# 種爭同総合突通戰略



秋田県 横手市

# 《目次》

1. 調査概要
2. 現況の把握 5
2-1       地域の現況
3. 交通ビジョンの作成 59
4. 都市・地域総合交通戦略の検討61
4-1 交通戦略策定の基本的な考え方
5. 管理・運営体制の仕組みと体制の構築 107
《横手市総合交通戦略策定協議会》109
《用語の解説》 112

#### 1. 調査概要

#### 1)調査背景と目的

横手市は、秋田県の南部に位置し、東の奥羽山脈、西の出羽丘陵に囲まれた横手盆地に位置しており、旧横手市・旧増田町・旧平鹿町・旧雄物川町・旧大森町・旧十文字町・旧大雄村・旧山内村の1市・5町・2村が合併し平成17年に誕生した。

横手市の「新市建設計画」の基本方針の中では、「工業振興拠点地区及び8つのまちづくりの拠点地区を設定し、ゾーン間の交流・連携を図り、総合的・一体的なまちづくりを進める。」と唱われている。更に、この中で、「拠点地区間において親密で活発な地域交流が行われ、さらに広域交流の進展につながるよう交流の連携軸を設定し、その動脈となる基幹道路の整備にあたるとともに、関連する生活道路等の改良充実に努める。」と唱われており、都市計画道路の整備や主要な市道の整備の推進等があげられている。

しかし、一方では、乗降客数の減少によるバス路線の廃止など、高齢化社会において交流の妨げ となる問題も生じてきている。

また、これまで総合交通体系計画が策定された場合、事業が進展し具体化すると、事業時期等が 事業者独自の判断で行われ、総合性が損なわれる構造となっていたことで、地域にとって必ずしも最 良の事業展開が行われていたとは言い難いところがあった。

本業務は、以上を背景に、横手市の将来交通計画の目標を実現するため、交通政策のビジョンと取組むべき具体的な行動計画を策定することを目的としている。

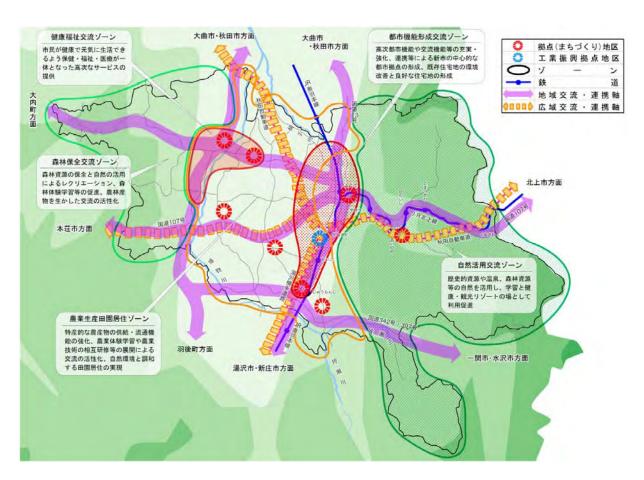


図 1-1 まちづくりのゾーニング図

出典:新市建設計画

# 2)調査の全体構成

本調査全体の主要検討項目、及び、調査手順は以下に示すとおりである。

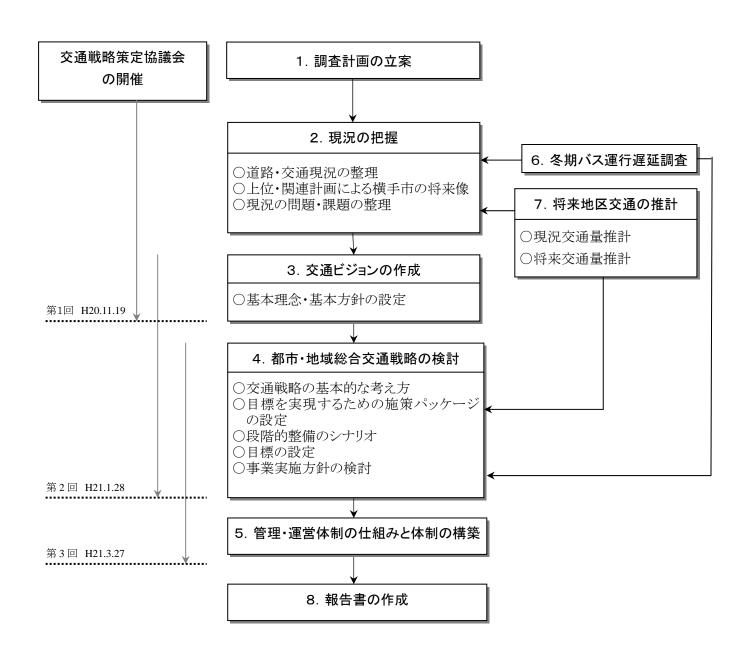


図 1-2 調査の全体構成

#### 3)調査対象地域

本調査の対象地域は、基本的には横手市全域とし、交通戦略プロジェクト策定時は、「横手市全域」、「中心市街地」(「人口集中地区(DID 地区)」周辺)の2つのスケールで検討することとする。



《中心市街地(人口集中地区(DID地区))》



4.01k m 14,469 人 H17 国勢調査

分	総人口	男	女	世帯
横手	39,002	18,557	20,445	14,400
増田	8,449	4,037	4,412	2,676
平鹿	14,299	6,842	7,457	4,106
雄物川	10,881	5,205	5,676	3,081
大森	7,409	3,447	3,962	2,286
十文字	14,091	6,708	7,383	4,495
山内	4,215	1,994	2,221	1,283
大雄	5,581	2,675	2,906	1,586
合計	103,927	49,465		33,913

図 1-3 調査対象地域

資料:住民基本台帳 平成20年2月29日現在

# 4) 本調査の位置付け

本調査では、「横手市総合計画」、「横手市都市計画マスタープラン」等の上位・関連計画をフルに活用し、横手市都市・地域総合交通戦略を策定することとする。

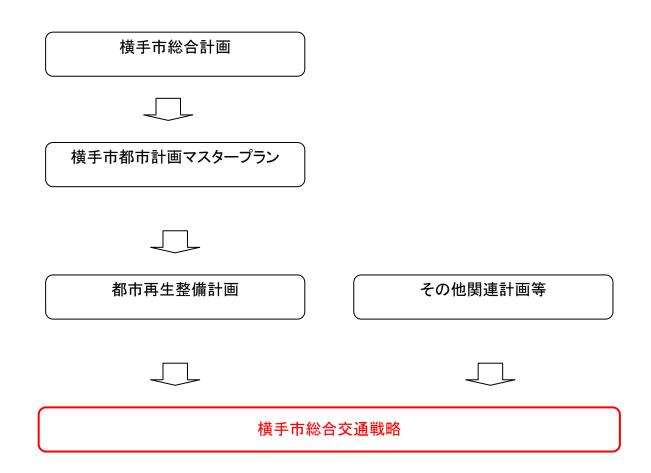


図 1-4 横手市総合交通戦略の位置付け

#### 2. 現況の把握

# 2-1 地域の現況

# 1) 地理的条件

- ◆ 横手市は、秋田県の南東部に位置し、奥羽山脈と出羽丘陵に囲まれた横手盆地にある。
- ◆ 横手市は、旧横手市・旧増田町・旧平鹿町・旧雄物川町・旧大森町・旧十文字町、旧大雄村・旧山内村の1市・5町・2村が合併し、平成17年10月に誕生した。

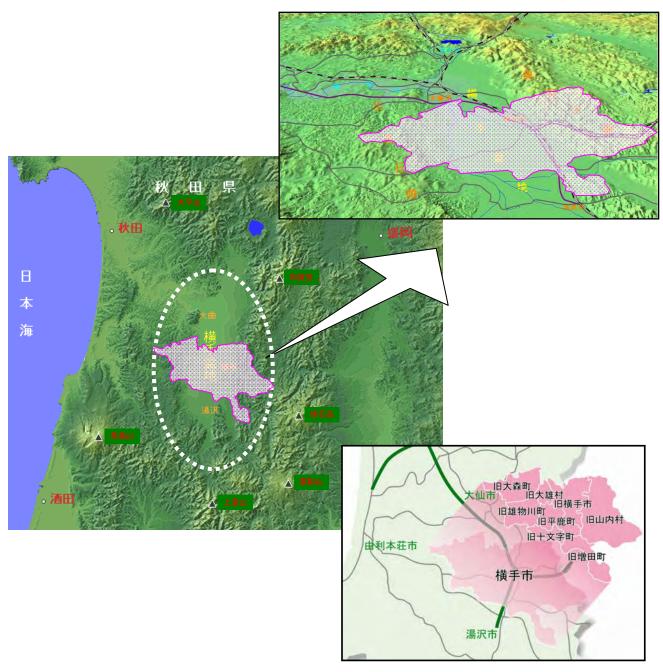


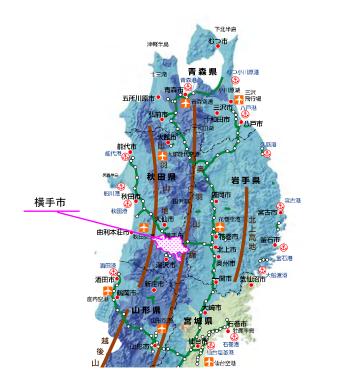
図 2-1 横手市概要図

#### 2) 気象

◆ 横手市は、県内有数の豪雪地帯であり、一部地域は特別豪雪地域に指定されている。

# (1) 地域指定状況

・横手市の一部地域は、特別豪雪地域に指定されている。



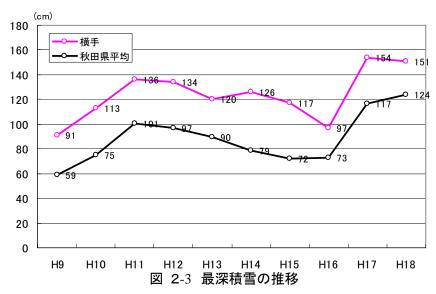


- ※1 過去30年間の累年平均積雪積算値が5,000cm/日以上の豪雪地域が2/3以上の市町村
  ※2 豪雪地域が0.55、過去20年間の累年平均積雪減算値が15,000cm/日以上の地域が半分以上である市町村で、かつ、積雪による自動車交通等が透視するなど、住民の生活に著しい支障を生じる市町村

図 2-2 豪雪·特別豪雪地域

# (2) 積雪の状況

・横手市の最深積雪量は、秋田県平均を上回っている。



資料:気象庁

※秋田県平均は秋田県内の積雪観測地(13 地点)の平均

#### 3) 人口

- ◆横手市の人口は減少傾向にあるとともに、65歳以上の人口の割合が高くなっている。
- ◆将来においては、この傾向が顕著に現れている。

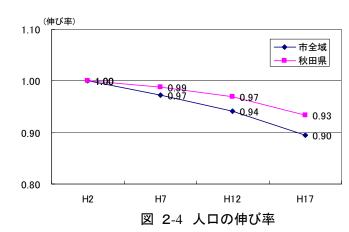
#### (1) 人口

- ・横手市の人口は 10 万人を超えているが減少傾向にあり、平成 12 年から平成 17 年の5年間で約 5 千人減少している。
- ・また、平成2年から平成17年の人口の伸び率は0.90となっており、秋田県の0.93を下回っている。

表 2-1 人口の推移

	H2	H7	H12	H17
市全域	115,761	112,600	109,004	103,652
横手	42,294	41,462	40,521	
増田	9,869	9,516	9,099	
平鹿	16,119	15,545	14,941	
雄物川	12,470	12,054	11,300	
大森	8,644	8,371	8,103	
十文字	14,965	14,703	14,517	
山内	5,129	4,841	4,659	
大雄	6,271	6,108	5,864	

単位:人 資料:各年国勢調査



※平成2年を1.0 としている 資料:各年国勢調査

# (2)年齢別人口

・横手市の年齢別人口の割合をみると、65歳以上のシェアが年々増加しており、平成17年では29.4%と秋田県の26.9%を2.5ポイント上回っている。

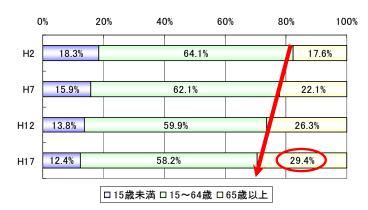


図 2-5 年齢別人口の割合(横手市)

資料:各年国勢調査

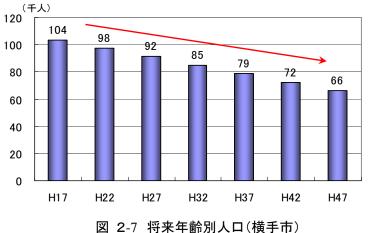


図 2-6 年齢別人口の割合(秋田県)

資料:各年国勢調査

#### (3) 将来人口

・横手市の人口は、将来、減少すると推計されており、平成47年には66千人となっている。



(伸び率) 1.10 ◆ 横手市 1.00 1.00 秋田県 0.95 1.00 0.90 0.94 0.85 0.88 0.80 0.80 0.82 0.74 0.76 0.70 0.68 0.70 0.60 0.64 0.50 H17 H22 H27 H32 H37 H42 H47

3 2-/ 付木牛即加入口(馊于川*)* 

資料:国立社会保障 人口問題研究所 平成 20 年 12 月推計

図 2-8 将来年齢別人口の伸び率

資料:国立社会保障 人口問題研究所 秋田県は平成19年5月推計 横手市は平成20年12月推計

#### (4) 将来年齢別人口

・横手市の将来年齢別人口の割合をみると、65 歳以上のシェアが年々増加しており、平成37 年以降は40%を越えると推計されている。



図 2-9 将来年齢別人口の割合(横手市)

資料:国立社会保障 人口問題研究所 平成 20 年 12 月推計

図 2-10 将来年齢別人口の割合(秋田県)

資料:国立社会保障 人口問題研究所 平成 19 年 5 月推計

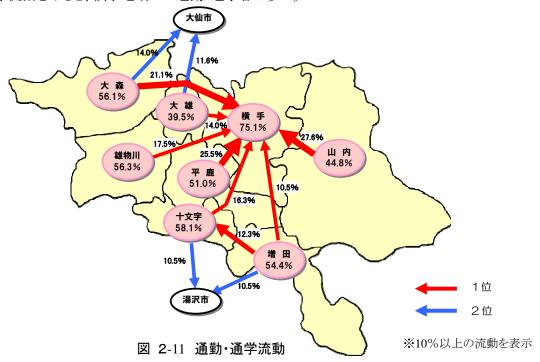
#### 4) 人的流動

- ◆日常的な人的流動をみると、横手地域を中心としたものになっている。
- ◆また、移動手段をみると、60 代以下は自家用車(自分で運転)の割合が多く、年齢が高い程、歩行・自転車、バス等の割合が高い。

#### (1) 通勤•通学

#### ① 通勤・通学流動

・通勤・通学流動をみると、横手地域への通勤・通学者が多い。



資料:H19 横手市のこれからのまちづくりに関するアンケート

## ② 利用交通手段

- ・通勤・通学の利用交通手段をみると、60代以下は自家用車(自分で運転)の割合が50%以上となっている。
- ・年齢層が高い程、徒歩・自転車、バスの利用が増加している。

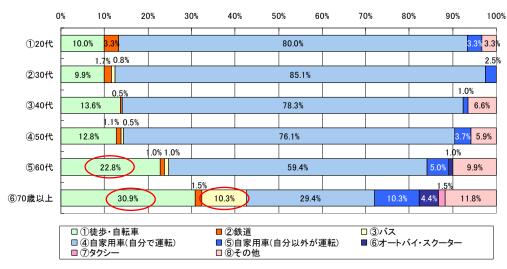
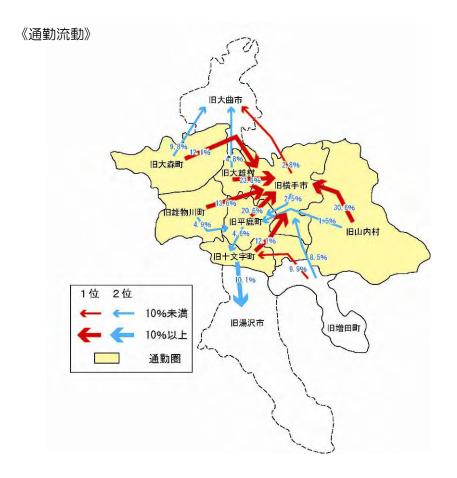


図 2-12 通勤・通学の利用交通手段



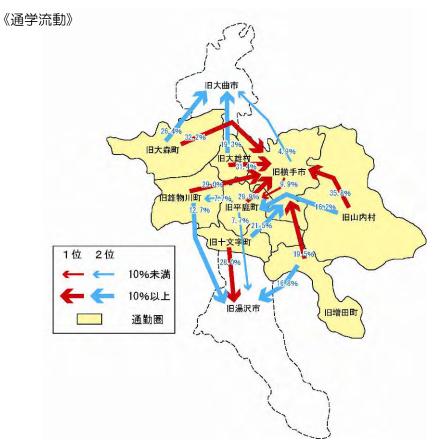


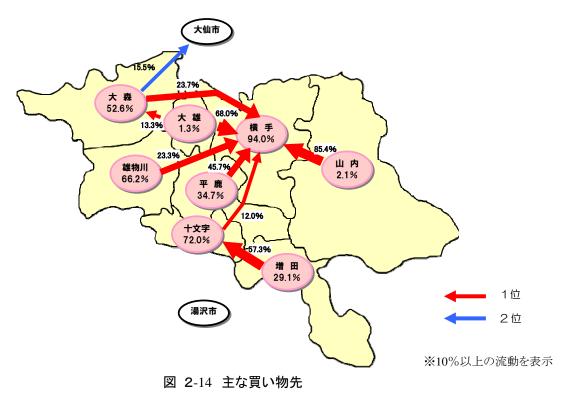
図 2-13 通勤·通学流動(参考)

資料:H12年国勢調査

#### (2) 買い物先

#### ① 買い物流動

・主な買い物先をみると、平鹿、山内、大雄地域では、自地域内より横手地域での買い物が多い。



資料:H19 横手市のこれからのまちづくりに関するアンケート

#### ② 利用交通手段

- ・買い物の利用交通手段をみると、60 代以下は自家用車(自分で運転)の割合が 50%以上となっている。
- ・年齢層が高い程、徒歩・自転車、バス、自家用車(自分以外が運転)の利用が増加している。

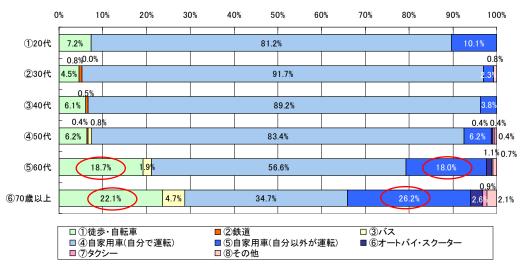
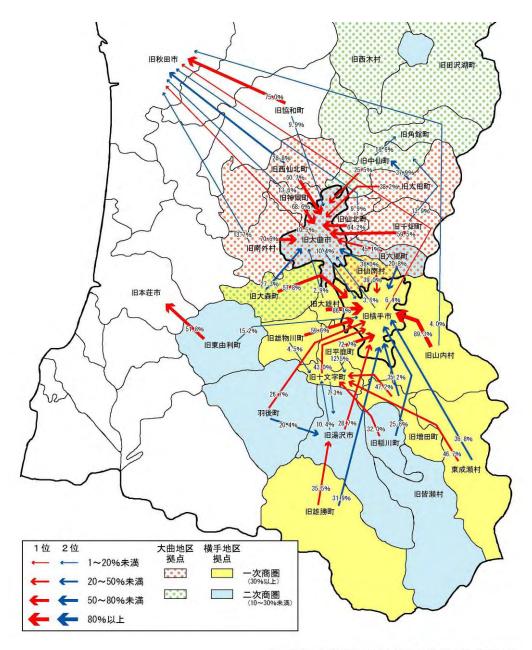


図 2-15 買い物の利用交通手段

資料:H19 横手市のこれからのまちづくりに関するアンケート

# 一参考ー

・消費者購買動向(買回品)をみると、県南では旧横手市の商圏が広く、多くの買物客が旧横手市を訪れていることがうかがえる。



平成16年度消費購買動向調査報告書より「買回品」

図 2-16 消費者購買動向(買回品)

#### (3) 通院先

# ① 医療機関

- ・横手市の病院数、病院件数割合をみると、横手地域に40軒と横手市内の約6割の病院がある。
- ・また、横手市内2軒(平鹿総合病院、市立横手病院)の総合病院も横手地域に位置する。

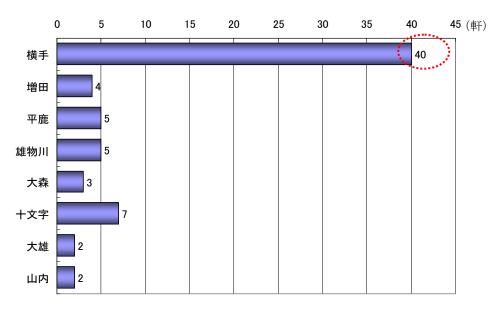


図 2-17 横手市の地域別病院数

資料:ホスピタ JP

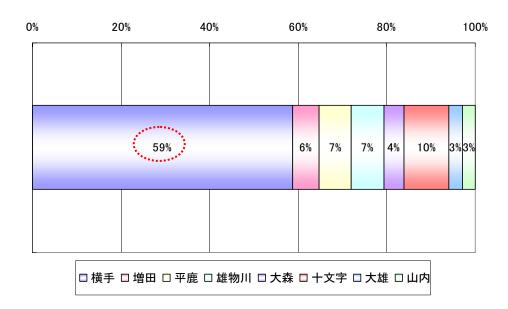
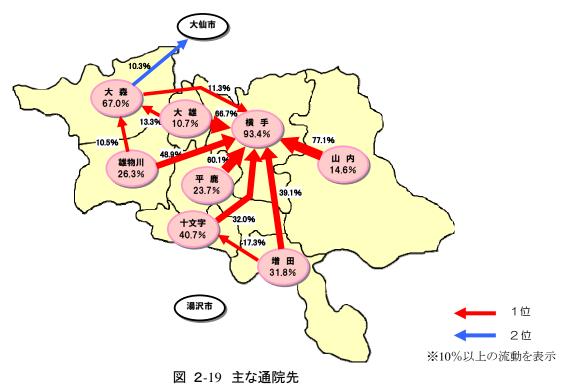


図 2-18 横手市の地域別病院数割合

資料:ホスピタ JP

#### ② 主な通院先

- ・主な通院先をみると、平鹿総合病院、市立横手病院等が位置する横手地域への通院が多い。
- ・大森地域は、自地域内の通院も多い。



資料:H19 横手市のこれからのまちづくりに関するアンケート

#### ③ 利用交通手段

- ・通院の利用交通手段をみると、60代以下は自家用車(自分で運転)の割合が50%以上となっている。
- ・70歳以上では、通勤・通学(10.3%)、買い物(4.7%)に比べ、バスの利用割合(13.5%)が高い。

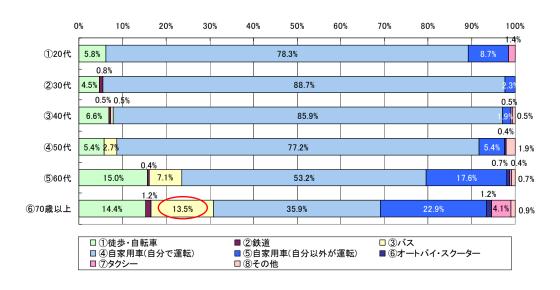


図 2-20 通院の利用交通手段

資料:H19 横手市のこれからのまちづくりに関するアンケート

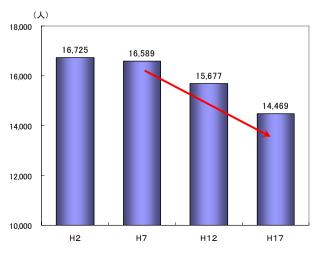
#### 2-2 中心市街地の現況

# 1) 人口

◆横手市の中心市街地は、人口の低密度化、高齢化が進んでいる。

#### (1) DID 地区の人口

- ・横手市の DID 地区の人口をみると減少傾向にあり、ここ 10 年で約2 千人減少している。
- ・しかし、DID 地区面積は増加傾向にあり、中心市街地の人口の低密度化がうかがえる。



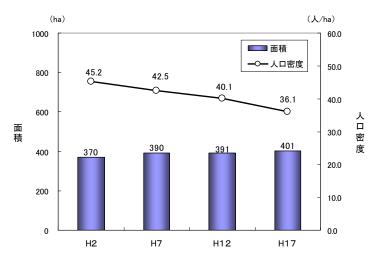


図 2-21 DID 地区の人口の推移

図 2-22 DID 地区の面積と人口密度の推移

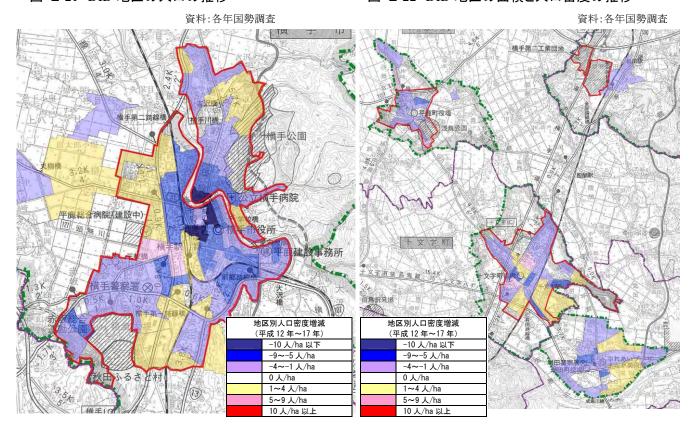


図 2-23 地区別人口密度増減(横手地域)

図 2-24 地区別人口密度増減 (増田地域、平鹿地域、十文字地域)

#### (2) DID 地区の年齢別人口

・DID 地区の 65 歳以上の人口は 32.1%となっており、横手市全域(29.4%)を上回っている。

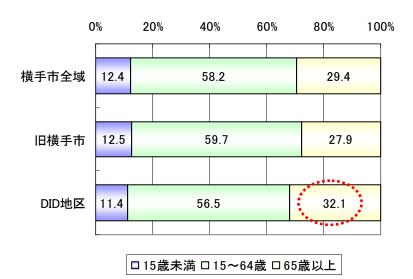


図 2-25 DID 地区の年齢別人口

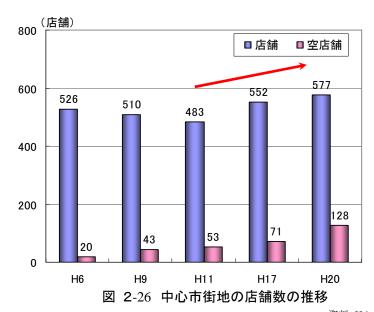
資料:H17 国勢調査

#### 2) 市街地の店舗数

◆横手市では、大型小売店舗の郊外立地が増加し、中心市街地では空洞化が進行している。

# (1) 中心市街地の店舗数

・横手市の中心市街地では、空き店舗が増加している。



資料:H6~H11 は横手市中心市街地活性化基本計画、 H17 は TRY21 の調査、H20 は横手市資料

#### (2) 大型小売店舗の立地件数

・横手市の大型小売店舗の立地件数をみると、DID 地区外の立地件数が多い。

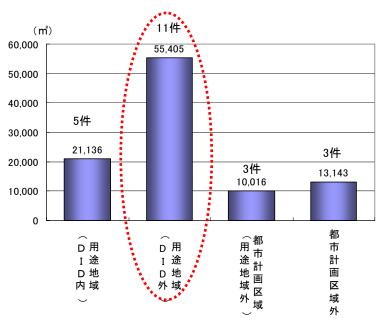


図 2-27 大型小売店舗の立地件数

資料:全国大型小売店総覧 2006

#### (3) 開設年次別大型小売店舗の立地件数

・横手地域の開設年次別大型小売店舗の立地件数をみると、近年、郊外に多く開設されている。

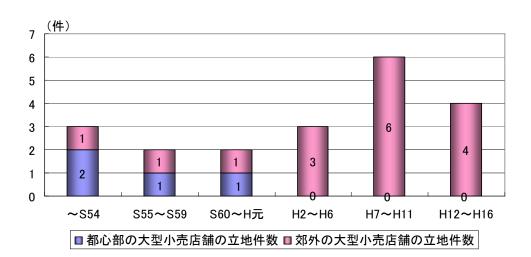


図 2-28 開設年次別大型小売店舗の立地件数(横手地域)

資料:全国大型小売店総覧 2006

#### 2-3 道路・交通現況の整理

#### 1) 道路現況

- ◆国道の改良率は高いが、4車線区間は横手地域内の一部のみである。
- ◆旧市町村間を連絡する主要地方道、県道等は、改良率が低く、1車線の区間も存在する。
- ◆都市計画道路は、長期的未着手箇所(20年以上未着手)が多くなっている。

# (1) 車線数

- ・横手市の一般県道以上の路線をみると、秋田自動車道横手 IC 以西、一般国道 13 号の一部で 4 車線となっているが、ほとんどの路線は 2 車線となっている。
- ・また、横手地域と大雄地域を連絡する(主)横手大森大内線、大雄地域と雄物川地域を連絡する(主)湯沢雄物川大曲線等は1車線の区間も存在する。

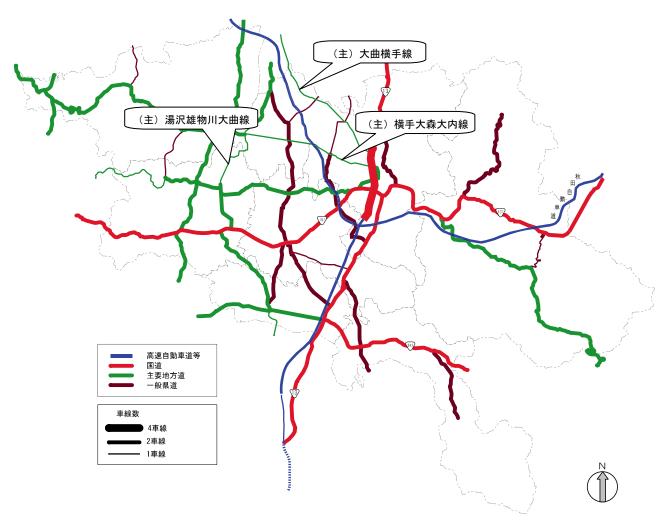


図 2-29 路線別車線数

資料:H17 道路交通センサス

# (2) 道路改良状況

- ・横手市の一般県道以上の改良率をみると、国道は概ね100%となっている。
- ・しかし、横手地域と大雄地域を連絡する(主)横手大森大内線、大雄地域と雄物川地域を連絡する(主)湯沢雄物川大曲線等では改良率が低い。

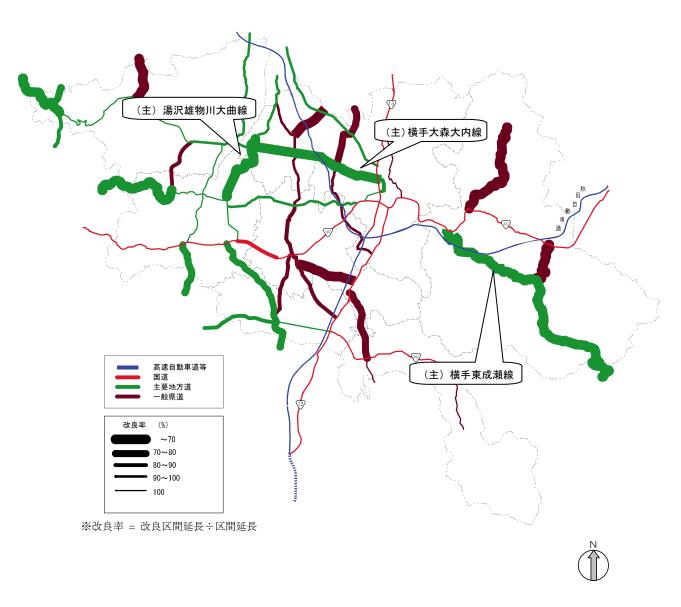


図 2-30 道路改良率

資料:H17 道路交通センサス

#### (3) 都市計画道路の整備状況

- ・横手市の都市計画道路の整備状況をみると、20年以上未着手の路線が多くなっている。
- ・(都)中央線、(都)八幡根岸線等は、路線の一部は整備されているが、未整備区間も残り、クランク、 隘路区間が存在する。

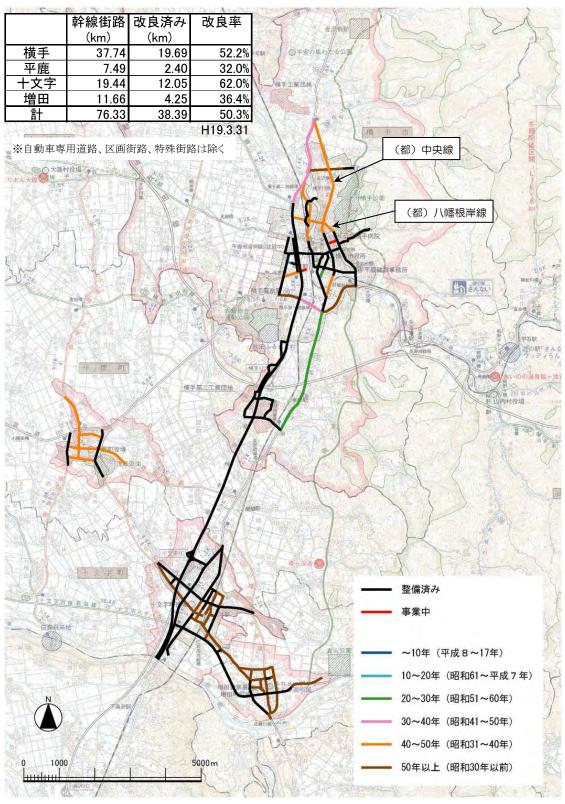


図 2-31 都市計画道路の整備状況



図 2-32 (都)中央線の未整備区間



図 2-33 (都)八幡根岸線の未整備区間

#### 2) 交通現況

- ◆自動車保有台数、1人当たりの発生集中交通量は、年々増加している。
- ◆自動車交通流動は、横手地域を中心とした分布交通量となっている。
- ◆一般国道 13 号、一般国道 107 号、横手地域と周辺地域を連絡する路線を中心に 12 時間交通量が多く、混雑度も高くなっている。
- ◆高齢者の事故件数、死傷者の割合が高い。

#### (1) 自動車保有台数

・横手市の自動車保有台数をみると、秋田県同様、増加傾向にあり、平成2年から平成17年の伸び率は1.34となっている。 (伸び率)

表 2-2 自動車保有台数の推移

	H2	H6	H11	H17
市全域	<i>57,233</i>	69,556	74,188	76,652
横手	19,958	24,923	26,834	
増田	4,735	5,723	5,897	
平鹿	8,180	9,935	10,594	
雄物川	6,041	7,236	7,782	
大森	4,244	4,999	5,369	
十文字	7,869	9,485	10,144	
山内	2,850	3,242	3,316	
大雄	3,356	4,013	4,252	

単位:台 資料:道路ポケットブック

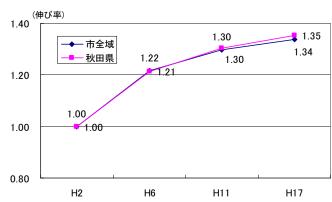


図 2-34 自動車保有台数の伸び率

### (2) 発生集中交通量

・横手市の発生集中交通量をみると、平成11年をピークに鈍化傾向となっている。

資料:道路ポケットブック ※平成2年を1.0としている

・しかし、1人当たりの発生集中交通量をみると、増加傾向にある。

表 2-3 発生集中交通量の推移

	H2	H6	H11	H17
市全域	2,734	3,040	3,251	3,223
横手	1,250	1,367	1,448	
増田	211	213	255	
平鹿	307	407	356	
雄物川	209	241	297	
大森	179	172	195	
十文字	366	397	451	
山内	95	118	118	
大雄	117	125	131	

単位:百 T.E 資料:道路ポケットブック

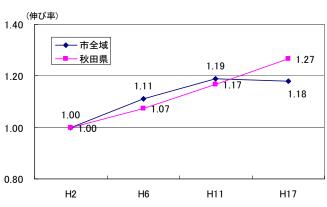


図 2-35 発生集中交通量の伸び率

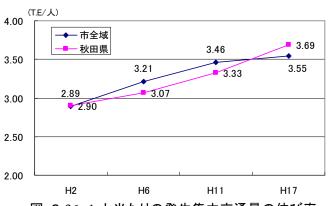


図 2-36 1人当たりの発生集中交通量の伸び率

資料:道路ポケットブック ※平成2年を1.0としている

資料:道路ポケットブック、 国勢調査(15 歳以上の人口)

※H6はH7国勢調査、H11はH12国 勢調査の年齢別人口(15歳以上)を 用い算出している

# (3) 自動車交通流動

- ・横手市の自動車交通流動をみると、横手地域を中心とした分布交通となっており、横手地域関連の平成 11 年から平成 17 年の伸び率は高い。(東北管内 H17/H11=1.08)。
- ・また、横手地域内々(416 百トリップ)、十文字地区内々(118 百トリップ)の交通が多い。

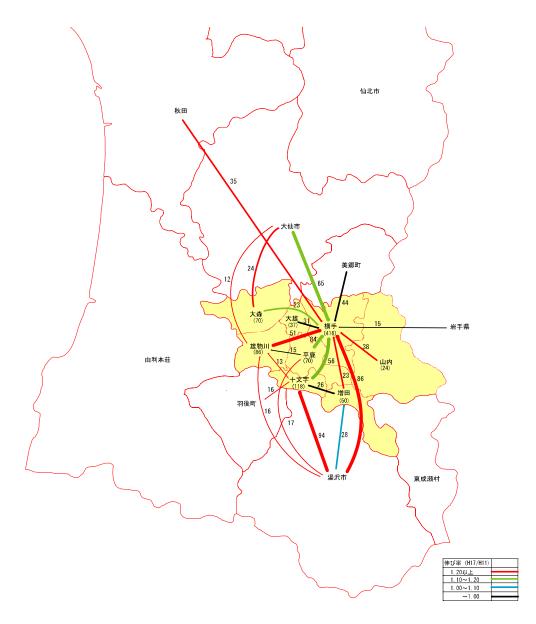


図 2-37 横手市関連分布交通量

単位:百トリップ 10百トリップ以上を表示 ()内は内々交通量

#### (4) 路線別交通指標

# ① 12 時間交通量

- ・横手市の交通量をみると、骨格となる一般国道 13 号、一般国道 107 号の交通量が多く、100 百台/12h 以上となっている。
- ・他の路線をみると、一般国道 342 号、(主)横手停車場線、(主)横手東由利線等で 50 百台/12h を超える区間もみられるが、概ね 50 百台/12h 以下となっている。

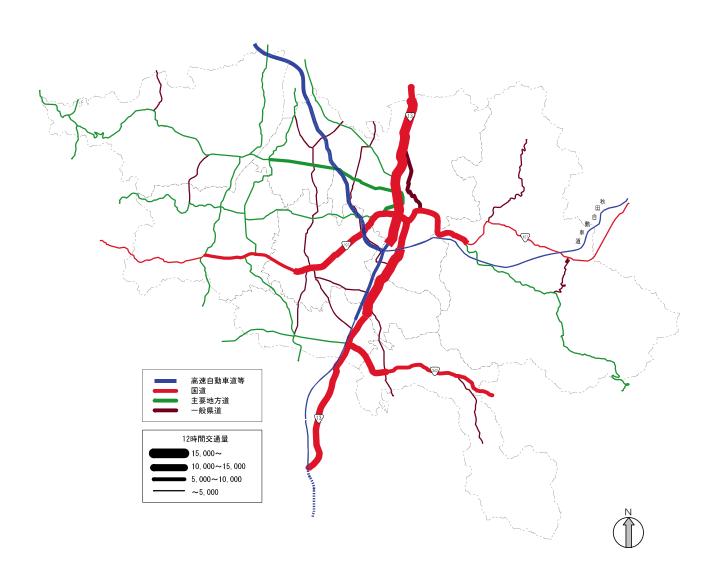
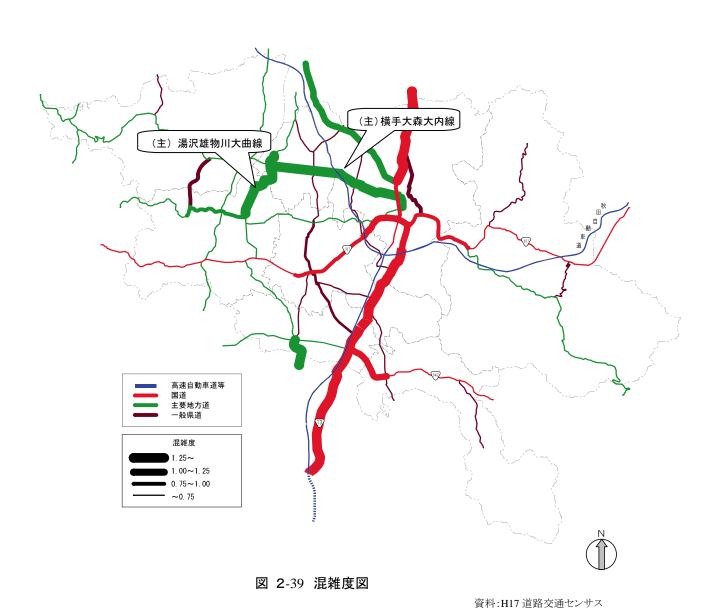


図 2-38 12 時間交通量図

資料:H17 道路交通センサス

# ② 混雑度

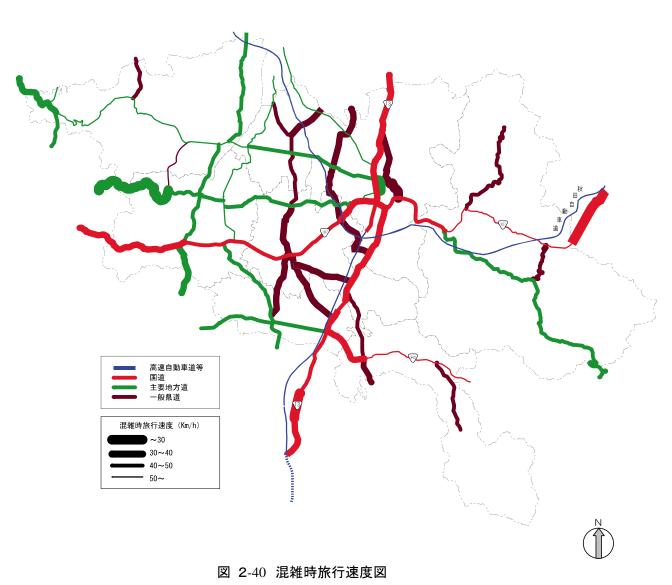
- ・横手市の混雑度をみると、一般国道 13 号の2車線区間、(主)横手大森大内線等で混雑度が 1.25 以上となっている。
- ・他の路線をみると、一般国道107号、(主)大曲横手線等で1.00を超える区間もみられる。



25

# ③ 混雑時旅行速度

・横手市の混雑時旅行速度をみると、ほとんどの区間で 30km/h となっている。



資料:H17道路交通センサス

# (5) 渋滯箇所

・一般国道 13 号との交差点である、御所野交差点、美砂古交差点、及び、石成交差点が渋滞ポイントとなっている。

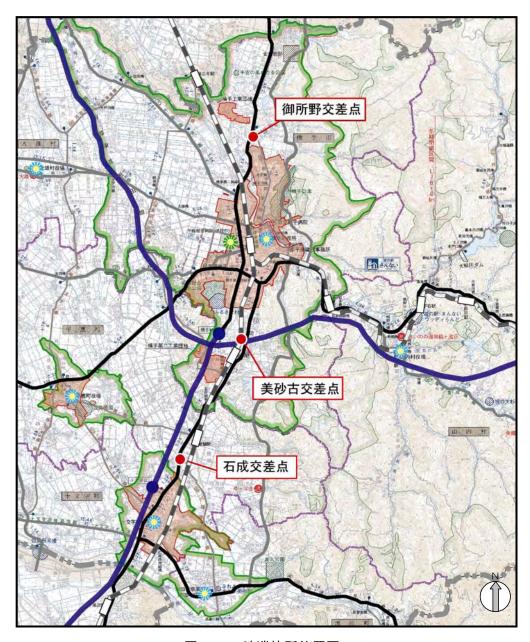


図 2-41 渋滞箇所位置図

#### (6) 交通事故

#### ① 交通事故の推移

・交通事故件数の推移をみると、概ね350件/年となっており、横ばい状態となっている。

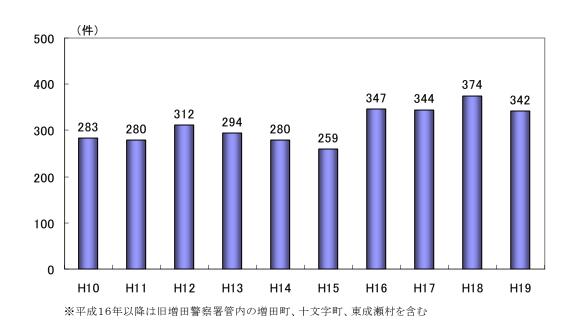


図 2-42 交通事故件数の推移

資料:横手警察署

# ② 年齢別にみる交通事故

・65歳以上の高齢者の事故件数、及び、死傷者数は、約2割を占める。

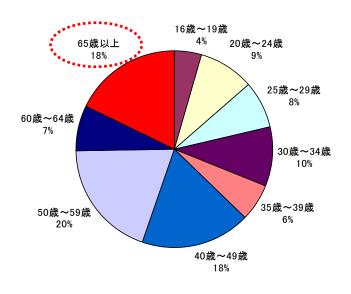


図 2-43 年齢別交通事故件数の割合(H19) 資料:横手警察署

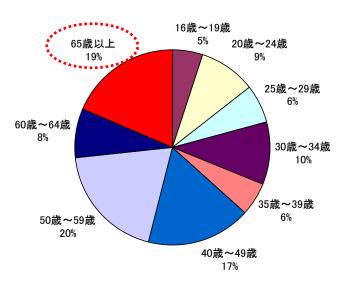


図 2-44 年齢別交通事故死傷者数の割合(H19)

資料:横手警察署

#### ③ 高齢者死傷事故原因

・横手市の高齢者の死傷事故原因は運転中が最も多く約4割である。

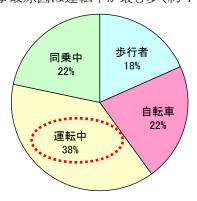


図 2-45 横手市の高齢者事故原因(H19)

資料:横手警察署

# ④ 子供(中学生以下)の被害状況

- ・横手市の子供の被害状況をみると、10~20件/年となっている。
- ・事故原因をみると、歩行中では、「とびだし」、「無過失」、自転車では、「横断不適」、「無過失」が多い。

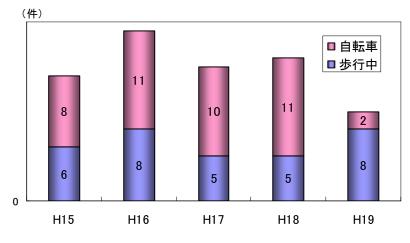


図 2-46 子供の被害状況

資料:H20 横手市交通安全実施計画

表 2-4 子供の事故原因(歩行中)

	とびだし	直前横断	路上遊戯	その他	無過失	計
H15	2	3	0	0	1	6
H16	3	2	1	0	2	8
H17	3	1	0	0	1	5
H18	3	0	0	0	2	5
H19	0	2	0	2	4	8

資料:H20 横手市交通安全実施計画

表 2-5 子供の事故原因(自転車)

	横断不適	右左折不適	右側通行	その他	無過失	計
H15	3	0	3	0	2	8
H16	2	0	0	3	6	11
H17	2	0	1	2	5	10
H18	0	0	0	4	7	11
H19	0	0	0	1	1	2

資料:H20 横手市交通安全実施計画

# ⑤ 路線にみる交通事故

・路線別に交通事故件数、及び、死傷者数をみると、国道のほか、(主)横手大森大内線、(主)十文字 羽後鳥海線等が多い。

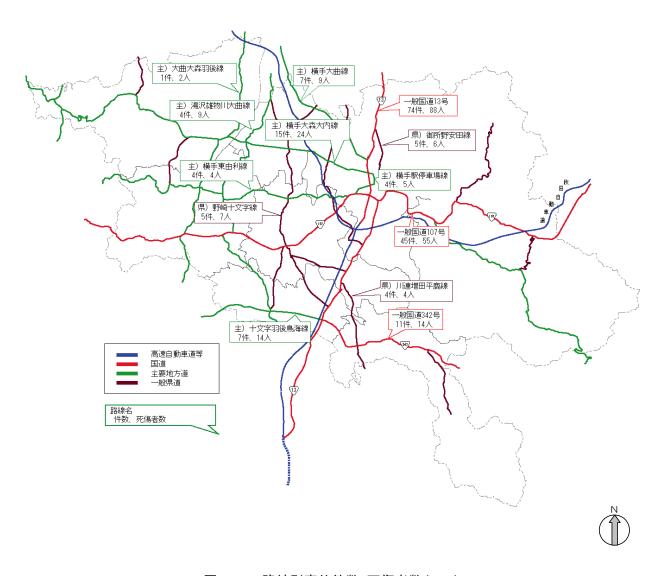


図 2-47 路線別事故件数·死傷者数(H19)

資料:横手警察署

#### 3) 公共交通の現況

- ◆ 公共交通の路線網は横手駅を中心としたものとなっており、運行本数は平日が約12往復/日、休日が9往復/日となっており、利用者は減少傾向にある。
- ◆ また、路線バスの廃止が相次いでおり、代替交通として、乗合タクシー等が運行をはじめている。

#### (1) 路線バスの状況

#### ① 運行本数

・平日平均が12往復/日、休日平均が9往復/日と約1往復/時間程度の運行である。

表 2-6 路線バス運行状況

路線名	経由路	平日	休日
大森線	横手~田根森~大森~前田	10	8
角間川線	平鹿総合病院~横手駅前・ターミナル~和野~角間川~大曲	12	6
下吉田線	横手~平鹿総合病院~下高口~沼館~新城	6	5.5
本荘線	横手~平鹿総合病院~浅舞~沼館~大沢~老方~本荘	19	14.5
朝日が丘・上台線	朝日が丘~平鹿総合病院~横手~横手高校~上台	12.5	9.5
秋田ふるさと村線	横手駅前~イオン・サティ前~秋田ふるさと村	9.5	15.5
湯沢・横手線	平鹿総合病院~横手駅前・ターミナル~十文字~湯沢	19.5	14.5
横手·大曲線	平鹿総合病院~横手駅前・ターミナル~横手高校~金沢~六郷~大曲	27.5	14.5
山内線	平鹿総合病院~横手駅前・ターミナル~清陵学院~相野々~三ツ又温泉入り口	9	6.5
横手・小安線	平鹿総合病院~横手駅前・ターミナル~十文字~増田~川連~稲庭~小安温泉	14	10
岩井川線	湯沢~十文字~増田~東成瀬~岩井川~草の台	9	6
横手清陵学院線	横手駅前~前郷二番町~平和町角~横手清陵学院前	7	1
昼川線	横手~造山~阿気~大森病院前	5.5	4
二井山線	横手~平鹿総合病院~浅舞~三吉山荘~二井山	4.5	2
	平均	11.8	8.4

単位:往復/日

※区間途中発・終着するものを含む

資料:羽後交通(株) バス時刻表

#### ② バス利用者

・バス利用者は、減少傾向となっている。



※横手市乗入れ路線客数

資料:羽後交通(株)輸送部

# ③ バス路線

- ・横手市のバス路線をみると、横手駅を中心として放射状に広がっている。
- ・既に1路線(湯沢沼館線)が乗合タクシーによる代行運転となっており、更に、平成20年9月30日までに、6路線が廃止(一部廃止を含む)となり、3路線で代替交通が試験運行されている。

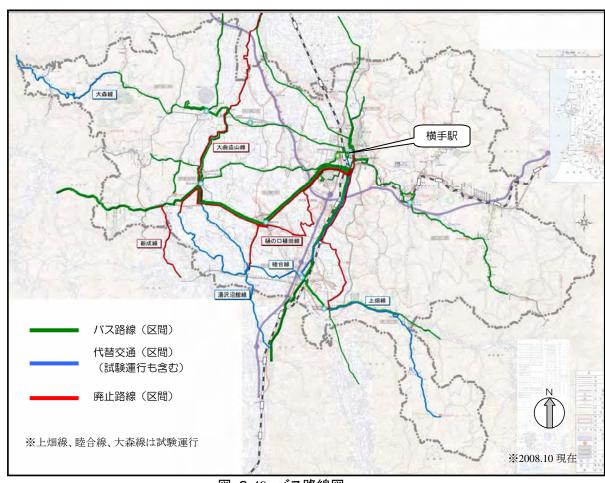


図 2-49 バス路線図

# ■乗合タクシー湯沢沼館線

# 《運行の内容》

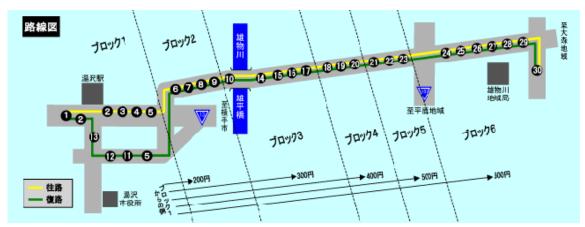
■運行形態 乗合タクシーによる路線定期運行

# ■路線概要

起点: 羽後交通湯沢営業所前(湯沢市材木町)

終点: 沼館(横手市雄物川町沼館) キロ程: 往路 18.8km 復路 18.4km

便数:6往復/日



	停留所名													
1	羽後交通湯沢 営業所前	6	大島	11	前森	16	旧植田支所前	21	沼田	26	高花			
2	湯沢駅前角	7	森	12	市民プラザ	17	植田小学校入 口	22	上桑の木	27	新道角			
3	平清水	8	弁天公民館前	13	サンロード	18	沼尻	23	下桑の木	28	今宿			
4	表町	9	掵上	14	志摩	19	沢田	24	造山	29	横道角			
5	前森公園前	10	角間	15	上羽場	20	木下	25	首塚	30	沼館			

# (湯沢沼館線・弁天線(往路))

		行き先							
停留所名	1 沼館	② 八幡	3 八幡	<ul><li>④</li><li>沼館</li></ul>	⑤ 八幡	⑥ 沼館			
羽後交通湯沢営業所前発	8:00	8:30	11:30	12:40	15:00	16:40			
大 島	8:04	8:34	11:34	12:44	15:04	16:44			
弁天公民館前	8:09	8:39	11:39	12:49	15:09	16:49			
角間	8:13	8:43	11:43	12:53	15:13	16:53			
上八幡着	-	8:50	11:50	-	15:20	_			
沼 尻	8:21	-		13:01	-	17:01			
沼 田	8:24	-	-	13:04	-	17:04			
造山	8:30	-	-	13:10	-	17:10			
沼 館 着	8:38	-	_	13:18	-	17:18			

#### 《湯沢沼館線・弁天線(復路)》

	停留所名				行き先								
L					湯沢	② 湯沢	湯沢	④ 湯沢	⑤ 湯沢	⑥ 湯沢			
	沼		館	発	7:05	-	-	13:30	-	15:45			
	造		山		7:09	-	-	13:34		15:49			
	沼		田		7:14	-	-	13:39	13-3	15:54			
	沼		尻		7:18	-	-	13:43		15:58			
	上	1	幡	発	-	9:00	12:00	-	15:30	_			
	角		問		7:26	9:03	12:03	13:51	15:33	16:06			
	弁天	弁天公民館前		弁天公民館前 7	7:30	9:07	12:07	13:55	15:37	16:10			
	大		島		7:34	9:11	12:11	13:59	15:41	16:14			
瀦	<b>炎交通</b>	湯沢営	業所	前着	7:46	9:23	12:23	14:11	15:53	16:26			

<sup>※</sup>湯沢沼館線(①・④・⑥)は、土曜・日曜・祝日・12/31~1/3が運休となります。 弁天線(②・③・⑤)は、日曜・祝日・12/31~1/3が運休となります。



# 《上畑線(一部)代替交通》

#### ■運行期間

平成 20 年 10 月1日~平成 23 年 9 月 30 日(利用状況により見直し)

- ·試験運行 平成 20 年 10 月 1 日~平成 21 年 3 月 31 日
- ·本格運用 平成21年4月1日~

#### ■運行形態

バス車両による路線定期運行

#### ■運行経路

平和通り角~上畑温泉 往路 17.5km 復路 17.5km (停留所設置場所は基本的に現在のバス停と同位置)

※平和通り角停留所~上吉野停留所間は乗降規制(羽後交通既存路線重複区間)

#### ■運行回数

週3回(火曜日、木曜日、土曜日)1日3往復

#### 《睦合線(一部)代替交通》

#### ■運行期間

平成 20 年 10 月1日~平成 23 年9月 30 日(利用状況により見直し)

- ·試験運行 平成 20 年 10 月 1 日~平成 21 年 3 月 31 日
- •本格運用 平成21年4月1日~

#### ■運行形態

バス車両による路線定期運行

#### ■運行経路

羽後交通案内所前~福地公民館前 往路 18.2km 復路 18.2km (停留所設置場所は基本的に現在のバス停と同位置)

#### ■運行回数

週3回(月曜日、水曜日、金曜日)1日3往復

#### 《大森線(一部)代替交通》

#### ■運行期間

平成 20 年 10 月 1 日~平成 23 年 9 月 30 日(利用状況により見直し)

- ·試験運行 平成 20 年 10 月 1 日~平成 21 年 3 月 31 日
- ·本格運用 平成21年4月1日~

#### ■運行形態

タクシー車両による路線定期運行

#### ■運行経路

前田〜矢走 往路 11.5km 復路 11.5km (停留所設置場所は基本的に現在のバス停と同位置)

#### ■運行回数

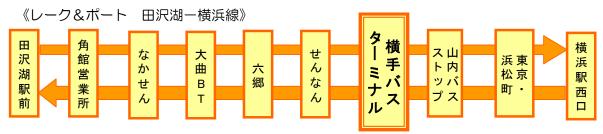
週2回(火曜日、金曜日) 1日2往復



# (2) 高速バスの状況

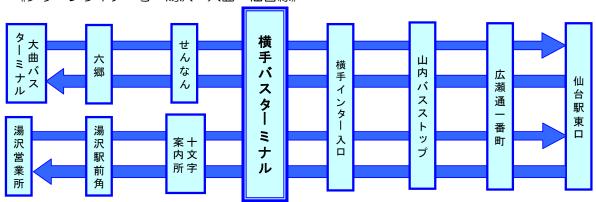
# ① 高速バス路線

・横手市関連の高速バス路線をみると、田沢湖ー横浜線、湯沢・大曲ー仙台線が運行している。



※1往復/日

《グリーンライナー号 湯沢・大曲―仙台線》



※4往復/日(大曲BT発着:2往復/日、湯沢営業所発着:2往復/日)

図 2-50 高速バスの路線

# ② 施設

- ・横手市を経由する高速バスは、横手駅東側のバスターミナルに発着している。
- ・また、「横手インター入口」には、バス待合所等の施設がない。



図 2-51 横手バスターミナル(H19 現在) ※現在、バスターミナルは改築中

1. (a) - 1. (b) - 1. (c) - 1.

《現在のグリーンライナー号の 横手バスターミナルまでの経路》

# (3) 鉄軌道の状況

# ① 鉄道網

- ・横手市の鉄道網をみると、南北方面に JR 奥羽本線、東方面に JR 北上線が配置されている。
- ・また、最寄りの新幹線駅は大曲駅であり、横手駅からの所要時間は約 17 分(JR 奥羽本線)となってい



# ② 運行本数

・運行本数をみると、JR 奥羽本線は1時間に上下線各1本程度、JR 北上線は2時間に上下線各1本 程度となっている。

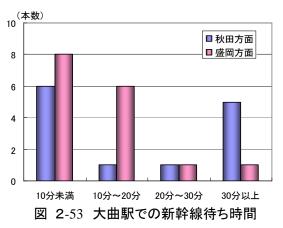
表 2-7 運行本数

	衣 2-/ 连1] 本奴			
	奥羽本線		北上線	
時間帯	上り	下り	上り	下り
	湯沢方面	秋田方面	北上方面	横手着
5:00	1			
6:00	1	2	1	1
7:00	2	2	1	1
8:00		2		1
9:00	1			
10:00	1	1	1	
11:00	1	1		1
12:00	1	1	1	
13:00	1	1	1	
14:00		1		
15:00	2	1		1
16:00	1	1	1	
17:00	1	1	1	1
18:00	1	2		1
19:00	1	1		1
20:00	1		1	
21:00	1	1		1
22:00				
23:00	1	1		1
	18	19	8	10

資料:JTB 時刻表 2009.2

# ③ 新幹線駅での乗り換え時間

- ・最寄りの新幹線駅である大曲駅での JR 奥羽本線 から秋田新幹線へ乗り換えるための待ち時間をみると、秋田方面、盛岡方面ともに概ね 20 分以内となっている。
- ・秋田方面への待ち時間が30分以上を越える本数が5本あるが、大曲〜秋田間のJR 奥羽本線(50分)と秋田新幹線(30分)の所要時間の差は20分程度である。



#### 資料:JTB 時刻表 2009.2

# ④ 乗降客数

・横手駅の乗降客数をみると、年々、減少している。

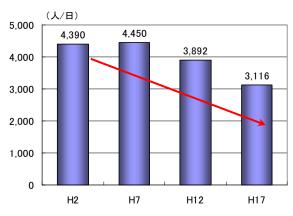


図 2-54 乗降客数の推移

資料:都市計画年報

#### ⑤ 駅前広場

・横手駅前広場の整備状況をみると、東口は整備されているものの、西口は未整備となっている。

表 2-8 横手駅前広場の整備状況

		計画 (m2)	供用 (m2)	都市計画 決定·変更年次
横手駅	東口	6,150	6,150	S45.6
		(3,155)		(S39.3.10)
	西口	7,500	_	H9.3.7
		(1,350)		(\$43.3.30)

※()内は当初の都市計画決定計画・年次

資料:横手市資料



図 2-55 横手駅前広場(東口)



図 2-56 横手駅前広場予定地(西口)

# 4) 中心市街地の歩行者・自転車交通状況

- ◆横手駅周辺では、都市計画道路が整備されている区間については、歩道が整備されている。
- ◆しかし、あまり利用されていない、地下道も存在する。

# (1) 都市計画道路の歩道設置状況

・公共交通の結節点である横手駅周辺では、(都)横手環状線、(都)中央線の一部等の都市計画道路 は整備され、歩道が設置されている。

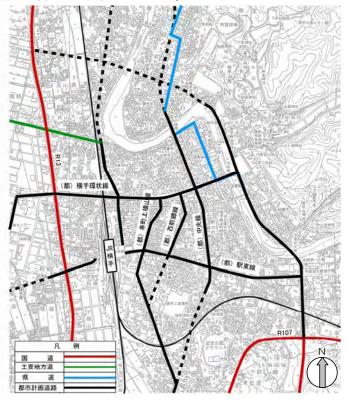


図 2-57 横手駅周辺の歩道整備状況







# (2) 地下道の整備状況

・JR 奥羽本線により分断されている横手駅東西を連絡する富士見大橋地下道(横手環状線地下)が整備されているが、照明が暗く、利用者は少ない。





図 2-58 富士見大橋地下道の現状

# (3) 駐輪場の整備状況

・横手駅周辺の駐輪場の整備状況をみると、横手駅東口の駐車場をリニューアルし、約 750 台収容の駐輪場として活用している。



図 2-59 横手駅東口の駐輪場

#### 5) 冬期における交通現況

- ◆冬期においては、路面凍結による交通事故の多発等、交通困難がみられる。
- ◆路面凍結や積雪等により、公共交通機関の遅延が生じている。
- ◆また、積雪等により、歩行者が危険と隣り合わせになっている。

# (1) 道路状況

・走りやすさマップ(冬みち版)をみると、一般国道 13 号(2 車線区間)、107 号のほか、中心市街地においても C ランクの路線がみられ、横手市全域で冬期の交通困難がみうけられる。

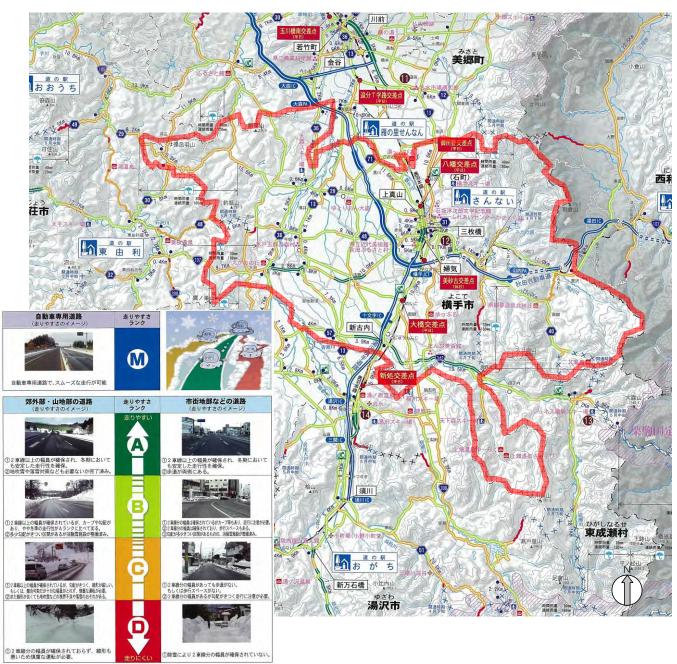


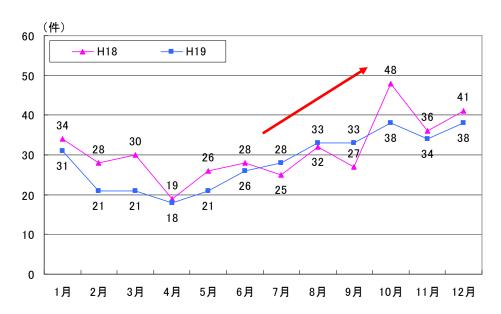
図 2-60 走りやすさマップ(冬みち版)

資料: 走りやすさマップ(冬みち版)H19.2 秋田県渋滞対策推進協議会

# (2) 冬期における交通事故

# ① 月別にみる交通事故

・横手市の月別交通事故件数をみると、秋~冬の事故件数が多くなっている。



※平成 16 年以降は旧増田警察署管内の増田町、十文字町、東成瀬村を含む

図 2-61 横手市の月別交通事故件数

資料:横手警察署

# ② 路面状況別事故類型別にみる交通事故

- ・横手市の路面状況別の事故類型のシェアをみると、積雪、凍結、湿潤時においては、乾燥時に比べ 正面衝突、追突の割合が高い。
- ・特に、凍結時においては、追突が50%となっている。

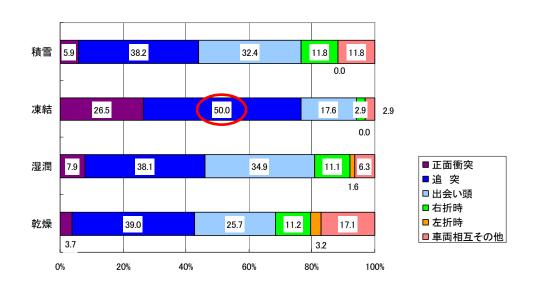


図 2-62 路面状況別・事故類型別シェア(車両相互)

資料:交通安全マップ(H18)

# (3) 冬期の公共交通の状況

- ・路面の凍結や積雪等によるバスのすれ違いの困難により、バス運行に遅延が生じている。
- ・特に、南北方面の路線(横手~大曲、横手~湯沢)に20分程の遅延が生じている。



図 2-63 中心市街地の冬期交通状況

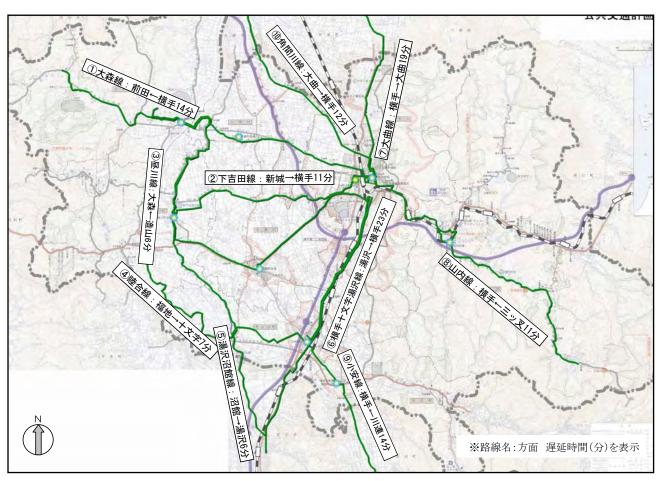


図 2-64 冬期におけるバスの遅延状況

資料:H20 実態調査結果より

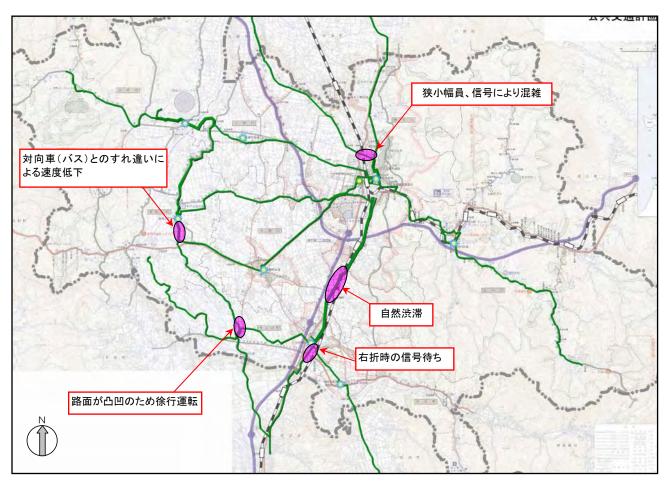


図 2-65 冬期におけるバスの遅延の原因

資料:H20 実態調査結果より

# (4) 冬期の歩行者状況

- ・JR 奥羽本線東側は流雪溝が設置され、西側は一部でロードヒーティングが設置されているものの積雪 等により、歩道が整備されていても歩道を歩行することができず、危険な状況となっている。
- ・また、歩道が整備されていない路線では、より危険な状況となっている。



▲車道を通行する学童



市道朝倉本線 横手市石町(H18.2.13) ▲歩行スペースが無く非常に危険

# 図 2-66 冬期歩行者状況

資料:東北の豪雪 平成18年豪雪ノ記録 国土交通省東北地方整備局

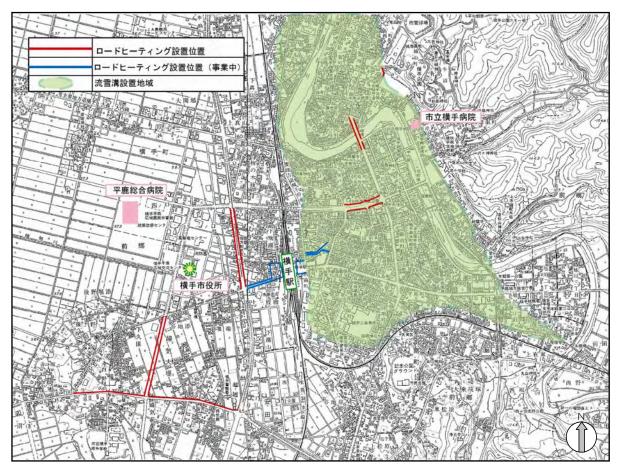


図 2-67 歩道へのロードヒーティング設置状況

# (5) 除雪体制等

・横手市においては、「横手市除雪基本計画」、「「学雪」のすゝめ」におて、除雪体制や市民協働についてのルールが整理されている。





# 6) 道路現況からみた問題箇所の整理



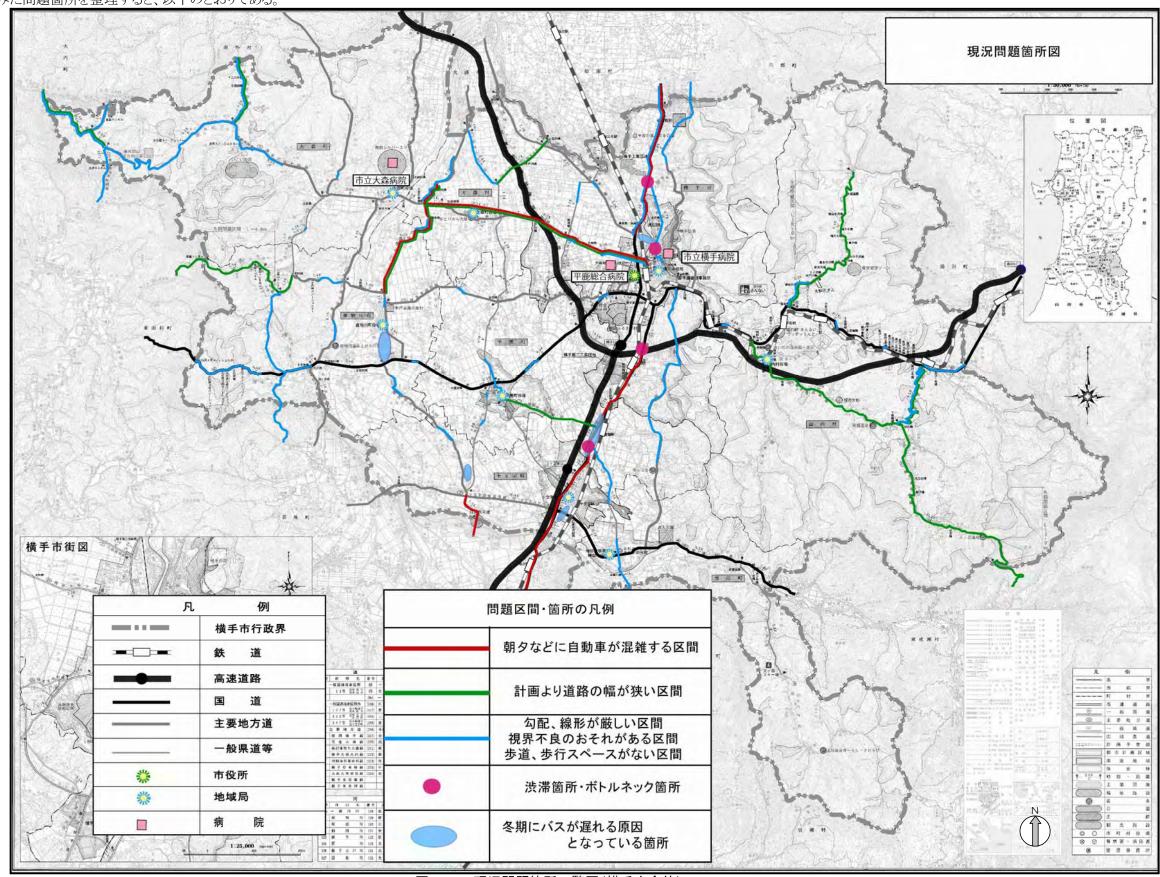


図 2-68 現況問題箇所一覧図(横手市全体)

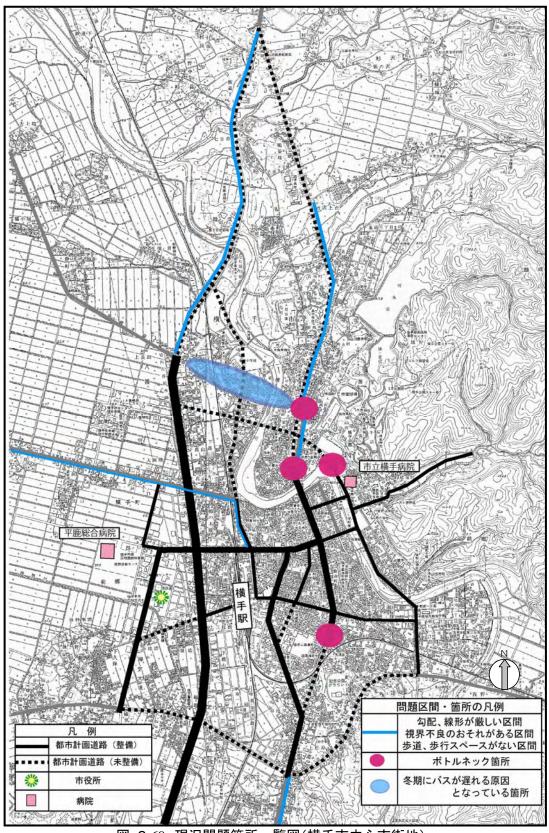


図 2-69 現況問題箇所一覧図(横手市中心市街地)

#### 2-4 上位・関連計画における横手市の将来像

対象地域の上位・関連計画、関連協議会結果等を整理し、横手市の目指す将来像等を把握する。

# (1) 横手市総合計画

- ◆「人にやさしく住みよいまちづくり」として公共施設や医療機関へのアクセス改善、「安心で 住みよいまちづくり」として公共交通機関の利便性の向上等が唱われている。
- ■対象期間:平成18年度~平成27年度(10年間)

#### ■基本理念

【第1の柱】自然や歴史を大切にし、社会経済活動が活発なまち

【第2の柱】人を大切にして心のあたたかさが実感できるまち

【第3の柱】自主・自立・市民と協働でつくる元気なまち

#### ■目指す将来像

「豊かな自然 豊かな心 夢あふれる田園都市」

- ■基本目標・施策大網(まちづくりの基本的方向)
- (1)人にやさしく住みよいまちづくり《生活環境》
  - •道路網の整備

県南の拠点都市として基盤を強化するため、高速道路や国・県道の整備を関係機関に働きかけるとともに、公共施設や医療機関へのアクセス改善のため、市内全域で均衡ある市道整備を計画的に進めます。

また、冬期間も安全な通行が確保されるよう維持管理に努めます。

- (2)安心で住みよいまちづくり《安全生活》
  - ・公共交通機関の利便性の向上

JR 奥羽本線については、横手・新庄間の整備促進を関係団体と連携を図りながら関係機関に働きかけます。

また、JR 北上線については、沿線自治体と一体となり利用客の増進に努めるとともに、通勤・通 学や高齢者の利便性向上のため、現行ダイヤや新幹線接続の改善を要請していきます。

バスについては、交通弱者の移動手段として引き続き生活バス路線の運行維持の支援を行います。

また、事業者と共にバス利用者ニーズの把握や利用促進対策を進めるとともに地域にあった交通システムの検討を行います。

- (3) やさしさあふれ元気なまちづくり《健康福祉》
- (4)豊かな自然と調和した活力あふれるまちづくり《産業振興》
- (5)みんなで学びうるおいのあるまちづくり《教育文化》
- (6)あなたの知恵・みんなが主役のまちづくり《住民参画交流》

# (2) 横手市都市計画マスタープラン

- ◆5つのまちづくりの理念より、7つの主要課題を設定し、横手市の"将来の姿"を描き、それを実現するための都市計画の方針(土地利用のルールの設定や宅地開発、道路や公園、下水道などの整備方針)を定めている。
- ◆この中で、2つの都市機能集積拠点、6つの生活拠点とともに、広域的生活圏を結ぶ広域連携軸、都市機能集積拠点、生活支援拠点ほか4拠点間を連絡する軸が位置付けられている。
- ■目標年次:平成37年(概ね20年後)

## ■まちづくりの理念

- 1. 自然と調和したまちづくり
- 2. 多様性に富むいきいきとした地域が相互に連携するまちづくり
- 3. にぎわいと活力があるまちづくり
- 4. 生涯安心して住み続けられるまちづくり
- 5. 市民とともにつくるまちづくり

#### ■まちづくりの主要課題

- 1. 田園・自然環境の保全
- 2. 地区間の連携強化と役割分担の明確化
- 3. まとまりのある市街地形成
- 4. 街なかの魅力の向上
- 5. 産業を支援する都市基盤の充実
- 6. 高齢世帯の増加への対応
- 7. 災害に対する備えの充実

# ■将来都市構造

将来都市構造として設定するゾーン、拠点、軸の役割は以下のとおりです。



図 2-70 将来都市構造

# ■まちづくりの方針

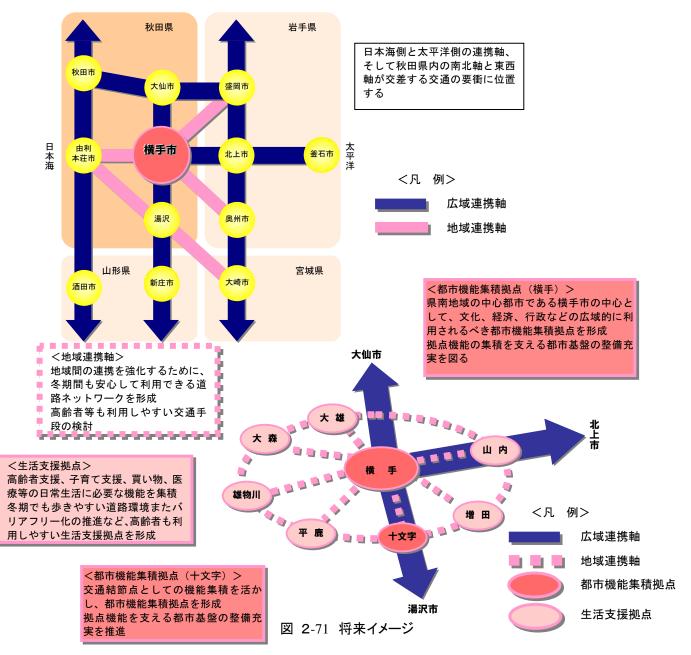
◆5つのまちづくりの基本理念の中の、「多様性に富むいきいきとした地域が相互に連携するまちづくり」では、交通に係わるまちづくりの方針として、「拠点機能向上を図るための都市基盤の整備充実」、「地域間の連携を強化するため交通基盤の整備」が唱われている。

課 題

○地域拠点の役割の明確化と機能の向上
・中心市街地:高次都市機能の集積の維持・充実
・地域拠点:高齢者福祉、子育て支援など日常生活圏を支えるサービス維持
・役割分担の明確化

○ 各地域間のネットワークの強化
・道路ネットワークの形成
・公共交通の維持

まちづくりの方針
①拠点機能向上を図るための都市基盤の整備充実を推進します
②地域間の上で図るための都市基盤の整備充実を推進します
②地域間の連携を強化するため交通基盤の整備を推進します



- ◆「拠点機能向上を図るための都市基盤の整備充実」では、都市基盤の整備や冬期でも歩きやすい道路環境、バリアフリー化の推進等が唱われている。
- ◆「地域間の連携を強化するため交通基盤の整備」では、高齢者等も利用しやすい交通環境、 冬期間も安心して利用できる道路ネットワークの形成が唱われている。
- ◆「その他の関連する取組み」では、鉄道利用者の増進と利便性の向上が唱われている。

# ①拠点機能向上を図るための都市基盤の整備充実を推進します。

- ○横手地域は、県南地域の中心都市である横手市の中心として、文化、経済、医療、行政などの広域 的に利用されるべき都市機能の集積を図る都市機能集積拠点として位置づけ、その拠点機能の集 積を支える都市基盤の整備充実を推進します。
- ○十文字地域は、交通結節点としての機能集積を活かす都市機能集積拠点として位置づけ、その拠点機能を支える都市基盤の整備充実を推進します。
- ○増田地域、平鹿地域、雄物川地域、大森地域、山内地域、大雄地域は、高齢者支援、子育て支援、 買い物、診察・診療等の日常生活に必要な機能の集積を図るとともに、拠点施設周辺については、 冬期でも歩きやすい道路環境、またバリアフリー化の推進など、高齢者が利用しやすい生活支援拠 点としての形成を推進します。
- ○地域間の交流の促進や、観光、都市と農村の交流など、多様な広域的な交流の拡大を図るため、地域の資源や魅力の積極的な活用を図ります。

# ②地域間の連携を強化するため交通基盤の整備を推進します

- ○地域間の連携を強化するために、高齢者等も利用しやすい交通環境の整備を推進します。
- ○また、冬期間も安心して利用できる道路ネットワークの形成を推進します。
- ★例 都市計画道路の整備、駅周辺地区の整備、横手駅東西自由通路の整備、 高速道路網・国道・県道の整備促進

# ③その他の関連する取組み

- ○鉄道利用者の増進と利便性の向上
- ○生活バス路線の維持と生活交通手段の検討
- ○ブロードバンドの利活用の促進
- ○地域イントラネット基盤施設の整備
- ○移動通信網の整備
- ○テレビ難視聴地域の解消

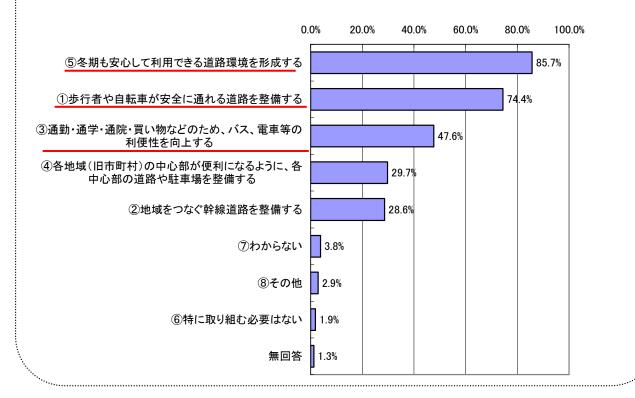
「横手市のこれからのまちづくりに関するアンケート」より

◆これからの道路・交通施策では「⑤冬期も安心して利用できる道路環境を形成する」が 1,105 人(85.7%)と最も多く、次いで「①歩行者や自転車が安全に通れる道路を整備する」959 人(74.4%)、「③通勤・通学・通院・買い物などのため、バス、電車等の利便性を向上する」 614 人(47.6%)となっている。

問15. これからの道路・交通施策は、どのようなことに重点的に取り組むべきだとお考えですか? あてはまる番号を3つ選んで〇印をつけてください。

# 【全体】

	回答数	%
①歩行者や自転車が安全に通れる道路を整備する	959	74.4%
②地域をつなぐ幹線道路を整備する	369	28.6%
③通勤・通学・通院・買い物などのため、バス、電車等の利便性を向上する	614	47.6%
④各地域(旧市町村)の中心部が便利になるように、各中心部の道路や駐車場を 整備する	383	29.7%
⑤冬期も安心して利用できる道路環境を形成する	1,105	85.7%
⑥特に取り組む必要はない	24	1.9%
⑦わからない	49	3.8%
<b>⑧その他</b>	38	2.9%
無回答	17	1.3%
回答者数	1,289	100.0%



#### (3) 都市再生整備計画

- ◆「横手駅を中心とした人が集まる拠点の構築と東西間の交流促進」として、横手駅東西自由 通路、富士見大橋地下道の改修等が唱われている。
- ◆「人の流れを生み出すような魅力やにぎわいの創出と人の流れを導く基盤の整備」として、 観光回遊路の整備等が唱われている。
- ◆「自然環境(水・緑・雪)との共生、歴史性などの地域資源のネットワーク化・利活用」として、市民参加によるワークショップの開催やイベント社会実験の実施等が唱われている。」
- ■目標年次:平成19年度~平成23年度

# ■目標

大目標: 圏域の中心都市にふさわしい駅周辺を中心とした魅力と賑わいの再生

目標①:横手駅を中心とした人が集まる拠点の構築と東西間の交流促進

目標②:人の流れを生み出すような魅力やにぎわいの創出と人の流れを導く基盤の整備

目標③: 自然環境(水・緑・雪)との共生、歴史性などの地域資源のネットワーク化・利活用

■将来ビジョン(中長期)

圏域の中心都市にふさわしい駅周辺を中心とした賑わいの再生

短期目標:横手駅を中心とした圏域中心都市にふさわしい顔づくり 中期目標:安全で安心して暮らすための住環境の形成と利便性向上 長期目標:既存市街地の景観形成と広域交通ネットワークの補完

#### ■整備方針

整備方針1:横手駅を中心とした人が集まる拠点の構築と東西間の交流促進

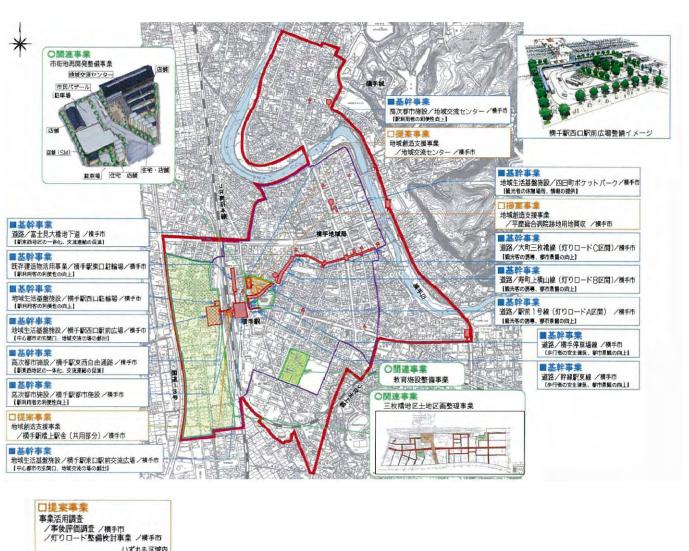
- ・東西自由通路に加え歩行者及び自転車による東西間の移動を補完・促進するため、富士見大橋地下道の改修整備を行う。
- ・駅西側の駅勢圏の拡大に伴う交通需要の高まりに応えるとともに、新たな交流空間の形成と公共 交通機関の利便性の向上を図るため、横手駅西口駅前広場の整備を行う。 など

整備方針2:人の流れを生み出すような魅力やにぎわいの創出と人の流れを導く基盤の整備

- ・JR 横手駅から中心部の既存商店街、横手城、武家屋敷までの回遊路の主軸としての位置づけを高めるため、灯りをとおして城下町横手らしさを感じられる観光回遊路と地域の生活利便機能を持つ「灯りロード」を整備する。また、灯りロードの位置づけをさらに高めるため、かまくらの灯りをイメージした街路の連続的な整備や、かまくらのまちあかりイベント実験「まちのあかりロード」を灯りロード区間にて開催する。
- ・回遊ネットワークを更に高めるとともに地域の身近なうるおいと憩いの場を創出し、駅方面からの 人の流れを誘導し、滞留させるためのポケットパークの整備を行う。 など

整備方針3:自然環境(水・緑・雪)との共生、歴史性などの地域資源のネットワーク化・利活用

・灯りロードを整備するにあたり、市民参加によるワークショップを開催し、灯りロードの整備イメージの検討を行う。また、街なかの回遊導線の主軸として位置づけし、継続的に人の流れを生み、導いていくための仕掛け作りの一環として、ルート上にミニかまくらや提灯などの灯りでつなぐ、イベント社会実験(まちのあかりロード)を実施する。 など



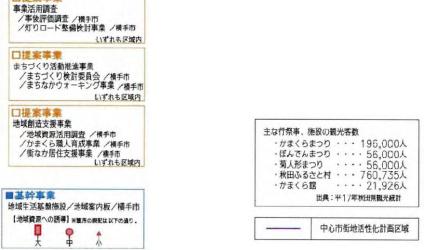


図 2-72 整備方針図概要

#### (4) 横手市地域公共交通会議

#### ■横手市地域公共交通会議とは

少子化の進展やマイカー普及による公共交通利用の減少、高齢化や過疎化の進行による交通弱者の移動手段確保など、地域公共交通についての課題は山積しており、総合的な検討が必要となっている。

また、平成 18 年 10 月より道路交通法が改正され、地域の多様なニーズに対応できるように、コミュニティバス、乗合タクシーなどの新たな輸送サービスが、安全・安心を前提に提供できるようになった。このような中、地域公共交通会議では、横手市の現状を把握し、地域ニーズに応じた住民の生活に必要な交通の確保やその他利用者の利便の促進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議している。

#### ■協議事項・地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項

- ・市町村運営有償運送の必要性および旅客から収受する対価に関する事項
- 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

# ■構成員

横手市、住民・利用者の代表、バス・タクシー事業者、秋田県平鹿地域振興局、 秋田運輸支局、湯沢河川国道事務所、秋田県警察、その他の交通会議が必要と認める者

#### ■具体的な役割

- ・コミュニティバス(循環バス、シャトルバスなど)や市営有償運送(市営バスなど)の運行協議(必要性、 路線、運賃)
- ・路線バスの休止及び廃止等の協議(代替手段の検討など)
- ・その他有償運送に関すること

表 2-9 地域公共交通会議開催状況

会議	期日	主な内容
平成19年度第1回横手市地域公共交通会議	H19.5.16	湯沢沼館線代替運行について 新成線一部区間廃止協議について 大曲造山線一部区間廃止協議について
湯沢沼館線分科会	H19.6.27	代替交通について (湯沢市幹事会と合同開催)
大曲造山線分科会	H19.7.19	一部区間廃止協議について
新成線分科会	H19.7.20	一部区間廃止協議について
平成19年度第2回横手市地域公共交通会議	H19.7.31	分科会結果の承認
平成19年度第3回横手市地域公共交通会議	H19.10.23	大曲造山線代替措置について 生活バス路線廃止協議について (上畑線・睦合線・樋の口植田線・大森線)
上畑線分科会	H19.12.17	廃止協議について
睦合線分科会	H19.12.18	廃止協議について
樋の口植田線分科会	H19.12.19	廃止協議について
第2回大曲造山線分科会	H19.12.20	代替交通の必要性について
大森線分科会	H19.12.20	廃止協議について
平成19年度第4回横手市地域公共交通会議	H20.1.18	分科会結果の承認
上畑線第2回分科会	H20.3.11	廃止後の措置について
睦合線第2回分科会	H20.3.12	廃止後の措置について
樋の口植田線第2回分科会	H20.3.13	廃止後の措置について
大森線第2回分科会	H20.3.14	廃止後の措置について
大森線第3回分科会	H20.4.14	廃止後の代替措置について
上畑線第3回分科会	H20.4.15	廃止後の代替措置について
睦合線第3回分科会	H20.4.16	廃止後の代替措置について
平成20年度第1回横手市地域公共交通会議	H20.4.30	廃止後の代替措置について (分科会結果の承認)
平成20年度第2回横手市地域公共交通会議	H21.1.14	廃止後の代替措置について

#### 2-5 現況の問題・課題の整理

ここでは、上述の横手市の現況を踏まえ、問題・課題を整理するとともに、将来の横手市のまちづくりの基本理念に基づき、今後、交通政策で対応すべき課題を 整理している。

なお、"まちづくりの理念"は、横手市のまちづくりに関する最新の計画である「横手市都市計画マスタープラン」(平成20年度作成)をうけることとする。

現 況

問題

まちづくりの理念

交通政策で 対応すべき課題

〇市町村合併

○都市計画道路整備の遅れ

〇公共交通の衰退

○横手地域への

医療・商業の依存

- ○マイカーへの依存
- ○高い高齢化率
- ○高齢者の事故多発
- ○秋~冬に多い事故
- ○冬期の積雪による公共交 通の遅延

〇中心市街地のクランク等 による交通困難

○積雪等による

歩行空間の減少

〇中心市街地の

空き店舗増加

○それぞれの旧市町村が交 通政策、道路整備を行って きたため、各地域間の連携 が不十分

- ○高齢者等の交通弱者に とっては厳しい交通環境
- ○冬期交通の定時性確保が 困難

〇中心市街地における円滑 な交通処理が困難

○歩行者にとっては厳しい 冬期の交通環境

〇中心市街地の空洞化

○自然と調和したまちづくり

○多様性に富むいきいきとし た地域が相互に連携するま ちづくり

〇にぎわいと活力があるまち づくり

○生涯安心して住み続けられ るまちづくり

〇市民とともにつくるまちづ < 0

※都市計画マスタープランより

○各地域間の連携強化を 図る

○高齢者等の交通弱者に 優しい交通環境づくり を図る

○冬期交通の定時性の確 保を図る

○交通施設の整備等によ り中心市街地の活性化 を支援する

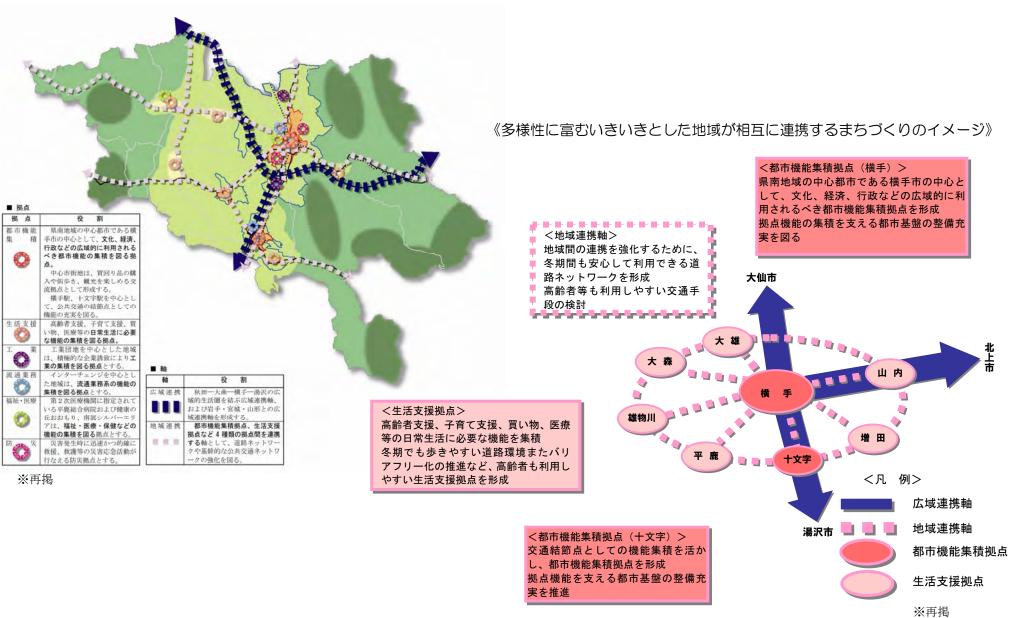
-心市街

抛

横手市全域

57

# 《将来都市圏構造》



# 3. 交通ビジョンの作成

本章で設定する交通ビジョンは、現在(平成20年度)から概ね10年後の平成30年を想定している。

## 1) 基本理念・基本方針の設定

横手市では、交通政策で対応すべき課題を解決していくための交通戦略の基本理念と基本方針を次のように設定する。

#### - 交通政策で対応すべき課題-

- 〇各地域間の連携強化を図る
- ○高齢者等の交通弱者に優しい交通環境づくりを図る
- ○冬期交通の定時性の確保を図る
- ○交通施設の整備等により中心市街地の活性化を支援する



# - 基本理念 -

# 雪につよく、高齢者も安心・安全な地域交通環境の実現

# - 基本方針 -

# 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。

# 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。

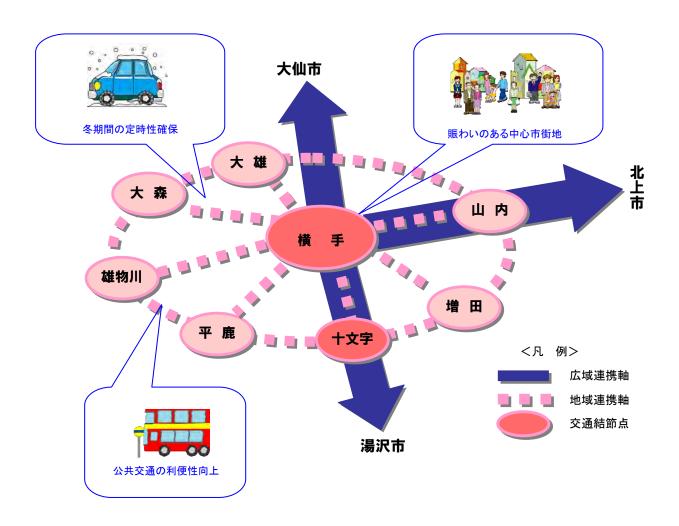


図 3-1 基本方針のイメージ

# 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。

# 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。



ー横手市全体ー 地域間連絡を支援するための交通戦略



ー中心市街地ー 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て設定した。

#### 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。

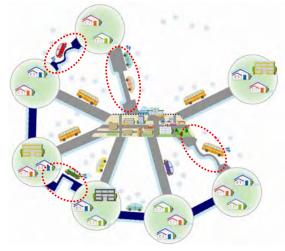
#### 《施策目標》

- ・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

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

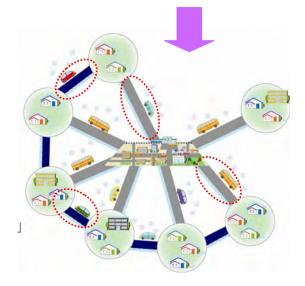


図 4-1 基本方針1のイメージ図



# (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	①地域間を連絡する放射	a) 放射道路の強化	〇(国)13号の整備促進
るための交通戦略	半環状道路網の構築		〇(主)横手大森大内線の整備促進
			〇スマート IC の設置検討
		b)半環状道路の強化	〇(主)湯沢雄物川大曲線のクラン 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	-\ .; ¬ 生の土に性ウトの	○ 文差点、石成文差点/ ○ 平鹿地域局、雄物川地域局周辺等
	②高駟有寺も利用しや9   い交通環境づくりのた	a) バス等の走行性向上の ための取組み	〇千底地域局、雄物川地域局局辺寺     のバス路線のクランク解消
	めの公共交通機関の	/このプラスが正のア	〇(主)湯沢雄物川大曲線のクラン
	サービス水準の向上		ク解消(再掲)
			〇バス路線の狭小区間の拡幅検討
			〇感応式信号・右折レーン等の導入 検討
		b) 高齢者の視点に立った	〇高齢者優遇制度の強化検討
		サービスの提供	
		c) 各地域間を連絡する交	〇代替交通の本格運行
		通手段(バス等)の利	〇バス停の多目的利用の検討
		便性向上のための取	〇バス発着案内、遅延情報等の表示
		組み	システムの導入検討
			〇デマンド交通の導入検討
	③冬期間でも安全で定期	a) 冬期における渋滞要因	〇交差点部付近の舗装の凍結抑制対
	的な通行を確保するた	の解消	策・滑りどめ対策の導入検討
	めの雪対策の推進		○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
		トンタサルといれて知用の味	○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	〇防雪柵の設置検討
		保	〇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

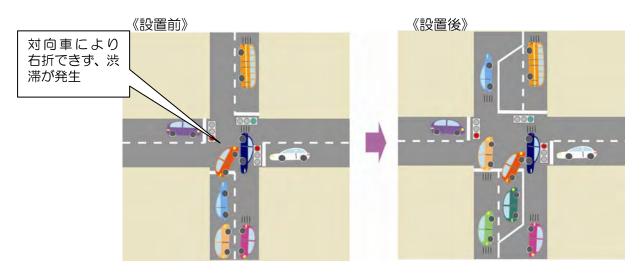


図 4-5 右折車線の設置による渋滞解消イメージ

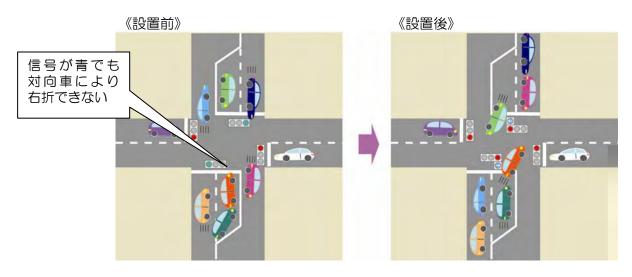


図 4-6 信号現示(青矢)の設置による渋滞解消イメージ

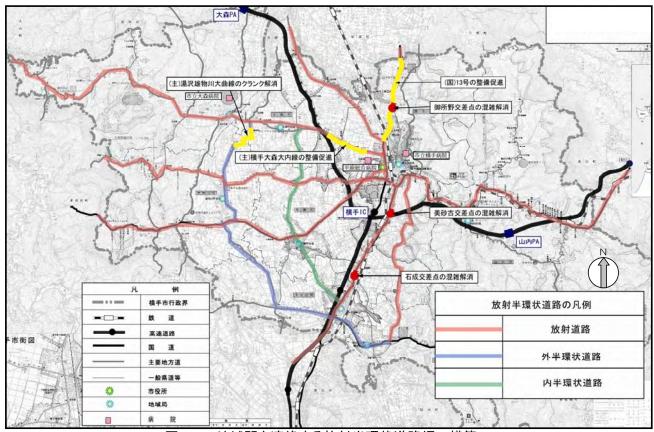


図 4-7 地域間を連絡する放射半環状道路網の構築

# 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

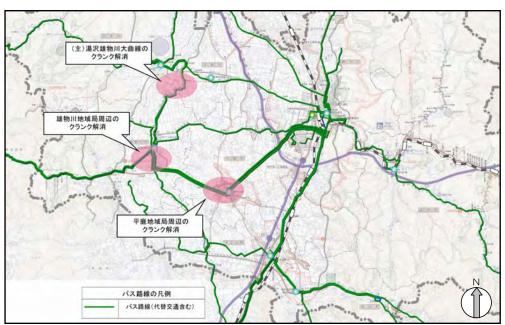


図 4-8 バス路線のクランク解消位置







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。

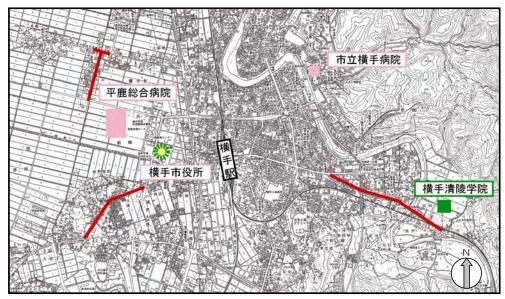


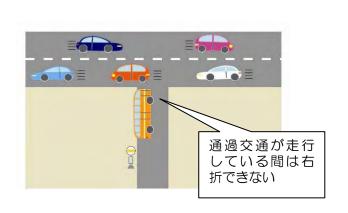
図 4-10 拡幅検討位置

# ○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》



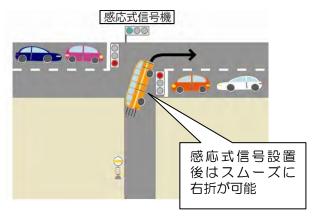


図 4-11 感応式信号のイメージ

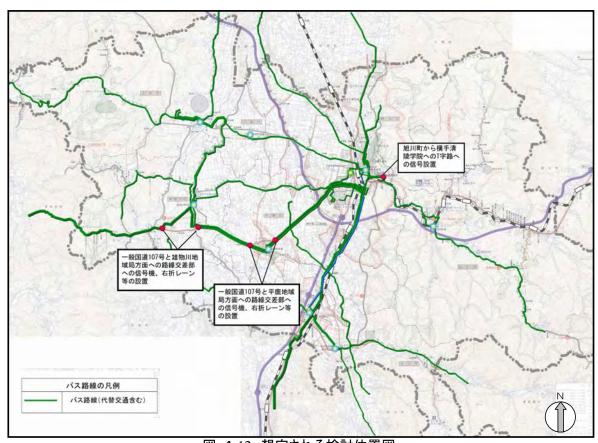


図 4-12 想定される検討位置図

# 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。



◆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ニュティの場としてのバス停の新たな活 用方法を検討する。

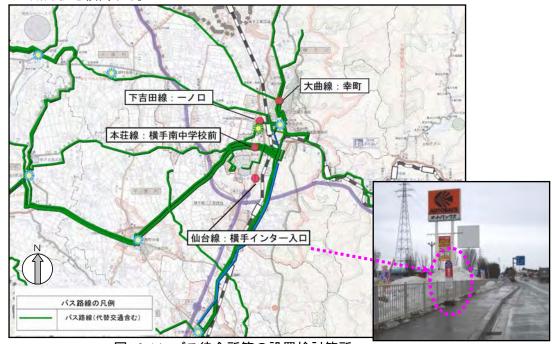


図 4-14 バス待合所等の設置検討箇所

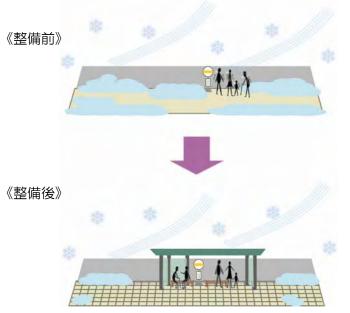




図 4-15 バス待合所の整備イメージ



◆青森県五戸町「五戸ちんちんバス」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。

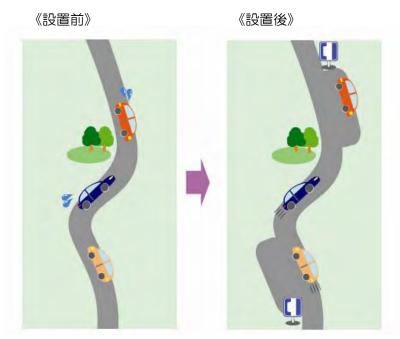


図 4-20 狭小幅員道路の待避所設置イメージ

- ○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。





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。

## 《地域間を連絡する放射半環状道路網の構築》

上述の施策目標の「地域間を連絡する放射半環状道路」は、現況道路網、バス路線を勘案し、以下のように設定する。なお、半環状道路は、生活拠点の物理的な位置を考慮し、「外半環状道路」、「内環状道路」を設定している。

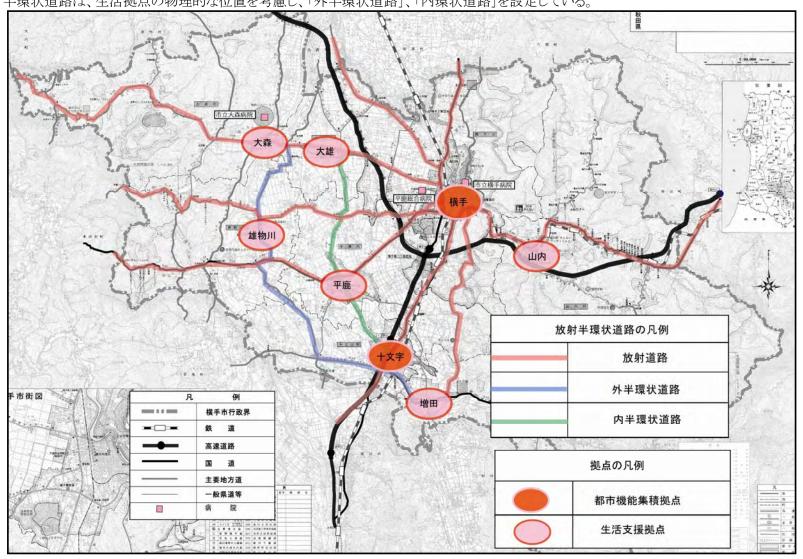


図 4-25 放射半環状道路

## 《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》

上述の施策目標の「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」のための公共交通機関のネットワークパターンイメージは、各地域の中心である地域局、病院、及び、現在のバス路線、鉄道等を勘案し、以下のように設定する。

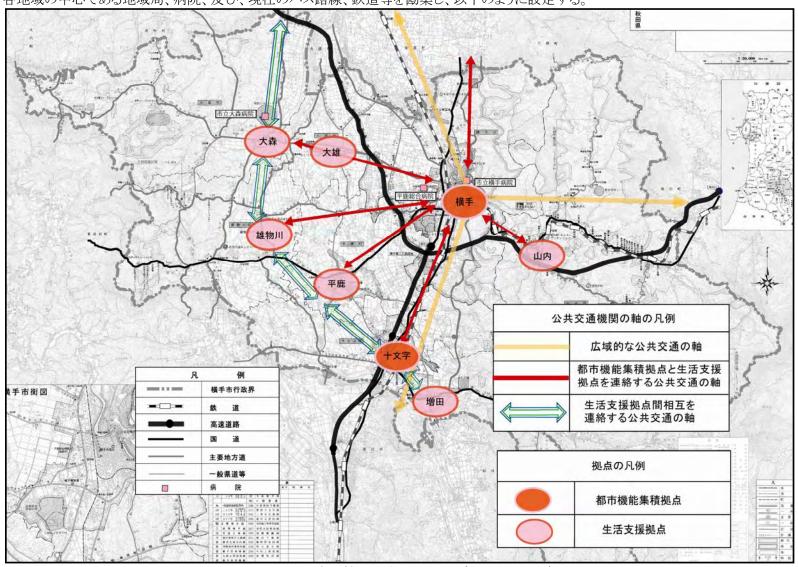


図 4-26 公共交通機関のネットワークパターンイメージ

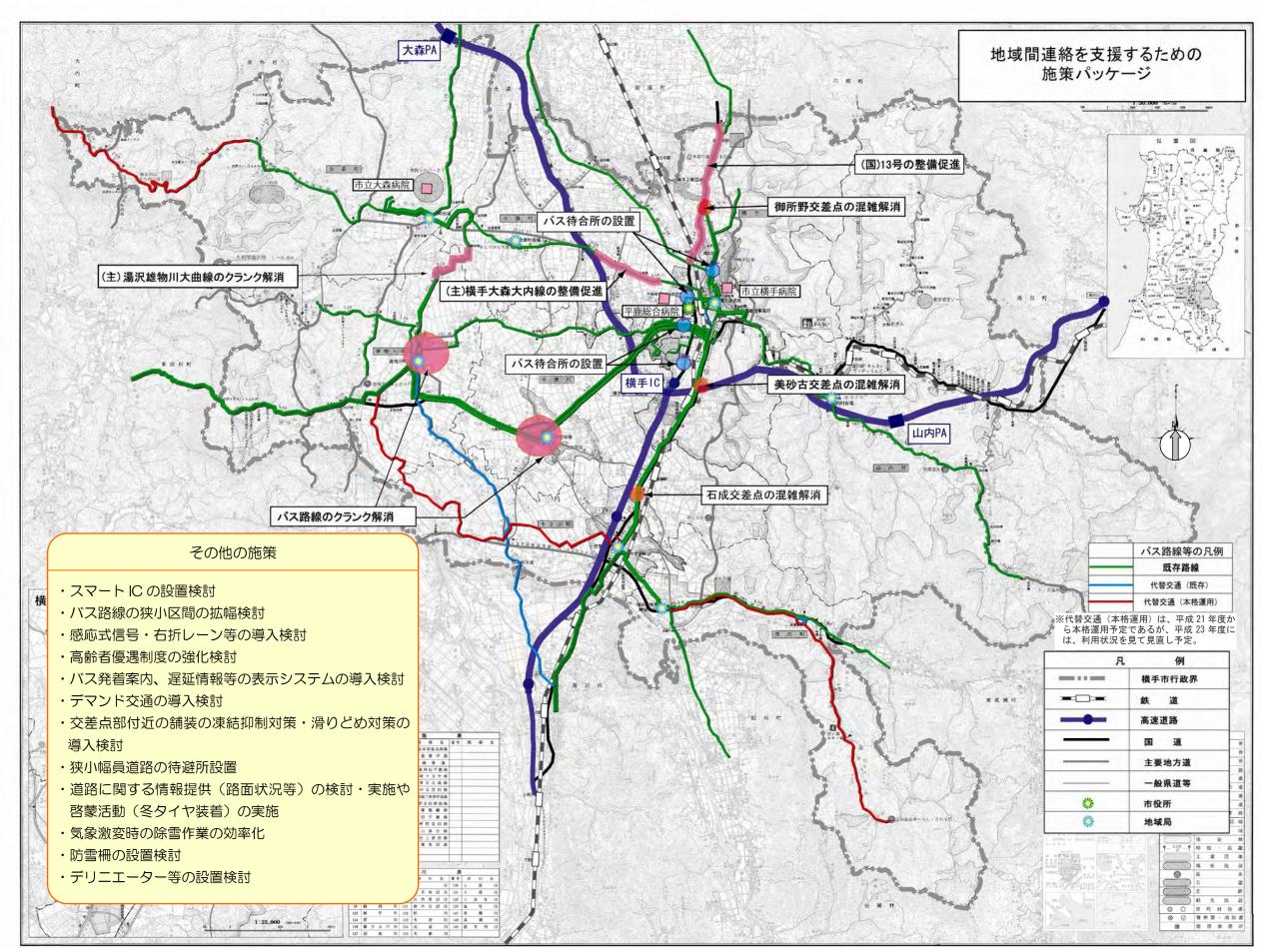


図 4-27 地域間連絡を支援するための施策パッケージ

#### 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施策パッケージの設定

## (1) 基本方針 2 を実現するための施策目標

基本方針2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。

## 《施策目標》

- ■自動車交通・公共交通の視点
- ・冬期でも安全・安心に走行できる車道空間の確保
- ・交通結節点の機能強化
- ■歩行者・自転車の視点
- ・冬期でも安心して歩行できる空間の確保
- ・高齢者等が移動しやすい空間の整備
- ・歩いて楽しむことができる空間の整備
- ・自転車利用の環境整備

## 現在

## 将 来

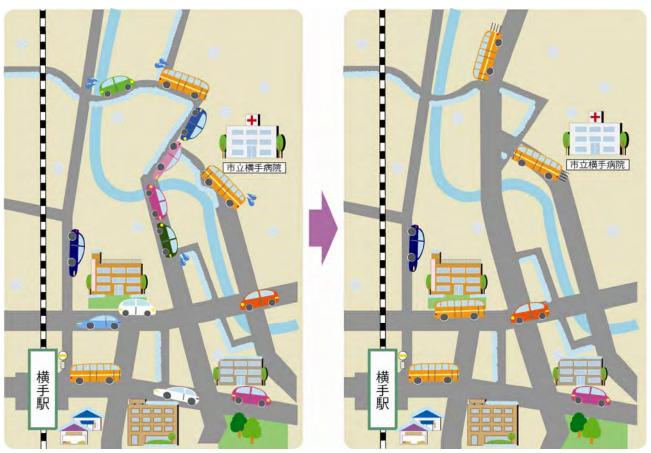


図 4-28 基本方針2のイメージ図(道路交通・公共交通)

## 現在

■冬期において安全・安心な歩行空間の確 保が困難。また、横手駅を中心とした東西 交流も少ない



## 将

■冬期における歩行者空間が確保されるとと もに交通結節点として横手駅周辺が活性化 され、横手駅を中心とした東西の交流も活 発化

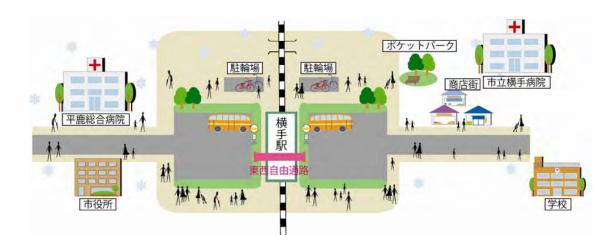


図 4-29 基本方針2のイメージ図(徒歩・自転車)

## (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施策パッケージ

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施策パッケージとして、施策メニューを抽出した。

表 4-2 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
◆中心市街地の安全で	①冬期でも安全・安心に走	a) 中心市街地の円滑な交	〇(都)中央線の整備促進
快適な魅力ある移動	行できる車道空間の確	通を確保するための道	〇(都)八幡根岸線の整備促進
空間を創出するため	保	路整備	
の交通戦略		b) 中心市街地の冬期車道	〇車道及び交差点部の除排雪対策強
		空間を確保するための	化
		除排雪対策	
	②交通結節点の機能強化	a) 公共交通機関相互間等	○横手駅西口駅前広場の整備
		の乗継ぎ機能強化	
	③冬期でも安心して歩行	a) 中心市街地の交流促進	〇横手駅東西自由通路の整備
	できる空間の確保	のための歩行空間の整	○富士見大橋地下道のリニューアル
		備	
		b) 中心市街地の冬期歩行	〇横断歩道付近の除排雪対策強化
		空間を確保するための	○歩道へのロードヒーティング設置
		除雪対策	検討
			〇主要なバス停付近へのロードヒー
			ティングの設置検討
			〇バス待合所へのスコップ設置検討
			〇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
	④高齢者等が移動しやす	a) 公共交通施設のバリア	〇横手駅舎のバリアフリー化
	い空間の整備	フリー化の推進	〇バスターミナルのバリアフリー化
		\	〇駅前広場のバリアフリー化 
	⑤歩いて楽しむことがで	a) 賑わいのある空間の整	〇横手駅西口駅前広場の整備(再掲)
	きる空間の整備	備	〇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)
			〇四日町ポケットパークの整備
	<b>②白むま利田の理控整性</b>	○	〇地域交流センターの整備
	⑥自転車利用の環境整備 	a) 他の交通手段との連携	OJR 横手駅西口への駐輪場整備
			OJR 横手駅東口駐輪場の利用促進

## 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

中心市街地の冬期における自動車交通・公共交通の走行空間の確保やクランク解消、病院へのアクセス向上のため道路整備を図る。

- ○(都)中央線の整備促進
- ○(都)八幡根岸線の整備促進

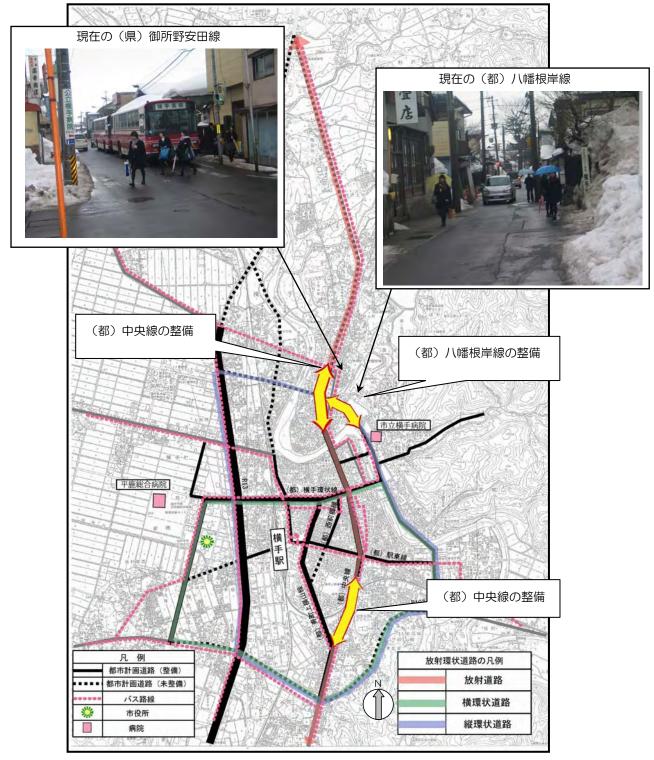


図 4-30 中心市街地の円滑な交通を確保するための道路整備

## b) 中心市街地の冬期車道空間を確保するための除雪対策

冬期における自動車の走行空間の確保を図る。

- ○車道及び交差点部の除排雪対策強化
  - <方向性>
  - ・バス路線や都市計画道路を中心に、車道及び交差点部の除排雪対策強化を行う。

## 雪山により見通しの悪化と幅員減少

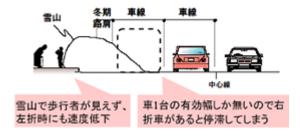






図 4-31 除排雪事例(横手市)

## 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

交通結節点へのアクセス強化、及び、バスと鉄道駅の乗継ぎの環境改善を図る。

○横手駅西口駅前広場の整備



図 4-32 横手駅前西口広場

## 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

鉄道で分断された東西地区を連結し、東西の交流を促進するとともに、既成市街地の魅力とにぎ わいを再生するため、移動空間の整備を図る。

- ○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

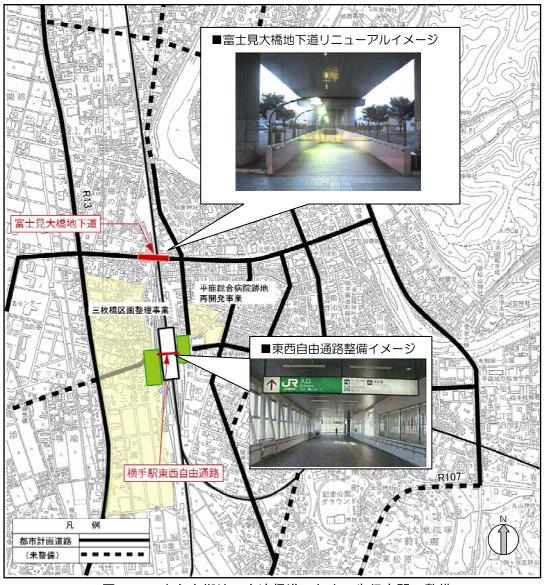


図 4-33 中心市街地の交流促進のための歩行空間の整備

## 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

冬期における歩行者の歩行空間の確保を図る。

- ○横断歩道付近の除排雪対策強化
- ○歩道へのロードヒーティング設置



図 4-34 歩道へのロードヒーティング設置事例(横手市)

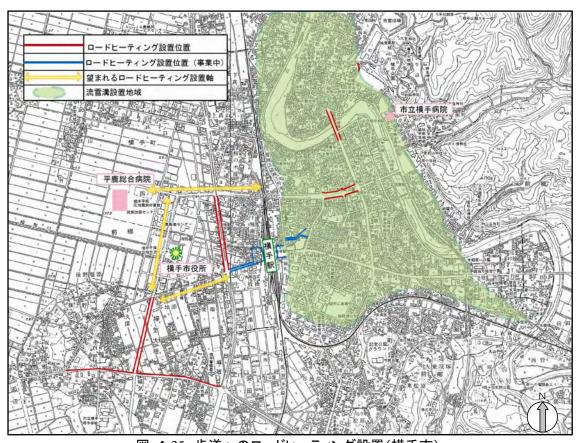


図 4-35 歩道へのロードヒーティング設置(横手市)

## ○主要なバス停付近へのロードヒーティングの設置

## <方向性>

・交通結節点である横手駅や乗降客が多いバス停等でのロードヒーティングを設置する。

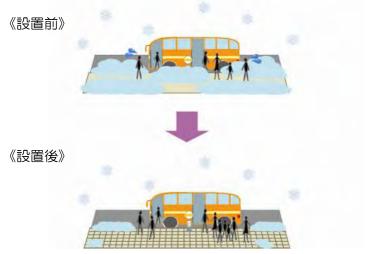


図 4-36 主要なバス停付近へのロードヒーティング設置イメージ

- ○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
  - <方向性>
  - ・高齢化が進展する中心市街地において、ボランティアの除雪体制の仕組みづくりを図る。



図 4-37 ボランティアによる除雪事例 <sub>資料:横手市</sub>

## 《使用前》



《使用後》



図 4-38 流雪溝の事例

資料:横手市

## ○バス待合所へのスコップ設置

#### <方向性>

・中心市街地の主要バス待合所へのスコップを設置する。

## 除雪にご協力をお願いします

## ~ 横断地下道・バス停に除雪スコップを設置しました ~

湯沢河川国道事務所の湯沢国道維持出張所、また大曲国道維持出張所では、平成16年度から、管内の横断地 下道出入口付近・バス停に除雪スコップを設置し、対処しきれずたまってしまった雪の除雪のご協力を利用者の 皆様から頂いているところです。

今年もより多くの方々がより安全・快適に通行できるよう、皆様にご協力をお願いしたく、横断地下道・バス停に除雪スコップを設置しております。時間に余裕がある時のたまった雪にお気づきの場合など、ご協力をよろしくお願い致します。





湯沢国	道維持出張所	大曲国道	維持出張所				
地	下道5箇所	地下道7箇所					
湯沢市関口	関口地下道	和合地下道	大仙市和合				
横手市十文字町	十文字第一地下道	戸蒔地下道	大仙市戸蒔				
横手市十文字町	十文字第二地下道	川前地下道	大仙市戸地谷				
横手市婦気大堤	堤地下道(湯沢横手道路)	福田地下道	大仙市福田				
横手市安田	堂山地下道(湯沢横手道路)	柳町地下道	大仙市花館				
/\sqrt	ス停7箇所	神宮寺地下道	大仙市神宮寺				
湯沢市岩崎	上岩崎バス停	峰吉川地下道	大仙市協和峰吉川				
湯沢市岩崎	岩崎バス停						
横手市大屋新町	柳田バス停						

資料:国土交通省東北地方整備局 湯沢河川国道事務所



美砂古バス停

中野団地入口バス停

赤谷地バス停

八王寺バス停

横手市大屋新町

横手市大屋新町

横手市大屋新町

横手市安田



資料:横手市

図 4-39 地下道・バス待合所へのスコップ設置の事例

## 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

高齢者が安心して安全に利用できる公共交通施設等の整備を図る。

- ○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

## 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

まちなかの回遊性を高めるめために、にぎわいのある空間の整備を図る。

- ○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

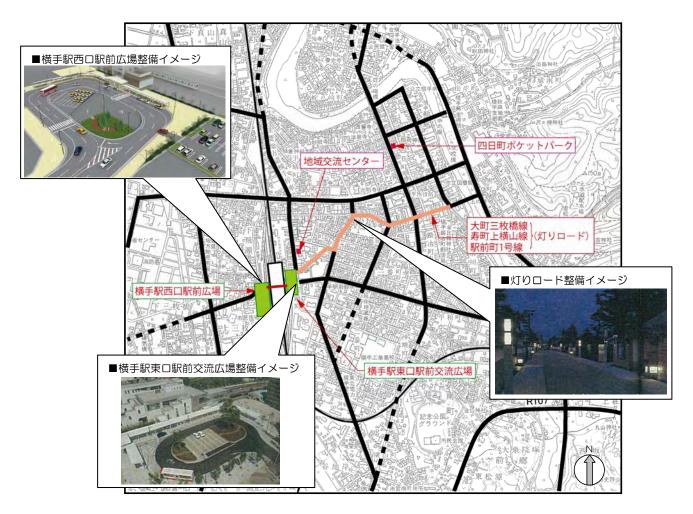


図 4-40 賑わいのある空間の整備

## ⑥ 自転車利用の環境整備

## a) 他の交通手段との連携

鉄道と自転車の乗り換えの利便性を図るため、駐輪施設の整備を図る。

- ○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



図 4-41 JR 駅西口の駐輪場整備イメージ



図 4-42 JR 駅東口の駐輪場(現在)

## (3) 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

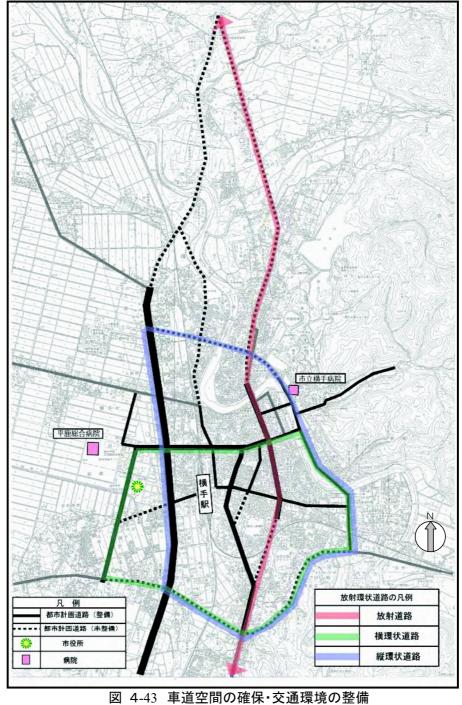
上記、施策パッケージを整理すると、図 4-45 のとおりである。

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、歩行者等の移動空間の軸をベースと している。

## 《冬期でも安全・安心に走行できる車道空間の確保・交通結節点の機能強化》

上述の施策目標の「冬期でも安全・安心に走行できる車道空間の確保」、「交通結節点の機能強化」は、 都市計画道路等の現況道路網、バス路線、横手駅、病院等を勘案し、図 4-43 を基に設定する。

なお、環状道路は、横手駅や一般国道 13 号からの病院へのアクセス性等を考慮し、「横環状道路」、 「縦環状道路」を設定している。



## 《冬期でも安心して歩行できる空間の確保・高齢者等が移動しやすい空間の整備

・歩いて楽しむことができる空間の整備・自転車利用の環境整備》

歩行者・自転車の視点に立った交通環境の整備のため、「歩行者等の移動空間の軸」は、都市施設等を勘案し、図 4-44 のように設定する。

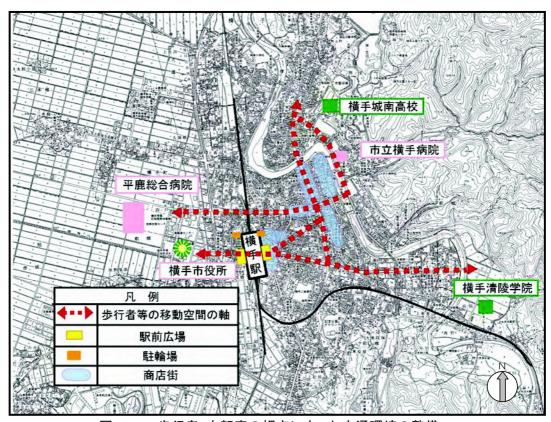


図 4-44 歩行者・自転車の視点に立った交通環境の整備

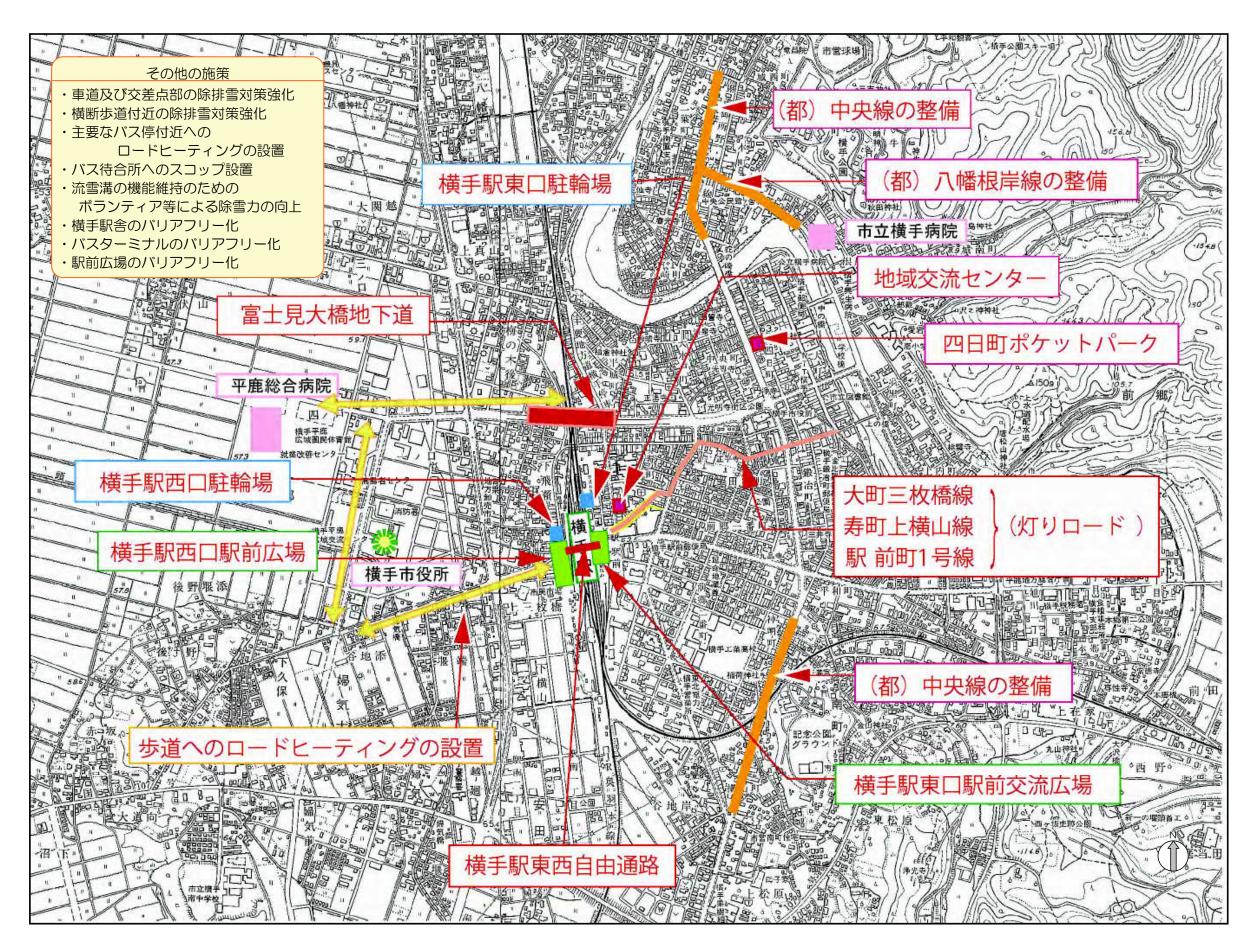


図 4-45 中心市街地の安全で快適な魅力ある移動空間を創出するための施策パッケージ

#### 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》

#### 一実施一

- ・(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

#### 一検討一

- ・(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》

#### 一実施一

- ・代替交通の本格運行
- ・バス停の多目的利用の検討

#### 一検討一

- ・バス路線の狭小区間の拡幅検討
- ・感応式信号・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

## 一実施一

- ・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
- ・感応式信号・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》

#### 一実施一

・(都) 中央線の整備

## 一検討一

・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》

## 一実施一

- (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

#### 一検討一

・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》

## 一実施一

- ・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

#### 一検討一

•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》

#### 一実施一

- ・(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・自転者通行量」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。

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

・道路に関する情報提供(路面状況等)の検討・実施や

- ・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(再掲)
- ・バス路線の狭小区間の拡幅検討

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

デリニエーター等の設置検討

- ・感応式信号・右折レーン等の導入検討
- 高齢者優遇制度の導入検討
- ・代替交通の本格運行

・防雪柵の設置検討

- ・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

◆中心市街地の安全 で快適な魅力ある 移動空間を創出

#### ①冬期でも安全・安心に走行できる車道空間の確保

- ・(都) 中央線の整備促進
- ・(都) 八幡根岸線の整備促進

#### ②交通結節点の機能強化

横手駅西口駅前広場の整備

## ③冬期でも安心して歩行できる空間の確保

- ・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
- ・横断歩道付近の除排雪対策強化
- ・歩道へのロードヒーティング設置検討・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 ・流雪溝の機能維持のためボランティア等による除雪力

#### ④高齢者等が移動しやすい空間の整備

- ・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

#### ⑤歩いて楽しむことができる空間の整備

- 横手駅西口駅前広場の整備(再掲)
- ・横手駅東口駅前交流広場の整備
- ・灯りロード
- ・灯りロート (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

#### ⑥自転車利用の環境整備

- ・JR横手駅西ロへの駐輪場整備
- ・JR 横手駅東口駐輪場の利用促進

#### 図 4-46 基本方針と評価指標

道路除雪に関する 苦情件数

除雪活動団体数

中心市街地の 歩行者数

横手駅東西 歩行者・自転車通行量

> 横手駅周辺での イベント 開催回数

## (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》

平均遅延時間= 各路線の遅延時間の合計 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:大森一館合一造山一横手

◇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:三ツ叉温泉入口-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	目標値			
	H20	H25	H30		
		(概ね5年後)	<mark>(概ね10年後)</mark>		
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。

X ++ 1kieVXX									
	現況値								
	H19	H25	H30						
		(概ね5年後)	(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						

表 4-4 目標値の設定

## 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。

 
 現況値 H19
 目標値 H25 (概ね5年後)

 道路除雪に関する苦情件数
 523件
 260件
 150件

表 4-5 目標値の設定

### 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	目標	票値		
	H18	H25	H30		
		(概ね5年後)	(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)

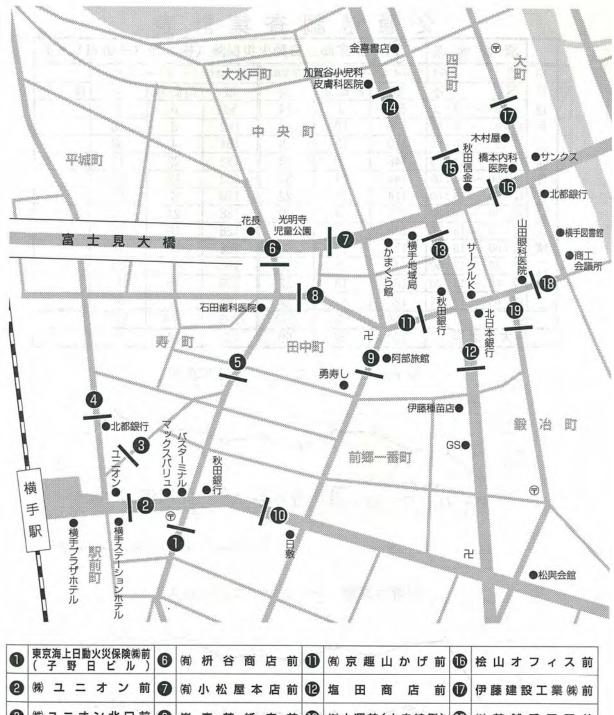
## 《目標》

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	目標値			
	H19	H25	H30		
		(概ね5年後)	(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



0	東京海上日動火災保険㈱前 ( 子 野 日 ビ ル )	6	侑 枡 谷 商 店 前	0	(前京趣山かげ前 (16) 桧山オフィス前
					塩 田 商 店 前 🕡 伊藤建設工業㈱前
3	㈱ユニオン北口前	8	嶌 森 茶 紙 店 前	13	(旬小運前(中央線側) <b>(1)</b> (旬 茶 舗 千 田 園 前
4	(株)ホーネン前(黒丸ビル)	9	(剤アルファスポーツ前	1	(前よこて発酵厨房蔵ら前 (P) こ う じ 庵 前
6	パンエ房かつた前	0	マリヤ化粧品前	(B)	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。

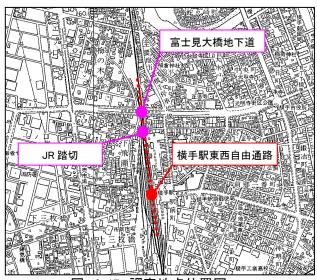


図 4-47 調査地点位置図

表 4-8 目標値の設定

	現況値	兄値 目標値				
	H19	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	現況値    目標値				
	H20	H25	H30			
		(概ね5年後)	(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
		〇(国)13号の整備促進											•	国
	a)放射道路の強化	〇(主)横手大森大内線の整備促進			1									県
①地域間を連絡する		OスマートICの設置検討			<b></b>									国・県・市・関連機関
放射環状道路網の構築	b)半環状道路の強化	〇(主)湯沢雄物川大曲線のクランク解消												県
	c)交差点部の	○(国)13号との交差点部における混雑解消 (石成交差点)					<b></b>							围
	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、)												国・県・市
		〇平鹿地域局、雄物川地域局周辺等の バス路線のクランク解消												県・市 ・バス事業者
	a)バス等の走行性向上	〇(主)湯沢雄物川大曲線のクランク解消(再掲)												県
	のための取組み	〇バス路線の狭小区間の拡幅検討												県·市
②高齢者等も利用しやすい		〇感応式信号・右折レーン等の導入検討												県・市・警察
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	b)高齢者の視点に立った サービスの提供	〇高齢者優遇制度の強化検討												県・市 ・バス事業者
, W. + W. 19		〇代替交通の本格運行												県・市 ・バス事業者 ・関連機関
	c)各地域間を連絡する 交通手段(バス等)の	〇パス停の多目的利用の検討												国・県・市・バス事業者
	利便性向上のための 取組み	〇パス発着案内、遅延情報等の 表示システムの導入検討												県・市・バス事業者
		〇デマンド交通の導入検討												県・市 ・バス事業者 ・関連機関
		○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
	a)冬期における	〇狭小幅員道路の待避所設置												県·市
③冬期間でも安全で定期的 な通行を確保するための	渋滞要因の解消	○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
雪対策の推進		○気象激変時の除雪作業の効率化												国·県·市
	b)冬期における	〇防雪柵の設置検討												国·県·市
	視界の確保	〇デリニエーター等の設置検討												国・県・市



## (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
	a)中心市街地の円滑な	〇(都)中央線の整備											<b>•</b>	県·市
①冬期でも安全・安心に 走行できる車道空間 の確保	交通を確保するた めの道路整備	〇(都)八幡根岸線の整備促進											•	県·市
TO ME PIC	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
	a)中心市街地の交流促 進のための歩行空間	〇横手駅東西自由通路の整備												市
	の整備	○富士見大橋地下道のリニューアル												市
		〇横断歩道付近の除排雪対策強化検討											<b>\</b>	県·市
③冬期でも安心して歩行 できる空間の確保	b)中心市街地の冬期歩	○歩道へのロードヒーティング設置					<b>-</b>							県·市
	行空間を確保するための除雪対策	〇主要なバス停付近への ロードヒーティングの設置					$\rightarrow$							県·市
		〇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
		○横手駅舎のバリアフリー化			$\rightarrow$									市·鉄道事業者
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	〇バスターミナルのバリアフリー化			$\rightarrow$									県・市 ・バス事業者
		○駅前広場のバリアフリー化			<b></b>									市
		〇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
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	〇灯りロード (大町三枚橋線、寿町上横山線、駅前町1号線)												市
		〇四日町ポケットパークの整備												市
		〇地域交流センターの整備			$\Rightarrow$									市
<b>②白紅末利田の理接数</b> 供	a)他の交通手段との	OJR横手駅西口への駐輪場整備		$\rightarrow$										市
⑥自転車利用の環境整備	連携	OJR横手駅東口駐輪場の利用促進												市



### 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。

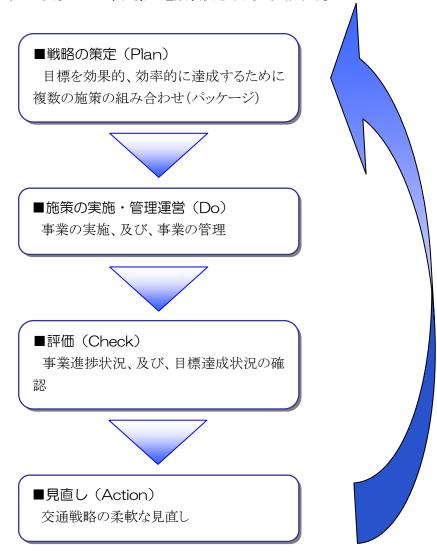


図 5-1 PDCA サイクルの確立

## (2) 管理•運営体制

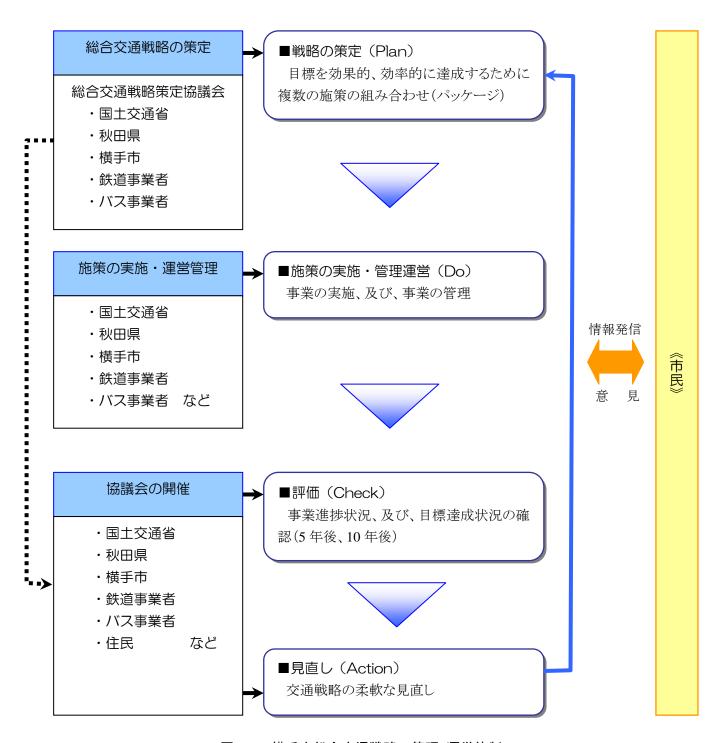


図 5-2 横手市総合交通戦略の管理・運営体制

## 《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》

〇日 時: 平成 20 年 11 月 19 日 (水) 13:30~16:00 〇場 所: 横手市かまくら館 5 階コミュニティ活動室

〇議 事 内 容: 現況の把握

交通ビジョンの作成

〇出 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	国土交通省東北地方整備局建政部都市・住宅整備課長
	(代理 佐々木 一茂)	(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

〇議事内容:交通ビジョンの策定

都市・地域総合交通戦略の検討

〇出 席 者:

(敬称略)

		(旬 <b>又</b> 村小哈 <i>)</i>
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
	(代理 大滝 和彦)	(首席運輸企画専門官)
委員	村木 幹夫	秋田県 建設交通部 都市計画課長
(委員長職務代理)		
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》

〇日 時:平成21年3月27日(金)14:00~16:30

〇場 所:横手市役所横手庁舎 5階第二、第三委員会室

〇議 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

〇出 席 者:

(敬称略)

		(利文が)中台/
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	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
	(代理 保坂 浩昭)	(運輸企画専門官)
委員	村木 幹夫	秋田県 建設交通部 都市計画課長
(委員長職務代理)		
委員	加藤 清和	秋田県 平鹿地域振興局 建設部長
	(代理 北嶋 好)	(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	国土交通省東北地方整備局建政部都市・住宅整備課長
	(代理 横山 真幸)	(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)

		(47.11.41)
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 (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 第1回 第2回議義) 保坂 亨 第3回議義)	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

## 《用語の解説》

#### -五十音順-

#### ーおー

◆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 ㎡を超える店舗。

#### ーかー

- ◆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。
- ◆改良率:改良済道路の延長の全道路延長に対する比率。
- ◆蔵応式信号: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。

#### ーこー

- ◆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。
- ◆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。

#### ーすー

◆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。

#### ーてー

- ◆ D I D 地区:人口集中地区(Densely Inhabited District)。人口密度約4,000人/km²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。
- ◆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。

#### -ح-

◆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。

#### -ろ-

◆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。



**機學同総合変通

東西**秋田県 横手市