


# 第2次秋田市公共交通政策 ビジョンについて

平成27年12月3日



# 目次

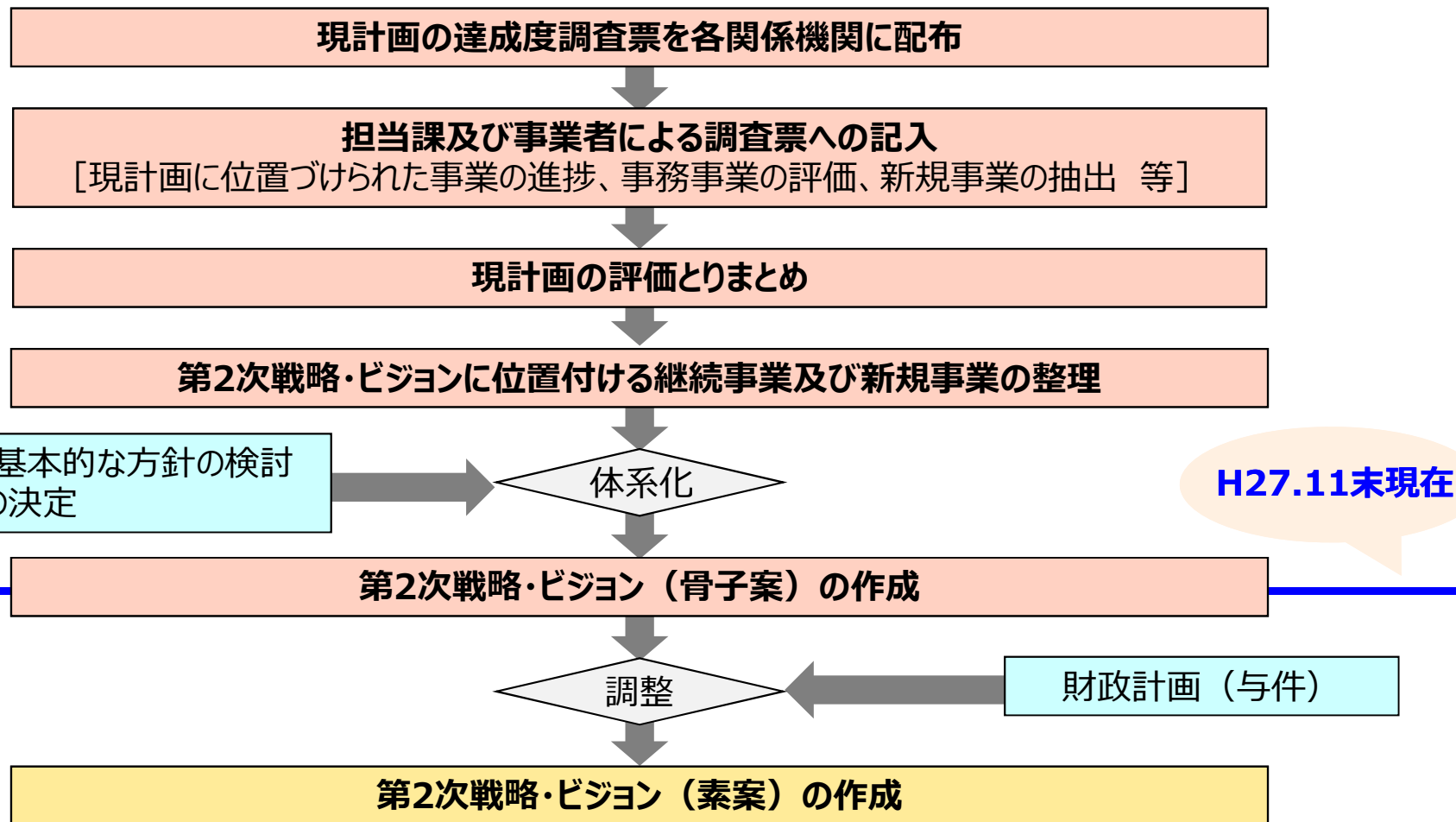
|                   |       |    |
|-------------------|-------|----|
| 1. 現計画の施策評価とりまとめ  | ..... | 2  |
| 2. 現計画からの見直し点について | ..... | 10 |
| 3. 計画の骨子(案)       | ..... | 13 |
| 4. 今後の検討スケジュール    | ..... | 20 |



# 1. 現計画の施策評価とりまとめ

## 1.1 現計画の評価及び事業計画の流れ

- ◆現計画である「秋田市総合交通戦略」及び「秋田市公共交通政策ビジョン」の各施策に位置づけられた事業について、進捗状況や見直しの必要性等を確認して現計画の評価検証を実施し、継続事業や新規事業を整理した。
- ◆現在、第2次戦略及び第2次ビジョンの施策の体系化を進めている。



■ 施策の体系・事業計画の整理手順

## 1.2 秋田市総合交通戦略

### (1) 事業進捗状況

◆秋田市総合交通戦略の進捗状況として、下記目標のⅠ及びⅢを実現するための全42事業について調査したところ、「完了」「継続実施」の合計が約8割、未実施が14.3%となっている。

◆未実施の事業については、社会情勢の変化等を考慮した事業の必要性の再検討や実施体制の構築等を進めていく必要がある。

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

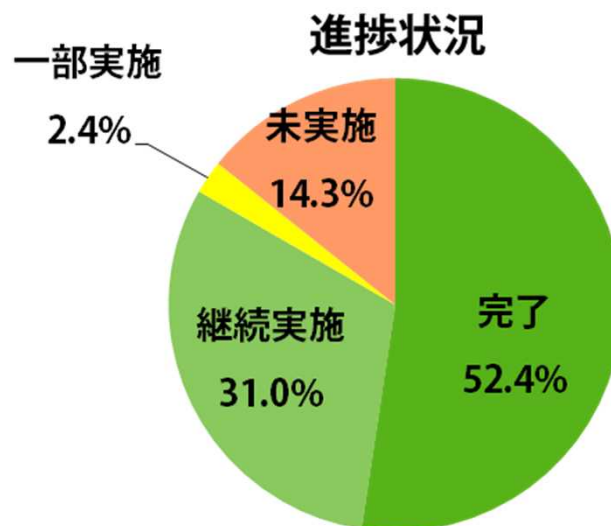
#### 目 標

**Ⅰ 歩行者、自転車及安全・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** ← 公共交通政策ビジョンにて評価

**Ⅲ 誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系を支援する道路網の整備**

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



## (2) 目標達成度

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

| 目標                             | 成果目標                            | 指標   | 達成状況          | 施策パッケージ   |
|--------------------------------|---------------------------------|--|---------------|---|
| I                              | (1) 都心部の歩行者・自転車<br>分担率の向上       | ・歩行者自転車分担率                                 | 指標値<br>更新できず※ | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に<br/>通行できる空間の整備<br/>完了時期の延長があるものの、ほとんどの<br/>事業が計画を達成。ただし、自転車走行<br/>空間改善に未実施事業が見られる。</li> <li>■ 中心市街地における歩行者環境の改善<br/>仲小路タウンビークル事業の代替事業と<br/>して「中心市街地循環バス」を運行。</li> </ul>                                       |
|                                | (2) 市内の年間歩行者・自転車<br>交通事故死傷者数の削減 | ・秋田市内交通事故死傷者数<br>(車両対歩行者)                  | ○<br>(概ね達成)   |   |
|                                |                                 | ・秋田市内交通事故死傷者数<br>(車両対自転車)                  | ◎<br>(達成)     |   |
| (3) 中心市街地における歩行者・<br>自転車通行量の増加 | ・中心市街地11地点の<br>歩行者・自転車通行量       | ◎<br>(達成)                                  |               |   |
| III                            | (1) 都心部の歩行者・自転車<br>分担率の向上（再掲）   | ・歩行者自転車分担率                                 | 指標値<br>更新できず※ | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市街地の通過交通抑制による安全・安心<br/>な歩行者・自転車交通環境向上</li> <li>■ 遅延の多いバス路線区間混雑を緩和する<br/>道路整備</li> <li>■ 渋滞を緩和する道路整備</li> <li>■ 市内外の連携を強化する道路整備</li> <li>■ 円滑な走行を実現するための施策<br/>いずれの施策パッケージについても、完了<br/>時期の延長があるものの、ほとんどの事業が<br/>計画を達成。</li> </ul> |
|                                | (2) 幹線バスの遅延時間の短縮                | ・幹線バスの遅延時間<br>(夕ピーク)                       | ◎<br>(達成)     |   |
|                                | (3) 市内の年間自動車交通<br>事故死傷者数の削減     | ・市内の年間自動車交通事故<br>死傷者数                      | ◎<br>(達成)     |   |
|                                | (4) 年間ピーク時渋滞損失時間<br>の削減         | ・市内の県道以上の一般道に<br>おける年間ピーク時（1時間）<br>・渋滞損失時間 | 指標値<br>更新できず※ |   |

※指標値を更新するための実態調査が未実施または調査結果が未公表のため

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

# 【参考】秋田市総合交通戦略の数値目標達成状況

## ①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

| 成果目標                        | 指標                       | 目標値と実績値  | 達成状況    |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
|-----------------------------|--------------------------|--|---------|---------|---------|-----|--------|--------|-----|--------|--------|-----|--------|-----------|-------------|
| (1) 都心部の歩行者・自転車分担率の向上       | 歩行者自転車分担率                | <table border="1"> <caption>歩行者自転車分担率</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>目標値 (%)</th> <th>実績値 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17</td> <td>12.5</td> <td>12.5</td> </tr> <tr> <td>H23</td> <td>12.8</td> <td>12.7</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>13.3</td> <td>13.3</td> </tr> </tbody> </table>                        | 年度      | 目標値 (%) | 実績値 (%) | H17 | 12.5   | 12.5   | H23 | 12.8   | 12.7   | H27 | 13.3   | 13.3      | (来年度更新)     |
| 年度                          | 目標値 (%)                  | 実績値 (%)  |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
| H17                         | 12.5                     | 12.5   |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
| H23                         | 12.8                     | 12.7   |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
| H27                         | 13.3                     | 13.3   |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
| (2) 市内の年間歩行者・自転車交通事故死傷者数の削減 | 秋田市内交通事故死傷者数<br>(車両対歩行者) | <table border="1"> <caption>秋田市内交通事故死傷者数 (車両対歩行者)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>目標値 (人)</th> <th>実績値 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17</td> <td>166</td> <td>166</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>130</td> <td>145</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>95</td> <td>96 (H26)</td> </tr> </tbody> </table>              | 年度      | 目標値 (人) | 実績値 (人) | H17 | 166    | 166    | H22 | 130    | 145    | H27 | 95     | 96 (H26)  | ○<br>(概ね達成) |
|                             | 年度                       | 目標値 (人)  | 実績値 (人) |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
| H17                         | 166                      | 166  |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
| H22                         | 130                      | 145  |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
| H27                         | 95                       | 96 (H26)   |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
|                             | 秋田市内交通事故死傷者数<br>(車両対自転車) | <table border="1"> <caption>秋田市内交通事故死傷者数 (車両対自転車)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>目標値 (人)</th> <th>実績値 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17</td> <td>335</td> <td>335</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>263</td> <td>223</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>193</td> <td>151 (H26)</td> </tr> </tbody> </table>            | 年度      | 目標値 (人) | 実績値 (人) | H17 | 335    | 335    | H22 | 263    | 223    | H27 | 193    | 151 (H26) | ◎<br>(達成)   |
| 年度                          | 目標値 (人)                  | 実績値 (人)  |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
| H17                         | 335                      | 335  |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
| H22                         | 263                      | 223  |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
| H27                         | 193                      | 151 (H26)  |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
| (3) 中心市街地における歩行者・自転車通行量の増加  | 中心市街地11地点の歩行者・自転車通行量     | <table border="1"> <caption>中心市街地11地点の歩行者・自転車通行量</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>目標値 (人)</th> <th>実績値 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H19</td> <td>31,157</td> <td>31,157</td> </tr> <tr> <td>H24</td> <td>35,777</td> <td>35,777</td> </tr> <tr> <td>H25</td> <td>42,000</td> <td>46,282</td> </tr> </tbody> </table> | 年度      | 目標値 (人) | 実績値 (人) | H19 | 31,157 | 31,157 | H24 | 35,777 | 35,777 | H25 | 42,000 | 46,282    | ◎<br>(達成)   |
| 年度                          | 目標値 (人)                  | 実績値 (人)  |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
| H19                         | 31,157                   | 31,157   |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
| H24                         | 35,777                   | 35,777   |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |
| H25                         | 42,000                   | 46,282   |         |         |         |     |        |        |     |        |        |     |        |           |             |

## ②誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系を支援する道路網の整備

| 成果目標                      | 指標                               | 目標値と実績値   | 達成状況 |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
|---------------------------|----------------------------------|---|------|------------|------------|-----|--------|--------|-----|--------|----------|-----------|--------|-----------|-----------|
| (1) 都心部の歩行者・自転車分担率の向上(再掲) | 歩行者自転車分担率(再掲)                    | <p>(%)</p> <p>◆ 目標値 ◆ 実績値</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>目標値 (%)</th><th>実績値 (%)</th></tr> <tr><td>H17</td><td>12.5</td><td>12.5</td></tr> <tr><td>H23</td><td>12.8</td><td>12.7</td></tr> <tr><td>H27</td><td>13.3</td><td>13.3</td></tr> </table> <p>H27センサスにより実績値算出予定</p>                     | 年度   | 目標値 (%)    | 実績値 (%)    | H17 | 12.5   | 12.5   | H23 | 12.8   | 12.7     | H27       | 13.3   | 13.3      | (来年度更新)   |
| 年度                        | 目標値 (%)                          | 実績値 (%)   |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
| H17                       | 12.5                             | 12.5  |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
| H23                       | 12.8                             | 12.7  |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
| H27                       | 13.3                             | 13.3  |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
| (2) 幹線バスの遅延時間の短縮          | 幹線バスの遅延時間(タピーク)                  | <p>(分)</p> <p>◆ 目標値 ◆ 実績値</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>目標値 (分)</th><th>実績値 (分)</th></tr> <tr><td>H19</td><td>20</td><td>20</td></tr> <tr><td>H27</td><td>15</td><td>10 (H26)</td></tr> </table>  | 年度   | 目標値 (分)    | 実績値 (分)    | H19 | 20     | 20     | H27 | 15     | 10 (H26) | ◎<br>(達成) |        |           |           |
| 年度                        | 目標値 (分)                          | 実績値 (分)   |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
| H19                       | 20                               | 20  |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
| H27                       | 15                               | 10 (H26)  |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
| (3) 市内の年間自動車交通事故死傷者数の削減   | 市内の年間自動車交通事故死傷者数                 | <p>(人)</p> <p>◆ 目標値 ◆ 実績値</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>目標値 (人)</th><th>実績値 (人)</th></tr> <tr><td>H17</td><td>1,751</td><td>1,751</td></tr> <tr><td>H22</td><td>1,376</td><td>1,121</td></tr> <tr><td>H27</td><td>1,001</td><td>872 (H26)</td></tr> </table>                                    | 年度   | 目標値 (人)    | 実績値 (人)    | H17 | 1,751  | 1,751  | H22 | 1,376  | 1,121    | H27       | 1,001  | 872 (H26) | ◎<br>(達成) |
| 年度                        | 目標値 (人)                          | 実績値 (人)   |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
| H17                       | 1,751                            | 1,751   |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
| H22                       | 1,376                            | 1,121   |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
| H27                       | 1,001                            | 872 (H26)   |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
| (4) 年間ピーク時渋滞損失時間の削減       | 市内の県道以上の一般道における年間ピーク時(1時間)渋滞損失時間 | <p>(万人時間)</p> <p>◆ 目標値 ◆ 実績値</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>目標値 (万人時間)</th><th>実績値 (万人時間)</th></tr> <tr><td>H19</td><td>11,340</td><td>11,340</td></tr> <tr><td>H23</td><td>10,330</td><td>5,273</td></tr> <tr><td>H27</td><td>10,228</td><td>10,228</td></tr> </table> <p>H27センサスにより実績値算出予定</p> | 年度   | 目標値 (万人時間) | 実績値 (万人時間) | H19 | 11,340 | 11,340 | H23 | 10,330 | 5,273    | H27       | 10,228 | 10,228    | (来年度更新)   |
| 年度                        | 目標値 (万人時間)                       | 実績値 (万人時間)  |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
| H19                       | 11,340                           | 11,340  |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
| H23                       | 10,330                           | 5,273   |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |
| H27                       | 10,228                           | 10,228  |      |            |            |     |        |        |     |        |          |           |        |           |           |



## 1.3 秋田市公共交通政策ビジョン

### (1) 事業進捗状況

- ◆秋田市公共交通政策ビジョンの進捗状況は、事業が進捗している「完了」「継続実施」の合計が約4割で、未実施が55.1%となっている。
- ◆未実施の事業については、社会情勢の変化等を考慮した事業の必要性の再検討や実施体制の構築等を進めていく必要がある。

#### 基本的な方針

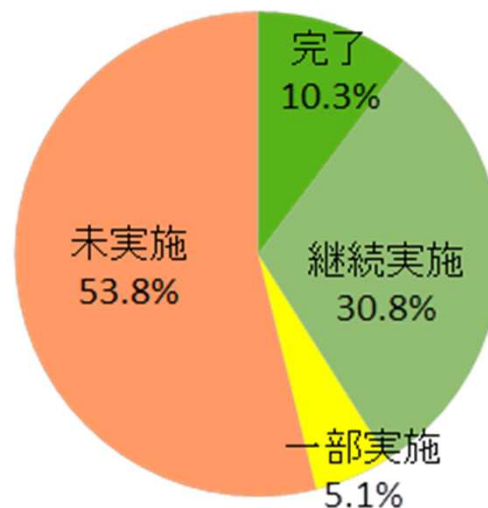
- ①市民生活を支える交通機関として、地域に応じた市民の多様な移動手段の確保
- ②より快適で使いやすい移動手段の実現
- ③市民・地元関係者、交通事業者、行政の連携によるビジョンの推進

#### 目 標

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

|             | 完了    | 継続実施  | 一部実施 | 未実施   |
|-------------|-------|-------|------|-------|
| 事業数(全78事業中) | 8     | 24    | 4    | 42    |
| (%)         | 10.3% | 30.8% | 5.1% | 53.8% |

進捗状況



## (2) 目標達成度

## 参考資料②参照

- ◆「中心部」における施策について、「バス路線の再編」「バス走行環境の向上」「バス運行情報提供の充実」の事業進捗度が高い。
- ◆「バス利用環境の改善」「バス運賃の検討」「公共交通利用の促進」は未実施の事業が多い。
- ◆そのほか、マイタウン・バスの導入や高齢者コインバス等の導入が実施されたが、地域主体での代替交通の運営等は実施に至っていない。

### ①公共交通サービス水準の達成度

| 公共交通サービス水準（平日） |   | 達成状況    |
|----------------|---|---------|
| 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。  | ○（概ね達成） |
| 中心部 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。   | ○（概ね達成） |
| 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。 | ○（概ね達成） |

### ②事業の進捗状況の整理

|             | 中心部   | 郊外部   | 公共交通空白地域   | 全地域   |
|-------------|---|---|--|---|
| 事業の進捗状況（概要） | <p><b>(バス路線)</b><br/>少系統多頻度運行を実施。また「中心市街地循環バス」を運行。</p> <p><b>(走行環境)</b><br/>ノーマイカーデーを実施。市民啓発のモビリティマネジメントは未実施。</p> <p><b>(情報提供)</b><br/>路線・系統の記号や番号統一化、バスマップ作成及び配布、幹線バスのバス停での掲示を実施。バスマップの使いやすさの検証を継続。</p> <p><b>(利用環境)</b><br/>低床バス・ワンステップバスは車両更新時に導入予定。バス停の上屋やベンチは未整備。ICカード、バスロケーションシステムは導入を検討中。</p> <p><b>(料金)</b><br/>値下げ及びゾーン料金制、商業施設との連携割引検討は未実施。</p> | <p>・運行協議会を設立し代替交通としてマイタウン・バスを導入。</p> <p>・地域の関係主体による代替交通(マイタウン・バス)の運営への取り組みは未実施。</p> <p>・バス・鉄道乗継の確保は、事業者と行政の情報共有及び拠点整備の調整を継続中。</p> | <p>・地域の関係主体による代替交通(マイタウン・バス)の運営への取り組みは未実施。</p> <p>・料金値下げの検討は未実施。</p> | <p>・高齢者コインバス及び福祉特別乗車証の交付を実施。</p> <p>・通園バスの更新及び福祉有償運送を実施。</p> <p>・市役所職員の通勤時における公共交通機関等の利用を実施。</p> <p>・既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の活用検討は未実施。</p> |

- 事業上の課題
- ・実施済みの事業については今後、効果検証による見直しが必要。
  - ・未実施の事業については、事業者及び行政との連携、必要性や財源確保についての再検討が必要。
  - ・進捗状況の定量的把握によるモニタリングや、目標の達成度を検証するための指標設定などが不足。
  - ・地域の関係主体による代替交通(マイタウン・バス)の運営・導入の推進については、検討体制の構築が必要。



## 2. 現計画からの見直し点について

## 2.1 秋田市総合交通戦略

◆第2次戦略は、現計画の施策体系を踏襲しつつ、多核集約型のまちづくりの考え方等を反映する。

### 現計画

### 見直し点

### 第2次計画

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

**目標Ⅰ.**  
歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現

**目標Ⅱ.**  
関係者の連携により、将来にわたり持続可能な公共交通の実現

**目標Ⅲ.**  
誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系を支援する道路網の整備

・全般の方針に変更なし。  
・多核集約型都市の形成に向け、中心部ににぎわいへの寄与を目標とする。

・現計画の「拠点」を踏襲。  
・少系統多頻度運行を継続。  
・まちづくりの視点として、多核集約型都市、にぎわいの創出を追加。  
・バス路線運営適正化に向け利用者拡大を目指すとともに路線の再編を検討する。

・全般の方針に変更なし。  
・現計画の「拠点」を多核集約型都市の「核」とする。

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

**目標Ⅰ.歩行者、自転車が安全・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**多い中心部において安全で快適な空間を整備**するとともに、高齢者等に対応したバリアフリー化や**自転車利用促進施策**を実施し、にぎわいのあるまちづくりを目指す。

**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の実現**

・**多核集約型の都市構造を形成する公共交通網を整備**し、少系統多頻度運行による幹線軸の利便性向上を図るとともに、全ての地域住民の移動手段となるマイタウン・バスを含む支線軸の確保、にぎわいの創出等に資する域内交通の充実、交通結節点における鉄道とバスの連携強化を図る。  
・また**利便性向上施策とあわせてバス路線運営適正化に向けた取組み**を進めるとともに、行政、交通事業者、地域住民が一体となり**持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくり**に取り組む。

**目標Ⅲ.拠点間ネットワークを形成する道路網の実現**

・多核集約型の都市構造を形成する「骨格道路網（環状＋放射道路）」を整備し**都心部と地域拠点間を結ぶ**ことで、自動車交通の利便性が向上するとともに、市街地の通過交通排除による混雑緩和を図る。また安全な道路環境の確保やバスの走行性を高める道路整備を進める。

## 2.2 秋田市公共交通政策ビジョン

◆目標と事業の関係性を再構築するため、第2次ビジョンでは「基本的な方針」と「3つの目標」を設定し、関係者の役割は現計画を踏襲する。

### 現計画

### 見直し点

### 第2次計画

#### 【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

#### 【目標】

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

▶ 目標を達成するための関係者の基本的役割  
→ ※第2次計画に引き継ぐ

▶ 目標を達成するための関係者の地域別役割  
→ ※第2次計画に引き継ぐ

事業との関係性を明確にするため「基本的な方針」と「目標」を再構築

地域公共交通活性化再生法の改正により、計画検討において下記視点を追加

- ・コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- ・地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

#### 【基本的な方針】

まちづくりと一体となった、将来にわたり持続可能な公共交通網の実現

#### 目標Ⅰ.多核集約型の都市構造を形成する公共交通網の整備

- ・目指すべき都市構造から適切な交通結節点を設定し、幹線軸、支線軸、域内交通の明確化を図る。
- ・都心部と地域拠点間を結ぶ幹線軸におけるバス路線については、少系統多頻度運行で利便性の向上を図り、支線軸については全ての地域住民の移動手段を確保するため、地域特性に応じた適切な運行を行う。
- ・にぎわいの創出等に資する域内交通の充実を図る。
- ・交通結節点における鉄道とバスの連携の強化を図る。

#### 目標Ⅱ.利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進

- ・利用者拡大のため、利便性向上施策や情報提供方法、料金体系・支払方法の改善を行う。
- ・広告収入等の増収施策や赤字路線の再編の継続的な検討を行う。

#### 目標Ⅲ.持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進

- ・行政、交通事業者、地域住民が一体的な検討体制を構築し、地域の実情に応じた対策に取り組む。
- ・地域交通を維持するために、住民へ公共交通利用を促す啓発活動を実施する。



### 3. 計画の骨子(案)

# 3.1 第2次秋田市総合交通戦略（骨子案）

## 1. 戦略策定の目的

都市・地域総合交通戦略は、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的としており、魅力と活力があふれる都市・地域の実現のために、「交通が何をすべきか」を示す「戦略」である。

## 2. 交通を取り巻く環境

- ・ 人口と市街地 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
- ・ 中心市街地 中心市街地ににぎわいを取り戻すための交通環境の整備
- ・ 自動車利用と渋滞 マイカーから公共交通利用への転換の促進による交通渋滞の緩和
- ・ 高齢化と交通事故 高齢者が利用しやすい道路空間の整備や安全な移動手段の確保
- ・ 歩行者及び自転車 歩行者・自転車が共に安全で快適に利用できる通行環境の創出
- ・ 公共交通 利用者拡大の取組み推進及び効率的な運行による赤字の縮小
- ・ 二酸化炭素排出量 マイカーから公共交通への転換等による二酸化炭素排出量の削減
- ・ 市民意識 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

## 3. 秋田市の目指すべき将来像の検討

|                |  |   |
|----------------|--|---|
| 上位計画等の交通に関する方針 | <b>次期総合計画（策定中）</b><br>将来都市像2<br>「緑あふれる環境を備えた快適なまち」抜粋 | ・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<br>・道路ストックの予防保全的な計画的な維持管理による安全・安心な道路づくり<br>・地域のニーズや特性に配慮し、市民の利便性の確保と効率性を両立した公共交通ネットワークの構築  |
|                | <b>第6次秋田市総合都市計画</b><br><br>2. 交通体系の整備方針              | (1) 拠点間をつなぐ効率的・効果的な道路網の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 3環状放射型道路網の形成</li> <li>■ その他の拠点間を結ぶ都市計画道路の整備</li> <li>■ 既存道路の管理・活用</li> </ul> (2) 高速交通ネットワークの充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高速道路網の充実</li> </ul> (3) 低炭素社会の実現に向けた交通環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 鉄道交通・バス交通の利便性の向上</li> </ul> |

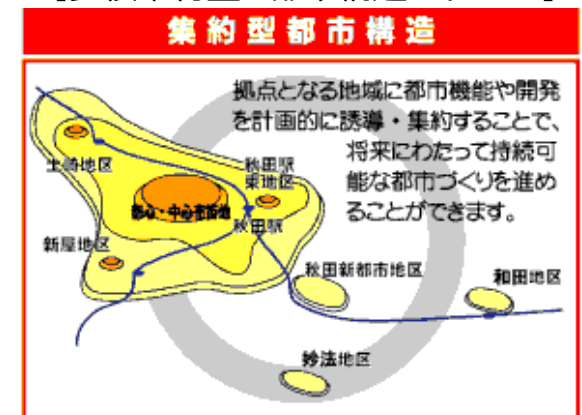
### 次期総合計画における将来都市像

- 1 豊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 人と文化をはぐむ誇れるまち

### 総合都市計画におけるまちづくりの目標(政策テーマ)

- (1) 旧3市町が一体となった都市構造の形成
- (2) コンパクトな市街地を基本としたにぎわいのある中心市街地と地域中心の形成
- (3) 環境の保全・創造による低炭素型まちづくり
- (4) 市民の暮らしを守る安全・安心なまちづくり
- (5) 秋田の風土・文化を映し出す緑豊かなまちづくり

【多核集約型の都市構造のイメージ】



## 4. 戦略の進め方

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

| 目標   | 取組みの視点   |
|--|--|
| 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・自転車が多い中心部において安全で快適な空間を整備するとともに、高齢者等に対応したバリアフリー化や自転車利用促進策を実施し、にぎわいのあるまちづくりを目指す。   |
| 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の実現         | 多核集約型の都市構造を形成する公共交通網を整備し、少系統多頻度運行による幹線軸の利便性向上を図るとともに、全ての地域住民の移動手段となるマイタウン・バスを含む支線軸の確保、にぎわいの創出等に資する域内交通の充実、交通結節点における鉄道とバスの連携強化を図る。<br>また利便性向施策とあわせてバス路線運営適正化に向けた取組みを進めるとともに、行政、交通事業者、地域住民が一体となり持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりに取り組む。 |
| Ⅲ. 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現                    | 多核集約型の都市構造を形成する「骨格道路網（環状＋放射道路）」を整備し都心部と地域拠点間を結ぶことで、自動車交通の利便性が向上するとともに、市街地の通過交通排除による混雑緩和を図る。また安全な道路環境の確保やバスの走行性を高める道路整備を進める。  |

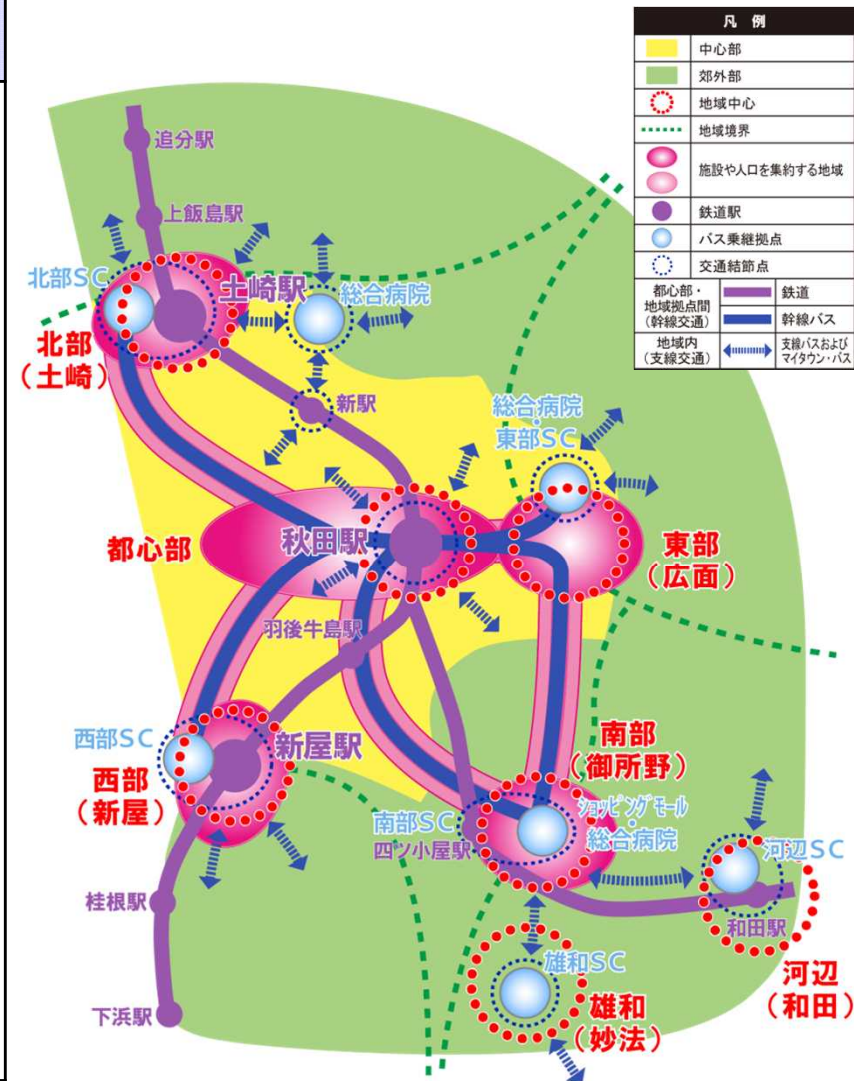
### 【目標年次】

平成32年（次期総合計画目標年次）

### 【対象範囲】

秋田市全域

▼現在の交通結節点を基本とした秋田市の目指すべき将来都市像



※新駅については検討中

※交通結節点を含めた都市構造について上位計画等と連携しながら適宜見直すものとする



## 第2次秋田市総合交通戦略 施策の体系（案）

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

**目標Ⅰ.**  
歩行者、自転車  
が安全・安心かつ  
快適に利用でき、  
にぎわいに寄与する  
交通環境の実現

| 施策パッケージ                                  | 施策  | 成果目標指標   |
|--|---|--|
| 歩行者、自転車<br>が安全・安心かつ<br>快適に通行できる<br>空間の整備 | <ul style="list-style-type: none"> <li>幅広歩道(幅員3m以上)の整備</li> <li>無電柱化による歩道の広幅員化</li> <li>歩道の消融雪設備整備</li> <li>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</li> <li>自転車通行環境の整備</li> <li>自転車利用促進のための啓発活動</li> <li>自転車の利便性向上</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>都心部の歩行者交通量、自転車交通量</li> <li>市内の年間歩行者・自転車交通事故死傷者数</li> <li>高齢者の歩行者・自転車交通事故件数</li> </ul> |
| 中心市街地における歩行者、自転車環境の改善                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地循環バス利用環境整備事業</li> <li>来街者の駐車場利便性向上策</li> <li>コミュニティサイクルの導入検討</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地内の観光入込客数</li> <li>市民による「まちのにぎわい」評価</li> </ul>                                    |

**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  
公共交通の実現

| 施策パッケージ        | 施策   | 成果目標指標   |
|----------------|--|--|
| 公共交通に関する<br>施策 | <ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線再編</li> <li>バス走行環境の向上</li> <li>バス運行情報提供の充実</li> <li>バス利用環境の改善</li> <li>利用しやすいバス運賃の検討</li> <li>公共交通利用の促進</li> <li>鉄道利便性の向上</li> <li>公共交通利用の促進</li> <li>代替交通の運営</li> <li>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</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス及びマイタウン・バス利用者数</li> <li>「中心市街地循環バス」利用者数</li> <li>公共交通利用者の満足度</li> <li>バス運営の財政健全度</li> <li>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</li> </ul> |

**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   | 成果目標指標  |
|----------------------------------|--|---|
| 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   | <ul style="list-style-type: none"> <li>市民による道路整備に対する満足度</li> <li>拠点間のピーク時間帯所要時間</li> <li>骨格道路網の整備率</li> <li>市内の主要渋滞箇所数</li> </ul> |
| バスの走行性を高める道路整備                   | バスの走行性を高める道路整備   |   |
| 渋滞を緩和する道路整備                      | 渋滞を緩和する道路整備  |   |
| 市内外の連携を強化する道路整備                  | 市内外の連携を強化する道路整備  |   |
| 円滑な走行を実現するための施策                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故対策</li> <li>TDM（交通需要マネジメント）による渋滞緩和施策</li> </ul> |   |

## 3.2 第2次秋田市公共交通政策ビジョン（骨子案）

### 1. ビジョン策定の目的

地域公共交通網形成計画は、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進することを目的としており、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」である。

### 2. 公共交通の現状と課題

### 3. 秋田市の目指すべき将来像の検討

(P14「2. 交通を取り巻く環境」)  
(P15「現在の交通結節点を基本とした秋田市の目指すべき将来都市像」)

### 4. 第2次秋田市公共交通政策ビジョン

【基本的な方針】 **まちづくりと一体となった、将来にわたり持続可能な公共交通網の実現**

| 目標                                    | 取組みの視点   |
|---------------------------------------|--|
| <b>I. 多核集約型の都市構造を形成する公共交通網の整備</b>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・目指すべき都市構造から適切な交通結節点を設定し、幹線軸、支線軸、域内交通の明確化を図る。</li> <li>・都心部と地域拠点間を結ぶ幹線軸におけるバス路線については、少系統多頻度運行で利便性の向上を図り、支線軸については全ての地域住民の移動手段を確保するため、地域特性に応じた適切な運行を行う。</li> <li>・にぎわいの創出等に資する域内交通の充実を図る。</li> <li>・交通結節点における鉄道とバスの連携の強化を図る。</li> </ul> |
| <b>II. 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者拡大のため、利便性向上施策や情報提供方法、料金体系・支払方法の改善を行う。</li> <li>・広告収入等の増収施策や赤字路線の再編の継続的な検討を行う。</li> </ul>  |
| <b>III. 持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・行政、交通事業者、地域住民が一体的な検討体制を構築し、地域の実情に応じた対策に取り組む。</li> <li>・地域交通を維持するために、住民へ公共交通利用を促す啓発活動を実施する。</li> </ul>  |

【目標年次】 平成32年（次期総合計画目標年次）

【対象範囲】 秋田市全域

## 第2次秋田市公共交通政策ビジョン 施策の体系（案）

### 【基本的な方針】 まちづくりと一体となった、将来にわたり持続可能な公共交通網の実現

**目標Ⅰ．  
多核集約型の都市構造  
を形成する公共交通網  
の整備**

| 目標を達成するために行う事業の概要 |   |
|-------------------|---|
| バス路線再編            | <ul style="list-style-type: none"> <li>少系統多頻度運行による幹線の利便性向上</li> <li>収支状況、利用状況に応じて系統数、運行頻度を見直すことによる支線の効率化</li> </ul> |
| 鉄道の利便性向上          | <ul style="list-style-type: none"> <li>泉・外旭川地区への新駅設置</li> </ul>   |

**目標Ⅱ．  
利便性向上、バス路線  
運営適正化に向けた取  
組みの推進**

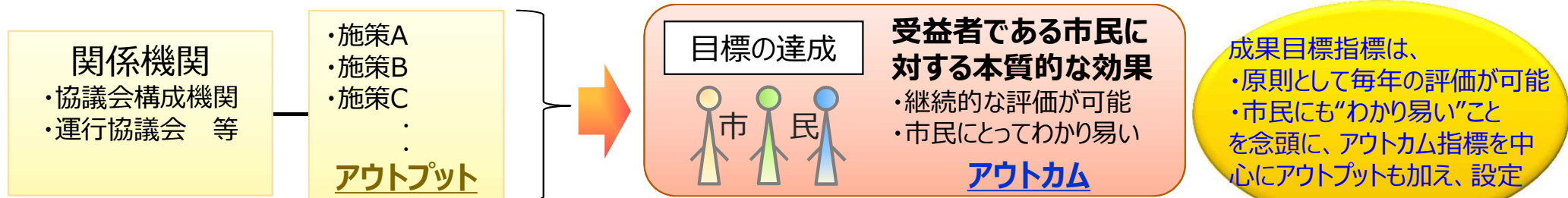
| 目標を達成するために行う事業の概要 |  |
|-------------------|--|
| バス走行環境の向上         | <ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞緩和策の導入や冬期走行性向上</li> <li>幹線バス区間でのバス専用レーンやバス優先信号システム（PTPS）の導入検討</li> </ul>  |
| バス運行情報提供の充実       | <ul style="list-style-type: none"> <li>わかりやすいバス路線・系統表示の継続</li> <li>わかりやすいバスマップ作成及び配布、幹線バスのバス停での掲示</li> </ul>   |
| バス利用環境の改善         | <ul style="list-style-type: none"> <li>バス停へ上屋およびベンチの整備や低床バス、ワンステップバスの導入</li> <li>市内バス・公共交通で利用可能な I C カードの導入検討</li> <li>バスロケーションシステムの導入</li> <li>待合施設等導入支援事業</li> </ul> |
| 利用しやすいバス運賃の検討     | <ul style="list-style-type: none"> <li>試験的な料金の値下げ（トリガー方式）</li> <li>乗継割引等、乗継時の運賃の検討</li> <li>バスのゾーン制料金等の導入によるバス運賃支払いの単純化</li> <li>高齢者バス優遇乗車助成及び障害者バス運賃助成事業</li> </ul>   |
| 公共交通利用の促進         | <ul style="list-style-type: none"> <li>秋田市役所における公共交通機関や自転車等による通勤によるCO<sub>2</sub>削減</li> <li>パークアンドライドの導入検討</li> </ul>   |

**目標Ⅲ．  
持続可能な公共交通の  
確保に向けた仕組みづ  
くりの推進**

| 目標を達成するために行う事業の概要                      |   |
|--|---|
| 代替交通の持続的な運営                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>代替交通(マイタウン・バス)の利便性向上の検討</li> <li>市民団体やNPO法人等による代替交通(マイタウン・バス)の運営組織の設立</li> <li>中心部のバス路線や鉄道へのスムーズな乗り継ぎの確保</li> <li>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</li> </ul> |
| 必要に応じて市民・地元関係者が参画した組織を設立し、自ら生活交通の導入の検討 | <ul style="list-style-type: none"> <li>市民団体やNPO法人等による代替交通(マイタウン・バス)の運営組織の設立</li> </ul>  |

### 3.3 第2次総合戦略及びビジョンにおけるアウトカム指標の考え方

- ◆現計画で設定されている成果指標をベースとして、毎年の評価が可能でかつ「アウトカム」となる指標としての見直しや追加を検討する。
- ◆まちづくりとの連携をはじめとした新たな視点を加えつつ、第2次総合戦略及びビジョンの施策と連動して設定を検討する。



| 現計画 |   | 見直し検討の視点                                   | 第2次総合戦略及びビジョン |  |
|-----|---|--|---------------|--|
| 目標  | 成果目標指標<br>(Ⅱについては、「サービス水準」)   |  | 目標            | 成果目標指標 (案)   |
| I   | (1)都心部の歩行者・自転車分担率<br>(2)市内の年間歩行者・自転車交通事故死傷者数  | 中心部のにぎわい創出、安全性確保                           | I             | (1)都心部の歩行者交通量、自転車交通量<br>(2)市内の年間歩行者・自転車交通事故死傷者数<br>(3)高齢者の歩行者・自転車交通事故件数<br>(4)中心市街地内の観光入込客数<br>(5)市民による「まちのにぎわい」評価                                       |
| II  | 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。<br>中心部 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。<br>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。 | 公共交通の利用促進、多核集約型まちづくりと連携した取組、多様な主体による運営への取組 | II            | ※現計画の「公共交通のサービス水準」設定を見直し、新たに成果目標指標を設定<br>(1)路線バス及びマイタウン・バス利用者数<br>(2)「中心市街地循環バス」利用者数<br>(3)公共交通利用者の満足度<br>(4)バス運営の財政健全度<br>(5)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 |
| III | (1)都心部の歩行者・自転車分担率<br>(2)幹線バスの遅延時間<br>(3)市内の年間歩行者・自転車交通事故死傷者数<br>(4)年間ピーク時渋滞損失時間   | 拠点間ネットワークの形成                               | III           | (1)市民による道路整備に対する満足度<br>(2)拠点間のピーク時間帯所要時間<br>(3)骨格道路網の整備率<br>(4)市内の主要渋滞箇所数  |



## 4. 今後の検討スケジュール

## 4. 今後の検討スケジュール

◆次回の協議会（H28.1月中旬予定）では、計画素案とパブリックコメントの実施方針の検討を行う。

