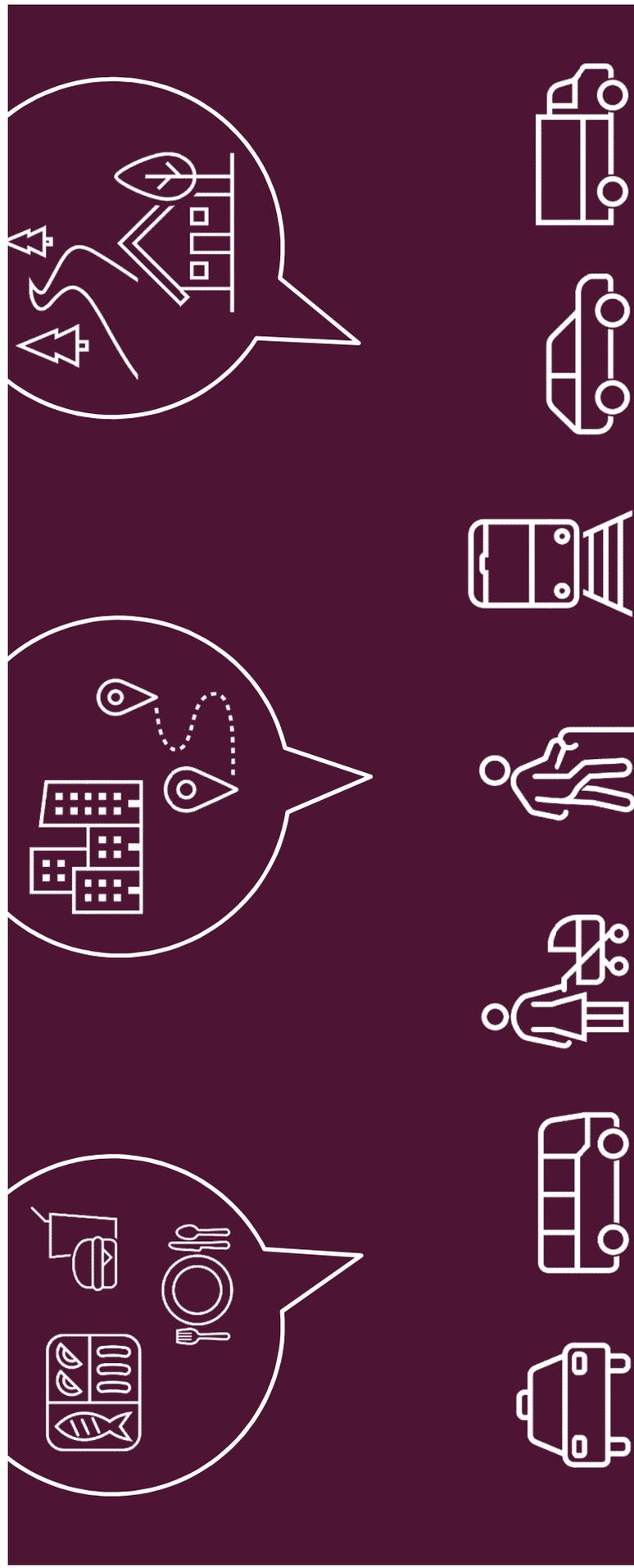


第3次 秋田市総合交通戦略・公共交通政策ビジョン

計画骨子案



総合交通戦略・公共交通政策ビジョンについて

- 秋田市では、安全で円滑な交通の確保と持続可能な都市づくりの実現を目的として、平成20年度に「秋田市総合交通戦略（以下、「戦略」）」および「秋田市公共交通政策ビジョン（以下、「ビジョン」）」を策定、ハード・ソフト両面からなる施策を実施。
- 第1次戦略・ビジョンの計画期間が終了する平成27年度、多核集約型都市の形成といたったまちづくりとの連携を踏まえた都市交通の再構築を目指して「第2次戦略・ビジョン」を策定。ハード・ソフト合わせて65の事業により、将来都市像の実現に取り組んできた。

	秋田市総合交通戦略の基本的な方針	秋田市公共交通政策ビジョンの基本的な方針
第1次 総合交通戦略 公共交通政策ビジョン 平成21年3月策定	<ul style="list-style-type: none">● 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	<ol style="list-style-type: none">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
 「多核集約型のまちづくり」の考え方を反映 		
第2次 総合交通戦略 公共交通政策ビジョン 平成27年3月策定	<ul style="list-style-type: none">● 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	<ul style="list-style-type: none">● 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

計画改定のポイント

章タイトル	計画改定の概要	計画骨子の論点
1 策定の背景と目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 社会情勢等に基づく課題整理 ● 法改正等の反映と基本的役割の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 近年の社会情勢に基づく課題認識 ➢ 法改正を踏まえた新たな役割分担
2 目指すべき将来像	<ul style="list-style-type: none"> ● 最新の上位関連計画を踏まえた施策の方向性 ● 計画が目指す未来の姿 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 上位関連計画からみただ方向性 ➢ 第3次戦略・ビジョンが目指す未来の姿
3 第3次戦略・ビジョンの目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 前章を踏まえた基本方針、計画の目標、施策体系の見直し ● 公共交通関連については「持続可能な秋田市公共交通の将来像と主な対応（案）」の考え方を反映 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 第3次戦略・ビジョンの目標と施策体系
4 計画区域・計画期間	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画区域：秋田市全域 ● 計画期間：令和3年度～令和7年度の5年間 	—
5 施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 関係者への事業調査に基づき完了施策を除外、新規事業の追加、その他変更を反映 ● 3章の見直しを踏まえた事業の見直し 	(第3章の施策体系にて要点を 確認) (事業については素案の段階で 提示予定)
6 推進体制・進行管理	<ul style="list-style-type: none"> ● 期間：令和3年度～令和7年度の5年間 	—

近年の社会情勢に基づく課題認識

項目	都市交通の課題認識
歩行者を取り巻く環境	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
自転車活用を取り巻く環境	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
高齢化と交通事故の状況	高齢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
中心市街地の状況	高齢者の安全な移動手段の確保
人口と市街地構造	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
公共交通の状況	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
自動車利用と渋滞状況	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
冬期交通条件の悪化	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り組み推進
関連法の改正等	料金体系の見直しや、運行状況に関する情報提供などによる新規利用者獲得
新たな課題への対応	効果的・効率的な運行による赤字の縮小
	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
	冬期も安全に利用できる道路環境の整備
	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）への対応
	Withコロナ・Afterコロナを踏まえた新たな生活様式への対応

持続可能な運送サービスの提供の確保を推進するための 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

国土交通省 ＜予算関連法律＞

地域が自らデザインする地域の交通【地域公共交通活性化再生法、道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成
 ・ 地方公共団体による**地域公共交通計画**(マスタープラン)の作成を**努力義務化**
 ⇒ 国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
 ・ 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家所有有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**

- ⇒ バス、タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報的・量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等 ⇒ データに基づきPDCAを強化)
- 地域における協議の促進
 ・ **乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
 ・ 通知を受けた**地方公共団体**は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

輸送資源の総動員による移動手段の確保

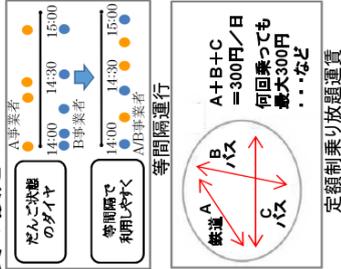
地域に最適な旅客運送サービスの継続

- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体**が、**関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し**、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設
 ⇒ 従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じた右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続**を実現
- | 実施方針に定めるメニュー例 |
|---------------------------------------|
| ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続(縮小・変更含む) |
| ② コミュニティバスによる継続 |
| ③ デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続 |
| ④ タクシー(兼用事業)による継続 |
| ⑤ 自家所有有償旅客運送による継続 |
| ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用 |

既存の公共交通サービスの改善の徹底

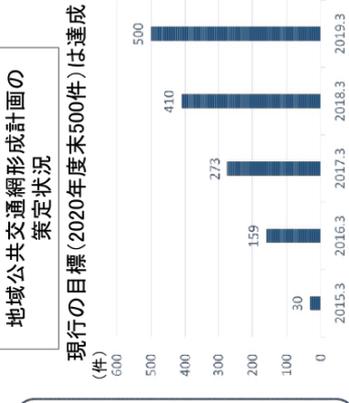
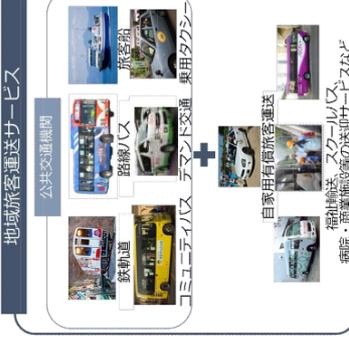
利用者目線による路線の改善、運賃の設定

- [現状] 地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや同一の運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
 また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等の調整は困難**
- [改正案] **「地域公共交通利便増進事業」を創設**
 ⇒ 路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
 併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



地域公共交通計画(H26改正)
 (市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
 まちづくりと連携した
地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画(今回改正後)
 (市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
 まちづくりと連携した
地域公共交通ネットワークの形成
 地域における
輸送資源の総動員
 メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保



自家所有有償旅客運送の実施の円滑化



- 過疎地等で市町村等が行う**自家所有有償旅客運送**について、**バス、タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
 ⇒ **運送の安全性を向上**させつつ、**実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化
 ⇒ インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**

貨客混載に係る手続の円滑化

- 鉄道や乗合バス等における**貨客混載**を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設
 ⇒ 旅客・貨物運送サービスの**生産性向上を促進**

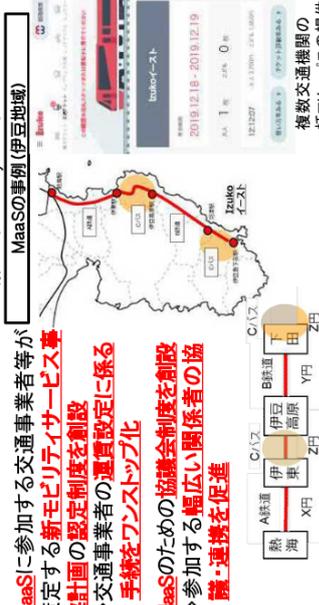


交通インフラに対する支援の充実

- 【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】
- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
 ・ 地域公共交通活性化再生法に基づき認定を受けた**鉄道の整備**
 ⇒ 交通ネットワークを充実
 ・ 物流総合効率化法に基づき認定を受けた**物流拠点**(トラックターミナル等)の整備
 ⇒ 複数の事業者の連携による物流効率化を促進

MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

- ※MaaS: Mobility as a Service
- MaaSに参加する交通事業者等が、**業計画の認定制度を創設**
 ⇒ 交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**
- MaaSのための**協議会制度を創設**
 ⇒ 参加する**幅広い関係者の協議・連携を促進**



目標達成に向けた役割分担（これまで）

第2次ビジョンにおける「目標達成のための関係者の果たすべき役割」

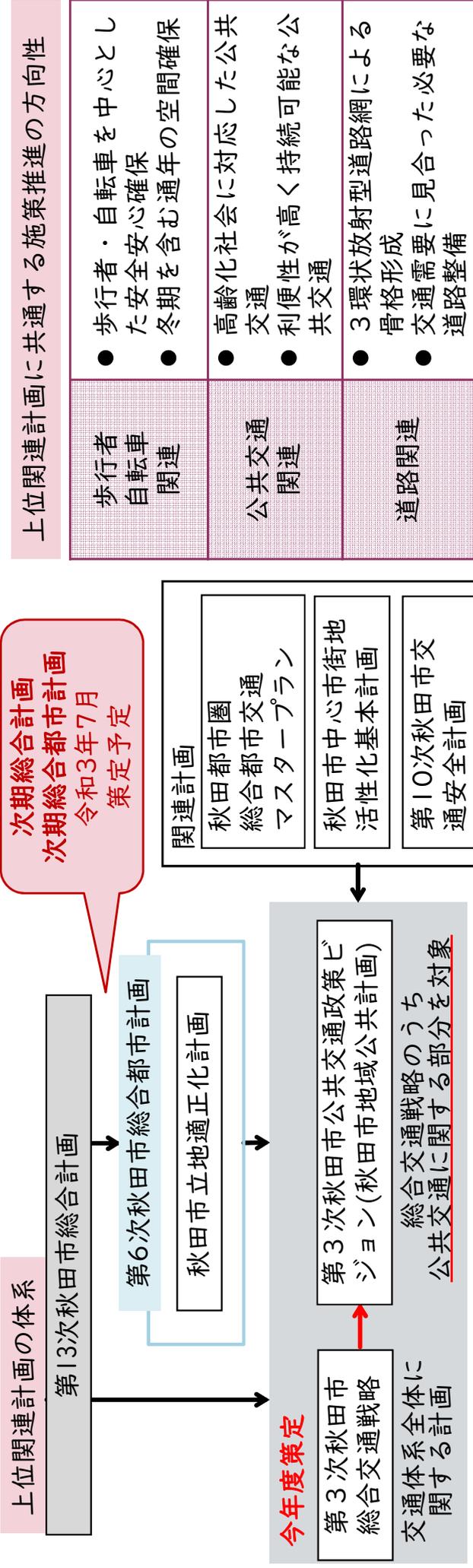
関係者	役割	中心部	郊外部	公共交通空白地域
市民 地元関係者	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通に積極的に関わることにより、その維持に協力 	<ul style="list-style-type: none"> バスおよび鉄道を利用することにより、路線の維持に協力 	<ul style="list-style-type: none"> 廃止バス路線の代替交通をより弾力的に運営できよう、自らが運営するとともに、積極的な利用により支える。 	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて自ら生活交通の導入を検討
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 中心部のバス路線の維持およびサービス向上に責任を持つ 鉄道路線の維持およびサービス向上に責任を持つ 	<ul style="list-style-type: none"> バス路線は、幹線と支線に分け、幹線の少系統多頻度運行による利便性向上とともに、支線を含めたバス路線網全体の維持に必要な設備投資を行い、利用者サービスを改善 鉄道路線の維持と利用状況に合わせた運行本数の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 廃止バス路線の代替交通の導入および運営に柔軟に対応 鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保 	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じてバス路線の新設を検討
行政	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通協議会において定期的にビジョンの推進状況を把握し、関係者間の調整によりビジョンの実現に努める 地域公共交通の維持および利用者サービスの改善に要する予算の確保に努める 郊外部における廃止路線沿線について、地域住民の移動手段の確保に責任を持つ 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続きバス事業者を支援することにより、路線の維持を図る。 バス事業者が行う設備投資を支援する。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民・地元関係者による廃止バス路線の代替交通の公的側面を重視し、その導入および運営を支援することにより、地域住民の移動手段を確保 	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて市民による生活交通の導入を支援

法改正を踏まえた新たな役割分担

第3次ビジョンにおける「目標達成のための関係者の果たすべき役割」

関係者	役割	具体的な取組
<p>地元関係者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通に積極的に関わることにより、その維持に協力 ・地域公共交通を積極的に利用することにより、安全安心な暮らしの実現 	<ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じて自ら生活交通の導入を検討 ・公共交通を利用した日常生活の実践 ・支線バスの積極的な利用により支える ・目的周辺では徒歩や自転車、バスなどの積極的な利用により賑わいを創出
<p>交通事業者等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道路線の維持およびサービス向上 ・幹線バス路線の維持およびサービス向上 ・タクシーの利点を活かした、きめ細かな移動ニーズへの対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用を促す呼びかけ ・維持が困難な路線バス区間における新たなサービス導入等への柔軟な対応 ・鉄道駅周辺の環境整備 ・必要に応じた支線バスのサービス維持 ・幹線バス路線の少系統多頻度運行による利便性向上 ・必要な設備投資を行い、利用者サービスを改善 ・鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数の確保
<p>行政</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通協議会において推進状況を把握（毎年）し、関係者間の調整によりビジョンの実現に努める ・地域公共交通の維持および利用者サービスの改善に要する予算の確保に努める ・公共交通手段の確保に責任を持つ ・移動手段の確保に高度な情報提供に努める ・市民への適切な足の確保に向けて、積極的に関与する 	<ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じて市民による生活交通の導入を支援 ・新たなサービス導入における実施方針の検討 ・公共交通を身近に利用するための情報サービスの確保 ・市民および地元関係者による廃止バス路線の代替交通の公的側面を重視し、その導入および運営を支援することにより、地域住民の移動手段を確保 ・バス事業者への支援の継続により、路線の維持を図る ・バス事業者が行う設備投資を支援する ・循環バス路線や幹線バス路線に必要なまちなか空間の確保に努める

上位関連計画からみた方向性（Ⅰ）



上位関連計画における基本理念等

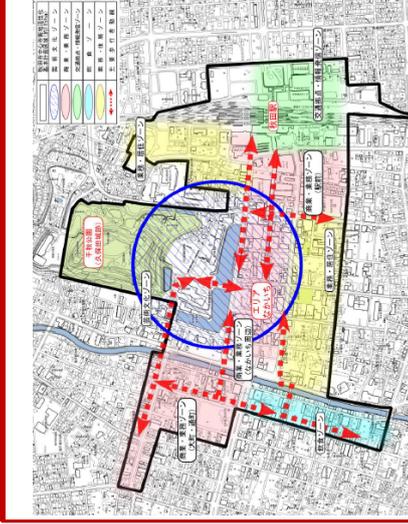
計画名と策定年月	基本理念・目標・コンセプト
第13次秋田市総合計画 新・県都『あきた』成長プラン 平成28年3月	<p>ともにつくり ともに生きる 人・まち・くらし ～ストップ人口減少 元氣と豊かさを次世代に～</p>
第6次秋田市総合都市計画 平成23年3月	<p>暮らし・産業・自然の調和した持続可能な都市 ～豊かな自然と共生した人にも地球にもやさしい都市づくりによる元氣な秋田の創造～</p>
秋田市立地適正化計画 平成30年3月	<p>「どこでもだれもが自由に使いやすい交通環境の実現」</p>
秋田都市圏総合都市交通マスタープラン 平成21年3月	<p>千秋公園（久保田城跡）と連携した城下町ルネサンス（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～</p>
秋田市中心市街地活性化基本計画 平成29年4月	

赤字：着目するキーワード

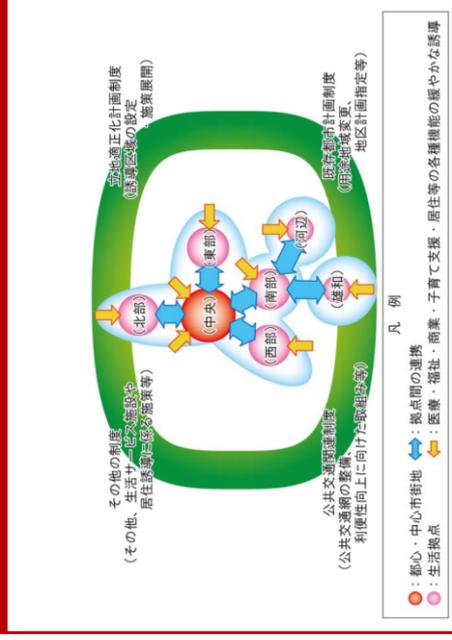
上位関連計画からみた方向性（2）

上位関連計画におけるまちづくりと交通施策の連携の考え方

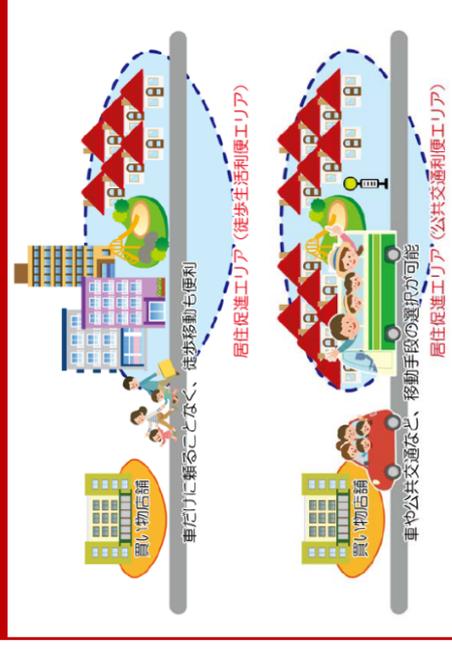
秋田市中心市街地活性化基本計画
歩行動線とゾーニング



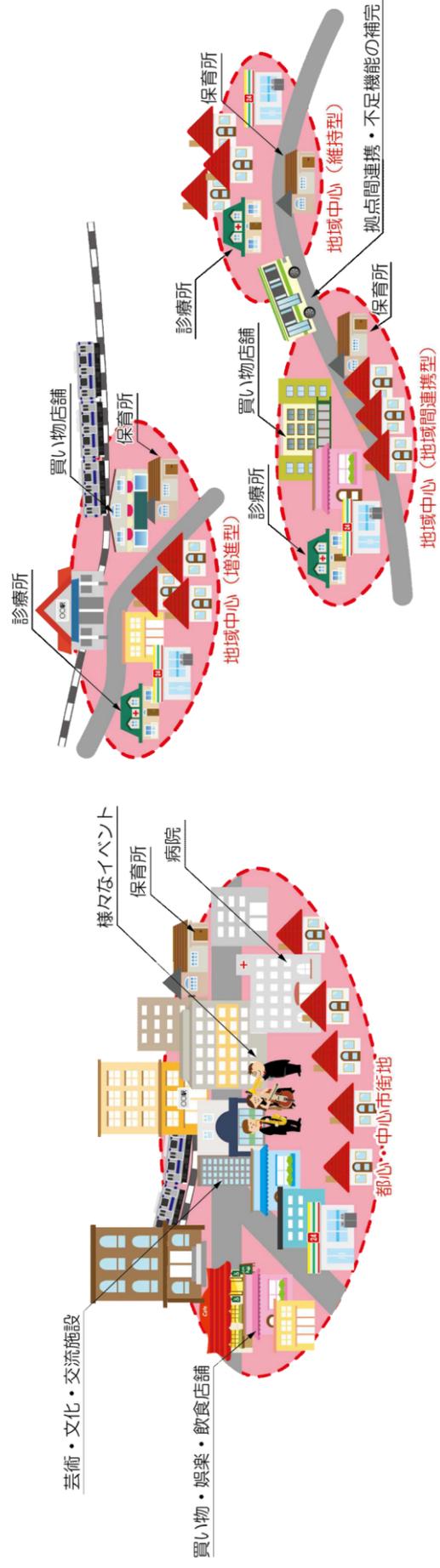
秋田市立地適正化計画
拠点間連携の考え方



秋田市立地適正化計画
居住促進エリアのあり方

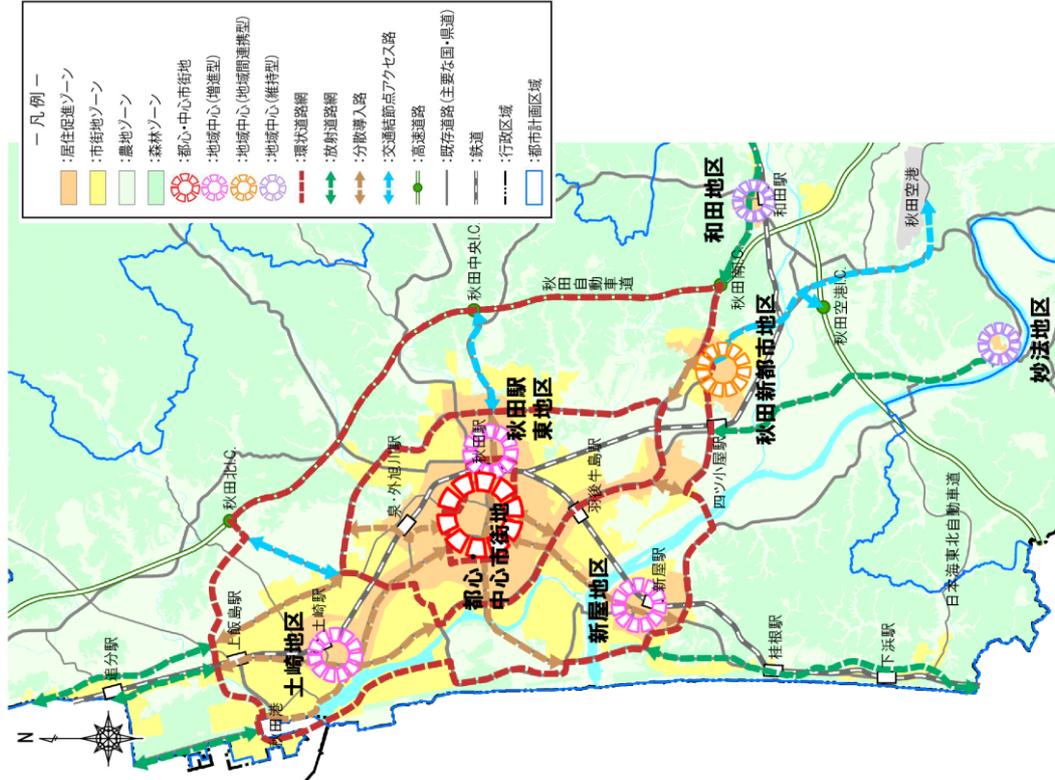


第7次秋田市総合都市計画（検討中）：拠点の考え方



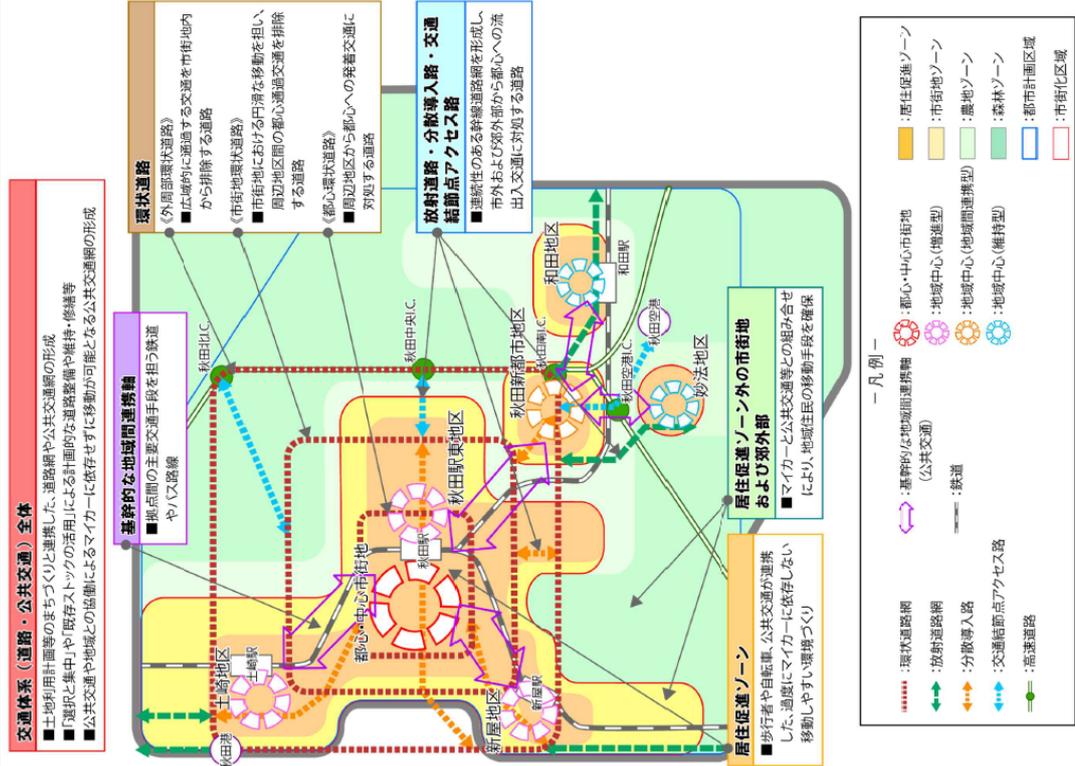
上位計画における将来都市像・将来交通体系

第7次秋田市総合都市計画（検討中）：将来都市構造図



環状道路：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
 放射道路：環状道路網へアクセスを強化する道路
 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道路
 交通結節点アクセス路：高速道路、秋田空港、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道路

第7次秋田市総合都市計画（検討中）：将来交通体系



第3次総合交通戦略で目指す未来の姿



- 凡例**
- 環状道路網 (Red dashed line)
 - 放射道路網 (Green arrow)
 - 分散導入路 (Yellow arrow)
 - 交通結節点アクセス路 (Blue arrow)
 - 歩行者専用道路 (Pink arrow)
 - 基幹的な地域連携軸 (Purple arrow)
 - 都心・中心街地 (Red circle)
 - 地域中心 (増進型) (Pink circle)
 - 地域中心 (地域間連携型) (Orange circle)
 - 地域中心 (維持型) (Purple circle)

どこにいても、予定に合わせて、最適な移動経路を
検索サイトでいつでも確認

新駅開業で鉄道も
バスも乗りやすく

人や自転車も安心・快適な
歩きたくなるまちなか空間
乗ってみたいくなるバスやわかりやすいバス
でまちなかの移動を楽しく快適に！

郊外部の移動は、必要な時
に乘れるデマンド交通で

地域内の移動は小型車
面に乗り換えて面的に

ICカードで乗り降りスムーズ
まちなかの買物もお得に
バスの遅れや発着情報はスマホ
でいつでもどこでも確認

多核集約型都市構造の骨格を形成する
3環状放射型道路網の整備により、
自動車交通の安全性や利便性を確保

未来の姿の実現に向けた方針および目標

【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

【取組みの視点】

歩行者・自転車が多くの都心や地域中心において安全安心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（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

【取組みの視点】

多核集約型の都市構造を形成する公共交通網を整備し、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併せ、交通事業者だけでなく、地域住民、行政が一体となり、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。

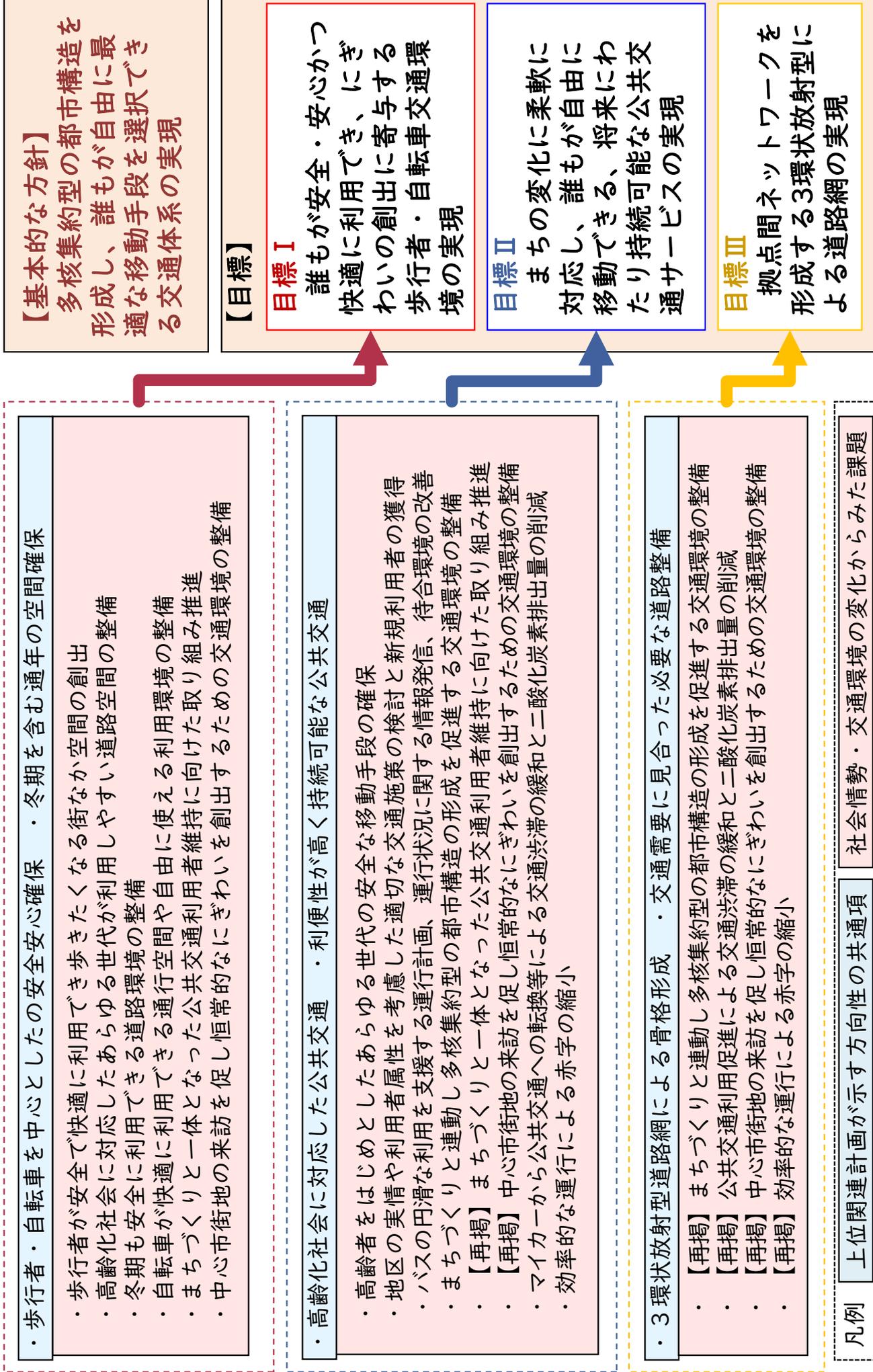
目標Ⅲ（その他自動車交通環境）

拠点間ネットワークを形成する3環状放射型骨格道路網の実現

【取組みの視点】

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。

課題及びまちづくりの方向性と目標の対応



第3次総合交通戦略の施策体系

【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

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

施策Ⅰ 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

施策Ⅱ にぎわいの創出に寄与する交通環境の実現

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

施策Ⅰ 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

施策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

施策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Ⅲ

拠点間ネットワークを形成する3環状放射型骨格道路網の実現

施策Ⅰ 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

施策Ⅱ 拠点間ネットワークを強化し走行性を高める道路整備

施策Ⅲ 安全で円滑な交通の実現に向けた取組

第3次総合交通戦略 施策内容と見直し視点（1）

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

施策パッケージ	施策	内容	見直し視点
1 誰もが安全・安心かつ快適に利用でき寄与する歩行者・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ようにより、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。	中心市街地や居住誘導重点化などを検討
	(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。	「まちなかウォークララム」に対応した施策の検討
	(3)歩道の消融雪設備整備	道路の幅員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、歩道の幅員や段差・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円滑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自転車走行空間の形成や、自転車利用に連した標識や案内サインの充実に努める。	自転車活用推進計画を見据えた追記を検討（自転車ネットワーク計画の検討等）
	(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支援活動を行う。	
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。	ビジョン関連箇所と連動した検討
	(2)バスを活用した賑わい創出	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。	

第3次総合交通戦略 施策内容と見直し視点（2）

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

施策パッケージ	施策	内容	見直し視点
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	乗継を考慮したバス路線全体の見直し 中心市街地循環バスの利便性向上	(1) 路線網の再構築と料金体系の見直し (2) 乗換ポイントでの新たな空間利用の創出 (3) ICTを活用した交通利便性の向上 (4) バスを活用した賑わい創出 (5) 交通空白地の解消 (6) 郊外部の移動手段確保 (7) バス・タクシー・鉄道等による役割分担 (8) 公共交通の共同経営の検討 上記の実施に向け、活性化再生法に位置づけられた「地域公共交通利便増進事業」「貨客運送効率化事業」等および独占禁止法特例法に基づく共同経営について検討
	(2)鉄道の利便性向上	泉外旭川駅（新駅）の利活用 鉄道駅のバリアフリー化	
	(3)乗換ポイントの環境整備	快適に過ごせる乗換空間の整備	
	(1)バス運行情報提供の充実	より使いやすいバスマップの検討 ICTを活用した運行状況等の提供	
	(2)バス利用環境の改善	誰もが利用しやすい車両の導入	
	(3)利用しやすいバス運賃の検討	ICカード導入を踏まえたわかりやすい料金制度等の導入検討 乗継時の運賃の検討	
	(4)公共交通利用の促進	バスを使ったまち歩きなどの情報提供 公共交通を活用した豊かなライフスタイルの提供	
	(1)マイタウン・バスの持続的な運営	マイタウン・バスの利便性向上の検討 持続的な地域の移動手段の確保 タクシー等を活用した、新たな生活交通の導入検討	
	(2)新たな交通手段等の検討	貨客混載・スクールバス等の活用の検討 独禁法特例法による交通事業共同経営の検討 ICT・ビッグデータによる効率的な運行の検討	
	2 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取り組みの推進		
3 持続可能な公共交通の確保に向けた取り組みの推進			

第3次総合交通戦略 施策内容と見直し視点（3）

目標Ⅲ

拠点間ネットワークを形成する3環状放射型骨格道路網の実現

施策パッケージ	施策	内容	見直し視点
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。	公共交通関連施策と連動（バス利用促進、ノーマイカーデーなど）
	(2)TDM(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。	

第3次公共交通政策ビジョン 目標・施策体系

基本的な方針

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

目標	施策	内容	見直し視点
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ワークの整備	(1)バス路線再編	乗継を考慮したバス路線全体の見直し 中心市街地循環バスの利便性向上	(1)路線網の再構築と料金体系の見直し
	(2)鉄道の利便性向上	泉外旭川駅（新駅）の利活用 鉄道駅のバリアフリー化	(2)乗換ポイントでの新たな空間利用の創出
	(3)乗換ポイントの環境整備	快適に過ごせる乗換空間の整備	(3)ICTを活用した交通利便性の向上
	(1)バス運行情報提供の充実	より使いやすいバスマップの検討 ICTを活用した運行状況等の提供	(4)バスを活用した賑わい創出
2 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取り組みの推進	(2)バス利用環境の改善	誰もが利用しやすい車両の導入 ICカード導入を踏まえたわかりやすい料金制度等の導入検討 乗継時の運賃の検討	(5)交通空地の解消 (6)郊外部の移動手段確保 (7)バス・タクシー・鉄道等による役割分担
	(3)利用しやすいバス運賃の検討	バスの使ったまち歩きなどの情報提供 公共交通を活用した豊かなライフスタイルの提供	(8)公共交通の共同経営の検討
	(4)公共交通利用の促進	マイタウン・バスの利便性向上の検討 持続的な地域の移動手段の確保 タクシー等を活用した、新たな生活交通の導入検討 貨客混載・スクールバス等の活用の検討 独禁法特例法による交通事業共同経営の検討 ICT・ビッグデータの活用による効率的な運行の検討	上記の実施に向け、活性化再生法に位置づけられた「地域公共交通利便増進事業」「貨客運送効率化事業」等および独占禁止法特例法に基づく共同経営について検討
	(1)マイタウン・バスの持続的な運営		
3 持続可能な公共交通の確保に向けた取り組みの推進	(2)新たな交通手段等の検討		