

# 秋田市立地適正化計画策定調査業務委託

— 報告書 概要版 —

平成 29 年 3 月

# 1. 業務概要

## 1.1 業務の目的

本業務は、第6次秋田市総合都市計画（平成23年3月策定）で掲げた多核集約型の都市構造によるコンパクトな市街地形成に向け、そのアクションプランとなる「立地適正化計画」を策定するための基礎データの収集・分析、将来都市構造のパターン整理を行うことを目的とする。

収集・分析を行う基礎データは、人口、土地利用、都市交通、都市機能、経済活動、地価、災害、財政等を対象とし、地理情報システムを活用しながら将来予測を含めた分析を実施する。

また、分析により抽出された課題や市内外の政策動向を踏まえ、将来都市構造のパターンを整理する。

## 1.2 業務対象地域

本業務は、秋田市内の秋田都市計画区域（秋田市の行政区域の一部：41,437ha）を対象とする。

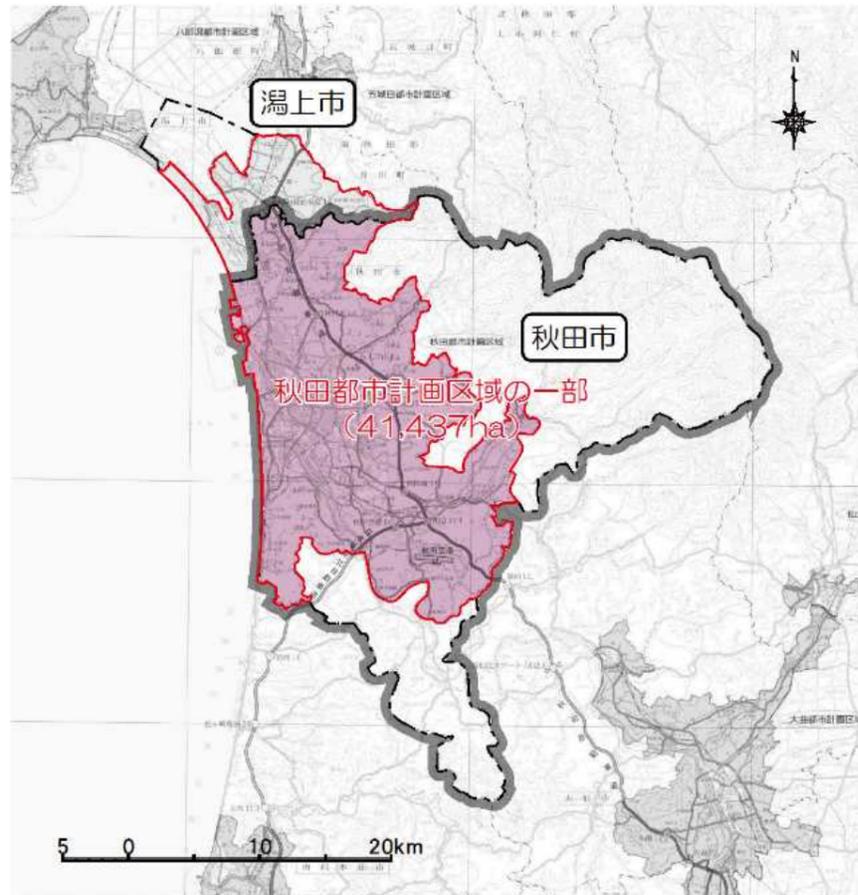


図 1-1 業務対象地域

## 1.3 業務実施フロー

本業務のフローは、以下に示すとおりである。

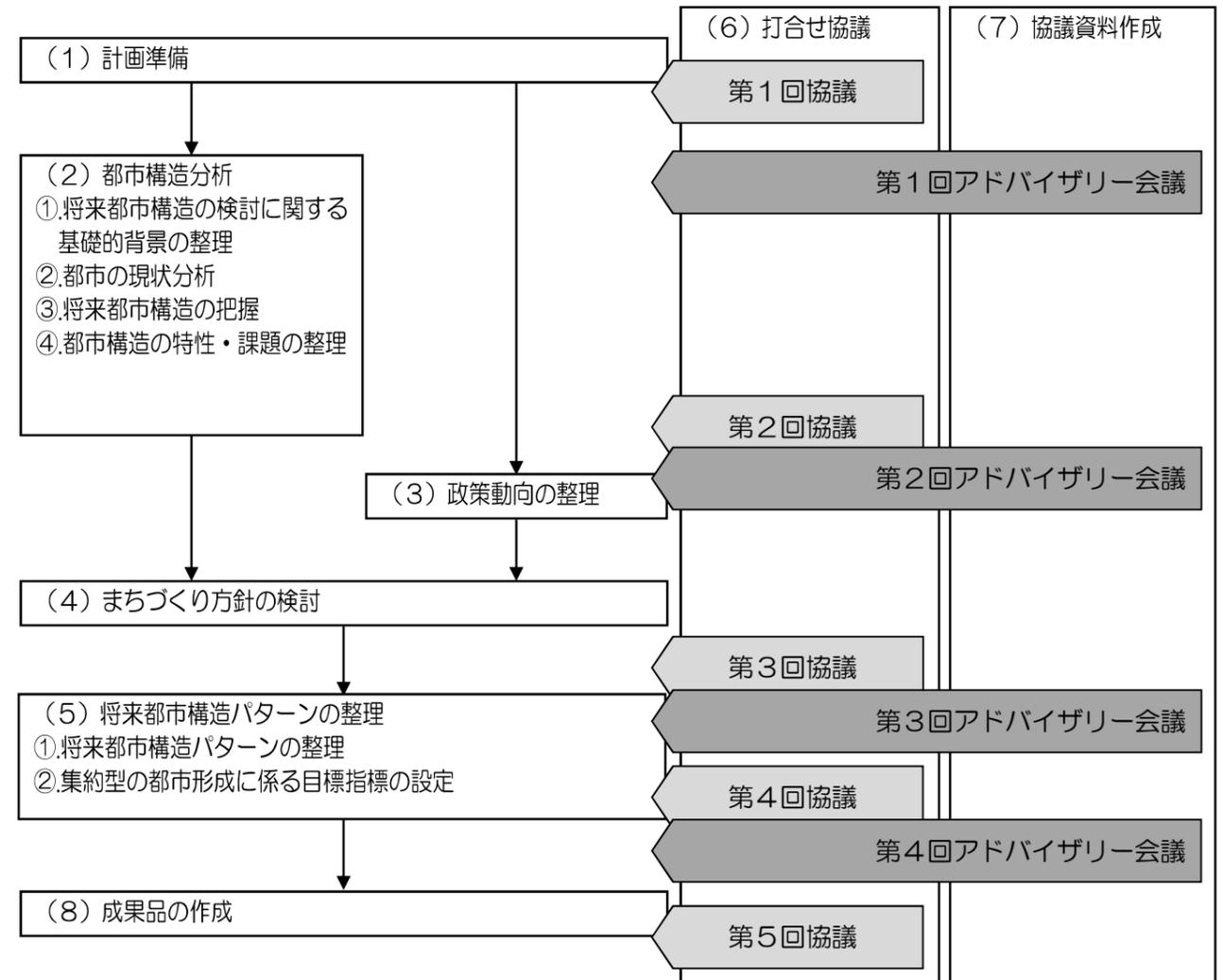


図 1-2 業務実施フロー

## 2. 都市構造分析

### 2.1 将来都市構造の検討に関する基礎的背景の整理

類似規模都市（人口規模概ね 300,000 人で、区域区分を決定している都市うち、三大都市圏を除いた都市群）平均値との偏差値による比較や他分野の評価結果の相互比較等を行うことにより、秋田市の都市構造上の特徴を客観的かつ定量的に把握した。

#### 【秋田市の傾向：「自動車依存の交通体系」やサービス提供に係る「非効率さ」がうかがえる】

- ◆本市（平成 22 年国勢調査：323,600 人、市街化区域人口密度：39.84 人/ha、高齢化率：24.1%）は、「各生活サービス施設（医療・福祉・商業、公共交通）の徒歩圏人口カバー率」が類似規模都市の水準（偏差値 50）を上回っているが、「各生活サービス施設の利用圏平均人口密度」は概ね偏差値 50 程度である
- ◆各生活サービス施設の安定的な経営を支える「市街化区域における人口密度」は、同規模の区域区分決定都市の水準を下回っている
- ◆以上のことから、人口密度が相対的に低い（集約されていない）中であって、広範囲に生活サービスを展開しており、本市の特徴である「自動車依存の交通体系」やサービス提供に係る「非効率さ」がうかがえる

#### 【将来の懸念事項（都市構造分析の視点）：利用者数の減少等による生活サービスレベルの低下に発展することが懸念】

- ◆2000 年（平成 12 年）以降一貫して人口は減少し、今後もその傾向が継続するものと予想される本市にあつて、生活サービスを提供していくうえでの「自動車依存の交通体系」や「非効率さ」は、「高齢化率の上昇に伴う車を運転できない移動制約者の増加」や「各生活サービス施設の利用者数の減少」を引き起こし、将来の生活サービスレベルの低下に発展することが懸念される

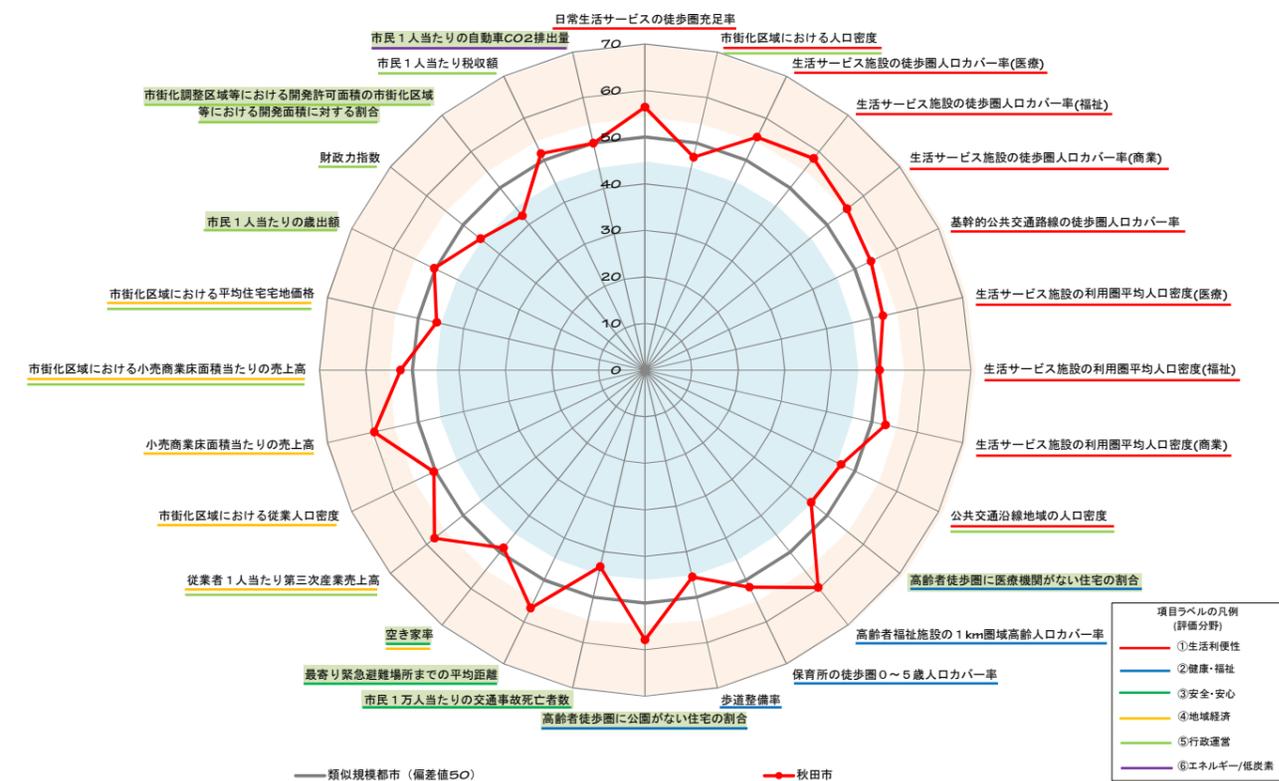


図 2-1 類似規模都市との比較結果

※緑着色の評価指標は、偏差値が低いほど、良好な状況を示している

### 2.2 地区別将来人口の推計

2010 年国勢調査メッシュデータを基に、地区別将来人口の推計を行った。

国が例示する将来人口推計手法（4 パターン）に基づき推計を行い、妥当性を確認したうえで、「地区別に自然増減・社会増減を考慮したコーホート推計を行い、将来人口を予測する方法」を採用した。

表 2-1 推計手法の特徴と採否（妥当性の確認）結果

手法	推計手法の特徴	採否（妥当性の確認結果）
<b>《推計手法 1》</b> 地区別にコーホート推計を行い、それを基に将来人口を予測する方法	<b>《煩雑であるが精緻な評価》</b> ◇メッシュ別の人口増減率を考慮しており、地区別の盛衰を反映した精緻な評価が可能 ◆推計作業が煩雑	<b>《採否：×》</b> ◆社人研公表の推計値との誤差率が多い ◆2020 年以降、総人口の推計値が増加に転じる ◆長期推計には不向き
<b>《推計手法 2》</b> 地区別に自然増減のみ考慮したコーホート推計を行い、将来人口を予測する方法	<b>《比較的簡便で地区別の特徴についてある程度考慮した評価》</b> ◇推計作業が比較的簡便で、メッシュ別の年齢階層別人口分布を考慮した評価が可能 ◆地区別の社会移動については反映していない	<b>《採否：×》</b> ◇社人研公表の封鎖人口を仮定した推計値との誤差率は全て 1.0%未満 ◆「社会増減」を考慮していないため、推計手法 4 に劣る
<b>《推計手法 3》</b> 将来人口増減率を均一に各地区に当てはめ、将来人口を予測する手法	<b>《最も簡便であるが、地区別の予測精度に課題のある評価》</b> ◇推計作業が最も簡便で、人口密度低下を加味した評価が可能 ◆地区別の社会移動、自然増減について反映しておらず、地区別の予測精度に課題	<b>《採否：×》</b> ◆「自然増減」「社会増減」のいずれも考慮していないため、推計手法 2 や 4 に劣る
<b>《推計手法 4》</b> 地区別に自然増減・社会増減を考慮したコーホート推計を行い、将来人口を予測する方法	<b>《比較的簡便で地区別の特徴についてある程度考慮した評価》</b> ◇推計作業が比較的簡便で、メッシュ別の年齢階層別人口分布を考慮した評価が可能 ◇地区別の社会移動についても考慮している	<b>《採否：○》</b> ◇社人研公表の推計値との誤差率は全て 1.0%未満

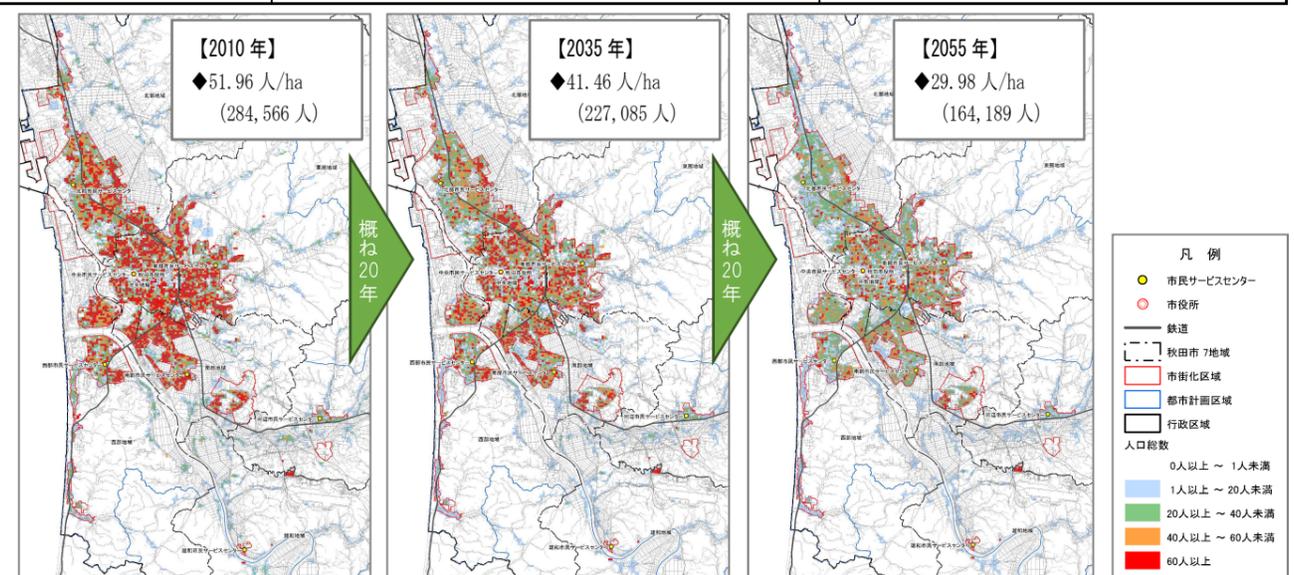


図 2-2 総人口の分布状況および市街化区域人口密度（左：2010 年、中：2035 年、右：2055 年）

## 2.3 将来都市構造の特性(現状および将来見通し)・課題の整理

地区別将来人口推計結果を用い、都市構造に関する現状および将来見通しを分析するとともに、課題を整理した。

### 2.3.1 人口減少・高齢化

#### 【現状】

- ◆ 鉄道駅を中心に人口が集積しているが、追分・上飯島・桂根・下浜・和田の各駅周辺は、集積度が低い
- ◆ 市街化区域全体の人口密度は 51.96 人/ha であるが、河辺・雄和の各地域は 40 人/ha を下回っている

#### 【将来見通し】

- ◆ 人口減少・高齢化は今後も継続し、2035 年（平成 47 年）には河辺・雄和に加え、西部・北部の各地域の人口密度も 40 人/ha を下回る見込み。また、中央・東部・南部の各地域は、2035 年には、2010 年（平成 22 年）の北部地域と同等の人口集積度となる見込み
- ◆ 鉄道駅周辺の旧来の市街地で人口減少傾向が確認され、各駅周辺の拠点性が薄れていくことが懸念される

#### 【課題】

- ◆ 今後とも継続が見込まれる人口減少・高齢化に対応し、拠点性の高い鉄道駅周辺を中心として人口密度の維持を図る必要がある
- ◆ 各地域の有する機能・位置づけを踏まえた、拠点性の維持を図る必要がある

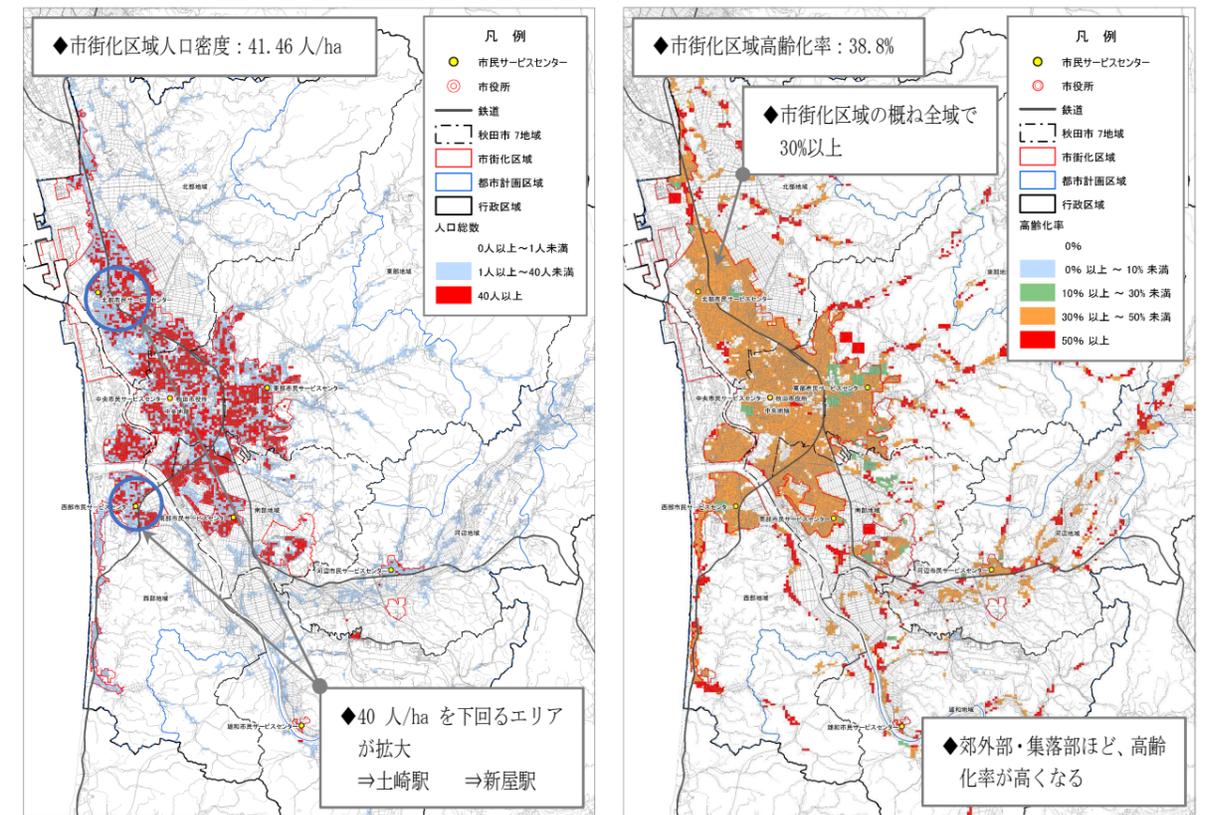


図 2-4 2035 年人口の分布状況（左：総人口密度区分 2 区分、右：高齢化率）

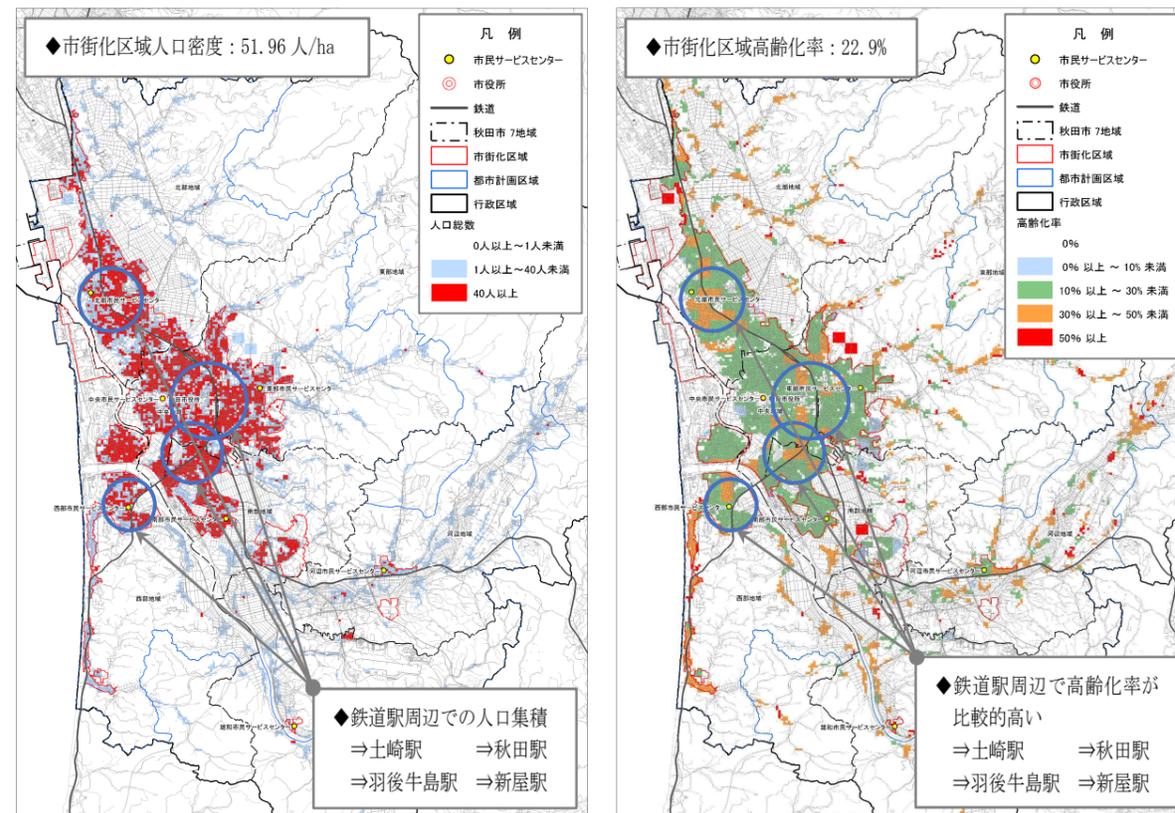


図 2-3 2010 年人口の分布状況（左：総人口密度区分 2 区分、右：高齢化率）

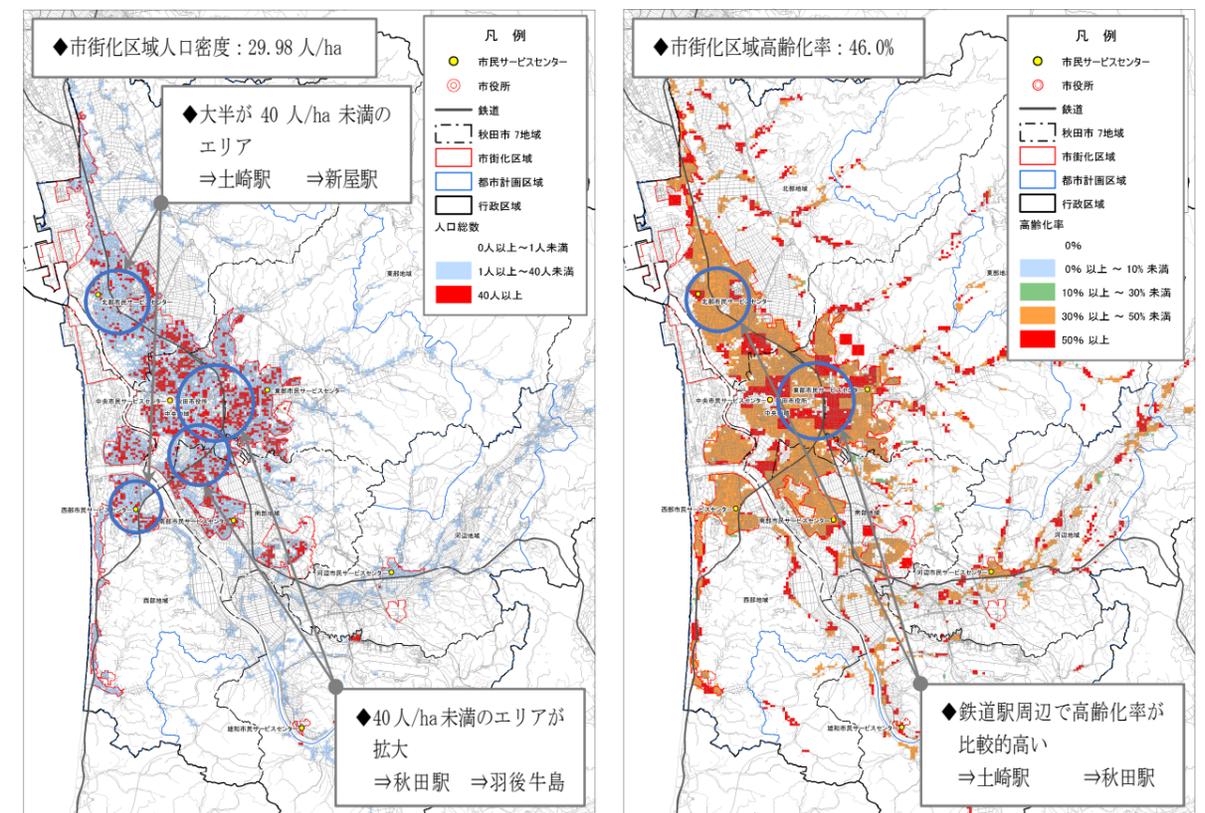


図 2-5 2055 年人口の分布状況（左：総人口密度区分 2 区分、右：高齢化率）

### 2.3.2 市民生活の利便性

#### 【現況】

- ◆医療・通所系高齢者福祉・商業・子育て支援の各施設の徒歩利用圏は、市街化区域内を概ねカバー
- ◆各地域の中心部で比較的高い生活サービスを提供しているが、地域間で差があり、中央地域とその他の地域、南部地域と河辺・雄和地域が生活サービスの補完関係にある

#### 【将来見通し】

- ◆各施設利用圏内人口密度が低下し、医療・商業・子育て支援の各施設は撤退等により施設数の減少が懸念される
- ◆市街化区域内鉄道駅周辺において人口減少が進むことで、施設の撤退等が進み、各地域の中心部の拠点性が薄れていくことが懸念される
- ◆各地域中心部の拠点性の低下により、地域間連携・補完の重要性が高まるものと考えられる

#### 【課題】

- ◆人口減少に伴う利用圏カバー人口の低下を抑制するため、拠点性の高い地域を中心とした、生活サービスレベルの維持を図る必要がある
- ◆公共交通と連携し、拠点間相互の機能補完など、生活サービス施設の利用し易い環境づくりを進める必要がある

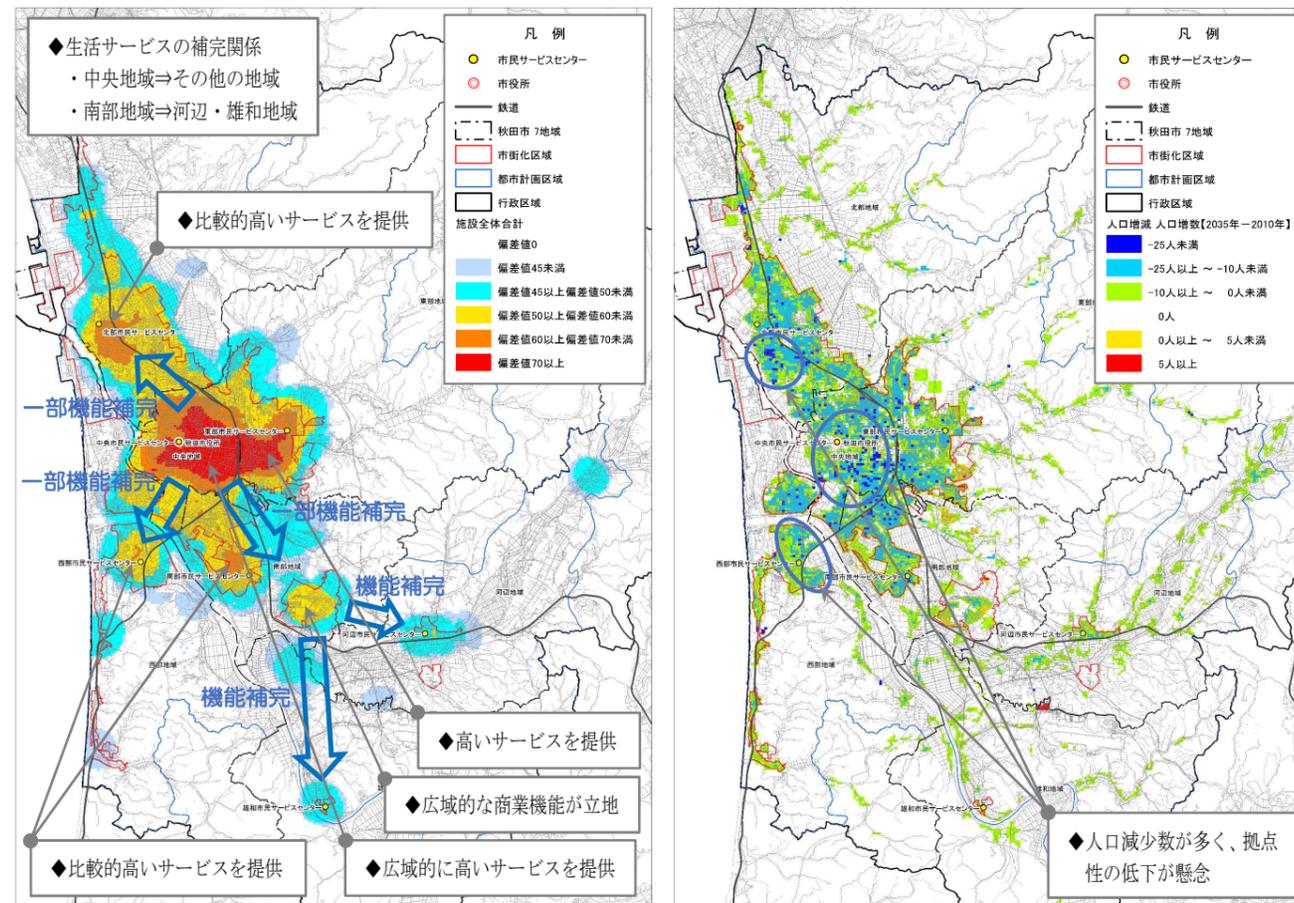


図 2-6 左：医療・通所系高齢者福祉・商業・子育て支援の各施設全体における生活サービス率、右：総人口の増減数（2035-2010年）

表 2-2 現在の施設数が変化しないと想定した場合の、利用圏内人口密度の変化（2010年、2035年）

#### 《医療施設：総人口による人口密度》

	都市計画区域内利用圏人口密度			市街化区域内利用圏人口密度		
	2010	2035		2010	2035	
市全域	47.05	37.36	-20.6%	52.88	42.11	-20.4%
中央地域	59.69	47.56	-20.3%	59.69	47.56	-20.3%
東部地域	49.35	39.52	-19.9%	56.01	45.18	-19.3%
西部地域	40.06	31.84	-20.5%	45.43	36.39	-19.9%
南部地域	45.06	36.85	-18.2%	55.70	45.53	-18.3%
北部地域	44.30	34.24	-22.7%	48.21	37.39	-22.4%
河辺地域	17.67	12.63	-28.5%	27.25	21.11	-22.5%
雄和地域	19.46	18.53	-4.8%	12.18	5.96	-51.0%

#### 《通所系高齢者福祉施設：老年人口による人口密度》

	都市計画区域内利用圏人口密度			市街化区域内利用圏人口密度		
	2010	2035		2010	2035	
市全域	10.97	14.60	33.0%	12.32	16.59	34.7%
中央地域	13.75	18.99	38.1%	13.75	18.99	38.1%
東部地域	10.66	13.52	26.8%	12.50	16.24	30.0%
西部地域	10.37	13.24	27.7%	11.20	14.43	28.8%
南部地域	9.68	15.21	57.2%	11.68	18.36	57.3%
北部地域	11.18	13.99	25.2%	11.92	15.08	26.4%
河辺地域	4.70	4.45	-5.4%	8.06	8.03	-0.3%
雄和地域	4.76	3.68	-22.7%	6.62	2.33	-64.8%

#### 《商業施設：総人口による人口密度》

	都市計画区域内利用圏人口密度			市街化区域内利用圏人口密度		
	2010	2035		2010	2035	
市全域	47.78	38.05	-20.4%	53.41	42.58	-20.3%
中央地域	59.77	47.62	-20.3%	59.77	47.62	-20.3%
東部地域	51.91	41.97	-19.2%	56.27	45.50	-19.1%
西部地域	44.96	35.90	-20.2%	49.76	39.96	-19.7%
南部地域	45.91	37.72	-17.9%	55.97	45.85	-18.1%
北部地域	44.78	34.65	-22.6%	48.34	37.51	-22.4%
河辺地域	16.54	11.64	-29.6%	26.42	20.22	-23.5%
雄和地域	20.05	18.95	-5.5%	12.18	5.96	-51.0%

#### 《子育て支援施設：0～4歳人口による人口密度》

	都市計画区域内利用圏人口密度			市街化区域内利用圏人口密度		
	2010	2035		2010	2035	
市全域	1.87	1.03	-45.1%	2.04	1.12	-45.1%
中央地域	2.32	1.19	-48.7%	2.32	1.19	-48.7%
東部地域	1.93	1.16	-39.7%	2.06	1.26	-39.2%
西部地域	1.77	1.00	-43.3%	1.92	1.08	-43.7%
南部地域	1.91	1.07	-44.2%	2.22	1.24	-44.1%
北部地域	1.72	0.92	-46.4%	1.81	0.97	-46.3%
河辺地域	0.54	0.31	-42.7%	0.92	0.51	-44.1%
雄和地域	0.30	0.19	-37.1%	-	-	-

### 2.3.3 公共交通の持続性

#### 【現況】

- ◆自動車分担率が約70%と高く、1979～2005年（昭和54年～平成17年）にかけて約30ポイント増加
- ◆秋田駅を中心に、郊外に向かうほど自動車分担率が高い
- ◆鉄道駅および公共交通路線の徒歩利用圏は、都市計画区域内を概ねカバー（90.4%）している
- ◆郊外部では市が運行するマイタウン・バスが運行され、民間ベースの事業では採算性を確保することが困難な状況
- ◆地域中心間を運行する基幹的なバス路線の多くが補助金充当路線に該当
- ◆地域中心間を運行する基幹的なバス路線は、概ね50本以上の運行本数を確保。中央地域は、各地域を結ぶバス路線が集中し、100本以上の運行区間が面的に広がっている

#### 【将来見通し】

- ◆高齢化率の更なる進展により、車の運転ができなくなった高齢者の外出機会の低下が懸念される
- ◆公共交通利用圏内人口密度は、約20～30%程度減少することが見込まれ、人口密度が低い地域を中心に、運行本数の減少や廃止など、公共交通サービスの低下が懸念され、拠点間連携・補完の持続性低下が危惧

#### 【課題】

- ◆自動車利用から公共交通利用への転換を促進する必要がある
- ◆鉄道駅周辺を中心として人口密度を維持しつつ、拠点間を結ぶ公共交通路線を維持、公共交通利用者拡大と運行の効率化を図る必要がある

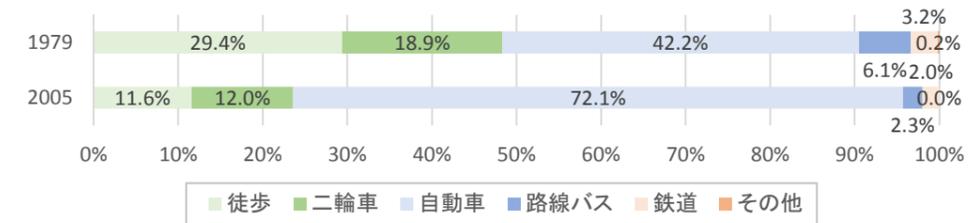


図2-8 秋田都市圏の代表交通手段構成の変化

表2-3 公共交通利用圏内の人口密度（2010年、2035年）

	公共交通利用圏内人口密度(2010年)			公共交通利用圏内人口密度(2035年)					
	(人/ha)	基幹的公共交通(人/ha)	左記以外(人/ha)	(人/ha)	基幹的公共交通(人/ha)	左記以外(人/ha)			
市全域	17.5	34.8	10.8	13.7	-21.6%	27.5	-20.9%	8.4	-22.5%
中央地域	45.7	42.0	56.8	36.4	-20.3%	33.4	-20.3%	45.3	-20.3%
東部地域	20.1	56.4	15.4	16.0	-20.6%	46.0	-18.4%	12.1	-21.7%
西部地域	14.9	26.7	4.0	11.6	-22.2%	21.2	-20.6%	2.7	-32.2%
北部地域	22.2	30.7	20.1	18.0	-18.8%	23.8	-22.5%	16.6	-17.4%
南部地域	20.1	40.4	8.6	15.3	-23.8%	31.5	-22.0%	6.1	-28.6%
河辺地域	3.5	4.9	3.2	2.4	-30.8%	3.7	-23.6%	2.1	-33.8%
雄和地域	2.7	-	2.7	2.0	-27.3%	-	-	2.0	-27.3%

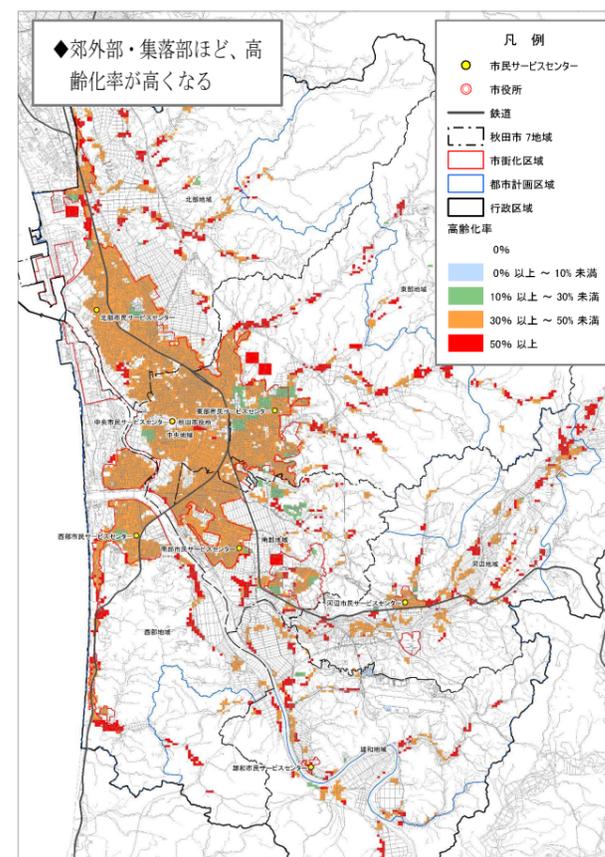
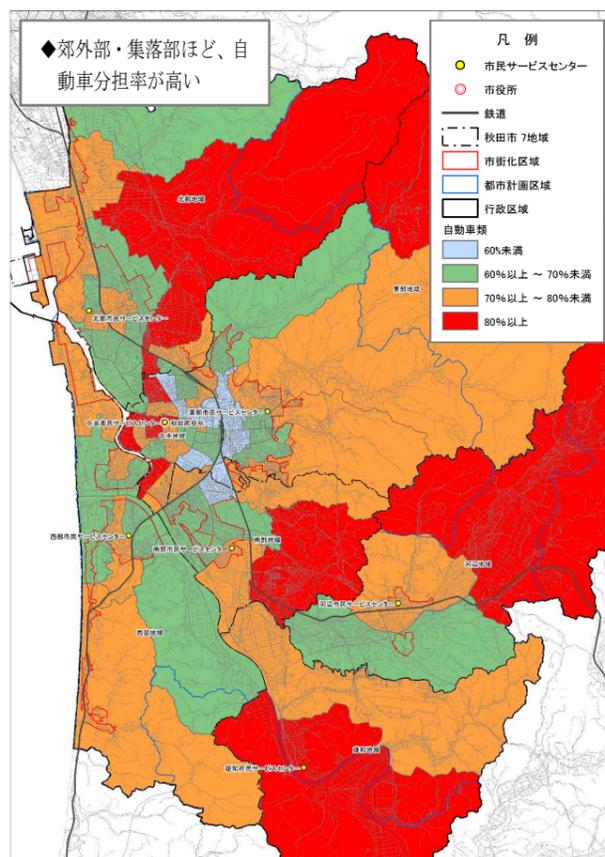


図2-7 左：自動車類分担率の分布状況（2005年）、右：高齢化率の分布状況（2035年）（再掲）

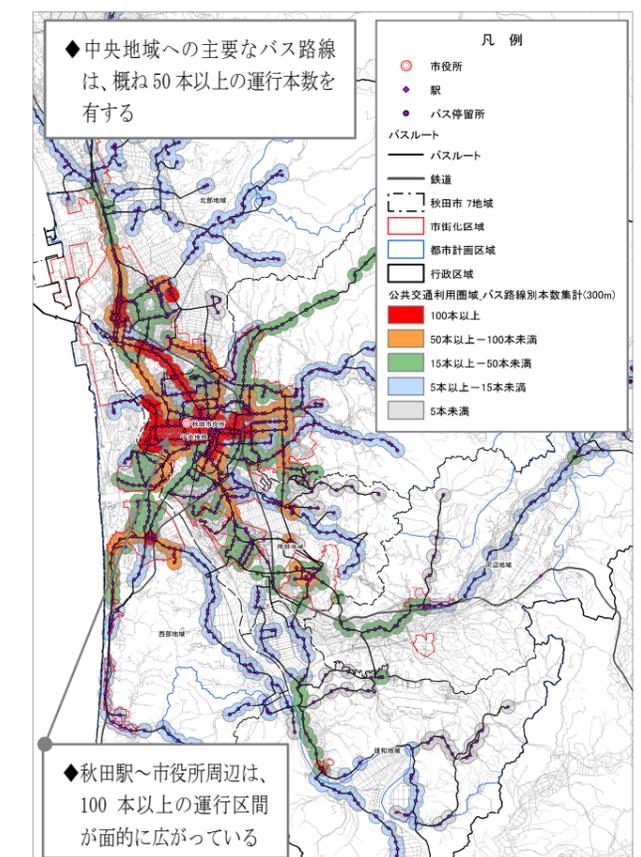
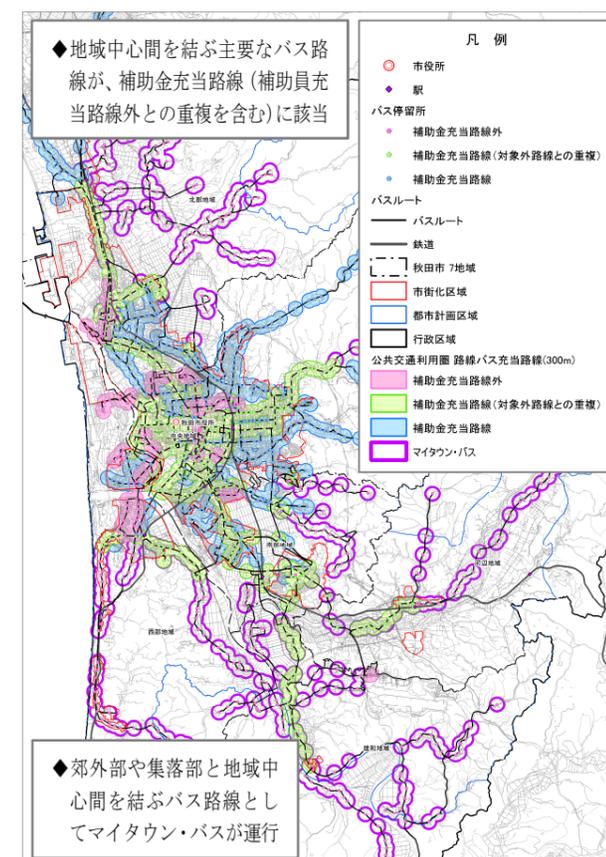


図2-9 左：補助金充当の有無別バス路線の利用圏、右：平日往路・復路平均運行本数別バス路線の利用圏域

### 2.3.4 災害等の安全性

#### 【現況】

- ◆最大クラスの津波や雄物川水系の洪水により、市街化区域では中央・西部・南部・北部・雄和の各地域で浸水深 2.0m 以上の区域が広く分布する見込み
- ◆空き家は、中央・北部地域に多く、特に鉄道駅周辺の旧来からの市街地に分布
- ◆空き地は、中央・南部・北部地域に多く、小規模な空き地が地域全体に広く分布

#### 【将来見通し】

- ◆土砂災害や津波・洪水等の防災上危険性が懸念される地域内の居住人口は、減少していくものの、将来においても相当数残ると見込まれる
- ◆空き地や空き家は、人口減少に伴い増加するおそれがあり、鉄道駅周辺の旧来からの市街地を中心とし、空き地・空き家の増加による市街地の荒廃化が懸念される

#### 【課題】

- ◆災害発生リスクの低い地区への居住の誘導を図る必要がある
- ◆災害発生リスクの高い地区における安全性の確保を図るため、想定される被災レベルに応じた対策（ハード・ソフト）を講じる必要がある
- ◆鉄道駅周辺を中心とし、空き地・空き家の活用を図りつつ、発生抑制を進めていく必要がある

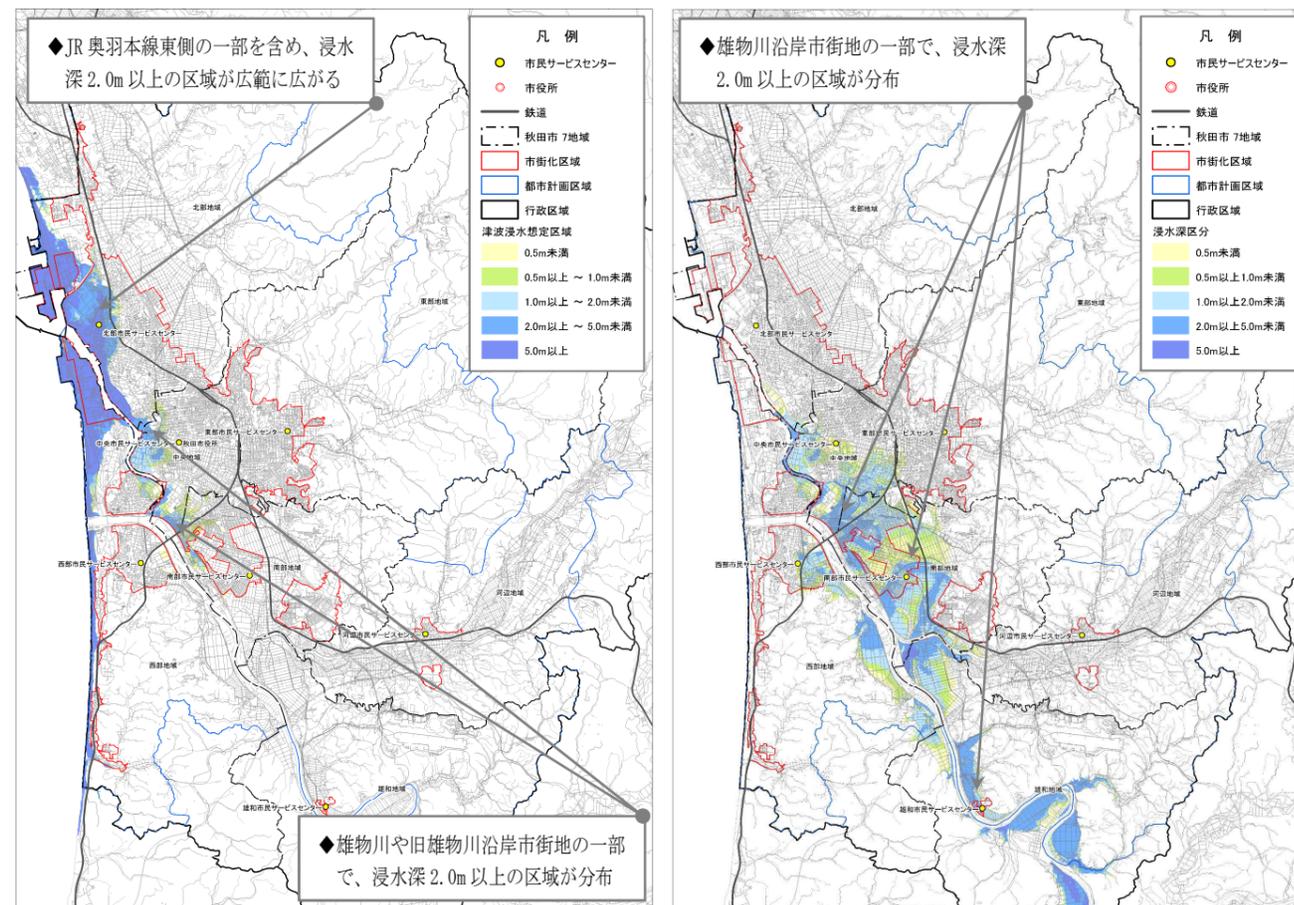


図 2-10 左：津波浸水想定区域、右：雄物川水系の洪水による浸水想定区域

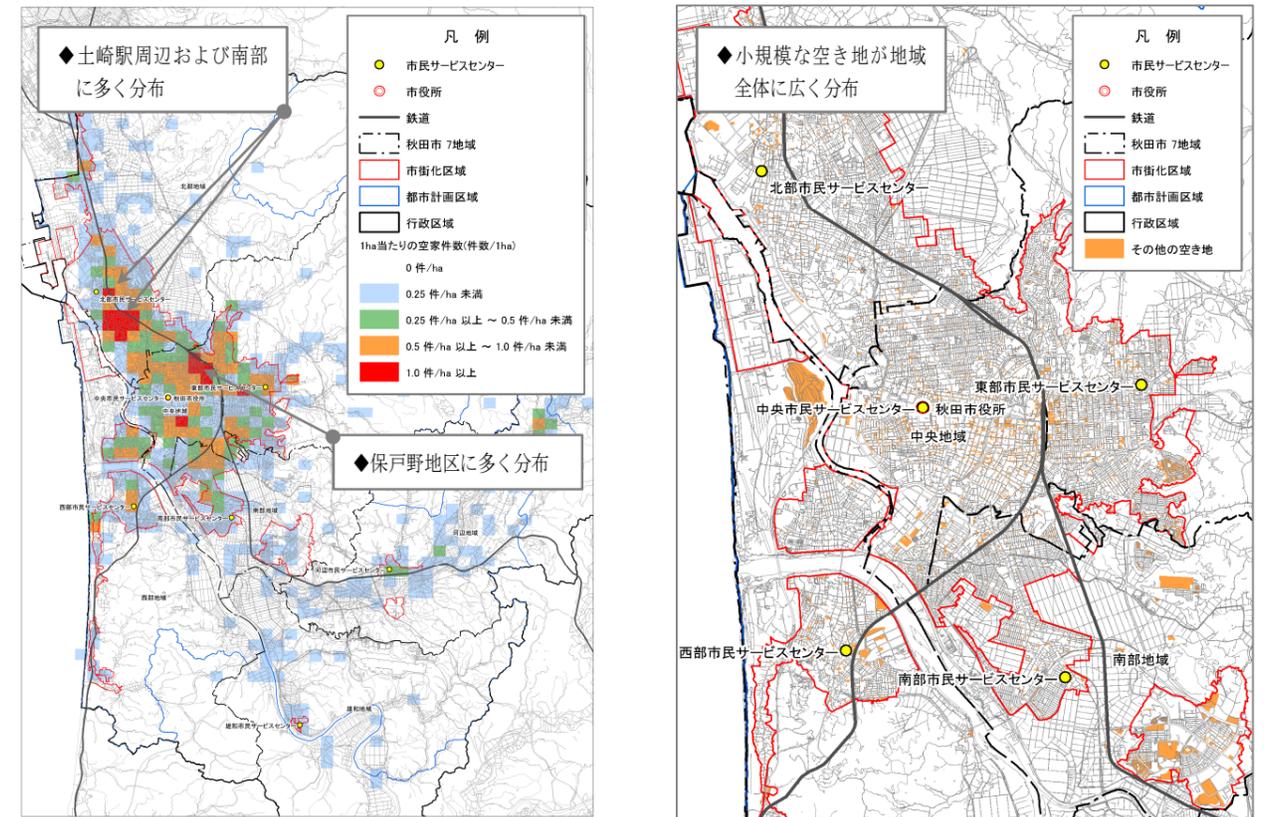


図 2-11 左：1ha あたり空き家件数の分布状況、右：空き地の分布状況（北部・中央・南部地域の拡大図）

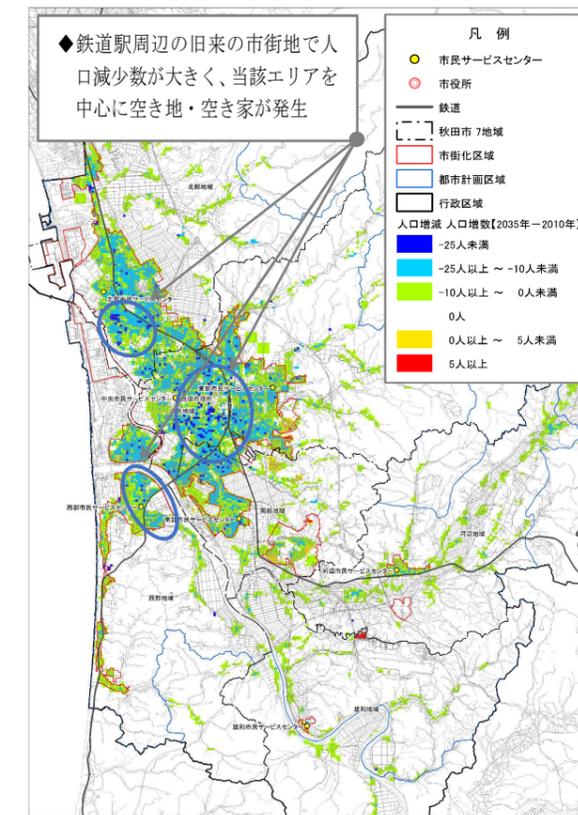


図 2-12 総人口の増減数（2035-2010年）（再掲）

### 2.3.5 財政の健全性

**【現況】**

- ◆歳入は、2004～2014年（平成16～26年）の10年間で、自主財源比率が4.0ポイント減少
- ◆地価は、2005～2015年（平成17～27年）の10年間で、中心市街地活性化基本計画区域が-36.0%、市街化区域（工業地域、工業専用地域を除く）が-46.5%減少し、固定資産税も減少
- ◆公共施設（建築物）は、351施設のうち38.6%が旧耐震基準の建築物
- ◆公共施設等の更新に係る投資的経費は、年度間でばらつきがあるものの、近年は増加傾向

**【将来見通し】**

- ◆人口減少に伴う納税者の絶対数の減少、地価の下落に伴う固定資産税の税収減等により、自主財源の確保が困難となるおそれがある
- ◆高齢化に伴う民生費の増大、公共施設（建築物）老朽化に伴う更新・改修費の増大が見込まれる
- ◆現在の公共施設等を全て使用し続ける場合、今後40年間の公共施設等に係る年平均更新費用は、直近5年間平均の1.09倍（174億円/年）になる見通しである

**【課題】**

- ◆市税等の安定確保・自主財源の維持による持続可能な財政運営を図る必要がある
- ◆鉄道駅周辺を中心として生活サービスの維持・向上や人口密度の維持を図り、魅力の向上による地価の低下の抑制を図る必要がある
- ◆計画的なインフラの維持、更新・改修、廃止を進め、将来の維持・更新経費を縮減していく必要がある

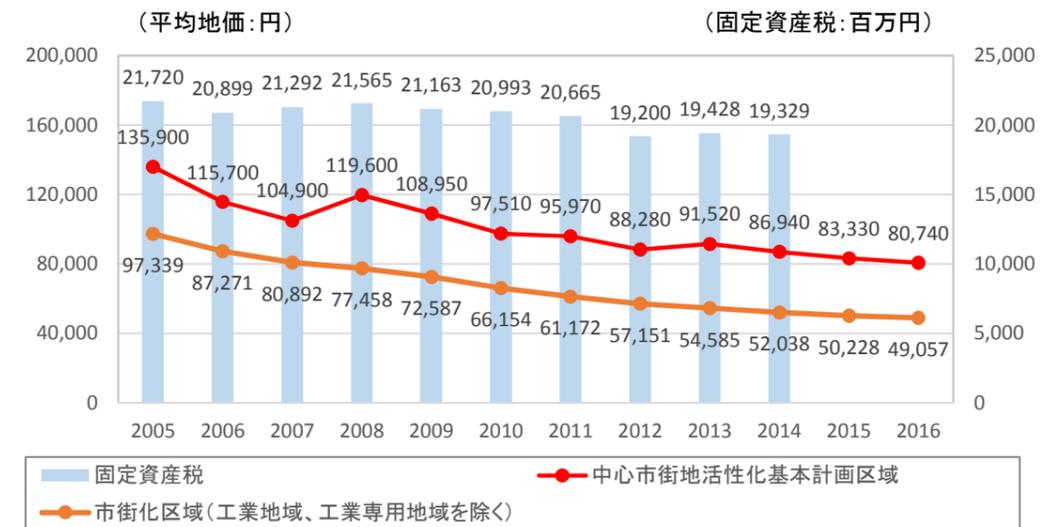


図 2-14 平均地価および固定資産税の推移

表 2-4 地域別公共施設（建築物）の延床面積・1人あたり延床面積

	市全域	中央地域	東部地域	西部地域	南部地域	北部地域	河辺地域	雄和地域
延床面積 (ha)	103.6	25.7	13.3	12.4	12.8	25.3	9.4	4.7
2010年総人口	322,370	73,516	63,572	36,570	50,196	81,482	9,372	7,661
2010年総人口1人あたり面積 (㎡/人)	3.21	3.49	2.10	3.39	2.56	3.10	10.03	6.08
2035年総人口	253,073	58,578	50,514	28,575	41,180	62,391	6,343	5,490
2035年総人口1人あたり面積 (㎡/人)	4.09	4.38	2.64	4.34	3.12	4.05	14.82	8.48
	127.4%	125.5%	125.9%	128.0%	121.9%	130.6%	147.7%	139.5%

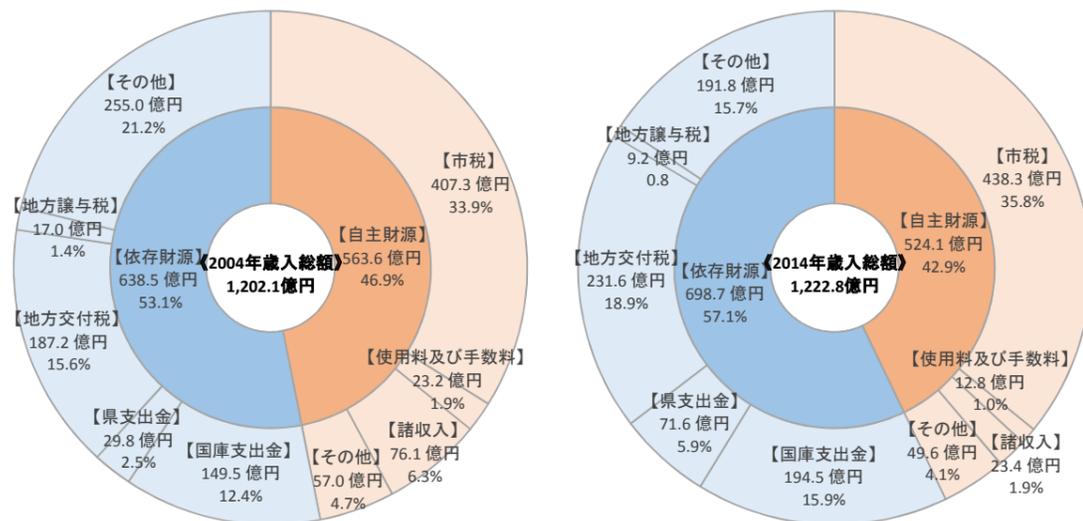


図 2-13 財源別歳入の変化（2004-2014年）

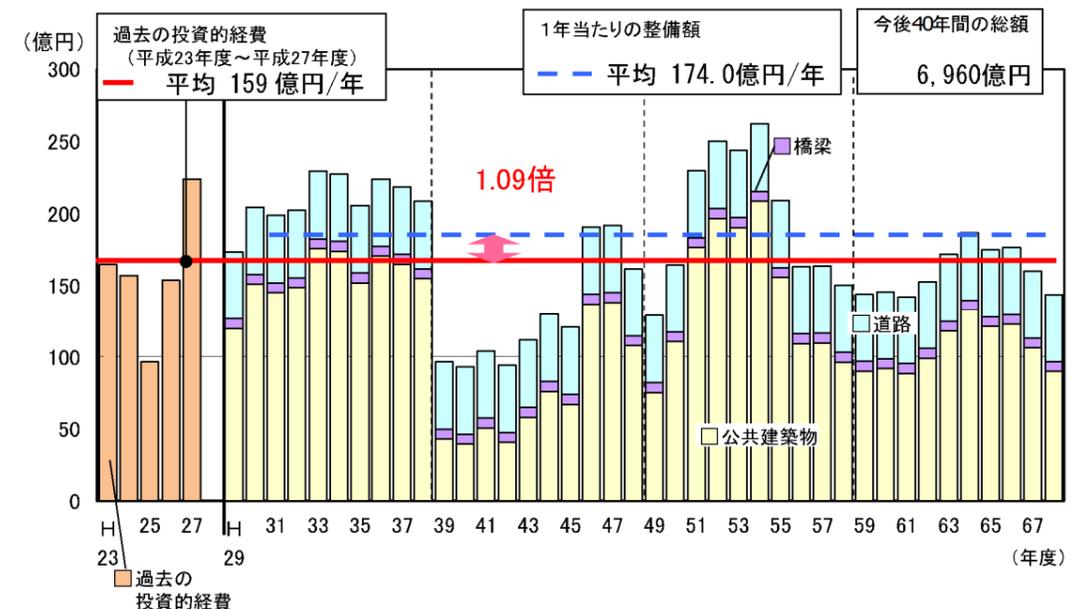


図 2-15 公共施設等更新経費の試算結果（2011～2015年度の投資的経費平均比較）

### 3. 政策動向の整理

国、秋田県および秋田市の上位・関連計画並びに関係施策について、内容および方針等を整理した。

#### 【国の政策動向の整理】

- ◆国は、各種政府方針の中に「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり」を明確に位置づけ、強力で推進していくため、コンパクトシティの実現に向けた取組み方針を明示している。
  - ①経済財政運営と改革の基本方針 2016：平成 28 年 6 月 2 日閣議決定
  - ②まち・ひと・しごと創生基本方針 2016：平成 28 年 6 月 2 日閣議決定
  - ③日本再興戦略 2016（成長戦略）：平成 28 年 6 月 2 日閣議決定
  - ④ニッポン一億総活躍プラン：平成 28 年 6 月 2 日閣議決定
  - ⑤未来への投資を実現する経済対策について：平成 28 年 8 月 2 日閣議決定
- ◆まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 26 年 12 月 27 日閣議決定）に基づき、コンパクトシティ形成に向けた市町村の取組が一層円滑に進められるよう、関係施策が連携した支援策について検討するなど、関係省庁を挙げて市町村の取組を強力に支援するため、コンパクトシティ形成支援チームを設置している。
- ◆立地適正化計画に係る医療・高齢者福祉・子育て支援等の各関係施策の連携の充実に向け、地方自治体宛てに技術的助言を通知している。
  - ①コンパクトシティと関係施策の連携の推進について（平成 27 年 9 月 30 日通知）
  - ②地域医療施策と都市計画施策の連携によるコンパクトなまちづくりの推進について（平成 28 年 2 月 5 日通知）
  - ③高齢者向け住まい施策と連携したコンパクトなまちづくりの推進について（平成 28 年 3 月 29 日通知）
  - ④地域包括ケア及び子育て施策との連携によるコンパクトなまちづくりの推進について（平成 28 年 10 月 4 日通知）

#### 【県・市の政策動向の整理】

- ◆「新・県都『あきた』成長プラン（第 13 次秋田市総合計画）」では、都心・中心市街地を本紙の顔となる各種高次都市機能の集積を図る拠点として、6 つの地域中心を地域特性を踏まえた生活サービスの拠点とし、持続可能なコンパクトな市街地形成を目指すとしている。
- ◆「秋田都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」「第 6 次秋田市総合都市計画」の各将来都市構造は、下記を拠点として位置付け、各拠点を連携させるものとしている。
  - 都心又は都心・中心市街地：中心市街地を含む秋田駅から山王地区
  - 地域中心（生活拠点）：秋田駅東地区（東部）、新屋地区（西部）、秋田新都市地区（南部）、土崎地区（北部）、和田地区（河辺）、妙法地区（雄和）
- ◆「第 2 次秋田市総合交通戦略」においても、上記の考え方にに基づき、現在の交通結節点を基本とした秋田市の目指すべき将来都市構造を示している。
- ◆その他、「第 2 次秋田市公共交通政策ビジョン」「第 2 期秋田市中心市街地活性化基本計画（原案）」「秋田市住生活基本計画」「まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき、各種計画・事業が進められる予定である。

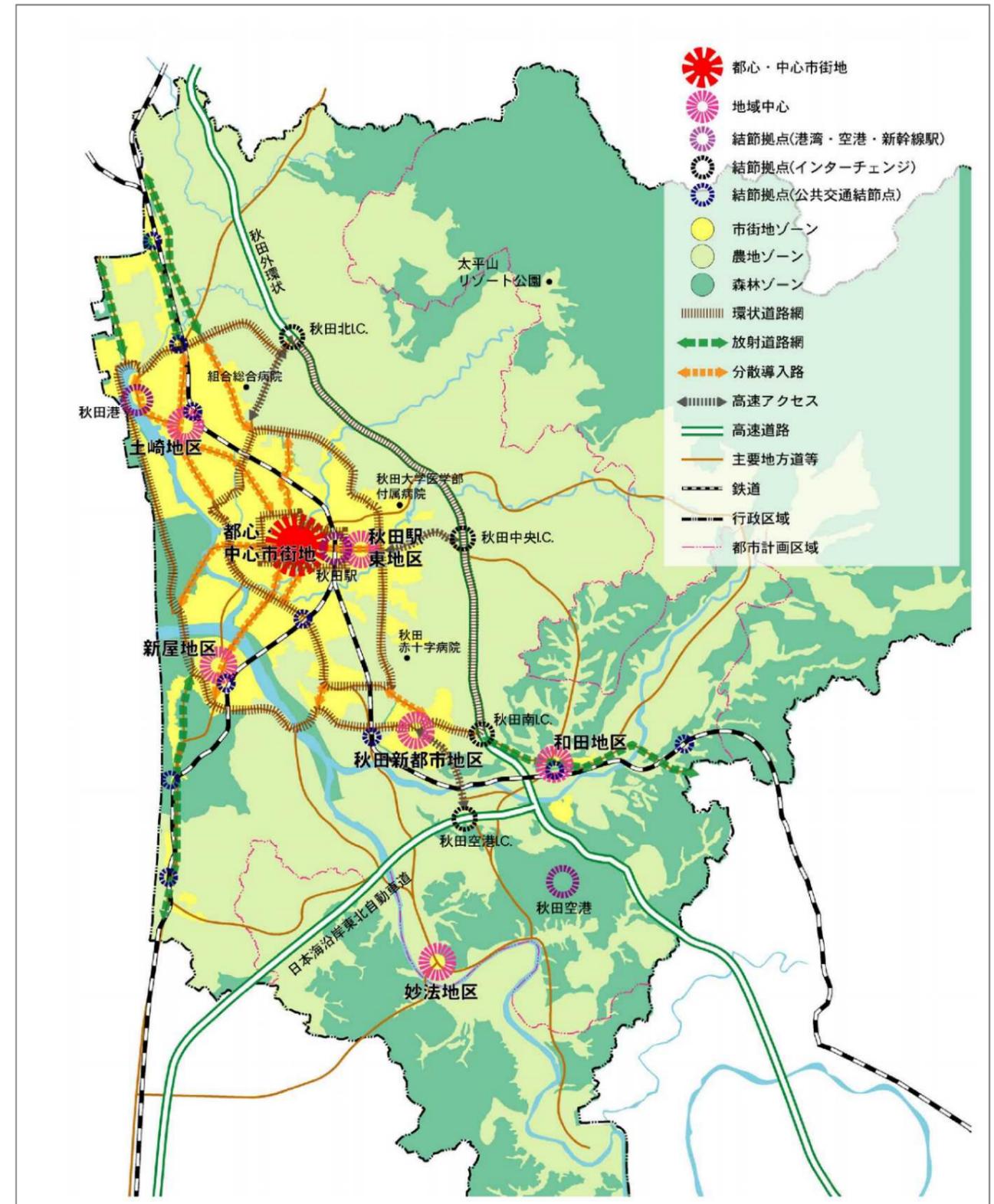


図 3-1 第 6 次秋田市総合都市計画における将来都市構造図

# 4. まちづくり方針の検討

まちづくりの方向性を検討するうえでの留意点として、都市構造分析結果および政策動向の整理結果を踏まえ、まちづくり方針を以下のとおり検討した。  
 なお、本まちづくり方針は、次年度の具体的な計画策定に向けた初案となり、庁内・外との調整により内容を深化させていくものである。

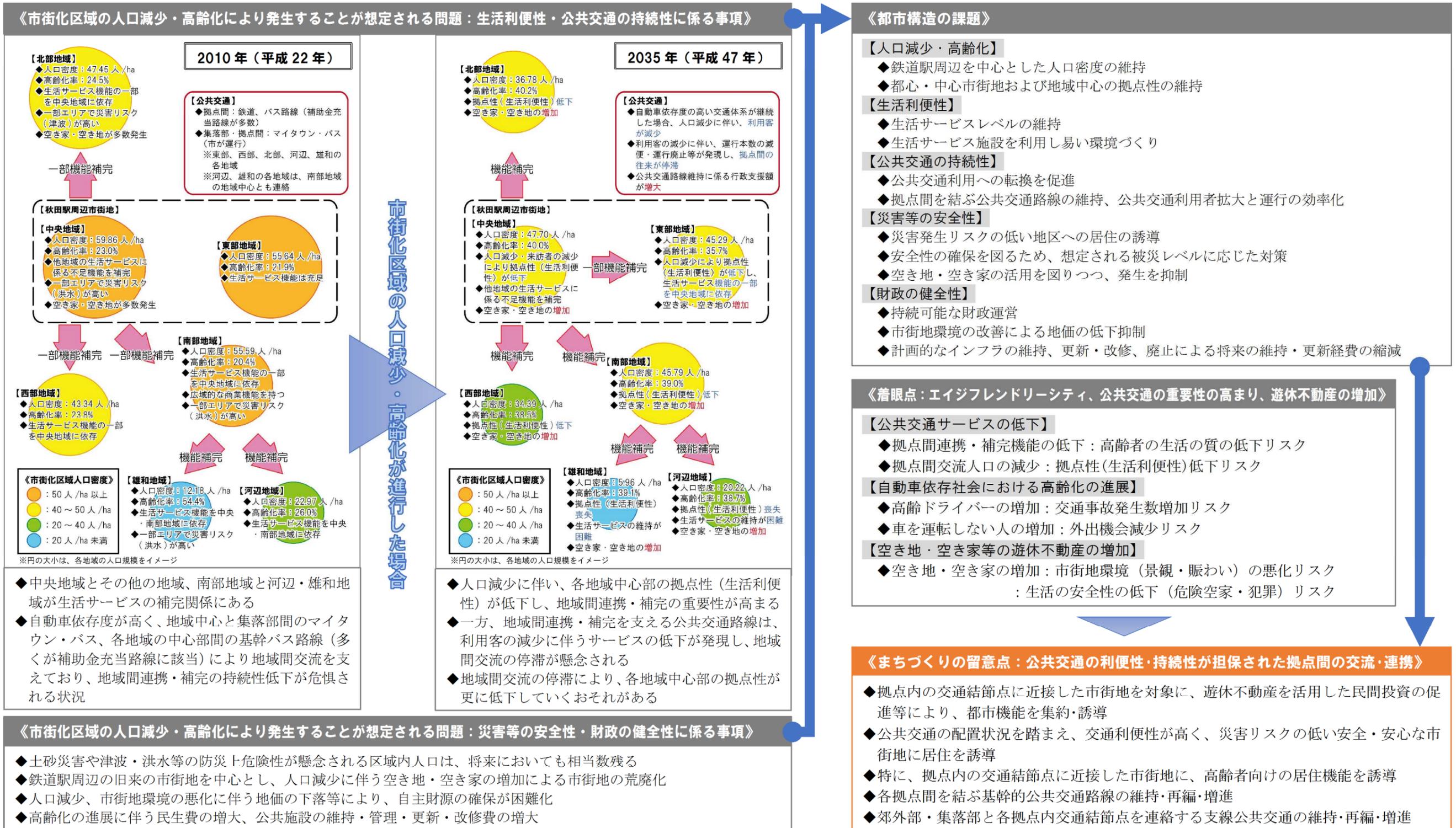


図4-1 まちづくり方針

## 5. 将来都市構造パターンの整理

まちづくりの方向性を検討するうえでの留意点を踏まえ、集約型都市構造の形成に係る将来都市構造パターンおよび目標指標（案）を検討した。

なお、本章で検討した将来都市構造パターンおよび目標指標（案）は、次年度の計画策定に向けた具体的な将来都市構造および目標指標のたたき台として整理するものであり、現況および将来における各地域の位置づけや都市機能・居住機能の誘導方針、誘導施策等の方向性等の視点から、庁内・外との調整により内容を具体化させていくものである。

### 5.1 将来都市構造パターンの整理

#### 5.1.1 将来都市構造検討の基本的考え方

##### 【前提とする条件】

◆第6次秋田市総合都市計画にて区分された7地域それぞれの「生活サービスの維持」を前提とし、将来都市構造パターンを検討する

##### 【拠点配置の考え方】

◆都市構造の中の拠点として、都市機能および居住機能を有し、良好な生活サービスを提供するエリアに「生活・交通結節拠点」を配置する

◆「生活・交通結節拠点」は、周辺市街地や地域内集落部等に対し「安定した生活サービス」を提供し、拠点間を往来するための窓口とすべき区域に配置するものである

◆「生活・交通結節拠点」は、必要な生活サービス機能を持続的に確保するため、都市全体の観点から、生活サービス機能が一定程度充実しており、公共交通の利便性が高く当該機能へのアクセスが容易な区域に配置する

◆また、拠点間の活発な交流・連携を持続的に確保するため、交通結節機能を有する区域に配置する

◆なお、都市機能誘導区域および居住誘導区域の設定にあたっては、想定された誘導施策等と連動した具体的な区域設定を行うなどが考えられる

◆さらに、誘導施策の検討にあたっては、各拠点における誘導施策の段階的展開も念頭に検討するなどが考えられる

##### 【課題】

◆地域中心間を有機的に連携し、円滑な移動を支える連携軸として、公共交通を想定した「基幹連携軸」および「準基幹連携軸」を配置する

◆連携軸は、市民が「安定した生活サービス」を享受し、地域間交流の活発化を支援するため、生活・交通結節拠点間の往来や生活・交通結節拠点にアクセスする公共交通に配置する

◆生活・交通結節拠点間の連携・補完の持続性を図るため、生活・交通結節拠点間の連携軸を「基幹連携軸」とし、当該区間の公共交通サービスの安定化の確保を図る

◆生活・交通結節拠点外居住者の生活サービスの維持を図るため、地域中心と生活・交通結節拠点間の連携軸を「準基幹連携軸」とし、公共交通需要に応じたサービス維持を図る

◆なお、集落部居住者の「生活サービスの維持」を図るため、集落部と生活・交通結節拠点間の往来を支援する手段の確保・維持を図る

#### 5.1.2 都市構造パターンの検討

前項で検討した将来都市構造検討の基本的な考え方にに基づき、将来都市構造パターンを次頁のとおり検討した。都市機能および居住の誘導は、短期的に実現が可能なものではなく、特に居住の誘導の実現は長期的な時間軸の中で、その実現を図るべきものである。

そのため都市構造パターンの設定については、「将来的な人口減少にともない懸念される全市的な生活サービス機能の低下」「超長期も含めた人口減少の位置的・時間的特性」を念頭に、「各地域の位置づけ」「各地域中心部の役割とそれを実現するために必要な市街地規模（都市機能および当該機能を支える人口）」の視点から検討を行った。

### 5.2 集約型の都市形成に係る目標指標(案)の検討

まちづくりの方向性を検討するうえでの留意点や将来都市構造検討の基本的な考え方を踏まえ、将来都市構造の形成に係る目標指標（案）を以下のとおり検討した。

目標指標（案）は、市民目線でわかりやすいものとする事に留意しつつ、「第6次秋田市総合都市計画における計画推進の検証と合わせた目標指標の設定」「まちづくり方針に直結した新たな目標指標の設定」の視点から検討を行った。

なお、検討した目標指標（案）は、次年度の計画策定に向けた、たたき台として整理するものであり、将来の各地域の位置づけや都市機能・居住機能の誘導方針、誘導施策等の方向性等の視点から、庁内・外との調整により内容を具体化させていくものである。

表 5-1 目標指標（案）

種別		目標指標
第6次秋田市総合都市計画における計画推進の検証と合わせた目標指標	踏襲	《政策テーマ②に係る目標指標》 ◆地域別小売業店舗数の増加 ◆店舗面積1,000㎡以上の小売店舗の立地件数の増加 ◆地価の上昇 《政策テーマ③に係る目標指標》 ◆公共交通（鉄道・バス）の利用率上昇 ◆運輸部門におけるCO2排出量の低減 《政策テーマ④に係る目標指標》 ◆空家率の低下
	活用	《政策テーマ①に係る目標指標》 ◆都市計画区域における居住誘導区域の開発許可件数・面積割合の上昇 《政策テーマ②に係る目標指標》 ◆居住誘導区域内人口密度の増加 《政策テーマ④に係る目標指標》 ◆居住誘導区域内における住宅耐震化率の上昇
まちづくり方針に直結した新たな目標指標		◆高齢公共交通利用者の増加 ◆高齢者の外出機会の増加 ◆公共交通路線の維持に係る1便当たり補助金充当額の減少

表 5-2 将来都市構造パターンの検討

将来都市構造パターン	パターンの概要	将来都市構造概念図
<p>① 現況都市構造維持型</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆各地域における現在の生活サービスレベルの維持を目的とし、7地域全ての中心部に「生活・交通結節拠点」を配置する</li> <li>◆各地区が有する生活サービス機能の維持を図る                     <ul style="list-style-type: none"> <li>◇秋田駅西地区（中央地域）                             <ul style="list-style-type: none"> <li>：広域的生活サービス機能（他地域的生活サービスの機能補完）</li> </ul> </li> <li>◇秋田駅東地区（東部地域）、新屋地区（西部地域）、秋田新都市地区（南部地域）、土崎地区（北部地域）、和田地区（河辺地域）、妙法地区（雄和地域）                             <ul style="list-style-type: none"> <li>：日常的生活サービス機能（地域内での日常生活サービス）</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>◆「生活・交通結節拠点」における人口密度は、現況（2010年）の人口密度の維持を目標とする</li> </ul>	
<p>② 都心・中心市街地および秋田新都市強化型</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆中央・東部・西部・北部の各地域は、現在の生活サービスレベルの維持を目的とし、各地域の中心部に「生活・交通結節拠点」を配置する</li> <li>◆また、現況で生活サービス機能を他地域に依存しており、将来的な生活サービス機能の低下が想定される河辺・雄和地域に対し、機能補完を行う秋田新都市地区（南部地域）に「生活・交通結節拠点」を配置し、都市機能および居住機能の維持・増進を図る</li> <li>◆各地区の生活・交通結節拠点では、下記の生活サービス機能の維持・増進を図る                     <ul style="list-style-type: none"> <li>◇秋田駅西地区（中央地域）、秋田新都市地区（南部地域）                             <ul style="list-style-type: none"> <li>：広域的生活サービス機能（他地域的生活サービスの機能補完）</li> </ul> </li> <li>◇秋田駅東地区（東部地域）、新屋地区（西部地域）、土崎地区（北部地域）                             <ul style="list-style-type: none"> <li>：日常的生活サービス機能（地域内での日常生活サービス）</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>◆秋田新都市地区（南部地域）と河辺・雄和地域間の生活サービス機能の補完関係を支援するため、秋田新都市地区と河辺・雄和地域間に準基幹連携軸を配置する</li> <li>◆「生活・交通結節拠点」における人口密度は、現況（2010年）の人口密度の維持を目標とするが、機能強化を図る秋田新都市（南部地域）については、現況値以上の目標を設定する事も考えられる</li> </ul>	
<p>③ 都心・中心市街地強化型</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆超長期（2055年）には、全地域の市街化区域人口密度が40人/haを下回ることも想定され、秋田駅西地区（中央地域）と他地域との地域間連携および生活サービスの機能補完の重要性が高まることから、秋田駅西地区に「生活・交通結節拠点」を配置し、都市機能および居住機能の維持・増進を図る                     <ul style="list-style-type: none"> <li>◇秋田駅西地区（中央地域）                             <ul style="list-style-type: none"> <li>：広域的生活サービス機能（他地域的生活サービスの機能補完）</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>◆東部・西部・南部・北部の各地域は、自地域内の生活サービス機能の低下を抑制しつつ、生活サービス機能の補完関係を支援するため、各地域と秋田駅西地区（中央地域）間に基幹連携軸を配置する</li> <li>◆河辺・雄和の各地域は、生活サービス機能の補完関係を支援するため、秋田新都市地区（南部地域）および秋田駅西地区（中央地域）と河辺・雄和地域間に準基幹連携軸および基幹連携軸を配置する</li> <li>◆「生活・交通結節拠点」における人口密度は、秋田駅西地区（中央地域）を対象とし、現況値（2010年）を上回る目標を設定する事が考えられる</li> </ul>	