

## 都市構造分析結果と課題について

## 1 調査・分析内容

## (1) 類似規模都市との比較による特性把握

都市構造に関する各種指標について、類似規模都市(人口10万人~40万人)と比較し、特性を把握。

## (2) 本市の都市構造の現状および将来見通しを踏まえた課題整理

人口減少・高齢化、市民生活の利便性、公共交通の持続性、災害等の安全性、財政の健全性の観点から、本市の都市構造の現状、将来見通しを踏まえて課題を整理。

## 2 調査で明らかになった課題

調査項目	課題
(1) 類似規模都市との比較による本市の特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口密度が相対的に低い中であって、広範囲に生活サービスが展開されており、自動車への依存体質やサービス提供の非効率がかがえる。</li> </ul>
(2) 本市の都市構造の現状および将来見通し	
ア 人口減少・高齢化	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
イ 市民生活の利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
ウ 公共交通の持続性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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、公共交通利用拡大と運行の効率化を図る必要がある。</li> </ul>
エ 災害等の安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
オ 財政の健全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

## 類似規模都市との比較による本市の特性

### 類似規模都市等平均値との比較による秋田市の傾向

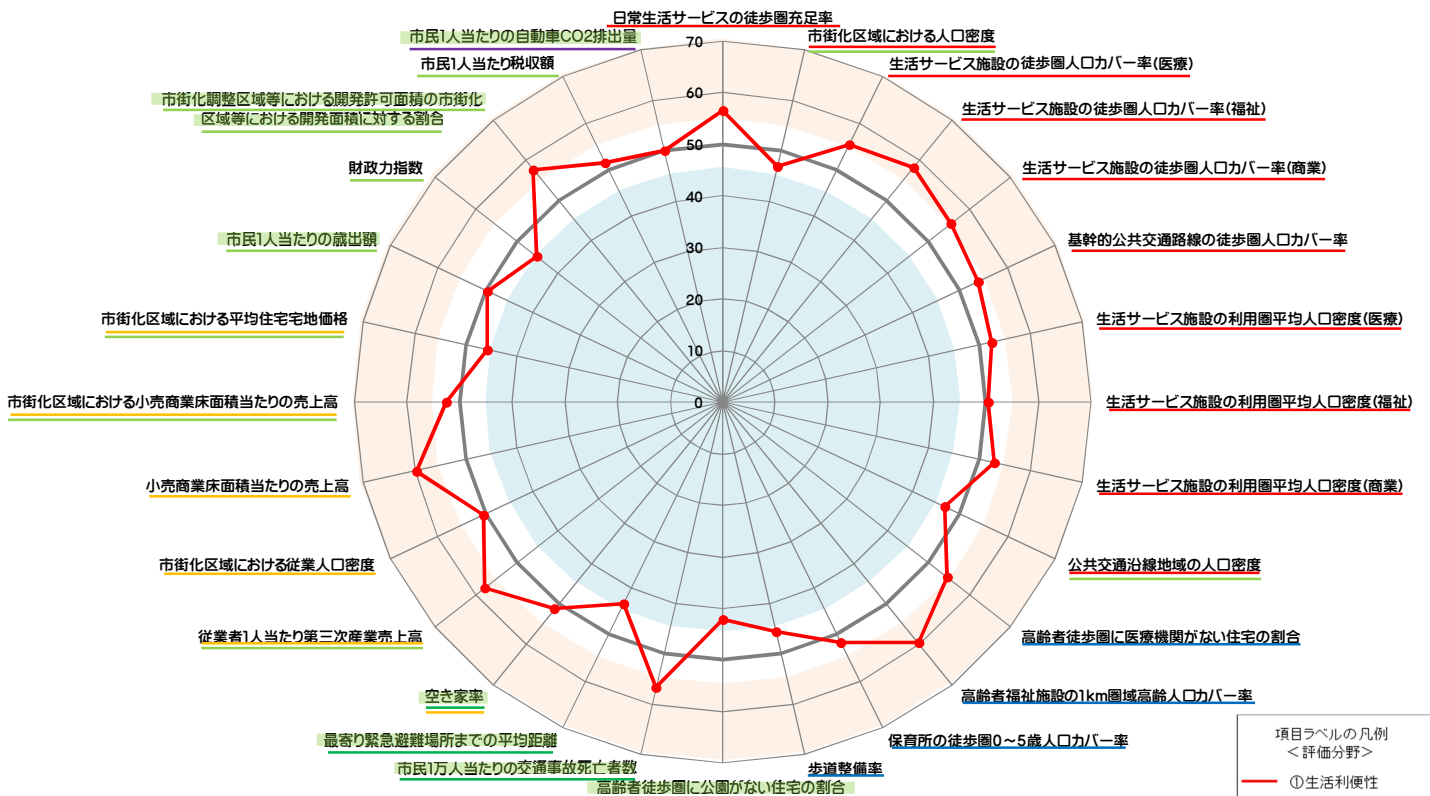
#### 【秋田市の傾向：「自動車依存の交通体系」やサービス提供に係る「非効率さ」がうかがえる】

- ◆秋田市（H22 国勢調査：人口 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」が同規模の区域区分決定都市の水準（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）中において、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事が懸念】

- ◆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おいて、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、生活サービスレベルの低下に発展する事が懸念される



※緑着色の指標は偏差値が低いほど良好な状況を示している。

#### 【秋田市が類似規模都市の水準を下回る項目】

- 市街化区域における人口密度
- 高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合
- 市街化区域における平均住宅宅地価格
- 公共交通沿線地域の人口密度
- 市民1人当たりの歳出額
- 歩道整備率
- 最寄り緊急避難場所までの平均距離
- 財政力指数

本市の都市構造の現状および将来見通しを踏まえた課題

ア 人口減少・高齢化

【現況】

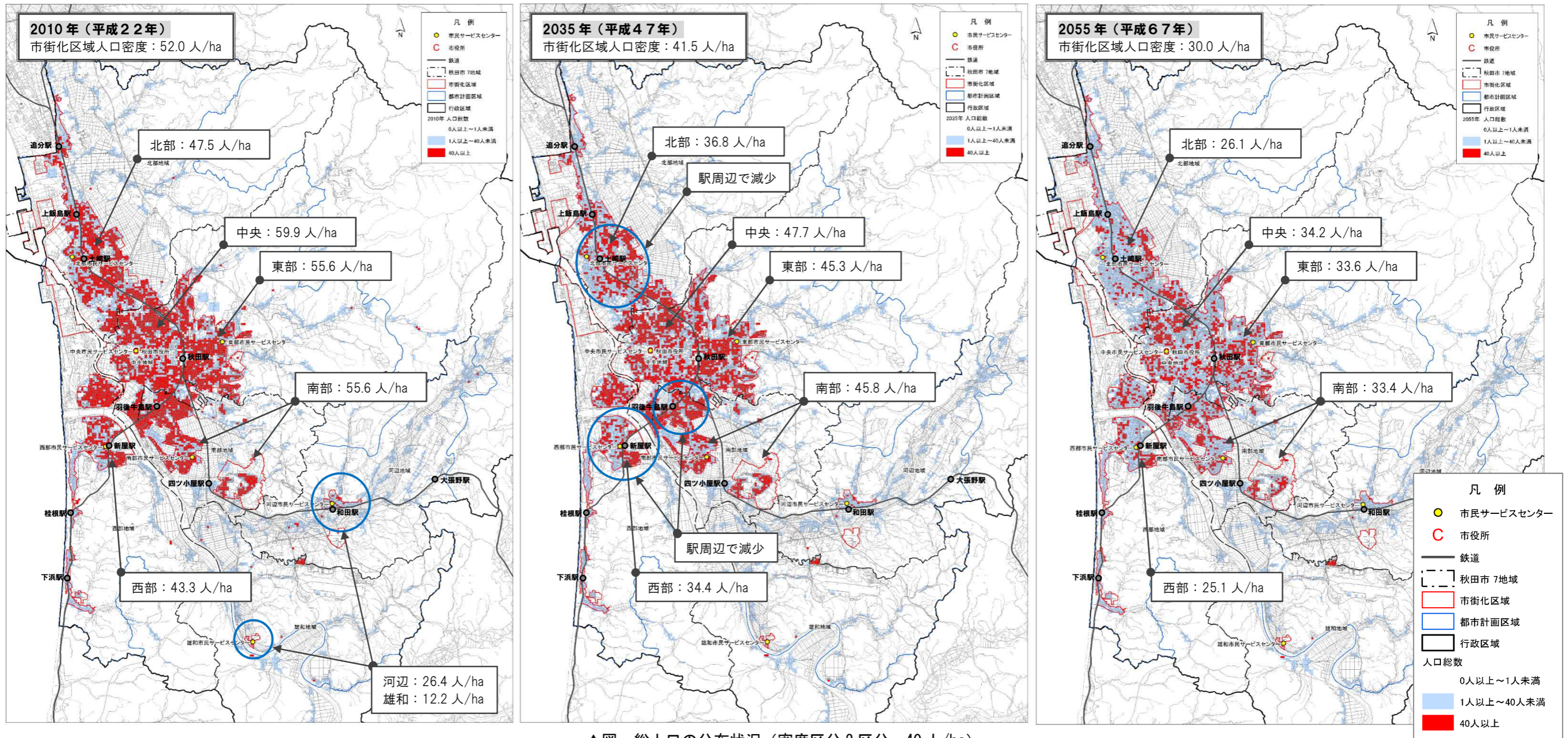
- ◆ 鉄道駅を中心に人口が集積しているが、追分・上飯島・桂根・下浜・和田の各駅周辺は、集積度が低い
- ◆ 市街化区域全体の人口密度は 52.0 人/ha であるが、河辺・雄和の各地域は 40 人/ha を下回っている

【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事が懸念される

【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



出典：国勢調査 100mメッシュ (2010年)  
 ※将来人口は、国勢調査 100mメッシュを基に、コーホート要因法により推計

イ 市民生活の利便性

【現況】

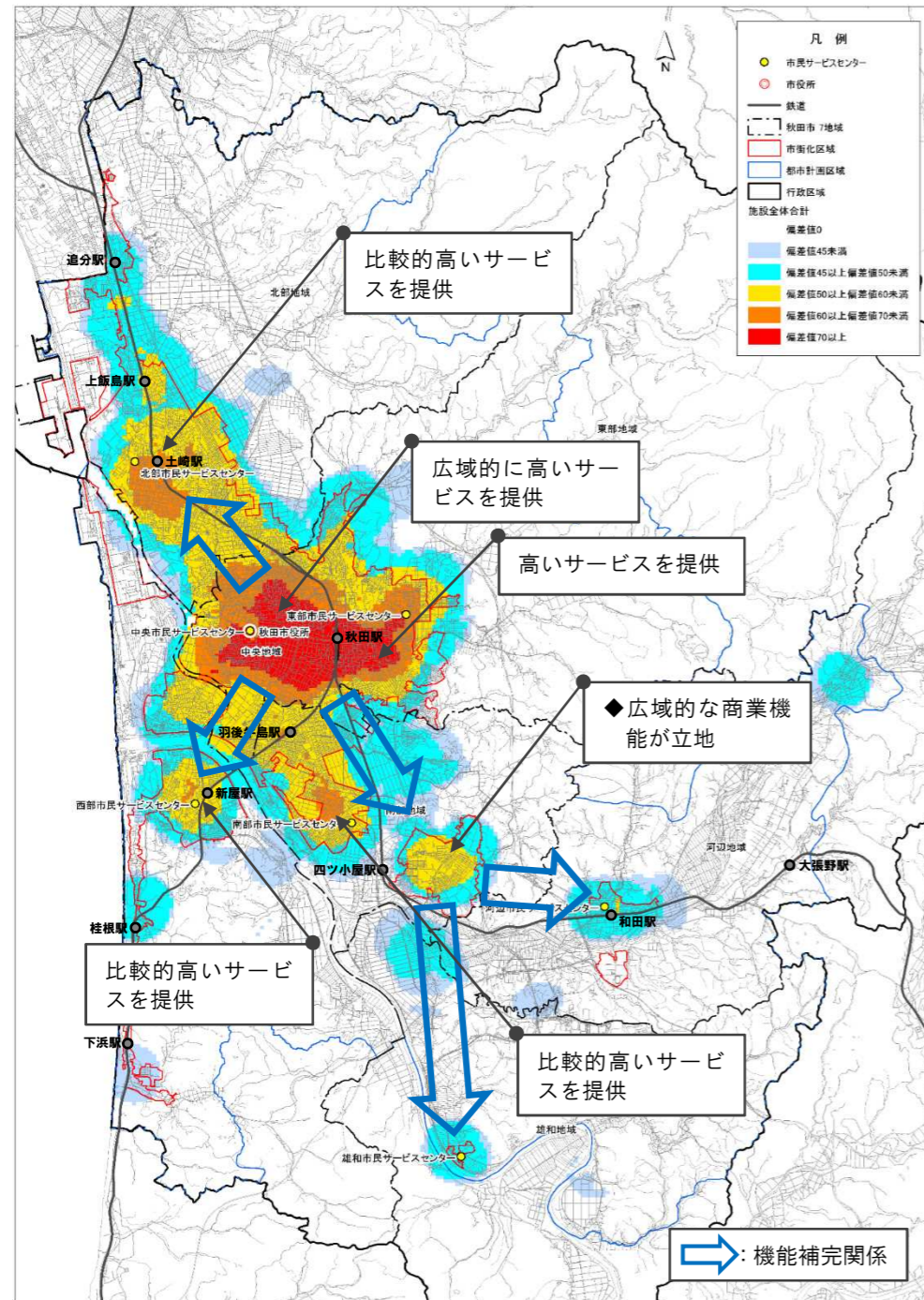
- ◆医療・通所系高齢者福祉・商業・子育て支援の各施設の徒歩利用圏は、市街化区域内を概ねカバー
- ◆各地域の中心部で比較的高い生活サービスを提供しているが、地域間で差があり、中央地域とその他の地域、南部地域と河辺・雄和地域が生活サービスの補完関係にある

【将来見通し】

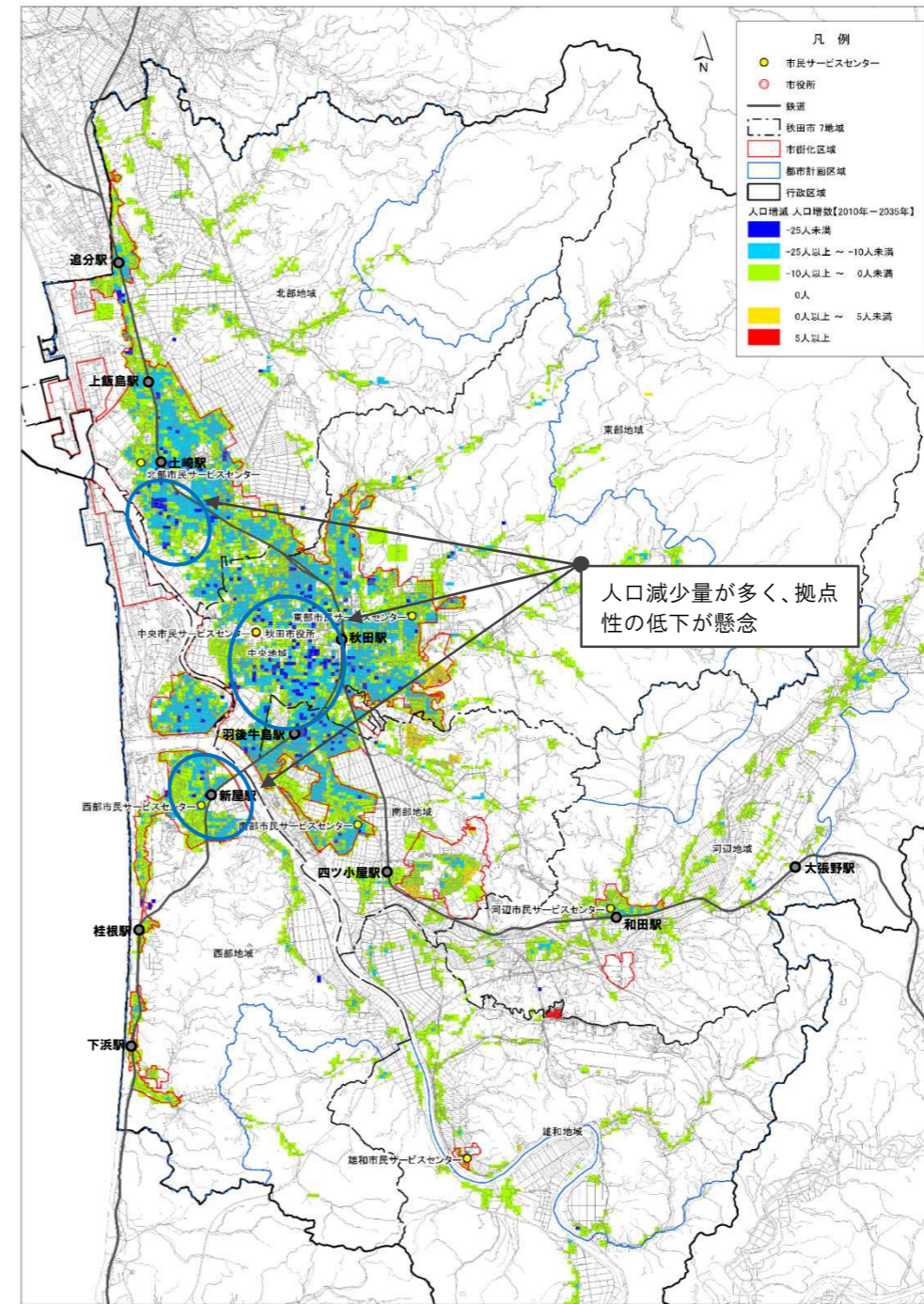
- ◆各施設利用圏内人口密度が低下し、医療・商業・子育て支援の各施設は撤退等により施設数の減少が懸念される
- ◆市街化区域内鉄道駅周辺において人口減少が進むことで、施設の撤退等が進み、各地域の中心部の拠点性が薄れていく事が懸念される
- ◆各地域中心部の拠点性の低下により、地域間連携・補完の重要性が高まるものと考えられる

【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やすい環境づくりを進める必要がある



▲図 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



▲図 総人口の増減数（2010-2035年）

※国勢調査100mメッシュを基に、コーホート要因法により推計

ウ 公共交通の持続性

【現況】

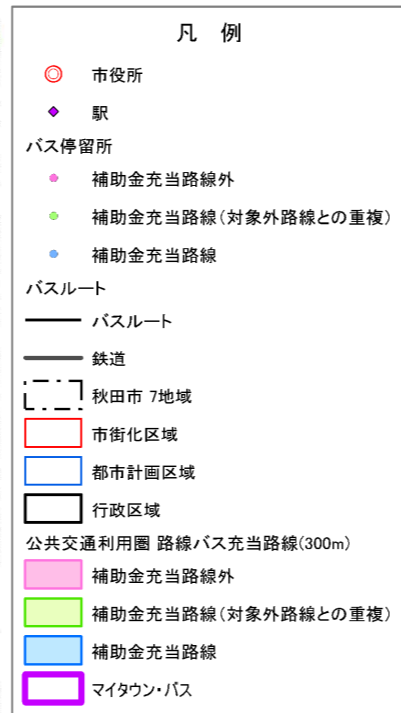
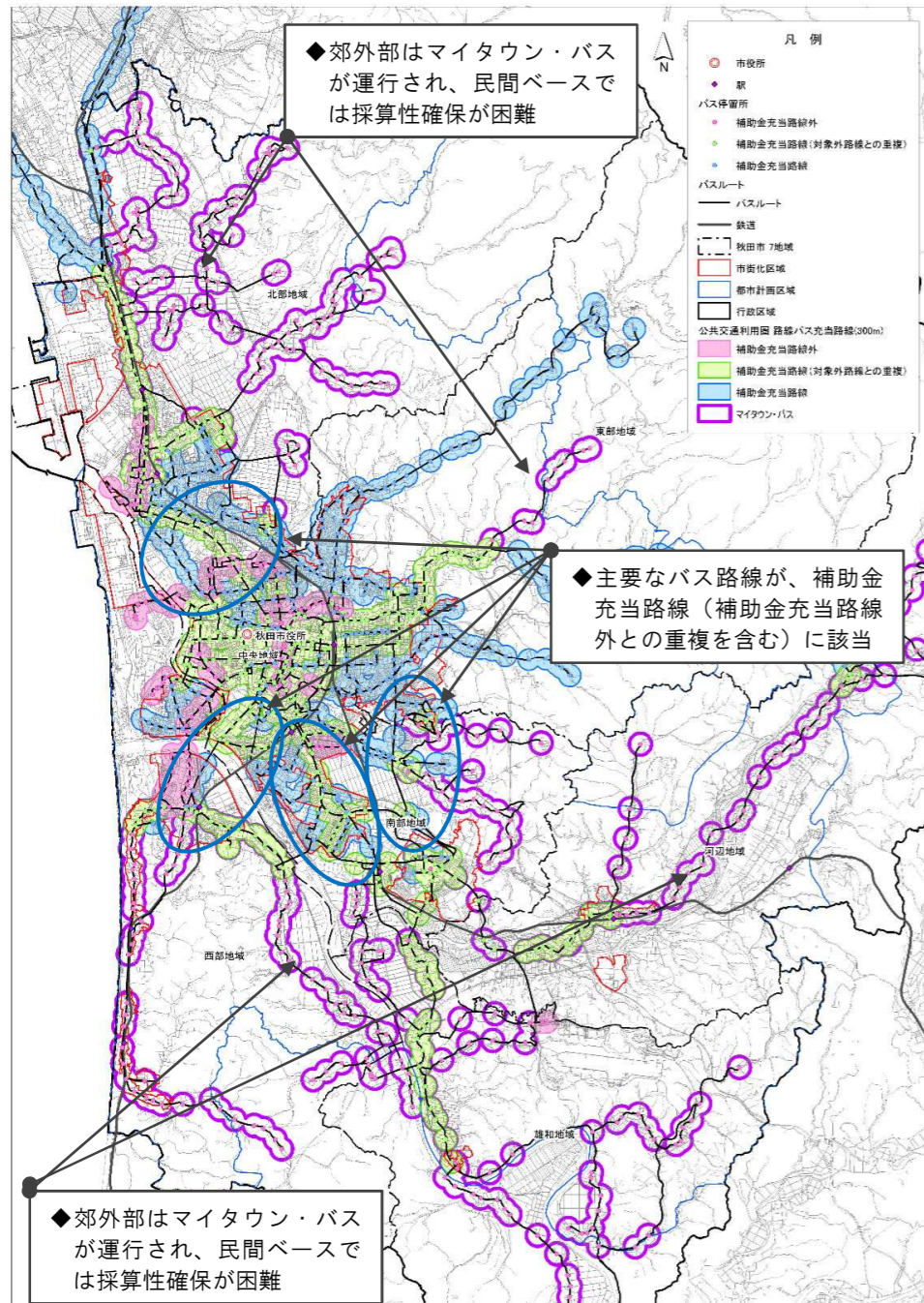
- ◆自動車分担率が約70%と高く、1979～2005年にかけて約30ポイント増加
- ◆鉄道駅および公共交通路線の徒歩利用圏は、都市計画区域内を概ねカバー（90.4%）している
- ◆郊外部では市が運行するマイタウン・バスが運行され、民間ベースの事業では採算性を確保することが困難な状況
- ◆地域中心間を運行する基幹的なバス路線の多くが補助金充当路線に該当し、拠点間連携・補完の持続性低下が危惧
- ◆地域中心間を運行する基幹的なバス路線は、概ね50本以上の運行本数を確保。中央地域は、各地域を結ぶバス路線が集中し、100本以上の運行区間が面的に広がっている

【将来見通し】

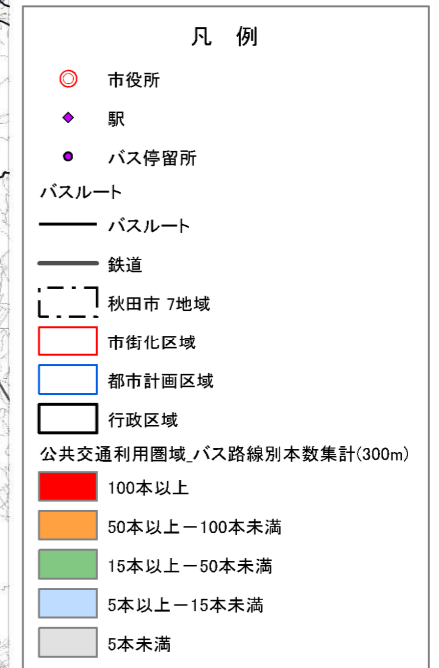
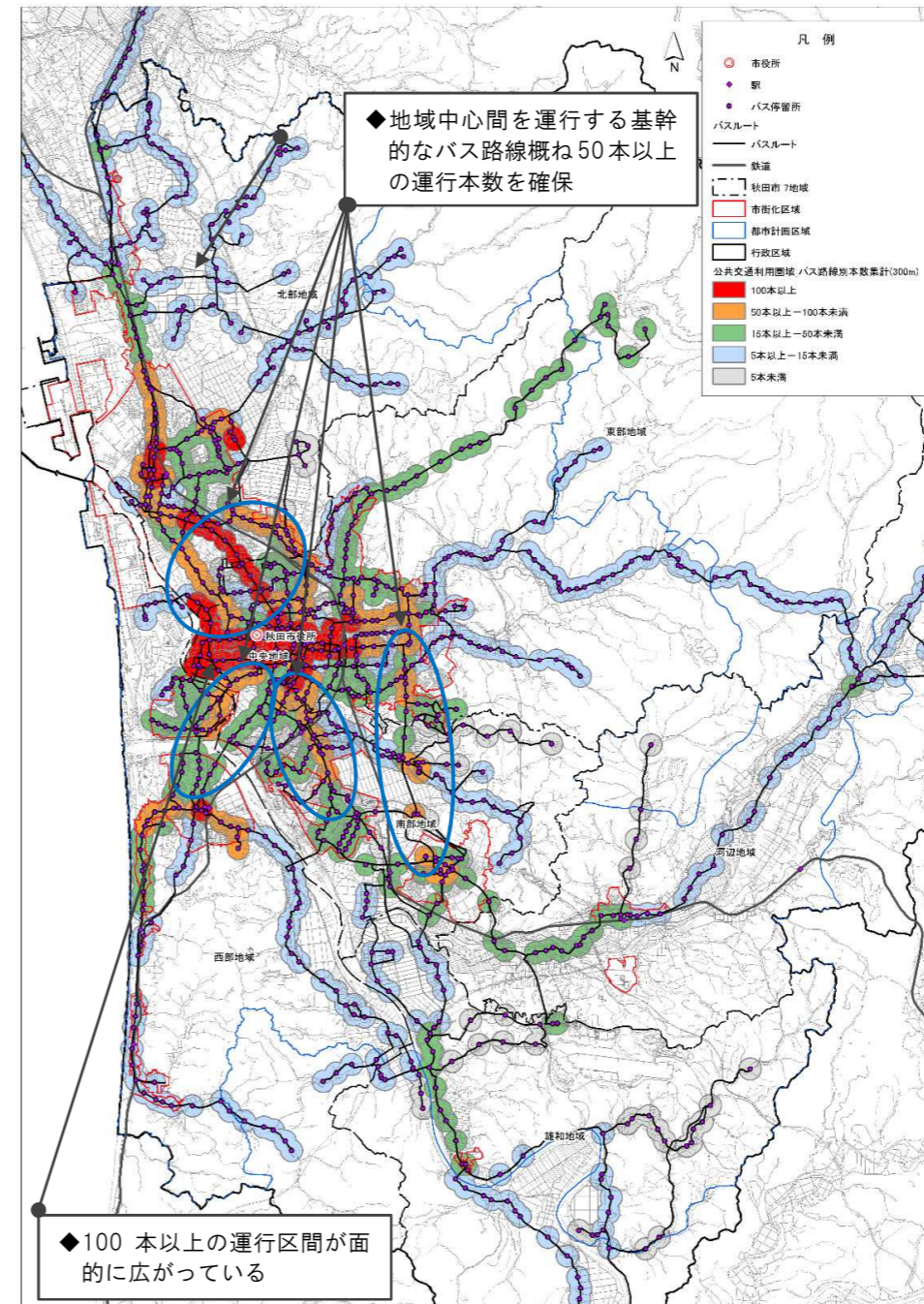
- ◆高齢化率の更なる進展により、車の運転ができなくなった高齢者の外出機会の低下が懸念される
- ◆公共交通利用圏内人口密度は、約20～30%程度減少することが見込まれ、人口密度が低い地域を中心に、運行本数の減少や廃止など、公共交通サービスの低下が懸念される

【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 補助金充当の有無別バス路線の利用圏



▲図 平日往路・復路平均運行本数別バス路線の利用圏

エ 災害等に対する安全性

【現況】

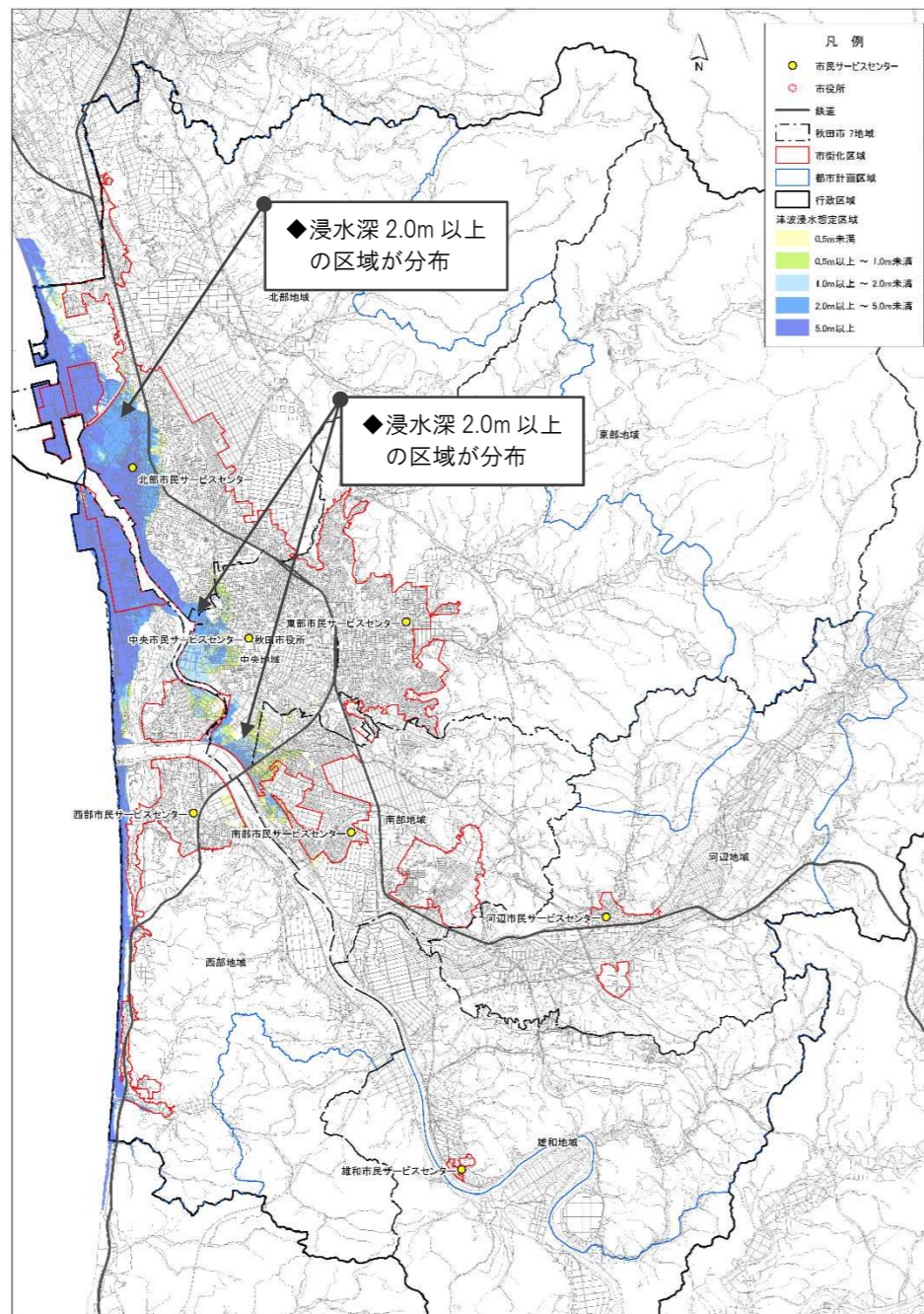
- ◆最大クラスの津波や雄物川水系の洪水により、市街化区域では中央・南部・北部・雄和の各地域で浸水深 2.0m 以上の区域が広く分布する見込み
- ◆空き家は、中央・北部地域に多く、特に鉄道駅周辺の旧来からの市街地に分布
- ◆空き地は、中央・南部・北部地域に多く、小規模な空地が地域全体に広く分布

【将来見通し】

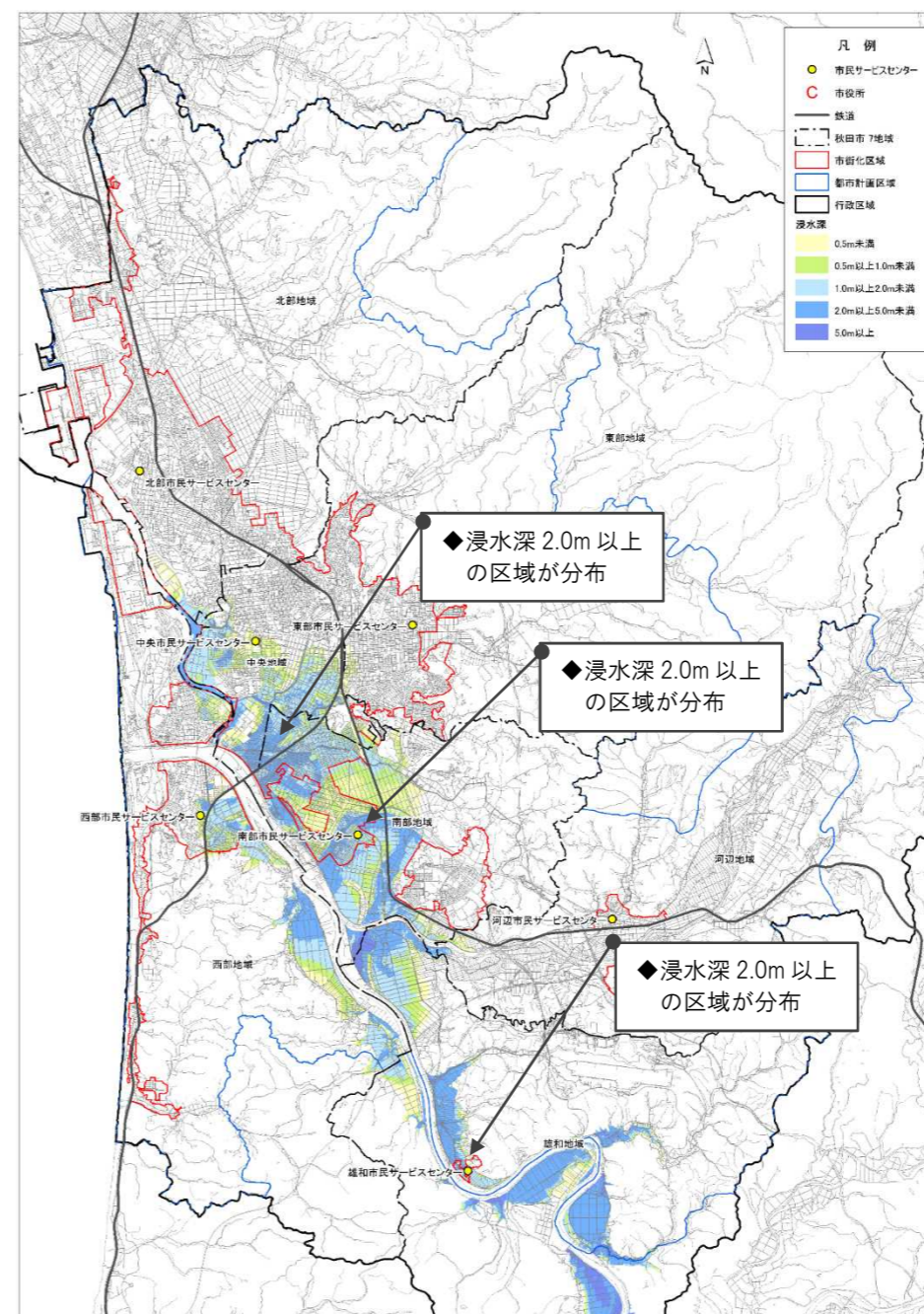
- ◆土砂災害や津波・洪水等の防災上危険性が懸念される地域内の居住人口は、減少していくものの、将来においても相当数残ると見込まれる
- ◆空地や空家は、人口減少に伴い増加するおそれがあり、鉄道駅周辺の旧来からの市街地を中心とし、空き地・空き家の増加による市街地の荒廃化が懸念される

【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

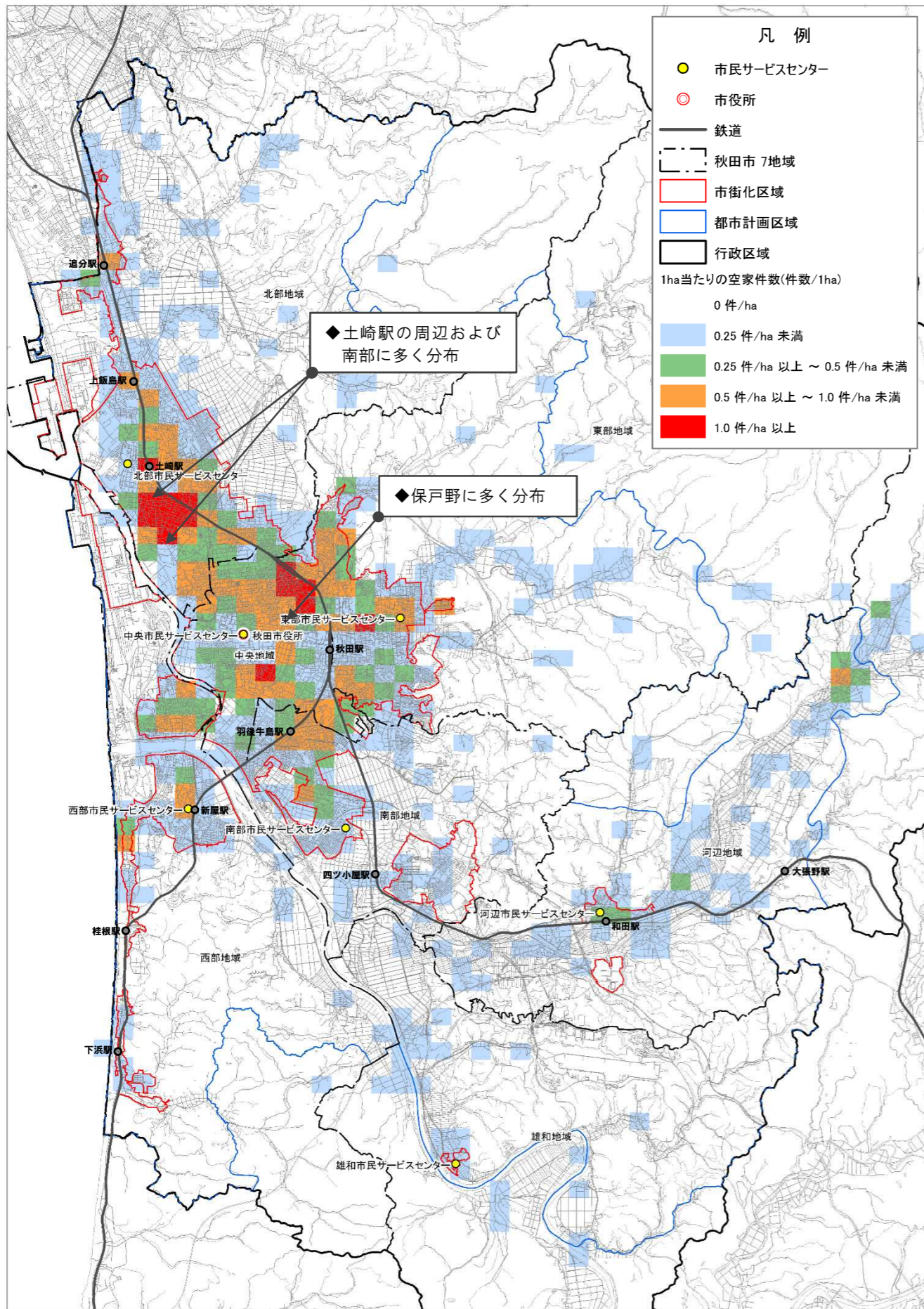


▲図 津波浸水想定区域図



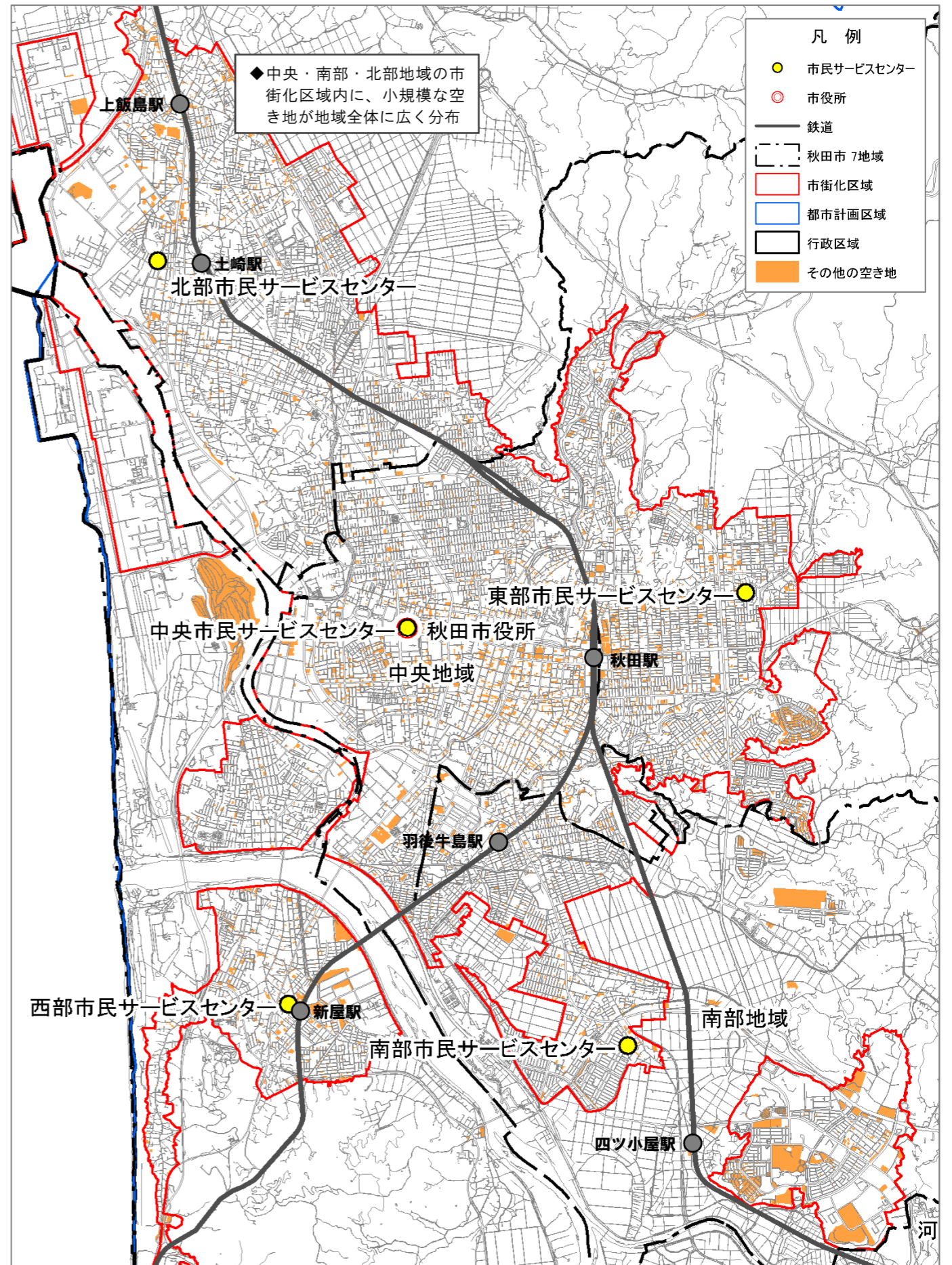
▲図 雄物川水系による洪水の浸水想定区域図

出典：津波浸水想定図（平成 28 年 3 月、秋田県）、洪水浸水想定区域図（平成 28 年 6 月、国土交通省）、災害ハザードマップ（秋田市）



▲図 1ha あたり空き家件数の分布状況

※平成24年度秋田市空き家調査結果から作成



▲図 空き地の分布状況(北部・中央・南部地域の拡大図)

出典：平成20年度都市計画基礎調査

オ 財政の健全性

**【現況】**

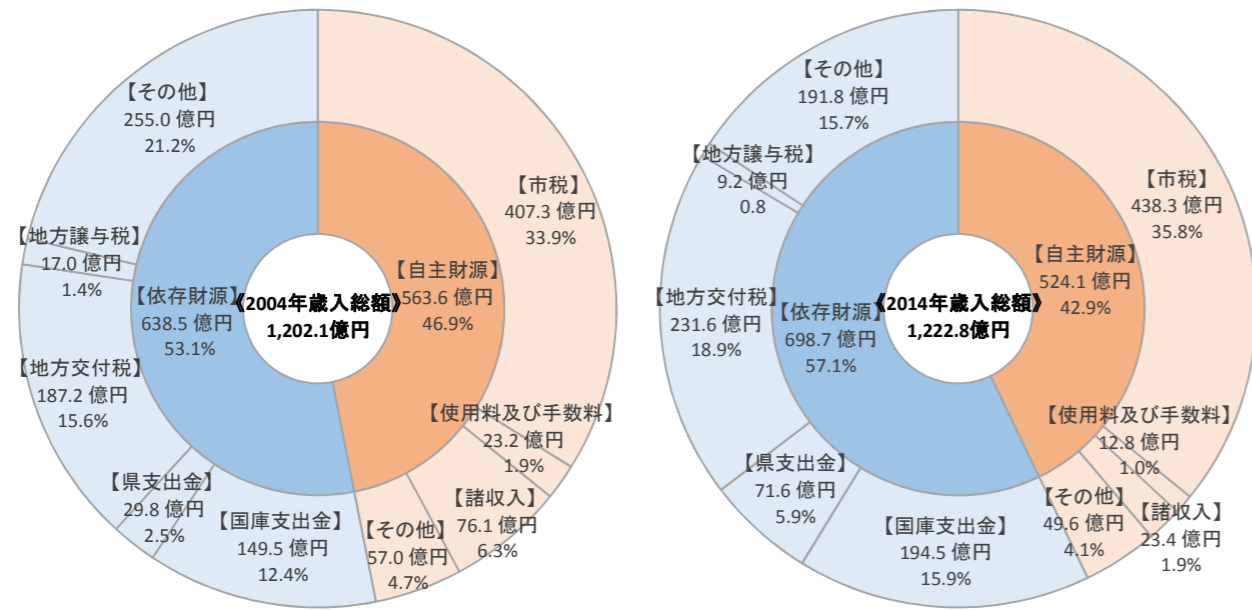
- ◆歳入は、2004～2014年（平成16～26年）の10年間で、自主財源比率が4.0ポイント減少
- ◆地価は、2005～2015年（平成17～27年）の10年間で、中心市街地活性化基本計画区域が-36.0%、市街化区域（工業地域、工業専用地域を除く）が-46.5%減少し、固定資産税も減少
- ◆公共施設（建築物）は、351施設のうち38.6%が旧耐震基準の建築物

**【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

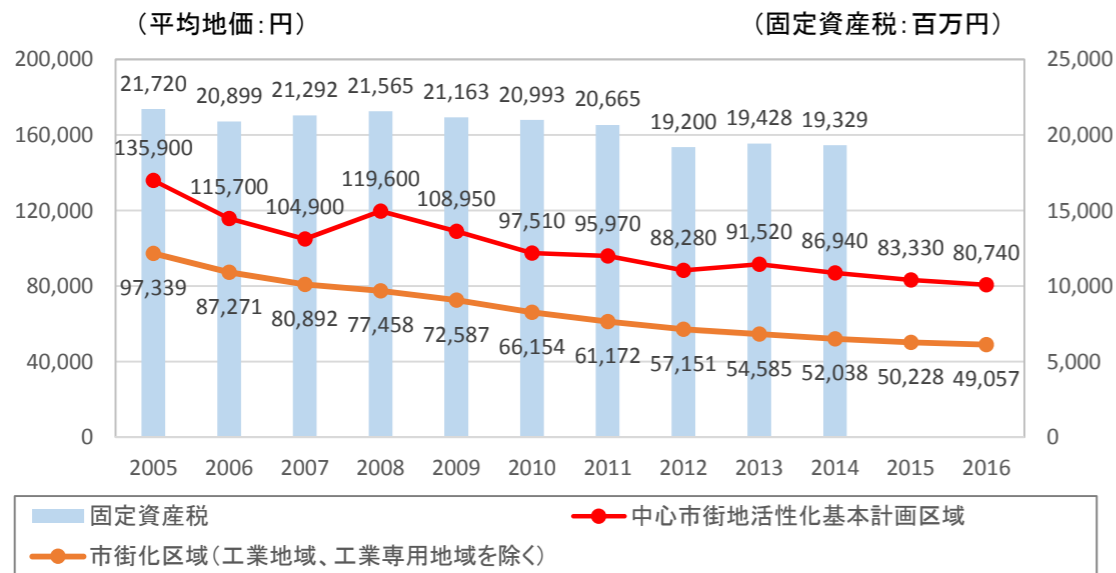
**【課題】**

- ◆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



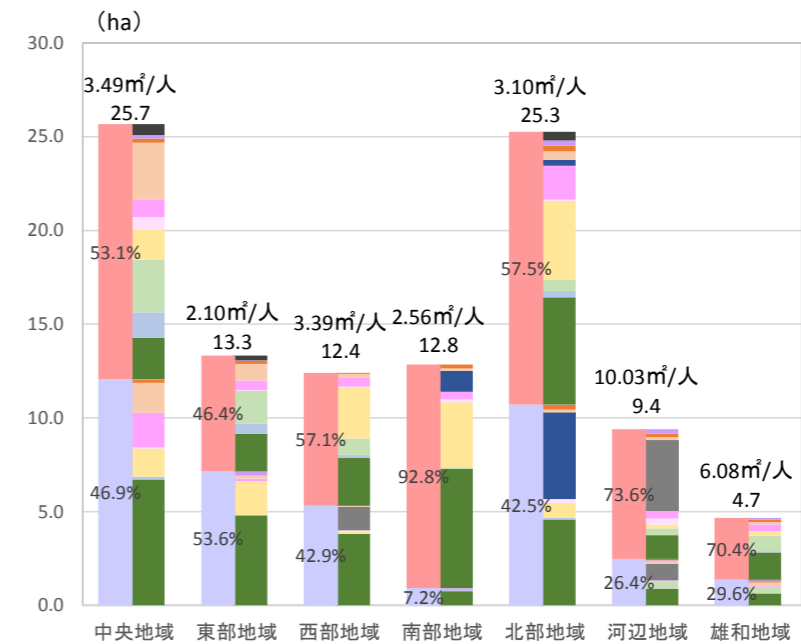
▲図 財源別歳入の変化（2004～2014年）

出典：各年秋田市の財政



▲図 固定資産税および平均地価の推移

出典：各年地価公示、都道府県地価調査、秋田市の財政



▲図 地域別公共施設（建築物）の延床面積・1人あたり延床面積および耐震基準構成比

出典：秋田市資料（2016年）

※建物用途別延べ床面積の集計には、建築年不明の3施設を含む

▼表 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 (m²/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 (m²/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%

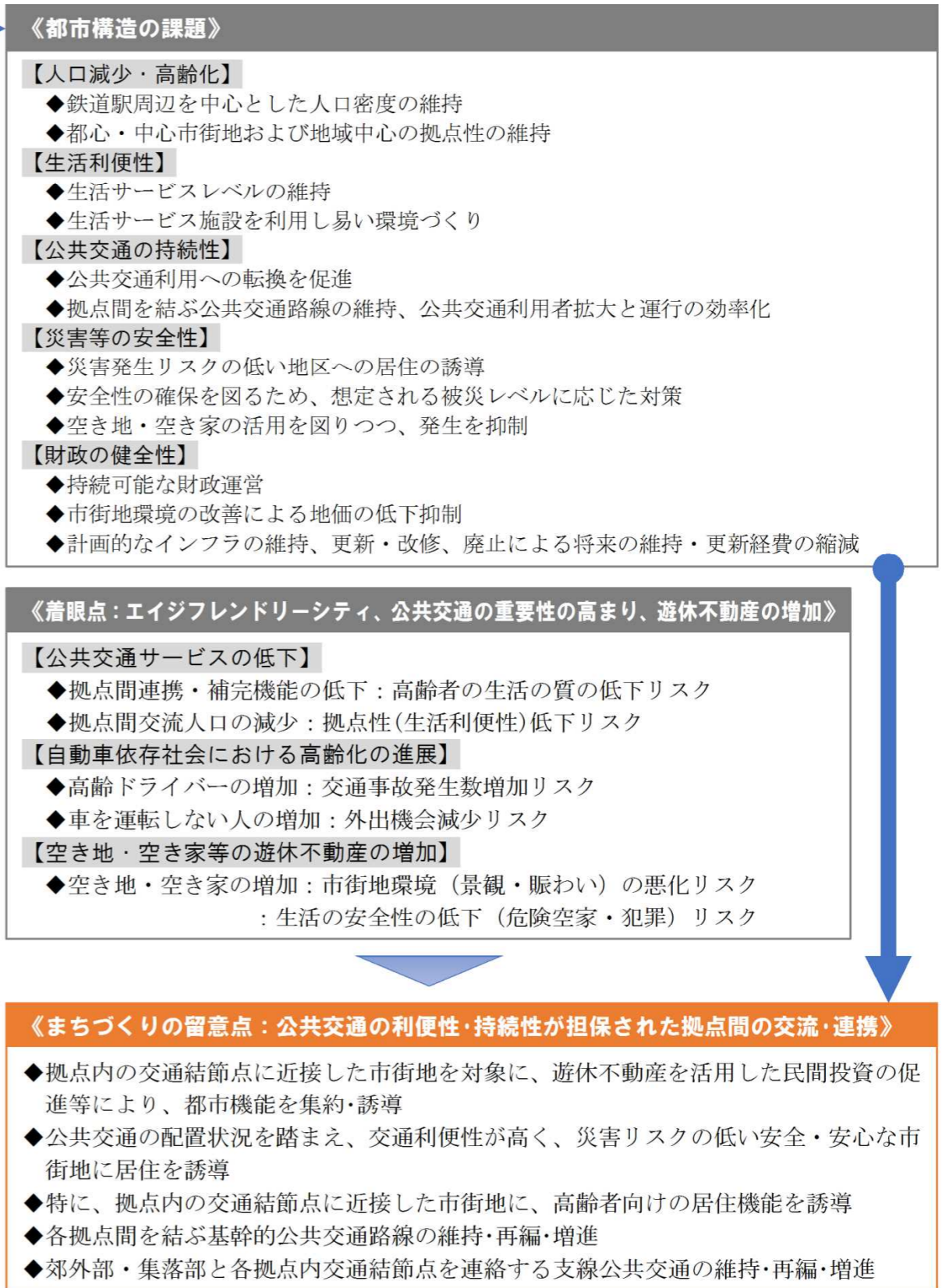
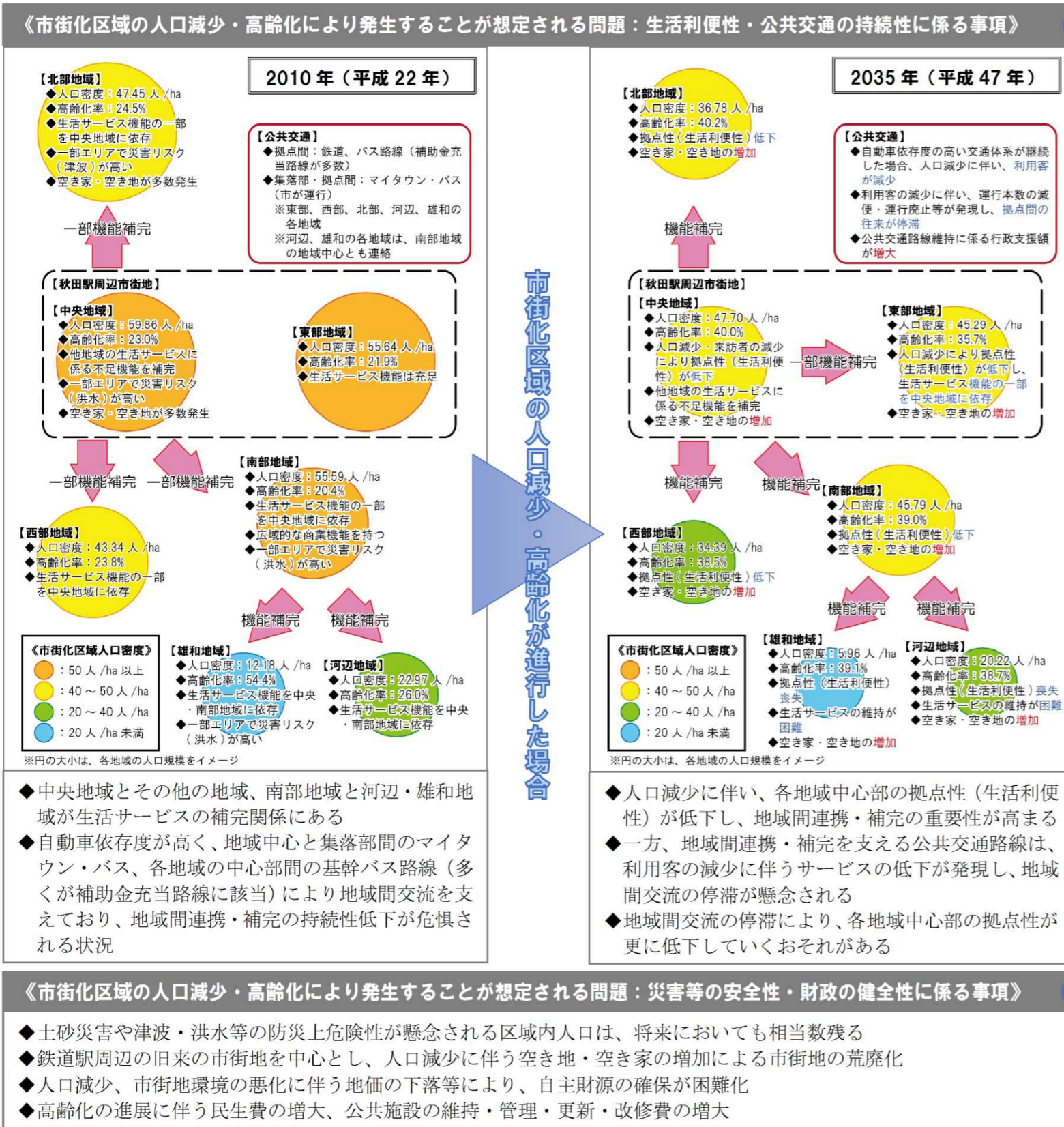
出典：秋田市資料（2016年）

※建物用途別延べ床面積の集計には、建築年不明の3施設を含む



まちづくりの方針

- ◆まちづくりの方向性を検討するうえでの留意点として、都市構造分析結果等を踏まえ、まちづくり方針を以下のとおり整理。
- ◆本まちづくり方針は、計画策定に向けた「たたき台」として整理したものであり、今後の検討の中で内容を深化させていく。



## 都市構造パターンの整理

- ◆まちづくりの方針における「まちづくりの留意点」を踏まえ、将来都市構造パターンを整理。
- ◆将来都市構造パターンは、計画策定に向けた「たたき台」として整理したものであり、各地域の位置づけ、都市機能・居住機能の誘導方針や誘導施策等の検討とともに内容を具体化させていく。
- ◆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。
- ◆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）」の視点から検討を実施。
- ◆将来都市構造パターン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

### 【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
- ・「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
- ・「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
- ・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
- ・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

### 【実現に向けた課題】

- ・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

【表 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
① 現況都市構造維持型	<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>	
② 都心・中心市街地および秋田新都市強化型	<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、下記的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>	
③ 都心・中心市街地強化型	<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>	