

1. 概要

この計画は、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段として、地域公共交通の確保・維持・改善に関する事業について定める。国はその事業に対して支援をするものである。

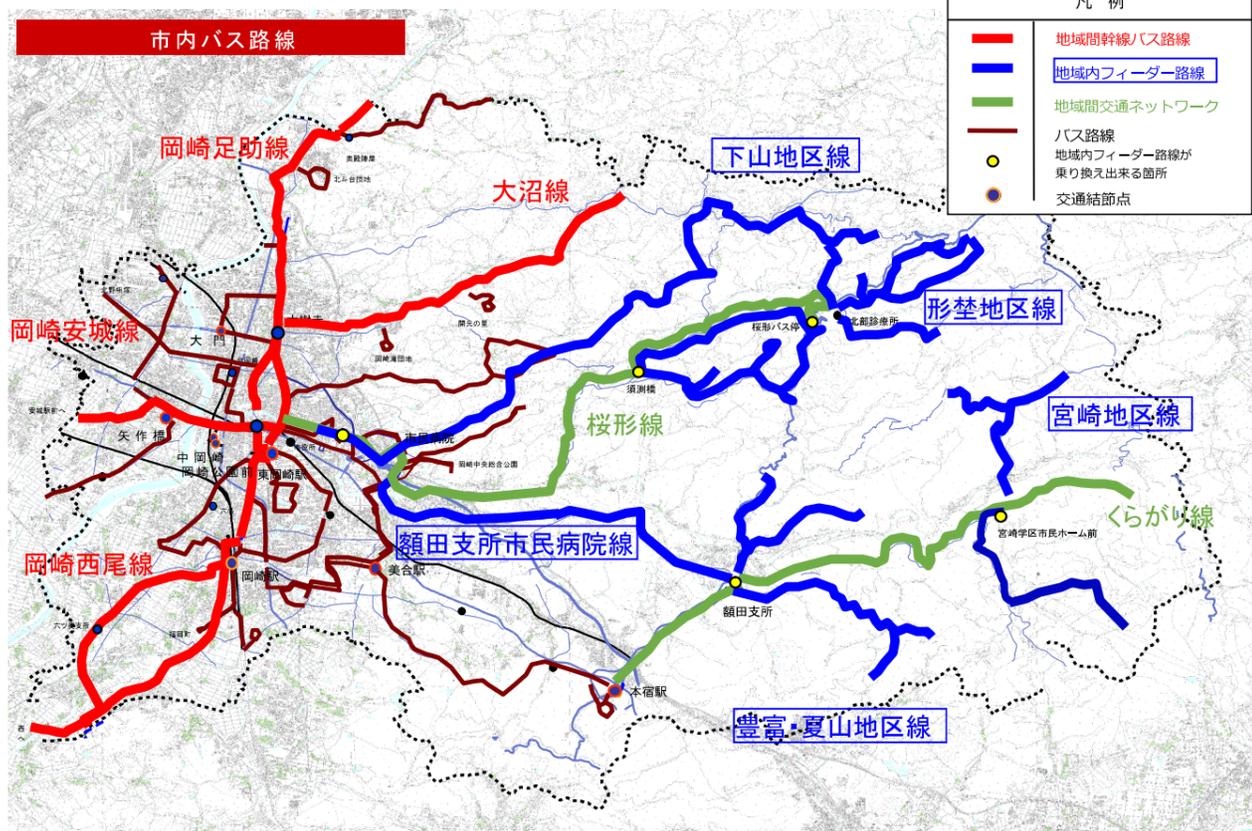
この事業支援には、地域間交通ネットワークの支援（地域間幹線系統補助）と、当該路線と接続、または、山村振興法に基づき指定された振興山村（額田地域全域）を沿線に含む地域内のバス交通・デマンド交通の運行についての支援（地域内フィーダー系統補助）があり、本市が策定するのは地域内フィーダー系統にかかる確保維持改善計画である。

2. 補助対象事業及び補助対象路線

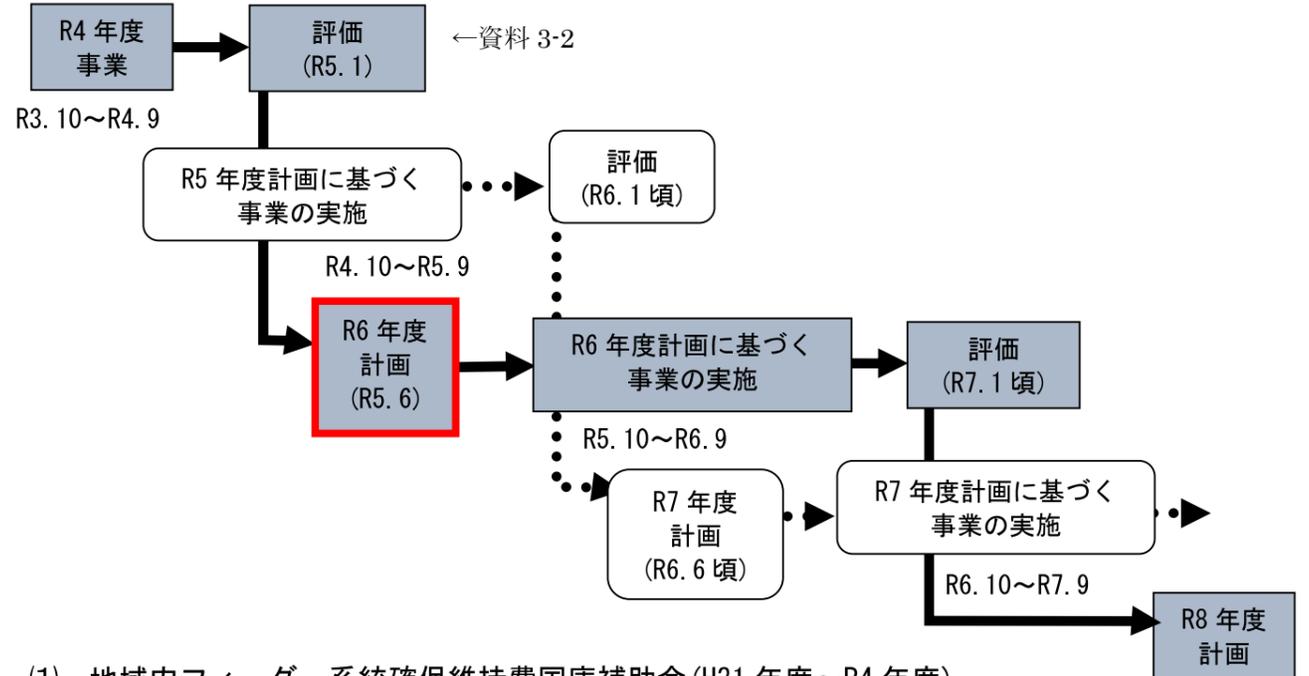
地域公共交通確保維持事業の区分	補助対象事業	補助対象路線	生活交通確保維持改善計画の策定主体
地域間幹線系統確保維持事業	地域をまたがる幹線バス交通ネットワークの確保維持事業	大沼線、岡崎西尾線、岡崎足助線、岡崎安城線	愛知県公共交通協議会
地域内フィーダー系統確保維持事業	山村振興法に基づき指定された振興山村（額田地域全域）を沿線に含む地域間交通ネットワークと接続する地域内交通の確保維持事業	額田支所市民病院線、下山地区線、形埜地区線、宮崎地区線、豊富・夏山地区線	岡崎市（岡崎市交通政策会議にて協議）

※「桜形線」及び「くらがり線」は、山村振興法に基づき指定された振興山村を沿線に含む地域間交通ネットワークである。

【対象路線図】



3. 地域内フィーダー系統確保維持事業の流れ



(1) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 (H31年度～R4年度)

新型コロナウイルス感染症の影響により、1回あたりの輸送量が2人以上でなくても補助が出るように補助要件が緩和されたため、豊富・夏山地区線の一部ルート、形埜地区線及び宮崎地区線が補助対象となった。結果的に全路線に補助金交付があった。

※ 参考資料

路線	(千円)			
	R1 (H31)年度 交付額	R2年度 交付額	R3年度 交付額	R4年度 交付額
額田支所市民病院線	3,857	3,042	3,517	3,326
下山地区線	2,836	2,032	2,371	930
形埜地区線	0	756	309	103
宮崎地区線	0	536	196	79
豊富・夏山地区線	123	207	180	65
合計	6,816	6,573	6,573	4,503
申請上限額	6,816	6,573	6,573	4,503

(2) 令和4年度事業の評価における課題及び対応方針

課題

- ・新型コロナウイルス感染症の影響を考慮した上で、効果的な利用促進策は継続して実行し、高齢者や高校生の利用を増やす取組も行っていく必要がある
- ・地域間幹線系統は昨年度全路線補助要件を満たしたが、1日あたりの輸送量が補助要件基準に逼迫している路線もあるため利用者の維持や増加を図る必要がある。
- ・額田地域は、週1運行という必要最低限のサービスの路線があるため、利用者の声を聞きながら需要に応じた効率的な運行の維持を図るとともに、移動に困っている方の声に漏れが本当にか再度確認を行う必要がある。

対応方針

- ・地域住民とともに高齢化を迎える年代や学生の通学利用者に対する利用促進を図る。
- ・地域間幹線系統バス路線、地域内フィーダー路線について、地域のニーズにあった新たな運行形態や路線の役割の整理等、効率的で効果的な路線を地域住民や民間事業者等と一緒に検討するとともに、利用促進に取り組んでいく。
- ・地元総代会に加え、直接地域住民を訪問する民生委員や福祉委員等と連携し調査を行う。

中運交企第151号
令和5年3月10日

岡崎市交通政策会議
会長 伊豆原 浩二 殿

中部運輸局長
(公印省略)

令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について(通知)

日頃より国土交通行政にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、先般報告された標記事業にかかる一次評価について、これを基に二次評価を行ったため、別紙のとおり通知します。

なお、二次評価結果は協議会等において共有するとともに、次年度以降の計画等に反映いただくようお願いいたします。

【問合せ先】
中部運輸局交通政策部 交通企画課
TEL:052-952-8006

(別紙)中部運輸局二次評価結果 令和5年3月10日付け中運交企第151号通知

自治体・協議会名	岡崎市交通政策会議
評価対象事業	地域内フィーダー系統

二次評価結果

評価できる取組

- ・六ツ美中部学区及び矢作地域のデマンド運行の実証実験について、既存公共交通に与える影響に対して高い意識を持ち、利用ルールを期間限定で変更しながら利用動向の変化等を緻密に検証していることを評価します。
- ・バス事業者が発行している高齢者バスに対して市として積極的な助成を毎年実施し、バスの購入者数の堅調な増加を促進していることを評価します。

期待する取組

- ・地域間幹線系統である大沼線及び岡崎・安城線の輸送量が補助要件基準の15人に逼迫しつつあることから、現状の把握に努められるとともに、関係する豊田市・安城市と連携して利用促進を図るよう期待します。
- ・デマンド運行について既存の公共交通との役割分担を共有し地域住民と連携して、持続可能なルール作りや運行情報の積極的な利用者周知を引き続き実施することを期待します。

4 交通政策会議第 13 号
令和 5 年 1 月 12 日

国土交通省中部運輸局長 様

岡崎市交通政策会議
会長 伊豆原 浩二

地域公共交通確保維持改善事業の自己評価の報告について
(送付)

令和 4 年度地域公共交通確保維持改善事業の自己評価について別紙の
とおり報告いたします。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

協議会名： 岡崎市交通政策会議	令和 4 年 12 月 27 日
評価対象事業名： 地域内ライダーシステム確保維持改善費国庫補助金	
地域公共交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	本車では、他の分野政策・計画との連携・運動を図りながら、地域公共交通網の形成及び確保に資するマスタープランとするため、令和4年3月に岡崎市地域公共交通計画を策定し、公共交通の目標を次のとおり設定した。 【公共交通の目標】 1 交流を支え都市の魅力を高める 2 地域のニーズにあった地域主体の交通 3 人と環境にやさしい交通 4 新たな社会に対応したスマートな交通

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

令和 4年 12月 27日

協議会名: 岡崎市交通政策会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
<p>【補助対象となる事業者名等の名称を記載】</p>	<p>【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】</p>	<p>【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】</p>	<p>A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】</p>	<p>A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】</p>	<p>【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載</p>
<p>名鉄バス(株) 額田支所市民病院線</p>	<p>額田センター～市民病院</p>	<p>前回の二次評価結果において、「額田地域については、利用者数が少ない路線があることから、今後、民間バス路線との役割分担も含めた見直し検討が必要と考えます。」とご意見をいただき、額田地域の各路線について利用状況を分析するとともに、民間バス事業者と打合せを行い、車両の小型化や経路変更等、地域の交通ネットワークの再編について検討した。</p> <p>・名鉄バス(株)が販売する高齢者パスの周知及び補助を行うなど、利用促進に努めた。</p>	<p>A 事業は計画通り実施された。</p>	<p>【利用者数】未達成 目標:5,464人 実績:4,831人 【利用率】未達成 目標:0.14% 実績:0.12%</p> <p>【要因】 昨年からの回復は見られましたが、額田地域外の利用が少ないことに加え、定期的に利用していた高齢者が利用できなくなることや高齢者世代における免許保持者の増加によりバスの利用者数が徐々に減少したことが未達成要因と考えられる。 新型コロナウイルスの影響により、バスの利用を控える傾向があることも要因として考えられるが、一方で、市街地への乗換等で利用される市民病院への移動については引き続き利用されており、医療施設や市街地への移動の際に必要な地域住民の生活の足として重要な役割を担う路線となっている。</p>	<p>・コロナ禍において目標は未達成ではあったが、地域が中心となり利用促進に取り組んでいる。引き続き各施策を実施するとともに、地域住民や運行事業者等と連携し、より一層の利用を促進していく。</p> <p>・高齢者パスへの補助額を増加させるだけでなく、補助の開始をきっかけとして市広報誌等で高齢者パス及び公共交通検索方法を周知し、公共交通の利用を促進する。また、より需要にあったサービスとするため、こういった需要があるのかを把握するアンケートを高齢者パス購入者に行い、データの分析を事業者と協力して行っていく。</p> <p>・利用状況等の現状分析や改善点等の検討を行うとともに、運転手不足やコロナウイルス等の影響を考慮しつつ運行を継続する。</p> <p>・額田地域生活交通協議会を中心として、額田地域の住民へバス路線について一層の周知を図るほか、額田地域以外へも情報提供するとともに、地域協議会においてバスの利用状況等のチラシの周知や、要望等の聞き取りを行い、地域ニーズの把握や情報共有を図る。</p> <p>・バス事業者と路線再編に向けて、より密に協議を行う。</p> <p>・乗り換えしやすいダイヤを要望するとともに、乗り換えの周知方法についてもバス事業者と協議を行う。</p>

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
(株)西三交通 下山地区線A	桃ヶ久保～岡崎げんき館前	<p>前回の二次評価結果において、「額田地域については、利用者数が少ない路線があることから、今後、民間バス路線との役割分担も含めた見直し検討が必要と考えます。」とご意見をいただき、額田地域の各路線について利用状況を分析するとともに、民間バス事業者と打合せを行い、車両の小型化や経路変更等、地域の交通ネットワークの再編について検討した。</p> <p>・地域が主体的に行ったアンケート結果をもとに、バスダイヤの改編を行い、より利用しやすいバスダイヤの体制を整えた。</p>	A 事業は計画通り実施された。	<p>【利用者数】達成 目標:2,361人 実績:2,609人 【利用率】達成 目標:1.17% 実績:1.34% 【要因】 高校生以下の定期的な利用者が増加したことが、達成要因と考えられる。 高校生以下の利用においては定期的な利用が増加、高齢者の診療所への移動は、若干の減少にとどまり、学生利用の長期的な需要が見込まれ、かつ、自家用車等の利用が困難な方にとっては、医療施設への移動に不可欠なため、地域にとって必要な路線である。</p>	<p>・地域が中心となり利用促進に取り組んだ結果、目標が達成されており、引き続き各施策を実施するとともに、地域住民や事業者と連携し、路線の維持に努める。</p> <p>・利用状況等の現状分析や改善点等の検討を行うとともに、運転手不足やコロナウイルス等の影響を考慮しつつ運行を継続する。</p> <p>・令和4年10月の路線再編後、空バスが減少するなど効果が見られるが、引き続き地域でニーズ調査を実施したり、路線再編の効果を把握していく。</p>
(株)西三交通 下山地区線B	北部診療所～岡崎げんき館前	<p>・下山地区線で利用できる高齢者定期券の周知及び補助を行い、利用促進に努めた。</p> <p>・老人クラブで下山地区線を活用し、市街地等での活動を実施している。(緊急事態宣言時を除く)</p> <p>・感染症拡大防止のための取り組みについて車内掲示を行った。</p>		A	<p>・額田地域生活交通協議会を中心として、引き続き利用促進を図る。</p> <p>・老人クラブのイベント活用、バス停整備等の地元主体の活動について引き続き行い、利用促進に努める。</p> <p>・バスの利用状況等のチラシを回覧するとともに、高齢者バスの周知を図る。</p> <p>・ウォーキングイベント等について開催時間の調整や、ポスターの掲示等による連携を図り、利用促進に努める。</p>

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
(株)西三交通 形埜地区線 (南大須・鍛埜ルート)	北部診療所～須渕橋～北部診療所	前回の二次評価結果において、「額田地域については、利用者が少ない路線があることから、今後、民間バス路線との役割分担も含めた見直し検討が必要と考えます。」とご意見をいただき、額田地域の各路線について利用状況を分析するとともに、民間バス事業者と打合せを行い、ダイヤ、経路変更等、地域の交通ネットワークの再編について検討した。	A 事業は計画通り実施された。	【利用者数】未達成 目標:516人 実績:405人 【利用率】未達成 目標:0.85% 実績:0.68% 【要因】 新規の利用者が増えず、人口の減少とともに、利用人数が徐々に減少している。主な移動先が診療所や地域の商店のため、地域住民の日々の生活を支え、自家用車等の利用が困難な方にとっては不可欠な路線である。 小学生の遠足等で利用もされていたが、コロナウイルス等の影響で利用数が減少した。	・実利用者数が少なく、利用される方が一人でも乗車できなくなると利用者数及び利用率の目標達成に影響がでるが、利用している方にとっては必要不可欠な路線であるため、より一層の利用促進に努めるとともに、利用者の声を聞きながら、需要に応じた効率的な運行の維持を図る。 ・週1日運行という必要最低限のサービスのため、移動に困っている方の声で漏れが本当にか再度確認を行う。その際には、地元総代会に加え、直接地域の家を回る民生委員や福祉委員等と連携する。
(株)西三交通 形埜地区線 (切山・小久田・毛呂・井沢ルート)	北部診療所～切山横手辻～北部診療所	・形埜地区線で利用できる高齢者定期券の購入費における1割を地域の社会教育委員会が助成する取組を継続して行うなど、利用促進を図った。 ・感染症拡大防止のための取り組みについて車内掲示を行った。			・運行内容のチラシ及び利用状況やお得なバスの使い方等のチラシを地域住民に配付し、一層の周知を図る。 ・形埜地区線で利用できる高齢者定期券の購入費用における1割を地域の社会教育委員会が助成する取組を継続して行う。 ・接続する路線で利用できる高齢者パスや小学生の遠足等で積極的に利用していただけるよう公共交通利用について一層の周知を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
(株)西三交通 宮崎地区線(大雨河ルート)	宮崎診療所～高雲寺～宮崎診療所	前回の二次評価結果において、「額田地域については、利用者数が少ない路線があることから、今後、民間バス路線との役割分担も含めた見直し検討が必要と考えます。」とご意見をいただき、額田地域の各路線について利用状況を分析するとともに、民間バス事業者と打合せを行い、ダイヤ、経路変更等、地域の交通ネットワークの再編について検討した。	A 事業は計画通り実施された。	【利用者数】未達成 目標:326人 実績:325人 【利用率】達成 目標:0.96% 実績:0.97% 【要因】 定期的な利用者を維持することができたため、目標を達成することができた。主な移動先が診療所や地元商店のため、コロナウイルス等の影響は軽微であり、地域住民の日々の生活を支え、自家用車等の利用が困難な方にとっては不可欠な路線である。	・実利用者数が少なく、利用される方が一人でも乗車できなくなると利用者数及び利用率の目標達成に影響がでるが、利用している方にとっては必要不可欠な路線であるため、引き続き利用促進に努めるとともに、利用者の声を聞きながら、需要に応じた効率的な運行の維持を図る。 ・週1日運行という必要最低限のサービスのため、移動に困っている方の声で漏れが本当でないか再度確認を行う。その際には、地元総代会に加え、直接地域の家を回る民生委員や福祉委員等と連携する。
(株)西三交通 宮崎地区線(千万町ルート)	宮崎診療所～木下公民館～宮崎学区市民ホーム前	・地元総代会を中心に、宮崎地区線で利用できる回数券の補助を行うなど、利用促進を図った。 ・感染症拡大防止のための取り組みについて車内掲示を行った。			・運行内容のチラシ及び利用状況やお得なバスの使い方等のチラシを地域住民に配付し、周知する。 ・宮崎地区線で利用できる回数券の補助を地域組織が助成する取組を継続して行う。 ・接続する路線で利用できる高齢者パスや小学生の遠足等で積極的に利用していただけるよう公共交通利用について周知する。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
(株)西三交通 豊富・夏山地区線(夏山ルート)	市道～ハズノモト～星野クリニック	前回の二次評価結果において、「額田地域については、利用者数が少ない路線があることから、今後、民間バス路線との役割分担も含めた見直し検討が必要と考えます。」とご意見をいただき、額田地域の各路線について利用状況を分析するとともに、民間バス事業者と打合せを行い、ダイヤ、経路変更等、地域の交通ネットワークの再編について検討した。	A 事業は計画通り実施された。	【利用者数】未達成 目標:396人 実績:268人 【利用率】未達成 目標:0.28% 実績:0.18% B 【要因】 新規の利用者が増えず、人口の減少とともに、利用人数が徐々に減少している。主な移動先が診療所や地域の商店のため、地域住民の日々の生活を支え、自家用車等の利用が困難な方にとっては不可欠な路線である。	・実利用者数が少なく、利用される方が一人でも乗車できなくなると利用者数及び利用率の目標達成に影響がでるが、利用している方にとっては必要不可欠な路線であるため、より一層の利用促進に努めるとともに、利用者の声を聞きながら、需要に応じた効率的な運行の維持を図る。 ・週1日運行という必要最低限のサービスのため、移動に困っている方の声で漏れが本当でないか再度確認を行う。その際には、地元総代会に加え、直接地域の家を回る民生委員や福祉委員等と連携する。
(株)西三交通 豊富・夏山地区線(鳥川ルート)	額田センター～平針～星野クリニック	・地元総代会を中心に豊富・夏山地区線で利用できる回数券への補助を行うなど、利用促進を図った。 ・感染症拡大防止のための取り組みについて車内掲示を行った。			・運行内容のチラシ及び利用状況やお得なバスの使い方等のチラシを地域住民に配付し、一層の周知を図る。 ・豊富・夏山地区線で利用できる回数券の補助を地域組織が助成する取組を継続して行う。 ・接続する路線で利用できる高齢者パスや小学生の遠足等で積極的に利用していただけるよう公共交通利用について一層の周知を図る。

令和6年度 大沼線に係る生活交通確保計画

市町村名：岡崎市、豊田市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

岡崎市（中央地域）、豊田市（南東部地域）

(2) 利用数（現在：令和5年度（見込））

38,578人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

当該路線は名古屋鉄道東岡崎駅を起点とし岡崎市北部地域を経由して、豊田市南東部までを結ぶ広域路線で、沿線地域の住民の通勤通学などの移動手段として交通手段を持たない方が主に路線を利用している。

(4) 路線の必要性

岡崎市中心部と豊田市南東部を結ぶ路線であり、沿線地域住民の日常生活における移動手段を確保するとともに、岡崎市と豊田市下山エリアの広域路線として必要不可欠である。

2. 輸送サービスの形態

民間事業者による乗合バス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統キロ程	関係市町村キロ程	1日当たり計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点					
計画 (R5.10)	大沼線	名鉄東岡崎	岡崎北高前	大沼	往 26.7	岡崎市 往 15.4 復 15.4	5.6	6:15 ~ 19:00	
					復 26.7	豊田市 往 11.3 復 11.3			

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

名鉄バス株式会社
 ・当該エリアを運行する既存のバス会社であり、沿線状況を熟知しているため。
 ・駅周辺に停留所を有しており、安全で円滑な運行が可能になるため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当たり計画運行回数 (回) A	計画平均乗車密度 (人) B	計画輸送量(人) 1日あたり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	キロ当たり 経常費用 (円銭) C	当系統キロ ロ当たり 経常収益 (円銭) D	計画乗車 走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	欠損見込額 (千円) H 《F-G》	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R5.10)	大沼線 <small>(現行からの変更点)</small>	5.6	2.8	15.6 5.6 × 2.8	394.75	122.05	110,538.0	43,634	13,491	30,143	5,259.5	5,259.5	19,624.0	0

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	5年度(見込)	6年度	7年度	8年度
年間利用者数 (人)	38,578	40,450	42,338	44,227
※上記目標 設定の考え方	収支改善率1%に必要な年間利用者			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
6年度 7年度 8年度	<ul style="list-style-type: none"> GTSF化を継続し、google及び交通系路線検索サイトからの路線の案内をする 路線マップ・時刻表の配布、広報紙やホームページ等を活用したPR イベントに出展してバスへのふれあいを通じて利用促進に繋げる 利用実態に応じたダイヤの見直し バスの系統をナンバリングし、路線図にも系統表示をして、利用者が分かりやすいようにする 自治体と事業者が連携して高齢者向けフリーバスをPRする あ〜バス日和(高齢者フリーバス購入者向け情報誌)の発行により、バスの利用でのお出かけを促進する

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
6年度 7年度 8年度	東岡崎駅と岡崎市北部地域、豊田市南東部を結ぶ路線が維持され、沿線住民の日常生活の移動手段が確保される。

(4) 令和4年度事業評価結果を踏まえた取組等

利用者のニーズ把握に努め、適切な運行計画により利用者利便を図るとともに、広報やバスマップの配布等により利用促進を図る。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 6年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	岡崎市	市町村名	豊田市	市町村名	
取組 <small>(経費削減策等)</small>	高齢者向けフリーバス（ゴールドバス・シルバーバス）のPRを継続実施し、昼間帯および土曜・休日の利用促進を図る。 ・地域や関連市、運営主体等と連携し、地域市が開催するイベント等に参加し、車両展示や乗り方教室を行うことによりバス利用をPRする。	・公共交通マップの作成及び配布による情報提供を行う。 ・地域や関連市、運営主体等と連携し、地域住民のニーズにあった利用しやすい路線を目標し、協議を行う。 ・大河ドラマ「どうする家康」を活用したイベント等の情報発信をすることで、利用促進を図る。 ・サイクルシェアや他路線等、他の交通ネットワークからの大沼線への乗継ぎを周知していく。	・豊田市バスマップ及びみちずびとよたへの当該路線情報掲載による利用促進策を実施する。				
スケジュール等	随時	随時		バスマップの更新（令和6年4月）			

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率 1%

【参考】経常収支率

2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
22.43%	20.42%	28.96%		

令和6年度 岡崎足助線に係る生活交通確保計画

市町村名： 岡崎市・豊田市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

岡崎市北部地域、豊田市南部地域

(2) 利用数（現在：令和5年度（見込））

111,486人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

当該路線は、隣接する市を結ぶ移動手段として、学生や高齢者をはじめとした移動手段を持たない方及び観光客を中心に利用されている。

(4) 路線の必要性

隣接する市域を結ぶ重要な幹線系統であり、移動手段を持たない学生や高齢者の生活交通として必要不可欠である。

2. 輸送サービスの形態

民間事業者による乗合バス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統 キロ程	関係市町村キロ程	1日当たり 計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点					
計画 (R5.10)	岡崎・足助	名鉄東岡崎駅	細川	足助	往 29.8	岡崎市 往 11.6	7.9	6:22 ~ 19:10	
					復 29.8	岡崎市 復 11.6			
					豊田市 往 18.2				
					豊田市 復 18.2				

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

名鉄バス株式会社
 ・当該エリアを運行する既存のバス会社であり、沿線状況を熟知しているため。
 ・駅周辺に停留所を有しており、安全で円滑な運行が可能になるため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当 たり計 画運行 回数 (回) A	計画 平均乗 車密度 (人) B	計画輸送量(人) 1日当たり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 【A×B】	キロ当たり 経常費用 (円銭) C	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円銭) D	計画乗車 走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 【C×E】	経常収益 (千円) G 【D×E】	欠損見込額 (千円) H 【F-G】	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R5.10)	岡崎・足助 (現行からの変更点)	7.9	3.8	30.0 7.9 × 3.8	394.75	179.00	173,018.8	68,299	30,970	37,329	11,671.0	11,671.0	0	13,987.0

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	5年度(見込)	6年度	7年度	8年度
年間利用者数 (人)	111,486	114,582	117,694	120,806
※上記目標 設定の考え方	収支改善率1%に必要な利用者数			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
6年度 7年度 8年度	<ul style="list-style-type: none"> GTSF化を継続し、google及び交通系経路検索サイトからの路線の案内をする 観光用企画商品の造成により観光旅客の誘致に努める 路線マップ・時刻表の配布、広報紙やホームページ等を活用したPR イベントに出展してバスへのふれあいを通じて利用促進に繋げる 利用実態に応じたダイヤの見直し め〜バス日和(高齢者フリーパス購入者向け情報誌)の発行により、バスの利用でのお出かけを促進する

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
6年度 7年度 8年度	隣接する市域を結ぶ重要幹線系統が維持され、地域住民の日常生活における移動手段が確保される。山間地域である足助地区から近隣都市である岡崎市への移動を可能にし、地域の活性化に寄与する。

(4) 令和4年度事業評価結果を踏まえた取組等

東岡崎駅と岡崎市北部地域、豊田市南東部を結ぶ路線が維持され、沿線住民の日常生活の移動手段が確保される。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 6年度の生産性向上の取組

取組	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	豊田市	市町村名	岡崎市	市町村名	
経費削減策等	高齢者向けフリーパス（ゴールドパス・シルバークラス）のPRを継続実施し、昼間帯および土曜・休日の利用促進を図る。市が開催するイベント等に参加し、車両展示や乗り方教室を行うことによりバス利用をPRする。		・運営主体と連携をし、イベント等でのPRを実施するほか、豊田市バスマップ、バスガイドブック及びみちナビとよたへの当該路線情報掲載による利用促進を実施する。		・公共交通マップの作成及び配布による情報提供を行う。 ・地域や関連市、運営主体等と連携し、地域住民のニーズにあった利用しやすい路線を目指し、協議を行う。 ・大河ドラマ「どうする家康」を活用したイベント等の情報発信をすることで、利用促進を図る。 ・サイクルシェアや他路線等、他の交通ネットワークからの岡崎足助線への乗継ぎを周知していく。		
スケジュール等	随時		バスマップ及びバスガイドブックの更新(令和4年3月)		随時		

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率 1%

【参考】経常収支率

2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
36.88%	35.82%	37.63%		

令和6年度 岡崎安城線に係る生活交通確保計画

市町村名： 岡崎市、安城市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

岡崎市（中央地域、西部地域）、安城市（東部地域）

(2) 利用数（現在：令和5年度（見込））

36,482人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

当該路線は名古屋鉄道岡崎駅を起点とし、岡崎市西部を経由してJR安城駅までを結ぶ広域路線で、沿線地域の住民の通院や通勤・通学などの移動手段として交通手段を持たない方が主に路線を利用している。

(4) 路線の必要性

隣接する市域を結ぶ重要な幹線系統であり、移動手段を持たない学生や高齢者の生活交通として必要不可欠である。

2. 輸送サービスの形態

民間事業者による乗合バス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統 キロ程	1日当たり 計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点				
計画 (R5.10)	岡崎・安城	名鉄東岡崎駅	矢作橋	JR安城駅	往 8.9	12.3	6:50 ~ 18:40	
					復 8.9			
					岡崎市 往 5.6 復 5.6			
					安城市 往 3.3 復 3.3			

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

名鉄バス株式会社・当該エリアを運行する既存のバス会社であり、沿線状況を熟知しているため。・駅周辺に停留所を有しており、安全で円滑な運行が可能になるため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当 たり計 画運行 回数 (回) A	計画 平均乗 車密度 (人) B	計画輸送量(人) 1日あたり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	キロ当たり 経常費用 (円/線) C	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円/線) D	計画乗車 走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	欠損見込額 (千円) H 《F-G》	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R5.10)	岡崎・安城 <small>(現行からの変更点)</small>	12.3	1.5	18.4 12.3 × 1.5	394.75	131.94	80,313.6	31,703	10,596	21,107	1,739.5	1,739.5	17,628.0	0.0

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	4年度(見込)	5年度	6年度	7年度
年間利用者数 (人)	36,482	38,204	39,930	41,657
※上記目標 設定の考え方	収支改善率1%に必要な年間利用者			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
6年度 7年度 8年度	・GTSF化を継続し、google及び交通系路線検索サイトからの路線の案内をする ・路線マップ・時刻表の配布、広報紙やホームページ等を活用したPR ・イベントに出展してバスへのふれあいを通じて利用促進に繋げる ・利用実態に応じたダイヤの見直し ・バスの系統をナンバリングし、路線図にも系統表示をして、利用者に分かりやすいようにする ・自治体と事業者が連携して高齢者向けフリーバスをPRする ・あ〜バス日和(高齢者フリーバス購入者向け情報誌)の発行により、バスの利用でのお出かけを促進する

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
6年度 7年度 8年度	東岡崎駅と安城駅間を結ぶ路線が維持され、地域住民の日常生活における移動手段が確保される。

(4) 令和4年度事業評価結果を踏まえた取組等

利用者のニーズ把握に努め、適切な運行計画により利用者利便を図るとともに、広報やバスマップの配布等により利用促進を図る。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 6年度の生産性向上の取組

取組 （経費削減策等）	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	岡崎市	市町村名	安城市	市町村名	
経費削減策等	高齢者向けフリーバス（ゴールドバス・シルバース）のPRを継続実施し、昼間帯および土曜・休日の利用促進を図る。市が開催するイベント等に参加し、車両展示や乗り方教室を行うことによりバス利用をPRする。		・公共交通マップの作成及び配布による情報提供を行う。 ・地域住民のニーズにあった利用しやすい路線を目指し、地域や関連市、運営主体等と連携する。 ・大河ドラマ「どうする家康」を活用したイベント等の情報発信をすることで、利用促進を図る。 ・サイクルシェアや他路線等、他の交通ネットワークからの岡崎・安城線への乗継ぎを周知していく。		・コミュニティバス時刻表、バスマップ、バス活用ガイド等への掲載等により利用増を図る。 ・路線価値向上及び利用促進のため、事業者及び関係市町村等と連携し改善のための協議を行う。		
スケジュール等	随時	随時	随時	随時			

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率1%

【参考】経常収支率

2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
25.50%	21.01%	24.66%		

令和6年度 あんくるバス西部線に係る生活交通確保計画

市町村名：安城市、岡崎市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

安城市（東部地区）及び岡崎市（宇頭地区）

(2) 利用数（現在：令和5年度（見込））

25,700人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

当該路線は、交通結節点であるJR安城駅と隣接する岡崎市の宇頭地域及び名鉄宇頭駅を結ぶ広域的路線である。利用目的は、通勤通学や買い物、沿線医院への通院需要が多く、幅広い年齢の方が利用する路線であり、地域における生活交通の一手段として利用されている。また、本市の中心市街地であるJR安城駅と隣接する岡崎市の名鉄宇頭駅間での利用が多く、広域的な移動手段として利用されている。

(4) 路線の必要性

当該路線は、本市と岡崎市を結ぶ連携路線であり、本市における地域住民の生活の足としての利用に加え、JR路線と名鉄路線を結ぶ広域的な移動手段としての役割を担っており、路線の維持が必要不可欠である。

2. 輸送サービスの形態

コミュニティバス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統キロ程	1日当たり計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点				
計画 (R5.10)	あんくるバス 東部線	北部福祉センター	JR安城駅	北部福祉センター	往 21.4	6.9	6:54 ~ 18:40	
					復 0.0			
					関係市町村キロ程			
					安城市 往 19.2 復 2.2			
					岡崎市 往 2.2 復			

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

東伸運輸株式会社
本路線の事業者選定にあたり企画競争を行い、最も優れた事業者として選定した経緯があり、現在も適切な運行管理により問題なく運行されているため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当たり計画運行回数 (回) A	計画平均乗車密度 (人) B	計画輸送量 (人) 1日あたり計画運行回数 × 計画平均乗車密度 《A × B》	キロ当たり経常費用 (円) C	当系統キロロ当たり経常費用 (円) D	計画乗車走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C × E》	経常収益 (千円) G 《D × E》	欠損見込額 (千円) H 《F - G》	負担者別内訳				
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)	
計画 (R5.10)	あんくるバス 東部線 (現行からの変更点)	6.9		0.0 6.9 × 0.0				0	0	0					0

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	5年度(見込)	6年度	7年度	8年度
年間利用者数 (人)	25,700	27,500	29,400	31,200
※上記目標設定の考え方	令和9年度までに、コロナの影響前の水準までに利用者数を回復させることを目標として設定。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
6年度 7年度 8年度	公共交通の情報提供（時刻表、マップ作成・配布、バスロケーションシステム）、公共交通安全利用（コロナ対策等）に関する啓発活動（HPや広報あんじょうでの啓発）、高齢者・障がい者無料制度等の確立、観光施策と連携した利用促進策の実施、地域と協働による利用促進策の実施、バス符合環境改善の検討・実施

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
6年度 7年度 8年度	作野線の維持により、刈谷市・安城市地域住民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。

(4) 令和4年度事業評価結果を踏まえた取組等

利用状況等の把握、分析を行うほか、バスロケーションシステム等による情報提供や利用促進策を引き続き行い利便性の向上を図る。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 6年度の生産性向上の取組

取組	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	岡崎市	市町村名		市町村名	
経費削減策等	・感染症対策実施状況を市HP等で発信し、利用者の回復を図る。 ・時刻表、バスロケの他、バス案内人による案内等を実施し、利便性を確保する。 ・バス符合環境の改善に向けた施策を検討・実施する。 ・利用状況、運行状況について市と運行事業者の情報共有を密接に図り、サービスの改善に努める。						
スケジューリング等	・感染症対策状況等や時刻表、バスロケ等の情報発信は、随時実施する。 ・地域公共交通会議において随時路線の課題を洗い出し検討を行う。	岡崎市					

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率 1%

【参考】経常収支率

2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
18.9	9.7	13.1		

令和6年度 岡崎・西尾線（西尾市民病院）に係る生活交通確保計画

市町村名：岡崎市、西尾市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

岡崎市（南西部地域）、西尾市（市街地及び北東部地域）

(2) 利用数（現在：令和5年度（見込））

77,001人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

当該路線は、交通結節点であるJR岡崎駅を起点として、一部は地域医療の拠点である藤田医科大学岡崎医療センターを経由し郊外及び隣接する西尾市とを結ぶ広域的路線である。沿線地域の住民の通院や通勤・通学など生活交通手段として、高齢者をはじめとした交通手段を持たない方が主に路線を利用している。

(4) 路線の必要性

当該路線は、岡崎市中心部と西尾市中心部を結ぶ路線であり、沿線住民の日常生活における移動手段を確保するとともに、岡崎市と西尾市の市域間の広域的な移動手段を確保するため必要不可欠である。

2. 輸送サービスの形態

乗合バス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統キロ程	1日当たり計画運行回数	運行時間帯	備考	
		起点	主な経由地	終点					
計画 (R5.10)	岡崎・西尾 (西尾市民病院)	岡崎駅西口	若松町・藤田医科大学岡崎医療センター	西尾	往 13.9 復 13.9	岡崎市 往 8.2 復 8.2 西尾市 往 5.7 復 5.7	11.6	6:14 ~ 19:30	

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当たり計画運行回数 (回) A	計画平均乗車密度 (人) B	計画輸送量 (人) 1日当たり計画運行回数 × 計画平均乗車密度 《A×B》	キロ当たり経常費用 (円/線) C	当系統キロ当たり経常収益 (円/線) D	計画乗車走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	欠損見込額 (千円) H 《F-G》	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R5.10)	岡崎・西尾 (西尾市民病院) (現行からの変更点)	11.6	2.9	33.6 11.6 × 2.9	325.42	171.58	120,664.8	39,266	20,703	18,563	4,570	4,570	9,424	0

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	5年度(見込)	6年度	7年度	8年度
年間利用者数 (人)	77,001	78,423	79,886	81,349
※上記目標設定の考え方	収支改善率1%に必要な年間利用者数			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
6年度 7年度 8年度	公共交通の情報提供（マップ作成・配布）及び、まちづくりと連携し、地域住民の利便性の向上を図る。

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
6年度 7年度 8年度	当該路線を維持・確保することにより、沿線住民の日常生活の移動手段が確保される。

(4) 令和4年度事業評価結果を踏まえた取組等

利用者のニーズ把握に努め、適切な運行計画により利用者利便を図るとともに、広報やバスマップの配布等により利用促進を図る。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 6年度の生産性向上の取組

取組	運営主体	沿線市町村①			沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	岡崎市	西尾市	市町村名	西尾市	市町村名	西尾市
経費削減策等	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性向上となる運行に努める。 定時運行確保のため、道路状況の把握に努め、沿線市町とも協議をしていきたい。 利用状況を反映して令和5年4月1日にダイヤ改正を行ったが引き続き利用状況を注視し利便性向上のためのダイヤ再改正を検討する。 コロナ感染防止策を徹底する。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通マップの作成及び配布による情報提供を行う。 地域や関連市、運営主体等と連携し、地域住民のニーズにあった利用しやすい路線を目指し、協議を行う。 大河ドラマ「どうする家康」を活用したイベント等の情報発信をすることで、利用促進を図る。 サイクルシェアや他路線等、他の交通ネットワークからの岡崎・西尾線（西尾市民病院）への乗継ぎを周知していく。 	<ul style="list-style-type: none"> 市内の公共交通を網羅した公共交通マップおよび公共交通時刻表の作成・配布 マイ時刻表の作成 公共交通乗り方教室の実施 Google Mapsへの対応 コミュニティバス・路線バスを含めた市内共通1日乗車券の発行 夏休み親子「おでかけっぴ」の実施 					
スケジュール等	随時	随時		随時				

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率 1%

【参考】経常収支率

2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
51.2%	42.6%	52.6%		

令和6年度 岡崎・西尾線に係る生活交通確保計画

市町村名： 岡崎市、西尾市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

岡崎市（中央地域及び南西部地域）、西尾市（東部地域）

(2) 利用数（現在：令和5年度（見込））

121,244人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

当該路線は交通結節点である名古屋鉄道東岡崎駅、ならびに地域医療の拠点である藤田医科大学岡崎医療センターを起点として、JR岡崎駅を經由し郊外及び隣接する西尾市とを結ぶ広域的路線であり、沿線地域の住民の通院や通勤、通学など生活交通手段として高齢者をはじめとした交通手段を持たない方が主に路線を利用している。

(4) 路線の必要性

当該路線は岡崎市中心部と西尾市中心部を結ぶ路線であり、沿線住民の日常生活における移動手段を確保するとともに、岡崎市と西尾市の市域間の広域的な移動手段を確保するため必要不可欠である。

2. 輸送サービスの形態

乗合バス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統キロ程	1日当たり計画運行回数	運行時間帯	備考	
		起点	主な経由地	終点					
計画 (R5.10)	岡崎・西尾	東岡崎 藤田医科大学岡崎 医療センター	下青野・室場	西尾	往 19.2 復 19.2	岡崎市 往 11.3 復 11.3 西尾市 往 7.9 復 7.9	16.3	6:20 ~ 20:30	

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

名鉄東海交通株式会社
当該路線を自主運行路線としており、路線運行のノウハウがあり、運行管理体制も十分整備されているため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当たり計画運行回数 (回) A	計画平均乗車密度 (人) B	計画輸送量 (人) 1日当たり計画運行回数 × 計画平均乗車密度 (A × B)	キロ当たり経常費用 (円) C	当系統キロロ当たり経常収益 (円) D	計画実車走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F (C × E)	経常収益 (千円) G (D × E)	欠損見込額 (千円) H (F - G)	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R5.10)	岡崎・西尾 (現行からの変更点)	16.3	2.9	47.2 16.3 × 2.9	325.42	160.14	218,721.6	71,176	35,026	36,150	8,842	8,842	9,318	9,148

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	5年度(見込)	6年度	7年度	8年度
年間利用者数 (人)	121,244	123,840	126,480	129,121
※上記目標設定の考え方	収支改善率1%に必要な年間利用者数			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
6年度 7年度 8年度	公共交通の情報提供（マップ作成・配布）及び、まちづくりと連携し、地域住民の利便性の向上を図る。

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
6年度 7年度 8年度	当該路線を維持・確保することにより、沿線住民の日常生活の移動手段が確保される。

(4) 令和4年度事業評価結果を踏まえた取組等

利用者のニーズ把握に努め、適切な運行計画により利用者利便を図るとともに、広報やバスマップの配布等により利用促進を図る。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 6年度の生産性向上の取組

取組 経費削減策等	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	岡崎市	市町村名	西尾市	市町村名	
経費削減策等	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性向上となる運行に努める。 定時運行確保のため、道路状況の把握に努め、沿線市町とも協議をしていきたい。 利用状況を反映して令和5年4月1日にダイヤ改正を行ったが引き続き利用状況を注視し利便向上のためのダイヤ再改正を検討する。 コロナ感染防止策を徹底する。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通マップの作成及び配布による情報提供を行う。 地域や関連市、運営主体等と連携し、地域住民のニーズにあった利用しやすい路線を目指し、協議を行う。 大河ドラマ「どうする家康」を活用したイベント等の情報発信をすることで、利用促進を図る。 サイクルシェアや他路線等、他の交通ネットワークからの岡崎・西尾線への乗継ぎを周知していく。 	<ul style="list-style-type: none"> 市内の公共交通を網羅した公共交通マップおよび公共交通時刻表の作成・配布 マイ時刻表の作成 公共交通乗り方教室の実施 Google Mapsへの対応 コミュニティバス・路線バスを含めた市内共通1日乗車券の発行 夏休み親子「おでかけきっぷ」の実施 				
スケジュール等	随時	随時	随時				

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率1%

【参考】経常収支率

2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
48.0%	42.4%	45.9%		

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和5年6月 日
（名称）岡崎市交通政策会議

生活交通確保維持改善計画の名称	
令和6年度岡崎市地域内フィーダー系統確保維持計画	
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性	
<p>【目的】 本市は、過度に自動車交通に依存した交通体系から、公共交通や歩行者、自転車、自動車といった交通手段が連携し、調和した総合交通体系の確立を目指すため、平成20年度に「岡崎市総合交通政策」を策定し、平成26年度には、これまで進めてきた実施施策の点検をしつつ、国を始めとした上位計画等の動向を踏まえ、「岡崎市総合交通政策」の改訂を行った。 また、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの構築等、より主体的な取組を推進していく必要があることから、「岡崎市総合交通政策」における公共交通施策のマスタープランとして平成28年度に「岡崎市地域公共交通網形成計画」を策定した。 更に、昨今の移動ニーズの多様化や細分化、新たな仕組み、技術を活用したモビリティサービスの進展、新型コロナウイルス感染症の影響等に対応するため、令和4年3月に「岡崎市地域公共交通計画」を策定した。 「岡崎市地域公共交通計画」では、交流を支え都市の魅力を高めること、地域のニーズに合った地域主体の交通、人と環境にやさしい交通、新たな社会に対応したスマートな交通を基本目標として定め、これらの基本目標を達成するため、バス路線の見直しと確保・維持や地域主体による交通手段の拡充等を含む主要施策を21項目定めている。 バス路線の見直しと確保・維持の内容には、地域コミュニティの活性化や地域間交通ネットワーク等の広域的なアクセスを維持するため、バス事業者より廃止申出のあった路線に対して、必要性を検討の上、バス路線ネットワークの維持に努めることとしている。 また、地域主体による交通手段の拡充の内容では、バス路線の維持が困難な額田地域をはじめとする中山間地域を中心に、地域での主体的な取り組みを基礎として、地域の特性やニーズに合った持続可能な公共交通を目指し、地域住民、交通事業者、行政等、多様な主体が協働して移動手段の確保に努めることとしている。</p>	
<p>【必要性】 岡崎市の東部に位置する額田地域は、面積約160km²、人口7,464人（R5.4）の中山間地域に位置しており、広域的な地域を運行する地域間交通として、名鉄バスくらがり線と桜形線が運行している。地域内フィーダー路線は、これら地域間交通を支えるフィーダー路線として、住民の通学、通院、買物など日常生活を支える役割を果たしている。 住民の誰もが外出する機会を確保するため、地域公共交通確保維持事業により、日常生活を支える役割を果たす額田地域のフィーダー路線を確保・維持することが必要である。</p>	
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果	
(1) 事業の目標	
額田地域の継続的な運行を確保し、一層の利用促進を図るため、次の評価指標を設定する。	
○利用者数	
目標数値は次項のとおりとする。	
【目標数値について】	
<ul style="list-style-type: none"> 額田地域の人口は全体的に減少傾向にある。 地域間幹線系統における生産性向上の効果目標の設定に準じて、各路線実績値1%増を目標に設定し、地域協議会とともに利用促進を図っていく。 	

年度 路線名	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
	年度実績 R1.10～ R2.9	年度実績 R2.10～ R3.9	年度実績 R3.10～ R4.9	年度目標 R4.10～ R5.9	年度目標 R5.10～ R6.9	年度目標 R6.10～ R7.9	年度目標 R7.10～ R8.9
額田支所 市民病院線	5,410	4,443	4,831	4,487	4,879	4,927	4,976
下山地区線	2,338	2,593	2,609	2,618	2,635	2,661	2,687
形埜地区線	511	464	405	468	409	413	417
宮崎地区線	323	281	325	283	328	331	334
豊富・夏山 地区線	393	319	268	322	270	272	274
合計 (※)	8,975 (601)	8,100 (1,109)	8,438 (1,238)	8,178	8,521	8,604	8,688

(人)
(※) コミュニティバス4路線の高校生以下利用者数

4路線高校生以下利用実績

【参考】額田地域の人口の推移

年度	令和2	令和3	令和4	令和5	令和7	令和12
70歳代～80歳代	1,918	2,069	1,983	2,040		
65歳以上	2,906	2,925	2,944	2,937	2,891	2,776
15歳未満	854	774	721	685	780	702
全体人口	7,857	7,707	7,581	7,464	7,026	6,442

※令和2年度から令和5年度までは各年4月1日現在の人口

※令和7年度及び令和12年度は「岡崎市人口推計報告書」より

○利用率

額田地域の人口は減少傾向にあり、利用者数のみでは利用促進の状況が把握できないため、1運行日数当たりの利用者数と沿線人口をベースとする利用率も指標として設定する。

(%)

年度 路線名	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
	年度実績 R1.10～ R2.9	年度実績 R2.10～ R3.9	年度実績 R3.10～ R4.9	年度目標 R4.10～ R5.9	年度目標 R5.10～ R6.9	年度目標 R6.10～ R7.9	年度目標 R7.10～ R8.9
額田支所 市民病院線	0.13	0.11	0.12	0.12	0.13	0.13	0.14
下山地区線	1.14	1.27	1.29	1.36	1.32	1.36	1.40
形埜地区線	0.28	0.73	0.66	0.78	0.67	0.68	0.71
宮崎地区線	0.47	0.79	0.98	0.84	1.01	1.03	1.14
豊富・夏山 地区線	0.13	0.22	0.18	0.22	0.19	0.20	0.21

※ 利用率(%) = 日利用者数 / 沿線人口 × 100

○その他

新型コロナウイルス感染症等感染症の発生状況によっては、発生状況を注視しつつ目標達成を目指すこととする。

(2) 事業の効果	
額田地域のコミュニティ交通を維持することにより、額田地域の住民が日常生活を営むための移動手段が確保される。また、地域間交通を支えるフィーダー路線としての役割を担うことで、額田地域の住民と市街地の住民との相互利用が可能となり、額田地域全体の活力向上にもつながる。	
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体	
事業	実施主体
各事業、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を考慮し、各事業を実施。	
1 公共交通マップの製作及び配布 市内の公共交通の利用に関する情報提供を行う。 新型コロナウイルス感染症に対する安全対策等情報等の掲載を行う。	岡崎市 交通政策 会議
2 小中学生を対象にした公共交通・交通安全教室の実施 ・中学生に対してバスの乗り方教室を実施し、公共交通への理解を深める機会を提供する。 ・小学生に対するバスの乗り方教室を実施し、バスに親しみ公共交通の重要性や利用方法を知ってもらう。	岡崎市 交通政策 会議
3 高齢者向け出前講座の実施 ・高齢者を対象にバスの乗り方や活用方法等を紹介する生涯学習講座を実施することで、バス利用者等の増加と公共交通への理解を深める機会を提供する。	岡崎市 交通政策 会議
4 地域住民による利用促進について (下山地区線) ・小学生を対象にスタンプカードを配付し、市街地や小学校へコミュニティ交通を利用した場合、支払った運賃の一部を地域が補填する取組を実施する。 ・老人クラブにコミュニティ交通の利用を促し、コミュニティ交通を活用し市街地でのボウリングや、まち歩き等のレクリエーション活動を実施する。 ・住民が集まる地区のイベントで運行案内のチラシを配布する。 ・協賛金導入と合わせ企業への下山地区線周知を図る。 (下山地区線、形埜地区線、宮崎地区線、豊富・夏山地区線) ・利用者の増加及び収入の増加を図るため、地域がコミュニティ交通の回数券を購入し利用者に配付する。 ・コミュニティ交通の利用者数や経費のほか、1便当り利用者数等の利用状況及び運行案内のチラシを地域に回覧する。 (名鉄バス額田支所市民病院線) ・運行地域に隣接する地域の住民に、運行案内のチラシを配布する。	額田地域 生活交通 協議会
5 地域ニーズに対応した路線・運行形態等の見直し ・地域住民とともに現在の運行形態を見直し、デマンド交通等の新たな交通手段について検討をするほか、地域間交通とフィーダー系統の役割分担についても検討を行い、地域ニーズにあった効率的で効果的な移動手段を研究する。 ・公共交通を維持していくため、地域が主体となり地域で支えてもらえる「持続可能な公共交通」を考えるとともに、地域と行政が協働し、関係機関と協議をしながら移動手段を研究するとともに、移動の確保に努める。 ・小規模特認校制度が開始されたため、地元ニーズも踏まえながら小規模特認校の通学も考慮した移動手段を研究する。	岡崎市 交通政策 会議 額田地域 生活交通 協議会

事業	実施主体
6 その他 ・引き続き、オープンデータ化された運行情報を更新するとともに、事業者との連携や利用者への周知によって、運行情報の取得利便性を高める。 ・近隣市町との連携を強化し、公共交通ネットワークの相互連携、機能強化等の研究を進める。 ・全世帯配布の広報誌やケーブルテレビを活用し、公共交通の利用促進を図る。 ・移動に困っている人の声に漏れが本当にはないか確認を行うために、地元総代会に加え、直接地域住民を訪問する民生委員や福祉委員等と連携し調査を行う。	岡崎市
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者	表1を添付。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者	運行経費から運行収入及び国庫補助金額等を差し引いた金額を、岡崎市が負担する。
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称	○名鉄バス株式会社 ○株式会社西三交通
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】	該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】	該当なし
9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】	該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】	該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】	該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】	表5を添付

13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
20. 協議会の開催状況と主な議論
○平成28年10月17日 平成28年度第4回岡崎市交通政策会議を開催 平成29年10月以降の運行について ・「下山地区線」運行計画の変更の協議及び合意 ・「形埜地区線」運行計画の変更の協議及び合意 ・「宮崎地区線」運行計画の変更の協議及び合意 ・「豊富・夏山地区線」運行計画の変更の協議及び合意 →診療後の帰りの待ち時間の短縮等、利便性がより向上するダイヤやルートに変更する見直しを行った。 ○平成29年1月23日 平成28年度第5回岡崎市交通政策会議を開催 ・平成28年度生活交通確保維持改善計画の事業評価について協議及び合意 ・「下山地区線」運行計画の変更の協議及び合意

<ul style="list-style-type: none"> ・「宮崎地区線」運行計画の変更の協議及び合意 ・「豊富・夏山地区線」運行計画の変更の協議及び合意 <p>→平成28年第4回岡崎市交通政策会議において合意した運行の見直し時期を、平成29年10月から4月に変更した。</p> <p>○平成29年10月16日 平成29年度第3回岡崎市交通政策会議を開催 ・「下山地区線」協賛金の導入について報告</p> <p>○平成30年1月22日 平成29年度第4回岡崎市交通政策会議を開催 ・平成29年度生活交通確保維持改善計画の事業評価について協議</p> <p>○平成30年6月13日 平成30年度第1回岡崎市交通政策会議を開催 ・平成31年度生活交通確保維持改善計画について協議及び合意</p> <p>○平成31年1月16日 平成30年度第3回岡崎市交通政策会議を開催 ・平成30年度生活交通確保維持改善計画の事業評価について協議 ・額田地域コミュニティ交通路線への障がい者割引の導入について協議及び合意</p> <p>○令和元年6月18日 令和元年度第1回岡崎市交通政策会議を開催 ・令和2年度生活交通確保維持改善計画について協議及び合意</p> <p>○令和元年12月9日 令和元年度第3回岡崎市交通政策会議を開催 ・令和元年度生活交通確保維持改善計画の事業評価について協議 ・「形埜地区線」運行計画の変更の協議及び合意 ・「宮崎地区線」運行計画の変更の協議及び合意 ・「豊富・夏山地区線」運行計画の変更の協議及び合意</p> <p>○令和2年6月12日 令和2年度第1回岡崎市交通政策会議を书面決議により開催 ・令和3年度生活交通確保維持改善計画について協議及び合意</p> <p>○令和2年8月28日 令和2年度第3回岡崎市交通政策会議を书面決議により開催 ・「形埜地区線」運行計画の変更の協議及び合意 ・「宮崎地区線」運行計画の変更の協議及び合意 ・「豊富・夏山地区線」運行計画の変更の協議及び合意 →便の削減等を伴う効率化。</p> <p>○令和2年11月20日 令和2年度第4回岡崎市交通政策会議を開催 ・令和2年度生活交通確保維持改善計画の事業評価について協議</p> <p>○令和3年2月26日 令和2年度第5回岡崎市交通政策会議を书面決議により開催 ・「豊富・夏山地区線」運行計画の変更の協議及び合意 →額田センターロータリーの整備に伴う延伸及び停留所設置。</p> <p>○令和3年5月24日 令和3年度第1回岡崎市交通政策会議を開催 ・令和4年度生活交通確保維持改善計画について協議及び合意</p> <p>○令和3年12月20日 令和3年度第4回岡崎市交通政策会議を開催 ・令和3年度生活交通確保維持改善計画の事業評価について協議</p> <p>○令和4年5月27日 令和4年度第1回岡崎市交通政策会議を開催 ・令和5年度生活交通確保維持改善計画について協議及び合意</p>

<p>○令和4年7月25日 令和4年度第2回岡崎市交通政策会議を開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「下山地区線」運行計画の変更の協議及び合意 →高校生の利用実態に合わせ最終便の出発時刻を変更した。 <p>○令和5年2月22日 令和4年度第5回岡崎市交通政策会議を開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「下山地区線」運行計画の変更の協議及び合意 →バスの定時性を確保するとともに、停留所名を変更した。

21. 利用者等の意見の反映状況

市民及び利用者代表が参画している岡崎市交通政策会議や、地域住民の協議会において、利用促進策やコミュニティ交通運行の確保維持の方策について意見交換・協議を行い、利用者等の意見を本計画に反映している。

令和4年度は新型コロナウイルス感染症等の影響もあったが、各地域とも情報共有を図り、利用状況や多様な運行形態等の情報提供、地域利用者の意見・要望等の把握とともに、運行計画の見直しについて協議を行った。

22. 協議会メンバーの構成員	
学識経験者	まちづくりの達人ネットワーク理事長 名城大学教授
市民及び利用者代表	岡崎市総代会連絡協議会 岡崎市老人クラブ連合会 岡崎市障がい者福祉団体連合会 岡崎商工会議所 岡崎市六ツ美商工会 額田地域生活交通協議会
交通事業者等	名鉄バス株式会社 名鉄東部交通株式会社 名古屋鉄道株式会社 愛知環状鉄道株式会社 愛知県タクシー協会岡崎支部 公益社団法人愛知県バス協会 愛知県交通運輸産業労働組合協議会
地方運輸局	中部運輸局 愛知運輸支局
交通施設管理者等	愛知県西三河建設事務所 愛知県警察岡崎警察署
関係都道府県	愛知県都市・交通局交通対策課
関係市区町村	岡崎市
その他会長が必要と認める者	

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 岡崎市十王町二丁目9番地

(所 属) 岡崎市役所総合政策部地域創生課

(氏 名) 安藤 星哉

(電 話) 0564-23-6486

(e-mail) chiikisosei@city.okazaki.lg.jp

注意：本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらずとも差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

外客来訪促進計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内ファイダー系統)

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統		系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進 特別措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)		
			起点	終点					運行態様の別	基準ハで 該当する 要件	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保
岡崎市	名鉄バス(株)	(1) 額田支所市民病院線	額田センター ちせい台公園	市民病院	往14.0km 復14.0km	366日	2133.0回		②(1)	市民病院の東で名鉄バス「桜形」バスと接続 額田センターで名鉄バス「くらがり線」と接続	③
		(2) 下山地区線A	株ヶ久保	市民病院	往25.9km 復25.9km	243日	580.5回		②(1)		③
		(3) 下山地区線B	株ヶ久保	洞町	往24.8km —	144日	72.0回		②(1)	岡崎げんき館前バス停で名鉄バス「桜形線」と接続	③
		(4) 下山地区線C	岡崎げんき館前	桃ヶ久保	往30.4km —	98日	49.5回		②(1)		③
		(5) 下山地区線E	株ヶ久保	豊田鉄工前	往24.8km —	243日	121.5回		②(1)		③
		(6) 切山・小久田・毛呂・井原ルート	北部診療所	切山横手辻	循環26.0km	51日	96.0回		②(1)	桜形バス停で名鉄バス「桜形線」と接続	③
		(7) 南大須・鍛冶ルート	北部診療所	須測橋	循環22.3km	51日	96.0回		②(1)	桜形バス停及び須測橋バス停で名鉄バス「桜形線」と接続	③
		(8) 大雨河ルート	宮崎診療所	高雲寺	循環14.8km	50日	150.0回		②(1)	宮崎学区市民ホーム前バス停で名鉄バス「くらがり線」と接続	③
		(9) 千万町ルート	宮崎診療所	木下公民館	往17.3km —	50日	50.0回		②(1)		③
		(10) 夏山ルート	額田センター	平針	往18.9km 復18.9km	51日	51.0回		②(1)		③
		(11) 鳥川ルート	市道	ハズノモト	往11.6km 復11.6km	51日	51.0回		②(1)	額田センターバス停で名鉄バス「くらがり線」と接続	③

(注)

1. 区域運行及び乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特別措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特別措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
5. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
6. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」に「利便増進特別措置」について記載を要しない。
7. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	岡崎市
(単位:人)	
人口集中地区以外	85,074
交通不便地域等	7,531

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
7,531	旧額田地区	山村振興法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び算定式適用開始年度

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度
岡崎市地域公共交通計画	令和4年3月14日	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2))(実施要領の2.(1)⑩))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7(リ)に基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)