
みんなでつくる 地域の交通

令和 6 年 6 月
岡 崎 市

はじめに

日本は人口減少時代に突入し、本市においても人口減少が進むと見通されています。

人口の減少により、中小店舗の減少、病院の統廃合・移転、学校の統廃合等が発生し、地域コミュニティの維持が難しくなるとともに、買物、通院・通学等日常生活における「移動」の問題が深刻化していくことが懸念されます。

高齢ドライバーによる自動車事故に関する関心が高まり、運転免許の自主返納の動きが進展する一方、返納後の移動手段に対する不安があり、自主返納をためらう声も聞かれます。

本市には鉄道や路線バス、タクシーといった様々な交通手段が提供されていますが、交通事業者の経営状況は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による利用者の急激な落ち込みから回復傾向にあるものの、未だ深刻な状況にあります。また、自動車（バス・タクシー等）運転の職業は他の業種と比較して人手不足が深刻で、人手不足を要因とする路線バスの休廃止等の動きが拡大していく恐れがあります。

こういった背景から、地域の移動ニーズに対し、交通事業者や行政のみで公共交通サービスを確保・維持していくことが困難となっています。地域での暮らしを守り、地域の移動手段として公共交通を確保・維持するためには、地域・行政・事業者が役割を分担・連携して取り組むことが必要です。

そこで、本市では、令和4年3月に「岡崎市地域公共交通計画」を策定し、地域主体による交通手段の導入や拡充を進めています。そして、地域の移動ニーズに対応した交通体系を構築し、多様な移動手段を地域が選択する取組を後押しするため、本手引を作成しました。

皆さんの日々の生活を送る上で、移動に困っていることはありませんか？

本手引では、地域の皆さんが、地域の公共交通について、具体的な検討、導入、運営を行う際のガイドラインとして活用していただくことを目的としています。

地域に合った公共交通の実現には手間も時間もかかりますが、地域の積極的な取組を全力で応援します。ぜひ、地域の皆さんで話し合ってみてください。

目 次

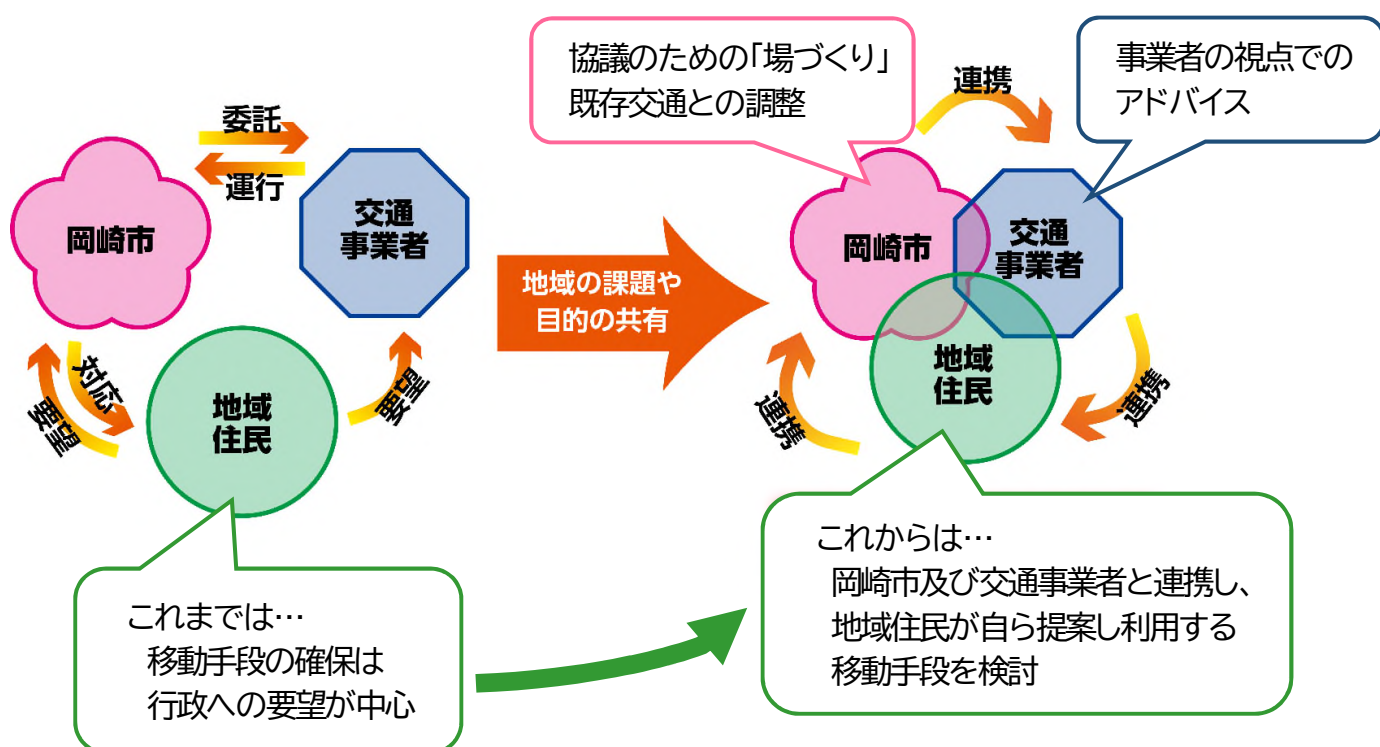
1. 地域・行政・事業者の役割分担	1
2. 取組をはじめる前に	2
3. 地域内交通の法律上の位置づけ	3
4. 検討開始から導入までの流れ	4
STEP. 1 地域の交通を知る・学ぶ	7
STEP. 2 地域の課題を整理し、地域に合った交通手段を考える	12
STEP. 3 地域内交通を試す	14
STEP. 4 地域内交通を守る・育てる	19



1. 地域・行政・事業者の役割分担



少子高齢化や公共交通利用者数の減少、不採算路線への補填費用の拡大、運転手不足等もあり、交通手段を確保・維持していくことが難しくなっています。今後、持続可能な交通手段の確保・維持のため、既存の公共交通の活用や新しい交通手段の導入を図る際には、「地域住民」・「岡崎市」・「交通事業者」が役割を理解・連携したうえで、地域住民が自ら提案し(又は運営し)利用する移動手段を確保することが重要となります。



2. 取組をはじめる前に

① 課題を共有しましょう

地域が一体となって取り組むには、地域の皆さんの課題の共有が必要です。「一部の人が必要としている」、「特定の人のためのもの」ではなく、地域の総意として地域内交通が必要だといった意識で取り組むことが重要です。

② 地域が主体性をもって取り組みましょう

地域内交通は地域の課題解決のため、地域の移動ニーズに合った運行を地域の皆さんが検討し、実現させるものです。地域の皆さんが主体性を持って取り組むことが重要です。

③ コスト意識を持ちましょう

地域内交通は市費や利用者の運賃収入、事業者の協賛金等によって支えられています。持続可能な交通手段とするため、市費の負担額や収支率について意識することが必要です。

④ 既存公共交通を補完するものにしましょう

岡崎市の交通ネットワークを木になぞらえると、“幹”の交通は鉄道、“枝”の交通は路線バス、“葉”の交通はタクシー・コミュニティ交通・予約型乗合タクシー等となります。“葉”の交通は、地域住民の最初の移動となる交通手段として、地域住民の豊かな暮らしや地域の社会経済活動に不可欠であり、地域のコミュニティによって支えられます。

本手引を活用して、皆さんが検討する

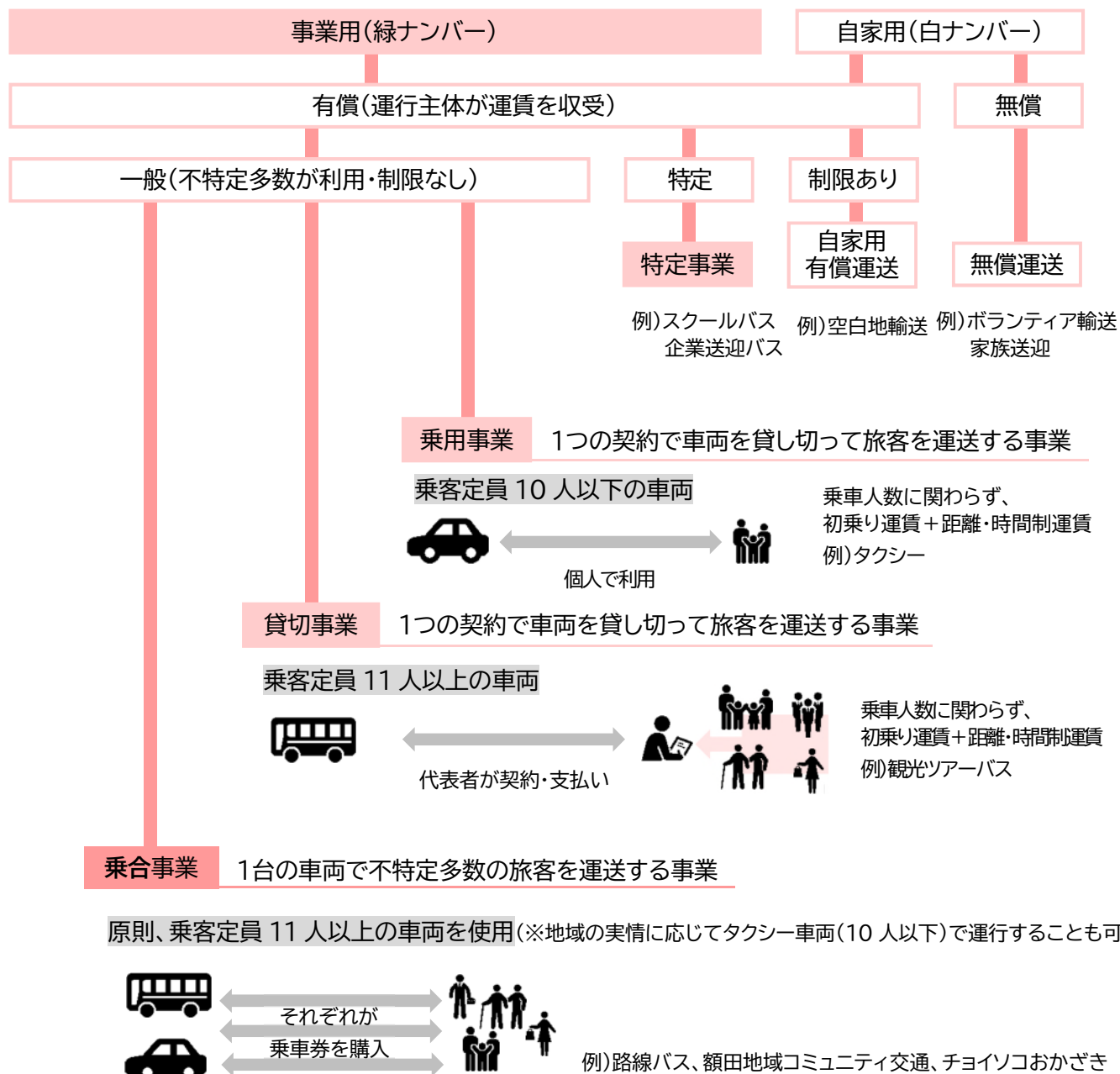
「地域内交通」は、“葉”の交通として既存の公共交通を補完するものです。このような交通手段ごとの役割分担を意識して他の交通手段と競合しないことを前提に、地域のニーズに合い、導入後も継続的に利用される地域内交通となることを意識して検討することが必要です。



3. 地域内交通の法律上の位置づけ



道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)では、自動車による旅客の輸送方法として、事業用(緑ナンバー)と自家用(白ナンバー)に分けられ、さまざまな運行方法(事業区分)があります。



4. 検討開始から実現までの流れ

地域内交通の実現には、段階を踏んだ取組が必要です。岡崎市は、取組の各段階に応じて必要な支援を行います。

STEP. 1

地域の交通を知る・学ぶ

ここで何をする？

移動にお困りごとを感じたら、一緒に地域の交通を考える仲間を集め、総代会等を通じ、岡崎市にご相談ください。

専門家や交通事業者等を含めた勉強会等を開催し、地域の交通を学びましょう。

【期間の目安：約1年】

STEP. 2

地域の課題を整理し、 地域に合った 交通手段を考える

ここで何をする？

地域の特性や移動ニーズ等から、地域課題を整理しましょう。
地域課題の解決のための交通手段について検討しましょう。

【期間の目安：約1～2年】

STEP. 3

地域内交通を試す

ここで何をする？

運行計画を作成し、実証運行を実施します。本格運行に向けた設定する基準をもとに、評価・改善を重ね、持続可能な地域内交通について検討しましょう。

【期間の目安（実証運行）：1～3年】

STEP. 4

地域内交通を 守る・育てる

ここで何をする？

実証運行の結果を踏まえ、運行計画を作成し、本格運行を実施します。本格運行後も持続的に事業を実施するため、PDCAサイクルを継続的に実施しましょう。

地域主体による交通手段の導入・拡充に向けた検討の流れと役割分担

	STEP 1	STEP 2
	地域の交通を知る・学ぶ 期間の目安：約1年 移動にお困りごとを感じたら、 一緒に地域の交通を考える仲間を集め 、総代会等を通じ、岡崎市にご相談ください。勉強会等を開催し、地域の交通を学びましょう。	地域の課題を整理し、地域に合った交通手段を考える 期間の目安：約1～2年 地域の特性や移動ニーズ等 から、地域課題を整理しましょう。地域課題の解決のための交通手段について検討しましょう。
地域住民	➤ 地域の移動に関する困りごとの共有 ➤ 総代会等を通じて、岡崎市に相談 ➤ 勉強会等の開催 ➤ アンケート等の実施 ➤ 先進事例の視察	➤ 地域に合った交通手段の検討 ➤ 今後の取組方針について決定 ➤ 地域協議会の設立
岡崎市	➤ 岡崎市の方針等の説明 ➤ 取組に関する支援 (勉強会の開催支援・地域特性データ・アンケート素案等の提供・結果分析・専門家派遣等)	➤ 交通手段の検討支援 ➤ 地域協議会の設立支援
交通事業者	➤ 取組に関する支援 (勉強会への参加、公共交通利用状況の情報提供、アドバイス等)	➤ 地域協議会への参加 ➤ 検討、協議事項に関する支援



ニーズの見極め

「あったら便利」「5年後・10年後に欲しい」といった未確定のニーズではなく、「日常生活の移動に困っている」「運行したら利用する」といった、現在の必要性が高いニーズを意識する必要があります。日常生活の移動に困っている人の声を聞いたら地域で共有し、同じように考えている方がいるか話し合っ、一緒に交通を考える仲間を集めましょう。



勉強会で学ぶこと

- ✓ そもそも「交通」って？
 - ✓ 交通に係るコストについて
 - ✓ 岡崎市の交通施策、方針について
 - ✓ 全国的な公共交通に関する動き、事例紹介
 - ✓ 地域特性、移動ニーズ、地域課題等の把握
- …など

◎「地域内交通」は既存の公共交通を補完するものです。交通手段ごとの役割分担を意識して、他の交通手段と競合しないことを前提とした検討が必要です。

STEP 3

地域内交通を試す

期間の目安（実証運行）：1～3年

運行計画を作成し、**実証運行を実施**します。本格運行に向けた設定する基準をもとに、評価・改善を重ね、**持続可能な地域内交通**について検討しましょう。

- 地域協議会の運営
- 運行計画の作成
- 本格運行に向けた基準の設定
- 周知・利用促進策の検討・実施
- 実証運行の評価、運行計画の見直し

- 運行計画の作成支援
- 関係機関との連絡調整
- 岡崎市地域公共交通会議を開催・協議
- 実証運行の実施
- 周知・利用促進策の取組を支援
- 実証運行の評価支援・運行計画の見直し提案
- 実証運行の継続・廃止、本格運行への移行判断

- 事業許可申請
- 安全な運行の実施
- 運行結果のデータ報告
- 運行内容の見直し提案

STEP 4

地域内交通を守る・育てる

実証運行の結果を踏まえ、運行計画を作成し、**本格運行を実施**します。本格運行後も持続的に事業を実施するため、**PDCA サイクルを継続的に実施**しましょう。

- 地域協議会の運営
- 運行計画の作成
- 周知・利用促進策の検討・実施
- 運行の評価、運行計画の見直し

- 運行計画の作成支援
- 関係機関との連絡調整
- 岡崎市地域公共交通会議を開催・協議
- 運行費用の支援
- 周知・利用促進策の取組を支援
- 運行の評価支援・運行計画の見直し提案

- 事業許可申請
- 安全な運行の実施
- 運行結果のデータ報告
- 運行内容の見直し提案



本格運行に向けた基準の設定(運行の見直し等を判断する基準の目安)

実証運行の際、持続可能な移動手段として本格運行へ移行するか判断するための基準を、次の目安をもとに、地域特性に応じて設定します。この基準は、本格運行後も、運行を継続するかどうか検討する目安とします。

	定路線運行:乗車数 区 域 運 行:乗合率	稼働率	収支率	※左記のほか、「市民一人当たりの負担額」や地域の公共交通の状況なども考慮のうえ運行計画を作成し、岡崎市地域公共交通会議で協議・承認を行います。
定路線運行	1往復 2人以上	－	5%	
区域運行 (車両借上げ)	1乗車 1.1 人以上	50%		

STEP. 1：地域の交通を知る・学ぶ

移動にお困りごとを感じたら、一緒に地域の交通を考える仲間を集め、総代会等を通じ、岡崎市にご相談ください。勉強会等を開催し、地域の交通を学びましょう。

◎STEP. 1での役割分担

主体	役 割
地域住民	・ 地域の移動に関する困りごとの共有 ・ 総代会等を通じて、岡崎市への相談 ・ 勉強会等の開催 ・ アンケート等の実施 ・ 先進事例の視察
岡崎市	・ 岡崎市の方針等の説明 ・ 取組に関する支援 (勉強会の開催支援・地域特性データ・アンケート素案等の提供・結果分析・専門家派遣等)
交通事業者	・ 取組に関する支援 (勉強会への参加、公共交通利用状況の情報提供、アドバイス等)

☒ 地域の移動に関する困りごとの共有

公共交通は、個人の移動ではなく、ある程度まとまった需要に対して、サービスを提供します。そのため、地域の中で日常生活の移動に困っている方の声を聞いたら、地域で共有し、同じように考えている方がいるか話し合っ、一緒に交通を考える仲間を集めましょう。

☒ 総代会等を通じて、岡崎市への相談

地域の移動に関する困りごとは、地域の課題として、町の総代会等を通じて岡崎市にご相談ください。地域内交通の導入検討の基本的な流れ等について説明します。

☑勉強会等の開催

地域内交通を導入や拡充する際は、地域の方が主体的に進めていくことを前提としています。地域にとって望ましい交通サービスとなるように、地域特性等について把握し、地域にとって望ましい交通サービスを検討する際に、円滑に議論するため、勉強会等を開催しましょう。

勉強会については、地域をよく知る総代会や地域のまちづくり組織等のメンバーに参加いただくことや、専門家・交通事業者の意見を聞くことをおすすめします。

地域特性データの整理項目

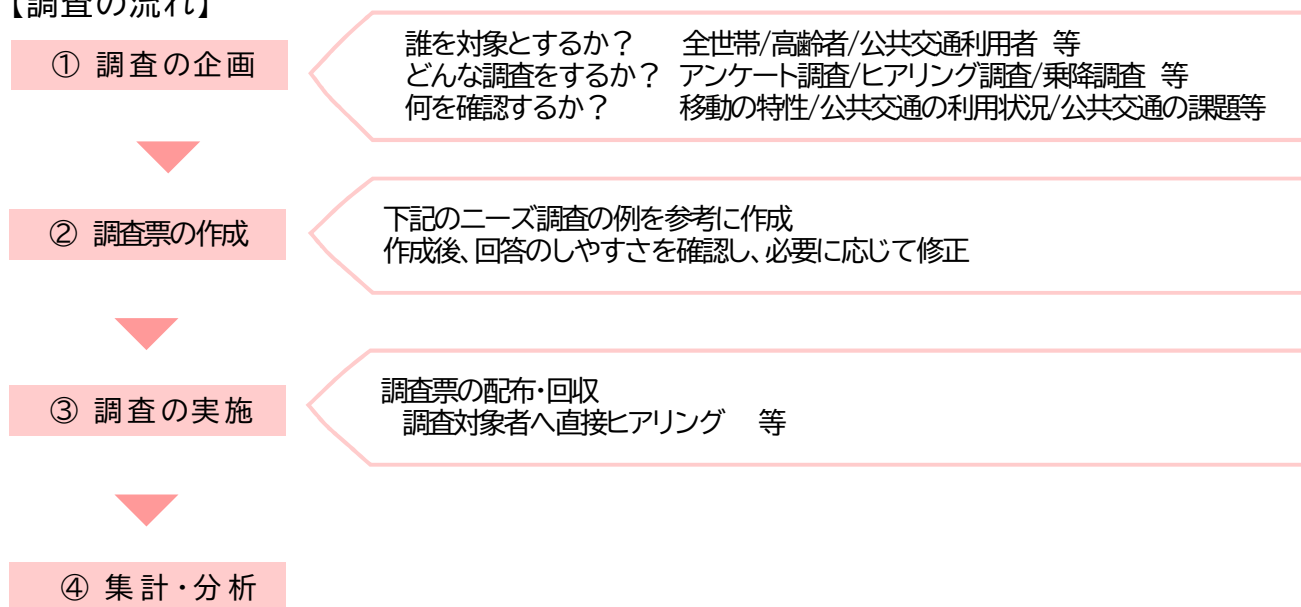
項 目	概 要	主な活用データ
人 口	・人口、世帯数 ・年齢階級別人口 ・将来推計人口 ・人口密度 等	・国勢調査 ・住民基本台帳 等
施設の 立地状況	・公共施設 ・商業施設（スーパー等） ・医療・福祉施設 ・郵便局 ・銀行 等	・都市計画基本図 ・国土地理院地図 ・住宅地図 等
道路の状況	・幅員 ・勾配 ・整備状況 ・渋滞発生状況 等	・都市計画基本図 ・国土地理院地図 ・プローブデータ 等
移動特性	・外出先 ・外出時間 ・外出頻度 ・移動手段 等	・アンケート調査 等
移動制約者	・運転免許保有状況 等	・アンケート調査 等
公共交通の 利用状況	・公共交通の運行内容 ・鉄道駅の乗降客数 ・停留所別の路線バス利用者数 ・路線別の利用状況 ・利用者の属性 等	・交通事業者提供情報 等
その他	・地域生活に必要な情報 例）スーパー等の営業時間 診療所の診察時間 福祉施設の送迎サービスの活用状況 宅配サービス、移動販売の活用状況 等	

☑ アンケート等の実施

どのような移動サービスが必要であるのかといった検討のため、移動ニーズを把握する必要があります。調査内容の検討及び調査を実施し、地域の日常の移動ニーズや、地域内交通の必要性について把握しましょう。また、利用される交通を検討の際には、本当に公共交通を必要としている「真の利用者」を見極めることが重要です。

「あったら便利」や「5年後・10年後に欲しい」といった未確定のニーズではなく、「日常生活の移動に困っている」「運行したら利用する」といった現在の必要性が高いニーズを意識する必要があります。

【調査の流れ】



ニーズ調査の例：アンケート調査

調査概要	・公共交通を利用しない方も含めて、検討範囲にお住まいの方の移動特性を把握する ・「日常生活に困っている」「運行したら利用する」といった現在の必要性が高いニーズを把握する
把握項目	・回答者の属性 ・公共交通の利用状況 ・外出状況（行き先・時間帯・頻度・手段） ・地域内交通の導入に関する意向
メリット	・公共交通の利用状況を把握できる ・地域の交通に対する取組を周知できる ・地域の移動特性や公共交通に対する考えを把握できる

☒ 先進事例の視察

必要に応じ、先進地を視察し、多様な交通手段について学びましょう。



「一般タクシーの空き車両」を活用する仕組みを導入した事例



おでかけタクシー「いこまいかー」(愛知県西尾市)

- 「乗用事業」(p. 3参照) で運行
- 利用料金は、利用人数にかかわらず1台300円
→ 家族など複数人で利用する場合でも合計で300円
- 小学校区ごとに決められた目的地と自宅を結ぶサービス
→ 自宅と指定目的地を結ぶサービスのため、目的地間での利用はできない
- 利用できるのは年末年始(12月29日～1月3日)を除く、毎日午前8時～午後5時まで
- 市は運行主体として関わり、小学校区ごとの目的地の選定には住民の意見を反映



「地域のボランティア」で運行する仕組みを導入した事例



「山下地区ささえあいバス」(神奈川県横浜市緑区)

- 「無償運送(互助による輸送)」(p. 3参照) で運行
- 住民により組織される協議会が、地域の移動手段確保の取組として運行
- 登録制で、利用者は年会費(1,200円/年)を負担
→ 燃料代は利用者負担 (※燃料代の金銭収受のみの場合は道路運送法における登録又は許可不要)
- 運行エリアは山下地区内と、その周辺のスーパーに限定
→ 路線バスやタクシーとのすみ分け
- 住民がボランティアで車両の運転を担当し、利用促進の取組として運行に関するニュースを発行
→ 市は運営組織への助言や交通事業者・運輸局への説明、車両の保険代・車検代を負担
- 「自家用有償旅客運送事務実施マニュアル」をアレンジした運行管理等の体制を整備



「マイカー」を活用する仕組みを導入した事例



「ノッカルあさひまち」(富山県朝日町)

- 「事業者協力型自家用有償旅客運送」(p. 3参照) で運行
- ドライバーの外出予定と利用者の移動ニーズをマッチングし、移動したい方と同じ方向へ行くマイカー移動を活用した新しい公共交通サービス
- 乗車には1枚200円の「あさひまちバス回数券」が3枚(600円)必要
→グループや乗合などにより、2人での利用となった場合は2枚(400円)
- 利用には前日の午後5時までの乗車予約が必要
- 住民ドライバーは二種免許か国交省が定める講習を受ける必要があり、アルコールチェック等の運行管理が必要
→運行管理や車両の整備管理についてタクシー事業者が協力
→朝日町は運行主体として関わり、車両の保険代等を負担



「企業バス」を活用する仕組みを導入した事例



「企業シャトルB a a S」(静岡県湖西市)

- 「自家用有償旅客運送」(p. 3参照) で運行(令和6年10月より本格運行予定)
- 市内企業の協力のもと、各社が運行するシャトルバスを地域住民が利用できる移動手段
- 会員登録と乗車予約が必要(一部便では予約不要)
→社員の輸送が本来の運行目的
- 運賃は1乗車100円(令和5年度実証実験時)
- 利用促進の取組として、11枚綴りの回数券には市内の店舗で利用できるクーポンが付帯
→消費拡大の効果が期待される

STEP. 2：地域の課題を整理し、地域に合った交通手段を考える

地域の特性や移動ニーズ等から、地域課題を整理しましょう。地域課題の解決のための交通手段について検討しましょう。

◎STEP. 2での役割分担

主体	役 割
地域住民	・ 地域に合った交通手段の検討 ・ 今後の取組方針について決定 ・ 地域協議会の設立
岡崎市	・ 交通手段の検討支援 ・ 地域協議会の設立支援
交通事業者	・ 地域協議会への参加 ・ 検討、協議事項に関する支援

☒ 地域に合った交通手段の検討

STEP.1において学んだ内容をもとに、地域に合った交通手段について検討しましょう。その際には、人口や高齢化率、既存交通の便数、停留所の位置、商業・医療施設の位置等の地域特性について留意し、必要な交通手段について検討しましょう。

「地域内交通」は既存の公共交通を補完するものです。交通手段ごとの役割分担を意識して、他の交通手段と競合しないことを前提とした検討が必要です。

検討のプロセス

① 交通事業者(バス・タクシー)による地域交通の確保について検討

交通事業者に対し、地域の移動ニーズに対応した交通の導入について提案、協議
(バスルート、バスダイヤの変更、タクシーの相乗り等)

② 共助による地域交通の確保について検討

(例) マイカー等を活用したボランティア輸送
NPO 等を中心とした自家用有償運送、
企業やスクールバス等への混乗など

③ 交通事業者(バス・タクシー)への運行委託について検討

交通事業者への委託による乗合事業(一般乗合旅客自動車運送事業)について
検討

☒ 今後の取組方針について決定

地域課題の解決策として、地域内交通の導入が適切であると見込まれ、その移動手段の確保・維持について地域主体で継続的に取り組むか意思決定をしましょう。

☒ 地域協議会の設置

地域内交通の導入や拡充に当たっては、地域の皆さんが主体となり、岡崎市や交通事業者と連携しながら地域のニーズに合った交通体系を持続的に確保・維持していく必要があります。そのため、主体的に取り組むための検討組織である地域協議会を立ち上げましょう。地域協議会のメンバーは、学区総代会長等の地域の実情をよく知る方を中心に、地域の移動の困りごとをよく把握されている方が望ましいです。

地域協議会のイメージ

- ・小学校区を基本とする。
- ・地域の移動の困りごとをよく把握されている方で構成する。

▼ <構成員の例>

学区総代会長
町総代
民生委員
福祉委員
老人クラブ 等の地域・団体の代表



STEP. 3：地域内交通を試す

運行計画を作成し、実証運行を実施します。本格運行に向けた設定する基準をもとに、評価・改善を重ね、持続可能な地域内交通について検討しましょう。

◎STEP. 3での役割分担

主体	役 割
地域住民	・ 地域協議会の運営 ・ 運行計画の作成 ・ 本格運行に向けた基準の設定 ・ 周知・利用促進策の検討・実施 ・ 実証運行の評価、運行計画の見直し
岡崎市	・ 運行計画の作成支援 ・ 関係機関との連絡調整 ・ 岡崎市地域公共交通会議を開催・協議 ・ 実証運行の実施 ・ 周知・利用促進策の取組を支援 ・ 実証運行の評価支援・運行計画の見直し提案 ・ 実証運行の継続・廃止、本格運行への移行判断
交通事業者	・ 事業許可申請 ・ 安全な運行の実施 ・ 運行結果のデータ報告 ・ 運行内容の見直し提案

☒ 地域協議会の運営

各検討事項について定期的に協議会を開催し、検討を進めましょう。

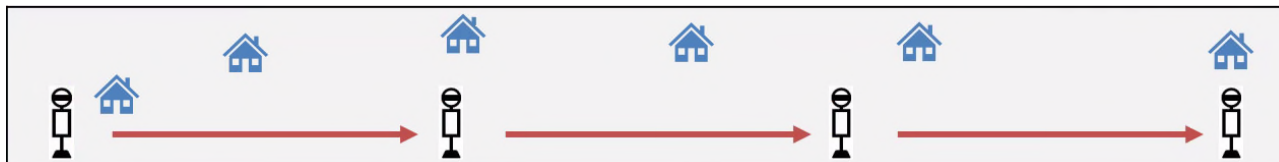
☒ 運行計画の作成

交通サービスを検討するにあたり、「運行形態」「運行区域」「運行ルート」「運行ダイヤ」「運行車両」「運賃」等、地域の状況や利用者の特性、移動ニーズを踏まえて運行内容の詳細を検討します。タクシー借り上げの場合は、週1回程度の実証運行から開始することを想定して検討しましょう。

運行形態

①定路線型

通常の路線バスのように、毎回決められたルート进行し、所定のバス停等で乗降を行うパターン。事前に予約があった便や区間のみを运行することも考えられます。



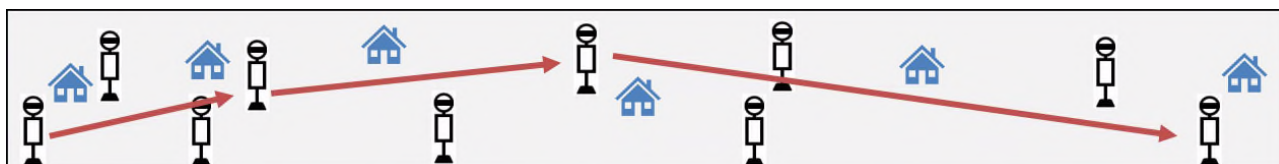
②迂回ルート型

定路線型と同じように基本的には決められたルートを进行し、所定のバス停等で乗降を行います。バス停等が遠い地域に“迂回ルート”を設定し、予約があった場合のみ乗り入れるパターン。



③区域運行(ミーティングポイント型)

运行ルートは決めず、バス停等(ミーティングポイント)だけを決めておいて、予約があったバス停等を最短距離で运行するパターン。



④区域運行(ドア to ドア型)

运行ルートもバス停等も決めず、指定エリア内で予約があったところを最短経路で結ぶ形でドア to ドアの运行を行うパターン。



運行区域

運行区域は小学校区を基本とし、区域内の主要な施設や停留所へのアクセスが基本となります。路線バス等の既存の公共交通が運行している地域では、それらの公共交通と競合しないようにする必要があります。他に道路がない等、重複がやむを得ない場合は既存の公共交通との調整を行う必要があります。

停留所の位置

所定の停留所で乗降する運行形態とし、新たに停留所を設置する場合は、停留所の設定について道路管理者や公安委員会(岡崎警察署)による確認を受けるとともに、岡崎市地域公共交通会議での報告が必要です。また、交通事業者には運行上の不都合がないか確認を行うとともに、近隣住民には設置に向けた協力を依頼する必要があります。

停留所の設置に当たっては、利用者にとっての利便性だけでなく、安全性にも十分に配慮が必要です。

運行車両

運行車両は、基本的にピーク時の輸送人員やコスト、利用者の性質などを勘案して決めることとなります。その際、積み残しが発生しないか、予約不成立が発生しないか、利用者の最大値と最小値の幅が大きく、非効率にならないかについて考慮します。交通事業者が保有している車両の活用可能性も検討します。

●車両例

車両	中型バス	マイクロバス	ジャンボタクシー	セダン型タクシー
定員 (目安)	57人	29人	10人	5人
特徴	○通勤・通学等まとまった需要に対応可能 △ドア to ドアの運行は適していない △導入・維持コストが高い	○通勤・通学等まとまった需要に対応可能 ○中型バスより小回りが利く △ドア to ドアの運行は適していない	○小回りが利く ○ドア to ドアの運行が可能 △乗合率が低調な場合には、空席が多い状態での運行となる	○小回りが利く ○ドア to ドアの運行が可能 ○タクシー事業者の車両を活用可能 △乗車可能人数が少なく、積み残しや予約不成立が懸念される
費用	大  小			

☒ 本格運行に向けた基準の設定

本格運行への移行を判断するための基準を設定します。継続的に運行するため、岡崎市が規定する市費負担額の目安等から算出します。

基準の目安

	利用者数	稼働率	収支率
定路線運行	1往復 2人以上	—	5%
区域運行	1乗車 1.1人以上	50%	

※上記のほか、「市民一人当たりの負担額」や地域の公共交通の状況なども考慮のうえ運行計画を作成し、岡崎市地域公共交通会議で協議・承認を行います。

☑周知・利用促進策の検討・実施

実証運行の実施の際、回覧や説明会等を行い、地域の皆さんへの周知を行います。

また、地域住民が利用しやすい事業となるよう、キャッシュレス決済の導入や利用ニーズの高い施設周辺への停留所の設置、利用制度をまとめたパンフレットの作成など、利用促進策の検討や実施を行います。

☑実証運行の評価・運行計画の見直し

実証運行を実施し、地域の課題解決につながっているか、持続可能な事業として、基準を達成しているか評価し、必要に応じて、運行計画を見直しながら、より適切な移動手段の導入を図ります。

なお、実証運行の期間は最長3年をめどとします。

STEP. 4：地域内交通を守る・育てる

実証運行の結果を踏まえ、運行計画を作成し、本格運行を実施します。本格運行後も持続的に事業を実施するため、PDCA サイクルを継続的に実施しましょう。

◎STEP. 4での役割分担

主体	役 割
地域住民	・ 地域協議会の運営 ・ 運行計画の作成 ・ 周知・利用促進策の検討・実施 ・ 運行の評価、運行計画の見直し
岡崎市	・ 運行計画の作成支援 ・ 関係機関との連絡調整 ・ 岡崎市地域公共交通会議を開催・協議 ・ 運行費用の支援 ・ 周知・利用促進策の取組を支援 ・ 運行の評価支援、運行計画の見直し提案
交通事業者	・ 事業許可申請 ・ 安全な運行の実施 ・ 運行結果のデータ報告 ・ 運行内容の見直し提案

☒地域協議会の運営

PDCA の実施のため、本格運行への移行後も定期的に協議会を開催し、利用状況や運行状況等をモニタリングします。

☒運行計画の作成

実証運行の結果に基づき、必要に応じて運行内容の見直しを行い、運行計画を作成します。

☑周知・利用促進策の検討・実施

地域内交通を持続可能なものとするため、ルートやダイヤなどの運行ルールや利用状況等について回覧等で定期的に周知し、地域で現状を共有します。

また、利用促進策については継続して検討や実施を行います。

☑運行の評価・運行計画の見直し

利用実績や利用者のニーズを把握して運行内容を見直し、利便性・持続可能性・生産性を高める取組を継続して行います。また、運行継続基準に達していない場合は運行内容の見直し又は運行の廃止を検討します。

PDCA サイクル(運行内容の見直し・改善の手順)

