

1. 現計画（防府市地域公共交通網形成計画）の期間延長について

【計画期間延長の経緯と理由】

令和6年度からの新たな公共交通分野の取組を定める「防府市地域公共交通計画」については、現計画（防府市地域公共交通網形成計画）の計画期間が満了する令和6年3月までの策定を目指し進めてきました。

しかしながら、運転士不足が一層深刻化する状況下において、2024年問題が間近に迫っているなかで、来年度からの状況が不透明なこと、さらには、コロナ禍が終息に向かいつつあり、観光需要の回復が期待され公共交通にも影響があることから、新しい計画を実効性のあるものにするためには、運転士不足の改善が必要不可欠です。

そのため、まずは運転士不足の解消に集中的に取り組む必要があることから、現計画を延長し最低限必要な事業を実施します。

なお、現計画の延長期間は上位計画である防府市総合計画と周期を合わせるため、令和7年度までの2年間とします。

【計画期間延長による現計画の取り扱いについて】

現計画である「防府市地域公共交通網形成計画」の骨子はそのままとし、計画本体に章を追加して、計画期間の延長や国庫補助金を確保するための必要事項を追記する等の軽微修正内容を盛り込むものです。

次期計画（「防府市地域公共交通計画」）については、令和8年度を始期とした計画として、今までご検討いただいた内容も考慮し、来年度以降策定に取り組んでいきます。

2. 計画期間延長における主な取組について

運転士不足対策に集中的に取り組むとともに、バス停等の環境整備や公共交通の利用促進など、利用者確保に向けた取組を実施します。

3. 計画内容の修正について

計画期間の延長と併せ、運転士不足解消に向け、公共交通の状況、目標及び事業を整理した内容で現計画を一部変更します。

また、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に対応した計画とするため、今回の一部変更に伴って必要事項を追記します。

なお、計画内の構成としては修正箇所をまとめたものを章立てとし、現計画に盛り込む形とします。

第9章 防府市地域公共交通網形成計画の延長

平成30年3月に策定された防府市地域公共交通網形成計画は、平成35年度（令和5年度）までを計画期間としており、令和6年度からの新たな計画については、現計画の計画期間が満了する令和6年3月までの策定を目指し進めてきました。

しかしながら、運転士不足が一層深刻化する状況下において、運輸業における働き方改革関連法によりドライバーの労働時間に上限が課される、いわゆる2024年問題が間近に迫っているなかで、今後の状況が不透明なこと、さらには、コロナ禍が終息に向かいつつあり、観光需要の回復が期待され公共交通にも影響があることから、新しい計画を実効性のあるものにするためには、運転士不足の改善が必要不可欠です。

そのため、まずは運転士不足の解消に集中的に取り組む必要があることから、現計画を延長し最低限必要な事業を実施します。現計画内容の修正については、計画の骨子そのままに、計画期間の延長のほかに、運転士不足解消に向け、公共交通の状況、目標及び事業を整理した内容で現計画を一部変更します。

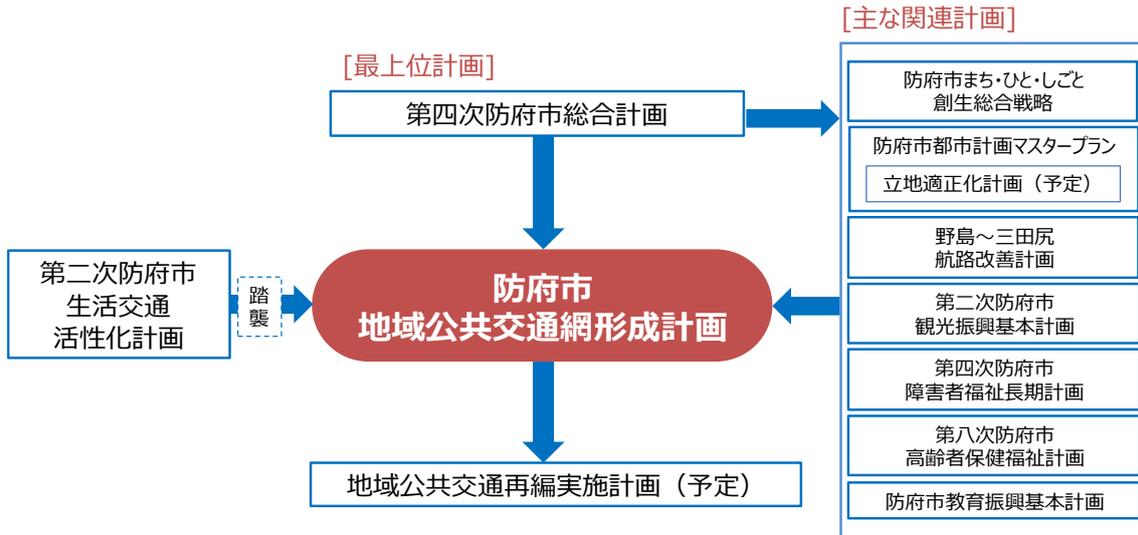
また、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に対応した計画とするため、今回の一部変更併せ必要事項を追記します。

なお、現計画の延長期間は上位計画である防府市総合計画と周期を合わせるため、令和7年度までの2年間とします。

本章は、当初の防府市地域公共交通網形成計画から変更・追記する部分のみを掲載するものとし、現計画に盛り込む形とします。

2. 計画の位置づけ

防府市地域公共交通網形成計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、市の最上位計画である「第四次防府市総合計画（平成 23 年 3 月策定）」に即し、「第二次防府市生活交通活性化計画（平成 26 年 3 月策定）」を踏襲するとともに、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、防府市全域を対象とします。

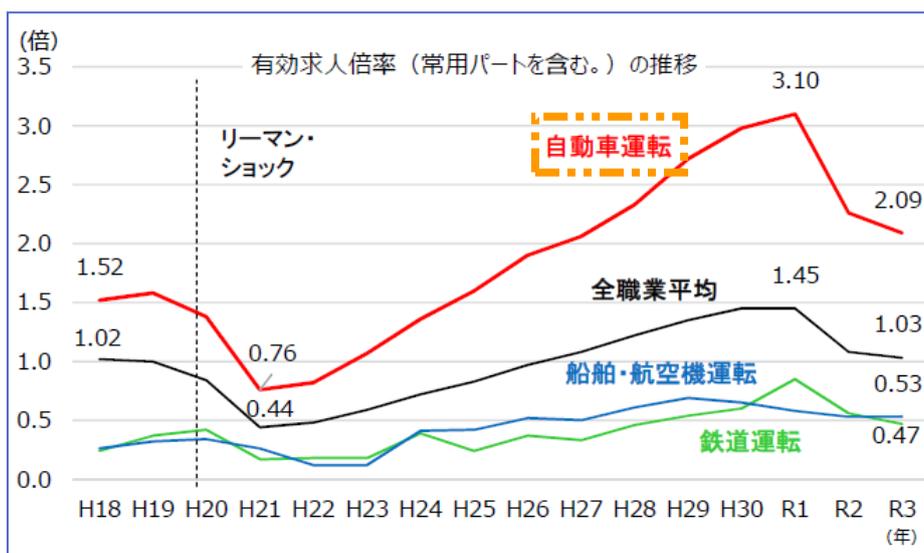
4. 計画の期間

本計画の計画期間は、平成 30 年度から令和 7 年度までの 8 年間とします。

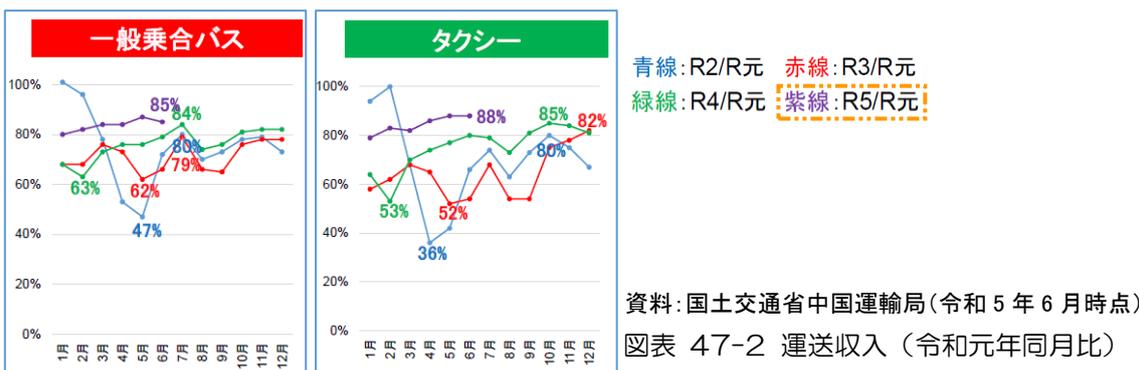
11. バス・タクシー運転士の不足状況

運転士の高齢化やコロナ禍における需要低下に伴う離職により、現在、公共交通を維持するための運転士が全国的に不足しており、バス・タクシーを含む自動車運転業界は他の運輸業界と比べても顕著となっています。

また、コロナ禍で落ち込んだ需要が回復に向かっている状況の中、働き方改革関連法や改善基準告知の改正に伴い、令和6年4月から運転士の時間外労働時間や拘束時間等が厳格に設定されることから、今後、運転士不足がさらに進行する恐れがあります。



出典：厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省自動車局作成
図表 47-1 有効求人倍率の推移



	バス運転士			タクシー運転士		
	現在	不足数	不足率	現在	不足数	不足率
防府市	80人	7人	8.0%	129人	59人	31.4%

各事業者への調査による把握(令和5年8月時点)
図表 47-3 バス・タクシー運転士不足の状況

（3-1）地域公共交通確保維持事業の必要性と補助系統に係る事業及び実施主体の概要

令和5年10月1日時点の本市におけるバス路線等は、以下に示すとおりです。

自治体や交通事業者の努力のみでは路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持事業（幹線補助・車両減価償却費等補助）を活用し、運行を確保・維持する必要があります。

① 広域系統

いずれの路線についても、防府駅や大道駅と山口市・周南市を連絡し、通勤や通学、通院や買い物など、日常生活での広域移動のために必要不可欠となっています。

No.	起点	経由地	終点	事業区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用	経常収支比率 (令和4年度) ※1
3014	防府駅前	新南陽駅	徳山駅前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱	幹線補助 ※2	46.5%
3018	徳山駅前	新南陽駅・ソレーネ	防府駅前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱	幹線補助 ※2	47.1%
D109	防府駅	ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通	山口大学	4条乗合	路線定期	中国ｼﾞｪｲ ｱｰﾙﾊﾞｽ㈱	幹線補助 ※2	61.4%
D98	防府駅	県庁前・湯田温泉通	山口大学	4条乗合	路線定期	中国ｼﾞｪｲ ｱｰﾙﾊﾞｽ㈱	幹線補助 ※2	80.6%
D135	防府駅	医療センター・ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通	山口大学	4条乗合	路線定期	中国ｼﾞｪｲ ｱｰﾙﾊﾞｽ㈱	幹線補助 ※2	63.7%
D76	防府駅	ゆめタウン山口・山口市民館前・湯田温泉通	山口大学	4条乗合	路線定期	中国ｼﾞｪｲ ｱｰﾙﾊﾞｽ㈱	幹線補助 ※2	51.9%
D101	防府駅	山口市民会館・湯田温泉通	山口大学	4条乗合	路線定期	中国ｼﾞｪｲ ｱｰﾙﾊﾞｽ㈱	幹線補助 ※2	50.1%
D74	防府駅	ゆめタウン山口・昭和町	山口駅	4条乗合	路線定期	中国ｼﾞｪｲ ｱｰﾙﾊﾞｽ㈱	幹線補助 ※2	38.8%
D75	防府駅	昭和町	山口駅	4条乗合	路線定期	中国ｼﾞｪｲ ｱｰﾙﾊﾞｽ㈱	幹線補助 ※2	9.9%
D77	防府駅	ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通	中尾口	4条乗合	路線定期	中国ｼﾞｪｲ ｱｰﾙﾊﾞｽ㈱	幹線補助 ※2	60.9%
D131	防府駅	医療センター・ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通	中尾口	4条乗合	路線定期	中国ｼﾞｪｲ ｱｰﾙﾊﾞｽ㈱	幹線補助 ※2	49.1%
D99	防府駅	県庁・湯田温泉通	中尾口	4条乗合	路線定期	中国ｼﾞｪｲ ｱｰﾙﾊﾞｽ㈱	幹線補助 ※2	82.6%
45232	防府駅前		新山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通㈱	単県	7.1%
45233	防府駅前	新山口駅	小郡第一病院前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱	単県	31.1%
46235	秋穂漁港入口	中道浜	切畑	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		14.5%
46535	防府駅前	西高・秋穂総合支所	秋穂漁港入口	4条乗合	路線定期	防長交通㈱	単県	34.8%
46563 46564	防府駅前	医療センター・バイパス	秋穂漁港入口	4条乗合	路線定期	防長交通㈱	単県	45.0%
46341 46344	堀	中山	防府駅前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱	幹線補助 ※2	66.4%
46343	防府駅前	中山・堀	佐波分校正門	4条乗合	路線定期	防長交通㈱	幹線補助 ※2	156.2%
46380	堀	和字	防府駅前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱	幹線補助 ※2	70.6%

【網形成計画：68-2 ページ（68-1 ページの後ろに追加）】

② 市内完結系統

路線バスについては、すべての路線が交通結節点となる防府駅を經由または起終点としており、利用者の大半を占める高齢者の通院や買い物など、日常生活での移動のために必要不可欠な路線となっています。また、デマンドタクシーもバス路線を補完する目的で運行しており、運行地域の住民の生活の足として必要不可欠となっています。

No.	起点	経由地	終点	事業区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用	経常収支比率 (令和4年度) ※1
43219	防府駅前		大平山山麓 駐車場	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		25.2%
43220	防府駅前		上木部	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		33.1%
43221 43222	防府駅前	新長尾団地	阿弥陀寺	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		39.7%
44230	防府駅前		車庫前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		1.9%
46340	防府駅前	上真尾	久兼	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		18.6%
44223	防府駅南口	堀口	中浦	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		79.0%
44224	防府駅南口	市役所前	中浦	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		49.7%
44227	防府駅南口		小田港	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		11.7%
44228	防府駅南口	三田尻港	小田港	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		31.1%
44562	総合医療センター	防府駅南口・三田尻港	小田港	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		21.2%
44563	小田港	防府駅前	総合医療センター前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		57.3%
46449	防府駅南口	石ヶ口・植松・開作	小茅	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		50.1%
46450	防府駅南口	寿町・晒石・華西中	小茅	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		60.1%
46448	防府駅南口	石ヶ口	小茅	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		26.2%
44570	小茅	石ヶ口・防府駅前	総合医療センター前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		65.8%
44510	防府駅前	右田	総合医療センター前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		67.0%
44511 44513	防府駅前	自由ヶ丘（循環）	防府駅前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		53.5%
46555	切畑	大道駅	防府駅前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		10.6%
委託運行	防府駅南口		イオンタウン防府西	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		—
委託運行	イオンタウン防府西		防府駅南口	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		—
	切畑地区・上代地区		大道駅周辺	4条乗合	区域	防府市*		—
	玉祖地区の一部		右田公民館周辺	4条乗合	区域	防府市*		—

* デマンドタクシーとして、市が交通事業者に行行を委託

※1：経常収支比率（R4）：令和4年度（令和3年10月～令和4年9月）の経常収益／経常収支

※2：幹線補助：地域公共交通確保維持事業（幹線補助）

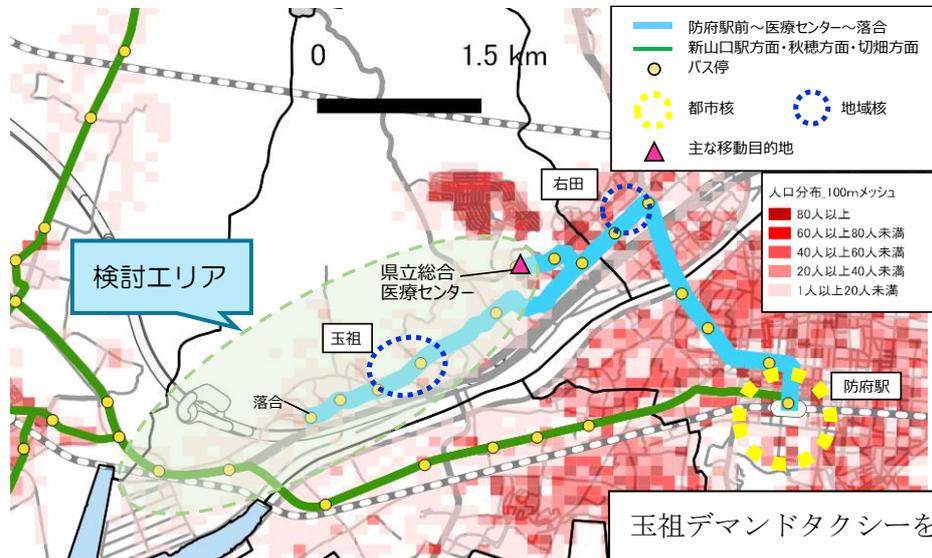
(4) 事業内容

事業1 バス路線の再編	
基本的な考え方	路線ごとの利用状況や収支状況等を踏まえ、一部路線のフィーダー化や運行形態・路線の見直し等により運行の効率化を図ります。
概要	<ul style="list-style-type: none"> 利用の少ない区間において、収支状況や人口分布の状況などを総合的に勘案し、地域住民と協議の上、路線のフィーダー化を検討します。 各地域から県立総合医療センターへの直通系統について、重複区間の解消による効率化を検討します。 乗継割引の導入や乗継ダイヤの調整、乗継拠点の整備等をあわせて検討し、利用者の乗り継ぎによる負担の軽減を図ります。
	<p>図表 98 路線のフィーダー化のイメージ</p>
	<p>図表 99 県立総合医療センター直通系統の見直しイメージ</p>

想定地域

落合線（玉祖地域）における検討方針

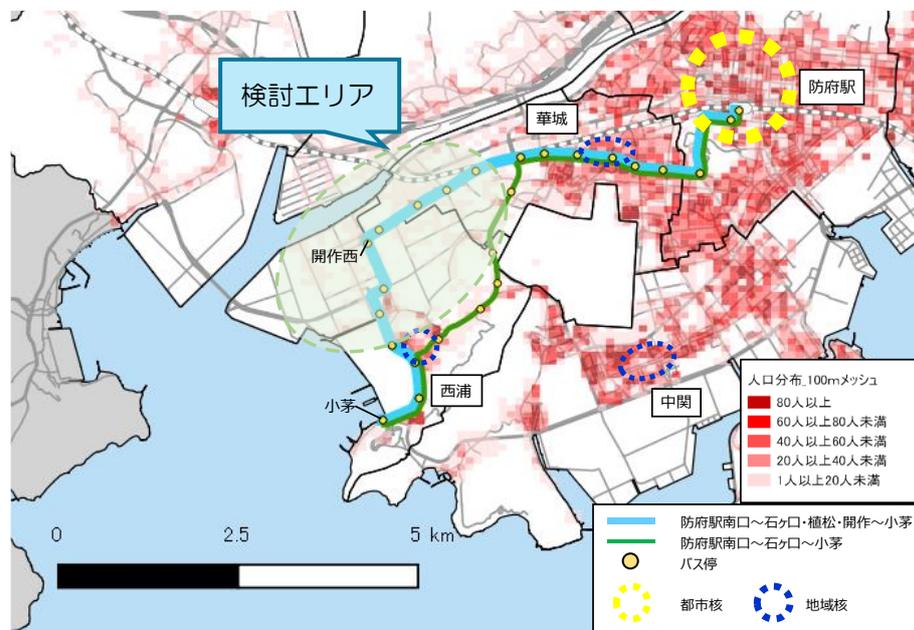
- 地域住民との協議により、地域特性や利用実態に応じた運行形態の見直しを検討します。



図表 100 落合線（玉祖地域）における再編検討エリア

開作經由小茅線（西浦・華城地域）における検討方針

- 地域住民との協議により、地域特性や利用実態に応じた運行形態の見直しを検討します。



図表 101 開作經由小茅線（西浦・華城地域）における再編検討エリア

実施主体

防府市、交通事業者

実施期間

令和元年度から令和7年度

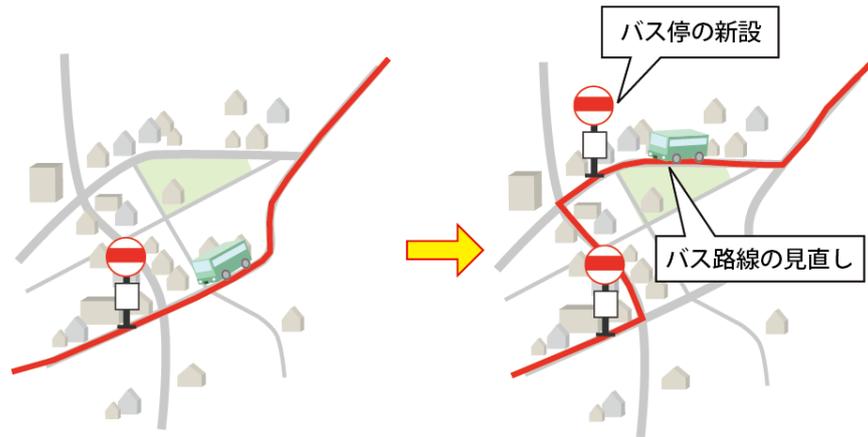
小茅線（西浦・華城地域）について、利用実態等を踏まえダイヤ等を見直しました

事業2 市街地循環線の導入検討	
基本的な考え方	市中央部に立地する医療機関、商業施設、観光施設等へのアクセスの利便性を高めるため、市街地循環線の導入を検討します。
概要	<ul style="list-style-type: none"> 市街地循環ワゴン実証運行の結果等を踏まえ、防府駅南側エリアを含めた市街地循環線の導入を検討します。
図表 102 市街地循環線の導入検討エリア	
実施主体	防府市、交通事業者
実施期間	平成 30 年度から 令和 7 年度
新型コロナウイルス感染症の影響による交通需要の減少や運転士不足の影響から、現時点では導入には至っていません	

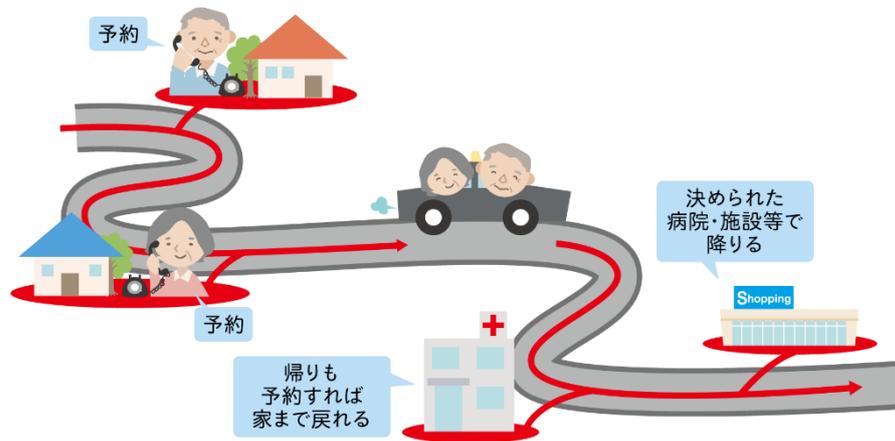
事業3 地域の実情に応じた公共交通サービスの検討

基本的な考え方 公共交通サービスが行き届いていない地域において、地域の実情に応じた移動手段の確保を検討します。

- 概要
- バス路線の見直しやバス停の新設・移設など、既存の公共交通サービスの活用によって、移動手段を確保します。
 - 既存の公共交通サービスの見直しだけでは移動手段の確保が困難な場合、乗合タクシー等の新たな交通モードの導入を検討します。



図表 103 バス路線の見直しイメージ



図表 104 乗合タクシー（デマンド型）のイメージ

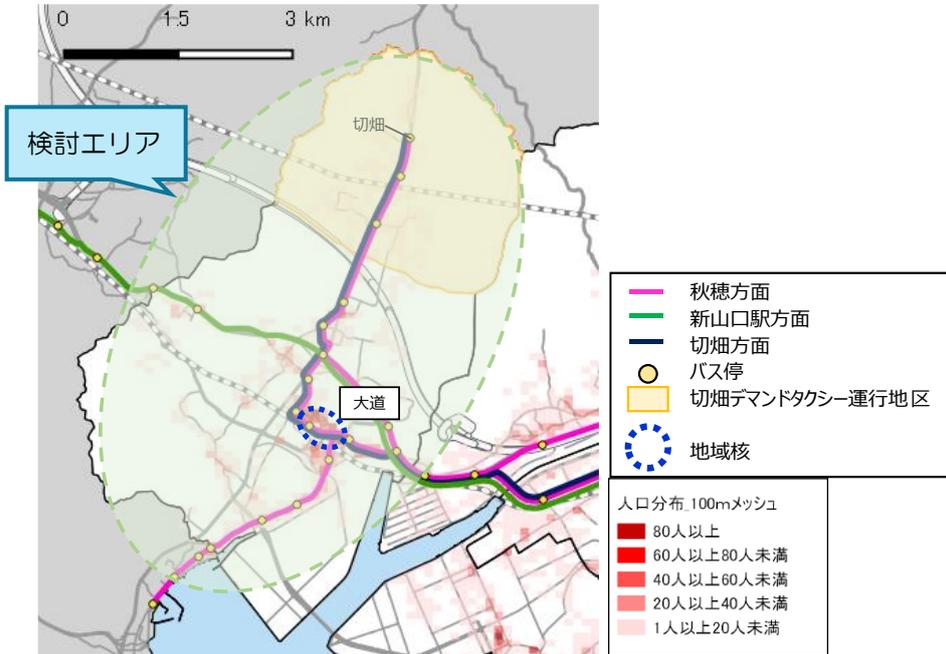
玉祖（自由ヶ丘）地域において、地域が運行主体となった地域交通の実証運行が実施されました

住民アンケート等の結果を踏まえ、切畑デマンドタクシーの運行区域を拡大しました

想定地域

市西部における検討方針

- 地域住民との協議により、現在運行している切畑デマンドタクシーなどの新たな交通モードの導入等について検討します。

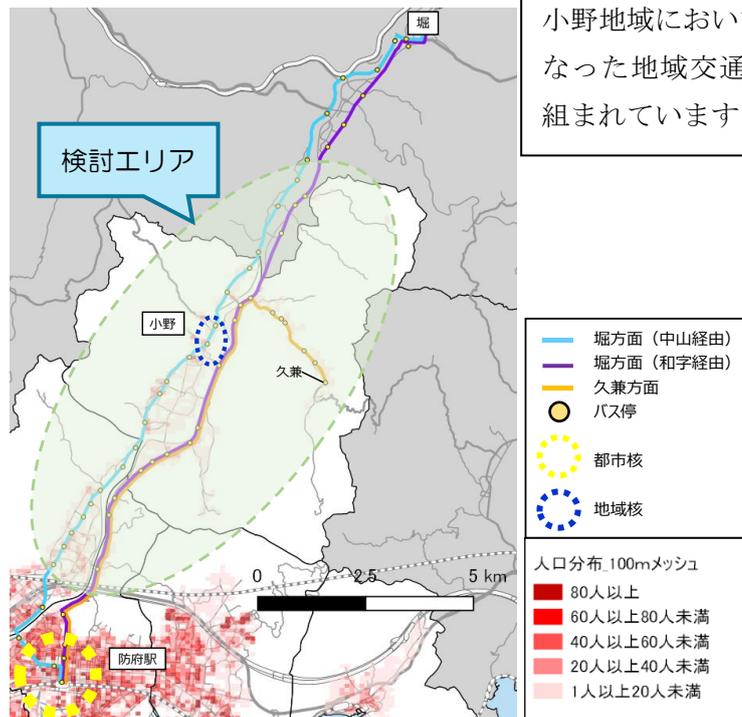


図表 105 市西部における検討エリア

市北部における検討方針

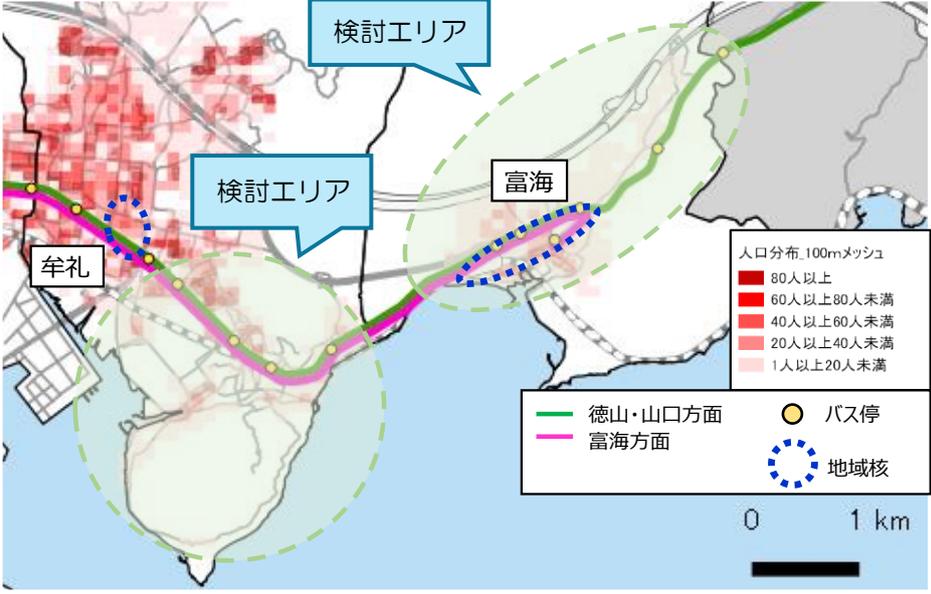
- 地域住民や関係市との協議により、バス路線の見直しや新たな交通モードの導入等について検討します。

小野地域において、地域が運行主体となった地域交通の実施に向けて取り組まれています



図表 106 市北部における検討エリア

富海・牟礼地域において、NPO法人が運行主体となった地域交通が運行されています

	<p>市東部における検討方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域住民との協議により、新たな交通モードの導入等について検討します。  <p style="text-align: center;">図表 107 市東部における検討エリア</p>
実施主体	防府市、交通事業者
実施期間	平成 30 年度から令和 7 年度

事業 4 多様な移動支援による移動手段の確保

基本的な考え方	自動車を運転できない高齢者や児童・生徒等の移動手段を確保するため、それぞれに応じた移動支援を行います。
概要	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障害者等への運賃助成など福祉施策との連携により、移動手段を確保します。 野島住民の航路運賃の助成や遠距離通学となる児童・生徒への通学支援を行います。 高齢者等を対象にした路線バスの運賃低廉化について研究します。

実施主体	防府市、交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 運賃助成事業を実施し、移動手段の確保に努めました 小野地域において、バス運賃低廉化実験を実施しました タクシーの深夜帯の運行体制を検証するため、実証運行事業を実施しました
実施期間	平成 30 年度から令和 7 年度	

事業5 各交通モード間のダイヤの調整	
基本的な考え方	関係事業者の連携により、各交通モード間の乗り継ぎや移動ニーズにあったダイヤの調整を行います。
概要	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道と路線バス、離島航路と路線バス、路線バス同士の乗継ダイヤを調整し、利用者の乗り継ぎによる負担を軽減します。 通勤・通学、買物、通院などの移動ニーズにあったダイヤの設定を検討します。
実施主体	防府市、交通事業者
実施期間	平成30年度から令和7年度

鉄道や離島航路との接続に合わせた路線バスのダイヤ調整を行いました

事業6 車両や施設のバリアフリー化の推進	
基本的な考え方	高齢者や障害者など誰もが利用しやすい公共交通を目指し、バス車両や鉄道駅のバリアフリー化を推進します。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ノンステップバスの導入や乗継拠点となる施設等のバリアフリー化を推進します。
	
	ノンステップバス（防長交通株）
実施主体	防府市、交通事業者
実施期間	平成30年度から令和7年度

交通事業者が高齢者や障害者などの乗降の円滑化を図るため、ノンステップバスを導入しました

事業7 乗継拠点の整備と待合環境の向上	
基本的な考え方	公共交通機関相互のネットワークをつなぐ拠点において、拠点の特性に応じた整備を進めるとともに、待合環境の向上を図ります。
概要	<ul style="list-style-type: none"> バス路線の再編に伴い乗り継ぎの必要が生じる場合は、地域核を考慮した乗継拠点の設定を基本としますが、地域の実情にあわせて、商業施設や医療機関、公共施設などを活用し、待合環境の整備を検討します。 地域住民・交通事業者との協働によるバス停の上屋やベンチなどの整備・管理などの仕組みづくりを検討します。 利用者のニーズや利用実態等を踏まえ、交通事業者と連携したバス停等の待合環境の向上に取り組みます。
	<div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>商業施設内のバス停設置の例 (廿日市市)</p> </div> </div>
	<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>図表 108 地域住民との協働によるベンチ設置のイメージ</p> </div> </div>
	<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>バス停の待合環境の整備例</p> </div> </div>
実施主体	防府市、交通事業者、市民
実施期間	令和元年度から令和7年度

・乗り継ぎ拠点である防府駅において、トイレ環境の整備を行いました

・富海駅舎の改修に合わせ、情報発信・交流施設や駐輪場を整備しました ※令和5年度中に完了予定

事業8 分かりやすい情報の提供	
基本的な考え方	市民だけでなく来訪者にも、分かりやすい情報提供を行います。
概要	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の再編にあわせて、分かりやすい公共交通マップを作成します。 スマートフォンなどでバスの到着時刻などを確認できるバスロケーションシステムの導入を検討します。 防府駅において、路線バスの行き先や乗り場などを分かりやすく案内します。 アプリを活用した情報発信等について調査・研究します。 <div style="text-align: center;">  <p>▲バス停に設置されたQRコード</p> <p>バスロケーションシステムの例（広島市）</p> </div>
実施主体	防府市、交通事業者
実施期間	平成30年度から令和7年度

- 交通事業者がバスロケーションシステムを導入しました
- 防府駅構内に分かりやすい乗り場案内図を掲示しました

事業9 関係主体の連携による利用促進等

基本的な考え方 公共交通を維持するには、市民・交通事業者・行政をはじめとする関係する主体が問題意識を共有し、市民一人ひとりが公共交通を利用することが重要です。このため、公共交通に関する意識を醸成するとともに利用促進等に取り組みます。

- 概要
- 対象を絞った効果的なモビリティ・マネジメントの実施について検討します。
 - 商工団体や観光施設等と連携した利用促進策を検討します。
 - CO2削減ほうふ市民運動と連携した利用促進に取り組みます。
 - 交通事業者や関係機関と連携し、運転士確保に向けた支援やPR活動に取り組みます。

対象	モビリティ・マネジメントの例
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通教室の開催 お試し乗車券の配布 運転免許返納の推進
学生	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通教室の開催 学校行事での公共交通利用 通学時の利用促進
転入者	<ul style="list-style-type: none"> 転入手続き時における公共交通マップ・時刻表の配布、運賃割引制度などの情報提供
企業	<ul style="list-style-type: none"> ノーマイカーデーの推進
地域	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの活性化が必要な地域における利用促進

図表 109 モビリティ・マネジメントの例



観光施設とバス周遊券セット販売の例（会津若松市）

実施主体 防府市、交通事業者、市民

実施期間 平成 30 年度から令和 7 年度

- 小学生や高齢者向けに乗り方教室を実施しました
- ノーマイカー期間を設定し、市民や事業者等に対し、公共交通をはじめとしたマイカーを利用しない移動について啓発しました
- 交通事業者が交通系 IC カードを導入しました
- 交通系 IC カードの支払いに対応する運賃割引施策を実施しました

(5) 事業実施のスケジュール

事業	実施主体			スケジュール（年度）							
	防府市	交通事業者	市民	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
1 バス路線の再編	●	●			→						
2 市街地循環線の導入検討	●	●		→							
3 地域の実情に応じた公共交通サービスの検討	●	●		→							
4 多様な移動支援による移動手段の確保	●	●		→							
5 各交通モード間のダイヤの調整	●	●		→							
6 車両や施設のバリアフリー化の推進	●	●		→							
7 乗継拠点の整備と待合環境の向上	●	●	●		→						
8 分かりやすい情報の提供	●	●		→							
9 関係主体の連携による利用促進等	●	●	●	→							

※追加する「指標 1-①～1-③」については、幹線系統補助に係る指標のため、表現内容を周辺自治体と調整中。

第8章 計画の達成状況の評価

1. 評価指標と目標値

本計画の基本方針を実現するため、計画期間中に達成すべき目標の評価指標及び目標値を以下のとおり設定します。

目標1 既存の骨格を活かした効率的な公共交通ネットワークの形成		
評価指標	現状値	目標値（令和7年度）
指標1 路線バス（市内完結系統、乗合タクシー等を含む）の利用者数	334,890 人/年 （平成28年度）	335,000 人/年
指標1-① 公共交通の年間利用者数（鉄道、路線バス、デマンドタクシー、タクシー、離島航路）	約3,278 千人/年 （令和4年度）	現状維持
指標1-② 路線バス収支率（自主運行路線除く）	53.5 % （令和4年度）	現状維持
指標1-③ 路線バスの利用者1人あたりの行政負担額（デマンドタクシー含む）	約91 円 （令和4年度）	現状維持

※鉄道・タクシーはR4年度が未確定のため資料が公表され次第修正

目標2 公共交通サービスが行き届いていない地域への移動手段の確保		
評価指標	現状値	目標値（令和7年度）
指標2 公共交通（タクシーと離島航路を除く）の人口カバー率	71.7 % （平成22年国勢調査）	75 %

目標3 誰もが利用しやすい公共交通環境の充実		
評価指標	現状値（平成28年度）	目標値（令和7年度）
指標3 公共交通（路線バス・鉄道）の利便性に対する満足度	37.8 %	50 %

目標4 公共交通に関する意識の醸成		
評価指標	現状値（平成28年度）	目標値（令和7年度）
指標4 公共交通（路線バス・鉄道）を利用する人の割合	路線バス：25.9 %	路線バス：31 %
	鉄道：63.5 %	鉄道：68 %

(参考) 評価指標の算定方法及び目標値設定の考え方

評価指標		指標の算定方法	目標値設定の考え方
指標 1	路線バス（市内完結系統、乗合タクシー等を含む）の利用者数	交通事業者への聞き取りと利用実績による把握 評価時期：毎年度	今後利用者の減少が予測される中、公共交通ネットワークの再編や利用環境の向上、利用促進を図ることにより、現状程度の利用者を維持することを目標とします。(p.22)
指標 1 ①	公共交通の年間利用者数（鉄道、路線バス、デマンドタクシー、タクシー、離島航路）	交通事業者による調査報告を基に市で取りまとめ 評価時期：毎年度	バス路線の再編や利用環境の向上、利用促進を図ることにより、現状の利用者数の維持を目標とします。
指標 1 ②	路線バス収支率（自主運行路線除く）	交通事業者による収支報告を基に市で取りまとめ 評価時期：毎年度	バス路線の再編や効率化、利用促進を図ることにより、現状の収支率の維持を目標とします。
指標 1 ③	路線バスの利用者1人あたりの行政負担額（デマンドタクシー含む）	路線バスに対する市の補助金およびデマンドタクシーに対する委託料の実績から算出 評価時期：毎年度	バス路線の再編や効率化、利用促進を図ることにより、現状の負担額の維持を目標とします。
指標 2	公共交通（タクシーと離島航路を除く）の人口カバー率	国勢調査による把握 評価時期：令和7年度	バス路線の見直しや新たな交通モードの導入により、タクシーと離島航路を除く公共交通の人口カバー率が、約3%増加することを目標とします。(p.17)
指標 3	公共交通（路線バス・鉄道）の利便性に対する満足度	市民アンケート調査の実施による把握 評価時期：令和7年度	乗り継ぎの円滑化や利用環境の向上により、公共交通（路線バス・鉄道）の利便性に対する満足度の割合が、市民の半数以上となることを目標とします。(p.39)
指標 4	公共交通（路線バス・鉄道）を利用する人の割合	市民アンケート調査の実施による把握 評価時期：令和7年度	利用環境の向上や利用促進により、路線バス、鉄道ともにそれぞれ年1回以上利用する人の割合が、約5%増加することを目標とします。(p.39)