

地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

1 事業評価とは

地域公共交通確保維持改善事業を活用した事業について、将来の事業をより効果的・効率的に実施するために事業の実施状況等を振り返り評価するものである。

2 評価実施主体 岡崎市交通政策会議

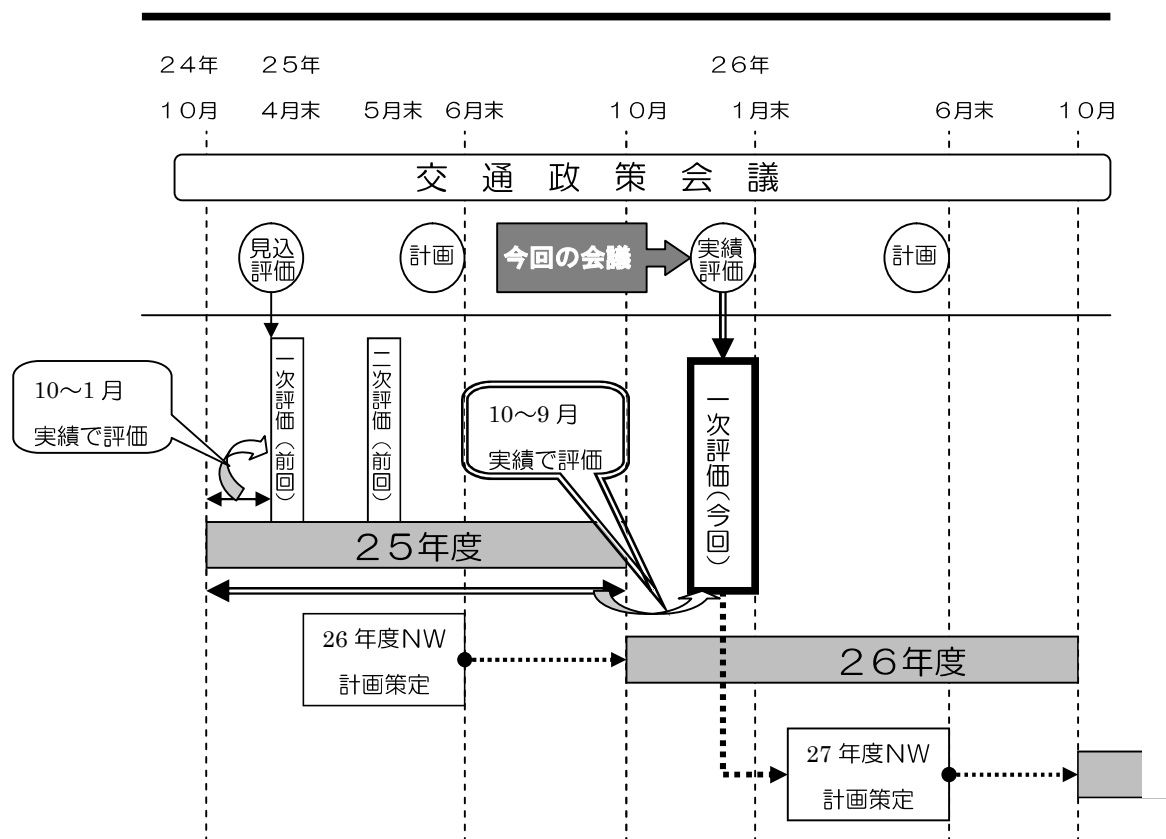
3 評価実施時期の変更

	従来	変更
1次評価	4月末まで（事業期間中）	1月末まで（事業実施後）
2次評価	5月末まで（事業期間中）	2月末まで（事業実施後）

4 平成 25 年度の評価を再度行う理由

見込み値でない実績に基づく正確な評価として、平成 27 年度ネットワーク計画に反映させるため。

5 スケジュール



※ NW とはネットワークの略

平成18年11月27日設置

岡崎市交通政策会議

フィーダー系統

平成24年 6月27日NW計画策定

平成24年12月26日NW計画変更

①岡崎市が目指す交通政策の方向性(Plan)

第6次 岡崎市総合計画

- 将来像：人・水・緑が輝く 活気に満ちた 美しい都市 岡崎
- 計画期間：基本構想 12年(平成32年度目標)
基本計画 6年(前期：平成26年度) (後期：平成32年度)

岡崎市都市計画 マスタープラン

- 基本理念：快適な暮らしと自然・歴史資源が調和した風格ある都市
- 目標年次：平成32年度

岡崎市中心市街 地活性化ビジョン

- 基本理念：魅力的な歴史・文化・暮らしに会えるまち
- 計画期間：平成23～32年度

岡崎市 総合交通政策

【基本理念】
人、まち、環境 けり。岡崎の交通
まちづくり

【基本目標と基本方針】

I 人にやさしく安全安心な交通体 系の整備

- ・だれもが利用しやすい交通環境の整備
- ・安全・安心な地区交通環境の形成
- ・良好な歩行者・自転車環境の整備

II まちの魅力を高め活気づける交 通体系の整備

- ・都心地域へのアクセスの向上
- ・交通拠点を中心とした地域交通環境の形成
- ・中心市街地のにぎわいを高める交通環境の形成

III 環境にやさしい交通体系の整備

- ・交通における環境対策の推進
- ・市民・企業の環境に配慮した交通への参画

IV 交流を促進する円滑で快適な交 通体系の整備

- ・鉄道輸送力の強化
- ・自動車交通の円滑化
- ・都市間ネットワークの整備

公共交通	自動車	自転車	歩行者
・鉄道とバスが連携した公共交通網の整備 ・高齢者等に優しいサービスの提供 ・市内拠点間を連絡するバスの強化 ・まちなかの回遊性を高めるバス運行	・高速道路に連絡する道路の整備 ・地域内の都市計画道路の整備 ・交通渋滞緩和策の実施 ・公共交通に配慮した道路の整備	・自転車道ネットワークの整備 ・鉄道やバス利用のための駐輪場の整備 ・レンタサイクルなどまちなかの移動を支援するシステムの提供	・交通バリアフリー事業による歩行空間の整備 ・中心市街地の回遊性を高める歩道の整備 ・郊外の歩行の安全性を確保する歩道の整備

都心地域
都市活動全般を支える基盤として、都心部の自動車交通量を抑制する交通需要マネジメントを行うとともに、商業施策や観光施策との連携により回遊性の向上を図り、都心部の魅力、活力を創出する。
駅等の交通施設の強化、乗継ぎの円滑化のほか、バス、自転車、徒歩等、交通利便性を面的に高める施策を推進する。

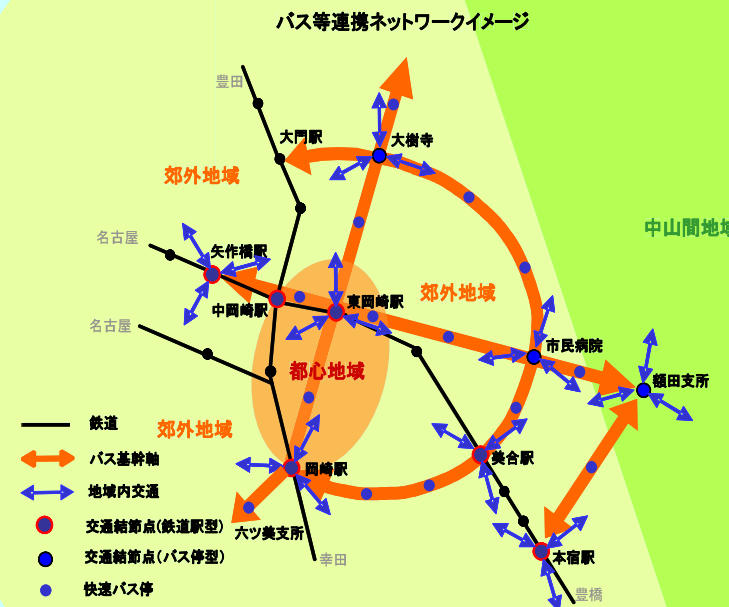
郊外地域
駅や周辺地区の多機能化により地域活力を高めていくため、交通面では、駅や周辺地区の安全性・快適性などの環境改善や居住地等から駅までの円滑で快適な移動を促進していく。
放射・環状のバス路線体系を形成し、多方向へのモビリティを確保するとともに、鉄道や他の手段の乗換機能を高める施策を展開する。

中山間地域
中山間地域における道路での移動の円滑性を確保していくとともに、生活の足としての交通を確保するため、様々な工夫により、最寄りの鉄道駅等地域拠点へのアクセスを確保していく施策を展開する。

◎総合交通政策で目指す公共交通ネットワーク

- 公共交通ネットワークは、鉄道を基軸とし、バスがこれを補完して市域を面的にカバーする公共交通体系の構築を目指す。
- バス等のネットワークは、既存バス路線と連携した持続可能なバスネットワークの構築に向けて、交通結節点や地域拠点を連絡する「基幹軸」(交通拠点間バス)と、交通結節点を中心に地域に応じた手法で展開する「地域内交通」及びそれぞれの路線が接続する「交通結節点」の整備を進め、まちづくりなどの関連計画等と連携した公共交通ネットワークの構築を目指す。

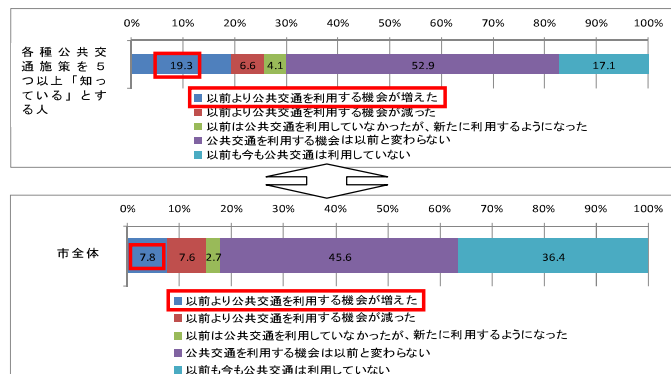
◎公共交通ネットワークイメージ



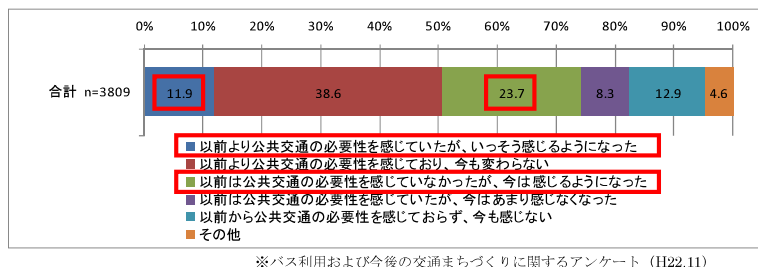
③地域公共交通に関する具体的取り組みに対する評価(Check)

◎今までの取組に対する評価

各種公共交通施策を「知っている」とする人は、施策取り組み後の公共交通の利用機会が増加



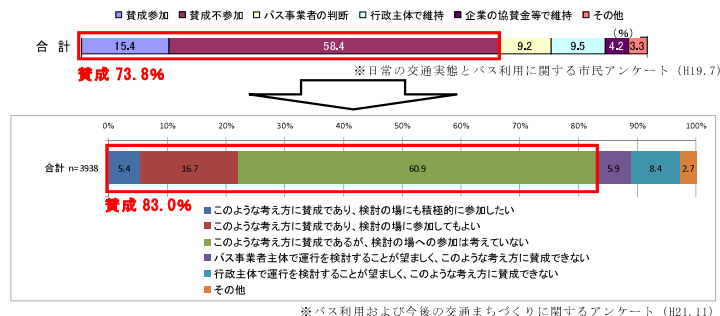
各種公共交通施策により、市民の公共交通の利用に対する意識が向上



◎この1年間の取組に対する評価

- ・地域内フィーダー系統では一部のルート変更や停留所の新設など利用促進策を実施したこともあり、利用者が増加した路線があるなど地域内の生活交通として定着してきた。
- ・地域内フィーダー系統では運行内容の改善や利用促進策の検討などを地域住民と市が協議し、改善に向けて住民が主体的な取り組みを行い、地域内交通を地域の問題として捉える。
- ・地域間幹線系統では利用者が減少傾向にあるが、広域的な路線として駅へのアクセスや通学手段として利用されており必要な路線であるため、事業者との連携を強化して改善を検討するなど維持確保に向けて取り組みを続けている。
- ・地域住民や事業者との意見交換を行うことにより、市では把握できない地域や各路線の問題点を把握できたとともに、協働した利用促進策(公共交通に親しむ日)の実施など、官民一体となった取り組みができた。

地域住民が主体となって、地域の公共交通について検討することに賛成とする意見が増加



実証運行路線については利用者が増加(その他路線については利用者が減少)

対象バス路線	年間利用者数増減 H22/H21※	備考
岡崎市バス路線全体	9.5%	実証運行路線は、市や地域住民が主体的にかかわり、主要公共施設等を結ぶ拠点快速バス、市民病院を結節点とする基幹バス、中山間地における乗合タクシーの運行を行った。
実証運行路線 (基幹バス路線+乗合タクシー)	10.5%	
補助路線	9.0%	
非補助路線	9.6%	

バス交通環境に対する満足度が向上

アンケート結果から“満足・やや満足”と回答した割合が増加

27.4%(平成18年度) → 37.6%(平成22年度)

③地域公共交通に関する具体的取り組みに対する評価(Check)

◎取組から導かれる問題点

問 題 点

●補助路線利用者数は伸び悩み

補助路線年間利用者数 H23/H21=94%
【H21:1,697千人⇒H23:1,598千人】

- 非補助路線は増加傾向にあるが、民間バスの補助路線を中心とした利用者が伸び悩み
- 利用機会が減少した割合も増加と同程度

●利用者の少ない路線の存在

補助路線別収支率 1.7%~104.5%[H22]
収支率50%未満 24/34路線(7割)

- 中山間地域の乗合タクシーなど路線によって1便あたりの利用者が極めて少ない
- 路線・地域によって利用率の格差が大きい

●バス路線維持コスト増大による持続性の危機

年間補助額 約3.5億円/年[H21]
【H21:3.5億円⇒H22:3.8億円】

- 運行経費増大に対し、利用者・収入が減少する路線が存在
- 路線・地域・運行形態によって収支率や利用者1人あたりのコスト差が大きい

① サービス維持・向上の中で利用者の減少・公的資金投入が増大。

⇒供給サービスと需要に乖離の大きい路線が多く、市全体で公的資金投入のあり方の再考が必要。

② 新たな路線展開による利用者数は増加したが、全体利用者数は減少傾向。

⇒ネットワーク全体における民間バス補助路線を中心とした路線の改善・見直しが必要。

③ 利用機会増加の回答割合は10%程度あるが、利用機会減少も8%程度ある。

⇒今後の高齢社会では車に慣れた高齢者が増加し、バス利用が減少する要素を含んでいるため、より一層バス利用を喚起できる施策の取組み強化が必要。

④ 公共交通の利用に対する意識は向上したが、全体利用者数は減少傾向。

⇒潜在需要を顕在化させる取組みの強化が必要。

今後取り組むべき当面の課題

- 需要の喚起と役割に応じたサービス水準の基準設定と生活交通ネットワークの再編方策の検討
- 地域主体による路線展開・運行実施の増大に向けた取組強化方策の検討

④自己評価から得られた課題とその対応(Action)

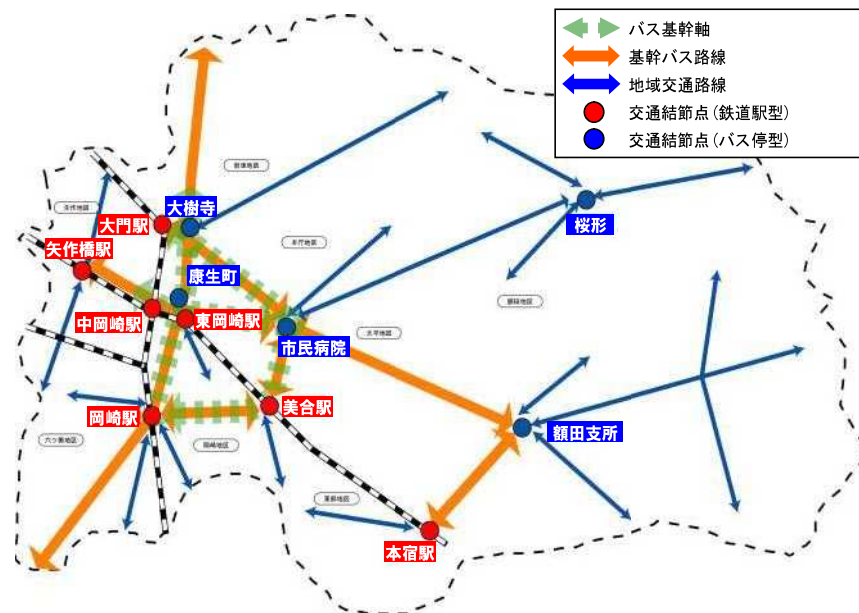
◎対応策

●生活交通ネットワークの確保・維持・改善を行うため、ネットワーク再編調査をH23年度途中から実施している。また額田地域で運行する地域内交通については、利用者数を確保しつつより効率的な運行とするため、地域との協議を行うことによりH25年度に新しい運行内容を決定し、H26年度から新たな運行計画により運行することを目指す。

- ・生活交通供給目標(最低限確保すべきサービス水準)を定め、どの地域においても高齢者を中心とした買物・通院目的が達成できるネットワークとサービス形態とする。
- ・各路線の役割に応じた効率的で分かりやすい路線体系とする。
- ・生活交通ネットワークの位置付けにより、市全体で非補助路線などの基幹軸や基幹路線と連携・一体となったネットワーク全体を再構築する。

〈生活交通ネットワークの位置付け〉

区分	位置付け	基本対象利用目的	生活交通供給目標 (最低限確保すべきサービス水準)
基幹路線	鉄道路線	市内の主要な鉄道を交通結節点として基幹バス路線や地域交通路線を結ぶことにより、広域的な移動に対応する。	
	バス基幹軸(重点整備区域)	交通結節点や地域拠点を連絡し、市街地内および郊外から主要な都市施設へのアクセスが容易にできる高度なサービス水準を提供する。	
	基幹バス路線	流動の多い隣接市や市内の主要な交通結節点を結び、通勤・通学、買物、通院などの移動に対応することができるようなサービス水準の確保を目指す。	運行日：毎日 運行時間帯：6～20時台 運行頻度：朝夕ピーク1時間に1～2本 オフピーク2時間に1本～1時間に1本
地域路線	地域交通路線	基幹バス路線と交通結節点で接続することを基本とする。需要が極めて少ないと予想される地域へ運行することから最低限の運行サービスを確保する。	買物・通院 運行日：週1～2日 運行時間帯・頻度：午前、午後でそれぞれ1往復
交通結節点		需要の多い鉄道路や施設を交通拠点として乗り換えや待合環境の利便性の高い交通施設整備を目指す。	



◎具体的な対策

- 利用の極端に少ない便や曜日などがあることから、持続可能な地域交通を確保する観点で地域が主体的に考え、地域からの提案による各路線で需要に則した運行ダイヤ、ルート、車両等への改善を平成26年10月(H27NW計画)から行う。
- バス利用が少なく課題のある路線が多い矢作地域において、バスを地域の問題として捉え、地域住民が主体的に考えていけるよう、地域に働きかけを行ってバスネットワークの改善を図る。

⑤アピールポイント(特に工夫した点)

◎地域生活交通協議会

額田地域においては地域全体で構成する協議会や地区ごとのバス協議会を定期的に開催して、地域に必要な交通(バス)について主体的に考え、利用促進につながる取組を行い、自発的に地域のことを地域で考えられるようになるなど、住民の意識レベルが向上した。

◎交通事業者や住民との連携・協働

交通事業者と定期的な意見交換により情報共有を行い、協議会(岡崎市交通政策会議)を活用して交通事業者、地域住民、行政等が連携・協働して公共交通利用促進の取組み(公共交通に親しむ日)を行うなど、関係者間での信頼関係の構築が図れている。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業)

平成26年1月 日

協議会名: 岡崎市交通政策会議
 評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・施設名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通ネットワーク計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C 評価	【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C 評価
名鉄バス(株) 額田支所市民病院線(平日)	額田支所～市民病院	事業評価結果について地域住民と協議を行い、課題を共有し改善に向けた取り組みを実施した。	A	A	乗合タクシーを運行することにより当該地区に居住する地域住民の生活交通が確保されたとともに、平成23年度利用実績利用者数(H23.4～H24.3)7,314人に対し、平成25年度補助対象機関(H24.10～H25.9)実績利用者数は8,138人で111.7%であり、目標の3年間で5%増加を達成できた。
名鉄バス(株) 額田支所市民病院線(土日祝日)	額田支所～中央総合公園				
豊栄交通(株) 下山地区線A	桃ヶ久保～岡崎げんき館	事業評価結果について地域住民と協議を行い、課題を共有し改善に向けた取り組みを実施した。	A	A	乗合タクシーを運行することにより当該地区に居住する地域住民の生活交通が確保されたとともに、平成23年度利用実績利用者数(H23.4～H24.3)4,348人に対し、平成25年度補助対象機関(H24.10～H25.9)実績利用者数は5,378人で123.7%であり、目標の3年間で5%増加を達成できた。
豊栄交通(株) 下山地区線B	北部診療所～岡崎げんき館				

株西三交通 宮崎地区線(大雨河コース A)	高雲寺～松井商店前～ナカシ バ電工前～宮崎小学校	事業評価結果について地域住 民と協議を行い、課題を共有し 改善に向けた取り組みを実施し た。	A	交通政策会議を開催し、地 域公共交通確保維持改善 事業の内容を確認するとと もに、岡崎市地域内フィー ダー系統確保維持計画案 (目標・効果等)について協 議を行い、合意形成が図ら れており、事業は適切に実 施された。	B	乗合タクシーを運行すること により当該地区に居住する地域 住民の生活交通が確保された が、平成23年度利用実績利用 者数(H23.4～H24.3)人682に対 し、平成25年度補助対象機関 (H24.10～H25.9)実績利用者数 は552人で80.9%であり、3年間 で5%増加を満たさず、目標を 一部達成できなかった。 (理由) 沿線人口減少を踏まえながら、 地域に必要な生活交通の発展 を目指し、利用者増となる目標 値を設定し地域で利用促進に 取り組んできたが、目標達成に は至らなかった。	沿線人口減少により利用者需要に 対し供給過多となっていたため、地 域協議会が中心となり検討を重 ね、地域からの提案により、平成 26年10月から供給レベルを需要に 合わせる形で減便する。なお、小 学生の通学バス(運賃無料)につ いては教育委員会が運行するた め、小学生の通常利用については 他の路線同様に子ども運賃(大人 の半額)を設定した。
株西三交通 宮崎地区線(大雨河コース B)	宮崎小学校～松井商店前～ナ カシバ電工前～高雲寺～宮崎 小学校						
株西三交通 宮崎地区線(大雨河コース C)	宮崎小学校～松井商店前～ナ カシバ電工前～高雲寺						
株西三交通 宮崎地区線(千万町コース A)	千万町上～木下公民館～牧原 ～明見～宮崎小学校						
株西三交通 宮崎地区線(千万町コース B)	宮崎小学校～木下公民館～千 万町上～宮崎学区市民ホーム 前						
株西三交通 宮崎地区線(千万町コース C)	宮崎小学校～木下公民館～千 万町上～宮崎小学校～宮崎学 区市民ホーム前						
株西三交通 宮崎地区線(千万町コース D)	宮崎小学校～牧原～明見～木 下公民館～千万町上						

岡東運輸㈱ 形埜地区線(南大須・鍛埜 コース)	北部診療所～須渕橋～北部診 療所	事業評価結果について地域住 民と協議を行い、課題を共有し 改善に向けた取り組みを実施し た。	A	交通政策会議を開催し、地 域公共交通確保維持改善 事業の内容を確認すると ともに、岡崎市地域内フィー ダー系統確保維持計画案 (目標・効果等)について協 議を行い、合意形成が図ら れており、事業は適切に実 施された。	A	乗合タクシーを運行すること により当該地区に居住する地域 住民の生活交通が確保された とともに、平成23年度利用実績 利用者数(H23.4～H24.3)1,077 人に対し、平成25年度補助対 象機関(H24.10～H25.9)実績利 用者数は1,177人で109.3%であ り、目標の3年間で5%増加を 達成できた。	利用者数は増加傾向にあるものの 沿線人口減少により利用者需要に 対し供給過多となっていたため、地 域協議会が中心となり検討を重 ね、地域からの提案により、平成 26年10月から供給レベルを需要に 合わせる形で週1便を減便する。
岡東運輸㈱ 形埜地区線(切山・小久田 コース)	上一色平～北部診療所						
岡東運輸㈱ 形埜地区線(毛呂・井沢 コースA)	うつぎ～北部診療所～本郷～ 北部診療所						
岡東運輸㈱ 形埜地区線(毛呂・井沢 コースB)	北部診療所～本郷～北部診療 所～うつぎ～北部診療所						
岡東運輸㈱ 豊富・夏山地区線(鳥川 コースA)	市道～ハズノモト～額田支所前	事業評価結果について地域住 民と協議を行い、課題を共有し 改善に向けた取り組みを実施し た。	A	交通政策会議を開催し、地 域公共交通確保維持改善 事業の内容を確認すると ともに、岡崎市地域内フィー ダー系統確保維持計画案 (目標・効果等)について協 議を行い、合意形成が図ら れており、事業は適切に実 施された。	B	乗合タクシーを運行すること により当該地区に居住する地域 住民の生活交通が確保された が、平成23年度利用実績利用 者数(H23.4～H24.3)536人に対 し、平成25年度補助対象機関 (H24.10～H25.9)実績利用者数 は498人で92.9%であり、3年間 で5%増加を満たさず、目標を 一部達成できなかった。 (理由) 沿線人口減少を踏まえながら、 地域に必要な生活交通の発展 を目指し、利用者増となる目標 値を設定し地域で利用促進に 取り組んできたが、目標達成に は至らなかった。	沿線人口減少により利用者需要に 対し供給過多となっていたため、地 域協議会が中心となり検討を重 ね、地域からの提案により、平成 26年10月から供給レベルを需要に 合わせる形で減便する。なお、小 学生の通学バス(運賃無料)につ いては教育委員会が運行するた め、小学生の通常利用については 他の路線同様に子ども運賃(大人 の半額)を設定した。
岡東運輸㈱ 豊富・夏山地区線(鳥川 コースB)	市道～ハズノモト～額田支所前 ～星野医院						
岡東運輸㈱ 豊富・夏山地区線(夏山・鳥 川コースA)	額田支所前～平針～寺野～市 道～ハズノモト～星野医院						
岡東運輸㈱ 豊富・夏山地区線(夏山・鳥 川コースB)	星野医院～寺野～平針～ハズ ノモト～市道						