

# 第2次秋田市公共交通政策 ビジョンについて

平成27年11月10日



# 目次

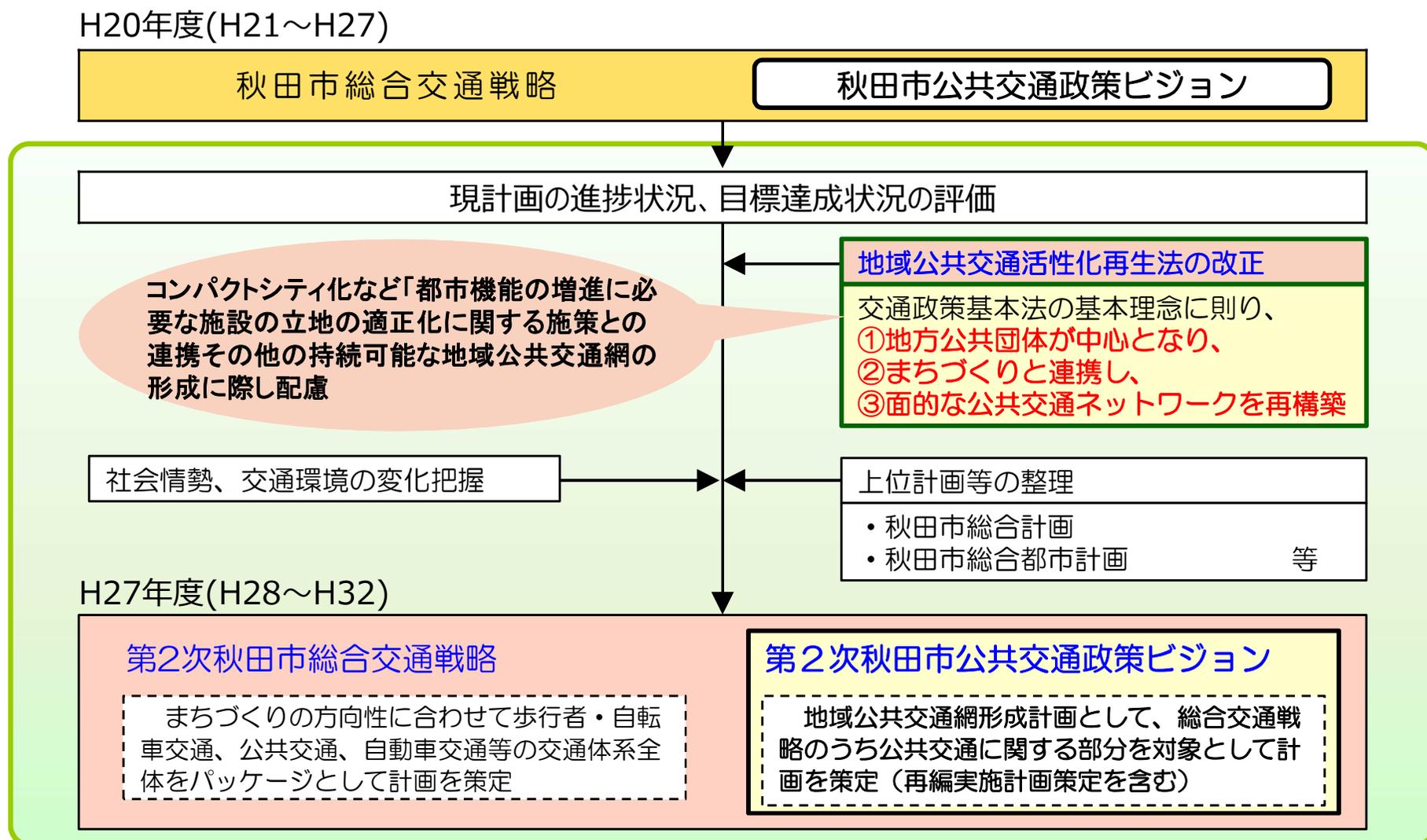
1. はじめに	.....	2
2. 現計画の進捗状況の整理	.....	5
3. 計画策定に向けた課題と方針のとりまとめ	.....	11
4. 計画の基本方針・目標の策定	.....	24
5. 今後の検討スケジュール	.....	29



# 1. はじめに

# 1.1 計画策定の経緯と本協議会の位置付け

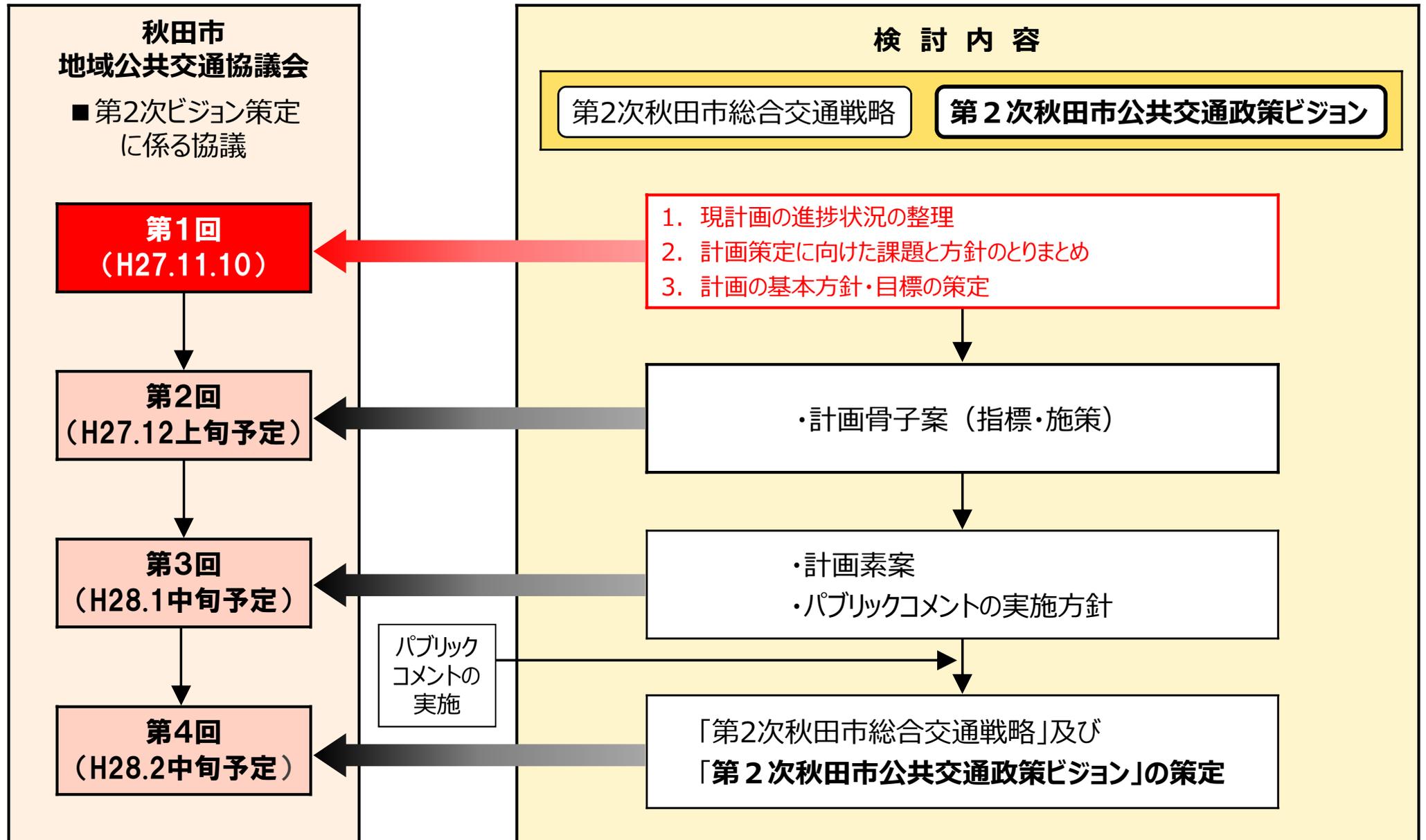
- ◆平成20年度策定の「秋田市公共交通政策ビジョン」が今年度末に計画期間終了を迎えるにあたり、関連法の改正をはじめとした公共交通を取り巻く環境変化を踏まえ、「第2次秋田市公共交通政策ビジョン(以降、「第2次ビジョン」)」を策定する。
- ◆第2次ビジョンは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通網形成計画として策定する。
- ◆策定時、「秋田市公共交通政策ビジョン」は、秋田市の都市交通の総合的なあり方を示す「秋田市総合交通戦略」と一体的に検討していることから、第2次ビジョンについても「第2次秋田市総合交通戦略(以降、「第2次戦略」)」と一体的に本協議会で検討し、策定する。



秋田市地域公共交通協議会で検討・策定

## 1.2 今年度の検討スケジュール

◆今年度、第2次ビジョンの検討に係る協議を4回実施予定。その中で「第2次秋田市総合交通戦略」及び「第2次秋田市公共交通政策ビジョン」の策定を目指す。



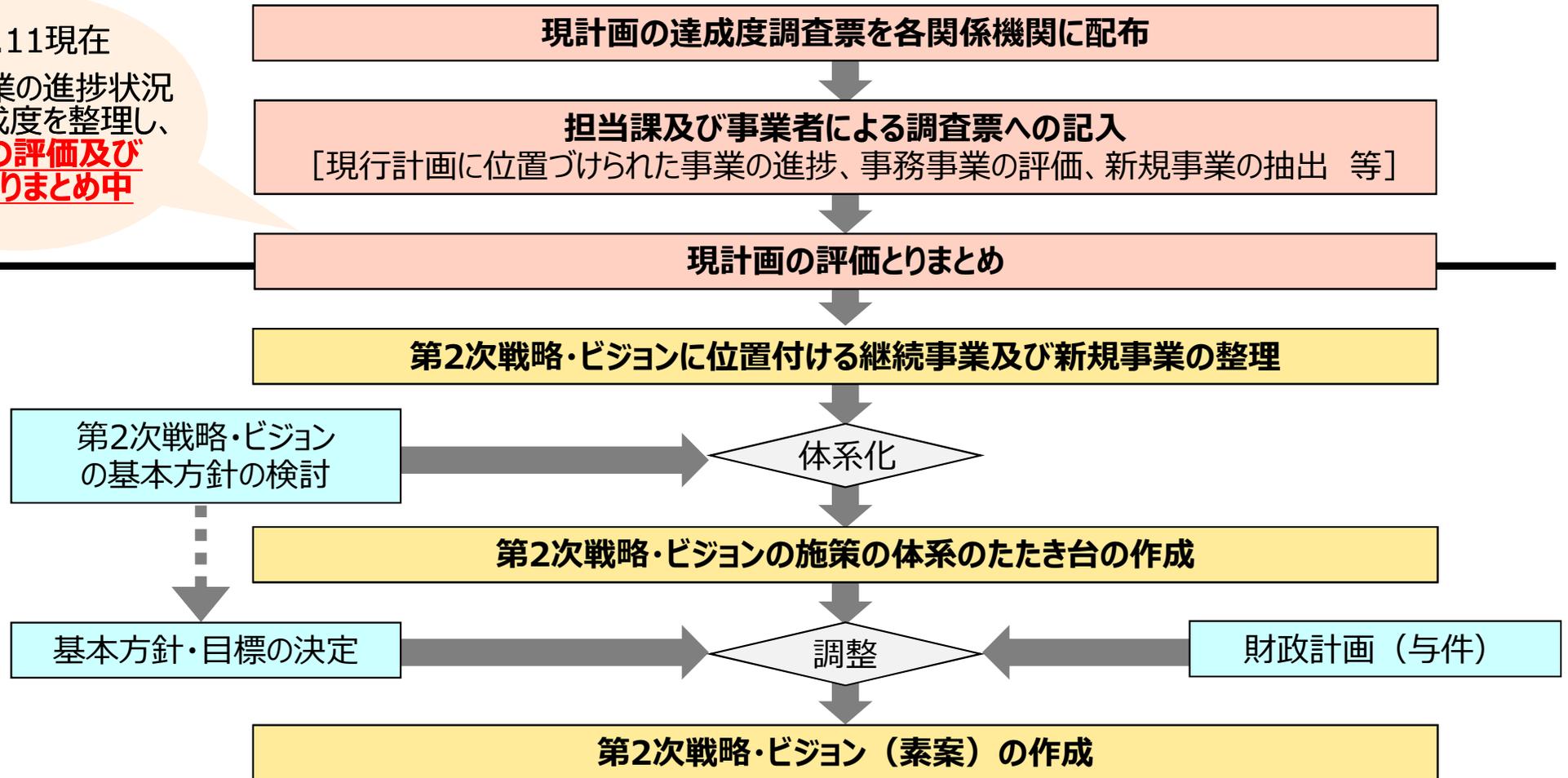


## 2. 現計画の進捗状況の整理

## 2.1 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、課題を整理する。
- ◆継続事業や新規事業を整理し、第2次戦略及び第2次ビジョンの施策として体系化する。

H27.11現在  
個別事業の進捗状況  
及び達成度を整理し、  
**現計画の評価及び  
検証をとりまとめ中**



■ 施策の体系・事業計画の整理手順

## 2.2 現計画の進捗状況

### (1) 秋田市総合交通戦略

- ◆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。
- ◆成果目標の達成度を評価するための指標を第2次戦略で設定するに当たり、毎年の更新が可能なアウトカム指標とする必要がある。

**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、自転車が安全・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

**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**

目標	成果目標	指標	達成状況	施策パッケージ	進捗状況
I	(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	指標値 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 通行できる空間の整備</li> <li>■ 中心市街地における歩行者環境の改善</li> </ul>	【調査中】
	(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 (車両対歩行者)	○ (概ね達成)		
		・秋田市内交通事故死傷者数 (車両対自転車)	◎ (達成)		
(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	○ (概ね達成)			
III	(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	指標値 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 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 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</li> </ul>	【調査中】
	(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)	◎ (達成)		
	(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	◎ (達成)		
	(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	指標値 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

## (2) 秋田市公共交通政策ビジョン (1/3)

◆秋田市公共交通政策ビジョンの現計画では、「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」を目標とし、「市民・地元関係者」「交通事業者」「行政」のそれぞれについて、地域別の役割が位置付けられている。

### 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

#### ①目標を達成するための関係者の地域別役割

関係者	中心部	郊外部	公共交通空白地域
市民・ 地元関係者	バスおよび鉄道を利用することにより、路線の維持に協力する。	廃止バス路線の代替交通をより弾力的に運営できるよう、自らが運営するとともに、積極的に利用することにより支える。	必要に応じて自ら生活交通の導入を検討する。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線については、幹線と支線に分け、幹線の少系統多頻度運行により利便を高めるとともに、支線を含めたバス路線網全体を維持する。</li> <li>・必要な設備投資を行うことにより、利用者サービスを改善する。</li> <li>・鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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する。</li> <li>・鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保する。</li> </ul>	必要に応じてバス路線の新設を検討する。
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・バス事業者が行う設備投資を支援する。</li> </ul>	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する。	必要に応じて市民による生活交通の導入を支援する。

## (2) 秋田市公共交通政策ビジョン (2/3)

- ◆「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。

### ②事業の進捗状況の整理 (中心部)

※施策評価については、現在とりまとめ中

	目標達成のために行う個別施策	事業の進捗状況 (概要)	事業実施上の課題
中心部	バス路線再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線は毎年見直しを行い、少系統多頻度運行を実施。</li> <li>・中心市街地循環バス「ぐるる」を運行。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実施済みの事業については今後、<b>効果検証による見直し</b>が必要。</li> <li>・未実施の事業については、<b>事業者及び行政との連携と財源確保や、必要性についての再検討と検討体制の再構築</b>が課題。</li> <li>・<b>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</b>などが不足している。</li> </ul>
	バス走行環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ノーマイカーデーを実施。</li> </ul>	
	バス運行情報提供の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線・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。</li> <li>・バスマップについては、使いやすさの検証を継続。</li> </ul>	
	バス利用環境の改善【郊外部含む】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停の上屋やベンチの整備は未実施。</li> <li>・低床バス・ワンステップバスの導入は車両更新時に実施予定。</li> <li>・ICカード、バスロケーションシステムは導入検討中。</li> </ul>	
	利用しやすいバス運賃の検討【郊外部含む】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金値下げ及びゾーン料金制の検討は未実施。</li> <li>・商業施設との連携による割引検討は未実施。</li> </ul>	
	公共交通利用の促進【郊外部含む】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民への啓発を目的としたモビリティマネジメントは未実施。(ノーマイカーデーについては実施)</li> </ul>	
	鉄道の利便性向上【郊外部含む】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パークアンドライドの導入を検討中。</li> </ul>	

## (2) 秋田市公共交通政策ビジョン (3/3)

◆郊外部及び公共交通空白地域並びに全地域では、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、地域の関係主体による代替交通の運営等は実施に至っていない。

③事業の進捗状況の整理 (郊外部・その他)

※施策評価については、現在とりまとめ中

	目標達成のために行う個別施策	事業の進捗状況	事業実施上の課題
郊外部	代替交通の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>地域の関係主体による代替交通の運営への取り組みは未実施。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実施済みの事業については今後、<b>効果検証による見直しが必要</b>。</li> <li><b>地域の関係主体による代替交通の運営については、検討体制の再構築が課題</b>。</li> <li>未実施の事業については、<b>必要性についての再検討と各施設との調整、検討体制の再構築が課題</b>。</li> </ul>
空白地域	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>地域の関係主体による代替交通の運営への取り組みは未実施。</li> <li>料金値下げの検討は未実施。</li> </ul>	
全地域	利用しやすいバス運賃の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者コインバス及び福祉特別乗車証の交付を実施。</li> </ul>	
	バス利用環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>通園バスの更新及び福祉有償運送を実施。</li> </ul>	
	公共交通利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
	代替交通の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の利活用検討は未実施。</li> </ul>	



引き続き現計画の評価とりまとめを進め、その結果を第2次戦略・ビジョンに反映する



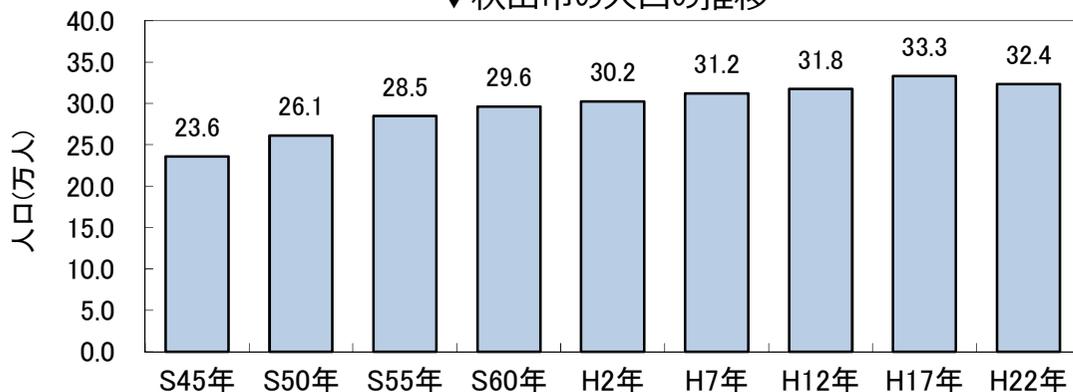
### 3. 計画策定に向けた課題と方針の とりまとめ

### 3.1 社会情勢・交通環境の変化

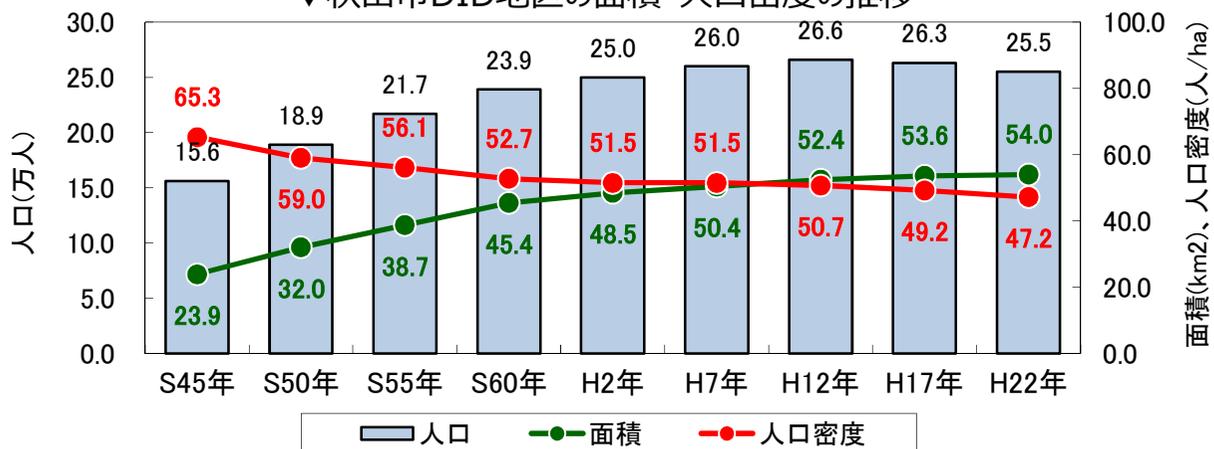
#### (1) 秋田市の人口と市街地の状況

◆秋田市の人口はH17をピークに減少傾向にあるが、DID地区の面積は拡大の一途をたどっており、市街地の低密度化が進行している。

▼秋田市の人口の推移

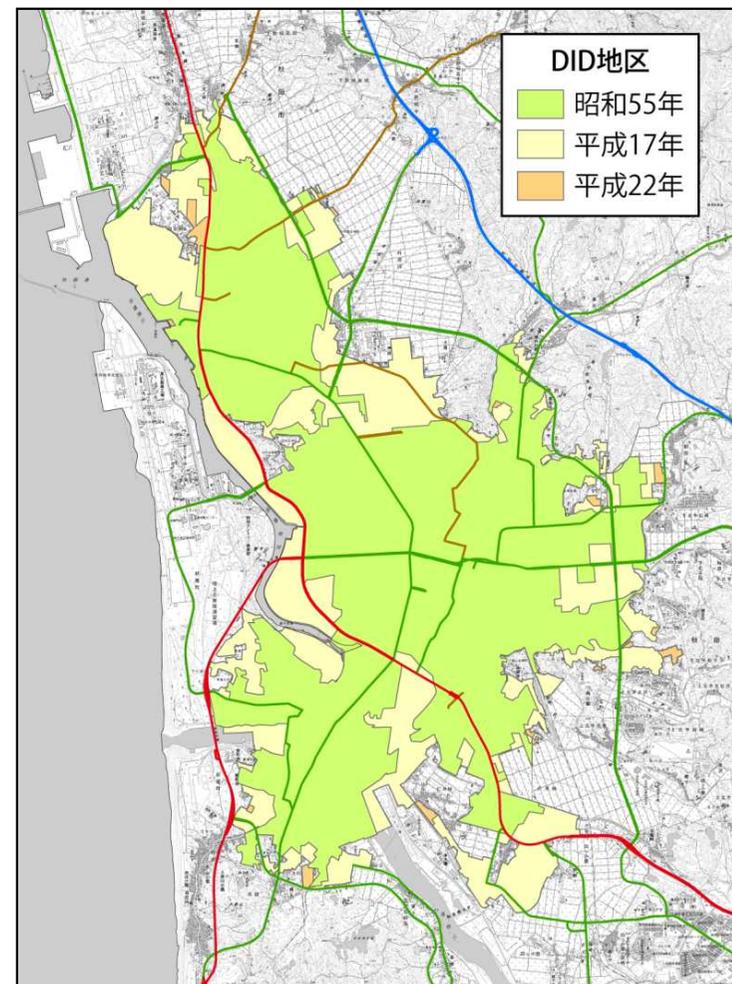


▼秋田市DID地区の面積・人口密度の推移



資料:国勢調査 ※人口は秋田市DID地区内人口

▼秋田市DID地区の変化



資料:国勢調査

※DID地区とは、市区町村の境界内で人口密度の高い基本単位区(原則として人口密度が1km<sup>2</sup>当たり4,000人以上の国勢調査区基本単位)が連たんで、その人口が5,000人以上となる地区のことである。



**集約型の都市構造の形成を促進する交通環境の整備が必要**

## (2) 中心市街地の状況

◆中心市街地の歩行者・自転車交通量はS57と比べると大きく減少しており、大型店舗数の撤退や郊外型店舗への消費の流出などの影響などにより、小売業年間商品販売額についても年々減少を続けている。



### 調査地点

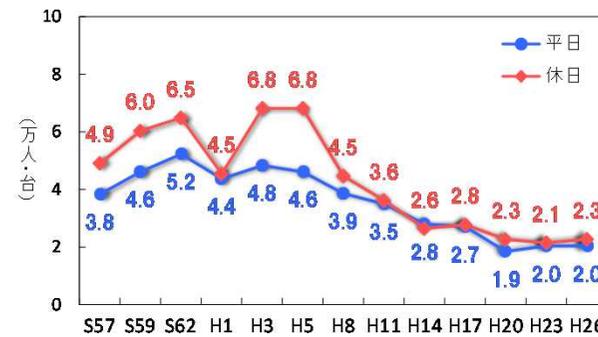
- ：駅前
- ：中心市街地（駅前以外）

### 計画区域

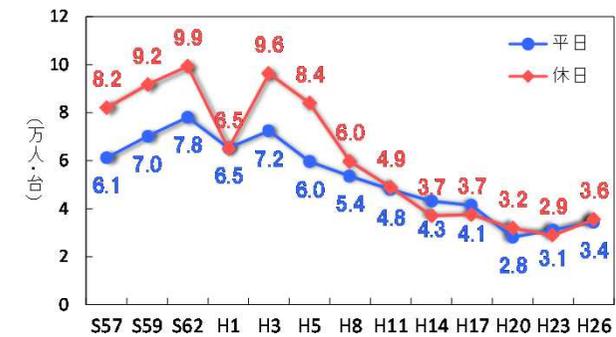
- ：秋田市中心市街地活性化アクションプラン（H27.6）における中心市街地

### ①歩行者・自転車交通量（区域内）

#### 【駅前】計6箇所

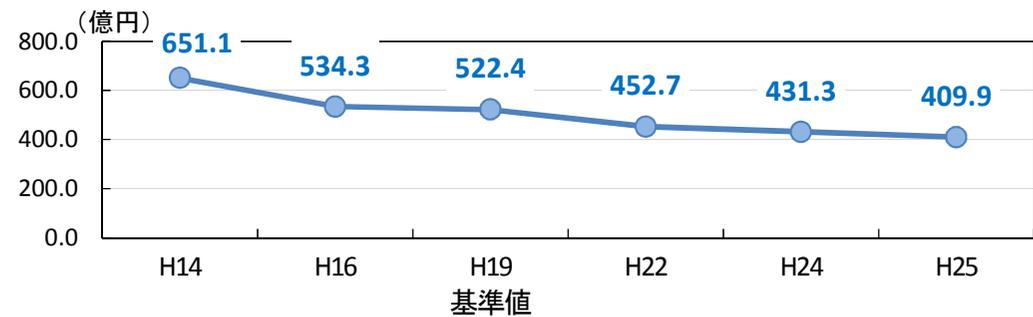


#### 【中心市街地(駅前含む)】計14箇所



資料：市内主要商業地通行量調査 報告書

### ②小売業年間商品販売額（区域内）



資料：認定中心市街地活性化基本計画の最終フォローアップに関する報告

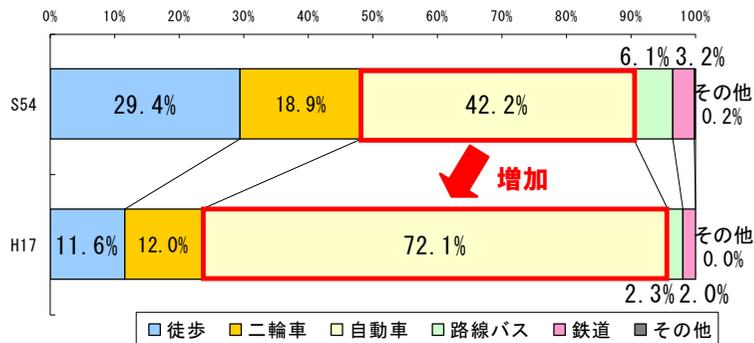


**中心市街地ににぎわいを取り戻すための交通環境の整備が必要**

### (3) 自動車利用と渋滞状況

- ◆市街地の拡散に伴う移動距離の増加、モータリゼーションにより自動車依存が進行しており、秋田市の通勤通学における自動車利用率は、東北6県の県庁所在都市の中でも高い水準である。
- ◆平成25年1月に公表された「秋田県主要渋滞箇所」(62箇所)のうち、29箇所(46%)が秋田市中心部エリアに集中している。

▼秋田都市圏の代表交通手段構成の変化



資料: 秋田市総合交通戦略(平成21年3月)

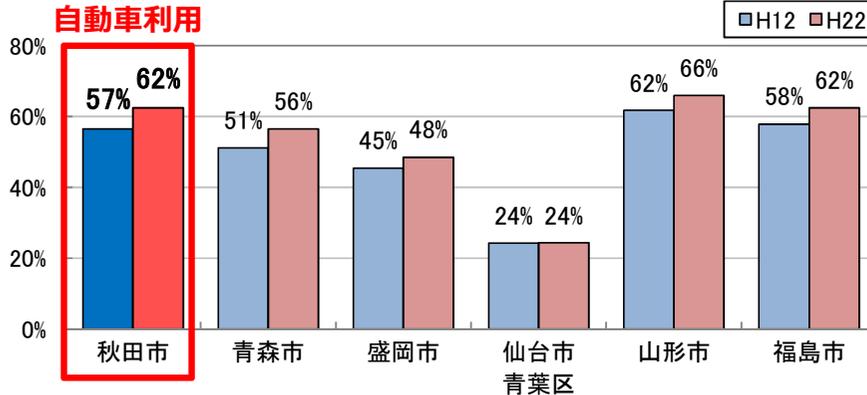
▼秋田県主要渋滞箇所(抜粋)



資料: 秋田河川国道事務所記者発表資料

約6割が  
自動車利用

▼通勤通学時の自動車利用率



※当地に常住し自市または自区で従業・通学する人を対象(利用交通手段「不詳」を除く(複数回答あり))  
※「自家用車」、「ハイヤー・タクシー」の合計

資料: 国勢調査

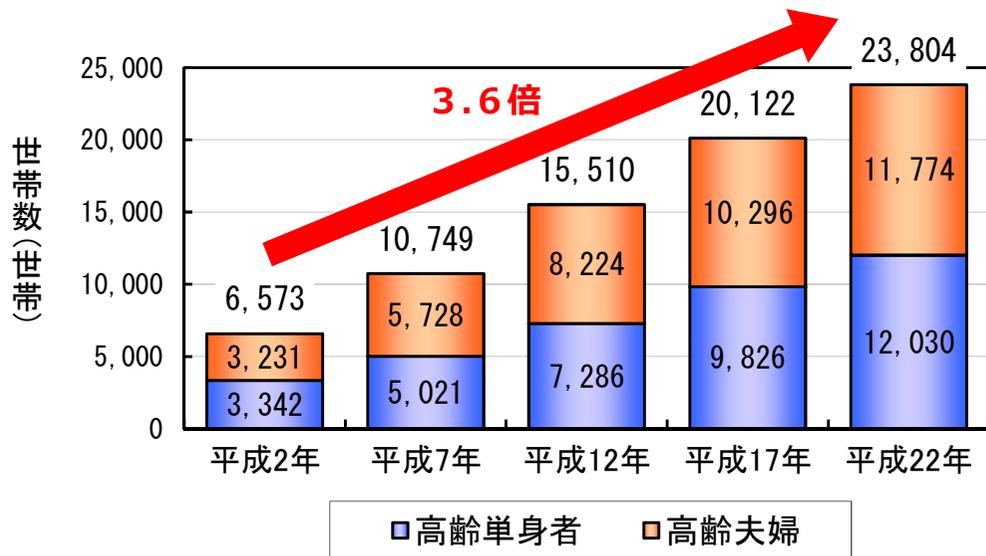


マイカーから公共交通利用への転換の促進による交通渋滞の緩和が必要

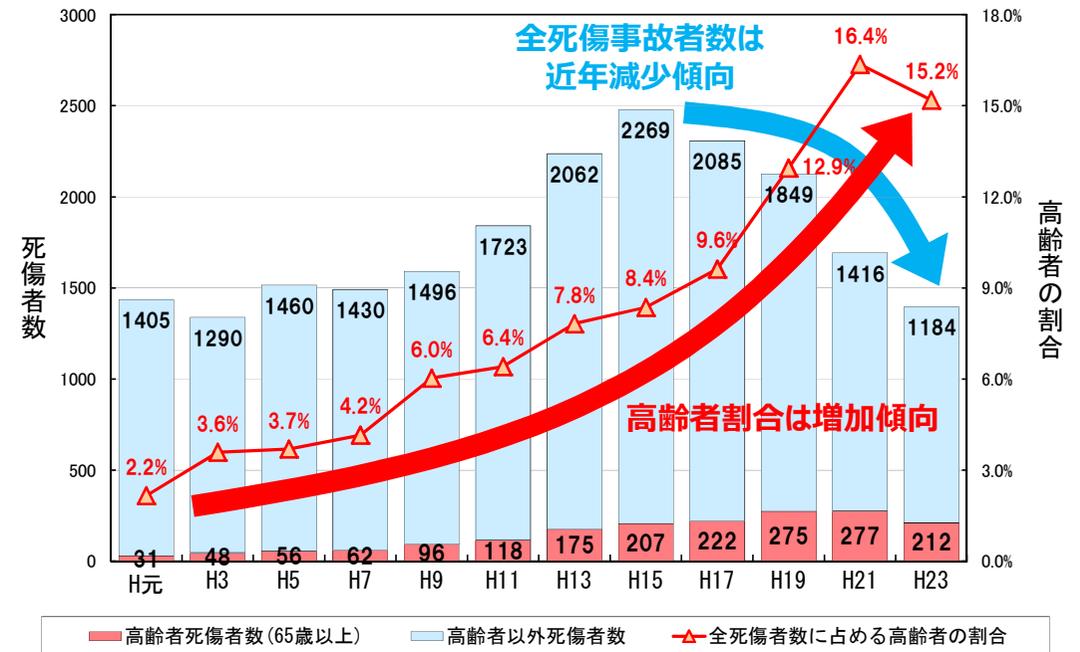
## (4) 高齢化と交通事故の状況

- ◆秋田市の高齢者世帯数は年々増加傾向でH22はH2の3.6倍であり、今後もさらに増加することが想定される。
- ◆秋田市内の全死傷事故者数は近年減少傾向にある一方、全死傷者数に占める高齢者の割合は増加傾向である。

▼65歳以上の高齢者単身および高齢者夫婦世帯数の推移



▼秋田市における死傷事故者数の推移



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が必要

## (5) 歩行者及び自転車を取り巻く環境

- ◆現計画策定以降、自転車の通行空間や利用環境について「自転車は車両」であることが前提とされた。
- ◆秋田市では、サイクルガイドマップの作成やレンタサイクル事業の実施により、自転車利用環境の向上に取り組んでいる。

### H23.10

#### 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」 (警察庁)

- 自転車は「車両」であるということの徹底
- 「車道を通行する自転車」と「歩道を通行する歩行者」の双方の安全を確保

### H24.4

#### みんなにやさしい自転車環境

#### －安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－ (安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会)

- 自転車通行空間の計画
- 自転車通行空間の設計
- 利用ルールの徹底
- 自転車利用の総合的な取組

### H24.11

#### 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省・警察庁)

### H25.12 道路交通法の一部改正

#### 路側帯の通行方法、警察官による自転車の検査 等

### H27.6 道路交通法の一部改正

#### 自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定



・平成25年3月に、あきた地球環境会議や秋田市環境部などから成る秋田市CO2削減行動普及促進コンソーシアムが、東西は新屋から桜まで、南北は茨島から外旭川までを範囲として、推奨ルート、自動車交通量が多い道路や自転車店などの拠点情報を掲載した自転車マップを作成した。

・平成22年度から秋田市外から観光又はビジネスで訪れる方を対象とした「レンタサイクル事業」を開始した。

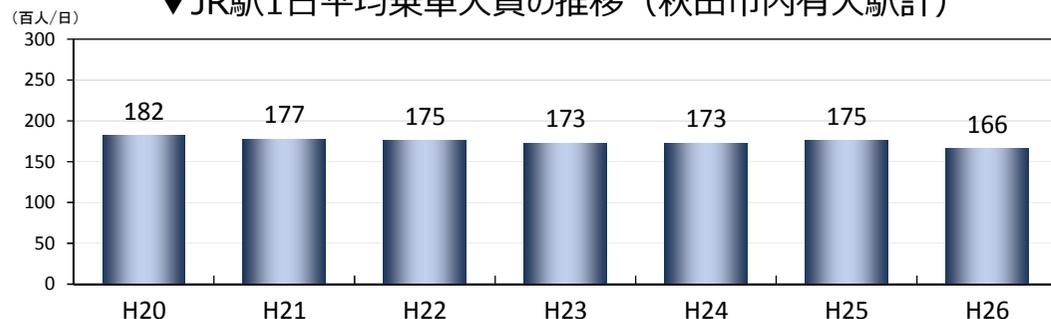


歩行者・自転車が共に安全で快適に利用できる通行環境の創出が必要

## (6) 公共交通の状況

- ◆鉄道・バスの利用者は近年はほぼ横ばいで推移しているが、バスについてはH23.10から開始した高齢者コインバス事業によりH23からH24にかけて増加している。
- ◆バス路線再編により、H20からH21にかけて路線数・系統数は減少しているものの、H21以降は横ばい。
- ◆バスの損益は赤字であり、秋田市の負担額は年次ごとに若干のばらつきはあるものの、概ね横ばい。

▼JR駅1日平均乗車人員の推移（秋田市内有人駅計）

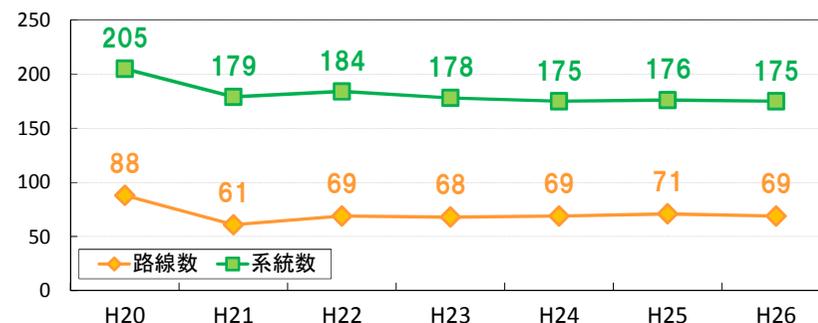


資料 JR東日本旅客鉄道株式会社HP

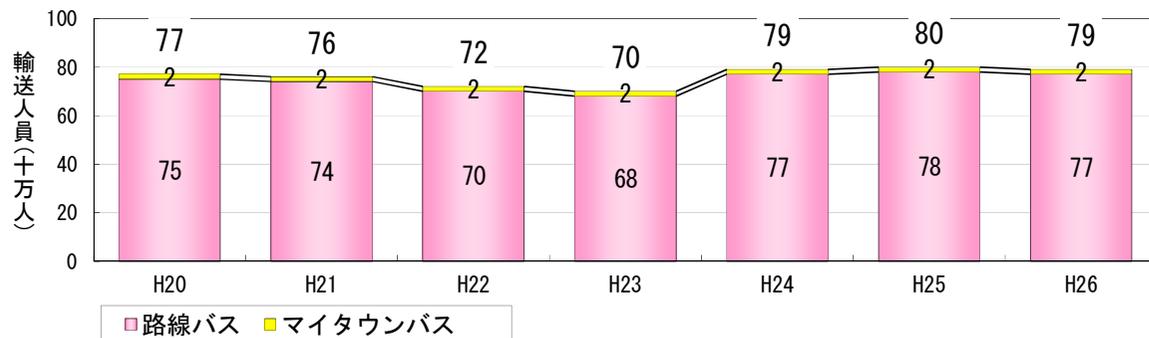
※秋田市内有人駅…秋田駅、土崎駅、追分駅、羽後牛島駅、新屋駅、和田駅

※H21以降は無人駅の乗車人員の推計未実施

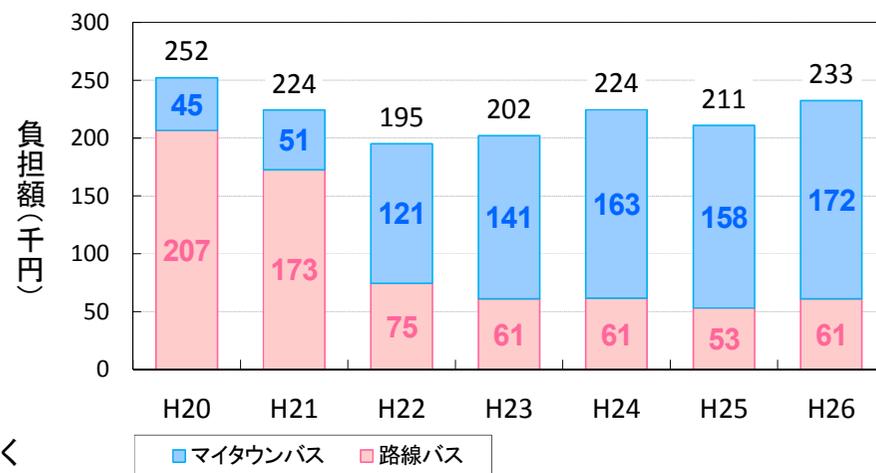
▼路線数・系統数の推移



▼バス輸送人員の推移



▼路線バス・マイタウンバスの秋田市の負担額



※輸送人員は市内推計値(広域路線を距離按分)。教養大学バス、リムジンバス、スクールバスを除く

※期間はバス補助年度(10/1~9/31)

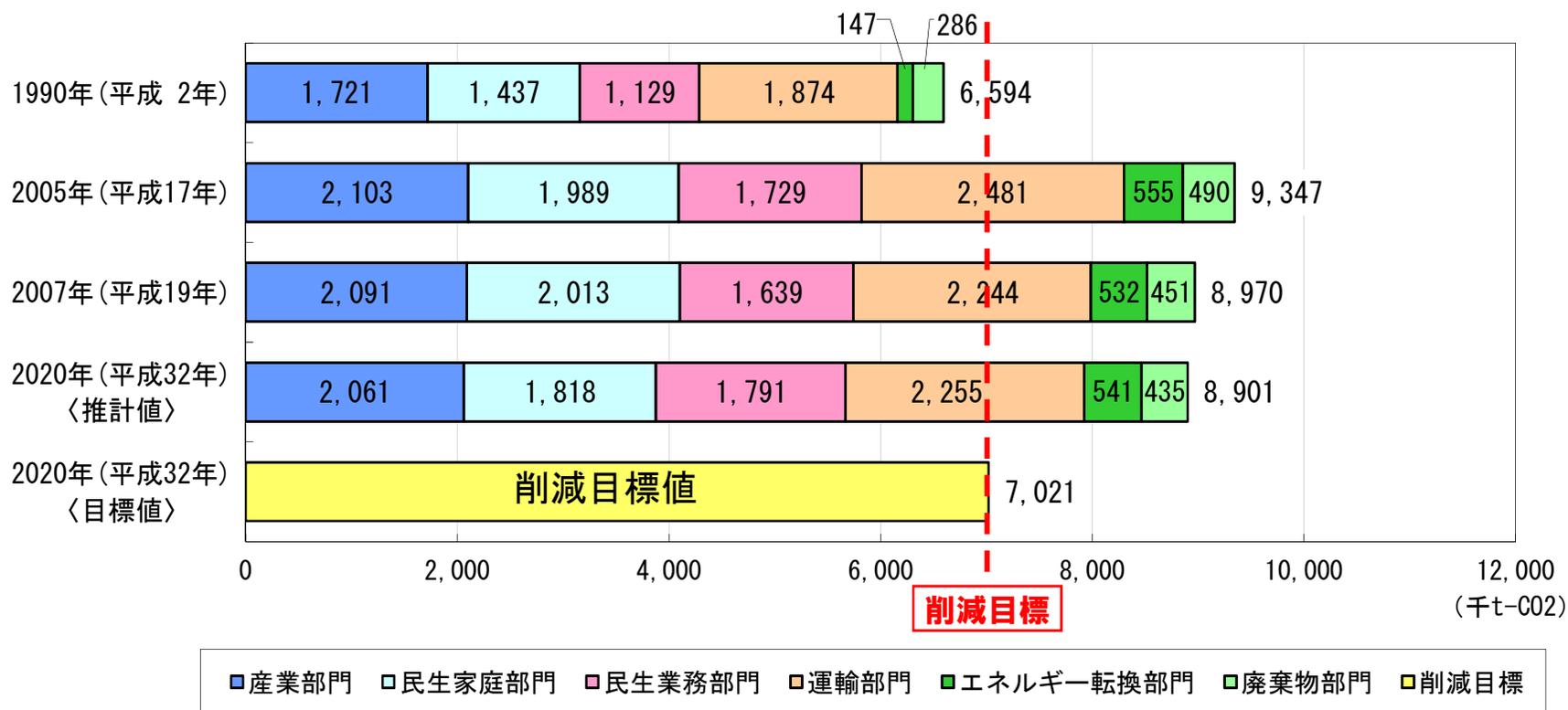


**利用者拡大に向けた取組み推進及び効率的な運行による赤字の縮小が必要**

## (7) 秋田県の二酸化炭素排出量の状況

◆運輸部門における二酸化炭素排出量のうち、大半は自動車交通によるものであり、このままいけばH32においても横ばいであると想定されている。

▼秋田県の二酸化炭素排出量と削減目標値



出典: 秋田県地域温暖化対策地域推進計画(平成23年4月秋田県)



**自家用車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が必要**

## (8) 秋田市民の意識

- ◆ 住み心地の評価のうち、交通関連項目では「バス・電車などの利用のしやすさ」の評価が低く、特に河辺、雄和地区で顕著である。
- ◆ 施策で力を入れてほしいもののうち、交通関連項目では「バス路線の維持」「道路交通網の整備」が多く、河辺、雄和地区、高齢者は「バス利用の維持」若者は「道路交通網の整備」が必要と考えている。

出典：「秋田市しあわせづくり市民意識調査Ⅲ」平成26年9月～10月実施

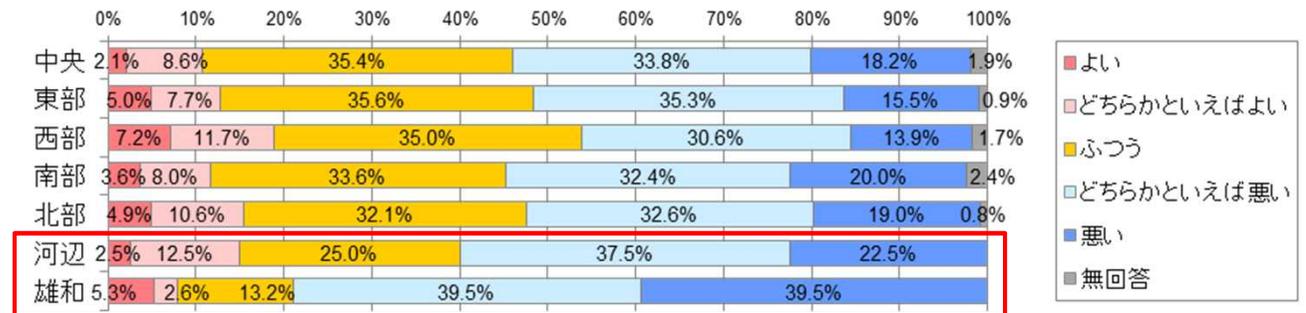
### 秋田市の分野別住み心地の評価（全30分野）

#### 秋田市全体で評価が低い分野

1)産業や雇用の状況	79.3%
2)まちのにぎわい	69.7%
3)冬期の除雪	68.1%
4)観光地としての魅力	60.5%
<b>5)バス、電車などの利用のしやすさ</b>	<b>51.7%</b>

【評価が低い分野】30分野中5位まで  
（「どちらかといえば悪い」「悪い」の計）

#### バス電車などの利用しやすさの地区別評価



### 秋田市の施策で力を入れてほしいもの（全32施策）

#### 市全体（全32施策中上位10位）

1位	冬の除雪	74.5%	6位	子育て支援	28.4%
2位	雇用対策	54.5%	<b>7位</b>	<b>バス路線の維持</b>	<b>22.8%</b>
3位	中心市街地のにぎわい創出	36.9%	<b>8位</b>	<b>道路交通網の整備</b>	<b>20.5%</b>
4位	高齢者福祉	35.7%	9位	観光振興	17.4%
5位	商工業の進行や地元経済の活性化	31.2%	10位	健康づくり・医療・保健衛生	15.5%

#### 地区別（全32施策中上位3位）

	1位	2位	3位
河辺地区	冬の除雪	雇用対策	<b>バス路線の維持</b>
雄和地区	冬の除雪	雇用対策	<b>バス路線の維持</b>

#### 年代別

	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
1位	冬の除雪	冬の除雪	冬の除雪	冬の除雪	冬の除雪	冬の除雪	冬の除雪
2位	雇用対策	雇用対策	子育て支援	雇用対策	雇用対策	雇用対策	高齢者福祉
3位	中心市街地のにぎわい創出	中心市街地のにぎわい創出	雇用対策	中心市街地のにぎわい創出	中心市街地のにぎわい創出	高齢者福祉	雇用対策
4位	<b>道路交通網の整備</b>	子育て支援	中心市街地のにぎわい創出	商工業の進行や地元経済の活性化	商工業の進行や地元経済の活性化	中心市街地のにぎわい創出	<b>バス路線の維持</b>
5位	観光振興	<b>道路交通網の整備</b>	乳幼児医療・児童福祉	子育て支援	高齢者福祉	商工業の振興や地元経済の活性化	商工業の振興や地元経済の活性化

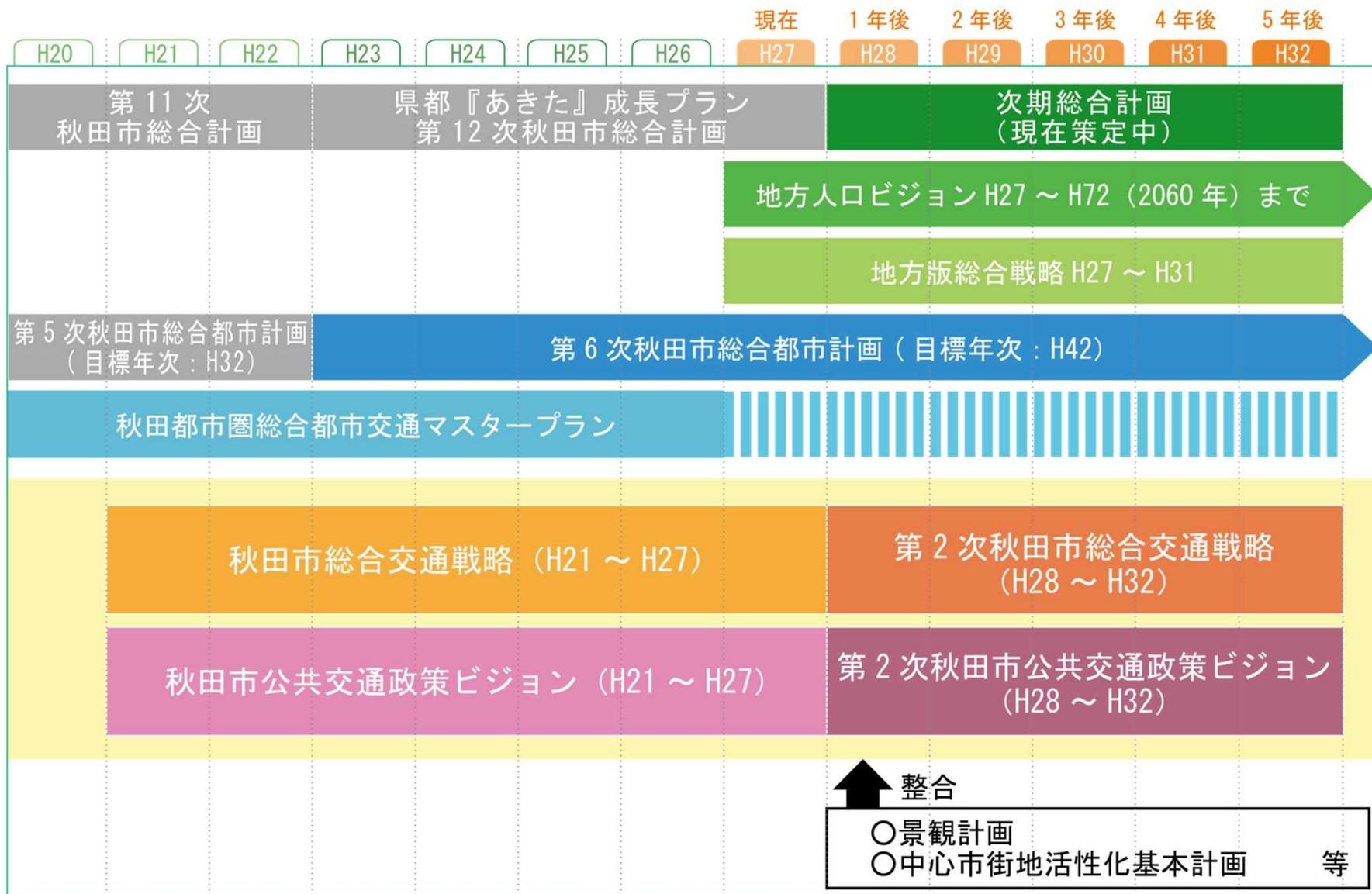


**地区の実情や利用者属性を考慮した適切な交通施策の検討が必要**

## 3.2 上位計画等の整理

### (1) 上位計画及び関連計画との整合

◆計画見直しに当たり、現在策定中の次期総合計画や第6次秋田市総合都市計画等の上位計画との整合を図るとともに、個別の関連計画との連携を図る必要がある。



## (2) 次期総合計画（策定中）

- ◆市では、現総合計画「県都『あきた』成長プラン」が平成27年度末で計画期間終了となるため、現在、平成28年度～32年度の5年間の計画期間とする次期総合計画を策定中である。
- ◆次期総合計画(案)において「市街地形成」「道路整備」「交通機能」について、以下のように取組の方向が掲げられている。

### 基本理念

- 年齢や性別を問わず、自分らしくいきいきと輝いている「人」
- にぎわいにあふれ、多彩な魅力に満ちている「まち」
- 四季の移り変わりのように彩り豊で、心潤う「暮らし」

ともにつくり ともに生きる  
人・まち・暮らし  
～ ストップ人口減少 元氣と豊かさを次世代に ～

### 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氣な街
- 5 人と文化をはぐくむ誇れるまち

### 将来都市像2

緑あふれる環境を備えた快適なまち

【取組の方向】 ※「政策2 都市基盤の確立」より抜粋

#### ○市街地形成

今後の人口減少、少子高齢化を見据え、あらゆる市民が生活に必要なサービスを容易に享受できるよう、**市街地の拡大を抑制しながら、都心・中心市街地と6つの地域中心を基本に都市機能誘導と居住誘導を図り、持続可能なコンパクトな市街地形成を目指します。**

#### ○道路整備

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を進めるとともに、道路ストックの予防保全的な維持管理を計画的に行い、安全・安心な道路づくりを進めます。**

#### ○交通機能

陸・海・空の優れた**広域交通機能を活用した、東北を代表する交流拠点**となる求心力の高い魅力的なまちを目指します。

また、**公共交通は、地域のニーズや特性に配慮しながらネットワークの構築を図るなど、市民の利便性の確保と効率性の両立を目指します。**

### (3) 第6次秋田市総合都市計画

- ◆持続可能な集約型の市街地 形成の核として「都心・中心市街地」および「地域中心」を位置づけている。
- ◆拠点間を結ぶ道路網の整備、高速交通ネットワークの充実、鉄道・バスの利便性向上について具体施策が掲げられている。

#### まちづくりの基本理念

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気な秋田の創造 ～

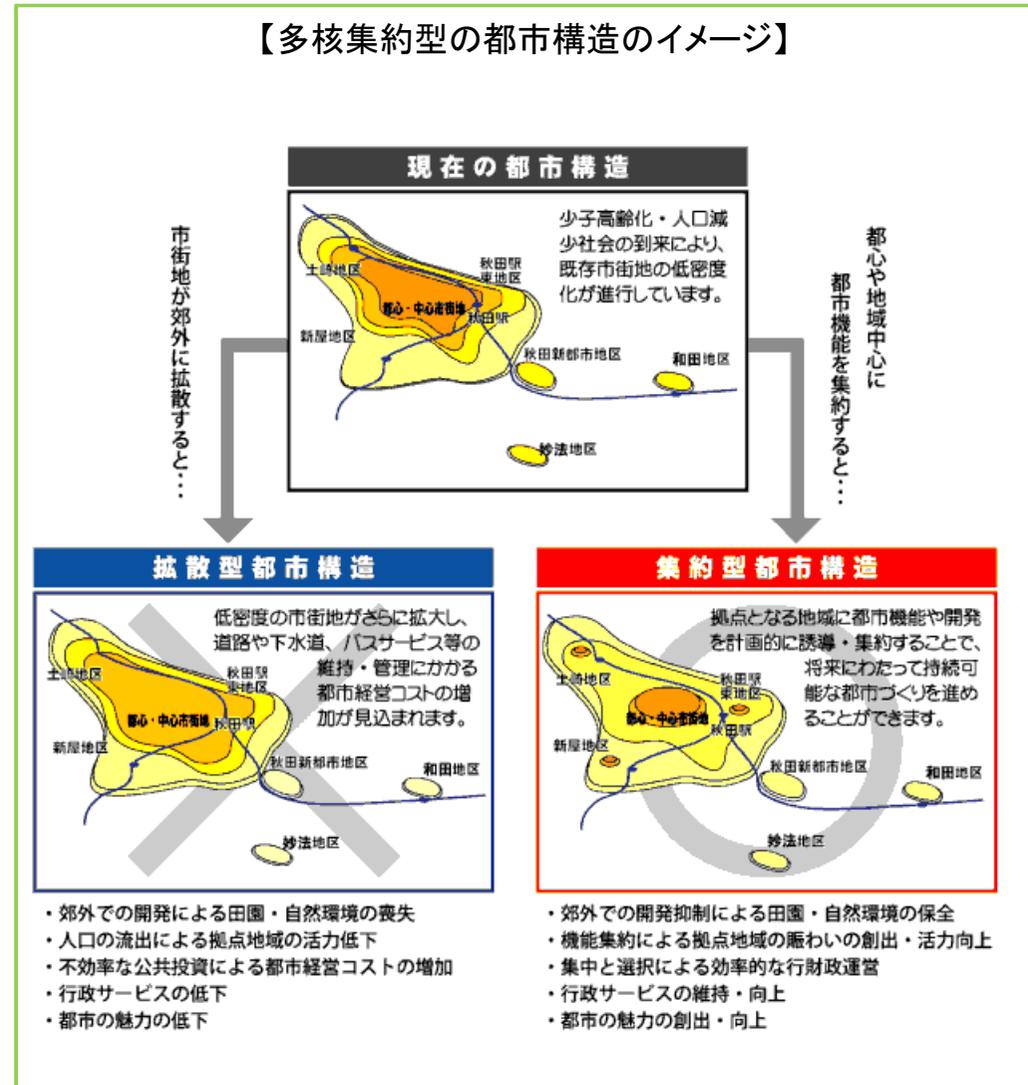
#### まちづくりの目標（政策テーマ）

- (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

#### <全体構想> 2. 交通体系の整備方針（抜粋）

- (1) 拠点間をつなぐ効率的・効果的な道路網の整備
  - 3環状放射型道路網の形成
  - その他の拠点間を結ぶ都市計画道路の整備
  - 既存道路の管理・活用
- (2) 高速交通ネットワークの充実
  - 高速道路網の充実
- (3) 低炭素社会の実現に向けた交通環境の整備
  - 鉄道交通の利便性の向上
  - バス交通の利便性の向上

#### 【多核集約型の都市構造のイメージ】



### 3.3 計画策定に向けた課題と方針のとりまとめ

◆社会情勢・交通環境の変化からみた課題や上位計画における交通に関する方針を踏まえ、第2次秋田市総合交通戦略及び第2次秋田市公共交通政策ビジョンを策定する。

#### 社会情勢・交通環境の変化からみた課題

秋田市の人口と市街地の状況	集約型の都市構造の形成を促進する交通環境の整備
中心市街地の状況	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
自動車利用と渋滞状況	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
高齢化と交通事故の状況	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
歩行者及び自転車を取り巻く環境	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
公共交通の状況	利用者拡大に向けた取組み推進及び効率的な運行による赤字の縮小
秋田県の二酸化炭素排出量の状況	自家用車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
秋田市民の意識	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

#### 上位計画における交通に関する方針

次期総合計画 (策定中)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
第6次秋田市 総合都市計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>(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> </li> <li>(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> </li> <li>(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> </li> </ul>



## 4. 計画の基本方針・目標の策定

## 4.1 第2次秋田市総合交通戦略の基本方針・目標の策定

### (1) 現状の課題、上位計画の方針と第2次戦略の目標の関連付け

◆第2次ビジョンと一体的に策定する第2次戦略については、第2次ビジョン策定に必要な「まちづくりとの連携」の観点を取り入れた基本方針・目標を設定する。

#### 社会情勢・交通環境の変化からみた課題

集約型の都市構造の形成を促進する交通環境の整備

中心市街地ににぎわいを取り戻すための交通環境の整備

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・自転車が共に安全で快適に利用できる通行環境の創出

利用者拡大に向けた取組み推進及び効率的な運行による赤字の縮小

自家用車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

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

#### 上位計画における交通に関する方針

##### ■次期総合計画（策定中）

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

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

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

##### ■第6次秋田市総合都市計画

拠点間をつなぐ効率的・効果的な道路網の整備

高速交通ネットワークの充実

低炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

#### ■第2次戦略の基本方針・目標

##### 【基本方針】

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**

**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**

**III. 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現**

## (2) 第2次秋田市総合交通戦略の基本方針・目標

- ◆第2次秋田市総合交通戦略の基本方針・目標に基づき、各目標の取組みの視点に関連する指標・施策の設定を行う。
- ◆第2次戦略の公共交通に関する目標は、第2次ビジョンの基本方針に位置付ける。

### 【基本方針】

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
<b>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</b>	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。
<b>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</b>	多核集約型の都市構造を形成するための交通拠点を設定し、交通拠点間を連結す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を図る。また利便性向上とバス路線運営最適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。
<b>III. 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現</b>	多核集約型の都市構造を形成する「骨格道路網（3環状＋放射道路）」を整備し拠点間を連結することで、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。

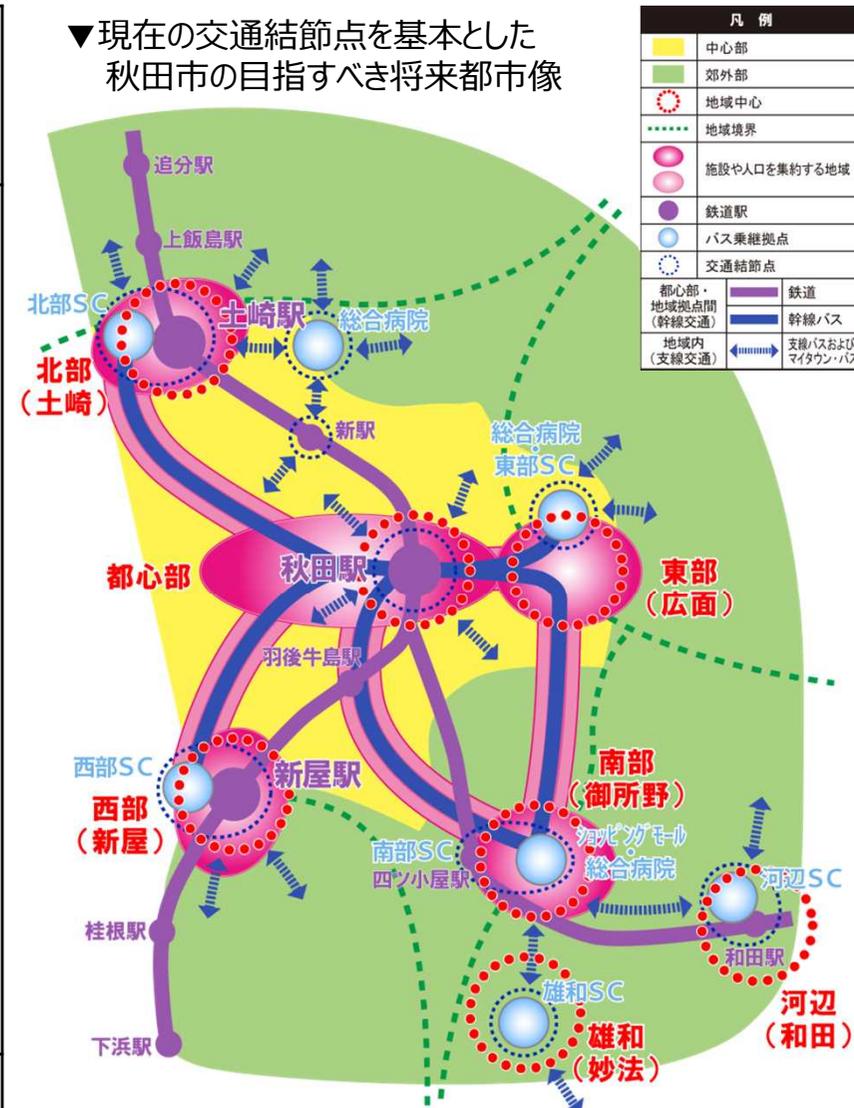
### 【目標年次】

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

## 4.2 第2次秋田市公共交通政策ビジョンの基本方針・目標の策定

### (1) 現況・現行計画の課題、上位計画の方針と第2次ビジョンの目標の関連付け

- ◆第2次秋田市公共交通政策ビジョンの基本方針については、第2次戦略の公共交通に関する目標を設定する。
- ◆現行計画の課題については、第2次ビジョンを策定する上で計画全体に反映する。

#### 社会情勢・交通環境の変化からみた課題

集約型の都市構造の形成を促進する交通環境の整備

中心市街地ににぎわいを取り戻すための交通環境の整備

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

利用者拡大に向けた取組み推進及び効率的な運行による赤字の縮小

自家用車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

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

#### 上位計画における交通に関する方針

##### ■次期総合計画（策定中）

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

##### ■第6次秋田市総合都市計画

低炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

※第2次戦略の公共交通に関する目標に関連するもののみ表示

#### 現行計画の課題

##### ①実施済み事業に関する対応

- ・実施済みの事業の効果検証、見直しの実施
- ・進捗状況の定量的なモニタリング方法や目標の達成指標の適切な設定

##### ②未実施事業に関する対応

- ・事業者及び行政との連携強化と財源の確保
- ・事業検討体制の再構築

#### ■第2次ビジョンの基本方針・目標

##### 【基本方針】

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の実現

##### 【目標】

①多核集約型の都市構造を形成する公共交通網の整備

②利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進

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



現行計画の課題は第2次ビジョン全体に反映

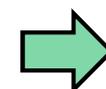
## (2) 第2次秋田市公共交通政策ビジョンの基本方針・目標

◆第2次秋田市公共交通政策ビジョンの基本方針・目標に基づき、各目標の取組みの視点に関連する指標・施策の設定を行う。

### 【基本方針】

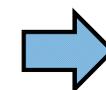
まちづくりと一体となった、将来にわたり持続可能な公共交通網の実現

目標	取組みの視点
① <u>多核集約型の都市構造を形成する公共交通網の整備</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目指すべき都市構造から適切な交通拠点を設定し、<b>幹線軸、支線軸、域内交通の明確化</b>を図る。</li> <li>・交通拠点間を連結する幹線軸については、鉄道とバスの機関分担を見直し、バス路線については<b>少系統多頻度運行で利便性の向上</b>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<b>需要に応じた柔軟な運行</b>を行う。</li> <li>・にぎわいの創出等に資する<b>域内交通の充実</b>を図る。</li> </ul>
② <u>利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者拡大のため、<b>利便性向上施策</b>や情報提供方法、料金体系・支払方法の改善を行う。</li> <li>・<b>広告収入等の増収施策</b>や赤字路線の再編の継続的な検討を行う。</li> </ul>
③ <u>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</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>行政、交通事業者、地域住民が一体的な検討体制を構築し</b>、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<b>啓発活動を実施</b>する。</li> </ul>



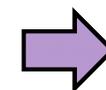
#### 【具体的な施策イメージ】

- ・バス路線の再編
- ・マイタウン・バスの充実
- ・新駅設置による新たな交通拠点の設置と鉄道利便性向上



#### 【具体的な施策イメージ】

- ・共通ICカード導入、乗継割引
- ・わかりやすいHPやバスマップの更新
- ・均一運賃やゾーン制運賃の導入
- ・バスロケーションシステム導入
- ・広告付きバスシェルター導入



#### 【具体的な施策イメージ】

- ・定期的な意見交換会の実施
- ・地域住民のリーダー育成

【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



## 5. 今後の検討スケジュール

## 5. 今後の検討スケジュール

◆次回の協議会(12月上旬予定)では、計画の基本方針・目標をもとに計画骨子案(指標・施策)の検討を行う。

