

## 第3章 持続可能な地域公共交通の実現に向けた方針

### 3-1 基本理念（案）

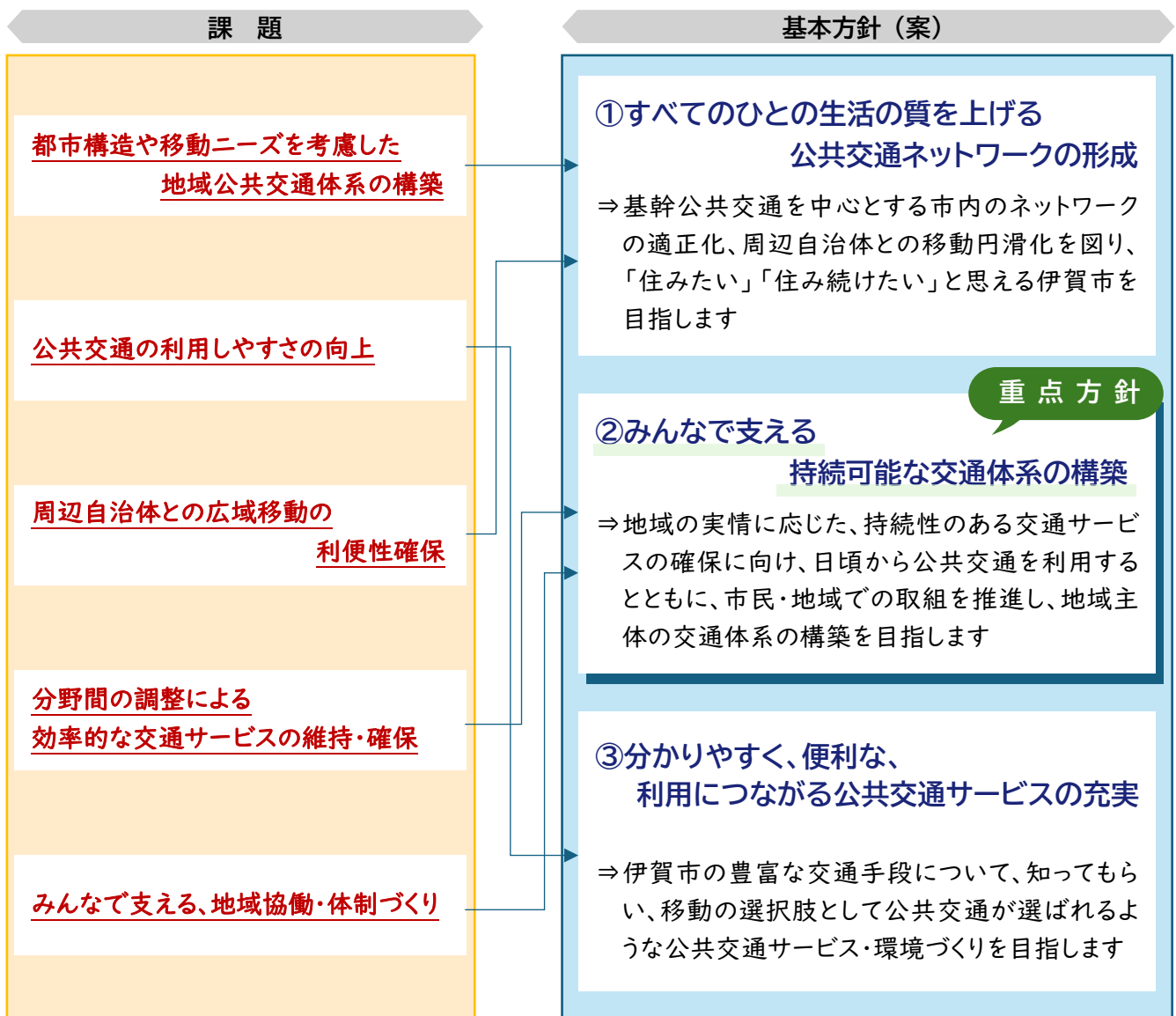
#### すべてのひとが幸せにくらせる 伊賀市の地域公共交通

～みんなで支え みんなが気軽におでかけできる ネットワークづくり～

伊賀市総合計画に示された将来像「すべてのひとが輝く地域が輝く～みんなで話そう伊賀市の未来～」との整合を図るとともに、これまでに整理してきた現状や課題を踏まえ、伊賀市の公共交通を市民・関係者みんなで支え合いながら、誰にとっても分かりやすく、利用しやすいものにしていきたいという想いのもと、基本理念を設定しました。

### 3-2 基本方針（案）

基本理念（案）及び課題整理を踏まえ、以下に示す3つの基本方針（案）を設定しました。



## **基本方針1 すべてのひとの生活の質を上げる 公共交通ネットワークの形成**

- 上野市駅中心を広域拠点とし、その他の5つの地域の拠点を結ぶ幹線交通の維持・確保により、市中心部への公共交通を用いた利用をスムーズにし、市民の日常生活におけるおでかけのしやすさを支えます。
- 各地域における日常生活における移動の利便性を高め、市民の暮らしを支え、多核連携型の都市構造実現にも資するため、市街地と周辺地域をつなぐ地域公共交通ネットワークを形成します。
- 通勤や通学における市内、市外への利便性を維持・向上し、市外への人口流出の抑制や定住促進を図ります。
- 伊賀市固有の観光資源でもある「伊賀鉄道」は、伊賀市の南北に位置する交通拠点を結ぶ重要な軸線として、市民、来訪者から愛用される交通機関として育みます。
- 市の中心部に新たな観光拠点が整備され、観光面での魅力も高い、伊賀市の特性を磨くため、観光客も来訪や来訪後の周遊において公共交通をシームレスに利用しやすい環境を整え、賑わい創出につなげます。

## **基本方針2 みんなで支える 持続可能な交通体系の構築**

- 市民の7割が公共交通を今後も利用し続ける・将来的に利用したいと考えていることから、市民の生活を支える持続的な地域公共交通のあり方を地域とともに検討し、具体的な取組を進めます。
- 地域公共交通の維持・確保に向けては、移動サービスの利用・提供の両側面において市民の自発的な協力や利用が不可欠であり、市民アンケートで「安価で移動できる地域主体の交通手段」のニーズが高いことから、地域公共交通の日常的な利用に関する理解促進や機運醸成に取り組むとともに、地域主体の公共交通サービスや、住民ボランティアによる公共交通サービスについて検討します。
- 人口が低密度な郊外部・中山間地などにおいては、交通空白地が存在することから、地域主体の交通の構築に向けて、市民・地域・伊賀市・交通事業者等が連携して、ニーズに合った交通手段の確保や運転手等の担い手の確保に取り組めます。
- 将来の利用者・担い手確保に向け、小中学生をはじめ若者の公共交通利用に対する意識醸成につながる取組を進めます。
- 現在あるスクールバスや福祉バスなど複数の輸送資源について、混乗可能性や運転手・車両の共有等を含めた一元的な交通体系を検討します。

## **基本方針3 分かりやすく、便利な、利用につながる 公共交通サービスの充実**

- 多様な交通手段の存在を十分に周知し、市民の移動時の選択肢としての認知度を向上します。
- 利用につながるよう、多様な輸送資源についての一元的な分かりやすい運行情報提供、乗継しやすいダイヤ設定など、運行サービスの充実を図ります。
- 子どもや高齢者、障がい者等にとって、日常生活の移動のしにくさが社会活動の妨げとならないよう、安心して利用できる公共交通サービス提供に努めます。
- 分かりにくさや情報不足が公共交通利用の妨げにならないよう、リアルタイムの運行情報提供、多様な支払い方法の導入、利用しやすい料金の見直しなど、利便性の向上を図ります。
- 伊賀市は、外国人居住者も多く、インバウンド誘客にも取り組んでいることから、外国人の公共交通の利用にもつながる案内の充実を図ります。
- 伊賀市の公共交通は、高校生の通学に欠かせないものとなっていることから、高校生のニーズに合った交通手段の確保に努めます。

### 3-3 地域公共交通ネットワークの将来イメージ

#### (1) 市全域の公共交通将来イメージ

伊賀市都市マスタープランの将来都市構造などを踏まえ、伊賀市の地域公共交通ネットワークの将来イメージを設定しました。

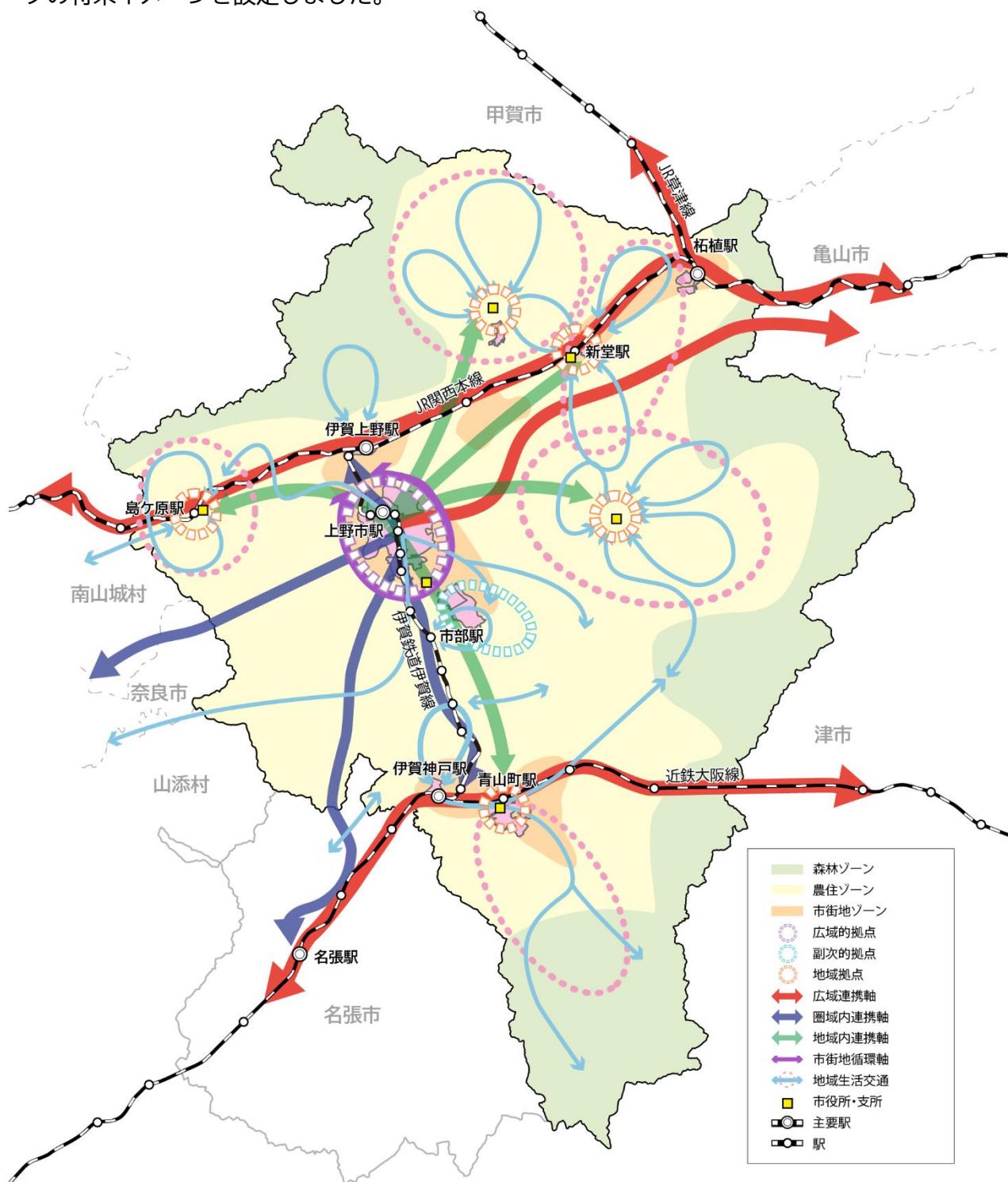
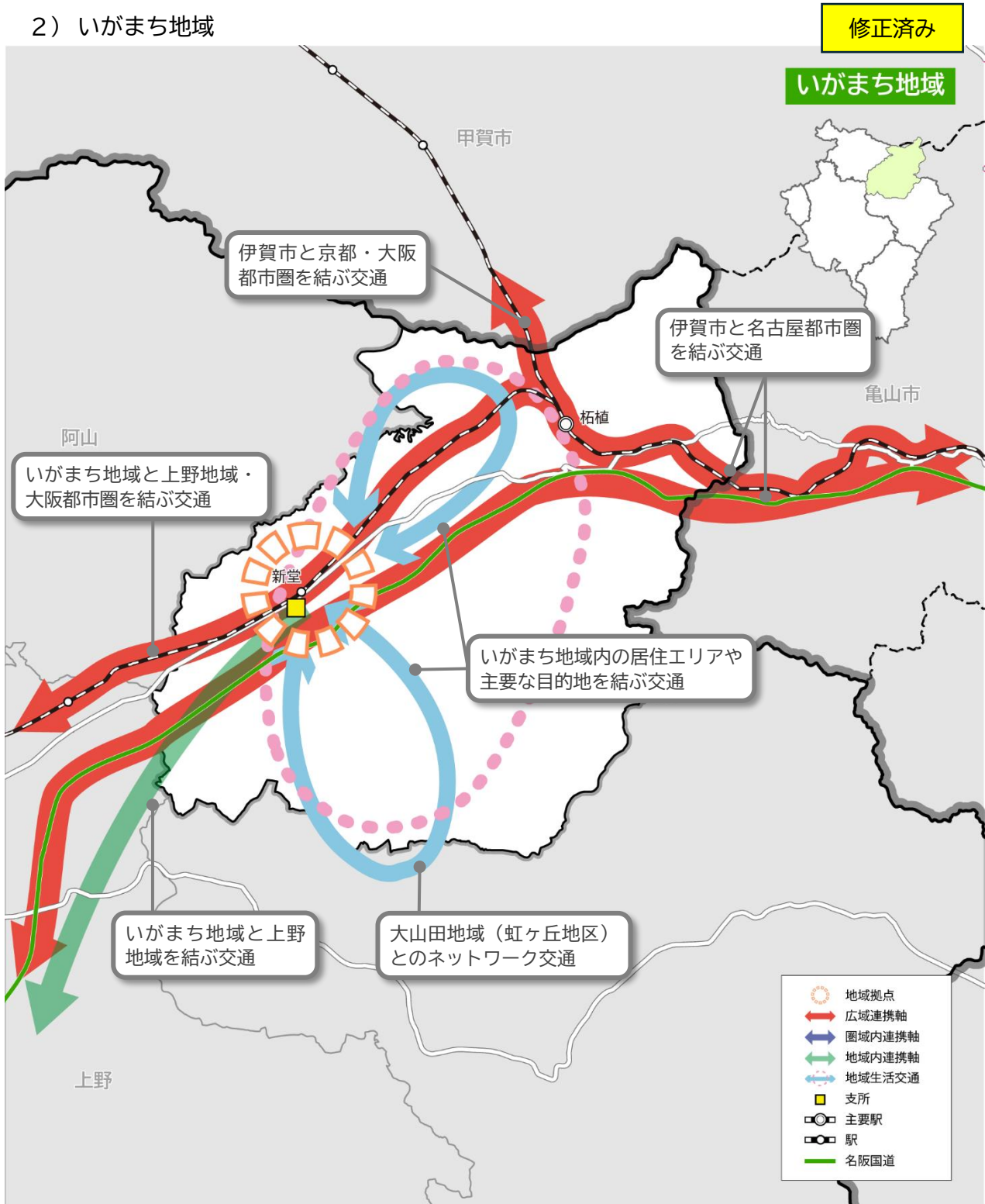


図 3.1 伊賀市地域公共交通ネットワークの将来イメージ



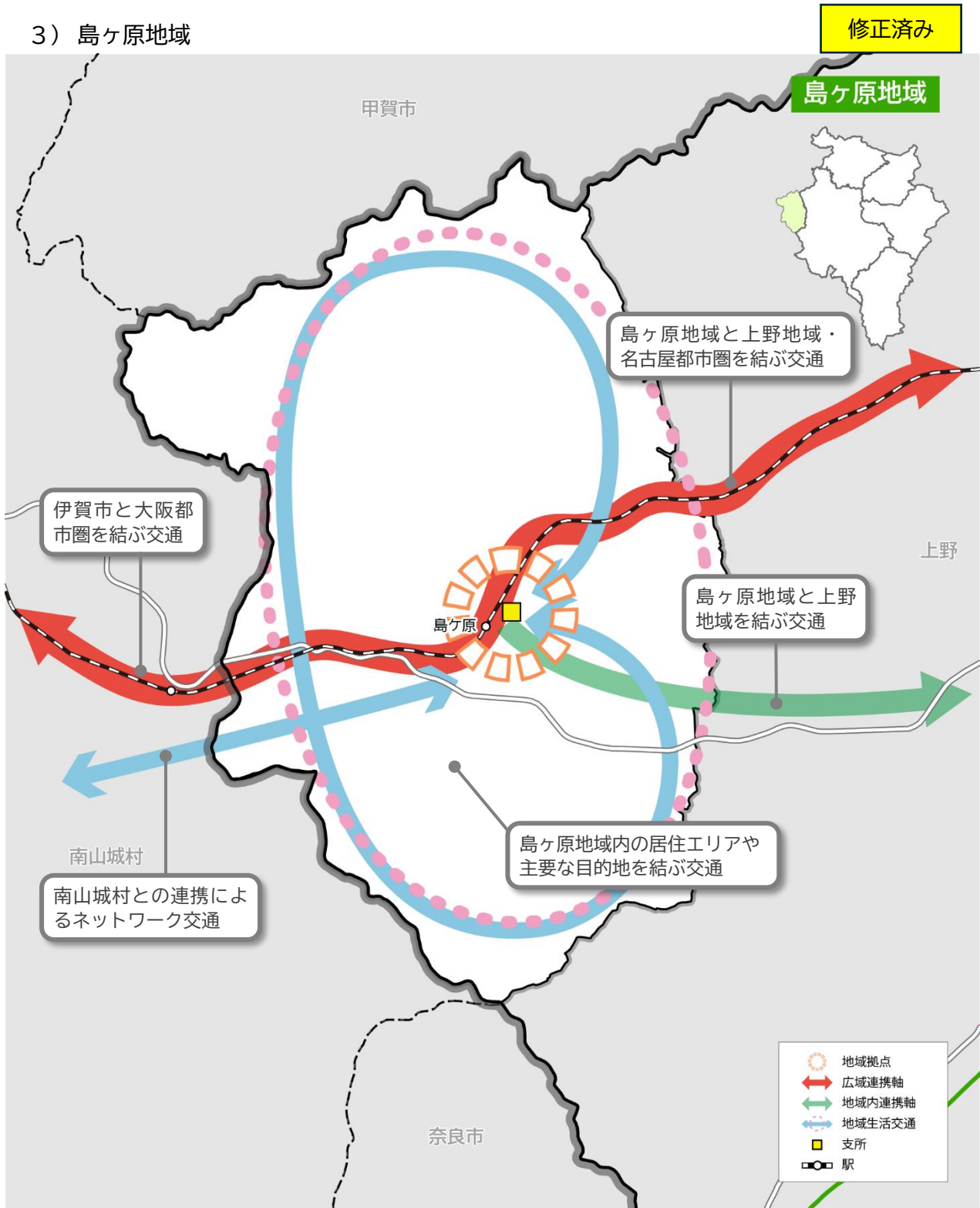
2) いがまち地域

修正済み



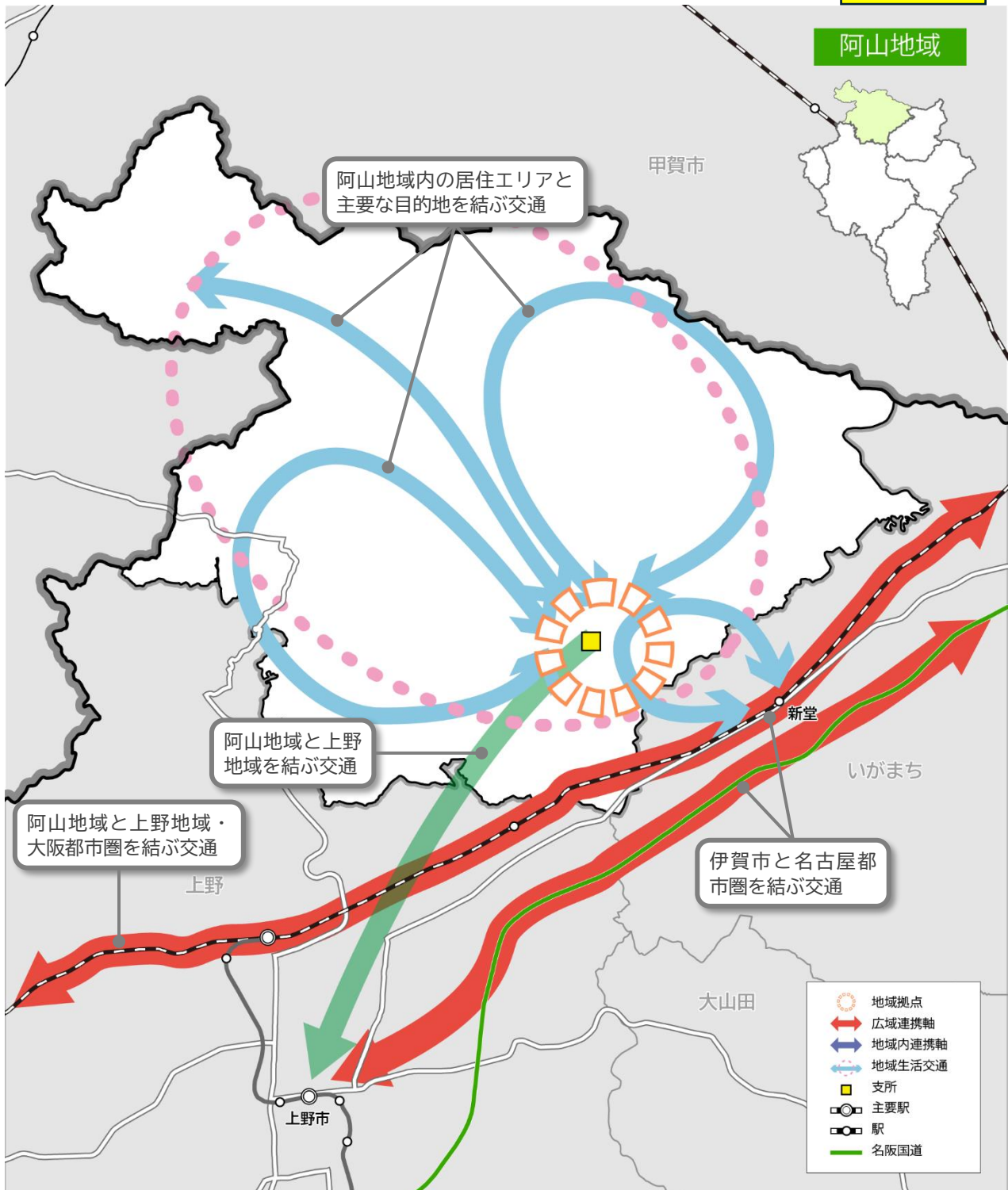
3) 島ヶ原地域

修正済み

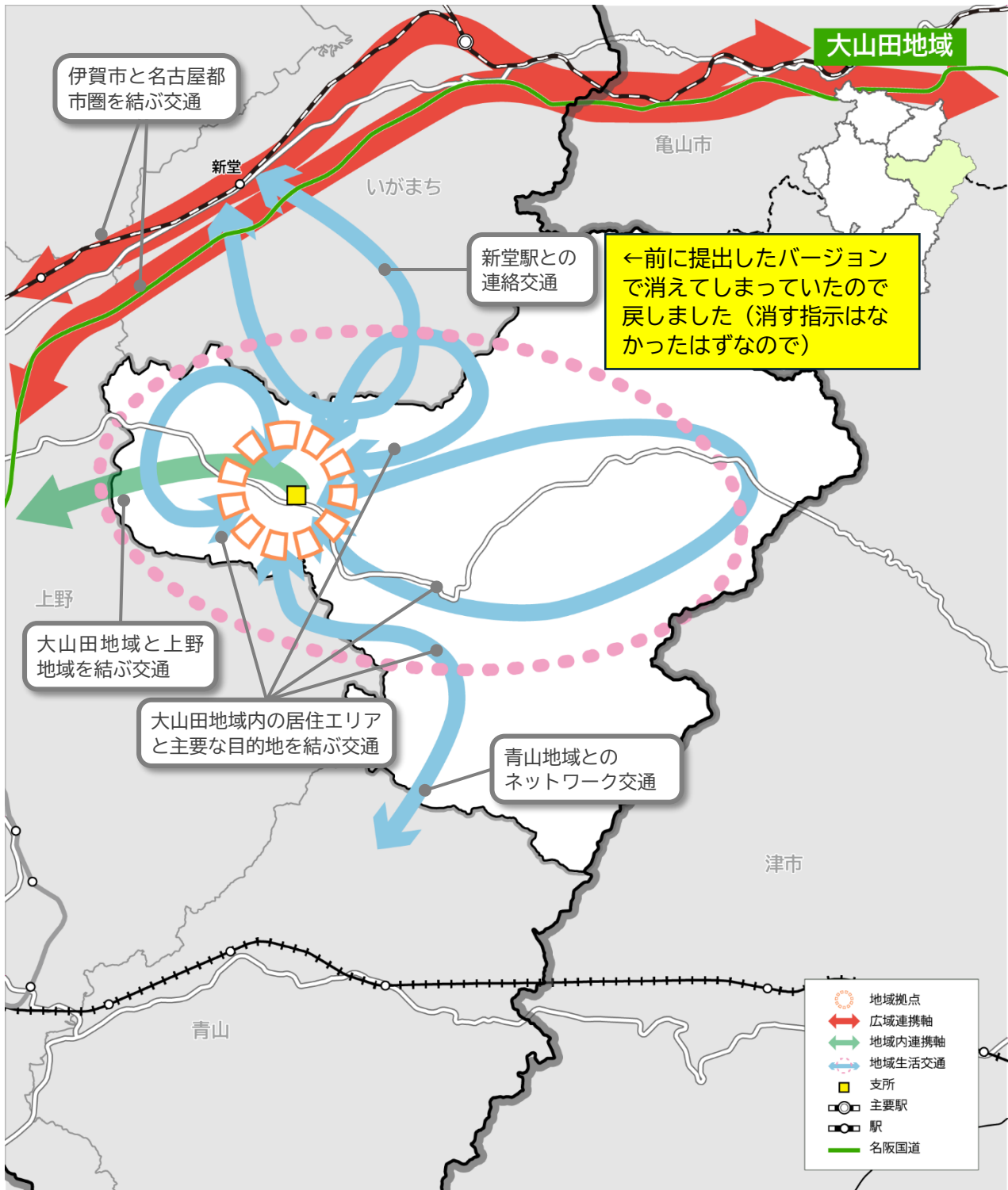


#### 4) 阿山地域

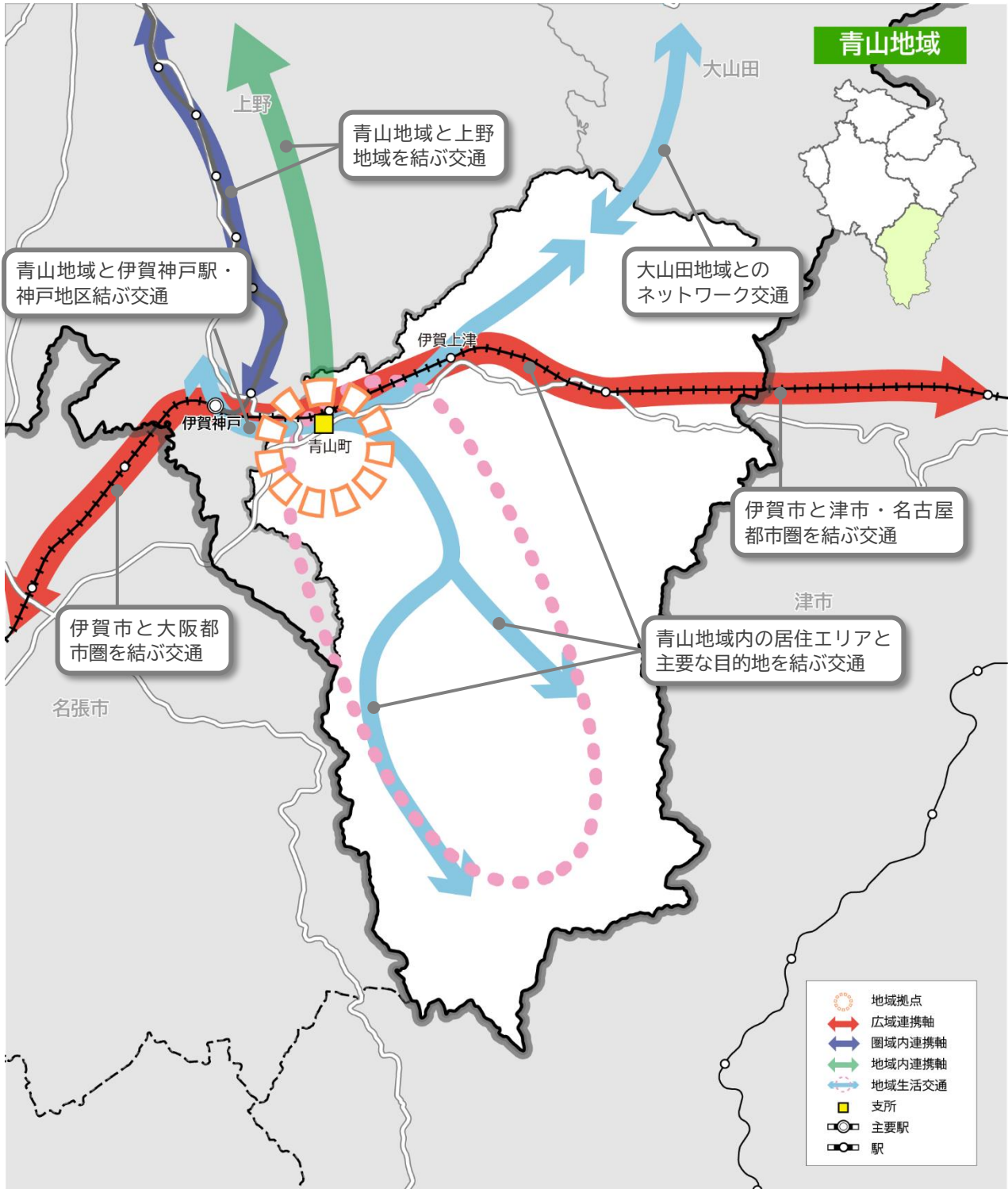
修正済み



5) 大山田地域



## 6) 青山地域



## 3-4 地域公共交通の機能分類とサービス水準の設定

### (1) 地域公共交通の位置づけと機能分類・サービス水準の設定

- 伊賀市内の鉄道は、大阪～名古屋間を結ぶ広域的な公共交通の軸として北部を JR 関西本線、南部を近鉄大阪線、京都方面へ JR 草津線が機能しています。また、JR 関西本線と近鉄大阪線を結ぶ形で伊賀鉄道が市の中央部を南北に縦断しており、伊賀市の広域交通体系の骨格を形成しながら、市民や来訪者の広域的な都市間の移動需要に対応しています。そのため、これら鉄道を『公共交通軸（鉄道）』と位置づけます。
- 名古屋上野高速の高速バスは、市内を東西に貫く名阪国道を軸に、伊賀市と名古屋を結んでいます。鉄道と同様に、市民や来訪者の広域的な都市間の移動需要に対応していることから、高速バスを『公共交通軸（高速バス）』と位置づけます。
- 路線バス上野名張線、廃止代替バス月瀬線は、隣接市町村とのアクセスに重要な役割を果たしていることから、これら市域を跨ぐバス路線を『公共交通軸（基幹バス）』と位置づけます。
- 営業路線バス阿波線、玉滝線、桐が丘線及び月瀬線以外の廃止代替バスは、公共交通軸と一体となって医療機関、公共施設などの拠点施設へのアクセス機能を有する生活交通軸として機能していることから、これらバス路線を『準基幹バス』と位置づけます。それらの路線のうち、特に西山・島ヶ原線及び友生線については、基幹バスや鉄道路線に接続する「フィーダー系統」として、国の補助制度である地域公共交通確保維持事業を活用しながら運行します。
- 阿波線、玉滝線については、国の地域旅客運送サービス継続事業を活用しながら運行しつつ、利用者状況を鑑みて、今後の公共交通の在り方を検討していきます。
- その他行政バス等は、各地域の生活圏内の移動を支え、地域の拠点である各支所や公共交通軸（鉄道、基幹バス）及び準基幹バスへのアクセス手段として機能しています。また、タクシーは地域の多様な移動ニーズに対応する面的な交通手段として機能しています。これら行政バス等やタクシーを『地域生活交通』と位置づけます。

表 3-1 地域公共交通の機能分類と路線維持の基本的な考え方

ネットワーク軸	機能分類	路線機能	サービス確保の基本的な考え方	該当する 現行路線
圏域内連携軸・ 広域連携軸	公共交通軸 (鉄道)	都市間交通需要に対応する広域的な公共交通軸であり、通勤・通学や買物、通院、観光など様々な利用目的に対応し、伊賀市の都市構造の骨格を形成する公共交通軸として機能します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市間を連絡する広域交通需要に応じた、高いサービス水準を確保します。</li> <li>伊賀市の都市構造を誘導・形成する公共交通軸であり、鉄道相互及びバス等、他の交通機関と一体的に機能するサービス水準を確保します。</li> </ul>	近鉄大阪線 JR 関西本線 JR 草津線
	公共交通軸 (高速バス)			伊賀鉄道 高速バス(名古屋上野高速線)
圏域内連携軸	公共交通軸 (基幹バス)	中心市街地と隣接都市等を連絡する都市間需要に対応する路線として、鉄道とともに伊賀市の公共交通軸として機能します。伊賀市の都市構造の骨格を形成する公共交通軸として機能します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>伊賀市の骨格を形成する放射路線であり、鉄道と一体となった公共交通軸を形成するとともに、潜在需要の喚起を図るため一定のサービス水準を確保します。</li> <li>通勤・通学及び帰宅時間帯を中心に乗客集中に対応できるサービス水準を確保します。</li> <li>鉄道と一体となり都市間連絡需要に対応するため、鉄道との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とします。</li> </ul>	営業路線バス (上野名張線)
				廃止代替バス (月瀬線)
地域内連携軸 市街地循環軸	準基幹バス	基幹バスを補完し、市内各地域の移動を支える路線として機能します。中心市街地との地域の生活拠点(支所、医療施設、商業施設等)や公共交通軸(鉄道、基幹バス)へアクセスします。	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹バスを補完する伊賀市の放射路線であり、中心市街地と地域の生活拠点(支所、医療施設、商業施設等)、鉄道駅、基幹バスへのアクセス利便性の確保に留意したルート及びダイヤ設定とします。</li> <li>公共交通軸との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とします。</li> <li>上野地域の中心市街地においても循環バスにより、密な交通サービスを提供します。</li> </ul>	営業路線バス (阿波線、玉滝線、桐が丘線)
				廃止代替バス (諏訪・予野線、西山・島ヶ原線※ <sup>1</sup> 、柘植線、友生線※ <sup>1</sup> ) コミュニティバス「にんまる」
地域生活交通	地域生活交通	地域の生活拠点(支所、最寄鉄道駅、医療施設、商業施設等)や基幹バス及び準基幹バスへアクセスし、生活のあらゆる需要に対応します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>各地域の実情に応じ、必要なサービス水準の維持を図ります。</li> <li>公共交通軸(鉄道、基幹バス)や準基幹バスの発着時刻との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とします。</li> <li>路線の維持に向け、地域が主体的に取り組むことで、デマンド運行など地域の実情に応じた運行方法及びサービス水準を検討・設定します。</li> <li>タクシー事業の継続および発展に向け、必要なサービス水準の維持を図ります。</li> </ul>	行政バス (青山行政バス、いがまち行政サービス巡回車、阿山行政サービス巡回車、大山田行政サービス巡回車、比自岐コスモス号) 地域運行バス(かんべ北斗号)、美旗コミュニティバス、タクシー

※1：フィーダー系統



■市内バス路線一覧

系統名	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
【営業路線バス】							
上野名張線	伊賀上野駅前	上野市駅	名張駅西口	4条乗合	路線定期運行	三重交通	幹線補助
阿波線	上野市駅	大山田支所前	汁付	4条乗合	路線定期運行	三重交通	幹線補助
玉滝線	上野市駅	佐那具	阿山支所前	4条乗合	路線定期運行	三重交通	幹線補助
桐が丘線	羽根東	青山町駅前	桐が丘	4条乗合	路線定期運行	三重交通	
【廃止代替バス】							
友生線	上野市駅	上野南公園前	高山	4条乗合	路線定期運行	伊賀市	フィーダー系統補助
諏訪・予野線	諏訪下出	伊賀上野駅	金坪	4条乗合	路線定期運行	伊賀市	
西山線	上野市駅	西山	やぶっっちゃランド	4条乗合	路線定期運行	伊賀市	フィーダー系統補助
柘植線	上野市駅	服部口、寺田	新堂駅南口	4条乗合	路線定期運行	伊賀市	
月瀬線	上野市駅	永谷辻、奥法花	桃香野口	4条乗合	路線定期運行	伊賀市	
【いがまち行政サービス巡回車】※1							
柘植・西柘植線	消防署東分署前	柘植駅前・新堂駅南口	保健福祉センター	79条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	
西柘植・壬生野線	消防署東分署前	新堂駅南口	消防署東分署前	79条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	
希望ヶ丘線	新堂駅南口	滝川橋東詰・虹ヶ丘	希望ヶ丘口	79条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	

※1 路線の一部区間においてフリー乗降区間を設置

系統名	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
【島ヶ原行政サービス巡回車】							
デマンド型巡回車	島ヶ原地域内			79 条交通空白地有償運送	区域運行	伊賀市	
デマンド型巡回車	島ヶ原内	島ヶ原駅	上野市駅	79 条交通空白地有償運送	区域運行	伊賀市	
【阿山行政サービス巡回車】							
玉滝鞆田線	阿山支所	槇山新田上	阿山支所	79 条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	
丸柱河合線	阿山支所	諏訪神社前	阿山支所	79 条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	
【大山田行政サービス巡回車】※1							
坂下線	大山田支所前	広瀬	滝	79 条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	
大沢線	大山田支所前	千戸バス停	大山田支所前	79 条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	
虹ヶ丘線	大山田支所前	希望ヶ丘口	大山田支所前	79 条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	
【比自岐コスモス号】							
比自岐線	農協前	市民センター前	丸山駅	79 条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	

※1 路線の一部区間においてフリー乗降区間を設置

系統名	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
【青山行政バス】							
高尾線	高尾	老川 公民館前	青山複合 施設 アオーネ	4条乗合	路線定期 運行	伊賀市	
霧生線	霧生上出	福川	青山複合 施設 アオーネ	4条乗合	路線定期 運行	伊賀市	
滝線	滝	伊勢路	青山複合 施設 アオーネ	4条乗合	路線定期 運行	伊賀市	
伊賀 神戸線	伊賀 神戸駅	羽根東	青山複合 施設 アオーネ	4条乗合	路線定期 運行	伊賀市	
羽根線	青山町 駅前	羽根東	青山複合 施設 アオーネ	4条乗合	路線定期 運行	伊賀市	
【コミュニティバス】							
コミュニ ティバス にんまる	上野市駅	伊賀市役 所、市民 病院	上野市駅	4条乗合	路線定期 運行	伊賀市	
【地域運行バス】							
かんべ 北斗号	領主谷 公民館	神戸地区 市民セン ター	コメリ 青山店	4条乗合	路線定期 運行	神戸地区 地域運行 バス（か んべ北斗 号）運営 協議会	
【その他バス】							
はたっこ 号	近鉄桔梗 が丘駅東 口	きじが台 地区市民 センター	近鉄桔梗 が丘駅東 口	4条乗合	路線定期 運行	美旗地域 コミュニ ティバス 運営審議 会	

## ■地域公共交通確保維持事業の必要性

上野名張線
伊賀上野駅から名張駅までを結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や沿線に立地する病院への通院、中心市街地への買い物等の利用に不可欠な路線です。
阿波線
上野市駅から茅町駅を経由して旧大山田村を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や沿線に立地する病院への通院、中心市街地への買い物等の利用に不可欠な路線です。このような重要な役割を担っている一方で、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域旅客運送サービス継続事業により運行を確保・維持する必要があります。
玉滝線
上野市駅から佐那具駅を経由して旧阿山町を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤や沿線に立地する病院への通院、大型商業施設、中心市街地への買い物等の利用に不可欠な路線です。このような重要な役割を担っている一方で、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域旅客運送サービス継続事業により運行を確保・維持する必要があります。
桐が丘線
青山町駅と桐ヶ丘地区を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や、沿線に立地する病院への通院、大型商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
友生線
郊外の友生、ゆめが丘地区と中心市街地エリアを結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や沿線に立地する病院への通院、大型商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。 また、上野市駅で地域間幹線である上野名張線、玉滝線、阿波線のほか、柘植線と接続することにより、他地域や他支所管内への移動も可能となっています。このような重要な役割を担っている一方で、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
諏訪・予野線
上野市駅から伊賀上野駅を経由して諏訪地区を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤や沿線に立地する病院への通院、大型商業施設、中心市街地への買い物等の利用に不可欠な路線です。
西山・島ヶ原線
郊外の島ヶ原、新居、長田地区と中心市街地エリアを結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や沿線に立地する病院への通院、大型商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。 また、上野市駅で地域間幹線である上野名張線、玉滝線、阿波線のほか、柘植線と接続することにより、他市域や他支所管内への移動も可能となっています。このような重要な役割を担っている一方で、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
柘植線
上野市駅と旧伊賀町を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や沿線に立地する病院への通院、中心市街地への買い物等の利用や沿線に立地する高等学校の生徒の通学利用に不可欠な路線です。

月瀬線
上野市駅と旧月ヶ瀬村（奈良県）を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や、中心市街地への買い物等の利用に不可欠な路線です。
いがまち行政サービス巡回車（柘植・西柘植線、西柘植・壬生野線、希望ヶ丘線）
柘植駅、新堂駅や市役所伊賀支所等の拠点施設といがまち地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や、沿線に立地する病院への通院、大型商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
島ヶ原行政サービス巡回車（デマンド型巡回車）
島ヶ原地域内では、島ヶ原駅や島ヶ原支所等の拠点施設と地域内各集落を結び、通院や買い物など、地域住民の日常生活を支えるために欠かせない公共交通サービスです。 また、広域的には、島ヶ原駅から小田町内の大型商業施設や医療機関を経て上野市駅までを結び、買い物や通院、鉄道利用等の広域的な移動を支える重要な公共交通サービスです。
阿山行政サービス巡回車（玉滝鞆田線、丸柱河合線）
近隣の大型商業施設や医療機関、市役所阿山支所等の拠点施設と阿山地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線に立地する病院への通院、沿線の大型商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
大山田行政サービス巡回車（坂下線、大沢線、虹ヶ丘線）
市役所大山田支所等の拠点施設と大山田地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線居住者の沿線に立地する病院への通院、学校への通学、商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
青山行政バス（高尾線、霧生線、滝線、伊賀神戸線、羽根線）
青山町駅や市役所青山支所等の拠点施設と青山地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線居住者の沿線に立地する病院への通学、学校への通学、商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
コミュニティバス「にんまる」
市役所本庁舎、上野総合市民病院、伊賀鉄道上野市駅、四十九駅等の拠点施設と中心市街地各地区を結ぶ路線であり、沿線居住者の通院や買い物等の利用に不可欠な路線です。
比自岐線
比自岐地区と伊賀鉄道・丸山駅を結ぶ路線であり、伊賀鉄道を介して近隣地区への移動を可能としている路線で、沿線居住者の通院や買い物等の利用に不可欠な路線です。
かんべ北斗号
伊賀鉄道・丸山駅、伊賀神戸駅や神戸地区市民センター等の拠点施設と神戸地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線居住者の沿線に立地する病院への通院、沿線の商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
はたっこ号
きじが台地区と桔梗が丘駅を結ぶ路線であり、近鉄大阪線を介して近隣地区への移動を可能としている路線で、沿線居住者の通院や買い物等の利用に不可欠な路線です。

### (3) 既存路線バスの見直し手順

伊賀市では、以下のとおり既存バス路線の見直し手順を示しており、ここではサービス維持基準として運行本数を定めているほか、事業評価基準をして平均乗車密度や収支率を定めています。路線バスについては下記手順で見直しを図っていきますが、サービス提供は目安とし、利用実態を踏まえ、適宜そのサービス水準を設定します。

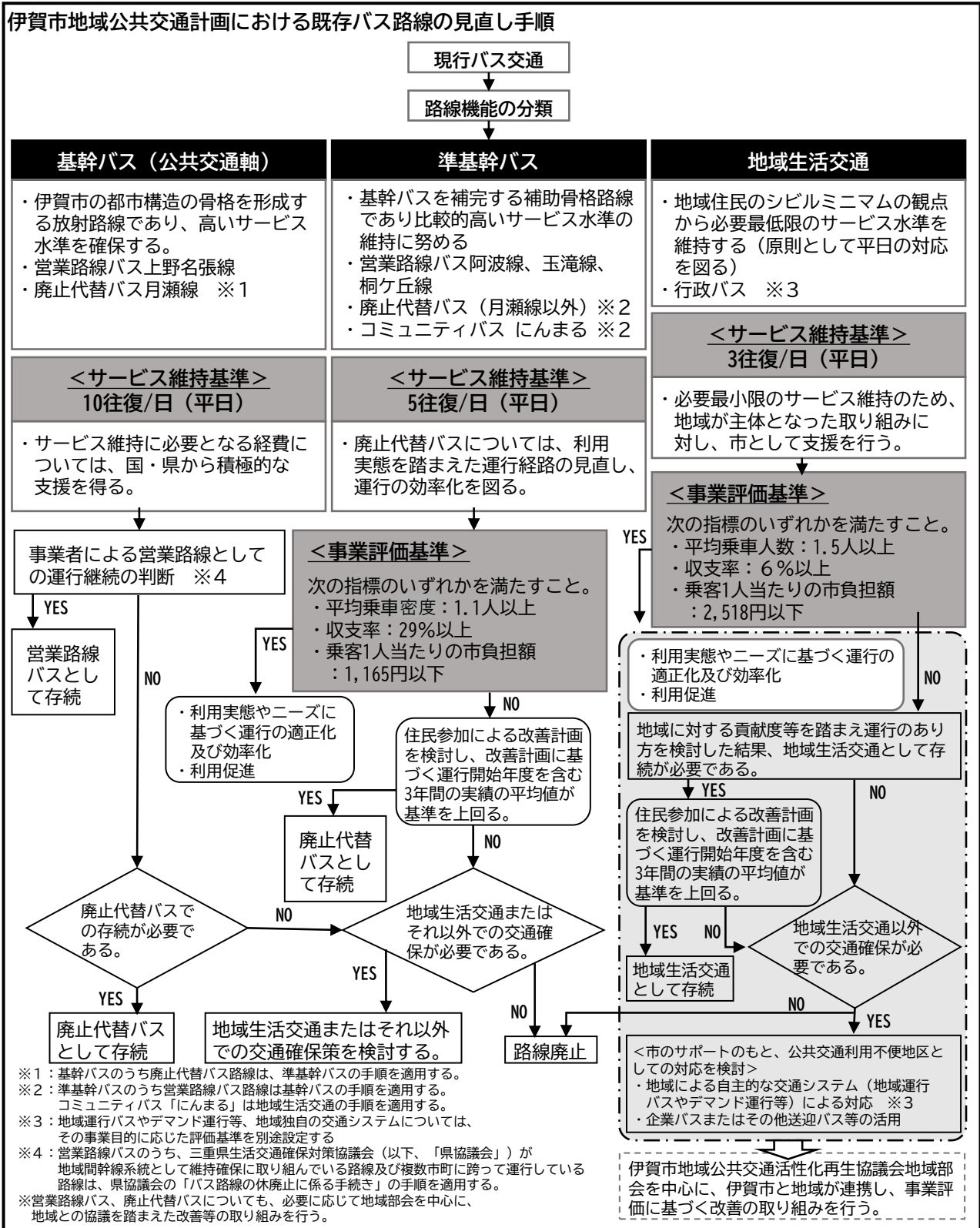


図 3.2 既存路線バスの見直し手順

## 3-5 計画の目標

基本方針を推進するための施策目標を立て、それに応じた目標指標を作成しました。

### 基本方針1 すべてのひとの生活の質を上げる公共交通ネットワークの形成

施策目標	目標指標
<b>1-1 骨格となる公共交通ネットワークの維持・改善</b> 伊賀市の市街地と周辺地域をつなげるネットワークを確保し、生活の質向上に努めます。	伊賀鉄道の利用者数 ◆現況 1,163,669 人/年→目標●人 バスの利用者数 ◆現況 358,905 人/年→目標●人
<b>1-2 都市間をつなぐ広域交通の強化</b> 通勤通学や、観光といった伊賀市外への移動を充実させます。	近鉄大阪線の年間総利用者数 ◆現況 1,015,833 人/年※ <sup>2</sup> →目標●人 JR 関西本線の年間総利用者数 ◆現況 394,000 人/年※ <sup>2</sup> →目標●人 高速バスの年間総利用者数 ◆現況 52,808 人/年→目標●人 他市町村バス（山添村民バス、はたっこ）伊賀市民の年間総利用者数 ◆現況 2,777 人→目標●人

### 基本方針2 みんなで支える持続可能な交通体系の構築

施策目標	目標指標
<b>2-1 地域の交通手段の確保</b> 地域の中の交通をより生活の実態に合わせ、利用しやすい便利なネットワークを構築します。	総合計画の施策「身近なバスや鉄道に愛着を持ち、みんなで支える」に対する市民の満足度 ◆現況●※ <sup>4</sup> %→目標●%
<b>2-2 持続可能性の向上に向けた環境整備</b> 持続可能な公共交通のため、担い手の確保と地域で守る仕組みの強化を図ります。	地域主体の公共交通サービスの取組件数 ◆現況 1 件→目標●件
<b>2-3 地域公共交通に対する地域や企業・団体との連携強化</b> 地域と協働して、魅力ある公共交通サービスを維持・強化します。	総合計画の施策「身近なバスや鉄道に愛着を持ち、みんなで支える」に対する市民の満足度 ◆現況●※ <sup>4</sup> %→目標●%
<b>2-4 公共交通の認知度・理解度の向上</b> 公共交通の利用意識を醸成するとともに、取組についての広報を強化します。	市民の地域公共交通の利用割合 ◆現況 44.1%※ <sup>3</sup> →目標●%

※1：現況値は 2024（令和6）年度の数値

※2：2023（令和5）年度の数値

※3：2025（令和7）年度の数値

※4：現在集計中

基本方針3 分かりやすく、便利な、利用につながる公共交通サービスの充実

施策目標	目標指標
<p><b>3-1 利用しやすさの向上に向けた分かりやすい路線・乗換案内の充実</b> 誰にとっても分かりやすく利用しやすい公共交通のための情報発信や運賃制度を検討します。</p>	<p>利用者アンケートにおける「時刻表・路線図・乗換案内の分かりやすさ」の満足度 ◆現況 83.7%→目標●%</p>
<p><b>3-2 乗り継ぎしやすさの向上に向けた便利な乗継環境の充実</b> 結節点などの利用環境を整備し、便利に利用できる公共交通を目指します。</p>	<p>利用者アンケートにおける「乗り継ぎの利便性」の満足度 ◆現況 61.4%→目標●%</p>
<p><b>3-3 地域公共交通で外出しやすい利用につながる環境づくり</b> 二次交通や、MaaSの導入等、誰でも利用しやすい公共交通を目指します。</p>	<p>公共交通の利用頻度（月あたり乗車回数） ◆現況 2.83回→目標●回</p>

※：現況値は2024（令和6）年度の数値