

第4回 碧南市地域公共交通計画活性化協議会 次第

日時 令和5年3月7日（火）10時00分

会場 碧南市役所7階 議員大会議室

1 会長あいさつ

2 協議事項

(1) 第1章から第5章までの修正点について

(2) 第6章 1) 地域公共交通の基本的な方針について

3 その他

令和5年3月7日 時点

碧南市地域公共交通計画

(第1～6章)

碧南市

碧南市地域公共交通活性化協議会

目 次

第1章 計画について

- 1) 計画策定の背景と目的..... 1
- 2) 計画の位置付け..... 2

第2章 交通に関連する社会情勢の整理

- 1) 法制度・計画..... 3
- 2) 社会の流れ・変化..... 4

第3章 碧南市の地域特性の整理

- 1) 上位関連計画の整理..... 7
- 2) 碧南市の現況整理..... 10
- 3) 公共交通や移動サービスの現状整理..... 14
- 4) 周辺市町の公共交通計画・体系の整理..... 26

第4章 各種ニーズ調査・利用実態調査の分析

- 1) 各種調査の概要..... 29
- 2) 調査結果..... 30

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..... 47
- 2) 個別課題から導かれる集約課題..... 49

第6章 碧南市地域公共交通計画

- 1) 地域公共交通の基本的な方針..... 57
- 2) 地域公共交通の役割と位置付け.....
- 3) 計画対象地域及び計画期間.....
- 4) 計画の目標.....
- 5) 目標を達成するために実施する事業.....

第7章 計画の達成状況の評価

- 1) 公共交通ネットワークの評価の基本的な考え方.....
- 2) 計画の評価指標と確認指標.....

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・維持していく必要性があると考えています。

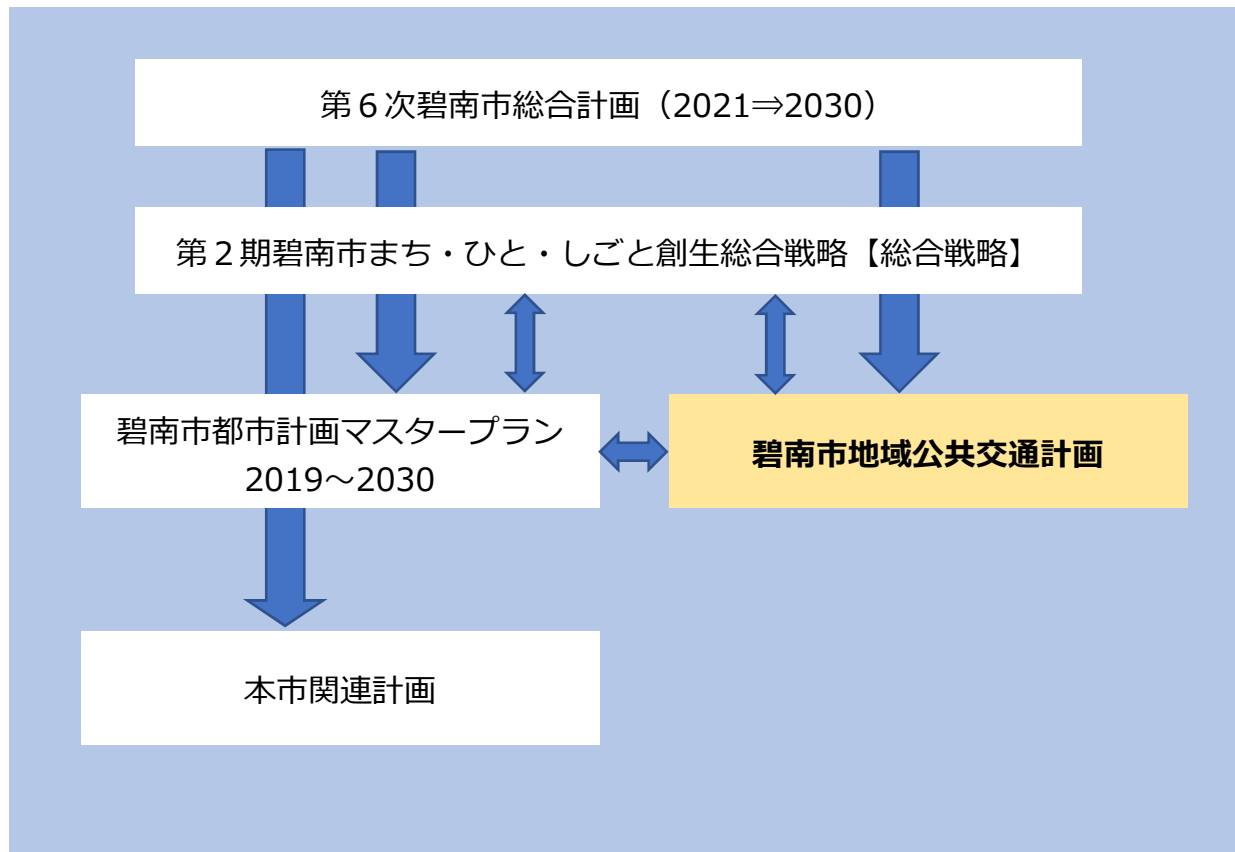
しかし、バスやタクシーの運転手不足が叫ばれていたなか、令和2年度から始まった新型コロナウイルス感染症の拡大により、公共交通の利用者が急激に減少したことで、地域の暮らしを支える公共交通の維持が難しい状況となっています。

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



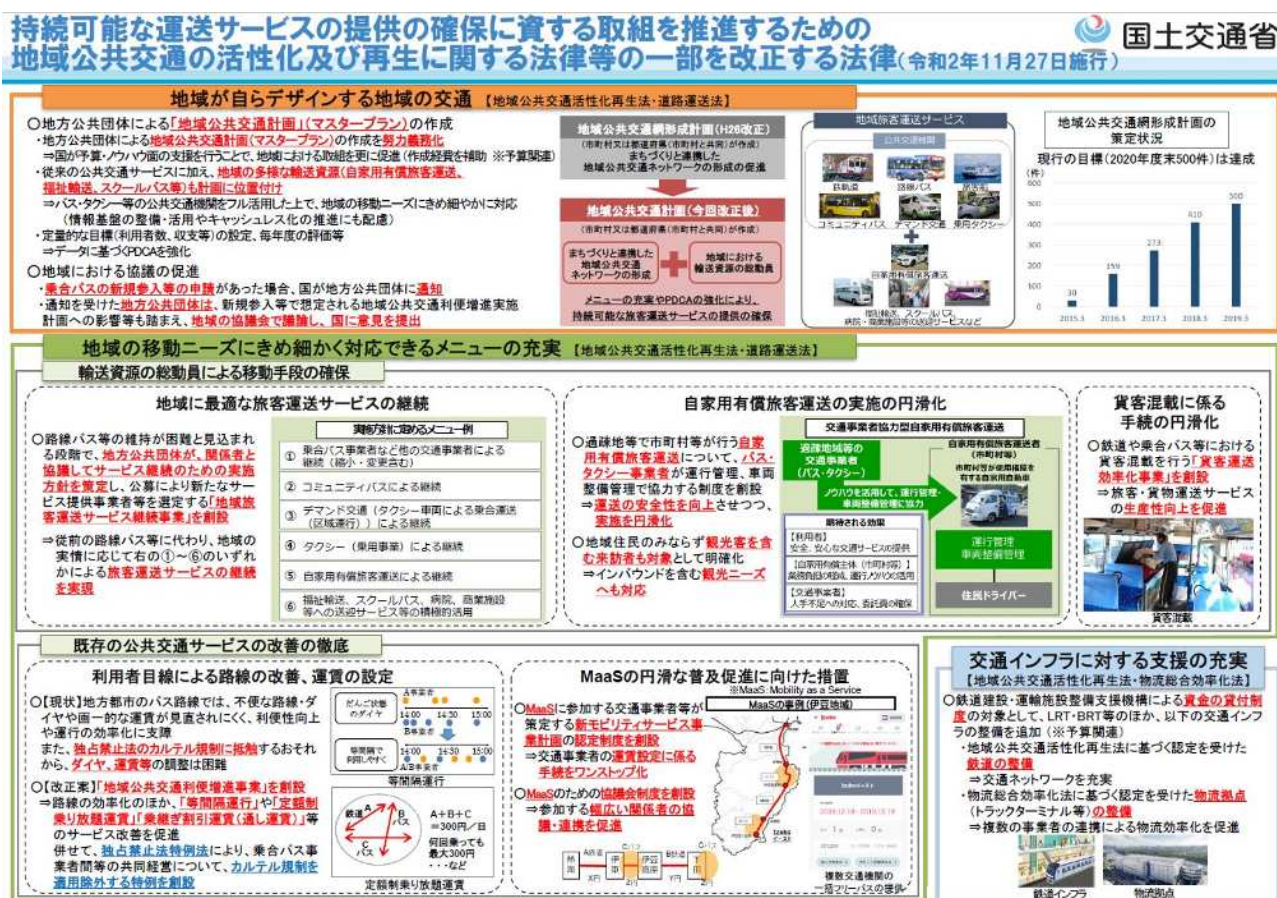
第2章 交通に関連する社会情勢の整理

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



(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り組み

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、再エネ電源で動く燃料電池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 燃料電池バス

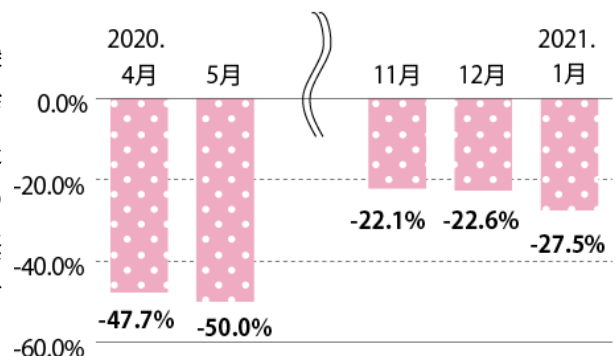


(資料：豊田市 HP)

(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% 程度の減少が継続しています。

図 2-3 一般路線バスの輸送人員（2019 年同月比）

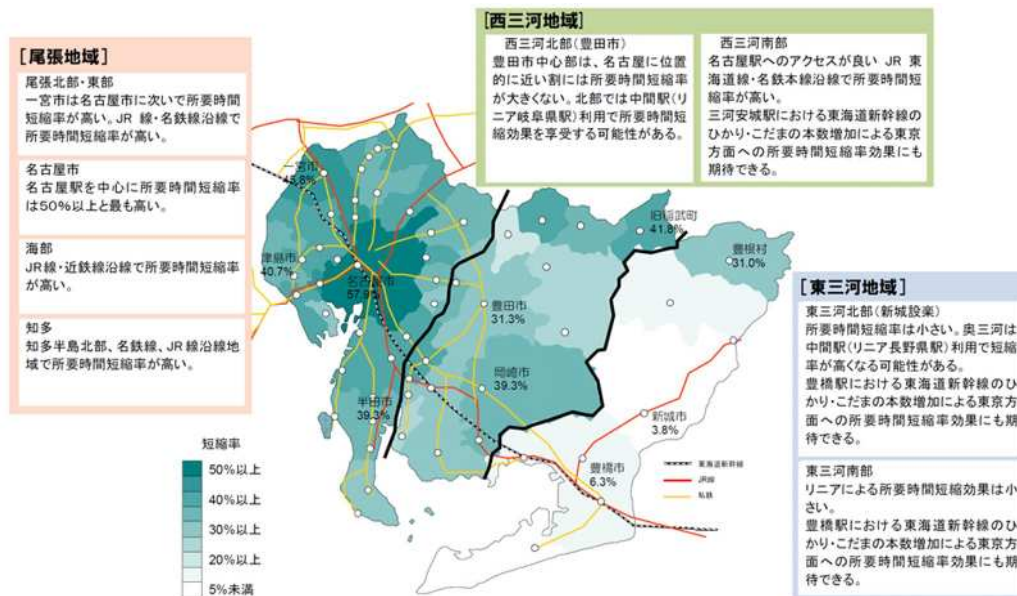


(資料：国土交通白書 2021)

(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・経済に大きな波及効果を与えられと考えられます。

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）

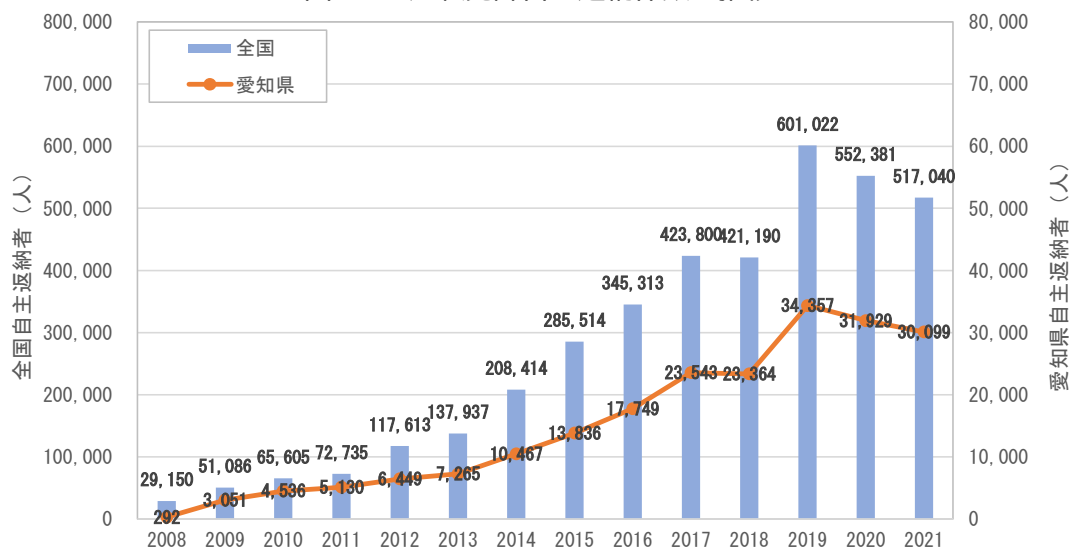


(資料：リニア中央新幹線影響等調査)

(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、高齢者人口や交通事故報道などにより年々増加してきましたが、2020 年以降は減少しています。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

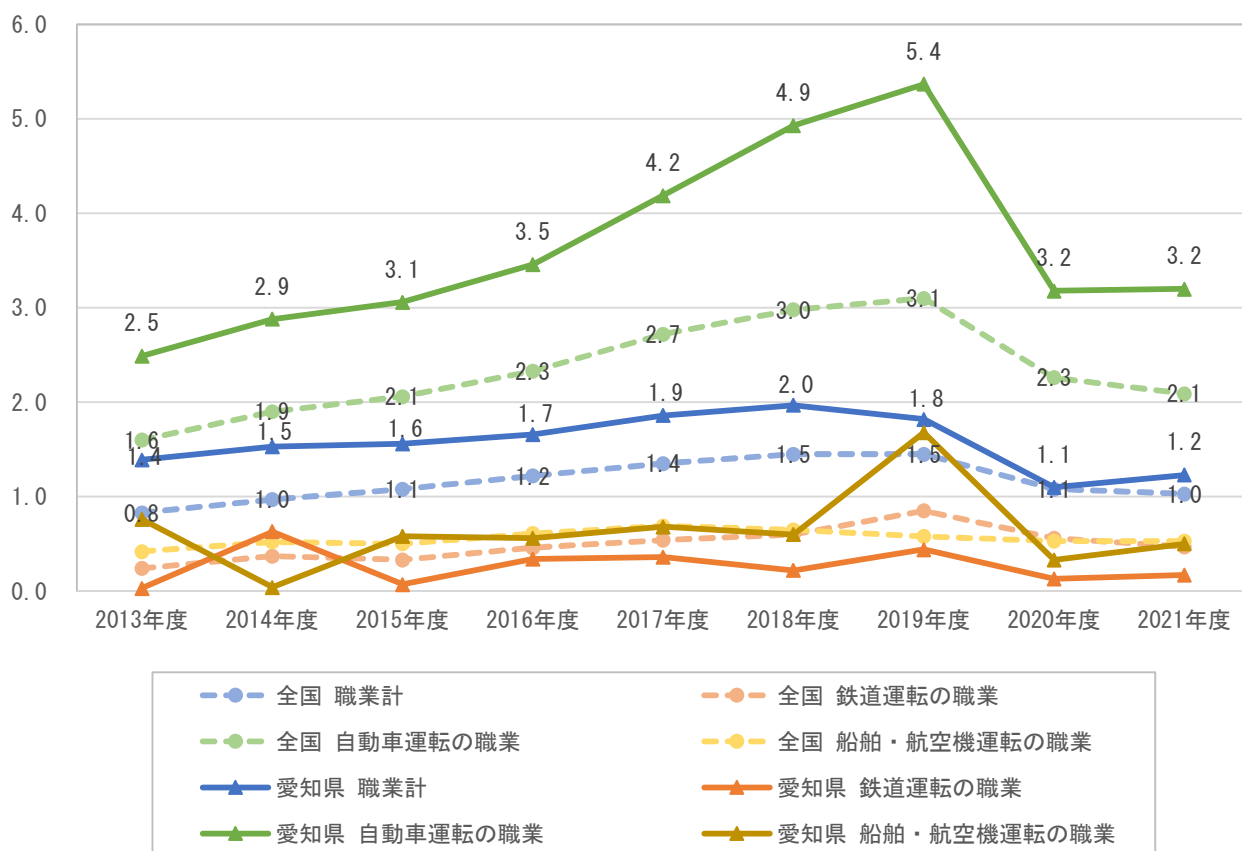


(資料：運転免許統計)

(5) バス・タクシー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・タクシー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. 清新な文化の町に

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))

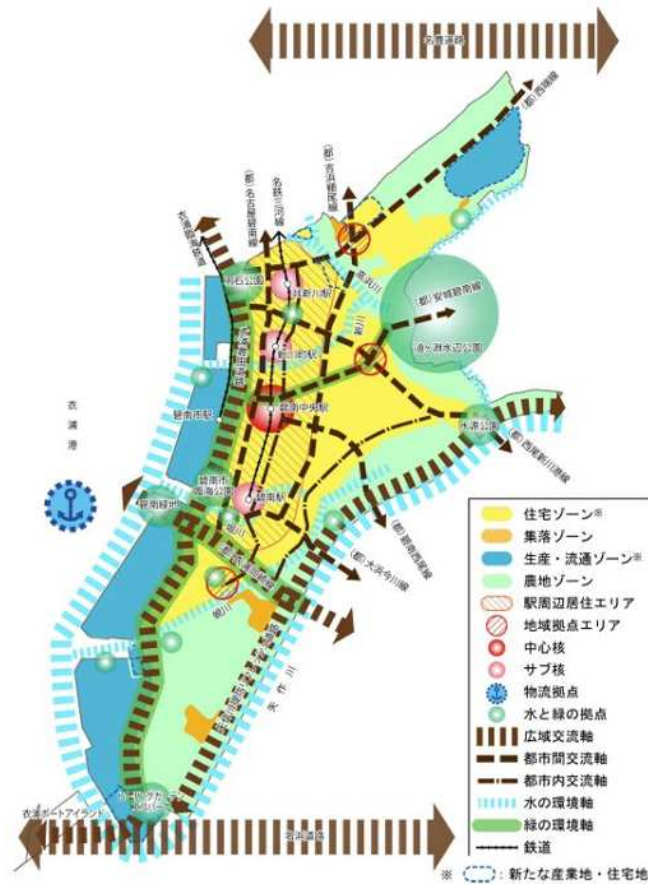
①将来都市像

「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。

③K P I（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K P I は以下の通りです。

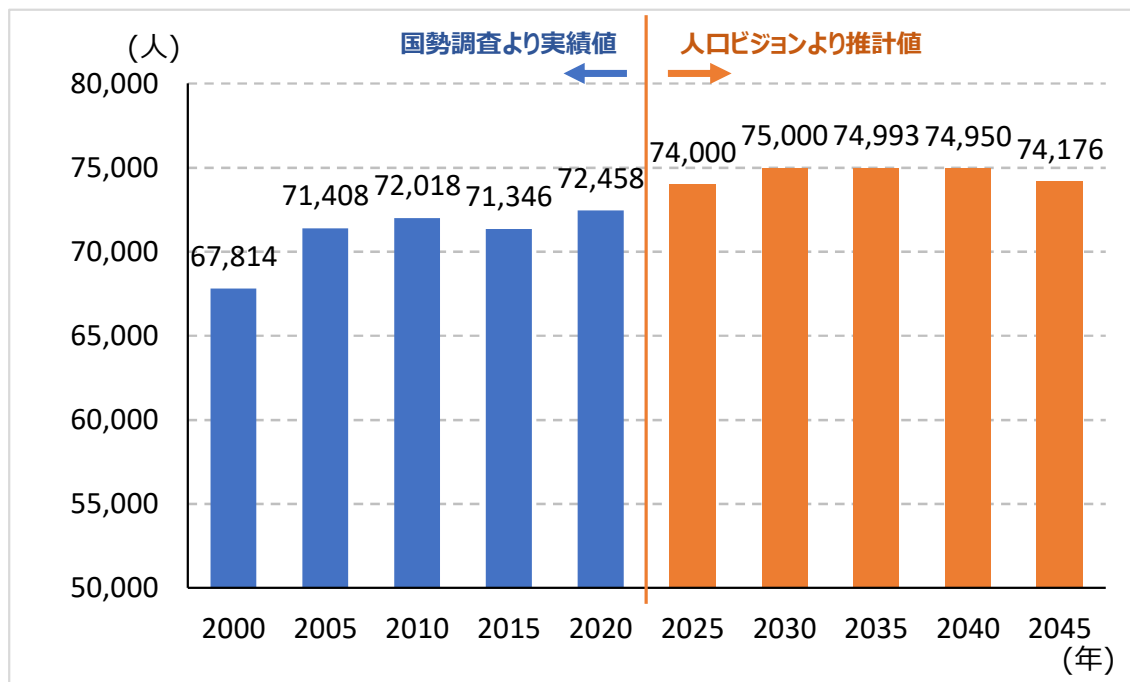
K P I	基準値（令和元年度）	目標値（令和7年度）
くるくるバス利用者数（年間）	120,000 人	130,000 人
ふれんどバス利用者数（年間）	300,000 人	320,000 人
名鉄三河線利用者数（年間）	4,700,000 人	5,000,000 人
駅前広場整備箇所数	2 箇所	3 箇所

2) 碧南市の現況整理

(1) 人口

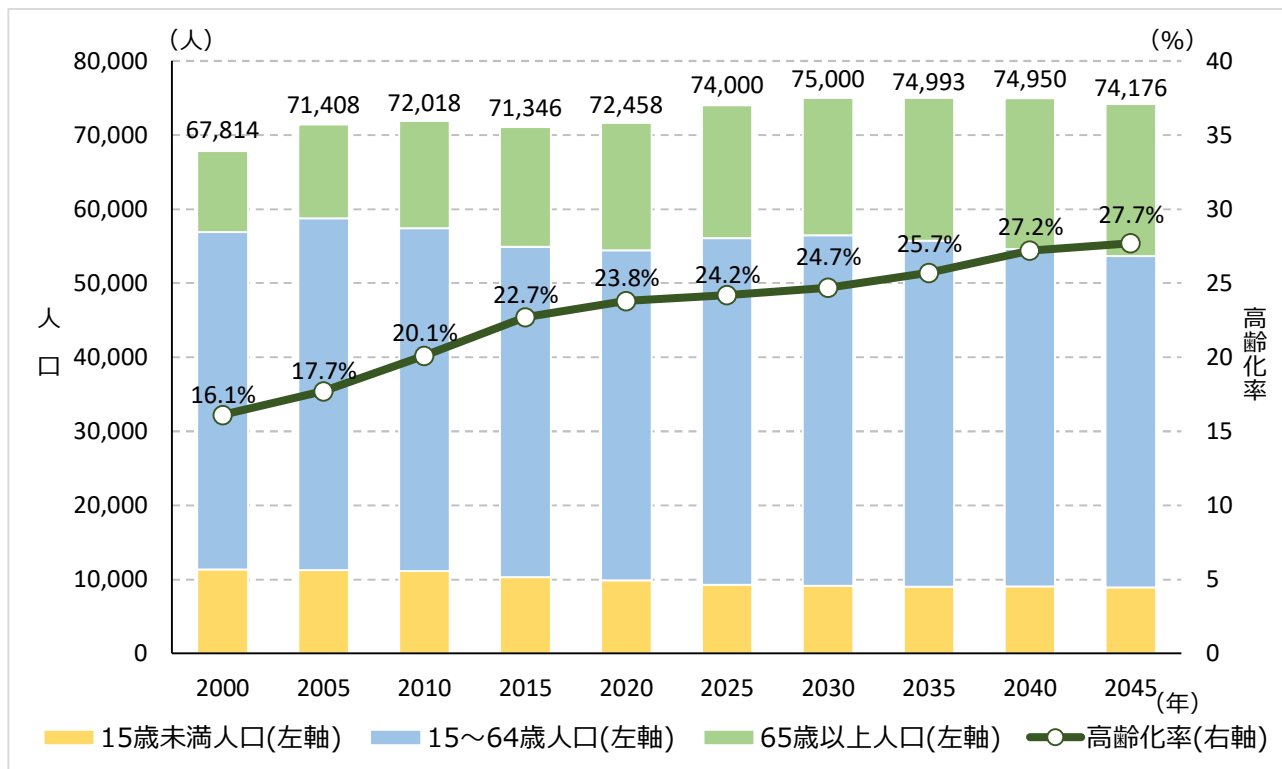
- 本市の人口は 2005 年以降おおむね横ばいで推移
- 高齢化率（65 歳以上人口比率）は 23.8%（2020 年時点）で、今後も上昇

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) 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 3-4 通勤・通学流動図

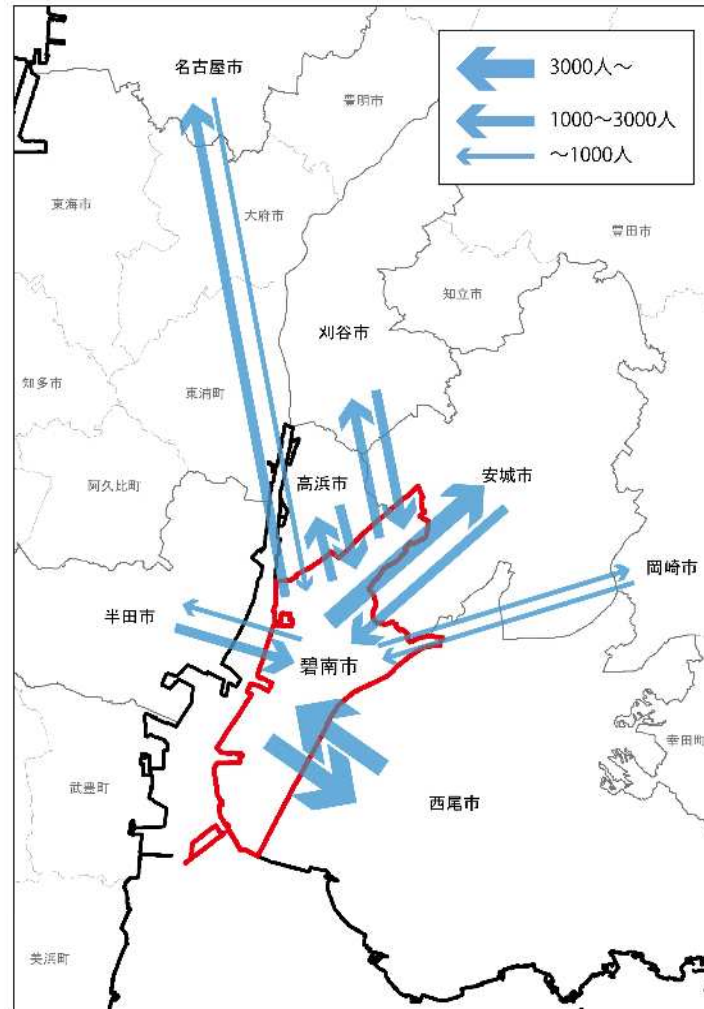


表 3-1 通勤・通学流動（青字数値：流入超過量、赤字数値：流出超過量）

	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

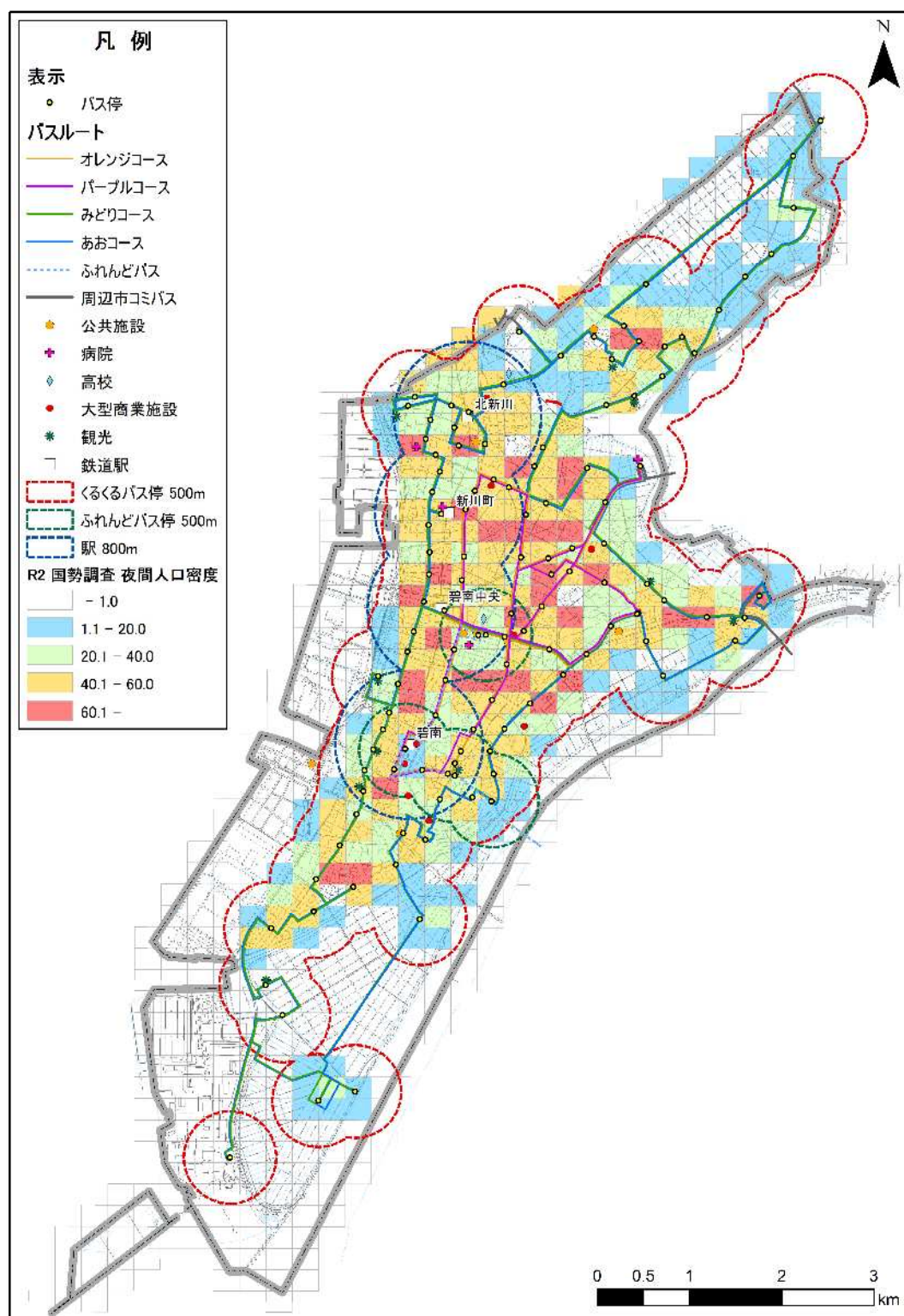
（資料：国勢調査）

(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 3-5 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)

図 3-6 碧南市の公共交通路線網図



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
- 2022 年 3 月までは 3 社の事業者が市内に営業所を設けていた
- 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 3-7 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。

【企業等送迎バス】

2023 年 2 月現在、碧南駅・碧南中央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・学校等へ向けて、送迎バスが運行されています。

表 3-8 鉄道駅周辺からの企業等送迎バス発着状況

駅	事業者数	台数
碧南駅	4	大型・中型バス : 3 台 小型・マイクロバス : 2 台 ワゴン車 : 1 台
碧南中央駅	5	大型・中型バス : 8 台 小型・マイクロバス : 5 台
新川町駅	0	—
北新川駅	2	大型・中型バス : 1 台 小型・マイクロバス : 1 台

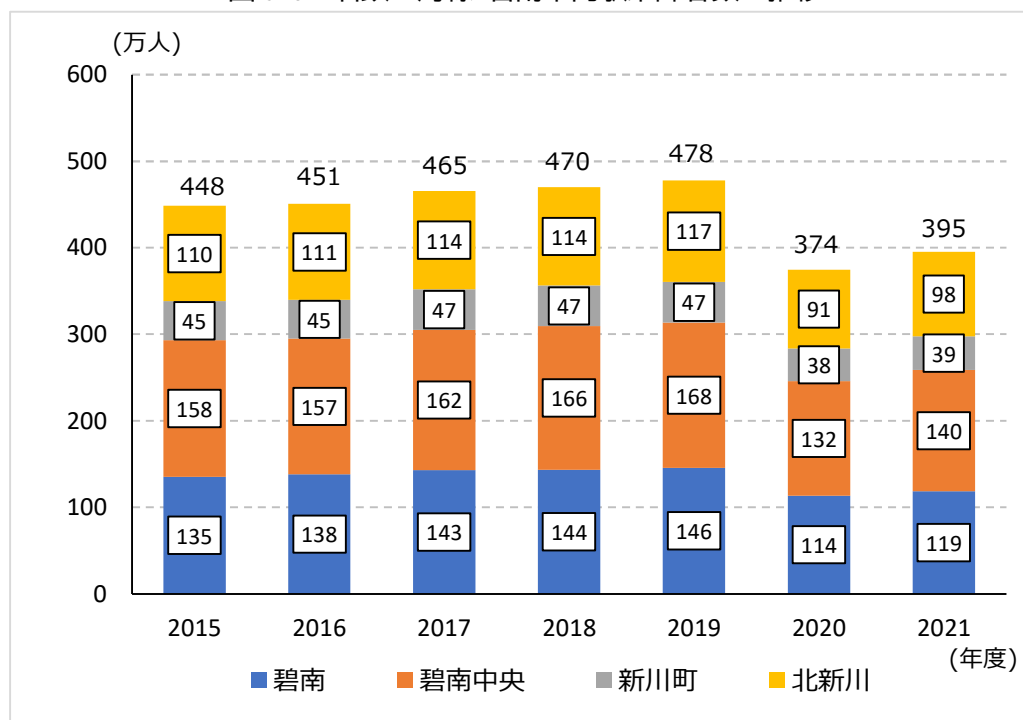
(資料：実態調査(2023 年 2 月実施))

(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

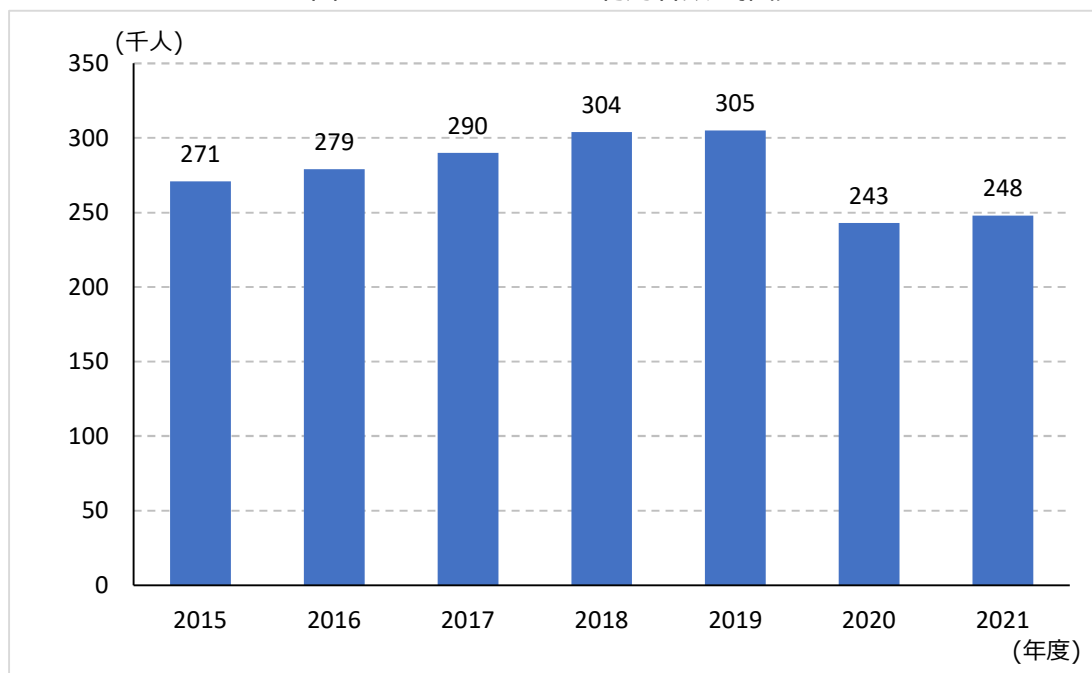


(資料：名古屋鉄道)

②ふれんどバス

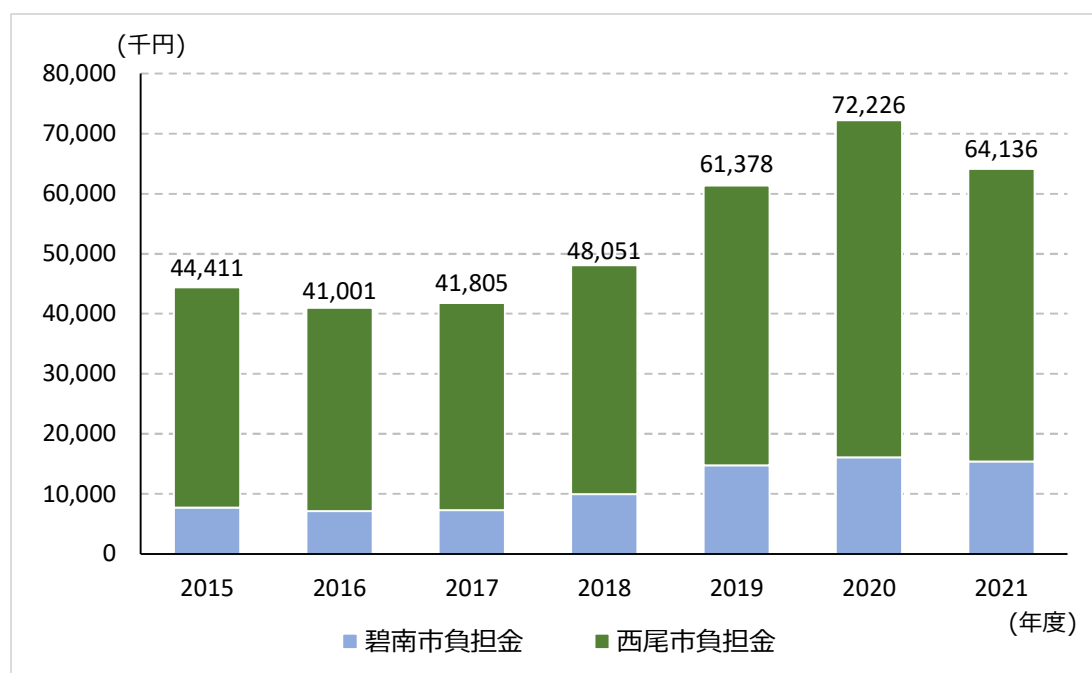
- 新型コロナウイルス感染症拡大前の 2019 年度までは増加傾向
- 2020 年度には新型コロナウイルス感染症の影響により約 2 割の減少したものの、2021 年度は増加に転じる
- 沿線市町の運行補助金は 2019 年に碧南高校へ延伸したことや、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者・運賃収入が減少したことにより増加

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

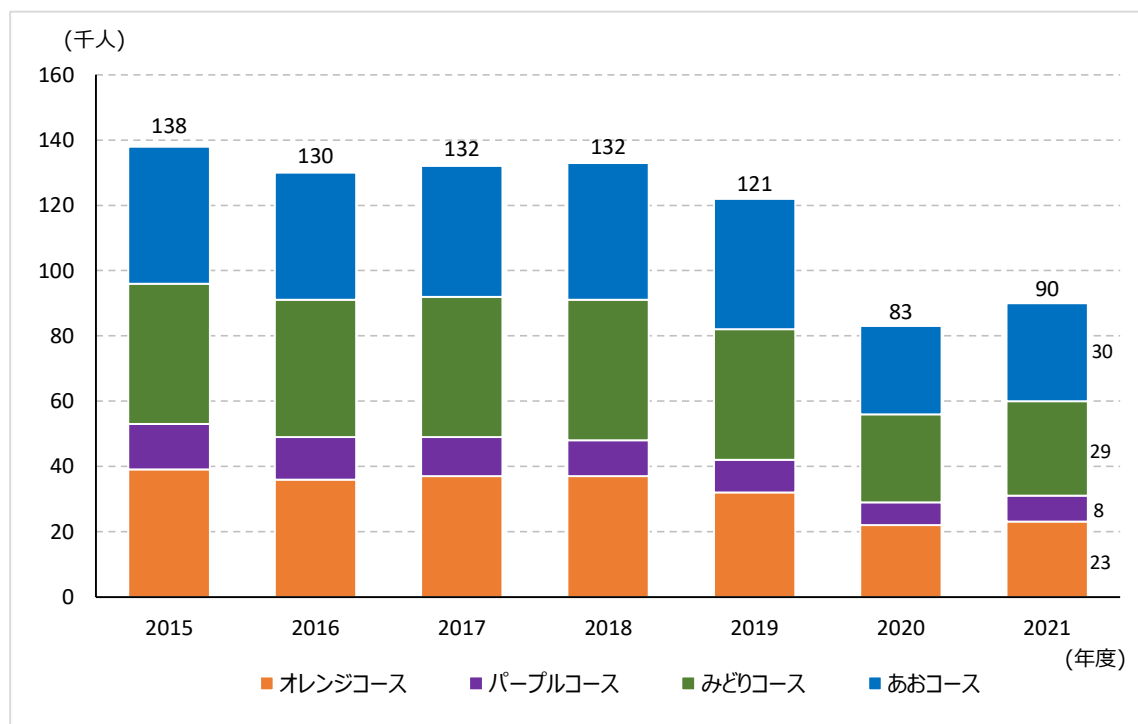


（資料：碧南市）

③くるくるバス

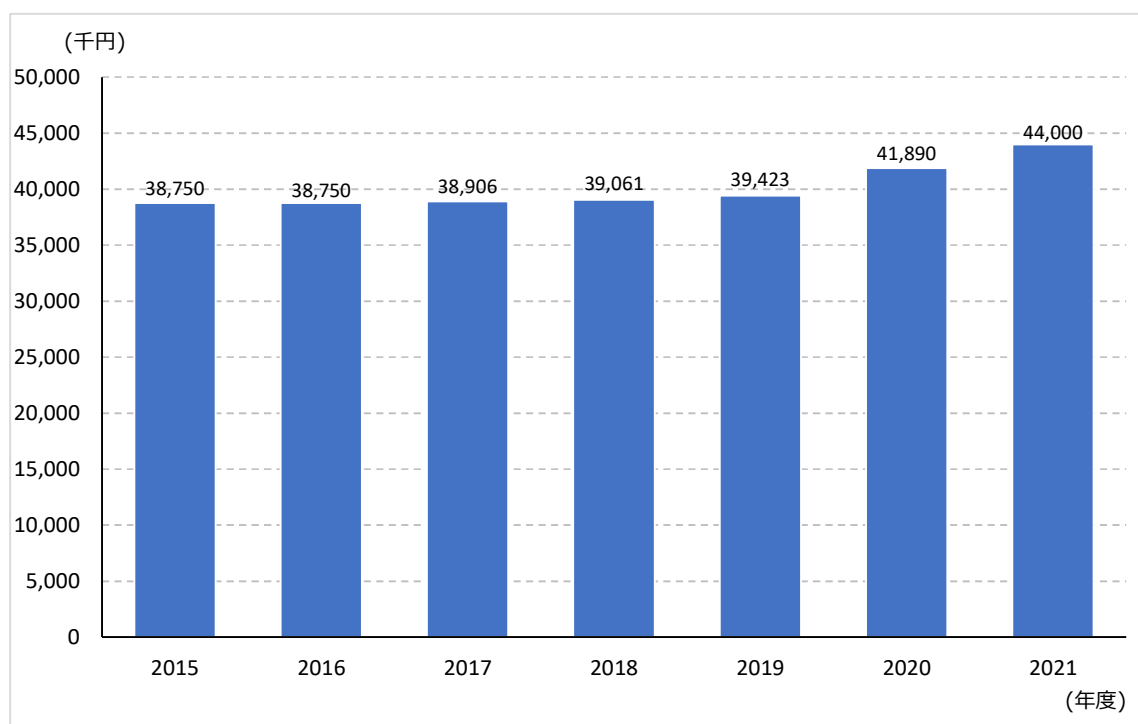
- 2013年度からは13万人台で横ばい傾向だったが、2019年度2月以降の新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少
- 2020年度には新型コロナウイルス感染症の影響により10万人を下回ったが、2021年度は増加に転じる
- 運行委託費は人件費の上昇などにより近年増加傾向

図3-11 くるくるバス 利用者数の推移



(資料：碧南市)

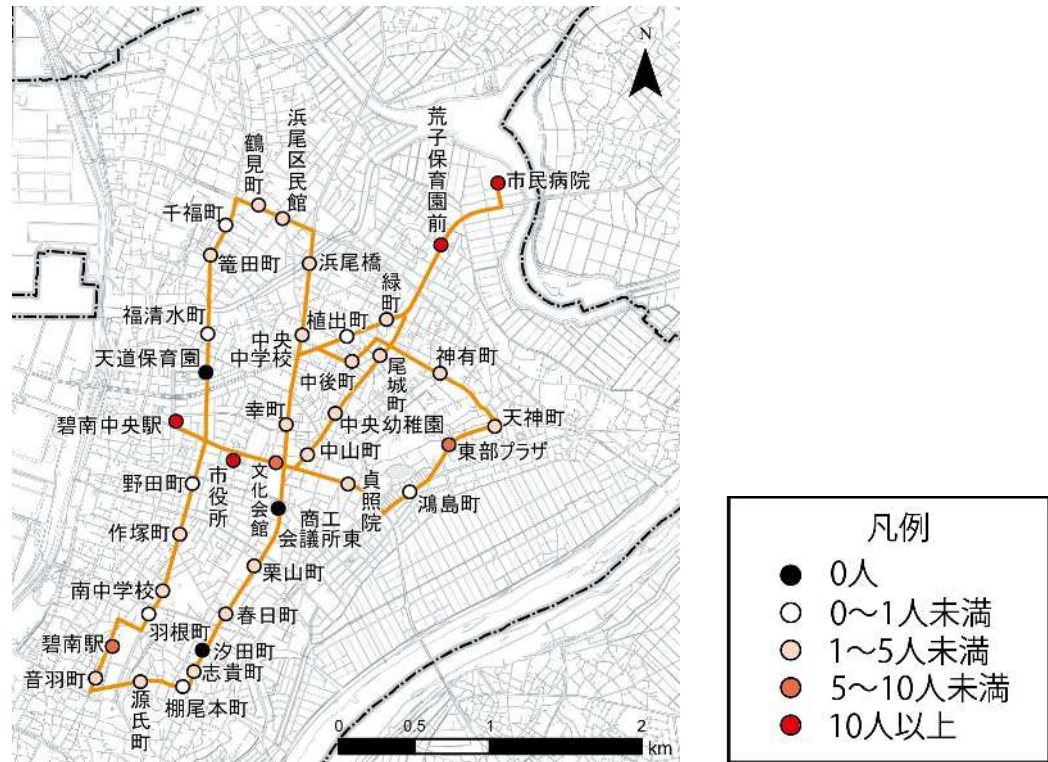
図3-12 くるくるバス 運行委託費の推移



(資料：碧南市)

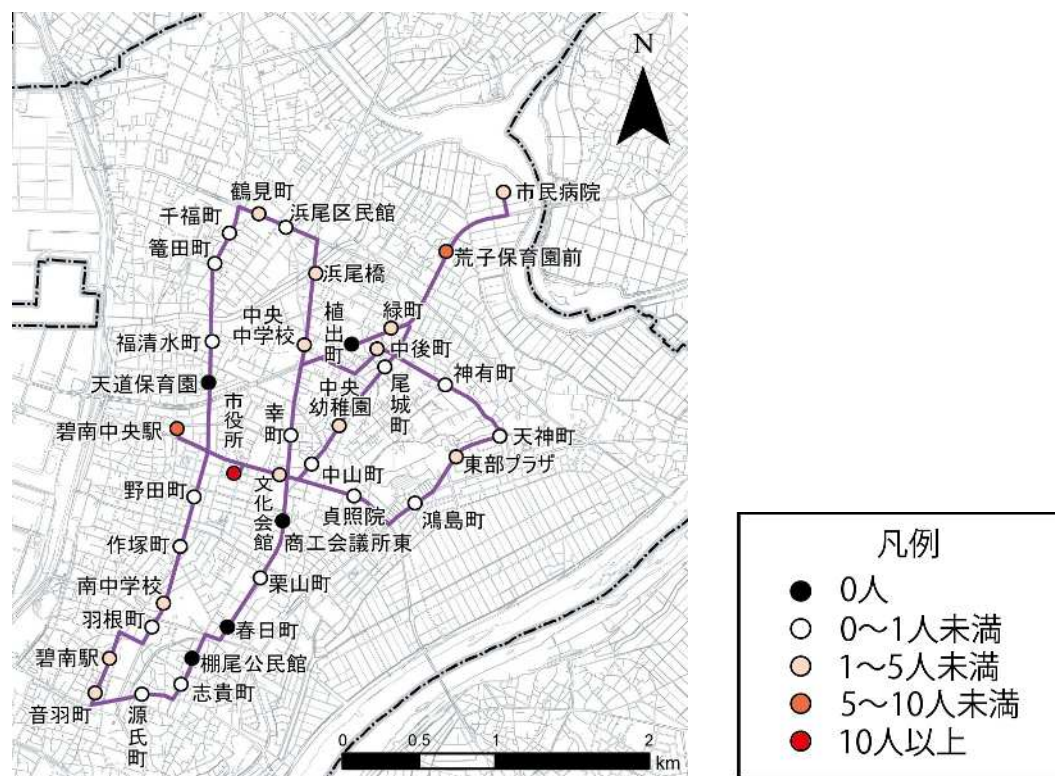
- 7日間の調査における1日あたりのバス停別利用者数は、市役所や碧南中央駅、市民病院、東部プラザ、サンビレッジ衣浦等の公共系施設のバス停や、市営・県営住宅周辺のバス停で利用が多い
- 7日間の調査期間中に乗車がないバス停も点在している

図 3-12 1日あたりのバス停利用者数（くるくるバス オレンジコース）



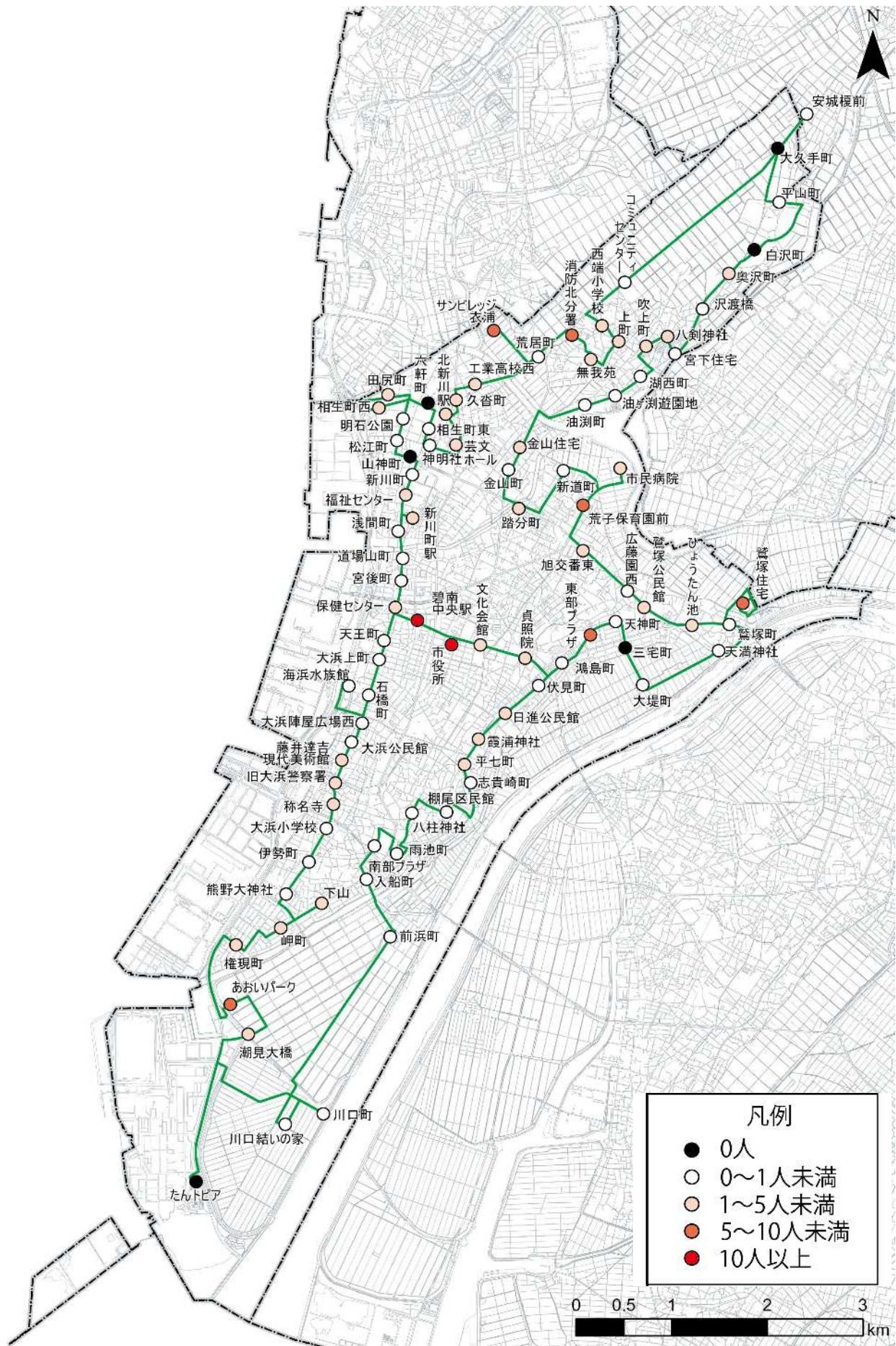
(資料：碧南市(令和4年度乗降調査))

図 3-13 1日あたりのバス停利用者数（くるくるバス パープルコース）



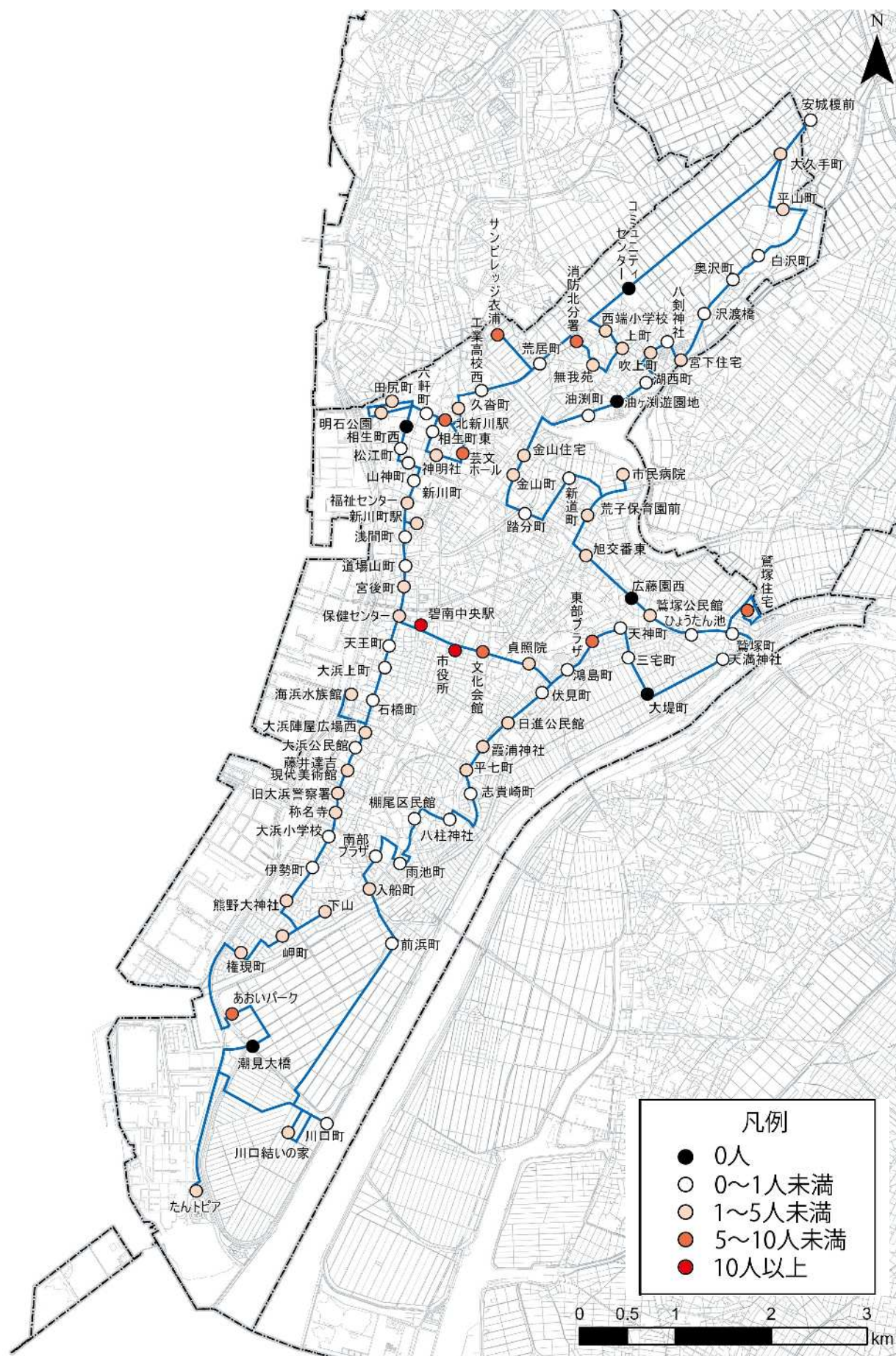
(資料：碧南市(令和4年度乗降調査))

図 3-14 1日あたりのバス停利用者数（くるくるバス みどりコース）



(資料：碧南市(令和4年度乗降調査))

図 3-15 1日あたりのバス停利用者数（くるくるバス あおコース）

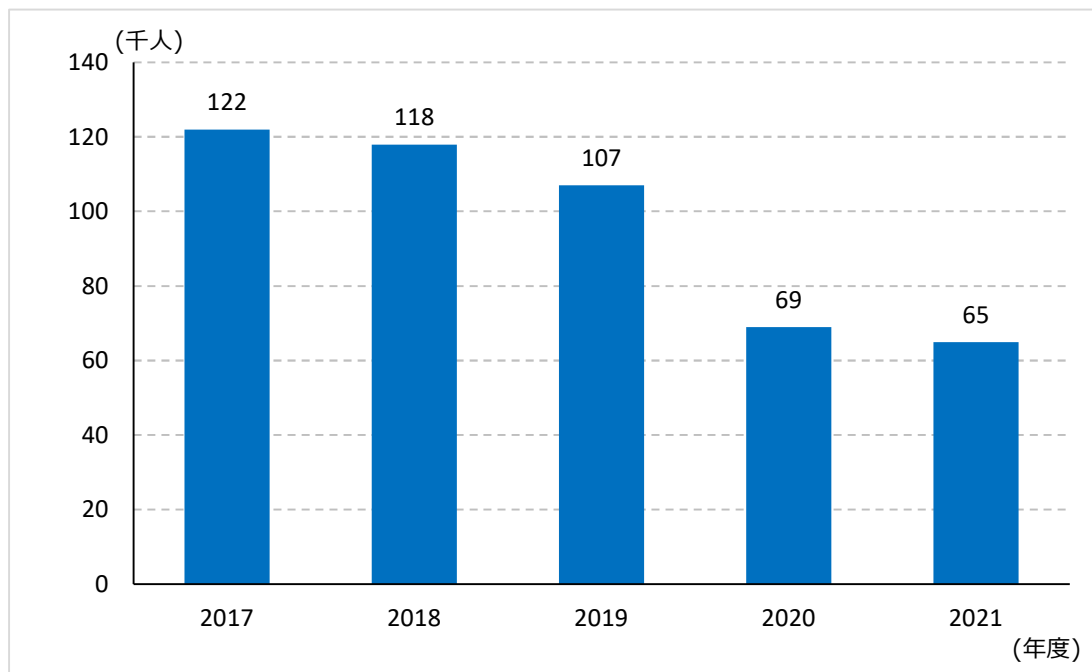


（資料：碧南市（令和4年度乗降調査））

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 3-16 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知立市地域公共交通網形成計画

交通将来像	「安らぎ・にぎわう 住みよさを誇れるまち 知立」
公共交通体系のイメージ	凡 例 - 公共交通軸(鉄道) - 公共交通軸(路線バス) - 生活交流バス - 通勤市町コミバス - 交通結節点 凡 例 - 住宅ゾーン - 都市的機能集積ゾーン - 商業ゾーン - 工業ゾーン - 農業ゾーン 知立市 高岡地区バス(ふれあいバス) 豊田南I.C. 三河八橋駅 市役所 大規模商業施設 福祉の里八ッ田 東刈谷駅 安城市 あんくるバス 刈谷市 公共施設連絡バス 野田新町駅 刈谷市 公共施設連絡バス 東浦町 運行バス(う・ら・ら) 刈谷市 公共施設連絡バス
広域公共交通ネットワークに関する記載	- 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。 - 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。

③西尾市地域公共交通計画

地域公共交通 体系の将来像	公共交通が市民の暮らしと交流を支えるまち
公共交通体系の イメージ	※名鉄東部交通バス、ふれんどバスは、地域間幹線系統の補助路線
広域公共交通 ネットワークに 関する記載	● 名鉄西尾・蒲郡線の存続 ● ふれんどバスの維持・利便性向上 ● 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

第4章 各種ニーズ調査・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、「家族共有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。

20歳以下や70歳以上では「個人で利用できる自家用車を所有している」人の割合が、碧南市全体を下回っています。

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

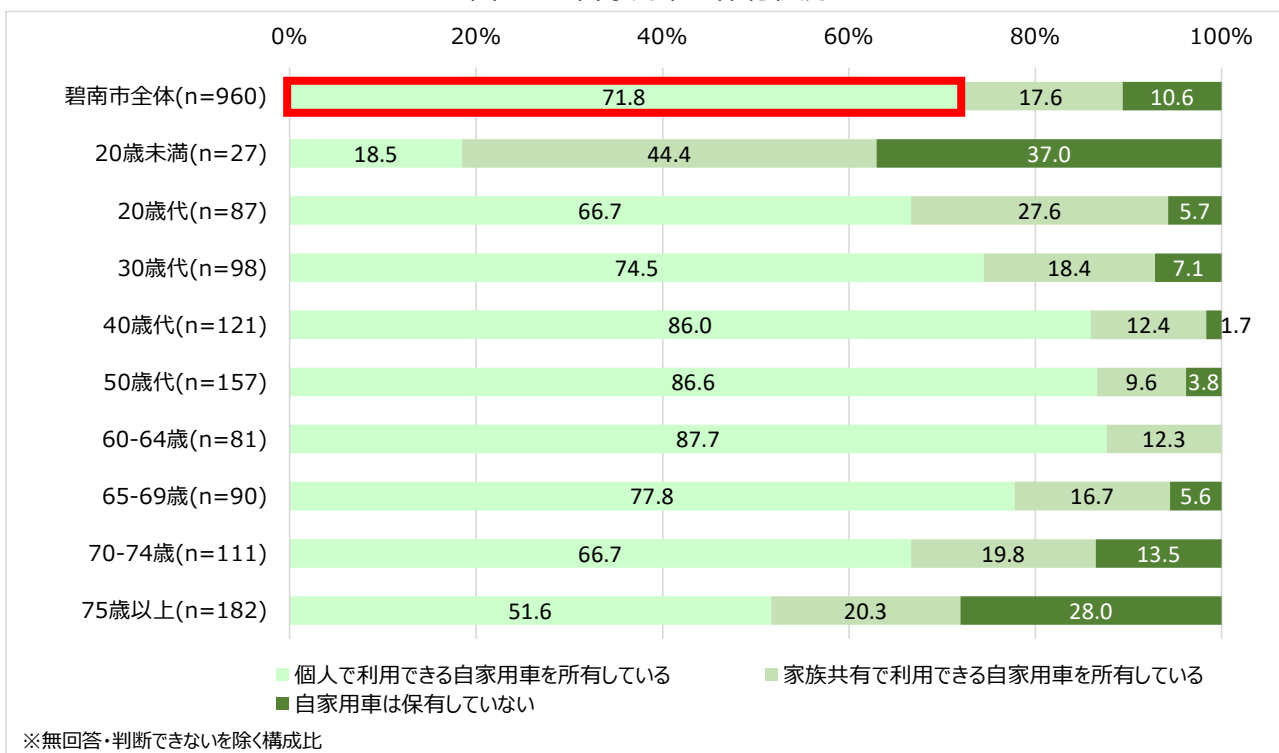
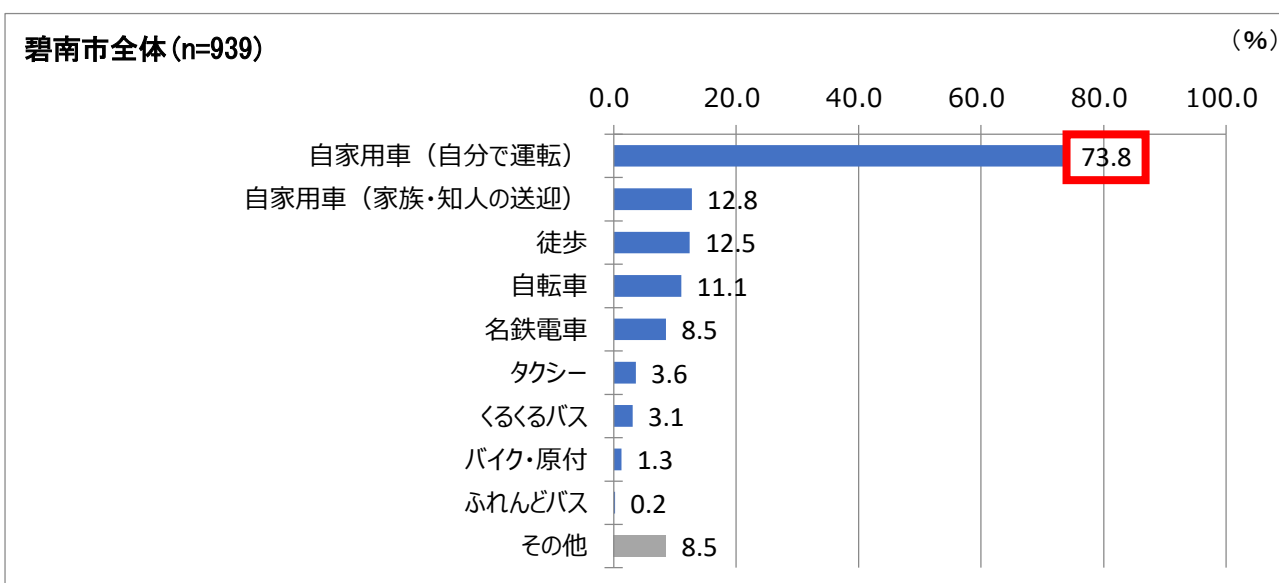


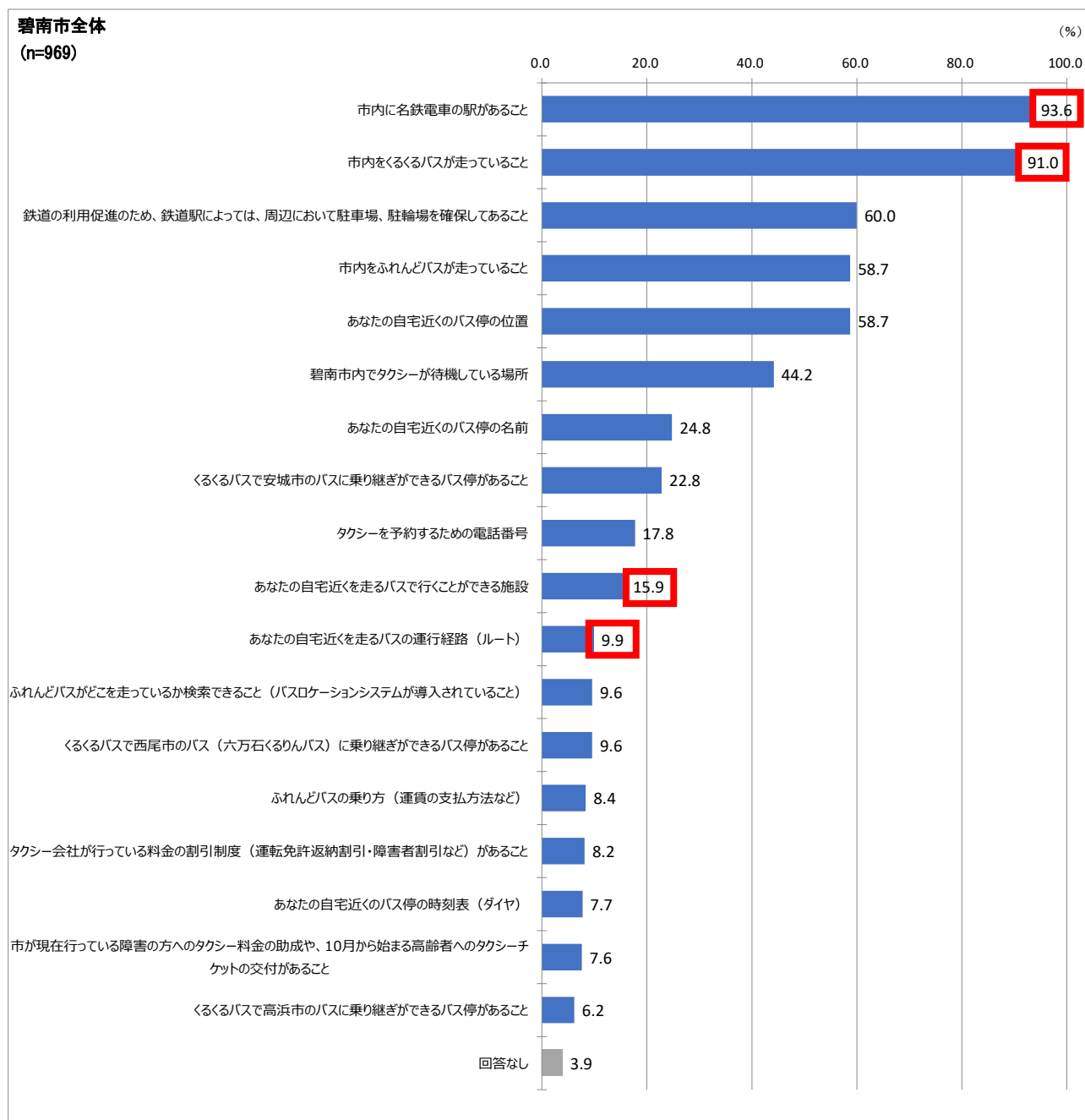
図 4-2 最も頻度の高い外出目的で利用する移動手段



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

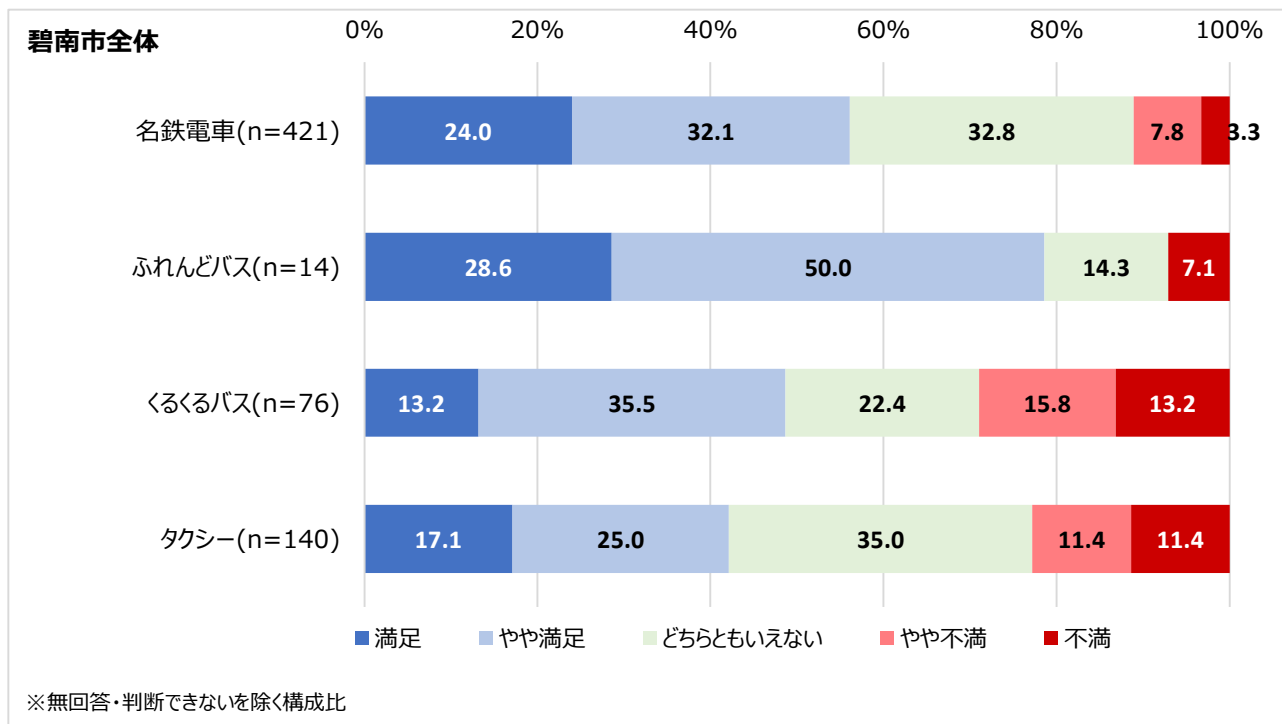
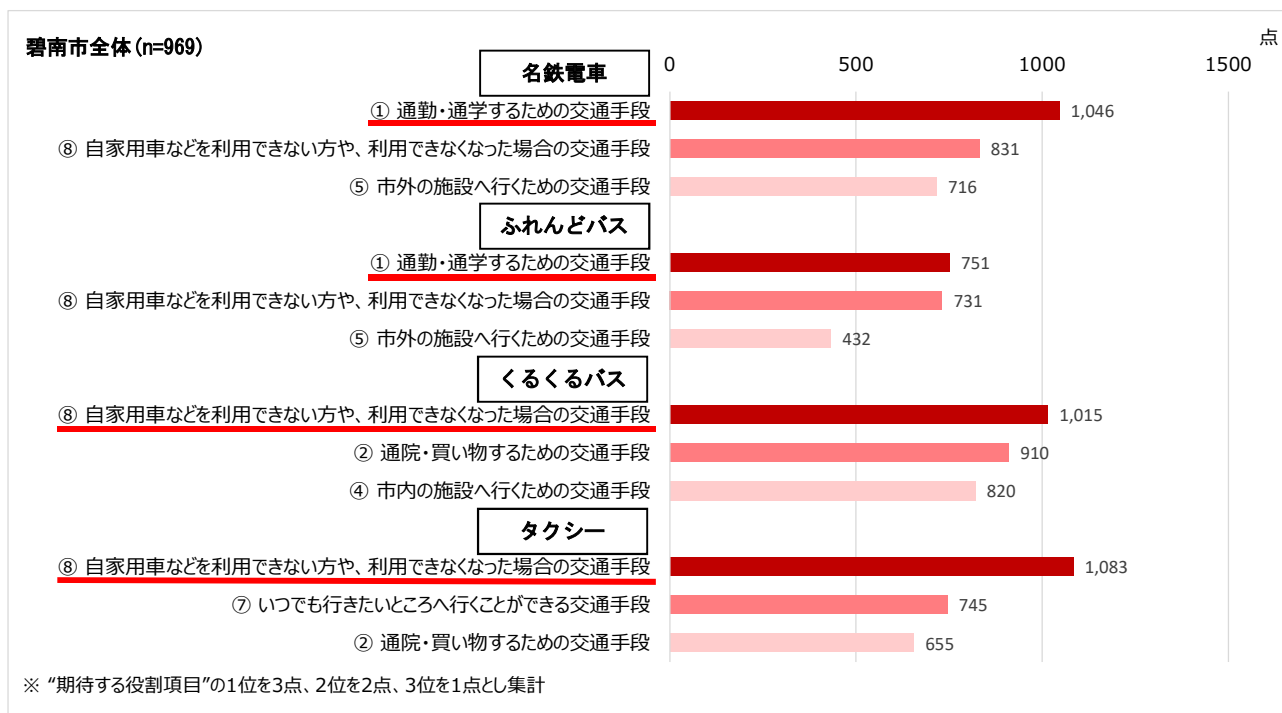


図 4-5 公共交通に期待する役割

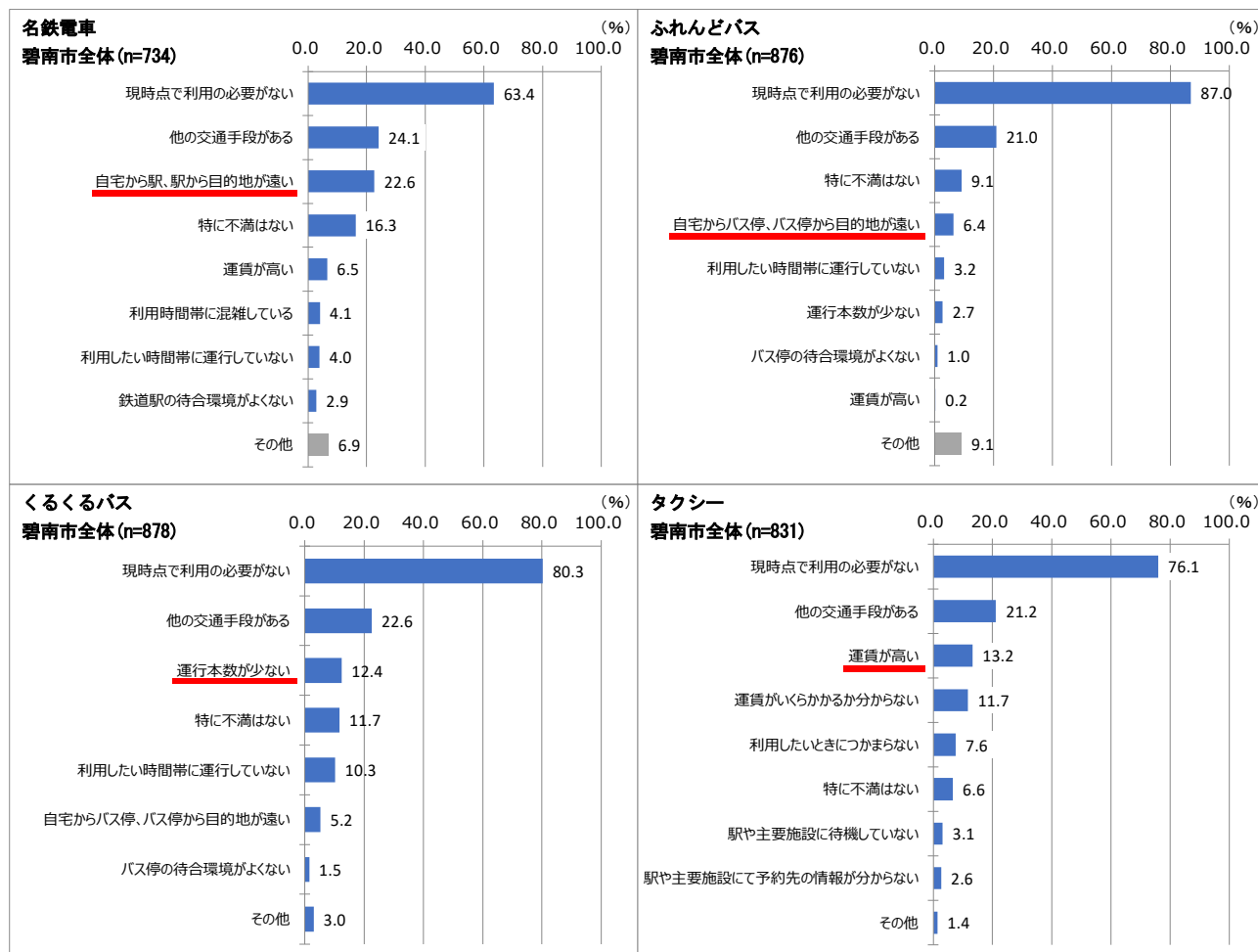


④公共交通を利用しない理由や不満に思う理由

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

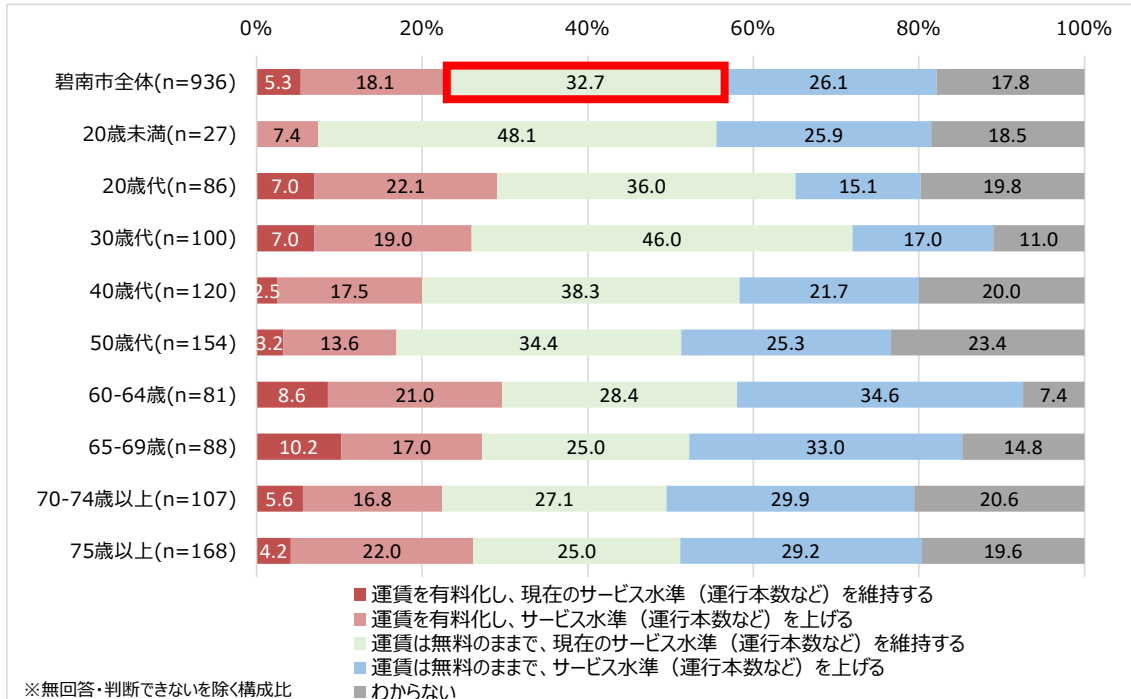


⑤くるくるバスの今後の運行について

単一の回答項目では「運賃は無料のままで、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。

この選択肢の割合を年代別にみると、年代が高くなるほど割合が低くなる傾向があります。

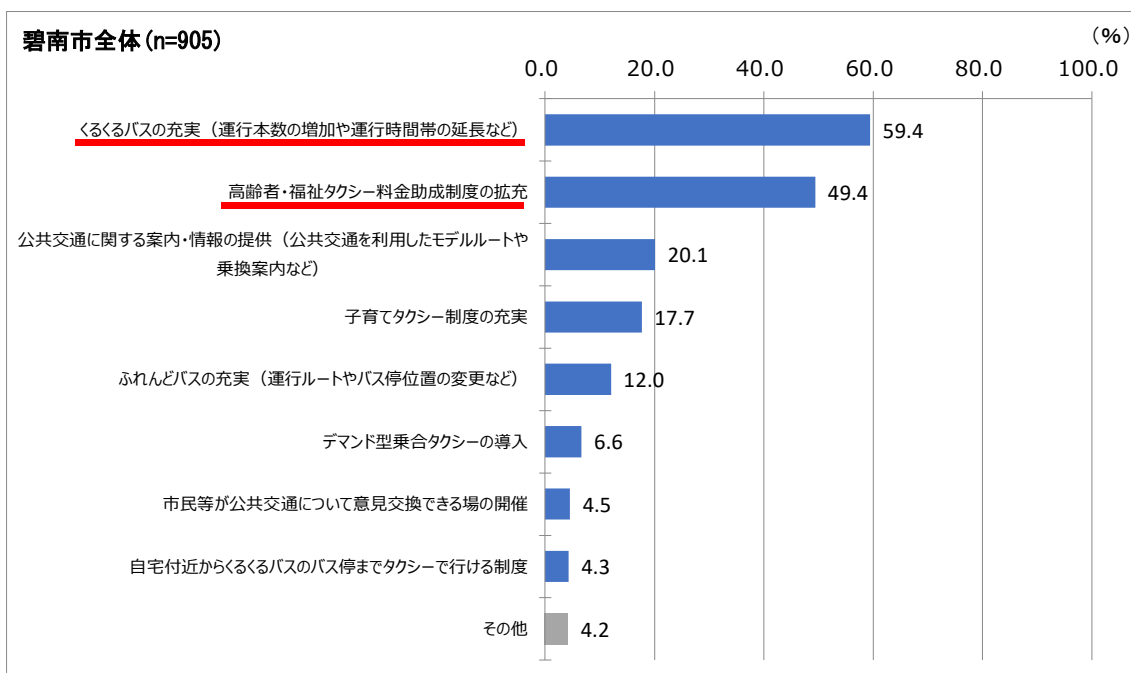
図 4-7 くるくるバスの今後の運行について（市民）



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

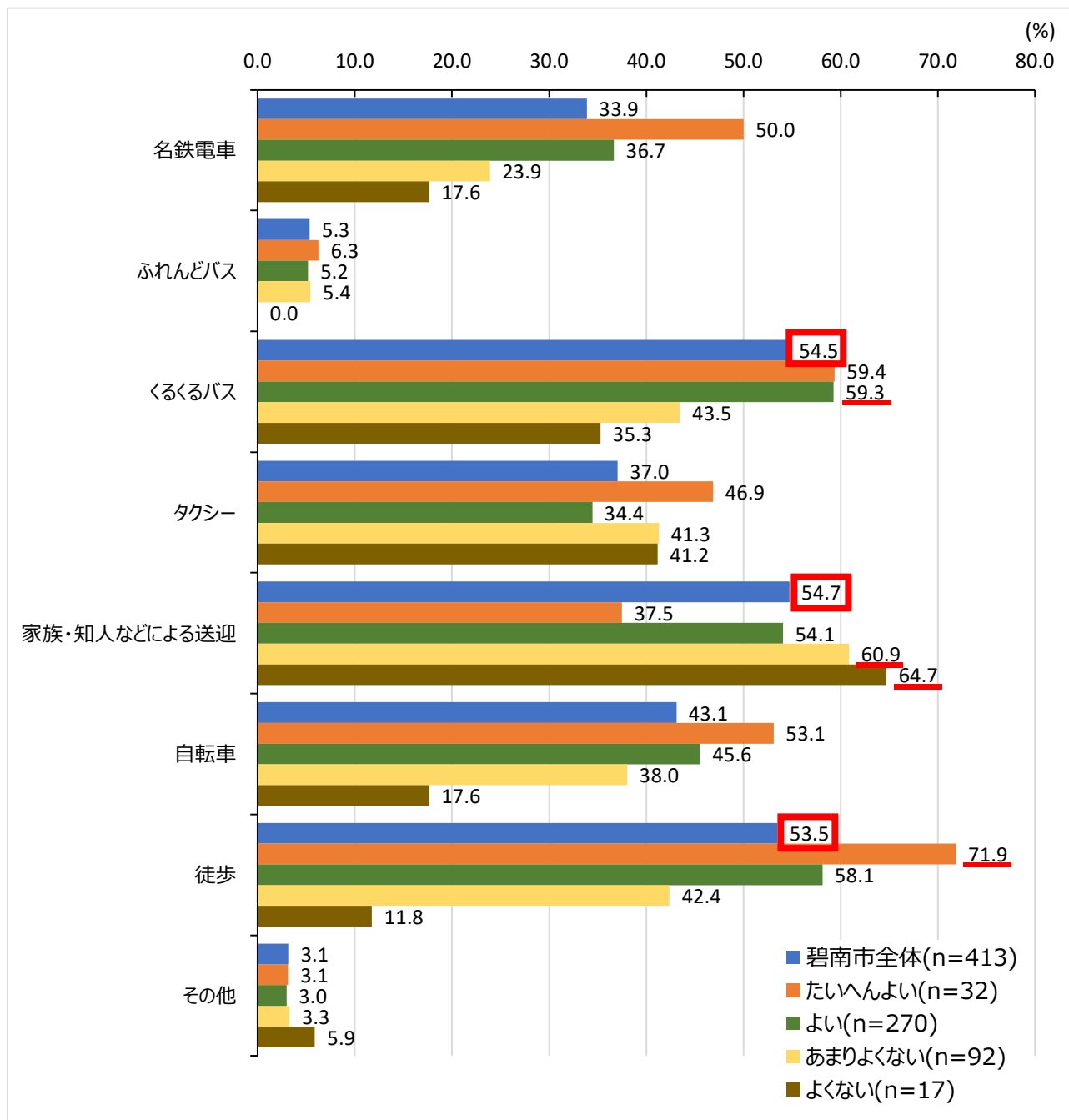


⑦免許返納後に利用したい（利用している）移動手段（60歳以上の方）

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について、碧南市全体では「家族・知人などによる送迎」が54.7%、「くるくるバス」が54.5%、「徒歩」が53.5%の順となっています。

自身の健康状態別にみると、“たいへんよい”という人では「徒歩」、「よい」という人では「くるくるバス」、「あまりよくない」や「よくない」という人では「家族・知人などによる送迎」の割合が最も高くなっています。

図 4-9 免許返納後に利用したい（利用している）移動手段

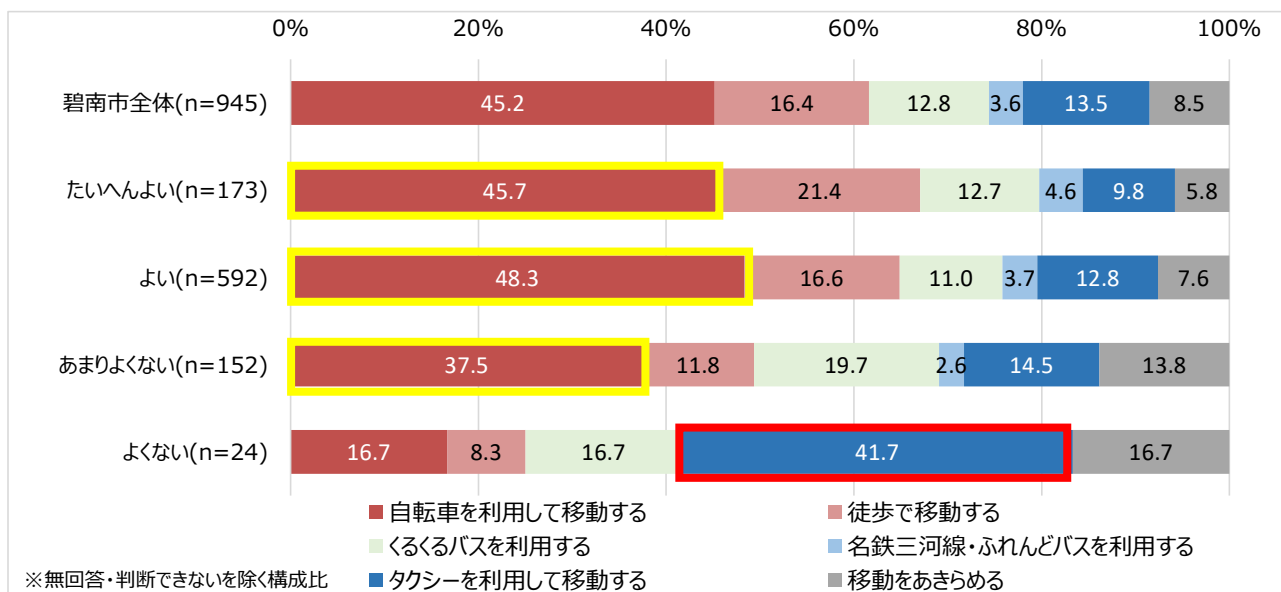


⑧自家用車を利用しない場合の市内での移動手段

自家用車を利用しない場合の市内での移動手段について、自身の健康状態別にみると、“たいへんよい”や“よい”では「自転車」の回答が半数近くを占めています。

健康状態が“たいへんよい”、“よい”、“あまりよくない”までは「自転車」の割合が最も多いですが、“よくない”では「タクシー」の割合が最も高くなっています。

図 4-10 自家用車を利用しない場合の市内での移動手段

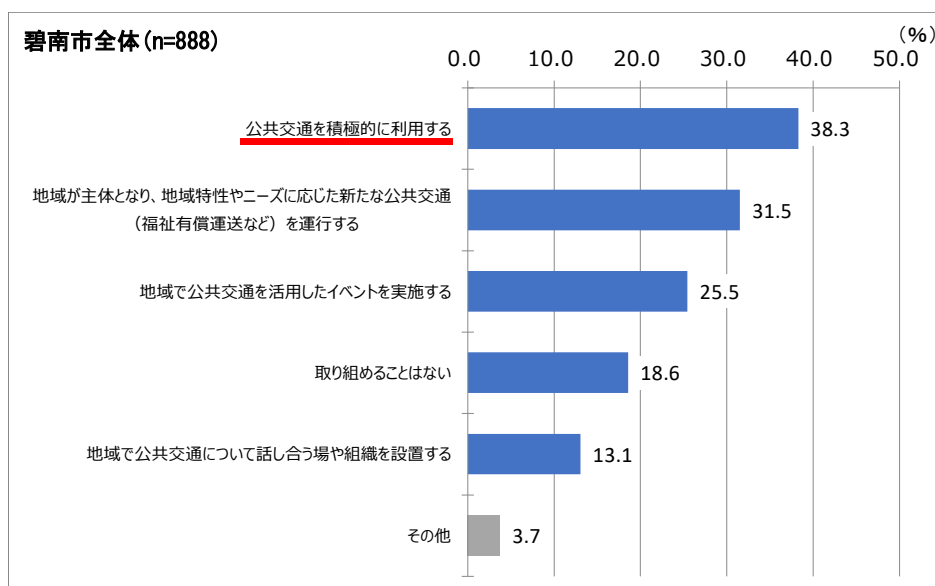


※3km 程度の市内移動を想定

⑨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 4-11 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 4-12 ふれんどバスのサービス項目別満足度

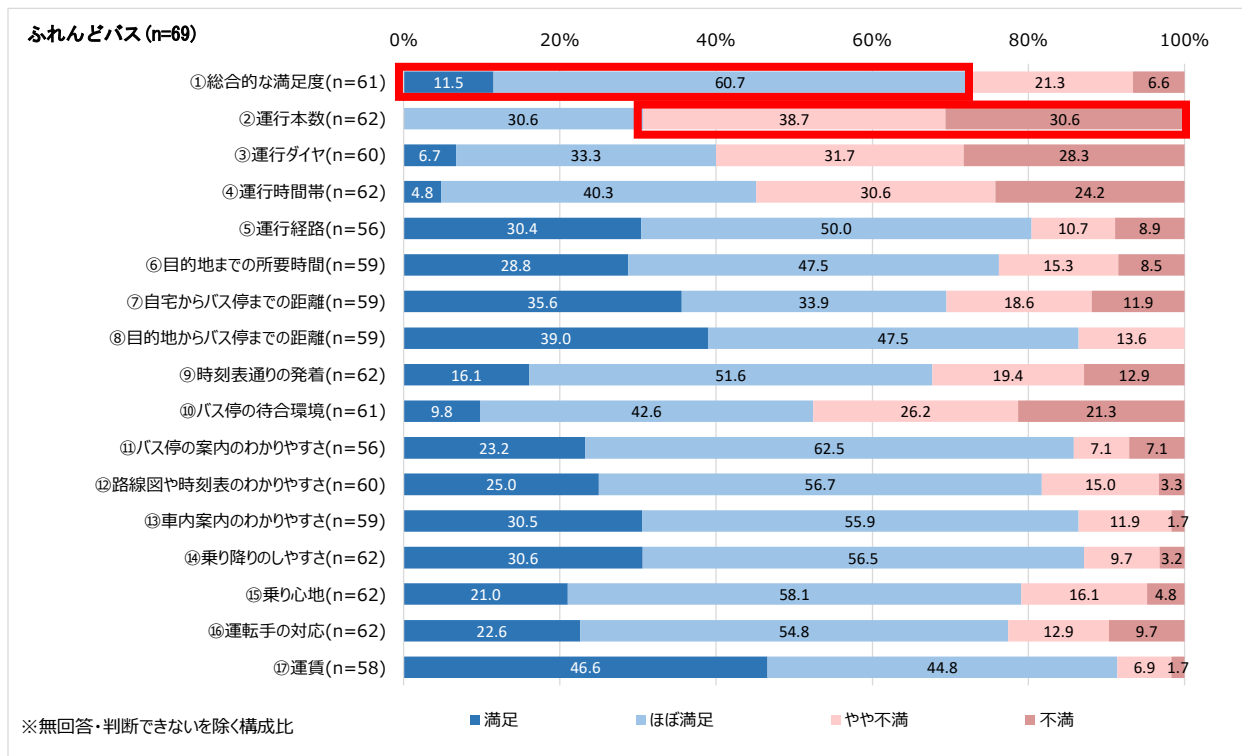
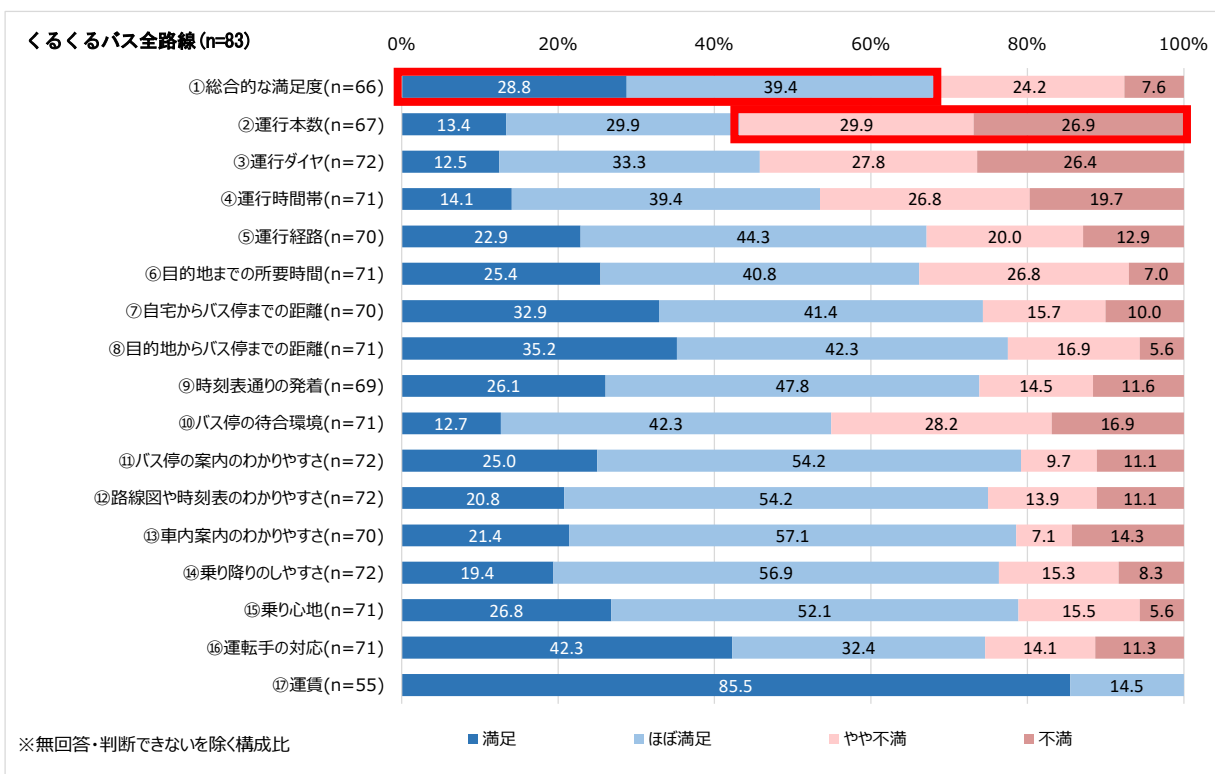


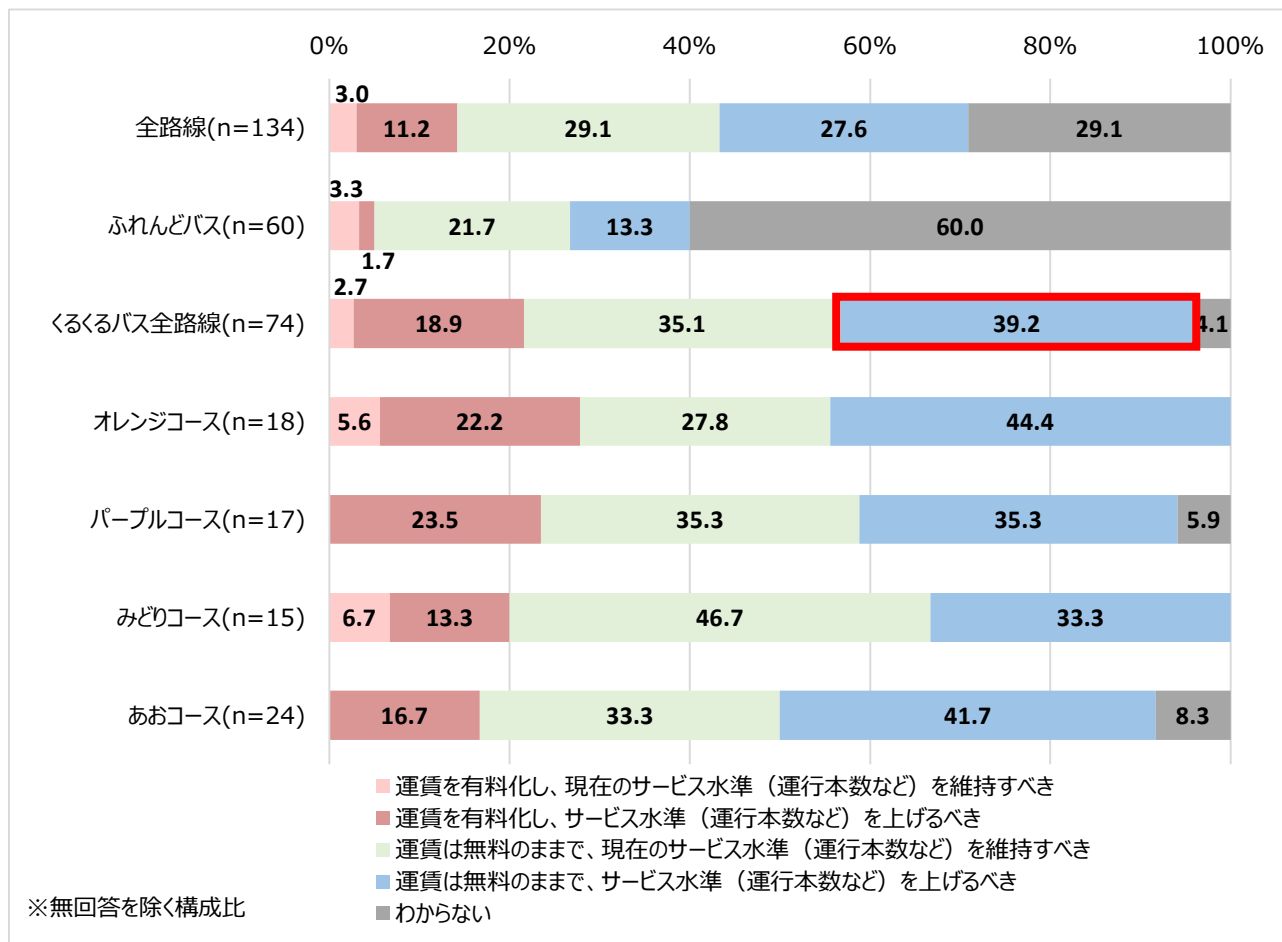
図 4-13 くるくるバスのサービス項目別満足度



②くるくるバスの今後の運行

「運賃は無料のままで、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「運賃は無料のままで、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 4-14 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 4-15 ふれんどバスの利用目的

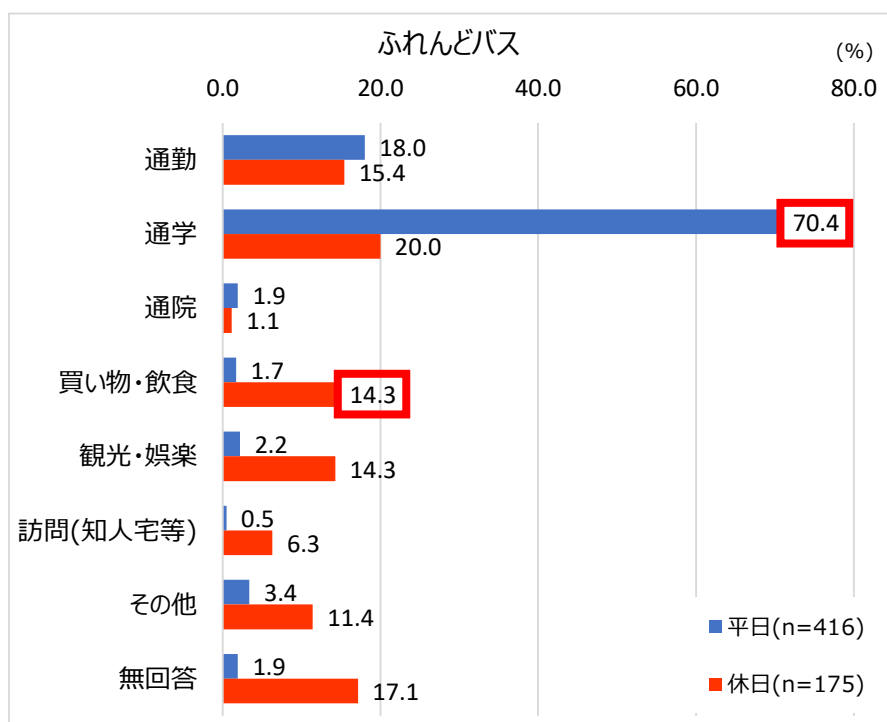
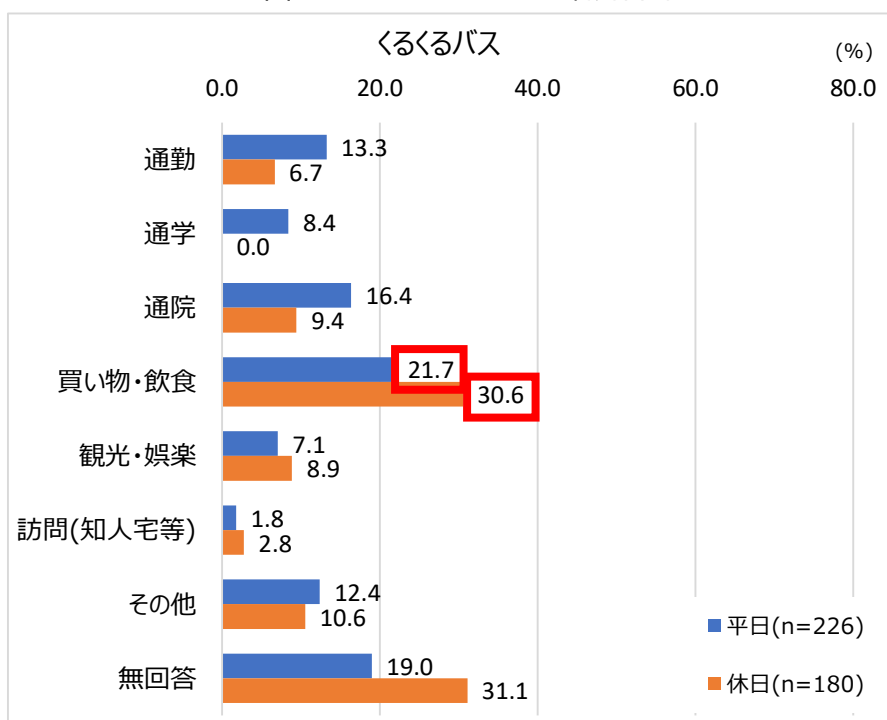


図 4-16 くるくるバスの利用目的

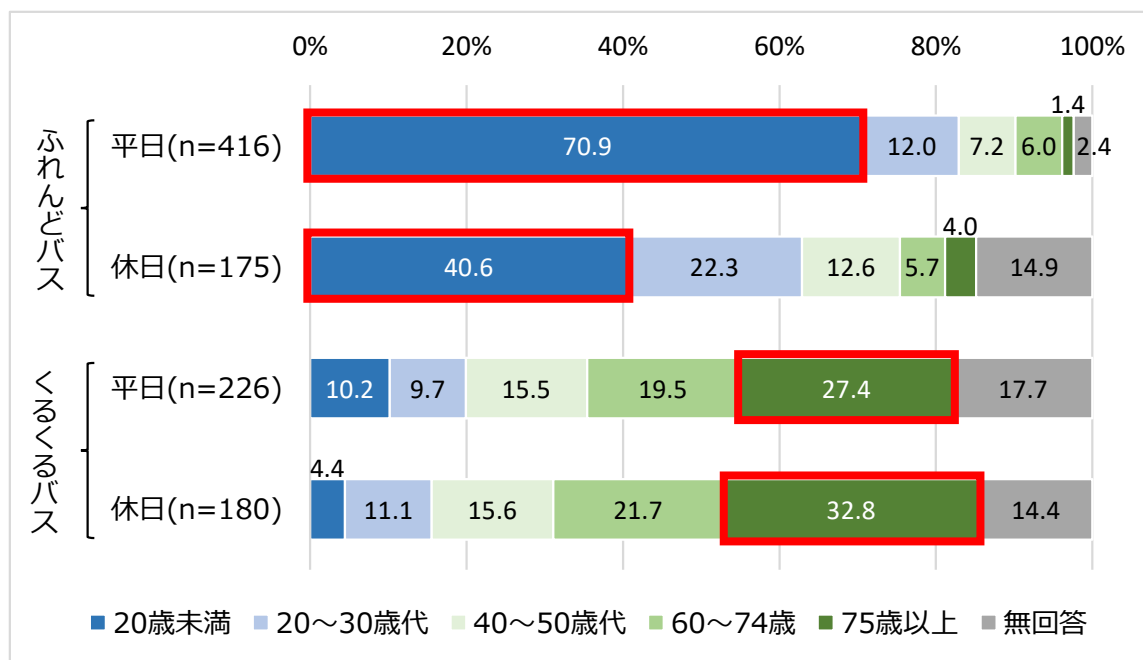


②利用者の年齢

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 4-17 利用者の年齢

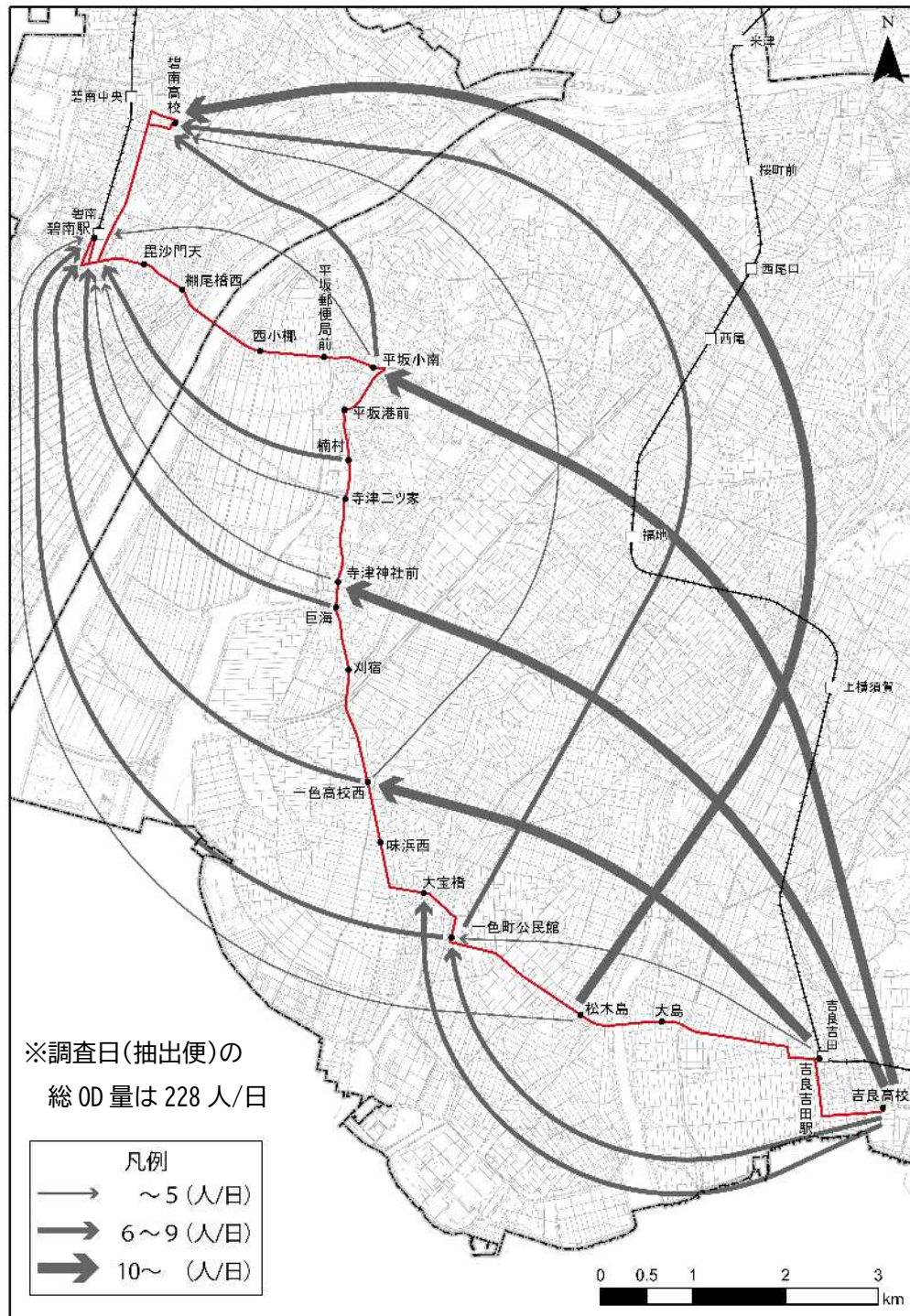


③利用者OD*

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 4-18 ふれんどバス（平日・碧南方面行）バス停間OD



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

図 4-19 ふれんどバス（平日・吉良方面行）バス停間 OD

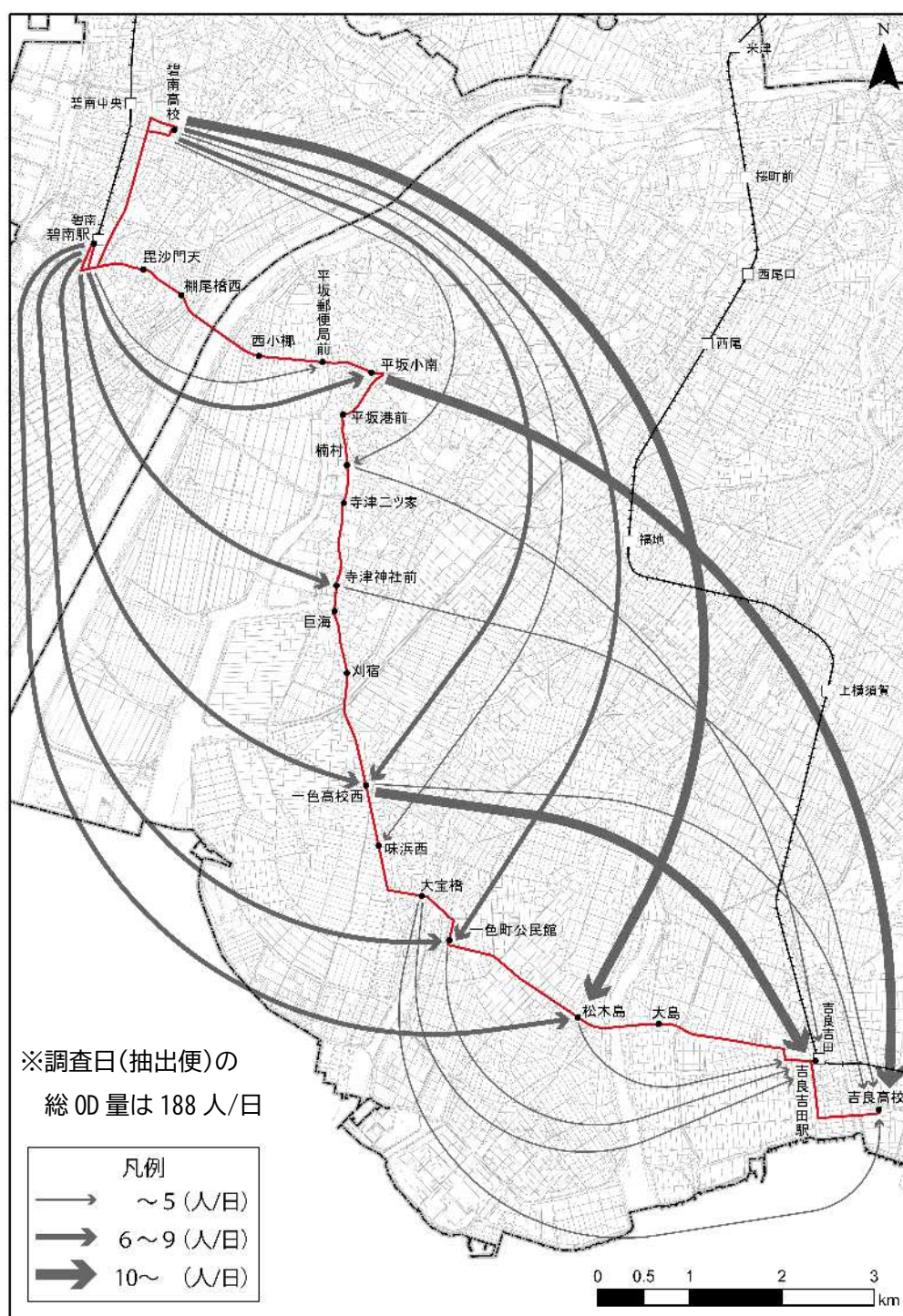


図 4-20　くるくるバス（平日・オレンジコース）バス停間 OD

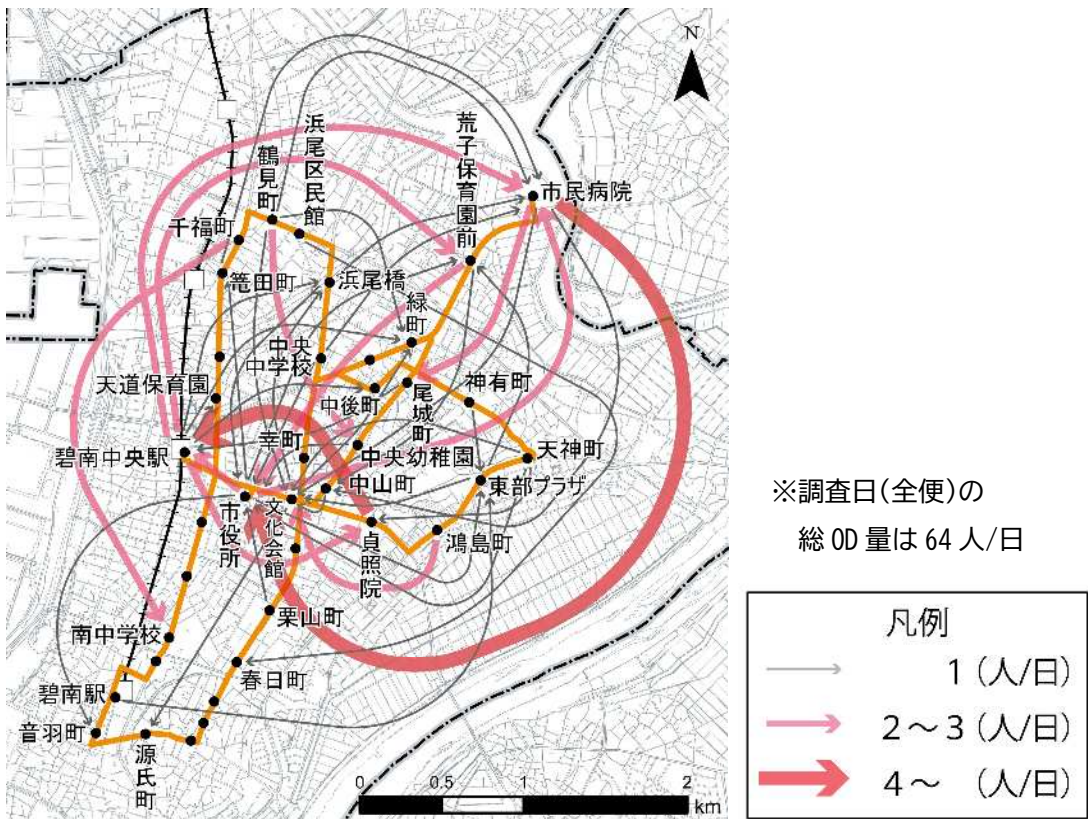


図 4-21　くるくるバス（平日・パープルコース）バス停間 0D

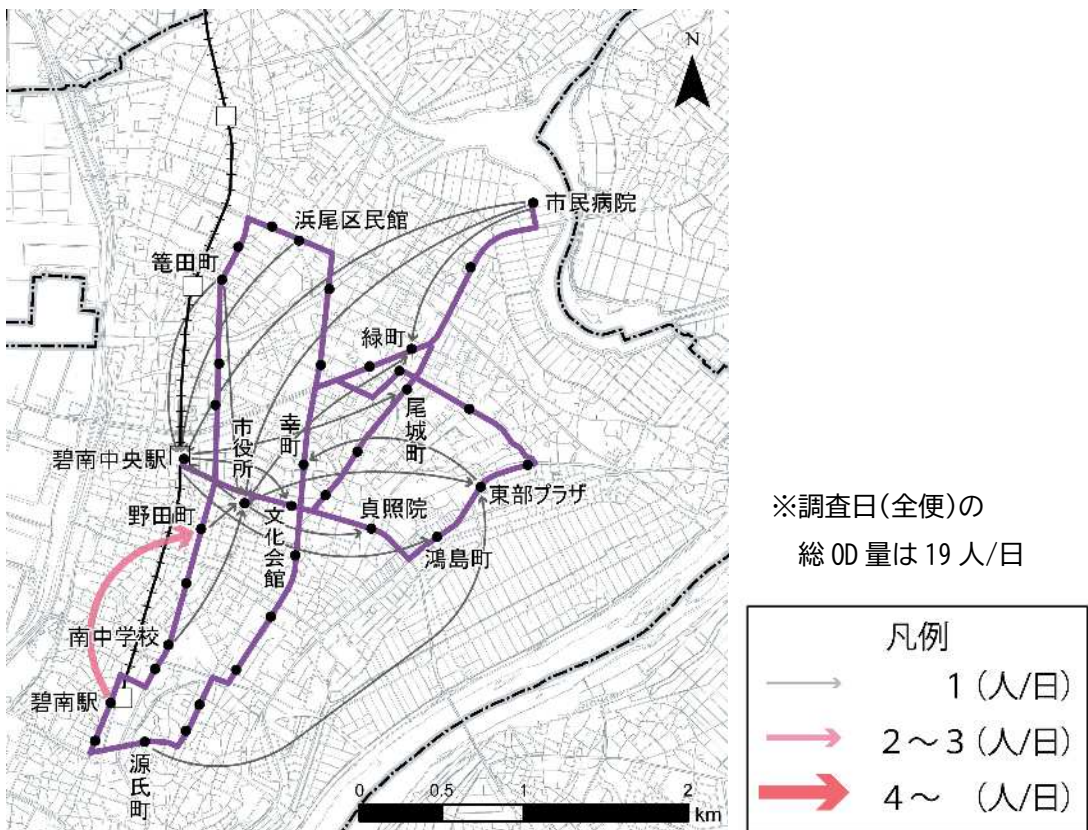


図 4-22 くるくるバス（平日・みどりコース）バス停間 OD

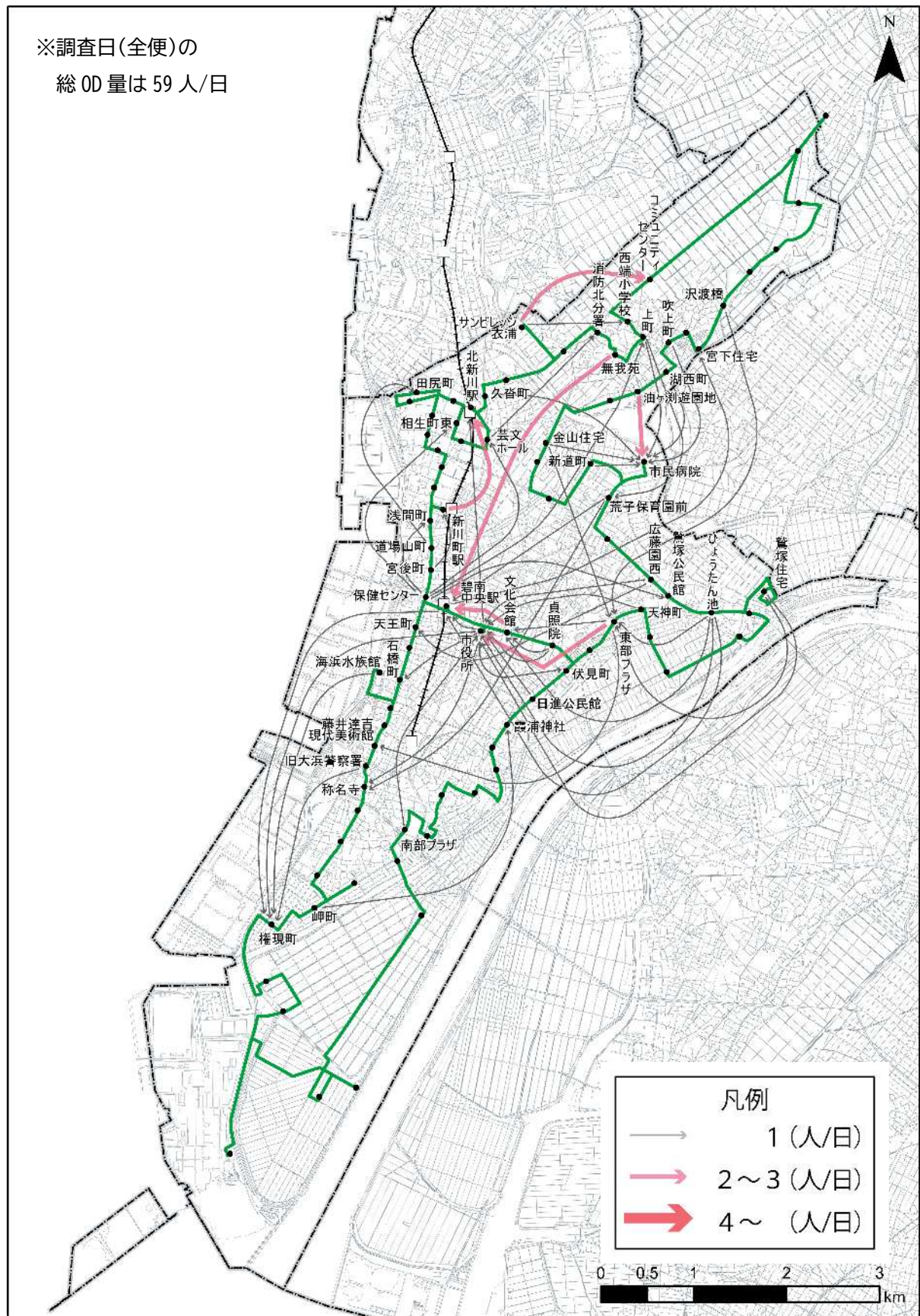
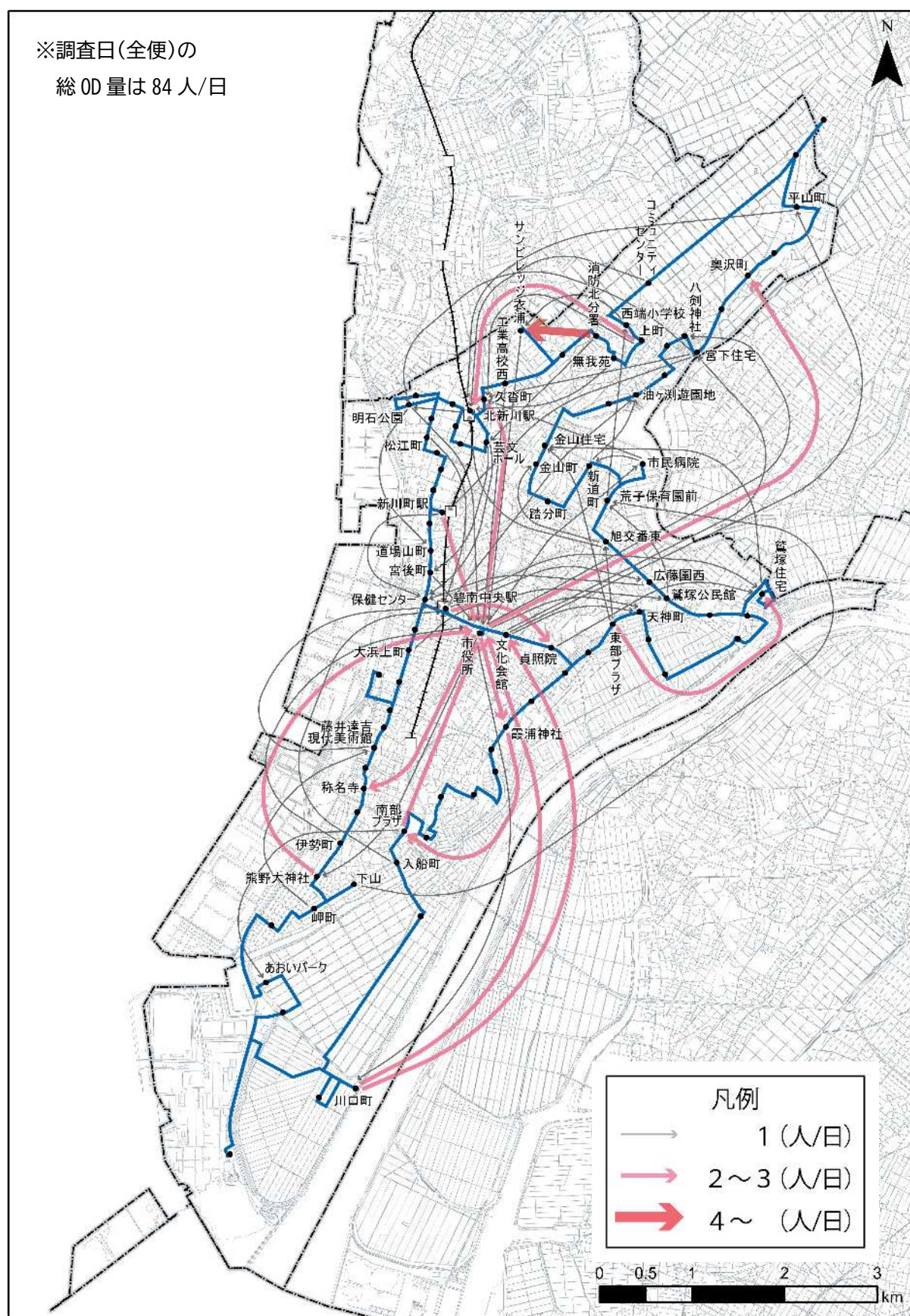


図 4-23 くくるバス（平日・あおコース）バス停間 OD



(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
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 ・令和2年度を底として、確実に回復傾向にある
タクシー	・利用のピークは6～8時と17～18時及び19～20時 ・令和2,3年度と比較すると70～85%程度に回復した ・夜の利用が回復していない
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
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 ・バスがなくなると困るため、運行を継続してほしいとの声が多い ・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
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
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）
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） ・市主催のイベントへの参加（利用促進イベントの実施） ・バスロケーションシステムの導入による利便増進
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 ・運賃についての問い合わせが多いので、運賃に対して安心感があれば利用が伸びる可能性がある
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
タクシー	・福祉交通の利用案内等について行政と連携

(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%程度の減少の状態で推移している		○	
	● 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】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、市内公共交通の充実により、観光などでの来客の利便性も向上し、基本目標 2「新しい人の流れづくり」の達成につながるとしている	○		○
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」、鷺塚住宅に西尾市「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 割以上の人が個人で利用できる自家用車を所有しており、20 歳代以下や 70 歳以上ではその割合が低い	○		
	● 最も頻度の高い外出目的で利用する移動手段は、7 割以上の人が自分で運転する自家用車を利用している	○		
	● 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	○		
	● 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	○	○	○
	● 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パス停の位置」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%、「六万石くるりんばす（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		○	
	● 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		○	

碧南市における
地域公共交通の課題
＜集約課題＞

① 増加する
高齢者をはじめ、
幅広い世代が
利用しやすく
分かりやすい
市内公共交通
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

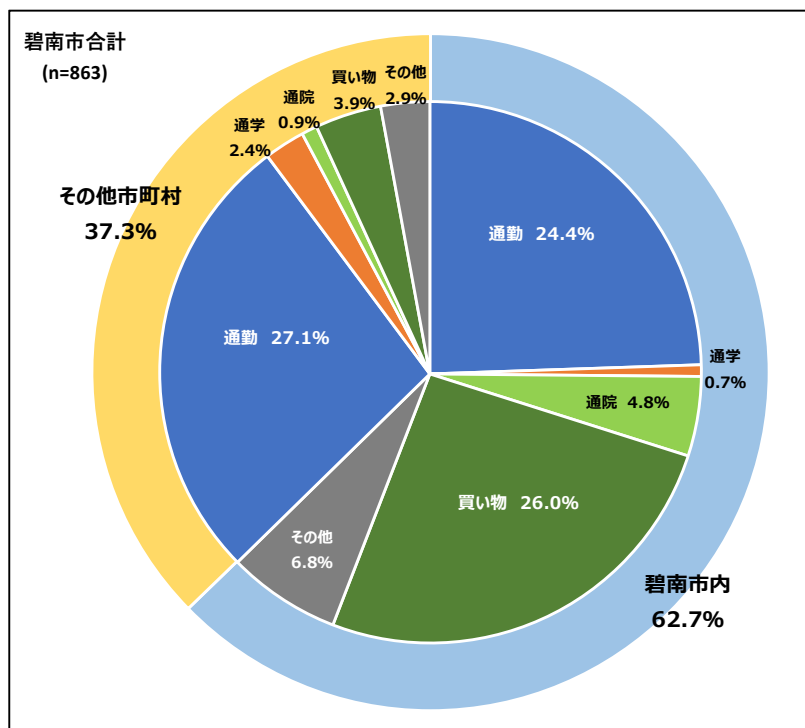
③ 碧海 5 市や西尾市・
名古屋市等の
広域的な移動ニーズ
に対応した公共交通
の維持・活性化

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、幅広い世代が 利用しやすく分かりやすい市内公共交通サービスの提供

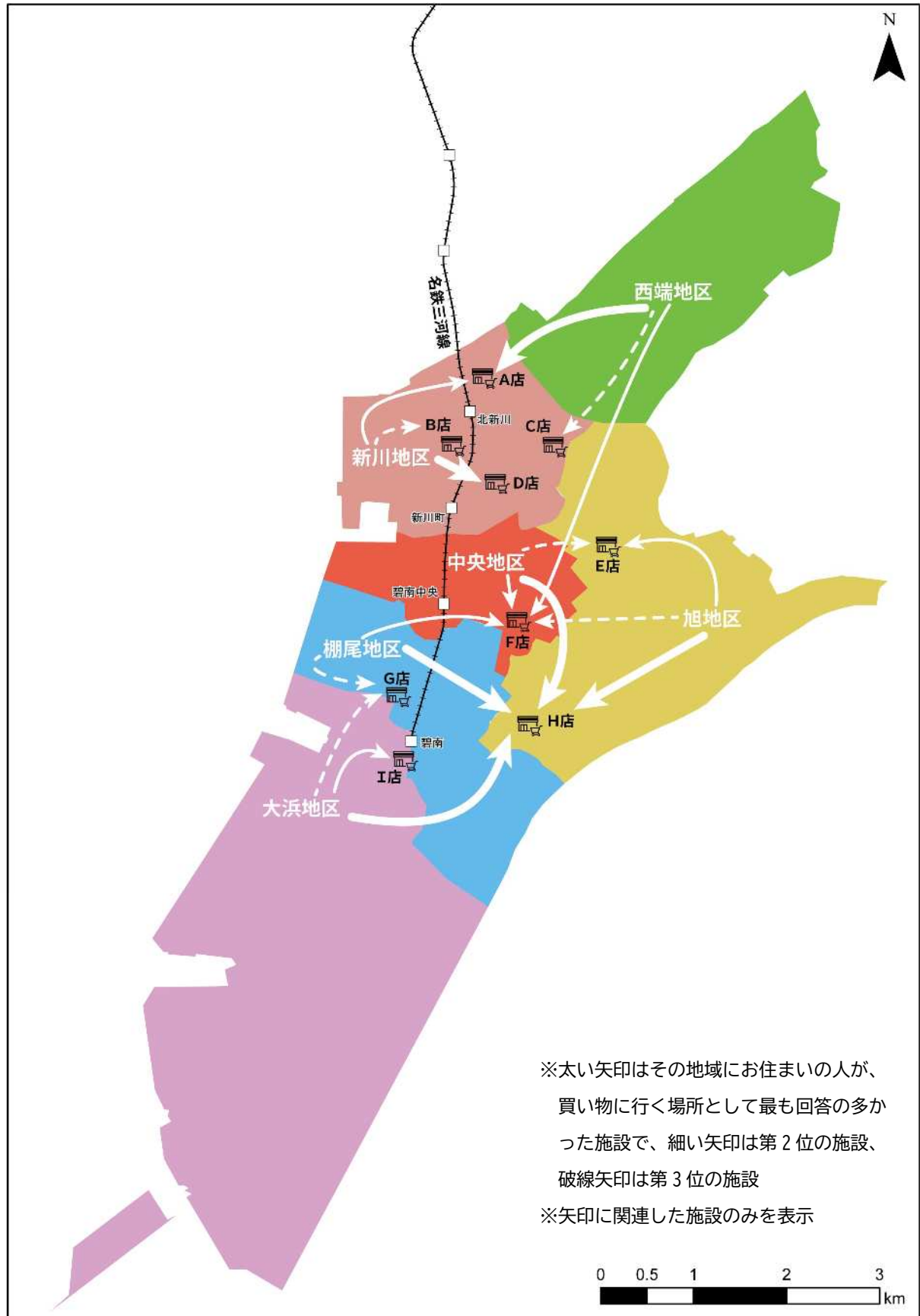
- 市民の普段の外出先では市内の割合が高いため、市内の主要施設と各地域を結ぶ公共交通ネットワークの形成が必要です。
- 本市の高齢化率は増加傾向にあり令和2年度では23.8%ですが、将来推計人口から今後とも高齢化が進むことが予測されており、運転免許証の自主返納が考えられる高齢者の移動ニーズに対応した公共交通の運行が求められます。
- くるくるバスは、65歳以上の高齢者を中心に買い物や通院などで利用されているほか、30歳代以下の利用も一定程度みられ、広く市民の移動手段として定着しており、利用者の満足度も68.2%と高いことから、今後も市民・利用者のニーズを取り入れながら継続的な運行が求められます。
- 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。
- 市内でサービスされている各種公共交通や福祉、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 5-1 最も頻度の高い外出目的とその目的地



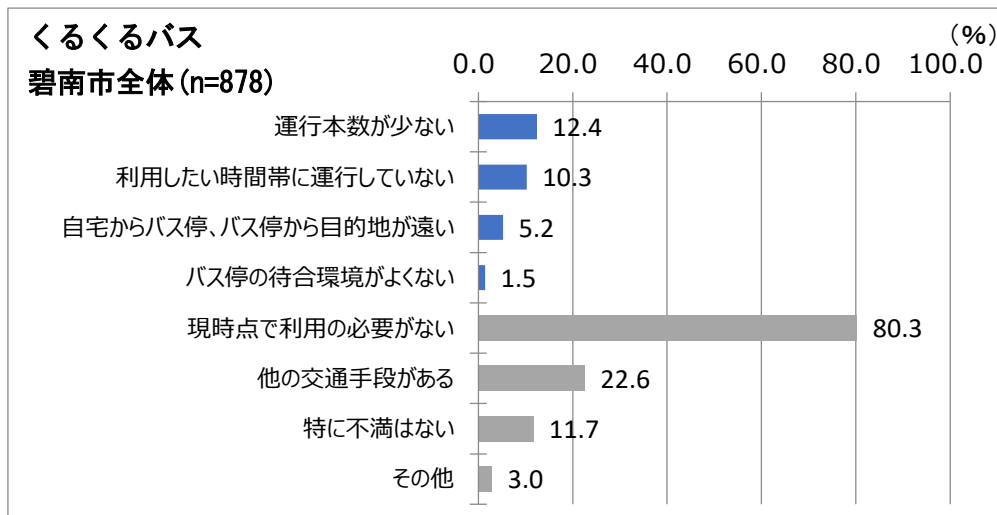
(資料：市民アンケート調査)

図 5-2 普段の「買い物」目的での市内の目的地



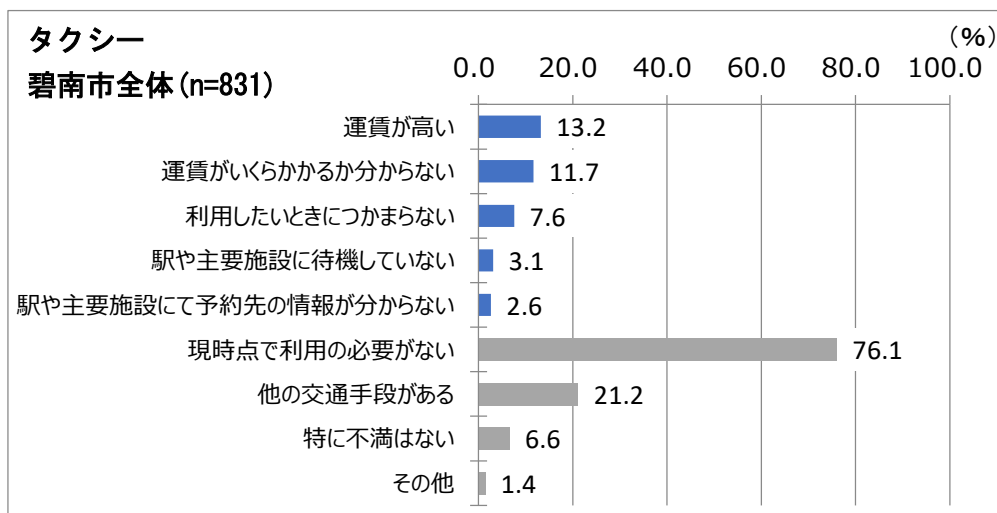
(資料：市民アンケート調査)

図 5-3 公共交通を利用しない理由・不満な理由（くるくるバス）（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）

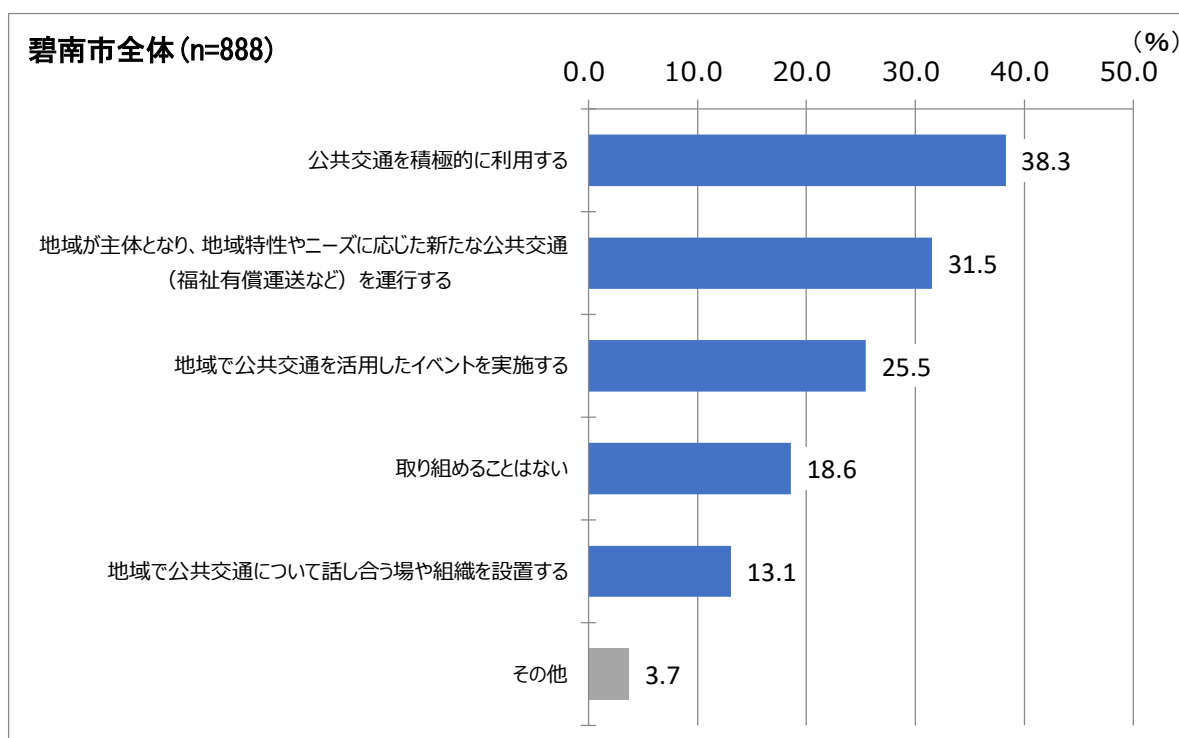


(資料：市民アンケート調査)

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

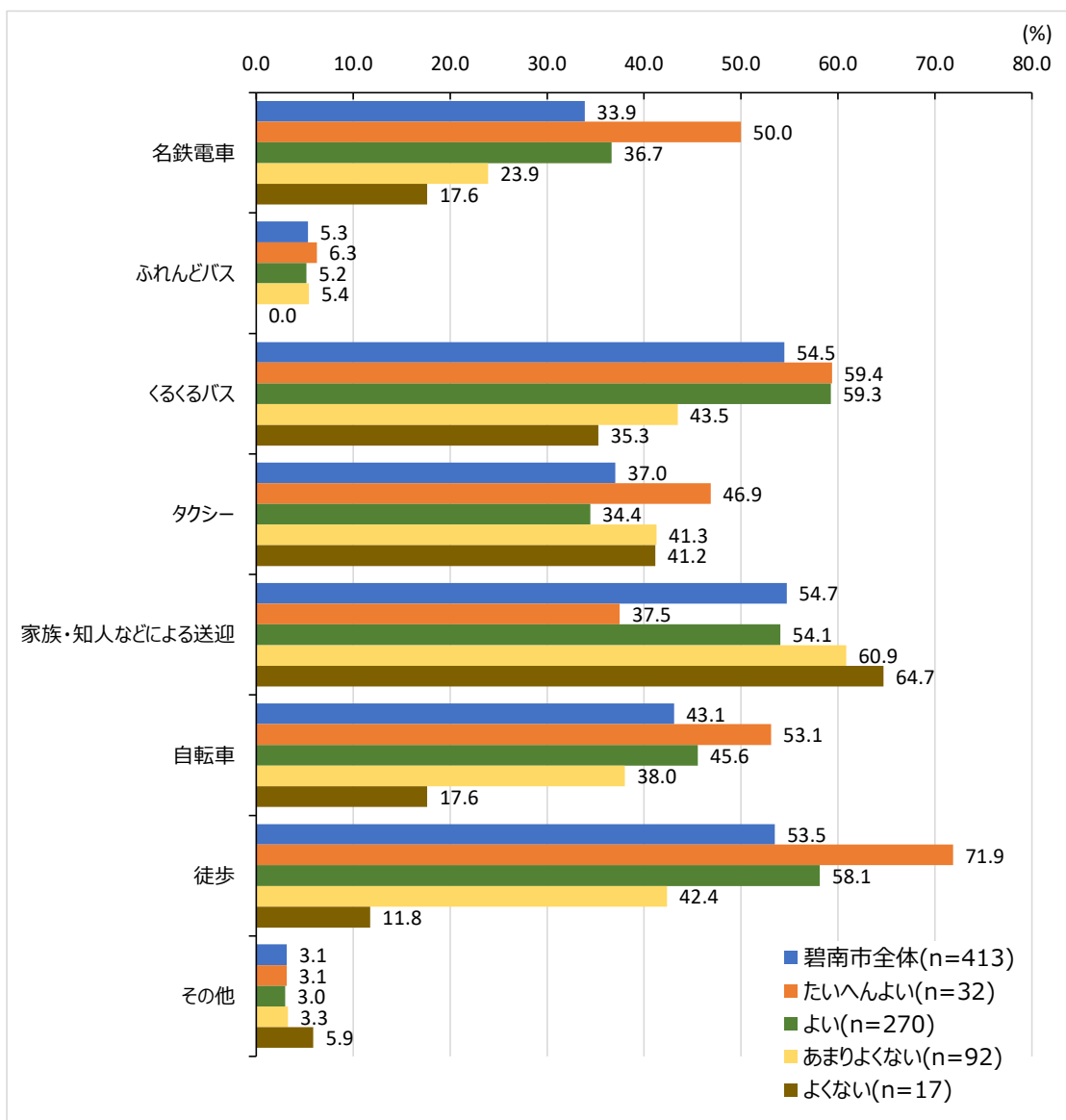
- 持続可能な公共交通を確保するためには、公共交通に関わる全ての関係者が連携したうえで、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少した状況からの回復策に取り組む必要があります。
- 公共交通の利用意識には健康状態が関わっており、元気なうちに公共交通の利用機会を作ることが重要です。
- 各公共交通が運行していることに対する認知度は高い水準にあるものの、タクシーの待機場所やバスで行くことができる施設の認知度については半数を下回っていることから、市内の公共交通がどのような状況で、どのような運行をしているかについて行政や運行事業者は発信・共有し、市民はその情報を受け取るとともに、公共交通を利用することで、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 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



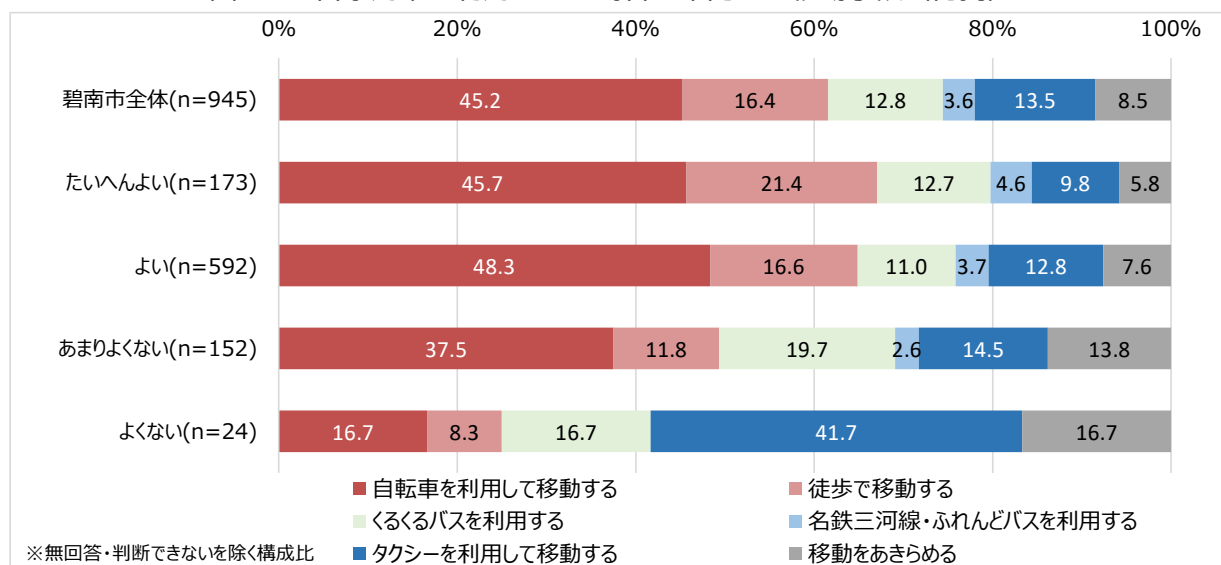
(資料：市民アンケート調査)

図 5-6 免許返納後に利用したい（利用している）移動手段（再掲）



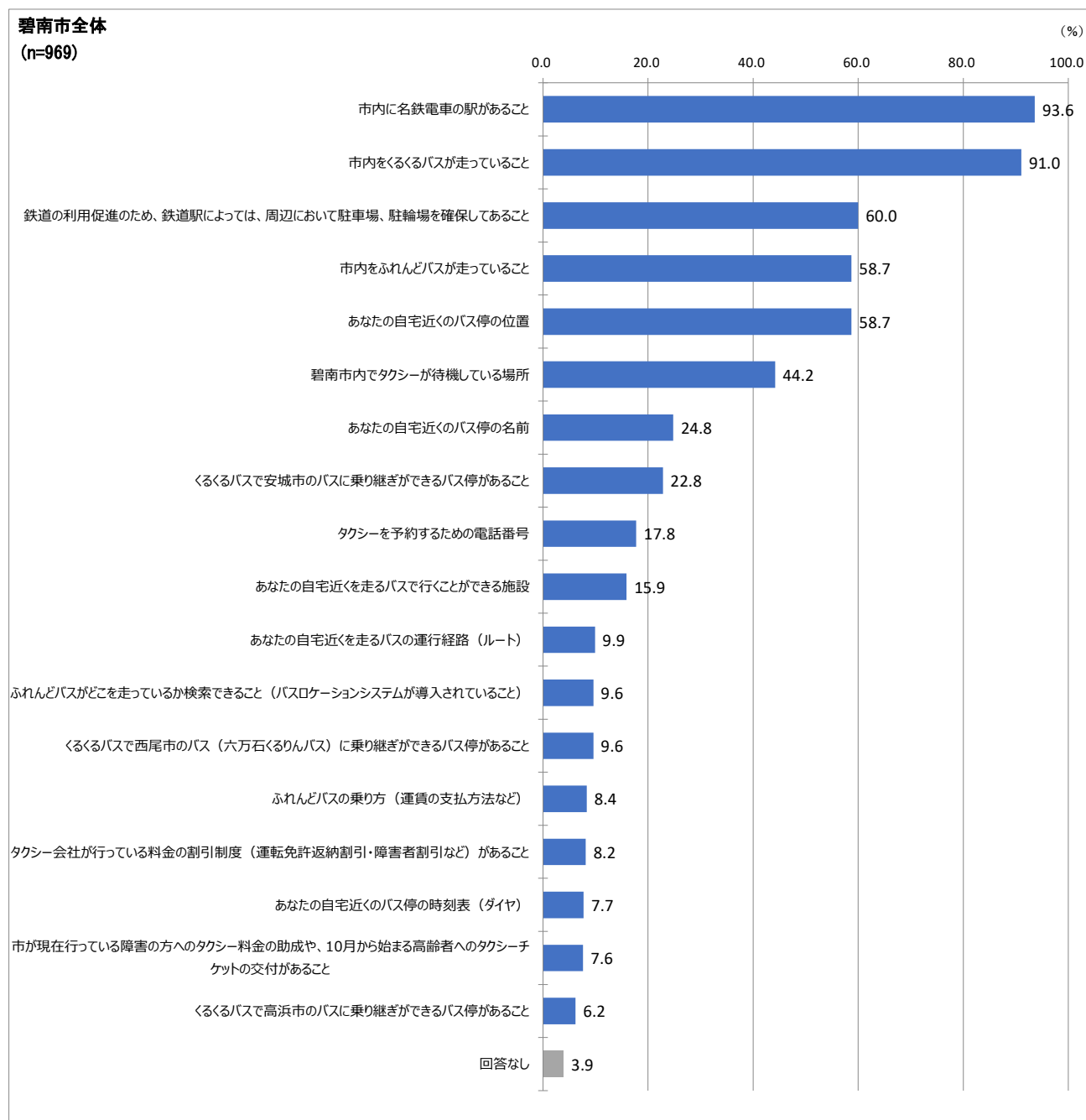
(資料：市民アンケート調査)

図 5-7 自家用車を利用しない場合の市内での移動手段（再掲）



(資料：市民アンケート調査)

図 5-8 公共交通に関する認知度（再掲）

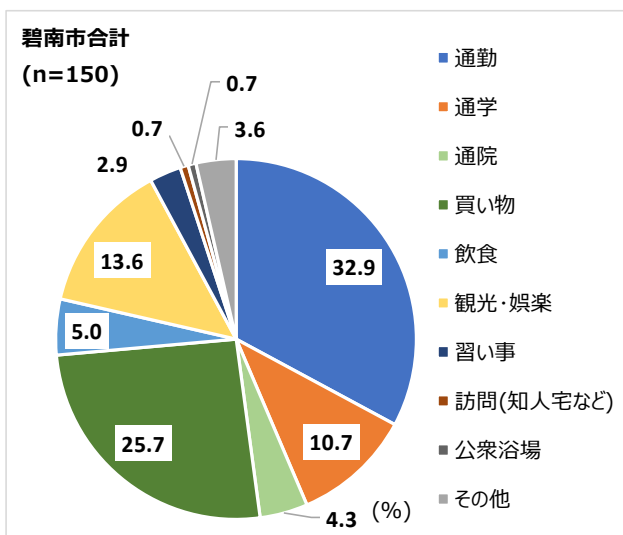


（資料：市民アンケート調査）

集約課題③ 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

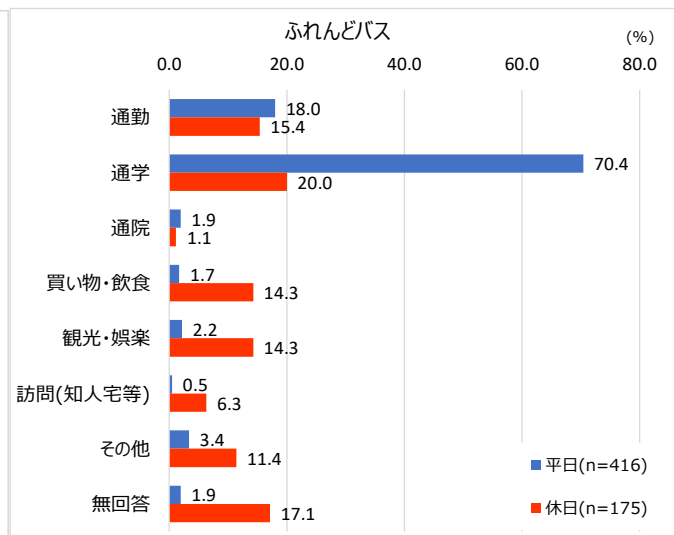
- 安城市や刈谷市といった碧海5市及び西尾市を含めた近隣市との結びつきや、名古屋市への移動需要が存在しているため、広域的な公共交通の維持・活性化が必要です。
- 名鉄電車は、刈谷市や名古屋市方面への通勤・通学目的での移動に利用されているとともに、市外への買い物や観光などといった目的での利用がありますが、自宅や目的地から駅までが遠いという意見があります。
- ふれんどバスは、碧南高校をはじめとした沿線3校の高校生が利用の主体を占め、碧南駅と市外の高校や住宅地を結んでおり、利用者の満足度は72.2%と高いことから、継続的な運行が求められます。

図 5-9 名鉄電車を利用して外出する目的



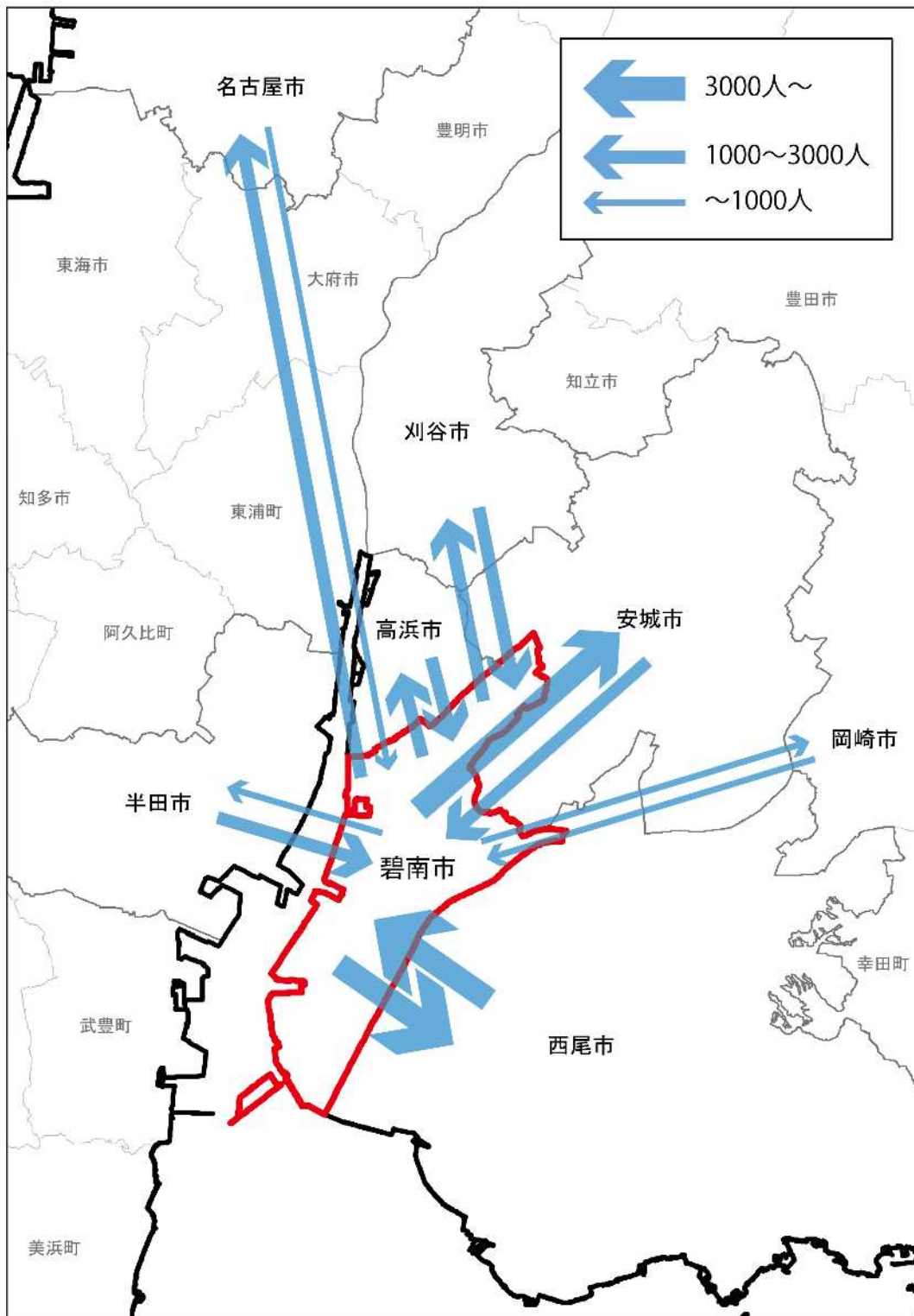
(資料：市民アンケート調査)

図 5-10 ふれんどバスの利用目的（再掲）



(資料：利用者アンケート調査)

図 5-11 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）

第6章 碧南市地域公共交通計画

1) 地域公共交通の基本的な方針

第6次碧南市総合計画では、まちづくりの基本理念を市民憲章の理念としており、地域公共交通では市民憲章の理念のうち「安心して住める町に」や、「活気ある町に」に貢献できるものと考えます。

本市における地域公共交通の体系は、名鉄三河線を広域公共交通軸とするとともに、ふれんどバスを準広域的な移動を支える地域間幹線バスとしたうえで、生活を送るために必要な移動に対応したくるくるバスや、周辺都市のコミュニティバス、タクシー等、地域の移動資源がつながることが重要です。そして、市民をはじめとした本市に関連する人たちが利用しやすく、元気を保つことができる公共交通ネットワークを形成し、地域公共交通に関連する全ての関係者が連携・協働した、「**みんなが使う公共交通で支える 活気あるまち へきなん**」を地域公共交通の基本的な方針と定めます。

みんなが使う公共交通で支える 活気あるまち へきなん

指標例：・市内公共交通全体の利用者数

