

頁	担当課	結果	指摘等の項目	要 約 内 容	措置状況	取組内容（改善措置の内容、措置完了への見通し等）
48	地域創生課	意見	（総論）地域公共交通施策に関する成果指標について （2）市域公共交通計画における目標設定について	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。	措置予定	国においては、地域交通が多く地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者をはじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要があるとし、地域公共交通計画が司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張などの「アップデート」をするための「アップデートガイドンス」を公表している。 岡崎市地域公共交通計画は令和8年度末に終期を迎えることから、令和7年度と8年度の2か年をかけて改訂を進めており、改訂にあたっては「アップデートガイドンス」を参考に、具体的な施策や数値目標、評価方法などを定めていく予定である。
53	地域創生課	意見	（総論）地域公共交通施策に関する成果指標について （3）確認項目の設定について	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。 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 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。	措置予定	地域公共交通計画と立地適正化計画は都市計画マスタープランに掲げる将来都市像の実現に向けての両輪であることから、現在改訂を進めている岡崎市地域公共交通計画において、数値目標の整合性を図ると共に適切な内容となるよう努めていく。
60	まちづくり推進課	意見	1 QURUWA戦略推進業務 公民連携ウォークラブル 社会実験企画運営業務 （2）社会実験の実施 時期及び期間について	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）への乗換の利便性を高めるかどうかの検証である。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。 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。	措置済み	同様の社会実験を実施する際は、準備期間を含め、十分な実施期間を設定し、目的検証を実施する。

頁	担当課	結果	指摘等の項目	要 約 内 容	措置状況	取組内容（改善措置の内容、措置完了への見通し等）
62	まちづくり推進課	意見	1 QURUWA戦略推進業務 公民連携ウォーカブル 社会実験企画運営業務 (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	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。	措置済み	令和6年度にサイクルシェア利用者へアンケート調査を実施した。その結果、駐車場等へのサイクルポート設置に対して84.6%の人が乗り換えに「つながると思う」と回答しており、駐車場付近にサイクルポートを導入することは、自動車からの乗り換え促進に寄与すると検証できた。
65	まちづくり推進課	指摘	1 QURUWA戦略推進業務 公民連携ウォーカブル 社会実験企画運営業務 (4) 利用者等のアン ケート調査の実施につ いて	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。	措置済み	今後は、岡崎市契約規則、そのほかの関係法令に遵守し、変更契約を締結するなどの手続きを適切に実施する。
66	まちづくり推進課	意見	1 QURUWA戦略推進業務 公民連携ウォーカブル 社会実験企画運営業務 (5) 利用者等のアン ケート調査の実施につ いて	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。	措置済み	令和6年度にサイクルシェア利用者へのアンケート調査を実施した。サイクルシェアの「利用目的」や、事前の「交通手段」、「シェアサイクルを知ったきっかけ」といった設問を通じて詳細なニーズを把握し、今後の施策に反映すべき知見を得られた。 今後も、適宜利用者ニーズの把握に努める。
68	観光推進課	意見	2 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 (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	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。	措置不能	本事業は、令和5年度を以て本市事業としては終了し、現在は、一般社団法人岡崎市観光協会が、事業の一部を「岡崎おでかけツアーズ」として運営しているため、措置不能である。

頁	担当課	結果	指摘等の項目	要約内容	措置状況	取組内容（改善措置の内容、措置完了への見通し等）
75	企画課	意見	3 政策企画支援業務 共創モデル実証運行実施業務 (2) 実証実験の乗車率・アンケート回答率について	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。	措置済み	■乗車率について 昨年度意見を受けて、より多くの方に体験いただけるよう、イベントと連動しての実施や、積極的な広報を行った。その結果、令和6年度の実証実験は13名定員×50便＝延定員650人の走行に対して439人の乗車があり、乗車率約68%と令和5年度を大きく上回った。  ■アンケート回答率について 昨年度意見を受けて、バス車内と降車場所にアンケートQRコードを表示するとともに、車内呼びかけを行うなどの工夫を実践した。その結果、乗車人数439人に対して、190人がアンケートに回答し、回答率43%と令和5年度を大きく上回った。
77	企画課	意見	3 政策企画支援業務 共創モデル実証運行実施業務 (3) 実証実験参加者の年代別構成について	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。	措置済み	若年層参加の増加に向けて、大学訪問やイベント連動などのアプローチを工夫した結果、添乗員の目視による確認では、実証実験参加者の約4割程度が30代以下となった。 年代別構成の精緻な把握はできていないものの、令和5年度はアンケート回答者のうち30代以下は23%だったものが、令和6年度は約35%と大きく改善されるとともに、目視計測と概ね一致する結果が得られた。
79	企画課	意見	3 政策企画支援業務 共創モデル実証運行実施業務 (4) アンケートの回答率について	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さ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。	措置済み	令和6年度は、十分な事前検討をもって途中で質問項目を変更することなく、高い回答率を得ることができた。

頁	担当課	結果	指摘等の項目	要 約 内 容	措置状況	取組内容（改善措置の内容、措置完了への見通し等）
83	企画課	意見	4 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 (2) 観光協会への事業移行について	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。 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った。 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。	措置済み	意見を踏まえ、導入から実証実験を所管していた企画課と、中心市街地エリアの独立採算転換に伴い移管されたまちづくり推進課での協議の結果、令和7年度締結の協定書第9条3項にて還元金を受ける規定を追加した。
87	企画課	指摘	4 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 (3) 自転車のバッテリーの充電にかかる電気代について	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。	措置済み	本協定締結にあたり、市と観光協会の間では、サイクルステーション用公共施設におけるバッテリー充電に係る電気代を「市負担」とすることで合意していた。このことを明確に表すため、令和7年度締結の協定書第6条第7号において、充電に係る光熱費の負担が市の業務範囲である旨を追記した。 また、第8条第2項において、第6条第7号に規定する光熱費を観光協会の負担から除外する旨を追記した。
89	企画課	指摘	4 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 (4) 事業移行時の機材の無償貸与について	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か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）。	措置済み	岡崎市物品管理規則第28条に則り物品貸付簿を作成し、都市政策部にて、令和7年4月1日付で物品の無償貸付についての決裁を受けた。また、協定書に別紙として貸与品の一覧を添付した。
91	企画課	意見	4 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 (5) 機材等の現物確認について	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。	措置済み	意見を踏まえ、アプリ上による機材等の確認を基本としながら、適宜岡崎市役所ステーションにて現物確認を行っている。
93	企画課	意見	4 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 (6) 機材等の廃棄について	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。	措置済み	意見を踏まえ、確実に機材等が廃棄されることを確認するため、協定書第8条第5項にて、写真付き書面による承諾を行う旨を規定した。

頁	担当課	結果	指摘等の項目	要約内容	措置状況	取組内容（改善措置の内容、措置完了への見通し等）
94	企画課	指摘	4 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 (7) 自転車保有台数について	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、事業目的の観点と鑑みると、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。	措置済み	この規定の目的は、サイクルシェア事業のエリア内で事業規模にみあった運用台数が維持されることで利用者の利便性を確保することにある。 一方で、点検修理等により運用不可となった自転車を即時に把握して運用中の台数を逐一算出することは事業運営上の負担が大きく困難であるため、協定上では保有台数を規定することとしていた。 指摘を受け、本規定の目的を踏まえつつ実態にあった運用が可能となるよう、第7条第2号において、故障等で利用ができないものを除き、運営可能な最大台数での自転車運営の維持を観光協会の業務範囲として規定するよう修正した。
95	企画課	意見	4 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 (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	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。	措置済み	意見を踏まえ、取得したデータからの分析結果を通して、実証実験については令和6年度で終了という判断をした。 なお、岡崎市観光協会と市で協議することで、3ステーションのうち2ステーションは協定書の範囲内として観光協会の独立採算事業として取り扱っている。
102	拠点整備課	意見	5 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 (2) 工事スケジュールについて	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。	措置済み	令和7年度より、名古屋鉄道と施工業者との工程会議に市が参加する形に変え、工事内容の報告と、月次の行程表を提出してもらうこととし、事業進捗のこまめな把握と課題への速やかな対応が可能となるよう体制を整えた。
105	拠点整備課	意見	5 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 (3) 効果測定について	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。	措置済み	当事業を含む都市再生整備計画の指標を参考に『駅の降客数』に加え、『東岡崎駅周辺の路線価』、『東岡崎駅周辺の公共空間の民間事業活動日数』を指標として設定し、効果測定を行うこととした。

頁	担当課	結果	指摘等の項目	要約内容	措置状況	取組内容（改善措置の内容、措置完了への見通し等）
109	市街地整備課	意見	6 岡崎駅東地区管理業務 施設警備費 (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	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。	措置済み	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にした。
114	地域創生課	意見	7 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 (2) 用地買収の進捗 について	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。	措置済み	スマートインターチェンジの開通及び阿知和地区工業団地での企業の操業開始にアクセス道路の開通が間に合うよう、道路用地取得のための地権者交渉を引き続き進めるとともに、道路工事を進めるために一時的に暫定接続に切り替え、施工可能な区間について先行して工事に着手するなどの対策を講じている。
121	地域創生課	意見	8 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 (2) 運行補助のあり方 について	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、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。	検討中	効果の分析においては、乗降データなどを活用し、地域の現状を把握し、洗い出された課題を解決するための施策や目標を設定し、継続的にモニタリングをする必要があると考えているため、具体的な分析方法などについて今後検討していく。
137	地域創生課	意見	9 交通政策業務 C+walkの貸し出し (2) 「C+walk」の利用実態等の把握方法 について	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。	措置不要	「C+walk」の活用については単年事業として完了した事業であること及び類似の電動キックボードのシェア事業が民間主体で導入されていることから、さらなる効果測定は予定していない。今後、同様の事業を実施する場合には、事業の目的に整合した効果の測定を実施していく。

頁	担当課	結果	指摘等の項目	要 約 内 容	措置状況	取組内容（改善措置の内容、措置完了への見通し等）
142	地域創生課	意見	10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 (2)乗継割引の利用 実績について	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。	措置済み	乗継割引の利用を促進するため、地域住民に対して配布しているチョイソコ通信及びチョイソコの車内掲示において制度の周知を図った。
145	道路維持課	意見	11道路整備業務 道路（歩道）整備 (2)各町内会からの 要望書の提出について	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、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。	措置済み	道路維持課HPに下記内容を新設した。総代等へ周知を図り、地域の意見聴取に努めている。  「市道等の道路整備要望書」 市道等の道路整備のご要望は各地域の総代様から提出される要望書にて受け付けています。 個人の方は当該地域の総代様にご依頼ください。
148	道路維持課	意見	11道路整備業務 道路（歩道）整備 (3)幼稚園及び保育 園に対するヒアリング について	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き取りを行うなど、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。	措置予定	今年度に、これまで安全点検及び対策について未対応である市内にある附属小学校、県立学校を先行し、関係各課と調整のうえ交通の安全に関する要望のヒアリングを行う予定である。