

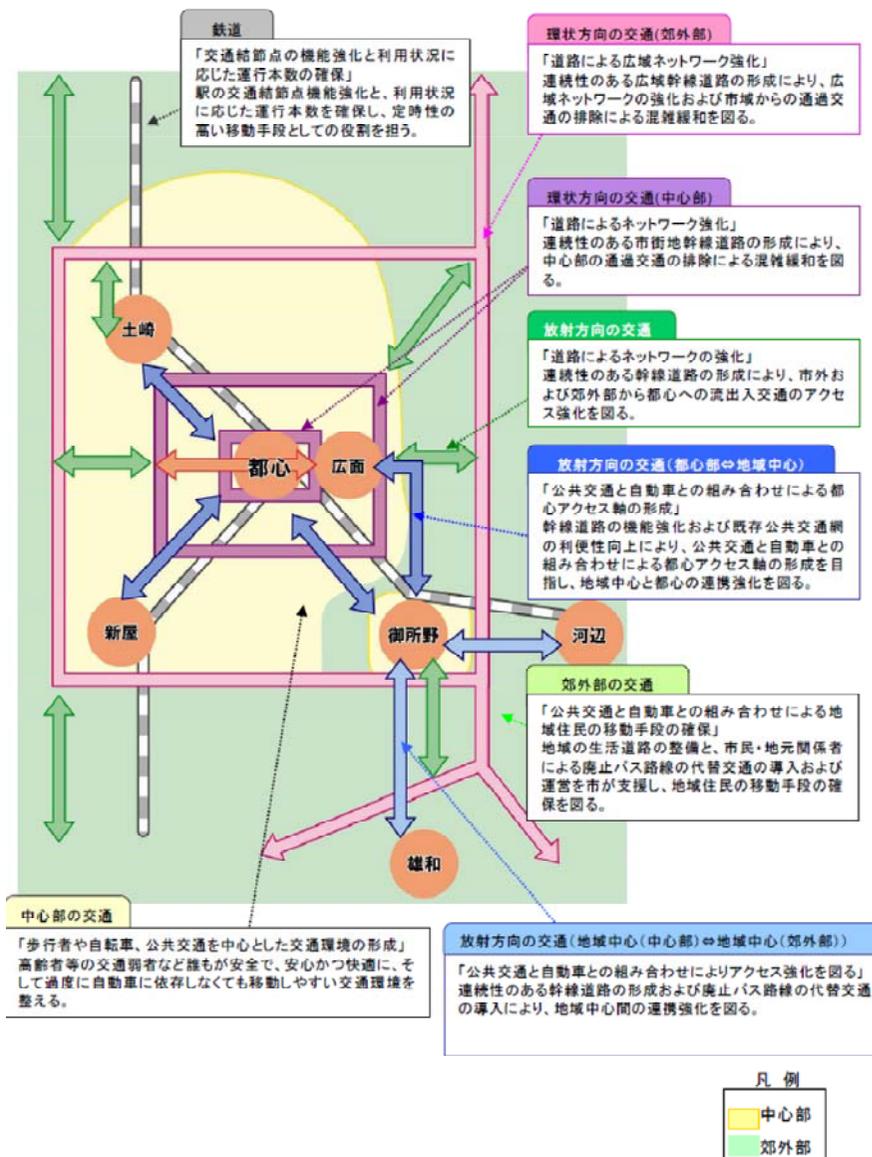
秋田市総合交通戦略

1. 概要

理念 ・ 方針	(基本方針) 過度なマイカー依存から脱し、誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系の実現 (目標) ・歩行者、自転車、安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現 ・関係者の連携により、将来にわたり持続可能な地域公共交通の実現 ・誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系を支援する道路網の実現
	目標 年次 平成27年 (中間年 平成23年)

位置 づけ	総合計画、秋田都市圏都市交通マスタープラン、都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画等を関連計画として策定		
	都市交通マスタープラン	○	H20
	都市計画マスタープラン	○	H13
	中心市街地活性化基本計画	○	H20
戦略 策定 範囲	都市圏		
	市域	○	
	特定エリアのみ		

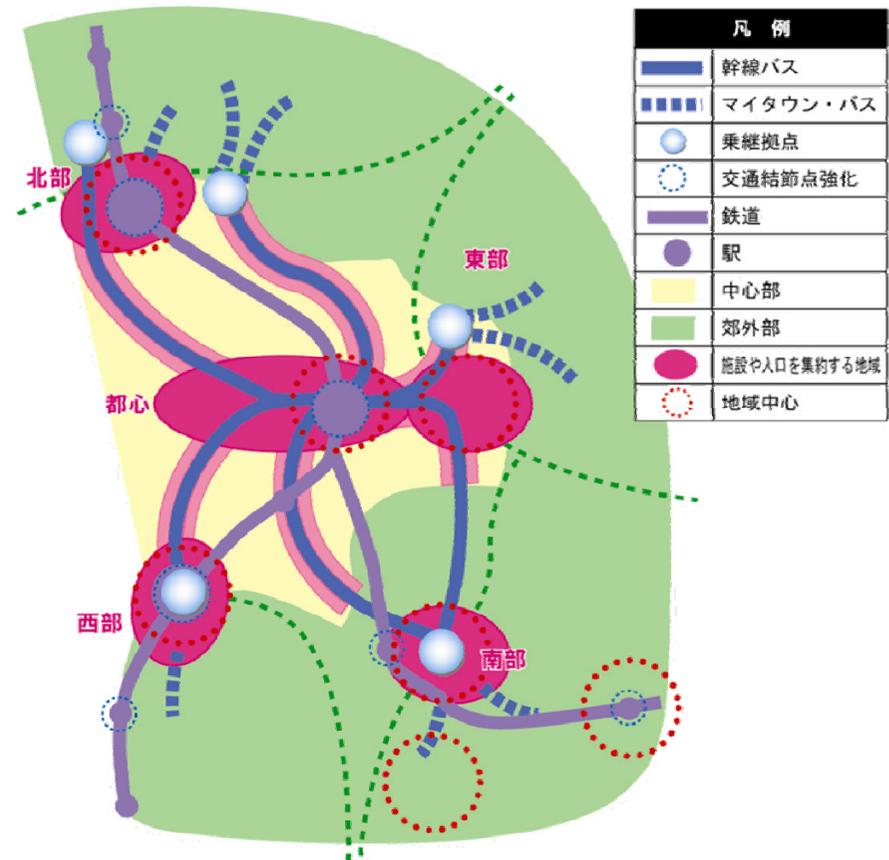
■目指すべき将来交通体系



2. 目標と指標

主な指標	交通	交通手段別分担率	○
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	○
		自転車交通量	○
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	
		鉄道、路面電車利用者数	
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	
		商品販売額	
		交通事故件数、死傷者数	○
	環境	C02排出量	
	その他指標	・バス運行頻度 ・幹線バス遅延時間 ・渋滞損失時間	

■目指すべき将来都市像



秋田市総合交通戦略

2. 目標と指標

- ◇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	視況(H19)	数値目標 短中期(H23)	数値目標 中期(H27)
I、歩行者、自転車 が安全・安心かつ快適に利用できる環境の実現	歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に利用できる空間の整備	幅広歩道(幅員3m以上)の整備	P52	・都市部の歩行者・自転車分担率向上	・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	・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					
		歩道の消氷雪設備整備	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	・市内の年間歩行者・自転車交通事故死者数削減	・第8次秋田市交通安全計画目標値(H17～H22)	・市内の年間歩行者・自転車交通事故死者数 車両対歩行者166人 車両対自転車335人 (H17年値)	・市内の年間歩行者・自転車交通事故死者数 車両対歩行者130人以下 車両対自転車193人以下 (H22年目標値) (H17年の21.4%減)	・市内の年間歩行者・自転車交通事故死者数 車両対歩行者95人以下 車両対自転車193人以下 (暫定値(H17年の42.8%減)) ※H22年目標値をスライドして試算 ※次期計画の目標値に見直す
		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					
		自転車の利便性向上	P62					
	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
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	市街地の過渡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	・都市部の歩行者・自転車分担率向上(再掲)	・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)	・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	・幹線バスの遅延時間の短縮(通常期、冬期)	・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)	・幹線バスの遅延時間 通常期:朝ピーク14分 冬期:朝ピーク11分	・幹線バスの遅延時間を現況より短縮	・幹線バスの遅延時間をH23年度末より短縮。ただし、通常期夕ピークで15分以内を目指す。
		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	・市内の年間自動車交通事故死者数削減	・第8次秋田市交通安全計画目標値(H17～H22)	・市内の年間自動車交通事故死者数 車両対車両1,751人 (H17年値)	・市内の年間自動車交通事故死者数 車両対車両1,376人以下(H22目標値) (H17年の21.4%減)	・市内の年間自動車交通事故死者数 車両対車両1,001人以下(暫定値(H17年の42.8%減)) ※H22目標値をスライドして試算 ※次期計画の目標値に見直す ・年間ピーク時渋滞損失時間 9,101万人時間(現況より9.8%減)
		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	・ピーク時渋滞損失時間の削減量を交通量推計より試算し目標値として設定	・年間ピーク時渋滞損失時間 11,063万人時間	・年間ピーク時渋滞損失時間 10,079万人時間(現況より9.8%減)	

3. 展開施策(1)

歩行者・自転車利用環境の整備方針

①歩行者

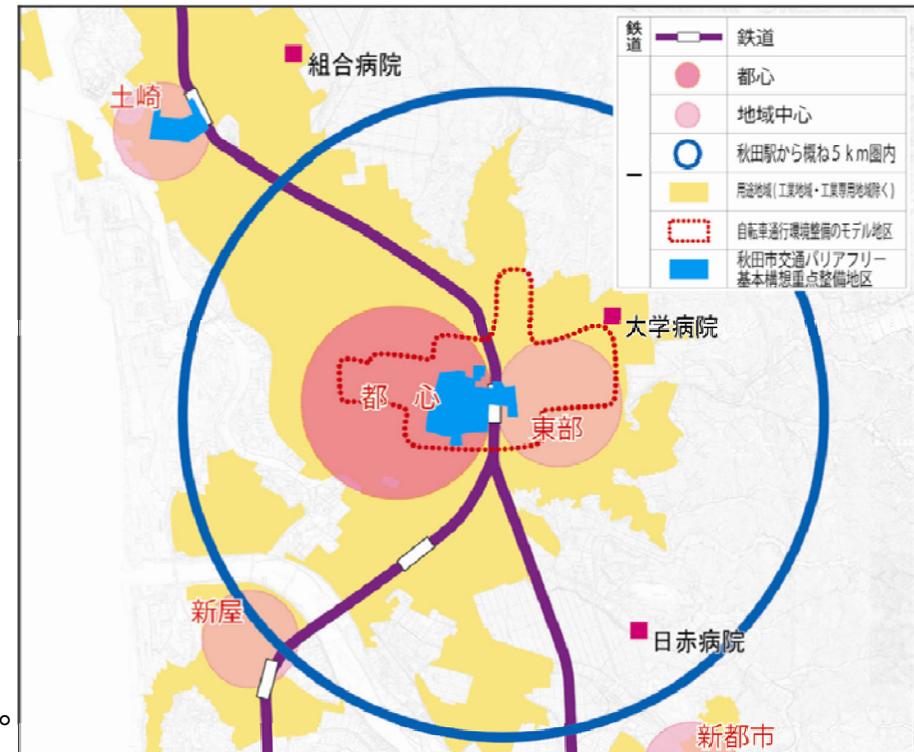
歩行者が多い都心および中心部の鉄道駅周辺を中心として、安全で快適な空間を創造する。

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

3. 展開施策(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・乗継拠点を都心を連結する「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

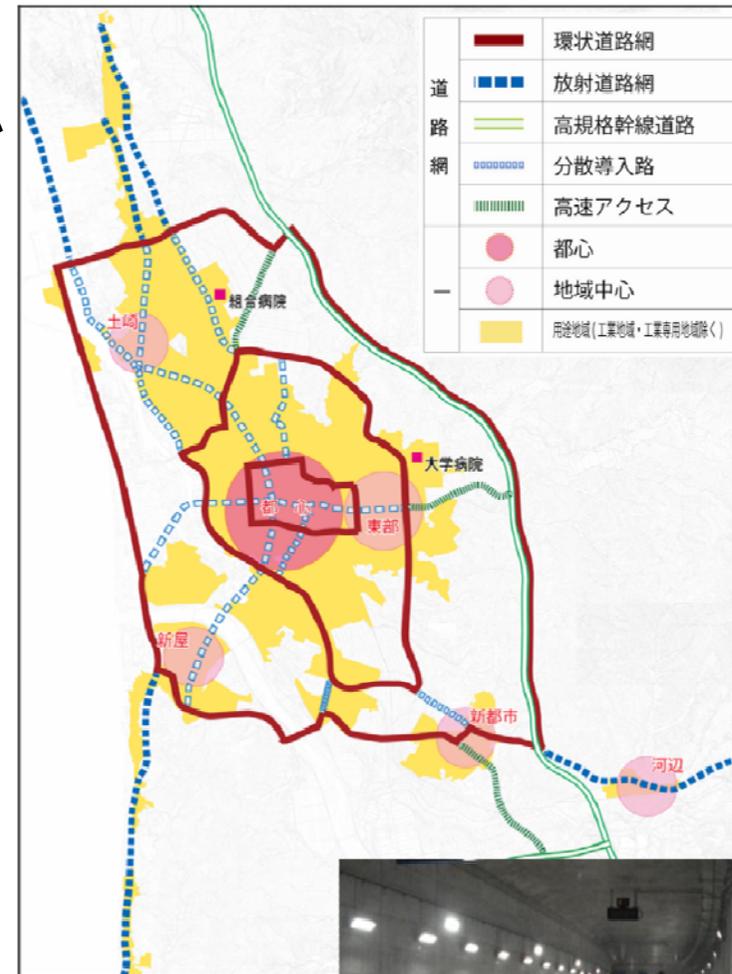


3. 展開施策(3)

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)

3. 展開施策(4)

施策分類	主要施策
歩行者施策	<ul style="list-style-type: none"> ・幅広歩道整備 ・無電柱化による広幅員化 ・歩道、消融雪施設整備 ・低床式タウンビークルの運行(中心市街地活性化基本計画)
自転車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車標識、案内サイン整備 ・自転車走行空間整備 ・利用促進の啓発活動
公共交通施策	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線再編 ・走行環境向上、運行情報提供の充実、バス利用環境の改善 ・代替交通の導入
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・パーク&ライドの導入検討
自動車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・環状道路整備(通過交通抑制)
駐車場施策	
MM施策	<ul style="list-style-type: none"> ・TDM施策(ノーマイカー運動・時差出勤等)
その他	

4. 総合交通戦略の推進及び評価

「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。

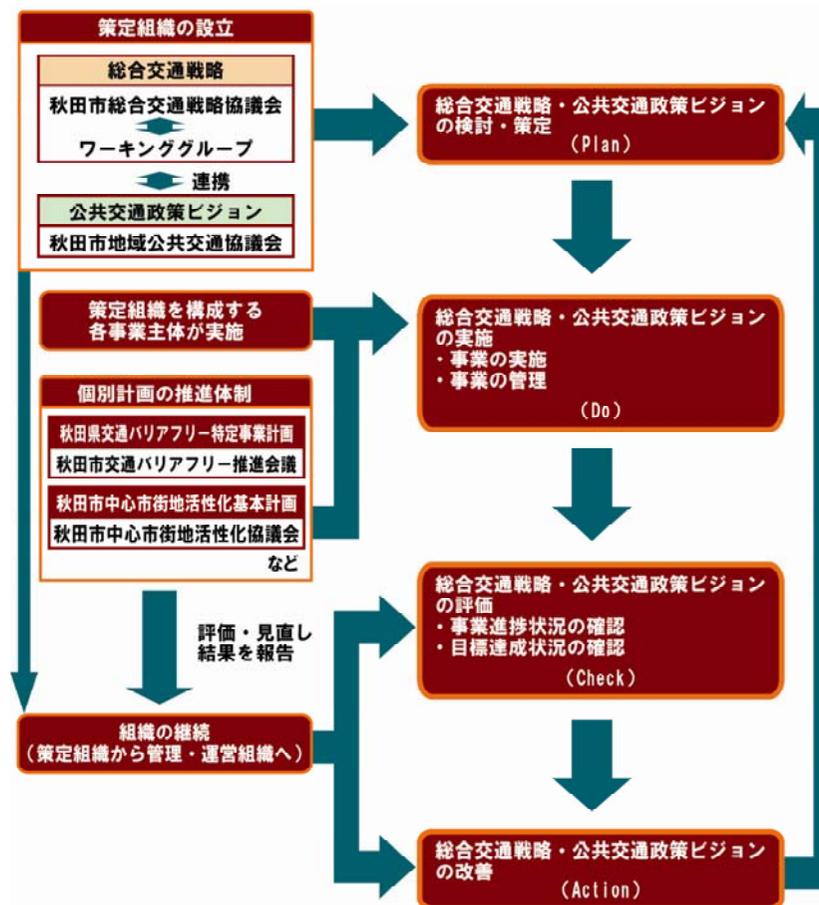
戦略の管理・運営は、策定組織である「秋田市総合交通戦略協議会※」で継続して行うものとし、戦略の策定からPDCAの管理・運営まで継続的な体制とする。

各施策・事業については1年ごとに進捗状況を確認する。

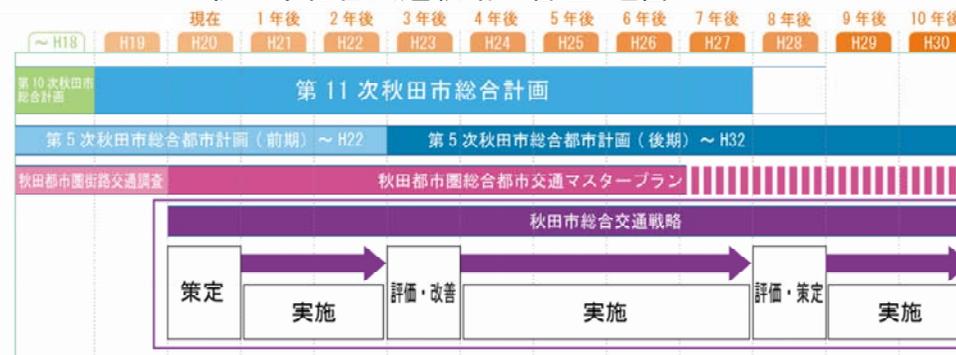
中間年次の平成23年度および目標年次の平成27年度までの成果について評価を行い、その結果にもとづき必要に応じて改善を行う。

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。

※平成21年4月に、管理運営のための組織として、「秋田市総合交通戦略推進協議会」を設立。



▼秋田市総合交通戦略の管理・運営スケジュール



5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

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※1」(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※2」(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。

