

4.5 目標を達成するために行う施策およびその実施主体

本市における個別施策は以下のとおりとし、実施計画に沿って進めていくものとする。
また、協議会において各年度ごとに進捗状況の確認を行っていくものとする。

地域	目標を達成するために行う事業		関係者	事業内容	施策の評価 ^(注1)			短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度) ^(注2)								ページ 番号	
					I	II	III			21	22	23	24	25	26	27	28～		
中心部	バス路線再編	幹線(運行頻度が高く利用者の多い路線)については、少系統多頻度運行により利便性向上を図るとともに、支線については、収支状況、利用状況に応じて系統数、運行頻度を見直すことによる効率化	バス事業者	少系統多頻度運行を実現し、利便性が高く、持続可能な路線への再編 都心循環バスの検討	●			—	—									P33～	
			県・市	赤字バス路線維持に向けた支援制度の充実	●			490	1,060										
		バス事業者の使用する土地・建物の減額貸付	市	バス事業者が事業用として使用する市有財産(旧交通局用地・建物等)の貸付料について、平成20年度から3年間にわたり貸付料を2分の1に減額	●			40	90									P40～	
	バス走行環境の向上	TDM施策等の渋滞緩和策の導入や冬期走行性向上	国・県・市・市民	時差出勤、ノーマイカーデーの拡充等		●		—	—									P41～	
		幹線バス区間でのバス専用レーンの再導入検討	県警	(主)秋田天王線(新国道)山王十字路～土崎臨海交差点区間での再導入検討			●	150※2	150※2									P45～	
		幹線バス区間でのバス優先信号システム(PTPS)の導入検討	県警	(主)秋田天王線(新国道)山王十字路～土崎臨海交差点区間での導入検討			●	30※2	30※2										
	バス運行情報提供の充実	バス路線・系統の記号や番号統一化によるわかりやすいバス路線・系統表示	バス事業者	行先表示のLED化、バス路線の再編と合わせた路線・系統の見直し、表示内容の変更	●			80※3	80※3									P49～	
			市	設備導入費用の支援制度の導入															
		わかりやすいバスマップ作成および配布、幹線バスのバス停での掲示	協議会	バスマップの試作とモニターによる使いやすさの検証		●		2	2										P51～
	バス事業者	継続的なバスマップの作成・配布			5		15												
	バス利用環境の改善	バス停へ上屋およびベンチの整備等	バス事業者	幹線バス路線の主要バス停での整備、交通バリアフリー特定事業計画に位置づけられた各事業の推進	●			20	40									P55～	
			市	施設整備費用の支援制度の拡充、交通バリアフリー特定事業計画に位置づけられた各事業の推進															
		低床バス、ワンステップバスの導入	バス事業者	低床バス、ワンステップバスの導入	●			20※4	50※4									P56～	
			協議会	バス導入費用の支援制度の導入															
		市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	バス・鉄道事業者・協議会	ICカードの導入検討			●	60	230～ 350※2										P57～
			市	ICカード導入費用の支援制度の導入検討															
	利用しやすいバス運賃の検討	地元関係者からの利用者確保を前提とした提案を受けた試験的な料金の値下げ(トリガー方式)	バス事業者	市民・地元関係者との協議・協定締結		●		—	—									P61～	
			市民・地元関係者	交通事業者との協議・協定締結															
			市	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介															
		バスのゾーン制料金等の導入によるバス運賃支払いの単純化	バス事業者	バス運賃支払いの単純化の検討			●	—	—									P62～	
			市	ゾーン制料金導入の支援(実証実験への補助等)															
		商業施設との連携による割引制度の拡大	バス事業者	割引クーポン等の配布、割引運賃の設定等		●		—	—										P64～
			商業施設	割引制度の割引費用負担															
	公共交通利用の促進	マイカーから公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティ・マネジメントの実施	協議会	市民、児童・生徒、従業員を対象としたマイカーから公共交通への転換を促す働きかけ		●		4	4									P66～	
	鉄道の利便性向上	泉・外旭川地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入検討	鉄道事業者・市	泉・外旭川地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入検討			●	—	—									P76～	

注1) 施策の評価について
Ⅰ 実施が不可欠なもの
Ⅱ 低コストで効果が見込まれるもの
Ⅲ 一定のコストを要するものの、効果が期待され、社会実験により検証を行う施策

注2) 実施計画について
→ 検討
→ 実証実験・効果検証
→ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
→ 本格実施

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上
※2 H24の本格導入時の金額
※3 H23以降の本格実施の金額
※4 H21以降の本格実施の金額

地域	目標を達成するために行う事業		関係者	事業内容	施策の評価			(注1) 短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	(注1) 総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度) (注2)								ページ 番号
					I	II	III			21	22	23	24	25	26	27	28～	
郊外部	代替交通の導入	住民組織や地元関係者(企業等)が参画した組織による代替交通の導入、運営準備	市民・地元関係者	代替交通導入の検討組織として研究会を設立、運営(東部地域)	●			—	—									P77～
			市	研究会の設立、運営を支援														
			市民・地元関係者	代替交通の運営検討組織としての運行協議会の設立、運営(南部地域)	●			—	—									
			市	運行協議会の設立、運営を支援														
			市民・地元関係者	代替交通の運営検討組織としての運行協議会の設立、運営(東部地域)	●			—	—									
			市	運行協議会の設立、運営を支援														
			市民・地元関係者	代替交通として導入されたマイタウン・バスの運営検討組織としての運行協議会の運営(西部、北部地域)	●			—	—									
			市	運行協議会の運営を支援														
			協議会	車両導入に関する支援制度の創設	●			20	20									
			市	グループインタビュー等による市民・地元関係者のニーズの把握とこれを反映した代替交通の検討を支援	●			—	—									
	住民組織や地元関係者(企業等)が参画した市民団体やNPO法人等の組織を設立して代替交通を運営し、運行事業者に運行委託	協議会	代替交通の運営の担い手養成を目的としたモビリティマネジメントの実施		●		2	2									P82～	
		市民・地元関係者	市民団体やNPO法人等の組織を設立して代替交通を運営				—	—										
		市民・地元関係者	商業施設などの沿線施設、地域住民による利用促進活動や資金協力															
		市	運営に関する支援制度の創設		●													
		市	運行事業者、関係機関との仲介															
		運行事業者	運行の受託および運営への協力															
	代替交通の運行		市	代替交通の費用負担	●			440	1,210								P87～	
	バス事業者の使用する行政財産使用料の減免		市	バス事業者が使用する行政財産使用料を減免 対象:雄和市民センター内のバス専用レーン・バス乗り継ぎ敷地等	●			2	5								P87～	
	中心部のバス路線や鉄道へのスムーズな乗り継ぎの確保		市	中心部のバス路線や鉄道と郊外部の代替交通の乗り継ぎ拠点整備		●		—	—								P88～	
			バス・鉄道事業者	中心部バス路線や鉄道と郊外部の代替交通のスムーズな乗り継ぎを確保するためのダイヤおよび乗り継ぎ地点の調整	●			—	—									
	バス運行情報提供の充実	わかりやすいバスマップ作成および配布、幹線バスのバス停での掲示	協議会	バスマップの試作とモニターによる使いやすさの向上				※2	※2								P51～	
			市・市民	継続的なバスマップの作成・配布		●		※2	※2									
	バス利用環境の改善	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	バス・鉄道事業者・協議会	ICカードの導入検討			●	※2	※2								P57～	
			市	ICカード導入費用の支援制度の検討				※2	※2									
	公共交通利用の促進	マイカーから公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティ・マネジメントの実施	協議会	マイカーから公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティ・マネジメントの実施		●		※2	※2								P66～	
	利用しやすいバス運賃の検討	地元関係者からの利用者確保を前提とした提案を受けた試験的な料金の値下げ(トリガー方式)	バス事業者	市民・地元関係者と協定を締結													P61～	
			市民・地元関係者	交通事業者と協定を締結		●		—	—									
			市	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介														

注1)施策の評価について

- I.実施が不可欠なもの
- II.低コストで効果が見込まれるもの
- III.一定のコストを要するものの、効果が期待され、社会実験により検証を行う施策

注2)実施計画について

-  検討
-  実証実験・効果検証
-  本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
-  本格実施

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上
※2 中心部のコストに含む

地域	目標を達成するために行う事業		関係者	事業内容	施策の評価 ^(注1)			短期コスト ^{※1} (百万円) (H21～H23)	総コスト ^{※1} (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度) ^(注2)								ページ 番号
					I	II	III			21	22	23	24	25	26	27	28～	
公共交通空白地域	必要に応じて市民・地元関係者が参画した組織を設立し、自ら生活交通の導入の検討	住民組織や地元関係者(企業等)が参画した市民団体やNPO法人等の組織を設立して代替交通を運営し、交通事業者に運行委託もしくは住民ボランティアが運行	市民・地元関係者	市民団体やNPO法人等の組織を設立して生活交通を運営		●		—	—									P89～
			市	運営組織設立・運営を支援														
			市	導入への補助制度の創設														
			市	運行事業者の仲介														
			市民・地元関係者	商業施設などの沿線施設、地域住民による利用促進活動や資金協力														
			運行事業者	運行の受託および導入検討、運営への協力														
		地元関係者からの利用者確保を前提とした提案を受けた試験的な料金の値下げ(トリガー方式)	バス事業者	市民・地元関係者と協定を締結		●		—	—									P61～
			市民・地元関係者	交通事業者と協定を締結														
			市	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介														
全地域	利用しやすいバス運賃の検討	高齢者バス優遇乗車助成事業	市	高齢者が増加している現状を踏まえ、高齢者の社会参加の促進助成事業や生きがいを支援するため実施している高齢者バス優遇乗車助成事業の実施方法や助成内容について検討	●			310	720									P94～
		障害者バス運賃助成事業	市	障害者の交通手段等の実態や将来的な変化に対応した「福祉特事業別乗車証」の交付をすることにより、継続して通院等の交通費軽減や積極的な社会参加を図る	●			230	530									P95～
	バス利用環境の改善	児童福祉施設整備推進事業(保育所バス更新経費)	市	新市建設計画により予定している河辺および雄和地域保育所の老朽化が著しい通園バスを年次計画により更新	●			10	30									P96～
		福祉有償運送	地元関係者	公共交通機関の状況等を勘案しながらNPO等が実施する福祉有償運送により移動制約者の交通手段を確保	●			—	—									P97～
	公共交通利用の促進	秋田市役所における公共交通機関や自転車等による通勤によるCO2削減	市	市役所職員が自動車でなく、公共交通機関や自転車等による通勤を実施	●			—	—									P99～
	代替交通の導入	既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の公共交通としての利活用の検討	市	既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の公共交通としての利活用の検討			●	—	—									P100～
合計								1,915	4,388									

注1) 施策の評価について
Ⅰ. 実施が不可欠なもの
Ⅱ. 低コストで効果が見込まれるもの
Ⅲ. 一定のコストを要するものの、効果が期待され、社会実験により検証を行う施策

注2) 実施計画について
 検討
 実証実験・効果検証
 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
 本格実施

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である
基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上