

安城市地域公共交通計画 (素案)

2023 年 4 月
安 城 市

目 次

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 ○

※赤枠部分が、今回の会議での主な協議内容です。

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

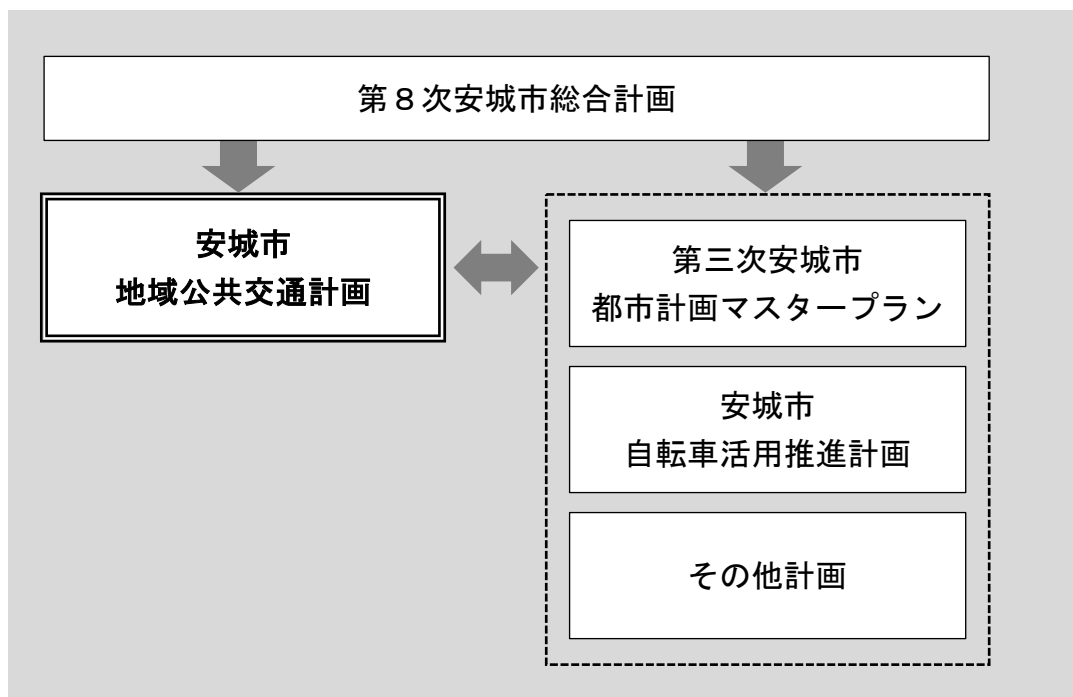
安城市では、安城市の公共交通が目指す姿を示し、それを実現するための基本方針や、実施するための事業を定めた「安城市地域公共交通網形成計画」を策定し、あんくるバスの路線・ダイヤの見直しや、名鉄バス安城線のデンパーク延伸等の各種利用促進に取り組んできました。

本計画は、安城市地域公共交通網形成計画を継承しつつ、第8次安城市総合計画や第三次安城市都市計画マスタープラン等のまちづくりとの連携や、社会情勢の変化に対応したものとします。

(2) 計画の位置づけ

計画の策定にあたっては、第8次安城市総合計画や第三次安城市都市計画マスタープラン、安城市自転車活用推進計画等の上位・関連計画との整合性を図ります。

図 安城市地域公共交通計画の位置づけ



1 章 計画の区域と区間

(1) 計画の区域

本計画の計画区域は、市内公共交通全体を一体的に取り扱うことから、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) 計画の期間

本計画の計画期間は、第8次安城市総合計画、第三次安城市都市計画マスタープランといった上位・関連計画の計画期間との整合を図りつつ、5年後を見据えて2023年度から2027年度までとします。

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
第8次安城市総合計画												
		第三次安城市都市計画マスタープラン										
		安城市地域公共交通網形成					安城市地域公共交通計画					

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）

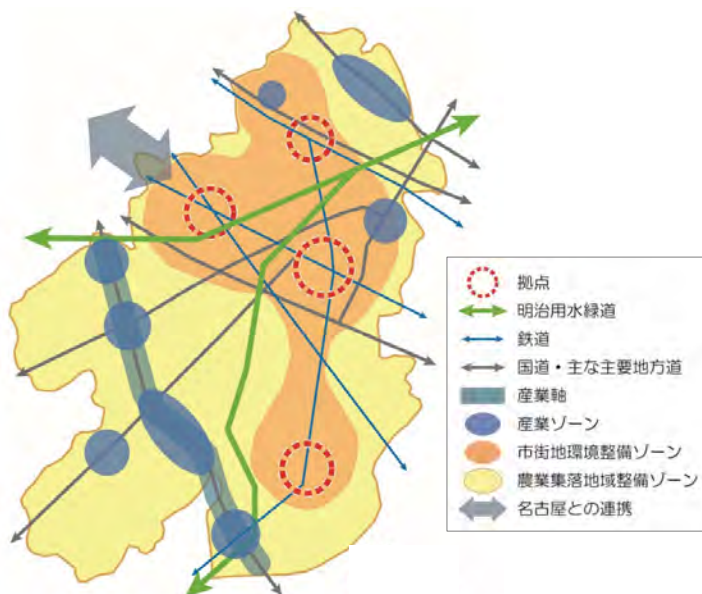
①基本理念と目指す将来像

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、「幸せつながる健幸都市安城」の実現を目指しています。

図 土地利用構想図

②土地利用構想

J R安城駅周辺の中心市街地と、J R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。



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

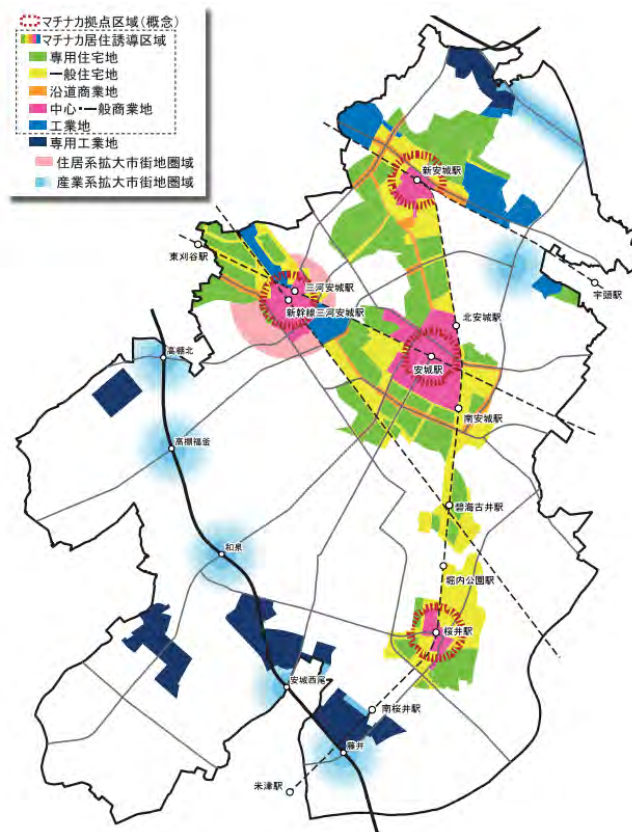
- (1) 幹線道路の整備促進.....●●
 - ① 南北道路となる主要地方道豊田安城線をはじめとした幹線道路整備を促進します。
 - ② 一・二級市道をはじめとした幹線市道の整備を進めます。
- (2) 公共交通網の充実.....●●
 - ① あんくるバスのダイヤ改善などを行い、生活に密着した地域交通サービスの利用拡大を図ります。
 - ② 過度な自動車利用から公共交通機関や自転車利用への転換を図るため、モビリティマネジメントを実施します。
 - ③ 新交通システムのあり方を研究します。
- (3) 安全、安心、快適な道路交通環境の実現.....●●
 - ① 交差点改良などの整備を進め、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命化を図ります。
- (4) リニア中央新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 J R 三河安城駅の役割や機能の見直しを検討します。

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
- ・ みんなで活きる力をつくる！
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

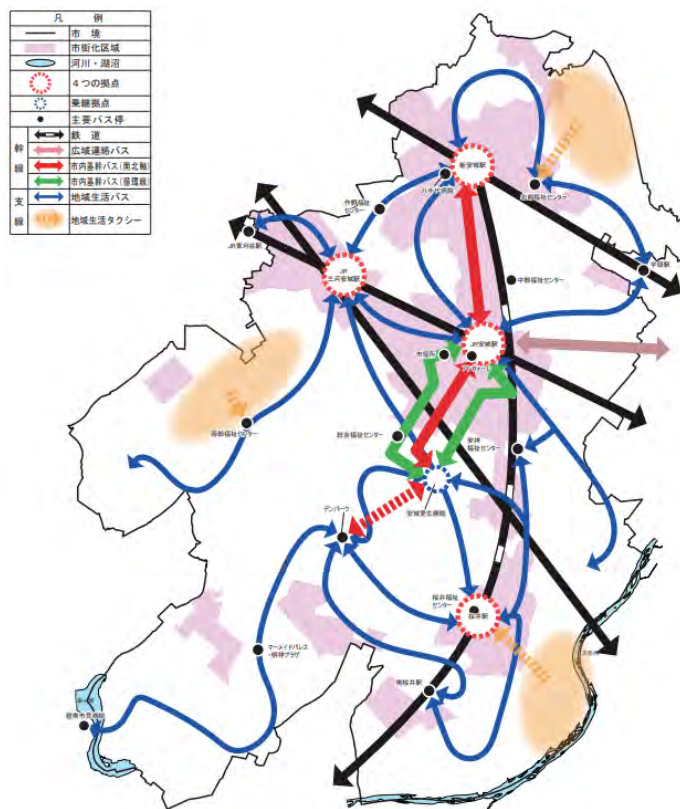
図 土地利用構想



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「健幸」づくりの実現

【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 自転車通勤等の促進

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の推進

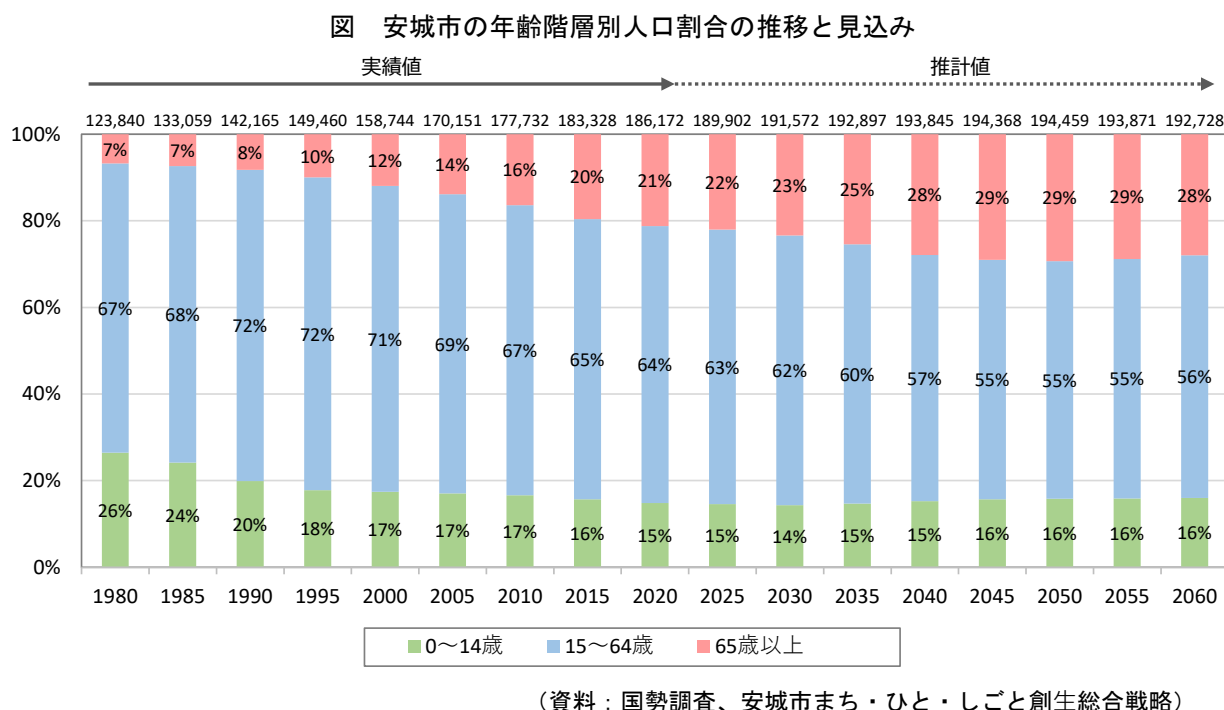
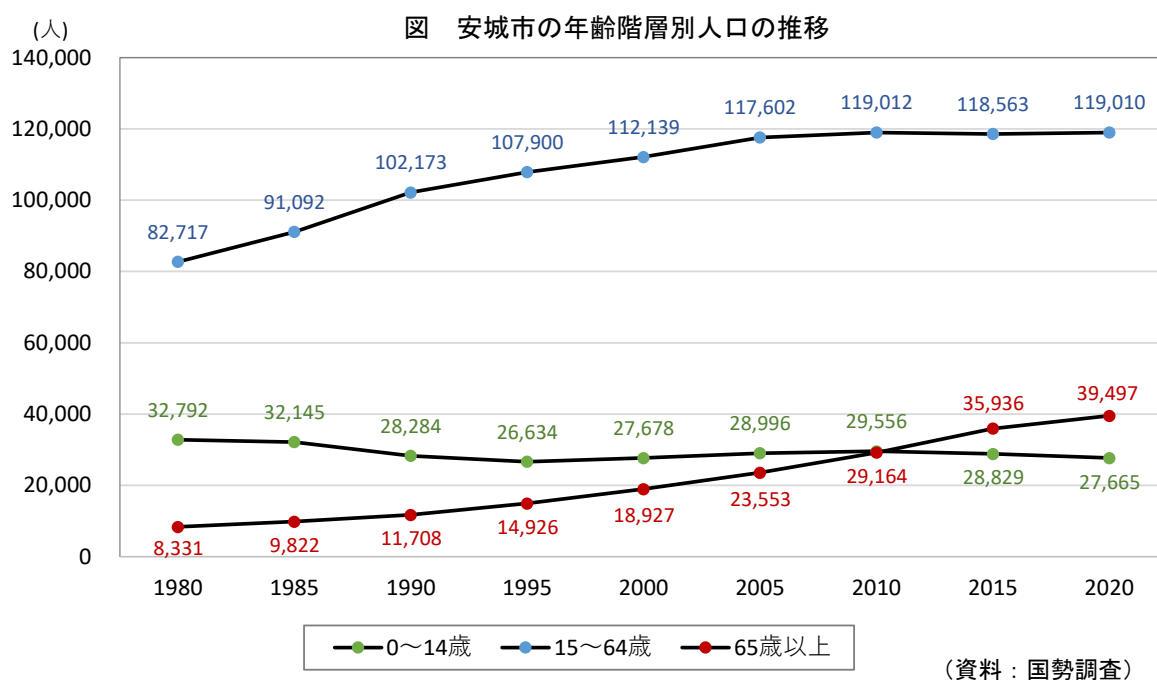
施策⑫ 損害賠償責任保険等への加入促進

(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。

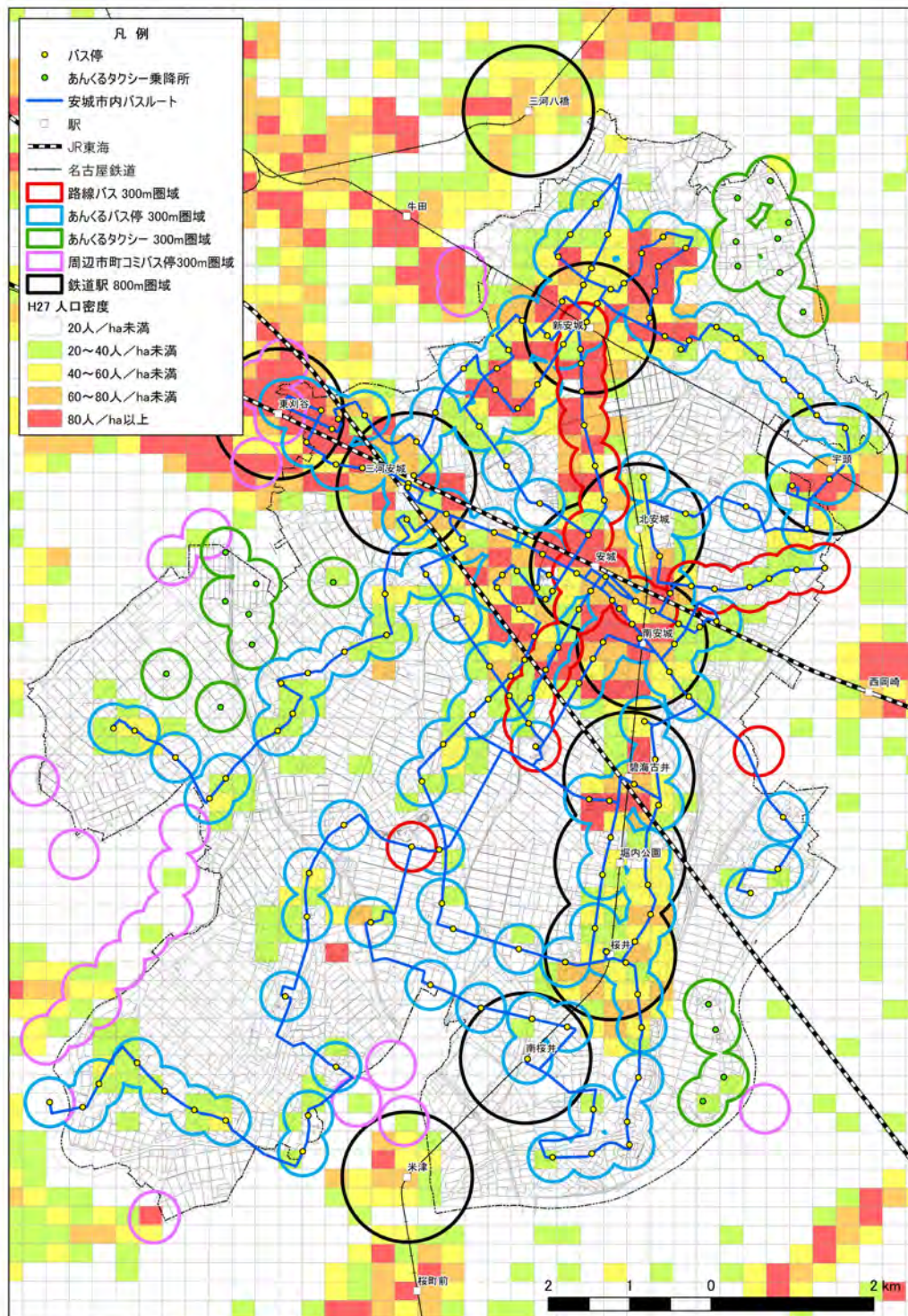
今後の人口は横ばい傾向にあるものの、生産年齢人口は 2025 年をピークに減少に転じ、少子高齢化が進展して、2045 年には約 3 人に 1 人が高齢者となる見込みです。



2) 人口密度と公共交通の状況

鉄道駅、路線バス、あんくるバス、あんくるタクシー停留所と人口密度の状況をみると、人口密度の高いエリアを概ねカバーしており、これら公共交通による人口カバー率は 2015 年と 2020 年で 83.4%と変化していませんが、人口密度分布において、都市計画マスタープランで位置づけた 4 つの拠点である安城駅、桜井駅周辺の一部に人口密度の増加がみられます。

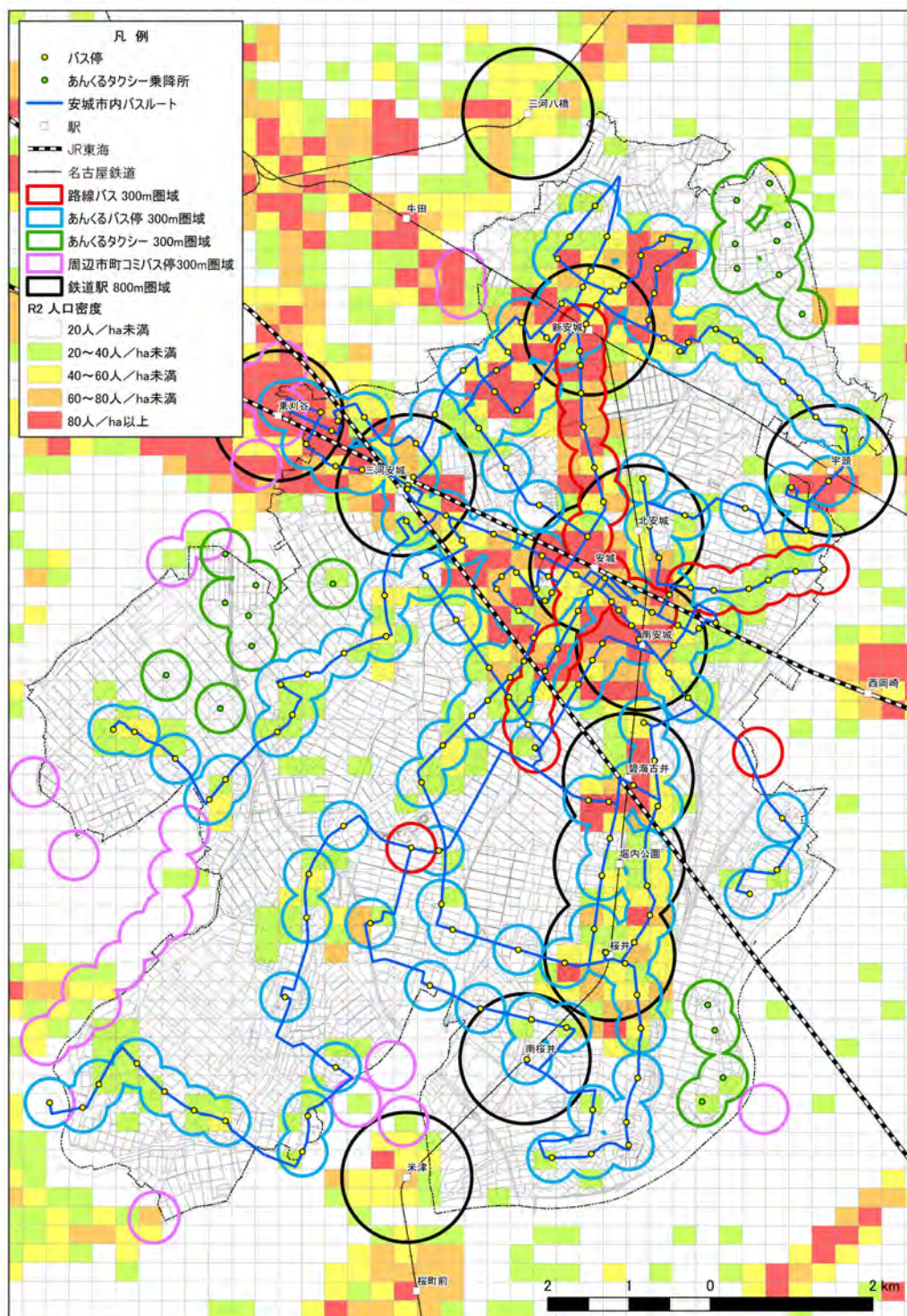
図 人口密度とバス路線の状況（2015 年）



※鉄道駅から 800m、バス停から 300m を公共交通利用圏域と設定
(資料：平成 27 年国勢調査人口メッシュ)

安城市地域公共交通網形成計画では、鉄道駅から1 km、バス停から500mを公共交通利用圏域として設定していましたが、本計画では、第三次安城市都市計画マスタープランで設定した鉄道駅から800m、バス停から300mを公共交通利用圏域としています。

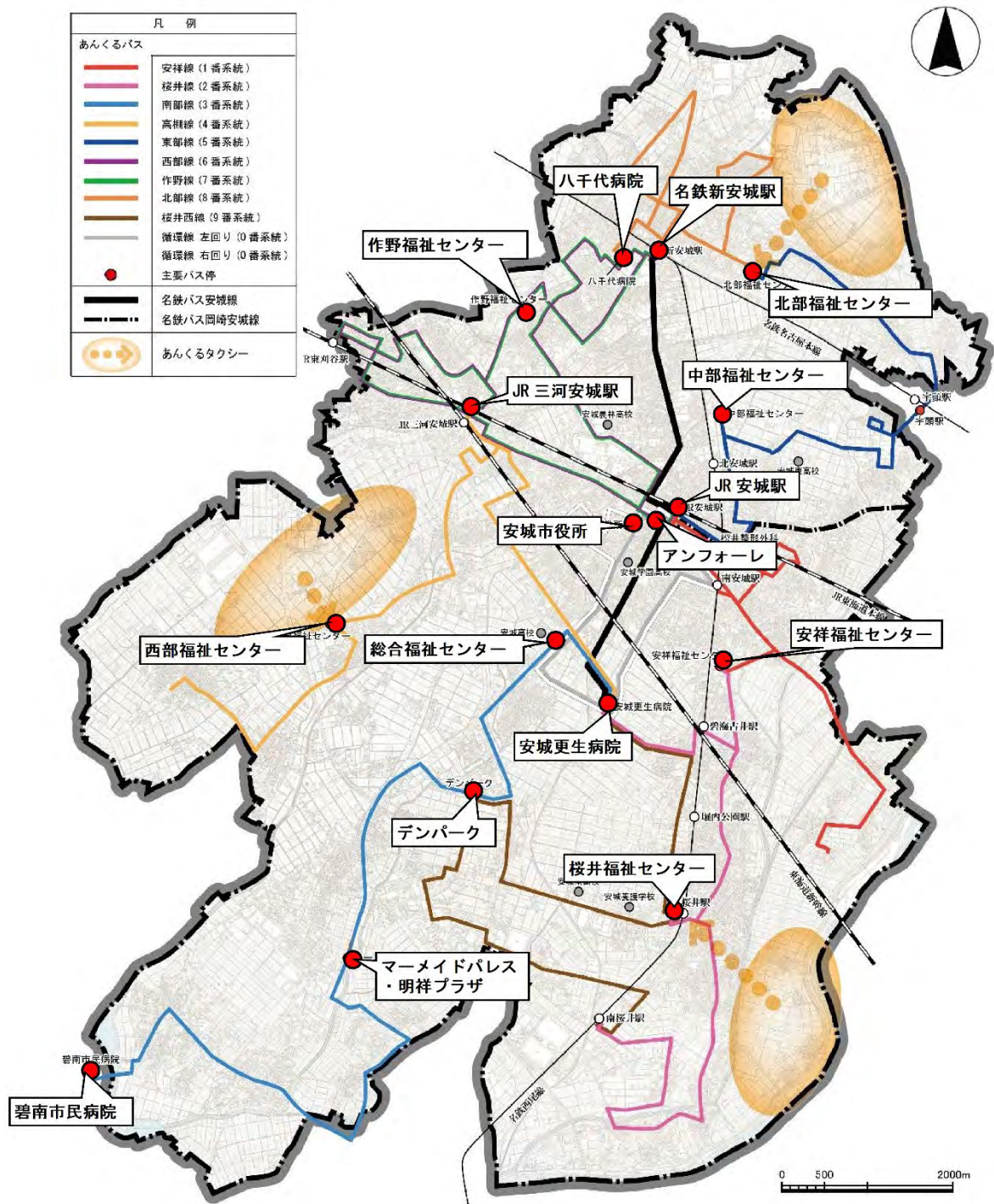
図 人口密度とバス路線の状況（2020年）



※鉄道駅から800m、バス停から300mを公共交通利用圏域と設定
（資料：令和2年国勢調査人口メッシュ）

3) 生活利便施設と公共交通の状況

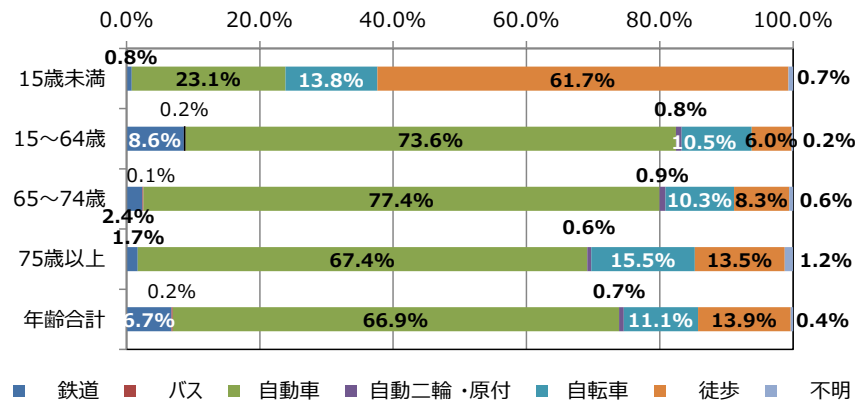
主な公共施設や病院等の生活利便施設は、概ね鉄道や路線バス、あんくるバスといった定時定路線の公共交通でアクセス可能となっています。



4) 都市交通特性

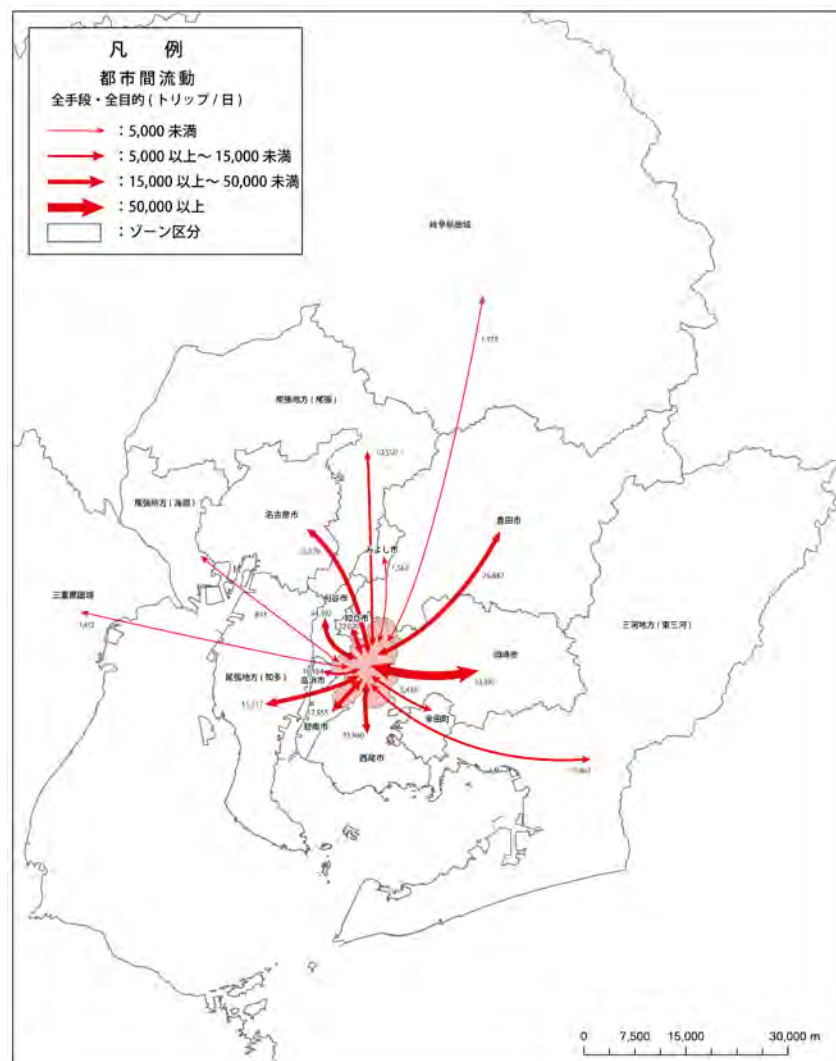
中京都市圏パーソントリップ調査における安城市の代表交通手段別での自動車の利用割合は、前期高齢者で約77%を占める一方、高齢者層の公共交通（鉄道+バス）の利用割合は少なくなっています。また、都市間流動（全手段全目的）では、隣接する岡崎市との流動が最も多く見られます。

図 年齢階層別代表交通手段構成



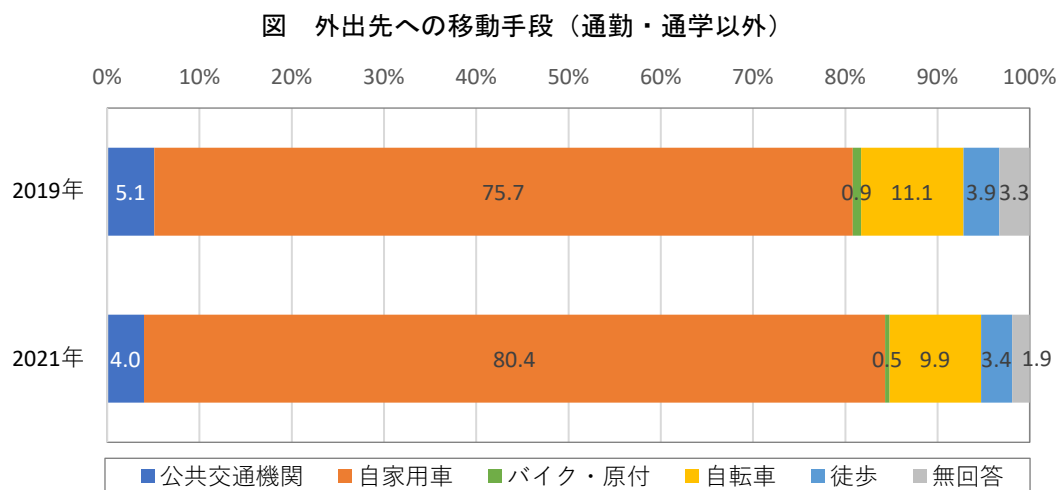
(資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査)

図 全目的代表交通手段別トリップ構成の推移



(資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査)

安城市市民アンケート調査における、通勤・通学以外で安城市内を移動するときに最も多く利用する交通手段の割合は、自家用車の割合が8割を占めており、2019年から2021年で増加しています。公共交通機関は自転車に次いで3番目の割合となっています。



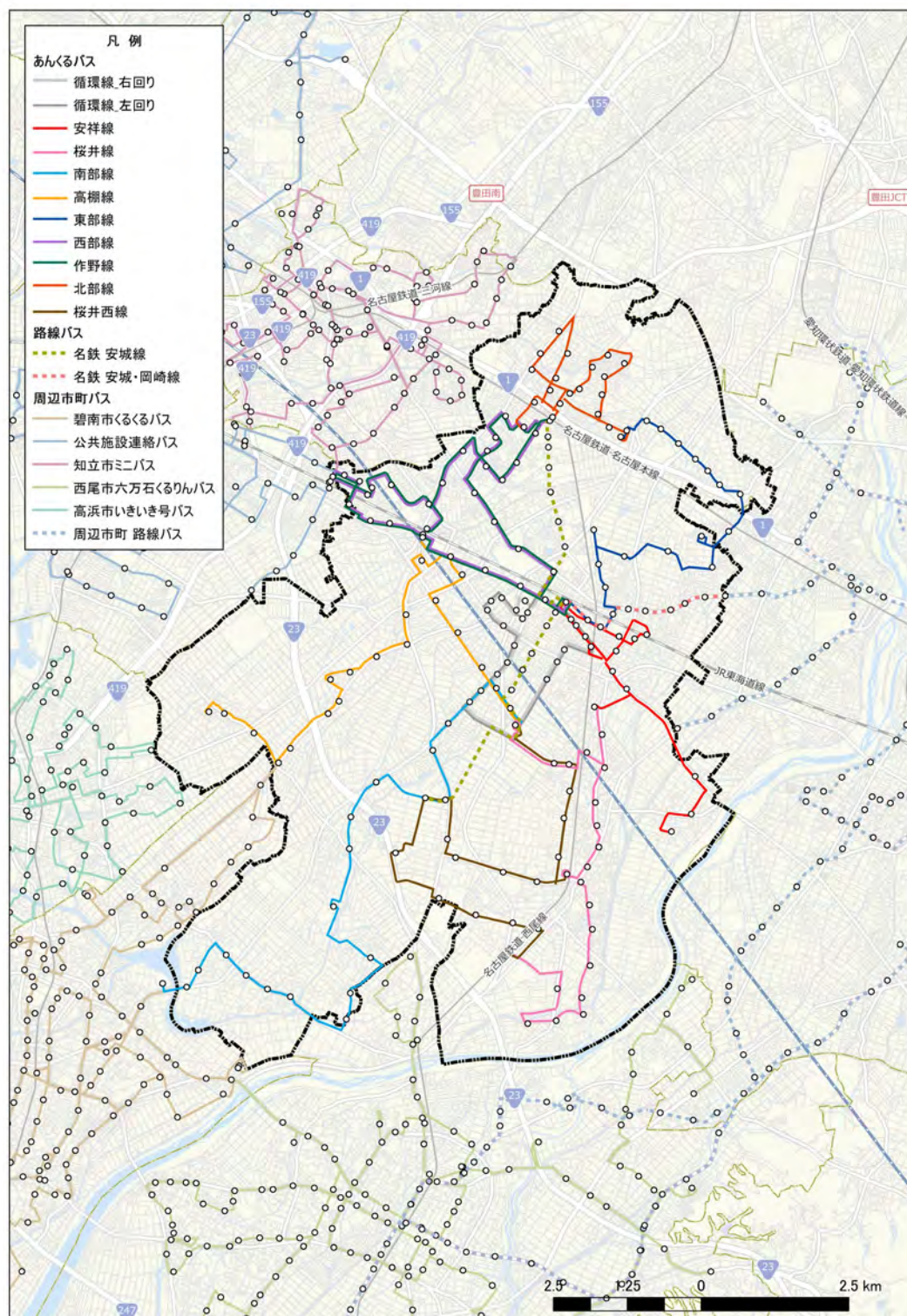
（資料：令和元年度、令和3年度安城市市民アンケート調査報告書）

(3) 公共交通の現状整理

1) ネットワークの形成状況

安城市では、鉄道は東海道新幹線、J R東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄西尾線が存在し、バス交通は、名鉄バス及びあんくるバス、あんくるタクシーが運行しています。また、周辺市町のコミュニティバスの市内への乗り入れも見られます。

図 安城市周辺公共交通網図



2) サービス水準の整理

以下に、鉄道、バスのサービス水準を整理します。

①鉄道

各駅の1日当たりの運行本数は新安城駅が最も多く、名古屋方面が200本、西尾方面が176本運行しています。

表 鉄道のサービス水準

行先	鉄道名	駅名	運行本数	運行時間帯	
			(本/日)	始発	終発
大阪方面	JR東海道新幹線	三河安城	32	7:00	22:56
名古屋・大垣方面	JR東海道線	三河安城	62	5:26	23:20
		安城	137 (75)	5:23	23:23
金山・名鉄名古屋方面	名古屋鉄道名古屋本線	新安城	200 (134)	5:37	0:13
新安城・金山・名鉄名古屋方面	名古屋鉄道西尾線	北安城	40 (1)	5:46	23:19
		南安城	74 (35)	5:43	23:36
		碧海古井	40 (1)	5:41	23:13
		堀内公園	39	5:39	23:12
		桜井	74 (35)	5:37	23:32
		南桜井	73 (34)	5:35	23:30
行先	鉄道名	駅名	運行本数	運行時間帯	
			(本/日)	始発	終発
東京方面	JR東海道新幹線	三河安城	31	7:02	22:28
岡崎・豊橋方面	JR東海道線	三河安城	68	6:07	0:39
		安城	141 (73)	6:10	0:42
西尾・吉良吉田方面	名古屋鉄道名古屋本線	新安城	176 (106)	5:45	0:18
	名古屋鉄道西尾線	新安城	71 (31)	5:49	23:50
		北安城	40 (1)	5:52	23:53
		南安城	71 (32)	5:54	23:55
		碧海古井	39	5:56	23:57
		堀内公園	39	5:58	23:59
		桜井	71 (32)	6:00	0:01
		南桜井	70 (31)	6:02	0:03

(資料：JR 東海、名古屋鉄道ホームページ 2022 年 7 月現在)

※運行本数は各駅の発本数の合計。

※JR：() 内は区間快速、新快速、特別快速、快速の発本数。

※名鉄：() 内は準急、急行、特急の発本数。

②バス

名鉄バスは安城線、岡崎・安城線の2路線、あんくるバスは11路線が運行しています。

表 安城市内及び近隣市町バスのサービス水準

	路線名	運行本数	始発	終着	料金
名鉄バス	安城線 (JR安城駅～名鉄新安城駅)	1	6:35	6:47	対距離制
	安城線 (名鉄新安城駅～安城更生病院)	60	6:36	21:41	対距離制
	安城線 (名鉄新安城駅～デンパーク)	12	10:06	16:39	対距離制
	岡崎・安城線 (名鉄東岡崎駅～JR安城駅)	25	6:50	19:10	対距離制
あんくるバス	循環線 右まわり	14	6:00	19:45	1乗車100円
	循環線 左まわり	14	6:30	20:05	
	安祥線	7	7:17	18:49	
	桜井線	12	7:15	17:50	
	南部線	12	7:05	18:09	
	高棚線	14	7:00	19:00	
	東部線	14	6:54	18:40	
	西部線	7	7:32	18:57	
	作野線	7	7:00	18:40	
	北部線	13	7:15	18:44	
	桜井西線	12	7:15	17:59	
(ミニバス 知立市)	1コース(グリーンコース)	9	6:30	20:20	1乗車100円
	2コース(パープルコース)	9	6:55	19:55	
	3コース(オレンジコース)	11	6:45	19:53	
	4コース(ブルーコース)	10	6:35	19:53	
	5コース(イエローコース)	11	6:30	20:19	
(刈谷市 かりまる)	東境線	8	6:12	20:14	無料
	西境線	8	6:25	20:23	
	一ツ木線	5	6:20	20:31	
	運動公園・東刈谷線	8	6:35	20:26	
	小垣江・衣佐美線	8	7:10	20:29	
	東刈谷・逢妻線	5	6:50	20:20	
(いきいき号 高浜市)	吉浜コース	6	7:30	16:54	1乗車100円
	高取コース	6	7:30	16:51	
	港コース	6	8:23	17:37	
	翼コース	6	8:20	17:37	
	刈谷市コース	9	8:07	17:47	
(くるくるバス 碧南市)	オレンジコース	8	7:00	18:18	無料
	パープルコース	4	7:00	18:14	
	みどりコース	5	6:45	18:23	
	あおコース	5	7:00	18:31	

(資料：各市町ホームページ 2022 年 7 月現在)

③あんくるタクシー

あんくるバスの停留所から遠い地域において試験的に運行している公共交通で、市内3地域に設置してある停留所から、市の指定するあんくるバス停留所まで移動することができます。

表 あんくるタクシーのサービス水準

運賃	100円（あんくるバス乗継券有）／定期1ヵ月1000円
運行時間帯	9～16時台
車両	乗車定員4名×2台
予約方法	電話
予約受付時間	7～21時 ※前日から予約締切時間まで

表 停留所数

	停留所数	接続あんくるバス停	運行本数
高棚地区	7	高棚線 西部福祉センター	14
箕輪地区	1	高棚線 西部福祉センター 箕輪町内会	15
小川地区	4	桜井線 桜井駅	7
里・橋目地区	8	北部線 北部福祉センター ピアゴ東栄店	14
		東部線 北部福祉センター	8

④一般タクシー

安城市内で運行する一般タクシー事業者は、愛知福祉サービス（有）、（株）エクスプレス・サービス、大興タクシー（株）、名鉄東部交通（株）の4社となっています。

表 一般タクシーのサービス水準

初乗運賃	1.178kmまで	600円
加算運賃	251mまでごとに	90円
時間距離併用運賃	時速10km以下となった場合 1分35秒までごとに	90円
待料金	1分35秒までごとに	90円
迎車回送料金	1両1回ごとに	120円
深夜早朝割増	22時から翌朝5時まで	2割増
障害者割引	身体障害者手帳または療育手帳の提示	1割引
運転免許証返納割引	70歳以上の方の運転経歴証明書の提示	1割引
遠距離割引	距離制運賃で9,000円を超える金額	1割引

資料：愛知県タクシー協会

⑤レンタサイクル

市内 11 か所のサイクルポートから無料で貸し出しをしています。

表 レンタサイクルのサービス水準

サイクルポート	受付場所	利用時間
安城駅	安城駅南駐輪場受付	午前 9 時～午後 7 時
デンパーク	正面ゲート受付	午前 9 時 30 分～午後 4 時 30 分
桜井公民館	公民館事務所	午前 9 時～午後 5 時
安城市役所	本庁舎案内	午前 9 時～午後 5 時
中部公民館	公民館事務所	午前 9 時～午後 5 時
堀内公園	公園管理事務所	午前 9 時～午後 5 時
新安城駅	新安城駅南駐輪場受付	午前 9 時～正午
三河安城駅	MA パーク管理事務所	午前 9 時～午後 5 時
南安城駅	南安城保管所（放置自転車保管所）	午前 9 時～午後 5 時
水のかんきょう学習館	水のかんきょう学習館	午前 9 時～午後 4 時
北部公民館	公民館事務所	午前 9 時～午後 5 時

資料：安城市資料

福祉分野、スクールバス、企業バス等データ追加予定

3) 利用実態の整理

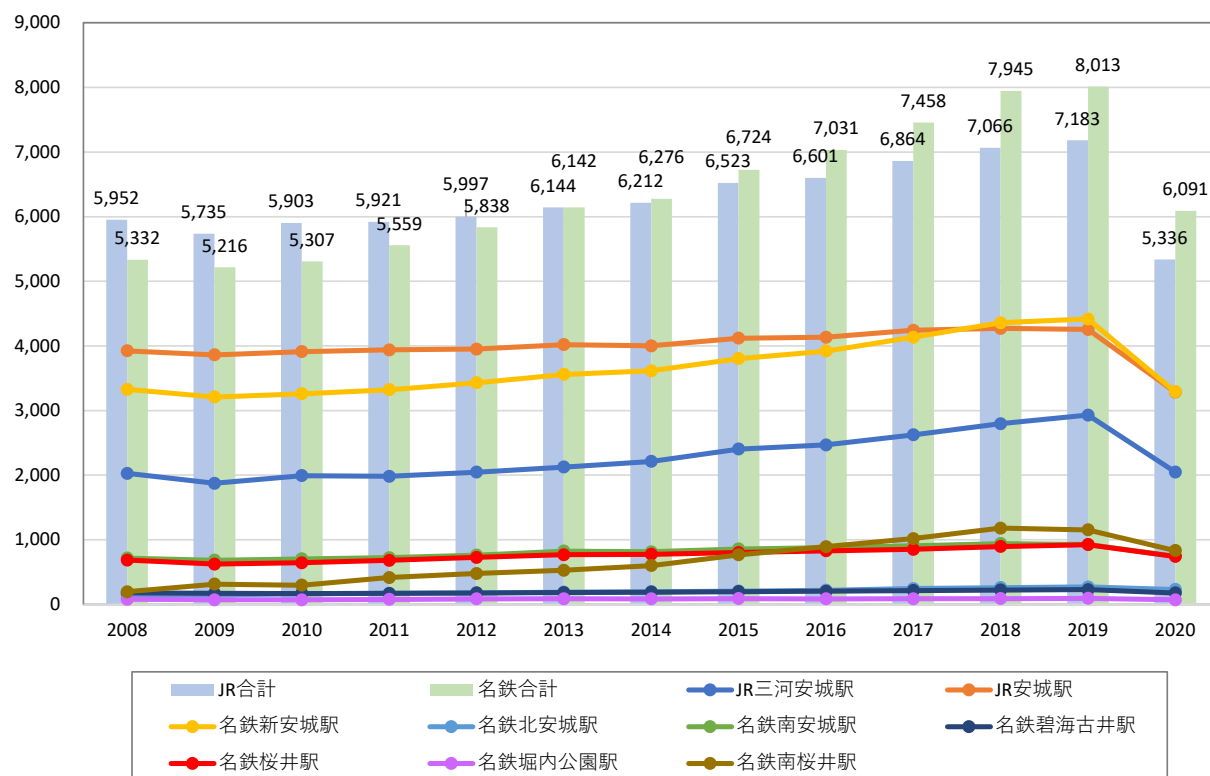
本市における鉄道、バスの利用実態を以下に整理します。

① 鉄道

市内の鉄道駅の年間乗車人員は、名鉄は増加傾向、J R は微増傾向にありましたが、2020 年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく減少しています。

(千人)

図 鉄道各駅の年間乗降者数の推移

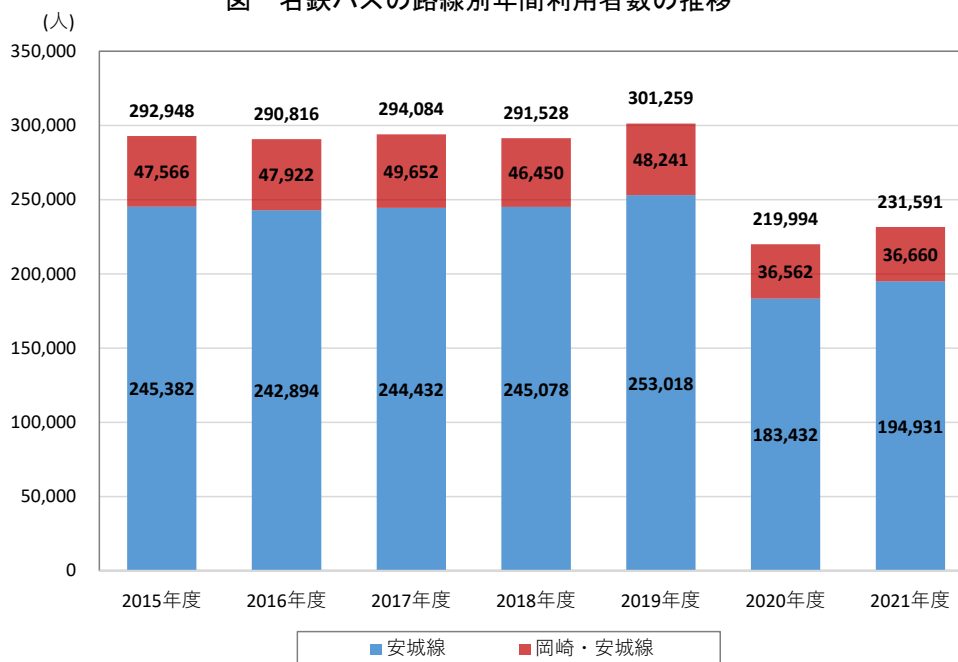


(資料：安城市の統計)

②路線バス

名鉄バスの利用者数は、令和元年度までは横ばい傾向にありましたが、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。

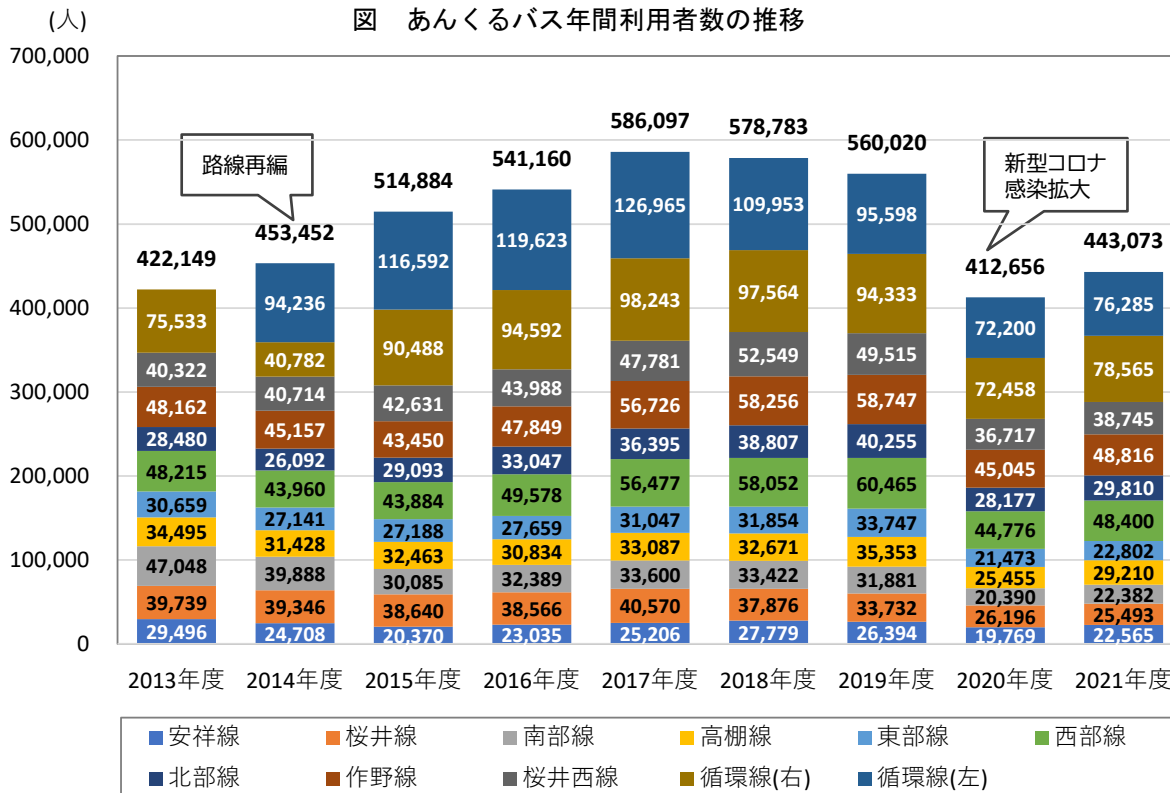
図 名鉄バスの路線別年間利用者数の推移



③あんくるバス・あんくるタクシー

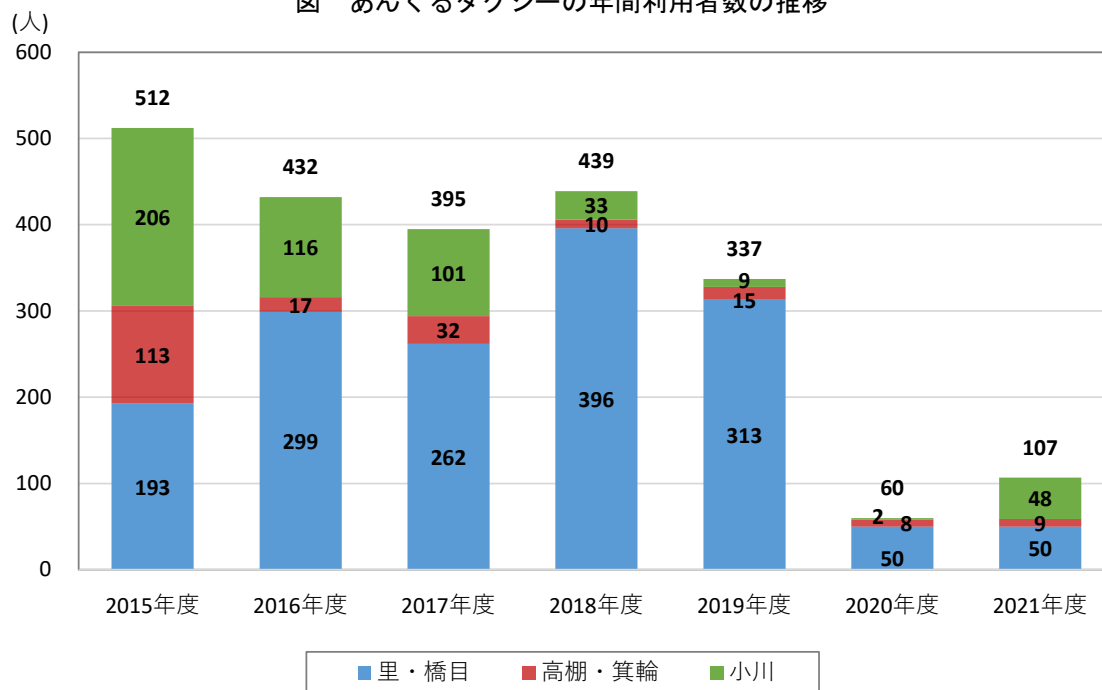
あんくるバスの利用者数は、2014年の路線再編以降、2017年まで増加していましたが、2018年は減少に転じ、2020年は新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく減少しています。

図 あんくるバス年間利用者数の推移



あんくるタクシーの利用者数は年度によって差があり、2020 年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。

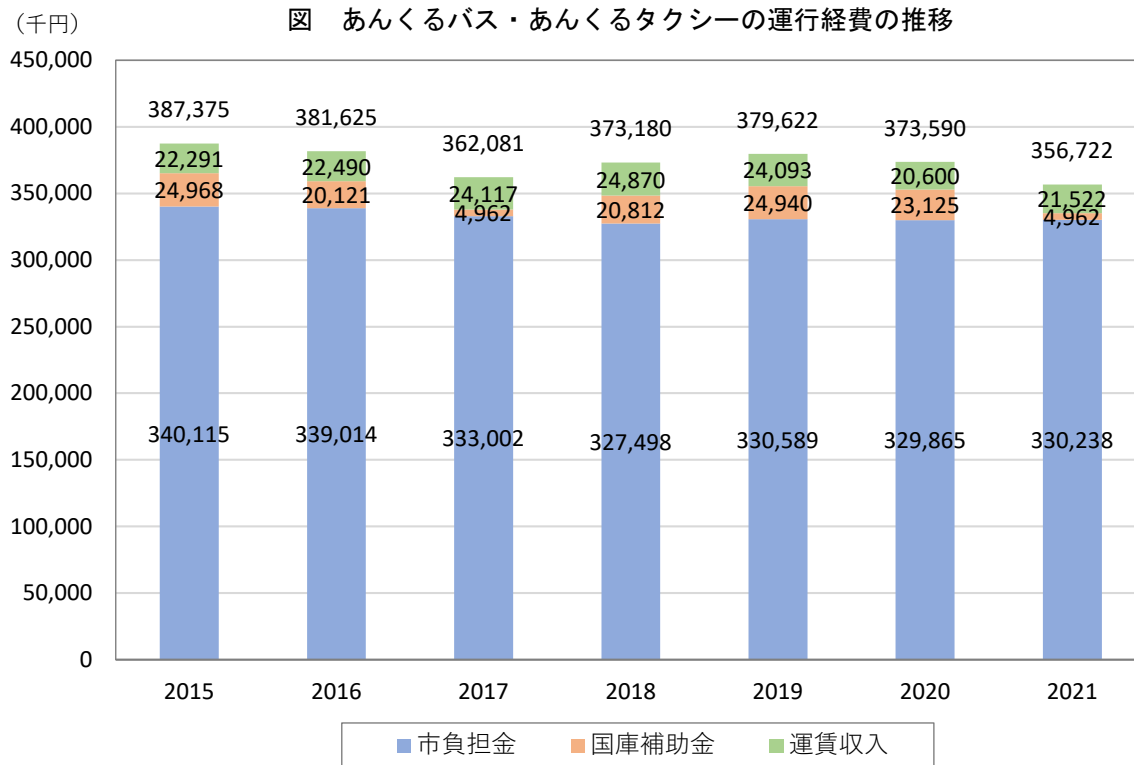
図 あんくるタクシーの年間利用者数の推移



(資料：安城市資料)

あんくるバス及びあんくるタクシーの 2021 年度の運行経費の総額は 356,722 千円となっています。その内、市の負担金が 330,238 千円、国庫補助金が 4,962 千円、運賃収入が 21,522 千円となっています。

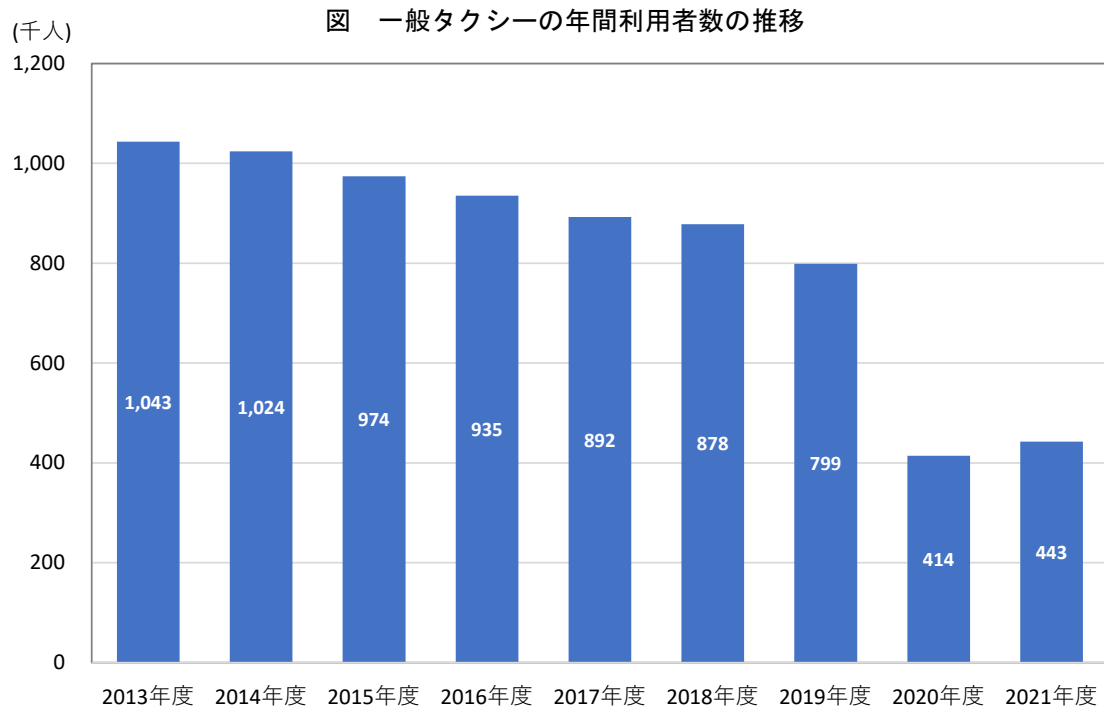
図 あんくるバス・あんくるタクシーの運行経費の推移



(資料：安城市資料)

③ 一般タクシー

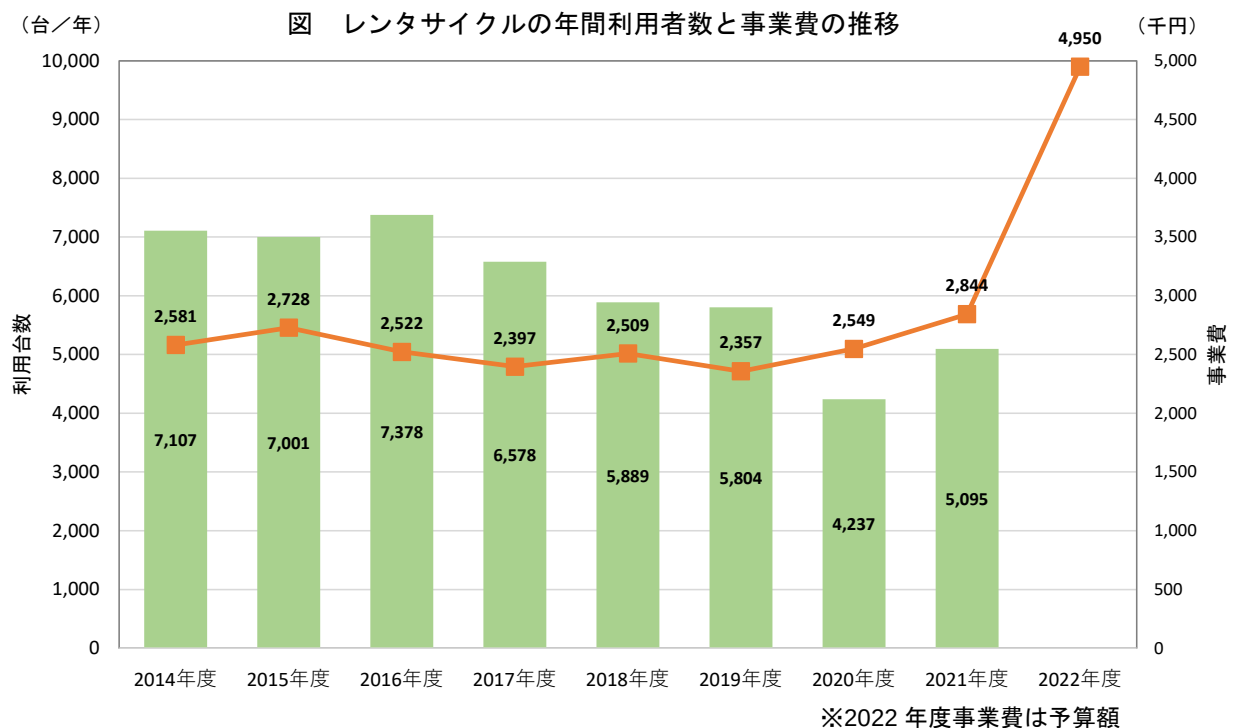
一般タクシーの利用者数は、減少傾向にあります。



(資料：愛知県タクシー協会)

④ レンタサイクル

レンタサイクルの利用者数は、2010年から2017年までほぼ横ばいの傾向にありましたが、2016年を境に減少に転じ、2020年度は新型コロナウイルスの影響もあり大きく減少しました。事業費は年々増加しており、2022年度は予算額の大幅な増加がみられます。



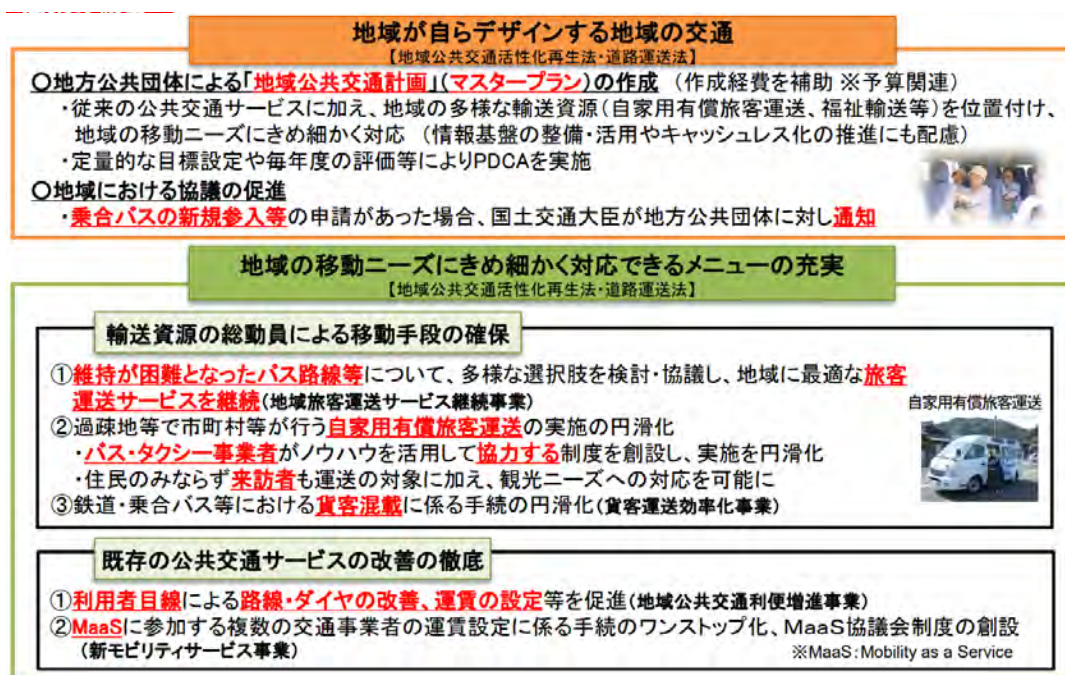
(資料：安城市資料)

(4) 公共交通を取り巻く社会動向

1) 「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

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（改正活性化再生法）が2020年11月27日に施行され、「地域公共交通網形成計画」に代わり、地方公共団体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導の公共交通サービス改善や、地域の多様な輸送資源を総動員する取組が位置付けられています。

図 法改正の概要



（資料：国土交通省）

2) 「あいち交通ビジョン」の策定

愛知県では、2022年に「あいち交通ビジョン」を策定しました。あいち交通ビジョンでは、輸送資源を総動員しながら、持続可能な交通ネットワークを構築し、県民の足をしっかりと確保するとともに、先端技術も活用しながら、さらに利便性の高い交通サービスを提供し、交流を活発にすることにより、この危機を乗り越え、あらゆる地域において公共交通を始めとする移動の利便性が確保される「モビリティ先進県」を目指しています。

目指すべき姿

危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通

～モビリティ先進県を目指して～

3) SDGs（持続可能な開発目標）の推進

2015年9月に国連サミットにおいて、「持続可能な開発のための2030アジェンダ（2030アジェンダ）」が採択されました。2030アジェンダの中には、先進国を含む国際社会全体の開発目標として、SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）の17のゴール（目標）と169のターゲットが掲げられました。

日本では、2016年12月に、日本の取組の指針となる「SDGs実施指針」が決定され、2020年12月に2021年のSDGs推進のための具体施策をとりまとめた『SDGsアクションプラン2021』が決定されました。

安城市は、「安城ならではの公民連携によるウェルビーイングな脱炭素社会の実現」に向けた取組みが内閣府から認められ、「SDGs未来都市」に選定されました。

公共交通分野の取組として、三河安城駅周辺のまちづくりと連携した、ひと・環境に優しいモビリティサービスの導入によるウォークアブルなまちづくりを目指すものとしています。

4) カーボンニュートラルの実現に向けた取組み

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、2015年にパリ協定が採択され、120以上の国と地域が「2050年カーボンニュートラル」という目標を掲げています。日本では、2020年10月、政府が2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

公共交通分野では、再エネ電源で動くLRT/BRT、燃料電池鉄道車両などの公共交通や電動車カーシェア、自転車インフラ、デジタル技術を活用した新たなモビリティなど、脱炭素型の地域交通の整備等が地域脱炭素ロードマップに施策として位置づけられています。

5) Society5.0を実現するDXの推進

「Society5.0」は、AIやIoT等の技術革新を様々な産業や社会に取り入れることで、経済発展と社会的課題の解決を両立する社会として2016年に提唱された未来社会のコンセプトです。Society5.0の実現のため、近年DX（デジタルトランスフォーメーション）が進展しています。

交通分野では、スマートフォンによるタクシーの配車アプリを用いた配車予約が広がっているほか、MaaS（Mobility as a Service）、AIを活用したデマンド交通など新たな技術を活用した取組が進められています。

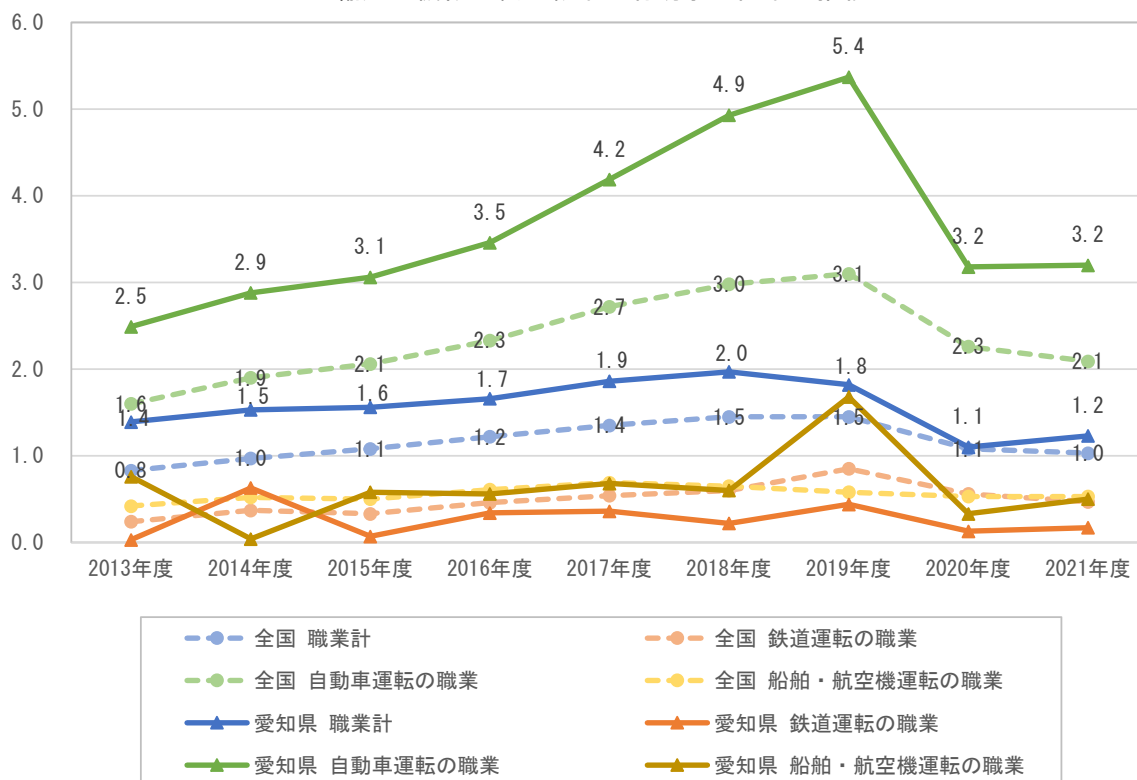
6) 新型コロナウイルス感染症の流行

2020年1月に新型コロナウイルスの感染者が日本で初めて報告され、愛知県でも度々緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出されました。宣言や重点措置による行動制限や感染リスクへの不安から、公共交通利用者数は大幅に減少しました。また、新しい生活様式としてテレワークやオンライン授業などが推奨されたことで、通勤・通学の移動が必要なくなった人も一定数存在しており、交通事業者の経営状況は厳しいものとなっています。

7) 運転手不足の深刻化

自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業平均に対して全国では約2倍、愛知県ではさらに高い水準で上昇しており、路線バスを含めた運転手が不足していると考えられます。

図 輸送・機械運転の職業の有効求人倍率の推移

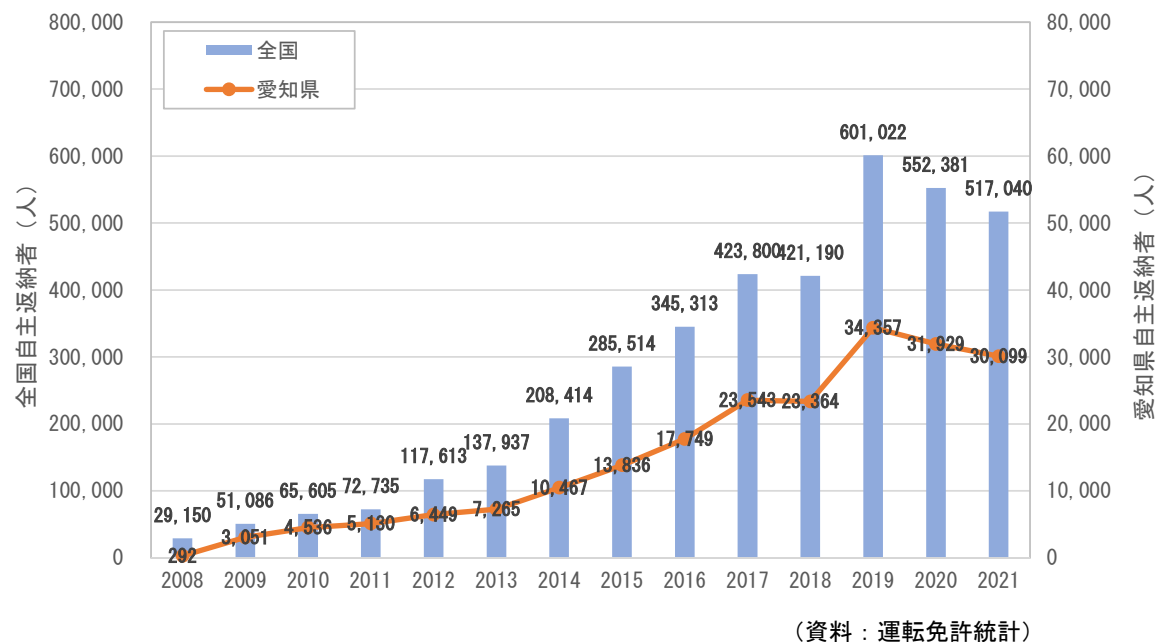


(資料：最近の雇用情勢、一般職業紹介状況(職業安定業務統計))

8) 免許返納高齢者の増加

高齢者を中心とした免許返納は年々増加してきましたが、2020 年以降は減少しています。新型コロナウイルスの影響により、密を避けた移動手段として需要が高まったことが要因の一つと考えられます。2021 年は全国で約 52 万人を超える人が免許の自主返納を行っており、愛知県では約 3 万人となっています。

図 運転免許自主返納件数の推移



9) リニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線は、中部国際空港、新東名高速道路などとともに、交流の基盤となる広域交通ネットワークを形成し、愛知県の社会・経済に大きな波及効果を与えると考えられます。

第8次安城市総合計画において、高次都市機能の集積やさらなるグローバル展開により拠点性の向上が予想される名古屋大都市圏の発展の受け皿の確保や、名古屋と安城を結ぶ鉄道及び道路アクセスの強化、企業立地及び定住人口の確保に向けた基盤整備推進を土地利用構想として位置づけています。また、リニア中央新幹線開業を見据えた三河安城駅の役割や機能の見直し検討を都市基盤の施策としています。

10) 安城市における今後の土地利用の変化

三河安城駅周辺には、「人と未来につながるまちづくり」を方針とした新たな土地区画整理事業の計画があり、2031年の事業完了を目指しています。また、三河安城駅周辺では、B.LEAGUE 所属のプロバスケットボールチーム「シーホース三河」のホームアリーナとして使用するアリーナの建設も予定されており、バスケットボールの試合だけでなく、国際大会、スポーツ大会、市民の利用、コンベンション等、様々な活用が検討されています。さらに、三河安城駅周辺の「まちをつかってつくる」取組は、2021年に「新しいまちづくりのモデル都市」として国土交通省によって選定されており、社会実験を通して得られたデータを活用し、居心地よく滞在できる空間づくりを目指しています。

安城駅から北西約1キロに位置する、2020年に閉店したザ・モールの跡地においては、大規模商業施設の建設が計画されています。

こうした区画整理事業や広域的交流施設、大規模商業施設等、市内の複数個所で大きな土地利用の変化が予定されています。

3章 各種ニーズ調査の実施・分析

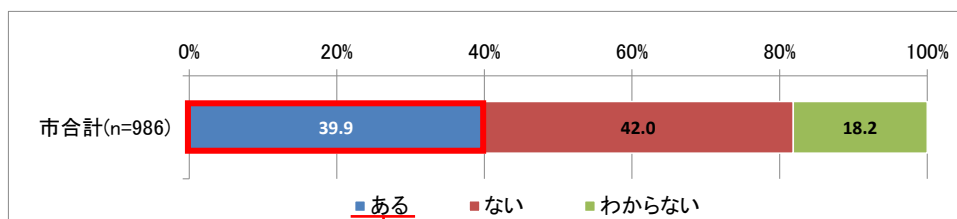
(1) 市民アンケート調査

<調査概要>

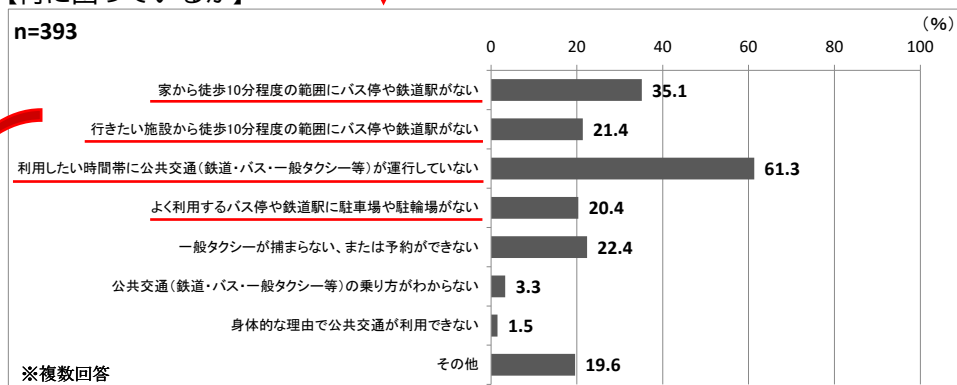
項目	内容
調査対象	安城市内在住の15歳以上の市民
配布数	3,000通
抽出法	無作為抽出
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査時期	2022年7月19日(火)～8月2日(火)
回収数	1,109通(回収率37.0%)

① 公共交通での移動に関して困っていること

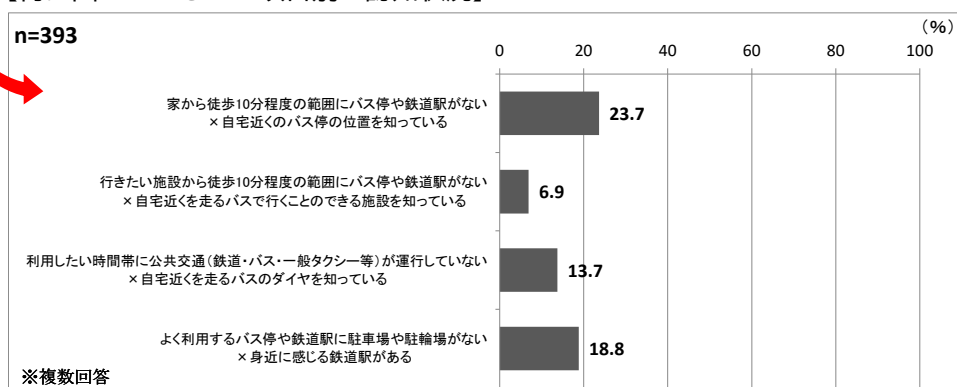
困っていることが「ある」と「ない」の割合は、両者とも4割程度となっています。具体的に困っている項目では、「利用したい時間帯に公共交通が運行していない」「家から徒歩10分の範囲にバス停や鉄道駅がない」が上位に挙げられているものの、上位の項目について認知している人に限定すると、その割合が下がっており、「知らない人」が「困っていること」として回答していることがわかります。



【何に困っているか】

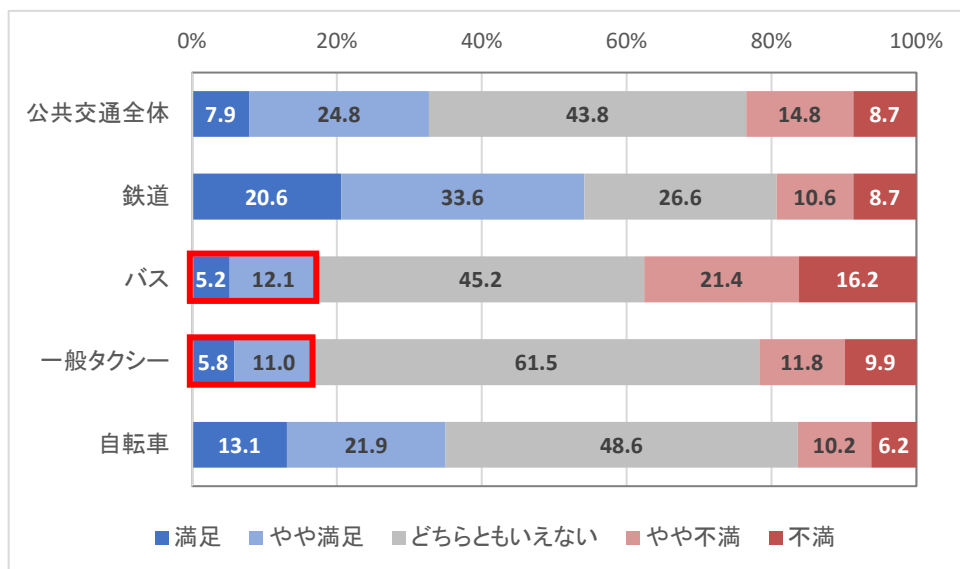


【何に困っているか×項目別の認知状況】



② 公共交通の満足度

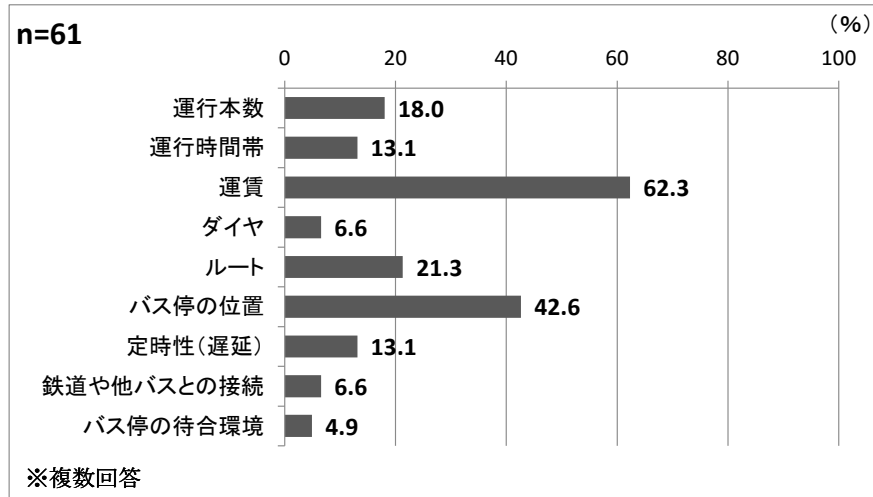
鉄道は、「満足」+「やや満足」の割合が5割と高い値を示していますが、バス・一般タクシーについては特に低く、2割程度となっています。



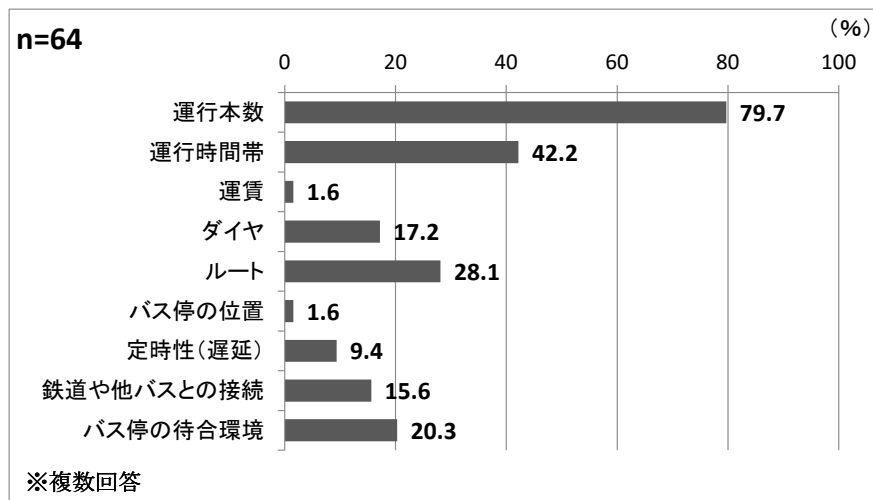
③ バスに関して満足・不満・改善したら利用が増える項目

バスに関して、満足している項目は「運賃」「バス停の位置」、不満な項目は「運行本数」「運行時間帯」であり、改善したら利用が増える項目は「運行本数」「ルート」が上位となっているものの、「改善しても利用は増えない」が3割を占めています。

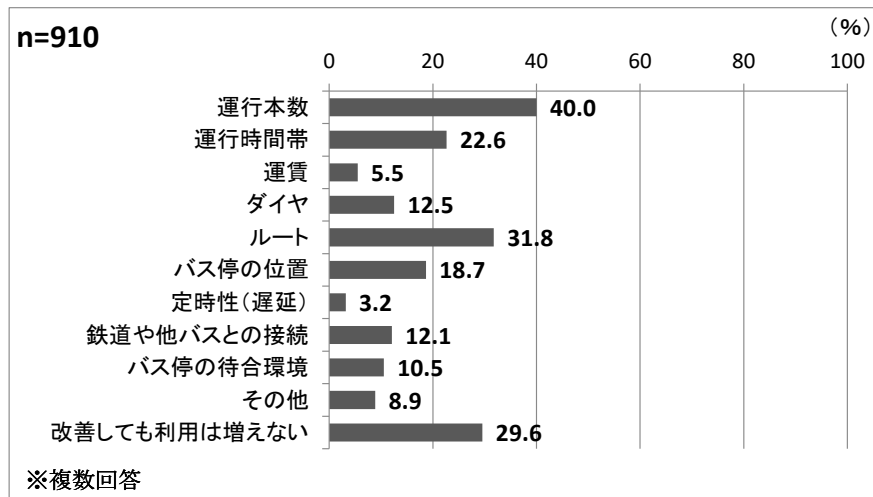
【バス・満足】



【バス・不満】



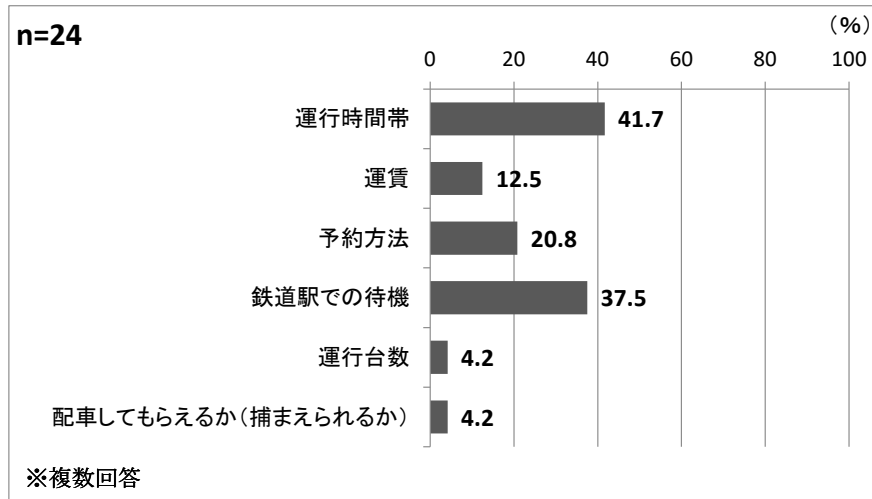
【バス・改善したら利用が増える】



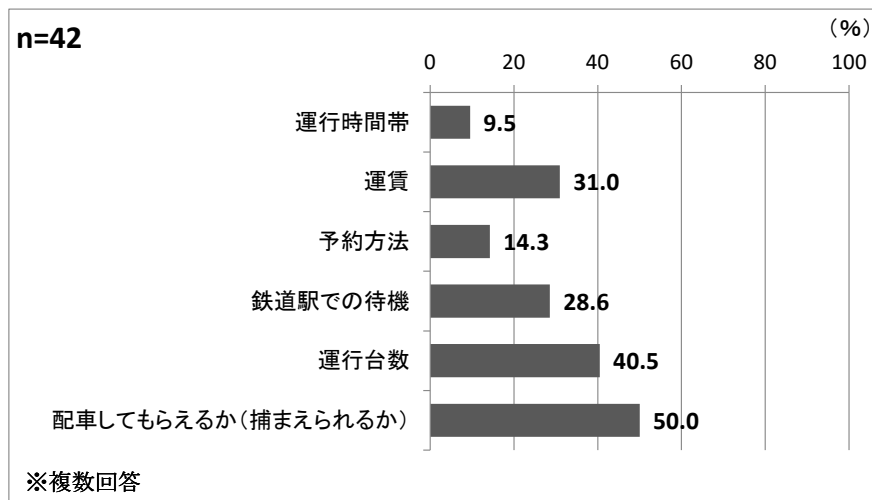
④ 一般タクシーに関して満足・不満・改善したら利用が増える項目

一般タクシーに関して満足している項目は「運行時間帯」「鉄道駅での待機」、不満な項目は「配車してもらえるか（捕まえられるか）」「運行台数」であり、改善したら利用が増える項目は「運賃」「配車してもらえるか（捕まえられるか）」が上位となっているものの、「改善しても利用は増えない」が4割を占めています。

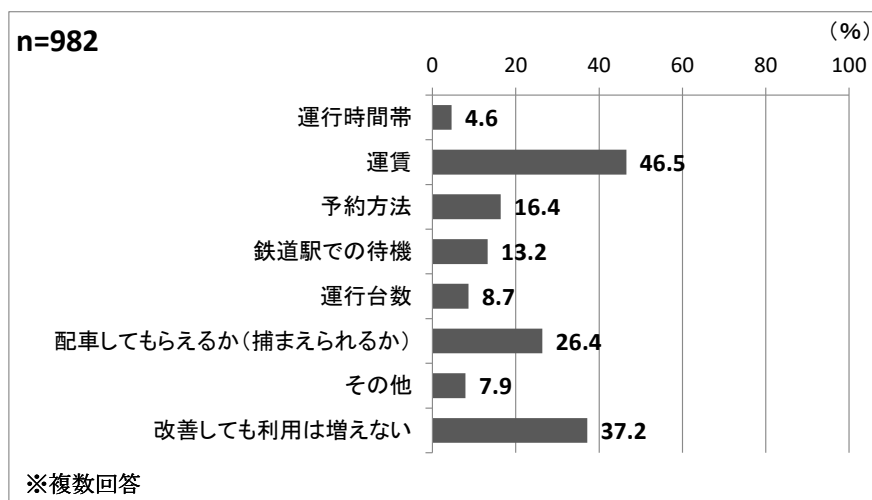
【一般タクシー・満足】



【一般タクシー・不満】

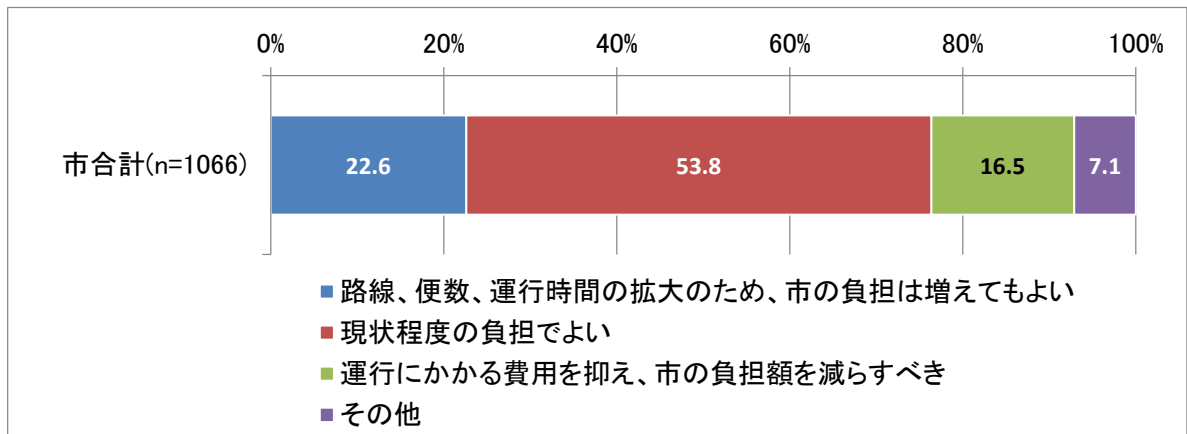


【一般タクシー・改善したら利用が増える】



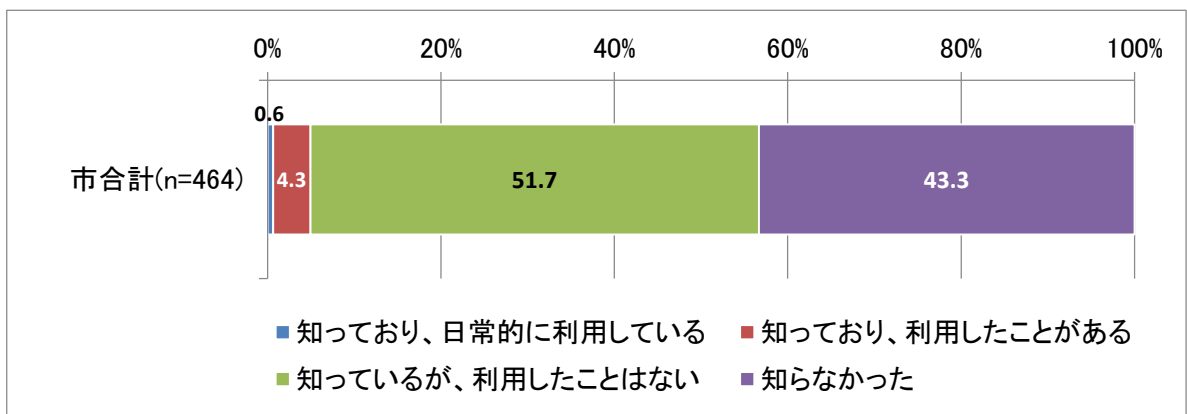
⑤ バス事業への市の費用負担のあり方

「現状程度の利用者の負担でよい」が最も多く、半数以上を占めています。



⑥ レンタサイクル事業の認知度

レンタサイクル事業について、「知っている」回答割合は半数以上となっており、認知度は高いものの、「日常的に利用している」+「利用したことがある」は5%未満と低くなっています。



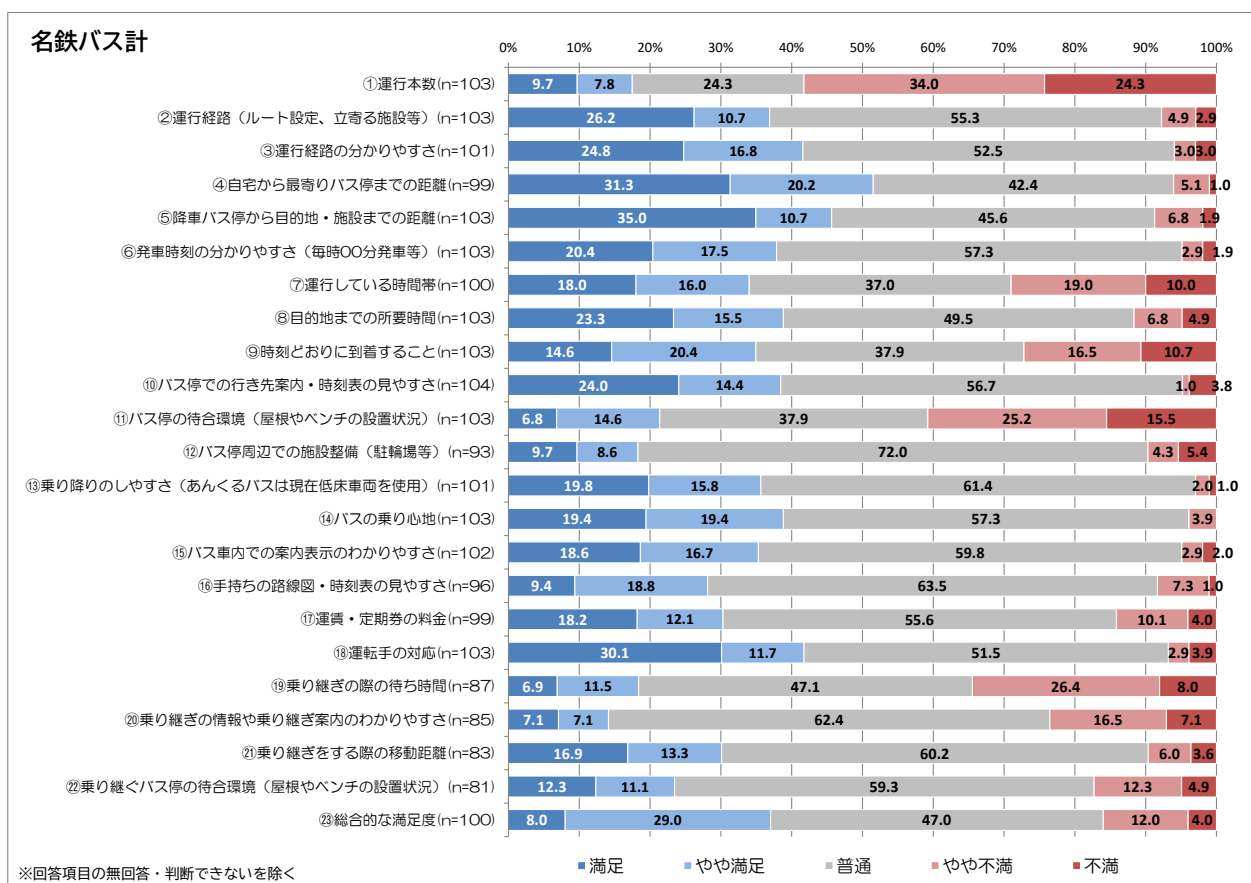
(2) バス利用者アンケート調査

<調査概要>

項目	内容
調査対象	名鉄バス安城・岡崎線、安城線及びあんくるバス全線の全利用者
配布数	1,671 通
調査方法	バス車内で調査票を手渡しにて配布、郵送回収
調査時期	あんくるバス4系統：2021年10月31(日)、11月1日(月) あんくるバス7系統：2021年11月4日(木)、7日(日) 名鉄バス2系統：2021年11月5日(金)、14日(日)
回収数	482 通 (回収率計：28.8%)

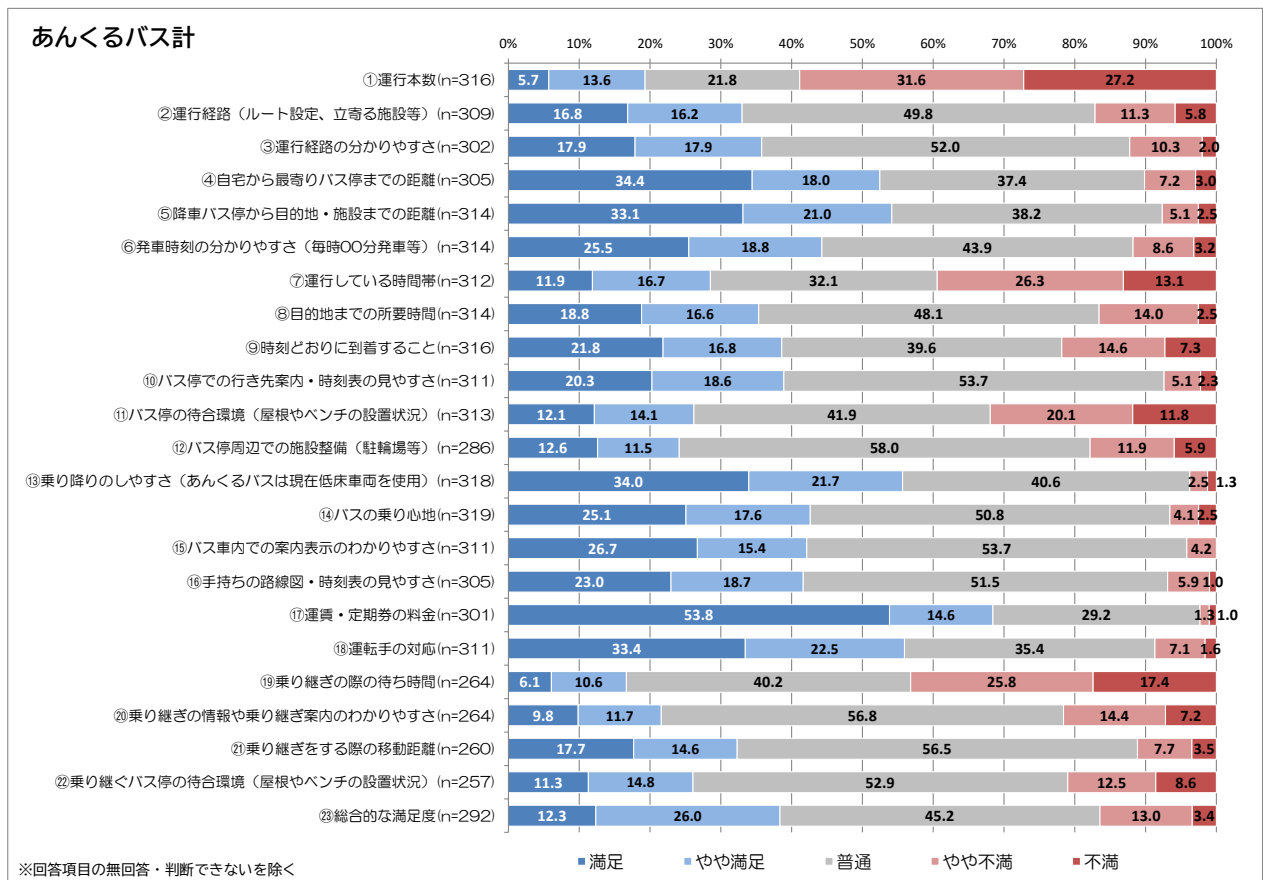
① 名鉄バスの満足度

満足度が高い項目は、「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」、不満度が高い項目は、「運行本数」「バス停の待合環境」が上位となっています。



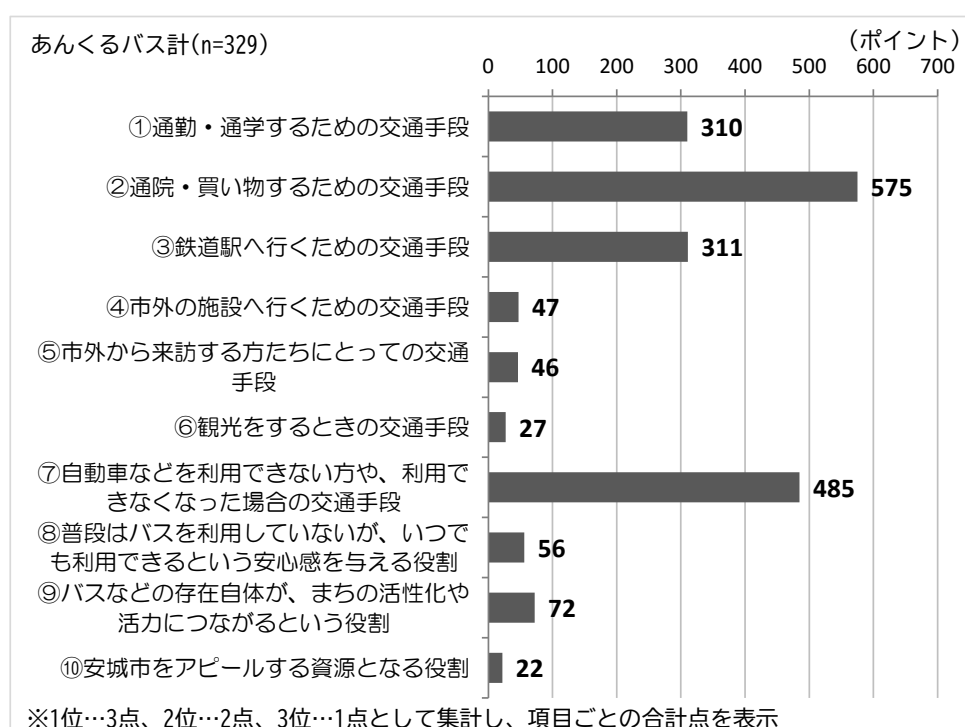
② あんくるバスの満足度

満足度が高い項目は、「運賃・定期券の料金」「運転手の対応」「乗り降りのしやすさ」、不満度が高い項目は、「運行本数」「乗り継ぎの際の待ち時間」が上位となっています。



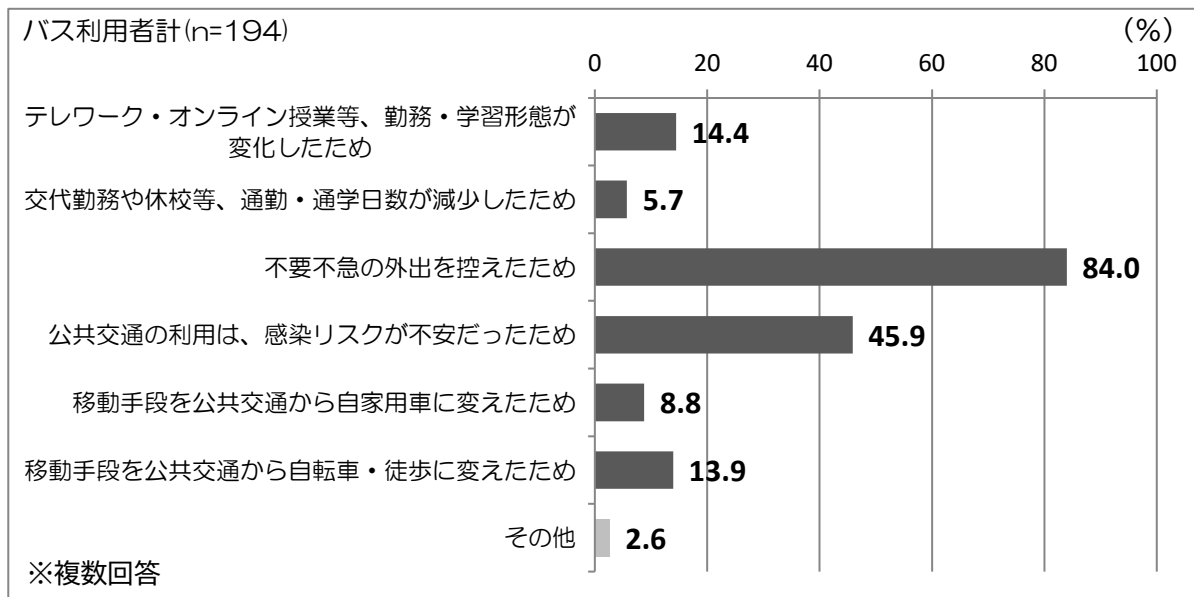
③ あんくるバスの役割

「通院・買い物するための交通手段」が最も支持されており、次いで「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」となっています。



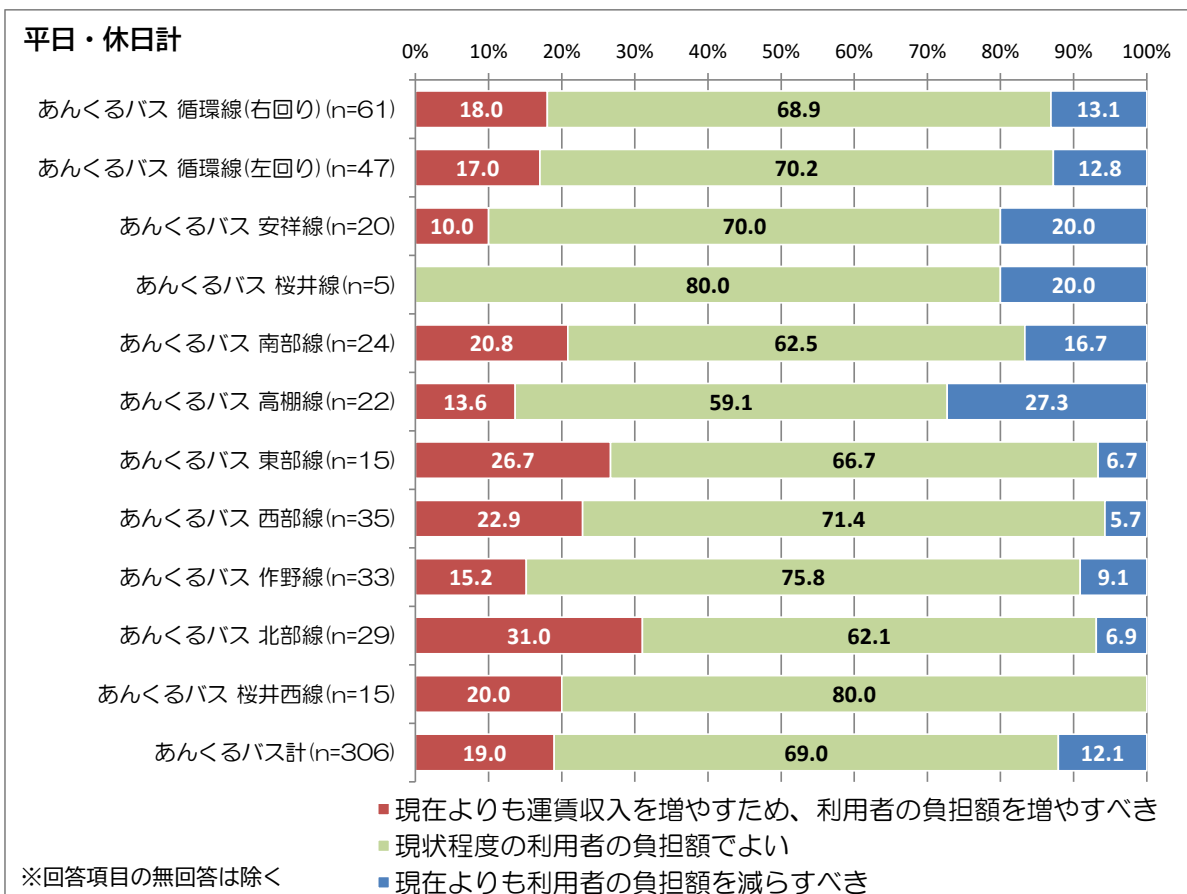
④ コロナ禍に外出頻度が減った理由

「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」となっています。



⑤ あんくるバスの利用者負担のあり方

「現状程度の利用者の負担でよい」が最も多く、7割を占めています。



(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、改善策を聞けば色々と意見が出てくるが、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路線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も聞く。
- ・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と便利かもしれない。
- ・観光施設や地元の有名商店などへバスで行くことにより利用促進を図るとよいかもしれない。

【あんくるタクシーについて】

- ・町内でも特に話題にのぼらず、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通してほしいという要望の方が多い。
- ・隣近所の方が顔見知りで、元気でボランティア精神あふれる老人が多く、わざわざ手前をかけて予約しなくても「ちょっと乗せてって」という感じで送っていつ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、同様の制度自体は必要。
- ・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者に行く人が多く、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。予約締め切りが1時間前なので、帰りの予約をしようと思っても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前に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】

- ・安城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の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。当該遅れ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環境の改善が必要な箇所がある。特に、乗り継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も検討してほしい。
- ・不満度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。
- ・燃料の高等や物価の上昇、法改正により運転手の休息时间拡大による人件費の高騰が予想されるため、今後、運行事業費が増加することが予想される。
- ・大型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。

4章 目標値の達成状況

(1) 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

2018 年 4 月に策定された安城市地域公共交通網形成計画で位置づけた目標値について、各公共交通の利用状況や市民・利用者アンケート等より、それぞれの達成度を把握します。

【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]	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

【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	現況値未滿	12.3~46.4%	△	15.0~56.9%

【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（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	現況値未滿	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	現況値未滿	21.1%	○	36.8%
あんくるバスの乗継に 関する項目の不満割合	現況値未滿	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

【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]	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

【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%

【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	×	—

(2)未達成指標の要因分析

【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

公共交通全体の年間利用者については、令和2年1月より流行した新型コロナウイルスの影響により大幅に減少し未達成となっているものの、感染拡大前までは着実に増加しており、既存公共交通ネットワークが市民等の足として定着していたことが伺える結果といえます。

ただし、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う利用者数・収入の減少は交通事業者の事業継続に支障を来すことから、各種利用促進施策等を展開することで利用者の回復を図る必要があります。

表 公共交通全体の利用者数

	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

【評価指標】中学校区別の公共交通全体の不満割合の減少

中学校区別の公共交通全体の不満割合は、東山中学校区のみ 3.4 ポイント増加したものの、その他中学校区ではいずれも減少しており、概ね不満が解消しています。

表 中学校区別の公共交通全体の不満割合（市民アンケート）

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%

【基本方針１】

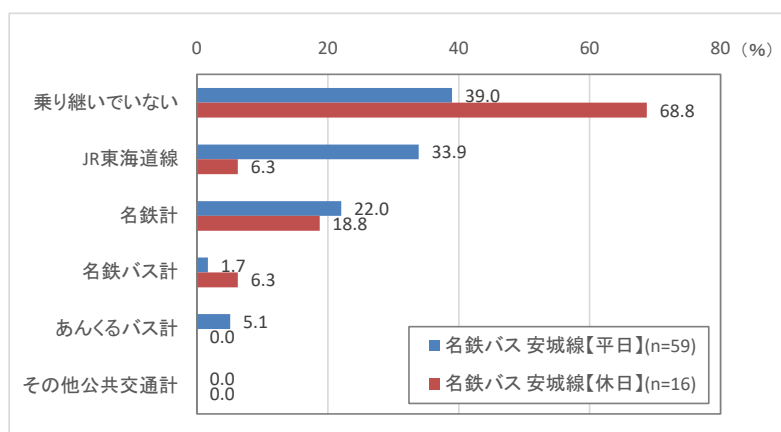
多様な交通手段が相互に連携した持続可能な公共交通ネットワークの 維持・活性化

【評価指標】乗継に関する項目の不満割合の減少

乗継に関する項目の不満割合は、名鉄バス岡崎・安城線、あんくるバス全体では達成していますが、名鉄バス安城線のみ未達成でした。

名鉄バス安城線利用者の約半数は乗り継ぎしない中、利用者の約 1～3 割が JR 東海道本線、約 2 割が名鉄名古屋本線と乗り継ぎしています。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、乗継検索アプリ等の活用によって待ち時間が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 が必要です。

図 名鉄バス安城線の乗り継ぎ（利用者アンケート）



【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

利用者数と同様に、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ものの、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たことが伺える結果といえます。ただし、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う利用者数・収入の減少は交通事業者の事業継続に支障を来すことから、各種利用促進施策等を展開することで利用者の回復を図る必要があります。

表 各拠点内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

【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

（仮称）地域を応援する会の立ち上げについては、意見交換会や地域へのヒアリング等を実施しており、一部地域において、移動を含めた地域のあり方に関しての検討を実施したいという意向が確認されましたが、会の立ち上げにはいたっていません。

5章 安城市における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

これまでに整理した安城市の概況や各種ニーズ調査結果から見られる傾向や動向を抽出し、安城市における地域公共交通の現状や課題を整理します。

項目	現状や課題	課題の整理		
		現公共交通の維持・活性化	将来の変化への対応	関係者連携利用促進
上位関連計画	総合計画では、鉄道駅を中心とする4つの拠点（安城駅、三河安城駅、新安城駅、桜井駅）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おり、将来都市構造を支える公共交通ネットワークを構築しており、市民の移動手段確保のため、今後もネットワークの維持が必要です。	●		
	都市計画マスタープランでは、多様な交通需要に対応した公共交通ネットワークを形成することを方針として掲げています。また、都市づくりの目標として、関係者の協働によるまちづくりが重視されており、現行の地域公共交通網形成系計画においても三位一体の取り組みによる持続可能な公共交通体系の実現を目指しています。	●		●
安城市の概況	安城市では、今後少子高齢化は更に進展することが予測されています。長期的には人口減少が見込まれており、公共交通利用者の減少や少子高齢化の進展により、移動需要の主体の変化や、サービス水準の適正化が必要となってくることが予想されます。また、短期的には、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であり、生産年齢人口の減少に伴う税収減により、公共交通事業費の予算確保が課題となることが予想されます。		●	
	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、一般タクシーが運行しており、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を形成しています。	●		
	鉄道駅から800m、路線バス及びあんくるバスのバス停から300mの圏域の夜間人口割合は83.4%であり、その他の地域を含む市全域を一般タクシーがカバーしています。	●		
	市内には安城更生病院や市役所、総合福祉センター、各種商業施設等の日常的な生活利便施設や、デンパーク、堀内公園、マーメイドパレス、本證寺、明治川神社、丈山苑等の観光レクリエーション施設が分散立地しており、名鉄バス、あんくるバス、あんくるタクシーおよび一般タクシーにより各施設への移動手段が確保されています。	●		
	パーソントリップ調査や総合計画のアンケート調査において、自動車の利用割合が群を抜いて高くなっており、自家用車から公共交通への利用転換が必要です。			●
公共交通等の現状	市内の公共交通である鉄道、バス、一般タクシー、レンタサイクルの利用者数は、2021年度以降新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しており、利用者回復に向けた取組が必要です。特に、一般タクシー事業への影響は大きく、安城市内の令和3年度の輸送人員（約44万人）は、コロナ前の平成30年度（約88万人）に対して半減しています。令和4年4月には市内の一般タクシー事業者の内1社が廃業するなど、事業継続が困難な状況に陥っており、安定的に事業を継続するために、利用者の回復に向けた取り組みが必要です。	●		●
	安城市内のレンタサイクル利用者数は、令和3年現在約5,100人と、ピークの平成28年度約7,400人以降減少傾向が継続する一方、レンタサイクル事業に要する維持管理費等は年々増加傾向にあることから、公共交通の機能補完や公共交通と連携した自由度の高い自転車の新たな活用に向けた検討が必要です。		●	
公共交通を取り巻く社会動向	活性化再生法の一部改正やあいち交通ビジョンにおいて、地域の輸送資源を総動員しながら持続可能な交通ネットワークの構築が求められています。	●		●
	課題解決のための新たなモビリティや移動サービスの導入検討が各地で展開されており、安城市においても地域特性や利用者ニーズに応じた適切な交通手段について調査・研究が必要です。		●	●
	国際社会全体でのSDGsの推進が求められている中で、安城市はSDGs未来推進都市に選出されており、「安城ならではの公民連携によるウェルビーイングな脱炭素社会の実現」に向けた取組みを推進しています。			●
	カーボンニュートラルに向けて、自家用車から公共交通への利用転換が必要です。			●
	Society5.0を実現するためにDXの推進が求められており、各地で様々な取り組みが進められています。安城市においても、令和3年5月に「安城市 DX 推進計画」を策定しており、公共交通分野においてもDXの推進のための調査・研究が必要です。		●	
	新型コロナウイルスの感染拡大に伴う影響により、民間交通事業者の事業継続は困難な状況に至っており、with コロナにおける公共交通サービスのあり方や減少した利用者を回復する施策展開が必要です。		●	●
	自動車運転の職業における有効求人倍率は全職業の平均に対して高く、路線バスや一般タクシーを含めた公共交通を担う交通事業者において、運転手が不足しています。	●		
	高齢者の免許返納者が増加しており、免許返納後の移動手段として公共交通の需要が高まっています。		●	
	リニア中央新幹線の開業を見据え、三河安城駅の役割や機能の見直し検討とともに、周辺地域では「新しいまちづくりのモデル都市」として、ウォークアブルなまちづくりを推進しており、公共交通と徒歩、自転車が連携を図る必要があります。		●	
市民アンケート調査	大東町の大規模商業施設や、三河安城駅周辺での多目的交流施設、土地区画整理事業など、今後の土地利用の変更に対応した公共交通ネットワークの検討が必要です。		●	
	各交通モードの満足度について、日常利用割合の低いバス・一般タクシーが満足度よりも不満度の方が高く、「どちらともいえない」という割合も高い傾向にあり、利用率の低い公共交通への関心が低いことが考えられ、「自分ごと」として認識することが必要です。			●
	バスに関して、不満の解消や利用者増加のための改善として上位に挙げられている項目は、バス事業費の増加を伴いますが、一方でバス事業の負担割合は「現状程度」が最も支持されていることを踏まえ、事業費を維持しつつ上記ニーズに対応可能な施策を検討・実施する必要があります。また、「改善しても利用が増えない」が3割を占めており、利用者の増加につながる効果的な施策を検討・実施する必要があります。	●		●

項目	現状や課題	課題の整理		
		現公共交通の維持・活性化	将来の変化への対応	関係者連携利用促進
市民アンケート調査	一般タクシーに関して、不満の解消のための改善として上位に挙げられている項目は、一般タクシー台数の増加を伴いますが、準特定地域として指定されている本市においては現状の登録台数でサービスを供給する必要があります。また、運転手不足という課題を抱えている事業者もあり、運転手不足の解消のための施策が必要です。改善したら利用が増える項目の上位に「運賃」がありますが、「改善しても利用が増えない」がほぼ同数の４割を占めています。日常的な利用率が低く、「どちらともいえない」割合も高いことから、「一般タクシー」というサービス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を実施する必要があります。	●		●
	公共交通に関して困っていることが「ある」と回答した割合は約４０％で、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分程度の場合所にバス停がない」が上位に挙げられていますが、回答者の多くが自宅近くのバスのダイヤやバス停の位置を知らないことや、本市における公共交通サービス水準の確保状況から、公共交通に関する情報の周知やPRが必要です。	●		
	レンタサイクル事業の市民の認知度は、５６．６％と比較的高いものの、利用者は４．９％となっています。担い手不足等によるサービス低下に伴い利用者は減少傾向であるのに対し、人件費の高騰や自転車の老朽化等に伴う維持管理費の増加により事業費は増加傾向あることから、事業自体の在り方を検討する必要があります。	●		
バス利用者アンケート調査	名鉄バス利用者の満足度が高い項目は、「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」、不満度が高い項目は、「運行本数」「バス停の待合環境」となっておりますが、一方でバス事業の利用者負担のあり方については、「現状程度」が最も支持されていることを踏まえ、事業費を維持しつつ上記ニーズに対応可能な施策を検討・実施する必要があります。	●		
	あんくるバス利用者の満足度が高い項目は、「運賃・定期券の料金」「運転手の対応」「乗り降りのしやすさ」、不満度が高い項目は、「運行本数」「乗り継ぎの際の待ち時間」が上位となっておりますが、一方でバス事業の利用者負担のあり方については、「現状程度」が最も支持されていることを踏まえ、事業費を維持しつつ上記ニーズに対応可能な施策を検討・実施する必要があります。	●		
	あんくるバスの役割は、「通院・買い物するための交通手段」が最も支持されており、利用実態では役割に応じた目的を主体として利用されていることから、利用者ニーズと合致した現行サービスを維持する必要があります。	●		
	コロナ禍に外出頻度が減少した理由は、「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」となっており、利用者の不安を解消する取組が必要です。	●		
事業者・地域ヒアリング	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の検討が必要です。			●
	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が必要です。	●		
	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ります。			●
	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です。	●		
	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です。	●		
網形成計画の評価	【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」 指標「公共交通全体の年間利用者数の増加」は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により未達成となっているものの、感染拡大前までは着実に増加しており、コロナ禍の行動制限下においてもコロナ前の約７５％の方が利用されている状況から、既存公共交通ネットワークが市民等の足として定着していたことが伺える結果といえます。ただし、利用者数・収入の減少は交通事業者の事業継続に支障を来すことから、利用促進施策等による利用者の回復を図る必要があります。 指標「公共交通の不満割合の減少」は、全８学区の内、東山中学校区のみ不満割合が増加したものの、３．４ポイントの悪化にとどまっており、その他の中学校区ではいずれも減少しており、おおむね不満の解消が図られています。	●		●
	【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」 指標「乗継に関する項目の不満割合の減少」は名鉄バス岡崎・安城線、あんくるバス全体では達成していますが、名鉄バス安城線のみ未達成でした。 名鉄バス安城線利用者の約半数は乗り継ぎしない中、利用者の約２～３割がJR東海道本線、約２割が名鉄名古屋本線と乗り継ぎしていることから、鉄道との乗り継ぎが大半を占めています。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、乗継検索アプリ等の活用によって待ち時間が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が必要です。	●		
	【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」 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」は、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ものの、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たことが伺える結果といえます。ただし、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う利用者数・収入の減少は交通事業者の事業継続に支障を来すことから、各種利用促進施策等を展開することで利用者の回復を図る必要があります。	●		●
	【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」 指標「公共交通サービスの認知度の増加」は、策定時の７３．３％から７６．５％へ増加し、目標を達成しています。「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が必要です。	●		
	【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」 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」は、市のイベント時のバス利用促進や地域と行政の協働による各種活動の実施により、利用促進策については目標を達成しています。（仮称）地域の公共交通を応援する会の立ち上げについては、意見交換会や地域へのヒアリング等を継続して実施しており、一部地域において、移動を含めた地域の在り方に関しての検討を実施したいという意向が確認されましたが、会の立ち上げには至っていません。			●

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

「第8次安城市総合計画」や「第三次安城市都市計画マスタープラン」では、安城駅、三河安城駅、新安城駅及び桜井駅を、都市構造を形成する拠点として位置づけ、4拠点を中心としたまちづくりを目指し、市内の居住地から拠点へのアクセス性の向上を定めています。

また、安城市地域公共交通網形成計画では、「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、に基づいて各種施策を実施してきました。その結果、多くの市民の日常生活になじむ公共交通として利用者の定着が図られています。

以上より、本計画では安城市地域公共交通網形成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、新たな課題の克服や時代潮流の変化を踏まえ、計画の見直しを行うものとします。

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、自転車、そして新たなモビリティサービスを含めた多様な公共交通手段が相互に連携・補完し合い、地域住民の安全で快適な移動を実現する効率的な公共交通ネットワークを形成し、「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、持続可能な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、日常生活に必要な公共交通が持続可能なものとなるよう育んでいくものとします。

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

(2) 基本方針

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

- 本市の将来都市構造は、鉄道駅を中心とする4つの拠点（安城駅、三河安城駅、新安城駅、桜井駅）を都市構造の核として位置づけ、官民連携のもと多様な都市機能を計画的に誘導・集積する集約型都市構造の構築を目指したまちづくりを進めています。
- 市内の公共交通は、J R 東海道新幹線、J R 東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄西尾線や名鉄バス、あんくるバス、あんくるタクシーおよび一般タクシーといった多様な公共交通で構成され、都市間の移動需要や市内各所に立地する主要施設へのアクセスなど、公共交通ネットワークが形成されています。
- 鉄道やバスによる人口カバー率（鉄道駅から800m、バス停から300mをカバー圏域と設定）は約83%を占めること、地域公共交通網形成計画に基づき路線の改善（名鉄バス安城線の延伸やあんくるバスの路線見直し等）や、利用促進施策（ダイヤの見直しや待合環境の改善等）を展開してきたことから、新型コロナウイルス感染症が拡大する2019年度までは着実に利用者は増加しており、また、コロナ禍においてもコロナ前の約75%の利用があったことから、既存公共交通は市民等の生活の足として定着していることが伺えます。
- 活性化再生法の一部改正やあいち交通ビジョンでは、地域の輸送資源を総動員しながら持続可能な交通ネットワークの構築が求められており、本市においてもまちづくりと多様な交通手段が連携した持続可能な公共交通ネットワークの維持・活性化を基本的な方針とします。
- 公共交通の不満項目として挙げられている改善点は事業費の増加を伴う項目が多いものの、事業への負担割合は現状を望む声が多く、現状程度の事業規模でのサービス改善が求められています。
- 現状の事業規模で効果的な改善を実施するために、新型コロナウイルスの影響により変化した利用状況を正確に把握し、変化に対応した改善方針を調査研究する必要があります。
- 公共交通ネットワークや、バスロケーションシステムをはじめとした公共交通を便利に利用できる環境を整備していますが、バスや一般タクシーにおける満足度は比較的低く、また、サービス自体の認知度も低いのが現状です。
- 便利で快適に利用できるよう、より効果的な公共交通情報を周知・PRする必要があります。
- 公共交通ネットワークの一端を担う交通事業者が事業継続のための体制を維持確保するための支援が必要です。

- 
- 本市の拠点として位置づけられる安城駅、三河安城駅、新安城駅、桜井駅をはじめ、市内主要施設相互を連絡する公共交通ネットワークの維持・活性化のため、新型コロナウイルスの影響により変化した利用状況をより正確に把握するとともに、変化した利用状況に対応した改善方法を調査研究します。
 - 公共交通サービスの提供に係る情報案内について、より効果的な周知・PRを検討します。
 - 公共交通サービスを担う交通事業者の事業体制を踏まえながら、利用者ニーズに対応した事業見直しを検討する必要があります。

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

- 安城市における今後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であり、生産年齢人口の減少に伴う税収減に加えて、近年の燃料費高騰や人件費の増加等により事業費の増加が懸念され、公共交通事業費の予算確保が課題となることが予想されます。
- 高齢者の免許返納の増加に伴い、公共交通の重要性が高まることが予想され、公共交通の維持・活性化がより一層重要となってきます。
- 課題解決のための新たなモビリティの導入検討やデジタル技術の活用が各地で展開されており、本市においても、地域特性やニーズに応じた適切な交通手段やサービスの在り方について調査・研究が必要です。
- 新たな技術やサービスを活用した既存事業の経済性向上に加えて、物価高騰などの社会情勢も踏まえながら、運賃のあり方の見直しも含めた検討が必要です。
- 今後の都市開発動向として、大東町での新たな大規模商業施設、三河安城周辺での多目的交流拠点施設や土地区画整理事業が計画されており、過度な自動車利用を抑制するためにも、新たな都市開発動向に合わせた公共交通ネットワークのあり方を検討します。



- 将来の人口構造や社会情勢に対応するため、新技術等の活用による既存事業の見直しや、利用者負担の在り方も含めた持続可能なサービスを調査・研究します。
- 新たな都市開発動向に合わせた公共交通ネットワークのあり方を検討します。

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

- 安城市地域公共交通網形成計画に基づき、各種利用促進策に取り組んできましたが、依然自動車への依存度は高い状況にあります。
- 公共交通の維持に留まらず、環境負荷の低減、健康の増進の視点からみて、過度な自動車利用から公共交通への適切な行動変容を促す MM（モビリティ・マネジメント）の取り組みを実践しています。また、SDGs 未来推進都市に選出され、「安城ならではの公民連携によるウェルビーイングな脱炭素社会の実現」に向けた取組みを推進することから、引き続き、公民連携による MM の取り組みが必要です。
- 新型コロナウイルスの感染拡大の影響により減少した公共交通利用者の回復に向けては、市内を運行する多様な交通事業者と行政に加え、地域住民や関係団体等が連携・協働して、利用実態や利用特性を踏まえた利用促進施策（定時性を確保する運行ダイヤの見直し、安全なバス停位置への変更、運行情報や乗り方案内など）を積極的に展開する必要があります。
- 公共交通の周知・PR を継続しつつ、情報の受け取り手である地域住民等が公共交通を「自分ごと」として認識し、自ら主体的に地域の移動について考える仕組みが必要です。
- 利用促進施策の展開にあたっては、地域住民、交通事業者、行政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、限られた予算・資源の中で、地域に必要で持続可能な公共交通体系の構築を目指します。



- 環境負荷の低減、健康の増進の視点からみて、過度な自動車利用から公共交通への適切な行動変容を促します。
- 新型コロナウイルスの影響により減少した公共交通利用者の回復に向けては、公共交通にかかわる全ての関係者が連携・協働して、利用促進施策を積極的に展開します。
- 公共交通に係る情報の受け取り手である地域住民等が、公共交通を「自分ごと」として認識し、自ら主体的に地域の移動について考える仕組みの構築を支援します。