

令和4年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

安城市総合交通会議 (安城市)

平成20年7月31日設置

平成30年4月1日 安城市地域公共交通網形成計画策定
(計画期間：平成30年4月～令和5年3月)

令和3年6月22日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和5年1月26日 令和4年度評価結果送付

<安城市の特性と背景>

- 愛知県のほぼ中央に位置し、人口188,783人（令和4年12月現在）総面積86.05 k m²。地域特性でもある自動車関連企業が多いことから自動車分担率は7割近くであり非常に高く、公共交通の利用率は約1割と低い状況である。

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

(安城市地域公共交通網形成計画 2018年度～2022年度)

公共交通体系の基本方針

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・活性化

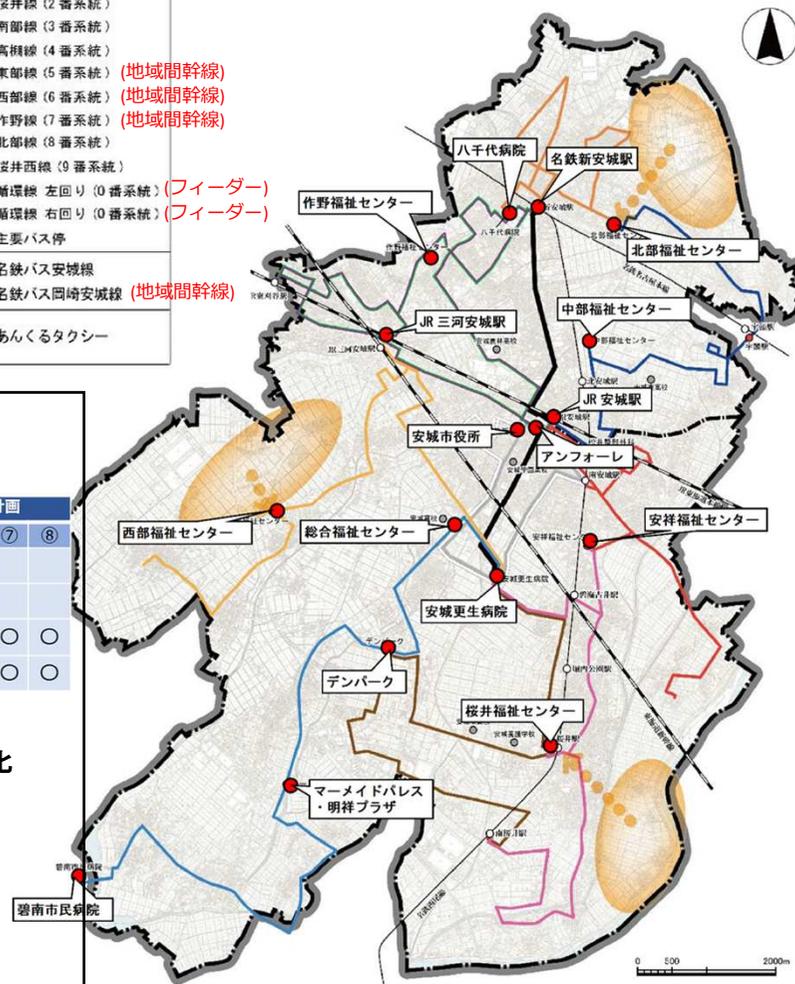
安城市地域公共交通網形成計画の維持・活性化計画

安城市地域公共交通網形成計画の基本方針	公共交通の維持・活性化計画							
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
基本方針 1	○	○	○	○	○	○		
基本方針 2	○		○	○				
基本方針 3	○	○					○	○
基本方針 4							○	○

- ① サービス水準に応じた運行
- ② 名鉄バス岡崎・安城線の維持・活性化
- ③ 名鉄バス安城線の延伸検討
- ④ 循環線の路線見直し
- ⑤ あんくるバスのサービス改善
- ⑥ あんくるタクシーのサービス改善
- ⑦ 公共交通の利用促進策
- ⑧ (仮称)地域の交通を応援する会の取り組み



<ネットワーク概要図>



2. 【Do】 目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

〈これまでの主な取り組み〉 ※赤字は国庫補助対象事業

取組名称	取組の概要	実施結果	実施結果の考察・今後の方針
<p>★路線バス・コミュニティバスの継続運行</p> <p>【①②】</p> <p>(フィーダー補助)</p> <p>(地域間幹線補助)</p>	<p>・路線バス・コミュニティバスの運行を継続</p> <p>【フィーダー補助路線】</p> <p>あんくるバス(3路線)</p> <p>循環線右・左、安祥線</p> <p>【地域間幹線補助路線】</p> <p>あんくるバス(3路線)</p> <p>西部線、作野線、東部線</p> <p>路線バス(1路線)</p> <p>名鉄バス岡崎・安城線</p>	<p>・前年度に比べて利用者が増加</p> <p>あんくるバス11路線</p> <p>(R3: 43万人)</p> <p>→R4: 47万人)</p> <p>路線バス2路線</p> <p>(R3: 22万人)</p> <p>→R4: 24万人)</p> <p>※利用者数はバス年度</p>	<p>・移動制限の緩和によるお出かけ需要の回復に加えて、各種利用促進策の実施により利用者は増加</p> <p>・コロナ感染リスクの不安から公共交通利用を控えた方が安心して利用できるように、コロナ対策状況を発信するとともに、観光施策と連携した利用促進策により、新たな利用者の獲得を目指し、利用者の回復を図る</p> <p>・新たな都市開発動向に伴う移動ニーズへの対応や、路線価値向上による利用者増加のため、市内フィーダー系統だけでなく市域をまたぐ地域間幹線系統も含めて、路線の見直し協議を継続実施</p>
待合環境の改善【⑤】	・あんくるバス北部線の「北部公民館」バス停に隣接公有地を活用した待合スペースを整備	・安全な待合環境を提供	・バス停に隣接する公共施設や地域と協働した民地等の活用による待合環境の充実や、危険なバス停の解消等により、 引き続き安全なバスサービスの提供に努める
小・中学生へのバス利用機会の提供【⑦】	・利用対象を拡充し、小学生だけでなく中学生も対象とした、夏休み期間使用可能な無料券及び観光施設等への行き案内を配布	・前回実施時(R1)に比べて 利用者が増加	・中学生を加えることで、 コロナ前以上の利用者増加が図られた 。
一般タクシーに関する情報発信の強化【⑦】	・一般タクシー乗場における事業者の電話番号を掲載	・前回実施時(R1)に比べて 利用者が増加	・中学生を加えることで、 コロナ前以上の利用者増加が図られた 。
公共交通PRチラシの作成・配布【⑦】	・岡崎市と連携し、大河ドラマ「どうする家康」に関連した市内外の観光施設と公共交通をPRするチラシを作成・配布	・前年度に比べて 一般タクシー利用者が増加	・情報発信を強化・拡充することにより、 一般タクシーの利用促進を図った
★地域公共交通計画策定に係るアンケート調査及び地域での意見交換会【⑦⑧】(計画策定補助)	・現計画の評価及び次期計画策定のため、市民アンケート及び地元集会や地域会議における地元住民等とのヒアリングや意見交換を実施	・前回実施時(R1)に比べて 利用者が増加	・中学生を加えることで、 コロナ前以上の利用者増加が図られた 。
	・次期計画「安城市地域公共交通計画」策定	・公共交通に関する市市民の認識等を把握し、課題を抽出し、 地域公共交通計画を策定	・調査等により、 現在のネットワークを維持活性化しながらサービス改善しつつ、地域住民が移動に関する問題を「自分ごと」として捉えることが必要 であることが判明。次期計画に反映
		・公共交通に関する意見を共有することで、 住民の公共交通への理解度が増加	・意見交換会実施により、当該地区の利用者が増加した等の副次的な効果が得られたことから、 次期計画においても地域との協働を重視し、住民の意識の醸成を図る



(待合環境の改善)



(情報発信の強化)



(公共交通PRチラシ)



(意見交換会の状況)

<これまでの主な取り組み>

【参考】 過去実施・継続実施施策

取組名称	取組の概要	実施結果	実施結果の考察 ・今後の方針
(H30.10.1～) あんくるバス循環線の見直し及び名鉄バス安城線のデンパーク延伸【③④】	利用者の増加に伴い、運転手の休憩時間を考慮し、ダイヤの見直し等以下の内容を実施 ・左まわりと右まわりを同様のルートで運行 ・循環線にパターンダイヤを導入 ・名鉄バス安城線を市内の主要な観光施設であるデンパークへ一部ルート延伸	・コロナ前（R1年度）まではバス利用者増加（H26：83万人→R1：87万人） ・公共交通全体の不満割合の改善（不満割合0.2～18.4%減） ・あんくるバスの乗継の際の分かりやすさに関する不満度が改善（不満割合15.7%減） ※利用者数は会計年度	・コロナ前のR1までは順調に利用者が推移していたが、R2よりコロナの影響により7割まで減少した。R3はやや回復傾向であるものの、コロナ前の8割程度の回復にとどまっている。 ・移動制限下においても、コロナ前の約7割の利用があり、市民の生活の足として欠かせない移動手段として定着している ・利用者を回復し、公共交通を維持・活性化するため、各種利用促進策を実施する
(H26～) バスロケーションシステム等による運行情報の見え易化【⑤】	・バスロケによるWEBや主要バス停設置のサイネージによる情報発信 ・Google Mapsをはじめとした乗換案内サービスに対応	・公共交通の認知度向上に貢献（H26:認知度73.3%→R4：76.5%）	・公共交通の認知度が改善されたが、「バスで行ける施設の情報」や「運行時間」等、実際に利用するための認知度は依然として低いことから、これらの情報周知・PRのための施策を実施する
(H26～) 各種利用促進策【②⑤⑦】	・主要バス停でバス案内人によるバス利用方法の案内 ・時刻表・バスマップの他、バス活用ガイドによる乗り方やお出かけプランの紹介 ・高齢者・障がい者や運転免許返納者を対象とした無料乗車制度の継続実施	・コロナ前（R1年度）まではバス利用者増加 ・公共交通の認知度向上に貢献（H26:認知度73.3%→R4：76.5%）	・コロナにより減少した利用者回復のため、各種利用促進策を改善しながら継続実施する ・新たな利用者獲得のため、通学利用可能なサービスとするためのダイヤ改善や観光施策と連携し、観光情報と公共交通での行き方を紹介する利用促進策を展開する
あんくるバス・あんくるタクシーのサービス改善【⑤⑥】	・定時制確保のための定期的なダイヤ改正 ・沿線利用者のニーズに応じたバス停の見直し ・あんくるタクシーについて、R1年10月より小川地区にて1便、里地区にて3便増加 ・コロナ対策（ビニールカーテン設置、消毒）	・コロナ前（R1年度）まではバス利用者増加 ・公共交通全体の不満割合の改善 ・あんくるバスの乗継の際の分かりやすさに関する不満度が改善	・公共交通全体の不満度はおおむね減少し改善がはかれたものの、不満割合が高い地区もあり、不満解消に向けたサービスの改善を実施する



(バスロケ設置状況)



(時刻表・バス活用ガイド)



(バス案内人(JR安城駅))

＜安城市地域公共交通網形成計画における目標と評価指標＞

※網形成計画における利用者数は会計年度の数値

計画目標・評価指標・評価指標		達成状況					考察
		H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	
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 にお出かけ できるまち」	年間利用者数 (公共交通全体) 1,602万人	1,520 万人	1,588 万人	1,606 万人	1,206 万人	1,232 万人	<ul style="list-style-type: none"> ・ R1年度までは順調に推移していたが、新型コロナウイルスの影響によりR2年度に大きく落ち込んだ。R3年度は回復傾向だが目標は未達成 ・ コロナ禍での外頻度減少理由は、不要不急の外出自粛に次いで、公共交通利用による感染リスクの不安が高い ・ R2年度の厳しい移動制限下でも約7割の方が利用
	(鉄道) 1,511万人	1,432 万人	1,501 万人	1,520 万人	1,143 万人	1,165 万人	
	(バス) 91万人	88 万人	87 万人	86 万人	63 万人	67 万人	
	R4フィーダー系統 ※ 循環線 196,000人 安祥線 29,000人	<ul style="list-style-type: none"> ・ 循環線 160,847人(前年比104%) (右: 81,220人、左: 79,627人) ・ 安祥線 26,996人(前年比127%) 				<ul style="list-style-type: none"> ・ 両路線とも目標を下回ったが、利用促進策の継続実施やワクチン等の普及により、昨年度より回復 	
公共交通の 不満割合減少 現況未満	※現況 15.0～ 56.9%	24.0～ 54.3%			12.3～ 46.4%	<ul style="list-style-type: none"> ・ これまで実施した各種施策により、1地区を除き不満度が減少 ・ 増加した地区も3.4%増と限定的 ・ 校区単位で比較すると、不満度の高い地区があり、交通モード別ではバス及びタクシーの不満割合が比較的高い ・ 「どちらともいえない」という回答割合が増加 	
基本方針1 「多様な ネットワーク 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」	乗り継ぎに関 する不満割合減少 (名鉄バス安城線) 現況未満	※現況 27.8%	42.2%		41.0%	<ul style="list-style-type: none"> ・ 名鉄バス岡崎・安城線及びあんくるバスは目標を達成したが、名鉄バス安城線は未達成 ・ 名鉄バス安城線で乗継先のほとんどを占める鉄道との乗り継ぎダイヤの設定や、乗換案内サービスによる情報発信を実施しているが、「待ち時間」や「乗り継ぎ情報、乗り継ぎの分かりやすさ」の不満度が高い 	
	(名鉄バス岡崎・安城線) 現況未満	※現況 36.8%	33.3%		21.1%		
	(あんくるバス線) 現況未満	※現況 43.5%	48.4%		38.0%		

※緑着色部は、令和4年度地域内フィーダー系統確保維持改善計画における目標値及び実績値

＜安城市地域公共交通網形成計画における目標と評価指標＞

計画目標・評価指標・評価指標		達成状況					考察
		H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	
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」	各拠点、デンパークの年間バス利用者数 (JR安城駅) 146,100人	145,318人	145,318人	137,894人	104,864人	107,666人	<ul style="list-style-type: none"> ・ R1年度までは順調に推移していたが、新型コロナウイルスの影響によりR2年度に大きく落ち込んだ。R3年目は回復傾向だが目標は未達成 ・ コロナ禍に外出頻度が減少した理由は、不要不急の外出自粛に次いで、公共交通利用による感染リスクの不安が高い ・ H30年度に実施したパターンダイヤ導入及び他路線との乗継を考慮したダイヤ改正によるサービス改善や、デンパークへの延伸によりR1年度までは順調に推移しており、公共交通軸の維持・活性化が図られた
	(JR三河安城駅) 15,800人	17,330人	17,217人	18,348人	13,961人	16,678人	
	(名鉄新安城駅) 93,900人	95,926人	96,344人	95,136人	69,995人	73,190人	
	(名鉄桜井駅) 17,800人	18,705人	18,897人	17,564人	13,625人	13,643人	
	(デンパーク) 7,400人	6,522人	7,221人	6,338人	3,700人	4,965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」	公共交通サービスの認知度 現況値以上	※現況 73.3%	75.6%			76.5%	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各種施策の継続実施の効果により、認知度が上昇し、目標を達成 ・ 公共交通の存在自体への認知度が高いが、実際に利用する情報（ダイヤや行ける場所等）の認知度は低い
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」	地域と行政の取り組み件数 (新規施策のみ) 累計5件	1件	1件	1件	0件	2件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通を勉強するための資料配布、バスの乗り方教室、地域の集会での意見交換会等を実施し、目標を達成 ・ 地域との取り組みにより住民の意識の醸成が図られ、移動も含めた地域のあり方の検討を行う可能性がある地区も見受けられたが、会の立ち上げには至っていない
	(仮称) 地域の交通を応援する会の立ち上げ 新規立ち上げ	-	-	-	-	-	

＜安城市地域公共交通網形成計画における評価と次期計画に向けた取組方針＞

計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
<ul style="list-style-type: none"> ・ コロナの影響により利用者が減少したが、移動制限下でも、コロナ前の約7割が利用 ・ 公共交通全体の利用者数は昨年度に比べて回復傾向 (補助路線も同じ傾向) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動制限下での利用状況から、現在の公共交通が生活に欠かせない移動手段として定着しており、今後も現在のネットワークを維持・活性化する ・ 利用者の回復傾向を維持するため、感染リスクの不安から公共交通の利用を控えた方に対し、コロナ対策情報等の発信等により、安心して利用できることを周知する ・ 加えて、新たな公共交通利用者を獲得するため、観光、教育等様々な分野との連携により、公共交通の利用者回復を目指す
<ul style="list-style-type: none"> ・ 中学校区単位における公共交通全体の不満度は改善 ・ 校区単位で比較すると、不満度の高い地区があり、交通モード別ではバス及びタクシーの不満割合が比較的高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・ これまで実施してきた施策を改善しながら継続実施していく ・ バスにおいて、不満割合が高い項目解消のためには、事業費の増加を伴うが、一方で市の負担・利用者の負担額は現状を望む声が多数であることから、現状の事業規模での改善を実施する ・ 一般タクシーにおいて、不満割合の高い項目解消のためには供給台数増加が伴うが、運転手不足のため、十分な供給ができていないことから、運転手不足解消に向けた施策を実施する
<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗り継ぎ拠点における利用者はコロナ前までは順調に推移しており、乗り継ぎに対する不満は1路線を除いて改善 ・ 未改善路線において、「待ち時間」や「乗り継ぎ情報、乗り継ぎの分かりやすさ」の不満度が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗り継ぎの利便性を高めるためのダイヤ見直しや運行情報の見える化（バスロケ、Google Maps対応等）等の施策を改善しながら継続実施していく ・ 遅れ時間や適切な乗り継ぎ時間に配慮したダイヤを設定や、わかりやすい乗り継ぎ情報発信等サービスの改善を図り、これらの情報や便利なサービスの存在・利用方法を周知PRする

＜安城市地域公共交通網形成計画における評価と次期計画に向けた取組方針＞

計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の存在自体の認知度は高いが、実際に利用するまでには至っていない 	<ul style="list-style-type: none"> これまで実施してきた時刻表やバスマップ、バス活用ガイド等の公共交通情報発信について、施策内容を改善しながら継続実施する 本市の公共交通における移動分担率は低く、実際に利用するための情報の認知度も低いことから、地域住民が公共交通を「自分ごと」として捉えるための意識の醸成を図るため、地域住民との意見交換会や乗り方教室等を実施する
<ul style="list-style-type: none"> 計画期間中、新たな施策を実施し、住民の意識の醸成を図ったが「(仮称)地域の交通を応援する会」の立ち上げには至っていない 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な公共交通体系の構築には、地域住民、行政、交通事業者がそれぞれの役割を果たす中で、三位一体の取り組みが基本であり、特に地域のニーズに合致した利用促進策の展開やバスサービスの見直しを実現には、地域住民が主体的に活動することが重要。 活動実施のためには、地域住民が、地域の移動に関する問題を「自分ごと」として捉え、自ら主体的に考え、行動するための場が必要であることから、地域住民が地域の問題を自分ごととして「考える」ことから始める「(仮称)地域の交通を考える会」の立ち上げとその運営を支援する取り組みを実施



現計画の評価結果に加えて、上位計画・社会動向等を反映した「安城市地域公共交通計画(2023.4～2028.3)」を策定

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た
関係者が連携・協働した利用促進策の継続展開

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	<p>評価できる取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムデータを活用し、各路線の運行状況を解析し、慢性的な遅れの解消に向けたダイヤ改正を行ったことを評価します。 ・外国語版あくるバスマップを公共施設等において配布し、利用者利便を図ったことを評価します。 ・時刻表、バスマップ、バス活用ガイドを用いたバスの乗り方教室を主に高齢者を対象に実施し、バスロケーションシステムの使い方などを周知することで自家用車から公共交通への転換を推進したことを評価します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステム等による情報提供やバス案内人、バス活用ガイド等により、利用促進を引き続き実施した。 ・夏休み無料乗車キャンペーンの対象を、これまでの小学生に加えて中学生も対象として実施し、更なる利用促進を図った。 	<ul style="list-style-type: none"> ・これまで取り組んできた利用促進事業に改善を加えて継続的に実施することで、利用者の回復とさらなる活性化を図りたい。
	<p>期待する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次期地域公共交通計画の作成にあたって、バス利用実態調査、市民アンケートの結果、関係するバス・タクシー運行事業者の現状などを分析し、地域に足を運ぶなど踏み込んだニーズの把握により、公共交通の維持活性化に向けた取り組みに十分反映させたものとなるよう期待します。 ・「まちかど講座」を通じて新たな需要の開拓や新型コロナウイルス感染予防対策の周知に取り組むことを期待します。 ・地域間幹線系統について、隣接市及び運行事業者とともに今後のあり方や活性化方策など検討されるよう期待します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・次期地域公共交通計画作成にあたり、市民アンケートをはじめとした各種調査結果に加えて、交通事業者や地域住民との意見交換会等により、事業実施者、利用者双方の目線での意見を収集・分析し、計画に反映させた。 ・「まちかど講座」の他、地域の勉強会への講師派遣や、地元集会での意見交換会により公共交通のPRを実施するとともに、安城市公式HPや公共施設のサイネージを活用した新型コロナ対策に関する情報発信を実施した。 ・大河ドラマ「どうする家康」に起因する観光施策との連携により、市内だけでなく隣接する岡崎市とも連携し、市内外の観光と公共交通をPRすることにより、利用促進を図った。 	<ul style="list-style-type: none"> ・次期計画「安城市地域公共交通計画」を策定し、次年度以降も引き続き公共交通の維持・活性化に向けた取り組みを推進する。

※前回：令和4年3月10日、前々回：令和3年3月1日

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前々回	<p>評価できる取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス全ての停留所の名称表示に外国語表記を追加し、また、バス時刻表及びバスマップを外国語版に修正されたことが確認できました。 ・バスロケーションシステムによる情報提供、Googleマップ等での検索対応、主要バス停に案内人を配置した対応を引き続き実施されていることを評価します。 ・バス時刻表及びバスマップを作成し、調査事業が計画どおり実施されたことが確認できました。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステム等による情報提供やバス案内人、バス活用ガイド等により、利用促進を引き続き実施した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・これまで取り組んできた利用促進事業に改善を加えて継続的に実施することで、利用者の回復とさらなる活性化を図りたい。
	<p>期待する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・R3年度に予定しているあんくるバスの利用実態調査を確実にを行い、ダイヤや乗り継ぎ等の改善に繋がることを期待します。 ・あんくるタクシーの利用について、利用ニーズやあんくるバスとの接続など、運行形態の分析や改善策を検討されることを期待します。 ・上記の他、周辺市町村との連携を含め、公共交通ネットワークの構築に向けて取り組むことを期待します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・あんくるタクシーの利用について、地元町内会長の協力のもと、乗り方教室と利用ニーズの調査を実施した。 ・バス利用実態調査を実施し、安城市の課題を整理するとともに、次年度策定予定の地域公共交通計画へ反映する。 ・周辺市との定期的な情報交換を行い、公共交通ネットワークの維持に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・R3バス利用実態調査及びR4市民アンケートより、これまでの取組みを評価するとともに課題を整理し、次期計画に反映させる。 ・周辺市と連携した利用促進策を検討する

※前回：令和4年3月10日、前々回：令和3年3月1日

<安城市地域公共交通網形成計画における評価の推進体制>

・ 評価・検証の考え方及びその手順

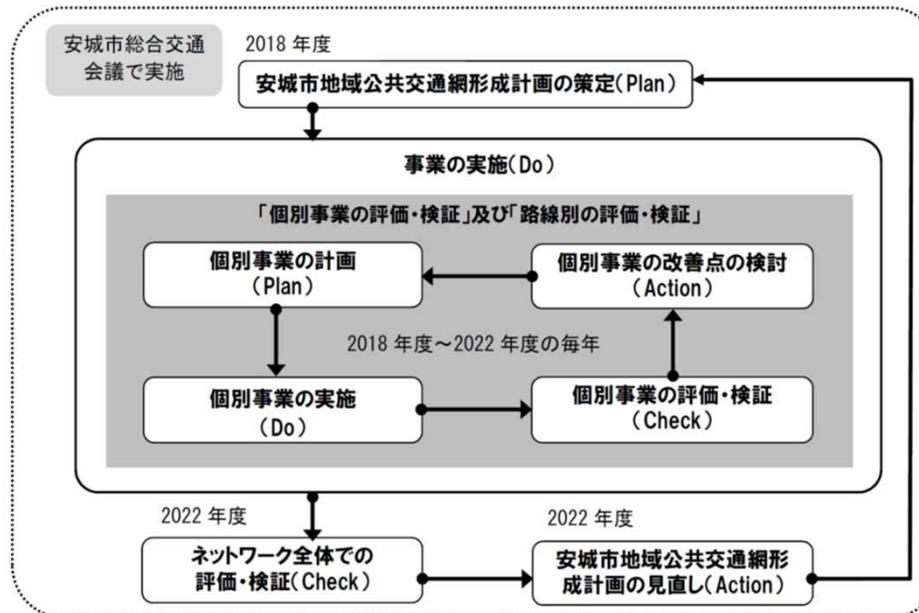
本計画で実施する事業は、事業計画、事業実施、評価・検証、改善策の検討といったPDCAサイクルを毎年繰り返し実施することで効果的に推進するものとします。

また、実施した事業の効果や達成状況を総合的に捉え、本計画における評価指標の達成状況を評価・検証することで最終年度に安城市地域公共交通網形成計画の見直しを実施します。

<評価・検証の考え方>

- 公共交通ネットワークの評価・検証、改善策の検討は、安城市総合交通会議（事務局が必要な整理を行い、その結果を各委員が協議）で実施
- 個別事業は、毎年実施する「個別事業の評価・検証」により各事業の実施状況や目標値の達成状況を評価・検証し、目標値を達成できていない場合は、その要因の分析と改善策の検討を実施
- バス路線の運行は、毎年実施する「路線別の評価・検証」により個別路線の利用状況、運行状況、目標値の達成状況を評価・検証し、対策が必要な場合は、その要因の分析と改善策の検討を実施
- 目標年次の2022年度を最終年度として、段階的に評価・検証を踏まえた改善策を検討するとともに、最終年度では上位関連計画の見直し等を踏まえ、安城市地域公共交通網形成計画の見直しを実施

図 公共交通ネットワークの評価・検証の流れ（PDCAサイクル）



【協議会の実施状況】

- ・ 令和4年度第1回安城市総合交通会議 6月20日
主な議題 安城市地域公共交通策定に係る市民アンケート内容について
- ・ 令和4年度第2回安城市総合交通会議 9月27日
主な議題 安城市地域公共交通計画（素案）について
- ・ 令和4年度第3回安城市総合交通会議 12月13日
主な議題 安城市地域公共交通計画（原案）について
- ・ 令和4年度第4回安城市総合交通会議 1月10日
主な議題 安城市地域公共交通計画（最終案）について
- ・ 令和4年度第5回安城市総合交通会議 3月（予定）
主な議題 安城市地域公共交通計画に係るパブリックコメントの実施結果について