１．調査名称：秋田都市圏街路交通調査

２．調査主体：秋田県

３．調査圏域：秋田都市圏

４．調査期間：平成１７年度～平成２０年度

５．調査概要：

秋田市（旧秋田市・旧雄和町・旧河辺町）と潟上市（旧昭和町・旧飯田川町・旧天王町）により構成される秋田都市圏では、昭和５４年に２市１１町１村を対象としたＰＴ調査、平成６年に秋田都市圏と雄和町及び河辺町の１市５町を対象とした都市ＯＤ調査の２回の総合都市交通体系調査が実施されている。そして、将来の総合的な都市交通計画を策定し、交通施設の整備等が進められてきた。

前回調査から既に１０余年が経過し、この間の自動車利用の更なる進展、公共交通利用者の減少等の交通情勢の変化や、少子高齢化の進展、社会基盤投資の重点化・効率化への要請等の社会情勢の変化に著しいものがある。これらの諸情勢の変化を踏まえ、新たな秋田都市圏総合都市交通計画を策定するため、平成１７年度から平成２０年度まで調査を実施した。

＜調査成果＞

1. 調査目的

(1) 調査の目的

秋田市と潟上市の 2 市により構成される秋田都市圏では、昭和 54 年に秋田市をはじめとする 2 市 11 町 1 村を対象としたパーソントリップ調査、平成 6 年に秋田都市圏と河辺町および雄和町の 1 市 5 町を対象とした都市 OD 調査の 2 回の総合都市交通体系調査が実施されている。そして、将来の総合的な都市交通計画を策定し、交通施設の整備等が進められてきた。

しかし、前回調査から既に 10 年が経過し、この間の自動車利用の更なる進展、公共交通利用者の減少等の「交通情勢の変化」や、少子高齢化の進展、社会基盤投資の重点化・効率化への要請等の「社会情勢の変化」に著しいものがあり、これらの諸情勢の変化を踏まえ、本都市圏の新たな展開を求めて、1) 新たな総合都市交通マスタープランの策定、これら計画を着実に推進するための 2) 都市交通戦略の構築に向けた方針の検討、さらにこれらを市民・関連機関の参加・協力で進めるための 3) PI・市民意識の啓発、を目的として調査を実施し、平成 17 年度から平成 20 年度までの 4 カ年で「秋田都市圏総合都市交通計画」を策定した。

1) 総合的な都市交通計画の策定

○交通手段と土地利用を絡めた総合的な都市交通計画の策定
(施設計画、TDM 計画、広域交通計画、地域交通計画、長期計画と短期計画など)

○将来の計画および事業に対する定量的な説明データの構築

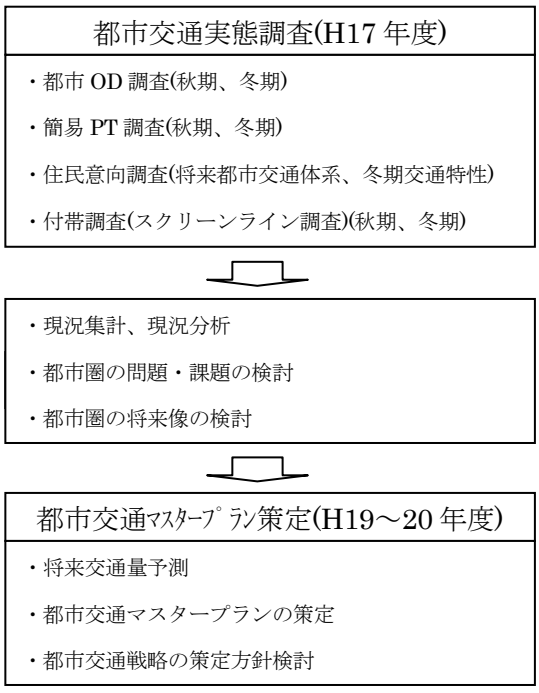
2) 都市交通戦略の構築に向けた方針の検討

○現都市圏に対応した都市交通政策展開に向けた方針の検討
(短期、中期および長期の計画目標とその目標を実現するためのパッケージ構成の検討)

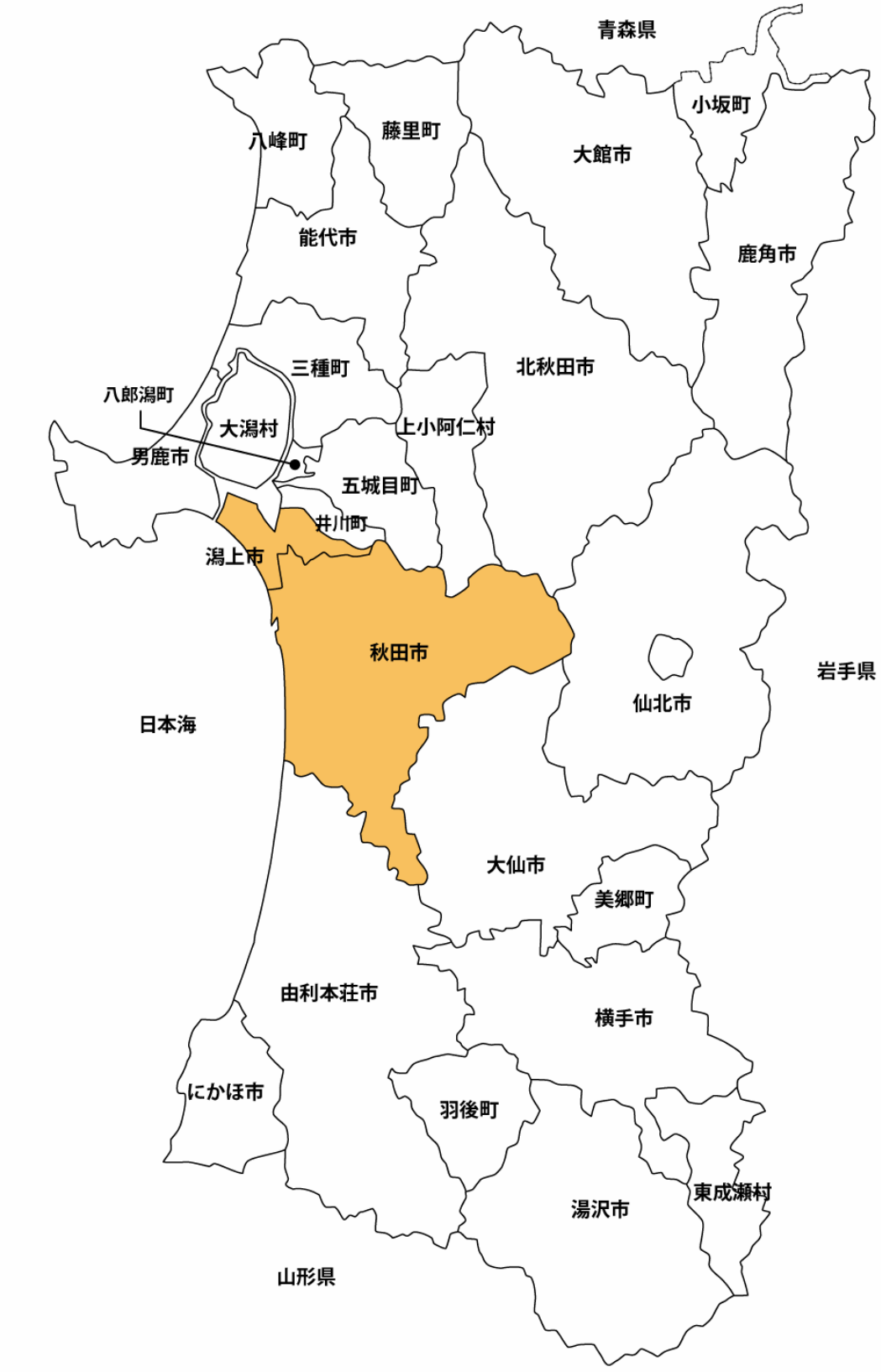
3) PI・市民意識の啓発

○調査結果をパンフレット、ホームページで公開

2. 調査フロー



3. 調査圏域図


青森県
小坂町
八峰町
藤里町
大館市
能代市
鹿角市
三種町
北秋田市
八郎潟町
大潟村
上小阿仁村
男鹿市
五城目町
井川町
潟上市
秋田市
岩手県
仙北市
日本海
大仙市
美郷町
由利本荘市
横手市
にかほ市
羽後町
東成瀬村
湯沢市
山形県

4．調査成果

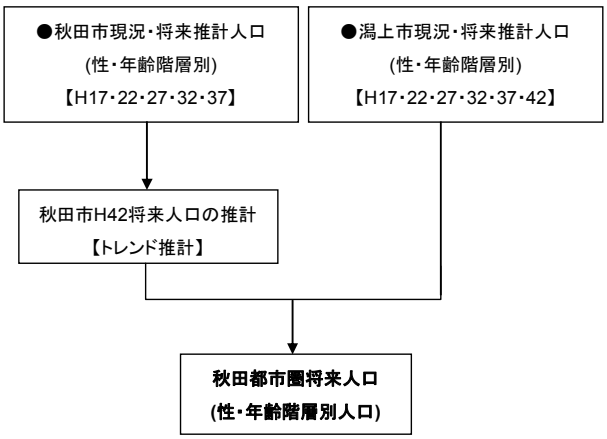
4.1　将来の見通し

目標年次

・長期目標:平成 42 年
・中間年次:平成 32 年

都市圏人口の予測

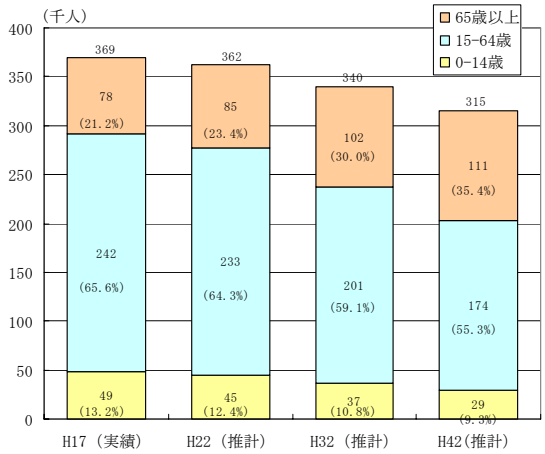
・平成 17 年 369 千人から平成 42 年には 315 千人に減少(85%)
・高齢化が進展することが予測され、高齢化率が 35%を超えて超高齢社会になることが予測される



		平成 17 年	平成 32 年	平成 42 年
人口(千人)		369	340	315
年齢階層別人口(千人)	0 歳～14 歳	49 (13.3%)	37 (10.8%)	29 (9.3%)
	15 歳～64 歳	242 (65.5%)	201 (59.1%)	174 (55.3%)
	65 歳以上	78 (21.2%)	102 (30.0%)	111 (35.4%)
免許保有率(%)		64.7	71.5	76.1
就業者数(千人)		169	169	157
就業率(%)		48.3	49.9	50.0
産業別就業者数(千人)	第 1 次	6	2	2
	第 2 次	32	39	35
	第 3 次	131	129	120
産業別従業者数(千人)	第 1 次	6	2	2
	第 2 次	36	43	38
	第 3 次	139	137	128

▲予測結果

※H17 は国勢調査実績値

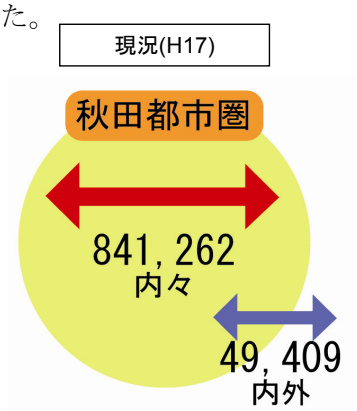


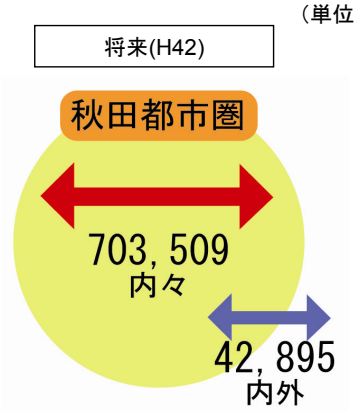
▲秋田都市圏年齢別人口の推移

将来交通量の見通し

将来人口の減少（現況の 85%）、高齢化の進展による交通量の減少、高齢者女性の免許保有率の向上による交通量の増加を反映した結果、将来交通量は 746 千人トリップ/日と現況の 84%と推計された。

（単位：人トリップ/日）



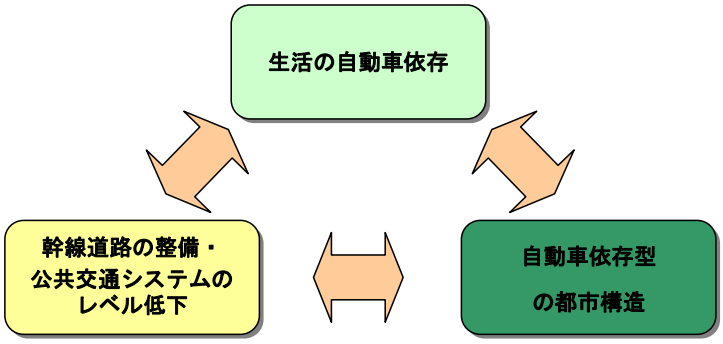


注）域内居住者関連トリップのみ表示

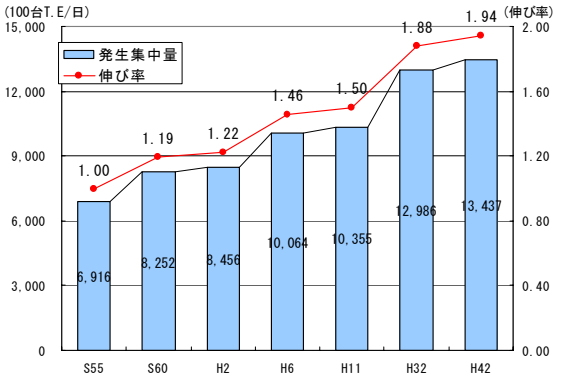
4.2　望ましい都市構造の提案

4.2.1　モータリゼーション・スパイラルの改善が必要

・人口増加に伴う市街地の外延的拡大は、モータリゼーションの進展やそれを支える幹線道路の整備によって、自動車利用の拡大を促してきた。その結果として、自動車利便性を重視する大規模商業施設の郊外立地や、公益公共施設（日赤等）の手狭さを解消する郊外立地のように、自動車依存型都市構造が促進されてきた。
・その結果、新たな自動車交通需要が生まれ、幹線道路の整備を促してきた。
・自動車利用の利便性等が向上すれば、より一層、生活の自動車依存が高まるといったモータリゼーション・スパイラルが顕在化する。
・将来自動車交通量は平成 32 年以降鈍化局面に転ずると予想されるが、この構造は変わらないと考えられ、これを改変する工夫が必要とされる。



▲モータリゼーション・スパイラル



▲都市圏自動車交通量の将来動向

資料：道路交通ｾﾝｻｽ(S55～H11)、13 次フレーム推計値
（将来 H32、H42）

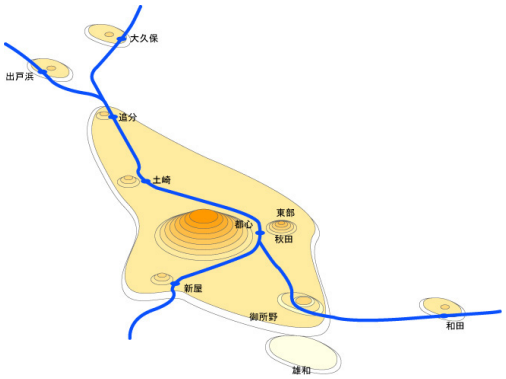
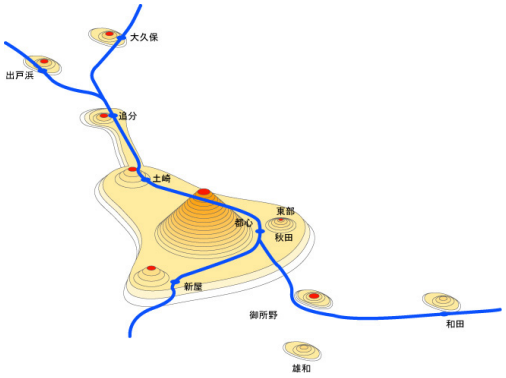
4.2.2　市街地の拡散を放置した場合の問題点

少子・超高齢化社会の移動問題	拡散した市街地の都市構造においては、公共交通の維持がますます困難になり、自動車を運転できず日常の買い物や通院に不自由する高齢者等の交通弱者が増大。
	高齢者等の外出機会の減少による閉じこもりなど健康への問題。
	家族内での移動支援が期待できない小規模(単身・夫婦二人)高齢世帯の増加により、これらの問題が一層深刻化。
公共交通の維持が困難	モータリゼーションと市街地拡大の中で低密度市街地が形成され、これまで公共交通を支えてきた鉄道等の公共交通軸の周辺市街地人口が減少し、公共交通機関の維持がますます困難。
	市街地の外延的拡大に伴い、バスを経営する市営交通などは、市民の足を確保するというサービスの下、低密度の運行効率の悪い地域にバス路線系統数の面的カバーを強いられ、赤字路線の増加を招き、その結果として、全体のバス交通のサービスが低下。
	公共交通サービスの民間事業者委託の傾向が高まる中で、採算性が確保できないバス路線の減便や廃止が進み、その結果がさらなる自動車依存を招く悪循環。
環境負荷の高まり	市街地や都市機能が拡散、散在することで、自動車利用率の一層の高まりや移動距離の増加などが生じ、CO_2排出量が増加。
	市街地内の交通渋滞の悪化による生活環境への負荷の増大。
中心市街地の一層の衰退	中心市街地の衰退は、都市構造上の問題にとどまらず、にぎわい、交流など市民生活の「質」を支えてきた「まちの顔、県都の顔」として役割を喪失。
	コミュニティが希薄となった地域社会では、今後、防災・防犯、高齢者の生活、子育て環境など多様な問題が、構造的に増大・深刻化。
都市財政の圧迫	低密度に拡散した市街地による都市構造では、集積のメリットが失われることから、都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大を招くとともに、市街地の拡散の結果、市街地の活力が低下し、都市の財政を圧迫。

4.2.3　趨勢型と集約型の検討・評価

(1)　趨勢型と集約型の設定条件と評価方法

・人口配置等の土地利用については、従来の市街地拡散を是認する「趨勢型」とそれを是正する「集約型」の２案を想定し、下表の条件により比較評価を行う。

	市街地イメージ	特徴	人口配置・土地利用	交通施設	交通施設の評価方法
趨勢型		・郊外の低密度市街化進展 ・中心市街地や都心部の空洞化 ・自動車交通依存型	・人口は、趨勢トレンド是認 ・土地利用は現状のままであるが郊外の開発行為は是認 ・大型小売店の立地規制無し ・都心部は空洞化が進展し、空き店舗等低未利用地がそのまま存在	・道路網は、Ｈ32 年以降、鈍化局面に入るＨ４２自動車交通フレームであるため、既定都市計画決定道路網の完成 ・公共交通網は現在のサービス水準	・ここでは、交通施設は既定の都市計画決定されている道路網が完成し、他の公共交通網は、現況のサービス水準の場合で予測評価した。その狙いは、拡散した市街地がそのまま趨勢的に拡大するという土地利用の評価を「集約型」と対比して行い、「望ましい都市圏構造」の評価に資するためである。即ち、市街地の拡大と、稠密な市街地形成の差を、地域間トリップ長の長さの差異による評価に反映させた。（トリップ長の短トリップ化の回復による、徒歩・自転車交通の復権と、公共交通軸沿線の人口配置による公共交通利用を増大させた評価）
集約型		・現行都市計画に基づき計画的に市街地を誘導し、土地利用と交通とのバランスを回復する方向 ・過度な自動車交通依存の是正	・人口は、トレンド是正 ・調整区域の開発行為は禁止、とりわけ、準工業地域へ特定用途地区として指定し、大型店の出店規制		

(2) 評価結果

人口配置、PT 予測(人の動き)、自動車交通、公共交通の面から以下のように集約型都市構造が優れていることがわかった。

評価項目	評価項目	評価指標		H17現況	H42趨勢	H42集約	H42趨勢	H42集約
				指標	指標	指標	評価	評価
人口配置	都市施設維持管理費	維持管理費（百万円/年）	市街地	2,910	2,995	2,922		○
			評価	集約型は趨勢型に比べて都市施設維持費が低く集約型の方が優れている				
PT予測（人の動き）から見た評価	全目的発生集中量	発生集中量（千人T.E）	都心	147	111	152		○
			市街地	831	660	722		○
			郊外	705	636	533		○
			合計	1,683	1,407	1,407		○
			評価	都心部への発生集中交通の集積割合が現状よりも高まり、趨勢に比べ都心の再生が交通面から指摘でき、趨勢型に比べ集約型は優れている。				
	私用目的集中量	集中量（千人トリップ）	都心	22	19	27		○
			市街地	97	87	96		○
			郊外	67	72	56		○
			合計	186	179	179		○
			評価	集約型の方が都心、市街地において私用目的集中量、割合ともに高いため都心部の買い物客等の利用が図られるため集約型が優れている。				
	分布交通量（全目的）から見た評価	全目的トリップ対H17伸び率	都心⇔広面	－	0.84	0.98		○
			都心⇔臨海	－	0.91	1.01		○
			都心⇔土崎	－	0.74	0.94		○
			都心⇔仁井田	－	1.00	0.85		○
			広面⇔仁井田	－	1.27	0.95		○
			広面⇔外旭川	－	0.81	0.60		○
			外旭川⇔飯島	－	1.00	0.59		○
			評価	集約型の既成市街地相互間の交通集中は、趨勢型の郊外間の交通集中に比べ、交通行動の足の長さを短くすることとなり、集約型が優れているといえる。				
	代表交通手段から見た評価	手段別トリップ数（百人トリップ/日）	徒歩	1,027	706	747		○
			自転車	1,018	730	775		○
			自動車	5,952	5,291	5,180		○
			バス	209	144	161		○
			評価	集約型は、徒歩・自転車トリップ数は僅かだか趨勢型に比べ多い。また、自動車交通も趨勢型に比べ集約型は1.1万人トリップ/日少なく、反面、バストリップは、趨勢型に比べ約2千トリップ/日多く、公共交通の復権の足がかりとしても、集約型は優れている。				
		手段別構成比（%）	徒歩	12.2%	10.0%	10.6%		○
			自転車	12.1%	10.4%	11.0%		○
			自動車	70.8%	75.2%	73.6%		○
			バス	2.5%	2.0%	2.3%		○
			鉄道	1.7%	1.7%	1.8%		○
			評価	集約型が趨勢型に比べ自動車依存割合が少なく、徒歩・自転車や、バス鉄道の公共交通割合が趨勢型に比べ多く、僅かな差であるが、モータリゼーションスパイラルの是正に寄与しており、集約型が優れている。				

評価項目	評価項目	評価指標		H17現況	H42趨勢	H42集約	H42趨勢	H42集約
				指標	指標	指標	評価	評価
自動車交通	自動車交通総量	総走行台キロ（千台キロ/日）	都心部	345	380	399	○	
			秋田市街地部	1,777	1,735	1,661		○
			秋田都市圏	5,842	5,533	5,317		○
			評価	両案ともに現況の総走行台キロに比べ減らしており、都心部では集約型が趨勢型を若干上回るものの、総じて集約型の減少度合いが大きく優れている				
		総走行台時（千台時/日）	都心部	19	15	16	○	
			秋田市街地部	79	65	62		○
			秋田都市圏	212	162	154		○
			評価	両案ともに現況の総走行台時に比べ減らしており、都心部では集約型が趨勢型を若干上回るものの、総じて集約型の減少度合いが大きく優れている				
	道路交通の円滑化	平均旅行調査(Km/h)	都心部	17.7	26.1	25.6	○	
			秋田市街地部	22.4	26.8	27.0		○
			秋田都市圏	27.6	34.1	34.6		○
			評価	両案共に平均旅行速度の改善が図られ、都心部では集約型が趨勢型を若干下回るものの、総じて集約型の改善効果が高く優れている				
		地域平均混雑度	都心部	0.96	0.64	0.68	○	
			秋田市街地部	1.09	0.87	0.83		○
			秋田都市圏	0.70	0.45	0.43		○
			評価	両案共に1.0を下回っており、都心部では集約型が趨勢型を若干上回るものの、総じて集約型の改善効果が優れている				
		混雑度1.00以上道路延長(Km)	都心部	18.0	7.0	8.1	○	
			秋田市街地部	70.5	49.6	47.3		○
			秋田都市圏	187.8	103.9	92.2		○
			評価	両案共に混雑度1.00以上道路延長は減っており、都心部では集約型が趨勢型を若干上回るものの、都市圏で、集約型は趨勢型に比べて11.7km少なく優れている				
	地域間交通の円滑性	バス路線の速度(km/h)	主要幹線バス路線	26	30	30	○	○
			評価	バスの走行速度は、両案ともに上昇する				
		断面受給バランス	1.0以上の断面数	6	3	3	○	○
			評価	断面需給混雑度1.0以上断面は、現況よりも減少しているものの、集約型、趨勢型ともに同数である				
	環境負荷への影響	ＣＯ2排出量(t-CO2/日)	都心部	100	88	94	○	
			秋田市街地部	498	427	409		○
			秋田都市圏	1,602	1,358	1,307		○
			評価	両案共に現況よりも排出量は減少し、都心部では集約型が趨勢型を若干上回るものの、総じて集約型の削減効果が大きく優れている				
		ＮＯＸ排出量(Kg/日)	都心部	268	221	235	○	
			秋田市街地部	1,472	1,182	1,132		○
			秋田都市圏	5,115	4,185	4,056		○
			評価	両案共に現況よりも排出量は減少し、都心部では集約型が趨勢型を若干上回るものの、総じて集約型の削減効果が大きく優れている				
		ＳＰＭ排出量(Kg/日)	都心部	25	21	22	○	
			秋田市街地部	138	111	107		○
			秋田都市圏	480	383	371		○
			評価	両案共に現況よりも排出量は減少し、都心部では集約型が趨勢型を若干上回るものの、総じて集約型の削減効果が大きく優れている				
公共交通	公共交通利用圏人口	公共交通利用圏人口割合（%）	秋田都市圏	60.1%	58.2%	62.2%		○
			秋田都市圏（バス60往復以上）	42.3%	40.2%	44.7%		○
			評価	集約型は趨勢型に比べて公共交通利用圏人口の割合が高く公共交通の利便性の面からも優れている				
	公共交通利用トリップ	公共交通利用割合（%）	秋田都市圏	4.2%	3.8%	4.1%		○
			評価	集約型は趨勢型に比べて公共交通利用割合が高く、現況を維持しているので集約型が優れている				

注)現況の域内在籍自家用車の都市圏内々交通はＰＴＯＤより作成し、域外在籍者や営業車による都市圏関連交通については、H17センサス現況ODを用いた。また、H42域内在籍自家用車の都市圏内々交通はＰＴＯＤより作成し、H42年域外在籍者や営業車による都市圏関連交通については、13次フレーム値を用いた。

比較した結果、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を形成することが必要

4.2.4　集約型市街地の形成とその方向性

(1)　集約型都市構造の目指すべき方向

集約型都市構造へ改変するためには、都市圏の交通拠点である秋田駅前を含む古くからの中心市街地(中通、大町、南通り等)においては、様々な都市的サービスを提供する場、かつ経済活動や雇用の場となるよう、居住機能を含む多様な都市機能を集積させた拠点的市街地形成を図る必要があり、中心市街地活性化基本計画の積極推進が必要とされる。あわせて各種都市機能へのアクセス性が広く確保されるよう、適切な水準の公共交通サービスの確立・提供が必須である。また、古くからの地域拠点である鉄道駅周辺(土崎、新屋等)においても、居住機能を高めるための適切な地域サービス機能の集積を図る必要がある。そして、拠点的市街地とこれら駅周辺地域拠点を結ぶ公共交通軸沿線に居住機能等集積を高めることによって、公共交通の維持につなげる市街地形成を図り、あわせて徒歩・自転車交通圏内に日常サービス機能を配置し、歩いて暮らせる生活圏の形成が必要である。

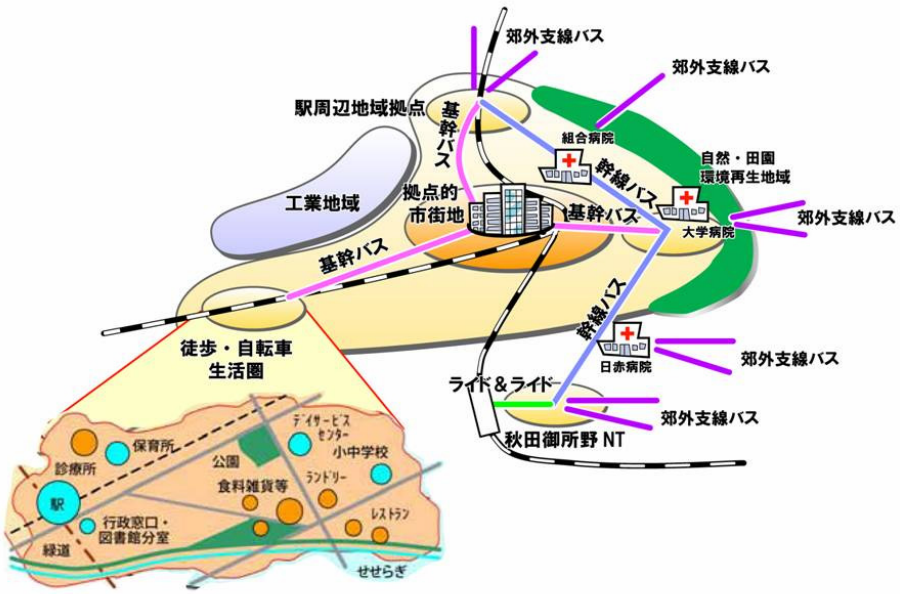
土地利用
- ・高次都市機能の集積促進
- ・まちなか居住の推進
- ・市街地拡散の抑制
- ・土地利用の高度化

公共交通機能の利便性向上と維持
- ・バスサービスの利便性向上と維持、代替交通の確保
- ・鉄道サービスの利便性向上と維持
- ・自動車を利用できない高齢者等の交通弱者の利用しやすさを高める

骨格道路網の見直し
- ・交通需要に見合った道路整備
- ・渋滞･交通混雑の緩和

都心部の活性化
- ・都心居住の促進
- ・歩行者自転車空間の整備
- ・駐輪スペースの確保

冬期交通対策の充実
- ・冬期道路空間の確保
- ・冬期歩行空間の確保
- ・冬期交通の安全性向上



▲集約型都市構造の市街地イメージ

4.3　都市交通マスタープランの検討

4.3.1　土地利用の検討

(1)　既成市街地

集約型都市構造へ改変するために、都心部の吸引力向上、地域中心の機能拡充、都市機能の分散抑制、市街地の拡大抑制を図る。

(2)　郊外部等

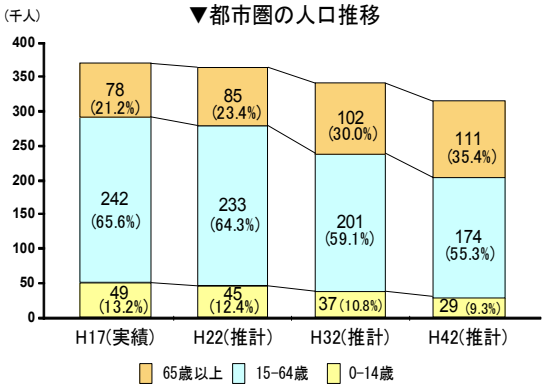
人口減少及び集約型都市構造への改変に伴い予想される郊外部の居住者減少対策として、子育て世代が郊外部に、高齢者が中心市街地に住み替えることを促進させる。

4.3.2　骨格道路網の検討

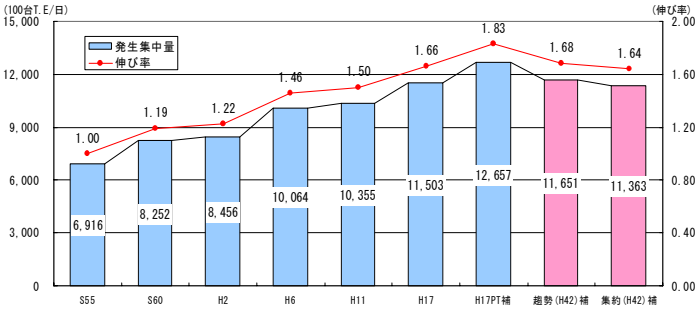
(1)　道路整備をとりまく環境

・都市圏人口は既に減少に転じ、H42 には H17 時点の約 85%の水準まで低下。
・自動車交通需要は増加傾向を維持しているものの、H42 には趨勢型で H17 時点の約 8%減、自動車依存を押さえた集約型で約 10%減。
・自動車交通需要の減少局面を向かえ、増加を前提とした道路網計画は大幅な見直しが必要。

▼都市圏の人口推移



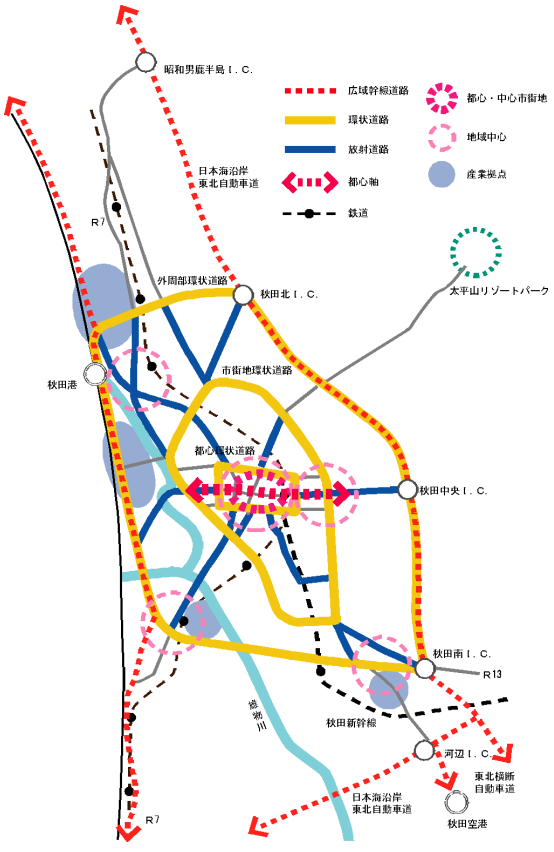
▼都市圏自動車発生集中量の将来動向



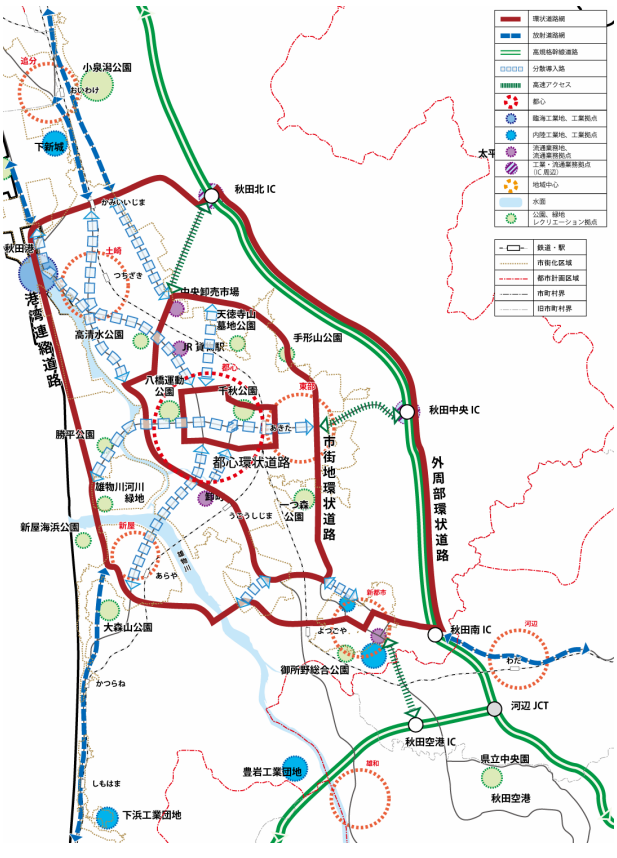
(2)　骨格道路網の連結方針

秋田市の骨格道路網は現マスタープランを踏襲し、『3 環状放射型道路網』で形成されることによって多種多様な交通需要に対処し、柔軟性のあるネットワークとして機能させ、集約型都市構造を支える。

▼現マスタープラン道路網(前回都市OD調査)



▼骨格道路網の連結方針

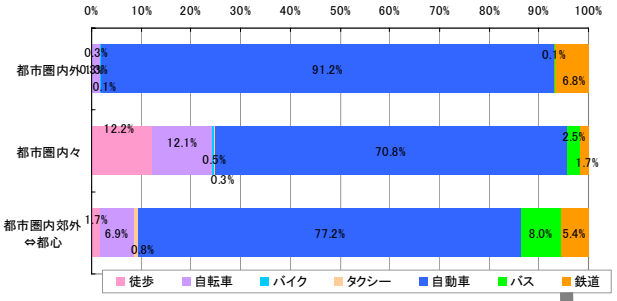


4.3.3　公共交通の検討

(1)　代表交通手段構成からみた公共交通の役割分担

・現在の代表交通手段分担率を見ると、都市圏内外および都市圏内郊外⇔都心の移動において、鉄道の分担率が高い。

▼秋田都市圏内外・内々および都市圏内郊外⇔都心間移動の代表交通手段分担率（現況 H17）



利用者	公共交通において主に移動を担う手段	備考
都市圏内外	鉄道	特に都市圏外駅⇔秋田駅
都市圏内々	バス	―
都市圏内郊外⇔都心	バス・鉄道	郊外駅⇔秋田駅

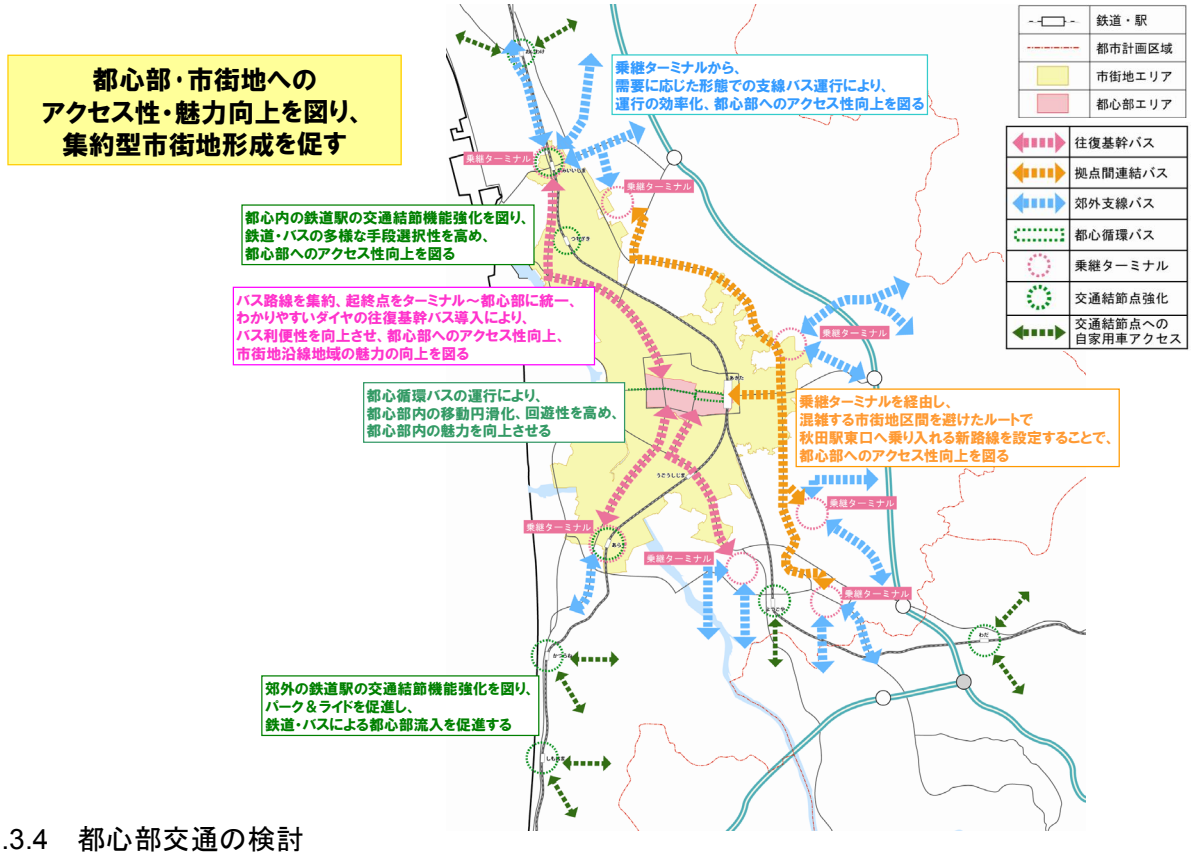
(2)　公共交通ネットワークの連結方針

・市街地の拠点に乗り継ぎターミナルを設け、そこと都心部を結ぶ軸を骨格幹線バス路線と位置づけ、サービス向上により、都心へのアクセス向上、沿線地域の魅力の向上を図る。

・鉄道沿線の郊外拠点については交通結節点強化をはかり、鉄道利便性を向上させ、都心へのアクセス向上を図る。

・郊外部については支線バス路線により乗り継ぎターミナルまでのアクセス手段を確保し、都心へのアクセス向上を図る。

▼公共交通計画全体イメージ



4.3.4　都心部交通の検討

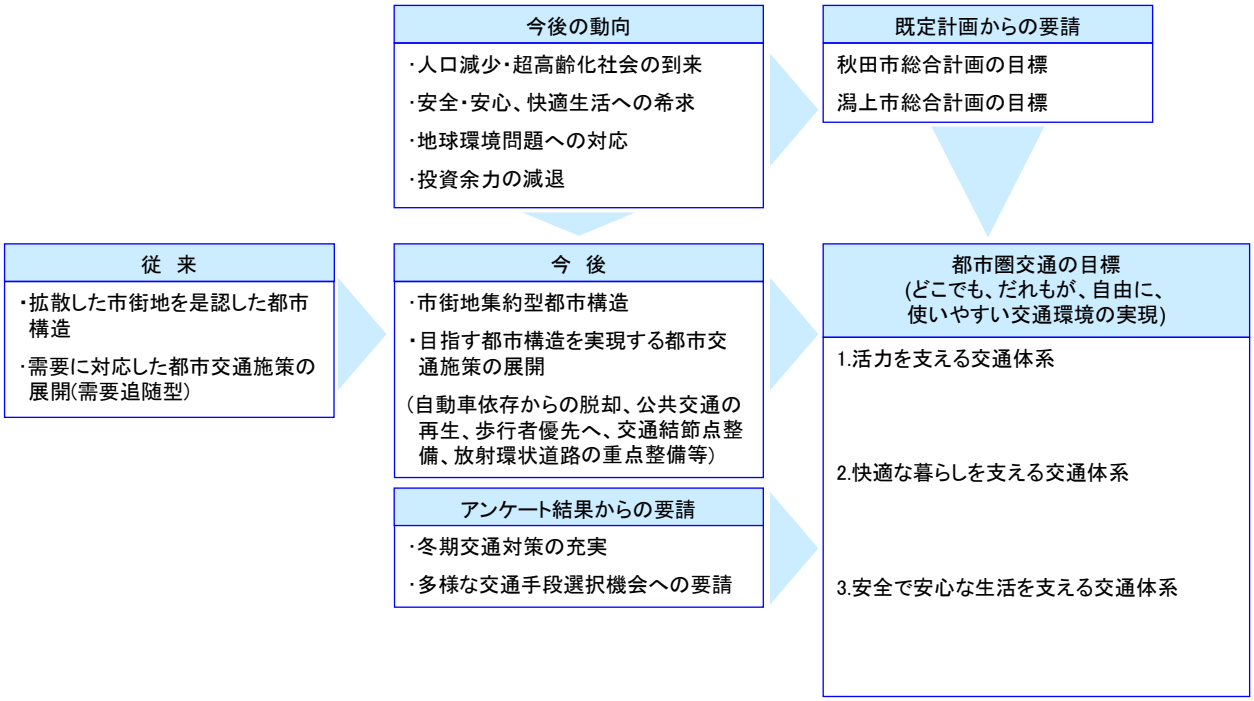
郊外部に比べ駐車場利用に制限がある都心部において、集約型都市構造に改変するために、徒歩・自転車・公共交通の利用環境の整備を図る。

4.3.5　冬期交通の検討

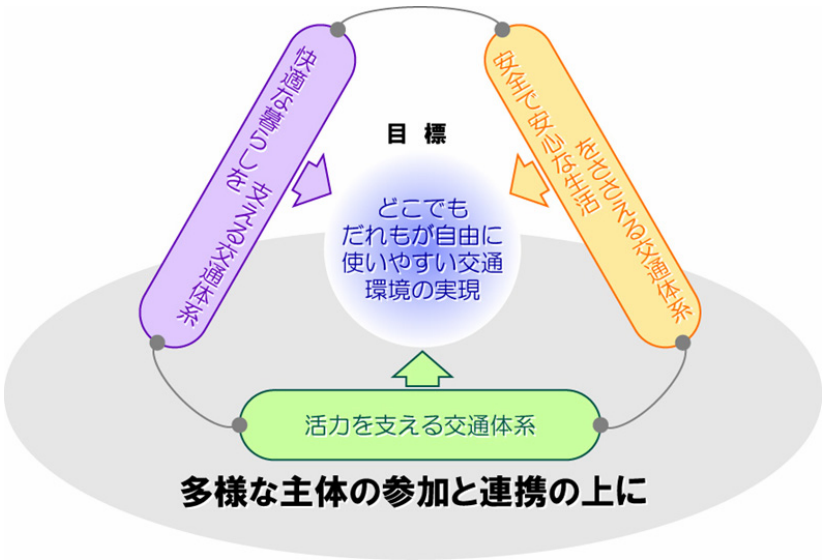
冬期の積雪・凍結による交通への影響（所要時間増など）を低減させるために、快適・安全な交通環境の整備を図る。

4.3.6　秋田都市圏交通の目標

下図の流れで都市圏交通の目標を設定した。



【都市圏交通の目標】



4.4　都市交通マスタープランの策定

土地利用	公共交通	冬期交通
骨格道路網	都心部交通	

目標 1. 活力を支える交通体系

めざすべき将来像	具体的施策
都心部、各市街地部に都市機能が集中していて、魅力ある市街地が形成されている	高次都市機能の集積 地域中心への日常サービス機能の集積 市街地拡散の抑制 まちなか居住の推進
骨格となる道路の渋滞が緩和され、都市圏内外、圏内相互の交流が拡大している	3 環状放射型道路網の形成 交通需要に見合った道路機能の確保 空港へのアクセス向上
高速道路までのｱｸｾｽが向上し、気軽に高速道路が利用でき	3 環状放射型道路網の形成
都市圏内の移動に多様な交通手段が選択できる	既存バス路線の再編 道路網整備に伴う渋滞緩和によるバス走行速度向
都市圏内外の移動にも多様な交通手段が選択できる	鉄道駅の交通結節機能強化 ｽﾑｰｽﾞに乗り継ぎができるﾊﾞｽ乗継ﾀｰﾐﾅﾙ整備
都心部内の移動が気軽にできる	仲小路タウンビークルの運行 都心循環バスの運行
都心部へ流入する人が増加している	都心部の交通施設整備計画 歩行者･自転車ネットワークの形成
冬期における都心部アクセス（通勤等）の渋滞が緩和されている	3 環状放射型道路網の形成 公共交通への転換促進（冬ダイヤの導入） TDM 施策の推進

目標 2. 快適な暮らしを支える交通体系

めざすべき将来像	具体的施策
美しいまちなかの景観が形成されている	土地利用の高度化 景観整備の支援 公共交通沿線への居住促進
渋滞が緩和され、CO_2 排出量等が減少している	3 環状放射型道路網の形成による都市圏内の渋滞緩
市街地内の通過交通が排除されている	3 環状道路整備による市街地内通過交通の排除
自動車を利用できない高齢者等でも移動の手段が提供されている	高齢者等の移動を支援する移動手段の確保（鉄道を利用したアクセス性向上等）
移動手段を確保しながら環境の改善も進んでいる	環境負荷の小さい公共交通への転換促進 ・鉄道駅の交通結節機能強化による P&R、R&R の推進
移動する際の最適な交通手段を選択することができる	情報提供の充実 鉄道駅の交通結節機能強化による手段選択機会の提供
公共交通沿線で人口が増加している	既存バス路線の再編による利便性の向上
自転車で都心部へアクセスできる 自転車で都心部内を容易に移動できる	自転車通行帯、自転車駐輪場の整備
都心部内を誰もが自由に容易に移動できる	都心循環バスの運行 仲小路ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄﾓｰﾙ化･ﾀｳﾝﾋﾞｰｸﾙの運行
積雪、凍結でも必要な道路はスムーズに走行できる	除雪の効率化
冬期でも快適にバスの乗り降り､バス待ちをすることができる	バス待ち環境の改善（上屋整備）

目標 3. 安全で安心な生活を支える交通体系

めざすべき将来像	具体的施策
高齢者には近隣に日常サービス機能が集積した住環境､子育て世代には閑静な住環境等､世代に応じた住環境が提供されている	子育て世代を郊外部、高齢者を中心市街地に住替え促進
高次救急病院等の医療施設へスムーズにアクセスできる	3 環状放射型道路網の形成による医療施設へのアクセス性向上
交通事故が減少する	骨格道路の整備による交通の安全性向上
安全性の高い公共交通の利用者が増加している	安全性の高い公共交通への転換促進 ・鉄道駅の交通結節点機能強化 ・パーク&ライド、ライド&ライドの推進 ・MM（ﾓﾋﾞﾘﾃｨ･ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄ）の推進
歩行者、自転車が事故の心配なく通行できる	あんしん歩行エリア整備の推進
高齢者、障害者でも安全に移動ができる	交通バリアフリー基本計画の推進
積雪、凍結による事故が減少している	冬期道路情報提供の充実
冬期にも安心して通行できる歩道が整備されている	融雪歩道の整備促進