# 第4次秋田市総合交通戦略
# （素案）

令和7年11月
秋田市

# 目次

第1章 計画策定の趣旨 ..... 1
1-1 計画策定の背景と目的 ..... 1
1-2 計画の区域 ..... 2
1-3 計画の期間 ..... 2
第2章 現状整理と目指す姿 ..... 3
2-1 秋田市の交通に関する現状整理 ..... 3
2-2 総合交通戦略が目指す未来の姿 ..... 8
第3章 基本的な方針と目標の設定 ..... 9
3-1 計画の基本的な方針 ..... 9
3-2 計画の目標と取組の視点 ..... 10
3-3 KPIの設定 ..... 13
3-4 施策の体系 ..... 15
第4章 目標の実現に向けた施策・事業 ..... 20
4-1 誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、回遊性の向上に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現 ..... 20
4-2 多様な交通モードの連携・協働による、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現 ..... 32
4-3 拠点間ネットワークを形成し、生活や経済活動の基盤となる道路網の実現 ..... 36
第5章 進捗評価と進行管理 ..... 50

# 第1章　計画策定の趣旨

## 1-1　計画策定の背景と目的

「秋田市総合交通戦略」（以下「戦略」という。）は、歩行者・自転車や公共交通、自動車などの各モードが連携し、適切な役割分担のもと、まちづくりと連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るための交通体系全般に関する計画です。

本市では、平成 21 年 3 月に当初計画となる戦略、平成 28 年 3 月に第 2 次戦略、令和 3 年 3 月に第 3 次戦略を策定し、都市交通の課題解決に向けた取組を継続的に進めてきたところです。

現在、本市では、地方都市共通の課題である人口減少・高齢化の進行や市街地の低密度化に対応するため、都心・中心市街地と 6 つの地域中心に居住を含む商業・医療福祉などの都市機能を誘導し、それらの地域間を骨格道路網や公共交通ネットワークで結ぶ「多核集約型コンパクトシティ」の実現を目指しています。

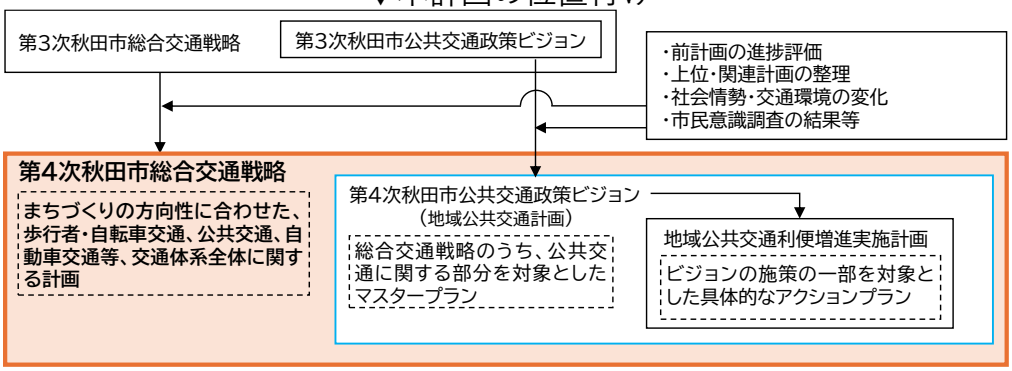
歩行者・自転車の通行環境や道路網の整備などについては、一定の改善が見られるものの、公共交通については、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変化などにより、バス利用者が大きく減少しており、運転士不足の影響も相まって、路線の減便や廃止が発生するなど、厳しい状況が続いています。

今後さらに高齢化が進み、運転免許の自主返納なども進むと想定される中、高齢者のみならず、子育て世帯や子どもなど、多様な世代のニーズに対応するため、公共交通の必要性がより高まると見込んでいます。

そのため、これまで以上に関係者と密に連携しながら、ハード・ソフトの両面から都市交通に関する取組を推進していく必要があり、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、このたび、第 4 次戦略を策定するものです。

なお、第 4 次戦略は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「地域交通法」という。）に基づく地域公共交通計画である「第 4 次秋田市公共交通政策ビジョン」と合わせ、「秋田市地域公共交通協議会」（地域交通法第 6 条第 1 項に基づく協議会）において一体的に検討し、秋田市が策定するものです。

▼本計画の位置付け



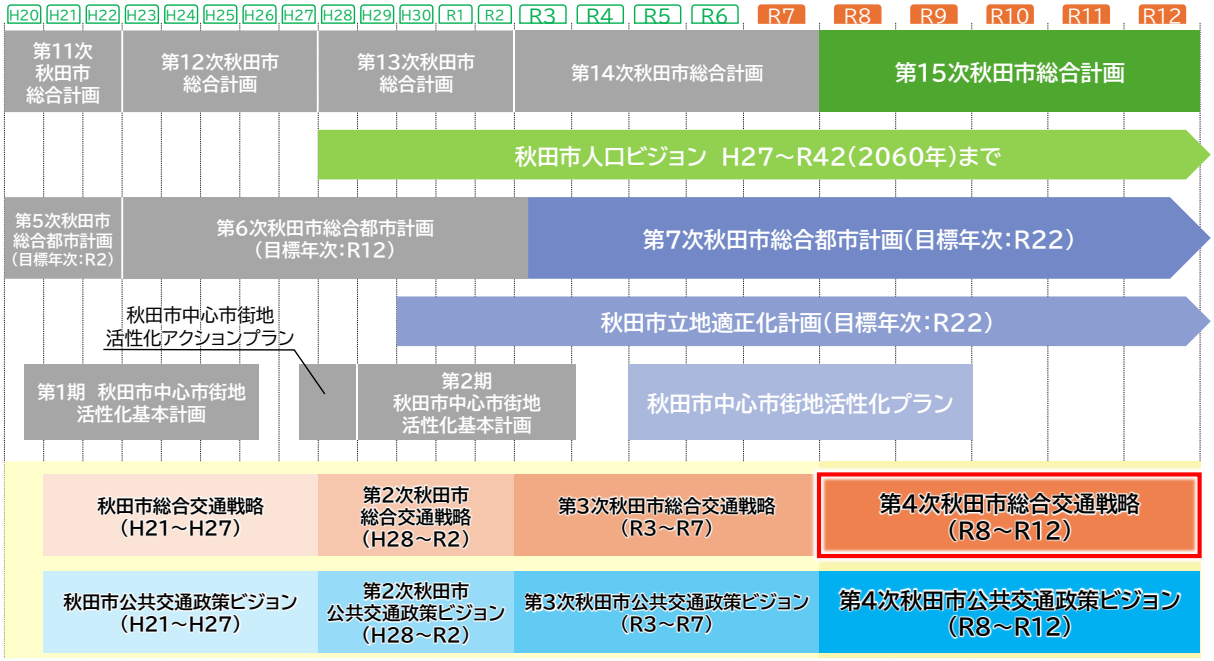

秋田市地域公共交通協議会にて検討

## 1-2　計画の区域

本計画の対象とする区域は、秋田市全域とします。

## 1-3　計画の期間

計画期間は、令和８年度から令和 12 年度までの５年間とします。



# 第2章　現状整理と目指す姿

## 2-1　秋田市の交通に関する現状整理

上位計画である秋田市総合計画や秋田市総合都市計画に定める将来都市像の実現に向けて、本計画の基本的な方針や目標を設定するため、前計画の進捗評価や上位・関連計画の位置付け、社会情勢や交通環境の変化、市民アンケート調査の結果などから、都市交通の現状を整理しました。

### （1）前計画の進捗評価

第３次戦略で設定された成果目標のうち、目標Ⅰや目標Ⅲについては、目標とする方向に向けて達成できた指標項目もみられますが、目標Ⅱのバスの利用状況等については達成できていないものが多く、引き続き取組を進めていく必要があります。

▼第３次戦略における成果指標のモニタリング結果一覧

| 目標 | 施策パッケージ | 該当指標名 | 第3次戦略　指標達成状況 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 年次 | 策定当初現況値 | 目標とする方向 | 計画期間達成値（令和6年度末時点達成値） | | |
| 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 | 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 | 中心市街地の歩行者・自転車通行量 | R1 | 30,664人/日 | 現況値より増加 | 25,187人/日 | 5,477人減 | 未達成 |
| | | 市内の交通事故死傷者数（歩行者・自転車関連） | R1 | 189人/年 | 現況値より減少 | 170人/年 | 19人減 | 達成 |
| | | 市内の高齢者交通事故死傷者数 | R1 | 212人/年 | 現況値より減少 | 172人/年 | 40人減 | 達成 |
| | にぎわいの創出に寄与する交通環境の実現 | 中心市街地循環バスの利用者数 | R1 | 68,149人/年 | 現況値より増加 | 59,779人/年 | 8,370人減 | 未達成 |
| | | 市民による「まちのにぎわい」満足度 | R1 | 39.0% | 現況値より増加 | 39.6% | 0.6ポイント増 | 達成 |
| 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 | 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 | 路線バス利用者数 | R1 | 7,080千人/年 | 現況値より増加 | 5,815千人/年 | 1,265千人減 | 未達成 |
| | | マイタウン・バス利用者数 | R1 | 166千人/年 | 現況値より増加 | 127千人/年 | 39千人減 | 未達成 |
| | 利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進 | 市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度 | R1 | 41.5% | 現況値より増加 | 37.1% | 4.4ポイント減 | 未達成 |
| | | 市内のバス運送収入 | R1 | 1,364百万円/年 | 現況値より増加 | 1,150百万円/年 | 214百万円減 | 未達成 |
| | 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 | 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 | R1 | 67団体/年 | 現況値より増加 | 79団体/年 | 12団体増 | 達成 |
| 目標Ⅲ 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現 | 多核集約型都市の骨格となる3環状放射型道路網の整備 | 都市計画道路の整備率 | R1 | 77.1% | 現況値より増加 | 80.6% | 3.4ポイント増 | 達成 |
| | 拠点間ネットワークを強化し走行性を高める道路整備 | 市民による「道路の整備状況」満足度 | R1 | 68.7% | 現況値より増加 | 62.7% | 6.0ポイント減 | 未達成 |
| | | 拠点間のピーク時間帯所要時間 | R1 | 28.5分 | 現況値より減少 | 32.1分 | 3.6分増 | 未達成 |
| | 安全で円滑な交通の実現に向けた取組 | 市内の交通事故死傷者数（自動車関連） | R1 | 606人/年 | 現況値より減少 | 367人/年 | 243人減 | 達成 |
| | | 市内の主要渋滞箇所数 | R1 | 35箇所 | 現況値より減少 | 32箇所 | 3箇所減 | 達成 |

【「計画期間達成値」の着色の凡例】
□ 目標とする方向に対して達成　□ 目標とする方向に対して未達成

## （2）上位･関連計画の整理

本計画が目指す秋田市の将来像を明確にするため、上位計画および関連計画における本市の都市交通に係る位置づけを確認し、本計画に反映すべき方針を整理しました。

対象とした上位計画および関連計画は次のとおりです。

上位計画

1）第 15 次秋田市総合計画（策定中）

2）第 7 次秋田市総合都市計画（令和 3 年 6 月策定）

3）秋田市立地適正化計画（平成 30 年 3 月策定）

関連計画

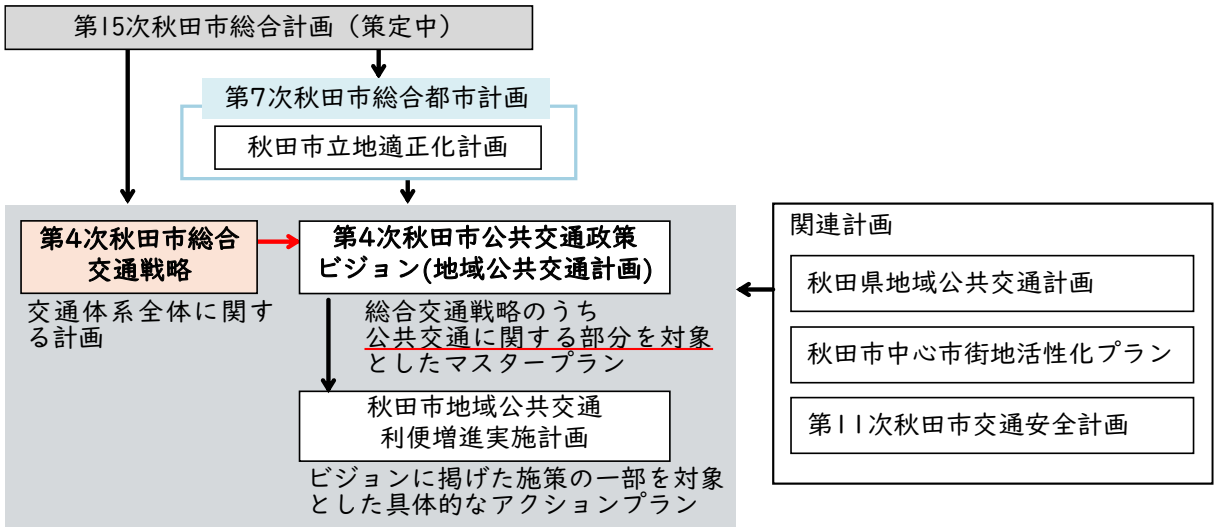
4）秋田市中心市街地活性化プラン（令和 5 年 3 月策定）

5）秋田県地域公共交通計画（令和 4 年 3 月策定）

6）第 11 次秋田市交通安全計画（令和 3 年度策定）

なお、第 15 次秋田市総合計画については、現在策定中の計画内容に基づき、将来都市像の検討を行います。

▼上位計画および関連計画の体系



秋田市の都市交通に係る上位計画および関連計画の概要について、都市交通に関する記載内容を第３次戦略の目標区分に沿って整理し、各計画からの共通項を抽出しました。

▼秋田市の都市交通に係る上位計画および関連計画の整理

| 計画名 | 上位・関連計画の目標等 | | 都市交通に関する記載内容（第３次戦略の目標区分に沿って整理） | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 基本理念・目標<br>コンセプト | 将来像・基本方針　等 | 目標Ⅰ<br>（歩行者・自転車に関する事項） | 目標Ⅱ<br>（公共交通に関する事項） | 目標Ⅲ<br>（その他自動車交通環境に関する事項） |
| 第 15 次<br>秋田市<br>総合計画<br>（策定中） | 響きあう　心躍る　人・まち・くらし<br>～共感と共創で輝く秋田市へ～ | 1 豊かで活力に満ちたまち<br>2 多様な主体でつくる元気なまち<br>3 人と文化をはぐくむ誇れるまち<br>4 健康で安全安心に暮らせるまち<br>5 緑あふれる持続可能なまち | ・道路や交通安全施設の整備などにより、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<br>・無電柱化などの防災・減災に対応した都市機能の充実、道路などの整備や管理、老朽化対策の推進 | ・鉄道・バス・タクシー等の連携による乗換えを前提とした公共交通網への再編<br>・ICTを含む新技術や新たな手法の活用<br>・地域のニーズや特性に配慮し、市民の利便性向上と効率性確保の両立 | ・道路ストックの予防保全型の維持管理を計画的に行い、安全安心な道路の保全と長寿命化<br>・道路除排雪における市民協働の推進、情報通信技術の積極的な活用による効率化など、持続可能な除雪体制を構築 |
| 第7次<br>秋田市<br>総合<br>都市計画 | 暮らしの豊かさを次世代につむぐ　持続可能な活力ある都市<br>～「市民の生活」や「地域の文化」を守り、未来へ引き継ぐまちづくり～ | 1 市民生活を支える持続可能な多核集約型コンパクトシティの形成<br>2 環境の保全・創造による低炭素型まちづくり<br>3 多様な資源を生かした緑豊かな都市環境の形成<br>4 安全・安心な暮らしを守る生活環境の形成 | ・超高齢社会に対応する歩行者・自転車利用環境の整備<br>・（利用者の多い鉄道駅を中心とした地区での）バリアフリー化や（生活道路での）交通安全対策<br>・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） | ・まちづくりと連携した交通体系の構築（公共交通サービスの維持増進、地域輸送資源の十分な活用）<br>・（低炭素社会の実現に向けた）移動しやすい環境づくり<br>・過度にマイカーに依存しない交通体系の再構築<br>・基幹的な公共交通を担う鉄道や路線バス等の維持・充実<br>・地域内における生活交通の確保 | ・3環状放射型道路網の形成<br>・命を支える道路網の充実<br>・都市計画道路の（計画的な）整備推進<br>・既存道路の管理・活用<br>・渋滞を緩和する道路整備<br>・高速道路網の充実 |
| 秋田市<br>立地<br>適正化<br>計画 | 暮らし・産業・自然の調和した持続可能な都市<br>～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気な秋田の創造～ | 1 高齢者が健康で、活動・活躍できる「場」の創出による、生きがいのある暮らしの実現<br>2 子育て世代が時間効率メリットを得られる「場」の創出による、子どもとの時間を大切にできる暮らしの実現<br>3 集い・にぎわい・交流が生まれる「場」の創出による、県都『あきた』の新たな都市型生活の実現 | ・車に頼らずに、徒歩や自転車を中心とした行動範囲の中で、日々の生活サービスを提供 | ・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<br>・公共交通サービスの維持・確保のため利用者の拡大と運行の効率化 | ― |
| 秋田市<br>中心市街地<br>活性化<br>プラン | 集い・楽しみ・住み・創る、選ばれるまち。<br>～城下町ルネサンスの継承～ | 1 人々が集いにぎわうまち<br>2 芸術文化が香るまち<br>3 暮らしたくなるまち<br>4 チャレンジできるまち<br>5 市民がつくるまち | ・各種イベントなどによるにぎわいの波及<br>（歩行者天国・広小路バザールの開催などによる回遊性の向上） | ・中心市街地活性化計画の方向性として「周辺からの交通利便性の向上」が求められる<br>（高齢者コインバス事業）<br>（中心市街地循環バス運行事業） | ― |
| 秋田県地域<br>公共交通計画 | 行政・事業者・地域が連携して支え合い、地域の活力をはぐくむ地域公共交通を目指す | 1 持続可能で活気を育む地域公共交通<br>2 活発な地域の創意工夫により成長し続ける地域公共交通<br>3 利用者・事業者双方にとってやさしい地域公共交通 | ― | ・地域公共交通ネットワークの維持・確保を通じた持続可能性の向上<br>・“乗って守る”意識の醸成と“乗れる環境”の創出による過度な自家用車利用からの脱却<br>・地域に活力をもたらす地域公共交通ネットワークの構築<br>・地域公共交通を元気にする地域の創意工夫の促進による利便性向上、利用者増<br>・新たな技術等の活用による、誰にとっても使いやすい地域公共交通への進化<br>・地域公共交通を支える運営基盤の強化 | ― |
| 第 11 次<br>秋田市<br>交通安全<br>計画 | ①人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない秋田市を目指す。<br>②「人優先の交通安全思想」を基本とし、市民の安全を一層確保するため、あらゆる施策を推進する。<br>③年齢や障がいの有無等に関わりなく、安全に安心して暮らせる社会の構築を目指す。 | | ・視認性の高い服装の着用や反射材用品の普及促進<br>・高齢歩行者に対する交通安全教育<br>・高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備（バリアフリー） | ・運転免許の自主返納者に対する環境の充実<br>（返納証明書提示による各種特典の拡大） | ・高齢運転者標識の普及の促進<br>・高齢運転者に対する交通安全教育<br>・高齢者に対する教育の充実 |
| 各計画の共通項 | | | ・超高齢社会に対応する歩行者・自転車利用環境の整備<br>・冬期を含む通年の通行空間の確保<br>・多様な来街者に対するまちなかでの回遊環境の充実 | ・持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持<br>・利便性の高い公共交通ネットワークの構築<br>・あらゆる世代に対応したサービスの充実 | ・3環状放射型道路網による骨格形成<br>・交通需要に見合った道路整備<br>・超高齢社会に対応した交通安全の充実 |

## （3） 社会情勢・交通環境の変化・市民アンケート調査の結果等

社会情勢や交通環境の変化、市民アンケート調査の結果などから、都市交通における現状を把握し、課題を整理しました。

▼社会情勢・交通環境の変化等のまとめ

青字：市民アンケート調査結果より

| 項目 | 社会情勢・交通環境の変化、市民アンケート調査の結果等 | | 都市交通における課題 |
|---|---|---|---|
| 新たな課題への対応 | ・公共交通の担い手不足に加え、働き方改革関連法改正に伴う運転士の労働時間の制限による減便等が発生 | | ●限られた輸送資源（ヒト・モノ）を効率的に活用できる運行サービスへの見直し |
| 歩行者・自転車を取り巻く環境 | **歩行者・自転車空間の整備に対する意識の高まり**<br>・「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」について、重要度が最も高く、満足度が最も低い。その割合は、5年前と比較していずれも上昇している。 | | ●歩行者が安全で快適に利用でき、歩きたくなるまちなか空間の創出<br>●自転車が快適に通行できる空間や安全、安心に利用できる環境の整備 |
| | 歩行者 | ・歩行者関連事故は減少傾向<br>・「居心地がよく歩きたくなるまちなか」を目指し、中心市街地活性化の取組を進めている。 | |
| | 自転車 | ・車両相互、自転車関連の事故は大きく減少<br>・自転車の安全な利用のための法律および県の条例が整備されている。 | |
| 少子高齢化と高齢者事故の状況 | **少子高齢化の進行と高齢者事故の増加**<br>・高齢化率は約 31%、高齢者世帯数は約 3.5 万世帯（令和 2 年国勢調査）<br>・土崎駅周辺などで高齢化率 50%超の地区が存在するほか、周辺地域でも高齢化率の高い集落が広範囲に点在<br>・交通事故は減少傾向にあるものの、高齢者事故の割合は増加<br>・高齢になった場合に「運転をやめる」と考えている市民は、約 19%<br>・一方で、運転を続けることを考えている市民（「運転は続けるが機会は減らす（近所のみ等の運転）」、「運転はやめない」）は、約 57%<br>・運転免許や自家用車を持たない人のうち、送迎してもらうことが難しい人は約 57%（今後、高齢化の進行により増加する見込み） | | ●超高齢社会に対応した、あらゆる世代にとって安全な道路空間の整備<br>●高齢者をはじめとした、あらゆる世代が利用しやすい移動手段の確保 |
| | 将来の見通し | ・年少および生産年齢人口の減少と老年人口の増加が著しく、令和 22 年には全市の高齢化率が 40%を超える見込み<br>・運転免許返納者など、公共交通を必要とする層の市内全域での増加が見込まれる。<br>・子育て環境の充実に向けた、子どもや子育て世代が安心できる交通安全の確保が求められる。 | |
| 中心市街地の状況 | **中心市街地全体の回遊性が低い**<br>・あきた芸術劇場ミルハスの開館に合わせ、中心市街地循環バス「ぐるる」の運行経路変更<br>・過去 5 年の歩行者・自転車通行量は、コロナ禍の落ち込みから未だ回復途上にあり、にぎわい創出の取組を継続していくことが重要<br>・第2期秋田市中心市街地活性化基本計画の策定後、駅前商業地の地価が上昇しており、新たな人の流れの創出や定着につなげる取組が急務 | | ●中心市街地への来訪を促すとともに、回遊性を高め、にぎわいの創出に寄与する交通環境の整備 |
| | 取組の評価 | ●歩行者・自転車通行量、芸術文化施設利用者数は、コロナ禍の影響からの回復途上<br>●中心市街地の人口は増加傾向<br>●商業環境や居住環境、公共交通網をはじめとする交通環境についての市民の評価が低い。<br>●低未利用地の約 8 割が平面駐車場に活用されているにも関わらず、市民・商業主・居住者・来訪者のいずれも駐車場に対する不満を挙げている。 | |
| 人口と市街地構造 | **市街地の拡散・低密度化の進行**<br>・総人口は平成 17 年をピークに減少、DID 人口は平成 12 年をピークに減少に転じており、市街化区域全域で減少が見られる。<br>・DID 人口密度 44.8 人/ha は、全国平均 66.6 人/ha と比べて低くなっている（令和2年国勢調査結果）。<br>・中心部の秋田駅西口周辺（中通）や新屋駅周辺、河辺や雄和の集落全域で低密度化が顕著であるが、居住誘導区域内では居住人口は減少したものの人口密度は 50 人/ha を維持 | | ●まちづくりと連動し、多核集約型コンパクトシティの形成を促進する交通環境の整備 |
| | 将来の見通し | ・令和 32 年には、秋田市総人口が約 22.1 万人（国立社会保障・人口問題研究所による推計値）となり、令和 2 年からの 30 年で約 30%減少する見通し<br>・低密度化の進行により、市民1人当たりのインフラ維持・更新費が高くなるなど、投資効果の低い都市が形成 | |
| 市民の公共交通に関する意識 | **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**<br>・ほとんどの地域で、バス路線の維持への要望が強い。<br>・バスや電車の利用しやすさの評価については、半数以上は満足度が低い。<br>・秋田市全体で、約8割がバスを「ほとんど利用しない」と回答<br>・「路線バスの利便性向上等に向けた取組の推進」に対する重要度が高いものの、満足度は低い。<br>・運転免許や自家用車を持たない人のうち、送迎してもらうことが難しい人は約 57%（今後、高齢化の進行により増加する見込み）<br>・公共交通の利用理由は「駅やバス停が近い」や「費用が安い」が挙げられている一方、利用しない理由として「利用したい時間に合う便や目的地への移動に使える路線がない」との意見が挙げられている。<br>・公共交通への不満として「運行間隔」、「運行している時間帯」、「待合環境」、「運賃」などに関する指摘が多く、望まれるサービスとして「リアルタイム運行情報の発信」、「わかりやすい運賃設定」、「運転免許返納者への割引」などが挙げられている。<br>・公共交通の乗換について、「上屋、椅子、トイレ」などの天候に左右されない環境のほか「乗換えに関する情報提供」など快適に過ごせる機能が備わっている拠点であれば、待ち時間に対する許容範囲が拡大 | | ●地域の実情や利用者ニーズを考慮した適切な交通施策の実施による利便性向上 |

## ▼社会情勢・交通環境の変化等のまとめ

青字：市民アンケート調査結果より

| 項目 | 社会情勢・交通環境の変化、市民アンケート調査の結果等 | | 都市交通における課題 |
|---|---|---|---|
| 公共交通の状況 | **公共交通網は市街地を概ねカバーするものの、利用者数は伸び悩み** | | ●公共交通利用者の確保・維持に向けた取組の推進<br>●人流を踏まえた公共交通サービスの提供 |
| | 鉄道 | ・鉄道利用者数は、コロナ禍の落ち込みから令和6年度には約 1 万 5 千人/日まで回復したものの、コロナ禍前の水準には戻っておらず、回復途上にある。<br>・秋田駅と土崎駅の間に開業した泉外旭川駅へ路線バス、マイタウン・バスが乗り入れ | |
| | 路線バス | ・令和6年度の利用者数は、令和元年に対し約 18%減少<br>・秋田駅から放射状ネットワークを形成<br>・公共交通利用圏（鉄道駅：800m 圏内、バス停：300m圏内、エリア交通：運行範囲内）は、総人口の 97.9%をカバー<br>・路線バスの運送収入は減少傾向 | |
| | マイタウン・バス | ・令和6年度の利用者数は、令和元年と比べて、2割以上減少<br>・利用者の減少に加え、人件費や車両の老朽化に伴う修繕費等の増加により、市の負担は増加傾向 | |
| | エリア交通 | ・市街地において路線バスの減便、廃止による時間的空白地帯を埋めるため、地域内移動の手段として、令和4年度から実証運行を開始し、以降、段階的に導入<br>・医療施設や商業施設への移動など、日常生活を支えるセーフティネットとして機能<br>・利用者の増加と共に乗合率が増加し、運行効率が向上 | |
| | データ分析<br>（人流データ・IC カードデータ） | [人流]・各地域と中央地域との往来が多く、特に西部地域では中央地域との往来が約4割もあり、中央地域とのかかわりが日常生活に欠かせないことがうかがえる。<br>・北部地域では、自地域内滞在が約5割を占め、自地域で生活が完結する傾向が見られる。<br>主要な目的地⇒　中央地域：県庁、市役所、秋田駅<br>北部地域：秋田厚生医療センター<br>南部地域：イオンモール秋田、秋田赤十字病院<br>東部地域：秋田大学医学部附属病院<br>[IC]・いずれの地域も中央地域との往来が多く、特に北部地域と西部地域は、全体の約 70%を中央地域発着が占める。人流データ分析結果と同様、中央地域とのかかわりが日常生活に欠かせないことがうかがえる。<br>・一方、南部地域は地域内移動の割合が 2 割弱だが、中央地域だけでなく、河辺・雄和などさまざまな地域からの発着がみられる。<br>・60 分以内での乗換回数は乗車回数全体の約 10%を占める。 | |
| 自動車利用と渋滞状況 | **高い自動車依存率、中央地域に向かう各地域からの交通と渋滞の発生**<br>・自家用車利用率は、通勤・買い物ともに約7割もあり、自家用車依存の傾向が顕著<br>・主要渋滞箇所は、市内に 32 箇所あり、うち 28 箇所（約 88%）が中心部に集中<br>・各種対策を実施したものの、市内各拠点と中心部との移動時間の短縮には至っていない。<br>・運輸部門の大半を占める自動車交通による二酸化炭素排出削減を目標にノーマイカーデーを継続、時差出勤参加者数は増加傾向 | | ●自家用車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 |
| 冬期交通条件の悪化 | **冬期の事故や速度低下、移動制約**<br>・冬期は、積雪に伴う通勤や通学にかかる所要時間の長時間化に加え、交通事故が多いといった問題が発生し、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 |
| バス利用の低迷と関連指標の整理 | **市街地が拡大しそれらを網羅する幹線道路整備も着々と進展したものの、人口減少社会を迎え、市街地の低密度化が進行**<br>・DID 面積は約 1.4 倍に拡大、それをカバーする幹線道路の整備率も約 2.6 倍に増加<br>・市街地や幹線道路網が拡大する一方で、人口減少社会を迎え、市街地の人口密度は約 0.8 倍と低密度化が進行 | | ●市民生活を支えるセーフティネットとして、公共交通ネットワーク全体の見直しによる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現 |
| | **自動車保有台数や運転免許保有者は高止まりしているが、バスの利用者数は減少傾向に歯止めがかからず利用低迷**<br>・自動車保有台数は約 2.3 倍に増加し、軽自動車は未だ増加傾向<br>・運転免許保有者数は約 1.7 倍に増加したが、全国的には若年層に減少傾向が見られる。<br>・運転免許返納者数は、令和5年度まで減少傾向であったが、令和6年度は増加に転じている。<br>・路線バス利用者は約 88%という大幅な減少<br>※上記の変化率はすべて昭和 55 年を 1.0 とした値で記載<br>・主な外出時の交通手段は約8割が自家用車（自分で運転＋送迎）<br>・バスを利用しない理由では、回答者の約3割が便数や路線に関して言及<br>・高齢になった場合、運転をやめると考えている人は全体の約2割 | | |

## 2-2　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公共交通に対する基幹的な地域連携軸により、都心・中心市街地と各地域中心を結ぶ多核集約型コンパクトシティを形成します。

この多核集約型コンパクトシティに対応し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。

# 第3章　基本的な方針と目標の設定

前計画では、人口減少・高齢化の進行などに対応するため、多核集約型コンパクトシティを形成する骨格道路網や公共交通ネットワークの整備に取り組みました。

この計画期間中において、歩行者・自転車の通行環境や道路網の整備などでは、一定の改善が見られたものの、公共交通では、人口減少や新型コロナウイルス感染症などの影響により、バス利用者が大きく減少し、路線の減便や廃止が発生するなど、厳しい状況が見られました。加えて、働き方改革等の影響も相まって、運転士不足がより深刻化するなど、新たな課題も生じています。

今後、本市の人口減少・高齢化はさらに進むと推計されており、上位計画となる秋田市総合都市計画では、将来の都市像として多核集約型コンパクトシティを目指しています。こうした中、都市交通の諸課題に対する施策は、上位計画に基づき、一貫した基本方針のもと、中長期的な視点で継続的に取り組む必要があるため、前計画で掲げた施策を基本として、より一層取組を推進すべきであると捉えています。

以上のことを踏まえ、本計画では、前計画の方針を継承しつつ、交通を取り巻く社会情勢・環境変化から導き出された新たな課題に対応するとともに、より実効的な施策への発展を目指すこととし、次のとおり基本的な方針および目標を定めます。

## 3-1　計画の基本的な方針

未来の姿の実現に向けて、上位・関連計画の方向性や都市交通に関する課題を整理し、基本的な方針を設定しました。

| 前計画の基本的な方針 | 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 |
|---|---|

**上位・関連計画の整理（各計画の共通項）**

【歩行者・自転車】
- 超高齢社会に対応する歩行者・自転車利用環境の整備
- 冬期を含む通年の通行空間の確保
- 多様な来街者に対するまちなかでの回遊環境の充実

【公共交通】
- 持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持
- 利便性の高い公共交通ネットワークの構築
- あらゆる世代に対応したサービスの充実

【自動車交通】
- ３環状放射型道路網による骨格形成
- 交通需要に見合った道路整備
- 超高齢社会に対応した交通安全の充実

**社会情勢等を踏まえた課題**
- 限られた輸送資源（ヒト・モノ）を効率的に活用できる運行サービスへの見直し
- 歩行者や自転車が安全・安心かつ快適に利用できる空間整備
- 超高齢社会に対応した、あらゆる世代に寄与する道路空間の整備や移動手段の確保
- 人流を踏まえた公共交通サービスの提供
- 市民生活を支えるセーフティネットとして、公共交通ネットワーク全体の見直しによる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現　など

**前計画の進捗評価**

一部指標が未達の状況であるため、達成した指標も含め、引き続き取組の推進が必要

○交通事故による死傷者数の減少

道路整備や啓発活動などの交通安全対策が寄与していると捉えている。引き続き、取組を推進する。

●バス利用者数や中心市街地の歩行者・自転車通行量の減少

人口減少のほか、高齢化などを背景とした運転士不足による減便等が影響していると捉えている。
引き続き、中心市街地の回遊性向上やバスの運行効率化、利便性向上による利用促進等を図る必要がある。

| 本計画の基本的な方針 | **多核集約型コンパクトシティを形成し、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** |
|---|---|

## 3-2　計画の目標と取組の視点

上位・関連計画におけるまちづくりの方向性や交通を取り巻く社会情勢・環境変化から導き出された課題を、上位・関連計画の整理と同様に「歩行者・自転車関係」「公共交通関係」「自動車交通関係」の３つの視点から整理し、本計画の目標を設定しました。

凡例　■：上位・関連計画が示す方向性の共通項
　　○：社会情勢・交通環境の変化等からみた課題

### （1）歩行者・自転車関係

■超高齢社会に対応する歩行者・自転車利用環境の整備
■冬期を含む通年の通行空間の確保
■多様な来街者に対するまちなかでの回遊環境の充実

○歩行者が安全で快適に利用でき、歩きたくなるまちなか空間の創出
○自転車が快適に通行できる空間や安全、安心に利用できる環境の整備
○超高齢社会に対応した、あらゆる世代にとって安全な道路空間の整備
○中心市街地への来訪を促すとともに、回遊性を高め、にぎわいの創出に寄与する交通環境の整備
○冬期も安全に利用できる道路環境の整備

**歩行者・自転車環境の整備が必要**

**目標Ⅰ　誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、回遊性の向上に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現**

**【取組の視点】**

歩行者・自転車が多い都心・中心市街地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、回遊性が高く、にぎわいのあるまちづくりを目指す。

### （2）公共交通関係

■持続可能な公共交通ネットワークの確保･維持
■利便性の高い公共交通ネットワークの構築
■あらゆる世代に対応したサービスの充実

○限られた輸送資源（ヒト・モノ）を効率的に活用できる運行サービスへの見直し
○高齢者をはじめとした、あらゆる世代が利用しやすい移動手段の確保
○まちづくりと連動し、多核集約型コンパクトシティの形成を促進する交通環境の整備
○地域の実情や利用者ニーズを考慮した適切な交通施策の実施による利便性向上
○公共交通利用者の確保・維持に向けた取組の推進
○人流を踏まえた公共交通サービスの提供
○自家用車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
○市民生活を支えるセーフティネットとして、公共交通ネットワーク全体の見直しによる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現
○【再掲】中心市街地への来訪を促すとともに、回遊性を高め、にぎわいの創出に寄与する交通環境の整備

**持続可能な公共交通サービスの実現に向けた取組が必要**

**目標Ⅱ　多様な交通モードの連携･協働による、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現**

**【取組の視点】**

多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークを整備し、多頻度運行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、エリア交通などによる地域内交通の充実、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、交通事業者、地域住民、行政が一体となって、限られた輸送資源を効率的に活用しながら、地域の特性に応じた交通手段の確保に向けて取組を進め、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現を目指す。

### （3）その他自動車交通関係

■3環状放射型道路網による骨格形成
■交通需要に見合った道路整備
■超高齢社会に対応した交通安全の充実

○【再掲】超高齢社会に対応した、あらゆる世代にとって安全な道路空間の整備
○【再掲】中心市街地への来訪を促すとともに、回遊性を高め、にぎわいの創出に寄与する交通環境の整備
○【再掲】まちづくりと連動し、多核集約型コンパクトシティの形成を促進する交通環境の整備
○【再掲】自家用車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
○【再掲】冬期も安全に利用できる道路環境の整備

**地域を結び、人や物の動きを支える道路網の整備が必要**

**目標Ⅲ　拠点間ネットワークを形成し、生活や経済活動の基盤となる道路網の実現**

**【取組の視点】**

多核集約型コンパクトシティの形成に向けて、既存ストックを有効活用しながら、都心・中心市街地と地域中心などを有機的に結びつける「３環状放射型道路網」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、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。

## 3-3 KPIの設定

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（以下「KPI」という。）について、次のとおり定めました。

**【目標Ⅰ】 誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、回遊性の向上に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現**

| 施策パッケージ | 成果目標指標 | | 指標値 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 現況値（R6） | 目標値（R12） |
| 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 | 1 | 中心市街地の歩行者・自転車通行量 | 25,187 人/日 | 30,500 人/日 |
| | 2 | 市内の交通事故死傷者数（歩行者・自転車関連） | 170 人/年 | 120 人/年 |
| | 3 | 市内の高齢者が起こした交通事故による死傷者数 | 172 人/年 | 150 人/年 |
| 回遊性の向上に寄与する交通環境の実現 | 4 | 中心市街地循環バスの利用者数 | 59,779 人/年 | 66,000 人/年 |
| | 5 | 市民による「まちのにぎわい」満足度 | 39.6% | 41.0% |

**【目標Ⅱ】 多様な交通モードの連携・協働による、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 | 成果目標指標 | | 指標値 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | 現況値（R6） | | 目標値（R12） |
| 多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークの整備 | 6 | 路線バス利用者数 | 5,815 千人/年 | 5,943 千人/年 | 6,400 千人/年 |
| | 7 | マイタウン・バス利用者数 | 127 千人/年 | | |
| | 8 | エリア交通利用者数 | 1.4 千人/年 | | |
| | 9 | 公共交通の人口カバー率 | 97.9% | | 現状より拡大 |
| 利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進 | 10 | 市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度 | 37.1% | | 42.0% |
| | 11 | 路線バス運送収入 | 1,150 百万円/年 | | 1,200 百万円/年 |
| 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 | 12 | 公共交通に関する協議会や事業に携わった機関・団体数 | 79団体/年 | | 現状より増加 |
| | 13 | 路線バス運転士数 | 162人 | | 現状より増加 |

**【目標Ⅲ】 拠点間ネットワークを形成し、**
**生活や経済活動の基盤となる道路網の実現**

| 施策パッケージ | 成果目標指標 | | 指標値 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 現況値（R6） | 目標値（R12） |
| 多核集約型コンパクトシティの骨格となる３環状放射型道路網の整備 | 14 | 都市計画道路の整備率 | 80.6% | 83.0% |
| 拠点間ネットワークを強化し走行性を高める道路整備 | 15 | 市民による「道路の整備状況」満足度 | 62.7% | 75.0% |
| | 16 | 拠点間のピーク時間帯所要時間<br>①北部SC⇒秋田駅<br>②西部SC⇒秋田駅<br>③南部SC⇒秋田駅<br>④東部SC⇒秋田駅<br>⑤河辺SC⇒秋田駅<br>⑥雄和SC⇒秋田駅 | ①32.1 分<br>②26.2 分<br>③25.9 分<br>④12.7 分<br>⑤35.8 分<br>⑥38.4 分 | 現状より短縮 |
| 安全で円滑な交通の実現に向けた取組 | 17 | 市内の交通事故死傷者数（自動車関連） | 367 人/年 | 220 人/年 |
| | 18 | 市内の主要渋滞箇所数 | 32 箇所 | 現状より減少 |

## 3-4　施策の体系

未来の姿の実現に向けて、ハード・ソフト両面から複数の施策を進めることとし、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、一体的に取り組むことで、効果的かつ効率的な事業の推進を図ります。

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　誰もが安全･安心かつ快適に利用でき、回遊性の向上に寄与する歩行者･自転車交通環境の実現**

| 施策パッケージ | 施策 | 内容 |
|---|---|---|
| 1<br>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 | (1) 安全で快適な歩行環境の確保 | 歩行者および自転車が安全・安心に通行できるように、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。 |
| | (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および秋田市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。 |
| | (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。 |
| | (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・横断勾配の緩和を行い、高齢者、障がい者を含むすべての人が安全かつ快適に通行できる空間を整備し、適切に維持管理する。 |
| | (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、有効幅員の広い自転車歩行者道整備により、快適な自転車走行空間の形成を図るとともに、自転車利用に関連した標識や案内サインの充実に努める。<br>秋田駅周辺の駐輪場について、利用状況に応じた適切な運営と維持管理を図りながら、利用促進および利便性向上に努める。<br>自転車を含むモビリティと公共交通との接続による多様な移動手段の確保に努める。 |

| 施策パッケージ | 施策 | 内容 |
|---|---|---|
| 1<br>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 | (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、秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例や（仮称）秋田市自転車活用推進計画に基づき、自転車利用促進のための情報発信や自転車安全利用五則の徹底、自転車損害賠償責任保険への加入、点検整備などについて啓発活動を行う。 |
| 2<br>回遊性の向上に寄与する交通環境の実現 | (1) 中心市街地における回遊性の向上 | 中心市街地循環バス「ぐるる」の運行を継続するほか、公共、民間施設等のスペースを活用したシェアサイクルの導入を検討するなど、回遊しやすい環境づくりに努める。<br>周辺施設と連携した「ぐるる」やシェアサイクル利用時の割引制度の導入など、利用環境向上策について検討する。 |
| | (2) 公共交通等の利用促進 | 市の広報や市民向け講演会等により、地域公共交通を「乗って守る」という意識醸成を図るとともに、徒歩や自転車を含む多様な交通モードの利用促進に努める。 |

**目標Ⅱ　多様な交通モードの連携・協働による、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現**※1

| 施策パッケージ※2 | 施策 | 内容 |
|---|---|---|
| 1<br>多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークの整備 | (1) 公共交通ネットワークの再構築 | 利便性向上や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・バス・タクシーによる公共交通ネットワークへの再構築を目指す。<br>郊外部における移動手段を確保するため、マイタウン・バスの運行効率化や利便性向上を図りながら、安定的な運行に努める。<br>中心市街地循環バス「ぐるる」の運行を継続するとともに、運行ルートの見直しやバス無料デーの実施等、利便性向上策や利用促進策について検討する。 |
| | (2) 地域内移動の確保 | 市街地において、地域内移動を担い、路線バスや鉄道にもアクセスすることができるよう、タクシー車両等の小型車を活用した生活交通を確保する。 |
| | (3) 乗換拠点の環境整備 | 乗換拠点においては、乗換の負担を軽減するため、待合施設の屋内化や上屋のある休憩所の併設等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。<br>公共、民間施設等のスペースを活用した乗換拠点や公共交通と自転車などが接続する「モビリティハブ」の整備を検討する。 |

※1　第4次秋田市公共交通政策ビジョンでは「基本的な方針」に当たる項目
※2　第4次秋田市公共交通政策ビジョンでは「目標」に当たる項目

| 施策パッケージ※2 | 施策 | 内容 |
|---|---|---|
| 2<br>利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進 | (1) 運行情報提供の充実 | スマートフォン等で容易に確認できるリアルタイム運行状況の提供を継続するなど、待ち時間の不安解消や計画的な移動などの利便性向上に努める。<br>乗換利用を容易にするため、オンデマンド交通を含む多様な交通モード間における複合経路検索が可能な乗換案内サービスの導入を検討する。 |
| | (2) バス利用環境の改善 | バス停等の適切な維持管理を図るとともに、運転士や利用者等から寄せられた情報をもとに、交通安全上問題と思われるバス停の移設や注意喚起等の措置を講じるなど、誰もが利用しやすいバス利用環境の改善を実施する。 |
| | (3) わかりやすく、利用しやすい運賃の検討 | 定額運賃等わかりやすい料金制度や乗換時の負担を減らすための乗換割引の導入を検討する。 |
| 3<br>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 | (1) 関係者との連携・協働による公共交通の確保・維持 | 市の広報や講演会等により、地域公共交通を「乗って守る」という市民の意識醸成を図るとともに、運賃の助成などにより多様な世代の利用促進に努める。<br>既存交通サービスの見直しや公共交通空白地域の解消等において、自治体、事業者、地域住民など、多様な関係者が連携・協働しながら、限られた輸送資源を活用した新たな交通手段等の導入について検討する。<br>持続可能な公共交通サービスの実現に向けた交通事業者との連携協定に基づき、関係者が目的を共有のうえ、連携・協働して地域課題の解決に取り組むことで、持続可能な公共交通の確保に努める。 |
| | (2) 支援制度の充実 | 地域公共交通の維持などの取組に対する支援制度を実施する。 |

※2　第4次秋田市公共交通政策ビジョンでは「目標」に当たる項目

**目標Ⅲ　拠点間ネットワークを形成し、生活や経済活動の基盤となる道路網の実現**

| 施策パッケージ | 施策 | 内容 |
|---|---|---|
| 1<br>多核集約型コンパクトシティの骨格となる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。 |
| | (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<br>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) 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<br>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。 |
| | (2) ＴＤＭ※3（交通需要マネジメント）による渋滞緩和施策 | ノーマイカー通勤や時差出勤、公共交通等利用の呼びかけなど、自動車需要の適正化に向けたＴＤＭ施策を推進する。 |

※３　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。

# 第4章　目標の実現に向けた施策・事業

施策パッケージごとに目標年次までの期間中における各施策・事業の展開について、各実施主体との調整を踏まえ実施内容等を明確化します。

具体的には、施策・事業の実施時期、実施主体を示します。

## 4-1　誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、回遊性の向上に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現

### （1）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

#### ①　安全で快適な歩行環境の確保

歩行者および自転車が安全・安心に通行できるように、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。

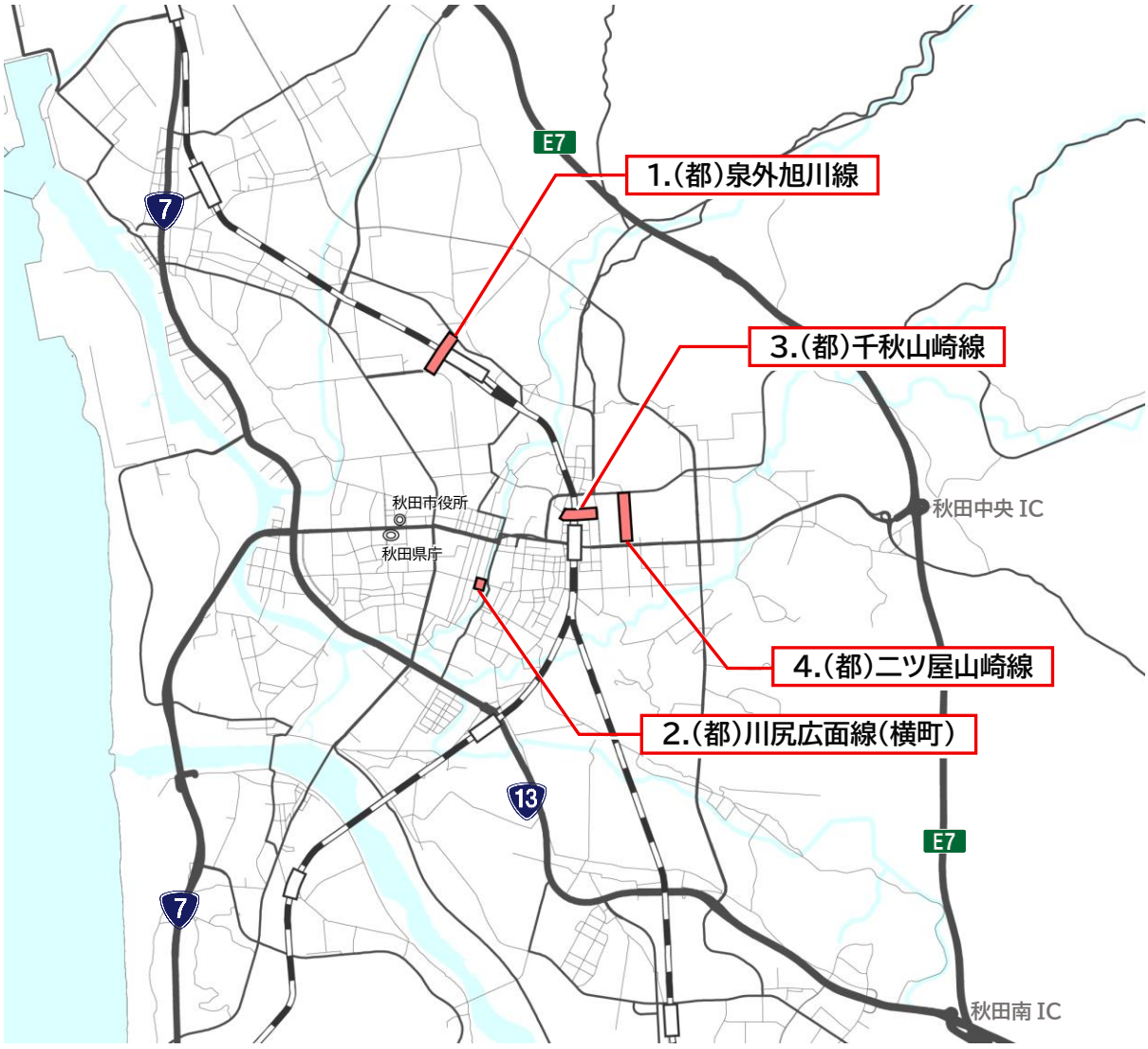
●主な事業内容

・都市計画道路の新規整備や現道拡幅等に合わせて歩行者自転車道を整備

※下記事業には歩道幅員３M以下の道路は含まれていない。

| 番号 | 事業名 | | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 1 | (都)泉外旭川線 | 道路新規整備 | 市 | | | | | | | H20 | R12 |
| 2 | (都)川尻広面線(横町) | 道路改良(現道拡幅) | 市 | | | | | | | R4 | R11 |
| 3 | (都)千秋山崎線 | 道路新規整備 | 市 | | | | | | | H31 | R13 |
| 4 | (都)二ツ屋山崎線 | 道路改良(現道拡幅) | 市 | | | | | | | R4 | R12 |

▼個別施策位置図




▼幅広歩道の整備事例

整備前

整備後

## ②　無電柱化による歩行者空間の確保

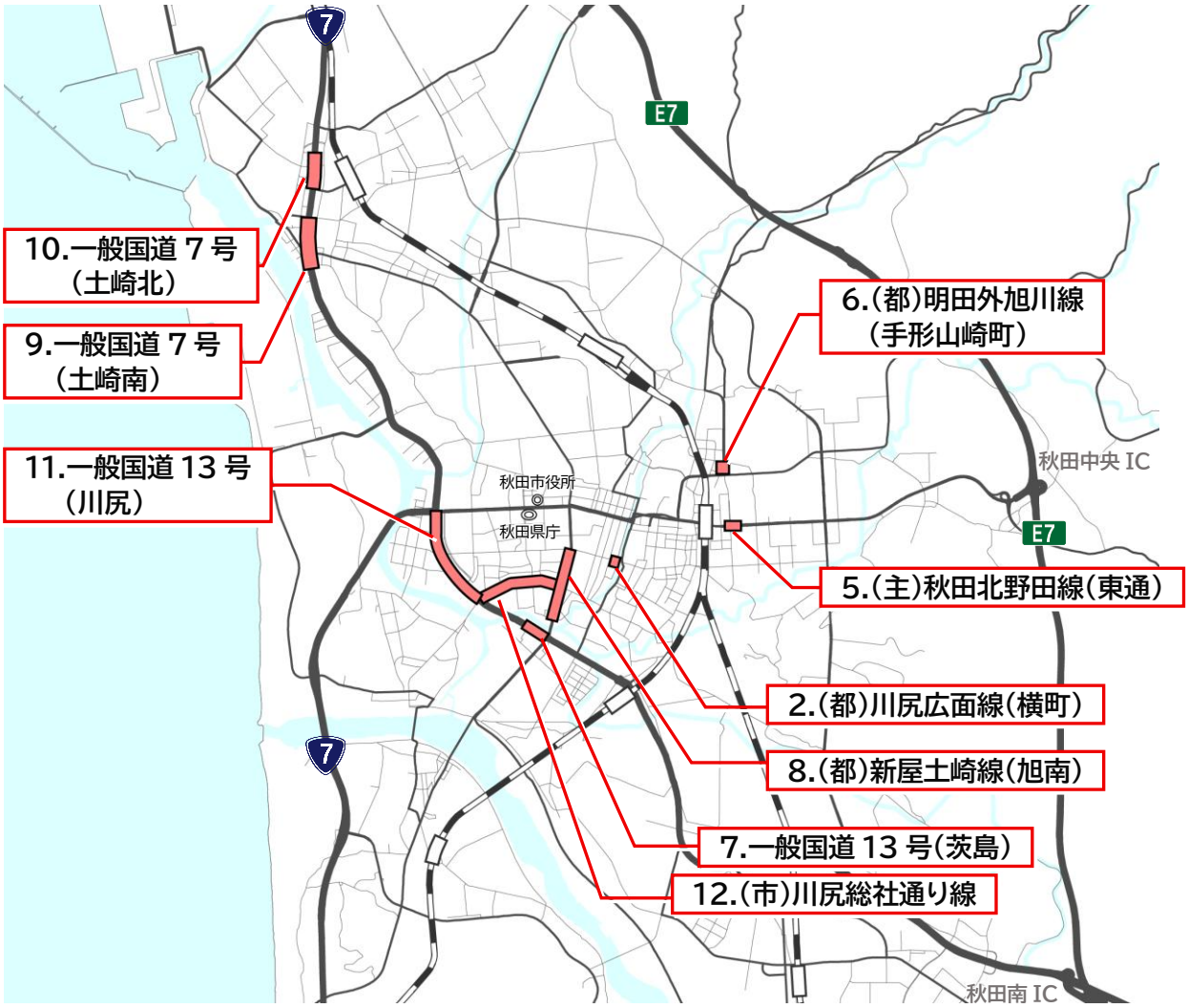
秋田県無電柱化推進計画および秋田市無電柱化推進計画に基づき、無電柱化により、歩道の有効幅員を確保し、安全かつ快適な歩行者空間を整備する。

●主な事業内容

・電線共同溝の整備や現道改良等に合わせた無電柱化の実施により、安全かつ快適な歩行者空間を整備

| 番号 | 事業名 | | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 2 | (都)川尻広面線(横町) | 道路改良(現道拡幅) | 市 | | | | | | | R4 | R11 |
| 5 | (主)秋田北野田線(東通) | 電線共同溝整備 | 県 | | | | | | | R2 | 未定 |
| 6 | (都)明田外旭川線（手形山崎町） | 道路改良(現道拡幅)電線共同溝整備 | 県 | | | | | | | R4 | 未定 |
| 7 | 一般国道 13 号（茨島） | 電線共同溝整備 | 国 | | | | | | | R4 | 未定 |
| 8 | (都)新屋土崎線(旭南) | 道路改良(４車線化) | 県 | | | | | | | H27 | 未定 |
| 9 | 一般国道 7 号(土崎南) | 交差点改良・電線共同溝整備 | 国 | | | | | | | H28 | 未定 |
| 10 | 一般国道 7 号(土崎北) | 交差点改良・電線共同溝整備 | 国 | | | | | | | H28 | 未定 |
| 11 | 一般国道 13 号(川尻) | 電線共同溝整備 | 国 | | | | | | | H30 | 未定 |
| 12 | (市)川尻総社通り線 | 電線共同溝整備 | 市 | | | | | | | H28 | R9 |

▼個別施策位置図




▼無電柱化事業の整備事例

整備前

整備後

### ③ 歩道の消融雪設備整備

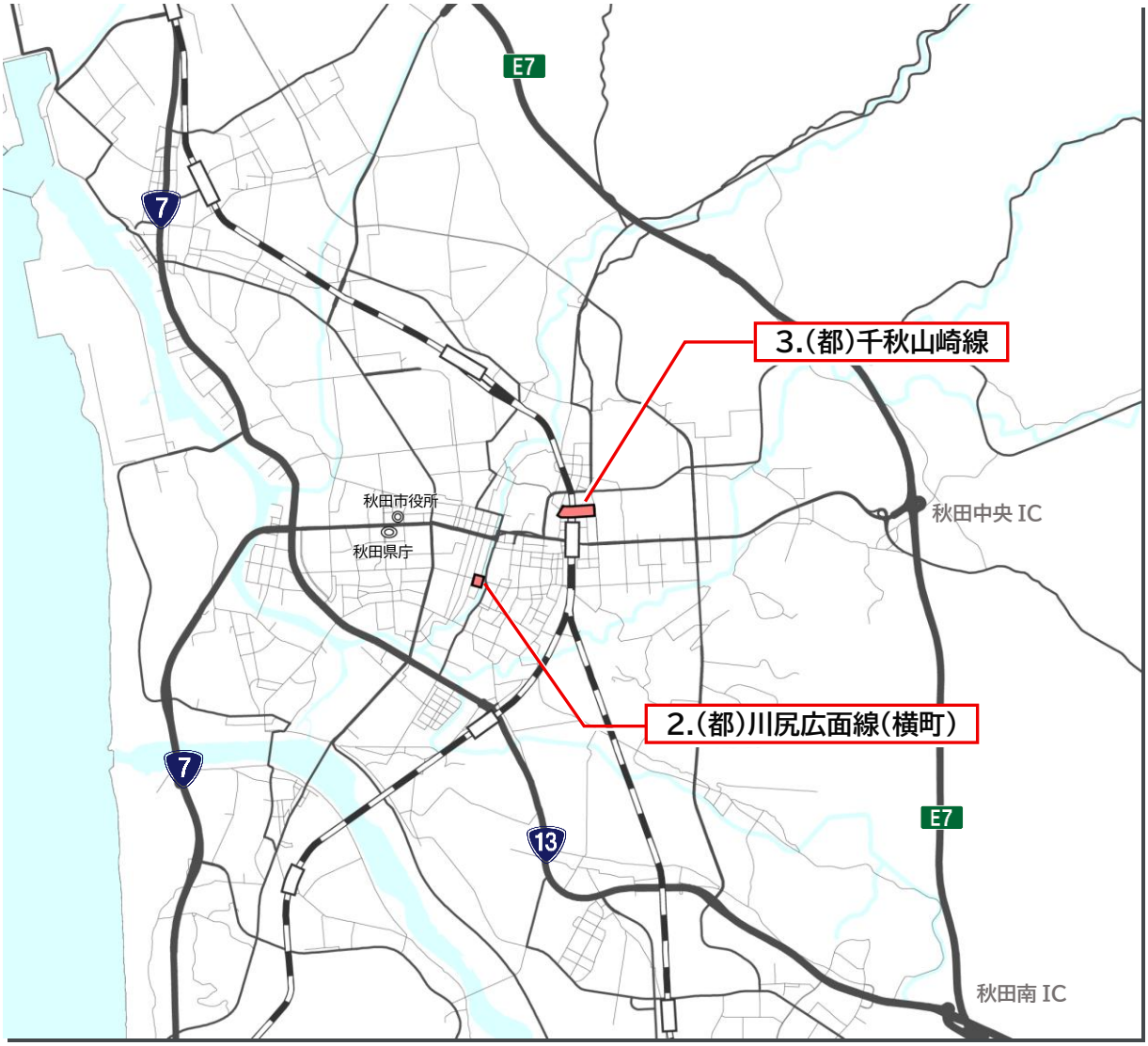
歩道の消融雪設備整備により、歩行者が冬期でも安全かつ快適に通行できる空間を整備する。

●主な事業内容

・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

| 番号 | 事業名 | | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 2 | (都)川尻広面線(横町) | 道路改良(現道拡幅) | 市 | | | | | | | R4 | R11 |
| 3 | (都)千秋山崎線 | 道路新規整備 | 市 | | | | | | | H31 | R13 |

▼個別施策位置図




▼歩道消融雪設備の整備事例

### ④ 歩道のバリアフリー化

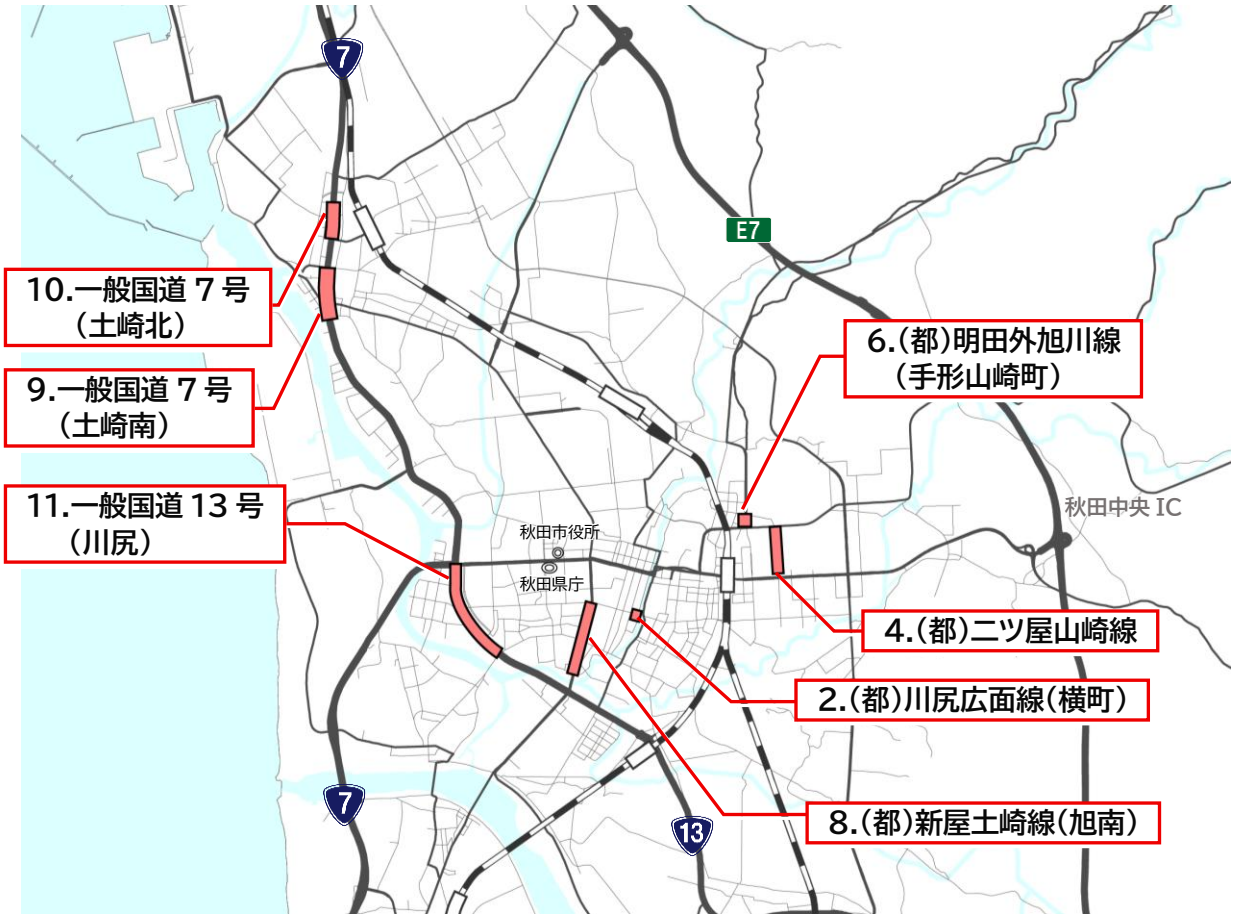
バリアフリー化を推進するために、歩道の拡幅や段差・横断勾配の緩和を行い、高齢者、障がい者を含むすべての人が安全かつ快適に通行できる空間を整備し、適切に維持管理する。

●主な事業内容

・現道拡幅や交差点改良に合わせて、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

| 番号 | 事業名 | | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 2 | (都)川尻広面線(横町) | 道路改良<br>(現道拡幅) | 市 | | | | | | | R4 | R11 |
| 4 | (都)二ツ屋山崎線 | 道路改良<br>(現道拡幅) | 市 | | | | | | | R4 | R12 |
| 6 | (都)明田外旭川線<br>(手形山崎町) | 道路改良<br>(現道拡幅)<br>電線共同溝整備 | 県 | | | | | | | R4 | 未定 |
| 8 | (都)新屋土崎線(旭南) | 道路改良<br>(４車線化) | 県 | | | | | | | H27 | 未定 |
| 9 | 一般国道７号(土崎南) | 交差点改良・<br>電線共同溝整備 | 国 | | | | | | | H28 | 未定 |
| 10 | 一般国道７号(土崎北) | 交差点改良・<br>電線共同溝整備 | 国 | | | | | | | H28 | 未定 |
| 11 | 一般国道 13 号(川尻) | 電線共同溝<br>整備 | 国 | | | | | | | H30 | 未定 |
| 100 | 点字ブロック等の維持管理 | | 国<br>県<br>市 | | | | | | | － | 継続 |

▼個別施策位置図




▼現道拡幅に合わせた歩道幅員の確保事例

整備前

整備後

### 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、有効幅員の広い自転車歩行者道整備により、快適な自転車走行空間の形成を図るとともに、自転車利用に関連した標識や案内サインの充実に努める。

秋田駅周辺の駐輪場について、利用状況に応じた適切な運営と維持管理を図りながら、利用促進および利便性向上に努める。

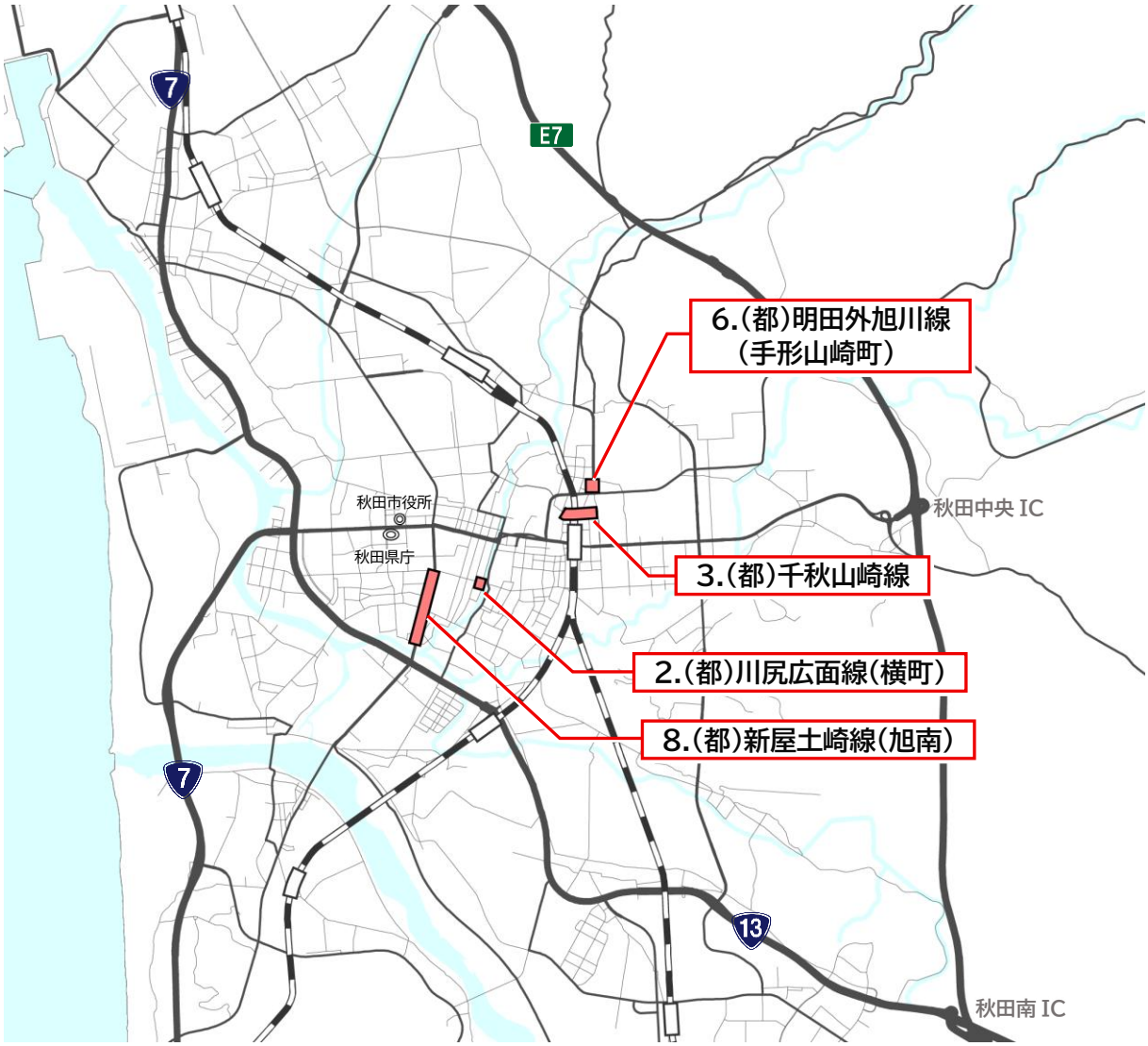
自転車を含むモビリティと公共交通との接続による多様な移動手段の確保に努める。

●主な事業内容

- 都市計画道路の新規整備や現道拡幅に合わせて、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
- 自転車と公共交通との接続が可能なモビリティハブの整備検討

| 番号 | 事業名 | | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 2 | (都)川尻広面線(横町) | 道路改良<br>(現道拡幅) | 市 | | | | | | | R4 | R11 |
| 3 | (都)千秋山崎線 | 道路新規<br>整備 | 市 | | | | | | | H31 | R13 |
| 6 | (都)明田外旭川線<br>（手形山崎町） | 道路改良<br>(現道拡幅)<br>電線共同溝整備 | 県 | | | | | | | R4 | 未定 |
| 8 | (都)新屋土崎線(旭南) | 道路改良<br>(４車線化) | 県 | | | | | | | H27 | 未定 |
| 101 | 自転車走行時の危険箇所の改善 | | 県<br>市<br>警察 | | | | | | | H21 | 継続 |
| 102 | 自転車通行空間の整備、<br>走行位置の明示 | | 県<br>市<br>警察 | | | | | | | H21 | 継続 |
| 103 | 秋田駅周辺の駐輪場の適切な運営管理<br>および利用促進・利便性向上策の検討 | | 市 | | | | | | | H21 | 継続 |
| 104 | 多様な交通モードに対応した<br>モビリティハブの整備検討 | | 市 | | | | | | | R8 | 未定 |

▼個別施策位置図




●自転車走行時の危険箇所の改善

ブロック舗装の目地のすきまやがたつきにタイヤを取られたり、舗装道のオーバーレイによる道路端部の盛り上がり、マウントアップ方式による自転車歩行者道など、自転車走行に支障を来す道路の危険箇所を効率的、計画的に解消していく。

また、出会い頭事故を防止するため、自転車歩行者道内で自転車の車道側通行を徹底させるための注意を促す構造を検討する。

マウントアップ方式からセミフラット方式への改良

マウントアップ方式
車道と歩道に段差を設け車両と歩道利用者のすみ分けを図る方式

セミフラット方式
車道と歩道にほとんど段差を設けず、歩車道境界ブロック等で車両と歩道利用者のすみ分けを図る方式

▲マウントアップ方式とセミフラット方式の模式図

### 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、秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例や（仮称）秋田市自転車活用推進計画に基づき、自転車利用促進のための情報発信や自転車安全利用五則の徹底、自転車損害賠償責任保険への加入、点検整備などについて啓発活動を行う。

●主な事業内容

・マナー向上、ルール認識のための啓発活動の実施や自転車利用促進のための啓発支援活動

| 番号 | 事業名 | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 105 | マナー向上、ルール認識のための啓発活動 | 警察<br>県<br>市 | | | | | | | H21 | 継続 |
| 106 | 自転車の利用促進のための情報発信 | 市 | | | | | | | H21 | 継続 |
| 107 | $CO_2$削減のための自転車通勤等の啓発支援活動 | 市 | | | | | | | H21 | 継続 |

## （2）回遊性の向上に寄与する交通環境の実現

### ①　中心市街地における回遊性の向上

中心市街地循環バス「ぐるる」の運行を継続するほか、公共、民間施設等のスペースを活用したシェアサイクルの導入を検討するなど、回遊しやすい環境づくりに努める。

周辺施設と連携した「ぐるる」やシェアサイクル利用時の割引制度の導入など、利用環境向上策について検討する。

●主な事業内容

・中心市街地循環バス「ぐるる」の利用環境向上のため、周辺施設と連携した割引やバス無料デーの実施等の仕掛けを検討

・公共施設等のスペースを活用したシェアサイクルの導入を検討

| 番号 | 事業名 | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 108 | 周辺施設と連携した割引制度の導入検討 | 市 | | | | | | | R8 | 未定 |
| 109 | バス無料デーの実施検討 | 市 | | | | | | | R8 | 未定 |
| 110 | 公共、民間施設等のスペースを活用したシェアサイクルの導入検討 | 市 | | | | | | | R8 | 未定 |

### ②　公共交通等の利用促進

市の広報や市民向け講演会等により、地域公共交通を「乗って守る」という意識醸成を図るとともに、徒歩や自転車を含む多様な交通モードの利用促進に努める。

●主な事業内容

・バス利用促進を呼びかける講演会などの実施

| 番号 | 事業名 | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 111 | 市の広報や市民向け講演会による公共交通等利用の意識醸成 | 市 | | | | | | | R3 | 未定 |

## 4-2　多様な交通モードの連携・協働による、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

**第4次秋田市公共交通政策ビジョンに詳細を示しています。概要は、以下のとおりです。**

### （1）多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークの整備

#### ①　公共交通ネットワークの再構築

利便性向上や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・バス・タクシーによる公共交通ネットワークへの再構築を目指す。

郊外部における移動手段を確保するため、マイタウン・バスの運行効率化や利便性向上を図りながら、安定的な運行に努める。

中心市街地循環バス「ぐるる」の運行を継続するとともに、運行ルートの見直しやバス無料デーの実施等、利便性向上策や利用促進策について検討する。

●事業内容

・乗換を前提とした公共交通ネットワークへの見直し

・マイタウン・バスの持続的な運営

・中心市街地循環バスの利便性向上

#### ②　地域内移動の確保

市街地において、地域内移動を担い、路線バスや鉄道にもアクセスすることができるよう、タクシー車両等の小型車を活用した生活交通を確保する。

●事業内容

・エリア交通の運行

#### ③　乗換拠点の環境整備

乗換拠点においては、乗換の負担を軽減するため、待合施設の屋内化や上屋のある休憩所の併設等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。

公共、民間施設等のスペースを活用した乗換拠点や公共交通と自転車などが接続する「モビリティハブ」の整備を検討する。

●事業内容

・快適に過ごせる乗換空間の整備

## （2）利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進

### ①　運行情報提供の充実

スマートフォン等で容易に確認できるリアルタイム運行状況の提供を継続するなど、待ち時間の不安解消や計画的な移動などの利便性向上に努める。

乗換利用を容易にするため、オンデマンド交通を含む多様な交通モード間における複合経路検索が可能な乗換案内サービスの導入を検討する。

●事業内容

・ＩＣＴを活用した運行状況等の提供

### ②　バス利用環境の改善

バス停等の適切な維持管理を図るとともに、運転士や利用者等から寄せられた情報をもとに、交通安全上問題と思われるバス停の移設や注意喚起等の措置を講じるなど、誰もが利用しやすいバス利用環境の改善を実施する。

●事業内容

・誰もが利用しやすいバス利用環境の整備

### ③　わかりやすく、利用しやすい運賃の検討

定額運賃等わかりやすい料金制度や乗換時の負担を減らすための乗換割引の導入を検討する。

●事業内容

・わかりやすい料金制度の導入

・乗換時における割引運賃の導入

### （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

#### ①　関係者との連携・協働による公共交通の確保・維持

市の広報や講演会等により、地域公共交通を「乗って守る」という市民の意識醸成を図るとともに、運賃の助成などにより多様な世代の利用促進に努める。

既存交通サービスの見直しや公共交通空白地域の解消等において、自治体、事業者、地域住民など、多様な関係者が連携・協働しながら、限られた輸送資源を活用した新たな交通手段等の導入について検討する。

持続可能な公共交通サービスの実現に向けた交通事業者との連携協定に基づき、関係者が目的を共有のうえ、連携・協働して地域課題の解決に取り組むことで、持続可能な公共交通の確保に努める。

●事業内容

・公共交通等の利用促進

・限られた輸送資源を活用した交通手段等の導入

・連携協定に基づく取組の推進

#### ②　支援制度の充実

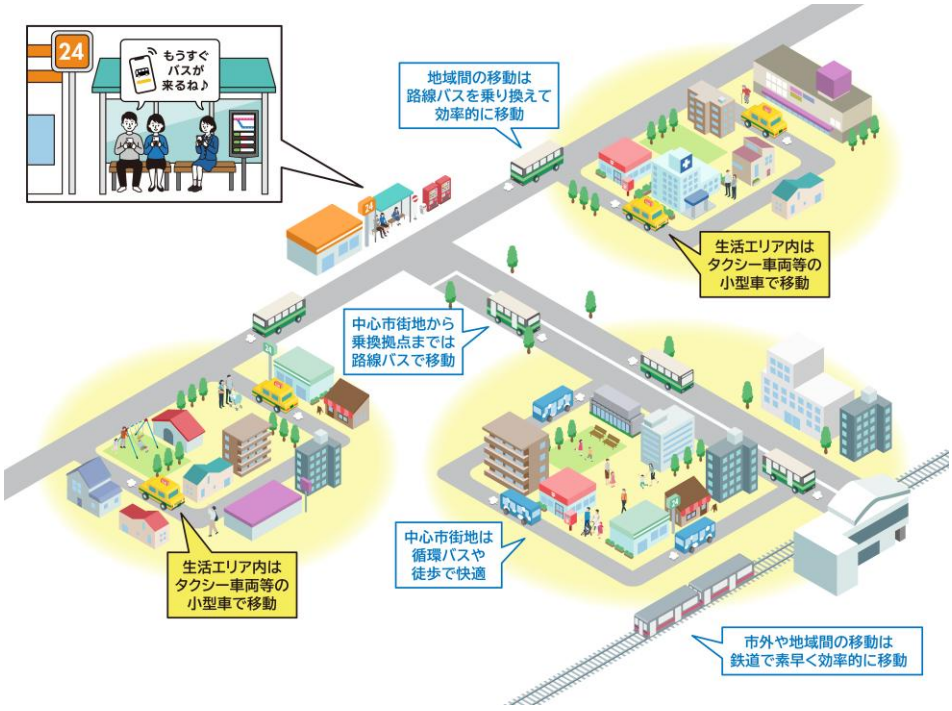
地域公共交通の維持などの取組に対する支援制度を実施する。

●事業内容

・財政的支援の実施

主な取組のイメージ

▼乗換を前提とした公共交通ネットワークの再構築




▼乗換拠点の環境整備のイメージ

待合空間　　ダイヤ調整

▼ICTを用いた運行情報等の提供のイメージ

バスロケ　　多様なモード間での
経路検索サービス

▼乗換割引やゾーン制運賃の導入

乗換割引　　ゾーン制運賃

## 4-3　拠点間ネットワークを形成し、生活や経済活動の基盤となる道路網の実現

### （1）多核集約型コンパクトシティの骨格となる3環状放射型道路網の整備

#### ①　環状道路の整備

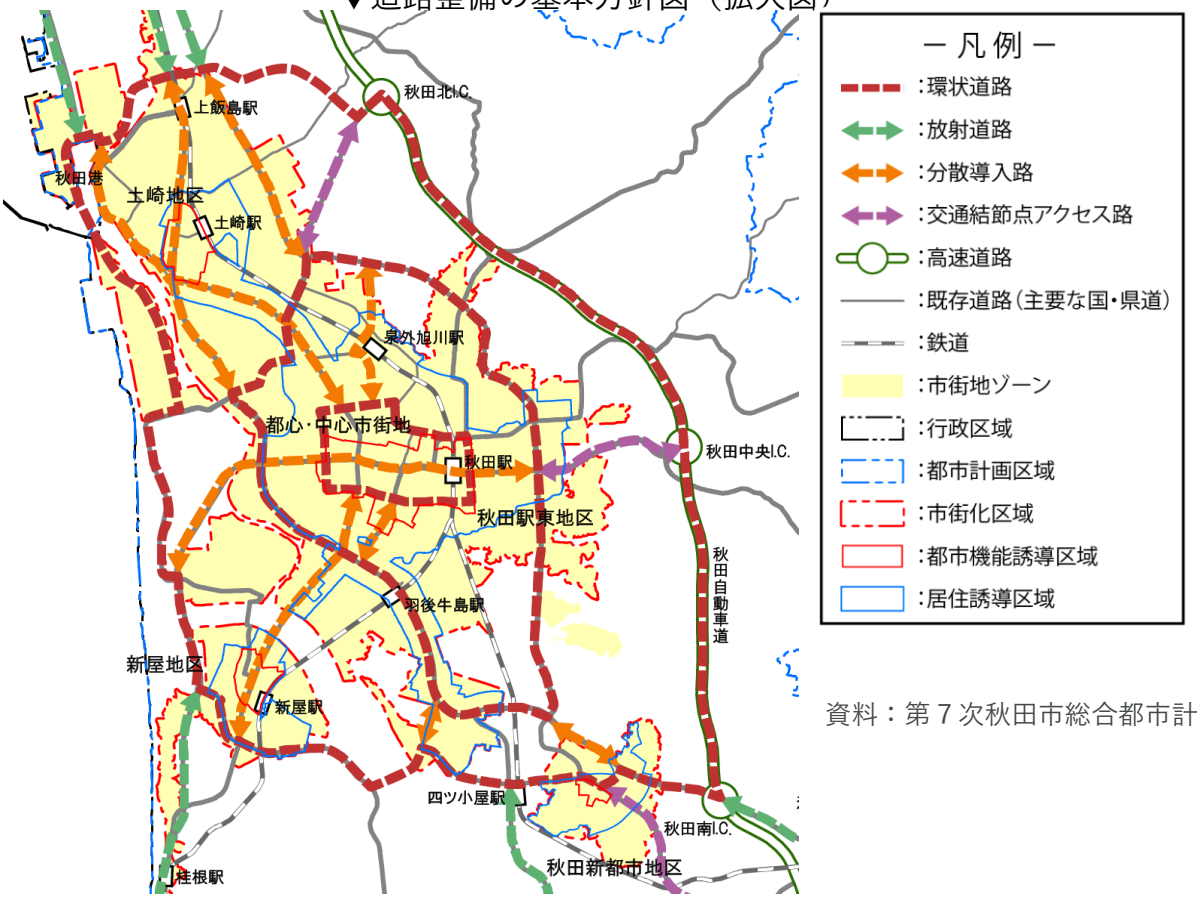
市内の交通の円滑化と、市街地への通過交通の流入を回避させる環状道路網（外周部環状道路、市街地環状道路、都心環状道路）を整備し、混雑緩和を図る。

●主な事業内容

・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

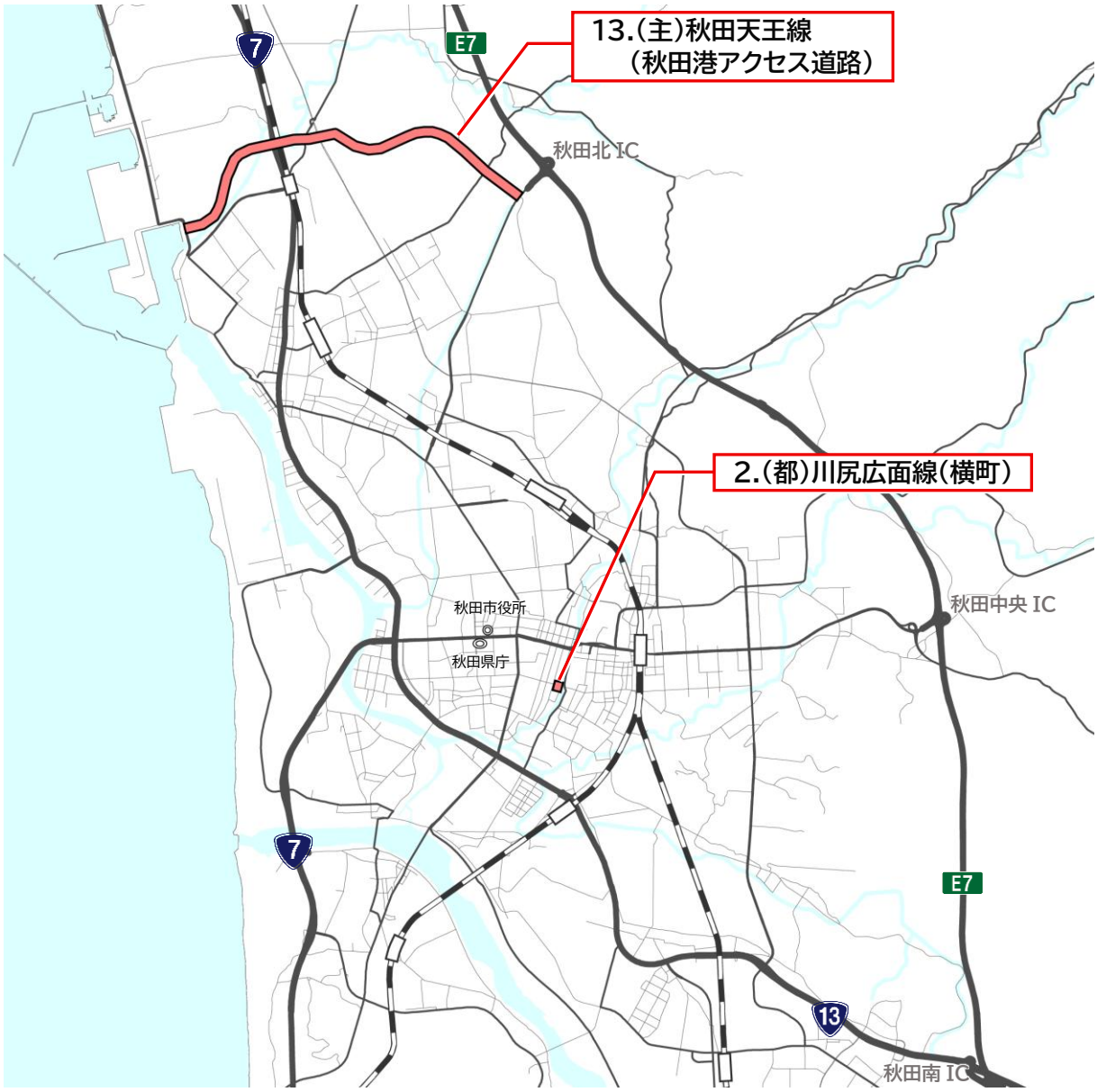
| 番号 | 事業名 | | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 2 | (都)川尻広面線(横町) | 道路改良(現道拡幅) | 市 | | | | | | | R4 | R11 |
| 13 | (主)秋田天王線(秋田港アクセス道路) | 道路新規整備 | 県 | | | | | | | H31 | 未定 |

▼道路整備の基本方針図（拡大図）




資料：第７次秋田市総合都市計画

▼個別施策位置図




▼環状道路の整備事例（都心環状道路：手形陸橋）

### ②　放射道路・分散導入路の整備

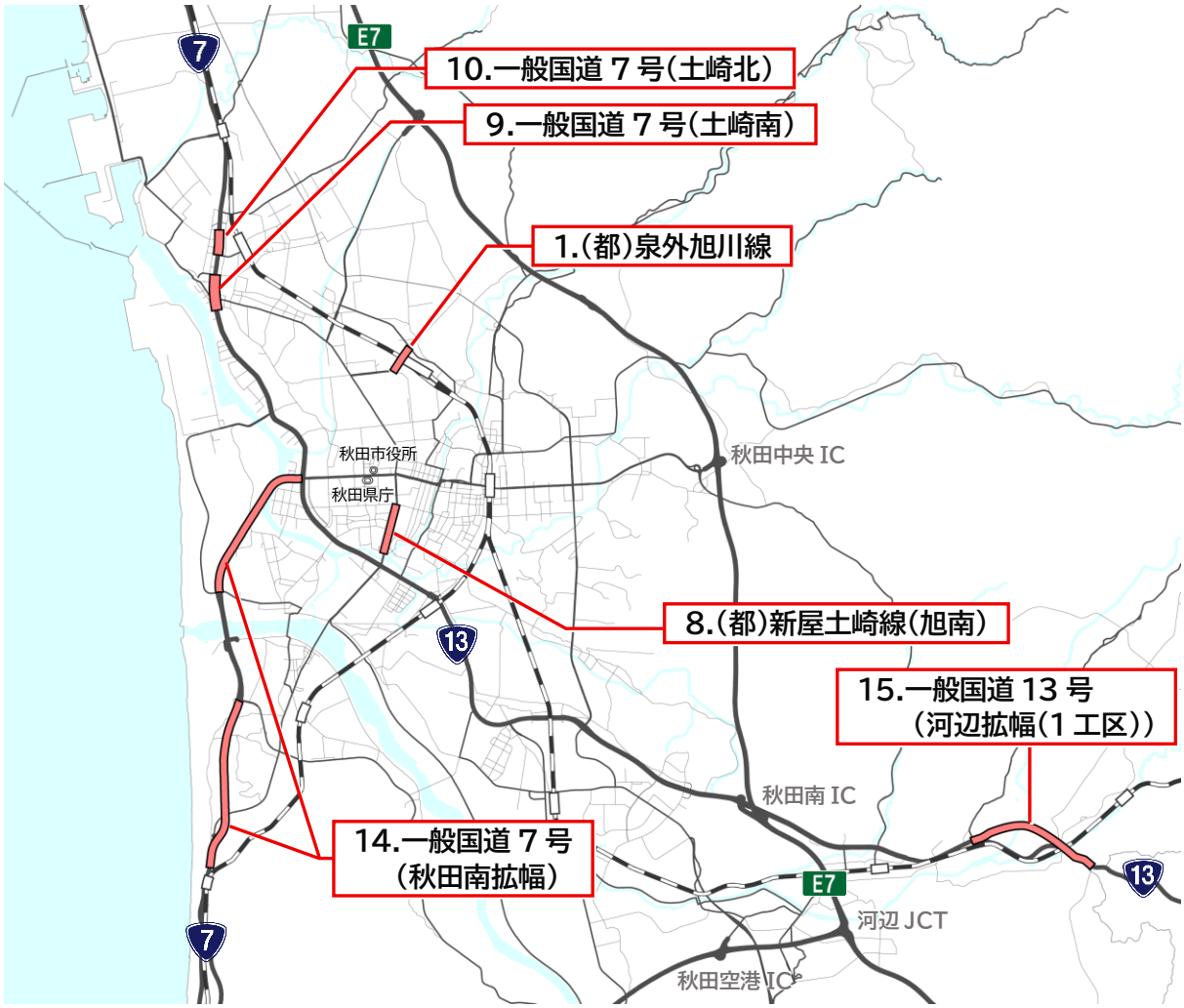
環状道路網へ接続する道路を整備し、都心・中心市街地と郊外部の流出入交通のアクセス強化を図る。

●主な事業内容

・道路の新設や拡幅、交差点改良等により、環状道路網に接続する放射道路や分散導入路を形成

| 番号 | 事業名 | | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 1 | (都)泉外旭川線 | 道路新規整備 | 市 | | | | | | | H20 | R12 |
| 8 | (都)新屋土崎線(旭南) | 道路改良(4車線化) | 県 | | | | | | | H27 | 未定 |
| 9 | 一般国道7号(土崎南) | 交差点改良・電線共同溝整備 | 国 | | | | | | | H28 | 未定 |
| 10 | 一般国道7号(土崎北) | 交差点改良・電線共同溝整備 | 国 | | | | | | | H28 | 未定 |
| 14 | 一般国道7号(秋田南拡幅) | 道路改良(4車線化) | 国 | | | | | | | R4 | 未定 |
| 15 | 一般国道13号(河辺拡幅(1工区)) | バイパス整備 | 国 | | | | | | | H3 | 未定 |

▼個別施策位置図




▼環状道路を結ぶ骨格道路の整備事例

## （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　バス路線における道路整備

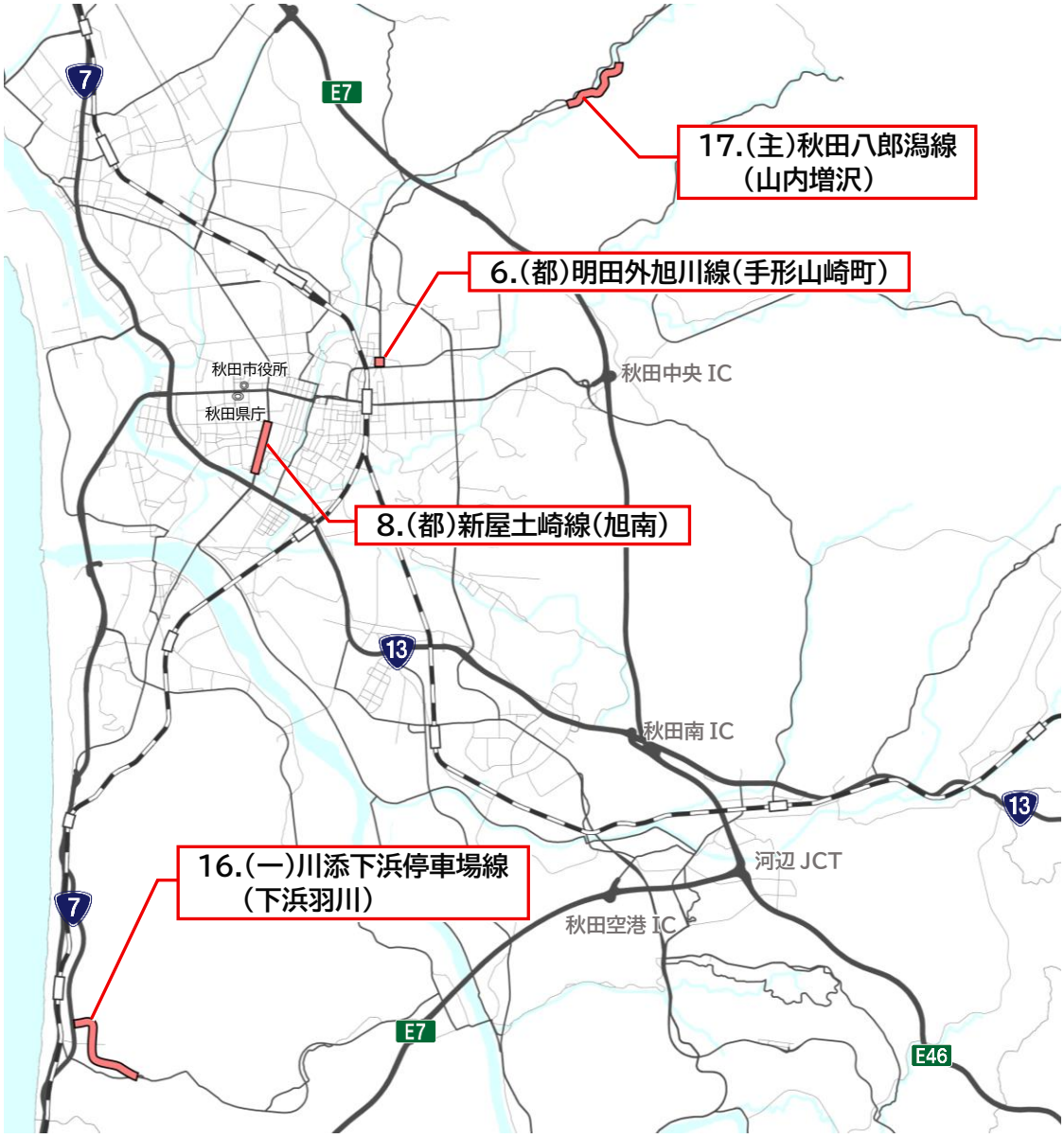
バス路線となっている道路の拡幅、またはバス路線への交通量の集中を緩和する道路を整備し、バスの走行環境の改善を図る。

●主な事業内容

・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

| 番号 | 事業名 | | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 6 | (都)明田外旭川線（手形山崎町） | 道路改良（現道拡幅）電線共同溝整備 | 県 | | | | | | | R4 | 未定 |
| 8 | (都)新屋土崎線(旭南) | 道路改良（4車線化） | 県 | | | | | | | H27 | 未定 |
| 16 | (一)川添下浜停車場線(下浜羽川) | バイパス整備 | 県 | | | | | | | H23 | R11 |
| 17 | (主)秋田八郎潟線(山内増沢) | 道路改良（線形改良） | 県 | | | | | | | H28 | R9 |

▼個別施策位置図




▼（主）秋田天王線（通称：新国道）の先詰まりにより
渋滞する（主）秋田北インター線

資料：国土交通省（R3.1.15 撮影）

### ② 渋滞を緩和する道路整備

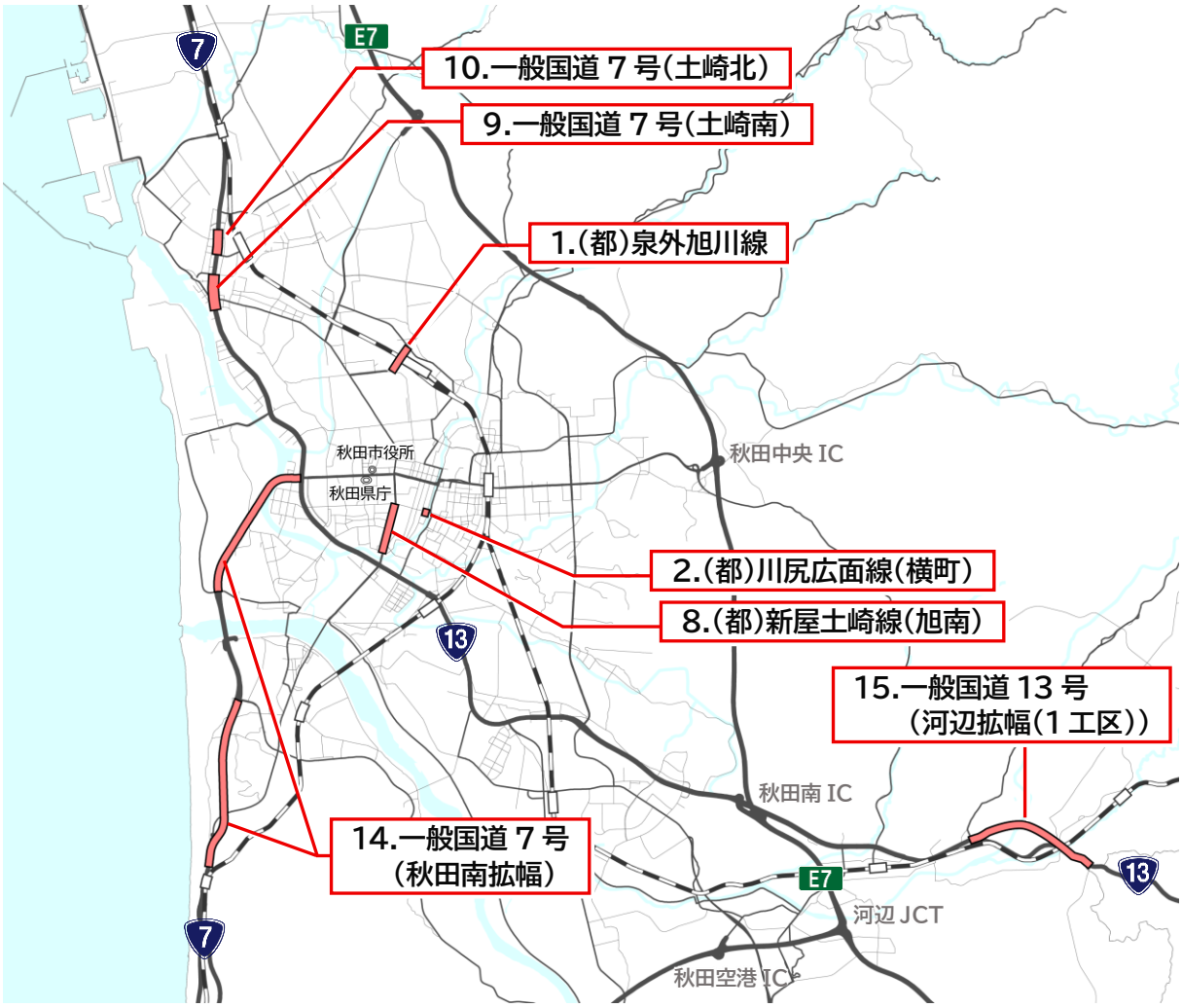
渋滞緩和のための道路整備を推進する。

●主な事業内容

・道路の新設や現道拡幅等による渋滞対策

| 番号 | 事業名 | | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 1 | (都)泉外旭川線 | 道路新規整備 | 市 | | | | | | | H20 | R12 |
| 2 | (都)川尻広面線(横町) | 道路改良(現道拡幅) | 市 | | | | | | | R4 | R11 |
| 8 | (都)新屋土崎線(旭南) | 道路改良(現道拡幅) | 県 | | | | | | | H27 | 未定 |
| 9 | 一般国道７号(土崎南) | 交差点改良・電線共同溝整備 | 国 | | | | | | | H28 | 未定 |
| 10 | 一般国道７号(土崎北) | 交差点改良・電線共同溝整備 | 国 | | | | | | | H28 | 未定 |
| 14 | 一般国道７号（秋田南拡幅） | 道路改良（４車線化） | 国 | | | | | | | R4 | 未定 |
| 15 | 一般国道 13 号(河辺拡幅(１工区)) | バイパス整備 | 国 | | | | | | | H3 | 未定 |

▼個別施策位置図




▼国道 13 号の渋滞状況（牛島駅入口交差点）

資料：国土交通省（R3.1.15 撮影）

### ③ 市内外の連携を強化する道路整備

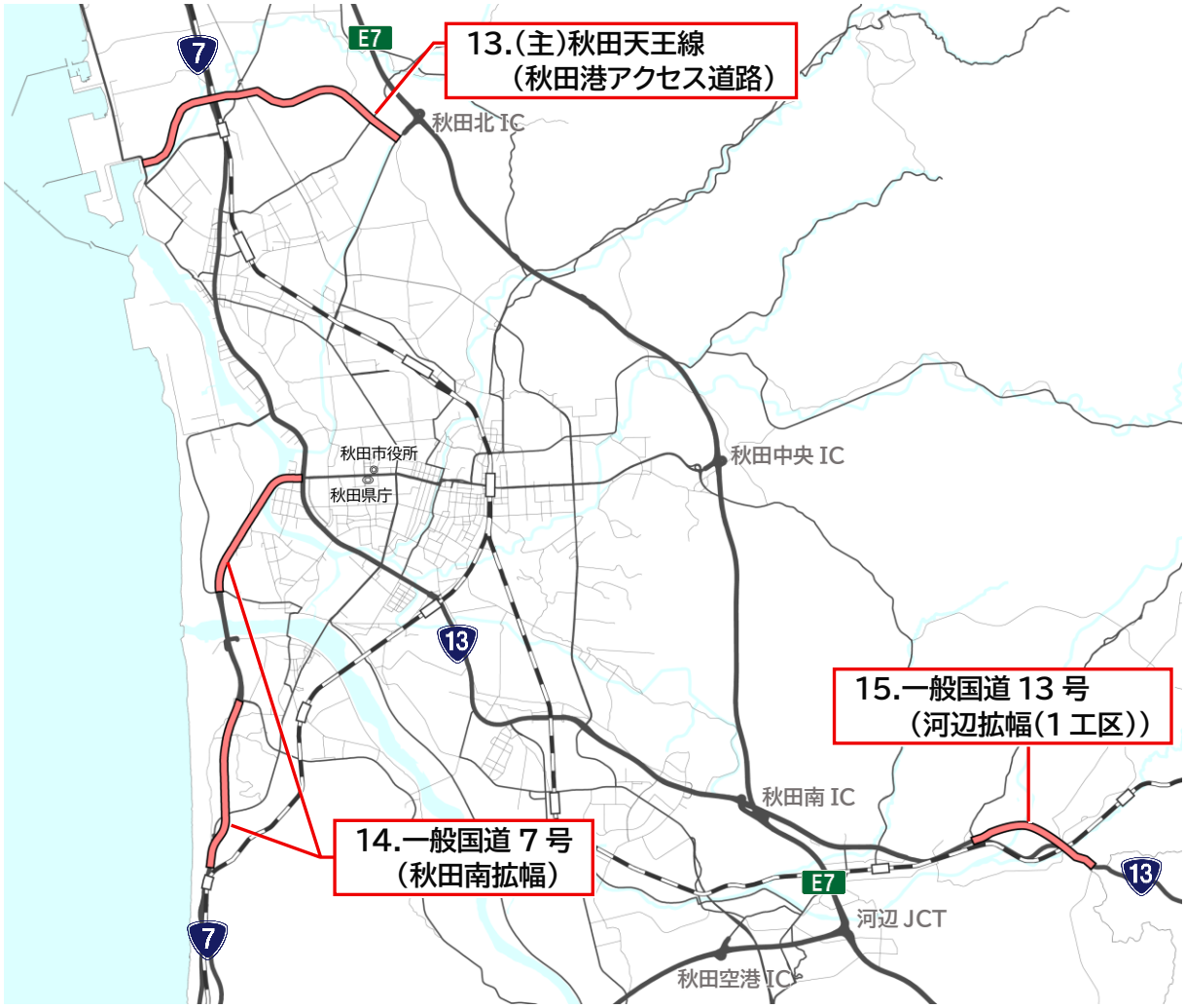
市内外の連携を強化し、市内外の交流を促進する道路整備を推進する。

●主な事業内容

・市内と市外を結ぶ道路の整備

| 番号 | 事業名 | | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 13 | (主) 秋田天王線<br>(秋田港アクセス道路) | 道路新規整備 | 県 | | | | | | | H31 | 未定 |
| 14 | 一般国道７号<br>(秋田南拡幅) | 道路改良<br>(４車線化) | 国 | | | | | | | R4 | 未定 |
| 15 | 一般国道 13 号<br>(河辺拡幅(１工区)) | バイパス整備 | 国 | | | | | | | H3 | 未定 |

▼個別施策位置図




▼市内外の連携を強化する道路整備の事例

国道 7 号（下浜道路）

## （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。

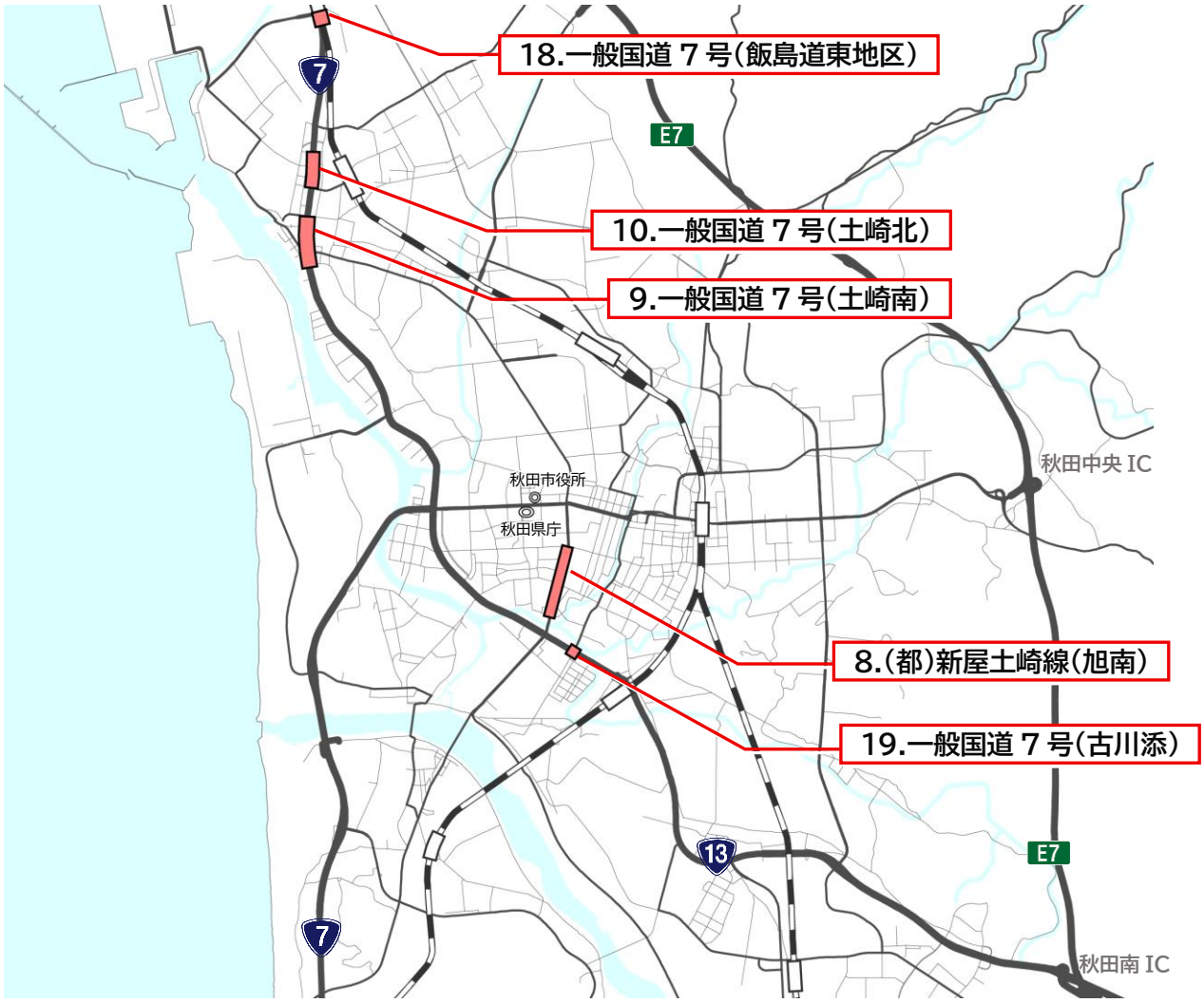
●主な事業内容

・道路や交差点の改良等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交通安全啓発活動

| 番号 | 事業名 | | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 8 | (都)新屋土崎線(旭南) | 道路改良（4車線化） | 県 | | | | | | | H27 | 未定 |
| 9 | 一般国道7号(土崎南) | 交差点改良・電線共同溝整備 | 国 | | | | | | | H28 | 未定 |
| 10 | 一般国道7号(土崎北) | 交差点改良・電線共同溝整備 | 国 | | | | | | | H28 | 未定 |
| 18 | 一般国道7号(飯島道東地区) | 交差点改良 | 国 | | | | | | | R5 | 未定 |
| 19 | 一般国道7号(古川添) | 交差点改良 | 国 | | | | | | | R7 | 未定 |
| 112 | 交通安全啓発活動の実施 | | 警察<br>国<br>県<br>市 | | | | | | | － | 継続 |
| 113 | 交通安全教育事業 | | 市 | | | | | | | － | 継続 |

▼個別施策位置図




▼交通安全啓発活動の実施状況

### ② TDM（交通需要マネジメント）による渋滞緩和施策

ノーマイカー通勤や時差出勤、公共交通等利用の呼びかけなど、自動車需要の適正化に向けたＴＤＭ施策を推進する。

●主な事業内容

・講演会や広報番組等による公共交通利用促進の啓発

・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

| 番号 | 事業名 | 実施主体 | 事業予定期間 | | | | | | 事業期間 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13～ | 開始 | 完了 |
| 111 | 市の広報や市民向け講演による公共交通等利用の意識醸成 | 市民<br>市 | | | | | | | R3 | 継続 |
| 114 | ノーマイカーデー等の実施 | 国<br>県<br>市 | | | | | | | H21 | 継続 |

●ノーマイカーデーの取り組み

秋田市では、渋滞緩和や温室効果ガス削減といった都市環境を改善する一歩として、日ごろマイカー通勤されている方を対象に、公共交通や徒歩、自転車など環境にやさしい通勤手段へ転換するきっかけづくりとなるよう、毎月第４金曜日にノーマイカーデーを実施している。

この取組は、平成21年のノーマイカーデー社会実験を経て、平成22年から定期的に実施しているものである。

**令和６年度の実績**

実施日：令和６年１０月２５日(金)

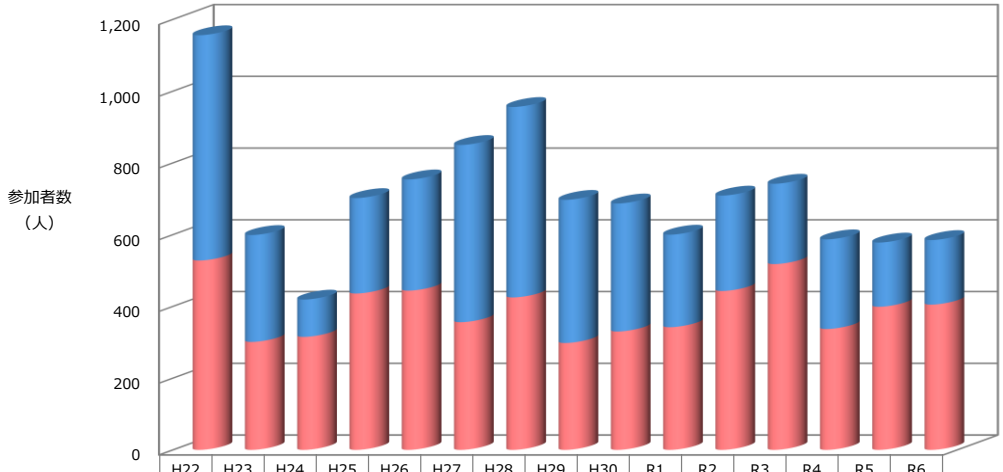
実　績：ノーマイカー通勤参加者180名、時差通勤などの参加者405名

この1日で **約 0.6 トンの$CO_2$** を削減

この削減量は、樹齢50年(高さ20～30m)ほどのスギの木100本が、およそ５ヶ月かけて吸収・固定する量に値する。(参考資料：国土交通省・環境省・林野庁資料)

＜計算条件＞
・自動車による$CO_2$排出量原単位：172ｇ-$CO_2$/人･km　(国土交通省資料)
・ノーマイカーデー参加者の平均通勤距離：片道9.8km×２　(個人アンケート調査結果より)
・50年生のスギ１本が１年間に$CO_2$を吸収する量：14kg-$CO_2$　(環境省林野庁資料)

▼秋田市ノーマイカーデー10 月重点実施月における実績




| | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ノーマイカー通勤（人） | 628 | 298 | 104 | 266 | 310 | 494 | 531 | 399 | 357 | 258 | 266 | 224 | 250 | 179 | 180 |
| 時差通勤等（人） | 528 | 301 | 315 | 436 | 444 | 356 | 425 | 298 | 330 | 342 | 443 | 518 | 337 | 399 | 405 |

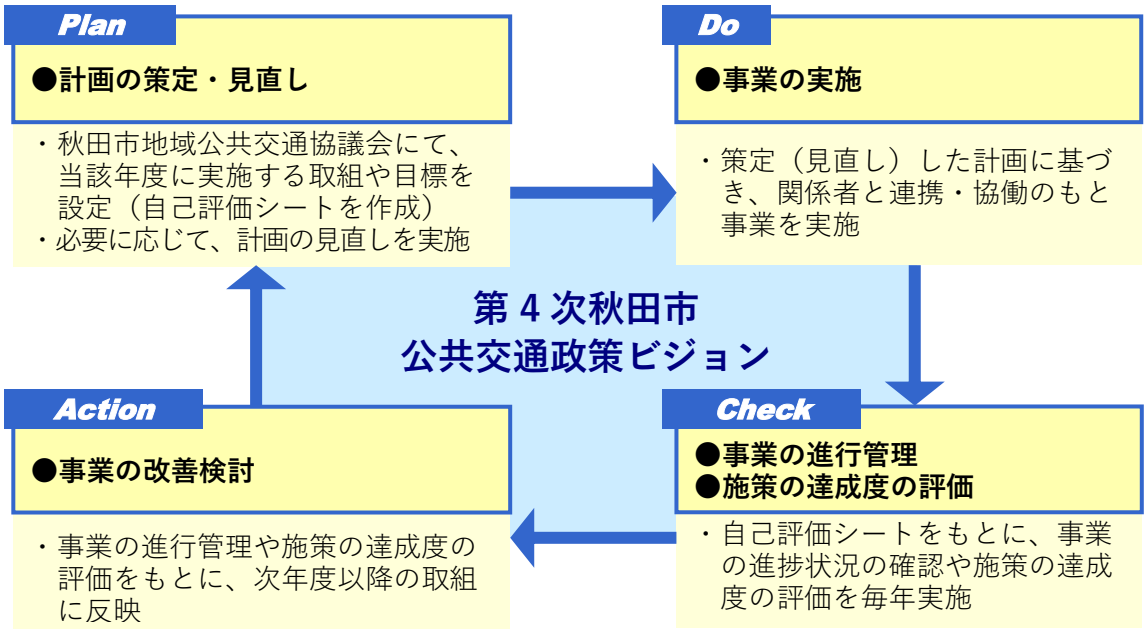
資料：秋田市交通政策課

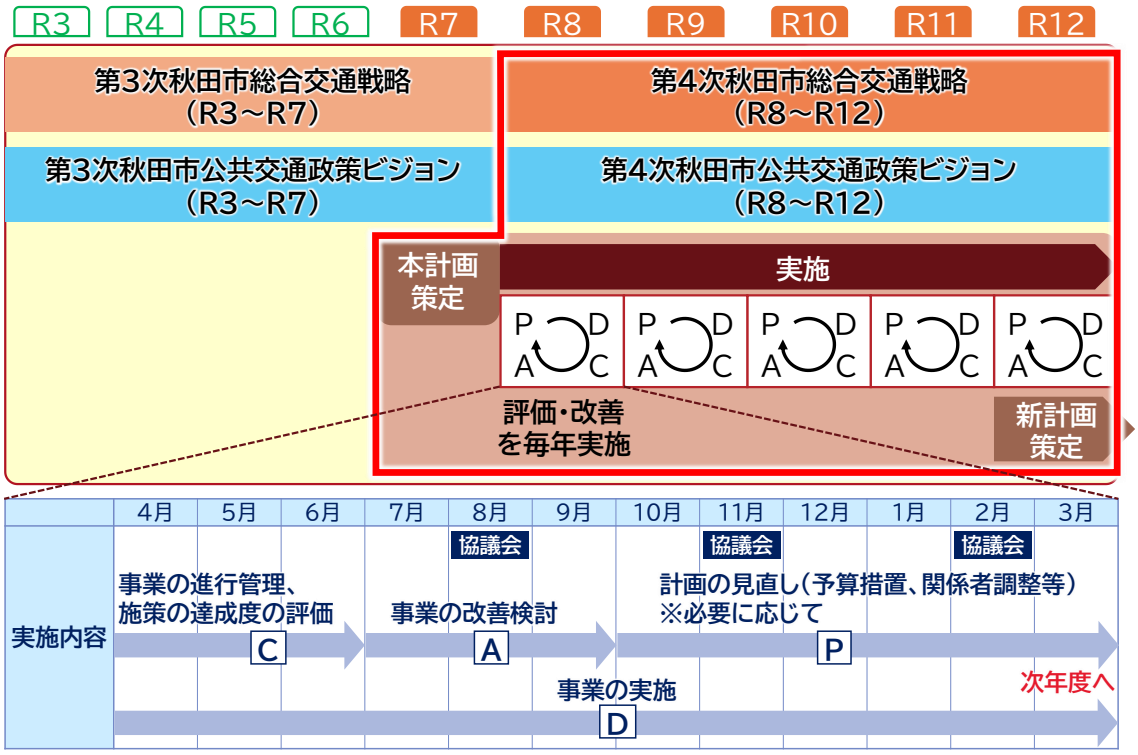
# 第5章　進捗評価と進行管理

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ってまいります。

▼PDCA サイクルの内容




▼進行管理のスケジュール