

関係者の連携により、将来にわたり持続可能な公共交通の実現

1 施策パッケージ(詳細は公共交通政策ビジョンを参照)

1.1 バス路線再編

- (1) 幹線は多頻度運行等の利便性向上を、支線は利用状況に応じた効率化を図る。
- (2) バス事業者の使用する土地・建物の減額貸付
- (3) バスサービスの改善に向けた補助制度の充実

1.2 バス走行環境の向上

- (1) TDM施策等の渋滞緩和策の導入や冬期走行性向上
- (2) バス専用レーンの再導入・バス優先信号システム(PTPS)の導入検討

1.3 バス運行情報提供の充実

- (1) バス路線・系統の記号や番号統一化によるわかりやすい表示
- (2) わかりやすいバスマップの作成・配布およびバス停での掲示

秋田市 秋田中央交通におけるバスの
行き先表示(LED表示)



秋田市におけるバスの行き先表示(案)

神田旭野線 表示案



低床バスの例



1.4 バス利用環境の改善

- (1) バス停の上屋・ベンチの整備等
- (2) 低床バス・ワンステップバスの導入
- (3) ICカードの導入検討
- (4) 保育所バスの更新
- (5) 福祉有償運送

ICカードの例(伊予鉄道 Iruca)



1.5 利用しやすいバス運賃の検討

- (1) 地元関係者からの利用者確保を前提とした提案に基づく試験的な料金の値下げ
(トリガー方式)
- (2) ゾーン制料金の導入による運賃支払いの単純化
- (3) 商業施設との連携による割引制度の拡大
- (4) 高齢者バス優遇乗車助成
- (5) 障がい者バス運賃助成

1.6 公共交通利用の促進

- (1) マイカーからの転換に向けたモビリティマネジメントの実施
- (2) 秋田市役所における公共交通や自転車等による通勤での CO2 削減

1.7 鉄道利便性の向上

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＆ライドの導入検討

1.8 代替交通の導入

住民組織や地元関係者の参画による代替交通の導入・運営

マイタウン・バス西部線



マイタウン・バス北部線



- ・ 代替交通の運行
- ・ バス事業者の使用する行政財産使用料の減免
- ・ 中心部のバス路線へのスムーズな乗り継ぎの確保

1.9 スクールバスや福祉バス等の公共交通としての利活用の検討

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

個別施策一覧表（具体的な内容は政策ビジョン参照）

| 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 | | 効果1 (H21～H27) | 実施計画(年度) | | | | | | | 効果2 (H21～H29) |
|-----|-------------------|---------------------------|---|-------|------------------|--------------------------------------|----------|----|----|----|----|----|----|------------------|
| | | | | | | | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | |
| 中心部 | バス路線再編 | バス事業者 県・市 | 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 赤字バス路線維持に向けた支援制度の充実 | | | 1,080 | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | バス路線再編 | 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年間にわたり賃料を1/2に減額 | | 490 | 90 | ↑ | | | | | | | ↑ |
| | バス走行環境の 向上 | 国・県・市・市民 県警 | 時差出勤、ノーマイカーデーの拡充等 (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 | | | | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | バス走行環境の 向上 | 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 | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | バス運行情報提供 の充実 | バス事業者 市 | 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 | | 30 ² | 30 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | バス利用環境の 改善 | バス事業者 協議会 バス事業者 | 設備導入費用の支援制度の導入 バスマップの試作とモニターによる使いやすさの検証 | | 80 ³ | 80 ³ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | バス利用環境の 改善 | バス事業者 協議会 バス事業者 | 継続的なバスマップの作成・配布 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 | | 2 | 2 | ↑ | | | | | | | ↑ |
| | バス利用環境の 改善 | バス事業者 協議会 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 | | 5 | 15 | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | バス利用環境の 改善 | バス事業者 協議会 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 | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | バス利用環境の 改善 | バス事業者 協議会 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 ⁴ | 50 ⁴ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| 中心部 | 利用しやすいバ ス運賃の検討 | 市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 利用しやすいバ ス運賃の検討 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 利用しやすいバ ス運賃の検討 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 利用しやすいバ ス運賃の検討 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 利用しやすいバ ス運賃の検討 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 利用しやすいバ ス運賃の検討 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 利用しやすいバ ス運賃の検討 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 利用しやすいバ ス運賃の検討 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 利用しやすいバ ス運賃の検討 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 利用しやすいバ ス運賃の検討 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 利用しやすいバ ス運賃の検討 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| 中心部 | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| 中心部 | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| 中心部 | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| 中心部 | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| | 公共交通利用 の促進 | バス事業者 協議会 バス事業者 | バス導入費用の支援制度の導入 | | | 230 ² 350 ² | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |

注1) 施策の評価について
 実施計画が可能なもの
 低コストで効果が得られるもの
 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
 実施実験・効果検証
 本格導入(実施実験で効果が検証できた場合)
 本格実施

1 全ての路線点での金額であり、今後、圧縮していく予定である
 2 基本的にH21～H23までの金額を計上
 3 H24の本格導入時の金額
 4 H21以降の本格実施の金額

個別施策一覧表（具体的な内容は政策ビジョン参照）

| 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 | | 総コスト (百万円) (H21～H23) | 総コスト (百万円) (H24～H27) | 実施計画(年度) | | | | | | | 最終年度 | | | | |
|-----|--------------------|--|--|--|--|----------------------------|----------------------------|----------|----|----|----|----|----|----|------|----|--|---|--|
| | | | | | | | | 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 市 | 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) | | | | | ↑ | | | | | | | | | | |
| | | | 市民・地元関係者 市 | 研究会の設立、運営を支援 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 市民・地元関係者 市 | 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) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 市民・地元関係者 市 | 運行協議会の設立、運営を支援 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 市民・地元関係者 市 | 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) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 代替交通の導入 | | 市民・地元関係者 市 | 運行協議会の設立、運営を支援 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 市民・地元関係者 市 | 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 | | | ↑ | | | | | | | | | |
| | | | 市 | グループインフラ等による市民・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 | | | | | ↑ | | | | | | | | | | |
| | 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 市民・地元関係者 市民・地元関係者 市 市 運行事業者 | 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 市民団体やNPO法人等の組織を設立して代替交通を運営 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 運営に関する支援制度の創設 運行事業者、関係機関との仲介 運行の受託および運営への協力 | | | 2 | | | | | | | | | | | | |
| | | 代替交通の運行 | 市 | 代替交通の費用負担 | | | 440 | | | | | | | | | | | | |
| | | 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 | | | | | | | | | | | |
| | | 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 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 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 | | | | | | | | | | ↓ | |
| | | | 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 市 | ICカードの導入検討 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 | | | | | | | | | | ↑ | |
| | 利用しやすいバス・交通手段の導入 | 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有料金の値下げ(トリカ一方式) | バス事業者 市民・地元関係者 市 | 市民・地元関係者と協定を締結 交通事業者と協定を締結 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
 実施が不可欠なもので、低コストで効果が得られるもの
 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
 検証
 実施実験・効果検証
 本格導入（実施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 中心部のコストを含む

個別施策一覧表（具体的な内容は政策ビジョン参照）

[illegible]

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

注2)実施計画について
↑ 検討

模範
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

注1) 施策の評価について
実施が不可欠なもの
低コストで効果が見込
一定のコストを要する

低コストで効果が見込めるもの、効果が期待され、社会実験により検証を行う施策