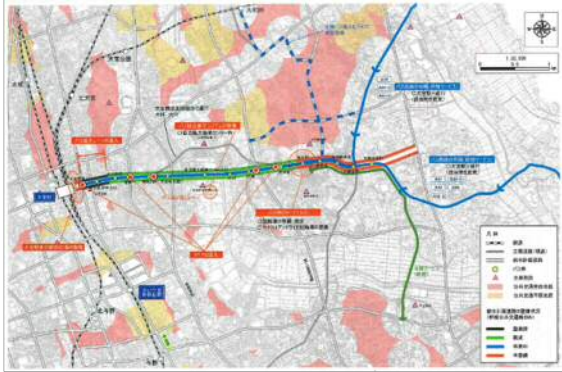


地域公共交通網形成計画におけるバス関連施策(案)

○ 計画の基本方針と目標を達成するための施策一覧(案)

基本方針	施策
1. 集約型都市構造の維持に向けた効率的な公共交通ネットワークの形成・強化	① 幹線道路軸沿線のバス走行環境の充実
	② 荷捌き・タクシー駐停車等の路上駐車対策
	③ バス路線の再編検討
	④ 都心部循環バスの導入検討
	⑤ シェアサイクルの利用促進
2. 地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保	⑥ コミュニティバス等の利活用
	⑦ 交通不便地域におけるAI等を活用した交通サービスの検討
3. 市民・来訪者の交流を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保	⑧ 鉄道ネットワークの維持・有効活用
	⑨ 地下鉄7号線の延伸検討
	⑩ 東西交通の導入検討(新たな公共交通システムの検討)
4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上	⑪ まちづくりと一体化したターミナル駅の機能高度化
	⑫ 長距離バスターミナル等の交通拠点の整備
	⑬ 鉄道・バスの乗り換え円滑化
	⑭ バス待ち環境の充実
	⑮ サイクル&バスライドの促進
5. AI等の技術革新に伴う次世代交通サービスの研究	⑯ ICT活用によるMaaS等を含めた交通システムの高度化検討
6. 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通	⑰ 公共交通に関する分かりやすい情報案内の提供
	⑱ 公共交通の利用促進のための教育・啓発活動
	⑲ バス・タクシー車両の高度化

基本方針 1.集約型都市構造の維持に向けた効率的な公共交通ネットワークの形成・強化

<p>施策名</p>	<p>①幹線軸沿線のバス走行環境の充実</p>
<p>対応する基本方針</p>	<p>1. 集約型都市構造の維持に向けた効率的な公共交通ネットワークの形成・強化 1) 幹線軸バス路線の信頼性向上</p>
<p>対応する軸等</p>	<p>都心・主要駅アクセス幹線軸</p>
<p>対応する目標値</p>	<p>朝ピーク時における遅れ時間【5分以内】 1便あたりのバス利用者数【現状以上】</p>
<p>事業の概要</p>	<p>バスの幹線軸となっている道路で渋滞が発生すると、定時性確保は困難となる。幹線バスの定時性を確保し、信頼性を向上させるために、都心や主要駅に通じる幹線道路に対して以下の事業の導入を積極的に図ることで、これら道路のボトルネック解消に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ バス専用レーン・優先レーンの整備 ➤ 公共交通優先システム (PTPS※) の導入 ➤ 一般車の流入規制 ➤ 交通の基盤となる道路整備 <p style="text-align: right;">等</p>
<p>主な事業エリア</p>	<p>大宮駅西口・東口、浦和駅西口・東口、北浦和駅西口周辺 (朝ピーク時における平均遅れ時間が5分を超えている駅)</p> <div style="text-align: center;">  <p>事業区間の例</p> </div> <p>出典：さいたま市公共交通ネットワーク基本計画～短期・中長期整備方策検討調査報告書～ (2007年3月)</p>
<p>事業主体</p>	<p>道路管理者、交通管理者、市</p>
<p>関連主体</p>	<p>バス事業者</p>
<p>進捗管理指標</p>	<p>ボトルネックへの取組み数</p>


※PTPSとは

バス等の公共車両が優先的に通行できるように支援するシステムのことであり、バス専用・優先レーンの設置や優先信号制御等を行う。

施策名	③バス路線の再編検討
対応する基本方針	1. 集約型都市構造の維持に向けた効率的な公共交通ネットワークの形成・強化 2) 都市構造を支える効率的な公共交通ネットワークの形成
対応する軸等	都心・主要駅アクセス幹線軸
対応する目標値	朝ピーク時における遅れ時間【5分以内】 1便あたりのバス利用者数【現状以上】
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前整備と合わせた再編、都市計画道路の整備に合わせた再編、鉄道・軌道の導入に合わせた再編、公共公益施設・病院・学校・商業施設等の建設と合わせた再編など、まちづくりと連携したバス路線の再編を検討する。 ・また、中長期的に公共交通ネットワークの効率化を実現させる必要があるため、特に現状長大路線となっている幹線バスについて、交通結節点で支線と分岐させ、バス路線の再編を図っていく。 <div data-bbox="683 922 1273 1653" data-label="Diagram"> </div> <p data-bbox="852 1686 1075 1715" style="text-align: center;"> 再編のイメージ図 </p> <p data-bbox="539 1733 1436 1756" style="text-align: center;"> <small>出典：さいたま市公共交通ネットワーク基本計画～短期・中長期整備方策検討調査報告書～（2007年3月）</small> </p>
主な事業エリア	さいたま市全体
事業主体	バス事業者、市
関連主体	タクシー事業者、道路管理者、交通管理者
進捗管理指標	検討のため進捗管理指標は設定しない

施策名	④ 都心部周辺循環バスの導入検討
対応する基本方針	1. 集約型都市構造の維持に向けた効率的な公共交通ネットワークの形成・強化 3) 都心回遊交通の強化
対応する軸等	都心回遊交通
対応する目標値	(都心部周辺循環バスの利用者数【現状以上】)
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査において、導入すべき交通手段として「市内周遊バス」が多く挙げられており、観光施設や商業施設、宿泊施設等は都心周辺に集積していることから、鉄道駅や施設間の回遊利便性を高めるために循環バスの導入を検討する。 ・また、東京2020大会を契機としたインバウンドの増加を見据え、長距離バスターミナルを拠点としたシャトルバスとの連携などを検討する。
主な事業エリア	都心周辺
事業主体	バス事業者、市
関連主体	道路管理者、交通管理者
進捗管理指標	検討のため進捗管理指標は設定しない

基本方針 2.地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保

<p>施策名</p>	<p>⑥ コミュニティバス等の利活用</p>
<p>対応する基本方針</p>	<p>2. 地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保</p>
<p>対応する軸等</p>	<p>支線・区内交通</p>
<p>対応する目標値</p>	<p>コミュニティバス・乗合タクシーの1便当たりの利用者数【現状以上】</p>
<p>事業の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域等における交通空白地区・不便地区の解消に向け、地域公共交通（コミュニティバス等）について、駅等のアクセス手段として「創り」、「守り」、「育てる」ことを目指す。 ・地域の方々が主体となり地域公共交通の確保に向けた検討が出来るための手引きとして、「コミュニティバス等導入ガイドライン」を活用する。また、導入にあたっては、交通事業者・市が協力しながら、地域の方々の移動実態や利用意向を把握し、利用される交通手段となるよう検討を行う。 ・どこの地域からも日常生活の身近な拠点等へのアクセスについて、福祉的政策との役割を考慮しながら多様な交通手段を創出する。
<p>主な事業エリア</p>	<p>市街化区域内の交通空白地区・不便地区において、事業を行う。</p>  <p>出典：コミュニティバス等導入ガイドライン（2017年11月改定）</p>
<p>事業主体</p>	<p>市民、バス事業者、タクシー事業者、市</p>
<p>関連主体</p>	<p>道路管理者、交通管理者</p>
<p>進捗管理指標</p>	<p>コミュニティバス・乗合タクシーの路線数、路線別利用者数</p>

基本方針4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上

<p>施策名</p>	<p>⑪まちづくりと一体化したターミナル駅の機能高度化</p>
<p>対応する基本方針</p>	<p>4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上</p>
<p>対応する軸等</p>	<p>結節点</p>
<p>対応する目標値</p>	<p>駅施設・バス停環境に対する満足度【現状以上】</p>
<p>事業の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線の6路線が乗り入れ、首都圏の北の玄関口である大宮駅は、東京中心部、北関東、東北地方や上信越地方への放射軸の交通が集中し、多くの方が行きかう広域交通拠点としての機能向上が求められている。 ・また、大宮駅周辺に集積する商業・業務・文化等の都市機能と連携して、県内他都市や周辺都県との活発な交流を促進するため、おもてなしのまちづくりと一体化したターミナル整備が必要である。 ・そのため、大宮駅では交通モード間の結節性を充実するとともに、駅の機能高度化、乗換の利便性向上、バリアフリー化、周辺施設へのアクセシビリティ向上等、本市のシンボルにふさわしい駅としての整備を図る。 ・大震災等の大規模災害が発生した際には、多くの帰宅困難者を受け入れられるよう、利用者保護のための備蓄、一時滞在施設の確保と案内・誘導體制の構築等の事前対策を図る。 ・駅構内や周辺にサテライトオフィス等となる空間を確保することで、通勤需要の抑制やピーク時の平準化を図る。 <div data-bbox="635 1272 1305 1697" style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>交通広場の考え方</p> <p>バス機能 路線バスの乗降場の集約化を図るとともに、高速バスや空港バス等は、さいたま新都心に既定整備予定の長距離バスターミナルと運用面での連携を図り、広域的な交通結節機能の強化を目指し、機能を拡充していきます。</p> <p>タクシー機能 プール機能を集約化する一方で、不足している乗降場の拡充を行います。乗降場については、運用面を考慮し、地上・地下で適正な配置を検討していきます。</p> <p>交通施設の配置は、決定しているものではありません。</p> </div> <p>出典：大宮駅グランドセントラルステーション化構想（2018年7月）</p>
<p>主な事業エリア</p>	<p>大宮駅</p>
<p>事業主体</p>	<p>鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市</p>
<p>関連主体</p>	<p>道路管理者、交通管理者</p>
<p>進捗管理指標</p>	<p>機能高度化に資する取組数</p>

施策名	⑫長距離バスターミナル等の交通拠点の整備
対応する基本方針	4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上
対応する軸等	結節点
対応する目標値	駅施設・バス停環境に対する満足度【現状以上】
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・さいたま市では高速バスの乗り場が点在し、運行情報が的確に提供されていないものもある。また、上屋・ベンチがほとんど無く、深夜利用可能なトイレ・売店等が限られていることから、待合環境が悪い状況にある。 ・さいたま市の交通利便性を更に高め、多様な面から交通の要衝としての役割を担っていくために、長距離バスターミナルを整備する。
主な事業エリア	さいたま新都心駅近傍
事業主体	バス事業者、市
関連主体	道路管理者、交通管理者
進捗管理指標	長距離バスの路線数

施策名	⑬鉄道・バスの乗り換え円滑化
対応する基本方針	4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上
対応する軸等	結節点
対応する目標値	駅施設・バス停環境に対する満足度【現状以上】
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場や駐輪場、駐車場など、駅周辺地域の交通施策と連動させながら、シームレスな移動を確保するため、乗り換え機能の充実を図る。 ・高齢者、障害者、育児中の方々などの安全性を確保するため、駅のホームドアや内方線付点状ブロックなどのバリアフリー化を進める。 ・駅において車両の運行状況を情報提供する。 ・必要に応じて、駅に駐輪場等を設置することで、利用圏域を広げる。 ・駅前広場は、来訪者を迎えるまちな顔であり、交通結節機能の向上のみならず、人が憩い、賑わう多様な機能を持つ空間として整備する。
主な事業エリア	鉄道駅
事業主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市
関連主体	道路管理者、交通管理者
進捗管理指標	乗り換え円滑化に資する取組を実施した駅数

施策名	⑭バス待ち環境の充実
対応する基本方針	4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上
対応する軸等	結節点
対応する目標値	駅施設・バス停環境に対する満足度【現状以上】
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査において、バス停環境はバスのサービス項目の中で最も満足度が低いため、駅前広場等の整備に合わせた上屋・ベンチの設置、広告付き上屋の整備等により、バス待ち環境の改善を図るほか、バスロケーションシステム等の整備により、公共交通を負担なく利用できる環境づくりを目指す。 ・また、利用者が多いバス停等では、バリアレス縁石の導入を検討する。
主な事業エリア	各バス停
事業主体	バス事業者、市、道路管理者
関連主体	交通管理者、バス停整備事業者
進捗管理指標	バス待ち環境（上屋、ベンチ、バスロケーションシステム等）を整備した箇所数

【参考事例】

①広告付き上屋（エムシードウコー株式会社）



②コンビニ駐車場の敷地提供（深谷市）



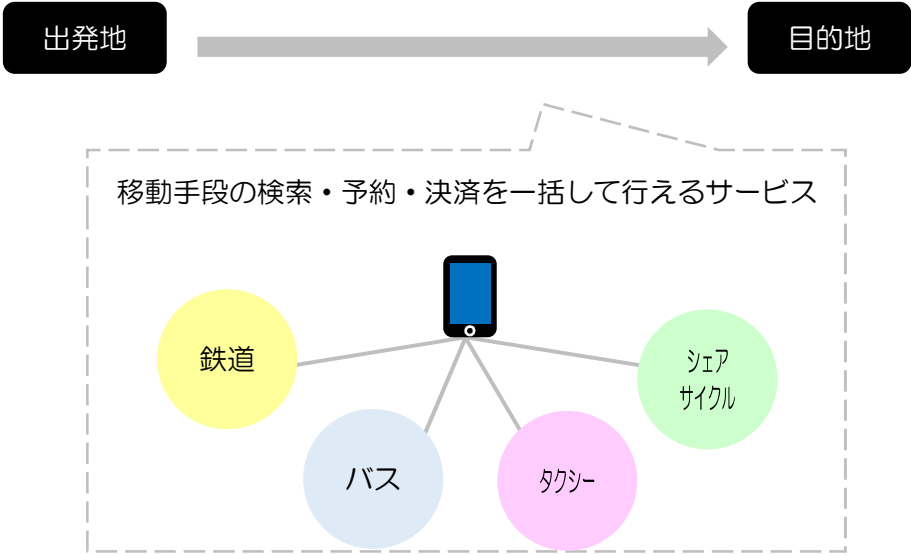
出典：①エムシードウコーホームページ <https://www.mcdecaux.co.jp/business-summary>

②国交省関東運輸局ホームページ

http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/seminar/seminar/h30/300611/14.pdf

施策名	⑮サイクル&バスライドの促進
対応する基本方針	4. 公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上
対応する軸等	結節点
対応する目標値	駅施設・バス停環境に対する満足度【現状以上】
事業の概要	<p>駅・バス停周辺の駐輪場やシェアサイクルポートを事業者と協力して整備することにより、より多くの方にサイクルアンドバスライドによる公共交通利用が可能となる環境を整備する。</p> <p>なお、特に幹線軸沿線のバス停において、優先的に環境整備を行っていく。</p>
主な事業エリア	各バス停（優先：幹線軸沿線バス停）
事業主体	バス事業者、シェアサイクル事業者、市、市民
関連主体	道路管理者、交通管理者、関連企業
進捗管理指標	サイクル&バスライド用の駐輪場、シェアサイクル整備箇所数

基本方針5 AI等の技術革新に伴う次世代交通サービスの研究

<p>施策名</p>	<p>⑩ICT 活用による MaaS 等を含めた交通システムの高度化検討</p>
<p>対応する基本方針</p>	<p>5. MaaS 等を活用した交通サービスの利便性向上</p>
<p>対応する軸等</p>	<p>利用促進方策</p>
<p>対応する目標値</p>	<p>市民の鉄道・バスに対する満足度【現状以上】</p>
<p>事業の概要</p>	<p>・公共交通利用者により便利なサービスを提供するため、最先端の ICT 技術や MaaS[*]の考え方を活用し、地域や個人にカスタマイズした交通・観光情報の提供や、地域の交通情報を組み込んだ公共交通情報システムの運用、情報センターの整備等を検討する。</p> <p>[MaaS の考え方]</p> 
<p>主な事業エリア</p>	<p>市内全域</p>
<p>事業主体</p>	<p>鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、シェアサイクル事業者、市、関連企業</p>
<p>関連主体</p>	<p>市民、埼玉県、道路管理者、交通管理者</p>
<p>進捗管理指標</p>	<p>情報提供・システム高度化の取組数</p>

※Maas とは（国土交通省資料より）

- ・ MaaS : Mobility as a Service
- ・ 出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。
- ・ スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型。

基本方針6 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通

施策名	⑰公共交通に関する分かりやすい情報案内の提供
対応する基本方針	6. 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通
対応する軸等	利用促進方策
対応する目標値	市内の鉄道・バス利用者数【現状以上】
事業の概要	<ul style="list-style-type: none">・観光訪問者への対策として、主要な駅での案内表示の多言語化やピクトグラム等視覚的にわかりやすい案内表示の整備を進める。・また、非常時においても混乱なく避難、待機、移動が可能なように、公共交通等に関する情報提供を検討する。
主な事業エリア	主要駅
事業主体	鉄道事業者、バス事業者、市
関連主体	市民、埼玉県、タクシー事業者、シェアサイクル事業者、道路管理者、交通管理者、関連企業
進捗管理指標	サービス提供の取組数

施策名	⑱公共交通の利用促進のための教育・啓発活動
対応する基本方針	6. 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通
対応する軸等	利用促進方策
対応する目標値	市内の鉄道・バス利用者数【現状以上】 鉄道・バスの代わりに自動車を利用している市民の割合【現状以下】
事業の概要	<p>・公共交通の利用促進のため、以下のモビリティ・マネジメント事業を積極的に行う。なお、環境負荷の低減や、高齢ドライバーによる交通事故抑制の観点から、特に自動車から公共交通への転換を促進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 市内の小学校等の教育施設における公共交通に関する授業 ➤ バス乗車体験等の実施 ➤ 転入者を対象とした公共交通の情報提供 ➤ 事業者へのエコ通勤優良事業所認証取得の呼びかけ ➤ ノーマイカーデーの実施 <p>・第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）によると、公共交通不便地域では私事目的における高齢者や女性の外出頻度が低い傾向にある。生活の質向上、自動車からの転換による交通事故抑制、環境負荷低減等の観点から、高齢者・子ども連れ等を対象とした公共交通利用促進策を検討する。</p> <p>・また、鉄道ふれあいフェア、カーフリーデー、バスまつりなど、既存イベントとの連携による公共交通の使用促進のための教育・啓発稼働に取り組む。</p>
主な事業エリア	市内全域
事業主体	バス事業者、タクシー事業者、市
関連主体	市民、埼玉県、鉄道事業者、シェアサイクル事業者、道路管理者、交通管理者、関連企業
進捗管理指標	公共交通の利用促進のための教育・啓発活動の取組数

施策名	⑱バス・タクシー車両の高度化
対応する基本方針	6. 快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通
対応する軸等	利便性向上等
対応する目標値	市民の鉄道・バスに対する満足度【現状以上】
事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障害者、子ども連れ等がバスやタクシーを利用しやすいように、ノンステップバスや、ユニバーサルデザインタクシーの普及を図る。 ・バス・タクシー車両における環境負荷の低減や、災害時における電源としての活用を見据え、EV・燃料電池車両などの次世代自動車の普及を図る。併せて、災害時においても円滑に活用できるように、電源としての使用方法の普及を目指す。
主な事業エリア	市内全域
事業主体	バス事業者、タクシー事業者、市
関連主体	—
進捗管理指標	<ul style="list-style-type: none"> ・次世代自動車のバス、タクシー車両数 ・ノンステップバス車両数、ユニバーサルデザインタクシー車両数

【参考】目指す将来像・基本方針・施策・進捗管理指標

目指す将来像

(1)市民の日常生活における移動手段の確保
 (2)便利で、利用され、魅力的なまちを支え続ける公共交通ネットワークの構築
 (3)持続可能な公共交通ネットワークの実現

市民生活の視点

市外への移動
 ◇東京都心や全国各地へ、目的やシーン等に応じて鉄道路線(新幹線を含む)、高速バス、航空機など複数の交通手段で便利に移動できる。

市内拠点・鉄道駅へのアクセス
 ◇鉄道駅周辺・幹線的なバス路線沿線では、運行本数の多い公共交通を利用して、便利に移動できる。
 ◇幹線的なバス路線はピーク時においても遅延が少なく、いつでも信頼して利用できる。

生活交通(区内移動など)
 ◇地域のニーズに応じて、バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー、シェアサイクル、カーシェアリング等により、鉄道駅や幹線的なバス路線のバス停、生活利便施設に安心して移動できる。

結節点
 ◇駅構内の移動、乗り継ぎに伴う移動、待ち時間、待ち環境等の負担を少なくし、公共交通を快適に利用できる。
 ◇バス停で路線バスを快適に待つことができ、他の交通とも円滑に乗り換えできる。

公共交通全体
 ◇鉄道、バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー、シェアサイクル、カーシェアリング等の公共交通を充実することで、多様な手段で便利に移動できる。
 ◇代替交通手段(リダンダンシー)が確保され、災害等の非常時に公共交通によって移動または避難することができる。また、次世代自動車のバスを利用することで、環境負荷の軽減に貢献している。
 ◇先進技術等の活用により、便利で効率的なサービスやわかりやすい情報が提供され、便利に公共交通を利用できる。
 ◇公共交通の利用促進により、自動車利用が抑制され、環境負荷が低減し、交通事故等が軽減できる。
 ◇公共交通の利用者が増えることで、公共交通サービスが維持される。

来訪者の視点

市外からの来訪
 ◇東京都心や全国各地から、目的やシーン等に応じて鉄道路線(新幹線含む)、高速バス、航空機など複数の交通手段で便利に来訪できる。

市内における回遊
 ◇市内拠点間は鉄道等の定時性・速達性が高い手段で便利に移動できる。
 ◇観光・集客施設が集積する都心周辺では、バスやシェアサイクル等で便利に楽しく移動できる。

公共交通全体
 ◇公共交通に関する案内等が充実し、外国人をはじめとする来訪者が安心して移動できる。

基本方針	成果指標【目標値】
1.集約型都市構造の維持に向けた効率的な公共交通ネットワークの形成・強化	1)幹線軸バス路線の信頼性向上 朝ピーク時における遅れ時間【5分以内】 1便あたりのバス利用者数【現状以上】 2)都市構造を支える効率的な公共交通ネットワークの形成 3)都心回遊交通の強化 シェアサイクルの利用回数(都心部循環バスの利用者数)【現状以上】
2.地域のニーズに応じた生活交通の維持・確保	コミュニティバス・乗合タクシーの1便当たりの利用者数【現状以上】
3.市民・来訪者の交流を支える広域移動・市内拠点間移動における利便性確保	鉄道の「車内の混雑状況」に対する市民満足度【現状以上】 都心・副都心間の所要時間【30分以内】
4.公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上	駅施設・バス停環境に対する満足度【現状以上】
5. AI等の技術革新に伴う次世代交通サービスの研究	市民の鉄道・バスに対する満足度【現状以上】
6.快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通	市内の鉄道・バス利用者数【現状以上】 市民の鉄道・バスに対する満足度【現状以上】 鉄道・バスの代わりに自動車を利用している市民の割合【現状以下】

施策 ※赤字は重点施策

都心・主要駅アクセス幹線軸/鉄道駅アクセス軸

- ①幹線軸沿線のバス走行環境の充実
- ②荷捌き・タクシー駐停車等の路上駐車対策
- ③バス路線の再編検討

都心回遊交通

- ④都心部循環バスの導入検討
- ⑤シェアサイクルの利用促進

支線・区内交通

- ⑥コミュニティバス等の利活用
- ⑦交通不便地域におけるAI等を活用した交通サービスの検討

広域幹線軸

- ⑧鉄道ネットワークの維持・有効活用

鉄道補完軸

- ⑨地下鉄7号線の延伸検討
- ⑩東西交通の導入検討(新たな公共交通システムの検討)

結節点

- ⑪まちづくりと一体化したターミナル駅の機能高度化
- ⑫長距離バスターミナル等の交通拠点の整備
- ⑬鉄道・バスの乗り換え円滑化
- ⑭バス待ち環境の充実
- ⑮サイクル&バスライドの促進

利用促進方策

- ⑯ICT活用によるMaaS等を含めた交通システムの高度化検討
- ⑰公共交通に関する分かりやすい情報案内の提供
- ⑱公共交通の利用促進のための教育・啓発活動
- ⑲バス・タクシー車両の高度化

進捗管理指標

ボトルネックへの取組み数
路上駐車対策の取組み着手数
※検討のため進捗管理指標は設定しない
※検討のため進捗管理指標は設定しない
シェアサイクルのポート数・自転車台数
コミュニティバス・乗合タクシーの路線別利用者数
※検討のため進捗管理指標は設定しない
鉄道の朝ピーク時における運行本数
※検討のため進捗管理指標は設定しない
機能高度化に資する取組数
長距離バスの路線数
乗り換え円滑化に資する取組を実施した駅数
バス待ち環境(上屋、ベンチ、バスロケーションシステム等)を整備した箇所数
サイクル&バスライド用の駐輪場整備箇所数
※検討のため進捗管理指標は設定しない
サービス提供の取組数
公共交通の利用促進のための教育・啓発活動の取組数
・ノンステップバス車両数 ・ユニバーサルデザインタクシー車両数 ・次世代自動車のバス、タクシー車両数

※成果指標は事業実施によりもたらされる効果を示す指標(アウトカム指標)に対し、進捗管理指標は施策の実施状況や整備の量を直接示す指標(アウトプット指標)
 ※自動運転バス・電動車いす、電動スクーター等の施策については検討中
 ※次頁以降で整理する事業主体は「人材等(ヒト・モノ・カネ)を投資して施策を主体的に実施する主体」、関連主体は「事業主体の働きかけに応じて施策の実現に協力する組織や個人」とする。