

## 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

まちづくりの方向性を検討するうえでの留意点である「公共交通の利便性・持続性が担保された拠点間の交流・連携」の実現を図るための将来都市構造パターンを検討した。

#### 5.1.1 将来都市構造検討の基本的考え方

将来都市構造は、都市の骨格を成す「拠点」や「連携軸」を対象とし、まちづくりの方向性を検討するうえでの留意点の実現に向けた配置の考え方を、概念的に示すものである。

将来都市構造パターンの検討に先立ち、将来都市構造の構成要素である「拠点」や「連携軸」等の配置に係る基本的な考え方を以下のとおり整理した。

なお、「拠点」や「連携軸」の名称は、本検討で使用する仮称である。

#### 【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

#### 【連携軸配置の考え方】

- ◆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 将来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。

検討を行った都市構造パターンは、以下のとおりである。

表 5-1 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） ：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> <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） ：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> <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） ：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> <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） ：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> <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） ：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>◆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>	

## 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 5-2 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 m <sup>2</sup> 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CO <sub>2</sub> 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 5-3 （参考）目標指標検討に関連した第6次秋田市総合都市計画のアウトカム指標

政策テーマ	アウトカム指標
《政策テーマ①》 旧3市町が一体となった都市構造の形成	◆市街化調整区域における開発許可件数、面積（ha）、分布状況 【目標】－（開発用途や場所等から総合的に評価）
《政策テーマ②》 コンパクトな市街地を基本としたにぎわいのある中心地が一と地域中心の形成	◆地域別小売業店舗数 【目標】－（地域中心での立地状況等から総合的に評価） ◆店舗面積 1,000 m <sup>2</sup> 以上の小売店舗の立地件数、分布状況 【目標】－（立地状況等から総合的に評価） ◆地価（円/m <sup>2</sup> ） 【目標】東北6県の用途別対前年変動率の平均を上回る （平成32年）
《政策テーマ③》 環境の保全・創造による低炭素型まちづくり	◆公共交通（鉄道・バス）の利用率 【目標】現状（平成19年鉄道利用率6.1%、平成20年バス利用率7.1%）以上（平成32年）
《政策テーマ④》 市民の暮らしを守る安全・安心なまちづくり	◆住宅の耐震化率（%） 【目標】90.0%（平成32年）

以下に、他都市における目標指標設定事例を整理した。

抽出した事例は、以下の視点で抽出した。

- 立地適正化計画の根幹を成す居住人口のみを目標指標とした事例：岩手県花巻市
- 立地適正化計画の根幹を成す都市機能・居住・公共交通に関するものを目標指標とした事例：熊本県熊本市
- 都市機能および居住の誘導による効果を含め、目標指標とした事例：埼玉県毛呂山町

**【立地適正化計画の根幹を成す居住人口のみを目標指標とした事例：岩手県花巻市】**

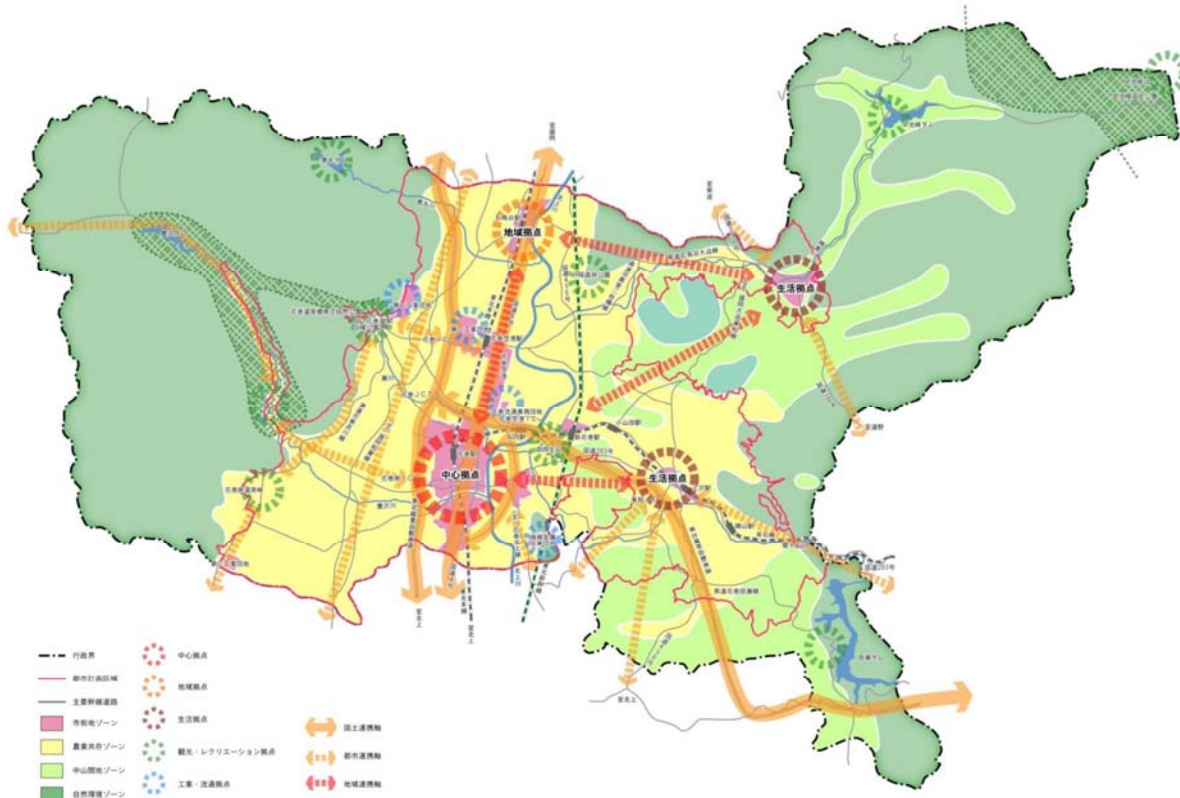


図 5-1 将来都市構造図

出典：花巻市立地適正化計画（平成 28 年 6 月）

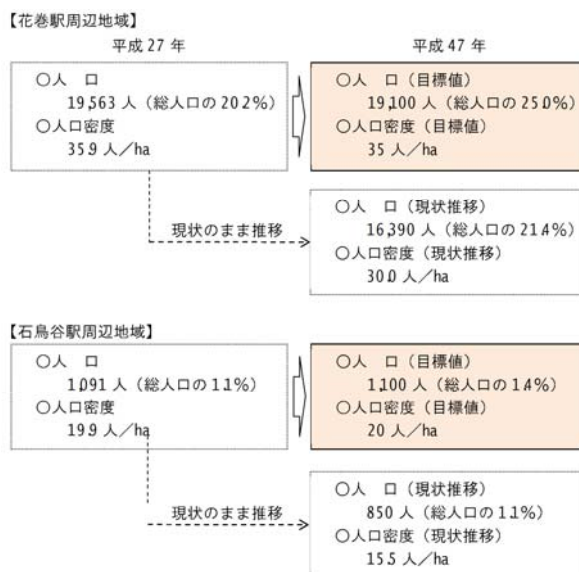
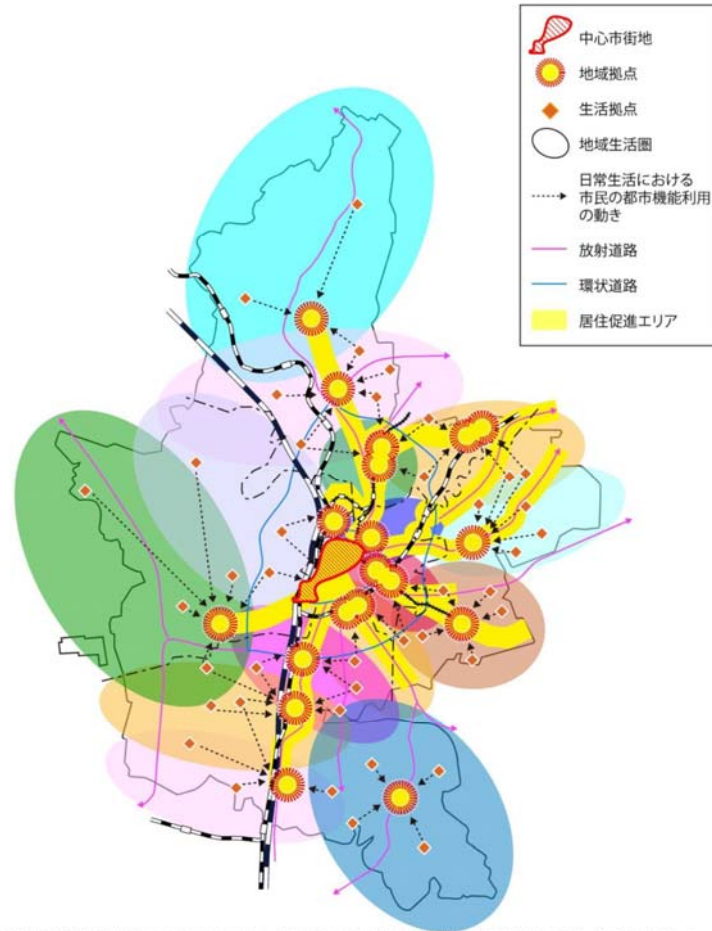


図 5-2 目標値

出典：花巻市立地適正化計画（平成 28 年 6 月）

【立地適正化計画の根幹を成す都市機能・居住・公共交通に関するものを目標指標とした事例：熊本県熊本市】



※生活拠点は位置を示すものではなく、地域生活圏内にある生活拠点と地域拠点の関わり方を示すもの

図 5-3 熊本市が目指す多核連携都市づくりのイメージ

出典：第 2 次熊本市都市マスタープラン概要版（平成 26 年 3 月）

① 都市機能に関する目標値

	単位	基準値	目標値	
		H27	H1	H5 (H7)
都市機能誘導区域内に維持・確保すべき誘導施設が充足している区域の数	区域	13 区域	-	16 区域

② 居住に関する目標値

	単位	基準値	目標値	
		H27 (H22 国調)	H1 (H7 国調)	H5 (H7 国調)
居住誘導区域内の人口密度（国勢調査ベース）	人/ha	60.8 人/ha	60.8 人/ha	60.8 人/ha

③ 公共交通に関する目標値

	単位	基準値	目標値	
		H27 (H26 実績)	H1	H5 (H7)
公共交通機関の年間利用者数 (総合計画、熊本地域公共交通網形成計画より)	千人	55,436	55,302	54,933 (54,708)

図 5-4 目標値

出典：熊本市立地適正化計画（平成 28 年 4 月）



※図中の「市街化」とは市街化区域、「調整」とは市街化調整区域を指します。

図 5-5 「拠点連携型都市構造」のイメージ

出典：埼玉県毛呂山町立地適正化計画（平成 29 年 2 月）

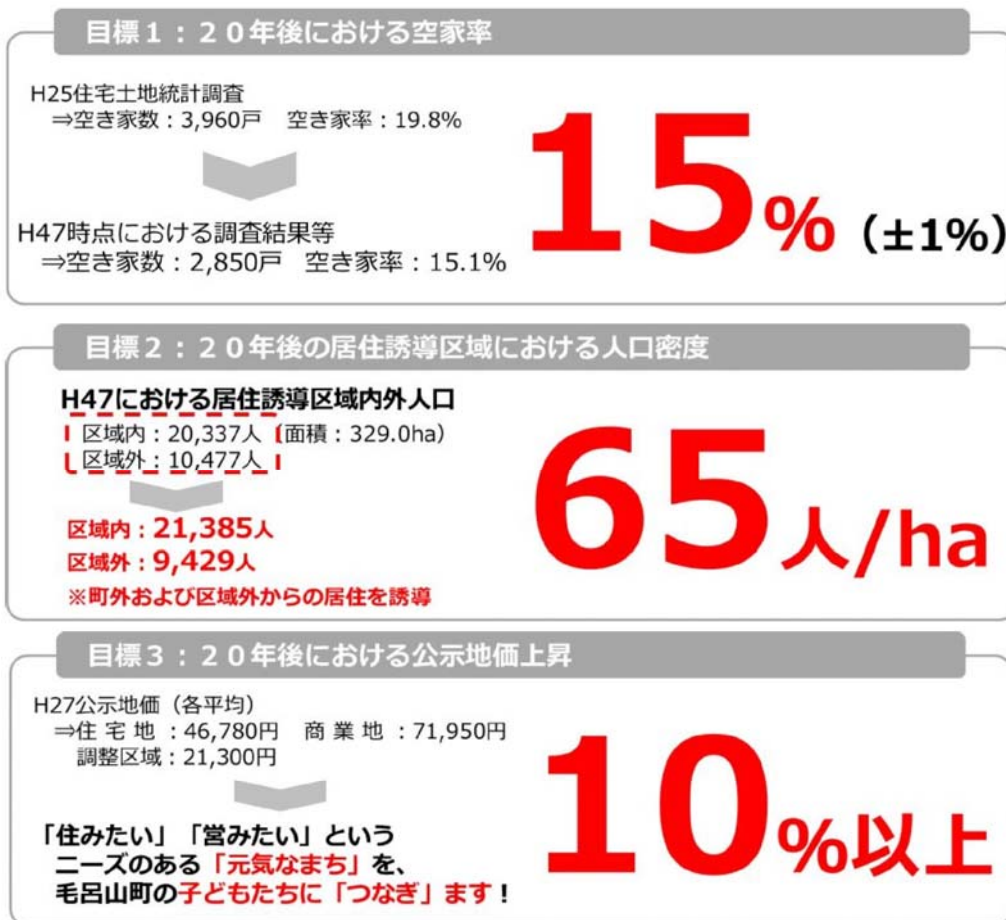


図 5-6 目標値

出典：埼玉県毛呂山町立地適正化計画（平成 29 年 2 月）