

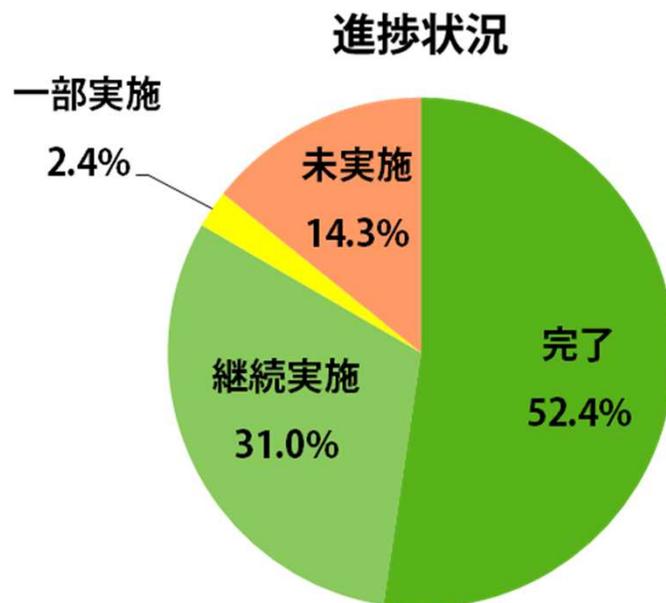
参考資料

- ①「秋田市総合交通戦略」の進捗状況
- ②「秋田市公共交通政策ビジョン」の進捗状況

【参考資料①】「秋田市総合交通戦略」の進捗状況

- ◆秋田市総合交通戦略の進捗状況は、事業が進捗している「完了」「継続実施」の合計が約8割で、未実施が14.3%となっている。
- ◆特に未実施の事業については、社会情勢の変化等を考慮した事業の必要性の再検討や実施体制の構築等を進めていく必要がある。

	完了	継続実施	一部実施	未実施
事業数 (全42事業中)	22	13	1	6
(%)	52.4%	31.0%	2.4%	14.3%



次頁以降の評価表
における「達成度」
◎・・・完了
○・・・継続実施
△・・・一部実施
×・・・未実施

「秋田市総合交通戦略」の評価表（1/11）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

目標Ⅰ.歩行者、自転車安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現

大項目	中項目	計画				評価			
		事業名	実施主体	事業期間		達成度	達成度の説明	総括評価	
				開始	完了				
歩行者、自転車安全・安心かつ快適に利用できる空間の整備	幅広歩道(幅員3m以上)の整備	(主)秋田天王線	道路新規整備	県	H15	H22 H26	◎		
		(都)横山金足線	道路新規整備	県	H10	H22	◎	計画通り完了。	市街地環状道路として機能を発揮し、平行する国道7号などの負荷低減に貢献している。
		一般国道7号	歩道拡幅・段差勾配改善	国	H19	H23	◎	当初計画どおり完成。	目標Ⅰが達成できたと考えている。
		(都)土崎駅前線	道路現道拡幅	市	H14	H21	◎		
		一般国道7号	歩道拡幅・段差勾配改善	国	H17	H21	◎	用地買収難航箇所があり、計画どおりの完成とはならなかったがH23年度には完成。	目標Ⅰが達成できたと考えている。
		(都)外旭川新川線	道路新規整備	市	H17	H23 H30	○	八橋工区は、H23年度に完了。引き続き、寺内工区をH30年度の事業認可期間で実施中。進捗率:H26末33%	財源となる交付金の内示が不安定な状況のため、今後の進捗に影響が出る可能性がある。地元は事業に協力的なため、事業認可期間中に完了できるよう、国、県に対して予算確保を働きかける。
		(都)新屋土崎線【1期】	道路現道拡幅	県	H16	H24 H25	◎	第一期分(山王工区)については完了、第二期分(旭南工区)についてはH27より事業化。	市街地を南北に縦貫し、都市の骨格を形成する道路であり、山王十字路などの主要渋滞箇所の改善に寄与した。
		(市)川尻広面線	歩道拡幅・段差勾配改善	市	H18	H22	◎		
		(都)割山南浜線	道路現道拡幅	市	H19	H24	◎		
(都)泉外旭川線	道路新規整備	市	H20	H27 延長予定	○	立体交差(JRアンダー)部で関係機関との協議に時間を要している。進捗率:H26末26%	JRアンダーについて、関係機関と協議したところ、事業費、工期が当初よりも大幅に変更となる。工事実施に向けた関係機関との調整や連携が重要。		

「秋田市総合交通戦略」の評価表（2/11）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

目標Ⅰ.歩行者、自転車安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現

大項目	中項目	計画				評価			
		事業名	実施主体	事業期間		達成度	達成度の説明	総括評価	
				開始	完了				
歩行者、自転車安全・安心かつ快適に利用できる空間の整備	幅広歩道(幅員3m以上)の整備	(都)千秋広面線	道路現道拡幅	県	H8	H25 H31	○	事業休止期間があり、事業期間延伸。	都心環状道路として、また秋田駅東西間を連絡する道路として重要な道路であることから、平成31年度の完成を目標に事業を推進する。
		(都)秋田環状線	道路現道拡幅	県	(H26) 未定	H36 未定	×		交通量は年々減少しており、現在のところ拡幅予定はなし。
		(都)秋田環状線	道路新規整備	市	H14	H21	◎		
		(都)秋田環状線	道路新規整備	市	H27 H24	H32 H30	○	現在は、ほぼ予定通り進んでいる。 進捗率:H26末37%	事業認可期間内に完了できるよう、引き続き計画的に事業展開を図る。
		(都)川尻広面線	道路新規整備	県	H6	H24 H25	◎	計画通り完了。	都心環状を形成する重要な路線であり、当該区間の一方通行の解消に寄与した。
		(都)南部中央線	道路新規整備	市	H15	H21	◎		
		(都)千秋久保田町線	道路新規整備	市	H21	H26 H28	○	事業用地取得に難航している。 事業用地内で行われている他事業に時間を要する。 進捗率:H26末84%	用地取得、他事業の完成後は速やかに本工事に着手できる予定である。
		(都)明田外旭川線	道路現道拡幅	市	H17	H21	◎		
	(都)土崎駅前線	道路現道拡幅	市	H14	H21	◎			
	無電柱化による歩道の広幅員化	一般国道7号	歩道拡幅・段差勾配改善	国	H17	H21	◎	用地買収難航箇所があり、計画どおりの完成とはならなかったがH23年度には完成。	目標Ⅰが達成できたと考えている。
		(都)新屋土崎線【1期】	道路現道拡幅	県	H16	H24 H25	◎	第一期分(山王工区)については完了、第二期分(旭南工区)についてはH27より事業化	市街地を南北に縦貫し、都市の骨格を形成する道路であり、山王十字路などの主要渋滞箇所の改善に寄与した。
		(市)秋田環状1号線	無電柱化	市	H19	H22	◎		
		(都)川尻広面線	道路新規整備	県	H6	H24 H25	◎	計画通り完了。	都心環状を形成する重要な路線であり、当該区間の一方通行の解消に寄与した。
(一)土崎停車場線		無電柱化	県	H20	H22	◎			
(主)秋田天王線	無電柱化	県	H14	H22	◎				

「秋田市総合交通戦略」の評価表（3/11）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

目標Ⅰ.歩行者、自転車安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現

大項目	中項目	計画				評価			
		事業名	実施主体	事業期間		達成度	達成度の説明	総括評価	
				開始	完了				
歩行者、自転車安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備	歩道の消融雪設備整備	(都)土崎駅前線	道路現道拡幅	市	H14	H21	◎		
		一般国道7号	歩道拡幅・段差勾配改善	国	H17	H21	◎	用地買収難航箇所があり、計画どおりの完成とはならなかったがH23年度には完成。	目標Ⅰが達成できたと考えている。
		(都)新屋土崎線【1期】	道路現道拡幅	県	H16	H24 H25	◎	第一期分(山王工区)については完了、第二期分(旭南工区)についてはH27より事業化。	市街地を南北に縦貫し、都市の骨格を形成する道路であり、山王十字路などの主要渋滞箇所の改善に寄与した。
		(都)千秋広面線	道路現道拡幅	県	H8	H25 H31	○	事業休止期間があり、事業期間延伸。	都心環状道路として、また秋田駅東西間を連絡する道路として重要な道路であることから、平成31年度の完成を目標に事業を推進する。
		(都)川尻広面線	道路新規整備	県	H6	H24 H25	◎	計画通り完了。	都心環状を形成する重要な路線であり、当該区間の一方通行の解消に寄与した。
		(一)土崎停車場線	無電柱化	県	H20	H22	◎		
		(市)中通本線	歩道消融雪施設整備	市	H19	H27	◎	計画路線全線の施工完了のため。	
		(市)秋田環状1号線	歩道消融雪施設整備	市	H19	H23	◎	計画路線全線の施工完了のため。	
	歩道のバリアフリー化 基本構想重点整備地区の 秋田市交通バリアフリー化	(都)土崎駅前線	道路現道拡幅	市	H14	H21	◎		
		一般国道7号	歩道拡幅・段差勾配改善	国	H17	H21	◎	用地買収難航箇所があり、計画どおりの完成とはならなかったがH23年度には完成。	目標Ⅰが達成できたと考えている。
		(市)秋田環状1号線	無電柱化	市	H19	H22	◎		
		(一)土崎停車場線	無電柱化	県	H20	H22	◎		

「秋田市総合交通戦略」の評価表（4/11）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

目標Ⅰ.歩行者、自転車安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現

大項目	中項目	計画				評価				
		事業名	実施主体	事業期間		達成度	達成度の説明	総括評価		
				開始	完了					
歩行者、自転車安全・安心かつ快適に利用できる空間の整備	自転車通行環境の整備	(都)新屋土崎線【1期】	道路現道拡幅	県	H16	H24 H25	◎	第一期分(山王工区)については完了、第二期分(旭南工区)についてはH27より事業化。	市街地を南北に縦貫し、都市の骨格を形成する道路であり、山王十字路などの主要渋滞箇所の改善に寄与した。	
		(都)千秋広面線	道路現道拡幅	県	H8	H25 H31	○	事業休止期間があり、事業期間延伸。	都心環状道路として、また秋田駅東西間を連絡する道路として重要な道路であることから、平成31年度の完成を目標に事業を推進する。	
		(都)秋田環状線	道路現道拡幅	県	(H26) 未定	H36 未定	×		交通量は年々減少しており、現在のところ拡幅予定はなし	
		(市)秋田環状1号線	無電柱化	市	H19	H22	◎			
		(都)千秋久保田町線	道路新規整備	市	H21	H26 H28	○	事業用地取得に難航している。事業用地内で行われている他事業に時間を要する。進捗率:H26末84%	用地取得、他事業の完成後は速やかに本工事に着手できる予定である。	
		(都)明田外旭川線	道路現道拡幅	市	H17	H21	◎			
		(市)中通本線	歩道消融雪施設整備	市	H19	H27	◎	計画路線全線の施工完了のため。		
		(市)秋田環状1号線	歩道消融雪施設整備	市	H19	H23	◎	計画路線全線の施工完了のため。		
		自転車走行時の危険箇所の改善			国・県 県警・市		(-)	×	道路管理者と協議していく。	継続検討。
		自転車利用に関連した標識や案内サインの充実			国・県 県警・市		(-)	×	道路管理者と協議していく。	継続検討。
		自転車通行空間の整備、走行位置の明示			国・県 県警・市		(-)	×	道路管理者と協議していく。	継続検討。
		自転車利用環境の重点整備地区の設定			国・県 県警・市		H27	×	道路管理者と協議していく。	継続検討。

「秋田市総合交通戦略」の評価表（5/11）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

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

大項目	中項目	計画				評価		
		事業名	実施主体	事業期間		達成度	達成度の説明	総括評価
				開始	完了			
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	自転車の 利便性向上	マナー向上、ルール認識のための啓蒙活動	県警 市ほか		(-)	○	【自転車安全利用モデル校指定(平成27年度)】 ・秋田中央高等学校 ・土崎中学校 ・秋田商業高校 ・秋田城南中学校 ・秋田県立秋田高校 ・秋田市立秋田東中学校 交通事故件数の総数は、減少傾向にあるものの、子どもの件数は減少していない。	・継続 結果を踏まえ、平成28年度に策定する第10次秋田市交通安全計画および各年度の秋田市交通安全実施計画に基づき、実施していく。
		自転車マップの作成(おすすめの道、安全な道、自転車店、自転車ルール、マナーを掲載)	市ほか		H23 H26	○	・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。 ・自転車ルール遵守や自転車マナー向上については、街頭キャンペーンや「自転車等放置・禁止規制区域図」等の内容のポスター掲示による啓発活動を行った。	・マップは作成されたものの、道路状況等は変化するため、随時情報を更新していく必要がある。 ・インターネット、スマートフォンの利用拡大などを踏まえ、自転車利用に関して広く情報発信および利用しやすい環境を整備していく必要がある。
		CO2削減のための自転車通勤等の啓発支援活動	市ほか	H21	(-)	○	・ノーマイカーデー 渋滞緩和のためのTDM施策として、平成21年の社会実験から始まり、平成22年度からは毎月第4金曜日をノーマイカーデーとし、呼びかけ等を実施している。 さらに、毎年10月の重点実施月には、NPO法人バイシクルエコロジージャパンが主催する自転車通勤応援イベント「Bike to Work」に合わせて、環境部および保健所と共同でパンフレットの配布等を行った。	ノーマイカーデーが発足してから、年数の経過とともに参加者の関心が低下しているため、参加者のメリット等をよりPRするなど、参加者を増加させる手法を検討しながら、継続実施していく。

「秋田市総合交通戦略」の評価表（6/11）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

目標Ⅰ.歩行者、自転車安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現

大項目	中項目	計画			評価			
		事業名	実施主体	事業期間		達成度	達成度の説明	総括評価
				開始	完了			
歩行者、自転車安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備	自転車の利便性向上	レンタサイクルの導入の検討	市ほか	H22	H23 (-)	○	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。	老朽化したレンタサイクルの更新や増車を包括的に検討していく。
		秋田駅西口・東口の駐輪場の利便性向上策の検討	市ほか		H23 (-)	○	・平成24年7月に「エリアなかいち」のオープンに合わせ、にぎわい創出の観点から、アトリオン広場地下自転車駐車を無料化、入口部に案内看板の設置および開場時間の延長を行った。	利用促進のため、要望や提案を基に利便性の向上を検討・実施していく。
		市民・地元関係者が主体的に行う施策実施に向けた働きかけ	市ほか		(-)	○		市民・地元関係者が主体的に行う施策の提案・要望に対し、協議の場を設けながら、協力していく。

「秋田市総合交通戦略」の評価表（7/11）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

目標Ⅰ.歩行者、自転車安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現

大項目	中項目	計画			評価		
		事業名	実施主体	事業期間 開始 完了	達成度	達成度の説明	総括評価
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	市	H22	H24	×	<p>〈平成20年度〉 中心市街地の商業者や駐車場事業者、交通事業者等で組織する「仲小路タウンビークル運行事業調査検討委員会」において、タウンビークルの運行に関する事業化調査を実施した。</p> <p>〈平成21年度〉 事業化調査の結果を踏まえ、交通事業者等関係者とタウンビークル運行の事業化に向けた協議・調整を行った。</p> <p>〈平成22年度〉 事業化に向けた環境が整わなかったため、交通事業者等関係者との協議を中断した。</p> <p>〈平成24年度〉 仲小路タウンビークル運行の代替事業として、中心市街地循環バスを試験運行した。</p>	本事業の代替事業として平成24年7月から実証実験で運行していた中心市街地循環バスが本格運行し、街なかの回遊性向上が図られている。
	買物ポイントによる駐車場無料利用システムの導入	市	H20	H24 (-)	△	<p>〈平成20年度〉 中心市街地の商業者や駐車場事業者等で組織する「駐車場無料利用ポイントカードシステム構築事業調査検討委員会」において、本システムに関する事業化調査を実施した。</p> <p>〈平成21年度〉 事業化調査の結果を踏まえ、商業者および駐車場事業者との導入に向けた協議・調整を行った。</p> <p>〈平成22年度〉 駐車場事業者を対象に、駐車場無料システムへの加盟意向および事業主体となる事業組合への参画意向を調査した。</p> <p>〈平成23年度以降〉 導入に向けての課題等を整理し、今後の事業展開を検討した。</p> <p>参画意向調査の結果、多くの商業者がレギュラーポイントに反対していることや駐車場事業者による協同組合についても、中小企業等協同組合法により組合設立の要件とされる4人以上の発起人の確保が困難などの理由により、本システムの導入は困難であると判断した。</p>	秋田市公営駐車場などの主要な駐車場や、駅前の大型店が加盟する秋田商工会議所の「秋田市商店街共通駐車券制度」が市民等に定着していることから、新たな制度導入の必要性は極めて低い状況にある。

「秋田市総合交通戦略」の評価表（8/11）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

目標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実現

大項目	中項目	計画				評価			
		事業名	実施主体	事業期間		達成度	達成度の説明	総括評価	
開始	完了								
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	(都) 横山金足線	道路新規整備	県	H10	H22	◎	計画通り完了	市街地環状道路として機能を発揮し、平行する国道7号などの負荷低減に貢献している。
		(都)外旭川新川線	道路新規整備	市	H17	H23 H30	○	八橋工区は、H23年度に完了。引き続き、寺内工区をH30年度の事業認可期間で実施中。進捗率:H26末33%	財源となる交付金の内示が不安定な状況のため、今後の進捗に影響が出る可能性がある。地元は事業に協力的なため、事業認可期間中に完了できるよう、国、県に対して予算確保を働きかける。
		(都) 新屋土崎線【1期】	道路現道拡幅	県	H16	H24 H25	◎	第一期分(山王工区)については完了、第二期分(旭南工区)についてはH27より事業化	市街地を南北に縦貫し、都市の骨格を形成する道路であり、山王十字路などの主要渋滞箇所の改善に寄与した。
		(都)泉外旭川線	道路新規整備	市	H20	H27 延長 予定	○	立体交差(JRアンダー)部で関係機関との協議に時間を要している。進捗率:H26末26%	JRアンダーについて、関係機関と協議したところ、事業費、工期が当初よりも大幅に変更となる。工事実施に向けた関係機関との調整や連携が重要。
		(都) 千秋広面線	道路現道拡幅	県	H8	H25 H31	○	事業休止期間があり、事業期間延伸	都心環状道路として、また秋田駅東西間を連絡する道路として重要な道路であることから、平成31年度の完成を目標に事業を推進する。
		(都) 川尻広面線	道路新規整備	県	H6	H24 H25	◎	計画通り完了	都心環状を形成する重要な路線であり、当該区間の一方通行の解消に寄与した。
		(都) 明田外旭川線	道路現道拡幅	市	H17	H21	◎		
		一般国道7号	道路新規整備	国	H19	H31	○	平成27年5月に開通時期を発表。引き続き事業を進捗している。	
		一般国道13号	道路現道拡幅	国	H3	未定	○	計画延長6.6km中3kmを供用済み。引き続き事業を進捗している。	
		(主)秋田御所野雄和線	道路新規整備	県	H17	H23	◎		

「秋田市総合交通戦略」の評価表（9/11）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

目標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実現

大項目	中項目	計画				評価			
		事業名	実施主体	事業期間		達成度	達成度の説明	総括評価	
				開始	完了				
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	(都)外旭川新川線	道路新規整備	市	H17	H23 H30	○	八橋工区は、H23年度に完了。 引き続き、寺内工区をH30年度の事業認可期間で実施中。 進捗率:H26末33%	財源となる交付金の内示が不安定な状況のため、今後の進捗に影響が出る可能性がある。 地元は事業に協力的なため、事業認可期間中に完了できるよう、国、県に対して予算確保を働きかける。
		(都)新屋土崎線【1期】	道路現道拡幅	県	H16	H24 H25	◎	第一期分(山王工区)については完了、第二期分(旭南工区)についてはH27より事業化	市街地を南北に縦貫し、都市の骨格を形成する道路であり、山王十字路などの主要渋滞箇所の改善に寄与した。
		(都)泉外旭川線	道路新規整備	市	H20	H27 延長予定	○	立体交差(JRアンダー)部で関係機関との協議に時間を要している。 進捗率:H26末26%	JRアンダーについて、関係機関と協議したところ、事業費、工期が当初よりも大幅に変更となる。 工事実施に向けた関係機関との調整や連携が重要。
		(都)南部中央線	道路新規整備	市	H15	H21	◎		

「秋田市総合交通戦略」の評価表（10/11）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

目標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実現

大項目	中項目	計画				評価			
		事業名	実施主体	事業期間		達成度	達成度の説明	総括評価	
				開始	完了				
渋滞を緩和する道路整備	渋滞を緩和する道路整備	(主)秋田天王線	道路新規整備	県	H15	H22 H26	◎		
		(都)横山金足線	道路新規整備	県	H10	H22	◎	計画通り完了。	市街地環状道路として機能を発揮し、平行する国道7号などの負荷低減に貢献している。
		(都)土崎駅前線	道路現道拡幅	市	H14	H21	◎		
		(都)外旭川新川線	道路新規整備	市	H17	H23 H30	○	八橋工区は、H23年度に完了。引き続き、寺内工区をH30年度の事業認可期間で実施中。進捗率:H26末33%	財源となる交付金の内示が不安定な状況のため、今後の進捗に影響が出る可能性がある。地元は事業に協力的なため、事業認可期間中に完了できるよう、国、県に対して予算確保を働きかける。
		(都)新屋土崎線【1期】	道路現道拡幅	県	H16	H24 H25	◎	第一期分(山王工区)については完了、第二期分(旭南工区)についてはH27より事業化	市街地を南北に縦貫し、都市の骨格を形成する道路であり、山王十字路などの主要渋滞箇所の改善に寄与した。
		(都)割山南浜線	道路現道拡幅	市	H19	H24	◎		
		(都)泉外旭川線	道路新規整備	市	H20	H27 延長 予定	○	立体交差(JRアンダー)部で関係機関との協議に時間を要している。進捗率:H26末26%	JRアンダーについて、関係機関と協議したところ、事業費、工期が当初よりも大幅に変更となる。工事実施に向けた関係機関との調整や連携が重要。
		(都)千秋広面線	道路現道拡幅	県	H8	H25 H31	○	事業休止期間があり、事業期間延伸。	都心環状道路として、また秋田駅東西間を連絡する道路として重要な道路であることから、平成31年度の完成を目標に事業を推進する。
		(都)秋田環状線	道路現道拡幅	県	(H26) 未定	H36 未定	×		交通量は年々減少しており、現在のところ拡幅予定はなし。
		(都)秋田環状線	道路新規整備	市	H14	H21	◎		
		(都)秋田環状線	道路新規整備	市	H27 H24	H32 H30	○	現在は、ほぼ予定通り進んでいる。進捗率:H26末37%	事業認可期間内に完了できるよう、引き続き計画的に事業展開を図る。

「秋田市総合交通戦略」の評価表（11/11）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

目標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実現

大項目	中項目	計画				評価			
		事業名	実施主体	事業期間		達成度	達成度の説明	総括評価	
				開始	完了				
渋滞を緩和する道路整備	渋滞を緩和する道路整備	(都)川尻広面線	道路新規整備	県	H6	H24 H25	◎	計画通り完了。	都心環状を形成する重要な路線であり、当該区間の一方通行の解消に寄与した。
		(都)南部中央線	道路新規整備	市	H15	H21	◎		
		(都)明田外旭川線	道路現道拡幅	市	H17	H21	◎		
		一般国道7号	道路新規整備	国	H19	H31	○	平成27年5月に開通時期を発表。引き続き事業を進捗している。	
		一般国道13号	道路現道拡幅	国	H3	未定	○	計画延長6.6km中3kmを供用済み。引き続き事業を進捗している。	
		(都)新屋十軒町線	道路新規整備	市	H14	H21	◎		
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	(主)秋田天王線	道路新規整備	県	H15	H22 H26	◎		
		(都)横山金足線	道路新規整備	県	H10	H22	◎	計画通り完了。	市街地環状道路として機能を発揮し、平行する国道7号などの負荷低減に貢献している。
		一般国道7号	道路新規整備	国	H19	H31	○	平成27年5月に開通時期を発表。引き続き事業を進捗している。	
		一般国道13号	道路現道拡幅	国	H3	未定	○	計画延長6.6km中3kmを供用済み。引き続き事業を進捗している。	
		(主)秋田御所野雄和線	道路新規整備	県	H17	H23	◎		
		(主)秋田雄和本荘線	道路新規整備	県	H12	H22	◎		
		(一)高岡追分線	道路現道拡幅	県	H20	H20	◎		
その他	その他	(市)中野笠岡線	道路現道拡幅	市	H18	H26	◎		

新規事業一覧（調整中）

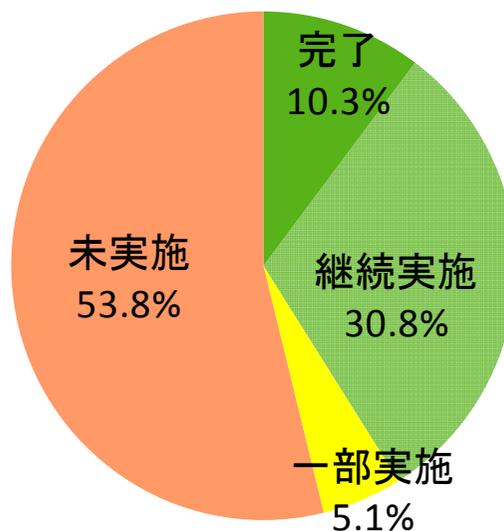
No.	事業主体	事業名称	整備手法	道路種別・路線名	事業箇所	事業期間		事業概要
						開始	完了	
1	国土交通省	新規整備	道路事業	一般国道7号	秋田市下浜羽川～ 秋田市浜田	H19	H31	交通渋滞の解消、沿道環境の改善、歩行者の安全確保などを目的とする新規整備
2	国土交通省	現道拡幅	道路事業	一般国道13号	秋田市河辺神内～ 秋田市上北手古野	H3	未定	交通混雑の緩和、沿道通学路の安全確保、緊急搬送の安定性などを目的とする現道拡幅
3	秋田市	新規整備	街路事業	(都)外旭川新川線	秋田市寺内字三千刈～ 秋田市寺内字イサノ地内	H23	H30	秋田市街地の渋滞緩和と公共交通の円滑な運行を支援する街路整備
4	秋田市	新規整備	街路事業	(都)泉外旭川線	秋田市泉菅野一丁目～ 秋田市外旭川字八幡田	H20	H27 延長予定	秋田市街地の渋滞緩和と公共交通の円滑な運行を支援する街路整備
5	秋田県	現道拡幅	街路事業	(都)川尻広面線	秋田市大町	H26	H32	都心環状道路の整備、一方通行の解除を目的とする現道拡幅
6	秋田県	現道拡幅	街路事業	(都)新屋土崎線(Ⅱ期)	秋田市旭南	H27	H33	交通渋滞の解消及び交通事故防止を目的とする現道拡幅
7	秋田県	現道拡幅	街路事業	(都)秋田環状線	秋田市保戸野	H29	H31	交差点部の隘路解消、交差点の正規化(付加車線の設置)
8	秋田市	現道拡幅	街路事業	(都)千秋久保田町線	秋田市千秋久保田町	H21	H28 延長予定	都市空間における防災性の向上と円滑な交通を支援する街路整備
9	秋田市	現道拡幅	街路事業	(都)秋田環状線	秋田市牛島西一丁目～ 秋田市卸町四丁目	H24	H30	都市空間における防災性の向上と円滑な交通を支援する街路整備
10	秋田市	コミュニティサイクル導入事業						

【参考資料②】「秋田市公共交通政策ビジョン」の進捗状況

- ◆秋田市公共交通政策ビジョンの進捗状況は、事業が進捗している「完了」「継続実施」の合計が約4割で、未実施が53.8%となっている。
- ◆特に未実施の事業については、社会情勢の変化等を考慮した事業の必要性の再検討や実施体制の構築等を進めていく必要がある。

	完了	継続実施	一部実施	未実施
事業数 (全78事業中)	8	24	4	42
(%)	10.3%	30.8%	5.1%	53.8%

進捗状況



次頁以降の評価表
における「達成度」

- ◎・・・完了
- ・・・継続実施
- △・・・一部実施
- ×・・・未実施

「秋田市公共交通政策ビジョン」の評価表 (1/8)

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

地域	目標を達成するために 行う事業	関係者	事業内容	評価			今後の課題	
				達成度	達成度の説明	総括評価		
中心部	バス路線再編	・バス事業者	・少系統多頻度運行を実現し、利便性が高く、持続可能な路線への再編	○	・今後も継続的な見直しが必要。		検証及び路線の再編について引き続き検討	
			・都心循環バスの検討	○	・収支を鑑み、事業者単独の事業としての継続は困難。		ぐるるの継続運行と検証	
		・県	・赤字バス路線維持に向けた支援制度の充実	○	・今後も継続して、国や秋田市と協調し、バス路線の支援を実施する。	・バス路線の維持・再編について、一定の効果が得られたと考える。	路線再編の検討と併せて引き続き支援を実施	
			・市	・赤字バス路線維持に向けた支援制度の充実	○	—	・赤字路線の維持確保のため、今後も引き続き支援を実施していく。	路線再編の検討と併せて引き続き支援を実施
		・市	・バス事業者が事業用として使用する市有財産(旧交通局用地・建物等)の貸付資料について、平成20年度から3年にわたり貸与を2分の1に減額	◎	—	・減額貸付けは終了。一部の土地について、23年度以降は正規金額で貸付けしている。		
	バス走行環境の向上	TDM施策等の渋滞緩和策の導入や冬期走行性向上	・国	時差出勤、ノーマイカーデーの充実等	○	・現在も毎月第4金曜日を取り組み日として、自家用車以外での通勤の呼びかけを継続実施中。	・呼びかけにより、ノーマイカーデーを実施しているが、どれだけの方が自動車以外の通勤をしているか実態調査は行っていない。	実態把握及び普及・拡大を図る
			・県	時差出勤、ノーマイカーデーの充実等	○	今後も継続して、ノーマイカーデーを呼びかける。	・ノーマイカー通勤の普及・啓発について、一定の効果が得られたと考える。	実態把握及び普及・拡大を図る
			・市 ・市民	時差出勤、ノーマイカーデーの充実等	○	—	・引き続き、PRに努める。	実態把握及び普及・拡大を図る
		幹線バス区間でのバス専用レーンの再導入検討	・県警	(主)秋田天王線(新国道)山王十字路～土崎臨海交差点区間での再導入検討	×	・バス専用レーンにするためには、交通量からして片側3車線が必要である。	・今後も検討していく。	関係機関との協議により検討を継続
			・県警	(主)秋田天王線(新国道)山王十字路～土崎臨海交差点区間での導入検討	×	・多額の費用を要することから、関係機関と協議していく必要がある。	・今後も検討していく。	関係機関との協議により検討を継続

「秋田市公共交通政策ビジョン」の評価表（2/8）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

地域	目標を達成するために 行う事業	関係者	事業内容	評価			今後の課題	
				達成度	達成度の説明	総括評価		
中心部	バス運行 情報提供 の充実	・バス事業者	・行先表示のLED化、バス路線の再編と合わせた路線・系統の見直し、表示内容の変更	◎			路線再編と併せて実施	
		・市	・設備導入費用の支援制度の導入	◎		・バス事業者単独で実施済み。(H23.10.1~)		
		・市	バスマップの試作とモニターによる使いやすさの検証	◎		・バス事業者が継続して実施中。	定期的な検証	
		・バス事業者	継続的なバスマップの作成・配布	○	・今後も継続的な見直しが必要。		更新・配布を継続	
	バス利用 環境の改善	バス停へ上屋およびベンチの整備等	・バス事業者	幹線バス路線の主要バス停での整備、交通バリアフリー特定事業計画に位置づけられた各事業の推進	×	・事業者単独では財政的に実施困難。		財源の確保について検討し整備を推進
			・市	施設整備費用の支援制度の拡充、交通バリアフリー特定事業計画に位置づけられた各事業の推進	△	・秋田厚生医療センターバス停の待合施設整備に特化した補助金交付要綱を制定し、補助金を交付した。	・ICカード、バスロケーションシステム、待合施設整備等の施設整備費用に関する支援制度の制定について検討する。	支援制度について検討
		低床バス、ワンステップバスの導入	・バス事業者	低床バス、ワンステップバスの導入	○	・今年度、12月にノンステップバス5台追加導入予定。但し全車両の切り替えを数年で実施することは事業者単独では困難。		導入の推進
			・市	バス導入費用の支援制度の導入	×	・市単独の支援制度の制定は財政的に困難。	・市単独の支援制度の制定は財政的に難しいが、国などの支援制度の動向を注視していく。	支援制度について検討
		市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	・バス事業者	ICカードの導入検討	×	・事業者単独では財政的に実施困難。		財源の確保について検討し導入を推進
			・鉄道事業者	ICカードの導入検討	×	・前回から進歩無し	・引き続き検討する。	
			・協議会	ICカードの導入検討	×	・市単独の支援制度の制定は財政的に困難。	・ICカード、バスロケーションシステム、待合施設整備等の施設整備費用に関する支援制度の制定について検討する。	
			・市	ICカードの導入検討	×	・市単独の支援制度の制定は財政的に困難。		
			・市	ICカード導入費用の支援制度の導入検討	×	・市単独の支援制度の制定は財政的に困難。	・ICカード、バスロケーションシステム、待合施設整備等の施設整備費用に関する支援制度の制定について検討する。	

「秋田市公共交通政策ビジョン」の評価表（3/8）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

地域	目標を達成するために 行う事業	関係者	事業内容	評価			今後の課題	
				達成度	達成度の説明	総括評価		
中心部	利用しやすいバス運賃の検討	・バス事業者	市民・地元関係者との協議・協定締結	×			関係者協議の実施と検討体制の構築	
		・市民・地元関係者	交通事業者との協議・協定締結	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要性について再検討が必要。	関係者協議の実施と検討体制の構築	
		・市	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要性について再検討が必要。	関係者協議の実施と検討体制の構築	
		・バス事業者	バス運賃支払いの単純化の検討	×			関係者協議の実施と検討体制の構築	
		・市	ゾーン制料金導入の支援(実証実験への補助等)	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要性について再検討が必要。	関係者協議の実施と検討体制の構築	
		・バス事業者	割引クーポン等の配布、割引運賃の設定等	×			関係者協議の実施と検討体制の構築	
	商業施設との連携による割引制度の拡大	・商業施設	割引制度の割引費用負担	×	・単なる割引だけでは商業施設側の負担感が大きいため	—	中心市街地活性化アクションプランの「地域カードの導入」との調整	
		公共交通利用の促進	マイカーから公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティ・マネジメントの実施	・協議会	市民、児童・生徒、従業員を対象としたマイカーから公共交通への転換を促す働きかけ	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要性について再検討が必要。
	鉄道の利便性向上	泉・外旭川地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入検討	・鉄道事業者	泉・外旭川地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入検討	△	・前回から進捗無し。	・引き続き検討する。	新駅の動向に合わせた検討
			・市	泉・外旭川地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入検討	○	—	・今後も引き続き、導入について検討していく。	新駅の動向に合わせた検討

「秋田市公共交通政策ビジョン」の評価表（4/8）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

地域	目標を達成するために 行う事業	関係者	事業内容	評価			今後の課題	
				達成度	達成度の説明	総括評価		
郊外部	代替交通の導入	住民組織や地元関係者(企業等)が参画した組織による代替交通の導入、運営準備	・市民 ・地元関係者	代替交通導入の検討組織として研究会を設立、運営(東部地域)	◎		・予定通り実施済み。	
			・市	研究会の設立、運営を支援	◎		・予定通り実施済み。	
			・市民 ・地元関係者	代替交通の運営検討組織としての運行協議会の設立、運営(南部地域)	○		・予定通り実施済み。	運営を継続
			・市	運行協議会の設立、運営を支援	○		・予定通り実施済み。	運営支援を継続
			・市民 ・地元関係者	代替交通の運営検討組織としての運行協議会の設立、運営(東部地域)	○		・予定通り実施済み。	運営を継続
			・市	運行協議会の設立、運営を支援	○		・予定通り実施済み。	運営支援を継続
			・市民 ・地元関係者	代替交通として導入されたマイタウン・バスの運営検討組織としての運行協議会の運営(西部、北部地域)	○	—	・予定通り実施済み。	運営を継続
			・市	運行協議会の運営を支援	○	—	・予定通り実施中。引き続き、支援を行っていく。	運営支援を継続
			・協議会	車両導入に関する支援制度の創設	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要性について再検討が必要。	財源の確保について検討
・市	グループインタビュー等による市民・地元関係者のニーズの把握とこれを反映した代替交通の検討を支援	◎	—	・予定通り実施済み。				

「秋田市公共交通政策ビジョン」の評価表 (5/8)

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

地域	目標を達成するために 行う事業	関係者	事業内容	評価			今後の課題	
				達成度	達成度の説明	総括評価		
郊外部	住民組織や地元 関係者(企業等) が参画した市民 団体やNPO法人 等の組織を設立 して代替交通を運 営し、運行事業者 に運行委託	・協議会	代替交通の運営の担い手養成を 目的としたモビリティマネジメントの 実施	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要性 について再検討が必要。	検討体制の構築	
		・市民 ・地元 関係者	市民団体やNPO法人等の組織を 設立して代替交通を運営	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要性 について再検討が必要。	検討体制の構築	
		・市民 ・地元 関係者	商業施設などの沿線施設、地域住 民による利用促進活動や資金協 力	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要性 について再検討が必要。	検討体制の構築	
		・市	運営に関する支援制度の創設	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要性 について再検討が必要。	検討体制の構築	
		・市	運行事業者、関係機関との仲介	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要性 について再検討が必要。	検討体制の構築	
		・運 行 事 業 者	運行の受託および運営への協力	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要性 について再検討が必要。	検討体制の構築	
		代替交通の運行	・市	代替交通の費用負担	○	—	・予定どおり実施中。	継続
	代替交通 の導入	バス事業者の使 用する行政財産 使用料の減免	・市	バス事業者が使用する行政財産 使用料を減免 対象:雄和市民センター内のバス 専用レーン・バス乗り継ぎ敷地等	○	—	・予定どおり実施中。	継続
		中心部のバス路 線や鉄道へのス ムーズな乗り継 ぎの確認	・市	中心部のバス路線や鉄道と郊外 部の代替交通の乗り継ぎ拠点整 備	△	・秋田厚生医療セン ターバス停の待合施 設整備に特化した補 助金交付要綱を制定 し、補助金を交付した。	・ICカード、バスロケーションシ ステム、待合施設整備等の施 設整備費用に関する支援制度 の制定について検討する。	支援制度について検 討し整備を推進
	・バス 事業者		中心部バス路線や鉄道と郊外部 の代替交通のスムーズな乗り継ぎ を確保するためのダイヤおよび乗 り継ぎ地点の調整	×			鉄道事業者との調整 による実施	
	・鉄 道 事 業 者		中心部バス路線や鉄道と郊外部 の代替交通のスムーズな乗り継ぎ を確保するためのダイヤおよび乗 り継ぎ地点の調整	○	・実施済み。	・引き続き実施する。	継続	
	・運 行 事 業 者		中心部バス路線や鉄道と郊外部 の代替交通のスムーズな乗り継ぎ を確保するためのダイヤおよび乗 り継ぎ地点の調整	○	—	・継続して実施中。	継続	

「秋田市公共交通政策ビジョン」の評価表（6/8）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

地域	目標を達成するために 行う事業		関係者	事業内容	評価			今後の課題
					達成度	達成度の説明	総括評価	
郊外部	バス運行 情報提供 の充実	わかりやすいバス マップ作成および配 布、幹線バスのバス 停での掲示	・協議会	バスマップの試作とモ ニターによる使いやす さの向上	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要 性について再検討が必要。	定期的な検証
			・市 ・市民	継続的なバスマップの 作成・配布	△		・今後も必要に応じて作成し、 PRに努める。	更新・配布を継続
郊外部	バス利用 環境の改 善	市内バス・公共交 通で利用可能なICカー ドの導入検	・バス 事業者	ICカードの導入検討	(○)	・今後も継続的に情 報提供を実施。		情報提供の継続
			・鉄道 事業者 ・協議会	ICカードの導入検討 ICカードの導入検討	×	・前回から進捗無し。 ・市単独の支援制度 の制定は財政的に 困難。	・引き続き検討する。 ・ICカード、バスロケーションシ ステム、待合施設整備等の施 設整備費用に関する支援制 度の制定について検討する。	財源の確保について検討し 導入を推進
			・市	ICカード導入費用の支 援制度の検討	×	・市単独の支援制度 の制定は財政的に 困難。	・ICカード、バスロケーションシ ステム、待合施設整備等の施 設整備費用に関する支援制 度の制定について検討する。	支援制度について検討し導 入を推進
郊外部	公共交通 利用の促 進	マイカーから公共交 通への転換に向けた 市民への啓発を目的 としたモビリティ・マネ ジメントの実施	・協議会	マイカーから公共交 通への転換に向けた市民 への啓発を目的とした モビリティ・マネジメント の実施	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要 性について再検討が必要。	検討体制の構築
郊外部	利用しや すいバス 運賃の検 討	地元関係者からの利 用者確保を前提とし た提案を受けた試験 的な料金の値下げ (トリガー方式)	・運行事 業者	市民・地元関係者と協 定を締結	×	未検討	・本市の実情を踏まえ、必要性 について再検討が必要	関係者協議の実施と検討 体制の構築
			・市民 ・地元 関係者	交通事業者と協定を締 結	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要 性について再検討が必要。	関係者協議の実施と検討 体制の構築
			・市	市民・地元関係者とバ ス事業者との協定締結 を仲介	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要 性について再検討が必要。	関係者協議の実施と検討 体制の構築

「秋田市公共交通政策ビジョン」の評価表 (7/8)

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

地域	目標を達成するために 行う事業	関係者	事業内容	評価			今後の課題
				達成度	達成度の説明	総括評価	
公共交通空白地域	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	・市民 ・地元 関係者	市民団体やNPO法人 等の組織を設立して生 活交通を運営	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要 性について再検討が必要。	検討体制の構築
		・市	運営組織設立・運営を 支援	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要 性について再検討が必要。	検討体制の構築
		・市	導入への補助制度の 創設	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要 性について再検討が必要。	検討体制の構築
		・市	運行事業者の仲介	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要 性について再検討が必要。	検討体制の構築
		・市民 ・地元 関係者	商業施設などの沿線施 設、地域住民による利 用促進活動や資金協 力	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要 性について再検討が必要。	検討体制の構築
		・運 行 事 業 者	運行の受託および導入 検討、運営への協力	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要 性について再検討が必要。	検討体制の構築
	地元関係者からの利用者 確保を前提とした提案を 受けた試験的な料金の値 下げ(トリガー方式)	・バス 事業者	市民・地元関係者と協 定を締結	×			
		・市民 ・地元 関係者	交通事業者と協定を締 結	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要 性について再検討が必要。	検討体制の構築
		・市	市民・地元関係者とバ ス事業者との協定締結 を仲介	×	・未検討。	・本市の実情を踏まえ、必要 性について再検討が必要。	検討体制の構築

「秋田市公共交通政策ビジョン」の評価表（8/8）

「達成度」 ◎:完了 ○:継続実施 △:一部実施 ×:未実施

地域	目標を達成するために 行う事業		関係者	事業内容	評価			今後の課題
					達成度	達成度の説明	総括評価	
全地域	利用しやすいバス 運賃の検討	高齢者コインバス事業	・市	高齢者が増加している現状を踏まえ、高齢者の社会参加の促進助成事業や生きがいを支援するため実施している高齢者バス優遇乗車助成事業の実施方法や助成内容について検討	○	—	・継続して実施中。	継続
		障害者バス運賃助成事業	・市	障害者の交通手段等の実態や将来的な変化に対応した「福祉特事業別乗車証」の交付をすることにより、継続して通院等の交通費軽減や積極的な社会参加を図る	○	—	・継続して実施中。	継続
全地域	バス利用 環境の改善	児童福祉施設整備推進事業（保育所バス更新経費）	・市	新市建設計画により予定している河辺および雄和地域保育所の老朽化が著しい通園バスを年次計画により更新	◎	—	・継続して実施中。	※
		福祉有償運送	・地元関係者	公共交通機関の状況等を勘案しながらNPO等が実施する福祉償運送により移動制約者の交通手段を確認	○	—	・予定どおり実施済み。	※
全地域	公共交通 利用の促進	秋田市役所における公共交通機関や自転車等による通勤によるCO2削減	・市	市役所職員が自動車でなく、公共交通機関や自転車等による通勤を実施	○	—	・継続して実施中。	実態把握及び普及・拡大を図る
全地域	代替交通 の導入	既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の公共交通としての利活用の検討	・市	既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の公共交通としての利活用の検討	×	・各施設等との調整が困難。	・各施設等との調整が困難。	※