

---

#### 4) 当地区の公共交通に関する問題点

当地区の概況や公共交通の運行・利用実態、移動特性を踏まえた当該地区における公共交通に関する問題点は、下記のとおりである。

##### 問題点①：移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる。

・住民アンケートによると、現在は日常的に自家用車を利用していても、高齢などを理由に、将来はバスなどの公共交通を主な移動手段として考えている割合が多く、今後、自らの移動手段を持たない高齢者の増加が懸念される。また、多くの診療科を要する総合病院は当地区内の岩内町と近接する羊蹄山麓地区の倶知安町に立地しており、共和町・泊村・神恵内村・寿都町といった周辺町村から岩内町や倶知安町への通院を余儀なくされている。

##### 問題点②：高校の統廃合等により、高校生の通学が広域化している。

・当地区内の高校は、2019（令和元）年3月に共和高等学校が閉校し、現在、岩内高等学校のみになっている。当地区の住民は、各町村に広く分布しており、公共交通の主な利用者である高校生は、通学は特に広域移動を余儀なくされている。

##### 問題点③：路線バスの利用が低迷している。

・当地区の広域交通を担う路線バス（小沢線、雷電線、神恵内線）は、いずれも利用者が少なく、国庫補助等を活用しながら運行を維持している現状にある。

##### 問題点④：地域への来訪者の公共交通利用が少ない。

・後志地域外からの来訪者の移動手段は、圧倒的に自家用車やレンタカーが多くなっており、当地区は特にその傾向が顕著である。しかし、北海道新幹線の倶知安駅が開業する将来には、新幹線による倶知安への来訪が増加し、倶知安駅を経由した当地区への来訪が増加する可能性がある。

##### 問題点⑤：鉄道やバス路線等の公共交通が利用しにくいエリアが残存している。

・岩内町では「ノッタライン」などの運行により、バス路線から離れた地域における生活圈交通が概ね確保されているが、広大な面積を有する共和町では、鉄道や高速・路線バスなどを容易に利用できない公共交通の空白地域が残っているエリアがある。

#### (4) 南後志地区（島牧村・寿都町・黒松内町）・長万部町

##### 1) 地区の概況

人口は、渡島管内の長万部町が約 5,000 人と最も多いが、他地区と比較すると人口が突出している中心的な町村がなく、寿都町・黒松内町・島牧村の人口も 1,400～3,000 人である。その中で、高校は寿都町と長万部町に立地し、病院は長万部町に立地している。居住地は、寿都町・島牧村・長万部町は鉄道やバス路線の沿線に集中しているが、黒松内町は、一部、鉄道やバス路線から離れたエリアにも広く分布している。

また、いずれの市町村も高齢化率が高くなっており、さらなる人口減少が予想されている。

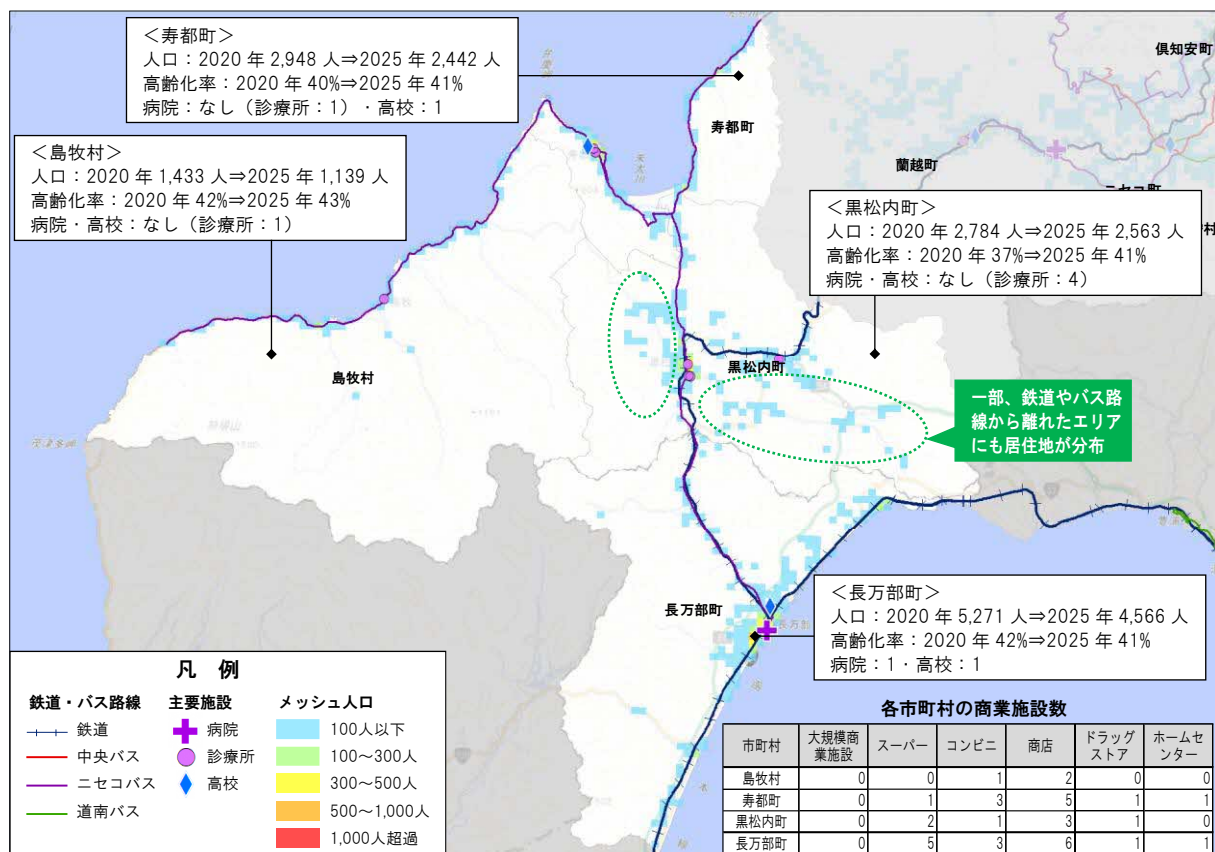


図 6-7 南後志地区・長万部町の概況（人口・施設立地）

---

## 2) 当地区の公共交通

中核都市の小樽市・札幌市から離れていることもあり、それら都市と南後志地区を接続する広域交通は、JR 函館本線のみで、長万部町・黒松内町から隣接地区の地域中心都市である倶知安町を経由して小樽市・札幌市まで接続している。

また、隣接地区の地域中心都市である岩内町とは、路線バスの雷電線により寿都町から岩内町に接続されている。

### 【JR 函館本線】

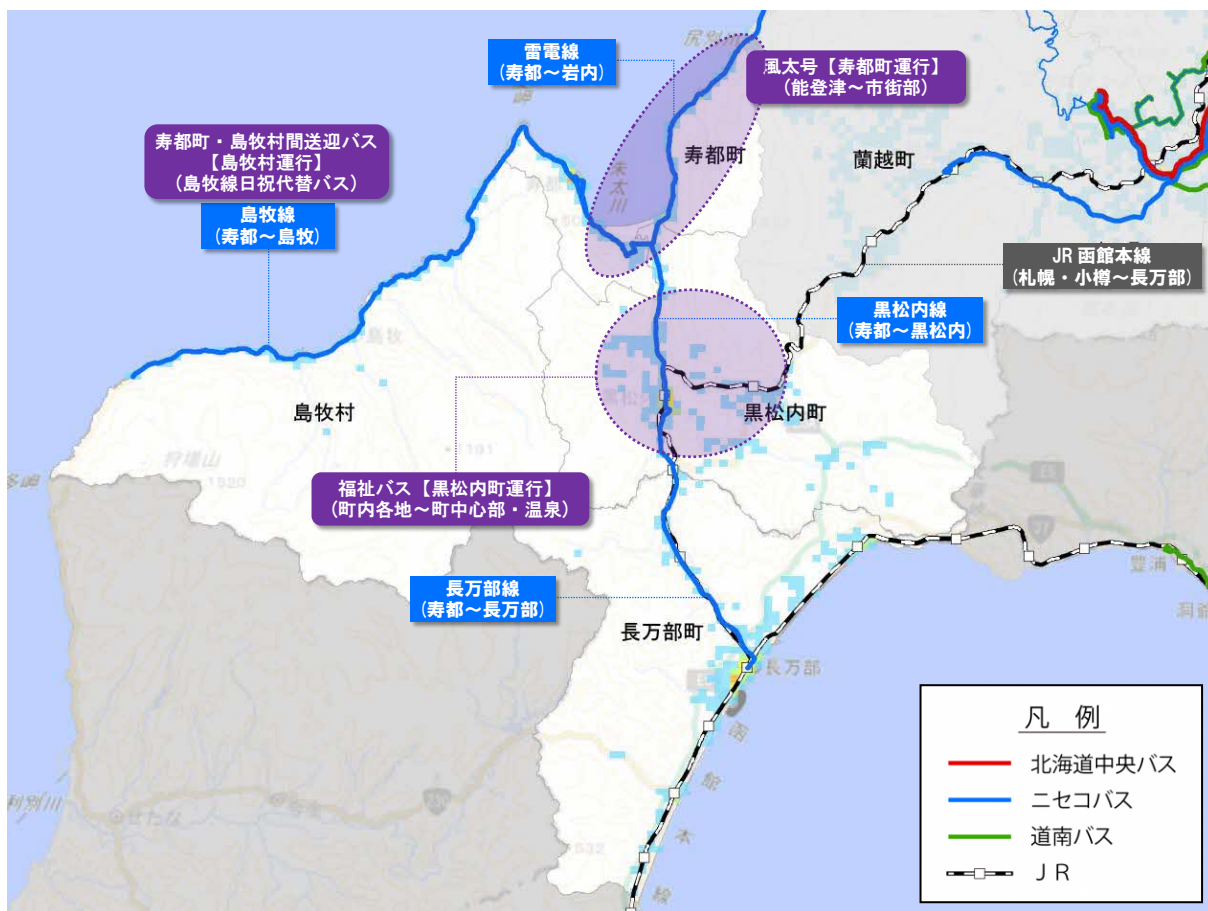
- ・ JR 函館本線（長万部～小樽間）は、当該地区内に熱郭・黒松内・二股・長万部の 4 駅があるが、当該区間の運行本数は 4.5 往復/日、4 駅における乗車人数は約 80 人/日である。
- ・ また、長万部駅は、長万部駅から東室蘭駅や苫小牧駅等を経て岩見沢駅を結ぶ JR 室蘭本線を運行しており、札幌～函館間を運行する特急北斗も停車し、中核都市である札幌市や函館市と接続されている。

### 【路線バス】

- ・ 広域交通を担う路線バスについて、寿都～岩内の雷電線は 1 便あたりの利用者数が 10 人/便であり、国庫補助等を活用して運行を維持している現状にある。
- ・ その他の路線バスは、島牧村から寿都町に接続する島牧線、寿都町と黒松内町・長万部町を接続する黒松内線・長万部線が運行しているが、運行本数が 1～3 往復/日、1 便あたりの利用者数が 1～5 人/便であり、補助なしでは運行を維持するのが困難な状況にある。加えて、島牧線、黒松内線、長万部線は、利用低迷やドライバー不足等により、日曜・祝祭日が運休になっている。
- ・ 一方で、島牧線は他町村と接続する唯一の公共交通であり、定期的使用率も約 50% であり、島牧村民の日常生活に利用されている路線であるため、日曜・祝祭日の運休に対しても、島牧村役場が寿都町・島牧村間送迎バスを運行し代替交通を確保している。
- ・ また、長万部線は、現状は運行本数が 1 往復/日であるが、黒松内～長万部は JR 函館本線と並行している路線であり、並行在来線と合わせて検討する必要がある。

### 【市町村営などの生活圈交通】

- ・ 当該区内の居住地は、黒松内町は路線バスや鉄道の沿線以外にも広く分布しているが、町役場が町内各地と町中心部や温泉を接続する福祉バスを運行している。



### 広域交通を担うバス一覧

分類	路線名【R3 補助】	運行区間・往復便数	利用状況 <sup>※1</sup> 【利用が多い区間 <sup>※2</sup> 】
路線バス	雷電線 【地域間幹線】	寿都～岩内：6 往復/日	約 140 人/日(10 人/便, 定期券約 30%) 【寿都 T～ゆべつのゆ、岩内 T～港町小学校】
	島牧線 【市町村生活バス】	寿都～島牧：3 往復/日【日祝運休】 (～栄浜 1.5、～原歌 1.5)	約 30 人/日(5 人/便, 定期券約 50%) 【島牧役場～寿都 T】
	黒松内線 【市町村生活バス】	寿都～黒松内：2 往復/日【日祝運休】	約 5 人/日(1 人/便, 定期券約 0%) 【寿都 T～ゆべつのゆ・黒松内駅】
	長万部線 【市町村生活バス】	寿都～黒松内～長万部： 1 往復/日【日祝運休】	約 10 人/日(5 人/便, 定期券約 0%) 【寿都 T～ゆべつのゆ】

※1：利用者数は、利用区間に関わらず当該路線に乗降した人数（補助要件の輸送量【平均乗車密度×運行回数】とは異なる）、各数値は 2019（令和元）年通常期（新型コロナウイルスの感染拡大前）の平日平均

※2：運行事業者の回答

図 6-8 南後志地区の公共交通

---

### 3) 当地区の移動特性

当地区では、中核都市の小樽市・札幌市への移動は、他の地区と比較すると少ない。地域中心都市への移動は、通院・買物等を目的とした岩内町や倶知安町への移動である。後志地域外から当地区への来訪者は、公共交通の利用が特に少ない。

#### 【当地区住民の中核都市・地域中心都市等への移動】

- ・地域の中核都市である小樽市・札幌市に月1回以上来訪する人の割合は、住民アンケートによると、寿都町が最も高く約45%、次いで島牧が約30%であるが、黒松内町は約10%と他の町村より小さくなっている。小樽市・札幌市への来訪目的は、買い物や通院が多くなっており、主に公共交通（高速バスなど）を利用している人の割合は、寿都・島牧は約20%である。寿都町・島牧村から公共交通を利用する場合は、雷電線から高速いわない号に乗り換えて、小樽市・札幌市に移動している人が多い。黒松内町は小樽市・札幌市に月1回以上来訪する人の割合は低いが、主に公共交通を利用する割合は約35%となっており、主に鉄道が利用されている。
- ・地域中心都市への移動は、住民アンケートによると、寿都町・島牧村の住民は岩内町への来訪が最も多いが、週1回以上訪問する人の割合は、寿都町は約30%であるのに対して、島牧村はほとんどいない（月1回以上は60%）。黒松内町民は、倶知安町への来訪が最も多い方が約50%、岩内町への来訪が最も多い方が約30%であるが、週1回以上訪問する人はいずれも10%以下である。なお、寿都町・島牧村・黒松内町から岩内町や倶知安町に来訪する目的は、買物が大部分であり、一部、通院もある。
- ・その他の町村間の移動としては、島牧村からは寿都町が約60%と最大、黒松内町からは長万部町が約50%と最大になっている。

#### 【当地区の通学・通院移動】

- ・高校が無い黒松内町から長万部町・蘭越町・倶知安町へ、島牧村から寿都町への市町村間を跨ぐ広域的な通学がある。
- ・寿都町や島牧村から岩内協会病院がある岩内町への通院や、黒松内町から倶知安町への通院が見られる。

#### 【後志地域外から当地区への来訪】

- ・観光・レジャー等のための後志地域外からの来訪については、来訪者 Web アンケートによると、通常期（4～11月）は、後志地域全体において、自家用車やレンタカーによる来訪が85%以上を占めているが、南後志地区・長万部町は特にその割合が高く約99%である。

---

#### 4) 当地区の公共交通に関する問題点

当地区および長万部町の概況や公共交通の運行・利用実態、移動特性を踏まえた当地区における公共交通に関する問題点は、下記のとおりである。

##### 問題点①：移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる。

- ・住民アンケートによると、現在は日常的に自家用車を利用していても、高齢などを理由に、将来はバスなどの公共交通を主な移動手段として考えている割合が多く、今後、自らの移動手段を持たない高齢者の増加が懸念される。また、多くの診療科を要する総合病院は他地区の岩内町や倶知安町に立地しており、島牧村・寿都町・黒松内町といった各町村から岩内町や倶知安町への通院を余儀なくされている。

##### 問題点②：高校生の通学が広域化している。

- ・当地区内の高校は、現在、寿都町と長万部町に各1校のみとなっている。当地区の住民は、各町村に広く分布しており、公共交通の主な利用者である高校生は、通学は特に広域移動を余儀なくされている。

##### 問題点③：路線バスの利用が低迷している。

- ・当地区の広域交通を担う路線バス（雷電線、島牧線、黒松内線、長万部線）は、いずれも利用者が少なく、国庫補助等を活用しながら運行を維持している現状にある。

##### 問題点④：地域への来訪者の公共交通利用が少ない。

- ・後志地域外からの来訪者の移動手段は、圧倒的に自家用車やレンタカーが多くなっており、当地区は特にその傾向が顕著である。しかし、北海道新幹線の長万部駅や倶知安駅が開業する将来には、新幹線による長万部町や倶知安町への来訪が増加することが予想され、長万部駅や倶知安駅を経由した南後志地区への来訪が増加する可能性がある。

---

## (5) 後志地域全域

### 1) 後志地域住民の全体的な傾向・意向

住民アンケートによれば、現在、後志地域住民の約 70%が日常的に車を運転しており、車を運転しない約 30%のうち、約 70%は自分以外の運転で送迎してもらう手段があるため、自家用車での移動手段をもたない方は全体の 10%未満である。一方で、現在、日常的に自分で車を運転している人に、いつまで運転を続けるか、運転が困難になった場合にどのように移動するかを調査したところ、運転を続ける予定の年齢は 75 歳程度であり、運転が困難になった場合の移動手段は約 70%の人が「バスや鉄道などの公共交通」と答えている。また、自家用車などの公共交通以外の移動手段を利用している理由は、80%以上の人が「車などで問題なく移動できており、バス・鉄道を使う必要がないため」と答えている。

このことから、現状は、路線バス等の公共交通の利用が低迷しているが、今後も高齢化が進展することを考慮すると、自分で車を運転できなくなる方の割合が増加していくことで、公共交通の必要性・重要性が高まっていくと考えられる。

また、住民アンケートでは、全国的に採算性を確保できない路線を税金等による補助で維持したり、ドライバーの確保が難しいという状況がある中での「公共交通を維持するための方針」について、意見を伺っている。この結果、約 80%の方が「税金等の補助」によりサービス水準を維持していくことを望んでおり、「利用料金の値上げ」によるサービス水準の維持についても約 50%の人が許容している。一方、運行経費を抑えるためにサービス水準を下げる運用については、「事前予約制の導入」は 50%以上の方が理解を示しているが、「運行頻度の減少」は 50%以上の人、「乗り継ぎが必要な運用」は 60%以上の人、「所要時間が増加する運用」は 70%以上の方が理解を示していない。なお、将来的にはドライバー不足への対応に資する「自動運転車両の導入」に対しては約 60%の人が理解を示している。

交通に関する新たな仕組みの導入については、「デマンド交通の導入」は約 70%、「MaaS」や「ライドシェア」は約 60%の人が前向きに捉えており、「自動運転車両」を含めて、新たな交通サービスの導入を検討していくことが考えられる。

### 2) 後志地域全域に関わる交通動向

後志地域においては、2030（令和 12）年度に北海道新幹線開業が予定されており、長万部町、倶知安町、小樽市に新幹線駅が設置されることから、これまでは確保されていなかった後志地域の幹線交通を北海道新幹線が担うようになり、地域の幹線・広域交通網が大きく変化する。本計画の計画期間は 2026（令和 8）年度までではあるが、北海道新幹線開業を見据えて検討していくことが必要と考えられる。

また、現時点で、島牧線や黒松内線、長万部線、赤井川線では、利用低迷に加えて、ドライバー不足もあり、日曜・祝祭日が運休になっている。加えて、後志地域における高速バスや路線バスの運行事業者（北海道中央バス、ニセコバス及び道南バス）では、バスドライバーの約 75%が 50 歳以上と高齢化が進展しており、今後のドライバー不足が懸念される。

---

### 3) その他地域全域に共通する公共交通に関する問題点

後志地域住民の全体的な傾向・意向や地域全域の交通動向を踏まえた後志地域全域に共通する公共交通に関する問題点は、下記のとおりである。

#### 問題点①：北海道新幹線札幌開業後に幹線・広域交通網の変化が想定される。

- ・本計画の計画期間の後に予定されている北海道新幹線札幌開業により、地域の幹線・広域交通網が大きく変化する。

#### 問題点②：バスドライバーの高齢化が進展しており、人員不足の懸念がある。

- ・地域の高齢化が進んでいるが、バスドライバーも例外なく高齢化しており、今後、各交通事業者において、ドライバー不足が深刻化し、バス路線維持に影響を与える可能性がある。加えて、上記の北海道新幹線札幌開業に伴う並行在来線の廃止・バス転換後には、さらに多くのバスドライバーが必要となってくる。



## 6.2 後志地域の公共交通の課題

後志地域の各地区や全域共通の公共交通に関する問題点を踏まえて、本計画で対応すべき後志地域の公共交通の課題をとりまとめた。

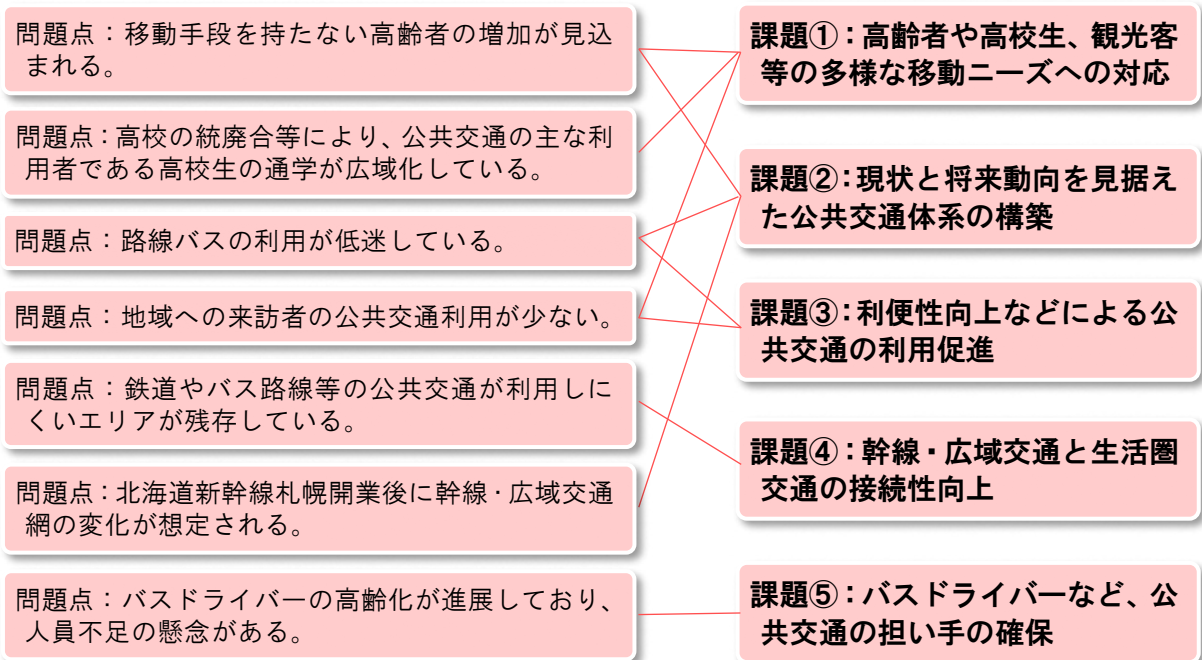


図 6-9 公共交通に関する問題点を踏まえた本計画で対応すべき課題

### 課題①：高齢者や高校生、観光客等の多様な移動ニーズへの対応

- ・周辺町村から病院や高校が立地する中心都市（小樽市・倶知安町・岩内町・余市町など）への高齢者の通院や高校生の通学、道内外から訪れる観光客など、多様な移動ニーズに対応して、広域交通を維持・確保していくことが必要である。

### 課題②：現状と将来動向を見据えた公共交通体系の構築

- ・人口減少等により、多くのバス路線で利用が低迷している一方で、北海道新幹線札幌開業後の幹線・広域交通ネットワークの変化（各新幹線駅の交通拠点化、並行在来線の廃止・バス転換など）といった将来の変化も予想される。このため、現状の利用実態を踏まえた最適化を図りつつ、本計画の計画期間の先も見据えて、幹線・広域交通ネットワークを構築していくことが必要である。

---

### 課題③：利便性向上などによる公共交通の利用促進

- ・多くの路線バスにおいて利用が低迷し、運行経費を運賃で賄えず、運行維持が困難な状況にある中で、利便性の向上や運行の効率化などにより、地域住民や来訪者の公共交通利用の促進、運行経費の低減を図り、持続的な運行体制を構築していく必要がある。

### 課題④：幹線・広域交通と生活圏交通の接続性向上

- ・鉄道や路線バス沿線以外にも広域に住民が分布している後志地域では、現状においても、多くの町村でコミュニティバスやデマンド交通などの生活圏交通が運行されているが、一部のエリアでは、鉄道や高速・路線バスなどを容易に利用できない公共交通の空白地域が残っており、町村の中心部、鉄道や路線バスといった幹線・広域交通への接続を確保し、それらエリアにおいても生活の足を確保していく必要がある。

### 課題⑤：バスドライバーなど、公共交通の担い手の確保

- ・地域のバスドライバーが高齢化し、ドライバー不足が路線バスの運行に支障をきたす恐れが生じてきている。加えて、北海道新幹線札幌開業に伴う並行在来線の廃止・バス転換後には、さらに多くのバスドライバーが必要となるため、将来を見据えて、バスドライバーなどの公共交通の担い手を確保していく必要がある。

## 7. 計画の基本的な方針・目標

### 7.1 計画の基本的な方針

「6. 地域の公共交通の課題」や北海道交通政策総合指針などの北海道の上位・関連計画等を踏まえて、後志地域の公共交通が目指すべき将来像と、将来像の実現に向けた本計画の基本的な方針を下記のとおり定める。

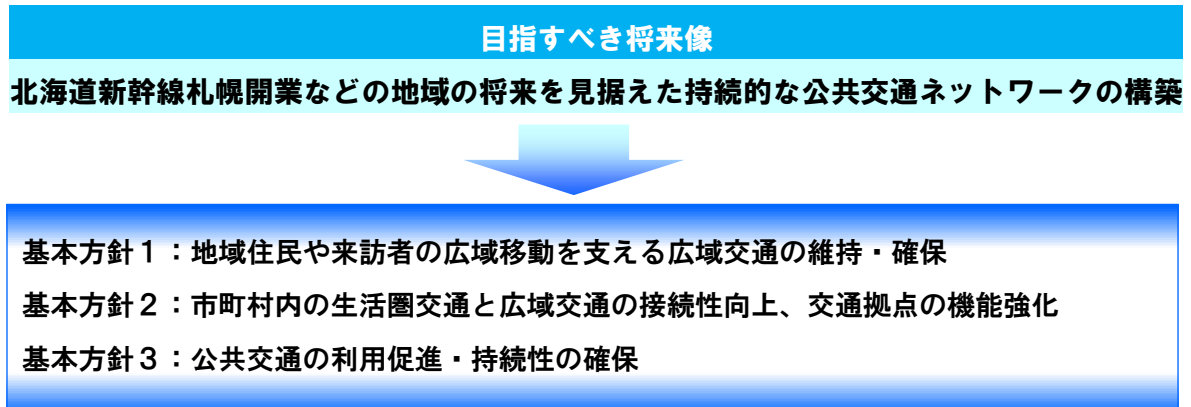


図 7-1 後志地域の公共交通が目指す将来像とその実現に向けた基本方針

#### 基本方針1：地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保

【課題①②⑤に対応】

高齢者や高校生といった公共交通の主な利用者を含む地域住民の生活や、ニセコエリアやルスツなどのスノーリゾート、小樽運河や神威岬など、後志地域の各地に点在する観光地への地域外からの来訪における利便性や快適性を確保していくため、2030（令和12）年度の北海道新幹線札幌開業後の幹線・広域交通ネットワークも見据えながら、地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保を目指す。

#### 【後志地域における幹線・広域交通の定義】

- 後志地域の公共交通ネットワークは、「北海道交通総合政策指針」に示されている「幹線交通・広域交通・生活圏交通」の3つの階層による公共交通ネットワークを形成する。
- 「幹線交通」は、札幌市や函館市等の各圏域の中核都市間を結ぶネットワークであり、現状、後志地域には確保されていないが、北海道新幹線開業により、函館市～札幌市を結ぶ「幹線交通」が確保される。
- 「広域交通」は、中核都市や地域中心都市等の地域の中心都市間を結ぶネットワークや、それら中心都市と周辺町村を結ぶネットワークである。
- 後志地域の公共交通ネットワークにおける中心都市は、下記のように設定する。

北海道型 公共交通 ネットワーク (3つの階層)	幹線 交通	中核都市間等を結ぶ 本道の骨格となるネットワーク
	広域 交通	中核都市や地域中心都市と 周辺市町村などを結ぶネットワーク
	生活圏 交通	単一市町村・周辺エリアでの 日常生活に密接した交通ネットワーク

- 
- 「北海道総合計画」では、後志総合振興局管内を含む「道央圏広域連携地域」の中核都市として、後志地域外の「札幌市」が設定され、後志地域内の中核都市群に「小樽市」が設定されている。また、地域中心都市には「倶知安町・岩内町・余市町」が設定されている。
  - また、北海道新幹線札幌開業後を考慮すると、新幹線駅が地域の交通拠点となりうるため、新幹線駅の設置都市（小樽市・倶知安町・長万部町）も地域交通における中心都市となることから、将来を見据えて「長万部町」も中心都市と捉えて広域交通ネットワークを形成する。

＜後志地域の公共交通ネットワークにおける中心都市＞  
小樽市（・札幌市）・倶知安町・岩内町・余市町・長万部町

### 基本方針2：生活圏交通と広域交通の接続性向上、交通拠点の機能強化

【課題④に対応】

コミュニティバスやデマンド交通等の市町村内の移動を支える生活圏交通と広域交通の接続性の向上や交通拠点の機能強化などを図り、北海道新幹線開業による幹線交通確保後における「幹線交通・広域交通・生活圏交通」の3つの階層による公共交通ネットワークの形成を目指す。

### 基本方針3：公共交通の利用促進・持続性の確保

【課題③⑤に対応】

地域のバスドライバー不足や路線バスの利用低迷による行政負担の増大など、路線バスの運行維持が難しくなっている中で、利便性向上や運行効率化などにより、地域住民や来訪者の公共交通利用の促進や運行経費の低減を図り、北海道新幹線札幌開業後の後志地域においても持続できる運行体制の構築を目指す。

## 7.2 基本方針の実現に向けた目標

本計画の基本方針を実現していくため、次のとおり目標を定める。

**方針 1 :**  
地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保

目標①地域の中心都市間をつなぐ広域交通ネットワークの確保

目標②中心都市と周辺町村をつなぐ広域交通ネットワークの確保

目標③公共交通の担い手確保による路線の維持

**方針 2 :**  
生活圏交通と幹線・広域交通の接続性向上、交通拠点の機能強化

目標④幹線交通・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化

**方針 3 :**  
公共交通の利用促進・持続性の確保

目標⑤公共交通の利便性向上と理解醸成による利用促進

目標⑥観光資源や大規模イベント等を活かした利用促進

### 基本方針 1 : 地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保

#### 目標①地域の中心都市間をつなぐ広域交通ネットワークの確保

後志地域の核となる中核都市群や地域中心都市等の中心都市間を接続する広域交通ネットワークについて、地域の関係者の共通認識として目指していく「確保の方針」を定めた上で、地域における移動実態を踏まえた公共交通サービスの最適化を図る観点をもって、当該ネットワークの確保に向けた検討を行っていく。

#### 目標②中心都市と周辺町村をつなぐ広域交通ネットワークの確保

後志地域の各町村の生活は、高齢者の通院・買物や高校生の通学など、地域の中心都市に大きく依存しているため、各町村と地域の中心都市を接続し、地域住民の日常生活を支える広域交通ネットワークについて、目標①の広域交通と同様、「確保の方針」を定めた上で、地域が一体となって当該ネットワークの確保に向けた検討を行っていく。

#### 目標③公共交通の担い手確保による路線の維持

地域のバスドライバーが不足する中で、広域交通を維持・確保していくため、バスドライバーの新規採用に向けた取り組みや既存のバス路線のコミュニティ交通等への転換（車両の小型化によるドライバーの選択肢の拡大）など、公共交通に係る担い手の確保に向けた取組を行っていく。

表 7-1 目標①②③の達成度を評価するための指標と目標値

No	目標	数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
指標①	目標①	広域交通の日あたりの平日運行便数	257 便/日 (2020年度)	257 便/日 (2026年度)	広域交通のサービスレベルの維持の観点から、現状の水準を維持する。
指標②	目標②	広域交通の収支率 (補助金適用前) ※	37.2 % (2021年度)	37.2 % (2026年度)	地域の人口減少が進む中で持続性を確保するため、現状の水準を維持する。
指標③	目標③	後志地域の路線バスのドライバー数	293 人 (2021年度)	293 人 (2026年度)	広域交通のサービスレベルの維持の観点から、現状の水準を維持する。

※当地域において運行されている地域間幹線系統、広域生活交通路線及び市町村生活バス路線の令和3年度補助対象経費における収支合計を基に算出

## 基本方針2：生活圏交通と幹線・広域交通の接続性向上、交通拠点の機能強化

### 目標④幹線交通・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化

「幹線交通・広域交通・生活圏交通」の3つの階層による公共交通ネットワークの形成を念頭に、自宅直近の生活圏交通から広域移動に利用する広域交通をスムーズに利用できる環境を構築するため、交通間の接続性向上や交通拠点の機能強化等による乗換環境の向上など、乗換円滑性の向上に向けた検討を行っていく。

表 7-2 目標④の達成度を評価するための指標と目標値

No	目標	数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
指標④	目標④	乗継環境向上のための運行見直し・拠点整備の実施件数	—	10 件/5年 (2022-2026)	各年2件程度の実施を目指す。

### 基本方針3：公共交通の利用促進・持続性の確保

#### 目標⑤公共交通の利便性向上と理解醸成による利用促進

路線バスの利用が低迷する中で運行の持続性を確保していくため、地域住民への広報活動などにより、公共交通利用の意識付けや公共交通の利便性向上、利用しやすい環境づくりを行い、公共交通の利用促進を図っていく。

#### 目標⑥観光資源や大規模イベント等を活かした利用促進

地域外からの来訪者の公共交通利用が特に少ない現状に鑑み、公共交通と地域の観光施設・飲食店や大規模イベントが連携した取組み、来訪者の公共交通の利用しやすさの向上など、観光誘客と公共交通利用促進の一体的な推進に向けた検討を進めていく。

表 7-3 目標⑤⑥の達成度を評価するための指標と目標値

No	目標	数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
指標⑤	目標⑤ 目標⑥	広域交通の 日平均輸送人員 (通常期平日)	3,800 人/日 (2020.4-10)	3,800 人/日 (2026.4-10)	地域の人口減少が進む中で、現状の水準を維持する。
指標⑥		関係機関による 地域住民・来訪者の 公共交通利用促進策の 実施件数	—	10 件/5年 (2022-2026)	各年2件程度の実施を目指す。