

岡崎市地域公共交通網形成計画の策定について

1 計画の基本目標及び基本方針

(1) 基本目標と基本方針

本計画の基本目標は、総合交通政策との整合を図るため、総合交通政策の基本目標等を基にし、基本方針は地域公共交通の改善の方向性を踏まえ、次のとおりとします。

○岡崎市総合交通政策

【基本理念】人、まち、環境きらり。岡崎の交通まちづくり

【基本目標】

人にやさしく
安全安心な
交通の実現

観光・交流を促進し、
まちの魅力を高める
交通の実現

円滑で快適な
交通の実現

環境にやさしい
交通の実現

公共交通の取組みの
【基本方針】

■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

■地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備

■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

■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

■市民の意識変容による公共交通利用の促進

2 基本方針の推進のための主要施策

(1) 主要施策

基本方針の推進のための主要施策を次のとおりし、取組みを進めます。

【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】

- ①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
- ②バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備
- ③地域内交通の整備
- ④バス路線の確保・維持
- ⑤バス待合環境の改善
- ⑥交通バリアフリー化の推進
- ⑦公共交通利用案内の充実
- ⑧公共交通の利便性の向上

【地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備】

- ③地域内交通の整備（再掲）
- ④バス路線の確保・維持（再掲）

【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】

- ①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（再掲）
- ②バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備（再掲）
- ④バス路線の確保・維持（再掲）
- ⑨まちバスや既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バスの運行
- ⑩交通結節点・乗換拠点の整備
- ⑪観光交流の促進に向けた交通環境の整備
- ⑫バス基幹軸と地域内交通の連携

【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】

- ③地域内交通の整備（再掲）
- ⑦公共交通利用案内の充実（再掲）
- ⑫バス基幹軸と地域内交通の連携（再掲）
- ⑬広域的なバス路線の維持と連携強化
- ⑭運賃制度や割引制度の改善

【市民の意識変容による公共交通利用の促進】

- ⑮自動車利用から公共交通利用への転換促進

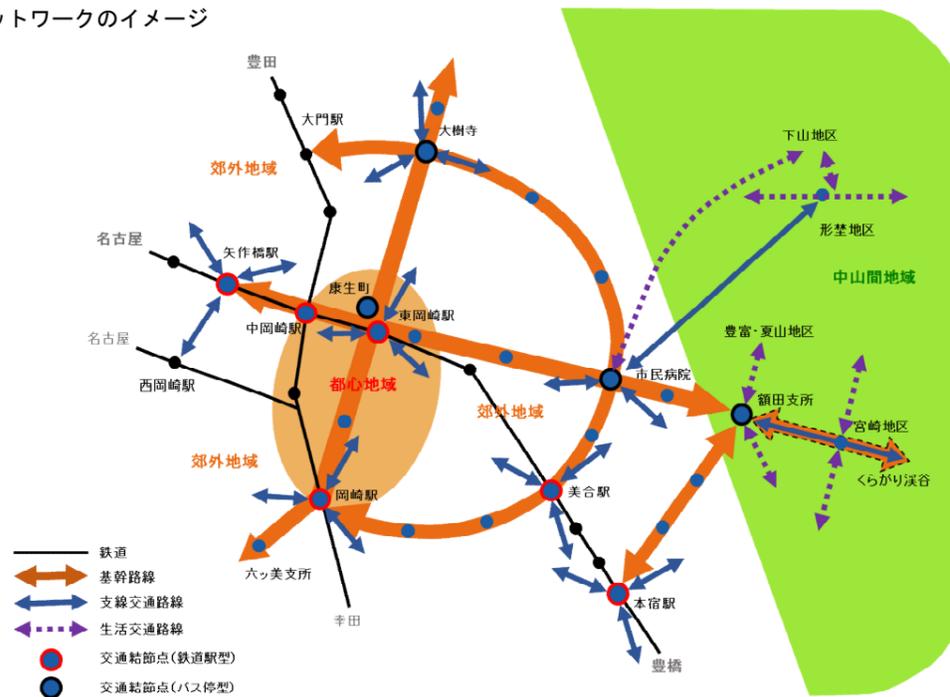
(2) 施策事業の内容

①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

公共交通ネットワークは鉄道が広域的なネットワークの基軸となり、バスがこれを補完しています。

バス交通は、交通結節点間を連絡する「バス基幹軸」と、交通結節点を中心に地域の実情に応じた「地域内交通」により構成しており、持続可能なバスネットワークの確保・維持を図るため改善を図ります。

公共交通ネットワークのイメージ



【まちづくり施策との連携】

市域には市中心部の「まちなか」地域のほかその外延部に位置する「郊外部」、額田地域をはじめとした「中山間地域」があり、それぞれの地域で地域の特性に応じたまちづくりが行われています。

「まちなか」では康生地区から東岡崎駅にかけての乙川の親水空間を活用した乙川リバーフロント地区整備事業のほか、大学病院の設置をはじめとした岡崎駅南土地地区画整理事業など新たなまちづくり施策が展開されています。

「郊外部」や「中山間地域」では交通結節点や生活拠点等を核とした小さな拠点づくりなどまちづくりの取組みが進められていることから、これらの取組みとの連携をとりながらネットワークの整備を進めるとともに、まちづくりの進展に寄与するものとなるよう公共交通の取組みを進めていきます。

また、人口減少社会の急激な進展を背景に、医療・商業施設や住居などがまとまって立地し、公共交通によりこれら施設等にアクセスすることができる都市構造として「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の視点での施策の展開が求められています。

本市ではこの考えに基づいた「立地適正化計画」の策定を予定しており、この考え方との整合を図りながらバスネットワークを確保維持していきます。

②バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備

持続可能なバスネットワークの確保・維持に向けて、まちなかと郊外部を結ぶ既存バス路線のうち、バスによるモビリティを優先的に確保すべき路線を基幹路線と位置付け、交通事業者と連携して路線の確保維持を図ります。

日常的な通勤・通学需要、高齢者の市民病院への移動手段確保等の観点から、次のような放射・環状型バスネットワークについて公共交通によるモビリティを優先的に確保すべきバス路線と位置付け、一定のサービス水準を確保するとともに利便性の向上を図ります。

基幹軸	区間
東西軸	矢作橋駅～康生町～市民病院／市民病院～額田支所
南北軸	奥殿陣屋～大樹寺～東岡崎駅～岡崎駅～六ツ美支所 本宿駅～額田支所
循環軸	大門駅～大樹寺～市民病院／市民病院～美合駅～岡崎駅

③地域内交通の整備

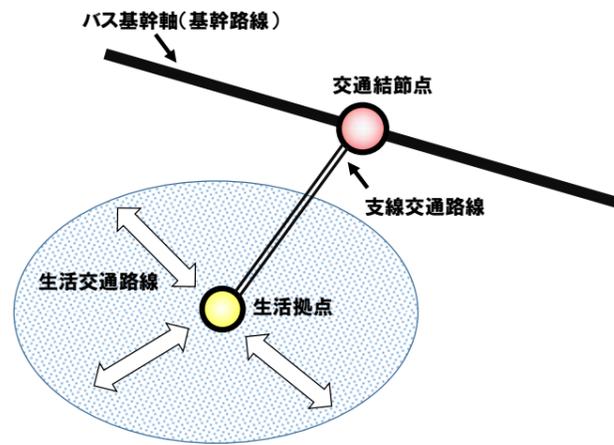
不採算路線が多く営業路線としてバス路線の維持が困難な郊外部や中山間地域では、地域での主体的な取り組みを基礎として、地域の特性やニーズに合った持続可能な公共交通をめざし、基幹路線及び次のような機能の地域内交通を整備していきます。

そしてこれら路線について、地域住民、交通事業者、行政など多様な主体が協働して計画・整備、運行してまいります。

【バス路線区分の考え方】

路線区分	基幹路線	支線交通路線	生活交通路線
対象とする利用目的	通勤・通学・買物・通院及び他の目的	通勤・通学・買物・通院及び他の目的	買物・通院など
位置づけ	市内の主要な交通結節点を結び、通勤・通学、買物、通院などの移動に対応することができる基幹となる路線で市が定めるもの	基幹路線と交通結節点で接続することを基本とし、本市の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で市が定めるもの	支線交通路線と接続することを基本とし、極めて需要が少ないと予想される地域において、地域住民が主体となって運行する路線で市が支援するもの
接続先の例	鉄道駅型交通結節点、バス停型交通結節点、及び居住機能、商業・業務機能、高度医療機能、広域的な文化・交流機能、行政機能などを有する複合的施設間の接続	交通結節機能に優れた地区、及び地域商業、初期医療など日常生活に必要な機能の集約を進める地区と基幹バス路線との接続	地域自治のサポート機能を担う支所や、地域住民の文化・交流機能を担う市民センターなどが配置された地区（地域自治拠点）、及び地域商業・地域医療施設と生活交通路線との接続
サービス水準の目安	運行日	毎日	平日毎日 (土日・休日の運行は地域性による)
	運行時間帯	6～20 時台	週1～2 日
	運行頻度	朝夕ピーク 1時間に1本 オフピーク 2時間に1本	午前、午後でそれぞれ最低限1往復を確保 ※収支率等がクリアできれば、地域住民の発意で、支援交通路線のサービス水準を取り入れることも可

【地域内交通のイメージ】



【地域内交通の整備の進め方】

地域内交通のうち、生活交通路線の整備については、検討から運行に至るまで地域住民の主体的な取り組みを基本とするとともに、行政や交通事業者、地域住民組織等とが役割分担しながら進めることにより地域住民のマイバス意識を醸成し、持続可能な交通となるよう取り組みます。

○検討対象地域

地域住民が日常生活において「移動手段」の必要性を認識し、その確保と活用に向けて地域住民の中に主体的な動きがある地域を優先的に検討するほか、バス路線の課題が特に顕在化している地域も優先的に検討する。

○住民組織のイメージ

地元総代会など既存組織との調整を踏まえ、地域公共交通の検討が進められるものとして当該地域が組織した団体等とする。

○役割分担の考え方

- ・行政、市民、交通事業者が、計画→運営→運行の各段階において役割を担いながら、連携・協力して取り組む。
- ・市民が主体的に取り組むなかで解決できない問題、専門的な事項（法律・制度面など）については、行政や交通事業者がサポートする。

○地域交通システムの選定

- ・既存の交通手段を活かしニーズにあったサービス内容への変更の可能性を検討する。
- ・既存の交通手段の活用が困難な場合は、新たな交通手段導入の可能性を検討する。
- ・利用者ニーズの質や量、道路環境等の物理的な制約条件、コスト、運営方法等の視点から、最適な交通手段システムを選定する。（定時定路線バス、デマンド型等）

○取り組み手順

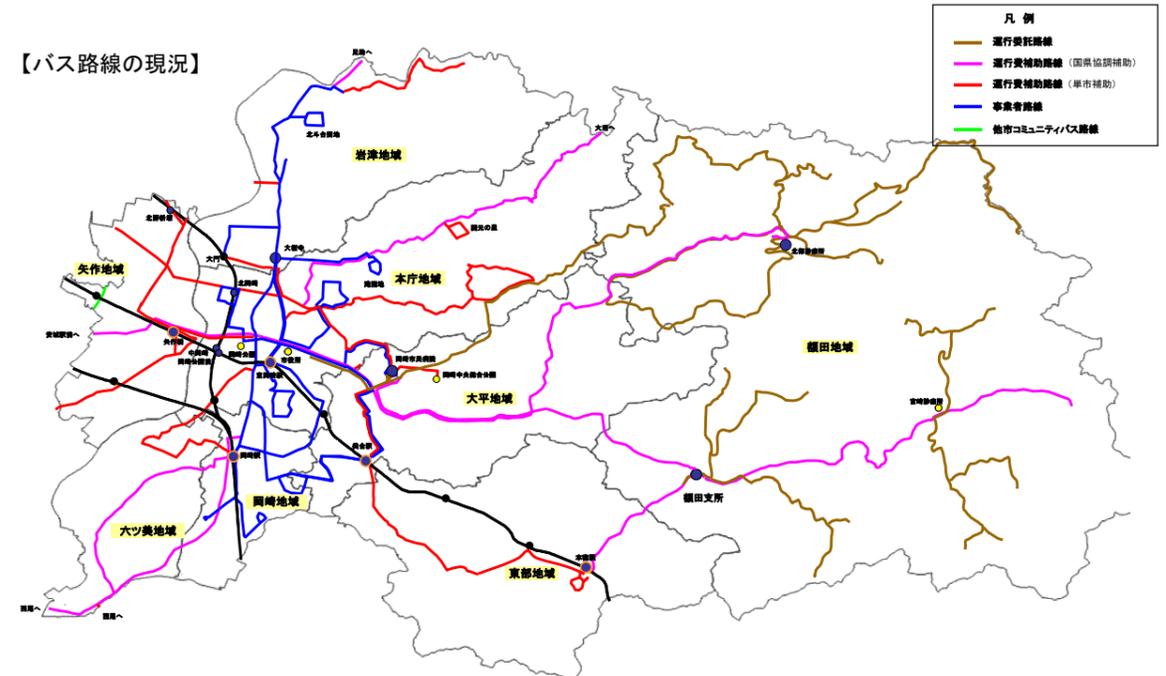
地域が自らの日常生活の移動手段を確保するためのプロセスを例示した「生活交通路線検討のガイドライン（案）」を地域内交通の導入検討を進める（主体的に取り組む）地域へ提示する。市がバックアップしながら、地域の主体的な取り組みを促すことで地域ごとの路線確保を図ることとする。

④バス路線の確保・維持

バス事業者より廃止申出のあった赤字バス路線等に対しては、バスネットワークの確保や地域住民の日常生活の移動手段の確保の観点からこれらの維持に努めます。

また、地域や交通事業者との連携による公共交通の利用促進の取り組みを行うとともに、地域住民のニーズにあった運行内容への改善やバス停の新設・変更等により利用しやすい路線を目指し見直しを進めます。

【バス路線の現況】



【バス路線の評価・見直しの進め方】

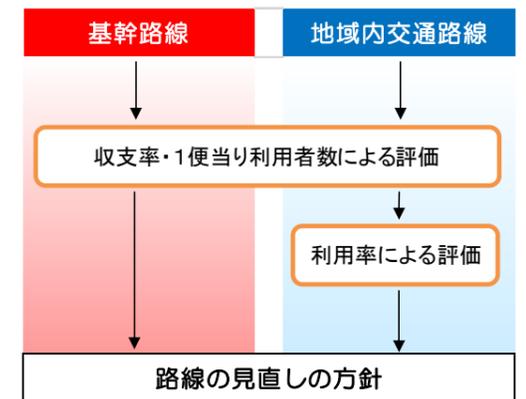
地域住民の日常生活の移動手段の確保のため、不採算バス路線を補助して維持しているが、利用者の減少や維持コスト増大など課題も生じています。

については、定期的に路線の評価・検証を行うことで、地域のニーズや利用実態にあった運行となるように改善を図ります。

○見直しの流れ

- ・評価の基本は、路線の収支率と路線の妥当性をチェックするために1便当り利用者数を用いる。
- ・基幹路線は、収支率、1便当り利用者数を指標として評価する。
- ・地域内交通路線は、収支率、1便当り利用者数に加え利用率を指標として評価する。
- ・地域内交通路線は2つの指標に加え、沿線住民等に多く利用されていることを評価するための目安として、利用率を用いる。

【見直しの流れイメージ】



○評価指標と判断の目安

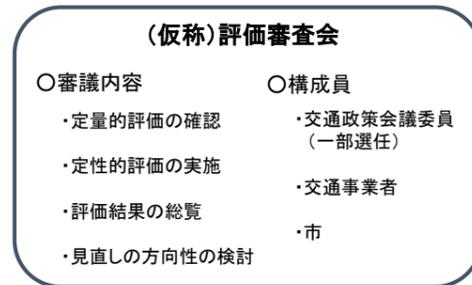
・目安とする基準は、平成 20 年度策定の岡崎市地域公共交通総合連携計画で設定した基準（収支率・1 便当り利用者数）に加え、利用率を用いる。

項目	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%～50%程度	25%以上
1便当り利用者数	15～20人/便	5～15人/便	1～3人/便
利用率	—	1.0%以上	1.0%以上

○評価・見直しの仕組み

・評価については、定量的な評価の確認のほか定性的な評価、評価全体の総覧を実施する機関として（仮称）評価審査会の設置し、評価を実施するとともに、見直しの方向性を検討する。
 ・評価結果や見直しの方向性については、市交通政策会議に報告するとともに、路線・ダイヤの見直しなど具体的な改善を検討する。

【評価審査会の構成のイメージ】



○見直しの方向性

・評価の結果により、優先性や改善内容など見直しの方向性については、（仮称）評価審査会や市交通政策会議において協議し定める。

○見直し検討での留意事項

・収支率等の基準値だけでなくすべてを判断するのではなく、地域住民の利用努力等を勘案し対応することを検討する。
 ・収支率が 100%を超える場合等は、交通事業者の自主路線への移行や非補助路線化とすることを検討するとともに、サービス水準の向上を図ることも検討する。

○見直し（評価）のサイクル

・見直し（評価）については、利用状況や収入状況、公益性等から公的資金の投入の妥当性評価し、改善を図ることにより、事業の効率性・有効性を高めていくことが目的であることから、1 年の改善措置及び3年間のPDCAサイクルのなかで利用状況等をアウトプットしながら評価を行い、運行の改善を図っていくこととする。

【PDCAサイクルのイメージ】



⑤バス停の待合環境等の整備

バス利用者が快適にバスを待つことができるように、交通結節点や利用の多いバス停から優先的に上屋・ベンチの整備を進めます。

また、現在稼働しているバスの運行情報が分かるバスロケーションシステムの表示機の設置な

ど利用者の利便性の向上を図ります。

⑥交通バリアフリー化の推進

高齢者や障がい者、妊産婦、乳幼児を同伴するかたなどに配慮し、人にやさしい交通サービスを提供するために交通バリアフリー化を促進します。

鉄道駅では、愛環北岡崎駅などバリアフリー法に基づきバリアフリー化を促進するとともに、名鉄東岡崎駅周辺の乗換拠点の整備とあわせ乗換えの移動性の向上を図ります。

また、バスではバリアフリー対応車両であるノンステップバスの導入を働きかけます。

⑦公共交通利用案内の充実

主要な交通結節点を中心に、多言語による案内表示のほか、視覚障がい者のための触知案内板などの整備により、誰もがバスなど公共交通機関を利用できる環境の整備を図ります。

また、来街者や外国人など公共交通の環境がわからない方や公共交通の利用機会が少なく利用方法がわからない方を含め、公共交通マップの配付や多言語対応のバスマップの提供など情報提供の充実により利用機会の創出に努めます。

【案内表示板のイメージ】



⑧公共交通利用の利便性の向上

ICカードは、運賃支払時に現金の用意をせずカードを機械にかざすだけで支払いができることから、利用者にとって利便性の高いものとなっています

既に名鉄やJR、名鉄バス等で導入されていますが、更なる利用者利便の向上のため、未導入の交通事業者に対し導入を働きかけます。

⑨まちバスや既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バスの運行

平成 19 年から運行しているコミュニティバス「まちバス」について、沿線の商業施設の撤退や居住施設の立地などバスを取り巻く環境が変化していることから、交通環境や利用実態の応じた運行となるよう改善を行います。

また、まちなか等における利便性の向上や回遊性の向上を図るため、既存バス路線の改善を行うとともに、交通結節点や商業施設等を結ぶ循環型バスの運行について検討します。

【コミュニティバス「まちバス」】



⑩交通結節点・乗換拠点の整備

複数の交通手段が接続し乗換えが行われる場所を交通結節点として整備することにより、公共交通機関のアクセスを充実させ、公共交通利用環境の向上を目指します。

また、鉄道駅でのサイクル・アンド・ライドやキス・アンド・ライド等の整備を進め、乗換えの

しやすい快適な待合環境の整備を進めます

交通結節点	基本的な機能イメージ
鉄道駅	駅前広場、サイクル・アンド・ライド駐輪場、キス・アンド・ライド停車帯、タクシー乗降場、歩道整備、バリアフリー化
バス停	上屋・待合室、ベンチ、公共交通案内板、乗継時刻連携等

⑪観光交流の促進に向けた交通環境の整備

観光交流を促進するため、主要な観光施設等を周遊するバスやタクシー等を活用したルート設定など、交通環境の整備を検討します。

また、市内中心部の主な観光施設については付近に既存バス路線があることから、割引運賃制度等を活用したこれら既存バス路線の利用についても促進していきます。

⑫バス基幹軸と地域内交通の連携

バス基幹軸（基幹路線）と地域内交通（支線交通路線）交通との連携により郊外・中山間地域からまちなかへのアクセスを確保するとともに、日常的な移動である通勤・通学需要をはじめ、高齢者の通院・買い物の移動手段の確保の観点から交通結節点から放射・環状型バスネットワークの確保維持を図ります。

⑬広域的なバス路線の維持と連携強化

岡崎市と隣接都市等とを結ぶ広域的なバス路線は、都市間の移動に必要な路線であり、都市間での交流を促進するものであるため、各都市と連携・協調して路線の維持を図ります。

また、隣接都市等との連携を強化して、鉄道やバスによる公共交通ネットワークの相互連携、機能強化やコミュニティバス相互利用の研究を進めるなど都市間の交流を促進します。

⑭運賃制度や割引制度の改善及び導入

公共交通がより利用しやすい運賃設定への改善など既存運賃制度の改善のほか、割引券・フリー乗車券・企画切符など運賃割引制度の導入について、交通事業者と検討していきます

⑮自動車利用から公共交通利用への転換促進

交通を取り巻く様々な課題の解決に向けては市民一人ひとりが「過度に自動車に頼る暮らし」から「適度に多様な交通手段を利用する暮らし」へとライフスタイルを変えていくことも必要です。

交通事業者や企業、市民等と連携し公共交通等の利用を促すための講習会や公共交通に親しむイベントを開催するなどモビリティマネジメントの取組みの実施をとおして市民の意識変容を促す取組みを進めます。

○高齢者や中学生等を対象とした乗り方教室の実施

市民アンケートの結果等から、バスの利用抵抗として乗り方が分からないことが挙げられていることから、バスの利用方法を周知することにより利用の促進を図ります。

特に、高齢化の進展により自動車を運転できなくなる方が増加することが予想されていること

から、高齢者を対象として乗り方教室を実施するとともに、今後進学に伴い行動範囲が広がっていく中学生等を対象に実施することにより、移動手段としてバスを選択してもらうよう取組みを進めます。

【高齢者対象の乗り方教室イメージ】



【中学生等対象の乗り方教室イメージ】



3 事業スケジュール

主要施策の取組みについて、その内容と計画期間のスケジュールを次のとおりとします。

番号	主要施策	取組み	事業主体	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
①	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	バス基幹軸と地域内交通によるネットワーク、東西・南北・環状軸のバス基幹軸の基幹路線の確保・維持、評価の実施による路線等の見直し(改善)	岡崎市 名鉄バス 名鉄東部交通 市民	運行	改善案での運行			
②	バス基幹軸(交通拠点間バス)の整備			検証	改善案の検討・作成		検証	改善案の検討・作成
③	地域内交通の整備	地域内交通(支線交通路線)の確保・維持・改善	岡崎市	改善案の検討・作成	改善案での運行			
		額田地域での地域内交通(生活交通路線)の維持・改善	市民					
		他地域での地域内交通(生活交通路線)の検討	交通事業者	検討				
④	バス路線の確保・維持	補助路線の運行維持	名鉄バス 名鉄東部交通	検証	改善案の検討・作成	改善案での運行		
		額田地域のバス路線の改善		改善案の検討・作成	改善案での運行			
		女作地域のバス路線の改善	岡崎市	改善検討				
		南部地域のバス路線の改善	市民	改善検討				
⑤	バス停の待合環境等の整備	バス停上屋ベンチ等の整備	名鉄バス	検討・設置				
⑥	交通バリアフリー化の推進	鉄道駅のバリアフリー化	愛知環状鉄道ほか	検討・整備				
		ノンステップバスの導入	名鉄バス	導入				
⑦	公共交通利用案内の充実	多言語マップの制作配布	岡崎市	制作・配布				
⑧	公共交通の利便性の向上	ICカードの導入検討	愛知環状鉄道	導入検討				
⑨	まちバスや既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バスの運行	まちバスの運行改善	岡崎市	改善案での運行				
		既存バス路線の改善	名鉄バス 市民	検討				
⑩	交通結節点・乗換拠点の整備	バス停上屋ベンチの整備	名鉄バス	検討・整備				
		自転車駐車場の整備	岡崎市	検討・整備				
⑪	観光交流の促進に向けた交通環境の整備	観光モデルルートの設定	交通事業者	検討・実施				
		バス・タクシー周遊コースの検討	岡崎市					
⑫	バス基幹軸と地域内交通の連携	バス基幹軸及び地域内交通の確保維持及び改善、相互の乗換利便の向上	交通事業者 岡崎市	検討・改善				
⑬	広域的なバス路線の維持と連携強化	広域バスの運行・改善	岡崎市	検討・改善				
		コミュニティバスの相互利用研究	関係自治体 交通事業者					
⑭	運賃制度の改善、割引運賃制度等の導入	乗継割引運賃設定、企画切符の発行	名鉄バス 名鉄東部交通	制度の新設・改善の検討・実施				
⑮	自動車利用から公共交通利用への転換	高齢者のモビリティマネジメントの実施	岡崎市 市民	乗り方教室の実施				
		中学生等へのモビリティマネジメントの実施						
		通勤交通での公共交通利用転換の促進	企業 交通事業者			ノーマイカーの取組みの実施		
		利用啓発イベント(公共交通に親しむ日)等の実施		公共交通に親しむ日の開催				

4 主要施策の実施により期待される効果と目標

基本目標の実現に向けた主要施策の推進により、日常生活で期待される効果を示すとともに目標値を次のとおり設定します。

基本目標：「人にやさしく安全安心な交通の実現」

- 基本方針：「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」
：「地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備」

■主要施策：

- ①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
- ②バス基幹軸(交通拠点間バス)の整備
- ③地域内交通の整備
- ④バス路線の確保・維持
- ⑤バス待合環境の改善
- ⑥交通バリアフリー化の推進
- ⑦公共交通利用案内の充実
- ⑧公共交通の利便性の向上

期待される効果

- ・公共交通のネットワークにより、公共交通が利用しやすくなります。
- ・日常の移動手段としてバスを確保・維持されます。
- ・バスを快適に待つことができます。
- ・バスの利用上の不安・不満に思うことが少なくなります。
- ・駅やバスを段差を気にすることなく利用することができます。

目標値

成果目標	現況値	目標値
バス利用者数の増加	666万人/年(H24年度乗客数)	現況値以上
公共交通利用の満足度向上	48%(H25年度市民アンケートにおける鉄道、バス利用者の満足度)	50%以上
バス利用の満足度向上	34%(H25年度市民アンケートにおけるバス利用者の満足度)	36%以上
バス待ちの不満の減少	11%(H25年度市民アンケートにおけるバス待ちの不満割合)	11%未満
駅のバリアフリー対応	未整備4箇所	未整備2箇所
ノンステップバスの導入率	38%(市内民営、市営)	50%

基本目標：「観光・交流を促進しまちの魅力を高める交通の実現」

■基本方針：「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」

■主要施策：

①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
②バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備
④バス路線の確保・維持
⑨まちバスや既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バスの運行
⑩交通結節点・乗換拠点の整備
⑪観光交流の促進に向けた交通環境の整備
⑫バス基幹軸と地域内交通の連携

期待される効果

- ・まちなかへのアクセスや、まちなかでの乗り継ぎが便利になります。
- ・まちの魅力が高まり、まちへ出かける人が多くなります。

目標値

成果目標	現況値	目標値
公共交通利用者数の増加	2,993万人/年（H24年度鉄道乗客数2,327万人、バス乗客数666万人）	3,000万人/年以上
まちなかの鉄道駅や主要なバス停の利用者数の増加	100,699人/日（H24年度、鉄道駅は岡崎駅、東岡崎駅、岡崎公園前駅、中岡崎駅、主要バス停は岡崎駅前、東岡崎、康生町、中岡崎）	11万人/日以上

基本目標：「円滑で快適な交通の実現」

■基本方針：「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」

■主要施策：

③地域内交通の整備
⑦公共交通利用案内の充実
⑫バス基幹軸と地域内交通の連携
⑬広域的なバス路線の維持と連携強化
⑭運賃制度や割引制度の改善

期待される効果

- ・地域内での交流が促進されます。
- ・公共交通で市外へ行きやすくなります。
- ・生活行動範囲が広がります。

目標値

成果目標	現況値	目標値
公共交通利用者数の増加	2,993万人/年（H24年度鉄道乗客数2,327万人、バス乗客数666万人）	3,000万人/年以上
地域内交通検討の地域組織の設立	4ヶ所（平成26年度）	6ヶ所

基本目標：「環境にやさしい交通の実現」

■基本方針：「市民の意識変容による公共交通利用の促進」

■主要施策：

⑮自動車利用から公共交通利用への転換促進

期待される効果

自動車以外の交通手段を利用する人が多くなります。
公共交通の利用機会が増えます。
環境にやさしい交通環境が実現されます。

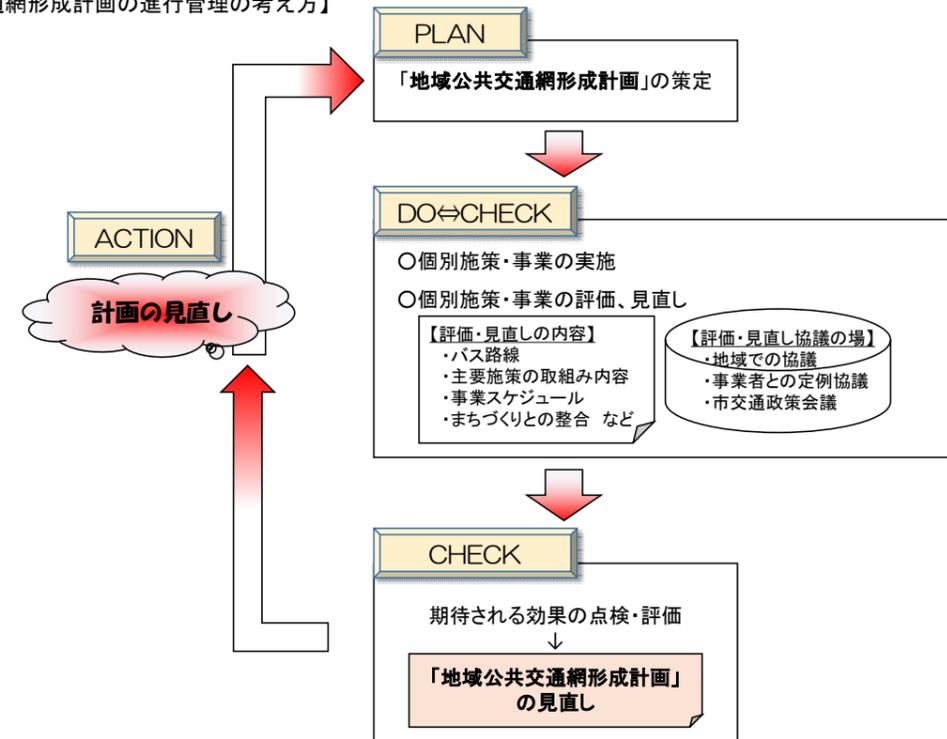
目標値

成果目標	現況値	目標値
自動車の交通手段利用率の低下	58% (H25年度市民アンケート)	55%以上 (自動車利用率3%削減)
公共交通の利用機会の増加	30% (H25年度市民アンケート)	40%以上
乗り方教室の実施回数	1回 (平成26年度)	5回

5 計画の推進

本計画の推進にあたっては、上位計画である総合交通政策の進め方と同様に進行管理を行います。また、具体的な個別施策や事業については、各事業主体が施策・事業を整理しながら、評価・改善実施・評価を繰り返し実施し、施策・事業のスパイラルアップを図るものとします。

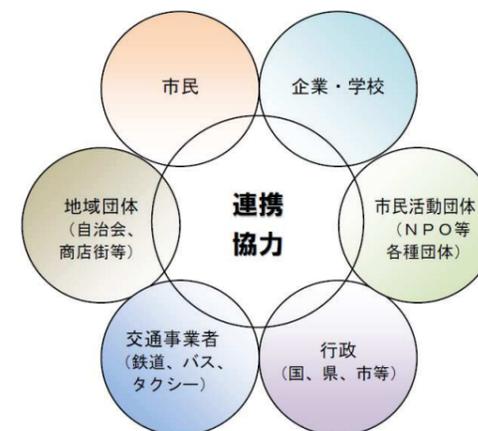
【地域公共交通網形成計画の進行管理の考え方】



6 推進体制

計画の推進にあたっては、「市民、事業者、行政等の連携・協力」の考え方を踏まえ、それぞれの立場で役割分担し、連携して取り組んでいきます。また、岡崎市交通政策会議では目標達成に向けた施策の進捗管理や全市のかつ総合的な交通政策の協議・検討し地域公共交通をより良いものとなるよう取組みを進めていきます。

【各主体の役割と連携イメージ】



【岡崎市交通政策会議の体制イメージ】

