

### 4-3 段階的整備のシナリオ

ここでは、上述の施策パッケージの実施に向け、短期(H21～H25)、中長期(H26～H30)の段階的シナリオを作成している。

#### (1) 地域間連絡を支援するための施策パッケージの段階的シナリオ

地域間連絡を支援するための施策パッケージの段階的シナリオを以下のように設定した。

##### 【基本的な考え方】

##### 第1ステップ(短期)：既存ストックの有効活用検討

既に試験運行されている代替バスの本格運行を行うとともに、施策の効果早期発現を目指し、既存ストックを有効活用するためのハード施策、ソフト施策の導入・検討を行う。

##### 第2ステップ(中長期)：既存ストックの有効活用等による地域間のアクセス改善

高齢者等の足を確保するとともに、冬期における地域間の連絡強化のため、有効と判断した既存ストックを活用したハード施策、ソフト施策等を実施する。

#### ① 第1ステップ(短期:H21～H25)

既に試験運行されている代替バスの本格運行を行うとともに、施策の効果早期発現を目指し、既存ストックを有効活用するためのハード施策、ソフト施策の導入・検討を行う。

##### 《主に道路交通に関する施策》

###### —実施—

- ・(国)13号との交差点部における混雑解消(石成交差点)
- ・(主)横手大森大内線の整備
- ・啓蒙活動(冬タイヤ装着)の実施

###### —検討—

- ・(国)13号の整備促進
- ・スマートICの設置検討
- ・(主)湯沢雄物川大曲線のクランク解消
- ・(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)
- ・防雪柵の設置検討
- ・デリニエーター等の設置検討
- ・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
- ・道路に関する情報提供(路面状況等)の検討
- ・気象激変時の除雪作業の効率化

##### 《主に公共交通に関する施策》

###### —実施—

- ・代替交通の本格運行
- ・バス停の多目的利用の検討

###### —検討—

- ・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
- ・高齢者優遇制度の強化検討
- ・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

## ② 第2ステップ(中長期:H26~H30)

高齢者等の足を確保するとともに、冬期における地域間の連絡強化のため、有効と判断した既存ストックを活用したハード施策、ソフト施策等を実施する。

### 《主に道路交通に関する施策》

第1ステップで有効と判断した施策、及び、その他ハード施策を実施する。

#### —第1ステップで検討後実施—

- ・(国)13号の整備促進
- ・(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)
- ・(主)湯沢雄物川大曲線のクランク解消
- ・防雪柵の設置
- ・デリニエーター等の設置
- ・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
- ・道路に関する情報提供(路面状況等)の実施
- ・気象激変時の除雪作業

#### —実施—

- ・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
- ・狭小幅員道路の待避所設置

### 《主に公共交通に関する施策》

第1ステップで有効と判断した施策を実施する。

#### —第1ステップで検討後実施—

- ・バス路線の狭小区間の拡幅
- ・感应式信号・右折レーン等の設置
- ・高齢者優遇制度の強化
- ・バス発着案内、遅延情報等の表示システムの導入
- ・デマンド交通の導入

(2) 中心市街地の安全で快適な魅力ある移動空間を創出するためパッケージのシナリオ

【基本的な考え方】

第1ステップ（短期）：交通結節点の整備と自動車・公共交通の走行空間の確保、歩行者の移動空間・

賑わいの確保

- ・公共交通の受け皿である交通結節点の整備を行う。
- ・自動車交通・公共交通の円滑化のため、道路整備に関する施策、及び、除排雪に関する検討を実施する。
- ・高齢者を含む歩行者・自転車に関連する施策、歩いて楽しむことができる空間の整備に関する施策、及び、除雪に関する検討を実施する。

第2ステップ（中長期）：更なる自動車・公共交通の走行空間の確保と冬期における安全・安心の確保

- ・更なる自動車交通・公共交通の円滑化のため、道路整備に関する施策を実施するとともに、有効と判断した除雪に関する施策を実施する。
- ・歩行者の移動空間、賑わいの確保が図られた後、有効と判断した除雪に関する施策を実施し、更なる安全・安心の向上と賑わいの創出を図る。

① ステップ1（短期：H21～H25）

- ・公共交通の受け皿である交通結節点の整備を行う。
- ・自動車交通・公共交通の円滑化のため、道路整備に関する施策、及び、除排雪に関する検討を実施する。
- ・高齢者を含む歩行者・自転車に関連する施策、歩いて楽しむことができる空間の整備に関する施策、及び、除雪に関する検討を実施する。

《主に道路交通に関する施策》

－実施－

- ・(都) 中央線の整備

－検討－

- ・車道及び交差点部の除排雪対策強化検討

《主に公共交通に関する施策》

－実施－

- ・(都) 中央線の整備(再掲)
- ・横手駅西口駅前広場の整備
- ・主要なバス停付近へのロードヒーティングの設置

－検討－

- ・バス待合所へのスコップ設置検討

《主に歩行者・自転車交通に関する施策》

－実施－

- ・横手駅西口駅前広場の整備
- ・横手駅東口駅前交流広場の整備
- ・灯りロード(大町三枚橋線、寿町上横山線、駅前町1号線)
- ・四日町ポケットパークの整備
- ・地域交流センターの整備
- ・横手駅舎のバリアフリー化
- ・バスターミナルのバリアフリー化
- ・駅前広場のバリアフリー化
- ・横手駅東西自由通路の整備
- ・富士見大橋地下道のリニューアル
- ・JR 横手駅西口への駐輪場整備
- ・JR 横手駅東口駐輪場の利用促進
- ・流雪溝の機能維持のためボランティア等による除雪力の向上
- ・歩道へのロードヒーティングの設置

－検討－

- ・横断歩道付近の除排雪対策強化検討

② 第2ステップ(中長期:H26～H30)

- ・更なる自動車交通・公共交通の円滑化のため、道路整備に関する施策を実施するとともに、有効と判断した除雪に関する施策を実施する。
- ・歩行者の移動空間、賑わいの確保が図られた後、有効と判断した除雪に関する施策を実施し、更なる安全・安心の向上と賑わいの創出を図る。

《主に道路交通に関する施策》

－実施－

- ・(都)中央線の整備促進
- ・(都)八幡根岸線の整備促進

－第1ステップで検討後実施－

- ・車道及び交差点部の除排雪対策

《主に公共交通に関する施策》

－第1ステップで検討後実施－

- ・バス待合所へのスコップ設置

《主に歩行者・自転車交通に関する施策》

－第1ステップで検討後実施－

- ・横断歩道付近の除排雪対策強化

#### 4-4 目標値の設定

ここでは、上記の具体的な事業を実施した時の、評価指標と目標値を設定している。

##### (1) 目標年次

最終の目標年次は、平成 21 年度から 10 年後の平成 30 年としているが、目標の達成状況の確認のため、中間年次として 5 年後の平成 25 年も設定している。

ただし、中間年次の目標値の設定が困難な評価指標については、目標値を設定しないこととする。

##### (2) 評価指標設定の考え方

目標値とする指標は、以下の 3 つの視点から設定することとした。

- ◇基本方針、施策目標を反映している指標
- ◇検証が可能である指標
- ◇わかりやすい指標

##### (3) 評価指標の設定

上記の考え方を基に、以下の指標を設定した。

###### ① 地域間連絡を支援するための交通環境の形成及び中心市街地の安全で快適な魅力ある移動空間を創出するための指標

2 つの戦略の共通の指標として、安全性と雪に着目し、「冬期における通勤・通学時間帯のバスの遅延時間」、「交通事故件数」、「道路除雪に関する苦情件数」、及び、「除雪活動団体数」を評価値として設定した。

###### ② 中心市街地の安全で快適な魅力ある移動空間を創出するための指標

中心市街地の歩行者等に着目し、「中心市街地の歩行者数」、「横手駅東西歩行者・自転車通行量」を、また、魅力ある空間の創出に着目し、「横手駅周辺でのイベント開催回数」を評価指標として設定した。

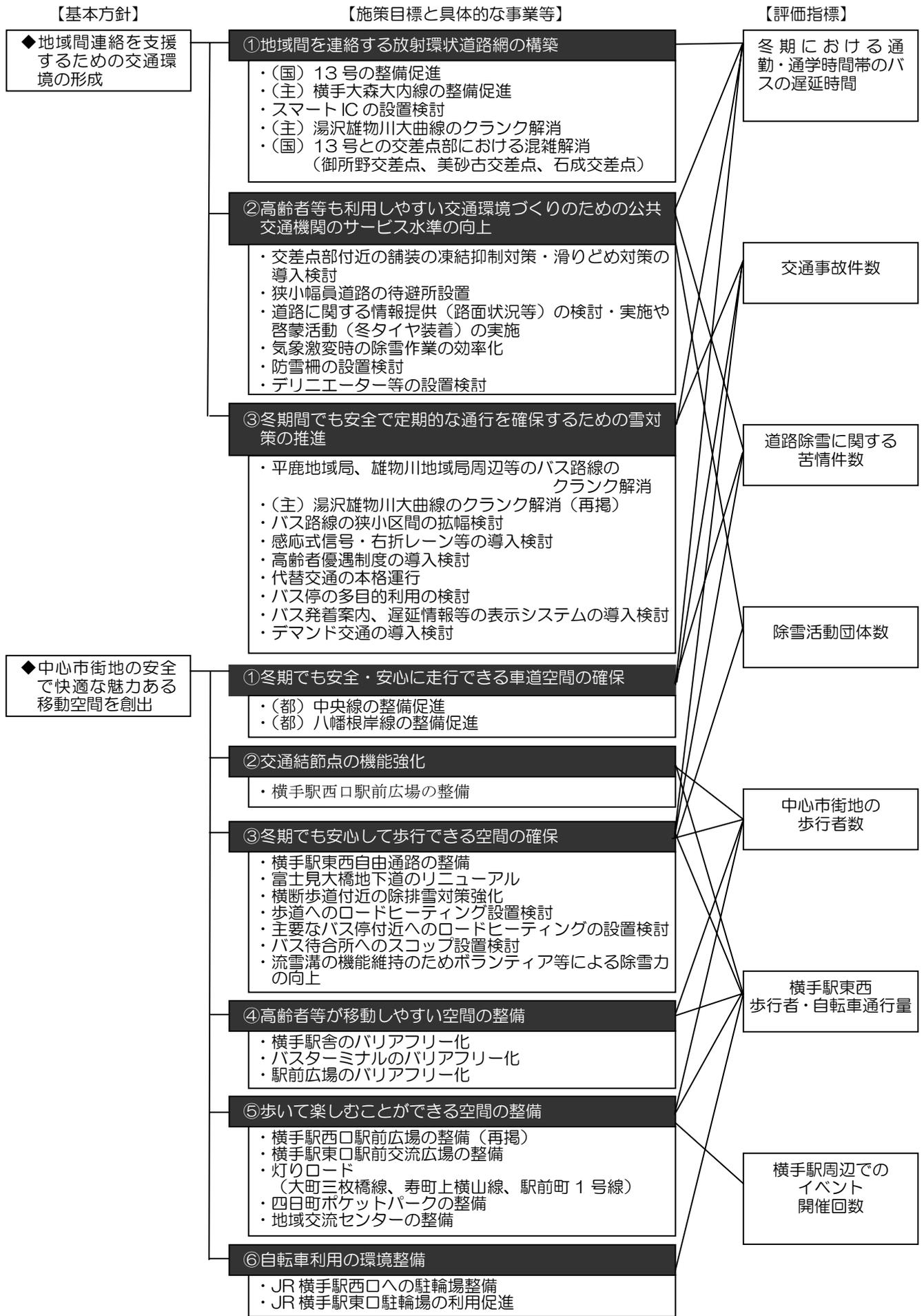


図 4-46 基本方針と評価指標

#### (4) 目標値の設定

目標値は指標毎に、以下のように設定した。

##### ① 冬期における通勤・通学時間帯のバスの遅延時間

《指標》

$$\text{平均遅延時間} = \frac{\text{各路線の遅延時間の合計}}{\text{路線数}}$$

対象路線：対象路線は、各地域を連絡するバス路線とする。

- ◇大森線：前田－横手
- ◇下吉田線：新城－横手
- ◇昼川線：大森－館合－造山－横手
- ◇睦合線(代替)：羽後交通案内所前－福地公民館前
- ◇湯沢沼館線(代替)：羽後交通湯沢営業所前－沼館
- ◇横手十文字湯沢線：湯沢－十文字－横手
- ◇大曲線：大曲－六郷－金沢－横手
- ◇山内線：三ツ又温泉入口－南郷－相野々－横手
- ◇小安線：横手－増田
- ◇角間川線：横手－大曲

《目標》

現況では、各地域間を結ぶバスの冬期の平均遅延時間は12分であるが、概ね5年後の平成25年には10分以内、概ね10年後の平成30年にも8分以内とし、遅延の緩和を目指す。

表 4-3 目標値の設定

	現況値 H20	目標値	
		H25 (概ね5年後)	H30 (概ね10年後)
冬期における通勤・通学時間帯のバスの遅延時間	12分	10分以内	8分以内

## ② 交通事故件数

《指標》

横手市、(県)御所野安田線、(主)横手駅停車場線の事故件数

《目標》

平成 19 年における横手市の交通事故件数は 336 件であるが、概ね 5 年後の平成 25 年には現在の交通事故件数より約 1 割減の 300 件、概ね 10 年後の平成 30 年には現在の交通事故件数より約 2 割減の 270 件を目指す。

また、中心市街地の安全性の向上を図るため、(主)横手駅停車場線の交通事故件数は 5 件、(県)御所野安田線の交通事故件数は 4 件であるが、平成 25 年、平成 30 年には現在の交通事故件数より減少を目指す。

表 4-4 目標値の設定

	現況値 H19	目標値	
		H25 (概ね5年後)	H30 (概ね10年後)
(県)御所野安田線	5件	減少	減少
(県)横手駅停車場線	4件	減少	減少
横手市全体	336件	300件	270件

## ③ 道路除雪に関する苦情件数

《指標》

横手市によせられた道路除雪に関する苦情件数

《目標》

平成 19 年度における横手市によせられた道路除雪に関する苦情件数は 523 件であるが、中間年次の平成 25 年には約 5 割減の 260 件、平成 30 年には約 7 割減の 150 件を目指す。

表 4-5 目標値の設定

	現況値 H19	目標値	
		H25 (概ね5年後)	H30 (概ね10年後)
道路除雪に関する苦情件数	523件	260件	150件

#### ④ 除雪活動団体数

《指標》

横手市の除雪活動団体数

《目標》

平成 18 年度における横手市の除雪活動団体数は 308 団体であるが、既に各町内会は団体数に含まれているため、急増することは困難と考えられる。したがって、平成 25 年には 318 団体、平成 30 年には横手市総合計画の目標値(H22)と同等である 328 団体を目指す。

表 4-6 目標値の設定

	現況値 H18	目標値	
		H25 (概ね5年後)	H30 (概ね10年後)
除雪活動団体数	308団体	318団体	328団体

#### ⑤ 中心市街地の歩行者数

《指標》

中心市街地の歩行者数の合計（調査位置は次頁参照）

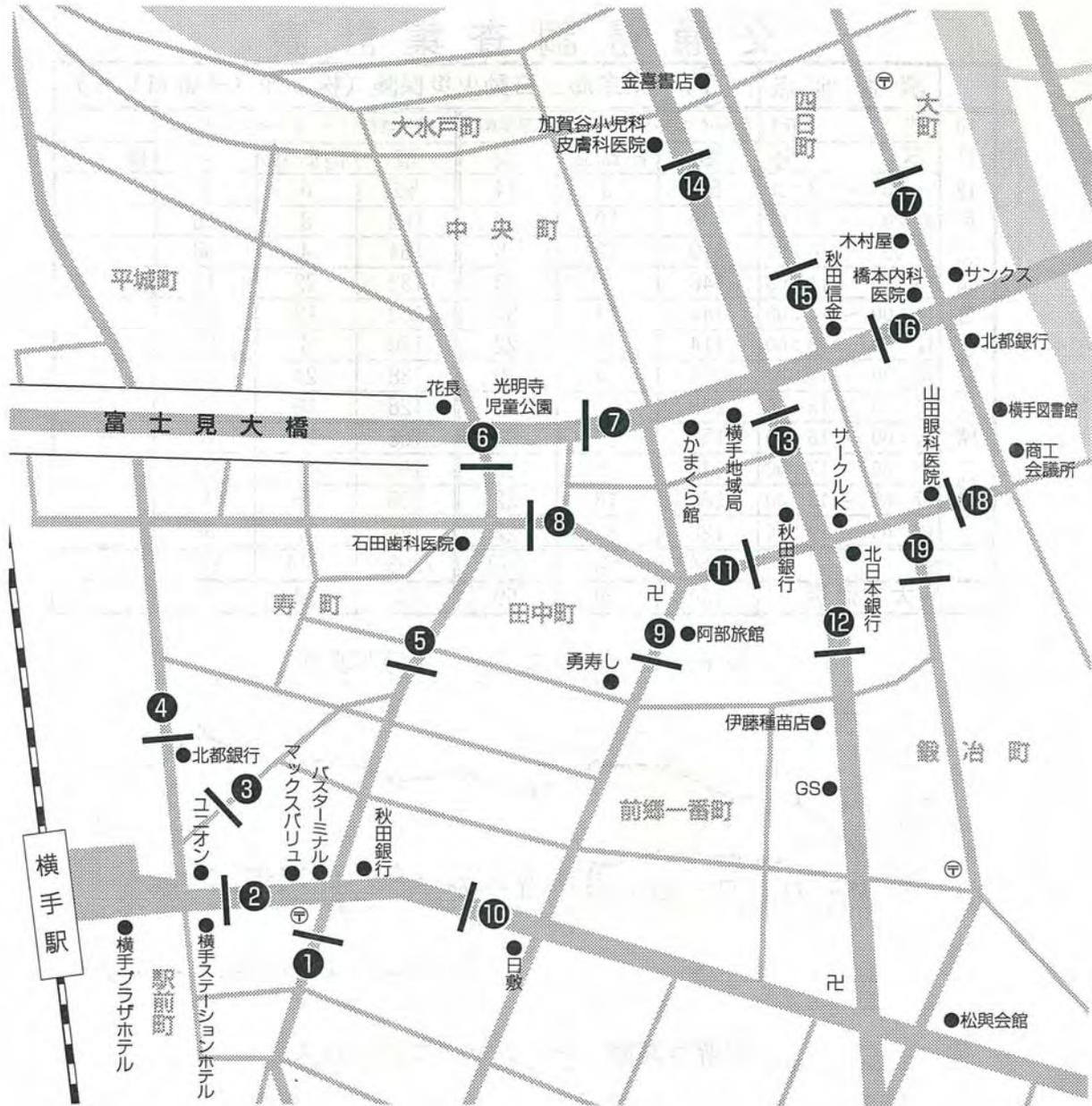
《目標》

横手市の将来夜間人口は、現在に比べ平成 25 年では約 90%、平成 30 年では約 85%に減少すると推計されるが、中心市街地の歩行者数は平成 25 年、平成 30 年には現状維持の 8,000 人/12h を目指す。

表 4-7 目標値の設定

	現況値 H19	目標値	
		H25 (概ね5年後)	H30 (概ね10年後)
中心市街地の歩行者数	8千人/12h	8千人/12h	8千人/12h

# 交通量調査地点地図



① 東京海上日動火災保険㈱前 (子野日ビル)	⑥ (有) 枅谷商店前	⑪ (有) 京趣山かげ前	⑯ 松山オフィス前
② ㈱ユニオン前	⑦ (有) 小松屋本店前	⑫ 塩田商店前	⑰ 伊藤建設工業㈱前
③ ㈱ユニオン北口前	⑧ 鷹森茶紙店前	⑬ (有) 小運前(中央線側)	⑱ (有) 茶舗千田園前
④ ㈱ホーネン前(黒丸ビル)	⑨ (有) アルファスポーツ前	⑭ (有) よこて発酵厨房蔵ら前	⑲ こうじ庵前
⑤ パン工房かつた前	⑩ マリヤ化粧品前	⑮ 和風レストランさいまん前	

## ⑥ 横手駅東西歩行者・自転車通行量

《指標》

横手駅東西歩行者・自転車通行量  
(富士見大橋地下道、JR踏切、横手駅東西自由通路の合計)

《目標》

平成19年における横手駅東西を連絡する富士見大橋地下道、JR踏切の歩行者・自転車通行量は合計で1,467人(富士見大橋地下道313人、JR踏切1,154人)であるが、横手駅東西自由通路の事業完了時の平成23年には現状維持の1,500人、概ね10年後の平成30年には2割増の1,800人を目指す。

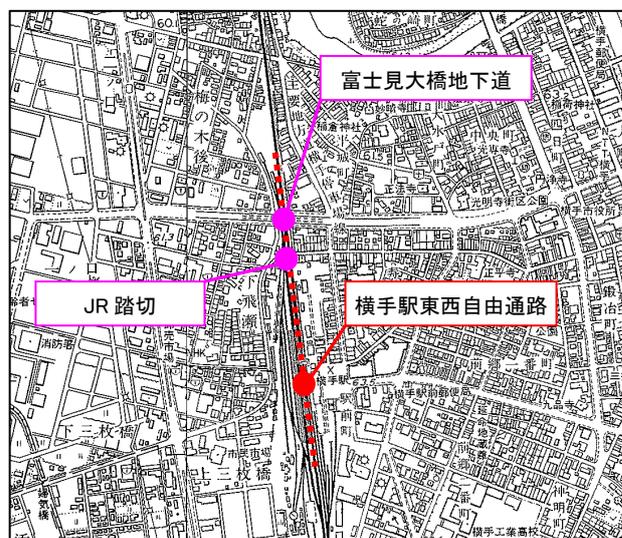


図 4-47 調査地点位置図

表 4-8 目標値の設定

	現況値 H19	目標値	
		H23	H30 (概ね10年後)
横手駅東西歩行者・自転車通行量	1,467人	1,500人	1,800人

## ⑦ 横手駅周辺でのイベント開催回数

《指標》

横手駅周辺でのイベント開催回数

《目標》

横手駅西口駅前広場、横手駅東口駅前交流広場等が整備される概ね5年後の平成25年には12回/年(1回/月)、概ね10年後の平成30年には24回/年(2回/月)を目指す。

表 4-9 目標値の設定

	現況値 H20	目標値	
		H25 (概ね5年後)	H30 (概ね10年後)
横手駅周辺でのイベント開催回数	—	12回/年	24回/年

#### 4-5 事業実施方策の検討

ここでは、上述の目標達成に向けて、パッケージ毎に事業主体等を整理している。

##### (1) 地域間連絡を支援するための交通戦略のスケジュールと事業主体

施策目標	具体的な取組み	具体的な事業等	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31以降	事業主体			
①地域間を連絡する放射環状道路網の構築	a)放射道路の強化	○(国)13号の整備促進	→											国			
		○(主)横手大森大内線の整備促進	→														県
		○スマートICの設置検討	→														国・県・市・関連機関
	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	→											県			
		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(石成交差点)	→													
			○(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、)	→											国・県・市		
	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	→											県・市・バス事業者		
○(主)湯沢雄物川大曲線のクラック解消(再掲)			→											県			
○バス路線の狭小区間の拡幅検討			→											県・市			
○感應式信号・右折レーン等の導入検討			→											県・市・警察			
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	→											県・市・バス事業者			
		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	→											県・市・バス事業者・関連機関		
○バス停の多目的利用の検討			→											国・県・市・バス事業者			
○バス発着案内、遅延情報等の表示システムの導入検討			→											県・市・バス事業者			
○デマンド交通の導入検討			→											県・市・バス事業者・関連機関			
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	→											国・県・市		
	○狭小幅員道路の待避所設置		→											県・市			
	○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		→											国・県・市・バス事業者・警察			
	○気象激変時の除雪作業の効率化		→											国・県・市			
	b)冬期における視界の確保	○防雪柵の設置検討	→											国・県・市			
		○デリニエーター等の設置検討	→											国・県・市			

凡 例							
検討後実施、又は、検討後有効と判断した場合実施する事業	<table border="0"> <tr> <td>検討</td> <td>→</td> <td>実施</td> </tr> <tr> <td></td> <td>→</td> <td></td> </tr> </table>	検討	→	実施		→	
	検討	→	実施				
	→						
実施年次が確定している事業	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>→</td> <td></td> </tr> </table>		→			→	
		→					
	→						

(2) 中心市街地の安全で快適な魅力ある移動空間を創出するための交通戦略のスケジュールと事業主体

施策目標	具体的な取組み	具体的な事業等	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31以降	事業主体	
①冬期でも安全・安心に走行できる車道空間の確保	a)中心市街地の円滑な交通を確保するための道路整備	○(都)中央線の整備	→											県・市	
		○(都)八幡根岸線の整備促進													→
	b)中心市街地の冬期車道空間を確保するための除排雪対策	○車道及び交差点部の除排雪対策強化	→											県・市	
②交通結節点の機能強化	a)公共交通機関相互間等の乗継ぎ機能強化	○横手駅西口駅前広場の整備	→											市	
③冬期でも安心して歩行できる空間の確保	a)中心市街地の交流促進のための歩行空間の整備	○横手駅東西自由通路の整備	→											市	
		○富士見大橋地下道のリニューアル	→												市
	b)中心市街地の冬期歩行空間を確保するための除雪対策	○横断歩道付近の除排雪対策強化検討	→											県・市	
		○歩道へのロードヒーティング設置	→											県・市	
		○主要なバス停付近へのロードヒーティングの設置	→											県・市	
		○バス待合所へのスコップ設置検討	→											県・市・バス事業者	
○流雪溝の機能維持のためのボランティア等による除雪力の向上	→											県・市・ボランティア団体			
④高齢者等が移動しやすい空間の整備	a)公共交通施設のバリアフリー化の推進	○横手駅舎のバリアフリー化	→											市・鉄道事業者	
		○バスターミナルのバリアフリー化	→											県・市・バス事業者	
		○駅前広場のバリアフリー化	→											市	
⑤歩いて楽しむことができる空間の整備	a)賑わいのある空間の整備	○横手駅西口駅前広場の整備(再掲)	→											市	
		○横手駅東口駅前交流広場の整備	→											市	
		○灯りロード(大町三枚橋線、寿町上横山線、駅前町1号線)	→											市	
		○四日町ポケットパークの整備	→											市	
		○地域交流センターの整備	→											市	
⑥自転車利用の環境整備	a)他の交通手段との連携	○JR横手駅西口への駐輪場整備	→											市	
		○JR横手駅東口駐輪場の利用促進	→											市	

凡 例	
検討後実施、又は、検討後有効と判断した場合実施する事業	検討  ハード施策
	 ソフト施策
実施年度が確定している事業	 ハード施策
	 ソフト施策

## 5. 管理・運営体制の仕組みと体制の構築

交通戦略では、着実な施策の実行のため、管理・運営体制の構築が重要である。今後、管理・運営体制の仕組みと体制は、横手市をはじめとし、交通施策に係わる関係機関が役割分担を明確にし、相互に連携を図りながら進めるものとする。

### (1) 管理・運営内容

- ・「戦略を策定した後(Plan)、施策実施・管理運営(Do)、評価(Check)、都市交通戦略の柔軟な見直し(Action)」の確立のため、管理・運営の継続的で透明性の高い仕組みとそれを実施する体制を構築する。
- ・5年後、10年後において、目標の達成状況を検証し、次の交通戦略について検討を行う。
- ・また、事業関係者が、毎年、事業の進捗状況等を確認する。
- ・施策の認知度アップと実現のため、目標の達成状況を市民へ発信する。

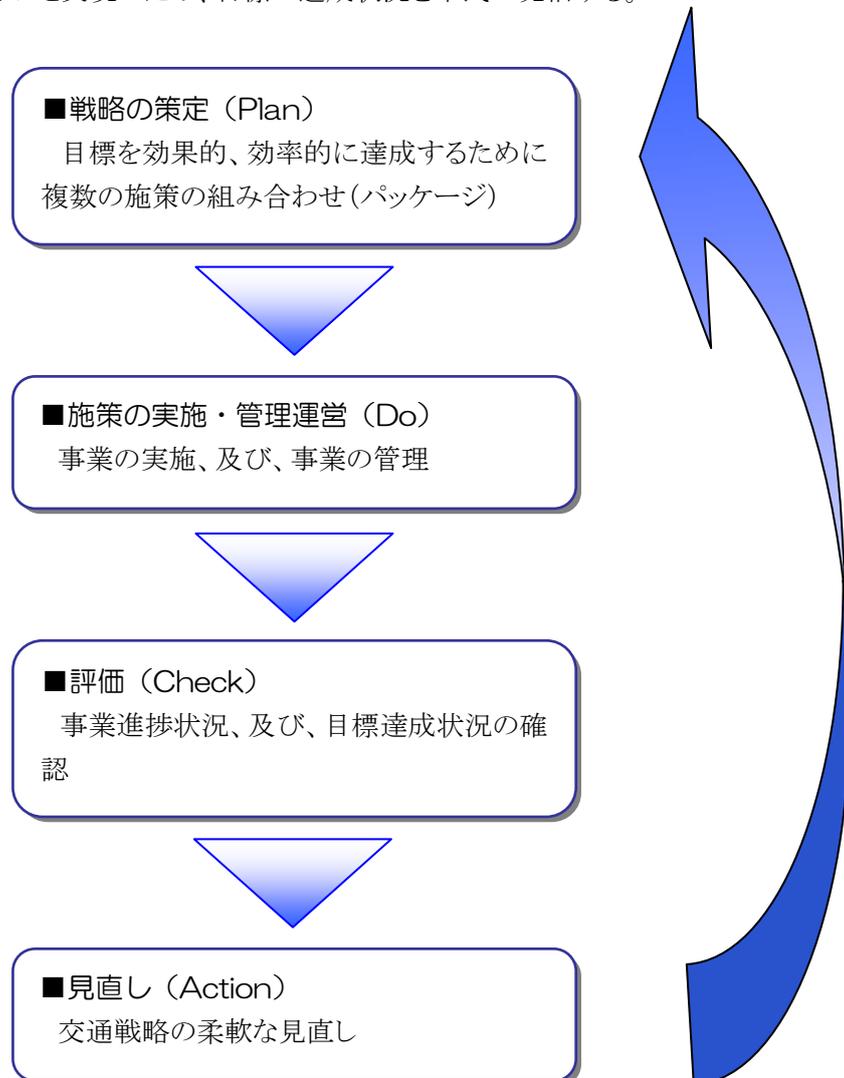


図 5-1 PDCA サイクルの確立

(2) 管理・運営体制

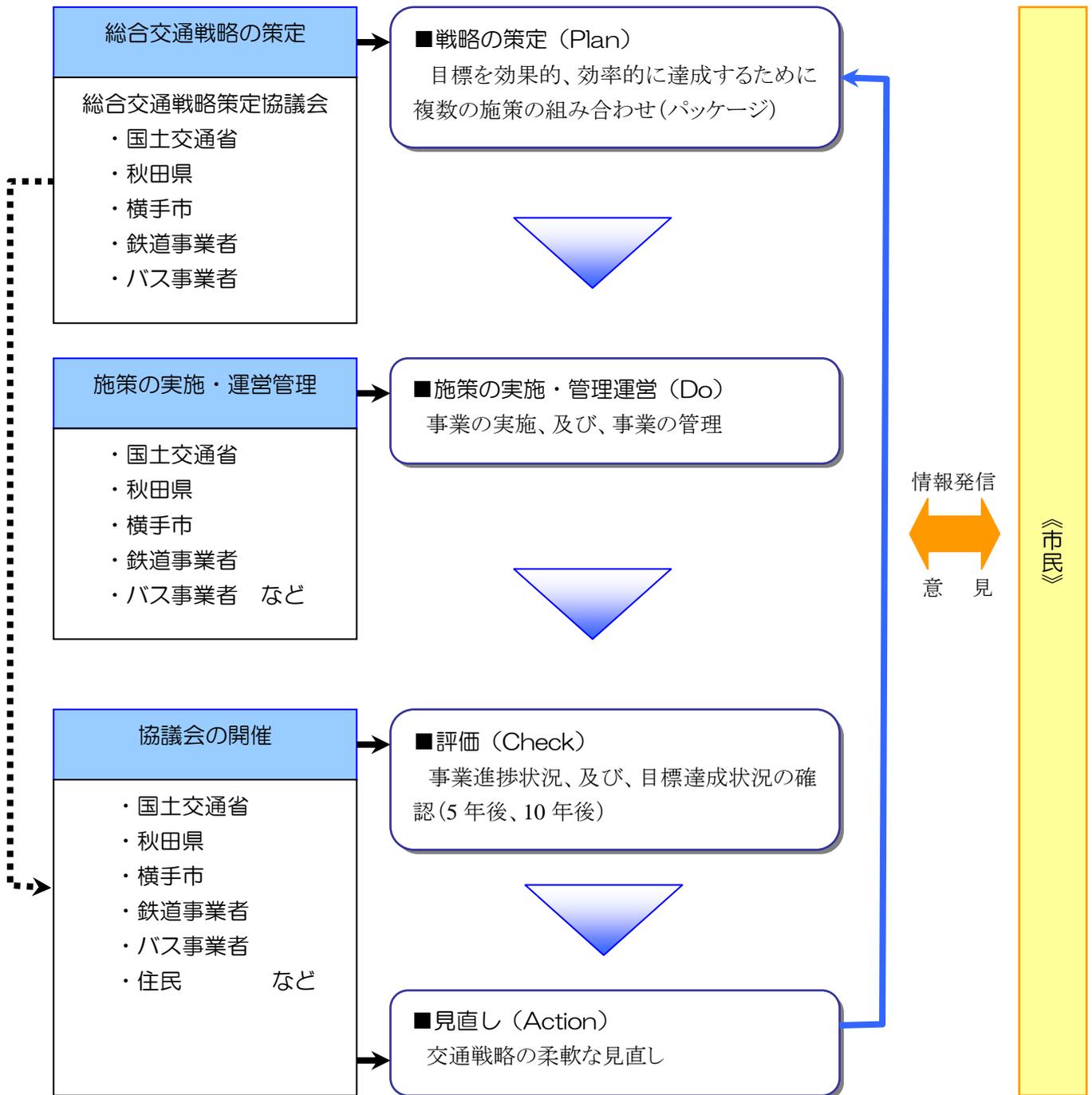


図 5-2 横手市総合交通戦略の管理・運営体制

# 《横手市総合交通戦略策定協議会》

## 《第1回横手市総合交通戦略策定協議会》

○日 時：平成20年11月19日（水）13：30～16：00

○場 所：横手市かまくら館 5階コミュニティ活動室

○議 事 内 容：現況の把握  
交通ビジョンの作成

○出 席 者： (敬称略)

区分	氏名	役職等
委員長	木村 一裕	秋田大学工学資源学部 教授
委員	疋嶋 春雄 (代理 加藤 俊文)	東日本旅客鉄道株式会社 秋田支社総務部 企画室長 (副課長)
委員	小原 康造	羽後交通株式会社 専務取締役
委員	佐藤 隆	横手商工会議所 事務局長
委員	高橋 弘典	国土交通省東北地方整備局 湯沢河川国道事務所調査第二課長
委員	佐藤 幸彦 (代理 保坂 浩昭)	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 (運輸企画専門官)
委員 (委員長職務代理)	村木 幹夫	秋田県 建設交通部 都市計画課長
委員	加藤 清和	秋田県 平鹿地域振興局 建設部長
委員	八柳 道博	秋田県 横手警察署 交通課長
委員	石川 耿一	横手市 副市長

オブザーバー	堂園 洋昭 (代理 佐々木 一茂)	国土交通省東北地方整備局建政部都市・住宅整備課長 (街路係長)
--------	----------------------	------------------------------------

## 《第2回横手市総合交通戦略策定協議会》

○日 時：平成21年1月28日（水）13：30～16：00

○場 所：横手市役所横手庁舎 5階第二、第三委員会室

○議 事 内 容：交通ビジョンの策定  
都市・地域総合交通戦略の検討

○出 席 者： (敬称略)

区分	氏名	役職等
委員長	木村 一裕	秋田大学工学資源学部 教授
委員	疋嶋 春雄	東日本旅客鉄道株式会社 秋田支社総務部 企画室長
委員	小原 康造	羽後交通株式会社 専務取締役
委員	佐藤 隆	横手商工会議所 事務局長
委員	高橋 弘典	国土交通省東北地方整備局 湯沢河川国道事務所調査第二課長
委員	佐藤 幸彦 (代理 大滝 和彦)	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 (首席運輸企画専門官)
委員 (委員長職務代理)	村木 幹夫	秋田県 建設交通部 都市計画課長
委員	加藤 清和	秋田県 平鹿地域振興局 建設部長
委員	八柳 道博	秋田県 横手警察署 交通課長
委員	石川 耿一	横手市 副市長

オブザーバー	堂園 洋昭	国土交通省東北地方整備局建政部都市・住宅整備課長
--------	-------	--------------------------

《第3回横手市総合交通戦略策定協議会》

- 日 時：平成21年3月27日（金）14：00～16：30  
 ○場 所：横手市役所横手庁舎 5階第二、第三委員会室  
 ○議 事 内 容：都市・地域総合交通戦略の検討  
 管理・運営体制の仕組みと体制の構築

○出席者：

（敬称略）

区分	氏名	役職等
委員長	木村 一裕	秋田大学工学資源学部 教授
委員	小原 康造	羽後交通株式会社 専務取締役
委員	佐藤 隆	横手商工会議所 事務局長
委員	高橋 弘典	国土交通省東北地方整備局 湯沢河川国道事務所調査第二課長
委員	佐藤 幸彦 （代理 保坂 浩昭）	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 （運輸企画専門官）
委員 （委員長職務代理）	村木 幹夫	秋田県 建設交通部 都市計画課長
委員	加藤 清和 （代理 北嶋 好）	秋田県 平鹿地域振興局 建設部長 （企画道路課長）
委員	保坂 亨	秋田県 横手警察署 交通課長
委員	石川 耿一	横手市 副市長
オブザーバー	堂園 洋昭 （代理 横山 真幸）	国土交通省東北地方整備局建政部都市・住宅整備課長 （課長補佐）

## 《横手市総合交通戦略策定協議会 委員名簿》

(敬称略)

区分	氏名	役職等
委員長	木村 一裕	秋田大学工学資源学部 教授
委員	疋嶋 春雄	東日本旅客鉄道株式会社 秋田支社総務部 企画室長
委員	小原 康造	羽後交通株式会社 専務取締役
委員	佐藤 隆	横手商工会議所 事務局長
委員	高橋 弘典	国土交通省東北地方整備局 湯沢河川国道事務所調査第二課長
委員	佐藤 幸彦	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
委員 <small>(委員長職務代理)</small>	村木 幹夫	秋田県 建設交通部 都市計画課長
委員	加藤 清和	秋田県 平鹿地域振興局 建設部長
委員	八柳 道博 <small>(第1回、第2回協議会)</small> 保坂 亨 <small>(第3回協議会)</small>	秋田県 横手警察署 交通課長
委員	石川 耿一	横手市 副市長
オブザーバー	堂園 洋昭	国土交通省東北地方整備局 建政部都市・住宅整備課長

# 《用語の解説》

## —五十音順—

### —お—

- ◆おおがたこうりてんぽ大型小売店舗:小売業を営む店舗の内、個々の売場面積が1,000 m<sup>2</sup>を超える店舗。

### —か—

- ◆かいまわりひん買回品:消費者がいくつかの製品を十分に比較検討した上で購入する製品。例えば、家具、家電製品など。
- ◆かいりよりつ改良率:改良済道路の延長の全道路延長に対する比率。
- ◆かんのうしきしんごう感応式信号:信号機において、道路の頭上または電柱に取り付けられたセンサーが自動車の停止を感知し、一定時間後に自動車信号とそれに付随する歩行者信号を青にする信号。

### —こ—

- ◆こんざつじりょこうそくど混雑時旅行速度:混雑時における、道路のある区間を通過するのに要した時間(信号などによる停止時間を含む)から算出した平均的な走行速度。
- ◆こんざつど混雑度:交通量を交通容量で除したもの。道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標。

### —す—

- ◆インターチェンジスマート I C :高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両(料金の支払い方法)を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジ。

### —て—

- ◆ディーアイディーちくD I D 地区:人口集中地区(Densely Inhabited District)。人口密度約4,000人/km<sup>2</sup>以上の国勢調査基本単位区がいくつか隣接し、合わせて人口5,000人以上を有する地域。
- ◆こうつうデマンド交通:事前に電話などで予約した人の家や指定する場所を順次まわりながら、それぞれの目的地で降ろす「乗り合いタクシー」方式の交通システム。デマンドとは「需要」「要求」という意味で、言葉の通り、目的地へ直接いけるなど、路線バスに比べ多様な需要に対応しやすいのが特長。
- ◆デリニエーター:道路の側面に設置して、路側の表示をするもの。道路左側と道路右側の誘導標の反射体が違う色で光るようになっていて、先方の道がどちらに曲がっているかの判断が付くようになっている。

ーとー

- ◆都市計画道路:都市の骨格を形成し、安心で安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路。

ーはー

- ◆発生集中交通量:ある地域における発生交通量と集中交通量の和。発生交通量とは個々のゾーンを起点とする人または車のトリップ(ある目的をもって人が移動する動き)の総量であり、集中交通量とは個々のゾーンを終点とするトリップの総量をいう。

- ◆バリアフリー:障害者、高齢者等の社会生活弱者が社会生活上で支障となる物理的な障害・障壁を取り除くための施策、又は障害を取り除いた状態をいう。住居の中で、移動部分の敷居の段差を無くすなどが代表例。

ーほー

- ◆ポケットパーク:市街地の空地や、建物前の小広場等を利用して設けられる小公園。一般の公園と比べて、規模は小さいが、都心部等、オープンスペースの少ない地域では、魅力的なくつろぎの空間となる。

- ◆ボトルネック:自動車の流れの妨げとなっている箇所のことをいう。具体的には、赤信号時間が相対的に長い交差点や幅員減少・車線減少により渋滞を起こす箇所のことをいう。

ーろー

- ◆ロードヒーティング:道路への積雪を防ぐために、降雪時に道路を温める装置のこと。温水や電熱による方式がある。