

# 協議事項

協議事項-1	(仮称) 三田市地域内交通導入指針 (素案) について												
事業者名	三田市												
担当者	入江	添付資料	有										
<p>&lt;趣旨&gt;</p> <p>三田市地域公共交通計画における事業 1-2-3 「小さな需要を支える支線・地域内交通の再編」に基づき、新たな地域内交通の導入に向け「指針 (準拠すべきよりどころ又は準拠すべき基本的な方向性、方法を示したもの) を作成する。</p> <p>この度、素案について協議する。</p> <p>&lt;内容&gt;</p> <p>1. これまでの指針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「新たな市民生活交通導入検討指針」(平成 23 年 8 月策定)</li> <li>当該指針はコミュニティバスの導入を想定して策定された指針であり、その後の交通環境の変化等に対応するアップデートが必要</li> </ul> <p>2. 計画に基づく指針の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「新たな市民生活交通導入検討指針 (平成 23 年 8 月)」を改訂し、「(仮称) 三田市地域内交通導入指針」を策定する。</li> <li>・地域主体により、地域の課題や特性に応じた地域内交通の検討・導入を想定する。</li> <li>・これまで実施した自家用有償旅客運送や既存公共交通を活用した検討等の実績を踏まえ、持続可能な交通となる目標設定を行う。</li> </ul> <p>3. スケジュール (予定)</p> <table border="0"> <tr> <td>令和 7 年 9 月</td> <td>活性化協議会にて、指針 (素案) について協議</td> </tr> <tr> <td>令和 7 年 11 月</td> <td>9 月の協議結果を受けて修正した指針 (案) について協議</td> </tr> <tr> <td>～</td> <td>パブリックコメント実施</td> </tr> <tr> <td>令和 8 年 3 月</td> <td>指針の改訂</td> </tr> <tr> <td>令和 8 年 4 月</td> <td>運用開始</td> </tr> </table>				令和 7 年 9 月	活性化協議会にて、指針 (素案) について協議	令和 7 年 11 月	9 月の協議結果を受けて修正した指針 (案) について協議	～	パブリックコメント実施	令和 8 年 3 月	指針の改訂	令和 8 年 4 月	運用開始
令和 7 年 9 月	活性化協議会にて、指針 (素案) について協議												
令和 7 年 11 月	9 月の協議結果を受けて修正した指針 (案) について協議												
～	パブリックコメント実施												
令和 8 年 3 月	指針の改訂												
令和 8 年 4 月	運用開始												

# (仮称) 三田市地域内交通導入指針 (素案)

## — 地域みんなで考えつくる 地域の交通 —

### 【内容構成】

#### [1] 地域内交通の導入について

- ・ 導入の目的
- ・ 三田市の地域内交通の方向性と役割
- ・ 交通手法の概念図
- ・ 法律上の位置づけ

#### [2] 地域・市・事業者の役割と連携

地域主体のもと3者で適切な役割分担を行い、連携して取り組む

#### [3] 地域内交通の進め方と役割分担 (地域内交通導入の流れ)

##### I- 事前準備/調査

地域の移動需要に対応する移動交通手段をどう考えるか

- STEP 1** ◇地域の交通を知り、地域に望ましい交通（移動手段）を考える  
課題把握 / 地域ニーズ意向調査 / 地域検討組織の立ち上げ

##### II- 計画

- STEP 2** ◇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から、地域に合った必要な交通手段を実現していく方法を考える

地域内交通の運営運行主体・運行形態・運行ルート等の検討  
運行計画の作成

##### III- 運行/実施後の評価 (検証見直し)

- STEP 3** ◇実証運行で効果・課題を検証する

試験運行を行って効果や課題を検証し、より使いやすく持続可能な交通について検討する

- STEP 4** ◇本格運行への移行 / 本格運行と改善を図る

実証運行の結果を踏まえ、運行計画を作成し、本格運行を実施する

#### [4] 事業採算性の検証

評価指標と目標値設定（乗合率、収支率） / 市の関わり方

#### [5] 評価・見直し方法

## [1] 地域内交通の導入について

### 1. 導入の目的

#### (交通を取り巻く現状)

三田市の地域及び地域公共交通の現状を見ると、市内を鉄道、路線バス、タクシーが運行しており、市街地付近や鉄道駅付近はある程度、運行サービスが充足している一方で、市街地の一部や農村部等の居住地によっては、交通サービスのレベルが低い交通不便地域や、一定の距離に鉄道駅やバス停などが無い交通空白地域が存在しています。

また、公共交通利用者数の減少、運転手不足等を理由に、運行補助路線も含めた路線バスの減便・休止が続いており、交通手段を確保・維持していくことが難しくなってきました。三田市全体の高齢化率を見ると 30.3%（令和 7 年 3 月末現在）で、地区別にみても北部の一部で 40%以上となっており今後 40%を超える地域が増える見込みで、こうした地域の高齢化の状況にも配慮して、移動手段を確保していくことが必要となります。

こうした中、三田市では、日常生活を支える新たな移動手段として、地域主体による自家用有償旅客運送（広野地区・小野地区・藍地区）を導入し、その他にもグリーンスローモビリティを使用した実証実験運行（武庫が丘地区）やタクシーを活用した実証実験運行（志手原地区・広野地区北部・本庄地区）を実施しています

#### (対応すべき課題)

こうした背景から、地域での暮らしを守り、地域の移動手段として、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ため、地域住民・市・交通事業者が役割を理解し連携して取り組むことが必要です。

そこで、三田市全域の課題把握と課題解決に向けた公共交通の方向性を整理し、令和 6 年 3 月に「三田市地域公共交通計画」を策定し、地域の移動需要や地域特性に応じた公共交通サービスの提供と充実を進めています。

今後、新たな地域公共交通から既存の公共交通への乗り継ぎなど、連携を強化して、相互の役割を活かした仕組みにしていくことで、市全体の公共交通の利便性が向上する交通ネットワークを構築していく必要があります。そのため、地域内交通の導入にあたって、対応すべき課題を次の 3 点と捉えています。

- ① 交通不便地域や交通空白地域の移動手段を確保すること
- ② 既存の公共交通を補完し、その連携体制を確保すること
- ③ 高齢者など移動に困る人の移動手段を確保すること

これらの課題に対応するため、新たな地域内交通の導入を検討していきます。

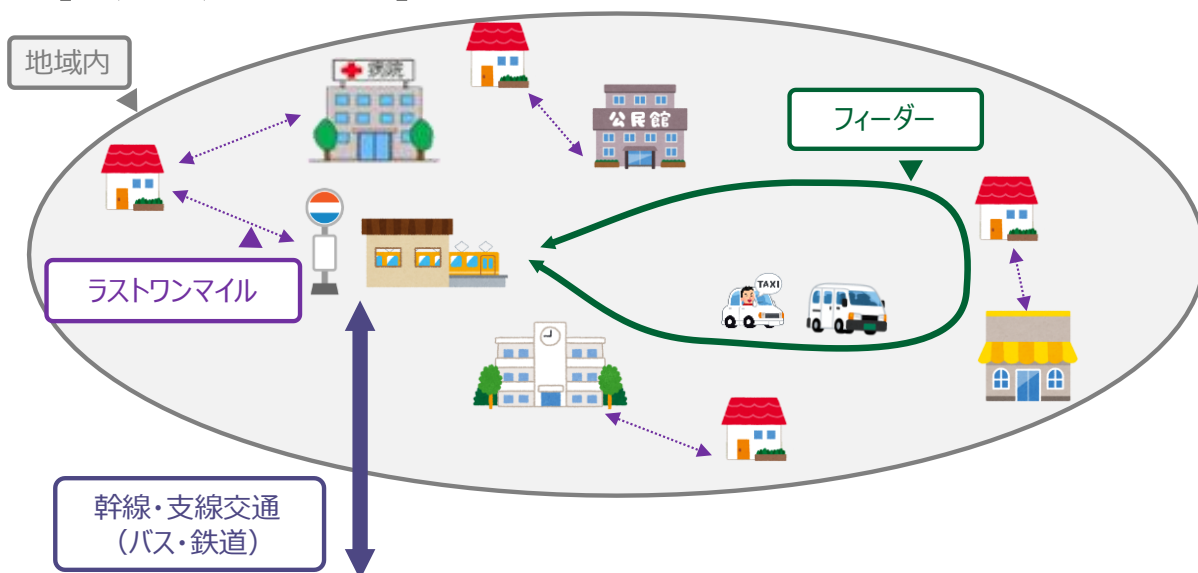
## 2. 地域内交通の方向性と役割

新たな地域内交通とは、公共交通のサービスレベルが低い地域やバス停留所までの移動が困難な地域などにおいて、既存の公共交通を補完し、地域内の移動や地域交通拠点までの移動を支える交通手段を言います。

地域内交通は、地域内の移動や地域の中心部（広域交通拠点、地域交通拠点等）までの移動を支える役割を担い、三田市の地域内交通の導入にあたっては、地域の特性に応じ、ラストワンマイル※1 やフィーダー※2 を目的とした手法を検討します。

これには、既存のバス路線等他の交通手段と競合することがないように、交通手段ごとの役割分担に留意し、近傍を運行しているバス路線があればその活用を検討するとともに、路線バスとの競合に十分留意した運行ルートを設定し、それぞれの役割分担を明確にすることが重要です。

### 【地域内交通のイメージ】



### (交通手法と運行形態)

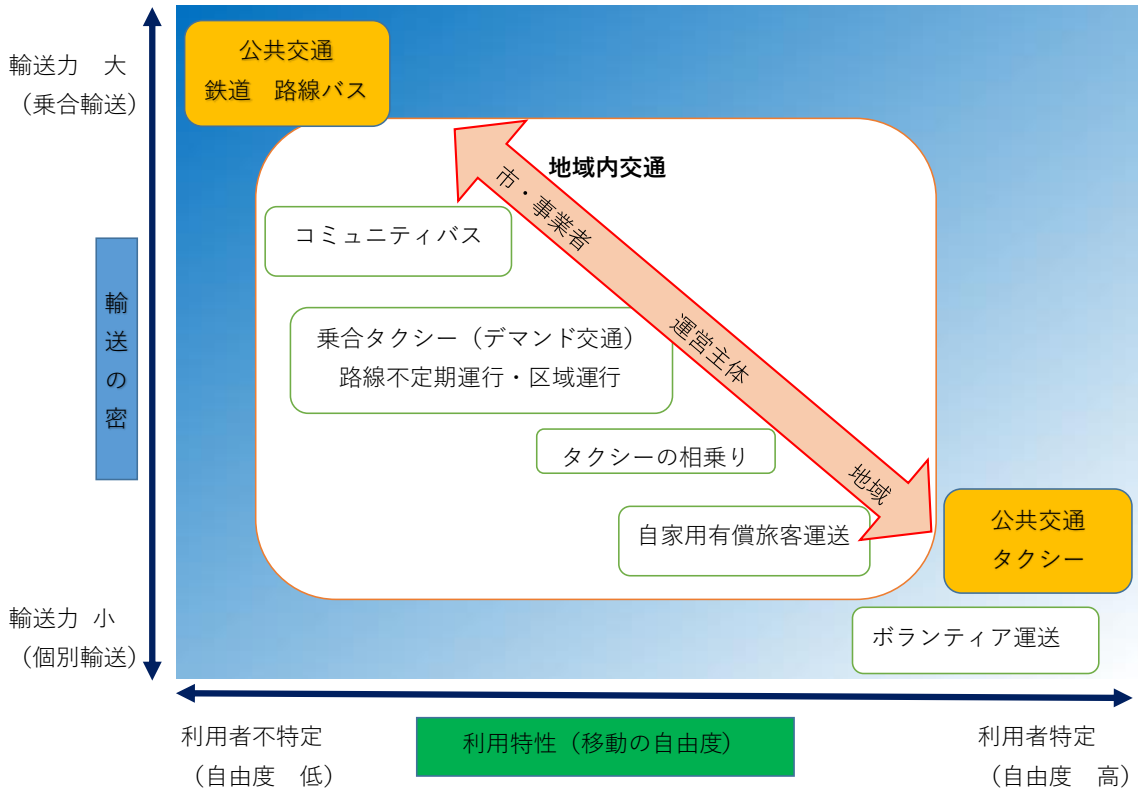
新たな地域内交通を検討するにあたっては、道路運送法等の法律やその他、国の指針等に基づき、「運行形態」「運行ルート」「運賃」等、地域の状況や利用者の特性、移動需要等を踏まえて、地域の実情に合ったきめ細やかな移動手段と運行内容を検討します。

※1 ラストワンマイルとは、自宅から地域内の交通拠点や近隣の施設間の移動のこと

※2 フィーダーとは、地域内から交通拠点となる幹線のバス停や鉄道駅等へ接続する移動のこと

## 地域内交通 交通手法の概念図

### — 利用者の特性と輸送密度による分類 —



## 地域内交通の法律上の位置づけ

道路運送法（バスやタクシーといった旅客自動車運送事業について規定された法律）では自動車による旅客の運送方法として、事業用（緑ナンバー）と自家用（白ナンバー）に分けられ、様々な運行方法があります。

運送料	区域・利用者	不定期 個別輸送	定期 大量輸送	道路運送法
有償	誰でも利用可能	タクシー 個別/相乗	乗合タクシー 地域組織運営/市町村運営	法第4条許可
	区域限定、利用者限定	交通空白地有償輸送 NPO法人等/市町村運営		法第79条登録
	利用者限定	福祉有償輸送 NPO法人等/市町村運営		
無償	誰でも利用可能	ボランティア運送		許可・登録不要

事業用（緑ナンバー）

自家用（白ナンバー）

## [2] 地域・市・事業者の役割と連携

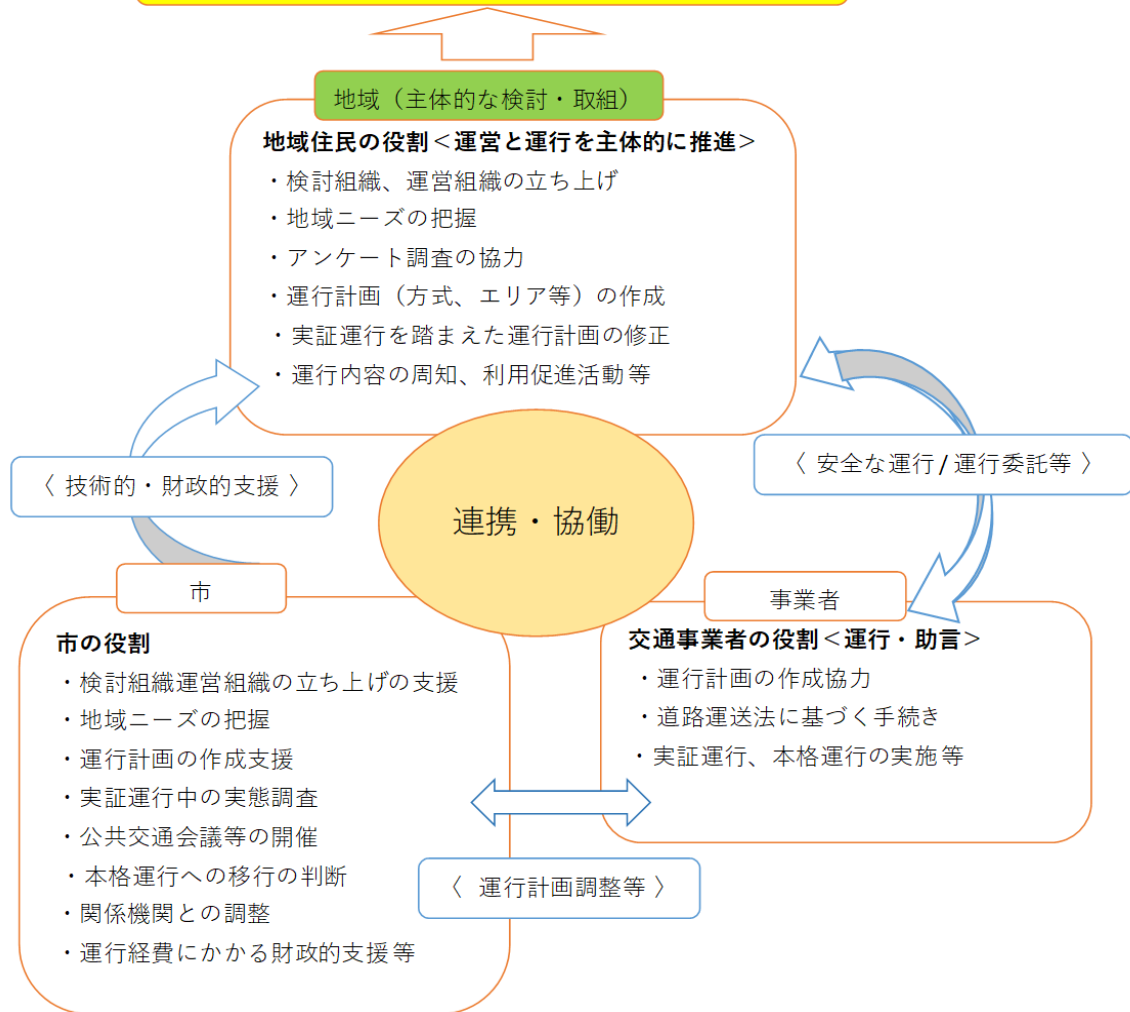
持続可能な交通手段の確保・維持のため、既存の公共交通の活用や新たな交通手段の導入を図る際には、地域住民と市、交通事業者の3者が役割分担を理解し、連携して取り組んでいくことが必要となります。

地域住民が主体となり運行計画の検討に参画し、くらしの交通を地域自前で「つくり」「守り」「育てる」意識を持ってもらうことが重要です。

役割分担（地域・市・事業者）

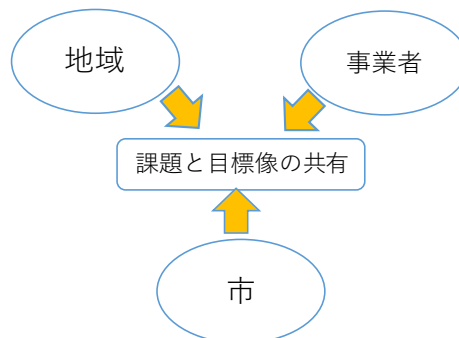
誰もが気軽に移動でき、安心して生活できるまち三田をめざして

### 3者の連携による持続可能な地域内交通の実現



利用を集める、増やす

地域ニーズに応える



地域と対話し調整する

[3] 地域内交通導入の進め方と役割分担 —導入の流れ

本格運行までのSTEP

I 事前準備／調査

**STEP 1**  
地域の交通を知り、地域に望ましい交通(移動手段)を考える

II 計画

**STEP 2**  
地域に合った交通手段を考える  
○対応する移動需要を踏まえて、相応しい移動手段を考え、実現していく方法を検討する。

III 運行／実施後の評価

**STEP 3**  
実証運行で効果・課題を検証する  
○運行計画を作成し、実証運行を実施する。本格運行に向けた基準設定をもとに、評価検証する。

**STEP 4**  
本格運行へ移行/本格運行と改善を図る  
○実証運行の結果を踏まえ、運行計画を作成し、本格運行を実施する。

取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆地域で移動手段を考えていくための検討組織の立ち上げ</li> <li>◆新たな移動手段で担う移動需要の把握</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆運営運行主体の検討</li> <li>◆運行形態の検討</li> <li>◆運行計画の作成（運行ルート、運行エリア、運行ダイヤ・日程、運行車両、運賃等）</li> <li>◆交通事業者との協議</li> <li>◆事業採算性の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆実証運行の準備、実施</li> <li>◆実証運行の効果検証（評価分析）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆本格運行の実施</li> <li>◆運行の評価と運行内容の見直し</li> </ul>
地域組織	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検討組織の立ち上げ（自治会、地域づくり協議会等）</li> <li>・地域ニーズ意向、アンケート調査</li> <li>・地域特性、移動ニーズの把握</li> <li>・勉強会等の開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営運行組織への移行、立ち上げ</li> <li>・運行内容の検討し、運行計画を作成</li> <li>・事業採算性の検証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周知・利用促進策の検討実施</li> <li>・実証運行の評価</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周知・利用促進策の検討実施</li> <li>・本格運行の評価</li> </ul>
市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検討組織の立ち上げ支援</li> <li>・地域内交通検討支援プログラムの提供</li> <li>・他地域の取組事例の紹介</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民とともに運行形態・方式、運行内容の検討支援</li> <li>・交通事業者との調整</li> <li>・運行に関する目標値や評価指標の説明</li> <li>・実証運行の評価支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通会議の開催協議</li> <li>・運行事業者の選定</li> <li>・実証運行の許可申請</li> <li>・運行の評価支援、実証運行の継続、本格運行への移行判断</li> <li>・運行計画の見直し提案</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通会議の開催協議</li> <li>・本格運行の許可申請</li> <li>・運行の評価支援、（運行の継続、とりやめの判断）</li> <li>・運行計画の見直し提案</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>取組に関する支援（勉強会への参加、公共交通の利用状況の提供等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存バス路線との競合について協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実証運行の許可申請</li> <li>・安全な運行の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本格運行の許可申請</li> <li>・安全な運行の実施</li> </ul>
期間の目安	約1年	約1~2年	実証運行 1~2年 最長3年 継続可能	実証運行終了後

## I 事前準備 / 調査

### STEP 1 ◇地域の交通を知り、地域に望ましい交通（移動交通）を考える

#### □ 地域の交通を知る

地域の交通の現状を把握し、地域が抱える交通の課題を共有し、どのような新たな移動手段が必要なのか、地域にとって望ましい交通を検討するため、勉強会を開催するなどして、共通認識を持つようにしましょう。

- ・ 地域の移動に関する困りごとの共有
- ・ 勉強会の開催

#### □ 地域の移動ニーズの把握

どのような移動サービスが必要であるかの検討のため、移動ニーズを把握する必要があります。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、アンケート等を実施し、下記の①～④について把握しましょう。

- ① どのような人の
- ② どういった移動を
- ③ どのような方法で
- ④ 誰が行うか

利用される地域交通を検討する際には、本当に交通を必要としている利用者を見極め、ニーズに対応することが重要です。

「あると利用する」「5年後先にはあったらいい」といったあいまいなニーズに対してではなく、現に日常生活の移動に困っているといった喫緊性の高いニーズを対象に、対応策を考えることが大切です。

対応する移動ニーズを踏まえて、どのような移動手段が相応しいかを考えます。

#### □ 検討組織の立ち上げ

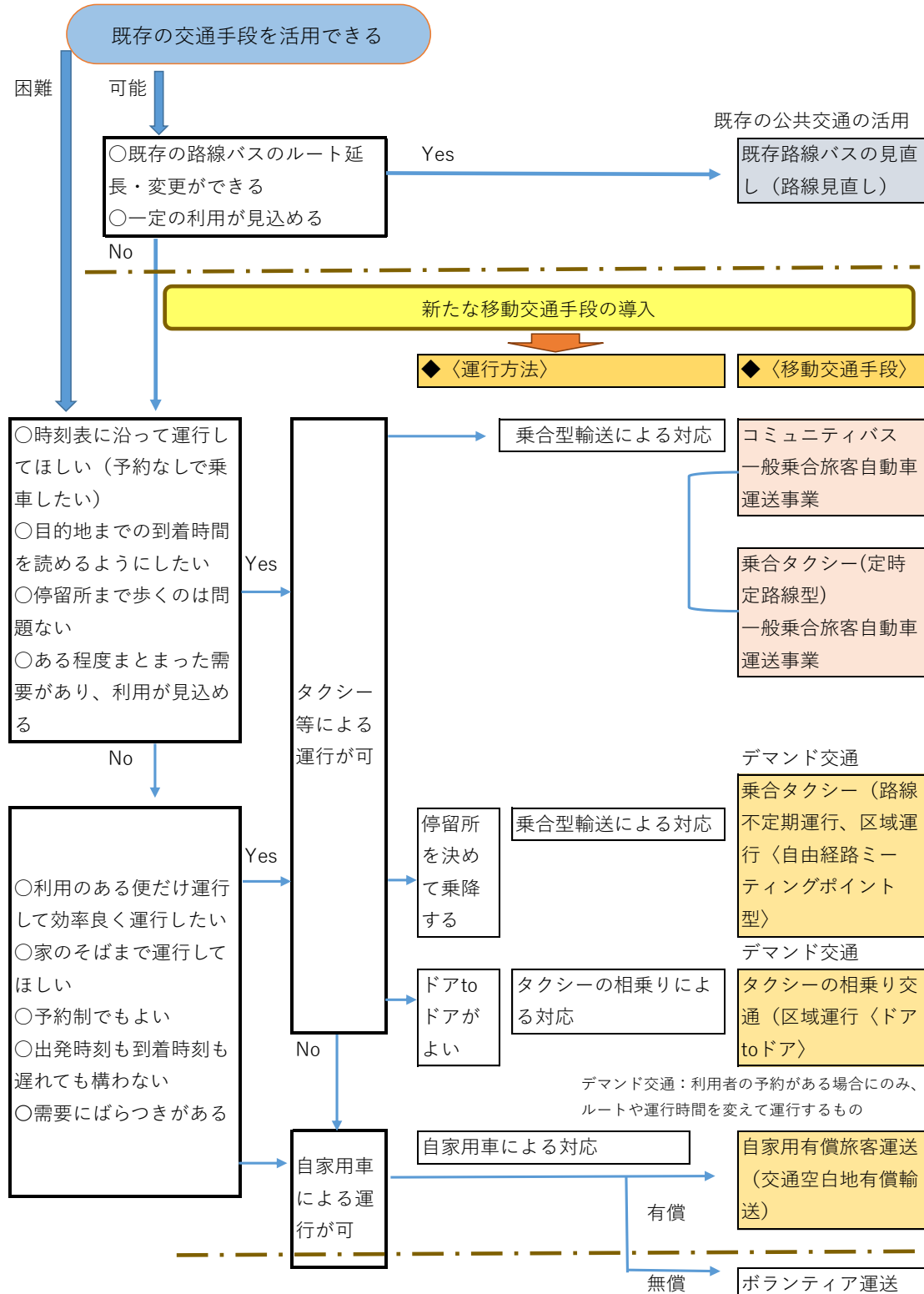
地域交通は、地域主体による運営を導入していくことを基本とするため、地域住民が中心となって検討し、運行に向け取組を行っていく検討組織を立ち上げます。

## II 計画 STEP 2 ◇地域に合った交通手段を考える

### □運行内容の検討

公共交通サービスを考えていくにあたっては、「運行形態」「運行ルート」「運行ダイヤ」「運賃」「車両サイズ」等、地域の状況や利用者の特性、移動需要等を踏まえて、運行内容の詳細を検討しましょう。

#### <移動手段の選択と運行形態の検討フロー>



\*乗合タクシー：同じ方面へ向かう不特定多数の乗客が相乗りで利用するタクシー

\*相乗りタクシー：複数の乗客が同じ方向へ移動する際に、1台のタクシーを共同で利用するサービス

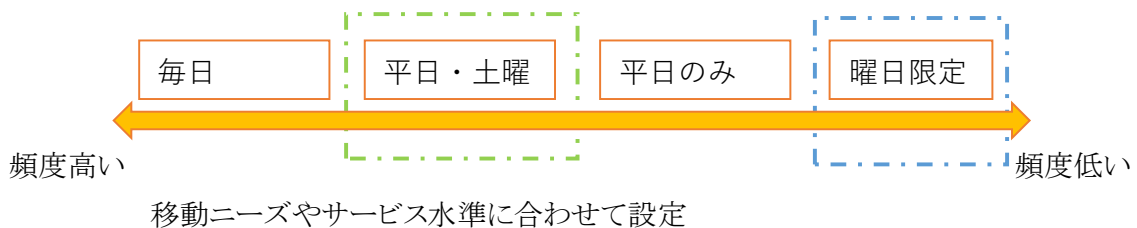
## □運行エリア（区域）

運行エリアは、小学校区単位を基本としつつ、地域特性に応じて複数の地区を包括する区域等とし、エリア内の目的地・目的施設や主要バス停、鉄道駅等の交通拠点へのアクセスができる区域を設定します。路線バス等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、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。

## □運行曜日・時刻

運行曜日・時刻は、外出頻度や必要なサービス水準を踏まえ、適切な運行頻度となるように設定します。通勤・通学の便については毎日決まった時刻に運行する必要がありますが、通院や買い物等は毎日常に生じるものではないことから、特に人口が少ない地域では、日中の便については曜日・時刻を限定することで効率的な運行が期待できます。

運行可能な日数や時間を検討した上で、できるだけ地域のニーズを踏まえ、運行曜日や時刻の設定を検討します。



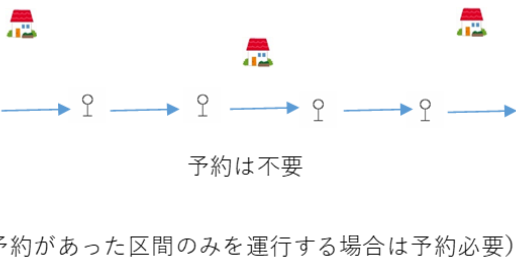

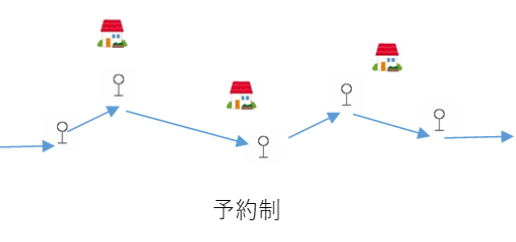
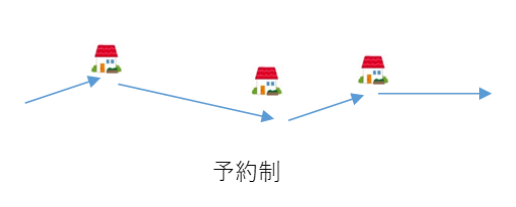
## □運行車両

利用目的や需要、予算規模等を考慮して、効率的な運行ができ、利用対象者が安全に安心して利用することができる車両を導入します。運行経費も考慮して、需要に応じた車両を選択します。

車両	マイクロバス	ワゴン車	セダン車
定員目安	30人	10人	5人
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通勤・通学等まとまった需要に対応可能</li> <li>○中型バスより小回りが利く</li> <li>△ドア to ドアの運行は適していない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○小回りが利く</li> <li>○ドア to ドアの運行が可能</li> <li>△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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○小回りが利く</li> <li>○ドア to ドアの運行が可能</li> <li>○タクシー事業者の車両を活用可能</li> <li>△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</li> <li>費用 大</li> </ul>
費用			
			小

## □運行ルート

運行ルートのパターンとして、以下が考えられます。定時定路型の運行ルートの場合には、予約をしなくても利用することができる一方、必要以上の経費がかかる場合があります。迂回ルート型や区域運行型の運行ルートの場合には事前に予約が必要となる一方で、ニーズに合わせた効率的な運行ができます。

運行方式の特徴	
<p><b>①定路線型</b> 路線バス等のように、毎回決められたルートを走行し、所定の乗降ポイントで乗降を行うパターン。時刻表に沿って運行するため、乗り継ぎする場合は有効です。事前に予約があった便や区間のみを運行することも考えられます。</p>	 <p>予約は不要 (予約があった区間のみを運行する場合は予約必要)</p>
<p><b>②迂回ルート型 (エリアデマンド型)</b> 基本的には決められたルート(基本ルート)を走行し、所定のバス停等で乗降を行うとともに、基本ルートから離れたバス停には予約があった場合のみ“迂回ルート”で乗り入れるパターン。</p>	 <p>基本ルートの利用者は予約不要 基本ルート外の乗降場利用者は、予約制</p>
<p><b>③区域運行型(自由経路ミーティングポイント型)</b> 運行ルートは決めず、予約に応じて所定の停留所等の間を最短距離で運行するパターン。予約の多寡によって所要時間に差が生じます。</p>	 <p>予約制</p>
<p><b>④区域運行型 (自由経路ドア ツードア型)</b> 運行ルートや停留所等は設けず、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、ドアツードアの運行を行うパターン。予約の多寡によって所要時間に差が生じます。</p>	 <p>予約制</p>

## □運行ダイヤの設定方式

運行ダイヤのパターンとしては、以下のようなものがあります。

### ①固定ダイヤ型

通常の路線バス等と同様に、設定されたダイヤで運行するパターン

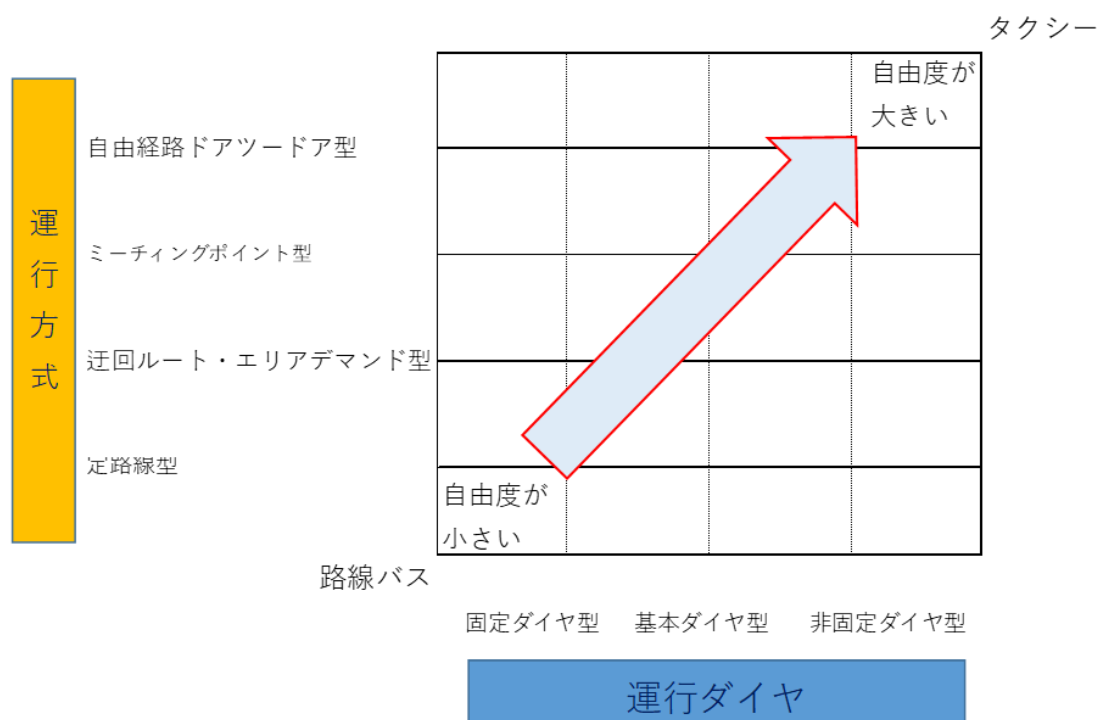
### ②基本ダイヤ型

運行の頻度と目的施設や乗降ポイントにおける概ねの時刻、着時刻が設定されており、予約に応じて運行するパターン

### ③非固定ダイヤ型

あらかじめ決められた運行曜日や運行時間内で、予約に応じて随時運行するパターン

## 運行方式と運行ダイヤの設定による自由度



### □ 運賃

運賃は、利用意向、採算性、わかりやすさなどを踏まえ、「均一制」「距離制（対キロ制）」「ゾーン制」などから選択します。また、国の指針や路線バス・タクシーの運賃との整合を図ります。

#### ① 運行内容と採算性から運賃を設定します

- ・必要な運行経費をまかなうためにどの程度まで運賃収入でまかない、どの程度を公的負担や協賛金などでまかなうのかを考え、運賃を設定します。

#### ② わかりやすい運賃を設定します

- ・利用者にとってわかりやすい・覚えやすい・使いやすい運賃を設定します。

- ・運賃設定の主な種類は、「均一制」「距離制（対キロ制）」「ゾーン制」があります。

#### ③ 路線バス・タクシーとの運賃の整合を図ります

- ・路線バスよりも著しく低額な運賃設定は、路線バスの利用者を結果的に奪うことに繋がるため、路線バスと同等か、それ以上に設定する必要があります。

- ・路線バスへの乗り継ぎの場合は、運賃を割引するなど、乗り継ぎの抵抗を減らす等の工夫も考えられます。

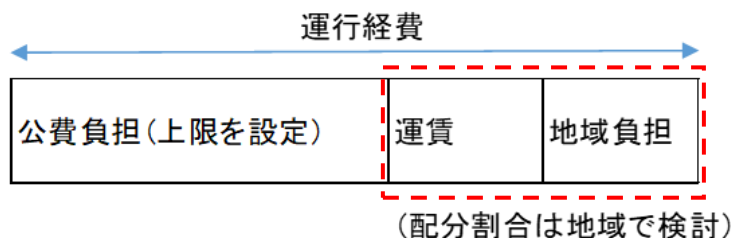
- ・また、国の指針により、タクシー運賃の約8割が上限とする等の定めもあるため、関係機関への確認等が必要です。

## 主な運賃の種類

均一制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市部の路線バスやコミュニティバスで多く採用</li> <li>・運賃が決まっているため、対キロ制に比べて、乗客にとっても運転手にとってもわかりやすい</li> </ul>
距離制 (対キロ制)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・距離に応じて運賃を定める方式</li> <li>・都市部以外の地域で一般的に採用</li> <li>・対キロ制では遠距離になるにつれ運賃が高くなるため、遠距離で賃率を変えて運賃上昇を抑える遠距離逓減制を採用することもある</li> </ul>
ゾーン制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行地域を複数の区域に分割し、同一区域内の移動には同額の運賃を設定する方式</li> <li>・二つ以上にまたがる移動の場合には運賃を加算</li> </ul>

また、多く利用する方にメリットのある運賃サービスとして、回数券や定期券等を検討することも可能です。

運行経費のうち、公費負担（上限あり）を差し引いた分が、地域と利用者が負担する分となります。運賃は、地域負担との配分を検討の上、適切に設定するようにしましょう。



## □利用予約

区域運行型等予約制の運行ルートとする場合や、予約があった便・区間のみを運行する場合には、予約の方法（電話、インターネット）や予約のルール（予約、キャンセルの締切時間等）を設定する必要があります。また、予約を円滑に行うため、また、利用者を限定する場合の要件確認を行う場合には、事前の利用者登録を行う必要があります。

予約の受付方法としては、コールセンターの設置や交通事業者に委託するタクシー事業者の配車センターを活用するといった方法があります。

利用日時を予約する場合、交通事業者が無理なく対応できる範囲で、利用したい日時からどの程度の前（例えば7日前～2時間前）の予約とするか、また、帰りの利用も同時に予約するか等の設定を考えましょう。合わせて、予約やキャンセル等の連絡に係るルールについても設定しましょう。

#### [4] 事業採算性の検証

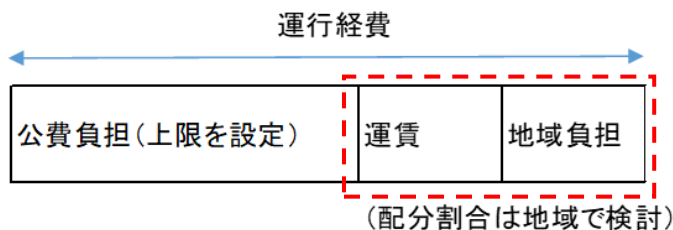
～本格運行、運行継続に向けた評価指標と目標値の設定～

地域等が主体となって移動手段としての乗合タクシー等運行事業を運営するにあたっては、単に運行を継続していただくだけでは途中で事業が頓挫する可能性もあります。将来に向けて持続可能な運行・運営を行っていくために、定期的な評価が必要となります。そのため、運行継続・運行内容の見直しを検討する判断基準として、評価指標と目標値（目安）を設定します。

またこの基準は、実証運行から本格運行に踏み切る、或いは、本格運行後も運行を継続するかどうかを検討し判断する目安とします。

指標	目標(基準の目安)		備考
乗合率 (1台あたりの乗車人数)	1乗車 1.5人以上 目安 2.0人	運行状況と利用ニーズの有無を判断するための評価指標	
収支率 (運賃収入/運行経費)	乗合タクシー運行 10%以上 目安 20%  相乗りタクシー運行 10%以上 目安 20%  自家用有償旅客運送 10%以上	費用対効果を判断するための評価指標	※運賃収入は、利用者からの運賃収入だけでなく、地域からの協賛金なども収入に含みます。 ※運行経費は、車両導入費、人件費、燃料費、車両管理費などのほか、予約配車システム運営費も含みます。

運行経費については、利用者からの運賃と地域負担を差し引いた額が公費負担となりますが、目標（目安）までの公費負担が上限となります。



上記の他、「利用者一人当たりのコスト」や「運行日当たりの利用者数」「実利用者数」「稼働率」などを指標とし、日常の移動手段として目的地へのアクセスを確保できているかなど、地域交通の多面的な効果を注視することが必要です。

実証運行の開始前に、評価指標を設定してその達成状況に応じて、運行内容の見直しや利用促進活動に取り組む必要があります。

実証運行の段階で目標（目安）を達成できなかった場合は、運行内容の見直しや、運行手段の見直し（ダウンサイジング）を検討します。

目標（目安）を達成した場合にも、持続可能性を高めるため改善を図ります。

## [5] 評価・見直し方法

継続可能な利用しやすい交通とするために、設定した2つの運行継続条件（目標値）により、運行内容を定期的に評価し、見直します。

### ◇効果検証と運行内容の見直し検討

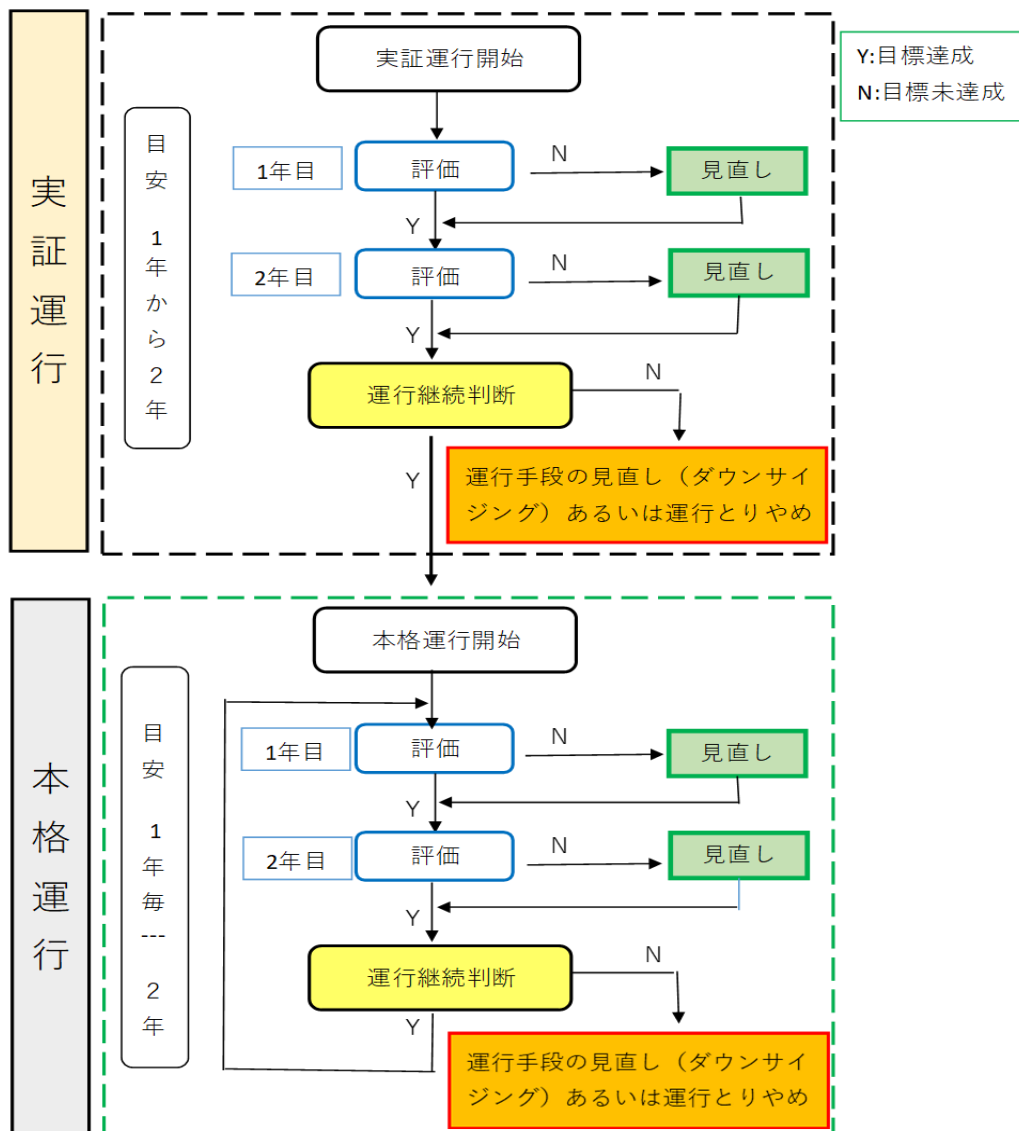
試験運行中に、利用者数の計測や利用者等へのアンケート調査を行い、その結果から地域内交通の効果と課題を検証します。

- ．．．．． 利用状況、運行上の問題点、ダイヤ・運賃の妥当性、運営収支等のチェック

利用実績や利用者のニーズ等実情を把握し、運行日や運行時間、運行本数、運行ルートなど運行内容を見直し、利便性・持続可能性を高めるように創意工夫し取組を継続して行います。

運行継続基準（目標値）に達していない場合は、運行内容の見直しを行い、それでも達成が難しい場合は、運行手段の見直し（ダウンサイジング）あるいは運行とりやめを検討します。

運行継続条件による評価・見直しの流れ



P D C A サイクル (運行内容の見直し・改善の手順)

