

1 目的

地域住民の日常生活の移動手段の確保のため、不採算路線の補助や委託運行によりバス路線を維持しているが、利用者の減少や維持コスト増大など課題も生じている。

岡崎市地域公共交通網形成計画に示すバス路線の評価・検証を行うことで、地域のニーズ、利用実態にあった運行となるように改善を図る。

2 評価フロー

(1) モニタリング、軽微な改善

現行バス路線の運行をもとに、1年ごとに利用状況等の確認、評価を行い、必要に応じて直ちに実施可能な軽微な改善策（※1）を検討し、改善策を策定、次期運行に反映させる。

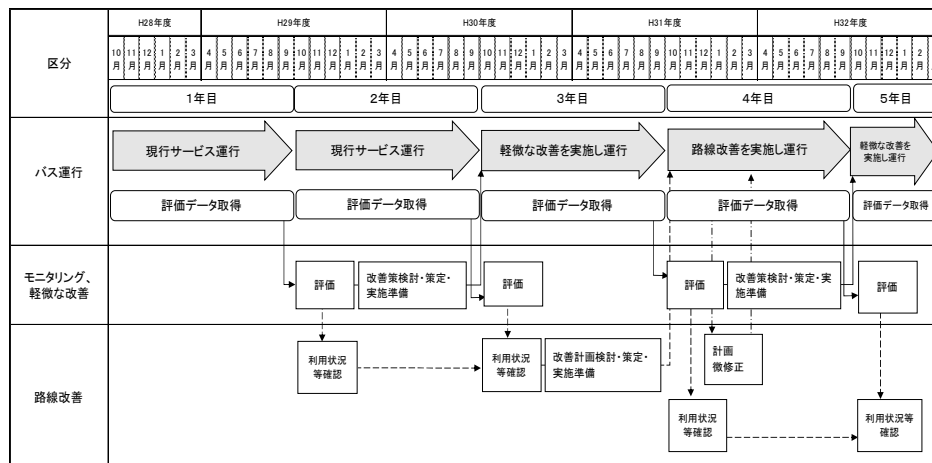
※1 ダイヤの変更、運行経路を変更しないバス停の変更、利用促進等の改善

(2) 路線改善

現行バス路線の運行をもとに、2年間の利用状況等の確認を行い、必要に応じて改善計画を検討し、改善計画が路線改善（※2）を伴う場合、次年度以降の利用状況等の確認、評価と併せて、計画を精査し、次期運行に反映させる。

※2 運行方法、運行経路、運行日の変更等の改善

【スケジュール】



3 評価対象バス路線

本市内で運行するバス路線を3つの路線区分に分類し、区分に応じた評価を行う。

(1) 路線区分

区分	基幹路線	地域内交通路線	
		支線交通路線	生活交通路線
位置づけ	市内の主要な交通結節点を結び基軸となる路線	基幹路線と交通結節点で接続し、バスネットワーク構成上必要性が高く、一定の需要が見込まれる地域へ運行する路線	支線交通路線と接続することを基本とし、地域住民と協働して、生活を最低限支える路線

◆ 市域を跨る路線（広域路線）、市政策による路線（政策路線）については評価対象外とするが、定量評価指標での確認を行う。

4 評価方法

具体的な数値基準による定量評価、数値では表されないものによる定性評価を行い、定量・定性の両面からバス路線の評価を行う。

(1) 定量評価指標

区分	基幹路線	地域内交通路線	
		支線交通路線	生活交通路線
収支率	50%以上	25%以上	25%以上
1便当たりの利用者数 ※3	15人／便以上	5人／便以上	1人／便以上
利用率 ※4	—	0.5%以上	0.25%以上

※3 1便当たりの利用者数＝利用者数／運行便数

※4 利用率＝利用者数／バス停半径500m以内人口×100

(2) 定性評価指標

路線や沿線地域の特徴など数値では表されないものを「沿線住民」や「行政」などの視点から評価を行う。

■ 指標

● 沿線住民としての必要性

当該路線の必要性を沿線住民の移動手段確保の視点から評価を行う。

- ・地域のバスを支える意志の有無（生活交通路線）
- ・事業者の当該路線維持・確保の考え方（基幹路線、支線交通路線）
- ・利用者数の推移
- ・利用率の推移

●行政としての必要性

公共交通ネットワーク全体を捉えた時に当該路線の機能が必要であるか、路線廃止した場合の影響についての視点で評価を行う。

- ・公共交通ネットワーク上の重要性
- ・路線廃止の影響の有無

●サービス水準の適切性

当該路線が通勤通学、買い物、通院など生活に必要な施設にアクセス可能か、安全・快適な運行がされているかの視点で評価を行う。

- ・生活に必要な施設へのアクセス性
- ・安全性・快適性等利用者の利便性

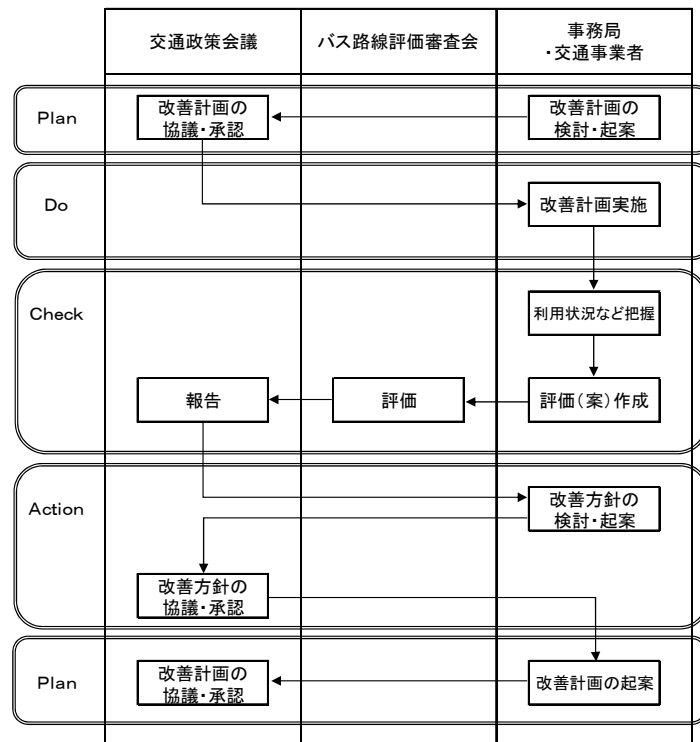
(3) 評価の進め方

路線ごとに別紙「バス路線評価シート」を作成しながら評価を取りまとめる。

5 評価実施機関

バス路線評価審査会（岡崎市交通政策会議設置要綱の規定するもの）

【役割イメージ】



6 バス路線評価審査会委員

交通政策会議委員（座長、副座長、市民及び利用者代表（岡崎商工会議所交通部会長、岡崎市総代会連絡協議会会長、岡崎市老人クラブ連合会会長、岡崎市障がい者福祉団体連合会会長、岡崎市六ツ美商工会会長、額田地域生活交通協議会）、交通事業者（名鉄バス(株)、名鉄東部交通(株)）、都市整備部長）、交通政策室長