



秋田市総合交通戦略 推進協議会

第1回協議会 資料-7

平成21年7月27日

TDM施策の検討について



目 次

1 . 秋田市の交通特性.....	2
2 . 秋田市内の渋滞状況.....	5
3 . 通勤経路アンケート調査.....	8
4 . 補足アンケート調査.....	1 6
5 . 過去に実施したT D M施策.....	1 7
6 . T D Mに関する施策や取組みの概要.....	2 0
7 . 秋田市の交通・地域特性と 有効性の高いT D M施策.....	2 1
8 . T D M施策（案）の検討.....	2 2
9 . 今後の検討スケジュール（案）.....	2 4

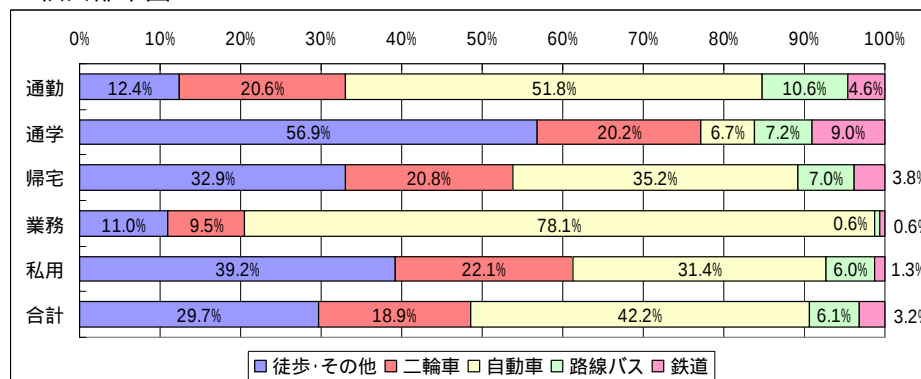
1. 秋田市の交通特性

【交通手段特性】

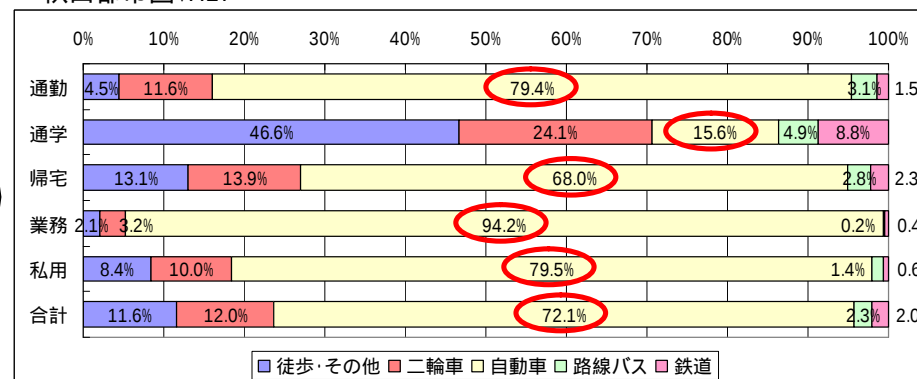
- ・秋田都市圏では、S54からH17にかけて、すべての移動目的で自動車利用割合が増大
- ・その結果、約8割が自動車で通勤するなど、過度に自動車に依存した状態
- ・通勤や業務目的の移動において、全国や仙台都市圏よりも自動車利用率が高い状況

▼ 秋田都市圏における目的別・代表交通手段構成の変化

< 秋田都市圏：S54 >

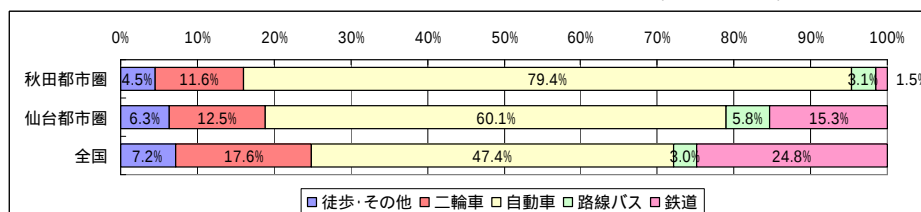


< 秋田都市圏：H17 >



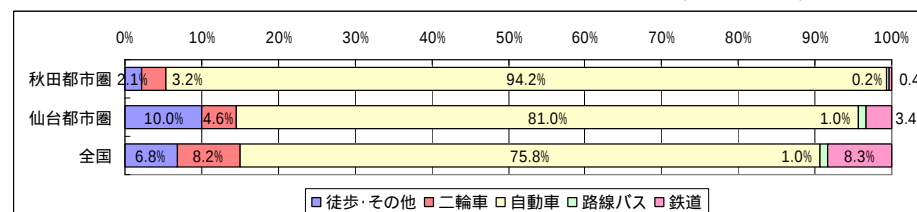
資料：S54秋田都市圏パーソントリップ調査、H17秋田都市OD簡易パーソントリップ調査

▼ 代表交通手段構成の他地域との比較（通勤目的）



仙台都市圏のデータには、「その他」の交通手段が含まれていない
 全国のデータは、三大都市圏や地方都市圏から抽出された41都市のデータを集計したもの

▼ 代表交通手段構成の他地域との比較（業務目的）



仙台都市圏のデータには、「その他」の交通手段が含まれていない
 全国のデータは、三大都市圏や地方都市圏から抽出された41都市のデータを集計したもの

資料：H17秋田都市OD簡易パーソントリップ調査、H14仙台都市圏パーソントリップ調査、H17全国都市交通特性調査

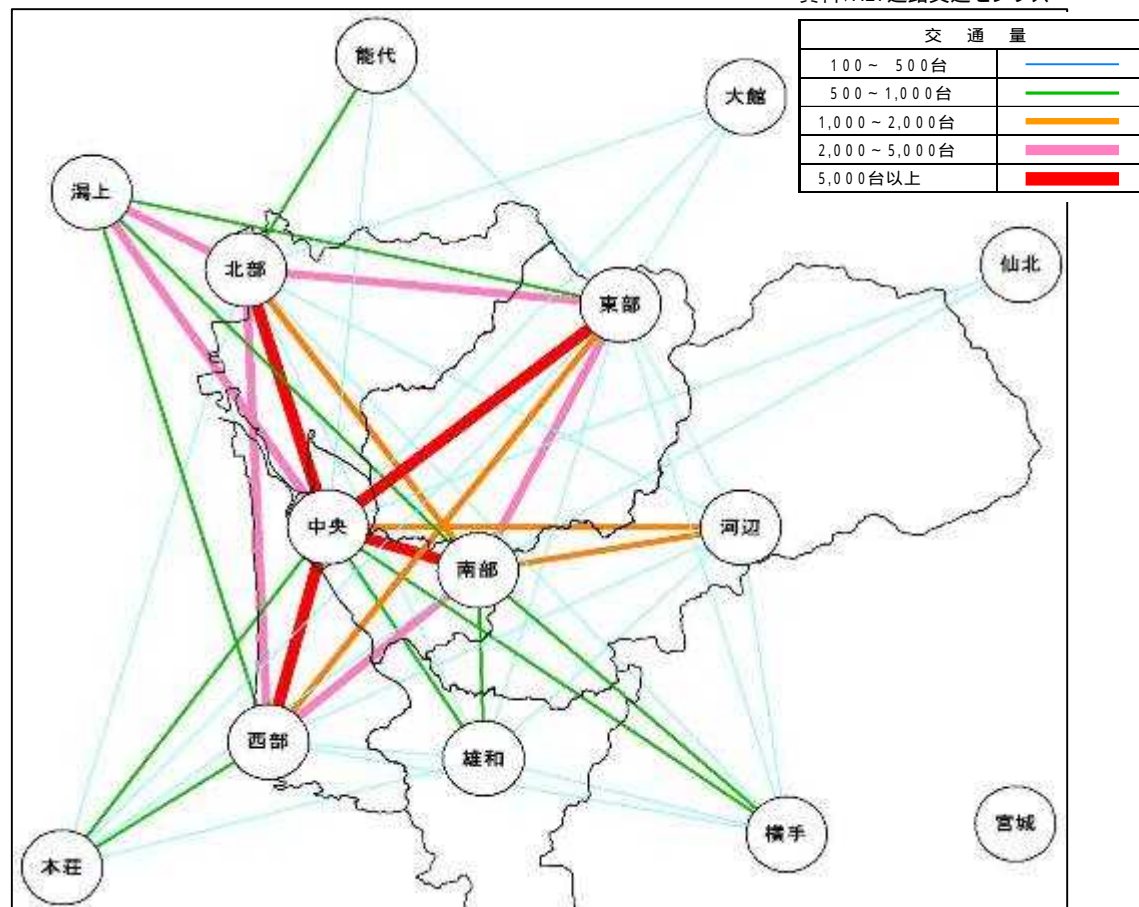
1. 秋田市の交通特性

【交通流動特性】

・朝ピーク時の自動車交通流動をみると、南部地域をはじめ、各方面から都心部に交通が集中している状況

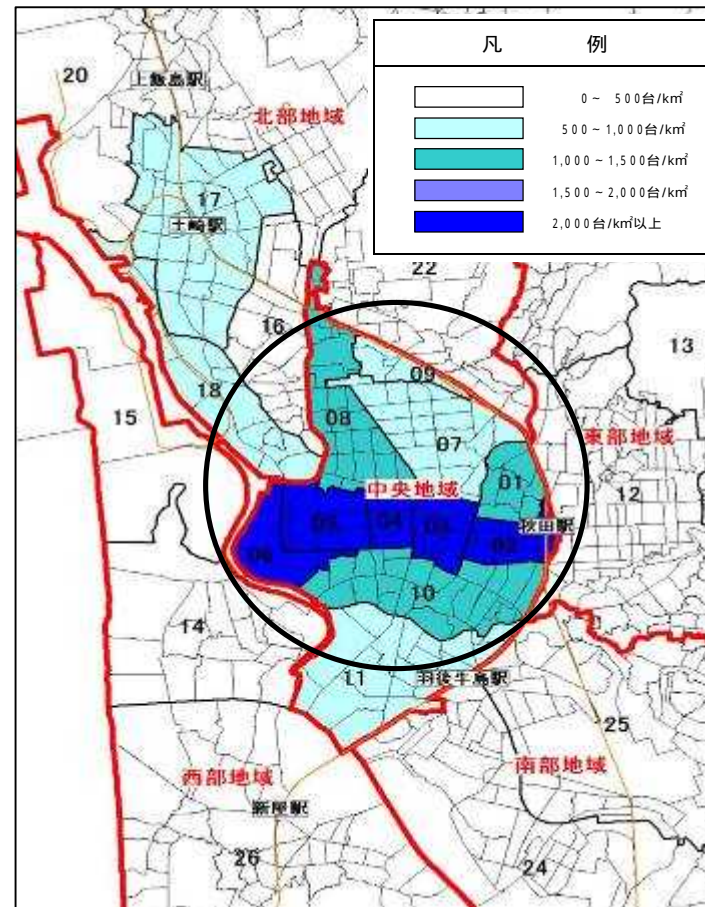
▼午前7～8時台における自動車交通流動

資料：H17道路交通センサス



▼午前7～8時台における自動車集中密度(通勤目的)

資料：H17道路交通センサス



1. 秋田市の交通特性

【路線バス輸送人員】

・路線バスの輸送人員は、10年間で半減 (H9:1,700万人/年 H19:890万人/年)

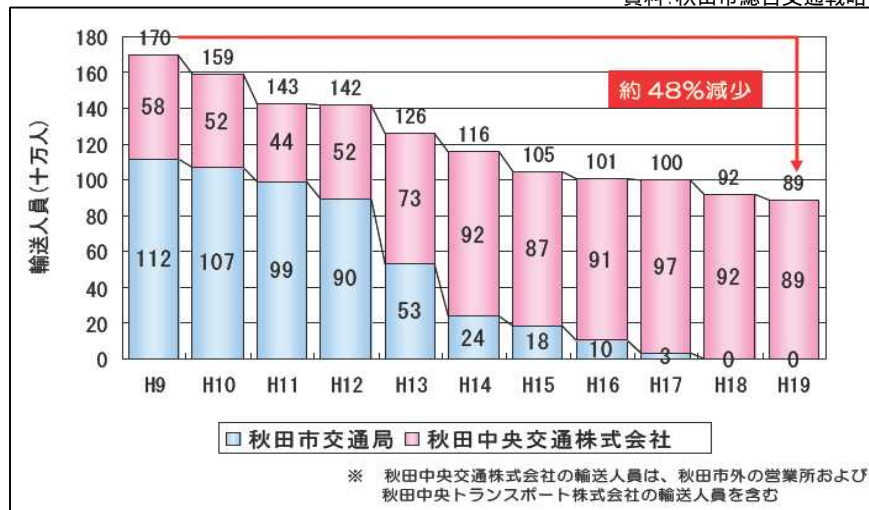
【移動時間帯特性】

・秋田市中心部地域に到着する自動車交通の着時間帯は、8:00～8:30に集中

・そのうち、約8割は通勤目的

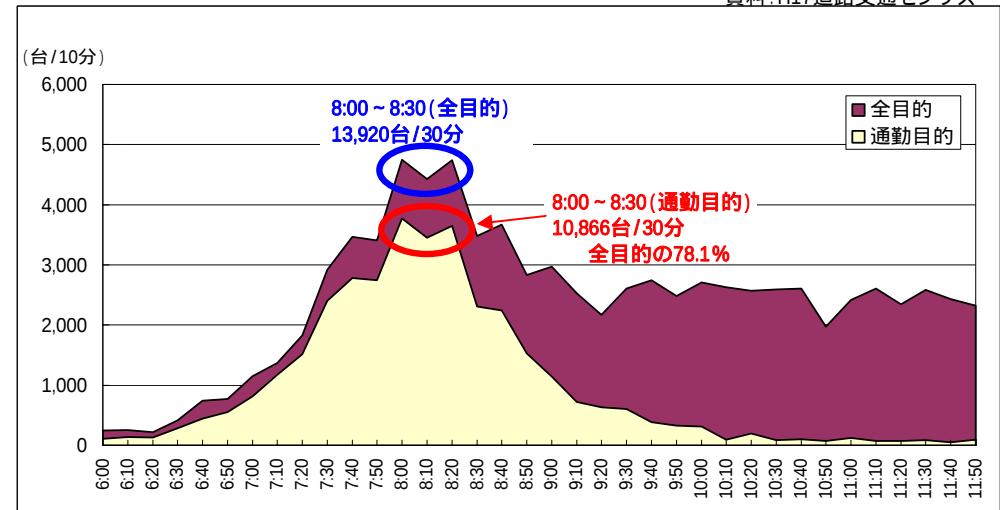
▼路線バス輸送人員の推移

資料: 秋田市総合交通戦略



▼秋田市中心部地域に到着する自動車交通の時間帯分布

資料: H17道路交通センサス

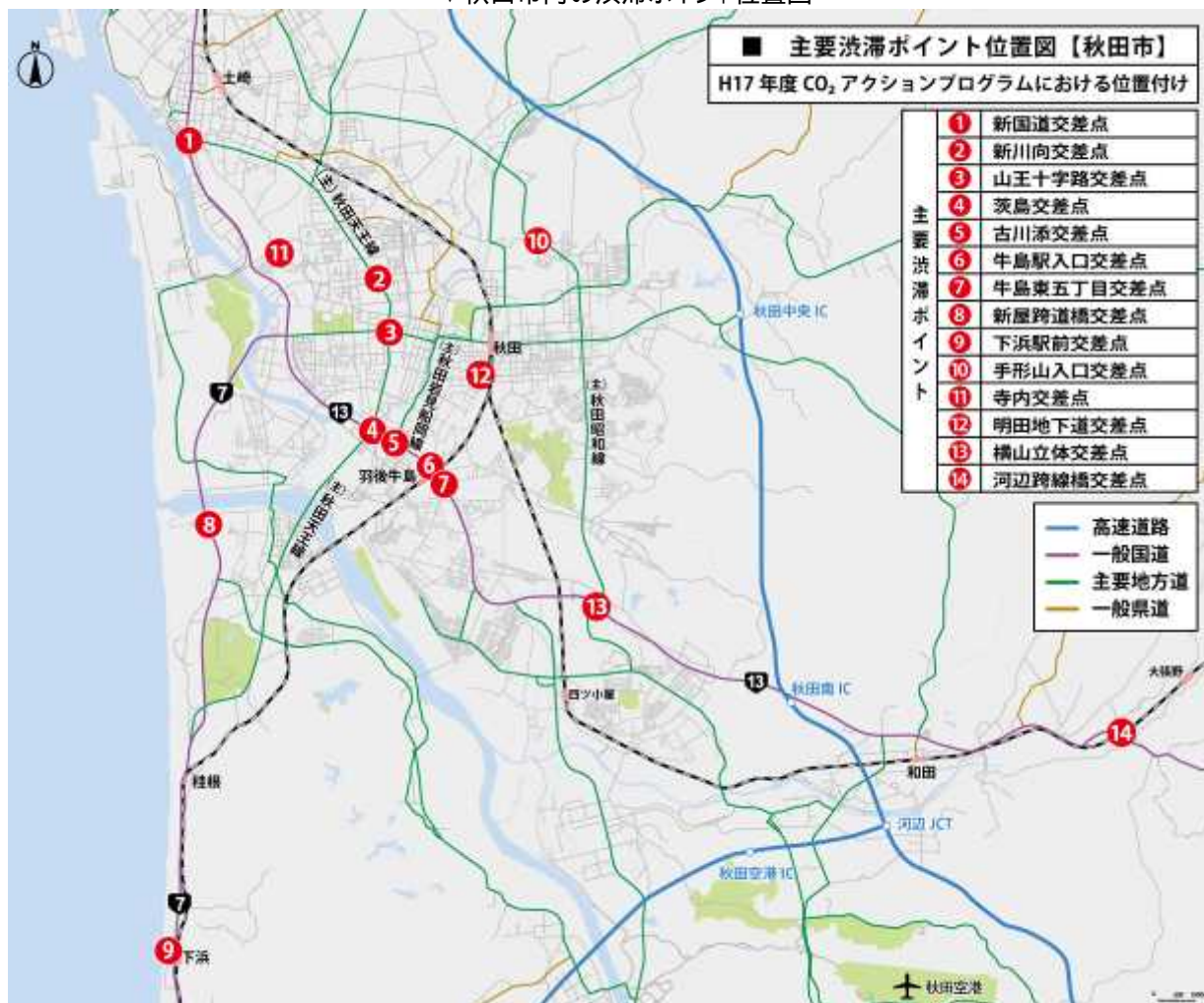


2. 秋田市内の渋滞状況

【秋田市内の渋滞箇所数】

・平成17年に選定された主要渋滞ポイントは、秋田市内で14箇所

▼ 秋田市内の渋滞ポイント位置図



▼ 国道13号牛島駅入口交差点付近
(能代方面を望む)の渋滞状況



▼ 国道7号土崎臨海交差点(新国道交差点)付近
(能代方面を望む)の渋滞状況



2. 秋田市内の渋滞状況

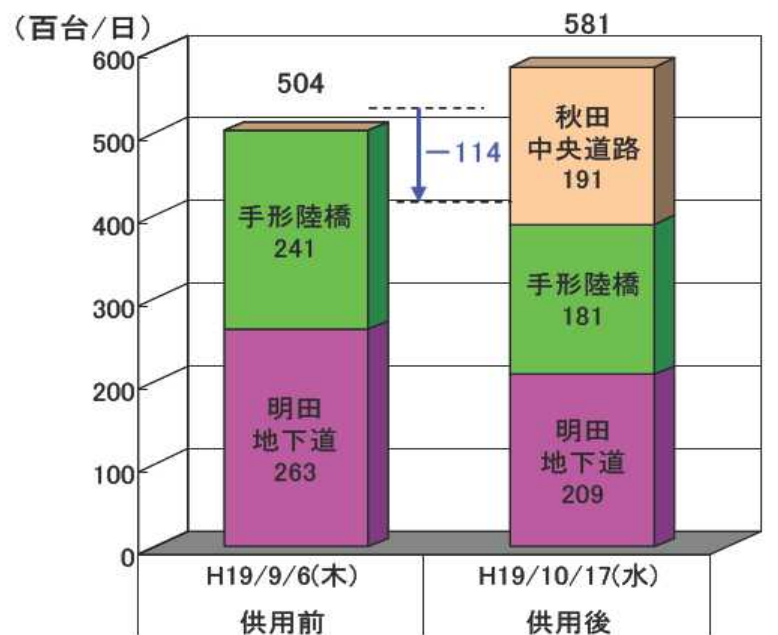
【渋滞対策による渋滞削減事例】

・秋田中央道路の供用(H19.9.15)により、明田地下道西交差点では、東西方向の渋滞長が最大で500m短縮

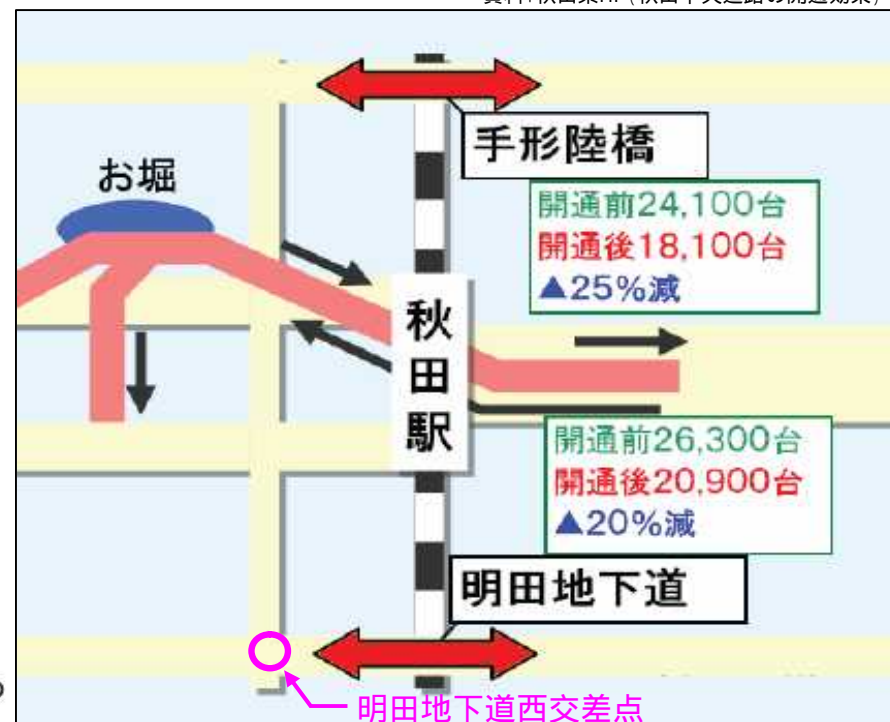
・秋田駅周辺の手形陸橋及び、明田地下道では、併せて約11,400 台/ 日(23%) の減少

▼秋田中央道路整備前後における鉄道断面の通過交通量の変化

資料:秋田県HP(秋田中央道路の開通効果)



※交通量は12時間調査結果に昼夜率1.27を乗じたもの



2. 秋田市内の渋滞状況

【主要路線の混雑時間 (平成19年10月)】

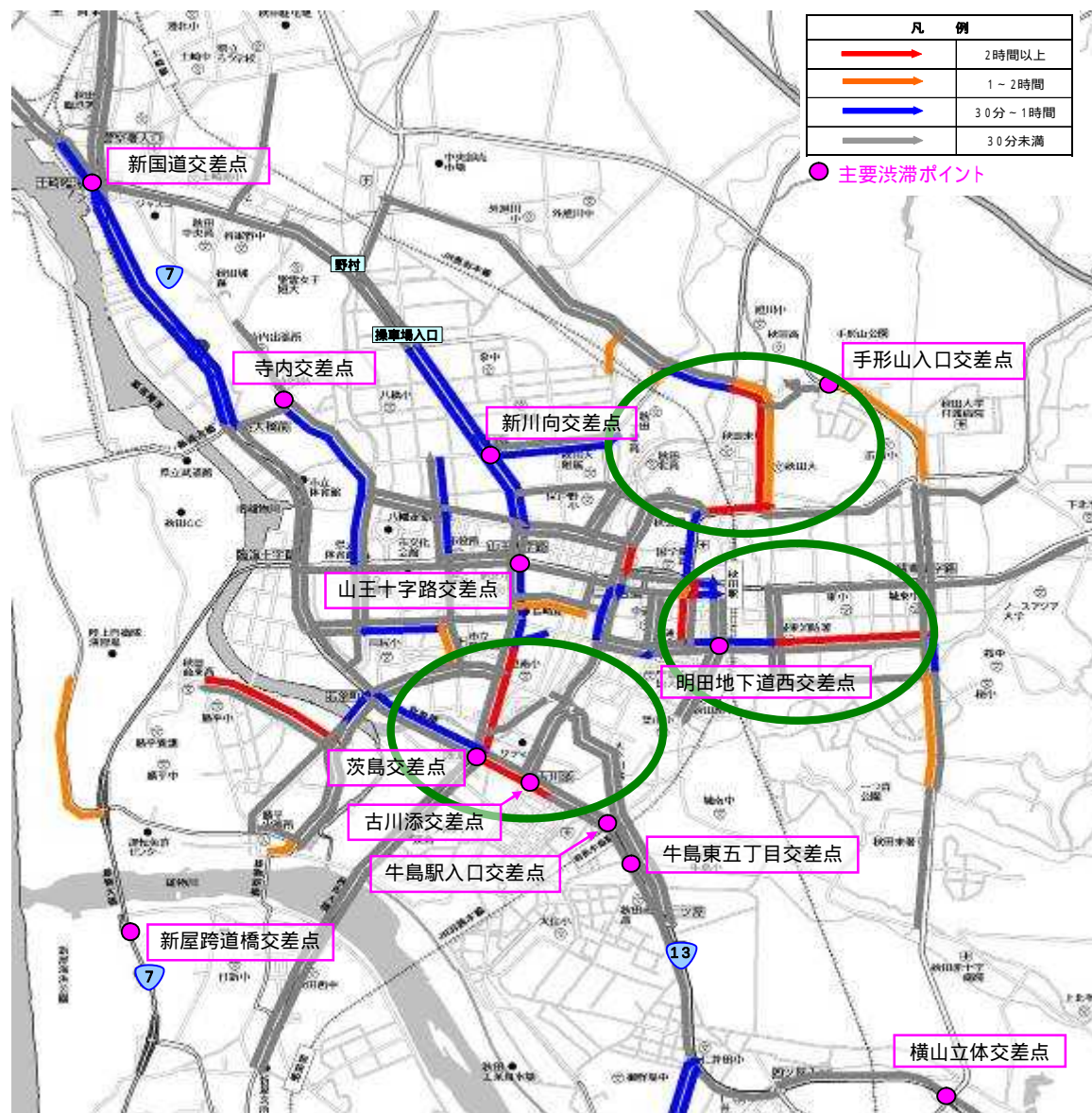
・国道13号茨島交差点・古川添交差点付近では、2時間/日以上渋滞が発生

・秋田駅北側の秋田大学付近の主要地方道秋田八郎潟線や手形陸橋付近で2時間/日以上渋滞が発生

・秋田駅東側では、城東消防署前から桜大橋北交差点間で2時間/日以上渋滞が発生

10～20km/h未満の旅行速度を混雑、
10km/h未満の旅行速度を渋滞としている

▼道路区間別平均渋滞発生時間(平成19年10月)
資料: VICSデータ

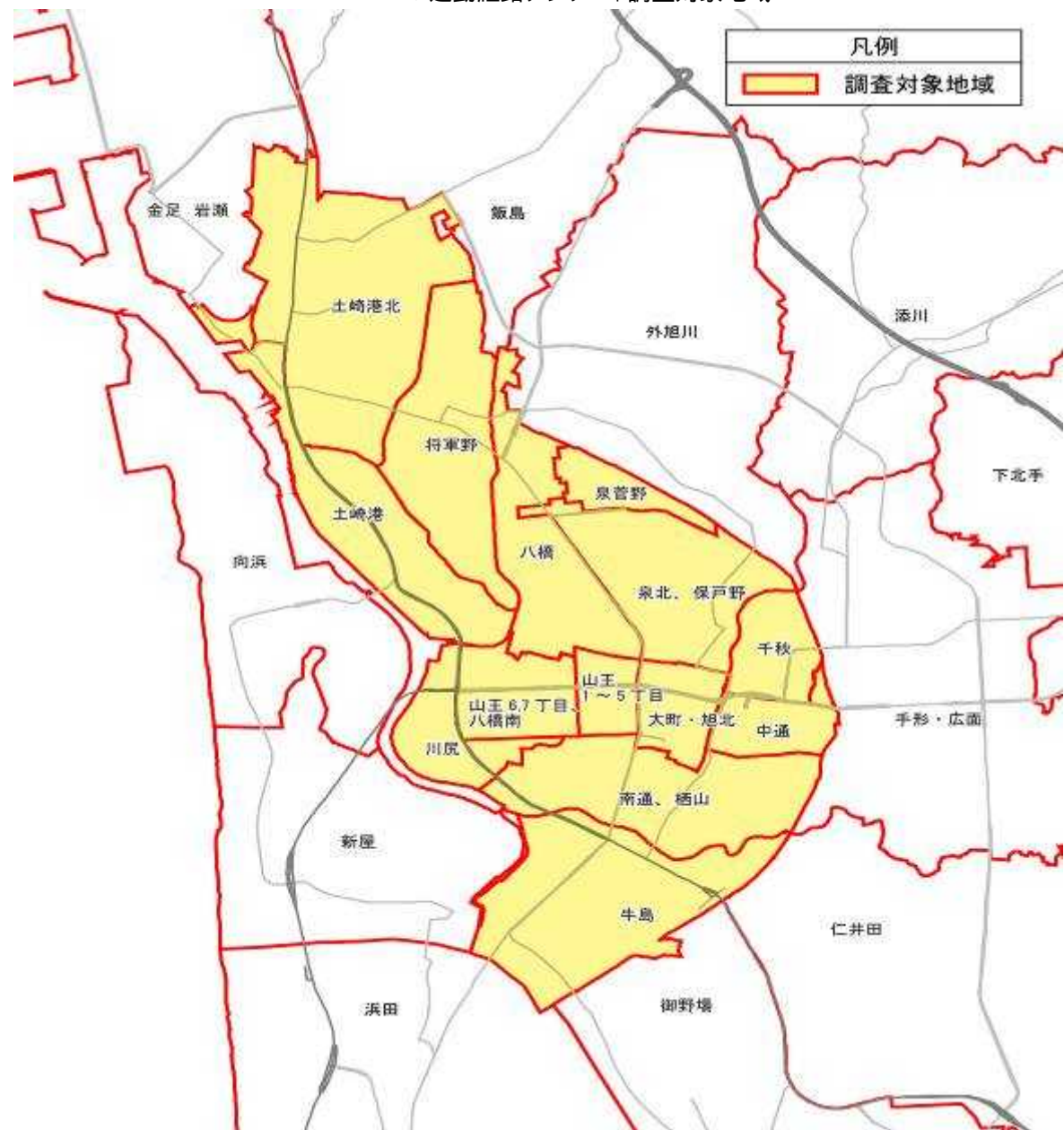


3. 通勤経路アンケート調査

・秋田市中心部の従業者を対象に通勤手段や通勤経路の把握を目的としたアンケート調査を実施

- ・実施主体：秋田市及び国土交通省
- ・対象者：秋田市中心部の従業者
- ・回収数：約4,100票
- ・実施期日：2007年12月
～ 2008年1月

▼通勤経路アンケート調査対象地域



3. 通勤経路アンケート調査

【通勤経路】

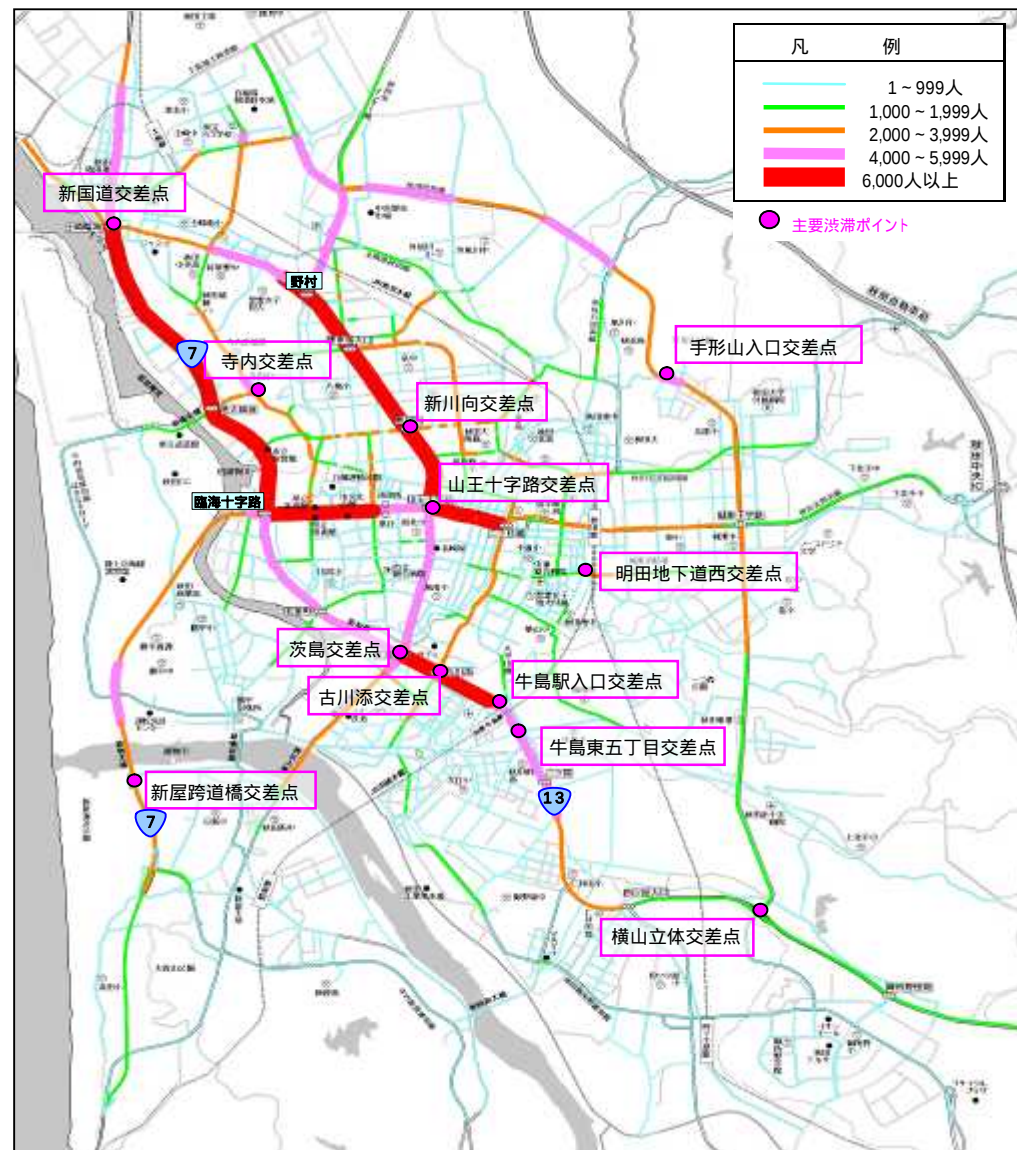
- 6,000人以上が通過する経路
 国道13号 茨島～牛島交差点間
 国道 7号 臨海十字路～新国道交差点間
 主要地方道秋田天王線
 野村～山王十字路交差点間 等

・単路部では、国道7号臨海十字路交差点北側が約9,000人で最大となっている

・交差点では、主要地方道秋田天王線の山王十字路交差点が10,700人で最大となっている

アンケートで回収した票数は、秋田中央地域の全従業者数約10万人のうち、約4,100票であることから、従業者全体の総交通量を推計するため、個々の回答を平均で約25倍
 (100,000 ÷ 4,100) に拡大している

▼ 主要な通勤経路及び通過人数

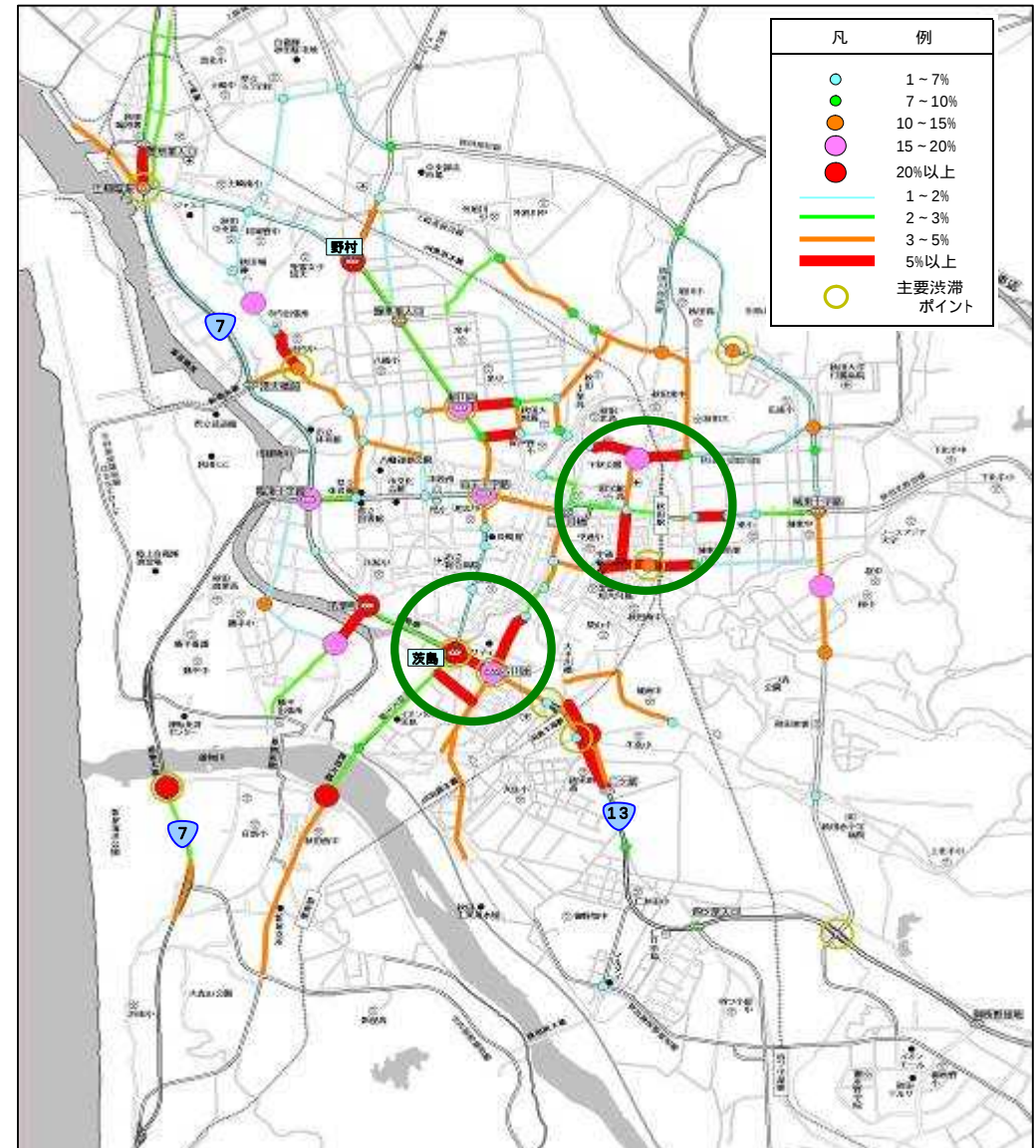


3. 通勤経路アンケート調査

【通勤経路上での混雑箇所指摘比率】

- ・JR線を秋田駅付近で横断する箇所では混雑が目立つ
 - ・明田地下道の指摘比率が約11%と高い
- ・国道13号茨島交差点付近で混雑が目立つ
 - ・茨島交差点の指摘比率は約28%と高い
- ・交差点部の最大指摘比率箇所は、野村交差点の約29%
 - ・単路部の最大指摘比率箇所は、明田地下道の約11%

▼通勤経路上での混雑箇所指摘比率

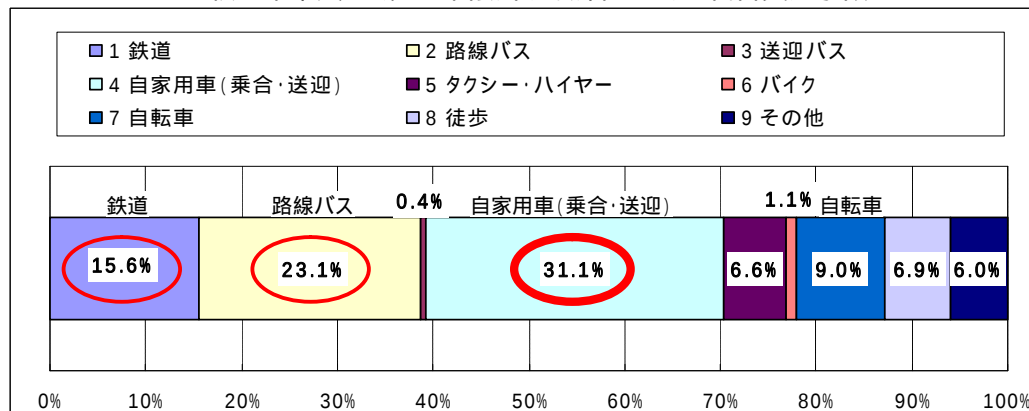


3. 通勤経路アンケート調査

【自動車の代替交通手段】

・自動車を運転して通勤している人の代替交通手段としては、自家用車の乗合・送迎が31.1%、次いで、路線バスが23.1%、鉄道が15.6%である

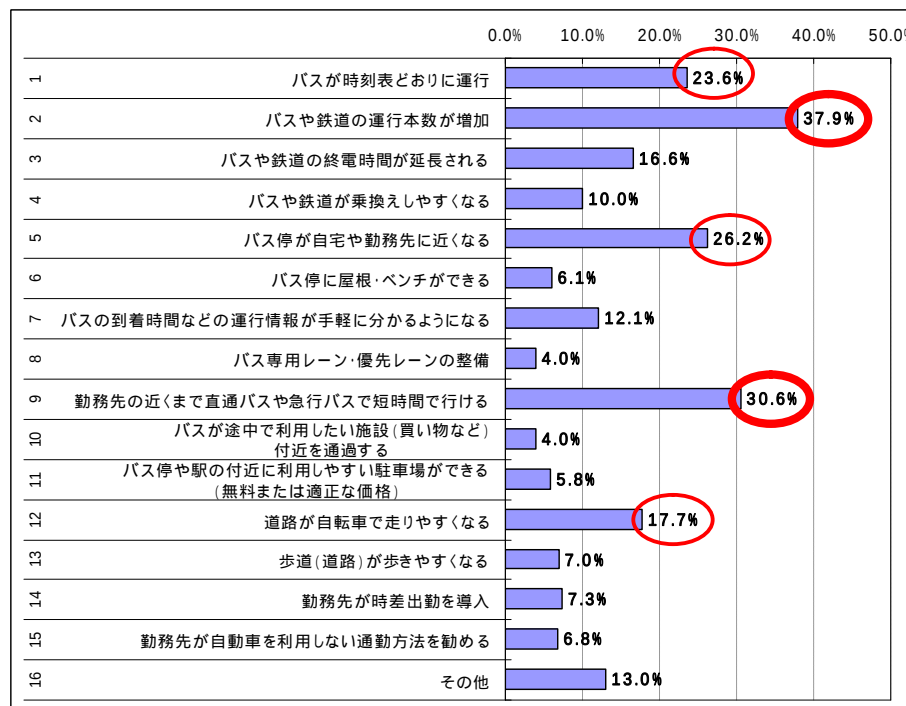
▼秋田市中央地域への自動車通勤者における代替交通手段



【通勤方法の変更条件】

・通勤方法の変更条件は、「バスや鉄道の本数増加」が37.9%と最も多く、次いで、「直通バス、急行バス」が30.6%を占める

▼秋田市中央地域への自動車通勤者における通勤方法変更条件

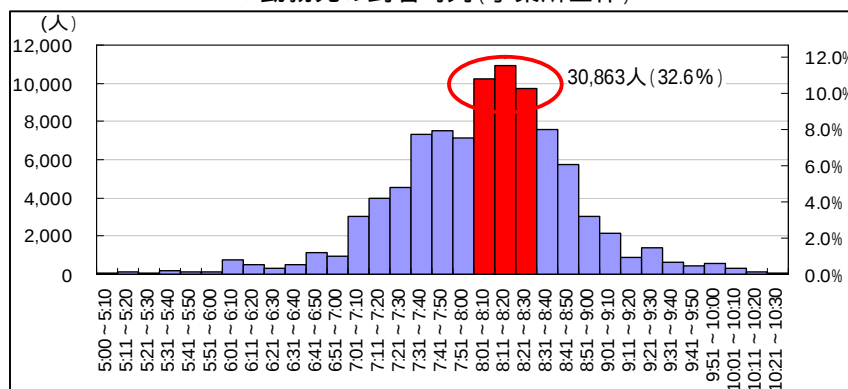


3. 通勤経路アンケート調査

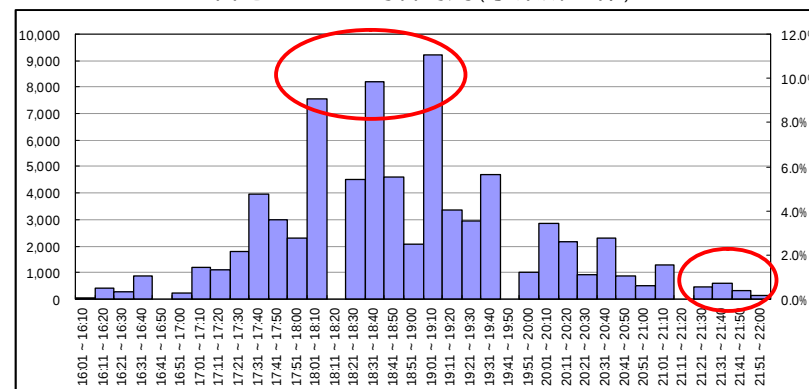
【勤務先への到着時刻・自宅などへの帰宅時刻】

- ・事業所従業員全体の勤務先への到着時刻は、8:00～8:30に集中
- ・自宅などへの到着時刻(帰宅時刻)は、18:00、18:30、19:00の3つの時間帯にピークが分散しているほか、21時以降に帰宅する人もみられる
- ・自動車通勤する民間事業所従業員の勤務先への到着時刻は、7:20～8:30の間で分散
- ・自動車通勤する公務員(自衛隊を除く)の勤務先への到着時刻は、8:10～8:20に集中(31.9%)

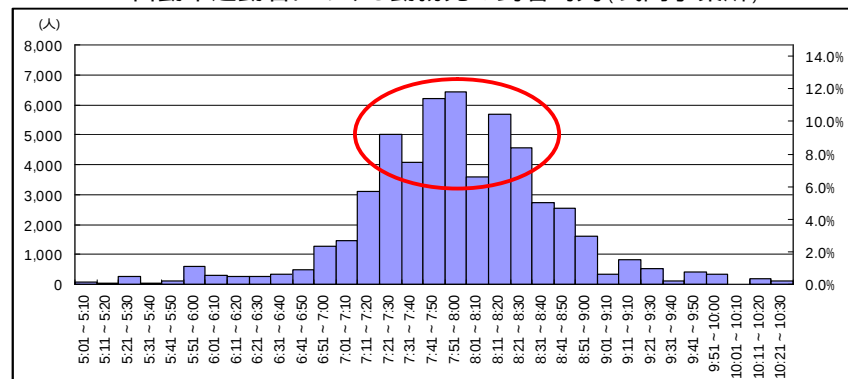
▼勤務先の到着時刻(事業所全体)



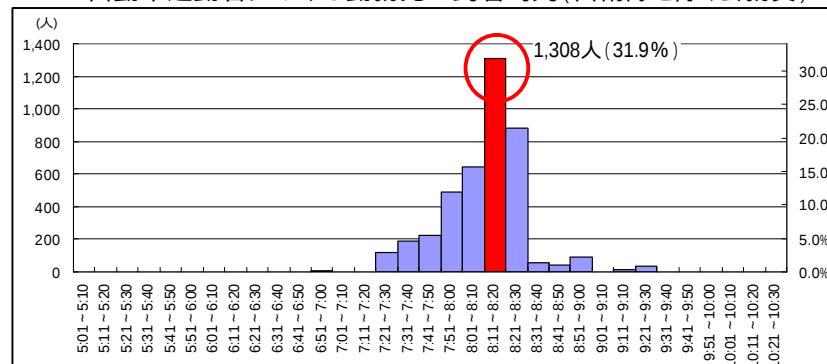
▼自宅などへの到着時刻(事業所全体)



▼自動車通勤者における勤務先の到着時刻(民間事業所)



▼自動車通勤者における勤務先の到着時刻(自衛隊を除く公務員)



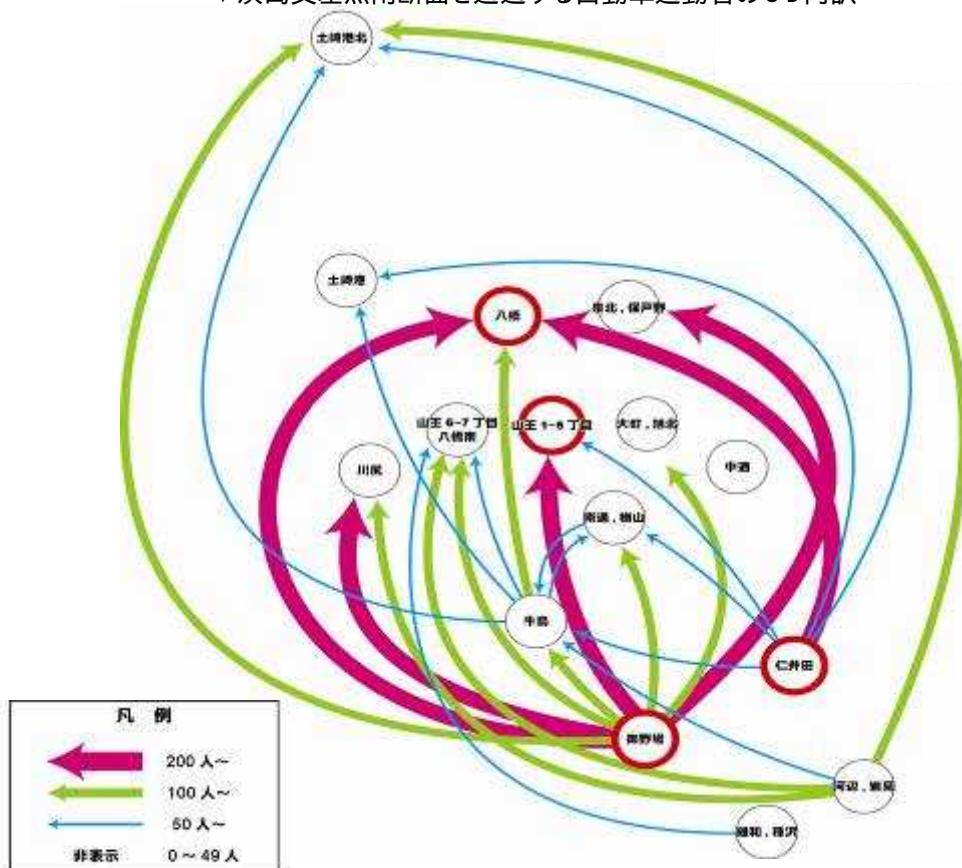
3. 通勤経路アンケート調査

【参考：茨島交差点南側断面を通過する自動車通勤者のOD内訳と経路分散状況】

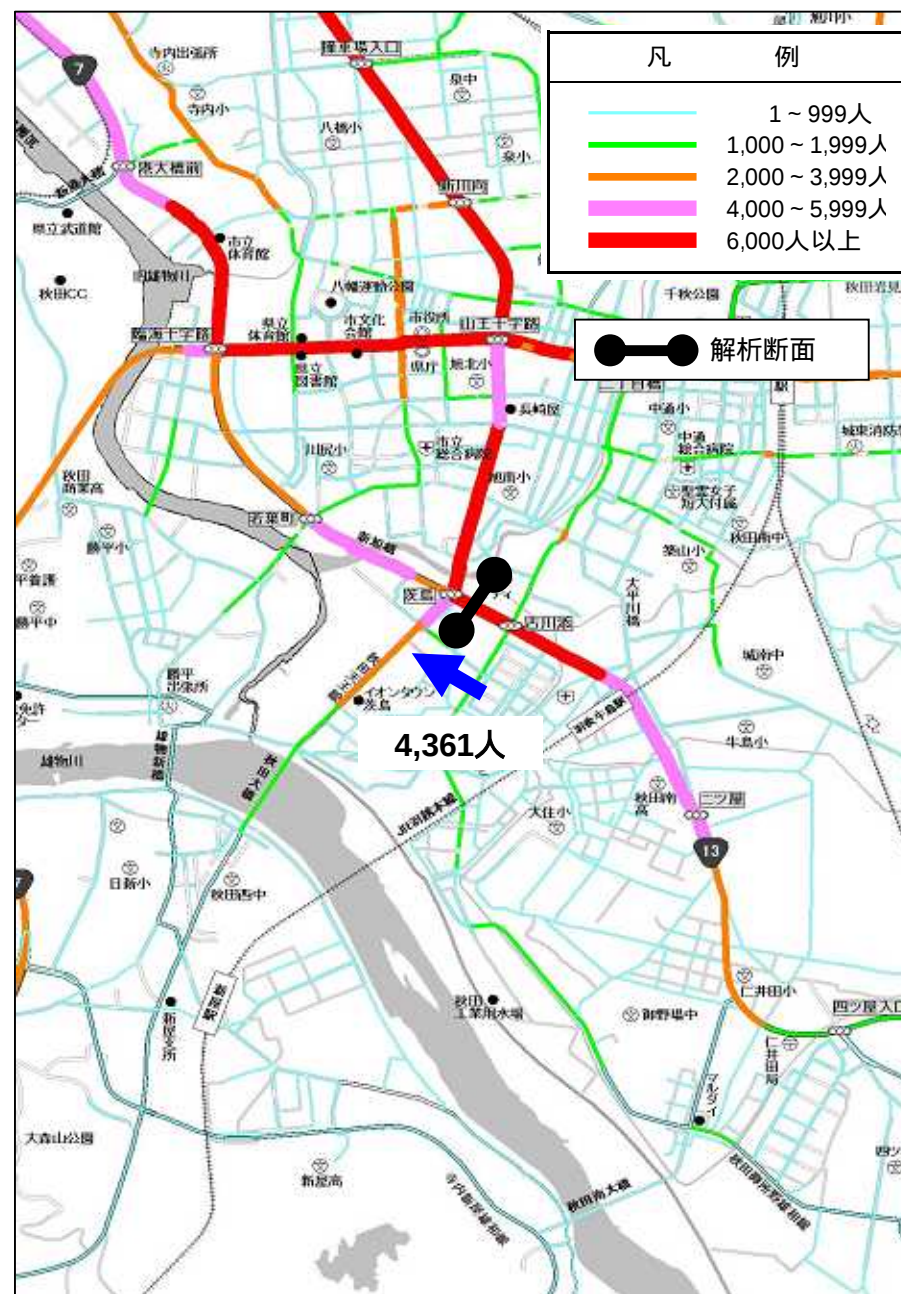
- ・仁井田地区(仁井田・御野場)からの通勤者が約62.3%(2,717人/4,361人)を占める
- ・仁井田地区(仁井田・御野場)から八橋、山王1～5丁目地区へのODが多い

P8 参照

▼茨島交差点南断面を通過する自動車通勤者のOD内訳



▼茨島交差点南側断面を通過する自動車通勤者の経路分散状況

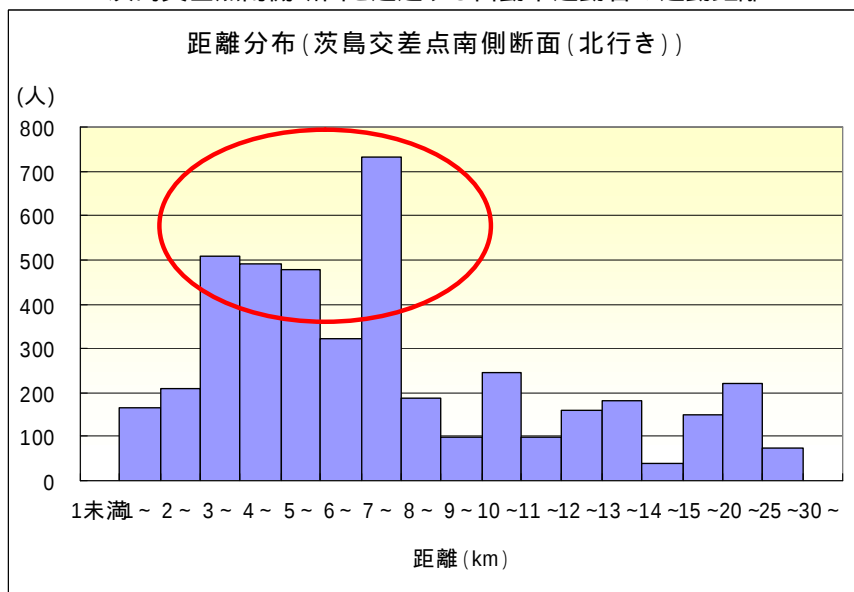


3. 通勤経路アンケート調査

【参考：茨島交差点南側断面を通過する自動車通勤者の通勤距離】

・直線距離で3～7kmの距離帯に多く分布

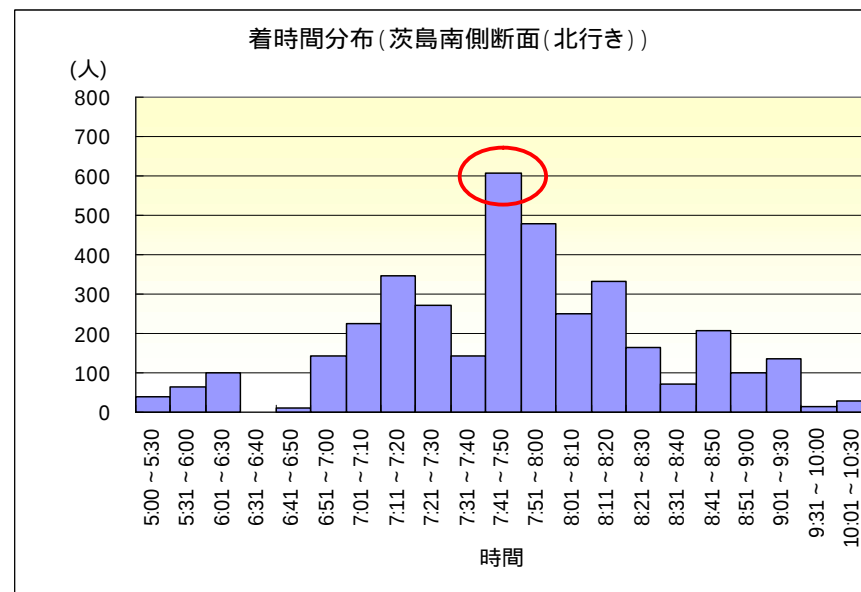
▼ 茨島交差点南側断面を通過する自動車通勤者の通勤距離



【参考：茨島交差点南側断面を通過する自動車通勤者の着時間分布】

・7時40分～7時50分が事業所への着時間のピーク

▼ 茨島交差点南側断面を通過する自動車通勤者の着時間分布

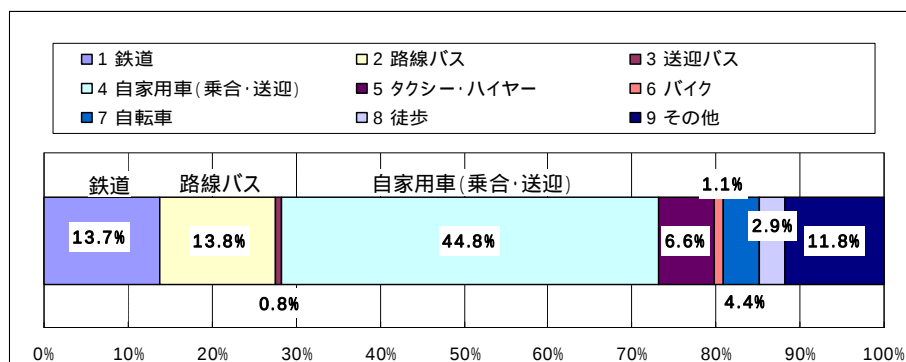


3. 通勤経路アンケート調査

【参考：茨島交差点南側断面を通過する自動車通勤者の代替交通手段】

- ・自家用車(乗合・送迎)が44.8%と最も多く、次いで路線バスが13.8%、鉄道が13.7%
- ・自家用車(乗合・送迎)への転換意向は、自動車通勤者全体の31.1%よりも高い

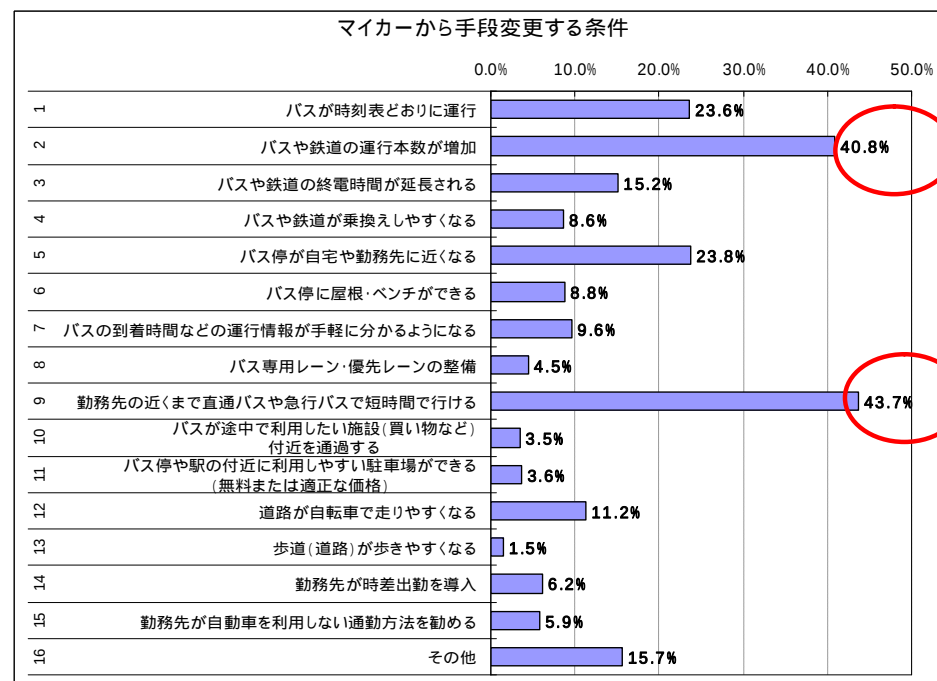
▼ 茨島交差点南側断面を通過する自動車通勤者の代替交通手段



【参考：茨島交差点南側断面を通過する自動車通勤者の通勤方法変更条件】

- ・直通バスや急行バスで短時間で行けるが43.7%
- ・バスや鉄道の運行本数増加が40.8%

▼ 茨島交差点南側断面を通過する自動車通勤者の通勤方法変更条件



4. 補足アンケート調査

【調査概要】

- ・平成21年1月末～2月中旬にかけて、実際に通勤手段をマイカーから路線バスへ変更した補足調査を実施(参加モニター:公務員20名)
- ・乗り換え通勤後にアンケート調査を実施し、通勤手段を路線バスに換えた場合の時間的ロスや心理的負担を計測

【調査結果概要】

- ・マイカー通勤の平均所要時間は30分
- ・平均乗車距離8.6km

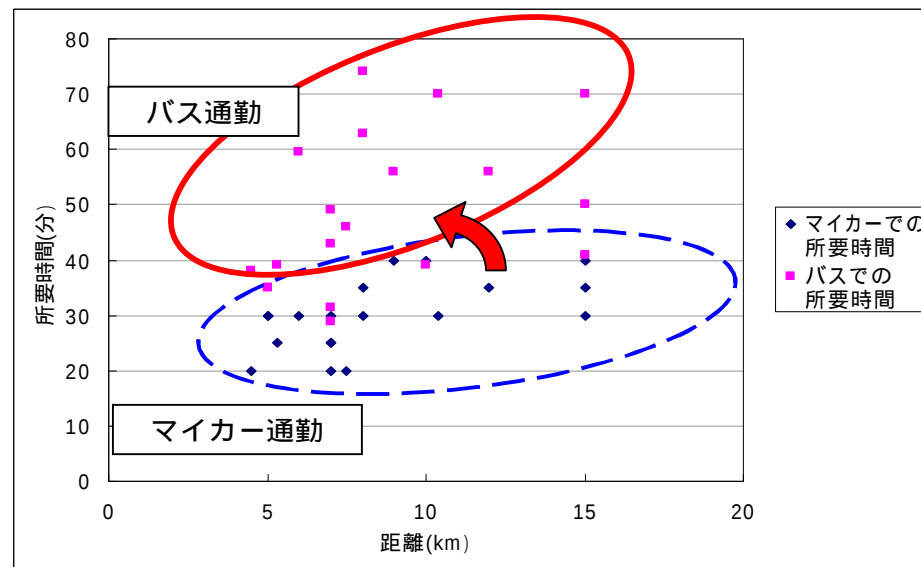


- ・路線バスでの平均所要時間は49分
(マイカーに対して平均19分(63%)増加)



- ・マイカー通勤を路線バス通勤に変更可能な人は条件付きを含めて45%
- ・降雪時の路線バスの遅れに対する許容時間は、「15分以内」とする人が大半

▼マイカーと路線バスの所要時間の変化

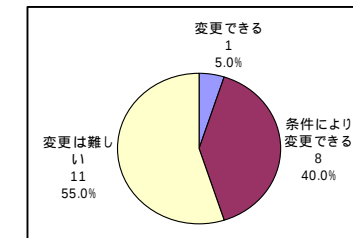


▼マイカーと路線バスの所要時間比較

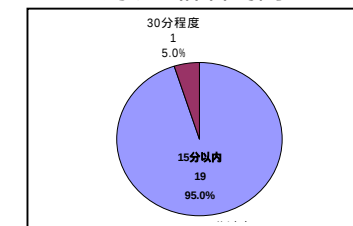
No.	距離	マイカーでの 所要時間	バスでの 所要時間	所要時間差 (バス-マイカー)
5	4.5	20.0	38.0	18.0
17	5.0	30.0	35.0	5.0
19	5.0	30.0	35.0	5.0
4	5.3	25.0	39.0	14.0
7	6.0	30.0	59.5	29.5
2	7.0	25.0	43.0	18.0
8	7.0	25.0	49.0	24.0
11	7.0	30.0	31.5	1.5
18	7.0	20.0	29.0	9.0
12	7.5	20.0	46.0	26.0
9	8.0	30.0	74.0	44.0
10	8.0	35.0	63.0	28.0
16	9.0	40.0	56.0	16.0
1	10.0	40.0	39.0	(1.0)
20	10.4	30.0	70.0	40.0
6	12.0	35.0	56.0	21.0
3	15.0	40.0	50.0	10.0
13	15.0	35.0	70.0	35.0
15	15.0	30.0	41.0	11.0
平均	8.6	30.0	48.6	18.6

注)マイカー通勤とバス所要時間を比較するため、
徒歩で長距離を歩いた人1名を除いた
No.は調査票番号、表は距離の短い順に並べた

▼路線バスへの変更の可能性



▼降雪時の路線バスの遅れに対する許容時間



5. 過去に実施したTDM施策

【社会実験】

平成7年度 時差出勤

- ・秋田県、秋田市、国土交通省の職員約1,000人が参加して実施
- ・実験後、本格実施に至らなかったが、平成18年7月より、秋田県等で改めて取り組みを実施中

平成11年度 パーク・アンド・ライド

- ・四ツ小屋駅、井川さくら駅、道川駅で実施し、72名が参加
- ・駐車場用地確保などの課題があり本格導入が見送られた

【関連施策】

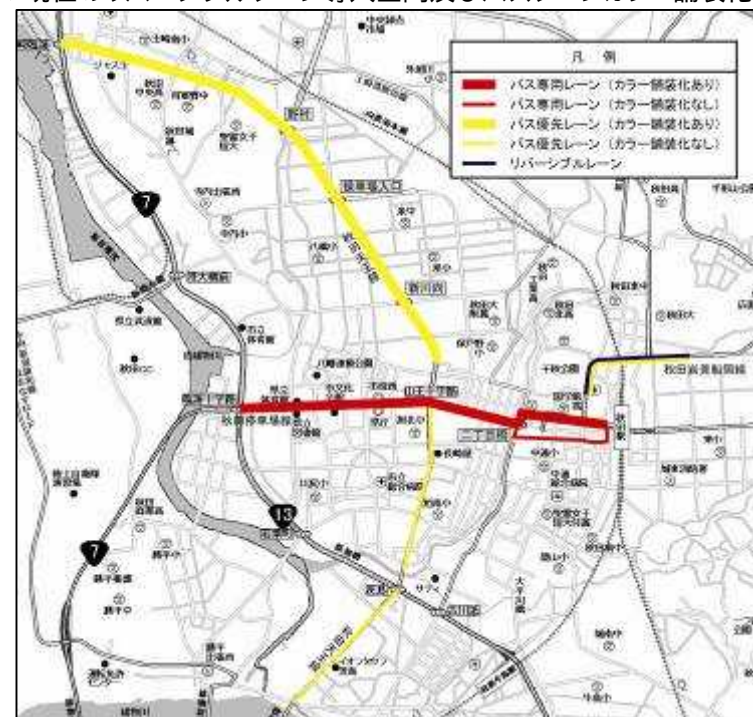
平成3年度 リバーシブルレーンの導入

- ・主) 秋田岩見船岡線 手形地区

平成7年度 バスレーンのカラー舗装化

- ・主) 秋田天王線 中央郵便局前～土崎臨海交差点
- ・主) 秋田停車場線 秋田駅前～臨海十字路交差点
(広小路、竿燈大通り、山王大通り)

▼現在のリバーシブルレーン導入区間及びバスレーンカラー舗装化区間



5. 過去に実施したTDM施策

平成7年度 時差出勤(H7.11,H8.1に実施)

【実験概要】

- ・対象者 : 自動車通勤をしている県・市・旧建設省(現国土交通省)職員 約1,000名
- ・実施方法 : 始業時間を通常の8:30から9:00に変更して出勤

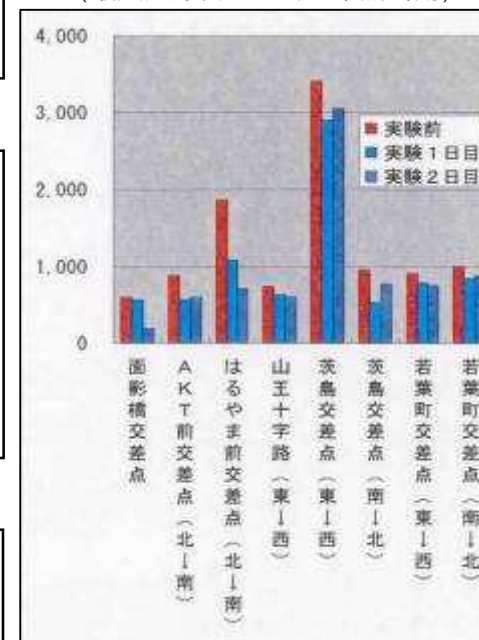
【実験結果】

- ・通勤時間 : 無雪期で平均8.4分(23.1%)の時間短縮効果
積雪期で平均10.8分(22.2%)の時間短縮効果
- ・渋滞長 : 渋滞長500m以上の交差点で、2~45%の渋滞短縮効果

【本格導入の状況】

- ・勤務時間帯の変更が民間事業所では難しかったため、本格実施には至らなかった
- ・平成18年7月より、改めて秋田県等で時差出勤の取組みを実施している

▼時差出勤実験における最大渋滞長の変化
(最大渋滞長500m以上、無雪期)



▼最大渋滞長が500m以上の箇所の位置



5. 過去に実施したTDM施策

平成11年度 パーク・アンド・ライド(H12.1に実施)

【実験概要】

- ・実施駅 : 四ッ小屋駅、井川さくら駅(JR奥羽本線)、道川駅(JR羽越本線)
- ・対象者 : 公募による一般参加モニター72名(3駅で計200名を募集)
- ・実施時期: 平成12年1月6日～13日(平日5日間)
- ・実施方法: 駅周辺に設けたP&R駐車場に自家用車を駐車し、勤務地周辺まで鉄道に乗り換えて通勤する

【実施結果】

- ・参加率 : 各日、各駅とも、参加モニターの約7割が参加
- ・通勤時間: 暖冬の影響もあり積雪がなかったため、出社時は、ほぼ実験前と同じであったが、帰宅時は実験前よりも平均で24分ほど増加
- ・実験評価: 「渋滞によるイライラがなくなった」や、「雪道での運転によるストレスがなくなった」といった、精神的余裕の面からの評価が高くなっている
- ・重要項目: P&Rが本格的に実施され、参加すべきかどうか考える際に重視する項目としては、「駐車場の料金」が最も多く、次いで「鉄道の本数」、「駐車場の位置」、「通勤にかかる時間」、「通勤にかかる費用全体」となっている。

【本格導入の状況】

- ・参加者の時間短縮効果が少なかったことや四ッ小屋駅等では、最大で駅から200m圏に新たに多くの駐車場確保が必要とされたため、本格導入を見送った。

▼ H11パーク・アンド・ライド



6. TDMに関する施策や取組みの概要

エコ通勤ウィークの設定

- ・秋田市では、平成20年11月から、毎月第3週を「エコ通勤ウィーク」に指定
- ・マイカーから自転車や徒歩への切り替えを促進

エコ交通の日(美の国あきたエコ交通キャンペーンで実施)

- ・主催:トラック協会、商工会議所連合会、秋田県、秋田市等
- ・平成15年から、毎月第4金曜日に実施
- ・マイカーから公共交通、自転車、徒歩への切り替えを促進

▼エコ交通キャンペーン



▼自転車通勤応援イベントの状況



自転車通勤応援イベント

- ・主催: NPO(バイシクル・エコロジー・ジャパン)、秋田市
- ・毎月第3木曜日に、市内3箇所で自転車通勤者へお菓子や飲み物を提供
- ・現在1日あたり3箇所で80人程度参加

企業向けレンタサイクル(社会実験)

- ・秋田市では、放置自転車の活用による環境改善対策として、H20年11月～21年6月にレンタサイクルの社会実験を実施
- ・秋田銀行等9社が参加し、延べ538人が利用

自転車通行環境整備モデル地区の指定

- ・平成20年1月に、国土交通省と警察庁が合同で、秋田駅周辺地区をモデル地区に指定
- ・自転車・歩行車道をラインで区切る等、自転車走行空間を確保するほか、走行マナー向上のための啓発活動を実施



◀ 自転車通行環境整備モデル地区

時差出勤

- ・主催: 秋田県
- ・平成18年7月より実施



◀ 時差出勤パンフレット

「自転車利用環境のあり方を考える懇談会」の開催

- ・秋田市では、今後の自転車利用環境のあり方について検討する懇談会を平成20年10月に設置し
- ・平成21年1月に「提言書」を市長に提出

7. 秋田市の交通・地域特性と有効性の高いTDM施策

・秋田市の交通・地域特性とマイカー通勤者の手段変更条件意向をもとに渋滞緩和に有効なTDM施策有効性を検討

▼TDM施策の有効性の検討

TDM施策類型とメニュー		秋田市の交通・地域特性や上位・関連計画への位置づけ	通勤アンケート結果(マイカー通勤からの変更条件)	秋田市での実施経緯	今後の秋田市の渋滞緩和の視点からの有効性(短期施策イメージ)	
TDM施策類型	施策メニュー例	秋田市の交通・地域特性等からみた施策メニューの評価				
総合的施策	ノーカーウィーク、ノーマイカーデー	-	-	○現在中心的に実施		TDMへの参加率向上が期待できる
自転車やバス等への交通手段の変更	通勤直通バスの運行	○アンケート結果から南部地区ニュータウン等で有効	○直通(急行)バス新設31%	-	○	アンケート結果より南部地区での効果が期待できる
	パーク&バスライド	○都心から離れたSC等をP&Bに活用する検討は可能	○バス停や駅に駐車場がある6%	○JAZZイベントなどで実施	○	バス停近くの駐車場確保が条件
	サイクル&バスライド	○平坦な秋田で有効	○バス停や駅に駐車場がある6%	-	○	
	レンタサイクル	○中心部の業務系交通や拠点から各事業所までの通勤方法として可能	○道路が自転車で走りやすくなる18%	○企業向けに実施	○	市の施策と連携して秋田市中心部及びその周辺地区で拡大の可能性あり
	自転車通勤の奨励	○4km未満のマイカー通勤者の転換の可能性大	○道路が自転車で走りやすくなる18%	○実施済み		
	バス専用・優先レーン	○バスに遅延が出ている区間では有効と想定される	-	一部区間でバス専用・優先・リバーシブルレーン継続中		公共交通利用促進が第一義となる施策である。実施できれば、結果として渋滞対策にも有効となりうる
	PTPS(公共交通優先信号)					
	バスサービス改善	○アンケート結果から有効	○バスの本数増加38%、終バス延長17%	-		
	パーク&ライド	駐車場用地確保が条件	-	H11実験したが駅近くに駐車場確保困難等で継続はなし		駅近くへの新たな駐車場確保は困難ことが多い
	サイクル&ライド	平坦な秋田で有効	-	○JR駅で実施済		すでに駅駐輪場は整備済みの箇所が多い
時差通勤等の時間変更	ミニ時差通勤(勤務時間変更無し)	○通勤ピークが集中しており有効	-	-	○	勤務先に7:30~8:00ころの到着者の早出により効果が期待できる。勤務時間変更がなければ企業も参加しやすい
	時差通勤(勤務時間変更有り)	○通勤ピークが集中しており有効	-	○H18より秋田県等で実施中		勤務体系の変更までは難しいため民間事業所への更なる拡大は困難
	フレックスタイム	○通勤ピークが集中しており有効	-	○一部民間事業所で実施		事業所と調整ができれば有効だが、新たな勤務体系変更は困難。
	圧縮勤務		-	-		
自動車の効率的利用	相乗り通勤	-	○車以外の通勤方法:相乗り・送迎31%	-		マイカー通勤の代替方法として多い。事業所と調整ができれば有効
	多重員車優先レーン	-	-	-		公共交通サービス向上とセットであれば有効
発生源の調整	市街地拡散の抑制	○秋田市DID地区が拡大(S45→H17:2.1倍)する中、拡散抑制は有効	-	-		中長期的な誘導施策
	自宅勤務・サテライト勤務	○事業所の多くが山王地区や土崎地区に集中立地しているため、導入できれば有効	-	-		企業意向によるのであくまで誘導的な手法となる
自動車の規制・誘導	車両ナンバー規制	-	-	-	×	国内で実施事例無し
	ロードプライシング	-	-	-	×	国内で実施事例無し
	フリンジパーキング	-	-	-	×	金沢市等都心観光推進目的等で実績あり
	駐車料金コントロール	-	-	-	×	国内で実施事例無し

・秋田市の地域、交通特性や自動車通勤者の転換条件、現在のTDM施策の取組み状況をもとにTDM施策(案)を設定

<秋田市の地域・交通特性>

- ・4km以下の近距離帯もマイカー通勤(約30%)が多い
- ・秋田は平坦な地形が多く自転車活用を図りやすい

<秋田市の渋滞状況>

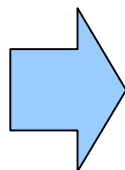
- ・国道13号、国道7号に渋滞ポイントが多い(茨島交差点を北上する通勤交通は御所野・仁井田地区からの通勤者が62%を占める)
- ・特に朝8:00~8:30に通勤交通が集中

<自動車通勤者の転換条件>

- ・代替手段意向が多様(乗合・送迎、路線バス、鉄道、自転車等)
- ・バスの運行本数増加(38%)
- ・直通・急行バス新設(31%)
- ・自転車で走りやすくする(18%)

<現在のTDM施策の取組み状況>

- ・ノーマイカーデー(エコ通勤)
- ・時差出勤
- ・自転車通勤奨励 等



<秋田市で有効なTDM施策(案)>

ノーマイカーデー(エコ通勤)

- ・通勤経路アンケートより、自動車利用者の代替手段の意向が多様であることや、各事業所および個人の事情等を踏まえ、参加率の向上が期待できる施策

ミニ時差出勤

- ・勤務体系を変更せずに実施可能
- ・勤務先へ7:30~8:00頃に到着する自動車通勤者を対象にした「早出出勤(15~30分程度)」による効果に期待

自転車利用の促進

- ・中心地域や中心地域周辺で利用推進

公共交通への乗り換え

(パーク&ライド、サイクル&ライド)

- ・渋滞が著しい茨島交差点の対策として、マイカー通勤者の転換条件に配慮し、御所野ニュータウン地区などを中心に検討
- ・サイクル(パーク)&バスライドはバス停まで徒歩でアクセスできない人のための施策として実施を検討

8. TDM施策(案)の検討

【社会実験実施日の検討(既存施策等)】

○エコ交通の日(ノーマイカーデー)

・「美の国あきた エコ交通推進協議会」平成15年度～

→ 県トラック協会、県バス協会、県商工会議所連合会、県警本部、秋田県、秋田市 等

・毎月 第4金曜日 に実施

○ノーマルデー

・公務員(秋田県、秋田市、国土交通省 等)

・毎週 水曜日 に実施

○エコ通勤ウィーク

・秋田市役所 平成20年度～

・毎月 第3週目の平日に実施

・マイカーから自転車や徒歩等への切り替え

○自転車通勤応援イベント

・NPO法人 バイクル・エコロジー・ジャパン

→ 秋田市も協賛

・毎月 第3木曜日 に実施

・自転車通勤者へ飲み物やお菓子を提供

10月

日	月	火	水	木	金	土
					1	2
					3	
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

11月

日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

9. 今後の検討スケジュール(案)

- 7月27日(月) 第一回秋田市総合交通戦略推進協議会
- ・推進協議会における検討事項の提示
 - ・秋田市の交通特性・渋滞状況の説明
 - ・TDM施策の方向性の提示



- 8月下旬～9月上旬 第二回秋田市総合交通戦略推進協議会(予定)
- ・TDM施策の社会実験(案)の提示
 - ・社会実験における効果把握方法(案)の提示
 - ・広報計画(案)の提示



- ・関係機関との調整(広報内容等)
- ・実験参加者の募集 等



- 10～11月(仮) TDM社会実験の実施(予定) 2回程度



- 平成22年2月(仮) 第三回秋田市総合交通戦略推進協議会(予定)
- ・社会実験結果の説明
 - ・TDM施策の本格実施計画(案)の提示
 - ・H22年度以降の体制 等