中部様式

令和３年度　地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
及び地域公共交通計画の評価結果概要（全体）

岡崎市交通政策会議
（岡崎市）

平成１８年１１月１７日設置

平成２８年５月２７日　岡崎市地域公共交通網形成計画策定
（計画期間：平成２８年５月～令和４年３月）

令和２年７月３１日　フィーダー系統　　確保維持計画策定
令和３年４月１日　　フィーダー系統　　確保維持計画変更

令和４年１月１３日　令和３年度評価結果送付

直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況 （具体的対応内容）	今後の対応方針
・令和2年4月に開業した藤田医科大学医療センターへの系統について、バス事業者及び周辺自治体の協働による利便性の高い路線の確保・維持を期待します。	名鉄バス、名鉄東部交通バス等の路線が運行し、主要鉄道駅や西尾市等からの移動を達成している。	引き続き、高い利便性を確保するとともに、利用状況等を注視し、路線の確保、維持を目指す。
・六ツ美地区のデマンド型乗合タクシーの実証運行については、利用状況等を分析し、本格実施する場合は地域公共交通計画に反映されるよう期待します。	利用状況の分析をはじめ、地域の意見抽出等を行っており、地域公共交通計画には、外出支援や既存バス路線への乗継等の有用性について検証し、公共交通体系の実現に向けた施策の検討を行うと記載する。	実証運行により利用状況等を分析し、地域の移動需要を考慮した移動手段の検討を進める。

直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況 （具体的対応内容）	今後の対応方針
・新たな地域公共交通計画においても、引き続き地域ごとの協議会等で地域のニーズを把握して施策を展開するとともに、地域公共交通ネットワークの維持・活性化に向けて評価や改善が行われるよう期待します。	新たな地域公共交通計画においても、地域主体の交通の実現のため、地域ごとに協議会を設置し、地域の取り組みをバックアップする仕組みの拡充について記載している。	地域公共交通ネットワークの維持や評価、改善が行われるように地域協議会との情報共有を進める。

【岡崎市地域公共交通網形成計画】

«計画期間：平成28年度～令和３年度»

本市には、「まちなか地域」、「郊外地域」、「中山間地域」があり、地域特性に応じたまちづくりが行われている。

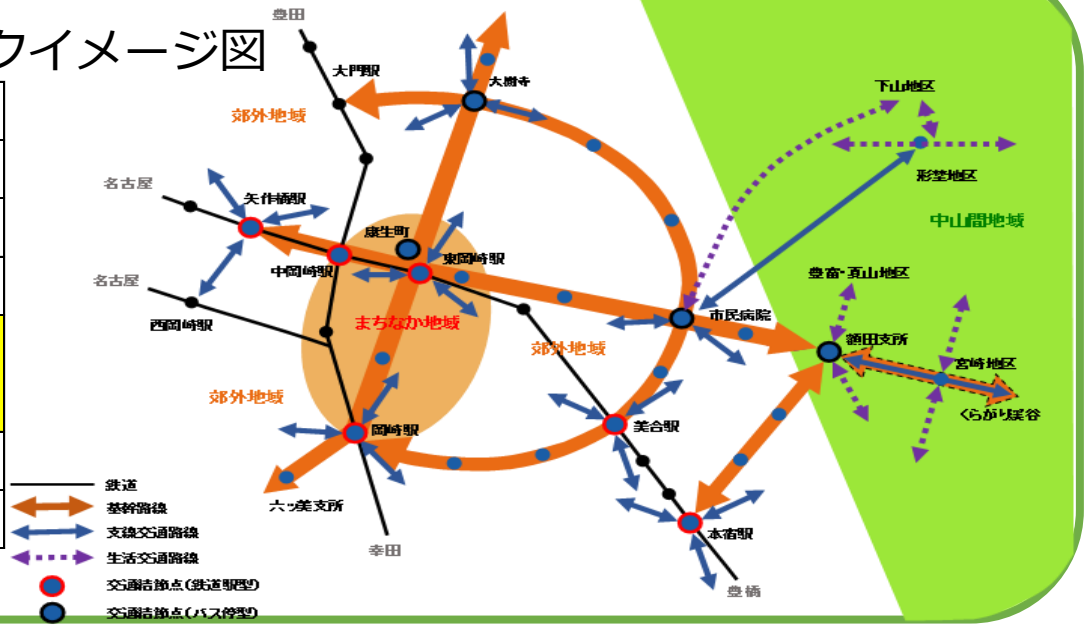
本市では、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの構築等、持続可能な公共交通網を確保するため、平成２８年５月に**岡崎市地域公共交通網形成計画**を策定し、公共交通施策の目標を右記のとおり設定した。また、広域的な地域間幹線についても隣接都市との交通ネットワークの主要路線として位置付けている。

公共交通施策の目標

1. 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整備
2. 地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備
3. 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
4. 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
5. 市民の意識変容による公共交通利用の促進

○公共交通ネットワークイメージ図

凡例	
	鉄道
	基幹路線
	支線交通路線
	生活交通路線（フィーダー補助対象路線）
	鉄道駅型交通結節点
	バス停型交通結節点



【主な取組】

１．額田地域内フィーダー交通の確保・維持・改善（補助対象事業）

・　額田地域の各路線について、沿線の住民以外も含めて利用状況や他地域の活動、新たな交通手段等の情報を共有。

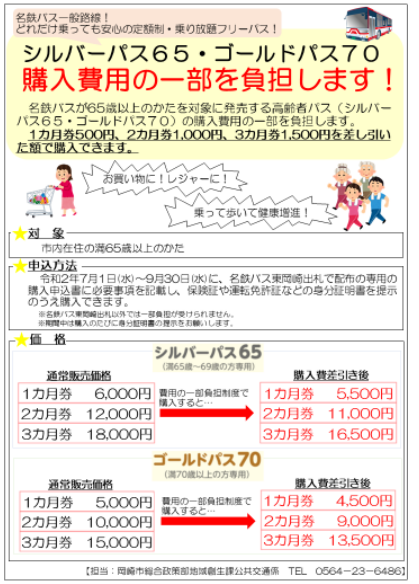
・　額田センターロータリー整備（R3.4）による乗換利便性の向上（くらがり線、額田支所市民病院線、豊富・夏山地区線）

２．利用促進の実施

・　公共交通マップを作製し、転入者に対する市民課窓口での配布や市内各施設への設置により、交通路線に係る情報提供を実施。

・　名鉄バスの高齢者パスに対して一部金額を負担。

・　公共交通のコロナ対策について地域へのチラシ等で周知。



３．地域内交通の整備（非補助事業）

・　地域協議会や住民等と連携・協力しており、六ツ美中部学区ではデマンド交通の実証運行を前年より継続し、既存路線（岡崎・西尾線）との乗継割引を実施。

４．地域公共交通会議の開催（非補助事業）

・　岡崎市交通政策会議を開催。（４回開催）

・　額田地区、六ツ美中部学区、矢作地区で地域協議会を開催。

【地域公共交通確保維持改善計画における目標及びその評価】

○額田地域内フィーダー交通の確保・維持・改善（補助対象事業）

【目標値】①利用者数：令和元年度実績値の1%増の数値
②利用率　：人口が減少傾向にある地域であるため、令和元年度実績値から上昇するように目標値を設定

路線名	①利用者数			②利用率			③日利用者数	④沿線人口
	令和3年度目標(%) R02.10～R03.9	令和3年度実績(%) R02.10～R03.9	評価	令和3年度目標(%) R02.10～R03.9	令和3年度実績(%) R02.10～R03.9	評価	令和3年度実績(人) R01.10～R02.9	令和3年10月（人）
A:額田支所市民病院	6,338	4,443	未達成	0.18%	0.11%	未達成	12.2	11,097
B:下山地区線	3,411	2,593	未達成	2.37%	1.28%	未達成	10.7	834
C:形埜地区線	786	464	未達成	1.34%	0.73%	未達成	9.3	1,266
D:宮崎地区線	371	281	未達成	0.69%	0.79%	達成	5.6	708
E:豊富・夏山地区線	438	319	未達成	0.20%	0.22%	達成	6.6	2,992

※「②利用率」＝「③日利用者数」／「④沿線人口」×１００

※日利用者数及び沿線人口（「③日利用者数」＝「①年間利用者数」／「年間運行日数」）

○目標達成状況に対する考察

- 額田支所・市民病院線では、額田地域外の利用者が少ない。
- 定期的に利用していた高齢者が利用できなくなることや高齢者世代における免許保持者の増加によりバスの利用者数が徐々に減少していると考えられる。
- 主に診療所へ向かうルートについては、コロナウイルスの影響も軽微であり、利用者数の減少も少なく、日常生活に必要不可欠な移動手段であると想定される。
- 下山地区における市街地で開催される地元老人クラブによるイベントや、形埜地区における小学生の遠足等の自粛の影響により、利用者数が減少している。
- 令和2年10月の再編により、空バスの減少をはじめ、利用率の改善等の効率化が図られた。

【岡崎市地域公共交通網形成計画における目標及びその評価】

成果目標	目標値（設定根拠）	直近の現況値（期間・時点）	達成状況
バス利用者数の増加	666万人/年以上(H24乗客数以上)	644万人/年（R1）	未達成
公共交通利用の満足度向上	50%以上（H25市民アンケート：48%）	46%（R1アンケート）	未達成
バス利用の満足度向上	36%以上（H25市民アンケート：34%）	30%（R1アンケート）	未達成
バス待ちの不満の減少	11%未満（H25市民アンケート：11%）	8%（R1アンケート）	達成
駅のバリアフリー対応	未整備２箇所（計画策定時４箇所）	未整備１箇所（R3.11時点）	達成
ノンステップバス導入率	50%（計画策定時38%）	62%（R3.11時点）	達成
公共交通利用者数の増加	3,000万人/年以上（H24乗客数：2,993万人/年） 鉄道乗客数：2,327万人 バス乗客数：　666万人	3,322万人/年（R1） 鉄道乗客数：2,678万人 バス乗客数：　644万人	達成
まちなかの鉄道駅や主要なバス停の利用者の増加	11万人/日以上（H24乗客数） ※主要鉄道駅：岡崎駅、東岡崎駅、岡崎公園前駅 ※主要バス停：岡崎駅前、東岡崎、康生町、中岡崎	11.7万人/日（R1）	達成
地域内交通検討の地域組織の設立	６箇所【計画策定時】４箇所（H26）	6箇所（R3.11時点）	達成
自動車以外の交通手段利用率の増加	45%以上（H25市民アンケート：42%）	43%（R1アンケート）	未達成
公共交通の利用機会の増加	40%（H25アンケート：30%）	37%（R1アンケート）	未達成
乗り方教室の実施回数	５回/年【計画策定時】１回(H26)	1回/年（R3.11時点）	未達成

○目標達成状況に対する考察

・バスの利用者数に関する目標については、例年目標値を達成・維持していたが、新型コロナウイルスの影響等により、通勤・通学客や夜間を中心に利用者数が減少したため、目標を下回った。
・バスの運行本数が少ないことを主な理由として、郊外、中山間地域で50代以上を中心に満足度が低下しており、高齢化の進展とともにバス移動を意識する層が増えていると推測される。
・バリアフリー設備やロータリーの設置等、ハード面における整備が進んでいるため、バス待ちの不満の減少等が図られたと考えられる。
・鉄道利用者や主要駅等の利用者の大幅な増加は、鉄道駅がある市街化区域を中心とした人口の増加が寄与していると考えられる。

5.自己評価から得られた課題と対応方針　（Act）

課題	対応方針
1　額田地域内フィーダー交通の確保・維持・改善 ・地域外の住民のほか、高齢者や学生利用を増やし、路線維持に努める必要がある。 ・車を運転する高齢者が多い。	・路線維持のため、地域協議会や運行事業者と連携する。 ・額田地域以外の沿線住民に利用状況の周知を図り、利用促進策の検討等を進める。(随時) ・地域住民とともに、学生家庭や高齢者等へ公共交通の利用促進を図る。(随時)
2　利用促進策の実施 ・ウィズコロナ期における新たな取組を行っていく必要がある。	・公共交通マップ等で公共交通機関における感染症対策等をPRし、新たな生活様式に即した利用促進を行う。 ・高齢者パスの市費負担による割引等について周知し、利用促進を行う。（随時）
3　地域内交通の整備 ・郊外、中山間地域において、運行本数が少ない等の不満がある。	・地域検討組織を支援し、地域ニーズにあった利便性の高い多様な移動手段を検討する。(随時)

対応方針の具体的実現に向けて

【郊外、中山間地域等】
- 地域住民とともに高齢を迎える方や学生に対して利用促進を図るようメッセージを発していく。
- 地域住民の主体的な取組に対して、地域住民や事業者等と連携して地域ニーズにあった利便性の高い移動手段の検討をおこない、移動手段の確保を目指す。

【市内共通】
- 岡崎市地域公共交通網形成計画の評価等をもとに、次期計画を進める。
- 立地適正化計画等を推進するとともに、地域検討組織を支援する。
- 近隣市と連携するとともに、市の交通事情やお得情報を広報誌等で周知し、利用促進に努める。

（別添1）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

令和 4年 1月 13日

協議会名： **岡崎市交通政策会議**

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点（特記事項を含む）
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行（航）区間、整備内容等を記載（陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助（調査検討の経費を除く。）を受けている場合は、その旨記載）】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価	【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価	【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか（方向性又は具体的な内容）を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
名鉄バス㈱ 額田支所市民病院線	額田センター～市民病院	前回の二次評価結果において、「引き続き地域ごとの協議会等で地域のニーズを把握して施策を展開するとともに、地域公共交通ネットワークの維持・活性化に向けて評価や改善が行われるよう期待します」とご意見をいただき、利用実態や地域からのご意見等について情報共有を行い、地域ニーズの把握に努めた。 ・支所にバスロータリーを整備し、乗換利便性の改善を図った。 ・高齢者パスの周知及び補助を行い、利用促進に努めた。	A	事業は計画通り実施された。	B	【利用者数】未達成 目標：6,338人 実績：4,443人 【利用率】未達成 目標：0.18% 実績：0.11% 【要因】 額田地域外の利用が少ないことに加え、定期的な利用者の減少が未達成要因と考えられる。 新型コロナウイルスの影響により、バスの利用を控える傾向があることも要因として考えられるが、一方で、市街地への乗換等で利用される市民病院への移動についての影響は軽微であり、医療施設や市街地への移動の際に必要な地域住民の生活の足として重要な役割を担う路線となっている。	・コロナ禍において目標は未達成ではあったが、地域が中心となり利用促進に取り組んでおり、引き続き各施策を実施するとともに、地域住民や運行事業者等と連携し、一層の利用促進に努める。 ・広報誌への掲載等により高齢者パス等のサービスについてPRに努める。 ・利用状況等の現状分析や改善点等の検討を行うとともに、運転手不足やコロナウイルス等の影響を考慮しつつ運行を継続する。 ・額田地域生活交通協議会を中心として、額田地域の住民へバス路線について周知を図るほか、額田地域以外へも情報提供するとともに、地域協議会においてバスの利用状況等のチラシの回覧や、要望等の聞きとりを行い、地域ニーズの把握や情報共有を図る。

（別添1）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

令和　4年　1月　13日

協議会名：　岡崎市交通政策会議

評価対象事業名：　地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点（特記事項を含む）
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行（航）区間、整備内容等を記載（陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助（調査検討の経費を除く。）を受けている場合は、その旨記載）】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価	【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価	【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか（方向性又は具体的な内容）を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
豊栄交通㈱ 下山地区線A	桃ヶ久保～岡崎げんき館前	前回の二次評価結果において、「引き続き地域ごとの協議会等で地域のニーズを把握して施策を展開するとともに、地域公共交通ネットワークの維持・活性化に向けて評価や改善が行われるよう期待します」とご意見をいただき、利用実態や地域からのご意見等について情報共有を行い、地域ニーズの把握に努めた。 ・老人クラブでコミュニティ交通を活用し、市街地等での活動を実施している。（緊急事態宣言時を除く） ・地域貢献活動のため地元企業等による協賛金制度を導入している。	A	事業は計画通り実施された。	B	【利用者数】未達成 目標：3,411人 実績：2,593人 【利用率】未達成 目標：2.37% 実績：1.28% 【要因】 新型コロナウイルスによる緊急事態宣言等による老人クラブの活動の自粛により市街地への移動が減少し、利用者数が大幅減となった。一方で、高校生以下の利用においては定期的な利用者が増加、高齢者の診療所への移動は、若干の減にとどまり、学生利用の長期的な需要が見込まれ、かつ、自家用車等の利用が困難な方にとっては、医療施設への移動に不可欠なため、地域にとって必要な路線である。	・コロナ禍において目標は未達成ではあったが、地域が中心となり利用促進に取り組んでおり、引き続き各施策を実施するとともに、地域住民や運行事業者等と連携し、一層の利用促進に努める。 ・利用状況等の現状分析や改善点等の検討を行うとともに、運転手不足やコロナウイルス等の影響を考慮しつつ運行を継続する。 ・額田地域生活交通協議会を中心として、引き続き利用促進を図る。 ・老人ｸﾗﾌﾞの活動で市街地へ行く際にバスを活用する。 ・バスと自転車の乗継による高校生の通学のため、バス停近くに駐輪場を整備したことについて、周知に努める。 ・夏休み期間中に、小学生にスタンプカードを配付し、プール開放日や放課後事業教室にバスを利用した場合、運賃の一部をPTAが補填する取り組みを行う。 ・バスの利用状況等のチラシを回覧。 ・ウォーキングイベント等について開催時間の調整や、ポスターの掲示等による連携を図り、利用促進に努める。
豊栄交通㈱ 下山地区線B	北部診療所～岡崎げんき館前						
㈱西三交通 形埜地区線 （南大須・鍛埜ルート）	北部診療所～須渕橋～北部診療所	前回の二次評価結果において、「引き続き地域ごとの協議会等で地域のニーズを把握して施策を展開するとともに、地域公共交通ネットワークの維持・活性化に向けて評価や改善が行われるよう期待します」とご意見をいただき、利用実態や地域からのご意見等について情報共有を行い、地域ニーズの把握に努めた。 ・高齢者パス購入費の1割を地域の社会教育委員会が助成する取組を継続して行い、利用促進を図った。	A	事業は計画通り実施された。	B	【利用者数】未達成 目標：786人 実績：464人 【利用率】未達成 目標：1.34% 実績：0.73% 【要因】 新規の利用者が増えず、人口の減少とともに、利用人数が徐々に減少しているが、主な移動先が診療所や地域の商店のため、新型コロナウイルスの影響は軽微であり、地域住民の日々の生活を支え、自家用車等の利用が困難な方にとっては不可欠な路線である。 小学生の遠足等で利用もされていたが、コロナウイルス等の影響で利用数が半減している。	・コロナ禍において目標は未達成ではあったが、地域が中心となり利用促進に取り組んでおり、引き続き各施策を実施するとともに、地域住民や運行事業者等と連携し、一層の利用促進に努める。 ・利用状況等の現状分析や改善点等の検討を行うとともに、運転手不足やコロナウイルス等の影響を考慮しつつ運行を継続する。 ・額田地域生活交通協議会を中心として、引き続き利用促進を図る。 ・高齢者定期券購入費の1割を地域の社会教育委員会が助成する取組を継続して行う。 ・運行内容のチラシ及び利用状況やお得なバスの使い方等のチラシを地域住民に配付し、周知していく。 ・小学生の遠足等で積極的に利用していただけるよう公共交通利用について周知する。
㈱西三交通 形埜地区線 （切山・小久田・毛呂・井沢ルート）	北部診療所～切山横手辻～北部診療所						

（別添1）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

令和 4年 1月 13日

協議会名： 岡崎市交通政策会議

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点（特記事項を含む）
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行（航）区間、整備内容等を記載（陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助（調査検討の経費を除く。）を受けている場合は、その旨記載）】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価	【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価	【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか（方向性又は具体的な内容）を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
㈱西三交通 宮崎地区線（大雨河ルート）	宮崎診療所～高雲寺～宮崎診療所	前回の二次評価結果において、「引き続き地域ごとの協議会等で地域のニーズを把握して施策を展開するとともに、地域公共交通ネットワークの維持・活性化に向けて評価や改善が行われるよう期待します」とご意見をいただき、利用実態や地域からのご意見等について情報共有を行い、地域ニーズの把握に努めた。 ・地元総代会を中心に、回数券の補助を行い、利用促進を図った。	A	事業は計画通り実施された。	A	【利用者数】未達成 目標：371人 実績：281人 【利用率】達成 目標：0.69% 実績：0.79% 【要因】 新規の利用者が増えず、人口の減少とともに、利用人数が徐々に減少しているが、主な移動先が診療所や地元商店のため、コロナウイルス等の影響は軽微であり、地域住民の日々の生活を支え、自家用車等の利用が困難な方にとっては不可欠な路線である。	・利用率の目標を達成しており、引き続き各施策を実施するとともに、地域住民や事業者と連携し、路線の維持に努める。 ・利用状況等の現状分析や改善点等の検討を行うとともに、運転手不足やコロナウイルス等の影響を考慮しつつ運行を継続する。 ・額田地域生活交通協議会を中心として、引き続き利用促進を図る。 ・回数券の補助を地域組織が助成する取組を継続して行う。 ・運行内容のチラシ及び利用状況やお得なバスの使い方等のチラシを地域住民に配付し、周知していく。 ・利用率において目標を達成しており、路線の維持のため、引き続き各施策を継続して行う。
㈱西三交通 宮崎地区線（千万町ルート）	宮崎診療所～木下公民館～宮崎学区市民ホーム前						
㈱西三交通 豊富・夏山地区線（夏山ルート）	市道～ハズノモト～星野クリニック	前回の第三者評価委員会において、「引き続き地域ごとの協議会等で地域のニーズを把握して施策を展開するとともに、地域公共交通ネットワークの維持・活性化に向けて評価や改善が行われるよう期待します」とご意見をいただき、利用実態や地域からのご意見等について情報共有を行い、地域ニーズの把握に努めた。 ・地元総代会を中心に回数券への補助を行い、利用促進を図った。 ・支所にバスロータリーを整備し、乗換利便性の改善を図った。	A	事業は計画通り実施された。	A	【利用者数】未達成 目標：438人 実績：319人 【利用率】達成 目標：0.20% 実績：0.22% 【要因】 新規の利用者が増えず、人口の減少とともに、利用人数が徐々に減少しているが、主な移動先が診療所や地元商店のため、コロナウイルス等の影響は軽微であり、地域住民の日々の生活を支え、自家用車等の利用が困難な方にとっては不可欠な路線である。	・利用率の目標を達成しており、引き続き各施策を実施するとともに、地域住民や事業者と連携し、路線の維持に努める。 ・利用状況等の現状分析や改善点等の検討を行うとともに、運転手不足やコロナウイルス等の影響を考慮しつつ運行を継続する。 ・見直しをした運行内容についてしっかりと確認し、効率・効果的な路線となっているか検討を図る。 ・額田地域生活交通協議会を中心として、引き続き利用促進を図る。 ・運行内容のチラシ及び利用状況やお得なバスの使い方等のチラシを地域住民に配付し、周知していく ・回数券の補助を地域組織が助成する取組を継続して行う。
㈱西三交通 豊富・夏山地区線（鳥川ルート）	額田センター～平針～星野クリニック						

（別添1－2）

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和　4年　1月　13日

協議会名：	岡崎市交通政策会議

評価対象事業名：	地域内フィーダー系統確保維持改善費国庫補助金

地域の交通の目指す姿 （事業実施の目的・必要性）	本市では、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの構築等、持続可能な公共交通網を確保するため、公共交通施策の目標を次のとおり設定した。 【公共交通施策の目標】 1　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 2　地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備 3　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 4　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 5　市民の意識変容による公共交通利用の促進

別添４

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

岡崎市（区町村）地域公共交通計画の評価等結果（３年４月～４年３月）

目標	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
バス利用者数の増加 【666万人/年以上（H24乗客数）】	・公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善 ・バス期間軸（交通拠点間バス）の整備 ・地域内交通の整備 ・バス路線の確保・維持 ・バス停の待合環境等の整備 ・交通バリアフリー化の推進 ・公共交通利用案内の充実 ・公共交通の利便性の向上 ・鉄道輸送の安全確保	バス事業者の有する乗降データを用いて計測	**・未達成** 644万人/年（R1年度） （H30：668万人・R2：433万人） ・コロナウイルスの影響等により、通勤、通学客を中心に利用者数が減少した。	・新型コロナウイルス感染拡大の影響により、利用者数が大幅に減少しているため、感染症対策の徹底等の周知を継続して実施する。 ・次期計画では、利用者数をコロナ禍前の水準とする目標を掲げる。 ・高齢者パスへの補助等の利用促進策の実施。 ・地域協議会との連携やアンケート等により需要把握に努め、再編等を検討。 ・引き続き、一定以上の利用がある鉄道駅については、バリアフリー対応を推進。 ・引き続き、ノンステップバスの導入を推進する。	
公共交通利用の満足度向上 【50%以上（H25市民アンケート：48%）】		市民アンケート（R1）	**・未達成** 約46%（R1年度） ・大平、矢作地区等の郊外部を中心に満足度が低下する結果となった。理由として鉄道駅までのアクセスや駅周辺の駐車場数、バスの運行本数の不足等が挙げられ、鉄道駅までの自家用車の利用やバスの利便性において不満があることが推測される。		
バス利用の満足度向上 【36%以上（H25市民アンケート：34%）】		市民アンケート（R1）	**・未達成** 約30%（R1年度） ・郊外、中山間を中心にバスの運行本数の不足等が挙げられ、バスにおける利便性において不満があることが推測される。		
バス待ちの不満の減少 【11%未満（H25市民アンケート：11%）】		市民アンケート（R1）	**・達成** 約8%（R1年度） ・駅前整備や支所ロータリーの設置により待合環境の向上が図られた。		
駅のバリアフリー対応 【未整備箇所2箇所（計画策定時：4箇所）】		実績より	**・達成** 未整備箇所1箇所（R3年度） ・バリアフリー設備の設置について計画的に遂行できた。		
ノンステップバスの導入率 【50%（計画策定時：38%）】		実績より	**・達成** 62%（R3年度） ・市内の路線バスの多くを占める名鉄バスにおいて導入が進んでいる。		

目標	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増加 【3,000万人/年以上（H24乗客数：2,993万人）】	・公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善 ・バス期間軸（交通拠点間バス）の整備 ・バス路線の確保・維持 ・まちバスや既存バス路線の改善と利便性の高い順元型バスの運行 ・交通結節点・乗換拠点の整備 ・観光交流の促進に向けた交通環境の整備 ・バス期間軸と地域内交通の連携	事業者の有する乗降データを用いて計測	**・達成** 3,322万人（R1年度） 鉄道乗客数2,678万人、 バス乗客数644万人 ・鉄道駅のある市街地を中心とした人口の増加や、まちバスを含めた各路線改変等もあり、鉄道利用者が大きく伸びている。	・新型コロナウイルス感染拡大の影響により、利用者数が大幅に減少しているため、感染症対策の徹底等の周知を継続して行う。 ・次期計画では、利用者数をコロナ禍前の水準とする目標を掲げる。 ・地域協議会との連携やアンケート等により需要把握に努め、再編等を検討。	
まちなかの鉄道駅や主要なバス停の利用者数の増加 【11万人/日以上（H24乗客数）】		事業者の有する主要駅、主要停留所の乗降データを用いて計測	**・達成** 11.7万人（R1年度） ・鉄道駅や主要な停留所のある市街地を中心とした人口の増加や、まちバス等を含めた路線改変等もあり、鉄道利用者が大きく伸びている。		
公共交通利用者数の増加 【3,000万人/年以上（H24乗客数：2,993万人）】	・地域内交通の整備 ・公共交通利用案内の充実 ・バス期間軸と地域内交通の連携 ・広域的な路線の維持と連携強化 ・運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入	事業者の有する乗降データを用いて計測	**・達成** 3,322万人（R1年度） 鉄道乗客数2,678万人、 バス乗客数644万人 ・鉄道駅のある市街地を中心とした人口の増加や、まちバス等を含めた路線改変等もあり、鉄道利用者が大きく伸びている。	・新型コロナウイルス感染拡大の影響により、利用者数が大幅に減少しているため、感染症対策の徹底等の周知を継続して行う。 ・次期計画では、利用者数をコロナ禍前の水準とする目標を掲げる。 ・地域協議会との連携やアンケート等により需要把握に努め、再編等を検討。 ・引き続き、地域主体の交通の確保のため、地域組織の活用を推進する。	
地域内交通検討の地域組織の設立 【6箇所（H26：4箇所）】		実績より	**・達成** ・6箇所（R3年度末） ・地域と連携が図れたことにより、新たに六ツ美中部学区、矢作地域において地域検討組織が設置された。		
自動車以外の交通手段利用率の増加 【45%以上（自動車利用率3%削減）（H25市民アンケート：42%）】	・自動車利用から公共交通利用への転換促進	市民アンケート（R1）	**・未達成** ・約43%（自動車利用率1.7%減）（R1年度） ・鉄道利用率が8%程上昇し、バスや自動車、自転車等の移動が減少した。	・高齢者定期券の割引など、引き続き利用促進策を推進する。 ・新型コロナウイルス感染症拡大の状況を考慮し、乗り方教室の開催を推進する。	
公共交通の利用機会の増加 【40%以上（H25市民アンケート：30%）】		市民アンケート（R1）	**・未達成** ・約37%（R1年度） ・「通勤・通学先の変化や運転免許返納など自身の理由」が多い。一方で、利用しなくなった理由では、車両の利用や施設への入所等が挙げられた。		
乗り方教室の実施回数 【5回/年（H26：1回/年）】		実績より	**・未達成** ・1回（R3年度） ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響による自粛をしている。		