

安城市内 補助対象バス路線図

参考

地域間幹線システムイメージ

安城市 近隣市

地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク

バス停 駅他

地域間幹線システム

| バスの路線 | 市外への乗り入れ | 補助対象 |
|------------|------------|------|
| 名鉄バス 岡崎安城線 | 岡崎市 東岡崎駅 | ○ |
| あんくるバス 西部線 | 刈谷市 東刈谷駅 | ○ |
| あんくるバス 作野線 | 刈谷市 東刈谷駅 | ○ |
| あんくるバス 南部線 | 碧南市 碧南市民病院 | |
| あんくるバス 東部線 | 岡崎市 宇頭駅 | ○ |

※丸印がない路線は、補助金交付要件を満たしておらず、補助対象外である。

昨年度の補助金額（地域間幹線システム）
11,367千円

フィーダーシステムイメージ

安城市

地域間幹線バスシステムへの接続

バス停

地域間幹線システム

フィーダーシステム

| 地域間幹線システムバス路線 | バス停 | 幹線システムと接続するバス路線 | 補助対象 |
|--|-------|-----------------|------|
| 名鉄バス 岡崎安城線 (あんくるバス 西部線 あんくるバス 作野線 あんくるバス 東部線) | JR安城 | 名鉄バス 安城線 | |
| | | あんくるバス 循環線 (右) | ○ |
| | | あんくるバス 循環線 (左) | ○ |
| | 新安城駅 | あんくるバス 北部線 | |
| | 三河安城駅 | あんくるバス 高棚線 | |

※丸印がない路線は、補助金交付要件を満たしておらず、補助対象外である。

昨年度の補助金額（フィーダーシステム）
10,664千円

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和 5 年 6 月 日

（名称）安城市総合交通会議

| |
|--|
| 生活交通確保維持改善計画の名称 |
| 令和 6 年度安城市地域内フィーダー系統確保維持計画 |
| 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性 |
| <p>【目的】</p> <p>本市における公共交通は、市内外を結ぶ広域幹線として鉄道（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）、地域間幹線バス（名鉄バス岡崎安城線、あんくるバス西部線、作野線、東部線）があり、幹線に接続する市内のネットワークとして市内基幹バス（名鉄バス安城線、あんくるバス循環線右まわり・左まわり）や地域生活バス（その他あんくるバス 6 路線）、地域生活タクシー（あんくるタクシー）、一般タクシーがあり、相互が接続する交通ネットワークとして運行することで、移動サービスを維持・確保している。これらの公共交通については、車を運転できない高齢者等、様々な方にとって、生活に必要不可欠な交通として機能している。</p> <p>「あんくるバス安祥線」は、安城市東部地域と市内の南安城駅と JR 安城駅を結ぶとともに、地域の福祉拠点である福祉センターへのアクセス手段を確保し、学生や高齢者、子供など移動手段を持たない地域住民の日常的な移動手段を確保している。また、幹線と接続することで、近隣市の中心市街地等への広域的な移動手段を確保することを目的としている。</p> <p>「あんくるバス循環線右まわり・左まわり」は、中心市街地内にある市役所やアンフォーレなどの拠点施設と市内の南安城駅と JR 安城駅と地域中核病院を結ぶ手段として、循環的運行により効率的な地域住民の移動手段を確保している。また、幹線との接続することで、近隣市の中心市街地等への広域的な移動手段を確保することを目的としている。</p> <p>【必要性】</p> <p>「あんくるバス安祥線」は、学生や高齢者、子供などの移動制限者をはじめ、地域住民の日常的な移動手段として使用されている。この路線を、幹線である広域連絡バスのフィーダー系統として運行することで、誰もが容易に外出できる機会を確保することが必要である。</p> <p>「あんくるバス循環線右まわり・左まわり」は、JR 安城駅と地域中核病院を乗り換え拠点とし、循環的運行により効率的な地域住民の移動手段として使用されている。循環線をフィーダー系統として運行することで、鉄道駅や地域中核病院への移動が容易になるため、住民の生活交通手段として存続させていくことが必要である。</p> |

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

新型コロナウイルスの蔓延防止に伴う移動制限や感染への不安により公共交通を利用しなくなった方々に安心して再び公共交通を利用していただくことや、観光施策等と連携した公共交通施策の実施による新たな利用者の獲得により、疲弊した公共交通の利用者増加を目指すものとし、本事業における目標を以下のように設定する。

バス利用者数は、安城市地域公共交通計画に基づく目標値とする

| | 令和4年度 実績 | 令和5年度 見込※ | 令和6年度 目標値 | ～ | 令和9年度 目標値 |
|------------------------|-------------|--------------|--------------|---|--------------|
| 安城市全体の 年間バス 利用者数 | 694千人 | 725千人 | 756千人 | | 861千人 |

(安城市地域公共交通計画 P63 参照)

安城市全体の年間バス利用者数のうち地域内フィーダー系統の利用者数

| 年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 |
|-------------------------|----------|----------|----------|
| あんくるバス 循環線右まわり・左まわり) | 163,000人 | 169,000人 | 175,000人 |
| あんくるバス安祥線 | 23,000人 | 24,000人 | 25,000人 |

(2) 事業の効果

運行路線沿線に居住する地域住民の日常生活における移動手段が確保されるとともに、地域間交通ネットワークとの接続により、市内外から地域中核病院への通院者の移動手段や、近隣市中心市街地等への広域的な移動手段が確保される。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・バスロケーションシステムの継続運用やバス案内人によるガイドサポート事業によるバス利用促進及び乗り継ぎ利便性の向上(安城市)
- ・公共交通の利用促進を図るため、バスマップ、時刻表の作成、更新及びウェブサイトの充実(安城市、事業者)
- ・小中学生夏休み無料キャンペーン、ホコ天きーぼー市お買い物客へのバス乗車チケット配布、観光施策等との連携等による利用促進策の実施(安城市、事業者)
- ・地域の公共交通情報を発信するとともに、乗り方教室の実施やお出掛けプラン等の作成・配布(安城市、事業者)
- ・公共交通に安心して乗車していただくため、公共交通の感染症対策状況を発信(安城市、事業者)
- ・高齢者、障がい者に対する割引制度(安城市、事業者)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付。

| |
|---|
| <p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</p> |
| <p>バスの運行経費から運賃収入及び、国庫補助金を差し引いた差額分を安城市が負担する。</p> |
| <p>6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称</p> |
| <p>名鉄バス株式会社、東伸運輸株式会社</p> |
| <p>7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>8. 別表1の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】</p> |
| <p>※概要なし</p> |
| <p>9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】</p> |
| <p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付。</p> |

| |
|---|
| 13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| ※該当なし |
| 14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| (1) 事業の目標 |
| ※該当なし |
| (2) 事業の効果 |
| ※該当なし |
| 15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| ※該当なし |
| 16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| ※該当なし |
| 17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| ※該当なし |
| 18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| (1) 事業の目標 |
| ※該当なし |
| (2) 事業の効果 |
| ※該当なし |
| 19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| ※該当なし |

| | |
|---|--|
| 20. 協議会の開催状況と主な議論 | |
| <p>・ 令和5年6月21日 令和5年度第1回安城市総合交通会議を開催し、生活交通確保維持改善計画（地域内ライダー系統）の承認を受ける。</p> | |
| 21. 利用者等の意見の反映状況 | |
| <p>安城市総合交通会議の構成員として、市民及び利用者代表の参画を得ており、総合交通会議の場において意見を聴取している。</p> | |
| 22. 協議会メンバーの構成員 | |
| 関係都道府県 | 愛知県都市・交通局交通対策 |
| 関係市区町村 | 愛知県安城市都市整備部、愛知県安城市建設部 |
| 交通事業者・交通施設管理者等 | 名古屋鉄道株式会社、名鉄バス株式会社、東伸運輸株式会社、株式会社オーワ、大興タクシー株式会社、愛知県知立建設事務所、安城警察署、公益社団法人愛知県バス協会、愛知県タクシー協会、愛知県交通運輸産業労働組合 |
| 地方運輸局 | 愛知運輸支局 |
| その他協議会が必要と認める者 | NPO ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク理事長、安城商工会議所、安城市建設部、安城市社会福祉協議会、安城市町内会長連絡協議会、安城市商店街連盟、安城市婦人会協議会、市民代表者、株式会社アイシン、安城エプロン会 |

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）愛知県安城市桜町18-23

（所 属）都市整備部都市計画課

（氏 名）山下 智義

（電 話）0566-71-2243

（e-mail）toshikei@city.anjo.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

6年度

| 市区町村名 | 運送予定者名 | 運行系統名 (申請番号) | 運行系統 | | | 系統 キロ程 | 計画 運行 日数 | 計画 運行 回数 | 利便 増進 特例 措置 | 地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9) | | | |
|-------|---------|---------------------|--------|-------|--------|------------------------|----------------|------------------|----------------------|-------------------------------|--------------------|----------------------------|---------------------------|
| | | | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | 運行態様の別 | 基準ハで 該当する 要件 | 補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保 | 基準ホで該 当する要件 (別表7のみ) |
| 安城市 | 名鉄バス(株) | (1) あんくるバス循環線(右まわり) | 安城更生病院 | JR安城駅 | 安城更生病院 | 往 9.1 km 復 9.1 km | 360日 | 5040回 | | 路線定期 | ① | 名鉄バス岡崎安城線のJR安城駅バス停に接続 | ③ |
| | 名鉄バス(株) | (2) あんくるバス循環線(左まわり) | 安城更生病院 | JR安城駅 | 安城更生病院 | 往 9.0 km 復 9.0 km | 360日 | 5040回 | | 路線定期 | ① | 名鉄バス岡崎安城線のJR安城駅バス停に接続 | ③ |
| | 東伸運輸(株) | (3) あんくるバス 安祥線 | 川島 | JR安城駅 | 川島 | 往 16.7 km 復 16.7 km | 360日 | 360回 (第1便) | | 路線定期 | ① | 名鉄バス岡崎安城線のJR安城駅バス停に接続 | ③ |
| | 東伸運輸(株) | (4) あんくるバス 安祥線 | 川島 | JR安城駅 | 川島 | 往 21.4 km 復 21.4 km | 360日 | 2160回 (第1便以外) | | 路線定期 | ① | 名鉄バス岡崎安城線のJR安城駅バス停に接続 | ③ |
| | | | (5) | | | | | | | | | | |

(注)

1. 区域運行及び乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
5. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
6. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
7. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

| | |
|-------|-----|
| 市区町村名 | 安城市 |
|-------|-----|

(単位:人)

| | 人口 |
|----------|--------|
| 人口集中地区以外 | 58,869 |
| 交通不便地域等 | |

交通不便地域等の内訳

| 人口 | 対象地区 | 根拠法 |
|----|------|-----|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

| 計画名 | 策定年月日 | 特例適用開始年度 |
|-------------|-----------|----------|
| 安城市地域公共交通計画 | 令和5年3月29日 | |
| | | |

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

令和6年度 あんくるバス西部線に係る生活交通確保計画

市町村名： 安城市、刈谷市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

安城市（作野・三河安城地区）及び刈谷市（東刈谷地区）

(2) 利用数（現在：令和5年度（見込））

51,800人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

当該路線は、名古屋鉄道新安城駅を起点とし、JR東刈谷駅、JR安城駅を経由する広域路線である。利用目的は、通勤・通学や沿線商業施設への買い物の需要が多く、幅広い年齢の方が利用する路線であり、地域における生活交通の一手段として利用されている。また、市内住民だけでなく、市外の方の利用者もあり、本市と刈谷市を結ぶ移動手段として機能している。

(4) 路線の必要性

当該路線は、本市と刈谷市を結ぶ連携路線であり、本市における地域住民の生活の足としての利用に加え、JR路線と名鉄路線を結ぶ広域的な移動手段としての役割を担っており、路線の維持が必要不可欠である。

2. 輸送サービスの形態

コミュニティバス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

| 区分 | 系統名 | 運行系統 | | | 系統キロ程 | 1日当たり計画運行回数 | 運行時間帯 | 備考 |
|---------------|-----------|--------|--------|--------|-----------------|-------------|--------------|----|
| | | 起点 | 主な経由地 | 終点 | | | | |
| 計画 (R5.10) | あんくるバス西部線 | 新安城駅南口 | 東刈谷駅北口 | 新安城駅南口 | 往 19.9 | 6.9 | 7:32 ~ 18:57 | |
| | | | | | 復 0.0 | | | |
| | | | | | 安城市 往 19.5 復 | | | |
| | | | | | 刈谷市 往 0.4 復 | | | |

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

名鉄バス株式会社
本路線の事業者選定にあたり企画競争を行い、最も優れた事業者として選定した経緯があり、現在も適切な運行管理により問題なく運行されているため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

| 区分 | 系統名 | 1日当たり計画運行回数 (回) A | 計画平均乗車密度 (人) B | 計画輸送量(人) 1日当たり計画運行回数 × 計画平均乗車密度 《A×B》 | キロ当たり経常費用 (円銭) C | 当系統キロロ当たり経常収益 (円銭) D | 計画実車走行キロ (km) E | 経常費用 (千円) F 《C×E》 | 経常収益 (千円) G 《D×E》 | 欠損見込額 (千円) H 《F-G》 | 負担者別内訳 | | | |
|---------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|--|------------------------|----------------------------|-----------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------|-----------|-----------|-------------|-------------|
| | | | | | | | | | | | 国 (千円) | 県 (千円) | 市町村 (千円) | 事業者 (千円) |
| 計画 (R5.10) | あんくるバス西部線 (現行からの変更点) | 6.9 | 6.8 | 46.9 6.9 × 6.8 | 477.28 | 98.84 | 50,287.3 | 24,001 | 4,970 | 19,031 | 4,557 | | 14,474 | 0 |

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

| 区分 | 5年度(見込) | 6年度 | 7年度 | 8年度 |
|-------------|---|--------|--------|--------|
| 年間利用者数(人) | 51,800 | 53,800 | 55,800 | 57,800 |
| ※上記目標設定の考え方 | 令和9年度までに、コロナの影響前の水準までに利用者数を回復させることを目標として設定。 | | | |

(2) 利用促進策

| 区分 | 利用促進策の内容 |
|-------------------|---|
| 6年度 7年度 8年度 | 公共交通の情報提供（時刻表、マップ作成・配布、バスロケーションシステム）、公共交通安全利用（コロナ対策等）に関する啓発活動（HPや広報あじょうでの啓発）、高齢者・障がい者無料制度等の継続、観光施策と連携した利用促進策の実施、地域と協働による利用促進策の実施、バス待合環境改善の検討・実施 |

(3) 事業の効果

| 区分 | 事業効果の内容 |
|-------------------|---|
| 6年度 7年度 8年度 | 西部線の維持により、刈谷市・安城市地域住民の日常生活に必要な移動手段が確保される。 |

(4) 令和4年度事業評価結果を踏まえた取組等

利用状況等の把握、分析を行うほか、バスロケーションシステム等による情報提供や利用促進策を引き続き行い利便性の向上を図る。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 6年度の生産性向上の取組

| | 運営主体 | 沿線市町村① | | 沿線市町村② | | 沿線市町村③ | |
|---------|---|--|---|--|--|--------|--|
| | | 市町村名 | 刈谷市 | 市町村名 | | 市町村名 | |
| | | 取組 | <ul style="list-style-type: none"> ・感染症対策実施状況を市HP等で発信し、利用者の回復を図る。 ・時刻表、バスロケの他、バス案内人による案内等を実施し、利便性を確保する。 ・バス待合環境の改善に向けた施策を検討・実施する。 ・利用状況、運行状況について市と運行事業者の情報共有を密接に図り、サービスの改善に努める。 | <ul style="list-style-type: none"> ・本市で東刈谷駅バス停に設置したバスロケーションシステムの運行モニター等を活用して、乗継しやすくなる等、利用者の更なる利便性向上に取り組む。 | | | |
| 経費削減策等 | | | | | | | |
| スケジュール等 | <ul style="list-style-type: none"> ・感染症対策状況等や時刻表、バスロケ等の情報発信は、随時実施する。 ・地域公共交通会議において随時路線の課題等を洗い出し検討を行う。 | <ul style="list-style-type: none"> ・随時、安城市と時刻表やバスロケ等の情報発信について協議し検討する。 | | | | | |

(2) 定量的な効果目標

| | |
|----|---------|
| 指標 | 収支改善率1% |
|----|---------|

【参考】経常収支率

| 2年度 | 3年度 | 4年度 | 5年度 | 6年度 |
|------|------|------|-----|-----|
| 20.2 | 19.8 | 22.1 | | |

令和6年度 あんくるバス作野線に係る生活交通確保計画

市町村名： 安城市、刈谷市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

安城市（作野・三河安城地区）及び刈谷市（東刈谷地区）

(2) 利用数（現在：令和5年度（見込））

53,100人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

当該路線は、名古屋鉄道新安城駅を起点とし、JR東刈谷駅、JR安城駅を経由する広域路線である。利用目的は、通勤・通学や沿線商業施設への買い物の需要が多く、幅広い年齢の方が利用する路線であり、地域における生活交通の一手段として利用されている。また、市内住民だけでなく、市外の方の利用者もあり、本市と刈谷市を結ぶ移動手段として機能している。

(4) 路線の必要性

当該路線は、本市と刈谷市を結ぶ連携路線であり、本市における地域住民の生活の足としての利用に加え、JR路線と名鉄路線を結ぶ広域的な移動手段としての役割を担っており、路線の維持が必要不可欠である。

2. 輸送サービスの形態

コミュニティバス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

| 区分 | 系統名 | 運行系統 | | | 系統キロ程 | 1日当たり計画運行回数 | 運行時間帯 | 備考 | |
|------------|-----------|--------|--------|--------|-----------------|--------------------------------|-------|--------------|--|
| | | 起点 | 主な経由地 | 終点 | | | | | |
| 計画 (R5.10) | あんくるバス作野線 | 新安城駅南口 | 東刈谷駅北口 | 新安城駅南口 | 往 19.9 復 0.0 | 安城市 往 19.5 復 0.4 刈谷市 往 復 | 6.9 | 7:00 ~ 18:40 | |

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

名鉄バス株式会社
本路線の事業者選定にあたり企画競争を行い、最も優れた事業者として選定した経緯があり、現在も適切な運行管理により問題なく運行されているため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

| 区分 | 系統名 | 1日当たり計画運行回数 (回) A | 計画平均乗車密度 (人) B | 計画輸送量 (人) C 1日当たり計画運行回数 × 計画平均乗車密度 《A×B》 | キロ当たり経常費用 (円銭) D | 当系統キロロ当たり経常収益 (円銭) E | 計画実車走行キロ (km) F | 経常費用 (千円) G 《C×E》 | 経常収益 (千円) H 《D×E》 | 欠損見込額 (千円) I 《F-G》 | 負担者別内訳 | | | |
|------------|-------------------------|-------------------|----------------|--|------------------|----------------------|-----------------|----------------------|----------------------|-----------------------|--------|--------|----------|----------|
| | | | | | | | | | | | 国 (千円) | 県 (千円) | 市町村 (千円) | 事業者 (千円) |
| 計画 (R5.10) | あんくるバス作野線 (現行からの変更点) | 6.9 | 6.9 | 47.6 6.9 × 6.9 | 477.28 | 104.54 | 50,287.3 | 24,001 | 5,257 | 18,744 | 4,557 | | 14,187 | 0 |

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

| 区分 | 5年度(見込) | 6年度 | 7年度 | 8年度 |
|-------------|---|--------|--------|--------|
| 年間利用者数 (人) | 51,300 | 53,100 | 54,800 | 56,500 |
| ※上記目標設定の考え方 | 令和9年度までに、コロナの影響前の水準までに利用者数を回復させることを目標として設定。 | | | |

(2) 利用促進策

| 区分 | 利用促進策の内容 |
|-------------------|---|
| 6年度 7年度 8年度 | 公共交通の情報提供（時刻表、マップ作成・配布、バスロケーションシステム）、公共交通安全利用（コロナ対策等）に関する啓発活動（HPや広報あじょうでの啓発）、高齢者・障がい者無料制度等の継続、観光施策と連携した利用促進策の実施、地域と協働による利用促進策の実施、バス待合環境改善の検討・実施 |

(3) 事業の効果

| 区分 | 事業効果の内容 |
|-------------------|---|
| 6年度 7年度 8年度 | 作野線の維持により、刈谷市・安城市地域住民の日常生活に必要な移動手段が確保される。 |

(4) 令和4年度事業評価結果を踏まえた取組等

利用状況等の把握、分析を行うほか、バスロケーションシステム等による情報提供や利用促進策を引き続き行い利便性の向上を図る。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 6年度の生産性向上の取組

| | 運営主体 | 沿線市町村① | | 沿線市町村② | | 沿線市町村③ | |
|---------|---|--------|--|--------|--|--------|--|
| | | 市町村名 | 刈谷市 | 市町村名 | | 市町村名 | |
| 取組 | <ul style="list-style-type: none"> ・感染症対策実施状況を市HP等で発信し、利用者の回復を図る。 ・時刻表、バスロケの他、バス案内人による案内等を実施し、利便性を確保する。 ・バス待合環境の改善に向けた施策を検討・実施する。 ・利用状況、運行状況について市と運行事業者の情報共有を密接に図り、サービスの改善に努める。 | | <ul style="list-style-type: none"> ・本市で東刈谷駅バス停に設置したバスロケーションシステムの運行モニター等を活用して、乗継しやすくなる等、利用者の更なる利便性向上に取り組む。 | | | | |
| 経費削減策等 | | | | | | | |
| スケジュール等 | <ul style="list-style-type: none"> ・感染対策状況等や時刻表、バスロケ等の情報発信は、随時実施する。 ・地域公共交通会議において随時路線の課題等を洗い出し検討を行う。 | | <ul style="list-style-type: none"> ・随時、安城市と時刻表やバスロケ等の情報発信について協議し検討する。 | | | | |

(2) 定量的な効果目標

| | |
|----|---------|
| 指標 | 収支改善率1% |
|----|---------|

【参考】経常収支率

| 2年度 | 3年度 | 4年度 | 5年度 | 6年度 |
|------|------|------|-----|-----|
| 22.4 | 20.9 | 22.4 | | |

令和6年度 あんくるバス東部線に係る生活交通確保計画

市町村名： 安城市、岡崎市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

安城市（東部地区）及び岡崎市（宇頭地区）

(2) 利用数（現在：令和5年度（見込））

25,700人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

当該路線は、交通結節点であるJR安城駅と隣接する岡崎市の宇頭地域及び名鉄宇頭駅を結ぶ広域的路線である。利用目的は、通勤通学や買い物、沿線医院への通院需要が多く、幅広い年齢の方が利用する路線であり、地域における生活交通の一手段として利用されている。また、本市の中心市街地であるJR安城駅と隣接する岡崎市の名鉄宇頭駅間での利用が多く、広域的な移動手段として利用されている。

(4) 路線の必要性

当該路線は、本市と岡崎市を結ぶ連携路線であり、本市における地域住民の生活の足としての利用に加え、JR路線と名鉄路線を結ぶ広域的な移動手段としての役割を担っており、路線の維持が必要不可欠である。

2. 輸送サービスの形態

コミュニティバス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

| 区分 | 系統名 | 運行系統 | | | 系統キロ程 | 関係市町村キロ程 | | 1日当たり計画運行回数 | 運行時間帯 | 備考 |
|------------|-----------|----------|-------|----------|-----------------|--------------------------------|-----|--------------|-------|----|
| | | 起点 | 主な経由地 | 終点 | | 安城市 | 岡崎市 | | | |
| 計画 (R5.10) | あんくるバス東部線 | 北部福祉センター | JR安城駅 | 北部福祉センター | 往 21.4 復 0.0 | 安城市 往 19.2 復 2.2 岡崎市 往 復 | 6.9 | 6:54 ~ 18:40 | | |

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

東伸運輸株式会社
本路線の事業者選定にあたり企画競争を行い、最も優れた事業者として選定した経緯があり、現在も適切な運行管理により問題なく運行されているため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

| 区分 | 系統名 | 1日当たり計画運行回数 (回) A | 計画平均乗車密度 (人) B | 計画輸送量 (人) C 1日当たり計画運行回数 × 計画平均乗車密度 《A × B》 | キロ当たり経常費用 (円銭) D | 当系統キロロ当たり経常収益 (円銭) E | 計画実車走行キロ (km) F | 経常費用 (千円) G 《C × E》 | 経常収益 (千円) H 《D × E》 | 欠損見込額 (千円) I 《F - G》 | 負担者別内訳 | | | |
|------------|-------------------------|-------------------|----------------|--|------------------|----------------------|-----------------|------------------------|------------------------|-------------------------|--------|--------|----------|----------|
| | | | | | | | | | | | 国 (千円) | 県 (千円) | 市町村 (千円) | 事業者 (千円) |
| 計画 (R5.10) | あんくるバス東部線 (現行からの変更点) | 6.9 | 3.9 | 26.9 6.9 × 3.9 | 305.95 | 41.67 | 53,928.0 | 16,499 | 2,247 | 14,252 | 2,690 | | 11,562 | 0 |

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

| 区分 | 5年度(見込) | 6年度 | 7年度 | 8年度 |
|-------------|---|--------|--------|--------|
| 年間利用者数 (人) | 25,700 | 27,500 | 29,400 | 31,200 |
| ※上記目標設定の考え方 | 令和9年度までに、コロナの影響前の水準までに利用者数を回復させることを目標として設定。 | | | |

(2) 利用促進策

| 区分 | 利用促進策の内容 |
|-------------------|---|
| 6年度 7年度 8年度 | 公共交通の情報提供（時刻表、マップ作成・配布、バスロケーションシステム）、公共交通安全利用（コロナ対策等）に関する啓発活動（HPや広報あじょうでの啓発）、高齢者・障がい者無料制度等の継続、観光施策と連携した利用促進策の実施、地域と協働による利用促進策の実施、バス待合環境改善の検討・実施 |

(3) 事業の効果

| 区分 | 事業効果の内容 |
|-------------------|---|
| 6年度 7年度 8年度 | 東部線の維持により、岡崎市・安城市地域住民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。 |

(4) 令和4年度事業評価結果を踏まえた取組等

利用状況等の把握、分析を行うほか、バスロケーションシステム等による情報提供や利用促進策を引き続き行い利便性の向上を図る。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 6年度の生産性向上の取組

| | 運営主体 | 沿線市町村① | | 沿線市町村② | | 沿線市町村③ | |
|--------------|---|--------|--|--------|--|--------|--|
| | | 市町村名 | 岡崎市 | 市町村名 | | 市町村名 | |
| 取組 経費削減策等 | <ul style="list-style-type: none"> ・感染症対策実施状況を市HP等で発信し、利用者の回復を図る。 ・時刻表、バスロケの他、バス案内人による案内等を実施し、利便性を確保する。 ・バス待合環境の改善に向けた施策を検討・実施する。 ・利用状況、運行状況について市と運行事業者の情報共有を密接に図り、サービスの改善に努める。 | | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通マップの作成及び配布による情報提供を行う。 ・地域や関連市、運営主体等と連携し、地域住民のニーズにあった利用しやすい路線を指し、協議を行う。 ・大河ドラマ「どうする家康」を活用したイベント等の情報発信をすることで、利用促進を図る。 | | | | |
| スケジュール等 | <ul style="list-style-type: none"> ・感染症対策状況等や時刻表、バスロケ等の情報発信は、随時実施する。 ・地域公共交通会議において随時路線の課題等を洗い出し検討を行う。 | | 随時 | | | | |

(2) 定量的な効果目標

| | |
|----|---------|
| 指標 | 収支改善率1% |
|----|---------|

【参考】経常収支率

| 2年度 | 3年度 | 4年度 | 5年度 | 6年度 |
|------|-----|------|-----|-----|
| 18.9 | 9.7 | 13.1 | | |

令和6年度 岡崎安城線に係る生活交通確保計画

市町村名： 岡崎市、安城市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

岡崎市（中央地域、西部地域）、安城市（東部地域）

(2) 利用数（現在：令和5年度（見込））

36,482人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

当該路線は名古屋鉄道東岡崎駅を起点とし、岡崎市西部を經由してJR安城駅までを結ぶ広域路線で、沿線地域の住民の通院や通勤・通学などの移動手段として交通手段を持たない方が主に路線を利用している。

(4) 路線の必要性

隣接する市域を結ぶ重要な幹線系統であり、移動手段を持たない学生や高齢者の生活交通として必要不可欠である。

2. 輸送サービスの形態

民間事業者による乗合バス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

| 区分 | 系統名 | 運行系統 | | | 系統 キロ程 | 1日当たり 計画運行回数 | 運行時間帯 | 備考 |
|---------------|-------|--------|-------|-------|-----------|-----------------|--------------|----|
| | | 起点 | 主な経由地 | 終点 | | | | |
| 計画 (R5.10) | 岡崎・安城 | 名鉄東岡崎駅 | 矢作橋 | JR安城駅 | 往 8.9 | 12.3 | 6:50 ~ 18:40 | |
| | | | | | 復 8.9 | | | |
| | | | | | 岡崎市 | 往 5.6 復 5.6 | | |
| | | | | | 安城市 | 往 3.3 復 3.3 | | |

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

名鉄バス株式会社・当該エリアを運行する既存のバス会社であり、沿線状況を熟知しているため。・駅周辺に停留所を有しており、安全で円滑な運行が可能になるため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

| 区分 | 系統名 | 1日当 たり計 画運行 回数 (回) A | 計画 平均乗 車密度 (人) B | 計画輸送量(人) 1日あたり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 (A×B) | キロ当たり 経常費用 (円銭) C | 当系統キ ロ当たり 経常収益 (円銭) D | 計画実車 走行キロ (km) E | 経常費用 (千円) F (C×E) | 経常収益 (千円) G (D×E) | 欠損見込額 (千円) H (F-G) | 負担者別内訳 | | | |
|---------------|---------------------|-------------------------------------|------------------------------|---|----------------------------|-----------------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------|-----------|-----------|-------------|-------------|
| | | | | | | | | | | | 国 (千円) | 県 (千円) | 市町村 (千円) | 事業者 (千円) |
| 計画 (R5.10) | 岡崎・安城 (現行からの変更点) | 12.3 | 1.5 | 18.4 12.3 × 1.5 | 402.72 | 131.50 | 80,313.6 | 32,343 | 10,561 | 21,782 | 1,739.5 | 1,739.5 | 18,303.0 | 0.0 |

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

| 区分 | 4年度(見込) | 5年度 | 6年度 | 7年度 |
|-----------------|------------------|--------|--------|--------|
| 年間利用者数 (人) | 36,482 | 38,204 | 39,930 | 41,657 |
| ※上記目標 設定の考え方 | 収支改善率1%に必要な年間利用者 | | | |

(2) 利用促進策

| 区分 | 利用促進策の内容 |
|-------------------|---|
| 6年度 7年度 8年度 | ・GTSF化を継続し、google及び交通系経路検索サイトからの路線の案内をする ・路線マップ・時刻表の配布、広報紙やホームページ等を活用したPR ・イベントに出席してバスへのふれあいを通じて利用促進に繋げる ・利用実態に応じたダイヤの見直し ・バスの系統をナンバリングし、路線図にも系統表示をして、利用者に分かりやすいようにする ・自治体と事業者が連携して高齢者向けフリーバスをPRする ・め～バス日和(高齢者フリーバス購入者向け情報誌)の発行により、バスの利用でのお出かけを促進する |

(3) 事業の効果

| 区分 | 事業効果の内容 |
|-------------------|--|
| 6年度 7年度 8年度 | 東岡崎駅と安城駅間を結ぶ路線が維持され、地域住民の日常生活における移動手段が確保される。 |

(4) 令和4年度事業評価結果を踏まえた取組等

利用者のニーズ把握に努め、適切な運行計画により利用者利便を図るとともに、広報やバスマップの配布等により利用促進を図る。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 6年度の生産性向上の取組

| | 運営主体 | 沿線市町村① | | 沿線市町村② | | 沿線市町村③ | |
|--------------|---|--------|--|--------|--|--------|--|
| | | 市町村名 | 岡崎市 | 市町村名 | 安城市 | 市町村名 | |
| 取組 経費削減策等 | 高齢者向けフリーパス（ゴールドパス・シルバーパス）のPRを継続実施し、昼間帯および土曜・休日の利用促進を図る。市が開催するイベント等に参加し、車両展示や乗り方教室を行うことによりバス利用をPRする。 | | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通マップの作成及び配布による情報提供を行う。 地域住民のニーズにあった利用しやすい路線を目指し、地域や関連市、運営主体等と連携する。 大河ドラマ「どうする家康」を活用したイベント等の情報発信をすることで、利用促進を図る。 サイクルシェアや他路線等、他の交通ネットワークからの岡崎・安城線への乗継ぎを周知していく。 | | <ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス時刻表、バスマップ、バス活用ガイド等への掲載等により利用増を図る。 路線価値向上及び利用促進のため、事業者及び関係市町村等と連携し改善のための協議を行う。 | | |
| スケジュール等 | 随時 | | 随時 | | 随時 | | |

(2) 定量的な効果目標

| | |
|----|----------|
| 指標 | 収支改善率 1% |
|----|----------|

【参考】経常収支率

| 2年度 | 3年度 | 4年度 | 5年度 | 6年度 |
|--------|--------|--------|-----|-----|
| 25.50% | 21.01% | 24.66% | | |