

# 秋田市総合交通戦略 協議会

第1回協議会 資料-5

平成20年9月8日

将来像及び交通目標について  
～秋田都市圏街路交通調査より～



## 目 次

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| 1.秋田都市圏の将来の見通し.....               | 2  |
| 2.望ましい都市構造の検討.....                | 4  |
| 3.集約型市街地の形成とその方向性.....            | 12 |
| 4.秋田都市圏総合都市交通マスタープランにおける交通目標..... | 13 |
| 5.骨格交通体系の検討.....                  | 18 |

# 1. 秋田都市圏の将来の見通し

## 1.1 将来人口フレームの見通し

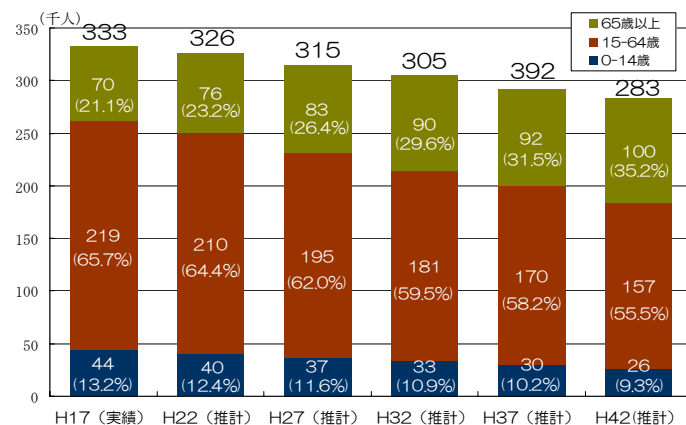
### ① 目標年次

- ・長期目標: 平成42年
- ・中間年次: 平成32年

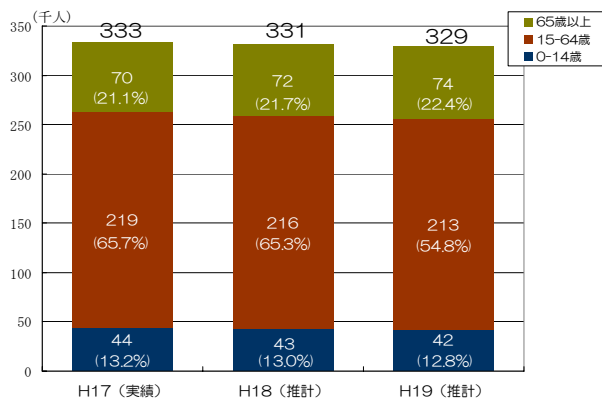
### ② 都市圏人口の予測

- ・秋田都市圏の人口は平成17年369千人から平成42年には315千人に減少(85%)
- ・秋田市人口は平成17年333千人から平成42年には282千人に減少(84%)
- ・秋田市は著しく高齢化が進展することが予測され、高齢化率が35%を超え、3人に1人が高齢者の超高齢化社会となることが予測される。

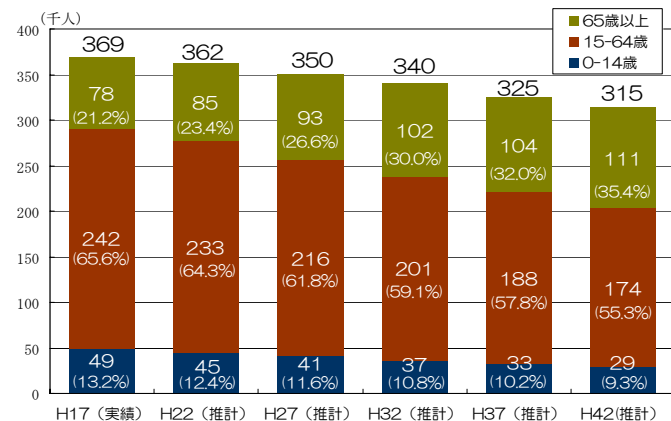
秋田市 将来人口



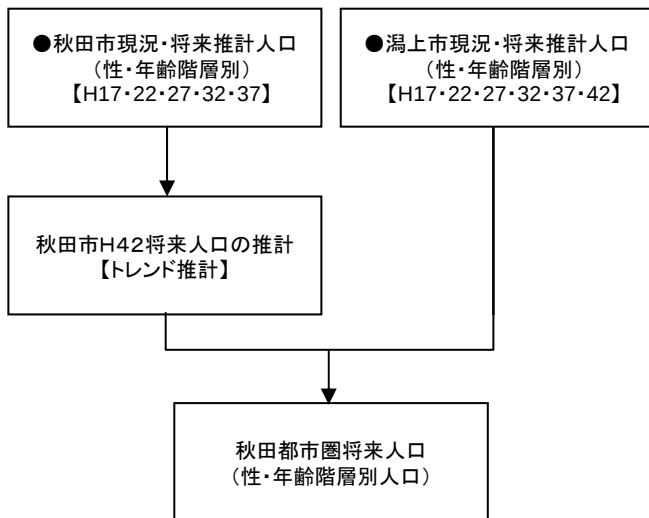
秋田市 人口近年動向



秋田都市圏 将来人口



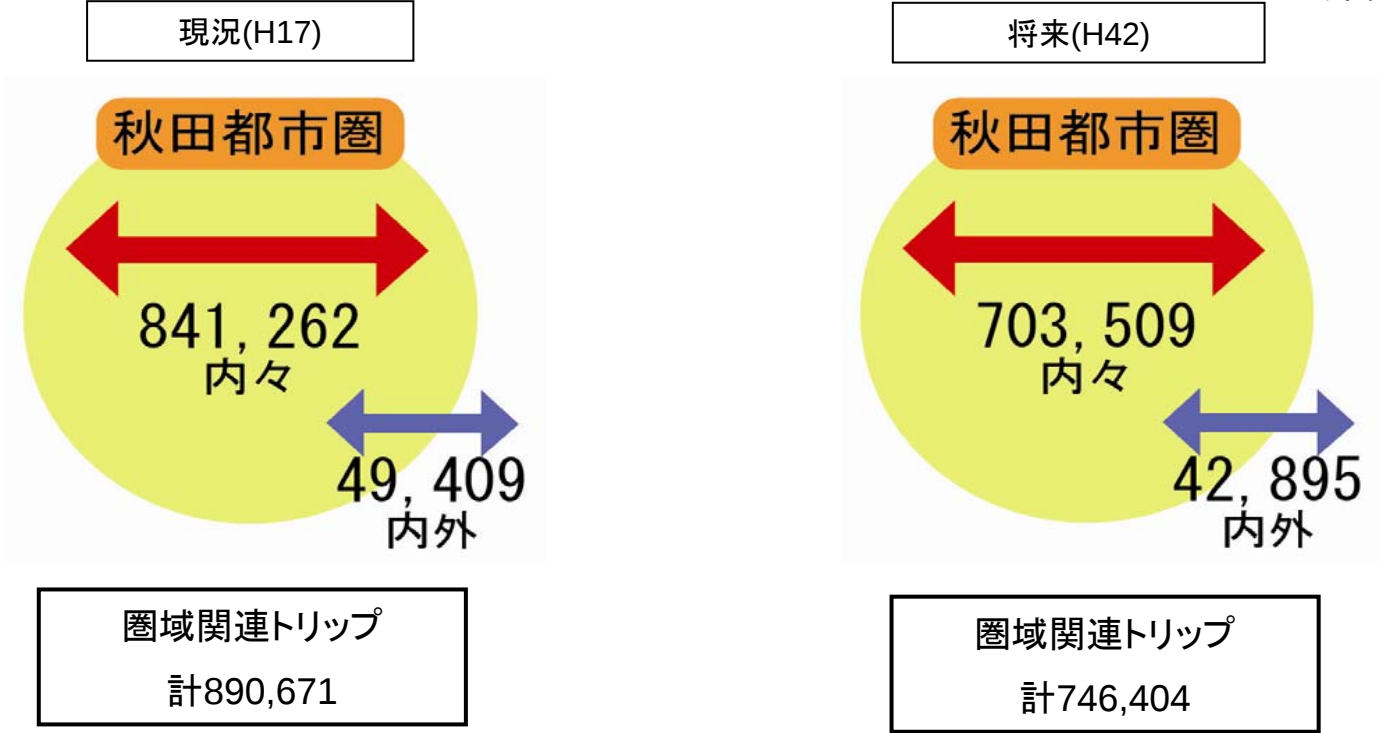
注) 最新のH17年国勢調査確定値人口をベースに住民基本台帳および外国人登録の届出を基に推計したもの



# 1.2将来交通量の見通し

将来人口の減少(現況の85%)、高齢化の進展による交通量の減少、高齢者女性の免許保有率の向上による交通量の増加を反映した結果、将来交通量は746千人トリップ/日と現況の84%と推計された。

(単位:人トリップ/日)



注)域内居住者関連トリップのみ表示

※予測方法  
高齢化の進展や高齢者の免許保有の拡大を反映するため下記の通りとした。

|                              |   |                        |   |               |
|------------------------------|---|------------------------|---|---------------|
| 目的別性年齢階層別<br>免許保有者非保有者別生成原単位 | × | 将来性年齢階層別<br>免許保有者非保有者数 | = | 将来目的別<br>総生成量 |
|------------------------------|---|------------------------|---|---------------|

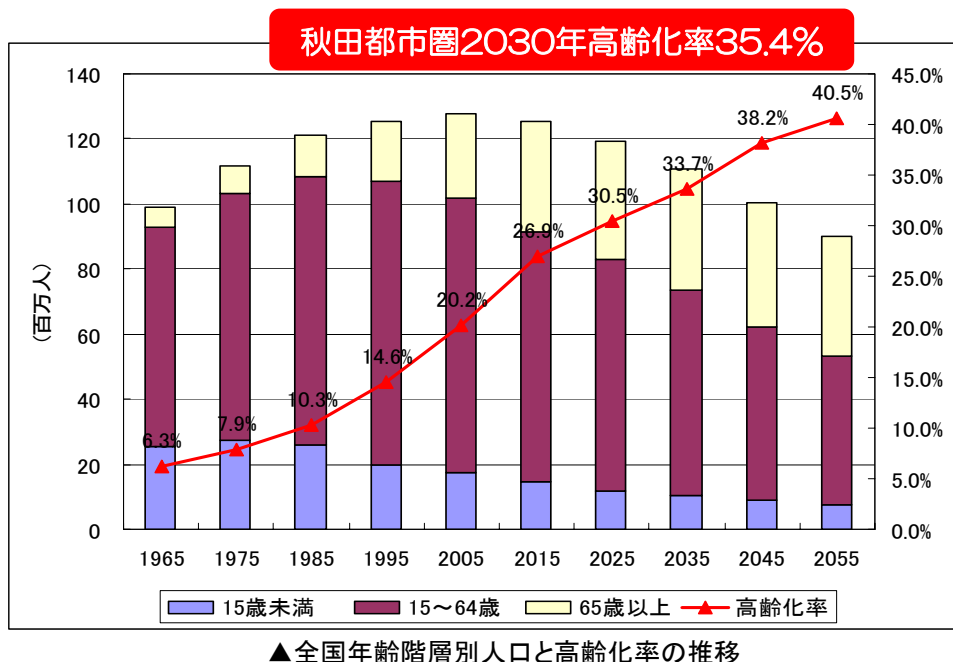
## 2. 望ましい都市構造の検討

### 2.1市街地の拡散を放置した場合の懸念事項

#### (1)人口低密度化・外延化の進行、少子高齢化社会の移動問題

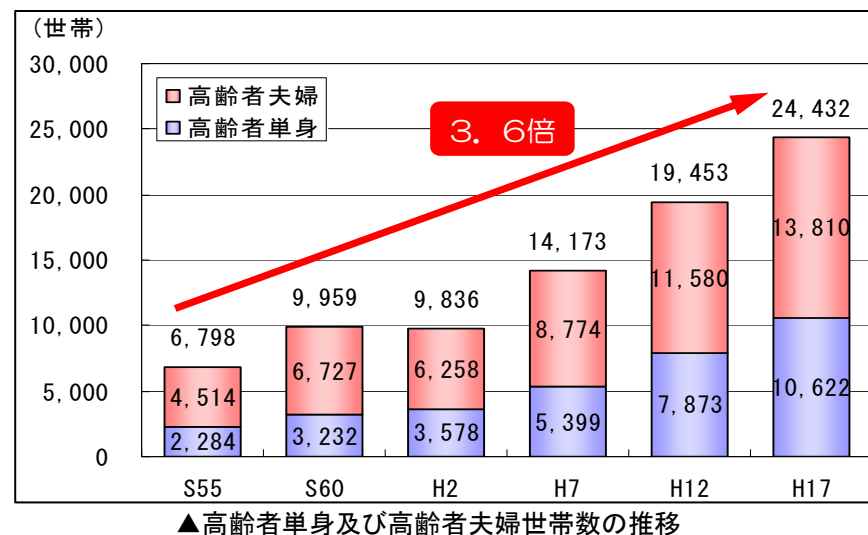
- ◆公共交通の維持がますます困難となり、少子・超高齢化社会においては、自動車を運転できない高齢者等の交通弱者が増大し、移動問題が深刻化する。
- ◆小規模(単身・夫婦二人)高齢世帯の増加により、これらの問題が一層深刻となることが懸念される。

##### ①超高齢化社会の到来



資料：国勢調査  
 国立社会保障・人口問題研究所～日本の将来  
 推計人口(平成18年12月推計)出生中位

##### ②高齢者単身世帯や高齢夫婦世帯が増加する秋田都市圏



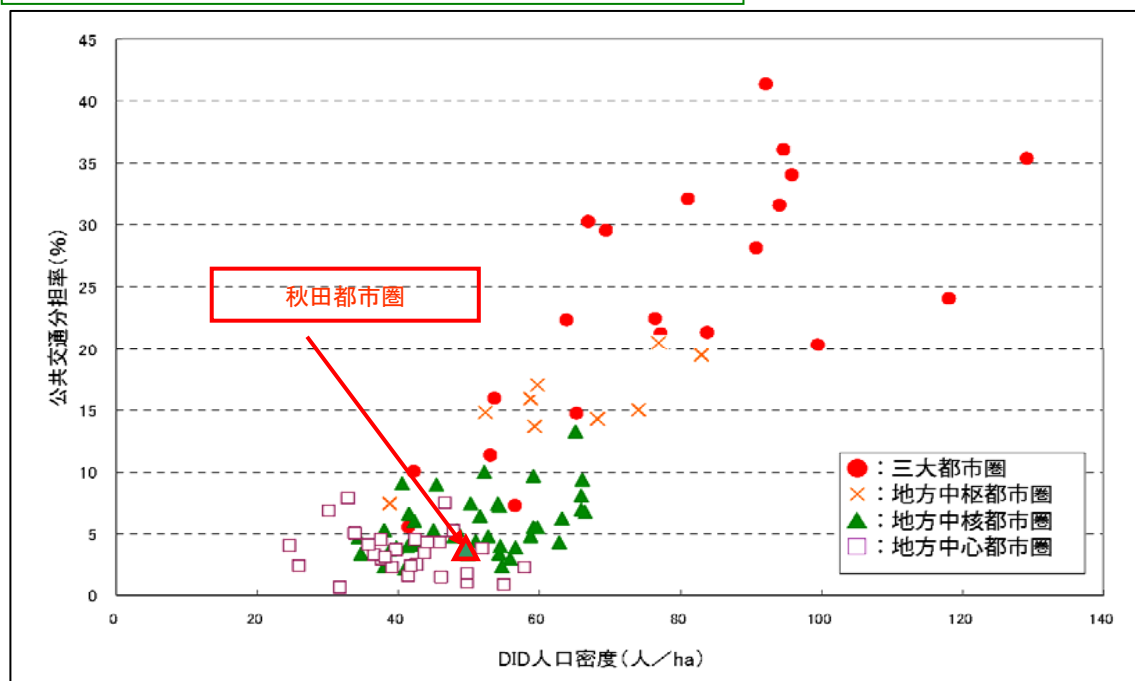
資料：国勢調査

※1 高齢者単身：60歳以上 高齢者夫婦：夫60歳以上妻60歳未満  
 ※2 未婚の18歳未満の家族は有り

## (2)公共交通の維持が困難

- ◆モータリゼーションと市街地の拡大の中で、居住地が鉄道等の公共交通軸の周辺市街地からその他の地域に拡散し、低密度な市街地が形成されたため、これまで公共交通を支えてきた周辺市街地の人口が減少し、公共交通機関の維持が困難となる。
- ◆バス事業者は、市街地の外延的拡大に伴い、低密度の運行効率の悪い地域にバスサービスの面的カバーを強いられることで赤字路線の増加を招いている。
- ◆公共交通のサービスの多くは民間事業者に委ねられる傾向であり、採算性が確保できないバス路線は、減便や廃止が進み、その結果がさらなる自動車依存を招くという悪循環を引き起こすことが懸念される。

人口密度が高いほど公共交通分担率は高い



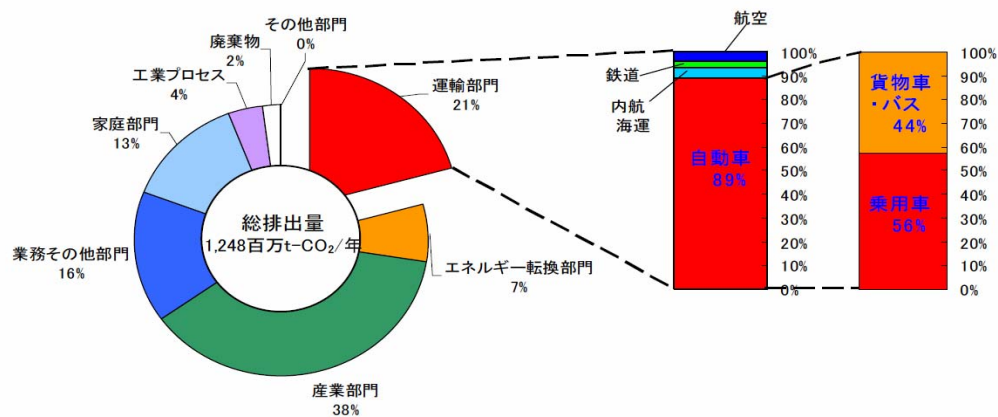
▲都市のDID人口密度と公共交通分担率

出典：平成11年全国都市パーソントリップ調査報告書  
秋田都市OD調査簡易パーソントリップ調査  
※秋田都市圏の公共分担率は今回の調査結果、DID人口密度は国勢調査H12の値

### (3)地球環境への負荷

- ◆市街地や都市機能が拡散、散在することで、自動車依存は止まらず、移動距離も増加
- ◆CO<sub>2</sub>総排出量のうち、運輸部門の排出量は21%、その約9割が自動車からの排出量であり、CO<sub>2</sub>排出量の削減に向けてはさらなる自動車依存の抑制が必要

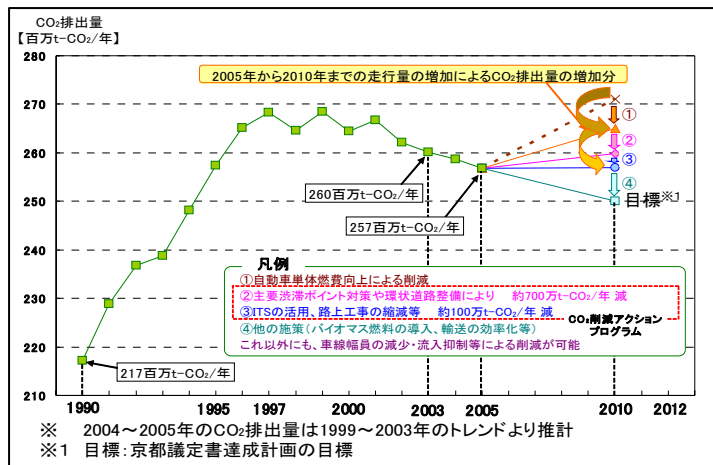
京都議定書の目標達成計画には、重点的取り組みが必要



▲部門別CO<sub>2</sub>排出量内訳(2002年度)

▲運輸部門CO<sub>2</sub>排出量内訳(2002年度)

出典: 温室効果ガスインベントリオフィス(GIO)資料より作成



資料: 「地球温暖化防止のための道路政策会議報告」(H17.12)

## (4) 中心市街地の一層の衰退

中心市街地の居住人口の減少や公共公益施設などの都市機能の無秩序な郊外拡散立地は、中心市街地の衰退を招いてきた。これは、都市構造上の問題にとどまらず、にぎわい、交流など市民生活の「質」を支えてきた「まちの顔、県都の顔」として役割を喪失する重大な問題として認識されるべきである。コミュニティが希薄となった地域社会では、今後、防災・防犯、高齢者の生活、子育て環境など多様な問題が、構造的に増大・深刻化していくことが懸念される。

### ■ 広小路を行き交う人々の変遷

昭和50年



平成11年



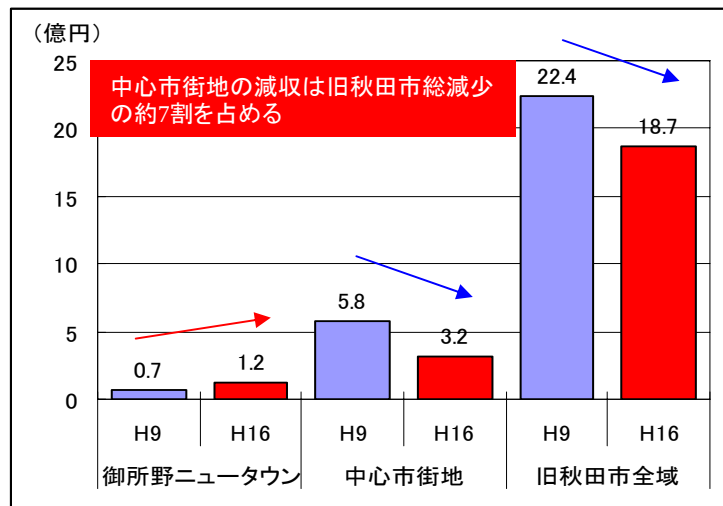
平成17年



## (5)都市財政の圧迫

低密度に拡散した市街地による都市構造では、集積のメリットが失われることから、都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大を招くことが懸念されるとともに、市街地の拡散の結果、市街地の活力が低下し、都市の財政を脅かすことが懸念される。

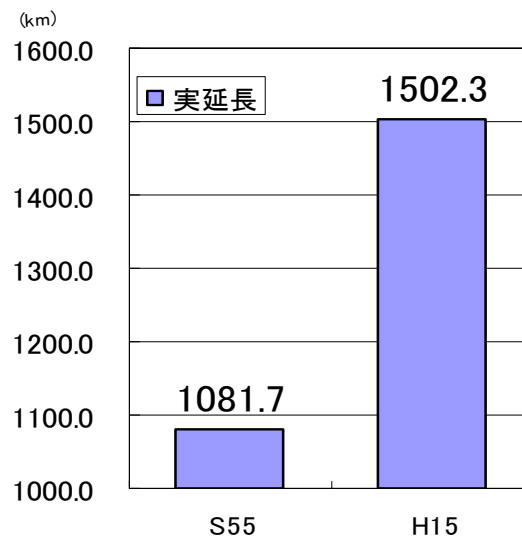
### ①郊外で増加、中心市街地で減少する税収入



▲市地方消費税の推移

資料: 秋田市提供資料

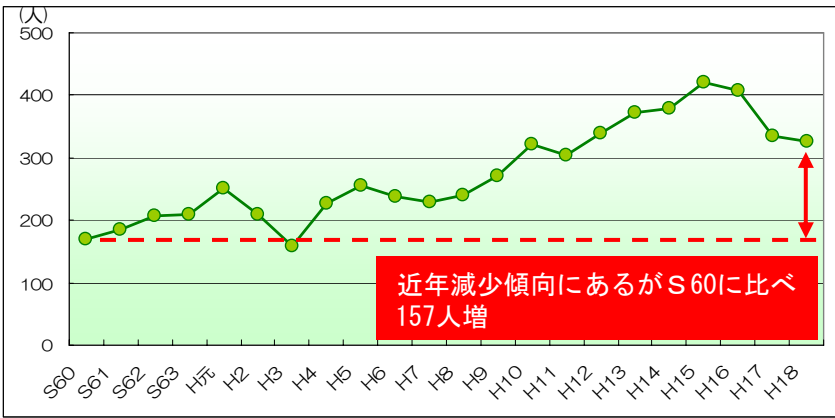
### ②拡散する市街地に伴う市道除雪延長(秋田～広島まで1500km)の増大



←旧秋田市市道除雪延長の推移  
資料: S55は「統計からみる伸びゆく秋田市」  
H15は「みてみて秋田市統計」

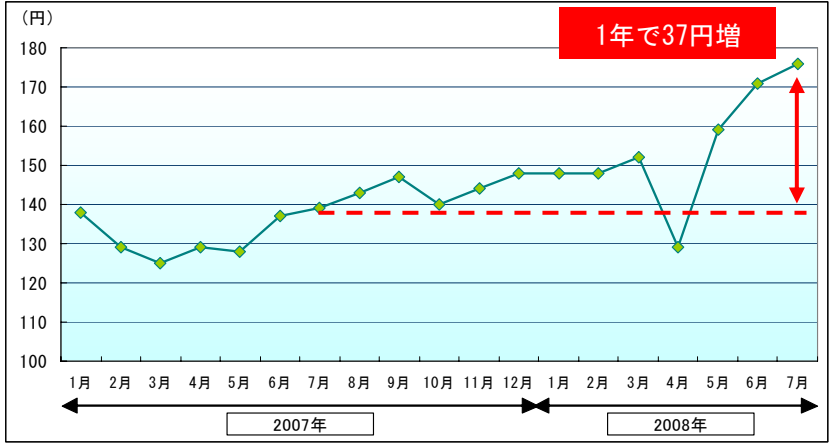
# (6)自転車交通のニーズの高まりと自転車交通事故増加

近年、自転車は、環境負荷の低い交通手段として見直され、健康志向の高まりや近年の燃料高を背景に、その利用ニーズが高まっている。また、市街地拡散により公共交通の維持がますます困難となり、少子・超高齢化社会においては、自動車を運転できない高齢者等の交通弱者が増大すると、そのニーズはさらに高まるものと考えられる。その一方で、自転車事故は増加しており、安心して通行できる環境確保への取り組みが必要であり、また、駐輪場の整備等、自転車が利用しやすい環境づくりが必要となる。



▲自転車対車両事故死傷者数の推移(秋田市)

資料: 交通統計



▲秋田市ガソリン価格推移

資料: 小売物価統計調査

## 燃料高でマイカー敬遠?

# 自転車売れてます

### 通勤などへ利用広がる

ガソリン価格の高騰が響く中、通勤など近場の移動手段として自転車が増え、県内の自転車店では販売や修理が増えている。ガソリンスタンドでは買い控えの動きが鮮明になっており、市民の自転車へのシフトがみられる。

例年は五月の連休で売れ行きが一段落するという秋田市大町の自転車店では、「今年は六月に入っても勢いが衰えず、暑気からの販売台数は例年の二倍に当たる五百台を突破している」と話す。

「修理に訪れる人が増え、驚いている」と言うのは同市大町の別の自転車店。六月から「しばしば使っているから、自転車を使っている」と言う自転車を通勤に切り替えている。

一方、自転車販売の増加を裏付けるように、事業所では多くの従業員がマイカー通勤から自転車通勤に切り替えている。

同市新緑の介護老人保健施設では五月以降、職員四人が自転車通勤を始めた。由利本荘市岩城道川から一時間以上

破した」と話す。四十、五十代のサラリーマンや幅広い年齢層の女性客が主で購入メタボリック症候群対策で自転車に注目が集まっている。ガソリン高騰が加わり、マイカー通勤から自転車通勤に切り替えているようだ。

秋田市の女性客は「通勤に訪れる人が増え、驚いている」と言うのは同市大町の別の自転車店。六月から「しばしば使っているから、自転車を使っている」と言う自転車を通勤に切り替えている。

同市新緑の介護老人保健施設では五月以降、職員四人が自転車通勤を始めた。由利本荘市岩城道川から一時間以上

出典: 平成20年8月8日(金) 秋田魁新報 朝刊

▲ガソリン高の影響で高まる自転車ニーズ

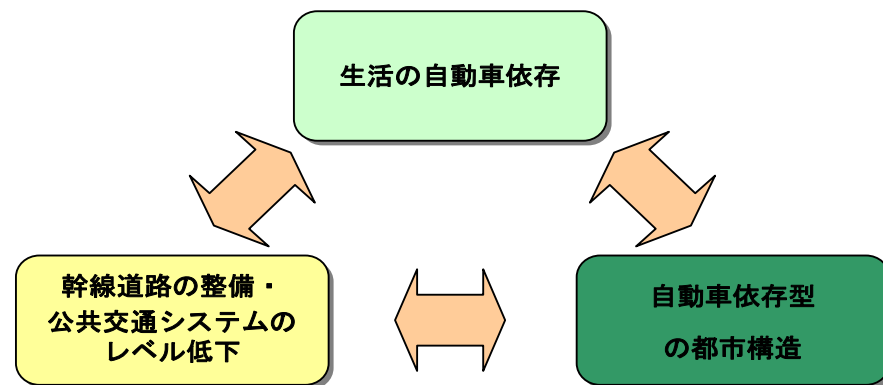
## 2.2 モータリゼーションスパイラルの改善が必要

◆人口増加に伴う市街地の外延的拡大は、モータリゼーションの進展やそれを支える幹線道路の整備によって、自動車利用の拡大を促してきた。その結果として、自動車利便性を重視する大規模商業施設の郊外立地や、公益公共施設（日赤等）の手狭さを解消する郊外立地のように、自動車依存型都市構造が促進されてきた。

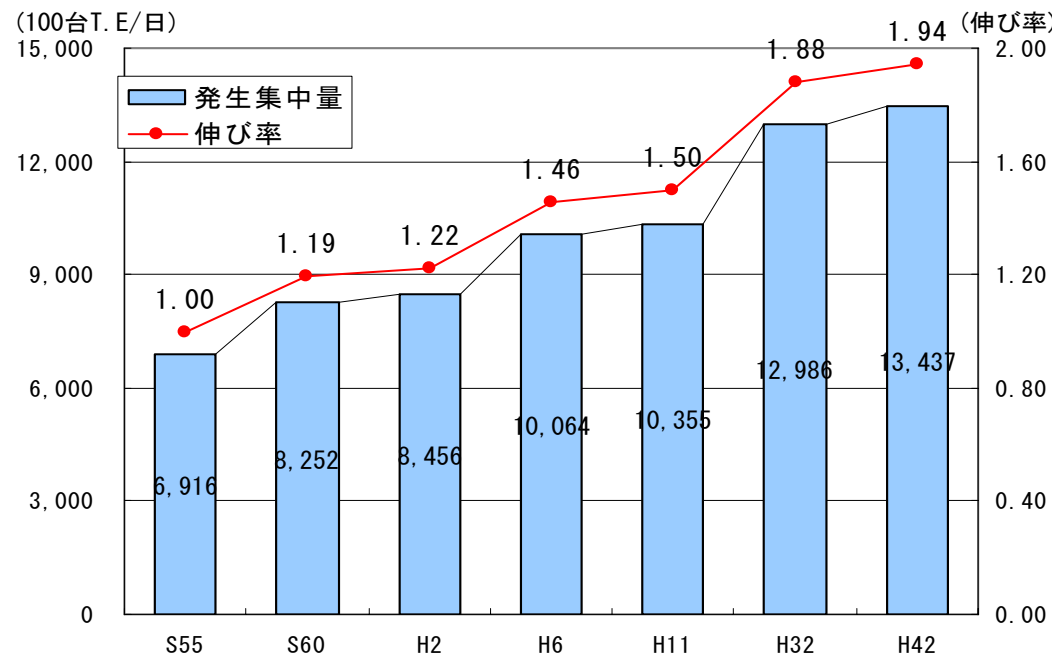
◆その結果、新たな自動車交通需要が生まれ、幹線道路の整備を促してきた。

◆自動車利用の利便性等が向上すれば、より一層、生活の自動車依存が高まるといったモータリゼーション・スパイラルが顕在化する。

◆将来自動車交通量は平成32年以降鈍化局面に転ずると予想されるが、この構造は変わらないと考えられ、これを改変する工夫が必要とされる。



▲モータリゼーション・スパイラル



▲都市圏自動車交通量の将来動向

資料：道路交通センサス（S55～H11）、13次フレーム推計値（将来H32、H42）

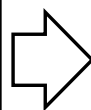
## 2.3「集約型市街地」と「趨勢型市街地」の検討・評価

### ■ 拡散した市街地の「趨勢型」と市街地「集約型」の市街地形成の比較評価に基づく検討

従来の交通計画立案は、秋田市40万人構想の推進に基づく人口配置計画案の基で発生する交通需要に対応した都市交通施設の策定であった。しかしながら、これらは拡散する市街地(郊外人口増等)を是認した土地利用等への対処であり、各種の懸念事項が予見される。このため、人口配置等の土地利用について、趨勢型と集約型の2案を想定し、検討評価を行った結果、集約型市街地が優れていることがわかった。

### (1) 趨勢型と集約型の設定条件と評価方法

|     | 市街地イメージ                                                                            | 特徴                                                                                    | 人口配置・土地利用                                                                                                                     | 交通施設                                                                                             | 交通施設の<br>評価方法                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 趨勢型 |   | ・郊外の低密度市街化進展<br>・中心市街地や都心部の空洞化<br>・自動車交通依存型                                           | ・人口は、趨勢ト<br>レンドは認<br>・土地利用は現状<br>のままであるが郊<br>外の開発行為は<br>是認<br>・大型小売店の立<br>地規制無し<br>・都心部は空洞化<br>が進展し、空き店<br>舗等低未利用地<br>がそのまま存在 | ・道路網は、H32年<br>以降、鈍化局面に<br>入るH42自動車交<br>通フレームであるた<br>め、既定都市計画<br>決定道路網の完成<br>・公共交通網は現<br>在のサービス水準 | ・ここでは、交通施設は<br>既定の都市計画決定さ<br>れている道路網が完成<br>し、他の公共交通網は、<br>現況のサービス水準の<br>場合で予測評価した。<br>その狙いは、拡散した<br>市街地がそのまま趨勢<br>的に拡大するという土<br>地利用の評価を「集約<br>型」と対比して行い、<br>「望ましい都市圏構造」<br>の評価に資するため<br>である。即ち、市街地<br>の拡大と、稠密な市街<br>地形成の差を、地域間<br>トリップ長の長さの差<br>異による評価に反映さ<br>せた。(トリップ長の短<br>トリップ化の回復による、<br>徒歩・自転車交通の復<br>権と、公共交通軸沿線<br>の人口配置による公共<br>交通利用を増大させた<br>評価) |
| 集約型 |  | ・現行都市計画<br>に基づき計画的<br>に市街地を誘導し、<br>土地利用と交通<br>とのバランスを<br>回復する方向<br>・過度な自動車<br>交通依存の是正 | ・人口は、トレンド<br>は正<br>・調整区域の開発<br>行為は禁止、とり<br>わけ、準工業地<br>域へ特別用途地<br>区として指定し、<br>大型店の出店規<br>制                                     |                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |



比較した結果、市街地の活性化、公共交通利用促進、道路交通問題の解消および都市財政の健全化を図るために、まちなかの利便性・快適性を向上させ、自家用車に過度に依存しない集約型の市街地を形成することが必要

### 3. 集約型市街地の形成とその方向性

- 集約型都市構造へ改変するためには、都市圏の交通拠点である秋田駅前を含む古くからの中心市街地(中通、大町等)においては、様々な都市的サービスを提供する場、かつ経済活動や雇用となるよう、居住機能を含む多様な都市機能を集積させた拠点的市街地形成を図る必要があり、中心市街地活性化基本計画の積極推進が必要とされる。
- あわせて各種都市機能へのアクセス性が広く確保されるよう、適切な水準の公共交通サービスの確立・提供が必須である。
- また、古くからの地域拠点である鉄道駅周辺(土崎、新屋等)においても、居住機能を高めるための適切な地域サービス機能の集積を図る必要がある。
- そして、拠点的市街地とこれら駅周辺地域拠点を結ぶ公共交通ラインホール軸沿線に居住機能等集積を高めることによって、公共交通の維持につなげる市街地形成を図り、あわせて徒歩・自転車交通圏内に日常サービス機能を配置し、歩いて暮らせる生活圏の形成が必要である。

#### 土地利用

- ・高次都市機能の集積促進
- ・まちなか居住の推進
- ・市街地拡散の抑制
- ・土地利用の高度化

#### 公共交通機能の利便性向上と維持

- ・バスサービスの利便性向上と維持、代替交通の確保
- ・鉄道サービスの利便性向上と維持
- ・自動車を利用できない高齢者等の交通弱者の利用しやすさを高める

#### 骨格道路網の見直し

- ・交通需要に見合った道路整備
- ・渋滞・交通混雑の緩和

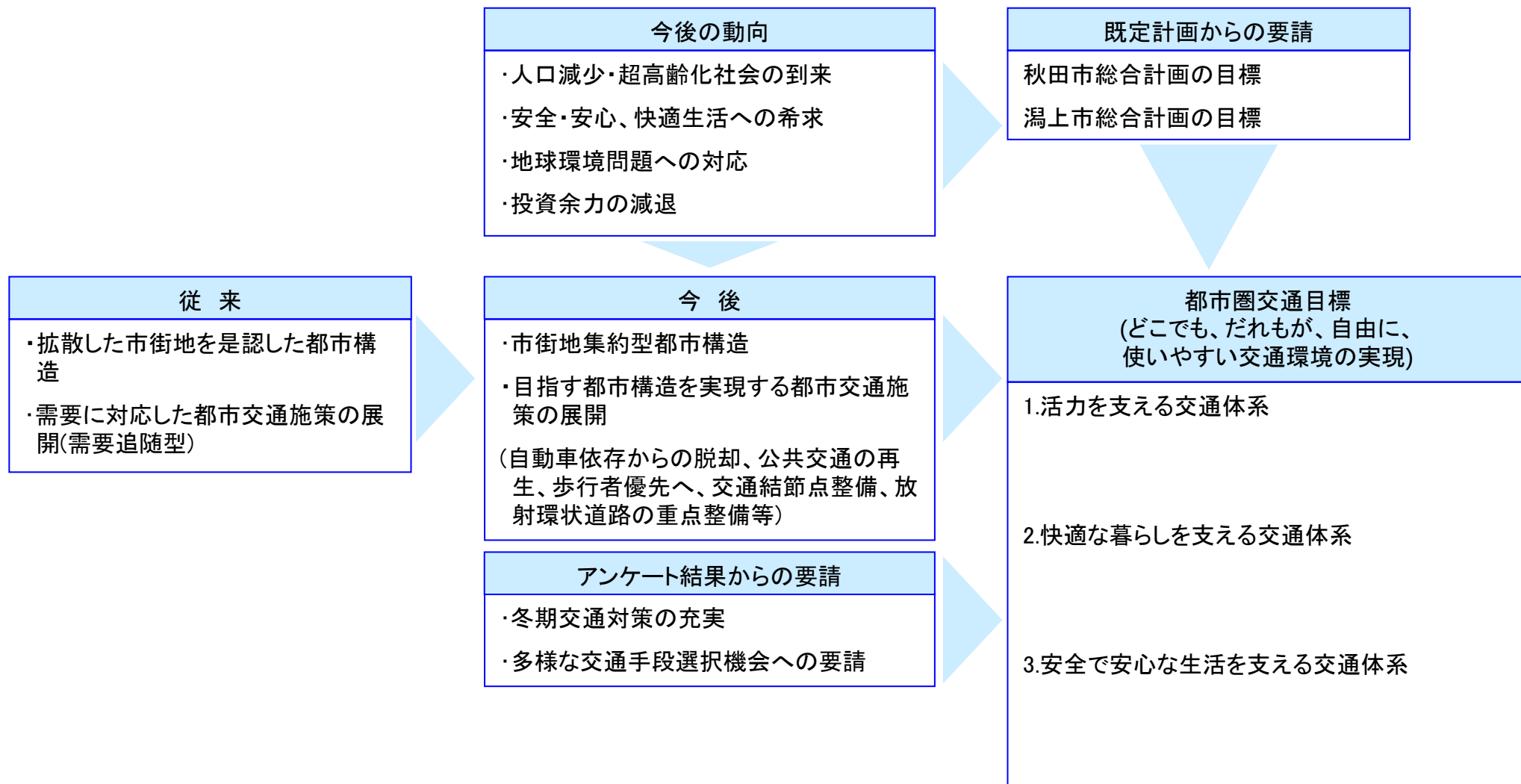
#### 都心部の活性化

- ・都心居住の促進
- ・歩行者自転車空間の整備
- ・駐輪スペースの確保

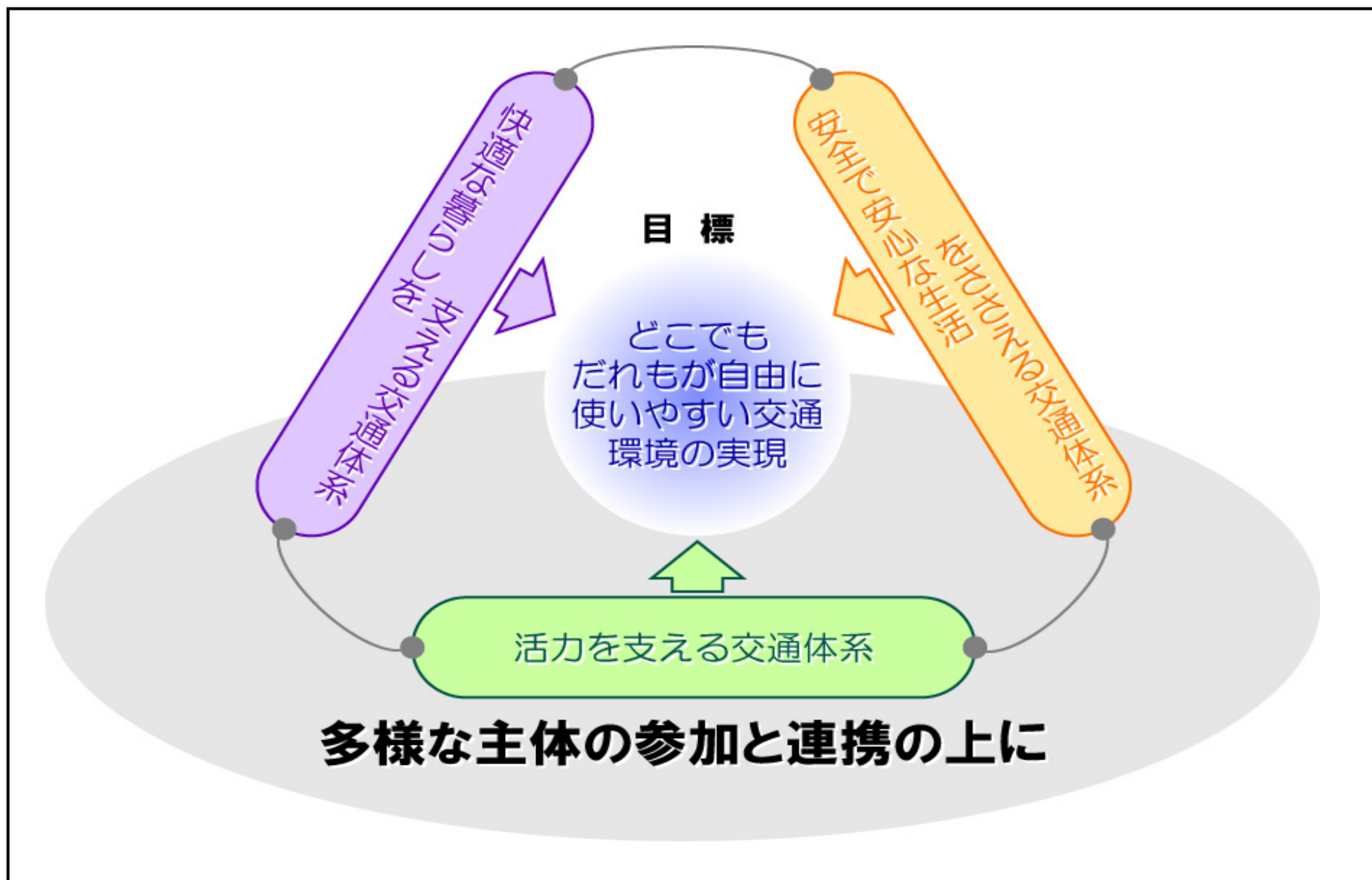
#### 冬期交通対策の充実

- ・冬期道路空間の確保
- ・冬期歩行空間の確保
- ・冬期交通の安全性向上

## 4. 秋田都市圏総合都市交通マスタープランにおける交通目標



## 【秋田都市圏総合都市交通マスタープランにおける交通目標】



# 秋田都市圏総合都市交通マスタープランにおける交通目標

土地利用

公共交通

冬期交通

骨格道路網

都心部交通

## 目標1. 活力を支える交通体系

### めざすべき将来像

都心部、各市街地に都市機能が集中していて、魅力ある市街地が形成されている

骨格となる道路の渋滞が緩和され、都市圏内外、圏内相互の交流が拡大している

高速道路までのアクセスが向上し、気軽に高速道路が利用できる

都市圏内の移動に多様な交通手段を選択できる

都市圏内外の移動にも多様な交通手段を選択できる

都心部内の移動が気軽にできる

都心部内へ流入する人が増加している

冬期における都心部アクセス（通勤等）の渋滞が緩和されている

### 具体的施策

高次都市機能の集積促進  
地域中心への日常サービス機能の集積  
市街地拡散の抑制  
まちなか住居の推進

3環状放射型道路網の形成  
交通需要に見合った道路機能の確保  
空港へのアクセス性向上

3環状放射型道路網の形成

既存バス路線の改編  
道路網整備に伴う渋滞緩和によるバス走行速度向上

鉄道駅の交通結節機能強化  
抵抗の少ないバス乗継ターミナル整備

都心循環バスの運行  
仲小路トラムの運行

歩行者・自転車ネットワークの整備  
自転車駐輪場の整備  
公共交通の利便性向上

3環状放射型道路網の形成  
TDM 施策の推進  
公共交通への転換促進（冬ダイヤの導入）

# 秋田都市圏総合都市交通マスタープランにおける交通目標

土地利用

公共交通

冬期交通

骨格道路網

都心部交通

## 目標2. 快適な暮らしを支える交通体系

### めざすべき将来像

美しいまちなかの景観が形成されている

渋滞が緩和され、CO2 排出量等が減少している

市街地内の通過交通が排除されている

自動車を利用できない高齢者等でも移動の手段が提供されている

移動手段を確保しながら環境の改善も進んでいる

移動する際の最適な交通手段を選択することができる

公共交通沿線で人口が増加している

自転車ですぐに都心部へアクセスできる  
自転車ですぐに都心部内を容易に移動できる

都心部内を誰もが自由に容易に移動できる

積雪、凍結でも必要な道路はスムーズに走行できる

冬期でもスムーズにバスの乗り降り、バス待ちをすることができる

### 具体的施策

土地利用の高度化  
景観整備の支援  
公共交通沿線への居住推進

3 環状放射型道路網の形成による都市圏内の渋滞緩和

3 環状道路整備による市街地内通過交通の排除

高齢者等の移動を支援する移動手段の確保（バスの運行速度向上・鉄道アクセス性の向上等）

環境負荷の小さい公共交通への転換促進  
・P&R、R&R の推進  
・MM（モビリティ・マネジメント）の推進

鉄道駅の交通結節機能強化  
情報提供システムの整備

既存バス路線の再編による利便性の向上

自転車走行環境の向上（自転車通行帯の確保）  
自転車駐輪場の整備  
既存駐輪場の有効活用

都心循環バスの運行  
仲小路タウンビークルの運行

除雪の効率化

バス待ち環境の改善（上屋整備）

# 秋田都市圏総合都市交通マスタープランにおける交通目標

土地利用

公共交通

冬期交通

骨格道路網

都心部交通

## 目標３．安全で安心な生活を支える交通体系

### めざすべき将来像

高齢者には近隣に日常サービス機能が集積した住環境、子育て世代には閑静な住環境等、世代に応じた住環境が提供されている

高次救急病院等の医療施設へスムーズにアクセスできる

交通事故が減少する

安全性の高い公共交通の利用者が増加している

歩行者、自転車事故の心配なく通行できる

高齢者、障害者でも安全に移動ができる

積雪、凍結による事故が減少している

冬期にも安心して通行できる歩道が整備されている

### 具体的施策

子育て世代を郊外部、高齢者は中心市街地への住み替え施策の充実

3環状放射型道路網の形成による医療施設へのアクセス性向上

骨格道路の整備による交通の安全性向上

安全性の高い公共交通への転換促進

- ・P&R、R&Rの推進
- ・MM（モビリティマネジメント）の推進

歩行者、自転車事故対策の推進  
自転車走行環境の向上（自転車通行帯の確保）

交通バリアフリーの推進

冬期道路情報提供の充実

融雪歩道の整備促進

## 5. 骨格交通体系の検討

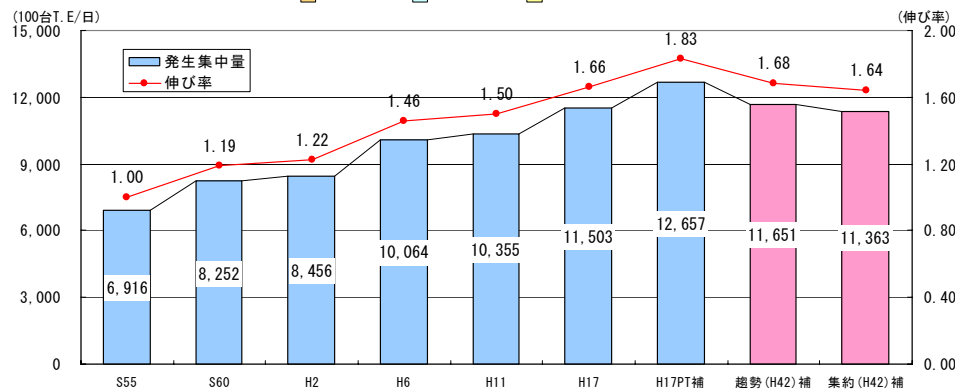
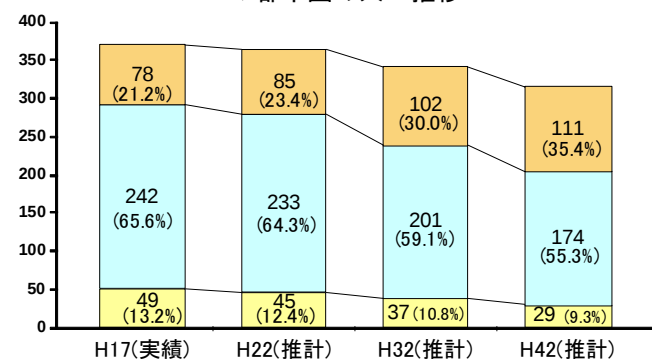
### 5.1 骨格道路網の連結方針の検討

#### (1) 道路整備をとりまく環境

##### 1) 自動車交通需要減少局面の到来

- 都市圏人口は既に減少に転じ、H42にはH17時点の約85%の水準まで低下。
- 自動車交通需要は増加傾向を維持しているものの、H42には趨勢型でH17時点の約8%減、自動車依存を押さえた集約型で約10%減。
- 自動車交通需要の減少局面を向かえ、増加を前提とした道路網計画は大幅な見直しが必要。

▼都市圏の人口推移



▲都市圏自動車発生集申量の将来動向

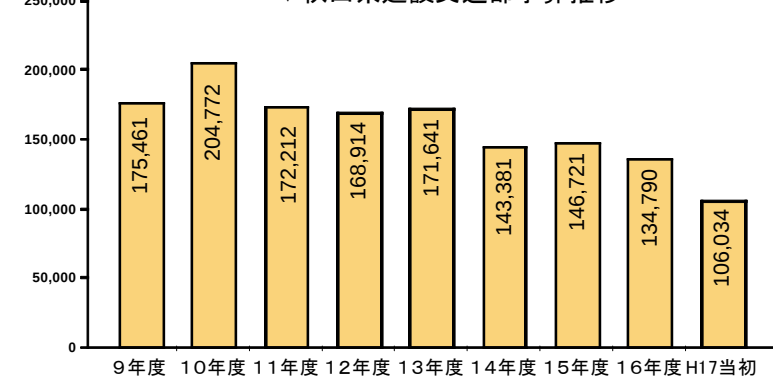
##### 2) 厳しい財政状況を踏まえた「選択と集中」

- 秋田県、秋田市とも財政状況は厳しい。
- 秋田県の公共事業関連予算は平成10年度から17年度までに半減。
- 限られた予算のなかで未整備路線については必要性を検証し、重点投資が重要

▼財政力指数(平成17年度)

|     | 財政力指数 | 備考         |
|-----|-------|------------|
| 秋田県 | 0.25  | 全国44位      |
| 秋田市 | 0.63  | 中核市35市中28位 |

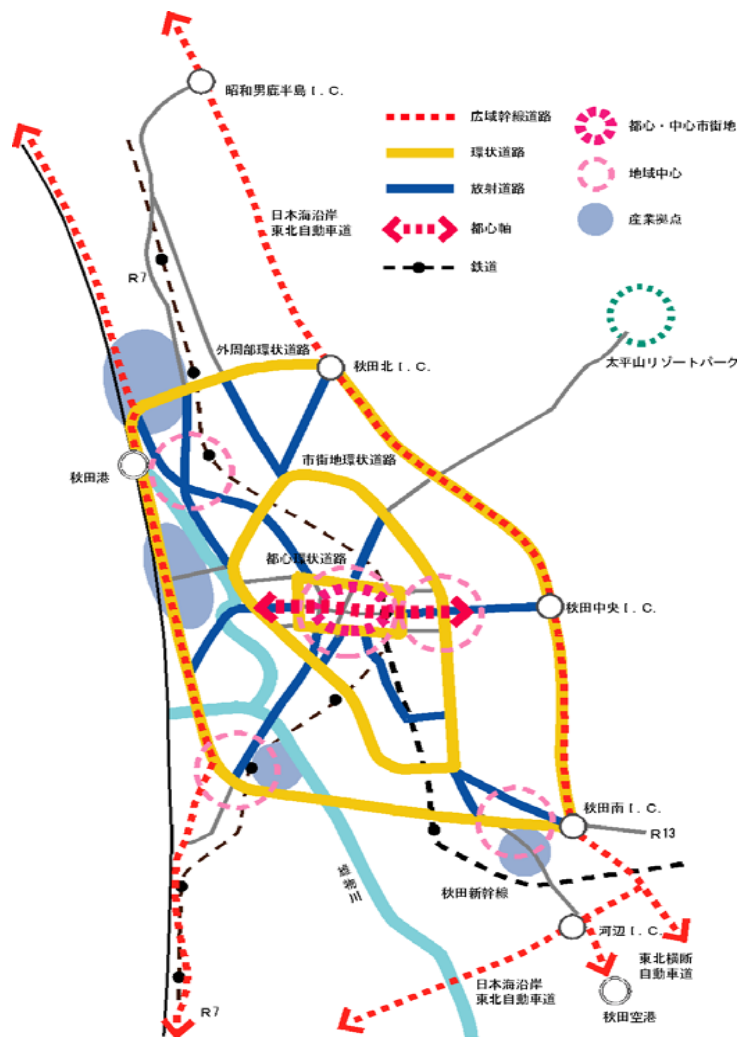
▼秋田県建設交通部予算推移



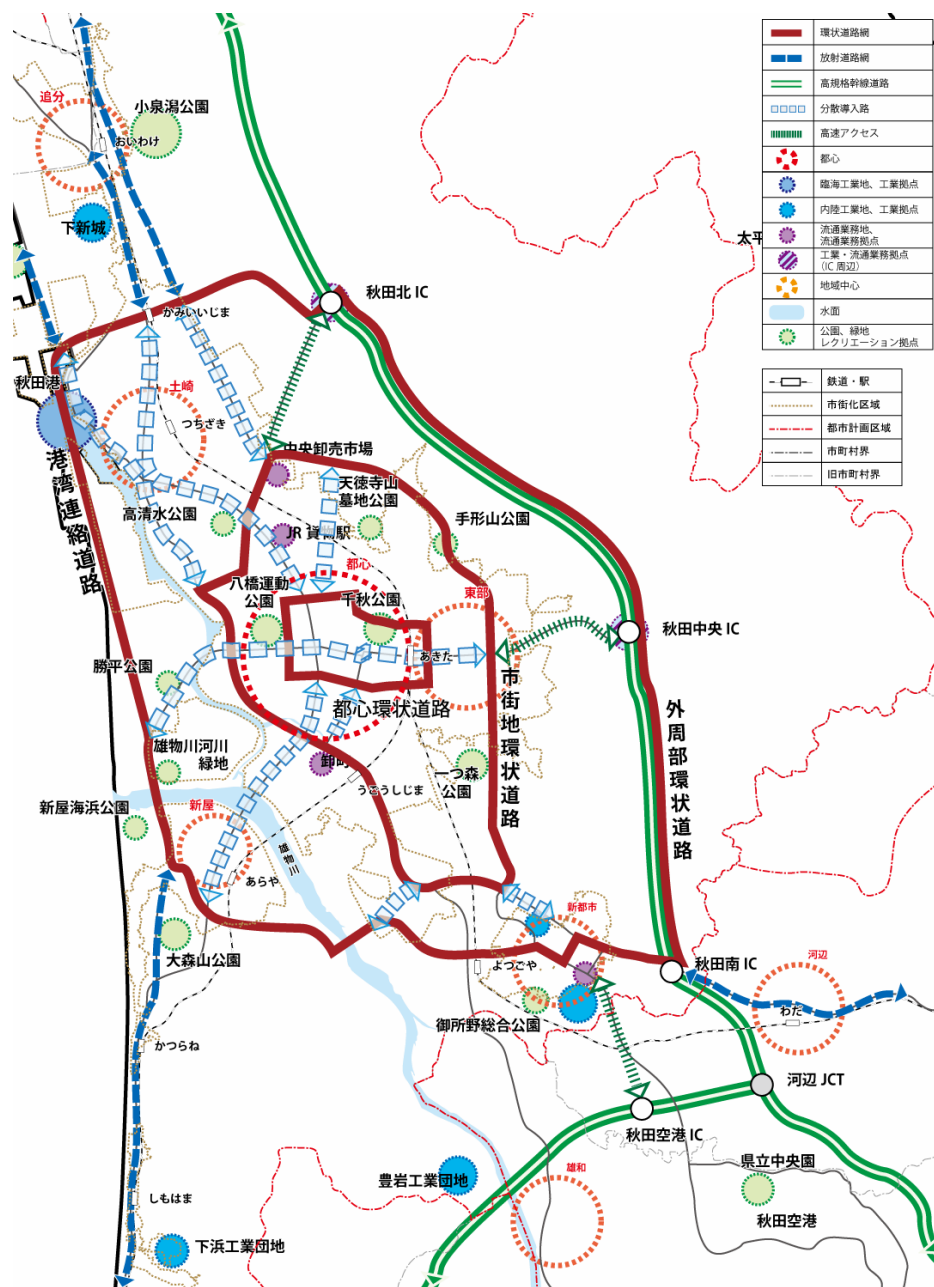
## 2) 骨格道路網の連結方針

秋田市の骨格道路網は現マスタープランを踏襲し、『3環状放射型道路網』で形成されることによって多種多様な交通需要に対処し、柔軟性のあるネットワークとして機能させ、集約型都市構造を支える。

### ▼現マスタープラン道路網(前回都市OD調査)



### ▼骨格道路網の連結方針

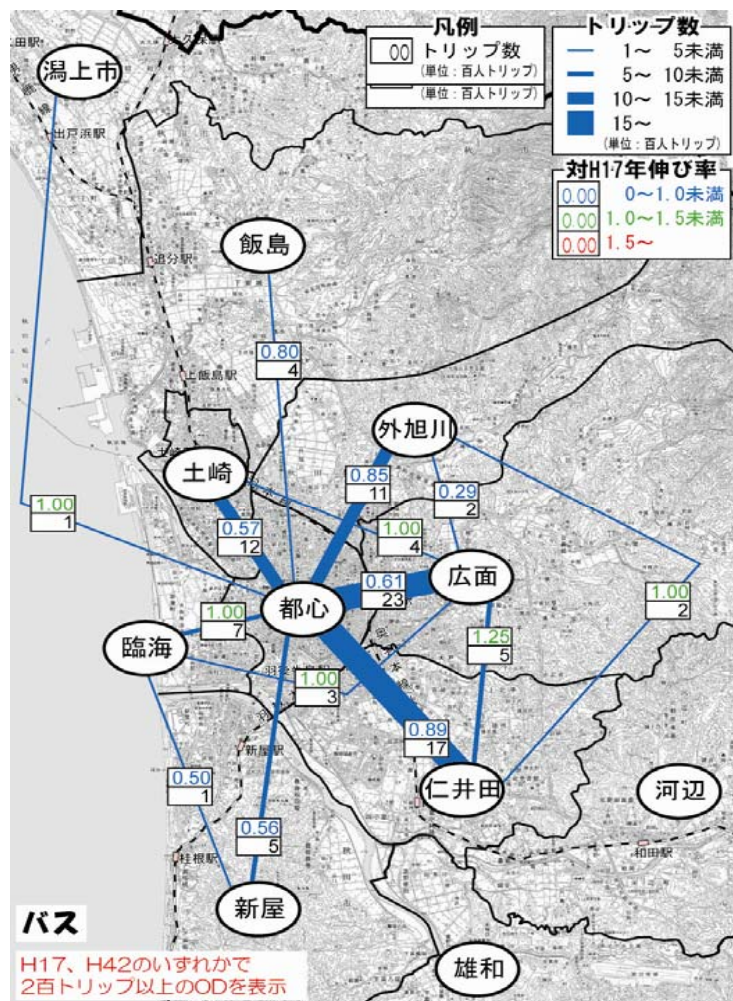


## 5.2 公共交通ネットワークの連結方針の検討

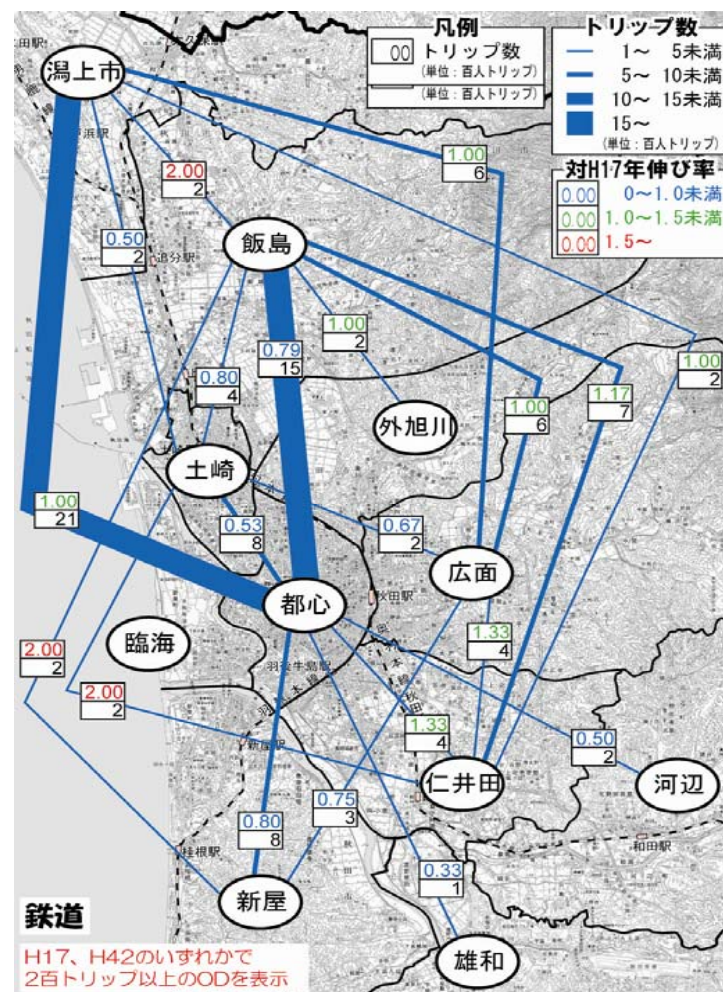
### (1) 利用ODから見た交通特性

- ・バスは周辺市街地(土崎、外旭川、仁井田、広面)⇄都心の利用が卓越している。
- ・鉄道は郊外(飯島、潟上市)⇄都心の利用が卓越している。

▼バス利用OD分布(秋田都市圏内々)(H42集約)

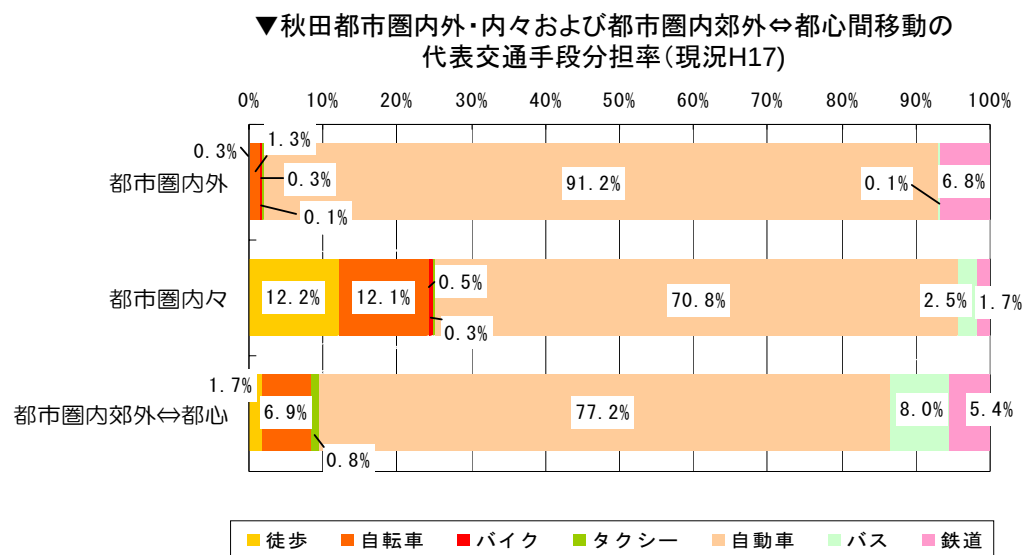


▼鉄道利用OD分布(秋田都市圏内々)(H42集約)



## (2)公共交通ネットワークの連結方針

- ・市街地の拠点と都心部を結ぶ軸のサービス向上により、都心へのアクセス向上、沿線地域の魅力の向上を図る。
- ・鉄道沿線の郊外拠点については交通結節点強化をはかり、鉄道利便性を向上させ、都心へのアクセス向上を図る。
- ・また、代表交通手段構成からみて各地域間で以下のような役割分担とする。



| 利用者       | 主に移動を担う手段 | 備考          |
|-----------|-----------|-------------|
| 都市圏内外     | 鉄道        | 特に都市圏外駅⇄秋田駅 |
| 都市圏内々     | バス        | —           |
| 都市圏内郊外⇄都心 | バス・鉄道     | —           |