

## 計画の推進体制と進行管理

本計画を策定（PLAN）後、施策の実施・管理（Do）、評価（Check）、計画の改善（Action）の管理・運営の仕組みとそれを実施する体制を確立します。

各施策・事業については毎年進捗状況および成果目標指標の達成度を確認し、その結果に基づき必要に応じて改善を行います。

## 成果目標指標一覧

施策の実現状況を把握し計画の評価を実施するための成果目標指標は次のとおりです。この指標に基づき、計画期間中各年度末における取組の進捗状況を評価するほか、必要に応じて計画の見直しを行います。

※成果目標は令和元年度を現況値とし、目標値は令和7年度とします。  
※各指標の定義や出典は本編72ページに掲載しています。

### 目標Ⅰ 多核集約型の都市構造を形成する公共交通ネットワークの整備

成果目標指標	現況値	目標値
1 路線バス利用者数	7,080 千人	7,500 千人
2 マイタウン・バス利用者数	166 千人	

### 目標Ⅱ 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組の推進

成果目標指標	現況値	目標値
3 市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	41.5%	50.0%
4 市内のバス運送収入	1,364 百万円	1,420 百万円

### 目標Ⅲ 持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進

成果目標指標	現況値	目標値
5 公共交通に関する協議会や検討会に参加した機関・団体数	67 団体	現状より増加



# 第3次 秋田市公共交通政策ビジョン (秋田市地域公共交通計画)

概要版

令和3年3月 秋田市

第3次秋田市公共交通政策ビジョン  
(秋田市地域公共交通計画)

概要版  
令和3年3月

発行 秋田市地域公共交通協議会  
編集 秋田市地域公共交通協議会事務局  
(秋田市都市整備部交通政策課)  
〒010-8560 秋田県秋田市山王一丁目1番1号  
TEL 018-888-5766

### 第3次秋田市公共交通政策ビジョン策定の目的

本市では、地方都市共通の課題である高齢化や人口減少の進行とともに、市街地の拡散と低密度化というまちの変化によって、日常生活を支える交通・商業・医療福祉等の都市機能の維持が困難な状況になることが懸念されています。

このような都市構造上の課題に対応するため、本市では、総合都市計画において、多核集約型コンパクトシティの実現を目指すこととしており、平成29年度には「秋田市立地適正化計画」を策定し、居住を含めた都市機能の適切な誘導を図るため、地域間の連携を図る骨格道路網の整備や、持続可能な公共交通網の形成とその確保・維持のための公共交通の利用促進・効率化を進めることとしております。

今後、更に人口減少・高齢社会が進むことを見据え、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを構築し、地域における移動手段の確保を図りながら、多核集約型コンパクトシティの実現に向けた取組を進めていく必要があります。

また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下、「地域公共交通活性化再生法」という。）」が令和2年6月に改正され、「地域が自らデザインする地域の交通」の実現のため、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務化されるとともに、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実が図られております。

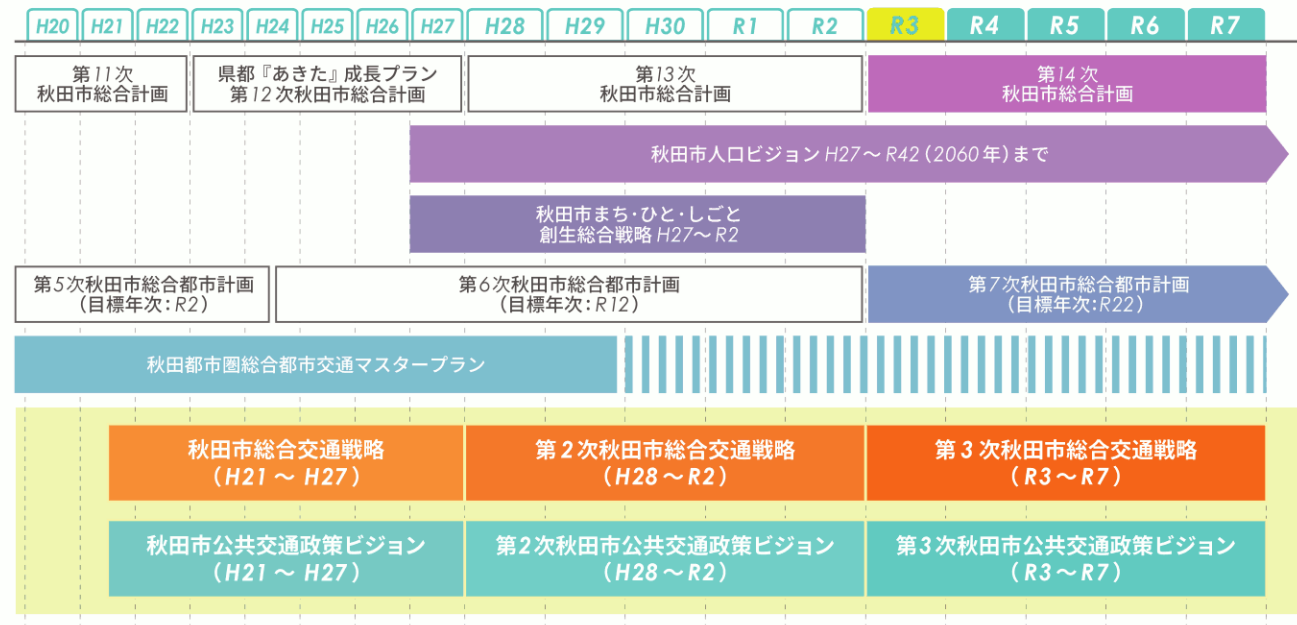
本市が目指す多核集約型コンパクトシティの形成に向けた公共交通網や、市民の足としての持続可能な公共交通のあり方も含め、誰もが自由に最適な移動手段を選択できる秋田市の実現に向けて、秋田市公共交通政策ビジョンを策定するものです。

なお、第3次秋田市公共交通政策ビジョンは、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画として策定します。

### 対象区域と計画期間

本計画は秋田市全域を対象とします。

計画期間は令和3年度から令和7年度までの5年間とします。



### 秋田市公共交通政策ビジョンが示す目標達成のために 関係者が果たすべき役割

関係者	役割	具体的な取組
市民 地元関係者	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通に積極的に関わることにより、その維持に協力</li> <li>地域公共交通を積極的に利用することにより、安全・安心な暮らしの実現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>必要に応じて自ら生活交通の導入を検討</li> <li>公共交通を利用した日常生活の実践</li> <li>支線バスの積極的な利用により、公共交通を支える</li> <li>目的地周辺では徒歩や自転車、バスなどの積極的な利用によりにぎわいを創出</li> </ul>
交通事業者 鉄道 バス タクシー等	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道路線の維持およびサービス向上</li> <li>幹線バス路線の維持およびサービス向上</li> <li>タクシー等小型車両の利点を活かした、きめ細かな移動ニーズへの対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用を促す呼びかけ</li> <li>鉄道駅周辺の環境整備</li> <li>鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数の確保</li> <li>維持が困難な路線バス区間における新たなサービス導入等への柔軟な対応</li> <li>必要に応じた支線バスのサービス維持</li> <li>幹線バス路線の小系統多頻度運行による利便性向上</li> <li>必要な設備投資を行い、利用者サービスを改善</li> </ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通協議会において推進状況を把握（毎年）し、関係者間の調整によりビジョンの実現に努める</li> <li>地域公共交通の維持および利用者サービスの改善に要する予算の確保に努める</li> <li>公共交通空白地域等について、地域住民の移動手段の確保に責任を持つ</li> <li>市民への適切かつ高度な情報提供に努める</li> <li>地域住民の足の確保に向けて、積極的に関与する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>必要に応じて市民による生活交通の導入を支援</li> <li>新たなサービス導入における実施方針の検討</li> <li>公共交通を身近に利用するための情報サービスの確保</li> <li>市民および地元関係者による廃止バス路線の代替交通の公的側面を重視し、その導入および運営を支援することにより、地域住民の移動手段を確保</li> <li>バス事業者への支援の継続により路線の維持を図る</li> <li>バス事業者が行う設備投資を支援する</li> <li>循環バス路線や幹線バス路線に必要な街なか空間の確保に努める</li> </ul>

### 法改正の概要（国土交通省資料）

The infographic details three main areas of legal amendment:
 

- 地域が自らデザインする地域の交通** (Regional Public Transport Activation/Regeneration Law):
  - 地方公共団体による「地域公共交通計画（マスタープラン）」の作成が努力義務化される。
  - 国が予算・ノウハウの支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助 ※予算関連）。
  - 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家所有有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付けられる。
  - バス・タクシー等の公共交通機能をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細かく対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）。
  - 定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等 → データに基づくPDCAを強化
  - 地域における協議の促進
    - 乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
    - 通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出
- 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実** (Regional Public Transport Activation/Regeneration Law):
  - 輸送資源の総動員による移動手段の確保
    - 地域に最適な旅客運送サービスの継続
      - 路線バスの維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設
      - 従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる旅客運送サービスの継続を実現
    - 自家所有有償旅客運送の実施の円滑化
      - 交通事業者協力型自家所有有償旅客運送（市町村等）
        - 道路地域の交通事業者（バス・タクシー）
        - 運行管理・車両整備管理で協力が進められ、車両整備管理が向上させつつ、実施を円滑化
      - 自家所有有償旅客運送
        - 運行管理・車両整備管理
        - 往戻ドライバー
    - 貨客混載に係る手続の円滑化
      - 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客混載効率化事業」を創設
      - 旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進
  - 既存の公共交通サービスの改善の徹底
    - 利用者目線による路線の改善、運賃の設定
      - 【現状】地方都市のバス路線は、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
      - また、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれから、ダイヤ、運賃等の調整は困難
      - 【改正案】「地域公共交通利便増進事業」を創設
        - 路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗車回数券」「乗車回数引運賃（運賃減額）」等のサービス改善を促進
        - 併せて、独占禁止法特別法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特別を創設
    - MaaSの円滑な普及促進に向けた措置
      - MaaSに参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設
      - 交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化
      - MaaSのための協議会制度を創設
      - 参加する幅広い関係者の協議・連携を促進
  - 交通インフラに対する支援の充実** (Regional Public Transport Activation/Regeneration Law, Logistics Efficiency Improvement Law):
    - 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制度の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加（※予算関連）
      - 地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた鉄道の整備
      - 交通ネットワークを充実
      - 物流総合効率化法に基づく認定を受けた物流拠点（トラック・ミナル等）の整備
      - 複数の事業者の連携による物流効率化を促進

## 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

本計画では、秋田市総合計画および秋田市総合都市計画で示された将来都市像の実現に向けて、関係者の連携のもと計画期間内での着実な取組を進めます。

上位計画および関連計画における公共交通に関する記載事項を次のとおり整理しました。

### 高齢化社会に対応した公共交通



・自動車を利用できない高齢者等の交通弱者向けの利便性向上  
『秋田都市圏総合都市交通マスタープラン』

・（高齢者コインバス事業による）高齢者の外出促進  
『秋田市中心市街地活性化基本計画（第2期）』

### 利便性が高く持続可能な公共交通



・ネットワーク再構築やICT活用などによる市民の利便性の確保と効率性の両立  
『県都「あきた」創生プラン（第14次秋田市総合計画）』

・多核集約型都市構造の形成に向けた拠点間を結ぶ持続可能な公共交通路線網の形成  
『秋田市立地適正化計画』

※『県都「あきた」創生プラン（第14次秋田市総合計画）』は現在策定中です。

▼第7次秋田市総合都市計画（原案）における多核集約型の将来都市構造図



## 秋田市公共交通政策ビジョンを取り巻く社会情勢・環境変化

### 1 少子高齢化の進行と高齢者事故の増加

- ・交通事故に占める高齢者事故割合は増加
- ・今後、運転免許返納者の増加など、公共交通を必要とするニーズの高まりが見込まれる
- ・子ども子育て世代のための交通安全の確保が求められる

✓ 高齢者や子育て世代などあらゆる世代の安全な移動手段の確保

### 3 市街地の拡散・低密度化の進行

- ・市総人口は平成17年をピークに減少へ
- ・DID人口密度は全国でも低水準
- ・特に周辺集落の低密度化が顕著
- ・今後の人口減少予測からさらなる市街地の低密度化が懸念

✓ まちづくりと連動し多核集約型の都市構造の形成を促進する交通環境の整備

### 2 恒常的なにぎわいが不足する中心市街地

- ・中心市街地では「エリアなかいち」の整備や「ぐるる」の運行により新たな人の流れを創出
- ・しかし、中心市街地の歩行者・自転車通行量は横ばいで、恒常的なにぎわい創出には至っていない

✓ 中心市街地の来訪を促すとともに回遊性を高め恒常的なにぎわいの創出に寄与する交通環境の整備

### 4 路線維持への要望が強い一方で、日常的に利用されない路線バス

- ・バスの利便性向上や適正な路線運営に対する市民ニーズは高い
- ・特にバス路線維持に対する高齢の方からの要望は高い
- ・一方でバスを日常的に利用する市民の割合は全体的に低い

✓ 地域の実情や利用者属性を考慮した適切な交通施策の検討と新規利用者の獲得

上位計画に定める将来都市像の実現に向けて、交通事故発生状況や人口配置、市民意向調査結果の分析から、現状の問題を抽出し、公共交通の課題を次のとおり整理しました。

## 5 公共交通サービス水準の維持と利用者確保が課題

- ・公共交通利用者の減少により、バスの運行維持に関する市負担額は増加傾向
- ・運賃や、運行頻度、冬期の運行などに対する不満度が高い

- ✓ まちづくりと一体となった公共交通利用者維持に向けた取組の推進
- ✓ バスの利便性を高め利用促進を図る料金体系の見直し
- ✓ バスの円滑な利用を支援する運行計画、運行状況に関する情報発信、待合環境の改善
- ✓ 効果的かつ効率的な運行による赤字の縮小

## 6 高い自動車依存率、中心部に集中する交通と渋滞の発生

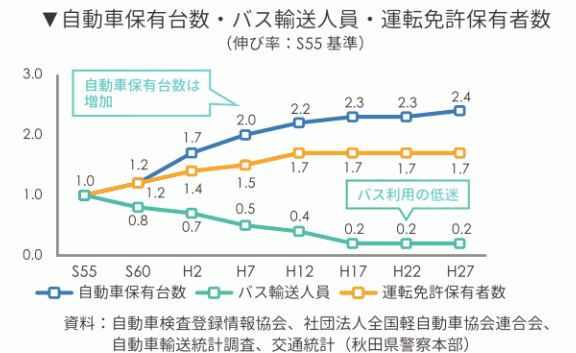
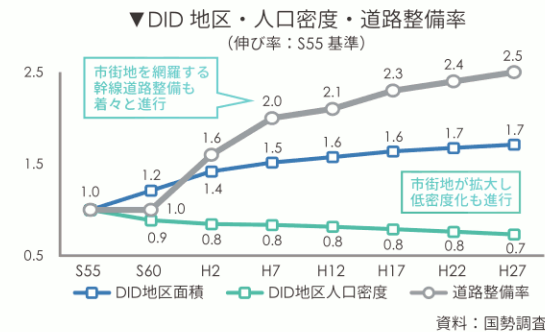
- ・市民が自動車を利用する割合は東北6県の中でも高水準
- ・市中心部と土崎・広面・仁井田との往来が多く、市内の主要渋滞箇所の約8割が中心部に集中
- ・渋滞緩和のほか、地球温暖化防止の観点からも、過度な車利用の改善が必要

✓ マイカーから公共交通への転換等による交通渋滞の緩和と二酸化炭素排出量の削減

## 7 公共交通離れが進む中、市民生活の質を支える公共交通の維持

- ・幹線道路整備が進んだものの、市街地の拡大により低密度化が進行
- ・自家用車は1人1台の時代になり、モータリゼーションに拍車がかかる一方で、路線バスの利用は減少の一途

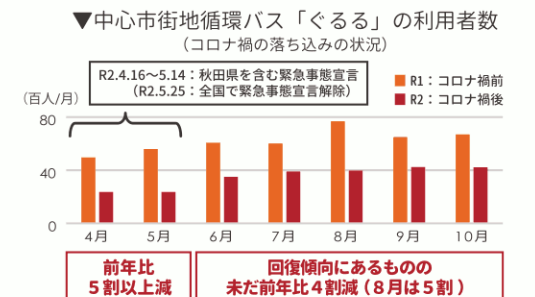
✓ 市民生活の質を低下させないため、公共交通網全体の見直しによる、将来にわたり持続可能な公共交通の実現



## 8 新たな課題への対応

- ・コロナ禍前後で日常的な外出を控える傾向がみられる
- ・徒歩、自転車、自家用車での外出割合が微増となる一方で、「循環バスぐるる」をはじめ公共交通利用者は減少

✓ Withコロナ・Afterコロナを踏まえた新たな生活様式への対応



## 9 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律への対応

- ・持続可能な公共交通の形成に資する地域における主体的な取組を推進することなどを目的とした地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が令和2年6月に改正され、同年11月に施行

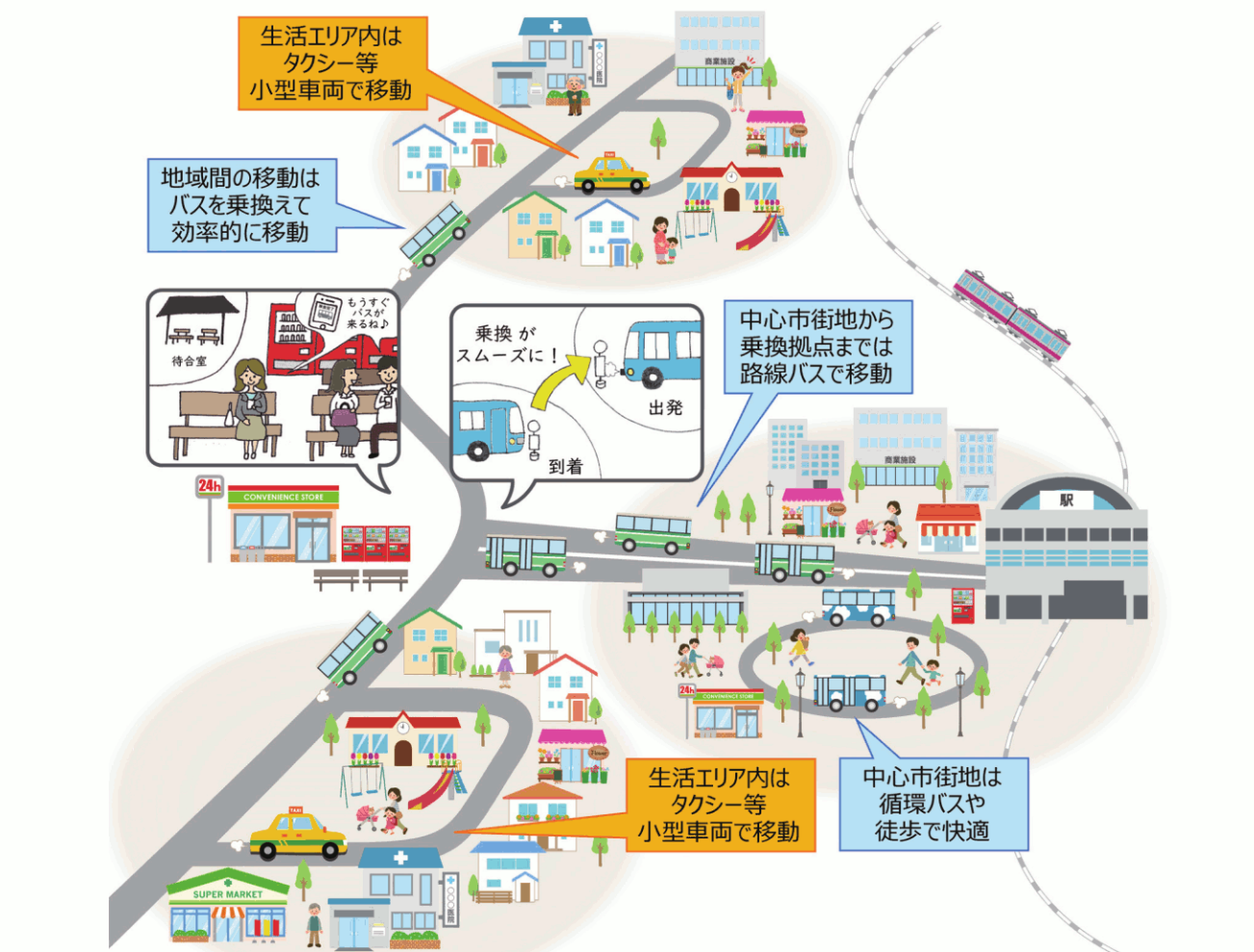
- ✓ 法改正を踏まえた地域の多様な輸送資源の総動員による移動手段の確保
- ✓ 運賃やダイヤなど既存の公共交通サービスの改善の徹底

### 第3次秋田市公共交通政策ビジョンの取組により実現を目指す公共交通の利用環境

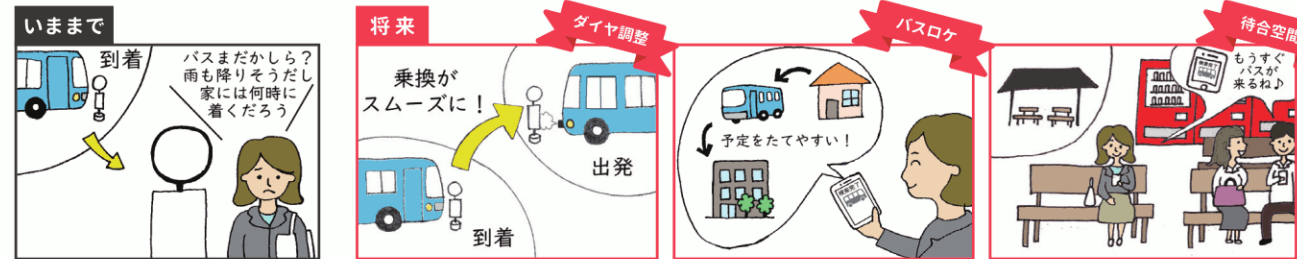
上位計画に示された将来都市像と社会情勢の変化から導き出された課題をもとに、目指すべき交通網の全体像と、本計画の取組により、今後実現を目指していく公共交通の利用環境を示します。



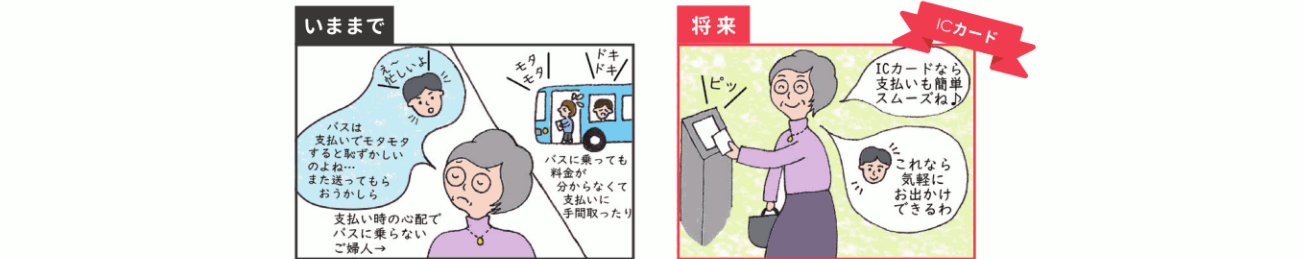
### バス路線再編 効率的な公共交通ネットワークの構築



### 乗換ポイントの環境整備 待合時間を快適に



### 利用しやすいバス運賃の検討 待合時間を快適に



### バス運行情報提供の充実 スマホアプリでバス運行情報や乗換案内検索



### 新たな交通手段の検討 買物タクシーで暮らしを便利に



## 基本的な方針と目標・主な施策

社会情勢・環境変化による影響や、上位計画が示すまちづくりの方向性を踏まえ、新たな計画の基本方針を定めました。

基本方針を支える目標を次の3つの視点により設定し、これらの目標ごとに施策を推進することで計画の実現を目指します。

### 基本的な方針

まちの変化に柔軟に対応し、誰もが自由に移動できる、  
将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

多核集約型の都市構造を形成する公共交通網を整備し、運行の適正化による幹線軸の利便性向上を図るとともに、マイタウン・バスを含む支線軸の確保、にぎわいの創出等に資する域内交通の充実、交通結節点における鉄道とバスの連携強化を図ります。

また、利便性向上施策とあわせ、交通事業者、地域住民、行政が一体となって、タクシー等小型車両の活用も含めた、地域の特性に応じた持続可能な公共交通サービスの確保に向けた取組を進めます。

#### 目標Ⅰ 多核集約型の都市構造を形成する公共交通ネットワークの整備

鉄道を骨格、路線バスを大動脈とし、タクシー等小型車両による面的な移動手段（毛細血管）を位置づけ、乗換を前提とした路線網の構築に向けた検討を進める。

#### 目標Ⅱ 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組の推進

ICTの活用などにより、バスの位置情報など運行情報の提供やキャッシュレス決済の導入など、バスの利便性向上に向けた取組などを行う。

#### 目標Ⅲ 持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進

小型車両の活用を含む効率的な運行形態を検討し、郊外部における持続可能な移動手段の確保と利便性向上を図る。

公共交通空白地域なども含め、地域の輸送資源の総動員を図り、将来にわたり持続可能な公共交通の確保に向けた検討を行う。

また、交通事業者等による共同経営の検討やICT等の活用による効率的な運行方法の検討を進める。

### 主な施策の内容

	施策	内容	主な事業項目
目標Ⅰ	(1)バス路線再編	・幹線バス路線の利便性向上や支線バスにおける効率化に向けた検討を継続するとともに、長期的には、乗換を前提とし、鉄道と連携したバス・タクシーによる公共交通網の再編を検討する。	①乗換を考慮したバス路線全体の見直し ②中心市街地循環バスの利便性向上
	(2)鉄道の利便性向上	・泉外旭川駅を交通結節点として、新たなバス路線を運行する。 ・バリアフリー法の改正を受け、既存鉄道駅等における基準に基づくバリアフリー化を実施する。	①泉外旭川駅（新駅）の利活用 ②鉄道駅のバリアフリー化
	(3)乗換ポイントの環境整備	・乗換の負担を軽減するための環境整備を検討するとともに、スムーズな乗換のためのダイヤ調整を実施する。	①快適に過ごせる乗換空間の整備

	施策	内容	主な事業項目
目標Ⅱ	(1)バス運行情報提供の充実	・ICTを活用した、路線バスとマイタウン・バスが一体となったバスマップの作成や、バスロケーションシステムの導入等、ICTを活用した運行情報の提供について検討する。	①より使いやすいバスマップの作成 ②ICTを活用した運行状況等の提供
	(2)バス利用環境の改善	・低床バスの導入や安全なバス停など、誰もが利用しやすいバス利用環境の改善を実施する。	①誰もが利用しやすいバス利用環境の整備
	(3)利用しやすいバス運賃の検討	・ICカードの導入を踏まえ、ゾーン制料金等わかりやすい料金制度等の導入を検討する。	①ICカード導入を踏まえたわかりやすい料金制度等の導入 ②乗換時における割引運賃等の導入 ③高齢者や障がい者等に対する運賃の助成
	(4)公共交通利用の促進	・公共交通の利用促進について、広く市民に啓発するとともに、バスを使ったまち歩き紹介などにより、潜在的なバス利用ニーズの掘り起こしを目指す。	①バスを使ったまち歩きなどの情報提供 ②公共交通を活用した豊かなライフスタイルの提供

	施策	内容	主な事業項目
目標Ⅲ	(1)マイタウン・バスの持続的な運営	・マイタウン・バス車両をタクシー等小型車両に変更するなど、効率的な運行を検討するとともに、郊外部における持続可能な運行形態の検討を行う。	①マイタウン・バスの利便性向上の検討 ②持続的な地域の移動手段の確保
	(2)新たな交通手段等の導入	・郊外部や公共交通空白地域においては、タクシー等小型車両の利点を活かし、きめ細かな移動ニーズに対応可能な交通サービスの確保を検討する。 ・交通事業者、自治体等による共同経営のあり方を検討する。	①タクシー等を活用した、新たな生活交通の導入 ②貨客混載・スクールバス等の活用 ③独占禁止法特例法による交通事業共同経営体の設立 ④ICT・ビッグデータを活用した効率的な運行の実施

### 第3次秋田市公共交通政策ビジョン事業リスト

■：検討  
■：実施（実証実験等の実施を含む）

番号	主な事業メニュー	事業予定期間						取組内容		
		R3	R4	R5	R6	R7	R8~			
目標Ⅰ	1	運行頻度の適正化等による利便性と収益性の向上	■	■	■	■	■	■	一定の走行速度が見込める路線では多頻度運行による利便性向上に向けた検討を継続する（事業者・市） 収支状況、利用状況に応じて系統数、運行頻度を見直すなど、路線バスの効率的な運行を引き続き検討する（事業者） 赤字バス路線維持に向けた支援制度を継続する（県・市）	
	2	地域中心におけるバスおよび鉄道の乗換拠点の利便性向上	■	■	■	■	■	■	地域中心における鉄道とバス、バス相互の乗換拠点について、乗換の利便性向上を検討する（事業者・市）	
	3	乗換を前提としたバス・タクシーによる公共交通網の再編	■	■	■	■	■	■	乗換拠点の整備を進め、長期的に乗換を基本としたバス路線全体の見直しを図る（事業者・市）	
	4	中心市街地循環バスの利用促進と利便性向上	■	■	■	■	■	■	中心市街地循環バスの継続に向けた効果検証および、利便性向上策を検討する（市）	
	5	泉外旭川駅を起点とした新たなマイタウン・バスを運行	■	■	■	■	■	■	泉外旭川駅を経由するよう運行ルートの見直し（事業者） 外旭川側出口を起点とした新たなマイタウン・バスの運行（市）	
	6	既存鉄道駅における、基準に基づくエレベーターの設置等バリアフリー整備	■	■	■	■	■	■	■	追分駅における基準に基づくエレベーターの設置（事業者・市）
	7	乗換拠点となる鉄道駅やバス停における、待合施設の整備 バス路線再編に伴う、乗換ポイントの整備	■	■	■	■	■	■	■	待合施設の屋内化やバスの遅延情報等の乗換に関する情報提供、乗換による負担を減らすための施設整備を行う（事業者・市） 乗換施設の整備に係る支援制度の導入を検討する（市）
	8	バス相互やバスと鉄道などの乗換をスムーズにする事業者間のダイヤ調整	■	■	■	■	■	■	■	鉄道やバス、デマンド交通等の円滑な乗換と負担軽減のために、事業者間でダイヤを調整する（事業者・市）
目標Ⅱ	9	路線バスとマイタウン・バスが一体となった、秋田市全体のバス路線を網羅したマップの作成	■	■	■	■	■	■	■	路線バスとマイタウン・バスが一体となったバスマップとして、秋田市全体のバス路線を網羅したマップの作成を検討する（事業者・市）
	10	スマートフォンなどでバスの運行状況を把握できる、バスロケーションシステムの導入	■	■	■	■	■	■	■	主要施設や乗換ポイントにおいてバス運行状況を把握できるバスロケーションシステムを導入するとともに、スマホでも閲覧可能な運休や迂回運行等の情報提供を行う（事業者・市） ICT活用に係る支援制度の導入を検討する（県・市）
	11	歩道上とバス乗車口の段差が小さい低床バスの導入	■	■	■	■	■	■	■	低床バスの導入を継続する（事業者） 低床バス導入に係る支援制度について引き続き検討する（市）
	12	利用しやすく安全なバス停の設置に向けた改善	■	■	■	■	■	■	■	利用しやすく安全なバス停の設置に向けて、既存バス停周辺の歩道環境や除雪状況などを確認し改善策を検討する（事業者・国・県・市）
	13	ICカードによるバス運賃支払の簡素化	■	■	■	■	■	■	■	ICカード機器の配備とわかりやすい運賃体系への見直し等によるバス運賃支払いの単純化について検討する（事業者・市）
	14	ゾーン制によるバス運賃の単純化	■	■	■	■	■	■	■	IC導入後の利用促進策、ポイント連携サービスなど、ICカード導入に係る支援制度について検討する（事業者・市）
	15	乗換時の利便性確保のため、乗換時の割引運賃等の導入	■	■	■	■	■	■	■	乗換時の利便性確保のため、ICカード導入とあわせて乗換割引について検討する（事業者・市）
	16	「高齢者コインバス事業」や「福祉特別乗車証」の検証評価と助成の継続	■	■	■	■	■	■	■	高齢者コインバス事業の継続と利用状況の把握を実施する（市） 障がい者の交通手段等の実態を把握し「福祉特別乗車証」の交付により、継続して交通費軽減や積極的な社会参加を図る（市）
17	バスを使ったまち歩きの動画制作	■	■	■	■	■	■	■	大学等と連携し「バスを使ったまち歩き紹介」の動画などを通じて、幅広い市民への啓発に努める（市民・大学機関・市）	
18	バス利用促進を呼びかける講演会などの実施	■	■	■	■	■	■	■	公共交通市民講演会を開催し、多様な視点から幅広い市民への利用促進に向けた啓発に努める（市民・市）	
目標Ⅲ	19	既存マイタウン・バスの運行継続と利用ニーズの把握	■	■	■	■	■	■	■	既存マイタウン・バス運行協議会の運営を支援するとともに、利用実態を把握・分析し利便性向上について検討する（運行協議会・市）
	20	タクシー等小型車両の活用など、効率的な運行形態の導入	■	■	■	■	■	■	■	マイタウン・バスを通常のタクシー等小型車両に変更するなど、利便性の向上を図りつつ運行経費の削減を図る（事業者・市）
	21	郊外部におけるタクシー等によるバス停間運送の導入	■	■	■	■	■	■	■	郊外部における一般タクシーによるバス停間運送について、実現可能性を検討する（事業者・市）
	22	公共交通空白地域における買物タクシーの導入	■	■	■	■	■	■	■	公共交通空白地域において、スーパーマーケット等商業施設までのタクシー運行と、商業施設と連携した料金割引施策について、実証実験等により実現可能性を検討する（商業施設等・事業者・市）
	23	郵便・宅配便等貨物事業者による旅客輸送の導入	■	■	■	■	■	■	■	民間送迎車両等地域の輸送資源を活用した持続可能な公共交通を検討する（市） 郵便・宅配便事業者による旅客輸送を検討する（事業者・市）
	24	公共交通における新たな共同経営体の実現	■	■	■	■	■	■	■	「持続可能な公共交通の実現に向けた基本協定」を締結し、新たな共同経営体の検討を行い、公共交通に特化した運営会社の設立により共同経営をスタートする（事業者・市）
	25	バスロケーションシステムや乗換案内等、利用者の利便性向上に必要な情報の提供	■	■	■	■	■	■	■	鉄道やバス、デマンド交通等の円滑な乗換と負担軽減のために、バスロケーションシステムや乗換案内等利便性向上に向けた情報の提供を実施する（事業者・市）