

## 2 成果目標

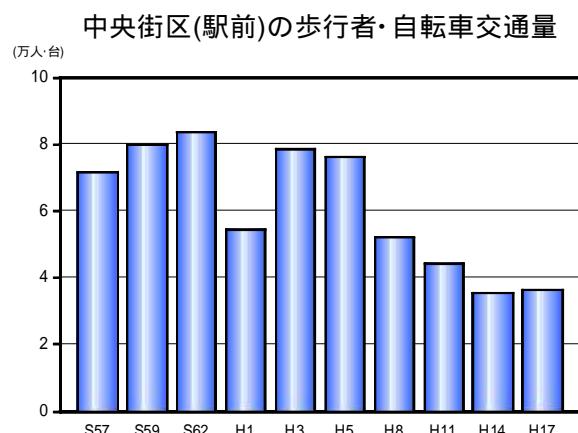
### (1) 都心部の歩行者・自転車分担率の向上(再掲)

#### 現状

- ・自動車交通量は周辺の環状道路等の整備により近年減少傾向であるが、歩行者・自転車交通量も減少傾向にある。
- ・中央街区の歩行者交通量は、S62年をピークに減少傾向に転じている。
- ・中央街区の歩行者交通量がピークとなるS62年の近傍のS60年から道路交通センサスの調査箇所(都心5箇所)の歩行者自転車分担率は、近年の自動車依存の高まりに伴い、19.2%(S60年)から12.5%(H17年)と6.7ポイント減少傾向にある。



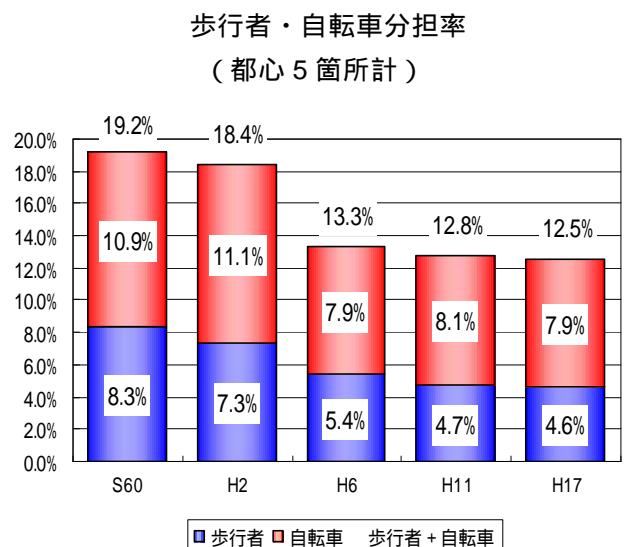
資料：道路交通センサス



資料：市内主要商業地通行量調査結果



資料：道路交通センサス



資料：道路交通センサス

## 目標値

- ・中央街区の歩行者交通量がピークとなる S62 年近傍の S60 年の都心 5 箇所における歩行者自転車分担率 (19.2%) を、長期目標値とする。
- ・短中期的には、段階的に過去の分担率を目標として設定する。

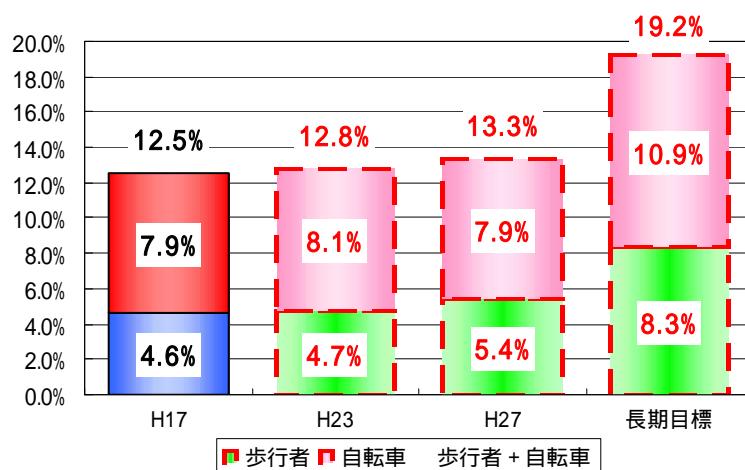
H23 年度目標 12.8% (H17 年の 6 年前の H11 年値)

H27 年度目標 13.3% (H17 年の 11 年前の H6 年値)

歩行者自転車分担率 = (歩行者 + 自転車) の 12 時間交通量

/ (歩行者 + 自転車 + 乗用車) の 12 時間交通量

歩行者・自転車分担率の目標値  
道路交通センサス 12 時間交通量 (都心 5 箇所計)



資料：道路交通センサス

## (2)幹線バスの遅延時間の短縮(通常期、冬期)

### 現況(H20)

土崎線(新国道経由)の飯島北 秋田駅西口着の遅延時間

#### 通常期

朝ピーク(7~9時台) 14分遅れ

夕ピーク(16~18時台) 20分遅れ

#### 冬期

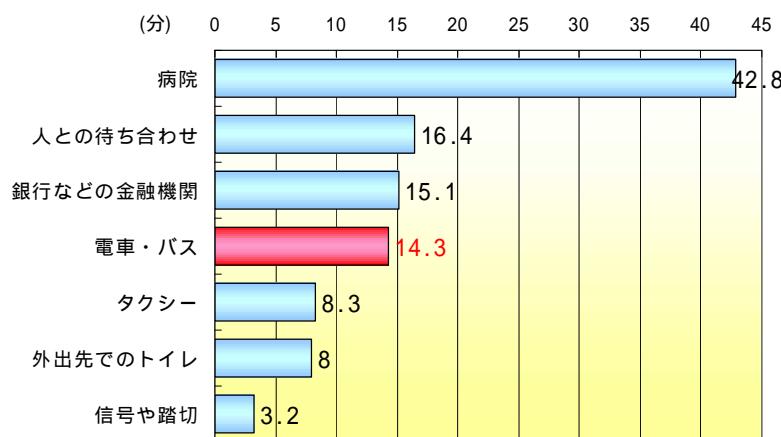
朝ピーク(7~9時台) 11分遅れ

### 目標値

平成23年度末 幹線バスの遅延時間現況より短縮

平成27年度末 幹線バスの遅延時間を平成23年度末より短縮。  
ただし、通常期夕ピークで15分以内

### イライラせずに待てる時間の平均



出典：電通消費者研究センター(インターネットによるアンケート)

### (3) 市内の年間自動車交通事故死傷者数の削減

#### 現況

車両対車両の事故における死傷者数は平成 18 年に若干減少したものの、未だ平成元年の約 2 倍という高いレベルにある。

#### 目標値

第 8 次秋田市交通安全計画(平成 18 年度～平成 22 年度)目標値

秋田市内交通事故死傷者数 1,800 人以下

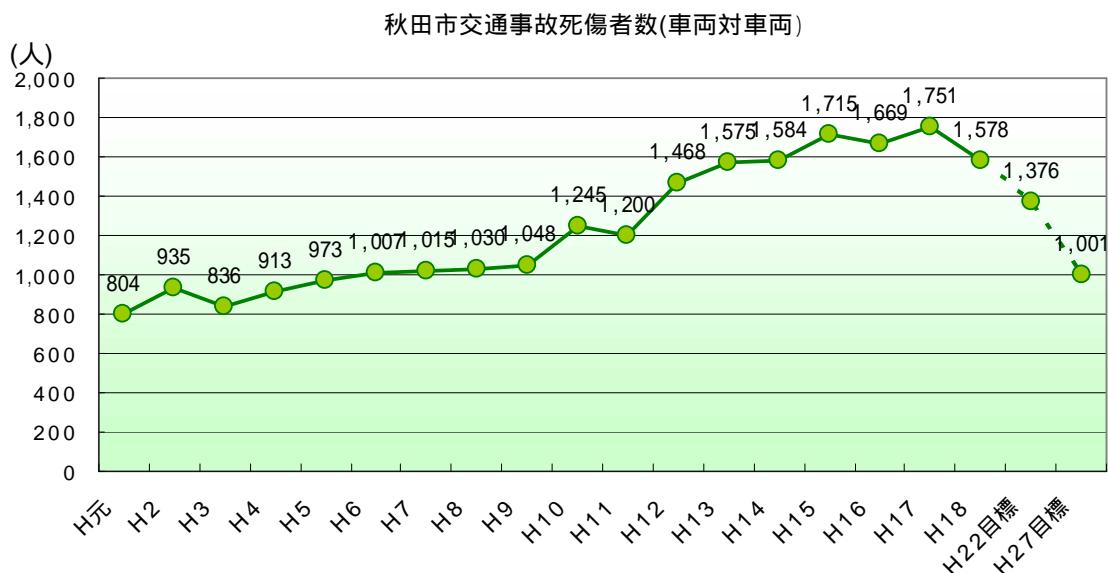
H17 年の死傷者数 2,307 人と比較し、21.4% 減となることから

秋田市内交通事故死傷者数(車両対車両)

目標(H22 年度)1,376 人以下(H17 年死傷者数 1,751 人の 21.4% 減)

目標(H27 年度)1,001 人以下(H22 年目標値をスライドして試算)

H27 年度の目標は、第 9 次秋田市交通安全計画を受けて見直すこととする。



資料: 交通統計(秋田県警察本部)

平成 22 年度以降は第 8 次秋田市交通安全計画目標値から試算

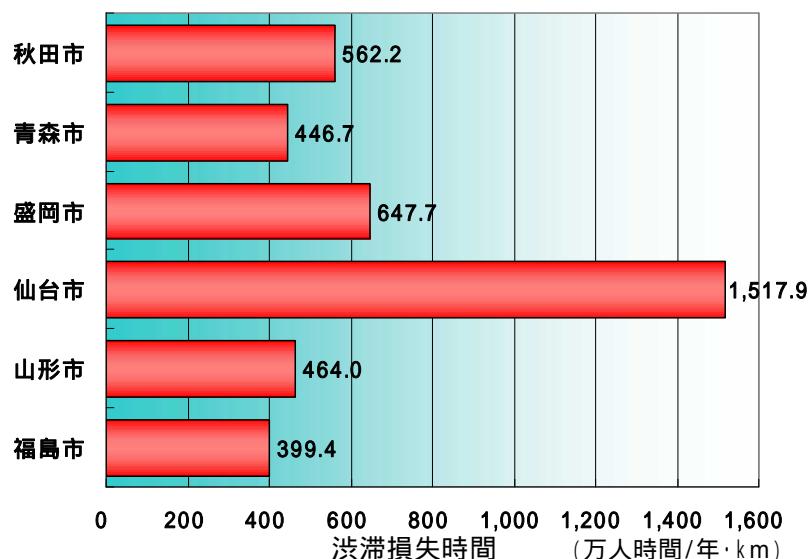
#### (4) 年間ピーク時渋滞損失時間の削減

##### 現況値

平成 19 年道路交通センサス区間における本市の年間ピーク時(1 時間)渋滞損失時間は 11,063 万人時間。

##### <参考> 東北 6 県の県庁所在地の渋滞損失時間

仙台市、盛岡市に次ぐ値となっている。



資料:「平成 17 年道路交通センサス」および国土交通省調査(旅行速度: 平成 14 年度 ~ 平成 19 年度)  
「双方とも一般県道以上の集計値」

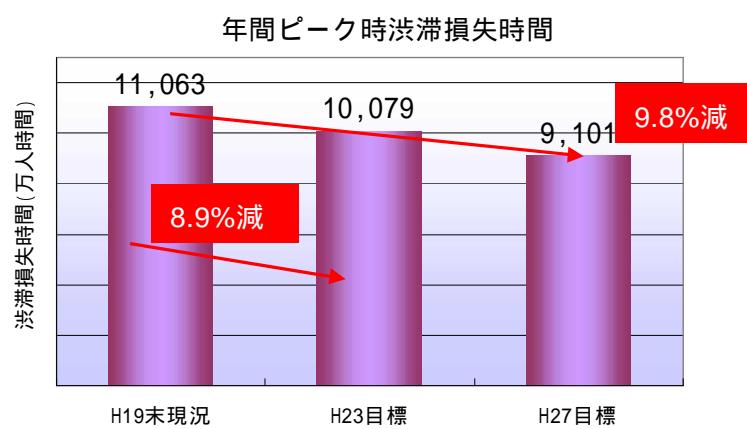
##### 目標値

市内の県道以上の一般道における年間ピーク時(1 時間)渋滞損失時間を以下のように削減するものとする。

目標値は、推計値を用いた。

目標 (H23 年) 10,079 万人時間 (H19 年の 8.9% 減)

目標 (H27 年) 9,101 万人時間 (H19 年の 9.8% 減)



目標値 = 渋滞損失時間 H19 年現況値 × 目標年次の交通量推計結果による渋滞損失時間の対 H19 年現況変化率

交通量推計は秋田都市圏街路交通調査の現況 H17 年 OD と各年次の道路網で推計した結果

市内の H17 年道路交通センサス区間を対象とする。

<参考> ピーク時渋滞損失時間算定方法

- 渋滞損失時間の算定方法は「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について」に従う。

渋滞損失時間の求め方のフロー

現況と渋滞がない場合の所要時間の差（損失時間）を計算

現況



渋滞がない場合



求めた損失時間に交通量を掛け損失時台を合計

平均乗車人員を掛けて損失時台を損失人時に換算

a) 現況値(H19年)

- 算定には旅行速度および交通量が必要だが、今後の見直しを考えると、定期的に実施されている調査が道路交通センサスしか無く、道路交通センサスでは混雑時旅行速度しか公表されていないため、H17 道路交通センサス区間(一般道)を対象に混雑時旅行速度と交通量よりピーク時の渋滞損失時間を算出する。ピーク時の渋滞損失時間に 365 倍して年間ピーク時渋滞損失時間とする。
- 算出結果は 11,063 万人時間/H19(ピーク時)

(平日混雑時旅行速度 : H19 プローブ調査(不足箇所は H17 道路交通センサス値)、ピーク時交通量 : H17 道路交通センサス)

H19 分が平日調査しか実施されていないため平日の観測値のみで算定

b) 目標値

- 目標値は現況値 × 目標年次交通量推計結果による渋滞損失時間の対 H19 年現況変化率により算定する。
- 交通量推計結果の日交通量および旅行速度を用いて日渋滞損失時間を算定し 365 倍して、年間渋滞損失時間を算出する。
- 交通量推計は秋田都市圏街路交通調査(秋田県 H19.3)の現況 H17OD と各目標年次の道路網で推計した結果を用いる。

渋滞損失時間 =

$$\{(\text{区間の距離}/\text{日平均旅行速度}) - (\text{区間の距離}/\text{基準旅行速度})\} \times \text{日平均交通量} \times \text{平均乗車人数}$$

平均乗車人数 単位:人/台

基準旅行速度の定義(VO) 単位:km/h

車種(j)	平均乗車人数
乗用車	1.3
バス	11.8
小型貨物車	1.2
普通貨物車	1.2

道路種別	沿道状況	
	DID内	DID外
高速自動車国道	80	80
都市高速	60	60
一般国道	35	50
主要地方道	30	45
一般県道	30	45