

令和 6 年度
包括外部監査の結果報告書
(概要版)

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
第 3 監査の方法	6
1 主な監査視点.....	6
2 主な監査手続.....	6
3 監査の対象.....	6
第 4 監査の結果（総括）	7
1 監査結果の指摘・意見の数.....	7
第 5 監査の結果（総論）	11
1 地域公共交通施策に関する成果指標について.....	11
第 6 監査の結果（各論）	16
1 （事業 No. 1） QURUWA 戦略推進業務.....	16
2 （事業 No. 4） 観光おもてなし環境整備業務	20
3 （事業 No. 7） 政策企画支援業務	22
4 （事業 No. 9） 総合計画政策企画支援業務	25
5 （事業 No. 12） 東岡崎駅周辺地区整備推進業務	33
6 （事業 No. 15） 岡崎駅東地区管理業務	36
7 （事業 No. 17） スマート・インター・チェンジ整備業務	37
8 （事業 No. 18, 19） 交通政策推進業務	38
9 （事業 No. 22） 交通政策推進業務	41
10 （事業 No. 31） 交通政策推進業務	42
11 （事業 No. 37） 道路整備業務	43

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」

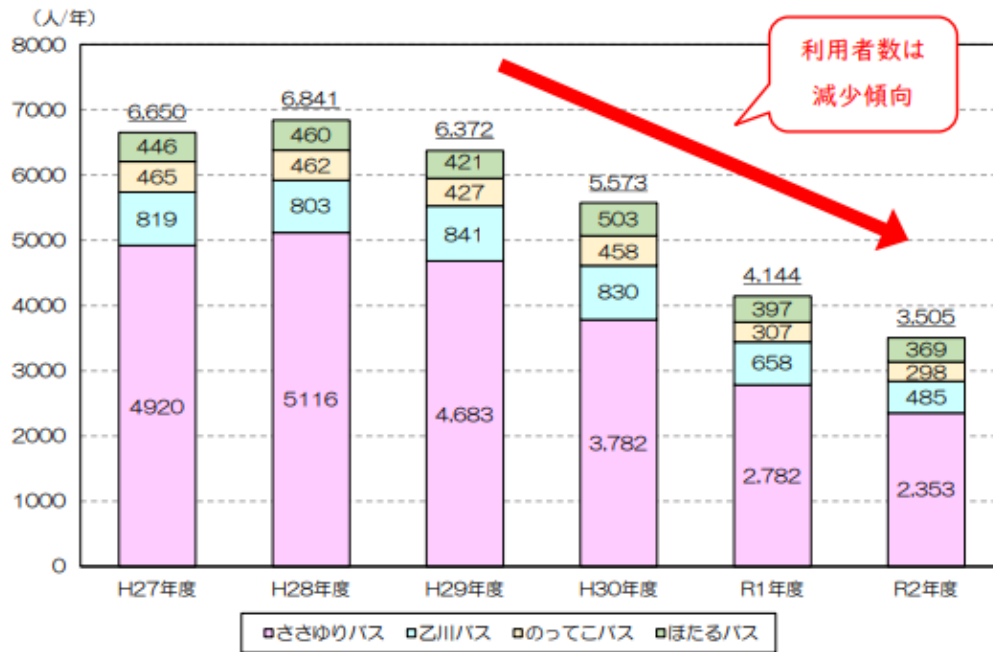
3 事件を選定した理由

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。



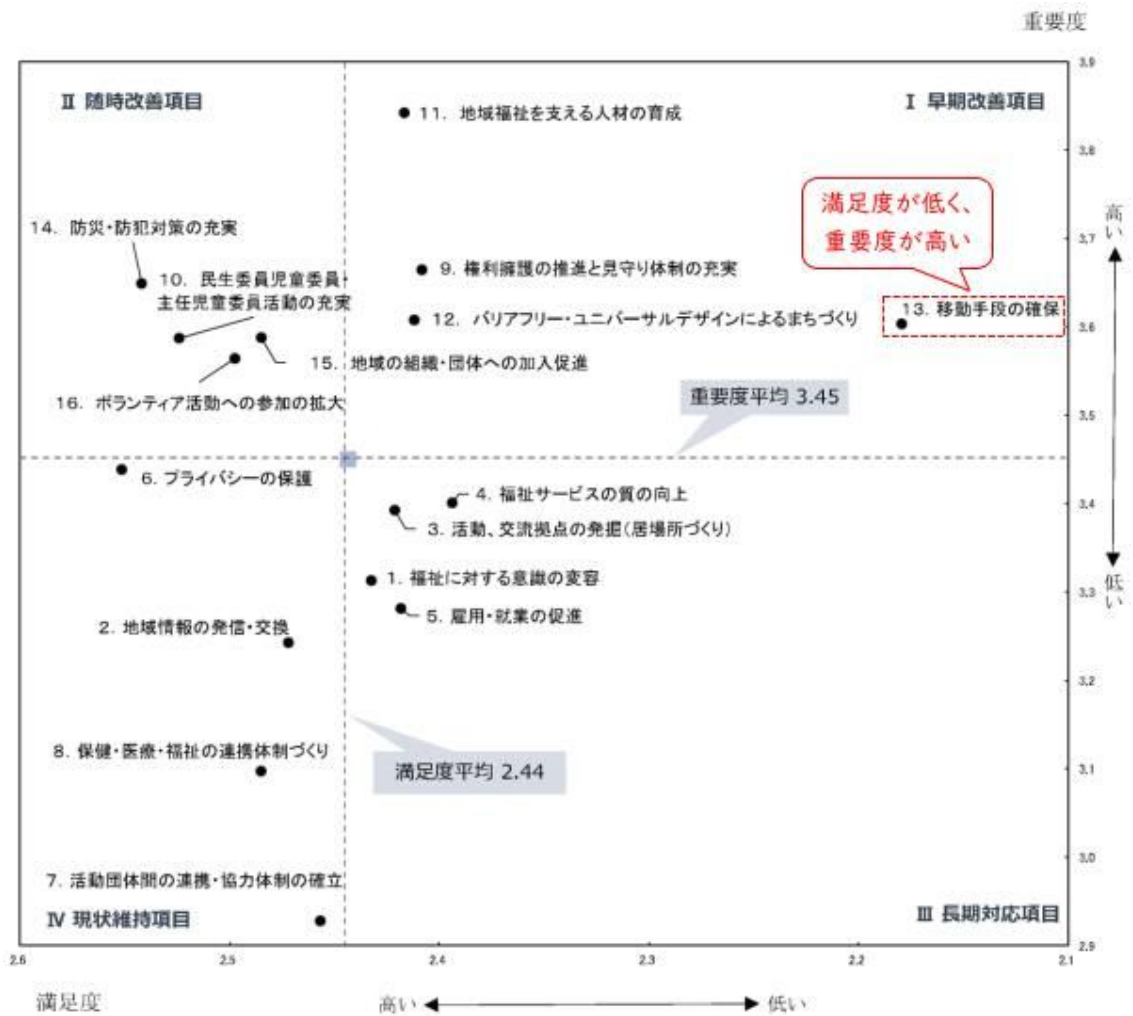
(出典：「岡崎市地域公共交通計画」)

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

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。

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。

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。

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	11
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	16
	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	20
	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	22
	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	25
	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	33
	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	36
	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	37
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	38
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	41
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	42
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	43
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

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	■ 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	■ 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	■ 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	■ 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。

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。

(2) 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他の分野の政策・計画との連携・連動を図っている。

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。

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。

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。

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) 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箇所検討し、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。

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、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。

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QURUWA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。QURUWA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。

(2) 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箇所に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
- 利用者のサイクルシェアでの移動動向
- 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
- 利用者動態分析

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。

(3) 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。

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。

(4) 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) 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。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。

市は、岡崎城、大河ドラマ館、大樹寺といった家康公ゆかりのスポットの多くが名鉄東岡崎駅周辺に位置することから、名鉄東岡崎駅が集合場所及び解散場所となった観光ツアーを多く企画している。

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) 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

実証運行全体の乗車率は約47.8%であった。

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。

(2) 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。

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。

(3) 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) 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、利用回数及び利用料は年々増加している。

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る。

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。

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、「(2) 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、「(3) 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。

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。

(2) 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、バッテリーが備え付けられている。

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。

(3) 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。

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）。

(4) 機材等の現物確認について【意見】

ア 検出事項

市は、「(3) 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。

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。

(5) 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。

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。

(6) 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。

(7) 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892,605円の赤字となっている。

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。

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) 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。

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。

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。

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、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。

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、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。

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。

(2) 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、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。

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。

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) 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を比較すると、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) 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) 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）

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）

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。

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

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) 「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「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。

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) 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。

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) 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、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。

(2) 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