

# 第 3 次秋田市総合交通戦略 (素案)

令和 2 年 11 月

秋 田 市

## 目次

第1章 第3次秋田市総合交通戦略策定の背景と目的	1
1 - 1 第3次秋田市総合交通戦略策定の目的	1
1 - 2 計画の区域	2
1 - 3 計画の期間	2
1 - 4 計画策定の背景	3
1 - 5 第2次総合交通戦略の評価	4
第2章 目指すべき将来都市像	11
2 - 1 総合交通戦略が目指す将来都市像	11
2 - 2 都市交通に係る上位・関連計画の整理	11
2 - 3 上位・関連計画の概要と市街地形成の方針	12
2 - 4 上位・関連計画の概要とまとめ	26
2 - 5 交通を取り巻く社会情勢・環境変化	27
2 - 6 第3次秋田市総合交通戦略が目指す未来の姿	29
第3章 基本的な方針と目標の設定	30
3 - 1 計画の基本的な方針	30
3 - 2 計画の目標	31
3 - 3 目標の実現に向けた取組の視点	32
3 - 4 施策の体系	33
第4章 目標の実現に向けた取組	38
4 - 1 誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、にぎわいの創出に寄与する 歩行者・自転車交通環境の実現	38
4 - 2 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 サービスの実現	46
4 - 3 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現	49
第5章 推進体制と進行管理	56
5 - 1 推進体制	56
5 - 2 本計画の策定経緯	57

# 第1章 第3次秋田市総合交通戦略策定の背景と目的

## 1-1 第3次秋田市総合交通戦略策定の目的

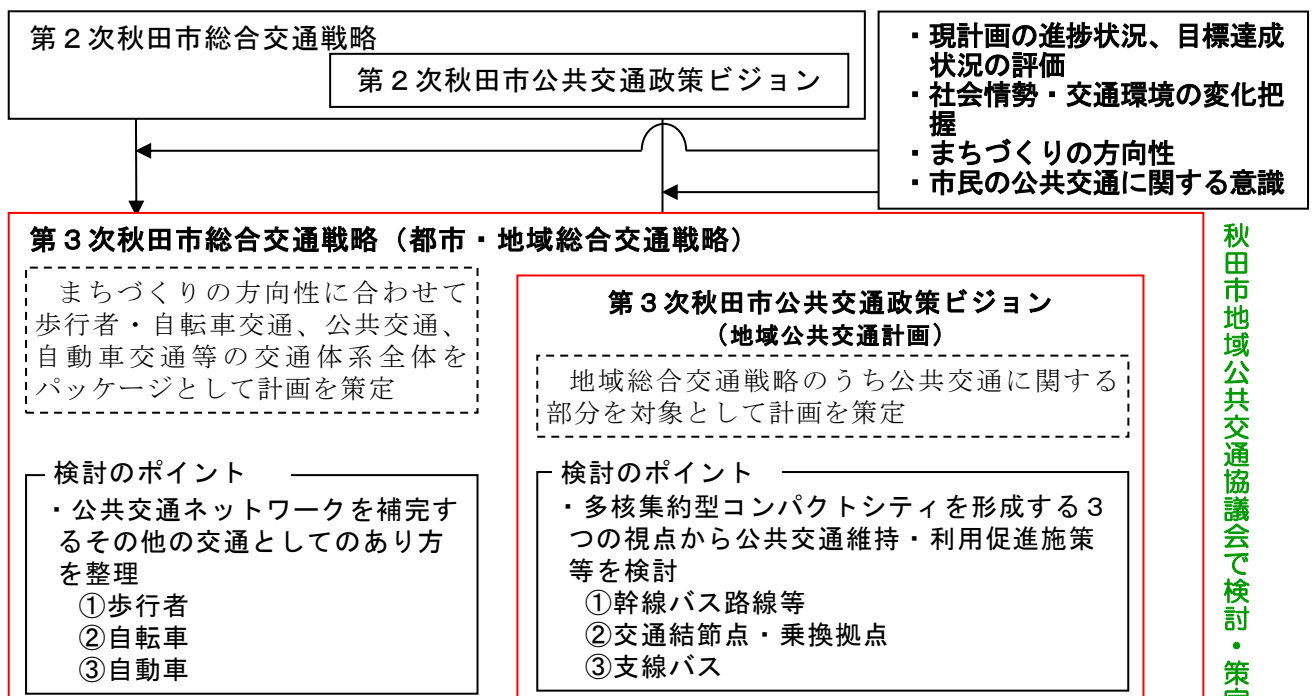
本市では、地方都市共通の課題である高齢化や減少の進行とともに、市街地の拡散と低密度化というまちの変化によって、日常生活を支える交通・商業・医療福祉等の都市機能の維持が困難な状況になることが懸念されています。

このような都市構造上の課題に対応するため、本市では、総合都市計画において、多核集約型コンパクトシティの実現を目指すこととしており、平成29年度には「秋田市立地適正化計画」を策定し、居住を含めた都市機能の適切な誘導を図るため、地域間の連携を図る骨格道路網の整備や、持続可能な公共交通網の形成とその維持・確保のための公共交通の利用促進・効率化を進めることとしております。

近年の都市内交通環境改善のための実践的な取組により、渋滞対策や中心市街地活性化については一定の効果は確認できるものの、公共交通の持続可能性という観点では、公共交通利用者が減少傾向にあるなど依然として厳しい状況にあります。

今後、更に人口減少・高齢社会が進むことを見据え、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを構築し、地域における移動手段の確保を図りながら、多核集約型コンパクトシティの実現に向けた取組を進めて行かなければなりません。

そのためには、これまで以上に関係者の連携を密にしながら、ハード・ソフト両面から交通関係施策を戦略的に進めて行く必要があります。多核集約型コンパクトシティの形成に向けた公共交通網や、市民の足としての持続可能な公共交通のあり方も含め、誰もが自由に最適な移動手段を選択できる秋田市の実現に向けて、秋田市総合交通戦略を策定するものです。



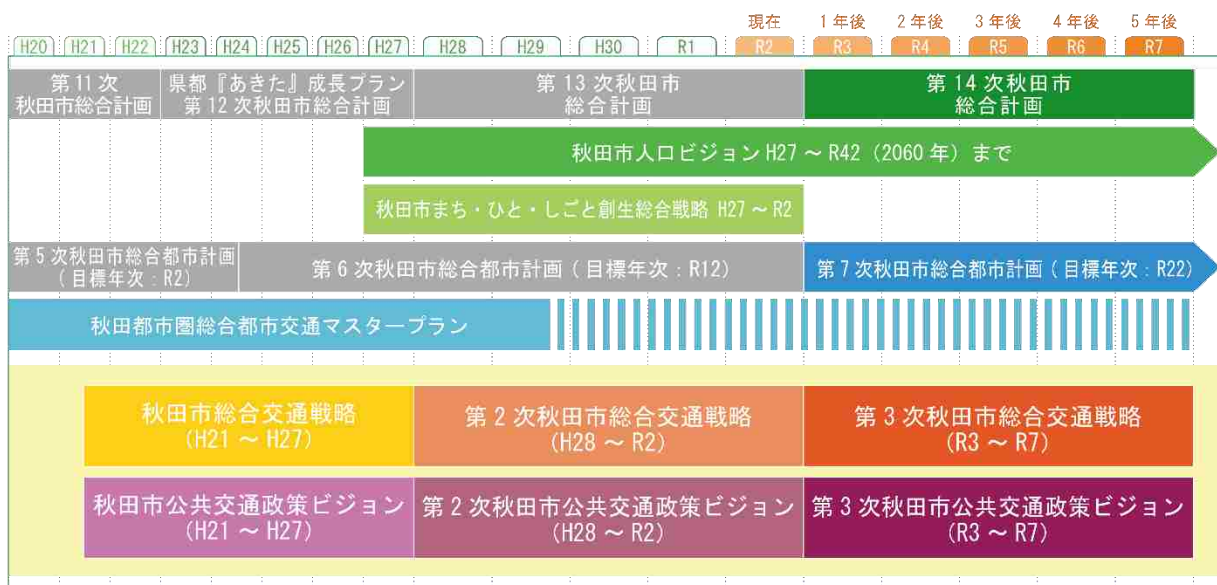
## 1 - 2 計画の区域

本計画の対象とする区域は、秋田市全域とします。



## 1 - 3 計画の期間

計画期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。



## 1 - 4 計画策定の背景

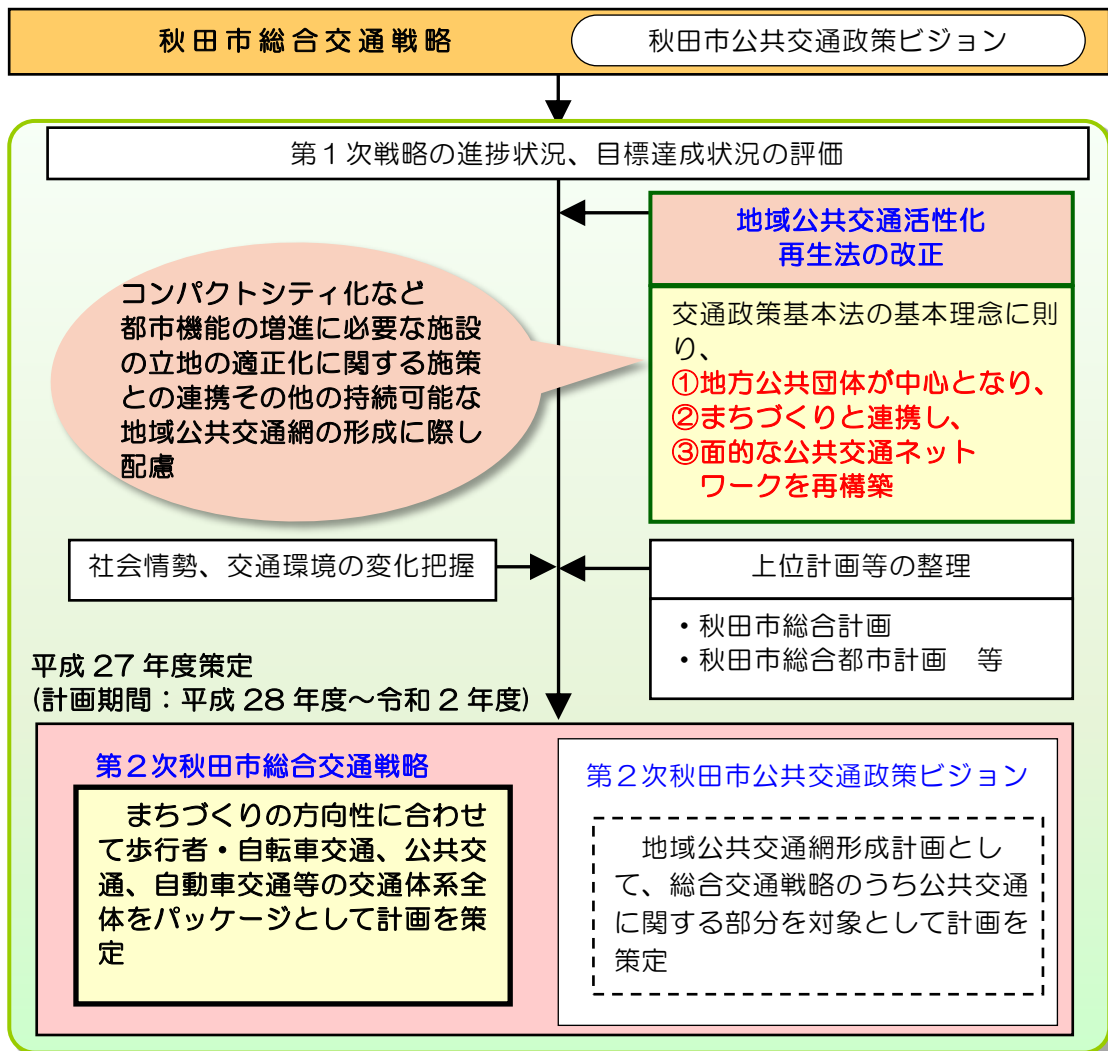
### (1) 総合交通戦略の策定経緯

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組んでまいりました。

平成 28 年 3 月には、持続可能な多核集約型都市の形成に向けて、まちづくりと連携した都市交通の再構築も含め、関連する施策を総合的に展開していくことを目的として、「第 2 次秋田市総合交通戦略」（以下「第 2 次戦略」という。）を策定し、都市交通課題へ継続的に取組んでまいりました。

なお、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における検討を経て策定したものです。

平成 20 年度策定(計画期間：平成 21 年度～平成 27 年度)



## 1 - 5 第2次総合交通戦略の評価

第2次戦略では、関係者の連携のもと、ハード・ソフト両面から総合的に交通関連施策を進めてまいりましたが、交通安全対策や、都市計画道路の整備などに一定の成果が見られるものの、公共交通利用者の減少やアンケート結果による歩行者・自転車空間整備に対する不満度などに対して、引き続き、取組を進めていく必要があります。

### (1) 成果指標

第2次戦略で設定された成果目標のうち、目標Ⅰや目標Ⅲについては、目標とする方向に向けて改善した指標項目も見られますが、目標Ⅱのバスの利用状況等については改善されていないものもあり、引き続き取組を進めていく必要があります。

#### ▼第2次戦略における成果目標指標のモニタリング結果一覧

目標	施策パッケージ	該当指標名	指標達成状況					
			年次	策定当初 現況値	目標と する方向	計画期間 達成値		
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	H27	35,056人	現況値 より 増加	33,703人	1,353人 減	未達成
		市内の交通事故死傷者 数 (歩行者・自転車関連)	H26	247人	現況値 より 減少	189人	58人 減	達成
		市内の高齢者交通事故 死傷者数	H26	174人	現況値 より 減少	212人	38人 増	未達成
	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	H26	52,166人	現況値 より 増加	68,149人	15,983人 増	達成
		中心市街地内の観光入 込客数	H26	764,131人	現況値 より 増加	737,436人	26,695人 減	未達成
		市民による「まちのにぎ わい」満足度	H26	28.6%	現況値 より 増加	39.0%	10.4ポイント 増	達成
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	H26	7,672千人	現況値 より 増加	7,080千人	592千人 減	未達成
		マイタウン・バス利用者 数	H26	195千人	現況値 より 増加	166千人	29千人 減	未達成
	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	H26	46.6%	現況値 より 増加	41.5%	5.1ポイント 減	未達成
		市内のバス運送収入	H26	1,526百万円	現況値 より 増加	1,364百万円	162百万円 減	未達成
		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	H26	64団体	現況値 より 増加	67団体/88団体 (76%)	3団体 増
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	H26	74.3%	現況値 より 増加	77.1%	2.8ポイント 増	達成
		市民による「道路の整備 状況」満足度	H26	69.6%	現況値 より 増加	68.7%	0.9ポイント 減	未達成
	拠点間ネット ワークを強化し 走行性を高める 道路整備	拠点間のピーク時間帯 所要時間	H27	40分	現況値 より 減少	(R3.3調査予 定)	-	-
		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)	H26	872人	現況値 より 減少	606人	266人 減
	市内の主要渋滞箇所数		H24	36箇所	現況値 より 減少	35箇所	1箇所 減	達成

【「計画期間達成値」の着色の凡例】

■ 目標とする方向に対して達成 ■ 目標とする方向に対して未達成

## (2) 市民アンケート調査結果

第3次総合交通戦略の策定にあたり、市民ニーズを把握するためのアンケート調査を実施しました。

アンケート結果からは、

- ・「歩行者が安全安心かつ快適に通行できる空間の整備」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い  
→歩行者自転車環境の整備が引き続き求められている。
- ・高齢になった場合に免許返納を考えている市民は15%。  
一方で「運転に不安を感じていない」と回答した市民は40%。  
→高齢者の安全な移動手段の確保が必要。  
といった傾向が見て取れます。

### ▼令和2年度市民アンケート調査結果 (1/5)

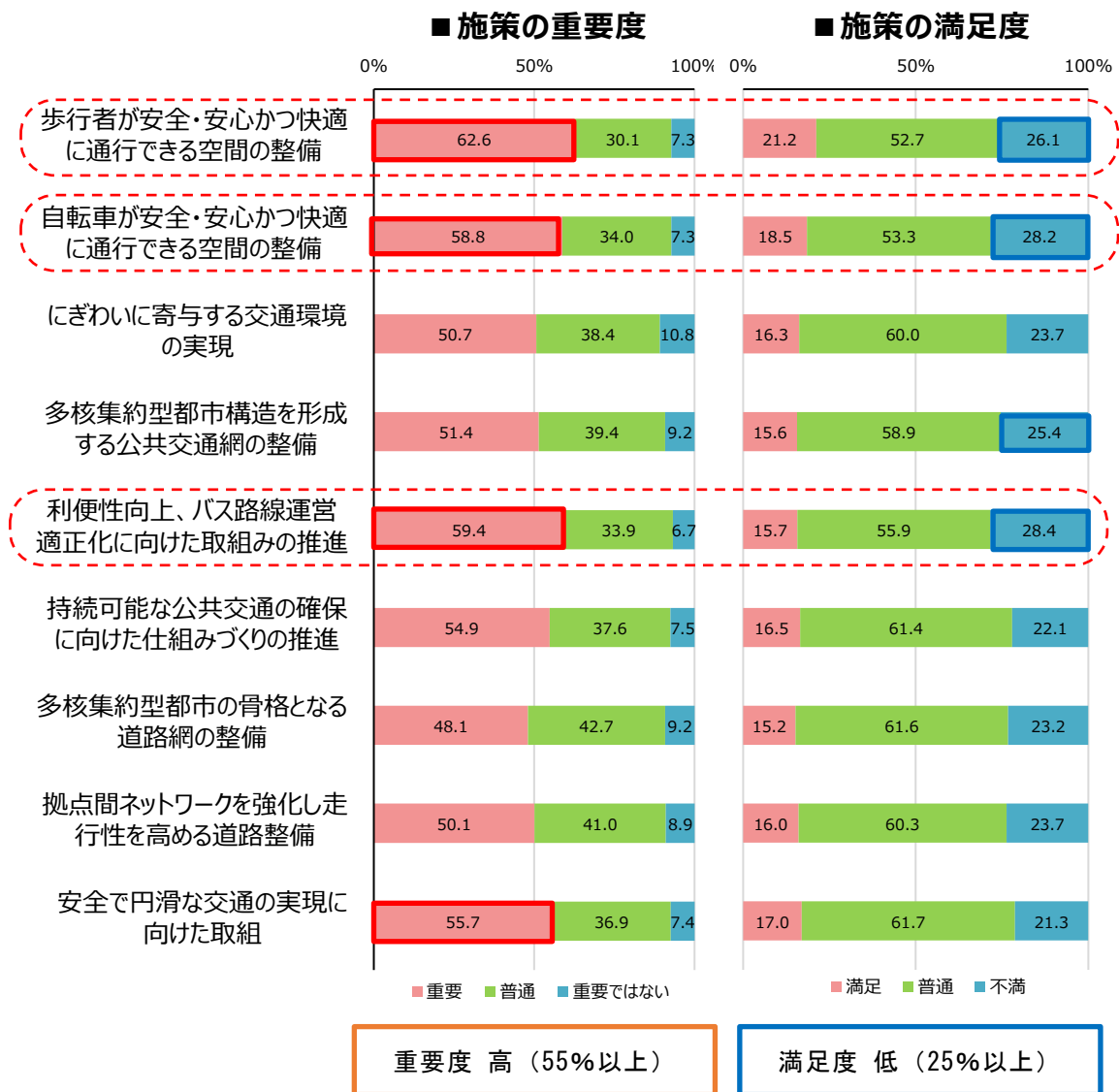
#### 令和2年度市民アンケート 実施概要

- 1) アンケート配信対象エリア
  - ・秋田市在住のWEBアンケート調査会社登録者（15歳以上）
- 2) サンプル数  
回収目標 1,200 サンプル
- 3) 調査期間  
・令和2年9月11日（金）～  
（目標サンプル数に達したため、9月15日（火）で終了）
- 4) 設問項目

項目		主な把握事項	備考
1. 利用特性	回答者属性	・年齢、性別、職業、居住地、居住年数、出身地、出身地の都市規模、家族構成、運転免許証および自家用車保有状況、送迎状況、高齢者になった場合の運転状況	
	日常的外出行動	・外出目的、目的地、外出時間帯 ・外出時利用交通手段 ・バス・鉄道の選択理由 ・公共交通未利用理由	コロナ前後を把握
	バス・鉄道利用状況	・頻度、目的、利用区間、満足度	
2. 施策ニーズ	公共交通をより良くする取組	・バス路線のサービス向上の取組について良いと思う内容	
	今後の施策への活用	・普段の生活における移動環境の評価 ・不満を感じる交通手段および移動目的 ・バスの乗り継ぎに関する意識、乗り継ぎをしても良い理由	
3. 現計画評価		・重要度・満足度の5段階評価	
4. 自由意見		・秋田市の交通政策に関する意見等	
<b>回収サンプル：1,254 サンプル（無効回答除く）</b>			

▼令和2年度市民アンケート調査結果（2/5）

- ・「歩行者が安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い
- ・「自転車が安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い
- ・「バスの利便性向上や路線運営適正化等」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い



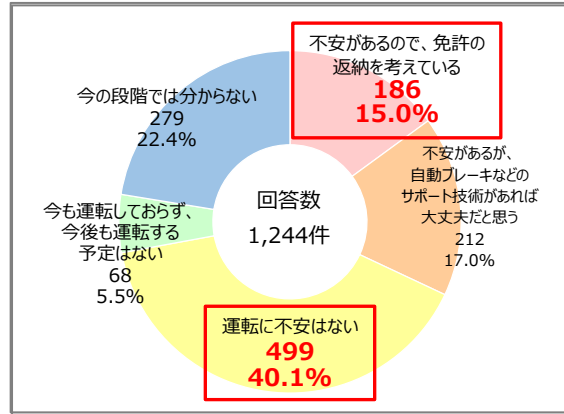
※端数処理の関係で合計が100にならない場合がある。



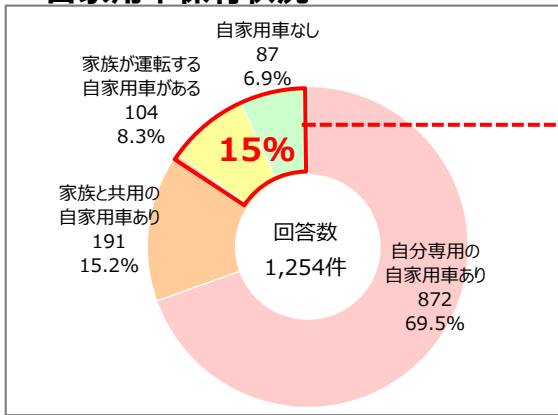
▼令和2年度市民アンケート調査結果 (3/5)

- ・高齢になった場合に免許返納を考えている市民は15%にとどまり、一方で「運転に不安を感じていない」と回答した市民は40%存在
- ・日常的に利用可能な自家用車を持たない市民は15%、送迎も難しい人は37%（高齢化により交通弱者は今後増加する見込み）

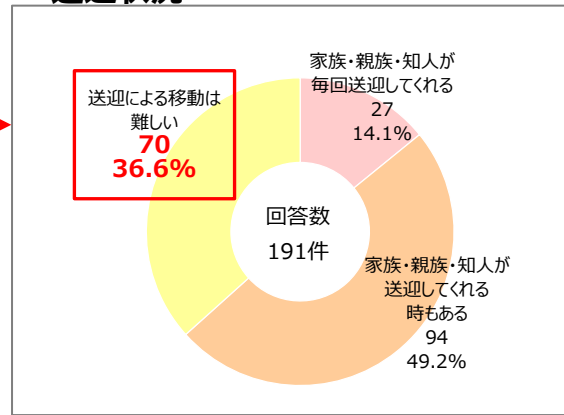
■高齢者になった場合の運転の不安



■自家用車保有状況



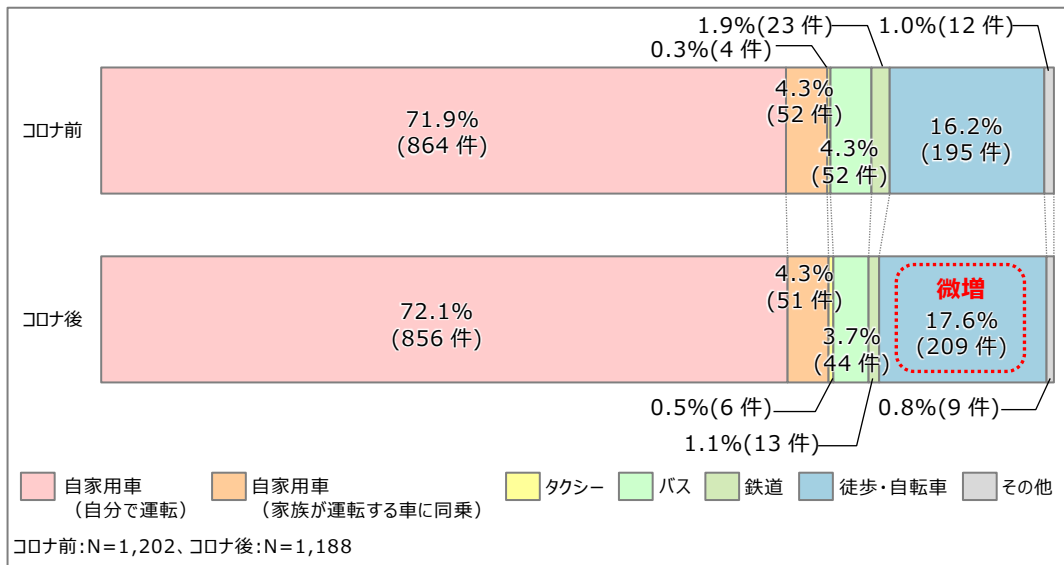
■送迎状況



※端数処理の関係で合計が100にならない場合がある。

- ・コロナ前後で日常的な外出を控える傾向がみられたほか、公共交通利用は微減、徒歩・自転車・自家用車利用が微増

■主な外出時の利用交通手段

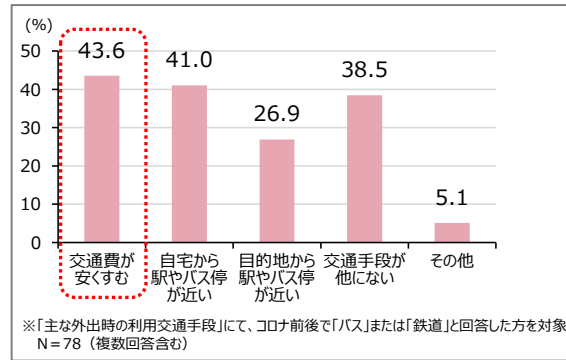


※端数処理の関係で合計が100にならない場合がある。

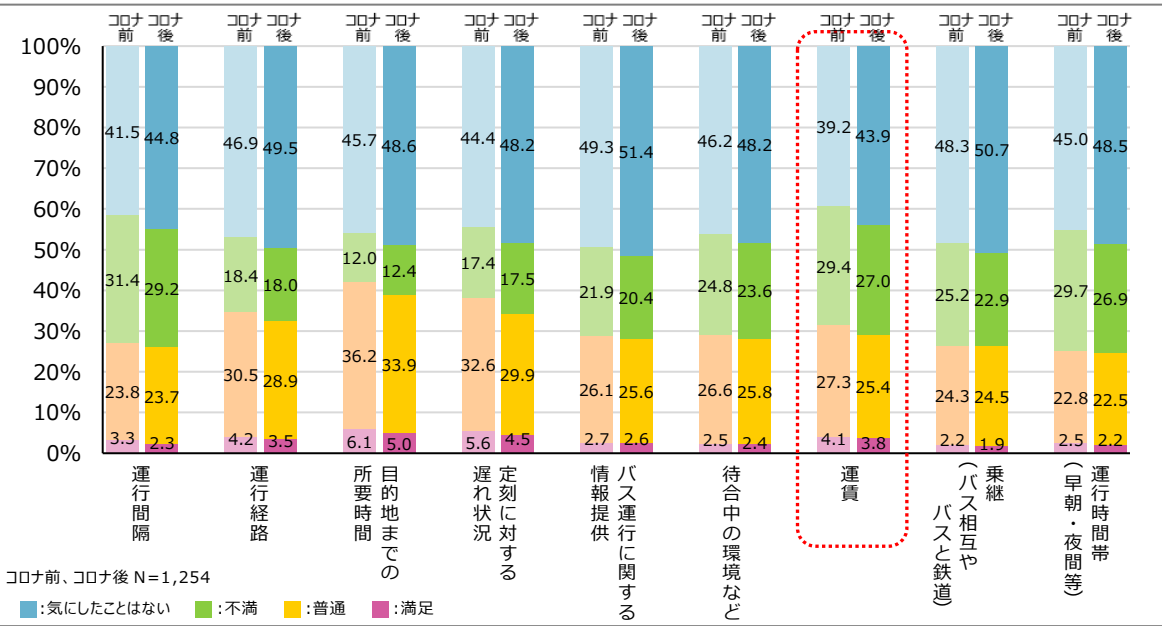
▼令和2年度市民アンケート調査結果 (4/5)

- ・公共交通を利用する理由は「交通費が安くすむ」が最多であるものの、運賃に不満を感じている人は3割

■バス、鉄道の選択理由



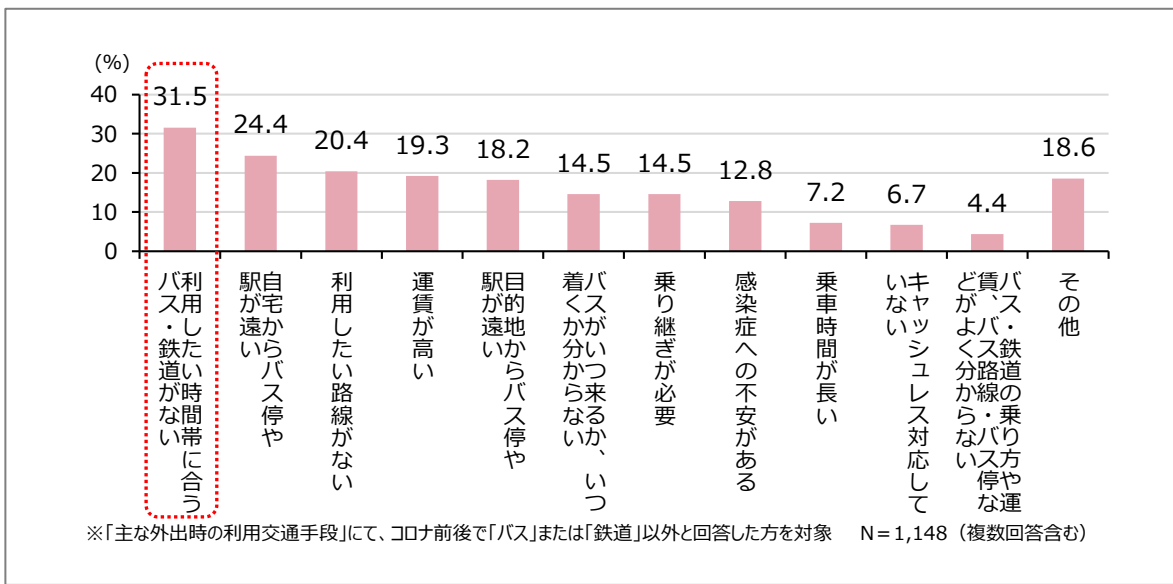
■満足度



※端数処理の関係で合計が100にならない場合がある。

- ・公共交通を利用しない理由は「利用したい時間帯に運行していない」が最多

■公共交通を選択しない理由



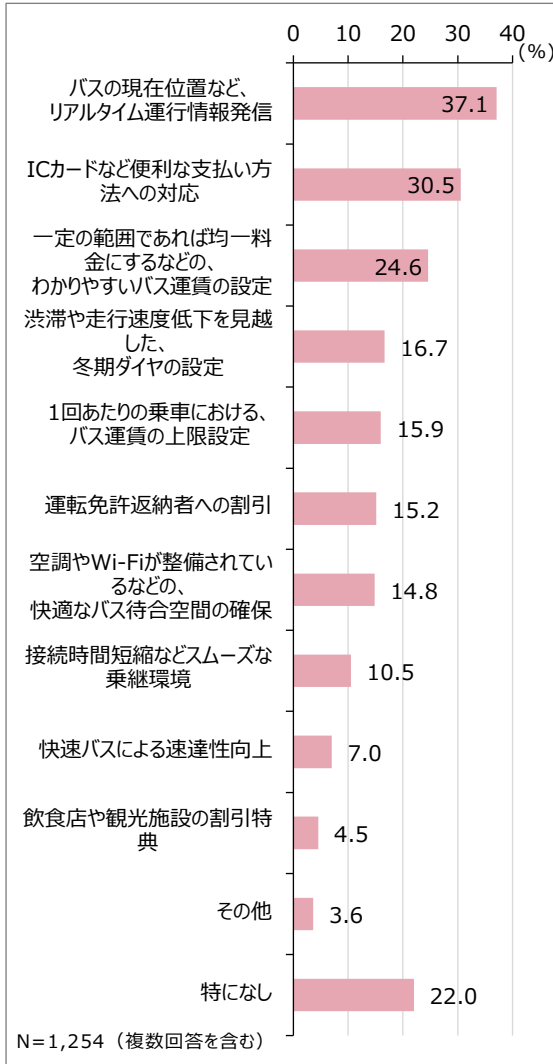
▼令和2年度市民アンケート調査結果 (5/5)

- ・市民が望むサービスとして「リアルタイム運行情報」「ICカード」「わかりやすい運賃設定」への要望が高い

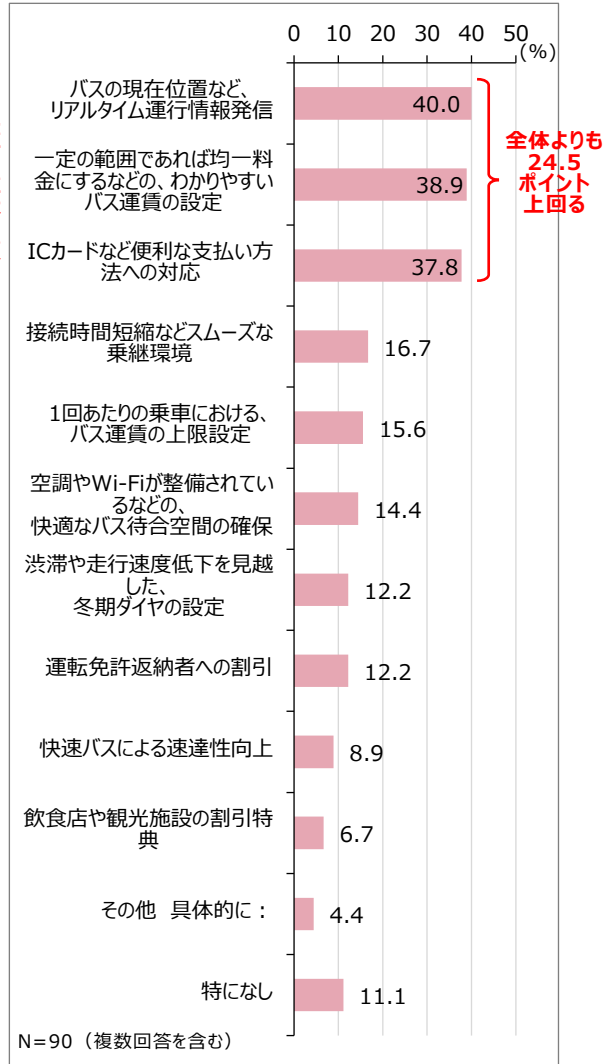
■バス路線のサービス向上の取組について良いと思う考え（上位3つまで）

(全体)

(秋田県外出身者・秋田市より規模の大きい街)

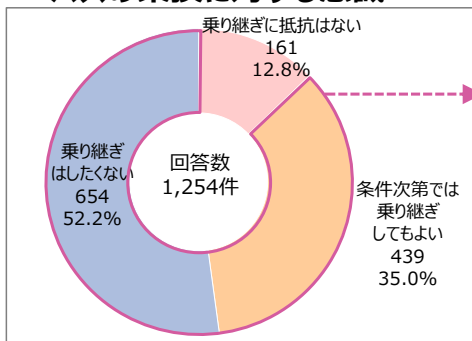


上位3位は同項目

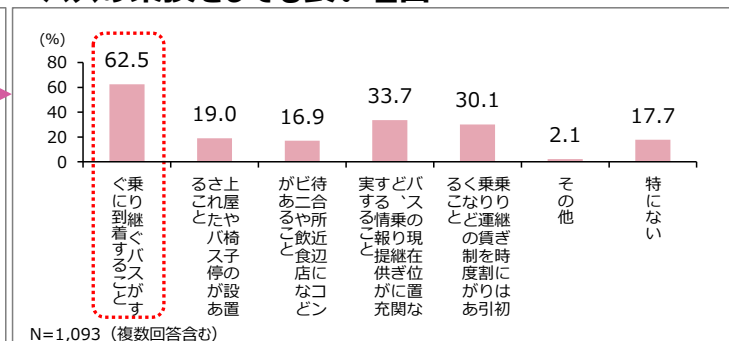


- ・市民の乗換への抵抗意識は高く「乗り継ぐバスがすぐ到着する」ことが重視されている

■バスの乗換に対する意識



■バスの乗換をしても良い理由



▼アンケート調査により得られた市民ニーズの概要

- ・歩行者が安全安心かつ快適に通行できる空間の整備」への市民の重要度が  
高く、かつ不満度も高い  
⇒**歩行者自転車環境の整備が引き続き求められている**
- ・「バスの利便性向上や路線運営適正化等」への市民の重要度が高く、  
かつ不満度も高い  
⇒**持続可能な公共交通への転換が求められている**
- ・高齢になった場合に免許返納を考えている市民は 15%にとどまり、  
一方で「運転に不安を感じていない」と回答した市民は 40%存在  
⇒**車を必要とする人が多い**
- ・日常的に利用可能な自家用車を持たない市民は 15%、  
このうち送迎も難しい人は 37%  
⇒**このような交通弱者は高齢化により今後更に増加する見込み**
- ・コロナ前後で日常的な外出を控える傾向がみられたほか、  
公共交通利用は微減、徒歩・自転車・自家用車利用が微増  
⇒**新たな生活様式への対応が必要**
- ・公共交通を利用する理由は「交通費が安くすむ」が最多であるものの、  
運賃に不満を感じている人は 3 割  
⇒**利用促進に向けた運賃に対する改善が必要**
- ・公共交通を利用しない理由は「利用したい時間帯に運行していない」が最多  
⇒**利用ニーズに応じた運行間隔や運行頻度への見直しが必要**
- ・市民が望むサービスとして「リアルタイム運行情報」「IC カード」  
「わかりやすい運賃設定」への要望が高い  
⇒**利便性向上のための各種施策が求められている**
- ・市民の乗換への抵抗意識は高く「乗り継ぐバスがすぐ到着する」ことが  
重視されている  
⇒**バス到着時間の見える化やダイヤ見直しによるスムーズな接続などが  
求められている**

## 第2章 目指すべき将来都市像

### 2-1 総合交通戦略が目指す将来都市像

本計画では、上位計画である秋田市総合計画および秋田市総合都市計画で示された将来都市像を目指すこととし、その実現に向けて、関係者の連携のもと、計画期間内での着実な取組を進めることとします。

### 2-2 都市交通に係る上位・関連計画の整理

本計画が目指す秋田市の将来像を明確にするため、上位計画および関連計画における本市の都市交通に係る位置づけを確認し、本計画に反映すべき方針を整理しました。

対象とした上位計画および関連計画は次のとおりです。

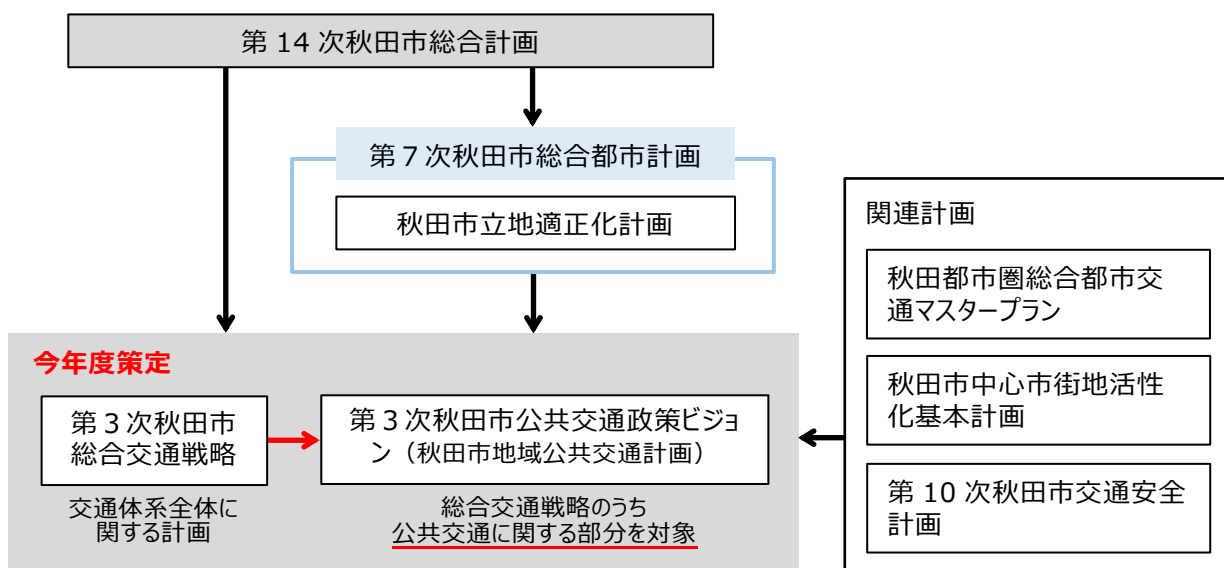
#### 上位計画

- 1) 第14次秋田市総合計画（策定中）
- 2) 第7次秋田市総合都市計画（策定中）
- 3) 秋田市立地適正化計画（平成30年3月策定）

#### 関連計画

- 4) 秋田都市圏総合都市交通マスタープラン（平成21年3月策定）
- 5) 秋田市中心市街地活性化基本計画（第2期）（平成29年4月策定）
- 6) 第10次秋田市交通安全計画（平成28年策定）

なお、第14次秋田市総合計画および第7次秋田市総合都市計画については、現在策定中の計画内容に基づき、将来都市像の検討を行います。



▲上位計画および関連計画の体系

## 2 - 3 上位・関連計画の概要と市街地形成の方針

(1) 第14次秋田市総合計画（策定中 以下、原案より引用）

### 計画期間

令和3年度から令和7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。

ともにづくり ともに生きる  
人・まち・暮らし

～ 元気と豊かさを次世代に 人口減少を乗り越えて ～

### 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

「政策 2 都市基盤の確立」より抜粋

#### ○市街地形成

##### 【取組の方向】

今後の人口減少・少子高齢化を見据え、市民が将来にわたり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、都市機能や居住の誘導を図り、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

##### 【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引き続き推進するとともに、道路ストックの予防保全型の維持管理を計画的に行い、安全安心な道路の保全と長寿命化を推進します。

#### ○交通機能

##### 【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た公共交通ネットワークの再構築やICTの活用を図るなど、市民の利便性の確保と効率性の両立を目指します。

## 将来都市像3 健康で安全安心に暮らせるまち

### 「政策1 災害に強いまちづくり」より抜粋

#### ○災害に強いまちづくり

##### 【取組の方向】

秋田市国土強靱化地域計画に基づき、無電柱化や治水対策の推進など、防災・減災に対応した都市機能の充実を図り、道路、公園、河川、下水道などの都市空間が有する多様性を活用した災害に強いまちを目指します。

#### ○雪に強いまち

##### 【取組の方向】

冬期における雪対策については、市民協働の推進や高齢者支援策などの充実を図るとともに、除排雪車両運行管理システムなどを活用した、市民への的確な情報提供と迅速かつ効果的な除排雪体制を強化することにより、安全で円滑な道路交通が確保された雪に強いまちを目指します。

#### ○交通安全対策

##### 【取組の方向】

交通安全に対する意識啓発や交通安全運動の推進を図るとともに、道路や交通安全施設の整備などにより、すべての道路利用者が安全で快適に利用できる道路空間を確保目指します。

(2) 第7次秋田市総合都市計画（策定中 以下、素案より引用）

### 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年後の令和22年（具体の整備は10年後の令和12年）とします。

### まちづくりの基本理念

暮らしの豊かさを次世代につむぐ  
持続可能な活力ある都市

～「市民の生活」や「地域の文化」を守り、未来へ引き継ぐまちづくり～

### まちづくりの目標(政策テーマ)

- 目標1 市民生活を支える 持続可能な多核集約型コンパクトシティの形成
- ①拠点性を生かした都市の魅力と活力の創出
  - ②移動しやすい道路網や公共交通の形成
  - ③既存ストックの有効活用
  - ④エリアマネジメントによるまちづくりの展開
- 目標2 環境の保全・創造による低炭素型まちづくり
- ①温室効果ガスの排出抑制に向けた多核集約型の市街地の形成
  - ②低炭素に配慮した市街地・都市施設の整備
  - ③都市の緑の保全・創出
- 目標3 多様な資源を生かした緑豊かな都市環境の形成
- ①都市と農村の共生
  - ②自然環境・田園環境の保全・育成
  - ③地域の魅力を生かした景観の形成・育成
- 目標4 安全・安心な暮らしを守る生活環境の形成
- ①災害に強く・しなやかなまちづくり
  - ②空き地・空き家等低未利用土地の適切な管理・活用
  - ③人口減少、超高齢化に対応した暮らしの安全・快適性の確保

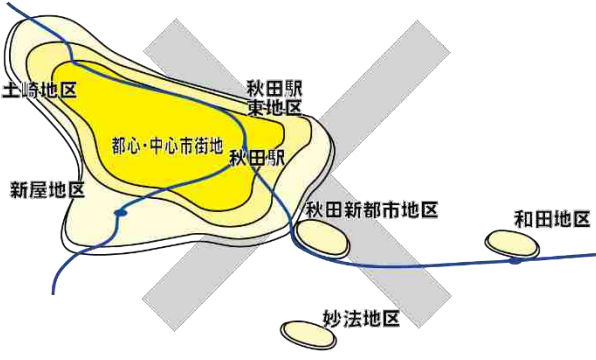
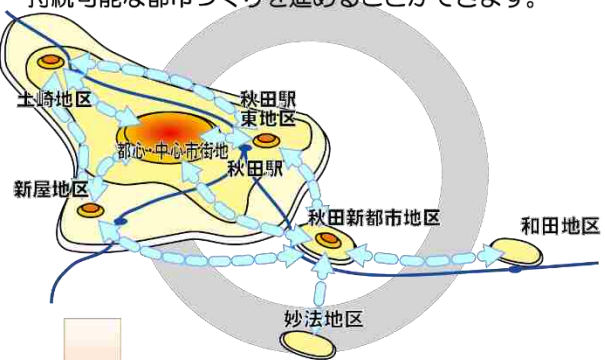


## 1) 第7次秋田市総合都市計画で目指す将来都市構造

将来都市構造は、都市を形成する上で骨格となる土地利用、拠点、道路網の構成を可視化したものです。

将来都市構造は、面的な土地利用を誘導する「ゾーン」、各地域の中心となる「都心・中心市街地」「地域中心」、骨格的な構造を形成する「道路網」で構成し、これらによって多核集約型の都市構造を形成します。

特に、「都心・中心市街地」「地域中心」は、多核集約型コンパクトシティの拠点地域となるため、市民生活の利便性の維持・向上、サービス産業の生産性向上による地域経済の活性化、行政サービスの効率化等による行政コストの削減などの実現に向け、これらの拠点に医療・福祉・商業・子育て支援等の生活サービス施設や住宅を誘導し、各拠点が有機的に連携した都市構造の形成を目指します。

【避けるべき将来の都市構造】 拡散型都市構造	【目指すべき将来の都市構造】 多核集約型コンパクトシティ
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一定の人口に支えられてきた医療・福祉・商業・子育て支援等の生活サービスの提供や、地域コミュニティの維持が困難になることが懸念されます。</li> <li>● 低密度の市街地がさらに拡大し、公共建築物や道路、橋りょう等の社会基盤施設の急速な老朽化への対応が困難になることが懸念されます。</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 多様な生活サービス施設や住居等がまとまって立地し、地域住民が公共交通等により、各生活サービス施設等を容易に利用することができます。</li> <li>● 拠点間を円滑に移動することができる道路網や公共交通が確保され、拠点間の連携・交流が活発化されます。</li> <li>● 拠点となる地域に都市機能や開発を計画的に誘導・集約することで、将来にわたり財政面・経済面において持続可能な都市づくりを進めることができます。</li> </ul> 
<div style="writing-mode: vertical-rl; position: absolute; left: -40px; top: 50%; transform: translateY(-50%); font-weight: bold;">「密度の経済」の発揮</div> <p>【生活サービス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活サービス施設へのアクセス向上による、生活の質の向上</li> <li>● 外出機会、滞在時間の増加による消費拡大</li> <li>● 生活サービス機能の維持</li> </ul> <p>【移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車を利用できない人々の移動しやすさの向上</li> <li>● 交通費の低減</li> <li>● 自転車や徒歩利用の増加による健康改善</li> </ul>	<p>【地域活動】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢者の社会参画、コミュニティの維持</li> </ul> <p>【経済活動】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 通勤時間短縮による労働生産性向上</li> <li>● サービス産業の投資誘発</li> </ul> <p>【環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 環境負荷低減</li> </ul> <p>【行政運営】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共建築物・社会基盤施設の維持管理の合理化</li> <li>● 行政サービスの効率化</li> </ul>

▲ 多核集約型コンパクトシティのイメージ

## 2) 「都心・中心市街地」「地域中心」の形成

### ① 都心・中心市街地

全県全市を対象とする広域的な行政、金融等の中核業務、商業、文化、教育、アミューズメント等の高次都市機能の集積した地域を「都心・中心市街地」とします。

都心・中心市街地では、多様な目的を持った、多様な世代の人々の集い・にぎわい・活動を促進する買い物や娯楽、飲食、散策、文化活動機能のほか、居住機能の維持・増進を図ります。

都心・中心市街地	中央地域	中心市街地を含む秋田駅から山王地区
----------	------	-------------------



▲都心・中心市街地のイメージ

## ② 地域中心

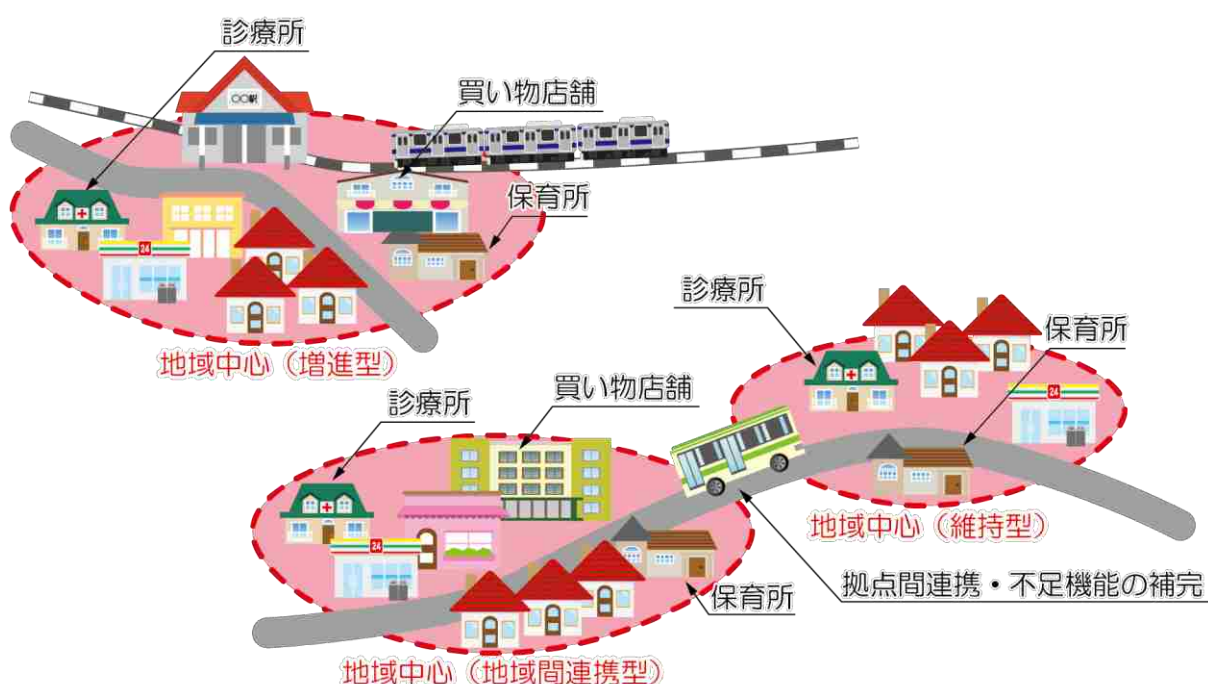
地域ごとに、歴史的な背景や人口集積、主要な公益的施設の分布、交通結節機能などの観点から、生活拠点としてふさわしい地区を「地域中心」とします。

東部・西部・南部・北部の各地域における地域中心では、買い物や通院など、日常の暮らしの中で必要な機能や居住機能の維持・増進を図ります。特に南部地域の地域中心は、河辺・雄和の各地域の地域中心と連携し、不足機能を補完します。

河辺・雄和の各地域における地域中心は、現在保有する生活サービス機能の維持を基本とするとともに、居住機能の維持・増進を図ります。なお、不足機能は南部地域や南部地域を経由した中央地域との連携により不足機能を補完します。

また地域中心は、近郊の農村集落居住者にとっても、機能集積による質の高いサービスを最も身近に享受できる生活拠点となります。

地域中心	増進型	東部地域	秋田駅東地区
		西部地域	新屋地区
		北部地域	土崎地区
	地域間連携型	南部地域	秋田新都市地区
	維持型	河辺地域	和田地区
		雄和地域	妙法地区



▲地域中心のイメージ

### 3) 拠点間連携交通網の形成

#### ① 環状道路網

市内の交通の円滑化と、市街地に流入する通過交通を迂回・誘導する道路網（外周部環状道路、市街地環状道路、都心環状道路）の形成を進めます。

種別	役割
外周部環状道路	■ 広域的な移動に関し、市街地に流入する通過交通を排除するための道路
市街地環状道路	■ 周辺地区間の移動に関し、都心に流入する通過交通を排除するための道路
都心環状道路	■ 周辺地区から都心への移動に関し、発着する交通に対処するための道路

#### ② 放射道路網

環状道路網へのアクセスを強化するため、放射道路網の形成を進めます。

#### ③ 分散導入路

交通量の分散を図るため、都心・中心市街地と地域中心、および環状道路相互を結ぶ分散導入路の形成を進めます。

#### ④ 交通結節点アクセス路

高速道路インターチェンジや秋田港、秋田空港などの広域的な交通を担う結節点へのアクセスを強化するため、交通結節点アクセス路の形成を進めます。

#### ⑤ 交通結節点

市内外からの出入口となる秋田空港、秋田港、秋田駅および各インターチェンジは、利用者が市内を切れ目なくスムーズに移動できるよう交通機能の維持・充実を図ります。

利用者が多い秋田駅以外の鉄道駅については、バリアフリー化やバスの相互利用の促進を図ります。

#### 4) 第7次秋田市総合都市計画における「将来都市構造イメージ図」

将来都市構造においては、旧3市町が一体となった都市構造の形成を目指しています。



▲将来都市構造図（市街化区域の拡大図）

資料：第7次秋田市総合都市計画等策定委員会資料

## 5) 交通体系の整備方針

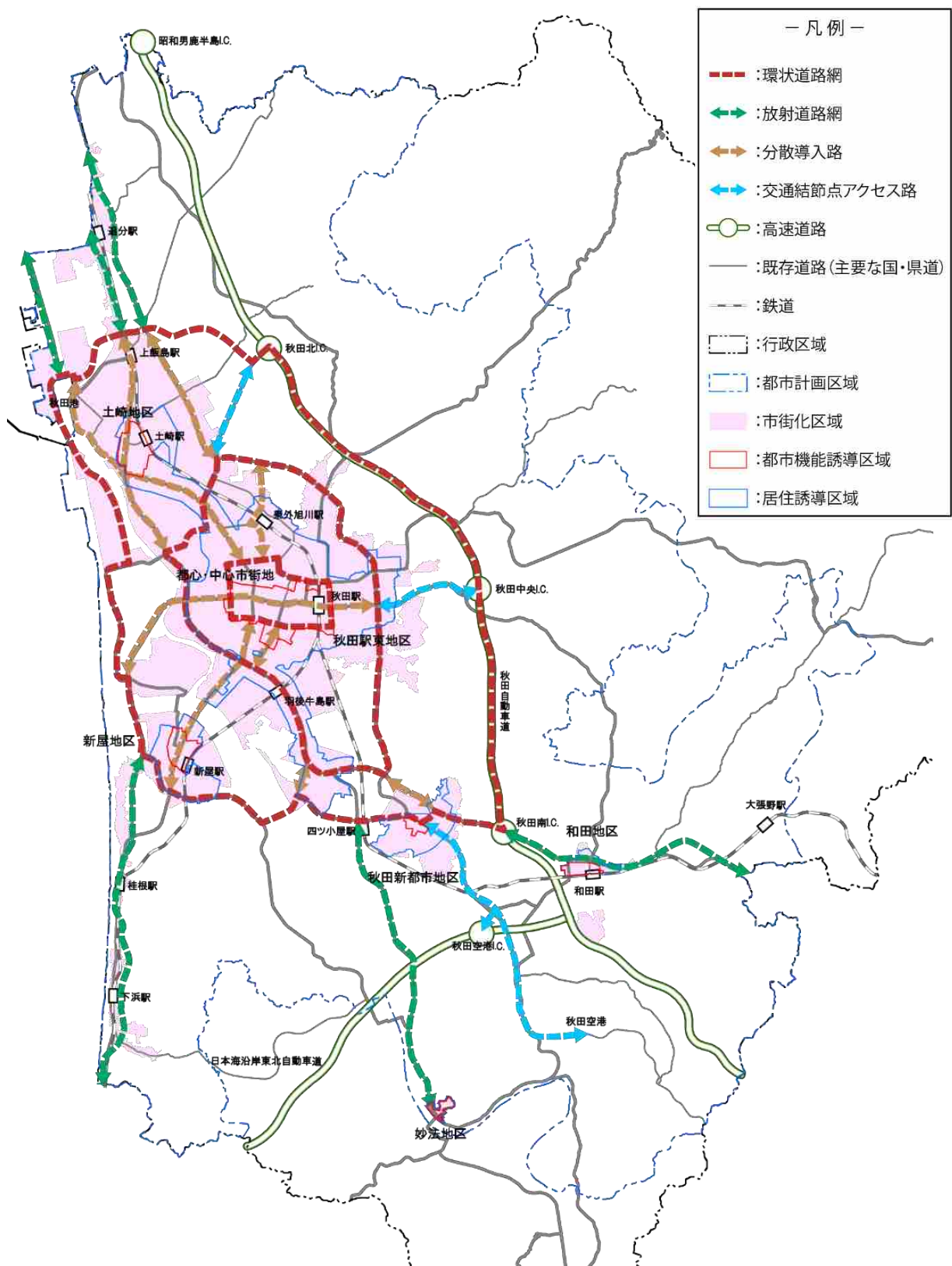
交通体系の整備方針に示された方向性のうち、本計画に関わりのある項目を次のとおり確認しました。

※都市交通に関連する記述があるものを抜粋

- (1) まちづくりと連携した交通体系の構築
- (2) 拠点間をつなぐ効果的・効率的な道路網の整備
  - 3環状放射型道路網の形成
  - その他の都市計画道路の整備
  - 既存道路の管理・活用
  - 渋滞を緩和する道路整備
- (3) 広域連携機能の充実
  - 高速道路網の充実
- (4) 安全で利用しやすい道路づくり
  - 命を支える道路網の充実
  - 歩行者・自転車利用環境の整備
  - バリアフリー化および交通安全対策
  - 冬期の安全性の確保
- (5) 低炭素社会の実現に向けた交通環境の整備
  - 移動しやすい環境づくり
- (6) 将来にわたり持続可能な公共交通の実現
  - 過度にマイカーに依存しない交通体系の再構築
  - 基幹的な公共交通を担う鉄道や路線バス等の維持・充実
  - フィーダー（支線）交通の確保

## 6) 第7次秋田市総合都市計画における「道路整備の基本方針図」

「道路整備の基本方針」ではまちづくりと連携した交通体系を構築するため、拠点間をつなぐ効率的・効果的な道路網を示しています。

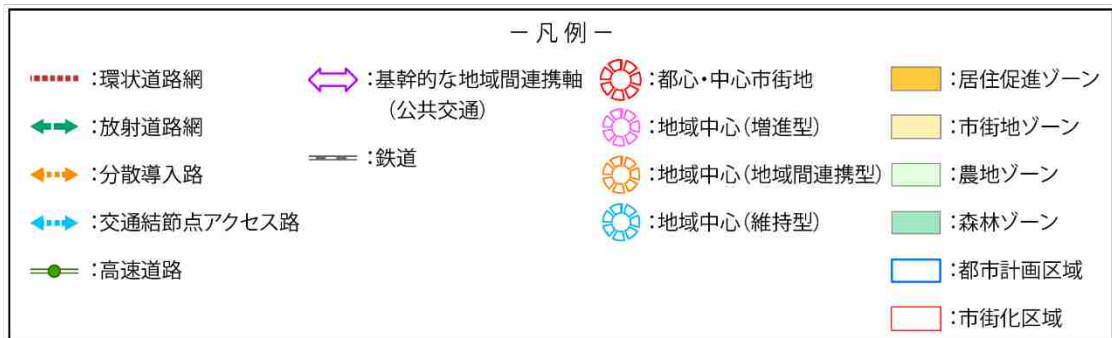
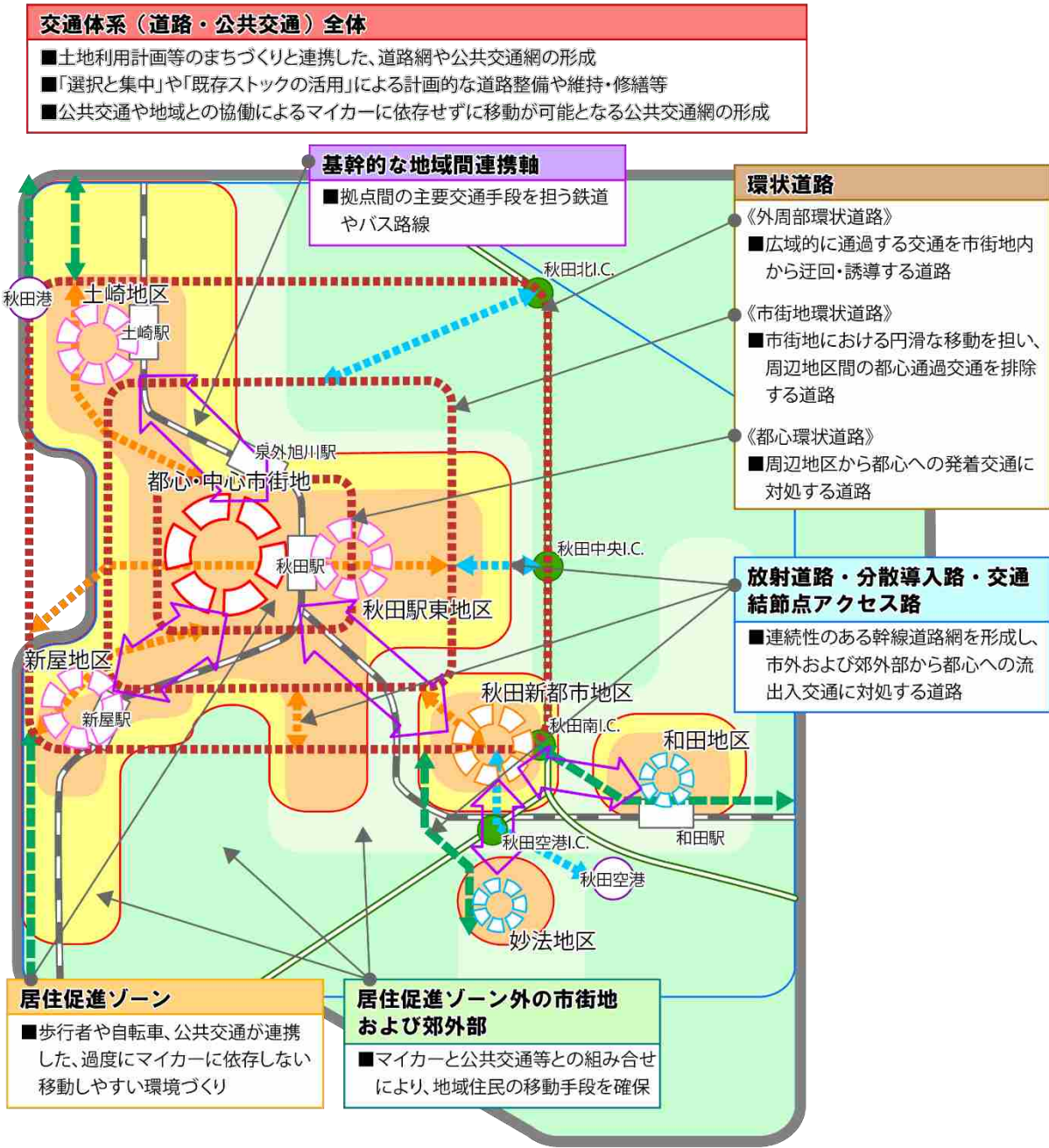


▲道路整備の基本方針図

資料：第7次秋田市総合都市計画等策定委員会資料

## 7) 第7次秋田市総合都市計画における「将来交通体系イメージ図」

「将来交通体系」では、交通体系全体や環状道路等基幹的な地域間連携軸のあり方を示しています。



### ▲ 将来交通体系イメージ図

資料：第7次秋田市総合都市計画等策定委員会資料



(3) 秋田市立地適正化計画

まちづくりの基本理念 ※第6次秋田市総合都市計画と同一

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 ～

取組の方向【一部抜粋】

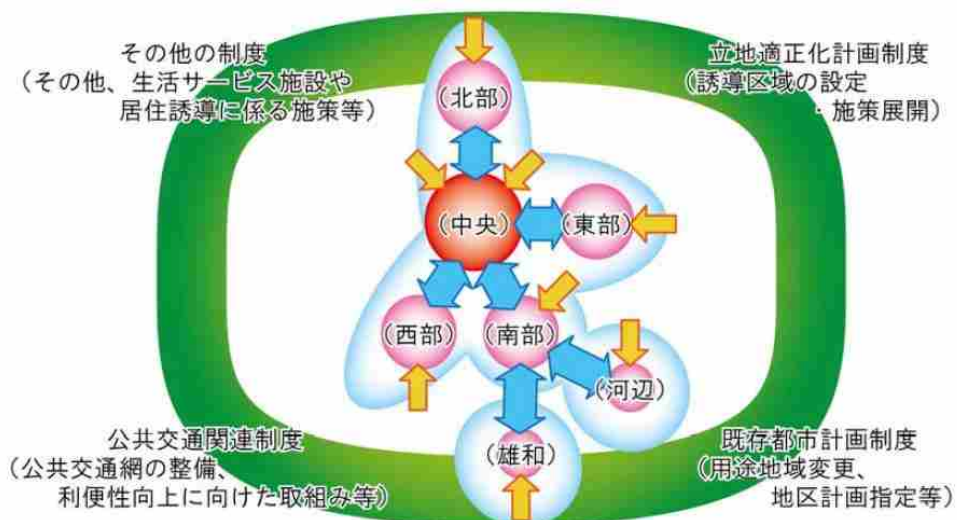
【移動】

- ・公共交通は、地域のニーズや特性に配慮しつつ、都心・中心市街地と6つの地域中心へのアクセス性の向上を目指す
- ・農山村の生活利便性を確保するため、地域のニーズや特性に配慮した交通モード（地域主体で運行する生活交通を含む）の選択等により、最寄りの交通結節点までの移手段の確保を目指す

計画の目標

- 目標1：高齢者が健康で、活動・活躍できる「場」の創出による、生きがいのある暮らしの実現
- 目標2：子育て世代が時間効率メリットを得られる「場」の創出による子どもとの時間を大切にできる暮らしの実現
- 目標3：集い・にぎわい・交流が生まれる「場」の創出による、県都『あきた』の新たな都市型生活の実現

1) 秋田市立地適正化計画における「拠点連携の考え方」



- 凡例
- ：都心・中心市街地
  - ：生活拠点
  - ↔：拠点間の連携
  - ⇨：医療・福祉・商業・子育て支援・居住等の各種機能の緩やかな誘導

## 2) 秋田市立地適正化計画における居住促進エリアの位置づけ

### ① 徒歩生活利便エリア（高次・広域拠点や生活拠点の周辺）

#### 《計画で目指す暮らしのイメージ》

- 自動車に頼らずとも、買い物や診察など、日々の生活に必要な生活サービスを受けることができます。
- 自動車を運転しない・できない方にとっては、公共交通を活用することで、他地域の拠点にアクセスすることができます。
- 高齢者にとっては、自動車に頼らない生活環境の中で、日常の行動範囲の中に自らが活躍できる場もあり、健康的で生きがい・やりがいを感じながら暮らすことができます。
- 子育て世代にとっては、居住地・職場・子育て支援サービス施設の近接した「時間効率メリット」により、日々の子どもの時間を大切にすることができます。



### ② 公共交通利便エリア

#### 《計画で目指す暮らしのイメージ》

- 買い物や診察など、一定の生活サービスを比較的容易に受けることができます。
- 戸建て・持ち家志向に対応した、良好な居住環境を備えています。
- 公共交通の利用により「過度に車に頼らない生活」が可能で、各地域の拠点にアクセスすることができます。



資料：秋田市立地適正化計画

#### (4) 秋田市中心市街地活性化基本計画（第2期）

### 中心市街地活性化の基本コンセプト

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）  
～ 新たな市民文化を育む多世代が交流する  
にぎわい拠点の形成 ～

### 中心市街地活性化の基本戦略

#### A 既存地域資源の活用促進

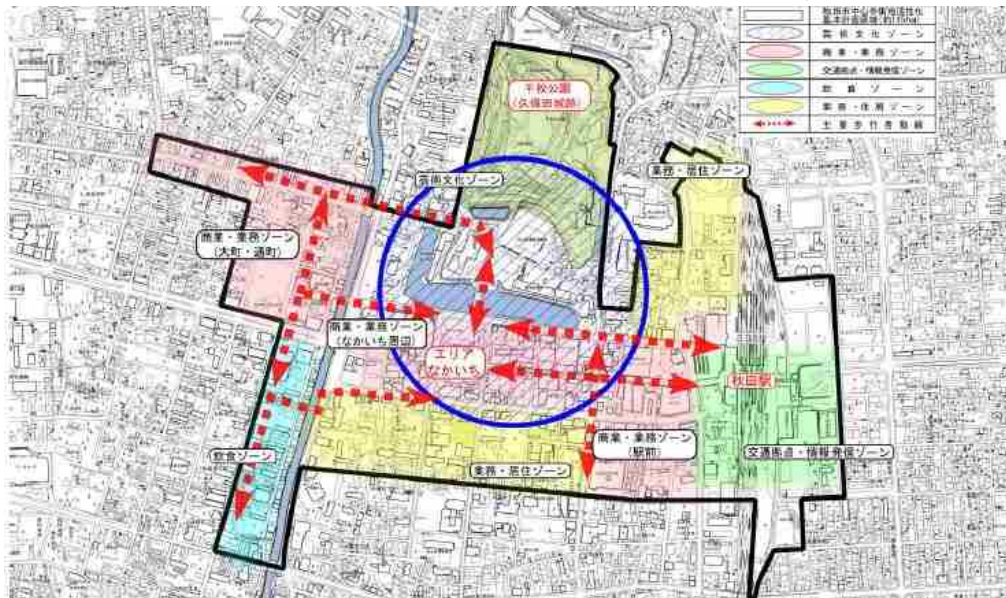
- ① 中心市街地活性化を牽引する「エリアなかいち」の更なる利用促進と活性化効果の波及誘導 → 前計画事業の効果拡大
- ② 低未利用地や空きビル等の利用促進による、新たな都市機能施設、住宅等の導入 → 潜在資源の活用
- ③ 「にぎわい交流館AU」、「秋田拠点センターアルヴェ」等を拠点とした多彩な市民活動の更なる活性化 → 「市民力」の活用

#### B 新たなまちの魅力・価値の創出

- ④ あきた芸術劇場や既設芸術文化施設等で構成する「芸術文化ゾーン」の形成による新たなまちの魅力とにぎわいの創出 → 新たなまちの魅力・価値の創出
- ⑤ 日本版CCRC構想の推進や集いの場の創出による、多世代交流のまちづくりの推進 → 元気な高齢者の移住促進
- ⑥ 秋田杉等の地域資源を活かした木目調建築物の普及など「ぬくもりのある街」づくりの推進 → 景観・美観の形成

#### ■ 秋田市中心市街地活性化基本計画における「歩行導線とゾーニング」

中心市街地を複数のゾーンに分類し、各ゾーンごとにターゲットを定めた事業を進めることで、中心市街地全体の活性化を目指すとして



#### ▲ 中心市街地のゾーニング

資料：秋田市中心市街地活性化基本計画（第2期）

2 - 4 上位・関連計画の概要とまとめ

秋田市の都市交通に係る上位計画および関連計画の概要について、都市交通に関する記載内容を第2次戦略の目標区分に沿って整理し、各計画からの共通項を抽出しました。

▼秋田市の都市交通に係る上位計画および関連計画の整理

計画名および策定年月	上位・関連計画の目標等		都市交通に関する記載内容		
	基本理念・目標・コンセプト	将来像・基本方針 等	目標Ⅰ (歩行者・自転車に関する事項)	目標Ⅱ (公共交通に関する事項)	目標Ⅲ (道路に関する事項)
第14次秋田市総合計画 ・県都『あきた』創生プラン (策定中)	ともにづくり ともに生きる 人・まち・暮らし ～元気と豊かさを次世代に人口減少を乗り越えて～	1. 豊かで活力に満ちたまち 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	・道路や交通安全施設の整備などにより、 <b>すべての道路利用者が安全で快適に利用できる道路空間の確保</b>	・地域のニーズや特性に配慮した公共交通ネットワークの再構築やICTの活用を図るなど、 <b>市民の利便性の確保と効率性の両立</b>	・市民生活と社会経済活動を支える <b>骨格道路のネットワークの整備</b> ・ <b>無電柱化など防災・減災</b> に対応した都市機能の充実、道路などの都市空間が有する多様性の活用 ・ <b>道路ストックの予防保全型の維持管理</b> を計画的に行い、安全安心な道路の保全と長寿命化 ・ <b>除排雪体制を強化し安全で円滑な道路交通の確保</b>
第7次秋田市総合都市計画 (策定中)	暮らしの豊かさを次世代につむぐ <b>持続可能な</b> 活力ある都市 ～「市民の生活」や「地域の文化」を守り、未来へ引き継ぐまちづくり～	1. 高齢者にやさしい都市づくり 2. 環境に配慮した都市づくり 3. 市民・事業者・行政の協働による都市づくり	・超高齢社会に対応する <b>歩行者・自転車利用環境の整備</b> ・(利用者の多い鉄道駅を中心とした地区での) <b>バリアフリー化</b> や(生活道路での)交通安全対策 ・ <b>冬期の安全性の確保</b> (消融雪機能を備えた歩道ネットワーク化)	・まちづくりと連携した交通体系の構築(公共交通サービスの <b>維持増進</b> 、地域輸送資源の <b>十分な活用</b> ) ・(低炭素社会の実現に向けた) <b>移動しやすい環境づくり</b> ・ <b>過度にマイカーに依存しない</b> 交通体系の再構築 ・基幹的な公共交通を担う鉄道や路線バス等の <b>維持・充実</b> ・ <b>フィーダー(支線)交通の確保</b>	・ <b>3環状放射型道路網</b> の形成 ・命を支える道路網の充実 ・ <b>都市計画道路の(計画的な)整備推進</b> ・ <b>既存道路の管理・活用</b> ・ <b>渋滞を緩和</b> する道路整備 ・高速道路網の充実
秋田市立地適正化計画 平成30年3月	暮らし・産業・自然の調和した <b>持続可能な</b> 都市 ～豊かな自然と共生した <b>人にも地球にもやさしい</b> 都市づくりによる元気な秋田の創造～	1. 高齢者が健康で、活動・活躍できる「場」の創出による、生きがいのある暮らしの実現 2. 子育て世代が時間効率メリットを得られる「場」の創出による子どもとの時間を大切にできる暮らしの実現 3. 集い・にぎわい・交流が生まれる「場」の創出による、県都『あきた』の新たな都市型生活の実現	・車に頼らずに、 <b>徒歩や自転車を中心とした行動範囲</b> の中で、日々の生活サービスを提供	・多核集約型都市構造の形成に向けた拠点間を結ぶ <b>持続可能な</b> 公共交通路線網の形成 ・公共交通サービスの維持・確保のため利用者の拡大と運行の効率化	—
秋田都市圏総合都市交通マスタープラン 平成21年3月	どこでもだれもが <b>自由に使いやすい交通環境の実現</b>	1. 活力を支える交通体系 2. 快適な暮らしを支える交通体系 3. 安全で安心な生活を支える交通体系	・歩行者自転車空間の整備 ・駐輪スペースの確保 ・ <b>冬期歩行空間の確保</b>	・バスサービスの <b>利便性向上と維持</b> 、代替交通の確保 ・鉄道サービスの <b>利便性向上と維持</b> ・自動車を利用できない <b>高齢者等の交通弱者</b> 向けの利便性向上	・ <b>3環状放射型道路網</b> の形成 ・ <b>交通需要に見合った道路整備</b> ・渋滞・交通混雑の緩和 ・冬期道路空間の確保
秋田市中心市街地活性化基本計画(第二期) 平成29年4月	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) ～新たな市民文化を育む <b>多世代が交流するにぎわい拠点</b> の形成～	1. 多様な人々が行き交い、新しい文化を育む舞台の形成 2. 快適な居住環境の形成と既存ストックの有効活用 3. 店舗を主とした事業所の立地促進と市民活動の推進	・中心市街地活性化を牽引する「エリアなかいち」の更なる利用促進と活性化効果の波及誘導 ・ <b>消融雪設備の設置</b> ・移動における利便性向上や、市街地のにぎわい創出等を目的としたコミュニティサイクルの導入調査	・循環バスの運行による中心市街地の回遊性の向上 ・高齢者コインバス事業による <b>高齢者の外出を促進</b>	—
第10次 秋田市交通安全計画 平成28年	①人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない秋田市を目指す。 ②「人優先」を基本とし、交通社会を構成する「人間」、「交通機関」および「交通環境」の相互の関連を重視しながら、施策を総合的かつ継続的に推進する。 ③成果目標を設定し、市民の理解と協力のもと、関係機関・団体が連携・協働して施策を推進する。		・交通安全に関する普及啓発活動の推進 ・幼児から高齢者までの段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ・生活道路における <b>人優先の安全・安心な歩行空間の整備</b> ・ <b>自転車利用環境の総合的整備</b>	—	・高齢者を中心とした運転者教育の充実 ・幹線道路における交通安全対策の推進 ・交通安全施設等整備事業の推進 ・無電柱化の推進 ・効果的な交通規制の推進
各計画の共通項			・歩行者・自転車を中心とした <b>安全安心確保</b> ・ <b>冬期を含む通年の空間確保</b>	・ <b>高齢化社会</b> に対応した公共交通 ・ <b>利便性が高く持続可能な公共交通</b>	・ <b>3環状放射型道路網</b> による <b>骨格形成</b> ・ <b>交通需要のマネジメント</b> と必要な道路整備

2 - 5 交通を取り巻く社会情勢・環境変化

上位計画に定める将来都市像の実現に向けて、交通事故発生状況や人口配置、市民意向調査結果の分析から、現状課題を抽出し、次のとおり都市交通の課題を整理しました。

▼社会情勢・交通環境の問題抽出と課題の認識（まとめ）（1/2）

項目	社会情勢・交通環境の変化から抽出した問題点の整理結果	問題の整理結果から導かれた都市交通の課題認識
歩行者を取り巻く環境・自転車活用を取り巻く環境	<p><b>歩行者・自転車中心のまちづくりが求められる</b></p> <p>歩行者  <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者関連事故は依然として横ばい</li> <li>「居心地がよく歩きたくなるまちなか」の環境整備による都市再生の取組が国によって進められている</li> <li>「歩行者が安全安心かつ快適に通行できる空間の整備」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い</li> </ul> </p> <p>自転車  <ul style="list-style-type: none"> <li>車両相互や自転車関連事故は大きく減少・自転車の安全な利用のための法整備も進んでいる</li> <li>「自転車が安全安心かつ快適に通行できる空間の整備」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い</li> </ul> </p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者が安全で快適に利用でき歩きたくなる街なか空間の創出</li> <li>自転車が快適に利用できる通行空間や自由に使える利用環境の整備</li> </ul>
高齢化と交通事故の状況	<p><b>高齢化の進展と高齢者事故の増加</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>過去25年で高齢化率は2倍以上、高齢者世帯数は4倍以上と高齢化が進展</li> <li>土崎駅周辺や市役所西側で高齢化率50%超の地区が存在するほか、周辺集落でも高齢化率の高い集落が広範囲に点在</li> <li>交通事故は減少傾向にあるものの、高齢者事故の割合は増加</li> <li>高齢になった場合に運転免許証の返納を考えている市民は15%にとどまり、一方で「運転に不安を感じていない」と回答した市民は40%存在</li> </ul> <p>将来の見通し  <ul style="list-style-type: none"> <li>生産年齢人口の減少と老年人口の増加が著しく、令和22年には全市で高齢化率44%の超高齢化社会を迎える</li> <li>運転免許証返納者など、公共交通を必要とするニーズの増加および広域化が見込まれる</li> </ul> </p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者をはじめとしたあらゆる世代の安全な移動手段の確保</li> </ul>
中心市街地の状況	<p><b>恒常的なにぎわいが不足する中心市街地</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「エリアなかいち」の整備や「ぐるる」の運行により、新たな歩行者の流れを創出、駅前商業地の地価は上昇</li> <li>過去5か年の歩行者自転車通行量は横ばいであり、恒常的なにぎわい創出には至っていない</li> <li>第2期秋田市中心市街地活性化基本計画策定後、令和元年度に休日通行量が増加に転じており、新たな人の流れの創出および定着につなげる取組が急務</li> </ul> <p>取組効果  ○効果あり  ●効果なし</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○「歩行者・自転車通行量」は微増、「芸術文化施設利用者数」は増加</li> <li>●「人口の社会増加数」は減少傾向⇒CCRCによる新規分譲マンション供給で達成を目指す</li> <li>○「商業集積促進関連制度利用件数」や「市民活動施設等利用件数」は、目標達成済み</li> <li>●「中心市街地の観光入込客数」は横ばい</li> <li>●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</li> <li>●低未利用地の9割が平面駐車場に活用されているにも関わらず、市民・商業主・居住者・来訪者のいずれも駐車場に対する不満を挙げている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地の来訪を促すとともに回遊性を高め恒常的なにぎわいの創出に寄与する交通環境の整備</li> </ul>
人口と市街地構造	<p><b>市街地の拡散・低密度化の進行</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>総人口はH17をピークに減少、DID人口はH12をピークに減少に転じており、市街化区域全域で減少がみられる</li> <li>DID人口密度45.8人/haは全国ワースト6位の低水準</li> <li>中心部の秋田駅西口周辺や新屋駅周辺、河辺や雄和の集落全域で低密度化が顕著</li> </ul> <p>将来の見通し  <ul style="list-style-type: none"> <li>R22年には秋田市総人口が約24.5万人となり、H22年からの30年で約24%減少する見通し</li> <li>低密度化の進行により、市民1人当たりのインフラ維持・更新費が高くなるなど、投資効果の低い都市が形成</li> </ul> </p> <p>市民の交通に関する意識  <b>路線維持への要望が強い一方で、日常的に利用されない路線バス</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「バスの利便性向上や路線運営適正化等」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い</li> <li>西部地域や北部地域、河辺地域を除く地域でバス路線の維持への要望が強い</li> <li>河辺地域では道路交通網の整備に対する要望が強い</li> <li>年代別では70歳以上の高齢者でバス路線維持への要望が強い</li> <li>バスや電車の利用しやすさの評価は6割が不満と回答</li> <li>バスを日常的に利用する人は少なく、特に雄和地域では7割が「バスを利用したことはない」と回答</li> <li>日常的に利用可能な自家用車を持たない市民は15%、このうち送迎も難しい人は37%（高齢化により今後増加する見込み）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりと連動し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</li> <li>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と新規利用者の獲得</li> </ul>

青字：過年度アンケートからの記載 緑字：今年度アンケートからの記載

▼社会情勢・交通環境の問題抽出と課題の認識（まとめ）（2/2）

項目	社会情勢・交通環境の変化から抽出した問題点の整理結果	問題の整理結果から導かれた都市交通の課題認識
公共交通の状況	<p><b>公共交通のサービス水準の維持と利用者確保が課題</b></p> <p>鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道利用者は年々減少し近年は1万7千人/日を割り込む</li> <li>・秋田駅と土崎駅の間に令和3年3月泉外旭川駅開業予定</li> </ul> <p>路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス利用者はH25をピークに年々減少</li> <li>・秋田駅から放射状ネットワークを形成、特に中心部⇔北部で高頻度運行</li> <li>・基幹的公共交通路線利用圏人口は総人口の4割程度</li> <li>・路線バスの運送収入は減少傾向にあり、赤字規模が拡大傾向</li> <li>・郊外の長距離系統で赤字がみられ、赤字系統利用圏の人口密度は28人/ha、黒字系統沿線に比べて低密度</li> <li>・公共交通を利用する理由は「交通費が安くすむ」が最多であるものの、運賃に不満を感じている人は3割</li> <li>・将来的にもバスを利用しないとと思っている人は「運賃が高い」イメージを持つ人が多い（7割）</li> <li>・公共交通を利用しない理由は「利用したい時間帯に運行していない」が最多</li> <li>・待ち時間の長時間化、定時性の悪化、待合環境の悪化などで冬期に不満が増大</li> <li>・市民が望むサービスとして「リアルタイム運行情報」「ICカード」「わかりやすい運賃設定」への要望が高い</li> <li>・市民の乗換への抵抗意識は高く「乗り継ぐバスがすぐ到着する」ことが重視されている</li> </ul> <p>マイタウン・バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市の負担額は増加傾向</li> <li>・南部線や西部線の県補助を受けていない長距離系統で経常欠損額が大きい</li> <li>・路線別でみると利用者は西部線の利用者が最も多い</li> <li>・収益は南部線と西部線で同程度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●まちづくりと一体となった公共交通利用者維持に向けた取組の推進</li> <li>●バスの利便性を高め利用促進をはかる料金体系の見直し</li> <li>●バスの円滑な利用を支援する運行計画、運行状況に関する情報発信、待合環境の改善</li> <li>●効果的かつ効率的な運行による赤字の縮小</li> </ul>
自動車利用と渋滞状況	<p><b>高い自動車依存率、中心部に集中する交通と渋滞の発生</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車利用率は通勤通学時で6割と東北6県でも高水準、買物時は8割と更に自家用車依存の傾向が顕著となる</li> <li>・自動車利用の発着をみると中心部関連が半数を占め、中心部と土崎・広面・仁井田方面の往来が多い</li> <li>・主要渋滞箇所は市内35箇所、うち29箇所（83%）が中心部に集中</li> <li>・各種対策実施により市内各拠点と中心部との移動時間は短縮傾向</li> <li>・運輸部門の大半を占める自動車交通による二酸化炭素排出削減が目標</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●マイカーから公共交通への転換等による交通渋滞の緩和と二酸化炭素排出量の削減</li> </ul>
冬期交通条件の悪化	<p><b>冬期の事故や速度低下、移動制約</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・冬期は積雪に伴い通勤通学所要時間の長時間化や交通事故の多発といった問題が発生し、市民の移動の制約となっている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●冬期も安全に利用できる道路環境の整備</li> </ul>
関連法改正	<p><b>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（R2年度施行）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の多様な輸送資源の総動員による移動手段の確保</li> <li>・運賃やダイヤなど既存の公共交通サービスの改善の徹底</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律への対応</li> </ul>
新たな課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ前後で日常的な外出を控える傾向がみられたほか、公共交通利用は微減、徒歩・自転車・自家用車利用が微増</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●Withコロナ・Afterコロナを踏まえた新たな生活様式への対応</li> </ul>

青字：過年度アンケートからの記載 緑字：今年度アンケートからの記載

## 2 - 6 第3次秋田市総合交通戦略が目指す未来の姿

上位計画に示された将来都市像と社会情勢の変化から導き出された課題をもとに、本計画で目指す未来の姿を示します。

3環状放射型道路網と、中心部の歩行者専用道路や公共交通に対する基幹的な地域連携軸により、都心と各地域中心を結ぶ多核集約型都市構造を形成します。

この多核集約型都市構造に応じた交通体系や交通サービスを構築しながら、便利で快適な地域内外の移動環境を維持していきます。



### 第3章 基本的な方針と目標の設定



未来の姿の実現に向けた施策の実施に当たり、次のように基本的な方針および目標を定めます。

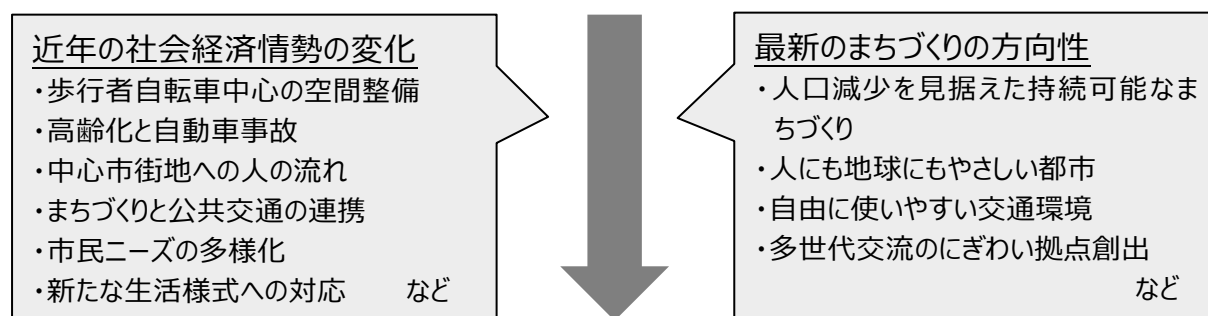
なお、本計画は、社会情勢や環境の変化、まちづくりの方向性を踏まえて、「歩行者・自転車関係施策」「公共交通関係施策」「道路関係施策」から構成することとし、秋田市の地域公共交通計画である「第3次秋田市公共交通政策ビジョン」と一体的に策定します。

また、秋田市の上位関連計画と整合を図るため、「まちづくりとの連携」の観点を取り入れた基本的な方針・目標等を設定します。

#### 3 - 1 計画の基本的な方針

社会情勢および環境の変化やまちづくりの方向性を踏まえ、新たな計画の基本的な方針を次のように設定します。

秋田市総合交通戦略の基本的な方針	
第1次戦略 平成21年3月策定	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
 <b>「多核集約型のまちづくり」の考え方を反映</b> 	
第2次戦略 平成28年3月策定	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



第3次戦略の 基本的な方針	多核集約型の都市構造を形成し、誰もが自由に最適な移動手段を選択できる交通体系の実現
------------------	---



### 3 - 2 計画の目標

上位・関連計画におけるまちづくりの方向性や交通を取り巻く社会情勢・環境変化から導き出された課題を、上位関連計画の整理と同様に「歩行者自転車関連」「公共交通関連」「自動車交通関連」の3つの視点から整理し、本計画の目標を設定しました。

#### (1) 歩行者自転車関係

<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者・自転車を中心とした安全安心の確保</li> <li>冬期を含む通年の通行空間の確保</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者が安全で快適に利用でき歩きたくなる街なか空間の創出</li> <li>高齢化社会に対応したあらゆる世代が利用しやすい道路空間の整備</li> <li>冬期も安全に利用できる道路環境の整備</li> <li>自転車が快適に利用できる通行空間や自由に使える利用環境の整備</li> <li>まちづくりと一体となった公共交通利用者の維持に向けた取組の推進</li> <li>中心市街地の来訪を促し回遊性を高め恒常的なにぎわいを創出するための交通環境の整備</li> </ul>

歩行者・自転車環境の整備が必要

**目標Ⅰ** 誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、にぎわいの創出に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現

#### (2) 公共交通関係

<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化社会に対応した公共交通</li> <li>利便性が高く持続可能な公共交通</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者をはじめとしたあらゆる世代の安全な移動手段の確保</li> <li>地域の実情や利用者属性を考慮した適切な交通施策の検討と新規利用者の獲得</li> <li>バスの円滑な利用を支援する運行計画、運行状況に関する情報発信、待合環境の改善</li> <li>まちづくりと連動し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</li> <li>まちづくりと一体となった公共交通利用者の維持に向けた取組の推進</li> <li>中心市街地の来訪を促し、回遊性を高め恒常的なにぎわいを創出するための交通環境の整備</li> <li>マイカーから公共交通への転換等による交通渋滞の緩和と二酸化炭素排出量の削減</li> <li>効果的かつ効率的な運行による赤字の縮小</li> <li>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律への対応</li> <li>With コロナ・After コロナを踏まえた新たな生活様式への対応</li> </ul>

持続可能な公共交通の実現に向けた取組が必要

**目標Ⅱ** まちの変化に柔軟に対応し、誰もが自由に移動でき、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

#### (3) その他自動車交通関係

<ul style="list-style-type: none"> <li>3環状放射型道路網による骨格形成</li> <li>交通需要のマネジメントと必要な道路整備</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>【再掲】まちづくりと連動し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</li> <li>【再掲】マイカーから公共交通への転換等による交通渋滞の緩和と二酸化炭素排出量の削減</li> <li>【再掲】冬期も安全に利用できる道路環境の整備</li> <li>【再掲】中心市街地の来訪を促し回遊性を高め恒常的なにぎわいを創出するための交通環境の整備</li> <li>【再掲】効果的かつ効率的な運行による赤字の縮小</li> </ul>

地域を結び、人や物の動きを支える道路網の整備が必要

**目標Ⅲ** 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現

凡例

上位関連計画が示す方向性の共通項

社会情勢・交通環境の変化から見た課題

▲課題及びまちづくりの方向性と目標の対応

### 3 - 3 目標の実現に向けた取組の視点

各目標の実現に向けた施策の推進に当たっての取組の視点を次のとおり整理しました。

#### 基本的な方針

多核集約型の都市構造を形成し、誰もが自由に最適な移動手段を選択できる交通体系の実現

#### 目標Ⅰ（歩行者自転車環境）

誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、にぎわいの創出に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現

##### 【取組の視点】

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

#### 目標Ⅱ（公共交通）

まちの変化に柔軟に対応し、誰もが自由に移動できる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

##### 【取組の視点】

多核集約型の都市構造を形成する公共交通網を整備し、運行の適正化による幹線軸の利便性向上を図るとともに、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、交通事業者、地域住民、行政が一体となって、タクシー等小型車両の活用も含めた、地域の特性に応じた持続可能な公共交通サービスの確保に向けた取組を進める。

特に、コロナ禍における市民の公共交通離れが懸念されるなか、未来の姿の実現に向けた公共交通サービスの維持や適正化に向けた取組を進める。

#### 目標Ⅲ（その他自動車交通環境）

拠点間ネットワークを形成する道路網の実現

##### 【取組の視点】

多核集約型の都市構造を形成する「3環状放射型骨格道路網」の整備を進め、安全な道路環境の確保、バスの走行性向上および市街地の通過交通排除による混雑緩和を図ることで、都心部と地域中心間を結び、人や物の移動を支える自動車交通の利便性向上を目指す。

### 3 - 4 施策の体系

未来の姿の実現に向けて、ハード・ソフト両面から複数の施策を進めることとし、目的を同一とする複数の施策を施策パッケージとしてまとめ、一体的に取り組むことで、効果的かつ効率的な事業の推進を図ります。

目標別の施策パッケージおよび施策は次のとおりです。

#### 目標Ⅰ

誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、にぎわいの創出に寄与する  
歩行者・自転車環境の実現

施策パッケージ	施策	内容
1 誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車空間の整備	(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、無電柱化により、歩道の有効幅員を確保し、安全かつ快適な歩行者空間を整備する。
	(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快適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快適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、快適な自転車走行空間の形成を図るとともに、自転車利用に関連した標識や案内サインの充実努める。 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情報発信や啓発活動を行う。 自転車活用推進法および秋田県自転車活用推進計画の趣旨を踏まえ、秋田市自転車活用推進計画の策定に向けた検討を行う。
2 にぎわいの創出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)バスを活用したにぎわい創出	バスを使ったまち歩きなどの情報提供等により、バスを日常生活を楽しむための手段として、利用促進に努める。

## 目標Ⅱ

まちの変化に柔軟に対応し、誰もが自由に移動できる、将来にわたり  
持続可能な公共交通サービスの実現<sup>※1</sup>

施策 パッケージ <sup>※2</sup>	施策	内容 <sup>※3</sup>
1 多核集約型の都市構造を形成する公共交通ネットワークの整備	(1)バス路線再編	幹線バス路線の利便性向上や支線バスにおける効率化に向けた検討を継続するとともに、長期的には、乗換を前提とし、鉄道と連携したバス・タクシーによる公共交通網の再編を検討する。 中心市街地循環バスの利用促進のため、利便性向上策を検討する。
	(2)鉄道の利便性向上	泉外旭川駅を起点とした新たなバス路線をバス路線全体の再編と合わせて段階的に検討する。 バリアフリー法の改正を受け、既存鉄道駅等におけるバリアフリー基準に基づくバリアフリー化を実施する。
	(3)乗換ポイントの環境整備	乗換ポイントにおいては、乗換の負担を軽減するための環境整備を検討するとともに、スムーズな乗換のためのダイヤ調整を実施する。
2 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組の推進	(1)バス運行情報提供の充実	ICTを活用した、路線バスとマイタウン・バスが一体となったバスマップの作成など、より使いやすくなるよう継続的に検討する。 バスロケーションシステムの導入等、ICTを活用した運行情報の提供について検討する。
	(2)バス利用環境の改善	低床バスの導入や安全なバス停など、誰もが利用しやすいバス利用環境の構築を継続的に検討する。
	(3)利用しやすいバス運賃の検討	ICカードの導入を踏まえ、利用促進のための各種ポイントとの連携や、ゾーン制料金等わかりやすい料金制度等の導入を検討する。 また、既存の高齢者コインバス事業や障がい者に対する助成を引き続き継続する。 乗換時の利便性を確保するため、ICカード導入後において乗換時における割引等を検討する。
	(4)公共交通利用の促進	公共交通の利用促進について、広く市民に啓発するとともに、バスを使ったまち歩き紹介などにより、潜在的なバス利用ニーズの掘り起こしを目指す。 「日常生活を楽しむ手段としてのバス」という切り口で利用促進に向けた多様な視点からの広報展開を検討する。

施策 パッケージ※2	施策	内容※3
3 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	(1) マイタウン・バスの持続的な運営	<p>既存のマイタウン・バスの利用実態を把握、分析し、利便性向上について検討する。</p> <p>マイタウン・バス車両を通常のタクシー等小型車両に変更するなど、効率的な運行を検討するとともに、郊外部における持続可能な運行形態の検討を行う。</p>
	(2) 新たな交通手段等の検討	<p>郊外部や公共交通空白地域においては、タクシー等小型車両の利点を活かし、きめ細かな移動ニーズに対応可能な交通サービスの確保を検討する。</p> <p>貨客混載等の新たな方策による公共交通の持続可能性を検討する。</p> <p>交通事業者、自治体等による共同経営のあり方を検討する。</p> <p>公共交通の円滑な乗換や利用者の負担軽減のために、バスロケーションシステムや乗換案内等利便性向上に向けた情報の提供を実施する。</p>

※1 第3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3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3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3環状放射型道路網の整備	(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とともに、秋田市交通安全計画に基づくソフト施策を推進する。
	(2)TDM※4(交通需要マネジメント)による渋滞緩和施策	時差出勤の継続など、自動車需要の適正化に向けたTDM施策展開方針の検討に努める。

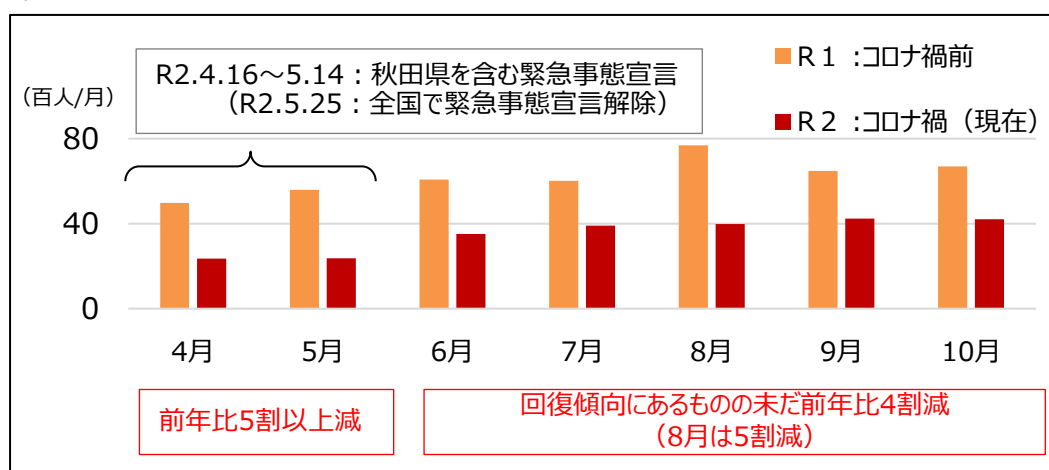
※4 TDMとは、時差出勤やノーマイカーデーなどにより、自動車の需要を減らす取組のこと。

## ■コロナ禍における公共交通サービス維持の必要性

新型コロナウイルス感染症の流行拡大に伴い、インバウンド観光客の落ち込み、県を跨ぐ移動の自粛、感染を警戒する出控え等、人々の移動行動は大きく減少しています。

このため、公共交通を利用する市民の割合も大幅に落ち込み、交通事業者にとっては運送収入の減少に直結し、これまで以上に厳しい状況となっています。

令和2年4～5月にかけての緊急事態宣言期間中に、大幅に落ち込んだ公共交通の利用者数は、緊急事態宣言が解除された6月以降、若干ではありますが、回復の兆しが見られます。しかし、新しい生活様式への対応を受けたリモートワークの増加など、交通需要の減少が見込まれるなか、コロナ禍以前のレベルまで利用者数が回復するには、相当な時間を要すると考えられます。



▲中心市街地循環バス「ぐるる」の利用者数（コロナ禍の落ち込みの状況）

これまでも、自家用車の普及等による利用者の減少が続き、交通事業者にとって厳しい状況が続くなか、路線の廃止や運行本数の減少など、徐々にサービスが低下し、ますます利用者が減少するといった負のスパイラルに陥ってしまうと言われておりました。

それに加えて、コロナ禍における急激な需要の減少により、公共交通事業者のサービス提供力が大幅に減少、もしくは喪失してしまう状況も危惧されております。

今後迎える、超高齢・人口減少社会において、運転免許証返納者など、日常生活を営むために必要な移動に制約を受ける人の増加が予測されるなか、日々の人々の移動を支え、公益性を有する公共交通については、簡単にサービスを止めることはできません。

新型コロナウイルス感染症が収束した後（After コロナ）において、誰もが自由に移動できる将来にわたり持続可能な公共交通サービスを実現するためには、地域住民等利用者も含めた関係者が主体的に関与し、総力を挙げて取り組んでいく必要があります。

## 第4章 目標の実現に向けた取組

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ます。

具体的には、施策・事業の実施時期、実施主体を示します。

### 4 - 1 誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、にぎわいの創出に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現

#### (1) 誰もが安全・安心かつ快適に通行できる歩行者・自転車空間の整備

##### 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。

##### ● 主な施策の内容

- ・ 都市計画道路の新規整備や現道拡幅に合わせて歩行者自転車道を整備



▲ 幅広歩道整備の例



## 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、無電柱化により、歩道の有効幅員を確保し、安全かつ快適な歩行者空間を整備する。

### ● 主な施策の内容

- ・ 都市計画道路の新規整備や現道拡幅等に合わせ、歩行者空間を阻害する電柱を埋設する無電柱化整備を実施



整備前



整備後

▲ 無電柱化事業の整備効果

### 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して通行できる空間を整備する。

#### ● 主な施策の内容

- ・ 都市計画道路の新規整備や現道拡幅に合わせて、歩道に消融雪設備を整備



▲ 歩道消融雪設備の整備効果

#### 4) 歩道のバリアフリー化

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して通行できる空間を整備する。

##### ● 主な施策の内容

- ・ 都市計画道路の新規整備や現道拡幅に合わせて、歩道に消融雪設備を整備



整備前



整備後

▲ 歩道の段差解消事例

## 5) 自転車利用環境の整備

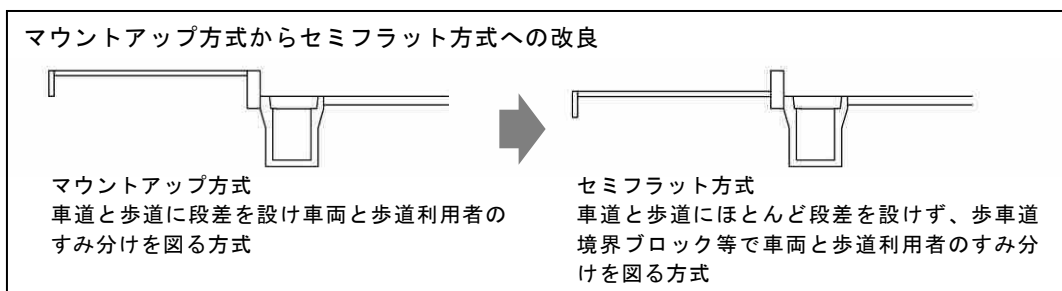
自転車走行時の危険箇所の改善や、有効幅員を確保する歩道整備により自転車走行空間の形成や、自転車利用に関連した標識や案内サインを充実させる。

### ●主な施策の内容

- ・ 交差点改良や歩道整備に合わせて、自転車走行のために必要な幅員の確保、段差の改善、セミフラット化などを実施
- ・ 自転車走行空間における自転車道標識の設置や自転車走行位置の明示

### ●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。

## 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情報発信や啓発活動を行う。

### ●主な施策の内容

- ・ マナー向上、ルール認識のための啓発動画による呼びかけの実施や自転車活用推進計画の策定に向けた、自転車ネットワークや自転車走行環境の整備方針の検討

### ●マナーアップのための啓発動画

秋田県警では自転車マナーの向上を呼び掛けるための啓発動画を公開し、広く話題となっている。



### ●自転車活用推進計画の策定

国において、平成29年5月に自転車利用の増進に関する基本理念を定めた「自転車活用推進法」が施行され、平成30年6月に同法第9条に基づき、自転車活用推進に関する目標や実施すべき施策を定めた「自転車活用推進計画」が策定された。

これを受け、秋田県においても自転車ネットワーク計画や自転車走行環境の整備方針について定めた「秋田県自転車活用推進計画」を令和2年1月に策定した。

今後、本市においても、「秋田市自転車活用推進計画」の策定に向けた検討を進める。

## (2)にぎわいの創出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。

#### ●主な施策の内容

- ・ 中心市街地循環バス「ぐるる」の利用環境向上のため、単なる移動手段だけではなく「乗って楽しいバス」となる仕掛けを検討

#### ●中心市街地循環バスにおけるデザインバスの導入

中心市街地循環バスによる中心市街地活性化エリア内の芸術文化ゾーンのイメージアップを図るため、移動手段としてだけでなく、SNS映えし、乗車することを目的にしてもらえるようなデザインバスの運行を検討する。

▲【参考】青森県十和田市のアートバス（広報とわだ2020年5月号より）

## 2) バスを活用したにぎわい創出

バスを使ったまち歩きなどの情報提供等により、バスを日常生活を楽しむための手段として、利用促進に努める。

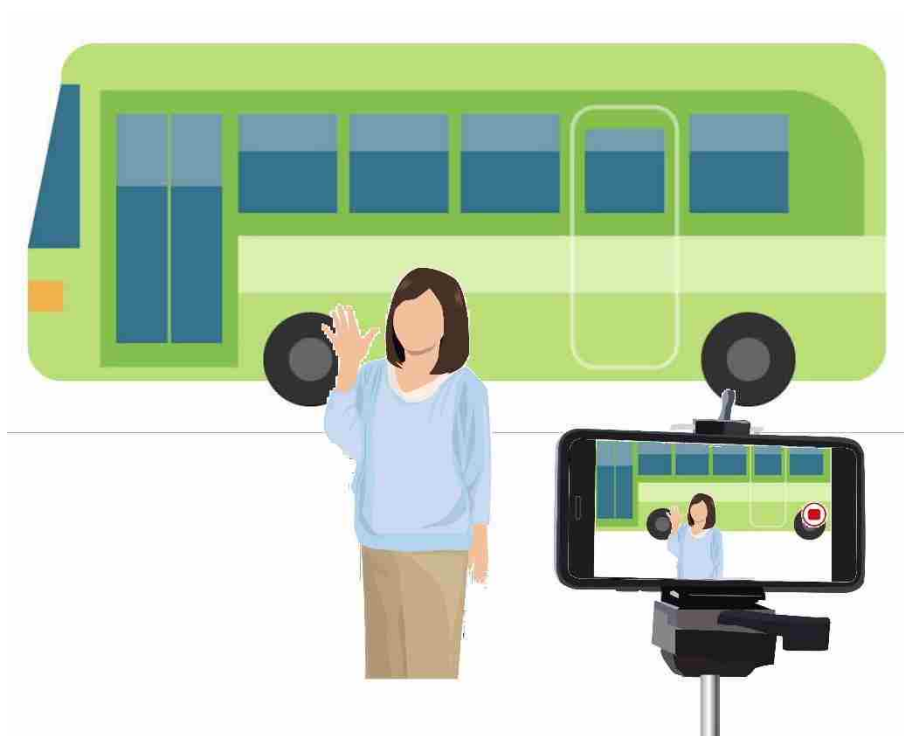
### ● 主な施策の内容

- ・ バスを使ったまち歩きの広報番組制作や、バス利用促進を呼びかける講演会などの実施

### ● バス利用促進の呼びかけ

バスを利用したまちあるき紹介の広報番組の制作など、大学と連携した広報活動の検討を行うほか、バス利用促進を呼びかける講演会を実施する。

日常生活を楽しむ手段としてバスを利用するという新しい切り口で利用促進を目指す。



## 4 - 2 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サービスの実現

4-2については、第3次公共交通政策ビジョンに詳細を示しています。  
取組の概要は以下のとおりです。

### (1) 多核集約型の都市構造を形成する公共交通ネットワークの整備

#### 1) バス路線再編

幹線バス路線の利便性向上や支線バスにおける効率化に向けた検討を継続する。

長期的には、乗換を前提とし、鉄道と連携したバス・タクシーによる公共交通網の再編を検討する。

中心市街地循環バスの利用促進のため、利便性向上策を検討する。

#### ●主な施策の内容

- ・ 運行頻度の適正化等による利便性と収益性の向上
- ・ 地域中心におけるバスおよび鉄道の乗換拠点の利便性向上
- ・ 乗換を前提としたバス・タクシーによる公共交通網の再編
- ・ 中心市街地循環バスの利用促進と利便性向上

#### 2) 鉄道の利便性向上

泉外旭川駅を交通結節点として、新たなバス路線を運行する。

既存鉄道駅等における、バリアフリー基準に基づくバリアフリー化を検討する。

#### ●主な施策の内容

- ・ 泉外旭川駅を起点とした新たなマイタウン・バスを運行
- ・ 既存鉄道駅における、バリアフリー基準に基づくエレベーターの設置等バリアフリー整備

#### 3) 乗換ポイントの環境整備

乗換ポイントにおいては、乗換の負担を軽減するための環境整備を検討するとともに、スムーズな乗換のためのダイヤ調整を実施する。

#### ●主な施策の内容

- ・ 乗換拠点となる鉄道駅やバス停における、待合施設の整備
- ・ バス相互やバスと鉄道などの乗換がスムーズとなるよう、事業者間でダイヤを調整
- ・ バス路線再編に伴う、乗換ポイントの整備の検討



## (2) 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組の推進

### 1) バス運行情報提供の充実

現行のバスマップをベースとして、路線バスとマイタウン・バスが一体となったバスマップの作成など、より使いやすくなるよう継続的に検討する。

バスロケーションシステムの導入等 I C T を活用した運行情報の提供について検討する。

#### ●主な施策の内容

- ・ 路線バスとマイタウン・バスが一体となった、秋田市全体のバス路線を網羅したマップの作成を検討
- ・ スマートフォンなどでバスの運行状況を把握できる、バスロケーションシステムの導入

### 2) バス利用環境の改善

低床バスの導入や安全なバス停など、誰もが利用しやすいバス利用環境の改善

#### ●主な施策の内容

- ・ 歩道上とバス乗車口の段差が小さい低床バスの導入
- ・ 利用しやすく安全なバス停の設置に向けた改善検討

### 3) 利用しやすいバス運賃の検討

IC カードの導入を踏まえ、ゾーン制料金等わかりやすい料金制度等の導入を検討する。

また、既存の高齢者コインバス事業や障がい者に対する助成を引き続き継続する。

乗換時の利便性を確保するため、IC カード導入と連携した乗換時における割引等を検討する。

#### ●主な施策の内容

- ・ IC カードによるバス運賃支払の簡素化
- ・ ゾーン制によるバス運賃の単純化や乗換時の割引運賃等の検討

#### 4) 公共交通利用の促進

公共交通の利用促進について、広く市民に啓発するとともに、バスを使ったまち歩き紹介の広報などにより、潜在的なバス利用ニーズの掘り起こしを目指す。

「日常生活を楽しむ手段としてのバス」という切り口で利用促進に向けた多様な視点からの広報活動の展開を検討する。

##### ●主な施策の内容

- ・バスを使ったまち歩きの広報番組制作
- ・バス利用促進を呼びかける講演会などの実施

### (3) 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

#### 1) マイタウン・バスの持続的な運営

既存のマイタウン・バスの利用実態を把握、分析し、利便性向上について検討する。

マイタウン・バス車両をタクシー等小型車両に変更するなど、運行経費の削減を検討する。

##### ●主な施策の内容

- ・既存マイタウン・バスの運行継続と利用ニーズの把握継続
- ・タクシー等小型車両への変更など、効率的な運行の検討

#### 2) 新たな交通手段等の検討

郊外部や公共交通空白地域においては、タクシー等小型車両の利点を活かし、きめ細かな移動ニーズに対応可能な交通サービスの確保を検討する。

貨物事業者(郵便局、宅配便等)による旅客運送の可能性を検討する。

交通事業者、自治体等による共同経営のあり方を検討する。

公共交通の円滑な乗換による乗換負担軽減のために、バスロケーションシステムや乗換案内等利便性向上に向けた情報の提供を実施する。

##### ●主な施策の内容

- ・郊外部におけるタクシー等によるバス停間運送の検討
- ・公共交通空白地域における買物タクシーの検討
- ・郵便、宅配便等貨物事業者による旅客輸送の検討
- ・公共交通における新たな共同経営体の検討
- ・バスロケーションシステムや乗換案内等、利用者の利便性向上に必要な情報の提供

#### 4 - 3 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現

##### (1) 多核集約型都市の骨格となる3環状放射型道路網の整備

###### 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。

###### ● 主な施策の内容

- ・ 道路の拡幅や新たなバイパス整備により、十分な交通容量を確保した環状道路網を形成



▲環状道路整備事例（都心環状道路：手形陸橋）

## 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。

### ●主な施策の内容

- ・道路の新設や拡幅、交差点改良、新たなバイパス整備により、環状道路網に接続する放射道路や分散導入路を形成



▲環状道路を結ぶ骨格道路

(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。

● 主な施策の内容

- ・ 道路の新設や改良などにより、交通が集中し混雑するバス路線の交通量を分散



▲ (主) 秋田天王線 (通称新国道) の朝ピーク時 (冬期)

## 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。

### ● 主な施策の内容

- ・ 道路の新設や拡幅、改良などによる渋滞対策



▲ 国道 13 号の渋滞状況

### 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。

#### ● 主な施策の内容

- ・ 市内と市外を結ぶ道路の整備



▲ 国道 7 号（下浜道路）の整備事例

### (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への事故対策を実施するとともに、秋田市交通安全計画に基づくソフト施策を推進する。

##### ● 主な施策の内容

- ・ 道路や交差点の改良による交通事故危険箇所等の交通安全対策
- ・ 広報や安全教育等による高齢者事故防止対策



▲交通安全啓発活動の実施状況



## 2) TDM(交通需要マネジメント)による渋滞緩和施策

### ●主な施策の内容

- ・ノーマイカーデーの実施による、ノーマイカー通勤や時差出勤の呼びかけ
- ・講演会や広報番組等による公共交通利用促進の啓発

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年から定期的の実施しているものである。

### 令和元年度の実績

実施日：令和元年10月25日(金)

実績：ノーマイカー通勤参加者 258名、早起き時差通勤参加者 342名

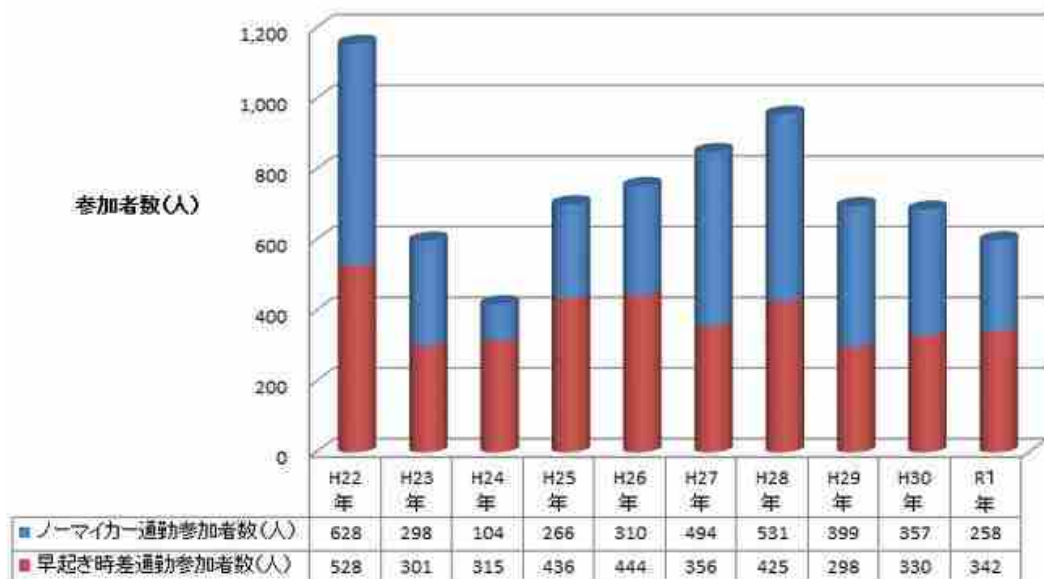
この1日で **約0.9トンのCO<sub>2</sub>** を削減

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8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CO<sub>2</sub>を吸収する量：14kg・CO<sub>2</sub> (環境省/林野庁資料)
- ・自動車によるCO<sub>2</sub>排出量原単位：172g・CO<sub>2</sub>/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



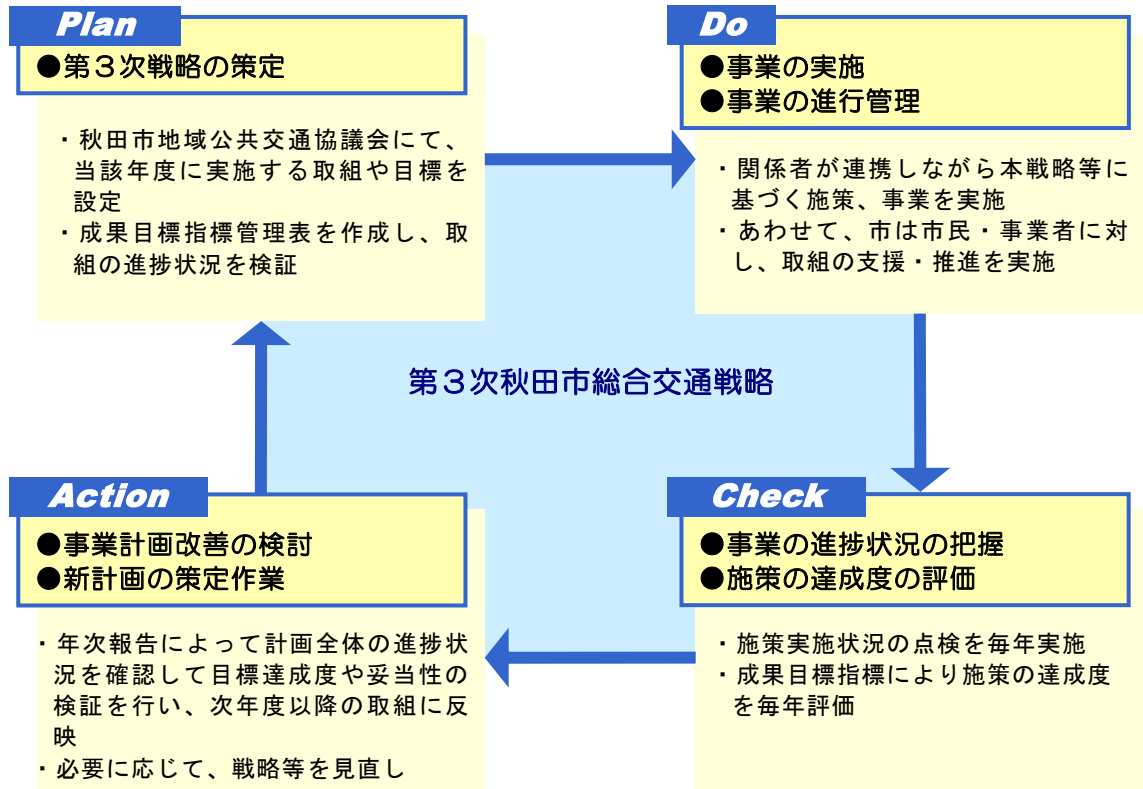
資料：秋田市交通政策課

## 第5章 推進体制と進行管理

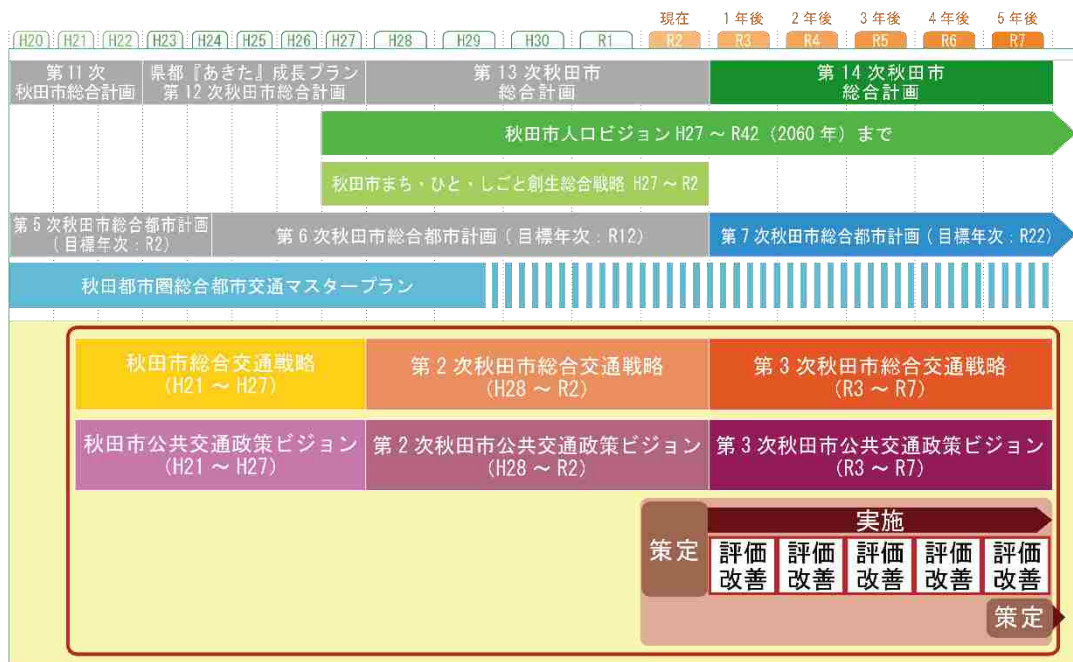
### 5 - 1 推進体制

本計画(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ってまいります。

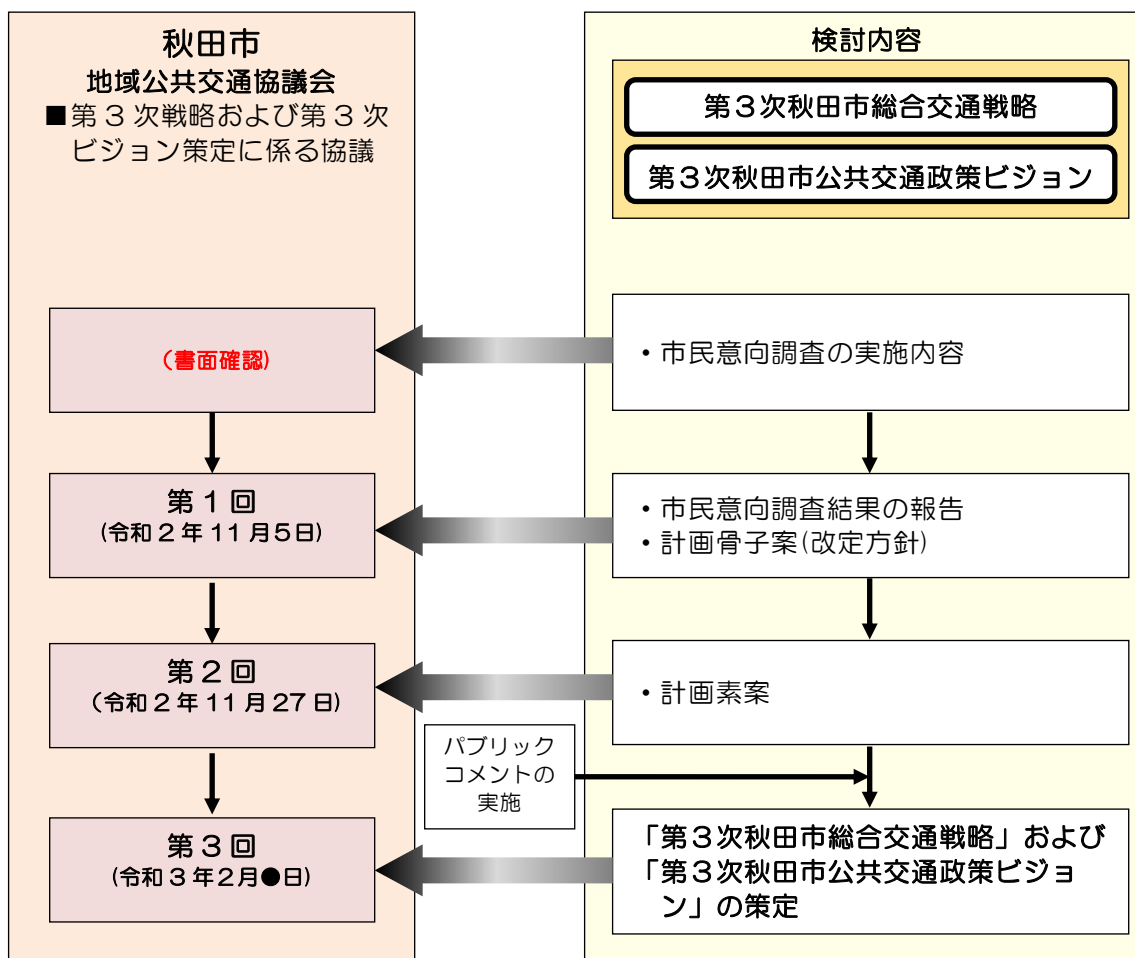


▲PDCA サイクルの内容



▲進行管理のスケジュール

## 5 - 2 本計画の策定経緯



第3次秋田市総合交通戦略は、「秋田市地域公共交通協議会※」（平成19年9月設立）において「第3次秋田市公共交通政策ビジョン」と一体的に策定しました。

※ 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「地域公共交通計画(第3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。

---

## 第 3 次 秋 田 市 総 合 交 通 戦 略 (素案)

令和2年 11 月

発行：秋田市地域公共交通協議会  
編集：秋田市地域公共交通協議会事務局  
(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 018-888-5766

---