

# 第2次秋田市総合交通戦略

## 概要版



平成28年3月  
秋田市

# 1

## 第2次秋田市総合交通戦略の目的等

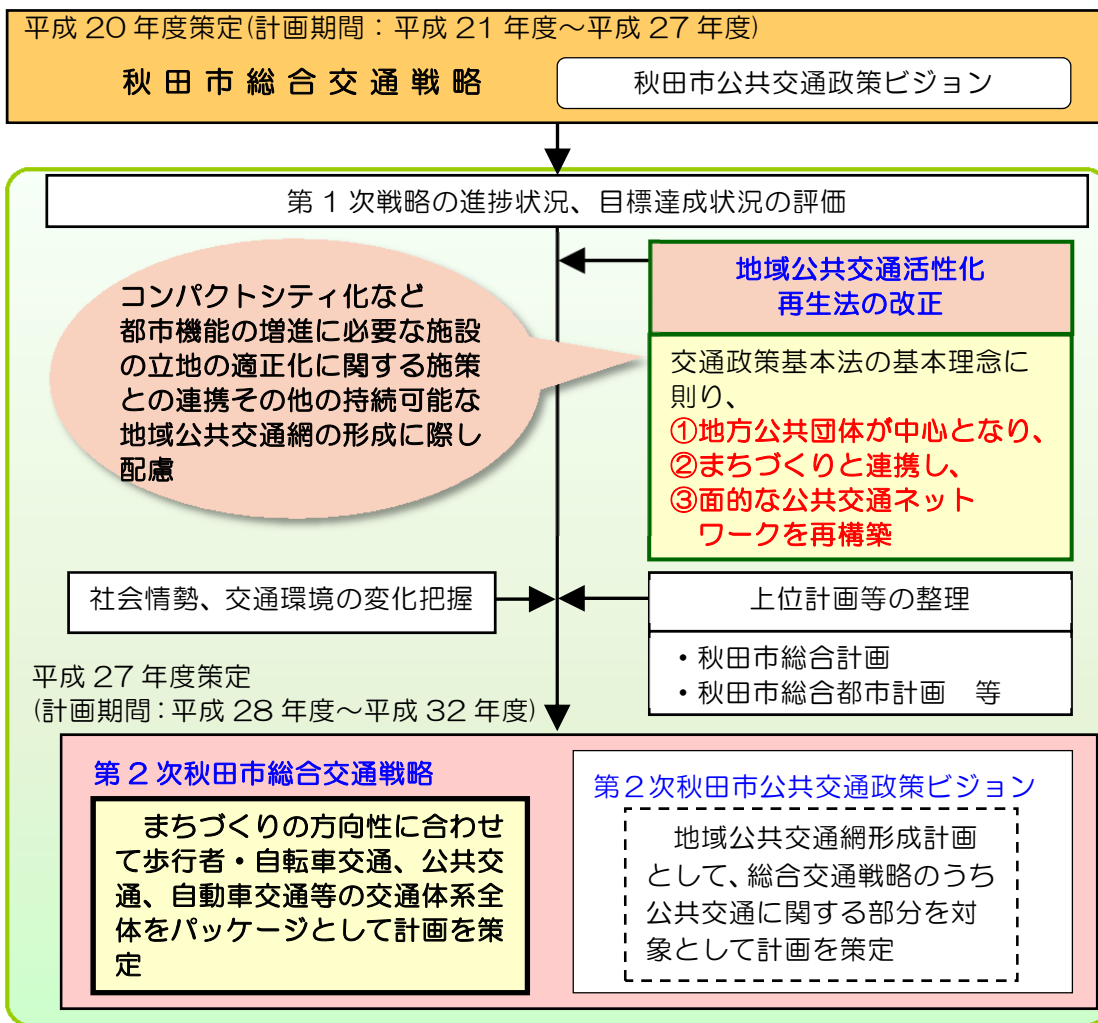
### (1)第2次秋田市総合交通戦略策定の目的

本市では、自動車交通への依存度が高く道路整備を始めとした社会基盤の確保が不可欠である一方、超高齢社会において誰もが移動手段を確保できる公共交通のあり方が問われている。さらに、持続可能な多核集約型都市の形成において、まちづくりと連携した都市交通の再構築が必要である。

そこで関係機関が連携を密にしながら、都市交通に関する施策を効果的に組み合わせ総合的に展開していくために、本市の都市交通のあり方や必要な施策・事業を整理するとともに、目標指標を定めてハード・ソフトの両面からなる「第2次秋田市総合交通戦略」（以下「第2次戦略」という。）を策定するものである。

### (2)計画の位置づけ

- 平成21年3月策定の秋田市総合交通戦略（以下「第1次戦略」という。）が平成27年度末に計画期間終了を迎えるにあたり「第2次秋田市総合交通戦略」を策定する。
- 第2次戦略は、秋田市の地域公共交通網形成計画である「第2次秋田市公共交通政策ビジョン」（以下「第2次ビジョン」という。）と一体的に秋田市地域公共交通協議会で検討し、策定する。



2

第1次戦略の目標達成度と第1次戦略からの見直しの視点

(1)第1次戦略の目標達成度

- ・第1次戦略では、戦略実施期間中に達成すべき数値目標を設定している。
- ・第1次戦略で設定された成果目標に対し、現時点で平成27年12月時点において評価可能な項目は全て「達成」または「概ね達成」である。

▼成果目標の達成度

| 成果目標                                   | 指標                         | 達成状況   |
|--|----------------------------|--|
| 目標Ⅰ<br>歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に利用できる環境の実現    | (1)都心部の歩行者・自転車分担率の向上       | 歩行者自転車分担率<br>中間評価※<br>○(概ね達成)                                    |
|  | (2)市内の年間歩行者・自転車交通事故死傷者数の削減 | 秋田市内交通事故死傷者数(車両対歩行者)<br>○(概ね達成)<br>秋田市内交通事故死傷者数(車両対自転車)<br>◎(達成) |
|  | (3)中心市街地における歩行者・自転車通行量の増加  | 中心市街地11地点の歩行者・自転車通行量<br>◎(達成)                                    |
| 目標Ⅲ<br>誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系を支援する道路網の実現 | (1)都心部の歩行者・自転車分担率の向上(再掲)   | 歩行者自転車分担率<br>中間評価※<br>○(概ね達成)                                    |
|  | (2)幹線バスの遅延時間の短縮            | 幹線バスの遅延時間(タピーク)<br>◎(達成)   |
|  | (3)市内の年間自動車交通事故死傷者数の削減     | 市内の年間自動車交通事故死傷者数<br>◎(達成)  |
|  | (4)年間ピーク時渋滞損失時間の削減         | 市内の県道以上の一般道における年間ピーク時(1時間)渋滞損失時間<br>中間評価※<br>○(概ね達成)             |

※指標値の算出に用いる「道路交通センサス」の平成27年度調査結果が未公表のため、中間評価値により評価している。

▼公共交通サービス水準の達成度

| 公共交通サービス水準(平日)  | 達成状況        |
|---|-------------|
| 中心部幹線バス<br>システムを集約し、朝・夕のピーク時には1路線当たり15分に1本以上の運行本数を確保する。 | ○<br>(概ね達成) |
| 中心部支線バス<br>支線全体として現状と同等の1系統あたり往路4便、復路4便以上の運行本数を確保する。    | ○<br>(概ね達成) |
| 郊外部<br>現在バスが運行している路線について、路線廃止後も代替交通を導入して移動手段を確保する。      | ○<br>(概ね達成) |

(2)第1次戦略からの見直しの視点

- ・第2次戦略は、第1次戦略の施策体系を踏襲しつつ、多核集約型のまちづくりの考え方を反映する。

|        |  |   |   |
|--------|--|---|---|
| 第1次戦略  | 【基本的な方針】<br>過度なマイカー依存から脱し、誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系の実現  |   |   |
|        | 目標Ⅰ<br>歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現  | 目標Ⅱ<br>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   | 目標Ⅲ<br>誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系を支援する道路網の整備  |
| 見直しの視点 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・全般の方針に変更なし。</li> <li>・多核集約型都市の形成に向け、中心部ににぎわいへの寄与を目標とする。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現計画の「拠点」を踏襲。</li> <li>・少系統多頻度運行を継続。</li> <li>・まちづくりの視点として、多核集約型都市、にぎわいの創出を追加。</li> <li>・バス路線運営適正化に向け利用者拡大を目指すとともに路線の再編を検討する。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・全般の方針に変更なし。</li> <li>・現計画の「拠点」を多核集約型都市の「核」とする。</li> </ul> |

(1)基本的な方針と計画の目標

- ・第2次戦略の基本的な方針と計画の目標を以下のように設定する。

【基本的な方針】

多核集約型の都市構造を形成し、誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系の実現

目標Ⅰ 歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に利用でき、にぎわいに寄与する交通環境の実現

【取組みの視点】

歩行者・自転車が多い都心や地域中心において安全で快適な空間を整備するとともに、高齢者等に対応したバリアフリー化や自転車利用促進施策を実施し、にぎわいのあるまちづくりを目指す。

目標Ⅱ まちづくりと一体となった、将来にわたり持続可能な公共交通網の実現

【取組みの視点】

多核集約型の都市構造を形成する公共交通網を整備し、少系統多頻度運行による幹線軸の利便性向上を図るとともに、全ての地域住民の移動手段となるマイタウン・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る。

また利便性向施策とあわせてバス路線運営適正化に向けた取組みを進めるとともに、行政、交通事業者、地域住民が一体となり持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりに取り組む。

目標Ⅲ 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現

【取組みの視点】

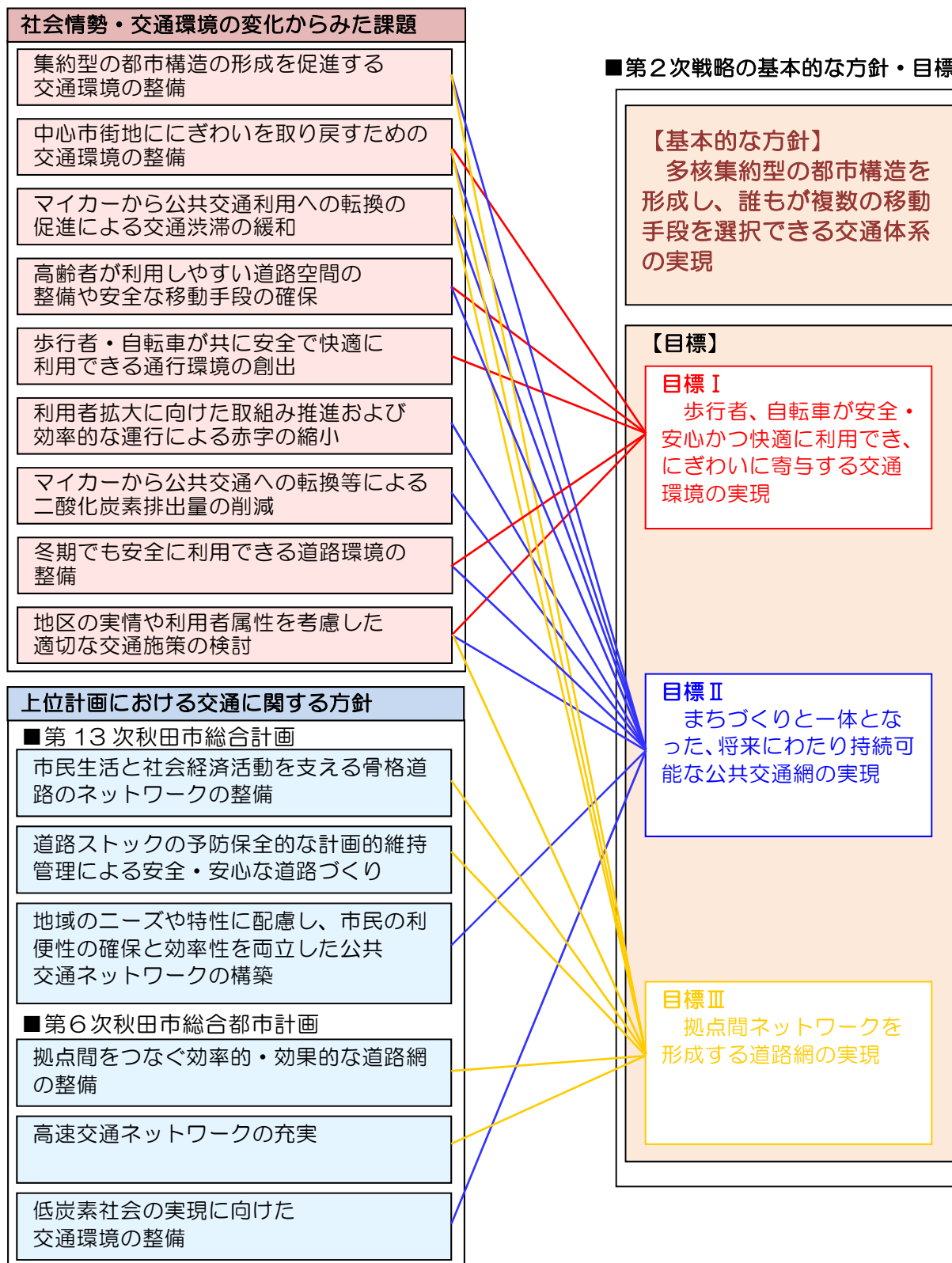
多核集約型の都市構造を形成する「骨格道路網（環状＋放射道路）」を整備し都心部と地域中心間を結ぶことで、人や物の移動において、市民生活と経済活動を支える自動車交通の利便性が向上するとともに、市街地の通過交通排除による混雑緩和を図る。また安全な道路環境の確保やバスの走行性を高める道路整備を進める。

(2)計画の区域と計画期間

- ・計画の区域は、秋田市全域とする。
- ・計画期間は、第13次秋田市総合計画と整合を図るため、平成28年度から平成32年度までの5年間とする。

### (3)現状の課題と第2次戦略の目標との関連整理

・「社会情勢・交通環境の変化からみた課題」および「上位計画における交通に関する方針」のとりまとめと、第2次戦略の基本的な方針・目標との関連性は以下の通りである。

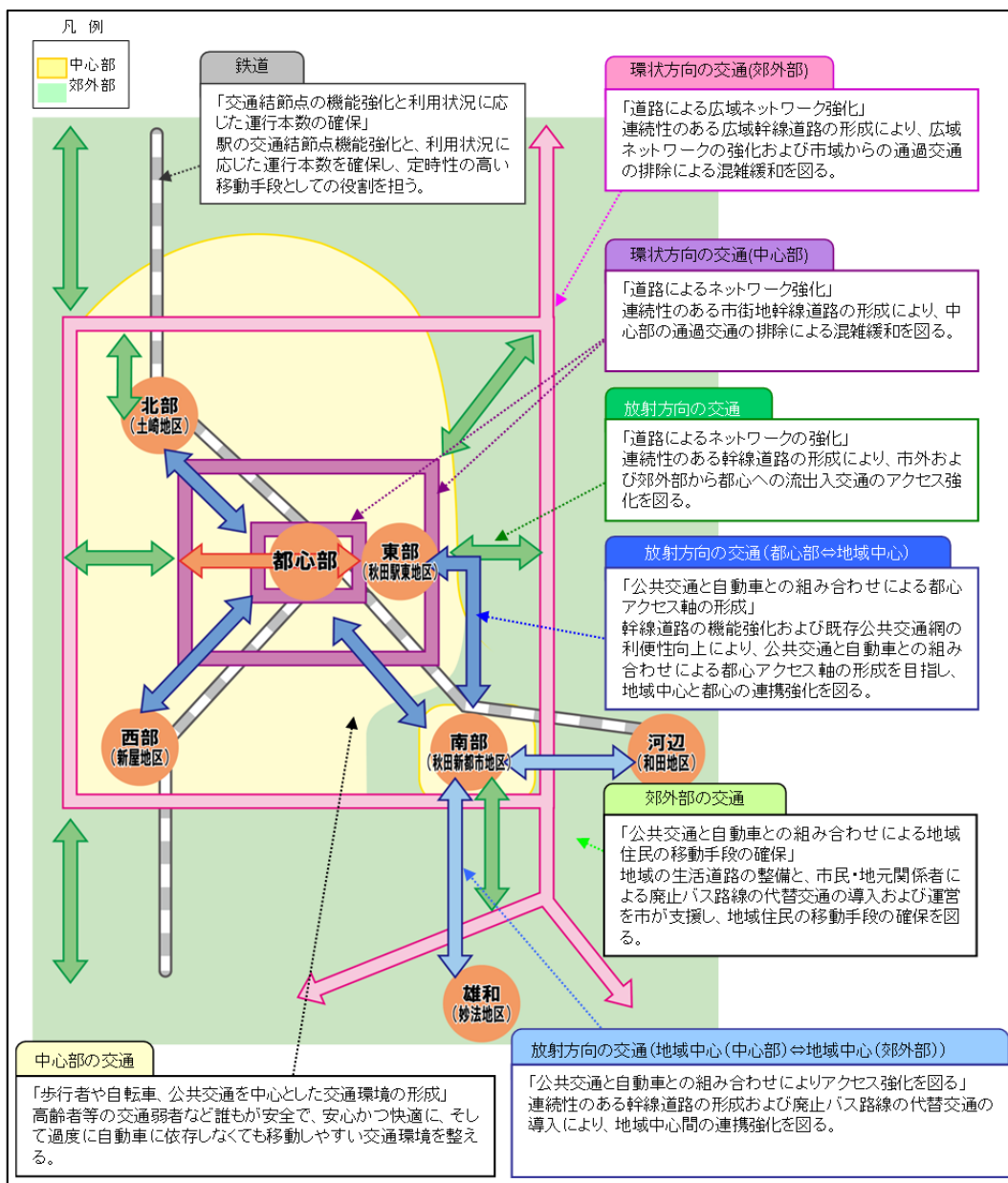


(4)秋田市の目指すべき将来都市像

市街地の外延的拡大は基本的に行わないこととし、既存市街地への都市機能の適切な誘導や、都心部、地域中心および公共交通軸沿線への施設や人口の集約、歩行者・自転車が安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の構築などにより、コンパクトで成熟した市街地の形成を図る。

(5)秋田市の目指すべき将来交通体系

コンパクトで成熟した市街地形成を支援し、市民のマイカーへの過度な依存を見直し、マイカー以外の交通手段の選択を可能にするため、都心と地域中心等を結ぶ公共交通軸および骨格道路網の形成を促進し、地域特性に応じた交通手段が確保された交通体系を目指す。



▲秋田市の目指すべき将来交通体系

## (6) 施策の体系

- ・ 施策パッケージごとに目標年次までの期間中における各施策・事業の展開について、各実施主体との調整を踏まえ実施内容等を明確化する。
- ・ 具体的には、施策・事業の実施時期、実施主体について示したものである。

【基本的な方針】 多核集約型の都市構造を形成し、誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系の実現

| 目標Ⅰ<br>歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に利用でき、にぎわいに寄与する交通環境の実現 | 施策パッケージ                        | 施策  |
|--|--------------------------------|---|
|  | 1 歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備 | (1) 安全で快適な歩行環境の確保<br>(2) 無電柱化による歩行者空間の確保<br>(3) 歩道の消融雪設備整備<br>(4) 歩道のバリアフリー化<br>(5) 自転車利用環境の整備<br>(6) 自転車利用に関する啓発活動 |
|  | 2 にぎわいに寄与する交通環境の実現             | (1) 中心市街地循環バスの運行および利用環境向上<br>(2) コミュニティサイクルの導入検討  |

| 目標Ⅱ<br>まちづくりと一体となった、将来にわたり持続可能な公共交通網の実現※1 | 施策パッケージ※2                   | 施策  |
|---|-----------------------------|---|
|   | Ⅰ 多核集約型の都市構造を形成する公共交通網の整備   | バス路線再編<br>鉄道の利便性向上<br>乗継拠点の整備                                       |
|   | Ⅱ 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進 | バス走行環境の向上<br>バス運行情報提供の充実<br>バス利用環境の改善<br>利用しやすいバス運賃の検討<br>公共交通利用の促進 |
|   | 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 | マイタウン・バスの持続的な運営<br>必要に応じた代替交通（マイタウン・バス）の導入<br>新たな代替交通の検討            |

※1 第2次秋田市公共交通政策ビジョンでは「基本的な方針」にあたる項目  
 ※2 第2次秋田市公共交通政策ビジョンでは「目標」にあたる項目

| 目標Ⅲ<br>拠点間ネットワークを形成する道路網の実現 | 施策パッケージ                    | 施策   |
|-----------------------------|----------------------------|--|
|                             | 1 多核集約型都市の骨格となる道路網の整備      | (1) 環状道路の整備<br>(2) 放射道路・分散導入路の整備                             |
|                             | 2 拠点間ネットワークを強化し走行性を高める道路整備 | (1) 幹線バス路線における道路整備<br>(2) 渋滞を緩和する道路整備<br>(3) 市内外の連携を強化する道路整備 |
|                             | 3 安全で円滑な交通の実現に向けた取組        | (1) 交通事故対策<br>(2) TDM（交通需要マネジメント）による渋滞緩和施策                   |

(7) 施策の内容(主な施策の紹介)

目標Ⅰ 歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に利用でき、  
にぎわいに寄与する交通環境の実現

施策パッケージ1

歩行者、自転車が安全・安心かつ  
快適に通行できる空間の整備

- ◆安全で快適な歩行環境の確保
- ◆無電柱化による歩行者空間の確保
- ◆歩道の消融雪設備整備
- ◆歩道のバリアフリー化



▲個別施策位置図

施策パッケージ2 にぎわいに寄与する交通環境の実現

- ◆中心市街地循環バスの運行および利用環境向上

中心市街地循環バスの運行を継続するとともに、利便性を高めるために、施設整備を行う。

■中心市街地循環バスの案内看板の設置

中心市街地循環バスの運行とあわせて、来街者への周知や乗場への案内を目的として、増加する外国人観光客への対応を考慮しつつ、秋田駅における案内看板の設置を行う。



▲中心市街地循環バスの案内版設置イメージ図

- ◆コミュニティサイクルの導入検討

レンタサイクルについては、自転車の増車や更新等により充実を図る。コミュニティサイクルについては、市民意向等をふまえながら導入について検討する。

市街地のにぎわい創出を目的として

|  |  |
|--|--|
| コミュニティサイクルの導入<br>サイクルポート：秋田駅、県庁、市役所、エリアなかいちをはじめとした交通結節点や観光施設、宿泊施設等           |  |
| <p>想定される利用形態</p> <p>①通勤、通学、買物等日常的な用事に利用</p> <p>②観光周遊の足としての利用</p>             | <p>主なターゲット</p> <p>①市民、業務・買物等での来訪者</p> <p>②市外からの観光客</p>             |
| <p>コミュニティサイクル事業で目指す効果</p>  |  |
| <p>主に中心市街地において</p> <p>★自転車利用の契機,促進</p> <p>★生活利便性の向上</p> <p>★行動圏域の拡大 を図る。</p> | <p>観光振興施策との連携により</p> <p>★市の新たな魅力の創出</p> <p>★来街者との交流の拡大 の一助とする。</p> |



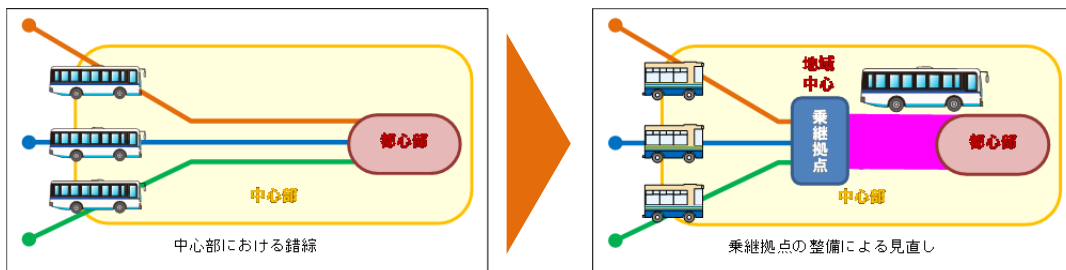
目標Ⅱ まちづくりと一体となった、将来にわたり持続可能な公共交通網の実現

施策 バス路線再編

◆乗継拠点を軸としたバス路線全体の見直し

幹線バス路線と支線バス路線を乗り継ぎにより接続させ、バス路線全体の見直しを図る。

■乗継拠点を軸としたバス路線全体の見直しのイメージ



施策 乗継拠点の整備

◆乗継場所の集約等によるバス乗継拠点の整備

地域中心における鉄道とバス、バス相互の乗継拠点について、集約を含めた乗継の利便性向上について検討する。

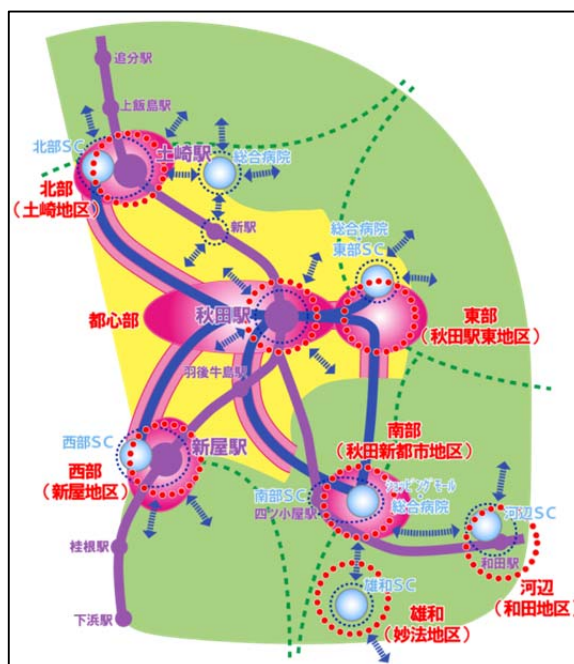
◆乗継拠点施設の機能の充実

待合施設について、乗継による負担を減らすための施設整備を行う。

◆円滑な乗り継ぎの確保

幹線バス路線と支線バス路線、およびバスと鉄道の円滑な乗継と負担軽減のために、事業者間でダイヤを調整する。

■現在の交通結節点を基本とした秋田市の目指すべき将来都市像



| 凡例           |                  |
|--------------|------------------|
| 中心部          | 鉄道駅              |
| 郊外部          | バス乗継拠点           |
| 地域中心         | 交通結節点            |
| 地域境界         | 都心部・地域拠点間(幹線交通)  |
| 施設や人口を集約する地域 | 鉄道               |
|              | 幹線バス路線           |
|              | 地域内(支線交通)        |
|              | 支線バス路線およびマイタウンバス |

施策 ・バス運行情報提供の充実 ・バス利用環境の改善

◆ICTを活用した運行状況等の提供

スマホ利用者向けのアプリの作成やバスロケーションシステムの導入等、ICTを活用した運行状況の提供について検討する。

◆鉄道およびバスで利用可能なICカードの導入検討

鉄道およびバスで利用可能な共通ICカードの導入に向けた検討を行う。

目標Ⅲ 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現

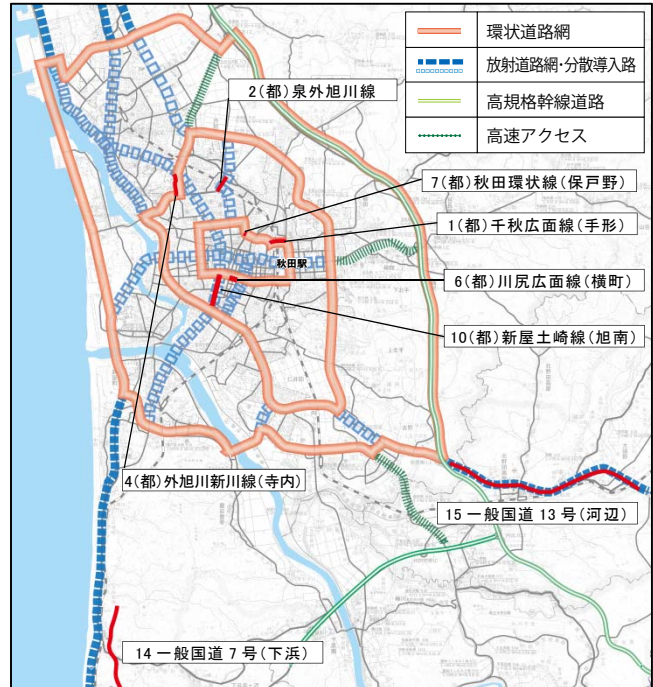
施策パッケージ1 多核集約型都市の骨格となる道路網の整備

◆環状道路の整備

市内の交通の円滑化と、市街地への通過交通を排除する道路網（外周部環状道路、市街地環状道路、都心環状道路）を整備し、混雑緩和を図る。

◆放射道路・分散導入路の整備

環状道路網へ接続する道路を整備し、都心・中心市街地と郊外部の流出入交通のアクセス強化を図る。



▲個別施策位置図

施策パッケージ2

拠点間ネットワークを強化し  
走行性を高める道路整備

◆幹線バス路線における道路整備

バス路線となっている道路の拡幅、またはバス路線への交通量の集中を緩和する道路を整備し、バスの走行環境の改善を図る。

◆渋滞を緩和する道路整備

渋滞緩和のための道路整備を推進する。

◆市内外の連携を強化する道路整備

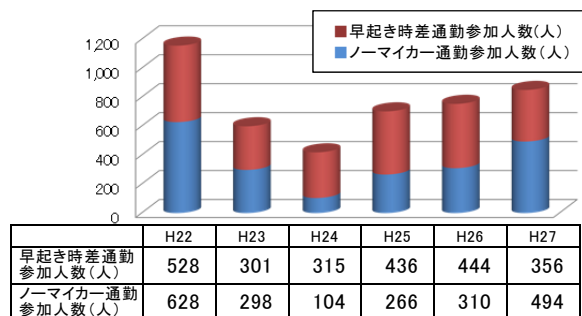
市内外の連携を強化し、市内外の交流を促進する道路整備を推進する。

施策パッケージ3 安全で円滑な交通の実現に向けた取組

◆TDM(交通需要マネジメント)による渋滞緩和施策

時差出勤の継続や、協議会等によるその他 TDM 施策展開方針の検討を進める。

秋田市では、渋滞緩和や温室効果ガス削減といった都市環境を改善する一歩として、日ごろマイカー通勤されている方を対象に、公共交通や徒歩、自転車など環境にやさしい通勤手段へ転換するきっかけづくりとなるよう、毎月第4金曜日のノーマイカーデーを実施している。



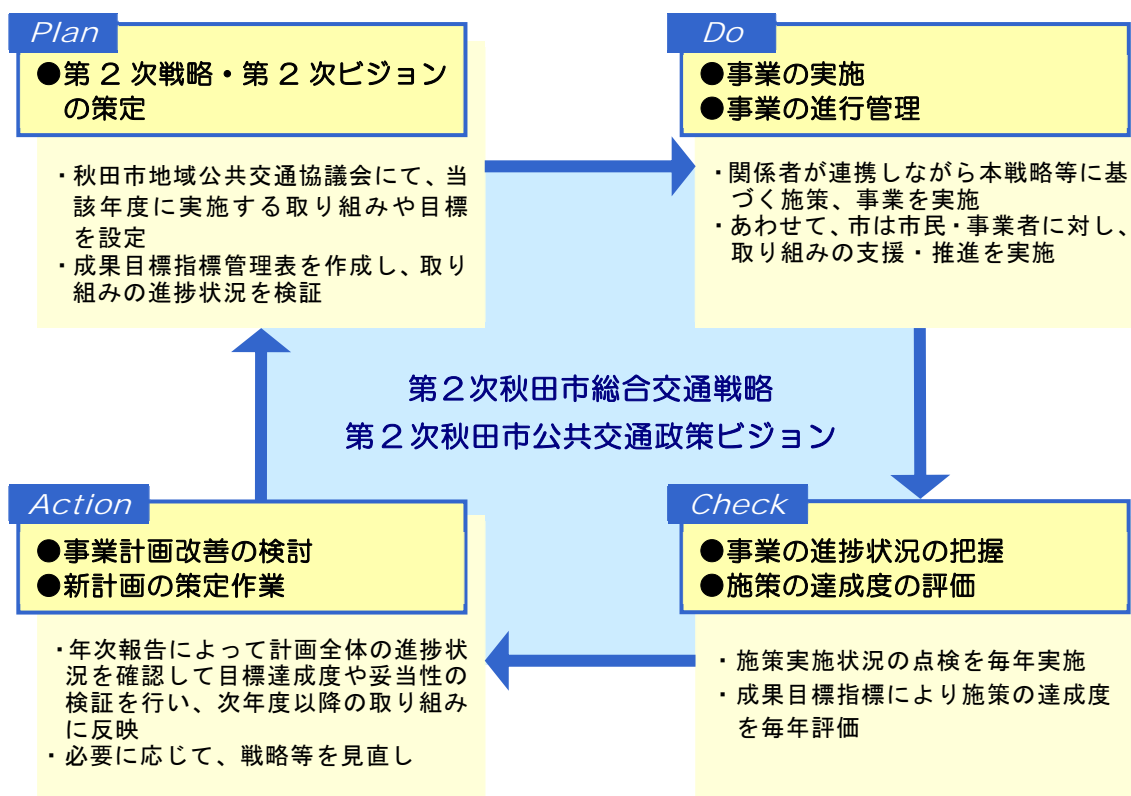
資料：秋田市交通政策課

▲秋田市ノーマイカーデー10月  
重点実施月における実績

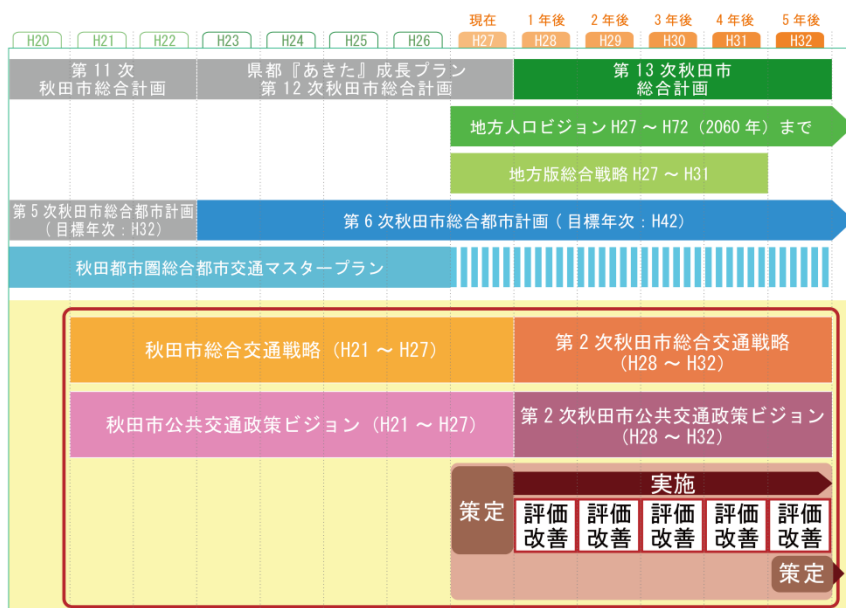
## 4 進行体制と進行管理

- ・第2次戦略および第2次ビジョン(Plan)を策定後、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する。
- ・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、その結果にもとづき必要に応じて改善を行う。

### ■PDCA サイクルの内容



### ■進行管理のスケジュール



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

018-866-2085 (平成28年5月5日までの電話番号)

018-888-5766 (平成28年5月6日からの電話番号)