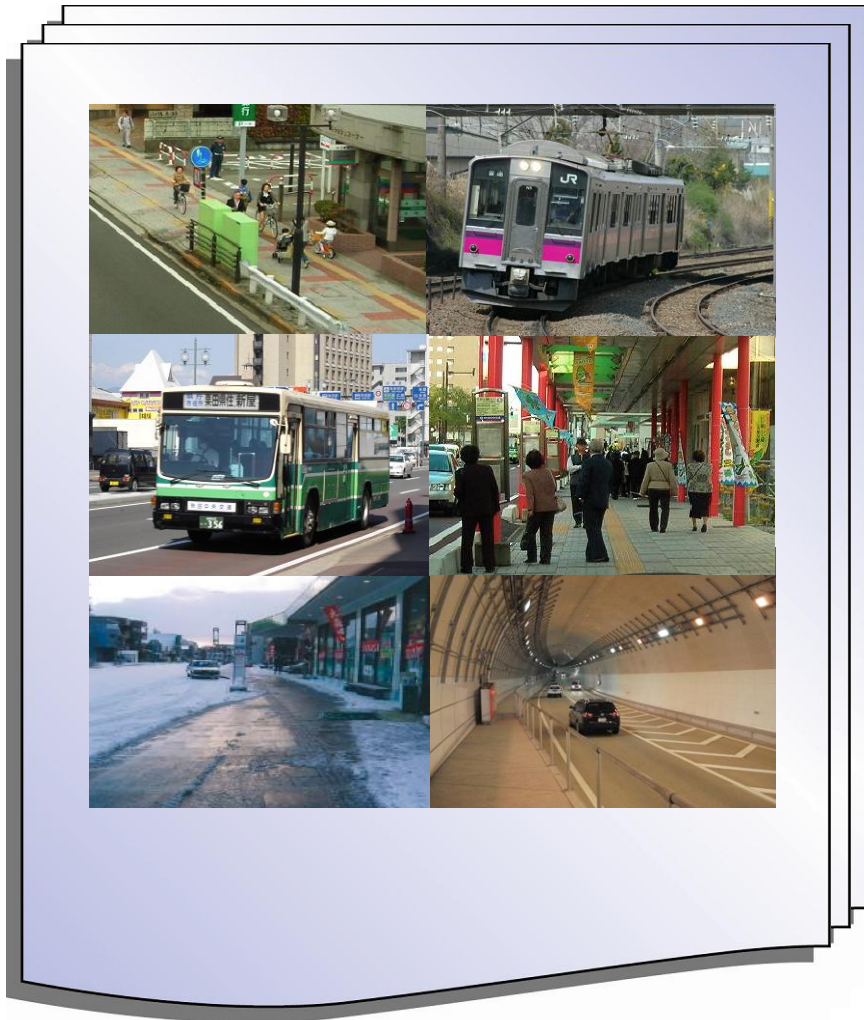


# 秋田市総合交通戦略



平成 21 年 3 月

秋田市



# 目次

1	戦略策定の目的	1
2	交通をとりまく環境	2
2.1	現状と課題	2
2.2	秋田市における交通環境向上に向けた主な取り組み	15
2.3	市街地形成の課題とコンパクトで成熟した市街地形成の必要性	21
3	秋田市の目指すべき将来像の検討	25
3.1	上位・関連計画の概要	25
3.2	秋田市における市街地形成の方針	34
3.3	秋田市の目指すべき将来都市像	36
3.4	秋田市の目指すべき将来交通体系	38
4	本計画の位置付け	42
4.1	戦略的な交通施策展開の必要性	42
4.2	本計画の位置付けと策定経緯	44
5	戦略の進め方	47
5.1	基本的な方針	47
5.2	対象区域	47
5.3	計画期間	47
5.4	目標	47
5.5	目標達成のための施策パッケージの設定	48
5.6	施策展開の方針の設定	49
5.7	管理・運営の仕組みと体制の構築	49
	施策パッケージの個別施策について	52



## 1 戦略策定の目的

本市では、自動車交通への依存が高い割合を占めており、活力ある地域社会や安全で快適な市民生活を実現するうえで道路等の社会基盤の整備は不可欠となっている。

その一方で、公共交通の利用が減少してきており、超高齢社会を迎えた本市においては、車を運転できない、いわゆる交通弱者の移動手段を確保することが必要となっている。

さらに、持続可能なまちづくりを推進するために、都市交通をいかに再構築するかが課題となっている。

これらの課題に適切に対応するには、関係機関との連携を強化し、都市交通<sup>※1</sup>に関連する複数の施策を組み合わせることで総合的に取り組むことが必要であり、その際、事業スピードを重視しつつ、重点的かつ効率的な事業展開を図ることが重要である。

そこで、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を進めるため、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・ソフト両面からなる「秋田市総合交通戦略」を策定<sup>※2</sup>する。

※1 都市交通とは、都市内の移動手段と定義。

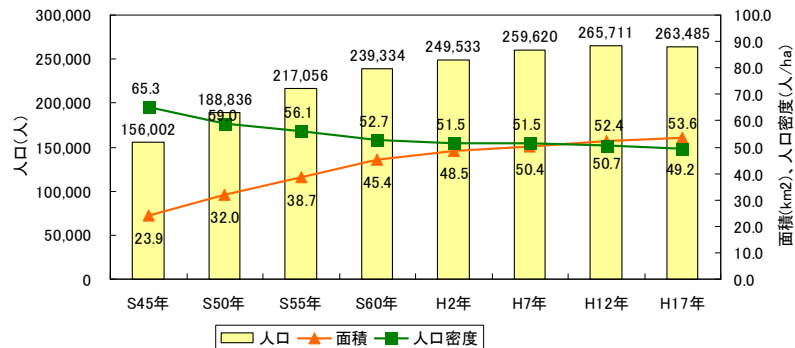
※2 策定に際しては、平成 20 年 7 月に認定された秋田市中心市街地活性化基本計画および平成 20 年度に策定された秋田市公共交通政策ビジョン(以下「政策ビジョン」という。)と連携して行うものとする。

## 2 交通をとりまく環境

### 2.1 現状と課題

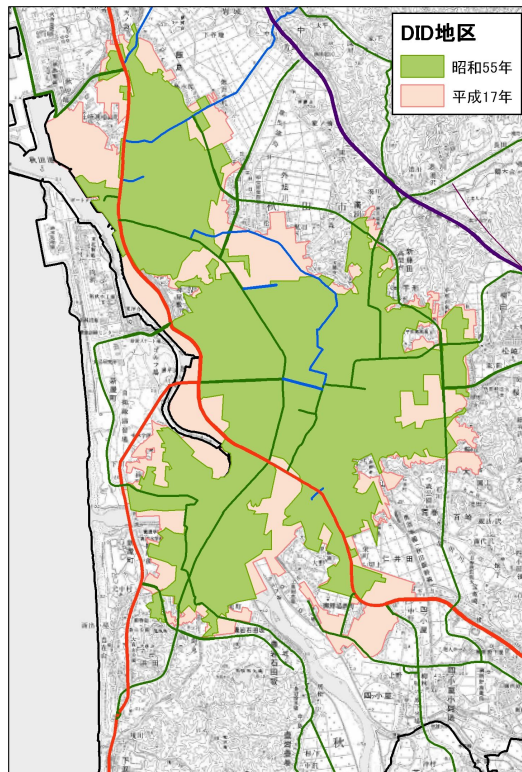
#### (1) 市街地の拡散と人口減少

- 本市の人口集中地区(DID 地区※)は昭和 45 年から平成 17 年の間に面積が 2.1 倍、人口密度が 0.82 倍となり、低密度な市街地となっている。
- 本市の DID 地区の人口密度は全国の県庁所在地の中で下位にあり(47 都市中 40 位)、全国全市町村平均(67.1 人/ha)をも下回る状況にある。



▲秋田市の DID 地区の面積と人口密度の推移

資料: 国勢調査



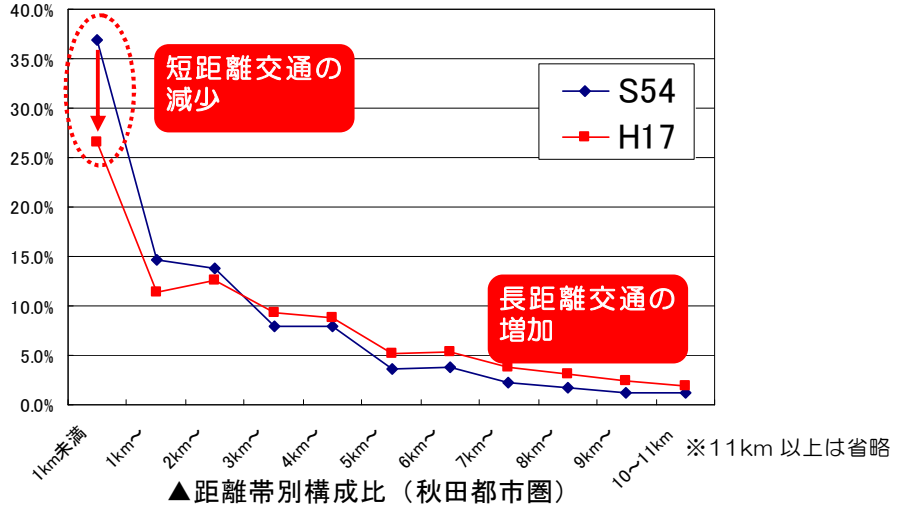
▲DID地区の推移

資料: 国勢調査

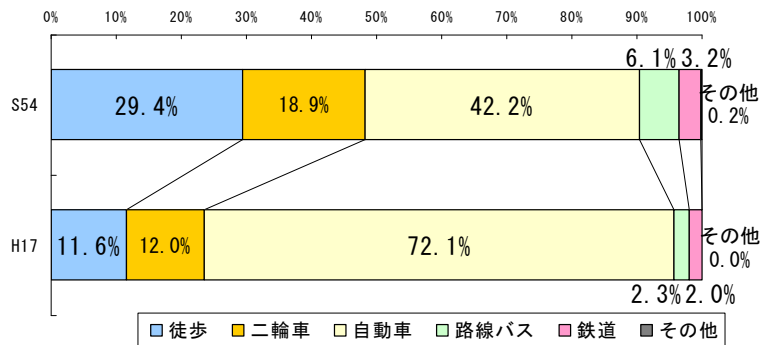
※DID 地区とは、市区町村の境域内で人口密度の高い基本単位区(原則として人口密度が 1km<sup>2</sup> 当たり 4,000 人以上の国勢調査区基本単位)が連たんで、その人口が 5,000 人以上となる地区のことである。

## (2) 少子・高齢化の進展と自動車依存の高まり

- 市街地の拡散により、市民の移動距離が大きくなったことに伴い、交通手段構成比が自動車 72%である一方、公共交通の占める割合は 5% (路線バス 2.3%、鉄道 2.0%) に満たない状況となっている。
- 公共交通の利用者減少は、自動車へのさらなる依存をもたらす「モータリゼーション・スパイラル」に陥っている。



資料: 秋田都市圏街路交通調査  
H17 簡易パーソントリップ調査



資料: S54 パーソントリップ調査  
秋田都市圏街路交通調査  
H17 簡易パーソントリップ調査



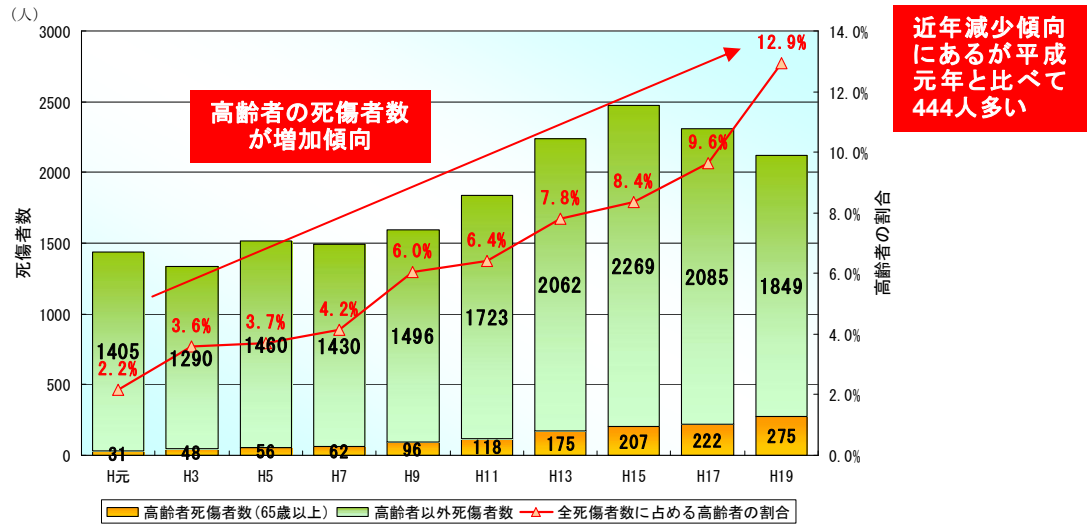
▲モータリゼーション・スパイラル

出典: 「都市再生 交通学からの解答」  
学芸出版 著者: 家田 仁 岡 並木 国際交通安全学会都市と交通研究グループ

### (3) 交通事故の増大

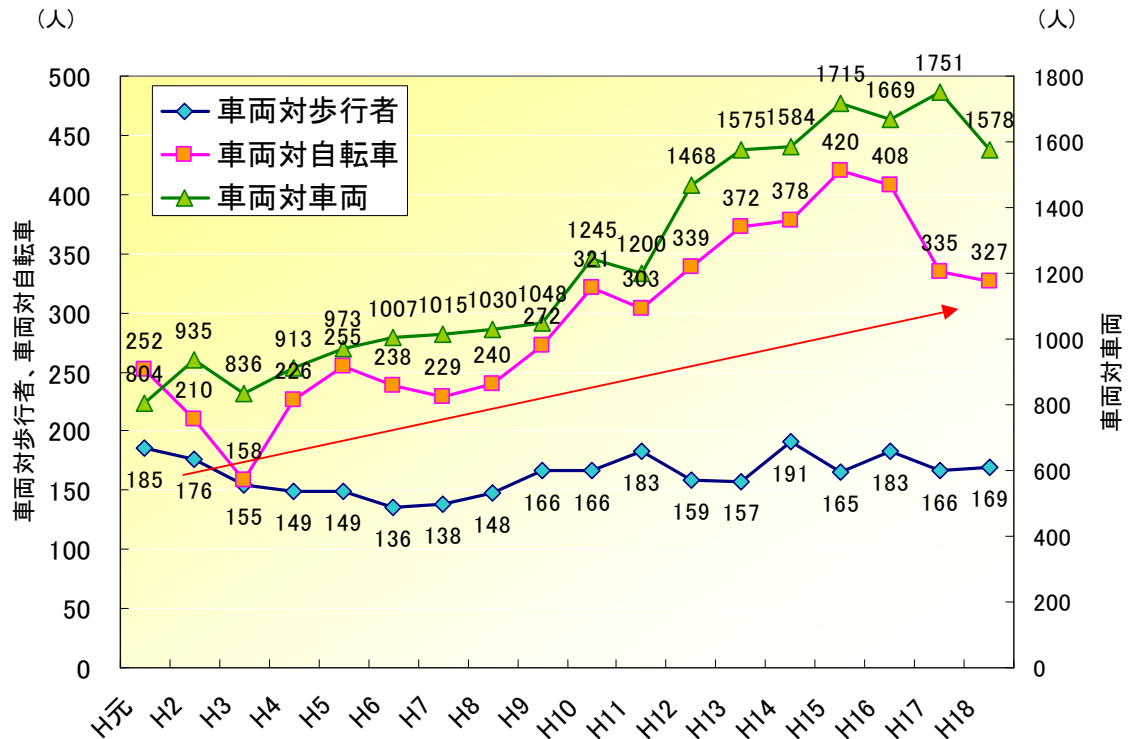
- 秋田市内の交通事故死傷者数はまだ多く、特に高齢者の死傷者数が増加傾向

▼秋田市内死傷事故者数



- 車両対自転車、車両対車両事故の増加

▼秋田市内車両対歩行者・自転車・車両死傷事故者数

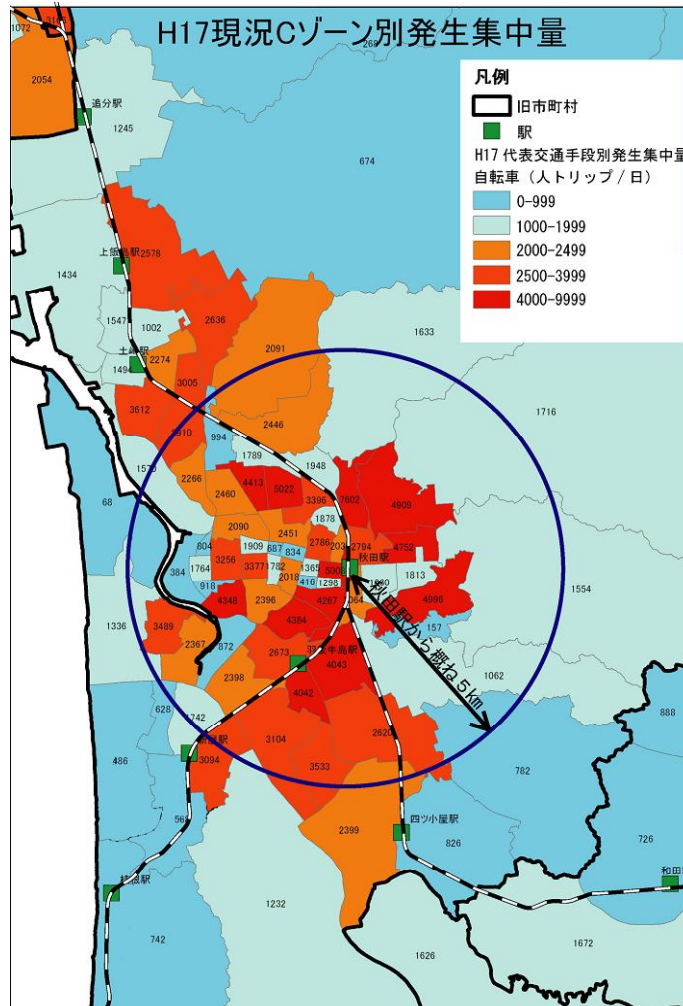


資料：交通統計（秋田県警察本部）



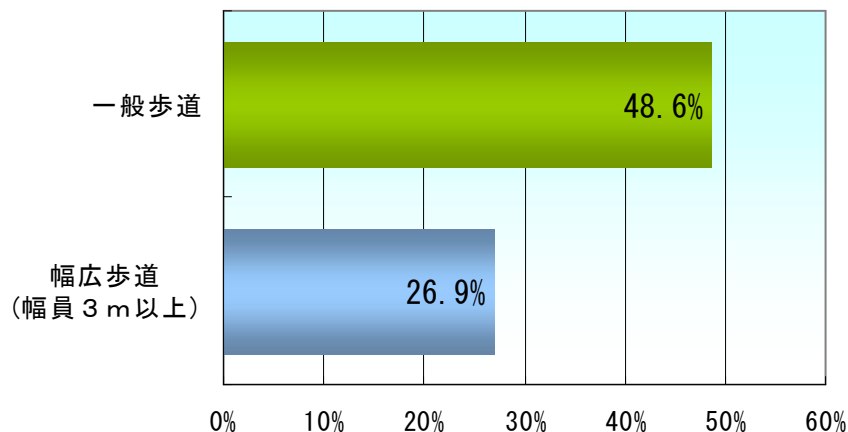
#### (4) 満足度の低い歩行者・自転車環境

- 本市では、駅周辺や中心市街地から概ね5km 圏域では自転車の利用率が高い。しかしながら、市内の主要な道路(国道・県道)における歩道の設置率は半分にも達せず、歩行者・自転車が快適に利用できる幅広歩道の設置率は3割に満たない。それを裏付けるように、歩行者・自転車交通に対する市民の満足度は約3割と、自動車交通の半分となっている。



▲ゾーン発生別自転車トリップ発生集中量

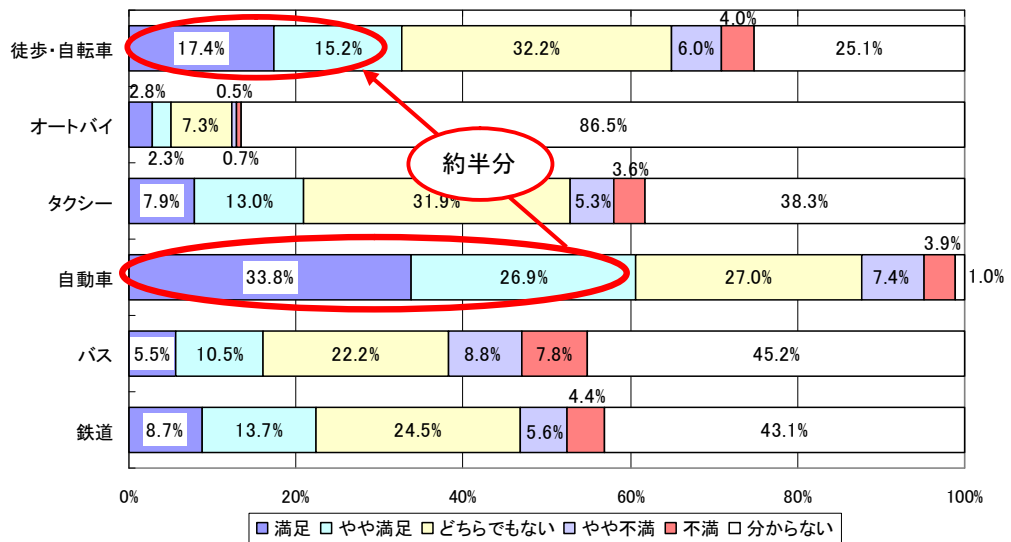
資料：秋田都市圏街路交通調査 簡易パーソントリップ調査



▲秋田市の歩道の整備率(H17道路交通センサス区間)

資料：道路交通センサス(H17)

➤ 満足度が低い歩行者・自転車交通

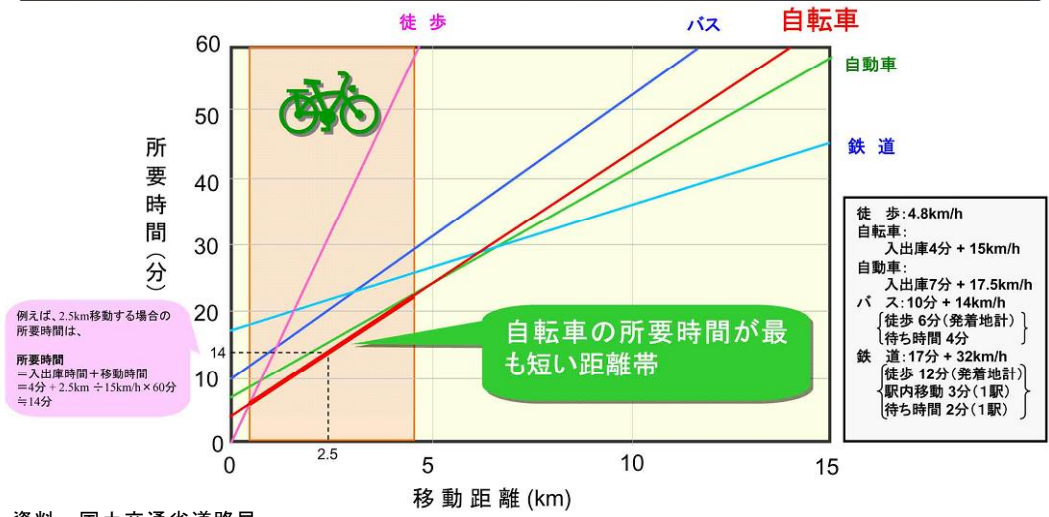


▲日頃利用する交通手段についての満足度

資料 H17秋田都市圏街路交通調査アンケート調査

➤ 5km 圏内では、自転車を利用することが都市内交通として最も効率的であることがわかっている。

・自転車は5km程度の短距離の移動において、鉄道や自動車を始めとしたどの手段よりも所要時間が短く、都市内交通として最も効率的な移動手段である

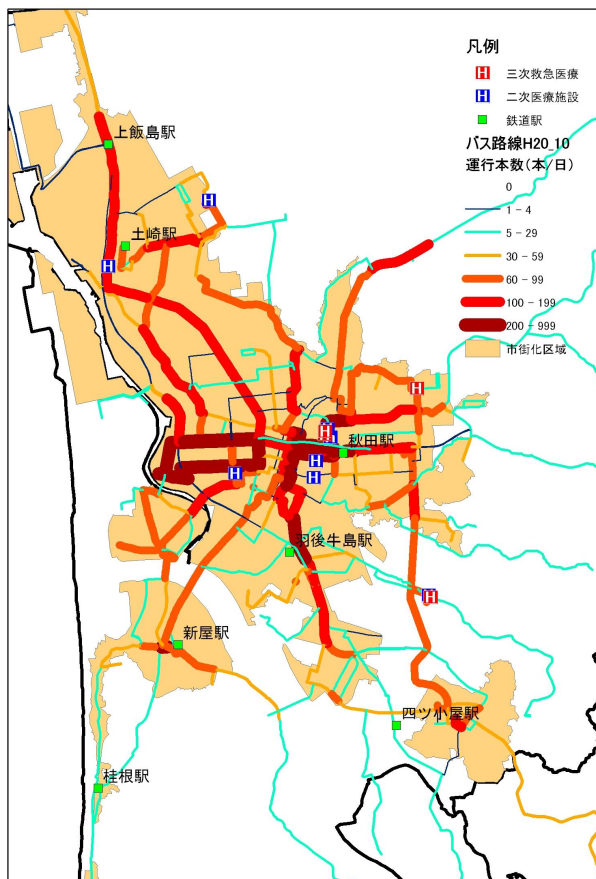


資料：国土交通省道路局

## (5) 公共交通利用者の減少

- 本市の公共交通は、鉄道が秋田新幹線、奥羽本線、羽越線および男鹿線が約 150 便/日運行され、市内外の交通を分担している。
- 路線バスは、主に市内を中心に平成 20 年 10 月現在 58 路線 177 系統で約 1,790 便/日が運行され、秋田駅を中心に放射状のネットワークを形成している。
- 鉄道駅から 500m、バス停から 200m の範囲に居住する人口は、全人口の 64% を超えており、2/3 の市民は公共交通を利用可能な環境にある。

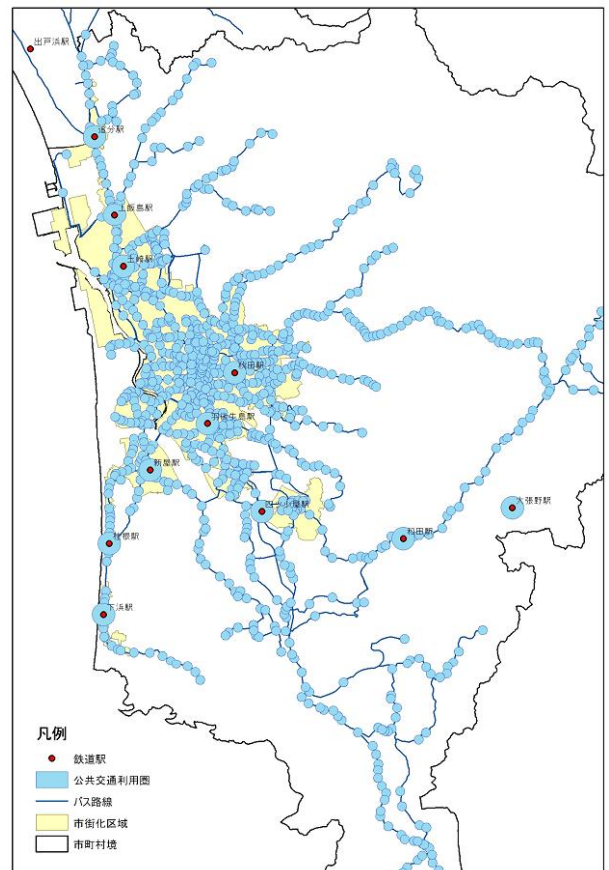
都心から放射方向に伸びるバス網



▲秋田市の路線別運行本数

※H20年10月現在

公共交通利便地域の人口は全市の64%



▲秋田市の公共交通利便地域

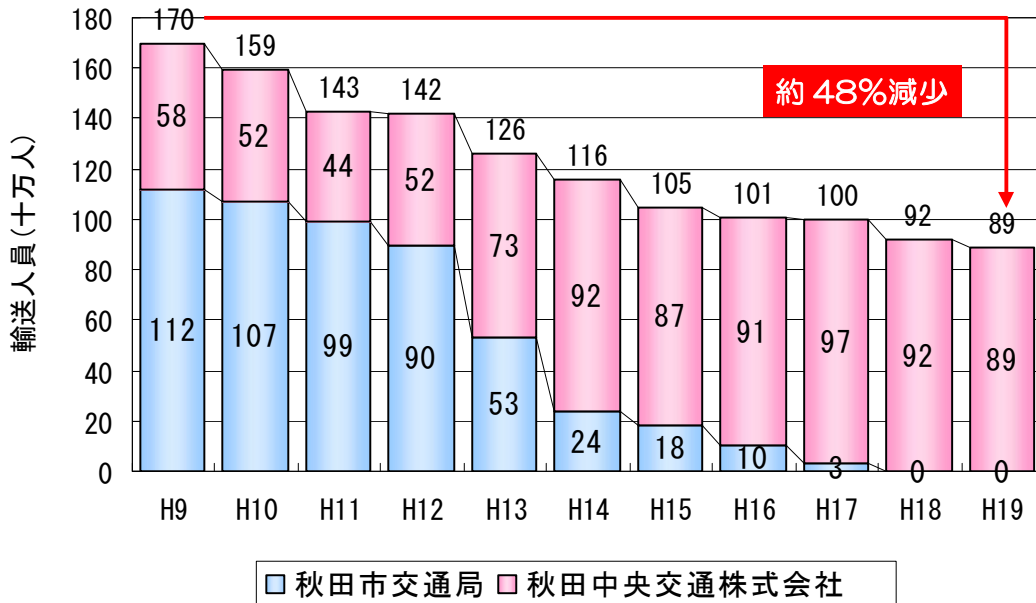
(鉄道駅から500m、バス停から200m圏内にある地域)

※バス路線はH18年4月現在  
 人口はH17国勢調査

- モータリゼーション\*が進行するなかで、路線バスの輸送人員は年々減少の一途をたどり、ピーク時と比べて約 85%減少し、平成 9 年から平成 19 年までの 10 年間も約 48%減少となっている。

※モータリゼーション：自動車社会

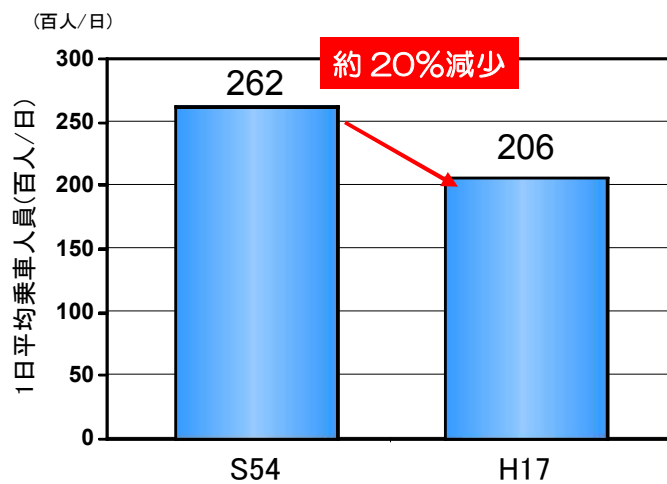
▼路線バス輸送人員の推移



※ 秋田中央交通株式会社の輸送人員は、秋田市外の営業所および秋田中央トランスポート株式会社の輸送人員を含む

- 路線バスほどではないものの、鉄道利用者も減少傾向にある。

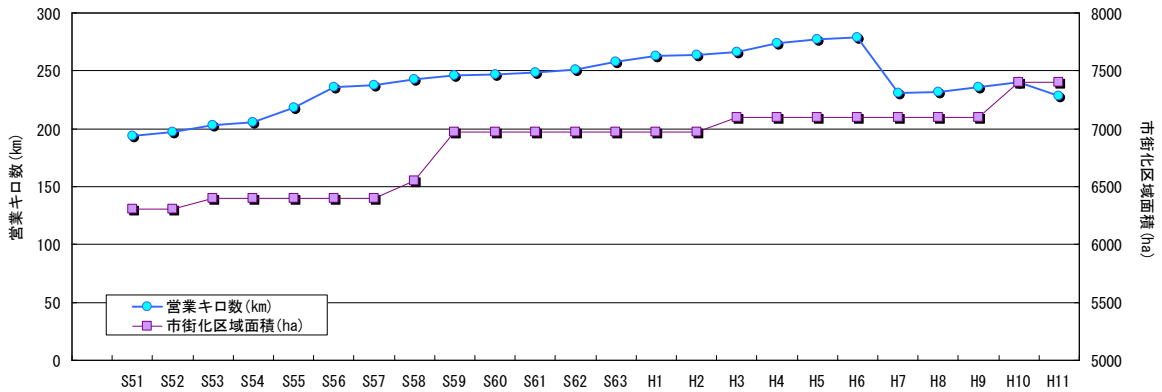
▼JR 駅 1 日平均乗車人員の推移 (秋田市内計)



資料：S55PT 報告書、第 5 次秋田都市計画、JR 資料  
 ※S54 で未開設の桂根駅は集計対象外  
 ※S54 は乗降客数/2

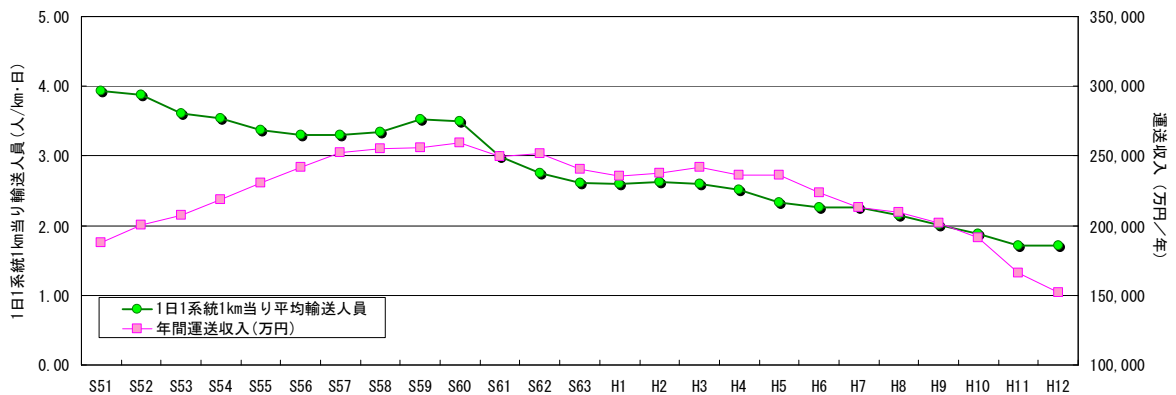
## (6) バス路線の赤字拡大

- 市街地の拡大に対応し、バスサービスを拡大（営業キロが増加）してきたが、バスサービスと比べ利便性の高いマイカー利用者が増加したことにより、サービス拡大に見合う利用者数を確保できず、運賃収入がピーク時の約 6 割の水準にまで減少した。



▲市営交通の営業キロ数と市街化区域面積の推移

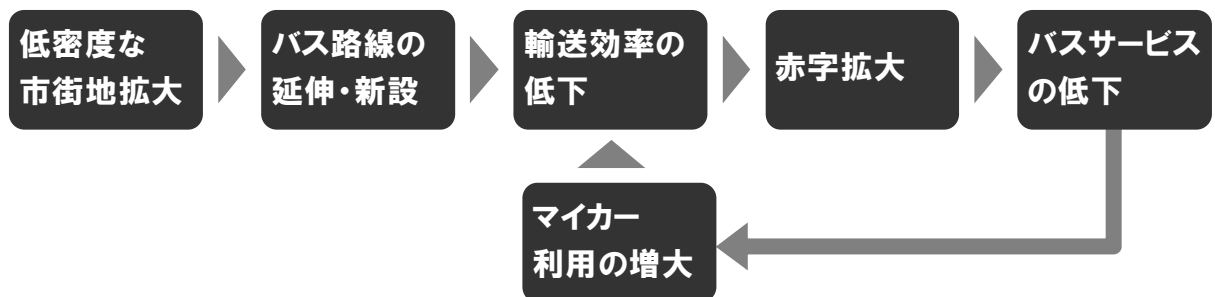
資料 秋田市交通局管理課



▲市営交通の1日1系統1km当り輸送人員と年間運送収入の推移

資料 秋田市交通局管理課

※H12以降、民間バス事業者である秋田中央交通へバス路線移管を開始（H18全路線移管終了）

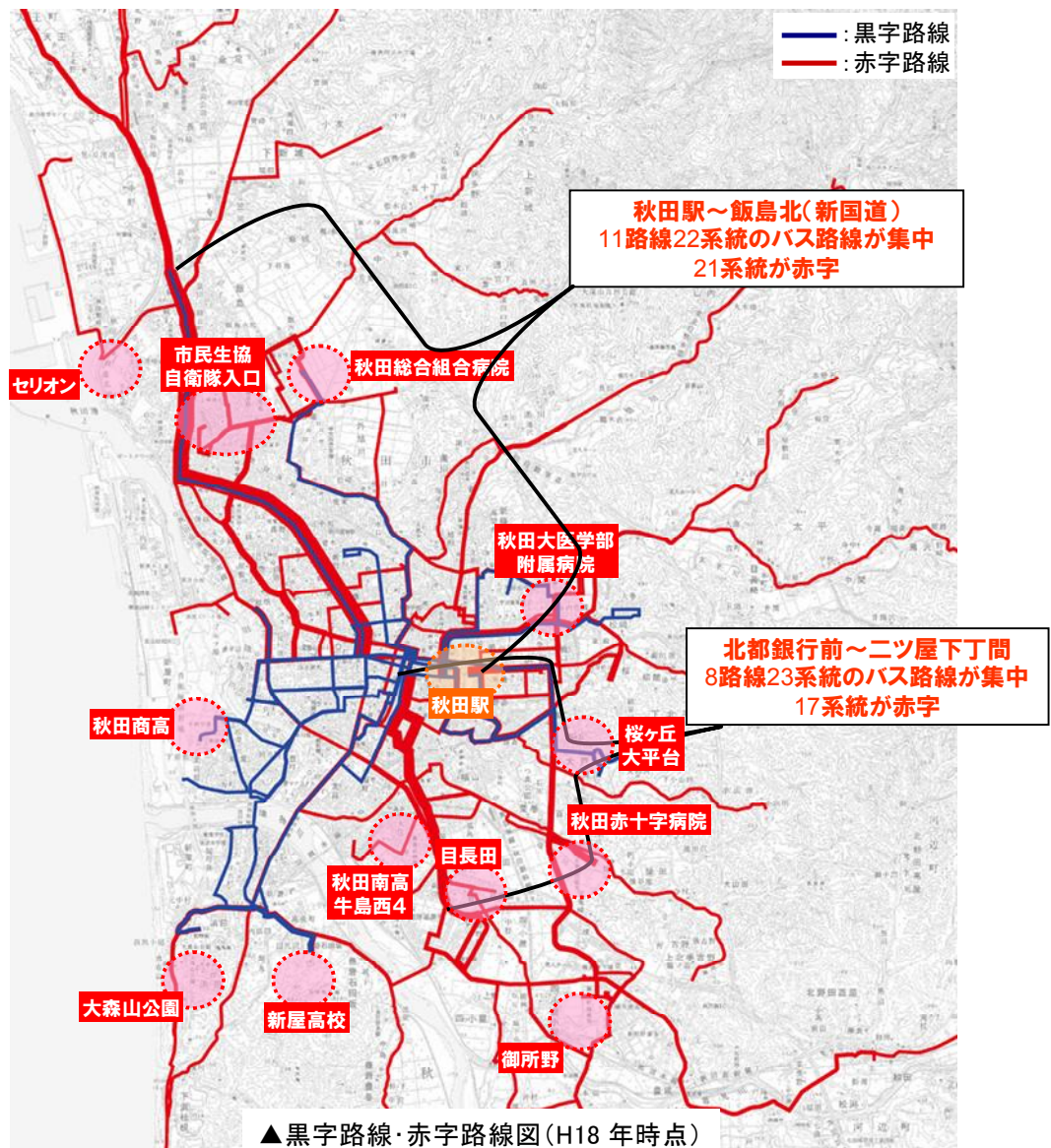


▲市街地の拡大と赤字バス路線の拡大の関連図

- 平成 19 年度は、市内のバス路線 189 系統のうち、約 70%の 129 系統が赤字である。
- 赤字路線の赤字総額は約 4 億 8 千万円に達し、黒字路線の黒字総額の約 1 億円を加えても、全体収支としては、約 3 億 8 千万円の赤字であり、バス事業者の他の事業部門の利益に加え、赤字額の 68%に相当する約 2 億 6 千万円を国・県・市が補助している。
- 赤字額、補助額の大きな路線は、雄和循環バス、岩見三内線、太平線、仁別線等の市郊外部や五城目線等の近隣市町村へ向かう路線が大部分である。
- 今後、さらに利用者の減少が進むと、赤字路線・系統が一層増加し、現在のバス路線網の維持が困難になることが懸念される。

▼平成 19 年度 収支状況 (単位：百万円)

	路線一系統数	収入	経費	収支	補助金	事業者負担
赤字	49-129	957.5	1,438.0	△480.5	256.0	120.0
黒字	13-60	555.0	450.5	104.5		
計	62-189	1,512.5	1,888.5	△376.0	256.0	120.0



## (7) 渋滞・交通混雑の増大

➤ 秋田県内の渋滞の3割が本市に集中

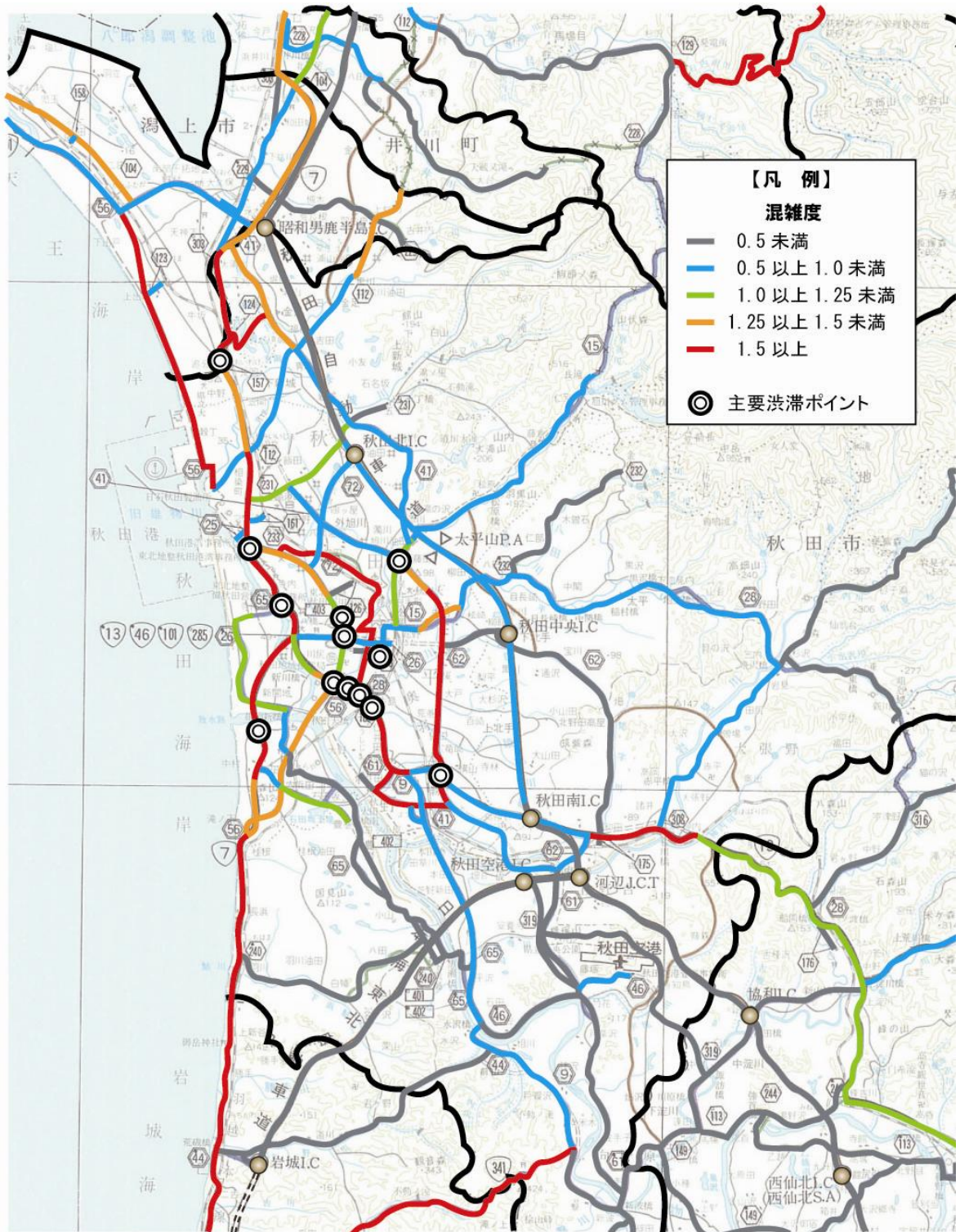
### ▼ 渋滞損失時間



出典：平成 18 年度秋田のみちのサービス目標計画

➤ 市中心部および市境界で混雑度\*の高い幹線道路

▼混雑度と主要渋滞ポイント



資料：道路交通センサス (H17)

※混雑度：道路の混雑の程度を示す指標。

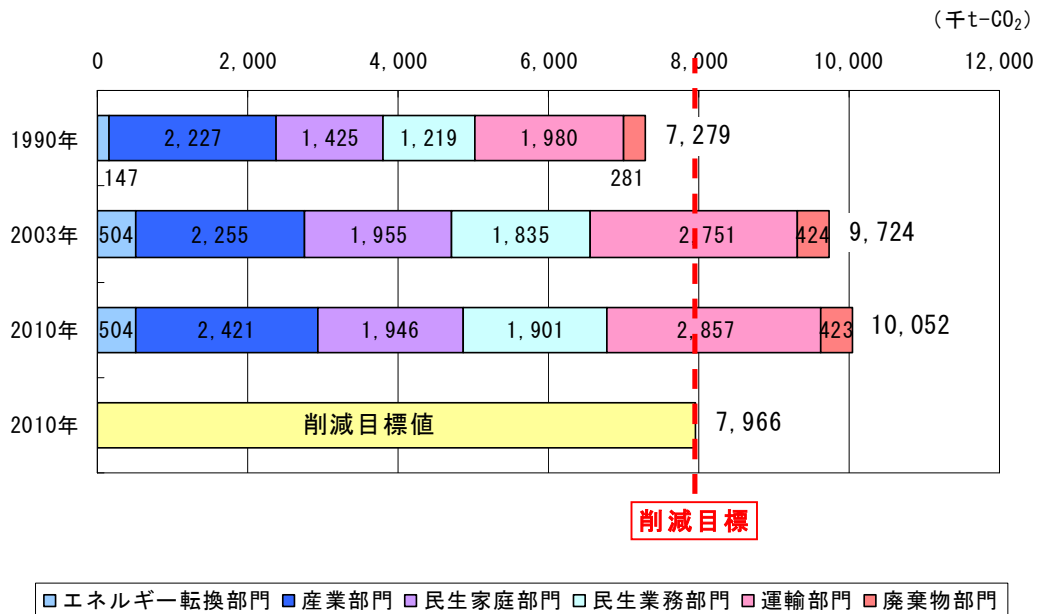
[交通量÷交通容量（道路が自動車をさばく能力）]

CO<sub>2</sub>アクションプログラム



## (8) 地球環境負荷の増大

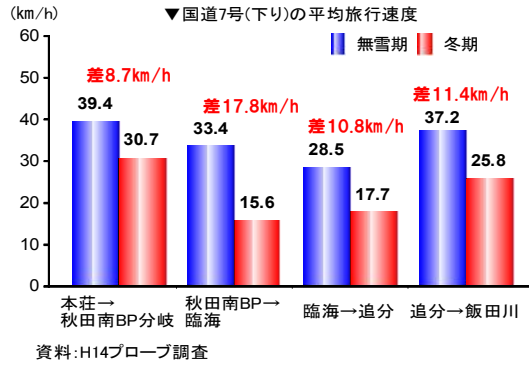
- 自動車交通による地球環境負荷の増大(2010年には目標値を3割超過と予測されている)



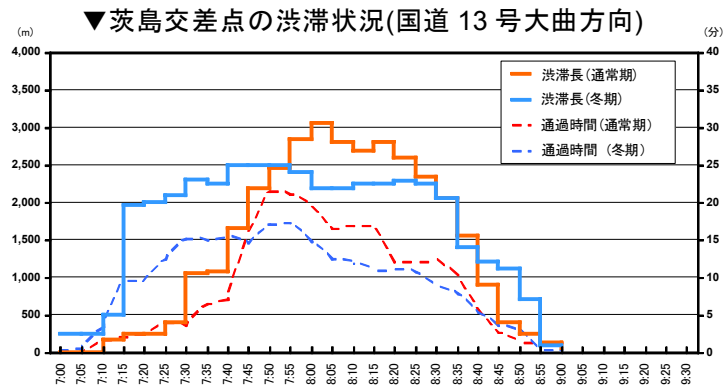
▲秋田県の二酸化炭素排出量と削減目標値  
 出典：秋田県地域温暖化対策地域推進計画(平成19年3月秋田県)

### (9) 冬期交通条件の悪化

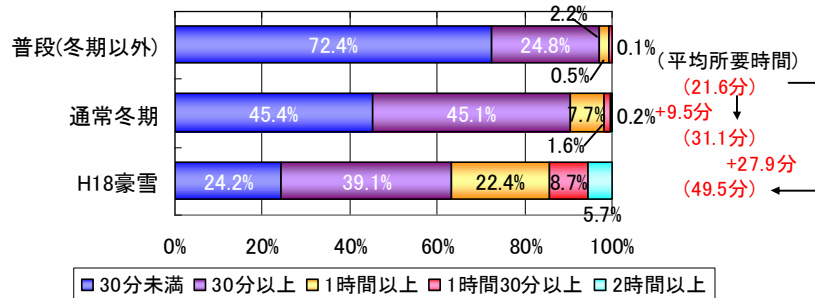
- 無雪期に比べ 10km/h の速度低下



- 冬期は渋滞の発生が早まり長時間化

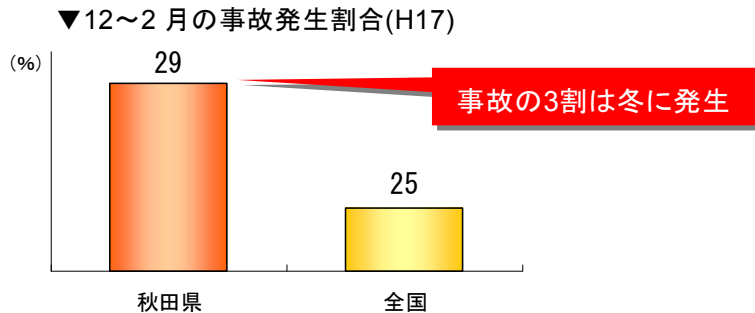


- 冬期における通勤・通学時間の増大



▲通勤・通学の所要時間  
資料: H17 都市 OD 冬期交通特性に関するアンケート調査

- 秋田県では雪の多い12月~2月の事故発生が多い



資料: 秋田県警察本部資料、警察庁資料

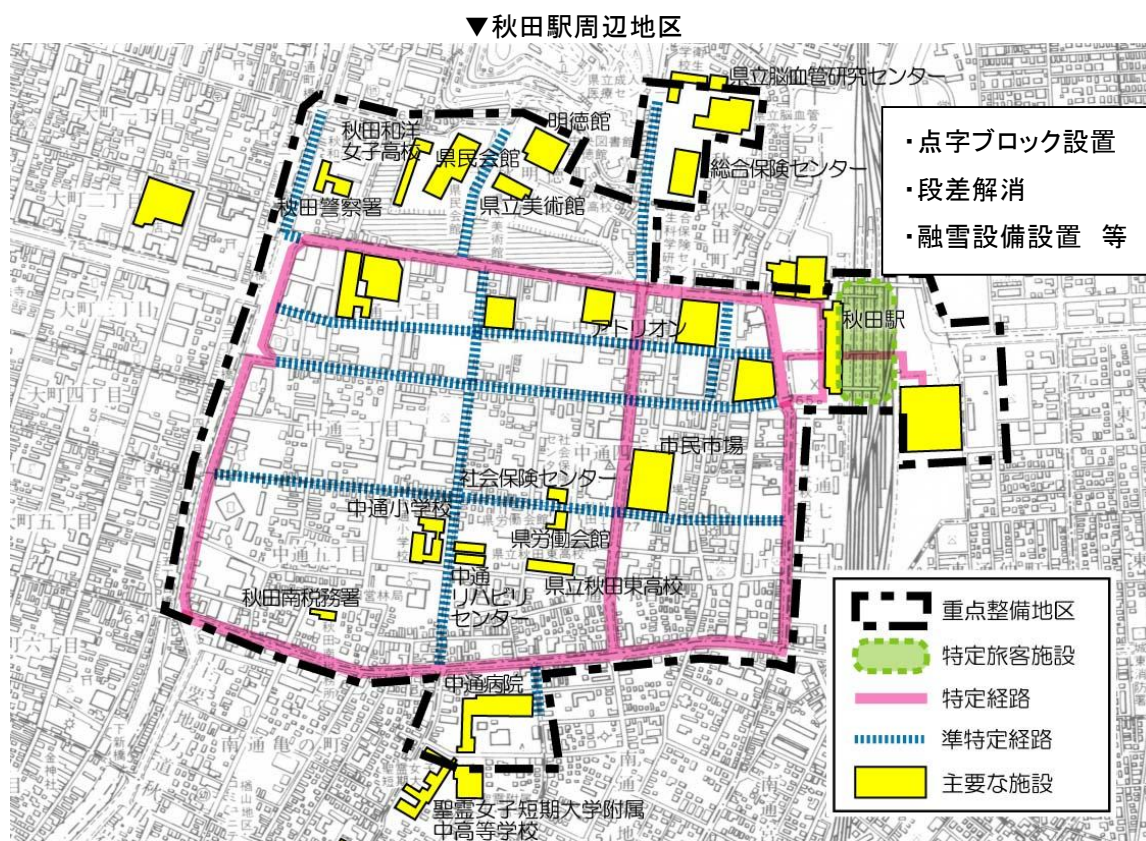
## 2.2 秋田市における交通環境向上に向けた主な取り組み

### (1) 歩行者・自転車利用環境向上に向けた取り組み

#### ① 駅周辺のバリアフリー化

「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(旧交通バリアフリー法)に基づき、「秋田市交通バリアフリー基本構想」(平成16年8月)および「秋田市交通バリアフリー特定事業計画」(平成18年3月)を策定している(交通バリアフリー法は、平成18年12月に現行のバリアフリー法に移行)。

対象区域は、1日の乗降客数が5,000人/日を超える秋田駅周辺地区および土崎駅周辺地区の2地区であり、それぞれ平成22年度を目標にバリアフリー化を進めている。また、平成19年7月には、秋田市交通バリアフリー推進会議を設置し、特定事業計画の進捗状況をチェックしている。



#### ② 無電柱化の推進

「安全で快適な通行空間の確保」「都市景観の向上」「安定したライフラインの実現」「情報通信ネットワークの信頼性向上」を主な目的として、昭和61年度から3期にわたる「電線類地中化計画」と「新電線類地中化計画」、さらに平成16年4月14日に策定された「無電柱化推進計画」(平成16年度～平成20年度)に基づき、事業を実施している。



▲無電柱化された歩道

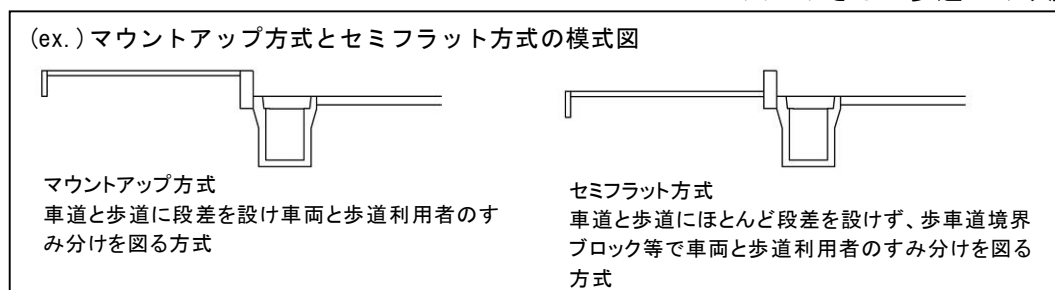
### ③人にやさしい歩道づくり

高齢者、障がい者を含むすべての人が円滑に社会参加し、生き生きとした生活を送るために歩行者空間の整備に努め、移動環境の向上を図っている。

- ・ 歩道構造の改良（マウントアップ→セミフラット）
- ・ 視覚障がい者用誘導ブロックの設置等



▲人にやさしい歩道づくり施工例



### ④秋田駅周辺の自転車等の放置防止

「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。

### ⑤秋田駅周辺の自転車駐輪対策

現在、秋田駅周辺には4箇所の駐輪施設があり、その内、市では自転車等駐車場など3箇所の管理・運営を行っている。

施設名	供用年月	営業時間	施設概要
①(市営)秋田駅東自転車等駐車場	平成 16 年 7 月	5:00～ 0:30	自転車 2,600 台 バイク 50 台
②(市営)秋田駅西地下自転車駐車場	昭和 59 年 3 月	6:30～22:30	自転車 800 台
③(市営)アトリオン広場地下自転車駐車場	平成元年 11 月	7:00～21:00	自転車 530 台
④(公営)秋田市公営駐車場	昭和 59 年 7 月	7:00～22:00	自転車 250 台 バイク 60 台



▲放置禁止区域および放置規制区域と駐輪場



▲秋田駅東自転車等駐車場

### ⑥秋田駅東西歩道橋(Weロード)西側昇降口等整備事業による自転車通行開始

秋田駅東西間の交流促進を図るため、歩行者の利便性の向上と自転車通行を可能とするための施設改修を実施した。(平成 20 年 8 月 2 日供用開始)



▲We ロードの整備状況

## ⑦自転車利用環境整備のモデル地区の指定

■平成 20 年 1 月に国土交通省と警察庁が合同で自転車通行環境整備のモデル地区を指定した。

【目的】 歩行者・自転車・自動車が分離された走行空間を戦略的に展開するためのモデル地区を指定し、今後の自転車通行環境整備の模範となる事業を実施する。

■本市では秋田駅周辺地区（自転車通行環境整備のモデル地区）を指定  
秋田駅周辺において、自転車通行環境の整備を実施。

- ・実施期間 平成 20 年度～21 年度
- ・実施内容 自転車・歩行者道（自歩道）をラインで区切るなどして自転車走行空間を確保するほか、走行マナー向上のための啓発活動など自転車通行環境向上の取り組みを進める。
- ・実施機関 国土交通省東北地方整備局秋田河川国道事務所、秋田県、秋田県警察本部、秋田中央警察署、秋田東警察署、秋田市



▲自転車通行環境整備のモデル地区

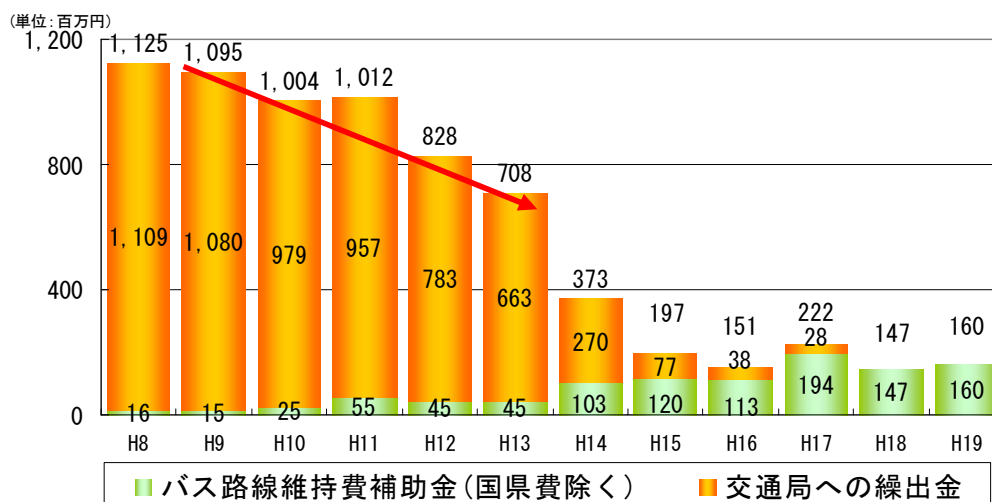
出典：国土交通省東北地方整備局秋田河川国道事務所HP

## (2) バス路線維持に向けた取り組み

### ① 市交通局の廃止(平成 12 年～平成 18 年 3 月)

市交通局から秋田中央交通に路線移管が行われた平成 12 年度からバス路線の維持に要する市負担額は減少に転じ、平成 19 年度で約 1.6 億円となり、路線移管によって市民の負担が大幅に軽減されたこととなる。

▼バス路線維持に関する市負担額の推移



資料：秋田市都市計画課  
交通政策室

### ② 郊外部不採算路線におけるマイタウン・バスの運行(平成 17 年度～)

#### 1) 市単独補助制度を創設

郊外部における赤字額の大きな不採算路線は、赤字路線からの脱却は難しいため、市では平成 17 年度に単独補助制度を創設している。

▼県補助金と市単独補助金の比較

	秋田県生活バス路線維持費補助金		市単独補助制度	
	内容	補助対象経費としない理由	市単独補助制度	補助導入の根拠
相市 当街 低地 減走 行割 合	人口が15万人以上の都市の市街地を運行する路線は、市街地部分の含まれる割合に応じて補助対象経費を低減する(市街地走行割合相当分低減)	市街地を運行する路線では黒字路線が当然に発生し、赤字路線の欠損額に黒字路線の収益を補填することが可能であるとの前提に立つことによる	市街地走行割合相当低減分を上乗せ補助	乗客の減少により、市街地を運行することで黒字を期待できる状況が消滅したため
補乗 助率 密度 低減 5人 未 満	平均乗車密度が5人未満の路線については、補助率を4分の3として、補助率低減分はバス事業者が負担する	ダイヤ改正や路線の統廃合などバス事業者が改善に取り組む事を進めるため	平均乗車密度5人未満補助率低減分を上乗せ補助	乗客数の減少をもって路線を廃止することは適切でなく、なお、当面は維持をはかる必要がある併せて、今後住民の移動手段を確保する方策を別途検討する必要がある
回運 超行 経回 費数 10	1日の運行本数が10回を超える路線については10回を超える経費(10回相当以上はカット分)	ダイヤ改正や路線の統廃合などバス事業者が改善に取り組む事を進めるため	補助対象外	現行どおり補助対象外とする

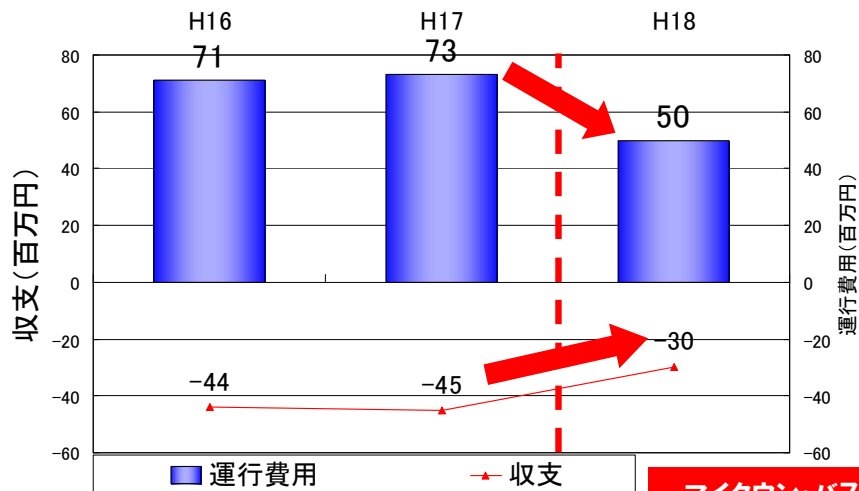
※補助額の上限：補助額は、バス事業者ごとに市内における補助対象となる赤字額から、黒字路線より生じる収益(黒字額)を控除した額を上限とする。

2) 不採算路線の郊外部に代替交通(マイタウン・バス)を導入検討(15 路線)

▼代替交通導入(予定)路線一覧

年度 (地域)	路線名	マイタウン・バス 名称
平成 17 年度 (西部地域)	豊岩線、下浜線、浜田線	豊浜ふれあい号 (H17.10~)
平成 20 年度 (北部地域)	堀内線、小友線、下新城線、上新城線	北部ふれあい号 (H20.4~)
平成 21 年度(予定) (南部地域)	雄和線、岩見三内線、ユーグル	検討中
平成 22 年度(予定) (東部地域)	下北手線、上北手線、木曾石線、仁別線、 太平線	検討中

▼西部 3 路線の運行費用と収支の推移



資料: 秋田市都市計画課 交通政策室

**マイタウン・バス  
委託運行開始**

※平成 17 年 10 月に運行開始したマイタウン・バス西部線(豊浜ふれあい号)では、委託運行により運行費用が減少し、赤字額が減少する成果が得られている。

3) バス事業者へ路線再編やダイヤ改正等の抜本的な見直しを促す

4) 地域の協力および主体的な取り組みを前提とした移動手手段の確保

### (3) 道路の走行環境の向上に向けた取り組み

#### 道路整備の推進

S32年3月より秋田市総合都市計画（最新：第5次、平成13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。

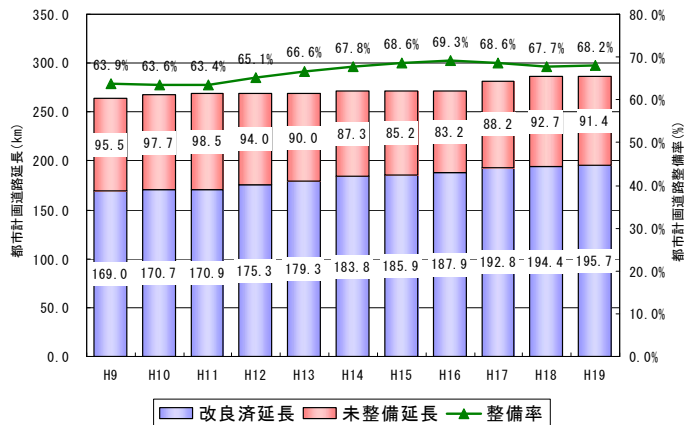
秋田市内は平成9年から平成19年までの10年間で約27kmの都市計画道路が整備され、平成19年時点での都市計画道路の整備率は68.2%となっている。（平成9年より4.3ポイント増加）

▼秋田市における主な道路の整備年表(平成13年4月～)

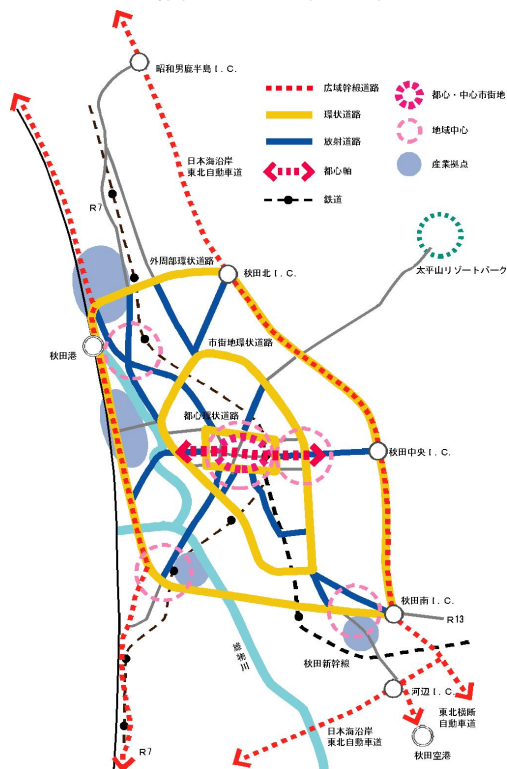
供用年	供用した道路	骨格的道路網
平成13年	日本海東北自動車道(秋田空港IC～河辺JCT)供用開始	○
	秋田自動車道(協和IC～秋田南IC)4車線供用開始	○
	(都)横山金足線(手形工区)供用開始(手形山大橋および手形山トンネル開通)	○
	(都)新屋土崎線「秋田大橋」供用開始	○
平成14年	日本海東北自動車道(岩城IC～秋田空港IC)供用開始	○
平成15年	国道7号秋田南バイパス((都)浜田八橋線)開通	○
	(都)南部中央線(茨島地区)供用開始	
	(都)横山金足線(濁川工区)供用開始	○
平成16年	(都)南部中央線(仁井田工区)供用開始	
	(都)横山金足線(外旭川工区)供用開始	○
	(都)横山金足線(下新城工区)供用開始	○
平成19年	(都)横山金足線(飯島工区)供用開始	○
	(都)秋田中央道路(北側)供用開始	○

出典:秋田市の都市計画 2008 都市計画年報

▼秋田市の都市計画道路の延長と整備率



▼骨格的な道路網の配置図



出典：第5次秋田市総合都市計画

▼秋田中央道路



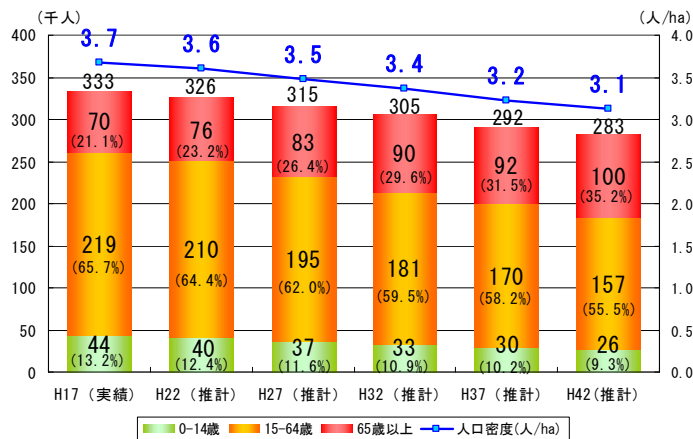


## 2.3 市街地形成の課題とコンパクトで成熟した市街地形成の必要性

### (1) 市街地の拡大による行政コストの増大、人口の低密度化による投資効果の低い都市形成

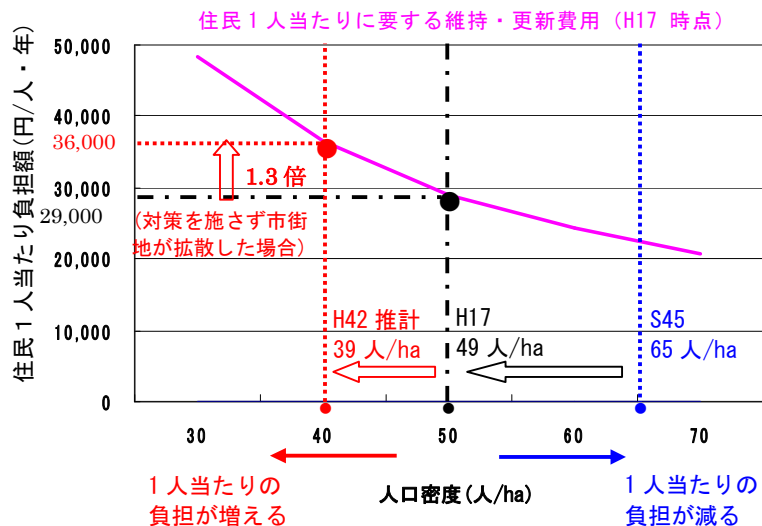
- ・人口は、平成 17 年から平成 42 年の 25 年間で約 15%減少（333 千人→283 千人）すると推計されており、今後、さらに低密度化することとなる。また、年少人口（14 歳以下）が減少傾向にある一方で、高齢者（65 歳以上）の人口は増加し、平成 42 年には高齢化率は 35%を超え、約 3 人に 1 人が高齢者となる見込みである。
- ・市街地の人口密度と市民 1 人当たりの道路・公園・下水道等、インフラの維持・更新費との関係をモデル的に試算すると、人口密度が低くなると市民 1 人当たりのインフラの維持・更新費が加速度的に高まる傾向にある。平成 17 年の市街地人口密度 49 人/ha では住民 1 人当たり年間約 29,000 円となっているが、今後、対策を施さず市街地が拡散した場合、平成 42 年には市街地人口密度が 39 人/ha となり、1 人当たりの負担が、約 1.3 倍（約 36,000 円）に増加する見込みである。
- ・今後も市街地が拡大すると、道路・公園・下水道等、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。

▼秋田市の将来人口(推計)



資料：秋田都市圏街路交通調査

▼市街地の人口密度と住民 1 人当たりのインフラの維持・更新費の関係

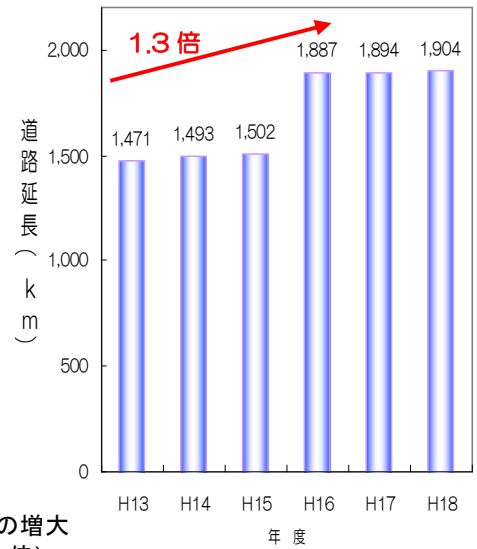


▼平成3年以降の市街化区域拡大に伴う  
インフラ維持・更新費の試算

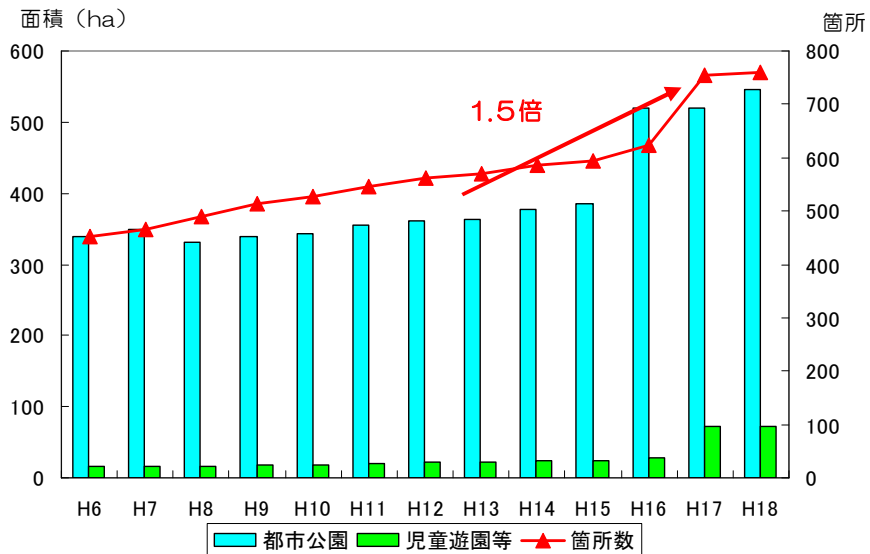
市街化区域の拡大		維持・更新費
平成3年度	121ha	約2,990百万円
平成10年度	305ha	約4,433百万円
平成16年度	13ha	約76百万円
平成18年度	11ha	約32百万円
計	450ha	約7,531百万円

※維持・更新費＝面積×年間維持・更新費×経過年数  
 ※インフラは「道路」、「公園」、「下水道」  
 ※維持費は過去10年の決算資料から平均値を算出、  
 更新費は建設費の40%として算出

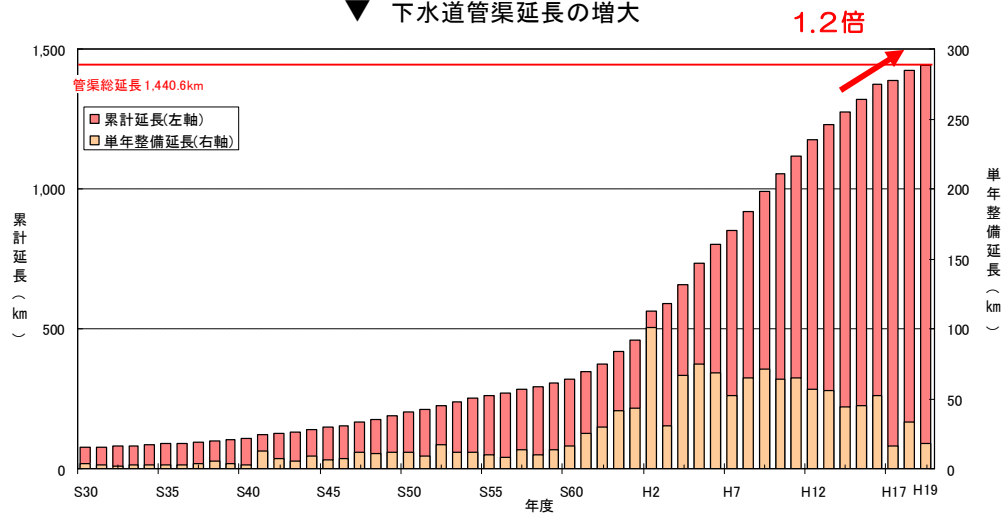
▼市道延長の増大  
(秋田～宮崎まで1,900km)



▼公園箇所数・面積の増大  
(東京ドームの約132倍)



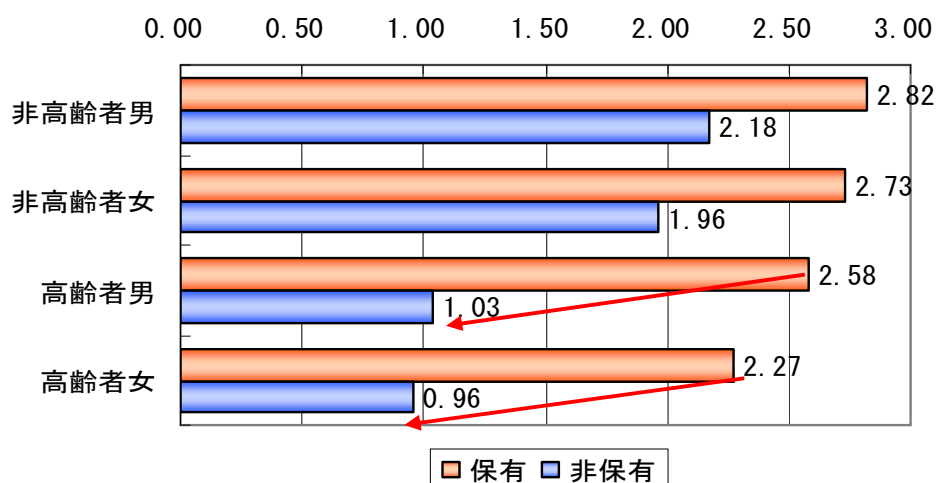
▼下水道管渠延長の増大



## (2) 自動車交通への依存の高まりによる道路交通問題の顕在化および減少する公共交通利用

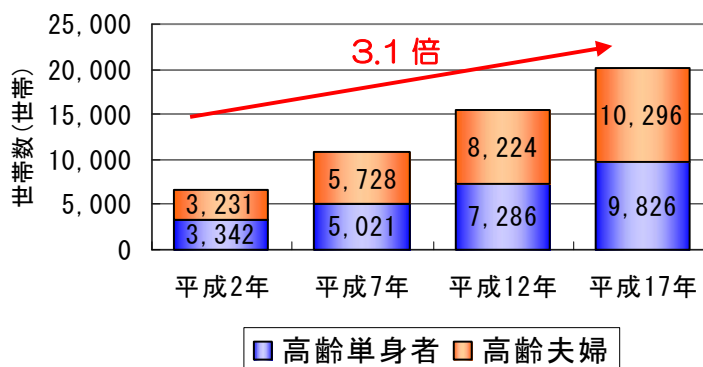
- ・市街地の拡散により、自動車利用割合は、昭和 54 年の 42%から平成 17 年には 72%に増加、バス利用割合は、昭和 54 年の 6.1%から平成 17 年には 2.3%に減少し、自動車交通への依存がますます高まる一方、公共交通の維持が困難になるおそれがある。バスの不採算路線が増加し、平成 19 年度において、市内 189 系統のうち、約 70%の 129 系統が赤字、市内 7 路線で郊外部の路線廃止となっている。
- ・自動車を運転できない市民の移動は、大きな制約を受けている。自動車運転免許非保有者の 1 人当たりのトリップ数は保有者に比べて低く、特に高齢者で顕著となっている。
- ・超高齢社会においては、自動車を運転できず日常の買い物や通院に不自由する交通弱者が急増する。特に、家族による移動支援が期待できない高齢者のみ世帯（平成 17 年:20,122 世帯（秋田市全世帯の約 15%）、30,418 人（秋田市全人口の約 9%））の増加により、この問題が一層深刻となることが懸念される。
- ・事故件数が 20 年間で 2 倍、CO<sub>2</sub> 排出量 2010 年で約 1,000 万 t と県削減目標の 3 割増となっており、自動車の増加に伴う交通事故・環境負荷の増大を抑制する必要がある。
- ・マイカーの増加により渋滞の発生が早まり、渋滞の長時間化等冬期の交通条件が一層悪化する。

▼自動車運転免許保有別生成原単位(トリップ※/人・日)



資料: 秋田都市圏街路交通調査 簡易パーソントリップ調査

▼65 歳以上の高齢者単身および高齢者夫婦世帯数の推移



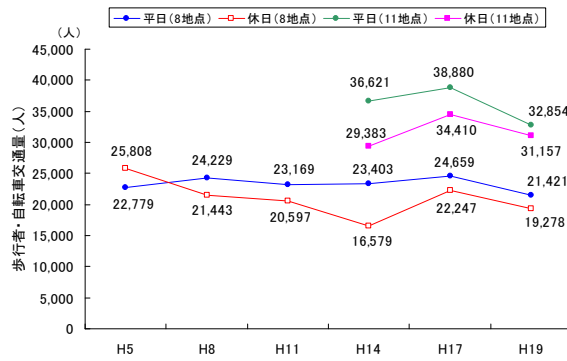
資料: 国勢調査

※トリップとは、人が 1 つの目的を持って出発地から到着地まで移動した場合の動きを指す。

### (3) 都市機能および大規模商業施設の郊外への分散による中心市街地の衰退

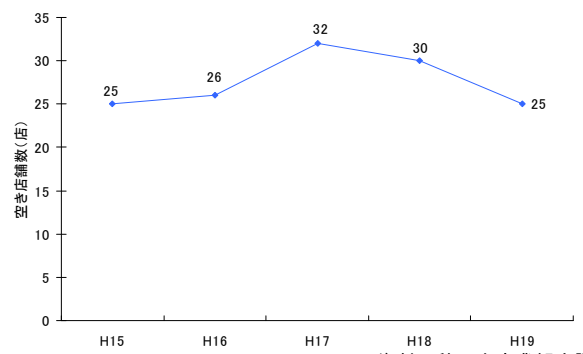
- ・中心市街地の主要地点における歩行者・自転車通行量は、平日、休日ともに減少基調にあり、JR秋田駅の乗客数やバス輸送人員数も年々減少基調にある。
- ・中心市街地では、平成10年に日赤病院が郊外へ移転しているほか、高齢者施設などの福祉施設が少ない。また、公的な住宅も整備されていない。
- ・中心市街地の小売店舗数は、平成9年以降一貫して減少基調にある。特に、平成10年の日赤病院の移転前後である平成9年から平成14年にかけて減少幅が大きい。
- ・中心市街地の小売業については、従業員数、年間商品販売額、売場面積ともに減少基調にあり、商業の活力が停滞している。
- ・平成5年の御所野ニュータウンへのイオンモール秋田（旧イオン秋田ショッピングセンター）の進出をはじめ、郊外のバイパス沿いなどに大規模小売店舗の立地が進んでいる一方、中心市街地の大規模小売店舗の移転・閉店・撤退が続いている。
- ・中心市街地内には、空き地や平面駐車場などの低未利用地が14.5haあり、中心市街地面積の約1割強を占めている。特に、中心部に位置する日赤・婦人会館跡地や旧産業会館跡地など、まとまった未利用地があり、このことが街並みの連続性を損ねるとともに、地価下落などにつながる中心市街地の閉塞感を生み出していると考えられる。また、空き店舗数が平成15年以降30店前後で推移していることも、商店街の連続性を損ねる要因となっている。

▼調査地点合計の歩行者・自転車通行量(10:00~19:00)



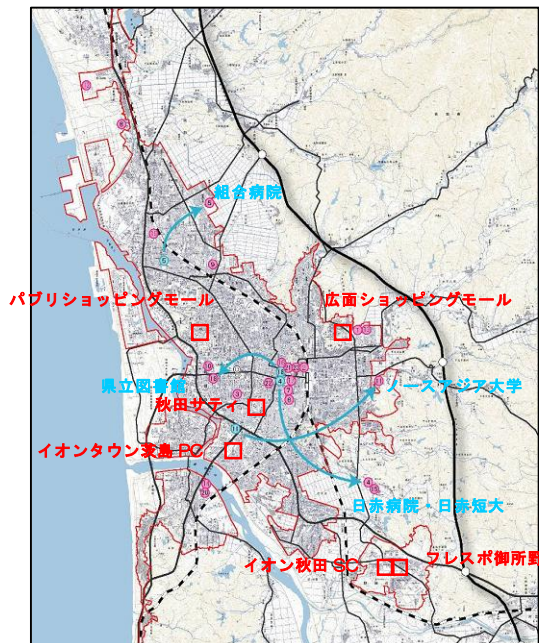
資料：市内主要商業地通行量調査(秋田市、秋田商工会議所)

▼中心市街地内の空き店舗数の推移

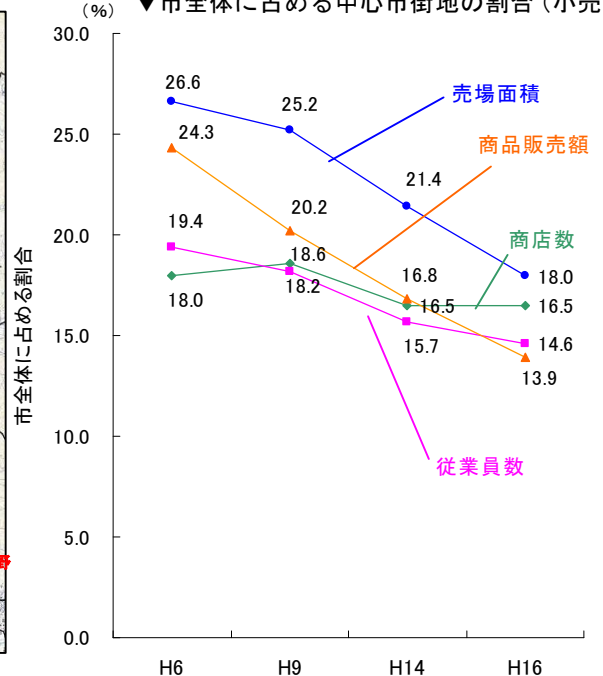


資料：秋田市商業観光課

▼公共公益施設の郊外移転および商業施設の分散立地



▼市全体に占める中心市街地の割合(小売業)



資料：「商業統計調査」(経済産業省)

### 3 秋田市の目指すべき将来像の検討

#### 3.1 上位・関連計画の概要

##### (1) 第 11 次秋田市総合計画

第 11 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。

【基本構想の概要】

##### ① 計画の目的

現在は、社会状況が大きく、めまぐるしく変化する時代の変革期にあり、未来への展望が不透明感を増す一方、少子高齢社会の進行、地方分権の推進、行財政改革の実現など解決すべき課題も多く、さらには行政経営にもスピードときめ細やかさが求められている。

このような現状を踏まえ、第 11 次秋田市総合計画は、未来への指針として、秋田市がめざすべき将来都市像を市民と共有し、ともに取り組み、実現させることを目的に策定した。

##### ② 計画期間

平成 19 年度から平成 27 年度までの 9 年間

##### ③ 将来都市像

すべての市民が、緑豊かな都市環境のもと快適な生活をおくり、健康な心身を保ち安全安心に暮らし、文化をはぐくみながら生きがいに満ちた生涯をおくることのできるまち、

「しあわせ実感 緑の健康文化都市」

#### ④分野別将来都市像

この将来都市像を実現するため、次の5つの分野別将来都市像を設定する。

##### 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

しあわせを感じて暮らしていくためには、豊かな自然環境を守りながら優れた都市基盤を整えていく必要がある。そのため、市民にとって利便性が高い都市基盤の整備を行うとともに、市民と行政が一体となって、住みよい環境を保っていくことが求められる。

##### 【市街地形成は】

宅地の供給が過剰な状態であり、人口規模に比較して、過大な市街地が形成されているため、平成13年以降は住宅地の郊外拡大を抑制している。

今後、すでに形成された市街地においても人口減少が進み、分散型の効率の悪い市街地となることが懸念される。

このため、既存市街地への都市機能の適切な誘導や、都心部への高次都市機能の集積、市内7つの地域中心※の充実などにより、投資効果が高く、コンパクトで成熟した市街地の形成につとめる。また、市民がまちづくりに関心を持ち、積極的に参画できる環境を整える。

##### 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

※7つの地域中心とは、中央、東部、西部、南部、北部、河辺、雄和の7地域のそれぞれの拠点となる地域レベルの中心地区をいう。

## (2) 第5次秋田市総合都市計画(都市計画マスタープラン)

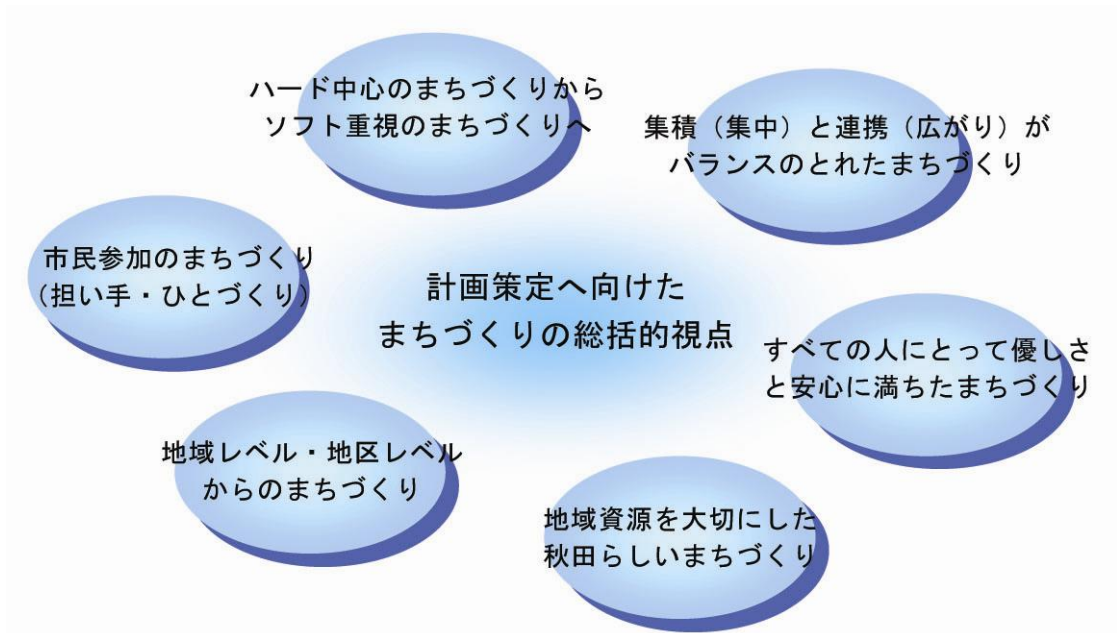
### ①目標年次

平成13年度を初年度とし、20年後の平成32年を将来目標年次としている。

### ②目指すべき都市の姿

#### まちづくりの目指す方向

##### i) 「目指すべき都市の姿」と目標



#### —「目指すべき都市の姿」—

「にぎわいとるおいのある快適環境都市あきた」

活発な交流、多様な情報、県都にふさわしい高度な都市機能が整備されるとともに、世代をこえて心が通いあう市民生活の舞台として、安全で快適で文化的な暮らしが営まれるまち

「目指すべき都市の姿」の実現に向けた、まちづくりの3つの目標を次のとおり設定する。

—「目指すべき都市の姿」—

## 「にぎわいとるおいのある快適環境都市あきた」

「目指すべき都市の姿」実現に向けたまちづくり3つの目標

### 《優しさと安全・安心で文化的な生活環境づくり》

子供から高齢者まで、すべての市民が安全にかつ安心して暮らすことができ、また日常生活を営む地域社会での人々の助け合いや生活に便利な施設、身近な公共公益施設等が整備された生活環境づくりをめざします。

### 《活力と魅力にあふれた都市空間づくり》

人々が集い・賑わい・暮らす、秋田市の顔にふさわしいまちとして中心市街地を再構築し、地域の中心となる空間を育て、それらを交通網によりネットワークし、全体にバランスが取れ、相互に魅力を生み、魅力を高め合い、情報発信力のある都市空間づくりをめざします。

### 《人とまちと自然環境が共生するまちづくり》

豊かな自然環境の保全を図りつつ、都市生活や都市活動において、省資源化、リサイクル化に努めるとともに、地球環境に優しいまちづくりをめざします。



### ③市街地形成の基本的な考え方

#### i) 市街地形成の基本的視点

##### a) 土地利用の方向

土地利用の基本的な方向は、定住人口の減少が確実視され、住宅系土地利用の需要は一定の臨界点に近づきつつある。そのため、市街地の外延的拡大は基本的に行わない方向とする。

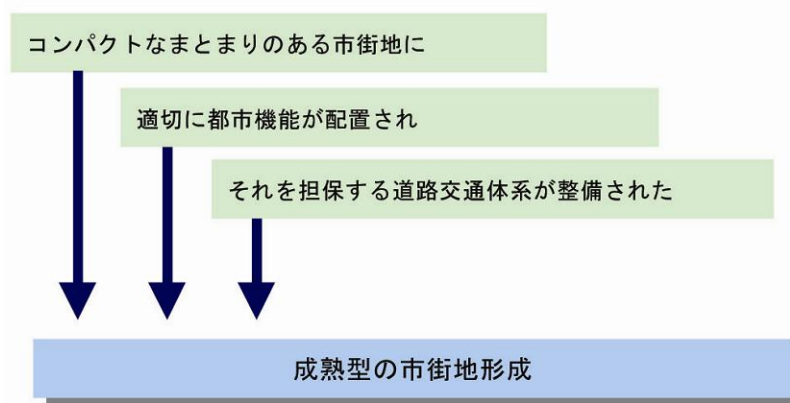
さらに外延的拡大の抑制から一歩進め、周辺部の農地や丘陵地等のみどりと市街地を一体的なまちとして捉え、かつ、「目指すべき都市の姿」実現のための目標としても挙げている、自然環境と調和したまちづくりの実現に近づけるように市街地の形成を図る。

##### b) 都市機能の配置

秋田新都市や駅東地区への集積等市全体としての状況を勘案しつつ、秋田市の顔である都心空間へ商業・業務のみならず、文化や公益系の都市機能等の集積を図り、また各地域の既存の集積を地域の中心となりうるまでに育て、バランスよく都市機能が配置された市街地を形成していく。

##### c) 交通体系の方向

市街地の外延的拡大を抑制し、同時に都心機能の再構築・地域拠点の育成を図り、身近な生活環境も整え、それらを支える道路・交通体系を整備する。それにより、一極集中でも散漫に分散したまちでもない、特色ある都市機能を持った地域ごとのまとまりがあり、市の顔さらには県都の顔にふさわしい核となる都心空間を有する、環境と調和した成熟型の市街地形成をめざすことを基本とする。



## ii) コンパクトで成熟した市街地の形成

### a) 市街地形成の基本的な方針

成熟したコンパクトな市街地の形成を実現するべく、以下の基本的な方針を設定する。

○都心、中心市街地、地域中心における再開発等の推進

○多様な都市機能が複合化された中心市街地の再生と活性化

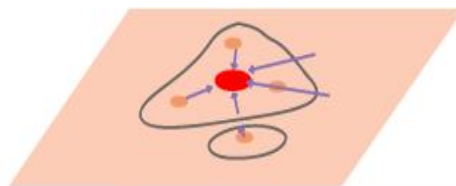
○新規住宅地開発の抑制と既成市街地への適切な集積

○市街地特性(都市機能集積や密度等)に対応した交通体系・システムの検討

・個性のある地域同士を連携させ、互いに魅力・活力を高めていくことができる地域交流軸となる交通体系を整えていく。

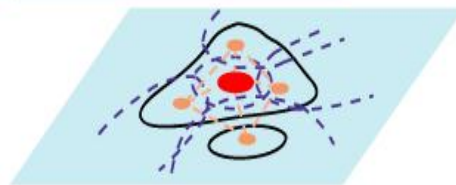
### b) 市街地特性に応じた機能配置パターンの展開

都心・地域・地区のそれぞれ都市機能の配置を、以下のようにする。



#### 機能1 都心機能再構築

都心部に必要な商業・業務施設、文化施設、都市型住宅などの都市機能を集積します。



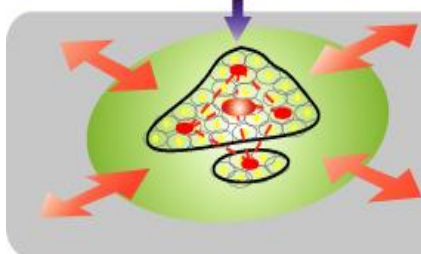
#### 機能2 地域中心育成(市内7地域)

地域固有の資源を活かし、生活を支える利便施設、サービス施設、市民活動の拠点等を集積します。



#### 機能3 地区生活環境形成

身近な公園や集会施設、福祉施設などを適正に配置し、安全で利便性の高い地区の生活環境を形成します。



#### コンパクトで成熟した市街地形成

都心・地域・地区の都市機能が重ね合わせられ、各地域・地区が連携することにより、秋田市全体としての魅力と活力を生み出し、コンパクトでありながら、交流・情報発信の拠点としての広がりを持つ成熟した市街地形成を図っていきます。

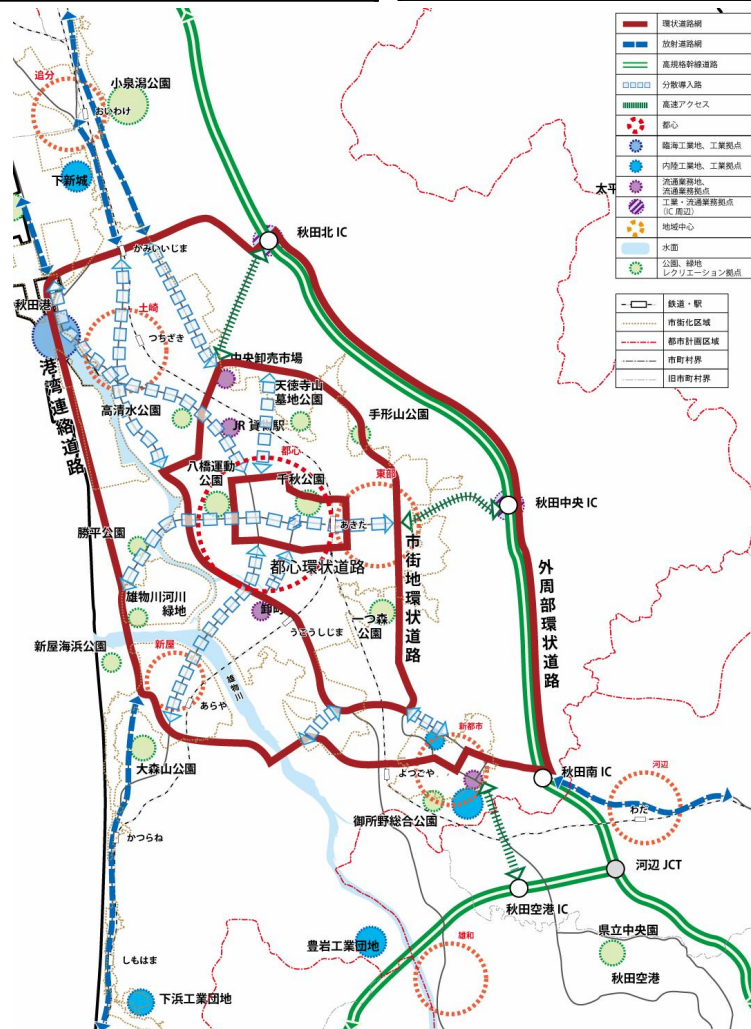
### (3) 秋田都市圏総合都市交通マスタープラン

#### 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 20 年度～平成 42 年度

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



▲骨格道路網の連結方針

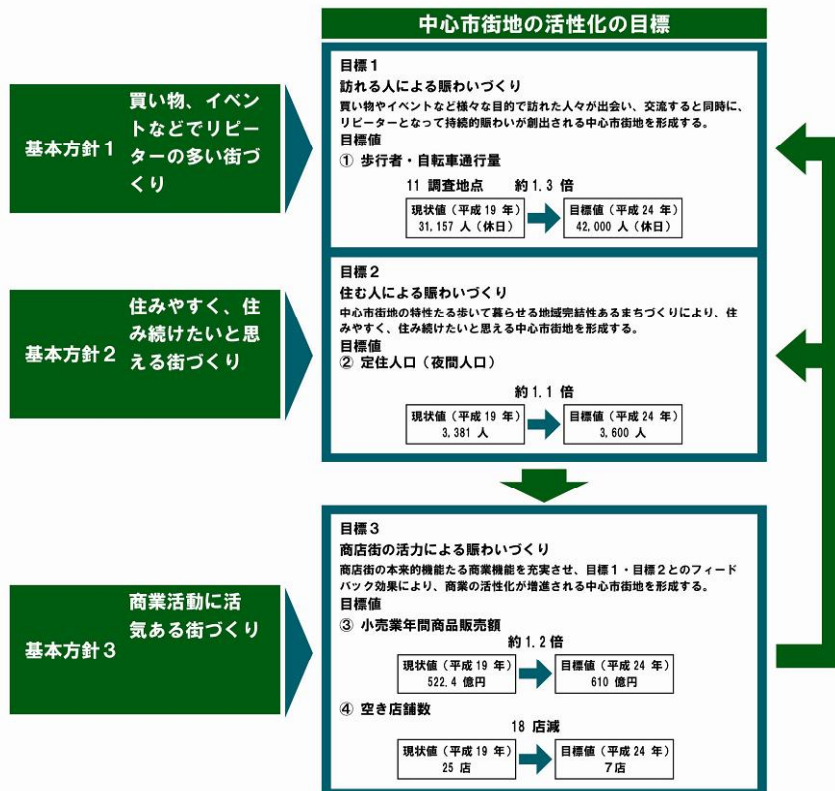
#### (4) 秋田市中心市街地活性化基本計画

本計画は、平成 20 年 7 月 9 日に内閣総理大臣より認定された。

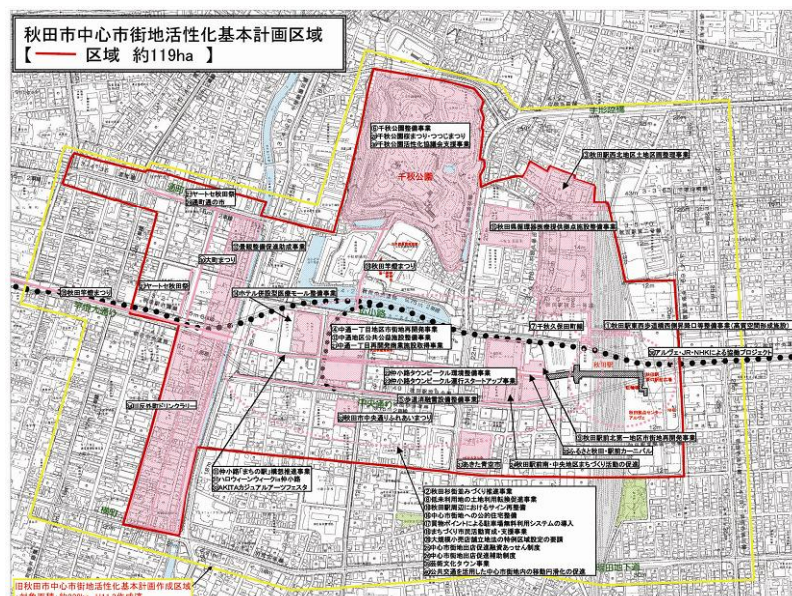
「千秋公園（久保田城跡）と連携した城下町ルネッサンス（中心市街地再生）」を基本コンセプトに、中心市街地再生と活性化に資する 40 の個別事業で構成されるものであり、中心市街地のあるべき姿とその再生に向けた 3 つの基本方針が明示され、具現化手段としての個別事業の実施に際しては、「選択と集中」による政府の有利な支援制度を活用しながら推進を図っていくこととしている。

※計画期間 平成 20 年 7 月～平成 25 年 3 月

##### ▼基本方針と目標



##### ▼策定区域と個別事業



**<参考> 秋田市における大規模集客施設立地規制**

平成18年5月の都市計画法等の一部改正により、床面積1万㎡超の大規模集客施設の立地が制限。(平成19年11月30日施行)

- 市街化区域、用途地域における立地規制  
立地可能な用途地域を見直し、現行の6地域から3地域へ限定(第二種住居地域、準住居地域、工業地域は立地不可)
- 非線引き白地地域等における立地規制  
非線引き都市計画区域および準都市計画区域内の白地地域では大規模集客施設は原則立地不可。

**秋田・河辺都市計画特別用途地区(大規模集客施設制限地区)の設定**

中心市街地の活性化に関する施策を総合的に推進するとともに、都市機能の分散を抑制し、本市が目指す「コンパクトで成熟した市街地形成」を実現するため、中心市街地活性化基本計画の作成とあわせ、準工業地域において、都市構造に影響を与える大規模集客施設の立地を制限する特別用途地域を決定した。

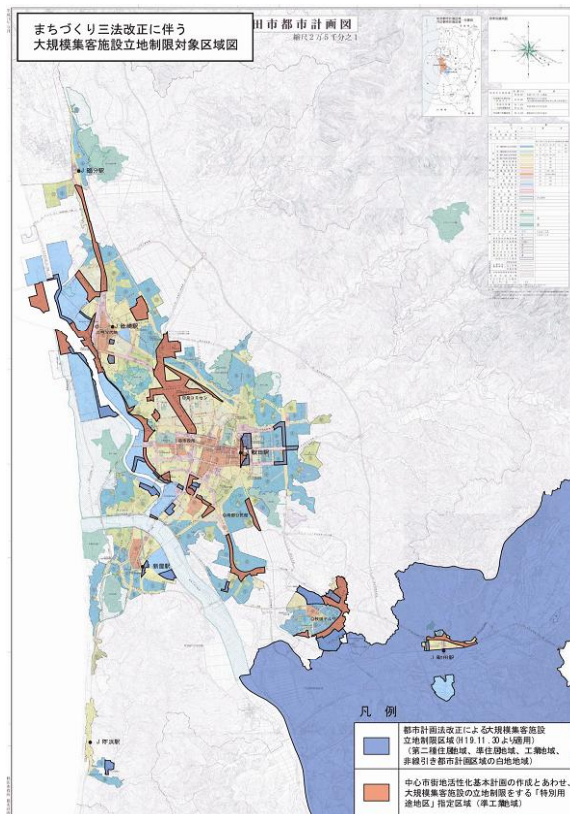
**○特別用途地区内の建設制限の内容について**

建設制限については、「秋田市特別用途地区内における建築物等の制限に関する条例」において定める。(平成20年7月1日公布・施行 秋田市条例第27号)

**制限内容**

地区名称	建設してはならない建築物
大規模集客施設制限地区	劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場又は店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、場外車券売所その他これらに類する用途に供する建設物でその用途に供する部分(劇場、映画館、演芸場又は観覧場の用途に供する部分にあつては、客席の部分に限る。)の床面積の合計が1万㎡を超えるもの

**▼本市の大規模集客施設立地規制区域および特別用途地区(大規模集客施設制限地区)の設定状況**



### 3.2 秋田市における市街地形成の方針

#### (1) 上位計画における市街地形成の方針

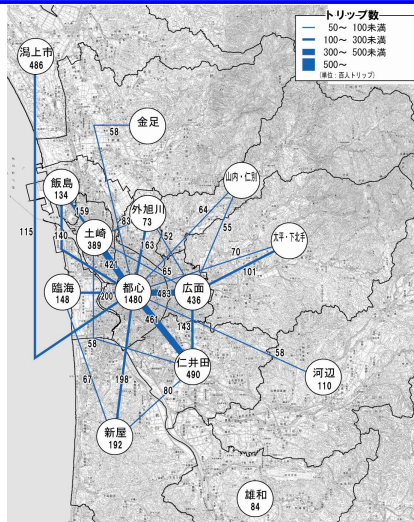
上位計画における秋田市の市街地形成の方針は、市街地の外延的拡大は基本的に  
行わないこととし、既存市街地への都市機能の適切な誘導や、都心、地域中心への  
施設や人口の集約、地域同士を連携させる地域交通軸となる交通体系の整備により、  
コンパクトで成熟した市街地形成を図っていくものである。

#### (2) 市街地形成のあり方

本市は広い市街地の中に都心と各地域中心を結ぶように道路網および公共交通  
網が放射状に整備され、人の動きも都心を中心とした放射方向の動きが主となっ  
ている。また、本市では公共交通は現在でも市民の約2/3が利用可能である。

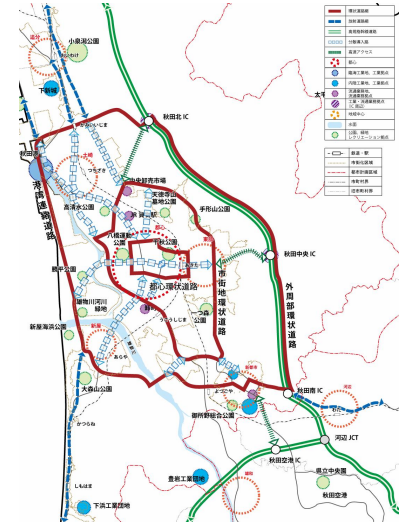
このような本市の特徴を活かし、過度なマイカー依存から脱して、公共交通を活  
性化させ、コンパクトで成熟した市街地を形成し、持続可能な都市を実現するた  
めには、公共交通軸の形成および強化を図り、都心、地域中心および公共交通軸沿  
線に施設や人口を集約していく公共交通軸集約型のコンパクトシティ像が適してい  
ると考えられる。

#### 都心⇄放射方向の人の動きが主



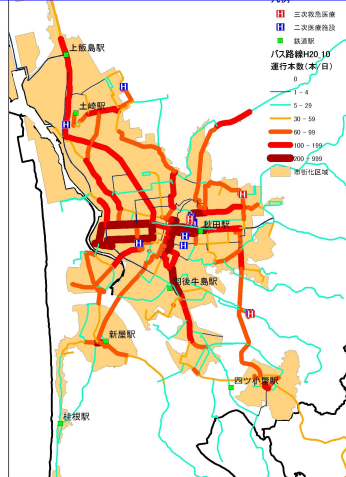
▲秋田市居住者の人の動き  
資料：秋田都市圏簡易パーソントリップ調査

#### 環状放射型に計画された道路網



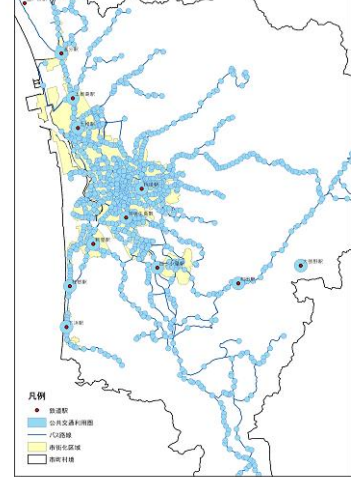
▲秋田都市圏総合都市交通マスタープラン  
骨格道路網の連結方針

#### 都心から放射方向に伸びるバス網



▲秋田市の路線別運行本数  
※H20年10月現在

#### 公共交通利便地域の人口は全市の64%



▲秋田市の公共交通利便地域  
(鉄道駅から500m、バス停から200m圏内にある地域)  
※バス路線はH18年4月現在、人口はH17国勢調査

<参考> 他都市における将来都市像

[参考1] 富山市の将来都市像(公共交通軸集約型)

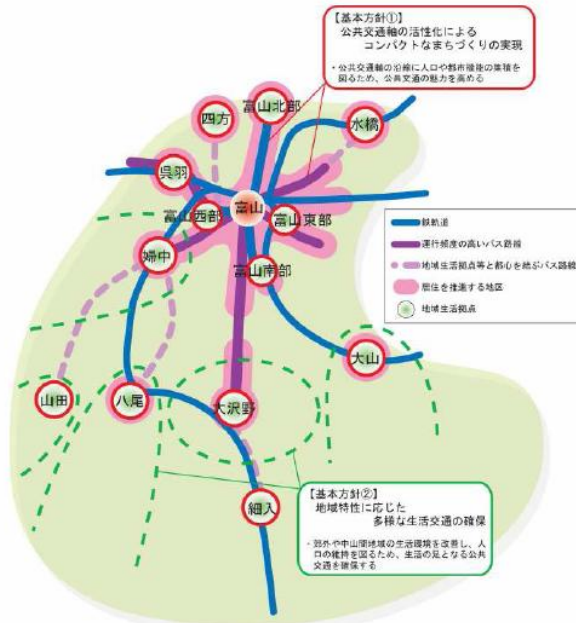


図 3-1-5 地域特性に応じた公共交通活性化の基本方針イメージ

※富山市型コンパクトなまちづくりの特徴

富山型コンパクトなまちづくりは、都心部を中心とした同心円状の一極集中型の都市構造ではなく、徒歩圏(お団子)と公共交通(串)から成るクラスター型の都市構造<sup>注)</sup>を目指すものである。

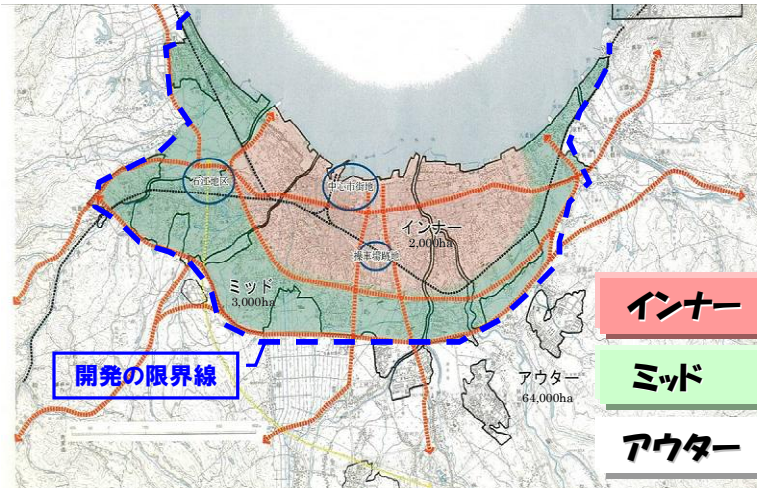
コンパクトなまちづくりと言うと、人口や諸機能を高密度に集積させた都心を中心に、同心円状に密度が低くなる一極集中のイメージが一般的である。

同心円を基本とした都市構造は、一定の範囲に住まうことにより、都市施設の維持管理コストや福祉・ゴミ収集など巡回の必要な行政コストを抑制できるメリットがある。しかし、徒歩と公共交通による生活を実現するという視点は必ずしも組み込まれていない。

注) クラスターとは、「ぶどうの房」のこと。一極集中に対し、多核型の構造をクラスター型という。

出典：富山市総合交通戦略 平成 19 年 11 月 (富山市)

[参考2] 青森市の将来都市像(一極集中型)



※青森市型コンパクトなまちづくりの特徴

コンパクトシティの形成を具体化し、都市づくりの方向を市街地の内側に向ける効率的で機能的な都市構造として、都市をインナー (Inner-City)・ミッド (Mid-City)・アウトター (Outer-City) の三つに区分し、それぞれの地区特性に応じた都市整備を推進する。

インナー	Inner-City
ミッド	Mid - City
アウトター	Outer-City

インナー (Inner-City)

- ・ 昭和 45 年頃に既成市街地となっていた、まちなみの老朽化が進む密集市街地や中心市街地を含むエリアで、都市整備を重点的に行い市街地の再構築などを進めようというエリア

ミッド (Mid - City)

- ・ インナーとアウトターの間のエリアで、多くが低層の住宅地となっており、一部を今後の宅地需要などに応じて良質な宅地の供給を行うストックエリアとし、計画的な土地利用の誘導を行い、無秩序な郊外の開発を抑制していかうとするエリア

アウトター (Outer-City)

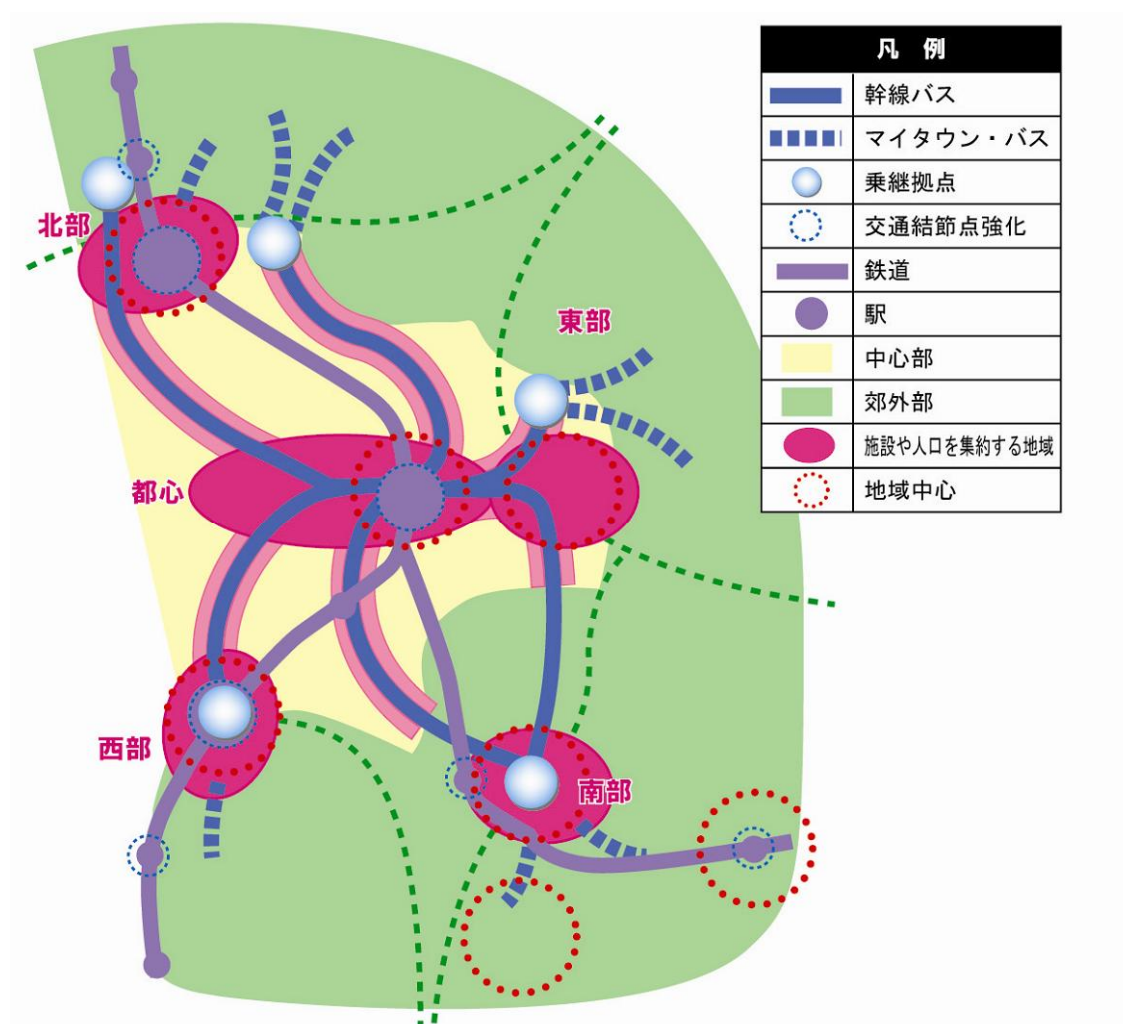
- ・ 外環状線(一般国道 7 号青森環状道路)から外側の地域で、都市化を抑制し、自然環境、営農環境の保全に努め、青い点線から外の開発は原則として認めないエリア

出典：青森市都市計画マスタープラン 平成 11 年 6 月 (青森市)  
青森市のまちづくり (青森市 HP)

### 3.3 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、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。

▼秋田市の目指すべき将来都市像

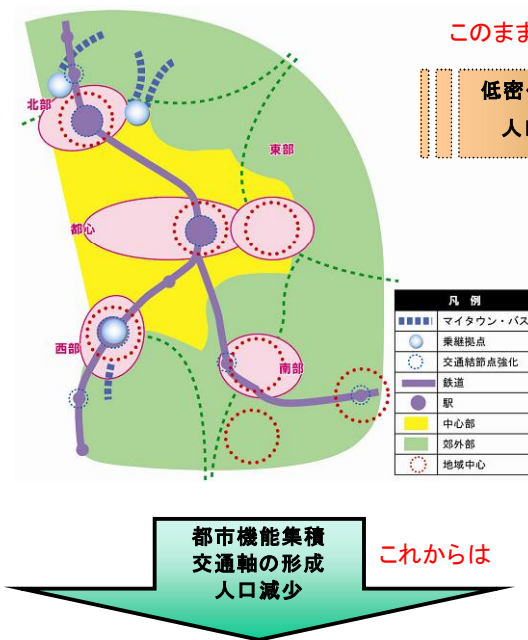




現在の市街地を放置した場合、人口減少に伴い市街地の低密度化が一層進行し、2.3で述べた課題がますます深刻化するものと考えられる。これを防止し、目指すべき将来像を実現するためには、第1段階として都心、地域中心および公共交通軸の形成を図るものとする。さらに第2段階として公共交通軸を強化し、都心、地域中心および公共交通軸沿線に施設や人口を集約していくものとする。

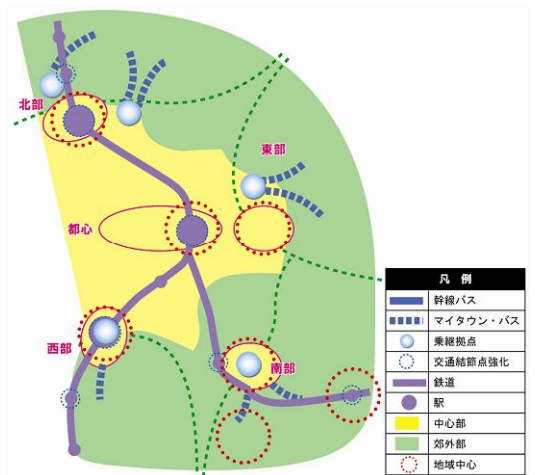
### 現在の市街地

- 市街地の拡散、低密度化



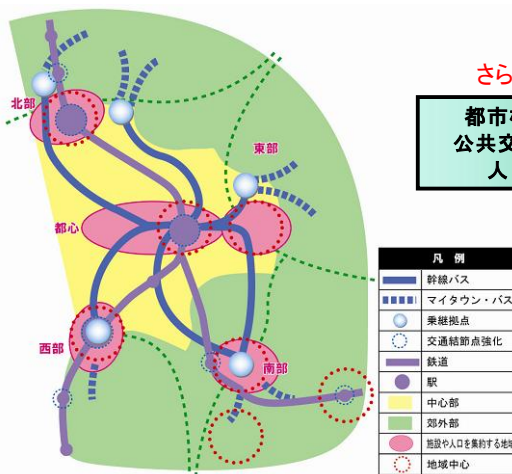
### 低密度になった拡散型市街地

- 市街地の低密度化がさらに進展
- 行政コストの増大
- 交通弱者の移動困難



### 集約型市街地(第1段階)

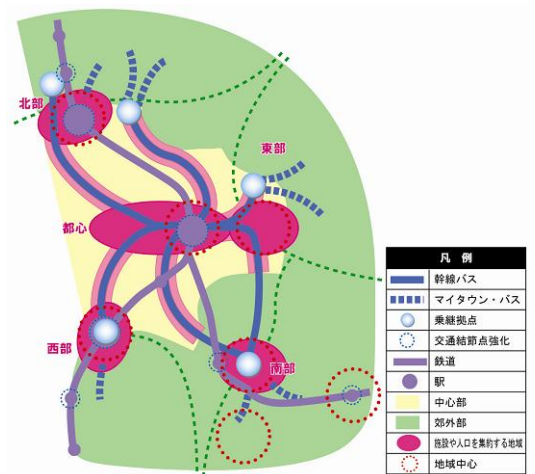
- 都心、地域中心および公共交通軸の形成



### 公共交通軸集約型市街地(第2段階)

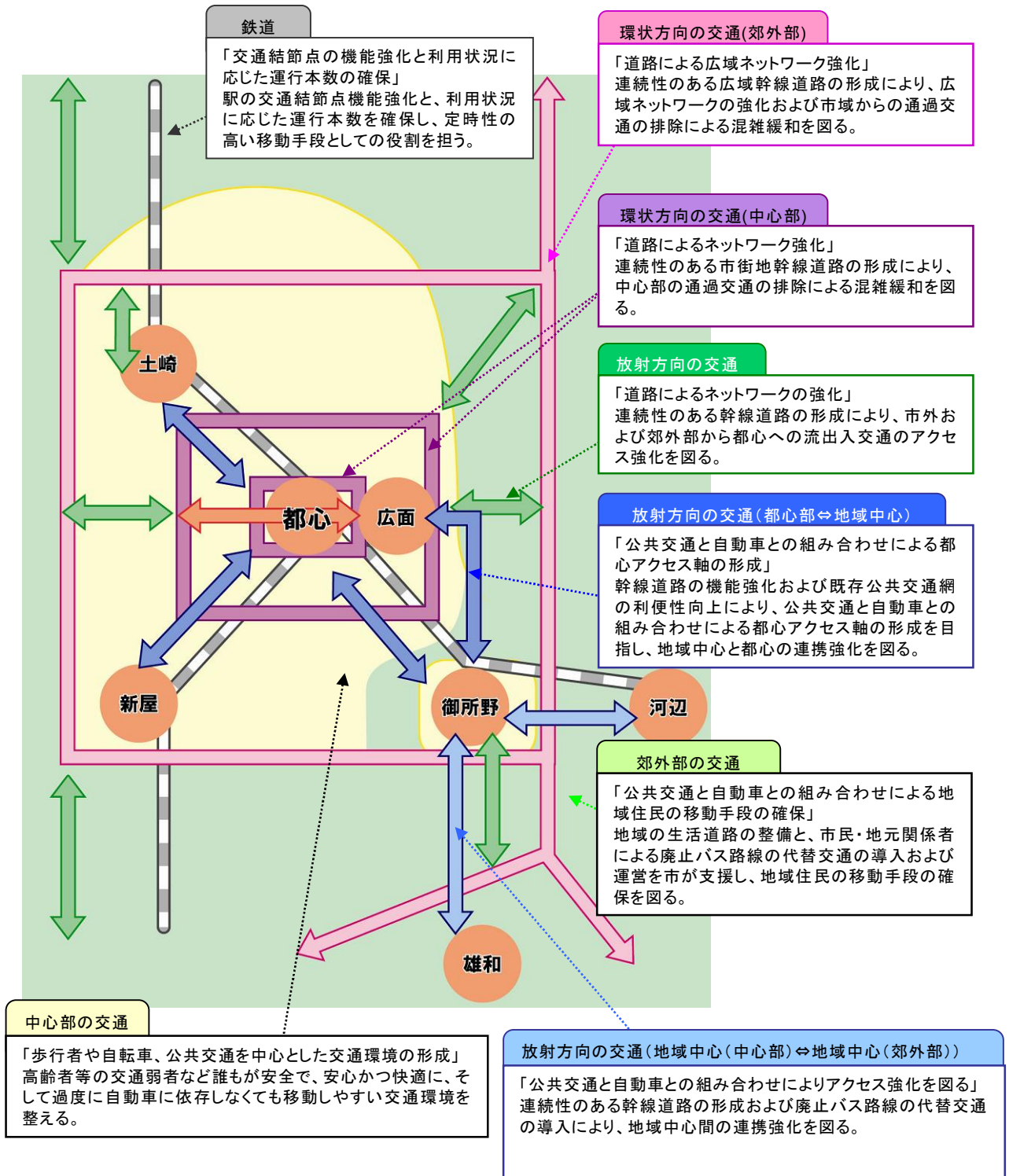
⇒目指すべき将来都市像

- 公共交通軸の利便性向上
- 都心、地域中心および公共交通軸沿線における施設や人口の集約
- 郊外部の生活交通を確保



### 3.4 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。



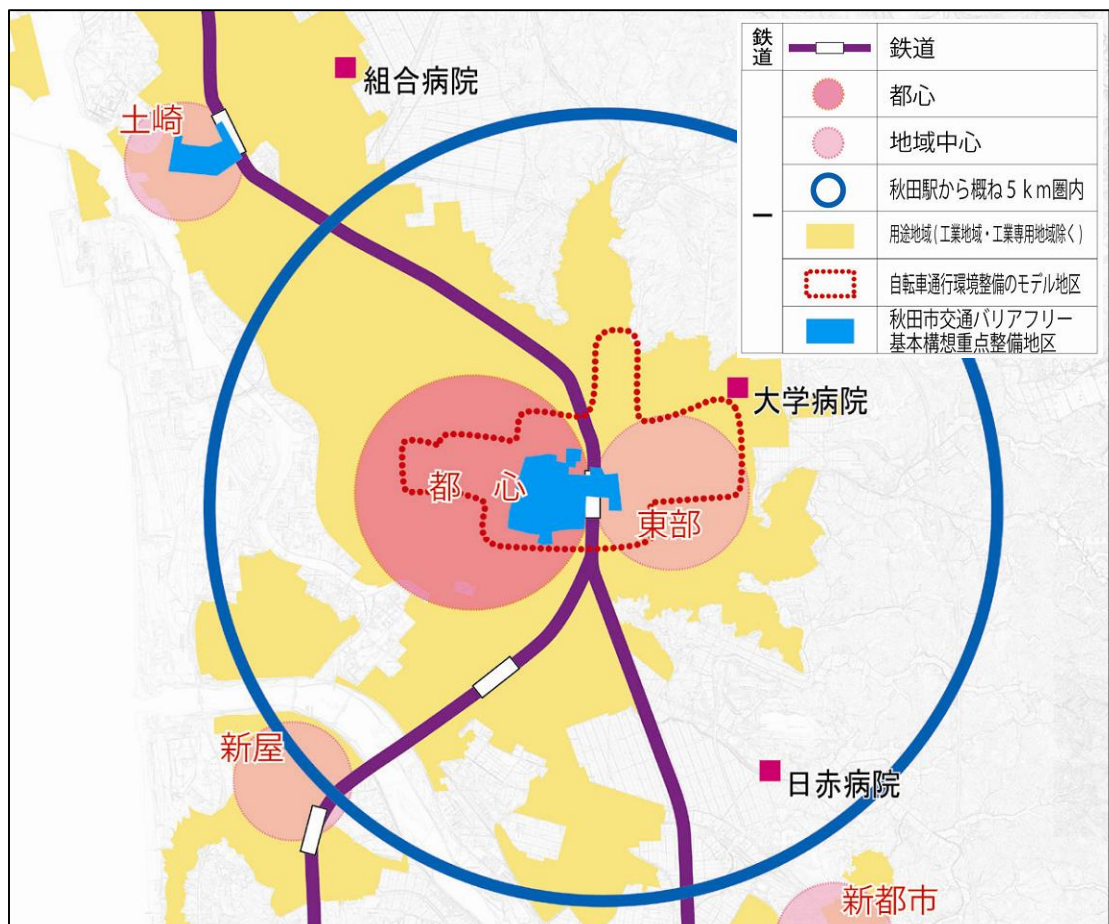
## (1) 歩行者・自転車利用環境の整備方針

### ①歩行者

- ▶ 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、安全で快適な空間を創造する。
- ▶ 超高齢社会を迎えた本市では歩道のバリアフリー化が課題であり、秋田市交通バリアフリー基本構想における重点整備地区の整備を推進する。

### ②自転車

- ▶ 自転車は秋田駅を中心とした概ね5km圏内で利用率が高いことから、この圏内について自転車利用環境の改善を重点的に実施し、自転車が安全・安心かつ快適に走行できる空間を創造する。
- ▶ 短期・中期的には、平成20年1月に自転車通行環境整備のモデル地区として指定された区域を集中的に整備していく。



▲歩行者と自転車の通行空間の分離

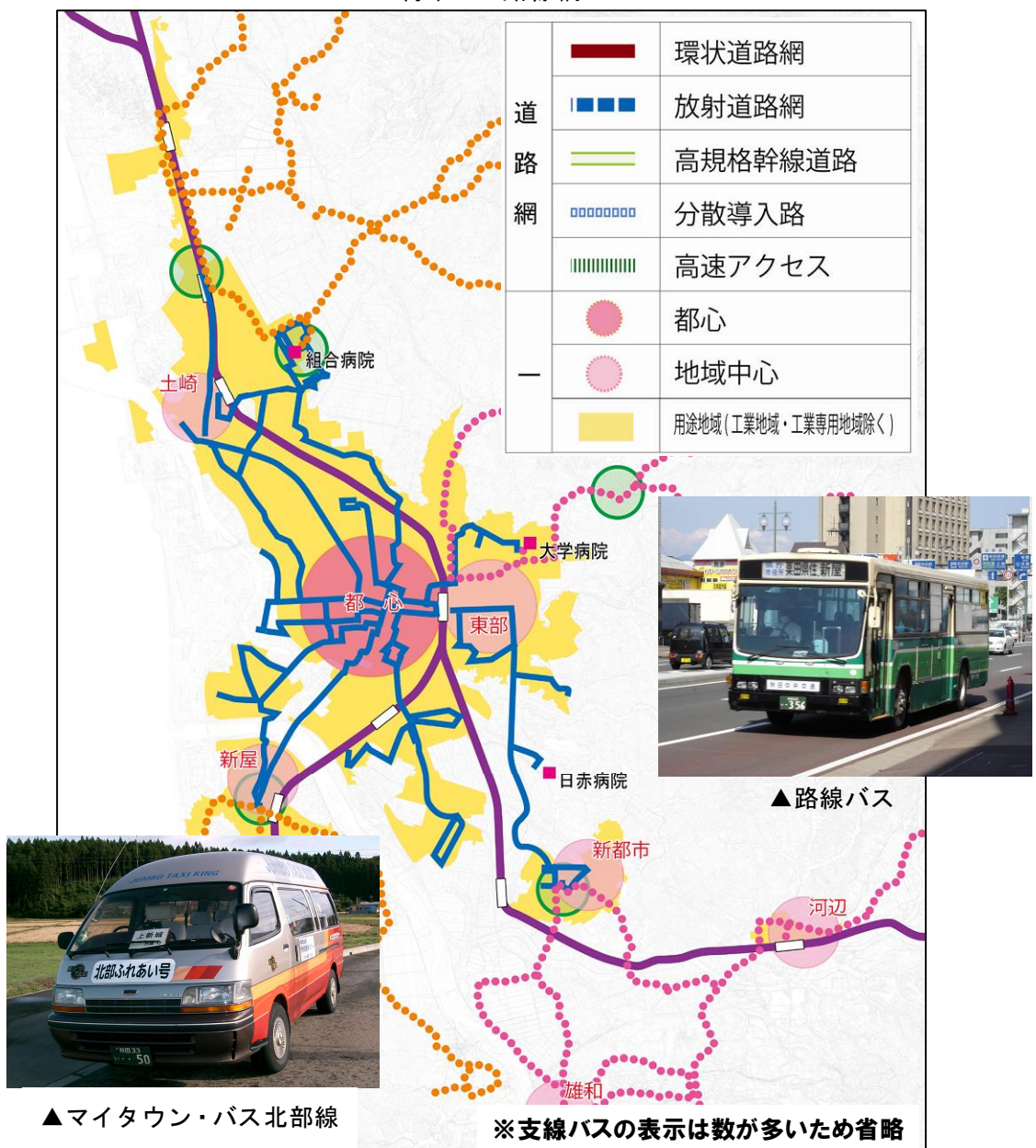


▲バリアフリー化された歩道

## (2) 公共交通の整備方針

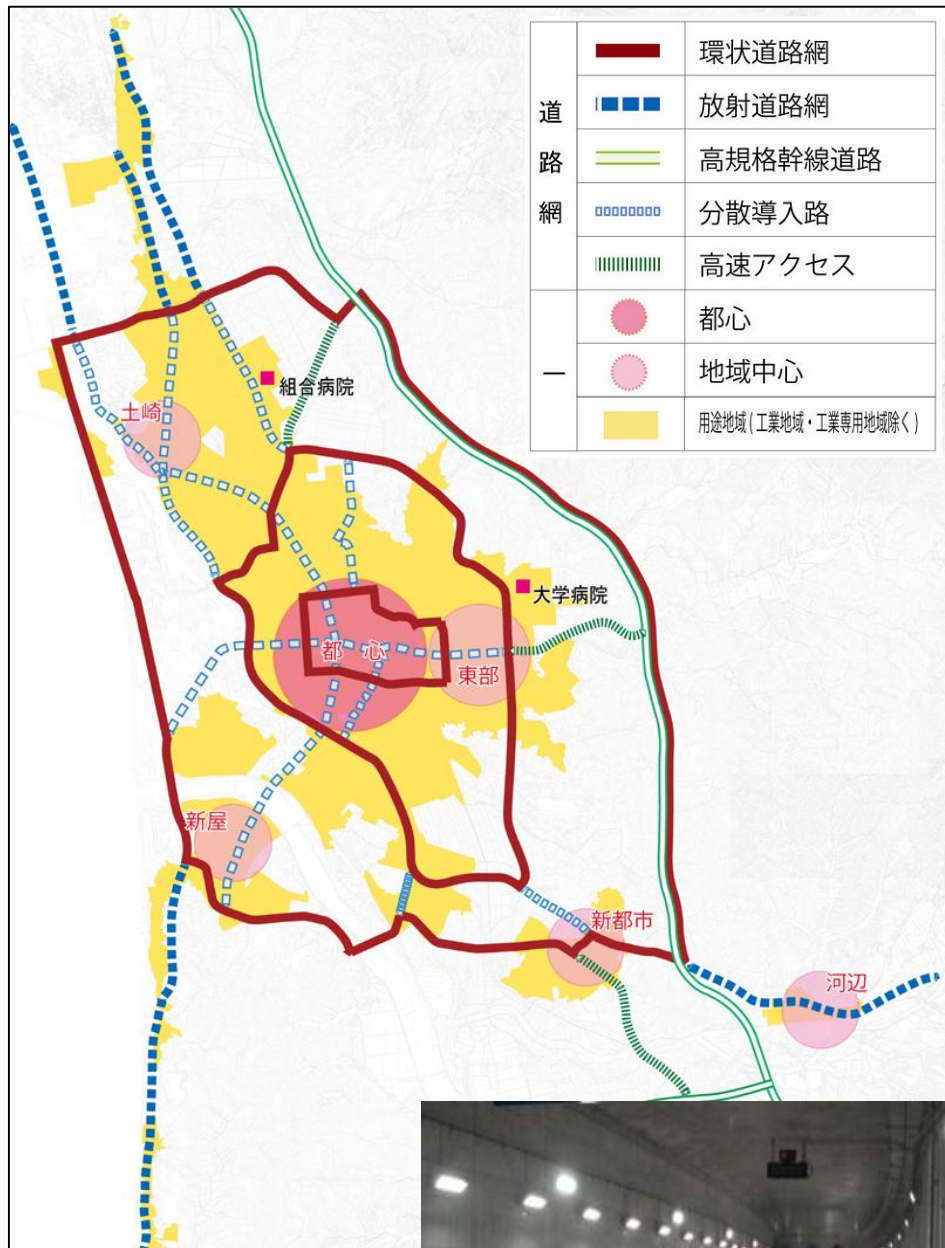
- 中心部は、地域中心および生活拠点・乗継拠点と都心を連結する「幹線バス」の利便性向上により「公共交通軸」を形成し、その他支線バスを含めたバス路線網全体を維持する。
- 幹線バスのうち、多車線道路を通り一定の走行速度が見込める路線については、ハード、ソフト面で走行性の向上に努め、多頻度運行化を目指す。
- 公共交通軸の利便性向上により公共交通軸沿線へ施設や人口を集約する。
- 郊外部については、廃止バス路線の代替交通(マイタウン・バス)を市民・地元関係者が主体となって運営を行い、市がその導入・運営を支援することにより地域住民の移動手段を確保する。代替交通は、乗り継ぎターミナルで中心部のバスと乗り継ぎ可能にする。
- 県・市が赤字バス路線の維持を費用面で支援していく。

▼将来バス路線網



### (3) 自動車環境の整備方針

- 道路網については、市外、交通拠点および地域中心と都心相互を連結した「骨格道路網（3環状＋放射道路）」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・自転車が安全・安心かつ快適に走行できる空間を創造し、さらに道路の混雑緩和を図ることで、バスの走行性を向上させ、バスの利便性を高める。
- 公共交通を支援する道路整備を優先的に推進する。
- その後、渋滞緩和に向けた道路整備を推進する。

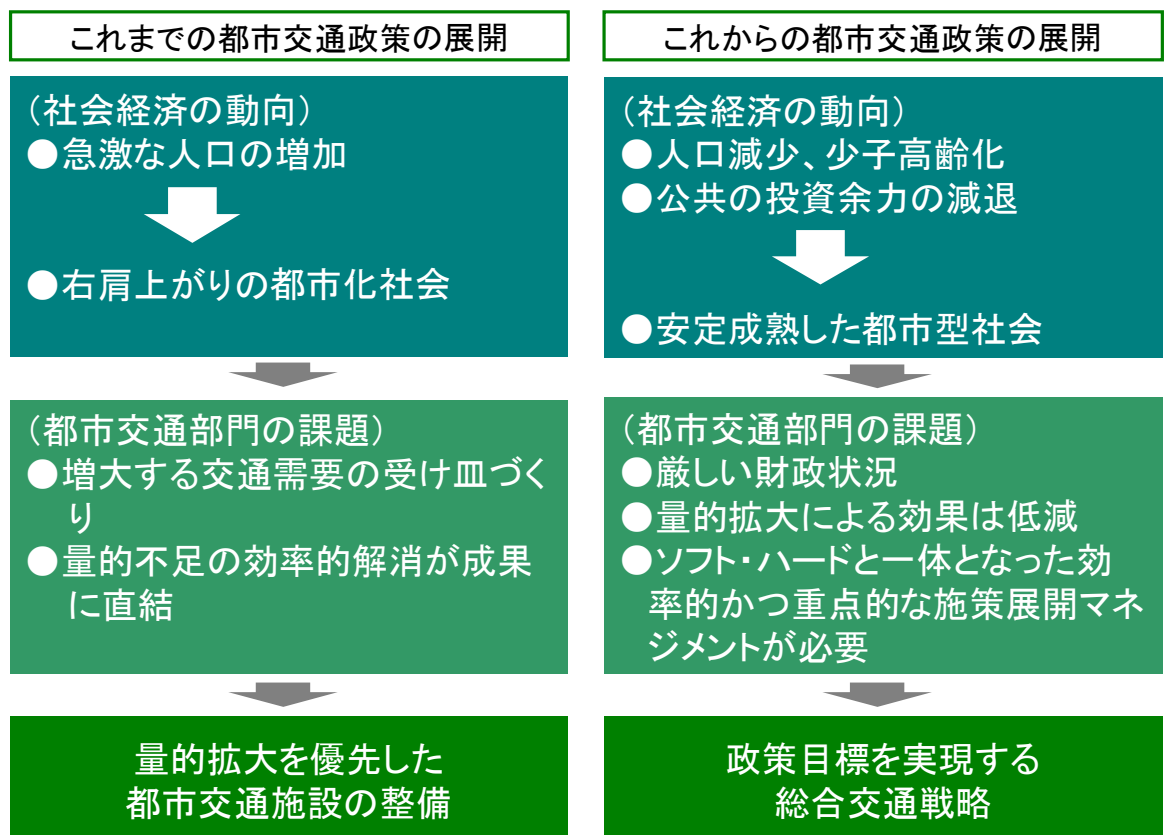


▲秋田中央道路（分散導入路）

## 4 本計画の位置付け

### 4.1 戦略的な交通施策展開の必要性

(1) 成熟した都市型社会に対応して政策目標を実現する『総合交通戦略』実施への転換が必要



(2) 市民の視点に立った成果を重視した行政マネジメントが必要

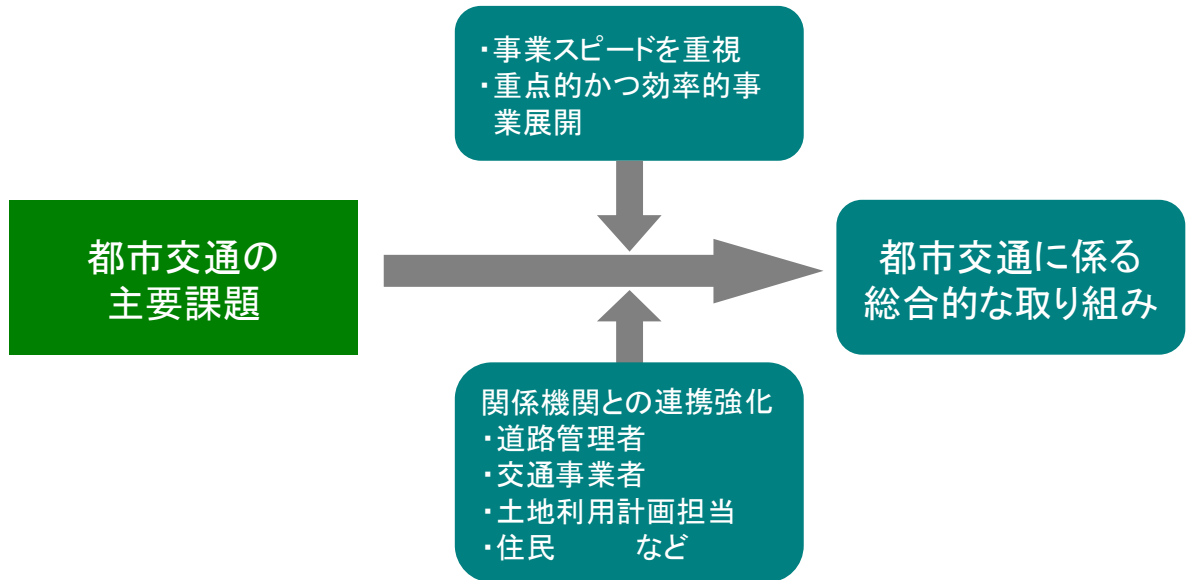
行政の取り組み全般に対する市民の関心が高まってきており、都市交通分野においても成果（アウトカム）と効率性、わかりやすさを重視した行政マネジメントを実施することがこれまでも増して重要



- ◇成果(アウトカム)を重視した行政の効率性の向上
- ◇Plan-Do-Check-Action(PDCA)サイクルの確立
- ◇行政の透明性の向上

### (3) 都市交通施策の総合的な取り組みが必要

- ・都市交通の課題に適切に対応するには、関係機関との連携を強化し、都市交通に関連する複数の施策を組み合わせる総合的に取り組むことが必要
- ・その際、事業スピードを重視しつつ、重点的かつ効率的な事業展開を図ることが重要



### (4) 「マスタープラン重視」から「戦略重視」への転換

#### ● 既往のマスタープランの再点検

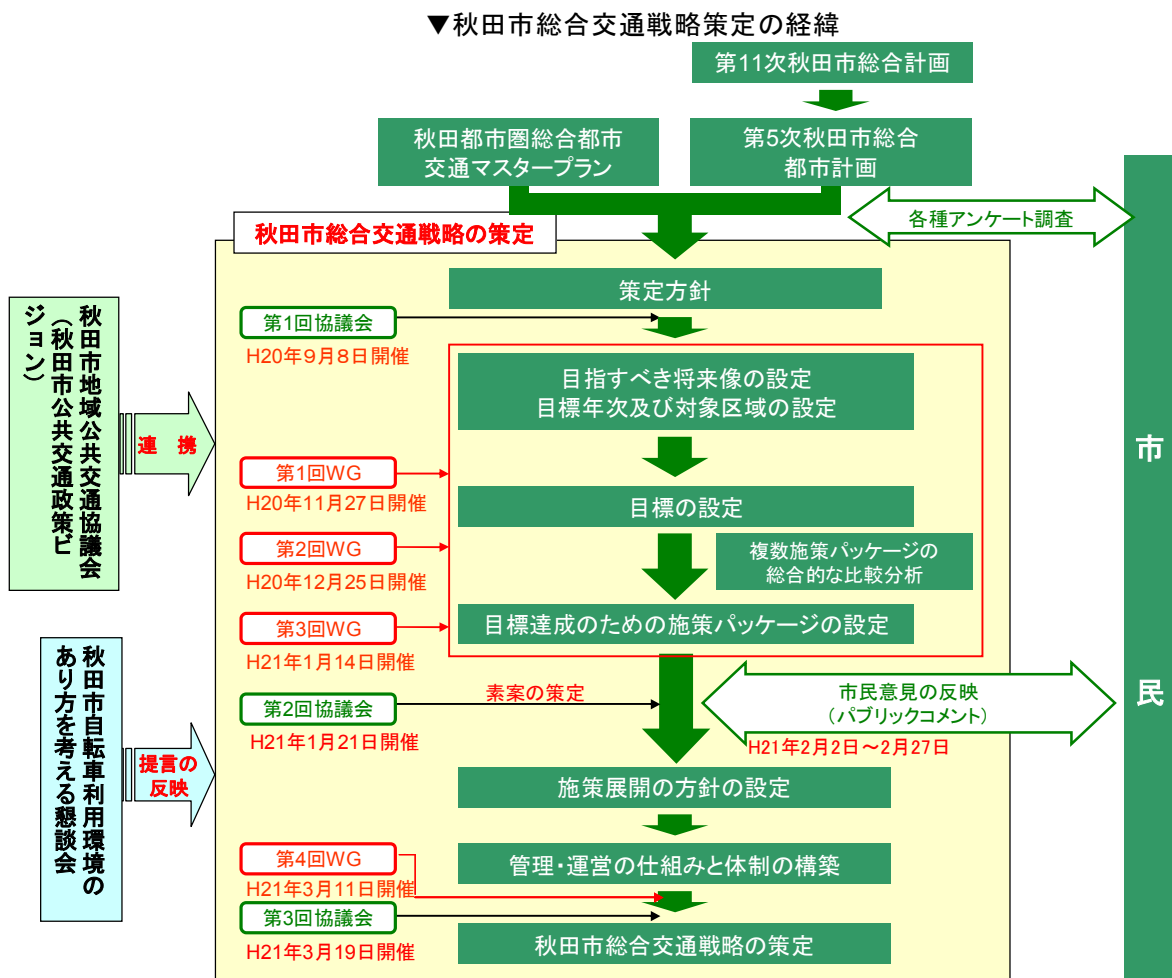
都市交通計画の策定作業	
従来	これから
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 右肩上がりを想定</li> <li>● 長期を目標に需要の伸びを予測 その結果から不足する交通施設を都市交通マスタープランに追加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 将来の社会経済状況の変化への対応</li> <li>● 既存ストックの有効活用等の視点から既存のマスタープランを再点検</li> </ul>



#### ● 総合交通戦略の検討

短期・中期に達成すべき政策目標を明示し、その実現に必要な交通施設と関連する施策を組み合わせる「総合交通戦略」に重点を移す

## 4.2 本計画の位置付けと策定経緯



戦略の策定にあたっては、「秋田市地域公共交通協議会<sup>※1</sup>」（平成19年9月設立・平成21年2月までに8回開催）が定めた「秋田市公共交通政策ビジョン」と連携を図っている。

また、平成20年10月から平成21年1月までに4回開催した「秋田市自転車利用環境のあり方を考える懇談会<sup>※2</sup>」（終了）からの施策を秋田市総合交通戦略に反映するものとしている。

※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「地域公共交通総合連携計画（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。

※2 秋田市自転車利用環境のあり方を考える懇談会とは、秋田市の自転車を取り巻く現状を明らかにしたうえで、今後の自転車利用環境のあり方について検討し、秋田市総合交通戦略協議会や秋田市原油価格等高騰対策検討委員会へ提言することを目的に設立されたものである。



## <参考>秋田市公共交通政策ビジョンの概要

### ▶ ビジョン策定の目的

本ビジョンは、将来にわたり持続可能な公共交通を実現するために、本市の公共交通の将来像を示し、その実現に向かって市民・交通事業者・行政各々の役割を定めるものである。

※本ビジョンは、平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」に基づく地域公共交通総合連携計画として策定する。

### ▶ 秋田市地域公共交通総合連携計画

公共交通の現状と課題、秋田市の将来都市像を踏まえて基本的な方針、目標等を設定し、関係者の役割を明確化する。

### ▶ 基本的な方針

- ①市民生活を支える交通機関として、地域に応じた市民の多様な移動手段の確保
- ②より快適で使いやすい移動手段の実現
- ③市民・地元関係者、交通事業者、行政の連携によるビジョンの推進

### ▶ 対象区域

秋田市全域を対象とする。

### ▶ 計画期間

本ビジョンの計画期間は、上位計画である「第 11 次秋田市総合計画」の全体計画期間に合わせて、平成 21 年度から平成 27 年度とする。

なお、当初 3 年間は実証実験の実施および効果検証、検討を要する施策の期間と位置づけ、平成 23 年度に各施策の見直しを行う。

### ▶ 目標

#### ・目標

将来実現すべき公共交通の姿を以下のように設定する。

**関係者の連携により、将来にわたり持続可能な公共交通を実現する**

#### ・公共交通のサービス水準

##### ▼公共交通サービス水準の設定

地域	分類	公共交通サービス水準(平日)	考え方
中心部	幹線バス	系統を集約し、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。	利用者がストレスを感じることなくバスを待つことができ、時刻表を見なくともバスが利用できる。
	支線バス	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。 (現在の 1 路線あたりに換算すると 14 往復)	市民の行動パターンとして、通勤・通学、買い物、通院、社交・娯楽のピーク時にバスサービスを提供する。
郊外部		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。	市民の外出機会を確保し、今後ともバス利用可能圏を維持する。

- ・目標を達成するための関係者の基本的役割

目標達成に向けて、各関係者が果たすべき役割を以下のように設定する。

### 【市民・地元関係者】

地域公共交通に積極的に関わることにより、その維持に協力する

### 【交通事業者】

中心部のバス路線維持およびサービス向上に責任を持つ

鉄道路線の維持およびサービス向上に責任を持つ

### 【行政】

地域公共交通協議会において定期的にビジョンの推進状況を把握し、関係者間の調整によりビジョンの実現に努める

地域公共交通の維持および利用者サービスの改善に要する予算の確保に努める

郊外部における廃止路線沿線について、地域住民の移動手段の確保に責任を持つ

- ・目標を達成するための関係者の地域別役割

#### ▼地域別役割

関係者	中心部	郊外部	公共交通空白地域
市民・地元関係者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスおよび鉄道を利用することにより、路線の維持に協力する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃止バス路線の代替交通をより弾力的に運営できるよう、自らが運営するとともに、積極的に利用することにより支える。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じて自ら生活交通の導入を検討する。</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線については、幹線と支線に分け、幹線の少系統多頻度運行により利便性を高めるとともに、支線を含めたバス路線網全体を維持する。</li> <li>・必要な設備投資を行うことにより、利用者サービスを改善する。</li> <li>・鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃止バス路線の代替交通の導入および運営に柔軟に対応する。</li> <li>・鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じてバス路線の新設を検討する。</li> </ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続きバス事業者を支援することにより、路線の維持を図る。</li> <li>・バス事業者が行う設備投資を支援する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民・地元関係者による廃止バス路線の代替交通の公的側面を重視し、その導入および運営を支援することにより、地域住民の移動手段を確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じて市民による生活交通の導入を支援する。</li> </ul>

※郊外部における市民・地元関係者と行政の関係

市民・地元関係者の役割 地域住民が主体となることによって、地域のニーズをきめ細かく取り込むことが可能となり、生活に密着した路線やダイヤの編成、需要に応じた運行形態が実現し、運営ボランティアの導入等によって運行経費も抑えることができる。

行政の役割 市は住民の活動に対して、積極的な情報提供、市民勉強会へのオブザーバー参加、有識者の紹介等、側面から支援するとともに、実証実験における赤字分の全額補填など費用面の支援も行うことによって、生活交通の維持を図る。

## 5 戦略の進め方

### 5.1 基本的な方針

目指すべき将来都市像および将来交通体系の実現に向けて、以下の基本方針を示す。

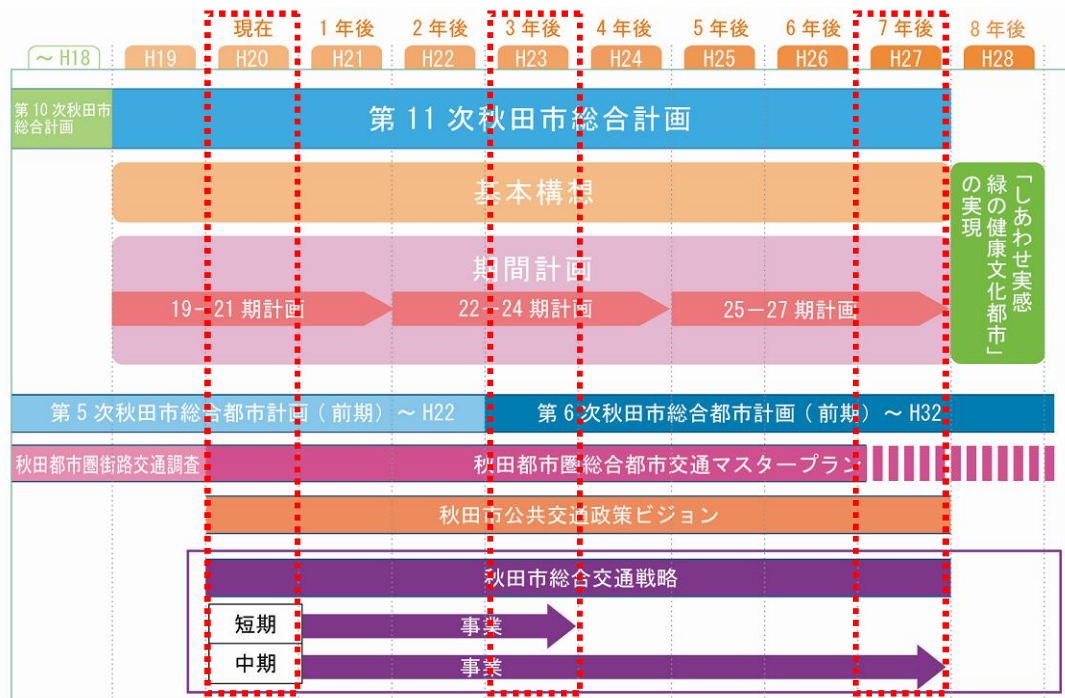
**過度なマイカー依存から脱し、誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系の実現**

### 5.2 対象区域

秋田市全域を対象とする。

### 5.3 計画期間

目標年次は平成 27 年度末とする。



※平成 23 年度末を目途に、必要に応じて見直しを行う

### 5.4 目標

基本方針に従い以下の目標を設定する。

- I 歩行者、自転車及安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現
- 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
- 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

### 5.5 目標達成のための施策パッケージの設定

- ◇目標達成のための施策パッケージを設定し、**当面の戦略実施期間中に達成すべき数値目標を設定**
- ◇達成度を評価する指標として、**わかりやすいアウトプットおよびアウトカム指標を用い施策・事業を総合評価**

▼施策パッケージ（案）

目標	施策パッケージ	施策		成果目標					
		名称	掲載頁	内容	設定方法	現況(H19)	数値目標 短期(H23)	数値目標 中期(H27)	
I、歩行者、自転車、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・安心かつ快適に利用できる空間の整備	幅広歩道(幅員3m以上)の整備	P52	・都心部の歩行者・自転車分担率向上  ・市内の年間歩行者・自転車交通事故死傷者数削減	・道路交通センサスの調査箇所(都心5箇所)の歩行者・自転車分担率向上  ・第8次秋田市交通安全計画目標値(H17～H22)	・歩行者・自転車分担率 12.5% (H17年値)	・歩行者・自転車分担率 12.8% (H11年値)	・歩行者・自転車分担率 13.3% (H6年値)	
		無電柱化による歩道の広幅員化	P54						
		歩道の消融雪設備整備	P55						
		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	P56						
		自転車通行環境の整備	P58						
		自転車利用促進のための啓発活動	P61						
	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環境整備事業	P63	・中心市街地における歩行者・自転車通行量の増加	・「市内主要商業地通行量調査」(秋田市、秋田市商工会議所)の中心市街地11地点の歩行者・自転車通行量	・中心市街地11地点の歩行者・自転車通行量 31,157人 (H19年値)	・中心市街地11地点の歩行者・自転車通行量 42,000人 (H24年目標値)	-	
		買物ポイントによる駐車場無料利用システムの導入	P63						
	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	バス路線再編	P69	・公共交通のサービス水準	・秋田市公共交通政策ビジョンにおいて設定	①中心部 ・幹線バスは1路線当たり55往復/日、1系統当たり25往復/日 ・支線バスは1路線当たり14往復/日、1系統当たり4往復/日 ②郊外部 ・マイタウン・バス西部線、北部線が運行(H21年1月時点)	①中心部 ・幹線バスは系統を集約し、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 ・支線バスは現状と同等の1系統あたり往路4便、復路4便以上の運行本数を確保 ②郊外部 ・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	①中心部 ・幹線バスは系統を集約し、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 ・支線バスは現状と同等の1系統あたり往路4便、復路4便以上の運行本数を確保 ②郊外部 ・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
			バス走行環境の向上	P69					
バス運行情報提供の充実			P69						
バス利用環境の改善			P69						
利用しやすいバス運賃の検討			P70						
公共交通利用の促進			P70						
鉄道利便性の向上			P70						
代替交通の導入			P70						
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			P70						
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	P76	・都心部の歩行者・自転車分担率向上(再掲)  ・幹線バスの遅延時間の短縮(通常期、冬期)  ・市内の年間自動車交通事故死傷者数削減	・道路交通センサスの調査箇所(都心5箇所)の歩行者・自転車分担率向上(再掲)  ・遅延の多い区間の遅延時間を現況より短縮(人がイライラせずにバスを待てる15分以内を目指す)	・歩行者・自転車分担率(再掲) 12.5%(H17年値)	・歩行者・自転車分担率(再掲) 12.8%(H11年値)	・歩行者・自転車分担率(再掲) 13.3%(H6年値)	
		遅延の多いバス路線区間混雑を緩和する道路整備	P78						
		渋滞を緩和する道路整備	P80						
		市内外の連携を強化する道路整備	P82						
		交通事故対策	P84						
		円滑な走行を実現するための施策	P84						・年間ピーク時渋滞損失時間の削減

## 5.6 施策展開の方針の設定

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した。

具体的には、施策・事業の実施時期、実施主体について具体的に示した。  
(施策パッケージの個別施策についてを参照)

## 5.7 管理・運営の仕組みと体制の構築

「戦略(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。

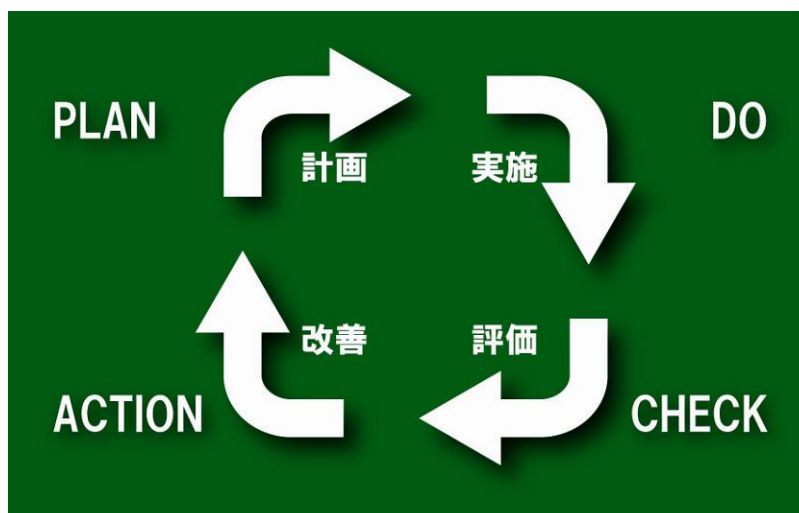
戦略の管理・運営は、策定組織である「秋田市総合交通戦略協議会」で継続して行うものとし、戦略の策定からPDCAの管理・運営まで継続的な体制とする。

各施策・事業については1年ごとに進捗状況を確認する。

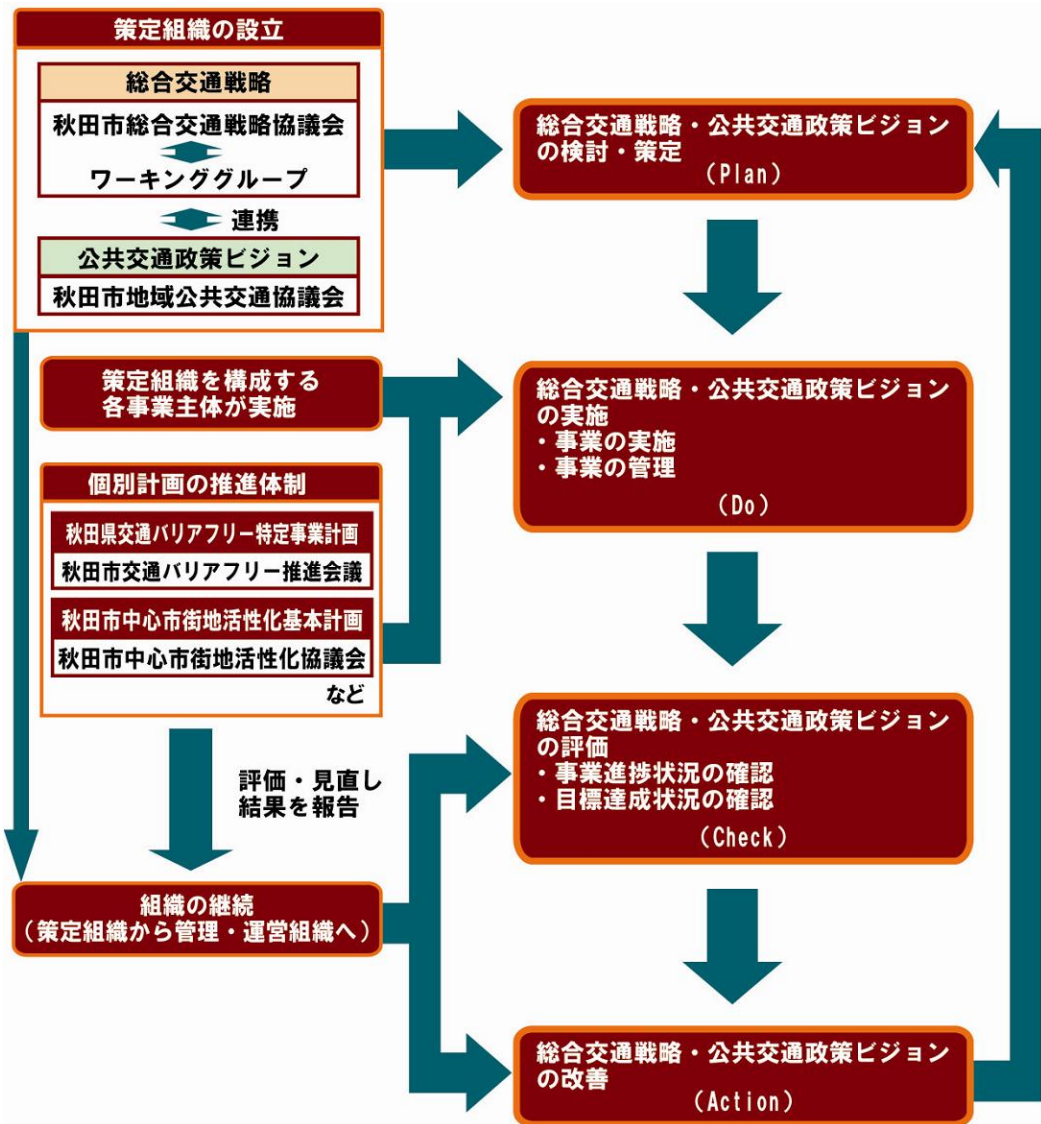
中間年次の平成23年度および目標年次の平成27年度までの成果について評価を行い、その結果にもとづき必要に応じて改善を行う。

公共交通に関しては、「秋田市地域公共交通協議会」と連携を図っていく。

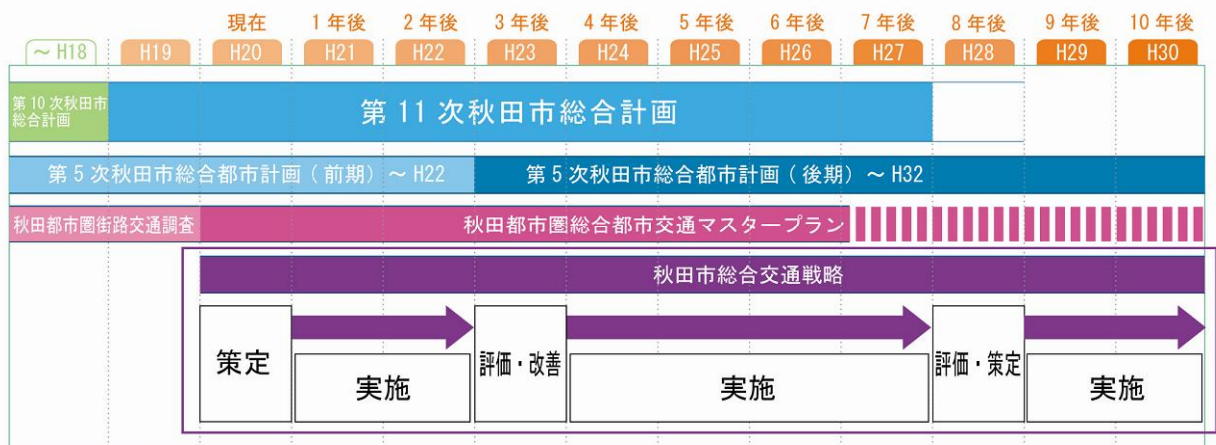
▼PDCA サイクル



▼秋田市総合交通戦略の管理・運営の仕組みと体制



▼秋田市総合交通戦略の管理・運営スケジュール



▼ 秋田市総合交通戦略管理・運営組織(案)

	所属・役職
会 長	秋田大学 工学資源学部 土木環境工学科 准教授
委 員	(社) 秋田県バス協会 専務理事
〃	秋田中央交通(株) 取締役営業本部長
〃	秋田県ハイヤー協会 専務理事
〃	東日本旅客鉄道(株) 秋田支社 総務部 企画室長
〃	秋田商工会議所 専務理事
〃	国土交通省 東北地方整備局 秋田河川国道事務所 調査第二課長
〃	国土交通省 東北運輸局 秋田運輸支局 首席運輸企画専門官
〃	秋田臨港警察署長
〃	秋田中央警察署長
〃	秋田東警察署長
〃	秋田県 建設交通部 建設交通政策課長
〃	秋田県 建設交通部 都市計画課長
〃	秋田県 建設交通部 道路課長
〃	秋田市 建設部 道路建設課長
〃	秋田市 建設部 道路維持課長
〃	秋田市 都市整備部 都市計画課長
〃	秋田市 都市整備部 交通政策室長

事務局 秋田市都市整備部都市計画課

# I 歩行者、自転車及安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現

## 1 施策パッケージ

### 1.1 歩行者、自転車及安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備

#### (1) 幅広歩道(幅員 3m 以上)の整備

歩行者・自転車が安心かつ安全に通行できるように、既存および新規整備道路における幅広歩道(幅員 3m 以上)の整備率向上を目指す。

▼個別施策一覧表

番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期 (H21~H23)	中期 (H24~H27)	H28以降
1	(主) 秋田天王線 道路新規整備	県	■		
2	(都) 横山金足線 道路新規整備	県	■		
3	一般国道7号 歩道拡幅・段差勾配改善	国	■	■	
4	(都) 土崎駅前線 道路現道拡幅	市	■		
5	一般国道7号 歩道拡幅・段差勾配改善	国	■		
6	(都) 外旭川新川線 道路新規整備	市	■	■	■
7	(都) 新屋土崎線 道路現道拡幅	県	■	■	■
8	(市) 川尻広面線 歩道拡幅・段差勾配改善	市	■		
9	(都) 割山南浜線 道路現道拡幅	市	■	■	
10	(都) 泉外旭川線 道路新規整備	市	■	■	
11	(都) 千秋広面線 道路現道拡幅	県	■	■	
12	(都) 秋田環状線 道路現道拡幅	県			■
14	(都) 秋田環状線 道路新規整備	市	■		
15	(都) 秋田環状線 道路新規整備	市			■
16	(都) 川尻広面線 道路新規整備	県	■	■	
17	(都) 南部中央線 道路新規整備	市	■		
18	(都) 千秋久保田町線 道路新規整備	市	■	■	
19	(都) 明田外旭川線 道路現道拡幅	市	■		

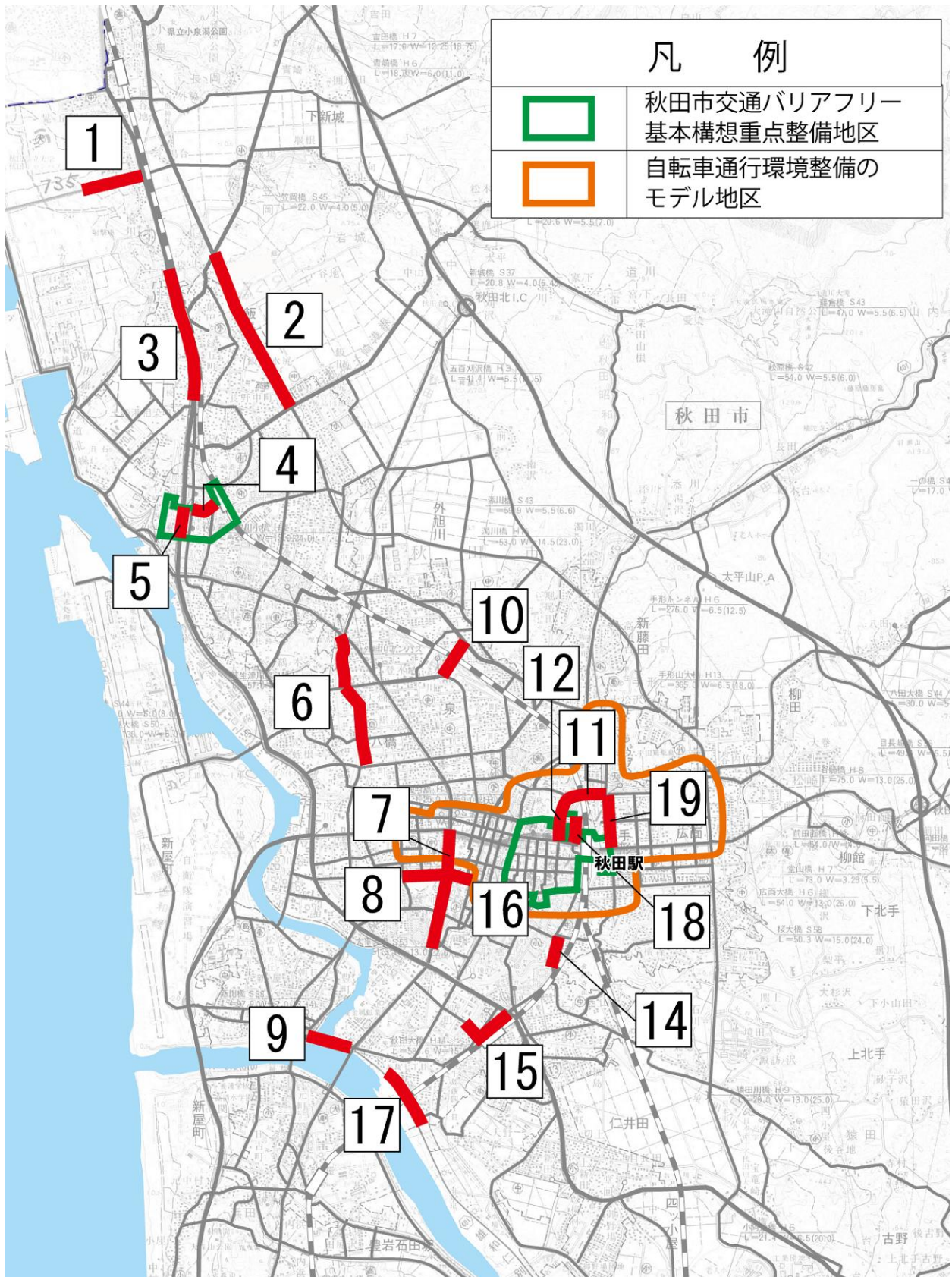
注) (都) は都市計画道路、 (主) は主要地方道、 (一) は一般県道、 (市) は秋田市道を意味する。  
以下同じ



▲幅広歩道(幅員 3m 以上)の例



▼個別施策位置図



## (2) 無電柱化による歩道の広幅員化

秋田県無電柱化推進計画に従って、電線類地中化による歩道の広幅員化により、安全かつ安心に通行できる空間を整備する。

※ 秋田県無電柱化推進計画の次期計画(H21～H25)は策定中であり、策定後結果を反映させる。

### ▼個別施策一覧表(秋田県無電柱化推進計画(H16～20)で着手中の事業)

番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期 (H21～H23)	中期 (H24～H27)	H28以降
4	(都) 土崎駅前線 道路現道拡幅	市			
5	一般国道7号 歩道拡幅・段差勾配改善	国			
7	(都) 新屋土崎線 道路現道拡幅	県			
13	(市) 秋田環状1号線 無電柱化	市			
16	(都) 川尻広面線 道路新規整備	県			
22	(一) 土崎停車場線 無電柱化	県			
23	(主) 秋田天王線 無電柱化	県			



施工前



施工後

▲ 歩道無電柱化

### (3) 歩道の消融雪設備整備

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。

▼個別施策一覧表

番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期 (H21~H23)	中期 (H24~H27)	H28以降
4	(都) 土崎駅前線 道路現道拡幅	市	■		
5	一般国道7号 歩道拡幅・段差勾配改善	国	■		
7	(都) 新屋土崎線 道路現道拡幅	県	■	■	■
11	(都) 千秋広面線 道路現道拡幅	県	■	■	
16	(都) 川尻広面線 道路新規整備	県	■	■	
22	(一) 土崎停車場線 無電柱化	県	■		
24	(市) 中通本線 歩道消融雪施設整備	市	■	■	
25	(市) 秋田環状1号線 歩道消融雪施設整備	市	■		



▲歩道消融雪の稼働状況

#### (4) 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

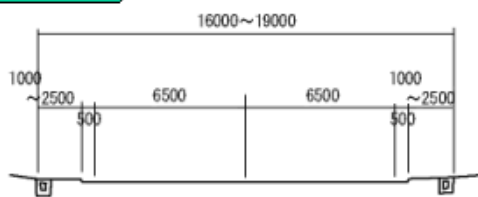
秋田市交通バリアフリー基本構想重点整備地区において重点的に歩道の拡幅や段差・勾配の解消を行い、高齢者、障がい者を含むすべての人が安全かつ円滑に通行できる空間を整備する。

▼個別施策一覧表

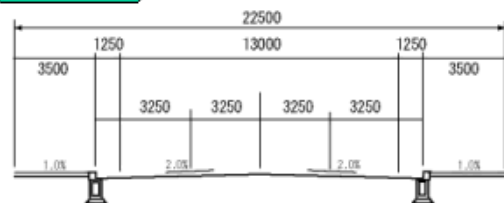
番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期 (H21~H23)	中期 (H24~H27)	H28以降
4	(都) 土崎駅前線 道路現道拡幅	市			
5	一般国道7号 歩道拡幅・段差勾配改善	国			
13	(市) 秋田環状1号線 無電柱化	市			
22	(一) 土崎停車場線 無電柱化	県			



現況横断面

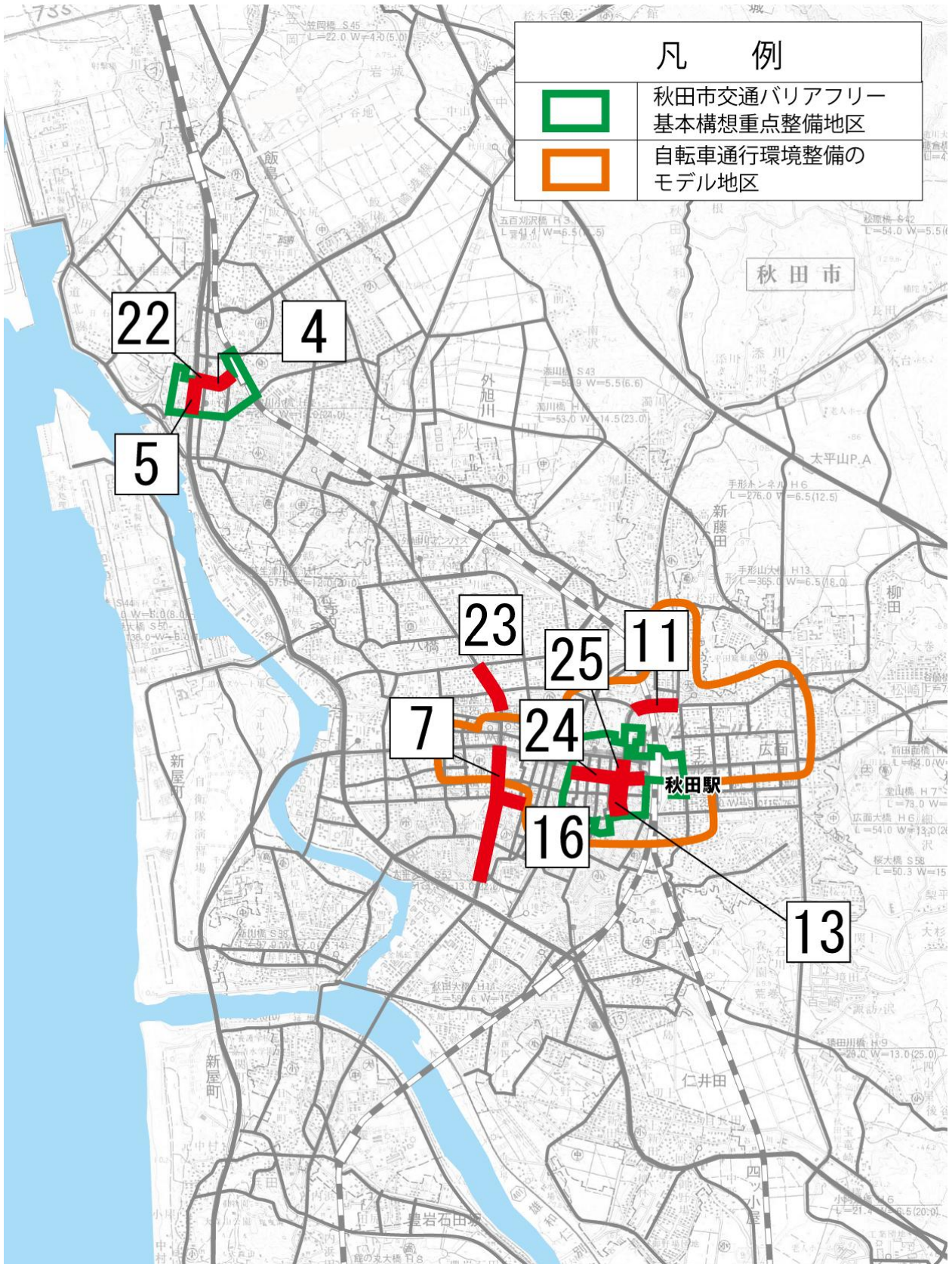


計画横断面



▲バリアフリー化のイメージ

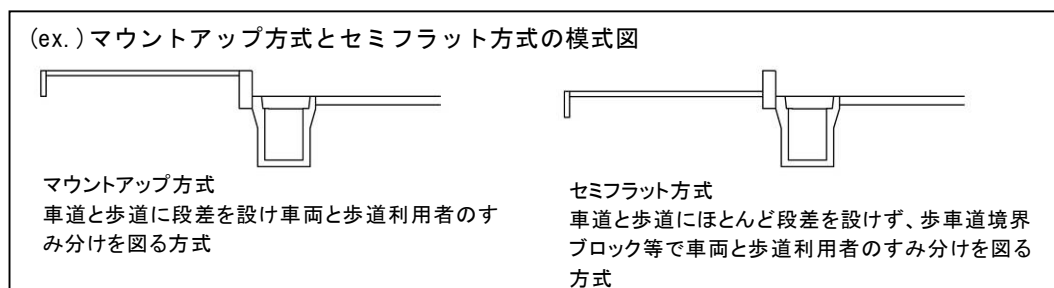
▼ 個別施策位置図



## (5) 自転車通行環境の整備

### ① 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。



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。

### ② 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。



自転車道標識の例

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。



案内板による誘導の例



路面標示による誘導の例

### ③ 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



#### ④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必要がある。

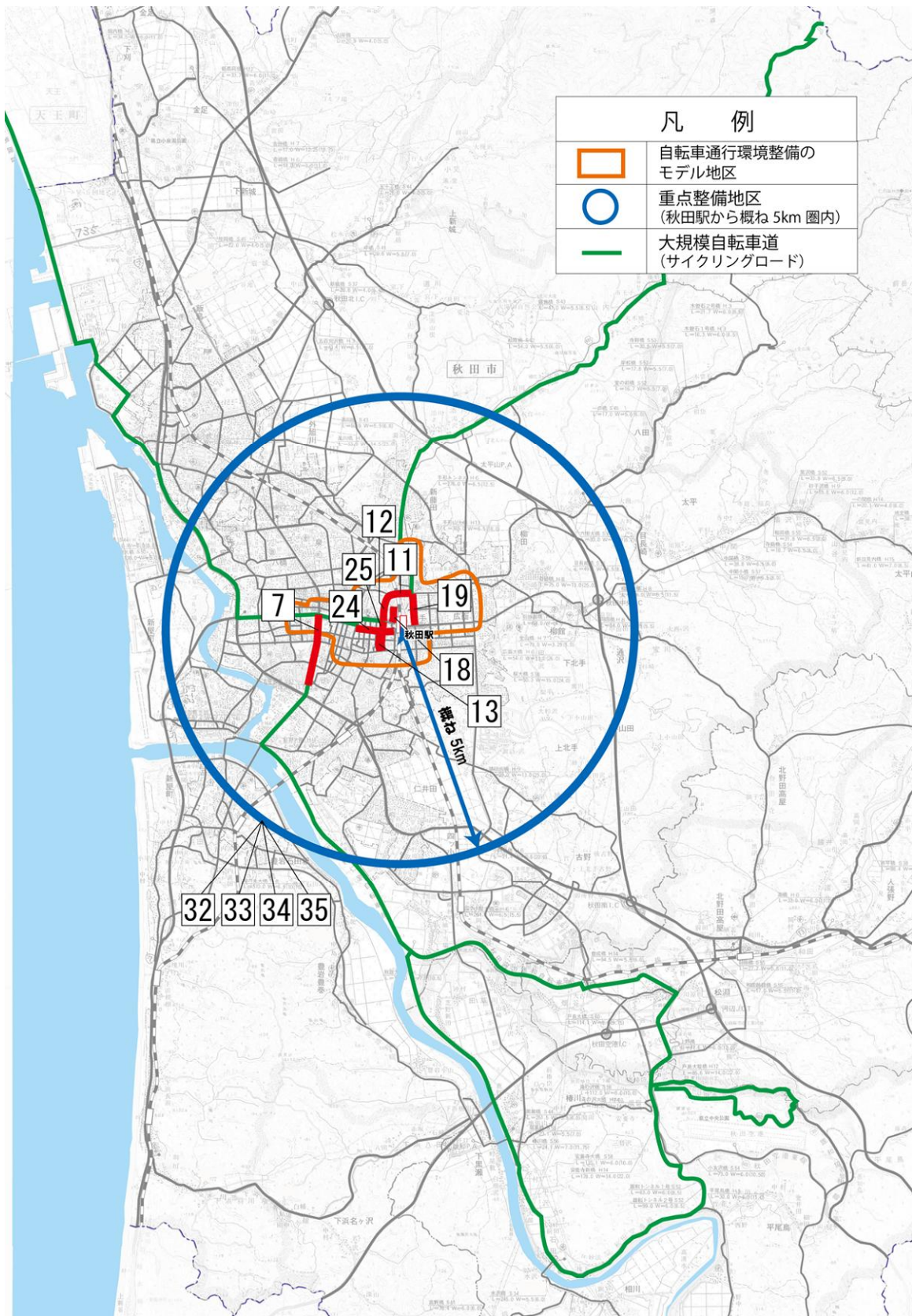
短期・中期的には、平成20年1月に自転車通行環境整備のモデル地区として指定された区域を集中的に整備していく。

#### ⑤幅広歩道の整備(再掲 P52参照)

▼個別施策一覧表（幅広歩道についてはP52参照）

番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期 (H21~H23)	中期 (H24~H27)	H28以降
7	(都) 新屋土崎線 道路現道拡幅	県	■	■	■
11	(都) 千秋広面線 道路現道拡幅	県	■	■	■
12	(都) 秋田環状線 道路現道拡幅	県	■	■	■
13	(市) 秋田環状1号線 無電柱化	市	■	■	■
18	(都) 千秋久保田町線 道路新規整備	市	■	■	■
19	(都) 明田外旭川線 道路現道拡幅	市	■	■	■
24	(市) 中通本線 歩道消融雪施設整備	市	■	■	■
25	(市) 秋田環状1号線 歩道消融雪施設整備	市	■	■	■
32	自転車走行時の危険箇所の改善	国・県 県警・市	■	■	■
33	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	■	■	■
34	自転車通行空間の整備、走行位置の明示	国・県 県警・市	■	■	■
35	自転車利用環境の重点整備地区の設定	国・県 県警・市	■	■	■

▼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) 自転車利用促進のための啓発活動

### ① マナー向上、ルール認識のための啓蒙活動

児童、生徒への交通安全教育を推進するため、小学校、中学校、高等学校それぞれのレベルに応じた交通安全カリキュラムを実施し、ルールやマナーに加えて、自転車による事故責任も習得させる。

### ② 自転車マップの作成(おすすめの道、安全な道、自転車店、自転車ルール、マナーを掲載)

自転車が比較的安全に走行できる一方通行道路などの推奨ルートや、自転車店の位置、自転車で行ける楽しいスポットなどを紹介した、自転車ユーザーに向けた便利なマップを作成する。

#### 「自転車マップ」の作成例

ボランティア団体の盛岡自転車会議が、自転車利用のきっかけづくり、安全に走れる道路づくり、自転車が似合うまちづくりを目的に、意外に知らない名所、普段車で通り過ぎて見逃している道、風情のある道、通勤などにお薦めの道、また逆に危険な道などを地図に明示し、Webで公開している。



### ③ CO<sub>2</sub>削減のための自転車通勤等の啓発支援活動

エコロジーの観点から、CO<sub>2</sub>削減のための自転車通勤等の啓発活動を、引き続き支援するとともに、その拡充を図る。

#### 自転車通勤の啓発活動の例

NPO法人バイシクルエコロジージャパン（BEJ）が主催する自転車通勤応援イベント「Bike To work day」では、通勤時間帯の自転車通勤者へ飲食物を提供するなど、自転車の通勤利用を促進している。

秋田市でもこの趣旨に賛同し、イベント開催日の7:30~8:30に環境部庁舎玄関前にブースを設け、冷たいお茶等の提供を行った。



▲NPO 法人バイシクルエコロジージャパンの実施状況



▲環境部の実施状況

## (7) 自転車の利便性向上

- ・ レンタサイクルの導入の検討

有料駐輪場を拠点とする通勤・通学者を対象としたレンタサイクル事業等を検討する。

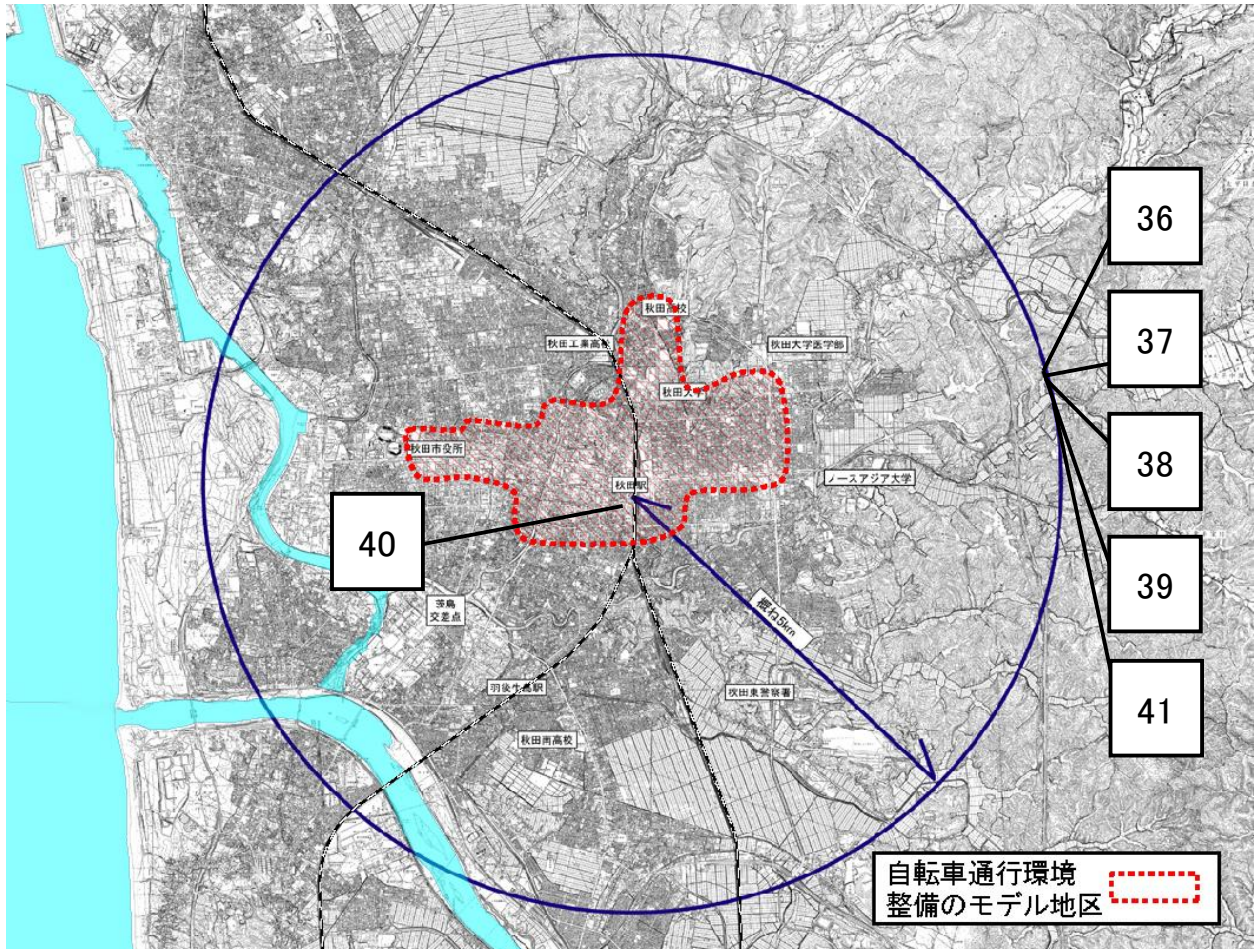
また、企業活動における自転車利用を促進することを目的として、市内の企業に放置自転車を修理して貸し出す企業向けレンタサイクルの導入を検討する。

- ・ 秋田駅西口・東口の駐輪場の利便性向上策の検討
- ・ 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をしていく。

▼個別施策一覧表

番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期 (H21~H23)	中期 (H24~H27)	H28以降
36	マナー向上、ルール認識のための啓蒙活動	県警 市ほか			
37	自転車マップの作成（おすすめの道、安全な道、自転車店、自転車ルール、マナーを掲載）	市ほか			
38	CO2削減のための自転車通勤等の啓発支援活動	市ほか			
39	レンタサイクルの導入の検討	市ほか			
40	秋田駅西口・東口の駐輪場の利便性向上策の検討	市ほか			
41	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			

▼個別施策位置図



## 1.2 中心市街地における歩行者環境の改善(秋田市中心市街地活性化基本計画より)

### (1) 仲小路タウンビークル環境整備事業

約 500mの間隔を有する秋田駅西口と再開発事業後における中通一丁目地区の交流人口の移動の円滑化を図るため、仲小路に両地区間を往復する低床式タウンビークルの運行(約 100mピッチの停留所と低速(10km/時)運行)に向けて、仲小路における停留所やサイン設置等、環境整備(車両、レール敷設、消融雪施設)を実施する。

### (2) 買物ポイントによる駐車場無料利用システムの導入

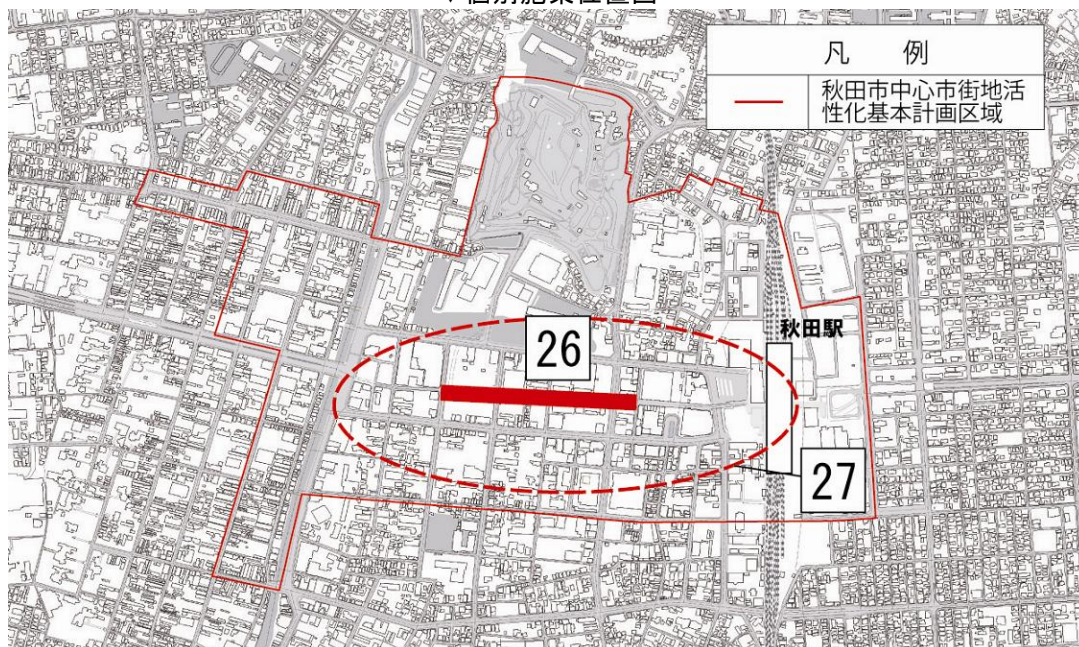
加盟店舗における購買金額に応じて発行される駐車場ポイントカードに関する基本スキームおよび加盟店、加盟駐車場に提示するコスト&ベネフィットに関するシミュレーションデータを作成し、事業化に向けた各種検討・調整を行う。そして、その後システム構築およびハード整備を行う。

※(1)および(2)の詳細(実施エリア、ハード整備)については、中通一丁目地区市街地再開発事業の完成オープン予定である平成 24 年 4 月を目途に検討を加える。

▼個別施策一覧表

番号	事業名	実施主体	実施予定期間		
			短期 (H21~H23)	長期 (H24~H27)	H28以降
26	仲小路タウンビークル環境整備事業	市			
27	買物ポイントによる駐車場無料利用システムの導入	駐車場ポイントカード事業導入調査検討委員会			

▼個別施策位置図



資料:秋田市中心市街地活性化基本計画(平成 20 年 7 月 9 日内閣総理大臣認定)抜粋

### ＜参考＞平成 20 年度における中心市街地パーク&ライド推進協議会等での検討概要

「買物ポイントによる駐車場無料利用システムの導入」および「仲小路タウンビークル運行事業」の両事業については、平成 20 年度、各々、事業化調査を実施したところであり、その際は、関係者（商業者や駐車場事業者等）の協議・調整の場として、別個に検討委員会を設置し、関係者間の合意形成を図ったところである。

「買物ポイントによる駐車場無料利用システムの導入」に関する事業化調査においては、加盟店舗の負担軽減と車利用消費者へのサービス向上を両立させる新システムの基本スキームを構築したほか、新システム導入に際しての加盟店舗、加盟駐車場および当該システムの事業主体たる協同組合の初期投資額ならびに年間維持管理経費、同協同組合の事業採算性シミュレーションを実施したところである。

また、「仲小路タウンビークル運行事業」に関する事業化調査においては、タウンビークルの運行ルートや導入車両、初期投資額・年間維持管理経費、コスト面での実現性等について検証し、その結果、低床式電動マイクロバスによる中央街区・通町・大町巡回ルートの運行としたところである。

今後は、両事業化調査の結果を基に、関係機関・団体等との更なる協議・調整を行い、24 年度の中通一丁目地区市街地再開発事業の竣工時期に合わせた導入を図ることで、秋田駅前を始めとした中心市街地と再開発地区が一体となった集客エリアを形成し、衰退傾向にある中心市街地の再生を目指すものである。

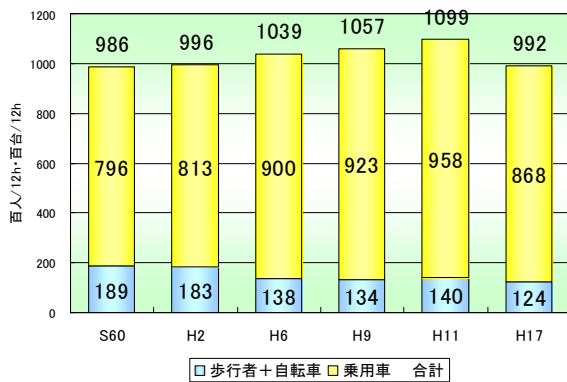
## 2 成果目標

### (1) 都心部の歩行者・自転車分担率の向上

#### ①現状

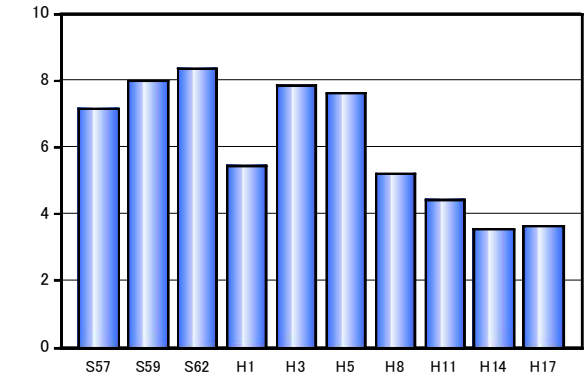
- ・自動車交通量は周辺の環状道路等の整備により近年減少傾向であるが、歩行者・自転車交通量も減少傾向にある。
- ・中央街区の歩行者交通量は、S62年をピークに減少傾向に転じている。
- ・道路交通センサスの調査箇所（都心5箇所）における歩行者自転車分担率は、S60（中央街区の歩行者交通量がピークとなるS62の近傍）と比べて6.7ポイントの減少（19.2%(S60) →12.5%(H17)）

▼道路交通センサス 12時間交通量  
(5箇所計)



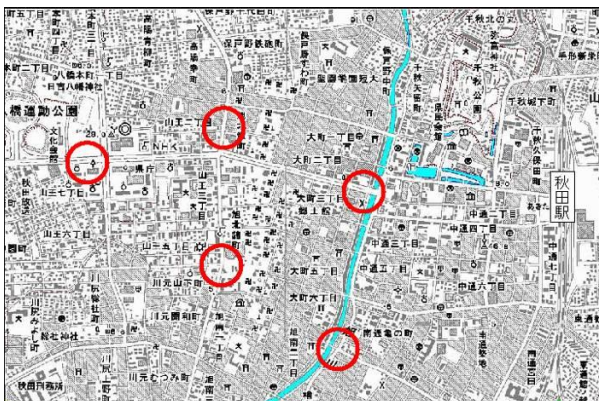
資料：道路交通センサス

▼中央街区(駅前)の歩行者・自転車交通量  
(万人・台)



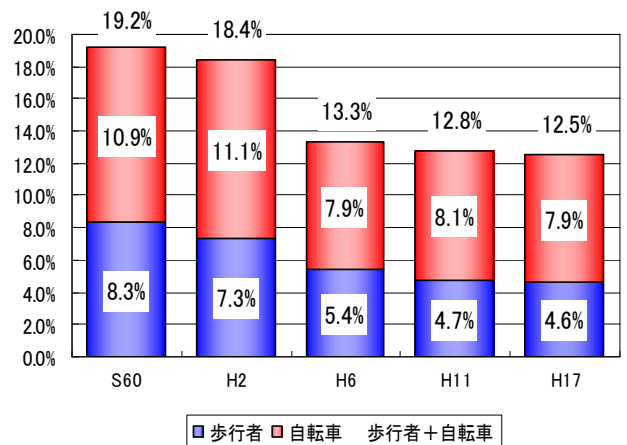
資料：市内主要商業地通行量調査結果

▼ 都心部を囲む道路交通センサス観測地点  
(5箇所)



資料：道路交通センサス

▼歩行者・自転車分担率  
(都心5箇所計)



資料：道路交通センサス

## ②目標値

- ・中央街区の歩行者交通量がピークとなる S62 年近傍の S60 年の都心 5 箇所における歩行者自転車分担率（19.2%）を、長期目標値とする。
- ・短中期的には、段階的に過去の分担率を目安として設定する。

H23 年度目標 12.8%（H17 年の 6 年前の H11 年値）

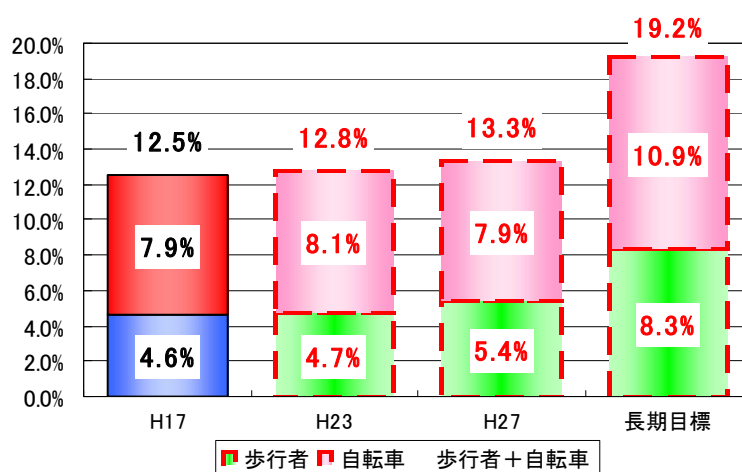
H27 年度目標 13.3%（H17 年の 11 年前の H6 年値）

※歩行者自転車分担率＝（歩行者＋自転車）の 12 時間交通量

／（歩行者＋自転車＋乗用車）の 12 時間交通量

### ▼歩行者・自転車分担率の目標値

道路交通センサス 12 時間交通量（都心 5 箇所計）



資料：道路交通センサス

## (2) 市内の年間歩行者・自転車交通事故死傷者数の削減

### ①現状

- ・車両対歩行者の事故における死傷者数は概ね横ばいのままである。
- ・車両対自転車の事故における死傷者数は、近年減少傾向にあるものの、平成3年から平成15年までの急増により、高い数値をキープしている。

### ②目標値

#### 第8次秋田市交通安全計画(平成18年度～平成22年度)目標値

#### 秋田市内交通事故死傷者数 1,800 人以下

H17年の死傷者数 2,307 人と比較し、21.4%減となることから

#### ①秋田市内交通事故死傷者数(車両対歩行者)

目標 (H22 年) 130 人以下 (H17 年の死傷者数 166 人の 21.4%減)

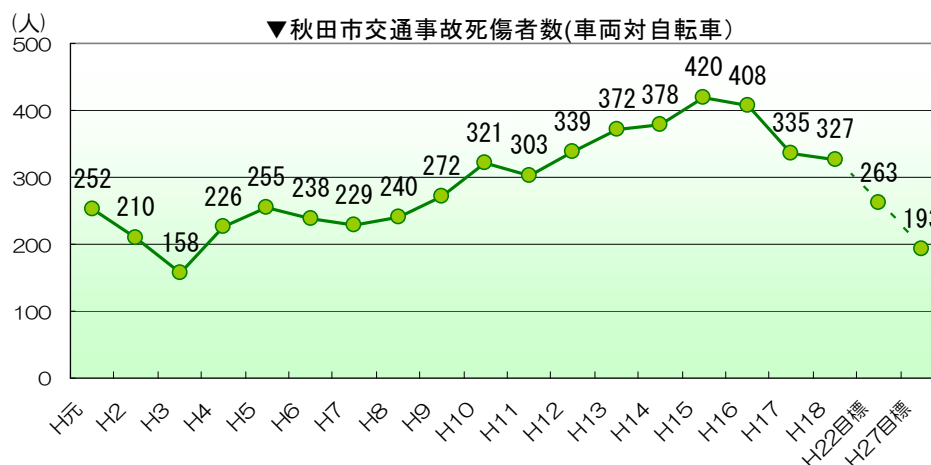
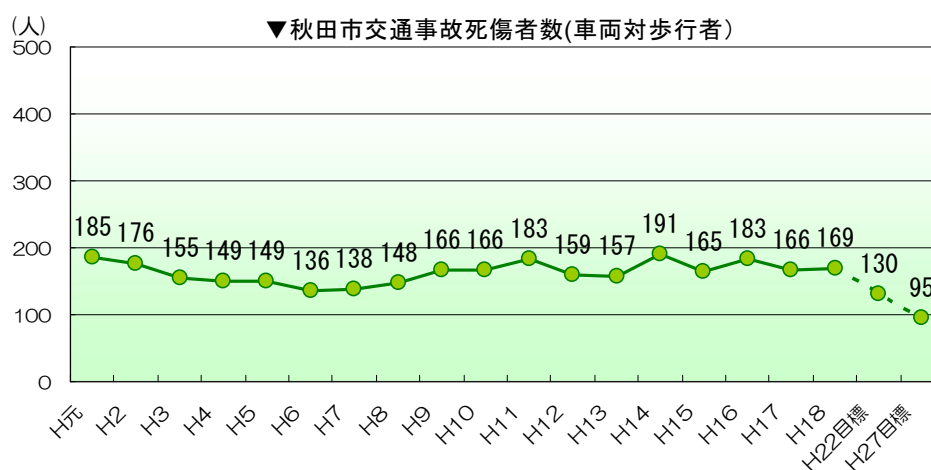
目標 (H27 年) 95 人以下 (H22 年目標値をスライドして試算) ※

#### ②秋田市内交通事故死傷者数(車両対自転車)

目標 (H22 年) 263 人以下 (H17 年の死傷者数 335 人の 21.4%減)

目標 (H27 年) 193 人以下 (H22 年目標値をスライドして試算) ※

※H27 年度の目標は、第9次秋田市交通安全計画を受けて見直すこととする。



資料: 交通統計(秋田県警察本部) ※平成22年度以降は第8次秋田市交通安全計画目標値から試算

### (3) 中心市街地の歩行者・自転車通行量の増加(秋田市中心市街地活性化基本計画)

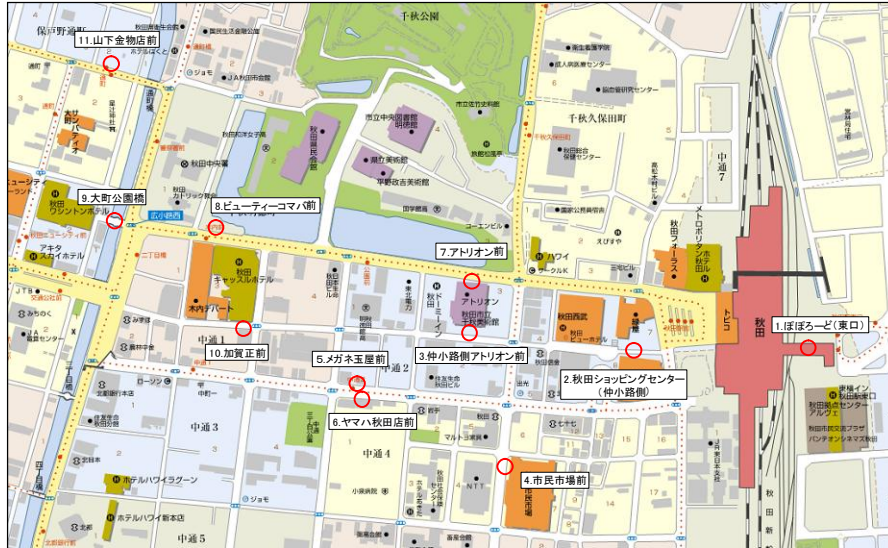
#### ①現況

平成 19 年 31,157 人 (休日)

#### ②目標値

平成 24 年 42,000 人 (休日)

#### ▼歩行者・自転車通行量測定箇所(11地点)



出典：秋田市中心市街地活性化基本計画



## 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

### 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	実施内容	関係者	事業内容	施策の評価			実施計画(年度)								
				I	II	III	21	22	23	24	25	26	27	28	
中心部	バス路線再編	バス事業者 県・市 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	●	—	—	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
			赤十字バス路線維持に向けた支援制度の充実	●	490	—	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
			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	—	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
			時差通勤、ノーマイカーデーの拡充等	●	—	—	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
	バス走行環境の向上	国・県・市・市民 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	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
			(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	●	80※3	80※3	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
			設備導入費用の支援制度の導入	●	2	2	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
			バスマップの試作とモニターによる使いやすさの検証	●	5	15	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
	バス利用環境の改善	バス事業者 市	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	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
			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			●	20※4	50※4	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑		
バス導入費用の支援制度の導入			●	—	—	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑		
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 市民・地元関係者 市 バス事業者 市 バス事業者 商業施設 協議会	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	●	60	230～350※2	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑		
			市民・地元関係者との協議・協定締結	●	—	—	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
			交通事業者との協議・協定締結	●	—	—	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
			市民・地元関係者との協議・協定締結を仲介	●	—	—	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
			市民・地元関係者との協議・協定締結	●	—	—	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	
公共交通利用の促進	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	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	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑		
			県・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	●	—	—	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	

注1) 施策の評価について  
 I 乗客が不可欠なもの  
 II 低コストで効果が得られるもの  
 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  
 実施  
 実施試験・効果検証  
 本格導入(実施実績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  
 ※2 基本的にはH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上  
 ※3 H23以降の本格実施の金額  
 ※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 <sup>1)</sup>		毎コスト削減率 <sup>2)</sup> (H21～H23)	毎コスト削減率 <sup>2)</sup> (H24～H27)	実施計画(年度)							長期						
				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	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)	●																	
			研究会の設立、運営を支援							▲											
			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)	●																	
			運行協議会の設立、運営を支援																		
			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)	●																	
			運行協議会の設立、運営を支援																		
			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)	●																	
			運行協議会の運営を支援																		
			車両導入に関する支援制度の創設	●																	
			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	●																	
			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																		
	運行の委託および運営への協力																				
	代替交通の費用負担	●																			
	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	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	●				440	1,210												
			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	●																	
			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	●																	
			バスマップの制作とモニターによる使いやすさの向上	●																	
			継続的なバスマップの作成・配布	●																	
			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																		
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			●																		
市民・地元関係者と協定を締結			●																		
バス運行情報提供の充実	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	●																		
		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	●																		
		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(トリカ一方式)	●																		
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	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	●																		
		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	●																		
		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(トリカ一方式)	●																		
公共交通利用の促進	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	●																		
		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	●																		
		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(トリカ一方式)	●																		
利用しやすいバス導入の検討	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	●																		
		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	●																		
		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(トリカ一方式)	●																		

注1) 施策の評価について  
 I 実施が不可欠なもの  
 II 低コストで効果が期待されるもの  
 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  
 ▲ 検証  
 ▲ 実施実験・効果検証  
 ▲ 本件導入(実施実験で効果が検証できた場合)  
 ▲ 本件実施

※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

▼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			実施計画(年次)											
				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(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															
		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	運行事業者の紹介															
		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	運行の委託および導入検討、運営への協力															
		バス事業者	市民・地元関係者と協定を締結															
		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															
		市	高齢者が参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かす取り組み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															
全地域	高齢者バス優遇乗車助成事業																	
	障害者バス運賃助成事業																	
	児童福祉施設整備推進事業(保育所バス更新経費)																	
	福祉有償運送																	
公共交通利用の促進	秋田市夜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	地元関係者	公共交通機関の従業員を助産しながら「福祉特等乗車証」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促す															
	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	市	市役所職員が自動車ではなく、公共交通機関や自転車等による通勤を実施															
	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	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															
合計																		

注1) 施策の評価について  
 I 実施が不可欠なもの  
 II 低コストで効果が期待されるもの  
 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  
 ● 検証  
 ● 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～H28もしくはH21～H27での金額を計上

## 2 成果目標

### 公共交通のサービス水準の維持・向上

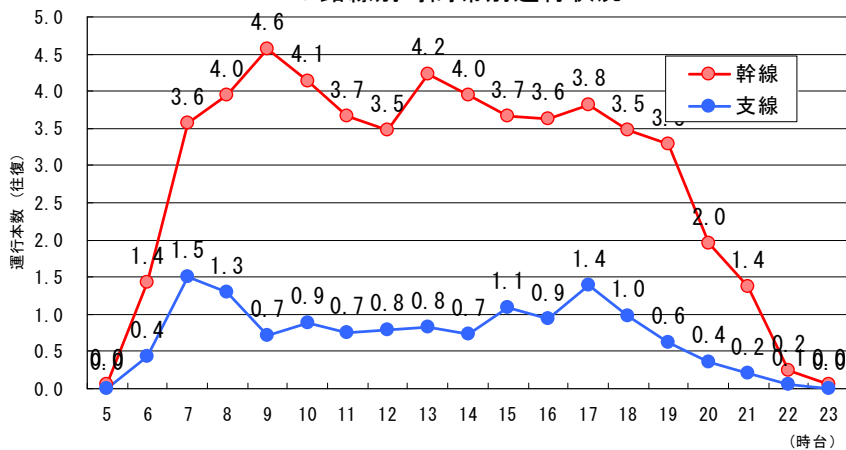
#### ①現状

- ・ 中心部の中でも公共交通軸を形成する路線を幹線バス、その他を支線バスとして現在の運行状況を整理すると、1 路線当たり幹線バスは 55 往復/日、支線バスは 14 往復/日となっており、1 系統あたりでは幹線バスで 25 往復/日、支線バスで 4 往復/日となっている。
- ・ ピーク時には幹線バスでは 1 路線当たり 4 往復/路線・時(15 分に 1 本)が確保されているが、支線バスは 2 往復/路線・時と少なくなっている。系統別に見た場合運行本数はさらに少ない。

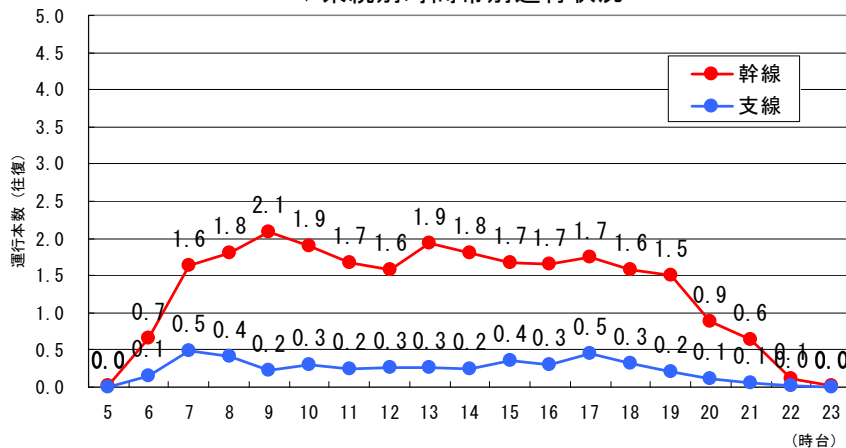
▼中心部のバス運行状況

	(往復/日)	
	1路線当たり	1系統当たり
幹線バス	55	25
支線バス	14	4

▼路線別時間帯別運行状況



▼系統別時間帯別運行状況



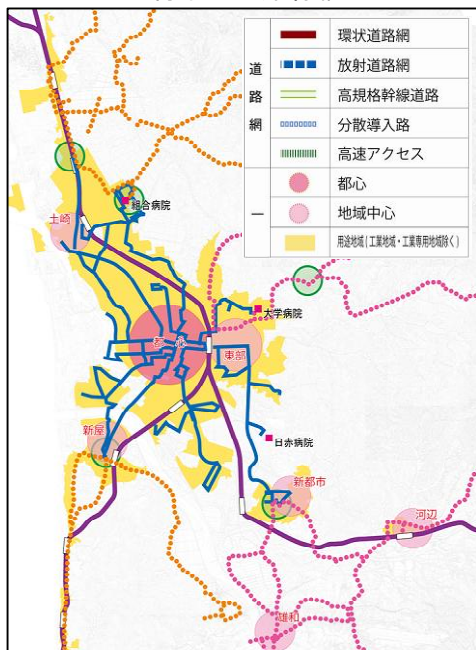
## ②目標値

- ・ 中心部のバス路線については、公共交通軸を形成する幹線バスでは、系統を集約し、利用者がストレスを感じることなく、時刻表を気にせずバスが利用できる高いサービス水準として1路線当たりピーク時には15分に1本以上の運行本数を確保する。
- ・ 幹線バス以外の支線バスでは、多系統の運行となるため、各利用目的に応じて必要とされる時間帯について一定の運行本数を確保し、全体として現状と同等程度の運行本数を確保する。
- ・ また、郊外部のバス路線については、現行の路線バスの維持が困難となっていることから、市民・地元関係者と市が協力して代替交通を導入し、引き続き移動手段を確保していくこととする。

### ▼公共交通サービス水準の設定

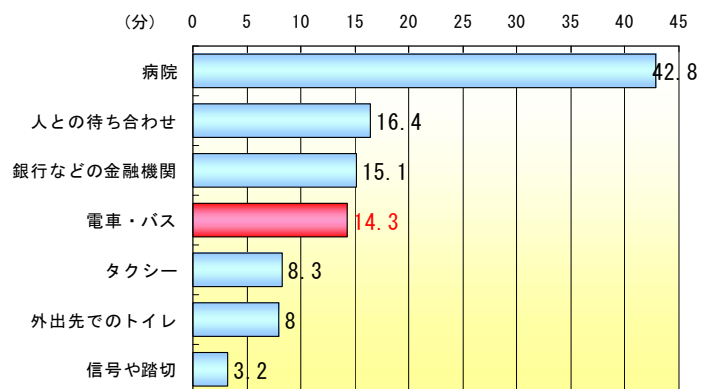
地域	分類	公共交通サービス水準(平日)	考え方
中心部	幹線バス	系統を集約し、朝・夕のピーク時には1路線当たり15分に1本以上の運行本数を確保する。	利用者がストレスを感じることなくバスを待つことができ、時刻表を見なくともバスが利用できる。
	支線バス	支線全体として現状と同等の1系統あたり往路4便、復路4便以上の運行本数を確保する。 (現在の1路線あたりに換算すると14往復)	市民の行動パターンとして、通勤・通学、買い物、通院、社交・娯楽のピーク時にバスサービスを提供する。
郊外部		現在バスが運行している路線について、路線廃止後も代替交通を導入して移動手段を確保する。	市民の外出機会を確保し、今後ともバス利用可能圏を維持する。

### ▼将来バス路線網



※支線バスの表示は数が多いため省略

### ▼イライラせずに待てる時間の平均



出典：電通消費者研究センター(インターネットによるアンケート)

### 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

#### 1 施策パッケージ

##### 1.1 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

市街地の通過交通を抑制する環状道路およびそれらに接続する道路を整備し、安全・安心な歩行者・自転車交通環境の向上を図る。

▼個別施策一覧表

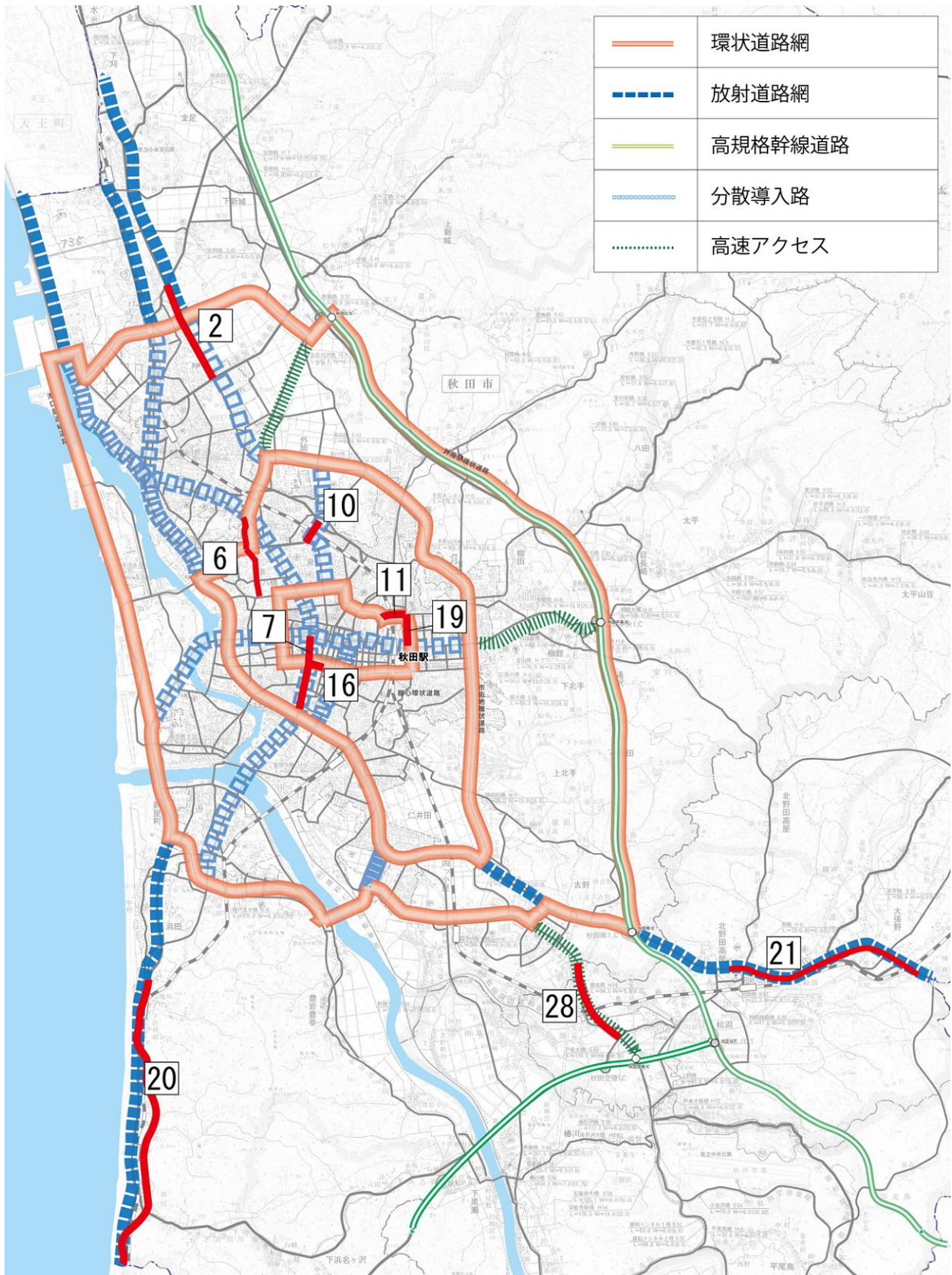
番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期 (H21~H23)	中期 (H24~H27)	H28以降
2	(都) 横山金足線 道路新規整備	県	■		
6	(都) 外旭川新川線 道路新規整備	市	■	■	■
7	(都) 新屋土崎線 道路現道拡幅	県	■	■	■
10	(都) 泉外旭川線 道路新規整備	市	■	■	
11	(都) 千秋広面線 道路現道拡幅	県	■	■	
16	(都) 川尻広面線 道路新規整備	県	■	■	
19	(都) 明田外旭川線 道路現道拡幅	市	■		
20	一般国道7号 道路新規整備	国	■	■	■
21	一般国道13号 道路現道拡幅	国	■	■	■
28	(主) 秋田御所野雄和線 道路新規整備	県	■		



▲環状道路を結ぶ骨格道路



▼個別施策一覧図



## 1.2 遅延の多いバス路線区間の混雑を緩和する道路整備

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。

▼個別施策一覧表

番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期 (H21~H23)	中期 (H24~H27)	H28以降
6	(都) 外旭川新川線 道路新規整備	市			
7	(都) 新屋土崎線 道路現道拡幅	県			
10	(都) 泉外旭川線 道路新規整備	市			
17	(都) 南部中央線 道路新規整備	市			

遅延が多いバス路線区間の例（土崎線（新国道経由）の飯島北→秋田駅西口着）

遅延時間（H20）

●通常期

朝ピーク（7～9 時台） 14分遅れ

夕ピーク（16～18 時台） 20分遅れ

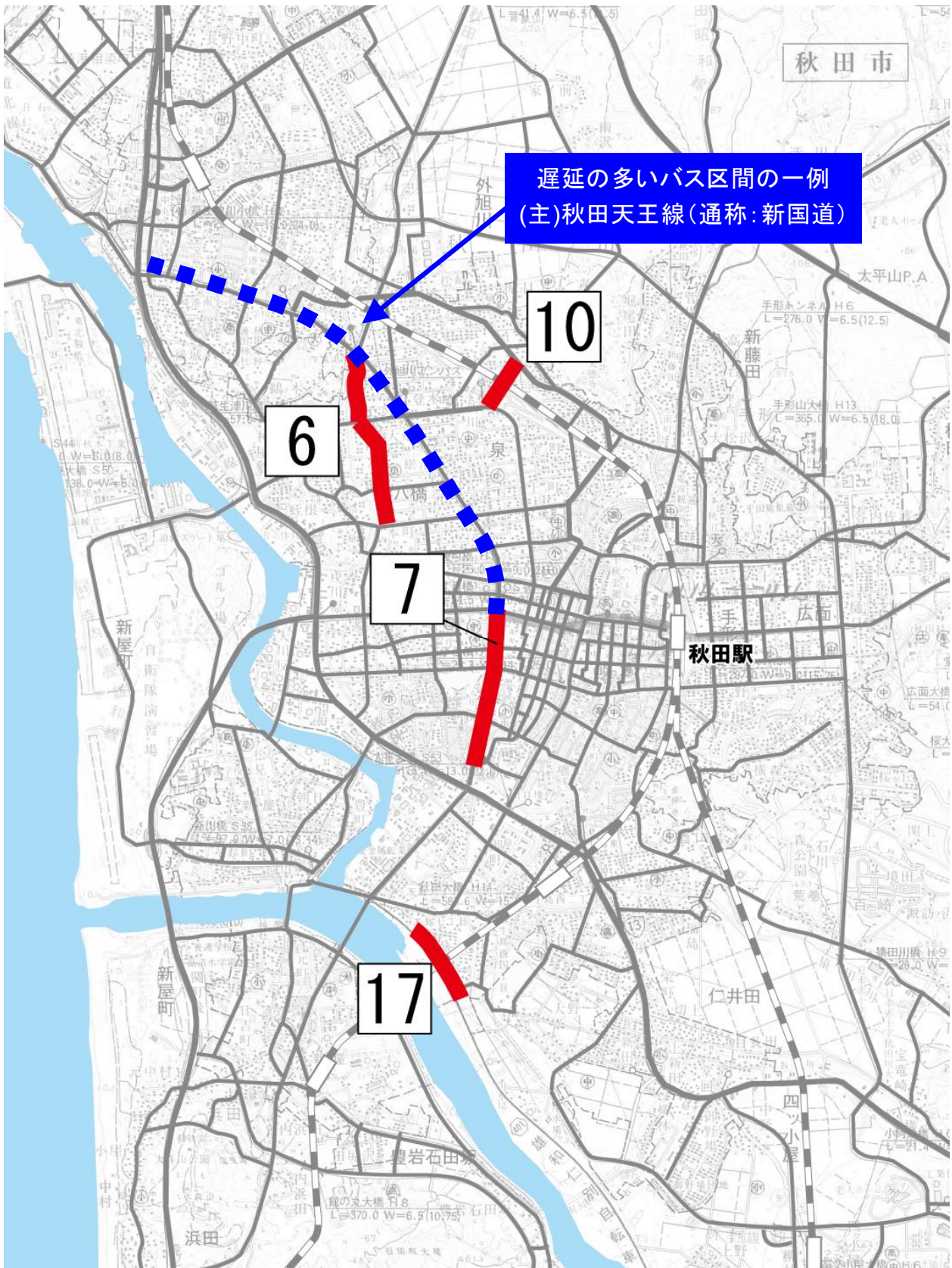
●冬期

朝ピーク（7～9 時台） 11分遅れ



▲（主）秋田天王線（通称新国道）の朝ピーク時（冬期）

▼個別施策位置図



### 1.3 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。

CO<sub>2</sub>アクションプログラム（平成 17 年度）で渋滞ポイントとなっている箇所を渋滞箇所とみなす。

＜渋滞箇所の選定基準＞

DID 地区内：渋滞長 1,000m 以上、または通過時間 10 分以上

DID 地区外：渋滞長 500m 以上、または通過時間 5 分以上

#### ▼個別施策一覧表

番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期（H21～H23）	中期（H24～H27）	H28以降
1	(主) 秋田天王線 道路新規整備	県	■		
2	(都) 横山金足線 道路新規整備	県	■		
4	(都) 土崎駅前線 道路現道拡幅	市	■		
6	(都) 外旭川新川線 道路新規整備	市	■	■	■
7	(都) 新屋土崎線 道路現道拡幅	県	■	■	■
9	(都) 割山南浜線 道路現道拡幅	市	■	■	
10	(都) 泉外旭川線 道路新規整備	市	■	■	
11	(都) 千秋広面線 道路現道拡幅	県	■	■	
12	(都) 秋田環状線 道路現道拡幅	県			■
14	(都) 秋田環状線 道路新規整備	市	■		
15	(都) 秋田環状線 道路新規整備	市			■
16	(都) 川尻広面線 道路新規整備	県	■	■	
17	(都) 南部中央線 道路新規整備	市	■		
19	(都) 明田外旭川線 道路現道拡幅	市	■		
20	一般国道7号 道路新規整備	国	■	■	■
21	一般国道13号 道路現道拡幅	国	■	■	■
29	(都) 新屋十軒町線 道路新規整備	市	■		



▲国道13号の渋滞状況

▼個別施策一覧図



## 1.4 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。

### ▼個別施策一覧表

番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期 (H21~H23)	中期 (H24~H27)	H28以降
1	(主) 秋田天王線 道路新規整備	県			
2	(都) 横山金足線 道路新規整備	県			
20	一般国道7号 道路新規整備	国			
21	一般国道13号 道路現道拡幅	国			
28	(主) 秋田御所野雄和線 道路新規整備	県			
30	(主) 秋田雄和本荘線 道路新規整備	県			
31	(一) 高岡追分線 道路現道拡幅	県			

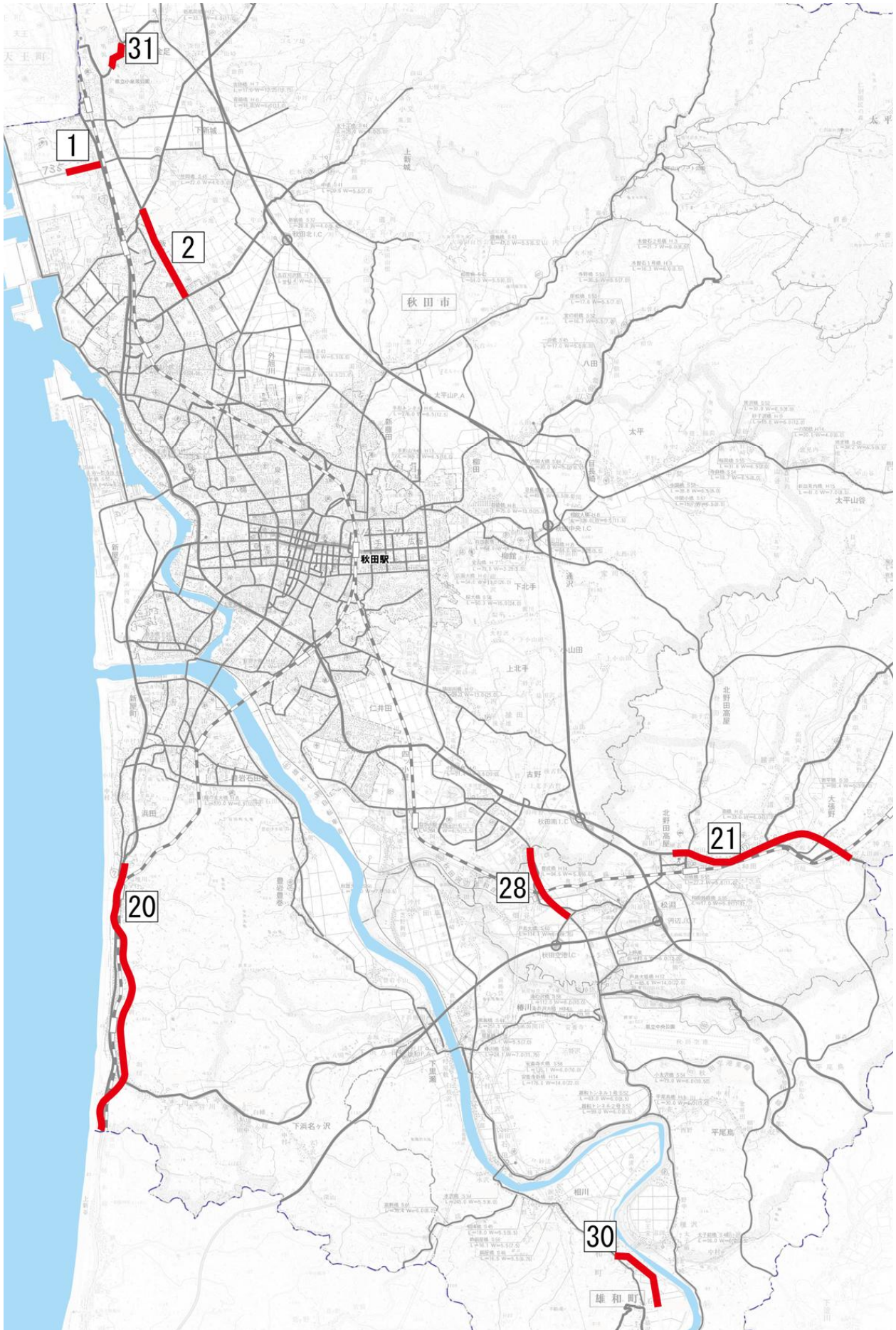


▲ 20 一般国道7号の渋滞状況  
バイパス整備により渋滞解消を図る



▲ 21 一般国道13号河辺拡幅

▼個別施策位置図



## 1.5円滑な走行を実現するための施策

### (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。

- ・交差点の改良(交差部の視認性改良)、新たな交差点形状の検討、信号機設置等、交通事故の防止に対する啓発活動

### (2) TDM(交通需要マネジメント)による渋滞緩和施策

#### ①時差出勤の継続

秋田県において平成18年7月から開始された時差出勤を継続して行う。(秋田県では勤務時間を1時間ずらしている)

#### ②協議会等によるその他 TDM 施策展開方針の検討

今後、秋田都市圏において渋滞緩和や都市環境改善を目的とした TDM の推進に向けて、各関係機関が参加した協議会等において具体的な展開を図る。

- 検討していく施策イメージ
  - ・自動車からバス等の公共交通機関への転換
  - ・自転車の活用(サイクル&バスライド等)
  - ・ノーマイカー運動
  - ・時差出勤の拡大

#### ▼今後のスケジュール

年度	実施内容
平成20年度	TDMに関する基礎検討 (ワーキング等による)
平成21年度	TDM協議会等の開催 ・TDM 施策の検討 ・社会実験の実施
平成22年度以降	本格実施 施策の拡充 施策検討の継続



▼他都市におけるTDM施策による渋滞緩和策とその効果

種類	内容	効果
ノーマイカーデー ＜福島市＞	平成11年7月から毎月1日(土・日の場合は翌月曜日)に日頃クルマで通勤している方に電車・バス、自転車、徒歩、クルマを使う場合でも相乗りなどでの通勤に協力していただくノーマイカーデーを開始。平成13年10月から参加事業所、参加者、協賛事業所、事務局それぞれの役割を分担し、自発的にノーマイカーデーに協力していただく方に、優遇サービスの利用が受けられる「ノーマイカーデー登録制度」を実施。 その他に時差出勤や100円バスの運行、サイクルアンドレールライド等の社会実験を実施している。	ノーマイカーデーの実施により通常日に比べCO <sub>2</sub> が18%削減した。(平成11年の推計値。参加規模2,300人)
時間の変更 (時差通勤) ＜広島市＞	平成7年より国の交通対策本部申合せを受け、官公庁職員のほか、民間企業も含めた時差通勤が浸透しつつある。	ピーク時の交通量がやや平準化し、最大渋滞長についても平成6年の5.8kmから平成9年には3kmに減少。
経路の変更 ＜浜松市＞	平成9年に車を利用する通勤者に通勤ルートを変更してもらい、渋滞緩和状況を把握する通勤経路変更実験を行った。 その結果、右記のような渋滞緩和効果があり、本格実施に向けた検討が進められている。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞時間帯が……90分→40分</li> <li>・最大渋滞長が……810m→730m</li> <li>・走行時間が……15分→8分</li> <li>・バス運行時間が……14分→5分</li> </ul>
共同集配 ＜福岡市＞	福岡市天神地区では、平成6年から35社の事業者からなる「天神地区共同輸送株式会社」により共同集配が行われている。 地区内に49箇所(平成13年時点)の専用駐車スペースを設け、専用車両により荷さばきが行われている。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック台数……65%減</li> <li>・エリア内走行距離……87%減</li> <li>・総駐車時間……17%減</li> </ul>
交通情報の提供 ＜広島市＞	公共交通機関の利用促進のために、路面電車やバス等の運行状況等の情報を提供している。 ・移動体インテリジェントロケーションシステム ・iモビリティセンター	—
手段の変更(パーク &バスライド) ＜金沢市＞	金沢市では、郊外の商業施設等の駐車場でマイカーからバスに乗り換えて都心に通勤する「K.Park」と呼ばれるシステムを平成8年度から実施している。 また、ゴールデンウィークには高速道路インターチェンジ周辺に臨時駐車場を設け、兼六園までのシャトルバスを運行することで市内の交通渋滞の緩和を図っている。	平成5年の試行実験では、5分から10分程度の所要時間短縮効果があった。
バスの利用促進と バスレーンの工夫 ＜札幌市、長岡市＞	交通渋滞の緩和とともに、環境負荷の軽減や交通弱者の利便性を向上させるため、各地でさまざまなバス利用促進策が実行されている。 ●札幌市 昭和50年よりバスレーンが設置されているが、平成5年に一部レーンをカラー舗装した。また、北海道警察は、一部の路線に公共車両優先システム(PTPS)と車両運行管理システム(MOCS)を導入した。 ●長岡市 バス利用の促進と商店街の活性化をめざして、平成7年12月の試行を経て、平成8年4月よりお買い物バス券を導入した。このシステムは、市内の商店で2,000円以上の買物をした利用者が、バスの中で取ることができる引換券と引き替えに、その商店からバスの回数券(150円)を受け取れるというもの。	<ul style="list-style-type: none"> <li>●札幌市 一般車混入率は国道5号で24ポイント、国道12号で8ポイント減少した。 導入の結果、平均所要時間が1分26秒短縮し、また路線バスの乗客が12.7%増加した。</li> <li>●長岡市 平成9年度には月平均7,000枚の利用があった。 ・新たなバス需要の喚起(バス以外からバスへの転換、新たな外出)……12.1% ・自動車利用からバスへの転換……3.9% ・新たな買物客の創出(新たな外出、他の商業地からの吸引)……12.0%</li> </ul>
自転車利用の促進 ＜藤沢市、名古屋 市＞	藤沢市では、自転車道、自転車歩行者道などの自転車走行空間の整備を図っている。また、自転車駐車場等を整備し、大量公共輸送機関との連携を図ることにより、一層の自転車利用の促進を図っている。	—
大量公共輸送機関 の連結強化 ＜豊橋市＞	大量公共輸送機関等の連結を強化するため、JR豊橋駅前にペDESTリアンデッキを整備するとともに、この下まで路面電車を延伸した。	路面電車、鉄道、バス等と自動車の相互の連結が強化され、利用者の利便性や安全性が向上した。

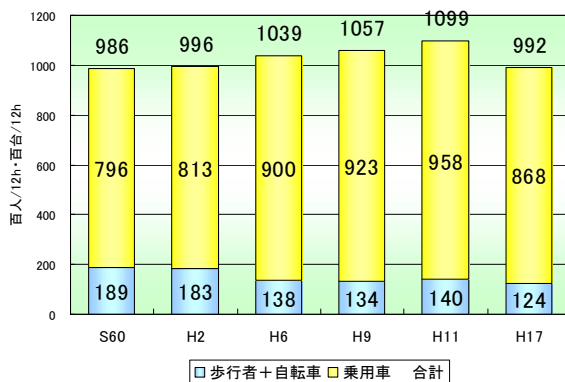
## 2 成果目標

### (1) 都心部の歩行者・自転車分担率の向上(再掲)

#### ①現状

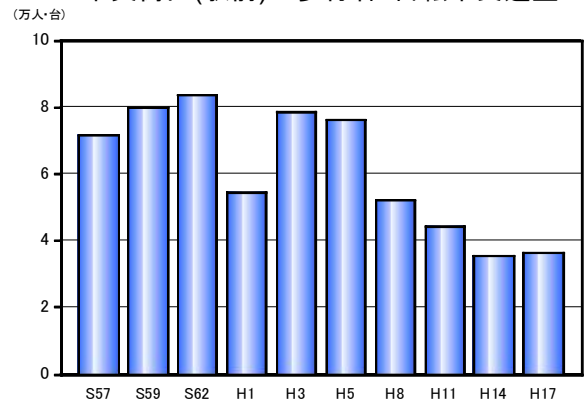
- ・自動車交通量は周辺の環状道路等の整備により近年減少傾向であるが、歩行者・自転車交通量も減少傾向にある。
- ・中央街区の歩行者交通量は、S62年をピークに減少傾向に転じている。
- ・中央街区の歩行者交通量がピークとなるS62年の近傍のS60年から道路交通センサスの調査箇所(都心5箇所)の歩行者自転車分担率は、近年の自動車依存の高まりに伴い、19.2%(S60年)から12.5%(H17年)と6.7ポイント減少傾向にある。

▼道路交通センサス 12時間交通量 (5箇所計)



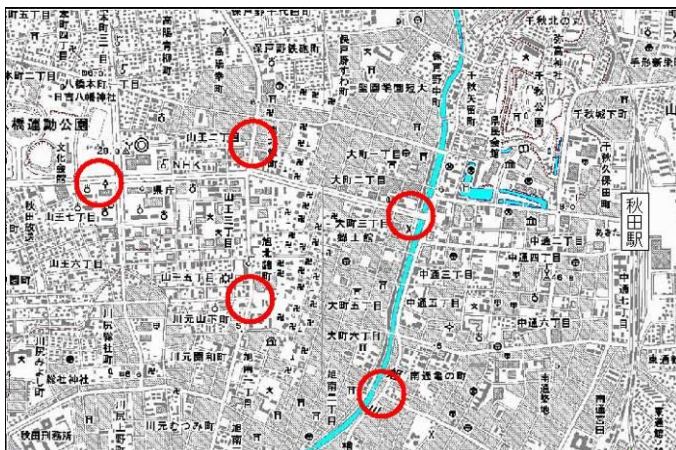
資料：道路交通センサス

▼中央街区(駅前)の歩行者・自転車交通量



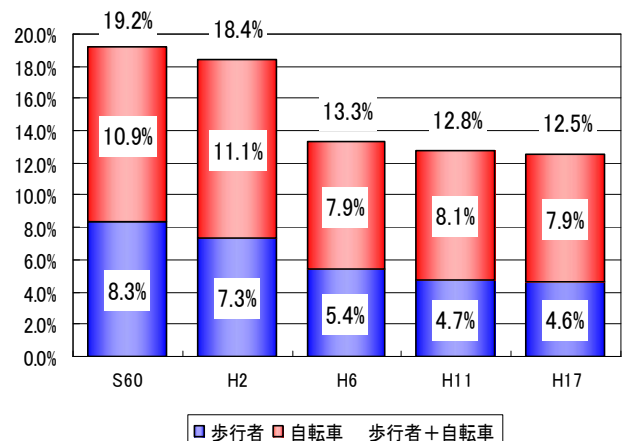
資料：市内主要商業地通行量調査結果

▼ 都心部を囲む道路交通センサス観測地点 (5箇所)



資料：道路交通センサス

▼歩行者・自転車分担率 (都心5箇所計)



資料：道路交通センサス

## ②目標値

- ・中央街区の歩行者交通量がピークとなるS62年近傍のS60年の都心5箇所における歩行者自転車分担率（19.2%）を、長期目標値とする。
- ・短中期的には、段階的に過去の分担率を目安として設定する。

H23 年度目標 12.8%（H17年の6年前のH11年値）

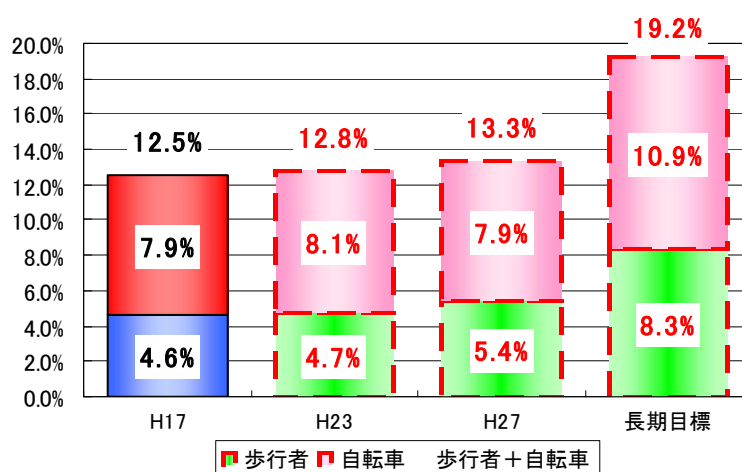
H27 年度目標 13.3%（H17年の11年前のH6年値）

※歩行者自転車分担率＝（歩行者＋自転車）の12時間交通量

／（歩行者＋自転車＋乗用車）の12時間交通量

### ▼歩行者・自転車分担率の目標値

道路交通センサス 12時間交通量（都心5箇所計）



資料：道路交通センサス

## (2) 幹線バスの遅延時間の短縮(通常期、冬期)

### ① 現況(H20)

土崎線(新国道経由)の飯島北→秋田駅西口着の遅延時間

#### ● 通常期

朝ピーク(7~9時台) 14分遅れ

夕ピーク(16~18時台) 20分遅れ

#### ● 冬期

朝ピーク(7~9時台) 11分遅れ

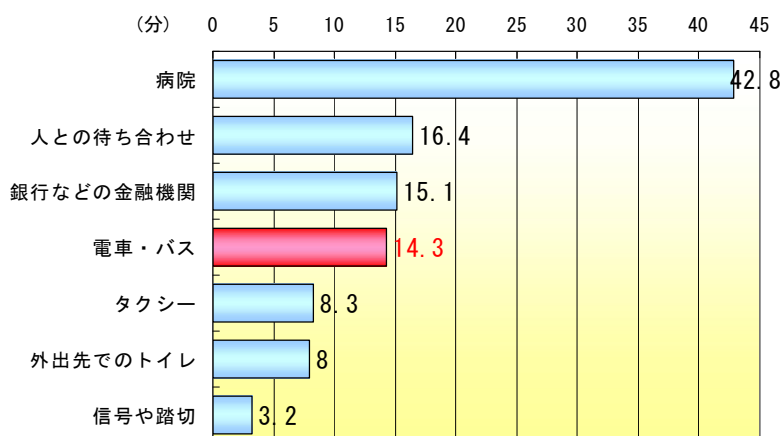
### ② 目標値

平成23年度末 幹線バスの遅延時間現況より短縮

平成27年度末 幹線バスの遅延時間を平成23年度末より短縮。

ただし、通常期夕ピークで15分以内

#### ▼ イライラせずに待てる時間の平均



出典：電通消費者研究センター(インターネットによるアンケート)

### (3) 市内の年間自動車交通事故死傷者数の削減

#### ①現況

車両対車両の事故における死傷者数は平成 18 年に若干減少したものの、未だ平成元年の約 2 倍という高いレベルにある。

#### ②目標値

##### 第 8 次秋田市交通安全計画(平成 18 年度～平成 22 年度)目標値

##### 秋田市内交通事故死傷者数 1,800 人以下

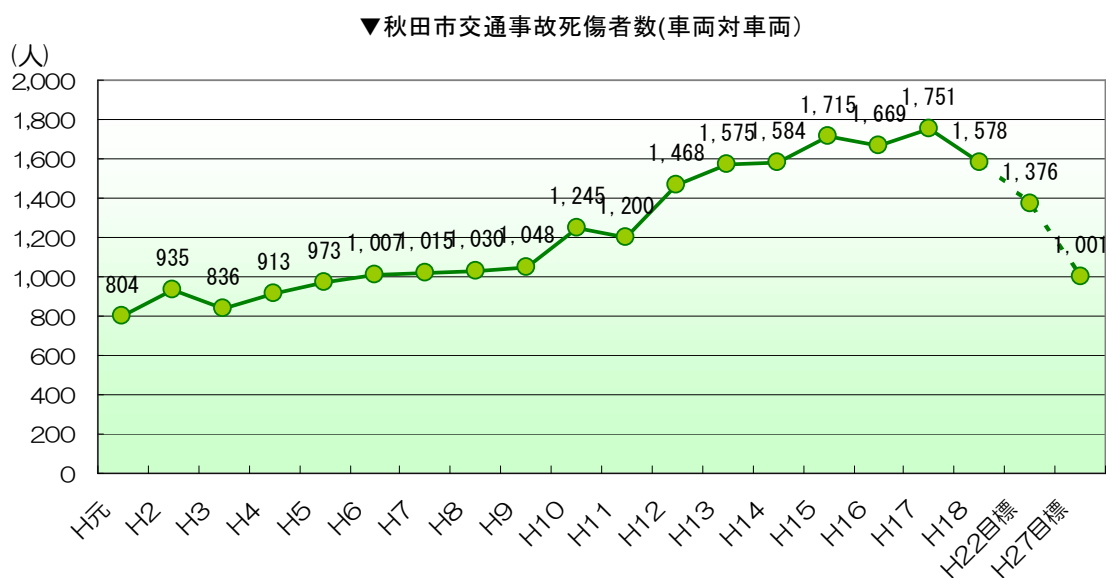
H17 年の死傷者数 2,307 人と比較し、21.4%減となることから

##### ①秋田市内交通事故死傷者数(車両対車両)

目標 (H22 年度) 1,376 人以下 (H17 年死傷者数 1,751 人の 21.4%減)

目標 (H27 年度) 1,001 人以下 (H22 年目標値をスライドして試算) ※

※H27 年度の目標は、第 9 次秋田市交通安全計画を受けて見直すこととする。



資料: 交通統計(秋田県警察本部) ※平成 22 年度以降は第 8 次秋田市交通安全計画目標値から試算

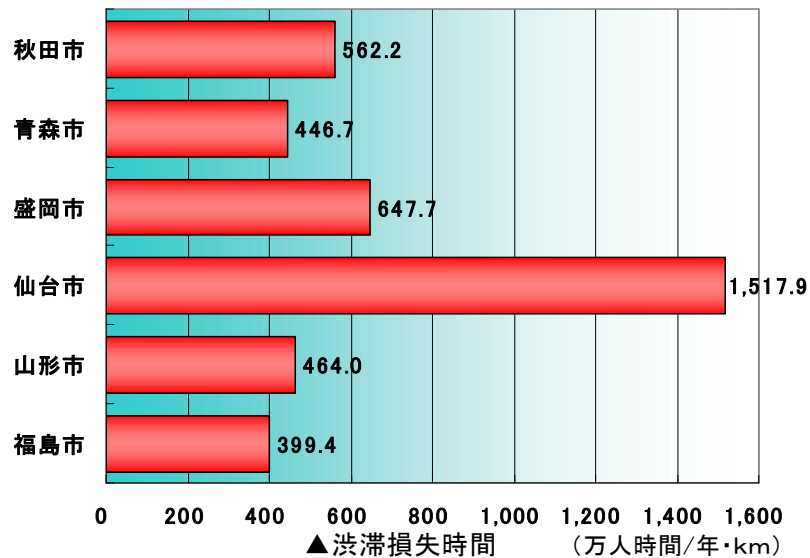
#### (4) 年間ピーク時渋滞損失時間の削減

##### ① 現況値

平成 19 年道路交通センサス区間における本市の年間ピーク時(1 時間)渋滞損失時間は 11,063 万人時間。

<参考> 東北6県の県庁所在地の渋滞損失時間

※仙台市、盛岡市に次ぐ値となっている。



資料：「平成 17 年道路交通センサス」および国土交通省調査(旅行速度：平成 14 年度～平成 19 年度)  
「双方とも一般県道以上の集計値」

##### ② 目標値

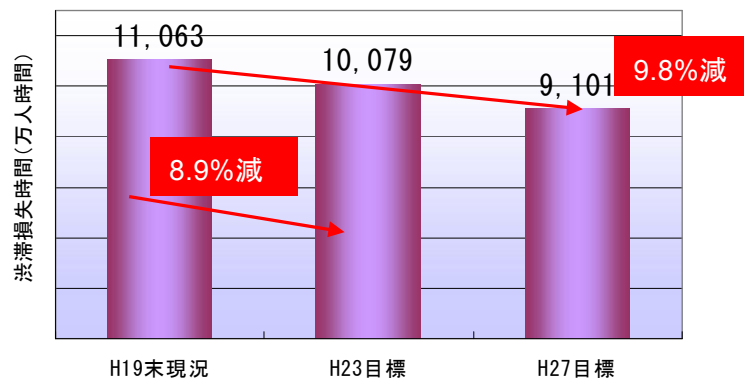
市内の県道以上の一般道における年間ピーク時(1 時間)渋滞損失時間を以下のように削減するものとする。

目標値は、推計値を用いた。

目標 (H23年) 10,079 万人時間 (H19 年の 8.9%減)

目標 (H27年) 9,101 万人時間 (H19 年の 9.8%減)

▼年間ピーク時渋滞損失時間



※目標値 = 渋滞損失時間 H19 年現況値 × 目標年次の交通量推計結果による渋滞損失時間の対 H19 年現況変化率

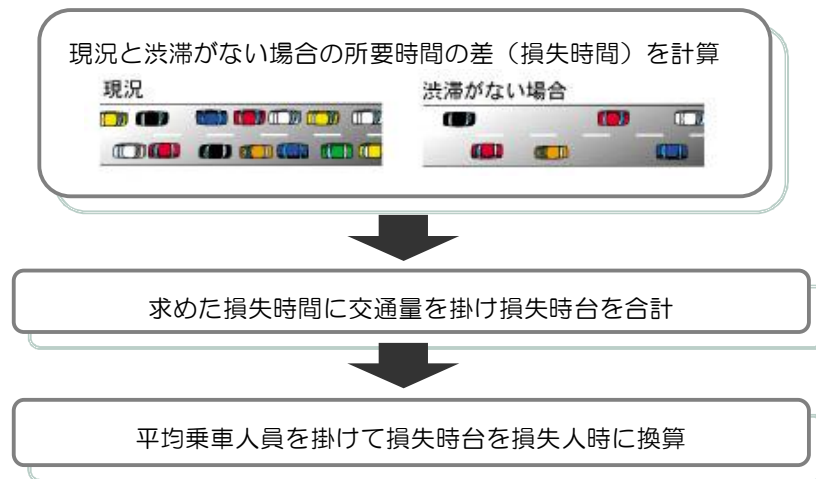
※交通量推計は秋田都市圏街路交通調査の現況 H17 年 OD と各年次の道路網で推計した結果

※市内の H17 年道路交通センサス区間を対象とする。

**<参考>ピーク時渋滞損失時間算定方法**

- 渋滞損失時間の算定方法は「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について」に従う。

▼渋滞損失時間の求め方のフロー



**a)現況値 (H19 年)**

- 算定には旅行速度および交通量が必要だが、今後の見直しを考えると、定期的実施されている調査が道路交通センサスしか無く、道路交通センサスでは混雑時旅行速度しか公表されていないため、H17 道路交通センサス区間(一般道)を対象に混雑時旅行速度と交通量よりピーク時の渋滞損失時間を算出する。ピーク時の渋滞損失時間に 365 倍して年間ピーク時渋滞損失時間とする。

- 算出結果は 11,063 万人時間/H19(ピーク時)

(平日混雑時旅行速度：H19 プロブ調査(不足箇所は H17 道路交通センサス値)、ピーク時交通量：H17 道路交通センサス)

※H19 分が平日調査しか実施されていないため平日の観測値のみで算定

**b)目標値**

- 目標値は現況値×目標年次交通量推計結果による渋滞損失時間の対 H19 年現況変化率により算定する。
- 交通量推計結果の日交通量および旅行速度を用いて日渋滞損失時間を算定し 365 倍して、年間渋滞損失時間を算出する。
- 交通量推計は秋田都市圏街路交通調査(秋田県 H19.3)の現況 H17OD と各目標年次の道路網で推計した結果を用いる。

渋滞損失時間＝

$$\sum \{ (\text{区間の距離} / \text{日平均旅行速度}) - (\text{区間の距離} / \text{基準旅行速度}) \} \times \text{日平均交通量} \times \text{平均乗車人数}$$

▼平均乗車人数 単位：人/台

車種(j)	平均乗車人数
乗用車	1.3
バス	11.8
小型貨物車	1.2
普通貨物車	1.2

▼基準旅行速度の定義(VO) 単位：km/h

道路種別	沿道状況	
	DID内	DID外
高速自動車国道	80	80
都市高速	60	60
一般国道	35	50
主要地方道	30	45
一般県道	30	45

▼ 秋田市総合交通戦略協議会委員名簿

	所属・役職	氏名
会長	秋田大学 工学資源学部 土木環境工学科 准教授	浜岡 秀勝
委員	(社) 秋田県バス協会 専務理事	栗澤 富雄
〃	秋田中央交通(株) 取締役営業本部長	齊藤 芳博
〃	秋田県ハイヤー協会 専務理事	佐藤 武彦
〃	東日本旅客鉄道(株) 秋田支社 総務部 企画室長	疋嶋 春雄
〃	秋田商工会議所 専務理事	佐藤 貞治
〃	国土交通省 東北地方整備局 秋田河川国道事務所 調査第二課長	大友 武彦
〃	国土交通省 東北運輸局 秋田運輸支局 首席運輸企画専門官	大滝 和彦
〃	秋田臨港警察署長	加藤 久夫
〃	秋田中央警察署長	佐藤 憬
〃	秋田東警察署長	小松 剛
〃	秋田県 建設交通部 建設交通政策課長	山田 芳浩
〃	秋田県 建設交通部 都市計画課長	村木 幹夫
〃	秋田県 建設交通部 道路課長	小嶋 宣英
〃	秋田市 建設部 道路建設課長	住田 光郎
〃	秋田市 建設部 副理事兼道路維持課長	吉川 英次
〃	秋田市 都市整備部 副理事兼都市計画課長	佐々木 淳一
〃	秋田市 都市整備部 交通政策室長	菅原 一彦
オブザーバー	国土交通省 東北地方整備局 建政部 都市・住宅整備課長	堂 蘭 洋 昭

事務局 秋田市都市整備部都市計画課

期間内の異動 小田島 久夫 → 加藤 久夫  
伊東 幸博 → 佐藤 憬  
佐々木 清孝 → 小松 剛

(いずれも平成 21 年 3 月 13 日付け県警人事異動による)