
安城市地域公共交通網形成計画

2018 年 4 月
安 城 市

目 次

序 安城市地域公共交通網形成計画策定の背景と目的	1
I 安城市地域公共交通網形成計画策定の視点	2
1. 総合連携計画と網形成計画の関係性	2
2. 安城市地域公共交通総合連携計画の評価	3
3. 上位関連計画及び地域概況	18
4. 安城市地域公共交通網形成計画策定の視点	22
II 持続可能な地域公共交通網の形成に資する	
地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針 ..	24
1. 公共交通が目指す姿	24
2. 基本方針	26
III 計画の区域と計画期間	29
1. 計画の区域	29
2. 計画期間	29
IV 計画の目標	30
V 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体	33
1. 公共交通の機能分類と運行水準の設定	33
2. 公共交通の維持・活性化方針	35
3. 各事業の実施スケジュール・実施主体	40
VI 計画の達成状況の評価に関する事項	41
1. 評価・検証の考え方及びその手順	41

序 安城市地域公共交通網形成計画策定の背景と目的

安城市はこれまで平成 22 年度に策定された「安城市総合交通戦略」を基本として交通施策を実施し、それを補完する形で、平成 26 年度に策定された「安城市地域公共交通総合連携計画」を基に公共交通に関する事業を進めてきました。

安城市総合交通戦略は、鉄道や道路交通に主眼を置いた計画で、平成 32 年度までの計画であり、平成 28 年度に中間評価を実施したところです。また、安城市地域公共交通総合連携計画はバスに主眼を置いた計画であり、その計画期間は平成 29 年までであることから、今年度中に計画の実施状況等を整理するとともに、次期計画（安城市地域公共交通網形成計画）へ継承する必要があります。

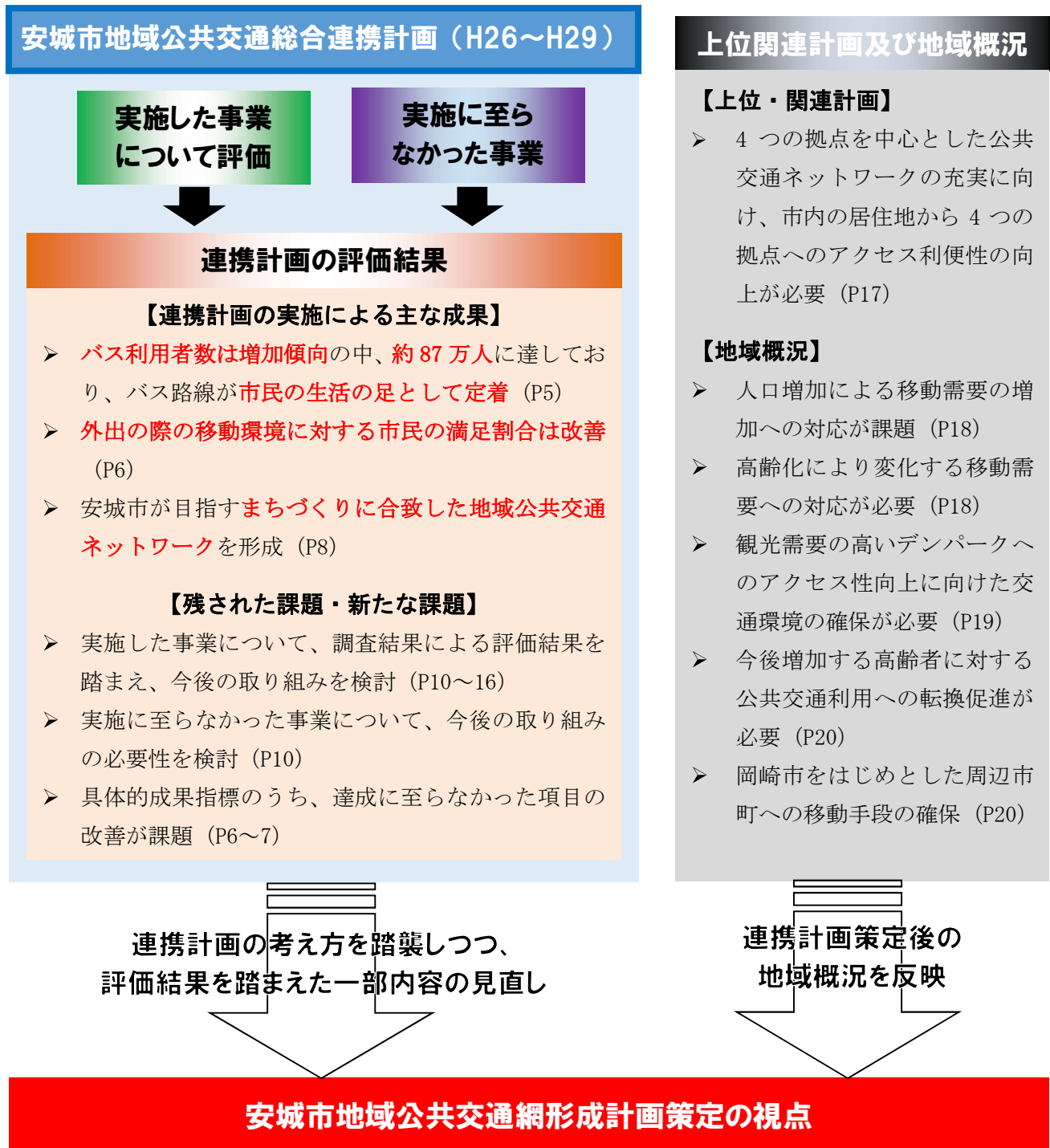
今後の安城市における交通を考える上では、それぞれの交通モードごとに計画策定を行うのではなく、鉄道や道路交通とバス交通をはじめとしたすべての交通に関する施策を一元的に検討し、将来の安城市にとってあるべき交通環境を検討した上で計画策定することが必要です。

そのため本計画は、安城市地域公共交通総合連携計画を継承しつつ、安城市都市計画マスタープランにおけるまちづくりと連携した、持続可能な公共交通ネットワークの維持・活性化を図ることを目指します。

I 安城市地域公共交通網形成計画策定の視点

1. 総合連携計画と網形成計画の関係性

安城市地域公共交通総合連携計画と安城市地域公共交通網形成計画の関係性について整理します。



2. 安城市地域公共交通総合連携計画の評価

(1) 連携計画における公共交通が目指す姿及び公共交通体系の基本方針

将来都市像（第7次安城市総合計画）

市民とともに育む 環境首都・安城

都市づくりの基本目標（安城市都市計画マスタープラン）

- 水環境の再生と安城の杜づくり
- 自転車や歩行者を中心とした交通環境づくり
- 個性ある都市拠点の育成と歩いて暮らせる集約型の市街地形成
- 愛着と誇りをもって暮らし続けることができる豊かで美しい都市環境づくり
- 都市の活力を生む産業ゾーンの形成

公共交通が目指す姿

**日常生活になじむ公共交通を
皆が利用することによって、
気軽におでかけできるまち**

- 誰もが安全かつ快適に移動できるまち
- バス利用の定着を促進し、持続可能なバス交通が確立されたまち
- 地域が公共交通を育むまち

公共交通体系の基本方針

- 【基本方針1】多様な交通手段が相互に連携した公共交通ネットワークの形成
- 【基本方針2】将来都市構造を誘導する公共交通軸の形成
- 【基本方針3】地域住民の生活行動に応じた効果的な運行方式の選定
- 【基本方針4】地域の主体的取組を支援することができる利用促進策の展開

バス交通ネットワークのサービス水準

- 市内の各地域からJR安城駅周辺まで30分を目安に行けるようにします。
- 最寄りの拠点（JR安城駅、JR三河安城駅、名鉄新安城駅、名鉄桜井駅）までは直通もしくは一回の乗り継ぎで行けるようにします。
- 医療・福祉拠点（安城更生病院）までは、直通もしくは1回の乗り継ぎで行けるようにします。

具体的な成果指標

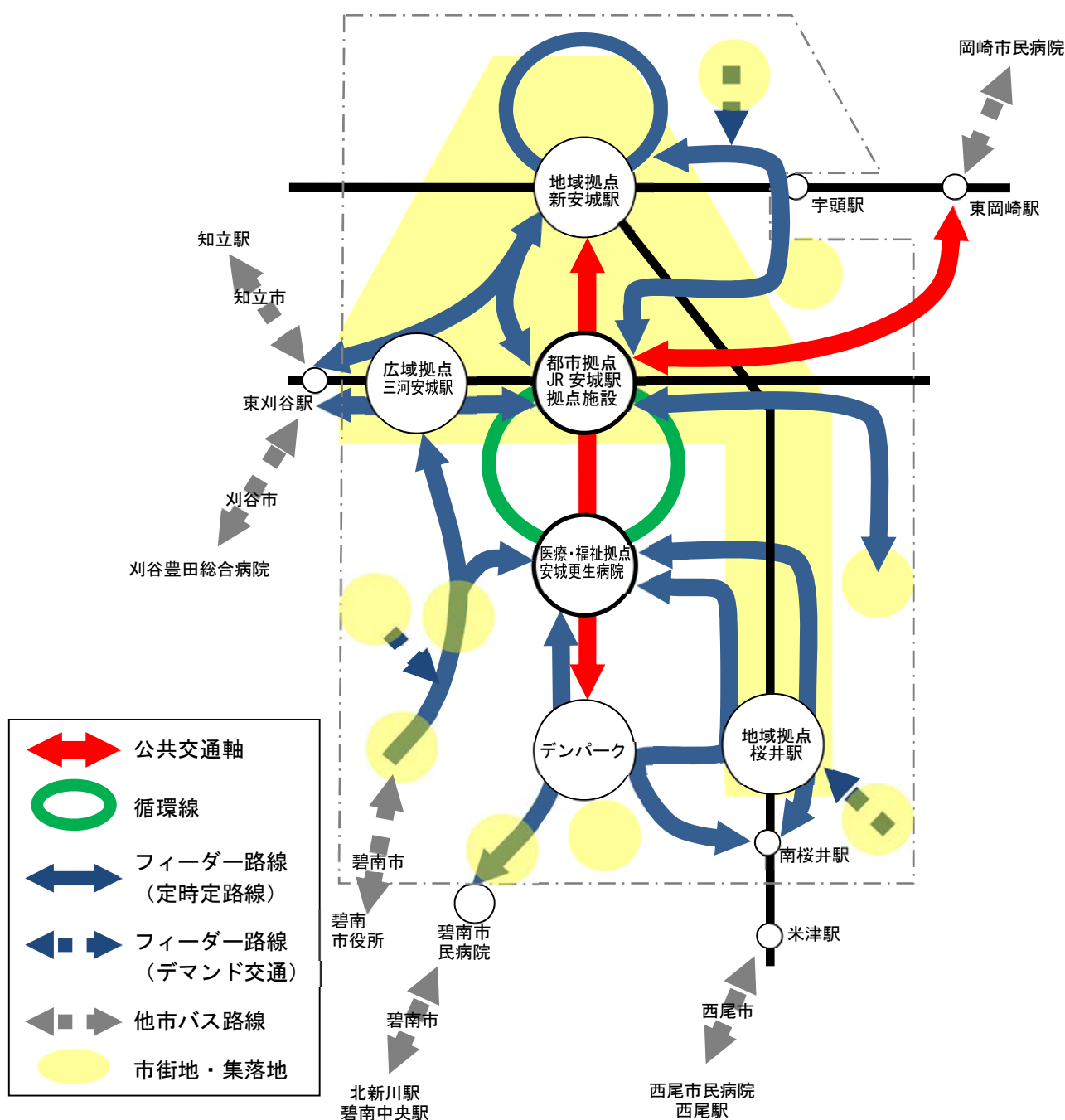
- 安城市全体の年間バス利用者は80万人になります。（H23；79万人）
- 外出の際の移動環境に対する市民の不満割合は10%以下になります。（H24；15%）
- バス利用率は30%以上になります。（H24；24%）

（資料：安城市地域公共交通総合連携計画）

<バスネットワークの見直し方針>

- 拠点相互を連絡するバスによる公共交通軸の形成に向け、安城線の機能強化を図るとともに、岡崎市方面を連絡する岡崎安城線の維持・改善を図ります。
- まちなかのモビリティ向上を図るため、ＪＲ安城駅、安城更生病院、総合福祉センター、市役所等まちなかの主要施設相互を連絡する循環線の機能を維持・強化します。
- 遅延を解消し、各地域から最寄の拠点施設へのアクセス利便性を高めるため、移動ニーズを踏まえつつ、冗長なバスルートの適正化を図ります。
- 行政界を越える移動需要に対応するため、隣接市の鉄道駅や拠点施設との連携強化を図ります。移動需要量を踏まえ、定時定路線型交通によるサービスが適切ではないと判断できる地域については、あんくるタクシー（デマンド型交通）の導入を図ります。

図 バスネットワーク見直しイメージ



(資料：安城市地域公共交通総合連携計画)

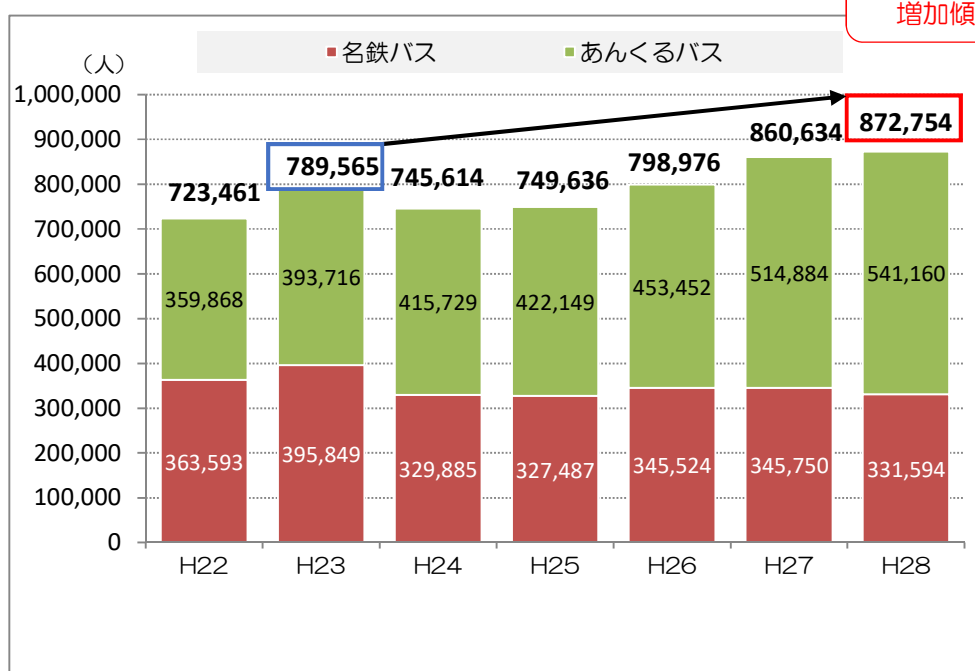
(2) 連携計画における具体的成果指標の達成状況

- 安城市地域公共交通総合連携計画の評価指標のうち、年間バス利用者数については、目標値を達成できた。
- 安城市地域公共交通総合連携計画の評価指標のうち、外出の際の移動環境に対する市民の満足割合は改善がみられるものの、外出の際の移動環境に対する市民の不満割合の減少については、目標値を達成できなかった。また、中学校区別の満足割合をみると、明祥中学校区を除くすべての中学校区で満足割合は改善している。
- 安城市地域公共交通総合連携計画の評価指標のうち、バス利用率の増加については、目標値を達成できなかった。
 ⇒バス利用者数は増加傾向にあり、市民の生活の足としてバス路線が定着
 ⇒不満割合の減少は、目標達成に至らなかったものの、外出の際の移動環境に対する市民の満足割合は改善
 ⇒バス利用率の増加は、目標達成に至らず

○安城市全体の年間バス利用者数は 80 万人になります。

	平成 23 年	目標値	平成 28 年
年間バス利用者数	79 万人	80 万人	87 万人 ⇒目標達成

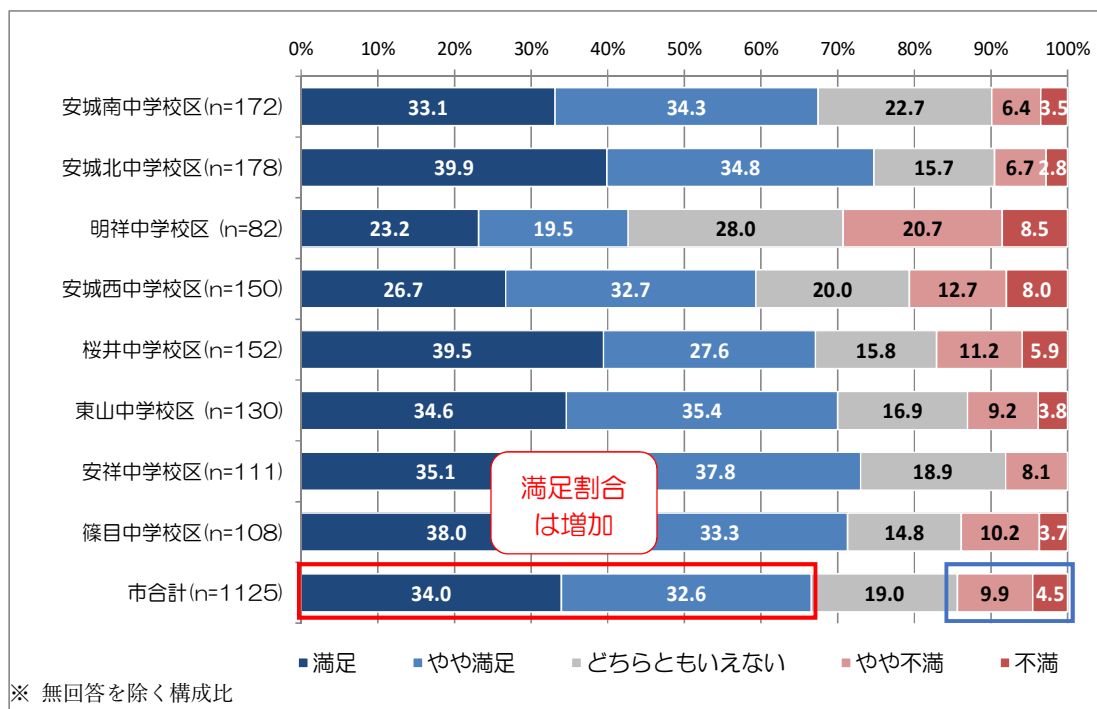
図 市内バス路線の利用者数推移



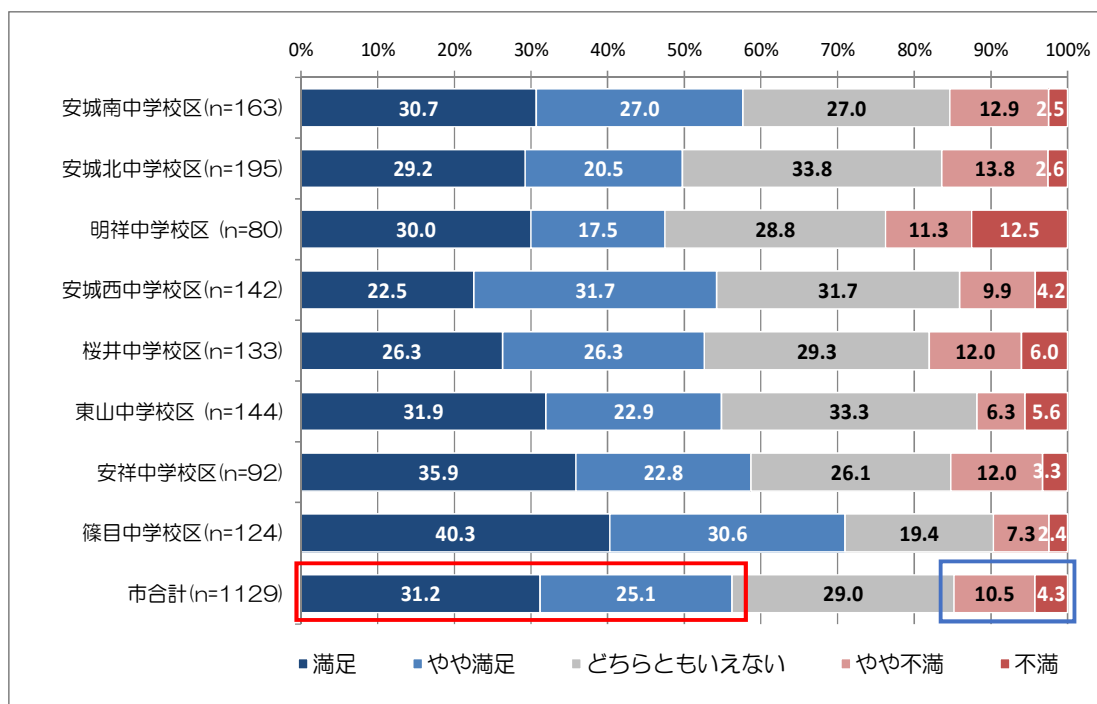
○外出の際の移動環境に対する市民の不満割合は 10%以下になります。

	平成 24 年	目標値	平成 29 年
外出の際の移動環境に対する市民の不満割合	15%	10%以下	14% ⇒目標未達成

図 外出する際の移動環境（自家用車を含むすべての移動手段）への満足度（市民アンケート）



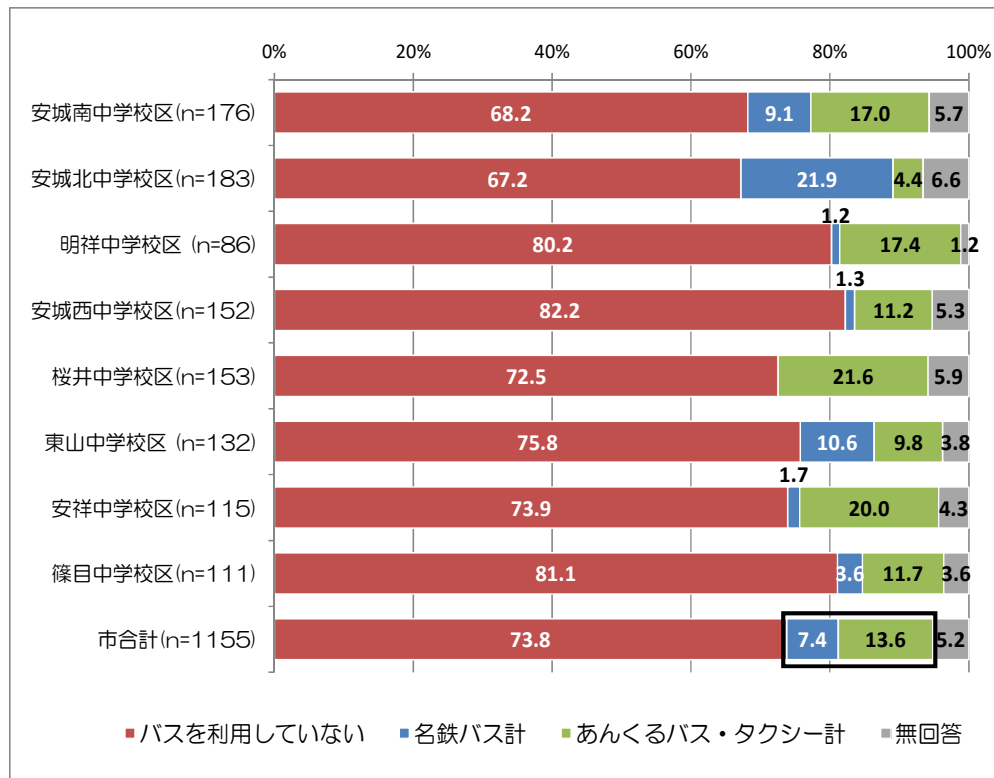
参考 移動環境に対する満足度 (H24 調査)



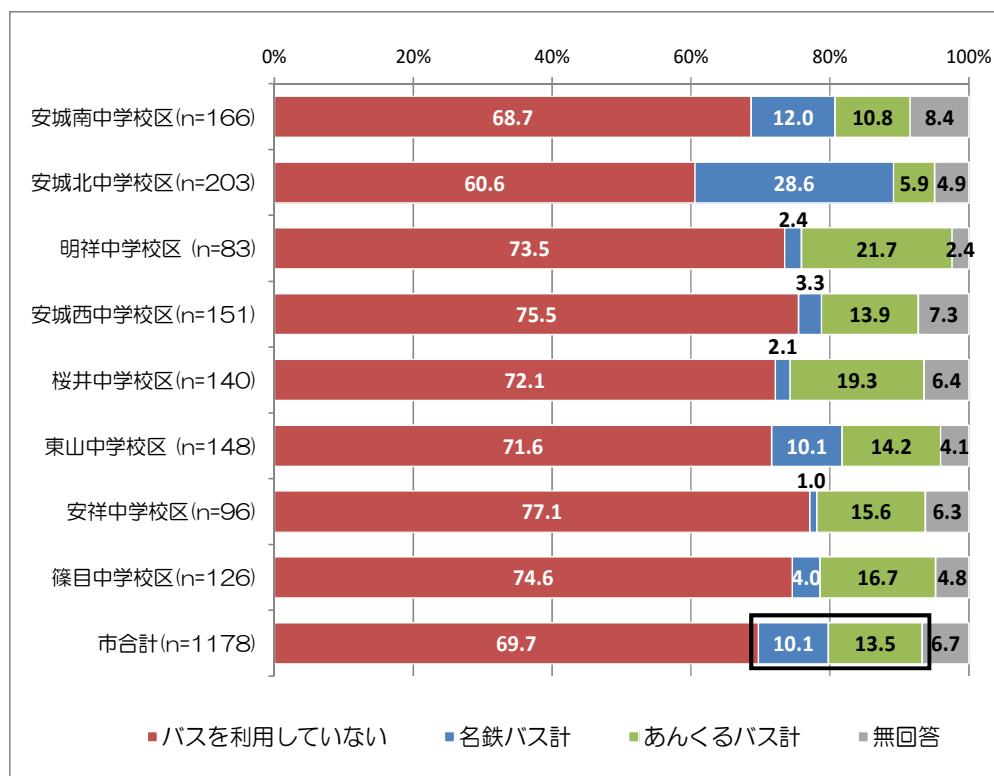
○バス利用率は 30%以上になります。

	平成 24 年	目標値	平成 29 年
バス利用率	24%	30%以上	21% ⇒目標未達成

図 バス利用の有無（市民アンケート）



参考 バス利用の有無と利用路線（H24 調査）



(3) 連携計画における実施事業の実施状況及びその評価

- 安城市が目指すまちづくりに合致した地域公共交通ネットワークとなるよう、あんくるバスの路線再編を実施した。
 - あんくるバスの路線再編後においても、人口集積がみられる地域は概ね公共交通の利用圏域（鉄道駅から1km、バス停から500m）に含まれており、夜間人口の約94%がカバーできている。
- ⇒連携計画における実施事業により、安城市が目指すまちづくりに合致した地域公共交通ネットワークを形成

図 平成 26 年度の路線再編後の公共交通路線図

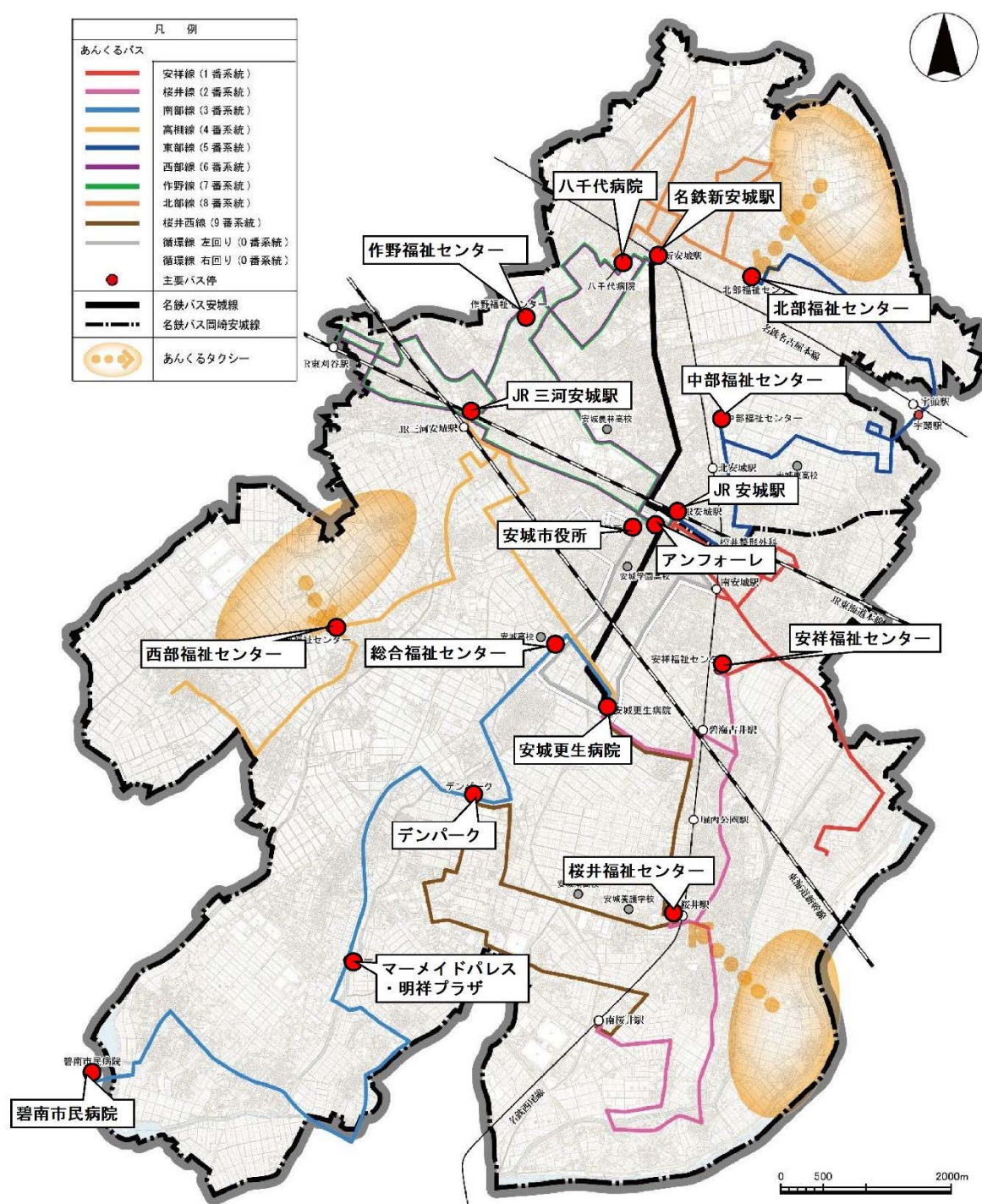
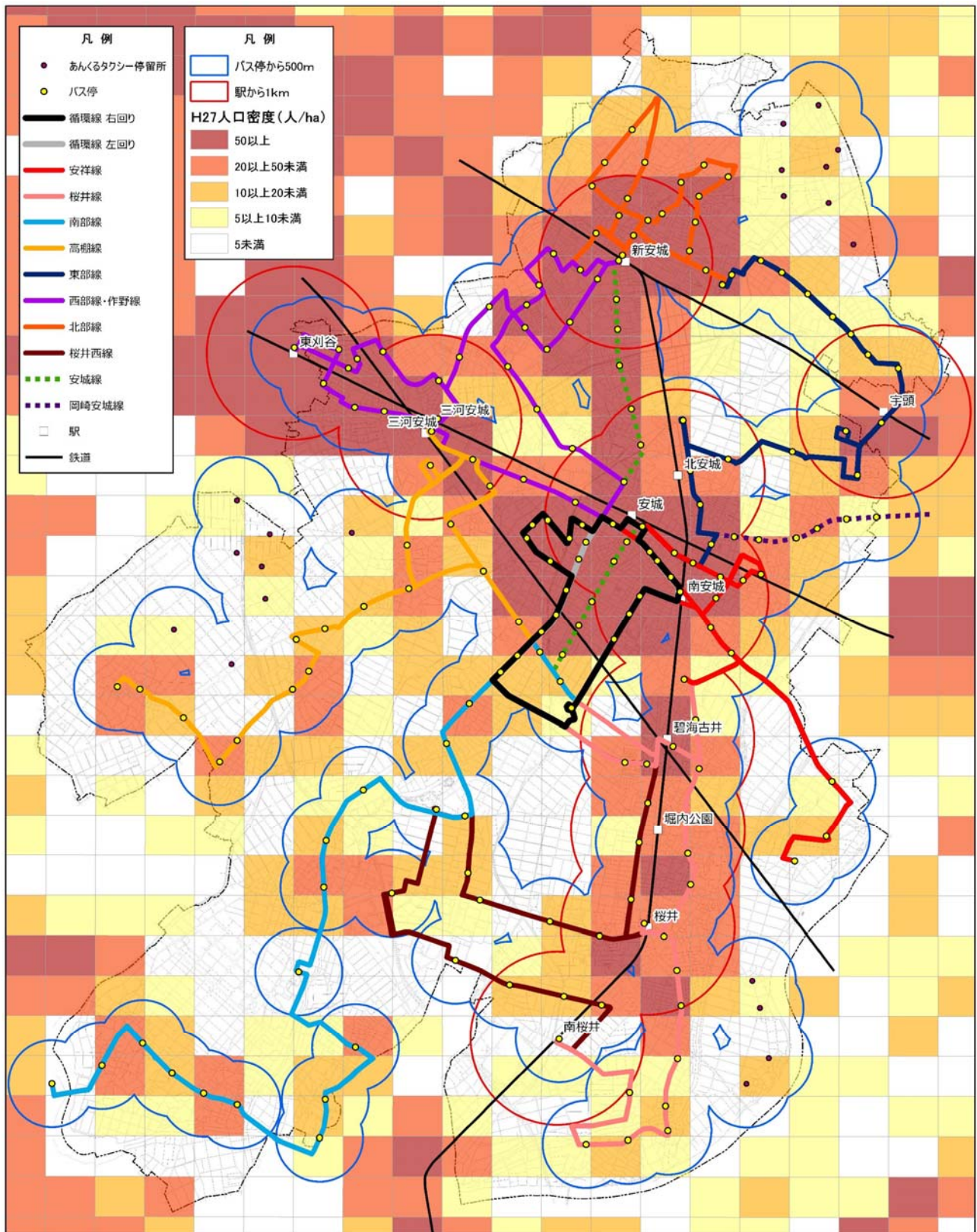


図 人口メッシュと公共交通利用圏域



	H27 夜間人口	H27 65 歳以上人口
安城市人口	185,399 人	36,017 人
公共交通利用圏域内人口	174,196 人	33,705 人
公共交通による人口カバー率	94.0%	93.6%

(資料：平成 27 年国勢調査)

<連携計画における実施事業の実施状況のまとめ>

■連携計画で定めた事業について、あんくるバスの路線再編、情報提供、利用促進、バリアフリー化、地域と一体となった取り組み、行政主体の取り組みを実施し、おおむね達成した。

■安城線の再編や地域バス協議会の立ち上げなど、実施に至っていない事業も存在する。

表 安城市地域公共交通総合連携計画における実施事業の実施状況

事業名			内容	実施主体	実施状況	実施概要	今後の取り組み
1. 幹線のバス路線計画	幹線のバス再編		岡崎・安城線（昼間時間帯ダイヤの見直し等）	行政・交通事業者	△	平成29年10月に減便を含むダイヤ改正を実施	利用状況を把握しつつ、地域公共交通網形成計画にて継続的な利用促進を実施
			安城線（南北軸としての機能強化等）	行政・交通事業者	△	デンパークへの延伸について、現在協議中で連携計画の計画期間中には実施に至らず	デンパークへの延伸について、引き続き協議し、地域公共交通網形成計画の計画期間中に実施
			循環線（循環ルートの再編等）	行政・交通事業者	○	平成26年10月に路線再編を実施	利用状況を把握しつつ、地域公共交通網形成計画にて継続的な利用促進を実施
2. 地域生活バス路線計画	地域生活バス再編	あんくるバス	市街地線（循環線と一体となったルート再編等）	行政・交通事業者	○	平成26年10月に路線再編を実施	利用状況を把握しつつ、地域公共交通網形成計画にて継続的な利用促進を実施
			桜井線（桜井西線と一体となったルート再編等）	行政・交通事業者			
			南部線（ルート再編、碧南市への乗り入れ等）	行政・交通事業者			
			高棚線（ルート再編、増便等）	行政・交通事業者			
			東部線（北部線と一体となったルート再編等）	行政・交通事業者			
			西部線（作野線と一体となったルート再編、刈谷市及び知立市のコミュニティバスとの乗り継ぎ利便性の向上等）	行政・交通事業者			
			北部線（東部線と一体となったルート再編、2系統化等）	行政・交通事業者			
			作野線（西部線と一体となったルート再編、刈谷市及び知立市のコミュニティバスとの乗り継ぎ利便性の向上等）	行政・交通事業者			
			桜井西線（桜井線と一体となったルート再編等）	行政・交通事業者			
	あんくるタクシー	小川町地区	行政・交通事業者	△	平成27年4月に減便を含むダイヤ改正、平成29年10月に始発時間帯の見直しを実施	利用状況を把握しつつ、地域公共交通網形成計画にて継続的な利用促進を実施	
		高棚町・箕輪町地区	行政・交通事業者				
		里町地区	行政・交通事業者				
3. 運賃の見直し	運賃の見直し	名鉄バス安城線及びあんくるバス	ゾーン制運賃の導入	行政・交通事業者	×	交通事業者とゾーン制運賃の導入に向けた協議を行ったが、名鉄バス安城線は通勤・通学定期利用が多く、利用実態と運賃設定に不整合が生じることから導入には至らなかった	名鉄バス安城線をデンパークへ延伸した場合について、名鉄バス安城線の運賃とあんくるバスの運賃を比較し、適正な運賃体系を検討
4. 公共交通利用促進計画	情報提供		乗り継ぎ拠点における総合案内板の設置、バス停案内表示の充実	地域・行政・交通事業者	○	主要駅に総合案内板を設置 バスロケーションシステムを導入 主要駅、主要病院、市役所、アンフォーレにバスロケーションシステム用のディスプレイを設置	バスサービスの変更に伴い、随時、見直しを実施
			バスマップ及び分かりやすいダイヤ表の作成、安城市ホームページの充実等	地域・行政・交通事業者	○	平成26年10月のあんくるバス路線再編に合わせ、バスマップ及びダイヤ表を新規作成 平成29年10月にバスマップ及びダイヤ表を一部見直し モビリティマネジメントに特化したホームページを開設	バスサービスの変更に伴い、随時、見直しを実施
			分かりやすいバス系統名の設定及びバス停等への系統表示	地域・行政・交通事業者	○	平成26年10月のあんくるバス路線再編に合わせ、バス系統名を見直し	—
	利用促進誘導施策		乗り継ぎ割引制度や市内全路線の利用が可能な1日乗車券の導入検討	地域・行政・交通事業者	○	乗継割引制度の導入には至らなかったが、高齢者及び障がい者を対象とした料金割引を導入	地域公共交通網形成計画にて継続的に実施
			JR安城駅、新安城駅、その他乗継拠点における待合環境改善	地域・行政・交通事業者	○	安城更生病院、安城駅、新安城駅、アンフォーレに待合所を整備	道路改良に合わせて待合環境整備を対応
	環境対策・バリアフリー化		バス車両の改善（低公害型車両、ノンステップバス等）	地域・行政・交通事業者	○	全路線にノンステップバスを導入済み	車両更新に合わせて対応
	地域づくりと一体となった取り組み		市のイベント時におけるバス利用促進のキャンペーン、商業振興や地球温暖化防止を目的とする関係団体と連携したバス利用促進等	地域・行政・交通事業者	○	安城まちなかホコ天きーぼー市にて、お買い物をした方にあんくるバスの無料チケットを配布	地域公共交通網形成計画にて継続的な実施を検討
			地域住民による各種活動の実施（バスの乗り方サポート、利用モデルダイヤ作成、バス停、付帯施設及び周辺における環境整備等）	地域・行政・交通事業者	○	別所団地及び転入者を対象とした公共交通の利用促進を展開 安城駅及び更生病院にてバス案内人による案内を実施 あんくるバスを利用したおすすめのお出かけプランを作成	地域公共交通網形成計画にて継続的な実施を検討
	5. 評価及び推進体制	住民主体の取り組み		〈仮〉地域バス協議会の立ち上げ・組織化	地域・行政	×	利用動向を踏まえながら、地域との協議を行ったが、立ち上げに至らず
行政主体の取り組み		総合交通会議（公共交通計画及び路線単位の評価・検証、見直し等の実施）	地域・行政	○	定期的な開催	継続的に開催	

○：事業内容をおおむね実施

△：事業内容を一部実施（一部未実施）

×

(4) 公共交通の利用状況による連携計画の実施事業の評価

○バス利用者数の推移

- 名鉄バスの安城線及び岡崎安城線の利用者数は、両路線とも横ばい傾向を示している。
- あんくるバスの利用者数は、増加傾向が続いているが、路線別にみると、利用者数が伸び悩んでいる路線も存在する。

⇒安城線及び岡崎安城線の維持・活性化に向けた取り組みが重要

⇒市民の生活の足として定着しているあんくるバスの維持、利便性向上、利用促進の展開が必要

⇒利用者数が伸び悩んでいるあんくるバスの路線が存在

図 名鉄バスの利用者数推移

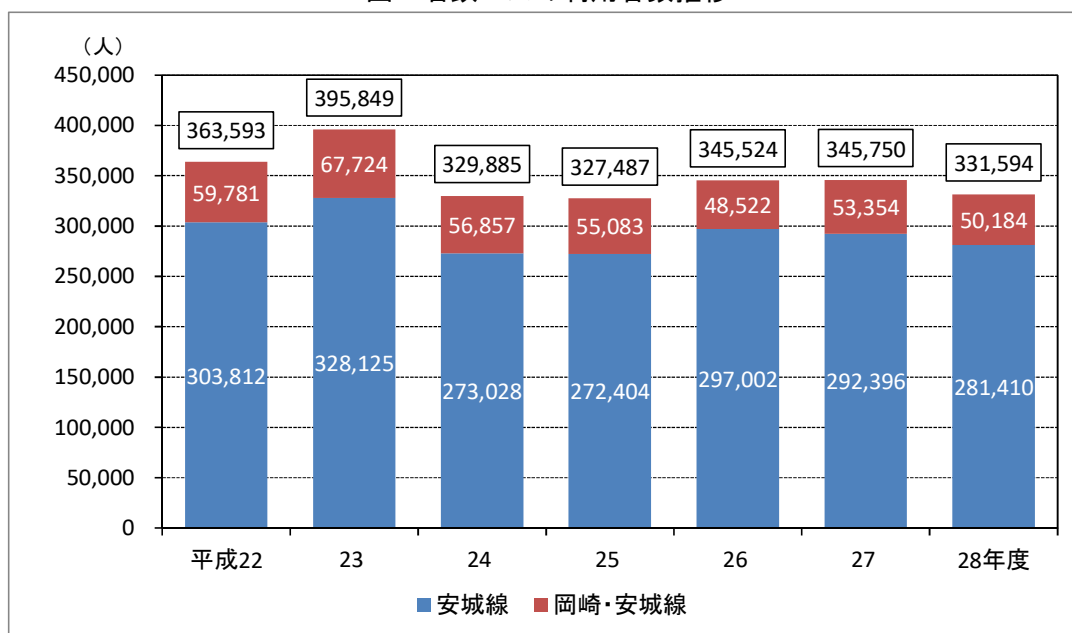
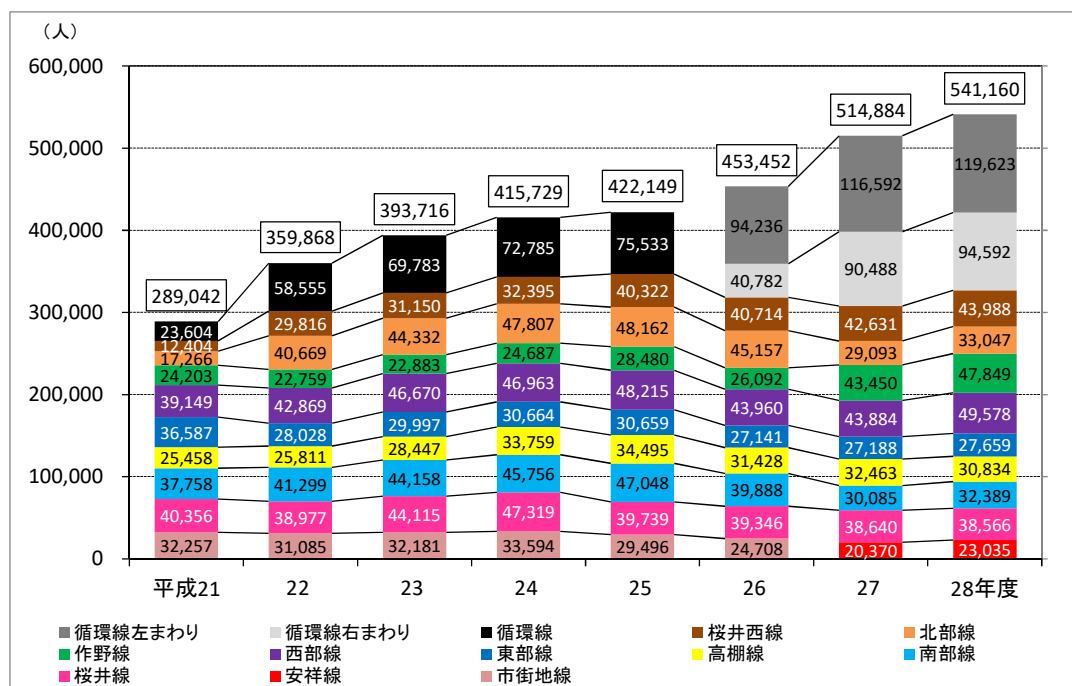


図 あんくるバスの利用者数推移



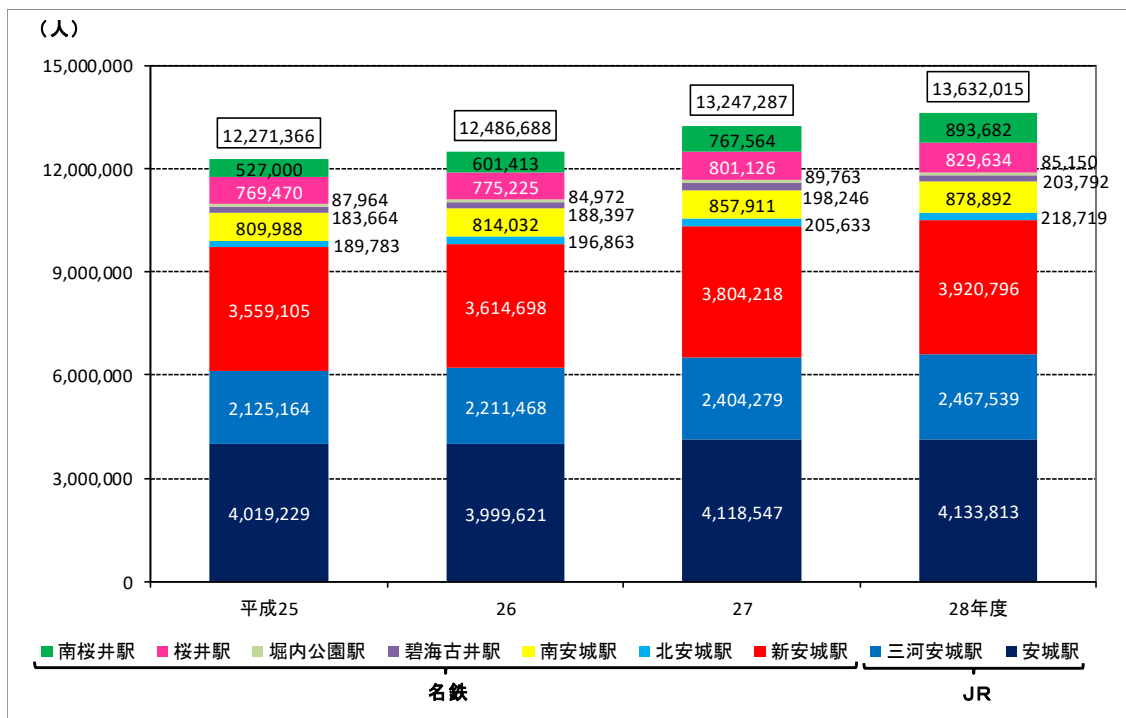
○鉄道及びタクシー利用者数の推移

■鉄道の利用者数は増加傾向にある。

■タクシーの利用者数は、減少傾向が続いている。

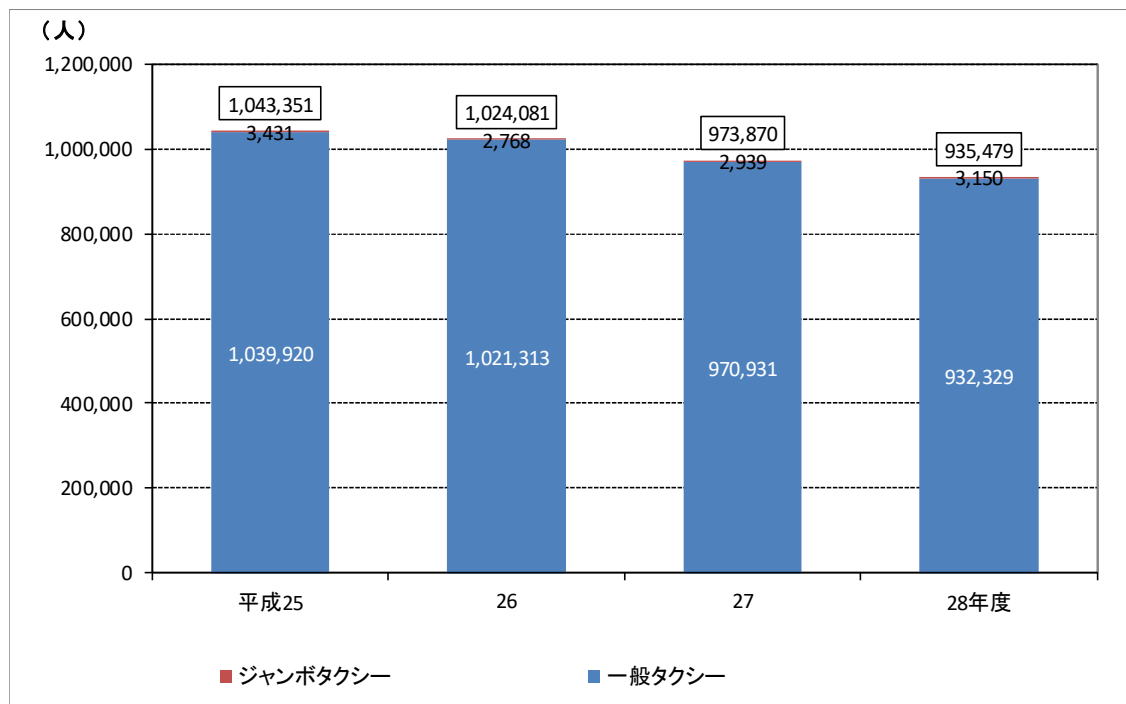
⇒バスだけでなく、鉄道やタクシーも含めた公共交通相互の連携強化が重要

図 鉄道の利用者数推移



※ J R 東海道本線の各駅（安城駅、三河安城駅）は乗車人員、名鉄名古屋本線・名鉄西尾線の各駅（新安城駅、北安城駅、南安城駅、碧海古井駅、堀内公園駅、桜井駅、南桜井駅）は乗降人員の半分の値を用いて作図

図 タクシーの利用者数推移



※安城市内に登録のある営業所の車両における輸送人員

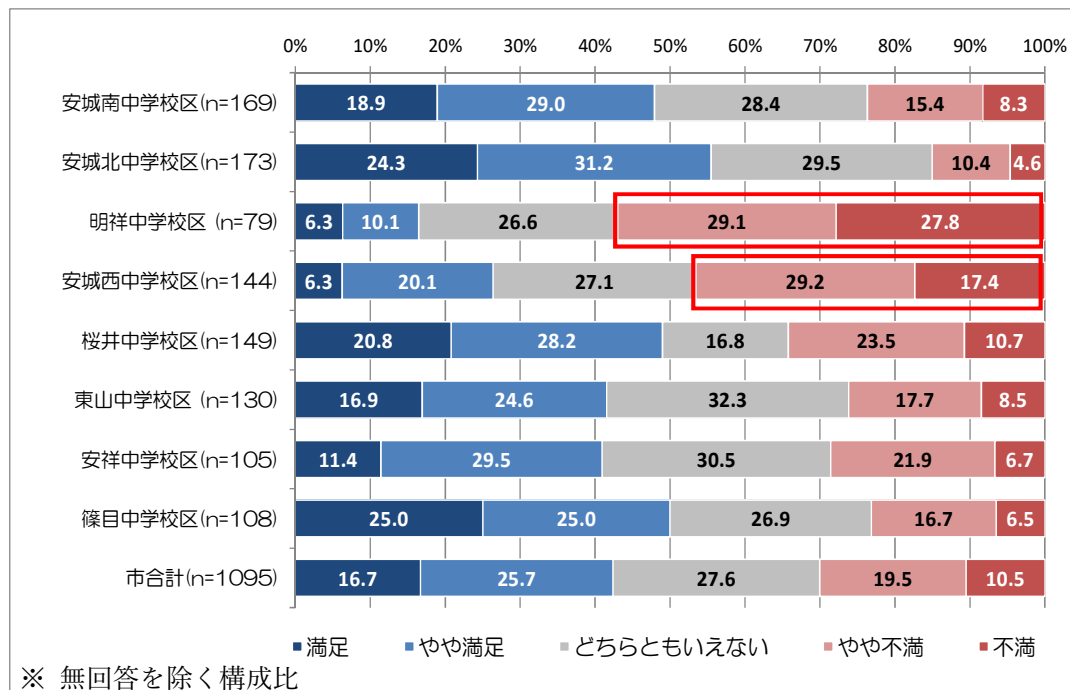
(5) 市民アンケート結果による連携計画の実施事業の評価

○外出する際の公共交通（鉄道やバス等）への満足度

■ 外出する際の公共交通（鉄道やバス等）への不満度が高いのは明祥中学校区、次いで安城西中学校区となっている。

⇒公共交通（鉄道やバス等）への不満度が高い地域が存在

図 外出する際の公共交通（鉄道やバス等）への満足度

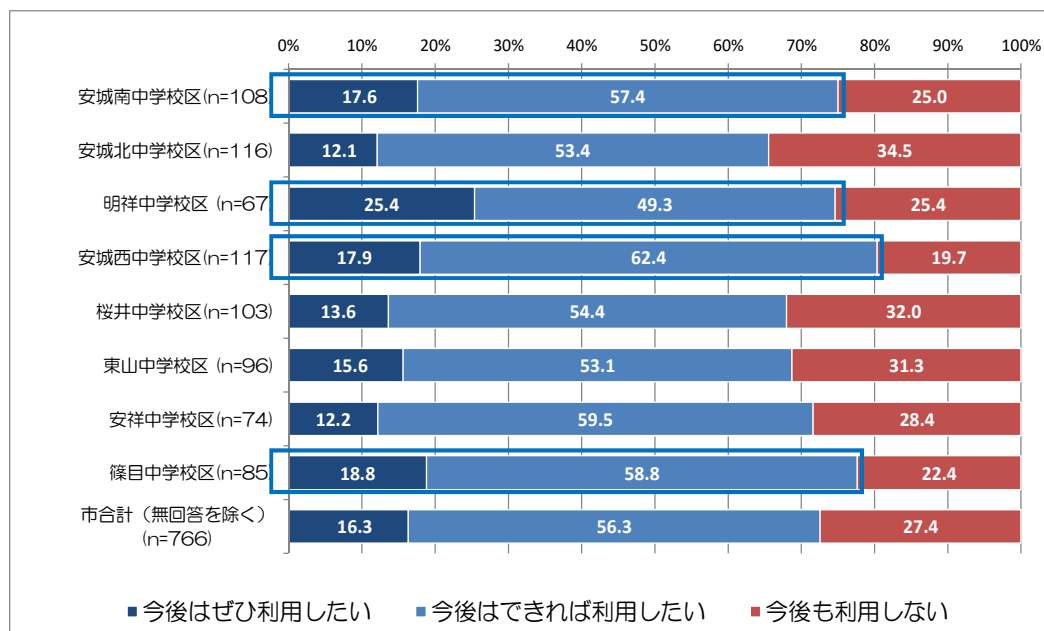


○バスを利用するための条件が改善された場合の利用意向

■ 安城西中学校区、篠目中学校区、安城南中学校区、明祥中学校区では、市全体よりも「利用意向あり（今後はぜひ利用したい+今後はできれば利用したい）」が高くなっている。

⇒地域ごとにことなる潜在需要が存在

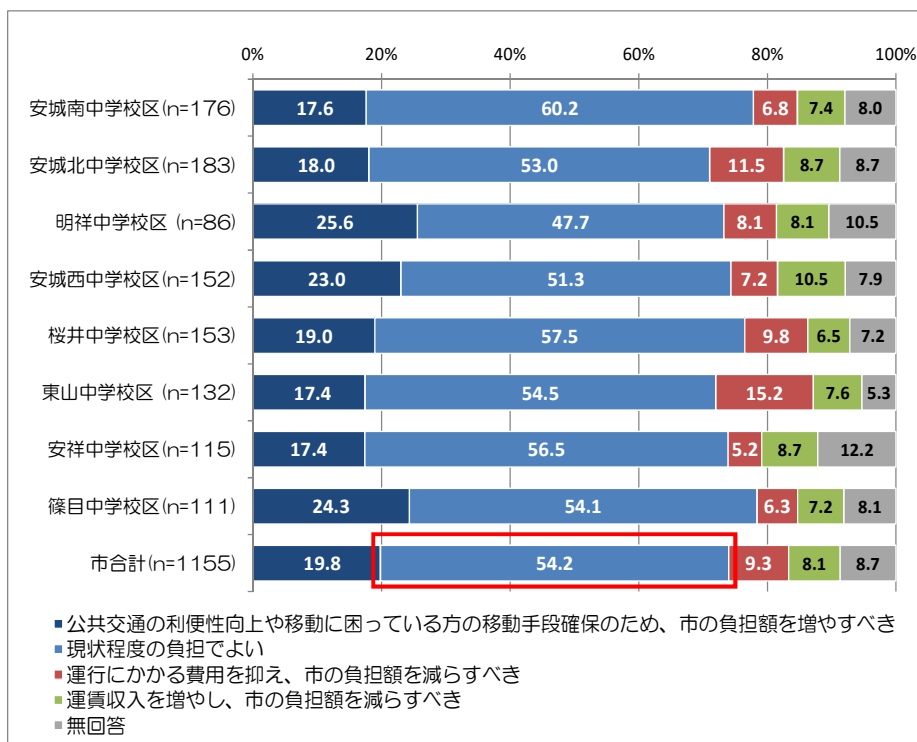
図 条件が改善された場合のバスの利用意向



○バス運行に対する市の予算からの費用負担のあり方について

- 市合計では、「現状程度の負担でよい」と考えている割合が半数以上を占めている。
 - 市合計では、「市の負担額を増やすべき」と考えている割合と「市の負担額を減らすべき（運行費用の抑制+運賃収入の増加）」と考えている割合は同程度となっている。
- ⇒市民の半数以上は現状程度の市の負担を希望

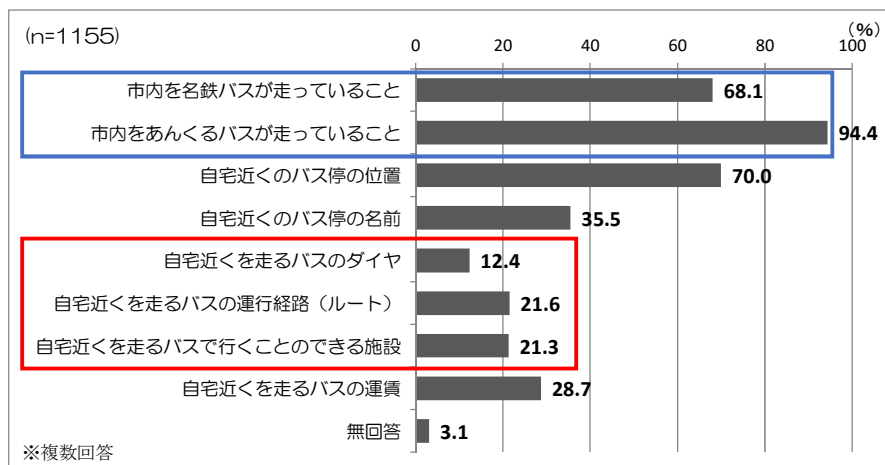
図 バス運行の市予算からの費用負担のあり方について



○公共交通の認知度

- 公共交通の認知度のうち「バスが走っていること」に対する認知度が高い一方、バスのダイヤ、ルートや行くことのできる施設などを知っている回答者は少ない。
- ⇒バスを実際に利用するために必要な情報（ダイヤ・ルート・行き先等）の認知度が低い

図 公共交通の認知度



(6) 乗降調査結果による連携計画の実施事業の評価

○バスの利用頻度

- あんくるバス計、名鉄バス安城線、名鉄バス岡崎・安城線は、週 1 回以上の利用者が半数以上となっている。
- あんくるバス計と名鉄バス岡崎・安城線は、通院・買物・飲食・娯楽目的の利用が通勤目的の利用よりも多く、名鉄バス安城線は通勤目的の利用が通院・買物・飲食・娯楽目的の利用よりも多くなっている。

⇒利用目的は路線により異なるものの、日常的な移動手段として利用者が定着

図 平日のバスの利用頻度

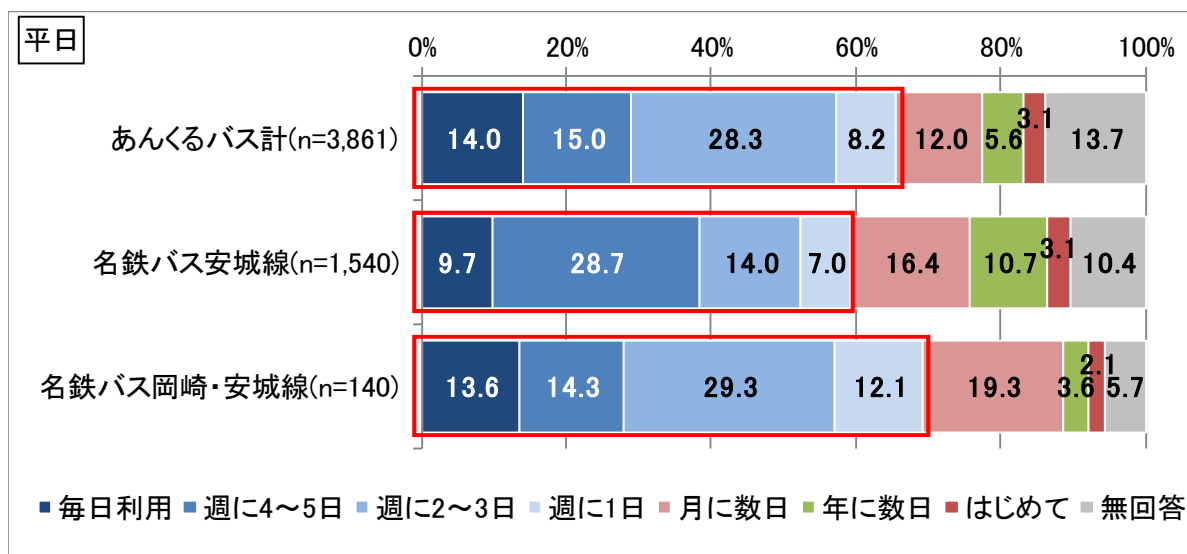
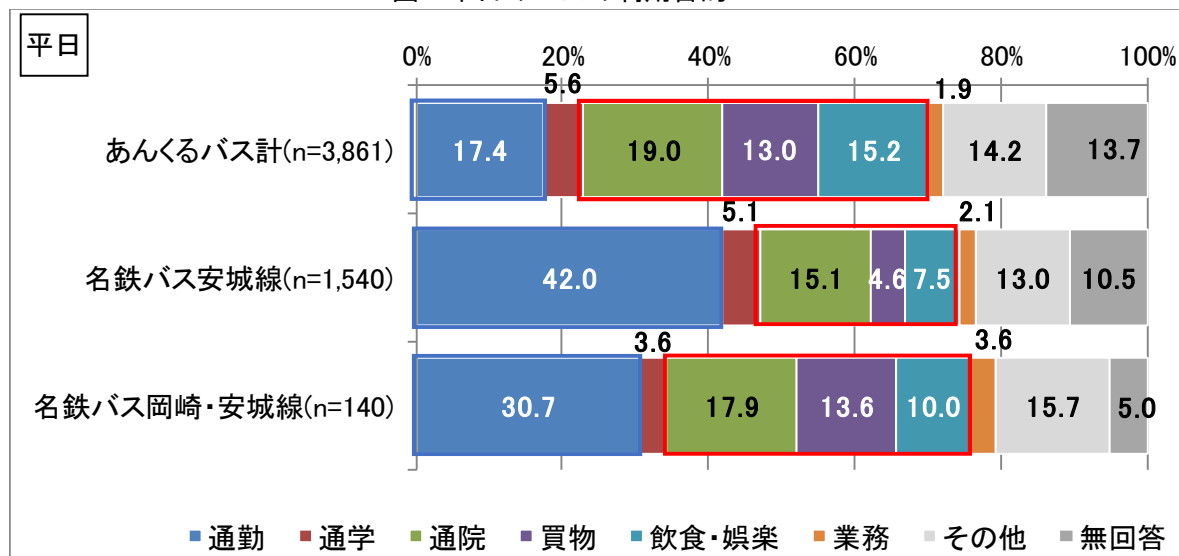


図 平日のバスの利用目的



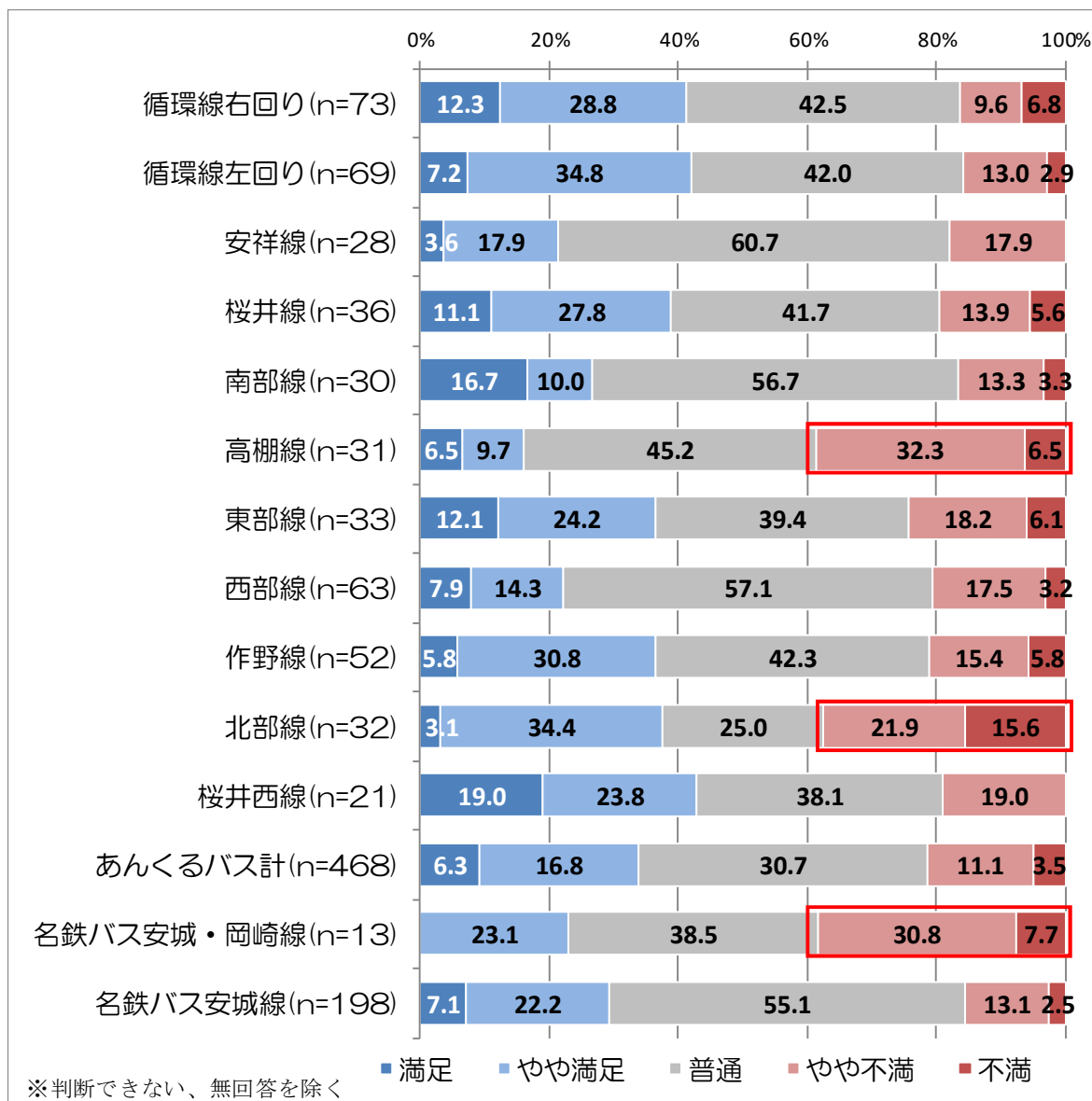
(7) バス利用者アンケート結果による連携計画の実施事業の評価

○路線別の総合満足度

■ あんくるバス高棚線、北部線、名鉄バス岡崎・安城線では、他の路線と比較して、不満割合（不満+やや不満）が高くなっている。

⇒不満割合が高い路線の満足割合を向上させることが重要

図 路線別の総合満足度



(8) 市の負担金の状況とバス事業における社会的背景

- 名鉄バス岡崎・安城線の市負担金は平成 28 年度で約 830 万円、名鉄バス安城線の市負担金は平成 28 年度で約 1,300 万円となっている。
 - あんくるバスの市負担金は、平成 28 年度で約 2 億 9,500 万円となっており、路線再編前の平成 25 年度の約 2.7 倍となっている一方、収支率は減少し、6.7%となっている。
 - 安全性確保の観点より、全国的にバス事業における人件費が上昇しているとともに、運転手の不足が社会問題になっている。
- ⇒サービスの拡大に伴い、バスの運行に対する市の負担金は上昇
- ⇒運転手の確保が社会問題

図 名鉄バス岡崎・安城線の収支状況の推移

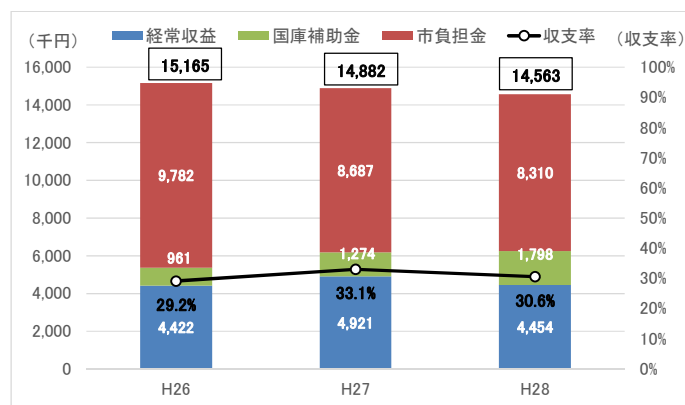


図 名鉄バス安城線の収支状況の推移

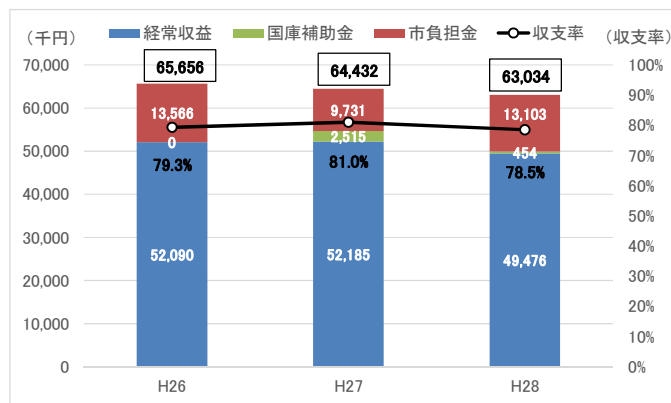
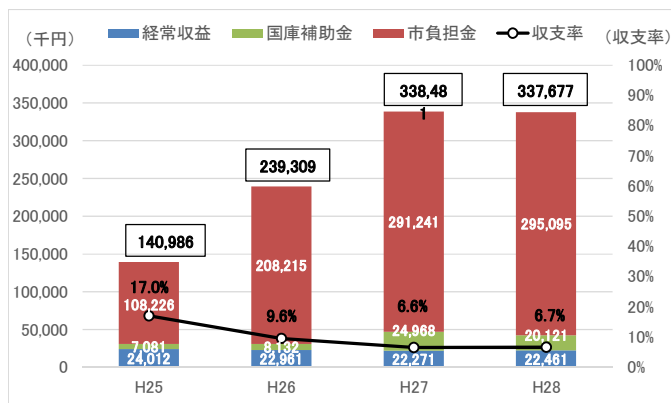


図 あんくるバスの収支状況の推移



※：収支率 (%) = 経常収益 (円) / 経常費用 [経常収益 + 国庫補助金 + 市負担金] (円)

※：あんくるバスでは、平成 26 年より高齢者・障害者無料乗車制度を実施

3. 上位関連計画及び地域概況

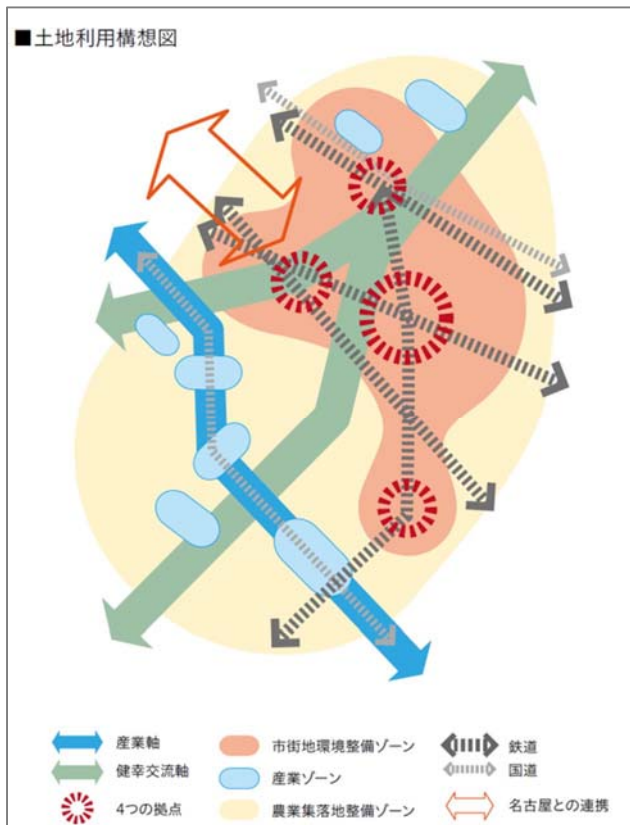
(1) 上位・関連計画から見た特徴

- 第8次安城市総合計画では、ＪＲ安城駅、ＪＲ三河安城駅、名鉄新安城駅、名鉄桜井駅の各駅周辺を４つの拠点として位置付け、拠点形成と拠点を核とした市街地形成を推進している。
- 安城市都市計画マスタープランでは、目指すべき将来都市構造の実現に向けては、居住や都市機能を配置していくことが必要となることから、４拠点周辺については、“１０年後以降の安城市の都市づくりを支える”拠点として、まちを使いながら、住みたくなるまちづくりを官民挙げて進めていくこと、他地域のモデルとなる居住・都市機能集積を進めていくことが必要であるとしている。このような中、交通体系（公共交通）の形成方針として、「鉄道駅における交通結節機能の強化、駅周辺における移動環境の充実」や「三河安城駅の利便性向上に向けた関係機関への働きかけ」等を掲げている。

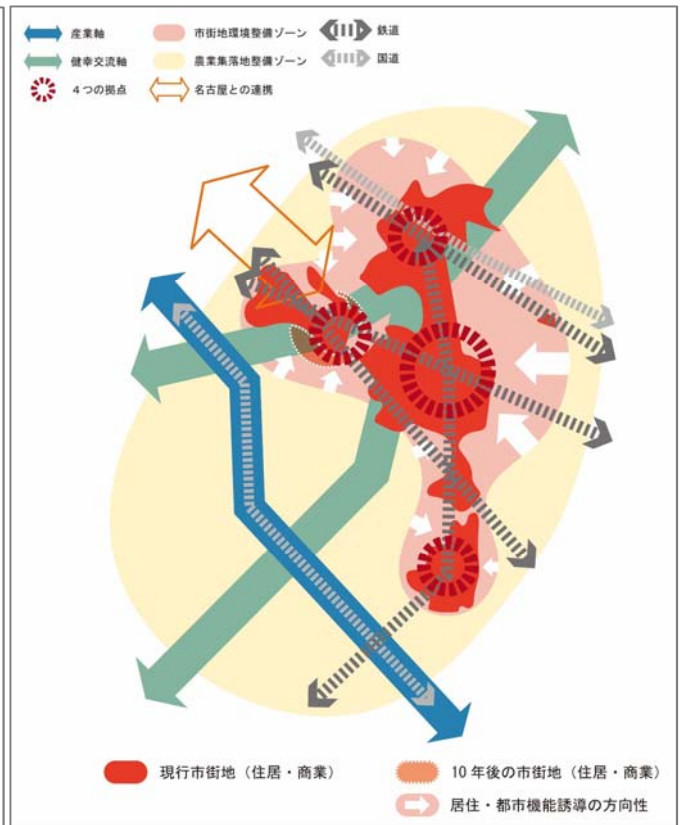
⇒安城市が目指すまちづくりの実現に向け、４つの拠点を中心とした歩いて暮らしやすい生活圏の形成に資する公共交通ネットワークの確保が重要

図 “１０年後以降の長期的都市づくり”
における将来都市構造

図 土地利用構想図



(資料：第8次安城市総合計画)



(資料：安城市都市計画マスタープラン)

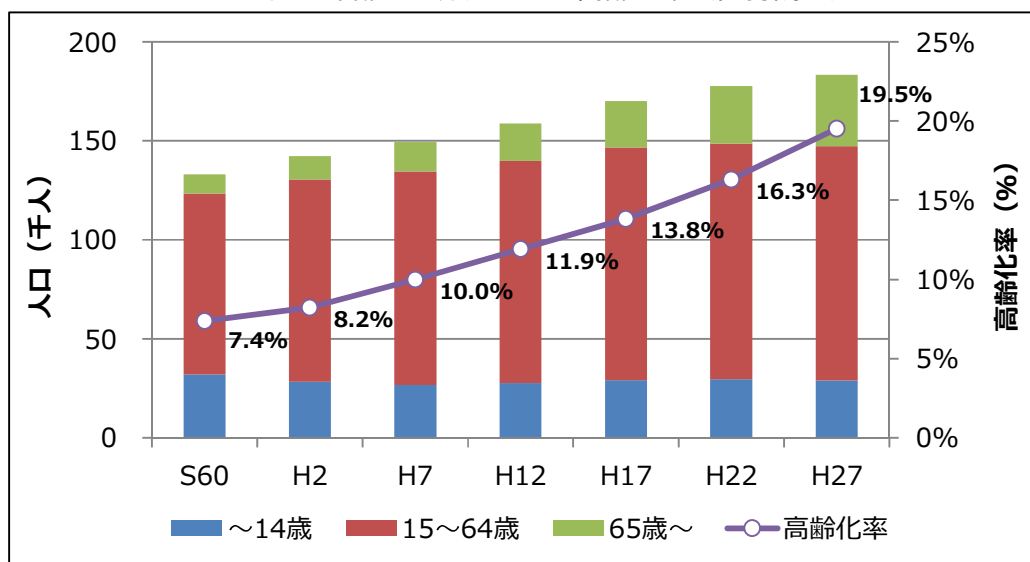
(2) 地域概況から見た特徴

■目標人口は2050年まで増加傾向にある一方、高齢化率は年々上昇している。

⇒人口増加による移動需要が増加見込み

⇒高齢化による移動需要の変化への対応が重要

図 年齢3区分別人口・高齢化率（国勢調査）



(資料：国勢調査)

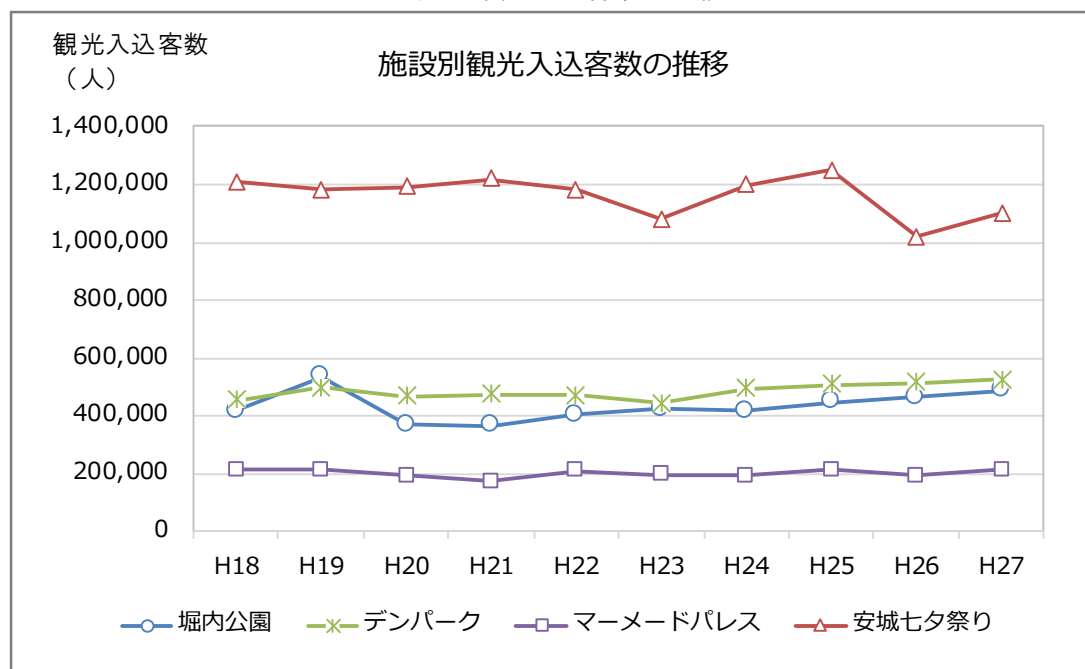
図 人口推計（市独自推計 シミュレーション3）



(資料：安城市 まち・ひと・しごと創生総合戦略)

- 安城七夕祭りを除く観光入込客数はデンパークが最も多い。
- 市民のバスで行けたら便利だと思う市内の施設のうち、観光施設では、デンパークが最も多い。
⇒観光需要の高いデンパークへのアクセス性向上に向けた交通環境の確保が必要

図 観光入込客数の比較



(資料：愛知県観光レクリエーション統計、安城七夕まつりホームページ)

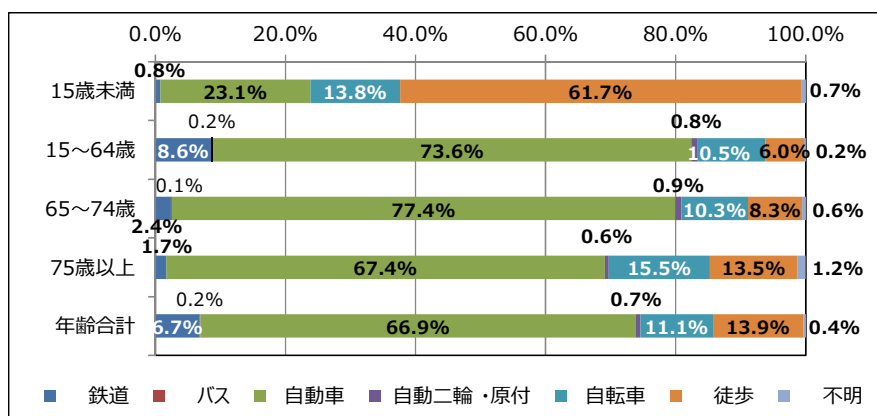
表 バスで行けたら便利だと思う市内の施設 (H24 市民アンケート調査)

バスで行けたら便利だと思う市内の施設 (n=1178)	回答数
安城更生病院	76
J R 安城駅	56
J R 三河安城駅	50
名鉄新安城駅	31
中央図書館	28
デンパーク	26
安城市役所	18
安城市総合運動公園	16
八千代病院	14
マーメイドパレス	12
アピタ安城南店	11

※10 票以上の施設のみ

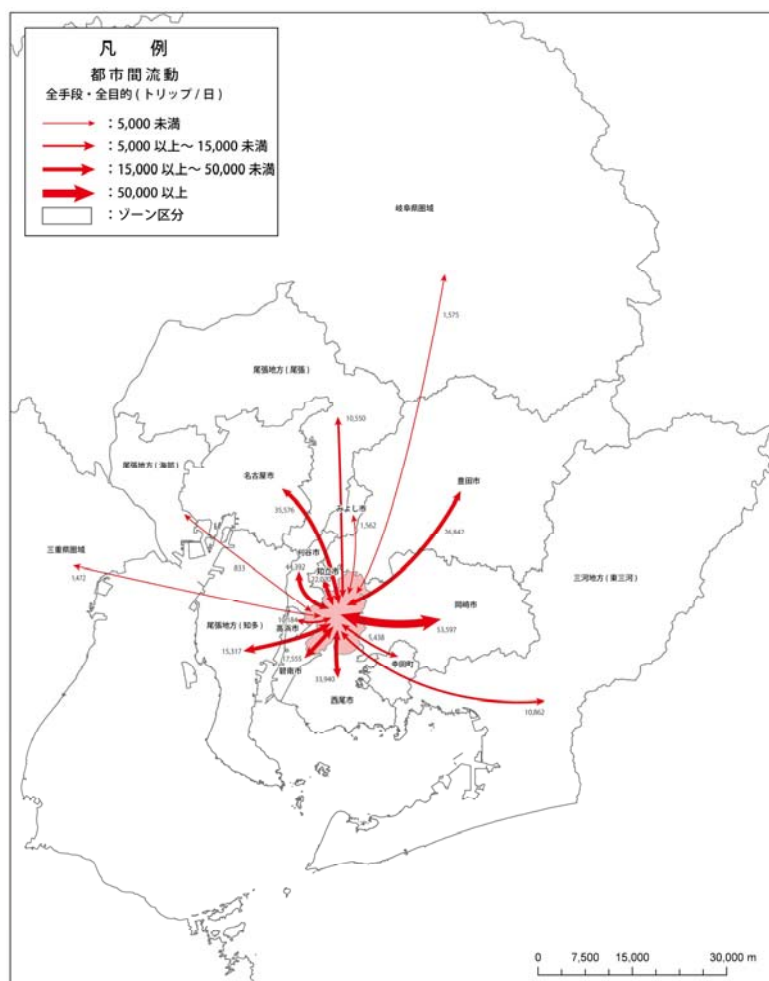
- 中京都市圏パーソントリップ調査における代表交通手段別での自動車の利用割合は、前期高齢者で約 77%を占める一方、高齢者層の公共交通（鉄道+バス）の利用割合は少ない。
- 都市間流動（全手段全目的）のを見ると、隣接する岡崎市との流動が最も多く見られる。
⇒今後増加する高齢者に対する公共交通利用への転換促進が重要
⇒岡崎市をはじめとした周辺市町への移動需要が存在

図 年齢階層別代表交通手段構成（PT 調査、H23、安城市計）



（資料：第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査）

図 都市間流動（全手段全目的）（PT 調査、H23）



（資料：第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査）

4. 安城市地域公共交通網形成計画策定の視点

ここまで整理した、安城市地域公共交通総合連携計画の評価結果、上位関連計画及び地域概況を踏まえ、本計画の策定の視点を整理します。

視点1 市民の生活の足として定着するバス路線の維持活性化

平成26年10月の路線再編以降、あんくるバスは利用者数が増加傾向にあり、市民の生活の足として定着しています。また、市民アンケートでは、バス運行に対する市の費用負担について、回答者の半数以上が「現状程度の費用負担」を求めています。

このことから、更なる利用者の獲得に向け、サービス面での利便性向上や更なる利用促進策を展開し、市民の生活の足としてのあんくるバスの維持活性化を図る必要があります。

一方、公共交通への不満割合が高い地域や路線、バス利用が不便な地域や利用が伸び悩む路線・区間について、周辺地域への影響を考慮しつつ、該当地域の住民意向に応じたバスサービスの見直しを図る必要があります。

また、名鉄バス岡崎・安城線及び安城線については、現行のサービス確保を図りながら、利用者獲得を目指した利用促進策を展開する必要があります。

視点2 まちづくりや観光と連携した公共交通ネットワークの確保

公共交通の維持活性化にあたっては、公共交通だけではなく、安城市が目指すまちづくりや観光振興との連携を図ることが重要です。

このことから、安城市都市計画マスタープランで目指している集約型都市づくりを支援するため、4つの拠点（JR安城駅、JR三河安城駅、名鉄新安城駅、名鉄桜井駅）を中心とした歩いて暮らしやすい生活圏の形成に資する公共交通ネットワークを確保する必要があります。

また、観光入込客数が多く主要な観光施設であるデンパークへの市内及び市外からの需要に対応し、更なる観光振興を図るため、周辺市町を含む広域的な視点により、市内での鉄道とバスの接続を維持するとともに、名鉄バス安城線の延伸によるデンパークへのアクセス手段の確保が重要です。

視点3 公共交通への利用転換を促進する各種施策の継続展開

あんくるバスの利用者数は増加傾向にあるものの、バス利用率は平成24年度より減少しており、更なる公共交通への利用転換の促進が重要です。そこで、これまで取り組んできた分かりやすい情報提供やバスの周知・PR等の各種施策について、その効果や改善点を把握し、より効果的な方法で継続的に展開することで、更なるバスの新規利用の創出を図る必要があります。

また、各種施策の展開にあたっては、今後増加が予想される高齢者や自動車を利用できない方などに対する配慮が重要です。

視点 4 連携計画の評価を踏まえた取り組み

これまで、安城市地域公共交通総合連携計画に基づき各種施策に取り組んできた結果、先述のとおり、バスが市民の生活の足として定着しています。

一方、持続可能な公共交通の実現にあたっては、各種施策を実施するだけでなく、その結果を評価・検証するとともに、より効果的な施策となるようその改善点を検討し、次の実施に繋げることが重要です。しかし、安城市地域公共交通総合連携計画においてその仕組みが確立されたとは言えません。そこで評価の枠組み及びその基準を明確化するとともに、市民協働のもと、その仕組みを維持していくことが重要です。

Ⅱ 持続可能な地域公共交通網の形成に資する 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する 基本的な方針

1. 公共交通が目指す姿

「第8次安城市総合計画」や「安城市都市計画マスタープラン」では、安城駅都市拠点、三河安城駅広域拠点、新安城駅地域拠点及び桜井駅地域拠点の4つの拠点を中心としたまちづくりを目指し、市内の居住地から4つの拠点へのアクセスの向上を定めています。

また、安城市地域公共交通総合連携計画では、「日常生活になじむ公共交通を皆が利用することによって、気軽におでかけできるまち」の実現を目指し、4つの基本方針「【基本方針1】多様な交通手段が相互に連携した公共交通ネットワークの形成」「【基本方針2】将来都市構造を誘導する公共交通軸の形成」「【基本方針3】地域住民の生活行動に応じた効果的な運行方式の選定」「【基本方針4】地域の主体的取組を支援することができる利用促進策の展開」に基づく各種施策を実施してきました。その結果、年間のバス利用者数が成果指標を大きく上回っており、多くの市民の日常生活になじむ公共交通となっています。

以上を踏まえ、本計画では安城市地域公共交通総合連携計画における公共交通が目指す姿や基本方針を継承しつつ、新たな課題の克服を目指した見直しを図るものとします。

そこで、安城市は、鉄道、路線バス、あんくるバス、あんくるタクシー、一般タクシーが相互に補完し合い、地域住民の生活行動に応じた利用しやすく合理的で効率的な公共交通ネットワークを形成し、さらに地域公共交通の活性化及び再生を図ることにより、「日常生活になじむ公共交通をみんなが利用することによって、気軽におでかけできるまち」を目指します。

そのために、地域・行政・交通事業者がそれぞれの立場を尊重しつつ、利用者の視点から公共交通ネットワーク形成に向けた三位一体の取り組みを実施するなかで、市民生活に必要な公共交通を皆で育んでいくものとします。

将来都市像（第8次安城市総合計画）

幸せつながる健幸都市 安城

都市づくりの目標 （安城市都市計画マスタープラン）

- みんなでまちをつくる！都市機能が便利に使える集約型都市づくり。
- みんなでまちをつかう！市民とともににはぐくむ持続可能な都市づくり。
- みんなで生きる力をつくる！活力と活気で賑わいあふれる都市づくり。
- みんなで安心をつくる！安全・安心に暮らせる都市づくり。
- みんなで心地よさをつくる！人と自然が共生する都市づくり。

安城市が目指すまちづくりの実現を支援

安城市地域公共交通総合連携計画

連携計画の評価

安城市地域公共交通網形成 計画策定の視点

- 市民の生活の足として定着するバス路線の維持活性化
- まちづくりや観光と連携した公共交通ネットワークの確保
- 公共交通への利用転換を促進する各種施策の継続展開
- 連携計画の評価を踏まえた取り組み

連携計画の継承・一部見直し

公共交通が目指す姿

**日常生活になじむ公共交通を
みんなが利用することによって、
気軽におでかけできるまち**

- 誰もが安全かつ快適に移動できるまち
- バス利用の定着を促進し、持続可能なバス交通が確立されたまち
- 市民が公共交通を育むまち

公共交通体系の基本方針

- 基本方針1** 多様な交通手段が相互に連携した持続可能な公共交通ネットワークの維持・活性化
- 基本方針2** 将来都市構造を誘導するために強化した公共交通軸の維持・活性化
- 基本方針3** 公共交通への利用転換を図る各種施策の継続展開
- 基本方針4** みんなで取り組む仕組みの構築による持続可能な公共交通の実現

2. 基本方針

安城市が目指す都市像や公共交通が目指す姿を踏まえ、安城市地域公共交通網形成計画策定の視点に対応した4つの基本的な方針に基づき、公共交通の活性化を図ります。

表 安城市地域公共交通網形成計画策定の視点と基本方針の関係

安城市地域公共交通網形成計画策定の視点		基本方針1	基本方針2	基本方針3	基本方針4
視点1	市民の生活の足として定着するバス路線の維持活性化	○	○		
視点2	まちづくりや観光と連携した公共交通ネットワークの確保	○	○		
視点3	公共交通への利用転換を促進する各種施策の継続展開	○		○	
視点4	連携計画の評価を踏まえた取り組み	○			○

基本方針1 多様な交通手段が相互に連携した持続可能な公共交通ネットワークの維持・活性化

- 市内には、東海道新幹線をはじめ、JR東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄西尾線、名鉄バス、あんくるバス、あんくるタクシー、一般タクシーが存在し、これら公共交通相互を乗り継ぐことで市内及び近隣自治体間の移動が可能となる公共交通ネットワークが形成されています。
- 平成26年度に実施したあんくるバスの路線再編では、市民の生活行動に馴染むきめ細かいサービス提供が可能となるよう、各路線の役割と確保すべきサービス水準を明確にしました。それにより、競合関係を解消するとともに、隣接自治体への乗り入れを行う等、路線バスを含む各路線が相互に補完関係にある合理的なバスネットワークを形成しました。
- 名鉄バス岡崎・安城線は、広域的な交通機関軸としての機能を担ってきましたが、利用者数は横ばい傾向にあり、路線の維持には更なる利用者の獲得が必要です。
- あんくるバスは、平成26年度の路線再編後、利用者数が増加を続けていますが、利用者数が伸び悩んでいる路線も存在します。市民アンケートでは、明祥中学校区や安城西中学校区において、公共交通の不満割合が他の地域よりも高く、利用者アンケートでは、あんくるバス高棚線、北部線、名鉄バス岡崎・安城線において、他の路線より不満割合が高くなっています。このことから、不満割合が高い地域や路線における不満の解消が必要です。
- あんくるタクシーについては、運行時間帯の短縮等により利用者数が少なく、沿線住民が利用しやすい公共交通サービスのあり方の再検討が必要になっています。



利用者数が伸び悩んでいる路線やバス利用が不便な地域において、既存の路線を基本としながら、既存利用者及び沿線住民の意向に応じたバスサービスの見直しを図ることで、既存のバスネットワークを維持しつつ、多様な交通手段の相互連携の維持により、費用効率を踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの維持・活性化を図ります。

基本方針２ 将来都市構造を誘導するために強化した公共交通軸の維持・活性化

- 安城市は鉄道駅を中心とする４つの拠点（ＪＲ安城駅都市拠点、三河安城駅広域拠点、新安城駅地域拠点及び桜井駅地域拠点）を都市構造の核として位置づけ、集約型都市構造の構築を目指しています。特に安城市都市計画マスタープランでは、目指すべき将来都市構造の実現に向けて、居住地や都市機能を配置していくことが必要となることから、４拠点周辺については、まちを使いながら、住みたくなるまちづくりを官民挙げて進めていくこと、他地域のモデルとなる居住地・都市機能の集積を進めていくことが必要であるとしており、この実現には公共交通の充実が必要です。
- ４拠点に加え、安城更生病院や市役所、総合福祉センター等の市民の生活拠点となる施設相互の更なる連携強化、市内の主要な観光施設であるデンパークや堀内公園、マーメイドパレス、本證寺、明治川神社、丈山苑等へのアクセス利便性の強化、周辺市街地から各拠点へのバスによるアクセス利便性の向上を図る必要があります。
- 名鉄バス安城線と岡崎・安城線については、公共交通軸としてのサービス水準を確保するため、行政による支援を実施しており、今後もサービス水準を維持するためには、継続的に必要に応じた支援が必要です。

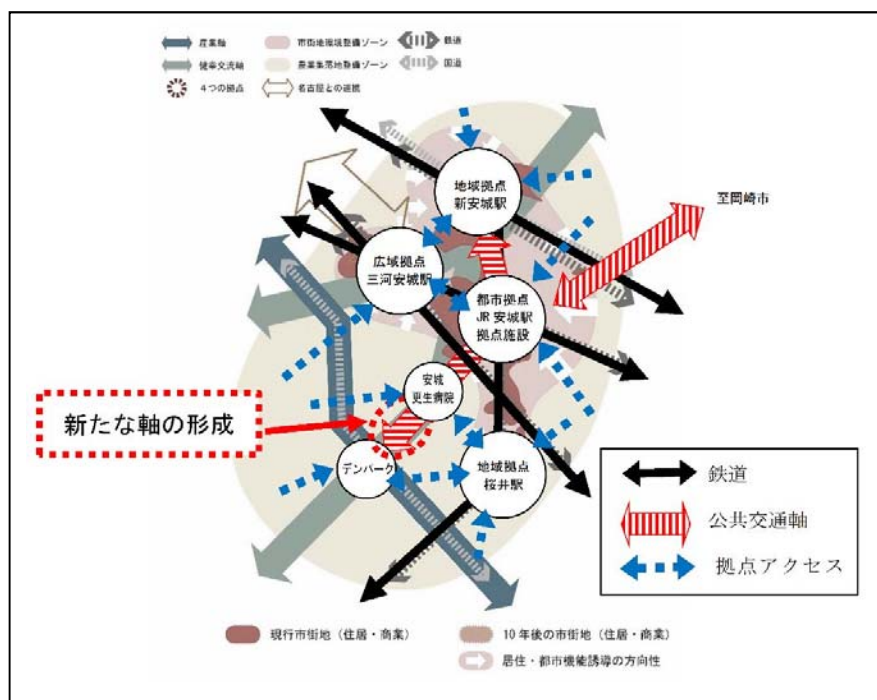


ＪＲ安城駅都市拠点、三河安城駅広域拠点、新安城駅地域拠点相互を連絡する既存の公共交通軸を維持します。

また、重要な観光施設であるデンパークへの名鉄バス安城線の延伸により、安城市の南北方向における一体性を高める公共交通軸（新安城駅地域拠点—ＪＲ安城駅都市拠点—市役所—安城更生病院—デンパーク）を形成します。その際は、名鉄バス安城線の運賃とあんくるバスの運賃を比較し、適正な運賃体系を検討します。

一方で、公共交通軸の形成にあたっては、必要に応じて行政による民間のバス路線への支援を継続します。

図 将来都市構造と公共交通軸の関係



基本方針3 公共交通への利用転換を図る各種施策の継続展開

- 安城市地域公共交通総合連携計画における各種利用促進策の実施に取り組んできた結果、バス交通の利用者の増加に繋がっていますが、バス利用率の増加には至っておらず、更なる公共交通への利用転換が必要です。



これまで取り組んできた各種利用促進策について、これまでの取り組みに対する評価及び改善を実施し、より効果的な利用促進策を継続的に展開します。

それにより、公共交通への利用転換を促進するとともに、今後増加が予想される高齢者や自動車を利用できない方をはじめとした新規利用者の獲得を図ります。

基本方針4 みんなで取り組む仕組みの構築による持続可能な公共交通体系の実現

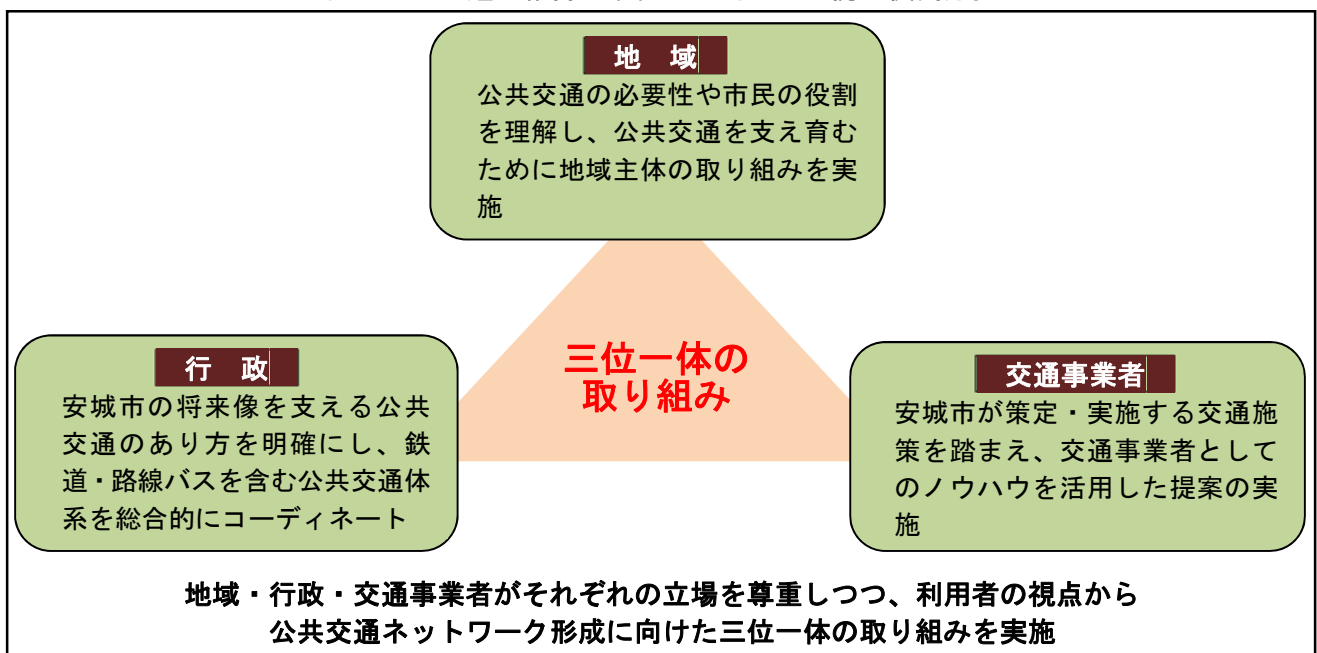
- 基本方針1～3の実現に向けた効果的な施策展開には、地域、行政、交通事業者がそれぞれの役割を果たす中で、三位一体の取り組みを実施し、持続可能な公共交通体系を実現します。
- この三位一体の取り組みにあたっては、市民のニーズに合致した利用促進策の展開やバスサービスの見直しを実現するため、市民が主体的に活動することが重要です。



市民のニーズに応じた公共交通を地域が支えていく仕組みを構築する必要があることから、特定地域や市民の有志から構成される（仮称）地域の交通を応援する会の立ち上げ等、地域と行政が協働で各種利用促進策に取り組めます。

そして、地域、行政、交通事業者がそれぞれの役割を果たす中で、三位一体の取り組みを実施し、持続可能な公共交通体系を継続的に構築します。

図 バス交通の維持・活性化に向けた連携と役割分担



Ⅲ 計画の区域と計画期間

1. 計画の区域

本計画の計画区域は、安城市全域とします。なお、隣接市との連携にあたっては、個別に協議・調整を図ります。

2. 計画期間

本計画は、第8次安城市総合計画、安城市まち・ひと・しごと創生総合戦略、安城市都市計画マスタープラン、安城市総合交通戦略等の上位関連計画との整合を図りつつ、公共交通が抱える直近の改善点を克服するため、本計画の計画期間は、2018年度（平成30年度）～2022年度の5か年とします。

Ⅳ 計画の目標

安城市が目指す交通将来像の達成度を検証するため、地域公共交通の基本方針に基づく評価指標を設定します。

安城市地域公共交通網形成計画の基本方針と達成を目指す評価指標

公共交通が目指す姿 日常生活になじむ公共交通をみんなが利用することによって、気軽におでかけできるまち

評価指標 公共交通全体の年間利用者数の増加
中学校区別の公共交通全体の不満割合の減少

基本方針 1 多様な交通手段が相互に連携した持続可能な公共交通ネットワークの維持・活性化

評価指標 1 乗継に関する項目の不満割合の減少

基本方針 2 将来都市構造を誘導するために強化した公共交通軸の維持・活性化

評価指標 2 各拠点内及びデンパークの年間バス停利用者数の増加

基本方針 3 公共交通への利用転換を図る各種施策の継続展開

評価指標 3 公共交通サービスの認知度の増加

基本方針 4 みんなで取り組む仕組みの構築による持続可能な公共交通体系の実現

評価指標 4 地域と行政が協働で取り組む利用促進策の実施件数

表 評価指標[計画年度：2022 年度] (1/2)

公共交通が目指す姿・基本方針	評価指標		
【公共交通が目指す姿】 「日常生活になじむ公共交通をみんなが利用することによって、気軽におでかけできるまち」	【評価指標】 公共交通全体の年間利用者の増加 (交通事業者提供資料より集計)		
		目標値 [2022 年度]	現況値 [2016 年度]
	公共交通全体の年間利用者数※1	1, 602 万人	1, 446 万人
	鉄道の年間利用者数※2	1, 511 万人	1, 363 万人
	バスの年間利用者数※3	91 万人	83 万人
	【評価指標】 中学校区別の公共交通全体の不満割合の減少 (市民アンケートより集計)		
【基本方針 1】 多様な交通手段が相互に連携した持続可能な公共交通ネットワークの 維持・活性化		目標値 [2022 年度]	現況値 [2017 年度]
	中学校区別の公共交通全体の不満割合※4	現況値未満	15. 0～56. 9%
	【評価指標】 乗継に関する項目の不満割合の減少 (バス利用者アンケートより集計)		
		目標値 [2022 年度]	現況値 [2017 年度]
	名鉄バス安城線の乗継に関する項目の不満割合※5	現況値未満	27. 8%
	名鉄バス岡崎・安城線の乗継に関する項目の不満割合※5	現況値未満	36. 8%
	あんくるバスの乗継に関する項目の不満割合※5	現況値未満	43. 5%

※1：公共交通全体の年間利用者数は、鉄道、路線バス、あんくるバス、一般タクシーの年間利用者数の合計値

※2：鉄道の年間利用者数は、JR東海道本線の各駅（安城駅、三河安城駅）の年間乗車人数及び名鉄名古屋本線・名鉄西尾線の各駅（新安城駅、北安城駅、南安城駅、碧海古井駅、堀内公園駅、桜井駅、南桜井駅）の年間乗降人数の半分の値の合計値

※3：バスの年間利用者数は、名鉄バス各線（安城線、岡崎・安城線）の年間利用者数、あんくるバス各線（循環線右まわり、循環線左まわり、安祥線、桜井線、南部線、高棚線、東部線、西部線、作野線、北部線、桜井西線）の年間利用者数、あんくるタクシー（里・橋目地区、高棚・箕輪地区、小川地区）の年間利用者数の合計値

※4：公共交通全体の不満割合は、市民アンケート問9の不満またはやや不満の回答割合

※5：乗継に関する項目の不満割合は、バス利用者アンケート問19の「乗り継ぎの際の待ち時間」「乗り継ぎの情報や乗り継ぎ案内のわかりやすさ」「乗り継ぎをする際の移動距離」「乗り継ぐバス停の待合環境」に不満またはやや不満を1つ以上回答した方の回答割合

表 評価指標[計画年度：2022 年度] (2/2)

公共交通が目指す姿・基本方針	評価指標		
【基本方針 2】 将来都市構造を誘導するために強化した公共交通軸の維持・活性化	【評価指標】 各拠点内及びデンパークの年間バス停利用者数の増加 (交通事業者提供資料より集計)		
		目標値 [2022 年度]	現況値 [2016 年度]
	J R 安城駅の年間バス停利用者数※6	146, 100 人	141, 635 人
	J R 三河安城駅の年間バス停利用者数※7	15, 800 人	14, 457 人
	名鉄新安城駅の年間バス停利用者数※8	93, 900 人	91, 004 人
	名鉄桜井駅の年間バス停利用者数※9	17, 800 人	17, 476 人
	デンパークの年間バス停利用者数※10	7, 400 人	6, 745 人
【基本方針 3】 公共交通への利用転換を図る各種施策の継続展開	【評価指標】 公共交通サービスの認知度の増加 (市民アンケートより集計)		
	評価項目	目標値 [2022 年度]	現況値 [2017 年度]
	公共交通サービスの認知度※11	現況値以上	73. 3%
【基本方針 4】 みんなで取り組む仕組みの構築による持続可能な公共交通体系の実現	【評価指標】 地域と行政が協働で取り組む利用促進策の実施件数		
	評価項目	目標値 [2022 年度]	現況値 [2017 年度]
	地域と行政が協働で取り組む利用促進策※12※13	5 件	1 件
	(仮称) 地域の交通を応援する会の立ち上げ	新規立ち上げ	—

- ※6：J R 安城駅の年間バス停利用者数は、J R 安城駅バス停における乗り入れバス路線（名鉄バス安城線、名鉄バス岡崎・安城線、循環線右まわり、循環線左まわり、安祥線、東部線、西部線、作野線）の乗車人数の合計値
- ※7：J R 三河安城駅の年間バス停利用者数は、三河安城駅北口バス停及び三河安城駅中央口バス停における乗り入れバス路線（高棚線、西部線、作野線）の乗車人数の合計値
- ※8：名鉄新安城駅の年間バス停利用者数は、新安城駅南口バス停及び新安城駅北口バス停における乗り入れバス路線（名鉄バス安城線、西部線、作野線、北部線）の乗車人数の合計値
- ※9：名鉄桜井駅の年間バス停利用者数は、桜井駅バス停における乗り入れバス路線（桜井線、桜井西線）の乗車人数の合計値
- ※10：デンパークの年間バス停利用者数は、デンパークバス停における乗り入れバス路線（南部線、桜井西線）及び新規乗り入れ路線（名鉄バス安城線）の乗車人数の合計値
- ※11：市民アンケート問 25 の「自宅近くのバス停の位置」「自宅近くのバス停の名前」「自宅近くを走るバスのダイヤ」「自宅近くを走るバスの運行経路」「自宅近くを走るバスで行くことのできる施設」「自宅近くを走るバスの運賃」を 1 つ以上回答した方の回答割合
- ※12：地域と行政が協働で取り組む利用促進策は、本計画で定める各種利用促進策のうち、地域や市民と行政が協力して取り組む利用促進策
- ※13：地域と行政が協働で取り組む利用促進策における目標値は計画期間中の合計の実施件数（毎年実施する事業については、最初に実施する年に 1 件とカウントし、次年度以降に実施する同様な事業はカウントしない）

V 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体

1. 公共交通の機能分類と運行水準の設定

安城市における公共交通について、現行の公共交通の役割分担及び公共交通各路線が有する機能に基づき、公共交通の機能分類を設定します。

図 基本方針展開図

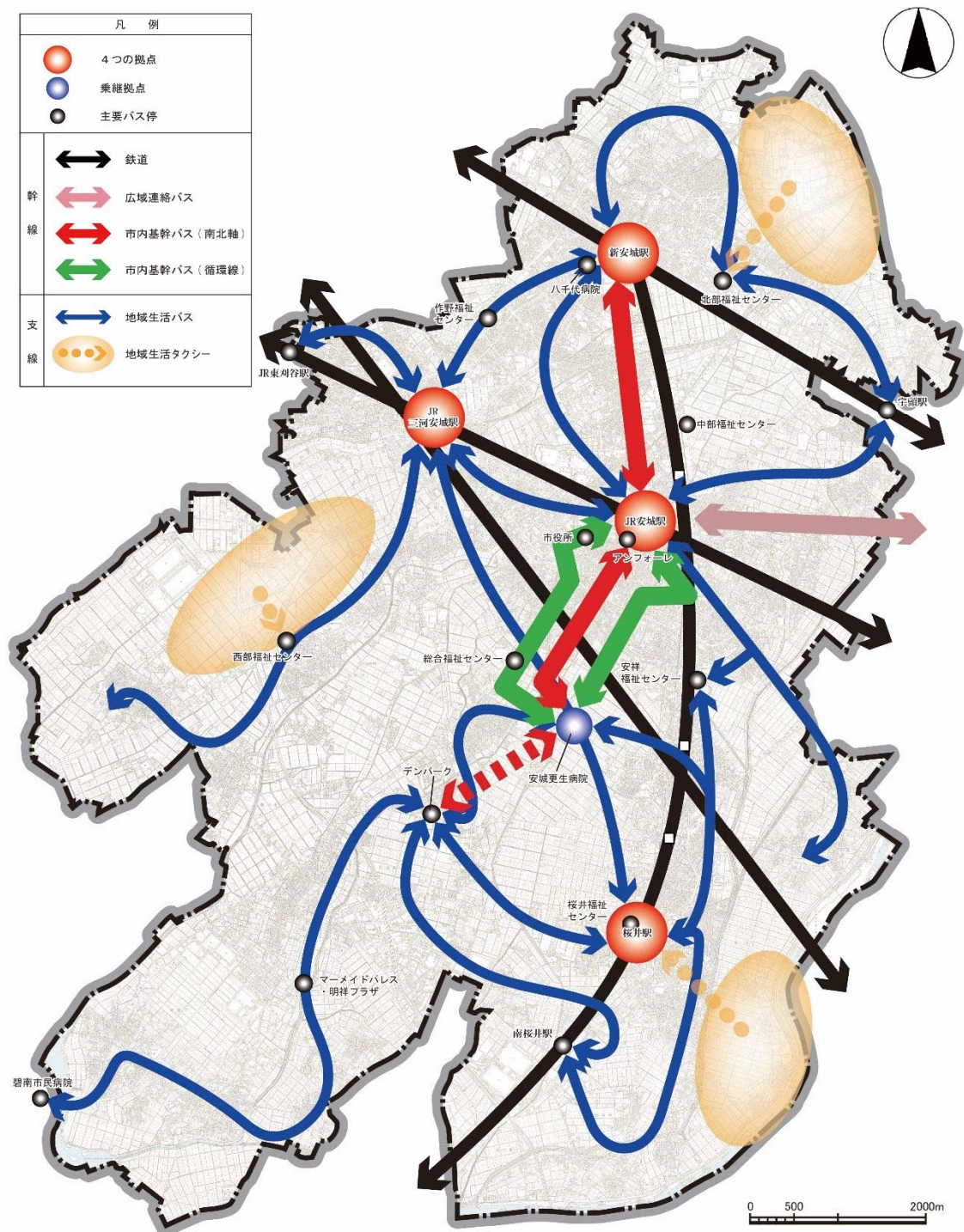


表 公共交通の機能分類とサービス水準

路線の機能			サービス確保の考え方	サービス水準の設定	料金体系	路線維持の考え方	該当する現行路線
幹線	鉄道	● 都市間を結ぶ広域的な交通基幹軸としての機能を担う路線。	・ 民間交通事業者が主体となって運行を実施する。	■ サービス水準 ・ 需要に応じ運行	対キロ制運賃	交通事業者が運行	JR 東海道新幹線 JR 東海道本線 名鉄名古屋本線 名鉄西尾線
	広域連絡バス	● 市内外を結ぶ広域的な交通基幹軸としての機能を担う路線。	・ 民間交通事業者が主体となって運行を実施するが、設定したサービス水準の確保に向け、安城市は必要に応じ、運行支援や利用促進策を実施する。	■ 運行本数・運行間隔 ＜平日朝・夕のピーク時＞ ・ 通勤・通学需要に対応するとともに、利用喚起を図るため、平日ピーク時運行間隔 3 0 分以内を確保する。 ＜平日昼間、夜間、休日＞ ・ 買物、通院需要、帰宅需要に対応するため、昼間、夜間時間帯は 1 時間に 1 本以上を確保する。 ■ 運行時間帯 ・ 通勤・通学、帰宅需要に対応するため、鉄道の運行時間帯を踏まえた運行時刻とする。	対キロ制運賃	交通事業者が運行	名鉄バス岡崎安城線
	市内基幹バス	● 鉄道と一体となって安城市内の南北方向の公共交通軸としての機能を担う路線（南北軸）。	・ 中心市街地において、拠点相互を連絡するとともに、広域連絡路線や地域生活バスとの乗り継ぎに配慮したサービス水準を確保する。	■ 運行本数・運行間隔 ・ 通勤・通学需要に対応するとともに、利用喚起を図るため、平日ピーク時運行間隔 2 0 分以内を確保する。 ・ 買物、通院需要、帰宅需要に対応するため、1 時間に 1 本以上を確保する。 ■ 運行時間帯 ・ 通勤・通学、通院、帰宅需要に対応するため、鉄道の運行時間帯を踏まえた運行時刻とする。	対キロ制運賃	交通事業者が運行	名鉄バス安城線
		● まちなかの移動手段として機能するとともに、各路線からの乗り継ぎ需要に対応する路線（循環線）。		■ 運行本数・運行間隔 ・ 鉄道、幹線的バス、支線的バスからの乗り継ぎ需要及び買物、通院、飲食・娯楽、帰宅需要に対応するため、1 時間に 1 本以上を確保する。 ■ 運行時間帯 ・ 買物、通院、飲食・娯楽需要及び公共施設利用需要に対応するため、商業施設、病院、市役所等の開設時間を踏まえた運行時刻とする。	均一運賃	市が運行	あんくるバス（循環線 右まわり、左まわり）
支線	地域生活バス	● 広域連絡路線及び市内基幹路線に接続し、市内の拠点施設相互を連絡する地域の生活交通路線としての機能を担う。地域の生活ニーズに応じた一定のサービス水準を確保すべき路線。	・ 公共交通利用不便地区の解消を目的に、通院・買物需要をはじめとした地域の移動需要に応じたサービス水準を確保する。 ・ 広域連絡路線及び市内基幹路線との乗り継ぎに配慮したサービス水準を確保する。	■ 運行本数・運行間隔 ・ 市内基幹路線を補完する範囲内でのサービス提供を図る。 ・ 買物、通院、飲食・娯楽需要に対応するため、2 時間に 1 本程度を目安とするが、地域住民の生活パターンを踏まえた独自のサービス水準の確保を目指す。 ■ 運行時間帯 ・ 買物、通院、飲食・娯楽需要及び公共施設利用需要に対応するため、商業施設、病院等の開設時間を踏まえた運行時刻とする。	均一運賃	市が運行	あんくるバス （安祥線、桜井線、南部線、高棚線、東部線、西部線、作野線、北部線、桜井西線）
	地域生活タクシー	● 地域生活バスへのアクセス端末交通手段としての機能を担う。 ● 地域生活バス及び一般タクシーとの役割を区分する中で、地域の生活ニーズに応じた一定のサービス水準を確保すべき路線。		■ 運行本数・運行間隔 ・ 一般タクシーとの差別化を図るため、運行本数、運行時間帯、発着地を限定する。 ・ 平日昼間時間帯及び休日は、買物・通院需要に対応するため、2 時間に 1 本程度を目安とするが、地域住民の生活パターンを踏まえた独自のサービス水準の確保を目指す。 ■ 運行時間帯 ・ 地域生活バスの運行時間帯との整合を図る。 ・	均一運賃	市が運行	あんくるタクシー
	一般タクシー	● 自由度の高いサービスにより、速達性や少量多頻度のモビリティを重視する需要への対応を基本としつつ、鉄道やバスが運行されない時間帯や地域での需要にも対応する。	・ 民間交通事業者が主体となって運行を実施する。	■ サービス水準 ・ 需要に応じ運行	対キロ制運賃	交通事業者が運行	一般タクシー

2. 公共交通の維持・活性化計画

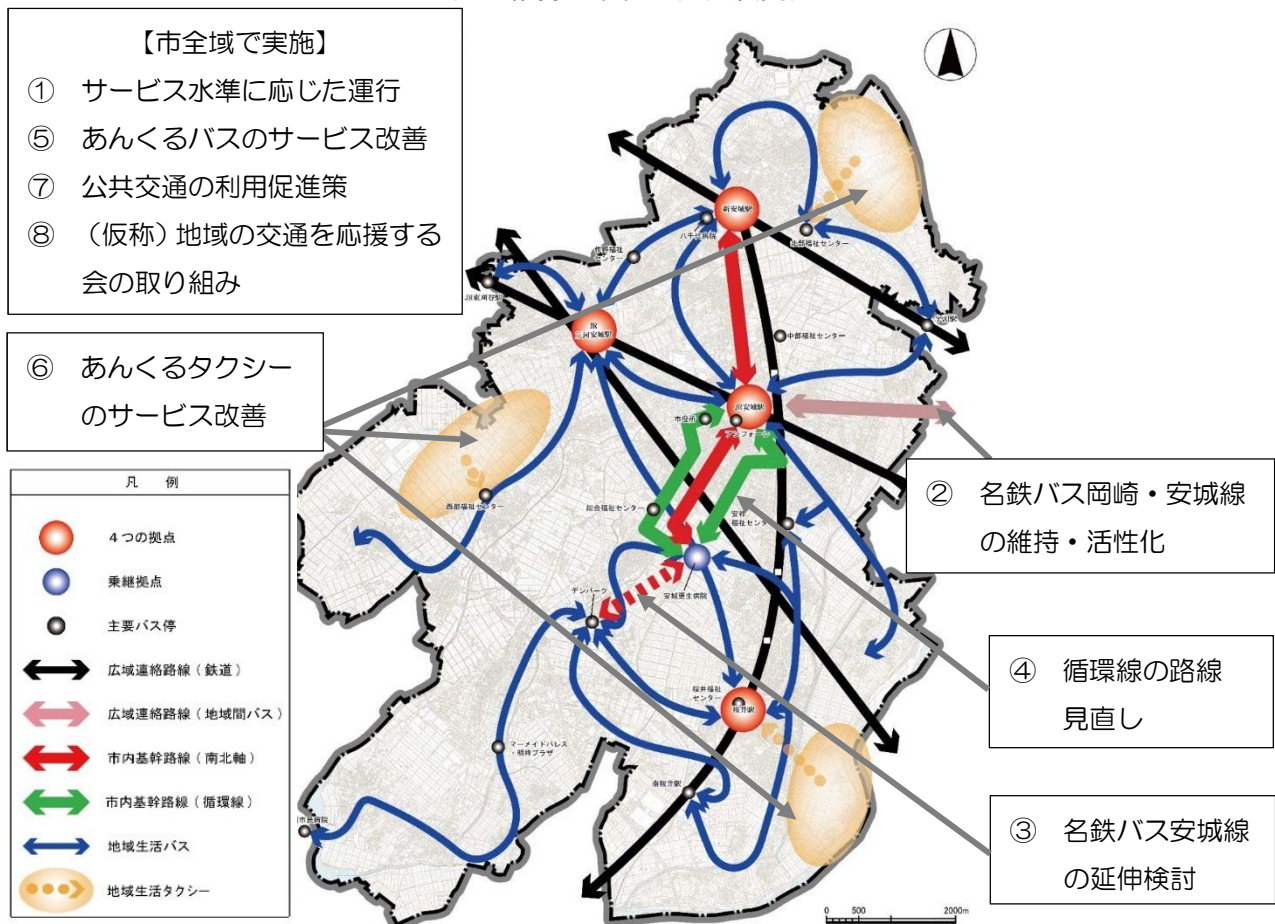
公共交通が目指す姿を実現するための公共交通の維持活性化に向けた取り組みを整理します。

表 公共交通の維持・活性化計画と基本方針の対応表

安城市地域公共交通網形成計画の基本方針		公共交通の維持・活性化計画							
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
基本方針 1	多様な交通手段が相互に連携した持続可能な公共交通ネットワークの維持・活性化	○	○	○	○	○	○		
基本方針 2	将来都市構造を誘導するために強化した公共交通軸の維持・活性化	○		○	○				
基本方針 3	公共交通への利用転換を図る各種施策の継続展開	○	○					○	○
基本方針 4	みんなで取り組む仕組みの構築による持続可能な公共交通体系の実現							○	○

① サービス水準に応じた運行	② 名鉄バス岡崎・安城線の維持・活性化
③ 名鉄バス安城線の延伸検討	④ 循環線の路線見直し
⑤ あんくるバスのサービス改善	⑥ あんくるタクシーのサービス改善
⑦ 公共交通の利用促進策	⑧ (仮称) 地域の交通を応援する会の取り組み

図 維持・活性化計画展開図



① サービス水準に応じた運行

鉄道、広域連絡バス、市内基幹バス、地域生活バス、地域生活タクシー、一般タクシーが有する機能及び定めたサービス水準に応じた運行を実施するとともに、公共交通相互の連携を強化することで安城市内の移動ニーズに対応するとともに、近隣自治体との連携を図ります。また、市の現状程度の費用負担を基本としつつ、運行を継続します。

<具体的な実施内容>

- ・路線の機能及びサービス水準に応じた運行を継続
- ・必要に応じて民間バス路線への支援を継続

② 名鉄バス岡崎・安城線の維持・活性化

名鉄バス岡崎・安城線は、広域的な交通基幹軸としての機能を担っていることから、市域をまたぐ現行の路線及びサービスを維持するため、交通事業者や岡崎市との協議を継続して実施しながら、利用者獲得に向けた更なる利用促進に取り組めます。

<具体的な実施内容>

- ・各種利用促進策を継続的に実施
- ・必要に応じて民間バス路線への支援を継続

③ 名鉄バス安城線の延伸検討

名鉄バス安城線は、安城更生病院～デンパーク間を延伸し、利便性を高めることで、市内および市外からの需要に対応し、さらなる観光振興を図ります。

<具体的な実施内容>

- ・名鉄バス安城線は、安城更生病院～デンパーク間を延伸
- ・JR 安城駅バス停、新安城駅バス停、安城更生病院バス停、デンパークバス停にて、鉄道駅やデンパークまでのバスでの行き方案内を整備

図 名鉄バス安城線の延伸イメージ



④ 循環線の路線見直し

循環線右まわりと左まわりは、安全性と定時性が確保され、利用者にわかりやすいルート及びダイヤとなるよう、両まわりを同一経路とする見直しを実施します。

＜具体的な実施内容＞

- ・あんくるバス循環線右まわりと左まわりを同一経路とするルート見直しを実施
- ・あんくるバス循環線の一定間隔での運行に伴う、各地域路線との乗り継ぎ利便性の向上を図るためのダイヤの見直しを実施

図 循環線の路線見直しイメージ



⑤ あんくるバスのサービス改善

あんくるバスは、現行の路線及びサービスを基本としつつ、既存の利用者及び沿線住民の利用ニーズに合致したサービスの見直しを実施します。

＜具体的な実施内容＞

- ・運行状況を把握し、遅れ等を解消するためのダイヤの見直しを実施
- ・利用者や住民のニーズに応じたバス停位置の見直しや待合環境の改善を実施

⑥ あんくるタクシーのサービス改善

あんくるタクシーは、運行地域の住民ニーズを踏まえ、地域の利用ニーズに合致したサービスの見直しを実施します。

＜具体的な実施内容＞

- ・運行事業者と協議し、運行時間の拡大を目指す
- ・利用者や住民のニーズに応じたダイヤの見直し等を実施

⑦ 公共交通の利用促進策

安城市地域公共交通総合連携計画において実施してきた各種利用促進策に対する評価及び改善を踏まえたより効果的な利用促進策を本計画において継続的に実施します。

実施にあたっては、地域と行政そして交通事業者の協働の下、様々な利用促進施策を検討し、計画、実行、検証、改善を繰り返し実施していくものとします。

表 公共交通利用促進施策のメニューと実施主体

施策等の分類	具体的な実施内容	実施主体	取り組み状況	取り組みのねらい
(1) 情報提供	a) 乗り継ぎ拠点における総合案内板及びバス停案内表示及びタクシー案内の充実	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	- 公共交通に関する情報の周知徹底 - 公共交通の認知度の向上
	b) バスマップ及び分りやすいダイヤ表の作成・更新、安城市ホームページの充実	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	
	c) 分りやすいバス系統名及びバス停等への系統表示	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	
	d) 安城市ホームページや広報でのこれまでの取り組みのPR	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	
(2) 利用促進誘導施策	a) 乗り継ぎ割引制度や高齢者・障がい者割引制度（企画乗車券の活用、75歳以上及び障がい者の無料乗車）	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	- 新規利用者の獲得 - 既存利用者の利用頻度増加
	b) 乗継拠点における待合環境の充実	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	
	c) モビリティマネジメント	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	
	d) 免許返納者への公共交通の利用促進（無料定期券の配布等）	警察・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	
	e) 学校教育と合わせた利用促進	学校・行政・交通事業者	新規取り組み	
(3) 市民とともに取り組む施策	a) 市のイベント時におけるバス利用促進キャンペーン、商業振興を目的とする関係団体と連携したバス利用促進等（お買物客や小中学生を対象とした運賃割引等）	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	- 公共交通を支え育む意識の醸成 - 公共交通と商業や観光との連携強化
	b) 観光振興に向けた公共交通の活用（市内観光施設へのバスでの行き方案内等）	観光協会・行政・交通事業者	新規取り組み	
	c) 地域と行政の協働による各種活動（バスの乗り方サポート、バスやあんくるタクシーの乗り方教室、利用モデルダイヤ作成、バス停付帯施設及び周辺における環境整備等）	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	
	d) 自転車とバスを利用しやすくする取り組み（バス停付近の駐輪場所の整備、既存駐輪場のPR等）	地域・行政・交通事業者	新規取り組み	

⑧（仮称）地域の交通を応援する会の取り組み

持続可能な公共交通体系の実現には、地域、行政、交通事業者がそれぞれの役割を果たす中で、三位一体の取り組みが基本であり、特に市民や地域のニーズに合致した利用促進策の展開やバスサービスの見直しを実現するため、地域をはじめとした市民等が主体的に活動することが重要です。

その活動を行うためには、まず公共交通を利用すること、交通の現状を知ることが必要です。そのため、さまざまな取り組みを通じて当事者意識を高め、地域が公共交通を支え育む仕組みとして、幅広く参加が可能な「（仮称）地域の交通を応援する会」を立ち上げます。

図 （仮称）地域の交通を応援する会に期待すること

<（仮称）地域の交通を応援する会の目的>

地域自らがあんくるバスをはじめとした公共交通を盛り上げます。

<参加者>

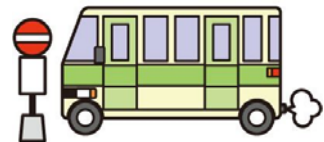
- 市民や地域に関わる人など
- 気の合う仲間同士の集まりなど
- “公共交通を盛り上げたい”“地域の公共交通を便利にしたい”
という熱意のある人など



<期待する取り組み>

○公共交通の利用促進策を企画・実施します。

- 例）あんくるバス・タクシーを使ったお出かけプラン
あんくるバスで市内の観光施設を巡るツアー
老人会や小学校でのバスの乗り方教室



○地域の人たちへ公共交通利用を積極的に呼びかけ、PRします。

- 例）地域の集まりでバス利用を呼びかけ
バス利用を呼び掛けるチラシの作成・配布
イベント時等に公共交通での来場をPR



○よりよい公共交通の仕組みを検討します。

- 例）地域の人たちから課題や問題点を聞き取り
地域の望ましい交通の姿を話し合い



■その他、公共交通を盛り上げるための取り組み等、
いろいろなことに取り組みます。

3. 各事業の実施スケジュール・実施主体

本計画において実施する各事業について、その実施スケジュールと実施主体を整理します。

表 各事業の実施スケジュール・実施主体

実施事業		実施内容	実施予定年度					実施主体
			2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	
①サービス水準に応じた運行		鉄道						交通事業者
		広域連絡バス(名鉄バス岡崎・安城線)						交通事業者
		市内基幹バス(名鉄バス安城線)						交通事業者
		市内基幹バス(あんくるバス循環線右まわり・左まわり)						行政・交通事業者
		地域生活バス(あんくるバス安祥線、桜井線、南部線、高棚線、東部線、西部線、作野線、北部線、桜井西線)						行政・交通事業者
		地域生活タクシー(あんくるタクシー)						行政・交通事業者
		一般タクシー						交通事業者
②名鉄バス岡崎・安城線の維持・活性化		名鉄バス岡崎・安城線に関する利用促進策						行政・交通事業者
③名鉄バス安城線の延伸検討		名鉄バス安城線の安城更生病院～デンパーク間の延伸						行政・交通事業者
④循環線の路線見直し		あんくるバス循環線右まわりと左まわりの運行経路の見直し						行政・交通事業者
⑤あんくるバスのサービス改善		既存の利用者及び沿線住民の利用ニーズに合致したサービスの見直し						行政・交通事業者
⑥あんくるタクシーのサービス改善		地域の利用ニーズに合致したサービスの見直し						行政・交通事業者
⑦公共交通の利用促進策	情報提供	乗り継ぎ拠点における総合案内板及びバス停案内表示及びタクシー案内の充実						地域・行政・交通事業者
		バスマップ及び分りやすいダイヤ表の作成・更新、安城市ホームページの充実						地域・行政・交通事業者
		分りやすいバス系統名の設定及びバス停等への系統表示						地域・行政・交通事業者
		安城市ホームページや広報でのこれまでの取り組みのPR						地域・行政・交通事業者
	利用促進誘導施策	乗り継ぎ割引制度や高齢者・障がい者割引制度						地域・行政・交通事業者
		乗継拠点における待合環境改善の充実						地域・行政・交通事業者
		モビリティマネジメント						地域・行政・交通事業者
		免許返納者への公共交通の利用促進						警察・行政・交通事業者
		学校教育と合わせた利用促進						学校・行政・交通事業者
	市民とともに取り組む施策	市のイベント時におけるバス利用促進キャンペーン、商業振興を目的とする関係団体と連携したバス利用促進等						地域・行政・交通事業者
		観光振興に向けた公共交通の活用						観光協会・行政・交通事業者
		地域と行政の協働による各種活動						地域・行政・交通事業者
		自転車とバスを利用しやすくする取り組み						地域・行政・交通事業者
⑧(仮称)地域の交通を応援する会の取り組み		(仮称)地域の交通を応援する会の立ち上げ・取り組み						地域・行政・交通事業者
評価及び推進体制		総合交通会議(本計画・路線単位・事業単位の評価、検証、見直し等の実施)						地域・行政・交通事業者

VI 計画の達成状況の評価に関する事項

1. 評価・検証の考え方及びその手順

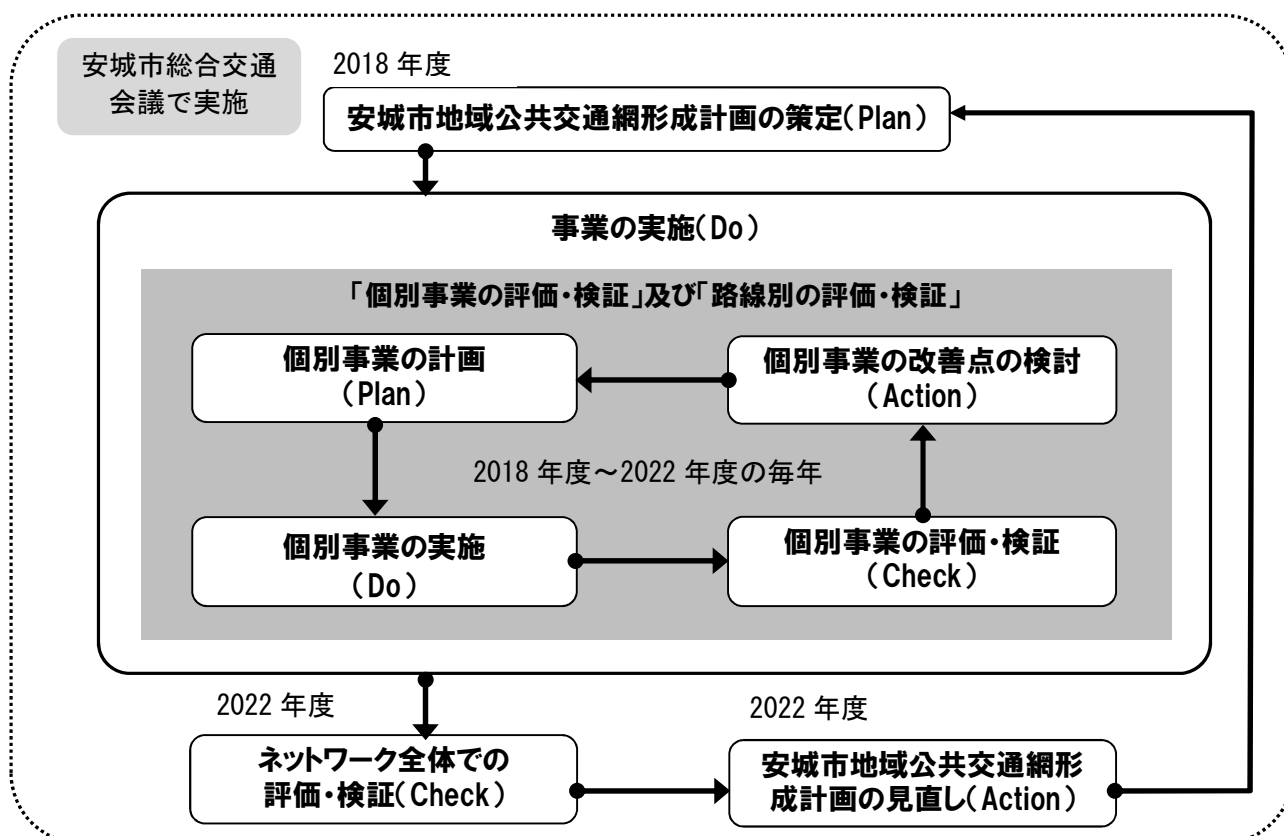
本計画で実施する事業は、事業計画、事業実施、評価・検証、改善策の検討といったPDCAサイクルを毎年繰り返し実施することで効果的に推進するものとします。

また、実施した事業の効果や達成状況を総合的に捉え、本計画における評価指標の達成状況を評価・検証することで最終年度に安城市地域公共交通網形成計画の見直しを実施します。

<評価・検証の考え方>

- 公共交通ネットワークの評価・検証、改善策の検討は、安城市総合交通会議（事務局が必要な整理を行い、その結果を各委員が協議）で実施
- 個別事業は、毎年実施する「個別事業の評価・検証」により各事業の実施状況や目標値の達成状況を評価・検証し、目標値を達成できていない場合は、その要因の分析と改善策の検討を実施
- バス路線の運行は、毎年実施する「路線別の評価・検証」により個別路線の利用状況、運行状況、目標値の達成状況を評価・検証し、対策が必要な場合は、その要因の分析と改善策の検討を実施
- 目標年次の2022年度を最終年度として、段階的に評価・検証を踏まえた改善策を検討するとともに、最終年度では上位関連計画の見直し等を踏まえ、安城市地域公共交通網形成計画の見直しを実施

図 公共交通ネットワークの評価・検証の流れ（PDCAサイクル）



（１）公共交通ネットワークの評価・検証

最終年度で実施するネットワーク全体での評価・検証にあたっては、基本方針に対応した評価指標を用いて、評価・検証を実施します。

表 本計画の基本方針及び評価指標

公共交通が目指す姿・基本方針	評価指標
【公共交通が目指す姿】 「日常生活になじむ公共交通をみんなが利用することによって、気軽におでかけできるまち」	【評価指標】 公共交通全体の年間利用者の増加 【評価指標】 中学校区別の公共交通全体の不満割合の減少
【基本方針１】 多様な交通手段が相互に連携した持続可能な公共交通ネットワークの維持・活性化	【評価指標】 乗継に関する項目の不満割合の減少
【基本方針２】 将来都市構造を誘導するために強化した公共交通軸の維持・活性化	【評価指標】 各拠点内及びデンパークのバス停利用者数の増加
【基本方針３】 公共交通への利用転換を図る各種施策の継続展開	【評価指標】 公共交通サービスの認知度の増加
【基本方針４】 みんなで取り組む仕組みの構築による持続可能な公共交通体系の実現	【評価指標】 地域と行政が協働で取り組む利用促進策の実施件数

※評価指標の現況値及び目標値は、P31、32 を参照

（２）個別事業の評価・検証

個別事業の評価・検証は、本計画で定めた利用促進策の実施にあたり、より効果的な事業となるよう、評価・検証を毎年実施します。

地域と行政そして交通事業者の協働の下、様々な利用促進施策を計画するとともに、利用促進策の実施後は、実施に伴う公共交通利用者数の変化や各種調査の結果を踏まえ、その効果の把握や改善点の検討を行いながら、繰り返し実施していきます。

（３）路線別の評価・検証

本市の公共交通において重要な役割を担うバス路線について、その利用状況、運行状況、運行経費等を把握し、安全運行を基本としつつ、より効果的な運行となるよう、評価・検証を毎年実施することで、公共交通が目指す姿を実現します。バス路線の評価・検証にあたっては、路線別の評価指標を定め、毎年の各路線の利用状況と下表に示す目標値を比較することで、各路線のサービス内容の妥当性や問題点について、評価・検証を行うとともに、その改善点を検討します。

表 路線別の評価指標

【評価指標】 路線別の利用率※1（広域連絡バス・市内基幹バス・地域生活バス）			
路線名		目標値【2022 年度】※4	現況値【2016 年度】
広域連絡バス	岡崎・安城線※2	0.37%	0.36% ＝運行日の平均利用者数 (56.3 人) ÷ 沿線人口 (15,684 人) × 100
市内基幹バス	安城線	1.98%	1.96% ＝運行日の平均利用者数 (665.5 人) ÷ 沿線人口 (33,957 人) × 100
	循環線右まわり・左まわり	2.05%	1.87% ＝運行日の平均利用者数 (595.0 人) ÷ 沿線人口 (31,746 人) × 100
地域生活バス	安祥線	0.29%	0.27% ＝運行日の平均利用者数 (64.0 人) ÷ 沿線人口 (23,945 人) × 100
	桜井線	0.53%	0.53% ＝運行日の平均利用者数 (107.1 人) ÷ 沿線人口 (20,336 人) × 100
	南部線	0.58%	0.53% ＝運行日の平均利用者数 (90.0 人) ÷ 沿線人口 (17,022 人) × 100
	高棚線	0.32%	0.31% ＝運行日の平均利用者数 (85.7 人) ÷ 沿線人口 (27,882 人) × 100
	東部線	0.30%	0.28% ＝運行日の平均利用者数 (76.8 人) ÷ 沿線人口 (27,042 人) × 100
	西部線	0.26%	0.24% ＝運行日の平均利用者数 (137.7 人) ÷ 沿線人口 (57,360 人) × 100
	作野線	0.26%	0.24% ＝運行日の平均利用者数 (132.9 人) ÷ 沿線人口 (56,485 人) × 100
	北部線	0.43%	0.39% ＝運行日の平均利用者数 (91.8 人) ÷ 沿線人口 (23,305 人) × 100
	桜井西線	0.68%	0.62% ＝運行日の平均利用者数 (122.2 人) ÷ 沿線人口 (19,688 人) × 100

※1：利用率（％）＝運行日の平均利用者数（人）÷沿線人口（人）×100

沿線人口は、各路線の経路から半径 500m以内に含まれる人口として面積按分により算出

※2：岡崎・安城線は岡崎市内区間を除いた利用者数及び安城市内の沿線人口を用いて算出

【評価指標】 運行日1日当たりの利用者数（地域生活タクシー）			
路線名		目標値【2022年度】	現況値【2016年度】
地域生活タクシー	里・橋目地区	1.0人	0.8人
	高棚・箕輪地区	1.0人	0.1人
	小川地区	1.0人	0.3人

【評価指標】 利用者1人当たり運行経費※3 (広域連絡バス・市内基幹バス・地域生活バス・地域生活タクシー)			
路線名		目標値【2022年度】※4、5	現況値【2016年度】
広域連絡バス	岡崎・安城線※2	692円/人	708円/人
市内基幹バス	安城線	257円/人	260円/人
	循環線右まわり・左まわり	246円/人	269円/人
地域生活バス・ 地域生活タクシー	安祥線	1,104円/人	1,209円/人
	桜井線・小川地区	916円/人	919円/人
	南部線	851円/人	931円/人
	高棚線・高棚・箕輪地区	905円/人	955円/人
	東部線	951円/人	1,004円/人
	西部線	600円/人	657円/人
	作野線	634円/人	694円/人
	北部線・里・橋目地区	793円/人	868円/人
	桜井西線	741円/人	812円/人

※3：利用者1人当たり運行経費（円/人）＝年間運行経費（円）÷年間利用者数（人）

※4：路線別の利用率及び利用者1人当たり運行経費の目標値は、近年の路線別利用状況及び人口動向を踏まえ、算出

※5：利用者1人当たり運行経費は、運行経費の動向を踏まえ、適宜、目標値を見直す