

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

1 施策パッケージ

1.1 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

(1) 幅広歩道(幅員 3m 以上)の整備

歩行者・自転車が安心かつ安全に通行できるように、既存および新規整備道路における幅広歩道(幅員 3m 以上)の整備率向上を目指す。

個別施策一覧表

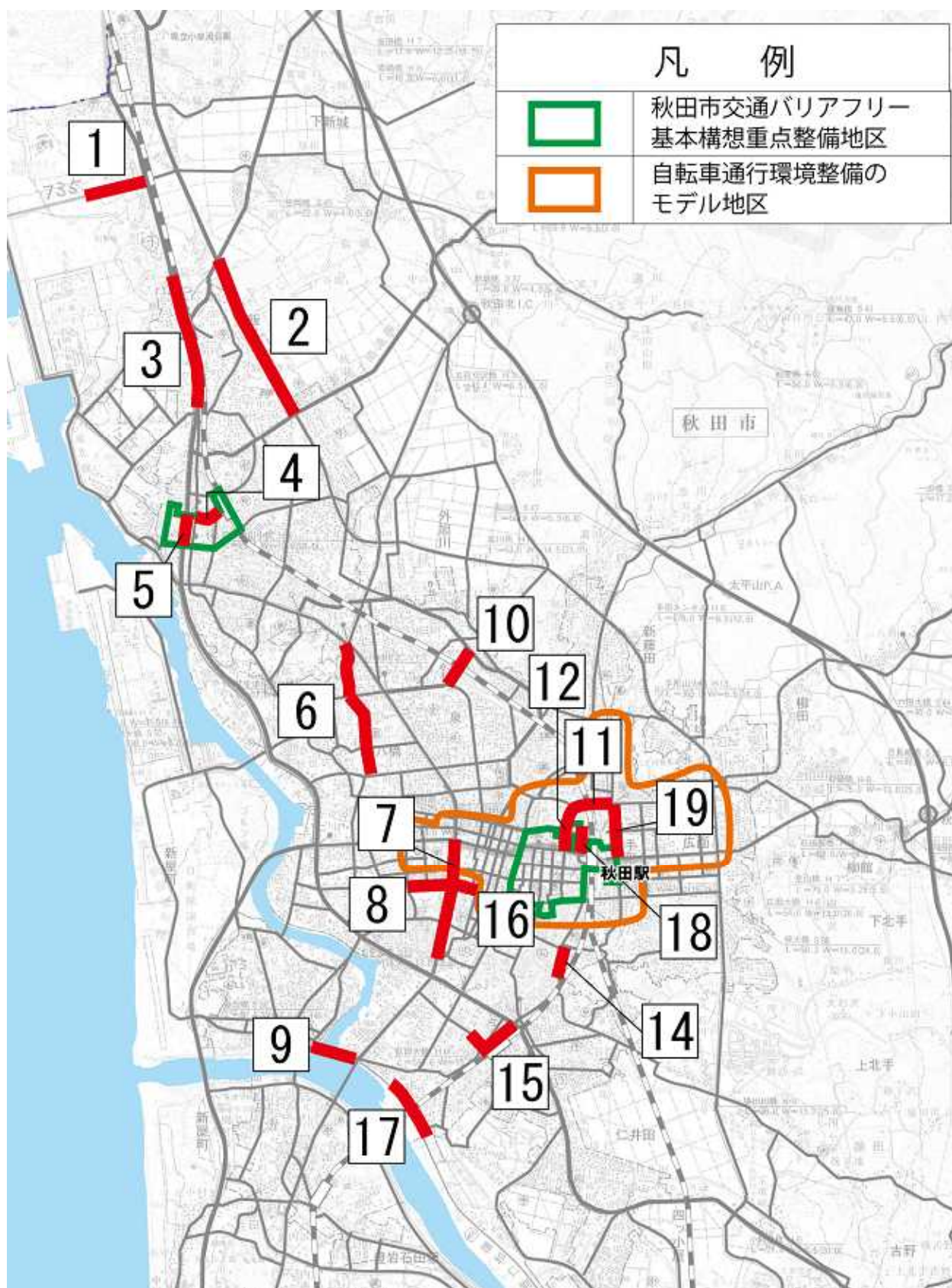
番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期 (H21 ~ H23)	中期 (H24 ~ H27)	H28以降
1	(主) 秋田天王線 道路新規整備	県			
2	(都) 横山金足線 道路新規整備	県			
3	一般国道 7 号 歩道拡幅・段差勾配改善	国			
4	(都) 土崎駅前線 道路現道拡幅	市			
5	一般国道 7 号 歩道拡幅・段差勾配改善	国			
6	(都) 外旭川新川線 道路新規整備	市			
7	(都) 新屋土崎線 道路現道拡幅	県			
8	(市) 川尻広面線 歩道拡幅・段差勾配改善	市			
9	(都) 割山南浜線 道路現道拡幅	市			
10	(都) 泉外旭川線 道路新規整備	市			
11	(都) 千秋広面線 道路現道拡幅	県			
12	(都) 秋田環状線 道路現道拡幅	県			
14	(都) 秋田環状線 道路新規整備	市			
15	(都) 秋田環状線 道路新規整備	市			
16	(都) 川尻広面線 道路新規整備	県			
17	(都) 南部中央線 道路新規整備	市			
18	(都) 千秋久保田町線 道路新規整備	市			
19	(都) 明田外旭川線 道路現道拡幅	市			

注) (都) は都市計画道路、(主) は主要地方道、(一) は一般県道、(市) は秋田市道を意味する。
以下同じ



幅広歩道(幅員 3 m 以上)の例

個別施策位置図



(2) 無電柱化による歩道の広幅員化

秋田県無電柱化推進計画に従って、電線類地中化による歩道の広幅員化により、安全かつ安心に通行できる空間を整備する。

秋田県無電柱化推進計画の次期計画(H21～H25)は策定中であり、策定後結果を反映させる。

個別施策一覧表(秋田県無電柱化推進計画(H16～20)で着手中の事業)

番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期 (H21～H23)	中期 (H24～H27)	H28以降
4	(都) 土崎駅前線 道路現道拡幅	市			
5	一般国道7号 歩道拡幅・段差勾配改善	国			
7	(都) 新屋土崎線 道路現道拡幅	県			
13	(市) 秋田環状1号線 無電柱化	市			
16	(都) 川尻広面線 道路新規整備	県			
22	(一) 土崎停車場線 無電柱化	県			
23	(主) 秋田天王線 無電柱化	県			



施工前



施工後

歩道無電柱化

(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安心に通行できる空間を整備する。

個別施策一覧表

番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期 (H21 ~ H23)	中期 (H24 ~ H27)	H28以降
4	(都) 土崎駅前線 道路現道拡幅	市			
5	一般国道7号 歩道拡幅・段差勾配改善	国			
7	(都) 新屋土崎線 道路現道拡幅	県			
11	(都) 千秋広面線 道路現道拡幅	県			
16	(都) 川尻広面線 道路新規整備	県			
22	(一) 土崎停車場線 無電柱化	県			
24	(市) 中通本線 歩道消融雪施設整備	市			
25	(市) 秋田環状1号線 歩道消融雪施設整備	市			



歩道消融雪の稼働状況

(4) 秋田市交通バリアフリー基本構想重点整備地区の歩道のバリアフリー化

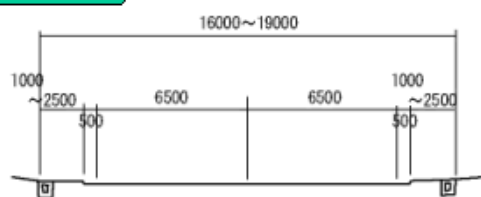
秋田市交通バリアフリー基本構想重点整備地区において重点的に歩道の拡幅や段差・勾配の解消を行い、高齢者、障がい者を含むすべての人が安全かつ円滑に通行できる空間を整備する。

個別施策一覧表

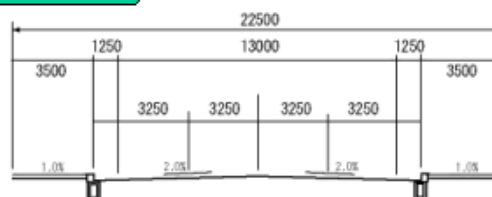
番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期（H21～H23）	中期（H24～H27）	H28以降
4	(都) 土崎駅前線 道路現道拡幅	市			
5	一般国道7号 歩道拡幅・段差勾配改善	国			
13	(市) 秋田環状1号線 無電柱化	市			
22	(一) 土崎停車場線 無電柱化	県			



現況横断面

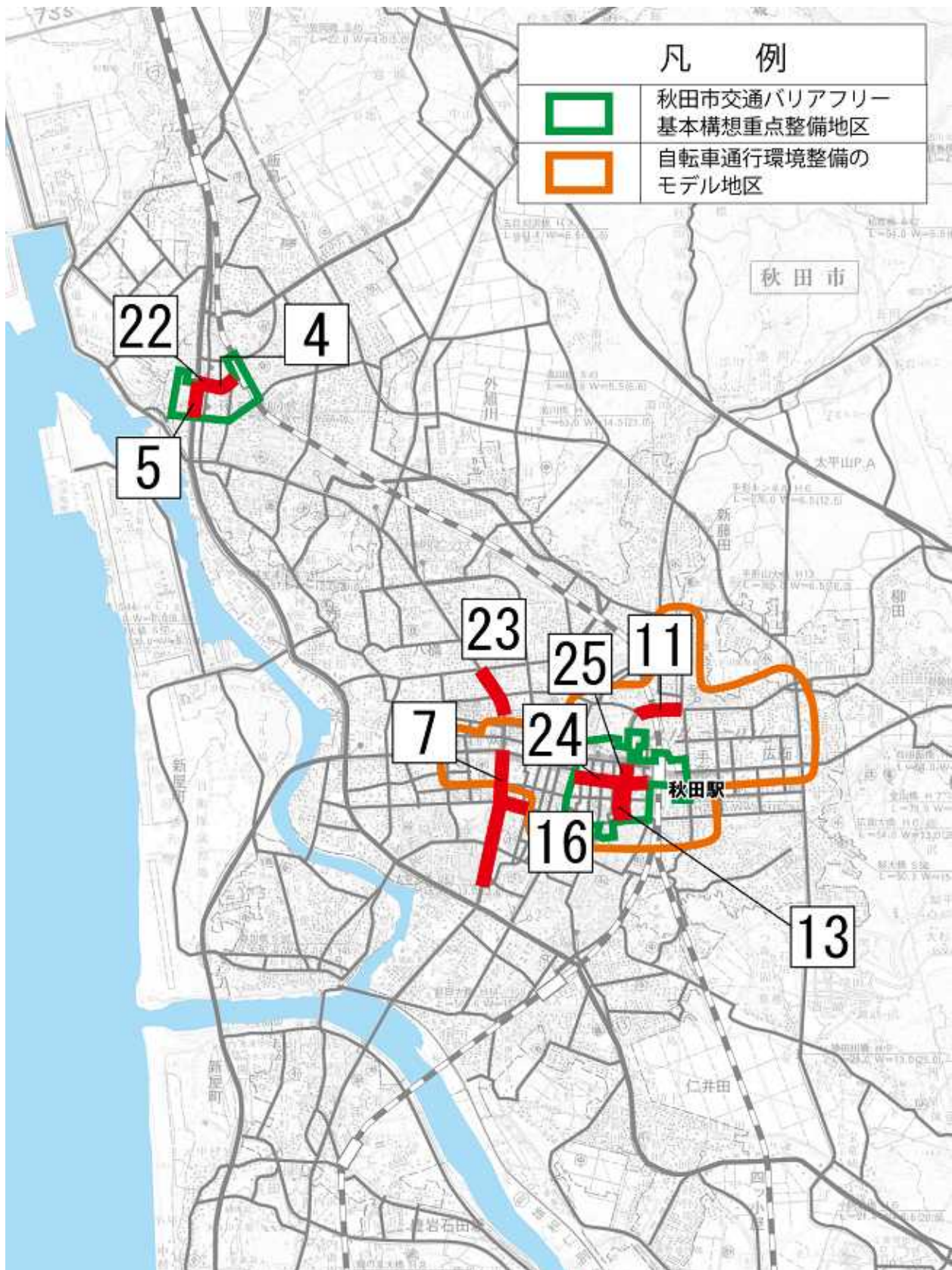


計画横断面



バリアフリー化のイメージ

個別施策位置図

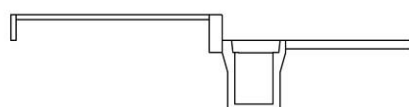


(5) 自転車通行環境の整備

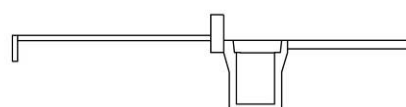
自転車走行時の危険箇所の改善

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歩行者自転車道など、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。

(ex.) マウントアップ方式とセミフラット方式の模式図



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

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。

自転車利用に関連した標識や案内サインの充実

自転車利用空間を視覚的な情報として訴える「自転車および歩行者専用」などの道路標識を自転車利用者、歩行者の目線で設置し、設置箇所についても自転車利用者が連続性を実感できる間隔で設置を検討していく。



自転車道標識の例

また、駐輪場などの施設案内についても、放置自転車の注意喚起と併せて施設への誘導に十分な連続性を持たせる案内サインの設置を検討していく。



案内板による誘導の例



路面標示による誘導の例

自転車通行空間の整備、走行位置の明示

十分な幅員がある自転車歩行者道において、路面標示や舗装の色分け、誘導標識等により、自転車、歩行者の走行空間のすみ分けを実施する。

車道で十分な幅員（路肩等）を確保できる道路においては、左側に自転車レーンを設置する。

なお、これら自転車通行空間の整備方法については、交通量や道路の幅員構成によって自転車の安全快適な通行空間の位置づけが変化するため、どのような自転車通行空間を創出すべきかを検討していく。

また、自転車利用の多い駅周辺や中心市街地などにおいて、走行空間に連続性を持たせ、自転車利用者に安全で快適な利用空間を提供することで、目的地への移動経路に対する不安を解消していく。

広幅員歩道を利用した、歩行者
自転車の空間分離の例

道路標識と路面標示を設置する
ことにより、歩行者と自転車の
走行空間を明示



自転車利用環境の重点整備地区の設定

自転車は、秋田駅周辺をはじめとした、駅から概ね 5 km 圏内で利用率が高いことから、これらの地区を重点的に自転車利用環境を改善していく必要がある。

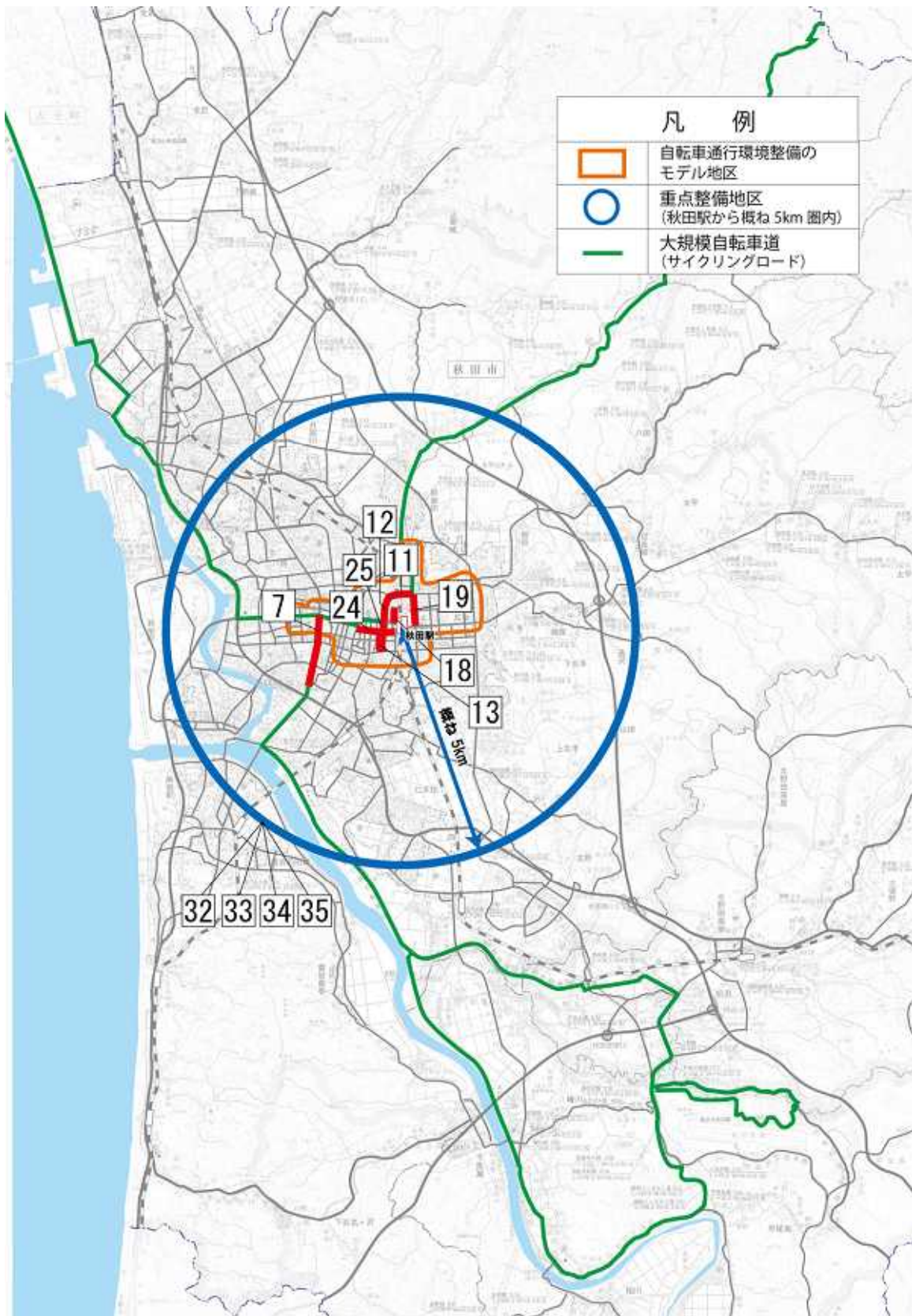
短期・中期的には、平成 20 年 1 月に自転車通行環境整備のモデル地区として指定された区域を集中的に整備していく。

幅広歩道の整備(再掲 P 52 参照)

個別施策一覧表(幅広歩道については P 52 参照)

番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期 (H21 ~ H23)	中期 (H24 ~ H27)	H28以降
7	(都) 新屋土崎線 道路現道拡幅	県			
11	(都) 千秋広面線 道路現道拡幅	県			
12	(都) 秋田環状線 道路現道拡幅	県			
13	(市) 秋田環状 1 号線 無電柱化	市			
18	(都) 千秋久保田町線 道路新規整備	市			
19	(都) 明田外旭川線 道路現道拡幅	市			
24	(市) 中通本線 歩道消融雪施設整備	市			
25	(市) 秋田環状 1 号線 歩道消融雪施設整備	市			
32	自転車走行時の危険箇所の改善	国・県 県警・市			
33	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			
34	自転車通行空間の整備、走行位置の明示	国・県 県警・市			
35	自転車利用環境の重点整備地区の設定	国・県 県警・市			

個別施策位置図



大規模自転車道路(サイクリングロード)は自然公園、名勝、観光施設、レクリエーション施設を結び、あわせて自転利用の増大に対処するために、「交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて国民の心身の健全な発達に資する」ことを目的として昭和 48 年度から整備を行っている。

(6) 自転車利用促進のための啓発活動

マナー向上、ルール認識のための啓蒙活動

児童、生徒への交通安全教育を推進するため、小学校、中学校、高等学校それぞれのレベルに応じた交通安全カリキュラムを実施し、ルールやマナーに加えて、自転車による事故責任も習得させる。

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)

自転車が比較的安全に走行できる一方通行道路などの推奨ルートや、自転車店の位置、自転車で行ける楽しいスポットなどを紹介した、自転車ユーザーに向けた便利なマップを作成する。

「自転車マップ」の作成例

ボランティア団体の盛岡自転車会議が、自転車利用のきっかけづくり、安全に走れる道路づくり、自転車が似合うまちづくりを目的に、意外に知らない名所、普段車で通り過ぎて見逃している道、風情のある道、通勤などにお薦めの道、また逆に危険な道などを地図に明示し、Webで公開している。



CO₂削減のための自転車通勤等の啓発支援活動

エコロジーの観点から、CO₂削減のための自転車通勤等の啓発活動を、引き続き支援するとともに、その拡充を図る。

自転車通勤の啓発活動の例

NPO法人バイシクルエコロジージャパン(ＢＥＪ)が主催する自転車通勤応援イベント「Bike To work day」では、通勤時間帯の自転車通勤者へ飲食物を提供するなど、自転車の通勤利用を促進している。

秋田市でもこの趣旨に賛同し、イベント開催日の7:30～8:30に環境部庁舎玄関前にブースを設け、冷たいお茶等の提供を行った。



NPO 法人バイシクルエコロジージャパンの実施状況



環境部の実施状況

(7)自転車の利便性向上

・ レンタサイクルの導入の検討

有料駐輪場を拠点とする通勤・通学者を対象としたレンタサイクル事業等を検討する。

また、企業活動における自転車利用を促進することを目的として、市内の企業に放置自転車を修理して貸し出す企業向けレンタサイクルの導入を検討する。

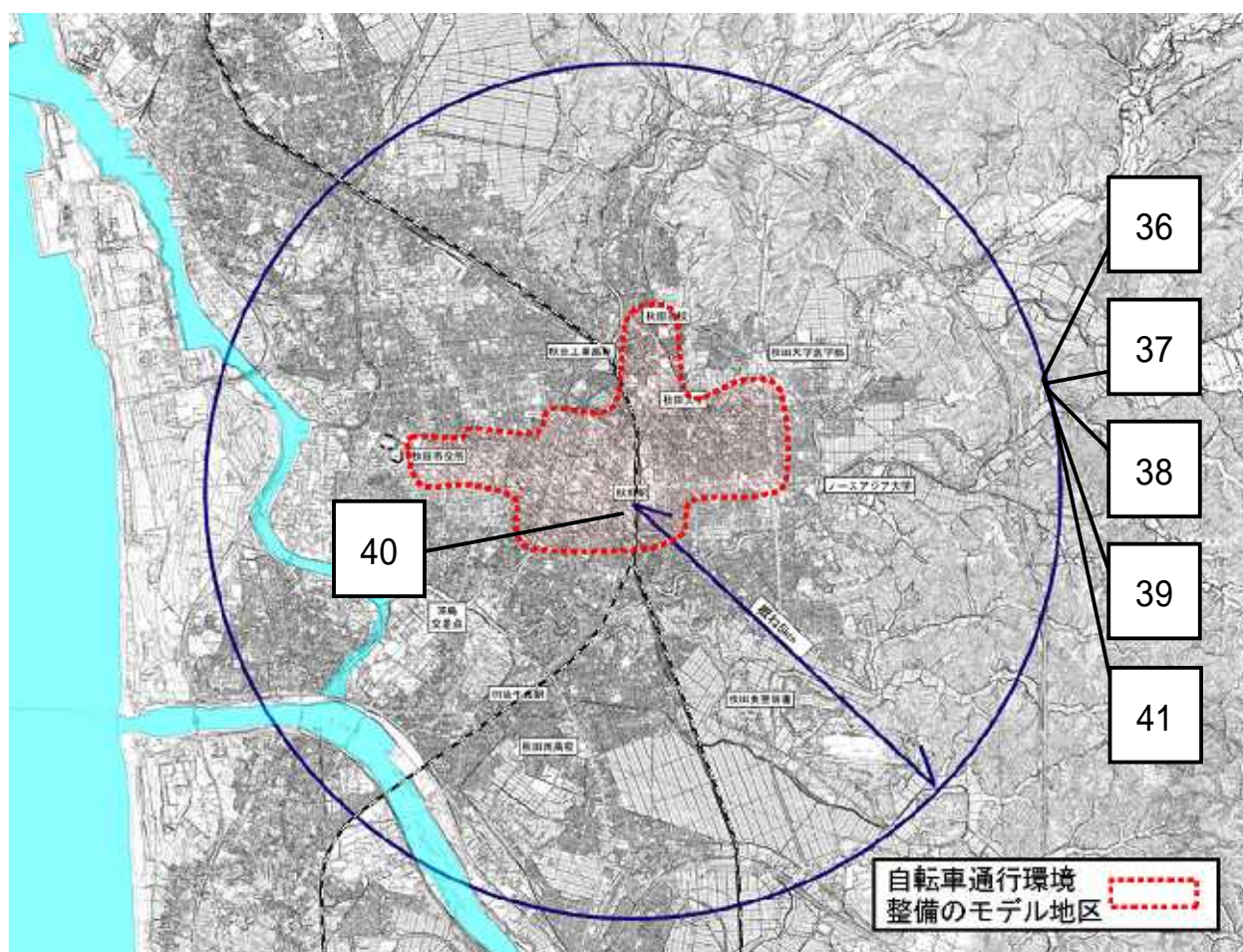
・ 秋田駅西口・東口の駐輪場の利便性向上策の検討

・ 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をしていく。

個別施策一覧表

番号	事業名	実施主体	事業予定期間		
			短期（H21～H23）	中期（H24～H27）	H28以降
36	マナー向上、ルール認識のための啓蒙活動	県警 市ほか			
37	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			
38	CO2削減のための自転車通勤等の啓発支援活動	市ほか			
39	レンタサイクルの導入の検討	市ほか			
40	秋田駅西口・東口の駐輪場の利便性向上策の検討	市ほか			
41	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			

個別施策位置図



1.2 中心市街地における歩行者環境の改善(秋田市中心市街地活性化基本計画より)

(1) 仲小路タウンビークル環境整備事業

約 500mの間隔を有する秋田駅西口と再開発事業後における中通一丁目地区の交流人口の移動の円滑化を図るため、仲小路に両地区間を往復する低床式タウンビークルの運行(約 100mピッチの停留所と低速(10km/時)運行)に向けて、仲小路における停留所やサイン設置等、環境整備(車両、レール敷設、消融雪施設)を実施する。

(2) 買物ポイントによる駐車場無料利用システムの導入

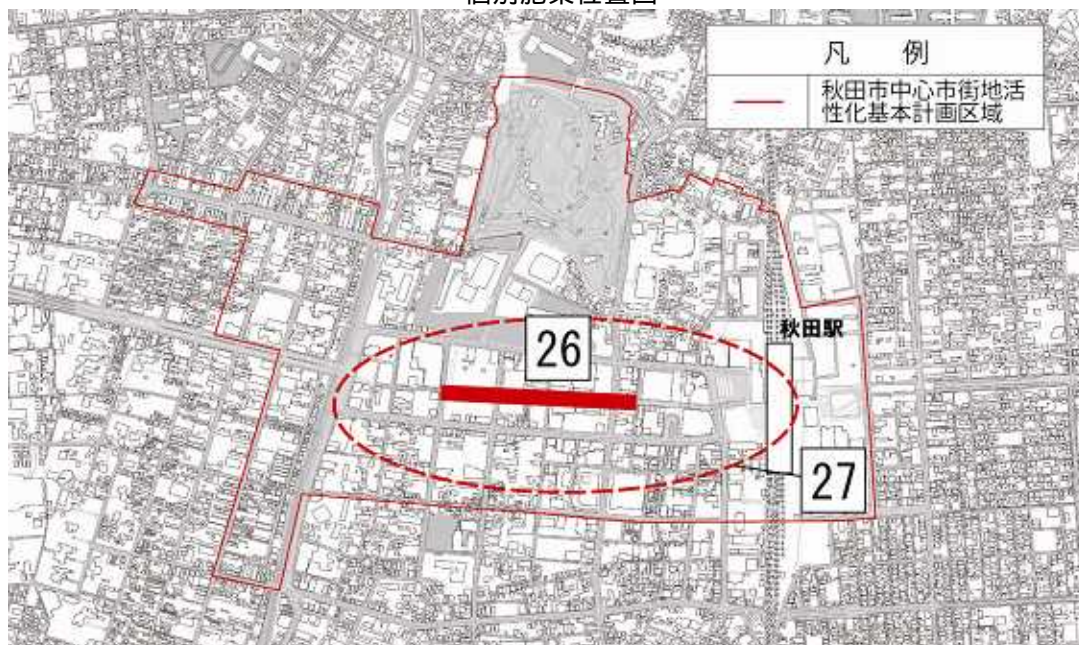
加盟店舗における購買金額に応じて発行される駐車場ポイントカードに関する基本スキームおよび加盟店、加盟駐車場に提示するコスト&ベネフィットに関するシミュレーションデータを作成し、事業化に向けた各種検討・調整を行う。そして、その後システム構築およびハード整備を行う。

(1)および(2)の詳細(実施エリア、ハード整備)については、中通一丁目地区市街地再開発事業の完成オープン予定である平成24年4月を目途に検討を加える。

個別施策一覧表

番号	事業名	実施主体	実施予定期間		
			短期(H21~H23)	長期(H24~H27)	H28以降
26	仲小路タウンビークル環境整備事業	市			
27	買物ポイントによる駐車場無料利用システムの導入	駐車場ポイントカード事業導入調査検討委員会			

個別施策位置図



資料: 秋田市中心市街地活性化基本計画(平成20年7月9日内閣総理大臣認定)抜粋

＜参考＞平成 20 年度における中心市街地パーク＆ライド推進協議会等での検討概要

「買物ポイントによる駐車場無料利用システムの導入」および「仲小路タウンビークル運行事業」の両事業については、平成 20 年度、各々、事業化調査を実施したところであり、その際は、関係者（商業者や駐車場事業者等）の協議・調整の場として、別個に検討委員会を設置し、関係者間の合意形成を図ったところである。

「買物ポイントによる駐車場無料利用システムの導入」に関する事業化調査においては、加盟店舗の負担軽減と車利用消費者へのサービス向上を両立させる新システムの基本スキームを構築したほか、新システム導入に際しての加盟店舗、加盟駐車場および当該システムの事業主体たる協同組合の初期投資額ならびに年間維持管理経費、同協同組合の事業採算性シミュレーションを実施したところである。

また、「仲小路タウンビークル運行事業」に関する事業化調査においては、タウンビークルの運行ルートや導入車両、初期投資額・年間維持管理経費、コスト面での実現性等について検証し、その結果、低床式電動マイクロバスによる中央街区・通町・大町巡回ルートの運行としたところである。

今後は、両事業化調査の結果を基に、関係機関・団体等との更なる協議・調整を行い、24 年度の中通一丁目地区市街地再開発事業の竣工時期に合わせた導入を図ることで、秋田駅前を始めとした中心市街地と再開発地区が一体となった集客エリアを形成し、衰退傾向にある中心市街地の再生を目指すものである。