

第2次秋田市総合交通戦略



平成28年3月
秋田市

目次

序章 第2次秋田市総合交通戦略策定の背景と目的	1
1 秋田市総合交通戦略	1
(1) 交通戦略の方針および目標等	1
(2) 事業の進捗と成果目標の達成度	3
2 第2次秋田市総合交通戦略の目的等	6
(1) 第2次秋田市総合交通戦略策定の目的	6
(2) 計画の位置づけ	6
第1章 交通をとりまく環境	8
1.1 現状と課題	8
(1) 秋田市の人口と市街地の状況	8
(2) 中心市街地の状況	10
(3) 自動車利用と渋滞状況	12
(4) 高齢化と交通事故の状況	14
(5) 歩行者および自転車を取り巻く環境	16
(6) 公共交通の状況	17
(7) 秋田県の二酸化炭素排出量の状況	23
(8) 冬期交通条件の悪化	24
(9) 秋田市民の交通に関する意識	25
1.2 市街地形成の課題	27
(1) 人口減少と市街地拡散、低密度化	27
(2) 中心市街地の求心力の低下	29
1.3 交通環境向上に向けたこれまでの主な取り組み	30
(1) 歩行者・自転車利用環境向上に向けた取り組み	30
(2) バス路線の維持と利便性向上に向けた取り組み	36
(3) 道路の走行性向上に向けた取り組み	41

第2章 秋田市の目指すべき将来像の検討	43
2.1 上位・関連計画の概要と市街地形成の方針	43
(1) 第13次秋田市総合計画	43
(2) 第6次秋田市総合都市計画(都市計画マスタープラン)	45
(3) 秋田都市圏総合都市交通マスタープラン	50
(4) 秋田市中心市街地活性化アクションプラン	51
2.2 秋田市の目指すべき将来都市像	53
2.3 秋田市の目指すべき将来交通体系	54
第3章 第2次秋田市総合交通戦略	55
3.1 基本方針等	55
(1) 基本的な方針	55
(2) 計画の区域	55
(3) 計画期間	55
(4) 計画の目標	56
3.2 施策の体系	59
3.3 施策の内容	61
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	61
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	61
施策パッケージ2 にぎわいに寄与する交通環境の実現	71
目標Ⅲ 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現	76
施策パッケージ1 歩行者、多核集約型都市の骨格となる道路網の整備	76
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	78
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	82
第4章 推進体制と進行管理	84
4.1 推進体制	84
4.2 成果目標指標による実現状況の把握	85
4.3 本計画の策定経緯	86

序章 第2次秋田市総合交通戦略策定の背景と目的

1 秋田市総合交通戦略

(1) 交通戦略の方針および目標等

- 秋田市では、平成21年3月に「秋田市総合交通戦略」(以下「第1次戦略」という。)を策定し、安全で円滑な交通の確保と将来を見据えた持続可能な都市づくりについて、総合的な都市交通のあり方や必要な施策・事業に関して目標を定め、ハード・ソフトの両面から取り組んできた。
- 第1次戦略の方針および目標等は以下の通りである。

(1) 基本的な方針

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

(2) 対象区域

秋田市全域を対象とする。

(3) 計画期間

目標年次は平成27年度末とする。



(4) 目標

- 歩行者、自転車安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現
- 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
- 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

(5) 施策パッケージ

・目標達成のための施策パッケージを以下のように設定している。

▼「第1次ビジョン」の施策パッケージ

目標	施策パッケージ	施策名称	
I 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	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	幅広歩道(幅員3m以上)の整備	
		無電柱化による歩道の広幅員化	
		歩道の消融雪設備整備	
		秋田市交通バリアフリー基本構想重点整備地区の歩道のバリアフリー化	
		自転車通行環境の整備	
		自転車利用促進のための啓発活動	
	中心市街地における歩行者環境の改善	自転車利用促進のための啓発活動	自転車の利便性向上
			仲小路タウンビークル環境整備事業
	II 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	公共交通に関する施策	買物ポイントによる駐車場無料利用システムの導入
			バス路線再編
バス走行環境の向上			
バス運行情報提供の充実			
バス利用環境の改善			
利用しやすいバス運賃の検討			
公共交通利用の促進			
鉄道利便性の向上			
代替交通の導入			
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			
III 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	市街地の通過交通抑制による安全・安心な歩行者・自転車交通環境向上	骨格道路網の整備	
		遅延の多いバス路線区間混雑を緩和する道路整備	
	遅延の多いバス路線区間混雑を緩和する道路整備	遅延の多いバス路線区間混雑を緩和する道路整備	
	渋滞を緩和する道路整備	渋滞を緩和する道路整備	
	市内外の連携を強化する道路整備	市内外の連携を強化する道路整備	
	円滑な走行を実現するための施策	交通事故対策	TDM(交通需要マネジメント)による渋滞緩和施策

※ II 目標 II については、「第2次秋田市公共交通政策ビジョン」にて詳述されている。

(2) 事業の進捗と成果目標の達成度

- ・第1次戦略では、施策パッケージに対し、戦略実施期間中に達成すべき数値目標を設定している。設定されたアウトプットおよびアウトカム指標を用いて、戦略実施期間終了年次の平成27年12月時点において、施策・事業を評価した。
- ・なお、目標Ⅱについては、「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。)にて評価している。

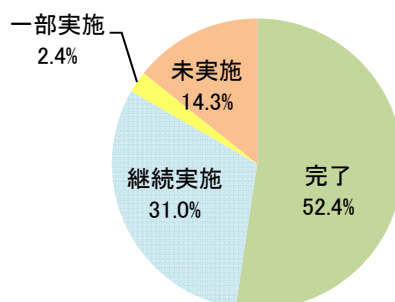
①事業進捗状況

- ・第1次戦略の進捗状況として、目標のⅠおよびⅢを実現するための全42事業について調査したところ、「完了」「継続実施」の合計が約8割、未実施が14.3%となっている。
- ・未実施の事業については、社会情勢の変化等を考慮した事業の必要性の再検討や実施体制の構築等を進めていく必要がある。

▼「秋田市総合交通戦略」の事業進捗状況

	完了	継続実施	一部実施	未実施
事業数 (全42事業中)	22	13	1	6
(%)	52.4%	31.0%	2.4%	14.3%

進捗状況



目標Ⅰ 歩行者、自転車安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現

■歩行者、自転車安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備

完了時期の延長があるものの、ほとんどの事業が計画を達成。ただし、自転車走行空間改善に未実施事業が見られる。

■中心市街地における歩行者環境の改善

仲小路タウンビークル事業の代替事業として「中心市街地循環バス」を運行した。

目標Ⅱ 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

…「第2次秋田市公共交通政策ビジョン」にて評価

目標Ⅲ 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

■市街地の通過交通抑制による安全・安心な歩行者・自転車交通環境向上

■遅延の多いバス路線区間混雑を緩和する道路整備

■渋滞を緩和する道路整備

■市内外の連携を強化する道路整備

■円滑な走行を実現するための施策

いずれの施策パッケージについても、完了時期の延長があるものの、ほとんどの事業が計画を達成。

②目標達成度

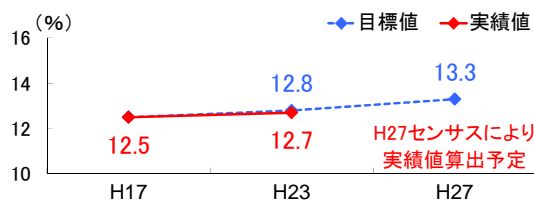
- 第 1 次戦略で設定された成果目標に対し、現時点で評価可能な項目は全て「達成」または「概ね達成」である。
- 第 1 次戦略の成果指標には評価に独自調査を要するものがあるため、第 2 次戦略の指標検討においては評価のしやすさを考慮する。

▼成果目標の達成度

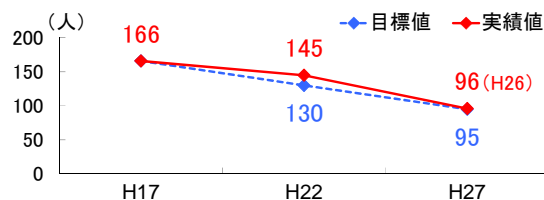
目標 I	成果目標	指標	達成状況
歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に利用できる環境の実現	(1)都心部の歩行者・自転車分担率の向上	・歩行者自転車分担率	中間評価※ ○ (概ね達成)
	(2)市内の年間歩行者・自転車交通事故死傷者数の削減	・秋田市内交通事故死傷者数(車両対歩行者)	○ (概ね達成)
		・秋田市内交通事故死傷者数(車両対自転車)	◎ (達成)
	(3)中心市街地における歩行者・自転車通行量の増加	・中心市街地 11 地点の歩行者・自転車通行量	◎ (達成)

※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。

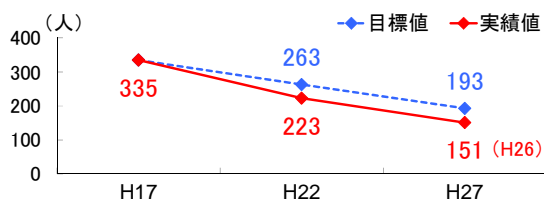
▼歩行者自転車分担率



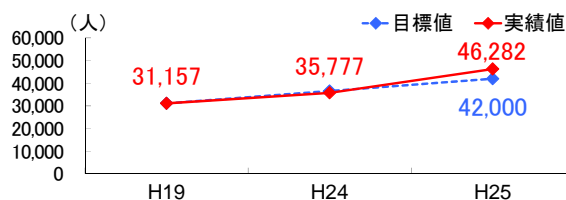
▼秋田市内交通事故死傷者数(車両対歩行者)



▼秋田市内交通事故死傷者数(車両対自転車)



▼中心市街地 11 地点の歩行者・自転車通行量

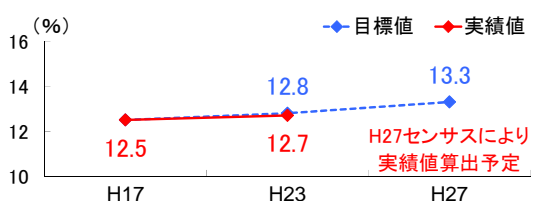


▼成果目標の達成度

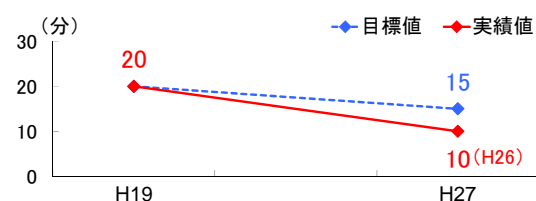
目標Ⅲ 誰もが複数の移動 手段を選択できる 交通体系を支援する 道路網の実現	成果目標	指標	達成状況
	(1)都心部の歩行者・自転車分担率の向上(再掲)	・歩行者自転車分担率	中間評価※ ○ (概ね達成)
	(2)幹線バスの遅延時間の短縮	・幹線バスの遅延時間 (タピーク)	◎ (達成)
	(3)市内の年間自動車交通事故死傷者数の削減	・市内の年間自動車交通事故死傷者数	◎ (達成)
	(4)年間ピーク時渋滞損失時間の削減	・市内の県道以上の一般道における年間ピーク時(1時間)渋滞損失時間	中間評価※ ○ (概ね達成)

※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。

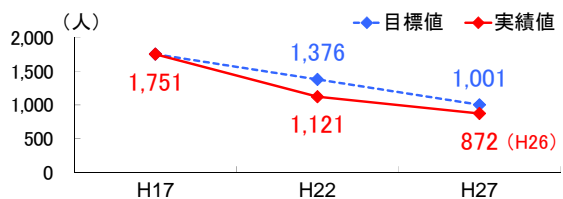
▼歩行者自転車分担率(再掲)



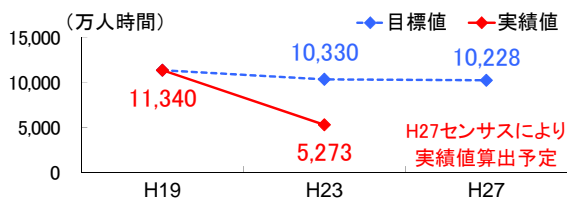
▼幹線バスの遅延時間(タピーク)



▼市内の年間自動車交通事故死傷者数



▼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



事業が概ね計画通りに実施されており、成果目標も現時点で評価可能な項目は全て「達成」または「概ね達成」であることから、継続事業に引き続き取り組むとともに、未実施の事業の見直しと、目標の達成に必要な新規事業の取組を進めていく。

2 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

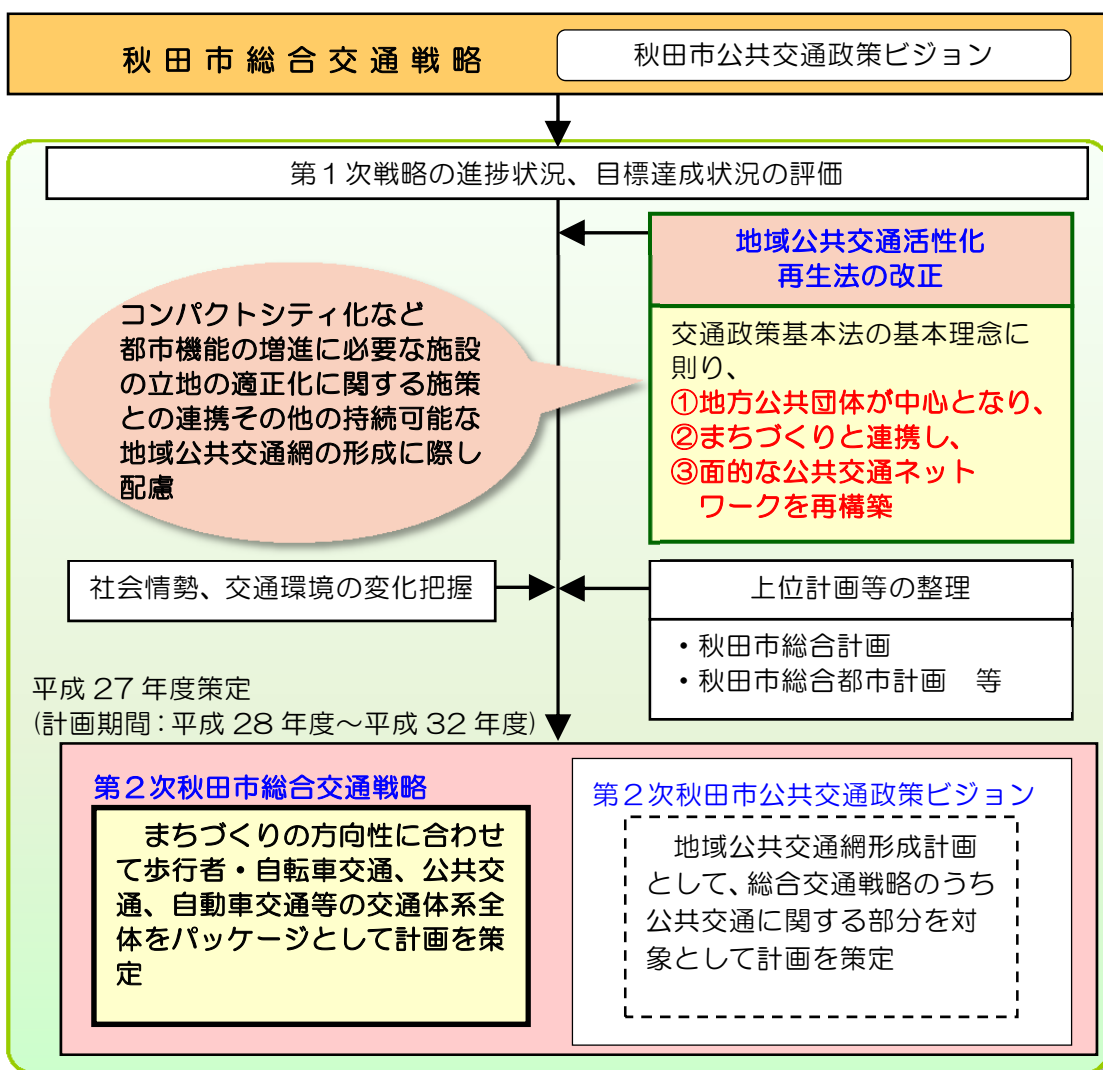
本市では、自動車交通への依存度が高く道路整備を始めとした社会基盤の確保が不可欠である一方、超高齢社会において誰もが移動手段を確保できる公共交通のあり方が問われている。さらに、持続可能な多核集約型都市の形成において、まちづくりと連携した都市交通の再構築が必要である。

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月策定の第1次戦略が平成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」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。

平成20年度策定(計画期間：平成21年度～平成27年度)



【参考】 ■都市・地域総合交通戦略とは？

国土交通省資料より作成

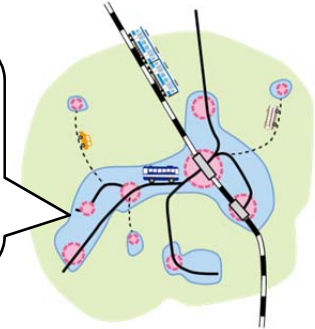
○都市・地域総合交通戦略要綱(抜粋)

【第一 目的】

この要綱は、進展する少子・超高齢化社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。

都市・地域総合交通戦略の目的は「望ましい都市・地域像の実現」であり、そのために交通は何をすべきかである

このような都市構造を目指すためには、「居住集積エリア」に住む人々の移動手段を確保し、「都市機能が集積するエリア」へのアクセスを確保すること。このために交通は何をすべきか？



■総合的な都市交通戦略の推進

- ・徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担を図り、都市・地域の魅力ある将来像と安全で円滑な交通を実現するため、総合的な都市交通の戦略の策定
- ・戦略の実現のためには、関係者が目標を共有し、一丸となって取り組むことが必要

戦略の立案

- 協議会等において関係者が一丸となった戦略を策定
協議会：都道府県、市町村、道路管理者、警察、交通事業者、地元団体、関係者等
- 都市・地域が目指す姿を実現するため、総合的な交通のあり方、必要となる施策、実施プログラムなどについて検討

戦略の策定

- ハード施策：歩行者・自転車環境改善、LRT や多様なバスの走行空間整備、交通結節点改善、駐車場整備、交差点改良等
- ソフト施策：徒歩・自転車・自家用車・公共交通適正分担のためのマネジメント、戦略の実施に伴う社会実験等

戦略の実施

- 関係者が戦略の実行を担保し実践
- 戦略に基づく施策を目標期間内に実施

都市・地域が目指す総合的な交通の姿を実現

■集約型まちづくりの実現に向けて

【都市交通施策】

- 公共交通の整備
 - ・LRT の整備、バスの走行環境の改善(専用空間の導入)、運行頻度・終電時刻の改善 等
- 交通結節点の整備
 - ・駅前広場整備、乗継利便性の向上
 - ・公共交通の端末交通として、コミュニティサイクルの導入、EV のカーシェアリング 等
- 都心(中心市街地)の賑わい空間の創出
 - ・トランジットモール等、賑わいのある歩行空間の整備
 - ・パークアンドライド駐車場や集約駐車施設の整備による中心市街地への自動車の流入抑制

【都市機能集約施策】

- 公共交通沿線への居住推進
 - ・都心や公共交通沿線への居住推進制度 等
- 都市機能の集約
 - ・医療施設や社会福祉施設、子育て支援施設、教育文化施設、商業施設等を中心市街地や公共交通沿線へ立地
 - ・駅を中心とする拠点開発
 - ・メリハリを利かせた用途地域の設定 等
- 市民のライフスタイルを変える取り組み
 - ・中心市街地等への外出を誘導するための取り組み

+



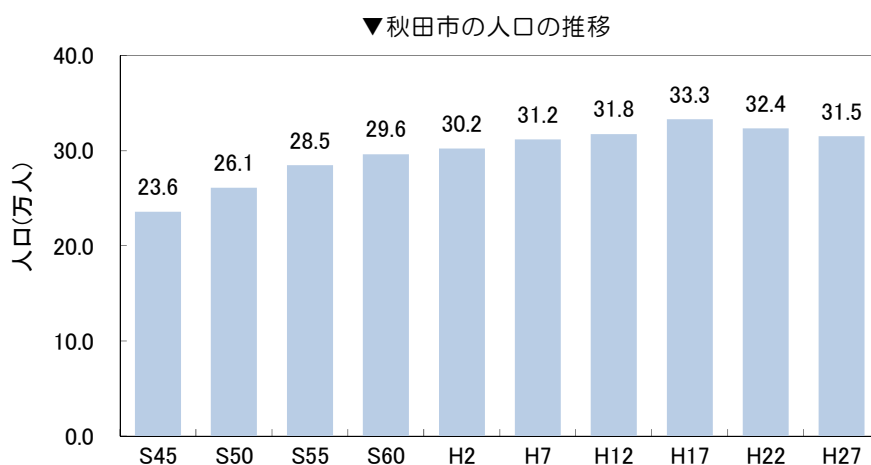
一体的な取り組みによる集約型まちづくりの実現

第1章 交通をとりまく環境

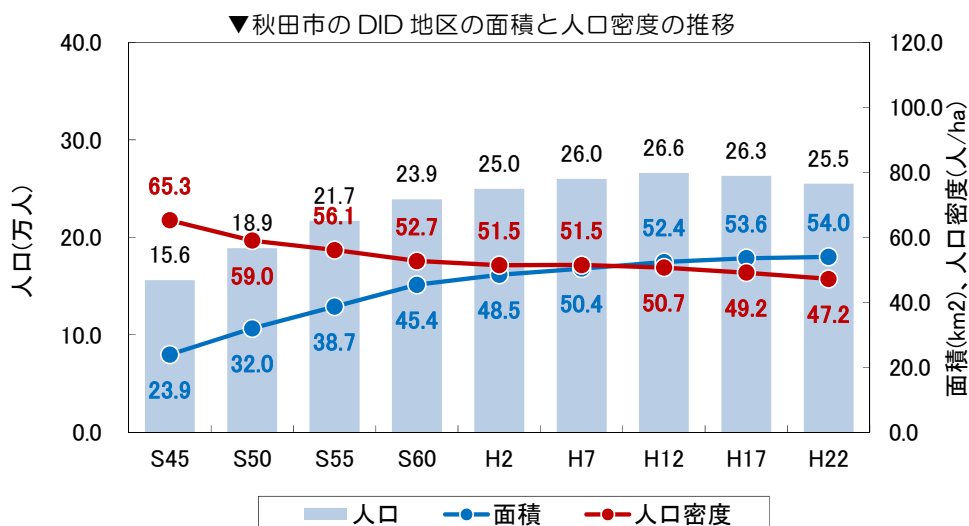
1.1 現状と課題

(1) 秋田市の人口と市街地の状況

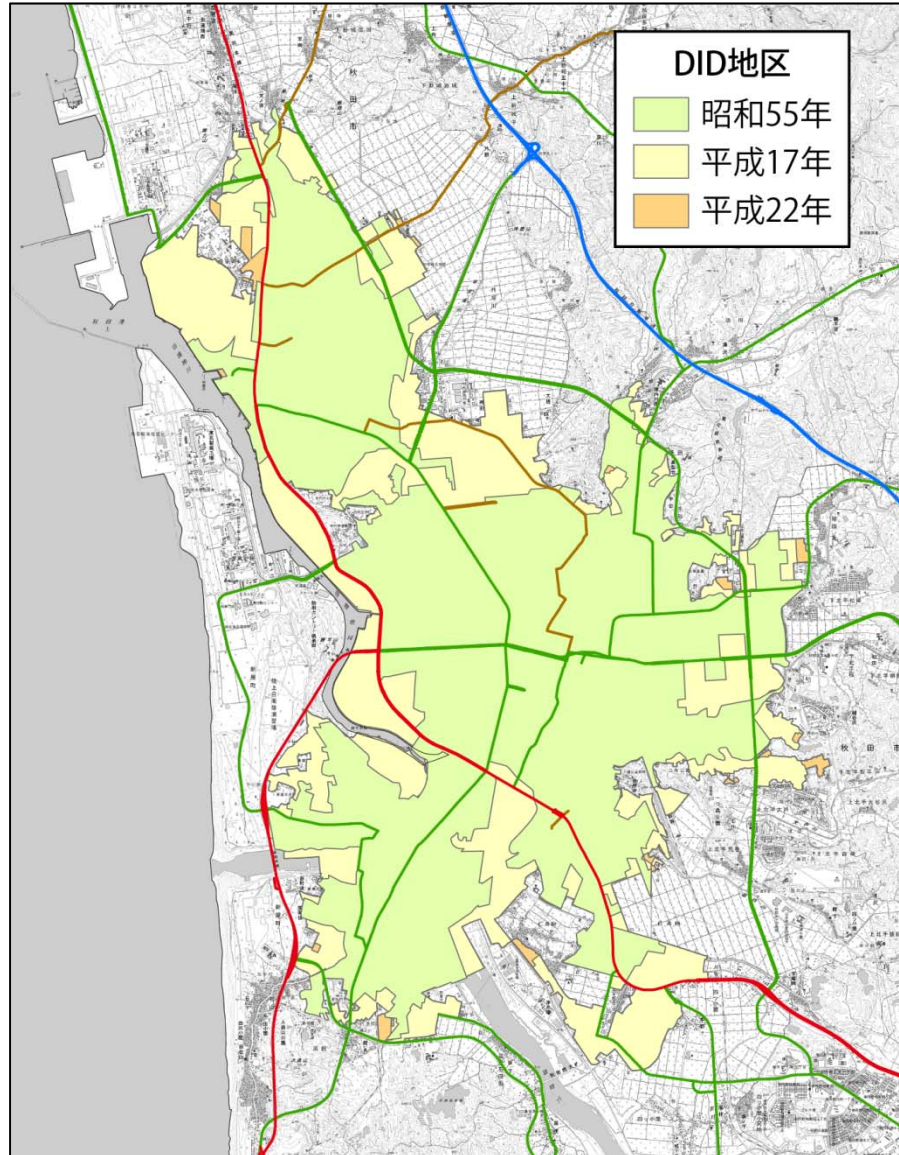
- 本市の人口は、平成 27 年時点で 315,374 人である。また、人口集中地区(DID 地区※)では昭和 45 年から平成 27 年の過去 45 年間で面積が約 2.3 倍、人口密度が約 0.7 倍となり、低密度な市街地形成が進行している。
- 本市の DID 地区の人口密度は、47.2 人/ha であり平成 22 年時点で全国の県庁所在地 47 都市中 41 位であり、全国全市町村平均である 67.6 人/ha をも下回る状況にある。



資料：国勢調査
※平成 27 年は国勢調査(速報値)



資料：国勢調査
※人口は秋田市 DID 地区内人口



▲秋田市 DID 地区の推移

資料：国勢調査

※DID 地区とは、市区町村の境界内で人口密度の高い基本単位区(原則として人口密度が 1km^2 当たり 4,000人以上の国勢調査区基本単位)が連たんで、その人口が5,000人以上となる地区のことである。



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が必要

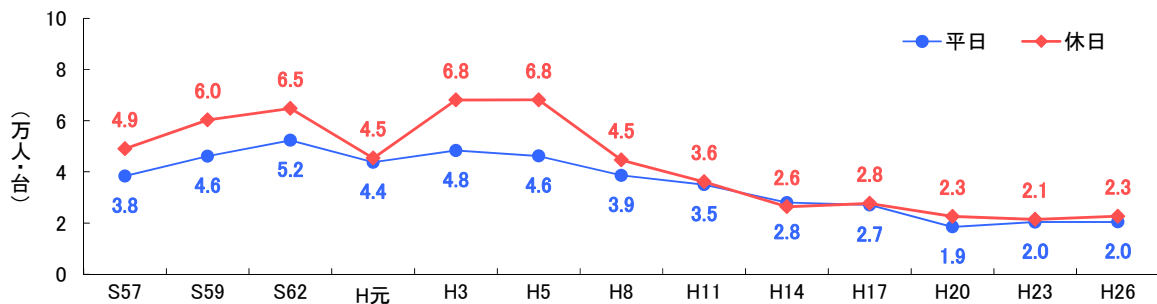
(2) 中心市街地の状況

- 中心市街地の歩行者・自転車交通量は平成3年以降、減少傾向にある。また大型店舗の撤退や郊外型店舗への消費の流出などの影響などにより、小売業年間商品販売額についても年々減少を続けている。



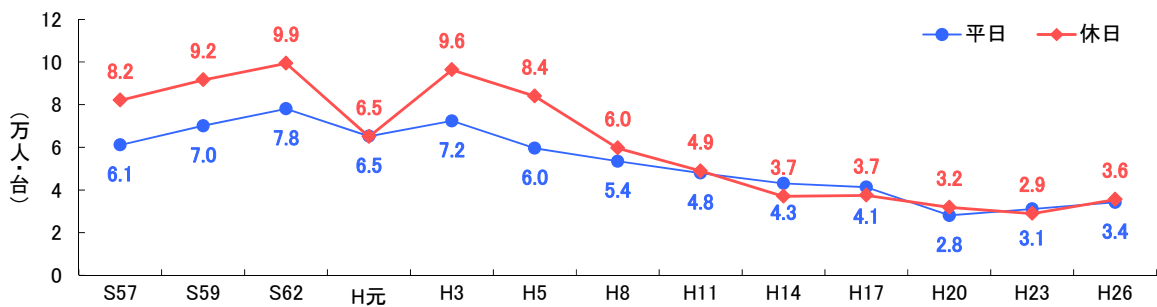
▲ 中心市街地区域と歩行者・自転車交通量の調査地点

▼ 歩行者・自転車交通量(区域内)【駅前】計6箇所



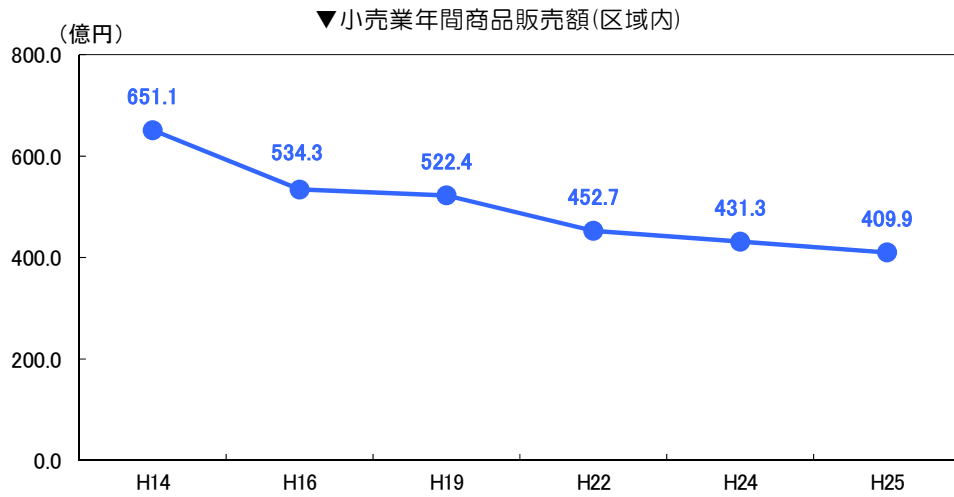
※ S57 から継続して調査している6箇所の合計

▼ 歩行者・自転車交通量(区域内)【中心市街地(駅前含む)】計14箇所



※ S57 から継続して調査している14箇所の合計

資料：市内主要商業地通行量調査 報告書



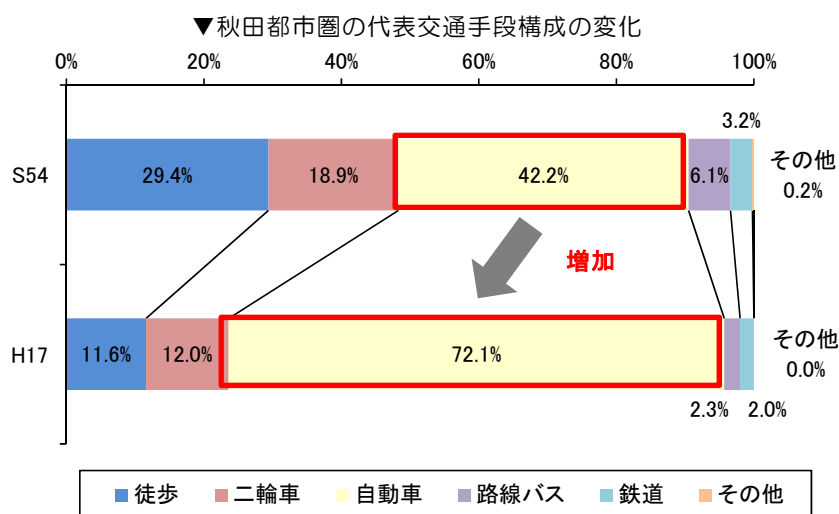
資料：「認定中心市街地活性化基本計画の最終フォローアップに関する報告」(平成 26 年 8 月)



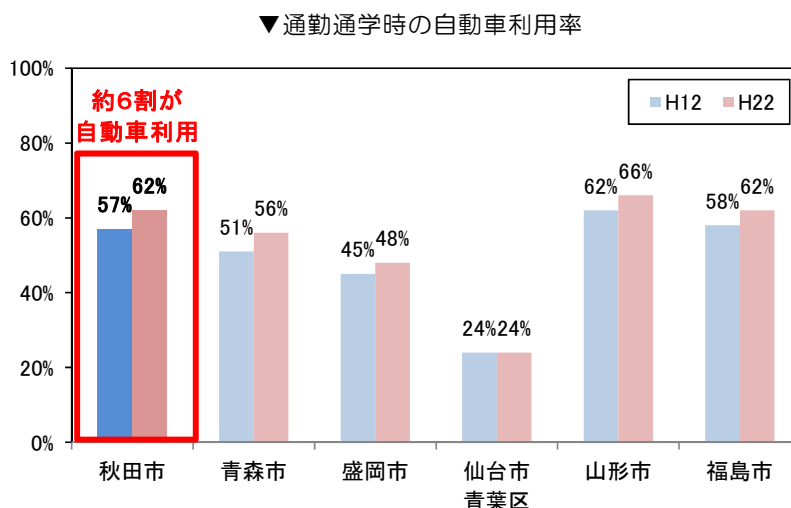
中心市街地のにぎわいを取り戻すための交通環境の整備が必要

(3) 自動車利用と渋滞状況

- 本市では自動車依存が進行しており、通勤通学における自動車利用率は、東北6県の県庁所在都市の中でも高い水準である。
- 秋田県渋滞対策推進協議会において検討された県内の渋滞箇所について、最新の交通データを基に渋滞が多発している箇所や特定日に混雑している箇所を抽出し、一般の皆様や民間事業者(トラック協会、バス協会、ハイヤー協会)、道路管理者(県・市町村)の意見を踏まえ、「秋田県の主要渋滞箇所」が特定された。秋田市内の主要渋滞箇所は、以下に示すとおりである。
- 今後、主要渋滞箇所については、最新交通データおよび地域の交通状況を踏まえ、随時見直しが図られるものである。



資料：昭和54年パーソントリップ調査
秋田都市圏街路交通調査
平成17年簡易パーソントリップ調査



※当地に常住し自市または自区で従業・通学する人を対象
(利用交通手段「不詳」を除く(複数回答あり))
※「自家用車」、「ハイヤー・タクシー」の合計

資料：国勢調査



凡例	
<主要渋滞箇所>	
●	箇所
◆	箇所(踏切)
■	区間
■	エリア
<道路種別>	
—	高速道路
—	一般県道以上
—	市町村道

区間: 交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

エリア: 都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

■エリア

区間名	箇所名
4 主要地方道秋田岩見船岡線 久保田街交差点～手形山崎街交差点	久保田町交差点、千秋城下町交差点、手形山崎町交差点
5 主要地方道秋田停車場線 緑屋前交差点～臨海十字路交差点	緑屋前交差点、久保田町交差点、広小路西交差点二丁目橋交差点、山王十字路交差点、臨海十字路交差点
6 一般国道7号 臨海十字路交差点～土崎公民館入口交差点	臨海十字路交差点、市立体育館前交差点、土崎臨海十字路交差点
7 一般国道13号 臨海十字路交差点～仁井田新田交差点	臨海十字路交差点、若葉町交差点、茨島交差点、古川添交差点、牛島駅入口交差点
8 主要地方道秋田天王線 土崎臨海十字路交差点～新屋駅入口交差点	土崎臨海十字路交差点、野村交差点、操車場入口交差点、鉄砲町交差点、山王十字路交差点、山王五丁目交差点、旭南1丁目交差点、茨島交差点
9 主要地方道秋田岩見船岡線 古川添交差点～二丁目橋交差点	古川添交差点、五丁目橋交差点、二丁目橋交差点
10 一般県道秋田操車場線 操車場入口交差点～仮貨物駅入口交差点	操車場入口交差点
11 主要地方道秋田北インター線 野村交差点～中谷地交差点	野村交差点
12 主要地方道秋田岩見船岡線 手形山崎町交差点～石動神社前交差点	手形山崎町交差点、堤敷交差点
13 主要地方道秋田八郎湯線 手形山崎町交差点～境内川原交差点	手形山崎町交差点、境内川原交差点
14 主要地方道秋田北野田線 城東十字路交差点～下北手交差点	城東十字路交差点
15 主要地方道秋田昭和線 手形山北町交差点～横山立体交差点	堤敷交差点、城東十字路交差点、桜大橋北交差点、桜五叉路交差点

■区間

区間名	箇所名
16 一般県道上新城土崎港線 飯島長野交差点～相染跨線橋北交差点	虎ヶ山路踏切
17 一般国道7号 秋田市下浜羽川～秋田市下浜長浜 地内	下浜 (観光期速度低下区間)

■箇所

箇所名	
③ 秋田駅前交差点	⑧ イオン秋田西交差点
④ 市民市場入口交差点	⑨ イオン秋田東交差点
⑤ 明田地下道西交差点	⑩ 御所野団地交差点
⑥ 羽州街道踏切	⑪ 和田坂本交差点
⑦ 新屋跨道橋交差点	

資料：秋田県渋滞対策推進協議会

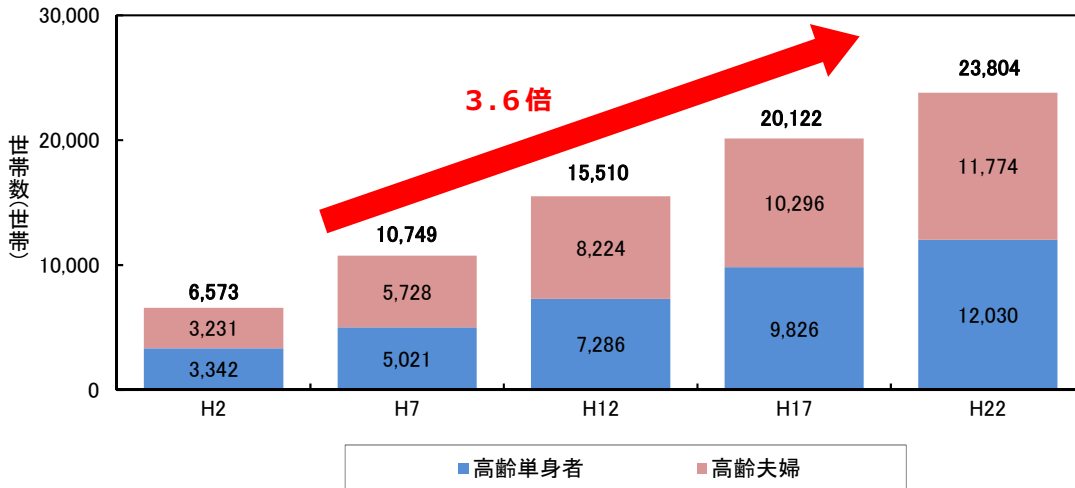
▲秋田市中心部の主要渋滞箇所(平成25年1月)

マイカーから公共交通利用への転換による交通渋滞の緩和が必要

(4) 高齢化と交通事故の状況

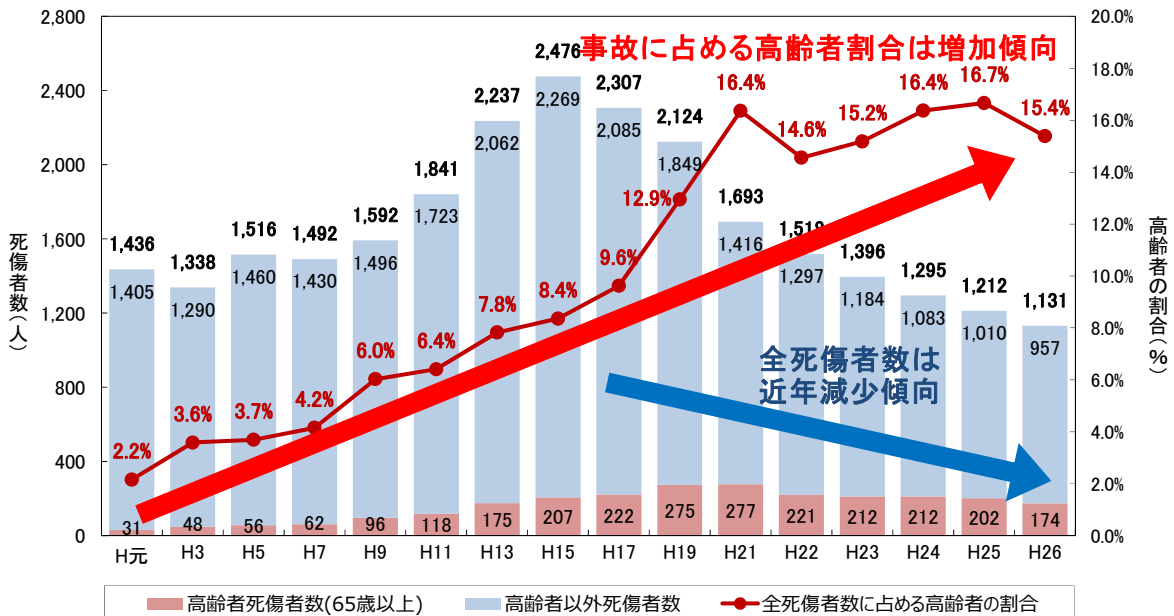
- 秋田市の高齢者世帯数は年々増加傾向であり、平成 22 年は平成 2 年の約 3.6 倍であり、今後もさらに増加することが想定される。
- 秋田市内の交通事故死傷者数は近年減少傾向にある一方、死傷者数に占める高齢者の割合は増加傾向である。
- 死傷事故者数を種別でみると、車両対車両および車両対歩行者は減少を続けているが、車両対自転車は近年横ばいである。

▼65 歳以上の高齢者単身および高齢者夫婦世帯数の推移



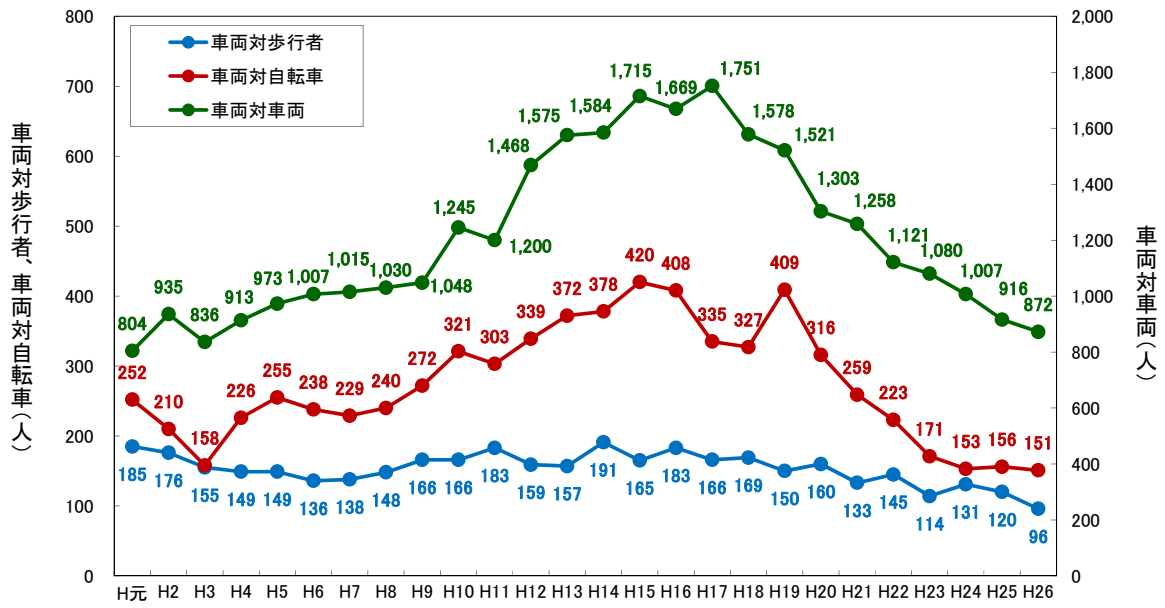
資料：国勢調査

▼秋田市における交通事故死傷者数の推移



資料：交通統計(秋田県警察本部)

▼秋田市内車両対歩行者・自転車・車両事故死傷者数



資料：交通統計(秋田県警察本部)

高齢者が利用しやすい道路空間の整備や安全な移動手段の確保が必要

(5) 歩行者および自転車を取り巻く環境

- 第1次戦略が策定された平成20年度以降、自転車の通行空間や利用環境について「自転車は車両」であることが前提とされた。
- 平成24年度には国土交通省・警察庁による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定され、平成25年度の道路交通法の一部改正では、自転車の通行方法が明確にされた。

平成23年10月

「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」

(警察庁)

- 自転車は「車両」であるということの徹底
- 「車道を通行する自転車」と「歩道を通行する歩行者」の双方の安全を確保

平成24年4月

みんなにやさしい自転車環境

—安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言—

(安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会)

- 自転車通行空間の計画
- 自転車通行空間の設計
- 利用ルールの徹底
- 自転車利用の総合的な取組

平成24年11月

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(国土交通省・警察庁)

平成25年12月 道路交通法の一部改正

路側帯の通行方法、警察官による自転車の検査 等

平成27年6月 道路交通法の一部改正

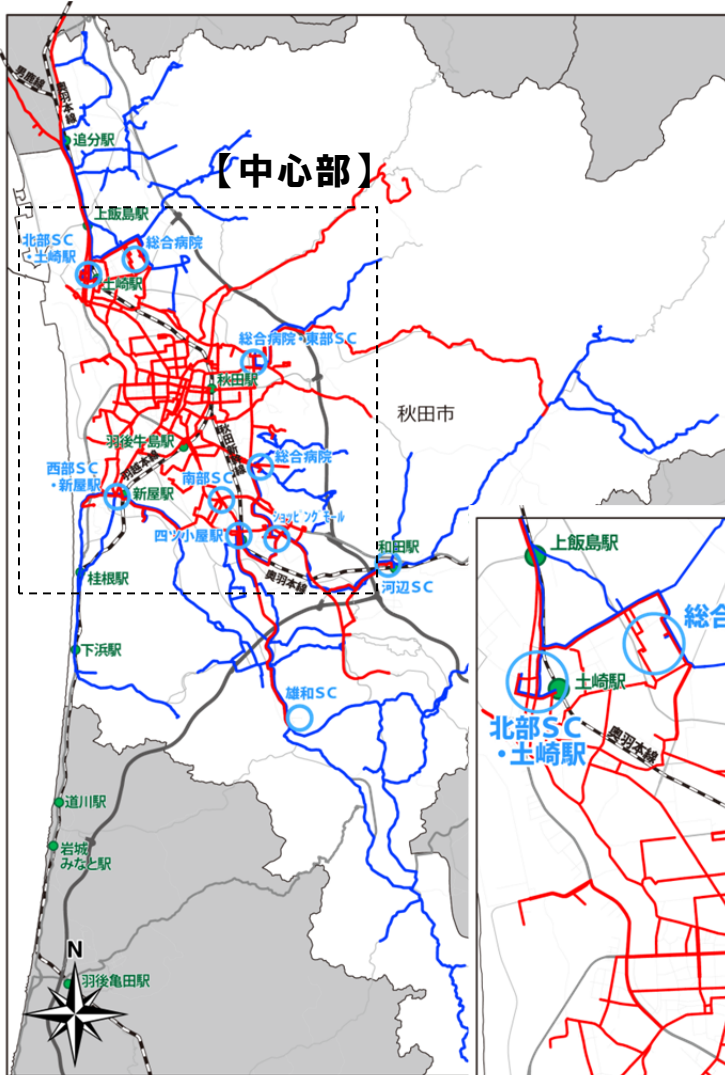
自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定

歩行者・自転車が共に安全で快適に利用できる通行環境の創出が必要

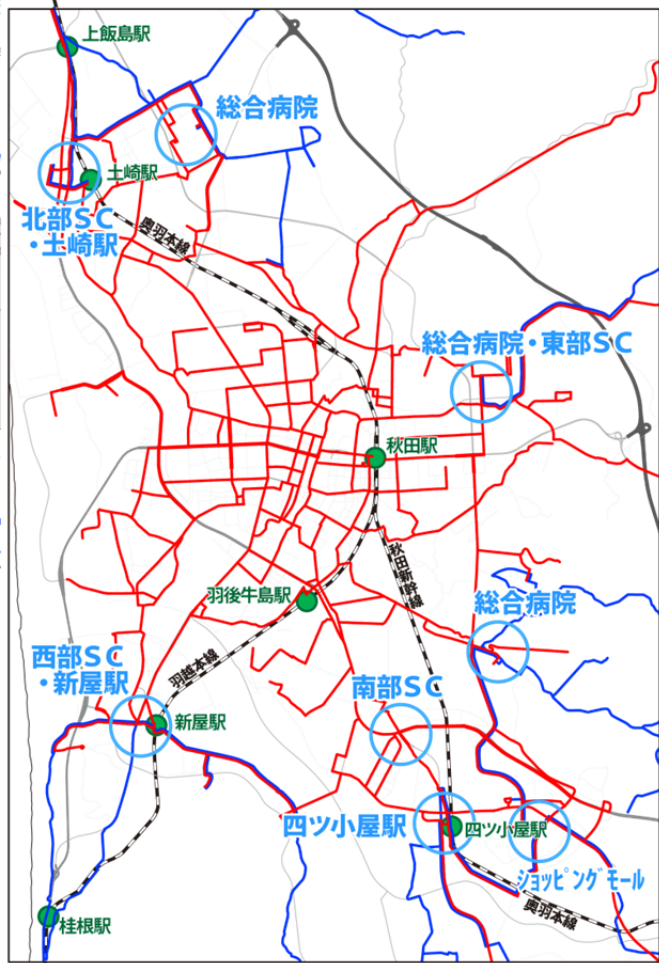
②バス路線

- 路線バスは 53 路線 126 系統、マイタウン・バスは 16 路線 49 系統、合計 69 路線 175 系統が運行されており、秋田駅を中心に放射状のネットワークを形成している。(路線・系統数は平成 26 年度(平成 25 年 10 月～平成 26 年 9 月)時点の公表値)

【市全域】



【中心部】

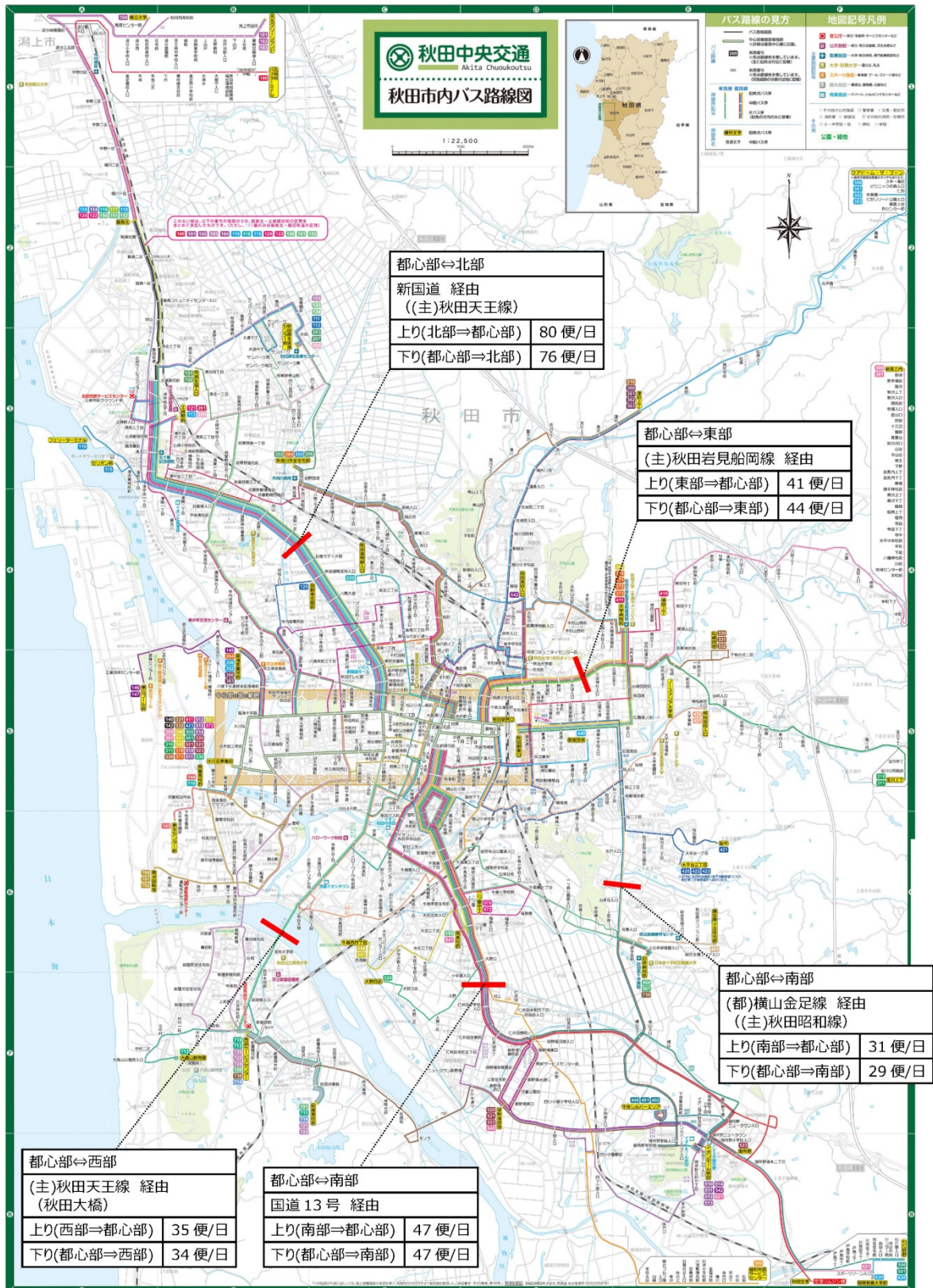


※路線図は平成 27 年 10 月現在

凡 例	
	乗継拠点
	路線バス
	マイタウン・バス
	鉄道

▲秋田市のバス路線図(路線バス、マイタウン・バス)

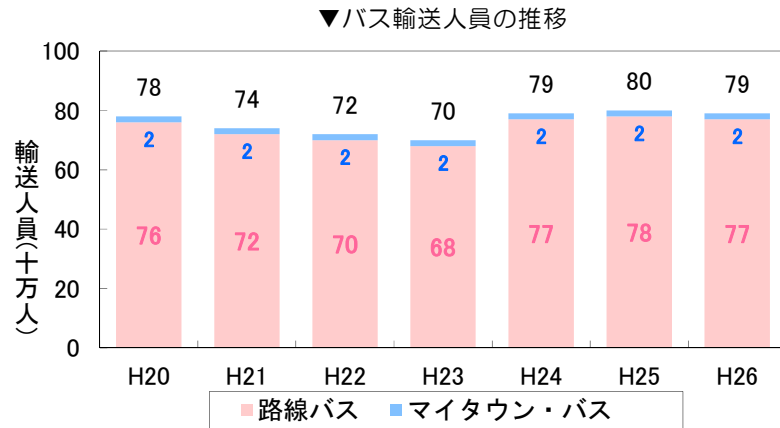
- 路線バスは都心部と地域中心を結ぶ重要な交通手段となっている。
- 最も路線が集中している都心部⇔北部の新国道((主)秋田天王線)経由は一日に約80往復しており、幹線としての高いサービス水準が確保されている。



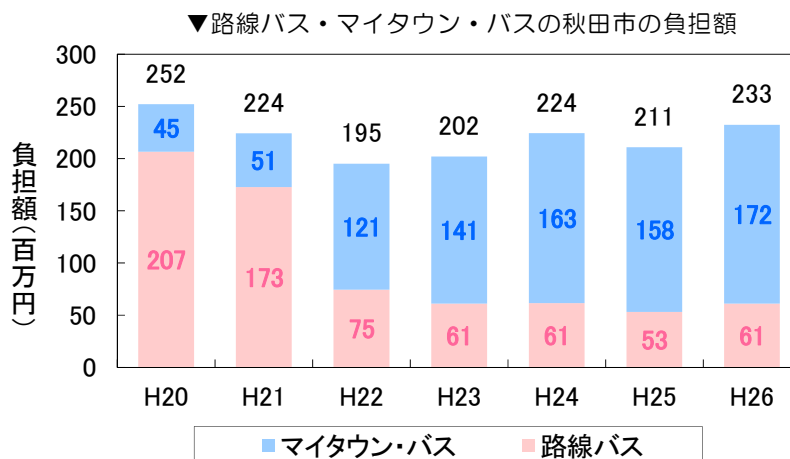
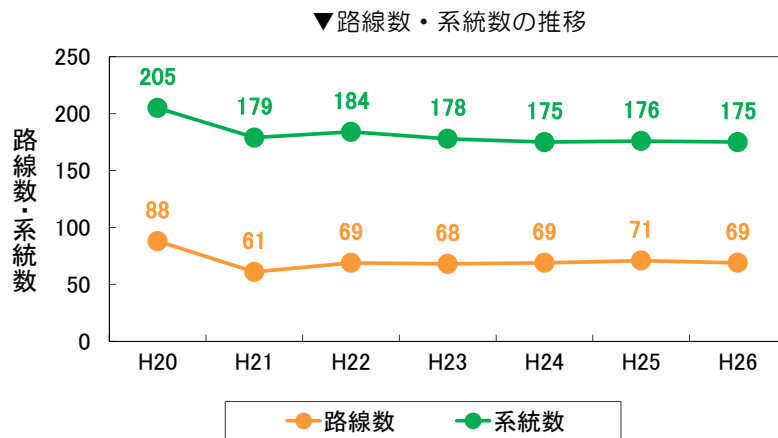
※路線図は平成27年10月現在

▲秋田市内の主な路線の運行本数(都心部⇔地域中)

- バス輸送人員については平成 23 年 10 月から開始した高齢者コインバス事業の効果もあり、平成 23 年から平成 24 年にかけて増加している。
- バス路線の再編により、平成 20 年から平成 21 年にかけて路線数と系統数は減少しているものの、平成 21 年以降は横ばいである。
- バスの損益は赤字であり、秋田市の負担額は年次ごとに若干のばらつきはあるものの、毎年 2 億円強で概ね横ばいである。



※輸送人員は市内推計値(広域路線を距離按分)。
 教養大学バス,リムジンバス,スクールバスを除く
 ※期間はバス補助年度(10/1~9/31)

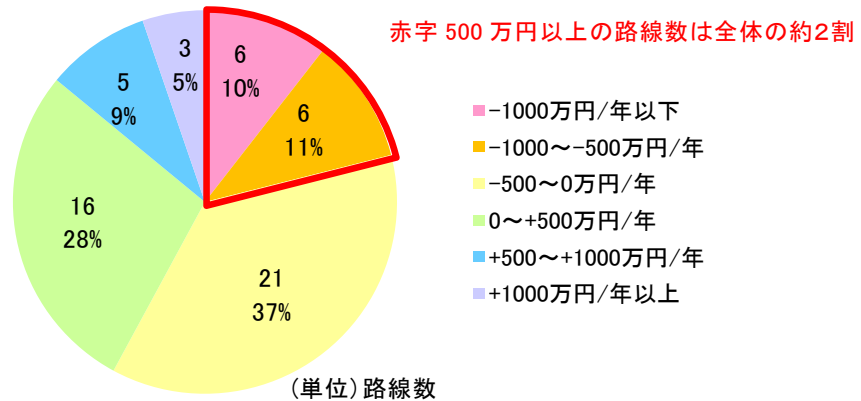


③バス路線の収支状況

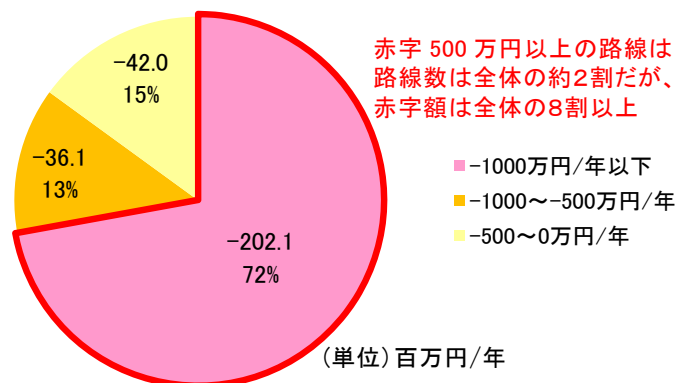
●路線バスの路線別収支状況

- 平成 26 年度において、秋田市関連の秋田中央交通路線バス 57 路線(高速バス、空港リムジンバス、スクールバス除く)全体での赤字額約 1.9 億円/年であり、赤字 33 路線、黒字 24 路線と半数以上が赤字路線となっている。
- 赤字が 500 万円を超える路線は全体の約 2 割(12 路線)であり、該当する路線だけで全体の赤字額 2.8 億円/年の 8 割以上を占めている。

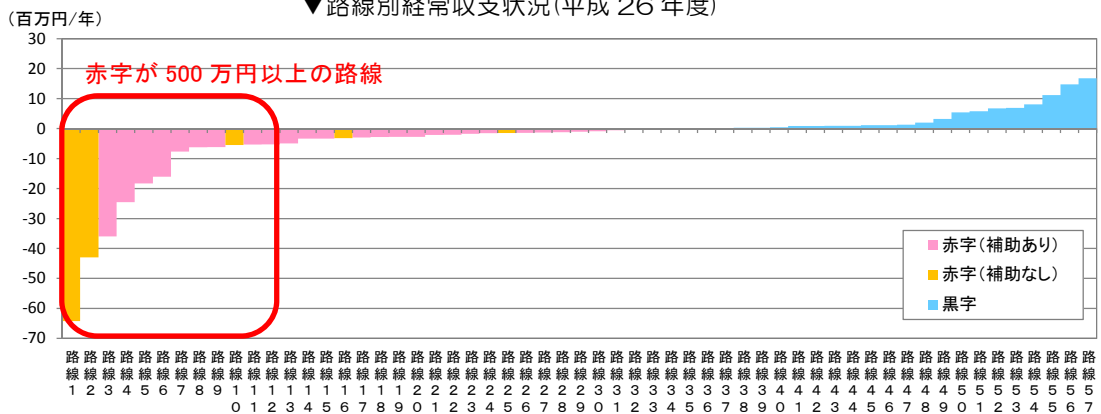
▼経常収支状況別路線数(平成 26 年度)



▼経常収支状況別赤字額(平成 26 年度)



▼路線別経常収支状況(平成 26 年度)



●マイタウン・バスの路線別収支状況

- ・平成 26 年度において、経常欠損額はマイタウン・バス全体で 1.7 億円/年でありそのうち秋田県のマイタウン・バス運行費補助を 1,400 万円/年受けている。
- ・路線別に見ると、雄和 A、雄和 B の経常欠損額が大きく、系統キロが長いことが大きな要因であり、路線バスと同様の問題を抱えている。

▼路線別運行実績

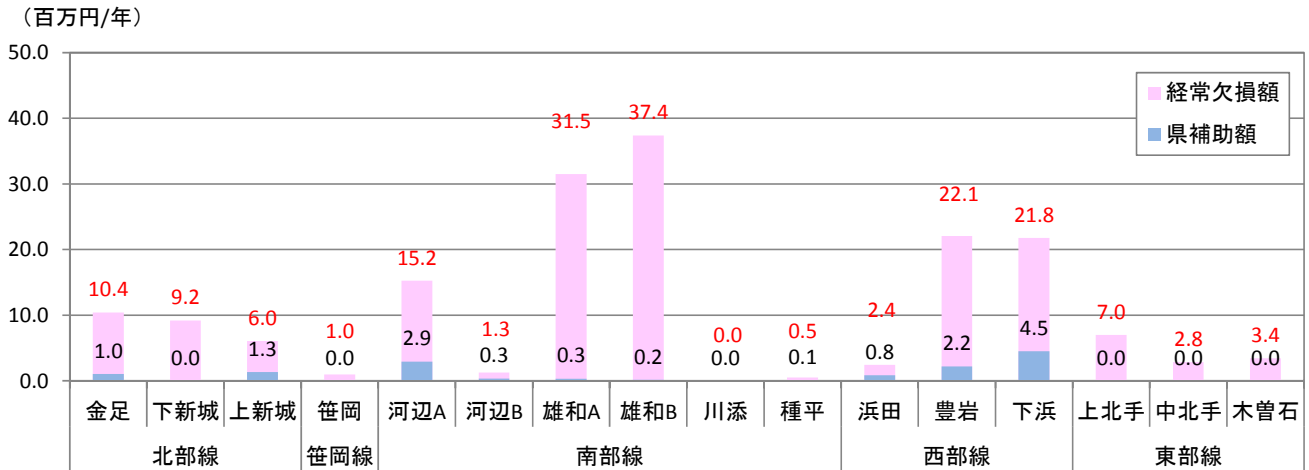
系統 no.	路線名	系統名	運行形態	H26運行実績						H26利用者数				
				系統キロ (km)	総運行回数 (回/年)	経常費用 (百万円/年)	経常収益 (百万円/年)	経常欠損額 (百万円/年)	県補助申請額 (百万円/年)	収益率	年間 (人/年)	月平均 (人/月)	日平均 (人/日)	便平均 (人/便)
1	北部線	金足	デマンド型	14.4	1868.5	11.9	1.5	10.4	1.0	13%	11,559	963	32	3.1
2		下新城	デマンド型	12.6	1812.5	10.2	1.0	9.2	0.0	10%	7,176	598	20	2.0
3		上新城	デマンド型	12.4	1509.5	7.6	1.5	6.0	1.3	20%	6,053	504	17	2.0
4	笹岡線	笹岡	デマンド型	4.8	495.0	1.0	0.0	1.0	0.0	2%	104	9	0	0.1
5	南部線	河辺A	定時定路線型	22.6	4372.0	20.4	5.2	15.2	2.9	25%	29,207	2,434	80	3.3
6		河辺B	デマンド型	31.8	1000.0	1.7	0.4	1.3	0.3	25%	2,512	209	7	1.3
7		河辺C	デマンド型		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0	0	0	
8		雄和A	定時定路線型	31.4	5344.0	36.2	4.7	31.5	0.3	13%	19,320	1,610	53	1.8
9		雄和B	定時定路線型	41.6	5059.0	39.9	2.5	37.4	0.2	6%	8,949	746	25	0.9
10		川添	デマンド型	14.3	26.0	0.0	0.0	0.0	0.0	40%	49	4.0	0	0.9
11		種平	デマンド型	28.2	229.0	0.6	0.0	0.5	0.1	9%	291	24	1	0.6
12	西部線	浜田	定時定路線型	4.3	2063.0	5.1	2.7	2.4	0.8	53%	19,122	1,594	52	4.6
13		豊岩	定時定路線型	13.9	3573.5	26.6	4.5	22.1	2.2	17%	38,466	3,206	105	5.4
14		下浜	定時定路線型	14.1	4124.5	28.6	6.9	21.8	4.5	24%	48,599	4,050	133	5.9
15	東部線	上北手	定時定路線型	8.4	2425.0	7.3	0.3	7.0	0.0	4%	2,261	188	6	0.5
16		中北手	定時定路線型	7.7	851.0	2.9	0.1	2.8	0.0	3%	578	48	2	0.3
17		木曾石	定時定路線型	8.9	911.0	3.6	0.2	3.4	0.0	5%	1,276	106	4	0.7
	合計			35663.5	203.6	31.6	172.0	13.7	16%	195,522	16,293	536	2.7	

※笹岡線は平成 26 年 4 月からデマンド型に変更。

※南部線河辺 C は平成 26 年 10 月から運行。

※総運行回数は、1 往復(2 便)を 1 回とした。

▼路線別経常欠損額と県補助額

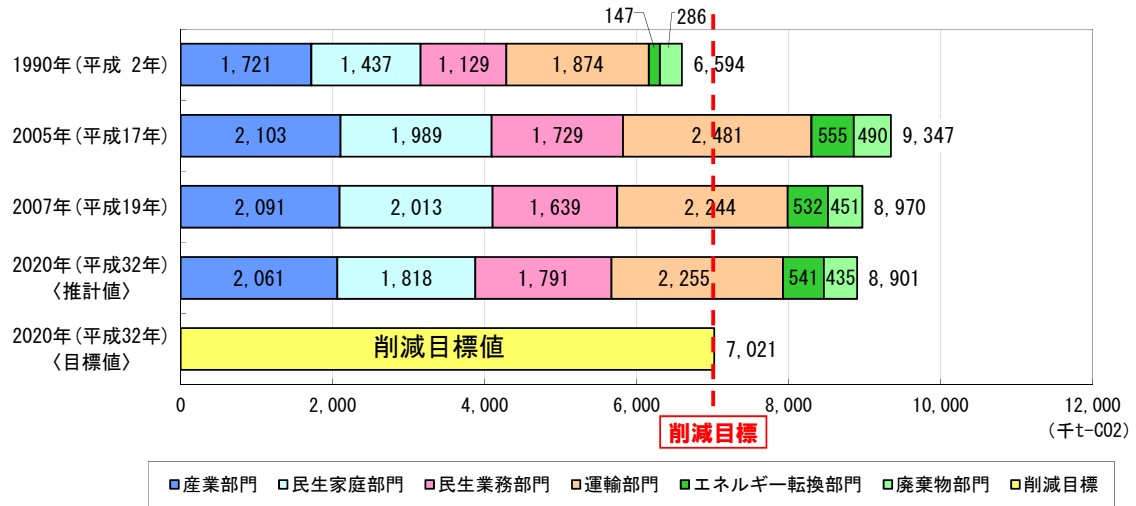


利用者拡大に向けた取組み推進および効率的な運行による赤字の縮小が必要

(7) 秋田県の二酸化炭素排出量の状況

- 運輸部門における二酸化炭素排出量のうち、大半は自動車交通によるものであり、このままいけば平成32年においても横ばいであると想定されている。

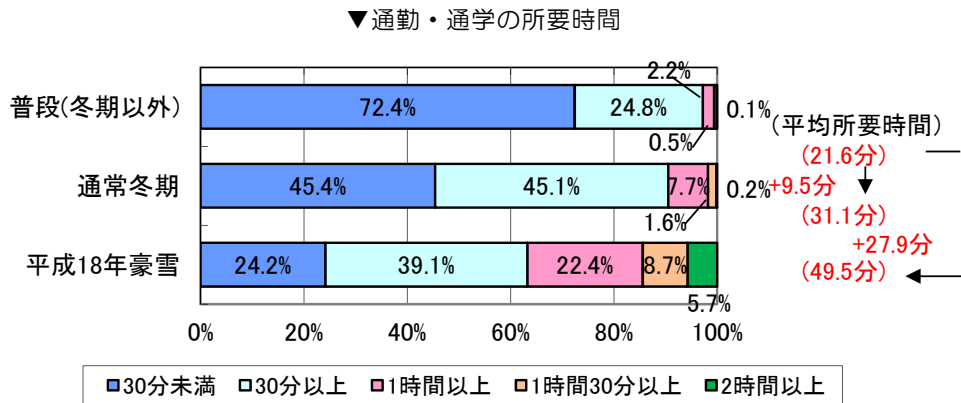
▼秋田県の二酸化炭素排出量と削減目標値



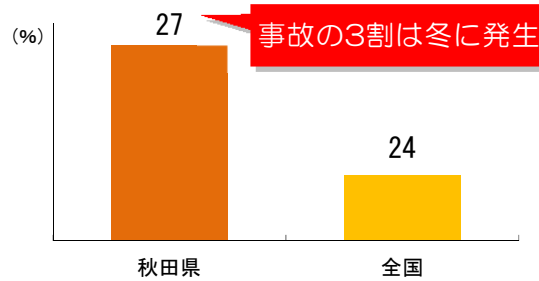
マイカーから公共交通への転換等による二酸化炭素排出量の削減が必要

(8) 冬期交通条件の悪化

- ・秋田市においては、冬期の積雪時には道路交通の速度低下が発生しており、通常期と比べ渋滞の悪化や通勤・通学時間の増大が見受けられている。
- ・また、秋田県では雪の多い12月～2月の事故発生が多く、冬期の道路走行環境の改善は地域的な課題となっている。



▼12～2月の事故発生割合(平成26年)



冬期でも安全に利用できる道路環境の整備が必要

(9) 秋田市民の交通に関する意識

- ・ 住み心地の評価のうち、交通関連項目では「バス・電車などの利用のしやすさ」の評価が低く、特に河辺、雄和地区で顕著である。
- ・ 施策で力を入れてほしいもののうち、交通関連項目では「バス路線の維持」「道路交通網の整備」が多く、河辺、雄和地区、高齢者は「バス利用の維持」若者は「道路交通網の整備」が必要と考えている。

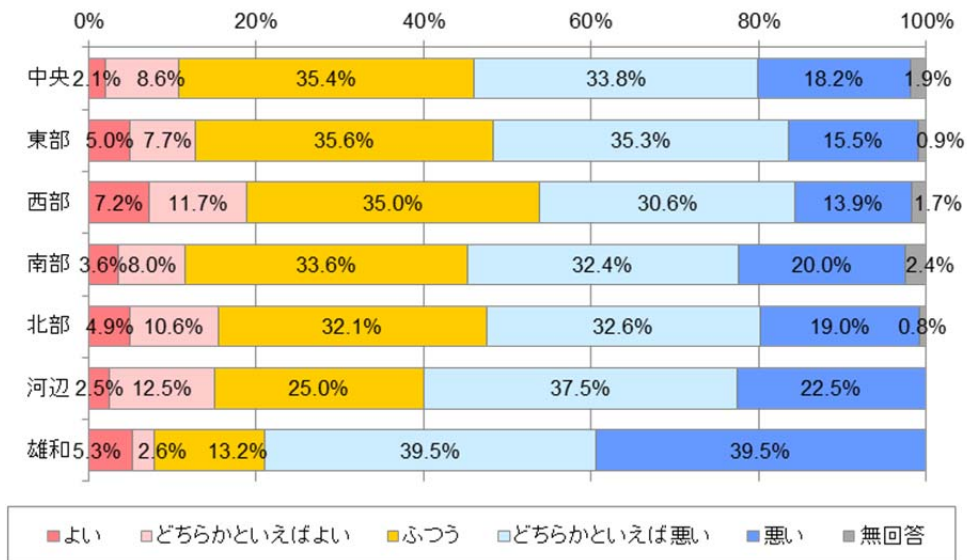
● 秋田市の分野別住み心地の評価(全30分野)

秋田市全体で評価が低い分野

1)産業や雇用の状況	79.3%
2)まちなぎわい	69.7%
3)冬期の除雪	68.1%
4)観光地としての魅力	60.5%
5)バス、電車などの利用のしやすさ	51.7%

[評価が低い分野]30 分野中 5 位まで
(「どちらかといえば悪い」「悪い」の計)

バス電車などの利用しやすさの地区別評価



資料：「秋田市しあわせづくり市民意識調査Ⅲ」平成 26 年 9 月～10 月実施

●秋田市の施策で力を入れてほしいもの(全32施策)

市全体 (全 32 施策中上位 10 位)

1位	冬期の除雪	74.5%	6位	子育て支援	28.4%
2位	雇用対策	54.5%	7位	バス路線の維持	22.8%
3位	中心市街地の にぎわい創出	36.9%	8位	道路交通網の整備	20.5%
4位	高齢者福祉	35.7%	9位	観光振興	17.4%
5位	商工業の振興や 地元経済の活性化	31.2%	10位	健康づくり・医療 ・保健衛生	15.5%

地区別 (全 32 施策中上位 3 位)

	1位	2位	3位
河辺地区	冬期の除雪	雇用対策	バス路線の維持
雄和地区	冬期の除雪	雇用対策	バス路線の維持

年代別

	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
1位	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪
2位	雇用対策	雇用対策	子育て支援	雇用対策	雇用対策	雇用対策	高齢者福祉
3位	中心市街地の にぎわい 創出	中心市街地の にぎわい 創出	雇用対策	中心市街地の にぎわい 創出	中心市街地の にぎわい 創出	高齢者福祉	雇用対策
4位	道路交通網の整備	子育て支援	中心市街地の にぎわい 創出	商工業の 振興や 地元経済の 活性化	商工業の 振興や 地元経済の 活性化	中心市街地の にぎわい創出	バス路線の 維持
5位	観光振興	道路交通網の整備	乳幼児医療・ 児童福祉	子育て支援	高齢者福祉	商工業の 振興や 地元経済の 活性化	商工業の 振興や 地元経済の 活性化

資料：「秋田市しあわせづくり市民意識調査Ⅲ」平成26年9月～10月実施

地区の実情や利用者属性を考慮した適切な交通施策の検討が必要

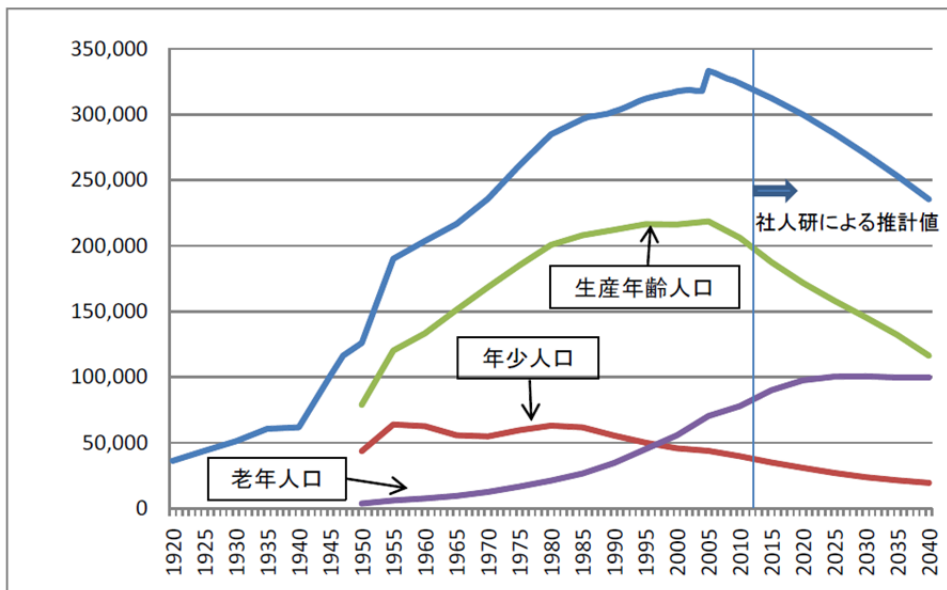
1. 2 市街地形成の課題

(1) 人口減少と市街地拡散、低密度化

① 将来推計人口

- 平成 26 年 1 1 月に施行された「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、秋田市においても地方人口ビジョンを策定している(平成 28 年 1 月現在)。
- その中で、国立社会保障・人口問題研究所(以下「社人研」という。)によると、秋田市の総人口は、2040(平成 52)年には、約 23 万 5 千人(2010(平成 22)年から約 27%減少)になると推計されている。
- 年齢 3 区分別では、生産年齢人口の減少と老年人口の増加が著しい。

▼年齢3区分別人口の推移



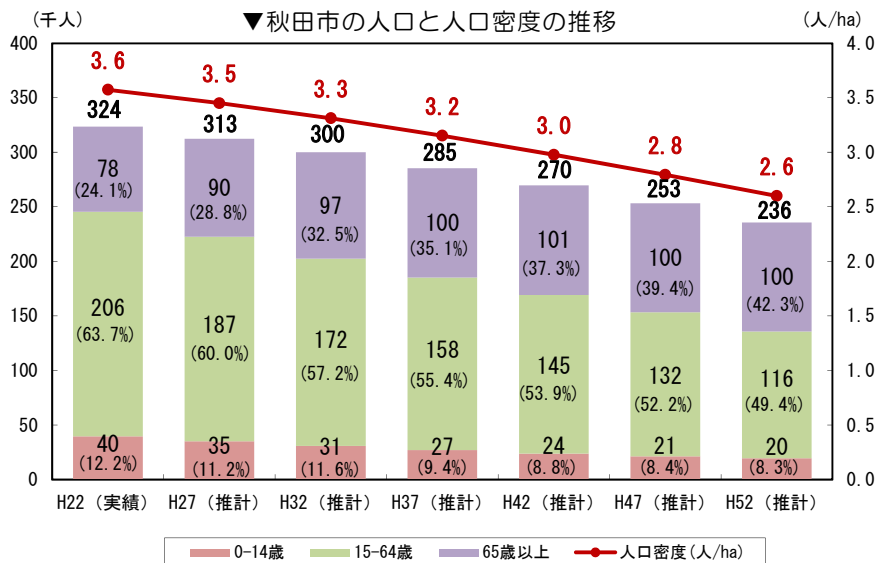
※年少人口：15歳未満、生産年齢人口：15歳以上65歳未満、老年人口：65歳以上

※2010年までの総人口は国勢調査および秋田市情報統計課推計人口より作成

※2010年までの年齢3区分別人口は国勢調査より作成

※2015年以降は社人研「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」より作成

資料：「秋田市人口ビジョン(修正案)」(平成27年11月版)より抜粋

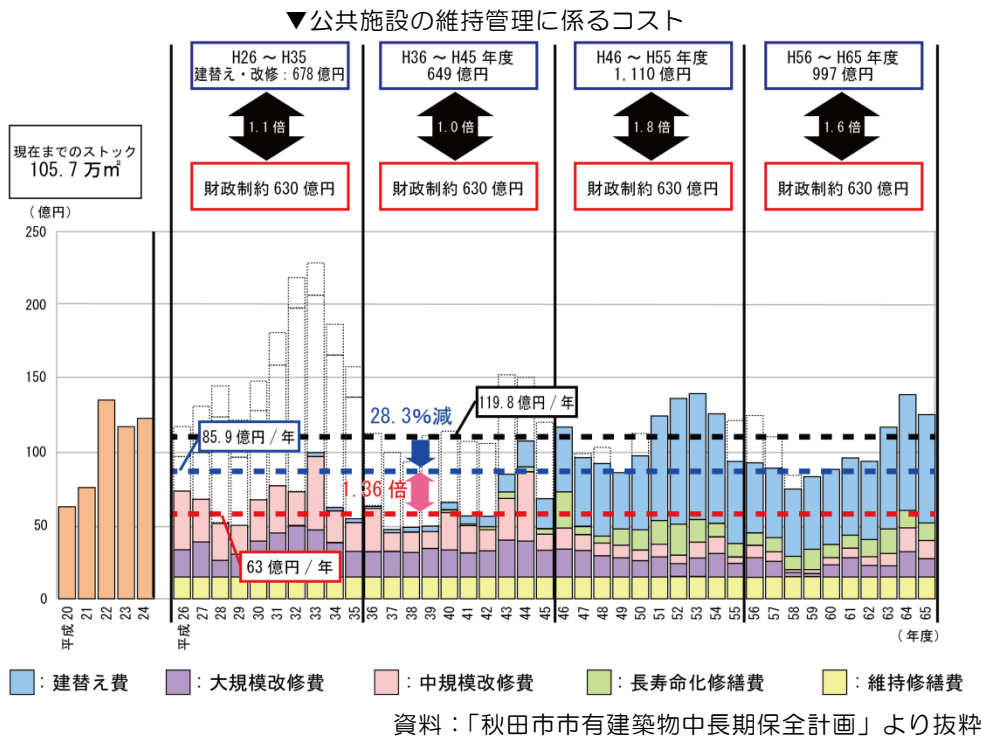


②人口の変化が地域の将来に与える影響

- ・国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」をもとに、人口減少が市政運営や市民生活等に与える影響を分析した。
- ・今後も市街地が拡大すると、インフラの維持・更新費など行政コストが増加するとともに、人口密度の低下により1人当たりの維持・更新費が高くなるなど、投資効果の低い都市が形成されることとなる。

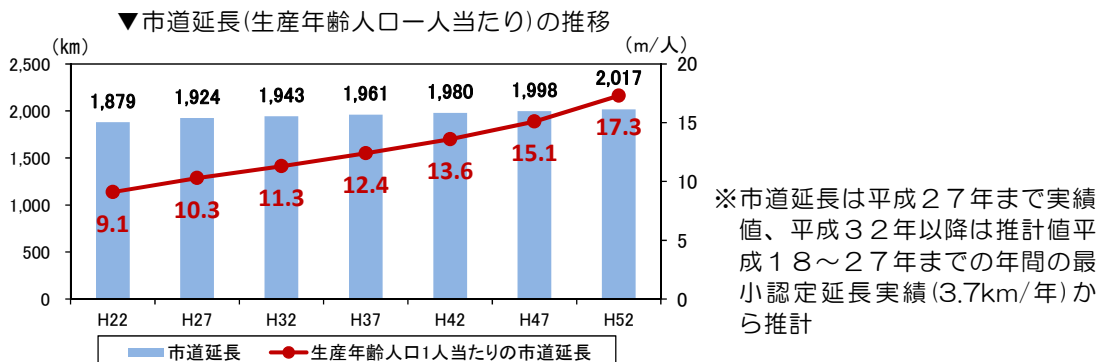
●公共施設の維持管理

- ・秋田市が所管する公共施設は、昭和50～60年代に集中的に整備された施設が多いことから、今後、一斉に更新時期を迎える状況にある。



●道路の維持管理

- ・地域の人口減少が進展し、生産年齢人口1人当たりの市道延長が増えることから、新たな維持管理経費の増加が見込まれる。
- ・除雪作業や道路ストックの老朽化対策など継続的な維持管理が必要となり、費用対効果が非効率な路線や施設が増加する。



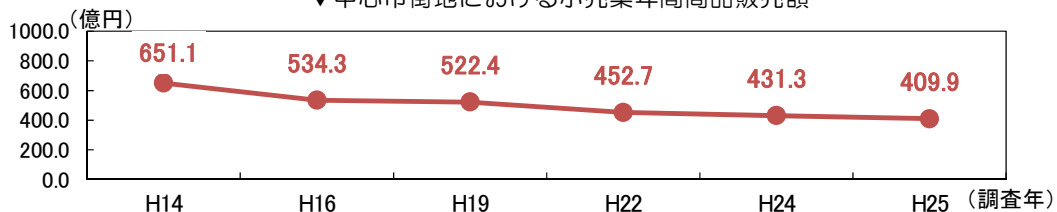
(2) 中心市街地の求心力の低下

- ・秋田市では、平成 20 年に認定された中心市街地活性化基本計画により、中心市街地の活性化に前進が見られるものの、商業環境や居住環境、公共交通網をはじめとする交通環境についての市民の評価が低い。
- ・これからの中心市街地においては、子育て世代から高齢者までが、車がなくても質の高いサービスを楽しむまちなか居住の実現や商業地としての求心力を取り戻し、郊外店とは一線を画す「エリアとしての魅力」の創出や、芸術・文化ゾーンの魅力向上、イメージの確立が必要である。既に整っている芸術・文化イメージの確立が必要である。

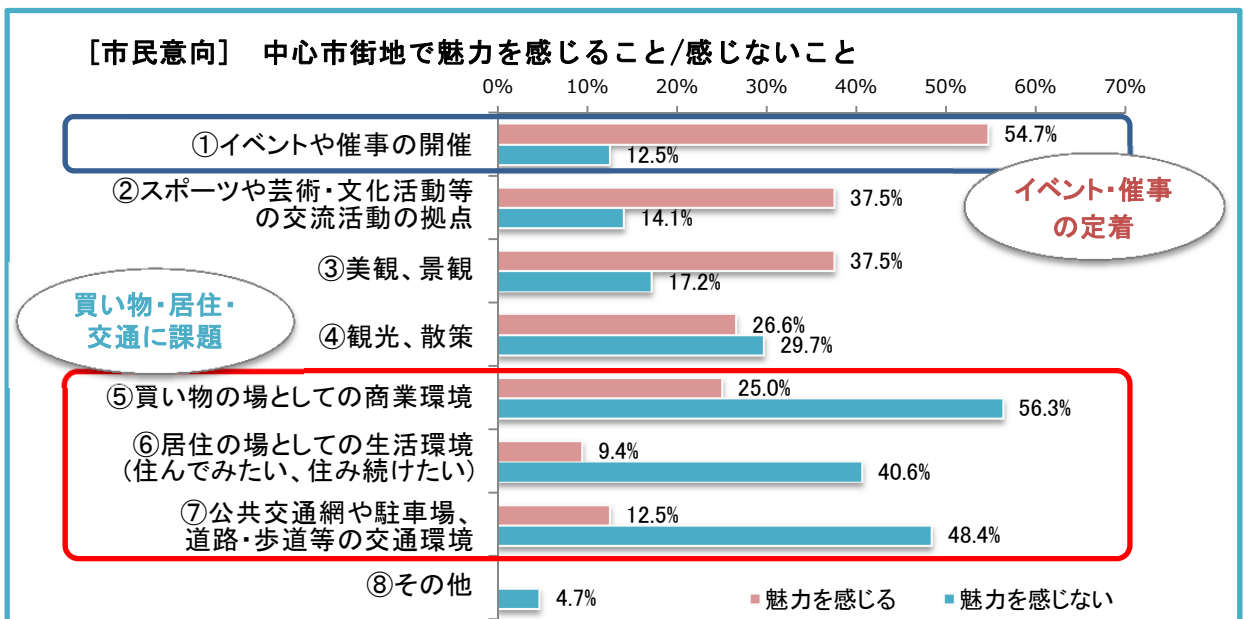
▼中心市街地活性化基本計画(平成 20 年 7 月～平成 26 年 6 月)の進捗状況等

基本コンセプト 千秋公園を中心とした城下町ルネッサンス			
「賑わいづくり」の項目	主要な事業の実施状況 ○;実施 or 継続 ▲;未実施	目標指標の達成度	目標達成度から見た今後の取組の方向性
訪れる人	○エリアなかいち整備 ○中心市街地循環バス運行 ○イベント支援	[歩行者・自転車通行量] 目標値超	・多様な取組の連携による相乗作用の発現
住む人	○エリアなかいち住宅棟 ▲公的住宅整備	[定住人口] 事業進捗・目標値に及ばず	・住宅の確保 ・住みやすさを具現化する施策パッケージの整理
商店街の活力	▲秋田駅前北第一地区市街地再開発事業 ○出店促進融資	[小売業年間商品販売額] 事業進捗・基準値に及ばず [空き店舗]目標値超	・商業地としての求心力の向上

▼中心市街地における小売業年間商品販売額



※調査対象：中心市街地に所在する大規模小売店舗へのアンケート調査に基づき推計した販売額
資料：「認定中心市街地活性化基本計画の最終フォローアップに関する報告」平成 26 年 8 月(秋田市)



資料：中心市街地の活性化に関するアンケート調査

1.3 交通環境向上に向けたこれまでの主な取り組み

(1) 歩行者・自転車利用環境向上に向けた取り組み

① 市街地におけるバリアフリー化

・「秋田市バリアフリー基本構想」(平成23年6月)における重点整備地区は以下の3地区である。

- 土崎駅周辺地区
- 新屋駅周辺地区
- 市立病院・山王官公庁周辺地区



▲秋田市バリアフリー基本構想重点整備地区

・主な実施状況については以下のとおりである。

- 道路特定事業



▲段差等の解消



▲点字ブロックの改善

(土崎駅こ線橋へのエレベーター設置)

鉄道事業者が行った特定事業の中の1つで、土崎駅のこ線橋改築工事で併せ、新たにエレベーターを上りホームと下りホームにそれぞれ1基ずつ設置した。



こ線橋の改築とともに、新たに設置されたエレベーター(上りホーム側)



出入口部分



エレベーター室内

(心のバリアフリーの取組)

東北運輸局秋田運輸支局では、誰もが高齢者・障がい者等に対し、自然に快くサポートできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指し、あらゆる世代に高齢者や障がい者等に対する介助の方法などを知ってもらうため、毎年、バリアフリー教室を開催している。

以下は平成22年度に小学校の4年生を対象に秋田駅で実施したバリアフリー教室の様子。



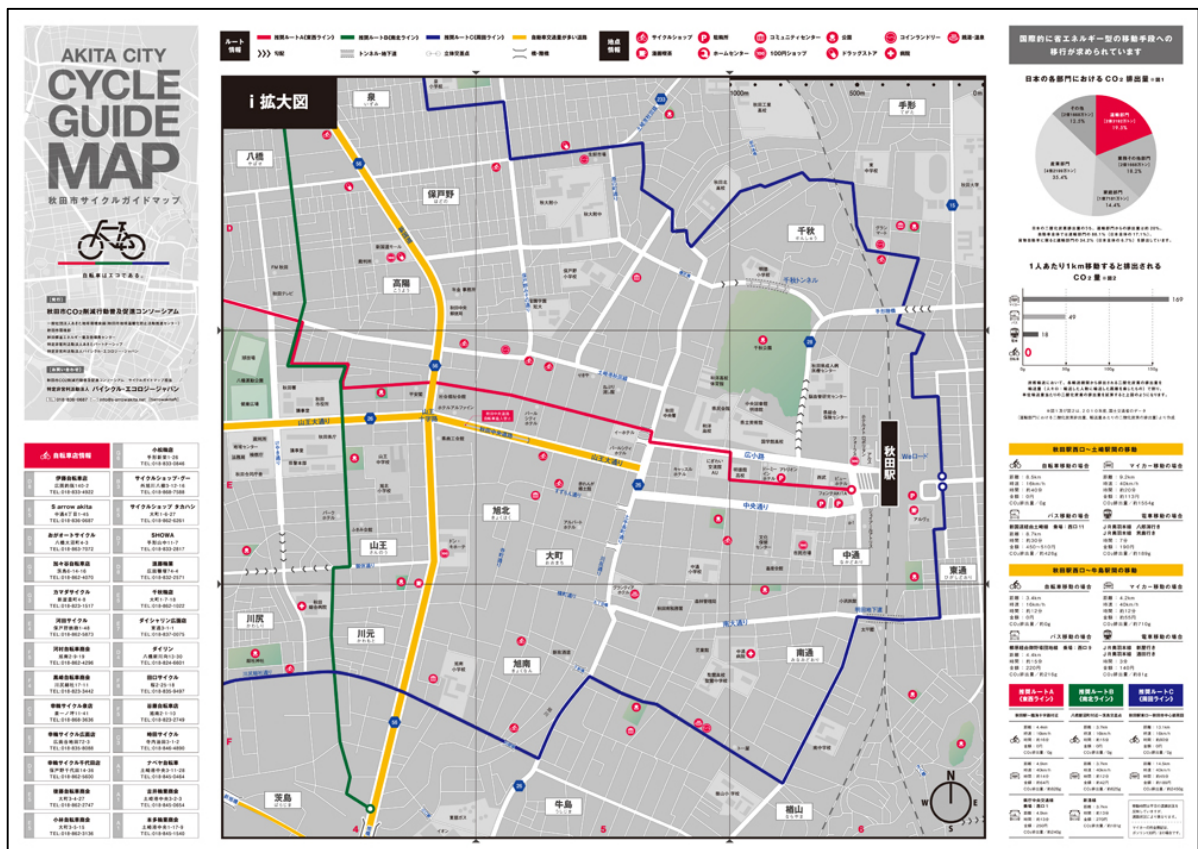
疑似体験と介助の様子



盲導犬による駅利用体験の様子

②自転車マップの作成

- 平成 25 年 3 月に、一般財団法人秋田地球環境会議や秋田市環境部、県省エネルギー普及指導員センター、NPO 法人あきたパートナーシップ NPO 法人バイシクル・エコロジィ・ジャパンで構成される「秋田市 CO2 削減行動普及促進コンソーシアム」が、自転車の利用促進により、自動車が排出する二酸化炭素の低減を図ることを目的として、「秋田市サイクルガイドマップ」を作成した。東西は新屋から桜まで、南北は茨島から外旭川までを範囲として、推奨ルート、自動車交通量が多い道路や自転車店などの拠点情報を掲載している。
- 環境省の「地域活動支援連携促進事業」の補助を受け、2千部を発行した。JR 秋田駅構内にある秋田市観光案内所や市内の喫茶店などで配布している。



▲秋田市サイクルガイドマップ

③自転車ルール遵守や自転車マナー向上の取組み

●自転車等放置禁止・規制区域の指定

- ・「秋田市自転車等放置防止に関する条例」(平成元年11月18日施行)により、秋田駅前周辺を自転車等放置禁止区域および放置規制区域に指定し、指定区域内に放置された自転車および原動機付自転車の撤去・保管を行っている。



▲自転車等放置禁止・規制区域図

●自転車安全利用モデル校の指定

- ・秋田市では、6校が「自転車安全利用モデル校」の指定を各警察署より受けている。
- ・自転車安全利用モデル校とは、自転車通学を行うにあたり、自転車の安全利用や自転車事故防止を図るために指定するものである。
- ・秋田県警による自転車街頭指導の実施を始め、二重ロックの徹底や反射材の貼付、マナー遵守による安全な自転車利用についての認識を高めている。

【秋田市内における自転車安全利用モデル校指定(平成27年度)】

- ・土崎中学校
- ・城南中学校
- ・秋田東中学校
- ・秋田中央高校
- ・秋田商業高校
- ・秋田高校

④レンタサイクル事業

- 秋田市観光案内所にて、平成 22 年から「秋田市レンタサイクル」として自転車の貸し出しを行っている。
- 貸出台数は当初の 5 台から 8 台となっており、貸出数は増加している。

▼秋田市レンタサイクルの概要

実施事業者	秋田観光コンベンション協会		
貸出場所	秋田市観光案内所(秋田駅中央改札口前)		
営業時間	4月～10月 : 9:00(貸出)～18:00(返却時間 18:30 まで) 11月 : 9:00(貸出)～17:00(返却時間 17:30 まで)		
料金	無料	貸出台数	8 台



▲秋田市レンタサイクル

▼秋田市レンタサイクルの貸出数の推移

	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
台数	5	5	5	5	8
貸出数	443	574	746	787	1,075

⑤自転車駐輪場サイン貸出事業

- 平成 24 年 7 月のエリアなかいちオープンを機に、中心市街地の継続的なにぎわい創出を目的として、秋田商工会議所内に「まちなかプロジェクトチーム」が設置された。その企画のひとつである「まちなかカフェ」の取組において、秋田市は平成 25 年度から、なかいちレンタサイクル事業や自転車駐輪場サイン貸出事業などを行っており、その活動を支援した。



▲まちなかプロジェクトワークショップの様子と
装飾されたテーブル・椅子(平成 25 年 7 月 14 日)



▲自転車駐輪場サインの貸出

(2) バス路線の維持と利便性向上に向けた取り組み

① 路線バスへの支援

- ・秋田市内の路線バス維持のために、補助金による支援を行っている。

▼路線バスへの支援

年度	補助金交付額(千円)	
		(うち 県補助金)
平成 20 年度	206,757	(62,600)
平成 21 年度	172,737	(54,968)
平成 22 年度	74,514	(25,082)
平成 23 年度	61,105	(19,526)
平成 24 年度	61,485	(18,221)
平成 25 年度	53,064	(9,250)
平成 26 年度	61,041	(15,409)

② マイタウン・バスの運行

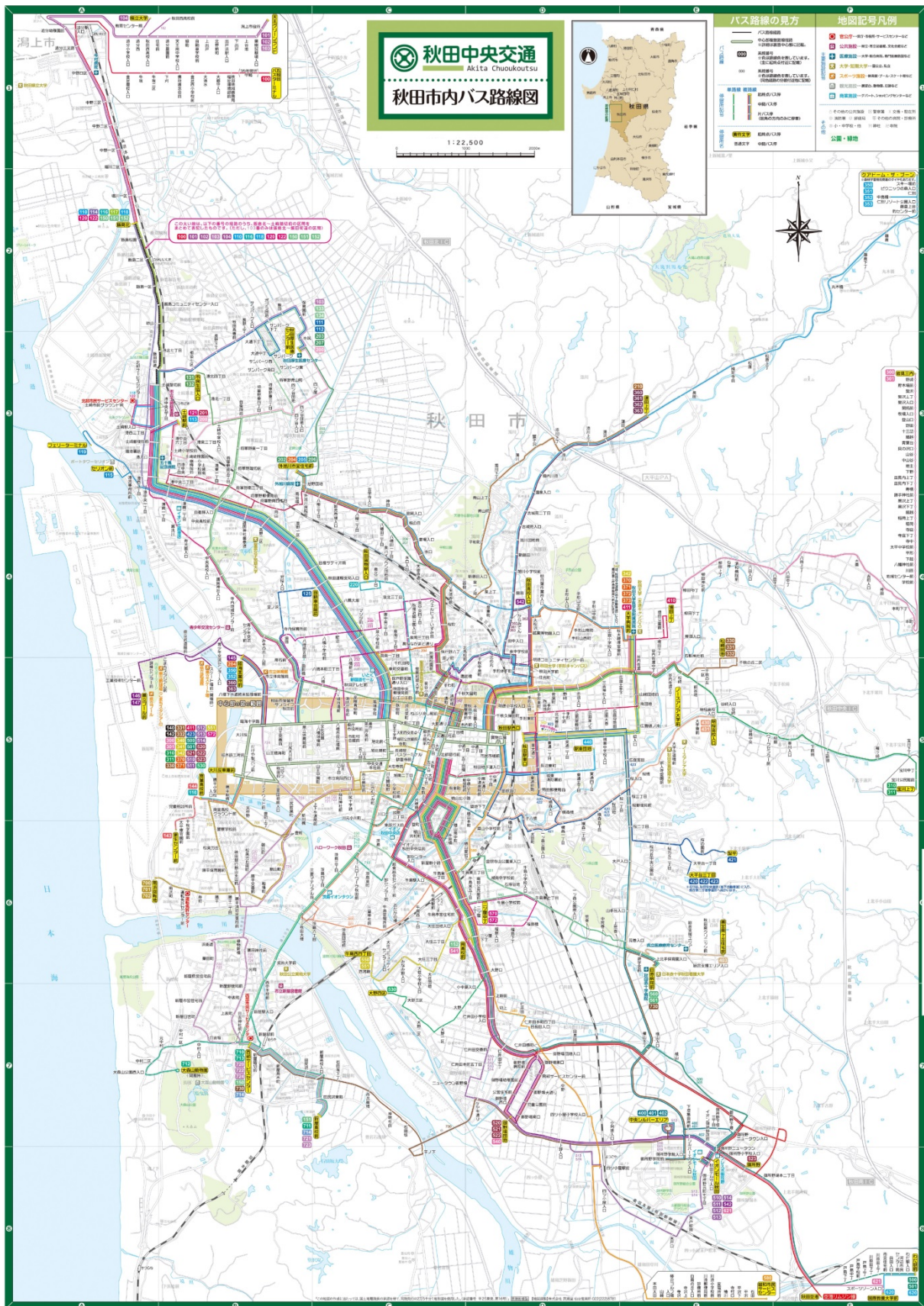
- ・平成 21 年以降、南部地域と東部地域の郊外部不採算路線についても代替交通としてマイタウン・バスを新たに導入し運行している。
- ・導入後も、各地区においてマイタウン・バス運行協議会を開催しており、随時運行内容の見直しを行っている。

▼現在運行中のマイタウン・バスの概要(平成 27 年 10 月現在)

運行開始	路線名		運行形態	廃止路線名
平成 17 年 10 月	西部線	浜田線、豊岩線、下浜線	定時定路線型	西部地域 (豊岩線、下浜線、浜田線)
平成 20 年 4 月	北部線	金足、下新城、上新城	デマンド型	北部地域 (堀内線、小友線、 下新城線、上新城線)
平成 21 年 10 月	南部線	河辺A、雄和A、雄和B	定時定路線型	南部地域 (雄和線、岩見三内線、 ユージュル)
		河辺B、河辺C、川添、 種平	デマンド型	
平成 22 年 4 月	東部線	上北手、中北手、木曾石	定時定路線型	東部地域 (上北手線、中北手線、 木曾石線)
平成 23 年 4 月	笹岡線	笹岡線	デマンド型	外旭川地区(笹岡地区)

③バスマップの作成

- 平成23年7月に「秋田市内バス路線図」が作成され、随時更新されている。



▲秋田市内バス路線図(平成26年4月1日現在)

資料：秋田中央交通株式会社

④バス路線・系統の記号や番号の統一化

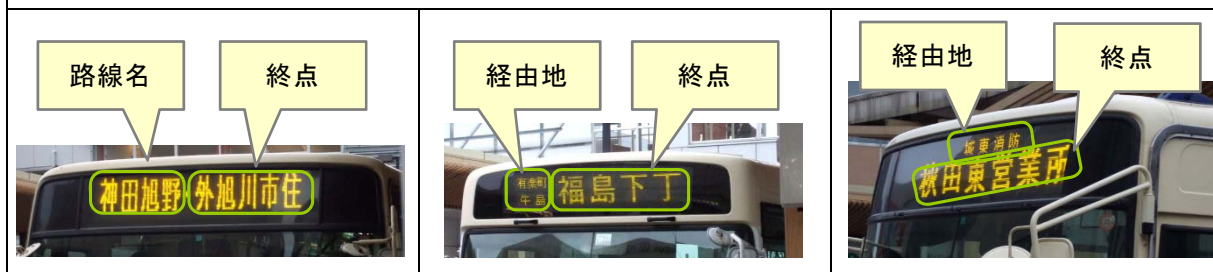
- 路線バスの行先表示は、第1次ビジョン策定当時は路線名や経由地の表記が混在し系統番号の表示が無く、文字のみであった。また、順次LED式の表示に切り替えている段階であった。
- 平成23年10月より、バス事業者によって、バス路線や系統番号が整理され、車両の行先表示に導入された。系統番号と経由、終点の組み合わせによる表示で統一されるとともに、全車両(小型車を除く。)でLED式となり、行先のわかりやすさが向上した。

▼バスの行き先表示変更前の状況

- 行先表示が巻き取り式の車両とLED式の車両が混在。



- 表示内容および表示位置が不統一であり、番号表記が無い状況。



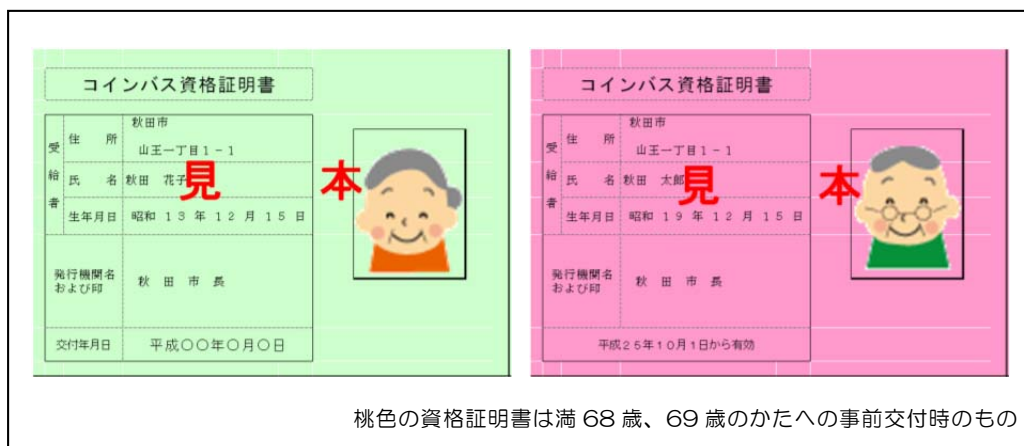
▼行先表示変更後の状況

- LED式による表示に変更。系統番号と経由、路線名、主要施設の表示で統一された。



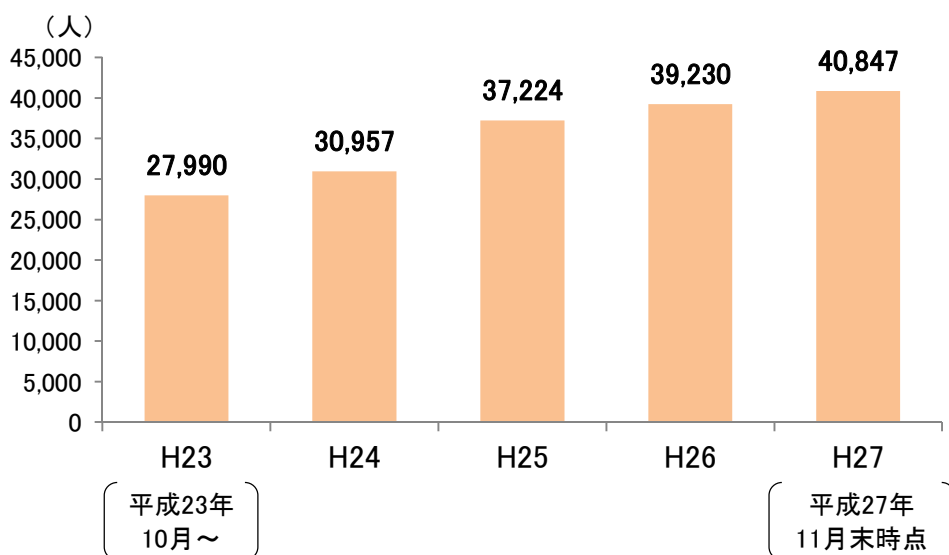
⑤高齢者コインバスの導入

- 平成 23 年 10 月より、秋田市では高齢者の外出機会の促進、社会参加・生きがいづくり支援のほか、移動手段の確保と公共交通利用促進の観点から、秋田市に住民登録をしている 70 歳以上の高齢者が 1 回 100 円で路線バスを利用できる「高齢者コインバス事業」を開始し、平成 25 年 10 月からは 68 歳以上を対象としている。コインバス資格証明書の発行数は、年々増加している。



▲コインバス資格証明書

▼高齢者コインバスの資格証発行数(累積)



(秋田市長寿福祉課まとめ)

⑥ 中心市街地循環バスの運行

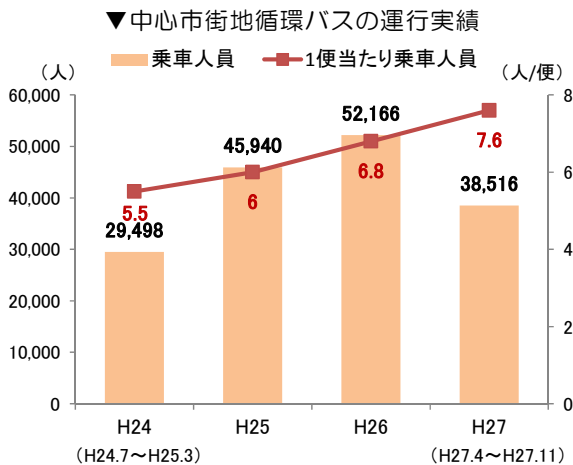
- 中心市街地循環バス(ぐるる)とは、秋田市中心市街地の主要スポットを巡回するバスである。
- 秋田駅周辺と「エリアなかいち」で創出されたにぎわいを中心市街地全体に波及させるため、平成24年7月21日から実証運行を行い、平成25年4月1日から本格運行を開始した。

運行概要

運行時間：午前9時～午後5時(8時間)
 運行本数：1日に21本(各バス停には基本的に20分間隔で停車)
 運賃：乗車1回または1周につき100円(小学生以下は無料)
 1日乗り放題乗車券は300円



▲ 中心市街地循環バスの運行ルート図

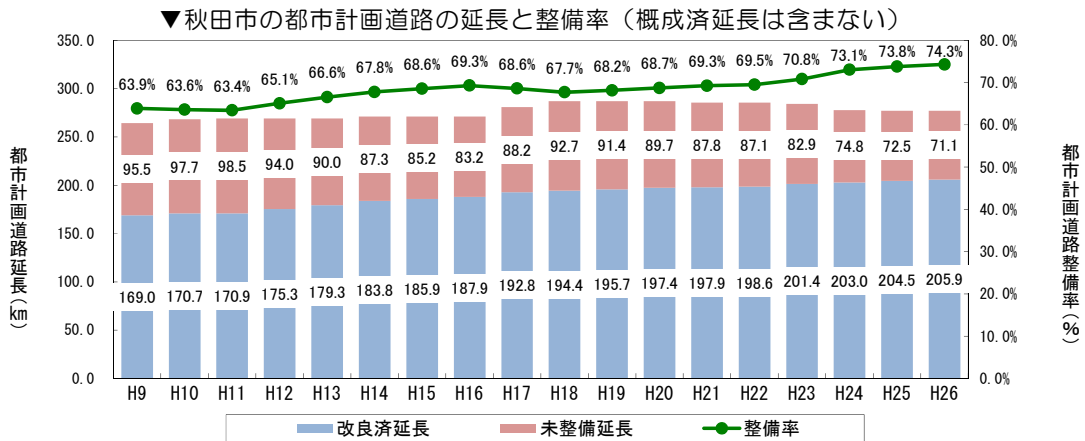


▲ 中心市街地循環バス「ぐるる」

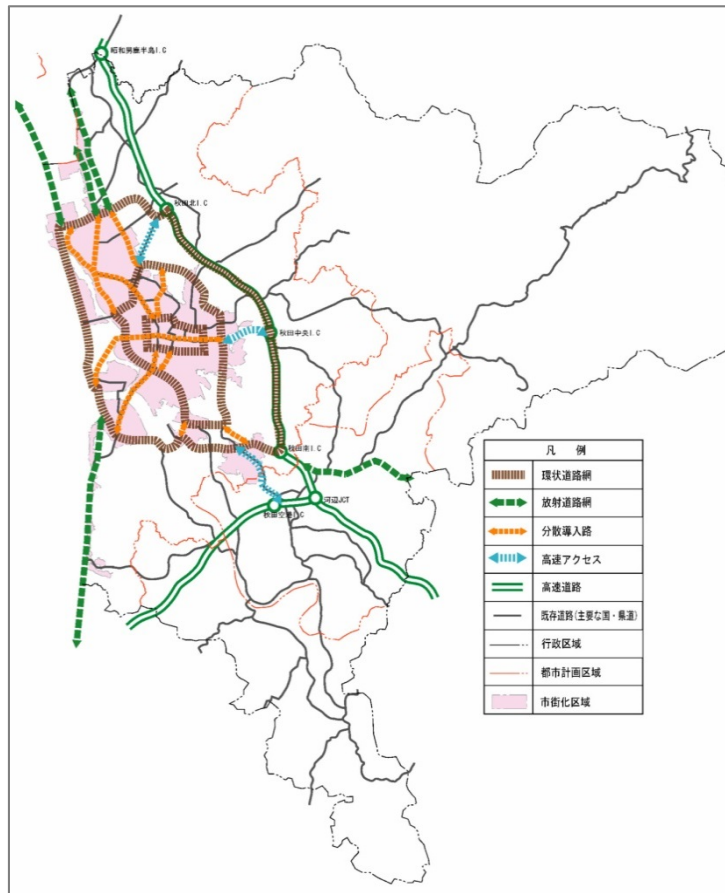
(3) 道路の走行性向上に向けた取り組み

① 道路整備の推進

- 昭和 32 年 3 月より秋田市総合都市計画(最新：第 6 次、平成 23 年 3 月策定)を策定し、「骨格的道路網の形成」を目指し、広域幹線道路、地域高規格道路、都市内幹線道路、都市内準幹線道路、市道の整備を進めてきた。
- 秋田市内は平成 17 年から平成 26 年までの 10 年間で約 13km の都市計画道路が整備され、平成 26 年時点での都市計画道路の整備率は 74.3%となっている。
- 拠点間をつなぐ効率的・効果的な道路網として、環状放射型道路網の形成が進められている。



資料：秋田市都市計画課



資料：第6次秋田市総合都市計画

▲道路整備の基本方針図

②ノーマイカーデーの実施等

- ・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。
- ・この取組は、平成21年のノーマイカーデー社会実験を経て、平成22年から定期的に実施している。

平成27年度の実績

実施日：平成27年10月23日(金)

実績：ノーマイカー通勤参加者 494名、早起き時差通勤参加者 356名

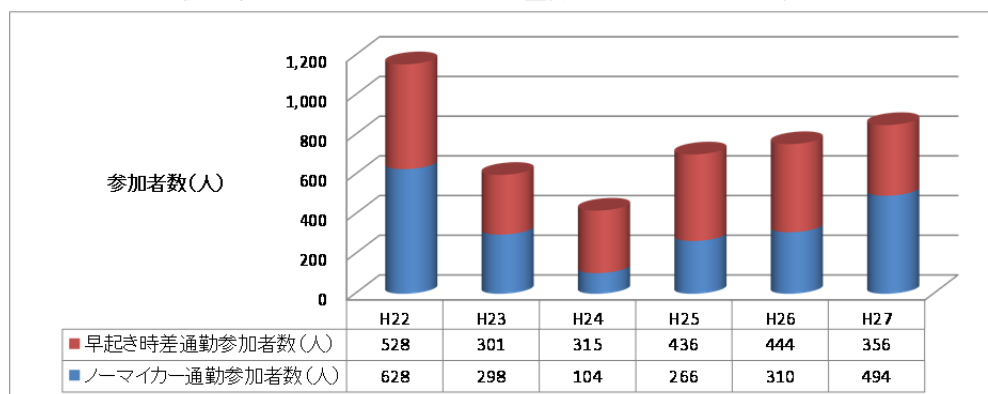
この1日で **約1.6トンのCO₂** を削減

この削減量は、樹齢50年(高さ20~30m)ほどのスギの木100本が、およそ14ヶ月かけて吸収・固定する量に値する。(参考資料：国土交通省・環境省・林野庁資料)

<計算条件>

- ・50年生のスギ1本が1年間にCO₂を吸収する量：14kg-CO₂ (環境省/林野庁資料)
- ・自動車によるCO₂排出量原単位：172g-CO₂/人・km (国土交通省資料)
- ・ノーマイカーデー参加者の平均通勤距離：片道9.8km×2 (個人アンケート調査結果より)

▼秋田市ノーマイカーデー10月重点実施月における実績



資料：秋田市交通政策課

自転車通勤応援イベント「Bike to Work」

BEJ 秋田支部(特定非営利活動法人バイシクル エコロジー ジャパン Bicycle Ecology Japan (B.E.J))と秋田市が協働し、自転車通勤応援イベント「Bike to Work」を行っており、千秋公園内大手門東側ポケットパークにバイクーズオアシスを設置し、自転車通勤者へ飲食物や啓発グッズを配布するなど、イベントを企画している。今後も様々なイベントを継続的に実施し、自転車通勤の方々ばかりでなく、多くの方々に呼びかけ、「Bike to Work」の認知度を高め、秋田市内での自転車通勤者数の増加を目指していく。



▲平成27年6月26日(金)開催の様子

第2章 秋田市の目指すべき将来像の検討

2.1 上位・関連計画の概要と市街地形成の方針

(1) 第13次秋田市総合計画

第13次秋田市総合計画は、基本構想をつぎのとおり示している。

計画期間

平成28年度から平成32年度までの5年間

基本理念

○年齢や性別を問わず、自分らしくいきいきと輝いている「人」
○にぎわいにあふれ、多彩な魅力に満ちている「まち」
○四季の移り変わりのように彩り豊かで、心うるおう「暮らし」
市と市民が協力しあいながら、そのような人・まち・暮らしの実現を目指していくこととし、本市の基本理念を次のように定めます。

とものつくり とともに生きる
人・まち・暮らし
～ ストップ人口減少 元気と豊かさを次世代に ～

将来都市像

- | | |
|------------------|--------------------|
| 1 豊かで活気に満ちたまち | 2 緑あふれる環境を備えた快適なまち |
| 3 健康で安全安心に暮らせるまち | 4 家族と地域が支えあう元気なまち |
| 5 人と文化をはぐくむ誇れるまち | |

将来都市像2 緑あふれる環境を備えた快適なまち(1/2)

「政策2 都市基盤の確立」より抜粋

○市街地形成

【現状と課題】

本市は、人口減少の進行とともに、市街地の低密度化が進んでおり、この状態がさらに進んだ場合、インフラの維持・更新費など都市経営コストの増大とともに、公共サービスの低下が危惧されます。

【取組の方向】

今後の人口減少・少子高齢化を見据え、あらゆる市民が生活に必要なサービスを容易に享受できるよう、市街地の拡大を抑制するとともに、これまで市街地内で蓄積してきた都市基盤施設や都市機能を有効活用しながら、都心・中心市街地を本市の顔となる各種高次都市機能の集積を図る拠点として、また、6つの地域中心を地域特性を踏まえた生活サービスの拠点として都市機能誘導や居住誘導を図り、持続可能なコンパクトな市街地形成を目指します。

○道路整備

【現状と課題】

都市計画道路など骨格道路のネットワークの構築が遅れており、また、高度経済成長期以降に整備した橋りょうなどの道路ストックの老朽化が深刻となっています。

【取組の方向】

市民生活と社会経済活動を支える骨格道路のネットワークの整備を進めるとともに、道路ストックの予防保全的な維持管理を計画的に行い、安全・安心な道路づくりを進めます。

将来都市像 2 緑あふれる環境を備えた快適なまち(2/2)

「政策 2 都市基盤の確立」より抜粋

○交通機能

【現状と課題】

市内には秋田港や秋田空港、秋田駅、高速道路のインターチェンジがそろっており、これらの交通拠点により人流・物流を広域的に結んでいます。

一方、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通については、超高齢・人口減少社会にあって利用者は減少傾向にあるものの、市民の移動手段として将来にわたって持続させる必要があります。

【取組の方向】

陸・海・空の優れた広域交通機能を活用した、東北を代表する交流拠点となる求心力の高い魅力的なまちを目指します。

また、公共交通は、地域のニーズや特性に配慮しながらネットワークの構築を図るなど、市民の利便性の確保と効率性の両立を目指します。

(2) 第6次秋田市総合都市計画(都市計画マスタープラン)

第6次秋田市総合都市計画(都市計画マスタープラン)の概要を以下に示す。

計画の目的と対象区域、目標年次

【計画の目的】

本計画は、都市計画法第18条の2の規定に基づいて策定する計画であり、本市の都市計画に関する基本的な方針を定めるものです。

計画では、市全体のまちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立するとともに、7地域のあるべき市街地像を示し、地域別の課題に応じた整備方針、地域の都市生活、経済活動等を支える諸施設の計画等をきめ細かく、かつ総合的に定めます。

【対象区域、目標年次】

本計画は、都市計画マスタープランとして都市計画区域を重点的に扱いますが、都市づくり全体に目を向けた総合的な指針として、都市計画区域外の農地や森林地域を含む秋田市全域を対象とします。

目標年次は、20年後の平成42年(具体の整備は10年後の平成32年)とします。

まちづくりの基本理念

暮らし・産業・自然の調和した持続可能な都市

～ 豊かな自然と共生した人にも地球にもやさしい
都市づくりによる元気な秋田の創造 ～

まちづくりの目標(政策テーマ)

(1) 旧3市町が一体となった都市構造の形成

- ① 一体的な都市構造と地域拠点を核とした集約型都市構造の実現
- ② 効果的・効率的な交通ネットワークの形成と公共交通の充実

(2) コンパクトな市街地を基本としたにぎわいのある中心市街地と地域中心の形成

- ① 拠点地域への都市機能の集約化
- ② “顔”づくりによる都市の魅力と活力の創出
- ③ エリアマネジメントによる都市環境形成

(3) 環境の保全・創造による低炭素型まちづくり

- ① 都市と農村の共生
- ② 温室効果ガスの排出抑制に向けた集約型市街地の形成
- ③ 低炭素に配慮した市街地・都市施設の整備

(4) 市民の暮らしを守る安全・安心なまちづくり

- ① 防災・減災に向けた環境整備
- ② 人口減少、超高齢化に対応した暮らしの安全性・快適性の確保

(5) 秋田の風土・文化を映し出す緑豊かなまちづくり

- ① 魅力ある都市環境の形成・育成
- ② 自然環境・田園環境の保全・育成
- ③ 地域特性を活かした個性的な景観づくり

交通体系の整備方針(抜粋)

(1) 拠点間をつなぐ効率的・効果的な道路網の整備

■ 3環状放射型道路網の形成

- ・将来減少する交通需要を考慮しながら、市外、交通拠点および「地域中心」と「都心・中心市街地」を相互に連結した骨格道路網を形成する、3環状道路とこれらを結ぶ放射状道路の形成により、市街地から通過交通を排除することで、歩行者・自転車の安全性の確保とバスの利便性を高めます。

(2) 高速交通ネットワークの充実

■ 高速道路網の充実

- ・日本海沿岸東北自動車道の全線開通を進め、交流人口の拡大、物流の効率化に寄与する高速道路ネットワーク化を促進します。

(3) 低炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

■ 鉄道交通の利便性の向上

- ・鉄道駅の交通結節点機能強化と、利用状況に応じた運行本数を確保し、定時性の高い移動手段としての充実を図ります。
- ・パークアンドライドなどにより鉄道駅の交通結節点としての機能強化を図り、鉄道利便性の向上と都心へのアクセス性の向上を図ります。
- ・都市計画道路泉外旭川線による交通環境の変化を見極め、JRとの連携を図りながら、泉・外旭川地区への新駅を検討します。

■ バス交通の利便性の向上

- ・中心部は、地域中心および生活拠点・乗継拠点と都心を連結する「幹線バス」の利便性向上により「公共交通軸」を形成し、その他支線バスを含めたバス路線網全体の維持を目指します。
- ・幹線バスのうち、多車線道路を通り一定の走行速度が見込める路線については、ハード、ソフト面で走行性の向上に努めます。また、遅延の多いバス区間の混雑を緩和し走行環境の改善を図るために、バス路線となっている道路の拡幅およびバス路線への交通量の集中の緩和を進めます。
- ・公共交通軸の利便性向上により公共交通軸沿線へ施設や人口の集約化を進めます。
- ・郊外部については、廃止バス路線の代替交通(マイタウン・バス)を市民・地元関係者が主体となって運営を行い、市がその導入・運営を支援することにより地域住民の移動手段の確保を図ります。

■ 渋滞を緩和する道路整備

- ・渋滞ポイントとなっている箇所への解消に向けた道路整備を推進します。

(4) 安全・安心で利用しやすい交通体系の整備

■ 歩行者・自転車利用環境の整備

- ・超高齢社会の到来を見据え、歩行者が多い都心および中心部の鉄道駅周辺を中心として、安全で快適な歩行環境づくりを進めます。
- ・自転車は秋田駅を中心とした概ね5 km圏内で利用率が高いことから、この圏内について自転車の利用環境の改善に取り組み、自転車が安全・安心かつ快適に走行できる環境づくりを進めます。

■ シームレス化、バリアフリー化の推進

- ・秋田市バリアフリー基本構想に基づき、利用者の多い鉄道駅周辺などを重点整備地区に定め、高齢者や障がい者等の公共交通を利用して移動する際の安全性や利便性の向上を図ります。
- ・身近な生活道路については、交差点の改良、通学路や福祉施設へのアクセス路等の主要経路での歩道の確保を行い、交通安全対策の充実を図ります。

■ 冬期間の安全性の確保

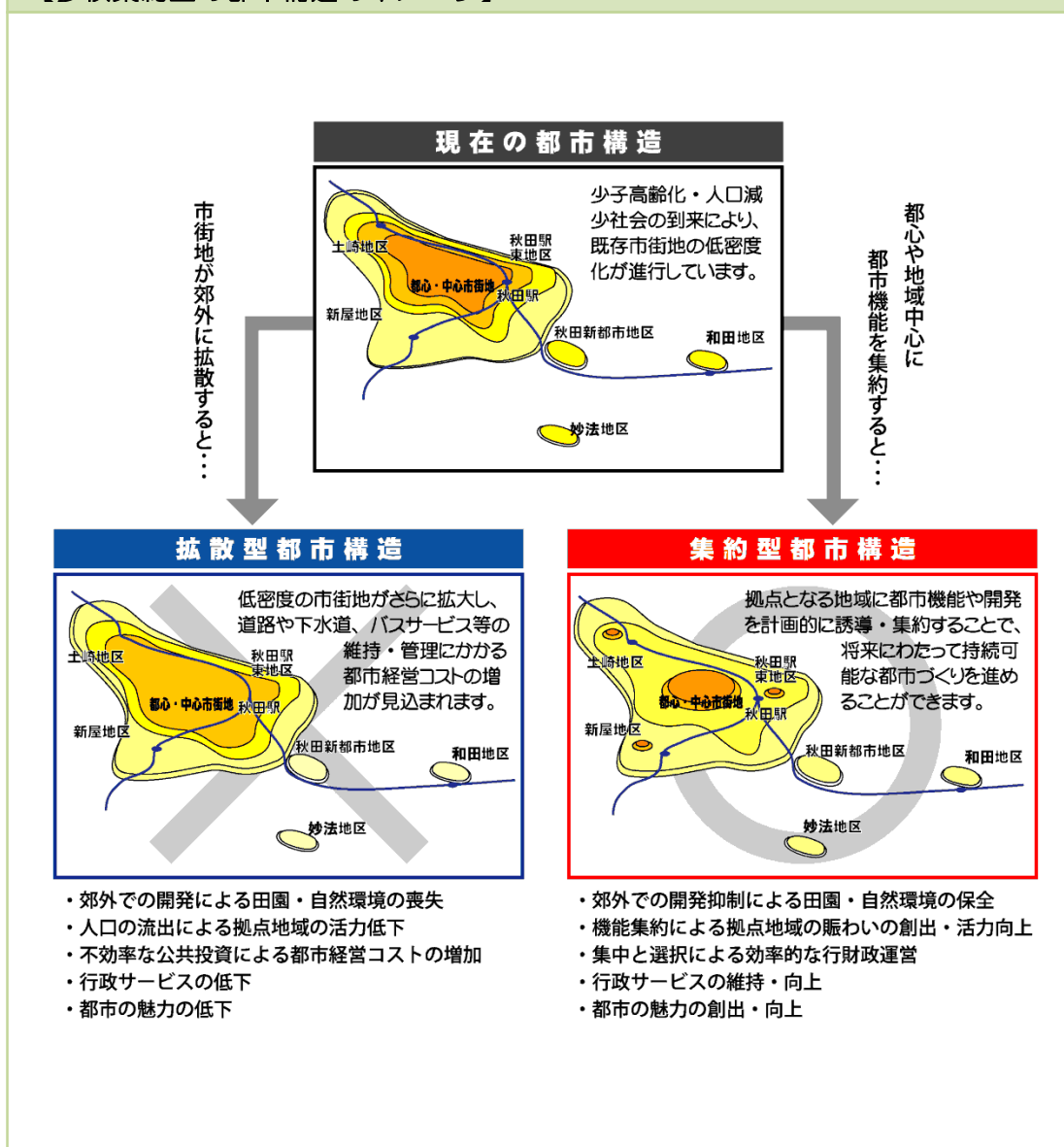
- ・冬期の積雪・凍結による交通への影響を低減させるために、行政と市民、事業者が連携し除排雪の効率化を図るとともに、消融雪機能を備えた歩道のネットワーク化を図ります。
- ・歩道や通学路の除排雪を充実し、安全な歩行空間の確保に努めます。

住環境・市街地整備の方針（抜粋）

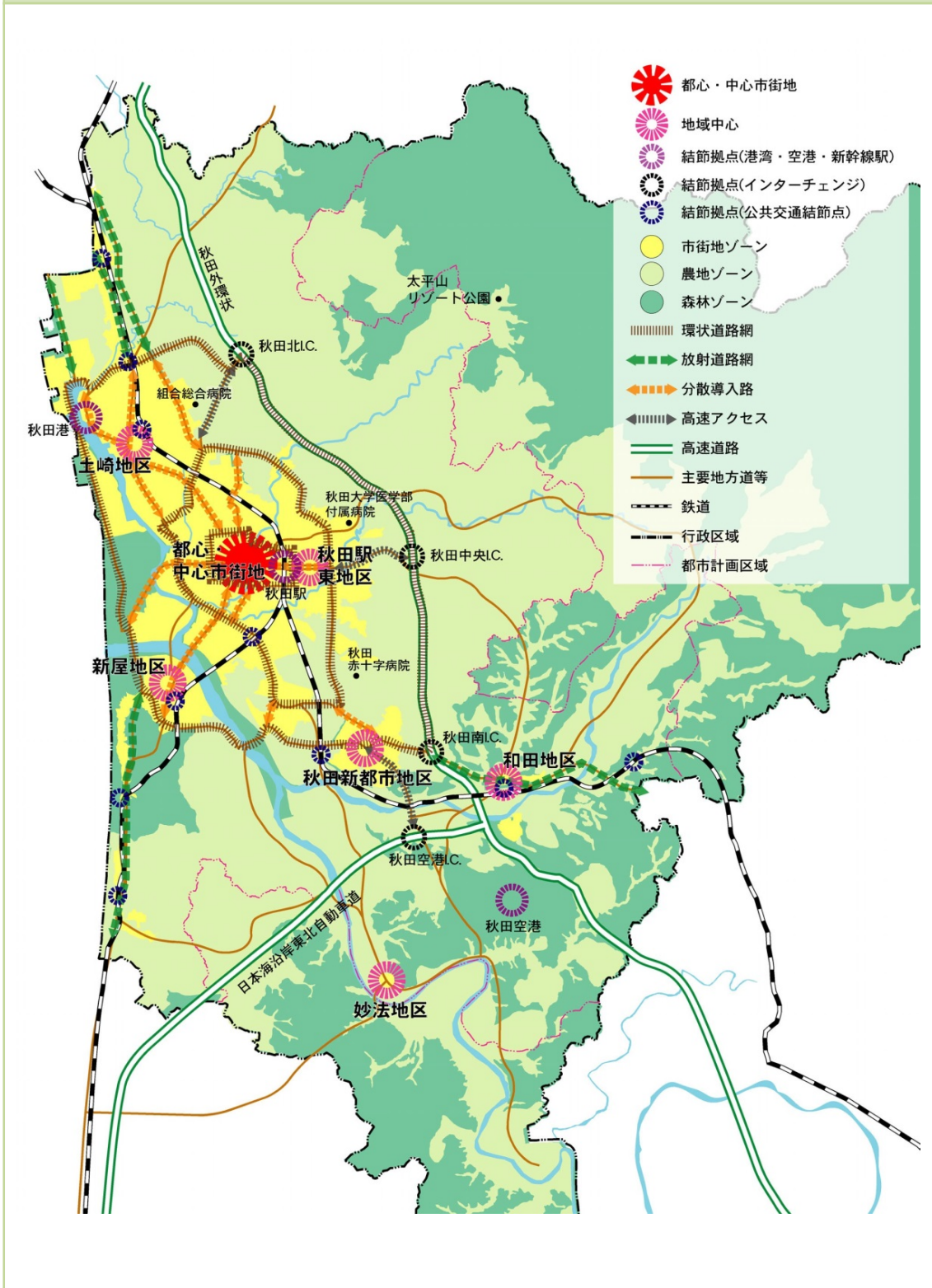
(1) 集約型都市構造の実現に向けた街なか居住の促進

- 本市の拠点地域となる「都心・中心市街地」および「地域中心」では、人口密度の高い集約型の市街地形成による活力向上や効果的・効率的な都市経営を目指し、居住人口の集約化に向けた、街なか居住への誘導の取組を進めます。
- 拠点地域においては、財政的な優遇措置などの必要な施策を展開しながら、老朽建築物の建て替えや複合化・共同化、市街地の低未利用地の活用による中層マンションの供給などを誘導し、良質な住宅の確保による郊外部から拠点地域への住み替え促進に取り組みます。

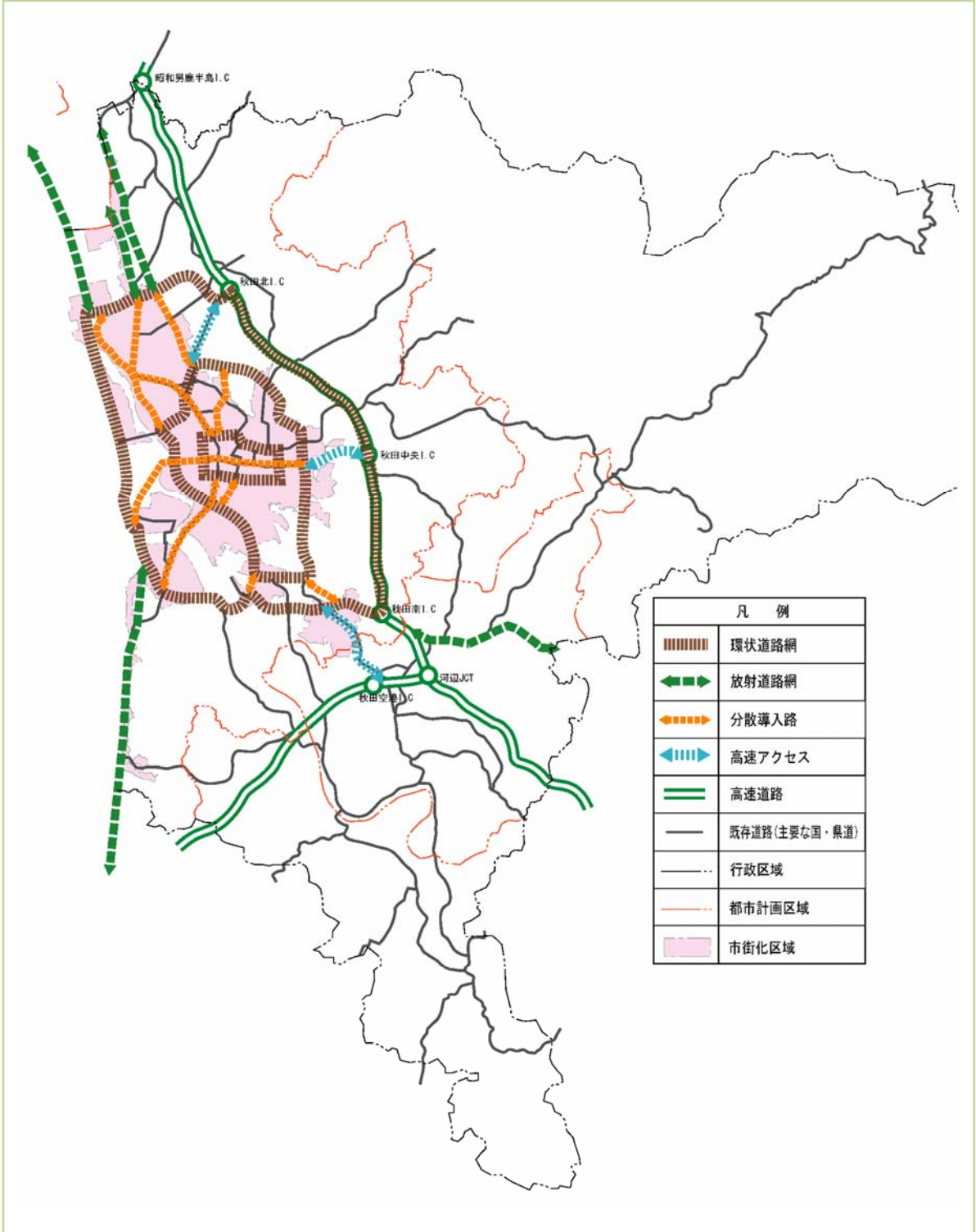
【多核集約型の都市構造のイメージ】



【将来都市構造図】



【道路整備の基本方針図】



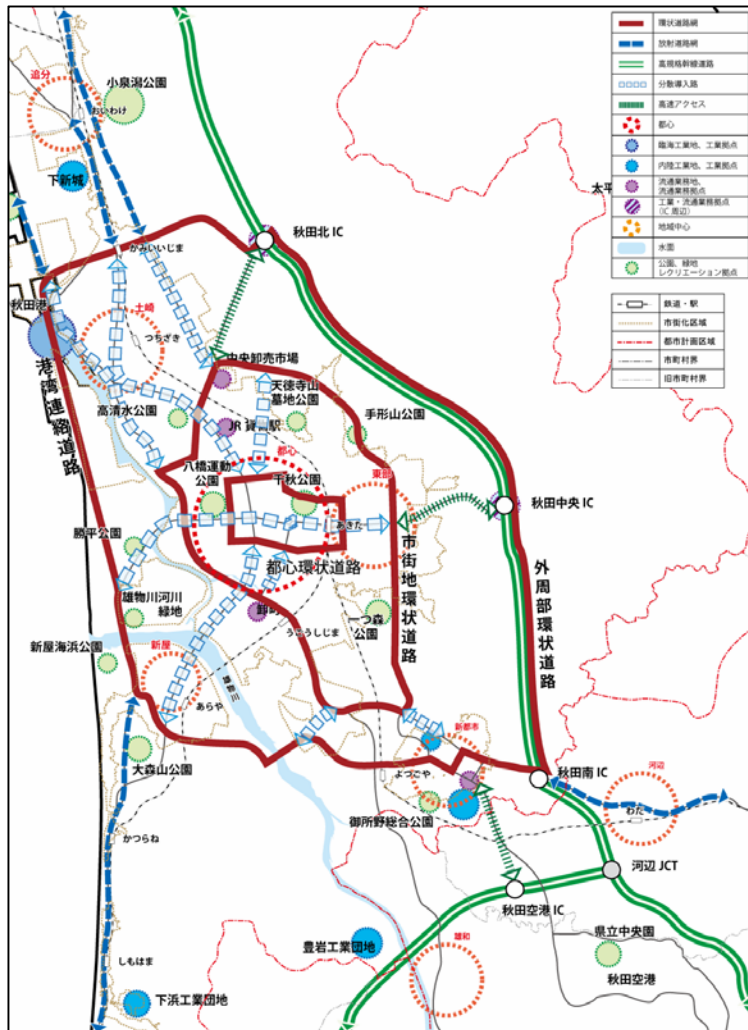
(3) 秋田都市圏総合都市交通マスタープラン

① 集約型市街地の形成とその方向性

- ・市街地の活性化、公共交通利用促進、道路交通問題の解消および都市財政の健全化を図るために、まちなかの利便性・快適性を向上させ、自家用車に過度に依存しない集約型の市街地形成を図ることとしている。

※計画期間 平成 21 年度～平成 42 年度

土地利用	骨格道路網の見直し
<ul style="list-style-type: none"> ・高次都市機能の集積促進 ・まちなか居住の推進 ・市街地拡散の抑制 ・土地利用の高度化 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通需要に見合った道路整備 ・渋滞・交通混雑の緩和
公共交通機能の利便性向上と維持	都心部の活性化
<ul style="list-style-type: none"> ・バスサービスの利便性向上と維持、代替交通の確保 ・鉄道サービスの利便性向上と維持 ・自動車を利用できない高齢者等の交通弱者の利用しやすさを高める 	<ul style="list-style-type: none"> ・都心居住の促進 ・歩行者自転車空間の整備 ・駐輪スペースの確保
	冬期交通対策の充実
	<ul style="list-style-type: none"> ・冬期道路空間の確保 ・冬期歩行空間の確保 ・冬期交通の安全性向上



▲骨格道路網の連結方針

(4) 秋田市中心市街地活性化アクションプラン

① 目的と位置づけ

- ・秋田市中心市街地活性化アクションプランは、平成20年7月内閣総理大臣に認定された「秋田市中心市街地活性化基本計画」が平成26年6月で終了したことから、新たな中心市街地活性化基本計画を策定するまでの計画として、中心市街地における賑わい創出および地域活性化をはかることを目的に策定したものである。※実施期間 平成27年度からの3年間

② 「秋田市中心市街地活性化基本計画」の総括

- ・中心市街地活性化基本計画に基づき各事業を実施した結果、中心市街地における歩行者・自転車通行量の底上げや定住人口の増加が図られるとともに、空き店舗の改善等、賑わいのある街並み形成に向けた兆しも見られ、人の流れを中心とした賑わい創出も進んでいる。
- ・一方、小売業年間商品販売額は年々減少を続けており、商業環境は厳しい状況が続いている。
- ・多様なニーズに対応した活性化に向けては、商業環境の活性化を始め継続的な課題が残っている。

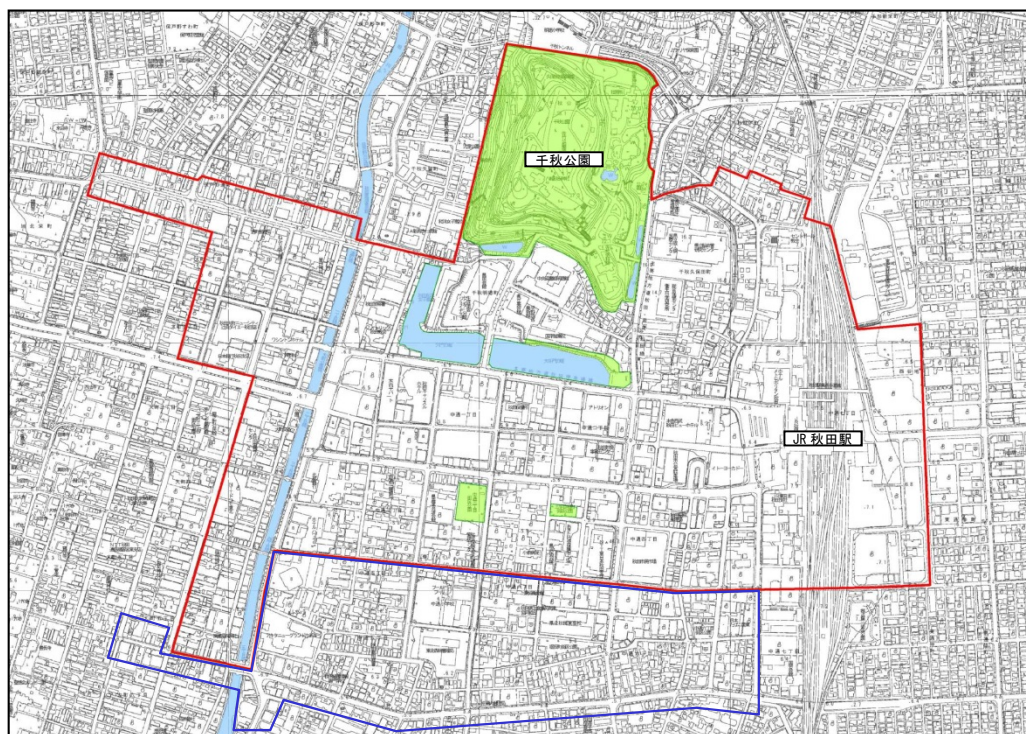
▼旧基本計画の目標指標および達成状況

目標指標	基準値 (H19年)	目標値 (H25年)	最終値 (調査年月)
①歩行者・自転車 通行量(休日)	31,157 人	42,000 人	46,282 人 (H25.7)
②定住人口	3,381 人	3,600 人	3,579 人 (H25.10)
③小売業年間商品 販売額	522.4 億円	610.0 億円	409.9 億円 (H25.12)
④空き店舗数	25 店	7 店	5 店 (H25.10)

※秋田市中心市街地活性化基本計画の計画期間は、平成26年6月までと期間延長になっているが、目標値、最終値(最終フォロー)

③計画区域

- 秋田市中心市街地活性化基本計画で設定した中心市街地の区域(下図の赤線内側の約 119ha)に南通商店街、有楽町および横町の区域(下図の青線の内側の約 40ha)を加えた区域とする。



▲「秋田市中心市街地活性化アクションプラン」の計画区域

④基本方針等

基本コンセプト

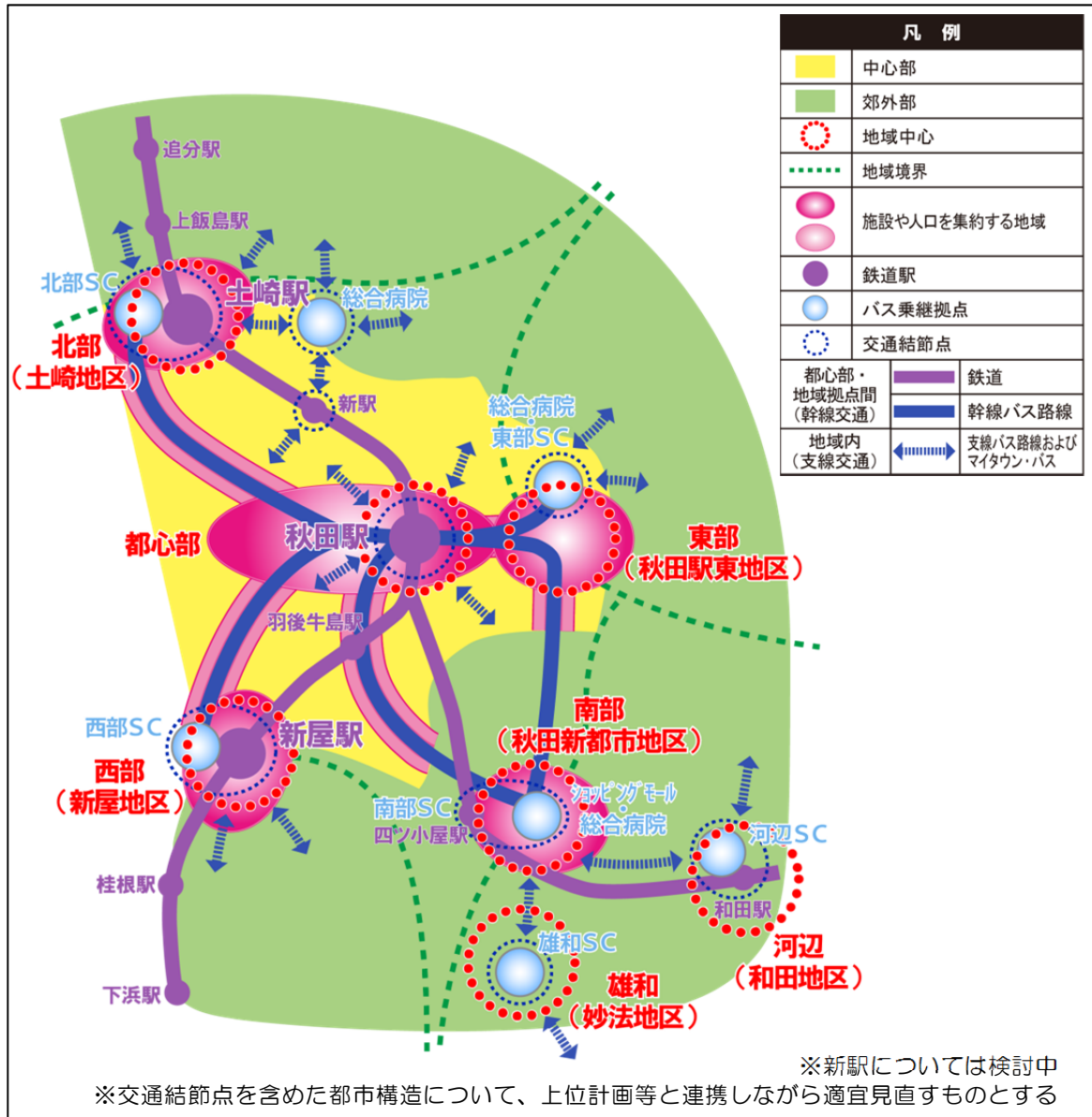
千秋公園(久保田城趾)と連携した城下町ルネッサンス(中心市街地再生)

基本方針 1	買い物、イベントなどでリピーターの多い街づくり
基本方針 2	住みやすく、住み続けたいと思える街づくり
基本方針 3	商業活動に活気ある街づくり

目標	目標指標
訪れる人による賑わいづくり	歩行者・自転車通行量(平日)(人) 年間観光客入込数(人)
住む人による賑わいづくり	定住人口(夜間人口)(人)
商店街の活力による賑わいづくり	小売業年間商品販売額(円)

2. 2 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。

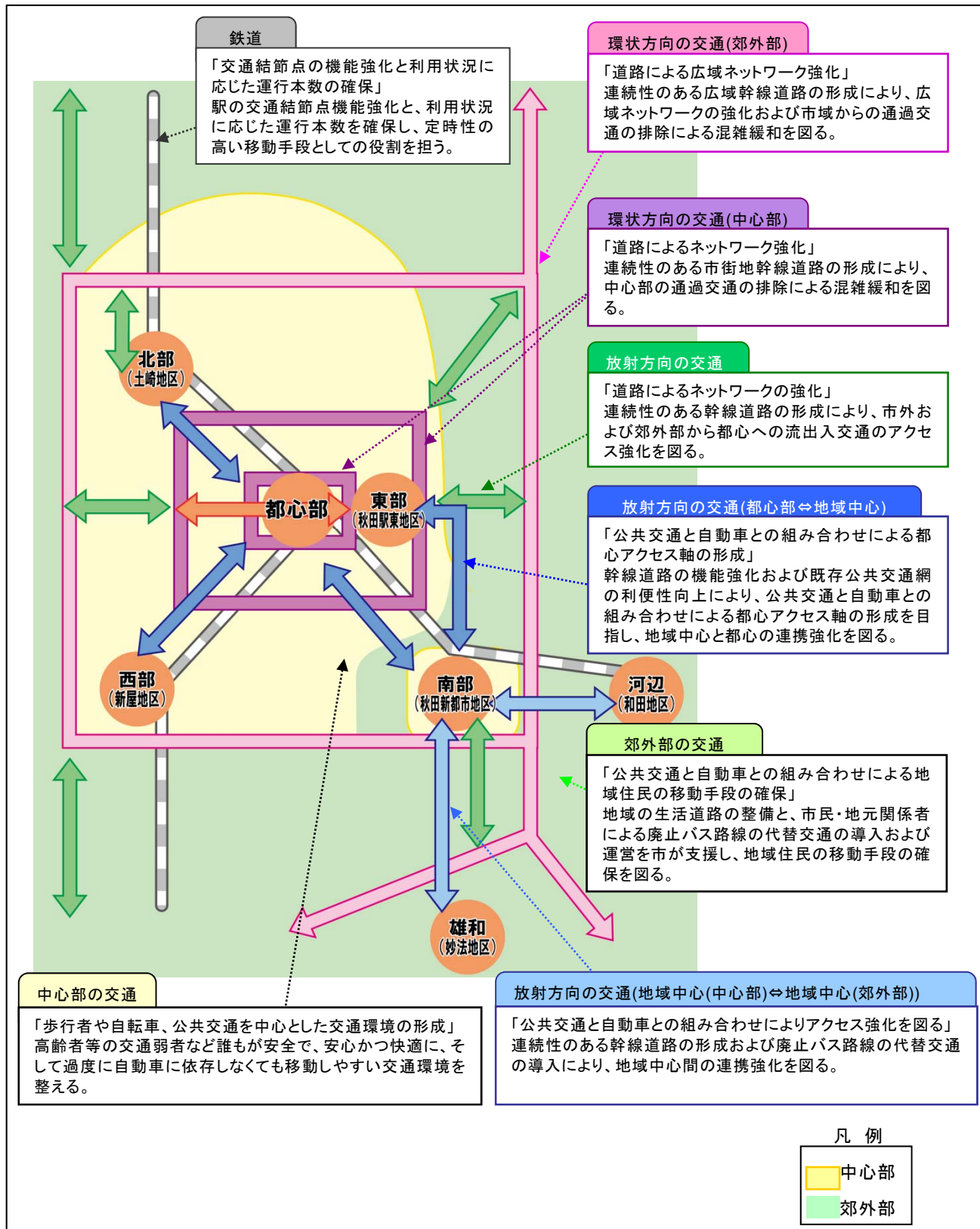


▲現在の交通結節点を基本とした秋田市の目指すべき将来都市像

中心部：「第6次秋田市総合都市計画」の「将来都市構造」における「市街地ゾーン」を基本としている。
 地域中心：「第6次秋田市総合都市計画」の「将来都市構造」における「地域中心」を基本としている。

2.3 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

第3章 第2次秋田市総合交通戦略

3.1 基本方針等

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」と一体的に策定するため、第2次ビジョン策定に必要な「まちづくりとの連携」の観点を取り入れた基本的な方針・目標等を設定する。

(1) 基本的な方針

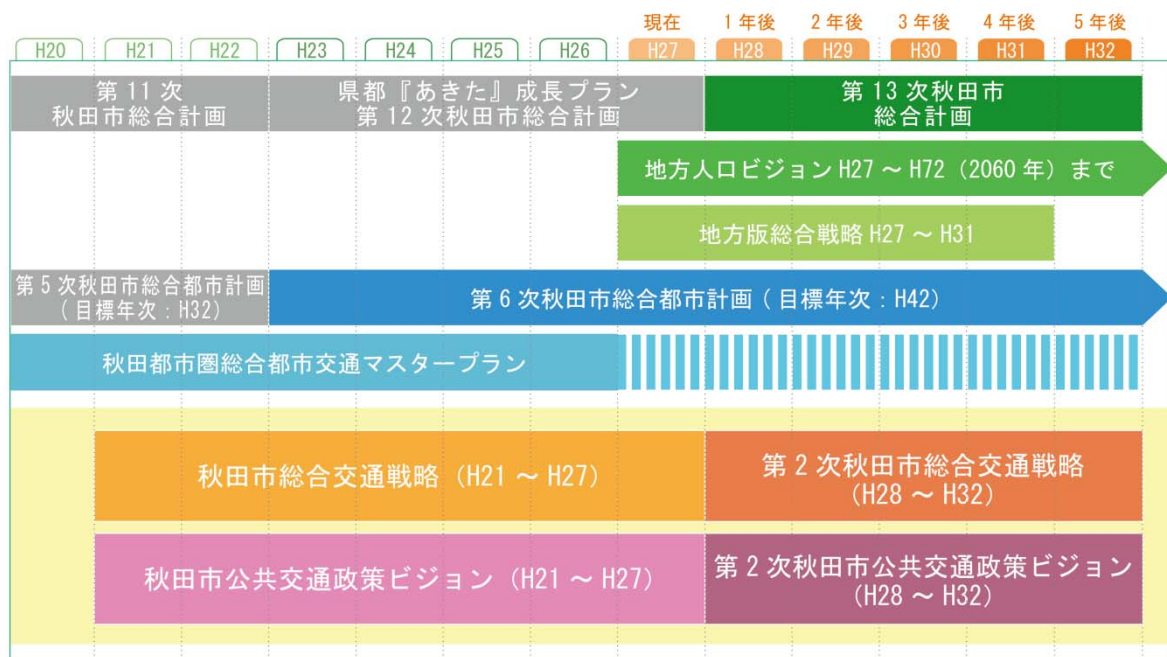
【基本的な方針】
 多核集約型の都市構造を形成し、誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系の実現

(2) 計画の区域

- ・計画の区域は、秋田市全域とする。

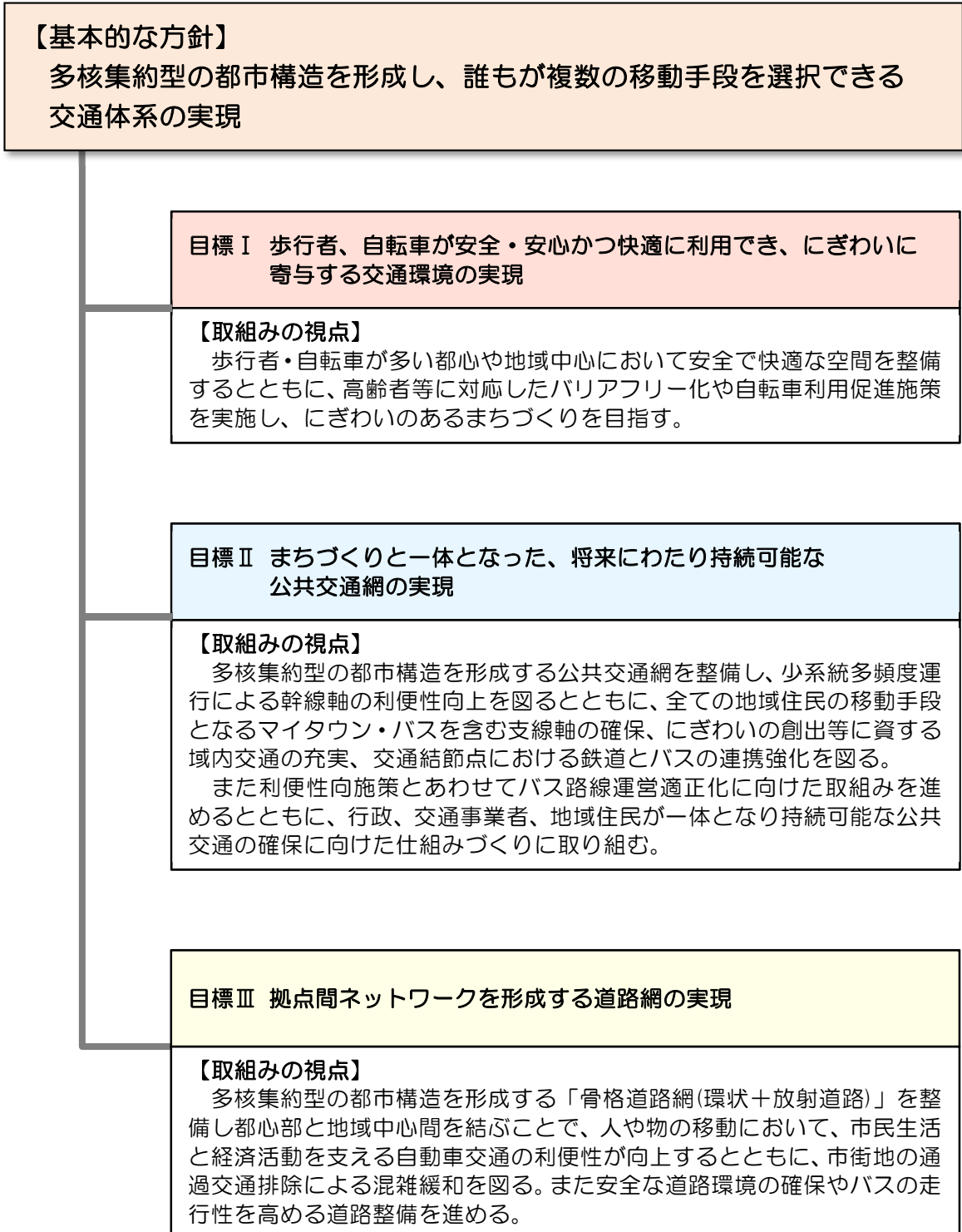
(3) 計画期間

- ・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。



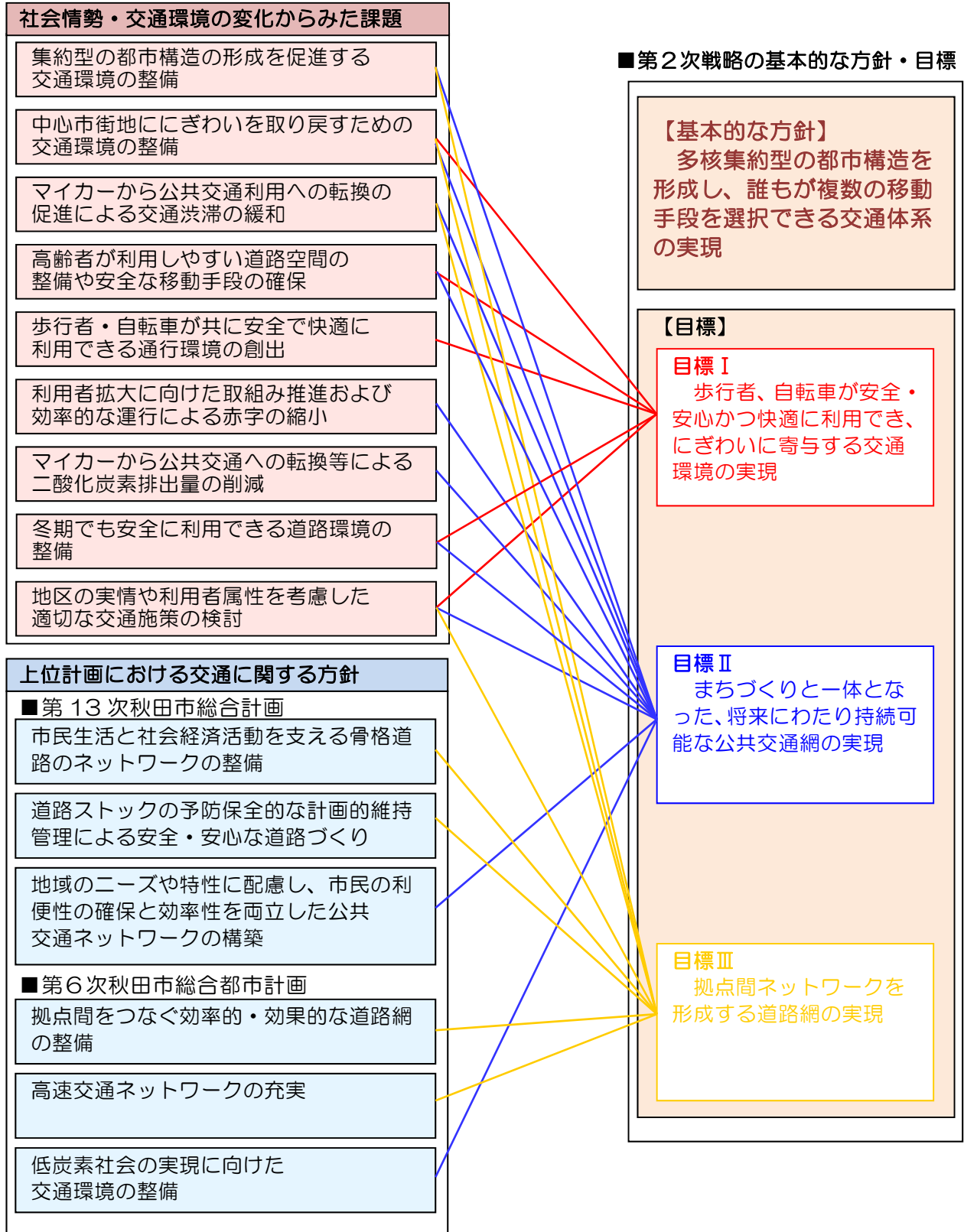
(4) 計画の目標

- ・計画の目標を以下のように設定する。



●現状の課題および上位計画の方針と第2次戦略目標の関連付け

- ・「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。



●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等を反映する。

第1次戦略	【基本的な方針】 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 歩行者、自転車安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現	目標Ⅱ 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 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"> ・全般の方針に変更なし。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現計画の「拠点」を踏襲。 ・少系統多頻度運行を継続。 ・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。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・全般の方針に変更なし。 ・現計画の「拠点」を多核集約型都市の「核」とする。
--------	--	---	---

第2次戦略	【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	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	目標Ⅲ 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現
	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・また利便性向上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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

3.2 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

施策パッケージ	施策	内容
目標Ⅰ 歩行者、自転車 が安全・安心かつ快適に 利用できる、にぎわいに 寄与する交通環境の 実現	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 歩行者・自転車が安心かつ安全に通行できるように、歩道の有効幅員を確保するため、既存および新規の道路整備を行う。
	(2)無電柱化による歩行者空間の確保	秋田県無電柱化推進計画に基づき、電線類を地中化し、歩道の有効幅員を確保することにより、歩行者空間の安全性・快適性を図る。
	(3)歩道の消融雪設備整備	道路の拡幅や歩道の消融雪設備整備により、歩行者が冬期でも安全かつ安心に通行できる空間を整備する。
	(4)歩道のバリアフリー化	バリアフリー化を推進するために、歩道の拡幅や段差・勾配の緩和を行い、高齢者、障がい者を含むすべての人が安全かつ円滑に通行できる空間を整備する。
	(5)自転車利用環境の整備	自転車走行時の危険箇所の改善や、有効幅員を確保する歩道整備により自転車走行空間の形成や、自転車利用に関連した標識や案内サインを充実させる。 秋田駅周辺の駐輪場の利便性を高めるとともに、自転車利用に関して市民等が自ら提案し行動する働きかけを行う。
	(6)自転車利用に関する啓発活動	自転車利用についての交通安全指導を行うとともに、自転車利用促進のための各種情報発信や啓発支援活動を行う。
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	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。
	(2)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。

**目標Ⅱ まちづくりと一体となった、
 将来にわたる持続可能な公共交通網の実現 ※1**

施策パッケージ ※2	施策	内容 ※3
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	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線バス路線の見直し ・中心部における支線バス路線の見直し ・乗継拠点を軸としたバス路線全体の見直し ・中心市街地循環バスの利便性向上
	鉄道の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・泉・外旭川地区への新駅設置検討 ・パークアンドライドの導入検討
	乗継拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・乗継場所の集約等によるバス乗継拠点の整備 ・乗継拠点施設の機能の充実 ・円滑な乗り継ぎの確保
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	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞緩和策の導入 ・冬期におけるバスの走行性向上
	バス運行情報提供の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線や系統のわかりやすさの向上 ・より使いやすいバスマップへの更新 ・ICTを活用した運行状況等の提供
	バス利用環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停における施設の充実 ・誰もが利用しやすい車両の導入 ・鉄道およびバスで利用可能なICカードの導入検討
	利用しやすいバス運賃の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・ゾーン制料金等の導入検討 ・乗継時の運賃の検討 ・高齢者や障がい者等に対する運賃の助成
	公共交通利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通や自転車の利用促進によるCO2の削減
	マイタウン・バスの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・マイタウン・バスの継続的な運行 ・マイタウン・バスの利便性向上の検討
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	必要に応じた代替交通(マイタウン・バス)の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・代替交通(マイタウン・バス)の新規導入の検討
	新たな代替交通の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな運行形態に向けた地域組織の設立 ・公共交通空白地域における生活交通の導入検討 ・スクールバス等の活用の検討

※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

※3 第2次秋田市公共交通政策ビジョンでは「事業」にあたる項目

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	施策	内容
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	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。
	(2)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。
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	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。
	(2)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。
	(3)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。
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	交通事故が多く発生する箇所の事故対策を実施する。ソフト施策については、秋田市交通安全計画に基づき、実施していく。
	(2)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。

3.3 施策の内容

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

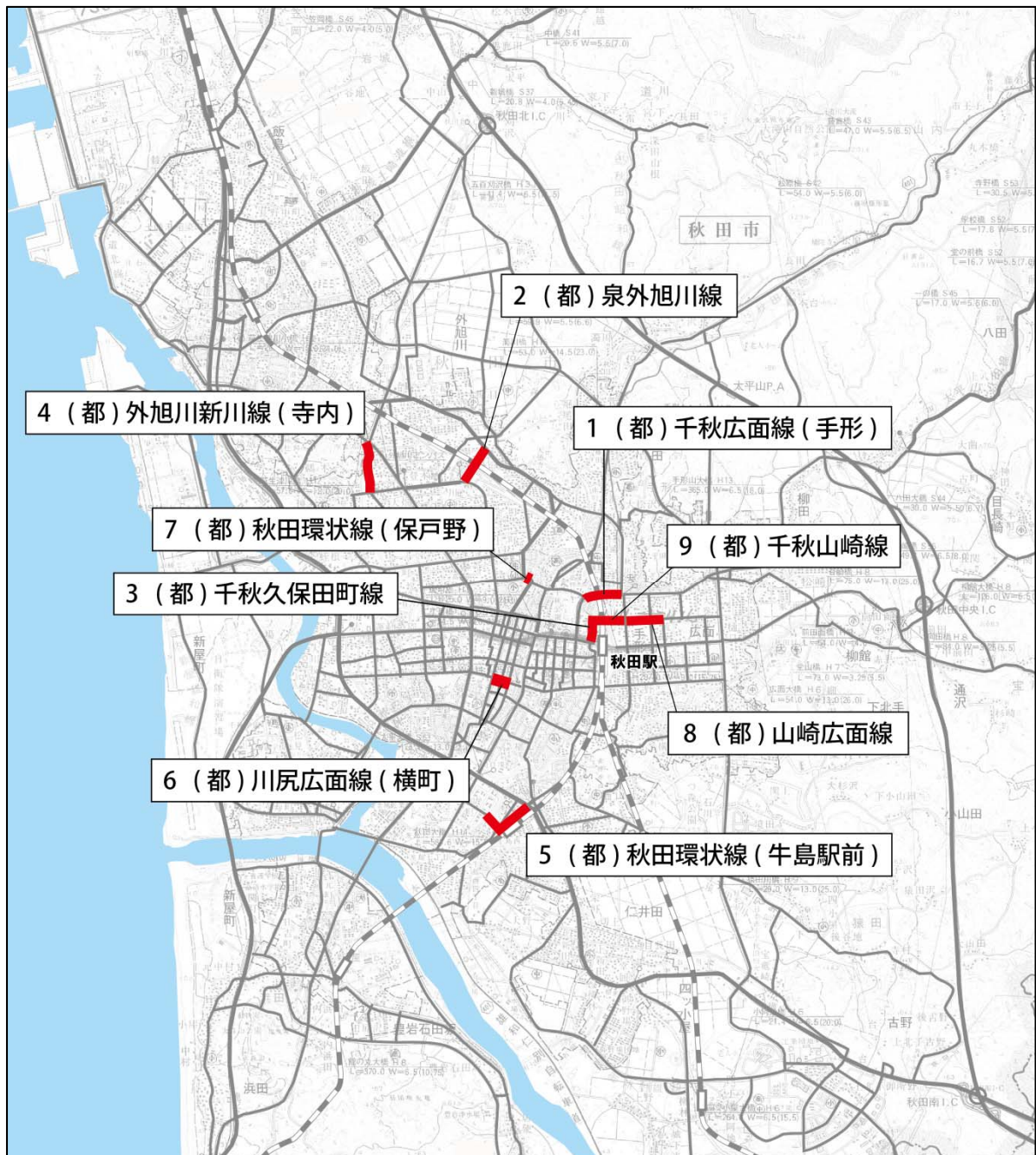
(1) 安全で快適な歩行環境の確保

歩行者・自転車が安心かつ安全に通行できるように、歩道の有効幅員を確保するため、既存および新規の道路整備を行う。

〔新規〕：第2次ビジョンにて新たに位置づけた事業 「継続」：第1次ビジョンからの継続事業

番号	事業名		実施主体	新規/継続	事業予定期間						事業期間	
					28	29	30	31	32	33 ~	開始	完了
1	(都)千秋広面線(手形)	道路現道拡幅	県	継続							H8	H31
2	(都)泉外旭川線	道路新規整備	市	継続							H20	H37
3	(都)千秋久保田町線	道路現道拡幅	市	継続							H21	H30
4	(都)外旭川新川線(寺内)	道路新規整備	市	継続							H23	H30
5	(都)秋田環状線(牛島駅前)	道路新規・現道拡幅	市	継続							H24	H30
6	(都)川尻広面線(横町)	道路現道拡幅	県	新規							H26	H32
7	(都)秋田環状線(保戸野)	道路現道拡幅	県	新規							H28	H30
8	(都)山崎広面線	道路新規・現道拡幅	市	新規							H21	H42
9	(都)千秋山崎線	道路新規・現道拡幅	市	新規							H29	H34

※上記事業には歩道幅員3m以下の道路は含まれていない。



▲個別施策位置図

(2) 無電柱化による歩行者空間の確保

秋田県無電柱化推進計画に基づき、電線類を地中化し、歩道の有効幅員を確保することにより、歩行者空間の安全性・快適性を図る。

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間						事業期間		
				28	29	30	31	32	33~	開始	完了	
3	(都)千秋久保田町線	道路現道拡幅	市	継続	■	■	■				H21	H30
6	(都)川尻広面線(横町)	道路現道拡幅	県	新規	■	■	■	■	■		H26	H32
9	(都)千秋山崎線	道路新規・現道拡幅	市	新規		■	■	■	■		H29	H34
10	(都)新屋土崎線(旭南)	道路現道改良	県	新規	■	■	■	■	■		H27	H33
11	(市)川尻八橋線	道路現道拡幅	市	新規	■	■	■				H25	H31
12	一般国道7号(土崎)	交差点改良	国	継続	■	■	■	■	■		H26	未定

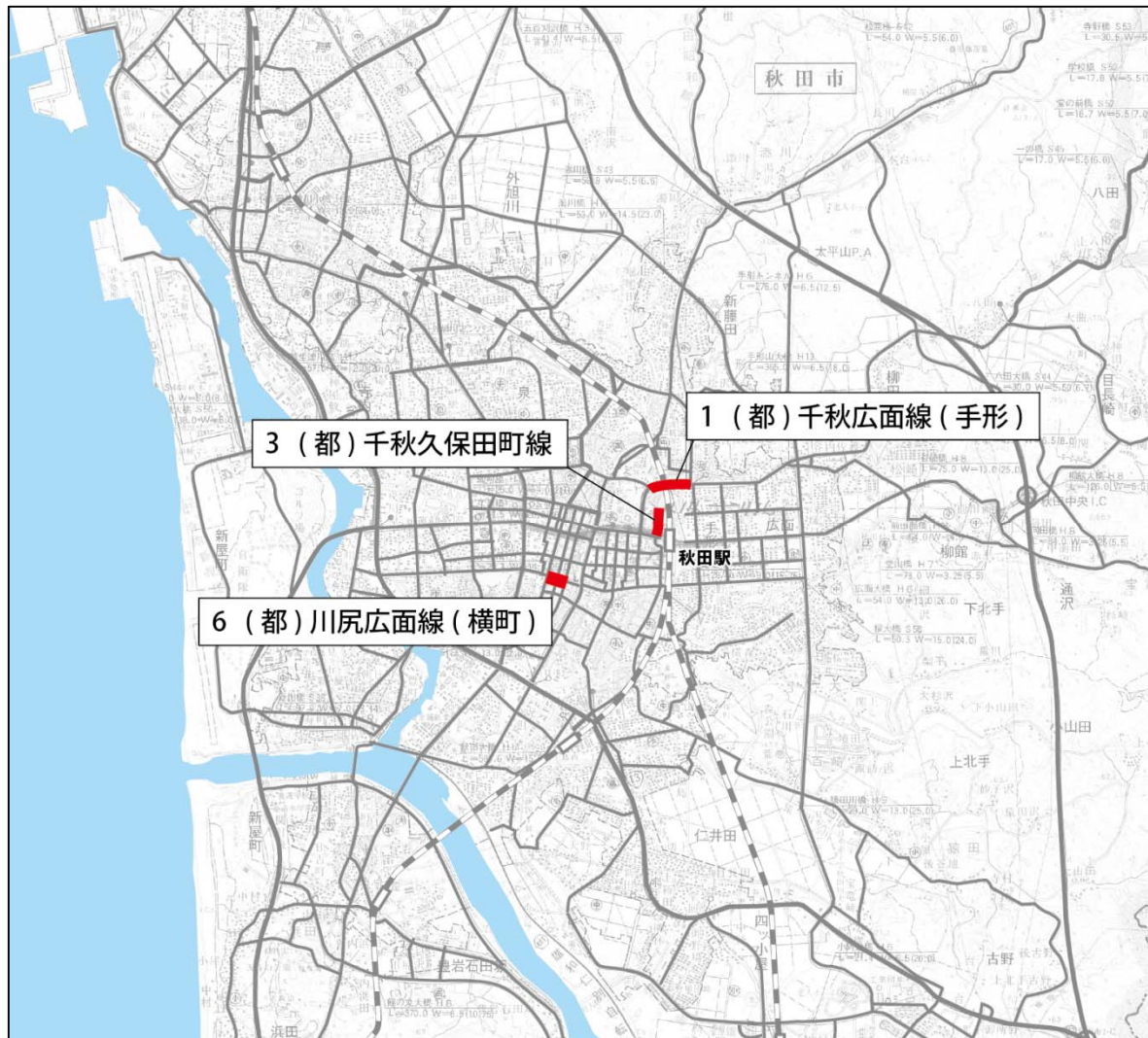


▲個別施策位置図

(3) 歩道の消融雪設備整備

道路の拡幅や歩道の消融雪設備整備により、歩行者が冬期でも安全かつ安心に通行できる空間を整備する。

番号	事業名		実施主体	新規/継続	事業予定期間							事業期間	
					28	29	30	31	32	33~	開始	完了	
1	(都)千秋広面線(手形)	道路現道拡幅	県	継続								H8	H31
3	(都)千秋久保田町線	道路現道拡幅	市	継続								H21	H30
6	(都)川尻広面線(横町)	道路現道拡幅	県	新規								H26	H32



▲個別施策位置図

(4) 歩道のバリアフリー化

バリアフリー化を推進するために、歩道の拡幅や段差・勾配の緩和を行い、高齢者、障がい者を含むすべての人が安全かつ円滑に通行できる空間を整備する。

番号	事業名		実施主体	新規/継続	事業予定期間							事業期間	
					28	29	30	31	32	33 ~	開始	完了	
11	(市)川尻八橋線	セミフラット化	市	新規								H25	H31
12	一般国道7号 (土崎)	交差点改良	国	継続								H26	未定
13	(市)鉄砲町菅野線	セミフラット化	市	新規								H26	H30



▲個別施策位置図

(5) 自転車利用環境の整備

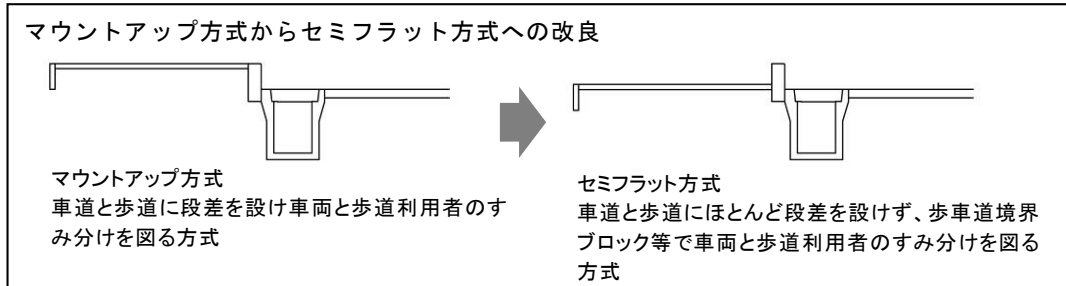
自転車走行時の危険箇所の改善や、有効幅員を確保する歩道整備により自転車走行空間の形成や、自転車利用に関連した標識や案内サインを充実させる。

秋田駅周辺の駐輪場の利便性を高めるとともに、自転車利用に関して市民等が自ら提案し行動する働きかけを行う。

番号	事業名		実施主体	新規/継続	事業予定期間						事業期間		
					28	29	30	31	32	33 ~	開始	完了	
1	(都)千秋広面線(手形)	道路現道拡幅	県	継続								H8	H31
3	(都)千秋久保田町線	道路現道拡幅	市	継続								H21	H30
6	(都)川尻広面線(横町)	道路現道拡幅	県	新規								H26	H32
16	自転車走行時の危険箇所の改善	セミフラット化	市	継続								H28	継続
	自転車走行時の危険箇所の改善		国・県・ 県警・ 市	継続									H21
17	自転車利用に関連した標識や案内サインの充実		国・県・ 県警・ 市	継続								H21	継続
18	自転車通行空間の整備、走行位置の明示		国・県・ 県警・ 市	継続								H21	継続
19	自転車利用環境の重点整備地区の設定		国・県・ 県警・ 市	継続								H21	継続
20	秋田駅西口・東口の駐輪場の利便性向上策の検討		市 ほか	継続								H21	継続
21	自転車利用に関して、市民・地元関係者が主体的に行う施策実施に向けた働きかけ		市 ほか	継続								H21	継続

●自転車走行時の危険箇所の改善

ブロック舗装の目地のすきまやがたつきにタイヤを取られたり、舗装道のオーバーレイによる道路端部の盛り上がり、マウントアップ方式による歩行者自転車道など、自転車走行に支障を来す道路の危険箇所を効率的、計画的に解消していく。



▲マウントアップ方式とセミフラット方式の模式図

また、出会い頭事故を防止するため、自転車歩行者道内で自転車の車道側通行を徹底させるための注意を促す構造を検討する。

●自転車利用に関連した標識や案内サインの充実

自転車利用空間を視覚的な情報として訴える「自転車および歩行者専用」などの道路標識を自転車利用者、歩行者の目線で設置し、設置箇所についても自転車利用者が連続性を実感できる間隔で設置を検討していく。

また、駐輪場などの施設案内についても、放置自転車の注意喚起と併せて施設への誘導に十分な連続性を持たせる案内サインの設置を検討していく。



自転車道標識の例



案内板による誘導の例



路面標示による誘導の例

●自転車通行空間の整備、走行位置の明示

十分な幅員がある自転車歩行者道において、路面標示や舗装の色分け、誘導標識等により、自転車、歩行者の走行空間のすみ分けを実施する。

車道で十分な幅員(路肩等)を確保できる道路においては、左側に自転車レーンを設置する。

なお、これら自転車通行空間の整備方法については、交通量や道路の幅員構成によって自転車の安全快適な通行空間の位置づけが変化するため、どのような自転車通行空間を創出すべきかを検討していく。

また、自転車利用の多い駅周辺や中心市街地などにおいて、走行空間に連続性を持たせ、自転車利用者に安全で快適な利用空間を提供することで、目的地への移動経路に対する不安を解消していく。

広幅員歩道を利用した、歩行者自転車の空間分離の例

道路標識と路面標示を設置することにより、歩行者と自転車の走行空間を明示



●自転車利用環境の重点整備地区の設定

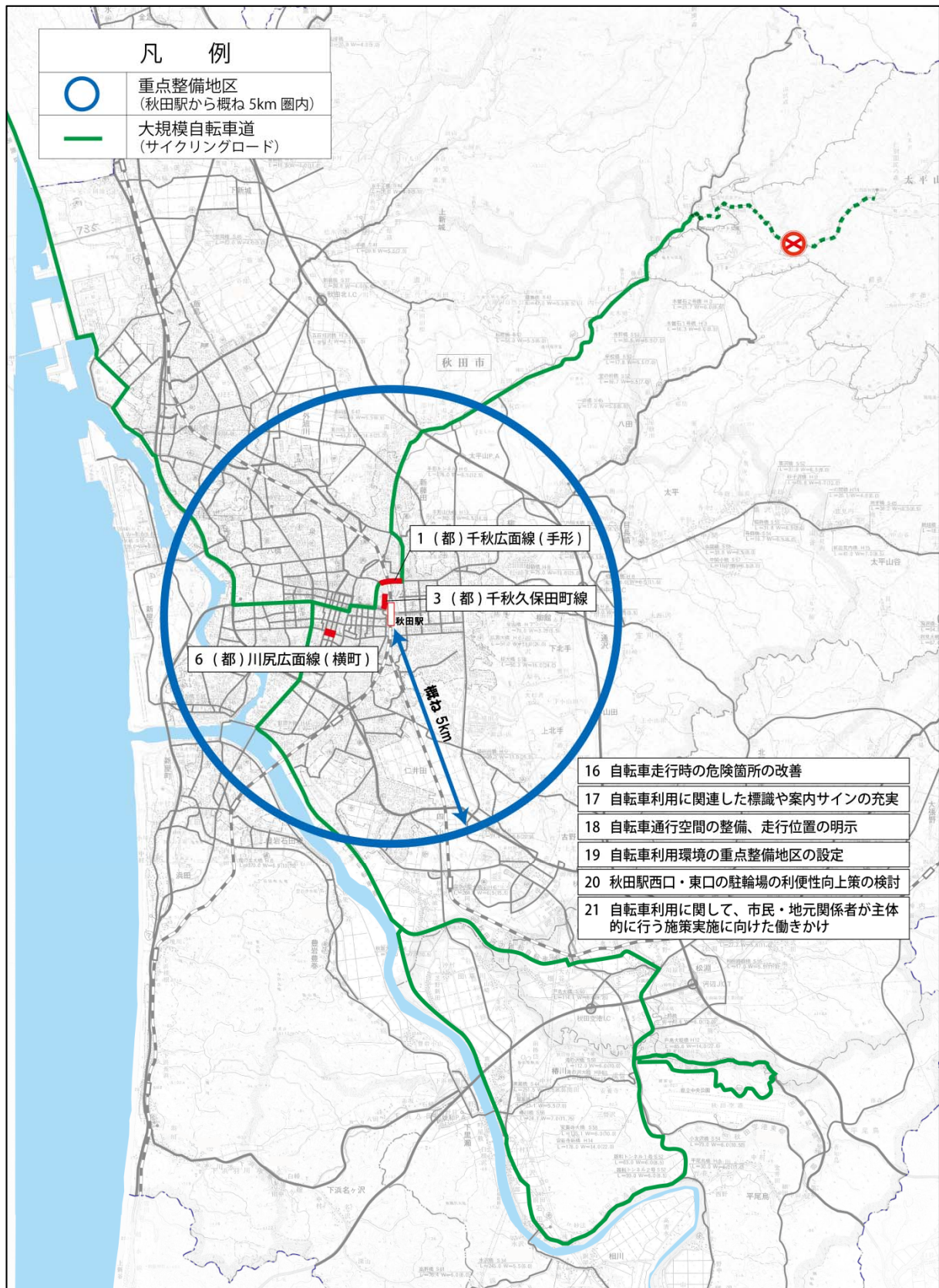
自転車は、秋田駅周辺をはじめとした、駅から概ね5km圏内で利用率が高いことから、これらの地区を重点的に自転車利用環境を改善していく。

●秋田駅西口・東口の駐輪場の利便性向上策の検討

駐輪場の利用促進を目的として、利用者等のニーズや提案などをもとに、利便性向上について検討・実施していく。

●自転車利用に関して、市民・地元関係者が主体的に行う施策実施に向けた働きかけ

なかいちレンタサイクル事業及び自転車駐輪場サイン貸出事業を実施を継続するなど、自転車利用に関して、市民・地元関係者が主体的に行う施策実施に向けた働きかけや支援を行う。



▲個別施策位置図

※大規模自転車道路(サイクリングロード)は自然公園、名勝、観光施設、レクリエーション施設を結び、あわせて自転利用の増大に対処するために、「交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて国民の心身の健全な発達に資する」ことを目的として昭和 48 年度から整備を行っている。

(6) 自転車利用に関する啓発活動

自転車利用についての交通安全指導を行うとともに、自転車利用促進のための各種情報発信や啓発支援活動を行う。

番号	事業名	実施主体	新規/ 継続	事業予定期間						事業期間	
				28	29	30	31	32	33 ~	開始	完了
22	マナー向上、ルール認識のための啓蒙活動	県警 市 ほか	継続							H21	継続
23	自転車の利用促進のための自転車マップの更新や情報発信	市 ほか	継続							H21	継続
24	CO2削減のための自転車通勤等の啓発支援活動	市 ほか	継続							H21	継続

●マナー向上、ルール認識のための啓蒙活動

「自転車安全利用モデル校」の指定(各警察署より)・マナー遵守による安全な自転車利用についての認識を高める取組を継続する。

【秋田市内における自転車安全利用モデル校指定(平成27年度)】

- ・土崎中学校 ・城南中学校 ・秋田東中学校
- ・秋田中央高校 ・秋田商業高校 ・秋田高校

●自転車の利用促進のための自転車マップの更新や情報発信

平成25年3月に、一般財団法人秋田地球環境会議や秋田市環境部、県省エネルギー普及指導員センター、NPO法人あきたパートナーシップNPO法人バイシクル・エコロジー・ジャパンで構成される「秋田市CO2削減行動普及促進コンソーシアム」が作成した「秋田市サイクルガイドマップ」の普及を図るとともに、必要に応じた更新や、自転車利用促進に向けたさらなる情報発信を行う。

●CO2削減のための自転車通勤等の啓発支援活動

BEJ秋田支部(特定非営利活動法人バイシクル エコロジー ジャパン Bicycle Ecology Japan (B.E.J))と秋田市が協働した、自転車通勤応援イベント「Bike to Work」について、今後も様々なイベントを継続的に実施し、自転車通勤の方々ばかりでなく、多くの方々に呼びかけ、「Bike to Work」の認知度を高め、秋田市内での自転車通勤者数の増加を目指していく。

施策パッケージ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

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。

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間							事業期間	
				28	29	30	31	32	33~	開始	完了	
25	中心市街地循環バス運行事業	市	継続								H24	継続

● 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。





▲案内看板設置箇所

(2) 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。

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間						事業期間	
				28	29	30	31	32	33~	開始	完了
26	レンタサイクルの利便性の向上	市ほか	継続							H22	継続
27	コミュニティサイクルの導入検討	市	新規							H28	継続

● レンタサイクルの利便性の向上

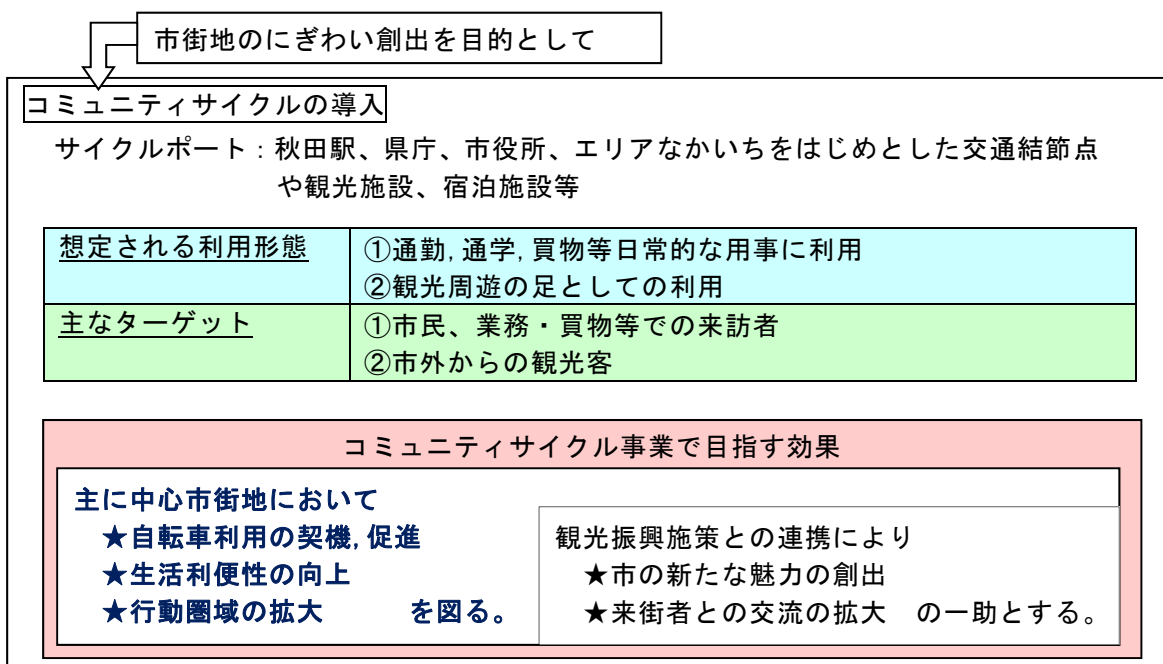
既存のレンタサイクルである秋田観光コンベンション協会及びNPO法人トップスポーツコンソーシアムによる貸出事業について、管理体制や設置箇所の見直し等を行う。

管理体制については、貸出管理、パンクなどのメンテナンス、乗り捨ての場合は自転車の再配置などについて検討するとともに、設置場所については、空き店舗や歩道、市有地の活用及び使用頻度に応じた配置を検討する。

また、レンタサイクルの周知による利用促進を図るために広報活動を充実させる。

さらに、導入を検討しているコミュニティサイクルとの連携についても、関係機関との連携や調整を行っていく。

● コミュニティサイクルの導入検討



▼全国のコミュニティサイクルの事業スキーム別規模

概要	自転車台数	ポート数	ポートあたり 自転車台数
施設の設置・運営ともに公共団体が直接担う直営方式	197.9	6.5	25.0
公共団体が参画する協議会が施設の設置・運営ともに担う運営方式	55.2	6.8	9.7
公共団体が設置した施設の運営を民間事業者が実施（料金収入は公共団体に帰属）	376.2	5.7	55.6
公共団体が設置した施設の運営を民間事業者が実施（料金収入は民間事業者に帰属）	192.6	12.2	29.1
公共団体が設置した施設の運営を民間事業者が実施（料金無料で実施）	96.3	13.7	6.2
施設の設置・運営ともに民間事業者が行い、公共団体は補助金など一定の関与を行う	82.1	6.9	14.5
施設の設置・運営ともに民間事業者が行い、公共団体の関与は無し	178.3	8.3	36.7

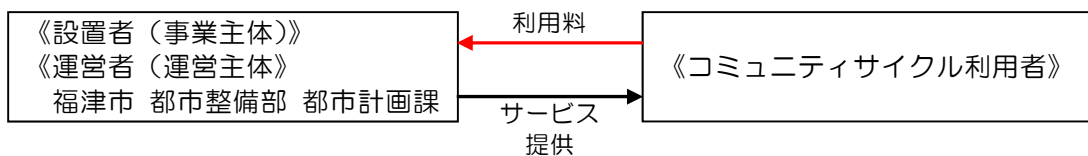
資料：「コミュニティサイクルの取組等について」国土交通省 都市局 街路交通施設課（H27.3）

●公設公営の例：福津市コミュニティサイクル（福岡県福津市）

市の自転車関連施策を推進するための取組として、公設公営による事業方式を採用。料金決定者である福津市が社会実験結果を踏まえ、採算性を考慮した料金体系に見直しを行ったうえで平成25年7月より本格導入を開始した。

▼社会実験を踏まえた料金体系設定の考え方

利用料金	主な対象	考え方
1日1回 300円	観光・レジャーなど一時的な利用者	採算性、利用意向を考慮
1泊2日 700円	宿泊客など	利用者の利便性向上のために新たに導入



▲貸出しの様子



▲管理者に対する講習会

※「目標Ⅱ」については第2次秋田市公共交通
政策ビジョンにて詳述

目標Ⅲ 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現

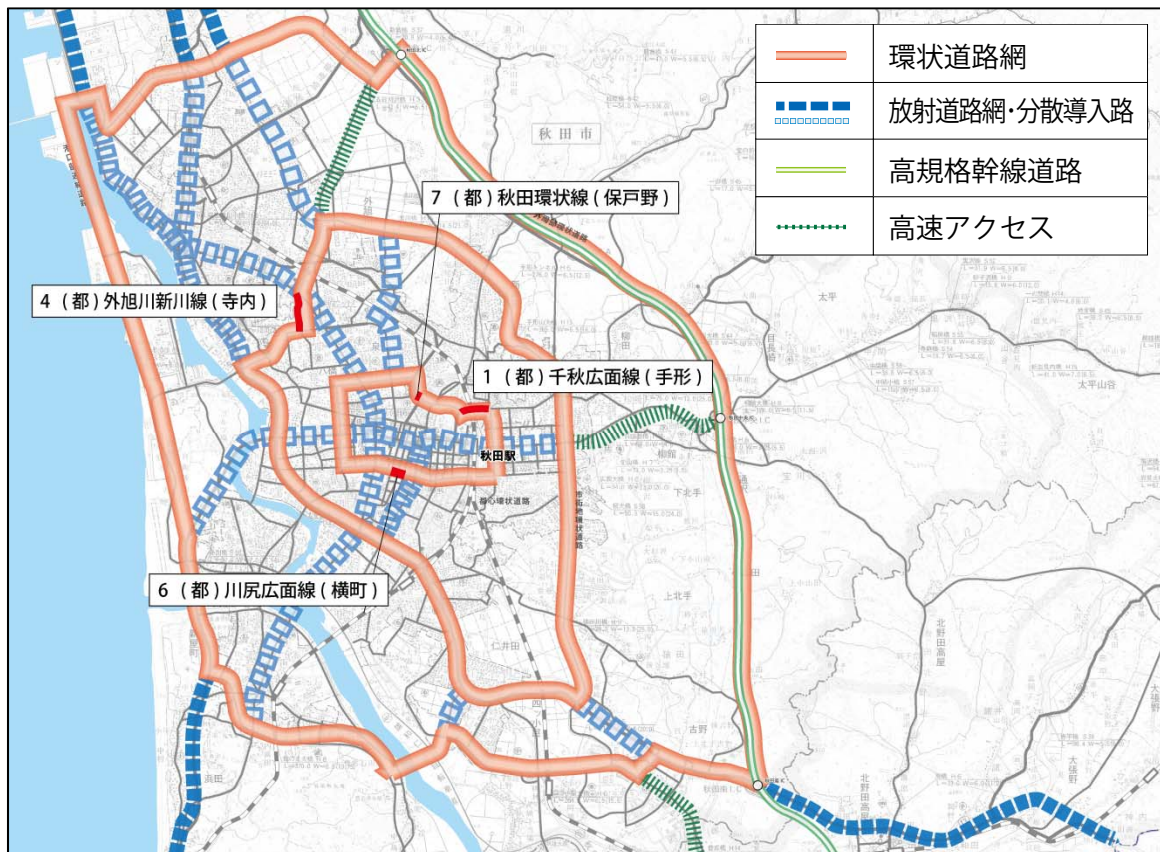
施策パッケージ1

多核集約型都市の骨格となる道路網の整備

(1) 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。

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間						事業期間		
				28	29	30	31	32	33~	開始	完了	
1	(都)千秋広面線(手形)	道路現道拡幅	県	継続	■	■	■	■	■	■	H8	H31
4	(都)外旭川新川線(寺内)	道路新規整備	市	継続	■	■	■	■	■	■	H23	H30
6	(都)川尻広面線(横町)	道路現道拡幅	県	新規	■	■	■	■	■	■	H26	H32
7	(都)秋田環状線(保戸野)	道路現道拡幅	県	新規	■	■	■	■	■	■	H28	H30

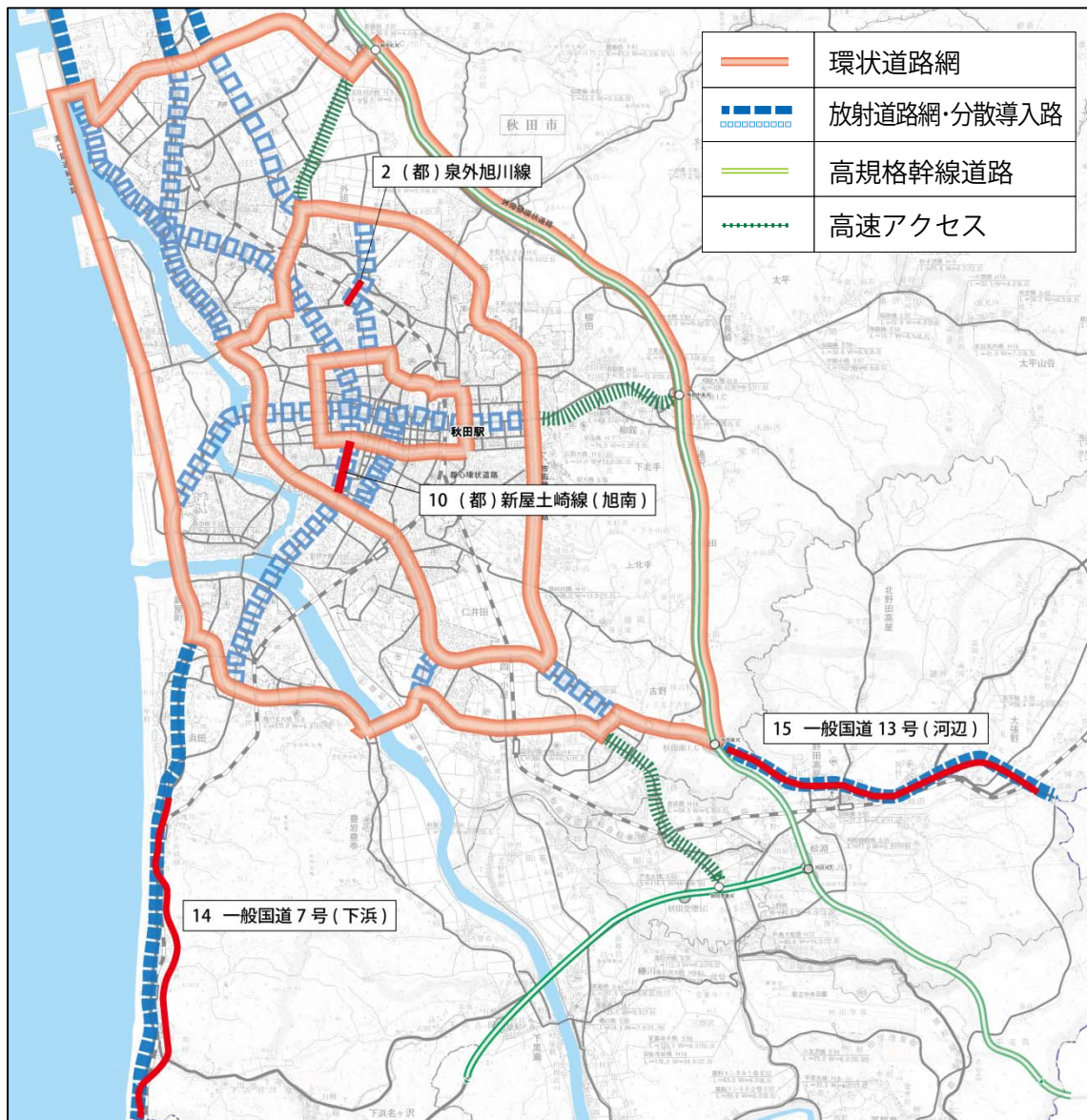


▲個別施策位置図

(2) 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。

番号	事業名		実施主体	新規/継続	事業予定期間					事業期間		
					28	29	30	31	32	33~	開始	完了
2	(都)泉外旭川線	道路新規整備	市	継続							H20	H37
10	(都)新屋土崎線(旭南)	道路現道改良	県	新規							H27	H33
14	一般国道7号(下浜)	道路新規整備	国	継続							H19	H31
15	一般国道13号(河辺)	道路現道拡幅	国	継続							H3	未定



▲個別施策一覧図

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

(1) 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。

番号	事業名		実施主体	新規/継続	事業予定期間						事業期間	
					28	29	30	31	32	33~	開始	完了
2	(都)泉外旭川線	道路新規整備	市	継続							H20	H37
4	(都)外旭川新川線(寺内)	道路新規整備	市	継続							H23	H30
7	(都)秋田環状線(保戸野)	道路現道拡幅	県	新規							H28	H30
10	(都)新屋土崎線(旭南)	道路現道改良	県	新規							H27	H33

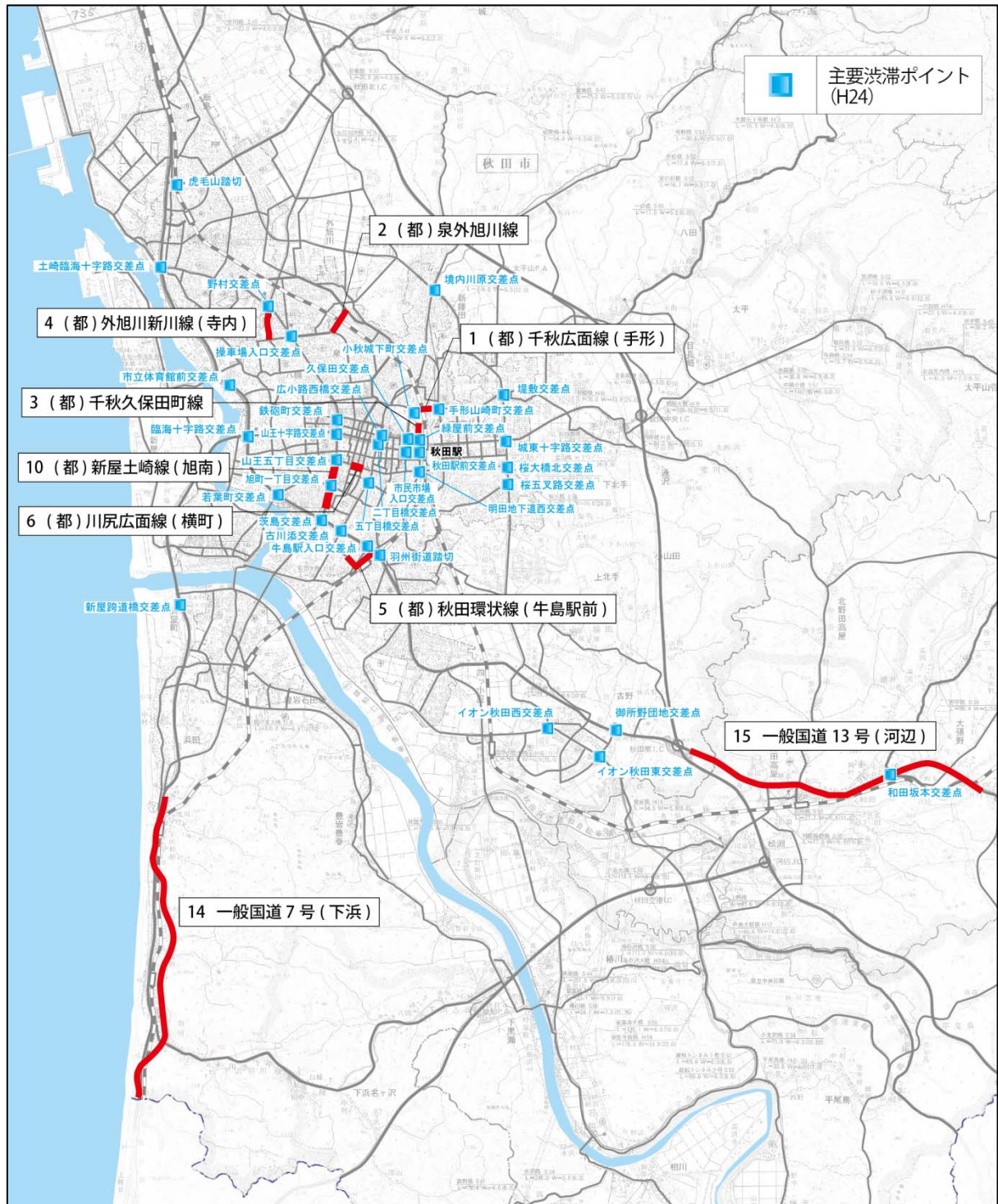


▲個別施策位置図

(2) 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。

番号	事業名	実施主体	新規/ 継続	事業予定期間						事業期間		
				28	29	30	31	32	33 ~	開始	完了	
1	(都)千秋広面線 (手形)	道路現道拡幅	県	継続							H8	H31
2	(都)泉外旭川線	道路新規整備	市	継続							H20	H37
3	(都)千秋久保田町線	道路現道拡幅	市	継続							H21	H30
4	(都)外旭川新川線 (寺内)	道路新規整備	市	継続							H23	H30
5	(都)秋田環状線 (牛島駅前)	道路新規・現 道拡幅	市	継続							H24	H30
6	(都)川尻広面線 (横町)	道路現道拡幅	県	新規							H26	H32
10	(都)新屋土崎線 (旭南)	道路現道改良	県	新規							H27	H33
14	一般国道7号 (下浜)	道路新規整備	国	継続							H19	H31
15	一般国道13号 (河辺)	道路現道拡幅	国	継続							H3	未定



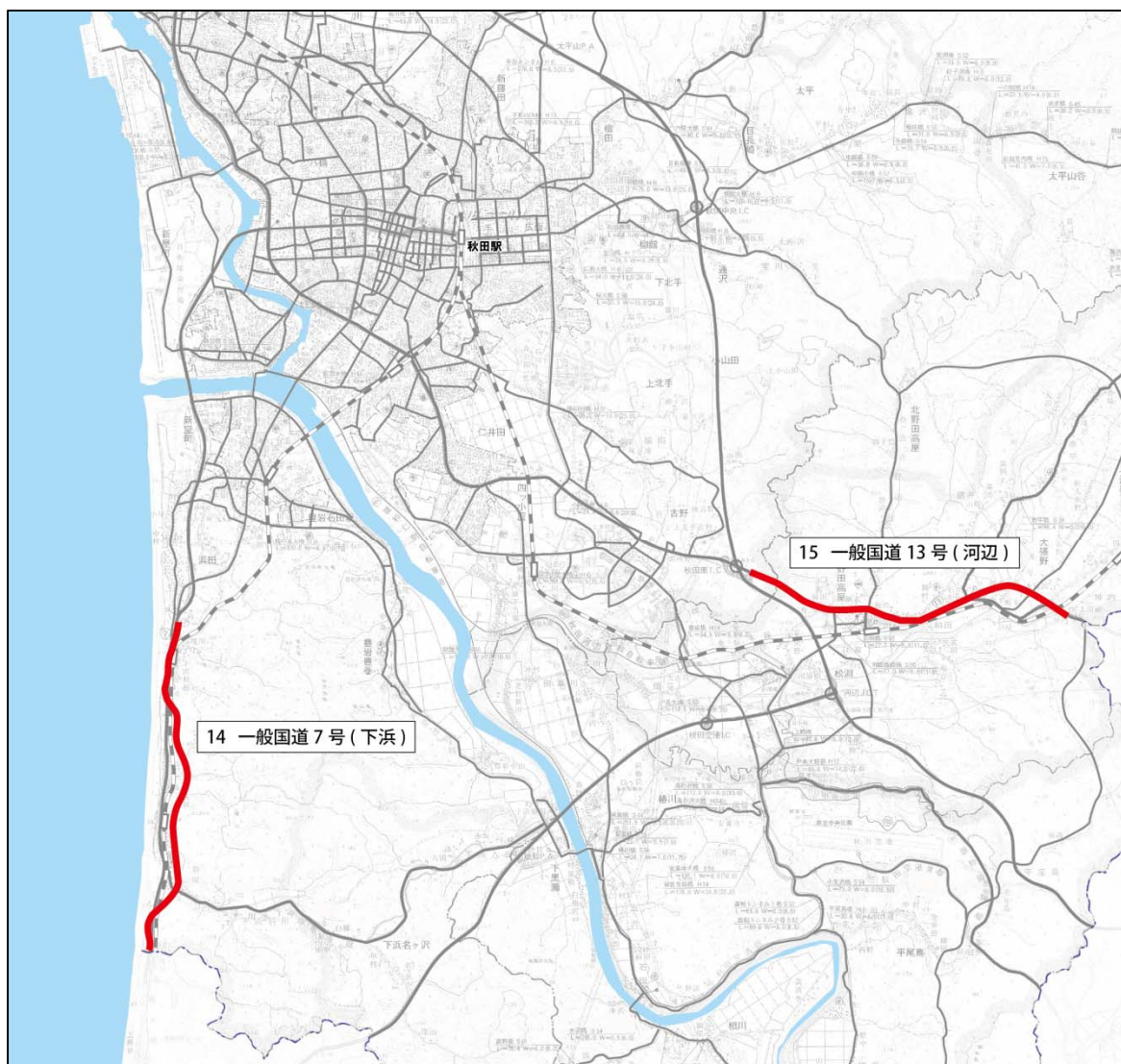
▲個別施策位置図

資料：東北地方整備局

(3) 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。

番号	事業名		実施主体	新規/継続	事業予定期間							事業期間	
					28	29	30	31	32	33 ~	開始	完了	
14	一般国道7号 (下浜)	道路新規整備	国	継続								H19	H31
15	一般国道13号 (河辺)	道路現道拡幅	国	継続								H3	未定



▲個別施策位置図

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

(1) 交通事故対策

交通事故が多く発生する箇所の事故対策を実施する。ソフト施策については、秋田市交通安全計画に基づき、実施していく。

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間						事業期間		
				28	29	30	31	32	33~	開始	完了	
10	(都)新屋土崎線(旭南)	道路現道改良	県	新規							H27	H33



▲個別施策位置図

(2) 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。

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間					事業期間		
				28	29	30	31	32	33~	開始	完了
28	TDM 施策	市ほか	継続							H21	継続

- 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。
- この取組は、平成 21 年のノーマイカーデー社会実験を経て、平成 22 年から定期的に実施しているものである。

平成 27 年度の実績

実施日：平成 27 年 10 月 23 日 (金)

実績：ノーマイカー通勤参加者 494 名、早起き時差通勤参加者 356 名

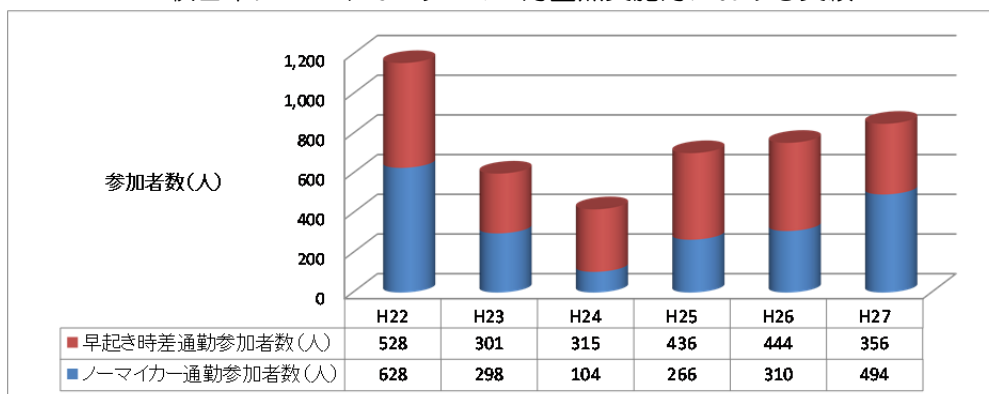
この1日で **約 1.6 トンの CO₂** を削減

この削減量は、樹齢 50 年 (高さ 20~30m) ほどのスギの木 100 本が、およそ 14 ヶ月かけて吸収・固定する量に値する。(参考資料：国土交通省・環境省・林野庁資料)

<計算条件>

- 50 年生のスギ 1 本が 1 年間に CO₂ を吸収する量：14kg-CO₂ (環境省/林野庁資料)
- 自動車による CO₂ 排出量原単位：172 g-CO₂/人・km (国土交通省資料)
- ノーマイカーデー参加者の平均通勤距離：片道 9.8km×2 (個人アンケート調査結果より)

▼秋田市ノーマイカーデー10月重点実施月における実績

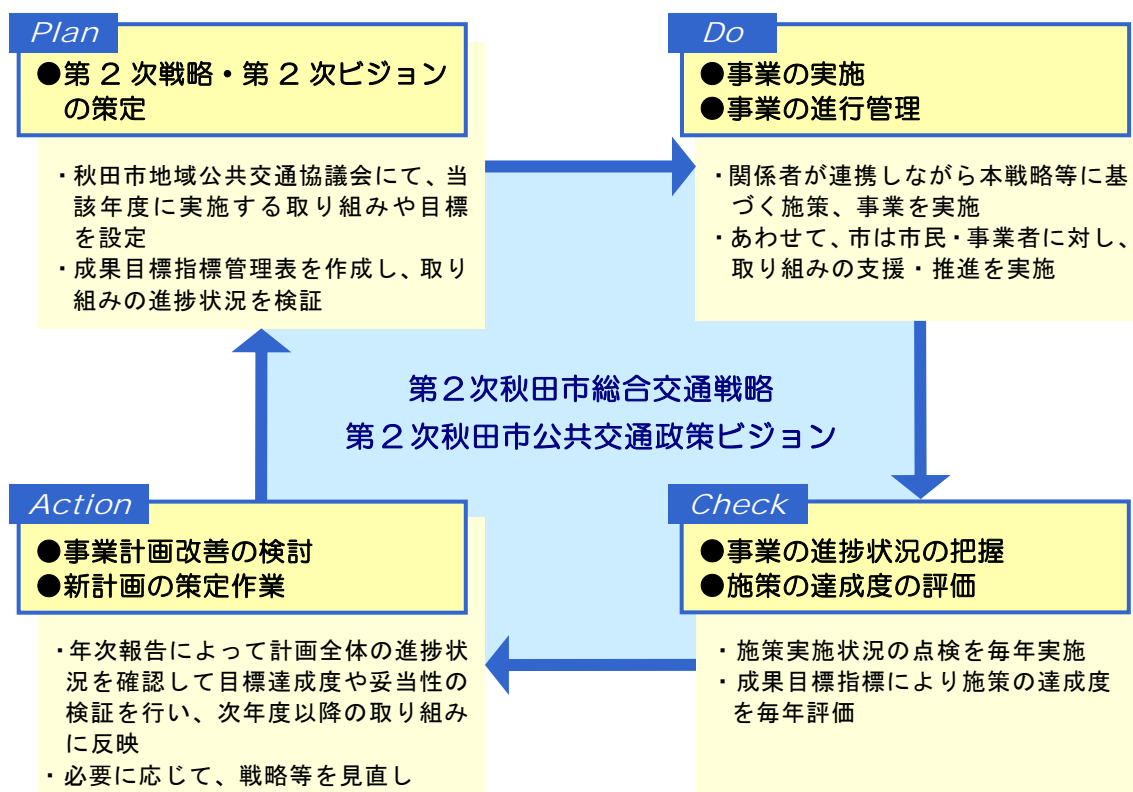


資料：秋田市交通政策課

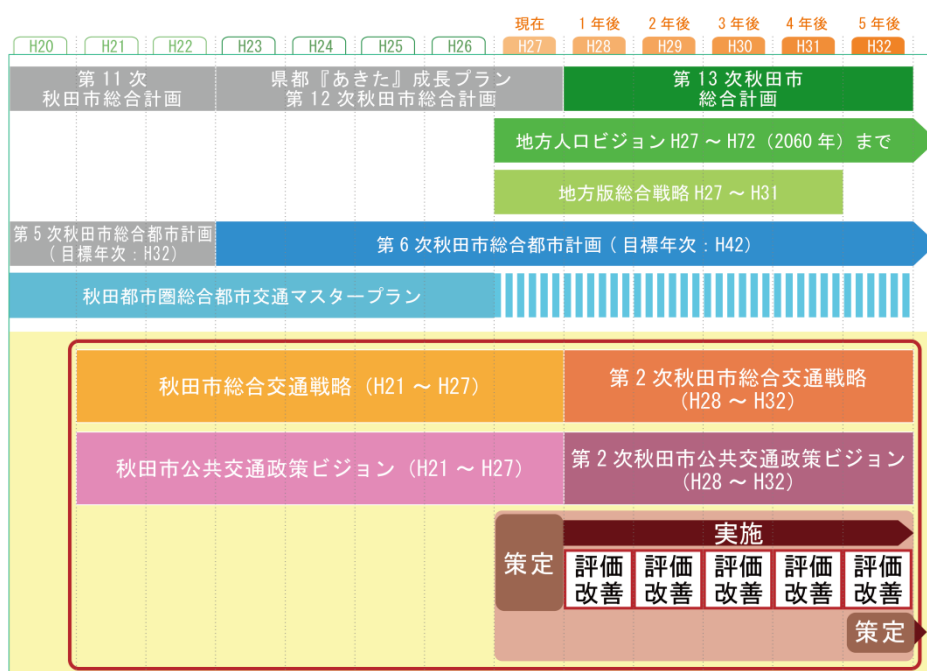
第4章 推進体制と進行管理

4.1 推進体制

- 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

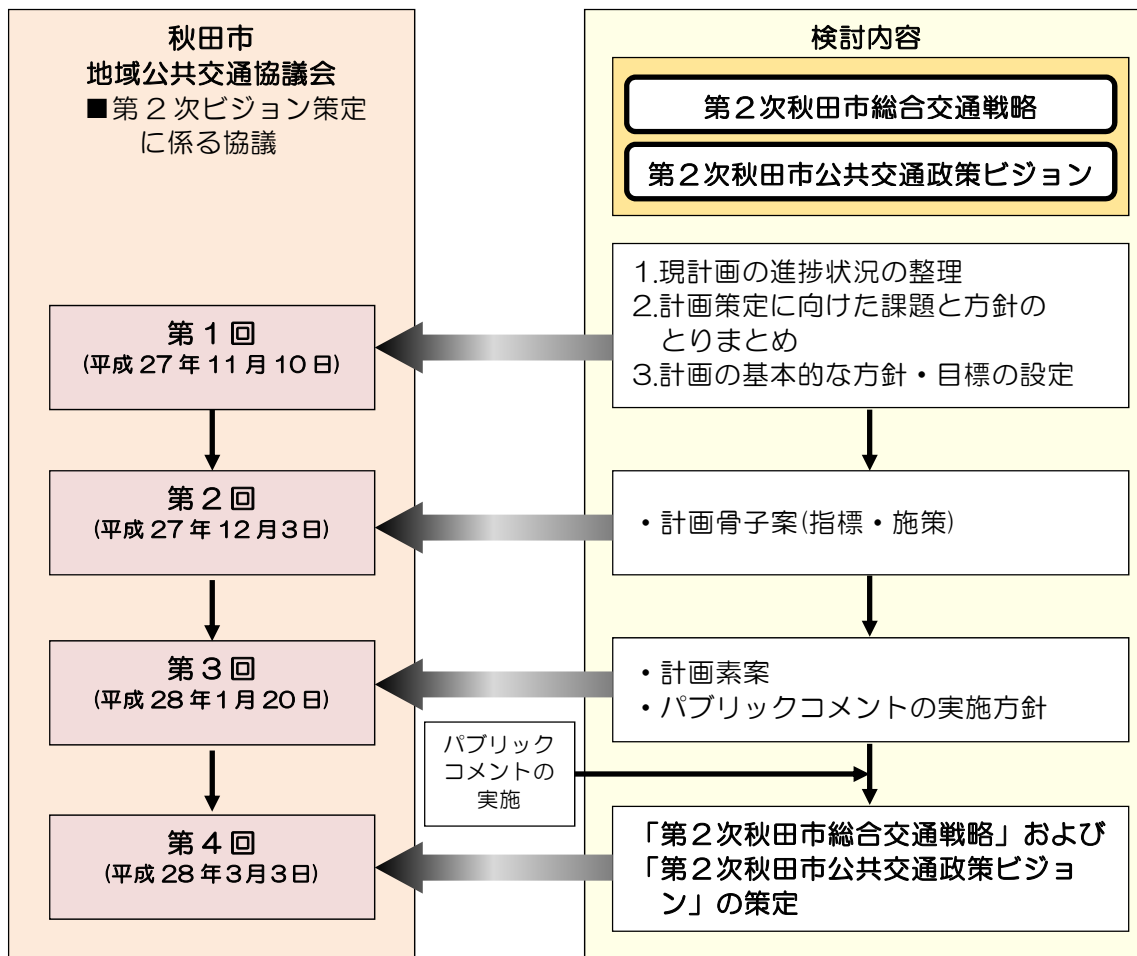


▲進行管理のスケジュール

4. 2 成果目標指標による実現状況の把握

目標 (目標Ⅱは「基本的な方針」)	施策パッケージ (目標Ⅱは「目標」)	該当指標名	データ定義	データ出典	調査 頻度	現況値 年次	現況値
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	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	中心市街地の歩行者・自転車交通量	中心市街地11地点の歩行者・自転車通行量	秋田市中心市街地活性化基本計画目標指標	毎年	H27	35,056人
		市内の交通事故死傷者数(歩行者・自転車関連)	交通事故死傷者数(人対車、自転車対車の合計)	秋田市交通政策課作成資料(ホームページ公表)	毎年	H26	247人
		市内の高齢者交通事故死傷者数	高齢者交通事故死傷者数	交通統計(秋田県警察本部)	毎年	H26	174人
	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利用者数	中心市街地循環バス「ぐるる」利用者数	秋田市交通政策課作成資料(中心市街地循環バスの運行実績)	毎年	H26	52,166人
		中心市街地内の観光入込客数	中心市街地内10地点の観光入込客数	秋田県観光統計	毎年	H26	764,131人
		市民による「まちのにぎわい」満足度	「まちのにぎわい」が「よい」「どちらかといえばよい」「ふつう」と回答した割合	しあわせづくり市民意識調査	5年毎	H26	28.6%
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	多核集約型の都市構造を形成する公共交通網の整備	路線バス利用者数	市内の路線バス輸送人員	秋田市交通政策課作成資料	毎年	H26	7,672千人
		マイタウン・バス利用者数	市内のマイタウン・バス輸送人員	秋田市交通政策課作成資料	毎年	H26	195千人
	利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進	市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	「バス、電車などの利用しやすさ」が「よい」「どちらかといえばよい」「ふつう」と回答した割合	しあわせづくり市民意識調査	5年毎	H26	46.6%
		市内のバス運送収入	路線バスの運送収入	秋田市交通政策課作成資料	毎年	H26	1,526百万円
	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	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	秋田市地域公共交通協議会及びマイタウン・バスの各運行協議会に参加した機関・団体数(重複は除く)	参加状況を独自に集計	毎年	H26	64団体
目標Ⅲ 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現	多核集約型都市の骨格となる道路網の整備	都市計画道路の整備率	都市計画道路の路線延長に対する供用延長の比率(※概成済み延長は含まない)	路線別都市計画道路整備状況	毎年	H26	74.3%
	拠点間ネットワークを強化し走行性を高める道路整備	市民による「道路の整備状況」満足度	「道路の整備状況」が「よい」「どちらかといえばよい」「ふつう」と回答した割合	しあわせづくり市民意識調査	5年毎	H26	69.6%
		拠点間のピーク時間帯所要時間	4地域の市民SCと秋田駅の朝ピーク時の所要時間を計測	秋田市交通政策課担当者が所要時間をストップウォッチにより計測	中間年 最終年	H27	40分
	安全で円滑な交通の実現に向けた取組	市内の交通事故死傷者数(自動車関連)	交通事故死傷者数(車対車)	秋田市交通政策課作成資料(ホームページ公表)	毎年	H26	872人
		市内の主要渋滞箇所数	市内の主要渋滞箇所数	秋田県渋滞対策協議会作成資料(ホームページ公表)	不定期	H24	36箇所

4. 3本計画の策定経緯



・第2次秋田市総合交通戦略は、「秋田市地域公共交通協議会※1」（平成 19 年9月設立）において「第2次秋田市公共交通政策ビジョン」と一体的に策定した。

※1 秋田市地域公共交通協議会とは、地域の関係者が総力を挙げて、地域公共交通の活性化および再生に向けて、あらゆる課題について議論し、合意形成を図る場として、設立した協議会である。この協議会の目的は以下のとおりである。

- ① 地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく協議会として、同法に定められた「地域公共交通網形成計画(第2次秋田市公共交通政策ビジョン)」の作成および変更に関し協議し、関係する事業を実施する。
- ② 道路運送法の規定に基づいた地域公共交通会議として、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する。

秋田市地域公共交通協議会委員名簿

平成28年3月現在

		分野	所属団体等	氏名 (敬称略)
学識者	1	学識経験者	国立大学法人秋田大学大学院 工学資源学研究所 准教授	日野 智
事業者	2	旅客鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社秋田支社 総務部長	山口 徹也
	3	一般乗合旅客自動車運送事業者	秋田中央交通株式会社 常務取締役	齊藤 芳博
	4		一般社団法人秋田県ハイヤー協会 秋田支部 支部長	佐々木 宏行
関係団体	5	一般乗合旅客自動車運送事業者団体	公益社団法人秋田県バス協会 専務理事	佐藤 憬
	6		一般社団法人秋田県ハイヤー協会 専務理事	佐藤 武彦
	7	一般旅客自動車運送事業者の 事業用自動車の運転者が組織する団体	秋田中央交通労働組合 書記長	佐々木 明
	8	その他団体	秋田商工会議所 専務理事	柴田 誠
市民団体等	9	住民又は利用者	暮らしを考える女性の会 会長	高橋 敦子
	10		秋田県高等学校 PTA 連合会 事務局長	澤井 康孝
	11		秋田市 PTA 連合会 副会長	青木 巖
	12		NPO 法人秋田バリアフリーネットワーク 理事長	佐々木 孝
	13		秋田市老人クラブ連合会 副会長	高橋 多智巳
関係行政等	14	国土交通省東北運輸局秋田運輸支局長 又はその指名する者	国土交通省東北運輸局 秋田運輸支局長	武内 伸之
	15	道路管理者	国土交通省東北地方整備局 秋田河川国道事務所 所長	渡邊 政義
	16		秋田県秋田地域振興局建設部 建設部長	佐藤 秀雄
	17		秋田市 建設部長	小野 智
	18	都道府県警察	秋田臨湾警察署 署長	若狭 武志
	19		秋田中央警察署 署長	齊藤 良隆
	20		秋田東警察署 署長	遠藤 保夫
	21	秋田県	秋田県観光文化スポーツ部交通政策課 交通政策課長	杉山 徹
	22		秋田県秋田地域振興局総務企画部 総務企画部長	中嶋 敬子
	23	秋田市	副市長	鎌田 潔

第2次秋田市総合交通戦略

平成28年3月

発行：秋田市

編集：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

電話 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）
