

## 計画の推進体制と進行管理

本計画を策定（PLAN）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します。

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、その結果に基づき必要に応じて改善を行います。

### 成果目標指標一覧

施策の実現状況を把握し計画の評価を実施するための成果目標指標は次のとおりです。この指標に基づき、計画期間中各年度末における取組の進捗状況を評価するほか、必要に応じて計画の見直しを行います。

※成果目標は令和元年度を現況値とし、目標値は令和7年度とします。各指標の定義や出典は本編85ページに掲載しています。

#### 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

成果目標指標		現況値	目標値
1	中心市街地の歩行者・自転車通行量（休日・平日の平均）	30,644人	30,644人
2	市内の交通事故死傷者数（歩行者自転車関連）	189人	150人
3	市内の高齢者交通事故死傷者数	212人	180人
4	中心市街地循環バスの利用者数	68,149人	69,000人
5	市民による「まちのにぎわい」満足度	39.0%	現状より増加

#### 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

成果目標指標		現況値	目標値
6	路線バス利用者数	7,080千人	7,500千人
7	マイタウン・バス利用者数	166千人	
8	市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	41.5%	50.0%
9	市内のバス運送収入	1,364百万円	1,420百万円
10	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	67団体	現状より増加

#### 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

成果目標指標		現況値	目標値
11	都市計画道路の整備率	77.1%	79.0%
12	市民による「道路の整備状況」満足度	68.7%	75.0%
13	拠点間のピーク時間帯所要時間	①28.5分 ②23.7分 ③25.1分 ④12.8分	現状より短縮
14	市内の交通事故死傷者数（自動車関連）	606人	650人
15	市内の主要渋滞箇所数	35箇所	現状より減少

## 第3次秋田市総合交通戦略

概要版

令和3年3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

TEL 018-888-5766



# 第3次 秋田市総合交通戦略

概要版

令和3年3月 秋田市

## 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人口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確保・維持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。

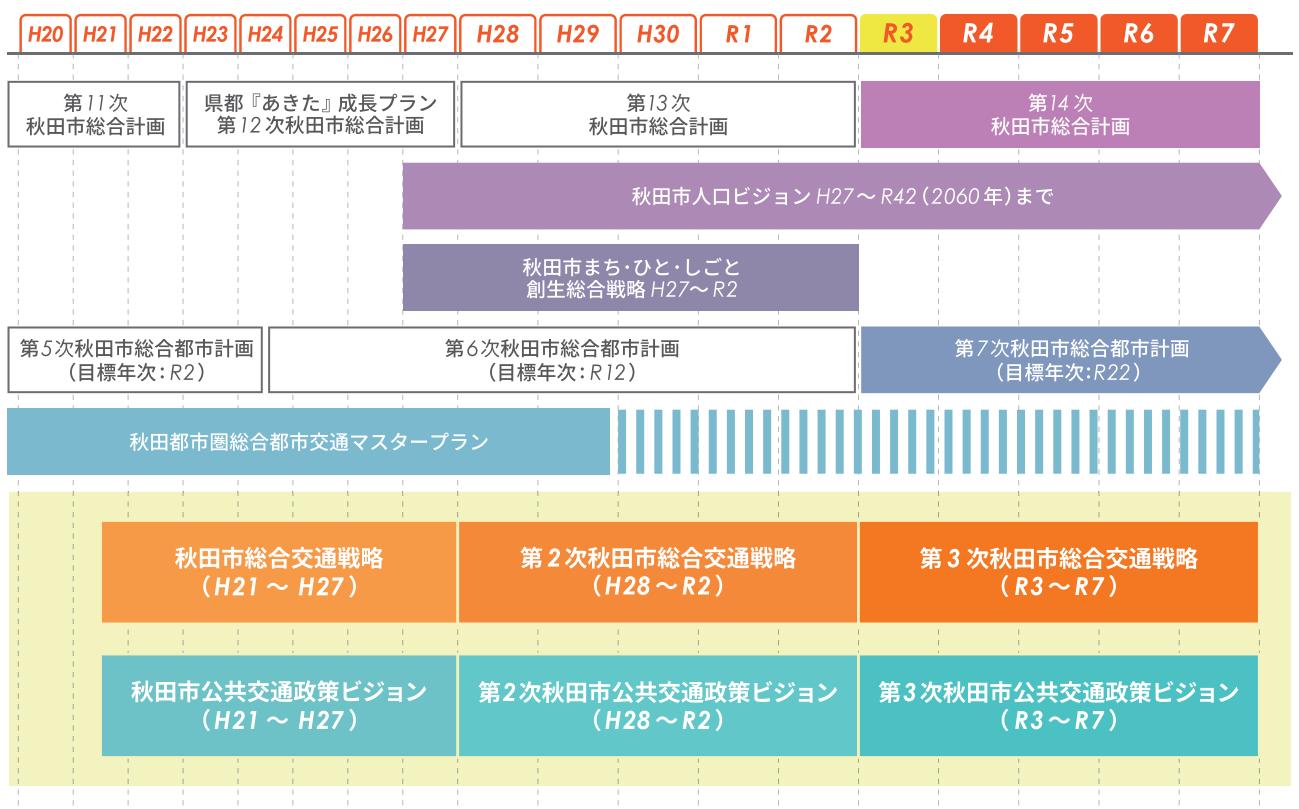
今後、更に人口減少・高齢社会が進むことを見据え、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを構築し、地域における移動手段の確保を図りながら、多核集約型コンパクトシティの実現に向けた取組を進めていかなければなりません。

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いく必要があり、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。

## 対象区域と計画期間

本計画は秋田市全域を対象とします。

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。



## 上位・関連計画における都市交通の位置づけ

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ます。

上位計画および関連計画における都市交通に関する記載事項を次のとおり整理しました。

### 歩行者・自転車に関する主な記載事項

#### 歩行者・自転車を中心とした安全・安心の確保

- 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  
『県都「あきた」創生プラン（第14次秋田市総合計画）』※

#### 冬期を含む通年の空間確保

- 超高齢社会に対応する歩行者・自転車利用環境の整備（バリアフリー化や交通安全対策）  
『第7次秋田市総合都市計画』※
- 冬期の安全性の確保（消融雪機能を備えた歩道ネットワーク化）  
『第7次秋田市総合都市計画』※
- （中心市街地における）消融雪設備の設置  
『秋田市中心市街地活性化基本計画（第2期）』

### 公共交通に関する主な記載事項

#### 高齢化社会に対応した公共交通

- 自動車を利用できない高齢者等の交通弱者向けの利便性向上  
『秋田都市圏総合都市交通マスターplan』

#### 利便性が高く持続可能な公共交通

- （高齢者コインバス事業による）高齢者の外出促進  
『秋田市中心市街地活性化基本計画（第2期）』
- ネットワーク再構築やICT活用などによる市民の利便性の確保と効率性の両立  
『県都「あきた」創生プラン（第14次秋田市総合計画）』※
- 多核集約型都市構造の形成に向けた拠点間を結ぶ持続可能な公共交通路線網の形成  
『秋田市立地適正化計画』

### 道路に関する主な記載事項

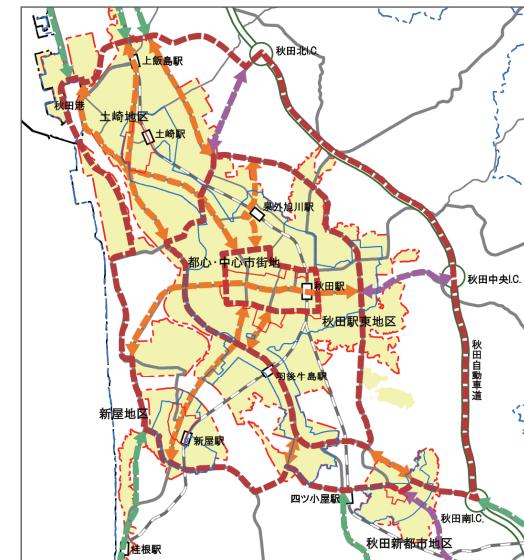
#### 3環状放射型道路網による骨格形成

- 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  
『県都「あきた」創生プラン（第14次秋田市総合計画）』※
- 3環状放射型道路網の形成  
『第7次秋田市総合都市計画』※  
『秋田都市圏総合都市交通マスターplan』

#### 交通需要のマネジメントと必要な道路整備

- 都市計画道路の（計画的な）整備推進  
渋滞を緩和する道路整備  
『第7次秋田市総合都市計画』※
- 幹線道路における交通安全対策の推進  
『第10次秋田市交通安全計画』

▼第7次秋田市総合都市計画（原案）における道路整備の基本方針図



※『県都「あきた」創生プラン（第14次秋田市総合計画）』『第7次秋田市総合都市計画』は現在策定中です。

# 秋田市総合交通戦略を取り巻く社会情勢・環境変化

## 1 歩行者・自転車中心のまちづくりが求められる

- ・自転車事故は減少、歩行者関連事故は依然として横ばい
- ・「居心地がよく歩きたくなるまちなか」環境整備への機運の高まり
- ・歩行者や自転車の安全安心・快適な通行のための空間整備への市民ニーズは高い
- ✓ 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

## 3 恒常的なぎわいが不足する中心市街地

- ・中心市街地では「エリアなかいち」の整備や「ぐるる」の運行により新たな人の流れを創出
- ・しかし、中心市街地の歩行者・自転車通行量は横ばいで、恒常的なぎわい創出には至っていない
- ✓ 中心市街地の来訪を促すとともに回遊性を高め、恒常的なぎわいの創出に寄与する交通環境の整備

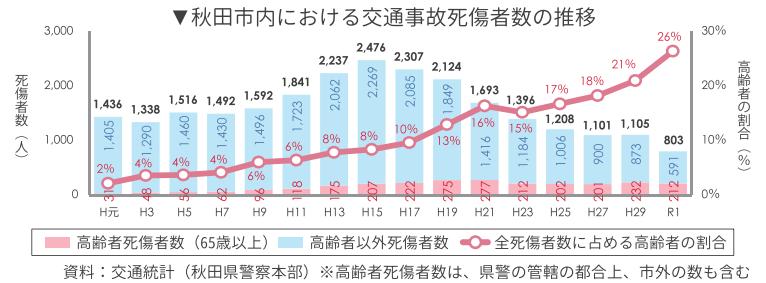
## 5 路線維持への要望が強い一方で、日常的に利用されない路線バス

- ・バスの利便性向上や適正な路線運営に対する市民ニーズは高い
- ・特にバス路線維持に対する高齢の方からの要望は高い
- ・一方でバスを日常的に利用する市民の割合は全市的に低い
- ✓ 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

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、現状の問題を抽出し、都市交通の課題を次のとおり整理しました。

## 2 少子高齢化の進行と高齢者事故の増加

- ・交通事故に占める高齢者事故割合は増加
- ・今後、運転免許返納者の増加など、公共交通を必要とするニーズの高まりが見込まれる
- ・子どもや子育て世代のための交通安全の確保が求められる
- ✓ 高齢者や子育て世代などあらゆる世代の安全な移動手段の確保



## 4 市街地の拡散・低密度化の進行

- ・市総人口は平成17年をピークに減少へ
- ・DID人口密度は全国でも低水準
- ・特に周辺集落の低密度化が顕著
- ・今後の人口減少予測からさらなる市街地の低密度化が懸念
- ✓ 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

## 6 公共交通サービス水準の維持と利用者確保が課題

- ・公共交通利用者の減少により、バスの運行維持に関する市負担額は増加傾向
- ・運賃や、運行頻度、冬期の運行などに対する不満度が高い
- ✓ 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
- ✓ バスの利便性を高め利用促進を図る料金体系の見直し
- ✓ 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
- ✓ 効果的かつ効率的な運行による赤字の縮小

## 7 高い自動車依存率、中心部に集中する交通と渋滞の発生

- ・市民が自動車を利用する割合は東北6県の中でも高水準
- ・市中心部と土崎・広面・仁井田との往来が特に多く、市内の主要渋滞箇所の約8割が中心部に集中
- ・渋滞緩和のほか、地球温暖化防止の観点からも、過度な車利用の改善が必要

- ✓ 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

## 8 冬期の事故や速度低下、移動制約

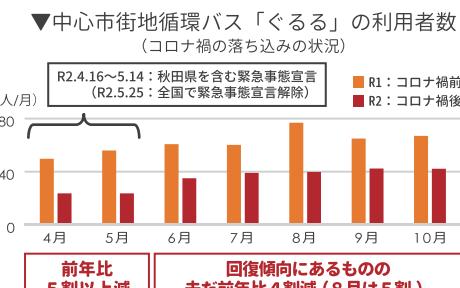
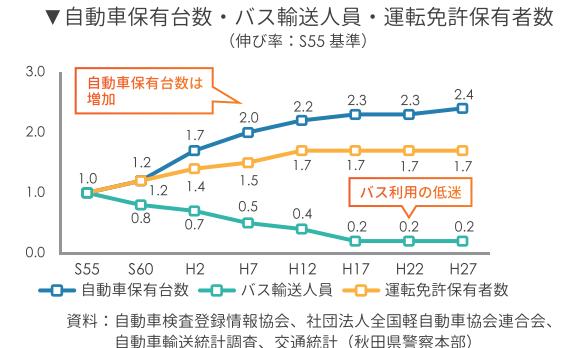
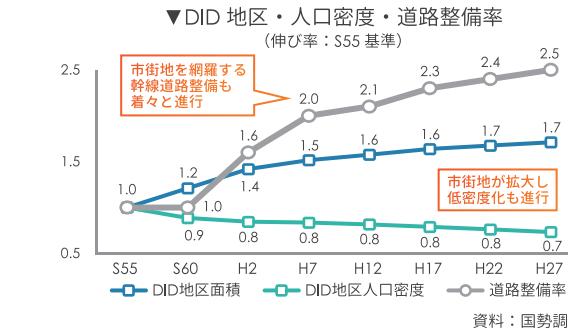
- ・冬期の積雪に伴い、通勤通学時の所要時間の長時間化や路面状況の悪化による交通事故の多発といった問題が、市民の移動の制約となっている

- ✓ 冬期も安全に利用できる道路環境の整備

## 9 公共交通離れが進む中、市民生活の質を支える公共交通の維持

- ・幹線道路整備が進んだものの、市街地の拡大により低密度化が進行
- ・自家用車は1人1台の時代になり、モータリゼーションに拍車がかかる一方で、路線バスの利用は減少の一途

- ✓ 市民生活の質を低下させないため、公共交通網全体の見直しによる、将来にわたり持続可能な公共交通の実現



- ・コロナ禍前後で日常的な外出を控える傾向がみられる
- ・徒歩、自転車、自家用車での外出割合が微増となる一方で、「循環バスぐるる」をはじめ公共交通利用者は減少
- ✓ Withコロナ・Afterコロナを踏まえた新たな生活様式への対応

## 11 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

- ・持続可能な公共交通の形成に資する地域における主体的な取組を推進することなどを目的とした地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が令和2年6月に改正され、同年11月に施行
- ✓ 法改正を踏まえた地域の多様な輸送資源の総動員による移動手段の確保
- ✓ 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

## 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。

## 基本的な方針と目標

社会情勢・環境変化による影響や、上位計画が示すまちづくりの方向性を踏まえ、新たな計画の基本方針を定めました。

基本方針を支える目標は、「歩行者・自転車関係」「公共交通関係」「その他自動車交通関係」の3つの視点により設定し、これらの目標ごとに施策を推進することで計画の実現を目指します。

### 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・自転車関係〉

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・自転車交通の実現



#### 目標Ⅱ〈公共交通関係〉

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Ⅲ〈その他自動車交通関係〉

拠点間ネットワークを形成する道路網の実現



## 主な施策の内容

未来の姿の実現に向けて、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、一体的に取組を進めます。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〈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

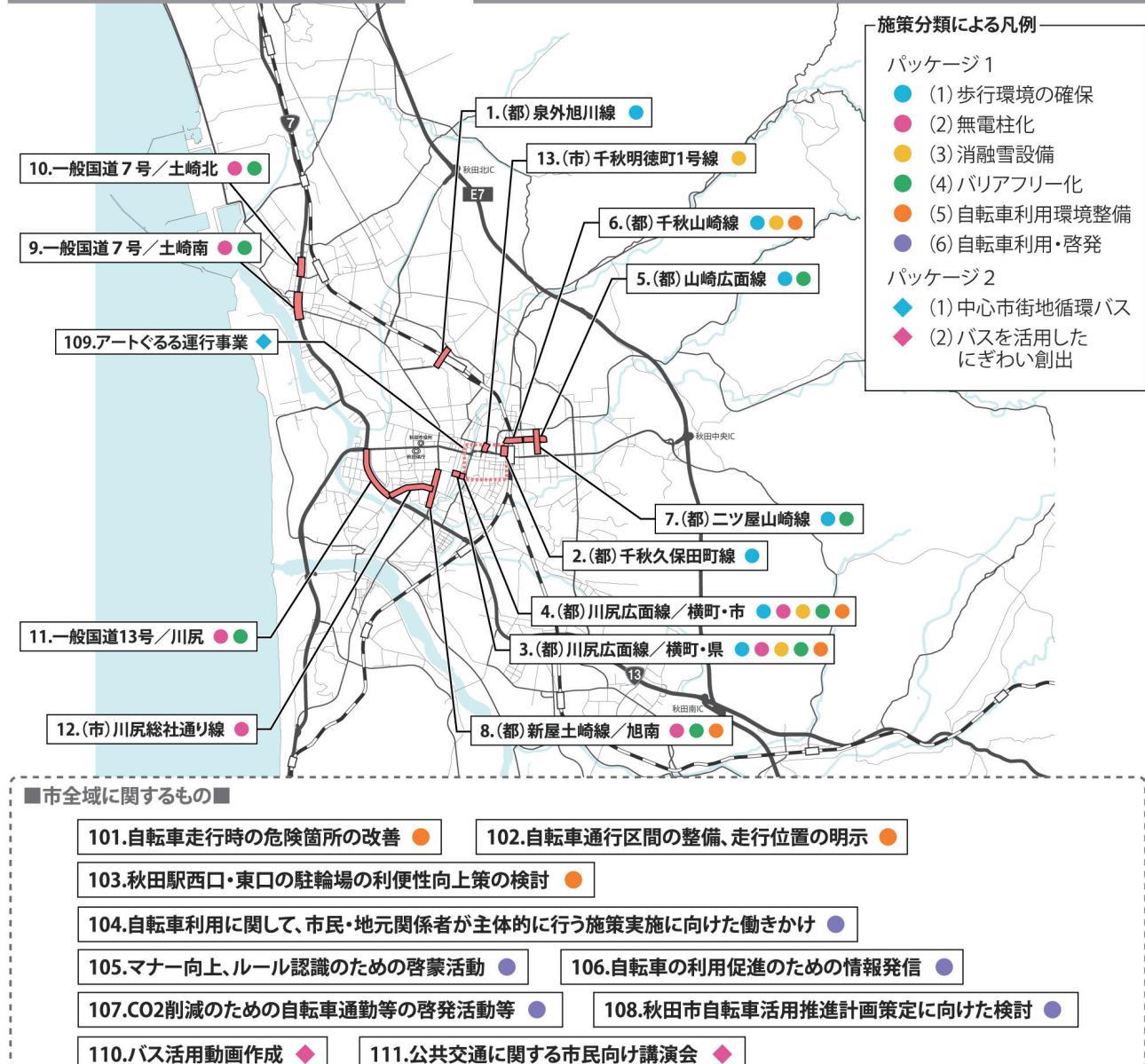
歩行者・自転車が多い都心や地域  
中心において安全・安心で快適な通行空間を整備するとともに、高齢者等に対応したバリアフリー化や自転車利用促進施策を実施し、にぎわいのあるまちづくりを目指します。

### 施策パッケージ 1 誰もが安全・安心かつ快適に移動できる歩行者・自転車空間の整備

施策	内容	主な施策の内容
(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。	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
(2)無電柱化による歩行者空間の確保	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。	道路新規整備や現道改良等と合わせて、無電柱化により安全かつ快適な歩行者空間を整備
(3)歩道の消融雪設備整備	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。	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
(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、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。	交差点改良や歩道整備に合わせて、バリアフリー基準に適合した幅員の確保、段差や勾配の改善、セミフラット化などを実施
(5)自転車利用環境の整備	危険箇所の改善や、歩行者自転車道整備などにより、快適な自転車走行空間の形成を図る。	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
(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。	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

### 施策パッケージ 2 にぎわいの創出に寄与する交通環境の実現

施策	内容	主な施策の内容
(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、バスに乗ることが目的となるような魅力を高める取組を実施する。	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
(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。	バスを使ったまち歩きの動画制作や、バス利用促進を呼びかける講演会などの実施



## 主な施策の内容

### 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

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ります。

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ます。

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中、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ます。

#### 施策パッケージ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

施策	内容
(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。
(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。 バリアフリー法の改正を受け、既存鉄道駅等における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。



#### 施策パッケージ2 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組の推進

施策	内容
(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や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改善を実施する。
(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、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。
(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。



#### 施策パッケージ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

施策	内容
(1)マイタウン・バスの持続的な運営	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、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。
(2)新たな交通手段等の導入	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。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。



## 主な施策の内容

### 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

多核集約型コンパクトシティの形成に向けて、都心・中心市街地と地域中心を有機的に結びつける、移動しやすい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への通過交通の流入回避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します。

### 施策パッケージ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

施策	内容	主な施策の内容
(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の流入を回避させる環状道路網（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。	道路の拡幅や新規整備により、十分な交通容量を確保した環状道路網を形成
(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出入り交通のアクセス強化を図る。	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

### 施策パッケージ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

施策	内容	主な施策の内容
(1)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。	道路の拡幅改良やバイパス整備などにより、交通が集中し混雑するバス路線の交通量を分散
(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。	道路の新設や拡幅、改良などによる渋滞対策
(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。	市内と市外を結ぶ道路の整備

### 施策パッケージ3 安全で円滑な交通の実現に向けた取組

施策	内容	主な施策の内容
(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。	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
(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。	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

\* 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。

