

基本理念・基本目標・基本方針の検討

令和2年第4回 交通政策会議 協議済
(令和2年11月20日 開催)

資料1-1 評価指標の検討(P2～)

◆5/24開催岡崎市交通政策会議での指摘を踏まえて、基本目標の達成度合いをチェックするための「確認項目」を追加・修正

**本日御協議
いただきたい内容**

主要施策の検討

令和3年第1回
交通政策会議 協議済
(令和3年5月24日開催)

**次回(10/25)
開催予定の
交通政策会議で協議**

**資料1-4
運行継続等の検討(P18～)**
ご意見をいただきたい項目

資料1-2 交通利便地域の設定について(P7～)

・居住誘導重点区域を「交通利便地域」と定義。

資料1-3 地域主体の交通について(P12～)

・基本目標 「地域のニーズにあった地域主体の交通」の実現のため、主要施策 「地域が自らデザインする交通モードの導入」について住民主導型交通の導入制度を拡充

次期計画素案について

◆これまでの検討内容を反映したうえで、次期計画素案を作成

◆ 基本理念、基本目標及び基本方針の実現に向けた成果目標を以下に設定

【基本理念】

新たなくらしと活力の創造を支える交通体系

基本目標 交流を支え都市の魅力を高める

○基本方針

- ・ 都心ゾーンの公共交通利便性の向上
- ・ 多様な交通モードとの連携強化
- ・ 交流の活性化を担う拠点へのアクセス性の強化

基本目標 地域のニーズにあった地域主体の交通

○基本方針

- ・ 地域の実情に合わせた輸送資源の見直し
- ・ 地域が自らデザインする交通モードの導入

基本目標 人と環境にやさしい交通

○基本方針

- ・ だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現
- ・ 地球環境問題への取り組みの推進

基本目標 新たな社会に対応したスマートな交通

○基本方針

- ・ ICT技術を活用した新たな交通サービスの実現
- ・ コロナ禍に対応した公共交通の実現

次期計画では、計画全体の目指すところとして『成果目標』を設定し、各基本目標の達成度合いをチェックするための『確認項目』を設定

成果目標 公共交通利用者数の増加

利便性向上等により、利用者数の増加を見込む

基本方針・基本目標(現計画からの変遷)

◆ 現計画からの基本目標及び基本方針の変遷、関連する成果目標は以下のとおり

岡崎市地域公共交通網形成計画

基本目標 人にやさしく安全安心な交通の実現
○基本方針
・ 少子高齢化の進展に対応した誰でも使いやすい公共交通の整備
・ 地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備

成果目標

バス利用者数の増加
公共交通利用の満足度向上
バス利用の満足度向上
バス待ちの不満の減少
駅のバリアフリー対応
ノンステップバスの導入率

基本目標 観光交流を促進しまちの魅力を高める交通の実現
○基本方針
・ まちづくり施策との連携によるまちの魅力を高める公共交通の整備

成果目標

公共交通利用者数の増加
まちなかの鉄道駅や主要なバス停の利用者数の増加

基本目標 円滑で快適な交通の実現
○基本方針
・ 地域のコミュニティの活性化や交流を促進する公共交通の整備

成果目標

公共交通利用者数の増加
地域内交通検討の地域組織の設立

基本目標 環境にやさしい交通の実現
○基本方針
・ 市民の意識変容による公共交通利用の促進

成果目標

自動車以外の交通手段利用率の増加
公共交通の利用機会の増加
乗り方教室の実施回数

〔次期計画〕岡崎市地域公共交通計画(仮称)

基本目標 交流を支え都市の魅力を高める
○基本方針
・ 都心ゾーンの公共交通利便性の向上
・ 多様な交通モードとの連携強化
・ 交流の活性化を担う拠点へのアクセス性の強化

確認項目

公共交通利用者数の増加 (重複しているため削除)
都心ゾーンの鉄道駅や主要なバス停の利用者数の増加

基本目標 地域のニーズにあった地域主体の交通
○基本方針
・ 地域の実情に合わせた輸送資源の見直し
・ 地域が自らデザインする交通モードの導入

確認項目

公共交通利用者数の増加 (重複しているため削除)
地域内交通検討の地域組織の設立 (利用者数を指標とするため削除)

基本目標 人と環境にやさしい交通
○基本方針
・ だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現
・ 地球環境問題への取り組みの推進

確認項目

バス利用者数の増加(削除)
公共交通利用の満足度向上(削除)
バス利用の満足度向上(削除)
バス待ちの不満の減少(削除)
駅のバリアフリー対応
ノンステップバスの導入率
自動車以外の交通手段利用率の増加(別指標に置き換え)
公共交通の利用機会の増加(削除)
乗り方教室等の実施回数(削除)

基本目標 新たな社会に対応したスマートな交通
○基本方針
・ ICT技術を活用した新たな交通サービスの実現
・ コロナ禍に対応した公共交通の実現

基本方針・基本目標【確認項目】

◆ 現計画の成果目標を踏襲しつつ、各基本目標の達成度合いをチェックするための『確認項目』を設定

基本目標 交流を支え都市の魅力を高める

- 基本方針：「都心ゾーンの公共交通利便性の向上」
「多様な交通モードとの連携強化」
「交流の活性化を担う拠点へのアクセス性の強化」
- 主要施策： 主要な公共交通軸の利便性向上
都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討
交通結節点・乗換拠点の整備
公共交通の待合環境等の整備
自転車との連携
都心ゾーンへのアクセス性の向上
大規模開発との連携
観光交流の促進に向けた交通環境の整備

確認項目	区分	理由
都心ゾーンの鉄道駅や主要なバス停の利用者数	推奨	都心ゾーンの公共交通利便性の向上や、交通結節点整備による効果を把握 修正箇所
市の取組に対する満足度（ ）	市独自	市民意識調査における「快適移動社会の実現」に対する満足度 追記箇所
鉄道・バスの沿線人口	選択	立地適正化計画との整合を踏まえ設定 「都心ゾーンの公共交通利便性の向上」に対応
レンタサイクルの利用者数	市独自	自転車との連携による効果を把握 「多様な交通モードとの連携強化」に対応
QURUWA中央部の往来数（ ）	市独自	まちなかの交流の活性化状況を把握
QURUWA地区内の地価（ ）	市独自	QURUWA上の路線価格を代理指標として、都市の魅力を把握

他調査より流用のため、毎年確認する項目ではない。

基本目標 地域のニーズにあった地域主体の交通

- 基本方針：「地域の実情に合わせた輸送資源の見直し」
「地域が自らデザインする交通モードの導入」
- 主要施策： 多様な輸送資源の活用検討
バス路線の見直しと確保・維持
コミュニティ交通導入基準の策定

確認項目	区分	理由
公的資金が投入されている公共交通事業の収支	標準	輸送資源の見直しによる事業効率性の改善効果を測定 「地域の実情に合わせた輸送資源の見直し」に対応
公共交通への公的資金投入額	標準	輸送資源の見直しによる行政コストの軽減効果を測定 「地域の実情に合わせた輸送資源の見直し」に対応
市運営路線の利用者数	推奨	市運営路線の見直しによる地域への効果を把握 「地域の実情に合わせた輸送資源の見直し」に対応
市運営路線のクロスセクター効果	推奨	市運営路線の運行継続による行政負担の軽減効果を把握 「地域の実情に合わせた輸送資源の見直し」に対応

区分の注釈：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」より
標準：原則全ての計画において設定することが望ましい指標
推奨：事業の必要性や有効性を計測しやすい指標
選択：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指標
市独自：手引きには記載の無い市独自の指標

基本方針・基本目標【確認項目】

◆ 現計画の成果目標を踏襲しつつ、各基本目標の達成度合いをチェックするための『確認項目』を設定

基本目標 人と環境にやさしい交通

- 基本方針：「だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現」
「地球環境問題への取り組みの推進」
- 主要施策： 鉄道輸送の安全確保
交通バリアフリー化の推進
移動制約者に対する支援
運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入
運転手確保策の実施
モビリティマネジメントの実施
環境へ配慮した車両の導入

確認項目	区分	理由
駅のバリアフリー対応	市独自	交通バリアフリー化の推進による進捗を把握 (現計画より踏襲)
ノンステップバスの導入率	市独自	交通バリアフリー化の推進による進捗を把握 (現計画より踏襲)
高齢者パスの利用回数	市独自	移動制約者に対する支援の効果を把握 「だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現」に対応
鉄道・バスの沿線人口	選択	公共交通が利用しやすい環境にある人の数を把握 「だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現」に対応

基本目標 新たな社会に対応したスマートな交通

- 基本方針：「ICT技術を活用した新たな交通サービスの実現」
「コロナ禍に対応した公共交通の実現」
- 主要施策： MaaS等の新技術の活用
公共交通利用案内等の充実
②新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発

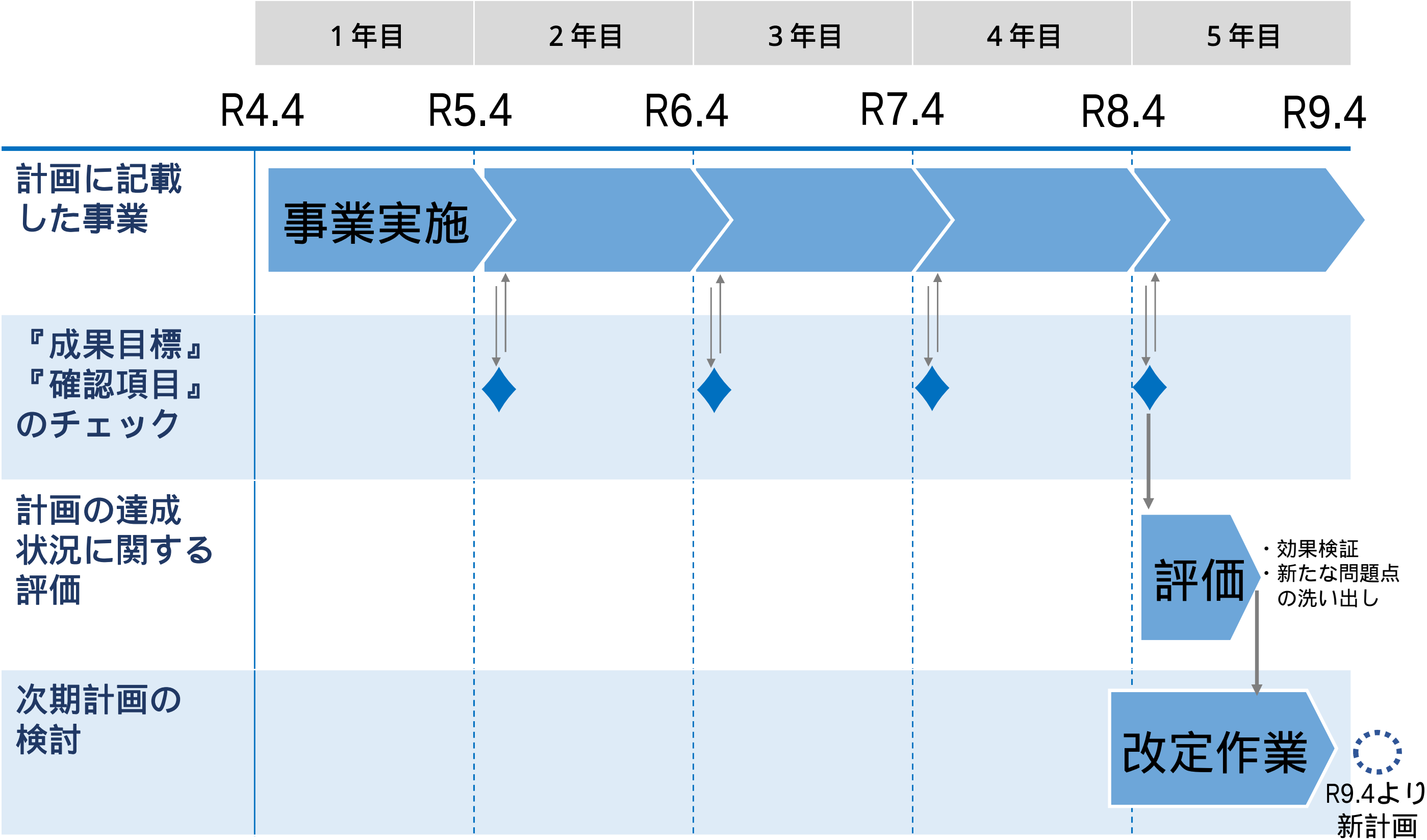
確認項目	区分	理由
情報のオープン化(オープンデータ化)	推奨	GTFS化等の取組の進捗状況を把握 「ICT技術を活用した新たな交通サービスの実現」
コロナ禍における公共交通への不安	市独自	コロナ禍で利用者の減少が著しい路線の利用者数の回復 「コロナ禍に対応した公共交通の実現」に対応
ICカードの利用率	市独自	スマートな交通を表現する指標として設定 「ICT技術を活用した新たな交通サービスの実現」 「コロナ禍に対応した公共交通の実現」に対応

追記箇所

区分の注釈：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」より
標準：原則全ての計画において設定することが望ましい指標
推奨：事業の必要性や有効性を計測しやすい指標
選択：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指標
市独自：手引きには記載の無い市独自の指標

計画の推進方法

- ◆ 岡崎市交通政策会議にて、『成果目標』『確認項目』を毎年度チェック
- ◆ 計画4年経過時点で計画改定に向けた改定作業を行い、令和9年4月より新計画。



- ◆ 次期公共交通計画では、都市ゾーンの魅力向上に向けた基本目標を設定
基本目標の達成に向けた施策の実施に際し、**先ず優先的にサービス水準の確保、利便性の向上を図る地域の定義**が必要

【基本理念】

新たなくらしと活力の創造を支える交通体系

基本目標 交流を支え都市の魅力を高める

○基本方針

- ・ 都心ゾーンの公共交通利便性の向上
- ・ 多様な交通モードとの連携強化
- ・ 交流の活性化を担う拠点へのアクセス性の強化

基本目標 地域のニーズにあった地域主体の交通

○基本方針

- ・ 地域の実情に合わせた輸送資源の見直し
- ・ 地域が自らデザインする交通モードの導入

基本目標 人と環境にやさしい交通

○基本方針

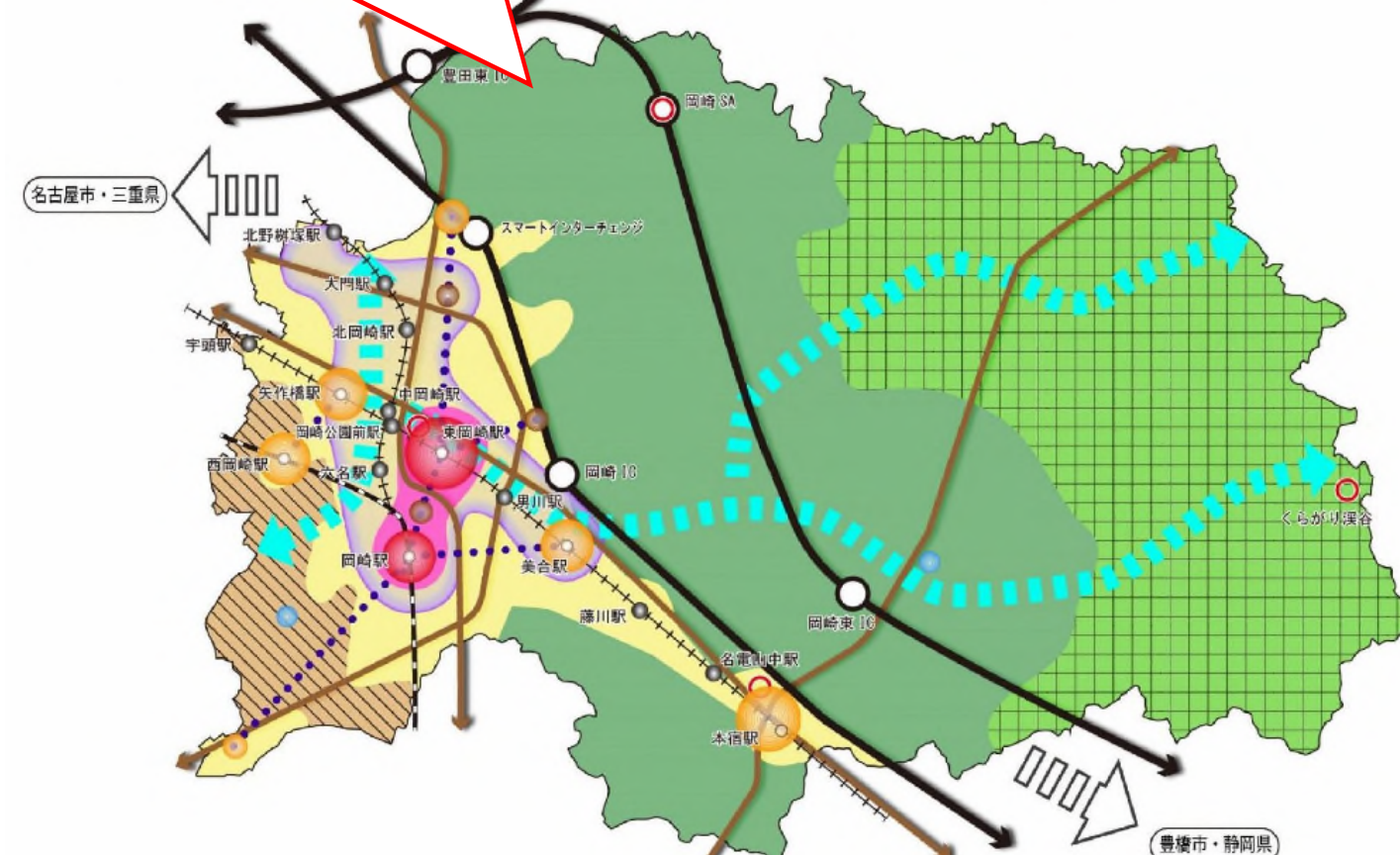
- ・ だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現
- ・ 地球環境問題への取り組みの推進

基本目標 新たな社会に対応したスマートな交通

○基本方針

- ・ ICT技術を活用した新たな交通サービスの実現
- ・ コロナ禍に対応した公共交通の実現

どのエリアに優先的に
施策を講ずるかの
定義が必要



出典：岡崎市都市計画マスタープラン（R3.3策定）

地域公共交通計画と立地適正化計画との連携の意義

- ◆ 広域的な都市機能の維持・有効活用や歴史性・文化の継承のためにも、**都心ゾーンの人口集積**が重要な課題
- ◆ **公共交通を利用した暮らしやすさ**や生活利便性が良い区域を**居住誘導区域**として設定
- ◆ 居住誘導の効果を高めるために、**都市計画と公共交通の一体化**を図ることが必要

立地適正化計画の基本方針

①重点方針(特に力点を置くまちづくりの方針)

- 居住を支える生活機能や広域的な都市機能が集積し、にぎわいと交流あふれる都心ゾーンと公共交通基幹軸を中心に、歩いて暮らしやすい生活圏を形成する。

②一般方針(市街化区域全体を見渡したまちづくりの方針)

- 現在の居住者に加え、就労と居住の関係性も重視した上で、多様な生活スタイルを尊重した暮らしを維持する。
- 一定の生活利便性を確保し、自動車依存を低減するため、ゆるやかに集約型の都市構造へ誘導する。
- 地域での助け合い・支え合いの礎となるコミュニティを維持するとともに、地域性・歴史性を尊重する。

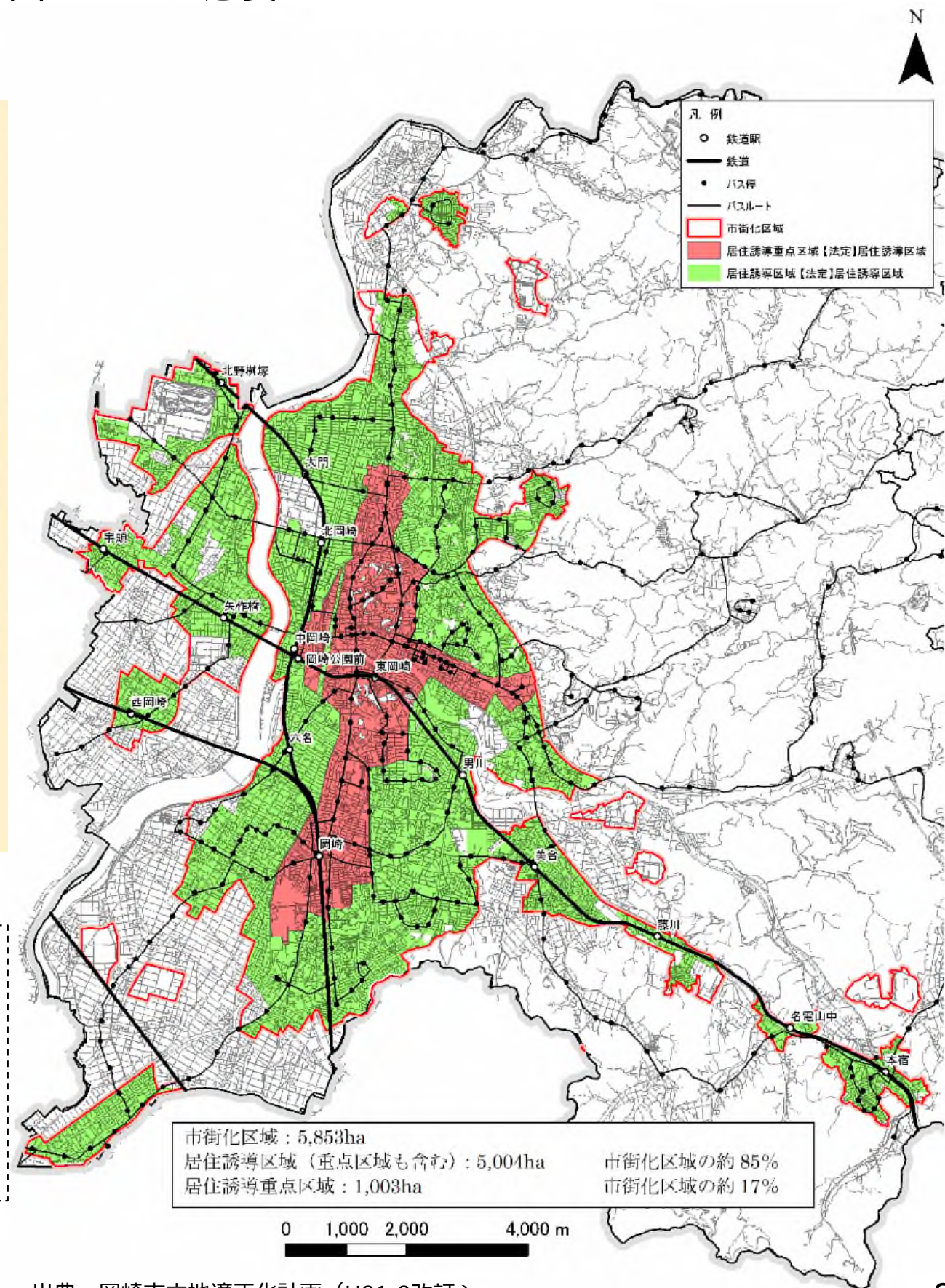
基礎的方針(長期的な人口動向等を踏まえ都市全体を見渡したまちづくりの方針)

- 災害に対して安全安心な生活を維持する。
- 整った既存の都市基盤（道路、公園、上下水道などのインフラ施設）を活かす。

居住誘導区域における誘導施策（抜粋）

■公共交通の使いやすい暮らし

- 誰でも使いやすい公共交通をめざし、市内バスネットワークを始めとした公共交通ネットワークの確保・維持・改善を図ります。
- 誰でも使いやすい公共交通をめざし、交通バリアフリー化を促進します。
- まちの魅力を高める交通結節点・乗換拠点の整備を図ります。
- 地域ニーズに対応した持続可能な地域内交通の整備やバス路線の確保に努めます。
- 基幹的な公共交通サービスレベルの確保に努めます。
- 自転車・歩行者ネットワークの形成に努めます。



出典：岡崎市立地適正化計画（H31.3改訂）

立地適正化計画における居住誘導重点区域、居住誘導区域の設定

- ◆ 広域的なゆるやかに居住の誘導を図る「居住誘導区域」、その中に、高度利用化・高密度化によりにぎわいと居住の誘導を図る「居住誘導重点区域」を設定
- ◆ 「**居住誘導重点区域**」では、**重点的・積極的に居住の誘導**を図ることを方針として掲げる

①重点方針

(特に力点を置くまちづくりの方針)

- 居住を支える生活機能や広域的な都市機能が集積し、にぎわいと交流あふれる都心ゾーンと公共交通基幹軸を中心に歩いて暮らしやすい生活圏を形成する。



居住誘導重点区域（法定区域）

重点方針に基づき、都心ゾーン及び（都）岡崎駅平戸橋線沿道を中心に設定し、重点的・積極的に居住の誘導を図る

②一般方針（市街化区域全体を見渡したまちづくりの方針）

- 現在の居住者に加え、就労と居住の関係性も重視した上で、多様な生活スタイルを尊重した暮らしを維持する。
- 一定の生活利便性を確保し、自動車依存を低減するため、ゆるやかに集約型の都市構造へ誘導する。
- 地域での助け合い・支え合いの礎となるコミュニティを維持するとともに、地域性・歴史性を尊重する。



居住誘導区域（法定区域）

一般方針に基づき、良好な居住環境を有し、地域の都市経営を効率的に行うことができる区域に設定し、ゆるやかに居住の誘導を図る

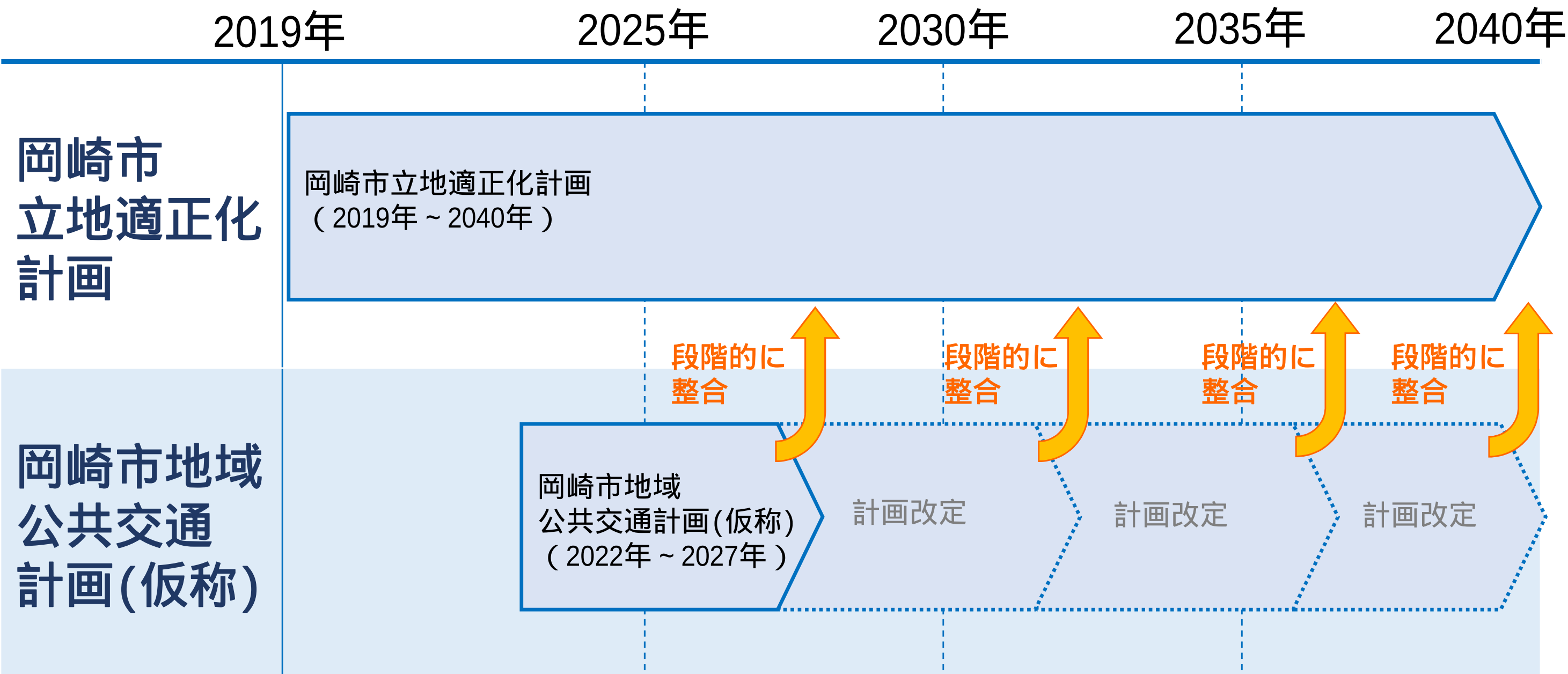
※都市再生特別措置法第81条第2項第2号に規定される区域

除外する区域（都市再生特別措置法、都市計画運用指針）

- 保安林 ●土砂災害特別警戒区域 ●急傾斜地崩壊危険区域 ●工業専用地域 ●地区計画により住宅の建築が制限されている地域 など

地域公共交通計画と立地適正化計画との連携方針

- ◆ 立地適正化計画の計画期間は、2019年から2040年までの概ね20年間
- ◆ 次期、岡崎市地域公共交通計画(仮称)の計画期間は、2022年から2027年までの5年間
計画期間の違いを踏まえ、**立地適正化計画への整合を段階的に図ることが必要**
次期、**岡崎市地域公共交通計画(仮称)**では、**重要性の高い部分から整合を図る**



交通利便地域の設定に関する考え方

- ◆ **居住誘導重点区域を交通利便地域と定義**し、一定のサービス水準の確保、利便性の向上を図る
- ◆ **交通利便地域**に、定時定路線型の公共交通（鉄道・バス）の**サービス水準が低い地域**が存在する場合は、バス路線等の見直し等の**優先的な対策**の実施が必要

		居住誘導重点区域	居住誘導区域	区域外
鉄道・バスカバー圏	圏域内	【交通利便地域】 引き続き、高いサービス水準を維持するとともに、利便性の向上を図る	引き続き、一定のサービス水準を維持するとともに、利便性の向上策を検討	－
	圏域外	鉄道・バスのカバー圏域に含まれるよう、バス路線の見直し等を 優先的に 実施し、 高いサービス水準を確保 するとともに、利便性の向上を図る	居住誘導区域全体のサービス水準を踏まえたうえで、利便性の向上策を検討	【中山間地自立型交通地域】 ボランティア輸送等の活用を視野に地域に見合った交通手段の導入を検討 【ライフサポート交通地域】 移動手段の確保（生活の足やお出かけ支援等）を目的に導入を検討 「資料1-3」において導入等を検討

優先的に
対策を実施

居住誘導（重点）区域においても、ラストマイル輸送は課題となっているため、将来に向けて方向性を検討する必要がある。

◆ 基本目標②「地域のニーズにあった地域主体の交通」の「⑪住民主導型交通の拡充」について検討

基本目標 交流を支え都市の魅力を高める

○基本方針

- ・都心ゾーンの公共交通利便性の向上
 - 主要な公共交通軸の利便性向上
 - 都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討
- ・多様な交通モードとの連携強化
 - 交通結節点・乗換拠点の整備
 - 公共交通の待合環境等の整備
 - 自転車との連携
- ・交流の活性化を担う拠点へのアクセス性の強化
 - 都心ゾーンへのアクセス性の向上
 - 大規模開発との連携
 - 観光交流の促進に向けた交通環境の整備

基本目標 人と環境にやさしい交通

○基本方針

- ・だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現
 - 鉄道輸送の安全確保
 - 交通バリアフリー化の推進
 - 移動制約者に対する支援
 - 運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入
 - 運転手確保策の実施
- ・地球環境問題への取り組みの推進
 - モビリティマネジメントの実施
 - 環境へ配慮した車両の導入

基本目標 地域のニーズにあった地域主体の交通

○基本方針

- ・地域の実情に合わせた輸送資源の見直し
 - 多様な輸送資源の活用検討
 - バス路線の見直しと確保・維持
- ・地域が自らデザインする交通モードの導入
 - 住民主導型交通の拡充**

**本日議論をいただく項目
(次頁以降で記載)**

基本目標 新たな社会に対応したスマートな交通

○基本方針

- ・ICT技術を活用した新たな交通サービスの実現
 - MaaS等の新技術の活用
 - 公共交通利用案内等の充実
- ・コロナ禍に対応した公共交通の実現
 - ⑪新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発

地域主体の交通(現状)

- ◆ 地域主体の交通の実現のため、地域毎に**地域内交通検討の組織を設立**し、運行内容について**協議・検討**。
- ◆ 検討結果を踏まえ、額田地区ではコミュニティバスを運行、六ツ美地区ではチョイソコの実証実験を実施。
ニーズに応じた地域の主体的な取組みをバックアップする仕組みを**拡充する**必要がある。

【矢作地区】

地域協議会による協議

【額田地区等】

地域協議会による協議
コミュニティバスの運行



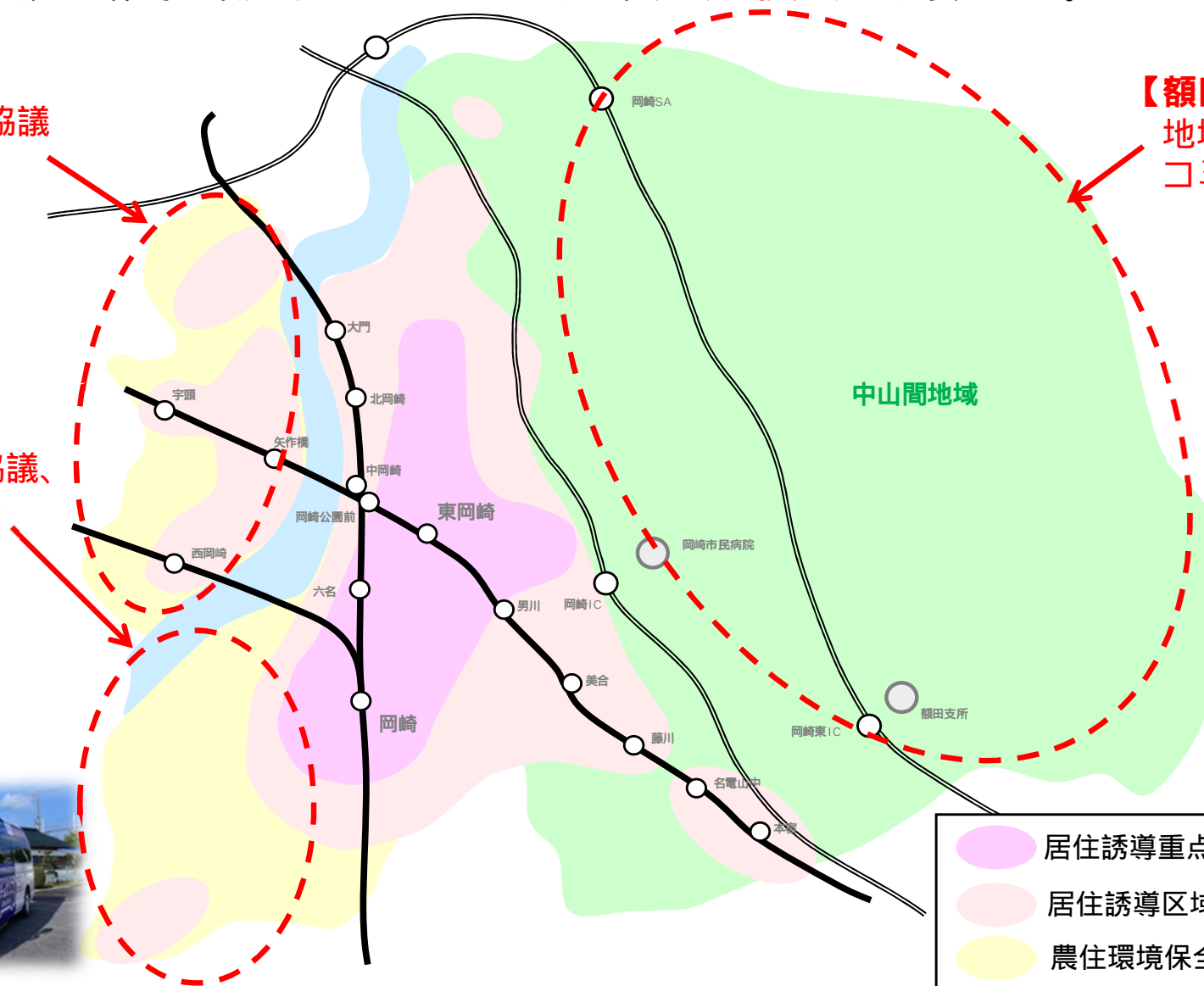
出典：岡崎市HP

【六ツ美地区】

地域協議会による協議、
実証運行の開始



出典：岡崎市HP



	居住誘導重点区域		鉄道
	居住誘導区域		高速道路
	農住環境保全地域		
	中山間地域		

住民主導型交通の拡充について

- ◆ 市民、事業者、行政が協働し、地域に適した交通を整えられるよう、タクシー事業者の活用も視野に入れつつ、**NPO法人や自治会等が主体**となった、住民主導型交通の**導入要件等を明確**にするとともに、**拡充を図る**。

住民主導型交通について

地域住民が主体となって導入を行い、運行継続に向けて地域住民が主体的に取り組むことを基本とした交通サービスです。

【導入要件】

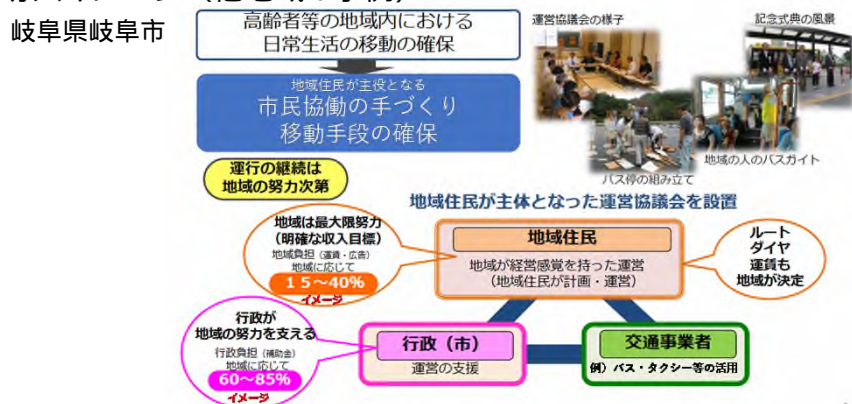
(1) 検討協議会 立ち上げの要件

構成員が5名以上（代表者1名、各構成員任期2年以上）
運営について、市と連携・協力のもと進めること
（導入検討協議会への参加等）
地域の代表として活動できる組織であること
継続的に活動できる組織であること
市へ総代会から申し出があること（概ね小学校区単位を想定）

(2) 運営ルール

ニーズ調査を地域主導で実施
地域で、運行費用を含めて一定額を確保できる見込みがある
地域におけるPDCAを継続的に実施

・導入イメージ（他地域の事例）



出典：岐阜市コミュニティバスについて（国土交通省HP）

■ 役割分担

地域住民（検討協議会）

- ・検討協議会の設立
- ・ニーズ調査の実施
- ・運行費用確保策の検討および実施
- ・継続的なPDCAの実施
（目標設定、運行計画の作成、フォローアップ等）

連携・協力

岡崎市（交通政策会議）

- ・関係機関との調整
- ・交通政策会議の開催
- ・市費投入上限額等の確認
- ・運行委託
状況に応じて実施
- ・本格運行への移行の可否、
運行継続可否の判断など

運行事業者

- （交通事業者、NPO等）
- ・交通サービスの提供

住民主導型交通の導入地域

◆ 住民主導型交通として、下記2つを拡充する

① 中山間地自立型交通

中山間地域を対象に地域の実情に見合った交通を導入

■ 導入基準

- ・鉄道・バス カバー圏域外であること

■ 導入対象エリアのイメージ

		居住誘導重点区域	居住誘導区域	区域外
鉄道・バスカバー圏	圏域内	【交通便利地域】 引き続き、高いサービス水準を維持するとともに、利便性の向上を図る	引き続き、一定のサービス水準を維持するとともに、利便性の向上策を検討	—
	圏域外	鉄道・バスのカバー圏域内に含まれるよう、バス路線の見直し等を 優先的に実施し、高いサービス水準を確保 するとともに、利便性の向上を図る	居住誘導区域全体のサービス水準を踏まえたうえで、利便性の向上策を検討	【①中山間地自立型交通地域】 ボランティア輸送等の活用を視野に地域に見合った交通手段の導入を検討 【②ライフサポート交通地域】 移動手段の確保（生活の足やお出かけ支援等）を目的に導入を検討

ライフサポート交通

居住誘導区域と、農住環境保全地域や中山間地域がまばらに混在するエリアにおける、移動手段の確保（生活の足やお出かけ支援等）を目的に導入。

■ 導入基準

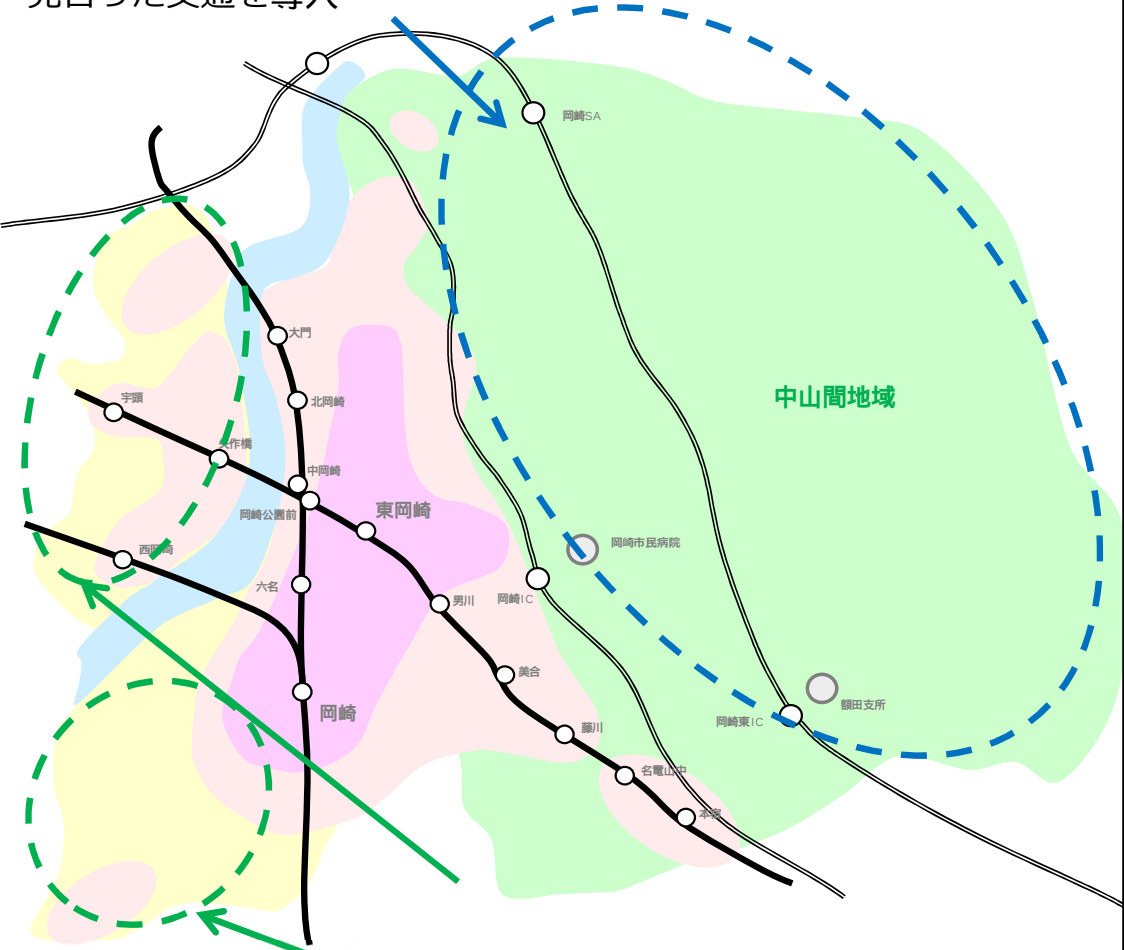
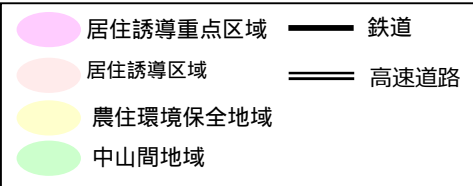
- ・鉄道・バス カバー圏域外であること（ただし、鉄道・バスと連携する場合は、カバー圏域内でも可）
- ・主に移動制約者を対象とすること

歩行できるが、時間がかかる、体力を要す、歩きにくい（妊婦や骨折等のけがを含む）程度の移動制約者を対象とする。歩行困難者や外出に付き添いが必要な方等の重度の移動制約者への対応については別途検討

【導入エリアのイメージ図】

中山間地自立型交通地域

中山間地域を対象に地域の実情に見合った交通を導入



② ライフサポート交通地域

居住誘導区域と、農住環境保全地域や中山間地域がまばらに混在するエリアの移動手段の確保（生活の足やお出かけ支援等）を目的に導入



住民主導型交通の導入プロセス(地域からの要請による新規導入)

- ◆ **地域が主体**となり、**ニーズ調査や運行計画の作成等**を行うことで導入可能な**住民主導型交通の導入要件等**を明確化。
- ◆ 事業の**持続可能性を担保**するため、**運行継続基準**を設定。
- ◆ 収入費目には、運賃だけを対象とせず、**地域の協力**(地域からの協賛金や広告収入等)により、**サービスレベルを維持・向上**することができる仕組み。

導入検討協議会の立ち上げ (例：額田地域生活交通協議会)

・ 総代会からの申し出

ニーズ調査の実施

・ 住民ニーズの把握
・ 利用促進活動の検討
・ 地元企業の協力、収支率の検討

運行計画(ダイヤ等) の作成

・ 交通事業者や関係者協議
・ 交通政策会議への上提・承認
・ 収支率を試算し、実証運行の実施基準
(●%以上)を満たしているかを確認

実証運行開始

・ タクシー借り上げの場合、
週1日での実証運行の実施を想定

2年程度を想定

運行継続基準の確認

**収支率、
市費負担額で評価**
ただし、収入費目に
地域の協力も想定

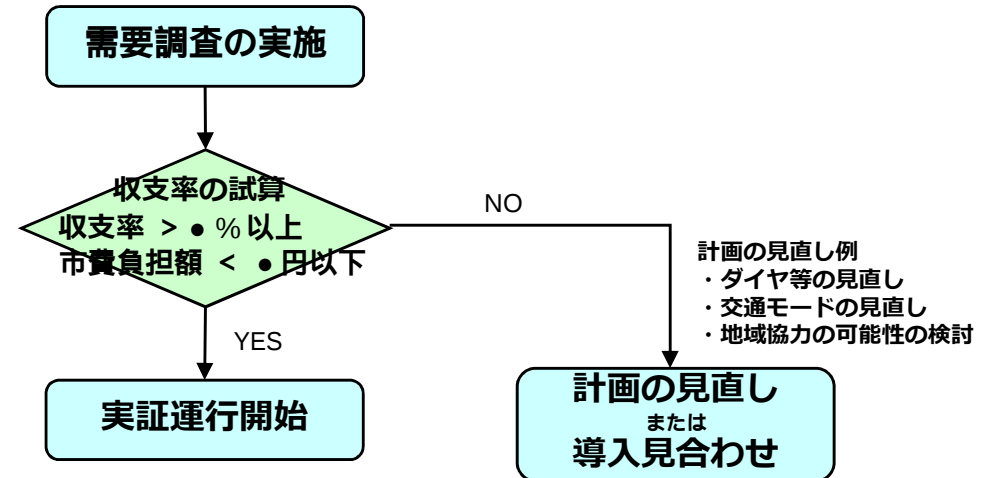
サービス
レベル向上

運行
継続

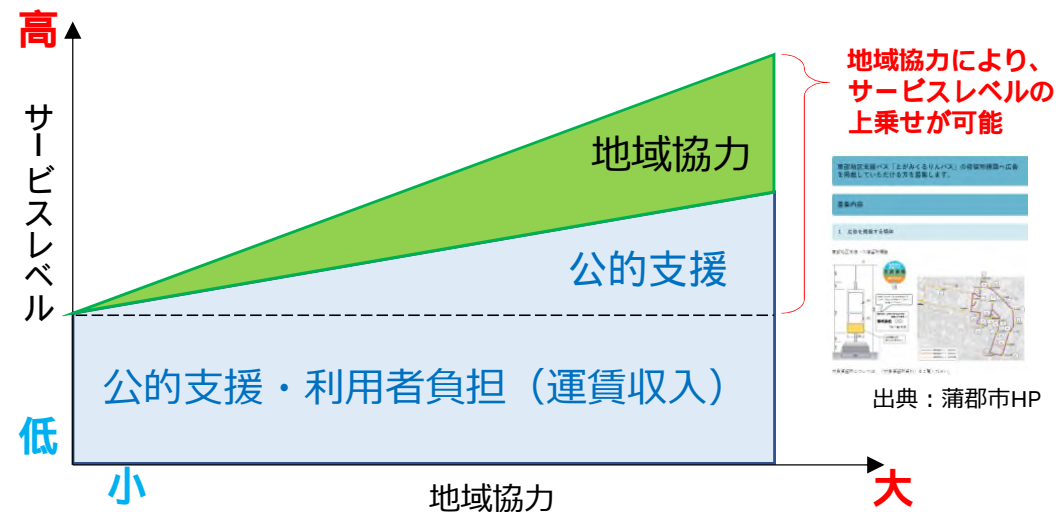
サービス
レベル減少

廃止

・ 地域協力とサービスレベルのイメージ

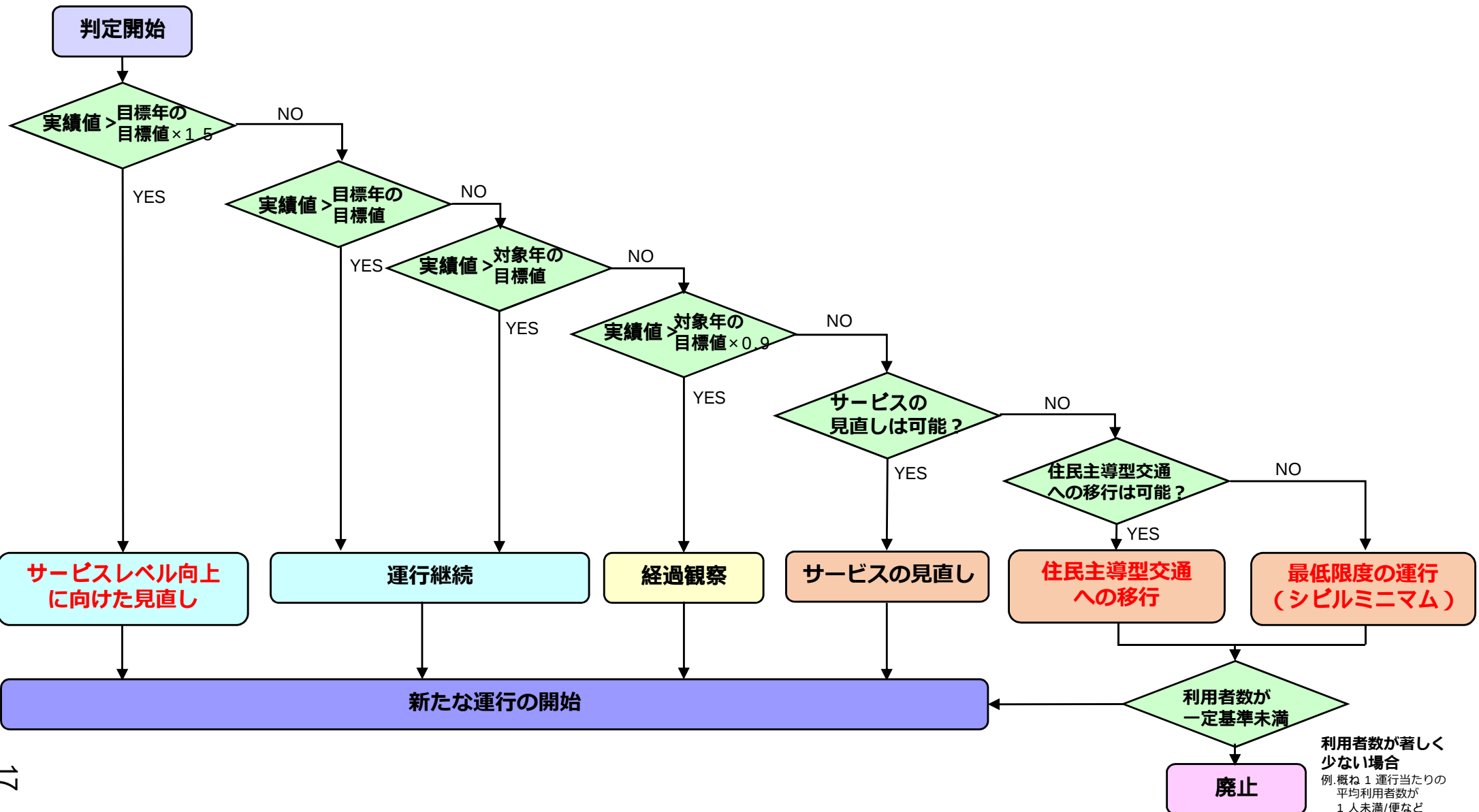


・ 地域協力とサービスレベルのイメージ



見直しのスキーム(既存のコミュニティバスの見直し)

- ◆ 既存のコミュニティバスについても、PDCAサイクルに基づき、継続的に見直しを実施することが必要。
- ◆ 公共交通を維持していくために、見直しのプロセスのなかに、**地域の主体性を引き出す**仕組みを組み込むことが必要。**利用実績**に応じて「**サービスレベルの向上**に向けた検討」、「**住民主導型交通**への移行」等を検討。



◆ 運行継続基準や新規導入時の目標設定等の判断指標として、地域公共交通確保維持事業との整合や指標の分かり易さを踏まえ、利用者数、利用率を想定。
⇒指標の設定に向けて、今後、詳細の議論を行っていく予定。

項目	メリット	デメリット
利用者数 利用率 (日・便平均等)	・ 一般的によく用いられる指標。 ・ 指標として分かりやすい。 ・ 常時観測に適している。	・ 閾値の設定根拠が難しい。
空バス率	・ 常時観測に適している。	・ あまり見かけない指標。 ・ 利用人数の濃淡が分かりづらい。
収支率 市費負担額	・ 一般的によく用いられる指標。 ・ 運行経営実態が把握できる。	・ 常時観測には適さない。 ・ 閾値の設定が難しい。

■コミュニティバス利用実績

項目	下山地区線 (ささゆりバス)	形埜地区線 (乙川バス)	宮崎地区線 (のってこバス)	豊富・夏山地区線 (ほたるバス)
利用者数 (高校生以下)	2,353人 (765人：33%)	485人 (8人：2%)	398人 (0人：0%)	369人 (6人：2%)
日平均 利用者数	9.7人／日	5.0人/日	4.1人/日	5.1人/日
1便当たり 利用者数	1.2人／便	1.3人/便	0.6人/便	1.6人/便
空バス率	54%	37%	58%	50%
収支率 (除補助金)	14.1% (2.9%)	17.7% (2.1%)	16.6% (2.2%)	10.5% (3.5%)
1人当たりの 市費負担額	6,646円/人	8,240円/人	10,466円/人	7,110円/人

運行継続基準の検討(評価指標) 補助・委託路線

- ◆ 額田地域の市運営路線は、利用者数当たりの市費負担が高い。（収支率も2～3%）
- ◆ 単市補助路線では、上郷線や矢作循環線、岡崎北線について、利用者数当たりの市費負担が高い。（概ね1,000円/人以上）

	路線	主な起終点	R2利用者数(人)	市負担(円)	収支率	一人当たりの市費負担(円/人)	(市内)沿線人口	人口当たりの利用者数
生活交通バス路線 (国県補助路線)	大沼線(北高)	東岡崎～大沼	36,850	15,514,000	21%	421	20,027	1.8
	岡崎・足助線	東岡崎～足助	111,071	5,678,000	37%	51	27,098	4.1
	岡崎・西尾線	東岡崎～西尾(青野)	157,692	2,926,850	56%	19	34,177	4.6
		岡崎駅西口～西尾(高須)	53,582	5,506,850	49%	103	24,718	2.2
	岡崎・安城線	東岡崎～安城駅前	40,672	13,277,000	24%	326	12,808	3.2
生活交通バス路線 (国補助路線)	額田支所・病院線	額田支所前～市民病院	6,129	20,051,000	8%	3,271	7,493	0.8
過疎バス補助路線 (県補助路線)	くらがり線	額田支所前～くらがり溪谷	13,244	27,127,000	25%	2,048	4,251	3.1
単市 補助路線	桜形線	東岡崎～桜形	34,993	27,088,000	25%	774	18,875	1.9
	岩中線	東岡崎～岩中	10,342	7,795,000	31%	754	8,300	1.2
	美合線	市民病院～本宿	25,864	18,535,000	20%	717	20,653	1.3
	岡崎・坂戸線	東岡崎～坂戸	6,694	5,131,000	32%	767	18,165	0.4
	川向線	東岡崎～川向	20,129	8,246,000	34%	410	29,298	0.7
	岡崎市内線	福岡町～三河上郷駅	82,149	814,000	25%	10	30,433	2.7
	大沼線(大樹寺)	東岡崎～大樹寺～大沼	9,345	3,444,000	36%	369	22,496	0.4
	大沼線(上米河内)	東岡崎～上米河内	30,077	11,680,000	41%	388	19,768	1.5
	上郷線	東岡崎～北野北口	9,944	9,889,000	21%	994	21,219	0.5
	中之郷線	東岡崎～岡崎駅西口	81,181	23,896,000	43%	294	22,124	3.7
	岡崎線	東岡崎～フタバ産業前	24,526	7,990,000	44%	326	14,859	1.7
	本宿・額田線	本宿～西本宿	4,162	1,255,000	34%	302	4,800	0.9
	矢作循環線	西岡崎駅～北野榊塚	3,311	5,625,000	15%	1,699	21,486	0.2
	美合・市民病院線	美合～市民病院	71,791	20,928,000	43%	292	21,246	3.4
	大門駅・市民病院線	大門駅～市民病院	54,408	25,051,000	37%	460	14,623	3.7
	岡崎南市内線	美合～中央総合公園	261,269	3,421,000	59%	13	35,376	7.4
	矢作・市民病院線	北野北口～中央総合公園	31,824	24,680,000	23%	776	37,450	0.8
	岡崎駅・市民病院線	岡崎駅前～市民病院	56,126	2,919,000	58%	52	24,969	2.2
	岡崎北線		21,186	24,493,000	17%	1,156	16,053	1.3
	岡崎医療センター線		19,538	11,688,000	25%	598	4,834	4.0
市運営 路線	下山地区線	岡崎げんき館前～下山地区	2,353	15,638,372	3%	6,646	4,905	0.5
	形埜地区線	北部診療所～形埜地区	485	3,996,540	2%	8,240	1,174	0.4
	宮崎地区線	宮崎診療所～大雨河・千万町地区	298	3,118,963	2%	10,466	558	0.5
	豊富・夏山地区線	額田支所前～鳥川・夏山地区	369	2,623,722	3%	7,110	2,369	0.2

※沿線人口は、バス停300m圏域内の人口を集計して算出 出展：名鉄バス提供データ、岡崎市の人口

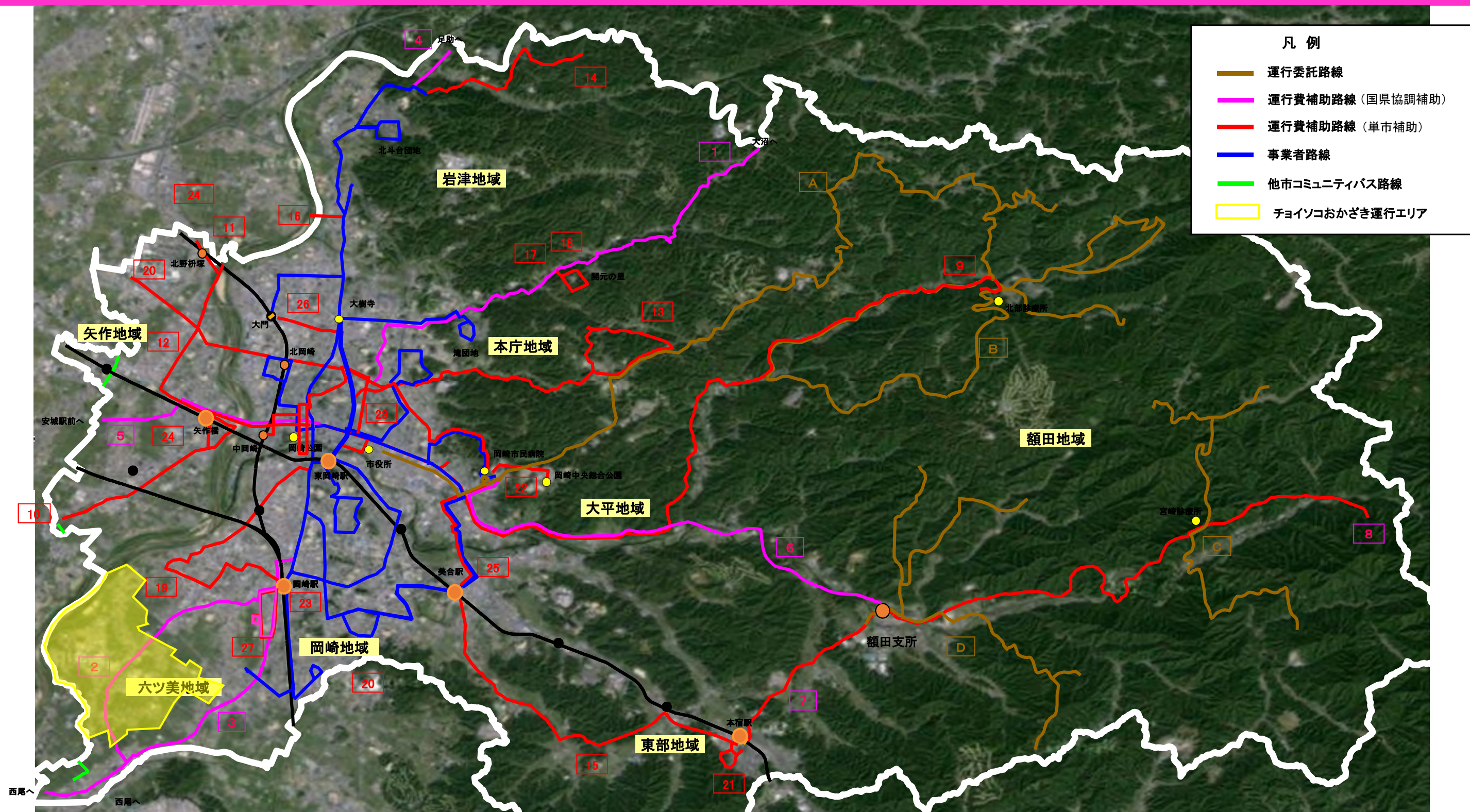
【参考】運行継続基準の検討(評価指標) 非補助路線

◆ 岡崎駅、東岡崎駅に発着する便の利用者数が多い傾向

	路線	主な起終点	R2利用者数(人)	(市内) 沿線人口	人口当たりの利用者数
補助路線外	岡崎市内	岡崎駅～奥殿陣屋	692,958	37,885	18.3
		岡崎駅～東名岩津	33,278	32,848	1.0
		岡崎駅～大門駅	311,051	35,509	8.8
		岡崎駅～滝団地	394,430	32,425	12.2
		岡崎駅～大樹寺	48,427	23,557	2.1
		岡崎駅～東岡崎	27,435	10,080	2.7
		岡崎駅～イオンモール～東岡崎	445,622	10,849	41.1
	大樹寺	東岡崎～梅園学校前～大樹寺	445,863	10,417	42.8
	真伝循環	東岡崎～真伝吉祥～東岡崎	90,790	14,227	6.4
	上地循環	東岡崎～南部地域交流センター～岡崎駅前	161,562	22,392	7.2
	竜美丘・日名町	岡崎駅前～日名町～岡崎駅前	199,764	31,164	6.4
	岡崎南	東岡崎～竜美丘～東岡崎	243,262	12,587	19.3
	岡崎南市内	市民病院～美合	200,464	38,277	5.2
		岡崎げんき館～緑丘～岡崎げんき館	47,099	32,924	1.4
	美合	東岡崎～愛知病院～美合	39,532	17,348	2.3
		東岡崎～やすらぎ公園	8,509	13,493	0.6
		東岡崎～美合～岡崎駅前	235,383	32,256	7.3
	福岡町	福岡町～岡崎駅～東岡崎	223,652	19,984	11.2

※沿線人口は、バス停300m圏域内の人口を集計して算出 出展：名鉄バス提供データ、岡崎市の人口

【参考】バス路線概略図(令和3年4月1日時点)



①運行委託路線(5路線)

- A 下山地区線「ささゆりバス」
- B 形埜地区線「乙川バス」
- C 宮崎地区線「のってこバス」
- D 豊富・夏山地区線「ほたるバス」

②運行費補助路線(28路線)

○国県協調補助路線

- | | | | | |
|------------|----------------|---------------|----------|----------|
| 1 大沼線 | 2 岡崎・西尾線(東岡崎駅) | 3 岡崎・西尾線(岡崎駅) | 4 岡崎・足助線 | 5 岡崎・安城線 |
| 6 額田支所・病院線 | 7 本宿・額田線(額田支所) | 8 くらがり線 | | |

○単市補助路線

- | | | | | |
|-----------|----------------|-----------------|--------------|-------------|
| 9 桜形線 | 10 岡崎・坂戸線 | 11 上郷線 | 12 矢作循環線 | 13 岩中線 |
| 14 川向線 | 15 美合線 | 16 岡崎市内線(三河上郷) | 17 大沼線(上米河内) | 18 大沼線(大樹寺) |
| 19 中之郷線 | 20 岡崎線(フタバ産業前) | 21 本宿・額田線(本宿) | 22 岡崎南市内線 | 23 岡崎駅・病院線 |
| 24 矢作・病院線 | 25 美合・病院線 | 26 大門駅(大樹寺)・病院線 | 27 岡崎医療センター線 | 28 岡崎北線 |

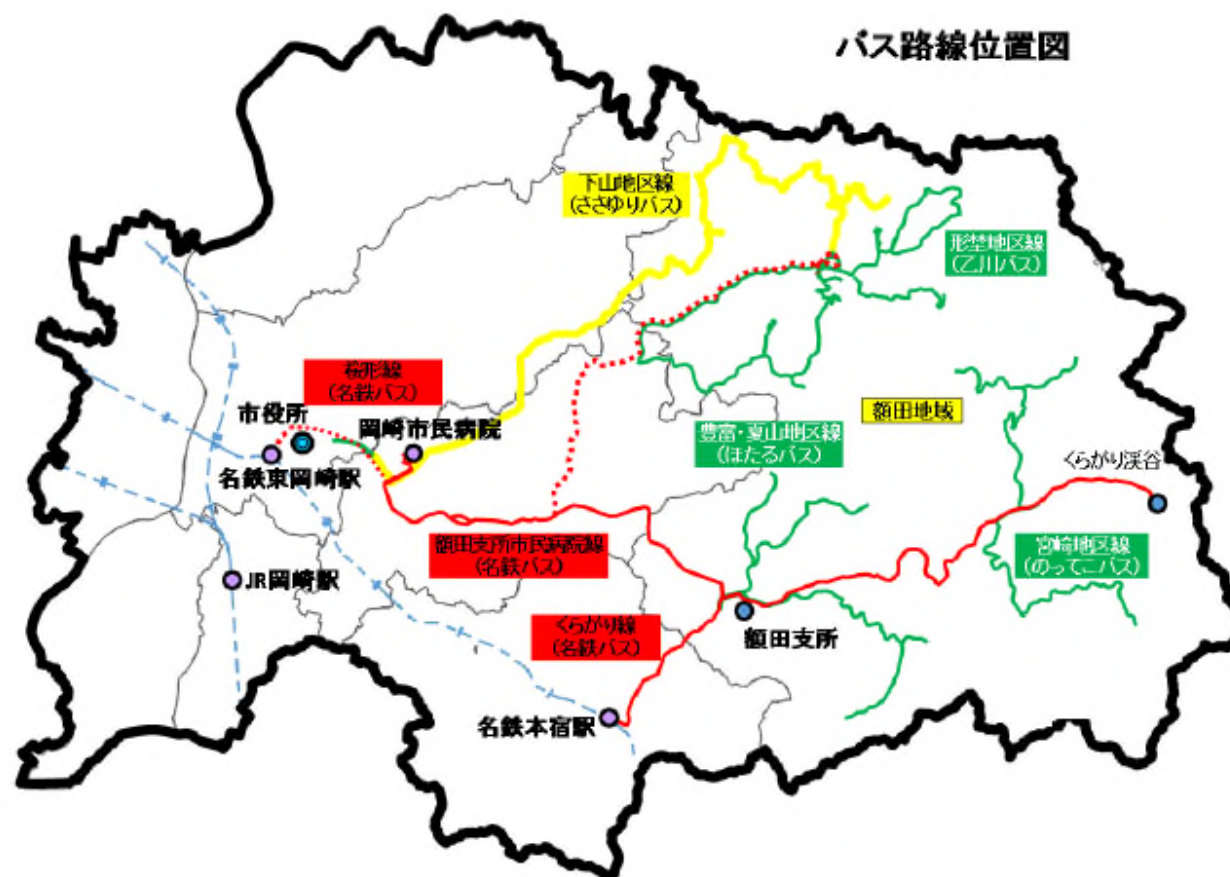
【参考】額田地域の市運営路線について(路線ごとの運行状況)

- ◆ コミュニティバスの運行状況として、ささゆりバスは平日は毎日運行、それ以外は1日/週 運行。
- ◆ 運行本数は2～8便となっており、ほとんどの路線が午前中の運行。
- ◆ 運賃については300円/ 1 便がほとんどであり、運行車両についても下山地区線（ささゆりバス）以外の路線については小型な車両（ジャンボタクシー）による運行。

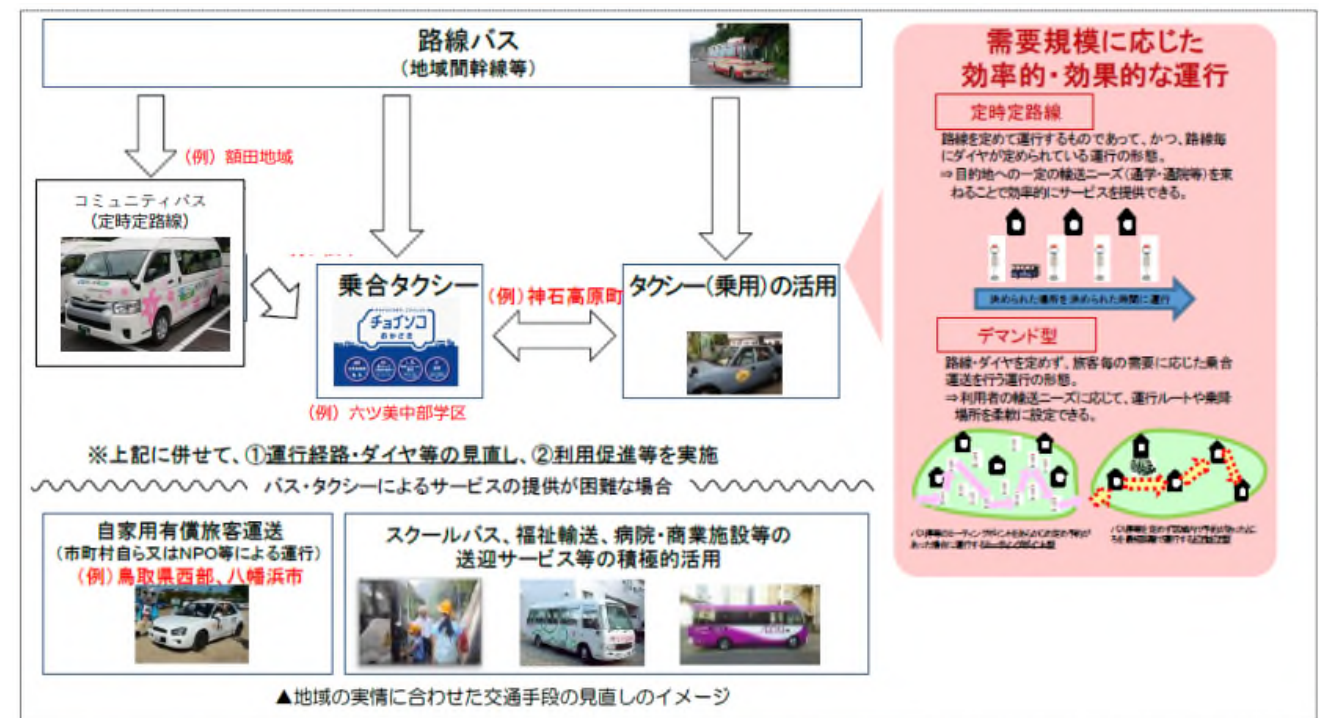
	下山地区線 (ささゆりバス)	形埜地区線 (乙川バス)	宮崎地区線 (のってこバス)	豊富・夏山地区線 (ほたるバス)
起終点	【市街地便】 桃ヶ久保⇔岡崎げんき館前 (延長：25.9km 所要時間：48分) 【地区内便】 北部診療所⇔豊田鉄工前 (延長：19.0km 所要時間：36分)	【切山・小久田・毛呂・井沢地区】 地区内循環 (延長：26.0km 所要時間：61分) 【南大須・鍛埜地区】 地区内循環 (延長：22.3km 所要時間：56分)	【千万町地区】 宮崎診療所⇔千万町上 (延長：17.3km 所要時間：34分) 【大雨河地区】 地区内循環 (延長：22.9km 所要時間：32分)	【夏山地区】 額田センター⇔星野クリニック (延長：18.9km 所要時間：53分) 【烏川ー豊富地区】 市道⇔星野クリニック (延長：11.6km 所要時間：32分)
主たる 利用目的	通勤・通学・通院、名鉄バスへの乗換	日常的な移動、名鉄バスへの乗換	日常的な移動、通院 名鉄バスへの乗換	日常的な移動、名鉄バスへの乗換
運行曜日	月曜日～金曜日	金曜日	水曜日	火曜日
運行便数	市街地便：4～8便/日（月～金） [・6時台 ・7時台 ・8時台 ・9時台 ・11時台 ・13時台 ・15時台 ・17時台] 地区内便：4 便/日（火・金） [・10時台 ・11時台 ・12時台 ・13時台]	切山・小久田・毛呂・井沢地区 ： 2 便/日（金） [・8時台 ・10時台] 南大須・鍛埜地区 ： 2 便/日（金） [・9時台 ・12時台]	千万町地区：2便/日（水） [・8時台 ・11時台] 大雨河地区：3便/日（水） [・8時台 ・10時台 ・12時台]	夏山地区：2便/日（火） [・8時台 ・11時台] 烏川地区：2便/日（火） [・10時台 ・12時台]
運賃	200円・300円・500円/ 1 乗車 ※小学生～高校生は半額 未就学児は無料 ※障がい者は上記運賃の半額	300円/ 1 乗車 ※小学生～高校生は1 5 0 円/ 1 乗車 未就学児は無料 ※障がい者は上記運賃の半額	300円/ 1 乗車 ※小学生～高校生は1 5 0 円/ 1 乗車 未就学児は無料 ※障がい者は上記運賃の半額	300円/ 1 乗車 ※小学生～高校生は1 5 0 円/ 1 乗車 未就学児は無料 ※障がい者は上記運賃の半額
運行車両	小型バス	ジャンボタクシー (乗車定員9人)	ジャンボタクシー (乗車定員9人)	ジャンボタクシー (乗車定員9人)

【参考】額田地域の市運営路線について

- ◆ 岡崎市の東部に位置する額田地域は、面積約160 km²、人口7,707 人（R3.4）の中山間地域に位置。
- ◆ 地域内交通を支える路線として、4 路線が運行しており、住民の通学、通院、買物など**日常生活を支える**。
- ◆ しかし、人口減少やコロナ禍の影響も相まって、多くの路線で**利用者数および利用率が減少**している状況。
⇒**地域の実情やニーズ**に対応した**路線・運行形態の見直し**を図ることが必要。



必要に応じてダウンサイジング



出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省HP）（一部修正あり）

コミュニティ交通導入



年度	平成 30 年度 実績 H29.10~H30.9	令和元年度 実績 H30.10~R01.9	令和2年度 実績 R01.10~R02.9	令和4年度 目標 R03.10~R04.9	令和5年度 目標 R04.10~R05.9	令和6年度 目標 R05.10~R06.9
路線名						
額田支所 市民病院線	6,244	6,276	5,410	5,464	5,518	5,573
下山地区線	4,260	3,378	2,338	2,361	2,384	2,407
形埜地区線	886	779	511	516	521	526
宮崎地区線	459	368	323	326	329	332
豊富・夏山 地区線	488	434	393	396	399	402
合計	12,337	11,235	8,975	9,063	9,151	9,240

【参考】額田地域の人口の推移

年度	平成 30 年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和7年度	令和12年度
70 歳代~80 歳代	1,867	1,860	1,918	2,069		
65 歳以上	2,856	2,883	2,906	2,925	2,891	2,776
全体人口	8,059	7,926	7,857	7,707	7,027	6,443

※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