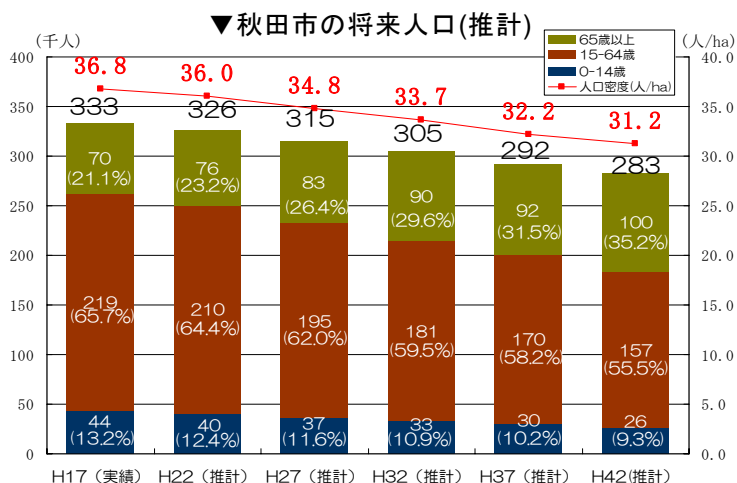


3. 秋田市の目指すべき将来像の検討

3.1 人口が集約されたコンパクトな市街地形成の必要性

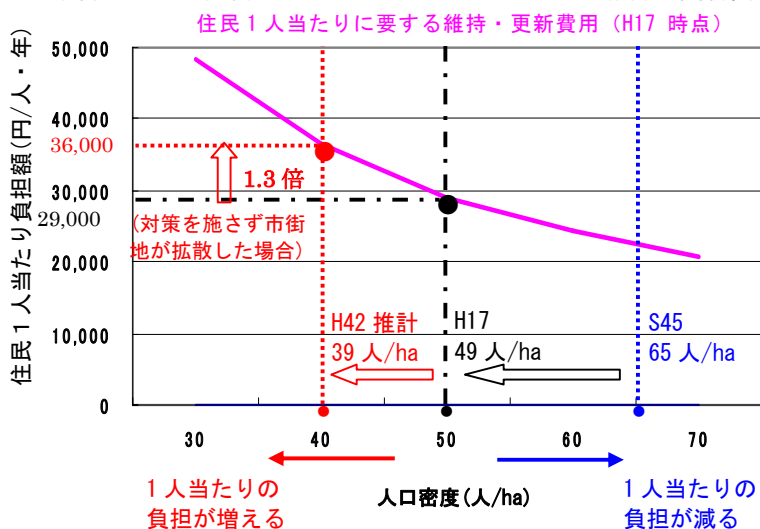
①市街地の拡大による行政コストの増大、人口の低密度化による投資効果の低い都市形成

- ・人口は、平成 17 年から平成 42 年の 25 年間で人口が 14%減少（333 千人→282 千人）すると推計されており、今後、さらに低密度化することとなる。また、年少人口（14 歳以下）が減少傾向にある一方で、高齢者（65 歳以上）の人口は増加し、平成 42 年には高齢化率は 35%を超え、約 3 人に 1 人が高齢者となる見込みである。
- ・市街地の人口密度と市民 1 人当たりの道路・公園・下水道等、インフラの維持・更新費との関係をモデル的に試算すると、人口密度が低くなると市民 1 人当たりのインフラの維持・更新費が加速度的に高まる傾向にある。平成 17 年の市街地人口密度 49 人/ha では住民 1 人当たり年間約 29,000 円となっているが、今後、対策を施さず市街地が拡散した場合、平成 42 年には市街地人口密度が 39 人/ha となり、1 人当たりの負担が、約 1.3 倍（約 36,000 円）に増加する見込みである。
- ・今後も市街地が拡大すると、道路・公園・下水道等、インフラの維持・更新費など行政コストが増加するとともに、人口密度の低下により 1 人当たりの維持・更新費が高くなるなど、投資効果の低い都市が形成されることとなる。



資料：秋田都市圏街路交通調査

▼市街地の人口密度と住民 1 人当たりのインフラの維持・更新費の関係



▼平成3年以降の市街化区域拡大に伴う
インフラ維持・更新費の試算

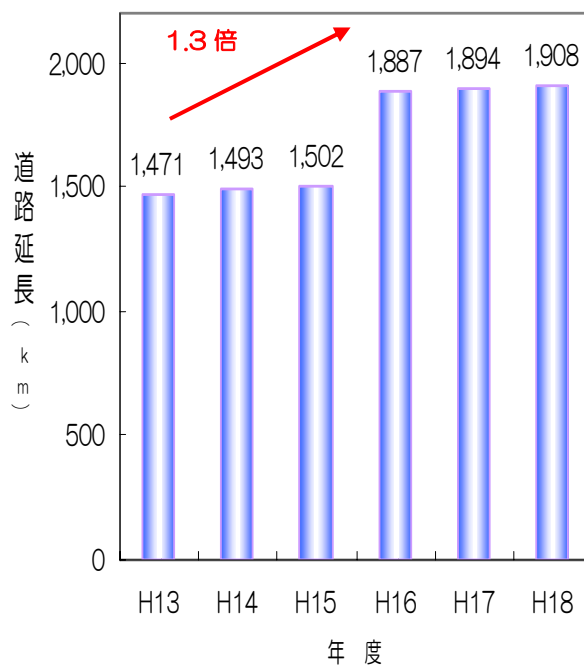
市街化区域の拡大		維持・更新費(百万円)
平成3年度	121ha	約2,990
平成10年度	305ha	約4,433
平成16年度	13ha	約76
平成18年度	11ha	約32
計	450ha	約7,531

※維持・更新費＝面積×年間維持・更新費×経過年数

※インフラは「道路」、「公園」、「下水道」

※維持費は過去10年の決算資料から平均値を算出、更新費は建設費の40%として算出

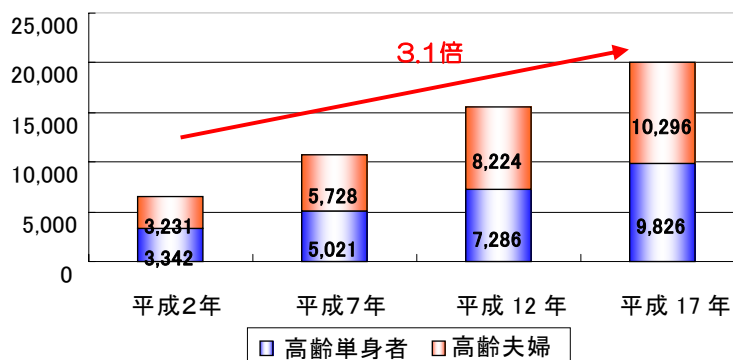
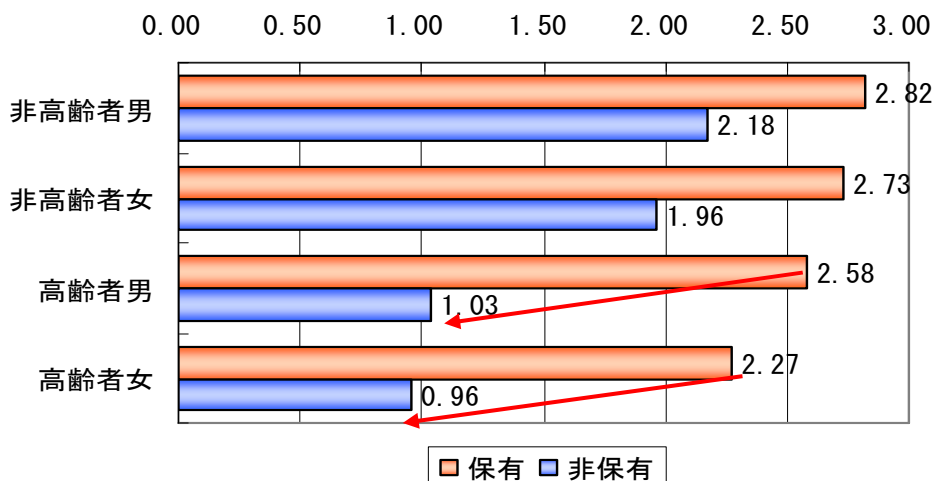
▼市街地の拡大に伴う市道延長の増大
(秋田～宮崎まで1,900km)



②自動車交通への依存の高まりによる道路交通問題の顕在化及び減少する公共交通利用

- ・市街地の拡散により、自動車利用割合が増加、バス利用割合が減少（自動車利用割合 42%(S55)→72%(H17)、バス利用割合 6.1%(S55)→2.3%(H17)）し、自動車交通への依存がますます高まる一方、公共交通の維持が困難になるおそれがある。（不採算路線の増加(市内 189 系統のうち、約 70%の 129 系統が赤字)、市内 7 路線で郊外部の路線廃止）。
- ・自動車を運転できない市民の移動は、大きな制約を受けている。（自動車運転免許非所有者の 1 人当たりのトリップ数は所有者に比べて低く、特に高齢者で顕著）
- ・超高齢社会においては、自動車を運転できず日常の買い物や通院に不自由する交通弱者が急増する。特に、家族による移動支援が期待できない高齢者のみ世帯（H17:20,122 世帯（約 15%）、30,418 人（約 9%））の増加により、この問題が一層深刻となることが懸念される。
- ・自動車の増加に伴う交通事故・環境負荷の増大を抑制する必要がある（事故件数 20 年間で 2 倍、CO₂ 排出量 2010 年で約 1,000 万 t（県削減目標の 3 割増））
- ・マイカーの増加により渋滞の発生が早まり、長時間化等冬期の交通条件が一層悪化する。

▼自動車運転免許保有別生成原単位(トリップ※/人・日)



▲高齢者単身及び高齢者夫婦世帯数の推移

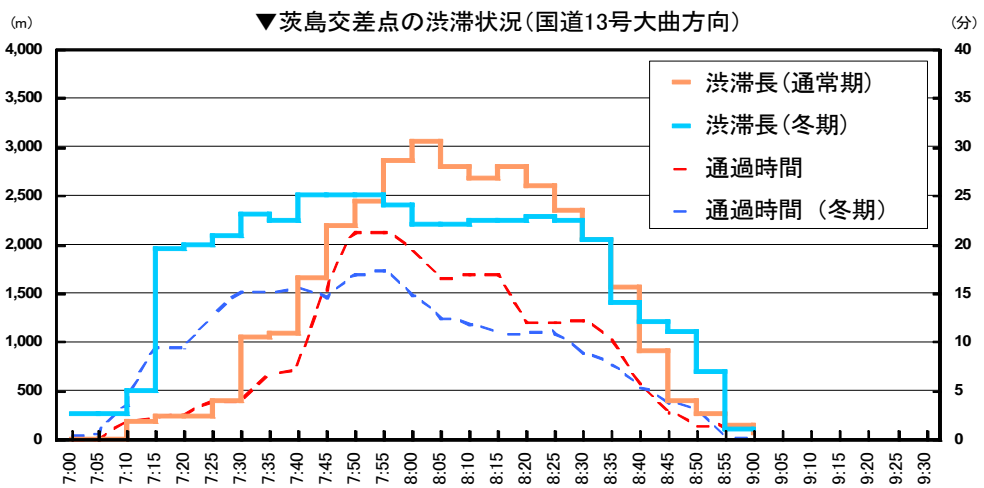
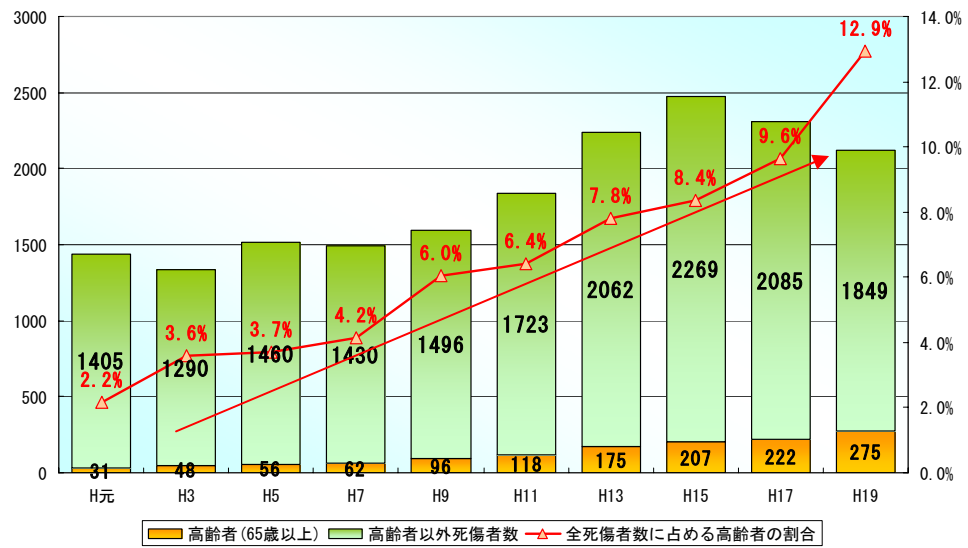
資料：国勢調査

※1 高齢者単身:60 歳以上 高齢者夫婦:夫 60 歳以上
妻 60 歳未満

※2 未婚の 18 歳未満の家族は有り

資料：秋田都市圏簡易パーソントリップ調査

▼秋田市内死傷事故者数



資料: H14渋滞調査(秋田河川国道事務所)

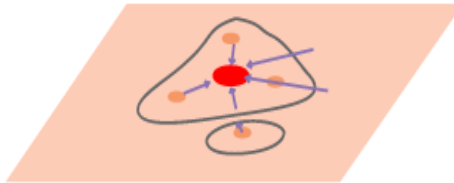
<参考>上位計画における市街地形成の考え方

・ 第5次秋田市総合都市計画

市街地の外延的拡大は基本的に行わないこととし、既存市街地への都市機能の適切な誘導や、都心部への高次都市機能の集積、市内の地域中心の充実、投資効果が高く、コンパクトで成熟した市街地の形成を図ることとしている。

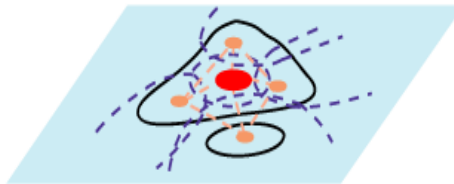
※計画期間 平成13年～32年

▼都市構造イメージ



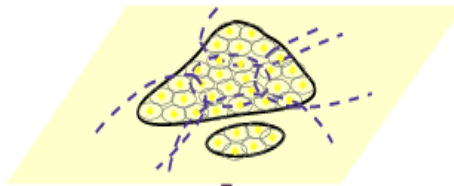
機能1 都心機能再構築

都心部に必要な商業・業務施設、文化施設、都市型住宅などの都市機能を集積します。



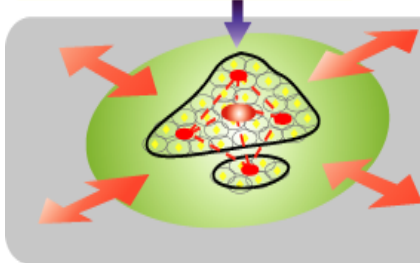
機能2 地域中心育成(市内7地域)

地域固有の資源を活かし、生活を支える利便施設、サービス施設、市民活動の拠点等を集積します。



機能3 地区生活環境形成

身近な公園や集会施設、福祉施設などを適正に配置し、安全で利便性の高い地区の生活環境を形成します。



コンパクトで成熟した市街地形成

都心・地域・地区の都市機能が重ね合わせられ、各地域・地区が連携することにより、秋田市全体としての魅力と活力を生み出し、コンパクトでありながら、交流・情報発信の拠点としての広がりを持つ成熟した市街地形成を図っていきます。

・ 秋田都市圏総合都市交通マスタープラン

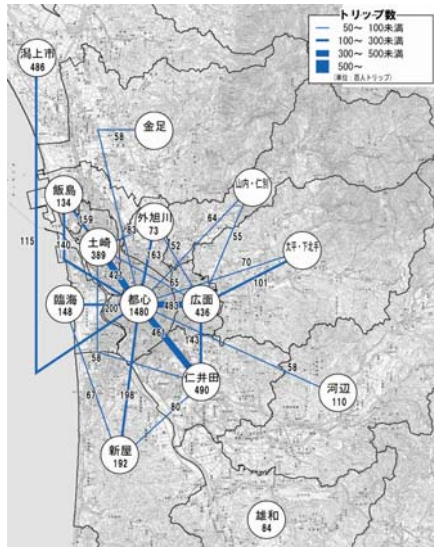
市街地の活性化、公共交通利用促進、道路交通問題の解消および都市財政の健全化を図るために、まちなかの利便性・快適性を向上させ、自家用車に過度に依存しない集約型の市街地形成を図ることとしている。

※計画期間 平成20年～42年

3.2 秋田市における市街地形成の方針

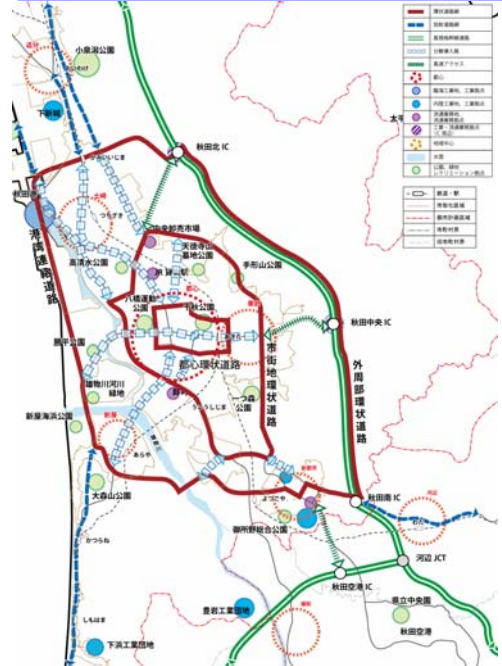
本市は広い市街地の中に都心と各地域中心が存在している。道路網及び公共交通網はそれらを結ぶように放射状に整備され、人の動きも都心を中心とした放射方向の動きが主となっている。また、本市では公共交通は現在でも市民の約2/3が利用可能であり、このような本市の特徴を活かし、過度なマイカー依存から脱して持続可能な都市を実現するためには、都心、地域中心および公共交通軸沿線に施設や人口を集約していく公共交通軸集約型のコンパクトシティ像が適していると考えられる。

都心⇄放射方向の人の動きが主



▲秋田市居住者の人の動き
資料：秋田都市圏簡易パーソントリップ調

環状放射型に計画された道路網



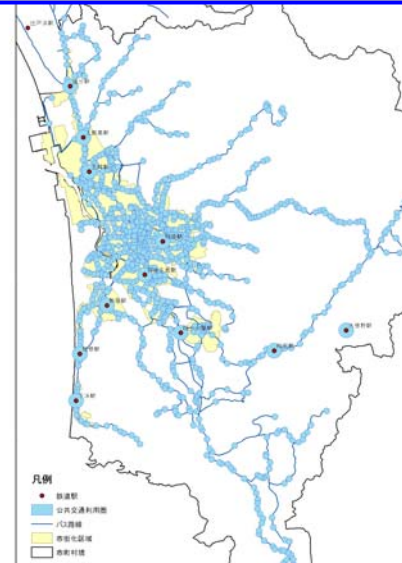
▲秋田都市圏総合都市交通マスタープラン
骨格道路網の連結方針

都心から放射方向に伸びるバス網



▲秋田市の路線別運行本数
※H20年10月現在

公共交通利便地域の人口は全市の64%



▲秋田市の公共交通利便地域
(鉄道駅から500m、バス停から200m圏内にある地域)
※バス路線はH18年4月現在、人口はH17国調

＜参考＞他都市における将来都市像

[参考1]富山市の将来都市像(公共交通軸集約型)

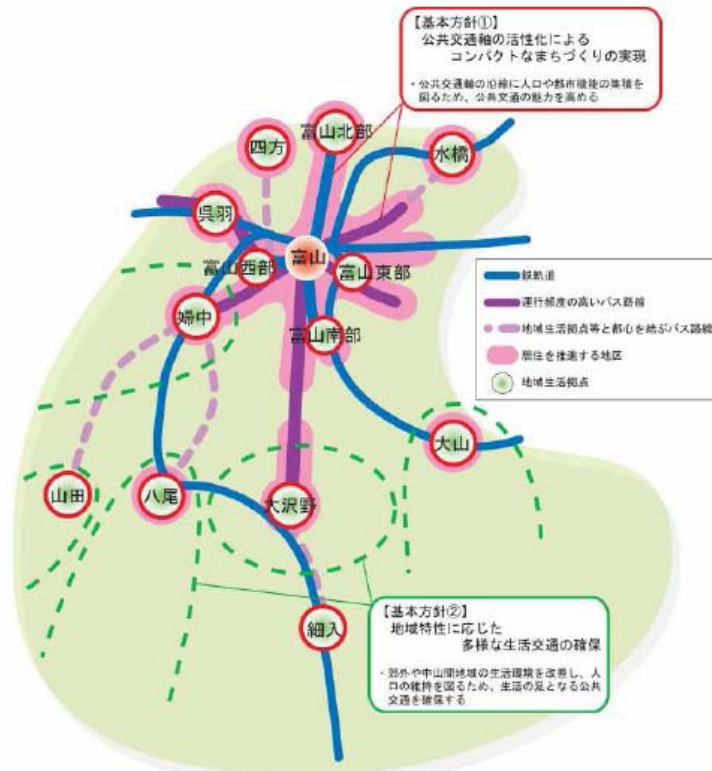
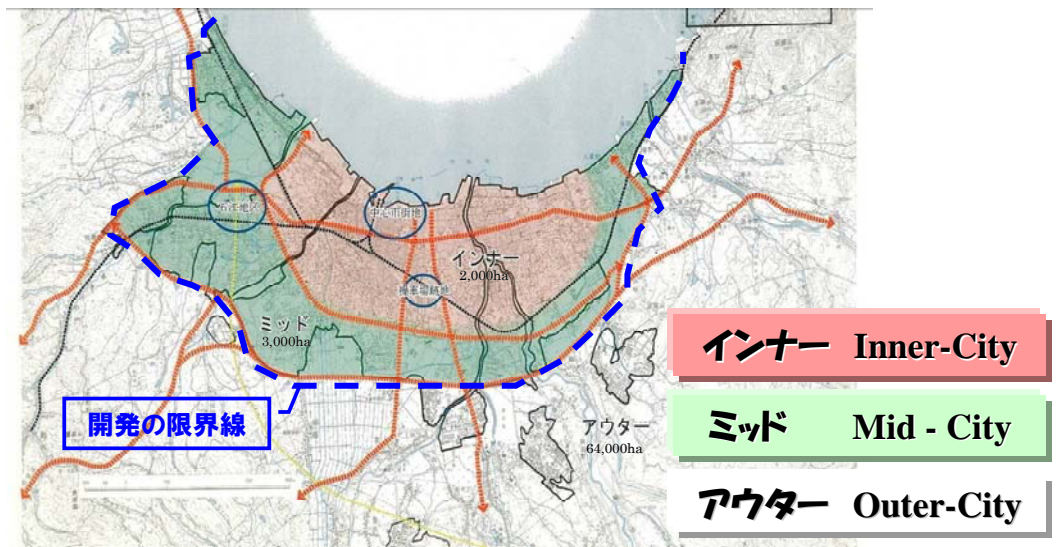


図 3-1-5 地域特性に応じた公共交通活性化の基本方針イメージ

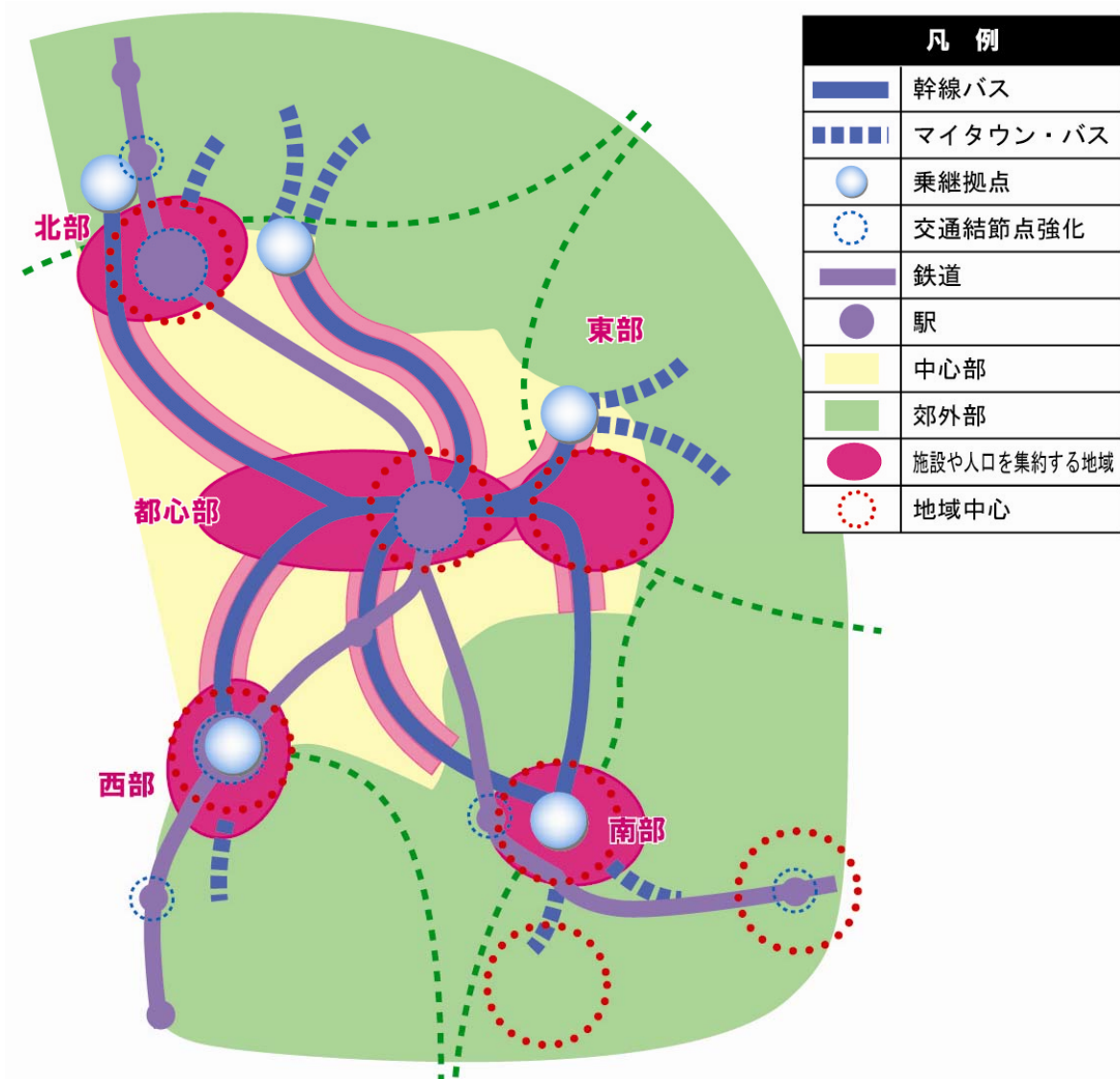
[参考2]青森市の将来都市像(一極集中型)



3.3 秋田市の目指すべき将来都市像

市街地の外延的拡大は基本的に行わないこととし、既存市街地への都市機能の適切な誘導や、都心部、地域中心および公共交通軸沿線への施設や人口の集約、歩行者・自転車が安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の構築などにより、コンパクトで成熟した市街地形成を図る。

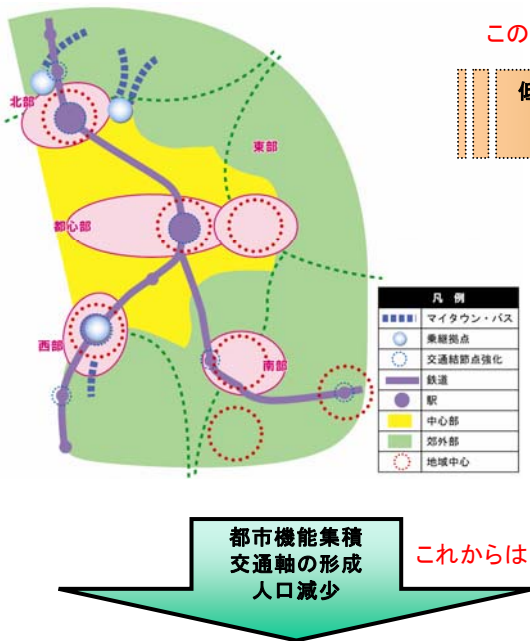
▼秋田市の目指すべき将来都市像



現在の市街地を放置した場合、人口減少に伴い市街地の低密度化が一層進行し、3.1で述べた課題がますます深刻化するものと考えられる。これを防止し、目指すべき将来像を実現するためには、第1段階として都心、地域中心および公共交通軸の形成を図るものとする。さらに第2段階として公共交通軸を強化し、都心、地域中心および公共交通軸沿線に施設や人口を集約していくものとする。

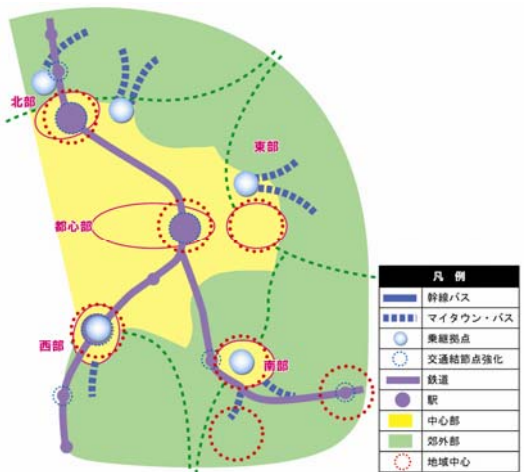
現在の市街地

- 市街地の拡散、低密度化



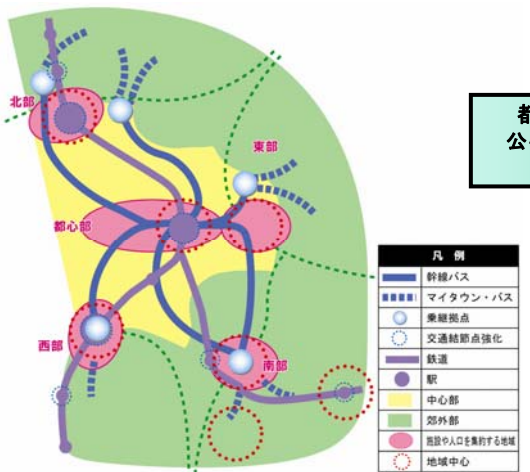
低密度になった拡散型市街地

- 市街地の低密度化がさらに進展
- 行政コストの増大
- 交通弱者の移動困難



集約型市街地(第1段階)

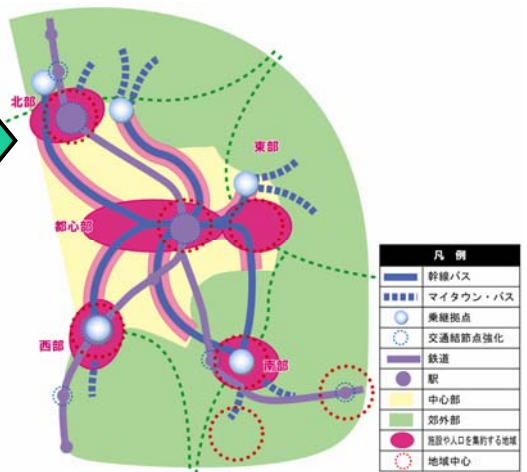
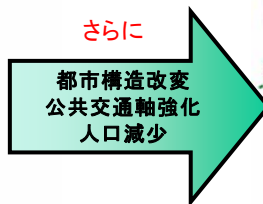
- 都心、地域中心および公共交通軸の形成



公共交通軸集約型市街地(第2段階)

⇒目指すべき将来都市像

- 公共交通軸の利便性向上
- 都心、地域中心および公共交通軸沿線における施設や人口の集約
- 郊外部の生活交通を確保



3.4 秋田市の目指すべき将来交通体系

コンパクトで成熟した市街地形成を支援し、市民のマイカーへの過度な依存を見直し、マイカー以外の交通手段の選択を可能にするため、都心と地域中心等を結び公共交通軸の形成を促進し、地域特性に応じた交通手段が確保された交通体系を目指す。

