

# 秋田市総合交通戦略 協議会

第1回協議会 資料-4

平成20年9月8日

秋田市総合交通戦略策定の概要

# 目次

1.策定目的	2
2.策定フロー	3
3.策定組織構成	4
4.他計画との連携	5
5.目標年次の決定	6
6.対象区域の設定	8
7.目標の設定	9
8.目標を実現するための施策パッケージの設定	11
9.施策展開の方針の設定	15
10.管理・運営の仕組みと体制の構築	16

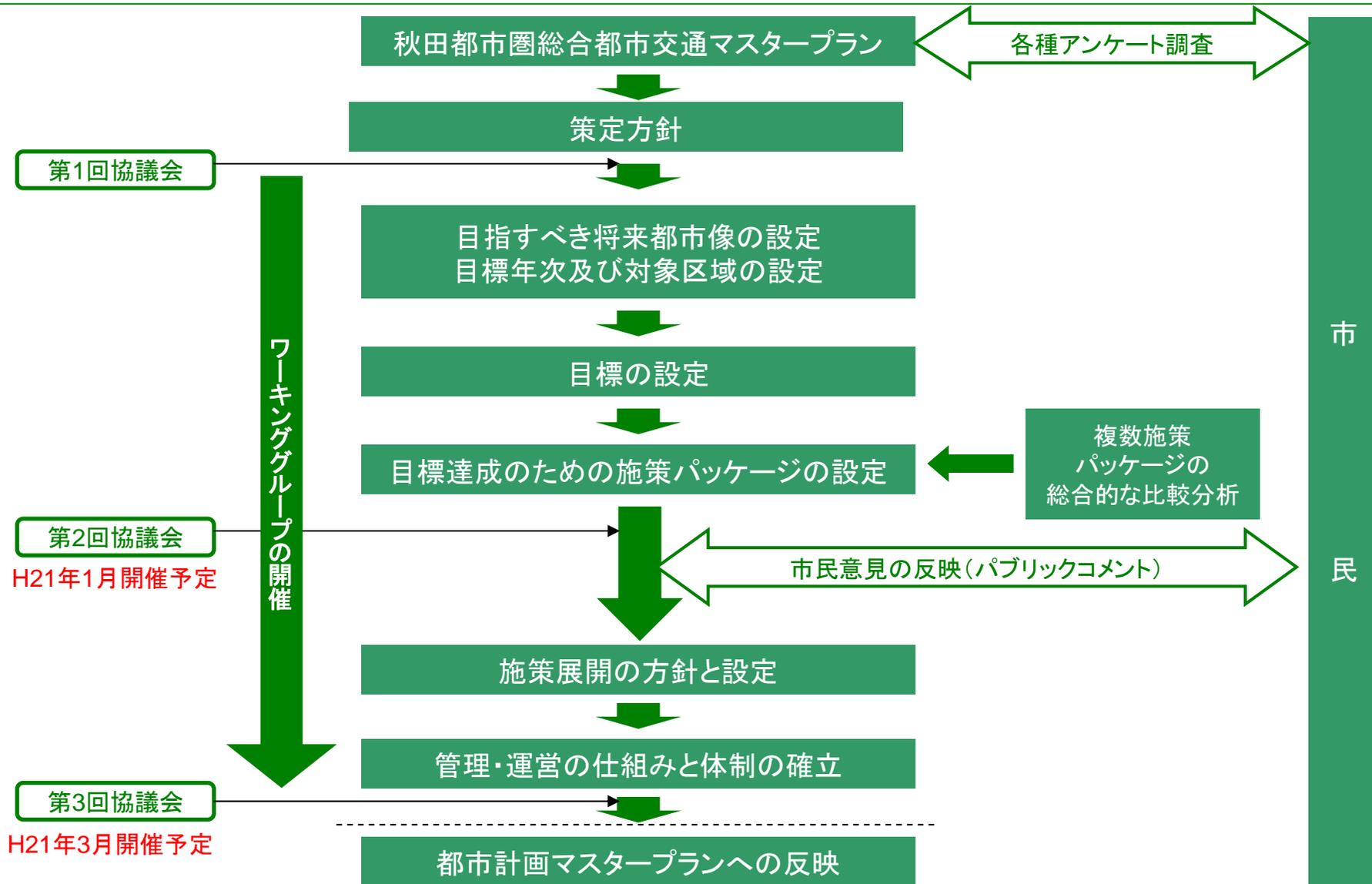
## 1.策定目的

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、地方公共団体や公共交通事業者等の関係者で構成される協議会等を開催し、総合的な交通のあり方や必要な施策・事業に関して目標を定め、ハード・ソフト両面からなる「総合交通戦略」の策定を行うものである。

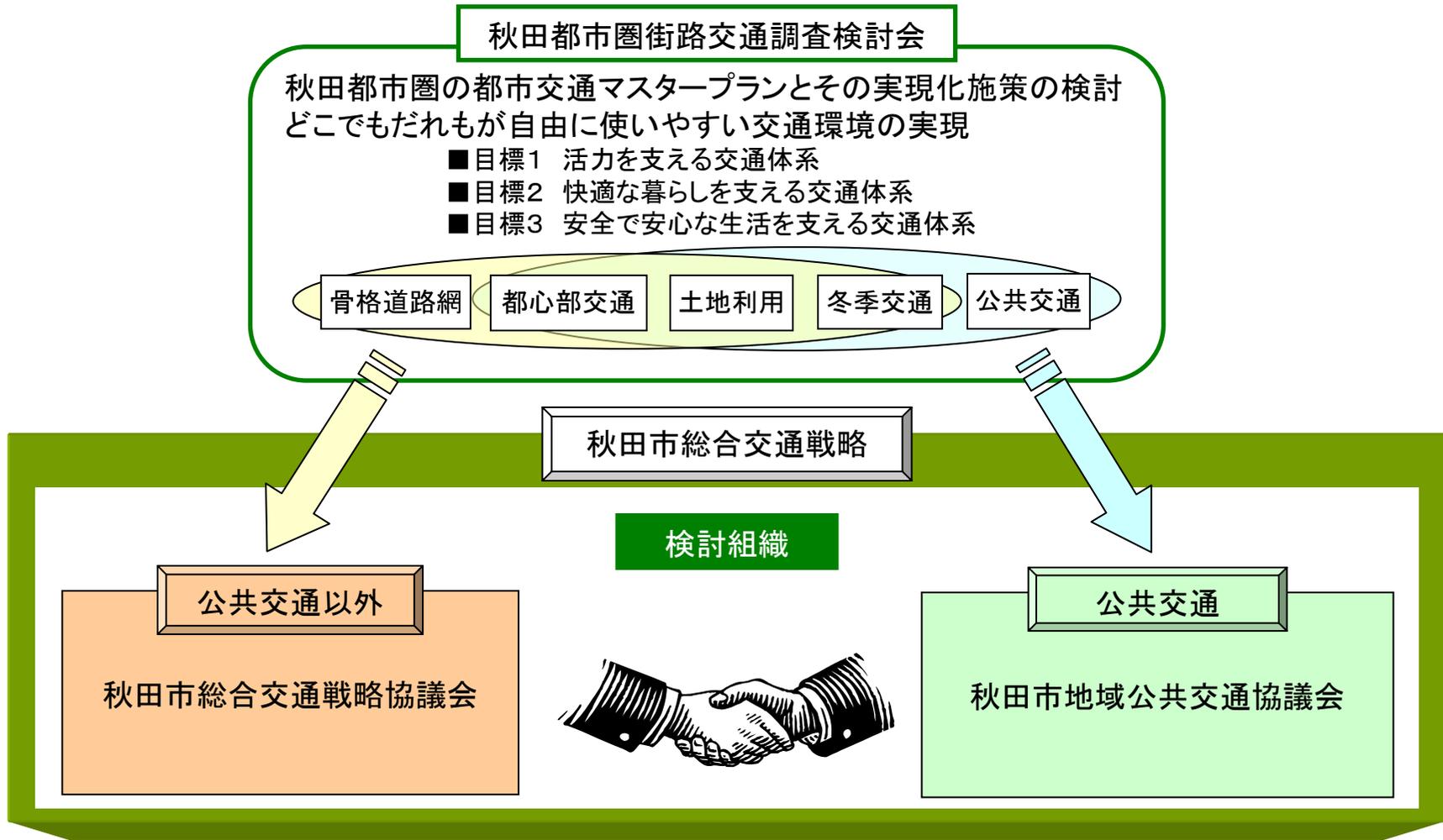
策定に際しては、平成20年7月に認定された秋田市中心市街地活性化基本計画及び平成20年度に策定を予定している秋田市公共交通政策ビジョン(以下「政策ビジョン」という。)と連携して行うものとする。

## 2.策定フロー

●平成20年度中の戦略策定を目指し、計3回の検討会を行う予定である。



### 3.策定組織構成



## 4.他計画との連携

- 策定に際して、中心市街地については平成20年7月に認定された秋田市中心市街地活性化基本計画、公共交通については平成20年度に策定を予定している秋田市公共交通政策ビジョン(以下「政策ビジョン」という。)を受ける形とする。
- 公共交通については、政策ビジョンを検討している地域公共交通協議会にて議論を行うこととする。

### 中心市街地活性化基本計画とは

「千秋公園(久保田城跡)と連携した城下町ルネッサンス(中心市街地再生)」を基本コンセプトに、中心市街地再生と活性化に資する40の個別事業で構成されている。

平成20年7月9日に内閣総理大臣に認定された。

### 政策ビジョンとは

超高齢社会である本市において、交通弱者をはじめ市民の移動手段を引き続き確保するため、市民の社会活動ニーズを踏まえた公共交通サービス水準を定め、本市の公共交通の将来像を示す「秋田市公共交通政策ビジョン(仮称)」を策定する。

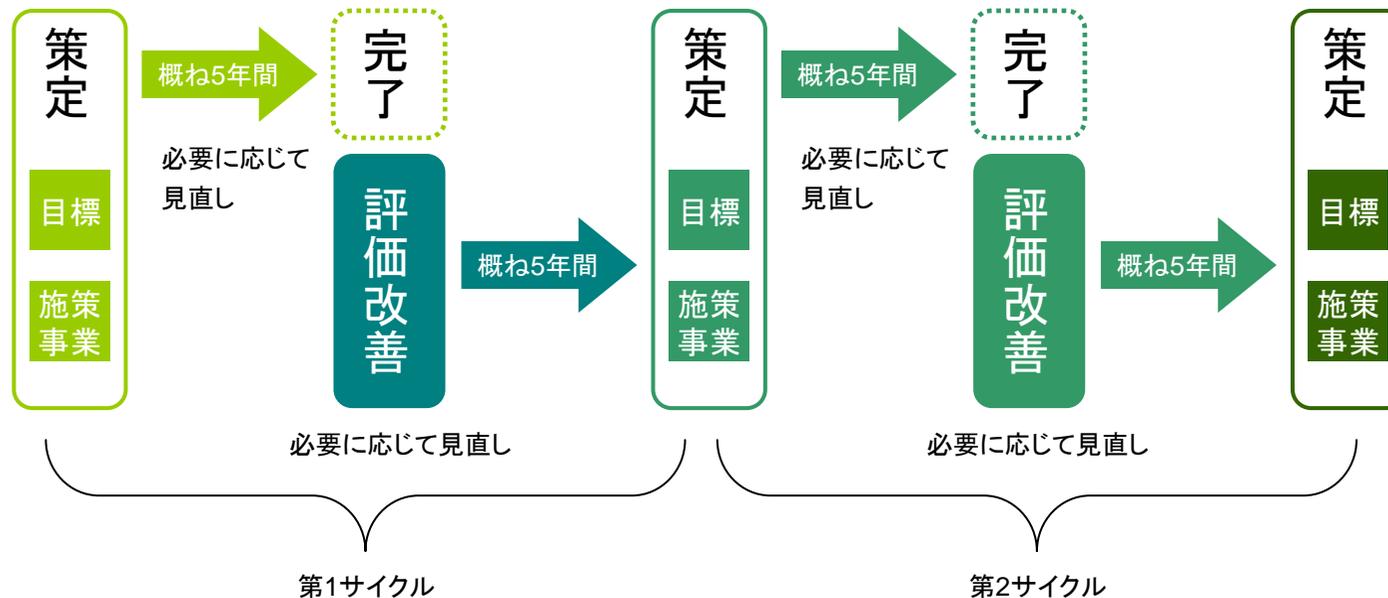
なお、政策ビジョンは、本年10月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通総合連携計画として策定する。

## 5. 目標年次の決定

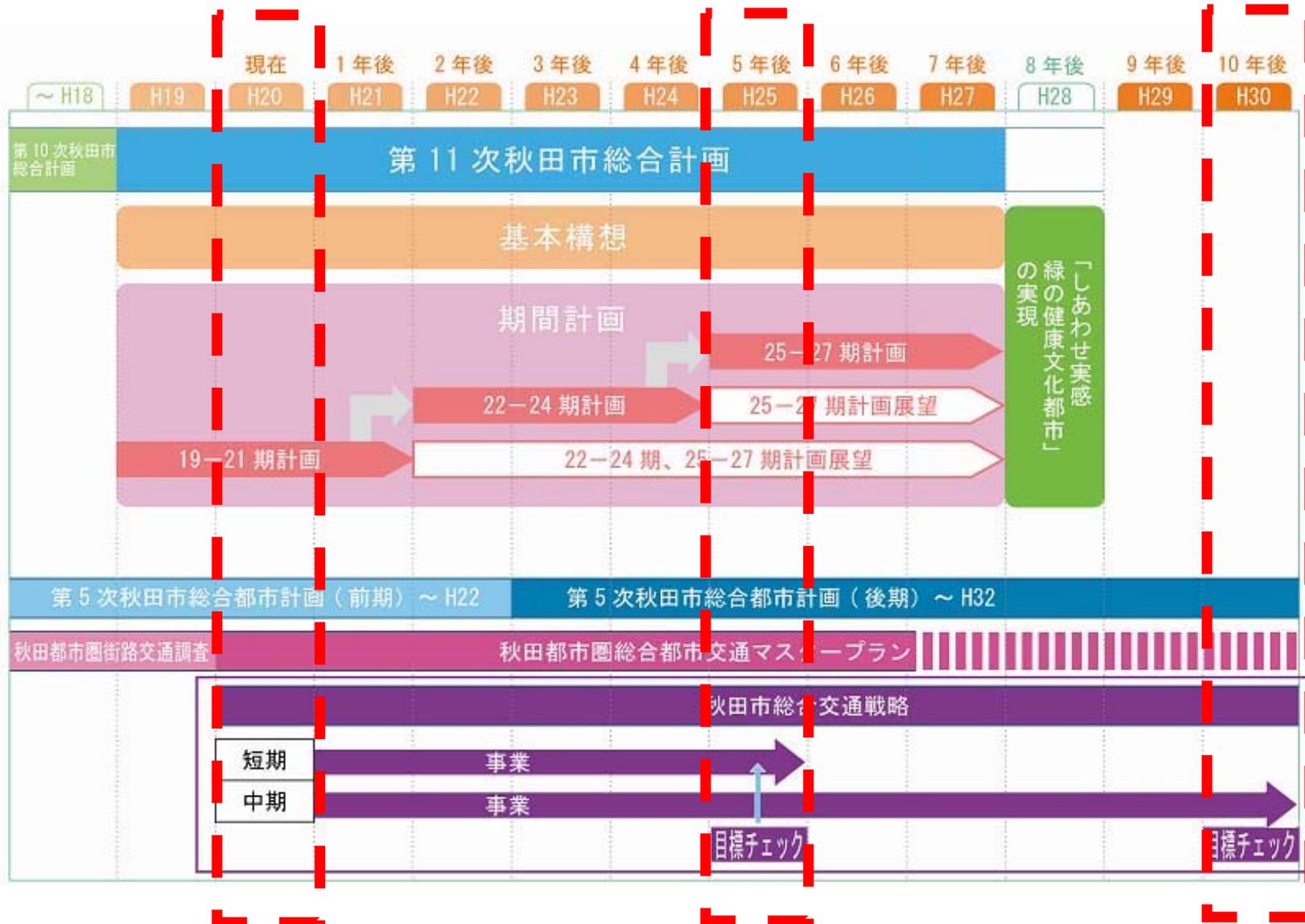
◇目標年次は、効果の**早期発現**への期待、**実施に要する期間**、関連する計画の**目標年次**、**国による支援制度の計画期間等**を考慮して、**概ね5年から10年後**とする。

- ・比較的短期間に効果を発揮することが必要
- ・プログラムに基づき、**施策を着実に展開するには、5年から10年程度以下**とすることが望ましい
- ・まちづくり交付金や地方道路整備臨時交付金等の助成制度の計画期間は、3年間から5年程度必要
- ・交通施設整備や施策の実現には、数年間を要する場合が多いため、**5年から10年程度は必要**
- ・総合的な交通戦略に関連する計画の目標年次は20年程度

### 総合交通戦略のスケジュールのイメージ



## ▼秋田市における上位計画、関連計画との関連性



## 6.対象区域の設定

秋田市内全域を対象とする。

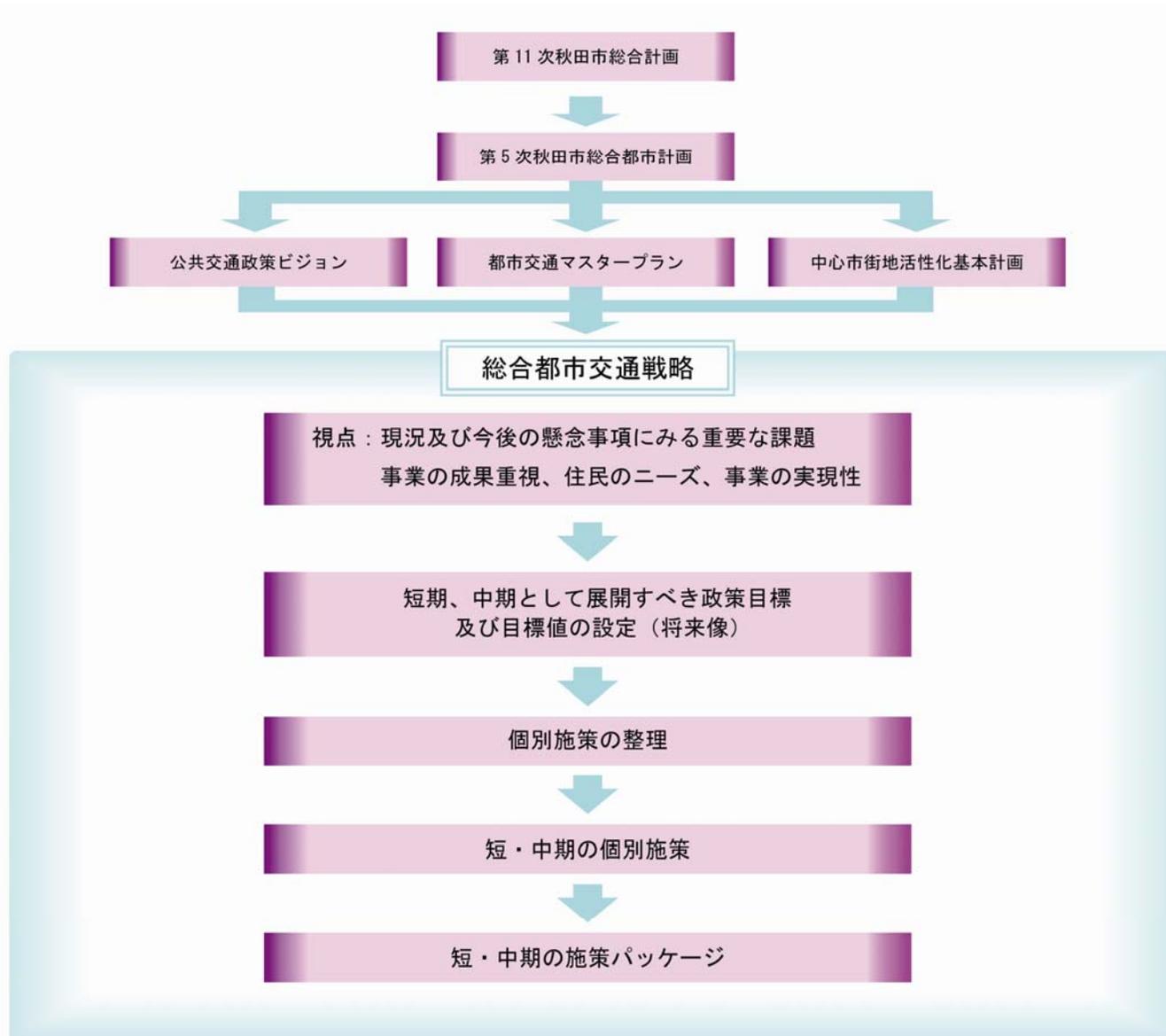
### ▼対象区域



## 7.目標の設定

- 秋田都市圏街路交通調査(都市交通マスタープラン)の秋田都市圏の将来像を基に秋田市のめざすべき将来像を再整理し、その実現に向けて、当面、短・中期として展開すべき政策目標及びそれに対応した数値目標を設定する。
  - 施策パッケージとして展開していくべき政策目標としては、定量的に把握可能で安価に計測が可能な評価指標を検討し、目標年次別の目標値を設定する。ただし、秋田市中心市街地活性化基本計画や本年度策定が予定される政策ビジョンの目標値を取り込むものとする。
  - 短期・中期に達成すべき政策目標をわかりやすいアウトカム指標で設定する。
- 市民・関係機関との目標の共有化を図る事が重要。  
長期的な目標を踏まえ、短期、中期に達成すべき政策目標に対応して設定。
  - 評価(Check)の実施に備え、データ収集に係るコスト等を考慮して、管理可能な指標を採用することが重要。
  - アウトカム指標は、目標とする都市交通体系の「性能」を示すものであり、わかりやすさを重視。
  - また、戦略の実施状況を示し、進捗管理を行うために、アウトカム指標に加え、従来用いられてきたアウトプット指標を用いた数値目標を設定することも有効。

## ▼目標設定、施策パッケージ設定の流れ



## 8.目標を実現するための施策パッケージの設定

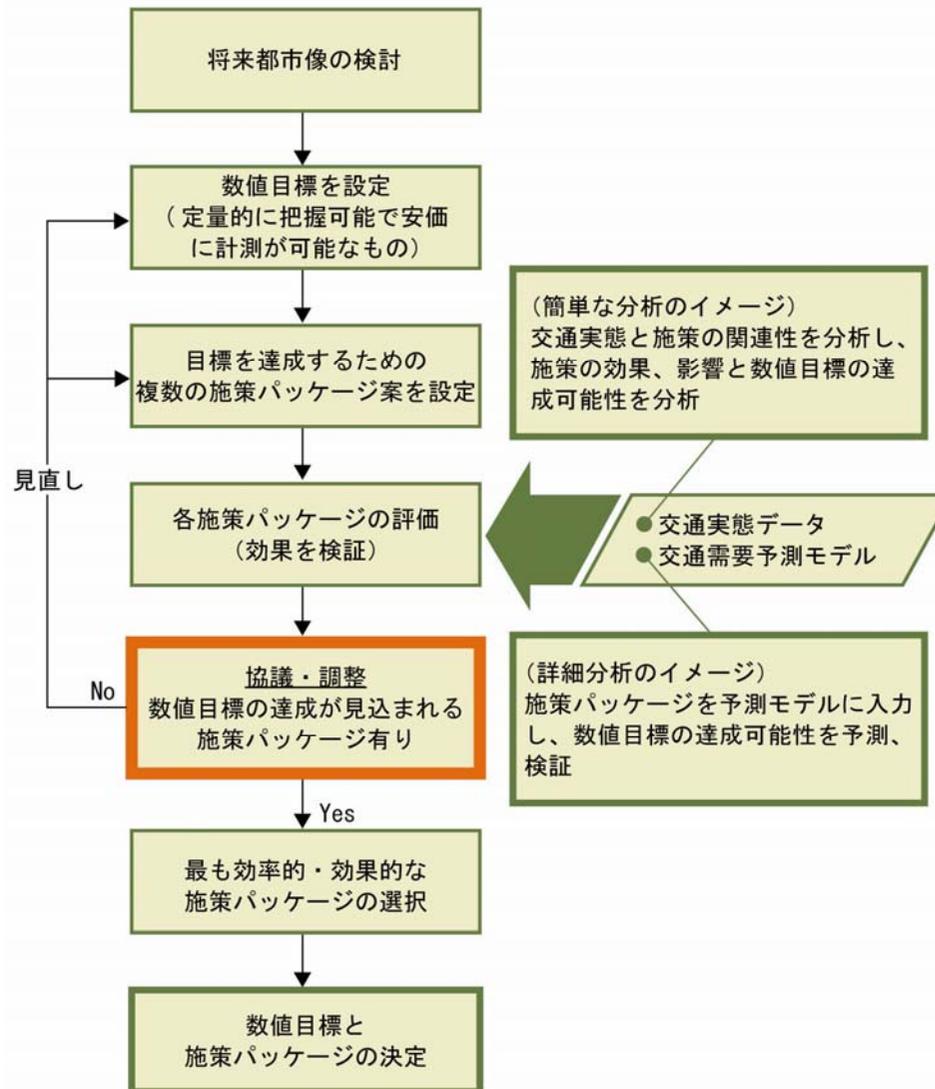
### ①設定方針

数値目標を効率的・効果的に実現するために、都市交通に関するハード・ソフト対策や土地利用計画などについて施策パッケージとして示す。

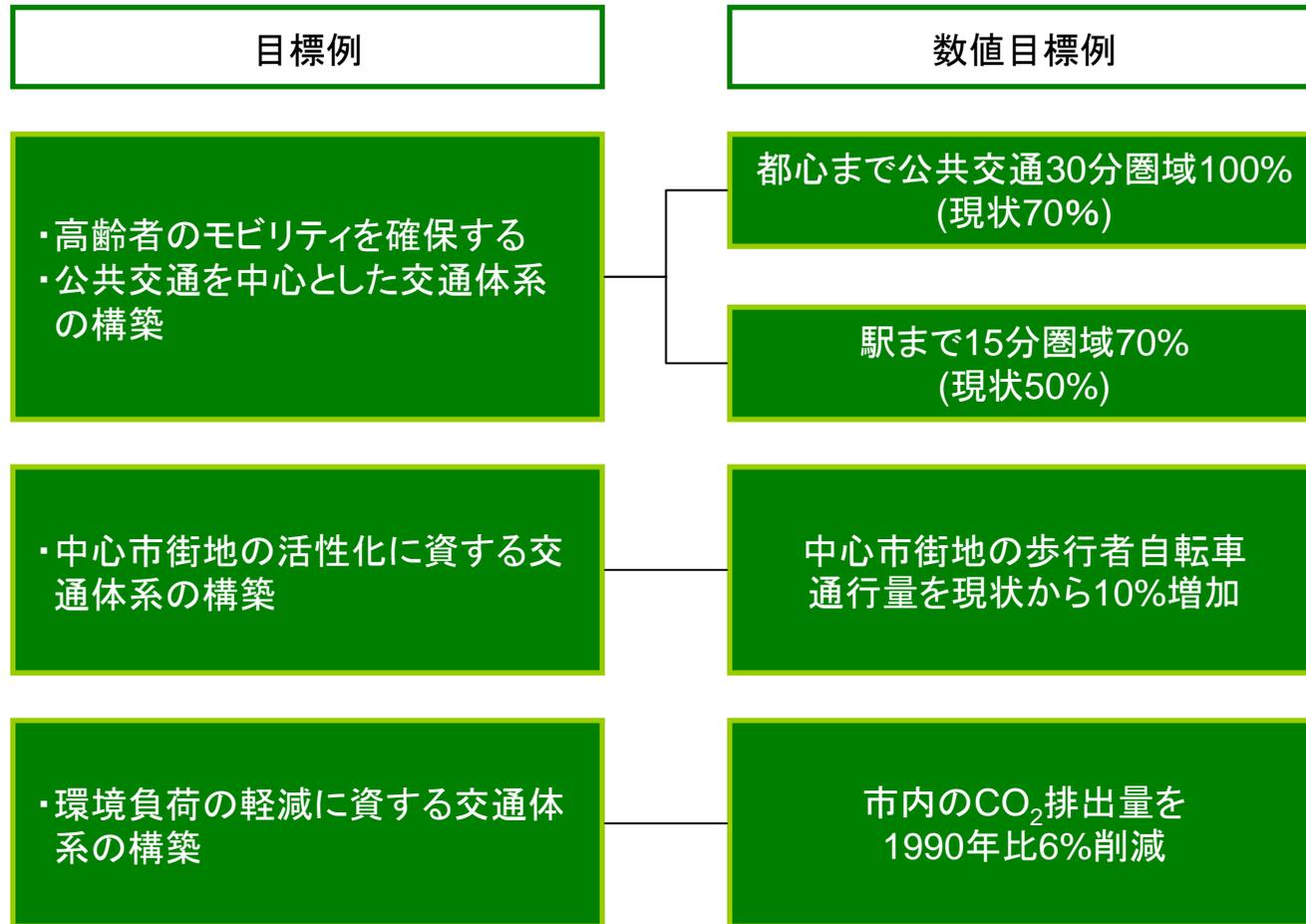
- 多方面のハード施策とソフト施策を組み合わせるパッケージ化
- 都市交通施策の総合性並びに、土地利用計画をはじめとする他の都市計画との連携などの総合性が重要
- 政策目標を実現するために必要不可欠であり、かつ民間だけでは実現できない施策に対して公的な支援や関与も検討し、これまでの役割分担にとらわれない官民のパートナーシップが重要
- 複数の施策パッケージ案を対象に総合的な比較分析を行い、ベストの施策パッケージを選択する

## ②複数施策パッケージ案の比較分析方法

設定された施策パッケージ案が予定どおり実施された場合の評価指標値を推計し、先に設定した数値目標の達成状況を判定する。目標が達成されない場合は数値目標、施策パッケージ案を再検討して目標が達成されるまで評価を繰り返す。**ただし、中心市街地に関しては秋田市中心市街地活性化基本計画の施策や評価指標、公共交通に関しては、政策ビジョンの施策や評価指標を施策パッケージ案や評価に取り込むものとする。**比較分析の際は、街路交通調査結果(交通実態の把握・分析、将来交通需要の予測等)や既存調査結果を活用するものとする。



### ③数値目標と施策パッケージのイメージ(例)



※都市の目標、指標のイメージを例示したものであり、秋田市の実情に応じた検討が必要

#### ④当面達成すべき目標の設定と評価指標との関わり

◇将来像を踏まえ、**当面の戦略実施期間中(概ね5年、10年)に達成すべき目標を設定**

◇達成度を評価する指標として、**わかりやすいアウトプット及びアウトカム指標を用い施策・事業を総合評価**

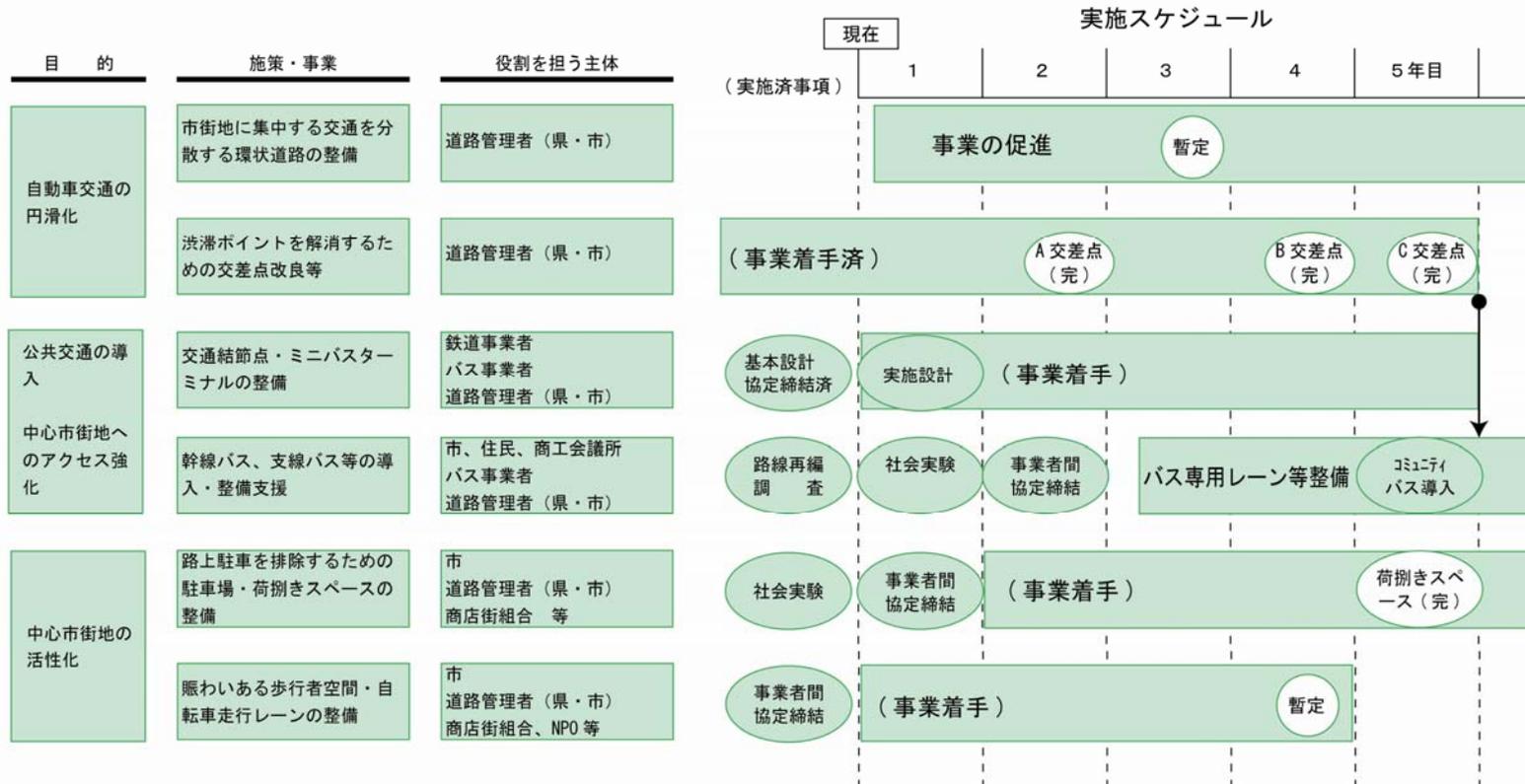
将来像 イメージ	目標	達成度を評価する指標イメージ	
		アウトプット	アウトカム
①中心市街地の活性化	市民の誰もが安心、快適に過ごせる活気に満ちた中心市街地の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地における歩行環境の整備状況</li> <li>・公共交通からのアクセス性の充実</li> <li>・時間貸し駐車スペースの確保</li> <li>・荷捌きスペースの確保 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・30分以内に中心市街地に到達できる居住人口の割合</li> <li>・中心市街地における歩行者自転車通行量</li> </ul>
②公共交通の利便性向上・利用促進	市民が便利で身近に利用できる交通手段として公共交通を整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑な乗換が可能な交通結節点の整備状況(バリフリ化率、駐輪場等)</li> <li>・交通結節点までのアクセス環境 →主要導線の歩道設置率 自転車走行環境 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性の高い公共交通を利用可能な市街地の居住人口割合 →平均15分単位で公共交通の利用が可能な人口</li> <li>・公共交通利用不便地域の人口割合</li> </ul>
③安全で安心な、歩いて暮らせるまちづくり	自家用車に過度に頼ることなく、高齢者が安全で安心して暮らせる生活環境を実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口集積地域と中心市街地を結ぶ公共交通の整備状況</li> <li>・十分なサービスの提供が可能となる公共交通支援の実施状況(バス専用レーン・優先信号設置等)</li> <li>・公共交通運行情報の的確な発信等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の徒歩圏内における高齢者の割合</li> <li>・公共交通徒歩圏内における安心歩行エリアの割合</li> <li>・自家用車を利用することなく、中心市街地へのアクセスが可能な人口割合</li> </ul>

※都市の将来像、目標、指標のイメージを例示したものであり、秋田市の実情に応じた検討が必要

# 9. 施策展開の方針の設定

- ◇ 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する
- ◇ 具体的には、施策・事業の実施時期、連動すべき施策・事業との関係、適切な実施順序等の情報を関係する主体を共有することが重要

▼ 施策展開方針のイメージ(例)



## 10.管理・運営の仕組みと体制の構築

「戦略(Plan)を策定した後、施策実施・管理運営(Do)、評価(Check)、施策体系の柔軟な見直し(Action)」の管理・運営の継続的で透明性の高い仕組みとそれを実施する体制を確立する。実施体制は、戦略の実効性を高めるため、都市交通政策の関係者全てが参画することが望ましい。



- 策定された施策パッケージが確実に実施されることを担保するためのすべての関係機関が参画する管理・運営組織(協議会及びその下部組織として事務局会議)の設置を検討する。
- その中で評価については、秋田市地域公共交通協議会との役割分担や、民意反映が可能な体制作りとして、学識者、市民を含めた第三者機関の設置についても検討する。
- さらに、各施策・事業について1年ごとに評価・検証するべきもの、5年、10年といった目標年次ごとに行うものなどPDCAサイクルの運営方針を検討し、それぞれの段階における市民への公表方法を検討する。

## ▼ 総合交通戦略の実施体制

### 戦略の立案

1. 関係者等による協議会を組織



2. 将来都市像と都市交通のサービスレベル、必要な都市交通施策や実施プログラムなどを検討
3. パブリックコメントを実施

### 戦略の策定

- 交通円滑化に資する道路、交通連結点整備
- TDM、マルチモーダル施策に関する施設整備
- 中心市街地活性化のための歩行者環境の改善
- 戦略の実施プログラム 等

### 戦略の実施

- 協議会参加者が、戦略の実行を協定等により担保
- 戦略に基づく施策を目標期間内に実施

戦略策定  
支援

国からの支援

戦略に基づく事業メニューに対し、総合的・一体的に支援

都市・地域が目指す総合的な交通の姿を実現