

安城市地域公共交通計画

概要版

2023年4月

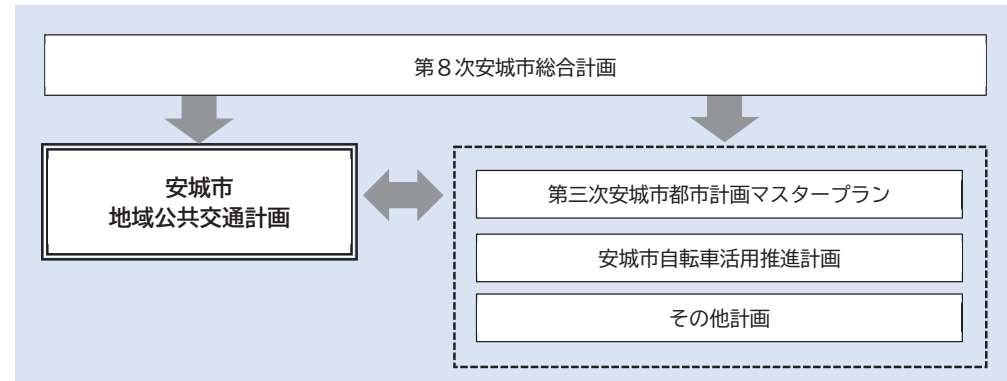
安城市

計画策定の背景と位置づけ

安城市では、これまで継続した公共交通施策を実施しており、一定の効果を確認できています。しかし、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う利用者の減少、人口構造の変化といった社会課題や、都市開発による移動需要の変化などに対応するため、将来のまちづくりと連携した公共交通ネットワークを検討する必要があります。本計画では、これまで取り組んできた現計画である「安城市地域公共交通網形成計画」の施策を継承しつつ、変化する社会情勢等に対応した持続可能な公共交通ネットワークの維持・活性化を図ることを目指します。

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。

▼安城市地域公共交通計画の位置づけ



安城市の地域公共交通の課題

上位計画・関連計画

- ・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
- ・自転車活用推進計画

安城市の現状や社会的動向

- ・安城市の概況や公共交通の現状
- ・公共交通を取り巻く社会動向
- ・各種調査結果

これまでの実施施策の評価

- ・現計画における実施施策
- ・現計画の評価

課題① 公共交通ネットワークの維持・活性化

- ・まちづくりと連携した公共交通ネットワークの維持・活性化
- ・市内外の移動を支える公共交通ネットワークの維持・活性化
- ・地域の輸送資源の活用

課題② ニーズに対応した公共交通サービスの提供

- ・現行の公共交通サービスの継続
- ・市民のニーズに対応した公共交通サービスの充実と周知

課題③ 将来の変化への対応

- ・人口減少や高齢化への対応
- ・新たな技術の活用
- ・新たな都市開発への対応

課題④ 関係者の連携・協働

- ・関係者が連携した取組
- ・利用促進施策の展開

安城市の公共交通が目指す姿と基本方針

本計画では、「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」の実現を継続して目指すこととします。

公共交通が目指す姿の実現のためには、「バス」を含んだ本市の公共交通を構成する多様な公共交通手段の連携が必要であることや、公共交通利用者である地域住民だけでなく、行政や公共交通サービスを担う交通事業者が、それぞれの立場を尊重しつつ、三位一体の取り組みを実施することが必要であることから、「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が確立されたまち」、「地域住民・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」の3つに主眼を置き、基本方針に基づく各種施策により公共交通が目指す姿を実現します。

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
- 地域住民・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

- 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、公共交通サービスを担う交通事業者の事業体制等を踏まえながら、利用者ニーズに応じたサービスの見直しを実施します。
- 公共交通の利用状況をより正確に把握することにより、新型コロナウイルスの影響により変化した利用状況に対応したサービスへの改善を図ります。
- 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を実施します。

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

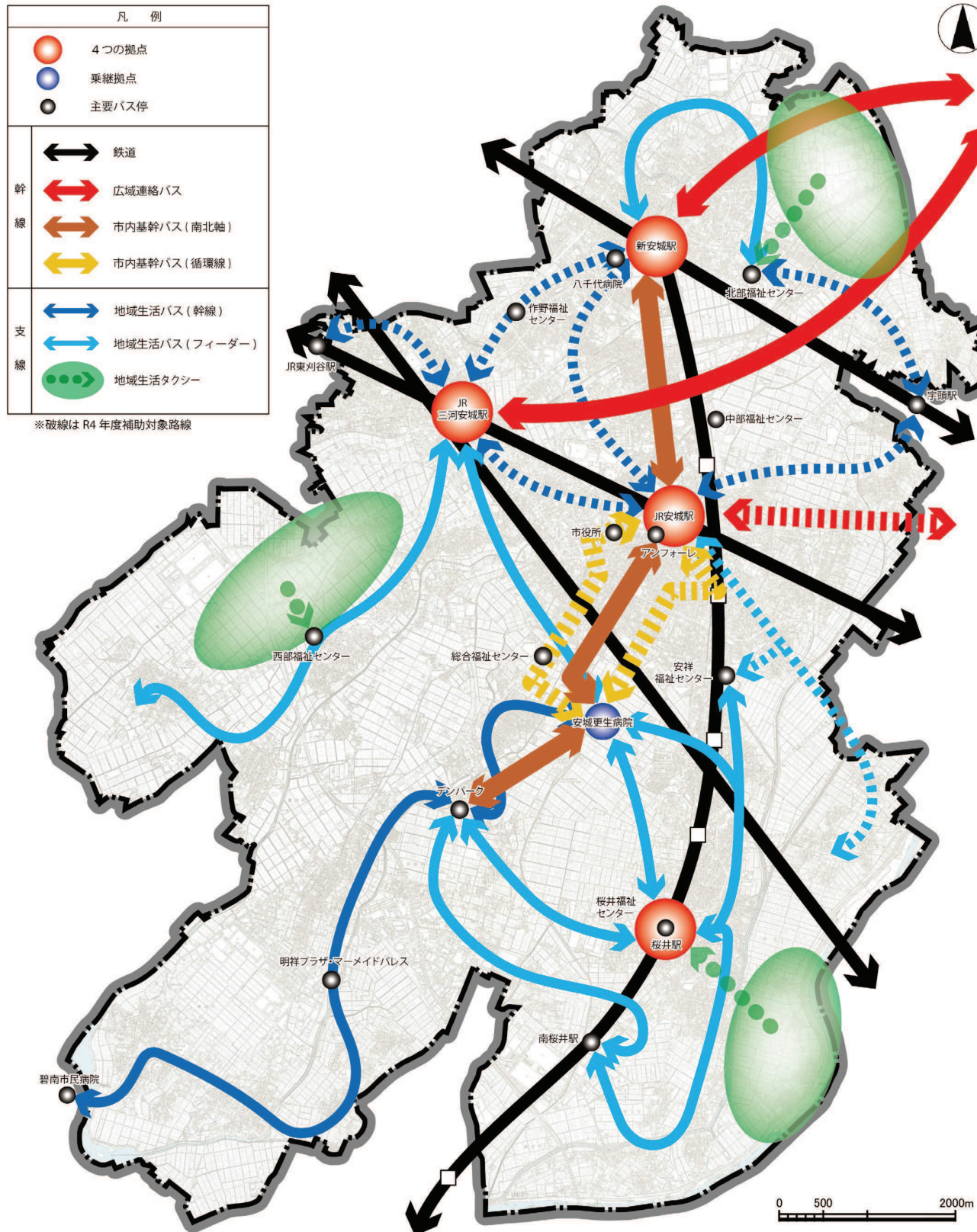
- 将来の変化に対応するため、社会情勢や試験運行状況等の動向を注視しながら、新モビリティの導入や地域の輸送手段の活用も含めた交通手段やサービスの在り方を調査・研究します。
- 公共交通サービスを今後も維持・確保するため、新技術等の活用による既存事業の見直しを行うとともに、利用者負担の在り方も含めた検討により経済性の向上を図ります。
- 新たな都市開発動向に合わせた公共交通ネットワークを検討します。

基本方針3 持続可能な公共交通体系の構築に向けた関係者が 連携・協働した利用促進施策の継続展開

- 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ことにより、本市が目指す「幸せつながる健幸都市」の実現を目指します。
- 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、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。

公共交通の機能分類

▼安城市の将来公共交通ネットワークイメージ



▼地域公共交通の役割

	系統	対象路線	路線の役割	確保・維持策
広域幹線	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	都市間を結ぶ広域的な移動需要に対応	需要に応じた運行水準を確保するために、今後も維持することが必要
	広域連絡バス	名鉄バス岡崎安城線 高速バス	市内外を結ぶ広域的な移動需要に対応 都市間を結ぶ広域的な移動需要に対応	需要に応じた運行水準を確保するため、国庫補助(幹線) ^{※1} を活用しながら今後も維持することが必要 需要に応じた運行水準を確保、今後も維持することが必要
地域内幹線	市内基幹バス(南北軸)	名鉄バス安城線	市内の南北方向の移動需要に対応	幹線や支線との乗継ぎに配慮した運行水準を確保するために、今後も維持することが必要
	市内基幹バス(循環線)	あんくるバス 循環線右まわり 循環線左まわり	まちなかの移動手段として機能するとともに、各路線からの乗継ぎ需要に対応	幹線や支線との乗継ぎに配慮した運行水準を確保するために、国庫補助(フィーダー) ^{※2} を活用しながら今後も維持することが必要
支線	地域生活バス(幹線)	あんくるバス 西部線・作野線・東部線・南部線		地域内幹線や広域幹線への乗継ぎに配慮し、需要に応じた運行水準を確保するため、国庫補助(幹線) ^{※1} を活用しながら今後も維持することが必要
	地域生活バス(フィーダー)	あんくるバス 安祥線・桜井線・高棚線・北部線・桜井西線	幹線に接続し、市内の主要施設相互を連絡する地域内の移動需要に対応	地域内幹線、広域幹線及び地域生活バス(幹線)への乗継ぎに配慮し、需要に応じた運行水準を確保するため、国庫補助(フィーダー) ^{※2} を活用しながら今後も維持することが必要
	地域生活タクシー	あんくるタクシー		あんくるバスへの乗継ぎに配慮し、需要に応じた運行水準を確保するために、今後も維持することが必要
	個別輸送	一般タクシー		上記地域公共交通を空間的・時間的に補完し、鉄道やバスが運行されない地域や時間帯の移動需要にも対応
	個別輸送	レンタサイクル		まちなかの移動手段として機能するとともに、上記公共交通の端末移動需要に対応

※1 国庫補助(幹線): 地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持を目的に、国土交通省が地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行に対して交付する補助金。

※2 国庫補助(フィーダー): 地域間交通ネットワークと密接な地域内の公共交通の運行に対して、国土交通省が交付する補助金。

▼補助対象系統

系統	路線	補助事業
広域連絡バス	名鉄バス岡崎安城線	幹線
市内基幹バス(循環線)	あんくるバス 循環線右まわり	フィーダー
	あんくるバス 循環線左まわり	フィーダー
地域生活バス(幹線)	あんくるバス 西部線	幹線
	あんくるバス 作野線	幹線
	あんくるバス 東部線	幹線
地域生活バス(フィーダー)	あんくるバス 安祥線	フィーダー

計画の目標値と評価

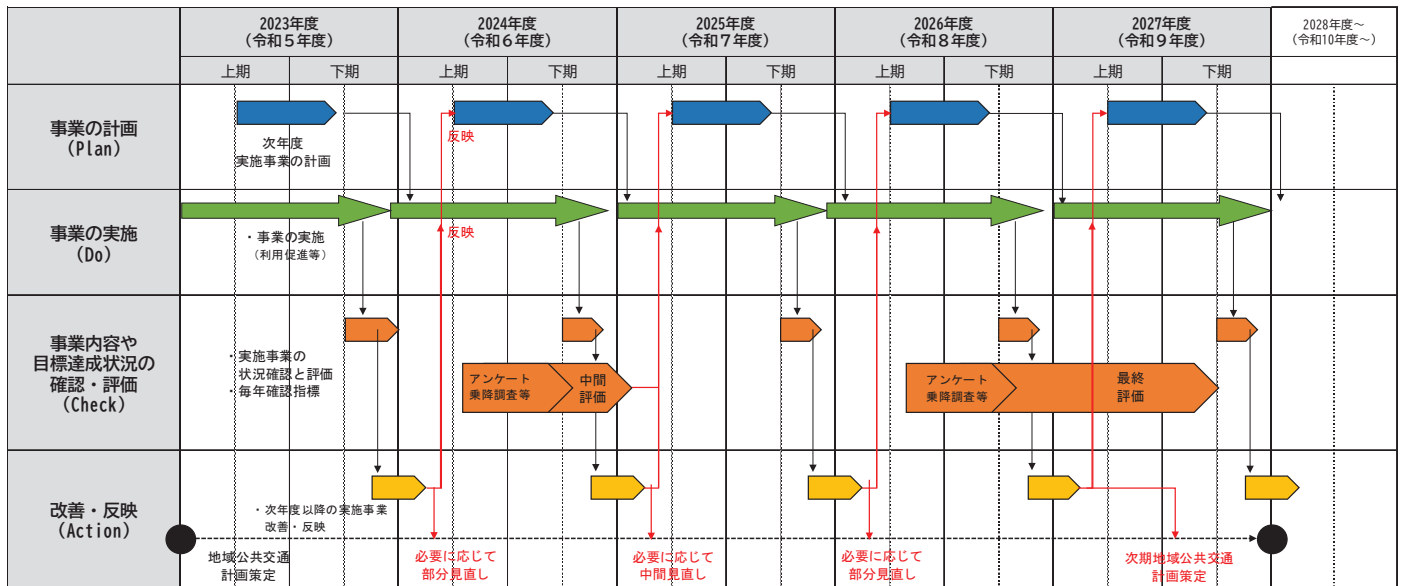
本計画で実施する事業は、計画期間内及び年度単位において、計画の進捗管理・評価を毎年度実施し、評価内容に応じて、次年度以降の事業への反映や、計画の部分見直しを実施するものとします。

中間年度及び最終年度においては、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・検証します。また、最終年度には、安城市地域公共交通計画を見直します。

▼計画の目標値

目標1 公共交通全体の利用者数	
現況値（2021年度） 1,277万人	目標値（2027年度） 1,686万人
目標2 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	
現況値（2021年度） 646円	目標値（2027年度） 現況値以下
目標3 「(仮称)地域の交通を考える会」の立ち上げ	
現況値（2022年度） -	目標値（2027年度） 新規立ち上げ

▼計画期間における進捗管理・評価スケジュール



▼年度単位の進捗管理・評価スケジュール

