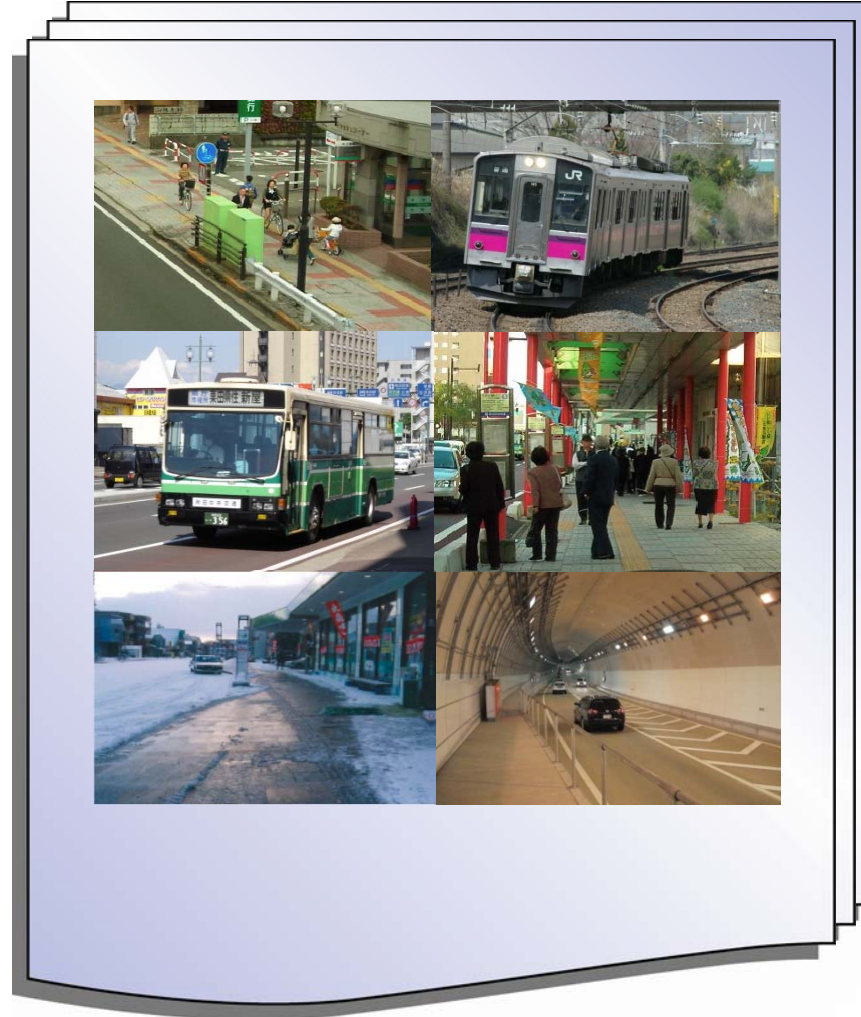




Akita city, Japan

秋田市における公共交通政策の取組



2013年11月6日
秋田市都市整備部交通政策課



目次



- 秋田市の概要
 - 1 戦略策定時における現状と課題
 - 2 目指すべき将来都市像
 - 3 総合交通戦略の位置づけと策定経緯
 - 4 総合交通戦略の進め方
 - 5 総合交通戦略の推進に向けて
 - 6 今後の課題



秋田市の概要

面積 905,67 km²
(うち農地森林原野約720 km²)
人口 321,631人
(平成25年1月1日現在)

明治22年市制施行
平成9年に中核市へ移行
平成17年に河辺町・雄和町と
合併し現在に至る。

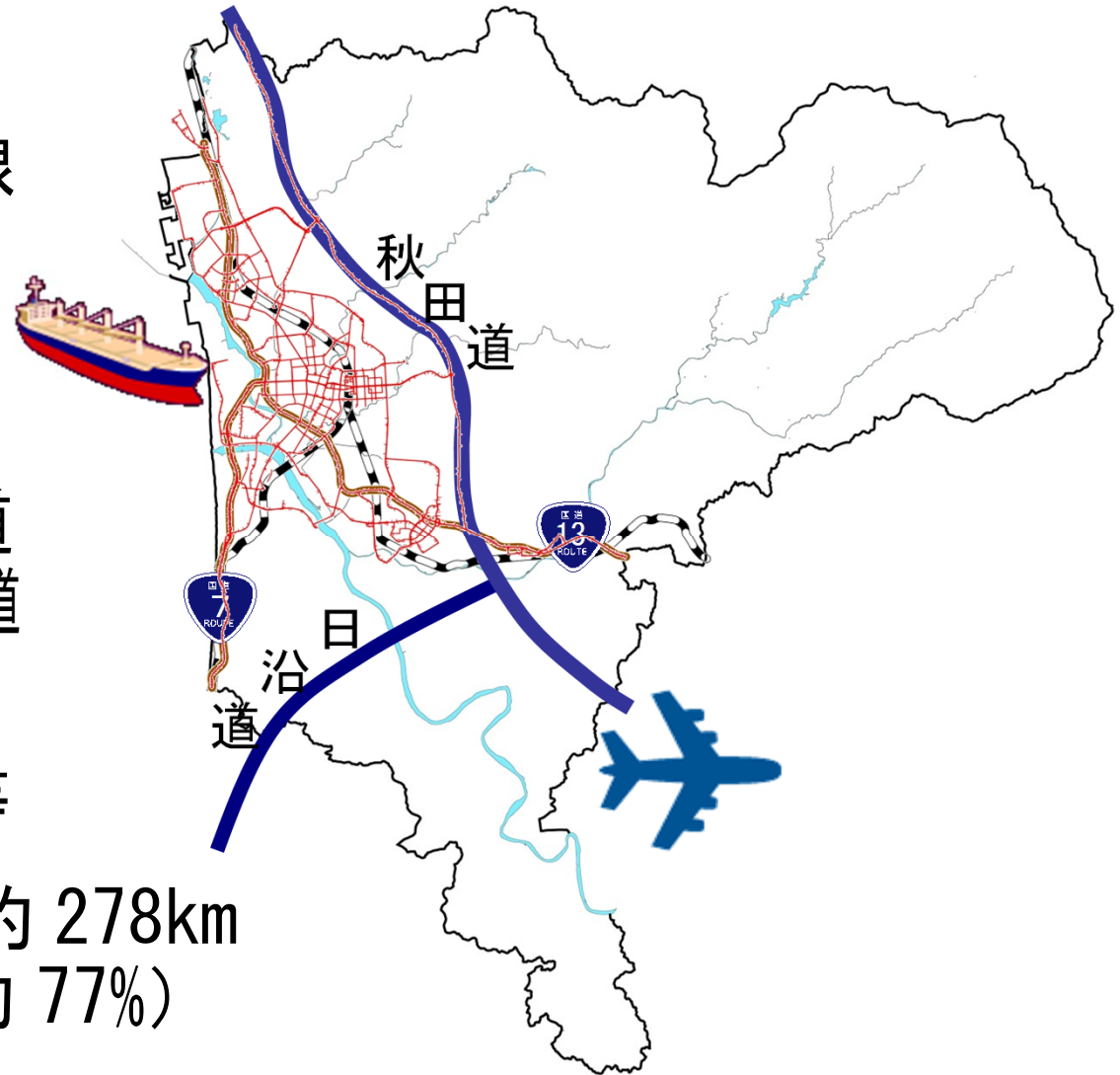




秋田市の交通環境



| | | |
|--------|---|------------------------------|
| 鉄 | 道 | 秋田新幹線 奥羽本線 羽越本線 男鹿線 |
| 高速道路 | | 秋田自動車道 日本海沿岸自動車道 |
| 幹線道路 | | 国道7号 国道13号等 |
| 都市計画道路 | | 91路線 約278km (整備率約77%) |





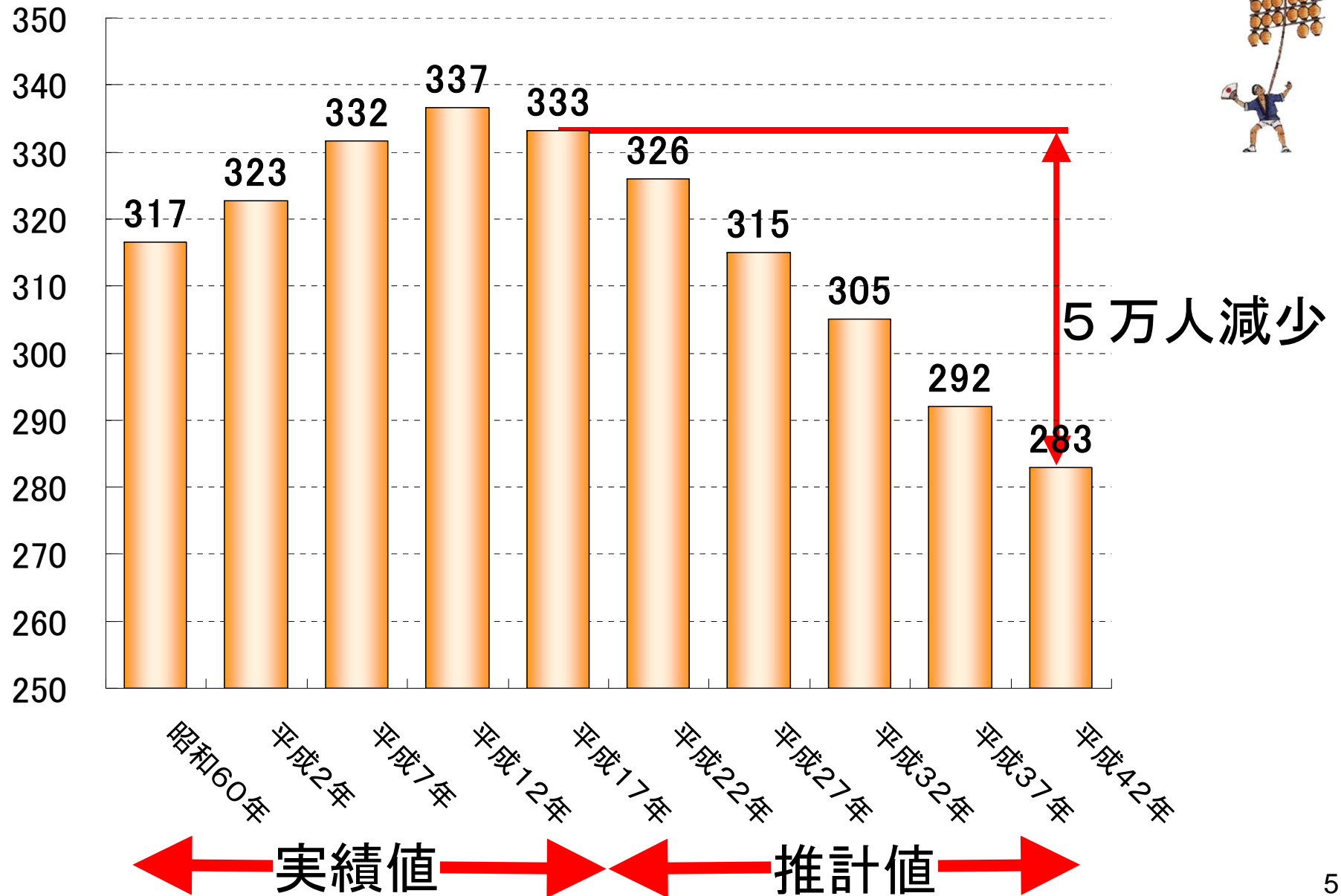
Akita city, Japan

秋田市における現状と課題





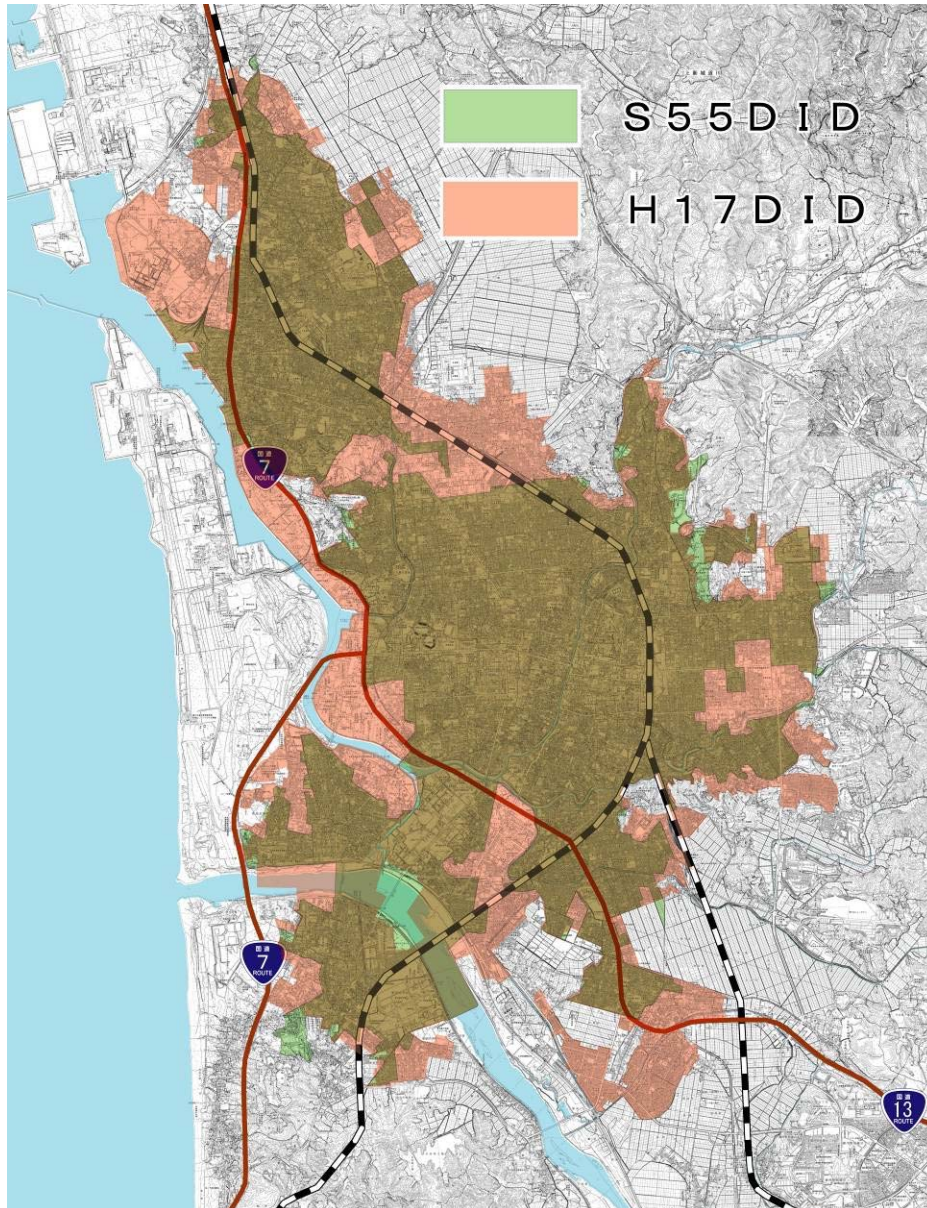
1 市街地の拡大と人口減少





1 市街地の拡大と人口減少

D I D地区の変遷



昭和55年

DID面積 38.7km²

DID人口 217,058人

人口密度 56.1人/ha

平成17年

DID面積 53.6km²

DID人口 263,485人

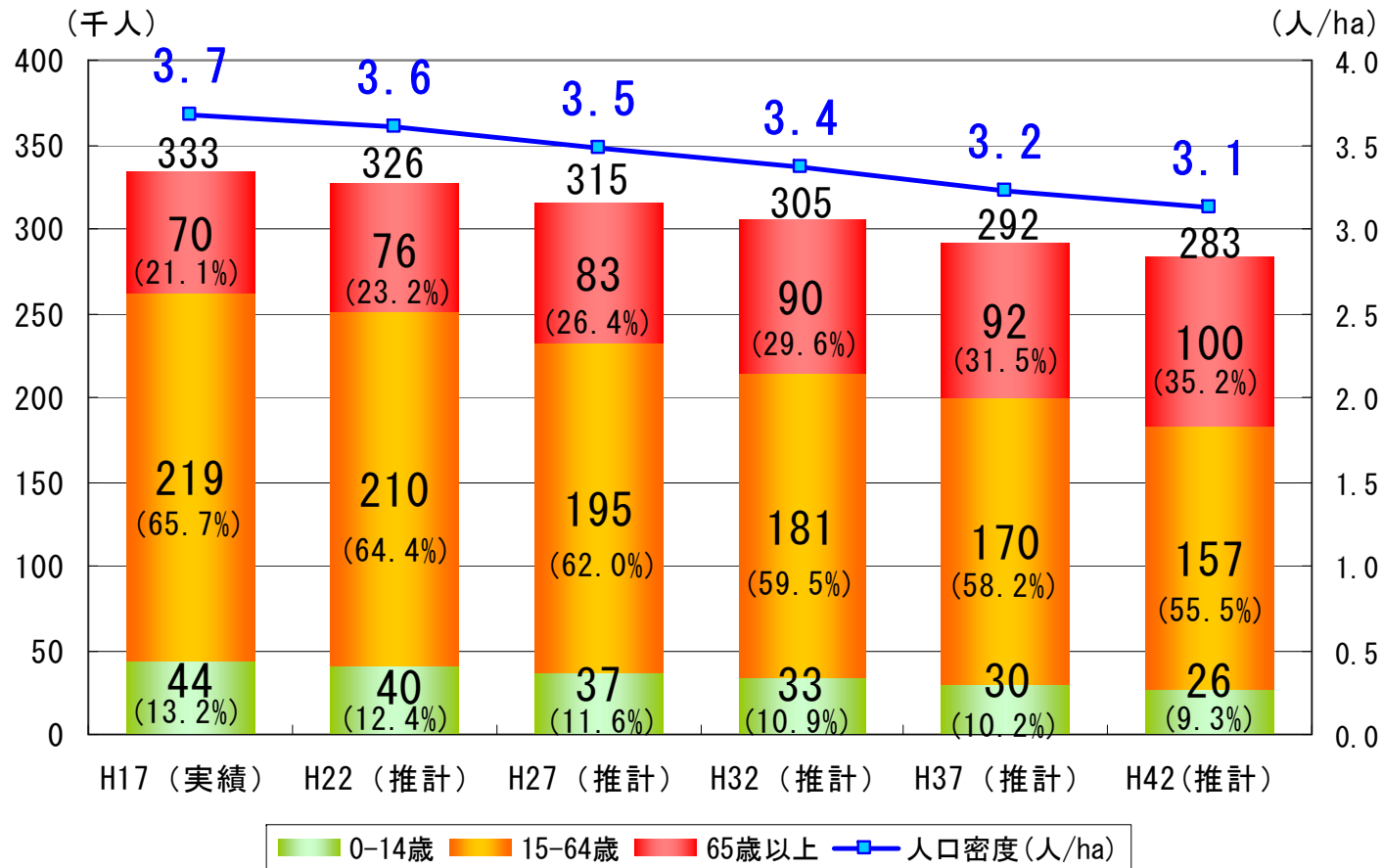
人口密度 49.2人/ha





2 少子・高齢化の進展と自動車依存の高まり

秋田市の将来人口

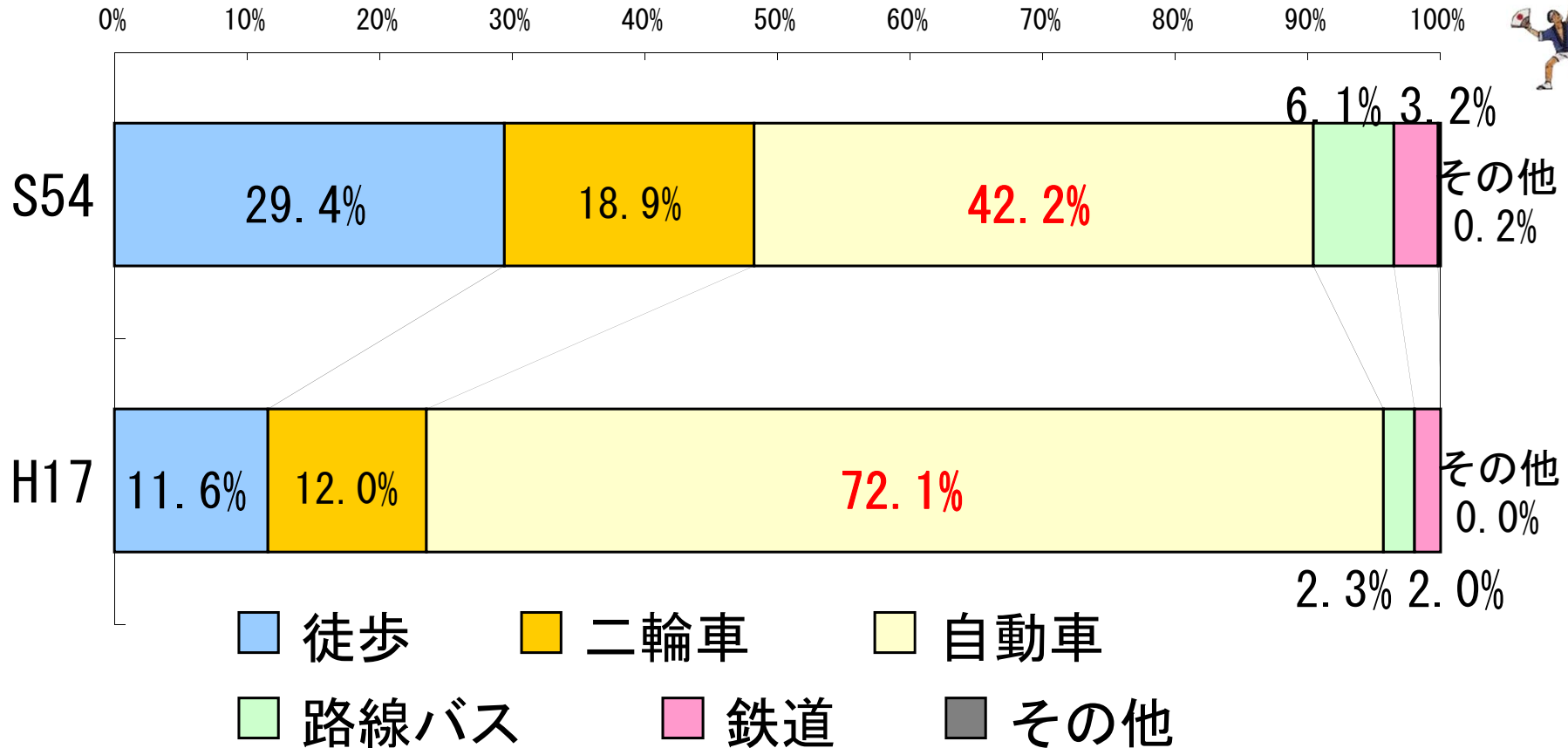




2 少子・高齢化の進展と自動車依存の高まり



秋田都市圏の代表交通手段構成の変化



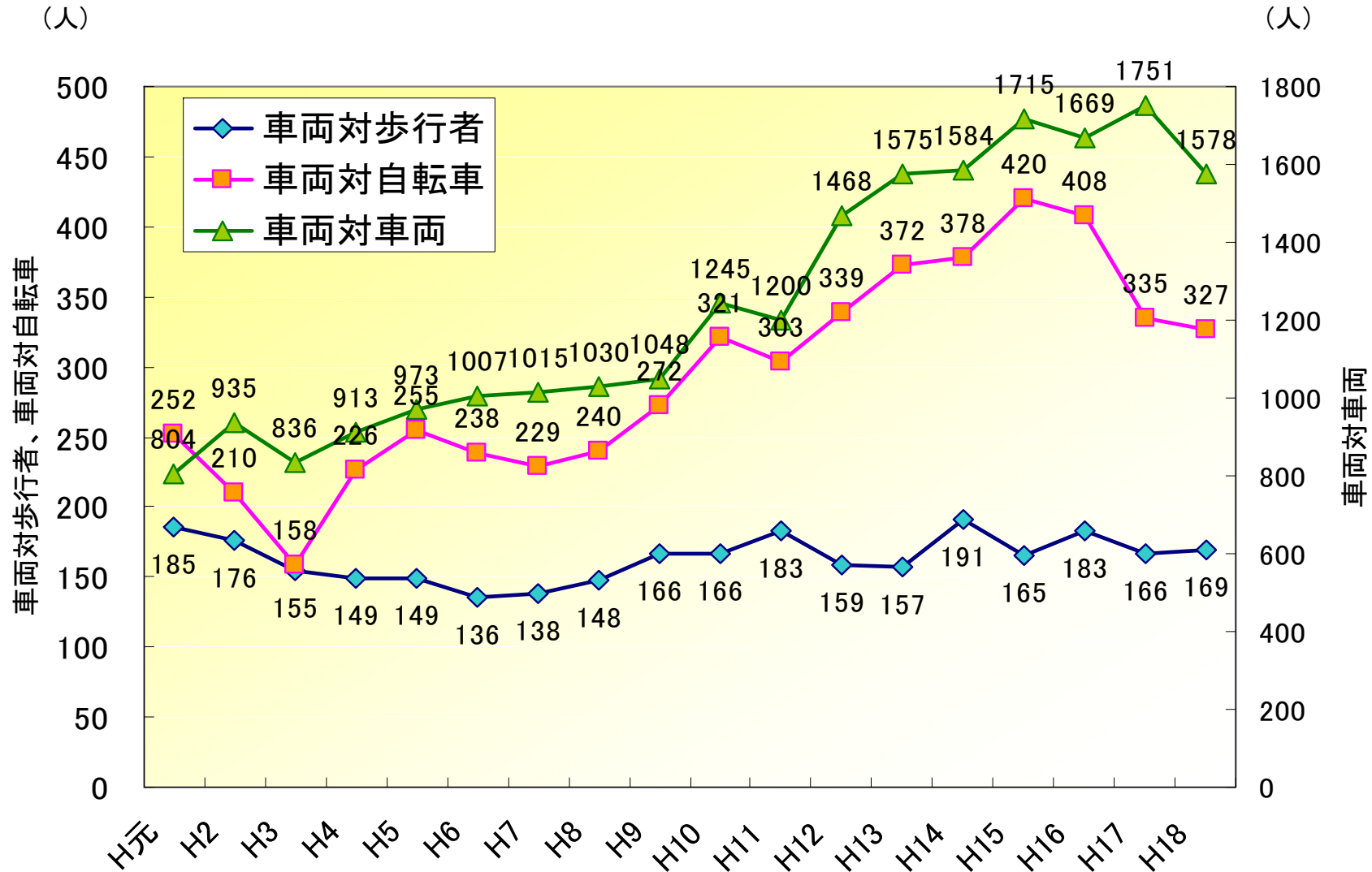
近い将来、外出に制約を受ける高齢者が増加する



3 交通事故の増大



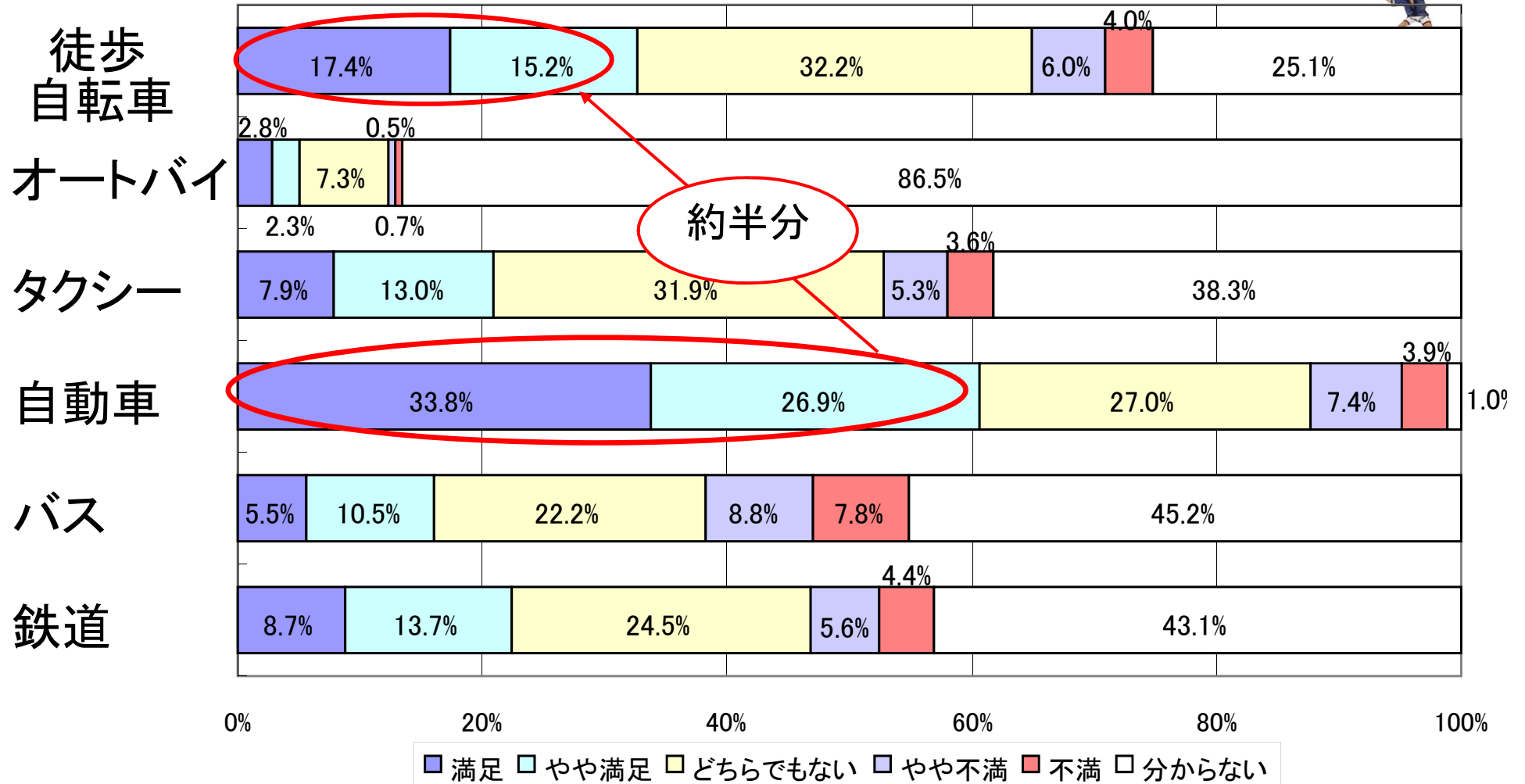
車両対歩行者・自転車・車両死傷事故者数





4 満足度の低い歩行者・自転車環境

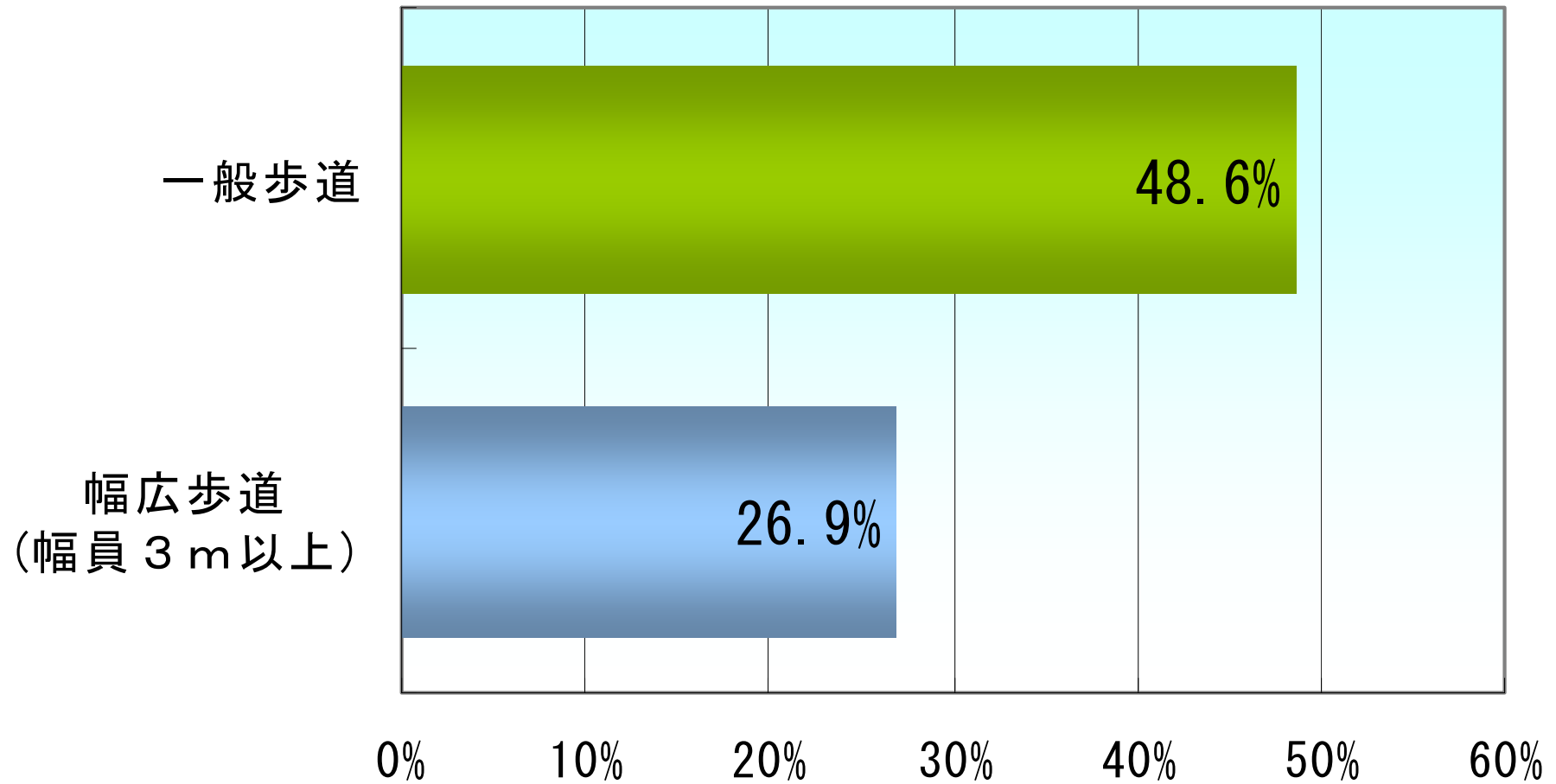
日頃利用する交通手段についての満足度





4 満足度の低い歩行者・自転車環境

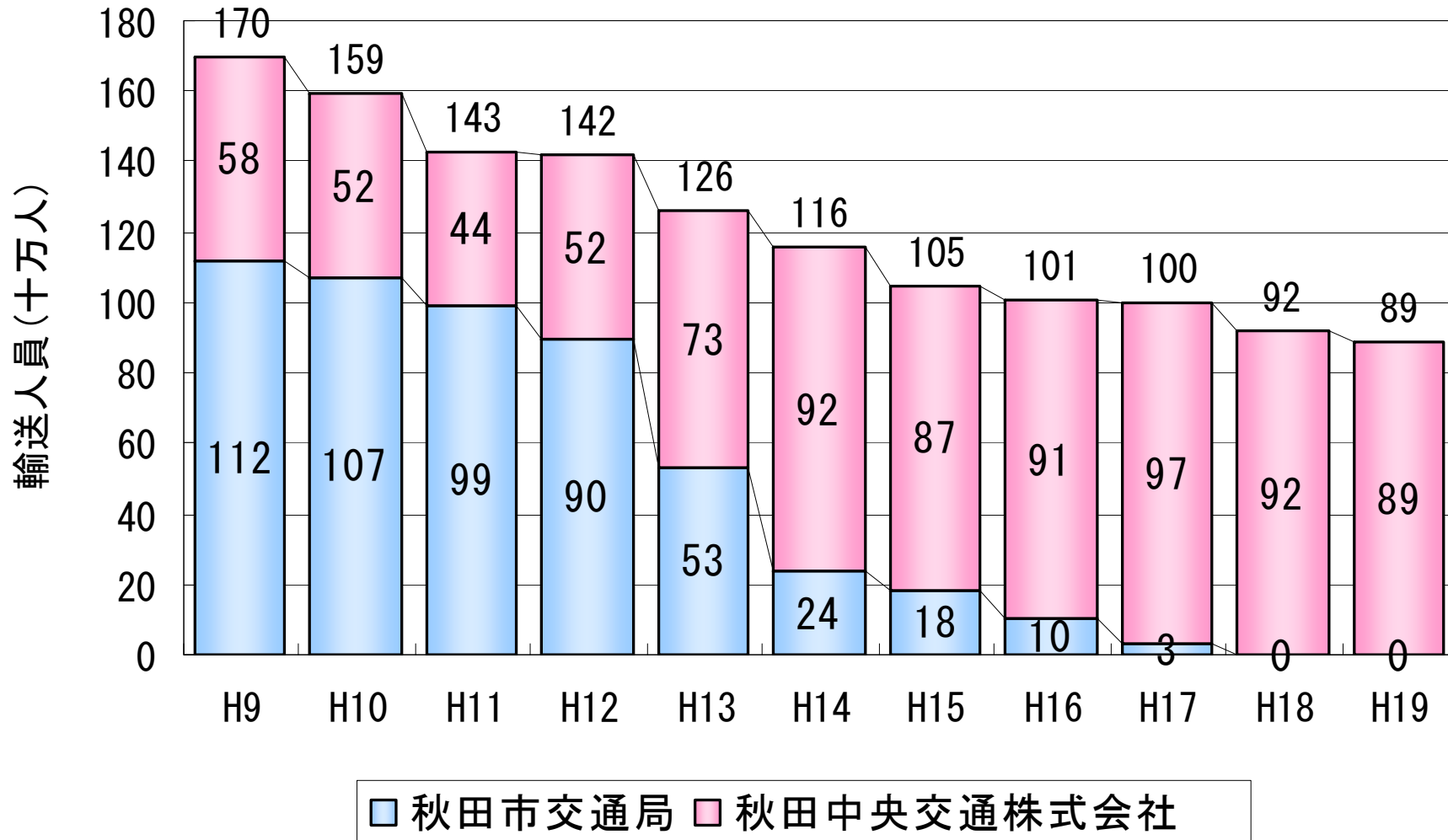
秋田市の歩道の整備率(H17センサス区間)





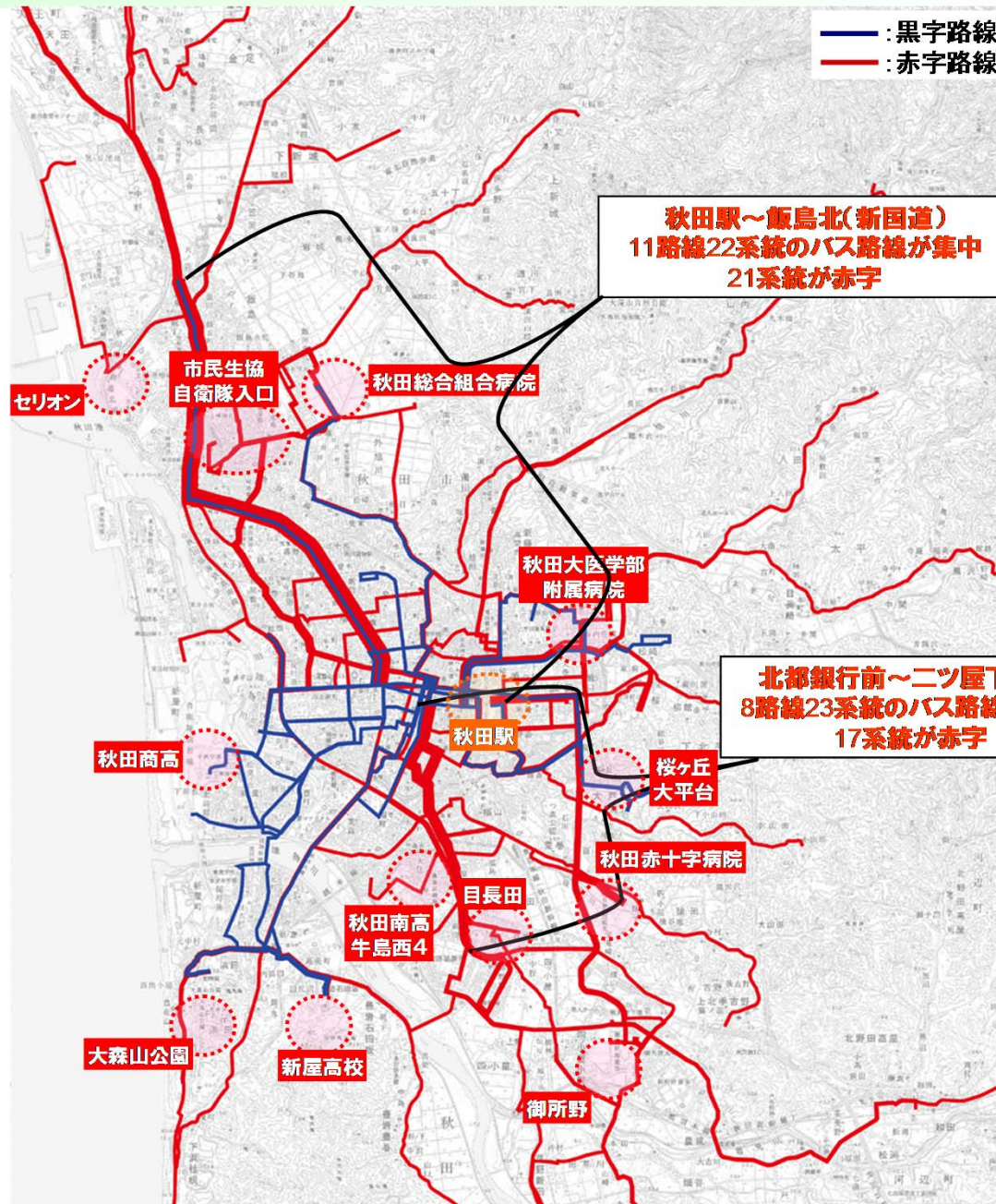
5 公共交通利用者の減少

路線バス輸送人員の推移





6 バス路線の赤字拡大





7 渋滞・交通混雑の増大



国道13号の渋滞

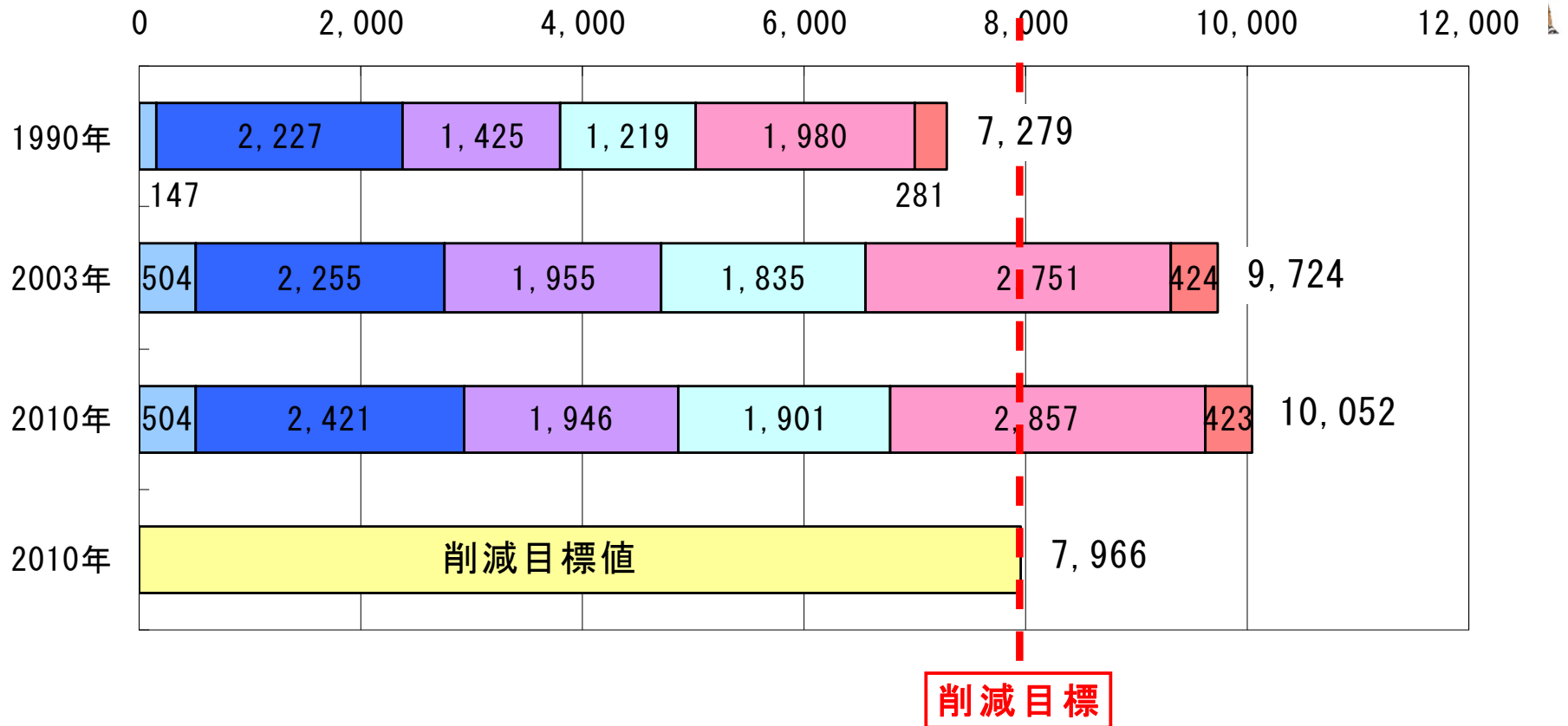




8 地球環境負荷の増大



(千t-CO₂)

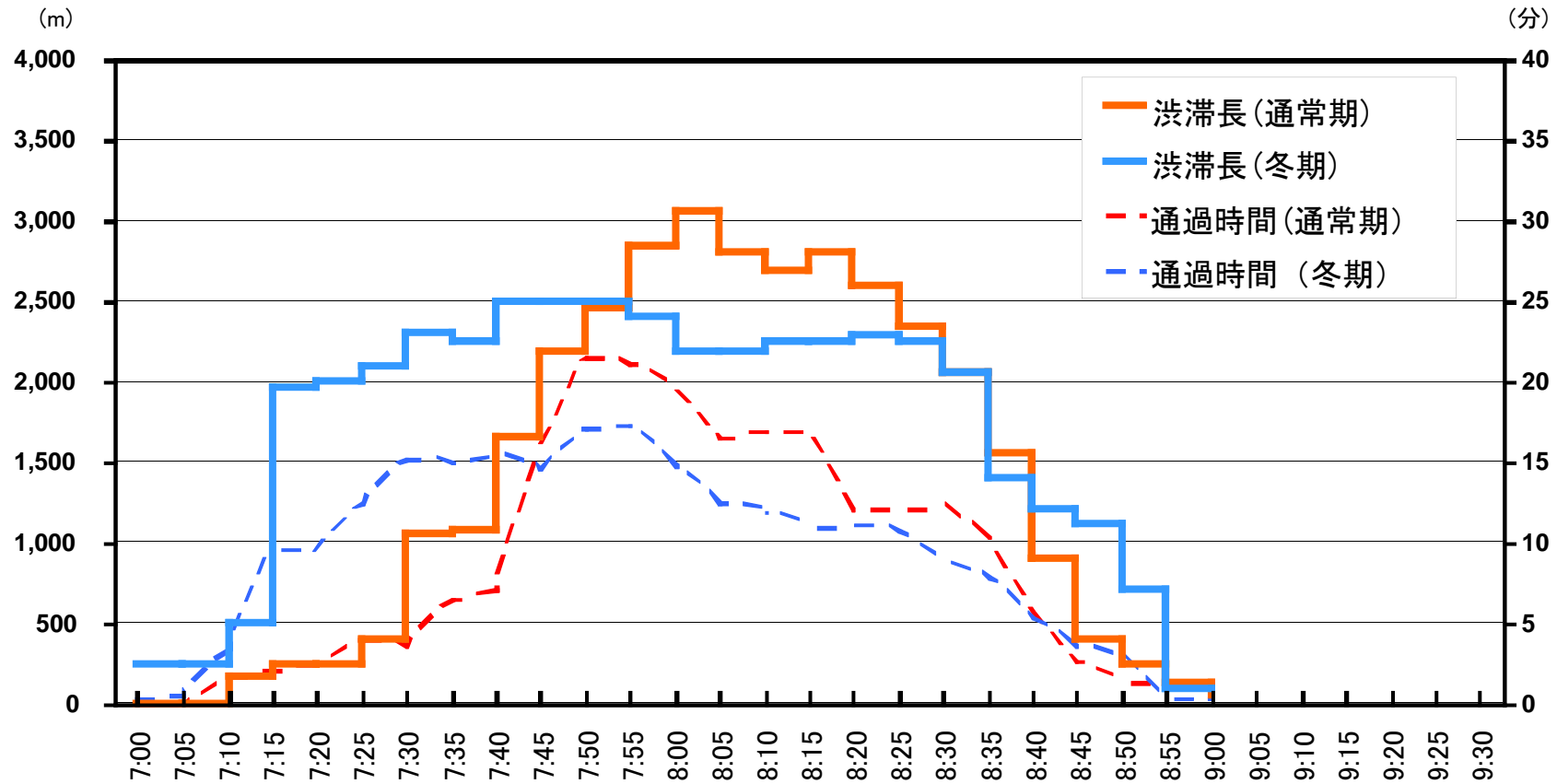


■ エネルギー転換部門
 ■ 産業部門
 ■ 民生家庭部門
 ■ 民生業務部門
 ■ 運輸部門
 ■ 廃棄物部門



9 冬期交通条件の悪化

国道13号茨島交差点の渋滞状況 (朝ピーク時)

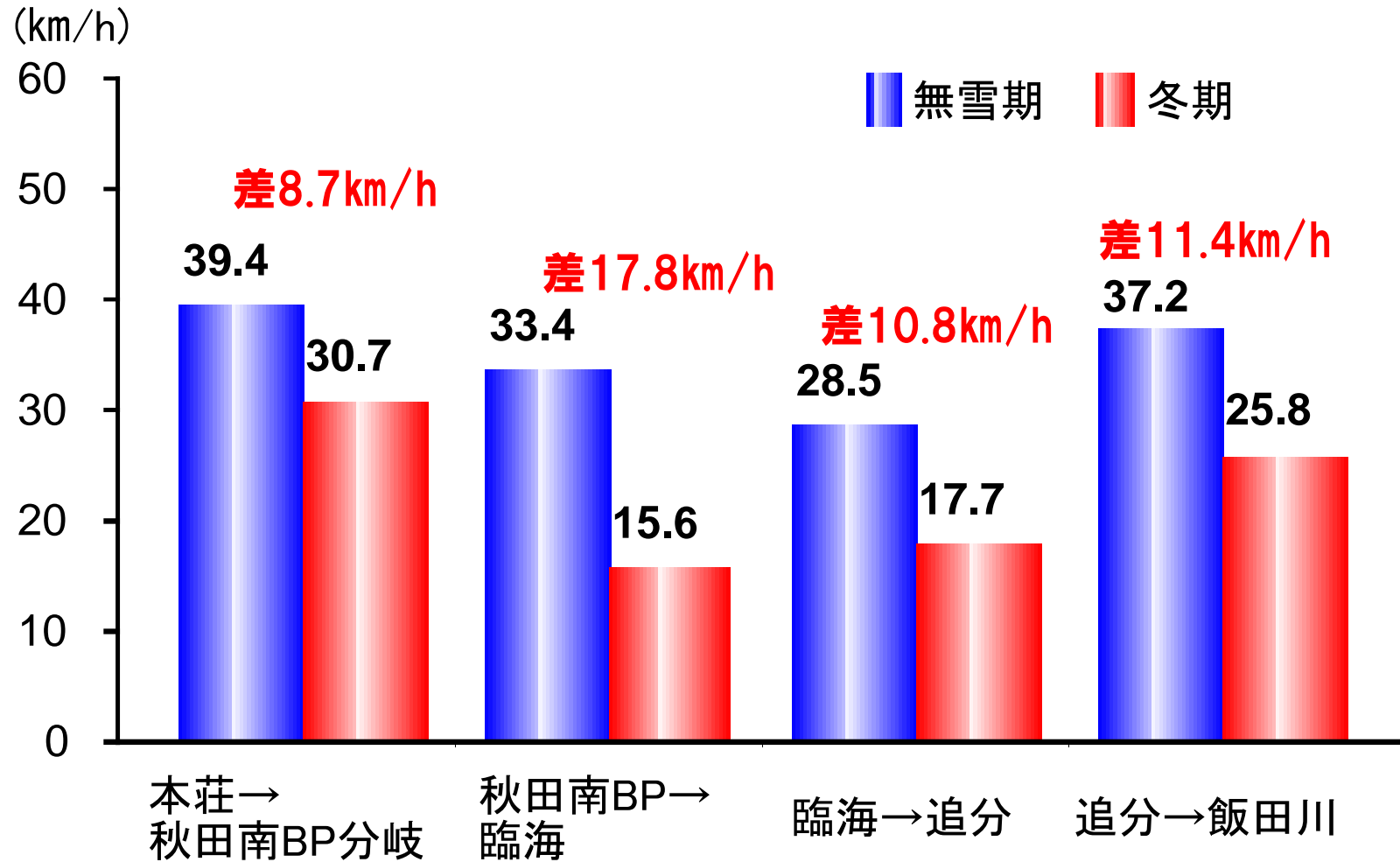


資料：H14渋滞調査(秋田河川国道事務所)



9 冬期交通条件の悪化

国道7号(下り)の平均旅行速度



資料: H14プローブ調査



Akita city, Japan

公共交通政策の取組





秋田市総合交通戦略



1. 基本的な方針

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



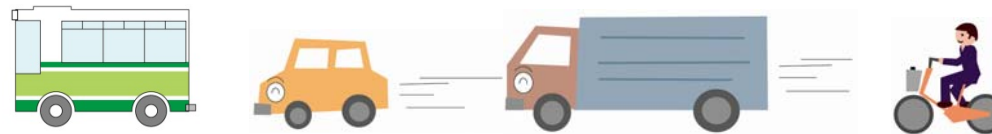
2. 対象区域

秋田市全域を対象とする。

3. 計画期間

計画期間は、平成21年度から平成27年度までの7年間とする。
平成23年度末を目途に、必要に応じて見直しを行う。

4. 目 標



- (1) 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
- (2) 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
- (3) 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



目標1 歩行者自転車対策

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



幅広歩道や無電柱化、歩道消融雪の整備
自転車通行環境の整備や利用啓発等

歩行者、自転車が安全・安心かつ快適に通行できる
空間の整備や中心市街地における歩行者環境の改善
を図る。



施策の具体例

土崎駅前線の整備

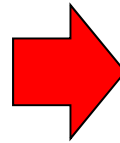
奥羽本線土崎駅へのアクセス道路

平成22年完了

無電柱化と歩道消融雪を整備している。



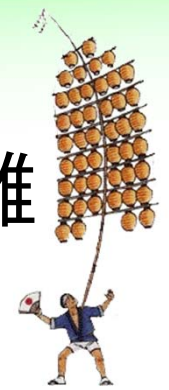
整備前
(建物移転後)



整備後

⊕ 施策の具体例

幅広歩道を利用した歩行者自転車空間分離
(自転車通行環境整備のモデル地区内)





施策の具体例

CO₂削減のための自転車通勤等の啓発

NPO法人バイシクルエコロジージャパンが主催する自転車通勤応援イベント

「Bike To Work Day」に参加し、市役所前などで冷たいお茶の提供やグッズの配布などを行っている。





目標2 公共交通対策



目標 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

| 施策パッケージ名称 | 施策名称 |
|------------|-----------------------------|
| 公共交通に関する施策 | バス路線再編 |
| | バス走行環境の向上 |
| | バス運行情報提供の充実 |
| | バス利用環境の改善 |
| | 利用しやすいバス運賃の検討 |
| | 公共交通利用の促進 |
| | 鉄道利便性の向上 |
| | 代替交通の導入 |
| | 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 |

⊕ 施策の具体例

路線バスの行き先表示の統一・LED化

平成24年4月より実施



⊕ 施策の具体例

マイタウン・バス(コミュニティバス)の運行



郊外部の路線バス廃止に
合わせ、代替交通を運行

地域特性により、
デマンド方式、
定時定路方式で運行している



目標3 その他交通対策



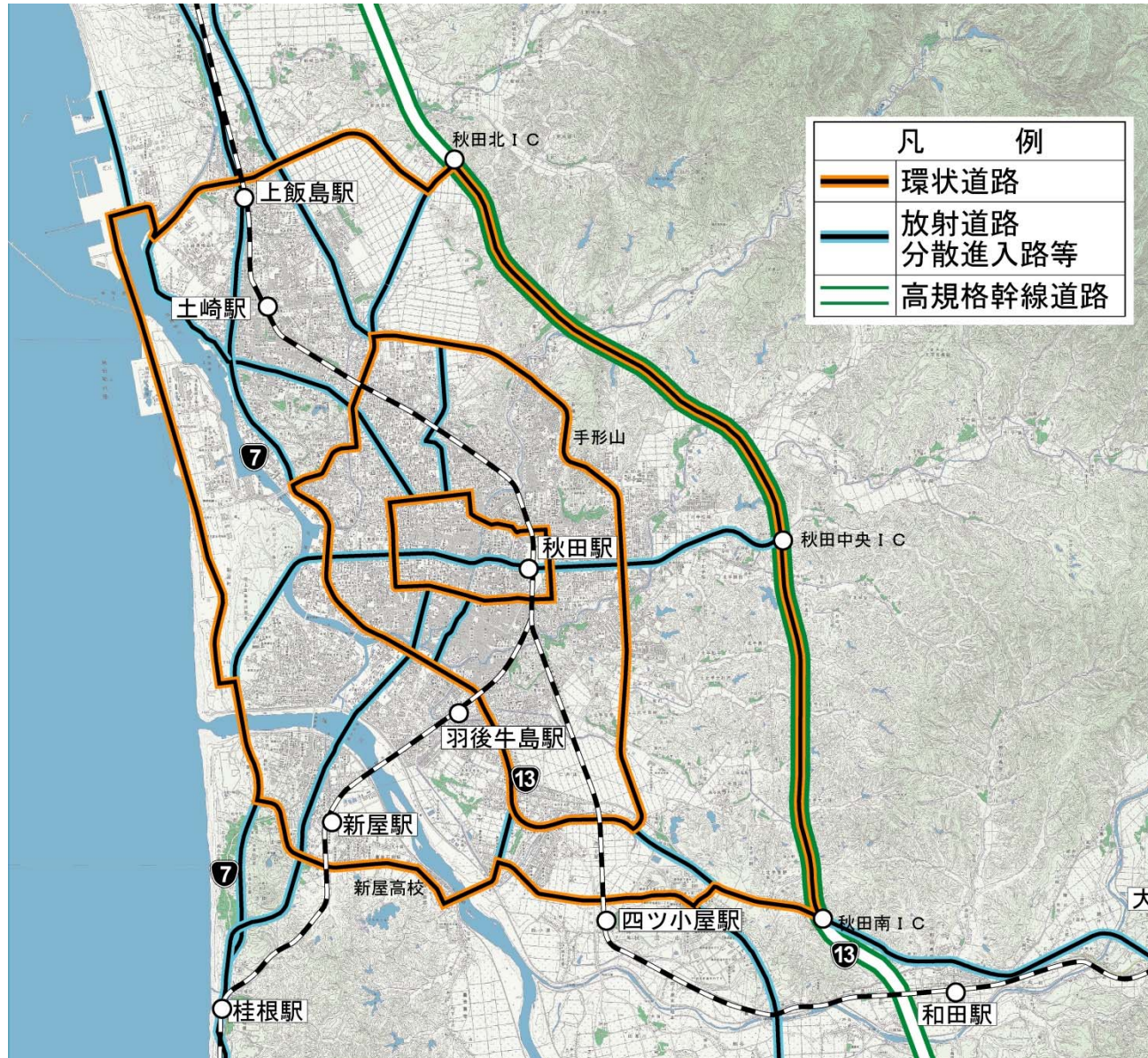
目標 誰もが複数の移動手段を選択できる
交通体系を支援する道路網の実現 1

| 施策パッケージ名称 | 施策名称 |
|----------------------------------|--------------------------|
| 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 | 骨格道路網の整備 |
| 遅延の多いバス路線区間混雑を緩和する道路整備 | 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 | 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 | 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 | 交通事故対策 |
| | TDM(交通需要マネジメント)による渋滞緩和施策 |



施策の具体例

骨格道路網の整備





施策の具体例

TDM施策(ノーマイカーデー)の実施



毎月第4金曜日は **エコ交通の日** 参加事業所大募集!!
個人参加もOK!!

秋田市ノーマイカーデー

今年は **10/26 (金)**
にご参加ください!!

都市環境を良くする大きな一歩です。

渋滞緩和

体にやさしい
カロリー消費アップ

環境にやさしい
CO²削減

お財布にやさしい
ガソリン代節約

みなさんに参加していただきたいメニュー

メインメニュー

ノーマイカーデー

にチャレンジ!!

マイカー以外の方法で通勤してみましょう!
ちょっとした行動で快適な通勤ができます。

マイカー通勤による渋滞

自家用車から通勤手段をシフト

サブメニュー

どうしても車での通勤が必要な方は、**早起き時差通勤** にチャレンジ!!

マイカーは必要...だけど、
ちょっと通勤時間を早めてみましょう!

1 → 30分程度早出



Akita city, Japan

今後の課題





事業の進捗について

- 戦略に記載されている事業であっても、財政等の理由により事業が進まない。
- 戦略に強制力がないため、他の事業者が行うものについて、強く押し進めることができない。
- 自転車通行環境の整備に関する事業があまり進んでいない。





Akita city, Japan

ご静聴ありがとうございました

