

3 秋田市の目指すべき将来像の検討

3.1 上位・関連計画の概要

(1) 第 11 次秋田市総合計画

第 11 次秋田市総合計画は、基本構想をつぎのとおり示している。

【基本構想の概要】

①計画の目的

現在は、社会状況が大きく、めまぐるしく変化する時代の変革期にあり、未来への展望が不透明感を増す一方、少子高齢社会の進行、地方分権の推進、行財政改革の実現など解決すべき課題も多く、さらには行政経営にもスピードときめ細やかさが求められている。

このような現状を踏まえ、第 11 次秋田市総合計画は、未来への指針として、秋田市がめざすべき将来都市像を市民と共有し、ともに取り組み、実現させることを目的に策定した。

②計画期間

平成 19 年度から平成 27 年度までの9年間

③将来都市像

すべての市民が、緑豊かな都市環境のもと快適な生活をおくり、健康な心身を保ち安全安心に暮らし、文化をはぐくみながら生きがいに満ちた生涯をおくことができるまち、

「しあわせ実感 緑の健康文化都市」

④分野別将来都市像

この将来都市像を実現するため、次の5つの分野別将来都市像を設定する。

1 豊かで活力に満ちたまち

2 緑あふれる環境を備えた快適なまち

しあわせを感じて暮らしていくためには、豊かな自然環境を守りながら優れた都市基盤を整えていく必要がある。そのため、市民にとって利便性が高い都市基盤の整備を行うとともに、市民と行政が一体となって、住みよい環境を保っていくことが求められる。

【市街地形成は】

宅地の供給が過剰な状態であり、人口規模に比較して、過大な市街地が形成されているため、平成13年以降は住宅地の郊外拡大を抑制している。

今後、すでに形成された市街地においても人口減少が進み、分散型の効率の悪い市街地となることが懸念される。

このため、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7つの地域中心※の充実などにより、投資効果が高く、コンパクトで成熟した市街地の形成につとめる。また、市民がまちづくりに関心を持ち、積極的に参画できる環境を整える。

3 健康で安全安心に暮らせるまち

4 家族と地域が支えあう元気なまち

5 人と文化をはぐくむ誇れるまち

※7つの地域中心とは、中央、東部、西部、南部、北部、河辺、雄和の7地域のそれぞれの拠点となる地域レベルの中心地区をいう。

(2) 第5次秋田市総合都市計画(都市計画マスターplan)

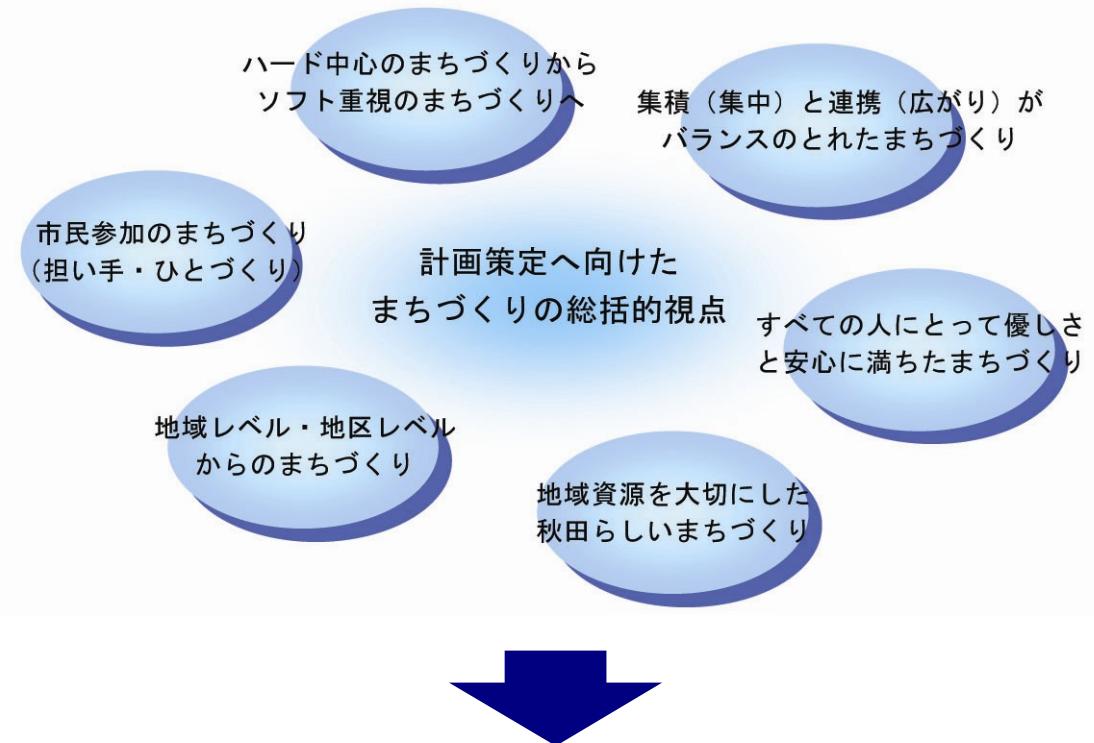
①目標年次

平成13年度を初年度とし、20年後の平成32年を将来目標年次としている。

②目指すべき都市の姿

まちづくりの目指す方向

i) 「目指すべき都市の姿」と目標



—「目指すべき都市の姿」—

「にぎわいとうるおいのある快適環境都市あきた」

活発な交流、多様な情報、県都にふさわしい高度な都市機能が
整備されるとともに、世代をこえて心が通いあう市民生活の舞台
として、安全で快適で文化的な暮らしが営まれるまち

「目指すべき都市の姿」の実現に向けた、まちづくりの3つの目標を次のとおり設定する。

—「目指すべき都市の姿」—

「にぎわいとうるおいのある快適環境都市あきた」

「目指すべき都市の姿」実現に向けたまちづくり3つの目標

《優しさと安全・安心で文化的な生活環境づくり》

子供から高齢者まで、すべての市民が安全にかつ安心して暮らすことができ、また日常生活を営む地域社会での人々の助け合いや生活に便利な施設、身近な公共公益施設等が整備された生活環境づくりをめざします。

《活力と魅力にあふれた都市空間づくり》

人々が集い・賑わい・暮らす、秋田市の顔にふさわしいまちとして中心市街地を再構築し、地域の中心となる空間を育て、それらを交通網によりネットワークし、全体にバランスが取れ、相互に魅力を生み、魅力を高め合い、情報発信力のある都市空間づくりをめざします。

《人とまちと自然環境が共生するまちづくり》

豊かな自然環境の保全を図りつつ、都市生活や都市活動において、省資源化、リサイクル化に努めるとともに、地球環境に優しいまちづくりをめざします。

③市街地形成の基本的な考え方

i) 市街地形成の基本的視点

a) 土地利用の方向

土地利用の基本的な方向は、定住人口の減少が確実視され、住宅系土地利用の需要は一定の臨界点に近づきつつある。そのため、市街地の外延的拡大は基本的に行わない方向とする。

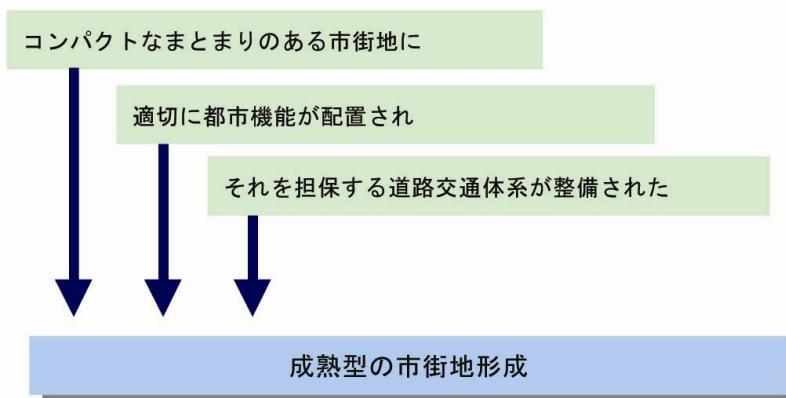
さらに外延的拡大の抑制から一歩進め、周辺部の農地や丘陵地等のみどりと市街地を一体的なまちとして捉え、かつ、「目指すべき都市の姿」実現のための目標としても挙げている、自然環境と調和したまちづくりの実現に近づけるように市街地の形成を図る。

b) 都市機能の配置

秋田新都市や駅東地区への集積等市全体としての状況を勘案しつつ、秋田市の顔である都心空間へ商業・業務のみならず、文化や公益系の都市機能等の集積を図り、また各地域の既存の集積を地域の中心となりうるまでに育て、バランスよく都市機能が配置された市街地を形成していく。

c) 交通体系の方向

市街地の外延的拡大を抑制し、同時に都心機能の再構築・地域拠点の育成を図り、身近な生活環境も整え、それらを支える道路・交通体系を整備する。それにより、一極集中でも散漫に分散したまちでもない、特色ある都市機能を持った地域ごとのまとまりがあり、市の顔さらには県都の顔にふさわしい核となる都心空間を有する、環境と調和した成熟型の市街地形成をめざすことを基本とする。



ii) コンパクトで成熟した市街地の形成

a) 市街地形成の基本的な方針

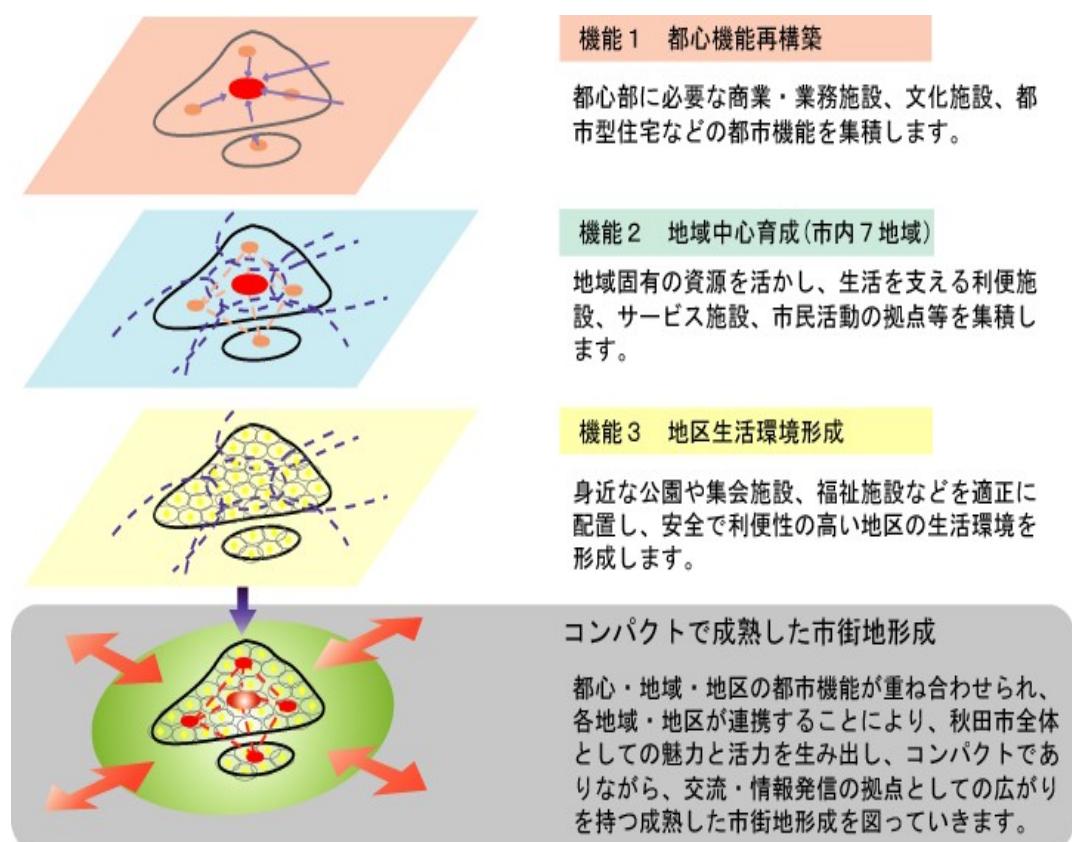
成熟したコンパクトな市街地の形成を実現するべく、以下の基本的な方針を設定する。

- 都心、中心市街地、地域中心における再開発等の推進
- 多様な都市機能が複合化された中心市街地の再生と活性化
- 新規住宅地開発の抑制と既成市街地への適切な集積
- 市街地特性(都市機能集積や密度等)に対応した交通体系・システムの検討

・個性のある地域同士を連携させ、互いに魅力・活力を高めていくことができる地域交流軸となる交通体系を整えていく。

b) 市街地特性に応じた機能配置パターンの展開

都心・地域・地区のそれぞれ都市機能の配置を、以下のようにする。

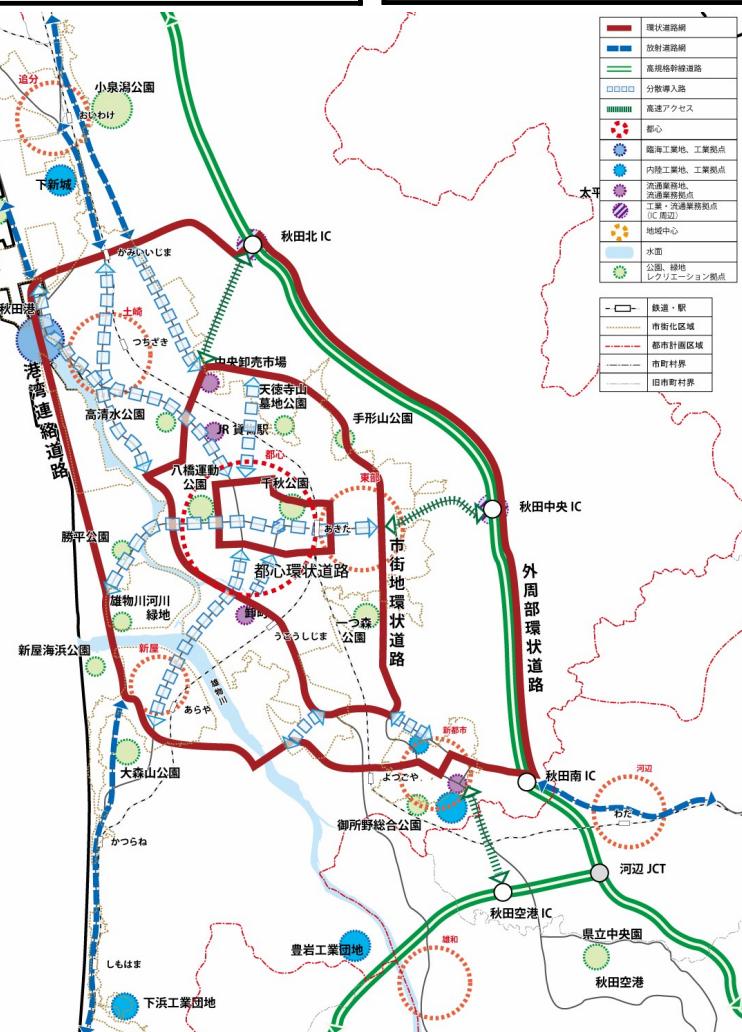
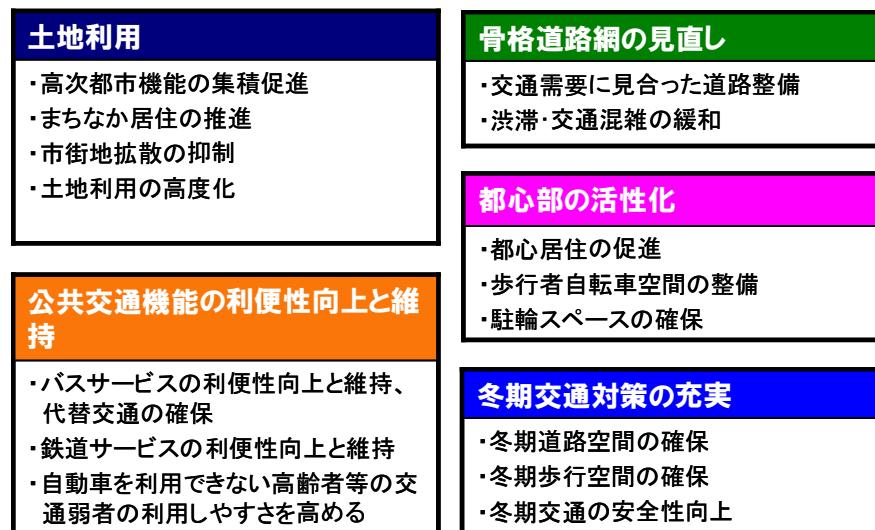


(3) 秋田都市圏総合都市交通マスターplan

集約型市街地の形成とその方向性

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 年度～平成 42 年度



▲骨格道路網の連結方針

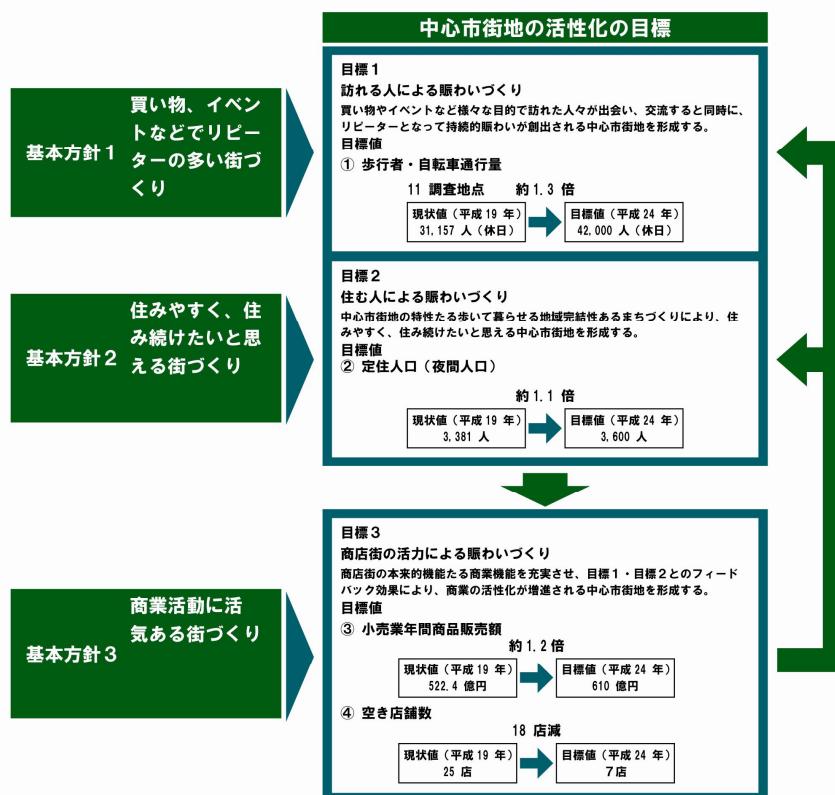
(4) 秋田市中心市街地活性化基本計画

本計画は、平成 20 年 7 月 9 日に内閣総理大臣より認定された。

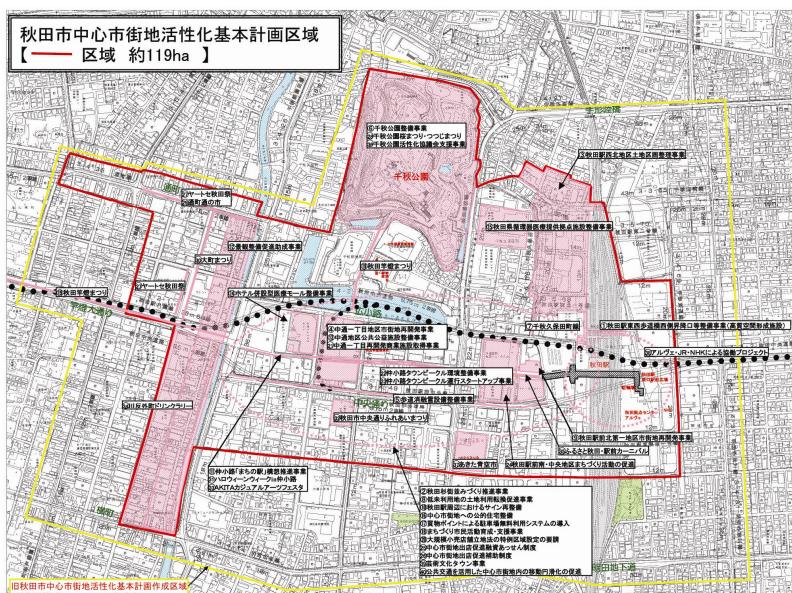
「千秋公園（久保田城跡）と連携した城下町ルネッサンス（中心市街地再生）」を基本コンセプトに、中心市街地再生と活性化に資する 40 の個別事業で構成されるものであり、中心市街地のあるべき姿とその再生に向けた 3 つの基本方針が明示され、具現化手段としての個別事業の実施に際しては、「選択と集中」による政府の有利な支援制度を活用しながら推進を図っていくこととしている。

※計画期間 平成 20 年 7 月～平成 25 年 3 月

▼ 基本方針と目標



▼ 策定区域と個別事業



【参考】秋田市における大規模集客施設立地規制

平成18年5月の都市計画法等の一部改正により、床面積1万m²超の大規模集客施設の立地が制限。(平成19年11月30日施行)

▶ 市街化区域、用途地域における立地規制

立地可能な用途地域を見直し、現行の6地域から3地域へ限定(第二種住居地域、準住居地域、工業地域は立地不可)

▶ 非線引き白地地域等における立地規制

非線引き都市計画区域および準都市計画区域内の白地地域では大規模集客施設は原則立地不可。

秋田・河辺都市計画特別用途地区（大規模集客施設制限地区）の設定

中心市街地の活性化に関する施策を総合的に推進するとともに、都市機能の分散を抑制し、本市が目指す「コンパクトで成熟した市街地形成」を実現するため、中心市街地活性化基本計画の作成とあわせ、準工業地域において、都市構造に影響を与える大規模集客施設の立地を制限する特別用途地区を決定した。

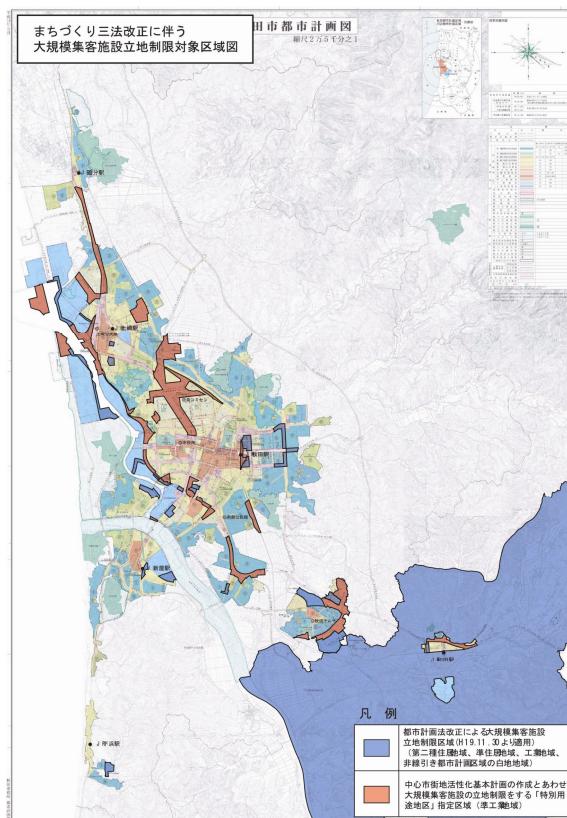
○特別用途地区内の建築制限の内容について

建築制限については、「秋田市特別用途地区内における建築物の制限に関する条例」において定める。(平成20年7月1日公布・施行 秋田市条例第27号)

制限内容

地区名称	建設してはならない建築物
大規模集客施設制限地区	劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場又は店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、場外車券売所その他これらに類する用途に供する建設物でその用途に供する部分(劇場、映画館、演芸場又は観覧場の用途に供する部分にあたっては、客席の部分に限る。)の床面積の合計が1万m ² を超えるもの

▼本市の大規模集客施設立地規制区域および特別用途地区（大規模集客施設制限地区）の設定状況



3.2 秋田市における市街地形成の方針

(1) 上位計画における市街地形成の方針

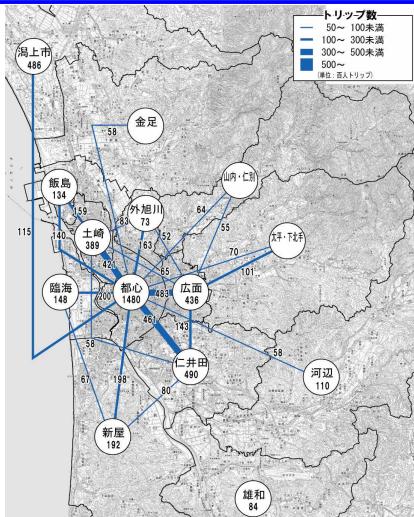
上位計画における秋田市の市街地形成の方針は、市街地の外延的拡大は基本的に行わないこととし、既存市街地への都市機能の適切な誘導や、都心、地域中心への施設や人口の集約、地域同士を連携させる地域交通軸となる交通体系の整備により、コンパクトで成熟した市街地形成を図っていくものである。

(2) 市街地形成のあり方

本市は広い市街地の中に都心と各地域中心を結ぶように道路網および公共交通網が放射状に整備され、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 が利用可能である。

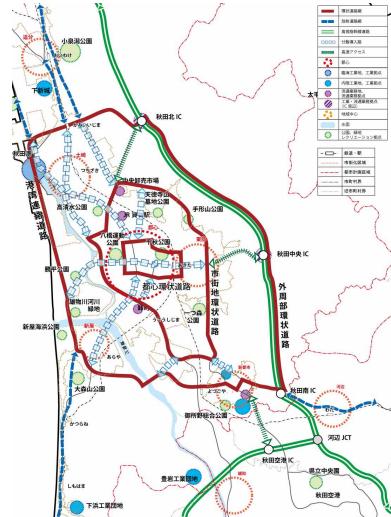
このような本市の特徴を活かし、過度なマイカー依存から脱して、公共交通を活性化させ、コンパクトで成熟した市街地を形成し、持続可能な都市を実現するためには、公共交通軸の形成および強化を図り、都心、地域中心および公共交通軸沿線に施設や人口を集約していく公共交通軸集約型のコンパクトシティ像が適していると考えられる。

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査

環状放射型に計画された道路網



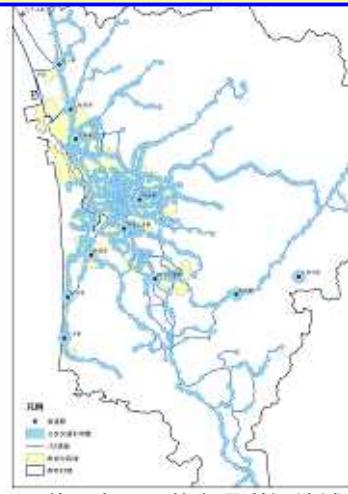
秋田都市圏総合都市交通マスター プラン 骨格道路網の連結方針

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)

<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)

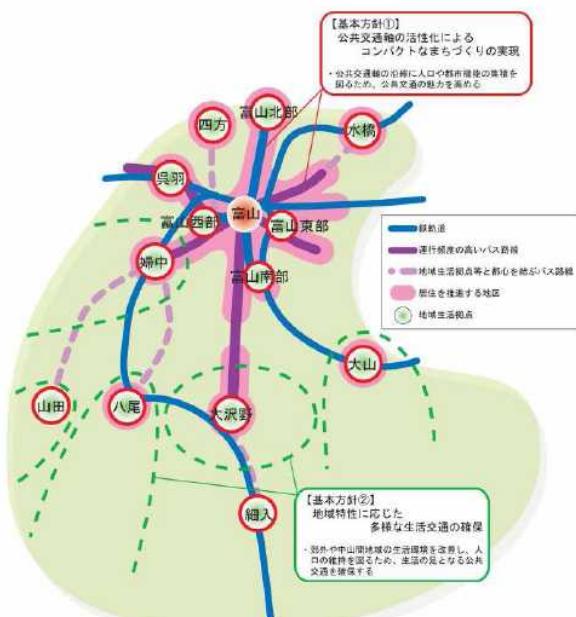


図 3-1-5 地域特性に応じた公共交通活性化の基本方針イメージ

出典：富山市総合交通戦略 平成 19 年 11 月（富山市）

富山市型コンパクトなまちづくりの特徴

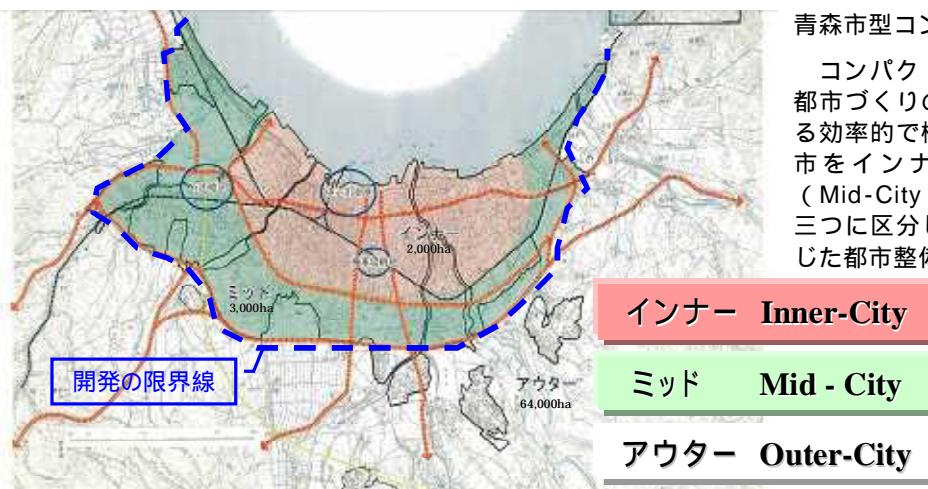
富山型コンパクトなまちづくりは、都心部を中心とした同心円状の一極集中型の都市構造ではなく、徒歩圏（お団子）と公共交通（串）から成るクラスター型の都市構造^{注)}を目指すものである。

コンパクトなまちづくりと言うと、人口や諸機能を高密度に集積させた都心を中心に、同心円状に密度が低くなる一極集中のイメージが一般的である。

同心円を基本とした都市構造は、一定の範囲に住まうことにより、都市施設の維持管理コストや福祉・ゴミ収集など巡回の必要な行政コストを抑制できるメリットがある。しかし、徒歩と公共交通による生活を実現するという視点は必ずしも組み込まれていない。

^{注)} クラスターとは、「ぶどうの房」のこと。一極集中に対し、多核型の構造をクラスター型という。

[参考2]青森市の将来都市像(一極集中型)



青森市型コンパクトなまちづくりの特徴

コンパクトシティの形成を具体化し、都市づくりの方向を市街地の内側に向ける効率的で機能的な都市構造として、都市をインナー（Inner-City）・ミッド（Mid-City）・アウター（Outer-City）の三つに区分し、それぞれの地区特性に応じた都市整備を推進する。

インナー(Inner-City)

- 昭和 45 年頃に既成市街地となっていた、まちなみの老朽化が進む密集市街地や中心市街地を含むエリアで、都市整備を重点的に行い市街地の再構築などを進めようというエリア

ミッド(Mid - City)

- インナーとアウターの間のエリアで、多くが低層の住宅地となっており、一部を今後の宅地需要などに応じて良質な宅地の供給を行うストックエリアとし、計画的な土地利用の誘導を行い、無秩序な郊外の開発を抑制していこうとするエリア

アウター(Outer-City)

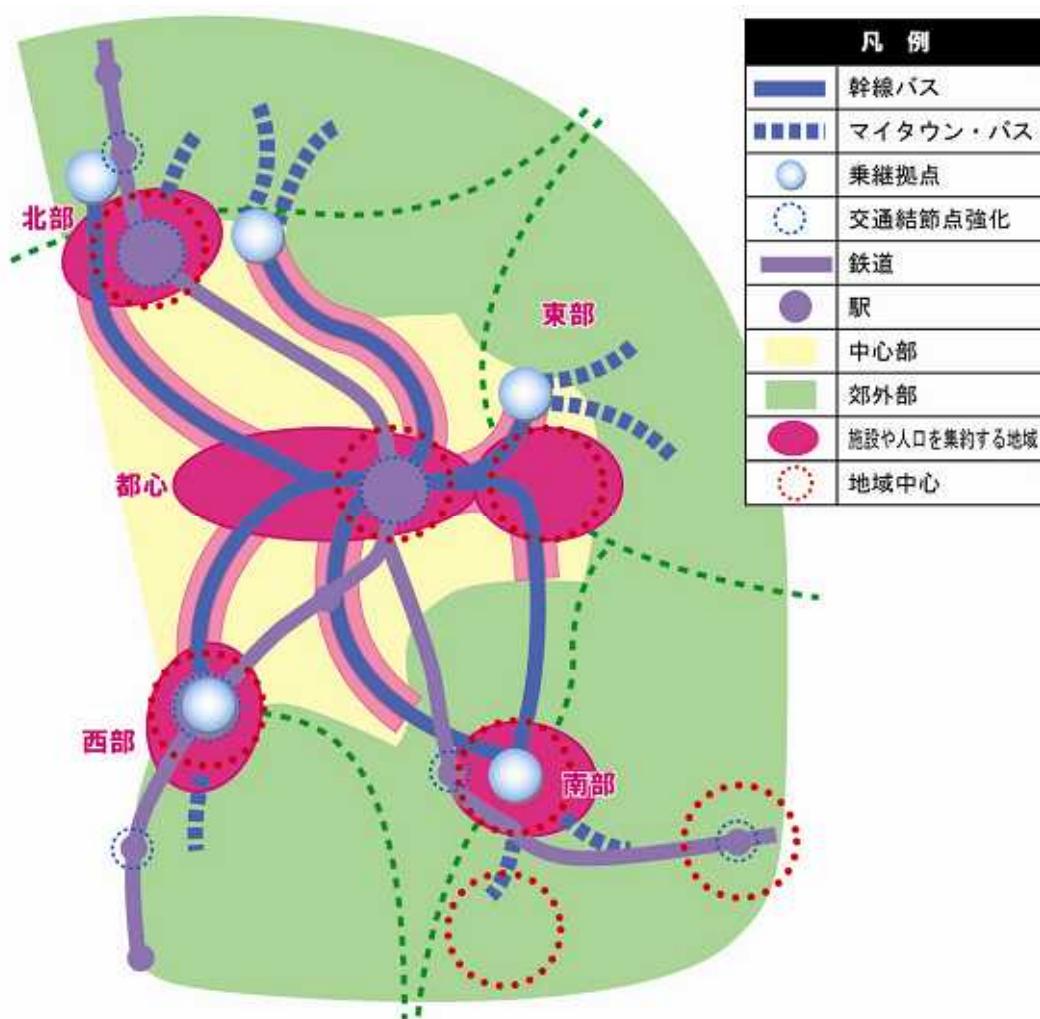
- 外環状線（一般国道 7 号青森環状道路）から外側の地域で、都市化を抑制し、自然環境、営農環境の保全に努め、青い点線から外の開発は原則として認めないエリア

出典：青森市都市計画マスターplan 平成 11 年 6 月（青森市）
青森市のまちづくり（青森市 HP）

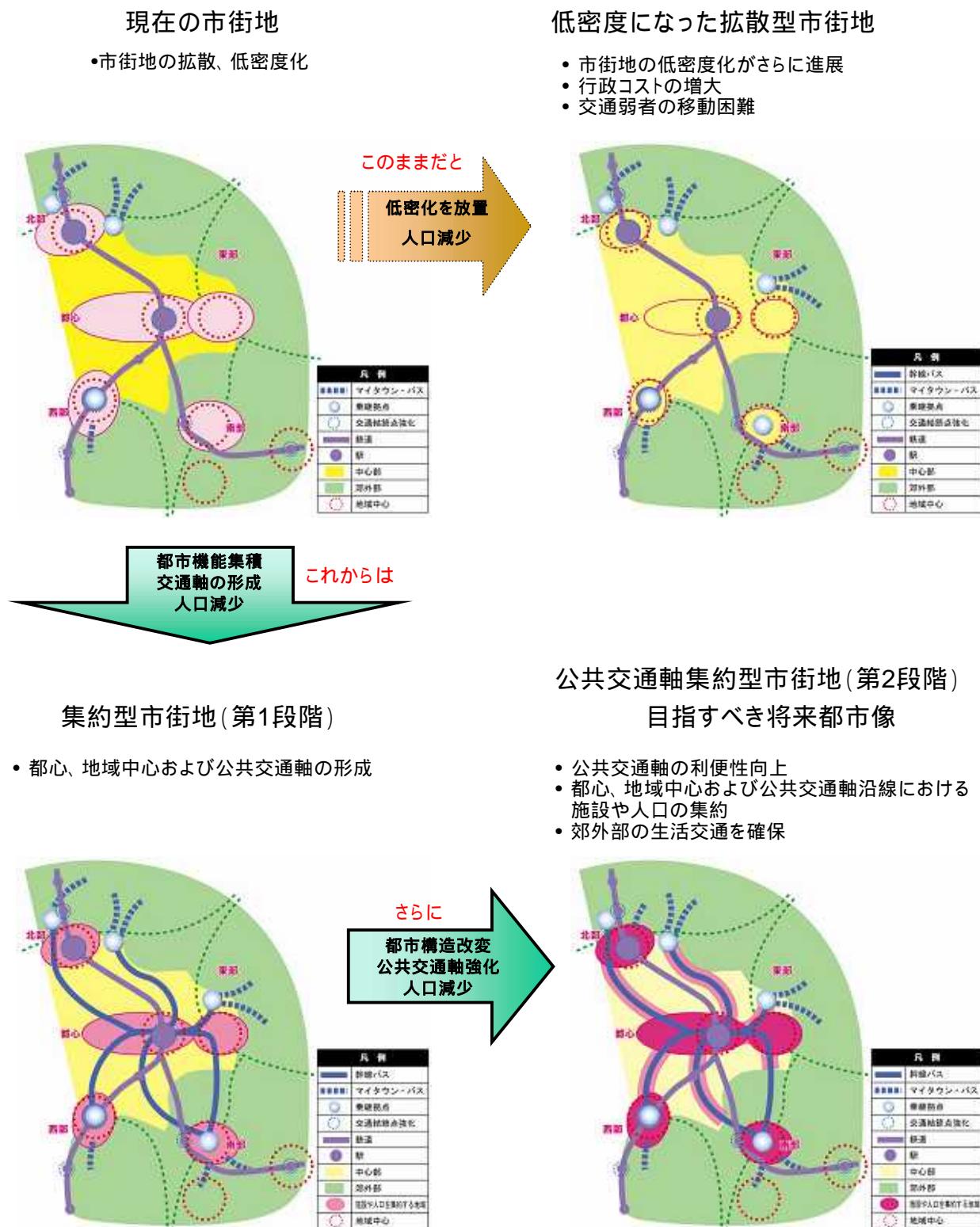
3.3 秋田市の目指すべき将来都市像

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、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の形成を図る。

秋田市の目指すべき将来都市像

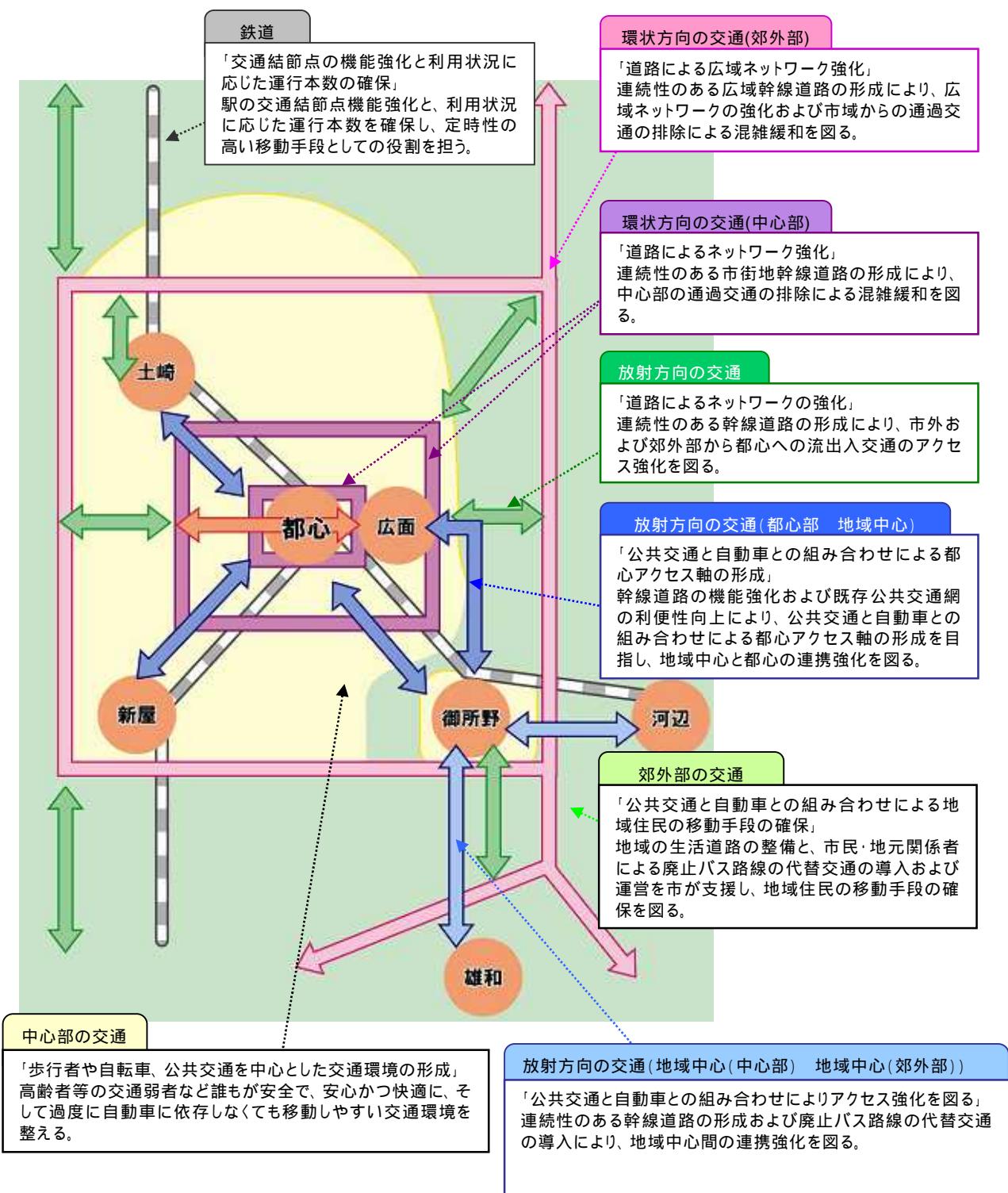


現在の市街地を放置した場合、人口減少に伴い市街地の低密度化が一層進行し、2.3で述べた課題がますます深刻化するものと考えられる。これを防止し、目指すべき将来像を実現するためには、第1段階として都心、地域中心および公共交通軸の形成を図るものとする。さらに第2段階として公共交通軸を強化し、都心、地域中心および公共交通軸沿線に施設や人口を集約していくものとする。

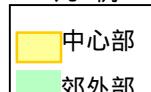


3.4 秋田市の目指すべき将来交通体系

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ぶ公共交通軸および骨格道路網の形成を促進し、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。



凡例



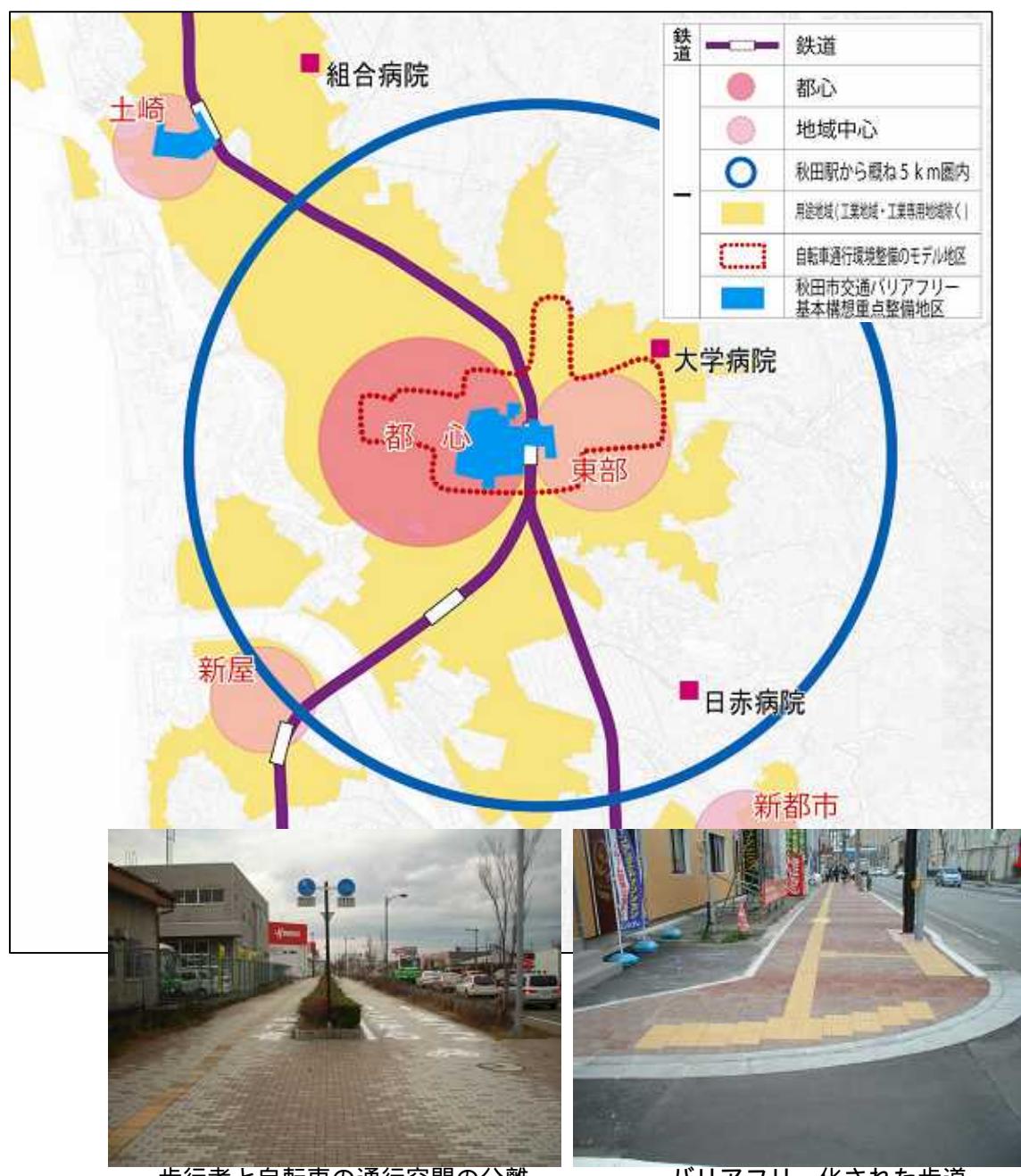
(1)歩行者・自転車利用環境の整備方針

歩行者

- 歩行者が多い都心および中心部の鉄道駅周辺を中心として、安全で快適な空間を創造する。
- 超高齢社会を迎えた本市では歩道のバリアフリー化が課題であり、秋田市交通バリアフリー基本構想における重点整備地区の整備を推進する。

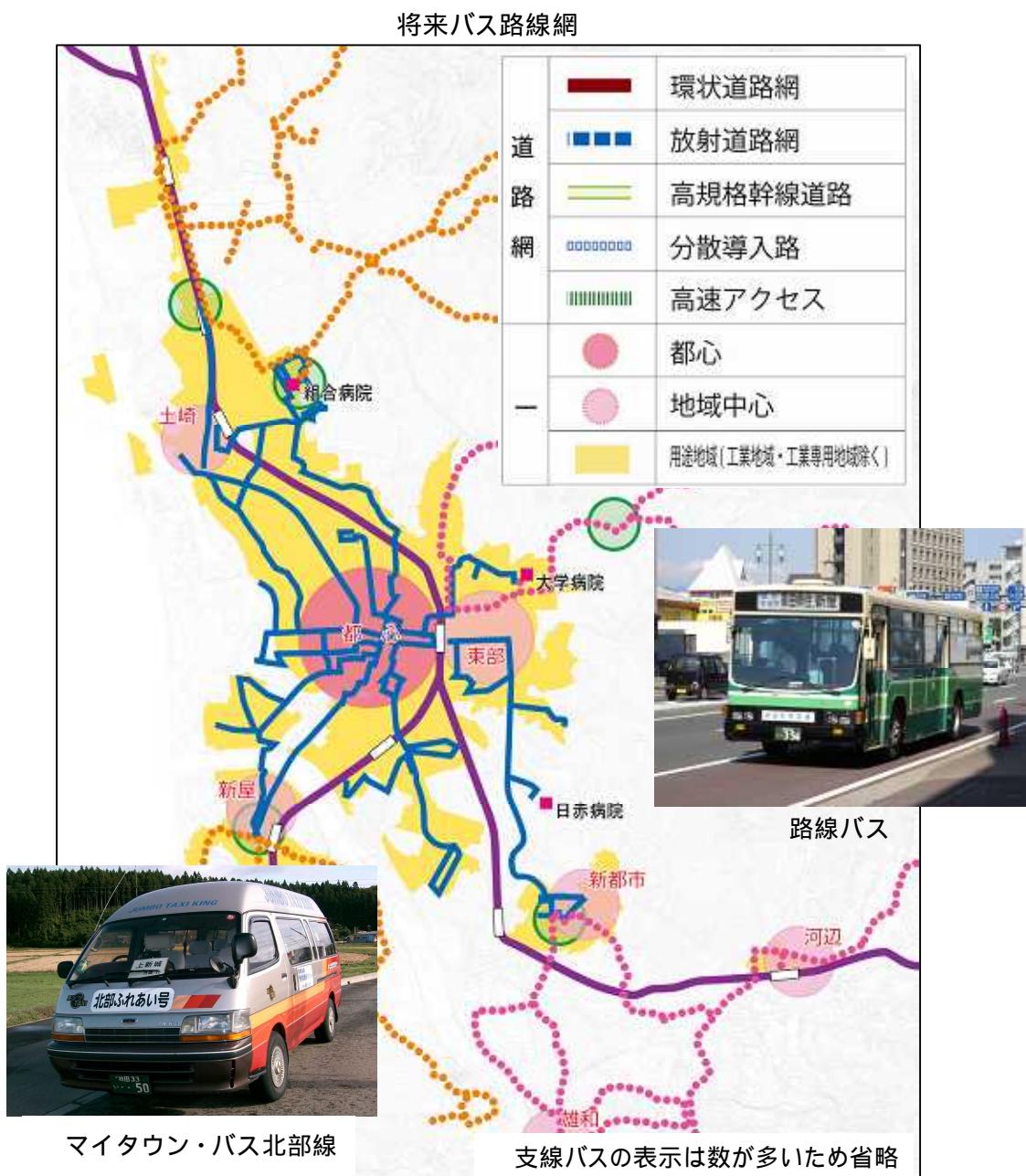
自転車

- 自転車は秋田駅を中心とした概ね 5 km圏内で利用率が高いことから、この圏内について自転車利用環境の改善を重点的に実施し、自転車が安全・安心かつ快適に走行できる空間を創造する。
- 短期・中期的には、平成 20 年 1 月に自転車通行環境整備のモデル地区として指定された区域を集中的に整備していく。



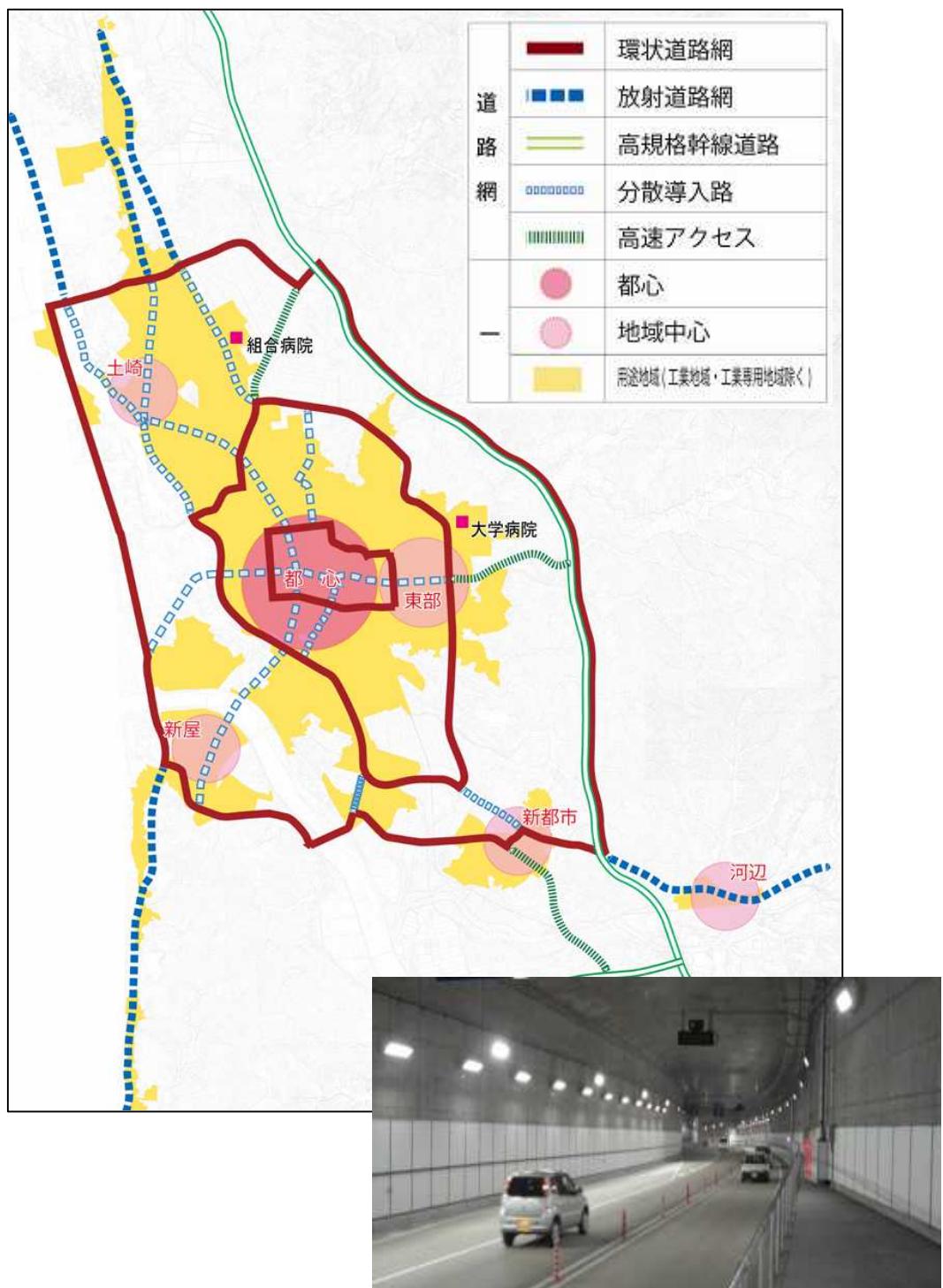
(2) 公共交通の整備方針

- 中心部は、地域中心および生活拠点・乗継拠点と都心を連結する「幹線バス」の利便性向上により「公共交通軸」を形成し、その他支線バスを含めたバス路線網全体を維持する。
- 幹線バスのうち、多車線道路を通り一定の走行速度が見込める路線については、ハード、ソフト面で走行性の向上に努め、多頻度運行化を目指す。
- 公共交通軸の利便性向上により公共交通軸沿線へ施設や人口を集約する。
- 郊外部については、廃止バス路線の代替交通(マイタウン・バス)を市民・地元関係者が主体となって運営を行い、市がその導入・運営を支援することにより地域住民の移動手段を確保する。代替交通は、乗り継ぎターミナルで中心部のバスと乗り継ぎ可能にする。
- 県・市が赤字バス路線の維持を費用面で支援していく。



(3)自動車環境の整備方針

- 道路網については、市外、交通拠点および地域中心と都心相互を連結した「骨格道路網（3環状+放射道路）」の形成により、市街地から通過交通を排除することで、歩行者・自転車が安全・安心かつ快適に走行できる空間を創造し、さらに道路の混雑緩和を図ることで、バスの走行性を向上させ、バスの利便性を高める。
- 公共交通を支援する道路整備を優先的に推進する。
- その後、渋滞緩和に向けた道路整備を推進する。



秋田中央道路（分散導入路）