

## 令和4年度第3回碧南市地域公共交通活性化協議会

日時 令和5年1月18日(水)

午前10時から

場所 碧南市役所7階 議員大会議室

### 1 あいさつ

### 2 議題

(1) 碧南市地域公共交通の課題整理について(協議事項) 資料1

ア 交通に関する社会情勢及び碧南市の地域特性(第1～3章)

イ 各種調査結果(第4章)

ウ 碧南市における地域公共交通の課題(第5章)

(2) 第三者評価委員会について(協議事項) 資料2-1、2-2

### 3 その他

・次回開催予定 令和5年3月7日(火) 午前10時から

碧南市役所7階 議員大会議室にて

# 第1章 計画について

## 1) 計画策定の背景と目的

本市の公共交通は、南北に名古屋鉄道三河線が運行されており、市内には4つの駅を有しています。碧南駅より西尾市方面へ運行されていた三河線の一部区間は平成16年に廃止され、現在では鉄道代替の路線バスとしてふれんどバスが運行されています。また、本市がくるくるバス4路線を運行しているほか、タクシー事業者2社が市内に営業所を設置しており、こうした公共交通機関が、市民をはじめとした本市に関係する人の多様な移動を支えています。

くるくるバスは、平成10年に市内の名鉄バス路線が休止・廃止されたことを受け、高齢者や障害者等、交通弱者の足の確保や利便を図るとともに、広く市民の地域社会参加を促進することを目的として、運行が開始されました。無料で運行しているため、この事業により収益性を求めるものではありませんが、公共交通の運行により人の移動が起こることで、まちに賑わいが生まれます。

また、公共交通での移動は自家用車での移動と比較して健康的であると同時に、自家用車通行台数の抑制による温室効果ガスの削減にもなります。このように、公共交通の運行はまちのあらゆる分野へ効果を生み出すことが知られており、本市においては公共交通を確保・維持していく必要があると考えています。

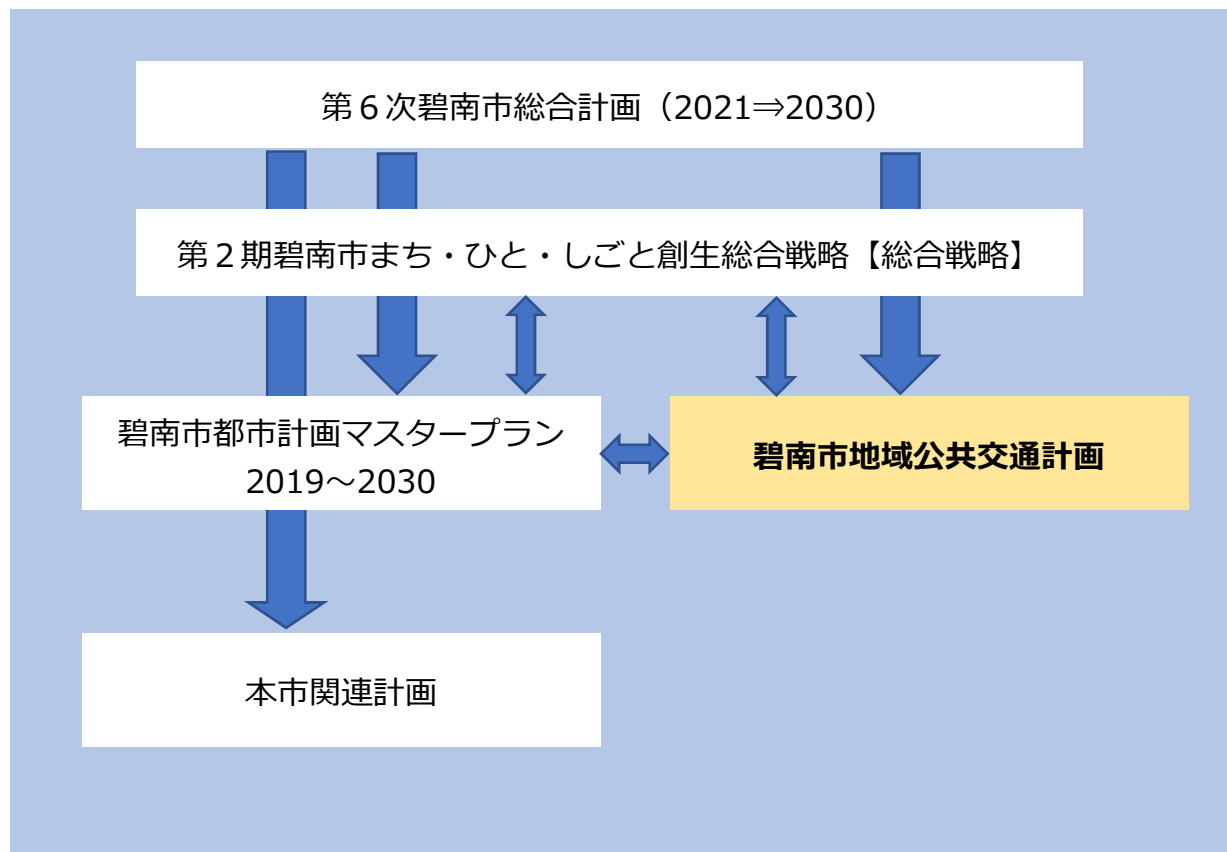
しかし、バスやタクシーの運転手不足が叫ばれていたなか、令和2年度から始まった新型コロナウイルス感染症の拡大により、公共交通の利用者が急激に減少したことで、地域の暮らしを支える公共交通の維持が難しい状況となっています。

碧南市の人口は近年横ばい傾向にありますが、将来的には減少に転ずることが予測されるとともに、65歳以上の高齢化率及び高齢者数はともに増加傾向にあるため、高齢者の移動需要に対応した公共交通サービスがより一層求められることが予測されます。また、碧南市人口ビジョンでは、しごとづくり・子育て環境づくり・地域づくりなど、他分野や多様な主体との連携を図ることで将来的にも人口維持をめざしているため、高齢者に限定せず、子育て世代も利用しやすく、元気あふれる本市のまちづくりと連携した持続可能な公共交通体系を構築するため、碧南市地域公共交通計画を策定します。

## 2) 計画の位置付け

本計画は、上位計画である第6次碧南市総合計画に即すとともに、碧南市都市計画マスタープランなどの関連計画の内容との連携や整合を図りつつ、令和2年度に改正された「地域公共交通活性化再生法」の規定に基づき、本市における持続可能な地域公共交通のすがたや方向性を定めるものです。

図 1-1 碧南市地域公共交通計画の位置付け



# 第2章 交通に関連する社会情勢の整理

## 1) 法制度・計画

### (1) 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（改正活性化再生法）が2020年11月27日に施行され、「地域公共交通網形成計画」に代わり、地方公共団体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。地域の移動手段の確保・充実のため、地域が自らデザインする地域の交通とするための、地域の多様な輸送資源を総動員する取組みが位置付けられています。

図 2-1 法改正の概要と施策メニュー

**国土交通省**  
**持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(令和2年11月27日施行)**

**地域が自らデザインする地域の交通** 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画(マスタープラン)**」の作成
  - ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
  - ⇒国が予算・ノウハウの支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算調運)
  - ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
  - ⇒バス・タクシー等の公共交通機能をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細かく対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
  - ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
  - ⇒データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
  - ・**乗合バスの新規参入者の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
  - ・通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等を想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会**で議論し、**国に意見を提出**

**地域公共交通網形成計画(旧改正)**  
 (市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成) まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成の促進

**地域公共交通計画(今回改正)**  
 (市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成) まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

**地域新客運サービス**  
 公共交通機関 自家用有償旅客運送 福祉輸送 スクールバス 地域における輸送資源の総動員

**地域公共交通網形成計画の策定状況**  
 現行の目標(2020年度末500件)は達成

年度	件数(件)
2015.4	30
2016.4	150
2017.4	273
2018.4	410
2019.4	500

**地域公共交通活性化再生法・道路運送法**

**地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実**

**輸送資源の総動員による移動手段の確保**

**地域に最適な旅客運送サービスの継続**

○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設

⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続**を実現

実施方針に定めるメニュー例
① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続(縮小・変更含む)
② コミュニティバスによる継続
③ デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続
④ タクシー(乗用車)による継続
⑤ 自家用有償旅客運送による継続
⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の機能的活用

**自家用有償旅客運送の実施の円滑化**

○過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設 ⇒ **運送の安全性を向上**させつつ、**運送を円滑化**

○地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化 ⇒ **インバウンドを含む観光ニーズへも対応**

**交通事業者協同自家用有償旅客運送**

自治体間の協同による自家用有償旅客運送(バス、タクシー)の活用により、運行管理・車両整備管理に協力

【利用時】安全・安心な交通サービスの提供  
 【事業者間の協力】運行管理・車両整備管理  
 【交通事業者】人手不足への対応、運行費の確保

**貨客混載に係る手続の円滑化**

○鉄道や乗合バス等における**貨客混載**を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設 ⇒ **旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進**

**既存の公共交通サービスの改善の徹底**

**利用者目線による路線の改善、運賃の設定**

○【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障。また、**独占禁止法のカルテル規制**に抵触するおそれから、**ダイヤ、運賃等の調整が困難**

○【改正案】**地域公共交通利便増進事業**を創設 ⇒ **路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗車運賃」「乗継割引運賃(通し運賃)」等のサービス改善を促進**併せて、**独占禁止法特例法**により、**乗合バス事業者間等の共同経営**について、**カルテル規制を適用除外する特別を創設**

**MaaSの円滑な普及促進に向けた措置**

○MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新規モビリティサービス事業計画の認定制度**を創設 ⇒ **交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化**

○MaaSのための**協議会制度**を創設 ⇒ **参加する幅広い関係者の協議・連携を促進**

**交通インフラに対する支援の充実**

○鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)

- ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備** ⇒ 交通ネットワークを充実
- ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点(トラックターミナル等)の整備** ⇒ 複数の事業者の連携による物流効率化を促進

(資料：国土交通省)

## (2) 「あいち交通ビジョン」の策定

愛知県では、2022年に「あいち交通ビジョン」が策定されました。あいち交通ビジョンでは、輸送資源を総動員しながら、持続可能な交通ネットワークを構築し、県民の足をしっかりと確保するとともに、先端技術も活用しながら、さらに利便性の高い交通サービスを提供し、交流を活発にすることにより、この危機を乗り越え、あらゆる地域において公共交通を始めとする移動の利便性が確保される「モビリティ先進県」を目指しています。

目指すべき姿

危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通  
～モビリティ先進県を目指して～

## 2) 社会の流れ・変化

### (1) カーボンニュートラルの実現に向けた取組み

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、2015年にパリ協定が採択され、120以上の国と地域が「2050年カーボンニュートラル」という目標を掲げています。日本では、2020年10月、政府が2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

公共交通分野では、再エネ電源で動くLRT/BRT、燃料電池鉄道車両などの公共交通や電動車カーシェア、自転車インフラ、デジタル技術を活用した新たなモビリティなど、脱炭素型の地域交通の整備等が地域脱炭素ロードマップに施策として位置づけられています。

図2-2 EVバス

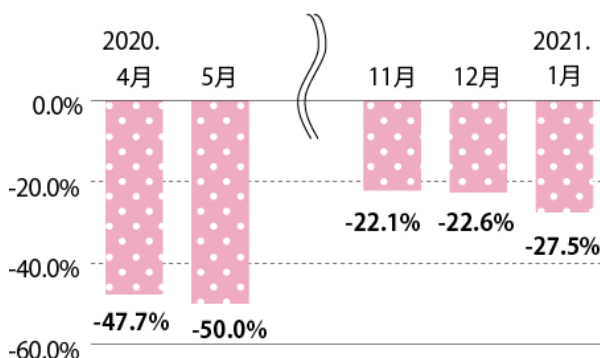


(資料：知多乗合)

### (2) 新型コロナウイルス感染症の流行

2020年1月に新型コロナウイルスの感染者が日本で初めて報告され、愛知県でも度々緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出されました。宣言や重点措置による行動制限や感染リスクへの不安から、「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について」の調査結果によれば、乗合バス（一般路線バス）の輸送人員（2019年同月比）は、緊急事態宣言期間の2020年4・5月は前年比50%程度も減少し、緊急事態宣言解除後の11月以降においても、前年比20%程度の減少が続いています。

図2-3 一般路線バスの輸送人員（2019年同月比）



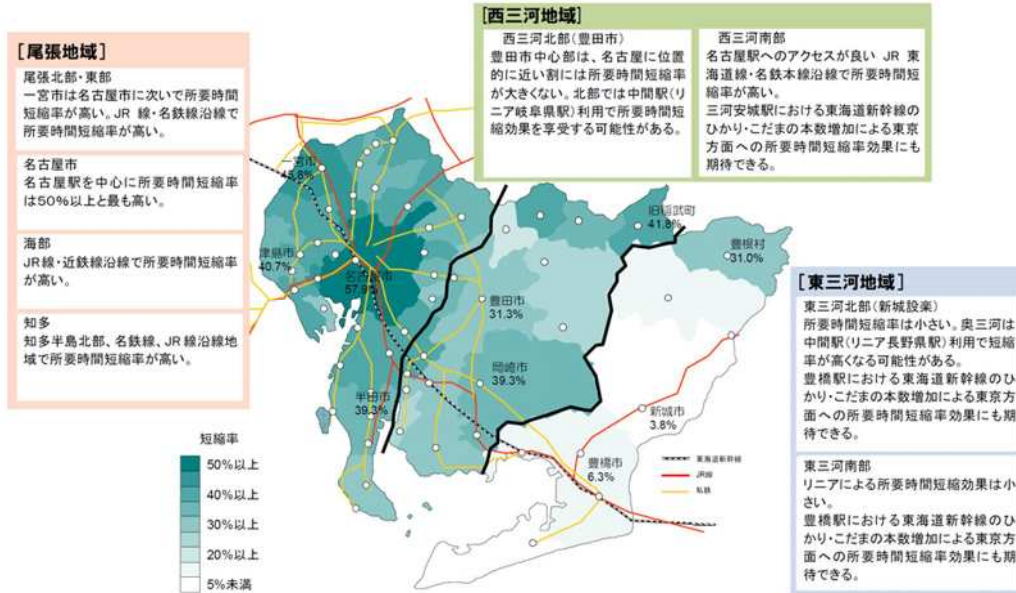
(資料：国土交通白書 2021)



### (3) リニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線は、中部国際空港、新東名高速道路などとともに、交流の基盤となる広域交通ネットワークを形成し、愛知県の各地域において、社会・経済に大きな波及的効果を与えると考えられます。

図 2-4 リニア中央新幹線の整備効果（東京からの所要時間の変化）

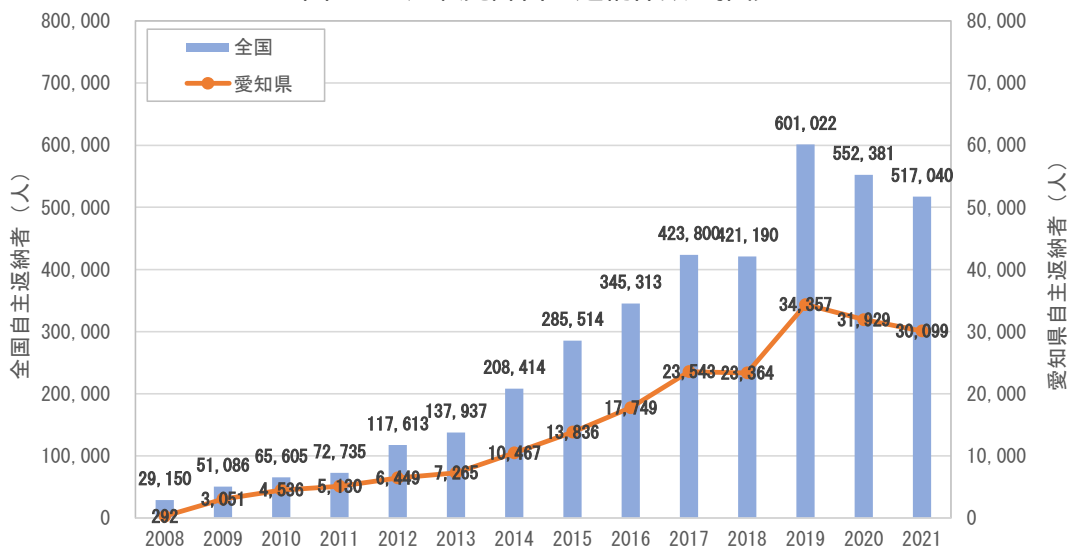


(資料：リニア中央新幹線影響等調査)

### (4) 高齢者を中心とした運転免許返納者の現状

高齢者を中心とした運転免許の自主返納は年々増加してきましたが、2020年以降は減少しています。新型コロナウイルスの影響により、密を避けた移動手段として需要が高まったことが要因の一つと考えられています。2021年は全国で約52万人を超える人が免許の自主返納を行っており、愛知県では約3万人となっています。

図 2-5 運転免許自主返納件数の推移

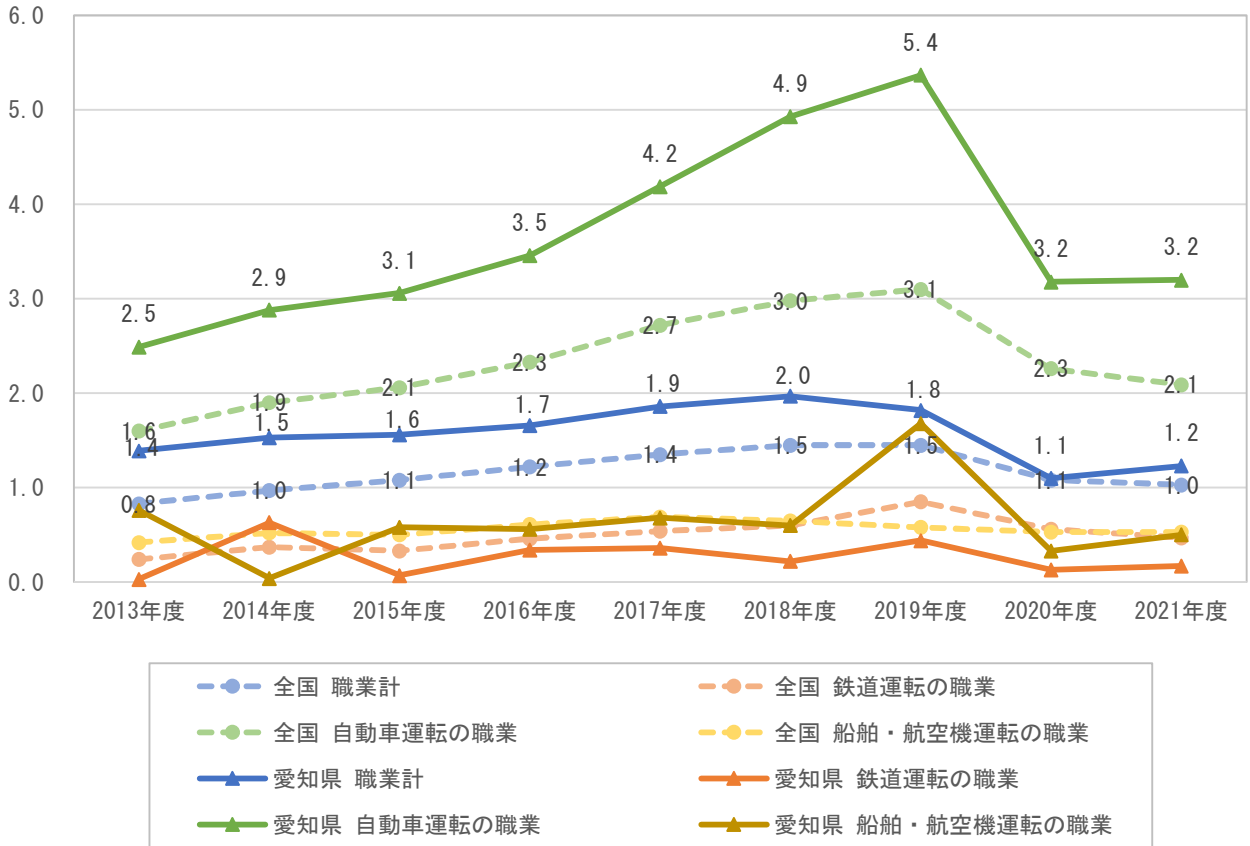


(資料：運転免許統計)

## (5) バス運転手不足の深刻化

自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業平均に対して全国では約2倍、愛知県ではさらに高い水準で上昇しており、路線バスを含めた運転手が不足していると考えられます。

図 2-6 輸送・機械運転の職業の有効求人倍率の推移



(資料：最近の雇用情勢、一般職業紹介状況(職業安定業務統計))

## 第3章 碧南市の地域特性の整理

### 1) 上位関連計画の整理

(1) 第6次碧南市総合計画（計画期間：令和3年度(2020年度)～令和12年度(2030年度)）

#### ①まちづくりの基本理念

##### 【市民憲章】

1. 安心して住める町に
1. 活気ある町に
1. あたたかい心の町に
1. きれいな水と青い空の町に
1. 清らかな文化の町に

#### ②将来像

「新たな力とともに創る 笑顔と元気のみなとまち へきなん」

#### ③基本施策

「施策分野3 都市の発展に向けた活力を生み出すまち」のうち、「基本施策17 商業・観光・公共交通」において、「現状と課題」や「施策の方針」として以下の項目を挙げています。

##### 【公共交通に関わる現状と課題】

- 高齢者等の足として運行する「くるくるバス」、鉄道廃線代替の「ふれんどバス」、名鉄三河線といった公共交通の利便性向上につながる取り組みが必要です。
- 名鉄三河線の乗降客数は微増していますが、さらなる利便性の向上が必要です。

##### 【施策の方針③ 公共交通機関の利便性の向上】

- くるくるバスに対する市民ニーズを把握し、車両の種類や運行形態、名鉄線を含めた他の公共交通との連携など、さらなる利便性の向上を図ります。
- ふれんどバスは名鉄三河線廃線の代替交通として、西尾市と協調して運行支援を行っており、引き続き利用促進を図るとともに支援を行います。
- 名古屋鉄道三河線の利用促進事業を進めるとともに、関係団体と連携して利便性の向上を図ります。



## (2) 碧南市都市計画マスタープラン(計画期間:令和2年度(2019年度)~令和12年度(2030年度))

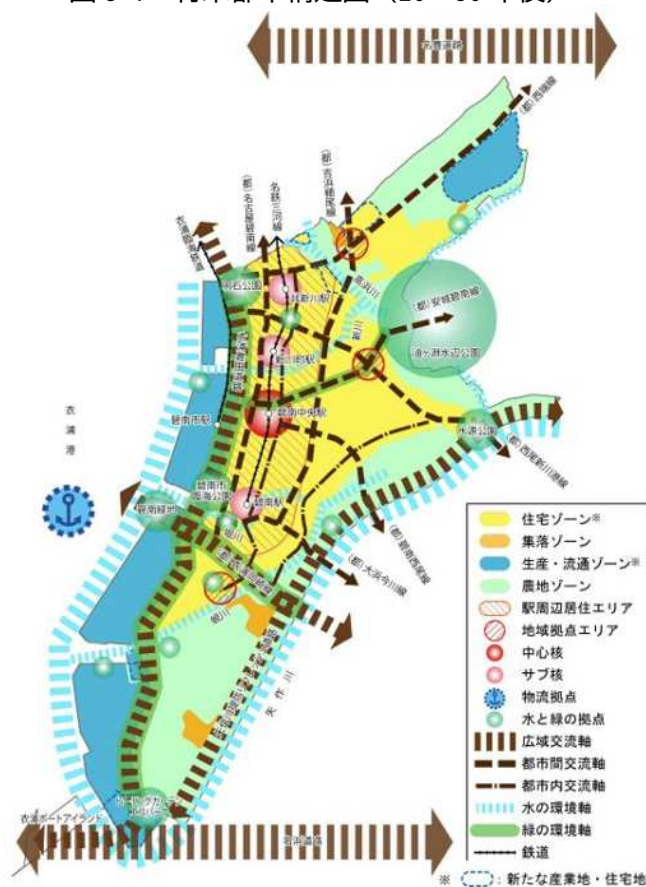
### ①将来都市像

「水と緑に恵まれ 暮らしと産業が調和した 活力ある港湾都市・碧南」

### ②都市づくりの目標

- 目標① だれもが暮らしやすい居住環境を備えた都市づくり
- 目標② 広域交流を促進する都市づくり
- 目標③ 自然と文化を活かした都市づくり
- 目標④ 産業活性を促進する都市づくり
- 目標⑤ 安心・安全に暮らせる人にやさしい都市づくり

図 3-1 将来都市構造図(20~30年後)



### ③交通施設の整備方針(公共交通関連)

- 公共交通の利便性を確保し利用促進を図るため、駅前広場等の駅周辺施設の整備やバス停の改善等を推進します。
- ふれんどバス、くるくるバスは、他の交通との適切な役割分担を図りながら、運用方法の検討及び停留所の充実を推進します。
- 名鉄三河線は、事業者と連携して複線化等の整備を推進します。
- 鉄道の利用促進を図るため、鉄道駅周辺において駐車場、駐輪場を確保し、パークアンドライドの利用を推進します。

### (3) 第2期碧南市まち・ひと・しごと創生総合戦略【総合戦略】

(計画期間：令和3年度(2020年度)～令和7年度(2025年度))

#### ①基本目標

基本目標1：しごとづくり

基本目標2：新しい人の流れづくり

基本目標3：結婚・出産・子育て環境づくり

基本目標4：元気あふれる地域づくり

#### ②施策と主な事業

総合戦略では「基本目標2：新しい人の流れづくり」の中で、「②駅周辺の利便性の向上」として、駅前広場等の駅周辺の整備を進めることでまちの賑わいを創出するとともに、公共交通の利便性を向上させるなど市民や来客の利便性の向上を図るとして、公共交通に関する施策と主な事業を挙げています。

##### 【施策】

- 観光強化、市内公共交通の充実…公共交通機関の利便性の向上

##### 【主な事業】

- 市内巡回バス運営事業…くるくるバスの運営に関する事業。
- ふれんどバス運行補助事業…ふれんどバス運行に対する経費の一部を補助する。
- 名鉄三河線複線化促進期成同盟会…名鉄三河線複線化促進期成同盟会を運営し、名古屋鉄道株式会社に対し要望や名鉄利用促進事業を実施。
- 名鉄碧南駅西駅前広場整備事業…ロータリーの混雑解消、バリアフリー化を目的とした駅前広場の整備を行う事業。

#### ③KPI（重要業績評価指標）

総合戦略における公共交通に関連するKPIは以下の通りです。

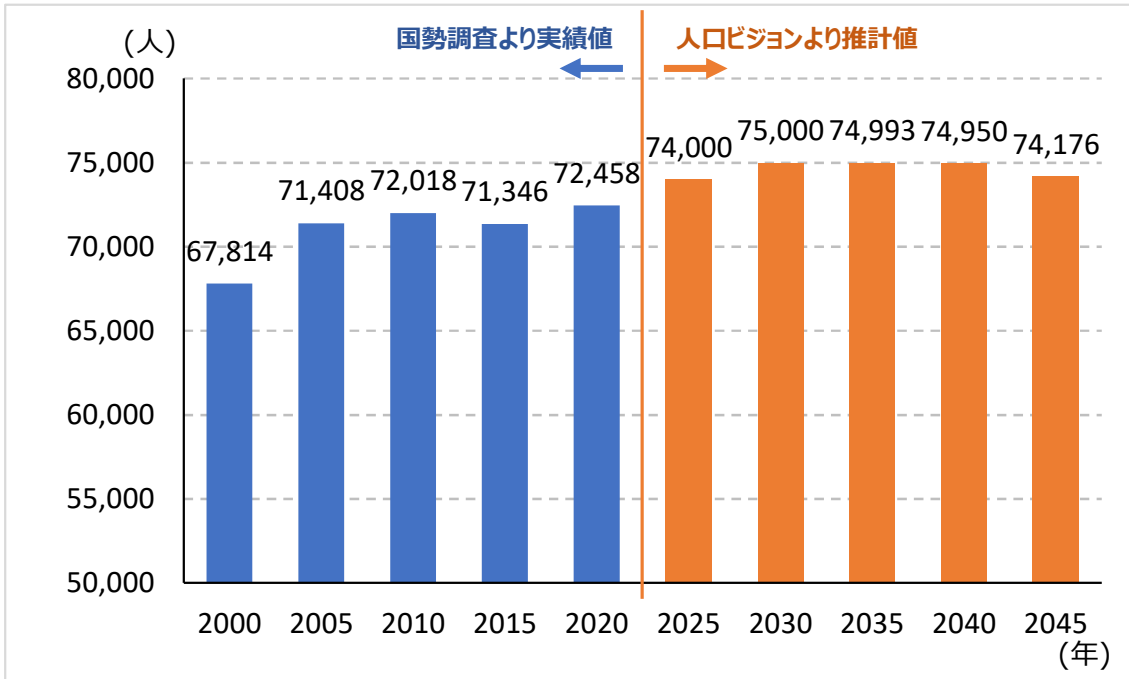
KPI	基準値（令和元年度）	目標値（令和7年度）
くるくるバス利用者数（年間）	120,000人	130,000人
ふれんどバス利用者数（年間）	300,000人	320,000人
名鉄三河線利用者数（年間）	4,700,000人	5,000,000人
駅前広場整備箇所数	2箇所	3箇所

## 2) 碧南市の現況整理

### (1) 人口

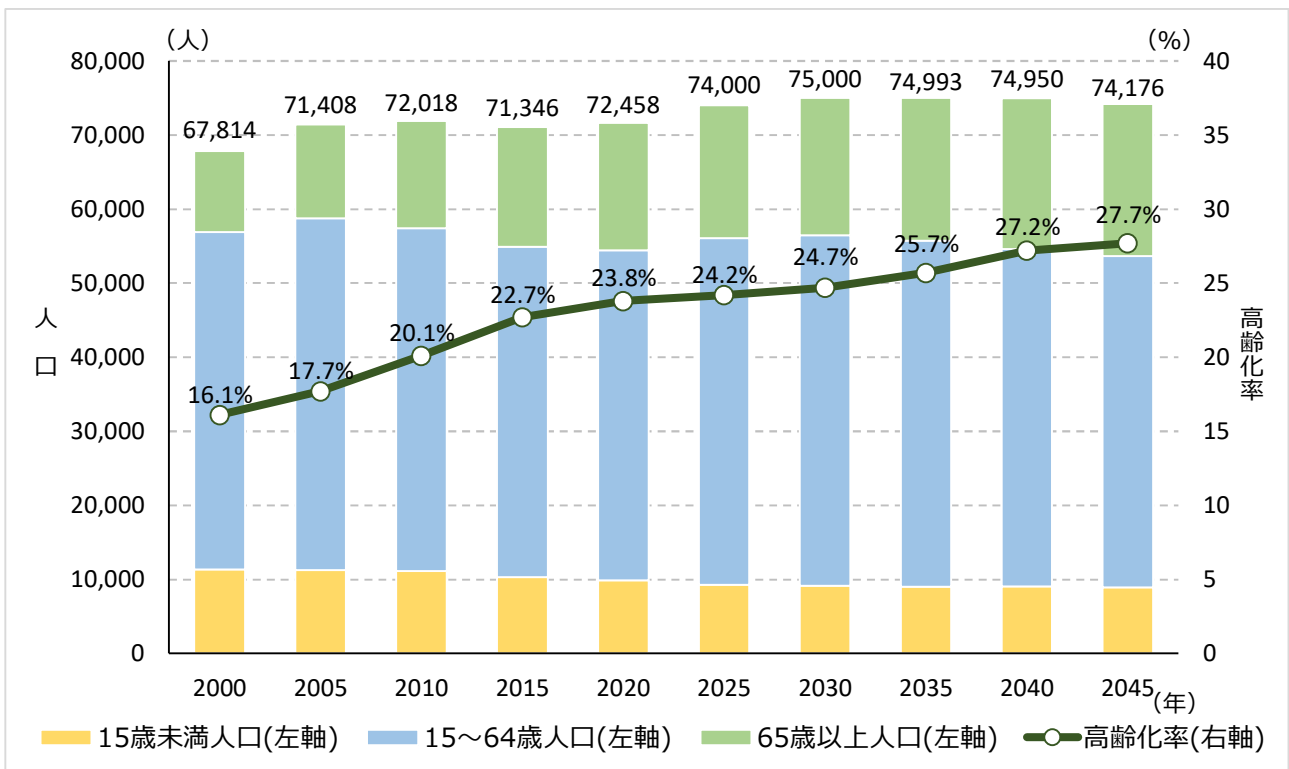
- 本市の人口は 2005 年以降おおむね横ばいで推移
- 高齢化率（65 歳以上人口比率）は 23.8%（2020 年時点）で、今後も上昇

図 3-2 人口推移（実績値・推計値）



(資料：2000 年～2020 年…国勢調査、2025 年～2045 年…碧南市人口ビジョン)

図 3-3 年齢 3 区分別人口割合の見通し



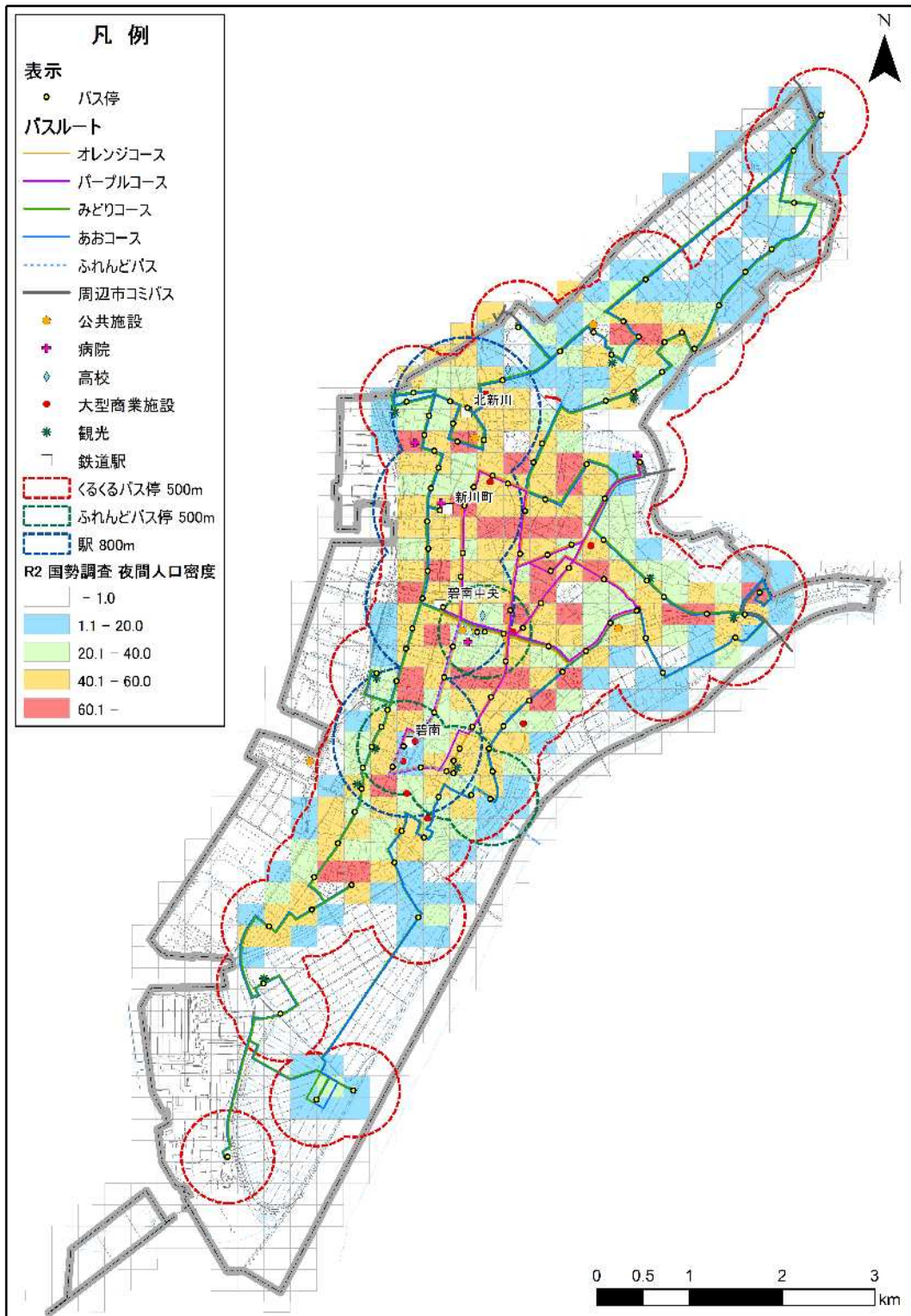
(資料：2000 年～2020 年…国勢調査、2025 年～2045 年…碧南市人口ビジョン)

## (2) 公共交通網

- 公共交通利用圏域の人口カバー率は 99.8%
- 主要施設は公共交通利用圏域内に立地

鉄道駅から 800m、バス停から 500m を利用圏域として算出した公共交通利用圏域では、本市の人口の 99.8% をカバーしており、買物や病院など主要な施設についても圏域に内包しています。

図 3-4 公共交通の人口カバー圏域図



(資料：国勢調査、国土数値情報、大型小売店データ、愛知県観光レクリエーション統計、碧南市)

### (3) 通勤・通学流動

- 安城市をはじめとした碧海5市や西尾市との通勤流動が多い
- 通学流動のうち流出は名古屋市、流入は西尾市や高浜市が多い

図 3-5 通勤・通学流動図

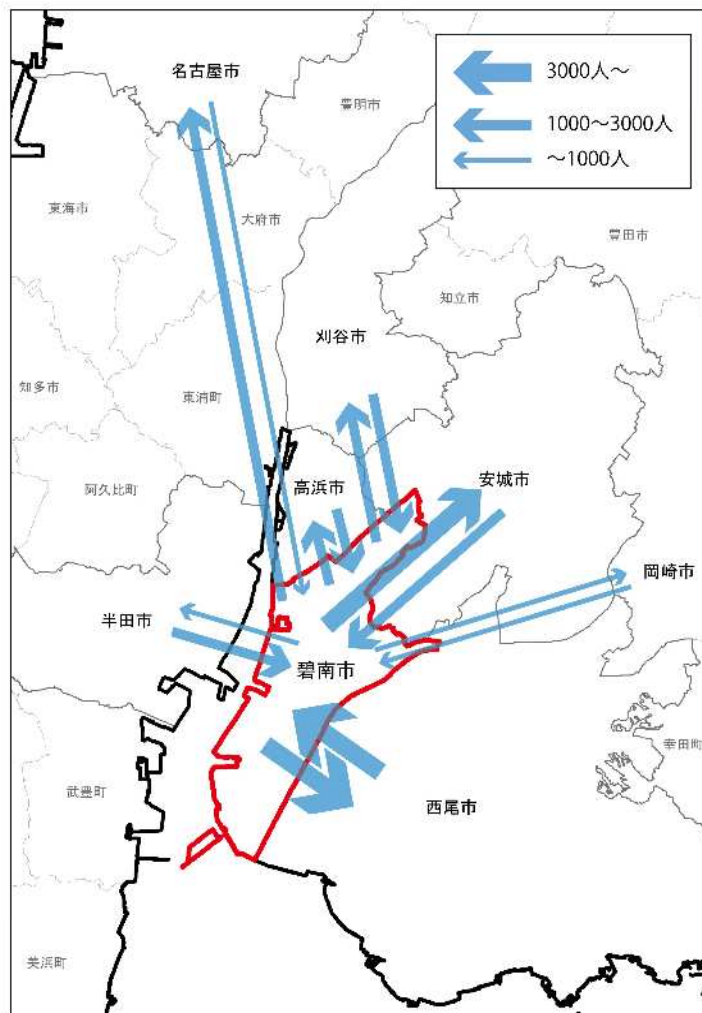


表 3-1 通勤・通学流動（青字数値：流入超過量、赤字数値：流出超過量）

	流 出			流入－流出	流 入			
	総数	就業者	通学者		総数	就業者	通学者	
名古屋市	1,491	1,078	413	-807	684	679	5	名古屋市
岡崎市	780	692	88	-86	694	693	1	岡崎市
半田市	951	932	19	355	1,306	1,283	23	半田市
刈谷市	2,322	2,050	272	-921	1,401	1,291	110	刈谷市
安城市	3,816	3,606	210	-1,907	1,909	1,837	72	安城市
西尾市	3,633	3,421	212	1,148	4,781	4,535	246	西尾市
高浜市	2,550	2,401	149	258	2,808	2,524	284	高浜市

(資料：国勢調査)



### 3) 公共交通や移動サービスの現状整理

#### (1) サービス水準の整理

##### ①名鉄三河線

表 3-2 名鉄三河線の運行概要

路線名	運行区間	方面	運行本数（本／日）		碧南市内駅 発着時間帯	運賃
			平日	休日		
三河線	碧南—知立	碧南方面	71	70	6～24 時台	距離制
		知立方面	71	70	5～23 時台	
所要時間	碧南—知立：30 分～37 分（時間帯により変動）					

（資料：名古屋鉄道(2022 年 12 月現在)）

##### ②ふれんどバス

表 3-3 ふれんどバスの運行概要

運行区間	方面	運行本数（便／日）				運行時間帯 (平日)	運賃
		平日		休日			
		往路	復路	往路	復路		
碧南高校   吉良高校	吉良高校—碧南駅	4	5	4	1	始発 5:24 終着 22:36	1 乗車 200 円 (小児半額)
	吉良吉田駅—碧南高校	6	10	4	4		
	吉良高校—碧南高校	7	2	1	1		
	吉良吉田駅—碧南駅	8	7	8	11		
所要時間	吉良高校—碧南高校：34～57 分（系統により変動）						

（資料：名鉄バス(2022 年 12 月現在)）

##### ③くるくるバス

表 3-4 くるくるバスの運行概要

運行区間	コース	運行本数（便／日）	運行時間帯	運賃
		平日・休日		
市役所   市役所 (循環)	オレンジコース	8	始発 6:45 終着 18:31	無料
	パープルコース	4		
	みどりコース	5		
	あおコース	5		
所要時間	オレンジコース・パープルコース：1 時間 13 分～1 時間 16 分 みどりコース・あおコース：2 時間 32 分～2 時間 51 分（時間帯により変動）			

（資料：碧南市(2022 年 12 月現在)）

##### ④タクシー

- 本市に営業所を設置しているタクシー事業者は 2 社で、合計 24 輦で営業
- 営業時間は 6:00～25:00
- 碧南駅、碧南中央駅、北新川駅にタクシーのりばを設置

（資料：事業者ヒアリング（2022 年 11 月実施））



⑤近隣市コミュニティバス（くるくるバスと接続している路線）

- 安城市の「あんくるバス」は碧南市民病院、安城榎前でくるくるバスと接続
- 西尾市の「六万石くるりんバス」は鷲塚住宅でくるくるバスと接続
- 高浜市の「いきいき号」はサンビレッジ衣浦でくるくるバスと接続

表 3-5 安城市「あんくるバス」の運行概要

路線名	運行区間	運行本数（便／日）		運行時間帯	運賃
		平日・休日			
		往路	復路		
3 南部線	碧南市民病院— 安城更生病院	6	6	始発 7:05 終着 18:09	1 乗車 100 円
4 高棚線	高棚—安城更生病院	7	7	始発 7:00 終着 19:00	
所要時間	南部線：37 分～40 分／高棚線：19 分～41 分（系統・時間帯により変動）				

（資料：安城市(2022 年 12 月現在)）

表 3-6 西尾市「六万石くるりんバス」の運行概要

路線名	運行区間	運行本数（便／日）		運行時間帯	運賃
		平日・休日			
		往路	復路		
6 西野町線	西尾駅—碧南鷲塚	5 (碧南市内では 4)	5 (碧南市内では 4)	始発 7:30 終着 17:24	1 乗車 200 円
所要時間	西野町線：10～20 分（系統・時間帯により変動）				

（資料：西尾市(2022 年 12 月現在)）

表 3-7 高浜市「いきいき号」の運行概要

路線名	運行区間	運行本数（便／日）		運行時間帯 (平日)	運賃
		平日	土曜日		
港コース	市役所玄関前— 市役所玄関前（循環）	6	3	始発 8:23 終着 17:37	1 回 100 円
所要時間	港コース：平日 33 分、土曜日 32 分				

（資料：高浜市(2022 年 12 月現在)）

図 3-6 あんくるバス(南部線)



## ⑥移動を支援する福祉サービスや企業送迎バス等

### 【福祉有償運送】

2022年12月現在、市内では2つのNPO法人によって福祉有償運送が実施されています。

### 【外出支援事業】

#### ● 福祉タクシー料金助成事業

電車やバスなどの交通機関を利用することが困難な障害のある人が、通院などにタクシーを利用する場合、基本料金を助成する利用券を交付しています。

対象は、身体障害者手帳1～3級を持つ人・療育手帳A・B判定を持つ人・精神障害者保健福祉手帳1・2級を持つ人のいずれかに該当する人で、交付枚数は1か月あたり2枚です。

#### ● 高齢者タクシー料金助成事業

外出に支援が必要な在宅の高齢者に、タクシーを利用する場合、1枚につき700円まで助成する利用券を交付しています。

対象は、市民税非課税世帯または生活保護受給世帯・要支援認定者または要介護認定者のいずれにも該当する人で、交付枚数は1か月あたり2枚です。(福祉タクシー券対象者や自動車税・軽自動車税の減免を受けている場合を除きます)

#### ● 高齢者外出支援サービス事業

一般の公共交通機関の利用が困難なひとり暮らしの高齢者等の送迎をするサービスを実施しています。(委託先は市内のNPO法人)

事業内容は、65歳以上のひとり暮らし、高齢者世帯、またはこれに準じる人で、下肢・視覚・精神的障害のために一般の公共交通機関を利用することが困難な人を、週に1回まで福祉車両(車いす対応、リフト付き等)4台を用いて送迎するものです。

#### ● 車いす専用車両貸出事業

市内に住所を有する車いす使用者または市内の福祉団体、福祉施設に対して、福祉車両(車いす対応)を貸し出す事業を実施しています。(事業主体は碧南市社会福祉協議会)

1回あたり4日以内の貸し出しで、30kmまでは300円、10km増すごとに100円を加算することで借りられます。

### 【企業送迎バス】

2022年12月現在、碧南駅のロータリー周辺、北新川駅周辺から市内や半田市の衣浦港周辺に立地する工場へ向けて、企業送迎バスが運行されています。

図 3-7 企業送迎バス

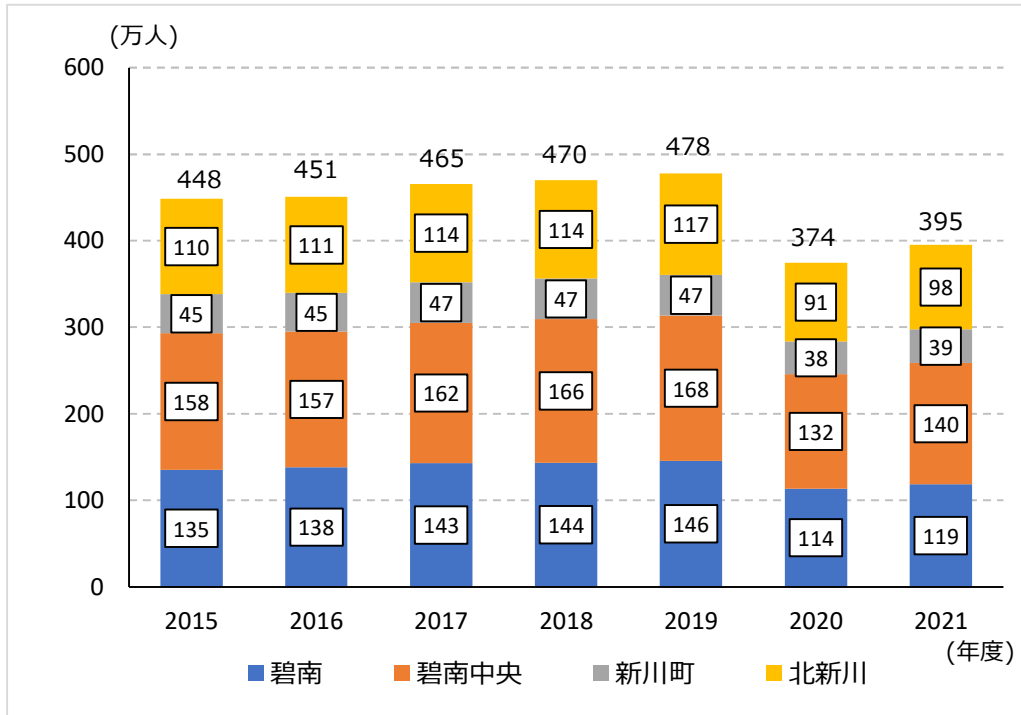


## (2) 利用実態の整理

### ①名鉄三河線

- 新型コロナウイルス感染症拡大前の 2019 年度までは増加傾向
- 2020 年度には新型コロナウイルス感染症の影響により約 100 万人の減少があったが、2021 年度は増加に転じる

図 3-8 名鉄三河線 碧南市内駅乗降者数の推移

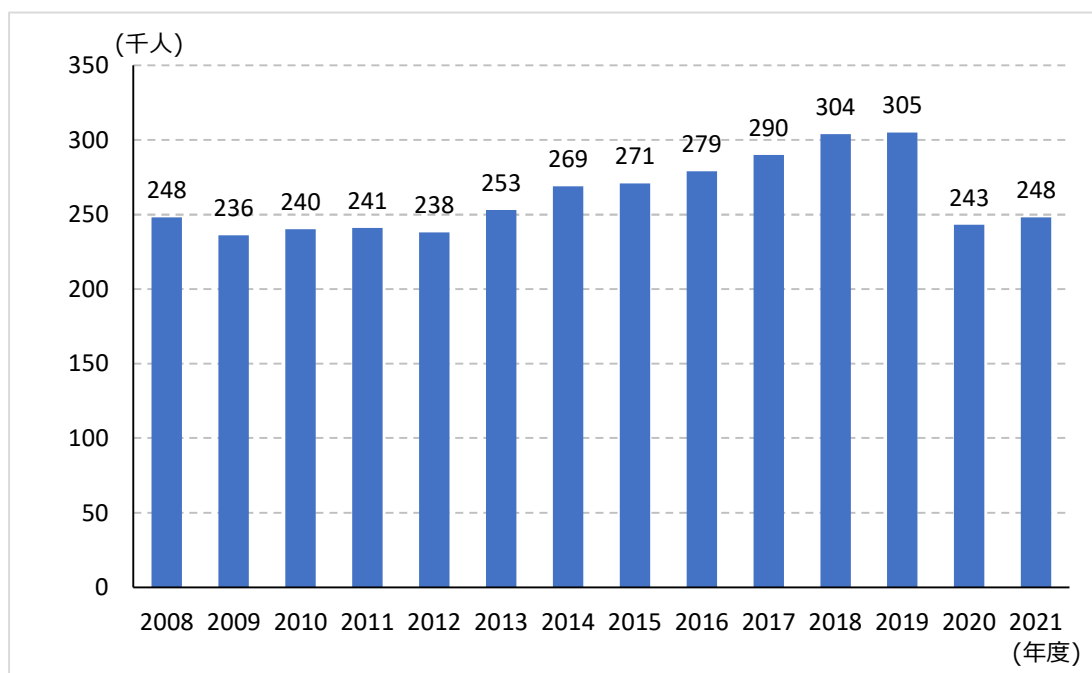


(資料：名古屋鉄道)

## ②ふれんどバス

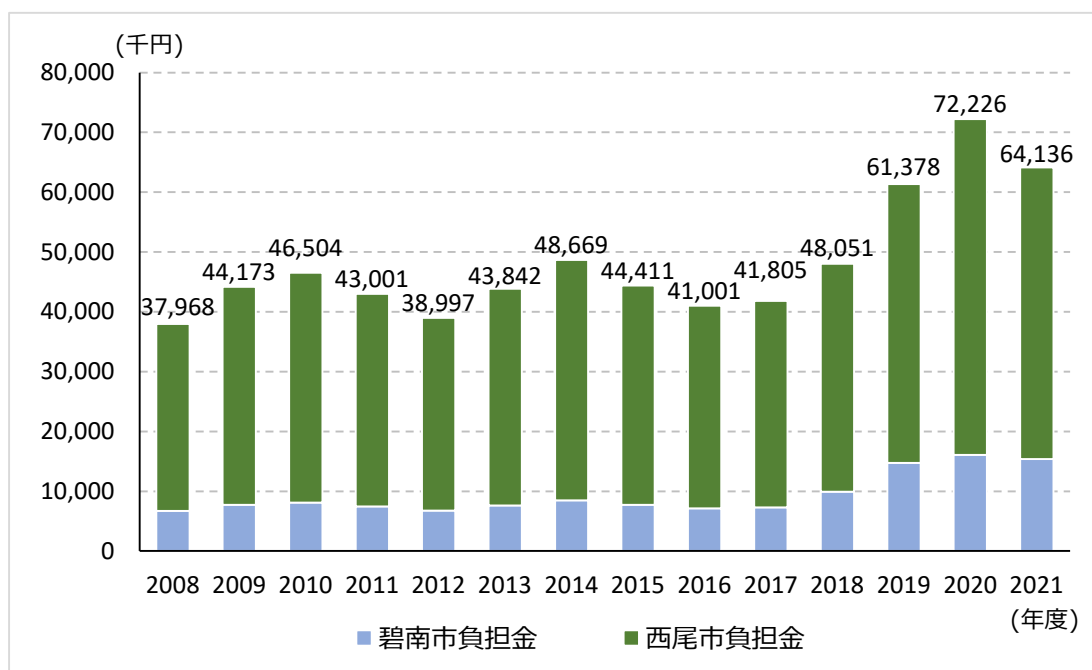
- 新型コロナウイルス感染症拡大前の 2019 年度までは増加傾向
- 2020 年度には新型コロナウイルス感染症の影響により約 2 割の減少したものの、2021 年度は増加に転じる
- 沿線市町の運行補助金は 2019 年に碧南高校へ延伸したことや、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者・運賃収入が減少したことにより増加

図 3-9 ふれんどバス 利用者数の推移



※ふれんどバスの利用者数はバス年度（10月～翌年9月）で集計  
（資料：名鉄バス）

図 3-10 ふれんどバス 沿線市町運行補助金の推移

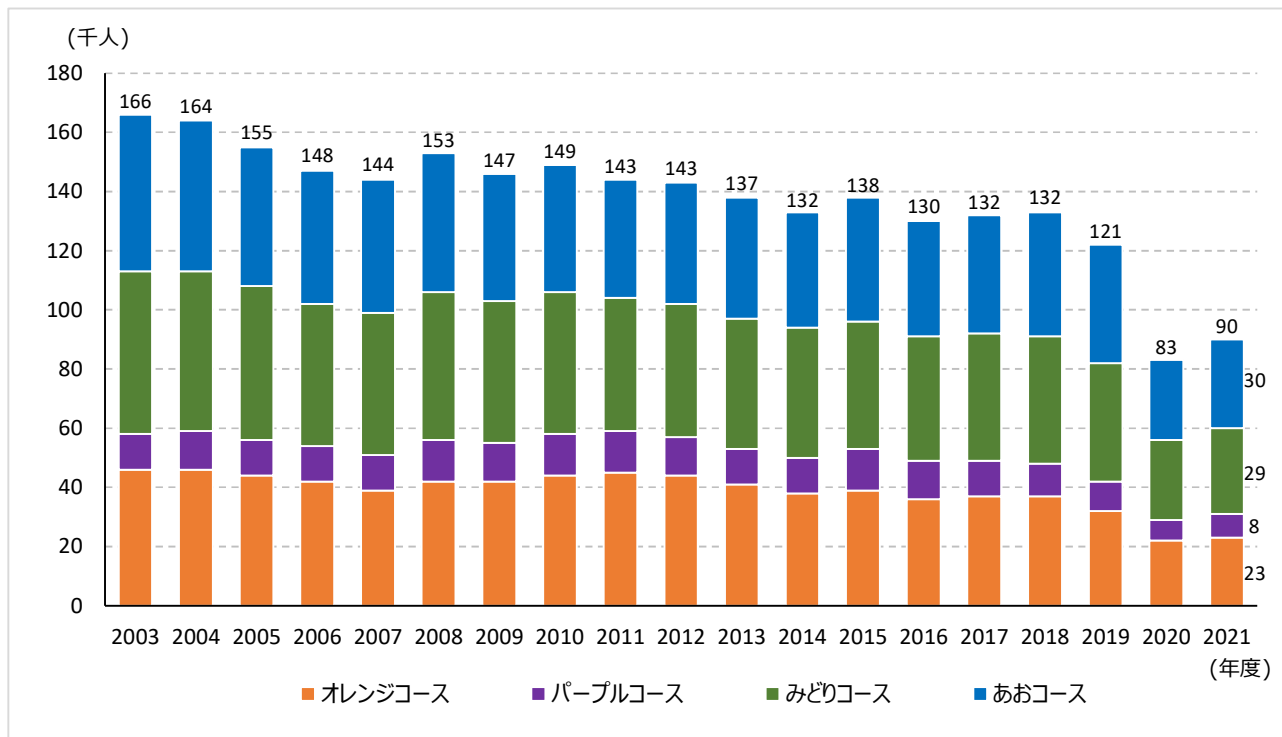


（資料：碧南市）

### ③くるくるバス

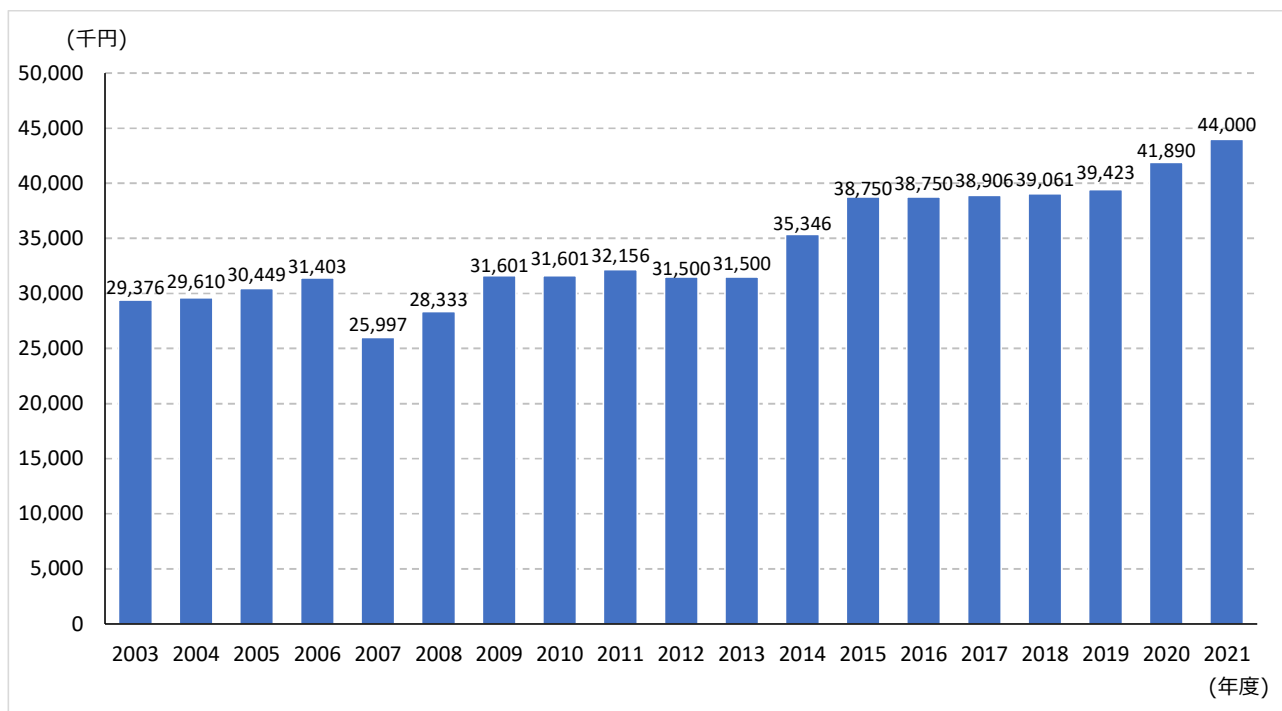
- 2013年度からは13万人台で横ばい傾向だったが、2019年度2月以降の新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少
- 2020年度には新型コロナウイルス感染症の影響により10万人を下回ったが、2021年度は増加に転じる
- 運行委託費は人件費の上昇などにより近年増加傾向

図3-11 くるくるバス 利用者数の推移



(資料：碧南市)

図3-12 くるくるバス 運行委託費の推移

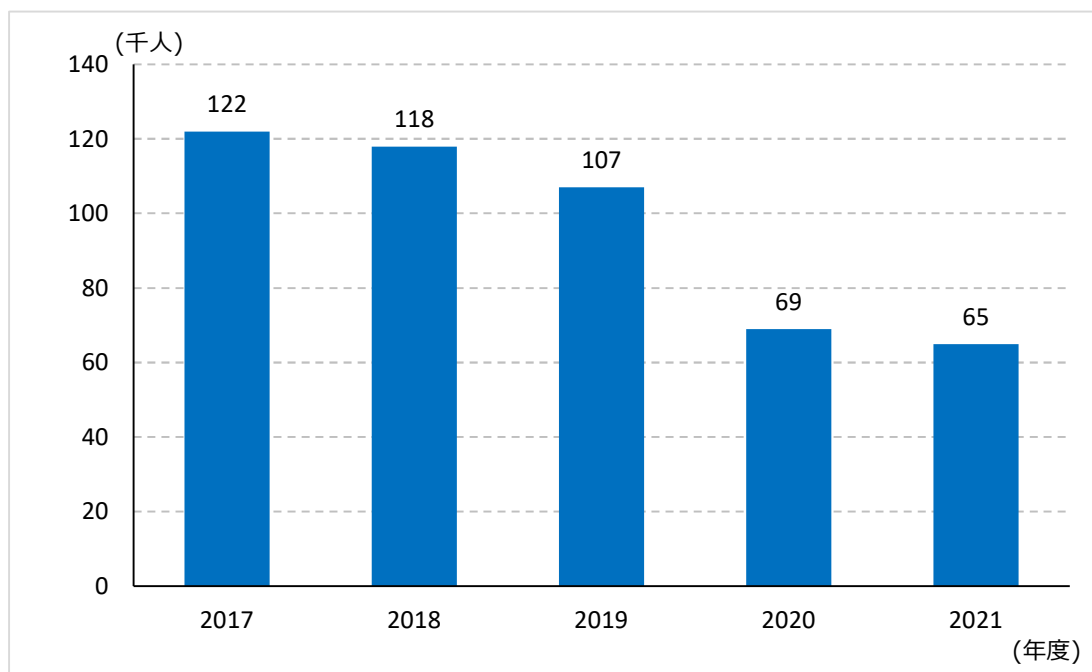


(資料：碧南市)

#### ④タクシー

- 市内に営業所を開設しているタクシー事業者の利用者数は、2017年度から減少傾向が続いていたが、2019年度2月以降の新型コロナウイルス感染症の影響により減少幅が拡大（利用者数データの提供が可能となった事業者のみで集計）

図 3-13 タクシー 利用者数の推移



(資料：三光陸運)



## ⑤移動を支援する福祉サービス

### 【福祉有償運送】

	2019年度	2020年度	2021年度
延べ輸送回数	107回	116回	104回
延べ輸送距離	485.5km	462.1km	413.9km
延べ会員数	10人	10人	10人
合計運転者数	29人	29人	25人
合計車両台数	25台	26台	22台

### 【外出支援事業】

- 福祉タクシー料金助成事業（2020年度）

利用者	タクシー券交付枚数	利用枚数
509人	12,377枚	4,827枚

- 高齢者外出支援サービス事業（2020年度）

延べ利用人数
37人

- 車いす専用車両貸出事業（2020年度）

延べ利用回数	延べ利用人数
339回	783人

（資料：令和3年度第1回碧南市福祉有償運送運営協議会 資料）

#### 4) 周辺市町の公共交通計画・体系の整理

##### ①安城市地域公共交通計画

交通将来像	
公共交通体系の イメージ	2023年3月策定予定
広域公共交通 ネットワークに 関する記載	

②刈谷市地域公共交通計画

交通将来像	
公共交通体系の イメージ	2023年3月策定予定
広域公共交通 ネットワークに 関する記載	

③知立市地域公共交通網形成計画

<p>交通将来像</p>	<p>「安らぎ・にぎわう 住みよさを誇れるまち 知立」</p>
<p>公共交通体系のイメージ</p>	
<p>広域公共交通ネットワークに関する記載</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通軸（鉄道）は、名古屋市・豊橋市方面や豊田市・刈谷市方面を結ぶ都市間ニーズに対応し、交通事業者が主体となって運行します。</li> <li>● 名鉄名古屋本線及び名鉄三河線を公共交通軸（鉄道）とした公共交通ネットワークを形成します。</li> </ul>

④西尾市地域公共交通計画

<p>地域公共交通 体系の将来像</p>	<p>公共交通が市民の暮らしと交流を支えるまち</p>
<p>公共交通体系の イメージ</p>	<p>公共交通体系のイメージ</p>
<p>広域公共交通 ネットワークに 関する記載</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 名鉄西尾・蒲郡線の存続</li> <li>● ふれんどバスの維持・利便性向上</li> <li>● 市外のバスネットワークとの接続を強化し、ネットワークの充実を図る</li> </ul>

## 第4章 各種二一ズ調査・利用実態調査の分析

### 1) 各種調査の概要

(1) 市民アンケート調査	
対 象	16歳以上の市民（市内在住）2,000名
期 間	配布：2022年10月13日（木）～ 返送締切：2022年10月27日（木）
方 法	郵送配布、郵送・Web回答併用方式
回収数	郵送：864票、Web：105票、回収率：48.5%
(2) バス利用者アンケート調査	
対 象	・ふれんどバス（抽出便（1時間に1便以上の実施）） ・くるくるバス（全4コースの全便実施）
期 間	配布：平日2022年10月18日（火）、休日2022年10月23日（日） 返送締切：2022年10月31日（月）
方 法	バスの利用者へ手渡し配布（いずれかの調査日で1人1票）、郵送回収
回収数	・ふれんどバス配布数：平日329票 休日128票 合計457票 回収数：平日48票 休日14票 合計69票（受取日不明を含む） 回収率：平日14.6% 休日10.9% 合計15.1% ・くるくるバス配布数：平日124票 休日85票 合計209票 回収数：平日43票 休日19票 合計78票（受取日不明を含む） 回収率：平日34.7% 休日22.4% 合計37.3%
(3) バス乗降調査	
対 象	・ふれんどバス（抽出便（1時間に1便以上の実施））の全利用者 ・くるくるバス（全4コースの全便実施）の全利用者
期 間	②バス利用者アンケートと同時に実施
方 法	バスの利用者乗車時に手渡し配布（乗車ごとに1人1票）、降車時に回収
回収数	ふれんどバス：平日416票 休日175票 合計591票 くるくるバス：平日226票 休日180票 合計406票
(4) 交通事業者ヒアリング調査	
対 象	市内で公共交通を運行する鉄道・バス・タクシー事業者
期 間	2022年11月24日（木）、25日（金）、29日（火）
方 法	質問シートを送付したのち、面会してヒアリング
(5) 地区ミーティング	
対 象	市内で活動する団体の代表・役員、地区代表（意見を集約）
期 間	2022年10月6日（木）中央地区、11日（火）新川地区、17日（月）棚尾地区、 18日（火）旭地区、28日（金）西端地区、11月1日（火）大浜地区
方 法	事前質問制、市三役・各部長が出席し質問へ回答



## 2) 調査結果

※各図中で枠取りは説明文の根拠部分を示しています

### (1) 市民アンケート調査

#### ① 自家用車の保有状況と普段の外出で利用する移動手段

「個人で利用できる自家用車を所有している」人の割合は71.8%となっており、「家族共用で利用できる自家用車を所有している」人を含めると89.4%となります。

また、自分で運転する自家用車を普段の外出で利用する人の割合は73.8%です。

図 4-1 自家用車の保有状況

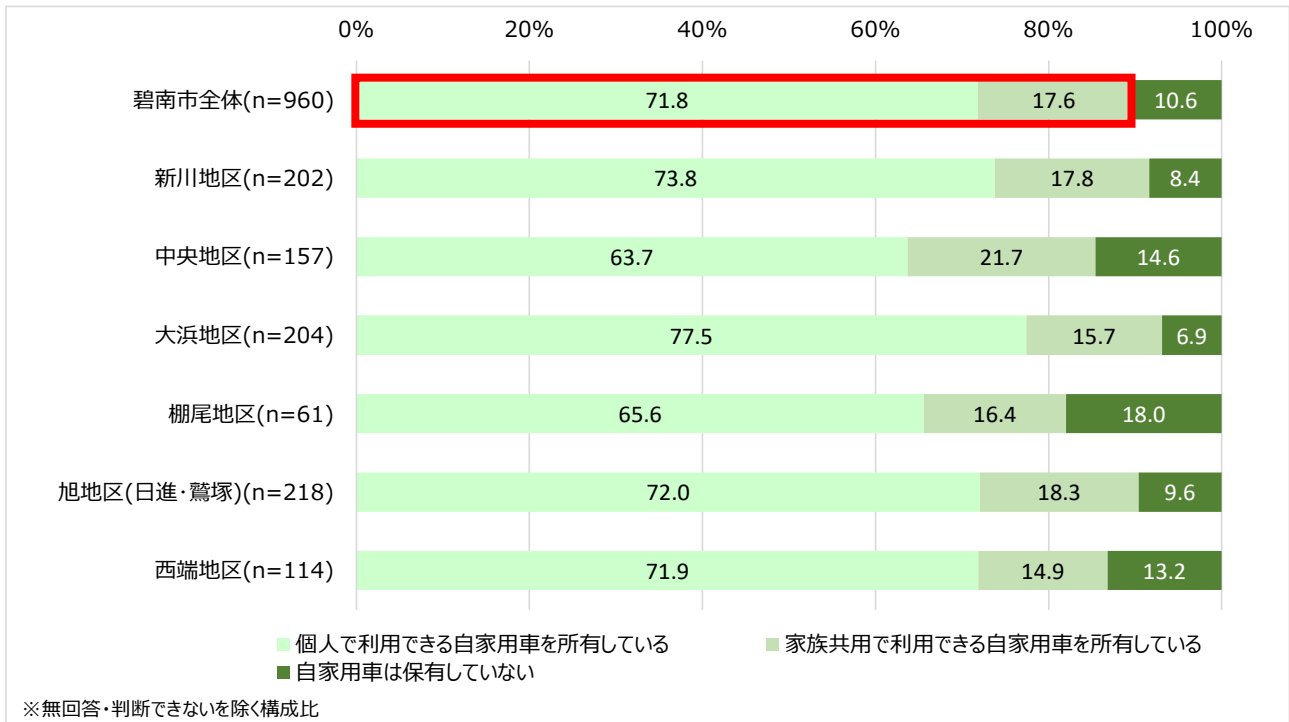
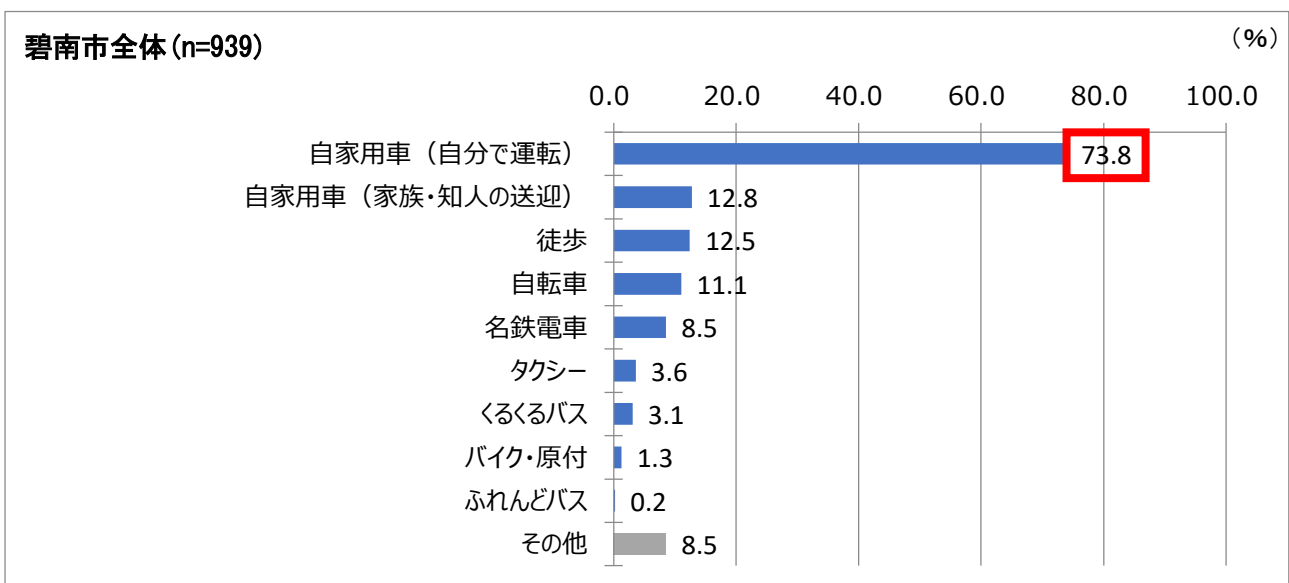


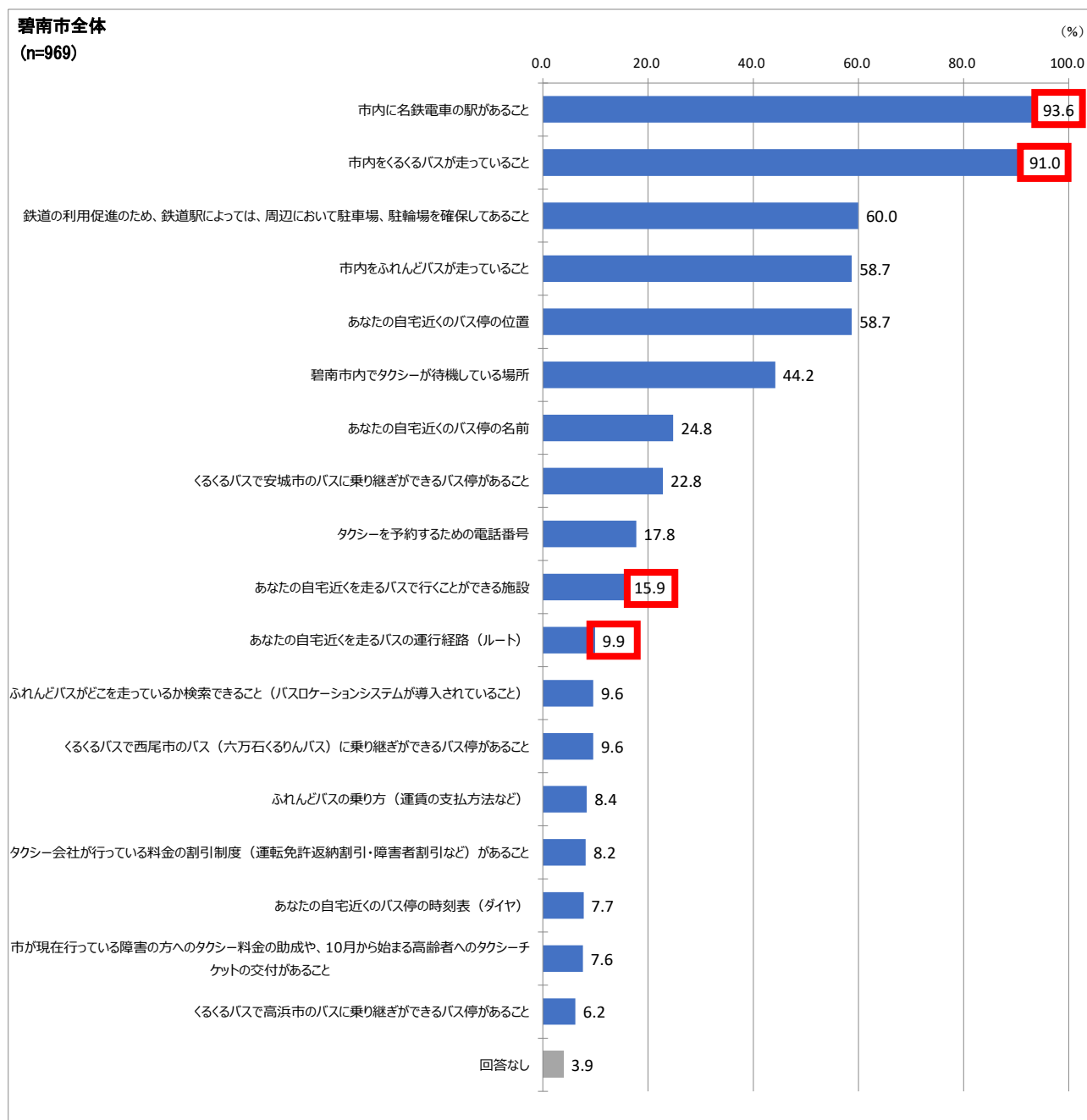
図 4-2 最も頻度の高い外出目的で利用する移動手段



## ②公共交通の認知度

名鉄電車の駅があることの認知度は93.6%、くるくるバスの運行に対する認知度は91.0%と高い一方で、バスサービスの内容である、自宅近くを走るバスで行くことができる施設の認知度は15.9%、自宅近くを走るバスの運行経路は9.9%となっています。

図 4-3 公共交通についての認知度



### ③公共交通の満足度と期待する役割

各公共交通を年に数日以上利用している人の満足度は、どの公共交通も満足度（満足+やや満足）が不満割合（不満+やや不満）を上回っています。

また、名鉄電車やふれんどバスでは「通勤・通学するための交通手段」、くるくるバスやタクシーでは「自家用車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段」として期待されています。

図 4-4 公共交通の満足度

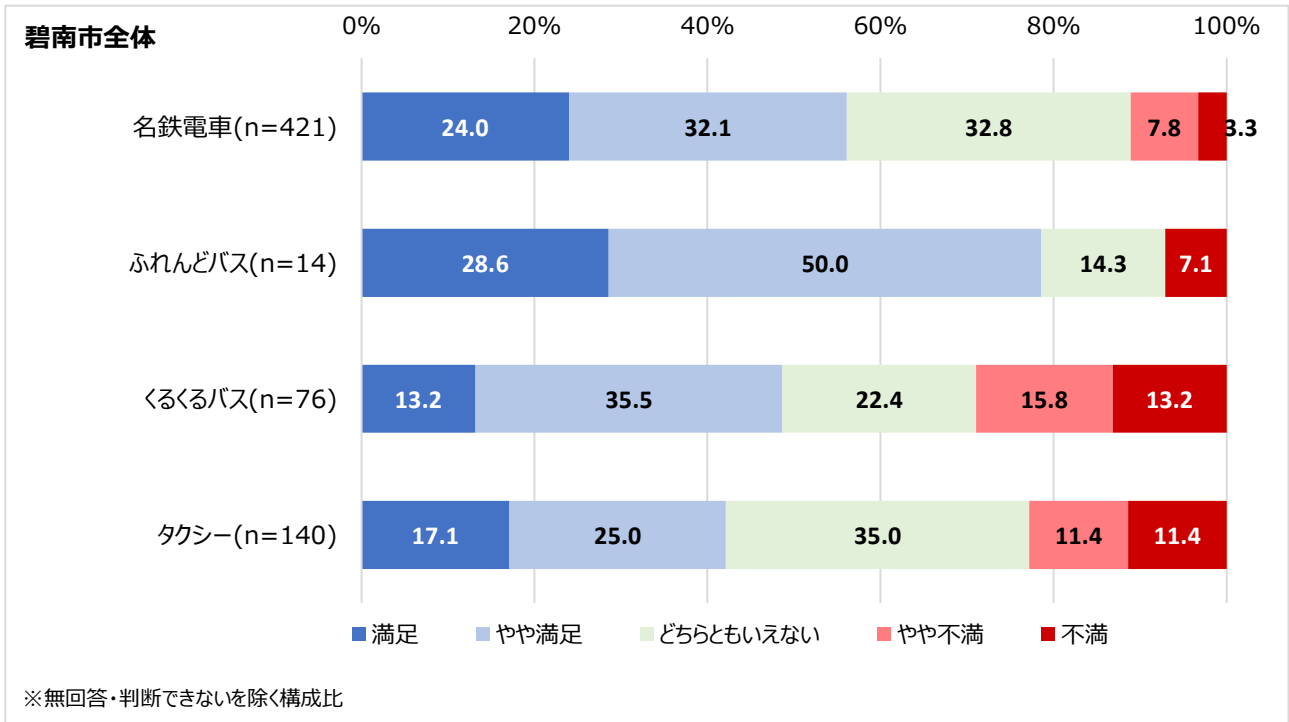
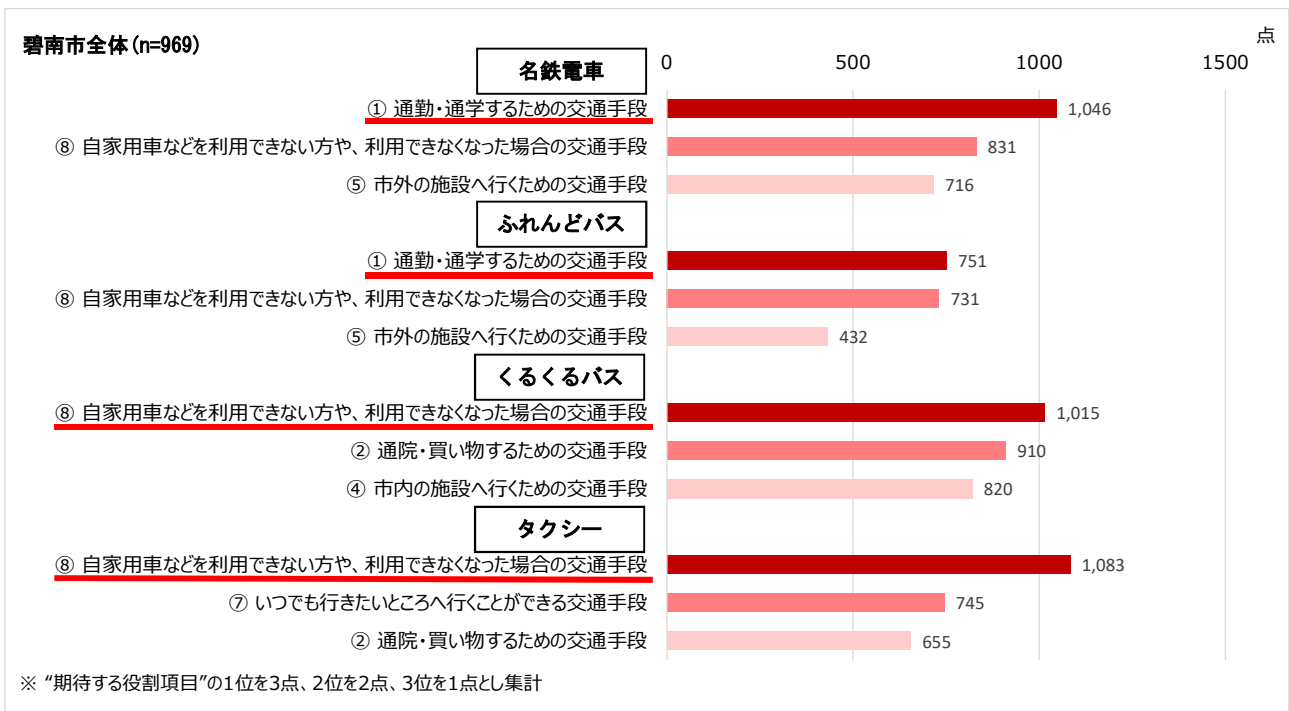


図 4-5 公共交通に期待する役割

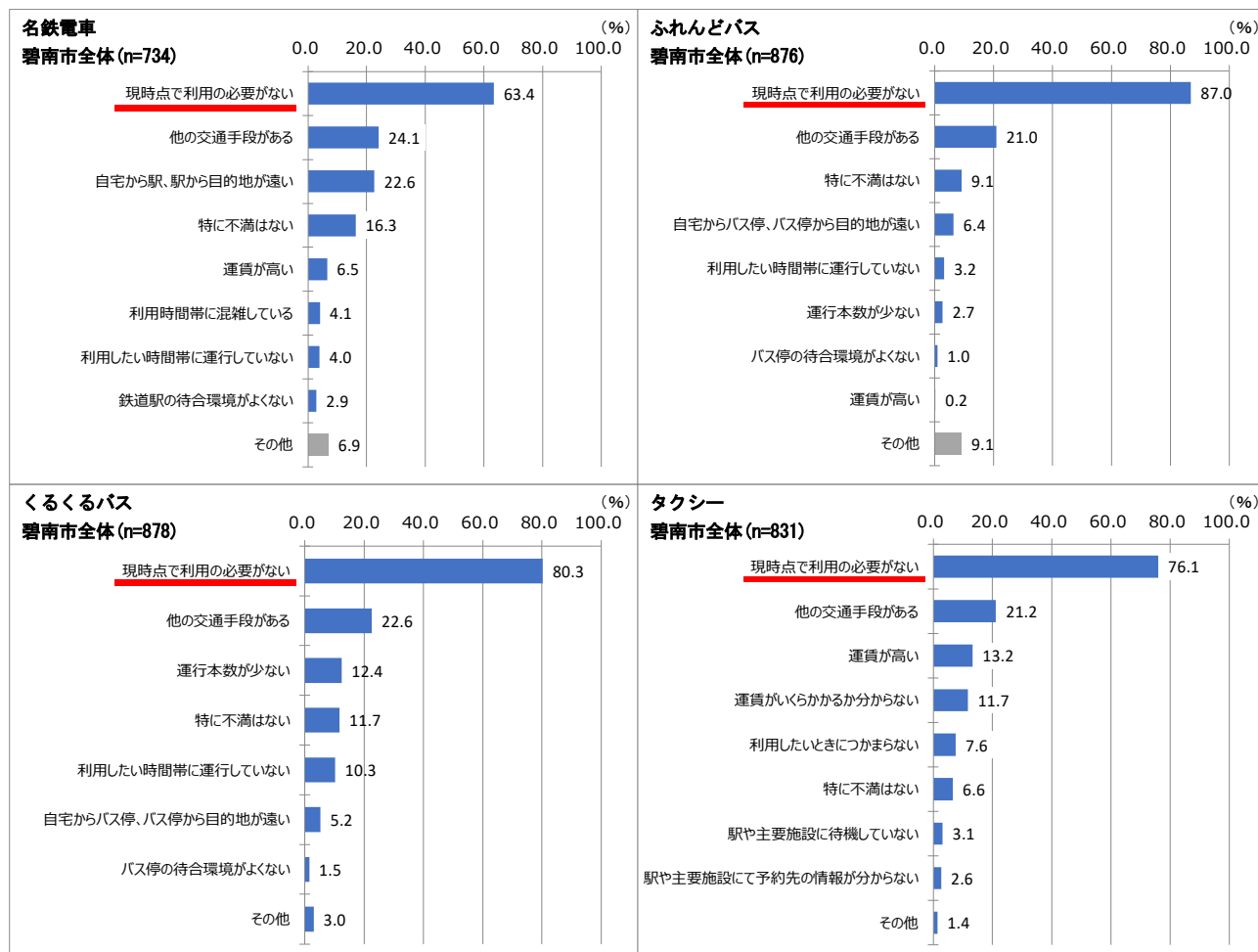


#### ④公共交通を利用しない理由や不満に思う理由

各公共交通いずれも「現時点で利用の必要がない」が最も割合が高くなっています。

「現時点で利用の必要がない」や、「他の交通手段がある」、「特に不満はない」を除いた場合、名鉄電車では「自宅から駅、駅から目的地が遠い」、ふれんどバスでは「自宅からバス停、バス停から目的地が遠い」、くるくるバスでは「運行本数が少ない」、タクシーでは「運賃が高い」が上位となっています。

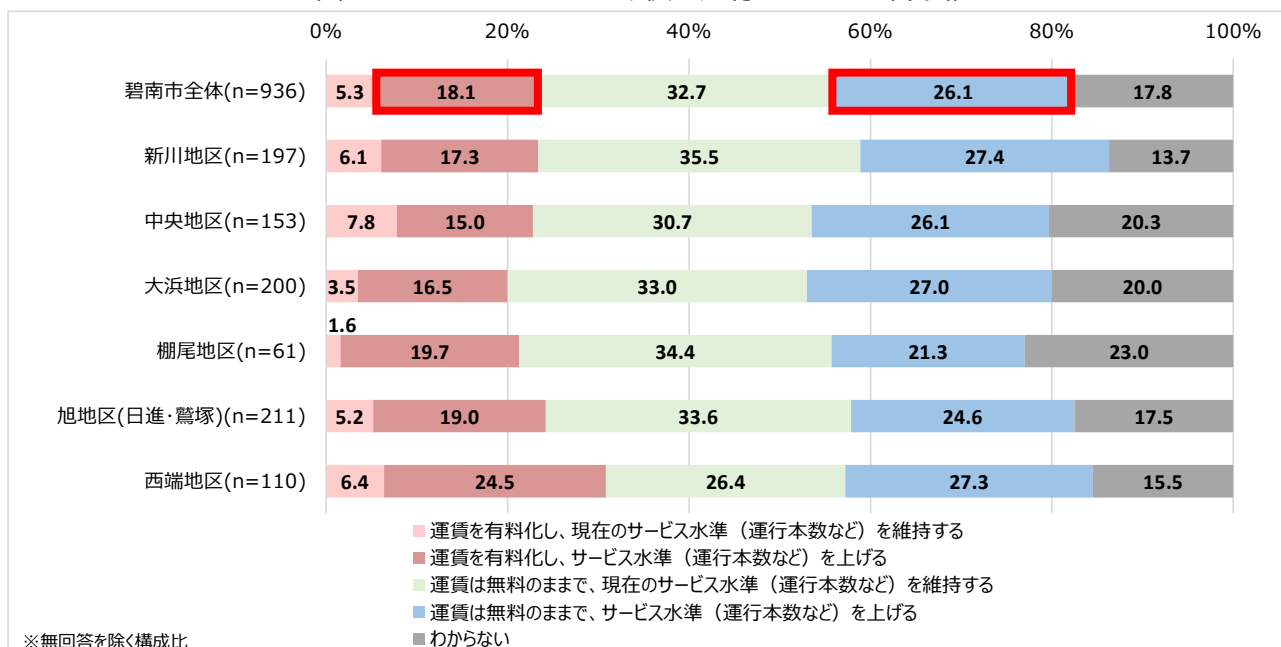
図 4-6 公共交通を利用しない理由・不満に思う理由



### ⑤くるくるバスの今後の運行について

単一の回答項目では「運賃は無料のまま、現在のサービス水準（運行本数など）を維持する」が32.7%で最も多い割合を占めていますが、サービス水準については向上させる意見が多くなっています（有料化でサービス水準向上：18.1%、無料のままサービス水準向上：26.1%、合算：44.2%）。

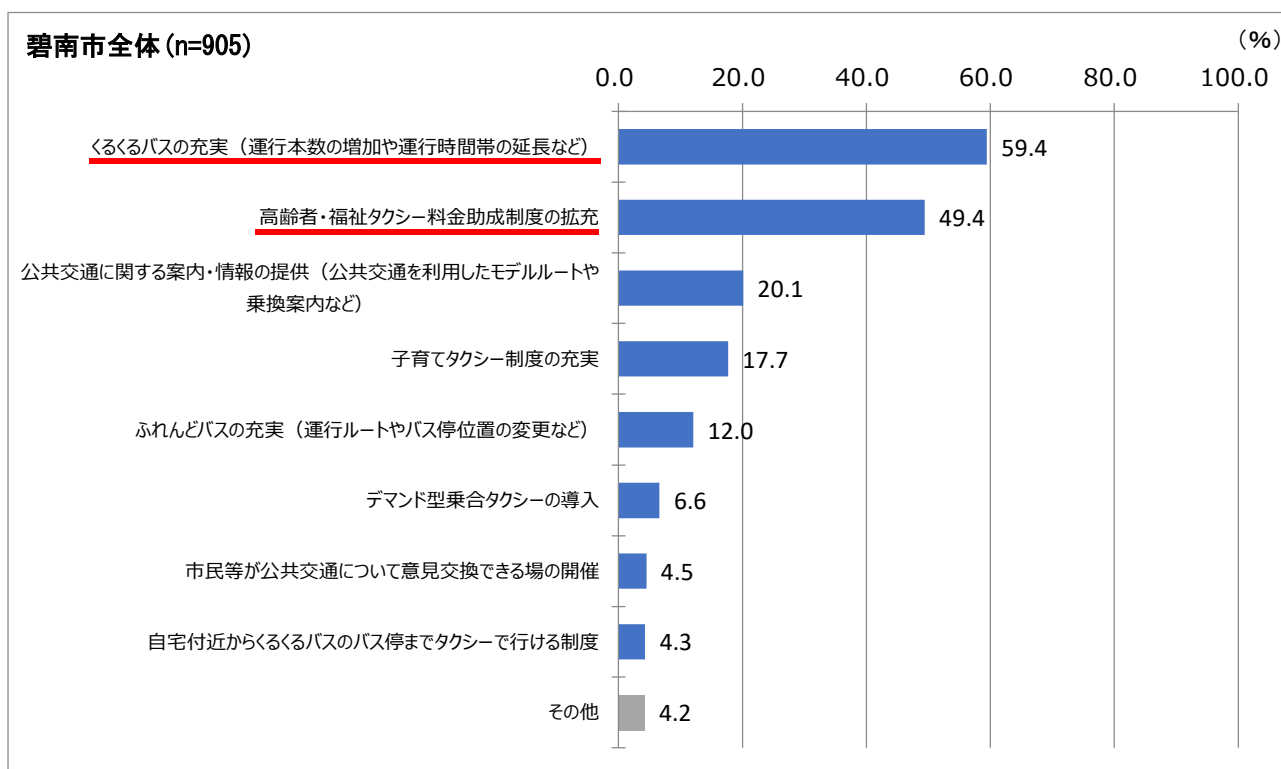
図 4-7 くるくるバスの今後の運行について（市民）



### ⑥碧南市の公共交通を充実させるための取組みについて

くるくるバスの充実やタクシー料金助成の拡充など、現状のサービスや制度を充実させる回答が多くなっています。

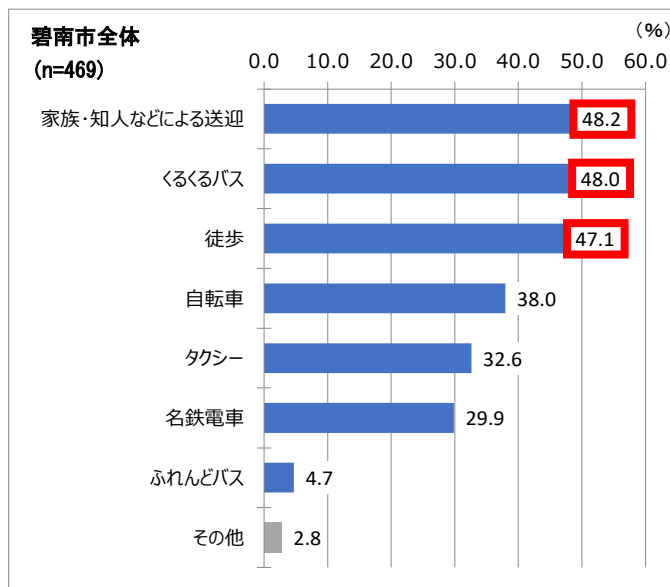
図 4-8 碧南市の公共交通を充実させるための取組みについて



⑦免許返納後に利用したい（利用している）移動手段

免許返納後に利用したいと考えている、または利用している移動手段として、「家族・知人などによる送迎」が48.2%、「くるくるバス」が48.0%、「徒歩」が47.1%の順となっています。

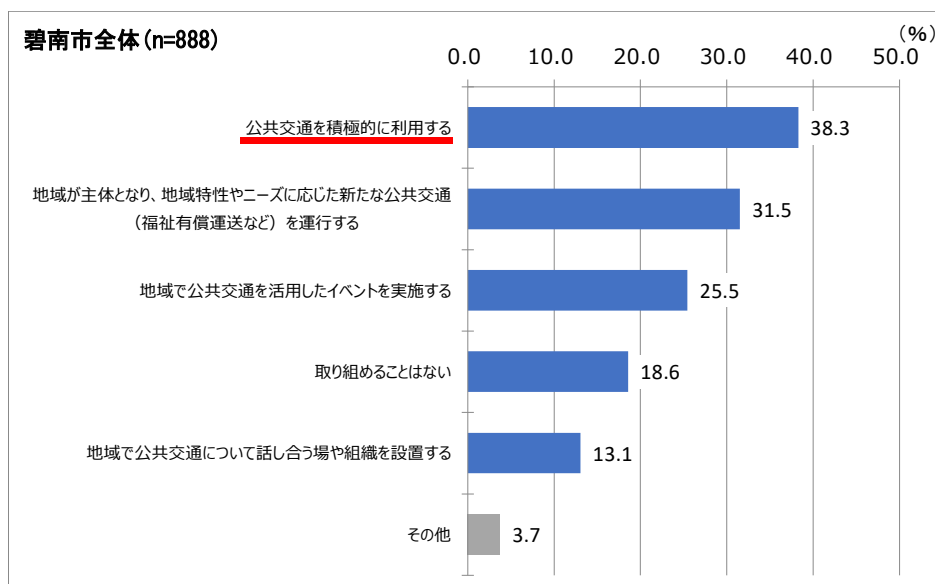
図 4-9 免許返納後に利用したい（利用している）移動手段



⑧地域の公共交通を維持するために、あなた自身や地域で取り組んでもよいと思うもの

公共交通の維持のために取り組める内容は、「公共交通を積極的に利用する」の割合が38.3%で最も高くなっています。

図 4-10 地域の公共交通を維持するために、あなた自身や地域で取り組んでもよいと思うもの



## (2) バス利用者アンケート調査

### ①ふれんどバス、くるくるバスの満足度

総合的な満足度（満足＋ほぼ満足）はふれんどバスが72.2%、くるくるバスが68.2%となっており、いずれも不満割合（不満＋やや不満）を上回っていますが、ふれんどバス、くるくるバスともに「運行本数」など、不満割合が高い項目もみられます。

図 4-11 ふれんどバスのサービス項目別満足度

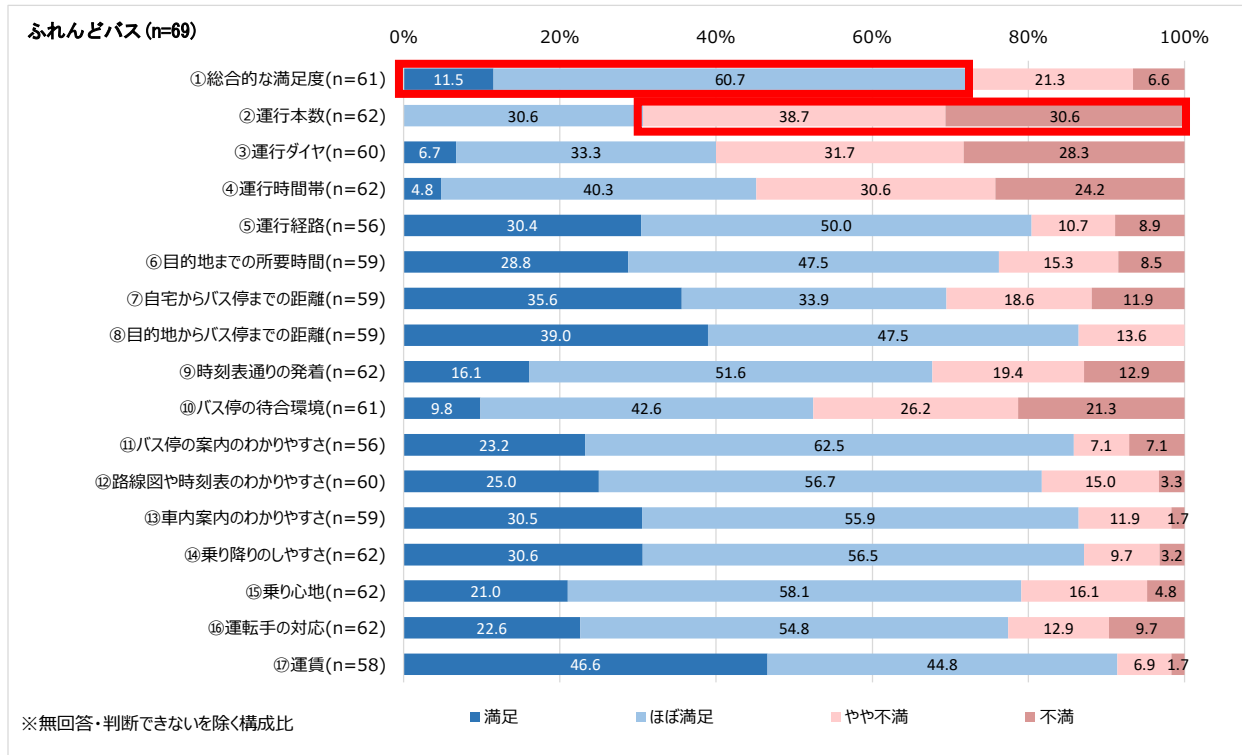
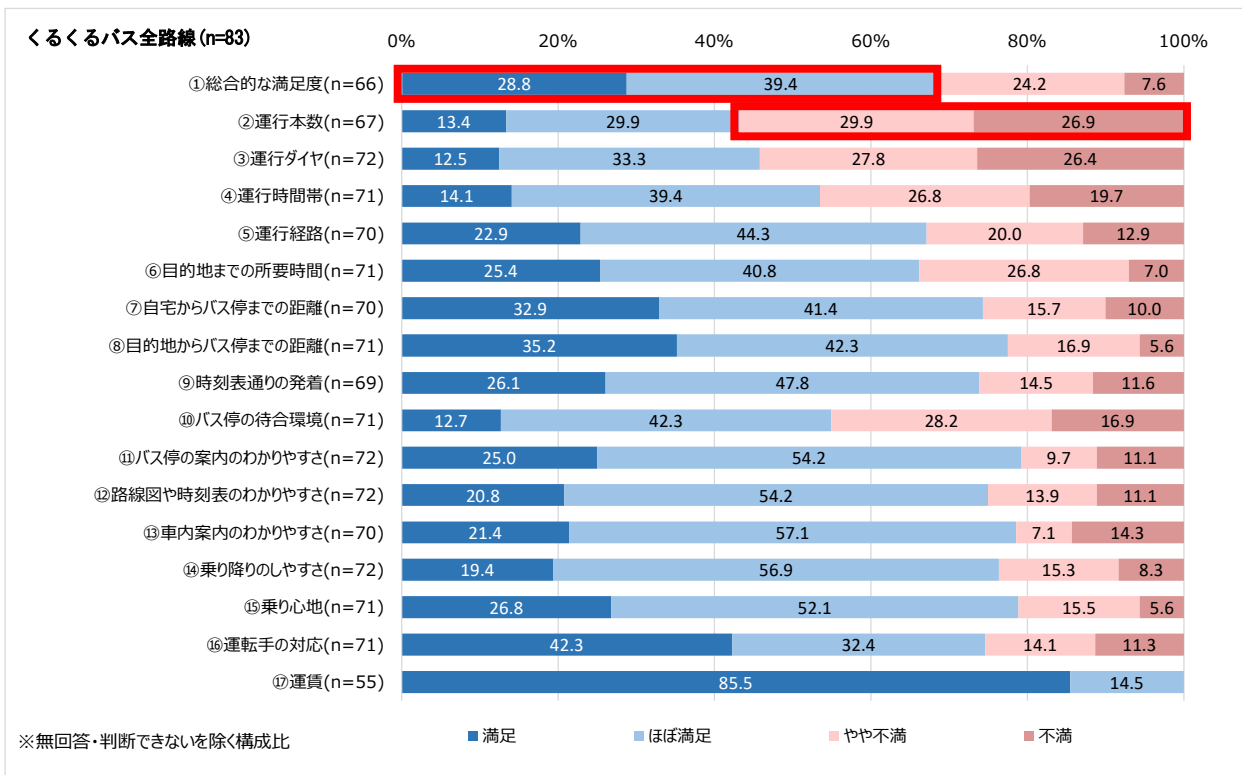


図 4-12 くるくるバスのサービス項目別満足度

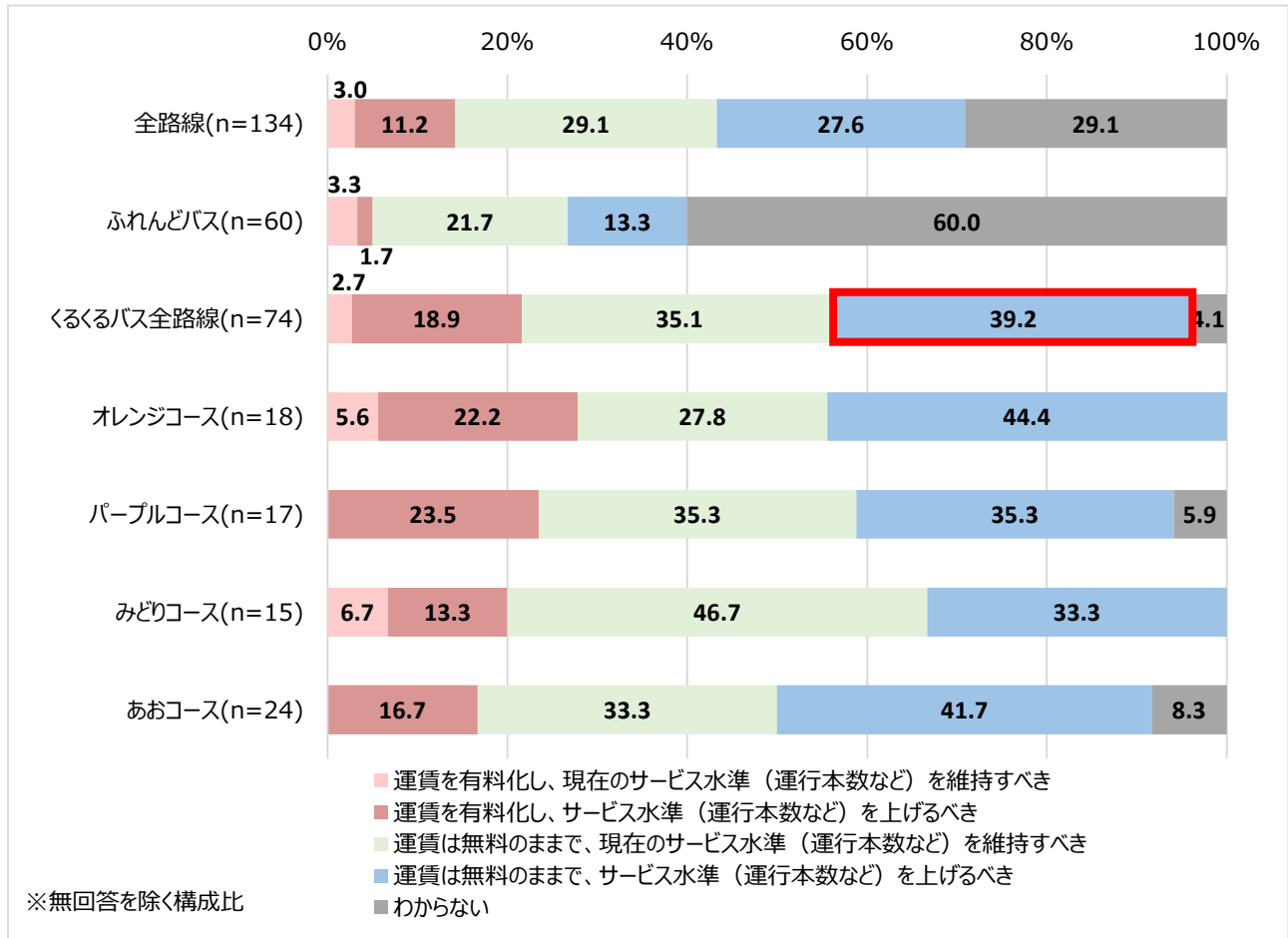




## ②くるくるバスの今後の運行

「運賃は無料のまま、サービス水準（運行本数など）を上げるべき」が39.2%で最も多く、次いで「運賃は無料のまま、現在のサービス水準（運行本数など）を維持する」が35.1%となっています。

図 4-13 くるくるバスの今後の運行について（利用者）



### (3) バス乗降調査

#### ①利用目的

ふれんどバスの利用目的は、平日では「通学」が70.4%と主体を占めています。休日においても「通学」が20.0%で最も多い割合となっていますが、「買い物・飲食」などの自由目的での利用が平日と比較して増加しています。

くるくるバスの利用目的は、平日・休日ともに「買い物・飲食」の割合が最も多くなっています。

図 4-14 ふれんどバスの利用目的

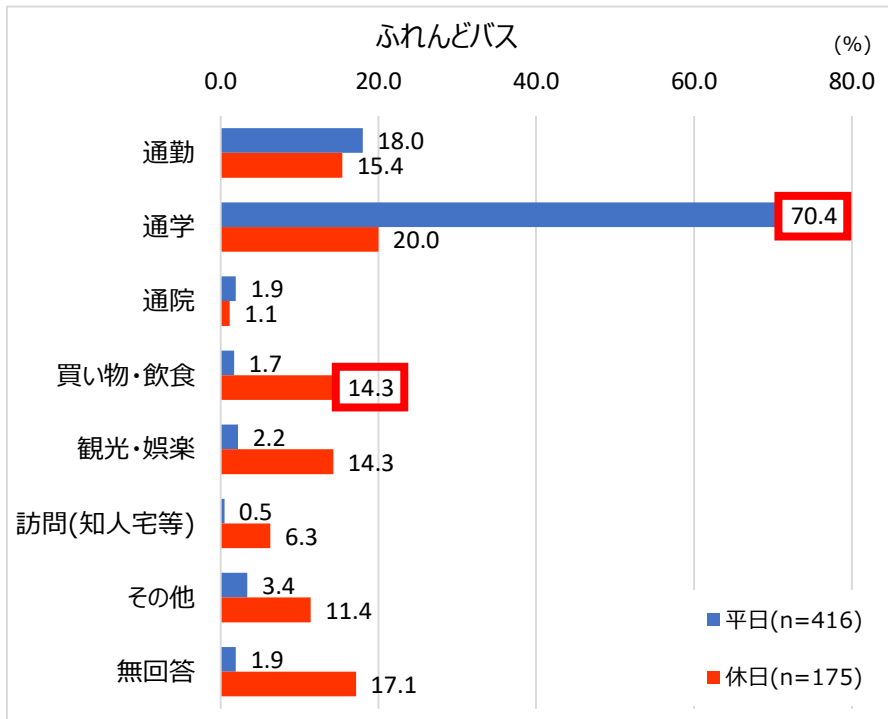
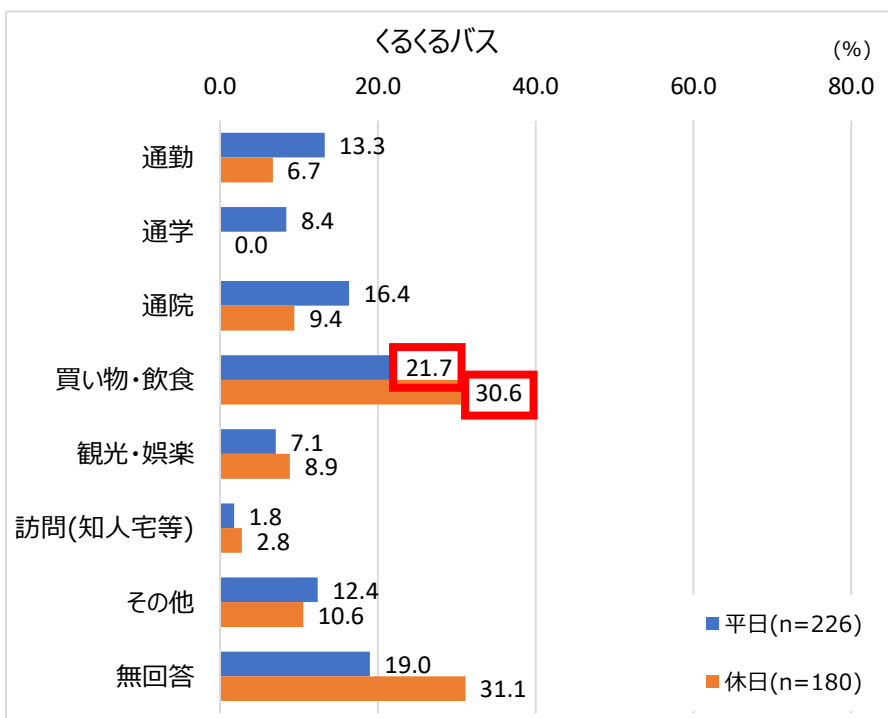


図 4-15 くるくるバスの利用目的

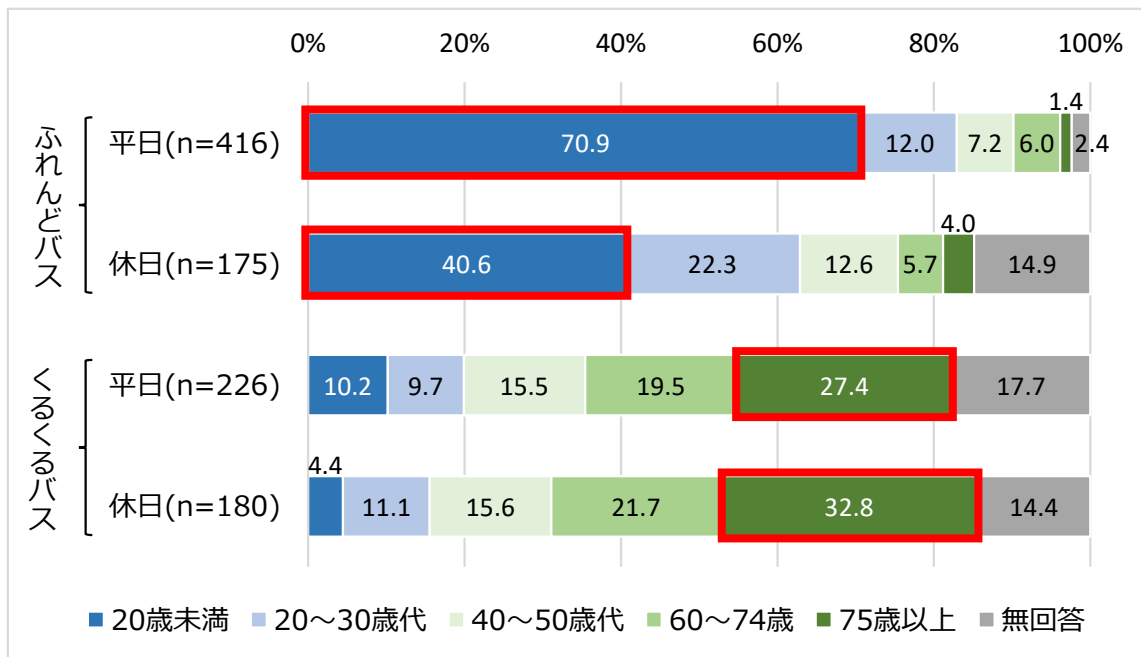


## ②利用者の年齢

ふれんどバスでは「20歳未満」が平日・休日ともに最も多くなっています。くるくるバスでは「75歳以上」が平日・休日ともに最も多くなっています。

くるくるバスは60歳以上の利用者が平日では46.9%、休日では54.5%を占めますが、30歳代以下の利用者も平日では19.9%、休日では15.5%あります。

図 4-16 利用者の年齢



②利用者OD\*

ふれんどバスのODは碧南方面・吉良方面ともに、乗車・降車どちらも鉄道駅（碧南駅・吉良吉田駅）や、沿線の高校（碧南高校・一色高校西・吉良高校）の最寄りバス停の利用が多くなっています。

くるくるバスのODは市役所周辺や東部プラザ・南部プラザ等の行政施設をはじめ、市民病院や鉄道駅を起終点とした移動が多くなっています。

図4-17 ふれんどバス（碧南方面行）バス停間OD

碧南方面行（平日）		降車バス停（単位：人/日）																				合計 （単位：人/日）	
		1 吉良 高校	2 吉良 吉田 駅	3 大 島	4 松木 島	5 一色 町公 民館	6 大宝 橋	7 味浜 西	8 一色 高校 西	9 刈宿	10 巨海	11 寺津 神社 前	12 寺津 二ツ 家	13 楠村	14 平坂 港前	15 平坂 小南	16 平坂 郵便 局前	17 西小 柳	18 棚尾 橋西	19 毘沙 門	20 碧南 駅		21 碧南 高校
1	吉良高校		4		4	7	9	2	4	4	4	4	10	3	2	13			3		4	3	76
2	吉良吉田駅				4	5		4	11	1			4		1			1		4	3	38	
3	大島																					0	
4	松木島					1															5	13	19
5	一色町公民館																				8	6	14
6	大宝橋																				1	1	2
7	味浜西																				1	3	4
8	一色高校西										3	1	2		2			4	1	6	5	24	
9	刈宿																				2	2	4
10	巨海																				6	1	7
11	寺津神社前																				5	1	6
12	寺津二ツ家																				5	2	7
13	楠村																				6	2	8
14	平坂港前																				2		2
15	平坂小南																				5	9	14
16	平坂郵便局前																				3		3
17	西小柳																						0
18	棚尾橋西																						0
19	毘沙門																						0
20	碧南駅																						0
21	碧南高校																						0
合計		0	4	0	8	13	9	6	15	5	0	7	11	9	2	16	0	0	8	1	63	51	228

※矢印で示した図に差し替え予定

\*OD…出発地（Origin）から到着地（Destination）へ移動する交通量のこと

図 4-18 ふれんどバス（吉良方面行）バス停間 OD

吉良方面行（平日） 乗車バス停	降車バス停(単位：人/日)																					合計 (単位：人/日)
	1 碧南 高校	2 碧南 駅	3 毘沙 門	4 棚尾 橋西	5 西小 柳	6 平坂 郵便 局前	7 平坂 小南	8 平坂 港前	9 楠村	10 寺津 二ツ 家	11 寺津 神社 前	12 巨海	13 刈宿	14 一色 高校 西	15 味浜 西	16 大宝 橋	17 一色 町公 民館	18 松木 島	19 大島	20 吉良 吉田 駅	21 吉良 高校	
1 碧南高校							3	1	5	2	1	1	2	9	5	2	7	14		3		55
2 碧南駅				1		4	7	2	1	1	9	3	1	9		3	8	6		2	1	58
3 毘沙門																						0
4 棚尾橋西											1			1						1	1	4
5 西小柳																						0
6 平坂郵便局前											1											1
7 平坂小南																				1	10	11
8 平坂港前																					1	1
9 楠村														1						4	1	6
10 寺津二ツ家																				2	1	3
11 寺津神社前														1		1	1				4	7
12 巨海																						0
13 刈宿																		1			2	3
14 一色高校西																		1		12	4	17
15 味浜西																						0
16 大宝橋																				4	4	8
17 一色町公民館																				4	3	7
18 松木島																				5	1	6
19 大島																						0
20 吉良吉田駅																					1	1
21 吉良高校																						0
合計	0	0	0	1	0	4	10	3	6	3	12	4	3	21	5	6	17	21	0	38	34	188

※矢印で示した図に差し替え予定

図 4-19 くるくるバス（オレンジコース）バス停間 OD

乗車バス停	降車バス停 (単位：人/日)																																										合計 (単位：人/日)												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42		1											
	市役所	碧南中央駅	野田町	作塚町	南中学校	羽根町	碧南駅	音羽町	源氏町	榑尾本町	志貴町	汐田町	春日町	栗山町	商工会議所東	幸町	中後町	神有町	天神町	東部プラザ	鴻島町	眞照院	文化会館	市役所	碧南中央駅	天道保育園	福清水町	籠田町	千福町	鶴見町	浜尾区民館	浜尾橋	中央中学校	榑出町	緑町	荒子保育園前	市民病院	荒子保育園前	尾城町	中央幼稚園	中山町	文化会館	市役所												
1 市役所	2						1													1																													4						
2 碧南中央駅		2															1						2																												3				
3 野田町			1																		1																													1					
4 作塚町				1																		1																												1					
5 南中学校					1																																														1				
6 羽根町						1																																													1				
7 碧南駅							1															1																													1				
8 音羽町								1																																											1				
9 源氏町									1																																											1			
10 榑尾本町										1																																										1			
11 志貴町											1																																									1			
12 汐田町												1																																								1			
13 春日町													1																																							1			
14 栗山町														1																																						1			
15 商工会議所東															1																																					1			
16 幸町																1																																				1			
17 中後町																	1																																			1			
18 神有町																		1																																		1			
19 天神町																			1					1	1	1																									3				
20 東部プラザ																				1				1																											2				
21 鴻島町																					1				2																										2				
22 眞照院																									1																										1				
23 文化会館																									1																										2				
24 市役所																									3		1																								7				
25 碧南中央駅																									1	1																			1	2				7					
26 天道保育園																										1	1																			1	2	2			7				
27 福清水町																												1																							1				
28 籠田町																																																			1				
29 千福町																														2																					2				
30 鶴見町																																																	1	1		2	1	5	
31 浜尾区民館														1																																					1				
32 浜尾橋																																																		1	1	2			
33 中央中学校																																																		1	1				
34 榑出町																																																			1	1			
35 緑町																																																			1	1			
36 荒子保育園前																																																			1	1			
37 市民病院																																																			2	1	1	4	8
38 荒子保育園前																																																			1	2	3		
39 尾城町																																																			1	1			
40 中央幼稚園																																																			1	1			
41 中山町																																																			1	1			
42 文化会館																																																				1	1		
1 市役所																																																			1	1			
合計	3			2		1	1	1				1					1							4	3	2	4	4	1									3	3	8		3	2	2	3	9			64						

※矢印で示した図に差し替え予定

#### (4) 交通事業者ヒアリング調査

1. 利用者の現状や新型コロナウイルス感染症を踏まえた今後の見通し	
鉄道	・沿線企業の通勤需要が大幅に減少し、コロナ禍前の70%程度の利用状況で、他路線と比較しても回復傾向が鈍い（名鉄三河線）
バス	・令和4年度はコロナ禍前の9割程度まで回復している（ふれんどバス） ・令和2年度を底として、確実に回復傾向にある（くるくるバス）
タクシー	・利用のピークは6～8時と17～18時及び19～20時（三光陸運） ・令和2,3年度と比較すると70～85%程度に回復した（三光陸運、愛知みどり交通） ・夜の利用が回復していない（愛知みどり交通）
2. 利用者や沿線住民から寄せられる意見など	
鉄道	・コロナ禍ではマナーに関する意見が増加した（名鉄三河線）
バス	・碧南高校を始発地とする便の増発により、高校から利便性が上がったとの声を聞いている（ふれんどバス） ・バスがなくなると困るため、運行を継続してほしい（くるくるバス） ・バス停で待つ際のマナーや周辺の清掃についての意見がある（くるくるバス）
タクシー	・ジャンボタクシーや介護タクシーの問合せがある（愛知みどり交通）
3. 公共交通全体の利便性を高める取組み	
鉄道	・エリア版MaaSアプリ「CentX」のリリースや、沿線キャンペーン・ハイキング等を実施している（碧南市での実績あり）（名鉄三河線）
バス	・沿線高校の入学式での定期券出張発売を実施している（碧南市での実績あり）（ふれんどバス） ・市主催のイベントへの参加（利用促進イベントの実施）（ふれんどバス） ・バスロケーションシステムの導入による利便増進（くるくるバス）
タクシー	・乗車需要を満たすことができるよう乗車傾向等の分析を実施している（三光陸運） ・事前確定運賃や定額運賃の取組みを前向きに検討したい（愛知みどり交通）
4. その他	
バス	・碧南駅～碧南高校間での新規バス停の設置を提案（ふれんどバス）
タクシー	・福祉交通の利用案内等について行政と連携（三光陸運、愛知みどり交通）

#### (5) 地区ミーティング

##### 【C・S地区ミーティングで出された公共交通に対する主な意見】

- バス停前にガードレールの切れ間がなく、車道側に出てバスを待つ利用者がいて危険  
バス待ちスペースが全体的に小さいのではないかと
- 免許返納後の高齢者や足の不自由な人、交通の便が悪い地域の人、外国人等に便利に使ってもらえるものにしてほしい
- 乗車料金が無料なことはありがたいが、本数が少なければ使い勝手がよくない



## 第5章 碧南市における地域公共交通の課題

### 1) 現況や各種調査からみた碧南市の地域公共交通の状況と集約課題

分類	現況や各種調査における傾向や動向	集約課題との対応		
		①	②	③
社会情勢や上位関連計画	● 新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者数は感染症拡大前と比較して20%程度の減少の状態推移している	○	○	○
	● 高齢者を中心とした運転免許証の自主返納が進んでおり、返納後の移動手段の確保が必要とされている	○	○	○
	● 第6次碧南市総合計画における公共交通に関する施策は、「都市の発展に向けた活力を生み出すまち」に位置付けている	○	○	○
	● 碧南市都市計画マスタープランでは、鉄道駅周辺における駐車場・駐輪場の確保により、パークアンドライドの利用を推進するとともに、ふれんどバス・くるくるバスについて、他の交通との適切な役割分担を図ることを記載している	○	○	○
	● 第2期碧南市まち・ひと・しごと創成総合戦略【総合戦略】のうち公共交通に関連するものでは、駅周辺の整備によりまちの賑わいを創出するとともに、公共交通の利便性を向上させることで、基本目標2「新しい人の流れづくり」の達成につなげようとしている	○	○	○
碧南市の概況	● 碧南市の人口は2005年ごろから横ばいで推移しており、碧南市人口ビジョンにおいても、この先同様の傾向が続くとされている	○	○	○
	● 高齢化率は令和2年度では23.8%となっており、今後も増加傾向が続くことが推計されている	○	○	○
	● 公共交通全体での人口カバー率は99.8%となっている（駅から半径800m、バス停から半径500mの利用圏域）	○	○	○
	● 通勤・通学流動は約6割が市内の移動となっており、通勤流動では近隣市の西尾市や安城市、通学流動では名古屋市との結びつきが強い	○	○	○
公共交通や移動サービスの状況	● 名鉄三河線の利用者数は令和元年度の約478万人まで微増傾向が続いていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度においては年間で約100万人の減少となった	○	○	○
	● ふれんどバスの利用者数は令和3年度で約248千人だが、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた令和2年度以降、回復基調にある	○	○	○
	● くるくるバスは4コースで運行しており、合計利用者数は令和3年度で約90千人だが、新型コロナウイルス感染症を大きく受けた令和2年度以降、回復基調にある	○	○	○
	● 市内に営業所を開設しているタクシー事業者は2社あり、合計24輦で運行している	○	○	○
	● タクシーの利用者は、新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度では約107千人であったが、令和3年度では約65千人となっている	○	○	○
	● 市内の各駅にくるくるバスのバス停が設置されているほか、碧南駅ではふれんどバスのバス停、碧南駅・碧南中央駅・北新川駅ではタクシー待機所があり、鉄道駅が交通結節点としての役割を果たしている	○	○	○
	● 近隣市のコミュニティバスは、サンビレッジ衣浦に高浜市「いきいき号」、碧南市民病院に安城市「あんくるバス」、鷲塚住宅に西尾市「六万石くるりんバス」が碧南市内に乗り入れており、くるくるバスと接続している	○	○	○
	● 碧南市内の福祉有償運送は2つのNPO法人によって運行されており、令和3年度では延べ104回の利用がある	○	○	○
	● 碧南市が実施している外出支援事業の年間利用実績は、①福祉タクシー料金助成事業が509名・タクシー券4,827枚、②高齢者外出支援サービス事業が延べ37名、③車いす専用車両貸出事業が延べ339回・713人（いずれも令和2年度）となっている	○	○	○
	● 碧南市内では主に碧南駅から企業送迎バスが発着しており、衣浦港周辺の工業地帯に向けて運行されている	○	○	○
市民アンケート	● 碧南市内では7割以上の方が個人で利用できる自家用車を所有しており、自家用車を保有していない人の割合は10.6%	○	○	○
	● 60歳以上の市民では、80歳ごろに運転免許を返納する意向がある人が37.3%で最も多く、返納後に利用したい移動手段は「家族・知人などによる送迎」「くるくるバス」「徒歩」の順となっている	○	○	○
	● 最も頻度の高い目的の外出で利用する移動手段は、73.8%の人が「自家用車（自分で運転）」と回答しており、「名鉄電車」は8.5%、「タクシー」は3.6%、「くるくるバス」は3.1%、「ふれんどバス」は0.2%の順となっている	○	○	○
	● 公共交通の認知度として「市内をくるくるバスが走っていること」は91.0%で、「市内に名鉄電車の駅があること」の93.6%とともに9割を超えている	○	○	○
	● 公共交通のサービス内容などの認知度として「あなたの自宅近くのバス停の位置」は58.7%である一方、「あなたの自宅近くを走るバスで行くことができる施設」は15.9%となったほか、くるくるバスから乗り継げる先のコミュニティバスでは「あんくるバス（安城市）」は22.8%、「六万石くるりんバス（西尾市）」は9.6%、「いきいき号（高浜市）」は6.2%の順となっている	○	○	○

#### 碧南市における地域公共交通の課題 ＜集約課題＞

① 高齢者をはじめ、学生など幅広い世代が利用しやすく分かりやすい公共交通サービスの提供

② 公共交通に関わる全ての関係者が連携して、公共交通に対する意識を醸成しつつ、利用して元気になる取組みの実践

③ 多様な都市機能が集積する市中心部との連携や、碧海5市や西尾市・名古屋市等の広域的な移動ニーズに対応した公共交通の維持・活性化

分類	現況や各種調査における傾向や動向	集約課題との対応		
		①	②	③
市民アンケート	● 各公共交通の利用率（年に数日程度以上利用）は「名鉄電車」は49.7%、「タクシー」は17.6%、「くるくるバス」は9.9%、「ふれんどバス」は1.7%の順となっている	○	○	○
	● 各公共交通を利用している人の満足度（満足+やや満足）は「名鉄電車」は56.1%、「タクシー」は32.1%となっている	○	○	○
	● 各公共交通を利用しない理由としては、「現時点で利用の必要がない」がどの公共交通も回答割合が最も多い	○	○	○
	● タクシーを利用しない・不満な理由としては、「運賃が高い」が13.2%、「運賃がいくらかかるか分からない」が11.7%となっている	○	○	○
	● 名鉄電車、ふれんどバスに期待する役割は「通勤・通学するための交通手段」が最も高く、次いで「自家用車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段」、「市外の施設へ行くための交通手段」の順となっている	○	○	○
	● くるくるバスに期待する役割は「自家用車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段」が最も高く、次いで「通院・買い物するための交通手段」、「市内の施設へ行くための交通手段」の順となっている	○	○	○
	● タクシーに期待する役割は「自家用車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段」が最も高く、次いで「いつでも行きたいところへ行くことができる交通手段」、「通院・買い物するための交通手段」の順となっている	○	○	○
	● くるくるバスの今後の運行について、「運賃は無料のまま、現在のサービス水準を維持する」と回答した人の割合が最も多く32.7%、次いで「運賃は無料のまま、サービス水準を上げる」が26.1%、「運賃を有料化し、サービス水準を上げる」が18.1%となっている	○	○	○
	● 碧南市の公共交通を充実させるための取組みについて、「くるくるバスの充実（運行本数の増加や運行時間帯の延長など）が59.4%で最も多く、「高齢者・福祉タクシー料金助成制度の拡充」が49.4%の順となっている	○	○	○
	● 公共交通の維持のために取り組める内容は、「公共交通を積極的に利用する」の割合が最も高い	○	○	○
利用者アンケート	● ふれんどバスの総合的な満足度（満足+やや満足）は72.2%で、今後重要なサービス項目は「運行本数」、「運行時間帯」、「運行ダイヤ」の順で重要度（重要+やや重要）が高い	○	○	○
	● くるくるバスの総合的な満足度（満足+やや満足）は68.2%で、今後重要なサービス項目は「運行本数」、「運行ダイヤ」、「運転手の対応」の順で重要度（重要+やや重要）が高い	○	○	○
	● くるくるバスの今後の運行について、「運賃は無料のまま、サービス水準を上げる」と回答した人の割合が最も多く39.2%、次いで「運賃は無料のまま、現在のサービス水準を維持する」が35.1%、「運賃を有料化し、サービス水準を上げる」が18.9%となっている	○	○	○
乗降調査	● ふれんどバスのODは平休日ともに乗車・降車どちらも鉄道駅（碧南駅・吉良吉田駅）が多く、平日では沿線の高校（碧南高校・一色高校西・吉良高校）の最寄りバス停、休日では一色町公民館や松木島の利用も多い	○	○	○
	● くるくるバスのODは市役所周辺や東部プラザ・南部プラザ等の行政施設をはじめ、市民病院や鉄道駅を起終点とした移動が多い	○	○	○
	● ふれんどバスの利用者は、30歳代以下が平休日ともに6割を超えており、「通学」が平日は70.4%、休日は20.0%で最も多い利用目的となっている。休日では「買い物・飲食」や「観光・娯楽」の利用もそれぞれ14.3%みられる	○	○	○
	● くるくるバスの利用者は、60歳以上が平休日ともに約5割となっており、「買い物・飲食」が平日は21.7%、休日は30.6%で最も多い利用目的となっている。30歳代以下の利用者についても平日では19.9%、休日では15.5%みられる	○	○	○
事業者ヒアリング	● 名鉄の他路線と比較して、三河線では新型コロナウイルス感染症の影響で減少した利用者の戻りが鈍い特徴がある。現在、駅を中心としたまちづくりや自治体と連携したイベント等の取組みを実施している	○	○	○
	● ふれんどバスの利用者は高校生が多く、利用者数はコロナ禍前の9割程度まで戻っている。沿線自治体・学校・住民との連携で運行の見直しやイベント実施等、利用促進事業を実施している	○	○	○
	● くるくるバスは生活密着型の路線として運行しており、市民生活に重要な公共交通だと感じている。利用者が安心して利用できる取組みを進めたい（バスロケーションシステムやバス停環境の整備等）	○	○	○
	● タクシー事業者として福祉交通の利用案内等について行政と連携していきたい。また、タクシーの運賃面における利用者の抵抗感を減らすことで利用増進につながる可能性がある	○	○	○
地区ミーティング	● くるくるバスが無料で運行していることに対する理解が得られた一方で、運行本数の増加を求める意見や、バスを安心して待てる環境が必要である意見が出された	○	○	○

**碧南市における  
地域公共交通の課題  
＜集約課題＞**

① 高齢者をはじめ、学生など幅広い世代が利用しやすく分かりやすい公共交通サービスの提供

② 公共交通に関わる全ての関係者が連携して、公共交通に対する意識を醸成しつつ、利用して元気になる取組みの実践

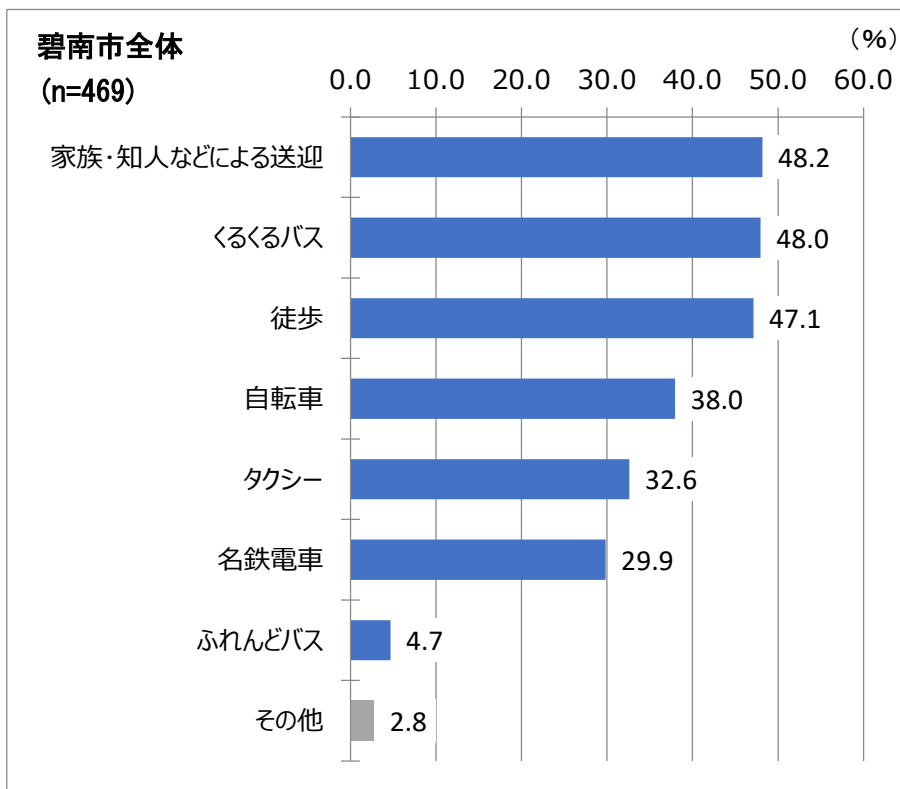
③ 多様な都市機能が集積する市中心部との連携や、碧海5市や西尾市・名古屋市等の広域的な移動ニーズに対応した公共交通の維持・活性化

## 2) 個別課題から導かれる集約課題

### 集約課題① 増加する高齢者をはじめ、学生など幅広い世代が 利用しやすく分かりやすい公共交通サービスの提供

- 本市の高齢化率は増加傾向にあり令和2年度では23.8%ですが、将来推計人口から今後とも高齢化が進むことが予測されており、運転免許証の自主返納が考えられる高齢者の移動ニーズに対応した公共交通の運行が求められます。
- くるくるバスは、65歳以上の高齢者を中心に買い物や通院などで利用されているほか、30歳代以下の利用も一定程度みられ、広く市民の移動手段として定着しており、利用者の満足度も68.2%と高いことから、今後も市民・利用者のニーズを取り入れながら継続的な運行が求められます。
- ふれんどバスは、碧南高校をはじめとした沿線3校の高校生が利用の主体を占め、碧南駅と市外の高校や住宅地を結んでおり、利用者の満足度は72.2%と高いことから、継続的な運行が求められます。
- 駅までが遠いといった不満内容の解消に向けた取組みや、タクシー運賃に関する不安を取り除くことなど、市内それぞれの公共交通の利用促進につながる取組みが必要です。

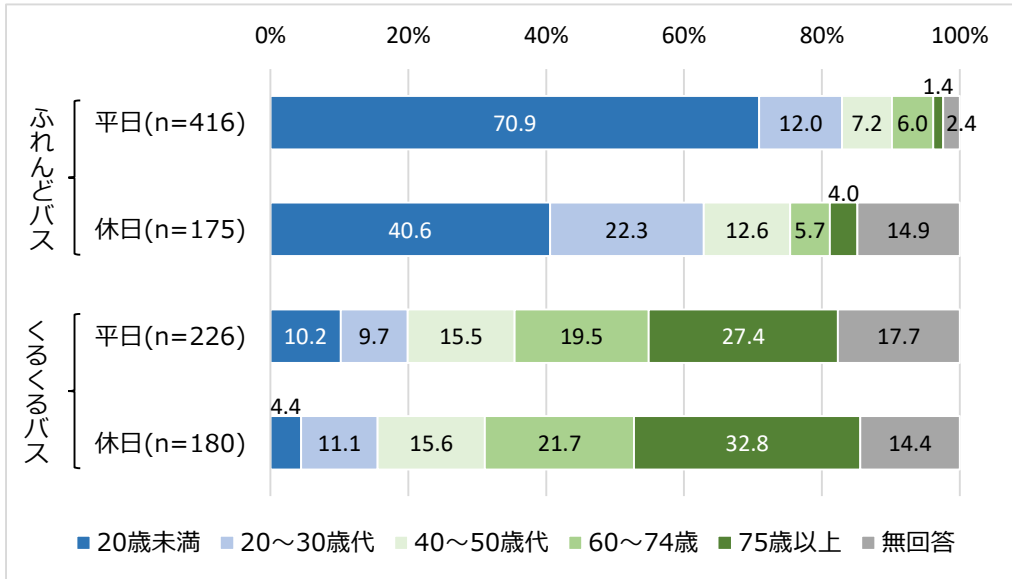
図5-1 免許返納後に利用したい（利用している）移動手段（再掲）



(資料：市民アンケート調査)

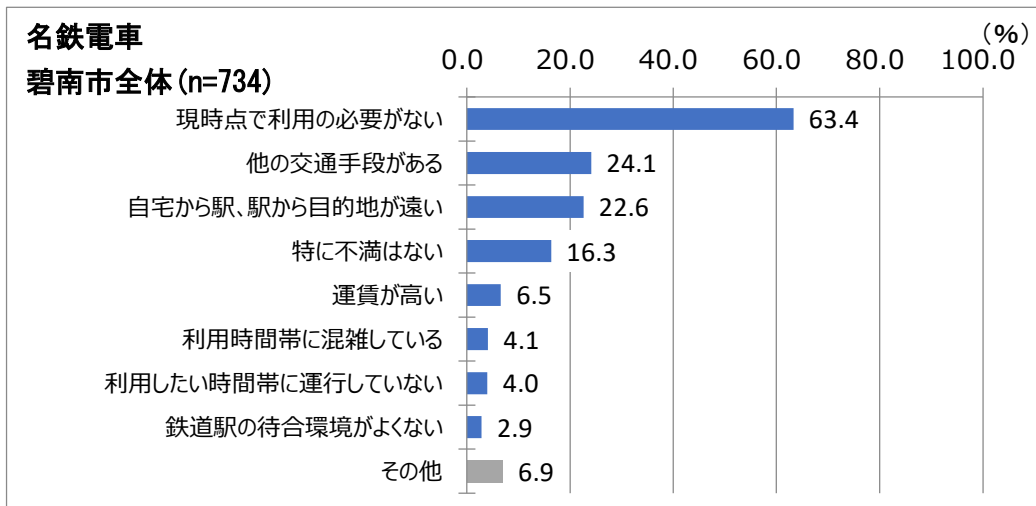


図 5-2 ふれんどバス・くるくるバス利用者の年齢（再掲）



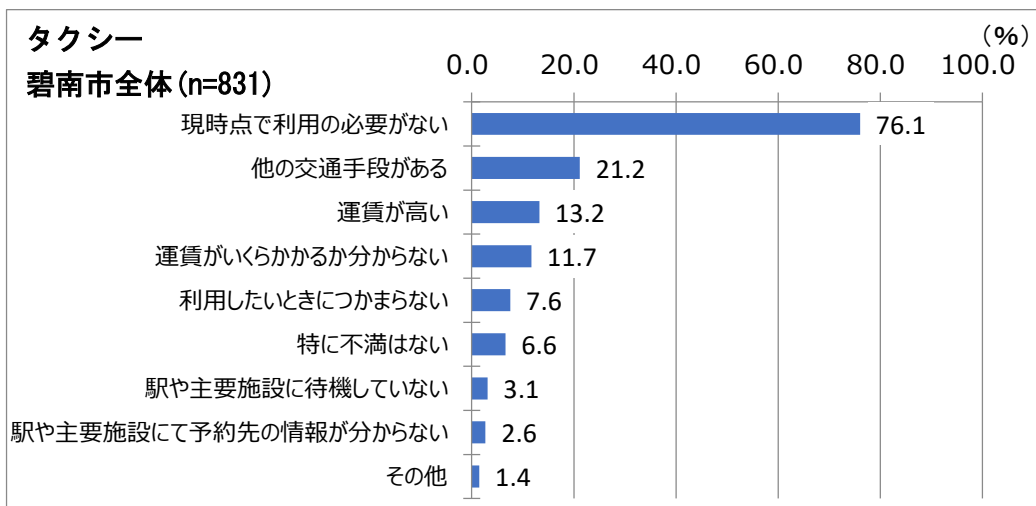
(資料：乗降調査)

図 5-3 公共交通を利用しない理由・不満な理由（名鉄電車）（再掲）



(資料：市民アンケート調査)

図 5-4 公共交通を利用しない理由・不満な理由（タクシー）（再掲）

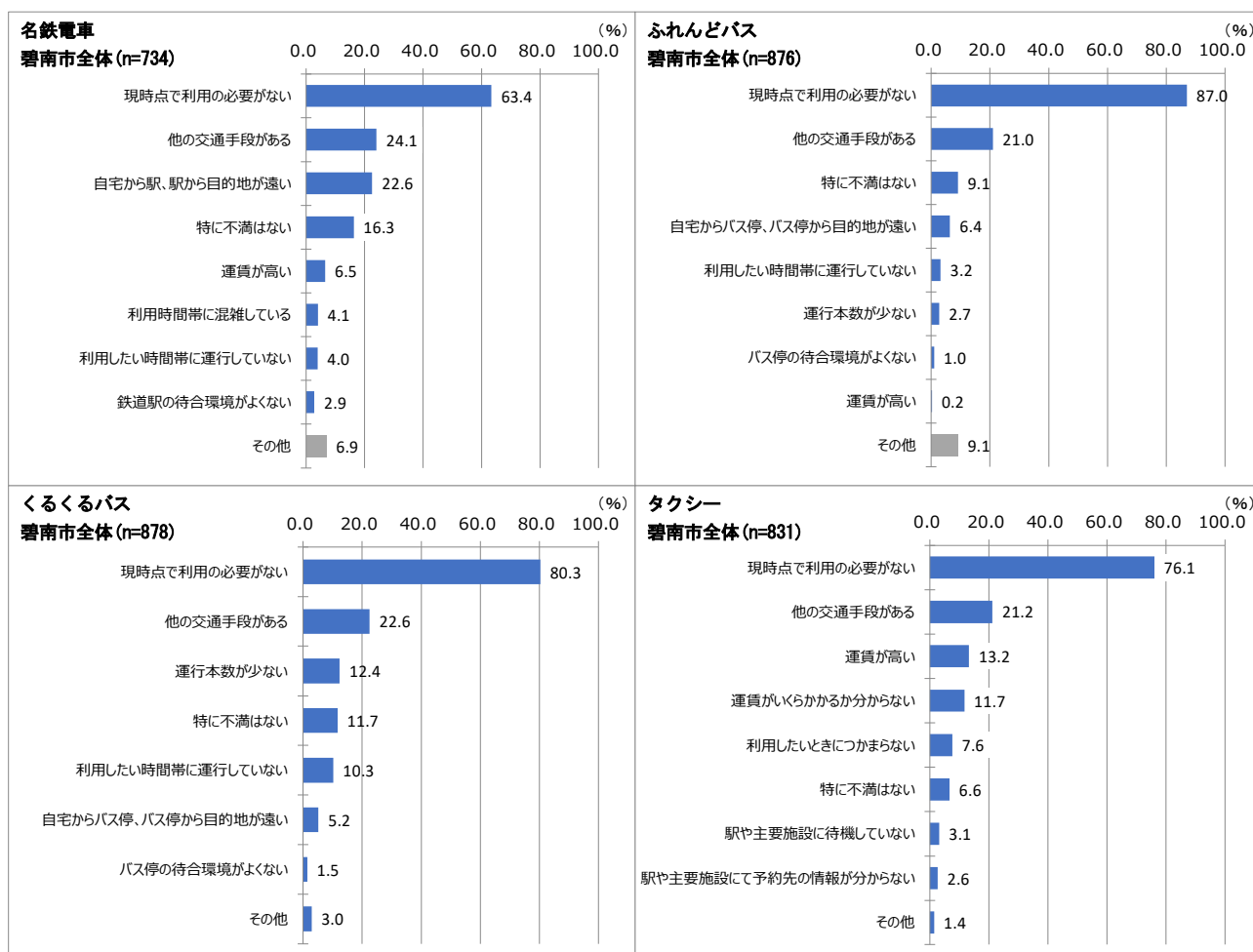


(資料：市民アンケート調査)

## 集約課題② 公共交通に関わる全ての関係者が連携して、公共交通に対する意識を醸成しつつ、利用して元気になる取組みの実践

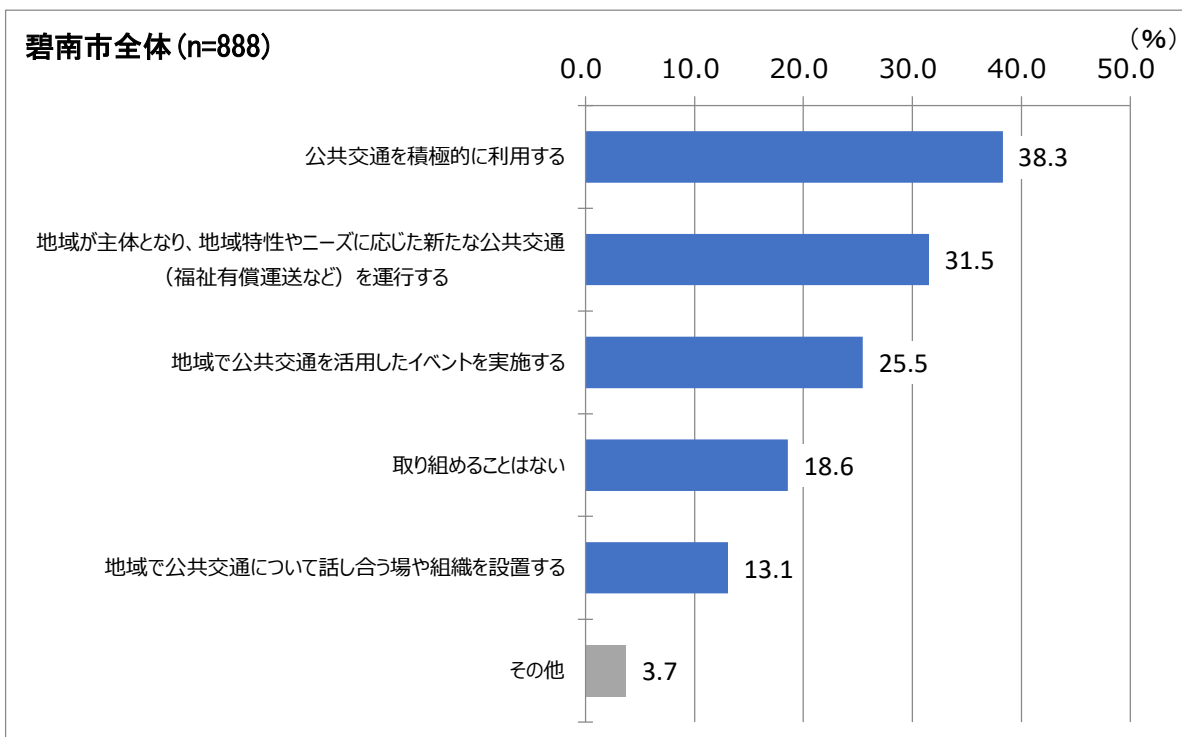
- 持続可能な公共交通を確保するには、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少した状況からの回復が必要です。
- 市内の各公共交通に対して「現時点で利用する必要がない」と回答した市民が多かったものの、公共交通を使いたいときに使えなくなることがないように、まち全体で公共交通を支えていくことが重要です。
- 各公共交通が運行していることに対する認知度は高い水準にあるものの、タクシーの待機場所やバスで行くことができる施設の認知度については半数を下回っていることから、市内の公共交通がどのような状況で、どのような運行をしているかについて行政や運行事業者は発信・共有し、市民はその情報を受け取るとともに、公共交通を利用することで、公共交通に対する意識を醸成する取組みが求められます。

図 5-5 公共交通を利用しない理由・不満に思う理由（再掲）



(資料：市民アンケート調査)

図 5-6 地域の公共交通を維持するために、あなた自身や地域で取り組んでもよいと思うもの

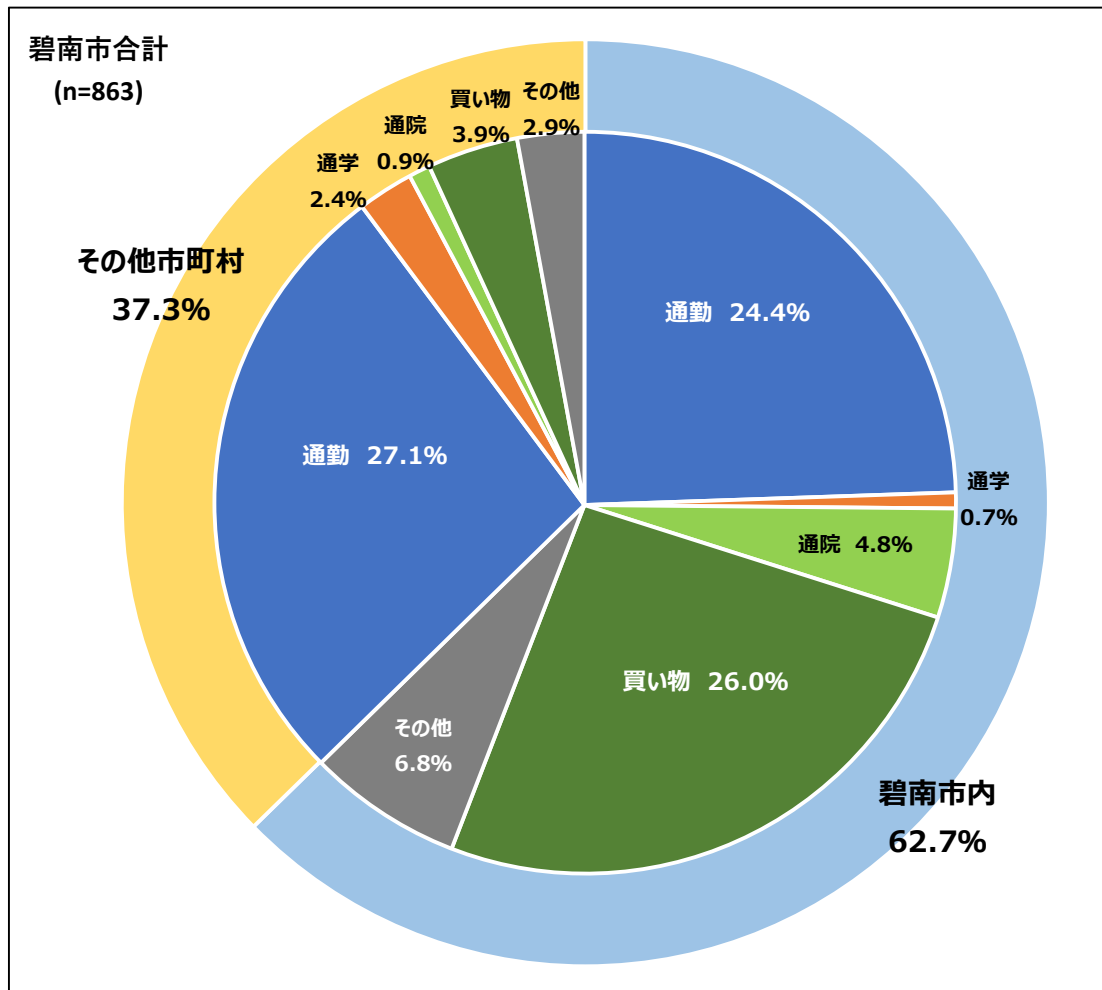


(資料：市民アンケート調査)

**集約課題③ 多様な都市機能が集積する市中心部と各地域の交流や、碧海5市及び西尾市・名古屋市等の広域的な移動ニーズに対応した公共交通の維持・活性化**

- 市民の普段の外出先では市内の割合が高いため、市内の主要施設と各地域を結ぶ公共交通ネットワークの形成が必要です。
- 安城市や刈谷市といった碧海5市及び西尾市を含めた近隣市との結びつきや、名古屋市への移動需要が存在しているため、広域的な公共交通の維持・活性化が必要です。
- 市内でサービスされている公共交通や福祉、企業等の移動手段について、移動目的や目的地に応じた役割の明確化が重要です。

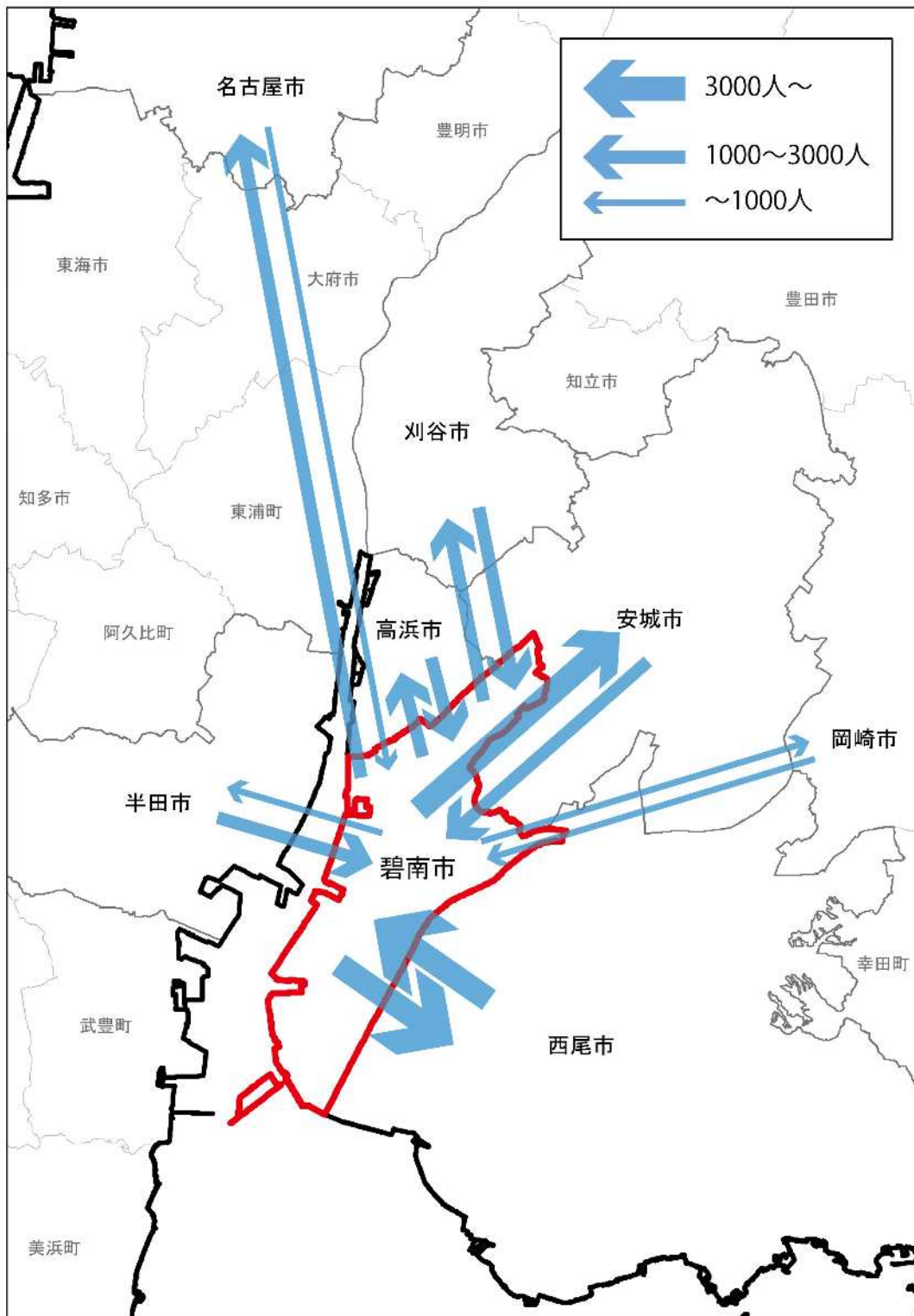
図 5-7 最も頻度の高い外出目的とその目的地



資料：市民アンケート調査



図 5-8 碧南市に関連した通勤・通学流動図（再掲）



資料：令和2年国勢調査

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)

令和 年 月 日

協議会名: 碧南市地域公共交通活性化協議会

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針
【事業内容及び結果概要を記載】	A・B・C評価 【事業が適切に実施された(されている)かを記載。適切に実施されなかった(されていない)場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】	【補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期等を記載】
<p>1. 本市の地域特性と公共交通の現状把握</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤通学流動は安城市や西尾市などの近隣市、名古屋市の結びつきが強い</li> <li>・現行の公共交通ネットワークにより利用圏域人口は99.8%を占める</li> </ul> <p>2. 各種ニーズ調査</p> <p>①市民アンケート(15歳以上の市民2,000人に配布、回収率48.5%)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用割合(年に数日程度以上利用者)は、名鉄電車49.7%、タクシー17.6%、くるくるバス9.9%、ふれんどバス1.7%の順</li> <li>・名鉄電車・ふれんどバスは通勤・通学、くるくるバスは自家用車が利用できなくなった場合や通院・買い物の交通手段として期待</li> </ul> <p>②乗降調査(平休日各1日にふれんどバス抽出便、くるくるバス全便で実施、回収数は平日642票、休日355票)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ふれあいバスのODは碧南駅・吉良吉田駅と高校の利用、くるくるバスのODは市役所周辺、市民病院、鉄道駅等多様な利用</li> </ul> <p>③バス利用者アンケート(乗降調査に合わせて実施、回収率22.1%)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総合的な満足度はふれんどバスが72.2%、くるくるバスが68.2%</li> </ul> <p>④交通事業者ヒアリング(鉄道・バス・タクシー事業者を対象)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各交通事業者とも行政や住民等と連携した取り組み(運行サービスの見直し、イベントの実施等)の実施意向が示された</li> </ul> <p>3. 地域公共交通の課題整理(令和4年度中にとりまとめ予定)</p> <p>①増加する高齢者を始め、学生など幅広い世代が利用しやすい分かりやすい公共交通サービスの提供</p> <p>②公共交通に関わる全ての関係者が連携して、公共交通に対</p>	<p>A</p> <p>各種調査の実施・分析より、市民や利用者の公共交通に対するニーズを始め、交通事業者の意向を把握することができた</p> <p>年度末までに地域公共交通の課題を整理しつつ、活性化協議会において関係者と共有・協議することで地域公共交通計画の基本方針へとつながる対応方向を整理する</p>	<p>【補助対象事業名】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通調査事業(計画策定事業)</li> </ul> <p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・碧南市地域公共交通調査事業委託</li> </ul> <p>【実施時期】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年7月1日～令和6年3月31日</li> </ul> <p>【計画策定に向けた方針】(令和5年度に策定予定)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内移動においては、くるくるバスの市民・利用者定着を鑑み、現行のサービス水準を維持しつつ、高齢者を始め、学生等幅広い世代が利用しやすく、わかりやすいサービスを提供</li> <li>・市外移動は、碧海5市や西尾市といった周辺都市や名古屋市との結びつきの強さを踏まえ、名鉄三河線、ふれんどバスを幹線軸としたサービス水準の確保とともに、利便性向上に向けた各種利用促進施策を展開</li> <li>・市域縁辺部で周辺市と接続するバス停では乗り継ぎ利便性の向上に向けた環境整備を展開</li> <li>・交通事業者ヒアリング結果を踏まえ、交通事業者、行政、住民、各種団体(学校、地域等)が連携・協働した取り組みを実践し、公共交通の意識醸成や利用促進を図る</li> </ul>

中部様式  
(調査事業)

令和 4 年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要 (全体)

# 碧南市地域公共交通活性化協議会

令和 4 年 4 月 1 日設置

調査事業 (計画策定) 令和 6 年 3 月 地域公共交通計画策定予定

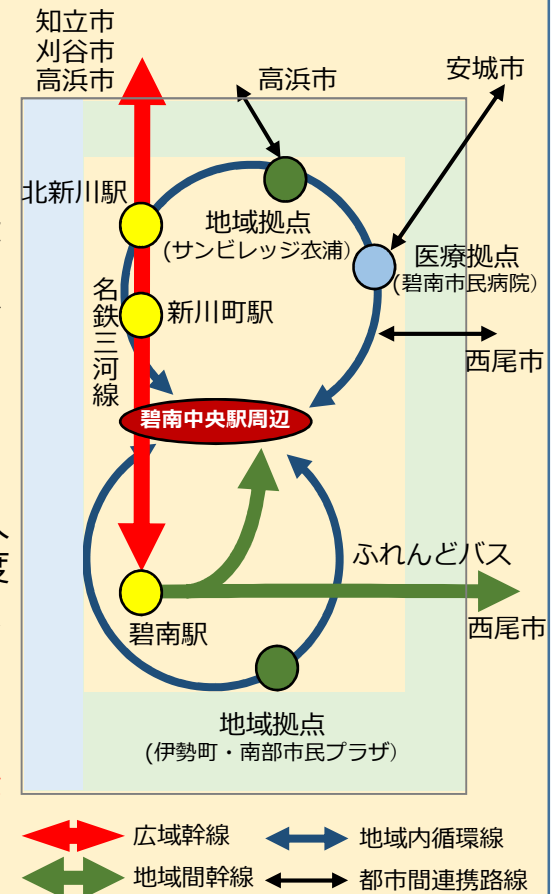
### 調査の背景および必要性

- ▶ 碧南市の人口は72,458人（令和2年国勢調査）で近年横ばい傾向にありますが、将来的には減少に転ずることが予測されるとともに、65歳以上の高齢化数は17,247人、高齢化率は23.8%（同前）はともに増加傾向にあるため、**高齢者の移動需要の増加に対応した公共交通サービスがより一層求められることが予測**されます。
- ▶ 碧南市人口ビジョンでは、**高齢者や子育て世代等の多様な主体が利用しやすいまちづくりと連携した公共交通体系の構築**を目指しています。
- ▶ 市内巡回福祉バスとして**くるくるバスを無料で運行しており、市内のほぼ全域をカバー**しています。
- ▶ 市内のほぼ全域をカバーしている関係上、**外周ルートは1周約3時間を要し、本数の増便やルート見直しを望む声**が挙げられています。
- ▶ くるくるバスの運行経費約4,000万円は全て市単独予算で賄っていることや、鉄道廃止代替として運行するふれんどバスの補填金約1,500万円を負担している状況にあります。
- ▶ これらより、調査事業を活用して市民や利用者のニーズを把握・分析した上で、**本市にあった最適かつ持続可能な公共交通の構築を進める碧南市地域公共交通計画を策定**することとしました。

### 碧南市における公共交通ネットワーク

- ▶ 碧南市の公共交通は、名鉄三河線の碧南—吉良吉田間の廃止に伴うふれんどバス（鉄道廃止代替バス）の運行や安城市や高浜市、西尾市のコミュニティバスの市内乗入れ、2つの事業者によるタクシーの運行など、**碧南市及び周辺都市の公共交通環境は時代とともに変化**しています。

- ▶ 碧南市が運営するくるくるバスは、市民や地域団体、交通事業者等で構成される利用促進協議会が、コースやバス停の増設、バス車体への広告掲載など、様々な利用促進施策や利便増進施策を実施してきた結果、近年の年間利用者数は約13万人で推移（令和2～3年度は新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い約9万人に減少）しており、**くるくるバスは市民の足として利用が定着**しています。



実施した調査およびその結果明らかになったこと（その1）

事業内容	結果概要
<p>1. 本市の地域特性と公共交通の現状把握</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通需要が発生・集中する背景となる本市の都市特性</li> <li>・ 本市の公共の現状</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口は2005年以降横ばい、65歳以上の高齢者は実数・割合とも増加傾向。</li> <li>・ 通勤通学流動の約6割は市内移動が占めるが、安城市や西尾市などの近隣市や名古屋市との結びつきも強く見られる。通学流動のうち流出は名古屋市、流入は西尾市や高浜市が多い。</li> <li>・ 鉄道駅から800m、バス停から500mを利用圏域とした公共交通ネットワークの人口カバー率は99.8%と、ほぼ全人口を利用圏域内に内包している。</li> <li>・ 公共交通ネットワークの利用者数は新型コロナウイルスの影響で2021年は2019年と比べ名鉄三河線83%、ふれんどバス81%、くるくるバス74%、タクシー61%。大きく減少した2020年からは回復基調にある。</li> <li>・ 市内に営業所を持つタクシー事業者は2022年3月に1事業者が撤退し、現在2事業者が運行。</li> <li>・ 市内の福祉有償運送事業は2つのNPO法人が運行している。</li> <li>・ 福祉タクシー料金助成事業や高齢者外出支援サービス事業を実施している。</li> </ul>
<p>2. 各種ニーズ調査</p> <p>①市民アンケート（R4.10実施）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 15歳以上の市民2,000人、配布・郵送、Web回答</li> <li>・ 普段の外出（目的、目的地、頻度、手段）、公共交通サービスの認知度、公共交通に期待する役割等</li> </ul> <p>②乗降調査（R4.10実施）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ふれんどバス（抽出便）、くるくるバス（全便全利用者）対象。平休日各1日実施</li> <li>・ 乗降バス停、乗り継ぎ交通手段等</li> </ul>	<p>（回収数969票、回収率48.5%）</p> <p>【公共交通の利用割合（年に数日程度以上利用者）】名鉄電車49.7%、タクシー17.6%、くるくるバス9.9%、ふれんどバス1.7%。</p> <p>【認知度】市内に名鉄電車やくるくるバスが走っていること（9割以上）。自宅近くのバス停の位置や、タクシー予約の電話番号（2割以下）</p> <p>【期待する役割】通勤・通学するための交通手段（名鉄電車・ふれんどバス）。自家用車が利用できなくなった場合や通院・買物するための交通手段（くるくるバス）</p> <p>（平日642票、休日355票）</p> <p>【OD】（ふれんどバス）碧南駅・吉良吉田駅と高校最寄りのバス停の利用が多い。（くるくるバス）市役所周辺、東部・南部プラザ、市民病院、鉄道駅等多様な利用が見られる。</p> <p>【利用特性】（ふれんどバス）30歳代以下が平休日ともに6割を占め、目的は平日は通学70.4%、休日は買物・飲食や観光・娯楽が各14.3%を占める。（くるくるバス）60歳以上が平休日ともに5割を占め、目的は買物・飲食が平日は21.7%、休日は30.6%を占める。</p>



実施した調査およびその結果明らかになったこと（その2）

事業内容	結果概要
<p>③バス利用者アンケート（R4.10実施）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗降調査対象者へ手渡し配布・郵送回収にて実施</li> <li>サービス項目別の満足度・重要度、くるくるバスの今後のあり方等</li> </ul>	<p>（回収数147票、回収率22.1%）</p> <p>【ふれんどバス】現在の総合的な満足度（満足+やや満足）は72.2%、今後重要なサービスは運行本数、運行時間帯、運行ダイヤの順となっている。</p> <p>【くるくるバス】現在の総合的な満足度（満足+やや満足）は68.2%、今後重要なサービスは運行本数、運行ダイヤ、運転手の対応の順となっている。</p>
<p>④交通事業者ヒアリング（R4.11実施）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道・バス・タクシーの各交通事業者を対象にしたヒアリングを実施</li> </ul>	<p>【名鉄電車】自治体と連携し、駅中心としたまちづくりに協力・実施している。</p> <p>【ふれんどバス】沿線自治体、学校、住民と連携し、運行の見直しやイベント実施等利用促進事業を実施している。</p> <p>【くるくるバス】市民生活に重要な路線と認識し、利用者が安全・便利な取り組みを進めていきたい。</p> <p>【タクシー】利用のピークは6～8時、17～18時及び19～20時。夜の利用が回復していない。</p> <p>※調査事業項目とは別に市で地区ミーティングを実施し、地区住民からは運行本数の増加や安心して待てるバス停環境の整備の声を把握している。</p>
<p>3. 地域公共交通の課題整理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>前項までの地域特性や公共交通の現状、各種ニーズ調査結果を踏まえ、碧南市における地域公共交通の課題を整理</li> </ul>	<p>碧南市における地域公共交通の課題は、現段階は以下の課題案で検討中（令和4年度中にとりまとめを予定）</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①増加する高齢者を始め、学生など幅広い世代が利用しやすく分かりやすい公共交通サービスの提供</li> <li>②公共交通に関わる全ての関係者が連携して、公共交通に対する意識を醸成しつつ、利用して元気になる取り組みの実践</li> <li>③多様な都市機能が集積する市中心部と各地域の交流や、碧海5市及び西尾市・名古屋市等の広域的な移動ニーズに対応した公共交通の維持・活性化</li> </ol>
<p>4. 碧南市地域公共交通の方向性検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後の公共交通の展開方向を整理</li> </ul>	<p>（令和4年度中にとりまとめを予定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和5年度に作成する地域公共交通計画の基本方針につなげる公共交通の展開方向を整理します。</li> </ul>

## 調査結果の地域公共交通計画への反映

現在、碧南市における地域公共交通の課題を整理している段階のため、地域公共交通計画（案）に反映した取り組み内容は予定事項として記載します。

- 現行の公共交通ネットワークによる人口カバー率が99.8%とほぼ全域を内包するきめ細やかなサービスが提供されていることを背景とし、新型コロナウイルス感染症の拡大で近年公共交通利用者数は減少するものの、新型コロナウイルス感染症の拡大前までは着実に利用者数は増加してきたことから、基本的には現在の公共交通サービスの維持を図るものとします。
- 公共交通サービスの維持に当たっては、運転手の労働環境の確保や運転手そのものの確保に向けた取り組みを支援します。
- 今後、人口減少局面を迎えることや、高齢化がさらに進展する人口構造の変化を踏まえつつ、碧南市が目指すまちづくりでは高齢者を始め、子育て世代等幅広い世代が利用しやすい公共交通体系の構築を目指していることから、碧南市の公共交通を取り巻く状況の変化やニーズに応じた適切な公共交通サービスの確保・維持・改善を図ります。
- 市民や利用者が各公共交通手段に期待する役割を踏まえ、確保すべきサービス水準等を明確化します。
- 公共交通手段で利用者の割合は異なりますが、市民の50～98%の非利用者等（年に数日程度以下の利用者）に対して、わかりやすい情報・案内の提供や、イベント等と連携して公共交通を利用したくなるしかけなど、交通行動の変容を促す取り組みや利用を増進する取り組みを実践していきます。
- 名鉄電車は名古屋市や沿線市町への広域的な移動需要に対応したサービスを確保しつつ、行政と交通事業者が連携して駅を中心としたまちづくりを進めていきます。
- ふれんどバスは高校生の通学利用に配慮しつつ、更なる利用増進に向けたサービス改善について、交通事業者・学校・住民と連携した運行の見直しやイベント等利用促進事業を進めていきます。
- くるくるバスは生活交通としての機能を確保しつつ、利用者の安全・便利な取り組み（バス停環境の整備、バスロケーションシステムの導入等）を進めていきます。
- タクシーについては事業者と調整のうえ、利用促進施策を展開します。
- これら取り組みは、市民・利用者・交通事業者・行政など、多様な関係者が連携・協働して持続可能な公共交通体系の構築を目指します。