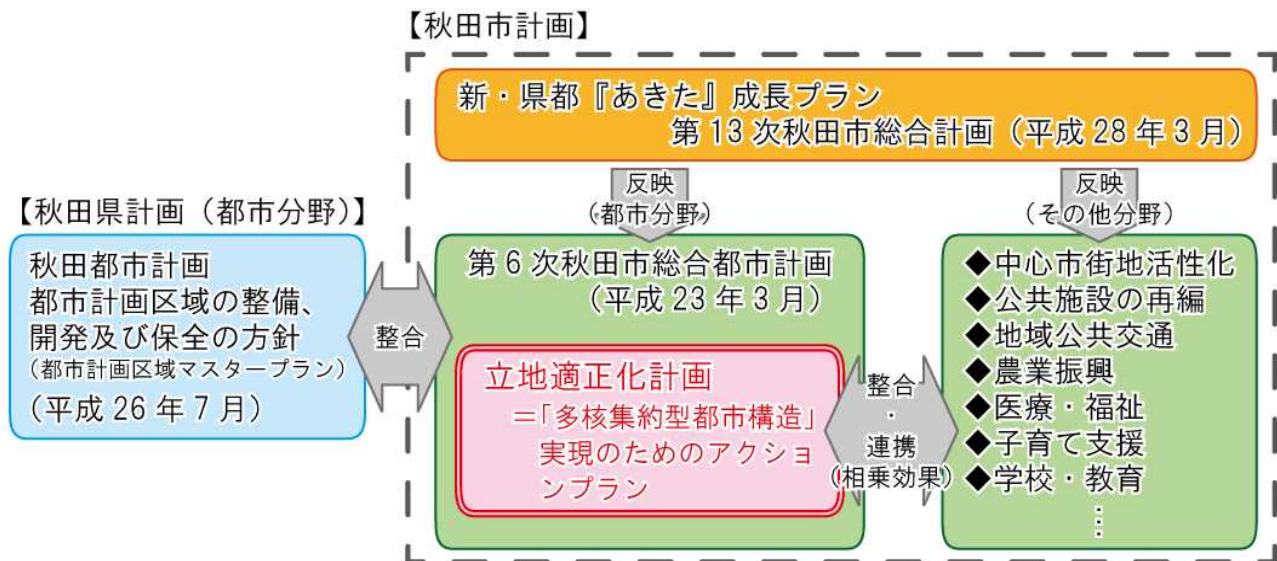


立地の適正化に関する基本方針および都市機能・居住の各誘導区域の設定

1. 立地適正化計画の位置付け

- ◆ 市政推進の基本方針である「新・県都『あきた』成長プラン」の将来都市像に対し、都市分野から「多核集約型都市構造」の推進により、その実現を支援する。
- ◆ 立地適正化計画は、「多核集約型都市構造」実現のためのアクションプランである。
- ◆ 居住・都市機能の誘導は、短期間で実現するものではなく、計画的な時間軸の中で進めていくべきであり、概ね20年後の2040年（平成52年）を目標年次とする。



▲図 立地適正化計画の位置付け

2. まちづくりの理念・基本目標等

（1）まちづくりの理念 ～計画の根底にある、根本的な考え方～

- ◆ 立地適正化計画におけるまちづくりの理念は、多核集約型都市構造の実現を目指す、上位計画である第6次秋田市総合都市計画の基本理念を継承する。

【まちづくりの理念】

暮らし・産業・自然の調和した持続可能な都市

～豊かな自然と共生した人にも地球にもやさしい都市づくりによる元気な秋田の創造～

【立地適正化計画の運用】 居住・都市機能の緩やかな誘導による「多核集約型都市構造」の実現

「密度の経済」の発揮

【生活サービス】

- ◆ 生活サービス施設へのアクセス向上による、生活の質の向上
- ◆ 外出機会、滞在時間の増加による消費拡大
- ◆ 生活サービス機能の維持

【移動】

- ◆ 自動車を利用できない人々の移動しやすさの向上
- ◆ 交通費の低減
- ◆ 自転車や徒歩利用の増加による健康改善

【地域活動】

- ◆ 高齢者の社会参画、コミュニティの維持

【経済活動】

- ◆ 通勤時間短縮による生産性向上
- ◆ サービス産業の投資誘発

【環境】

- ◆ 環境負荷低減

【行政運営】

- ◆ インフラの維持管理の合理化
- ◆ 行政サービスの効率化

▲図 まちづくりの理念および多核集約型都市構造のメリット

(2) まちづくりの目標設定に向けた視点

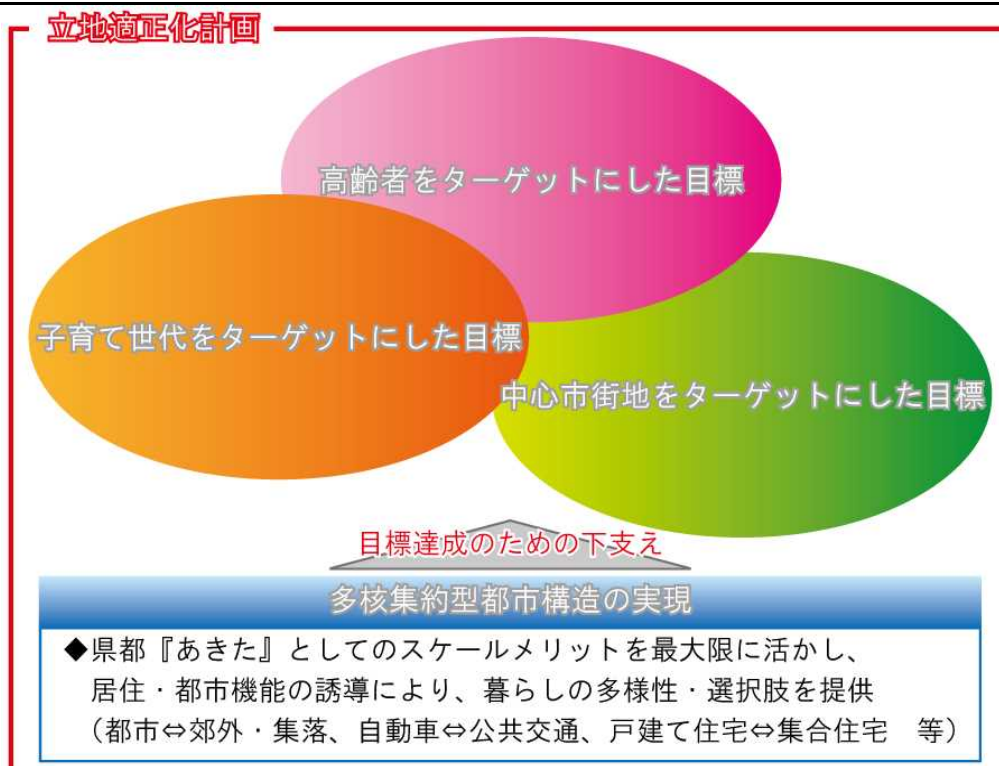
- ◆立地適正化計画におけるまちづくりの目標は、多核集約型都市構造の「具体的な姿（将来の秋田市の暮らしを表現したもの）」であり、計画期間の中で、その達成度合いを計る指標（目標値）となる。
- ◆目標設定においては、人口減少・超高齢社会（高齢化率 21.0%以上）にあつて、「何に注力をしながら、どのように持続可能な都市を目指すか？」という視点で設定する。

視点1：本市の現況・将来見通しからみた特性・課題

- ⇒高齢化率は、2015年（平成27年）の28.6%から、2035年（平成47年）には39.4%まで増加
- ⇒高齢者増加の主要因は、健康寿命（78～79年）を超えた80歳以上
- ⇒秋田・土崎などの旧来の市街地に都市機能が集中するも、将来の人口減少による影響が懸念
- ⇒住宅・その他業務用等建築物の投資が、県下第1位
- ⇒秋田駅周辺に県下最大の中心市街地を有し、高次都市機能が集積

視点2：エイジフレンドリーシティや中心市街地活性化など、本市が目指すまちづくりの方向性

- ⇒国内で初めて、WHO エイジフレンドリーシティグローバルネットワークに参加
- ⇒中心市街地の賑わい創出に、さらなる弾みをつけるため、第2期中心市街地活性化基本計画が始動

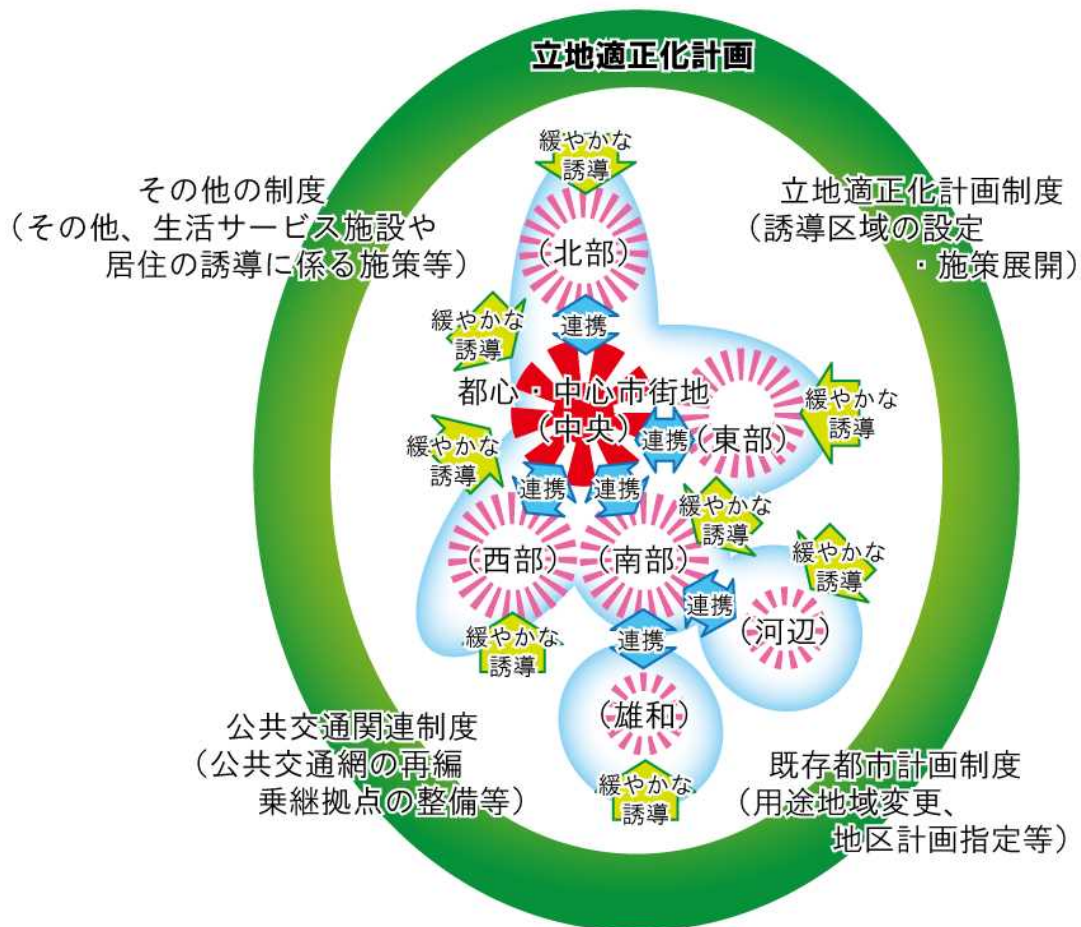


▲図 まちづくりの目標設定に向けて着目したターゲット（たたき台）

3. 目指すべき将来都市像 ～主要拠点ごとの基本方針～

(1) 将来都市像設定の考え方

- ◆本市は、都市形成の変遷から市内7地域に分けられ、「市民協働」「都市内地域分権」を進めていくための拠点として、平成21年より順次、各地域に、市民サービスセンターを開設していった。
- ◆また、各地域の人口集積状況や主要な公共施設の分布状況等から、第6次秋田市総合都市計画において1つの「都心・中心市街地」と6つの「地域中心」を、市内7地域の拠点地区として位置付けている。
- ◆一方、7地域の各拠点間で生活サービス差（施設数、路線バス運行頻度等）が顕在化する中であって、将来の人口分布状況を勘案すると、各拠点の機能維持・増進に加え、拠点間連携を一層強めていく必要がある。
- ◆立地適正化計画においては、各拠点を中心に都市機能・居住の各誘導区域を設定し、各拠点の特性や施策の実現性を検討したうえで、「立地適正化計画制度である居住・都市機能の各誘導区域の設定・誘導施策の展開」のほか、「用途地域や地区計画等の既存の都市計画制度等の活用」「公共交通の再編」など、適切な対応策を検討する。
(誘導施策等は、11月上旬の第4回協議会において事務局案を提示予定)



▲図 将来都市像

(2) 目指すべき将来都市像

区分		秋田市立地適正化計画における位置づけ	都市再生特別措置法における各誘導区域との対応	
①高次・広域拠点		◆多様な目的を持った、多様な世代の人々の集い・賑わい・活動を促進する買い物や娯楽、飲食、散策、文化活動機能の維持・増進を図る。	都市機能誘導区域	◆医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。
②生活拠点	地域間連携型	◆買い物や診察など、日常の暮らしの中で必要な機能の維持・増進を図りつつ、他の生活拠点（維持型）と連携し、不足機能を補完する。		
	増進型	◆買い物や診察など、日常の暮らしの中で必要な機能の維持・増進を図る。		
	維持型	◆主に、現在保有する機能の維持を基本とし、不足機能は生活拠点（地域間連携型）との連携により補完する。		
③居住促進エリア	徒歩生活利便型	◆車だけに頼ることなく、徒歩で、都心・中心市街地および6つの地域中心にある多様なサービスを容易に受けることができる環境の形成を図る。 ◆都心・中心市街地の都市機能誘導区域やその周辺の居住誘導区域は、戸建て住宅・マンション・持ち家・賃貸など、多様な世代がライフステージに合わせた住まいの選択が可能な環境の形成を図る。 ◇買い物や診察など、自動車に頼らずとも日々の生活に必要な生活サービスを受けることができる。 ◇自動車を運転しない・できない方にとっては、公共交通路線を活用することで、他地域の都市機能誘導区域にアクセスすることができる。 ◇高齢者にとっては、自動車に頼らない生活環境の中で、日常の行動範囲の中に自らが活躍できる場もあり、健康的で生きがい・やりがいを感じながら暮らすことができる。 ◇子育て世代にとっては、居住地・職場・子育て支援サービス施設の近接した「時間効率メリット」により、日々の子どもとの時間を大切にすることができる。	居住誘導区域 ^{※1}	◆人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域。
	公共交通利便型	◆車だけに頼ることなく、公共交通を利用することで、都心・中心市街地および6つの地域中心にある多様なサービスを容易に受けることができる環境の形成を図る。 ◆戸建て・持ち家志向に対応した、良好な居住環境の形成を図る。 ◇居住地に近接し、買い物や診察など、一定の生活サービスを比較的容易に受けることができる。 ◇戸建て・持ち家志向に対応した、良好な居住環境を備えている。 ◇公共交通による「車に頼らない生活」が可能で、公共交通利用により各地域の都市機能誘導区域にアクセスすることができる。		
④良質な住環境の維持・形成エリア		◆既存の良好な住宅ストックの保全・活用を図るとともに、市民の居住ニーズに応じた緑豊かなゆとりのある良質な住環境の形成を進め、居住誘導区域との役割分担を図る。 ◇住み慣れた場所で住み続けられるように、空き家や空き地の活用や、住環境保全対策を図り、これまで通りの生活を送ることができる。 ◇ゆとりのある戸建てを中心とした住宅地として、自動車を中心とし、各地域の都市機能誘導区域にアクセスすることができる。	居住誘導区域外 ^{※1} (市街化区域内)	—
⑤田園共生エリア		◆本市の農業生産を支える田園居住地域として、原則として無秩序な市街化を抑制していく。 ◆持続可能な集落の形成を図るため、市内外からの移住等の受け皿としての未利用宅地等の活用による定住人口の確保とともに、集落内の生活環境の改善と生活利便性の向上を図る。 ◇住み慣れた場所で住み続けられるように、住環境保全対策を図り、これまで通りの生活を送ることができる。	居住誘導区域外 ^{※1} (市街化調整区域)	—

※1 都市機能誘導区域外および居住誘導区域外においては、一定規模の開発や都市機能誘導区域に位置付けた誘導施設に対し、届出を義務付ける（資料3-2を参照）

◆都市機能・居住の各誘導区域等は、その位置や特性を踏まえ、わかりやすい名称に言い換え、計画を運用していく。

《①都市機能誘導区域》

- ◇高次・広域拠点 : (仮称) 高次・広域拠点形成区域
- ◇生活拠点 (地域間連携型・増進型・維持型) : (仮称) 生活拠点形成区域

《②居住誘導区域》

- ◇居住促進エリア (徒歩生活利便型) : (仮称) 徒歩生活の利便性向上区域
- ◇ " (公共交通利便型) : (仮称) 公共交通の利便性向上区域

《③居住誘導区域外》

- ◇市街化区域内の居住誘導区域 : (仮称) 良好な住環境の維持・形成区域
- ◇市街化調整区域 : (仮称) 田園共生区域

都市計画区域：立地適正化計画の範囲



▲図 都市機能・居住の各誘導区域の位置 (概念図)

4. 都市機能・居住の各誘導区域の設定（たたき台）

（1）都市機能・居住の各誘導区域の設定手順

《①基本的な考え方》

- ◆現在の生活サービスが高いエリアを各誘導区域の対象とし、その機能の維持・増進や、公共交通の利便性向上等を図る。
- ◆都市機能誘導区域は、「1つの都心・中心市街地、6つの地域中心」の都市構造を実現するため、当該拠点が位置付けられた範囲を対象として設定するが、生活サービス施設の立地と人口密度は密接な関係があるため、都市機能・居住の各誘導区域の範囲における人口密度を確認し、都市機能誘導区域の実現性を判断する。

《②都市機能誘導区域》

- ◆地域別の生活サービス率 70 以上の範囲（各地域で生活サービス機能の集積がある範囲）
- ◆商業系・住居系用途地域（居住と合わせ、多様な都市機能の立地を誘導可能な土地利用の範囲）
- ◆中央地域は、商業系用途地域を主体とした一団のまとまりの範囲（高次都市機能を含む多様な機能が集積した範囲）

《③居住誘導区域》

- ◆地域別の生活サービス率 70 以上の範囲（各地域で生活サービス機能の集積がある範囲）
- ◆市全域の生活サービス率 60 以上の範囲（市全体からみて、生活サービス施設が集積している範囲）
- ◆交通結節点^{※2}からの徒歩圏（公共交通を利用し、都市機能誘導区域へのアクセスが容易な範囲）
- ◆拠点間を結節する重要なバス路線の徒歩圏（公共交通を利用し、都市機能誘導区域へのアクセスが容易な範囲：新国道および国道 13 号）
- ◆各地域の市民サービスセンターが立地する範囲（多様な生活サービスとあわせ、行政サービスを容易に受けることが可能な範囲）

※居住誘導区域内に市民サービスセンターが含まれるように区域を設定

※2 交通結節点とは、定時制・定路性のある複数の交通モードが接続し、相互に乗り継ぐことが可能な場所をいう

《④各誘導区域に含めないエリア》

◆災害危険性が高いエリア（ハード・ソフトの対策等により、安全の確保が見込まれる区域を除く）

◇津波・洪水による浸水深 2.0m 以上の範囲

◇土砂災害警戒区域・特別警戒区域の範囲

◆土地利用規制上、住宅の建築を制限している区域

◆工業系用途地域・臨港地区（主として、居住の誘導に適さない土地利用の範囲）

《⑤即地的に区域設定を行う際の方法》

◆各誘導区域を設定すると、届出義務や支援措置の適用等が発生するため、区域境界には明確さが求められることから、地形・地物や用途地域の境界を基本に区域界を設定する。

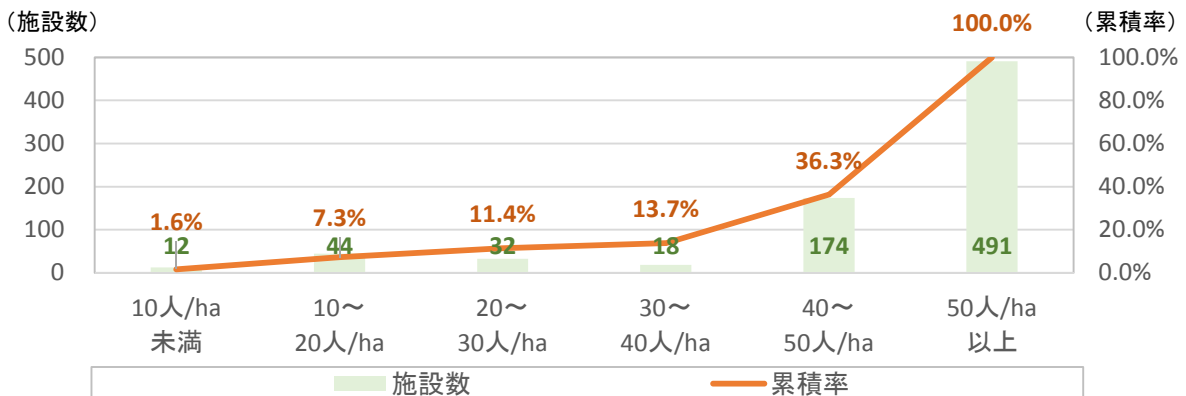
◇道路 ◇鉄道 ◇河川 ◇海岸 ◇用途地域の境界 等

《本市における生活サービスが高い区域》

◆都市機能・居住の各誘導区域は、医療・福祉・子育て支援・商業・居住等の都市機能を誘導し、多様な生活サービスを享受することができる場の実現を目指すものである。

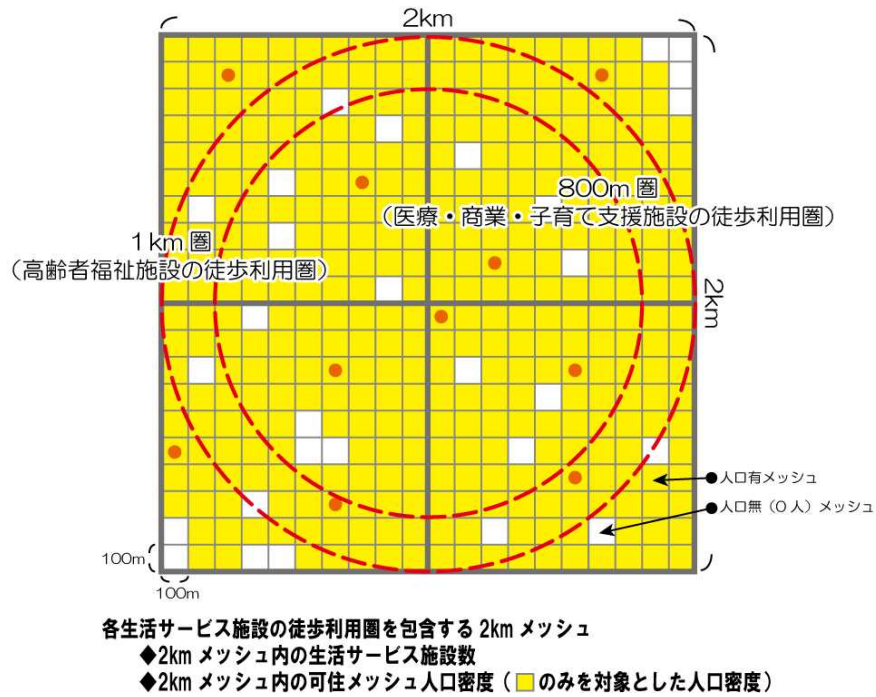
◆本市にあつては、各生活サービス施設の徒歩利用圏を包含する 2km メッシュ（2km 四方の範囲）を対象とし、人口密度と生活サービス施設（医療・通所系高齢者福祉・子育て支援・商業）立地数の関係から、50 人/ha 以上の人口密度を確保すると、多様な生活サービス施設が立地しやすい環境にあり、少なくとも 40 人/ha は確保しなければ、多様性を確保できなくなる可能性が高まるものと考えられる。

◆また、多様な生活サービス施設が立地しやすい環境にある 50 人/ha 以上の人口密度を有するメッシュの平均生活サービス率は、偏差値が概ね 60 程度である。

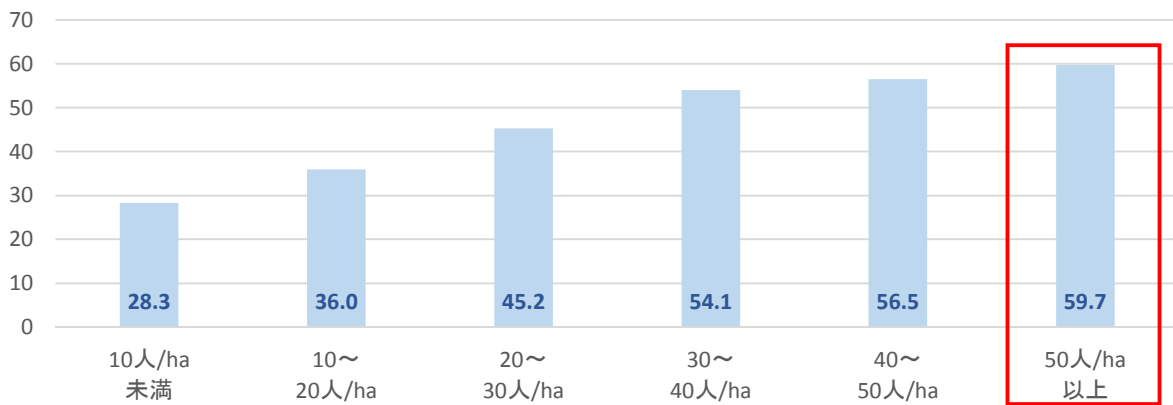


▲図 秋田市における 2km メッシュの可住メッシュ人口密度と生活サービス施設立地数の関係

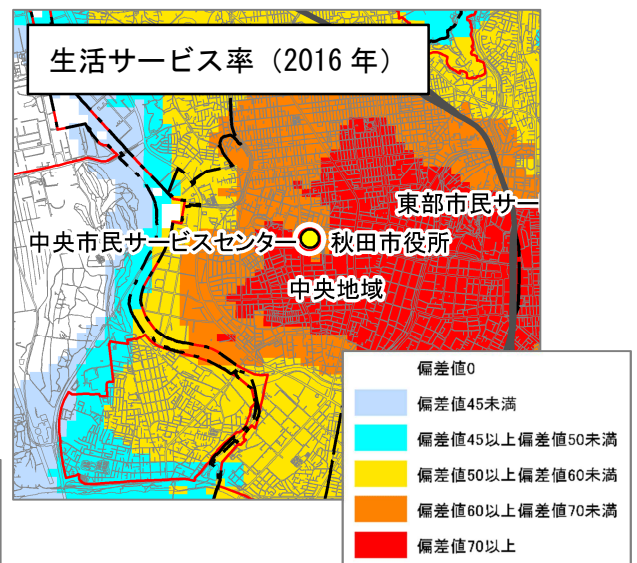
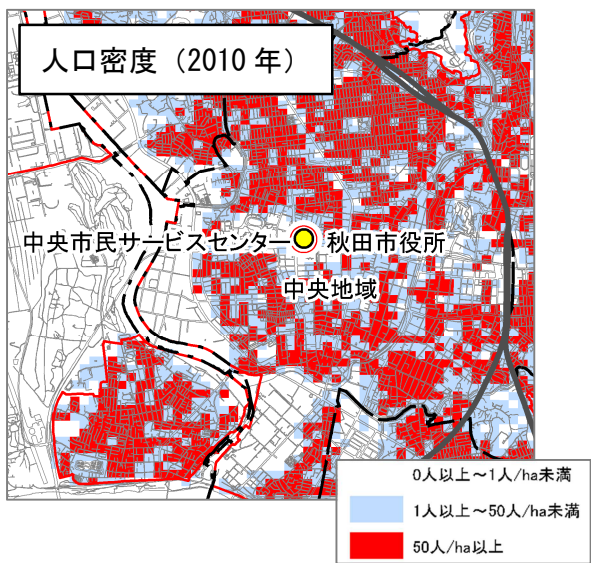
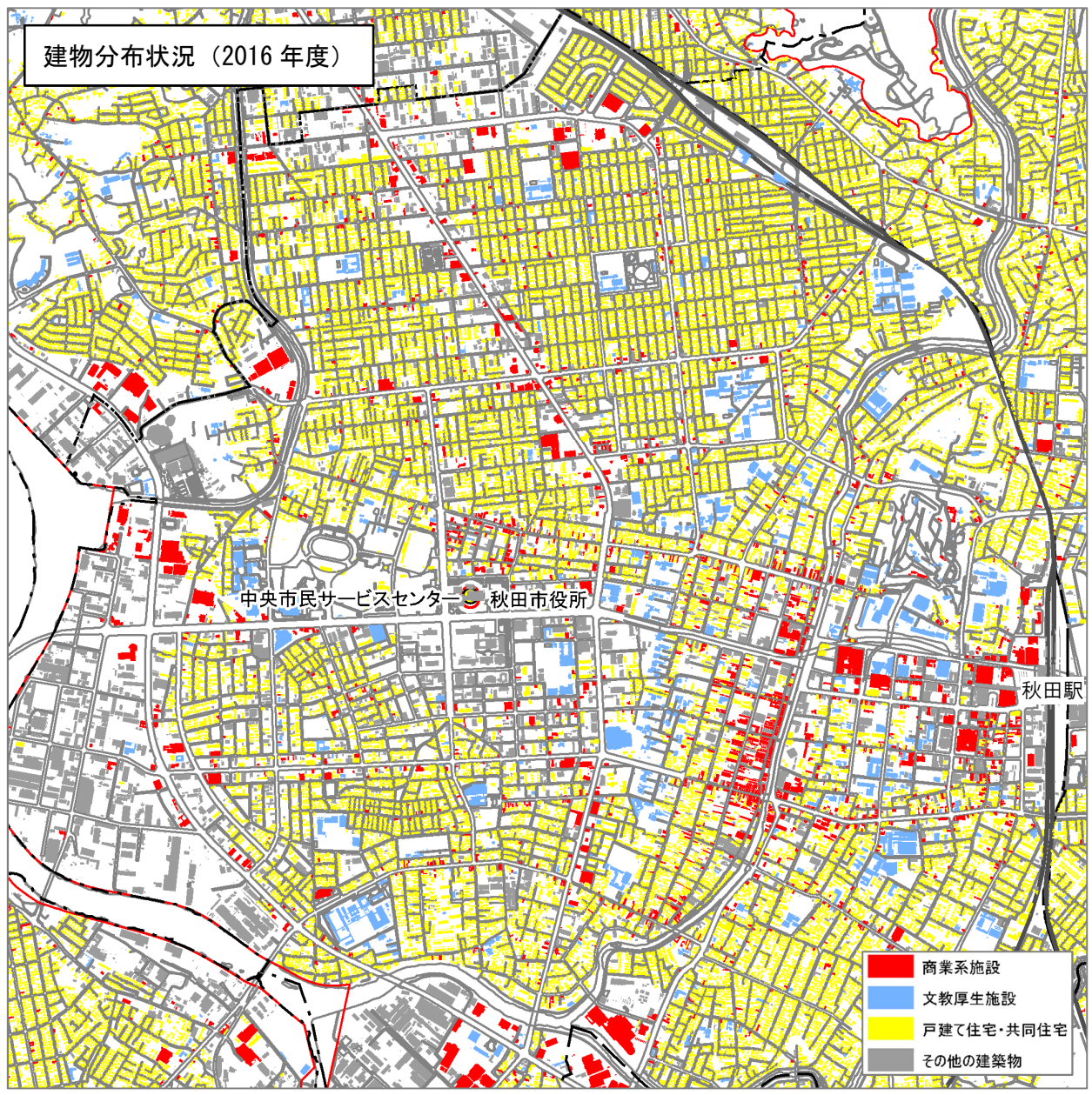
※生活サービス施設：医療施設、通所系高齢者福祉施設、子育て支援施設、商業施設



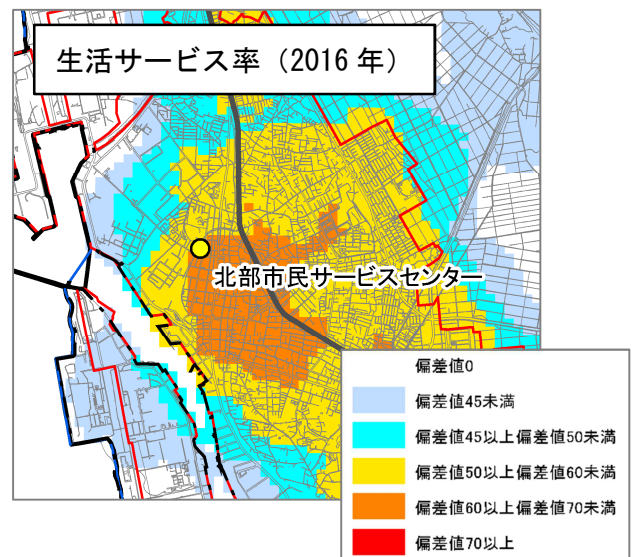
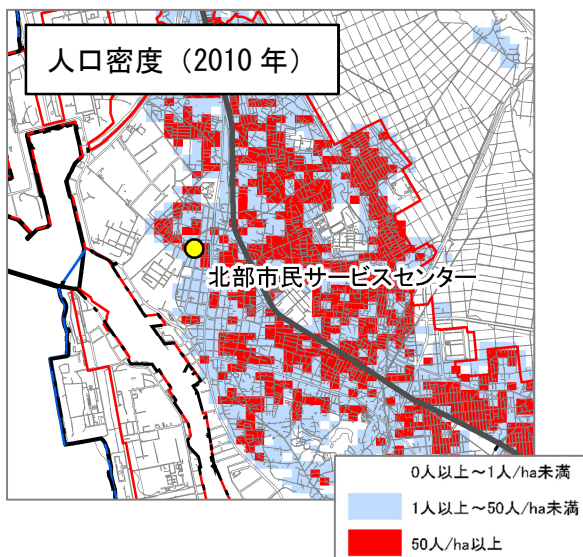
▲図 2km メッシュの可住メッシュ人口密度と生活サービス施設立地の関係整理イメージ



▲図 秋田市における人口密度と平均生活サービス率との関係



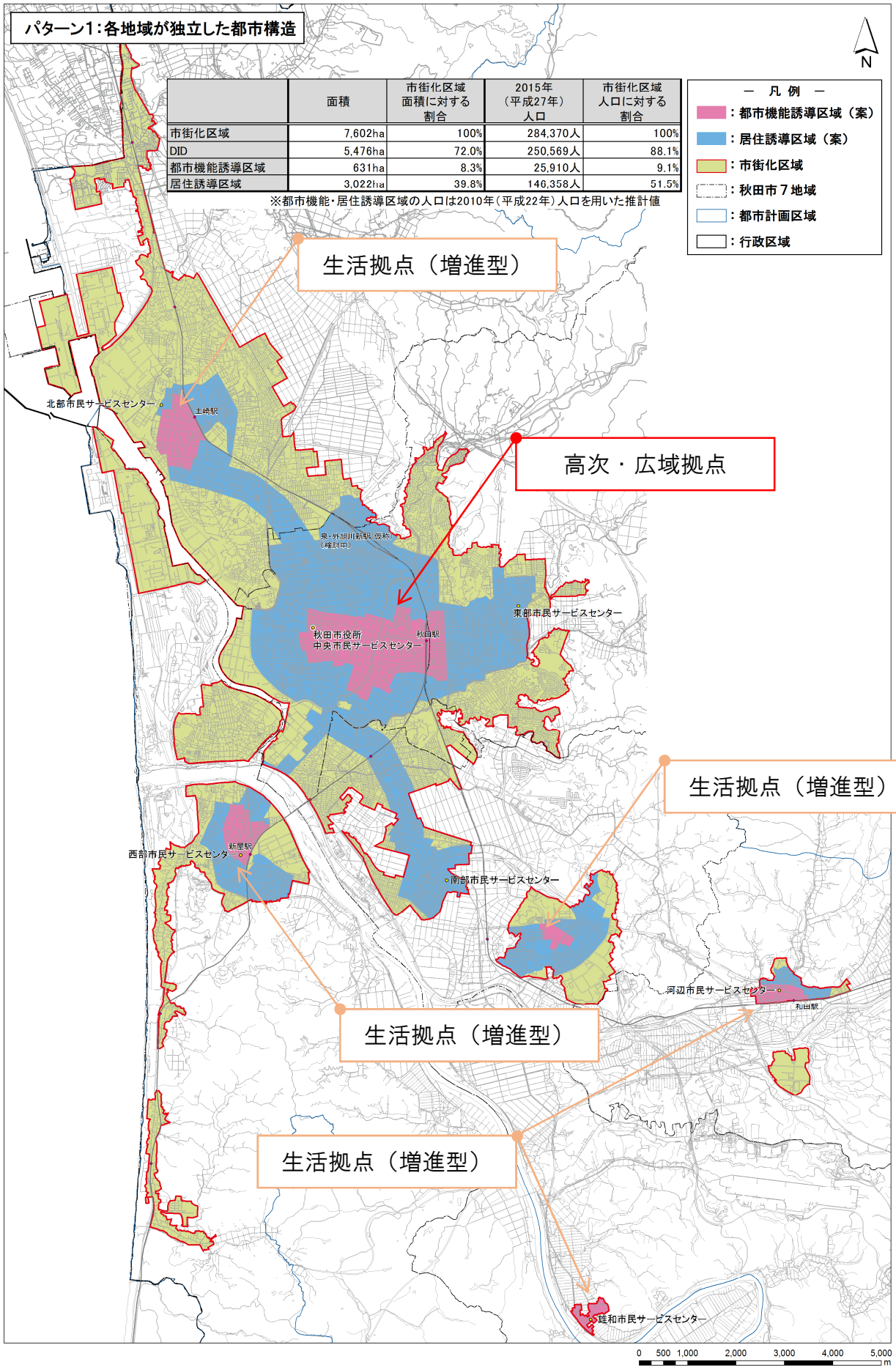
▲図 中央地域 (2010 年市街化区域人口密度 : 59.9 人/ha、生活サービス率 : 60 以上)



▲図 北部地域（2010年市街化区域人口密度：47.5人/ha、生活サービス率：60～70）

(2) 将来都市構造パターンに基づく都市機能・居住の各誘導区域の設定

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>【パターン1】</p> <p>◆各地域が自立した都市構造</p>	<p>◆各地域の現在の生活サービス機能を増進し、7 地域それぞれが自立した都市構造</p> <p>◆高次・広域拠点連携軸により、中心市街地と連携</p> <p>◆7 地域および高次・広域拠点と各拠点を結ぶ重要な連携軸の周辺に、居住促進エリアを配置</p>	
<p>【パターン2】</p> <p>◆地域間連携型の都市構造</p>	<p>◆中央・東部・西部・南部・北部の各地域は、現在の生活サービス機能を増進し、それぞれが自立</p> <p>◆現況で生活サービスを他地域に依存している河辺・雄和の各地域は、現在の機能維持を基本としつつ、秋田新都市や中心市街地との連携により不足機能を補完</p> <p>◆7 地域および高次・広域拠点と各拠点を結ぶ重要な連携軸の周辺に、居住促進エリアを配置</p>	
<p>【パターン3】</p> <p>◆都心・中心市街地と地域中心が連携した都市構造</p>	<p>◆超長期を見通し、東部・西部・南部の各地域は、現在の生活サービス機能の維持を基本としつつ、中央・南部の各地域との連携により不足機能を補完</p> <p>◆現況で生活サービスを他地域に依存している河辺・雄和の各地域は、高次・広域拠点連携軸により、南部地域と一体の生活圈を形成</p> <p>◆7 地域および高次・広域拠点と各拠点を結ぶ重要な連携軸の周辺に、居住促進エリアを配置</p>	



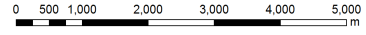
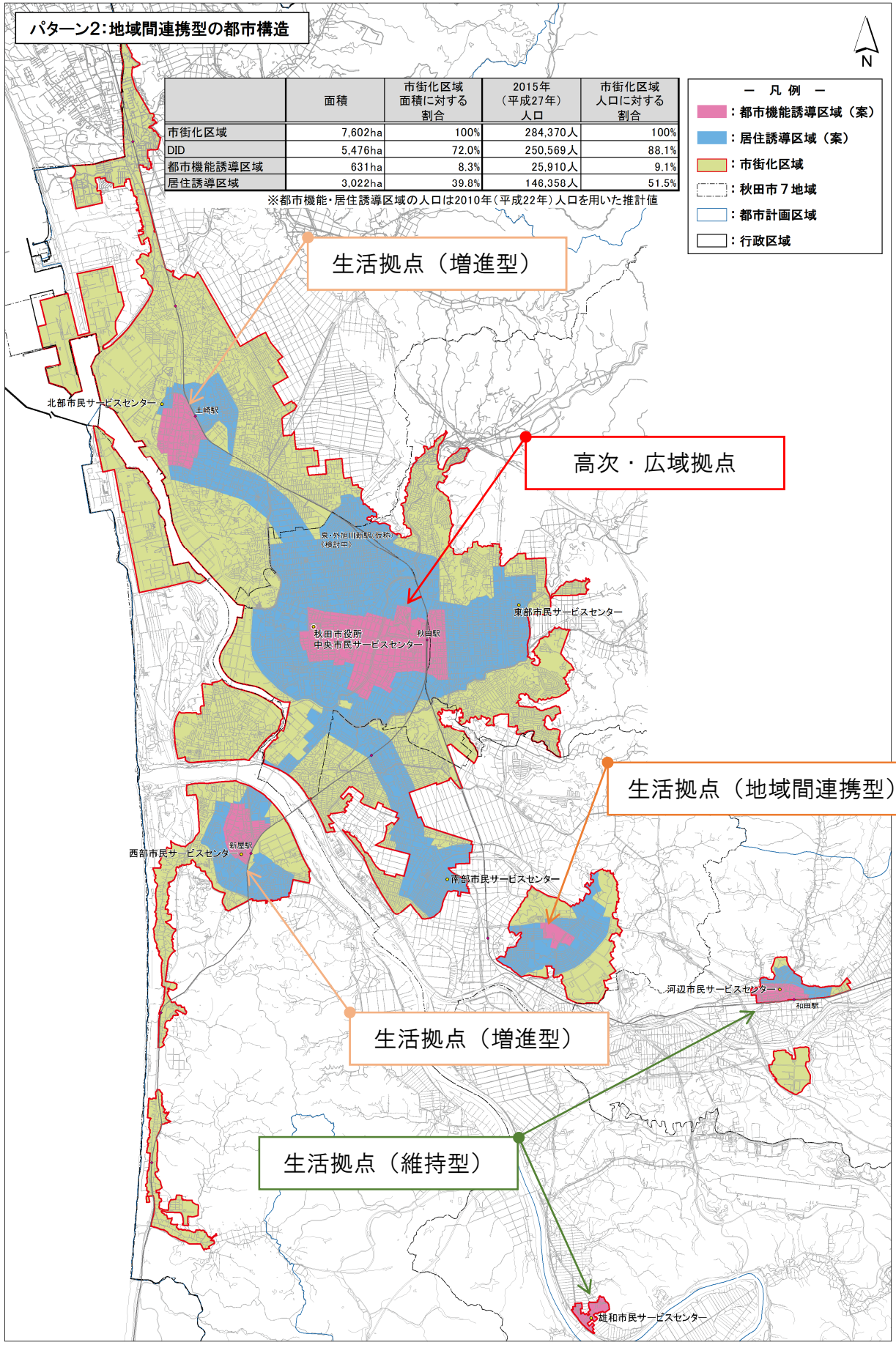
パターン2:地域間連携型の都市構造



	面積	市街化区域 面積に対する 割合	2015年 (平成27年) 人口	市街化区域 人口に対する 割合
市街化区域	7,602ha	100%	284,370人	100%
DID	5,476ha	72.0%	250,569人	88.1%
都市機能誘導区域	631ha	8.3%	25,910人	9.1%
居住誘導区域	3,022ha	39.8%	146,350人	51.5%

※都市機能・居住誘導区域の人口は2010年(平成22年)人口を用いた推計値

- 凡例 —
- : 都市機能誘導区域(案)
 - : 居住誘導区域(案)
 - : 市街化区域
 - : 秋田市7地域
 - : 都市計画区域
 - : 行政区



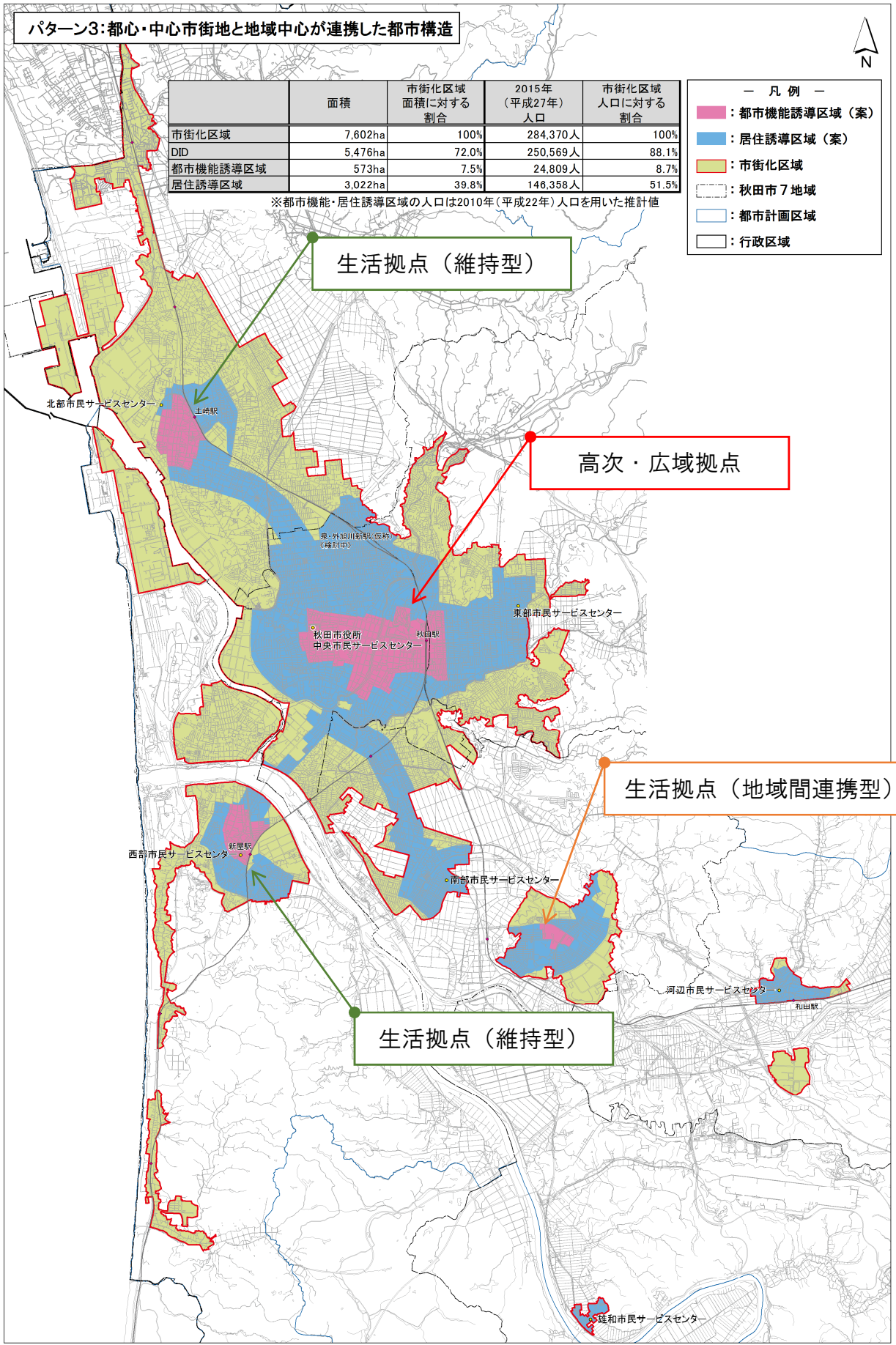
パターン3:都心・中心市街地と地域中心が連携した都市構造



	面積	市街化区域 面積に対する 割合	2015年 (平成27年) 人口	市街化区域 人口に対する 割合
市街化区域	7,602ha	100%	284,370人	100%
DID	5,476ha	72.0%	250,569人	88.1%
都市機能誘導区域	573ha	7.5%	24,809人	8.7%
居住誘導区域	3,022ha	39.8%	146,358人	51.5%

※都市機能・居住誘導区域の人口は2010年(平成22年)人口を用いた推計値

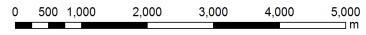
- 凡例 —
- : 都市機能誘導区域 (案)
 - : 居住誘導区域 (案)
 - : 市街化区域
 - : 秋田市7地域
 - : 都市計画区域
 - : 行政区域



生活拠点 (地域間連携型)

生活拠点 (維持型)

高次・広域拠点



5. 都市機能・居住の各誘導区域（案）の選定

	市街化区域面積・人口に対する割合 市街化区域面積：7,602ha 市街化区域人口（2015年） ：284,370人	①第6次秋田市総合都市計画に 位置付けられた将来都市構 造との整合性	②都市機能誘導区域における生活サー ビスの多様性確保に係る実現性（都市 機能誘導区域の300m徒歩圏人口密 度）	③都市機能誘導区域の範囲と交通結 節点および徒歩による行動範囲の 確認	総評
<p>【パターン1】 ◆各々が自立した都市構造</p> 	<p>【面積割合】 ◆都市機能誘導区域：8.3% (631ha) ◆居住誘導区域：39.8% (3,022ha)</p> <p>【人口割合】 ◆都市機能誘導区域：9.1% (25,910人) ◆居住誘導区域：51.5% (146,358人)</p>	<p>○：7地域それぞれが自立し、持続可能でコンパクトな市街地を目指すものとして、将来都市構造と整合</p>	<p>○：中央・東部・南部の各地域は、可住メッシュ人口密度が50人/ha以上 △：西部・北部の各地域は、40人/ha以上であるが、生活サービスの多様性確保に向け、現況以上の人口が必要 ×：河辺・雄和の各地域は、40人/ha未満であり、生活サービスの多様性確保が困難</p>	<p>△：中央地域は、都市機能誘導区域内に交通結節点があるが、公共交通アクセスが可能だが、規模が大きく、徒歩での回遊は困難 ○：東部・西部・北部・河辺の各地域は、都市機能誘導区域内に交通結節点があり、徒歩での回遊も容易 ×：南部地域は、主に自動車利用により広域的な利用が見込まれ、交通結節点からの徒歩でのアクセスは困難 ×：雄和地域は、都市機能誘導区域内に交通結節点がない</p>	<p>【△】 ◆各々が自立した都市構造 ◆生活サービスの多様性確保に係る実現性は、中央・東部・南部を除く各地域で課題があり、特に、河辺・雄和の各地域はその実現性が困難である見込み ◆南部・雄和の各地域は、バス路線等による都市機能誘導区域へのアクセス性の向上に課題がある</p>
<p>【パターン2】 ◆地域間連携型の都市構造</p> 	<p>【面積割合】 ◆都市機能誘導区域：8.3% (631ha) ◆居住誘導区域：39.8% (3,022ha)</p> <p>【人口割合】 ◆都市機能誘導区域：9.1% (25,910人) ◆居住誘導区域：51.5% (146,358人)</p>	<p>○：河辺・雄和の各地域は、現在の生活サービス機能（地域内での拠点性）の維持を基本としつつ、他地域との連携により不足機能を補完することで、7地域それぞれの持続可能でコンパクトな市街地を目指すものとして、将来都市構造と整合</p>	<p>○：中央・東部・南部の各地域は、可住メッシュ人口密度が50人/ha以上 △：西部・北部の各地域は、40人/ha以上であるが、生活サービスの多様性確保に向け、現況以上の人口が必要 ○：河辺・雄和の各地域は、40人/ha未満であるが、現在の生活サービスの維持および他地域との連携により生活サービスの多様性を確保</p>	<p>△：中央地域は、都市機能誘導区域内に交通結節点を有すが、公共交通アクセスが可能だが、規模が大きく、徒歩での回遊は困難 ○：東部・西部・北部・河辺の各地域は、都市機能誘導区域内に交通結節点を有し、徒歩での回遊も容易 ×：南部地域は、主に自動車利用により広域的な利用が見込まれ、交通結節点からの徒歩でのアクセスは困難 ×：雄和地域は、都市機能誘導区域内に交通結節点がない</p>	<p>【○】 ◆各々が一定の生活サービスを確保するため、現在の生活サービスの機能維持とともに、地域間の連携強化を目指した案 ◆生活サービスの多様性確保に係る実現性は、北部・西部の各地域で課題がある ◆南部地域は、バス路線等による都市機能誘導区域へのアクセス性の向上に課題があるほか、河辺・雄和の各地域との連携に資する公共交通を確保・維持する必要がある</p>
<p>【パターン3】 ◆都心・中心市街地と地域中心が連携した都市構造</p> 	<p>【面積割合】 ◆都市機能誘導区域：7.5% (573ha) ◆居住誘導区域：39.8% (3,022ha)</p> <p>【人口割合】 ◆都市機能誘導区域：8.7% (24,809人) ◆居住誘導区域：51.5% (146,358人)</p>	<p>×：河辺・雄和の各地域は、南部地域と一体の生活圏を形成することで、生活サービス機能の補完を行う方針とするが、両地域が保有する生活サービス機能の低下が進み、拠点性が喪失されるおそれがある</p>	<p>○：中央・東部・南部の各地域は、可住メッシュ人口密度が50人/ha以上 ○：西部・北部の各地域は、40人/ha以上であり、現在の生活サービスの維持及び他地域との連携により生活サービスの多様性を確保 一：河辺・雄和の各地域は、南部地域と一体の生活圏を形成することで、生活サービスの多様性を確保</p>	<p>△：中央地域は、都市機能誘導区域内に交通結節点を有すが、公共交通アクセスが可能だが、規模が大きく、徒歩での回遊は困難 ○：東部・西部・北部の各地域は、都市機能誘導区域内に交通結節点があり、徒歩での回遊も容易 ×：南部地域は、主に自動車利用により広域的な利用が見込まれ、交通結節点からの徒歩でのアクセスは困難</p>	<p>【△】 ◆各々が都心・中心市街地と連携することで、各地域で一定の生活サービスの確保を目指した案 ◆河辺・雄和の各地域は、両地域が保有する生活サービス機能の低下が進み、拠点性が喪失されるおそれがある ◆生活サービスの多様性確保に係る実現性は、現在の生活サービスの維持を基本としている ◆南部地域は、バス路線等による都市機能誘導区域へのアクセス性の向上に課題があるほか、河辺・雄和の各地域との連携に資する公共交通を確保・維持する必要がある</p>