

安城市地域公共交通計画

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 2

1 章 計画の区域と期間

- (1) 計画の区域 3
- (2) 計画の期間 3

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 4
- (2) 安城市の概況整理 7
- (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 24

3 章 各種ニーズ調査の実施・分析

- (1) 市民アンケート調査 29
- (2) バス利用者アンケート調査 36
- (3) 地域・交通事業者ヒアリング 40

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位置付けた事業の進捗状況 42
- (2) 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 45
- (3) 未達成指標の要因分析 47

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個別課題の整理…………… 50
- (2) 安城市における地域公共交通の集約課題 …………… 53

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 …………… 56
- (2) 公共交通の機能分類 …………… 57
- (3) 基本方針 …………… 59

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…………… 63
- (2) 目標を達成するために実施する事業…………… 64
- (3) 各事業の事業スケジュール及び事業主体 …………… 70

8章 計画の達成状況の評価

- (1) 計画の評価・検証…………… 71
- (2) 計画の確認指標…………… 72

資料編

- (1) 計画目標の設定根拠…………… 75
- (2) 人口メッシュと公共交通利用圏域…………… 78
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業補助金について…………… 80
- (4) 安城市総合交通会議について…………… 83

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、これまで継続した公共交通施策を実施しており、2018 年 4 月に策定した「安城市地域公共交通網形成計画」においては、交通モードごとの計画策定ではなく、すべての交通に関する施策を一元的に検討し、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの維持・活性化を図ることを目的に、様々な施策を実施してまいりました。

2018 年には、民間バス路線である名鉄バス安城線のデンパーク延伸や、本市が運営するあんくるバス循環線へのパターンダイヤ導入及び乗り継ぎを考慮したダイヤ改正等により、利便性の向上を図りました。また、公共交通への転換を促すモビリティマネジメントを継続して実施し、公共交通の利用促進に努めてまいりました。その結果、2019 年度に実施した計画の中間評価において、公共交通の利用者や認知度は順調に推移しており、これまでの施策によって構築された公共交通ネットワークや利用促進に対する一定の効果を確認できました。

しかしながら、2020 年より全世界で大流行した新型コロナウイルス感染症の蔓延防止のため、不要不急の外出自粛等により、人々の移動自体が大きく減少し、本市における公共交通の利用者もコロナ前と比べて約 7 割まで減少しました。特に、鉄道やバスに比べて一般タクシーへの影響は大きく、市内一般タクシー事業者の廃業という未曾有の事態も発生しております。

一方、コロナ禍の移動制限下においても約 7 割の利用があることから、現在のネットワークが市民の生活に欠かせない移動手段として定着しており、市民の日常の移動手段の確保のため、現在の公共交通ネットワークを今後も維持していくことが必要です。2022 年現在においては、感染対策やワクチンの普及等により、公共交通利用者はやや回復傾向ですが、コロナ前の水準の 8 割程度の回復に留まっている状況であることから、公共交通ネットワークを担う鉄道、バス、一般タクシーなどの交通事業者が安定的に事業を継続するためにも、公共交通利用者の回復を図ることが重要です。

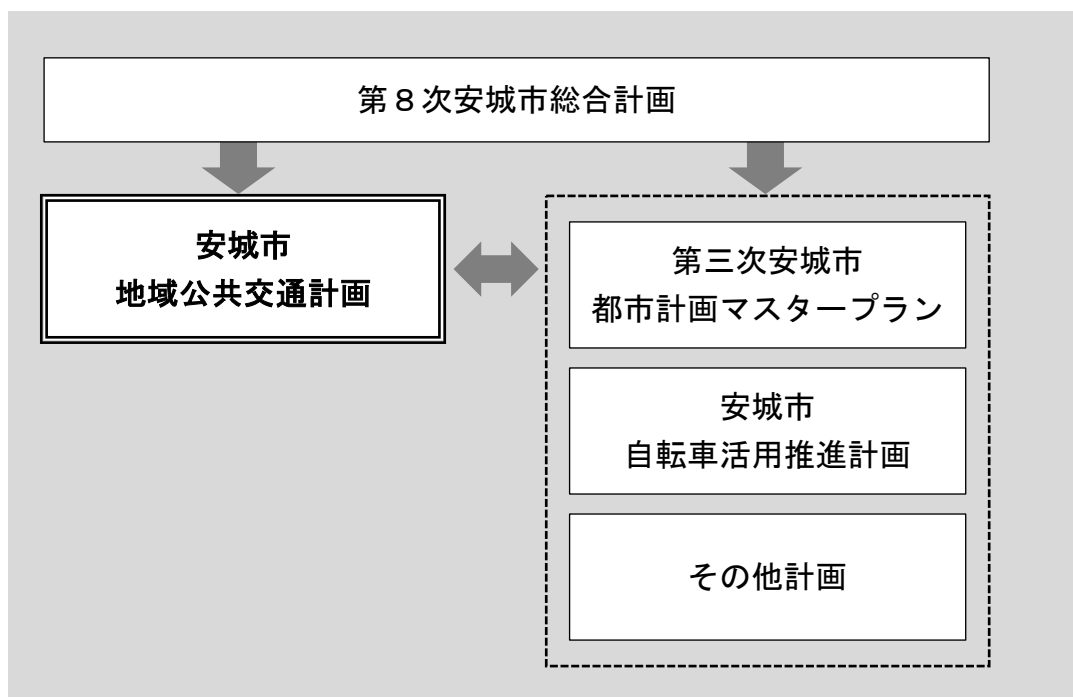
また、人口構造の変化や、脱炭素社会実現などの社会的課題へ対応し、安城市が目指す健幸都市実現のため、公共交通サービスの効率的・効果的な改善や、教育、文化、観光等の様々な分野と連携した新たな施策を、地域住民、行政、交通事業者等が連携・協働して実施することにより、過度な自動車依存から公共交通への利用転換を図り、公共交通全体を活性化することが必要です。加えて、今後予定される大東町の大規模商業施設や三河安城駅周辺の多目的交流拠点施設等の都市開発による移動需要の変化も予想され、将来のまちづくりと連携した公共交通ネットワークを検討する必要があります。

そのため、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。

(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



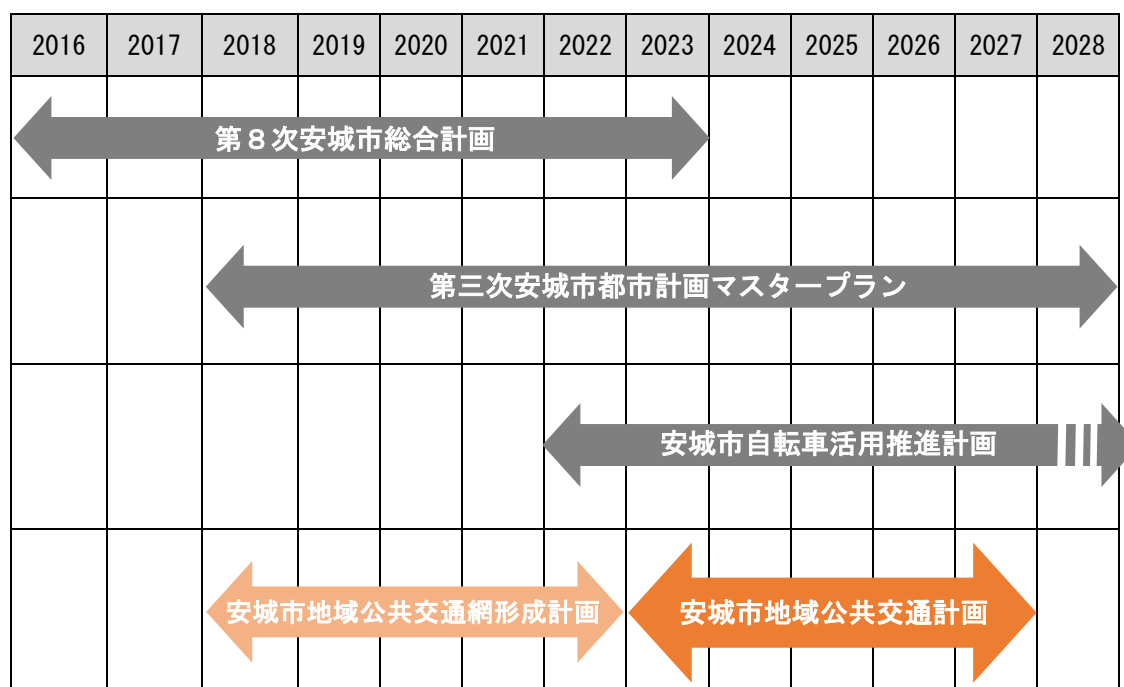
1 章 計画の区域と期間

(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。



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

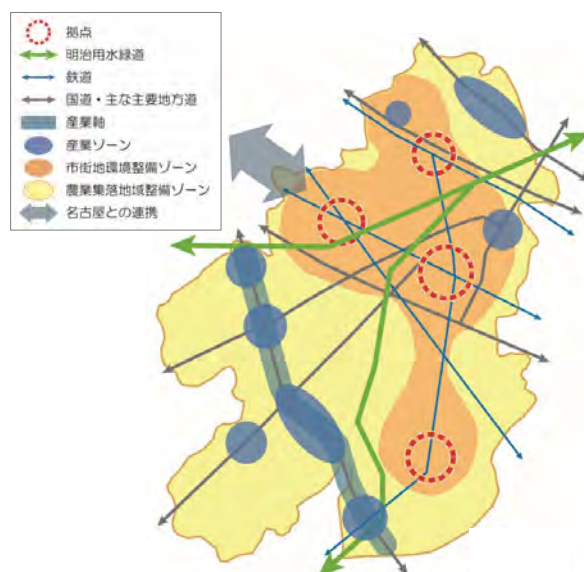
第8次安城市総合計画では、基本理念を「市民一人ひとりが生活の豊かさとともに幸せを実感できるまち」としています。「豊かさ」や「幸せ」を実感できる要素である「健康」「環境」「経済」「きずな」「こども」の5つのうち、「健康」を軸に据え、「幸せつながる健幸都市安城」の実現を目指しています。

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るとともに、定住人口の増加につながる魅力的なまちづくりを推進するため、新たな土地利用を図っていきます。

- ・ 4つの拠点を核とした市街地の形成
- ・ 名古屋との連携強化
- ・ 健康づくりの支援
- ・ 優良農地の保全
- ・ 新たな発展に向けた工業用地の計画的誘導

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 JR 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

第三次安城市都市計画マスタープランでは、安城市の目指す都市像の実現に向け、目指すべき都市づくりの目標として以下の5つを定めています。

	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！安心・安全に暮らせる都市づくり。
	みんなで心地よさををつくる！人と自然が共生する都市づくり。

②土地利用構想及び交通体系（公共交通）の形成方針

土地利用構想は、「第8次安城市総合計画」の土地利用構想を基に、安城市の都市構造の特徴をより深めコンパクトな生活圏を構築するなどの土地利用の基本的な考え方を踏まえながら「これから10年における都市づくり」における土地利用構想を定めています。

また、交通体系（公共交通）の形成方針として、以下の3つを定めています。

- 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 土地利用構想

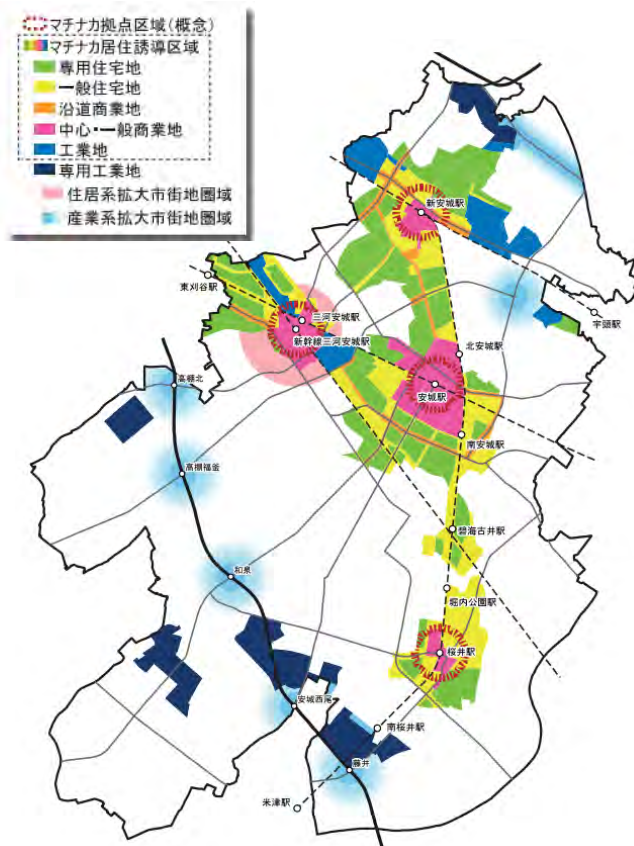
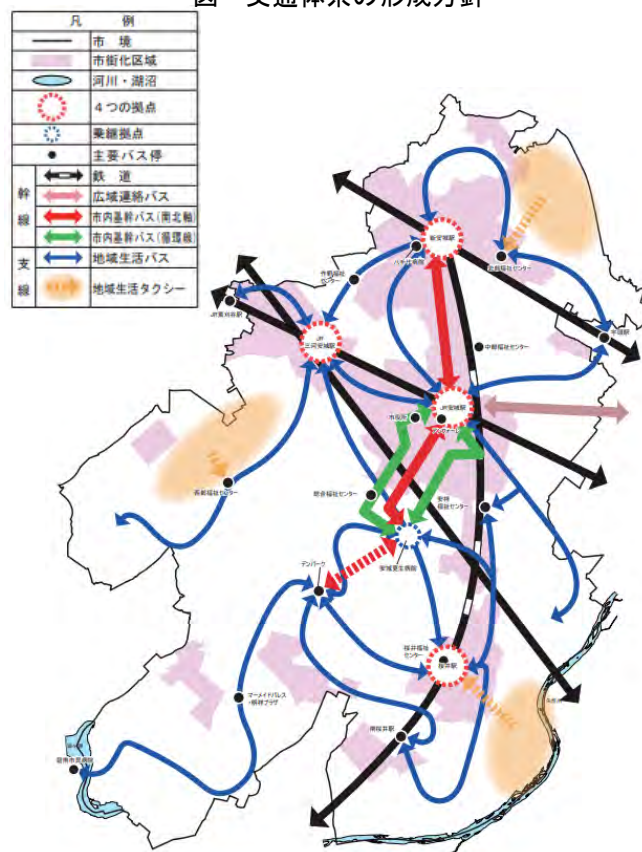


図 交通体系の形成方針



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

安城市では、心身の健康に効果的で環境にもやさしい自転車を、クルマにかわる都市交通の一手段として位置づけ、3つの基本目標と目標を達成するための12施策の推進により、自転車利用を促進するまちづくりを進め「健康都市」の実現を目指しています。



施策③ シェアサイクルの普及推進

- 自転車利用における新たな仕組みであるシェアサイクルを導入することにより期待できる効果を見据え、民間事業者と連携、協力を図りながら、導入に向けた研究を進めていきます。

施策④ 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進

(1) 主要駅周辺等の駐輪場整備

- 自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅周辺においては、鉄道事業者と協力するなど、鉄道駅周辺での駐輪空間の確保に努め、利用の向上を図ります。
- 土地区画整理事業の進捗状況等により、今後、駅利用者の増加が見込まれるJR安城駅、名鉄桜井駅等の駐輪場は、利用状況を見ながら整備の必要性について検討を行います。
- その他の鉄道駅や市役所等の行政施設においても、利用状況をふまえ、適切な駐輪空間の確保に努めます。

(2) 民間による自転車駐輪場の整備促進

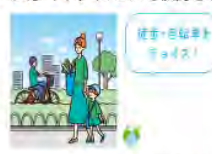
- 「自転車等の放置防止に関する条例」の適用による駐輪場の整備を進めるとともに、地域のニーズをふまえながら、適用地域、適用建物用途の拡大等、必要に応じ見直しを実施します。
- 民間駐輪場の整備を助成する制度を運用する等により、民間による駐輪場の整備促進を検討します。

(3) 駐輪場の効果的な運用

- 各駐輪場の利用率向上を図るため、地域のニーズに対応した料金体系の検討・見直しや、出入口でのICカード化等の情報通信技術の活用を必要に応じて検討します。
- 駐輪場の位置や料金等について、広報あんじょうや市公式ウェブサイト等により分かりやすい情報の見える化を推進します。

施策⑤ まちづくりと連携した総合的な取組の実施

- 自動車に依存しない交通体系を確立するため、その日の天候、気分等により、自転車とバス、鉄道等の公共交通機関を賢く使い分けることについて、広報あんじょうや市公式ウェブサイト等を通じて広く市民に呼びかけるとともに、推進するための施策の導入について検討します。
- 鉄道駅での駐輪場を整備することにより、鉄道と自転車の乗継ぎの利便性を高めるとともに、広報あんじょうや市公式ウェブサイト等での積極的なPRにより、サイクル・アンド・ライドを推進します。
- バスと自転車の乗継ぎの利便性を高めるため、公共施設の駐輪場や空地を利用してバス利用者用の駐輪場を整備する等、クルマに過度に依存しないためのしくみづくり（サイクル・アンド・バスライド）について検討します。



クールチョイス啓発
(出典) 愛知県



サイクル・アンド・ライドのイメージ
(出典) 金沢市

- 土地区画整理事業等の市街地整備において、道路空間の無電柱化の整備に合わせ、自転車通行空間を一体的に確保することを推進します。
- 立地適正化計画においてマチナカ拠点区域として位置付けられた4駅周辺においては、コンパクト・プラス・ネットワークの実現を目指し、移動手段としての自転車利用を促進します。



南明治土地区画整理事業地内



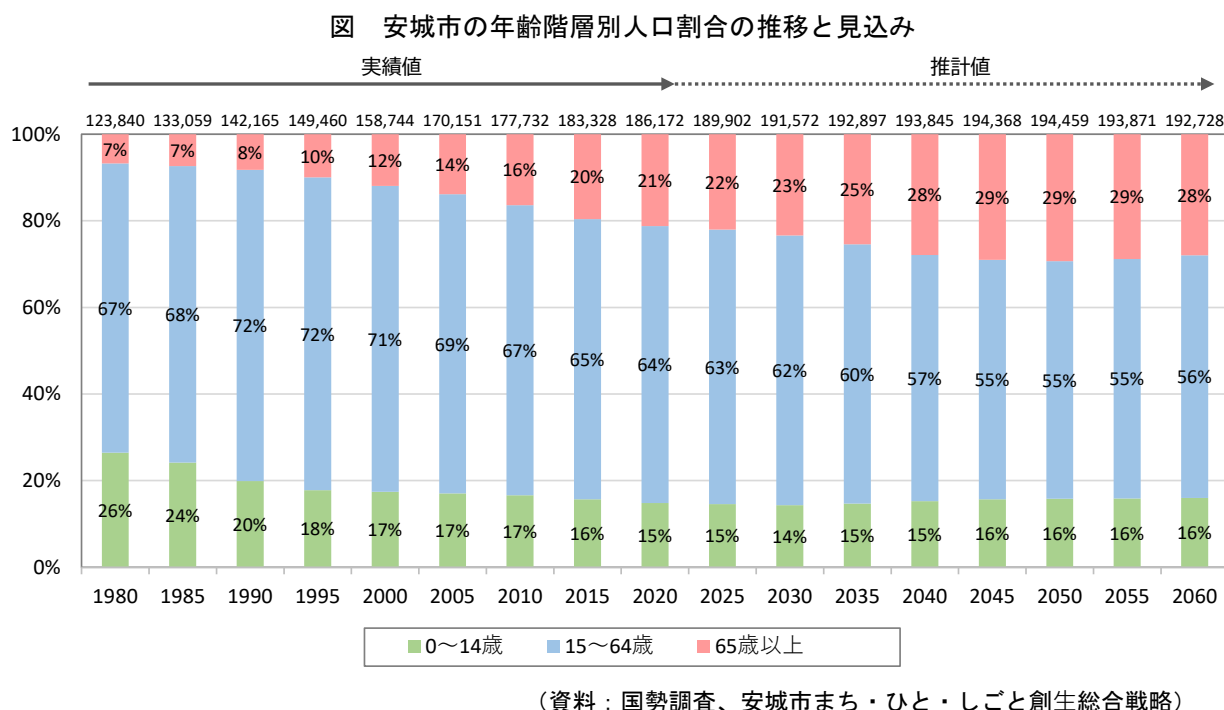
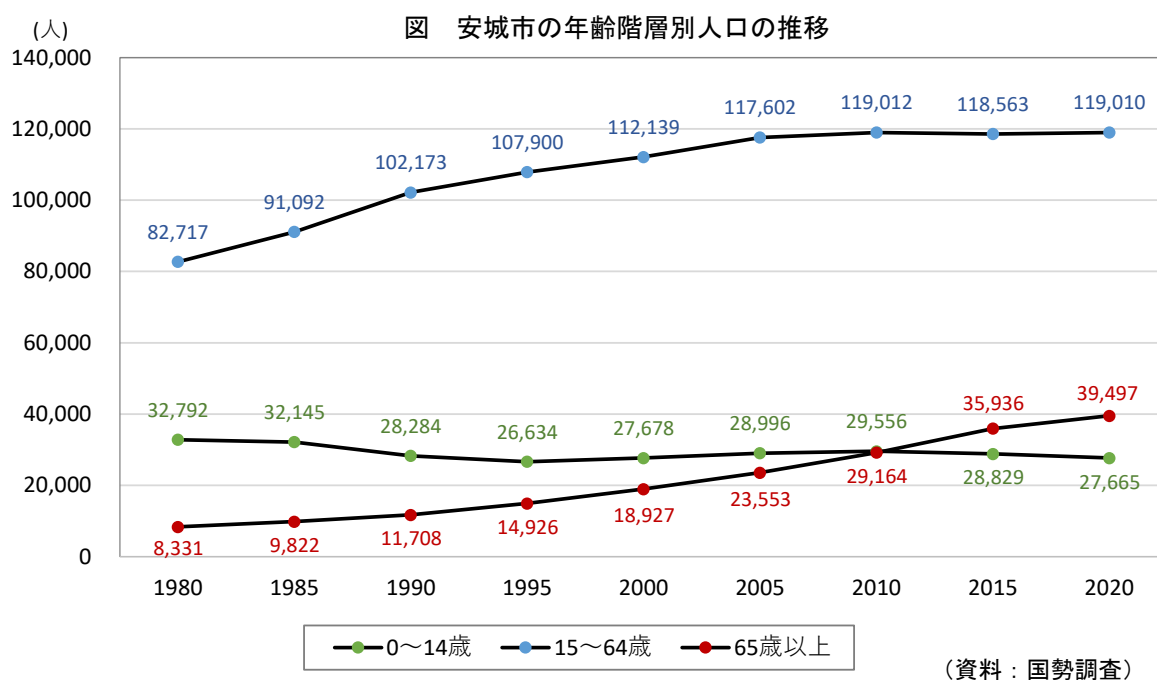
(資料：安城市自転車活用推進計画)

(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、高齢者の人口が増加し、2027 年には約 4 人に 1 人が高齢者となる見込みです。

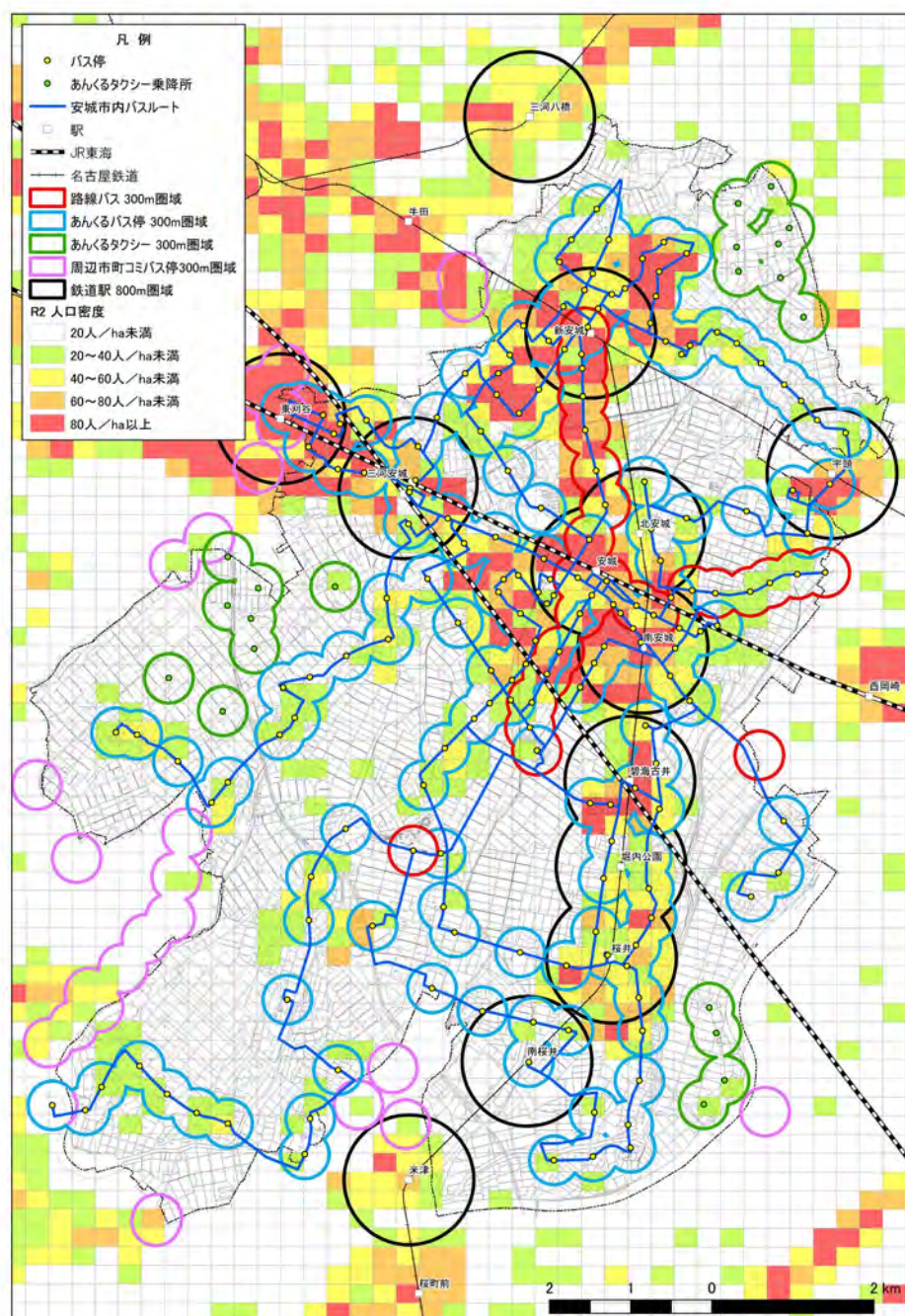


2) 人口密度と鉄道・バス路線の状況

鉄道駅、路線バス、あんくるバス、あんくるタクシー停留所の公共交通利用圏域と人口密度の状況をみると、人口密度の高いエリアは概ね公共交通利用圏域に含まれており、夜間人口の83.4%をカバーしています。

なお、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との整合を図るため、都市構造評価における公共交通の徒歩利用圏域として設定した、鉄道駅から800m、バス停から300m を公共交通利用圏域として設定しています。

図 人口メッシュと公共交通利用圏域 (2020 年)

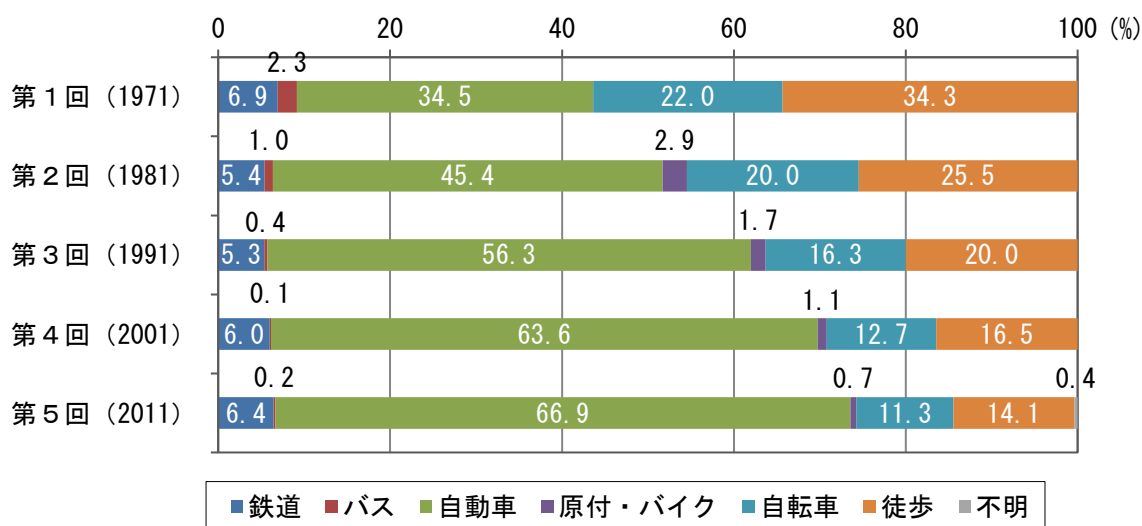


※鉄道駅から800m、バス停から300mを公共交通利用圏域と設定
(資料：2020年国勢調査人口メッシュ)

3) 都市交通特性

中京都市圏パーソントリップ調査（第1回から第5回調査）における安城市の代表交通手段構成をみると、自動車の利用割合は調査ごとに増加し、第5回調査の2011年時点では約67%まで増加しています。一方、公共交通（鉄道+バス）の利用割合は減少傾向にあり、第5回調査の2011年時点では約7%に留まっています。

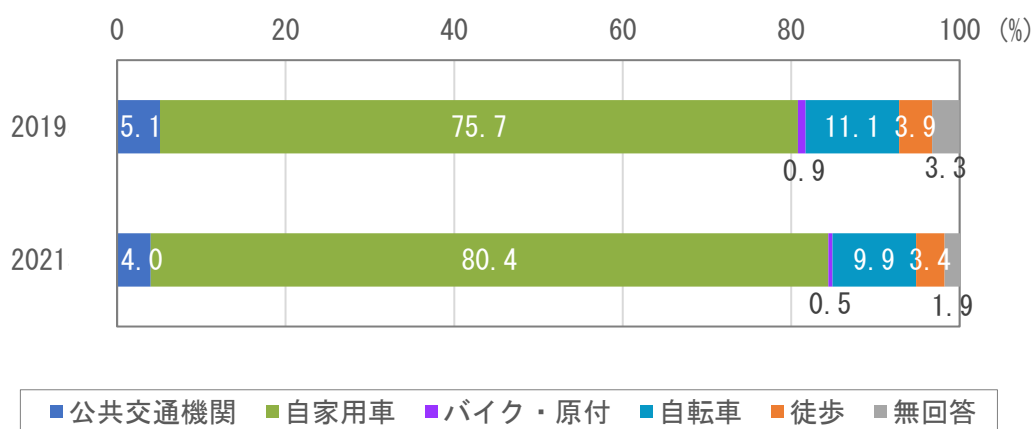
図 代表交通手段構成比の推移



（資料：中京都市圏パーソントリップ調査）

第5回調査の2011年から約10年が経過するため、参考として安城市市民アンケート調査（2019年度、2021年度）より通勤・通学目的以外の利用交通手段構成をみると、先のパーソントリップ調査結果と同様、自家用車の利用割合は約80%と主体を占める一方、公共交通（鉄道+バス）の利用割合は約4%に留まっています。

図 外出先への移動手段（通勤・通学目的以外）

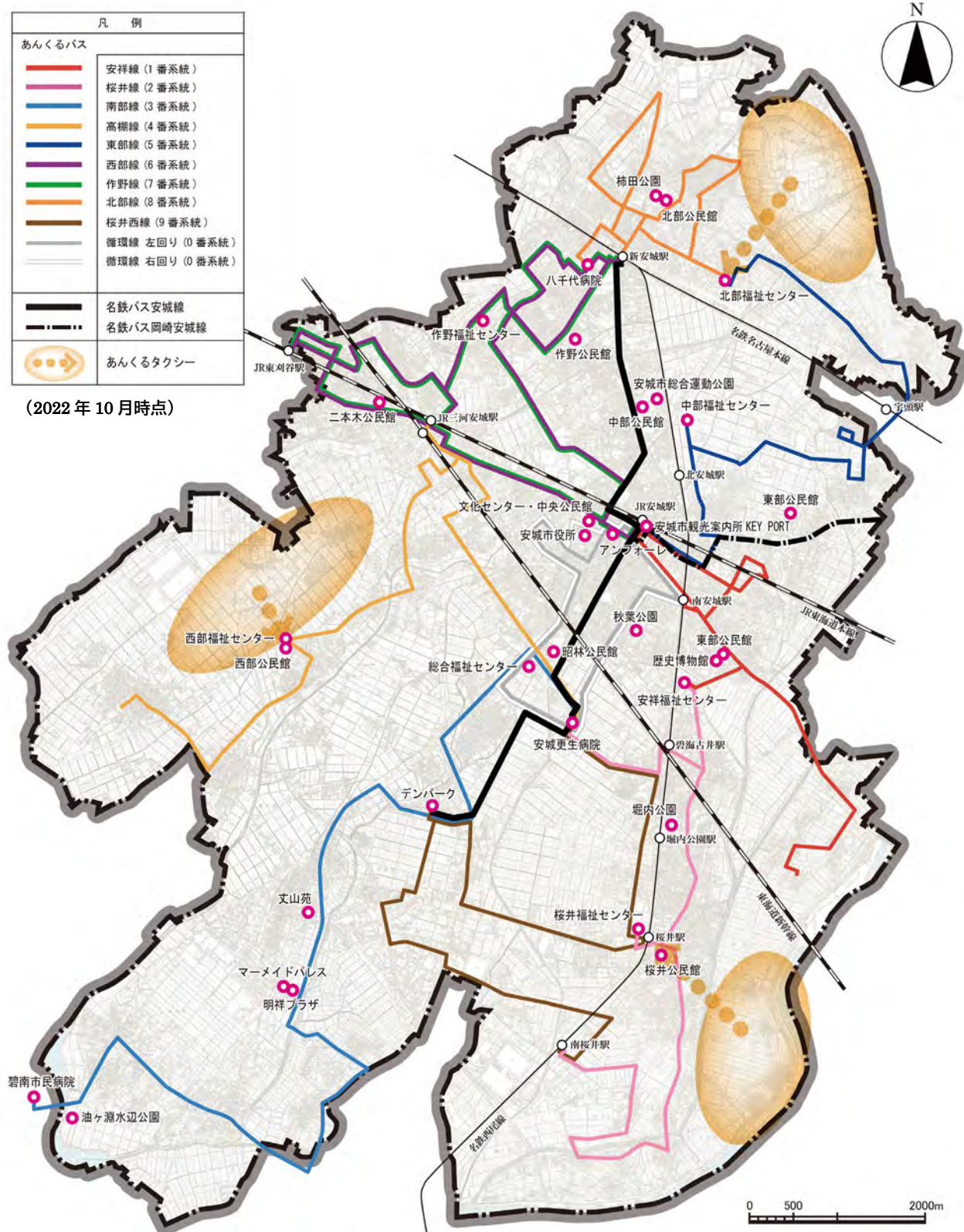


（資料：2019年度、2021年度安城市市民アンケート調査報告書）

4) 生活利便施設等の立地状況

市内の主な公共施設や病院、公園等の生活利便施設、観光レクリエーション施設は、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。

図 主要施設と公共交通ネットワーク



5) 観光の動向

安城市内の観光レクリエーション資源・施設の入り込み客数は、2019年度までは年間約300万人が観測されていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、七夕まつりをはじめとしたイベントの中止・縮小や不要不急の移動制限等により大きく減少しました。2021年度現在、七夕まつりなどのイベントは中止となり、イベント利用者は回復していませんが、デンパークや堀内公園、アンフォーレ等施設の入り込み客数は回復傾向にあります。

図 イベント・観光交流施設利用者数推移

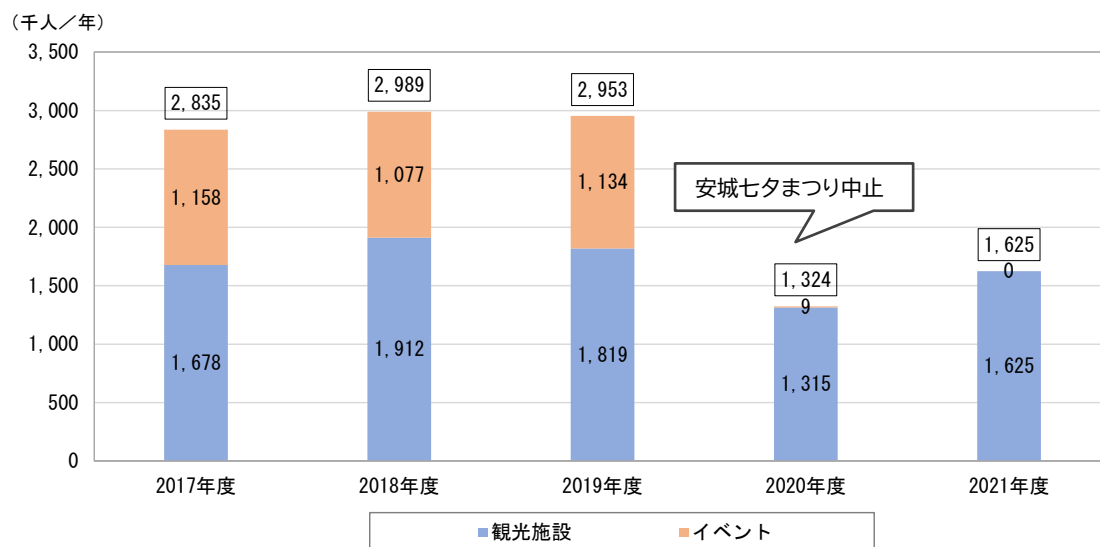
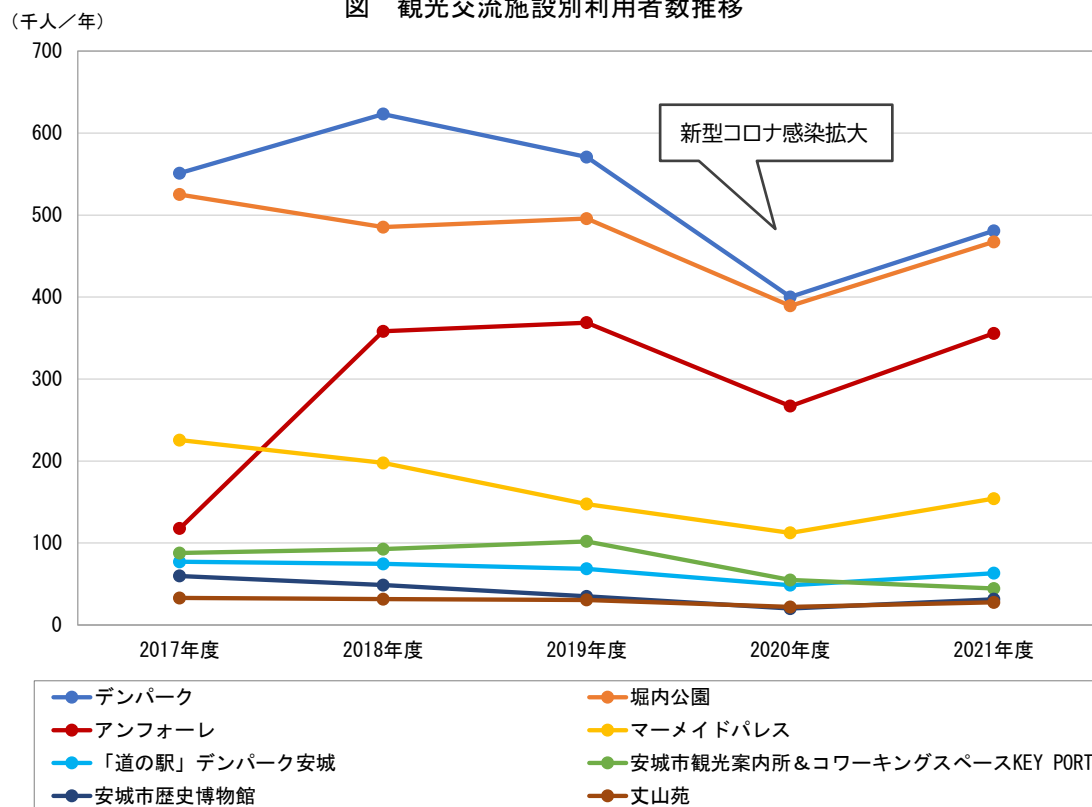


図 観光交流施設別利用者数推移



(資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計)
※コワーキングスペースは、2022年3月31日をもって終了

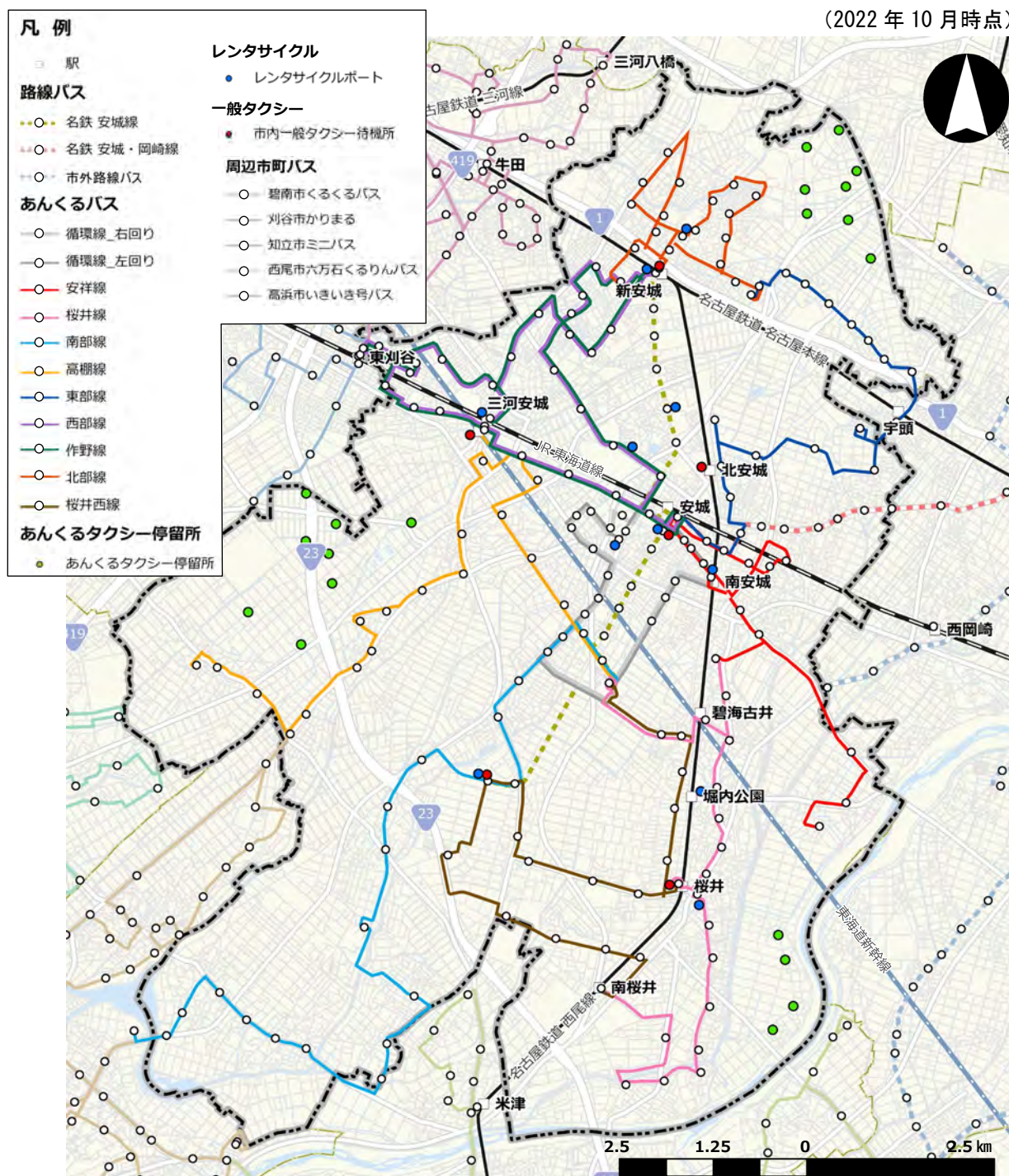
(3) 公共交通の現状整理

1) ネットワークの形成状況

安城市には、鉄道は東海道新幹線、JR 東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄西尾線、バス交通は高速バス、名鉄バス、あんくるバス及びあんくるタクシー、さらに周辺市町のコミュニティバス及び高速バスが市内へ乗り入れています。一般タクシーは市内8箇所待合所を設けており、レンタサイクルは市内11か所にサイクルポートが設置されています。

図 安城市周辺公共交通網図

(2022 年 10 月時点)



2) サービス水準の整理

以下に、鉄道、バス、一般タクシー及び自転車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
	名古屋鉄道名古屋本線	新安城	176 (106)	5:45	0:18
西尾・吉良吉田方面	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。

各鉄道駅周辺には、公営、民営の自転車駐車場が整備・運営されています。

表 鉄道駅周辺の自転車駐車場施設

鉄道駅	駐輪場名	収容能力	運営主体
新安城駅	新安城駅北自転車駐車場	206 台	安城市
	名鉄協商新安城北自転車預り所	600 台	民間
	名鉄協商新安城自転車預り所	433 台	民間
	内藤ビル駐輪場	370 台	民間
北安城駅	北安城駅自転車駐車場	295 台	安城市
安城駅	安城駅北口自転車駐車場	658 台	安城市
	安城駅自転車駐車場	1,770 台	安城市
	高橋自転車預り所	30 台	民間
三河安城駅	三河安城駅第 1 自転車駐車場	639 台	安城市
	三河安城駅第 2 自転車駐車場	830 台	安城市
	三河安城駅第 3 自転車駐車場	160 台	安城市
南安城駅	名鉄協商南安城自転車預り所	350 台	民間
碧海古井駅	碧海古井駅自転車駐車場	225 台	安城市
堀内公園駅	堀内公園駅自転車駐車場	80 台	安城市
桜井駅	桜井駅自転車駐車場	800 台	安城市
南桜井駅	南桜井駅自転車駐車場	337 台	安城市

(資料：安城市 2021 年度調査結果)

※南安城駅の太田自転車預り所は 2022 年 3 月 31 日で廃業したため、記載省略

②路線バス・コミュニティバス

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高速バス

高速バスは、三河安城駅及び新安城駅から東京方面へ運行しています。

表 高速バス運行状況

路線（発着地～行先）	往復運行本数 （本／日）
三河安城駅（新幹線北口）～東京ディズニーランド・東京駅・新木場駅	1
新安城駅～東京駅・新木場駅・東京ディズニーランド	1

（資料：JR 東海ホームページ 2022 年 10 月現在）

④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 ヶ月 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

（資料：安城市資料 2022 年 10 月現在）

表 停留所数

	停留所数	接続あんくるバス停	運行本数
小川地区	4	【桜井線】 桜井駅	往：4 本／復：3 本
里・橋目地区	8	【北部線】 北部福祉センター ピアゴ東栄店	往：7 本／復：5 本
		【東部線】 北部福祉センター	往：4 本／復：4 本
高棚・箕輪地区	8	【高棚線】 西部福祉センター 箕輪町内会	三河安城駅・安城更生病院方面 【高棚町地区】往：4 本／復：4 本 【箕輪町地区】往：4 本／復：4 本 高棚町内会方面 【高棚町地区】往：4 本／復：3 本 【箕輪町地区】往：4 本／復：3 本

（資料：安城市資料 2022 年 10 月現在）

⑤一般タクシー

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

タクシー会社	安城市内 登録台数※	待機場
愛知福祉サービス（有）	7	イトーヨーカドー新安城店、三河安城駅南口、JR 安城駅、安城更生病院、桜井駅
（株）エクスプレス・サービス	30	イトーヨーカドー新安城店、三河安城駅南口、JR 安城駅、安城更生病院、桜井駅
大興タクシー（株）	24	イトーヨーカドー新安城店、三河安城駅南口、JR 安城駅、安城更生病院、桜井駅、新安城駅北口、デンパーク
名鉄東部交通（株）	5	イトーヨーカドー新安城店、三河安城駅南口、JR 安城駅、安城更生病院、桜井駅、北安城駅

（資料：愛知県タクシー協会資料 2022 年 6 月現在）

※休車対応等により、実際の運行台数とは異なる場合があります。

⑥レンタサイクル

安城市内 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	設置 台数	受付場所	利用時間
安城駅	15	安城駅南駐輪場受付	午前 9 時～午後 7 時
デンパーク	2	正面ゲート受付	午前 9 時 30 分～午後 4 時 30 分
桜井公民館	2	公民館事務所	午前 9 時～午後 5 時
安城市役所	4	本庁舎案内	午前 9 時～午後 5 時
中部公民館	3	公民館事務所	午前 9 時～午後 5 時
堀内公園	2	公園管理事務所	午前 9 時～午後 5 時
新安城駅	5	新安城駅南駐輪場受付	午前 9 時～正午
三河安城駅	4	MA パーク管理事務所	午前 9 時～午後 5 時
南安城駅	6	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	3	水のかんきょう学習館	午前 9 時～午後 4 時
北部公民館	2	公民館事務所	午前 9 時～午後 5 時

（資料：安城市資料 2022 年 10 月現在）

3) その他市内の移動サービスについて

安城市内で運行及び発着する福祉有償運送、スクールバス、施設等送迎バスについて整理します。

表 福祉有償運送運行状況

施設名	登録会員数	実績
こすもす畑	69 名	27 回 (2020 年)
安城市社会福祉協議会	26 名	549 回 (2021 年)
西三河在宅介護センター安城	48 名	1,743 回 (2019 年)
NPO法人心愛	10 名	—

(資料：安城市資料 2022 年 4 月現在)

表 スクールバス運行状況

学校名	行先
安城学園高校	知立駅、新豊田駅 (2023 年度からは新安城駅に変更予定)
愛知学泉大学	東岡崎駅、JR 安城駅
愛知県立特別支援学校	新安城駅、南安城駅、デンパーク ほか

(資料：安城市資料 2022 年 10 月現在)

表 施設等送迎バス

種別	施設名・企業名等
施設送迎バス	マーメイドパレス コアラドライブ安城、刈谷自動車学校、知立自動車学校 ほか
企業送迎バス	(株) デンソー 安城製作所 三菱自動車 (株) 岡崎製作所 (株) 豊田自動織機 安城工場 (株) アイシン 安城第 1 工場、安城第 2 工場、安城モータ工場 ほか
幼稚園送迎バス	慈恵幼稚園 第二慈恵幼稚園 にほんぎ幼稚園 てらペクリエイティブこども園 ともえ幼稚園 石橋幼稚園 愛知学泉短期大学附属幼稚園 愛知学泉大学附属桜井幼稚園 愛知学泉大学附属幼稚園

(資料：安城市資料 2022 年 10 月現在)

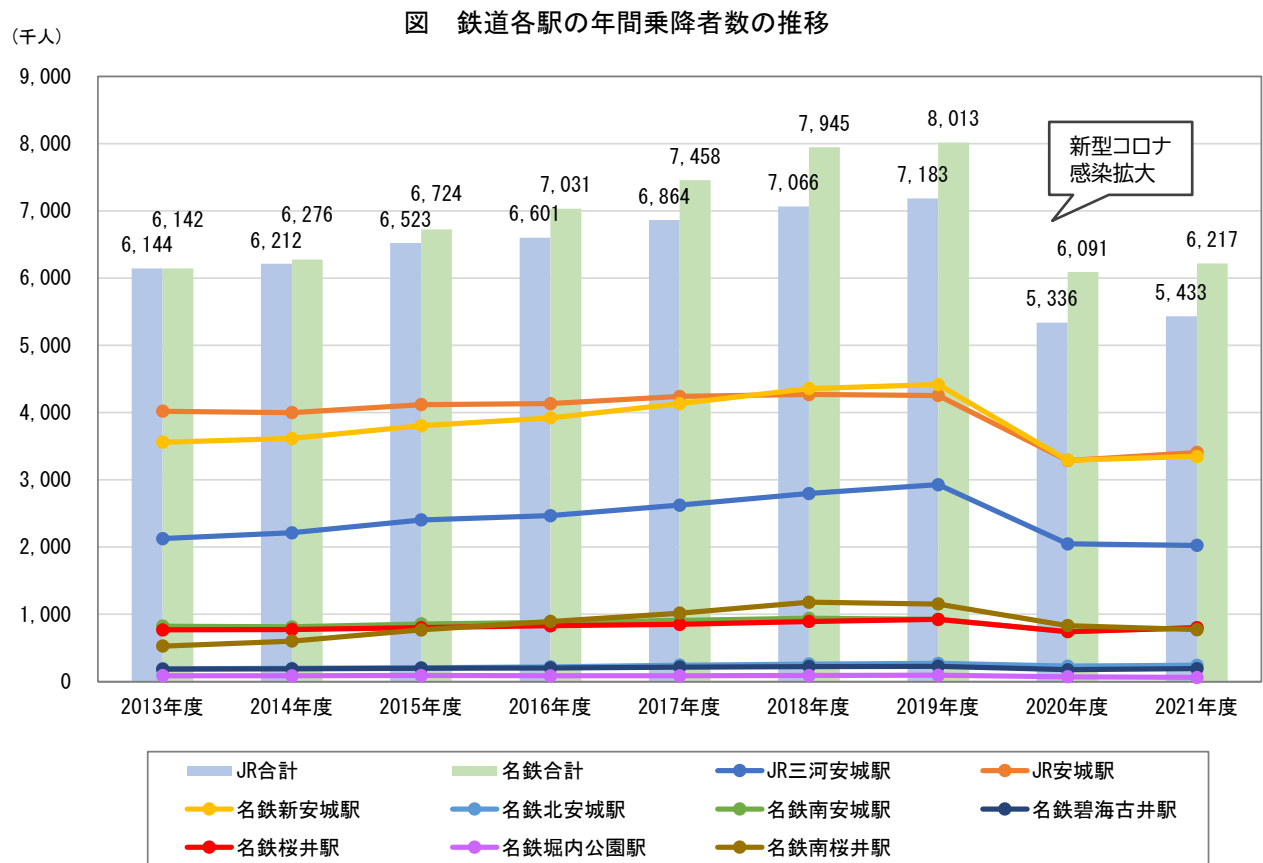
※施設送迎バス及び企業送迎バスは、代表的なものを記載

4) 利用実態の整理

安城市における公共交通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、JR 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、2021 年度はわずかに回復しているものの、コロナ前の 2019 年度の 7 割程度となっています。

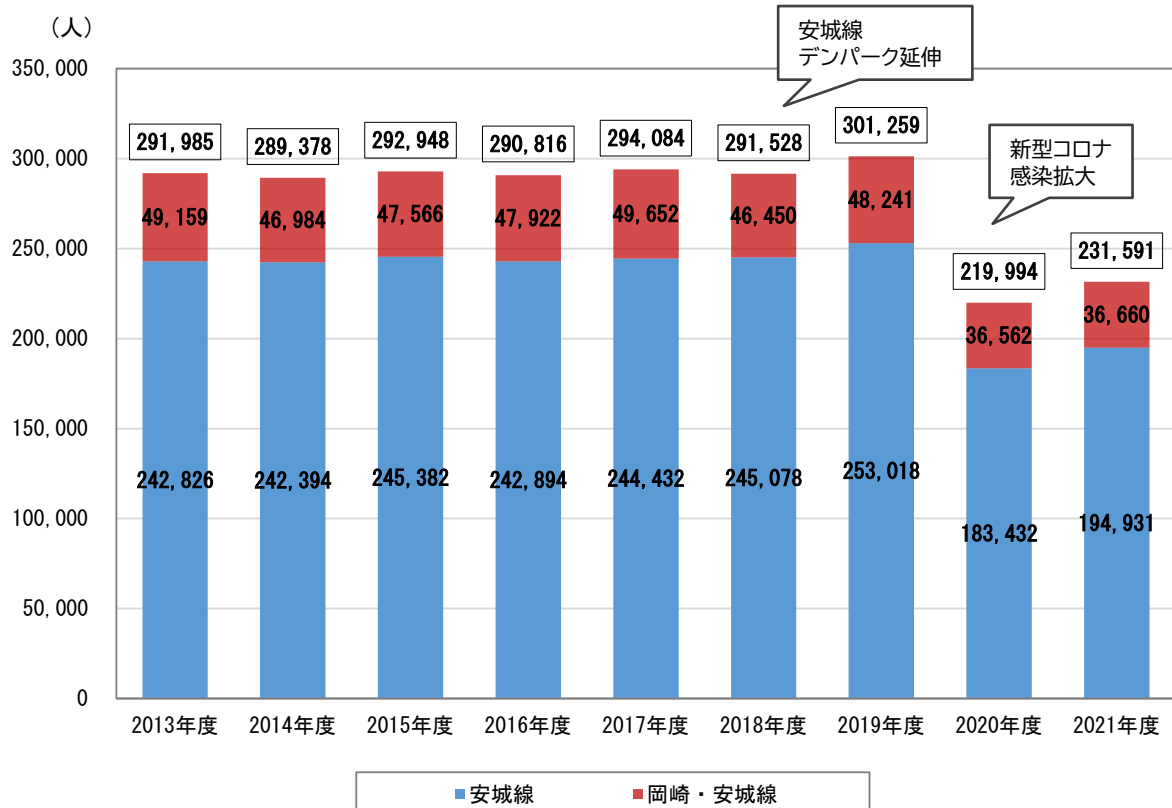


(資料：安城市の統計)

②路線バス

名鉄バスの利用者数は、2018年度までほぼ横ばいでしたが、2018年10月に実施した安城線のデンパーク延伸や乗継利便性向上のためのダイヤ改正により、やや増加しました。しかし、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、2021年度はやや回復傾向ではあるものの、コロナ前である2019年度の8割程度となっています。

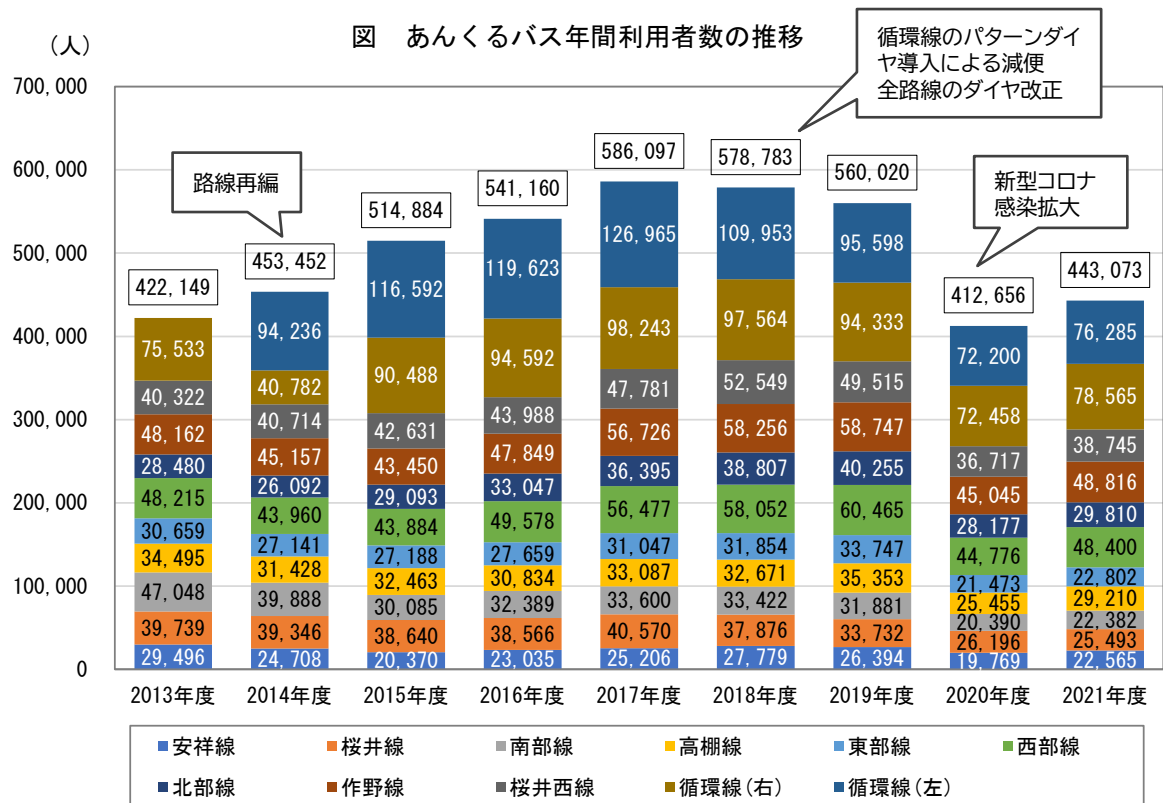
図 名鉄バスの路線別年間利用者数の推移



(資料：安城市の統計)

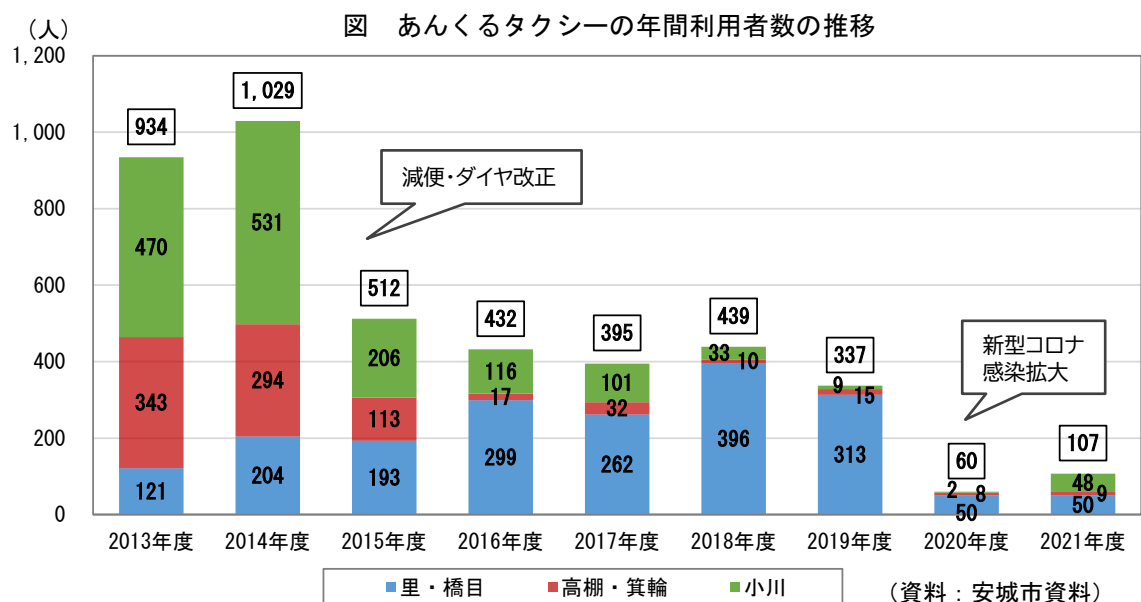
③あんくるバス・あんくるタクシー

あんくるバスの利用者数は、2014 年度の路線再編以降、2017 年度まで増加していましたが、2018 年 10 月に実施した循環線のパターンダイヤ導入による減便及び全路線のダイヤ改正により減少に転じました。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、2021 年度は回復傾向ではあるものの、コロナ前である 2019 年度の 8 割程度となっています。



(資料：安城市資料)

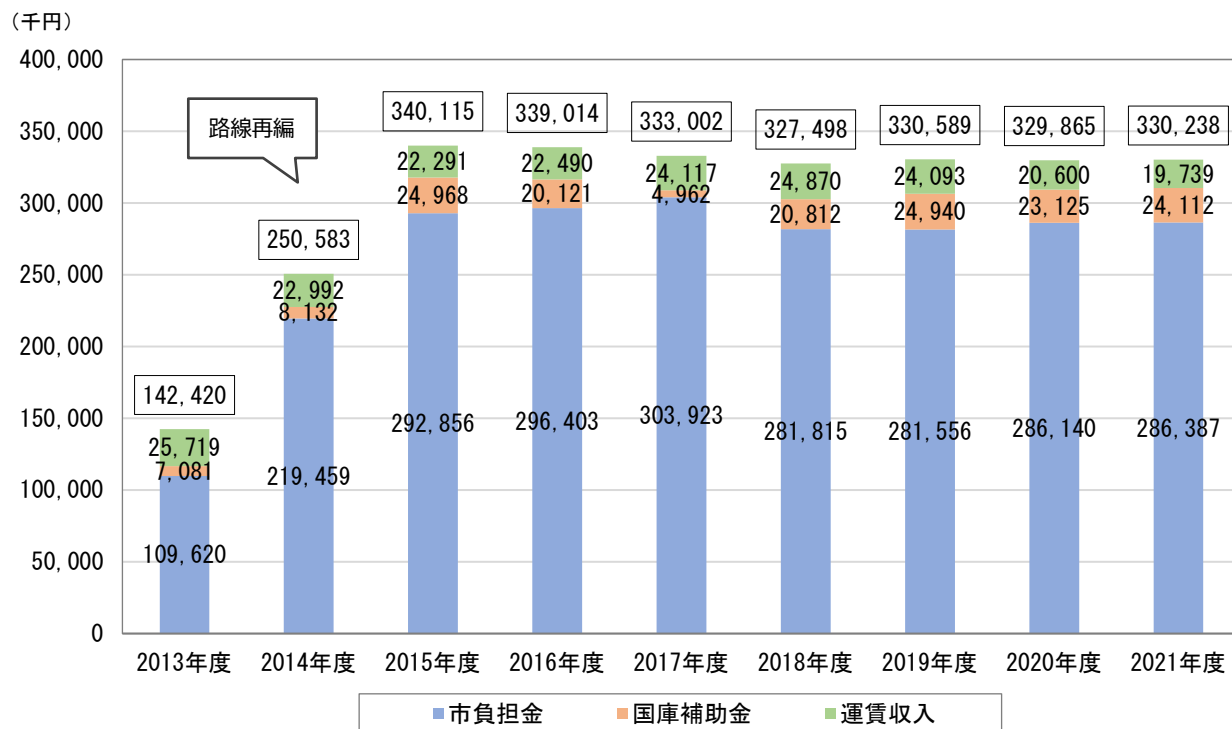
あんくるタクシーの利用者数は、2015 年に減便を含むダイヤ改正によって大きく減少した後は横ばい傾向にありましたが、2020 年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により減少しています。2021 年度はわずかに回復しているものの、コロナ前の 2019 年度の 3 割程度となっています。



(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 330,238 千円となっています。その内、市の負担金が 286,387 千円、国庫補助金が 24,112 千円、運賃収入が 19,739 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

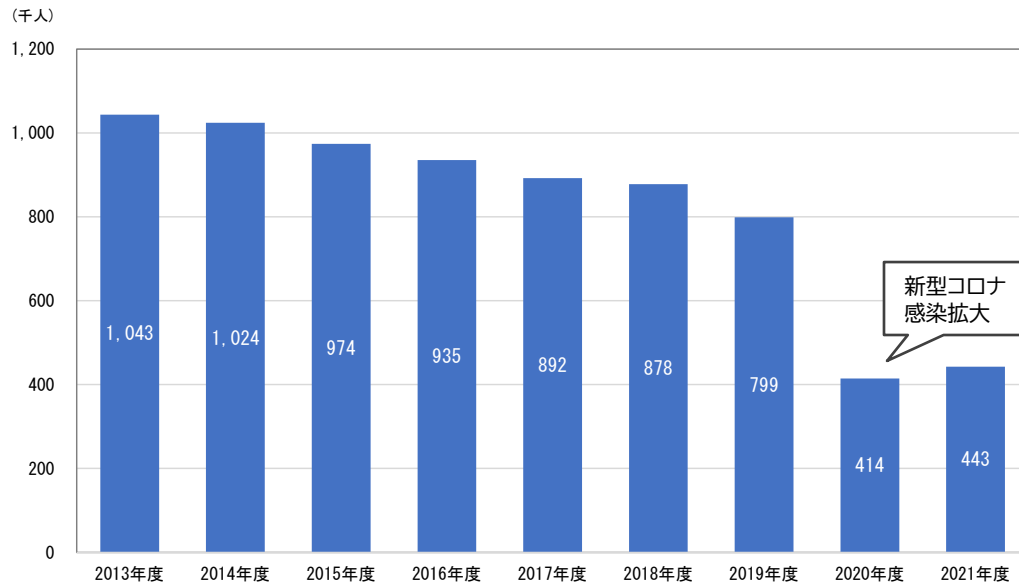


(資料：安城市資料)

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、特に 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。2021 年度はわずかに回復しているものの、コロナ前の 2019 年度の 6 割程度となっています。

図 一般タクシーの年間利用者数の推移

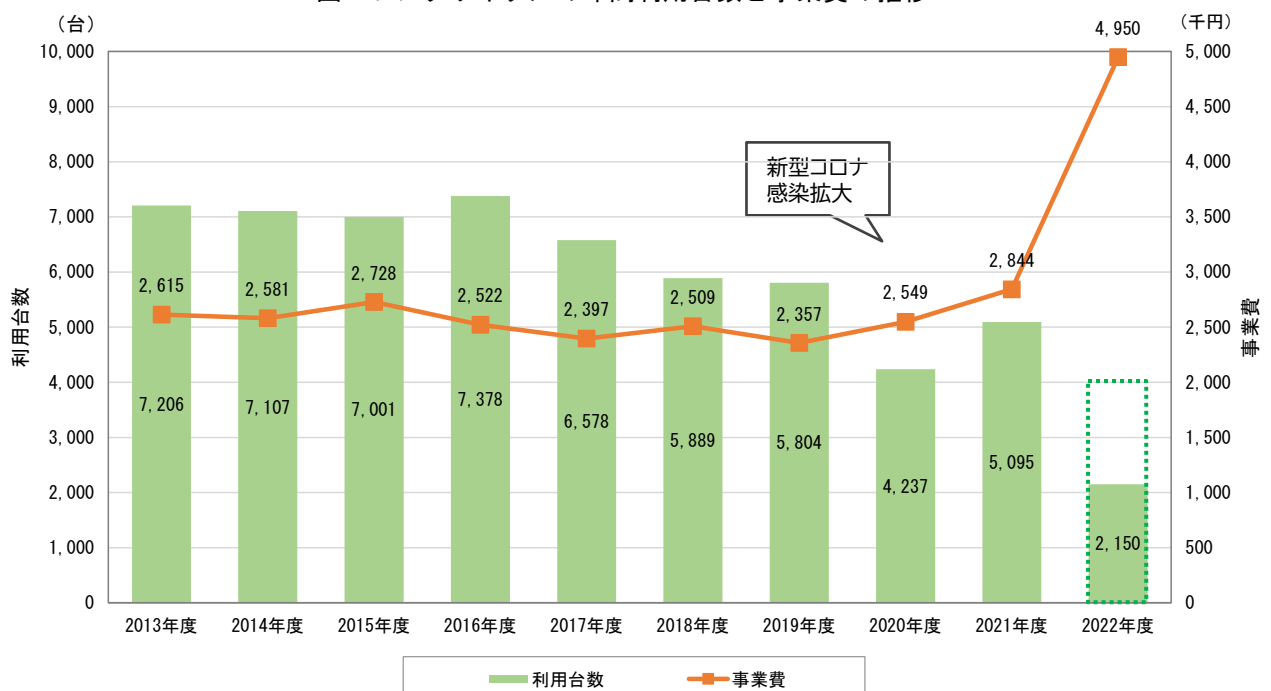


(資料：愛知県タクシー協会資料)

④ レンタサイクル

レンタサイクルの利用台数は、2016 年度までほぼ横ばいの傾向にありましたが、同年度を境に減少に転じ、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。

図 レンタサイクルの年間利用台数と事業費の推移



※2022 年度の利用台数は 2022 年 9 月末時点、事業費は予算額

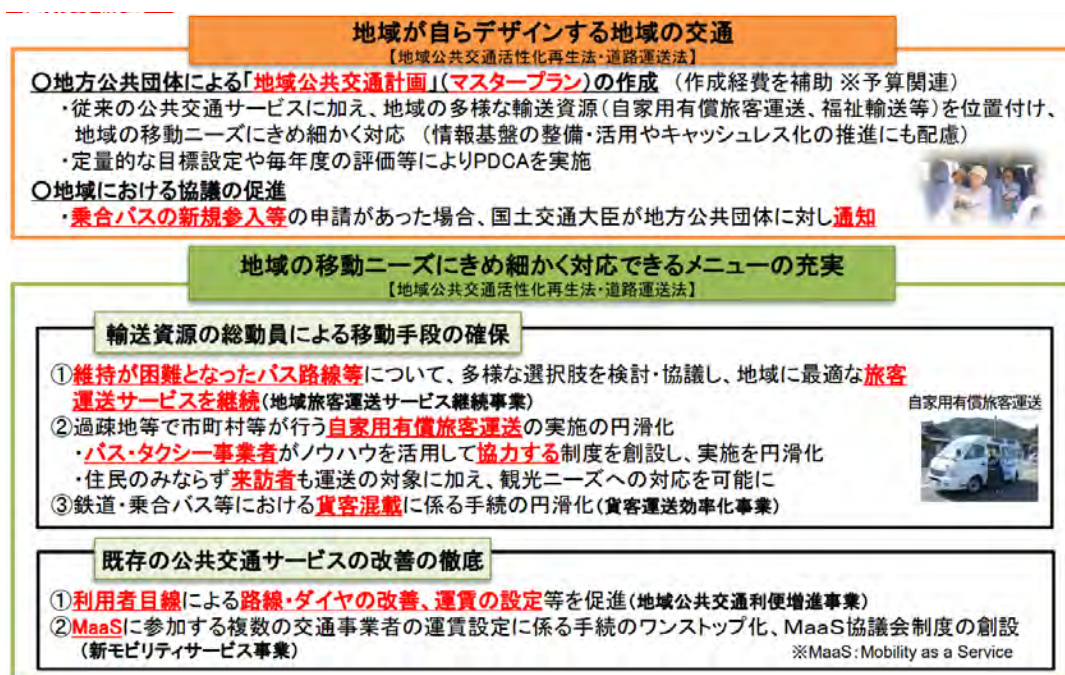
(資料：安城市資料)

(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。

図 17の持続可能な開発目標（SDGs）



（資料：外務省）

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。

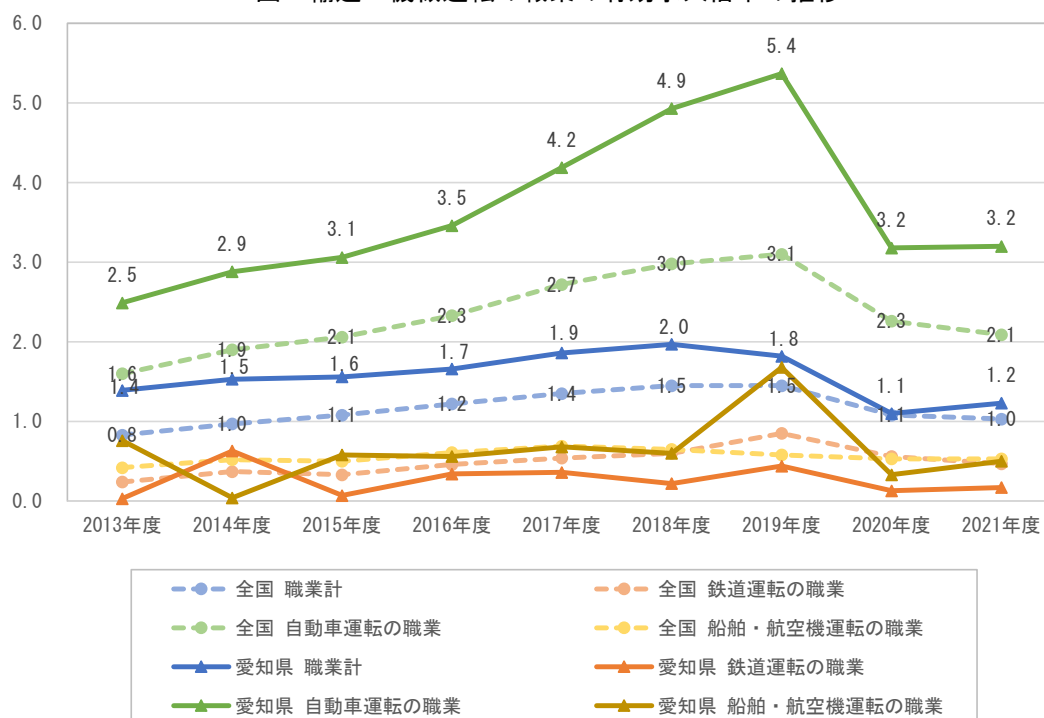
6) 新型コロナウイルス感染症の流行

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

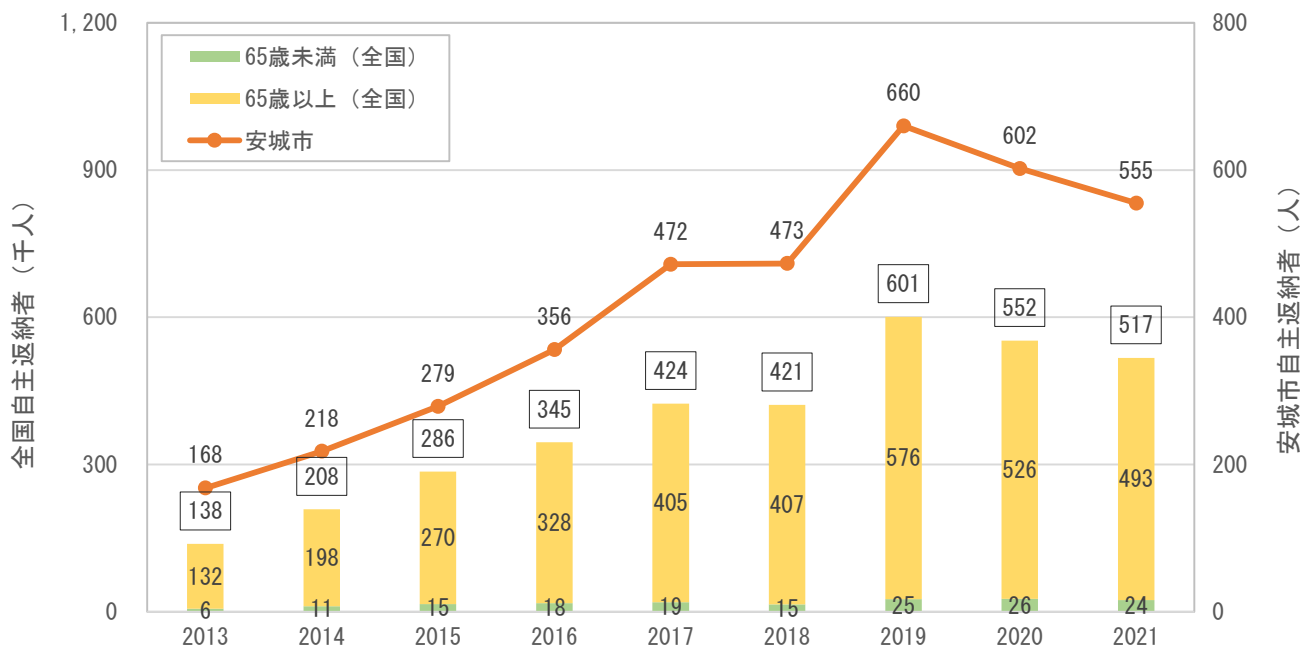


(資料：最近の雇用情勢、一般職業紹介状況(職業安定業務統計))

8) 運転免許返納高齢者の増加

運転免許返納件数は年々増加してきましたが、2020年度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。また、全国の運転免許返納者の9割以上が65歳以上の高齢者となっており、2021年度の運転免許返納者は、約52万人の内、約95%が高齢者となっています。安城市の免許返納者は全体で555人となっていますが、全国と同様に高齢者割合が高いと考えられます。

図 運転免許自主返納件数の推移



(資料：運転免許統計、安城市資料)

(※安城市の免許返納者数：安城警察署にて受け付けた免許返納者数)

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・経済に大きな波及的効果を与えられれます。

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。

こうした土地地区画整理事業や多目的交流拠点施設、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

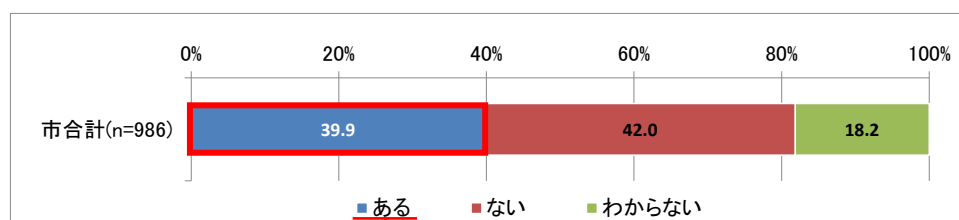
(1) 市民アンケート調査

<調査概要>

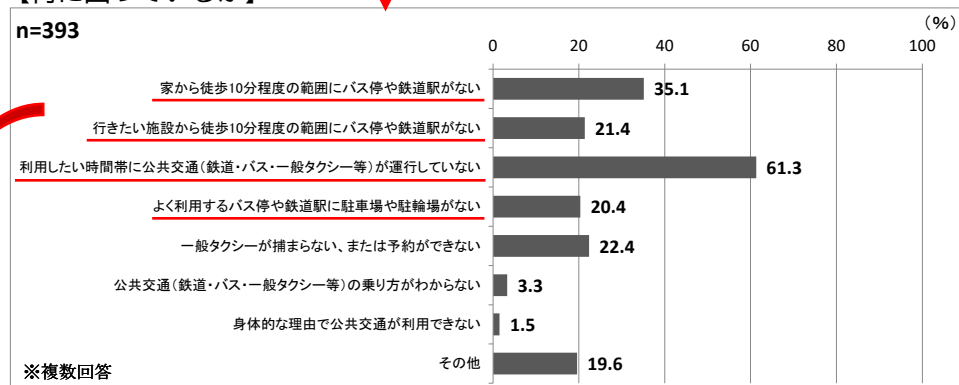
項目	内容
調査対象	安城市内在住の15歳以上の市民
配布数	3,000通
抽出法	無作為抽出
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査時期	2022年7月19日(火)～8月2日(火)
回収数	1,109通(回収率37.0%)

① 公共交通での移動に関して困っていること

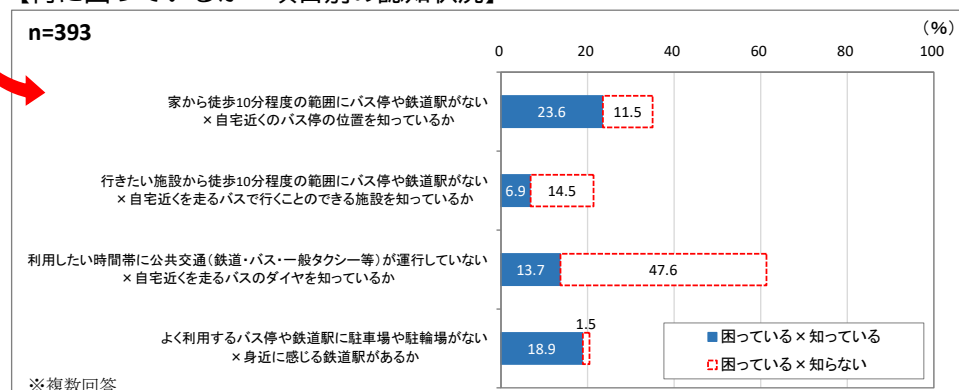
困っていることが「ある」と「ない」の割合は、両者とも4割程度となっています。具体的に困っている項目では、「利用したい時間帯に公共交通が運行していない」「家から徒歩10分の範囲にバス停や鉄道駅がない」が上位に挙げられています。これらに関連する項目について「知らない」と回答した人を除外すると、その割合が下がっており、「困っている」と回答した方内、一定数の方への公共交通に関する情報の周知が不足している状況がうかがえます。



【何に困っているか】



【何に困っているか×項目別の認知状況】

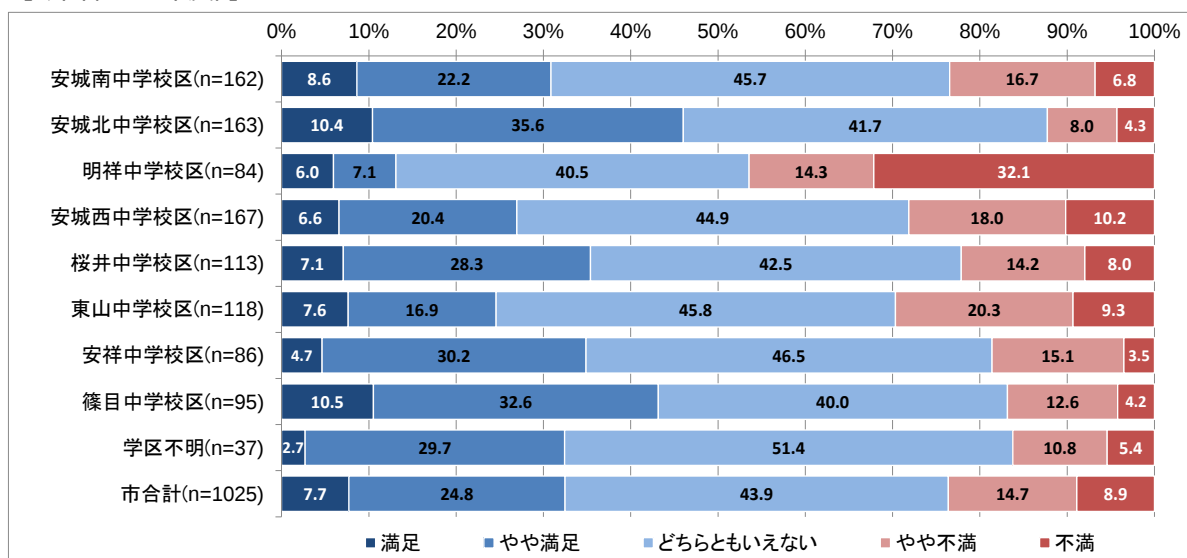


② 中学校区別の公共交通全体の満足度

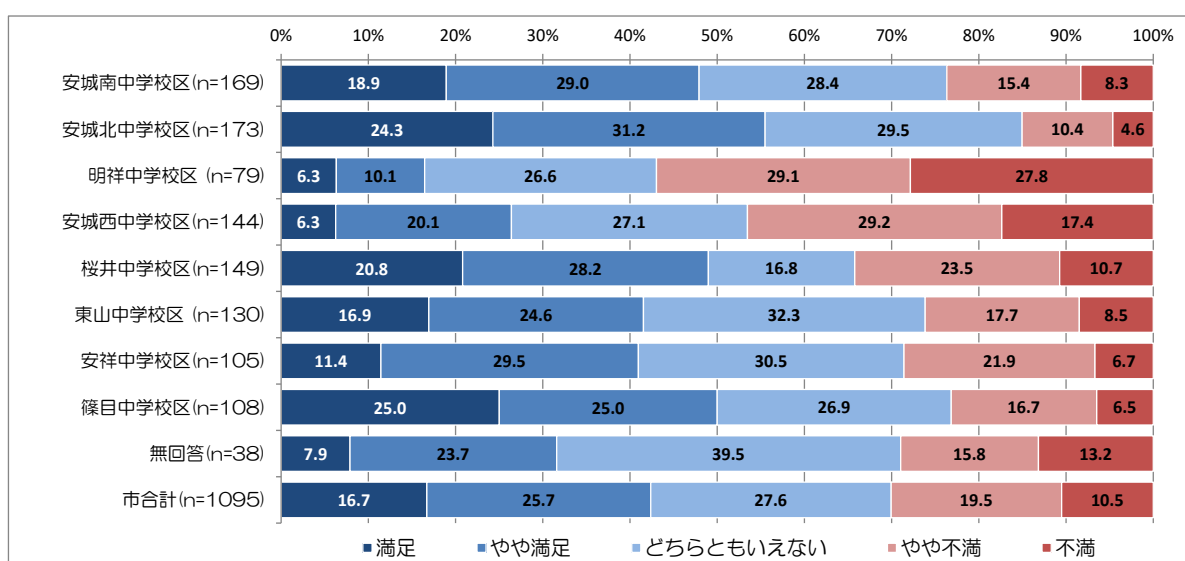
中学校区ごとの傾向は現計画における現況値（2017 年度）からあまり変化はありませんが、不満度（やや不満＋不満）については、東山中学校区を除いた全地区で不満割合の改善がみられます。2018 年に実施した名鉄バス安城線のデンパークへの延伸やあんくるバス循環線のパターンダイヤ導入及び他路線との乗り継ぎを考慮したダイヤ改正、時刻表・バスマップやバスロケーションシステム等による情報発信など、これまで実施した各種施策の効果により不満割合が減少したと考えられます。

しかしながら、明祥中学校区においては他の学区と比較して依然として不満割合が高い傾向にあり、明祥中学校区の公共交通を担うあんくるバスや一般タクシーへの不満が高いことがうかがえます。

【今回(2022 年度)】



【現況(2017 年度)】



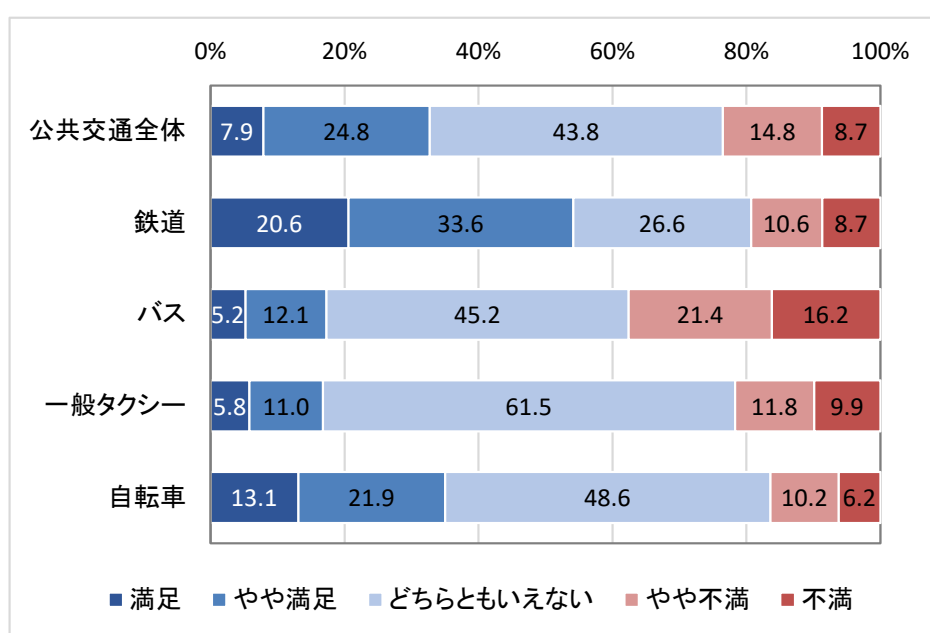
③ 交通モードごとの満足度

交通モードごとの満足度については、鉄道が、「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。また、バス・一般タクシーについては「どちらともいえない」という割合も高い傾向にあります。

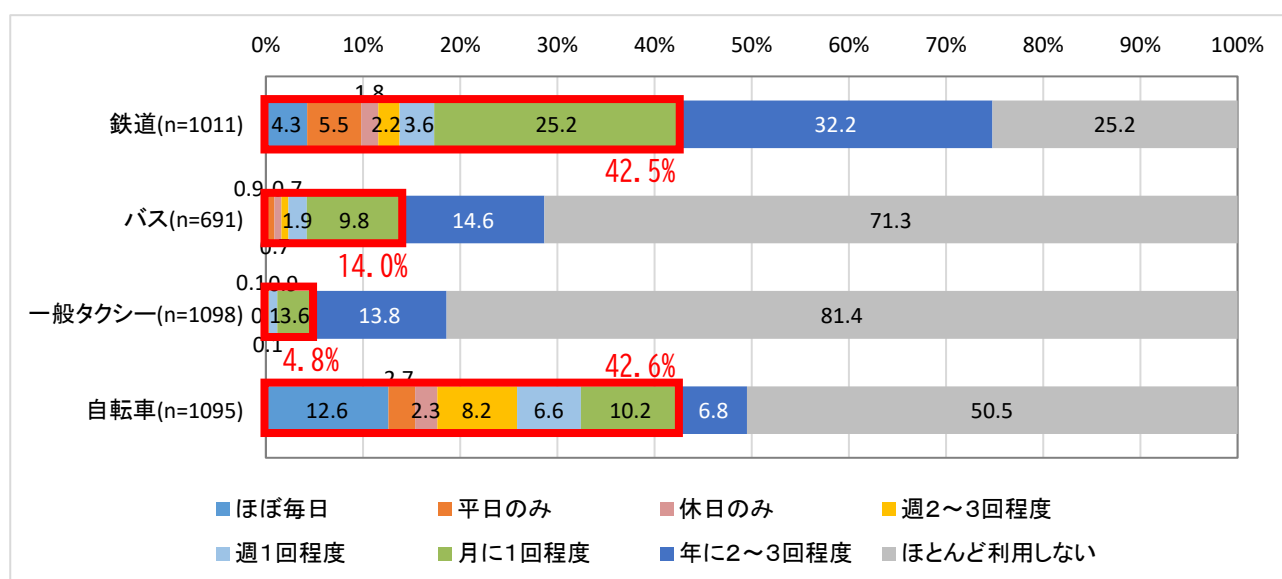
市民アンケート回答者における交通モードごとの日常的な利用割合※を比較すると、鉄道及び自転車は約43%に対し、バスは約14%、一般タクシーは約5%と日常的な利用が少ない交通モードほど満足度が低く、また「どちらともいえない」という割合が高い傾向にあります。

※日常的な利用割合：月1回以上利用する人の割合を抽出

【各交通モードの満足度】



【各交通モードの利用頻度】

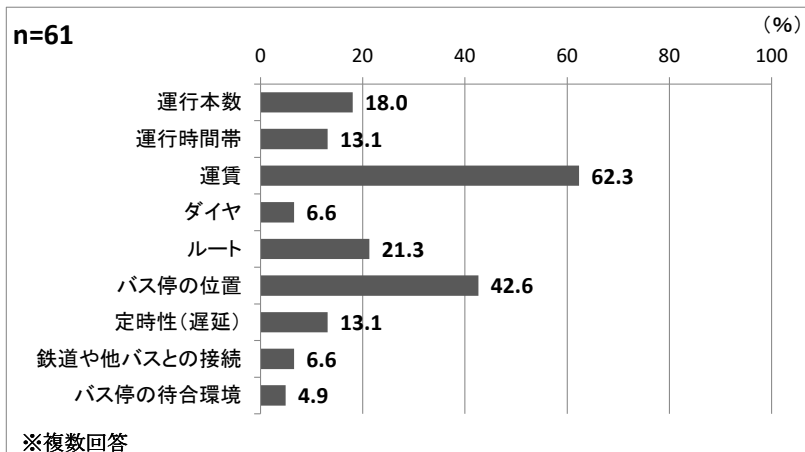


④ バスに関して満足・不満・改善したら利用が増える項目

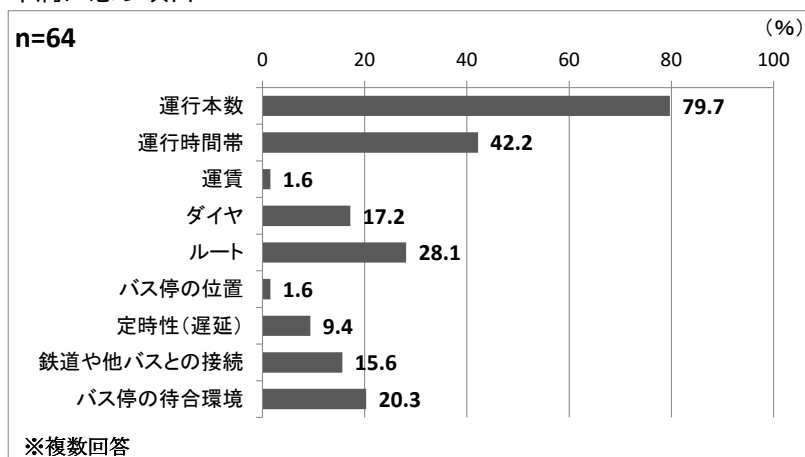
バスに関して、満足している項目は「運賃」「バス停の位置」、不満な項目は「運行本数」「運行時間帯」となっています。改善したら利用が増える項目は「運行本数」「ルート」が上位となっているものの、「改善しても利用は増えない」が3割を占めています。

【バスの満足・不満項目】 ※バスを日常的（月1回程度以上）に利用されている方が回答

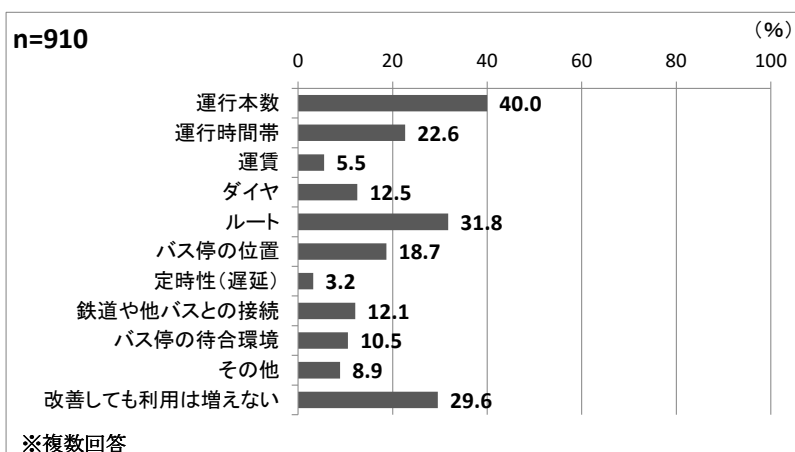
満足している項目



不満に思う項目



【改善したらバス利用が増える項目】 ※バス利用が少ない方（月1回未満）が回答

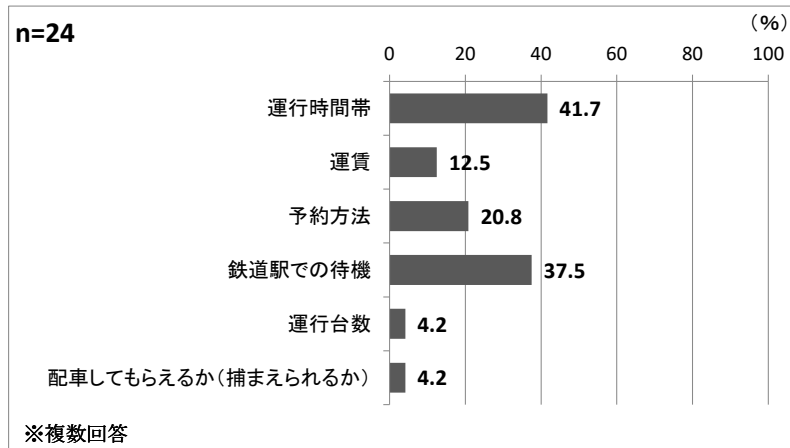


⑤ 一般タクシーに関して満足・不満・改善したら利用が増える項目

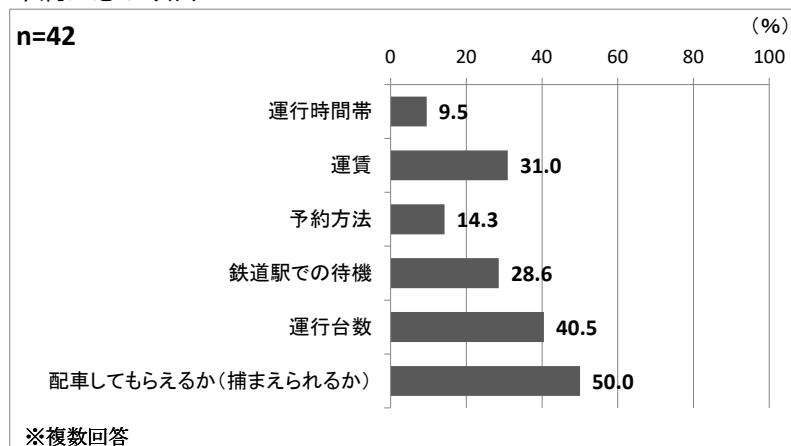
一般タクシーに関して満足している項目は「運行時間帯」「鉄道駅での待機」、不満項目は「配車してもらえるか（捕まえられるか）」「運行台数」であり、改善したら利用が増える項目は「運賃」「配車してもらえるか（捕まえられるか）」が上位となっているものの、「改善しても利用は増えない」が4割を占めています。

【一般タクシーの満足・不満項目】 ※一般タクシーを日常的（月1回程度以上）に利用されている方が回答

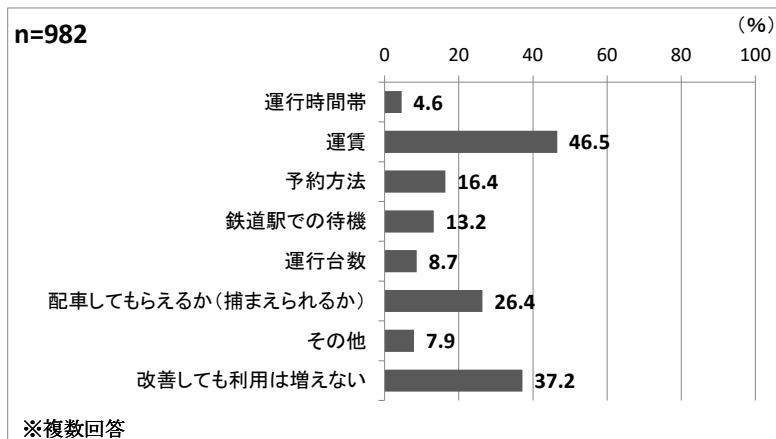
満足している項目



不満に思う項目

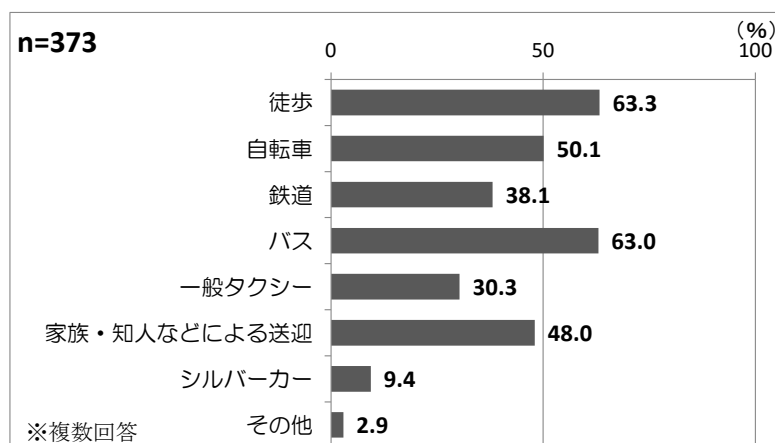


【改善したら一般タクシー利用が増える項目】 ※一般タクシー利用が少ない方（月1回未満）が回答



⑥ 運転免許返納後の移動手段

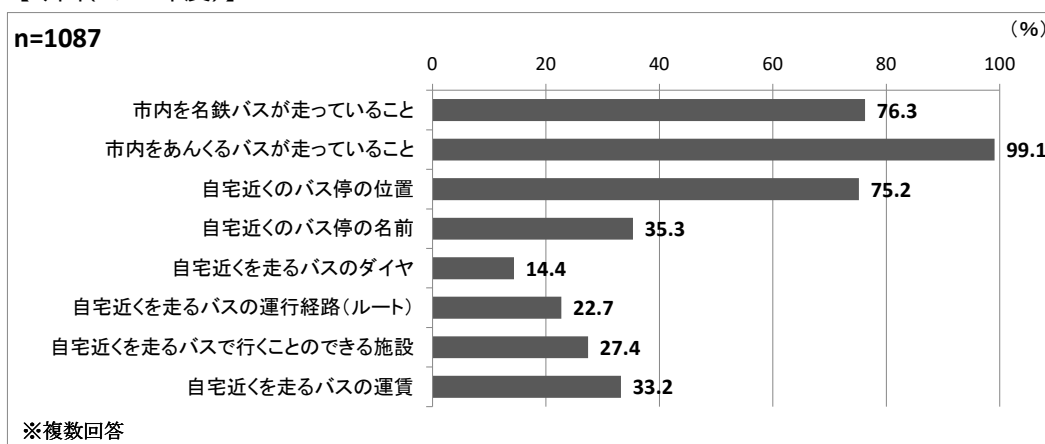
運転免許返納後に利用を考えている移動手段として、「徒歩」「バス」「自転車」が上位に挙げられています。



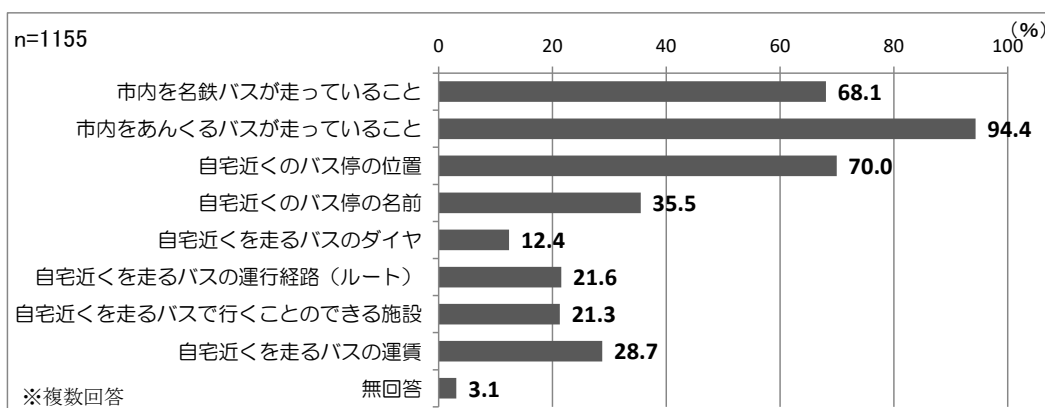
⑦ 公共交通サービスの認知度

公共交通サービスの認知度は、現計画の現況値（2017 年度調査）からいずれの項目についても増加しており、認知度の改善がみられます。しかしながら、「自宅近くを走るバスのダイヤ」や「自宅近くを走るバスの運行経路(ルート)」など、実際に利用するために必要な項目の認知度は、2017 年度調査結果と同様に低い状況です。

【今回(2022 年度)】

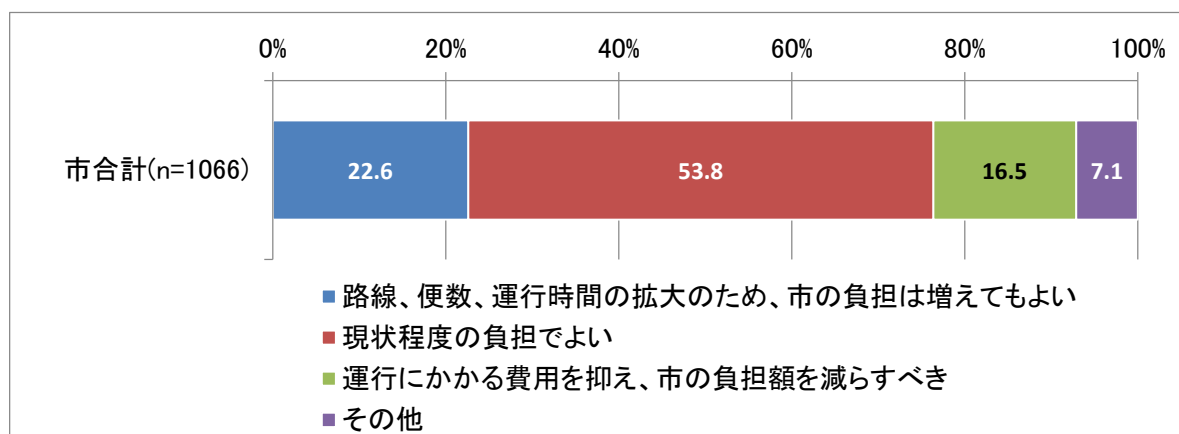


【現況 (2017 年度)】



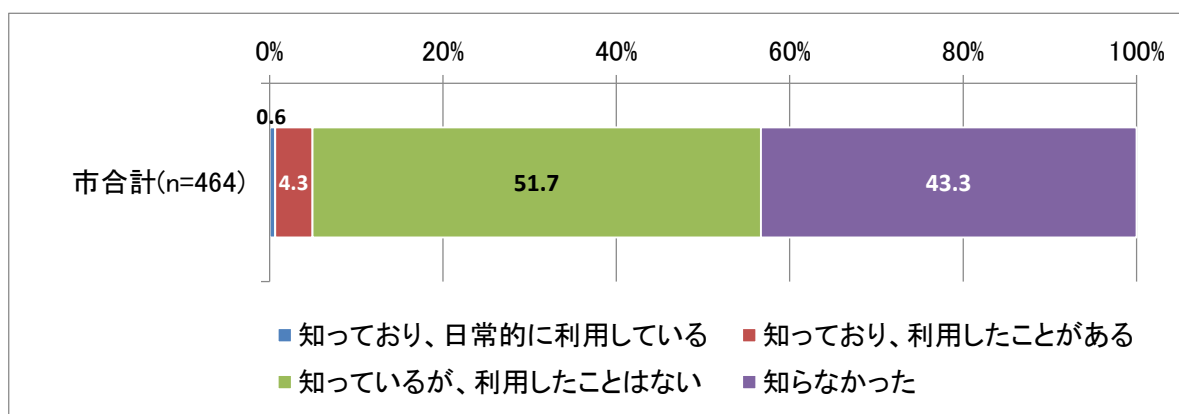
⑧ バス事業への市の費用負担のあり方

「現状程度の負担でよい」が最も多く、半数以上を占めています。



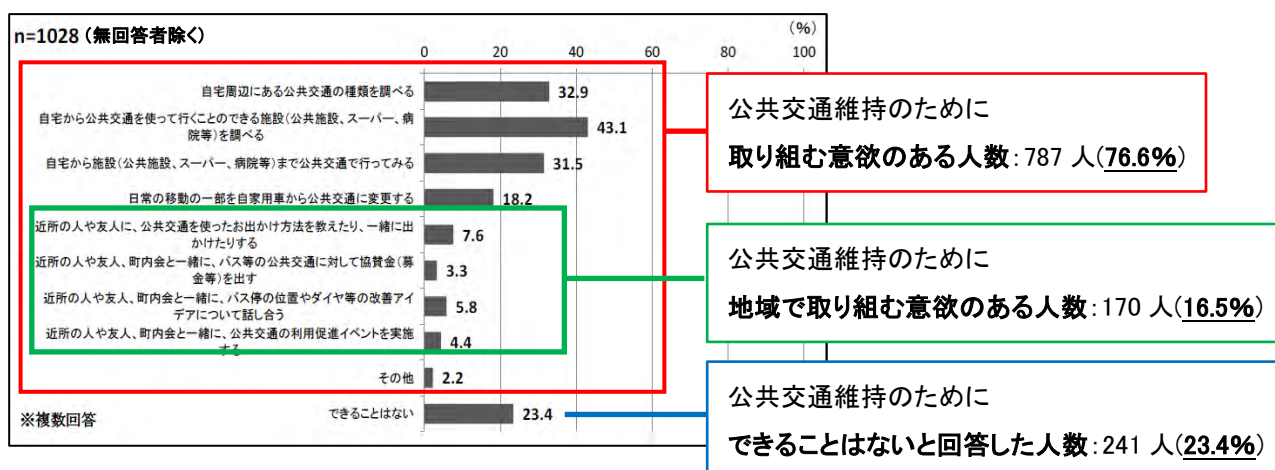
⑨ レンタサイクル事業の認知度

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。



⑩ 地域公共交通を維持するために自身が取り組んでもよいこと

地域公共交通の維持のために、「取り組む意欲のある方」は70%を超えるものの、近所の人や友人、町内会といった「地域で取り組む意欲がある方」は約17%と低くなっています。また、約23%の人が「できることはない」と回答しています。



(2) バス利用者アンケート調査

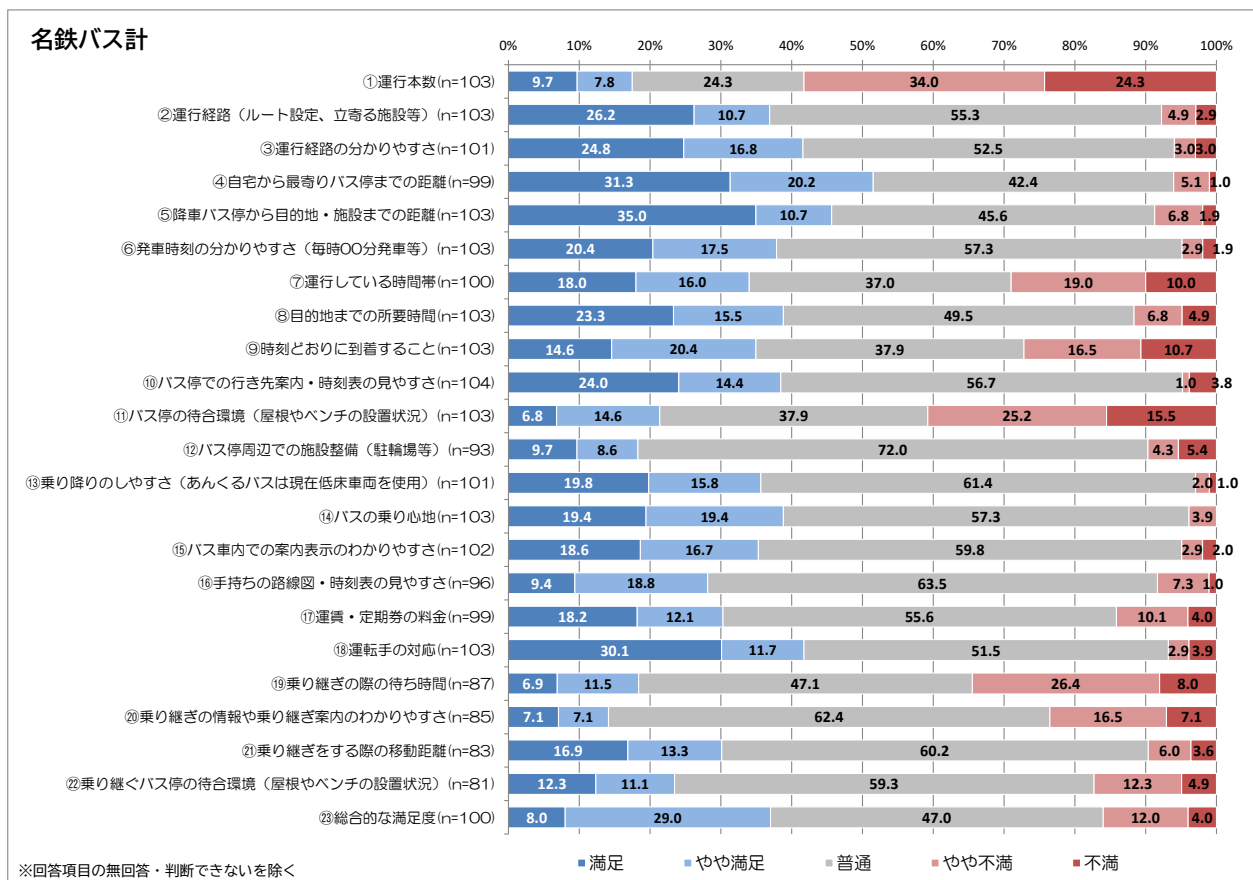
<調査概要>

項目	内容
調査対象	名鉄バス岡崎・安城線、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（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%）

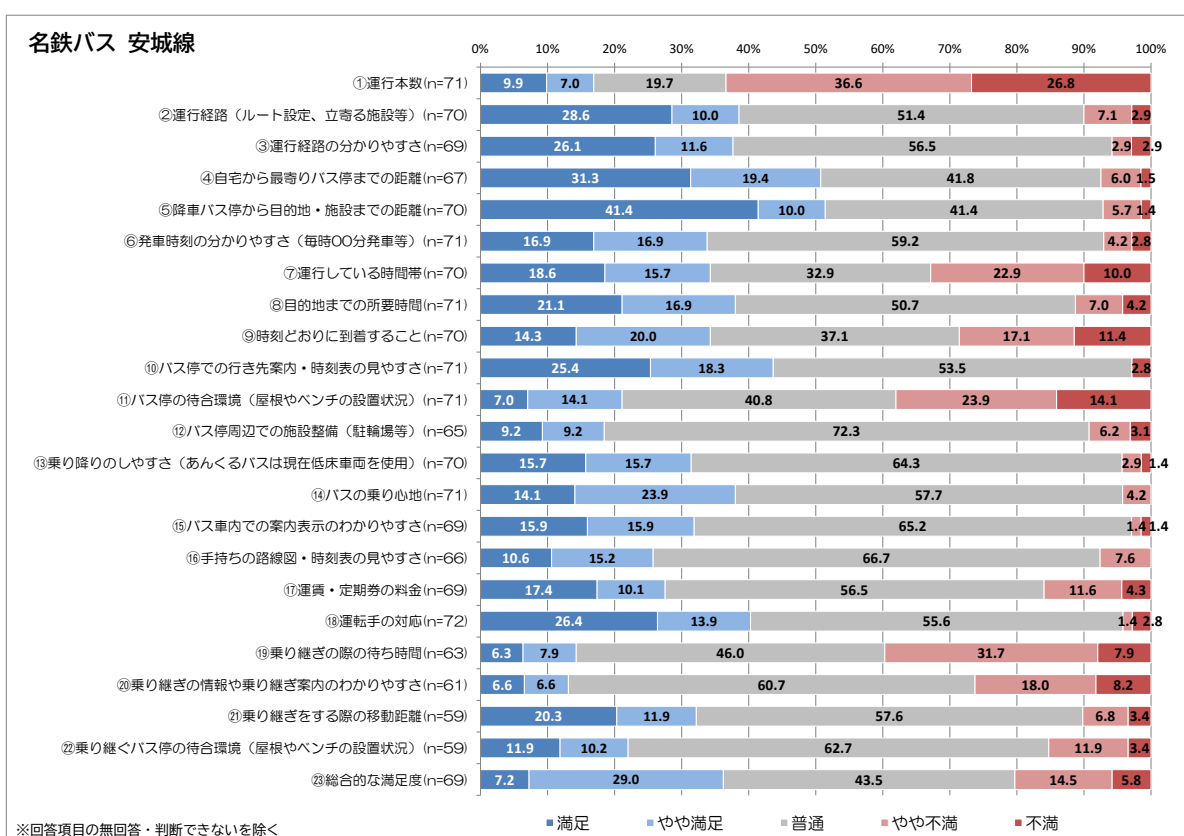
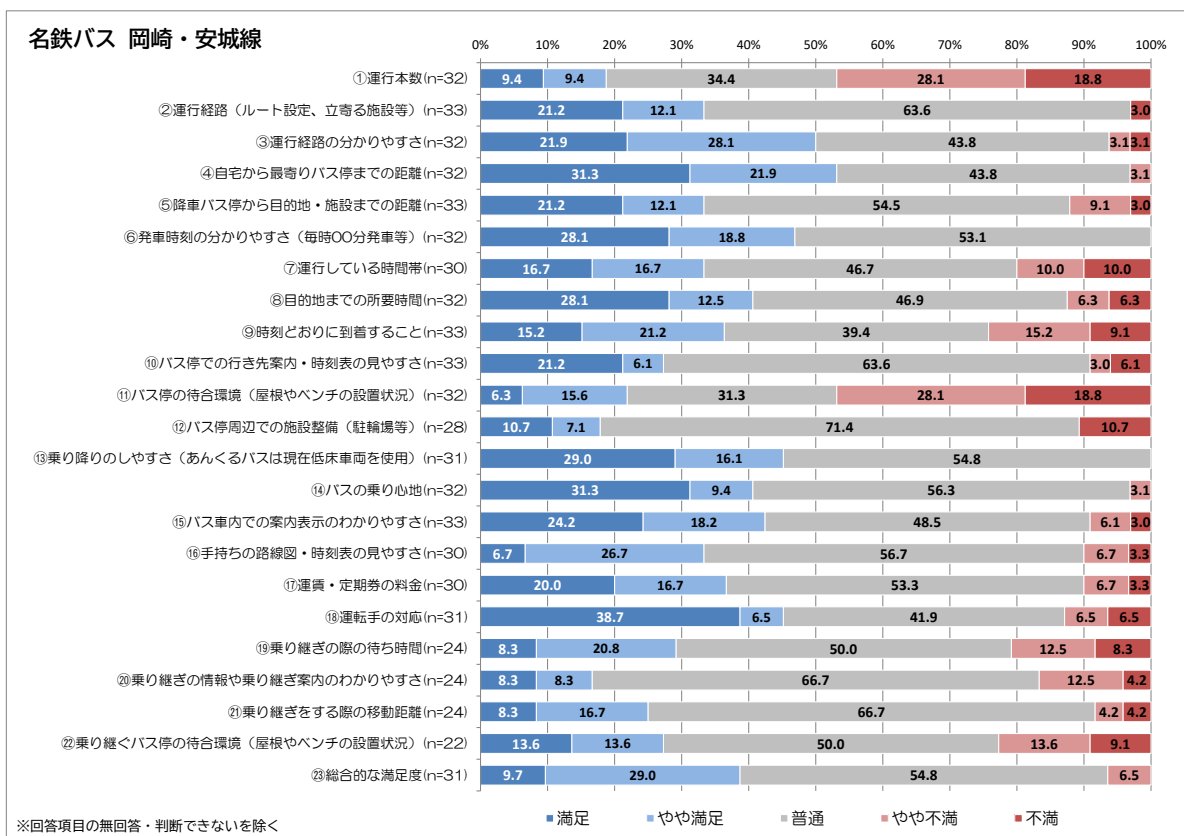
① 名鉄バスの満足度

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。

項目別の満足度について不満が高い項目はあるものの、総合的な満足度を見ると、「満足」＋「やや満足」の割合が37.0%で、「普通」も含めると84.0%となることから、現在の利用者の生活の足として日常的に利用できる状況にあることがうかがえます。



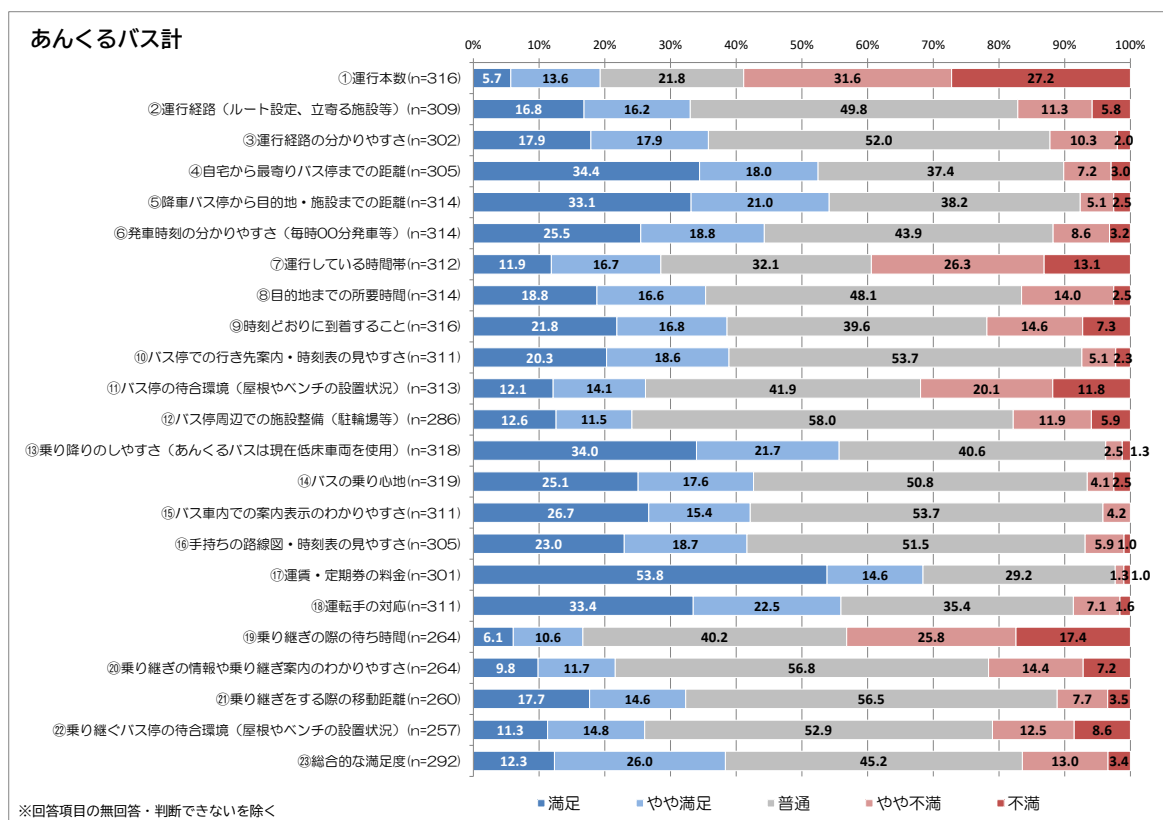
名鉄バスの路線別の満足度について、名鉄バス岡崎・安城線の満足度が高い項目は、「自宅から最寄りバス停までの距離」「運行経路の分かりやすさ」、不満度が高い項目は、「運行本数」「バス停の待合環境」が上位となっています。名鉄バス安城線の満足度が高い項目は、「降車バス停から目的地・施設までの距離」「自宅から最寄りバス停までの距離」、不満度が高い項目は、「運行本数」「乗り継ぎの際の待ち時間」が上位となっています。



② あんくるバスの満足度

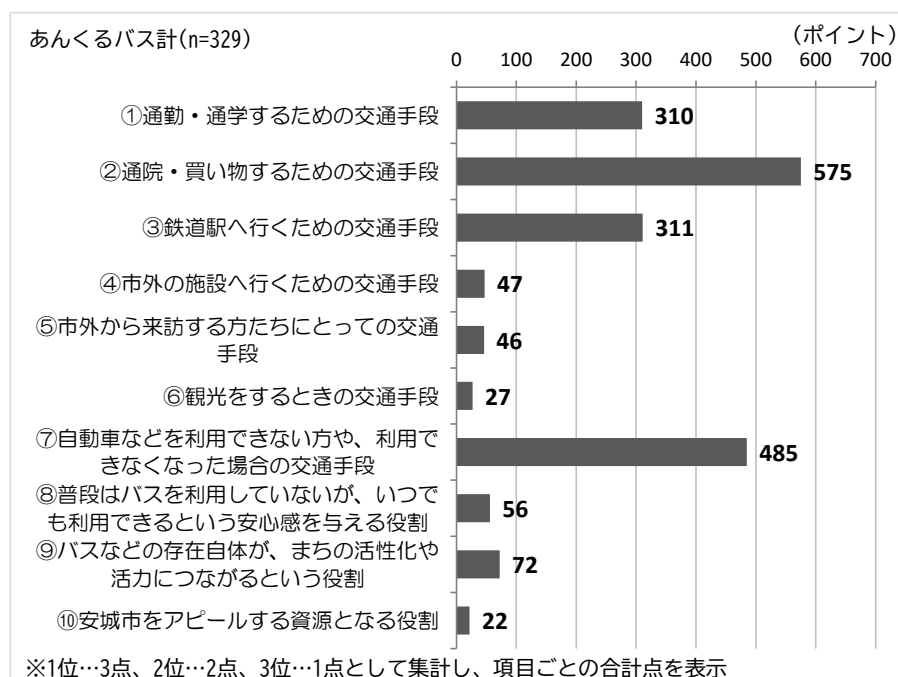
満足度が高い項目は、「運賃・定期券の料金」「運転手の対応」「乗り降りのしやすさ」、不満度が高い項目は、「運行本数」「乗り継ぎの際の待ち時間」が上位となっています。

項目別の満足度について不満が高い項目はあるものの、総合的な満足度を見ると、「満足」＋「やや満足」の割合が38.3%で、「普通」も含めると83.5%となることから、現在の利用者の生活の足として日常的に利用できる状況にあることがうかがえます。



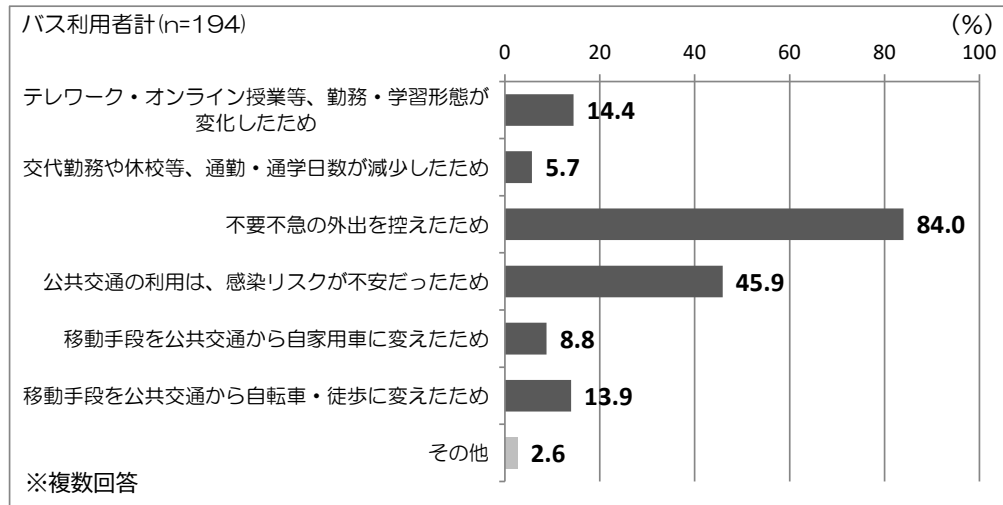
③ あんくるバスの役割

「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。



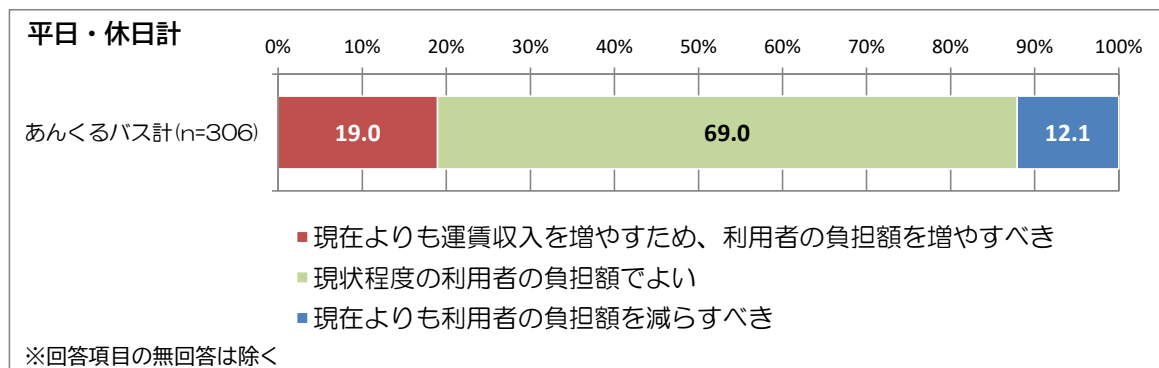
④ コロナ禍に外出頻度が減った理由

「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、約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、わざわざ手間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、あんくるタクシーとあんくるバスを乗り継いで行く地区内の目的地に週2～3回程度いく人が多く、病院も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。ただし、自家用車が利用できるため移動に困っておらず、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、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。紹介すれば需要があるかもしれない。
- ・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。

② 交通事業者ヒアリング

【バス事業者】

- ・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を検討してほしい。
- ・ルートの一部が狭く、交通量が少ないため現時点では大きな問題はなく運行しているが、ごくたまにすれ違いが必要となる場面が生じ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、当該箇所のバス停の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問題がある。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憩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。

【タクシー事業者】

- ・コロナの影響により夜の一般タクシー需要がほぼ壊滅状態で、経営的にはかなり苦しい状況である。今は移動制限が解除されて少しずつ回復しているが、コロナ前には遠く及ばない。
- ・安城市内でタクシーがすぐに配車できないという事例は多い。9～14時くらいに問い合わせが集中するが、車両は限られており、半分程度は需要に対応しきれていないのが現状。
- ・タクシーの供給台数が少ないのは、運転手不足が原因。現在の各社が権利を保有しているタクシー台数すべてが運行できているわけではなく、運転手が確保できないことから、車両があっても動かせていなかったり、「預り休車」制度を活用して減車したりしている。

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位置付けた事業の進捗状況

2018 年 4 月に策定された安城市地域公共交通網形成計画において実施した事業の進捗状況について整理します。

No	実施事業	実施内容	実施主体	進捗状況	実施済または実施中の取組みの概要	実施済または実施中の取組みの効果と影響	今後の予定
①	サービス水準に応じた運行	鉄道	交通事業者	○	・台風等の緊急時、鉄道事故等の場合を除き、運行を継続 ・コロナ禍による移動制限により利用者が減少により、一部休止や減便等が発生	・利用者数は、2018年度まで市内の9駅すべてで、前年度より増加したが、2019年度末からのコロナの影響により伸び悩み、2020年度に大幅に減少 ・2021年度においても利用者は回復していない	・運行を継続
		広域連絡バス (名鉄バス岡崎・安城線)	交通事業者	○	・台風等の緊急時、事故等の場合を除き、運行を継続 ・利用者動向を踏まえ、2017年10月に減便	・利用者数は、2017年10月の減便により2018年度は減少したものの、安城線のデンパーク延伸と併せて乗継利便性向上のためのダイヤ改正を行い、2019年度には減便前の水準まで回復した。しかしながら、コロナの影響により2021年度は大幅に減少 ・2021年度においても利用者は回復していない	・運行を継続
		市内基幹バス (名鉄バス安城線)	交通事業者	○	・台風等の緊急時、事故等の場合を除き、運行を継続した。	・利用者数は、利用促進策の継続実施や2018年10月のデンパーク延伸により2019年度まで増加傾向だったが、コロナの影響により2020年度に大きく減少 ・2021年度はやや回復傾向だが、コロナ前の水準には至ってない	・運行を継続
		市内基幹バス (あんくるバス循環線 右まわり・左まわり)	行政・交通事業者	○	・台風等の緊急時、事故等の場合を除き、運行を継続した。	・利用者数は、2018年10月に実施した路線の見直し及びパターンダイヤ化による減便の影響で利用者数が減少した。2019年度に他路線のダイヤ見直し等により利用者の回復を図ったが、コロナの影響により2020年度より大幅に減少 ・2021年度はやや回復傾向だが、コロナ前の水準には至ってない	・運行を継続
		地域生活バス (あんくるバス安祥線、 桜井線、南部線、高棚線、 東部線、西部線、作野線、 北部線、桜井西線)	行政・交通事業者	○	・台風等の緊急時、事故等の場合を除き、運行を継続した。	・利用者数は増加傾向だったが、コロナの影響により2020年度より大幅に減少 ・2021年度は回復傾向だが、コロナ前の水準には至っていない	・運行を継続
		地域生活タクシー (あんくるタクシー)	行政・交通事業者	○	・台風等の緊急時、事故等の場合を除き、運行を継続した。	・利用者数は、年度や地区によって差があるものの、全体の利用数はほぼ横ばいだったが、コロナの影響により2020年度より大幅に減少 ・2021年度は回復傾向の地区もあるものの、コロナ前の水準には至ってない	・運行を継続
		一般タクシー	交通事業者	○	・台風等の緊急時、事故等の場合を除き、運行を継続した。	・利用者数は減少傾向であったが、コロナの影響により2020年度に大幅に減少 ・2021年度はやや回復傾向だが、コロナ前の水準にはいたっていない	・運行を継続
②	名鉄バス 岡崎・安城線の 維持・活性化	名鉄バス岡崎・安城線に関する利用促進策	行政・交通事業者	○	・バス活用ガイド冊子や岡崎市のイベントにおいて、それぞれの市のPRを行い岡崎・安城線の利用を促進 ・2018年10月に、他路線の見直しと併せて、バスの乗継利便性を向上させるためのダイヤ改正を実施 ・2021年2月より、GoogleMapsの乗り換え案内に対応 ・2022年3月より、エリア版MaaSアプリ「CentX」による他の公共交通との乗り換え案内サービスを提供 ・2023年より放映される大河ドラマ「どうする家康」に起因する観光施策と連携した利用促進策を実施	・利用者数は、2018年度は減少したものの、ダイヤ改正等によるサービス向上により2019年度には減便前の水準まで回復した。しかし、コロナの影響により2020年度は大幅に減少し、2021年度においても利用者は回復していない ・観光施策による利用促進策の結果については、次年度以降に評価する予定	・利用促進を引き続き行いながら、路線の見直し等を含め、岡崎市、名鉄バスと協議
③	名鉄バス安城線の延伸検討	名鉄バス安城線の安城更生病院～デンパーク間の延伸	行政・交通事業者	○	・2019年10月より名鉄バス安城線をデンパークまで延伸し、鉄道や他路線バスとの乗継の利便性を考慮したダイヤ改正を実施するとともに、新安城駅南停留所を新設 ・2021年2月より、GoogleMapsの乗り換え案内に対応 ・2022年3月より、エリア版MaaSアプリ「CentX」による他の公共交通との乗り換えサービスを提供	・2018年度デンパークバス停（名鉄バス安城線）利用者は、半年間で約1,200人で、2019年度は年間約2,000人の利用があったが、2020年度以降はコロナの影響により大幅に減少 ・2021年度は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っていない	・運行を継続
④	循環線の路線見直し	あんくるバス循環線右まわりと左まわりの運行経路の見直し	行政・交通事業者	○	・2019年10月より循環線の右まわりと左まわりを同様のルートに見直し、合わせてパターンダイヤ化を実施	・パターンダイヤ化により、安城更生病院で循環線と名鉄バス安城線が一定間隔で運行するようになり、地域路線との乗り継ぎ利便性が向上し、2019年度までは地域路線の利用者が増加	・運行を継続

<進捗状況> ○：事業内容をおおむね実施、△：事業内容を一部実施（一部未実施）、×：事業内容を未実施

No	実施事業		実施内容	実施主体	進捗状況	実施済または実施中の取組みの概要	実施済または実施中の取組みの効果と影響	今後の予定
⑤	あんくるバスのサービス改善		既存の利用者及び沿線住民の利用ニーズに合致したサービスの見直し	行政・交通事業者	○	・2018年10月より、循環線のパターンダイヤ導入に合わせて乗継利便性を考慮したダイヤ改正を実施。以後、運行状況等に合わせたダイヤ改正を実施 ・危険なバス停の解消のためのバス停移設（桜井線「岩根」） ・待合場所の整備による待合環境改善 ・全路線キャッシュレス決済の導入完了による利便性の向上	・乗継利便性の向上や待合環境の改善により2019年度までは利用者数が増加	・運行状況や利用状況を把握し、必要に応じて見直しを実施
⑥	あんくるタクシーのサービス改善		地域の利用ニーズに合致したサービスの見直し	行政・交通事業者	△	・運行時間の拡大はできなかったものの、2019年10月より小川地区にて行きを1便、里地区にて行きを2便、帰りを1便増便 ・地元町内会とのヒアリングや地元住民との意見交換会にてニーズ調査を実施	・全体の利用者数は横ばいであるが、利用が多い地区と少ない地区がある ・事業の担い手である運行事業者は、運転手・台数の確保が難しい状況のため、運行時間拡大は難しいことが判明 ・現状で可能な限りのサービス改善のため、便数の増加を実施 ・意見交換会の参加者は、あんくるタクシーの認知度は高いものの、ほとんどが自家用車を有しており、公共交通の利用意向が低いと回答	・現在の制度を地区の移動のためのセーフティネットとして運用しながら、継続して地域と意見交換を実施しつつ、適切なサービス形態を検討する
⑦	公共交通の利用促進策	情報提供	乗り継ぎ拠点における総合案内板及びバス停案内表示及びタクシー案内の充実	地域・行政・交通事業者	○	・乗り継ぎ拠点である安城更生病院及びJR安城駅等においてバスロケーションシステムディスプレイやバス停案内表示の更新をダイヤ改正に合わせて実施 ・ユニバーサルデザインタクシー購入補助事業により、利用しやすいタクシー普及を促進 ・新安城駅自由通路整備工事にあわせ、バス時刻等案内表示を見直すとともに、一般タクシーの情報を追加 ・時刻表及びバスマップに一般タクシーの情報を掲載	・バスロケーションシステムを継続運用し、利用者の利便性向上と情報発信による認知度改善に貢献した ・一般タクシーの利用促進のための情報発信が改善され、利用促進が図られた	・バスロケシステムによる情報発信を継続するとともに、分かりやすく充実した情報発信への改善を検討
			バスマップ及び分かりやすいダイヤ表の作成・更新、安城市ホームページの充実	地域・行政・交通事業者	○	・ダイヤ及びルートの改正に合わせて、時刻表とマップの更新を実施 ・ホームページにおいてアンフォーレをはじめとした市内観光施設等への行き方について案内を掲載 ・外国語版の時刻表及びバスマップを作成・配布するとともに、ホームページへ掲載	・情報の継続発信により、公共交通の認知度改善に貢献した ・外国人の方にも分かりやすい情報発信へ改善することにより、サービス向上を図った	・引き続き、分かりやすい情報発信への改善を検討
			分かりやすいバス系統名の設定及びバス停への系統表示	地域・行政・交通事業者	○	・バス路線を色と番号で分け、利用者に分かりやすい表示を継続 ・全バス停のバス停表示（丸板）にローマ字表記を追加	・路線の色や番号が定着しており、公共交通の認知度改善に貢献した ・外国人にも分かりやすいバス停表示に改善することにより、サービス向上を図った	・引き続き、分かりやすい表示を継続する
			安城市ホームページや広報でのこれまでの取り組みPR	地域・行政・交通事業者	○	・ホームページでモビリティマネジメントなど各種取組を掲載 ・広報あんじょうにて、あんくるバスの特集ページを掲載	・公共交通情報の提供により、公共交通の認知度改善に貢献した	・取組についてのPRをウェブサイトの更新を行うなどして、引き続き実施
		利用促進誘導施策	乗り継ぎ割引制度や高齢者・障がい者割引制度	地域・行政・交通事業者	○	・あんくるバスの高齢者・障がい者無料制度を継続 ・2021年8月より、タクシー料金助成制度対象者を、障がい者に加え、要介護・要支援認定を受けた65歳以上の高齢者に拡充	・継続的な制度の実施と情報の周知により、公共交通の認知度改善に貢献した ・公共交通の利用者が軒並み減少した2020年度においても、タクシー助成券利用者はほぼ横ばいであり、障がい者の日常的な移動手段として定着していることが伺える	・高齢者・障がい者への移動支援を継続して実施 ・乗継割引について検討
			乗継拠点における待合環境改善の充実	地域・行政・交通事業者	○	・JR安城駅バス停において、風よけを設置 ・アンフォーレバス停において、バス停上屋を設置 ・新安城駅の自由通路整備工事にあわせて、2020年度に新安城駅南口にバス停上屋を設置	・利用者数は、2019年度までアンフォーレバス停利用者数は増加し、JR安城駅バス停利用者数は循環線減便による影響で減少 ・バス停の待合環境の満足度も横ばい	・利用状況を把握し、設置できる場所については、継続して検討
			モビリティマネジメント	地域・行政・交通事業者	○	・地域包括支援センターと協力し、公共交通の使い方説明会や意見交換会を実施 ・小学生を対象とした夏休み無料キャンペーンの継続実施とともに、2022年度には対象を中学生まで拡大 ・あんくるバス・あんくるタクシーの乗り方教室実施や、地域の公共交通に関する意見交換会を実施	・説明会の事後アンケートでは、参加したほぼ全ての方が「参考になった」と回答、公共交通の認知度改善に貢献した ・一部の回答者は、「今度、バスに乗ってみる」との回答もあり、利用促進が図れた	・使い方説明会等を継続して実施
			免許返納者への公共交通の利用促進	警察・行政・交通事業者	○	・警察・市民安全課と協力しバス活用ガイド冊子で免許返納者へのあんくるバス定期券配布等の特典をPR ・免許返納者へのあんくるバス無料券の発行事業を継続実施	・免許返納者への公共交通情報の提供により、公共交通の認知度改善に貢献した	・バス活用ガイド等を用いて引き続き制度のPRを実施
			学校教育と合わせた利用促進	学校・行政・交通事業者	△	・小中学生を対象とした夏休み無料キャンペーンの実施に併せ、あんくるバスを利用したおすすめプランを提示し、バス利用を促進 ・高校の通学にバスを交通手段の1つとしての利用方法を検討	・普段バスに乗ることが少ない小・中学生へバス利用の機会を提供し利用促進が図れ、公共交通の認知度改善に貢献した ・2019年度、安城南高校と通学でのバス利用について協議を開始したものの、新型コロナウイルスの影響により協議が中断され、実施には至っていない	・利用促進策を継続実施するとともに、通学利用可能なサービスへの見直しを図るため、学校等と利用意向について継続して協議

<進捗状況> ○：事業内容をおおむね実施、△：事業内容を一部実施（一部未実施）、×：事業内容を未実施

No	実施事業		実施内容	実施主体	進捗状況	実施済または実施中の取組みの概要	実施済または実施中の取組みの効果と影響	今後の予定
⑦	公共交通の利用促進策	市民とともに取り組む施策	市のイベント時におけるバス利用促進キャンペーン、商業振興を目的とする関係団体と連携したバス利用促進等	地域・行政・交通事業者	○	・中心市街地で実施されるホコ天きーぼー市でお買い物をした方にあんくるバス無料チケットを配布し、来場の際の交通手段としてバス利用を促進	・2019年度までは無料券利用者は増加傾向だが、2020年度からコロナの影響によりイベント中止が相次ぎ減少 ・公共交通利用機会の創出により、公共交通の認知度改善に貢献した	・継続して実施するとともに、新たに連携する商店や団体等の発掘を検討
			観光振興に向けた公共交通の活用	観光協会・行政・交通事業者	○	・名鉄バス安城線をデンパークまで延伸 ・2023年より放映される大河ドラマ「どうする家康」に起因する観光施策と連携した利用促進策を実施	・2018年度デンパークバス停（名鉄バス安城線）利用者は、半年間で約1,200人、2019年度は年間約2,000人の利用があったが、2020年度以降はコロナの影響により大幅に減少 ・観光施策による利用促進策の結果については、次年度以降に評価する予定	・運行を継続し、利用方法等のPRを引き続き実施
			地域と行政の協働による各種活動	地域・行政・交通事業者	○	・夏休みやダイヤ改正を実施する10月にあわせてバスの乗り方サポーターを乗継拠点である新安城駅・JR安城駅・更生病院に ・町内会や地域包括支援センターと協力し、バスやタクシーの使い方等についての教室を開催	・説明会の事後アンケートでは、参加したほぼ全ての方が「参考になった」と回答 ・公共交通サービスの周知・PRにより、公共交通の認知度改善に貢献した	・使い方教室等地域と協力しながら実施
			自転車とバスを利用しやすくする取り組み	地域・行政・交通事業者	○	・町内会等の施設付近のバス停は、施設に自転車の駐輪スペースを確保しサイクルアンドバスライドを推進	—	・駐輪スペース確保等の推進を継続実施
⑧	（仮称）地域の交通を応援する会の取り組み		（仮称）地域の交通を応援する会の立ち上げ・取り組み	地域・行政・交通事業者	△	・老人クラブをはじめとした地域の様々な団体へ、バスの乗り方教室等を実施 ・地域で公共交通を勉強するための資料を作成し、全町内会へ配布 ・地域で公共交通を考える場として、地区の集まりにて意見交換会を実施し、意見を集約した資料を作成・配布	・自分たちが考えたあんくるバスプランでお出かけするなどの取り組みにより、意識の醸成を図り、公共交通の認知度改善に貢献した ・地域で公共交通を勉強する資料の作成や機会を設け、意識の醸成を図ったものの、会の立ち上げには至っていない	・利用促進を図りながら持続可能な公共交通体系実現のため、地域の交通を自ら考える意識の醸成を図り、会の立ち上げを目指す
評価及び推進体制			総合交通会議（網形成計画・路線単位・事業単位の評価、検証、見直し等の実施）	地域・行政・交通事業者	○	毎年評価を交通会議で報告	・各種施策を継続するとともに、交通状況にあわせたダイヤの見直しや多言語対応などの改善を実施	・引き続き毎年度の評価を実施するとともに必要に応じて改善を図る

<進捗状況> ○：事業内容をおおむね実施、△：事業内容を一部実施（一部未実施）、×：事業内容を未実施

(2)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

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）

	現況値 [2016 年度]	目標値 [2022 年度]	最終評価 [2021 年度]	評価
公共交通全体の 年間利用者数	1,446 万人	1,602 万人	1,232 万人	△
鉄道の年間利用者数	1,363 万人	1,511 万人	1,165 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	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	△

※安城市地域公共交通網形成計画における公共交通：鉄道・路線バス・あんくるバス・あんくるタクシー

【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）

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

【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）

	現況値 [2017 年度]	目標値 [2022 年度]	最終評価 [2021 年度]	評価
名鉄バス安城線の乗継に 関する項目の不満割合	27.8%	現況値未滿	41.0%	×
名鉄バス岡崎・安城線の 乗継に関する項目の不満 割合	36.8%	現況値未滿	21.1%	○
あんくるバスの乗継に 関する項目の不満割合	43.5%	現況値未滿	38.0%	○

<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）

	現況値 [2016 年度]	目標値 [2022 年度]	最終評価 [2021 年度]	評価
J R 安城駅の 年間バス停利用者数	141,635 人 名鉄バス 58,548 人 あんくるバス 83,087 人	146,100 人	107,666 人 名鉄バス 48,826 人 あんくるバス 58,840 人	×
J R 三河安城駅の 年間バス停利用者数	14,457 人	15,800 人	16,678 人	○
名鉄新安城駅の 年間バス停利用者数	91,004 人 名鉄バス 61,591 人 あんくるバス 29,413 人	93,900 人	73,190 人 名鉄バス 42,907 人 あんくるバス 30,283 人	△
名鉄桜井駅の 年間バス停利用者数	17,476 人	17,800 人	13,643 人	△
デンパークの 年間バス停利用者数	6,745 人 名鉄バス - 人 あんくるバス 6,745 人	7,400 人	4,965 人 名鉄バス 1,302 人 あんくるバス 3,663 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	現況値 [2017 年度]	目標値 [2022 年度]	最終評価 [2021 年度]	評価
公共交通サービスの認知度	73.3%	現況値以上	76.5%	○

【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	現況値 [2017 年度]	目標値 [2022 年度]	最終評価 [2022 年度]	評価
地域と行政が協働で 取り組む利用促進策	1 件	5 件	5 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	×

<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

×

(3)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、2020 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うかが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	1,232 万人
鉄道の年間利用者数	1,363 万人	1,501 万人	1,165 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、改善が図られています。

一方で、明祥中学校区などの不満割合の高い地区もあり、不満解消のための各種施策を実施する必要があります。

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）		
	2017	2022	増減
安城南中学校	23.7%	23.5%	-0.2
安城北中学校	15.0%	12.3%	-2.7
明祥中学校	56.9%	46.4%	-10.5
安城西中学校	46.5%	28.1%	-18.4
桜井中学校	34.2%	22.1%	-12.0
東山中学校	26.2%	29.7%	+3.4
安祥中学校	28.6%	18.6%	-10.0
篠目中学校	23.1%	16.8%	-6.4

【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4割は乗り継ぎしない中、利用者の約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おり、乗り継ぎに関して「待ち時間」や「情報・案内のわかりやすさ」に対する不満割合が高くなっています。

対して、名鉄バス安城線では、2018 年 10 月に鉄道や他路線のバスとの接続を考慮したダイヤ変更を実施し、待ち時間の軽減に向けた乗り継ぎの利便性向上を図っています。また、情報・案内の分かりやすさの改善として、2021 年 2 月に「GoogleMaps」への乗り換え検索への対応や、2022 年 3 月よりエリア版 MaaS アプリ「CentX」による名鉄バス以外の他の公共交通との乗り換え案内サービスの提供が開始されています。

しかし、乗り継ぎに関する項目別満足の内、「乗り継ぎの待ち時間」や「乗り継ぎ情報や乗り継ぎ案内のわかりやすさ」の不満度が高いことから、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するとともに、わかりやすい乗り継ぎ情報への改善を図り、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 する必要があります。

図 名鉄バス安城線利用者の乗り継ぎ（利用者アンケート）

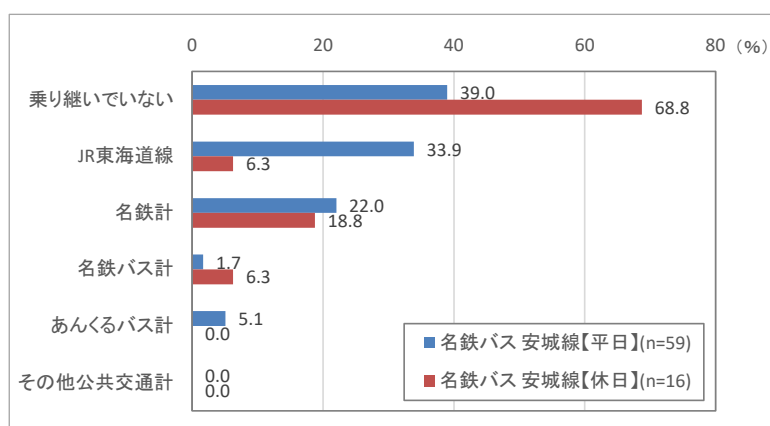
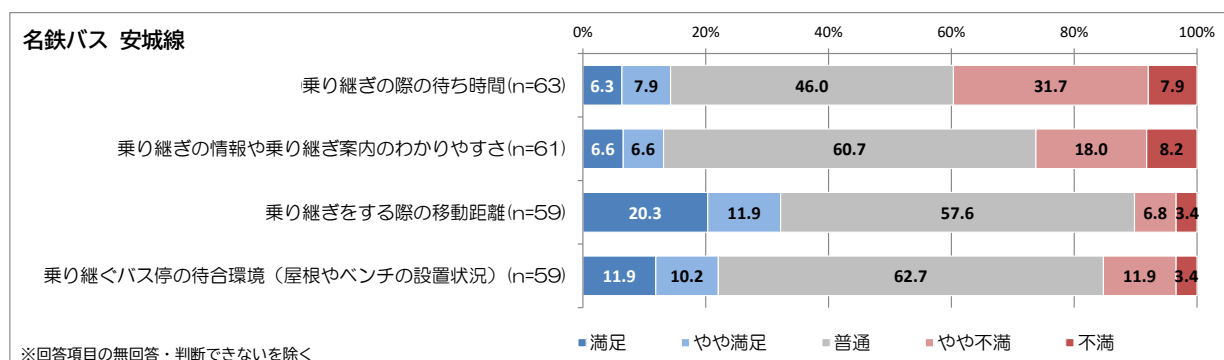


図 名鉄バス安城線利用者の乗り継ぎに関する項目別満足度（利用者アンケート）



【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つい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。

5章 安城市における地域公共交通の課題

本章では、2章～4章より整理した項目から得られた個別課題を一覧表として整理し、安城市における地域公共交通の課題として4つの集約課題にまとめます。

- 集約課題① 公共交通ネットワークの維持活性化
- 集約課題② ニーズに対応した公共交通サービスの提供
- 集約課題③ 将来の変化への対応
- 集約課題④ 関係者の連携・協働

(1) 各調査結果等からみた個別課題の整理

項目		個別課題	集約課題			
			①	②	③	④
2章	上位関連計画	総合計画では、「幸せ」を実感できる要素の内「健康」を軸に捉え、「幸せつながる健幸都市 安城」の実現を目指しており、自家用車に比べて健康的で環境負荷の低い公共交通への転換が求められています。また、土地利用構想として、鉄道駅を中心とする4つの拠点（安城駅、三河安城駅、新城駅、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により市民の移動手段を確保するため、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。	●			
		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。				●
		市内には安城更生病院や市役所、総合福祉センター等の日常生活利便施設や、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ることから、既存公共交通による面的なサービスの維持が必要です。	●			
		市内観光レクリエーション施設は、新型コロナウイルス感染症の影響により七夕まつりをはじめとしたイベントの中止・縮小や移動制限等により大きく減少しました。2021年においては、イベント等は中止となっていますが、施設の利用者は回復傾向であり、移動需要が回復しつつあることがうかがえます。「観光」という目的地への移動手段として公共交通をPRするといった連携した利用促進策により効果的な利用者回復が期待できます。				●
	公共交通の現状整理	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2021年度の輸送人員（約44万人）は、コロナ前の2018年度（約88万人）に対して半減しています。2021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、2021年度時点で約5,100人であり、ピークである2016年度の約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、今後の社会情勢の変化や、各地で実施されている新たなモビリティの導入等の交通技術の動向を注視しながら、地域特性に適應する新たな技術を活用した交通手段やサービスについて調査・研究することが必要です。			●	●
		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」に向けた取り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おり、公共交通分野においてもDX推進のための調査・研究が必要です。			●	

項目		個別課題	集約課題			
			①	②	③	④
2章	公共交通を取り巻く社会動向(続き)	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ることから、事業の安定的な継続のために、運転手を確保するための取り組みが必要です。		●		
		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、ウォーカ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。			●	
		大東町の大型商業施設や、三河安城駅周辺での多目的交流拠点施設、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。			●	
3章	市民アンケート調査	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。また、情報を知っていて困っている方については、現状のサービス水準ではまかなえないきめ細やかなサービスが必要であり、これらの課題を地域で共有し、地域住民が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。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により、地域で真に必要な公共交通サービスについて検討する必要があります。		●		●
		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。		●		●
		一般タクシーに関して、運行時間帯や鉄道駅での待機を満足とする一方、運行台数やつかまらないことを不満とする項目が上位に挙げられています。また、利用回数の少ない市民からは、運賃や確実な配車といった改善策が挙げられています。これら不満項目や改善策に対応するためには、運行台数の確保による確実な配車が必要です。		●		●
		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にあることから、持続可能な事業とするための見直しが必要です。		●		
		免許返納後に利用を考えている移動手段として、「徒歩」を除くと「バス」の回答が最も多くなっており、今後もバス路線を確保・維持する必要があります。	●			●
		地域公共交通の維持のために、「活動する意欲のある方」は 70%を超えるものの、近所の人や友人、町内会といった「地域で活動する意欲がある方」は約 17%と低く、地域が主体的に公共交通を維持していくという気運の醸成が必要です。また、「できることはない」の回答者も 23%存在し、公共交通を「自分ごと」として認識することが必要です。				●
	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」ですが、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」が上位ですが、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」であり、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	あんくるバスの通学への活用や、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性の確保が必要です。		●		
		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。		●		
		運転手不足が原因で需要に対応した配車が困難との意向が示されており、運転手確保に向けた支援が必要です。				●

項目		個別課題	集約課題			
			①	②	③	④
4章	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7割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うかが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、これまで実施した施策の効果によりおおむね改善が図られています。しかしながら、依然として不満割合の高い地区もあり、不満解消のための各種施策を実施する必要があります。	●	●		●
		【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おり、鉄道との乗り継ぎが大半を占めています。鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤ設定や、多様な公共交通との乗り継ぎに対応したアプリによる情報提供を実施しているものの、乗り継ぎに関する項目別満足の内、「乗り継ぎの待ち時間」や「乗り継ぎ情報や乗り継ぎ案内のわかりやすさ」の不満度が高いことから、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するとともに、わかりやすい乗り継ぎ情報への改善を図り、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する必要があります。		●		●
		【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うかが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し、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。				●

集約課題① 公共交通ネットワークの維持活性化
集約課題② ニーズに対応した公共交通サービスの提供
集約課題③ 将来の変化への対応
集約課題④ 関係者の連携・協働

(2) 安城市における地域公共交通の集約課題

1) 集約課題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

- ・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。現在、4つの拠点は公共交通ネットワークによって連絡されており、将来都市構造を支える公共交通ネットワークを今後も維持・活性化していく必要があります。

■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

- ・市内の公共交通は、JR東海道新幹線、JR東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄西尾線や名鉄バス、あんくるバス、あんくるタクシー及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や観光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、2020年度におけるコロナ蔓延防止のための移動制限下においてもコロナ前である2019年度の約7割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おり、今後も現在の公共交通ネットワークの維持・活性化が必要です。

■地域の輸送資源の活用

- ・2020年に施行された活性化再生法の一部改正や2022年に策定されたあいち交通ビジョンでは、地域の移動手段の確保・充実に向け、地域の多様な輸送資源を総動員した持続可能な交通ネットワークの構築が求められており、地域の輸送手段の活用を検討する必要があります。

2) 集約課題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

- ・上位計画においては、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や利用拡大の推進、鉄道駅の交通結節機能強化やバリアフリー化等の環境整備が方針とされており、現在のサービスの継続・改善が必要です。
- ・公共交通利用者数は、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います。特に一般タクシー事業への影響は大きく、安城市内の一般タクシーの輸送人員は、コロナ前の2018年度は約88万人であったのに対して、2021年度は約44万人となっています。2022年4月には、安城市内の一般タクシー事業者が廃業するなど、事業継続が困難な状況に陥っています。市民の生活にかかせない公共交通サービス提供のため、交通事業者の安定的な事業継続に向けた取組が必要です。

■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

- ・市民アンケートでは公共交通の中でもバス及び一般タクシーの満足度が低く、バスの不満項目として「運行本数」や「運行時間帯」が挙げられました。また、バス利用者アンケートでも、名鉄バス、あんくるバスともに「運行本数」の不満が最も高い状況です。一方で、バス事業に対する市の負担及び利用者の負担は「現状程度」が最も支持されており、事業費を維持しつつ、対応可能な施策を検討、実施する必要があります。
- ・一般タクシーの不満項目として「配車してもらえるか」や「運行台数」が挙げられましたが、事業者ヒアリング等により、現在、運転手不足により一般タクシーの供給が現状以上増加させることが難しい状況であることから、運転手不足の解消に向けた施策が必要です。
- ・公共交通に関して困っていることとして「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」が上位に挙げられましたが、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といった実際に利用するために必要な情報を認知していませんでした。安城市の充実した公共交通サービスを知ってもらい、利用につなげていくため、公共交通に関する情報の周知・PR が必要です。

3) 集約課題③ 将来の変化への対応

■人口減少や高齢化への対応

- ・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上昇等による現公共交通サービス維持のための事業費増加が懸念され、公共交通事業費の予算確保が課題となります。
- ・高齢化の進展による高齢者のお出かけ需要の増加が予想され、また、高齢者の運転免許返納が推奨されていることから、安全・安心な移動手段確保のためにも公共交通の維持・活性化がより一層重要となってきます。

■新たな技術の活用

- ・少子高齢化や人口減少、移動の多様化、公共交通サービス維持費の増加などの課題を解決するため、今後の社会情勢の変化や、各地で実施されている新たなモビリティの導入等の交通技術の動向を注視しながら、地域特性に合致する新たな技術を活用した交通手段やサービスについて調査・研究することが必要です。
- ・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や、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。

■新たな都市開発への対応

- ・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を検討する必要があります。

4) 集約課題④ 関係者の連携・協働

■関係者が連携した取組

- ・都市計画マスタープランでは、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。
- ・本市が目指す将来都市像「幸せつながる健幸都市」の実現を目指し、安城市地域公共交通網形成計画に基づき、公共交通の維持とともに環境負荷の低減、健康増進等の視点からみて、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。そうした中、2022 年に安城市は 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していくこととしており、公共交通分野においても、これまで実施してきた MM を見直しながら、公民連携による効果的な取り組みへと改善し継続実施していく必要があります。

■利用促進施策の展開

- ・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を積極的に展開する必要があります。
- ・特に、観光施設等への移動需要は、新型コロナウイルスによる移動制限緩和に伴い回復傾向にあることから、これらの観光施策と公共交通が連携して利用促進策を展開することにより、相乗効果での利用者回復が期待できます。
- ・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する必要があります。

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

安城市における上位計画である「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」において、将来都市像「幸せつながる健幸都市 安城」の実現を目指し、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拠点を中心とした定住人口の増加につながる魅力的なまちづくりを推進してきました。

これら上位計画に基づき、安城市地域公共交通網形成計画では、公共交通が目指す姿として、「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、「誰もが安全かつ快適に移動できるまち」、「バス利用の定着を促進し、持続可能なバス交通が確立されたまち」、「市民が公共交通を育むまち」の3つに主眼を置き、4つの基本方針と基本方針に基づく各種施策の実施により、公共交通、特にバス交通の認知度の向上やサービスの改善により、市民の日常生活の足として利用者の定着が図られてきました。

本計画では、上位計画に基づき設定した公共交通が目指す姿「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。また、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

(2) 公共交通の機能分類

安城市の公共交通ネットワークを形成する鉄道、バス、タクシー等の機能分類を整理し、それぞれの役割分担を明確にします。

図 安城市の将来公共交通ネットワークイメージ

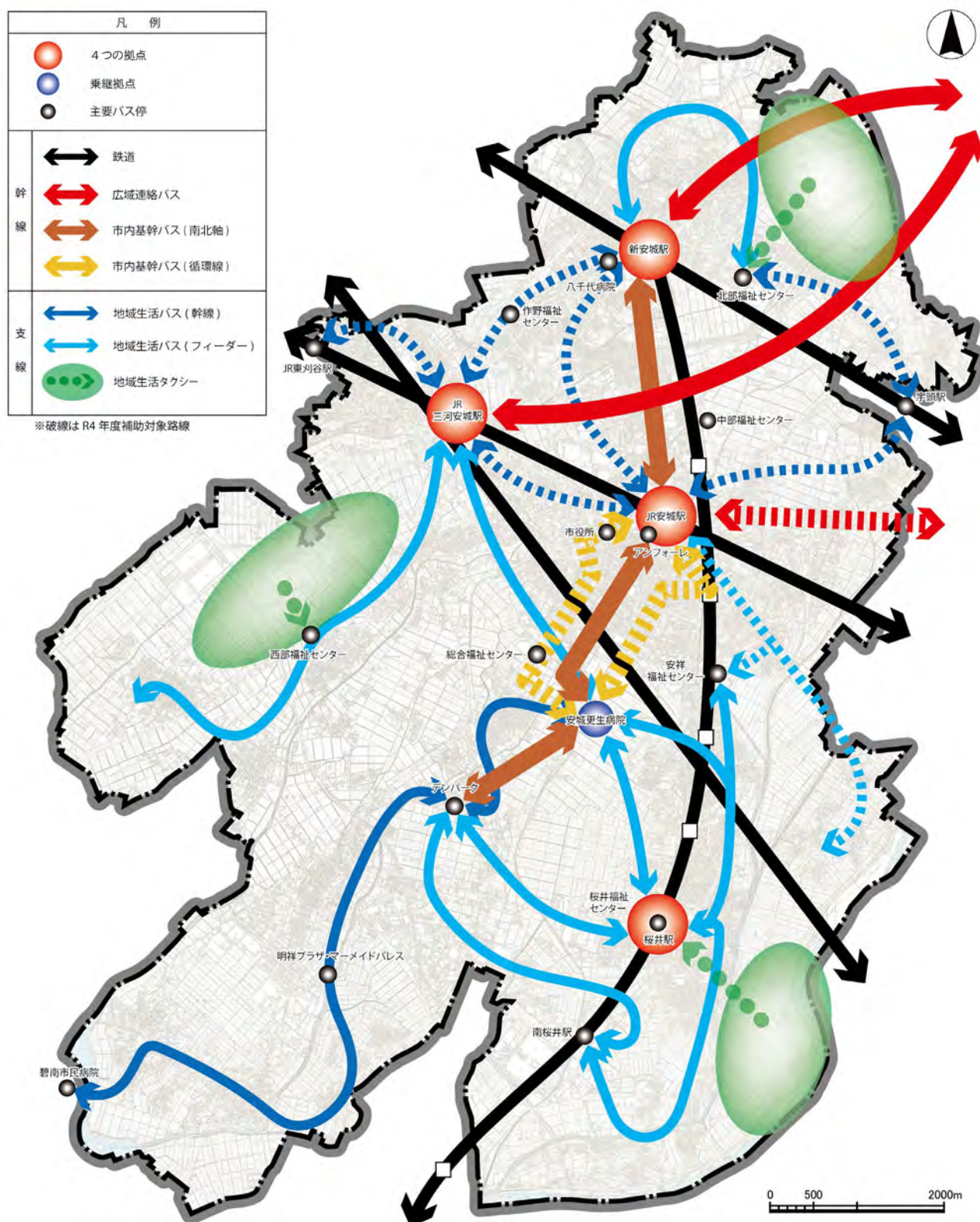


表 地域公共交通の役割

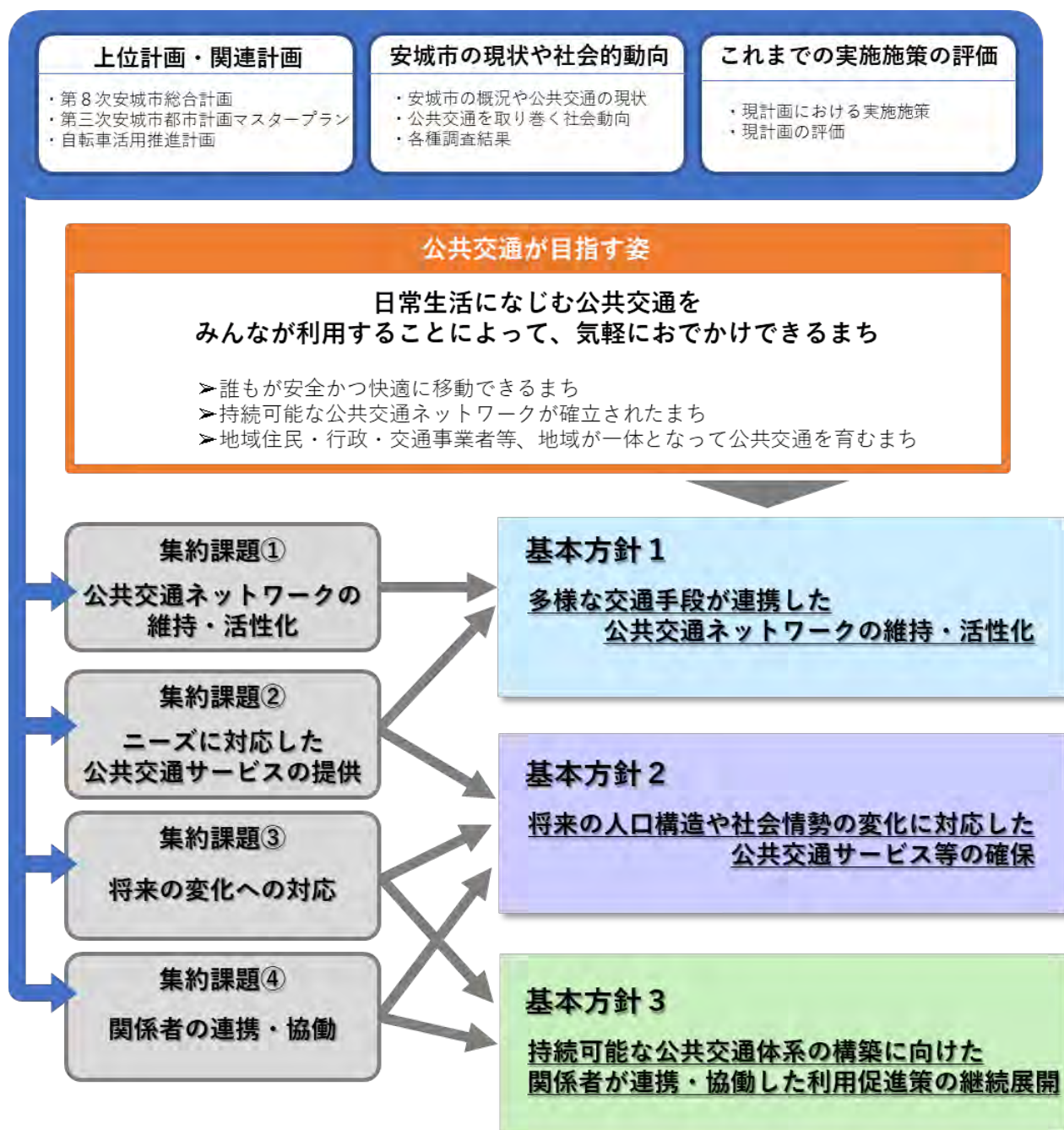
	系統	対象路線	路線の役割	確保・維持策
広域幹線	鉄道	JR 東海道新幹線 JR 東海道本線 名鉄名古屋本線 名鉄西尾線	都市間を結ぶ広域的な移動需要に対応	需要に応じた運行水準を確保するために、今後も維持することが必要
	広域連絡バス	名鉄バス岡崎安城線	市内外を結ぶ広域的な移動需要に対応	需要に応じた運行水準を確保するため、国庫補助(幹線) ^{※1} を活用しながら今後も維持することが必要
		高速バス	都市間を結ぶ広域的な移動需要に対応	需要に応じた運行水準を確保、今後も維持することが必要
地域内幹線	市内基幹バス (南北軸)	名鉄バス安城線	市内の南北方向の移動需要に対応	幹線や支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	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		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	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	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	需要に応じた利用環境を整備するために、今後も維持することが必要

※1 国庫補助(幹線)とは、地域公共交通確保維持改善事業(幹線補助)のことであり、必要性に関する詳細については資料編を参照

※2 国庫補助(フィーダー)とは、地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)のことであり、必要性に関する詳細については資料編を参照

(3) 基本方針

公共交通が目指す姿や、これまで整理・分析し、集約した集約課題を踏まえ、基本方針を以下のとおり設定します。



公共交通ネットワークの維持・活性化

安城市の公共交通ネットワークは、多様な公共交通で構成され、都市間の移動需要や市内の鉄道駅を中心とする4つの拠点と市内各所に立地する主要施設や観光施設へのアクセスを確保しており、市民の生活の足として定着していることから、今後もこのネットワークを維持していく必要があります。

しかし、新型コロナウイルスの影響により利用者は大きく減少し、交通事業者の事業継続が困難となっていることから、市民の移動手段として必要なサービスを提供するため、交通事業者の安定的な事業継続に向けた取組が必要です。

そのために、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するとともに、公共交通の利用状況をより正確に把握し、新型コロナウイルスにより変化した市民の利用状況に応じたサービスへの改善を図ります。

加えて、公共交通を便利で快適に利用できるように、現在の公共交通サービスの提供に係る情報をより効果的に発信し、周知・PRすることにより、公共交通全体の活性化を図ります。

- 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、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。

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、少子高齢化の進行に伴う税収減に対し、近年の燃料費高騰や人件費の上昇等により、現在の公共交通サービスを維持するための事業費が増加し、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。対して、高齢化の進行に伴い、高齢者の安全・安心な移動手段確保のため公共交通の重要性が高まり、公共交通の維持・活性化がより一層重要となってきます。

これらの課題解決に向けて、新たなモビリティや地域の輸送手段を活用した移動サービスの導入検討が各地で展開されており、本市においても、今後の社会情勢の変化や新たな交通技術の動向などを注視しながら、地域特性やニーズに応じた交通手段や、サービスの在り方について調査・研究することが必要です。

また、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を踏まえながら、運賃のあり方の見直しも含めた検討を行い、公共交通サービスを確保していく必要があります。

また、本市において予定されている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する必要があります。

- 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

安城市では、目指す将来都市像として「幸せつながる健幸都市」の実現を目指し、安城市地域公共交通網形成計画に基づき、環境負荷の低減、健康増進の視点から、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きましたが、依然として自家用車への依存度は高い状況にあることから、これまで実施してきた MM を見直ししながら、公民連携による効果的な取り組みへと改善し継続実施し、公共交通への行動変容を促す必要があります。

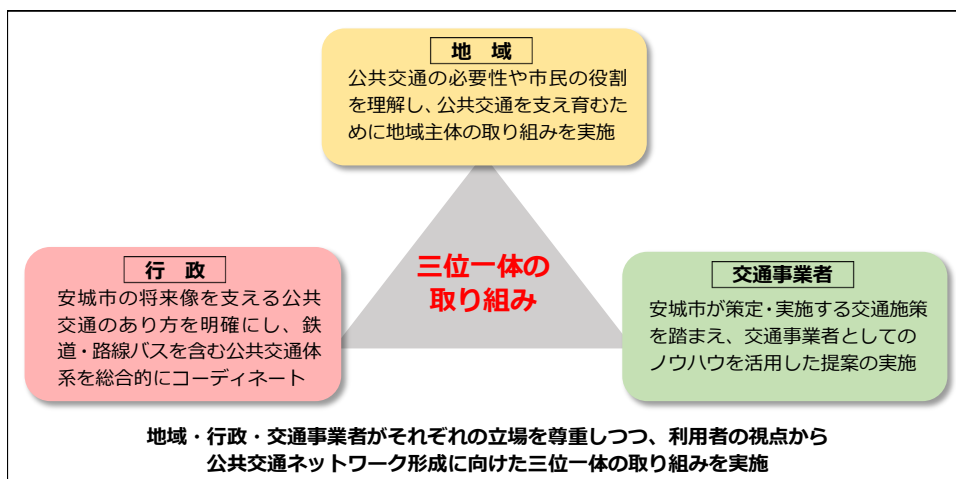
そのためには、現在実施している公共交通サービスの周知・PR を継続しつつ、情報の受け取り手であり、利用者である地域住民等が、公共交通を「自分ごと」として認識し、自ら主体的に地域の移動について考え、必要に応じて新たな移動サービス等の導入による課題解決を図るための仕組みが必要です。

また、今後も市民の移動手段として必要な公共交通サービスを維持・活性化するためには、新型コロナウイルス感染症の影響により減少した利用者の回復が必要不可欠であり、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策を積極的に展開する必要があります。

これら利用促進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。

- 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。

図 バス交通の維持・活性化に向けた連携と役割分担



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

安城市が目指す交通将来像の達成度を検証するため、本計画の地域公共交通の基本方針に基づく目標値を設定します。

目標1 公共交通全体の利用者数		
現況値 (2021 年度)	1,277 万人	鉄道：1,165 万人 路線バス：23 万人 あんくるバス・あんくるタクシー：44 万人 一般タクシー：44 万人 レンタサイクル：0.5 万人
目標値 (2027 年度)	1,686 万人	鉄道：1,520 万人 路線バス：30 万人 あんくるバス・あんくるタクシー：56 万人 一般タクシー：80 万人 レンタサイクル：0.6 万人

※コロナ前を目標として 2019 年度の利用者数に設定

※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、レンタサイクルの年間利用者数の合計値

※鉄道：ＪＲ東海道本線の各駅（安城駅、三河安城駅）の年間乗車人数及び名鉄名古屋本線・名鉄西尾線の各駅（新安城駅、北安城駅、南安城駅、碧海古井駅、堀内公園駅、桜井駅、南桜井駅）の年間乗降人数の半分の値の合計値

※路線バス：名鉄バス各線（安城線、岡崎・安城線）の年間利用者数

※あんくるバス、あんくるタクシー：全路線の合計年間利用者数

※一般タクシー：安城市内の一般タクシー利用者数

※レンタサイクル：安城市内のサイクルポート利用者数

※算出に必要な資料は交通事業者提供資料及び安城市資料より毎年計測

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

※人件費、燃料費の高騰を踏まえて現況値以下に設定

※(あんくるバス・あんくるタクシーの運行経費－収入－国庫補助運行経費額)÷(あんくるバス・あんくるタクシー利用者数計)

※収入には、無料乗車制度等による運賃収入は除くものとする

※算出に必要な値は、交通事業者提供資料及び安城市資料より毎年計測

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

※安城市資料より毎年度進捗状況を確認

(2) 目標を達成するために実施する事業

安城市が目指す交通将来像を達成するための公共交通の維持活性化に向けた取組を整理します。また、各事業において関連する SDGs（持続可能な開発目標）の目標についても整理します。

表 施策と基本方針の関係

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			
目標を達成するために実施する事業	基本方針 1	基本方針 2	基本方針 3
① サービス水準に応じた運行 	●	●	
② 名鉄バス安城線の維持・活性化 	●	●	●
③ 名鉄バス岡崎・安城線の維持・活性化 	●	●	●
④ あんくるバスのサービス改善 	●	●	●
⑤ あんくるタクシーのサービス改善 	●		●
⑥ 一般タクシーの利用促進 	●		●
⑦ レンタサイクル事業の見直し 	●	●	
⑧ 公共交通の利用促進策 	●	●	●
⑨ （仮称）地域の交通を考える会の取り組み 		●	●



①サービス水準に応じた運行

鉄道、広域連絡バス、市内基幹バス、地域生活バス、地域生活タクシー、一般タクシー、レンタサイクルが有する機能および地域公共交通の役割に応じた運行を実施するとともに、公共交通相互の連携を強化することで安城市内の移動ニーズに対応するとともに、近隣自治体との連携を図ります。また、市の現状程度の費用負担を基本としつつ、運行を継続します。

事業内容	・ 地域公共交通の役割に応じた運行を継続 ・ 必要に応じて民間バス路線への支援を継続
実施主体	安城市・交通事業者



②名鉄バス安城線の維持・活性化

名鉄バス安城線は、市内の拠点を結ぶ基幹バス路線として機能するとともに、2018年に実施したデンパークへの延伸により、観光ルートとしての役割も担っています。現在の路線およびサービスを維持するとともに、利用者の回復を図るため、交通事業者と協議しながら、さらなる利用促進策に取り組めます。

事業内容	・ 各種利用促進策を継続的に実施するとともに、適宜、内容の見直しを図る ・ 必要に応じて民間バス路線への支援を継続 ・ 公共交通と観光サービスをつなぐエリア版 MaaS アプリ「CentX」が提供する乗換案内サービスや、「シルバーパス 65、ゴールドパス 70」、「環境定期制度※1」等、バスをお得に賢く使うための各種サービスの周知・PR ・ デンパークをはじめとした市内観光施設や市内商店と連携した利用促進策の実施 ・ 大東町大型商業施設や三河安城駅周辺の多目的交流拠点施設の立地など、将来の都市開発動向にあわせた公共交通ネットワークの見直し協議の継続実施
実施主体	安城市・交通事業者

※1「環境定期制度」とは？

名鉄バス路線の通勤・通学定期をお持ちの方を対象に、土曜・休日ダイヤ運行日に定期券面区間外を利用する際、1乗車100円で利用できるとしてもお得な制度の事です。（区間によっては当該制度を適用できない場合あり）



③名鉄バス岡崎・安城線の維持・活性化

名鉄バス岡崎・安城線は、広域的な交通基幹軸としての機能を担っていることから、市域をまたぐ現行の路線及びサービスを維持するため、交通事業者や岡崎市との協議を継続して実施しながら、利用者獲得に向けた更なる利用促進に取り組みます。

事業内容	・各種利用促進策を継続的に実施するとともに、適宜、内容の見直しを図る ・必要に応じて民間バス路線への支援を継続 ・公共交通と観光サービスをつなぐエリア版 MaaS アプリ「CentX」が提供する乗換案内サービスや、「シルバーパス 65、ゴールドパス 70」、「環境定期制度※1」等、バスをお得に賢く使うための各種サービスの周知・PR ・岡崎市、安城市双方の観光施設・商業施策やイベント等と連携した利用促進策の実施 ・大東町大型商業施設や三河安城駅周辺の多目的交流拠点施設の立地など、将来の都市開発動向にあわせた公共交通ネットワークの見直し協議の継続実施 ・利用者増加および路線価値向上のための路線見直し
実施主体	安城市・岡崎市・交通事業者



④あんくるバスのサービス改善

あんくるバスは、広域幹線を補完し、地域内の幹線や支線として市民の生活の足としての役割を担っています。現行の路線およびサービスを基本としつつ、既存の利用者および沿線住民のニーズに合致したサービスの見直しを実施します。

事業内容	・運行状況を把握し、定時性や乗り継ぎの利便性を確保するダイヤ等の見直し ・通学等の移動需要に対応したダイヤ等の見直し ・運行実態データの詳細把握及び分析による事業のスリム化検討 ・沿線住民のニーズに合致したサービス改善 ・運行事業者の安全な運行確保に向けた、バス停位置やルート等の見直しや、交通結節点施設管理者等との協議の継続実施 ・地元町内会等と連携したバス停待合環境の改善 ・危険なバス停解消等、待合環境改善に向けたバス停の統廃合や移設の実施 ・大東町大型商業施設や三河安城駅周辺の多目的交流拠点施設の立地など、将来の都市開発動向にあわせた公共交通ネットワークの見直し協議の継続実施
実施主体	安城市・交通事業者・地域住民



⑤あんくるタクシーのサービス改善

あんくるタクシーは、あんくるバスの利用が困難な地域の移動を補完する役割を担っています。運行地域の住民ニーズを踏まえ、地域の利用ニーズに合致したサービスの見直しを実施します。

事業内容	・ 運行地域の住民との意見交換等による停留所位置やダイヤの見直し ・ 住民ニーズを踏まえた運行制度の拡充検討 ・ 時刻表や運用方法の見直し等によるわかりやすい情報発信への改善
実施主体	安城市・交通事業者



⑥一般タクシーの利用促進

一般タクシーは、鉄道やバスなどの定時定路線では対応できない公共交通を空間的・時間的に補完する役割を担っています。引き続き、現行のサービスを維持・活性化するとともに、減少した利用者の回復を図るため、交通事業者と協議し各種利用促進策に取り組みます。

事業内容	・ 一般タクシーの利便性等向上のための交通事業者への支援制度の実施 ・ 運転手不足解消に向けた施策の実施（就職支援情報の提供や就職説明会支援） ・ 市内一般タクシー乗降場所等における一般タクシー情報の掲載充実 ・ 一般タクシーに関する各種サービス（運賃や配車システム等）の周知・PR
実施主体	安城市・交通事業者



⑦レンタサイクル事業の見直し

レンタサイクルは、手軽で便利な乗り物として、ラストマイルやファーストマイルを補完する役割を担っています。現行のサービスを向上し、持続可能な事業実施のため、デジタル技術を活用したシェアサイクルを導入します。

事業内容	・ サイクルポートでの利用時間の統一化 ・ デジタル技術を活用した自転車管理による人件費等の事業費縮小や自転車台数の情報発信による利便性の向上 ・ 持続可能な事業とするための料金体系の見直し ・ 利便性の高い電動自転車の導入
実施主体	安城市

⑧公共交通の利用促進策

これまで安城市地域公共交通網形成計画において実施してきた各種利用促進策に対する評価および改善を踏まえ、他市の事例等を参考にし、より効果的な利用促進策により公共交通への適切な変容を促すMM（モビリティマネジメント）を本計画において継続的に実施します。

実施にあたっては、地域住民と行政そして交通事業者の協働の下、様々な利用促進策を検討し、計画、実行、検証、改善を繰り返し実施していくものとします。

事業内容	<情報提供> ・乗り継ぎ拠点における乗り継ぎの分かりやすさを意識した案内表示への改善 ・公共交通に関する情報発信の継続実施及び内容の充実に向けた改善（バスマップや時刻表の作成・更新、バス活用ガイドの充実 等） ・安城市周辺の市内外公共交通を網羅した公共交通マップの作成 ・安城市ホームページ、広報あんじょうに加え、公共施設のデジタルサイネージ等を活用した情報発信媒体の拡充 ・あんくるバスを始めとした、公共交通の新型コロナウイルス対策状況の発信強化 <利用促進誘導施策> ・高齢者・障がい者割引制度や、運転免許返納者への公共交通利用促進の継続実施 ・自家用車から公共交通への転換を促す各種施策 ・学校教育と合わせた公共交通利用促進策の実施 <市民とともに取り組む施策> ・市内外の観光施設やイベント、商店等と連携した、公共交通利用促進の実施 ・地域住民、行政、交通事業者の協働による各種活動 ・自転車とバスの乗り継ぎをしやすくする取り組み
------	--

図 利用促進策事例



【さんさんバス車内体験】

【さんさんバスワークショップ】

（資料：みよし市）

実施主体	安城市・地域住民・学校・警察・観光協会・交通事業者 等
------	-----------------------------

⑨（仮称）地域の交通を考える会の取り組み

持続可能な公共交通体系の実現には、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するため、地域住民が主体的に活動することが重要です。

活動のためには、地域住民が地域の移動手段に関する問題を「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り、地域の公共交通を支え育む仕組みとして、地域住民が主体となった「（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ための取り組みを実施します。

- ・まちかど講座メニューの拡充（従来のバス乗り方教室に加え、市内の公共交通全般に関する内容や安城市地域公共交通計画に関する内容への拡充）
- ・町内会を中心とした地域ヒアリングの継続実施
- ・地域の交通を学ぶための勉強会の開催支援
- ・「（仮称）地域の交通を考える会」の立ち上げ

【地域の交通を学ぶための勉強会の内容例】

STEP 1 事前準備【地域の交通を知る】

①買物や通院などの移動に困ったら・・・

運転免許証を返納し、マイカーの利用ができなくなった等、買物や通院などの移動に困ったら・・・

- 公共交通路線網図（あんくるバスMAP、バス活用ガイド等）を確認

＜安城市の公共交通＞
JR東海道本線、名鉄名古屋本線・西尾線、名鉄バス安城線
名鉄バス岡崎安城線、あんくるバス、あんくるタクシー、タクシー等



②周りにも同じように移動に困っている人はいませんか？

買物や通院などについて、同じような移動の悩みを持っている人はいませんか。

- 地域やご近所で移動に関する疑問や悩みについて共有

STEP 2 事前準備【地域の交通を学ぶ】

③地域の交通について学ぼう！

同じ問題を抱える方と「地域の移動を考える会」などの勉強会を設けて、地域の移動に関する課題などについて、一緒に考えてみましょう

- 地域の交通の現状や、バス・タクシー等の公共交通それぞれの役割、公共交通のメリットなど、公共交通についての理解を深める

安城市支援



④地域の特性や移動実態を知ろう！

地域の特性や移動の実態に合った移動手段を確保する必要があります。そのため、地域の皆さんが主体的に考え、調べ、決定することが重要です

- 地域特性や移動実態の調査（既存のデータ把握、地域住民アンケート等）

安城市支援

事業内容

実施主体

安城市・地域住民・交通事業者

(3) 各事業の実施スケジュール及び実施主体

本計画において実施する各事業について、その実施スケジュールと実施主体を整理します。

表 各事業の実施スケジュール・実施主体

実施事業	主な実施内容	実施予定年度					実施主体
		2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	
①サービス水準に応じた運行	鉄道						交通事業者
	広域連絡バス（名鉄バス安城線）						交通事業者
	市内基幹バス（名鉄バス岡崎・安城線）						交通事業者
	市内基幹バス（あんくるバス循環線右まわり・左まわり）						安城市・交通事業者
	地域生活バス（あんくるバス安祥線、桜井線、南部線、高棚線、東部線、西部線、作野線、北部線、桜井西線）						安城市・交通事業者
	地域生活タクシー（あんくるタクシー）						安城市・交通事業者
	一般タクシー						交通事業者
	レンタサイクル						安城市
②名鉄バス安城線の維持・活性化	各種サービスの周知・PR 利用促進施策の展開						安城市・交通事業者
	都市開発動向にあわせた公共交通ネットワークの見直し						安城市・交通事業者
③名鉄バス岡崎安城線の維持・活性化	各種サービスの周知・PR 利用促進施策の展開						安城市・岡崎市・交通事業者
	利用者増加に向けたルート等の見直し						
	都市開発動向にあわせた公共交通ネットワークの見直し						
④あんくるバスのサービス改善	運行状況や沿線ニーズに即したルート・ダイヤ等の見直し 待合環境等の改善に向けた取り組み						安城市・交通事業者
	都市開発動向にあわせた公共交通ネットワークの見直し						
⑤あんくるタクシーのサービス改善	停留所、ダイヤ等の見直し 分かりやすい情報発信への改善						安城市・交通事業者
	住民ニーズを踏まえた運行制度の拡充検討						安城市・交通事業者
⑥一般タクシーの利用促進	利用促進施策の展開、各種サービスの周知・PR 運転手不足解消に向けた取組						安城市・交通事業者
⑦レンタサイクル事業の見直し	利便性向上及び持続可能な事業化に向けた見直し						安城市
⑧公共交通の利用促進策	情報提供 情報提供の発信内容改善、発信媒体の拡充、コロナ対策発信強化						地域・安城市・交通事業者
	利用促進誘導策 各種利用促進策の継続実施、 学校教育と連携した利用促進策の実施						地域・安城市・交通事業者
	市民とともに 取り組む施策 市内外の観光施設やイベント、商店等と連携した利用促進策の実施 地域住民、行政、交通事業者の協働による各種活動、 自転車とバスの乗り継ぎをしやすくする取り組み						地域・安城市・交通事業者
⑨（仮称）地域の交通を考える会の取り組み	「（仮称）地域の交通を考える会」の立ち上げに向けた 各種取り組み						地域・安城市・交通事業者
	「（仮称）地域の交通を考える会」の立ち上げ						

【中間評価】各種調査結果及び事業の進捗確認による事業の見直し

【最終評価】各種調査結果及び事業の進捗確認による計画全体評価

【時期計画策定】最終評価や社会動向等を踏まえた次期計画の策定

8章 計画の達成状況の評価

(1) 計画の評価・検証

本計画で実施する事業は、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。

以下に示すとおり、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。

表 計画期間における進捗管理・評価スケジュール

	2023年度 (令和5年度)		2024年度 (令和6年度)		2025年度 (令和7年度)		2026年度 (令和8年度)		2027年度 (令和9年度)		2028年度～ (令和10年度～)
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	
事業の計画 (Plan)	次年度 実施事業の計画		反映		反映		反映		反映		
事業の実施 (Do)	事業の実施 (利用促進等)		反映		反映		反映		反映		
事業内容や 目標達成状況の 確認・評価 (Check)	実施事業の 状況確認と評価 ・毎年確認指標		アンケート 乗降調査等	中間 評価	アンケート 乗降調査等		アンケート 乗降調査等		最終 評価		
改善・反映 (Action)	次年度以降の実施事業 改善・反映		必要に応じて 部分見直し		必要に応じて 中間見直し		必要に応じて 部分見直し		次期地域公共 交通計画策定		

表 年度単位の進捗管理・評価スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会			①							②		③
主な行事	(予算措置) ★	(確保維持改善事業に係る 計画提出)					(次年度予算要求) ★		(確保維持改善事業 事業評価)	(第三者 評価委員会)		(決算) ★
実施内容	前年度事業評価に基づく 改善と反映		次年度事業計画の検討					事業実施主体による 今年度事業の 状況確認・自己評価	協議会による 今年度事業の評価		評価結果・課題の共有 ・次年度実施予定内容	
	A		P					C	C		A	
			事業への反映 ・必要に応じて計画の見直し						今年度実施事業の確認 ・毎年度評価項目の確認		C	
			D								(次年度へ)	

(2) 計画の確認指標

本計画の評価・検証には、計画目標の他、以下の確認指標を用います。なお、市民アンケート及び利用者アンケートによる指標は中間年度及び最終年度に、その他指標は毎年度確認します。

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

確認指標		指標確認方法 ・確認頻度	基準とする値
① 公共交通全体の不満（不満+やや不満）割合		市民アンケート ・中間及び最終	（2022 年度） 23.5%
② 公共交通の路線別利用者数		事業者提供データ ・毎年	（2019 年度）
鉄道	三河安城駅		2,928,442 人／年
	安城駅		4,254,404 人／年
	新安城駅		4,416,336 人／年
	北安城駅		270,893 人／年
	南安城駅		925,677 人／年
	碧海古井駅		227,883 人／年
	堀内公園駅		924,468 人／年
	桜井駅		94,268 人／年
	南桜井駅		1,153,925 人／年
路線バス	岡崎・安城線		48,241 人／年
	安城線		253,018 人／年
あんくるバス	循環線（右・左）		189,931 人／年
	安祥線		26,394 人／年
	桜井線		33,732 人／年
	南部線		31,881 人／年
	高棚線		35,353 人／年
	東部線		33,747 人／年
	西部線		60,465 人／年
	作野線		58,747 人／年
	北部線		40,255 人／年
	桜井西線		49,515 人／年
あんくるタクシー	里・橋目地区		313 人／年
	高棚・箕輪地区		15 人／年
	小川地区		9 人／年
一般タクシー			798,863 人／年
レンタサイクル			5,804 人／年

※鉄道利用者数は各駅の年間乗車人数、その他は年間利用者

※公共交通利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響を受けていない 2019 年度を掲載

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

確認指標		指標確認方法 ・ 確認頻度	基準とする値
① 公共交通モード別の不満（不満+やや不満）割合		市民アンケート ・ 中間及び最終	(2022 年度)
	鉄道		19.3%
	バス		37.6%
	タクシー		21.7%
	自転車		16.4%
② バス利用者の不満（不満+やや不満）割合		利用者アンケート ・ 中間及び最終	(2021 年度)
	名鉄バス		16.0%
	あんくるバス		16.4%
③ 利用者一人当たりの市負担額		安城市資料 ・ 毎年	(2021 年度)
あんくるバス	循環線（右まわり）		266 円／人
	循環線（左まわり）		281 円／人
	安祥線		1,054 円／人
	桜井線		1,212 円／人
	南部線		1,302 円／人
	高棚線		957 円／人
	東部線		1,177 円／人
	西部線		458 円／人
	作野線		470 円／人
	北部線		996 円／人
	桜井西線		778 円／人
あんくるタクシー	里・橋目地区		4,678 円／人
	高棚・箕輪地区		3,638 円／人
	小川地区		3,750 円／人

※(あんくるバス・あんくるタクシーの運行経費－収入－国庫補助運行経費額)÷(あんくるバス・あんくるタクシー利用者数計)

基本方針3 持続可能な公共交通体系の構築に向けた

関係者が協働・連携した利用促進策の継続展開

確認指標	指標確認方法 ・ 確認頻度	基準とする値
① 地域住民・行政・交通事業者が協働した 取り組み件数	安城市資料 ・ 毎年	(2022 年度) 1 件/年平均
② 公共交通サービスの認知度	市民アンケート ・ 中間及び最終	(2022 年度)
市内を名鉄バスが走っていること		76.3%
市内をあんくるバスが走っていること		99.1%
自宅近くのバス停の位置		75.2%
自宅近くのバス停の名前		35.3%
自宅近くを走るバスのダイヤ		14.4%
自宅近くを走るバスの運行経路（ルート）		22.7%
自宅近くを走るバスで行くことのできる施設		27.4%
自宅近くを走るバスの運賃		33.2%
③ 公共交通を維持するために取組んでもよい施策	(2022 年度)	
自宅周辺にある公共交通の種類を調べる	市民アンケート ・ 中間及び最終	32.9%
自宅から公共交通を使って行くことのできる施設（公共施設、スーパー、病院等）を調べる		43.1%
自宅から施設（公共施設、スーパー、病院等）まで公共交通で行ってみる		31.5%
日常の移動の一部を自家用車から公共交通に変更する		18.2%
近所の人や友人に公共交通を使ったお出かけ方法を教えたり、一緒に出かけたりする		7.6%
近所の人や友人、町内会と一緒にバス等の公共交通に対して協賛金（募金等）を出す		3.3%
近所の人や友人、町内会と一緒にバス停の位置やダイヤ等の改善アイデアについて話し合う		5.8%
近所の人や友人、町内会と一緒に公共交通の利用促進イベントを実施する		4.4%
できることはない		23.4%

(1) 計画目標の設定根拠

1) 目標1 公共交通全体の利用者数

公共交通全体の利用者数は、安城市網形成計画策定時の現況値である2016年度から中間評価時点の2019年までは着実に増加していましたが、新型コロナウイルスの影響により、2020年度には2019年度の約74%まで落ち込み、2021年度は2019年度の約76%となっています。

この回復傾向が持続した場合、次期計画の最終年度である2027年度には、コロナ前の水準の86%まで利用者が回復することとなりますが、2022年6月に公表された「新型コロナウイルス感染症感染拡大前後における移動需要の変化等に係る調査結果」（中部運輸局）によると、2021年時点において移動制限緩和にともない移動需要はやや回復しているものの、今後回復のための施策を実施しないと、現状以上には回復しない可能性を指摘しており、本市においても同様の傾向であると想像されます。

本市においては、利用者回復のための各種施策の実施により、現状の利用回復傾向を維持するとともに、観光施策等との連携による新たな利用者の獲得により利用者を回復することを目指すこととし、コロナ前である2019年度の利用者数を目標として設定するものです。

図 公共交通全体の利用者数目標値

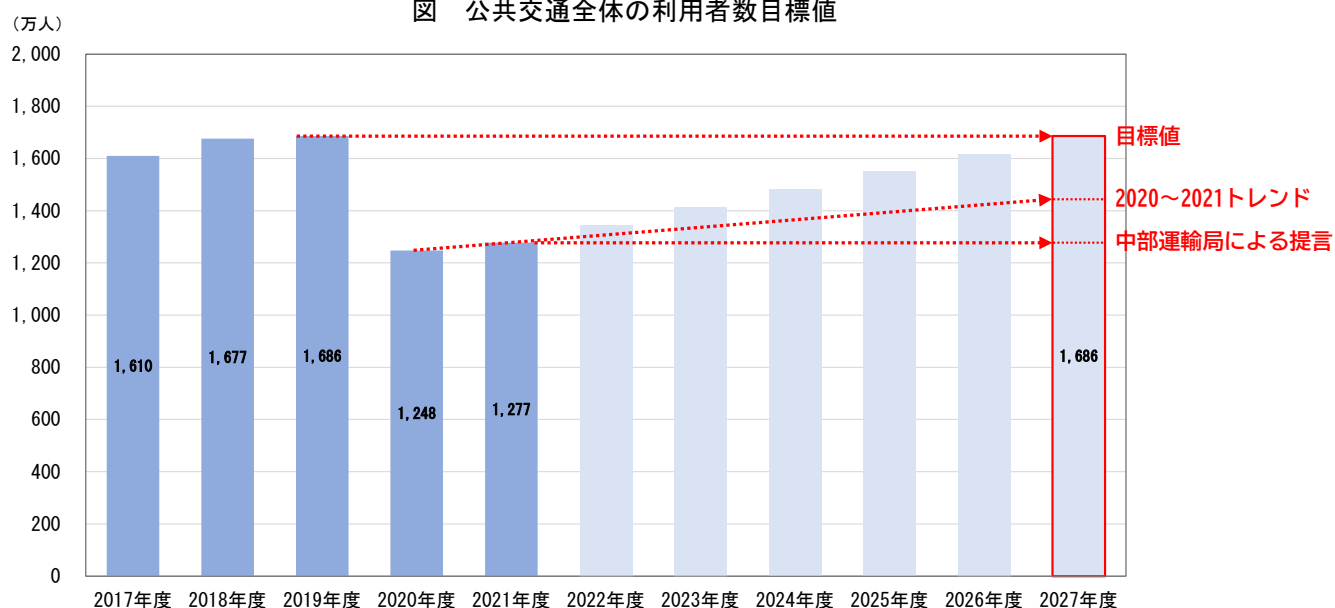


図 公共交通モード別利用者数目標

	2021 年度 (現況値)	2027 年度 (目標値)
鉄道	11,649,150 (人/年)	15,196,293 (人/年)
路線バス	231,591 (人/年)	301,259 (人/年)
あんくるバス	443,073 (人/年)	560,020 (人/年)
あんくるタクシー	107 (人/年)	337 (人/年)
一般タクシー	442,546 (人/年)	798,863 (人/年)
レンタサイクル	5,095 (人/年)	5,804 (人/年)
合計	12,771,562 (人/年)	16,862,576 (人/年)

2) 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市負担額

あんくるバス・あんくるタクシーは、近年の燃料費高騰や物価の上昇、人件費の増加等により、事業費の増加が予想されます。そのため、事業内容の見直しによる事業費の維持や、利用促進策の展開による運賃収入の増加等の施策展開により、現在の事業規模を維持しながらサービス向上を図るため、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を現況値以下とすることを目標とします。

表 あんくるバス・あんくるタクシーの収支（2021年度）

	運行経費 (円)	収入 (円)	国庫補助 (円)	市負担金 (円)	利用者数 (人)	利用者一人当 たり市負担金 (円/人)
あんくるバス 循環線（右）	28,414,628	3,793,195	3,688,000	20,933,433	78,565	266
あんくるバス 循環線（左）	28,395,649	3,470,262	3,501,000	21,424,387	76,285	281
あんくるバス 安祥線	30,492,000	1,046,764	5,666,000	23,779,236	22,565	1,054
あんくるバス 桜井線	31,739,400	833,000		30,906,400	25,493	1,212
あんくるバス 南部線	30,175,200	1,027,545		29,147,655	22,382	1,302
あんくるバス 高棚線	29,383,200	1,416,321		27,966,879	29,210	957
あんくるバス 東部線	30,492,000	800,553	2,858,000	26,833,447	22,802	1,177
あんくるバス 西部線	28,679,084	2,331,781	4,199,500	22,147,803	48,400	458
あんくるバス 作野線	29,476,173	2,311,948	4,199,500	22,964,725	48,816	470
あんくるバス 北部線	30,680,100	1,004,081		29,676,019	29,810	996
あんくるバス 桜井西線	31,854,900	1,694,402		30,160,498	38,745	778
あんくるタクシー 里・橋目地区	237,820	3,900		233,920	50	4,678
あんくるタクシー 高棚・箕輪地区	33,440	700		32,740	9	3,638
あんくるタクシー 小川地区	184,800	4,800		180,000	48	3,750
合計	330,238,394	19,739,252	24,112,000	286,387,142	443,180	646

※収入には無料乗車制度等による運賃収入は除くものとする

3) 目標3 「(仮称)地域の交通を考える会」の立ち上げ

これまで、地域住民自らが公共交通を盛り上げるための会「(仮称)地域の交通を応援する会」の立ち上げを目指し、モビリティマネジメントをはじめとした各種施策を実施してまいりました。その結果、利用者の増加や認知度の向上等、一定の効果は得られましたが、会自体の立ち上げには至っておりません。

しかしながら、本市が目指す持続可能な公共交通体系構築は、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、三位一体で取り組むことが基本であり、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の実現には、地域住民が主体的に活動することが重要です。

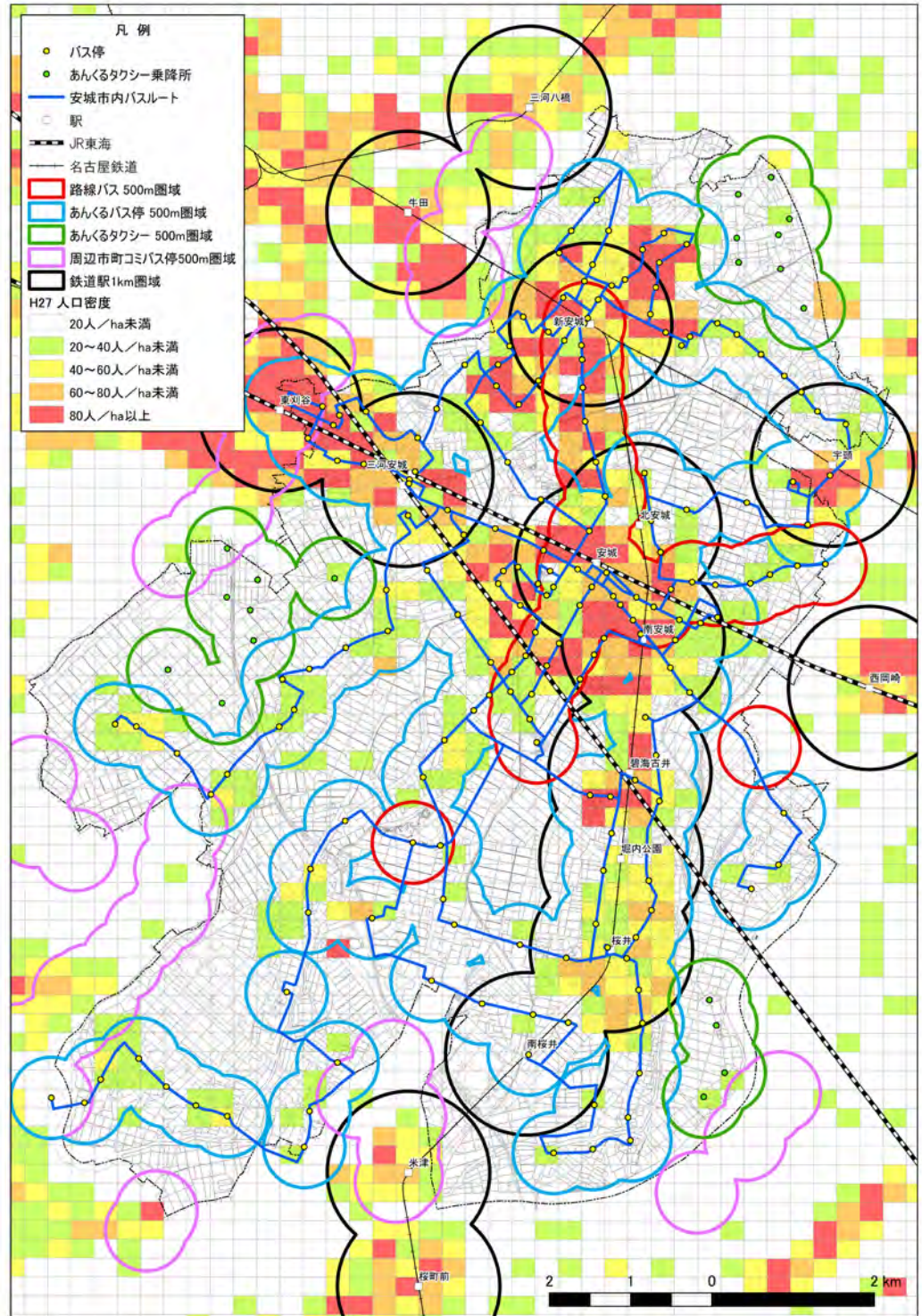
この活動を実施するためには、地域住民が地域の移動手段に関する問題を「自分ごと」として捉え、自ら主体的に考え、行動する場が必要となることから、本計画においては、地域住民が、行政及び交通事業者と一体になって、公共交通を自分ごととして「考える」ことから始める「(仮称)地域の交通を考える会」を立ち上げることを目標といたします。

会の立ち上げ後は、地域住民だけでなく、行政や交通事業者がそれぞれの立場を尊重し、それぞれの状況や課題を共有した上で、公共交通利用促進策の企画実施や公共交通のPRなど、地域の公共交通を盛り上げ、既存公共交通の利活用やよりよい公共交通となるような仕組みを検討していく場として機能するように運営を支援いたします。

(2) 人口メッシュと公共交通利用圏域

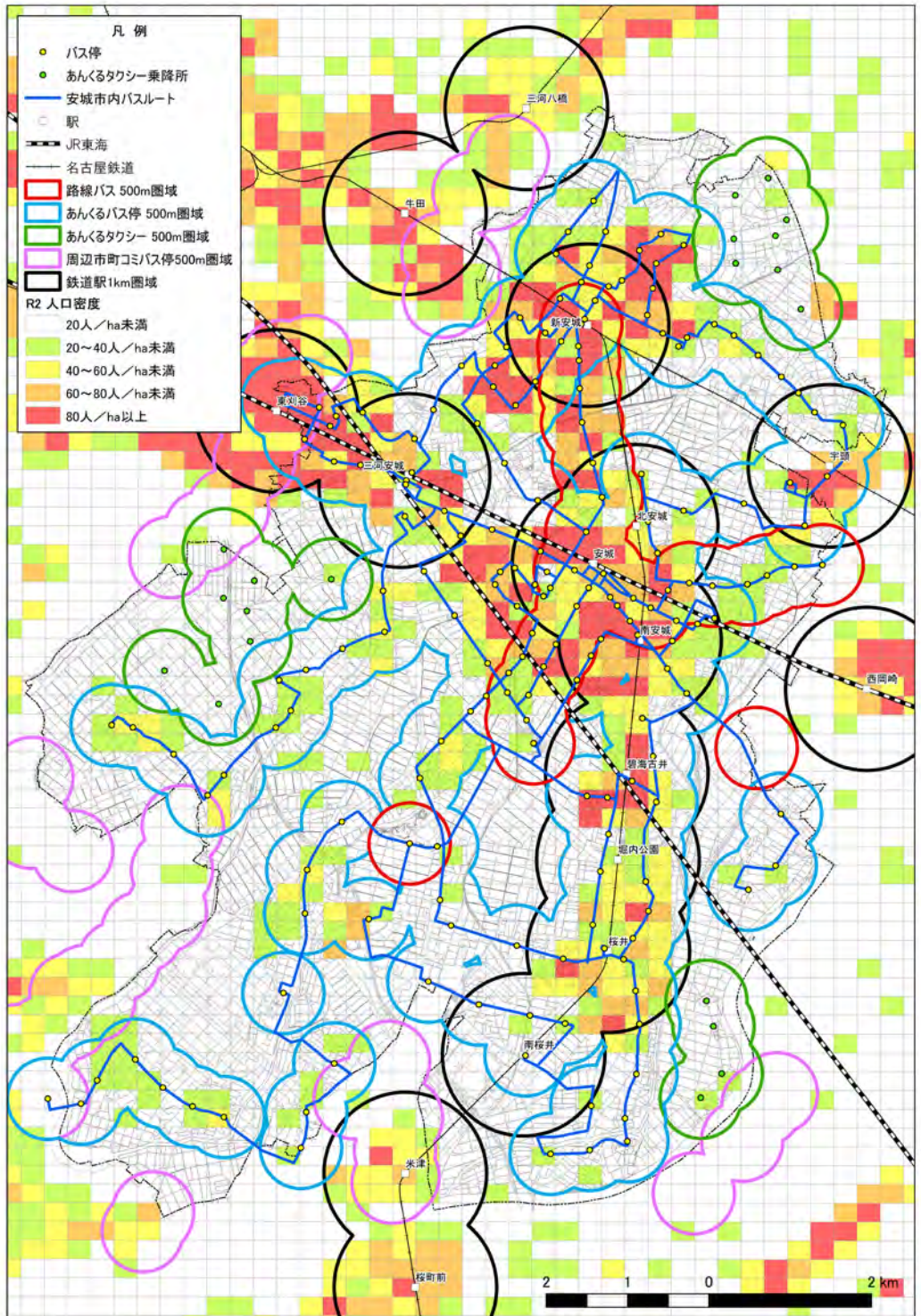
1) 安城市地域公共交通網形成計画で設定した公共交通利用圏域（バス停から 500m、駅から 1km）

図 人口密度とバス路線の状況（2015 年）



	2015 年夜間人口
安城市人口	184,140 人
公共交通利用圏域人口	177,710 人
公共交通による人口カバー率	96.5%

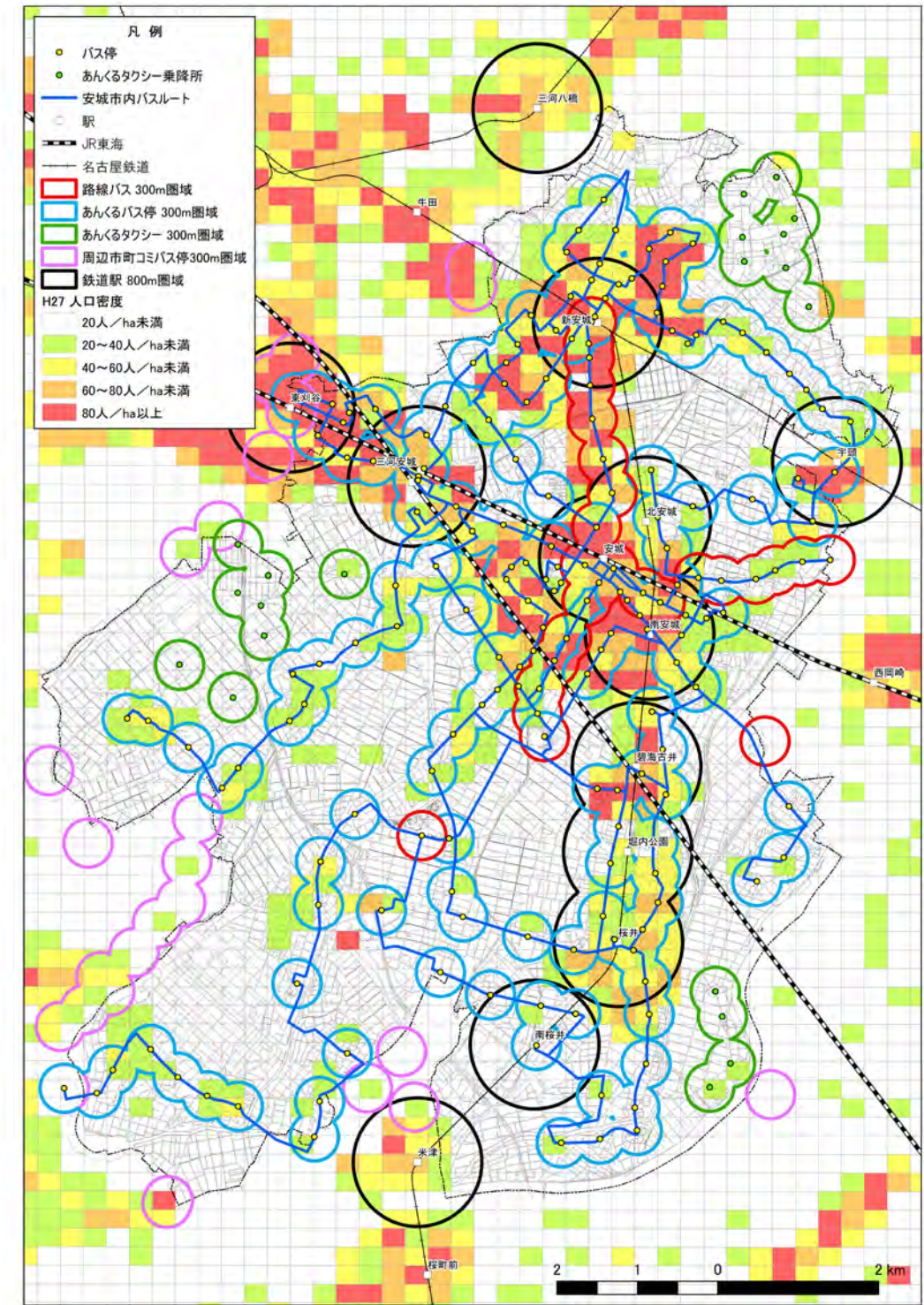
図 人口密度とバス路線の状況（2020 年）



	2020 年夜間人口
安城市人口	187,990 人
公共交通利用圏域人口	181,622 人
公共交通による人口カバー率	96.6%

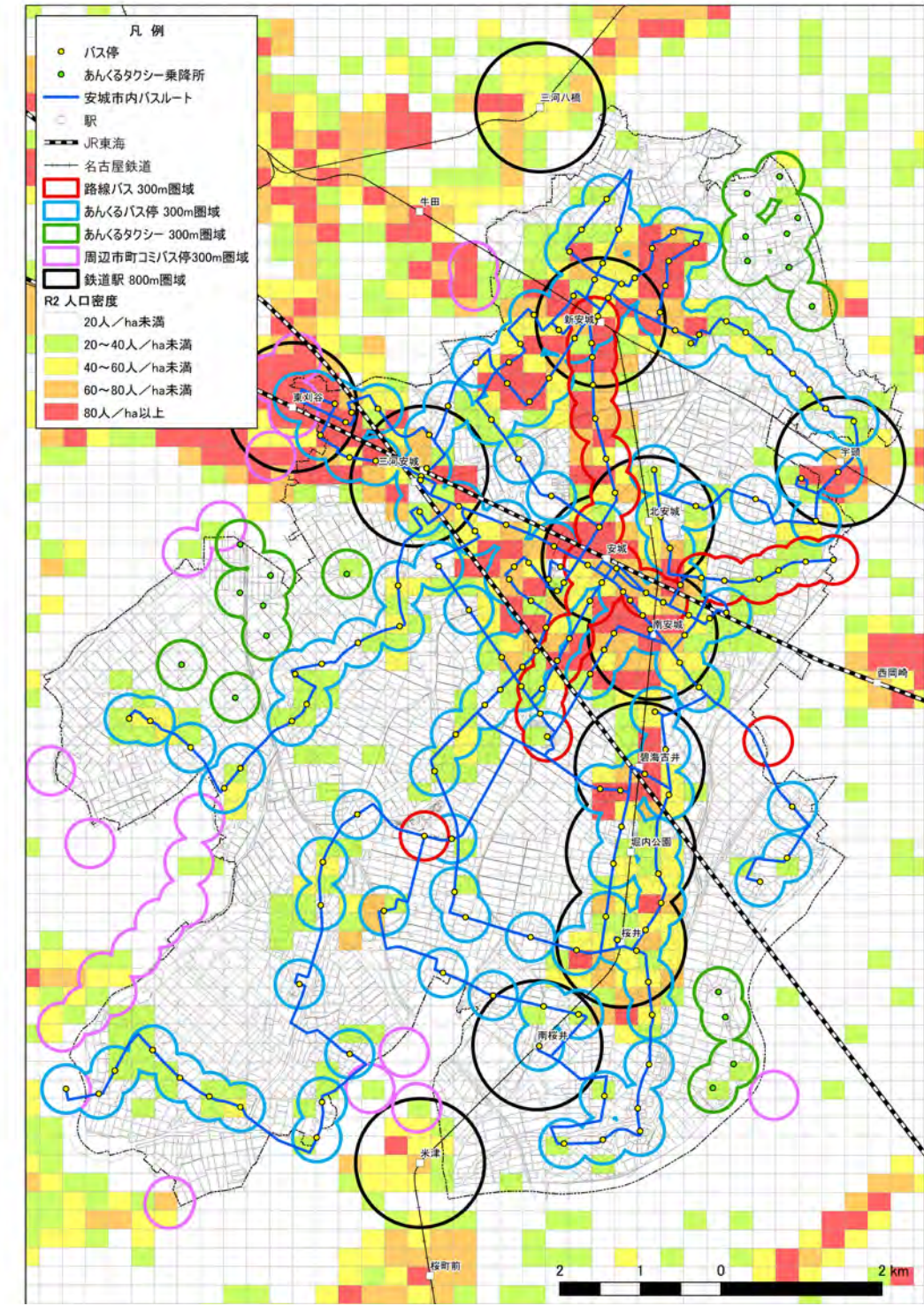
2) 安城市公共交通計画で設定した公共交通利用圏域（バス停から 300m、駅から 800m）

図 人口密度とバス路線の状況（2015 年）



	2015 年夜間人口
安城市人口	184,140 人
公共交通利用圏域人口	153,485 人
公共交通による人口カバー率	83.4%

図 人口密度とバス路線の状況（2020 年）

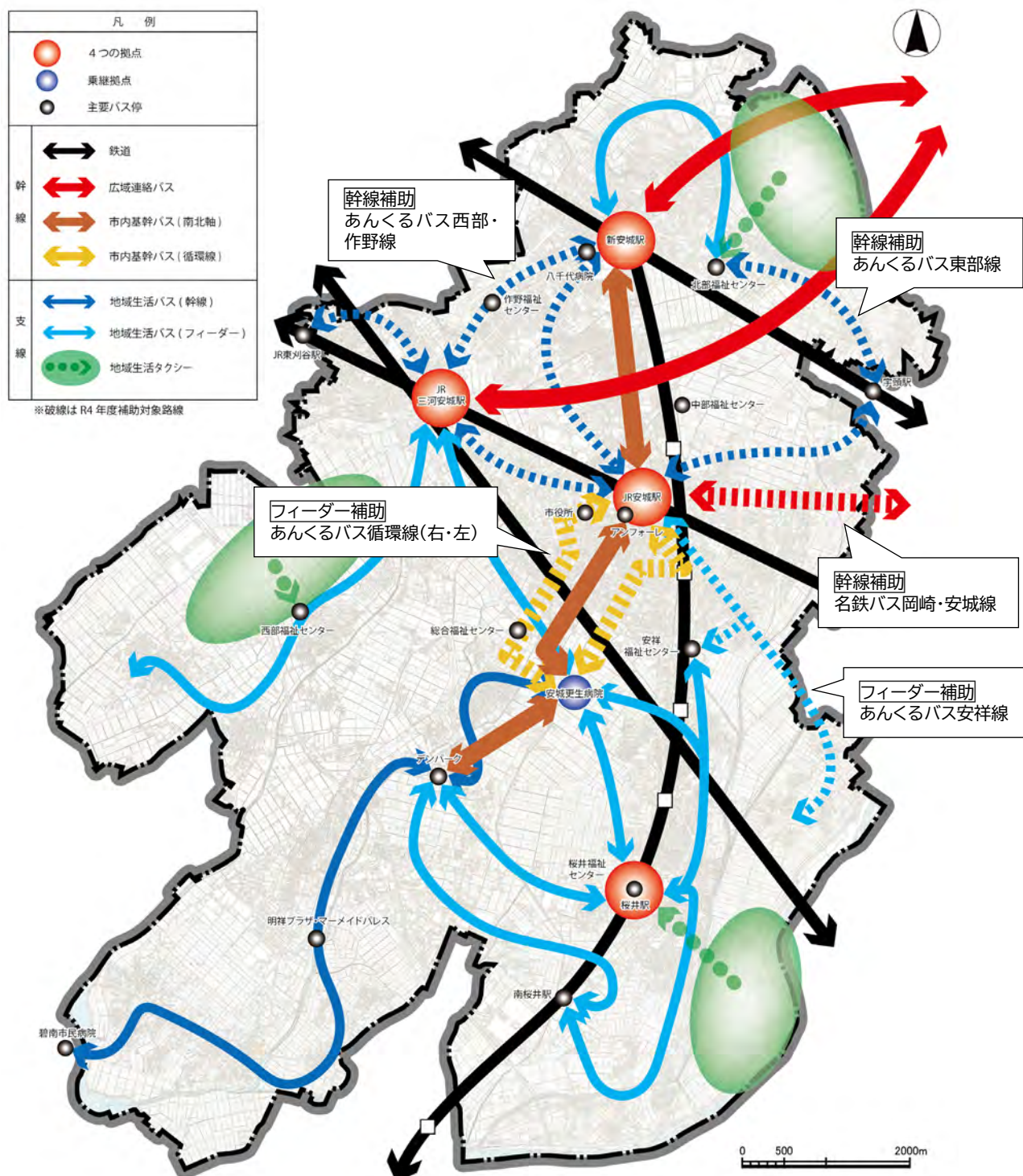


	2020 年夜間人口
安城市人口	187,990 人
公共交通利用圏域人口	156,787 人
公共交通による人口カバー率	83.4%

(3) 地域公共交通確保維持改善事業補助金について

地域公共個通確保維持改善事業とは、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害が解消等されるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的に、国土交通省が交通事業者等へ交付する補助金のことです。本市においても、当該補助金による支援を活用し公共交通の維持・確保を図っています。

1) 補助対象路線



2）各路線の運行概要と補助対象路線について

系統	路線		起点	経由	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業
鉄道	JR 東海道新幹線		東京駅	三河安城駅	新大阪駅	第一種鉄道事業	定期運行	交通事業者	—
	JR 東海道本線		東京駅	安城駅	熱海駅	第一種鉄道事業	定期運行	交通事業者	—
	名鉄名古屋本線		豊橋駅	新安城駅	名鉄岐阜駅	第一種鉄道事業	定期運行	交通事業者	—
	名鉄西尾線		新安城駅	桜井駅	吉良吉田駅	第一種鉄道事業	定期運行	交通事業者	—
広域連絡バス	名鉄バス岡崎安城線		東岡崎駅	矢作橋	JR 安城駅	4 条乗合	路線定期	交通事業者	幹線
	高速バス（三河安城駅）		名古屋駅	東岡崎駅	新木場駅	4 条乗合	路線定期	交通事業者	—
	高速バス（新安城駅）		八田駅	東名江田	東京ディズニーランド	4 条乗合	路線定期	交通事業者	—
市内基幹バス（南北軸）	名鉄バス安城線		新安城駅	JR 安城駅	デンパーク	4 条乗合	路線定期	交通事業者	—
市内基幹バス（循環線）	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	4 条乗合	路線定期	安城市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー
		循環線左まわり	安城更生病院	JR 安城駅	安城更生病院	4 条乗合	路線定期		フィーダー
地域生活バス（幹線）		西部線	新安城駅南口	東刈谷駅北口	新安城駅南口	4 条乗合	路線定期		幹線
		作野線	新安城駅南口	東刈谷駅北口	新安城駅南口	4 条乗合	路線定期		幹線
		東部線	北部福祉センター	JR 安城駅	北部福祉センター	4 条乗合	路線定期		幹線
		南部線	碧南市民病院	安城更生病院	碧南市民病院	4 条乗合	路線定期		—
		地域生活バス（フィーダー）	安祥線	川島	JR 安城駅	川島	4 条乗合		路線定期
桜井線			南桜井駅	安城更生病院	南桜井駅	4 条乗合	路線定期		—
高棚線			高棚	安城更生病院	高棚	4 条乗合	路線定期		—
北部線			北部福祉センター	八千代病院	北部福祉センター	4 条乗合	路線定期		—
桜井西線			南桜井駅	安城更生病院	南桜井駅	4 条乗合	路線定期		—
地域生活タクシー		あんくるタクシー		里・橋目地区、高棚・箕輪地区、小川地区			4 条乗合		区域運行
個別輸送	一般タクシー		市全域			—	—	交通事業者	—
	レンタサイクル		市全域			—	—	安城市	—

3) 補助対象路線の必要性について

名鉄バス岡崎安城線	名鉄バス岡崎安城線は名古屋鉄道東岡崎駅を起点とし、岡崎市西部を經由してJR 安城駅までを結ぶ広域路線で、沿線地域の住民の通院や通勤・通学などの移動手段として、交通手段を持たない方が主に利用しているが、交通事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
あんくるバス 循環線右まわり 循環線左まわり	あんくるバス循環線（右まわり・左まわり）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が、安城市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
あんくるバス 西部線	あんくるバス西部線は、名古屋鉄道新安城駅を起点とし、JR 東刈谷駅、JR 安城駅を經由する広域路線である。利用目的は、通勤・通学や沿線商業施設への買い物の需要が多く、幅広い年齢の方が利用する路線であり、地域における生活交通の一手段として利用されている。また、市内住民だけでなく、市外の方の利用者もあり、安城市と刈谷市を結ぶ移動手段として機能しているが、安城市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
あんくるバス 作野線	あんくるバス作野線は、名古屋鉄道新安城駅を起点とし、JR 安城駅、JR 東刈谷駅を經由する広域路線である。利用目的は、通勤・通学や沿線商業施設への買い物の需要が多く、幅広い年齢の方が利用する路線であり、地域における生活交通の一手段として利用されている。また、市内住民だけでなく、市外の方の利用者もあり、安城市と刈谷市を結ぶ移動手段として機能しているが、安城市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
あんくるバス 東部線	あんくるバス東部線は、安城市と岡崎市を結ぶ連携路線であり、安城市における地域住民の生活の足としての利用に加え、JR 路線と名鉄路線を結ぶ広域的な移動手段としての役割を担っており、路線の維持が必要不可欠であるが、安城市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
あんくるバス 安祥線	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が、安城市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

(4) 安城市総合交通会議について

1) 安城市総合交通会議委員名簿（2023 年 3 月末時点）

役職	氏名	所属及び役職等	選任区分
会長	伊豆原 浩二	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	学識を有する者
委員	大野 淳	名鉄バス株式会社 運行本部 首席 交通企画官	公共交通事業者を代表する者
委員	片桐 徹	東伸運輸株式会社 代表取締役	公共交通事業者を代表する者
委員	加納 祐也	株式会社オーワ 取締役	公共交通事業者を代表する者
委員	潮田 憲	大興タクシー株式会社 代表取締役社長	公共交通事業者を代表する者
委員	花村 元気	名古屋鉄道株式会社 地域連携部 課長補佐	公共交通事業者を代表する者
委員	小林 裕之	公益社団法人愛知県バス協会 専務理事	公共交通事業者を代表する者
委員	深谷 克巳	愛知県タクシー協会 専務理事	公共交通事業者を代表する者
委員	永井 隆弘	愛知県交通運輸産業労働組合	公共交通事業者を代表する者
監査	神谷 明文	安城市社会福祉協議会 会長	公共交通事業者を代表する者
副会長	荻須 篤	安城商工会議所 専務理事	公共交通事業者を代表する者
委員	平岩 篤	安城市町内会長連絡協議会	公共交通事業者を代表する者
委員	小迎森 一樹		市民（公募市民）
委員	橋本 和正		市民（公募市民）
委員	山崎 嘉代子		市民（公募市民）
委員	細井 英治	安城市商店街連盟	市民
監査	杉浦 ひろ子	安城エプロン会	市民
委員	兵藤 浩子	安城市婦人会協議会	市民
委員	宮川 清	株式会社アイシン	その他市長が必要と認める者
委員	山内 三奈	愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	関係行政機関の職員
委員	小川 元嗣	安城警察署	関係行政機関の職員
委員	大林 益英	愛知県都市・交通局 交通対策課 担当課長	関係行政機関の職員
委員	林 孝臣	愛知県知立建設事務所 維持管理課長	関係行政機関の職員
委員	杉浦 健文	安城市都市整備部部長	市職員
委員	神谷 浩平	安城市建設部部長	市職員

2) 安城市総合交通会議開催状況等

	開催日	議題等
2021 年度 第 1 回	2021 年 6 月 21 日	乗降調査及びバス利用者アンケートに関する概要の報告
2021 年度 第 2 回	2021 年 8 月 17 日	安城市地域公共交通調査に係る乗降調査及びバス利用者アンケートの内容について
2021 年度 第 3 回	2021 年 11 月 17 日	乗降調査及びバス利用者アンケートの実施日程の変更について
2021 年度 第 4 回	2022 年 1 月 7 日	令和 3 年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について 乗降調査及びバス利用者アンケート実施結果の速報報告
2021 年度 第 5 回	2022 年 3 月 16 日	安城市地域公共交通計画策定に関するスケジュールについて 令和 3 年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について
2022 年度 第 1 回	2022 年 6 月 20 日	安城市地域公共交通計画策定に係る市民アンケート内容について
2022 年度 第 2 回	2022 年 9 月 27 日	安城市地域公共交通計画（素案）について
2022 年度 第 3 回	2022 年 12 月 13 日	安城市地域公共交通計画（原案）について
2022 年度 第 4 回	2023 年 1 月 10 日	安城市地域公共交通計画（最終案）について 安城市地域公共交通計画策定に係るパブリックコメントの実施について
2022 年度 第 5 回	2023 年 3 月 15 日	安城市地域公共交通計画策定に係るパブリックコメントの実施結果について