して評価する。
	16	路線バス、若桜鉄道、の利用者数	3,150千人 (若桜鉄道) 325千人	3,150千人 (若桜鉄道) 325千人	
	15	【再掲】	(バス)	(バス)	R7年度における民間事業者が運行する路線バス、若桜鉄道が運行する若桜線の維持に係る公的資金の投入額を把握し、目標値と対比して評価する。
	16	路線バス、若桜鉄道若桜線の維持に係る公的資金の投入額	960百万円 (若桜鉄道) 227百万円	960百万円 (若桜鉄道) 227百万円	
9	17	住民が主体となった活動組織の新規の設立数	—	5団体以上	H28年度以降、東部地域全体で新規に設立された活動組織の数を毎年把握し、目標値と対比して評価する。
	18				
	19	若桜鉄道(株)の単年度最終損益	▲14,909千円	0千円	R7年度における若桜鉄道の最終損益を把握し、目標値と対比して評価する。
		【再掲】			R7年度における若桜線維持に係る公的資金投入額を把握し、目標値と対比して評価する。
		若桜鉄道若桜線維持に係る公的資金の投入額	227百万円	227百万円	
10	20	交通事業者や地域団体等との定期的な意見交換の回数	—	年2回以上	H28年度以降、東部地域全体で行った意見交換の回数を毎年把握し、目標値と対比して評価する。
	21				
	20	【再掲】	(バス)	(バス)	R7年度における民間事業者が運行する路線バス、若桜鉄道の年間輸送人員を把握し、目標値と対比して評価する。
	21	路線バス、若桜鉄道、の利用者数	3,150千人 (若桜鉄道) 325千人	3,150千人 (若桜鉄道) 325千人	