

令和 2 年 6 月 1 9 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 3 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

【目的】

安城市においては、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）、市内基幹バス（名鉄バス安城線、あんくるバス循環線）、支線として、地域生活バス（あんくるバス）、地域生活タクシー（あんくるタクシー）、一般タクシーがネットワークとして運行することで、市内外への移動を提供している。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、生活に必要な不可欠な交通として機能している。

「名鉄バス安城線」は、名鉄新安城駅とJR安城駅、さらに市内主要拠点と西三河南部圏域最大の地域中核病院を結ぶ路線であり、通勤・通学・通院者などの日常的な移動手段を確保し、また、土日祝日には安城市の観光施設であるデンパークまで運行することで、観光への需要に対応するとともに、幹線と接続することで、市内外からの地域中核病院、デンパーク及び市内主要拠点への移動手段の確保を目的としている。

「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。

「あんくるバス循環線（右回り）（左回り）」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、幹線との接続により、市内外から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。

【必要性】

「名鉄バス安城線」は、通勤・通学・通院者など、住民の生活に必要な移動手段として使用されるとともに、市内外からの地域中核病院、デンパーク及び市内主要拠点への移動手段となっている。幹線のみではこのような需要を網羅できないため、地域の交流や活性化のため必要な路線である。

「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。

「あんくるバス循環線（右回り）（左回り）」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。

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

公共交通の利用者を増加させるとともに、持続可能で効率的な公共交通サービスを確保するため、目標を以下のように設定する。

	令和3年度目標	形成計画目標値(2022)
安城市全体の年間バス利用者数	900千人	910千人

(安城市地域公共交通網形成計画 P31 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3年度	令和4年度	令和5年度
名鉄バス安城線	246,000人	246,500人	247,000人
あんくるバス循環線(右回り・左回り)	195,500人	196,000人	196,500人
あんくるバス安祥線	28,500人	29,000人	29,500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

- ・あんくるバスのダイヤの見直しによる運行の定時性の確保と乗り継ぎの利便性向上(安城市、事業者)
- ・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)
- ・分かりやすいバスの運行とするためのバスマップ、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)
- ・高齢者、障がい者割引制度(安城市、事業者)
- ・小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によるバス利用促進(安城市、事業者)
- ・バスの乗り方教室やバスお出掛けプランの作成・配布、地域や対象者を絞ったモビリティマネジメントの実施(安城市、事業者)
(安城市地域公共交通網形成計画 P38 参照)

<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者</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1」を添付。</p>
<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こととしている。</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二ただし書に基づき、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システムの概要 【地域間幹線システムのみ】</p>
<p>※該当なし</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 【地域間幹線システムのみ】</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 【地域間幹線システムのみ】</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>
<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】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>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】</p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>※該当なし</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>※該当なし</p>
<p>15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、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】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>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】</p>
<p>※該当なし</p>

17. 協議会の開催状況と主な議論	
<p>・令和2年6月19日 令和2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（地域内フィーダー系統）の承認を受ける。</p>	
18. 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>	
19. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	愛知県都市整備局交通対策課
関係市区町村	愛知県安城市都市整備部
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、安城交通株式会社、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、アイシン・エイ・ダブリュ株式会社、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）丹原 久美子

（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行予定者(地域内フィーダー系統)

3年度

市区町村	運行予定者名	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	再 編 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	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
安城市	名鉄バス(株)	(1) 名鉄バス 安城線	新安城駅	JR安城駅	デンパーク	往9.2km 復9.2km	122日	732.0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)	(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9.1km 循環	360日	5040.0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9.0km 循環	360日	5040.0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16.7km 循環	360日	360.0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)	(4) あんくるバス 安祥線	川島	JR安城駅	川島	往21.4km 循環	360日	2160.0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

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「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. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、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。
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、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」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。
6. 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。

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	60,466
交通不便地域	

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法

地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画の策定年月日及び算定式適用開始年度

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度
安城市地域公共交通網形成計画	平成30年4月	平成30年度

(※参考)

対象人口	算定式	国庫補助上限額

(※) 省略可。

協議会において承認を得る必要があるなど、自治体の必要性に応じて記載可。なお、記載する場合の適用算定式においては平成31年度(令和元年度)における地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額の通知(令和元年6月25日付国総支第9号)の算定式を用いること。

(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。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
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」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(ロ②(1))に記載のある過疎地域の人口及び交付要綱別表7(ロ②(2)(実施要領の2.(1)⑭))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上記3.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。

(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の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)