

## 5 戦略の進め方

### 5.1 基本的な方針

目指すべき将来都市像および将来交通体系の実現に向けて、以下の基本方針を示す。

**過度なマイカー依存から脱し、誰もが複数の移動手段を選択できる交通体系の実現**

### 5.2 対象区域

秋田市全域を対象とする。

### 5.3 計画期間

目標年次は平成 27 年度末とする。



平成 23 年度末を目途に、必要に応じて見直しを行う

### 5.4 目標

基本方針に従い以下の目標を設定する。

歩行者、自転車及安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の実現  
関係者の連携により、将来にわたり持続可能な公共交通の実現  
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

5.5 目標達成のための施策パッケージの設定

目標達成のための施策パッケージを設定し、**当面の戦略実施期間中に達成すべき数値目標を設定**  
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およびアウトカム指標を用い施策・事業を総合評価**

施策パッケージ（案）

目標	施策パッケージ	施策		成果目標				
		名称	掲載頁	内容	設定方法	現況(H19)	数値目標 短期(H23)	数値目標 中期(H27)
歩行者、自転車 が安全・安心かつ快適に利用できる環境の実現	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	幅広歩道(幅員3m以上)の整備	P52	・都心部の歩行者・自転車分担率向上  ・市内の年間歩行者・自転車交通事故死傷者数削減	・道路交通センサスの調査箇所(都心5箇所)の歩行者・自転車分担率向上  ・第8次秋田市交通安全計画目標値(H17～H22)	・歩行者・自転車分担率 12.5% (H17年値)	・歩行者・自転車分担率 12.8% (H11年値)	・歩行者・自転車分担率 13.3% (H6年値)
		無電柱化による歩道の広幅員化	P54					
		歩道の消融雪設備整備	P55					
		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	P56			・市内の年間歩行者・自転車交通事故死傷者数 車両対歩行者166人 車両対自転車335人 (H17年値)	・市内の年間歩行者・自転車交通事故死傷者数 車両対歩行者130人以下 車両対自転車263人以下 (H22年目標値) (H17年の21.4%減)	・市内の年間歩行者・自転車交通事故死傷者数 車両対歩行者95人以下 車両対自転車193人以下 (暫定値(H17年の42.8%減)) H22年目標値をスライドして試算 次期計画の目標値に見直す
		自転車通行環境の整備	P58					
		自転車利用促進のための啓発活動	P61					
		自転車の利便性向上	P62					
	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	P63	・中心市街地における歩行者・自転車通行量の増加	・「市内主要商業地通行量調査」(秋田市、秋田市商工会議所)の中心市街地11地点の歩行者・自転車通行量	・中心市街地11地点の歩行者・自転車通行量 31,157人 (H19年値)	・中心市街地11地点の歩行者・自転車通行量 42,000人 (H24年目標値)	-
		買物ポイントによる駐車場無料利用システムの導入	P63					
関係者の連携により、将来にわたり持続可能な公共交通の実現	公共交通に関する施策	バス路線再編	P69	・公共交通のサービス水準	・秋田市公共交通政策ビジョンにおいて設定	中心部 ・幹線バスは1路線当たり55往復/日、1系統当たり25往復/日 ・支線バスは1路線当たり14往復/日、1系統当たり4往復/日 郊外部 ・マイタウン・バス西部線、北部線が運行(H21年1月時点)	中心部 ・幹線バスは系統を集約し、朝・夕のピーク時には1路線当たり15分に1本以上の運行本数を確保 ・支線バスは現状と同等の1系統あたり往路4便、復路4便以上の運行本数を確保 郊外部 ・現在バスが運行している路線について、路線廃止後も代替交通を導入して移動手段を確保	中心部 ・幹線バスは系統を集約し、朝・夕のピーク時には1路線当たり15分に1本以上の運行本数を確保 ・支線バスは現状と同等の1系統あたり往路4便、復路4便以上の運行本数を確保 郊外部 ・現在バスが運行している路線について、路線廃止後も代替交通を導入して移動手段を確保
		バス走行環境の向上	P69					
		バス運行情報提供の充実	P69					
		バス利用環境の改善	P69					
		利用しやすいバス運賃の検討	P70					
		公共交通利用の促進	P70					
		鉄道利便性の向上	P70					
		代替交通の導入	P70					
		スクールバスや福祉バス等の公共交通としての利活用の検討	P70					
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	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  遅延の多いバス路線区間混雑を緩和する道路整備  渋滞を緩和する道路整備  市内外の連携を強化する道路整備  円滑な走行を実現するための施策	骨格道路網の整備	P76	・都心部の歩行者・自転車分担率向上(再掲)  ・幹線バスの遅延時間の短縮(通常期、冬期)	・道路交通センサスの調査箇所(都心5箇所)の歩行者・自転車分担率向上(再掲)  ・遅延の多い区間の遅延時間を現況より短縮(人がイライラせずにバスを待てる15分以内を目指す)	・歩行者・自転車分担率(再掲) 12.5%(H17年値)  ・幹線バスの遅延時間 通常期:朝ピーク14分 夕ピーク20分 冬期:朝ピーク11分	・歩行者・自転車分担率(再掲) 12.8%(H11年値)  ・幹線バスの遅延時間を現況より短縮	・歩行者・自転車分担率(再掲) 13.3%(H6年値)  ・幹線バスの遅延時間をH23年度末より短縮。ただし、通常期夕ピークで15分以内を目指す。
		遅延の多いバス路線区間混雑を緩和する道路整備	P78					
		渋滞を緩和する道路整備	P80	・市内の年間自動車交通事故死傷者数削減	・第8次秋田市交通安全計画目標値(H17～H22)	・市内の年間自動車交通事故死傷者数 車両対車両1,751人 (H17年値)	・市内の年間自動車交通事故死傷者数 車両対車両1,376人以下(H22目標値) (H17年の21.4%減)	・市内の年間自動車交通事故死傷者数 車両対車両1,001人以下(暫定値(H17年の42.8%減)) H22目標値をスライドして試算 次期計画の目標値に見直す ・年間ピーク時渋滞損失時間 9,101万人時間(現況より9.8%減)
		市内外の連携を強化する道路整備	P82					
		交通事故対策	P84					
		TDM(交通需要マネジメント)による渋滞緩和施策	P84	・年間ピーク時渋滞損失時間の削減	・ピーク時渋滞損失時間の削減量を交通量推計より試算し目標値として設定	・年間ピーク時渋滞損失時間 11,063万人時間	・年間ピーク時渋滞損失時間 10,079万人時間(現況より8.9%減)	

## 5.6 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した。

具体的には、施策・事業の実施時期、実施主体について具体的に示した。

(施策パッケージの個別施策についてを参照)

## 5.7 管理・運営の仕組みと体制の構築

「戦略(Plan)を策定後、施策の実施・管理(Do)、評価(Check)、計画の改善(Action)」の管理・運営の仕組みとそれを実施する体制を確立する。

戦略の管理・運営は、策定組織である「秋田市総合交通戦略協議会」で継続して行うものとし、戦略の策定からPDCAの管理・運営まで継続的な体制とする。

各施策・事業については1年ごとに進捗状況を確認する。

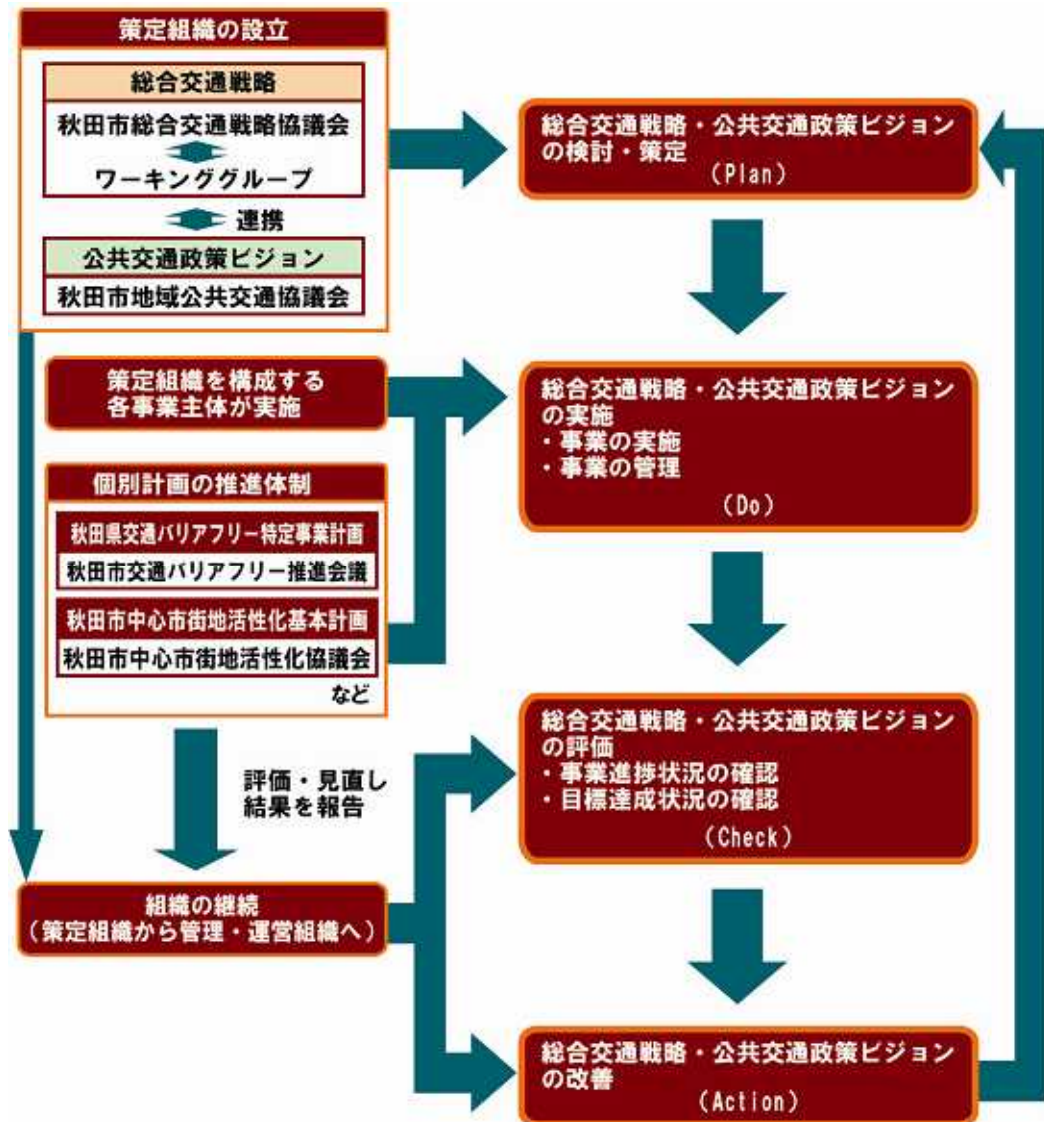
中間年次の平成23年度および目標年次の平成27年度までの成果について評価を行い、その結果にもとづき必要に応じて改善を行う。

公共交通に関しては、「秋田市地域公共交通協議会」と連携を図っていく。

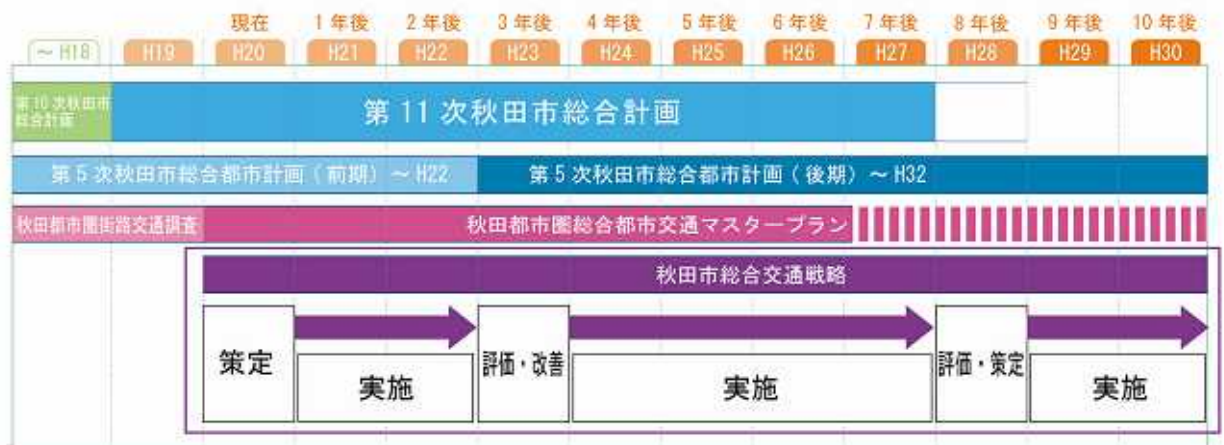
PDCA サイクル



秋田市総合交通戦略の管理・運営の仕組みと体制



秋田市総合交通戦略の管理・運営スケジュール



秋田市総合交通戦略管理・運営組織(案)

	所属・役職
会 長	秋田大学 工学資源学部 土木環境工学科 准教授
委 員	( 社 ) 秋田県バス協会 専務理事
〃	秋田中央交通(株) 取締役営業本部長
〃	秋田県ハイヤー協会 専務理事
〃	東日本旅客鉄道(株) 秋田支社 総務部 企画室長
〃	秋田商工会議所 専務理事
〃	国土交通省 東北地方整備局 秋田河川国道事務所 調査第二課長
〃	国土交通省 東北運輸局 秋田運輸支局 首席運輸企画専門官
〃	秋田臨港警察署長
〃	秋田中央警察署長
〃	秋田東警察署長
〃	秋田県 建設交通部 建設交通政策課長
〃	秋田県 建設交通部 都市計画課長
〃	秋田県 建設交通部 道路課長
〃	秋田市 建設部 道路建設課長
〃	秋田市 建設部 道路維持課長
〃	秋田市 都市整備部 都市計画課長
〃	秋田市 都市整備部 交通政策室長

事務局 秋田市都市整備部都市計画課