

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

資料2別紙①

令和 5年 12月 18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)
<p>【補助対象となる事業者名等の名称を記載】</p>	<p>【系統名・航路名・設備名、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、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る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)】</p>	<p>【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確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】</p>	<p>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】</p>	<p>A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】</p>	<p>【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載</p>
<p>名鉄バス(株) 額田支所市民病院線</p>	<p>額田センター～市民病院</p>	<p>前回の二次評価において「地域間幹線系統の輸送量が補助要件基準の15人に逼迫しつつあることから、現状の把握に努められるとともに、関係する自治体と連携して利用促進を図るよう期待します。」とご意見をいただいた。地域内フィーダー系統の直接的な意見はなかったが、補助要件の1運行あたり輸送人員が2人を下回る系統もあることから、関係機関と連携を行い、利用促進をおこなった。</p> <p>・名鉄バス(株)が販売する高齢者パスの周知及び補助を行うなど、利用促進に努めた。</p>	<p>A 事業は計画通り実施された。</p>	<p>【利用者数】達成 目標:4,487人 実績:5,543人 【利用率】達成 目標:0.12% 実績:0.14%</p> <p>【要因】 額田地域内で乗り換えしやすいダイヤになったことで市街地への乗換等で利用される市民病院への移動が多くなり、目標を達成したと考えられる。 市街地への乗換等で利用される市民病院への移動に利用されており、医療施設や市街地への移動の際に必要な地域住民の生活の足として重要な役割を担う路線となっている。</p>	<p>・引き続き各施策を実施するとともに、地域住民や運行事業者等と連携し、より一層の利用を促進していく。</p> <p>・高齢者パスへの補助額を増加させるだけでなく、補助の開始をきっかけとして市広報誌等で高齢者パス及び公共交通検索方法を周知し、公共交通の利用を促進する。また、より需要にあったサービスとするため、どういった需要があるのかを把握するアンケートを高齢者パス購入者に行い、データの分析を事業者と協力して行っていく。</p> <p>・利用状況等の現状分析や改善点等の検討を行うとともに、運転手不足やの影響を考慮しつつ運行を継続する。</p> <p>・額田地域生活交通協議会を中心として、額田地域の住民へバス路線について一層の周知を図るほか、額田地域以外へも情報提供するとともに、地域協議会においてバスの利用状況等のチラシの周知や、要望等の聞きとりを行い、地域ニーズの把握や情報共有を図る。</p> <p>・バス事業者と路線再編に向けて、より密に協議を行う。</p> <p>・乗り換えしやすいダイヤを要望するとともに、乗り換えの周知方法についてもバス事業者と協議を行う。</p>

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・設備名、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、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る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確保維持改善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 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
(株)西三交通 下山地区線A	桃ヶ久保～岡崎げんき館前	前回の二次評価において「地域間幹線系統の輸送量が補助要件基準の15人に逼迫しつつあることから、現状の把握に努められるとともに、関係する自治体と連携して利用促進を図るよう期待します。」のご意見をいただいた。地域内フィーダー系統の直接的な意見はなかったが、補助要件の1運行あたり輸送人員が2人を下回る系統もあることから、関係機関と連携を行い、利用促進をおこなった。	A 事業は計画通り実施された。	【利用者数】達成 目標:2,618人 実績:3,273人 【利用率】達成 目標:1.36% 実績:1.65% 【要因】 高校生以下の定期的な利用者が増加したことが、達成要因と考えられる。 高校生以下の利用においては定期的な利用が増加、高齢者の診療所への移動は、若干の減少にとどまり、学生利用の長期的な需要が見込まれ、かつ、自家用車等の利用が困難な方にとっては、医療施設への移動に不可欠なため、地域にとって必要な路線である。	・地域が中心となり利用促進に取り組んだ結果、高校生の定期的な利用により目標が達成されており、引き続き各施策を実施するとともに、地域住民や事業者と連携し、路線の維持に努める。 ・額田地域生活交通協議会を中心として、知らない人がいないようバスの利用状況等のチラシを回覧するとともに、高齢者定期券の周知を図る。
(株)西三交通 下山地区線B	北部診療所～岡崎げんき館前	・バス停名を変更し、特認校制度を利用できる下山小学校まで運行する路線だとアピールし、特認校制度を利用しやすい体制を整えた。 ・地域が中心となり、下山地区線で利用できる高齢者定期券の周知及び補助を行い、利用促進に努めた。 ・老人クラブで下山地区線を活用し、市街地等での活動を実施している。	A 事業は計画通り実施された。	【利用者数】達成 目標:2,618人 実績:3,273人 【利用率】達成 目標:1.36% 実績:1.65% 【要因】 高校生以下の定期的な利用者が増加したことが、達成要因と考えられる。 高校生以下の利用においては定期的な利用が増加、高齢者の診療所への移動は、若干の減少にとどまり、学生利用の長期的な需要が見込まれ、かつ、自家用車等の利用が困難な方にとっては、医療施設への移動に不可欠なため、地域にとって必要な路線である。	・老人クラブのイベント活用、バス停整備等の地元主体の活動について引き続き利用してもらえよう地元クラブ等への周知に努める。 ・ウォーキングイベント等について開催時間の調整や、ポスターの掲示等による連携を図り、周知に努める。

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・設備名、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、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る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確保維持改善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 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
(株)西三交通 形埜地区線 (南大須・鍛埜ルート)	北部診療所～須瀨橋～北部診療所	前回の二次評価において「地域間幹線系統の輸送量が補助要件基準の15人に逼迫しつつあることから、現状の把握に努められるとともに、関係する自治体と連携して利用促進を図るよう期待します。」とご意見をいただいた。地域内フィーダー系統の直接的な意見はなかったが、補助要件の1運行あたり輸送人員が2人を下回る系統もあることから、関係機関と連携を行い、利用促進をおこなった。	A 事業は計画通り実施された。	【利用者数】未達成 目標:468人 実績:218人 【利用率】未達成 目標:0.78% 実績:0.36% B 【要因】 新規の利用者が増えず、人口の減少とともに、利用人数が徐々に減少している。主な移動先が診療所や地域の商店のため、地域住民の日々の生活を支え、自家用車等の利用が困難な方にとっては不可欠な路線である。	・実利用者数が少なく、利用される方が一人でも乗車できなくなると利用者数及び利用率の目標達成に影響がでるが、利用している方にとっては必要不可欠な路線である。知らない人がいないよう周知に努めるとともに、利用者の声を聞きながら、需要に応じた効率的な運行の維持を図る。 ・週1日運行という必要最低限のサービスのため、移動に困っている方の声で漏れが本当にか再度確認を行う。その際には、地元総代会に加え、直接地域の家を回る民生委員や福祉委員等と連携する。
(株)西三交通 形埜地区線 (切山・小久田・毛呂・井沢ルート)	北部診療所～切山横手辻～北部診療所	・形埜地区線で利用できる高齢者定期券の購入費における1割を地域の社会教育委員会が助成する取組を継続して行うなど、利用促進を図った。 ・感染症拡大防止のための取り組みについて車内掲示を行った。			・運行内容のチラシ及び利用状況やお得なバスの使い方等のチラシを地域住民に配付し、一層の周知を図る。 ・形埜地区線で利用できる高齢者定期券の購入費用における1割を地域の社会教育委員会が助成する取組を継続して行う。 ・接続する路線で利用できる高齢者パスや小学生の遠足等で積極的に利用していただけるよう公共交通利用について一層の周知を図る。

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・設備名、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、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る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確保維持改善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 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
(株)西三交通 宮崎地区線(大雨河ルート)	宮崎診療所～高雲寺～宮崎診療所	前回の二次評価において「地域間幹線系統の輸送量が補助要件基準の15人に逼迫しつつあることから、現状の把握に努められるとともに、関係する自治体と連携して利用促進を図るよう期待します。」のご意見をいただいた。地域内フィーダー系統の直接的な意見はなかったが、補助要件の1運行あたり輸送人員が2人を下回る系統もあることから、関係機関と連携を行い、利用促進をおこなった。	A 事業は計画通り実施された。	【利用者数】未達成 目標:283人 実績:237人 【利用率】未達成 目標:0.87% 実績:0.71% B 【要因】 新規の利用者が増えず、人口の減少とともに、利用人数が徐々に減少している。主な移動先が診療所や地域の商店のため、地域住民の日々の生活を支え、自家用車等の利用が困難な方にとっては不可欠な路線である。	・実利用者数が少なく、利用される方が一人でも乗車できなくなると利用者数及び利用率の目標達成に影響がでるが、利用している方にとっては必要不可欠な路線である。知らない人がいないよう周知に努めるとともに、利用者の声を聞きながら、需要に応じた効率的な運行の維持を図る。 ・週1日運行という必要最低限のサービスのため、移動に困っている方の声で漏れが本当にか再度確認を行う。その際には、地元総代会に加え、直接地域の家を回る民生委員や福祉委員等と連携する。
(株)西三交通 宮崎地区線(千万町ルート)	宮崎診療所～木下公民館～宮崎学区市民ホーム前	・地元総代会を中心に、宮崎地区線で利用できる回数券の補助を行うなど、利用促進を図った。 ・感染症拡大防止のための取り組みについて車内掲示を行った。			・運行内容のチラシ及び利用状況やお得なバスの使い方等のチラシを地域住民に配付し、周知する。 ・宮崎地区線で利用できる回数券の補助を地域組織が助成する取組を継続して行う。 ・接続する路線で利用できる高齢者パスや小学生の遠足等で積極的に利用していただけるよう公共交通利用について周知する。

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・設備名、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、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る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確保維持改善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 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
(株)西三交通 豊富・夏山地区線(夏山ルート)	市道～ハズノモト～星野クリニック	前回の二次評価において「地域間幹線系統の輸送量が補助要件基準の15人に逼迫しつつあることから、現状の把握に努められるとともに、関係する自治体と連携して利用促進を図るよう期待します。」とご意見をいただいた。地域内フィーダー系統の直接的な意見はなかったが、補助要件の1運行あたり輸送人員が2人を下回る系統もあることから、関係機関と連携を行い、利用促進をおこなった。	A 事業は計画通り実施された。	【利用者数】未達成 目標:322人 実績:221人 【利用率】未達成 目標:0.22% 実績:0.15% B 【要因】 新規の利用者が増えず、人口の減少とともに、利用人数が徐々に減少している。主な移動先が診療所や地域の商店のため、地域住民の日々の生活を支え、自家用車等の利用が困難な方にとっては不可欠な路線である。	・実利用者数が少なく、利用される方が一人でも乗車できなくなると利用者数及び利用率の目標達成に影響がでるが、利用している方にとっては必要不可欠な路線である。知らない人がいないよう周知に努めるとともに、利用者の声を聞きながら、需要に応じた効率的な運行の維持を図る。 ・週1日運行という必要最低限のサービスのため、移動に困っている方の声で漏れが本当にか再度確認を行う。その際には、地元総代会に加え、直接地域の家を回る民生委員や福祉委員等と連携する。
(株)西三交通 豊富・夏山地区線(鳥川ルート)	額田センター～平針～星野クリニック	・地元総代会を中心に豊富・夏山地区線で利用できる回数券への補助を行うなど、利用促進を図った。			・運行内容のチラシ及び利用状況やお得なバスの使い方等のチラシを地域住民に配付し、一層の周知を図る。 ・豊富・夏山地区線で利用できる回数券の補助を地域組織が助成する取組を継続して行う。 ・接続する路線で利用できる高齢者パスや小学生の遠足等で積極的に利用していただけるよう公共交通利用について一層の周知を図る。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 5年 12月 18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改善費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本市では、他の分野政策・計画との連携・連動を図りながら、地域公共交通網の形成及び確保に資するマスタープランとするため、令和4年3月に岡崎市地域公共交通計画を策定し、公共交通の目標を次のとおり設定した。</p> <p>【公共交通の目標】</p> <ol style="list-style-type: none">1 交流を支え都市の魅力を高める2 地域のニーズにあった地域主体の交通3 人と環境にやさしい交通4 新たな社会に対応したスマートな交通

<地域公共交通計画の評価等結果の様式>

資料2別紙②

岡崎市（区町村）地域公共交通計画の評価等結果（令和4年4月～令和5年3月）

成果目標		成果目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
公共交通利用者数の回復	鉄道利用者数 2,678万人 (令和元年度)	基本目標に基づき各取組みを設定	事業者の有する乗降データを用いて計測	【未達成】 2,138万人（令和3年度） 新型コロナウイルス感染症の影響により、コロナ禍前に比べて利用者数が大幅に減少した。特に通勤・通学で利用されていた都心ゾーンの鉄道利用者数が減少した。	<ul style="list-style-type: none"> 事業者と協力したウォーキングツアー等を実施し、利用促進に努める。 来年度は大河ドラマとコラボした事業（ラッピング車両など）を行い利用促進に努める。 パークアンドライドのほか、公共交通と連動したサイクル&ライドを推進するため、鉄道駅にシェアサイクルを新たに設置し、利用促進に努める。 	令和2年度 2,019万人
	バス利用者数 668万人 (平成30年度)			【未達成】 519万人（令和4年度） 大河ドラマ「どうする家康」の放送もあり、バスの利用者数が上昇した。また、令和3年度に比べ通勤・通学で利用する人が増えた。	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者バスへの補助額を増加させるだけでなく、補助の開始をきっかけとして市広報誌等で高齢者バス及び公共交通の検索方法を周知し、公共交通の利用を促進する。 チョイソコおかざきや矢作デマンドの導入によって、既存路線とのシームレスな移動を確保し、移動総量の増加に繋がるかを検証していく。 大河ドラマによる利用者数増加は放送年+前後1年程が多いため、アフター大河に向け利用者数の増加が継続できる事業を観光協会等と協力し考える必要がある。 	令和3年度 474万人
	タクシー利用者数 137万人 (令和元年度)			【未達成】 79万人（令和3年度） 新型コロナウイルス感染症の影響により、コロナ禍前に比べて夜間の会食が減少したことによって、利用者数が大幅に減少した。	<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者と利用実態等の情報共有を行い、利用促進策の検討を行う。 地域内交通の導入に際し、タクシー事業者とともに事業を進めていく。 	令和2年度 74万人

○基本目標（確認項目）

基本目標	確認項目	基本目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考	
交流を支え都市の魅力を高める				サイクルシェアの整備が進むなど、都市の魅力が高まったといえるが、新型コロナウイルス感染症等の影響により、公共交通の利用が減少している。	大河ドラマ「どうする家康」が放送中のため、観光客向けに公共交通やサイクルシェアの整備を進めるとともに、次世代モビリティの実証実験を行い、都市の魅力の向上に務める。		
		都心ゾーンの鉄道駅乗降客数（JR岡崎駅、愛環岡崎駅、東岡崎駅）	事業者の有する乗降データを用いて計測	2,486万人（令和3年度） （2,364万人（令和2年度）） 令和2年度に引き続き、コロナ禍前に比べ、通勤、通学客を中心に利用者数が減少している。	新型コロナウイルス感染症の影響等により、利用者が減少しているため、引き続き公共交通の確保維持を行うとともに、地元説明会、市広報誌及びケーブルテレビの広報番組内で感染症対策の徹底や高齢者パス等の周知を行うことで利用促進を図る。	平成30年度 3,178万人	
		主要なバス停の乗降客数（岡崎駅前、東岡崎、康生町）	事業者の有するデータを用いて計測	12,823人（令和4年度） （13,030人（令和3年度）） 令和3年度に引き続き、コロナ禍前と比較し乗降客数が減少している。	高齢者バスへの補助額を増加させるだけでなく、補助の開始をきっかけとして市広報誌等で高齢者バス及び公共交通検索方法を周知し、公共交通の利用を促進する。	平成30年度 16,950人	
		市の取組に対する地域別の満足度「快適移動社会の実現」	①主要な公共交通軸の利便性向上 ②都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討 ③交通結節点・乗換拠点の整備 ④公共交通の待合環境などの整備 ⑤自転車との連携 ⑥都心ゾーンへのアクセス性の向上 ⑦大規模開発との連携 ⑧観光交流の促進に向けた交通環境の整備	市民アンケート	—	—	調査頻度 1回/5年
		サイクルシェアの利用回数	実績より	52,142回（令和4年度） （32,424回（令和3年度）） 新たに自転車を50台導入したほか、大河ドラマ「どうする家康」でも描かれた大樹寺などにアクセスしやすい駅に新たなステーションを設置した結果、利用回数が増加した。	ユーチューバーの東海オンエアや大河ドラマ「どうする家康」によって引き続き観光客の増加が見込まれる。パークアンドライドのほか、公共交通と連動したサイクル&ライドやサイクル&バスライドを推進するため、新たに設置した鉄道駅での利用状況を分析し、利用回数が増加しているステーションへの自転車再配置を行うことで、観光しやすい環境を整え、公共交通の利用を促進する。		
		QURUWA中央部の往来数	他調査より流用	—	—	—	他調査より流用のため、毎年確認する項目ではない。
		QURUWA地区内の地価	他調査より流用	—	—	—	他調査より流用のため、毎年確認する項目ではない。

基本目標	確認項目	基本目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
地域のニーズにあった地域主体の交通				地域主体で導入している市運営路線の利用者数は減少したが、高校生の通学利用が増えるなど、地域のニーズにあった交通となっていると考えられる。しかし、費用単価の増加等もあり、公共交通の維持費は増加傾向である。	既存のバス路線について、地域のニーズにあう交通か確認、改善に努め、事業者等と再編の検討を進めるとともに、地域主体による交通手段の拡充を図るため、地域協議会の立ち上げや交通の導入について支援を行う。	
	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率	①多様な輸送資源の活用検討 ②バス路線の見直しと確保・維持 ③地域主体による交通手段の拡充	実績より	29%（令和4年度） （28%（令和3年度）） 燃料費等の費用単価が上昇したことで経常費用が増加したが、バス利用者が大河ドラマ等で増えた影響から収入が増加し収支率の推移は横ばいとなった。	引き続き公共交通の確保維持を行うため、地元説明会、市広報誌及びケーブルテレビの広報番組内で感染症対策の徹底や高齢者パス等の周知を行うことで利用促進を図る。大河ドラマによる利用者数増加は放送年+前後1年程が多いため、アフター大河に向け利用者数の増加が継続できる事業を観光協会等と協力し考える必要がある。	平成30年度 37%
	公共交通への公的資金投入額		実績より	4.4億円（令和4年度） （4.3億円（令和3年度）） 新型コロナウイルス感染症や欧州の諸問題により、燃料費等の費用単価増加の影響を受けた公共交通の確保維持を行うため、公的資金投入額が増加した。	燃料費等の費用単価増加により、公的資金投入額が増加しているが、引き続き公共交通の確保維持を行っていく。地元説明会、市広報誌及びケーブルテレビの広報番組内で感染症対策の徹底や高齢者パス等の周知を行うことで利用促進を図る。	平成30年度 3.3億円
	市運営路線の利用者数 （額田地域コミュニティバス）		実績より	3,474人（令和4年度） （3,699人（令和3年度）） 令和3年度に引き続き、コロナ禍前と比較し、利用者数が減少している。	地域が中心となって取り組む利用促進策を引き続き行うとともに、地域住民や事業者と連携し、路線の維持に努める。また、週1日運行という必要最低限のサービスとなっている路線については、移動に困っている方の声で漏れが本当でないか再度確認を行う。	平成30年度 5,573人
	市運営路線の分野別代替費用（クロスセクター効果）		実績から計測	1,520万円（令和4年度） （1,380万円（令和3年度）） タクシーの運賃改訂により分野別代替費用が増加した。	引き続きクロスセクター効果を用いて、額田地域における人口減少等の状況を考慮した交通ネットワークの構築についてバス事業者と協議、検討を行う。	

基本目標	確認項目	基本目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
人と環境にやさしい交通				高齢者パスへの補助制度の拡充による利用回数の増加もあり、移動制約者に対する支援が進んでいるとともに、駅のバリアフリー整備についても事業者と調整を進めている状況である。	ハード整備については、事業者と調整しつつ可能な限り早期に対応を目指す。移動制約者である高齢者向けには、アンケート等で需要把握に努めたのちに、補助金を交付し、人と環境にやさしい交通となっているか検討を進める。	
	駅のバリアフリー対応		実績より	未整備1箇所 中岡崎駅 バリアフリー対応のために事業者と協議を進めている。	バリアフリー対応について事業者と引き続き協議を進める。	
	ノンステップバスの導入率		実績より	74%（令和5年4月時点） （74%（令和4年11月時点）） 事業者において年間計画のもとにノンステップバスの採用が進んでいる。	バリアフリー化に向けて事業者と引き続き協議を進めるとともに、コミュニティバスについては、ノンステップバスを活用していく。	
	高齢者パスの利用回数	①鉄道輸送の安全確保 ②交通バリアフリー化の推進 ③移動制約者に対する支援 ④運賃制度の改善、運賃割引制度などの導入 ⑤運転手確保策の実施 ⑥モビリティマネジメントの実施 ⑦環境へ配慮した車両の導入	事業者の有するデータを参照	2,145回/日（令和4年度） （2,127回/日（令和3年度）） 高齢者パスへの補助額を増加し、市の広報で積極的に周知をした結果、高齢者パスを利用する方が微増した。	引き続き高齢者パスへの補助額の増加を検討するだけでなく、補助の開始をきっかけとして市広報誌等で高齢者パス及び公共交通検索方法を周知し、公共交通の利用を促進する。また、より需要にあったサービスとするため、どういった需要があるのかを把握するアンケートを高齢者パス購入者に行い、データの分析を事業者と協力して行う。	
	鉄道・バスの沿線（鉄道駅から800m、バス停から300m）人口		データを用いて計測	299,978人（令和4年度） （300,582人（令和3年度））	都市計画と連携して立地適正化計画の推進を図る。	
	運輸部門からの二酸化炭素排出量（※）		他調査より流用	—	—	他調査より流用のため、毎年確認する項目ではない。

基本目標	確認項目	基本目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
新たな社会に対応したスマートな交通				これまでの市運営路線に加え、市の大部分を占める事業者路線においても、バスの運行情報について情報の取得が容易になった一方、コロナ禍における公共交通への不安感については、一時期より回復しているが、いまだ影響を抜け出せていないと考えられる。	不安感の解消のため、感染症対策の徹底等について周知を進めるとともに、C + w a l k (シーウォーク) やグリスロといった次世代モビリティ等を活用し、新たな社会に対応したスマートな交通を目指す。	
	情報のオープン化 (オープンデータ化)		実績より	4路線(令和4年度) (4路線(令和3年度)) 市営バス4路線について、今年度もオープンデータ化を行った。その他事業者路線についてもGoogleMapsやCentX等で情報を確認できる。	事業者の協力もあり、バス利用者が「いつでも」「どこでも」運行情報等を入手できる環境になっている。オープンデータ化を目指し引き続き事業者に要請していく。	
	コロナ禍における公共交通への不安 (公共交通利用者数の回復) ・コロナ前と比較して利用者数の減少が大きい岡崎市内線を対象とする。	①MaaSなどの新たな仕組みや技術の活用 ②公共交通利用案内などの充実 ③新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発	事業者の有する乗降データを用いて計測	220万人(令和4年度) (190万人(令和3年度)) 昨年度から比較すると利用者数が回復している。	利用者数がコロナ禍前に比べ減少しているが、年々利用者数が回復しているため、引き続き地元説明会、市広報誌及びケーブルテレビの広報番組内で感染症対策の徹底等の周知を継続して実施する。	平成30年度 260万人
	ICカードの利用率		事業者の有する乗降データを用いて計測	53%(令和4年度) (57%(令和3年度)) ICカードを利用する方の数は変化がなかったが、通勤、通学の定期を利用する方が増えた。 ※全体の91%がICカードを利用しており、その内定期券使用者38%(令和3年度 34%)を除いた数値を使用。	ICカードが使えない路線について、ICカードが利用できるように働きかける。	全体の9%現金使用者

(記載に当たっての留意事項)

- ・ 本様式中、表題の「(〇年〇月～〇年〇月)」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「-」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果(議事録等)等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。

中部様式

令和5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)

岡崎市交通政策会議 (岡崎市)

平成18年11月27日設置

令和4年3月14日 岡崎市地域公共交通計画策定
(計画期間: 令和4年4月~令和9年3月)

令和4年6月16日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和5年12月18日 令和5年度評価結果送付

1. 【Plan】協議会等が目指す地域公共交通の姿①

【地域公共交通計画について】

【岡崎市の概要】(令和5年4月現在)

人口: 383,789人
鉄道: 3路線17駅が所在
バス: バス基幹軸を中心に50路線が所在
タクシー: 市内に本社を有する事業者7社

【計画策定の背景】

本市では、他の分野政策・計画との連携・連動を図りながら、地域公共交通網の形成及び確保に資するマスタープランとするため、令和4年3月に岡崎市地域公共交通計画を策定した。

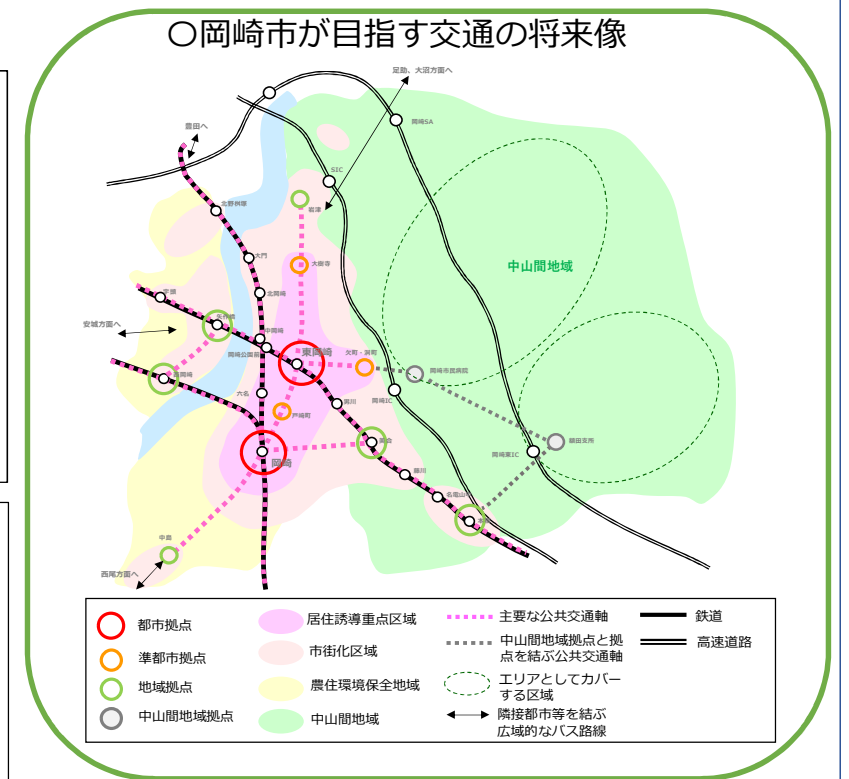
計画の基本理念

「新たなくらしと活力の創造を支える交通体系」

基本目標

- 1 交流を支え都市の魅力を高める
- 2 地域のニーズにあった地域主体の交通
- 3 人と環境にやさしい交通
- 4 新たな社会に対応したスマートな交通

○岡崎市が目指す交通の将来像



地域間幹線系統が、岡崎市と隣接都市である豊田・安城・西尾を結び、フィーダー補助路線が中山間地域で5路線運行している。

1. 【Plan】協議会等が目指す地域公共交通の姿②

【地域公共交通確保維持改善計画について】

この計画は、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として、地域公共交通の確保・維持・改善に関する事業について定める。

地域公共交通確保維持事業の区分	概要	補助対象路線	生活交通確保維持改善計画の策定主体
地域間幹線系統確保維持費用国庫補助金	地域をまたがる幹線バス交通ネットワークの確保維持事業	大沼線、岡崎西尾線、岡崎足助線、岡崎安城線	愛知県公共交通協議会
地域内フィーダー系統確保維持費用国庫補助金	山村振興法に基づき指定された振興山村(額田地域全域)を沿線を含む地域間交通ネットワークと接続する地域内交通の確保維持事業	額田支所市民病院線、下山地区線、形埜地区線、宮崎地区線、豊富・夏山地区線	岡崎市交通政策会議



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①

取組名称	取組の概要	実施結果	実施結果の考察
①都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討(C+walk)	・都心ゾーンの価値や魅力向上を目的に、東岡崎駅から岡崎公園までの快適移動を支援するため「C+walk」を活用し、実証実験(令和5年4月~令和6年1月)を実施	・C+walk 利用者数 約150人、(5月~8月(16日間稼働)の実績)	・土・日曜日は観光客向けに利用があったと考えられるが、平日の利用は少なかった。
②都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討(自動運転バス)	・パークアンドライド促進によるまちなか渋滞緩和に向け、施策の一つとして市役所~リブラ駐車場付近までの自動運転バスの実証実験(令和5年10月28日~令和5年11月5日)を実施	・乗車人数596人(各走行区間の乗車人数の合計) ・平日乗車率: 35%、休日乗車率: 55%、全日乗車率: 48%	・イベント時の休日は利用があったが、平日の利用は少なかった。 ・実装化を見据え、運行形態や走行ルート等について、今後検証が必要である。
③地域主体による交通手段の拡充(チョイスコおかざき)	・「チョイスコおかざき」の実証実験を継続 ・地域協議会を6回/年開催 ・コロナウイルス第5類移行の影響の検証 ・運行時間変更(~16:00→~17:00)の影響の検証	・実利用者数が増加(30人/月(~R5.3)→52人/月(R5.4~)) ・運行時間の変更の影響はほぼ見られない。	・イベントでの利用と利用対象者の変更の影響があると考えられる。 ・運行日時の変更について継続して検証が必要である。
④地域主体による交通手段の拡充(矢作デマンド)	・「矢作デマンド」の実証実験の開始(R5.1~) ・地域協議会を12回/年開催 ・運賃改定の影響の検証(R5.7~) ・並行移動ルールの一部緩和の影響の検証(R5.7~)	・実験開始以降利用者が過増(130人/月(R5.2)→245人/月(R5.9)) ・運賃改定、並行移動ルール緩和の影響は見られない。	・徐々に「矢作デマンド」が周知が進んでいると考えられる。 ・引き続きの検証が必要である。

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② 5

取組名称	取組の概要	実施結果	実施結果の考察
★ ⑤地域主体による交通手段の拡充(額田地域コミュニティ交通)	・額田地域コミュニティ交通の運行を継続 ・額田地域の各路線について、利用状況や他地域の活動、新たな交通手段の情報を共有 ・下山地区線において、バス停名を「保久」から「下山小学校前」に変更し、特認校制度を利用できる下山小学校まで運行する路線だとアピール	・下山地区線において高校生以下の利用者数が増加した。(令和4年度高校生以下利用者数 96人/月 → 特認校制度後 193人/月)	・地元主体で実施したアンケート結果をもとに令和5年4月にバス停名変更を行い、2人の生徒が特認校制度を利用した。
⑥移動制約者に対する支援(高齢者バス)	名鉄バス(株)が65歳以上のかたを対象に発売する高齢者バスの購入費用の一部を補助 ・令和5年度は前年より補助金額を増額して補助実施(1ヶ月あたり1,000円→1ヶ月あたり1,500円) ・申込窓口を1か所→3か所に増加。	・令和4年度(7月～9月)に比べて一部補助を受けた高齢者バス実購入者数が約1.2倍に増加(購入数630人→766人)	・補助金額を増額した結果、高齢者バスの実購入者数が増加するなど周知が進んできた。
⑦モビリティマネジメントの実施(公共交通マップ)	・公共交通マップを19,000部作製し、公共交通利用に関する情報提供を充実させ、利用者の利便性向上を図る。 ・徳川家康ゆかりの地について、写真とQRコードを追記。	・市内公共施設や観光案内所等で約18,000部配布した。	・配布のみで効果検証はできていないため、今後の課題として効果検証の方法を検討していく。

★は補助対象の取組について記載



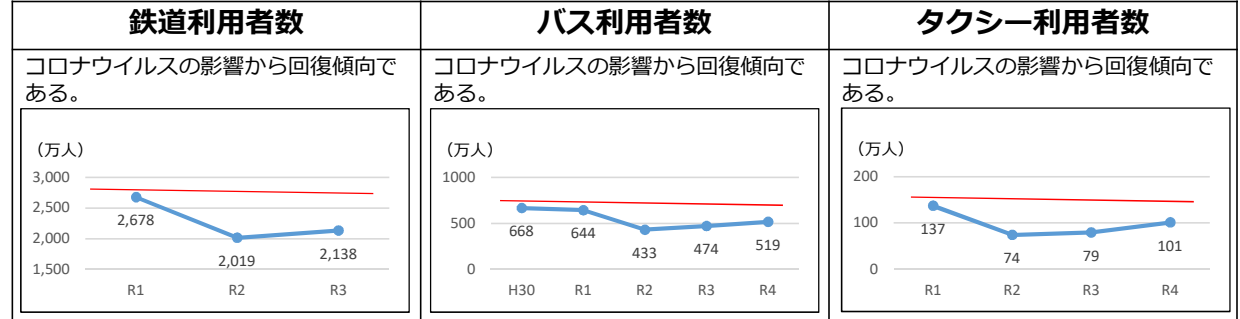
3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察① 6

【地域公共交通計画における目標の達成状況】

成果目標・目標値	達成状況(※2)				
	1年目(本年)	2年目	3年目	4年目	5年目
公共交通利用者数の回復(※1)	2,019万人(令和2年度)	2,138万人(令和3年度)			
鉄道利用者数	2,678万人(令和元年度)				
バス利用者数	474万人(令和3年度)	519万人(令和4年度)			
タクシー利用者数	79万人(令和3年度)	101万人(令和4年度)			

※1 コロナ禍前の平成30年度～令和2年度の最大値を目標値として設定
※2 把握できる直近の数値を記載

【計画目標の現在の到達点】



○考察

- ・鉄道利用者数はコロナウイルスの影響により、大きく減った都心ゾーンの利用者数を中心に利用者の回復が見られ、通勤・通学客の回復したことが想定される。
- ・バス、タクシー利用者は大河ドラマ「どうする家康」の放送もあり、バスの利用者数が上昇した。
- ・タクシー利用者数は、令和3年度に比べて夜間の会食が増加したことによって、利用者数が回復した。

3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察② 7

【地域公共交通確保維持改善計画における目標の達成状況】

○計画における目標値

- ①利用者数：令和3年度実績値の1%増の数値
- ②利用率：人口が減少傾向にあるため、令和3年度実績値から上昇するように目標値を設定

路線名	①利用者数			②利用率			目標・効果達成状況 A/B/C
	令和5年度目標(人) R04.10~R05.9	令和5年度実績(人) R04.10~R05.9	評価	令和5年度目標(人) R04.10~R05.9	令和5年度実績(人) R04.10~R05.9	評価	
A:額田支所市民病院	4,487	5,543	達成	0.12%	0.14%	達成	A
B:下山地区線	2,618	3,273	達成	1.36%	1.65%	達成	A
C:形埜地区線	468	218	未達成	0.78%	0.36%	未達成	B
D:宮崎地区線	283	237	未達成	0.87%	0.71%	未達成	B
E:豊富・夏山地区線	322	221	未達成	0.22%	0.15%	未達成	B

路線名	③日利用者数	④沿線人口
	令和5年度目標(人) R04.10~R05.9	令和5年10月(人)
A:額田支所市民病院	15.2	10,908
B:下山地区線	13.4	811
C:形埜地区線	4.4	1,229
D:宮崎地区線	4.7	663
E:豊富・夏山地区線	4.4	2,888

※「②利用率」=「③日利用者数」/「④沿線人口」×100
※「③日利用者数」=「①年間利用者数」/「年間運行日数」

○考察

- ・定期的に利用していた高齢者が外出できなくなることや高齢者世代における免許非保持者の減少によりバスの利用者数が減少していると考えられる。
- ・下山地区線については、小規模特認校制度を利用する児童や地域の生徒等の定期的な利用者が増加したことで利用者数の増加につながった。

4. 【Act】 計画目標の達成に向けた今後の取組方針 8

【地域公共交通計画における今後の方針】

○今後の方針	
鉄道利用者数	・事業者と協力したウォーキングツアー等を実施し、利用を促進する。 ・パークアンドライドのほか、公共交通と連動したサイクルアンドライドを推進するため、鉄道駅にシェアサイクルを新たに設置し、利用促進していく。
バス利用者数	・高齢者バスへの補助額を増加させるだけでなく、補助の開始をきっかけとして市広報誌等で高齢者バス及び公共交通の検索方法を周知し、公共交通の利用を促進する。 ・チョイスコおかざきや矢作デマンドの導入によって、既存路線とのシームレスな移動を確保し、移動総量の増加に繋がるかを検証していく。
タクシー利用者数	・タクシー事業者と利用実態等の情報共有を行い、利用促進策の検討を行う。 ・地域内交通の導入に際し、タクシー事業者とともに事業を進めていく。

【地域公共交通確保維持改善計画における今後の方針】

○今後の方針

- ・地域が中心となり利用促進に取り組んでおり、引き続き各施策を実施するとともに、地域住民や運行事業者等と連携し、より一層の利用を促進する。
- ・実利用者数が少なく、利用される方が一人でも減ると利用者数及び利用率の目標達成に影響がでるが、利用している方にとっては必要不可欠な路線であるため、需要に応じた効率的な運行の維持を図る。
- ・週1日運行という必要最低限のサービスのため、移動に困っている方の声で漏れが本当でないか再度確認を行う。その際には、地元総代会に加え、地域住民の自宅を訪問する民生委員や福祉委員等と連携する。

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	・地域間幹線系統である大沼線及び岡崎・安城線の輸送量が補助要件基準の15人に逼迫しつつあることから、現状の把握に努められるとともに、関係する豊田市・安城市と連携して利用促進を図るよう期待します。	・大沼線及び岡崎・安城線について利用状況を分析するとともに、民間バス事業者及び豊田市・安城市と打合せを行い、連携した利用促進について検討した。	・引き続き民間バス事業者及び豊田市・安城市と打合せを行い、利用促進の検討を行う。 ・路線再編を検討する場合は、沿線住民のニーズ調査を行う。
	・デマンド運行について既存の公共交通との役割分担を共有し地域住民と連携して、持続可能なルール作りや運行情報の積極的な利用者周知を引き続き実施することを期待します。	・地域協議会を1,2か月に1回のペースで開催し、地域住民、運行事業者及び自治体が連携して、持続可能なルール作りや運行情報の積極的な利用者周知の方法を検討した。	・引き続き地域協議会を定期的に開催し、各地域に適した交通となるよう検討を行う。

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	・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。 ・特に岡崎安城線については、矢作地区の再編効果を検証しつつ、利便性・効率性の向上について検討が必要と考えます。 ・大沼線については、2カ年連続で輸送量が補助要件を下回る結果であるため、通学に対応した安定的な運行に加え、新型コロナウイルスの影響を勘案しながら、高齢者の外出促進策を講じられるよう期待します。	・近隣市や運行事業者と定期的な情報交換を行い、今後のあり方や活性化方策などを検討した。特に、岡崎安城線については、大河ドラマ「どうする家康」を契機としたPRチラシの作成、配布に向けて協議を進めた。 ・高齢者バスへの補助額を増加させるとともに、補助金の交付をきっかけとして市広報誌等で周知を行い、地域間幹線を含めた利用を促進した。	・地域間幹線の今後のあり方や活性化方策などを近隣市や運行事業者とより一層連携し、改善に向けて取り組む。 ・令和5年1月より「矢作デマンド」の実証運行を開始し、岡崎安城線を含めた地域の交通ネットワークの影響を分析する。 ・引き続き高齢者バスへの補助を行うとともに、広く周知を進める。 ・高齢者バス利用者向けにアンケートを実施し、より良いサービスについて事業者とともに検討を行う。

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	・額田地域については、利用者数が少ない路線があることから、今後、民間バス路線との役割分担も含めた見直し検討が必要と考えます。	・額田地域の各路線について利用状況を分析するとともに、民間バス事業者と打合せを行い、車両の小型化や経路変更等、地域の交通ネットワークの再編について検討した。 ・下山地区線では、地域主体でアンケートを実施し、その結果に基づき路線再編を行った。	・地域のニーズに基づき、引き続き民間バス事業者と路線の見直し検討を進める。 ・再編を行った下山地区線では、路線再編の効果について分析を行う。
	・市全体の公共交通ネットワークを構築する観点から、次期地域公共交通計画に基づき着実に事業を実施されるように期待します。	・新たな地域公共交通計画に記載されている事業について着実に事業を実施した。 ・主要施策である地域主体による交通手段の拡充では、六ツ美地域・矢作地域にて実証実験を行うなど、地域協議会の活動を支援している。	引き続き新たな地域公共交通計画に記載されている21の主要施策について事業を実施し、市全体の公共交通ネットワークの構築に努める。

○岡崎市の計画の推進方法・推進体制

【計画の推進方法】

本計画は、計画全体の目指すところとして『成果目標』を、各基本目標の達成度合いをチェックする目的として『確認項目』を設定し、これらの達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していく。計画4年時点には最終評価を行い、計画5年時点で次期計画策定に向けた検討を進めていく。数値指標の目標値は、計画期間中（令和8年度まで）に達成するものだが、毎年度開催する岡崎市交通政策会議にて前年の実施事業の評価とあわせて達成状況を確認していく。

○協議会の実施状況

- ・第1回岡崎市交通政策会議 5月16日
主な議題：生活交通確保維持改善計画（案）について
- ・第2回岡崎市交通政策会議 7月31日
主な議題：「チョイソコおかざき」実証実験第5期及び第6期運行計画（案）について、「矢作デマンド」実証実験第1期運行計画の延長について
- ・第3回岡崎市交通政策会議 10月31日
主な議題：六ツ美中部学区地域内交通運行計画（素案）について