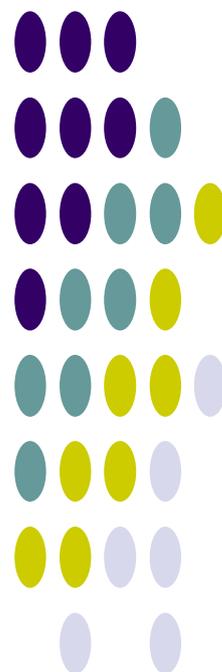


秋田市総合交通戦略

概要版

平成21年3月 秋田市



秋田市における交通をとりまく 現状・課題と戦略策定の目的



交通の現状

- 市街地の拡散と人口減少
- 少子高齢化の進展と自動車依存の高まり
- 交通事故の増大
- 満足度の低い歩行者・自転車環境
- 公共交通利用者の減少
- バス路線の赤字拡大
- 渋滞・交通混雑の増大
- 地球環境負荷の増大
- 冬期交通条件の悪化

交通の課題

- 自動車依存が高まる中、道路等の社会基盤整備が不可欠
- 公共交通利用が減少する中、超高齢社会を迎え、市民の移動手段の確保が急務
- 持続可能なまちづくりを推進するために、いかに都市交通の再構築するかが課題
- 関係機関との連携を強化し、都市交通に関連する複数の施策を組み合わせた総合的な取り組みが必要

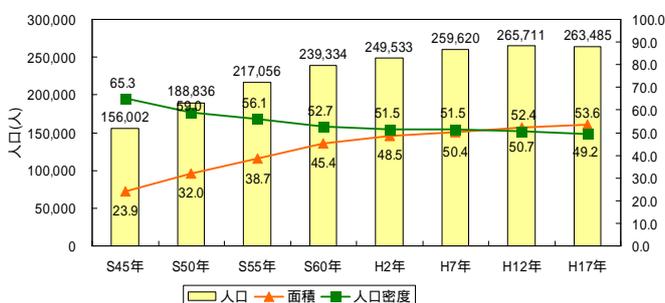
戦略策定の目的

交通をとりまく課題に適切に対応するため、関係機関との連携を強化し、都市交通に関連する複数の施策を組み合わせることで総合的に取り組むことが必要であり、その際、事業スピードを重視しつつ、重点的かつ効率的な事業展開を図ることが重要である。

そこで、安全で円滑な交通の確保と将来を見据えた持続可能な都市づくりを進めるため、「秋田市総合交通戦略」を策定する。

戦略の策定組織

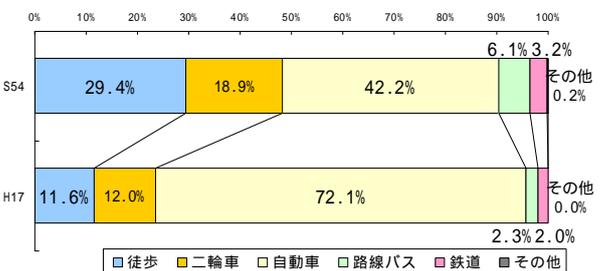
- ・ 学識者、交通事業者、関係団体、関係行政機関等で構成される「秋田市総合交通戦略協議会」により策定
- ・ 「秋田市地域公共交通協議会（政策ビジョン）」と連携する
- ・ 「秋田市自転車利用環境のあり方を考える懇談会」の提言を反映する



秋田市の人口集中地区の面積と人口密度の推移



国道13号の渋滞状況



交通手段別分担率



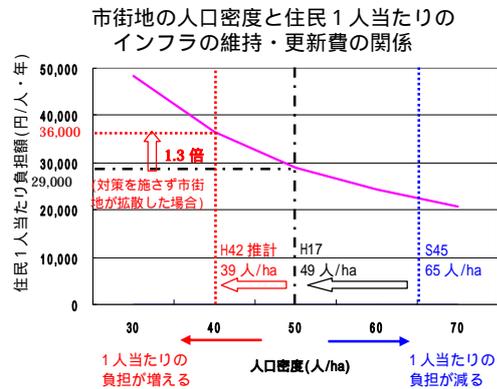
秋田市内死傷事故者数

コンパクトで成熟した市街地形成の必要性



市街地の拡大による行政コストの増大、人口の低密度化による投資効果の低い都市形成

今後も市街地が拡大すると、行政コストが増加するとともに、人口密度の低下により1人当たりの維持・更新費が高くなるなど、投資効果の低い都市が形成されることとなる。



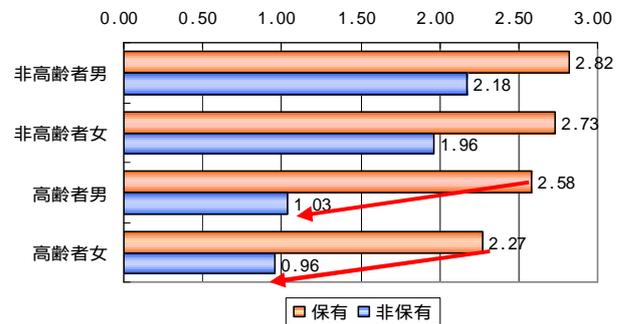
自動車交通への依存の高まりによる道路交通問題の顕在化および減少する公共交通利用

市街地の拡散により自動車交通への依存がますます高まる一方、公共交通の維持が困難になるおそれがある。

自動車を運転できない市民の移動は、大きな制約を受けており、超高齢社会においては、自動車を運転できず日常の買い物や通院に不自由する交通弱者が急増する。特に、家族による移動支援が期待できない高齢者のみ世帯の増加により、この問題が一層深刻となることが懸念される。

自動車の増加に伴う交通事故・環境負荷の増大を抑制する必要があるマイカーの増加により渋滞の発生が早まり、長時間化等冬期の交通条件が一層悪化する。

自動車運転免許保有別生成原単位(トリップ / 人・日)



資料：秋田都市圏街路交通調査 簡易パーソントリップ調査
トリップとは人が1つの目的を持って出発地から到着地まで移動した場合の動きを指す。

都市機能および大規模商業施設の郊外への分散による中心市街地の衰退

中心市街地では、平成10年に日赤病院が郊外へ移転しているほか、高齢者施設などの福祉施設が少ない。また、公的な住宅も整備されていない。

中心市街地の小売業については、小売店舗数、従業者数、年間商品販売額、売場面積ともに減少基調にあり、商業の活力が停滞している。

郊外のバイパス沿いなどに大規模小売店舗の立地が進んでいる一方、中心市街地の大規模小売店舗の移転・閉店・撤退が続いている。

公共公益施設の郊外移転および商業施設の分散立地



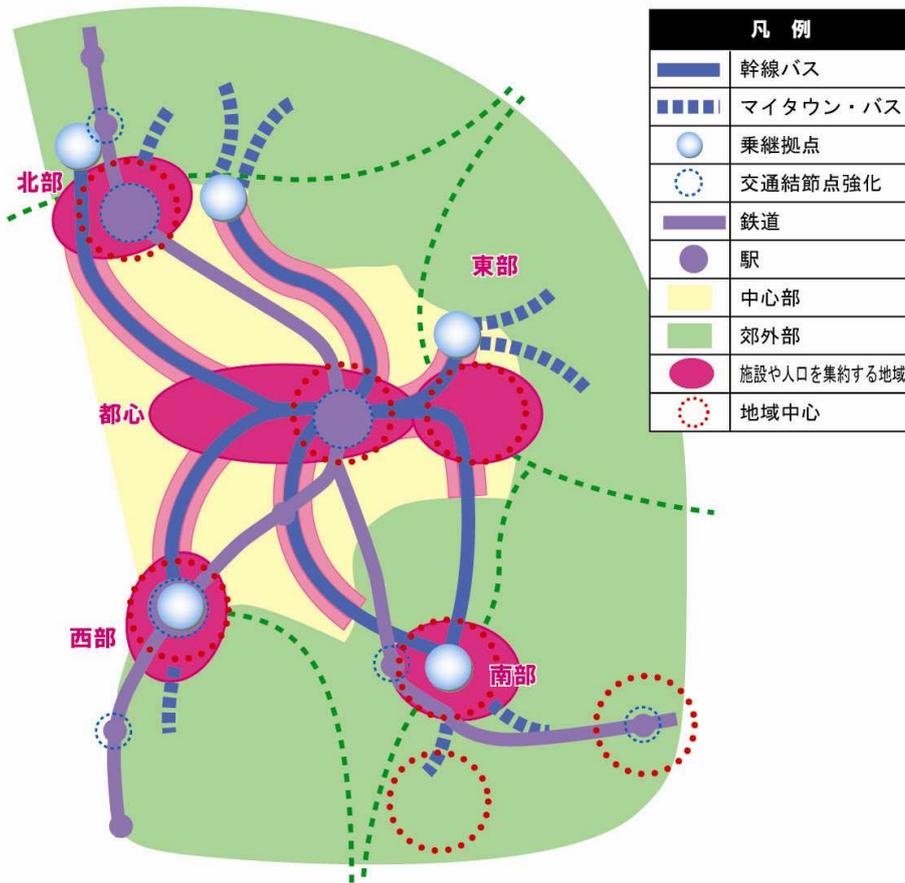
秋田市の将来都市像



秋田市の目指すべき将来都市像

市街地の外延的拡大は基本的に行わないこととし、既存市街地への都市機能の適切な誘導や、都心、地域中心および公共交通軸沿線への施設や人口の集約、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構築などにより、コンパクトで成熟した市街地形成を図る。

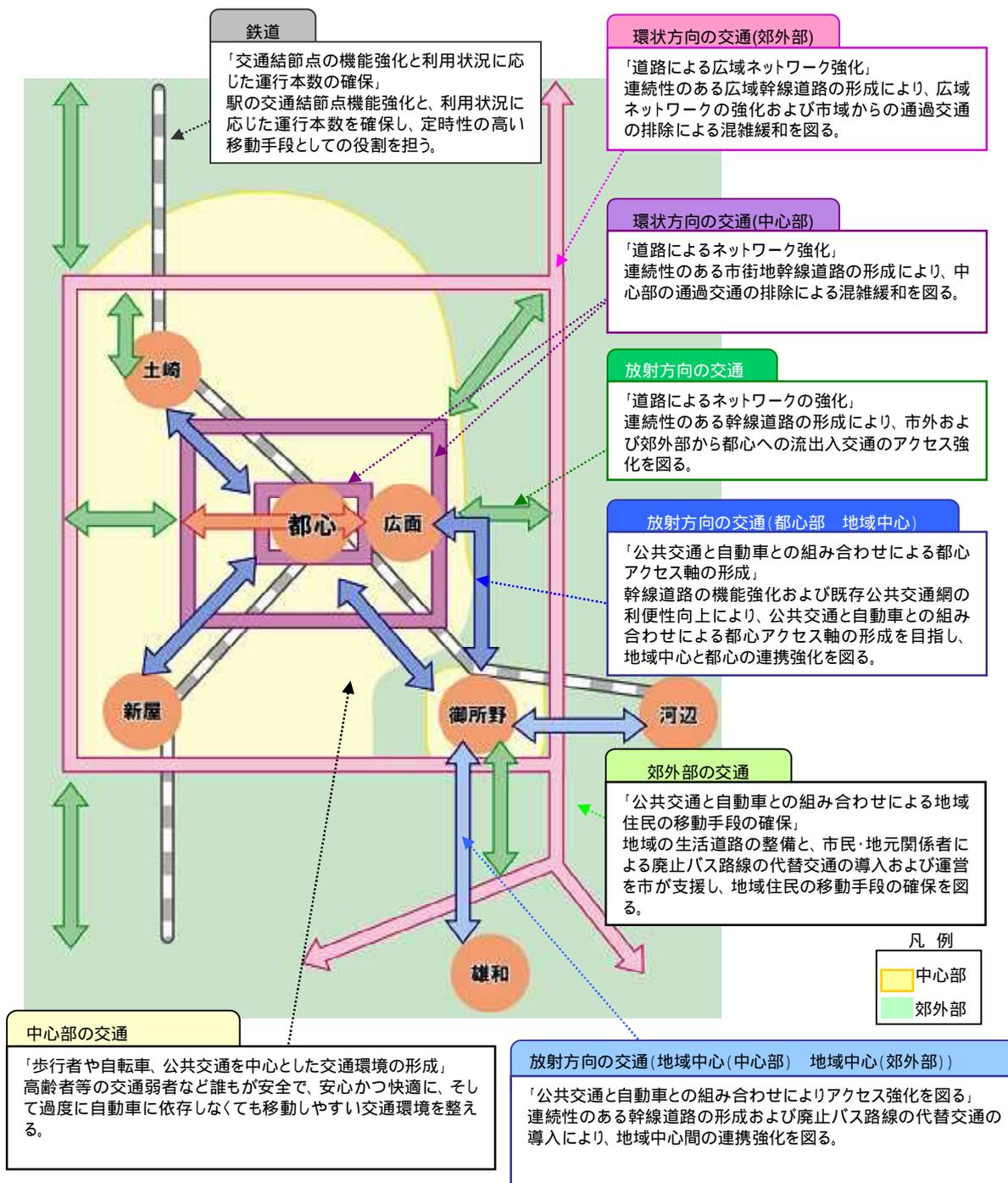
秋田市の目指すべき将来都市像





秋田市の目指すべき将来交通体系

コンパクトで成熟した市街地形成を支援し、市民のマイカーへの過度な依存を見直し、マイカー以外の交通手段の選択を可能にするため、都心と地域中心等を結ぶ公共交通軸および骨格道路網の形成を促進し、地域特性に応じた交通手段が確保された交通体系を目指す。



戦略の進め方



1. 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



2. 対象区域

秋田市全域を対象とする。

3. 計画期間

計画期間は、平成21年度から平成27年度までの7年間とする。
平成23年度末を目途に、必要に応じて見直しを行う。

4. 目標



- (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
- (2) 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
- (3) 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

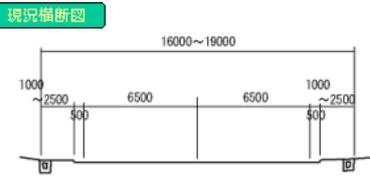


5.目標達成のための施策パッケージの設定

(1)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

施策の概要

歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備や中心市街地における歩行者環境の改善を図る。



歩道のバリアフリー化



歩道消融雪の整備



自転車通行環境の整備

成果目標

目標	現況(H19年)	短期(H23年)	中期(H27年)	設定方法
都心部の歩行者・自転車分担率向上	12.5% (H17年値)	12.8%	13.3%	都心5箇所の歩行者・自転車分担率向上
市内の年間歩行者・自転車交通事故死傷者数の削減	車両対歩行者 166人 車両対自転車 335人 (H17年値)	車両対歩行者 130人以下 車両対自転車 263人以下 (H22年目標値) (H17年の21.4%減)	車両対歩行者 95人以下 車両対自転車 193人以下 (H17年の42.8%減)	第8次秋田市交通安全計画目標値(H17~H22)
中心市街地の歩行者・自転車通行量の増加	31,157人	42,000人 (H24年目標値)	-	中心市街地11地点の歩行者・自転車通行量

(2)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

施策の概要

- ・ 中心部のバス路線再編により利用者の利便性向上と運行の効率化を図り、中心部のバス路線網全体を維持する。
- ・ バス走行環境の向上、バス運行情報提供の充実や鉄道利便性の向上など、必要な設備投資を行うことにより公共交通利用者サービスの改善を図る。
- ・ 郊外部への代替交通の導入により地域住民の移動手段を確保する。



バスの行き先表示LED化



バス利用環境の改善
(低床バスの導入)



郊外部への代替交通の導入
(写真：マイタウンバス西部線)

バスの行き先表示(案)



バス運行情報提供の充実
(バス行き先表示のLED化とバス路線・系統の記号や番号統一によるわかりやすい表示)



バス利用環境の改善
(ICカード導入の検討)
(写真：伊予鉄道Iruca)



郊外部への代替交通の導入
(写真：マイタウンバス北部線)

成果目標

平成27年度までに、以下の公共交通サービス水準を達成。

分類	公共交通サービス水準(平日)	考え方
中心部の幹線バス	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。	利用者がストレスを感じることなくバスを待つことができ、時刻表を見なくてもバスが利用できる。
中心部の支線バス	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。 (現在の1路線あたりに換算すると14往復)	市民の行動パターンとして、通勤・通学、買い物、通院、社交・娯楽のピーク時にバスサービスを提供する。
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。	市民の外出機会を確保し、今後ともバス利用可能圏を維持する。



(3) 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

施策の概要

- ・市街地の通過交通を抑制する骨格道路として環状道路およびそれらに接続する道路を整備し、安全・安心な歩行者・自転車交通環境の向上を図る。
- ・バス路線となっている道路の拡幅やバス路線への交通量の集中を緩和する道路の整備によりバスの走行環境の改善を図る。
- ・渋滞緩和のための道路整備、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。
- ・交通事故が多く発生する箇所の事故対策の実施、時差出勤の継続および交通需要マネジメント施策の検討により、円滑な走行の実現を図る。



市街地の通過交通を抑える骨格道路の整備



渋滞のひどいバス路線



一般国道7号の渋滞状況
(バイパス整備により渋滞解消を図り、市内外の連携を強化)



一般国道13号河辺拡幅
(市内外の連携を強化)

成果目標

目標	現況(H19年)	短期(H23年)	中期(H27年)	設定方法
都心部の歩行者・自転車分担率向上(再掲)	12.5% (H17年値)	12.8%	13.3%	都心5箇所の歩行者・自転車分担率向上
幹線バスの遅延時間の短縮(通常期、冬期)	・通常期 朝ピーク14分 夕ピーク20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年より短縮(通常期夕ピークで15分以内を目指す)	遅延の多い区間の現況より短縮
市内の年間自動車交通事故死者数削減(車両対車両)	1,751人 (H17年値)	1,376人以下 (H22年目標値) (H17年の21.4%減)	1,001人以下 (H17年の42.8%減)	第8次秋田市交通安全計画目標値(H17~H22)
年間ピーク時渋滞損失時間の削減	11,063万人時間	10,079万人時間 (現況より8.9%減)	9,101万人時間 (現況より9.8%減)	ピーク時渋滞損失時間の削減量を試算し目標値として設定



【参考】施策一覧

目標	施策パッケージ	施策名称
(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	歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備	幅広歩道(幅員3m以上)の整備
		無電柱化による歩道の広幅員化
		歩道の消融雪設備整備
		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
		自転車通行環境の整備
		自転車利用促進のための啓発活動
		自転車の利便性向上
	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
		買物ポイントによる駐車場無料利用システムの導入
	(2)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
バス走行環境の向上		
バス運行情報提供の充実		
バス利用環境の改善		
利用しやすいバス運賃の検討		
公共交通利用の促進		
鉄道利便性の向上		
代替交通の導入		
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		
(3)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
	遅延の多いバス路線区間混雑を緩和する道路整備	遅延の多いバス路線区間混雑を緩和する道路整備
	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	交通事故対策
		TDM(交通需要マネジメント)による渋滞緩和施策

【問い合わせ先】

〒010-8560

秋田市山王一丁目1番1号

秋田市都市整備部都市計画課

TEL 018-866-2152

FAX 018-865-6957

E-mail ro-urim@city.akita.akita.jp

<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/im/keikaku/09senryaku/>