

令和 6 年度

包括外部監査の結果報告書

地域公共交通に関する財務事務の執行について

包括外部監査人

公認会計士 都 成哲

【本報告書の記載内容に関する留意事項】

○報告書中の表の数値は、端数未満の金額は切り捨て、比率は四捨五入している。したがって端数処理の関係上、合計とその内訳が一致しない場合がある。

○外部監査を通じて発見した、指摘すべき事項、意見を付すべき事項について、それぞれ、【指摘】、【意見】として記述した。それぞれの内容は以下のとおりである。

【指摘】 「法令や規則等に違反している事項、著しく不当な事項等」

【意見】 「規則違反ではないが、自治体運営の経済性・効率性・有効性を踏まえた結果、改善することが望ましい事項」

目次

| | |
|--|-----|
| 第 1 外部監査の概要 | 1 |
| 1 外部監査の種類..... | 1 |
| 2 選定した特定の事件（テーマ） | 1 |
| 3 事件を選定した理由..... | 1 |
| 4 外部監査の対象期間..... | 4 |
| 5 外部監査の実施期間..... | 4 |
| 6 包括外部監査人及び補助者..... | 4 |
| 7 利害関係..... | 4 |
| 第 2 地域公共交通に関する取組 | 5 |
| 1 我が国の地域公共交通に関する取組..... | 5 |
| 2 岡崎市の地域公共交通に関する取組..... | 16 |
| 第 3 監査の方法 | 34 |
| 1 主な監査視点..... | 34 |
| 2 主な監査手続..... | 34 |
| 3 監査の対象..... | 34 |
| 第 4 監査の結果（総括） | 38 |
| 1 監査結果の指摘・意見の数..... | 38 |
| 第 5 監査の結果（総論） | 42 |
| 1 地域公共交通施策に関する成果指標について..... | 42 |
| 第 6 監査の結果（各論） | 57 |
| 1 （事業 No. 1） QURUWA 戦略推進業務..... | 57 |
| 2 （事業 No. 4） 観光おもてなし環境整備業務 | 68 |
| 3 （事業 No. 7） 政策企画支援業務 | 74 |
| 4 （事業 No. 9） 総合計画政策企画支援業務 | 80 |
| 5 （事業 No. 12） 東岡崎駅周辺地区整備推進業務 | 100 |
| 6 （事業 No. 15） 岡崎駅東地区管理業務 | 107 |
| 7 （事業 No. 17） スマート・インター・チェンジ整備業務 | 111 |
| 8 （事業 No. 18, 19） 交通政策推進業務 | 116 |
| 9 （事業 No. 22） 交通政策推進業務 | 135 |
| 10 （事業 No. 31） 交通政策推進業務 | 139 |
| 11 （事業 No. 37） 道路整備業務 | 144 |

第 1 外部監査の概要

1 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項に基づく包括外部監査

2 選定した特定の事件（テーマ）

「地域公共交通に関する財務事務の執行について」

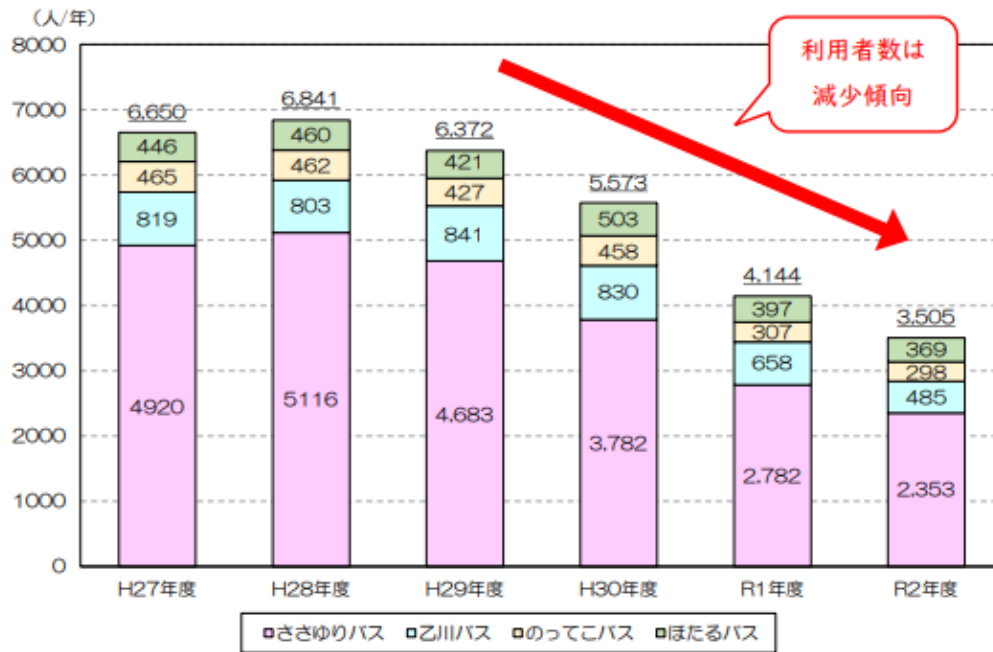
3 事件を選定した理由

我が国の地域公共交通は、人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加え、ライフスタイルの変化の影響もあり、大変厳しい状況に置かれている。

こうした状況を踏まえ、令和5年に「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」が全面施行された。国土交通省は、この法改正により、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を加速化していく方針である。

ここで、岡崎市西部の市域中心部における公共交通は、J R 東海道本線、名鉄名古屋本線などの鉄道網、東名高速道路や新東名高速道路、国道1号が東西に通過するなど、広域的な交通利便性に優れている。

一方、岡崎市東部の中山間地域では、コミュニティバス4路線を運行しているが、近年、利用者数の減少が著しい状況にあり、特にささゆりバスの利用者数は、下表のとおり、継続的に大きく減少している。



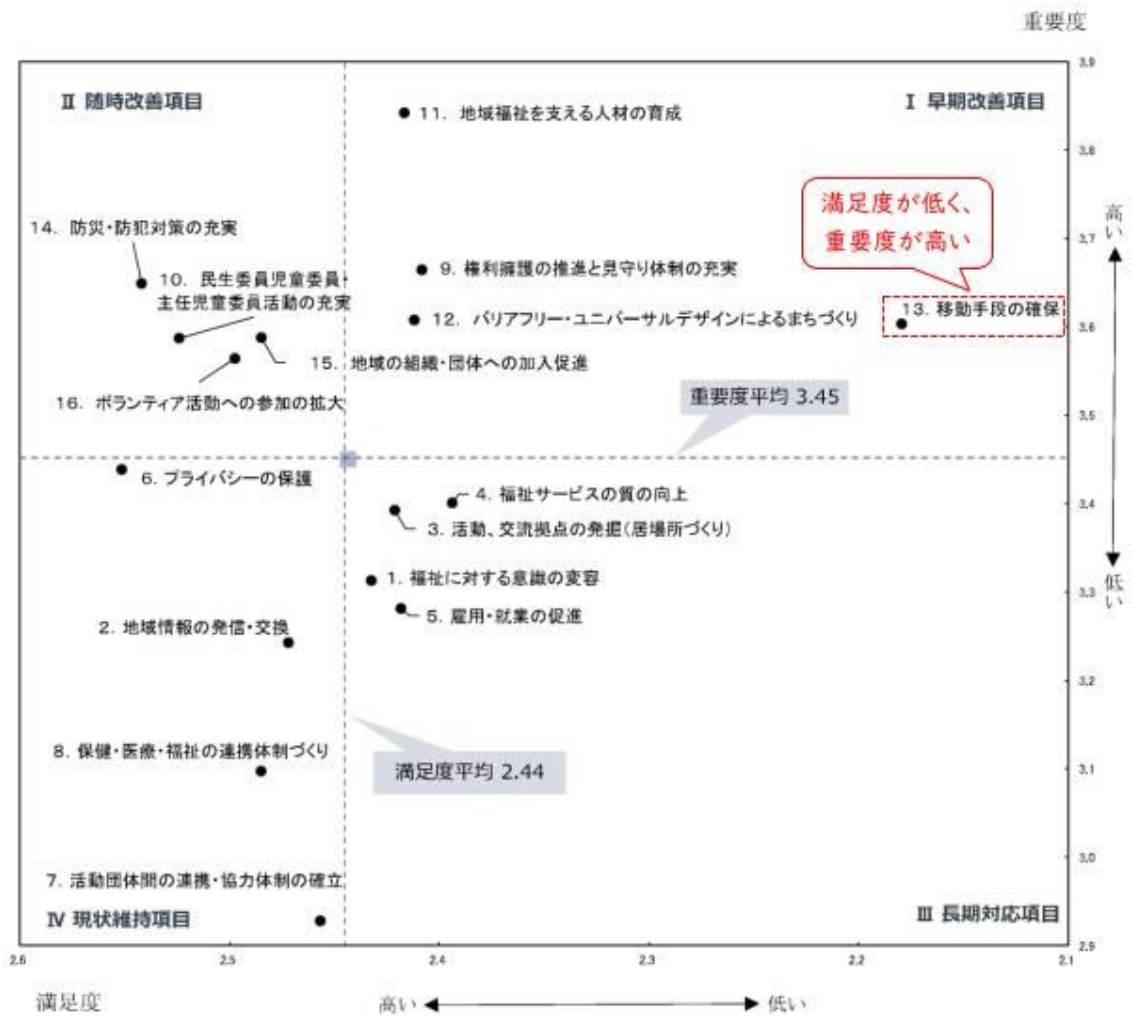
（出典：「岡崎市地域公共交通計画」）

また、市は令和3年度に市民アンケートを実施し、地域福祉に関する市の取組について、満足度と重要度の調査を行っている。

この調査によると、地域交通に関連する「移動手段の確保」の項目については、満足度が低く、重要度が高い項目となっていた。

つまり、「移動手段の確保」をはじめとした地域の公共交通に関する市の施策の一部について、市民は重要であると認識しているにもかかわらず、満足していないという結果となっている。

このことから、市の地域公共交通に関する取組は、市民の関心が高いといえる。



(出典：「岡崎市地域公共交通計画」)

このような課題を踏まえ、岡崎市では、令和4年3月に「岡崎市地域公共交通計画」を策定した。この計画を基に、岡崎市は公共交通ネットワークの確保・維持、利用促進に取り組むとともに、行政・市民・交通事業者・企業・地域団体などがそれぞれの役割を分担・連携して取組を進めている。

以上の点を踏まえ、地域公共交通に関する財務事務の執行について、その合規性に加え、経済性、効率性、有効性の観点から検討することは、大きな意義があると判断し、市民の関心も高いと思われることから、監査テーマとして選定した。

4 外部監査の対象期間

原則として令和5年度。

ただし、必要に応じて令和4年度以前及び令和6年度も対象とした。

5 外部監査の実施期間

自：令和6年5月31日 至：令和7年1月31日

6 包括外部監査人及び補助者

(1) 包括外部監査人

都 成哲 （公認会計士）

(2) 補助者

内田 充幸 （公認会計士）

片山 真希 （公認会計士）

伊藤 資子 （公認会計士）

石黒 由紀 （公認会計士）

吉野 公美 （日本公認会計士協会準会員）

諏訪 裕磨 （日本公認会計士協会準会員）

7 利害関係

包括外部監査人及び補助者は、いずれも監査の対象とした事件について地方自治法第252条の29の規定により記載すべき利害関係はない。

第2 地域公共交通に関する取組

1 我が国の地域公共交通に関する取組

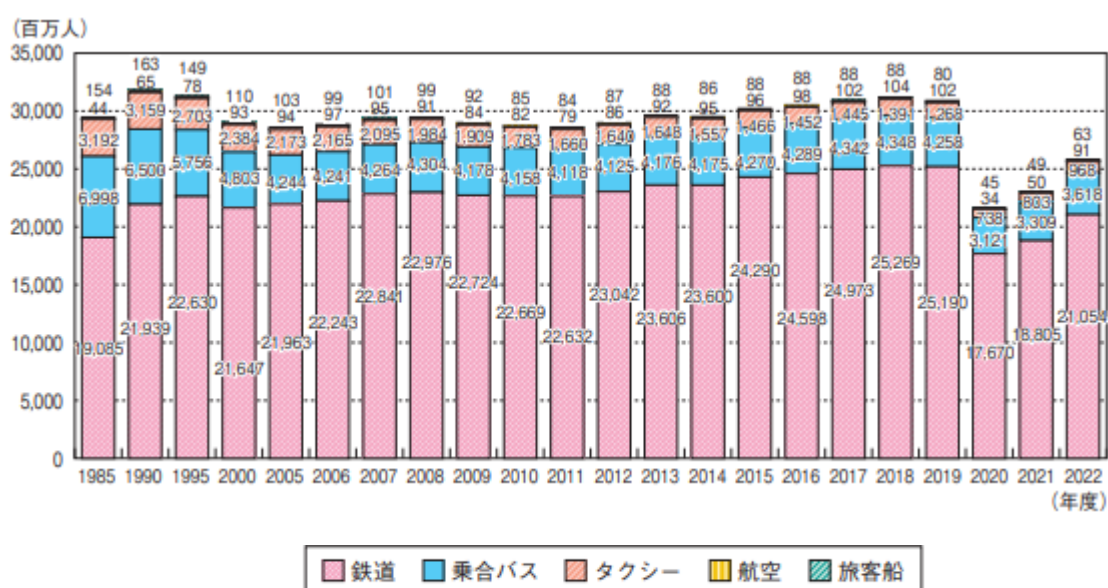
(1) 交通を取り巻く社会の動向

2005年（平成17）以降の我が国の国内旅客輸送量（人ベース）（自家用車によるものを除く。）は、リーマンショックが発生した2008年度を境に減少に転じたが、2012年度から緩やかに増加した。新型コロナウイルス感染症の影響により2019年度から再び減少に転じ、2020年度は減少幅が拡大した。

その後、2021年度に増加に転じ、2022年度は前年度比で大きく増加した。

2005年度以降の国内旅客輸送量（人ベース）の変動を交通モード別に見ると、リーマンショックが発生した2008年度を境に、それまで緩やかに増加していた鉄道や乗合バスを含め、いずれの交通モードも減少し、2012年度以降、タクシー以外の交通モードは緩やかに増加した。新型コロナウイルス感染症の影響により2019年度からいずれの交通モードも減少に転じ、2020年度は減少幅が拡大した。なお、タクシーは長期にわたり減少が続いており、2019年度以降は減少幅が拡大している。その後、2021年度からいずれの交通モードも増加に転じ、2022年度は特に航空の輸送量が大きく増加した。

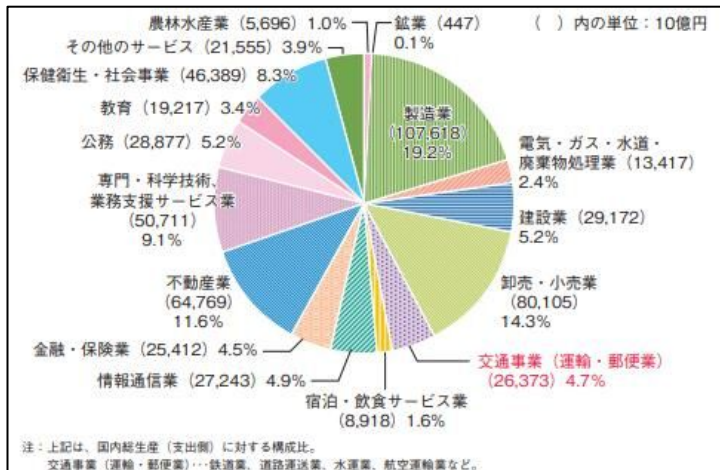
国内旅客輸送量の推移（人ベース）



（出典：令和6年版交通政策白書）

2022（令和4）年の交通事業（運輸・郵便業）の国内総生産は26.4兆円であり、我が国の国内総生産全体の4.7%を占めている。

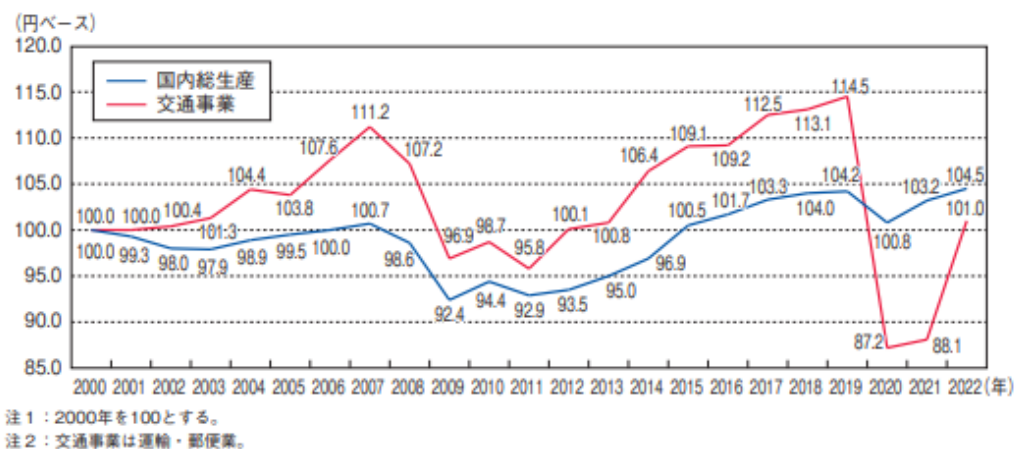
経済活動別国内総生産の構成比（2022年）



（出典：令和6年版交通政策白書）

2000年からの推移を見ると、交通事業の国内総生産は、2007年までは2000年を上回ったものの、2009年に2000年を下回った。2012年には2000年を上回ったものの、2020年以降は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく下回っている。2021年からは回復傾向にあり、2022年には2000年を上回ったものの、2019年との比較では依然として低い水準にある。

全体の国内総生産（支出側）と交通事業の国内総生産の推移

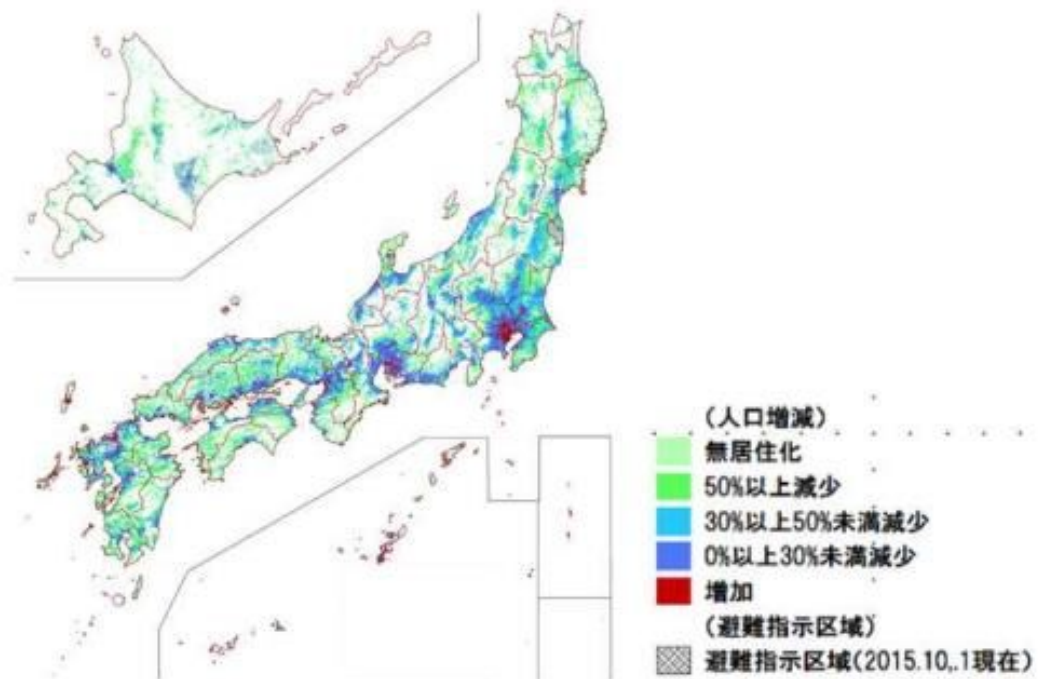


（出典：令和6年版交通政策白書）

(2) 地域公共交通の現状と課題

地域公共交通は、人口減少等を背景として厳しい状況にある。国土交通省のとりまとめた「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」資料によると、2050年には、約半数の地域で人口の50%以上が減少すると見込まれている。

将来の人口増減状況



(出典：「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」とりまとめ資料)

また、路線バス及び地域鉄道の利用者は長期的に減少しているうえ、新型コロナウイルス感染症流行前の水準にまで回復していない状況である。

こうした状況を背景に、平成20年度（2008年度）から令和4年度（2022年度）までの15年間で、鉄軌道は約589km、17路線が廃止されている。

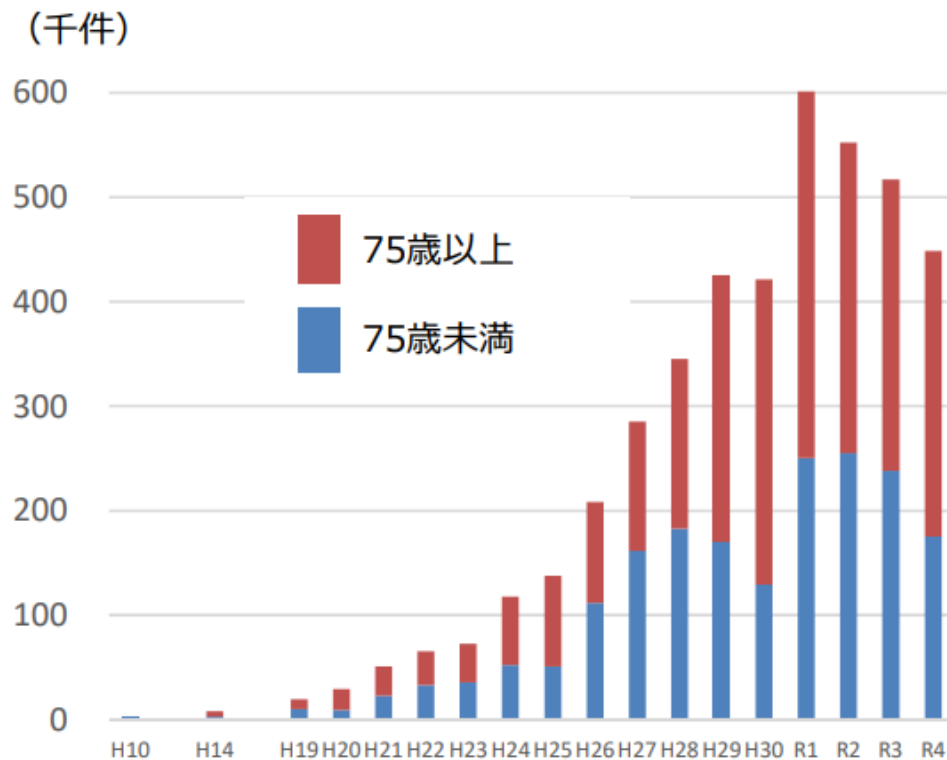
近年廃止された鉄軌道路線

| 年度 | 事業者名 | 路線名 | 区間 | 営業 キロ | 営業廃止 年月日 |
|----|---------|---------------|--------------|----------|-------------|
| 20 | 島原鉄道 | 島原鉄道線 | 島原外港～加津佐 | 35.3 | 20.4.1 |
| | 三木鉄道 | 三木線 | 三木～厄神 | 6.6 | 20.4.1 |
| | 名古屋鉄道 | モンキーパークモノレール線 | 犬山遊園～動物園 | 1.2 | 20.12.27 |
| | 高千穂鉄道 | 高千穂線 | 槇峰～高千穂 | 20.9 | 20.12.28 |
| 21 | 北陸鉄道 | 石川線 | 鶴来～加賀一の宮 | 2.1 | 21.11.1 |
| 24 | 十和田観光電鉄 | 十和田観光電鉄線 | 十和田市～三沢 | 14.7 | 24.4.1 |
| | 長野電鉄 | 屋代線 | 屋代～須坂 | 24.4 | 24.4.1 |
| 26 | JR東日本 | 岩泉線 | 茂市～岩泉 | 38.4 | 26.4.1 |
| | JR北海道 | 江差線 | 木古内～江差 | 42.1 | 26.5.12 |
| 27 | 阪堺電気軌道 | 上町線 | 住吉～住吉公園 | 0.2 | 28.1.31 |
| 28 | JR北海道 | 留萌線 | 留萌～増毛 | 16.7 | 28.12.5 |
| 30 | JR西日本 | 三江線 | 江津～三次 | 108.1 | 30.4.1 |
| R1 | JR北海道 | 石勝線 | 新夕張～夕張 | 16.1 | 31.4.1 |
| 2 | JR東日本 | 大船渡線 | 気仙沼～盛 | 43.7 | 2.4.1 |
| | 〃 | 気仙沼線 | 柳津～気仙沼 | 55.3 | 2.4.1 |
| | JR北海道 | 札沼線 | 北海道医療大学～新十津川 | 47.6 | 2.5.7 |
| 3 | 〃 | 日高線 | 鷗川～様似 | 116.0 | 3.4.1 |
| 5 | 〃 | 留萌線 | 石狩沼田～留萌 | 35.7 | 5.4.1 |
| 6 | 〃 | 根室線 | 富良野～新得 | 81.7 | 6.4.1 |

(出典：国土交通省HP 近年廃止された鉄道路線)

また、高齢者による運転免許証の自主返納が進みつつあるなか、学生を含め、自家用車を自ら運転できない移動制約者の移動手段としての地域交通の重要性が増大している。

免許返納数の推移



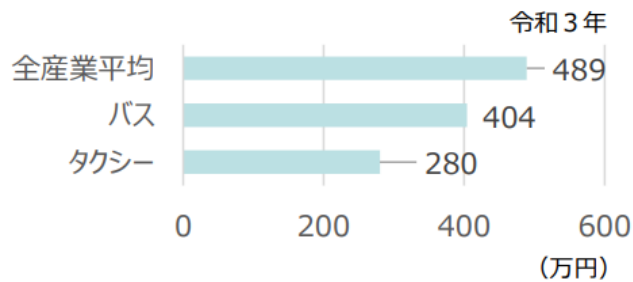
(出典：「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」地域の公共交通を取り巻く現状と検討の視点・課題)

この他にも、以下のような課題がある。

- 近隣の中小店舗の減少、病院の統廃合・移転、学校の統廃合等により、買い物、通院・通学など日常生活における「移動」の問題が深刻化
- パート勤務なども含め共働き世帯比率が高まったこともあり、高齢者の通院や児童の通学・習い事などに関して、家族による送迎の負担も増大
- 都市圏内や地域間の交通については、インバウンドの急速な回復やライフスタイルの変化（多様な働き方やQOL重視等）を踏まえた新たな対応の必要性

一方、公共交通事業者を目を向けると、バス・タクシーの運転業務に従事する人々の労働環境は、労働時間、賃金水準等で課題を抱え、人手不足・高齢化は年々深刻化している。

バス・タクシー運転者の年間収入額

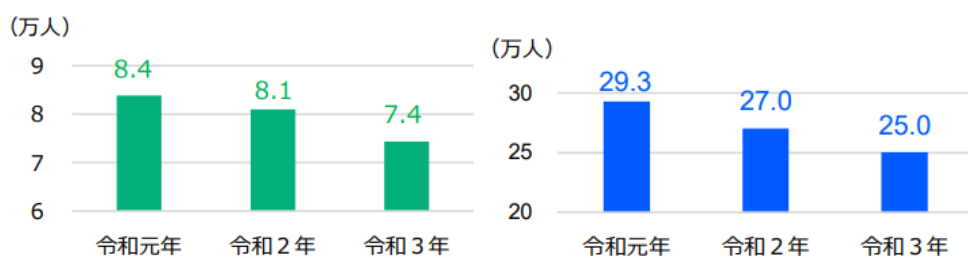


(出典：「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」とりまとめ資料)

令和元年度（2019年度）から令和3年度（2021年度）までの運転者数の推移を見ると、乗り合いバスの運転者数は約12%、タクシーの運転者数は約15%減少している。人手不足については、交通分野だけでなく、教育、介護・福祉等の様々な分野において顕在化している。

乗り合いバスの運転者数

タクシーの運転者数



(出典：「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」とりまとめ資料)

この他にも、以下のような課題がある。

- 交通分野において、多くの事業者でキャッシュレス決済対応や運行管理、車両・設備管理、労務管理等について、DXの取組に遅れが生じている。

(3) 我が国の取組

以上のような地域公共交通の課題に対応するため、我が国は平成19年に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を制定した。

これは、地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律である。国土交通省は、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めるための枠組みを創設・拡充している。

具体的には、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業（地域公共交通特定事業）について取組を進めている。

地域公共交通活性化再生法の概要

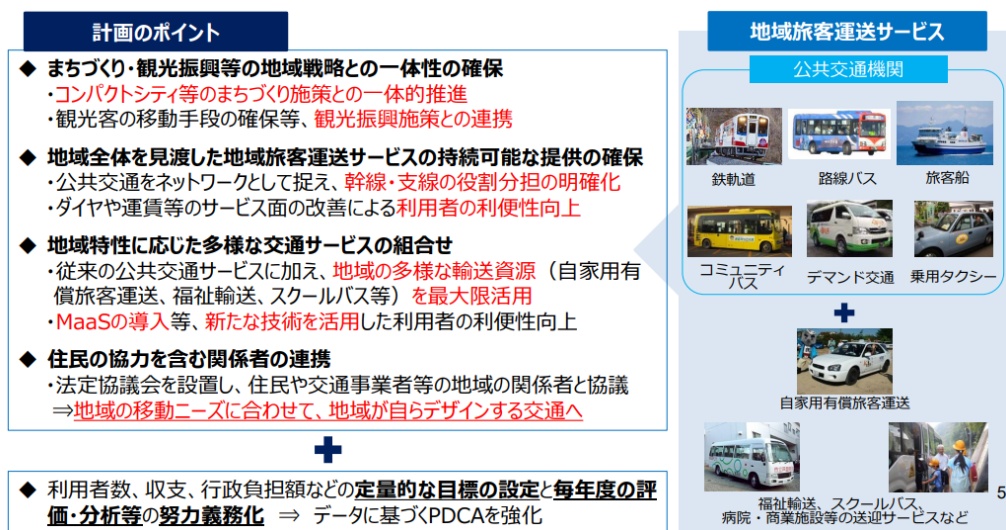


（出典：国土交通省HP「地域公共交通活性化再生法の概要について」）

ア 地域公共交通計画

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものである。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との協議を重ねることで作成していくものとされている。

地域公共交通計画のポイント



(出典：国土交通省HP「地域公共交通活性化再生法の概要について」)

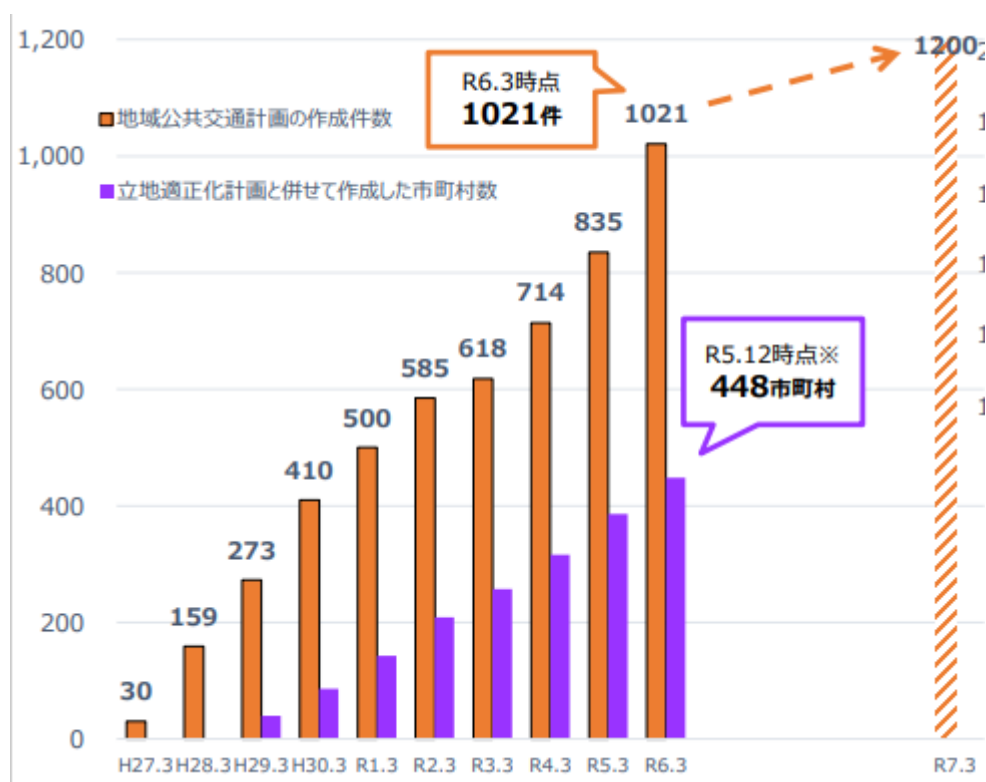
地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域公共交通の提供を確保することを求めている。その際、ICカード・二次元コード等のキャッシュレス決済の導入促進、更には MaaS、オンデマンド交通における AI 活用の取組、自動運転などの技術も活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者、子育て世代や外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要である。

このように、地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものである。そのため、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定められている。

令和6年3月末時点で、全国の自治体において、1,021件の地域公共交通計画が作成されている。

なお、国は第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）において、令和6年度末時点における地域公共交通計画の策定件数等について、政策目標を1,200件と設定している。

「地域公共交通計画」に係る政策目標・進捗状況



（出典：国土交通省HP「地域公共交通計画」に係る政策目標・進捗状況」）

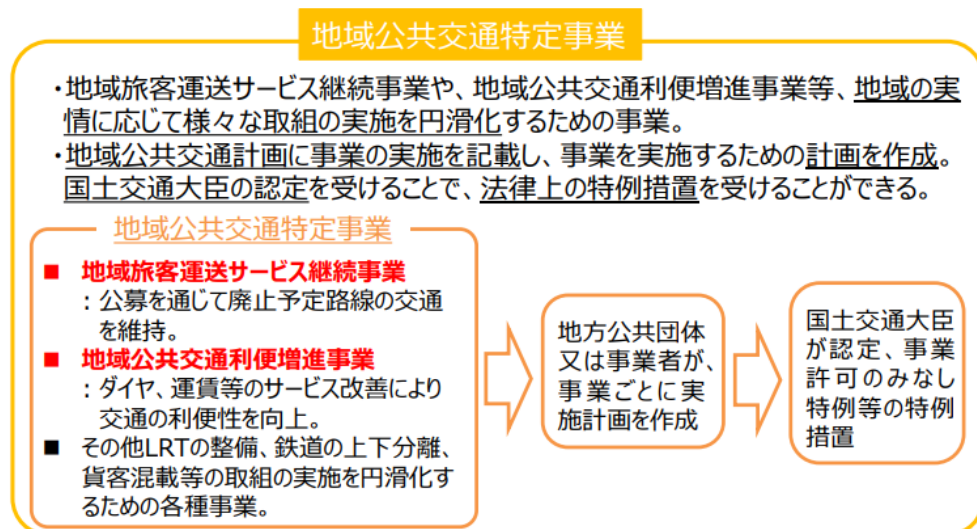
また、国は地域公共交通計画等の作成に当たり、計画の作成手順、考え方を示した「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を作成して公表している。

イ 地域公共交通特定事業

地域公共交通特定事業とは、地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、地域公共交通計画に盛り込むことができる法定事業のことをいう。

地域旅客運送サービス継続事業や、地域公共交通利便増進事業等、地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業であり、地域公共交通計画に事業の実施を記載し、事業を実施するための計画を作成。国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

地域公共交通特定事業



(出典：国土交通省HP「地域公共交通活性化再生法の概要について」)

具体的には、主に以下の事業を行っている。

| 事業名 | 事業概要 |
|----------------|---|
| 地域公共交通利便増進事業 | 地域公共交通の利用者の利便を増進するため路線等の編成や事業内容の変更、等間隔運行や定額制乗り放題運賃の設定等を行う事業 |
| 道路運送高度化事業 | 定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業 |
| 鉄道事業再構築事業 | 大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な路線（全部又は一部の区間）を対象に、地方公共団体等の支援を受けつつ事業構造の変更を行うとともに、利用者利便の確保を図る事業 |
| 軌道運送高度化事業 | LRT の導入等により、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保等の運送サービスの質の向上を図る事業 |
| 海上運送高度化事業 | 定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業 |
| 鉄道再生事業 | 鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業 |
| 地域旅客運送サービス継続事業 | 廃止が見込まれる路線バス等について、公募により新たなサービス提供事業者を選定し、地域旅客運送サービスを継続する事業 |
| 貨客運送効率化事業 | 貨客混載の取組の実施により公共交通の生産性向上を図る事業 |

（出典：国土交通省HP「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」より
監査人作成）

地方自治体は、地域公共交通計画の目標を達成するために、これら必要な事業を適切に選択し、有効に活用することとなる。

なお、令和6年3月末時点で、99件の地域公共交通特定事業の実施計画を国土交通大臣が認定している。

2 岡崎市の地域公共交通に関する取組

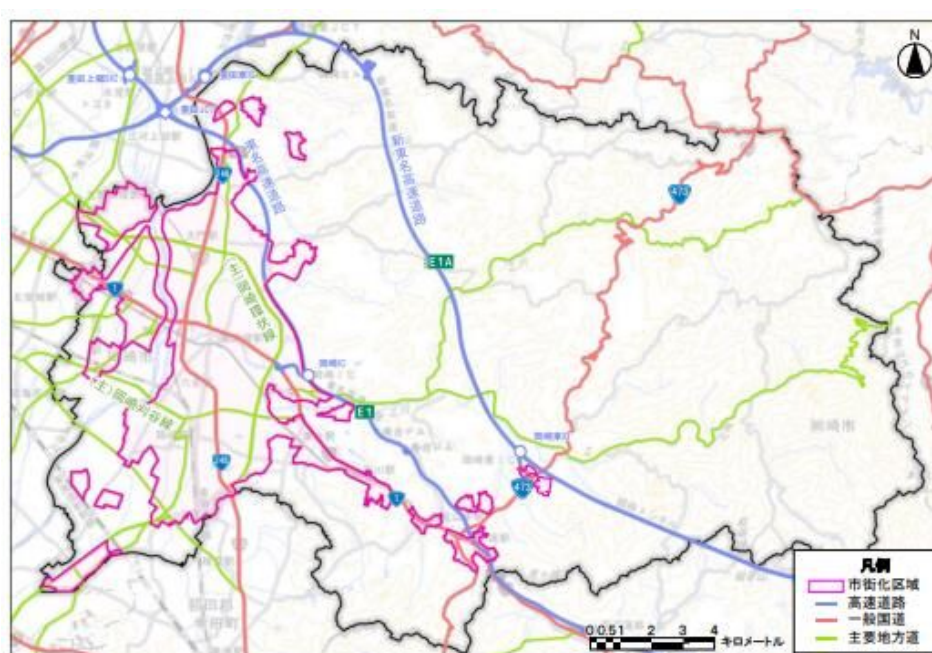
(1) 岡崎市の主な交通網

ア 道路網

市の道路網は広域交通網として、以下のとおり、東名高速道路、新東名高速道路が東西に通過している。

幹線道路網は、一般道路である国道1号、248号、473号を軸として、主要地方道岡崎環状線、岡崎刈谷線などの県道により形成されている。

岡崎市周辺の道路網



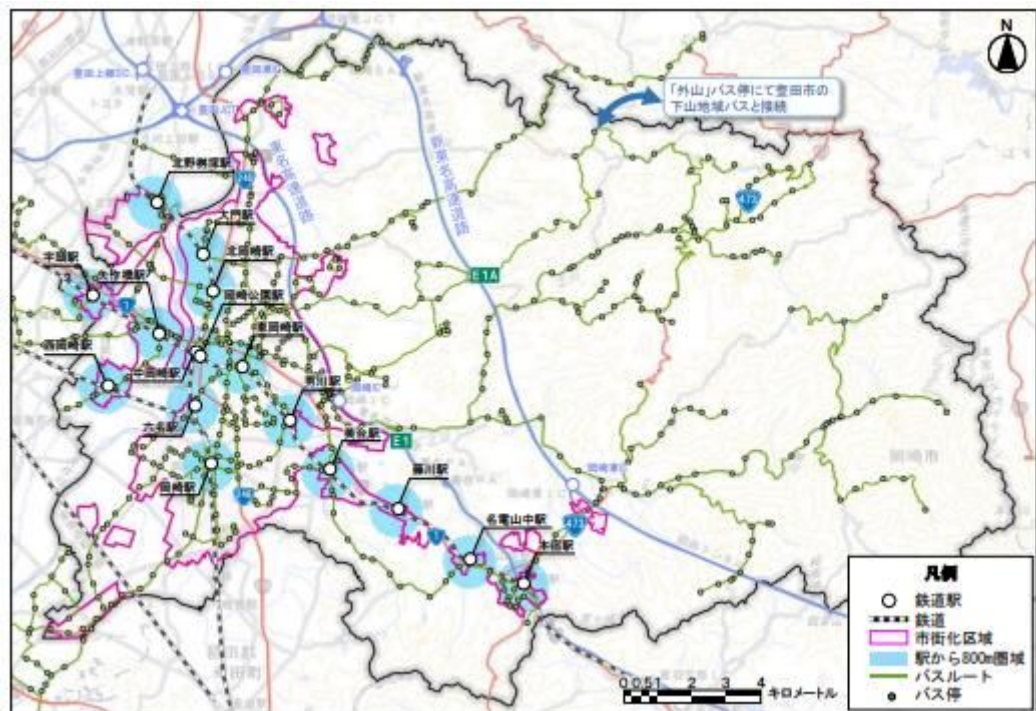
(出典：岡崎市地域公共交通計画)

イ 鉄道・バス路線

市の鉄道路線網は、JR東海道本線 2 駅、名鉄名古屋本線 9 駅、愛知環状鉄道 6 駅の 3 路線 17 駅で形成されている。

バス路線は東岡崎駅や岡崎駅などを起点とした路線をはじめ、各拠点をつなぐバス基幹軸を中心に運行されており、市内全域にバス路線のネットワークが形成されている。岡崎・足助線、岡崎・安城線、岡崎・西尾線、大沼線のほか、他市からのコミュニティバスが豊田市や安城市、西尾市と接続している。

岡崎市の鉄道・バス路線



(出典：岡崎市地域公共交通計画)

(2) 岡崎市の交通の現状

ア 鉄道

市内の鉄道は3路線（JR 東海道本線、愛知環状鉄道、名鉄名古屋本線）ある。主要駅の乗客数の推移については以下のとおり。

主要駅乗客数（年度別） （単位：人）

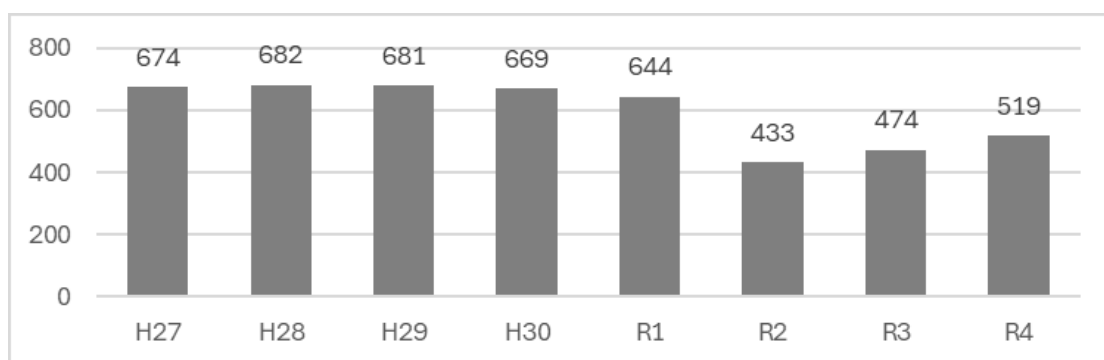
| 年度 | JR 岡崎 | 愛環 岡崎駅 | 名鉄 東岡崎 |
|-----|-----------|-----------|-----------|
| H27 | 6,475,784 | 1,763,145 | 6,911,010 |
| H28 | 6,533,747 | 1,806,587 | 7,030,364 |
| H29 | 6,620,196 | 1,897,175 | 7,138,964 |
| H30 | 6,696,837 | 1,959,765 | 7,200,364 |
| R1 | 6,791,127 | 2,020,867 | 7,069,357 |
| R2 | 5,100,314 | 1,431,403 | 5,295,887 |
| R3 | 5,285,817 | 1,512,373 | 5,610,589 |
| R4 | 5,598,925 | 1,642,049 | 6,023,485 |

（出典：岡崎市統計書より監査人作成）

イ 民営路線バス

バスの利用者数は平成29年度までは横ばい傾向、平成30年度以降は減少傾向にある。また、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者数は約202万人減少している。

バス利用者数推移 （単位：万人）

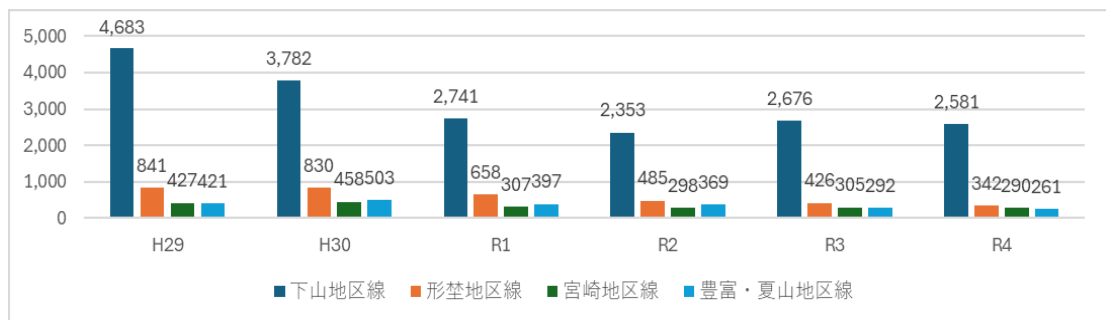


（出典：地域創生課作成資料より監査人作成）

ウ 額田地域コミュニティ交通

額田地域では、中山間地域を中心にコミュニティバス4路線を運行している。近年、利用者数の減少が著しい状況にある。

額田地域コミュニティバス利用者数推移（単位：人）



（出典：地域創生課作成資料より監査人作成）

エ 自動車

令和4年度末で自動車等保有台数は総数で約31万台となっている。

岡崎市自動車等保有台数

| 各年度末3月31日現在（単位：台） | | | | | | | | |
|-------------------|---------|---------|--------|-------------|-------|-----------|---------|-------------|
| 年 度 | 総数 | 乗用車 | 貨物車 | 乗合 (バス等) | 特殊車 | 小型 二輪車 | 軽自動車 | 原動機付 自転車 |
| 平成30年度 | 305,871 | 159,755 | 18,535 | 664 | 3,584 | 6,625 | 99,063 | 17,645 |
| 令和元年度 | 307,878 | 160,117 | 18,865 | 670 | 3,698 | 6,605 | 100,530 | 17,393 |
| 2 | 308,895 | 160,047 | 19,001 | 657 | 3,754 | 6,633 | 101,671 | 17,132 |
| 3 | 309,547 | 159,263 | 19,142 | 660 | 3,824 | 6,865 | 102,654 | 17,139 |
| 4 | 310,341 | 158,708 | 19,391 | 650 | 3,886 | 7,009 | 104,232 | 16,465 |

（出典：岡崎市統計書）

(3) 岡崎市の地域公共交通施策

ア 地域公共交通計画

近年の社会環境の変化に伴う移動ニーズの多様化や人々の生活様式の変化に対応するため、市は令和4年3月に「岡崎市地域公共交通計画」の策定・公表を行っている。

この計画では、市民・交通事業者・地域団体・行政等など多様な関係者がそれぞれの役割を分担・連携して取組み、地域公共交通を将来に渡り持続することを目指している。

計画期間は令和4年度から令和8年度までとなっている。

岡崎市地域公共交通計画



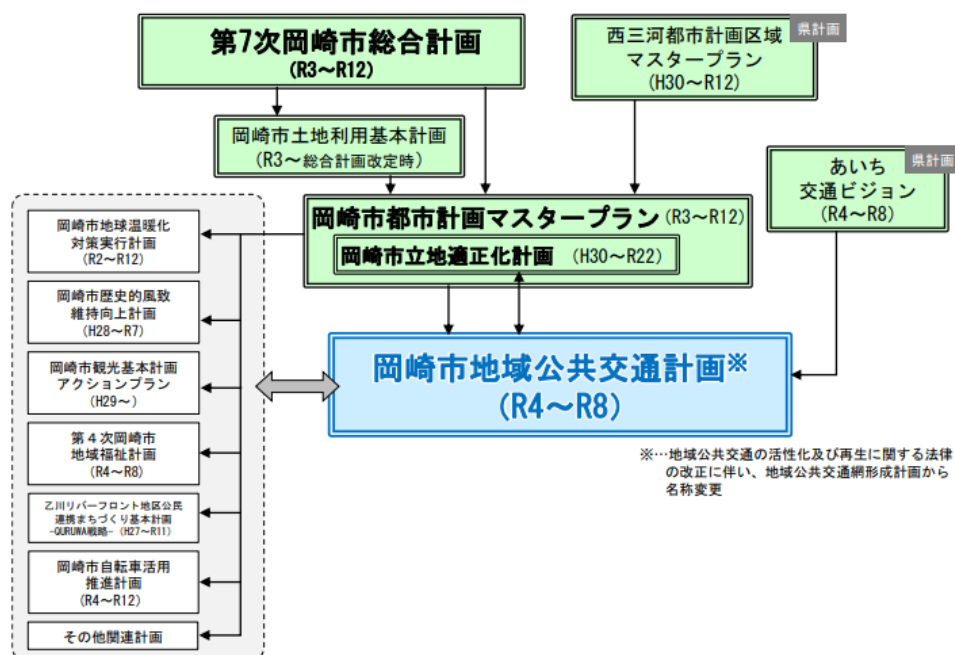
(出典：岡崎市地域公共交通計画)

本計画は、「第7次岡崎市総合計画」を上位計画とし、その主要課題に対して、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の計画である。

また、都市計画や地方創生、環境、住宅、福祉、観光振興などの本市の各分野の計画との調和・整合を取り、各種計画の推進を交通の面から支援するものである。

なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として策定している。

計画の位置づけ

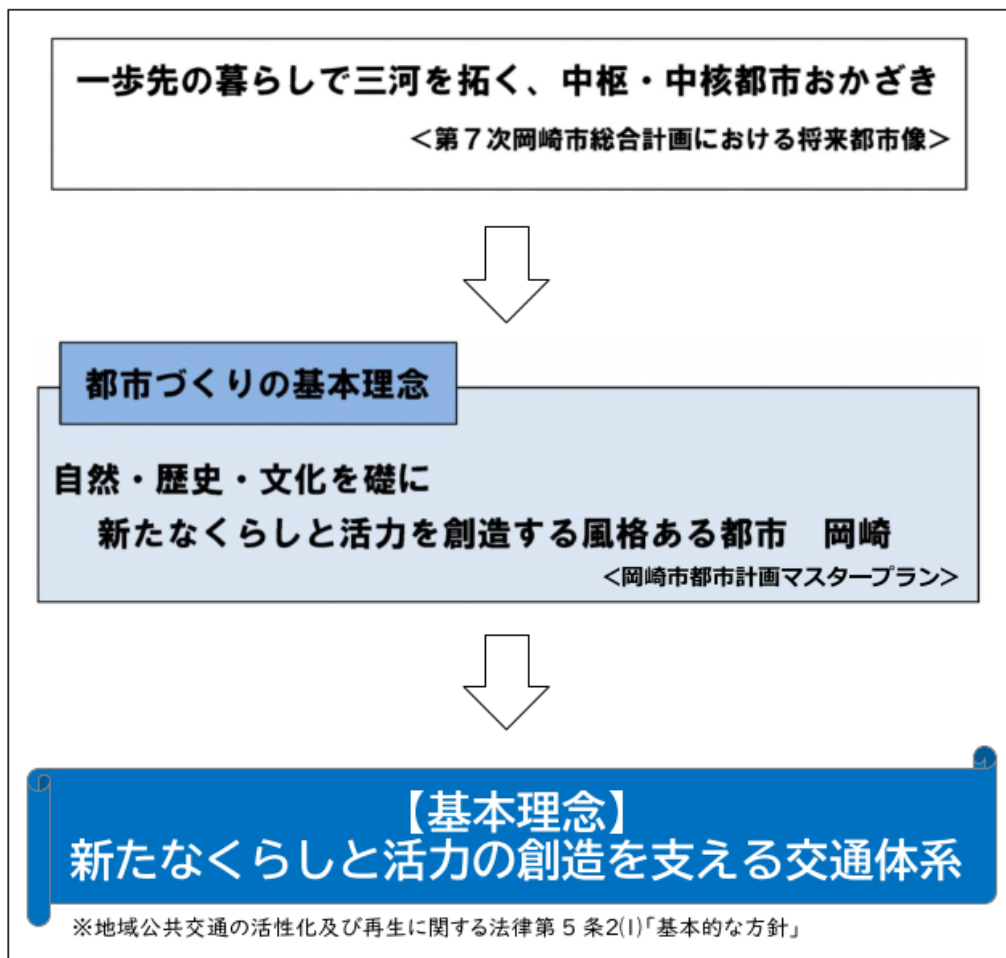


(出典：岡崎市地域公共交通計画)

イ 公共交通の基本理念

本計画では、「第7次岡崎市総合計画」に掲げる将来都市像及び「岡崎市都市計画マスタープラン」の基本理念やとりまとめた課題・社会潮流などを踏まえ、本計画の基本理念を「新たな暮らしと活力の創造を支える交通体系」としている。

基本理念



(出典：岡崎市地域公共交通計画)

ウ 公共交通の基本目標・基本方針

本計画では、基本理念「新たな暮らしと活力の創造を支える交通体系」との整合や公共交通に関する課題を踏まえ、以下のとおり4つの基本目標とそれに伴う基本方針を設定している。

公共交通の基本目標・基本方針

| 基本目標 | | 基本方針 |
|------|-------------------|---|
| 1 | 交流を支え、都市の魅力を高める | (1) 都心ゾーンの公共交通利便性の向上 (2) 多様な交通モードとの連携強化 (3) 交流の活性化を担う拠点へのアクセス性の強化 |
| 2 | 地域のニーズにあった地域主体の交通 | (1) 地域の実情に合わせた輸送資源の見直し (2) 地域が自らデザインする交通モードの導入 |
| 3 | 人と環境にやさしい交通 | (1) だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現 (2) 地球環境問題への取り組みの推進 |
| 4 | 新たな社会に対応したスマートな交通 | (1) ICT技術を活用した新たな交通サービスの実現 (2) コロナ禍に対応した公共交通の実現 |

(出典：岡崎市地域公共交通計画より監査人作成)

エ 施策事業

本計画では、基本理念・基本目標・基本方針を踏まえ、21の施策事業を行うこととしている。基本目標と施策事業との対応は以下のとおり。

基本目標と施策事業との対応

| 基本目標 | | | | 施策事業 |
|------|---|---|---|---------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | |
| ○ | | | | 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 |
| | ○ | | | ⑨多様な輸送資源の活用検討 |
| ○ | ○ | | | ⑩バス路線の見直しと確保・維持 |
| | ○ | | | ⑪地域主体による交通手段の拡充 |
| | | ○ | | ⑫鉄道輸送の安全確保 |
| | | ○ | | ⑬交通バリアフリー化の推進 |
| ○ | ○ | ○ | | ⑭移動制約者に対する支援 |
| ○ | ○ | ○ | | ⑮運賃制度の改善、運賃割引制度などの導入 |
| | | ○ | | ⑯運転手確保策の実施 |
| | | ○ | | ⑰モビリティマネジメントの実施 |
| | | ○ | | ⑱環境へ配慮した車両の導入 |
| ○ | | ○ | ○ | ⑲MaaSなどの新たな仕組みや技術の活用 |
| ○ | | ○ | ○ | ⑳公共交通利用案内などの充実 |
| | | | ○ | ㉑新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発 |

(出典：岡崎市地域公共交通計画より監査人作成)

また、施策事業の概要は以下のとおりである。

施策事業の概要

| 施策事業 | 概要 |
|-----------------------|--|
| ① 主要な公共交通軸の利便性向上 | <p>人口減少社会の急激な進展を背景に、医療・商業施設や住居などがまとまって立地し、公共交通によりこれら施設などにアクセスすることができる都市構造として「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の視点での施策の展開が求められています。</p> <p>○この考えに基づいた「岡崎市立地適正化計画」との整合を図りながら、鉄道・バス・タクシー事業者など多様な交通事業者と連携して公共交通ネットワークを確保・維持するとともに、見直しを行っていきます。</p> <p>○都市及び地域の拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを、公共交通軸と位置づけ、一定のサービス水準を確保するとともに利便性の向上を図ります。</p> |
| ② 都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討 | <p>都心ゾーンの交通利便性・回遊性を向上するうえで、既存の交通手段だけでなく、新たなモビリティの活用も視野に入れた、新たな交通手段の導入について検討していく必要があります。</p> <p>○都心ゾーンのうち康生地区～東岡崎駅周辺地区における買い物や通院など、市民生活の利便性向上のため、都心ゾーンの回遊性を向上する新たな交通手段（電動キックボードやグリーンスローモビリティなど）の導入を目指します。また、観光資源となるような新たなモビリティの活用を目指します。</p> |
| ③ 交通結節点・乗換拠点の整備 | <p>多様な交通モードとの連携を図るうえで、交通結節点・乗換拠点の機能を強化することが必要です。</p> |

| | |
|------------------|---|
| | <p>○複数の交通手段が接続し乗換えが行われる場所を交通結節点として整備することにより、公共交通機関のアクセスを充実させ、公共交通利用環境の向上を目指します。</p> <p>○東岡崎駅については、駅利用者の移動利便性・快適性向上を図る駅舎の橋上化、南北自由通路の整備と併せて、北口バスターミナルと駅ビルの更新を一体的に進めることにより、交通結節点の機能と都市機能を強化し、本市の玄関口としてふさわしい、賑わいと交流に資する駅空間の実現を目指します。</p> |
| ④ 公共交通の待合環境などの整備 | <p>交通結節点や利用の多いバス停に対して、利用者が快適にバスを待つことができるように、上屋・ベンチ等の待合環境を改善することが必要です。</p> <p>○利用者が快適にバスを待つことができるよう、鉄道との結節点にあるバス停や利用の多いバス停から優先的に上屋・ベンチの整備を進めます。</p> <p>○現在稼働しているバスの運行情報が分かるバスロケーションシステムの表示機の設置など利用者の利便性の向上を図ります。</p> <p>○待合環境などの整備については、バス停をその機能ごとに分類し、その機能に応じた整備を検討するとともに、整備の優先性を整理します。</p> |
| ⑤ 自転車との連携 | <p>近年、自転車は身近な移動手段として、日常生活で多くの方に利用されています。また、環境保全や健康に対する意識の向上により、自転車利用ニーズはさらに高まっています。</p> <p>○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、「岡崎市立地適正化計画」において定められた地域拠点となるバス停周辺や今後の地域</p> |

| | |
|-------------------|--|
| | <p>ニーズに応じて、必要な箇所で、交通事業者と連携・協力し、民設民営を含めた自転車等駐車場の整備を検討します。</p> <p>○自転車通行空間や自転車等駐車場の整備、サイクルシェアの普及促進などによる効果を最大化するために、「岡崎市自転車ネットワーク計画」や「岡崎市自転車活用推進計画」との連携を図ります。</p> |
| ⑥ 都心ゾーンへのアクセス性の向上 | <p>新たな活力を創造するうえで、交流の活性化を担う都市拠点へのアクセス性の強化が欠かせません。</p> <p>○中心市街地を含む都市機能の集約を進める康生地区～東岡崎駅周辺地区～岡崎駅周辺地区において、現在整備が進められている東岡崎駅周辺整備を中心とし、公共交通によるアクセス性を高めることによって、都心ゾーンでの都市整備との連携を図ります。</p> |
| ⑦ 大規模開発との連携 | <p>阿知和地区ではスマート IC と各アクセス道路をはじめとする周辺道路の整備や工業団地の整備を進めています。また、本宿駅周辺ではアウトレットモールの誘致をはじめとした広域観光交流拠点の開発が予定されており、新たな賑わいが生まれることにより、様々な主体による投資が期待されます。</p> <p>○大規模開発など、新たなまちづくりが行われる際は、進出企業などと連携を図りながら、必要に応じて路線の新設や既存交通の再編・整備を行います。その際は、企業バスの活用や新技術の活用も視野に入れて検討します。</p> <p>○本宿駅周辺では土地区画整理事業による拠点形成が図られる予定です。事業の進捗に合わせ、アウトレット事業者や交通事業者をはじめ、民間事業者との情報共有を</p> |

| | |
|----------------------|---|
| | 含めた連携を強化し、公民連携により利便性の向上に資する公共交通の再編を目指します。 |
| ⑧ 観光交流の促進に向けた交通環境の整備 | <p>観光目的による公共交通利用者の増加は、持続可能な地域公共交通を実現するために重要です。</p> <p>○交流を促進するため、利用案内の充実と併せ主要な観光施設などを周遊するバスやタクシーなどを活用したルート設定など、交通環境の整備を図ります。</p> <p>○令和５年に放送が決定した大河ドラマ「どうする家康」を活用するため、家康公ゆかりの地巡りのための既存バス路線の活用策のほか、新規路線の運行など、交通環境の整備を図ります。</p> <p>○ジブリパークやリニア中央新幹線開業などを見据え、鉄道などの機能強化などにむけて関係自治体などと連携を図ります。</p> |
| ⑨ 多様な輸送資源の活用検討 | <p>需要規模に応じた効率的・効果的な運行を確保するためには、既存の交通手段の活用を基本として、デマンド型交通やダウンサイジング、シェアリングサービスなどの選択肢を視野に入れたうえで、地域に存在する多様な輸送資源の活用方法を検討することが必要です。</p> <p>○地域の実情に合わせた交通手段の見直しとして、必要に応じてダウンサイジング（車両の小型化、経路やダイヤの見直しなど）やシェアリングサービスによる最適化を図ります。</p> <p>○一括定額運賃（定額タクシー）などの導入可能性についてタクシー事業者と検討します。</p> |
| ⑩ バス路線の見直しと確保・維持 | <p>地域のコミュニティの活性化や広域的なアクセスを維持するうえで、鉄道駅や拠点、隣接都市等を結ぶバス路線の確保・維持が必要です。</p> |

| | |
|------------------|---|
| | <p>○地域やバス事業者との連携による公共交通の利用促進の取組を行うとともに、地域住民のニーズにあった運行内容への改善やバス停の新設・変更などにより利用しやすい路線を目指し、見直しを進めます。</p> <p>○バス事業者より廃止申出のあった赤字バス路線などに対しては、地域の利用状況等を把握するとともに、必要性を検討の上、バス路線ネットワークの確保や地域住民の日常生活の移動手段の確保の観点からこれらの維持に努めます。</p> <p>○岡崎市と隣接都市などを結ぶ広域的なバス路線は、都市間の移動に必要な路線であり、都市間での交流を促進するものであるため、隣接都市などと連携・協調して路線の維持を図ります。</p> <p>○公共交通ネットワークの相互連携、機能強化やコミュニティバス相互利用の研究を進めます。</p> |
| ⑪ 地域主体による交通手段の拡充 | <p>地域コミュニティの維持・活性化のためには、地域の移動手段として公共交通の確保・維持が必要です。しかし、少子高齢化や公共交通利用者数の減少、不採算路線への補填費用の拡大などもあり、行政のみで公共交通サービスを確保・維持していくことが難しくなっており、地域住民・行政・交通事業者が役割を分担・連携して取組むことが必要です。</p> |
| ⑫ 鉄道輸送の安全確保 | <p>利用者の安全性向上に向けて、鉄道輸送の安全確保に向けて取組むことが必要です。</p> <p>○鉄道について安全安定輸送のため耐震対策などを働きかけていきます。</p> <p>○愛知環状鉄道線については、関係自治体などと連携し、線路・電路など設備の修繕・更新を促進します。</p> |

| | |
|-----------------------|---|
| ⑬ 交通バリアフリー化の推進 | <p>人にやさしい交通サービスを提供するために、交通バリアフリー化を推進することが必要です。</p> <p>○鉄道駅については、バリアフリー法に基づきバリアフリー化を促進します。</p> <p>○誰もが快適に公共交通を利用できる環境を整えるため、ユニバーサルデザインタクシーの導入、バス事業者によるノンステップバスの導入などに向けた働きかけを実施します。</p> |
| ⑭ 移動制約者に対する支援 | <p>高齢化の進展や介護保険制度の改正などに伴い、高齢者などの移動手段確保の必要性が増大してきていることから、公共交通を考える上でも配慮が必要です。近年、社会環境の変化により、子育てへの不安、孤立感を感じる家庭が増加しています。また、社会で子どもを支える、子育て家庭にやさしい環境の整備が求められており、公共交通の側面からも福祉施策と連携した支援が必要です。</p> <p>○公共交通の利用促進を図るために、路線バスの定額制フリーパス購入費用の一部負担を実施します。</p> <p>○乗合バスにおけるベビーカーの利用に対する周知や、子育て支援タクシーの利用に対する支援など、子育てにやさしい移動を図るための施策を検討します。</p> <p>○公共交通機関におけるヘルプマークの周知の促進を図ります。</p> |
| ⑮ 運賃制度の改善、運賃割引制度などの導入 | <p>公共交通の利用を促すような料金体系について検討することが必要です。</p> <p>○公共交通がより利用しやすい運賃設定、乗り換えの利便性向上などに向けて、既存運賃制度の改善などを交通事業者と検討していきます。</p> |

| | |
|------------------|--|
| ⑩ 運転手確保策の実施 | <p>路線バス・タクシー運転手の高齢化や不足が指摘されている中で、路線バスやタクシーのサービスを維持するうえで運転手の確保は必要不可欠です。各交通事業者では、ホームページなどで運転手の求人を継続的に行っているものの、運転手確保には非常に苦慮している状況にあります。</p> <p>○各交通事業者が連携した合同就職面接・企業説明会や2種免許の取得支援など、運転手の確保策を行います。</p> |
| ⑪ モビリティマネジメントの実施 | <p>モビリティマネジメントを実施し、多様な移動手段を適度に利用する方向へと自発的に転換していくことを促す取組が必要です。</p> <p>○交通事業者や市民、市民活動団体などと連携し、学校や地域など各方面におけるモビリティマネジメントを実施し、交通手段の選択肢を広げ、市民の意識変容を促す取組を進めます。</p> <p>○高齢化の進展に伴い身体的に自動車の運転が難しくなる人が増加することが見込まれています。高齢者の運転免許返納支援としてタクシー運賃の割引制度が設けられるなど公共交通利用への転換の取組の動きがあるなかで、公共交通利用への転換がしやすい環境となるよう取組を実施します。</p> <p>○環境にやさしい行動、この場合自動車から環境負荷のより少ない公共交通機関などに転換した際にポイントを付与する仕組みなどについて検討します。</p> <p>○岡崎市内では自動車交通による渋滞が多く発生しており、自動車から公共交通への転換など、渋滞区間における自動車交通量の減少につながる取組（通勤交通でのノーマイカーデーの実施の働きかけなど）を進めます。</p> |

| | |
|----------------------|--|
| ⑱ 環境へ配慮した車両の導入 | <p>カーボンニュートラルへの対応が社会全体の課題となっており、公共交通の分野においても環境負荷の抑制を図ることが必要です。</p> <p>○公共交通の利用促進などにより、社会全体としての環境負荷の抑制を図っていく一方で、公共交通そのものの環境負荷の低減に向けて、低公害車の導入などを働きかけます。</p> |
| ⑲MaaSなどの新たな仕組みや技術の活用 | <p>ここ数年、移動に関する予約・決済などの手続きをワンストップ化する MaaS（マース：Mobility as a Service）や、デマンド交通などへのAI活用、自動運転による交通サービスなどの新たな仕組みや技術が注目されています。これらの技術は日々急速に進歩しており、実用化に向けた実証実験も各地で活発に行われています。</p> <p>○市民の日常生活や来街者の活動における交通利便性を高め、地域の課題解決に資する重要な手段となりうるため、本市に適したMaaSなどの新たな仕組みや技術の活用に向けた可能性を検討し、既存の民間アプリなどと連携し、地域にとって最適な移動手段を提供します。</p> |
| ⑳ 公共交通利用案内などの充実 | <p>バスの利用促進を図るうえで、利用したい人が「いつでも」「どこでも」運行情報等を入手することができる環境が大切です。</p> <p>○公共交通マップの作成・配布のほか、市内のバス情報をGTFS（標準的なバス情報フォーマット）データ化し、民間のバス検索システムに提供するなどバスデータのオープン化を図り、ネット上で経路やダイヤを検索できるようにするなど利便性の高い情報提供のあり方を検討します。</p> |
| ㉑ 新しい生活様式に対 | <p>公共交通機関における新型コロナウイルス感染症拡大防止対策として、公共交通事業者が安全・安心のために行</p> |

| | |
|----------------------------------|--|
| <p>応した公共 交通利用の 周知・啓発</p> | <p>っている取組を広く周知するとともに、コロナ禍からの公共交通利用者数の回復を図る必要があります。</p> <p>○交通事業者が実施する、車内の消毒、運転手に対する点呼時の検温などの取組について広く周知します。</p> <p>○利用者に対しても、マスク着用、手指消毒、会話を控えるなど、安全で安心して利用できる公共交通の環境整備づくりに向けた啓発を行います。</p> <p>○新型コロナウイルスの動向を鑑みた上で、大幅に減ってしまった公共交通利用を回復させるための利用促進キャンペーンを展開します。</p> |
|----------------------------------|--|

(出典：岡崎市地域公共交通計画より監査人作成)

第3 監査の方法

1 主な監査視点

- (1) 地域公共交通に関する財務事務は、法令、条例、規則等に基づき適切に執行されているか。
- (2) 地域公共交通に関する財務事務は、岡崎市地域公共交通計画などの計画に基づき適切に行われているか。
- (3) 地域公共交通に関する財務事務は、経済的・効率的・効果的に執行されているか。
- (4) 地域公共交通に関する周知又は情報発信が適切に行われているか。
- (5) 事業の実績や成果が見える化されており、目標の達成度は具体的、定量的かつ適切に評価されているか。

2 主な監査手続

- (1) 所管課から事務事業の概要説明を受けた後、令和5年度の予算説明資料などから、リスクアプローチに基づき金額的重要性も考慮して検討項目を抽出した。抽出した項目から監査の視点を踏まえて関連する資料を閲覧し、所管課が所掌する事務事業内容等のヒアリング事項を作成してヒアリングを行った。
- (2) ヒアリングや現場視察の結果を踏まえて、地域公共交通に関する財務事務の執行に係る課題を抽出し、その解決に向けた議論を実施し、監査結果報告書を取りまとめた。

3 監査の対象

市は、前述のとおり「岡崎市地域公共交通計画」において地域公共交通に関連する施策を掲げ、これに基づき地域公共交通に関する取組を進めている。

そこで、これら施策に紐づく事業のうち、特に地域公共交通に関連が深いと認められるものを監査の対象とした。

具体的には以下のとおり。

監査対象事業

| 整理 No. | 対象事業名 | 内容 | 所属 | 関連施策 |
|-----------|-------------------|---------------------------|-----------------|--|
| 1 | QURUWA戦略推進業務 | 公民連携ウォーカーブル社会実験企画運営業務 | まちづくり推進課 | 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 ⑤自転車との連携 |
| 2 | 乙川リバーフロント地区施設管理業務 | サイクルシェア事業に係る公用利用のための使用料 | まちづくり推進課 | ⑤自転車との連携 ⑨多様な輸送資源の活用検討 |
| 3 | 「どうする家康」活用推進業務 | 鉄道事業者とのタイアップ | 観光推進課 | ⑭MaaSなどの新たな仕組みや技術の活用 |
| 4 | 観光おもてなし環境整備業務 | 着地型観光商品企画造成販売業務 | 観光推進課 | ⑧観光交流の促進に向けた交通環境の整備 |
| 5 | 観光プロモーション推進業務 | 高付加価値観光タクシー | 観光推進課 | ⑧観光交流の促進に向けた交通環境の整備 |
| 6 | 政策企画支援業務 | グリーンスローモビリティ実証実験委託業務 | 企画課 | ⑨多様な輸送資源の活用検討 ⑪地域主体による交通手段の拡充 |
| 7 | 政策企画支援業務 | 共創モデル実証運行実施業務 | 企画課 | ②都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討 ⑧観光交流の促進に向けた交通環境の整備 ⑨多様な輸送資源の活用検討 |
| 8 | 政策企画支援業務 | 北斗台地区グリーンスローモビリティ導入支援業務 | 企画課 | ⑨多様な輸送資源の活用検討 ⑪地域主体による交通手段の拡充 |
| 9 | 政策企画支援業務 | 令和5年度岡崎市サイクルシェアシステム管理運営業務 | 企画課 まちづくり推進課 | ⑤自転車との連携 |
| 10 | 東岡崎駅周辺地区整備推進業務 | タクシー乗降場移設工事 | 拠点整備課 | ③交通結節点・乗換拠点の整備 |
| 11 | 東岡崎駅周辺地区整備推進業務 | 市街地再開発事業費補助金 | 拠点整備課 | ③交通結節点・乗換拠点の整備 |
| 12 | 東岡崎駅周辺地区整備推進業務 | 東岡崎駅交通広場等設計支援業務 | 拠点整備課 | ③交通結節点・乗換拠点の整備 |
| 13 | 東岡崎駅周辺地区整備推進業務 | 東岡崎駅案内板製作張替業務 | 拠点整備課 | ③交通結節点・乗換拠点の整備 |
| 14 | 自転車ネットワーク整備促進業務 | 自転車ネットワーク啓発チラシ | 建設企画課 | ⑤自転車との連携 |
| 15 | 岡崎駅東地区管理業務 | 施設警備費 | 市街地整備課 | ⑰モビリティマネジメントの実施 |
| 16 | 共通事務費 | 横断幕 | 市街地整備課 | ⑰モビリティマネジメントの実施 |

| | | | | |
|----|--------------------|--------------------------------------|-------|---------------------------|
| 17 | スマート・インター・チェンジ整備業務 | 阿知和地区工業団地に関連するスマート・インター・チェンジ整備関連 | 地域創生課 | ⑦大規模開発との連携 |
| 18 | バス路線対策業務 | 額田地区による交通事業者へのバス運行委託 | 地域創生課 | ⑩バス路線の見直しと確保・維持 |
| 19 | バス路線対策業務 | 民間バスの不採算路線の路線維持のための補助 | 地域創生課 | ⑩バス路線の見直しと確保・維持 |
| 20 | 阿知和地区工業団地関連道路整備業務 | 阿知和地区工業団地に関連する道路整備 | 地域創生課 | ⑦大規模開発との連携 |
| 21 | 愛知環状鉄道施設保全対策業務 | 愛知環状鉄道設備等の改修補助金 | 地域創生課 | ⑫鉄道輸送の安全確保 |
| 22 | 交通政策推進業務 | C+Walkの貸し出し | 地域創生課 | ②都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討 |
| 23 | 交通政策推進業務 | タクシー事業の運行維持を図るための支援金 | 地域創生課 | ⑫新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発 |
| 24 | 交通政策推進業務 | リニア中央新幹線の建設促進を図るための活動に対する負担金 | 地域創生課 | ①主要な公共交通軸の利便性向上 |
| 25 | 交通政策推進業務 | リニア中央新幹線の開業を見据えた東海道新幹線の利用促進活動のための負担金 | 地域創生課 | ①主要な公共交通軸の利便性向上 |
| 26 | 交通政策推進業務 | 愛知環状鉄道の利用拡大事業等に関する負担金 | 地域創生課 | ①主要な公共交通軸の利便性向上 |
| 27 | 交通政策推進業務 | 岡崎市交通政策会議への負担金（公共交通マップの制作） | 地域創生課 | ⑫公共交通利用案内などの充実 |
| 28 | 交通政策推進業務 | 岡崎市交通政策会議開催関連 | 地域創生課 | ①主要な公共交通軸の利便性向上 |
| 29 | 交通政策推進業務 | 高齢者向け路線バスフリーパスの負担金 | 地域創生課 | ⑭移動制約者に対する支援 |
| 30 | 交通政策推進業務 | 地域向けのルール、計画作りなど | 地域創生課 | ⑪地域主体による交通手段の拡充 |
| 31 | 交通政策推進業務 | 六ツ美中部地区および矢作地域デマンド運行 | 地域創生課 | ⑨多様な輸送資源の活用検討 |
| 32 | 大門駅周辺整備業務 | 大門駅周辺整備関連 | 地域創生課 | ③交通結節点・乗換拠点の整備 |

| | | | | |
|----|-----------------|-------------------|-------|---|
| 33 | 都市計画マスタープラン策定業務 | 立地適正化計画改定業務 | 都市計画課 | ①主要な公共交通軸の 利便性向上 ③交通結節点・乗換拠点の整備 ⑥都心ゾーンへのアクセス性の向上 |
| 34 | 都市計画マスタープラン策定業務 | 立地適正化計画懇談会委員報酬 等 | 都市計画課 | ①主要な公共交通軸の 利便性向上 ③交通結節点・乗換拠点の整備 ⑥都心ゾーンへのアクセス性の向上 |
| 35 | 交通安全施設整備業務 | 自転車ネットワーク整備（矢羽根等） | 道路維持課 | ⑤自転車との連携 |
| 36 | 道路整備業務 | 西岡崎駅南口駅前広場改修 | 道路維持課 | ③交通結節点・乗換拠点の整備 ⑬交通バリアフリー化の推進 |
| 37 | 道路整備業務 | 道路（歩道）整備 | 道路維持課 | ⑬交通バリアフリー化の推進 |

第4 監査の結果（総括）

1 監査結果の指摘・意見の数

(1) 指摘・意見の数

監査結果の指摘・意見の数は以下のとおりである。

| | 指摘 | 意見 |
|----|----|----|
| 総論 | － | 2 |
| 各論 | 4 | 20 |
| 合計 | 4 | 22 |

(2) 対象所属別の指摘・意見の数

監査結果の対象所属別の指摘・意見の数は以下のとおりである。

| | 対象所属 | 指摘 | 意見 |
|----|----------|----|----|
| 総論 | 地域創生課 | － | 2 |
| 各論 | まちづくり推進課 | 1 | 3 |
| | 観光推進課 | － | 1 |
| | 企画課 | 3 | 7 |
| | 拠点整備課 | － | 2 |
| | 市街地整備課 | － | 1 |
| | 地域創生課 | － | 4 |
| | 道路維持課 | － | 2 |
| 合計 | | 4 | 22 |

(3) 対象事業別の指摘・意見の数

監査結果の事業別の指摘・意見の数は以下のとおりである。

| 整理No. | | 対象事業名 | 内容 | 所属 | 指摘 | 意見 | 参照P |
|-------|----|-------------------|---------------------------|-----------------|----|----|-----|
| 総論 | - | - | - | 地域創生課 | - | 2 | 42 |
| 各論 | 1 | QURUWA戦略推進業務 | 公民連携ウォーカーブル社会実験企画運営業務 | まちづくり推進課 | 1 | 3 | 57 |
| | 2 | 乙川リバーフロント地区施設管理業務 | サイクルシェア事業に係る公用利用のための使用料 | まちづくり推進課 | - | - | - |
| | 3 | 「どうする家康」活用推進業務 | 鉄道事業者とのタイアップ | 観光推進課 | - | - | - |
| | 4 | 観光おもてなし環境整備業務 | 着地型観光商品企画造成販売業務 | 観光推進課 | - | 1 | 68 |
| | 5 | 観光プロモーション推進業務 | 高付加価値観光タクシー | 観光推進課 | - | - | - |
| | 6 | 政策企画支援業務 | グリーンスローモビリティ実証実験委託業務 | 企画課 | - | - | - |
| | 7 | 政策企画支援業務 | 共創モデル実証運行実施業務 | 企画課 | - | 3 | 74 |
| | 8 | 政策企画支援業務 | 北斗台地区グリーンスローモビリティ導入支援業務 | 企画課 | - | - | - |
| | 9 | 政策企画支援業務 | 令和5年度岡崎市サイクルシェアシステム管理運営業務 | 企画課 まちづくり推進課 | 3 | 4 | 80 |
| | 10 | 東岡崎駅周辺地区整備推進業務 | タクシー乗降場移設工事 | 拠点整備課 | - | - | - |
| | 11 | 東岡崎駅周辺地区整備推進業務 | 市街地再開発事業費補助金 | 拠点整備課 | - | - | - |
| | 12 | 東岡崎駅周辺地区整備推進業務 | 東岡崎駅交通広場等設計支援業務 | 拠点整備課 | - | 2 | 100 |
| | 13 | 東岡崎駅周辺地区整備推進業務 | 東岡崎駅案内板製作張替業務 | 拠点整備課 | - | - | - |
| | 14 | 自転車ネットワーク整備促進業務 | 自転車ネットワーク啓発チラシ | 建設企画課 | - | - | - |
| | 15 | 岡崎駅東地区管理業務 | 施設警備費 | 市街地整備課 | - | 1 | 107 |
| | 16 | 共通事務費 | 横断幕 | 市街地整備課 | - | - | - |

| | | | | | | |
|----|--------------------|--------------------------------------|-------|---|---|-----|
| 17 | スマート・インター・チェンジ整備業務 | 阿知和地区工業団地に関連するスマート・インター・チェンジ整備関連 | 地域創生課 | - | 1 | 111 |
| 18 | バス路線対策業務 | 額田地区による交通事業者へのバス運行委託 | 地域創生課 | - | 1 | 116 |
| 19 | バス路線対策業務 | 民間バスの不採算路線の路線維持のための補助 | 地域創生課 | - | | |
| 20 | 阿知和地区工業団地関連道路整備業務 | 阿知和地区工業団地に関連する道路整備 | 地域創生課 | - | - | - |
| 21 | 愛知環状鉄道施設保全対策業務 | 愛知環状鉄道設備等の改修補助金 | 地域創生課 | - | - | - |
| 22 | 交通政策推進業務 | C+Walkの貸し出し | 地域創生課 | - | 1 | 135 |
| 23 | 交通政策推進業務 | タクシー事業の運行維持を図るための支援金 | 地域創生課 | - | - | - |
| 24 | 交通政策推進業務 | リニア中央新幹線の建設促進を図るための活動に対する負担金 | 地域創生課 | - | - | - |
| 25 | 交通政策推進業務 | リニア中央新幹線の開業を見据えた東海道新幹線の利用促進活動のための負担金 | 地域創生課 | - | - | - |
| 26 | 交通政策推進業務 | 愛知環状鉄道の利用拡大事業等に関する負担金 | 地域創生課 | - | - | - |
| 27 | 交通政策推進業務 | 岡崎市交通政策会議への負担金（公共交通マップの制作） | 地域創生課 | - | - | - |
| 28 | 交通政策推進業務 | 岡崎市交通政策会議開催関連 | 地域創生課 | - | - | - |
| 29 | 交通政策推進業務 | 高齢者向け路線バスフリーパスの負担金 | 地域創生課 | - | - | - |
| 30 | 交通政策推進業務 | 地域向けのルール、計画作りなど | 地域創生課 | - | - | - |
| 31 | 交通政策推進業務 | 六ツ美中部地区および矢作地域デマンド運行 | 地域創生課 | - | 1 | 139 |
| 32 | 大門駅周辺整備業務 | 大門駅周辺整備関連 | 地域創生課 | - | - | - |

| | | | | | | | |
|----|----|-----------------|-------------------|-------|---|----|-----|
| | 33 | 都市計画マスタープラン策定業務 | 立地適正化計画改定業務 | 都市計画課 | - | - | - |
| | 34 | 都市計画マスタープラン策定業務 | 立地適正化計画懇談会委員報酬 等 | 都市計画課 | - | - | - |
| | 35 | 交通安全施設整備業務 | 自転車ネットワーク整備（矢羽根等） | 道路維持課 | - | - | - |
| | 36 | 道路整備業務 | 西岡崎駅南口駅前広場改修 | 道路維持課 | - | - | - |
| | 37 | 道路整備業務 | 道路（歩道）整備 | 道路維持課 | | 2 | 144 |
| 合計 | | | | | 4 | 22 | - |

第5 監査の結果（総論）

1 地域公共交通施策に関する成果指標について

○対象所属 総合政策部 地域創生課

(1) 地域公共交通計画における目標設定の概要

国土交通省では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第41号）に基づく地域公共交通計画等の作成に当たり、計画の作成手順、考え方を示した「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」（以下、「手引き」と記載する）を作成している。本手引きは、計画作成に際し踏まえるべきポイントや、真に検討すべき事項を明らかにするという観点からまとめられている。

令和4年3月には手引きの第3版として入門編と詳細編が公開されている。

ここで、手引き第3版の入門編では、第4章において目標設定と検証の方法について記載している。

| | |
|-----|-------------------|
| 第4章 | 目標設定と検証の方法を考えましょう |
| 4.1 | 目標設定・検証の全体像を理解する |
| 4.2 | 課題を踏まえて方針・目標を設定する |
| 4.3 | 整合性についてのチェックを行う |
| 4.4 | 数値指標・目標値の設定を行う |
| 4.5 | モニタリング・評価の仕方を考える |

（出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」第3版入門編より監査人作成）

手引きでは、目標設定における計画作成のポイントについて、主に以下のように示している

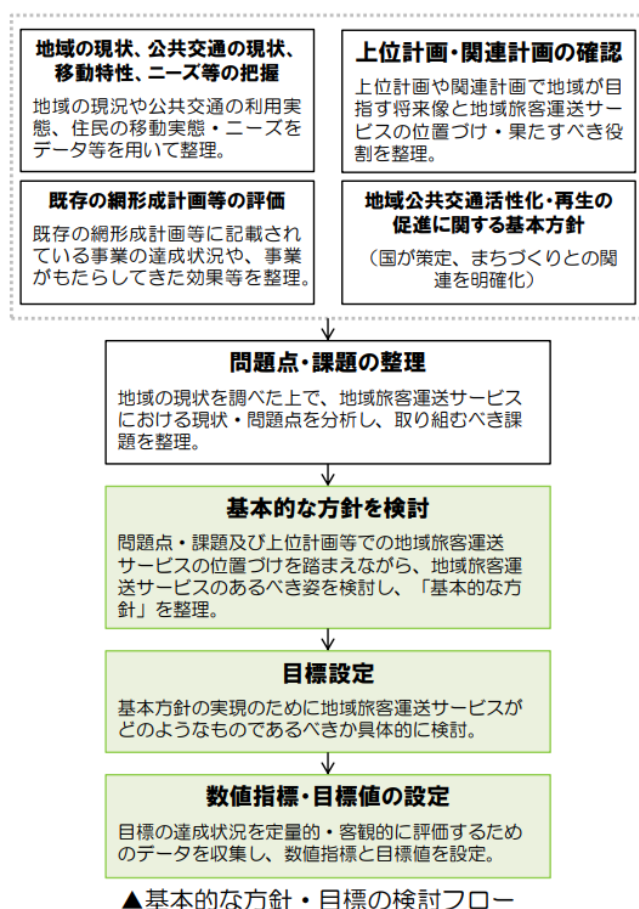
4.2 課題を踏まえて方針・目標を設定する

①地域の課題を踏まえた方針・目標の検討フローを理解する

- ✓ 地域にとっての課題に整合した方針・目標設定を心掛けましょう。

ここでは、目標の設定として、基本方針の実現のために地域旅客運送サービスがどのようなものであるべきか具体的に検討するものとされている。

基本的な方針・目標の検討フロー



<本手引きにおける言葉の定義>

- **基本的な方針**：地域旅客運送サービスの在るべき姿。問題点・課題整理、及び上位計画・関連計画や地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針を踏まえて設定する。
- **目標**：基本的な方針（地域旅客運送サービスの在るべき姿）を実現するため、計画期間中に達成すべきこと。地域旅客運送サービスの問題点・課題に対応させる必要あり。

(出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」)

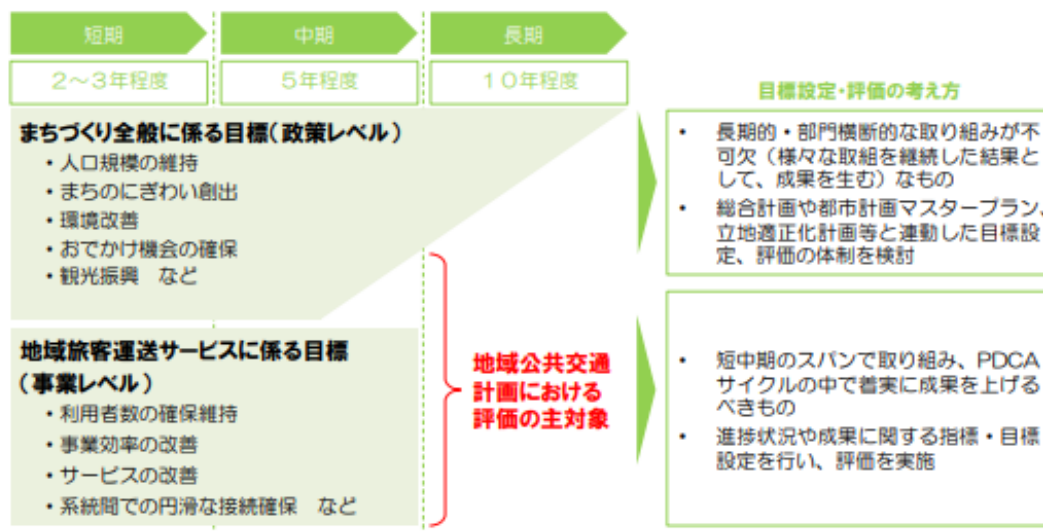
②目標を設定する

- ✓ 目標設定に当たっては、定期的な評価が必要であることも踏まえ、地域旅客運送サービスそのものに関する目標を中心に、バランスよく設定することを心掛けましょう。
- ✓ まちづくり全般に係る指標を設定する場合は、実施する事業との因果関係や効果の発現時期に留意しましょう。

ここでは、目標の設定について記述がある。目標に関しては、まちづくり全般に係るものと地域旅客運送サービスに係るものが考えられる。

目標はまちづくり全般に係るものを目標とすることも可能だが、そのような目標設定に限られてしまうと、効果の発現に長期間を要し、交通に関する分野における取組の成果を検証することが困難となる。定期的な評価が必要であることも踏まえ、短期・中期での効果の発現が想定される地域旅客運送サービスそのものに関する目標を中心に、バランスよく目標設定することを心掛けるものとされている。

地域公共交通計画における目標設定・評価のイメージ



(出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」)

4.4 数値指標・目標値の設定を行う

- ✓ 定めた目標に合わせて適切な数値指標を設定しましょう。

ここでは、地域で実施している取組が「合理的」なのか、定量的にチェックすることを可能にするため、目標に合った数値指標・目標値の設定を行うこととしている。

なお、手引きでは数値指標を標準指標・推奨指標・選択指標として設定するものとしている。

指標の分類

■標準指標

地域公共交通計画の趣旨から見て設定する必要性が高いものであり、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支（収支率・収支差）」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標が該当します。これらは基本的に全ての計画において設定することが望ましいです。

■推奨指標

「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」など、交通事業との関連性が高い指標については、交通事業者や行政などの公共交通の運営側の目線から、事業の必要性や有効性を計測しやすい指標ですので、積極的に設定することをお勧めします。

■選択指標

地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討するものであり、地域の実態に合わせて適切なものを設定してください。選択指標として想定される指標の例を次ページに示していますが、表に掲載されている全ての指標を選択することが必要というわけではなく、地域の目指す姿や事業実施の目的に合致する指標を選定すれば足ります。

（出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」）

なお、手引きでは数値指標の例を示している。標準指標と推奨指標については、以下のとおりである。

標準指標

| 目標例 | 数値指標例 |
|----------------|-----------------------|
| 公共交通利用者数の維持・確保 | 住民等の公共交通の利用者数 |
| 事業効率の改善 | 公的資金が投入されている公共交通事業の収支 |
| | 公共交通への公的資金投入額 |

推奨指標

| 目標例 | 数値指標例 |
|----------------|--------------------------------|
| 公共交通利用者数の維持・確保 | 住民等の公共交通の利用頻度 |
| | 住民等の公共交通利用率 |
| | 平均乗車密度 |
| | 断面輸送量 |
| | 個別路線・系統の利用者数 |
| | 利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービス全般に対する満足度 |
| | 利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービスに対する認知度 |
| 事業効率の改善 | 運賃収入 |
| | 運行経費 |
| | クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額） |
| 既存サービスの改善（情報化） | 情報のオープン化（オープンデータ化） |
| | キャッシュレス決済の導入件数・導入率 |
| | 駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化 |

| | |
|---------------|------------------------------|
| おでかけ機会の確保 | 公共交通カバー率（人口もしくは面積） |
| | 集落カバー率（人口もしくは面積） |
| | 公共交通空白・不便地域率（人口もしくは面積） |
| | 地域間の移動者数・接続率 |
| | 輸送容量 |
| | 運行回数 |
| | 地域全体の公共交通延長 |
| 系統間での円滑な接続の確保 | 地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統の便数 |
| | 地域間幹線系統に乗り換える地域内フィーダー系統の利用者数 |
| | 地域内フィーダー系統と地域間幹線系統との平均待ち時間 |

（出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」より監査人作成）

(2) 地域公共交通計画における目標設定について【意見】

ア 検出事項

市が令和4年3月に策定した「岡崎市地域公共交通計画」では、第3章 公共交通の形成方針 3.2基本目標・基本方針・成果目標 及び第4章 計画の目標を達成するための主要施策 4.3 基本目標の達成状況を測るための確認項目において成果目標を以下のとおり定めている。

成果目標：公共交通利用者数の回復

- ✓ 鉄道利用者数：2,678万人
- ✓ バス利用者数：668万人
- ✓ タクシー利用者数：137万人

※コロナ禍前（H30年度（バス利用者数）、R1年度（鉄道利用者数、タクシー利用者数）までの水準を目指すこととする。

- ✓ 鉄道利用者数 H30年度：2,656万人、R1年度：2,678万人
- ✓ バス利用者数 H30年度：668万人、R1年度：644万人、R2年度：433万人
- ✓ タクシー利用者数 R1年度：137万人

4.3 基本目標の達成状況を測るための確認項目

基本理念の実現のため設定した基本目標の達成状況を測るため、確認項目を次のとおり設定し、進捗状況を把握します。

成果目標 公共交通利用者数の回復

鉄道利用者数：2,678万人、バス利用者数：668万人、タクシー利用者数：137万人

※コロナ禍前（H30年度（バス利用者数）、R1年度（鉄道利用者数、タクシー利用者数））までの水準を目指すこととする。
【鉄道利用者数】H30年度：2,656万人、R1年度：2,678万人
【バス利用者数】H30年度：668万人、R1年度：644万人、R2年度：433万人
【タクシー利用者数】R1年度：137万人

（出典：岡崎市地域公共交通計画）

また、市は「岡崎市地域公共交通計画」第4章 計画の目標を達成するための主要施策 4.3 基本目標の達成状況を測るための確認項目において、以下のとおり4つの基本目標と基本目標の達成状況を測るため複数の確認項目を定めている。

| | 基本目標 | 確認項目 |
|---|-------------------|--|
| 1 | 交流を支え、都市の魅力を高める | <ul style="list-style-type: none"> ■ 都心ゾーンの鉄道駅乗降客数 ■ 主要なバス停の乗降客数 ■ 市の取組に対する地域別の満足度 ■ 鉄道・バスの沿線人口 ■ シェアサイクルの利用者数 ■ QURUWA中央部の往来数 ■ QURUWA地区内の地価 |
| 2 | 地域のニーズにあった地域主体の交通 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 公的資金が投入されている公共交通事業の収支 ■ 公共交通への公的資金投入額 ■ 市運営路線の利用者数 ■ 市運営路線の分野別代替費用 |
| 3 | 人と環境にやさしい交通 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 駅のバリアフリー対応 ■ ノンステップバスの導入率 ■ 高齢者バスの利用回数 ■ 鉄道・バスの沿線人口 ■ 運輸部門からの二酸化炭素排出量 |
| 4 | 新たな社会に対応したスマートな交通 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 情報のオープン化 ■ 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) ■ ICカードの利用率 |

(出典：岡崎市地域公共交通計画より監査人作成)

ここで、それぞれ設定した確認項目においては、現況値、参考値はあるものの、本計画独自で設定した数値目標の設定はない。

イ 意見

岡崎市地域公共交通計画における成果目標は、公共交通利用者数の回復という1つの目標にとどまっている。

国土交通省が手引きの改訂を行ったのが令和4年3月であり、岡崎市地域公共交通計画を策定したのも令和4年3月である。このことから、手引きの改訂を市が計画に反映できないことは実務上、やむを得ない。また、令和4年3月はいわゆるコロナ禍の時期であり、公共交通計画を作成するうえで、不透明な環境であったことは理解に難くない。

しかし、成果目標は基本方針を実現するために設定するものであり、短期・中期での効果の発現が想定される地域旅客運送サービスそのものに関する目標を中心に、バランスよく複数の目標を設定することが望ましい。

岡崎市地域公共交通計画では、4つの基本目標と基本目標の達成状況を測るため複数の確認項目を設定している。そのため、改善方法としては、この確認項目を利用して、定量的なチェックを可能にする数値指標・目標値の設定を行うことが考えられる。なお、市が設定している確認項目について、国土交通省が例示している指標との関係は以下のとおりである。

標準指標

| 目標例 | 数値指標例 | 該当する確認項目 |
|----------------|---------------|----------------------------------|
| 公共交通利用者数の維持・確保 | 住民等の公共交通の利用者数 | ■ 都心ゾーンの鉄道駅乗降客数 ■ 主要なバス停の乗降客数 |

| | | |
|-------------|-----------------------|-------------------------|
| 事業効率 の改善 | 公的資金が投入されている公共交通事業の収支 | ■ 公的資金が投入されている公共交通事業の収支 |
| | 公共交通への公的資金投入額 | ■ 公共交通への公的資金投入額 |

推奨指標

| 目標例 | 数値指標例 | 該当する確認項目 |
|----------------------------|--------------------------------|-------------------|
| 公共交通 利用者数 の維持・ 確保 | 住民等の公共交通の利用頻度 | 該当なし |
| | 住民等の公共交通利用率 | 該当なし |
| | 平均乗車密度 | 該当なし |
| | 断面輸送量 | 該当なし |
| | 個別路線・系統の利用者数 | ■ 市運営路線の利用者数 |
| | 利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービス全般に対する満足度 | ■ 市の取組に対する地域別の満足度 |
| | 利用者・住民等の地域の地域旅客運送サービスに対する認知度 | 該当なし |
| 事業効率 の改善 | 運賃収入 | 該当なし |
| | 運行経費 | 該当なし |
| | クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額） | ■ 市運営路線の分野別代替費用 |
| 既存サービスの改善（情報化） | 情報のオープン化（オープンデータ化） | ■ 情報のオープン化 |
| | キャッシュレス決済の導入件数・導入率 | ■ ICカードの利用率 |

| | | |
|-------------------|---------------------------------|------|
| | 駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化 | 該当なし |
| おでかけ 機会の確保 | 公共交通カバー率（人口もしくは面積） | 該当なし |
| | 集落カバー率（人口もしくは面積） | 該当なし |
| | 公共交通空白・不便地域率（人口もしくは面積） | 該当なし |
| | 地域間の移動者数 | 該当なし |
| | 輸送容量 | 該当なし |
| | 運行回数 | 該当なし |
| | 地域全体の公共交通延長 | 該当なし |
| 系統間での円滑な 接続の確保 | 地域間幹線系統に接続している地域内フィーダー系統の便数・接続数 | 該当なし |
| | 地域間幹線系統に乗り換える地域内フィーダー系統の利用者数 | 該当なし |
| | 地域内フィーダー系統と地域間幹線系統との平均待ち時間 | 該当なし |

（出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」及び「岡崎市地域公共交通計画」より監査人作成）

市は、手引きにおける標準指標の全てについて地域公共交通計画の確認項目として設定している。しかし、手引きにおける推奨指標については地域公共交通計画の確認項目として設定していないものも多い。

推奨指標はあくまで推奨であるため、市の実情や目標に応じて設定すべきものであることから、全ての指標を確認項目として設定する必要は

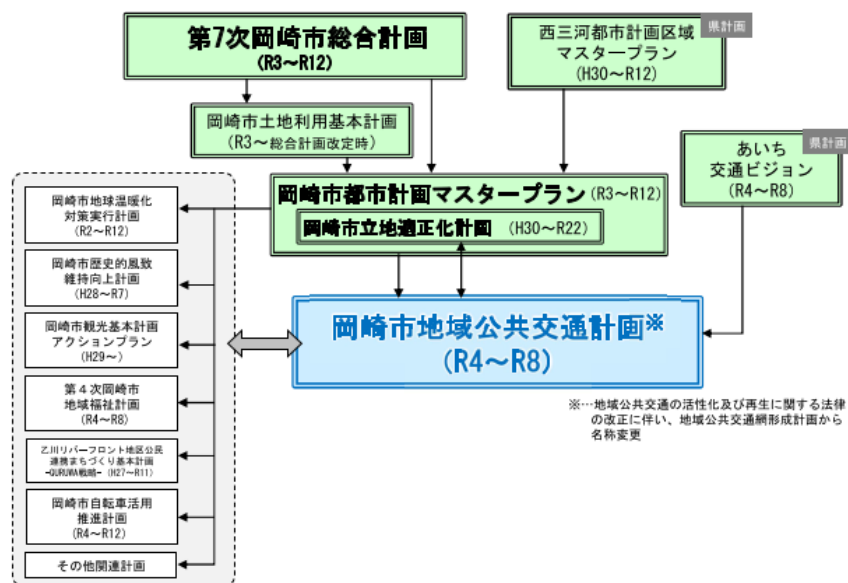
ない。しかし、例えば国土交通省としては、積極的な設定を推奨しており、地域公共交通の幅広い分析が可能となることから、設定できるものがあれば、積極的に追加を検討することが望ましい。

以上より、今後計画を見直す際には、定量的な目標をバランスよく設定されたい。

(3) 確認項目の設定について【意見】

ア 検出事項

岡崎市地域公共交通計画の位置づけは、以下のとおり他の分野の政策・計画との連携・連動を図っている。



(出典：岡崎市地域公共交通計画)

岡崎市地域公共交通計画と連携を図っている岡崎市立地適正化計画では、効果指標の一つとして「東岡崎駅・岡崎駅の1日平均乗車数」を設定している。

| 効果指標 | 現状値・目標値 |
|------------------------|--|
| (1)東岡崎駅・岡崎駅 1日平均乗車数 | 2016(平成28)年:現状値 42,293 人 ↓ 2040(平成52)年:目標値 43,000 人 ※現状値は岡崎市統計書における東岡崎駅、岡崎駅(JR、愛環)の1日平均乗客数の合計値 |

(出典：岡崎市立地適正化計画)

一方、岡崎市地域公共交通計画では、確認項目の一つとして「都心ゾーンの鉄道駅乗降客数」を設定している。

| 確認項目 | 現況値 | 参考 |
|--|--------------------|---------------------|
| 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) | 3,008万人 (令和元年度) | 3,178万人 (平成30年度) |

(出典：岡崎市地域公共交通計画)

また、岡崎市地域公共交通計画では、基本目標1「交流を支え都市の魅力を高める」に期待する効果として、以下のとおり定めている。

期待する効果

都心ゾーンへの公共交通利便性が向上することで、まちなかに来る人や、回遊する人が増加し、まちなかに賑わいが生まれ、新たな活力が創造されます。

そして、この基本目標1については以下のとおりの確認項目としている。

- 都心ゾーンの鉄道駅乗降客数
- 主要なバス停の乗降客数
- 市の取組に対する地域別の満足度
- 鉄道・バスの沿線人口
- シェアサイクルの利用者数
- QURUWA中央部の往来数
- QURUWA地区内の地価

イ 意見

岡崎市立地適正化計画の効果指標である「東岡崎駅・岡崎駅の1日平均乗車数」と岡崎市地域公共交通計画の確認項目である「都心ゾーンの鉄道駅乗降客数」は、目指している方向はほぼ同じであると推測される。

しかし、岡崎市立地適正化計画の「東岡崎駅・岡崎駅の1日平均乗車数」は平均数とし、岡崎市地域公共交通計画の「都心ゾーンの鉄道駅乗降客数」は総数としているため、その関係性が分かりにくい。

確認項目を設定する際には、計画間の連動を意識して設定することが望ましい。

また、市は基本目標1の期待する効果のうちの一つに、「まちなかに来る人や、回遊する人が増加」することを挙げている。

ここで、まちなかに来る人が増加したかどうかを測定する確認項目には、以下の項目が該当するものと考えられる。

- 都心ゾーンの鉄道駅乗降客数
- 主要なバス停の乗降客数
- 鉄道・バスの沿線人口
- QURUWA中央部の往来数

一方、回遊する人が増加したかどうかを測定する確認項目には、以下の項目が該当するものと考えられる。

- シェアサイクルの利用者数

しかし、シェアサイクルは、単に近隣住民の移動に用いられることもあるので、シェアサイクルの利用者数が増加しても、回遊する人が増加しているとは限らない。そのため、回遊する人が増加したかどうかの効果をより直接的に測定する項目を設定することが望ましい。

例えば、以下の仙台市での地域公共交通計画のように都心部歩行者通行量の増加などが考えられる。

回遊性向上に関する目標設定の例

| 目標・基本方針 | 評価指標 |
|---------------------------|---|
| 【基本方針 3】 地域交通の維持・確保・充実 | ・ 地域との意見交換実施地区数 |
| | ・ 地域交通の導入地区数※ ¹ |
| | ・ 地域交通利用者数※ ¹ (試験運行等を含む) |
| 【基本方針 4】 都心回遊交通の強化 | ・ 都心部歩行者通行量※ ¹ 、※ ⁴ |

(出典：仙台市地域公共交通計画)

第6 監査の結果（各論）

1 （事業No. 1）QURUWA戦略推進業務

公民連携ウォークブル社会実験企画運営業務

○対象所属 都市政策部 まちづくり推進課

(1) 事業の概要

市は、乙川リバーフロント地区（R F 地区）の名鉄東岡崎駅、乙川河川緑地、桜城橋、中央緑道、籠田公園、図書館交流プラザりふら、岡崎公園など岡崎のまちなかにある公共空間の各拠点を結んだ回遊動線のことをQURUWA（くるわ）と呼んでいる。具体的には下記赤枠の地区のことである。



波及エリア・・・QURUWA地区に隣接する徒歩圏内で地域や民間事業者が地域課題の解決等に取り組むエリア

（出典：「QURUWA戦略」 ～乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画～令和6年3月改訂）

市は、上記の地域について、乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画—QURUWA戦略（以下、「QURUWA戦略」という。）—を制定している。QURUWA戦略とは、QURUWA地区内の豊富な公共空間を活用して、パブリックマインドを持つ民間を引き込む公民連携プロジェクト（QURUWAプロジェクト）を実施することにより、その回遊を実現させ、波及効果として、まちの活性化（暮らしの質の向上・エリアの価値向上）を図る戦略のことである。

QURUWA戦略の中では、その将来像「これからの100年を暮らすまち～新しい住み方・働き方・遊びを楽しむ～」を実現するための目標の一つとして「歩いて楽しく、自転車で回れて、車でも来やすいまち」が掲げられている。

そのため、QURUWA地区内の回遊性向上が求められており、市は回遊性向上に寄与するため、サイクルシェアを導入している。

サイクルシェアのステーション写真



（出典：岡崎市観光協会ホームページ）

令和6年9月末現在、岡崎市内には20箇所（別途、民間事業者による設置が2箇所）サイクルポートが設置されており、そのうちQURUWA地区内には、下記の通り9箇所のサイクルポートが設置されている。



赤で覆われた箇所は、社会実験で新設又は移設したサイクルポート
(出典：まちづくり推進課提出資料より監査人作成)

当事業は、既存の交通機能としての役割が大きいマイクロモビリティ（サイクルシェア）及び駐車場（自動車交通）をつなぎ、各交通機能の利便性の向上と、回遊支援の効果的なネットワーク形成を目的とした社会実験の企画運営を行うものである。

社会実験の具体的内容は以下のとおりである。

まず、仮説として、車利用（駐車場）からスモールモビリティ（自転車）への乗換えの利便性を高めることにより、回遊が促進されるという説がある。この仮説の実証のため、駐車場（コインパーキング含む）からサイクルシェアへの乗換需要が見込まれるQURUWA地区の3箇所にサイクルポートを新設又は移設を行い利用状況等の分析を行った。

なお、市は、当社会実験業務について、民間業者に委託を行っている。

(2) 社会実験の実施時期及び期間について【意見】

ア 検出事項

当社会実験業務について、民間業者に委託した業務期間は、令和6年1月12日～令和6年3月31日の期間であった。

まず、受託者は、社会実験のため、駐車場（コインパーキング）からの乗り換え効果が見込まれるサイクルポートの候補地を3か所検討し、サイクルポートを新設または移設した。3箇所のサイクルポートの設置場所・設置ポート数は以下のとおりである。

| 設置場所 | | | 数 |
|------|----|--------------|----|
| 1 | 新設 | 三井のリパーク東岡崎第8 | 7台 |
| 2 | 新設 | 中央緑道 籠田公園前 | 5台 |
| 3 | 移設 | りぶら前ウッドデッキ広場 | 5台 |

岡崎市図書館交流プラザりぶらについては、もともと駐輪場にサイクルポートが設置されていた。しかし、駐車場からサイクルシェアへの乗換による利用者の増加を見込み、駐輪場から、同施設の東駐車場に隣接するウッドデッキ広場へのサイクルポートの移設を行っている。

次に、令和6年2月21日～令和6年3月31日までの期間において、3箇所のサイクルポートの利用状況について検証を行った。

しかし、3箇所のサイクルポートのうち、新設されたサイクルポートの三井のリパーク東岡崎第8は、民間所有の駐車場への設置のため、設置交渉に時間がかかり、社会実験の期間が令和6年3月15日～令和6年3月31日までの2週間程度の期間となった。

結果として、当該社会実験の期間設定が比較的短い期間となり、市は当該事実を認識していた。

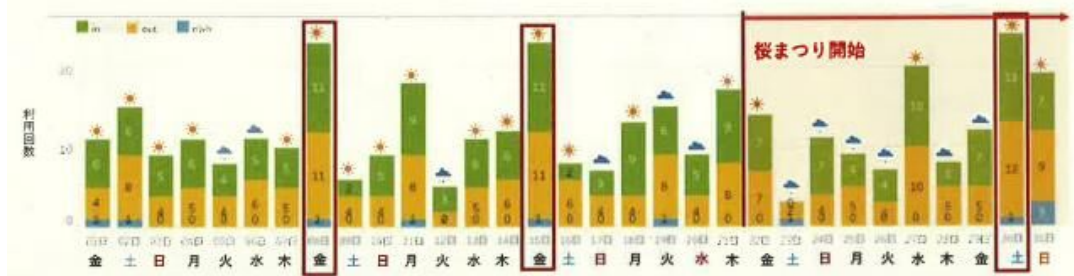
各対象期間を表にまとめると以下のとおりである。

| 内容 | | 期間 |
|------------|------------------|---------------------|
| 委託業務期間 | | 令和6年1月12日～令和6年3月31日 |
| 社会実験 期間 | 三井のリパーク東岡 崎第8 | 令和6年3月15日～令和6年3月31日 |
| | 中央緑道 籠田公園 前 | 令和6年2月21日～令和6年3月31日 |
| | りぶら前ウッドデッ キ広場 | 令和6年2月21日～令和6年3月31日 |

また、社会実験の期間中には桜まつり（令和6年3月22日～令和6年4月7日）がQURUWA地区内の岡崎公園及びその周辺の乙川で行われていた。社会実験の企画としては、桜まつりのようなイベントのある時期と、そうでない時期とでQURUWA地区内の回遊行動の違いを分析することも想定していた。しかし、下記の表からもわかるように桜まつりの期間中に雨天の日が多かったこともあり、当初想定した利用状況の取得及びその分析を行うことができなかった。

4）りぶら前ウッドデッキ広場の利用動態分析

既存の利用者もいたことから、安定的に利用者が見られ、りぶらの休館日である水曜日も利用が見られる。



（出典：まちづくり推進課提出資料より一部結果を抜粋）

イ 意見

社会実験の目的は、サイクルシェアの導入及びサイクルポートを駐車場付近に設けることが、車利用（駐車場）からスモールモビリティ（自転車）への乗換え

の利便性を高めるかどうかの検証である。ここで、サイクルシェアは、季節、天候、気温、各種イベントによって利用者属性や利用頻度が異なることが想定される。この点、社会実験の期間は主に令和6年2月21日～令和6年3月31日の40日程度であるが、この期間では季節が冬から春の期間の一部に限定されてしまい、十分な検証結果が得られる期間であるとは言い難い。ましてや、サイクルポートのうち三井のリパーク東岡崎第8においては期間が令和6年3月15日～令和6年3月31日の17日程度であり、実験の期間として短いと考えられる。

また、桜まつりのようなイベントの有無がQRUWA地区内の回遊行動に影響を与えるかどうかの分析を行うのであれば、実験期間内に複数のイベントの期間を組み込めるようにすべきであったと考えられる。複数のイベントを実験期間に組み込めば、今回のように雨天が多く利用状況の取得ができなくなる事態を回避することができるものと考えられる。QRUWA地区内でのイベントは他にも開催されており、それらのイベントの時期を考慮して、実験期間を定めることは有用である。

市は、社会実験の目的達成のため、より多くの検証結果が得られるような社会実験の時期及び期間の設定を検討されたい。過去市内で行われた社会実験の結果を参考にし、季節やイベント等を鑑みながら、社会実験の準備期間を含め十分な実施期間を設定し、目的の検証を行うことが望ましい。

(3) 駐車場（コインパーキング）からサイクルシェアへの乗換需要の検証【意見】

ア 検出事項

当該社会実験では、駐車場（コインパーキング）と相乗効果が見込まれる3箇所サイクルポートを新設又は移設している。受託者は、社会実験の結果として、サイクルシェアの利用データを基に各箇所について以下の分析を行っている。

日次利用回数

■ 日次利用回数



利用者のサイクルシェアでの移動動向

■ 移動動向

移動動向（当月）

| | | | | |
|-----|----|------------------|-----|----|
| 貸出S | 1 | JR岡崎駅（バラの広場） | 岡崎市 | 18 |
| | 2 | 東岡崎駅/家康公広場下 | 岡崎市 | 10 |
| | 3 | サイクルベースあさひ北岡崎店 | 岡崎市 | 9 |
| | 4 | 東岡崎駅 車口 タクシー乗り場横 | 岡崎市 | 9 |
| | 5 | イオン岡崎南店 西入り口 | 岡崎市 | 8 |
| | 6 | 愛知環状鉄道 中岡崎駅 | 岡崎市 | 7 |
| | 7 | 中央緑道 龍田公園前 | 岡崎市 | 7 |
| | 8 | 龍田公園 | 岡崎市 | 6 |
| | 9 | 岡崎げんき館 | 岡崎市 | 5 |
| | 10 | 岡崎公園大手門 | 岡崎市 | 5 |

| | | | | |
|-----|----|------------------|-----|----|
| 返却S | 1 | JR岡崎駅（バラの広場） | 岡崎市 | 17 |
| | 2 | イオン岡崎南店 西入り口 | 岡崎市 | 16 |
| | 3 | 東岡崎駅/家康公広場下 | 岡崎市 | 13 |
| | 4 | 岡崎公園大手門 | 岡崎市 | 9 |
| | 5 | 中央緑道 龍田公園前 | 岡崎市 | 7 |
| | 6 | 東岡崎駅構内チャージステーション | 岡崎市 | 7 |
| | 7 | 愛知環状鉄道 中岡崎駅 | 岡崎市 | 6 |
| | 8 | 岡崎げんき館 | 岡崎市 | 6 |
| | 9 | サイクルベースあさひ岡崎南店 | 岡崎市 | 5 |
| | 10 | ほてる小橋津 | 岡崎市 | 4 |
| | 11 | 龍田公園 | 岡崎市 | 4 |

時間帯別利用状況とサイクルポートの満車・空車発生回数

■ 時間帯別利用状況と満車・空車発生回数

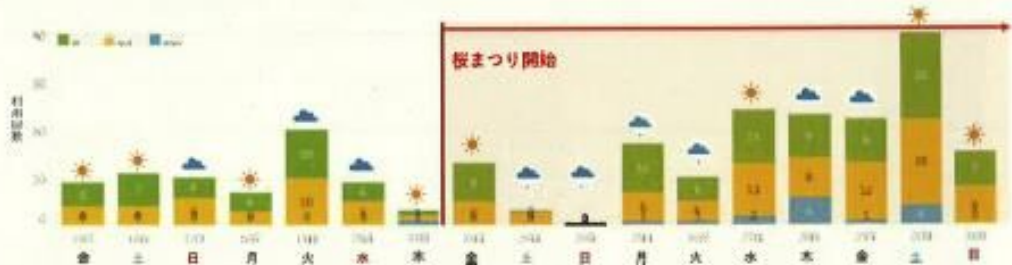


利用者動態分析

6) 三井のリパーク東岡崎第8の利用動態分析

桜まつり開始以降(22日以降)は安定的に利用が増加している。

平日利用が多く、休日については天候により利用回数が上下する(雨の場合利用が少ない)ことが特徴でである。



Point 01

平日は9時～20時の利用が多く、特に12～17時の利用が多い。
⇒通勤での利用が少ない可能性が高い。

Point 02

岡崎駅・東岡崎駅 ⇄ 三井のリパーク東岡崎第8の移動が多く、駅以外ではイオン岡崎南店との相互行き来が多く、岡崎市南北をつなぎ、QURUWAと他地区を結び役割が期待できる。
⇒近隣住民の利用による可能性



(出典：まちづくり推進課提出資料より一部結果を抜粋)

しかしながら、上記の社会実験の結果のみでは、サイクルポートの利用者が、駐車場(コインパーキング)に車を停車しサイクルシェアに乗

り換えた利用者であるのか、徒歩等別の手段からサイクルシェアに乗り換えた利用者であるのかについては分析されていない。

イ 意見

社会実験の目的は、サイクルシェアの導入及びサイクルポートを駐車場付近に設けることが、車利用（駐車場）からスモールモビリティ（自転車）への乗換えの利便性を高めるかどうかの検証である。

そのためには、まずサイクルポート利用者が、駐車場に車を停車しサイクルシェアに乗り換えた利用者なのか、別の手段からサイクルシェアに乗り換えた利用者であるのかを区別し、次に駐車場に車を停車しサイクルシェアに乗り換えた利用者数が増加したのかを検証するべきである。

しかし、現状の分析では、新設又は移設したサイクルポートについて市が当初想定した効果が得られたのか否か、社会実験の仮説に整合した分析となっていない。

市は、当該社会実験の仮説に整合した効果を測定することが望ましい。

(4) 利用者等のアンケート調査の実施について【指摘】

ア 検出事項

市から提出されたQURUWA回遊社会実験企画運営業務仕様書によると、業務内容について以下のように定められている。

（業務内容）

第7条本業務の内容は次に掲げるものとする。

（1）社会実験の実施

エ 利用状況調査及びアンケート調査

- ・社会実験の実施にあたり、利用者等のアンケート調査を実施する。

しかし、市は、この仕様書上の業務内容を変更し、アンケート調査業務ではなく、社会実験の実施対象のサイクルポートを設置することを目的とした候補地選びのための売上予測のシミュレーション業務に変更した。

この業務内容変更は、受託者との業務打合簿での協議のみであり、変更契約は締結しなかった。

イ 指摘

岡崎市契約規則によると、契約内容の変更を行う場合は以下のように契約内容の変更協議が整ったときは、遅滞なく変更契約書、変更請書等を作成しなければならないと定められている。

第3章 契約の締結

(契約内容の変更又は一時中止)

第41条 事業の廃止若しくは中止又は設計の変更その他の事由により、必要があると認めるときは、契約者と協議の上、契約の全部又は一部の解除、内容の変更又は履行の中止をさせることができる。

3 市長は、契約内容の変更協議が整ったときは、第28条又は第31条第2項の規定により遅滞なく変更契約書、変更請書等を作成しなければならない。

しかし、市は受託者との業務打合簿での協議のみとしており、変更契約書を作成していなかった。

したがって、今後、仕様内容を変更した場合は当該契約規則に従い、受託者と変更契約を締結する必要がある。

(5) 利用者等のアンケート調査の実施について【意見】

ア 検出事項

前述のとおり、市は契約内容の変更により、利用者等のアンケート調査を実施していない。

イ 意見

社会実験の目的はQURUWA地区内の回遊性を促進することである。そのため、サイクルシェアのデータのみでは捕捉しづらい情報（例えば、サイクルポートの設置位置は利用しやすい位置かどうか、車の駐車の有無等）を利用者のアンケートから得ることで、利用者のニーズを把握し、社会実験の目的に沿ったより多くの情報が入手できると考えられる。

そのため、市は、今後、利用者等のアンケート調査の実施を検討することが望ましい。

2 （事業No. 4）観光おもてなし環境整備業務 着地型観光商品企画造成販売業務

○対象所属 経済振興部 観光推進課

(1) 事業の概要

市は、大河ドラマ「どうする家康」の放送を契機として、岡崎の大河ドラマ館に多くの観光客が訪れることを見込んでいる。大河ドラマ館を一度訪れた観光客が、大河ドラマ館だけでなく家康公ゆかりのスポット等を巡ることができる旅行商品を造成するとともに、戦略的に着地型観光商品を企画し売り込む販売プロモーションを行い、観光おもてなし環境整備の充実、観光誘客の促進及び地域経済の活性化を図る。

(2) 観光ツアーの乗車及び降車場所の選択肢の多様化について【意見】

ア 検出事項

岡崎市に往来する際に利用可能な鉄道は名古屋鉄道名古屋本線（以下、名鉄）、JR東海道本線（以下、JR）、愛知環状鉄道（以下、愛環）である。令和4年度における岡崎市内の各鉄道駅の乗客数は以下のとおりである。

令和4年度における各鉄道駅の乗客数

(愛環の乗客数は乗降客数×1/2で算定)

| 鉄道会社 | 鉄道駅 | 乗客数 |
|------|-------|------------|
| 名鉄 | 東岡崎 | 6,023,485人 |
| | 本宿 | 1,043,950人 |
| | 名電山中 | 140,535人 |
| | 藤川 | 987,646人 |
| | 美合 | 1,157,723人 |
| | 男川 | 774,558人 |
| | 岡崎公園前 | 838,446人 |
| | 矢作橋 | 1,106,663人 |
| | 宇頭 | 560,393人 |
| JR | 岡崎 | 5,598,925人 |
| | 西岡崎 | 584,301人 |
| 愛環 | 岡崎 | 1,642,049人 |
| | 六名 | 240,857人 |
| | 中岡崎 | 705,410人 |
| | 北岡崎 | 627,050人 |
| | 大門 | 470,936人 |
| | 北野柊塚 | 331,219人 |

(出典：岡崎市統計ポータルサイトを基に監査人作成、最終閲覧日：2024年10月25日)

上記表のとおり、最も乗客数が多い駅は名鉄東岡崎駅であり、次いでJR岡崎駅が乗客数の観点から市の主要な駅と言える。愛知環状鉄道岡崎駅の乗客数は3番目に多いが、JR岡崎駅は愛環岡崎駅と接続しているため、以下ではJR岡崎駅を主要な駅として記載する。

各ツアーの集合場所及び解散場所は以下のとおりである。

各観光ツアーの集合場所及び解散場所一覧

(形態がタクシーとなっている観光ツアーを除く)

| No. | 形態 | 集合場所 | 解散場所 |
|-----|------------|-----------------|-----------------|
| 1 | バス | 岡崎公園 | 名鉄東岡崎駅 |
| 2 | バス | 名鉄東岡崎駅 | 名鉄東岡崎駅 |
| 3 | バス | 名鉄東岡崎駅 | 名鉄東岡崎駅 |
| 4 | 歩き 路線バス | 名鉄東岡崎駅 | 愛環三河上郷駅 |
| 5 | 歩き 路線バス | バス停 名鉄宮崎学校前 | バス停 名鉄宮崎学校前 |
| 6 | 歩き | 名鉄美合駅 | 名鉄美合駅 |
| 7 | バス | 名鉄東岡崎駅 | 名鉄東岡崎駅 |
| 8 | 歩き 路線バス | 名鉄東岡崎駅 | 岡崎城前 |
| 9 | バス | 名鉄東岡崎駅 | 名鉄東岡崎駅 |
| 10 | バス | 名鉄東岡崎駅 | 名鉄東岡崎駅 |
| 11 | 歩き | 大樹寺 | 大樹寺 |
| 12 | 歩き | 名鉄東岡崎駅 | 岡崎公園 |
| 13 | バス | JR岡崎駅 | JR岡崎駅 |
| 14 | バス | 名鉄東岡崎駅 | 名鉄東岡崎駅 |
| 15 | バス | 名鉄東岡崎駅 | 名鉄東岡崎駅 |
| 16 | 路線バス | NEKKO OKAZAKI | 岡崎公園 |
| 17 | バス | 名鉄東岡崎駅 | 名鉄東岡崎駅 |
| 18 | バス | 名鉄東岡崎駅 JR岡崎駅 | 名鉄東岡崎駅 JR岡崎駅 |
| 19 | バス | 名鉄東岡崎駅 | 名鉄東岡崎駅 |
| 20 | バス | 名鉄東岡崎駅 | 名鉄東岡崎駅 |

(出典：「どうする家康」 着地型観光商品企画造成販売委託業務実施報告書、ツアーパンフレットを基に監査人作成)

市の主要な駅である名鉄東岡崎駅とJR岡崎駅は電車で接続しておらず、路線バスに13分程度乗車して移動する必要がある。JR沿線に住む観光客や新幹線を利用して岡崎市を訪れる観光客にとっては集合場所及び解散場所がJR岡崎駅であると交通アクセスの利便性が高まるが、全20種

類の観光ツアーのうちJR岡崎駅が集合場所及び解散場所となっている観光ツアーは1種類のみである。

過去に実施された観光ツアーの中には、バスの降車場所が選択可能な観光ツアーが存在した。降車場所が選択可能な観光ツアーでは名鉄東岡崎駅もしくはJR岡崎駅が選択可能であり、各降車場所での降車人数は以下のとおりであった。

過去に実施された各観光ツアーの降車人数一覧

| 日程 | 形態 | 降車場所 | | |
|----------------------------------|----|--------|-------|-----|
| | | 名鉄東岡崎駅 | JR岡崎駅 | その他 |
| 2022年11月26日 | バス | 4人 | 2人 | 0人 |
| 2023年2月12日 26日 3月5日 12日 | バス | 24人 | 14人 | 11人 |

(出典：観光ツアーの実績データを基に監査人作成)

過去に実施された観光ツアーではJR岡崎駅を降車場所として選択する観光客が名鉄東岡崎駅を降車場所として選択する観光客の半数程度存在しており、乗客数で主要な駅であるJR岡崎駅を乗車場所及び降車場所として選択したいという観光客の一定のニーズがあることが分かる。

イ 意見

市は、事業の目的として「観光おもてなし環境の整備」を掲げており、これには観光客の交通アクセスの利便性を高めることが含まれる。乗車場所及び降車場所の追加は、ツアーにおいて使用するバスの貸切時間の延長が必要になる等の課題があるものの、市の主要な駅であるJR岡崎駅を乗車場所及び降車場所として選択したいという観光客のニーズを踏まえ、乗車場所及び降車場所の追加を検討することは、観光客の交通アクセスの利便性の向上の観点からは意義があると考えられる。利用者

のニーズを広く把握し、交通アクセスの利便性の向上のために観光ツアー企画におけるバスの乗車場所及び降車場所の追加を検討することで、更なる観光誘客の促進及び地域経済の活性化を図られたい。

3 （事業No. 7）政策企画支援業務 共創モデル実証運行実施業務

○対象所属 総合政策部 企画課

(1) 事業の概要

市は、市の中心地である乙川リバーフロント地区周辺の交通渋滞を緩和し、市内外から人々が訪れやすい街づくりを目的として、パークアンドライドを促進している。パークアンドライドとは、市街地へ自家用車で往來する場合に、市街地周辺部に駐車し、市街地では公共交通機関を利用するシステムのことをいう。

このパークアンドライド促進のため、令和5年10月28日～11月5日の間、特に交通渋滞が発生しやすい市の中心部（市役所～岡崎市図書館、岡崎公園周辺）にて自動運転バスの実証運行を行った。

自動運転バスの概要



- ・日野自動車株の小型バス「ポンチョ」を自動運転仕様に改造
- ・自動運転レベル:レベル2(ハンズオフ)
- ・定員34名(実証実験時は着座8名・立位3名)
- ・車線維持制御:GPS・3Dマップを活用
- ・障害物回避制御:AI・高精度地図を活用

(出典：地域創生課作成資料)

運行ルート



(出典：岡崎市 HP)

(2) 実証実験の乗車率・アンケート回答率について【意見】

ア 検出事項

各日における乗車率（バスの座席数に対する試乗者数の割合）は以下のとおりであり、実証運行全体の乗車率は約47.8%であった。

開催日ごとの乗車率

| 開催日 | 試乗者数 | 座席数 | 乗車率 |
|-----------|------|-------|-------|
| 10月28日(土) | 17 | 32 | 53.1% |
| 10月29日(日) | 131 | 192 | 68.2% |
| 10月31日(火) | 25 | 96 | 26.0% |
| 11月1日(水) | 87 | 192 | 45.3% |
| 11月2日(木) | 58 | 192 | 30.2% |
| 11月3日(金) | 106 | 192 | 55.2% |
| 11月4日(土) | 89 | 192 | 46.4% |
| 11月5日(日) | 83 | 160 | 51.9% |
| 合計 | 596 | 1,248 | 47.8% |

※関係者試乗は除いている。試乗者数は延べ人数。

(出典：市提出資料を基に監査人作成)

また、試乗者には乗車後、乗車時の乗り心地や試乗場所への移動手段等についてのアンケートを実施している。質問内容によって回答者数は異なるが、最大で120名からの回答があった。

なお、市は自動運転バスの実証運行について以下の手段で周知を行った。

- 駅にてポスター掲出
- 記者会見
- 公式SNS配信
- YouTube広告（令和5年に放送されたNHK大河ドラマ「どうする家康」等の岡崎市に関するキーワードや指定URLを検索したユーザー及びその類似ユーザーをターゲットとして配信）

イ 意見

今回の実証実験の目的は、パークアンドライドの促進に向けて、自動運転バスの導入可能性を探ることにある。そのためには、より多くの市民に試乗してもらい、より多くの意見を得ることが望ましい。

しかしながら、今回の実証実験では、以下の結果となった。

- 実証運行全体の乗車率は約47.8%と、50%を下回っており、自動運転バスの座席に約半分の空きがあった。
- 実証運行の試乗者数が368人である一方、アンケートの回答者数は最大120名と、回答率は32.6%にとどまった。

自動運転バスの導入可能性を探るうえで、乗車率は市民からの需要を図る重要な指標の一つとなる。そのため、自動運転バスの実証運行の周知方法について、より工夫を行うことが望ましい。

また、アンケートの回答率についても、上記の目的のために、より多くの試乗者から意見を得る必要がある。そのため、アンケートの回答率を上げるために、乗降場にアンケート回答ブースを設置し回答を促す等の工夫をすることが望ましい。

(3) 実証実験参加者の年代別構成について【意見】

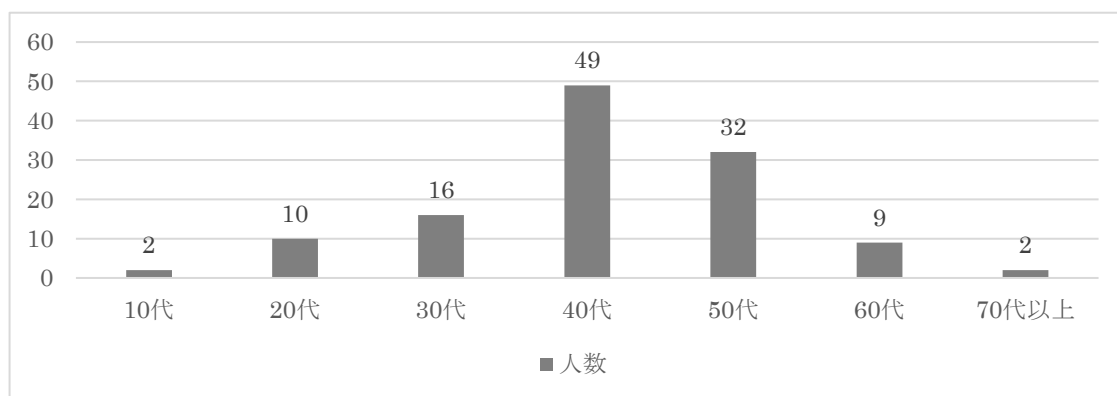
ア 検出事項

市は、アンケート実施により回答者の年代別構成は把握しているが、アンケート未回答者も含めた実証実験参加者の年代別構成を把握していない。

実証実験参加者のうち、アンケート回答者の年代別構成は以下のとおりである。

アンケートの回答者の年代別構成

| 年代 | 人数 | 割合 |
|-------|-----|-------|
| 10代 | 2名 | 1.7% |
| 20代 | 10名 | 8.3% |
| 30代 | 16名 | 13.3% |
| 40代 | 49名 | 40.8% |
| 50代 | 32名 | 26.7% |
| 60代 | 9名 | 7.5% |
| 70代以上 | 2名 | 1.7% |



(出典：企画課提出資料より監査人作成)

イ 意見

令和6年度現在、岡崎市において自動運転バスの実用化がいつ頃になるかはまだ不明である。しかし、国土交通省が公表している「自動運転車を用いた自動車運送事業における輸送の安全確保等に関する検討会」

資料では、本格的な無人自動運転移動サービスの普及について、2030年度頃を目指すものとしている。

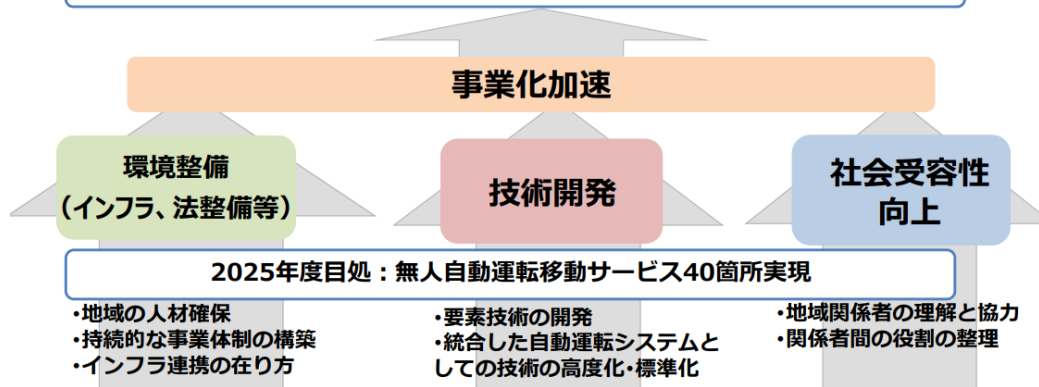
無人自動運転移動サービスの実現・普及に向けた取組 (自動走行ビジネス検討会)

国土交通省

出典：自動走行ビジネス検討会報告書 Version6.0(2022年4月)

- 無人自動運転移動サービスを本格的に普及していくためには、**技術開発、環境整備、社会受容性向上の総合的な取組を元に、事業化につなげていくことが重要。**
- まずは、2025年度目処に無人自動運転移動サービスを40箇所を実現することで、**技術開発、環境整備、社会受容性の課題解決に資するようなノウハウ・成果を生み出し、事業化に向けたコストダウンを図り、2030年度頃への本格的な普及を目指す。**

2030年度目処：本格的な無人自動運転移動サービスの普及※



※成長戦略フォローアップにおいても、公道での地域限定型の無人自動運転移動サービスについて、2025年を目途に40か所以上の地域で、2030年までに全国100か所以上で実現する。

3

(出典：令和4年度 第1回 自動運転車を用いた自動車運送事業における輸送の安全確保等に関する検討会資料)

そのため、将来、自動運転バスが実用化された際に主に使用することとなることが想定されるのは、現在の20代、30代の若年層と考えられる。したがって、20代、30代の若年層に試乗してもらい、意見を集めることは、パークアンドライドの実現のための選択肢の一つとしての自動運転バスの実用性を評価する上で大きな意義がある。

しかし、アンケートの20代、30代の若年層の回答率は低い結果に終わっている。市は実証実験参加者全体の年代別構成を把握していないが、アンケートの結果から、実証実験参加者全体の年代別構成割合も同様に若年層が低い可能性がある。

そのため、20代、30代の若年層への参加を促すための周知方法を検討し、若年層にはSNS等を活用する等、年齢別にアプローチの方法を変えて、限られた年代に偏ることなくまんべんなく市民に周知することがで

きるようにするためにも、実証実験参加者全体の年代別構成を把握することが望ましい。

(4) アンケートの回答率について【意見】

ア 検出事項

アンケートの回答結果を主な質問内容別に見ると、以下のとおりである。「試乗場所への移動手段に何を用いたか」という質問については、パークアンドライドの実態把握のために、実証実験開始後の10月31日に追加したものである。

アンケート回答結果

| 質問内容（一部抜粋） | 回答者数 | 回答率 |
|-------------------|------|-------|
| 試乗場所への移動手段に何を用いたか | 83 | 22.6% |
| 試乗中に不安を感じたか | 120 | 32.6% |
| 自動走行はスムーズだったか | 120 | 32.6% |

（出典：企画課提出資料を基に監査人作成）

イ 意見

今回実施されたアンケート内の「試乗場所への移動手段に何を用いたか」という項目は、パークアンドライドの推進の上で重要な項目である。

しかし、当該質問は実証実験開始後に追加されたものであるため、他の質問よりも低い回答者数となっている。

今後は、アンケートの質問項目を実証実験前に精査し、実証実験当初から重要な項目につき聞き漏らしがないようにすべきである。また、重要な質問については、回答率を向上させるよう、回答を必須にするなどの工夫をすることが望ましい。

4 （事業No. 9）総合計画政策企画支援業務

岡崎市サイクルシェアシステム管理運営業務

○対象所属 総合政策部 企画課
 都市政策部 まちづくり推進課

(1) 事業の概要

市は、平成29年10月より市内にサイクルポートを設置し、電動アシスト付き自転車のシェアリング（以下、「サイクルシェア」という。）事業を実施している。

当事業は以下のとおり、市が有するさまざまな課題を解決するために、市が所属するスマートコミュニティ推進協議会の提言をきっかけに検討が開始された。特にシェアリングエコノミーの推進の視点に、ゼロカーボン、MaaS及びEBPMの推進などの視点も加えつつ、QURUWA戦略の策定進展により、中心市街地の回遊性向上を図ることを主眼に置いている。

| 導入の背景 | |
|---|------------------------------------|
| 岡崎市の課題 | 解決方針 |
| ● 交通ネットワークの課題 公共交通は充実しているが、目的地の近くに駅や停留所がないと車移動が前提となる。 | 近距離移動の利便性向上 回遊性を高めるモビリティシステムの構築 |
| ● 交通手段の課題 主な交通手段が車であるため、運輸部門の二酸化炭素排出量が削減しにくい。 | 利用者が共有可能な 脱炭素交通インフラの整備 |
| ● 中心市街地の空洞化 市南部に大型ショッピングモールができたことにより、中心市街地が空洞化している。 | 中心市街地を回遊したくなるような 拠点型コンテンツの提供 |
| ● 観光地が分散 徳川家康ゆかりの観光地(寺社・仏閣・名所など)が市内に分散している。 | 交通およびコンテンツ両面での 観光資源のネットワーク化 |
| どこでも借りられ、どこでも返せる ICTを活用したレンタサイクル事業を検討 | |

（出典：地域創生課作成資料「岡崎市の交通×まちづくり」より監査人抜粋）

サイクルシェアのステーション写真



(出典：岡崎市観光協会ホームページ)

令和6年9月末時点の設置ステーション数は以下の図のとおり、市内20箇所、自転車台数は99台である。なお、岡崎市のサイクルシェアの利用者数は全国トップレベルにある。

ステーションの設置状況等



(出典：企画課提出資料)

当事業は当初、一般社団法人岡崎市観光協会（以下、「観光協会」という。）に業務委託を行っていたが、中心市街地外に設置された西岡崎駅、矢作橋駅及び大門駅以外の中心市街地に設置されたステーションについては利用者也増加し、独立採算を達成しているとの判断から、令和5年4月より、市と観光協会の間で当事業の実施に関する相互協力事項を盛り込んだ岡崎市サイクルシェア事業に関する協定書（以下、「協定書」という。）を締結し、業務委託からの転換を行った。

協定書における、市及び観光協会の業務範囲及び費用負担は以下のとおりである。

協定書（甲（＝市）の業務範囲）

第6条 甲の業務範囲は、次のとおりとする。

- （1）本事業の総括
- （2）サイクルポート用公共施設の候補地選定及び使用に係る手続の支援
- （3）本事業の実施に係る関係事業者との調整
- （4）本事業の市民への周知及び広報
- （5）乙が国等へ補助金の申請を行う場合の協力
- （6）サイクルポートにおける電源確保に関わる協力
- （7）公用としての乙のサイクルシェア自転車活用の推進
- （8）本事業の実施に係る機材（令和5年3月31日時点で甲が所有するもの）の貸与

（出典：協定書 抜粋）

協定書（乙（＝観光協会）の業務範囲）

第7条 乙の業務範囲は次のとおりとする。

- （1）本事業の実施に係る施設及び機材の準備（前条第8号に記載の機材を除く。）、整備、維持管理及び実施期間終了後の原状回復
- （2）100台以上の自転車台数の維持

- (3) 市内での本事業の実施
- (4) サイクルポート用公共施設以外でのサイクルポートの設置
- (5) 本事業の利用者への周知及び広報
- (6) 各種データの収集、整理及び甲への乙所定の様式による提供
- (7) 利用者に対するアンケート調査の実施、整理及び甲への乙所定の様式による報告
- (8) 事業報告

(出典：協定書 抜粋)

協定書（費用負担）

第8条

- 1 甲は第6条第8号に記載の機材を乙に無償で貸し付ける。
- 2 本事業の実施に係る施設及び機材の整備（第6条第8号に記載の機材を除く。）、維持管理、実施期間終了後及びサイクルポート撤去時の原状回復並びに本事業の運営に関する費用は、全て乙の負担とし、甲は、補助金、委託料その他一切の費用を負担しない。
- 3 乙は、甲の承諾を得て、第6条第8号に記載の機材を廃棄できることとし、その費用は乙が負担する。
- 4 岡崎市自転車等の放置の防止に関する条例の規定により、本事業に使用する自転車が撤去し、又は保管された場合の費用は、乙が負担する。

(出典：協定書 抜粋)

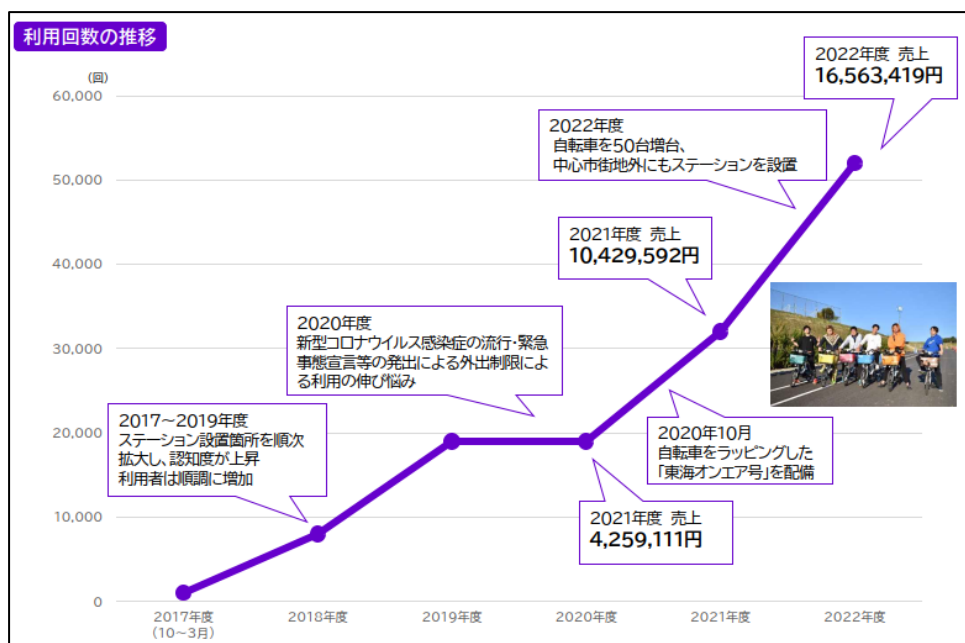
一方で、西岡崎駅、矢作橋駅及び大門駅の3ステーションについては、令和4年度に中心市街地活性化区域外の交通結束点として、今後のまちづくりへの活用ができるかどうかという実証実験ステーションとして新たに設置され、市が観光協会に業務委託を行っている。

(2) 観光協会への事業移行について【意見】

ア 検出事項

市は、平成29年10月よりサイクルシェア事業を開始し、以下のとおり利用回数及び利用料は年々増加している。

サイクルシェア利用回数の推移



(出典：地域創生課作成資料「岡崎市の交通×まちづくり」より監査人抜粋)

サイクルシェア利用料の推移

| 年度 | 利用回数 | 利用料 |
|--------|---------|-------------|
| 平成29年度 | 1,879回 | 308,000円 |
| 平成30年度 | 8,459回 | 1,840,298円 |
| 令和元年度 | 19,179回 | 3,818,200円 |
| 令和2年度 | 19,893回 | 4,259,111円 |
| 令和3年度 | 32,424回 | 10,429,592円 |
| 令和4年度 | 52,144回 | 16,563,419円 |
| 令和5年度 | 71,851回 | 21,546,018円 |

(出典：企画課提出資料より監査人作成)

この結果、中心市街地外に設置された3ステーション以外は安定した収入が見込まれ、事業目的も達成していると判断されたため、令和5年4月に今まで事業委託を行っていた経緯から、観光協会へ無償で事業移行を行った。

また、当事業から得られる利用料収入については、協定書第9条第1項には以下のように規定されている。

協定書（事業収入及び財産の帰属）

第9条

- 1 本事業により得た利用料金等の収入は、全て乙に所属するものとする。

（出典：協定書 抜粋）

ここでサイクルシェアのステーションとなるサイクルポートは主に駅等の公共施設に設置されている。

そのうち設置場所が市の行政財産である場合は、行政財産の目的外使用に該当する場合があります、道路法等公物管理法の適用外の土地については地方自治法第228条第1項に基づき定められる岡崎市行政財産目的外使用料条例第3条第1項により、使用料を徴収する必要があります。

ただし、同第6条において、公益性を有する場合は使用料を減免することができることから、これに基づき、市は観光協会から使用料の徴収は行っていない。

岡崎市行政財産目的外使用料条例（使用料の納付）

第3条 行政財産目的外使用の許可を受けた者は、その許可を受けたときにおいて、使用料を納めなければならない。

（使用料の減免）

第6条 市長は、公益のため必要があると認める場合に限り、規則の定めるところにより、使用料を減免することができる。

（出典：岡崎市行政財産目的外使用料条例 抜粋）

以上より、協定書第9条に規定されているとおり、当事業により得た利用料金等の収入は全て観光協会に帰属するため、市は事業実施に伴う便益は享受できているものの、直接の金銭的利益は享受できていない。

また、「(3) 自転車のバッテリーの充電にかかる電気代について」に記載のとおり、バッテリーの充電にかかる電気代の一部について、観光協会ではなく、市が負担している。

さらに、「(4) 事業移行時の機材の無償貸与について」に記載のとおり、令和5年3月31日までに市が購入した機材等についても観光協会へ無償貸与が行われている。

したがって、市は当事業から得られる利益を一切享受できていないだけでなく、一部費用の負担も行い、設備投資に要した費用の回収もできていない状況である。


イ 意見

中心市街地外に設置されたステーションについては、もともと市が観光協会へ業務委託を行っていた経緯により、そのまま観光協会へ事業移行されている。利用者数が全国トップレベルにある市におけるサイクルシェア事業の円滑な事業移行の観点から、当該業務を委託していた観光協会に事業移行するという合理性は理解できる。

しかし、事業移行先を決定する場合、公募型プロポーザル方式による選定を行う手法も考えられる。仮に公募により複数事業者から選定が行われていた場合、事業者間で競争性が発生することにより、市民や観光客など利用者にとってよりメリットのある事業運営の提案を得られる可能性がある。

公募型プロポーザルによる事業譲渡の例

「新穂湯上温泉」を公募型プロポーザルにより 無償譲渡します(申込は令和4年10月12日まで)

記事ID : 0041369 更新日 : 2022年9月9日更新  [印刷ページ表示](#)

新穂湯上温泉は、多くの市民に親しまれ利用されてきた施設であり、温泉事業を核としながら、単なる入浴施設にとどまらず地域コミュニティや健康増進など市民の福祉に活用されてきました。しかしながら老朽化により、多額の市費を投入して運営を継続している状況です。厳しい財政状況の中、民間の創意工夫を最大限活かした再建を図るため、本施設を再び民間事業者へ無償譲渡することします。つきましては、この主旨を理解し、民間事業経営のノウハウや発想を活かした施設運営を実現する者を、公募型プロポーザル方式により選定すべく、以下のとおり募集するものです。

(出典：佐渡市 HP)

また、独立採算への転換は、サイクルポートや自転車など市が調達した機材について無償で貸与する一方、その収入は全て観光協会に属する協定となっている。この点、市にとっても現状無償で貸与している機材について、適切な賃借料を徴収することができれば、その財源をもとにサイクルポートの追加設置など、利便性の向上という形で市民に還元することもできると考えられる。

当事業から観光協会が得る利用料収入を踏まえ、当該事業における費用負担等について、再度観光協会と協議し、更なる利便性の向上や市民への還元について検討を行うことが望ましい。

(3) 自転車のバッテリーの充電にかかる電気代について【指摘】

ア 検出事項

市が当事業において導入している自転車は電動アシスト付自転車であり、以下の写真のとおり、バッテリーが備え付けられている。



(出典：企画課提出資料)

このバッテリーの充電について、基本的には観光協会が実施し、その電気料金も観光協会が負担している。しかし、観光協会が重量のあるバッテリーを交換する手間を削減する目的で、公共施設に設置されたサイクルポートのうち、3ステーションについてはバッテリー充電機を設置し、その電気代は市が負担している。

ここで、協定書第8条第2項では以下のとおり規定されている。

協定書（費用負担）

第8条

2 本事業の実施に係る施設及び機材の整備（第6条第8号に記載の機材を除く。）、維持管理、実施期間終了後及びサイクルポート撤去時の原状回復並びに本事業の運営に関する費用は、全て乙の負担とし、甲は、補助金、委託料その他一切の費用を負担しない。

(出典：協定書 抜粋)

一方で、市の主張としては、当3ステーションの電気代については協定書第6条第6号の規定に包摂されるところである。

協定書（甲（＝市）の業務範囲）

第6条 甲の業務範囲は、次のとおりとする。

（6）サイクルポートにおける電源確保に関わる協力

（出典：協定書 抜粋）

イ 指摘

まずは、自転車のバッテリーの充電にかかる電気代について、市が負担すべきか観光協会が負担すべきかを整理する必要がある。

そのうえで、市が負担すべきとの整理になる場合、協定書第8条第2項によると、「観光協会が負担すべきものである定め」と認識できることから市が負担すべきとの整理に反して誤認される可能性がある。そのため、この場合、市は協定書の本規定について、文言の整理をする必要がある。

また、観光協会が負担すべきとの整理になる場合、実際は市が負担していることから、実際の運用を整理する必要がある。

(4) 事業移行時の機材の無償貸与について【指摘】

ア 検出事項

市は、中心市街地に設置されたステーションについて協定書による独立採算へ転換を行った際、当事業で使用する自転車及びサイクルポート等の機材（令和5年3月31日時点で市が所有するもの）について、協定書第8条第1項により観光協会へ無償で貸与を行っている。

この点、岡崎市物品管理規則第28条第2項では物品の貸付けを行う際は必要書類を作成の上、決裁を受けなければならないとされている。なお、物品の無償貸付けを行う場合は同条第5項にて、同条第2項の規定にかかわらず、物品貸付簿によることができると規定されている。しかし、市は第28条第2項及び第5項による必要書類の作成及びその決裁を受けていない。また、観光協会へ貸与した機材等の貸与リストを作成していないことから、貸与機材等の特定ができない状況にある

さらに、市は観光協会へ機材等の貸与を行う際、貸与機材等の取得価額の合計を把握していない。したがって、市が所有する物品がいくら程度観

光協会へ無償で貸与されているのか不明である。なお、後日調査した結果、無償貸与した機材等の取得価額合計は 2,176 万 2,450 円とのことである。

岡崎市物品管理規則

(貸付け)

第 28 条

2 物品管理者は、物品を貸し付けようとするときは、次に掲げる事項を記載した書類により決裁を受けなければならない。この場合において、当該物品の貸付けの決定は、物品出納員又は分任物品出納員に対する当該物品の払出命令とみなす。

- (1) 貸付けをしようとする物品の分類、種類、品名及び数量
- (2) 貸付けをしようとする理由
- (3) 随意契約によろうとするときは、相手方の住所及び指名並びに貸付料（時価よりも低い対価で貸し付ける場合は適用法令及びその条項
- (4) 無償貸付けをしようとするときは、相手方の住所及び氏名並びに適用法令及びその条項
- (5) その他参考となる事項

(出典：岡崎市物品管理規則 抜粋)

岡崎市物品管理規則

(貸付け)

第 28 条

5 貸付けを目的とする物品の無償貸し付けについては、前 2 項の規定にかかわらず、物品貸付簿により物品の貸付の決定及び貸付物品の出納命令をすることができる。

(出典：岡崎市物品管理規則 抜粋)

岡崎市物品管理規則 第28条第5項の物品貸付簿

| 物品貸付簿 | | | | | | |
|-------|------------------|----|----------|-----|------|-----|
| 所属名称 | | | | | | |
| 物品番号 | 分類番号 品名（小分類名） | 規格 | 数量 単位 | 貸付先 | 貸付期間 | 返還日 |
| | | | | | ～ | |
| | | | | | ～ | |
| | | | | | ～ | |
| | | | | | ～ | |
| | | | | | ～ | |
| | | | | | ～ | |
| | | | | | ～ | |
| | | | | | ～ | |
| | | | | | ～ | |
| | | | | | ～ | |
| | | | | | ～ | |

（出典：企画課提出資料）

イ 指摘

市は、観光協会へ機材等の無償貸与を行う際、岡崎市物品管理規則に則り、必要書類の作成及びその決裁を受ける必要があった。

また、貸与機材等を特定するため貸与リストを作成することが望ましい。さらにその機材等がいくら程度無償で貸与されているのかを把握するため、貸与時に貸与機材等の取得価額を算出することが望ましい（なお、検出事項に記載のとおり、取得価額は現時点で算出済みである）。

(5) 機材等の現物確認について【意見】

ア 検出事項

市は、「(4) 事業移行時の機材の無償貸与について」に記載したとおり、観光協会へ貸与している機材等について物品貸付簿等の貸与リストを作成していない。その代わり、観光協会より定期的に自転車保有リスト及び物品保有リストを受領しているが、そのリストの正確性を検討するための現物確認を実施していない。

なお、協定書第7条第2号に乙の業務範囲として、自転車を100台維持することが明記されている。しかし、その現物確認を実施していない以上、本当に100台の自転車が存在しているのか不明である。

協定書（乙の業務範囲）

第7条

（2）100台以上の自転車台数の維持

（出典：協定書 抜粋）

イ 意見

観光協会へ貸与している機材等の所有者は市であることから、年に1回程度貸与機材等の現物確認を行い、機材等の実在性や状況を直接把握することが望ましい。また、合わせて協定書に明記されている自転車の保有台数を直接確認し、協定書の遵守状況を確認することが望ましい。

自転車保有リスト（令和6年9月10日時点、観光協会作成）

| | | 協会 購入分 | 23台 | 3台遠尺倉庫含む | | | | | 2024/9/10現在 | | |
|----|--------|-----------------|-------|------------------|-----------------|-----------------------|---------|--------------|-------------|-------------|-----------|
| | | 道のついでなし 企画課 購入分 | 76台 | | | | | | | | |
| | | まちづくり 購入分 | 3台 | | | | | | | | |
| | | 合計 | 102台 | ※廃棄予定3台、修理予定1台含む | | | | | | | |
| | | | | | ↓登録種 | | | ↓STEP3取付・交換日 | | | |
| ID | 車両ナンバー | 車両ナンバー 変更 | ラッピング | 廃棄候補・廃棄理由 | スマートロック ナンバー | スマートロック ナンバー 変更 | システム登録日 | アクティベーション日 | 購入日 | 自転車設置 日 | 車両導入日 |
| 1 | 605 | E1592 | H7705 | マッドロゼ | △ | スマートロック E1592 | H7705 | 2017年10月2日 | 2024年7月5日 | 2024年7月5日 | |
| 2 | 606 | E4892 | | | | E4892 | | 2017年10月2日 | 2023年2月9日 | 2017年10月2日 | |
| 3 | 607 | E1584 | | | | E1584 | | 2017年10月2日 | 2023年2月17日 | 2017年10月2日 | |
| 4 | 608 | G8467 | | | | G8467 | | 2017年10月2日 | 2023年12月27日 | 2023年12月27日 | |
| 5 | 609 | E1040 | | | | E1040 | | 2017年10月2日 | 2023年2月15日 | 2017年10月2日 | |
| 6 | 610 | E4226 | | | | E4226 | | 2017年10月2日 | 2023年4月20日 | 2017年10月2日 | |
| 7 | 611 | G8466 | | オガサタ | 行方不明 | G8466 | | 2017年10月2日 | 2023年12月27日 | 2023年12月27日 | |
| 8 | 612 | D9343 | | ゆめまる青物 | | D9343 | | 2017年10月2日 | 2023年7月28日 | 2023年6月12日 | |
| 9 | 613 | E1757 | | | | E1757 | | 2017年10月2日 | 2023年10月27日 | 2017年10月2日 | |
| 10 | 614 | D9350 | | ひしめがな青物 | | D9350 | | 2017年10月2日 | 2023年7月28日 | 2023年6月12日 | |
| 11 | 615 | E2281 | H7704 | マッドロゼ | | E2281 | H7704 | 2017年10月2日 | 2024年7月5日 | 2024年7月5日 | |
| 12 | 616 | G8464 | | | | G8464 | | 2017年10月2日 | 2024年2月29日 | 2023年12月27日 | |
| 13 | 617 | E1599 | D7370 | としみつ青物 | | E1599 | D7370 | 2017年10月2日 | 2024年6月1日 | 2023年6月12日 | |
| 14 | 618 | E2284 | | | | E2284 | | 2017年10月2日 | 2023年2月3日 | 2017年10月2日 | |
| 15 | 619 | E1062 | | | | E1062 | | 2017年10月2日 | 2023年2月16日 | 2017年10月2日 | |
| 16 | 620 | E1590 | | | | E1590 | | 2017年10月2日 | 2023年2月20日 | 2017年10月2日 | |
| 17 | 621 | E1598 | | | | E1598 | | 2017年10月2日 | 2023年2月21日 | 2017年10月2日 | |
| 18 | 622 | E2288 | | | | E2288 | | 2017年10月2日 | 2023年3月3日 | 2017年10月2日 | |
| 19 | 623 | E1092 | | | | E1092 | | 2017年10月2日 | 2023年2月17日 | 2017年10月2日 | |
| 20 | 624 | E1594 | | | | E1594 | | 2017年10月2日 | 2023年2月21日 | 2017年10月2日 | |
| 21 | 625 | E1758 | H7707 | | | E1758 | H7707 | 2017年10月2日 | 2023年10月5日 | 2024年9月10日 | 2024/9/10 |
| 22 | 626 | E1763 | | | | E1763 | | 2017年10月2日 | 2023年12月27日 | 2017年10月2日 | |
| 23 | 627 | G8461 | | | | G8461 | | 2017年10月2日 | 2023年12月27日 | 2023年12月27日 | |
| 24 | 628 | E1100 | | | | E1100 | | 2017年10月2日 | 2023年3月8日 | 2017年10月2日 | |
| 25 | 629 | G8463 | | | | G8463 | | 2017年10月2日 | 2024年2月29日 | 2023年12月27日 | |
| 26 | 630 | E2346 | H7703 | マッドロゼ | | E2346 | H7703 | 2017年10月2日 | 2024年7月5日 | 2024年7月5日 | |
| 27 | 631 | E1593 | | | | E1593 | | 2017年10月2日 | 2023年2月20日 | 2017年10月2日 | |
| 28 | 632 | G8469 | | | | G8469 | | 2017年10月2日 | 2023年12月27日 | 2023年12月27日 | |
| 29 | 633 | E1990 | | | | E1990 | | 2017年10月2日 | 2023年2月22日 | 2017年10月2日 | |
| 1 | 19544 | D6808 | | しほり青物 | | D6808 | | 2017年10月2日 | 2023年7月28日 | 2023年6月12日 | |
| 2 | 7069 | E4225 | | | | E4225 | | 2019年4月4日 | 2023年4月10日 | 2019年4月24日 | |
| | | | | | | E1762 | H7706 | 2019年4月4日 | 2024年7月5日 | 2024年7月5日 | |

（出典：企画課提出資料より一部抜粋）

物品保有リスト（令和6年9月25日時点、観光協会作成）

| 【サイクルシェア】物品リスト | | | | ステーション関係2 | | | | その他 | | | |
|----------------|--------|---------|--------|-----------|-----------------|---------|--------|------|---------|--------|--|
| No | 品名 | 設置場所 | 購入時期 | No | 品名 | 設置場所 | 購入時期 | No | 品名 | 購入時期 | |
| 2-1 | 自転車ラック | 岡崎市役所 | H29.10 | 3-1 | スタンドサイン | 岡崎市役所 | H29.10 | 8-1 | 予備バッテリー | H29.10 | |
| 2-2 | 自転車ラック | 岡崎市役所 | H29.10 | 3-2 | スタンドサイン | 岡崎公園大手門 | H29.10 | 8-2 | 予備バッテリー | H29.10 | |
| 2-3 | 自転車ラック | 岡崎市役所 | H29.10 | 3-3 | スタンドサイン | 岡崎公園 | H29.10 | 8-3 | 予備バッテリー | H29.10 | |
| 2-4 | 自転車ラック | 岡崎市役所 | H29.10 | 3-4 | スタンドサイン | 中央緑道 | H29.10 | 8-4 | 予備バッテリー | H29.10 | |
| 2-5 | 自転車ラック | 岡崎市役所 | H29.10 | 3-5 | スタンドサイン | 北岡崎駅 | H29.10 | 8-5 | 予備バッテリー | H29.10 | |
| 2-6 | 自転車ラック | 岡崎市役所 | H29.10 | 3-6 | スタンドサイン | 大門駅 | H29.10 | 8-6 | 予備バッテリー | H29.10 | |
| 2-7 | 自転車ラック | 岡崎市役所 | H31.4 | 3-7 | オリジナル注水式+中央岡崎駅 | | H31.4 | 8-7 | 予備バッテリー | H29.10 | |
| 2-8 | 自転車ラック | 岡崎市役所 | H31.4 | 3-8 | オリジナル注水式+伊勢岡崎駅 | | H31.4 | 8-8 | 予備バッテリー | H29.10 | |
| 2-9 | 自転車ラック | 岡崎市役所 | H31.4 | 3-9 | オリジナル注水式+伊勢岡崎駅 | | H31.4 | 8-9 | 予備バッテリー | H29.10 | |
| 2-10 | 自転車ラック | 岡崎公園大手門 | H31.4 | 3-10 | オリジナル注水式+伊勢岡崎駅 | | H31.4 | 8-10 | 予備バッテリー | H29.10 | |
| 2-11 | 自転車ラック | 岡崎公園大手門 | H31.4 | 3-11 | オリジナル注水式+伊勢岡崎駅 | | H31.4 | 8-11 | 予備バッテリー | H29.10 | |
| 2-12 | 自転車ラック | 岡崎公園大手門 | H31.4 | 3-12 | オリジナル注水式+伊勢岡崎駅 | | H31.4 | 8-12 | 予備バッテリー | H29.10 | |
| 2-13 | 自転車ラック | 岡崎公園大手門 | H29.10 | 3-13 | オリジナル注水式+伊勢岡崎駅 | | H31.4 | 8-13 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-14 | 自転車ラック | 岡崎公園大手門 | H29.10 | 3-14 | オリジナル注水式+伊勢岡崎駅 | | H31.4 | 8-14 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-15 | 自転車ラック | 岡崎公園 | H29.10 | 3-15 | オリジナル注水式+伊勢岡崎駅 | | H31.4 | 8-15 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-16 | 自転車ラック | 岡崎公園 | H29.10 | 3-16 | オリジナル注水式+伊勢岡崎駅 | | H31.4 | 8-16 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-17 | 自転車ラック | 岡崎公園 | H29.10 | 3-17 | オリジナル注水式+伊勢岡崎駅 | | H31.4 | 8-17 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-18 | 自転車ラック | 岡崎公園 | H29.10 | 3-18 | オリジナル注水式+伊勢岡崎駅 | | H31.4 | 8-18 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-19 | 自転車ラック | 岡崎公園 | H29.10 | 3-19 | オリジナル注水式+伊勢岡崎駅 | | H31.4 | 8-19 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-20 | 自転車ラック | 中央緑道 | H29.10 | 3-20 | オリジナル注水式+伊勢岡崎駅 | | H31.4 | 8-20 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-21 | 自転車ラック | 中央緑道 | H29.10 | 4-1 | ibecon本体+防水ボックス | | H29.10 | 8-21 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-22 | 自転車ラック | 中央緑道 | H29.10 | 4-2 | ibecon本体+防水ボックス | | H29.10 | 8-22 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-23 | 自転車ラック | 中央緑道 | H29.10 | 4-3 | ibecon本体+防水ボックス | | H29.10 | 8-23 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-24 | 自転車ラック | 中央緑道 | H29.10 | 4-4 | ibecon本体+防水ボックス | | H29.10 | 8-24 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-25 | 自転車ラック | 北岡崎駅 | H29.10 | 4-5 | ibecon本体+防水ボックス | | H29.10 | 8-25 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-26 | 自転車ラック | 北岡崎駅 | H29.10 | 4-6 | ibecon本体+防水ボックス | | H30.5 | 8-26 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-27 | 自転車ラック | 北岡崎駅 | H29.10 | 4-7 | ibecon本体+防水ボックス | | H30.7 | 8-27 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-28 | 自転車ラック | 北岡崎駅 | H29.10 | 4-8 | ibecon本体+防水ボックス | | H30.7 | 8-28 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-29 | 自転車ラック | 北岡崎駅 | H29.10 | 4-9 | ibecon本体+防水ボックス | | H29.10 | 8-29 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-30 | 自転車ラック | 北岡崎駅 | H29.10 | 4-10 | ibecon本体+防水ボックス | | H31.4 | 8-30 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-31 | 自転車ラック | 大門駅 | H29.10 | 4-11 | ibecon本体+防水ボックス | | H31.4 | 8-31 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-32 | 自転車ラック | 大門駅 | H29.10 | 4-12 | ibecon本体+防水ボックス | | H31.4 | 8-32 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-33 | 自転車ラック | 大門駅 | H29.10 | 4-13 | ibecon本体+防水ボックス | | H31.4 | 8-33 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-34 | 自転車ラック | 大門駅 | H29.10 | 4-14 | ibecon本体+防水ボックス | | H31.4 | 8-34 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-35 | 自転車ラック | 大門駅 | H29.10 | 4-15 | ibecon本体+防水ボックス | | H31.4 | 8-35 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-36 | 自転車ラック | 大門駅 | H29.10 | 4-16 | ibecon本体+防水ボックス | | H31.4 | 8-36 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-37 | 自転車ラック | 岡崎公園 | H29.10 | 4-17 | ibecon本体+防水ボックス | | H31.4 | 8-37 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-38 | 自転車ラック | 岡崎公園 | H29.10 | 4-18 | ibecon本体+防水ボックス | | H31.4 | 8-38 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-39 | 自転車ラック | 岡崎公園 | H29.10 | 4-19 | ibecon本体+防水ボックス | | H31.4 | 8-39 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-40 | 自転車ラック | 岡崎公園 | H29.10 | 4-20 | ibecon本体+防水ボックス | | H31.4 | 8-40 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-41 | 自転車ラック | 岡崎公園 | H29.10 | 4-21 | ibecon本体+防水ボックス | | H31.4 | 8-41 | 予備バッテリー | H31.4 | |
| 2-42 | 自転車ラック | 岡崎公園 | H29.10 | 4-22 | ibecon本体+防水ボックス | | H31.4 | 8-42 | 予備バッテリー | H31.4 | |

（出典：企画課提出資料より一部抜粋）

(6) 機材等の廃棄について【意見】

ア 検出事項

機材等の廃棄について、協定書第8条第3項には以下のように規定されている。

協定書（費用負担）

第8条

3 乙は、甲の承諾を得て、第6条第8号に記載の機材を廃棄できるとし、その費用は乙が負担する。

（出典：協定書 抜粋）

上記規定に基づき、現在までに数件の機材等の廃棄が行われている。しかし、廃棄に際しては観光協会より市へ口頭で連絡があるのみであり、伺い書等による書面連絡は行われていない。

なお、岡崎市物品管理規則第28条第4項では、物品の返還を受ける際に物品返還書の作成が求められている。

岡崎市物品管理規則

(貸付け)

第28条

4 物品管理者は、貸付けをした物品を返還させようとするときは、物品返還書により物品出納員又は分任物品出納員に対し、当該物品の受入命令をしなければならない。

(出典：岡崎市物品管理規則 抜粋)

イ 意見

機材等の廃棄に際して、現在の口頭連絡では廃棄機材等の特定及び廃棄理由を視覚的に把握することができない。また、岡崎市物品管理規則第28条第4項によると貸与した物品の返還を受ける際には物品返還書の作成が求められていることから、廃棄の際も何らかの書面にて連絡を受けることが望ましいと考えられる。

したがって、確実に機材等が廃棄されることを確認するためにも、廃棄機材等の写真が付された伺い書等の書面にて連絡、承認を行うことが望ましい。

(7) 自転車保有台数について【指摘】

ア 検出事項

乙の業務範囲として、協定書第7条第2号には以下の記載がある。

協定書（乙の業務範囲）

第7条

(2) 100台以上の自転車台数の維持

(出典：協定書 抜粋)

しかし、観光協会は令和6年9月10日現在、102台の自転車を保有しているものの、うち3台は廃棄予定となっており、実際99台しか稼働していない。なお、市の主張としては、当規定における自転車台数とは、運用台数ではなく保有台数を意味するとのことである。

イ 指摘

協定書第7条第1項には100台以上の自転車を維持することと明記されているが、当記載では自転車台数は保有台数を指すのか、運用台数を指すのかが不明である。そのため、場合によっては、「運用台数が100台を下回ってはならない定め」と本来の規定の趣旨と反して誤認される可能性がある。したがって、市は協定書の本規定について、文言を整理する必要がある。なお、事業目的の観点を鑑みると、100台以上の保有台数を維持していても、実際は使用できない自転車が多ければ意味がないことから、運用台数を一定数確保すべきであるとの文言の整理をすべきであると考えられる。

(8) 中心市街地外の3ステーションの実証実験の継続について【意見】

ア 検出事項

市は、令和4年度末より中心市街地外の3ステーションについても、今後のまちづくりへの活用を視野に利用状況に関するデータの取得及び提供を行う目的で、サイクルシェアの実証実験を行っている。3ステーションの選定については、令和5年1月開始NHK大河ドラマ「どうする家康」放送に伴う観光需要が見込める可能性があるとのことで徳川家康にゆかりのある大樹寺周辺の大門駅等が選定された。

しかし実際には利用者が少なく、令和5年度における3ステーションの収支は以下のとおり、892,605円の赤字となっている。

中心市街地外の3ステーションの収益

| 項目 | 金額 | 備考 |
|-------|--------------|---|
| 利用料収入 | 1,231,539 円 | 大門駅：490,520 円 矢作橋駅：477,036 円 西岡崎駅：263,983 円 |
| 人件費 | △1,566,000 円 | @29,000×54 週 |
| 旅費交通費 | △43,200 円 | @400×108 回 |
| 一般管理費 | △321,840 円 | (人件費及び旅費交通費) ×20% |
| 消費税 | △193,104 円 | 人件費、旅費交通費及び一般管理費×10% |
| 収支 | △892,605 円 | |

(出典：企画課提出資料を基に監査人作成)

令和5年10月に隣市の安城市でもサイクルシェア事業が開始し、安城市からの利用者の流入も見込める可能性があるとの理由で大河ドラマが終了した令和6年以降においても当実証実験は継続している。しかし、実際には利用回数の増加にはつながっていない。さらに利用者を増加につなげるため、令和5年11月に市政だよりへの掲載及び近隣駅においてポスターの掲示も行ったが、こちらも効果は表れていない。なお、市は当実証実験の継続要否に関する判断基準の設定を行っていない。

ステーションごとの利用料収入

| 月 | 大門駅 | 矢作橋駅 | 西岡崎駅 |
|------------------------|----------|----------|----------|
| 令和5年4月 | 37,213 円 | 40,123 円 | 6,100 円 |
| 令和5年5月 | 28,696 円 | 36,313 円 | 28,554 円 |
| 令和5年6月 | 27,579 円 | 34,607 円 | 29,315 円 |
| 令和5年7月 | 39,700 円 | 34,316 円 | 25,450 円 |
| 令和5年8月 | 45,971 円 | 65,438 円 | 31,900 円 |
| 令和5年9月 | 61,108 円 | 57,157 円 | 29,712 円 |
| 令和5年10月 (安城市での事業開始) | 48,226 円 | 34,631 円 | 29,443 円 |
| 令和5年11月 | 52,045 円 | 46,939 円 | 19,519 円 |

| | | | |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|
| (市政だよりへの掲載、 ポスター掲示) | | | |
| 令和5年12月 (大河ドラマ終了) | 42,303 円 | 41,130 円 | 25,888 円 |
| 令和6年1月 | 32,017 円 | 32,253 円 | 11,342 円 |
| 令和6年2月 | 26,006 円 | 24,384 円 | 12,014 円 |
| 令和6年3月 | 49,656 円 | 29,745 円 | 14,746 円 |
| 合計 | 490,520 円 | 477,036 円 | 263,983 円 |

(出典：企画課提出資料を基に監査人作成)

市政だより（令和5年11月）の抜粋

ありあつてございました(敬称略)
電話番号 023・6009 R23・6456
中村一郎 三河農業協同組合
ココ・コーラボトランスジャパン株式会社
ペンディング豊田支店
損害保険ジャパン株式会社

15時(閉庁口は除く)
各支所の窓口
65歳以上のかたまたは身体などが
不自由な方
電話で、詳しくは、
市ホームページへ。

広島市または長崎市の原爆専門病
院までの交通費を一部補助
市内在住の広島市または長崎市に
おける原爆被爆者
直接地域福祉課(東庁舎1階)へ。

図書館臨時休館などのお知らせ
期間 12月1日(金)~14日(木)
図書館システム及び機器の更新のため、中央図書館、
豊田図書館、市民センター図書室、げんき館情報ライ
ブリーを休館(休室)します。図書館交流プラザ会議室、タ
オ・ホールなどは利用可
▶中央図書館=図書館交流プラザ開館中はお城通り 返却
資料の受取のみ実施
▶豊田図書館・市民センター図書室・げんき館情報ライ
ブリー=資料の閲覧及び返却資料の受取のみ実施。
※貸出、検索、予約、貸出証の発行などは不可
◆中央図書館の返却ポストについて
11月中旬から令和6年3月末まで、返却ポスト付近で工
事が予定されています。工事の進捗状況によって、返却ポ
ストを一時閉鎖させていただく場合があります。詳し
くは、図書館ホームページ、図書館公式SNSで。
中央図書館 023・3103 R23・3165

サイクルシェアを体験してみませんか?
通勤、通学、ちょっと遠くのコンビニまで。
電動アシスト付 自転車を使ってみませんか?
◆専用ポートから、「いつでも
借りられる」自転車のシェア
リングサービスです。
東岡崎駅周辺などでポート
展開中!
◆ご利用は「HELLO CYCLING」または「PayPay」アプリから。
簡単に近くの自転車を検索、予約できます。
※利用方法・料金やポート一覧など、詳しくは、
岡崎おでかけナビホームページで→
実証実験ポート
設置中! ◆大門駅 ◆矢作橋駅 ◆西岡崎駅
企画課 023・6030 R23・6229

27 OKAZAKI 2023年11月

(出典：企画課提出資料)

ポスター及び実際の掲示状況



(出典：企画課提出資料)

イ 意見

市は、今後のまちづくりへの活用を視野に利用状況に関するデータの取得及び提供を行う目的で中心市街地外にもサイクルシェアのステーションの設置を行った。しかし、市が行った告知及び隣市の安城市の事業スタートをもってしても、利用回数の増加にはつながっていない。

このように令和5年4月から令和6年3月までの期間を通じて、実証実験の目的である利用状況に関するデータの取得及び提供が行われている状況であるが、どのように実証実験結果の分析を行い、事業を継続するという判断を行ったのかが明確になっていない。

したがって、実証実験の継続に関する判断基準を明確に定め、継続の要否について検討を行うことが望ましい。なお、特に本事業の収支はマイナスの状況であり、市としてコストを負担しても本事業を継続して実施すべきという判断の根拠が必要と考える。当実証実験を継続する判断に至った場合も、その必要性を明確にした上で継続することが望ましい。仮に本事業の継続を決定した場合、観光協会へ事業移行した中心市街地の17ステ

ーションに加えて、当3ステーションも移行する方法も検討されたい。その結果、市としても委託費の削減という経済的メリットも生まれることが想定される。

5 （事業No.12）東岡崎駅周辺地区整備推進業務

東岡崎駅交通広場等設計支援業務

○対象所属 都市基盤部 拠点整備課

(1) 事業の概要

一日あたり平均乗降者数約3.4万人である名古屋鉄道名古屋本線の主要駅の一つである東岡崎駅とその周辺地区は、市の都市機能の一端を担う地区である。その一方、近年では、駅ビルの老朽化及び陳腐化の進行、大型商業施設の撤退により、駅前立地を生かした土地利用が効果的に図られていない。また、駅前広場の歩行者空間の不足やバス・タクシー等の公共交通機関の混雑による交通結節点としての機能不足という課題も抱えていることから、地域での再開発の機運が高まっている。

そのため、市は、東岡崎駅周辺の市が所有・管理する施設や土地につき、名古屋鉄道株式会社と協働し、2023年から2030年(予定)にかけて整備業務を行っている。

東岡崎駅周辺地区整備完成図及びスケジュール



北口完成イメージ図



南口完成イメージ図

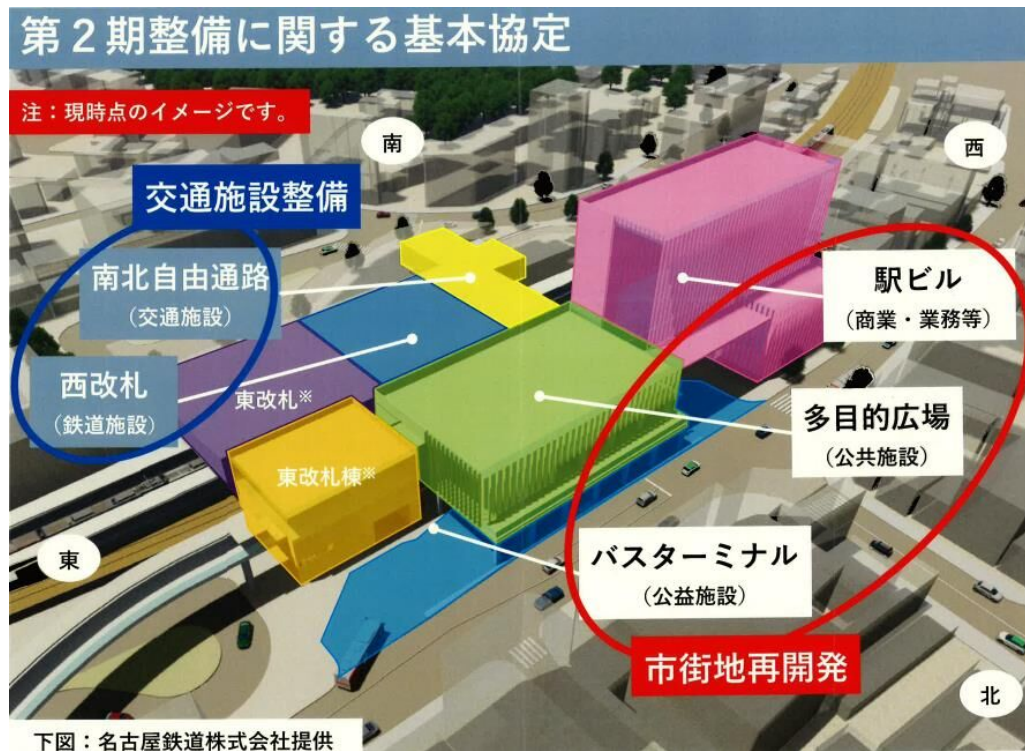
名古屋鉄道株式会社提供



(出典：岡崎市地域創生課作成資料)

本整備業務は、①交通施設整備事業②市街地再開発事業の2つの事業を一体的に実施するものである。

| | | |
|---|----------|--|
| ① | 交通施設整備事業 | 現在地下にある南北通路を、跨線形通路として市が整備し、それに合わせ現在地下にある駅舎を橋上化させる事業 |
| ② | 市街地再開発事業 | 老朽化した現在の北口駅ビルやバスターミナルを刷新する事業。新駅ビルのうち一部広場等については市が所有を検討している。 |



(出典：拠点整備課提出資料)

これら事業のため、市は、令和5年度に東岡崎駅交通広場等設計支援業務を設計業者に委託している。具体的には、

- 南口駅前広場の修景設計等
- 自由通路の設計

の2つの設計を委託している。

(2) 工事スケジュールについて【意見】

ア 検出事項

東岡崎駅交通広場等設計は、当初・東岡崎駅交通広場（多目的広場）の設計ののち、自由通路の設計を行う予定であった。

| | |
|---------------------|-----------|
| 設計業務 | 当初の設計予定年度 |
| 東岡崎駅交通広場 （多目的広場） | 令和5年度 |
| 自由通路 | 令和6年度 |

当該設計支援業務に係る設計業者との契約後、名古屋鉄道より予定変更の申し出があった。

これは、以下の理由によるものである。

近年の各種資材の高騰や建設工事の人材不足から、工事を効率化するため、当初の施設構造等の見直しを行う必要が生じた。特に、東岡崎駅交通広場（多目的広場）の工事は大規模な工事となるため、構造等の見直しに時間を要することが想定された。

ここで、東岡崎駅交通広場（多目的広場）の工事着工予定年度は令和9年度であり、自由通路の工事着工予定年度は令和7年度であった。

| | | |
|---------------------|-----------|-----------|
| 設計業務 | 当初の設計予定年度 | 工事の着工予定年度 |
| 東岡崎駅交通広場 （多目的広場） | 令和5年度 | 令和9年度 |
| 自由通路 | 令和6年度 | 令和7年度 |

そこで、比較的工事の着工まで期間に猶予のある東岡崎駅交通広場（多目的広場）の設計を1年先送りして令和6年度に行うものとし、代わりに令和5年は自由通路の実施設計を実施することで、東岡崎駅交通広場（多目的広場）の構造の見直しに係る時間を確保することができる。

これに伴い、当初多目的広場の設計ののち自由通路の設計を行う予定であった市のスケジュールを、名古屋鉄道の上記方針に合わせ入れ替えを行った。

| 設計業務 | 当初の設計 予定年度 | 変更後の設計 計画年度 | 工事の着工 予定年度 |
|---------------------|---------------|----------------|---------------|
| 東岡崎駅交通広場 （多目的広場） | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和9年度 |
| 自由通路 | 令和6年度 | 令和5年度 | 令和7年度 |

なお、今回のスケジュール変更は多目的広場と自由通路の工事スケジュールを入れ替えるものであったため、東岡崎駅交通広場等設計支援業務全体のスケジュールに大きな変更は生じていない。

イ 意見

今回の変更では整備業務全体に対する影響は軽微であった。しかし、国土交通省が作成・公表している建設工事費デフレーター（国内の建設工事全般を対象として、建設工事にかかる名目工事費を基準年度の実質額に変換する指標）によると、下記のように建設工事にかかる費用は増加傾向にある。そのため、各種資材の高騰や人材不足による工期の遅れ、スケジュールの変更は、長期間にわたる事業ということもあり、今後も十分に想定される。



(出典：国土交通省「建設工事費デフレーター(2015年基準)」より監査人作成)

交通施設整備事業において追加的な費用が発生した場合は、市と名古屋鉄道両者で協議の上費用負担割合を決定するが、下記のように、工事の負担は市の負担によるものであるところが大きいため、追加的な費用が発生した場合は、相対的に市の負担する金額が大きくなる可能性は高い。

交通施設整備事業における負担割合(計画時)

| | 全体事業費 | 岡崎市 | 名古屋鉄道 |
|---------|---------|--------|-------|
| 金額(百万円) | 11,334 | 10,440 | 894 |
| 負担割合 | 100.00% | 92.11% | 7.89% |

(出典：市提出資料より監査人作成)

今後、仮に工事スケジュールの遅れが生じると、追加費用が発生することも想定される。そのため、過度な追加費用が発生しないよう、工事の進捗状況をこまめに把握し、名古屋鉄道と十分なコミュニケーションをとっていくことが望ましい。

(3) 効果測定について【意見】

ア 検出事項

地域公共交通計画では、当事業に関連する成果指標として、都心ゾーン(JR岡崎駅、愛環岡崎駅、東岡崎駅)の鉄道駅乗降者数を設定している。

また、当事業は都市再生整備計画「乙川リバーフロントQURUWA戦略地区(第2期)」の事業でもある。この計画では、以下のように目標を定量化する指標を設定しているが、当事業に直接関連するのは「東岡崎駅の降客数」のみである。

都市再生整備計画「乙川リバーフロントQURUWA戦略地区(第2期)」の目標を定量化する指標

| 目標を定量化する指標 | | | |
|---------------------------|-------------------|--|--|
| 指 標 | 単 位 | 定 義 | 目標と指標及び目標値の関連性 |
| 本地区の魅力発揮に関する市民等満足度 | % | 市民、観光客アンケートによる満足度評価(「だいたい満足」or「たいへん満足」と回答した人の割合) | 岡崎の代表的な地区の総合的な魅力発揮・向上に関する市民の総合評価として、満足度を指標とする。 |
| 地区中央部の橋梁(歩道、人道橋)を往来する人数 | 人/日(12h) | 週末(12h)における潜水橋、殿橋、明代橋、桜城橋の歩行者、自転車数 | 来訪者の増加及びまちの回遊性向上の指標とする。 |
| 岡崎公園を訪れる観光客数 | 人/年 | 岡崎公園における岡崎城入場者数 | 歴史・文化資源を活かした拠点強化に関する成果の指標とする。 |
| 東岡崎駅の降客数 | 人/日 | 東岡崎駅の1日当たり降客数 | 駅を活かしたまちづくりの強化に関する成果の指標とする。 |
| QURUWA上の路線価 | 千円/m ² | QURUWA上の主要な公共空間における平均路線価 | QURUWA戦略による中心市街地の価値向上の指標とする。 |
| QURUWA上の公共空間を活用した民間事業活動日数 | 日/年 | QURUWA上の公共空間を活用した民間事業の活動日数 | 公民連携による「新たな交流・体験」の実現等に関する成果の指標とする。 |
| 計画区域内居住率 | % | 計画区域内の居住人口/市全体の人口×100 | 「これからの100年を暮らすまち」としての人口定着に関する成果の集積の指標とする。 |

(出典：都市再生整備計画「乙川リバーフロントQURUWA戦略地区(第2期)」)

イ 意見

当事業の目的には、駅前立地を生かした効果的な土地利用、駅前広場の歩行者空間不足の解消、交通結節点としての機能不足の解消といった複数の目的がある。

しかし、目的に対して当事業の効果を測定する指標は、東岡崎駅の乗降者数もしくは降客数のみとなっている。そのため、当事業の効果測定が不足する恐れがある。当事業のように複数の目的をもつ事業では、事前に効果測定指標を複数設定し、事後的に事業の効果を測定することが望ましい。

事業が実施された後、その効果を測定する具体的な指標を設定し検証することにより、事業目的がどの程度達成されたのか可視化される。さらに、今後の東岡崎駅周辺やそのほかの地区の再開発等で有用なデータを収集することも期待できる。

ここで、国土交通省が発表している駅前の再開発成功事例集では、施設の来訪者数のほか、新規雇用の創出数、市民イベントの開催回数など、多様な指標を用いてその成果がアピールされている。

駅名と使用されている指標

| 駅名 | 目標 | 使用されている指標 |
|--------------|-------------------|---------------|
| たまプラーザ駅(横浜市) | にぎわいのある街並みづくり | 商業施設での年間商品販売額 |
| 福井駅(福井市) | 「にぎわい交流拠点」の形成 | 周辺商業施設の休日通行量 |
| 日向市駅(日向市) | 便利でコンパクトなまちづくり | 区域内居住人口 |
| 〃 | 市民協働による持続可能なまちづくり | 市民企画のイベント開催数 |
| 紫波中央駅(紫波町) | 公共施設の整備と経済開発 | 雇用創出数 |

(出典：国土交通省「駅まち再構築事例集」、「先進的な取り組み事例」、各自治体資料より監査人作成)

例えば、当事業の目的の一つである駅前立地を生かした効果的な土地利用に対しては、上記のように商業施設の年間商品販売額、周辺商業施設の休日通行量等の指標を利用することが考えられる。

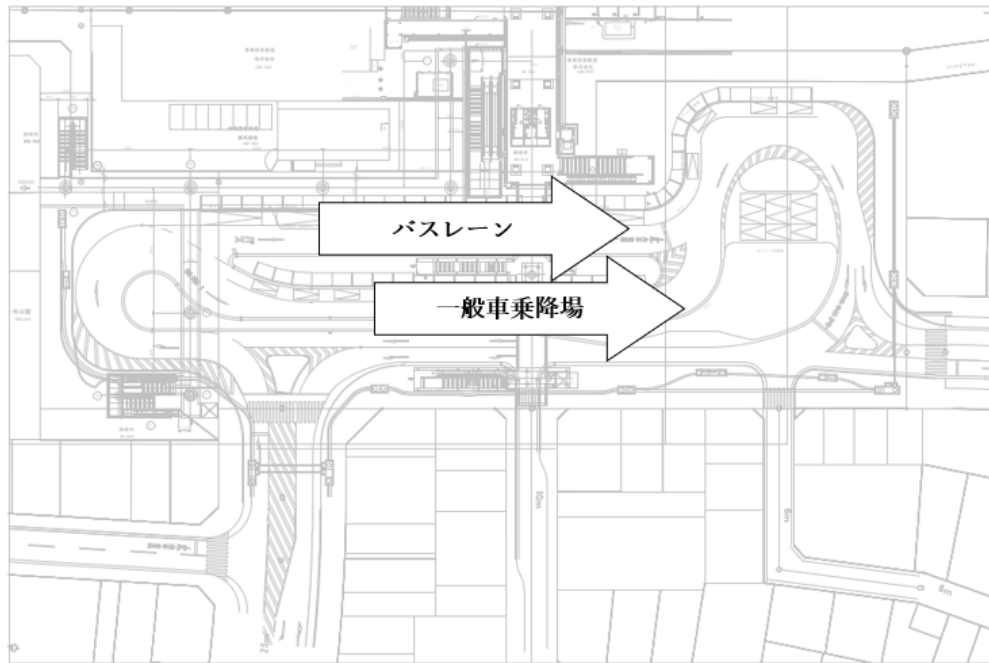
6 （事業No.15）岡崎駅東地区管理業務
施設警備費

○対象所属 都市基盤部 市街地整備課

(1) 事業の概要

市は、JR東海道本線岡崎駅東口駅前広場（以下、東口駅前広場）の朝夕の時間帯の混雑の緩和及び交通の円滑化を目的とした啓発活動を行っている。東口駅前広場は一般車乗降場とバスレーンが隣接しているため、一般車乗降場の待機車列が停車可能区間を超えて伸びた際に、バスの進路を塞いで走行を阻害する恐れがあることから、一般車乗降場に停車している一般車に対して、車両前方部にスペースが空いたら前に詰めるように促す必要がある。





(出典：市街地整備課の資料を基に監査人が一部加工)

市は、このような課題に対応するため、東口駅前広場に人員（平日 3 人、土日祝 2 人）を配置しており、業務時間は 1 回あたり午後 5 時から午後 8 時までの 3 時間で以下の業務を実施している。

- 東口駅前広場の一般車乗降場に停車している一般車に対して、車両前方部にスペースが空いたら、案内看板を提示し前に詰めるように促す。また、一般車乗降場の利用者に対して、チラシの配布を行い、一般車乗降場での停車は乗降時のみとするように促す。
- 東口駅前広場南側付近で、ガードパイプ沿いに停車している一般車に対して、案内看板を提示し駐停車しないよう促す。また、必要に応じてチラシの配布を行う。

市は東口駅前広場の混雑の緩和のために看板や横断幕を設置することで呼びかけを行っているが、人員を配置することでより適時に必要な啓発を行うことができると判断し、横断幕等の設置の他に人員を配置している。

(2) 東口駅前広場の人員配置からハード面の充実への転換について【意見】

ア 検出事項

市は一年のうち事前に決定した特定の日に人員を配置しており、配置した日と配置しなかった日と比較すると、人員を配置した日は配置しなかった日に比べて停車可能区間逸脱時間が9分20秒短縮されており、人員配置による啓発活動の効果が確認された。

人員配置による啓発活動の効果検証結果

| 調査日 | 人員配置 の有無 | 停車可能区間逸脱時間 (ピーク1時間中) |
|----------------|-------------|-------------------------|
| 2024年5月14日（晴れ） | 有 | 34分40秒 |
| 2024年5月21日（晴れ） | 無 | 44分00秒 |

(出典：市街地整備課作成資料を基に監査人作成)

しかしながら、1人1回あたりの委託料は約7千円、全体の予算額は約871千円であることから予算の都合により一年中人員を配置することは難しく、令和5年度における東口駅前広場の人員配置は366日のうち39日にとどまっているため配置は一時的であり、混雑の緩和及び交通の円滑化という要請に対して事業の効果は限定的なものとなっている。配置する日を決定するにあたり、入学・転勤によってこれまで駅を利用していなかった層の送り迎えが増える4月や、車での移動が増える梅雨の時期等といったより効果的であると考えられる日を選定して配置している。

イ 意見

人員の配置により停車可能区間逸脱時間が短縮されていることは確認できるが、年間を通じての人員の配置はできておらず、混雑の緩和及び交通の円滑化という事業の目的の達成は限定的なものとなっている。市としてはより効果的と考えられる配置日を選定することで、これを補う対応を行っているが、事業の効果を最大化させるという観点からは不確実性が残る。一方でコスト面の制約から、東口駅前広場に一年中人員を

配置することが難しいという市側の事情も理解できる。そこで、一般車がバスの進路を塞いで走行を阻害することを防止するため、将来的には人員を配置していない日であっても、バスの走行を一般車が阻害しないように促す施策の検討が有用である。

市は、看板や横断幕の設置に加えて、バスレーンと一般車走行レーンを明確に区別できるようにバスレーンの地面をカラーリングし、バスの進路を確保できるような対応を検討している。このようなハード面の整備を積極的に推進し、人員を配置していない日であっても混雑の緩和及び交通の円滑化という目的を達成できるような環境を整えることが望ましい。

7 (事業No.17) スマート・インター・チェンジ整備業務

阿知和地区工業団地に関連するスマート・インター・チェンジ整備関連

○対象所属 総合政策部 地域創生課

(1) 事業の概要

市は、自動車を始めとする輸送用機械、生産用機械など愛知県内有数の製造業の集積地であり、高速道路インター・チェンジの開設及び主要道路交通網の整備により企業立地への優位性の高い地域特性を有している。この優位性を活かし、次世代産業を含む企業の誘致や集積を図るため、北部の阿知和地区にて、令和9年3月末の工業団地造成工事完了、各進出企業への用地引渡しを目標として新たに工業団地を整備している。

また、工業団地へのアクセス向上、産業活動の支援、渋滞の緩和、地域活性化・観光振興、防災機能の向上、住民の利便性の向上などを目的として、(仮称)岡崎阿知和スマート・インター・チェンジ※を中日本高速道路株式会社(以下NEXCO中日本という。)と共同で整備している。スマート・インター・チェンジ自体の整備はNEXCO中日本が担当しているため、市はスマート・インター・チェンジや工業団地へつながる道路(アクセス道路)の整備を主に担っている。

当該スマート・インター・チェンジは上記工業団地に進出する各企業の操業開始(工業団地造成工事完了から1～2年を想定)までの完成を、工業団地の周辺道路については令和9年3月末までの完成をそれぞれ目指してきた。

※スマート・インター・チェンジとは、ETC搭載車両専用のインター・チェンジである。

スマート・インター・チェンジ



(出典：NEXCO中日本webサイト)

工業団地及び周辺道路整備計画



(出典：地域創生課作成資料)

工業団地及び周辺道路整備スケジュール

スケジュール



※進捗によってスケジュールは変更される場合があります。
 ※スマートICは、阿知和地区工業団地の造成が完了し、進出企業が操業開始するまでの開通を目指します。

(出典：地域創生課作成資料)

(2) 用地買収の進捗について【意見】

ア 検出事項

市は、スマート・インター・チェンジ整備業務として、工業団地の西アクセス道路を兼ねる道路の整備を進めるとともに、用地の取得を推進している。道路用地の取得は市又は土地開発公社が進めている。なお、市の担当者は土地開発公社の職員も兼務している。

2024年9月1日時点の用地取得進捗率は、地権者ベースで一級河川青木川から北側区間では約9割、南側区間では約8割となっており、用地取得に伴い移転が必要な事業所があるなど、未契約となっている土地があった。当該土地について、市は令和6年度内での契約を目指しているものの、年度内に引き渡しにまで至るのは困難な状況である。そのため、工業団地の西側のアクセス道路の開通については、当初の目標であった令和9年3月末から約1年程度の遅れを見込んでいる。

イ 意見

西アクセス道路整備の未整備区間の整備内容は、①既存道路の改良及び②既存道路整備中に迂回するための仮設道路の設置である。用地買収の遅延によって仮設道路への切替が遅れる状況でも既存道路は使用できるため、当該道路の工事の遅れによる現在の交通量での新たな交通渋滞の発生の恐れは少ない。

また、西アクセス道路の工事の遅れの見込みは約1年である。工業団地進出企業の操業開始は用地の引き渡し（最短で令和9年3月末）から1年～2年後を想定しているため、工場の操業開始には間に合うことが見込まれている。

しかしながら、西アクセス道路の既存道路は、工業団地開発前から通勤等で渋滞が発生している道路である。工業団地での企業の操業開始後及びスマート・インター・チェンジ開通後には、交通量の増加が見込まれるため、西アクセス道路の開通が進出企業の操業開始よりさらに遅れた場合、交通渋滞の悪化がリスクとして考えられる。ただし、当該リ

スクは西アクセス道路だけでなく、他のアクセス道路の整備状況等、全体の進捗により考えられるリスクとなる。

そのため、スマート・インター・チェンジの開通及び工業団地での企業の操業開始にアクセス道路開通が間に合うよう、あらゆる対策を検討しておくことが望ましい。

8 (事業 No. 18, 19) 交通政策推進業務

額田地区による交通事業者へのバス運行委託

民間バスの不採算路線の路線維持のための補助

○対象所属 総合政策部 地域創生課

(1) 事業の概要

令和5年度末現在、市内には、以下のとおり50のバス路線が運行されている。

| 内訳 | 路線数 |
|--------------|------|
| 民間事業者路線 | 46路線 |
| 額田地域コミュニティ交通 | 4路線 |
| 合計 | 50路線 |

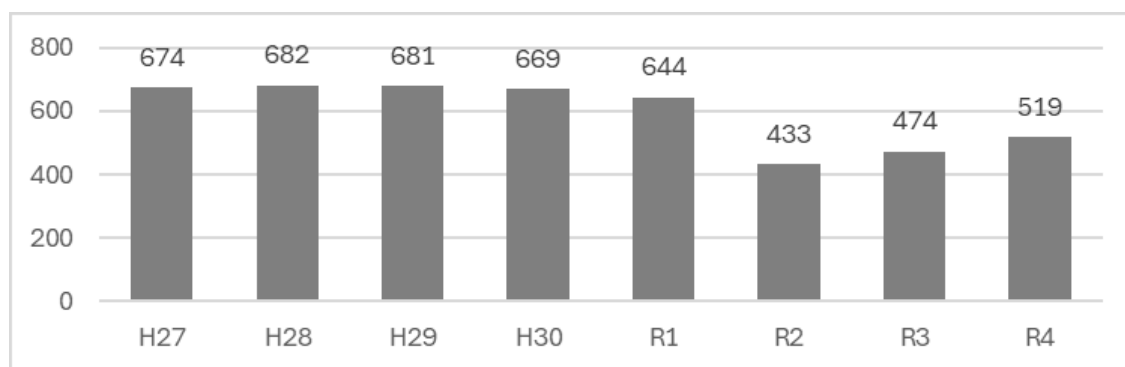
市内路線図



(出典：岡崎市公共交通マップ)

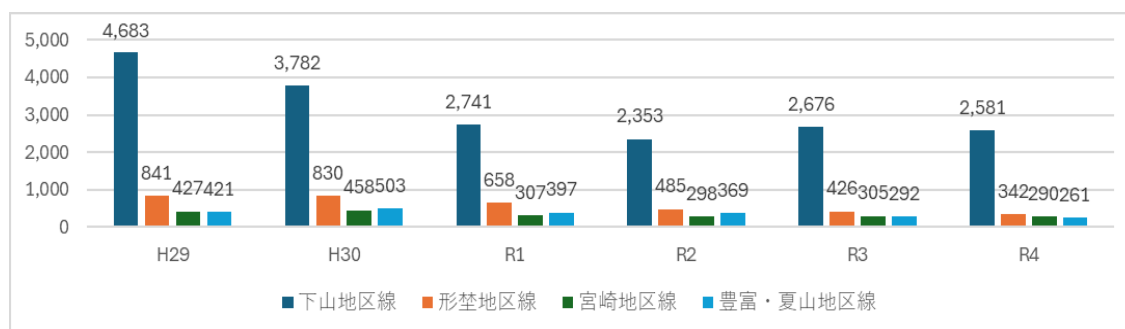
しかし、バス利用者数は平成28年度をピークに減少傾向にある。特に令和2年度からは新型コロナウイルス感染症の拡大の影響から利用者が大きく減少している。

バス利用者数推移 （単位：万人）



(出典：地域創生課作成資料より監査人作成)

特に、市の運営するコミュニバス路線におけるバス利用者は大きく減少している。



(出典：地域創生課作成資料より監査人作成)

このような状況の中、路線バスの中には利用者数が低迷し、不採算となる路線も存在している。

そこで市は、市民の日常生活に必要な交通手段の確保を図るため、不採算バス路線における、交通事業者の実施に要する経費への補助金を交付し、路線の運行を維持している。

なお、不採算バス路線への運行補助には国や県からの補助金が交付される場合もあり、その場合は市の補助金負担額が異なる。

大きく分けて以下の種類がある。

| 路線 | 定義 | 市の補助金負担額の計算方法 |
|---------------------------|--|------------------------------|
| 地域間幹線系統 路線 (国県補助路線) | 岡崎市と隣接都市などを結ぶ広域的なバス路線。 通勤や通学などを主な目的として都市間で移動に必要な路線。 | 市補助金＝ 経常費用－（国補助＋県補助＋経常収益） |
| フィーダー系統 路線 (国補助路線) | 中山間地域拠点と拠点を結ぶ公共交通軸であり、通勤・通学・買い物・通院等で利用されている路線 | 市補助金＝ 経常費用－（国補助＋経常収益） |
| 過疎バス路線 (県補助路線) | 主に三河山間地域の住民の足として利用されている乗り合いバス事業者の運行路線および、三河山間地域市町村（6市町村）が住民の交通の利便を確保するため運行する市町村営バス路線 | 市補助金＝ 経常費用－（県補助＋経常収益） |
| 市単独路線 | 都市拠点・純都市拠点・地域拠点間を結び、通勤・通学・買い物・通院等で利用されている路線 | 市補助金＝ 経常費用－経常収益 |

（出典：地域創生課作成資料を基に監査人作成）

この路線の種類ごとの運行補助路線数の推移は以下のとおりである。

■ 運行補助路線数の推移

民間バス路線

| | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 | R 5 |
|-----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 地域間幹線系統路線 (国県補助路線) | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| フィーダー系統路線 (国補助路線) | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 過疎バス路線 (県補助路線) | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 市単独路線 | 18 | 20 | 20 | 20 | 19 |
| 合計 | 25 | 27 | 27 | 27 | 26 |

(出典：「各バス事業の事業内容、路線ごとの利用実績及び委託金額・補助金額」を基に監査人作成)

コミュニティバス路線

| | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 | R 5 |
|----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| フィーダー系統路線 (国補助路線) | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |

(出典：「各バス事業の事業内容、路線ごとの利用実績及び委託金額・補助金額」を基に監査人作成)

■ 運行補助額の推移

民間バス路線 （単位：千円）

| | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 | R 5 |
|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 地域間幹線系統路線 (国県補助路線) | 27,911 | 42,902 | 51,842 | 54,366 | 46,804 |
| フィーダー系統路線 (国補助路線) | 19,388 | 20,051 | 24,147 | 27,432 | 22,711 |
| 過疎バス路線 (県補助路線) | 14,184 | 27,127 | 28,703 | 22,145 | 32,688 |
| 市単独路線 | 188,371 | 244,568 | 301,619 | 310,984 | 293,270 |
| 合計 | 249,854 | 334,648 | 406,311 | 414,927 | 395,473 |

(出典：「各バス事業の事業内容、路線ごとの利用実績及び委託金額・補助金額」を基に監査人作成)

コミュニティバス路線 （単位：千円）

| | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 | R 5 |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| フィーダー系統路線 (国補助路線) | 28,453 | 25,377 | 20,653 | 21,887 | 22,582 |

(出典：「各バス事業の事業内容、路線ごとの利用実績及び委託金額・補助金額」を基に監査人作成)

(2) 運行補助のあり方について【意見】

ア 検出事項

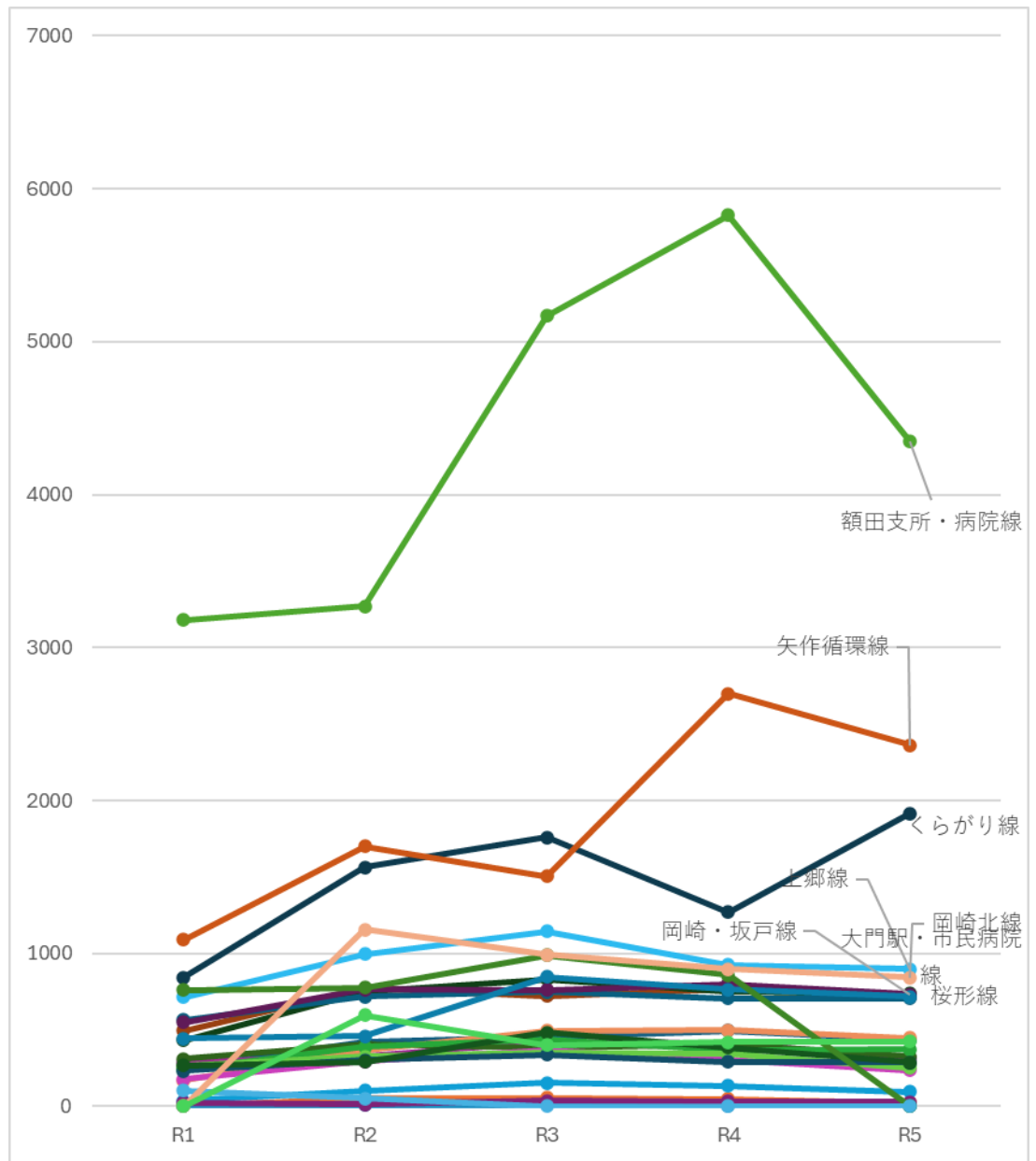
運行補助路線ごとの利用者一人あたりの運行補助額を計算したところ、以下のとおりとなった。

民間バス利用者一人当たり運行補助額（表） （単位：円）

| 区分 | 路線 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | 平均 |
|-----------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 地域間幹線系統路線 | 大沼線(北高) | 249.7 | 421.0 | 454.8 | 494.5 | 434.1 | 410.8 |
| | 岡崎・足助線 | 0.0 | 51.1 | 57.0 | 47.3 | 25.5 | 36.2 |
| | 岡崎・西尾線 | 0.0 | 18.6 | 28.5 | 26.8 | 0.5 | 14.9 |
| | 岡崎・西尾線 | 35.2 | 102.8 | 153.2 | 136.3 | 95.1 | 104.5 |
| | 岡崎・安城線 | 287.7 | 326.4 | 419.6 | 414.2 | 315.8 | 352.8 |
| フィーダー系統路線 | 額田支所・病院線 | 3,181.0 | 3,271.5 | 5,168.5 | 5,825.4 | 4,348.3 | 4,358.9 |
| 過疎バス路線 | くらがり線 | 842.4 | 1,561.9 | 1,758.2 | 1,270.0 | 1,915.4 | 1,469.6 |
| 単市補助路線 | 桜形線 | 495.3 | 774.1 | 722.0 | 770.7 | 718.2 | 696.0 |
| | 岩中線 | 433.8 | 753.7 | 832.1 | 754.3 | 735.8 | 701.9 |
| | 美合線 | 566.9 | 716.6 | 750.7 | 705.9 | 705.1 | 689.0 |
| | 岡崎・坂戸線 | 550.6 | 766.5 | 760.1 | 800.6 | 734.6 | 722.5 |
| | 川向線 | 312.5 | 409.7 | 383.3 | 403.3 | 327.9 | 367.3 |
| | 岡崎市内線 | 6.0 | 9.9 | 8.7 | 7.1 | 6.9 | 7.7 |
| | 大沼線(大樹寺) | 168.7 | 368.5 | 495.1 | 497.8 | 446.7 | 395.4 |
| | 大沼線(上米河内) | 241.0 | 388.3 | 437.3 | 367.9 | 375.0 | 361.9 |
| | 上郷線 | 715.4 | 994.5 | 1,145.2 | 926.7 | 899.4 | 936.2 |
| | 中之郷線 | 176.4 | 294.4 | 371.4 | 305.5 | 238.2 | 277.2 |
| | 岡崎線 | 264.5 | 325.8 | 348.7 | 342.0 | 252.0 | 306.6 |
| | 本宿・額田線 | 231.3 | 301.5 | 337.8 | 289.3 | 285.4 | 289.1 |
| | 矢作循環線 | 1,087.8 | 1,698.9 | 1,505.2 | 2,697.5 | 2,363.4 | 1,870.5 |
| | 美合・市民病院線 | 267.9 | 291.5 | 484.0 | 387.0 | 288.5 | 343.8 |
| | 大門駅・市民病院線 | 444.5 | 460.4 | 845.8 | 763.9 | 719.3 | 646.8 |
| | 岡崎南市内線 | 24.0 | 13.1 | 38.4 | 34.3 | 30.3 | 28.0 |
| | 矢作・市民病院線 | 762.2 | 775.5 | 988.4 | 858.4 | - | 846.1 |
| | 岡崎駅-市民病院線 | 104.9 | 52.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 31.4 |
| | 岡崎北線 | - | 1,156.1 | 992.6 | 899.0 | 844.4 | 973.0 |
| | 岡崎医療センター | - | 598.2 | 398.9 | 421.5 | 425.5 | 461.0 |

（出典：「各バス事業の事業内容、路線ごとの利用実績及び委託金額・補助金額」を基に監査人作成）

民間バス利用者一人当たり運行補助額（グラフ）



（出典：「各バス事業の事業内容、路線ごとの利用実績及び委託金額・補助金額」を基に監査人作成）

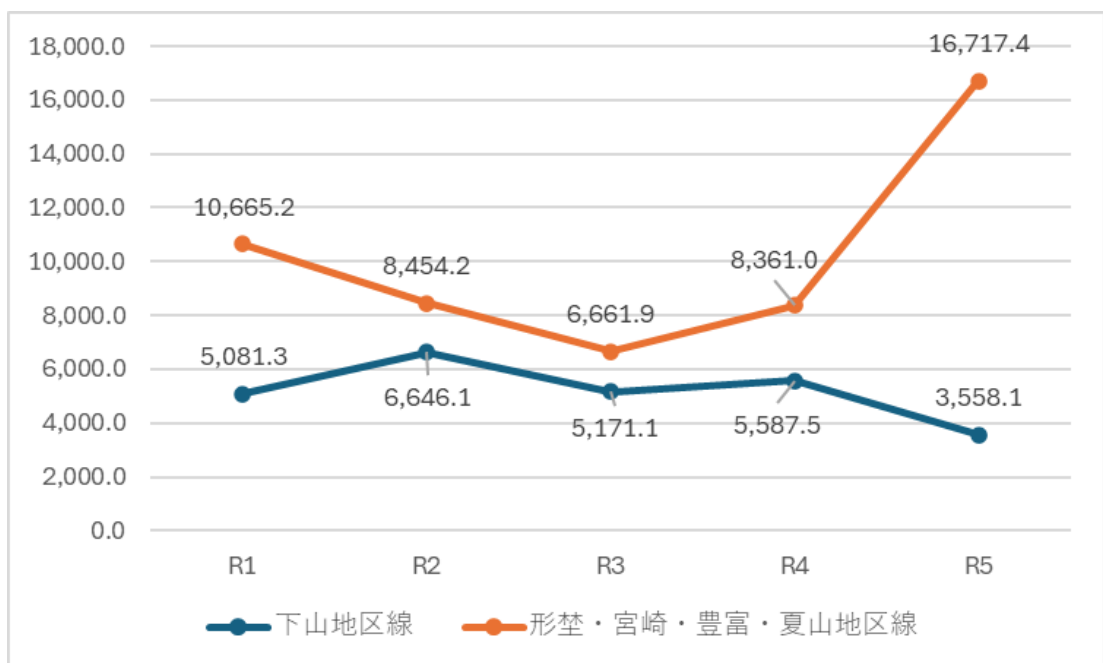
コミュニティバス利用者一人当たり運行補助額（表） （単位：円）

| 路線 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 | R 5 | 平均 |
|-----------|----------|---------|---------|---------|----------|----------|
| 下山地区線 | 5,081.3 | 6,646.1 | 5,171.1 | 5,587.5 | 3,558.1 | 5,208.8 |
| 形埜地区線※ | 10,665.2 | 8,454.2 | 6,661.9 | 8,361.0 | 16,717.4 | 10,171.9 |
| 宮崎地区線※ | | | | | | |
| 豊富・夏山地区線※ | | | | | | |

※形埜地区線、宮崎地区線、豊富・夏山地区線は3路線まとめて運行補助

（出典：「各バス事業の事業内容、路線ごとの利用実績及び委託金額・補助金額」を基に監査人作成）

コミュニティバス利用者一人当たり運行補助額（グラフ）



（出典：「各バス事業の事業内容、路線ごとの利用実績及び委託金額・補助金額」を基に監査人作成）

イ 意見

民間バス路線の一人当たりの補助額は、額田支所・病院線の値が突出して高く、次いで矢作循環線、くらがり線の値も高くなっている。また、コミュニティバス路線は形埜地区線、宮崎地区線、豊富・夏山地区線の3路線合計の路線が5年平均で1万円を超している。

そのため、市としては、これら路線への運行補助のあり方について検討を行うことが考えられる。

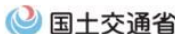
なお、同じ愛知県内の一宮市が運行する「i-バス」の利用者一人あたり市負担額は、令和5年度において以下のとおりである。

一宮市「i-バス」の利用者一人あたり市負担額

| コース名 | 市負担額 | 利用者一人あたり市負担額 |
|------------|----------|--------------|
| 一宮コース | 36,595千円 | 443円 |
| 尾西北コース | 22,710千円 | 1,068円 |
| 尾西南コース | 19,130千円 | 586円 |
| 木曽川・北方コース | 20,550千円 | 1,265円 |
| 千秋町コース | 10,628千円 | 261円 |
| 大和町・萩原町コース | 14,587千円 | 318円 |

(出典：一宮市HP i-バスの利用実績について)

また、国土交通省では、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化（計画制度と補助制度の連動化）を行っている。

**国土交通省**

**地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化
に関する解説パンフレット**

令和4年3月 国土交通省 総合政策局 地域交通課

① 地域公共交通計画と補助制度の連動化について

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画（旧：地域公共交通網形成計画）の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていますでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法と呼びます）」の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化（計画制度と補助制度の連動化）を行いました。

今後、補助事業の活用のためには、補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等について、原則、補助系統が跨がる全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要であり、活性化再生法に基づく協議会等（以下、法定協議会と呼びます）において協議がなされる必要があります。特に、幹線系統については都道府県の計画への位置付けも想定しており、今後は都道府県による計画作成も重要となります。

また、これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、上記のような地域公共交通計画の「本体」に位置付ける事項以外については、計画の「別紙」として提出することとなりました。別紙についても、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の手続等を経る必要があります。

（出典：国土交通省HP地域公共交通計画等・共同経営計画の作成の手引きについて ）

その中では、地域公共交通全体の定量的な目標・効果とその評価手法を整理することが求められている。特に、地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額などの目標・効果は、補助事業を活用する場合には、必ず全ての計画において設定しなければならないとされている。

Step 4 地域公共交通全体の定量的な目標・効果とその評価手法を整理しましょう

地域が自らの目指す方向性に合わせて、具体的な数値指標・目標値を設定します。加えて、各数値指標の評価方法についても記載してください。なお、「標準指標」である地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額などの目標・効果は、特に補助事業を活用する場合には、**必ず全ての計画において設定**してください。

| 目標 | 数値指標 | データ取得方法 | 現況値(R元年度) | 目標値(R6年度) |
|------------------------|----------------|------------------------|------------|------------|
| 交通事業者との連携強化による路線の維持・改善 | 市内路線バスの年間利用者数 | バス事業者保有の乗降データにより毎年計測 | 50,000千人/年 | 55,000千人/年 |
| | 青系統の年間利用者数 | | 2,000千人/年 | 2,100千人/年 |
| 市民の外出機会の創出 | 市民における路線バスの利用率 | 市民意識調査により毎年計測 | 40% | 45% |
| 地域全体で支える持続可能な公共交通 | 公共交通に係る市の財政負担額 | 普通会計決算より毎年整理 | 3,700万円/年 | 3,800万円/年 |
| | 市内路線バスの収支差 | 事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測 | ▲4,500万円/年 | ▲4,000万円/年 |

Check! 数値指標・目標値
地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定してください。

Check! 個別系統の目標
基本的に、個別の補助系統に関する目標・評価手法等は別紙に記載してください。ただし、特に重要な系統については、個別の補助系統に関する目標を本体に記載しても構いません。

Check! 単位について
利用者1人当たり又は住民1人当たりでも差し支えありません。

Check! 収支について
収支については、収支率でも差し支えありません。

Check! データ取得手法
具体的なデータ取得方法について記載してください。

(出典：国土交通省HP地域公共交通計画等・共同経営計画の作成の手引きについて)

また、その目標については、計画全体だけでなく、運行系統ごとに定める必要がある。

運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標の設定について

Step 1 「計画全体の目標」と「運行系統ごとの目標」の違いを理解しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と、別紙に記載する「運行系統ごとの目標」の違いについて理解しましょう。

<例：年間利用者数を設定する場合>

地域公共交通計画本体で目標設定

年間利用者数

水色 赤 (幹線補助) 橙 青 (フィーダー補助) 黄緑

別紙(幹線補助)で目標設定 別紙(フィーダー補助)でそれぞれ目標設定

Check! 計画全体の目標設定においては、必ずしも圏域内全ての交通機関や系統を網羅しなくても構いませんが、地域全体の公共交通のマスタープランという性格に鑑み、なるべく広い視点から目標設定を行うようにしてください。

Check! 補助系統が地域公共交通計画の中で特に重要な位置付けを占める場合等、個別の補助系統に限定した数値指標を計画本体で設定しても構いませんが、なるべく地域全体を俯瞰した数値指標も設定するようにしてください。

(出典：国土交通省HP地域公共交通計画等・共同経営計画の作成の手引きについて)

そのため、今後は運行補助のあり方と今後の目標について運行系統ごとに整理を行い、市の負担額軽減に努めることが望ましい。

しかし、確かに運行補助にかかる市の負担額軽減は喫緊の課題であるものの、運行補助は市民の日常生活に必要な交通手段の確保を図るだけでなく、後述のとおり様々な効果をもたらすものと考えられる。そのため、財政支出の多寡のみをもって安易に補助の継続の可否を判断すべきではない。

路線への運行補助のあり方について検討を行う際は、市全体にとってどのような効果をもたらすのかについての観点から分析を行うことが望ましい。

この点、例えば以下の3つの観点から運行補助の効果を多角的に分析することが考えられる。

- ① 地域公共交通のクロスセクター効果
- ② 二酸化炭素排出量削減効果
- ③ 渋滞緩和効果

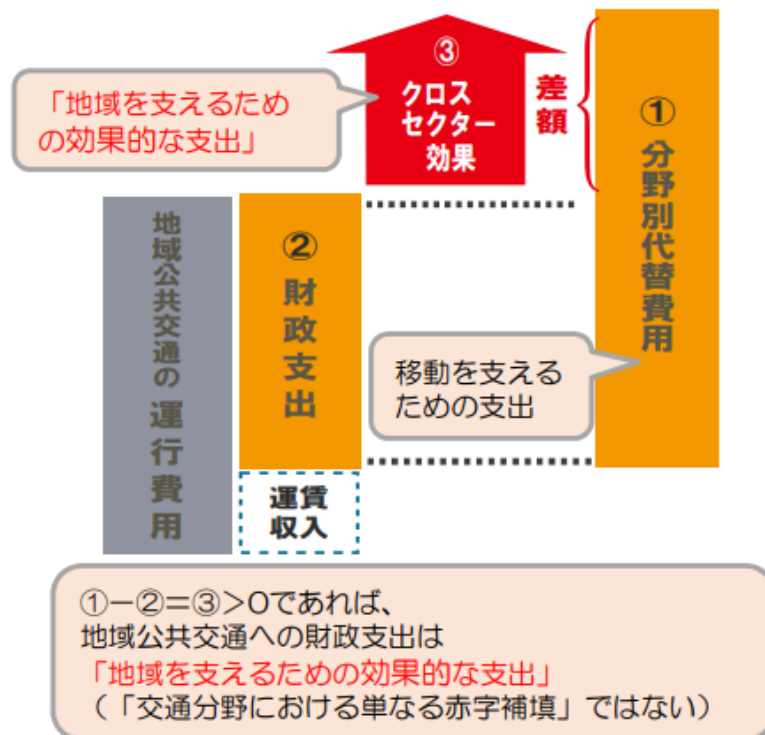
以下、順に説明する。

① 地域公共交通のクロスセクター効果について

地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果をいう。

クロスセクター効果のイメージ

地域公共交通のクロスセクター効果のイメージ・事例



（出典：国土交通省（参考）クロスセクター効果の算出ガイドライン）

このクロスセクター効果は、「地域公共交通の運行に対して行政が負担している財政支出」と「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別代替費用」というコスト同士を比較するものである。そして、「地域公共交通の運行に対して行政が負担している財政支出」よりも「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別代替費用」

が上回るのであれば、財政支出は地域を支えるための効果的な支出であると説明できる。

なお、「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別代替費用」とは、例えばスクールバスや病院送迎バスなどの施策実施費用であり、国土交通省近畿運輸局からは以下のような行政負担項目が例示されている。

地域公共交通廃止の場合に追加的に必要となる主な行政負担項目の例

| 分 野 | 地域公共交通が廃止された場合に必要となる行政負担項目 | 内 容 |
|------|----------------------------|---|
| 医 療 | 病院送迎貸切バスの運行 | 医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。 |
| | 通院のためのタクシー券配布 | 医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。 |
| | 医師による往診 | 医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。 |
| | 医療費の増加 | 地域公共交通利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。 |
| 商 業 | 買物バスの運行 | 買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。 |
| | 買物のためのタクシー券配布 | 買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。 |
| | 移動販売の実施 | 買物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。 |
| 交通安全 | 高齢者ドライバーのさらなる安全教育 | 自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。 |
| 教 育 | 貸切スクールバスの運行 | 通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。 |
| | 通学のためのタクシー券配布 | 通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。 |
| 定住促進 | 事業所近くでの居住による人口流出対策 | 地域外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから地域外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。 |
| | さらなる定住支援事業 | 地域公共交通がないということで地域外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。 |
| | マイカー購入補助 | 日常生活での移動手段がなくなるために地域外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。 |
| 観 光 | 観光地送迎貸切バスの運行 | 観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎バスを運行する。 |
| | 観光地送迎のためのタクシー券配布 | 観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光のためのタクシー券の配布を行う。 |

(出典：国土交通省近畿運輸局「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」より抜粋)

また、「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和5年総務省・国土交通省告示第2号）」によれば、地域公共交通の諸

問題を検討する際は、クロスセクター効果も踏まえながら総合的に判断すべきとされている。

「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」（一部抜粋）

四 再構築方針の作成に関する基本的な事項

1 再構築協議会に関する事項

(6)再構築協議会における協議

（中略）また、区間のあり方についての議論に当たっては、旅客数や収支だけで判断するのではなく、地域公共交通の利用者や地域に与える影響等を十分に考慮して、地域公共交通がもたらすクロスセクター効果も踏まえながら総合的に判断すべきである。

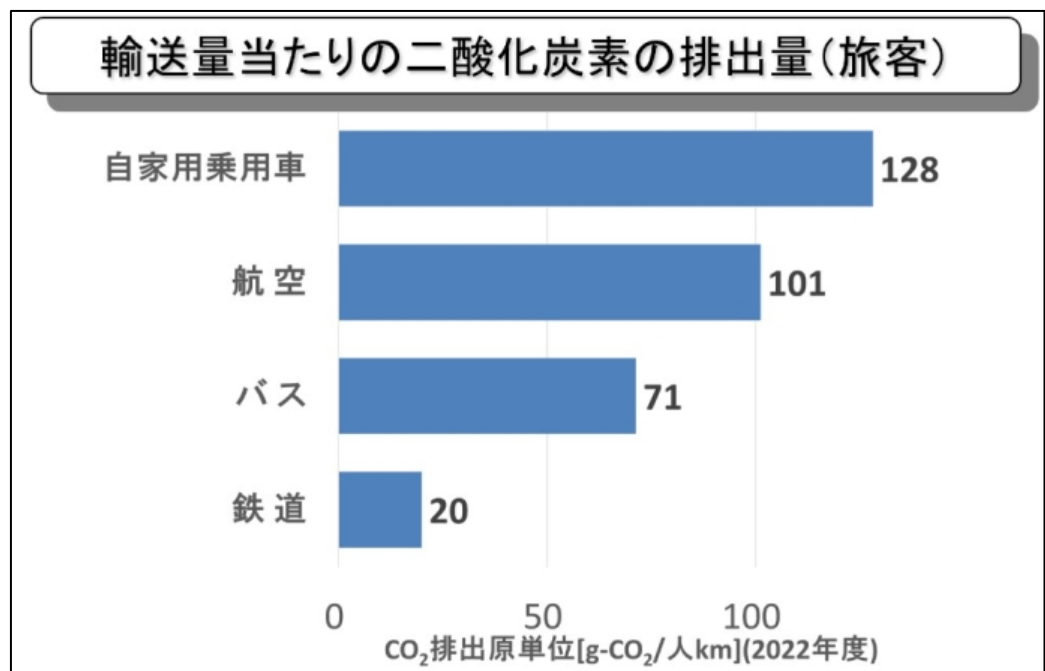
このように、地域公共交通のクロスセクター効果を定量的に提示することで、支援の必要性をより可視化することができるものと考えられている。

② 二酸化炭素排出量削減効果について

バスや電車といった公共交通機関の利用は、車で移動するよりも1人あたりの二酸化炭素排出量が少ないといわれている。

実際、国土交通省の試算では、交通手段別の二酸化炭素排出量は、以下のようにっており、自家用乗用車が128g、バスが71gとなっている。

二酸化炭素排出量比較



(出典：国土交通省HP運輸部門における二酸化炭素排出量)

つまり、二酸化炭素排出量削減の観点からは、自家用乗用車よりも路線バスの利用が望ましい。

市は、2020（令和2）年2月にゼロカーボンシティを目指すことを表明し、今まで以上に地球温暖化対策を推進していく方針である。

令和5年に公表された岡崎市地球温暖化対策実行計画では、温室効果ガス排出量の削減目標を2030年度までに2013年度比で50%削減としている。

岡崎市の運輸部門における二酸化炭素排出量は基準年度（2013年度）に比べて5%の減少となっているが、2030年度での50%削減目標のためには、なお一層の削減努力が必要となる。

温室効果ガス排出量 部門別内訳

| 部門 | 【基準年度】 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 【現況】 2019 | 基準年度 比 |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------|
| | 千t-CO ₂ | 千t-CO ₂ | 千t-CO ₂ | 千t-CO ₂ | 千t-CO ₂ | 千t-CO ₂ | 千t-CO ₂ | % |
| エネルギー 起源 CO ₂ | 産業 | 914 | 913 | 879 | 915 | 864 | 916 | -3.1% |
| | 民生家庭 | 577 | 561 | 524 | 515 | 538 | 505 | -14.4% |
| | 民生業務 | 580 | 549 | 520 | 457 | 459 | 466 | -22.8% |
| | 運輸 | 659 | 639 | 663 | 662 | 641 | 628 | -5.0% |
| | 小計 | 2,730 | 2,662 | 2,586 | 2,549 | 2,502 | 2,515 | -10.1% |
| 非エネルギー 起源 CO ₂ (廃棄物) | 62 | 73 | 63 | 68 | 77 | 65 | 67 | 8.1% |
| その他ガス | 40 | 42 | 42 | 45 | 47 | 46 | 41 | 2.5% |
| 合計 | 2,832 | 2,777 | 2,691 | 2,662 | 2,626 | 2,626 | 2,562 | -9.5% |

（出典：岡崎市地球温暖化対策実行計画（区域施策編））

そこで、同計画においては、公共交通機関の利便性を向上し、移動手段の確保を図ることで、自動車による二酸化炭素排出量の削減を目指している。



（出典：岡崎市地球温暖化対策実行計画（区域施策編））

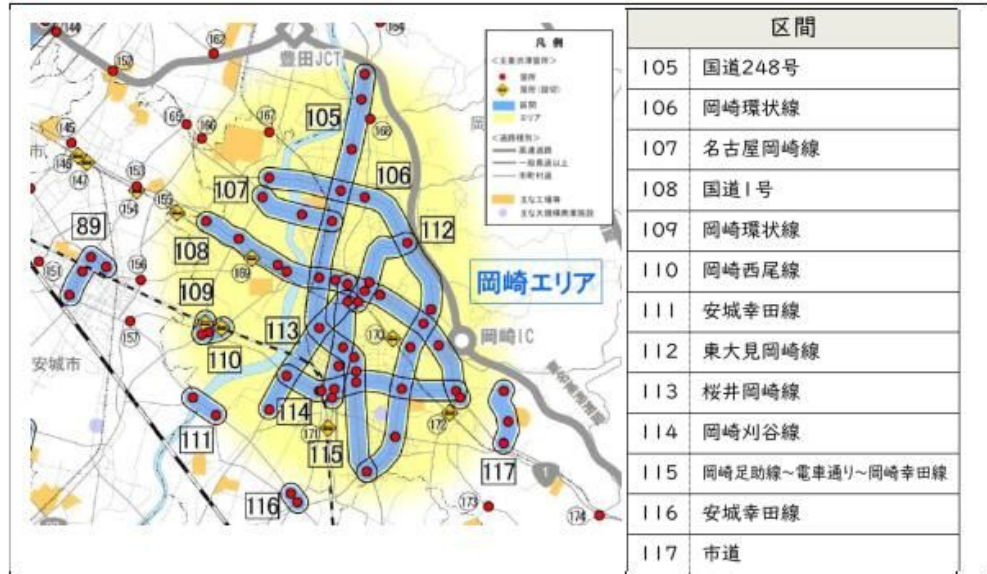
以上から、運行補助の効果を二酸化炭素排出量削減効果として提示することも考えられる。

③ 渋滞緩和効果について

市の中心部における渋滞緩和への効果からも説明ができるものと考えられる。令和3年3月時点で、岡崎市内の主要渋滞区間は13区間となっている。

岡崎市内の主要渋滞区間

岡崎市内の主要渋滞区間などは市内全域で13区間存在しています。



(出典：岡崎市地域公共交通計画)

また、国土交通省の公表資料によると、平成27年度には市内の国道1号線における市場町交差点付近～美合町西交差点の区間で渋滞損失時間(※)が国道1号線の区間内でワースト5位となったことがある。

直轄国道の交通状況ランキング(平成27年)

| 順位 | 渋滞損失時間 ^{※3} | 都道府県 | 市区町村 | 区間名 | 延長(km) |
|----|----------------------|------|------|------------------|--------|
| 1 | 169 | 静岡県 | 沼津市 | 江原公園交差点～西椎路交差点 | 3.7 |
| 2 | 130 | 三重県 | 四日市市 | 中部交差点～日永五南交差点 | 3.7 |
| 3 | 99 | 神奈川県 | 横浜市 | 汲沢～原宿交差点 | 1.7 |
| 4 | 99 | 大阪府 | 枚方市 | 天の川交差点～中振交差点 | 2.7 |
| 5 | 96 | 愛知県 | 岡崎市 | 市場町交差点付近～美合町西交差点 | 3.8 |

(出典：国土交通省HP渋滞ワーストランキング)

この渋滞の原因の一つとして、岡崎市の自家用乗用車保有台数が平均よりも高いことが挙げられる。

一般財団法人自動車検査登録情報協会の公表資料によると、令和5年度における1世帯当たり自家用乗用車台数の全国平均は1.025台である。一方、岡崎市の1世帯当たり自家用乗用車台数は1.424台であり、自家用車保有台数上位200都市のうち55位となっている。

岡崎市の自家用乗用車の普及状況（令和5年度）

| | 世帯数 | 自家用乗用車 保有台数 | 1世帯当たり 台数 |
|------|------------|----------------|--------------|
| 全国平均 | 60,266,318 | 38,680,150 | 1.025 |
| 岡崎市 | 167,955 | 239,217 | 1.424 |

（出典：一般財団法人自動車検査登録情報協会「都市別の自家用乗用車の普及状況」を基に監査人作成）

すなわち、運行補助は自家用乗用車保有台数の抑制につながり、ひいては渋滞緩和の効果があることが期待される。

以上から、運行補助の効果を渋滞緩和効果として提示することも考えられる。

9 （事業No. 22）交通政策推進業務

C+Walk の貸し出し

○対象所属 総合政策部 地域創生課

(1) 事業の概要

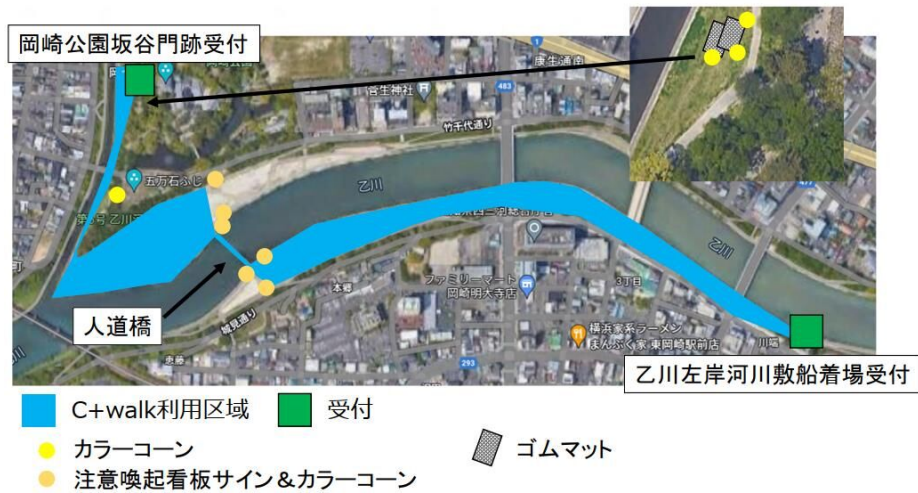
市は、次世代モビリティ「C+walk」を活用している。「C+walk」はトヨタ自動車株式会社が製作した次世代モビリティであり、立ったまま使用する「C+walk T」は施設内の移動や歩行負担の軽減、公園や施設内を巡るアクティビティツアーといった活用が想定されている。



（出典：岡崎市報道発表資料「次世代モビリティ「C+walk（シーウォーク）」の貸出を開始します。」、最終更新日：令和6年3月8日）

市は令和5年4月29日から令和6年3月31日まで乙川左岸河川敷船着場及び坂下門（桜まつり等で潜水橋を渡ることが困難な時期は潜水橋）の2箇所で「C+walk（シーウォーク）」の貸出を実施しており、1乗車（30分間）300円で利用可能である。

乙川左岸河川敷船着場⇔坂下門の「C+walk」利用区域



（出典：岡崎市報道発表資料「次世代モビリティ「C+walk（シーウォーク）」の貸出を開始します。」、最終更新日：令和5年5月2日）

乙川左岸河川敷船着場⇔潜水橋の「C+walk」利用区域



（出典：岡崎市報道発表資料「次世代モビリティ「C+walk（シーウォーク）」の貸出を開始します。」、最終更新日：令和6年3月8日）

当事業の市負担額は、次世代モビリティ活用業務仕様書（以下、仕様書）において以下のとおり定められている。

「受託者は、請求時に次式に従い、業務に要した経費、予定収入額と実績収入額との差額により精算した額を書面により請求するものとする。

業務委託価格（税込み）＋{予定収入額（税込み）－実績収入額（税込み）}

各項目の金額は以下のとおりであった。

| 業務委託価格 | 予定収入額 | 実績収入額 | 市負担額合計 |
|------------|----------|---------|------------|
| 3,633,855円 | 261,000円 | 42,900円 | 3,851,955円 |

また、市は仕様書の中で『次世代モビリティ「C+walk」を活用し、乙川河川緑地における公共交通アクセスの促進と付近の交通渋滞緩和を図るとともに、今後のまちづくりへの活用を視野に利用実態等を把握すること』を目的としている。当次世代モビリティ活用業務の受託者は仕様書において、以下のとおり利用実績の報告が求められている。

- ・当該月の予約実績、利用実績及び料金収入等の実績
- ・その他、委託者が必要と認める事項

(2) 「C+walk」の利用実態等の把握方法について【意見】

ア 検出事項

市は当事業において「C+walk」を貸し出した結果として、「今後のまちづくりへの活用を視野に利用実態等を把握すること」を目的としているが、仕様書上で報告が求められているのは予約実績、利用実績及び料金収入等の実績のみであり、事業の目的に整合した効果の測定を実施していない。

イ 意見

市は『次世代モビリティ「C+walk」』を活用し、乙川河川緑地における公共交通アクセスの促進と付近の交通渋滞緩和を図るとともに、今後のまちづくりへの活用を視野に利用実態等を把握する』という事業の目的に整合した効果の測定を実施する必要がある。特に、市としては以下のとおり「まちづくり」を定義しているため、「C+walk」をまちづくりに活用することの可否を判断するために必要となる情報を明確にした上で、その情報を得るための効果の測定を実施する必要がある。

岡崎市の交通×まちづくり



(出典：岡崎市の交通×まちづくりー共創により、一歩先の暮らしを体現ー、岡崎市総合政策部地域創生課 大森 裕美)

例として「C+walk」利用者の満足度や今後改善すべき事項等を把握するためにアンケートを実施し、アンケート結果を基に今後のまちづくりへの活用可否を検討する等、事業の目的に整合した効果の測定を実施することが望ましい。

10 （事業No. 31） 交通政策推進業務

六ツ美中部地区および矢作地域デマンド運行

○対象所属 総合政策部 地域創生課

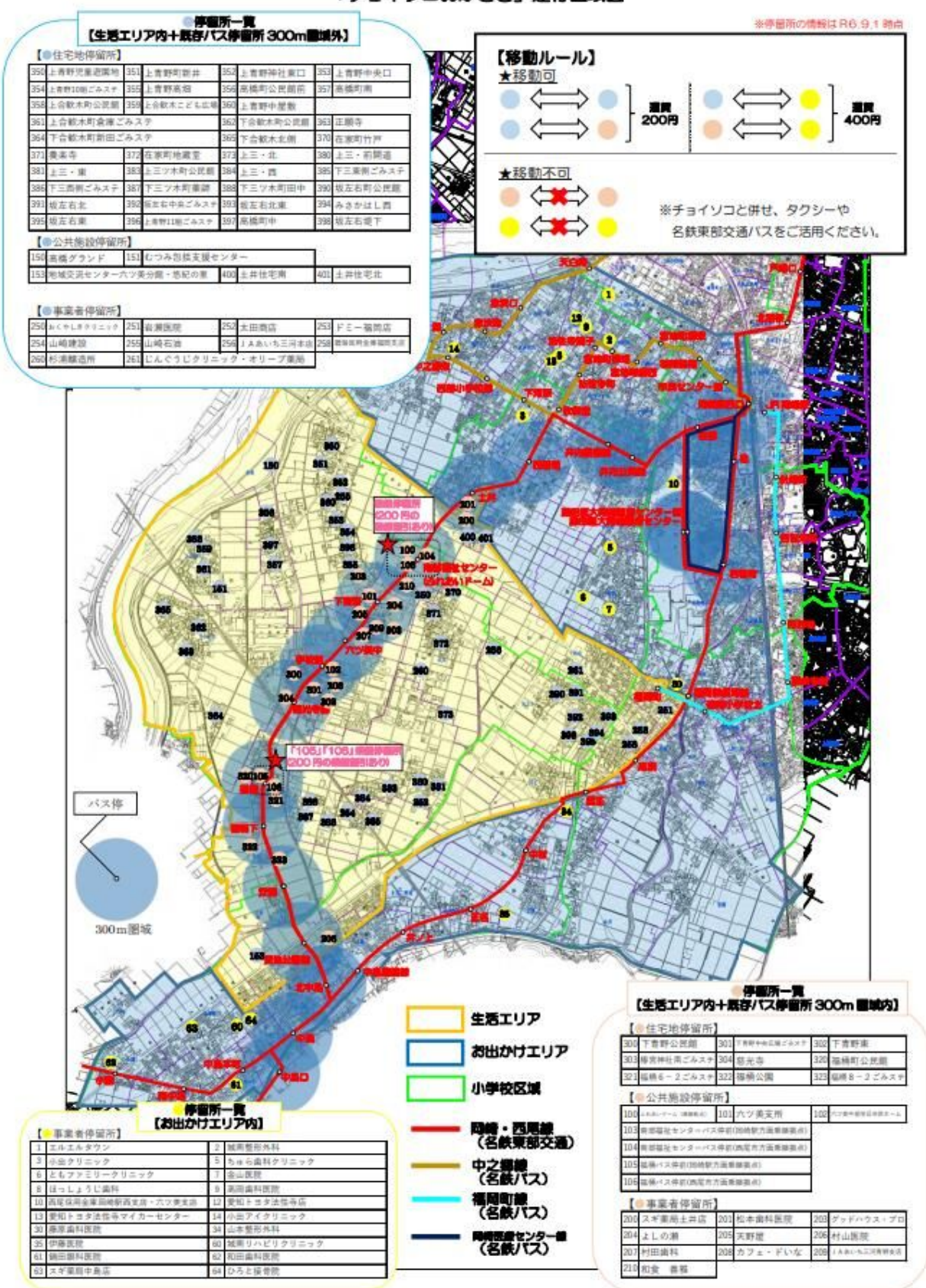
(1) 事業の概要

市は、六ツ美中部学区エリアにおいて乗り合い送迎バス「チョイソコおかざき」を運行している。生活エリアは1回200円、お出かけエリアは1回400円で利用可能である。六ツ美中部地区エリアは民間の路線バスである名鉄東部交通岡崎・西尾線が南北に縦断して運行しているが、岡崎市地域公共交通計画に規定する鉄道、バスの徒歩圏（鉄道駅800m、またはバス停300m圏内）に属する地域が少なく、学区内の多くは交通が不便な地域となっている。また、学区内には病院やスーパー等が少なく、日常生活を送るには学区外への外出が不可欠な地域である。そのため、「チョイソコおかざき」を運行することにより六ツ美中部地区エリアに住む市民の「日常生活の移動手段の確保」及び「お出かけ機会の創出による健康増進」が可能となる。



（出典：おかざきPHOTOニュース「乗り合い送迎サービス『チョイソコおかざき』実証運行開始！」）

「チョイソコおかざき」運行区域図



(出典:「チョイソコおかざき」運行区域図)

六ツ美中部学区エリアでは「チョイソコおかざき」の他に民間の路線バスである名鉄東部交通岡崎・西尾線が運行されており、「チョイソコおかざき」を普及させる一方で、名鉄東部交通岡崎・西尾線の運行を維持する必要がある。市は市民の日常生活に必要な交通手段を確保するため、赤字路線に対して岡崎市バス運行対策費補助金を交付しており、名鉄東部交通岡崎・西尾線の各年度の補助金額は以下のとおりである。

名鉄東部交通岡崎・西尾線の岡崎市バス運行対策費補助金額

| 年度 | 金額 |
|------------------------|-------------|
| 令和２年度（令和元年10月～ 令和2年9月） | 8,433,700円 |
| 令和３年度（令和２年10月～ 令和3年9月） | 13,275,000円 |
| 令和４年度（令和３年10月～ 令和4年9月） | 12,414,000円 |
| 令和５年度（令和４年10月～ 令和5年9月） | 9,088,000円 |

（出典：「各バス事業の事業内容、路線ごとの利用実績及び委託金額・補助金額」を基に監査人作成）

「チョイソコおかざき」だけでなく路線バスの利用を促進して名鉄東部交通岡崎・西尾線の岡崎市バス運行対策費補助金額の縮小を図るため、市は「チョイソコおかざき」の停留所と名鉄東部交通岡崎・西尾線の路線バス停留所が隣接する場所で乗継を行った場合に割引される、乗継割引を導入している。「チョイソコおかざき」の停留所である「ふれあいドーム」、「南部福祉センターバス停前」、「福桶バス停前」と、名鉄東部交通岡崎・西尾線の路線バス停留所である「南部福祉センター」、「福桶」の間で乗継をすると200円割引される。

(2) 乗継割引の利用実績について【意見】

ア 検出事項

市は「チョイソコおかざき」と路線バスの名鉄東部交通岡崎・西尾線の間で乗継割引を導入することで、「チョイソコおかざき」だけでなく路線バスの利用促進を図っているが、「チョイソコおかざき」の運行を開始した令和2年10月から令和6年3月までの延べ利用者数は6,468人であるのに対して、乗継割引の利用実績は92件にとどまっている。

チョイソコおかざき⇄名鉄東部交通岡崎・西尾線

乗継割引の利用実績

| 年度 | 利用件数 | 延べ利用者数 |
|---------------|------|--------|
| 令和2年度（10月～3月） | 0件 | 724人 |
| 令和3年度（4月～3月） | 20件 | 1,609人 |
| 令和4年度（4月～3月） | 51件 | 1,722人 |
| 令和5年度（4月～3月） | 21件 | 2,413人 |
| 合計 | 92件 | 6,468人 |

（出典：『「チョイソコおかざき」実証運行報告書を基に監査人作成）

乗継で名鉄東部交通岡崎・西尾線を利用する人数が増加した場合、運賃収入の増加が見込まれる。例えば「チョイソコおかざき」に乗車して「南部福祉センターバス停前」で下車し、名鉄東部交通岡崎・西尾線の停留所である「南部福祉センター」で路線バスに乗り継いでJR岡崎駅（西口）まで乗車した場合、名鉄東部交通岡崎・西尾線では1乗車あたり230円の運賃収入がある。

その他、「チョイソコおかざき」との乗継が可能な停留所の主な乗車料金は以下のとおりである。

名鉄東部交通岡崎・西尾線の主な乗車区間及び運賃

| 乗車区間 | 運賃 |
|--------------------|------|
| 南部福祉センター⇄JR岡崎駅（西口） | 230円 |
| 南部福祉センター⇄西尾駅 | 490円 |
| 福桶⇄JR岡崎駅（西口） | 300円 |
| 福桶⇄西尾駅 | 380円 |

（出典：名鉄東部交通株式会社ホームページを基に監査人作成、最終閲覧日：2024年11月15日）

乗継割引の周知のため、「チョイソコおかざき」のパンフレットや市ホームページ、チョイソコ通信等に情報を掲載しているが、乗継割引の利用促進につながっていない状況である。

イ 意見

市は「チョイソコおかざき」と路線バスの名鉄東部交通岡崎・西尾線の間で乗継割引を導入することで、「チョイソコおかざき」だけでなく路線バスの利用を促進し、名鉄東部交通岡崎・西尾線の岡崎市バス運行対策費補助金額の縮小を図っている。

赤字路線である名鉄東部交通岡崎・西尾線の補助金を継続的に交付している状況を鑑みて、乗継割引の利用を積極的に促進して路線バスの利用促進を図ることにより、岡崎市バス運行対策費補助金額の縮小に努めることが望ましい。

11 （事業No. 37）道路整備業務

道路（歩道）整備

○対象所属 土木建設部 道路維持課

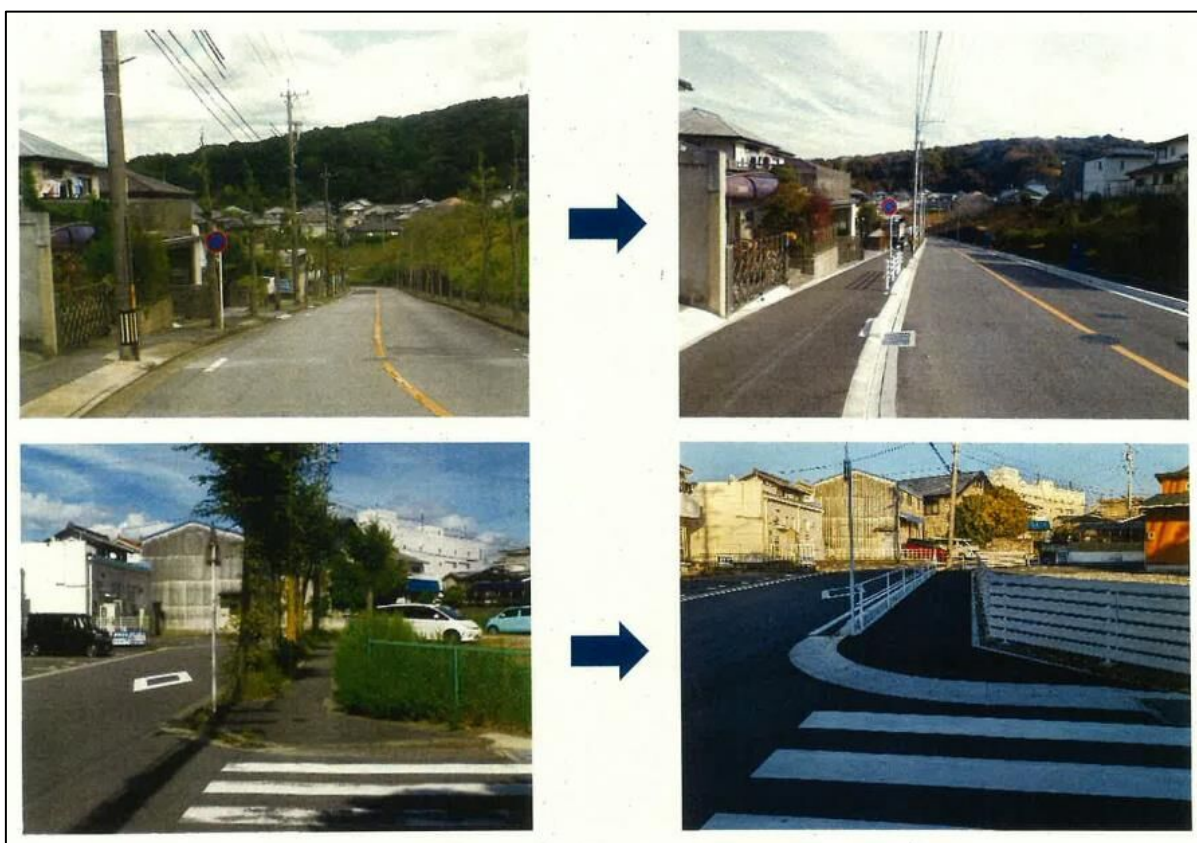
(1) 事業の概要

市は、既存市街地において増加する高齢者や子育て世代など、全ての市民が安全に街歩きを楽しむことができ、安心して暮らせる環境の確保を目的とし、令和元年度において令和2年度から令和6年度の5カ年における整備計画路線の選定を行い、整備を行っている。

令和元年度に選定され、令和5年度に整備された路線は以下のとおりとなっている。

| 路線名 | 選定理由 | 選定過程 |
|------------------|---|----------|
| 滝団地2号線 | <ul style="list-style-type: none"> ・歩道幅員2.0m未満 ・近隣に幼稚園あり ・車道との段差あり | 町内会からの要望 |
| 羽根小学校西ほか2路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・歩道幅員2.0m未満 ・通学路 ・車道との段差あり | 町内会からの要望 |
| 若松線 | <ul style="list-style-type: none"> ・近隣に大型商業施設あり ・車道との段差あり ・自転車利用の主路線 | 行政判断 |
| 藤川団地線 | <ul style="list-style-type: none"> ・歩道幅員2.0m未満 ・近隣に保育園、郵便局あり ・車道との段差あり | 町内会からの要望 |
| 美合新町2号線 ほか1路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・歩道幅員2.0m未満 ・名鉄美合駅への主要路線 ・車道との段差あり | 行政判断 |

歩道の整備状況（写真左：整備前、写真右：整備後）



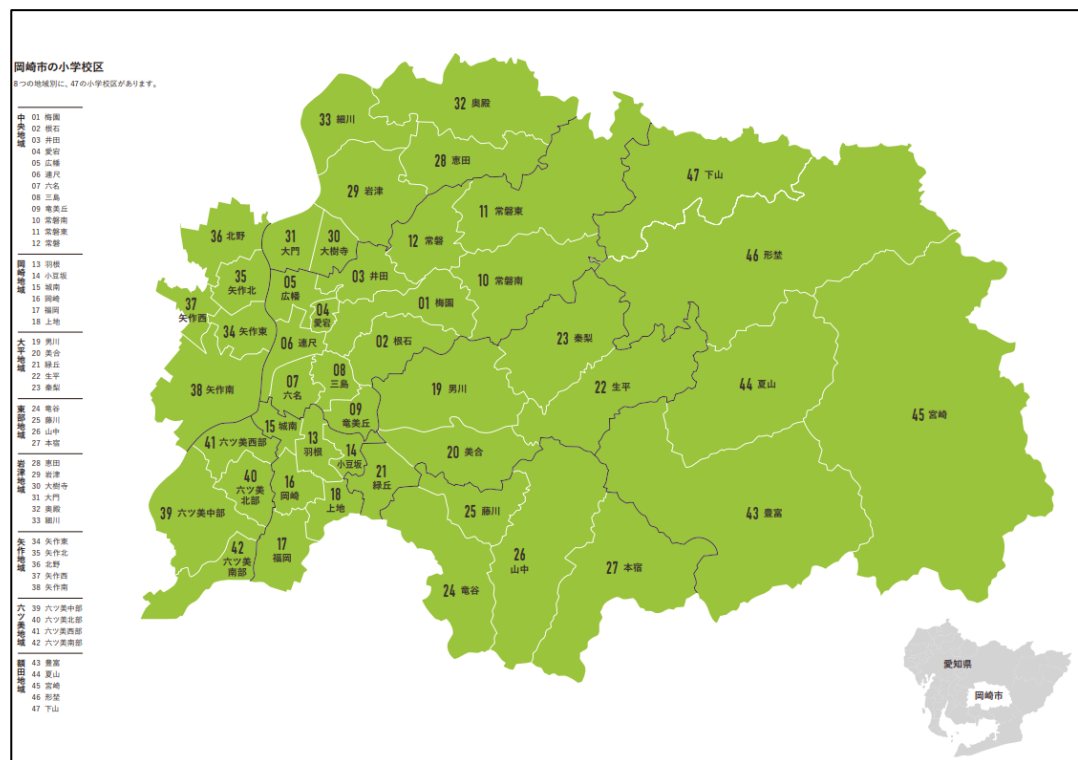
（出典：道路維持課提出資料）

(2) 各町内会からの要望書の提出について【意見】

ア 検出事項

市は、整備対象道路の選定において、行政判断のほか町内会からの要望があった路線を対象として検討を行っている。これについて、直近3年分の学区ごとの町内会からの道路整備に関する要望書の提出状況は以下の表のとおりである。なお、記載の数値は要望書を提出した町内会の数であり、実際の要望数ではない。例えば、梅園学区では町内会数が31あるが、そのうち令和4年度においては2つの町内会から要望書が提出されたことを表す。また、学区名の横に※が付いている学区は市と町内会代表者による対面型の意見交換会が開催されており、意見交換会の場で町内会からの要望を直接受け付けている。

岡崎市の小学校区マップ



(出典：市ホームページ)

要望書を提出した町内会数

| 学区 | 町内 会数 (a) | 令和4 年度 | 令和5 年度 | 令和6 年度 | 3年 平均 (b) | 提出 割合 (b) / (a) |
|--------|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------------|-----------------------|
| 1 梅園 | 31 | 2 | 1 | 0 | 1.2 | 4.0% |
| 2 根石 | 18 | 0 | 1 | 0 | 0.4 | 2.3% |
| 3 井田 | 21 | 1 | 1 | 0 | 0.8 | 3.9% |
| 4 愛宕 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0% |
| 5 広幡 | 24 | 0 | 2 | 0 | 0.8 | 3.4% |
| 6 連尺 | 22 | 1 | 0 | 0 | 0.4 | 1.9% |
| 7 六名 | 24 | 1 | 2 | 2 | 2.0 | 8.6% |
| 8 三島 | 22 | 1 | 3 | 0 | 1.6 | 7.5% |
| 9 竜美丘 | 8 | 1 | 1 | 0 | 0.8 | 10.3% |
| 10 常磐南 | 5 | 0 | 0 | 3 | 1.2 | 24.8% |
| 11 常磐東 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0% |
| 12 常磐 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0.8 | 41.4% |
| 13 羽根 | 27 | 2 | 1 | 1 | 1.6 | 6.1% |
| 14 小豆坂 | 7 | 0 | 2 | 0 | 0.8 | 11.8% |
| 15 城南 | 18 | 1 | 3 | 1 | 2.0 | 11.5% |
| 16 岡崎 | 19 | 1 | 1 | 1 | 1.2 | 6.5% |
| 17 福岡 | 13 | 4 | 4 | 7 | 6.2 | 47.7% |
| 18 上地 | 9 | 1 | 1 | 0 | 0.8 | 9.2% |
| 19 男川 | 9 | 3 | 5 | 3 | 4.5 | 50.6% |

| | | | | | | | |
|-------------------|------------|-----|----|-----|----|-------|--------|
| 20 | 美合 | 7 | 1 | 1 | 0 | 0.8 | 11.8% |
| 21 | 緑丘 | 14 | 2 | 0 | 0 | 0.8 | 5.9% |
| 22 | 生平 | 7 | 2 | 0 | 0 | 0.8 | 11.8% |
| 23 | 秦梨 | 4 | 1 | 1 | 0 | 0.8 | 20.7% |
| 24 | 竜谷※ | 3 | 2 | 1 | 1 | 1.6 | 55.2% |
| 25 | 藤川※ | 7 | 2 | 1 | 3 | 2.4 | 35.5% |
| 26 | 山中※ | 6 | 6 | 5 | 6 | 7.0 | 117.2% |
| 27 | 本宿※ | 10 | 5 | 7 | 7 | 7.8 | 78.6% |
| 28 | 恵田 | 4 | 2 | 1 | 2 | 2.0 | 51.7% |
| 29 | 岩津 | 9 | 2 | 3 | 0 | 2.0 | 23.0% |
| 30 | 大樹寺 | 20 | 3 | 0 | 0 | 1.2 | 6.2% |
| 31 | 大門 | 12 | 3 | 2 | 4 | 3.7 | 31.0% |
| 32 | 奥殿 | 9 | 2 | 0 | 1 | 1.2 | 13.8% |
| 33 | 細川 | 8 | 1 | 3 | 2 | 2.4 | 31.0% |
| 34 | 矢作東 | 7 | 1 | 0 | 2 | 1.2 | 17.7% |
| 35 | 矢作北 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0.4 | 6.9% |
| 36 | 北野 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0% |
| 37 | 矢作西 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0.4 | 20.7% |
| 38 | 矢作南 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0.0% |
| 39 | 六ツ美 中部※ | 11 | 11 | 11 | 11 | 13.6 | 124.1% |
| 40 | 六ツ美 北部※ | 7 | 3 | 3 | 3 | 3.7 | 53.2% |
| 41 | 六ツ美 西部 | 12 | 3 | 2 | 1 | 2.4 | 20.7% |
| 42 | 六ツ美 南部※ | 15 | 7 | 9 | 10 | 10.7 | 71.7% |
| 43 | 豊富※ | 15 | 6 | 8 | 6 | 8.2 | 55.2% |
| 44 | 夏山※ | 5 | 2 | 1 | 0 | 1.2 | 24.8% |
| 45 | 宮崎※ | 9 | 6 | 5 | 5 | 6.6 | 73.6% |
| 46 | 形埜※ | 17 | 2 | 5 | 3 | 4.1 | 24.3% |
| 47 | 下山※ | 7 | 1 | 3 | 1 | 2.0 | 29.6% |
| 全学区合計 | | 557 | 98 | 101 | 86 | 117.9 | 21.2% |
| 内、意見交換会 開催学区合計 | | 112 | 53 | 59 | 56 | 69.5 | 62.1% |

※：令和6年度は令和5年8月末時点までの集計であり、令和4年度～令和6年度の3年平均は総月数29か月により算出している。

（出典：市提出資料を基に監査人が作成）

表のとおり、全学区の平均要望書提出割合は21.2%であるのに対し、対面型の意見交換会が開催されている学区の平均要望書提出割合は62.1%と高くなっている。対面型による意見交換会の開催により、当該エリアの住民は市側に要望を伝達する機会を得ており、市としても整備を検討すべき対象路線を的確に把握することができると考えられる。

なお、意見交換会については全ての学区で行うことがルール化されているわけではなく、過去からの慣例により継続的に開催されているとのことである。

イ 意見

市は、整備路線について行政判断及び町内会からの要望に応じて対象路線の選定を行っている。しかし、上述の学区別の要望書の提出割合からも把握できるように、対面型の意見交換会が開催されていない学区については、要望書の提出割合が相対的に低く、住民からの整備要望があるにも関わらず、市へ要望の声が届いていない可能性がある。市としても事業の目的を効果的に達成するという観点から、市民からの要望を整備の対象路線の選定に反映させることは重要な視点である。

したがって、対面型の意見交換会が開催されていない学区については、対面型の意見交換会の開催を検討する等、市から能動的に町内会の代表者へ意見徴収を行うことで住民の要望を拾い上げる努力をすることが望ましい。

(3) 幼稚園及び保育園に対するヒアリングについて【意見】

ア 検出事項

市は、整備路線の選定における行政判断の1つの材料として、毎年市立小中学校計67校に対し、市教育委員会を介して通学路に対する整備要望があるかどうかのヒアリングを実施している。一方で市内にある愛知教育大学附属岡崎小学校（以下、「附属小学校」という。）、県立聾学校1校及び盲学校1校（以下、「県立学校」という。）については市の所轄外であることから、ヒアリングは実施していない。

また、市内の幼稚園及び保育園（計62園）が散歩時に使用する歩道については、令和元年度に大津市で発生した園児死亡事故を機に、保育課にて一斉安全点検を行ったのみでそれ以降は実施されていない。また、市立小中学校に実施しているように定期的にヒアリングを実施するというようなルールも定められていない。

イ 意見

市は、市内にある附属小学校及び県立学校について通学路に対する整備要望に関するヒアリングを実施していない。この点、附属小学校及び県立学校については、市外から通学し、周辺環境に慣れていない生徒も多く在籍しているものと考えられる。また、県立学校についてはバリアフリーの観点をより重視する必要がある。

また、幼稚園及び保育園については、前回の一斉安全点検から5年経過しており、歩道の安全状況も変化している可能性もある。

したがって、市内にある附属小学校及び県立学校、幼稚園及び保育園に対しても市立小中学校と同様、安全に街歩きができるよう管轄する関係部署に聞取りを行うなど、市に通学及び通園する全ての学生及び園児の安全な生活が確保できるよう、整備路線の選定の際に参考にすることが望ましい。

以上