

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

資料 8－2

岡崎市地域公共交通計画の計画期間（令和 4 年 4 月～令和 9 年 3 月）

岡崎市（区町村）地域公共交通計画の評価等結果（令和 7 年 4 月～令和 8 年 3 月）

| 成果目標        |                                | 成果目標を達成するための取組   | 調査方法               | 達成状況・分析                                                                                                       | 評価・次年度に向けた課題や取組                                                                                                                                                          | 備考                 |
|-------------|--------------------------------|------------------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 公共交通利用者数の回復 | 鉄道利用者数<br>2,678万人<br>（令和 8 年度） | 基本目標に基づき各取り組みを設定 | 事業者の有する乗降データを用いて計測 | 【未達成】達成率92％<br>2,457万人（令和 6 年度）<br>令和 5 年度と比較して増加している。<br>令和 6 年度も引き続き、コロナ禍から回復基調にある。                         | ・事業者と連携してウォーキングイベントやエコ通勤、ポスターコンクール等の利用促進策を実施。<br>・パークアンドライドのほか、公共交通と連動したサイクルアンドライドを推進するため、新たに設置した鉄道駅での利用状況を分析し、利用回数が増加しているステーションへの自転車の再配置を行うことで、周遊しやすい環境を整備。             | 令和 5 年度<br>2,414万人 |
|             | バス利用者数<br>668万人<br>（令和 8 年度）   |                  |                    | 【未達成】達成率 79％<br>527万人（令和 7 年度）<br><br>令和 6 年12月の岡崎警察書の移転、令和 7 年 6 月の東岡崎駅のバスのりばの移設の影響等により、昨年度と比較して利用者数が減少している。 | ・路線編成や利用促進策等について、事業者と定期的な個別協議の場を設定する。<br>・事業者と連携してエコ通勤やポスターコンクール等の利用促進策を実施。<br>・事業者と連携し、実際のバスを利用したバスの乗り方教室を市内の小中学校で実施。<br>・地域内交通の導入により既存路線と連携した移動を確保し、移動総量の増加に繋がるかを検証する。 | 令和 6 年度<br>544万人   |
|             | タクシー利用者数<br>137万人<br>（令和 8 年度） |                  |                    | 【未達成】達成率69％<br>95万人（令和 6 年度）<br>令和 5 年度は、市内のタクシー事業者が廃業した影響もあり、利用者数も減少したが、令和 6 年度は利用者数が少し回復した。                 | ・タクシー事業者と利用実態等の情報共有を行い、利用促進策の協議を実施。<br>・地域内交通の導入に際し、タクシー事業者と連携して事業を実施。<br>・事業者と連携してポスターコンクール等の利用促進策を実施。                                                                  | 令和 5 年度<br>91万人    |

○基本目標（確認項目）

| 基本目標 | 確認項目                            | 基本目標を達成するための取組                                                                                                                                    | 調査方法               | 確認状況・分析                                                                                               | 評価・次年度に向けた課題や取組                                                                                                                                                          | 備考                       |
|------|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
|      | 交流を支え都市の魅力を高める                  |                                                                                                                                                   |                    | サイクルシェアのサービス拡充や次世代モビリティの実証実験の実施など利用促進策を実施しており、コロナ禍からの鉄道やバスの利用者数の回復に結び付いている。                           | ・パークアンドライドのほか、公共交通と連動したサイクルアンドライドを推進するため、新たに設置した鉄道駅での利用状況を分析し、利用回数が増加しているステーションへの自転車の再配置を行うことで、周遊しやすい環境を整備。                                                              |                          |
|      | 都心ゾーンの鉄道駅乗降客数（JR岡崎駅、愛環岡崎駅、東岡崎駅） | ①主要な公共交通軸の利便性向上<br>②都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討<br>③交通結節点・乗換拠点の整備<br>④公共交通の待合環境などの整備<br>⑤自転車との連携<br>⑥都心ゾーンへのアクセス性の向上<br>⑦大規模開発との連携<br>⑧観光交流の促進に向けた交通環境の整備 | 事業者の有する乗降データを用いて計測 | 2,872万人（令和6年度）<br>（令和5年度 2,816万人）<br>令和5年度と比較して増加している。<br>令和6年度も引き続き、コロナ禍から回復基調にある。                   | ・事業者と連携してウォーキングイベントやポスターコンクール等の利用促進策を実施。<br>・パークアンドライドのほか、公共交通と連動したサイクルアンドライドを推進するため、新たに設置した鉄道駅での利用状況を分析し、利用回数が増加しているステーションへの自転車の再配置を行うことで、周遊しやすい環境を整備。                  | 平成30年度<br>3,178万人        |
|      | 主要なバス停の乗降客数（岡崎駅前、東岡崎、康生町）       |                                                                                                                                                   | 事業者の有するデータを用いて計測   | 13,159人（令和7年度）<br>（令和6年度 13,541人）<br>令和6年12月の岡崎警察書の移転、令和7年6月の東岡崎駅のバスのりばの移設の影響等により、昨年度と比較して利用者が減少している。 | ・路線編成や利用促進策等について、事業者と定期的な個別協議の場を設定する。<br>・事業者と連携してエコ通勤やポスターコンクール等の利用促進策を実施。<br>・事業者と連携し、実際のバスを利用したバスの乗り方教室を市内の小中学校で実施。<br>・地域内交通の導入により既存路線と連携した移動を確保し、移動総量の増加に繋がるかを検証する。 | 平成30年度<br>16,950人        |
|      | 市の取組に対する地域別の満足度<br>「快適移動社会の実現」  |                                                                                                                                                   | 市民アンケート            | －                                                                                                     | －                                                                                                                                                                        | 調査頻度<br>1回/5年            |
|      | シェアサイクルの利用回数                    |                                                                                                                                                   | 実績より               | 92,035回（令和7年度）<br>（令和6年度 84,953回）<br>令和6年度末、中心市街地内に新たなステーションを設置したことにより利用回数が増加した。                      | ・再生可能エネルギーの普及促進及び事業運営の効率化（バッテリー交換作業の負担軽減等）を目的として、一部ステーションに太陽光パネル付き可搬型蓄電池を設置・運用を開始した。<br>・自転車の再配置及びバッテリー交換作業の効率化システムの構築について検討中。令和8年度も引き続き検討を進める。                          | 令和2年度<br>19,893回         |
|      | QURUWA中央部の往来数                   |                                                                                                                                                   | 他調査より流用            | －                                                                                                     | －                                                                                                                                                                        | 他調査より流用のため、毎年確認する項目ではない。 |
|      | QURUWA地区内の地価                    |                                                                                                                                                   | 他調査より流用            | －                                                                                                     | －                                                                                                                                                                        | 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              | 確認項目                         | 基本目標を達成するための取組                                      | 調査方法   | 確認状況・分析                                                                            | 評価・次年度に向けた課題や取組                                                                                                                                              | 備考               |
|-------------------|------------------------------|-----------------------------------------------------|--------|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 地域のニーズにあった地域主体の交通 |                              |                                                     |        | 市運営路線について、通学で利用する小学生が増加したことにより利用者数が増加した。<br>運行経費の増加により、公共交通の維持費は増加傾向にある。           | ・既存のバス路線について、地域のニーズにあう交通か確認。<br>・運営の改善に努め、事業者等と再編の検討を進めるとともに、地域主体による交通手段の拡充を図るため、地域協議会の立ち上げや地域内交通の導入について支援を実施。                                               |                  |
|                   | 公的資金が投入されている公共交通事業の収支率       | ①多様な輸送資源の活用検討<br>②バス路線の見直しと確保・維持<br>③地域主体による交通手段の拡充 | 実績より   | 33%（令和7年度）<br>（令和6年度 33%）<br>人件費や物価高騰により運行経費が増加したものの、運賃値上げの影響から収入が増加し、収支率は横ばいとなった。 | ・パークアンドライドの推進やおかざきスマートムーブアクション（利用促進策）の実施により公共交通の利用を促し、引き続き公共交通の確保維持を実施。<br>・利用者数の維持につながる事業を観光協会等と連携して検討。                                                     | 平成30年度<br>37%    |
|                   | 公共交通への公的資金投入額                |                                                     | 実績より   | 4.73億円（令和7年度）<br>（令和6年度 4.59億円）<br>人件費や物価高騰による運行経費の増加により、公的資金投入額は増加となった。           | ・地域内交通について、利用状況に応じて、運行日、運行時間及び運行形態の見直しを行い、事業の適正化を図る。また、市補助バス路線については、1人あたり（1利用あたり）の市費負担額を注視し、ニーズにあった路線への再編に向けて検討する。                                           | 平成30年度<br>3.3億円  |
|                   | 市運営路線の利用者数<br>（額田地域コミュニティバス） |                                                     | 実績より   | 5,060人（令和7年度）<br>（令和6年度 4,452人）<br>通学で利用する小学生が増加したことにより、令和6年度と比較して利用者数が増加した。       | ・地域が中心となって取り組む利用促進策を引き続き実施。<br>・地域住民や事業者と連携し、路線の維持に努める。<br>・週1日運行という必要最低限のサービスとなっている路線等の事業検証を実施。<br>・国県の支援のもと、公共ライドシェアが本市の交通空白地等における持続的な移動手段となりうるかの可能性を調査する。 | 平成30年度<br>5,573人 |
|                   | 市運営路線の分野別代替費用（クロスセクター効果）     |                                                     | 実績から計測 | —                                                                                  | —                                                                                                                                                            | 計画評価最終年度に計測      |

| 基本目標                            | 確認項目                                                                                                                  | 基本目標を達成するための取組 | 調査方法 | 確認状況・分析                                                                                                                                                                                    | 評価・次年度に向けた課題や取組                                                                                                                                                                 | 備考 |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 人と環境にやさしい交通                     |                                                                                                                       |                |      | 「岡崎モデル」採用第1号の運転士（ブラジル出身）が、市内の日本語学校での日本語学習を修了し、令和7年2月に名鉄バス株式会社に入社。大型自動車第二種免許の取得や社内の新任運転士研修を経て、令和7年7月29日から単独乗務を開始した。<br>また、駅のバリアフリー整備を推進するため、中岡崎駅・岡崎公園前駅周辺地区バリアフリー基本構想を令和6年度に策定済み。           | 公共交通の確保・維持を見据えた人材確保を目的とし、外国人運転士の誕生に向けた支援体制を構築する『岡崎モデル』の実現に向けた取組みを実施するなどし、人と環境にやさしい交通を目指す。<br>・バリアフリー対応のハード整備については、事業者と調整し早期の対応を目指す。                                             |    |
| 駅のバリアフリー対応                      | ①鉄道輸送の安全確保<br>②交通バリアフリー化の推進<br>③移動制約者に対する支援<br>④運賃制度の改善、運賃割引制度などの導入<br>⑤運転手確保策の実施<br>⑥モビリティマネジメントの実施<br>⑦環境へ配慮した車両の導入 | 実績より           | 実績より | 未整備1箇所<br>中岡崎駅<br>バリアフリー化に向けて中岡崎駅・岡崎公園前駅バリアフリー基本構想を令和6年度に策定済み。                                                                                                                             | ・令和6年度に中岡崎駅・岡崎公園前駅バリアフリー基本構想を策定した。令和7年度には愛知環状鉄道が詳細設計を実施し、令和9～10年度にかけて、バリアフリー化工事を実施予定。                                                                                           |    |
| ノンステップバスの導入率                    |                                                                                                                       |                |      | 令和8年3月時点 73%<br>（令和7年3月時点 72%）<br>事業者において年間計画をもとにノンステップバスの採用が進んでいる。                                                                                                                        | ・バリアフリー化に向けて事業者と引き続き協議を実施。<br>・コミュニティバスについては、ノンステップバスを活用。                                                                                                                       |    |
| 高齢者バスの利用回数                      |                                                                                                                       | 事業者の有するデータを参照  |      | 2,440回/日（令和7年度）<br>（令和6年度 2,479回/日）<br>※各年度特定の日を抽出したデータ（乗車数＋降車数）<br><br>令和7年度は、これまで実施してきた「高齢者バスの購入費用の一部補助」をリニューアルし高齢者の免許返納の促進に関するモニター調査を実施した結果、バス利用者数は令和6年度から減少しているが、高齢者バスの利用回数はほぼ横ばいとなった。 | ・令和7年度に引き続き、免許返納者及び免許返納を検討している65歳以上の市民を対象に、高齢者バスの一部補助を実施し、公共交通での移動を中心とした生活を送ってもらうことで、公共交通での移動に関する課題や、高齢者バスの補助が免許返納の促進に繋がるかなどを調査し、本市の今後の公共交通施策や免許返納施策への参考とすることで、人と環境にやさしい交通を目指す。 |    |
| 鉄道・バスの沿線（鉄道駅から800m、バス停から300m）人口 |                                                                                                                       | データを用いて計測      |      | 297,367人（令和7年10月時点）<br>（令和6年10月時点 298,550人）<br>全市において人口減少の局面を迎えており、対象人口も微減した。                                                                                                              | ・地域住民が公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えに基づき、立地適正化計画の推進を図る。                                                                                                      |    |

|  |                    |  |         |   |   |                          |
|--|--------------------|--|---------|---|---|--------------------------|
|  | 運輸部門からの二酸化炭素排出量（※） |  | 他調査より流用 | — | — | 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 | 確認項目                                                                   | 基本目標を達成するための取組                                                      | 調査方法               | 確認状況・分析                                                                                                             | 評価・次年度に向けた課題や取組                                                             | 備考              |
|------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------|
|      | 新たな社会に対応したスマートな交通                                                      |                                                                     |                    | これまでの市運営路線に加え、市の大部分を占める事業者路線においても、バスの運行情報について情報の取得が容易になった。                                                          | ・自動運転バス、グリーンスローモビリティといった次世代モビリティ等を活用し、一歩先の暮らしを体現できるスマートな交通を目指す。             |                 |
|      | 情報のオープン化<br>（オープンデータ化）                                                 | ①MaaSなどの新たな仕組みや技術の活用<br>②公共交通利用案内などの充実<br>③新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発 | 実績より               | 6 路線（令和 7 年度）<br>（令和 6 年度　6 路線）<br>令和 5 年度に市営バス 4 路線についてオープンデータ化を実施した。その他事業者路線についてもGoogleMapsやCentX等で情報を確認可能となっている。 | ・事業者の協力により、バス利用者が「いつでも」「どこでも」運行情報等を入手できる環境を整備。<br>・オープンデータ化を目指し、引き続き事業者へ要請。 |                 |
|      | コロナ禍における公共交通への不安<br>（公共交通利用者数の回復）<br>・コロナ前と比較して利用者数の減少が大きい岡崎市内線を対象とする。 |                                                                     | 事業者の有する乗降データを用いて計測 | 205万人（令和 7 年度）<br>（令和 6 年度　216万人）<br>令和 6 年12月の岡崎警察書の移転、令和 7 年 6 月の東岡崎駅のバスのりばの移設の影響等により、昨年度と比較して利用者が減少している。         | ・路線編成や利用促進策等について、事業者と定期的な個別協議の場を設定する。                                       | 平成30年度<br>260万人 |
|      | ICカードの利用率                                                              |                                                                     | 事業者の有する乗降データを用いて計測 | 54％（令和 7 年度）<br>（令和 6 年度　54％）<br>定期外のICカード利用者数は横ばいとなった。<br>また、定期を含めたICカード利用者についても全体の92%を占めており、昨年度から変化なし。            | ・ICカード対応路線やICカード利用による乗継割引の周知を実施。                                            | 全体の8%現金使用者      |

（記載に当たっての留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（○年○月～○年○月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「－」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。