

4. 都市・地域総合交通戦略の検討

4-1 交通戦略策定の基本的な考え方

交通戦略の対象地域は、「横手市全域」、「中心市街地」の二つの地域とし、横手市全域の交通戦略には基本方針1の「地域間連絡を支援するための交通環境の形成」を、中心市街地の交通戦略には基本方針2の「中心市街地の安全で快適な魅力ある移動空間の創出」を反映させることとした。

基本方針1：地域間連絡を支援するための交通環境の形成

冬期においても地域間連絡の定時性、安全性を確保するとともに、高齢者等も利用しやすい交通環境の整備を図る。



—横手市全体—
地域間連絡を支援するための交通戦略

基本方針2：中心市街地の安全で快適な魅力ある移動空間の創出

交通結節点として、最も重要な地域であるため、交通機関相互の連絡性の向上等を図る。また、中心市街地の通年での円滑な自動車交通処理の推進を図るとともに、高齢者を含む歩行者が安全・安心を確保して移動できる交通環境の整備を図る。



—中心市街地—
中心市街地の安全で快適な魅力ある移動空間の創出のための交通戦略

4-2 目標を実現するための施策パッケージの設定

交通戦略の施策パッケージは、前章で設定した基本方針、及び、以下に示す施策目標を達成するために必要な交通施策を組み合わせ設定した。

1) 地域間連絡を支援するための施策パッケージの設定

(1) 基本方針1を実現するための施策目標

基本方針1を実現するための施策目標を以下のとおり設定する。

基本方針1:地域間連絡を支援するための交通環境の形成

冬期においても地域間連絡の定時性、安全性を確保するとともに、高齢者等も利用しやすい交通環境の整備を図る。

《施策目標》

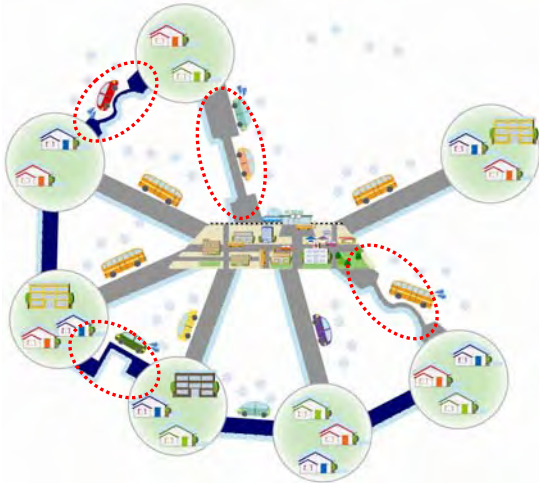
- ・ 地域間を連絡する放射半環状道路網※の構築
- ・ 高齢者等も利用しやすい交通環境づくりのための公共交通機関のサービス水準の向上
- ・ 冬期間でも安全で定期的な通行を確保するための雪対策の推進

※放射道路：都市機能が集積する横手地域と生活支援拠点を連絡する路線

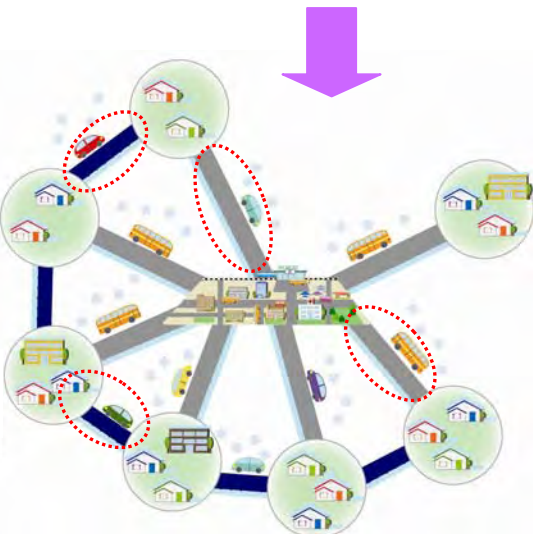
半環状道路：各生活拠点間を連絡する路線

生活拠点：高齢者支援、子育て支援、買い物、医療等の日常生活に必要な機能の集積を図る拠点（横手都市計画マスタープランより）

現在



将来



凡 例	
	放射道路
	半環状道路

図 4-1 基本方針1のイメージ図

(2) 地域間連絡を支援するための施策パッケージ

地域間連絡を支援するための施策パッケージとして、施策メニューを設定した。

表 4-1 地域間連絡を支援するための施策パッケージ

交通戦略	施策目標	具体的な取組み	具体的な事業等
◆地域間連絡を支援するための交通戦略	①地域間を連絡する放射半環状道路網の構築	a)放射道路の強化	○（国）13号の整備促進 ○（主）横手大森大内線の整備促進 ○スマートICの設置検討
		b)半環状道路の強化	○（主）湯沢雄物川大曲線のクラック解消
		c)交差点部の処理能力向上	○（国）13号との交差点部における混雑解消（御所野交差点、美砂古交差点、石成交差点）
	②高齢者等も利用しやすい交通環境づくりのための公共交通機関のサービス水準の向上	a)バス等の走行性向上のための取組み	○平鹿地域局、雄物川地域局周辺等のバス路線のクラック解消 ○（主）湯沢雄物川大曲線のクラック解消（再掲） ○バス路線の狭小区間の拡幅検討 ○感应式信号・右折レーン等の導入検討
		b)高齢者の視点に立ったサービスの提供	○高齢者優遇制度の強化検討
		c)各地域間を連絡する交通手段（バス等）の利便性向上のための取組み	○代替交通の本格運行 ○バス停の多目的利用の検討 ○バス発着案内、遅延情報等の表示システムの導入検討 ○デマンド交通の導入検討
	③冬期間でも安全で定期的な通行を確保するための雪対策の推進	a)冬期における渋滞要因の解消	○交差点部付近の舗装の凍結抑制対策・滑りどめ対策の導入検討 ○狭小幅員道路の待避所設置 ○道路に関する情報提供（路面状況等）の検討・実施や啓蒙活動（冬タイヤ装着）の実施 ○気象激変時の除雪作業の効率化
		b)冬期における視界の確保	○防雪柵の設置検討 ○デリニエーター等の設置検討

① 地域間を連絡する放射半環状道路網の構築

a) 放射道路の強化

都市機能を集積する横手地域を中心とした放射道路の中で、改良率の低い路線等の整備強化を図るとともに、放射道路と高速道路へのアクセス強化を図る。

○(国)13号の整備促進

○(主)横手大森大内線の整備促進



図 4-2 一般国道 13 号の現状

○スマート IC 設置検討

<方向性>

- ・横手市西部からの高速道路へのアクセス性向上のため大森 PA～横手 IC 間及び、新たな観光ルートの開発と併せ、山内 PA にスマート IC 設置検討を行う。

b) 半環状道路の強化

各拠点間の連絡を強化するため、半環状道路の強化を図る。

○(主)湯沢雄物川大曲線のクランク解消



図 4-3 (主)湯沢雄物川大曲線のクランクの現状

c) 交差点部の処理能力向上

既存道路の円滑な交通運用を図るため、交差点改良や信号現示の見直し等により、渋滞解消を図る。

○(国)13号との交差点部における混雑解消(御所野交差点、美砂古交差点、石成交差点)



図 4-4 交差点の現状

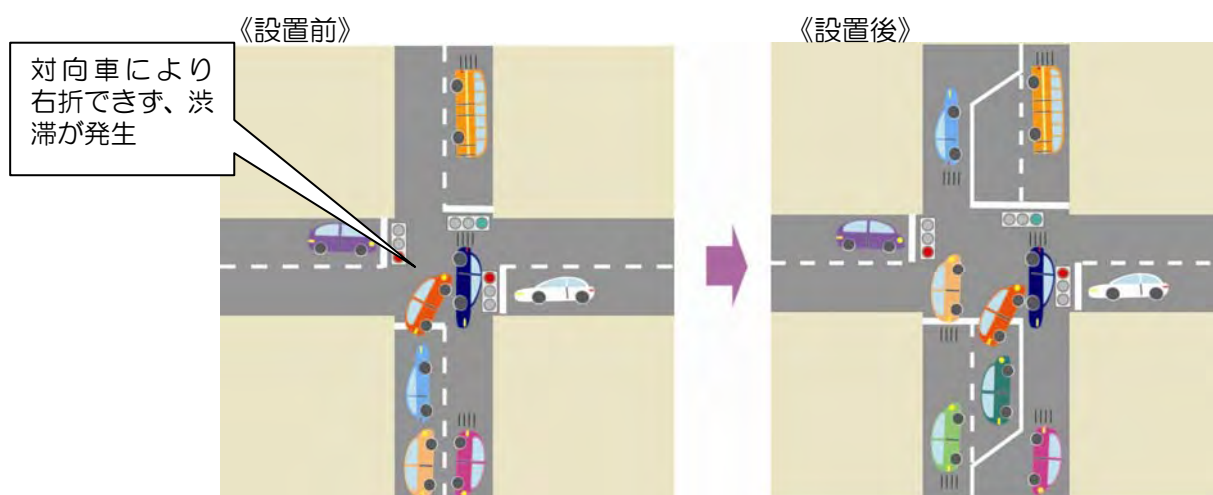


図 4-5 右折車線の設置による渋滞解消イメージ

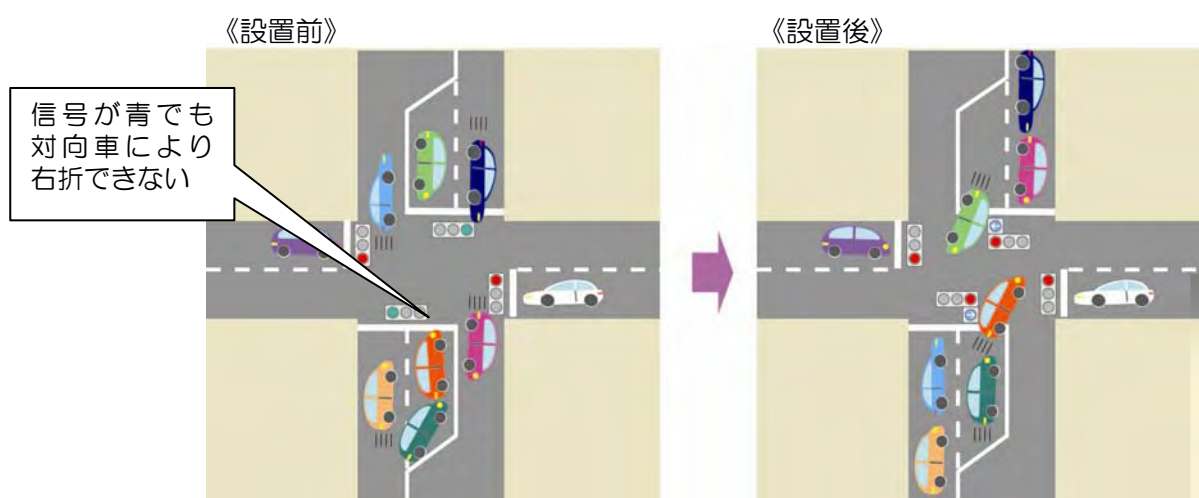


図 4-6 信号現示(青矢)の設置による渋滞解消イメージ

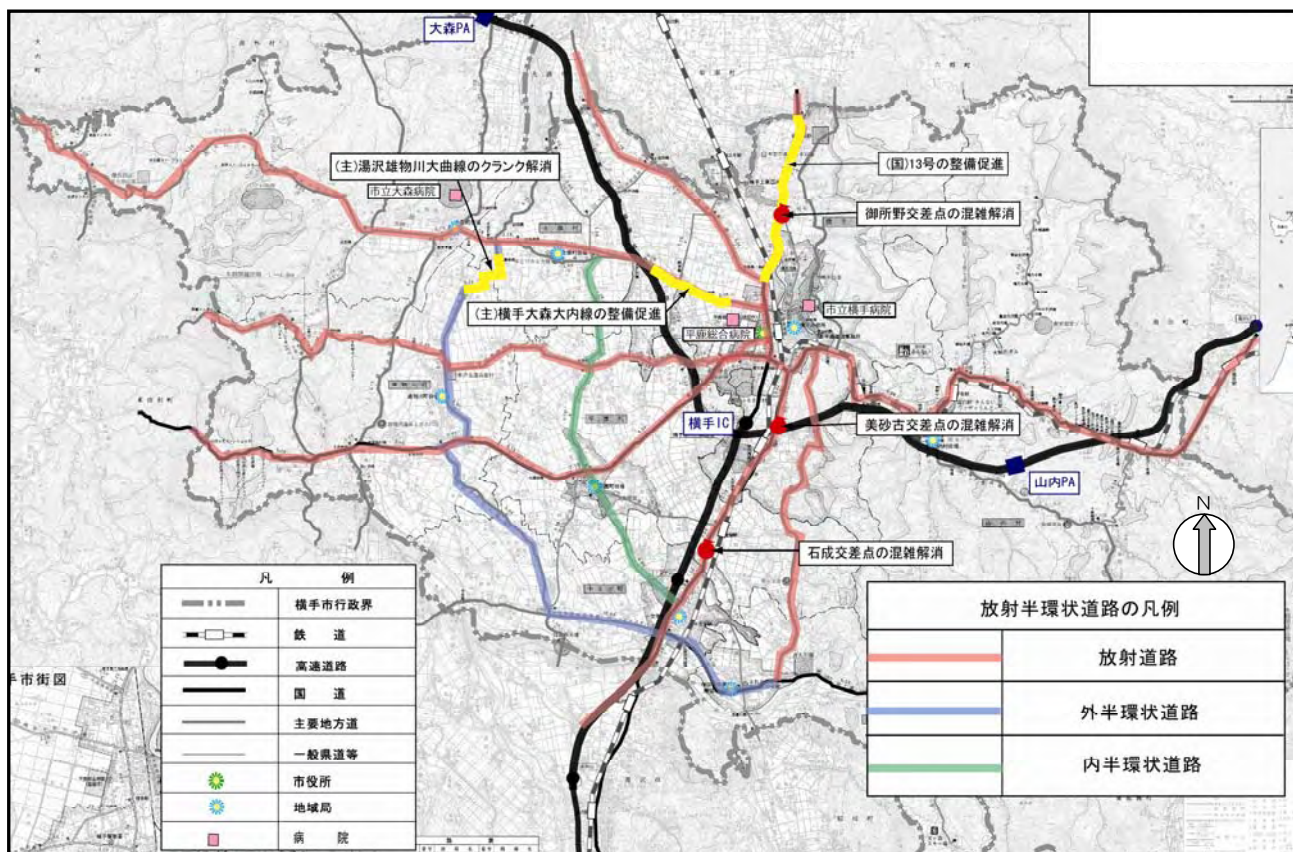


図 4-7 地域間を連絡する放射半環状道路網の構築

② 高齢者等も利用しやすい交通環境づくりのための公共交通機関のサービス水準の向上

a) バス等の走行性向上のための取組み

バス等の走行性を向上させるため、バス路線のクランク解消、道路の拡幅、バス路線（地区道路）から幹線道路へ乗り入れの際の走行性の確保を図る。

○平鹿地域局、雄物川地域局周辺等のバス路線のクランク解消

○（主）湯沢雄物川大曲線のクランク解消

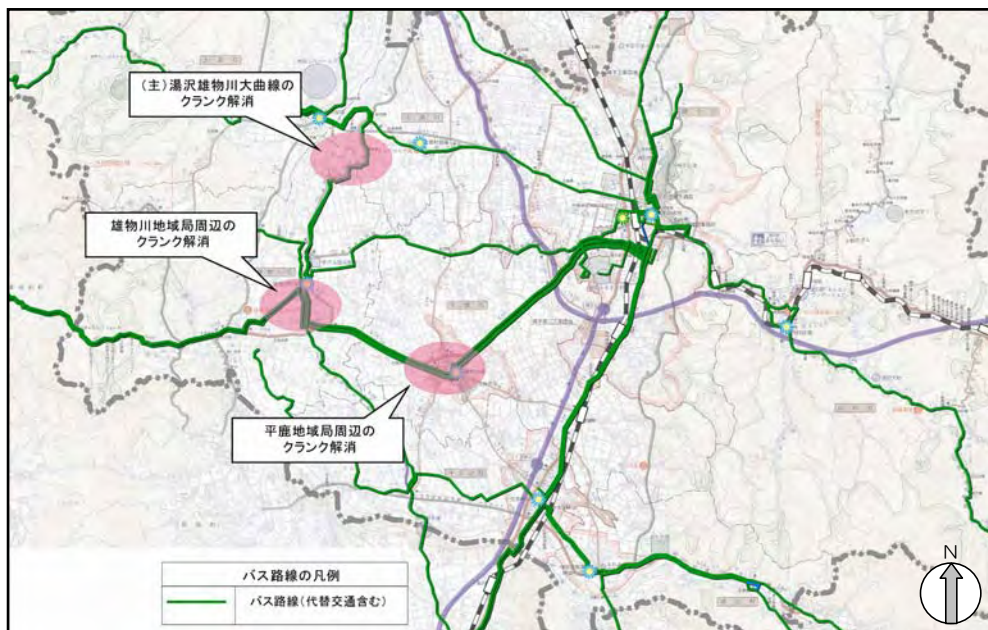


図 4-8 バス路線のクランク解消位置



図 4-9 バス路線のクランクの状況

○バス路線の狭小区間の拡幅検討

<方向性>

- ・バス路線である本郷～大沢、赤坂地内、伏山～平鹿総合病院等の狭小区間の拡幅検討、及び、(主)横手大森大内線の交差点改良の検討を行う。

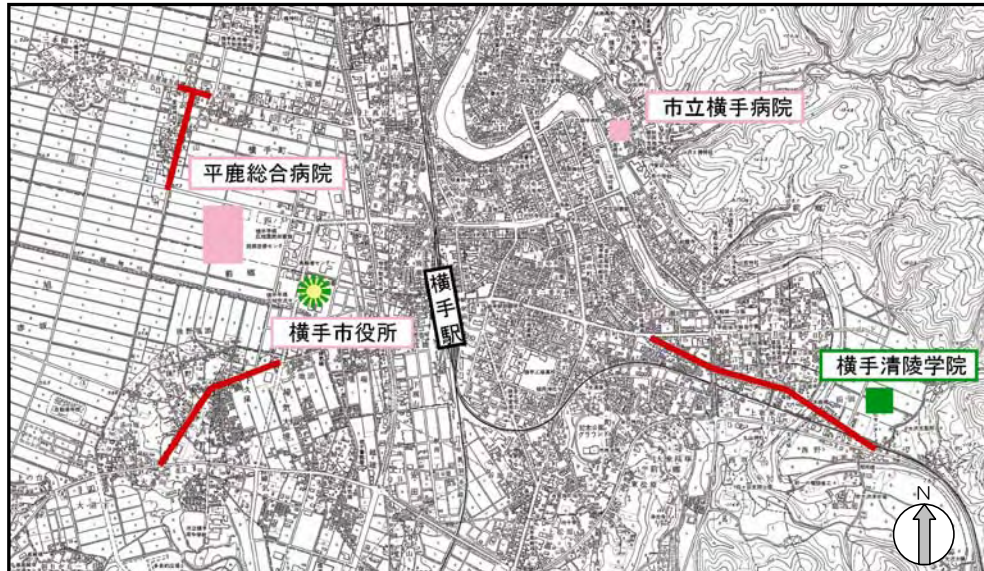


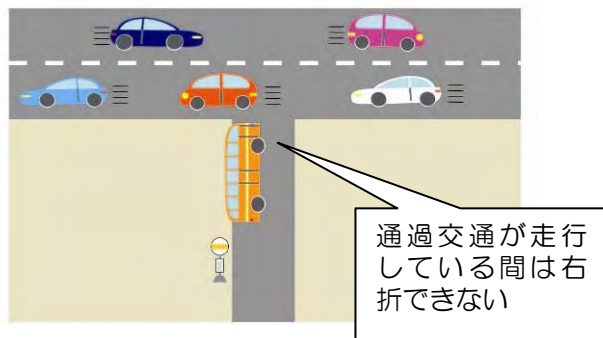
図 4-10 拡幅検討位置

○感応式信号・右折レーン等の導入検討

<方向性>

- ・バス路線の中で、地区道路と交通量が多い国道等との交差点、及び、旭川町から横手清陵学院へのT字路等において、信号機、右折レーン等の導入検討を行う。

《設置前》



《設置後》

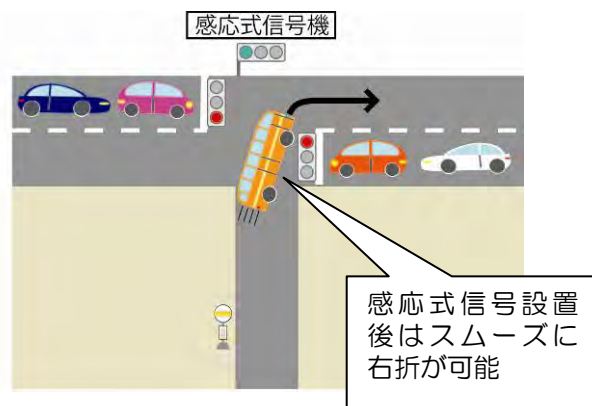


図 4-11 感応式信号のイメージ

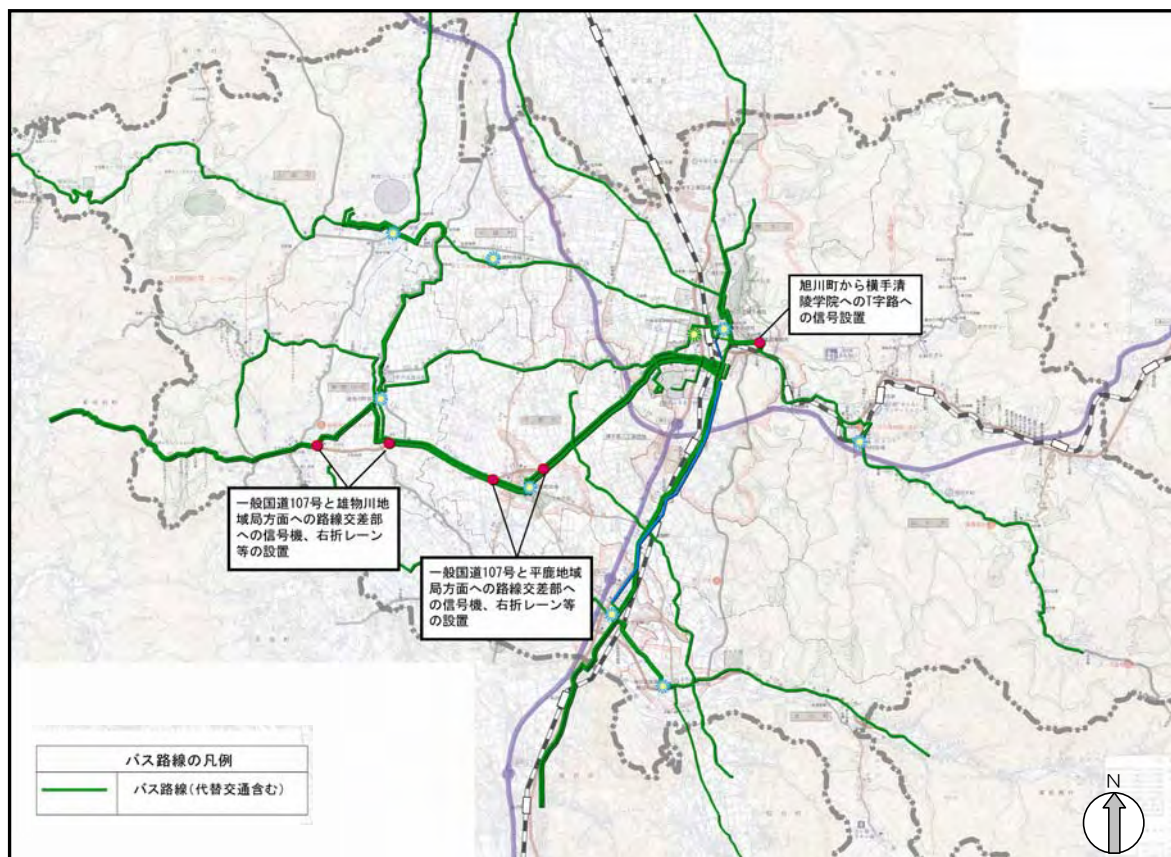


図 4-12 想定される検討位置図

b) 高齢者の視点に立ったサービスの提供

高齢者が交通機関を利用しやすいように料金等でのサービス提供を図る。

○高齢者優遇制度の強化検討

＜方向性＞

- ・バス料金の優遇とともに、バス利用者の買物、施設利用料金割引等の導入検討を行う。

1日あたり200円 (6ヶ月定期の場合)

ゴールドフリー定期券

発売中! 70歳以上が対象となります

※但し、運転免許証自主返納者(返納証明書の提示必要)は65歳から対象となります

羽後交通のバスは、どの路線でも乗り放題
(駒ヶ岳線・八幡平線・他社線・高速バス路線は除きます)

お出掛け前に便利です。最特等利用下さい。

定期運賃

1ヶ月定期	10,000円	(1日あたり)333円
3ヶ月定期	21,000円	(1日あたり)233円
6ヶ月定期	36,000円	(1日あたり)200円

ご購入の際は、写真(左で2センチ×2センチ)と年齢を証明するもの(免許証等)が必要となります。

お問い合わせ・ご購入は 羽後交通株式会社

横手営業所 0182-32-2265 大曲営業所 0182-43-2215 本荘営業所 0184-24-2440
 十文字営業所 0182-42-2031 湯沢営業所 018-892-3036 矢島営業所 0184-55-2148
 湯沢営業所 0183-73-1153 角田営業所 0187-54-2202 豊後営業所 0184-43-2320
 湯沢営業所 0183-62-2333 田代営業所 0187-43-1511 新田営業所 018-863-6570

- ◆70 歳以上(運転免許証自主返納者は 65 歳から)であれば、割安な定期券で羽後交通のバスがどの路線でも乗り放題(一部路線、高速路線は除く)。

図 4-13 高齢者優遇制度の事例(羽後交通株式会社)

資料:羽後交通株式会社

c) 各地域間を連絡する交通手段(バス等)の利便性向上のための取組み

必要な時に必要な場所で快適に利用できるバス交通等について検討する。

○代替交通の本格運行

○バス停の多目的利用の検討

- ・高速バス停である横手インター入口(仙台線)、また、幸町(大曲線)、横手南中学校前(本荘線)、一ノ口(下吉田線)等に待合所の設置やコミュニティの場としてのバス停の新たな活用方法を検討する。

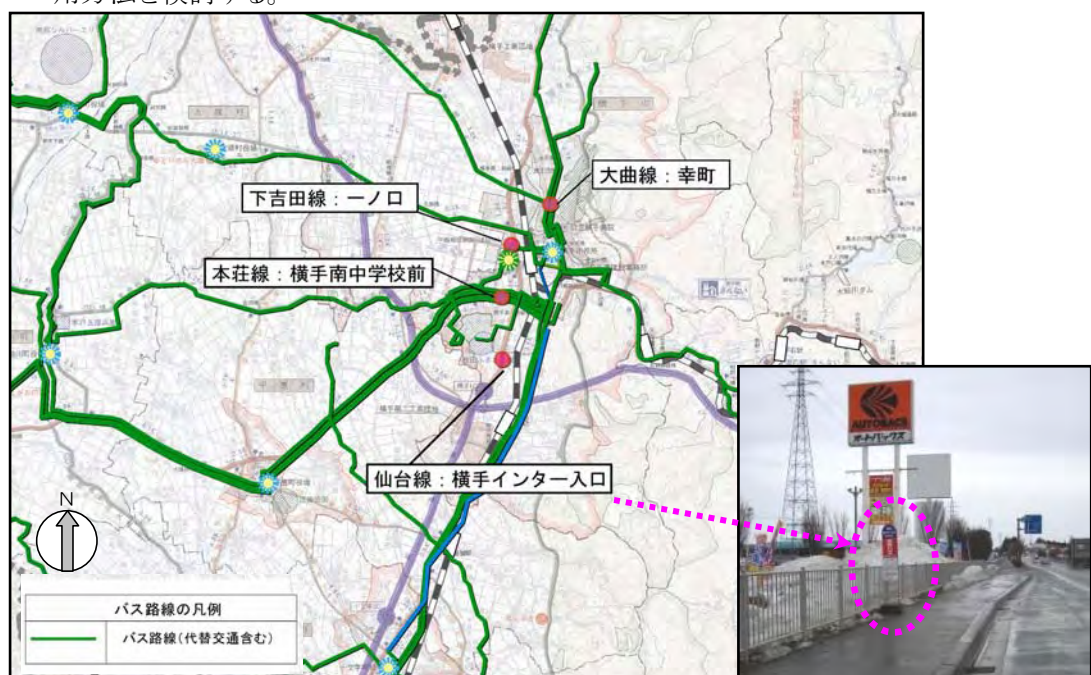


図 4-14 バス待合所等の設置検討箇所

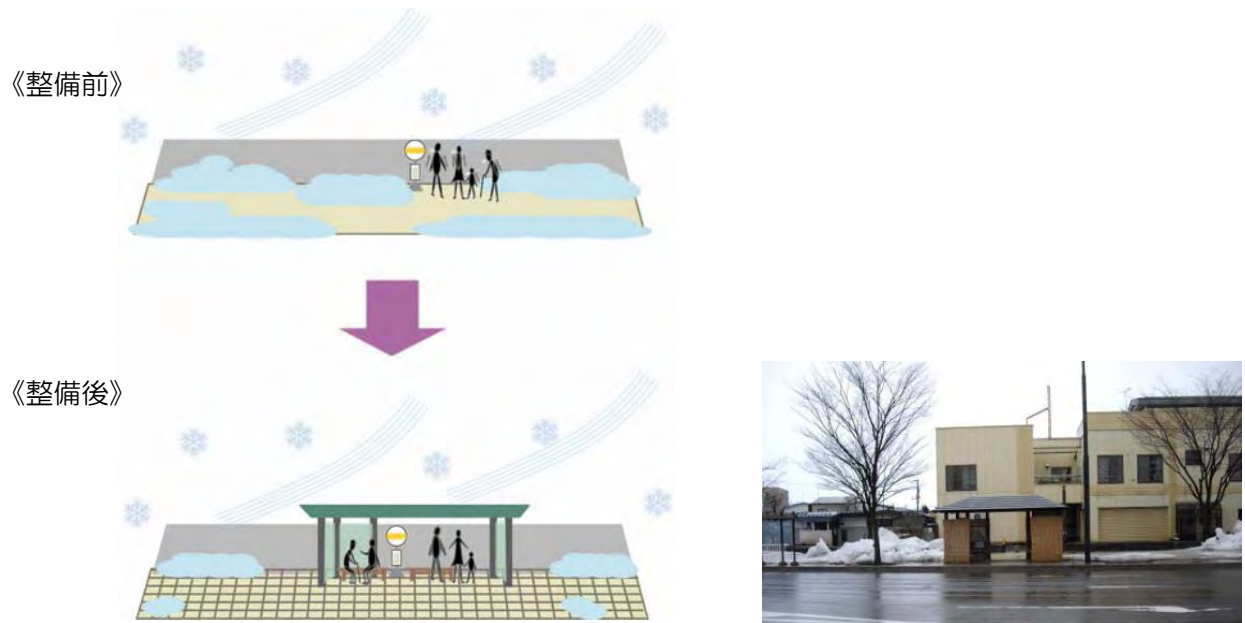


図 4-15 バス待合所の整備イメージ



◆青森県五戸町「五戸ちゃんバス」は、停車箇所としている店舗等の窓に「黄色いステッカー」を貼り、それを目印としてバスが停車する仕組みになっている。

図 4-16 店舗等をバス待合所として活用している事例

資料:生活交通確保の先進事例集(秋田県)

○バス発着案内、遅延情報等の表示システムの導入検討

<方向性>

- ・乗換えの拠点となるバス待合所(公共交通機関の軸の交点)、病院のバス待合所等に安価な発着案内表示や携帯電話を用いた遅延情報提供の導入検討を行う。



◆病院内にいながら、バスが近づいてきたのが確認できるためバス停での待ち時間が短縮される。特に夏の暑い時期や冬の寒い時期にバス停で長い時間待つ必要がないのは、大きな利点。

図 4-17 病院内に設置されているバスロケーションシステムの事例

資料:岐阜市民病院

○デマンド交通の導入検討

(例:通院時、行きは自家用車による送迎、帰りはデマンド交通)

<方向性>

- ・公共交通の空白地域でのデマンド交通の必要性の検討等を横手市地域公共交通会議等と連携しながら進めていく。



- ◆平成 18 年度からタクシー会社 3 社に運行を委託し本格運行となった。
- ◆運行路線数は 4 路線を基本に町内全域を対象に 1 日 9 便運行。
- ◆運行時間は 7 時 30 分～17 時まで。一律 500 円。
- ◆目的地は公共施設 13 箇所に限定。
- ◆運行車両はジャンボタクシー 1 台、小型タクシー 2 台。冬期は積雪の状況に応じて、ジャンボタクシーを 1 台増便。
- ◆利用者は前日までに電話予約。電話を受けたタクシー会社のオペレーターはパソコンで登録者を検索し予定情報を入力する。オペレーターは毎日運行計画表を作成し、運転手に手渡す。運転手は運行計画表に基づき運転する。

図 4-18 デマンド交通の事例(山形県川西町)

資料:国土交通省総合政策局交通計画課

③ 冬期間でも安全で定期的な通行を確保するための雪対策の推進

a) 冬期における渋滞要因の解消

路面凍結が要因となる交差点部の速度低下解消を図るとともに、走行空間の減少を防ぐため、待避所設置、気象の変化に対応した除雪による走行空間の確保を図る。

○交差点部付近の舗装の凍結抑制対策・滑りどめ対策の導入検討

○気象激変時の除雪作業の効率化

<方向性>

- ・放射半環状道路を中心に、交差点部付近の舗装の凍結抑制対策・滑りどめ対策の導入検討を行う。



図 4-19 凍結抑制対策・滑りどめ対策のイメージ

○狭小幅員道路の待避所設置

<方向性>

- ・山地部の狭小路線を中心に、待避所を設置する。

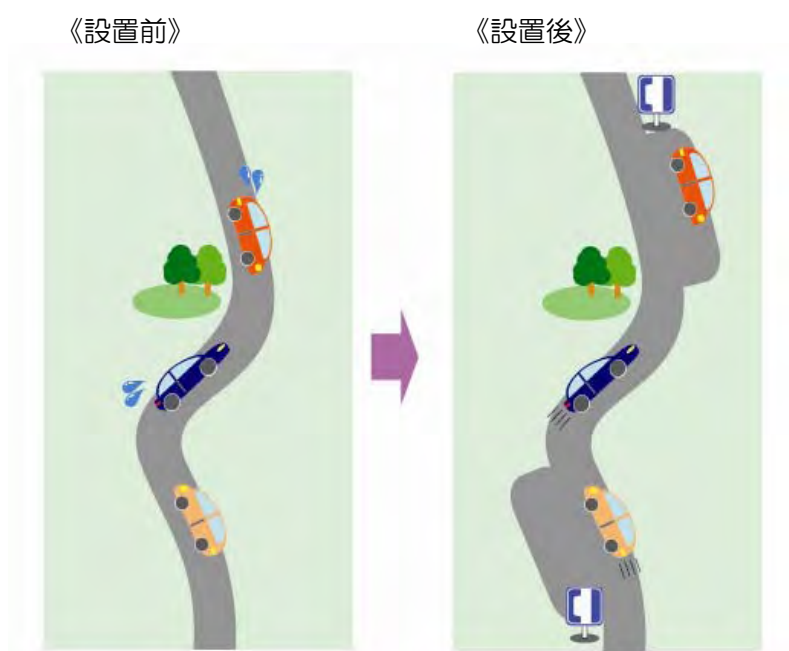


図 4-20 狭小幅員道路の待避所設置イメージ

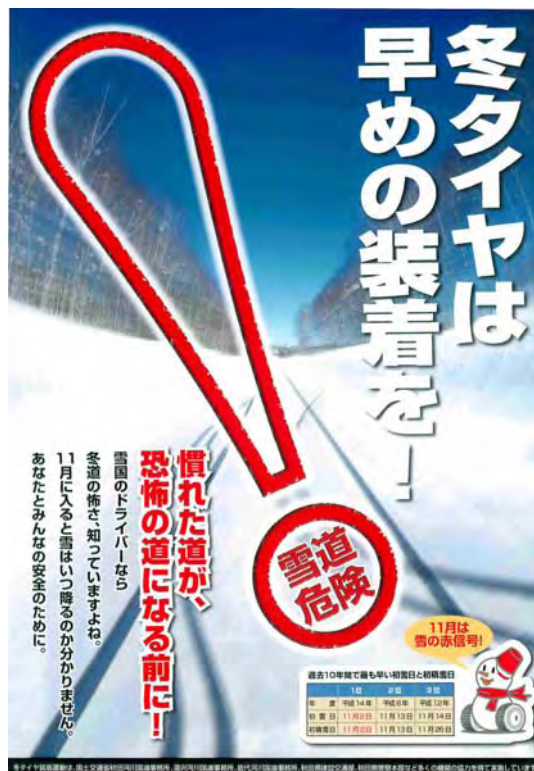
○道路に関する情報提供(路面状況等)の検討・実施や啓蒙活動(冬タイヤ装着)の実施
 <方向性>

- ・冬期における安全性向上のため、路面状況等をドライバーにお知らせするための手段を検討・実施するとともに、冬タイヤの早期装着のための啓蒙活動を実施する。



図 4-21 インターネットによる道路情報提供の事例

出典: 国土交通省東北地方整備局
 湯沢河川国道事務所



広報等協力機関
 国土交通省能代河川国道事務所・湯沢河川国道事務所・秋田河川国道事務所・秋田運輸支局・秋田県建設交通部・各地域振興局・秋田県警察本部・各所轄警察署・秋田県内市町村・東日本高速道路(株)東北支社秋田管理事務所・横手管理事務所・秋田工事事務所・秋田県交通安全協会・秋田県トラック協会・秋田県自動車販売店協会・軽自動車検査協会秋田事務所・社団法人秋田県バス協会・社団法人日本自動車連盟・秋田県石油商業協同組合

計68団体機関

図 4-22 啓蒙活動に用いたチラシの事例

b) 冬期における視界の確保

吹雪等による視界の遮りを防ぎ、安全な走行のための視距の確保を図る。

○防雪柵の設置検討

＜方向性＞

- ・放射半環状道路を中心に、防雪柵の設置検討を行う。



◆防雪柵を設置すると、車道に吹き溜まりが無くなり、車両が吹き溜まりに突っ込むなどの事故が無くなる。

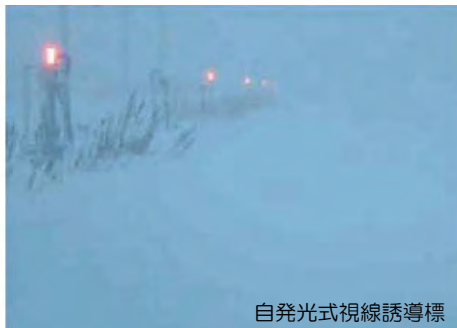
図 4-23 防雪柵の事例

資料:秋田県ホームページ

○デリニエーター等の設置検討

＜方向性＞

- ・放射半環状道路を中心に、デリニエーターの設置検討を行う。



自発光式視線誘導標



視線誘導樹

図 4-24 デリニエーター等の設置事例

資料:独立法人 北海道開発土木研究所

(3) 地域間連絡を支援するための施策パッケージのとりまとめ

上記、施策パッケージを整理すると、図 4-27 のとおりである。

なお、施策パッケージを設定する際には、以下に示す道路網(図 4-25)、公共交通機関のネットワークパターンイメージ(図 4-26)をベースとしている。