

2 議題

(1)「安城市地域公共交通計画策定」に係る
素案について

1. 市民アンケート結果の報告

1. 市民アンケート結果の報告

市民アンケート結果について

- ・ 現計画の評価に関する項目

【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	公共交通全体の 利用者数・ <u>不満割合</u>
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	乗継に関する不満割合
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	バス停利用者数
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	<u>交通サービス認知度</u>
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・活性化	地域と行政協働の取組

1. 市民アンケート結果の報告

調査結果（現計画の評価）

【公共交通が目指す姿】

指標：公共交通全体の不満割合

【目標：中学校区別の公共交通全体の不満割合の減少】

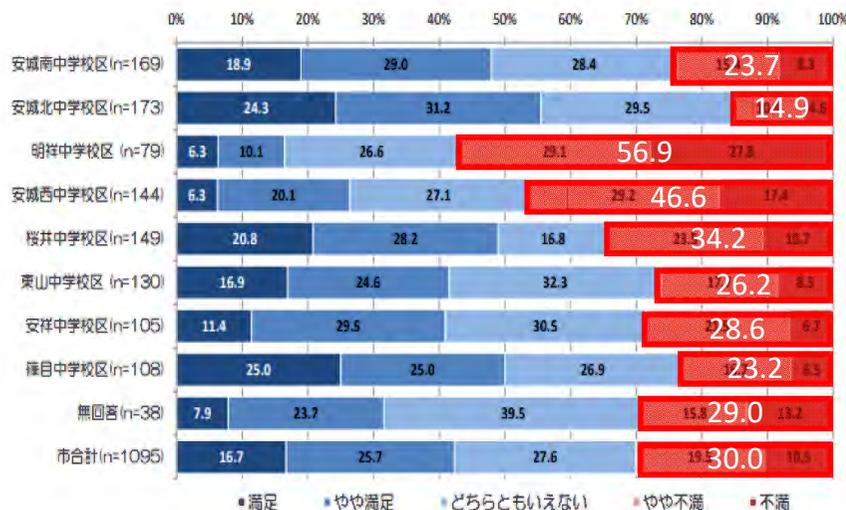
	目標値 [R4年度]	現況値 [H29年度]	実績値 [R4年度]
不満割合	現況値未満	15.0～56.9%	12.3～46.4%

＜達成状況＞

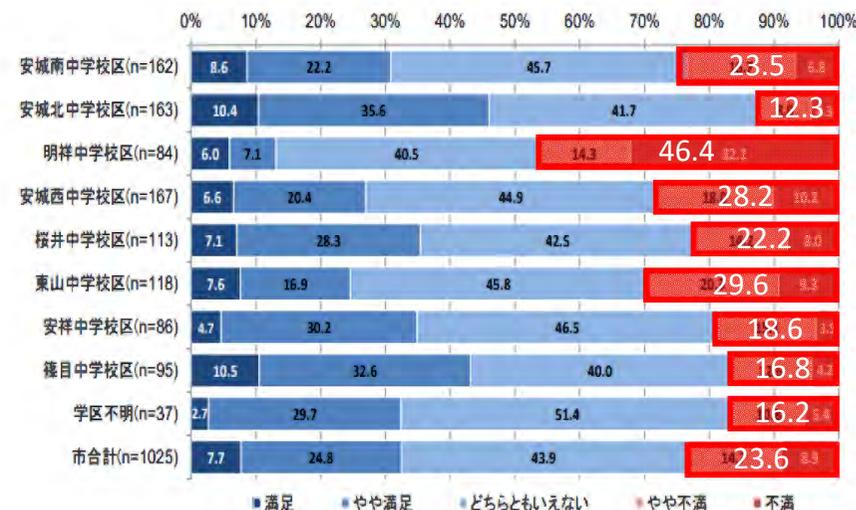
- ・公共交通の不満割合は、全8学区の内、達成7学区、未達成1学区
- ・未達成学区では3ポイントの悪化に留まっている

※不満割合：5段階評価で「やや不満」または「不満」と回答された割合

現況値調査（H29）



今回調査（R4）



- ・一部、未達成学区はあるものの、全体的に改善が図られている
- ・「どちらともいえない」の割合が増加傾向にあり、公共交通の利用割合が低い現状において、公共交通を利用していないことから、公共交通への関心が低く、満足・不満を判断できない傾向が高まっている

1. 市民アンケート結果の報告

調査結果（現計画の評価）

【基本方針3】

指標：交通サービス認知度

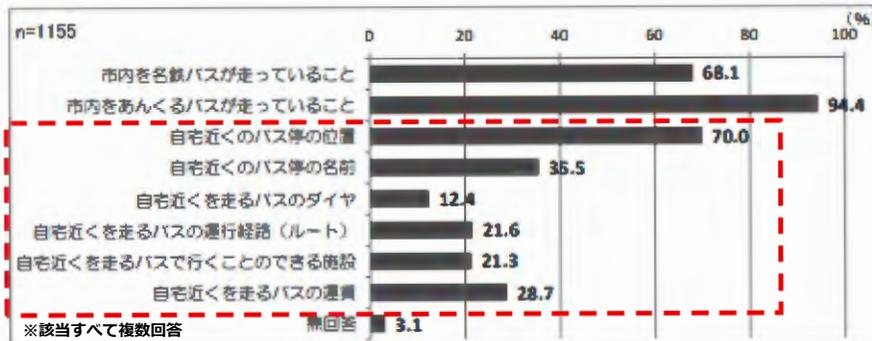
【目標：公共交通サービスの認知度の増加】

	目標値 [R4年度]	現況値 [H29年度]	実績値 [R4年度]
公共交通サービスの認知度	現況値以上	73.3%	76.5%

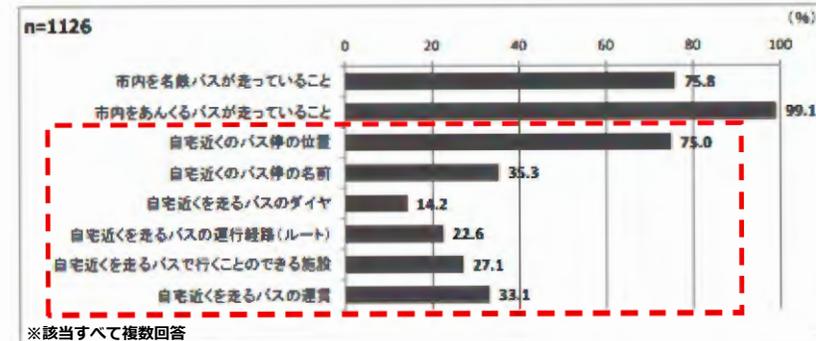
＜達成状況＞

・目標値である現況値以上を達成

現況値調査（H29）



今回調査（R4）



- ・全体的に認知度が改善されている
- ・「バスのダイヤ」、「運行経路」など、実際に利用するために必要な項目については現況値と同様に認知度が低く、引き続き情報の周知・PRが必要

1. 市民アンケート結果の報告

調査結果（次期計画の課題抽出）

- 各交通モードごとの満足度

	満足	不満	どちらとも いえない
公共交通全体	32.7%	23.5%	43.8%
鉄道	54.2%	19.3%	26.6%
バス	17.3%	37.6%	45.2%
一般タクシー	16.8%	21.7%	61.5%
自転車	35.0%	16.4%	48.6%

※満足:「満足」「やや満足」と回答した割合、不満:「不満」「やや不満」と回答した割合

【日常的な利用割合】

- ・鉄道:41%
- ・バス:13%
- ・一般タクシー:4%
- ・自転車:42%
- ・自家用車:78%

※日常的な利用割合抽出対象者の利用頻度
・自家用車:週2~3回以上利用
・その他公共交通:月1回以上利用

- ・日常的な利用割合の低い「バス」、「一般タクシー」について、満足度よりも不満度の方が高く、「どちらともいえない」という割合が高い傾向にある

1. 市民アンケート結果の報告

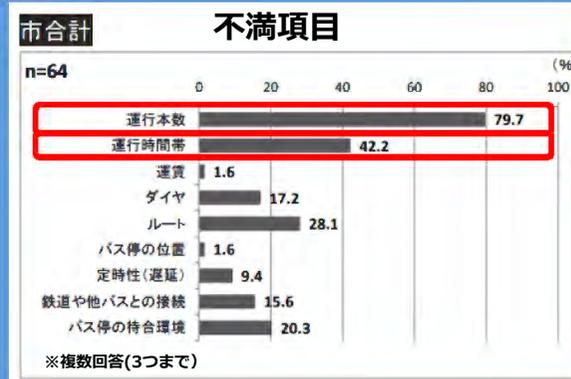
調査結果（次期計画の課題抽出）

- ・バスの満足度・不満度に関する分析

【利用が多い方】

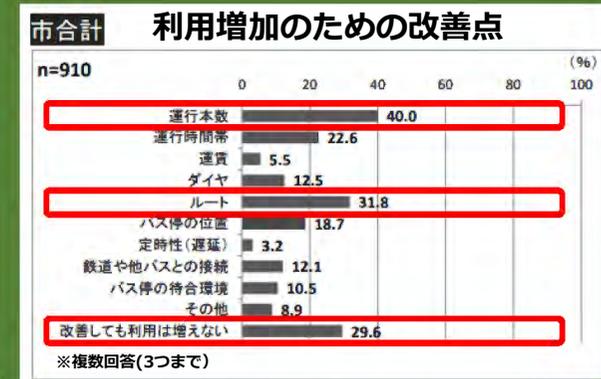


- ・運賃
 - ・バス停の位置
- に満足



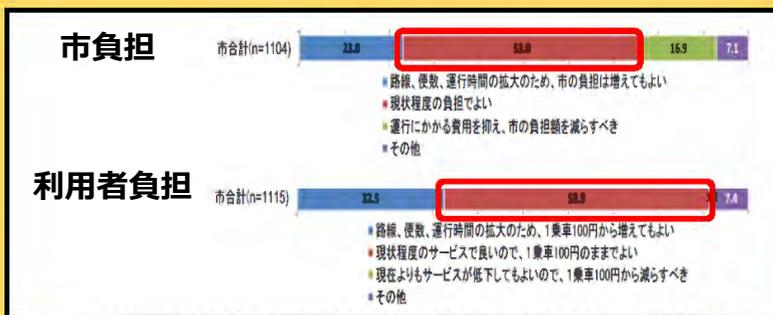
- ・運行本数
 - ・運行時間帯
- に不満

【利用が少ない方】



- ・現行のサービス水準の改善
- ・サービスの見直しでは増えない

【あんくるバス事業の負担について】



- ・利用者負担、市負担ともに、現状を望む声が多数

- ・不満や改善項目は事業費の増加を伴うが、現状の負担を維持することも求められているおり、不満・改善上位項目のサービス改善は難しい
- ・サービスが改善しても利用が増えない意見も多数

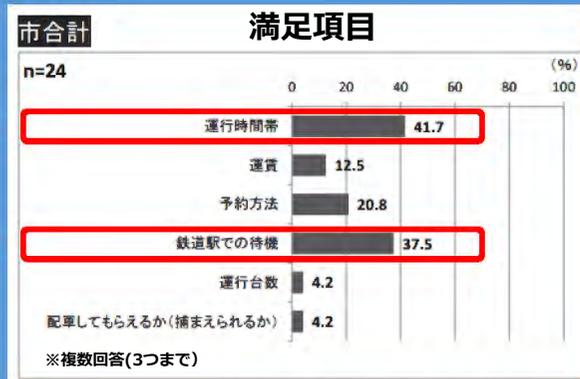
- ・現状の事業規模の中での改善が求められている
- ・効果的な利用促進策が必要

1. 市民アンケート結果の報告

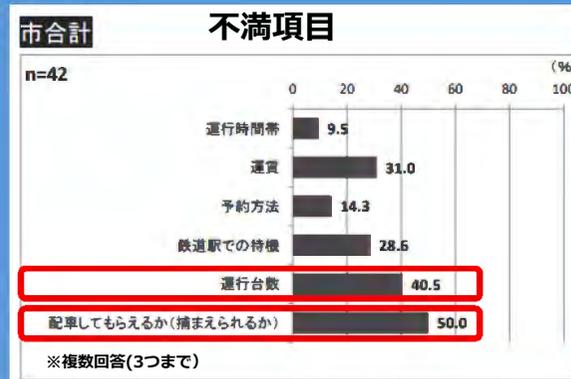
調査結果（次期計画の課題抽出）

- ・一般タクシーの満足度・不満度に関する分析

【利用が多い方】

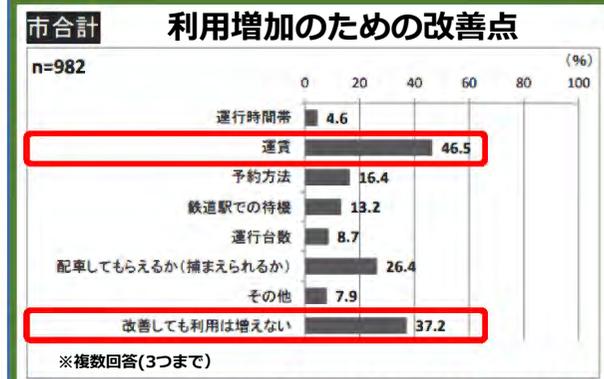


- ・運行時間
 - ・鉄道駅での待機
- に満足



- ・配車してもらえるか
 - ・運行台数
- に不満

【利用が少ない方】



- ・運賃の改善
- ・サービスの見直しでは増えない

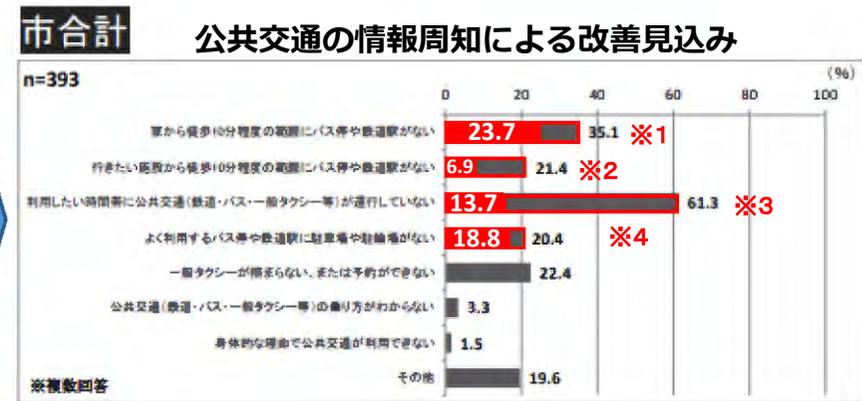
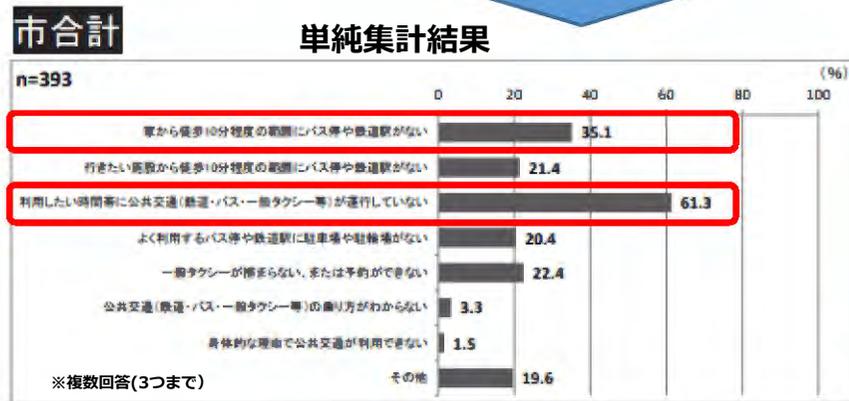
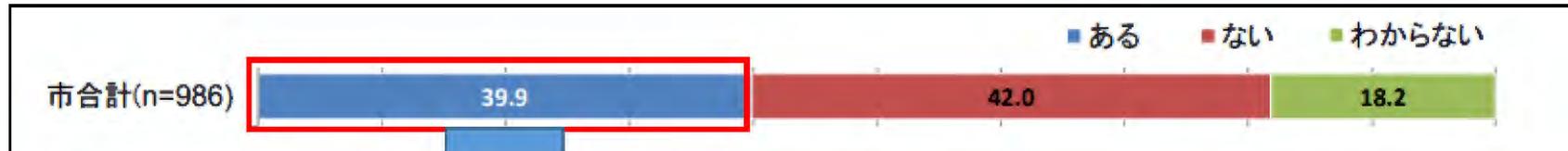
- ・「運行台数」や「配車してもらえるか」の改善が求められているが、準特定地域である安城市において運行台数を増やすことはできず、運転手不足で車両があっても運行できない状況もある
- ・運賃の改善が利用増加の改善点として挙げられるが、改善しても利用が増えない意見も多数

- ・タクシー事業者が運転手を確保することが課題
- ・利用者の割合も少なく、満足度でも「どちらともいえない」の割合が最も多いことから、「一般タクシー」というサービス自体の認知度を高めて利用を促進するモビリティマネジメントの実施が必要

1. 市民アンケート結果の報告

調査結果（次期計画の課題抽出）

- ・移動に関して困っていること



- ※1 「自宅の近くのバス停の位置」を知らない方を除外
- ※2 「自宅近くを走るバスで行くことのできる施設」を知らない方を除外
- ※3 「自宅近くを走るバスのダイヤ」を知らない方を除外
- ※4 「身近に感じる鉄道駅」がない方を除外

- ・約40%の市民が移動に関して困っていると回答し、困っている内容は「利用したい時間帯に公共交通が運行していない」、「自宅から10分程度の場所にバス停がない」が多い
- ・回答者の多くは、自宅近くのバスのダイヤやバス停の位置等を知らないことや、本市の駅・バス停の人口カバー率※4や運行時間等のサービス水準※5の確保状況から、公共交通に関する情報周知により大幅に改善が期待できることから、引き続き情報周知が必要

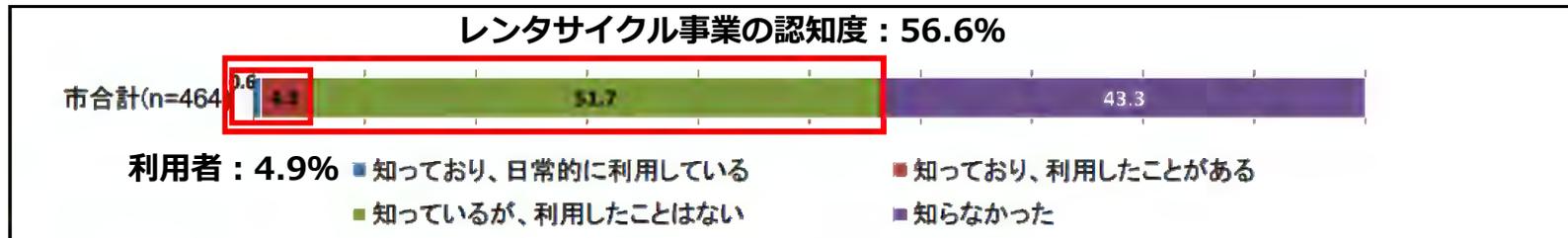
※4 駅、バス停の徒歩圏内における人口カバー率: 83.4%

※5 公共交通の運行時間: 鉄道: 5:23~0:03の間で運行、バス: 6:00~20:05の間で運行
一般タクシー: 早朝や深夜も運行(各社により異なる)

1. 市民アンケート結果の報告

調査結果（次期計画の課題抽出）

- ・ レンタサイクル事業について



レンタサイクル事業の認知度は56.6%と比較的高いものの、利用者は4.9%と低い



- ・ 担い手不足によるサービスの低下に伴い、利用人数は減少傾向
- ・ 人件費高騰や自転車の老朽化等に伴う維持管理費増加により事業費は増加傾向

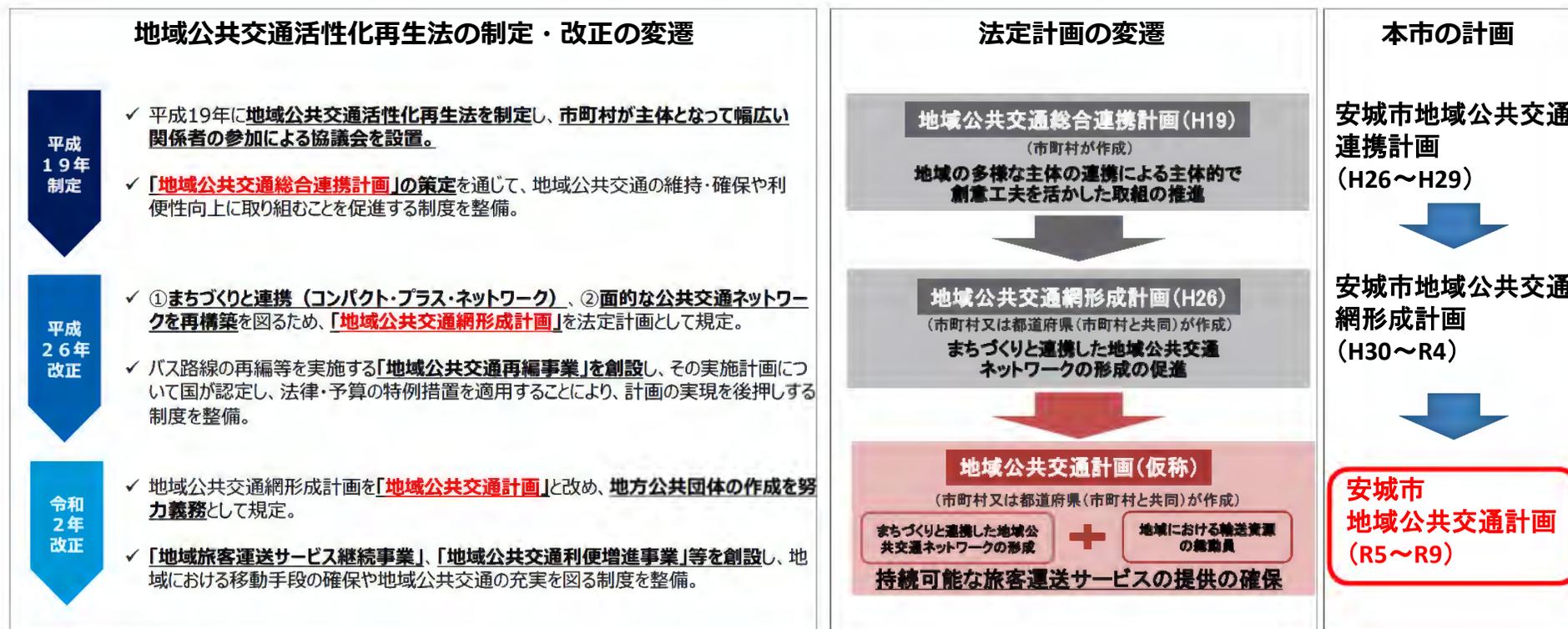
「レンタサイクル事業」の事業自体の在り方を検討することが必要

2. 安城市地域公共交通計画の素案について

2. 地域公共交通計画の素案について

地域公共交通計画について

- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（地域公共交通活性化再生法）の一部改正（R2.11.27施行）により、地方公共団体による作成が努力義務化された法定計画
- ・従来の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付けることにより、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保するために策定するもの



2. 地域公共交通計画の素案について

地域公共交通計画について

・計画の構成

はじめに 安城市地域公共交通計画策定の背景と目的

- (1) 計画策定の背景と目的 1
- (2) 計画の位置付け 1

1章 計画の区域と期間

- (1) 計画の区域 2
- (2) 計画の期間 2

2章 安城市の地域特性と公共交通の現状

- (1) 上位・関連計画の整理 3
- (2) 安城市の概況整理 6
- (3) 公共交通の現状整理 12
- (4) 公共交通を取り巻く社会動向 21

3章 各種ニーズ調査の実施・分析

- (1) 市民アンケート調査 26
- (2) バス利用者アンケート調査 31
- (3) 地域・交通事業者ヒアリング 34

4章 安城市地域公共交通網形成計画の評価

- (1) 安城市地域公共交通網形成計画における目標の達成状況 36
- (2) 未達成指標の要因分析 38

5章 安城市の地域公共交通の課題

- (1) 各種調査結果からみた現状と課題 41

6章 安城市の公共交通が目指す姿と基本方針

- (1) 安城市の公共交通が目指す姿 43
- (2) 基本方針 44
- (3) 公共交通の機能分類 ○

7章 計画目標と目標を達成するために実施する事業

- (1) 計画目標 ○
- (2) 実施事業 ○

8章 計画の達成状況の評価

- (1) 計画の評価・検証 ○

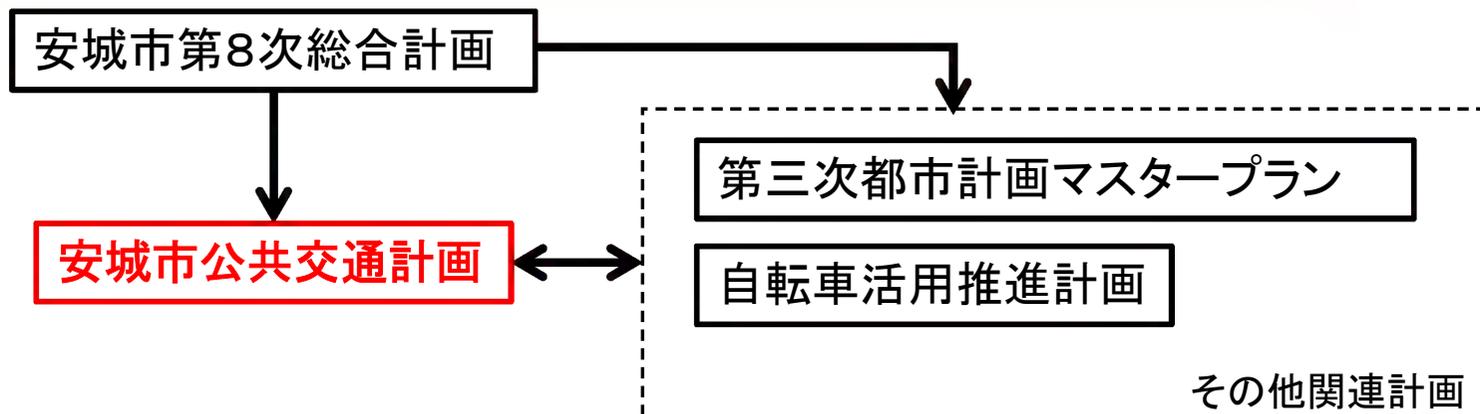
今回の会議での主な協議内容

2. 地域公共交通計画の素案について

「はじめに」、 「1章 計画の区域と期間」

P.1、P.2

- ・ 計画の位置づけ



- ・ 計画の区域

本計画の計画区域は、市内公共交通を一体的に取り扱うことから、**安城市全域**とする

- ・ 計画の期間

令和5年～令和9年（5年間）



2. 地域公共交通計画の素案について

「2章 安城市の地域特性と公共交通の現状」

P.3～P.25

・上位・関連計画の整理

「第8次安城市総合計画」、「都市計画マスタープラン」、「自転車活用推進計画」

P.3～P.5

・安城市の概況整理

- ・人口の推移と見通し
- ・人口密度と公共交通の状況
- ・生活利便施設（公共施設等）と公共交通の状況
- ・都市交通特性

P.6～P.11

・公共交通の現状整理

- ・ネットワークの形成状況
- ・サービス水準の整理
- ・利用実態の整理

P.12～P.20

・公共交通を取り巻く社会動向

- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正
- ・「あいち交通ビジョン」の策定
- ・SDGs（持続可能な開発目標）の推進
- ・新型コロナウイルス感染症の流行
- ・カーボンニュートラルの実現に向けた取り組み

- ・Society5.0を実現するDXの推進
- ・免許返納高齢者の増加
- ・運転手不足の深刻化
- ・リニア中央新幹線の整備
- ・安城市における今後の土地利用の変化

P.21～P.25

2. 地域公共交通計画の素案について

「2章 安城市の地域特性と公共交通の現状」 P.3~P.25

・上位・関連計画の整理

「第8次安城市総合計画」、「都市計画マスタープラン」、「自転車活用推進計画」 P.3~P.5

2章 安城市の地域特性と公共交通の現状

(1) 上位・関連計画の整理

1) 第8次安城市総合計画 (2016~2023年度)

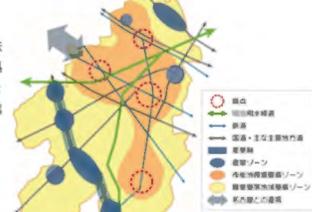
①基本理念と目指す将来像

第8次安城市総合計画では、基本理念を「市民一人ひとりが生活の豊かさとともに幸せを実感できるまち」としています。「豊かさ」や「幸せ」を実感できる要素である「健康」「環境」「経済」「きずな」「こども」の5つのうち、「健康」を軸に据え、「幸せつながる健康都市安城」の実現を目指しています。

②土地利用構想

JR安城駅周辺の中心市街地と、JR三河安城駅、名鉄新安城駅、名鉄桜井駅の各駅周辺の市街地を4つの拠点として位置付け、それぞれの個性を生かし、快適性に優れた拠点形成を進めます。

図 土地利用構想図



③交通分野の施策

施策が目指す姿

市民の移動手段として健康的で環境にやさしい鉄道、バス、自転車などの様々な有機的なネットワークの形成を目指します。渋滞がなく、円滑な移動に必要な道路網の充実を目指します。

施策の方針

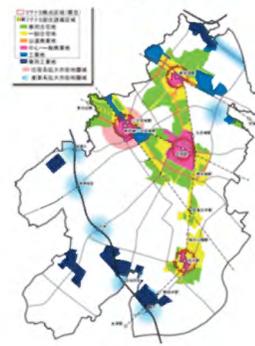
- (1) 幹線道路の整備促進
 - ① 南北道路となる主要地方道豊田安城線をほしめとした幹線道路整備を促進します。
 - ② 一・二輪市道をほしめとした幹線市道の整備を進めます。
- (2) 公共交通網の充実
 - ① あんくるバスのダイヤ改善などを行い、生活に密着した地域交通サービスの利用拡大を図ります。
 - ② 過渡的な自転車利用から公共交通機関や自転車利用への転換を図るため、モビリティシェアリングを実施します。
 - ③ 新交通システムのあり方を研究します。
- (3) 安全、安心、快適な道路交通環境の実現
 - ① 交差点改良などの整備を進め、道路の円滑な通行を促します。
 - ② 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に従って安全で快適な自転車走行空間の整備を行い、自転車ネットワークの拡大を図ります。
 - ③ 橋梁など道路施設の長寿化を図ります。
- (4) リニア中央幹線開業に向けた交通環境の充実
 - ① リニア開業を見据え、JR三河安城駅の役割や機能の再評価を検討します。

2) 第三次安城市都市計画マスタープラン (2018~2028年度)

①都市づくりの目標

- ・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！
市民とともに育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

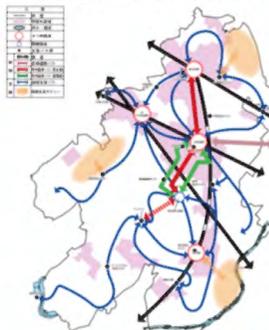
図 土地利用構想



②交通体系（公共交通）の形成方針

- ・安城市地域公共交通網形成計画に基づき、多様な交通需要に対応した適切なサービスの提供やダイヤの改善等による公共交通の利便性の向上、利用拡大を進めます。
- ・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（バリアフリー化等）を進めます。
- ・新幹線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を進めます。

図 交通体系（公共交通）の形成イメージ



3) 安城市自転車活用推進計画 (2022~2031年度)

①基本目標と実施施策

基本目標1
自転車交通の役割拡大に備えた良好な都市環境の形成
【関連するSDGsの目標】

施策① 自転車通行空間の計画的な整備の推進
施策② 放置自転車等の取締まりの推進
施策③ シェアサイクルの普及推進
施策④ 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
施策⑤ まちづくりと連携した総合的な取組の実施

基本目標2
自転車の利用促進による「健康」づくりの貢献
【関連するSDGsの目標】

施策⑥ 自転車を活用した健康づくりの推進
施策⑦ 自転車通塾等の促進

基本目標3
交通安全意識の向上等による安全で安心な社会の実現
【関連するSDGsの目標】

施策⑧ 自転車の点検整備の促進
施策⑨ 自転車の安全利用の促進
施策⑩ 学校における交通安全教育の推進
施策⑪ 災害における自転車活用への推進
施策⑫ 損害賠償責任保険等への加入促進

・将来のまちづくりの方針として、「集約型都市構造の構築」を目指しており、将来都市構造を支える鉄道、バス、一般タクシー、自転車による公共交通ネットワークを構築している
・「第三次都市計画マスタープラン」において、関係者による協働のまちづくりを重視

2. 地域公共交通計画の素案について

「2章 安城市の地域特性と公共交通の現状」 P.3~P.25

・安城市の概況整理

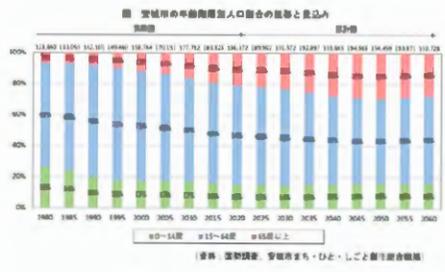
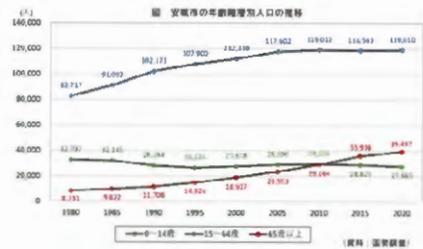
- ・人口の推移と見通し
- ・人口密度と公共交通の状況
- ・生活利便施設（公共施設等）と公共交通の状況、
- ・都市交通特性

P.6~P.11

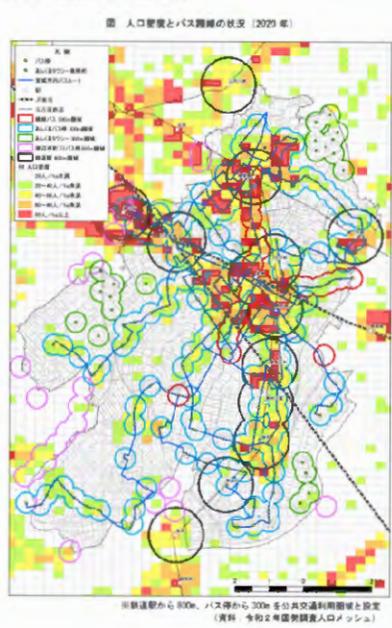
(2) 安城市の概況整理

1) 人口の推移と見通し

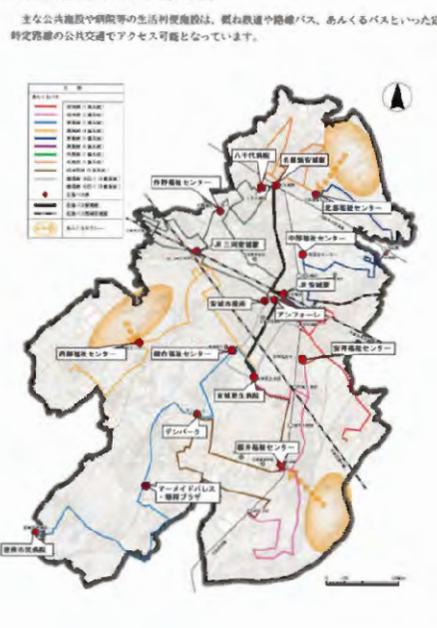
安城市の高齢者（65歳以上）及び生産年齢（15-64歳）人口は増加傾向にあり、年少（0-14歳）人口は減少傾向にあります。今後の人口は概ばい傾向にあるものの、生産年齢人口は2025年をピークに減少に転じ、少子高齢化が進んで、2045年には約3人に1人が高齢者となる見込みです。



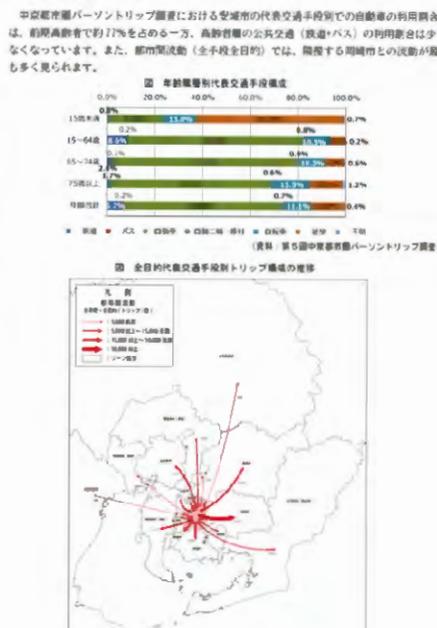
2) 人口密度と公共交通の状況



3) 生活利便施設と公共交通の状況



4) 都市交通特性



- ・今後5年間の人口はほぼ横ばいであるものの、生産年齢人口は2025年をピークに減少に転じる見込み
- ・鉄道・バスによる公共交通利用圏益※の人口カバー率は83.4%で、それ以外の場所についても一般タクシーでカバー
- ・主要な公共施設や病院等へのアクセスは鉄道・バスといった定時定路線の公共交通でアクセス可能
- ・移動手段について、公共交通に比べ、自家用車の利用割合が高い

2. 地域公共交通計画の素案について

「2章 安城市の地域特性と公共交通の現状」

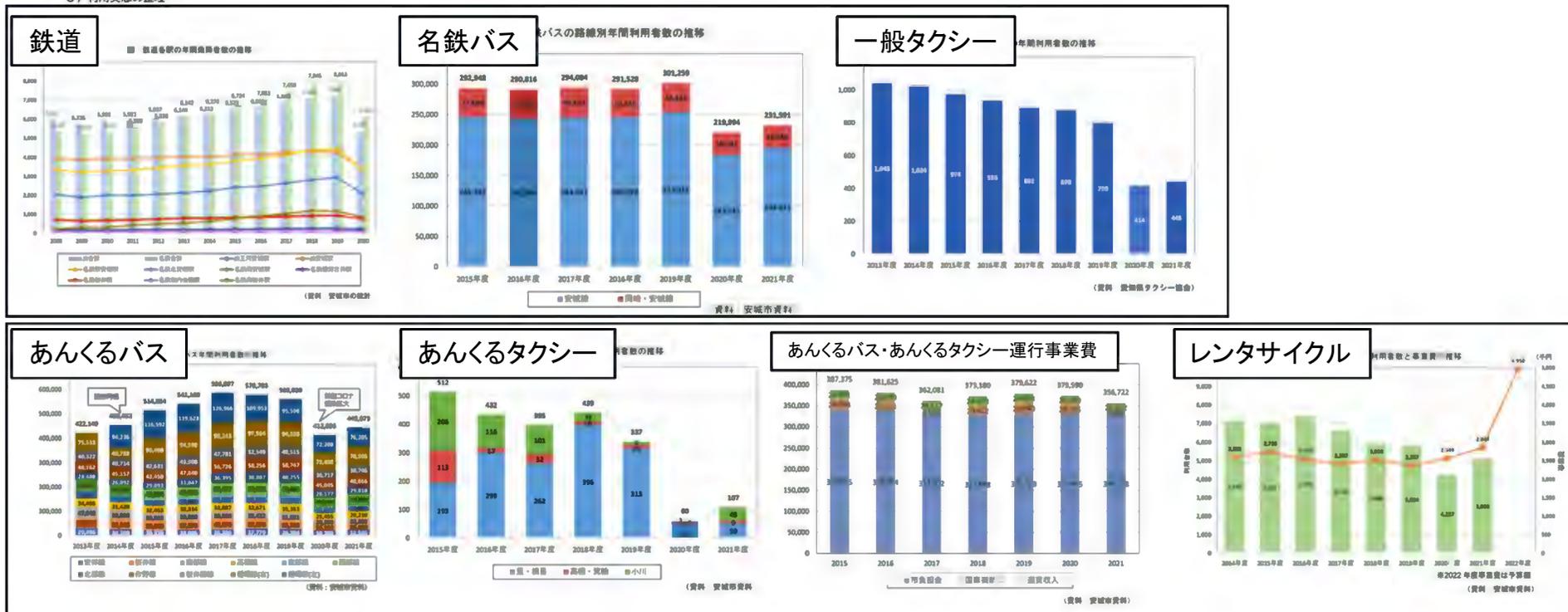
P.3～P.25

・公共交通の現状整理

- ・ネットワークの形成状況
- ・サービス水準の整理
- ・利用実態の整理

P.12～P.20

3) 利用実態の整理



- ・新型コロナウイルスの影響により、すべての交通モードにおける利用者が減少
- ・特に、一般タクシーの影響は大きく、平成30年度と比べると、令和2年の利用者は半減している
- ・市内一般タクシー事業者1社が廃業するなど、事業継続が困難となっている
- ・レンタサイクル事業は、利用者が減少傾向であるのに対し、事業費は増加しており、事業内容の見直しが必要

2. 地域公共交通計画の素案について

「3章 各種ニーズ調査の実施・分析」

P.26～P.35

・市民アンケート調査

令和4年7月に実施した市民アンケート調査結果

P.26～P.30

・バス利用者アンケート調査

令和3年10、11月に実施したバス利用者に対するアンケート調査結果

P.31～P.33

・地域及び事業者ヒアリング

令和4年4～7月に実施した市内複数の町内会及び交通事業者へのヒアリング結果

P.34～P.35

2. 地域公共交通計画の素案について

「3章 各種ニーズ調査の実施・分析」

P.26～P.35

・バス利用者アンケート調査

P.31～P.33

令和3年10、11月に実施したバス利用者に対するアンケート調査結果

・調査概要

(Ⅰ) 乗降調査			
● 調査の概要			
	内容		
調査対象	あんくるバス全11路線、名鉄バス2路線（安城線、岡崎・安城線）の利用者		
調査方法	トムゾン抜き調査カード（ピンゴカード）を調査員が配布・回収		
調査時期	あんくるバス：令和3年10月31日（日）、11月1日（月）、4日（木）、7日（日） 名鉄バス：令和3年11月5日（金）、14日（日）		
● 回収率			
	あんくるバス	名鉄バス	
	2,254 票	678 票	
※車内回収のため、回収率は100%（配布数と回収数は同数）			
(Ⅱ) バス利用者アンケート			
● 調査の概要			
	内容		
調査対象	あんくるバス全11路線、名鉄バス2路線（安城線、岡崎・安城線）の利用者		
調査方法	調査員が乗降調査と同時に配布、郵送回収		
調査時期	あんくるバス：令和3年10月31日（日）、11月1日（月）、4日（木）、7日（日） 名鉄バス：令和3年11月5日（金）、14日（日） 回収期限：令和3年11月29日（月）		
● 回収率			
	配布数	回収数	回収率
	1,671 通	482 通	28.8%

2. 地域公共交通計画の素案について

「3章 各種ニーズ調査の実施・分析」

P.26～P.35

- バス利用者アンケート調査
 - バスの満足度・不満度に関する分析

P.31、P.32

名鉄バス



普通以上の評価: 84.0%

- 自宅から最寄りバス停までの距離
- 降車バス停から目的地・施設までの距離 **に満足**
- 運行本数
- バス停の待合環境 **に不満**

あんくるバス

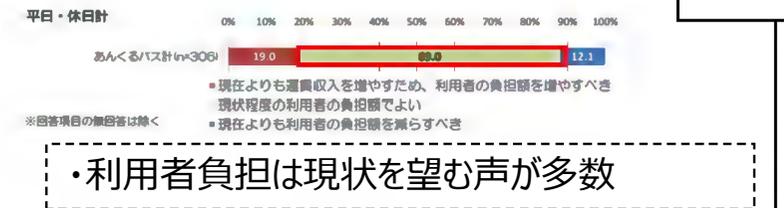


普通以上の評価: 83.5%

- 乗り降りのしやすさ
- 運賃・定期券の料金 **に満足**
- 運転手の対応
- 運行本数
- 運行している時間帯
- 乗り継ぎの際の待ち時間 **に不満**

あんくるバスの利用者負担について

P.33



利用者負担は現状を望む声が多数

総合的な満足度は8割以上の方が普通以上であり、日常的な市民の足として定着していることが伺える

運行本数、運行時間帯の不満項目は事業費の増加を伴うが、現状の負担を維持することも求められており、これらのサービス改善は難しいことから、現状の事業規模において対応可能な施策の検討が必要

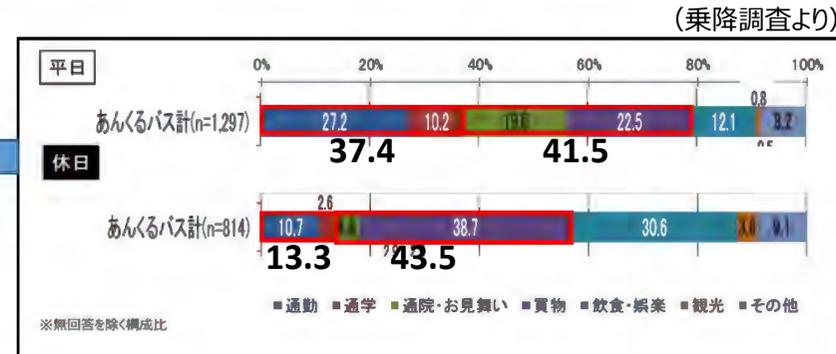
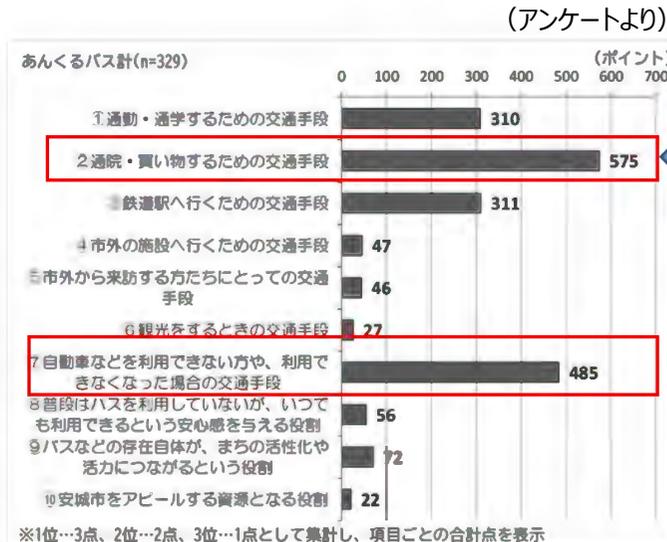
2. 地域公共交通計画の素案について

「3章 各種ニーズ調査の実施・分析」

P.26～P.35

- ・バス利用者アンケート調査
 - ・あんくるバスの役割

P.32



求められる役割でもっとも多い「通院・買い物」に対して、利用実態における「通院・買い物」も同様に高い

- ・あんくるバスの求められている役割として、「通院・買い物するための交通手段」が最も高いのに対し、実際の利用実態も同様に「通院・買い物」の割合が最も高いことから、利用者のニーズに合致したサービスが提供できている
- ・「自動車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段」が次いで高いことから、現在のサービスを維持する必要がある

2. 地域公共交通計画の素案について

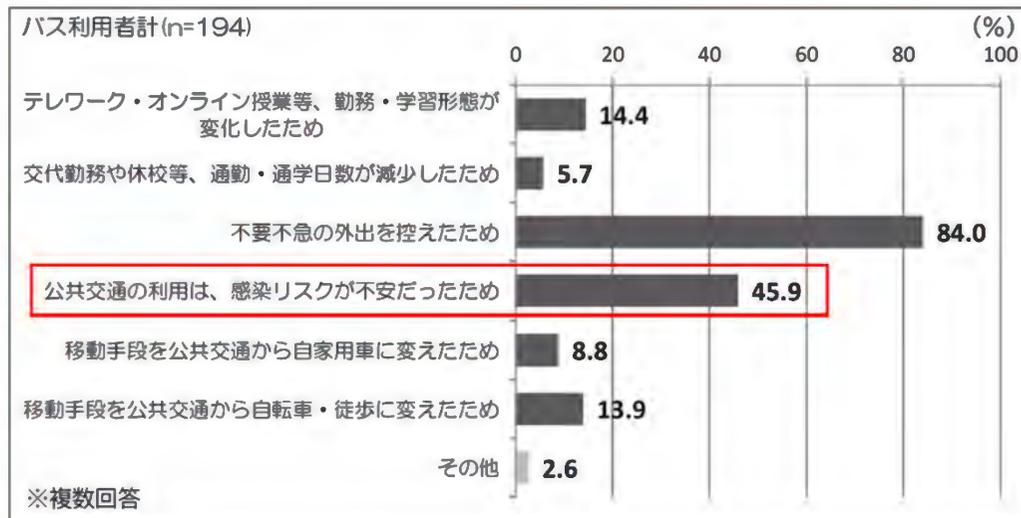
「3章 各種ニーズ調査の実施・分析」

P.26～P.35

・バス利用者アンケート調査

・コロナ禍により外出頻度が減った理由

P.33



・コロナ禍により外出頻度が減った理由は、「不要不急の外出を控えたため」が最も多く、次いで「公共交通の利用は、感染リスクが不安だったため」となっていることから、利用者の不安を解消する取組が必要

2. 地域公共交通計画の素案について

「3章 各種ニーズ調査の実施・分析」

P.26～P.35

・地域及び事業者ヒアリング

P.34～P.35

令和4年4～7月に実施した市内複数の町内会及び交通事業者へのヒアリング結果

(3) 地域・交通事業者ヒアリング

① 地域ヒアリング

【あんくるバスについて】

- ・利用者のほとんどは、時間に余裕のある高齢者が多く、改善案を聞けば色々意見が出てくるが、結果、ほとんどがありがたく使っている。
- ・デマンド運行という手法もあるが、予約するよりは定時で走っている方が安心する。
- ・他市に比べてあんくるバスは乗客が多い割に料金は安く、うらやましがられる。
- ・行きはバスで行って、病院やフードコートのある商業施設に行って、帰りはそこで合流した人と一緒に帰ってくる、といった状況にあった賢い使い方をしている人の話を聞く。

バスで行ける場所が意外と多い、おそらく、皆さんがバスで行ける施設がこれだけあるという認識があまりないので、紹介すると利用するかもしれない。

小学校区が広い地区では、片道1時間以上かけて通学する小学生もいる。バス停が近くに設置してあるため、小学生が通学で利用できること便利かもしれない。

観光施設や地元の有名な商店などへバスで行くことにより利用促進を図るといふかもしれない。

【あんくるタクシーについて】

- ・町内でも特に高齢者にのぼらず、利用している方の声もほとんど聞かない。
- ・あんくるタクシーよりもあんくるバスを道してほしいという要望の方が多い。
- ・周辺の方が認知度が高く、元気でボランティア精神あふれる老人が多く、わざわざ手紙をかけて予約しなくても「ちょっと乗せてって」という感じで通っているのではないかとはいえ、利用している人にとっては必要な移動と思われるため、両者の制度自体は必要。
- ・地域の高齢者の意見結果によると、あんくるタクシーの認知度はかなり高いが、利用方法を知らない人や使ったことがない人がほとんど。地域の方の日常的な利用は、地区内の目的地に週2～3回程度行く人が多く、病院については地域の町医舎に行く人が多く、更生病院に行く人はほとんどいない。自家用車が利用できるため移動に困っておらず、日常的に利用する目的地には、あんくるタクシーとあんくるバスを乗り継いで行くことができるが、自家用車より不便なあんくるバス・あんくるタクシーを利用することはない。

あんくるタクシーを電話で予約するのが面倒である。予約締り切りが1時間前なので、帰りの予約をしようと思って用事が終わる頃には予約の受付が終わっているためできない。

あんくるタクシーの時刻表がホームページにしかなく、不便でわかりにくい。

【一般タクシーについて】

- ・タクシーの配車をお願いしても当日では絶対捕まらない、特に朝の時間帯はかなり予約しないと予約できない。もっとタクシーが予約できるようにしてほしい。
- ・タクシー事業者はタクシーの需要があることをもっと知ってほしい。

【その他】

・変換市内の路線は知っていたが、市境に他市のコミュニティバスや路線バスの存在は意外と知らない。

・出張スーパーのようなサービスもあるが、「実際に自分で買い物がしたい」という需要もある。

・地元で、地域の移動を含めた相談を実施したいという申し出があったところもある。詳細なエリアが決まったら町内会とそ地域で話し合いをする予定であるとのこと。

② 交通事業者ヒアリング

・おおむね問題なく運行しているが、一部路線や一部区間において、遅延が発生する場合があります。当該遅延の要因は天候や踏切・交通渋滞による突発的なもので予測しにくい。ダイヤの見直しだけでなくルートの変更などの抜本的な見直しも含めて検討してほしい。

・交通量が少ないため現時点では大きな問題はないが、ルートの一部が狭く、ごくたまにすれ違いが必要となる場面では危険な状況となるため、ルートの見直しを検討してほしい。

・安全な運行のために、道路状況の改善やバス停増設の改善が必要な箇所がある。特に、乗り降ぎの利便性を高めるために、同じような時間に複数のバスが乗り入れしている結節点において、バスが待機できるスペースが狭く、混雑し事故が起きやすい状況となっている。

・バス停の中には、ほとんど利用がないバス停や他のバス停と近接しており、必要性に疑問があるバス停も存在する。廃止や他のバス停との統合を検討してほしい。

・不満足改善のために便の増便や運行時間の増加を実施するためには、当然、現在の運行経費の増大が必要だが、運転手の確保という点でも課題がある。現在でもギリギリの状態であり、これ以上の運行サービス増大にすぐに対応することは難しい。

・燃料の高騰や物価の上昇、法改正により運転手の休息時間拡大による人件費の高騰が予想されるため、今後、運行事業者が増加することが予想される。

・大規模商業施設のオープンなどの土地利用の大きな変化により、周辺道路の交通状況が変化し、路線の定時制を維持できなくなる可能性が高い。

- ・小学生の通学への活用や、観光地、地元で有名な商店等との連携などの、地域の実情にあわせた利用促進策を検討
- ・あんくるバス、あんくるタクシーの存在や使い方が十分に浸透していない地域があるため、きめ細やかな周知・PRが必要
- ・地元の集落で、移動も含めた今後の地域のあり方について相談したいという申し出があり、今後、町内会での検討を考えている地域があることを確認
- ・駅周辺や踏切区間での遅延の発生がみられるため、運行ダイヤの見直し等による定時制の確保が必要
- ・安全な運行の確保、効率的な運行実施のために、結節点における環境改善やバス停の統廃合も含めた位置や運行ルートの見直しが必要

2. 地域公共交通計画の素案について

「4章 目標の達成状況」

P.36～P.40

現計画「安城市地域公共交通網形成計画」における目標値の達成状況

【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」

P.36

【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]	最終評価 [2021年度]	評価	現況値 [2016年度]
公共交通全体の年間利用者数	1,602万人	1,210万人	△	1,446万人
鉄道の年間利用者数 (※2020年度実績)	1,511万人	1,143万人	△	1,363万人
バスの年間利用者数	91万人	67万人 路線バス23万人 あんくるバス44万人 あんくるタクシー0.01万人	△	83万人 路線バス29万人 あんくるバス54万人 あんくるタクシー0.04万人



	現況値 [2016年度]	中間評価 [2019年度]	最終評価 [2021年度]
公共交通全体の年間利用者数	1,446万人	1,588万人	1,210万人
鉄道の年間利用者数 (※2020年度実績)	1,363万人	1,501万人	1,143万人
バスの年間利用者数	83万人 路線バス29万人 あんくるバス54万人 あんくるタクシー0.04万人	87万人 路線バス29万人 あんくるバス58万人 あんくるタクシー0.04万人	67万人 路線バス23万人 あんくるバス44万人 あんくるタクシー0.01万人

P.38

- ・コロナの影響により、最終評価において目標は未達成だが、コロナ前の中間評価まで順調に増加
- ・コロナの影響により落ち込んだ利用者の回復が必要

【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）

	目標値 [2022年度]	最終評価 [2022年度]	評価	現況値 [2017年度]
中学校区別の公共交通全体の不満割合	現況値未達	12.3～46.4%	△	15.0～56.9%



中学校区	不満割合（やや不満+不満）		
	H29	増減	R4
安城南中学校	23.7%	-0.2	23.5%
安城北中学校	15.0%	-2.7	12.3%
明祥中学校	56.9%	-10.5	46.4%
安城西中学校	46.5%	-18.4	28.1%
桜井中学校	34.2%	-12.0	22.1%
東山中学校	26.2%	+3.4	29.7%
安祥中学校	28.6%	-10.0	18.6%
篠目中学校	23.1%	-6.4	16.8%

P.38

1学区が未達だが、悪化は+3.4ポイントと限定的
他学区はいずれも減少しており、不満の解消が図られている

- <評価> ○：目標値達成
△：中間評価で現況値を上回るが、最終評価で目標値未達成
×：中間評価で現況値を下回り、最終評価で目標値未達成

2. 地域公共交通計画の素案について

「4章 目標の達成状況」

P.36～P.40

現計画「安城市地域公共交通網形成計画」における目標値の達成状況

【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

P.36

【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]	最終評価 [2021年度]	評価	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	現況値未達	41.0%	×	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	現況値未達	21.1%	○	36.8%
あんくるバスの乗継に関する項目の不満割合	現況値未達	38.0%	○	43.5%

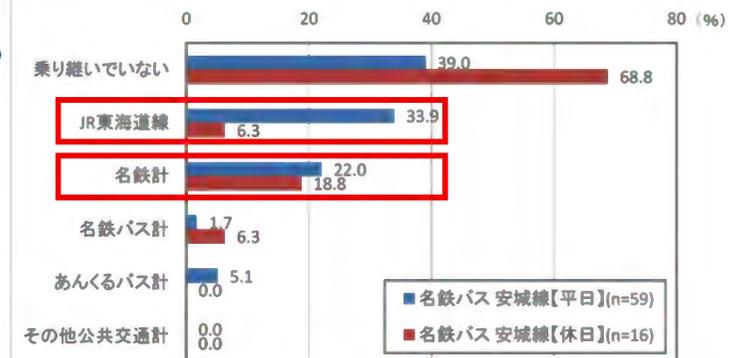
<評価> ○：目標値達成

△：中間評価で現況値を上回るが、最終評価で目標値未達成

×：中間評価で現況値を下回り、最終評価で目標値未達成

乗り継ぎ状況

P.39



・名鉄バス安城線の乗り継ぎ状況は、「乗り継いでいない」が最も多く、次いで「JR東海道線」、「名古屋鉄道」といった鉄道への乗り継ぎが多い

- ・鉄道は1日あたり137～200本と高頻度の運行本数を確保しており、一定の乗り継ぎサービスは確保している
- ・乗り換えアプリ等、便利なサービスを活用することにより、待ち時間を短縮できる可能性が高いことから、こうしたサービスの周知・PRが必要

2. 地域公共交通計画の素案について

「4章 目標の達成状況」

P.36～P.40

現計画「安城市地域公共交通網形成計画」における目標値の達成状況

【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

P.37

【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]	最終評価 [2021年度]	評価	現況値 [2016年度]
J R安城駅の 年間バス停利用者数	146,100人	107,666人 名鉄バス 48,826人 あんくるバス 58,840人	×	141,635人 名鉄バス 58,548人 あんくるバス 83,087人
J R三河安城駅の 年間バス停利用者数	15,800人	16,678人	○	14,457人
名鉄新安城駅の 年間バス停利用者数	93,900人	73,190人 名鉄バス 42,907人 あんくるバス 30,283人	△	91,004人 名鉄バス 61,591人 あんくるバス 29,413人
名鉄桜井駅の 年間バス停利用者数	17,800人	13,643人	△	17,476人
デンパークの 年間バス停利用者数	7,400人	4,965人 名鉄バス 1,302人 あんくるバス 3,663人	△	6,745人 名鉄バス - 人 あんくるバス 6,745人

<評価> ○：目標値達成

△：中間評価で現況値を上回るが、最終評価で目標値未達成

×：中間評価で現況値を下回り、最終評価で目標値未達成

P.39

各拠点及びデンパークの年間バス停利用者数

	現況値 [2016年度]	中間値 [2018年度]	最終評価 [2021年度]
J R安城駅	141,635人 名鉄バス 58,548人 あんくるバス 83,087人	137,894人 名鉄バス 59,539人 あんくるバス 78,355人	107,666人 名鉄バス 48,826人 あんくるバス 58,840人
J R三河安城駅	14,457人	17,217人	16,678人
名鉄新安城駅	91,004人 名鉄バス 61,591人 あんくるバス 29,413人	96,334人 名鉄バス 61,268人 あんくるバス 35,076人	73,190人 名鉄バス 42,907人 あんくるバス 30,283人
名鉄桜井駅	17,476人	18,897人	13,643人
デンパーク	6,745人 名鉄バス - 人 あんくるバス 6,745人	7,221人 名鉄バス 1,172人 あんくるバス 6,049人	4,965人 名鉄バス 1,302人 あんくるバス 3,663人

- ・新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、三河安城駅以外未達成となっているが、感染拡大前までは着実に増加しており、鉄道駅周辺でのあんくるバスの路線改善やデンパークへの名鉄バス安城線の延伸が市民等の足として定着している
- ・コロナの影響により落ち込んだ利用者の回復が必要

2. 地域公共交通計画の素案について

「4章 目標の達成状況」

P.36～P.40

現計画「安城市地域公共交通網形成計画」における目標値の達成状況

P.37

【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]	最終評価 [2021年度]	評価	現況値 [2017年度]
公共交通サービスの認知度	現況値以上	76.5%	○	73.3%

- ・全体的に認知度が改善されている
- ・「バスのダイヤ」、「運行経路」など、実際に利用するために必要な項目については現況値と同様に認知度が低く、引き続き情報の周知・PRが必要

【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]	最終評価 [2022年度]	評価	現況値 [2017年度]
地域と行政が協働で取り組む利用促進策	5件	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	なし	×	—

P.40

- ・一部の地域において、移動を含めた地域の在り方についての検討意向があるものの、会の立ち上げには至っていない

<評価> ○：目標値達成

△：中間評価で現況値を上回るが、最終評価で目標値未達成

×：中間評価で現況値を下回り、最終評価で目標値未達成

2. 地域公共交通計画の素案について

「5章 安城市における地域公共交通の課題」

P.41、P.42

「2章 安城市の地域特性と公共交通の現状」

「3章 各種ニーズ調査の実施・分析」

「4章 安城市地域公共交通網形成計画の評価」

「5章 安城市における地域公共交通の課題」にて取りまとめ

- ・現公共交通の維持・活性化
 - ・将来の変化への対応
 - ・関係者連携による利用促進
- の3つの課題に分類

「6章 安城市の公共交通が目指す姿と基本方針」

- ・3つの課題に対する本計画の基本方針1～3

2. 地域公共交通計画の素案について

「6章 安城市の公共交通が目指す姿と基本方針」

P.43～46

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
- 持続可能な公共交通ネットワークが確立されたまち
- 住民・行政・交通事業者等、地域が一体となって公共交通を育むまち

基本方針1 多様な交通手段が連携した

公共交通ネットワークの維持・活性化

基本方針2 将来の人口構造や社会情勢の変化に対応した

公共交通サービス等の確保

基本方針3 持続可能な公共交通体系の構築に向けて

関係者が協働・連携した利用促進施策の継続展開

2. 地域公共交通計画の素案について

「6章 安城市の公共交通が目指す姿と基本方針」

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
- 持続可能な公共交通ネットワークが確立されたまち
- 住民・行政・交通事業者等、地域が一体となって公共交通を育むまち

評価指標(案)

- ・公共交通全体の利用者数
- ・あんくるバス・あんくるタクシー
の利用者一人当たりの市負担額
- ・関係者が連携・協働した
取り組み件数

基本方針 1 多様な交通手段が連携した

公共交通ネットワークの維持・活性化

基本方針 2 将来の人口構造や社会情勢の変化に対応した

公共交通サービス等の確保

基本方針 3 持続可能な公共交通体系の構築に向けて

関係者が協働・連携した利用促進施策の継続展開