



1 協議する理由

あんくるバス運行経費として国庫補助金の交付を受けるため、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づき、申請をする必要がある。

認定を受けるためには、地域公共交通計画の内容を安城市総合交通会議にて協議の上、承認される必要があるため。

2 協議していただく申請書類

資料3-2「令和8年度地域公共交通計画」

3 補助申請期間

令和7年10月1日から令和8年9月30日まで

4 補助対象路線

(1) 地域間幹線系統（左図の青色枠内路線）

複数市町村をまたがる広域的なバス路線であり、かつ、一定の基準を満たす路線のことを言う。

安城市では、5 東部線・6 西部線・7 作野線が補助対象路線である。

※名鉄バス岡崎安城線も地域間幹線系統に含まれるが、愛知県が取りまとめて申請する。

(2) 地域内フィーダー系統（左図の黄色枠内路線）

フィーダーとは、枝というような意味で、幹である地域間幹線系統に接続して運行をするバス路線のことを言う。

安城市では、0 循環線（右まわり・左まわり）・1 安祥線が補助対象路線である。

5 申請期限

令和7年6月30日（月）

令和 7 年 6 月 日

(名称) 安城市総合交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

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）、広域連絡バス（名鉄バス岡崎安城線）がある。

幹線に接続する市内のネットワークとしては、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（あんくるバス安祥線ほか 8 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や学生等の交通弱者をはじめとした様々な方にとって、生活に必要不可欠な交通として機能している。

【地域間幹線系統】

路線名	目的・必要性
あんくるバス東部線	J R 安城駅と隣接する岡崎市にある名鉄宇頭駅を結ぶ広域的路線である。通勤・通学や買い物、沿線医院への通院に対する移動需要の対応を目的としており、幅広い年齢の方に利用されている。 本市と岡崎市を結ぶ連絡路線であり、J R 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。
あんくるバス西部線 及び あんくるバス作野線	名鉄新安城駅を起点に、隣接する刈谷市にある J R 東刈谷駅、J R 安城駅を経由する広域路線である。通勤・通学や沿線商業施設への買い物に対する移動需要の対応を目的としており、幅広い年齢の方に利用されている。 本市と刈谷市を結ぶ連絡路線であり、J R 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。

【地域内フィーダー系統】

路線名	目的・必要性
あんくるバス安祥線	安城市東部地域と名鉄南安城駅、J R 安城駅を結び、主要福祉拠点である安祥福祉センターへのアクセス手段の提供や幹線との接続による近隣市中心市街地等への広域的な移動手段の確保を目的としている。 学生や高齢者、子供などの交通弱者をはじめ、地域住民の日常的な移動手段として使用されているため、引き続き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。
あんくるバス循環線 右まわり・左まわり	安城市役所や図書館などの市内拠点施設と名鉄南安城駅、J R 安城駅を結び、安城更生病院（地域中核病院）へのアクセス手段の提供や幹線との接続による近隣市中心市街地等への広域的な移動手段の確保を目的としている。 J R 安城駅と安城更生病院を乗り換え拠点とし、幅広い年齢の方の需要に応えるまちなかの移動手段として機能しているため、引き続きフィーダー系統として運行することで、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。

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

年間のバス利用者数は新型コロナウイルスの蔓延以前の水準に回復し、令和6年度はあんくるバスの利用者数が増加したことで安城市地域公共交通計画のバス利用者数の目標を超えている。

そこで、観光施策や大型商業施設等と連携した公共交通施策を実施することで利用者を増加させることとして、本事業における新たな目標を下記のとおり設定する。

	令和6年度 実績 (R5.10～R6.9)	令和7年度 見込 (R6.10～R7.9)	令和8年度 目標値 (R7.10～R8.9)	令和9年度 目標値 (R8.10～R9.9)
安城市全体の バス年度における バス利用者数	865千人	871千人	877千人	880千人

(安城市地域公共交通計画 P63、P75 参照)

・安城市地域公共交通計画におけるバス利用者全体の計画目標 861千人(令和9年度)

【参考】バス年度における地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統の利用者数の想定

路線名	令和7年度 (R6.10～R7.9)	令和8年度 (R7.10～R8.9)	令和9年度 (R8.10～R9.9)
あんくるバス東部線	33,300人	33,600人	33,800人
あんくるバス西部線	63,200人	63,600人	63,800人
あんくるバス作野線	66,500人	66,900人	67,100人
あんくるバス安祥線	32,600人	32,700人	32,800人
あんくるバス循環線 (右まわり・左まわり)	195,800人	196,200人	196,400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(外国語版含む)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、ホコ天きーぼー市来場者へのバス乗車チケット配布、観光施策及び大型商業施設等との連携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)
- ・高齢者、障がい者及び免許返納者に対する割引制度の実施(安城市、事業者)
- ・キャッシュレス決済導入による利便性の向上(安城市、事業者)
- ・乗り継ぎの利便性向上のため、ダイヤの見直し(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送予定者
表 1 のとおり
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域間幹線系統については、表 2 の。 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るあんくるバス「東部線」、「西部線」、「作野線」、「安祥線」、「循環線（右まわり）」、「循環線（左まわり）」について、その運行に係る費用総額から運賃収入及び国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。 （差額分については、安城市のみで負担する。）
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
P D C A サイクルを毎年繰り返し行い、効果的な事業評価を実施する。 計画期間内及び年度単位において、計画の進捗管理・評価を毎年実施し、評価内容に応じて、次年度以降の事業への反映や計画の部分見直しを実施する。 【評価・測定方法】 ・利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価 等 （安城市地域公共交通計画 P71 参照）
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、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」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
9. 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 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
別紙 1 のとおり
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
表 5 のとおり

11. 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
12. 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
13 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、要する費用の総額、負担者とその負担額【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. 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
15. 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
16. 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
17. 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

18. 協議会の開催状況と主な議論

・ 令和 7 年 6 月 2 3 日

令和 7 年度第 1 回安城市総合交通会議を開催し、地域公共交通計画（地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統）の認定申請に係る承認を受ける。

19. 利用者等の意見の反映状況

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。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）愛知県安城市桜町 1 8 - 2 3

（所 属）都市整備部都市計画課

（氏 名）木村 史明

（電 話）0566-71-2243

（e-mail）toshikei@city.anjo.lg.jp