

※ : 第7次総合都市計画策定においてポイントとなる箇所

全体構想

全体構想とは、本市の将来都市像の実現に向け、目標達成に向けた取組方針に対し、まちづくりにおける分野ごとに方針を示すものです。分野は、「土地利用」「交通体系」「住環境・市街地整備」「水と緑」「その他の都市施設」で構成します。

なお、本資料では「土地利用」「交通体系」の2分野について、「**目標達成に向けた取組方針**」に対し、**分野ごとの現状や課題を踏まえ、方針として盛り込むべき視点・取組イメージを整理**しました。

まちづくりの基本理念	豊かな暮らしを次世代につむぐ 持続可能な活力ある都市 ～「利便性の高い暮らし」「都市の持続的な成長・発展」「自然環境との共生」の実現～			
まちづくりの目標	持続的な成長・発展を支える都市構造の形成	快適で活力ある中心市街地と地域中心の形成	多彩な資源を生かしたゆとりとうるおいのある空間の形成	安定した暮らしを守る生活環境の形成
目標達成に向けた取組方針	「コンパクト・プラス・ネットワーク」を踏まえた集約型都市構造の実現	効果的・効率的な交通ネットワークと持続可能な公共交通の形成	既存ストックの有効活用	人口減少、超高齢化に対応した暮らしの安全・快適性の確保
		拠点地域への都市機能の誘導	エリアマネジメントによるまちづくりの展開	空き地・空き家等低未利用土地の適切な管理・活用
		拠点性を生かした都市の魅力と活力の創出	都市と農村の共生	災害に強く・しなやかなまちづくり
			自然環境・田園環境の保全・育成	魅力ある都市環境の形成・育成
全体構想	第3回委員会での検討範囲			
	土地利用の方針			
	交通体系の整備方針			
	住環境・市街地整備の方針			
	水と緑の整備・保全の方針			
	その他の都市施設の整備方針			

図 1 全体構想の体系

1. 土地利用方針

1-1. 区域別土地利用方針

(1) 対応しなければならない主要課題

課題 1	生活サービス機能や居住機能の集約促進	<ul style="list-style-type: none"> ■現在の市街化区域内人口密度は 50.3 人/ha、居住誘導区域内人口密度は 55.1 人/ha であり、拠点地域を中心に、一定の生活サービスを提供している ■現状のまま推移した場合、2040 年の市街化区域内人口密度は 39.6 人/ha、居住誘導区域内人口密度は 43.5 人/ha まで減少するおそれがあり、各種の生活サービス施設の利用圏内人口も減少し、撤退等によるサービスレベルの低下が予想される
---------	--------------------	---

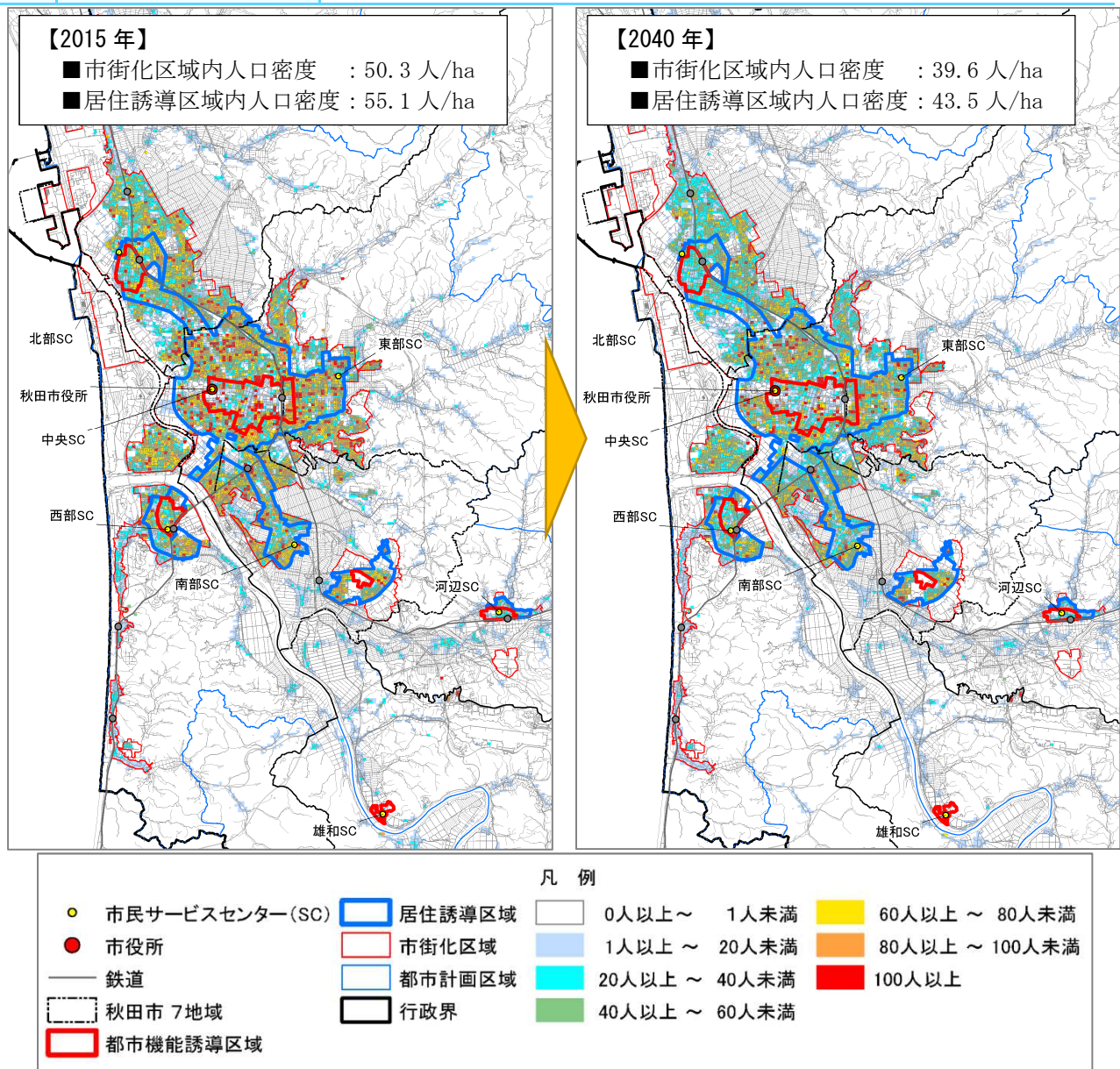


図 2 人口分布 (左 : 2015 年、右 : 2040 年)

出典 : 2015 年国勢調査 100m メッシュ
 ※2040 年は 2015 年国勢調査 100m メッシュを基に推計
 ※人口密度は、人口を有する 100m メッシュ (非可住地を除いた 100m メッシュ) を対象とし、人口集計値を 100m メッシュ面積集計値で除して算出

《秋田市の「生活サービス機能の集積がある範囲」》

■本市にあつては、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を確保しなければ、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

※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・商業・子育て支援）立地数の関係から整理

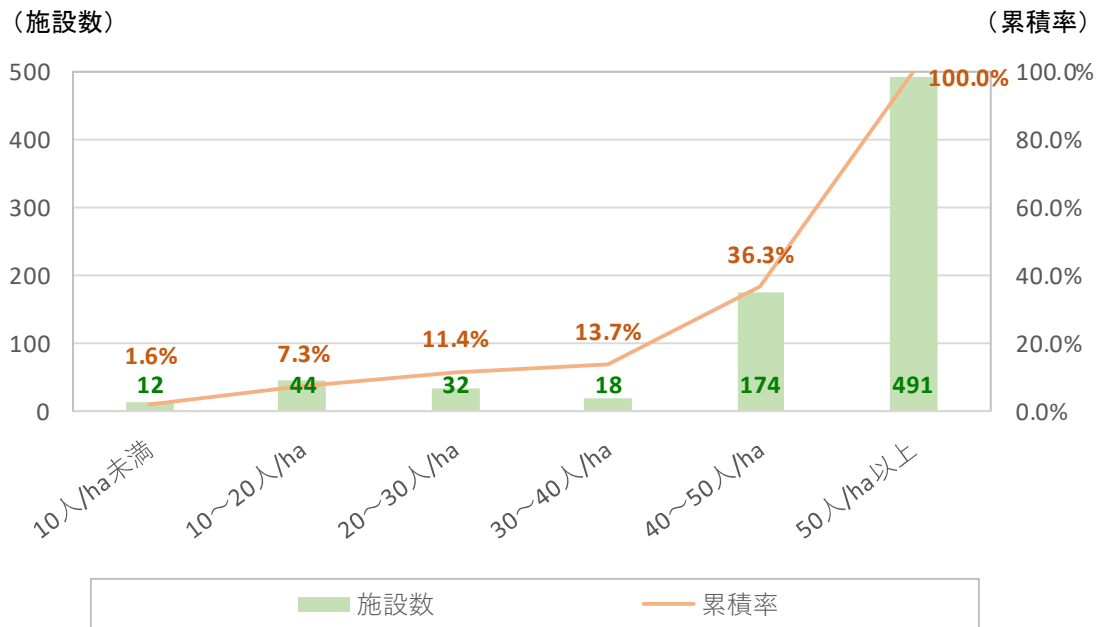


図3 人口密度と生活サービス施設立地数関係

※生活サービス施設：医療施設、通所系高齢者福祉施設、商業施設、子育て支援施設（2016年時点）

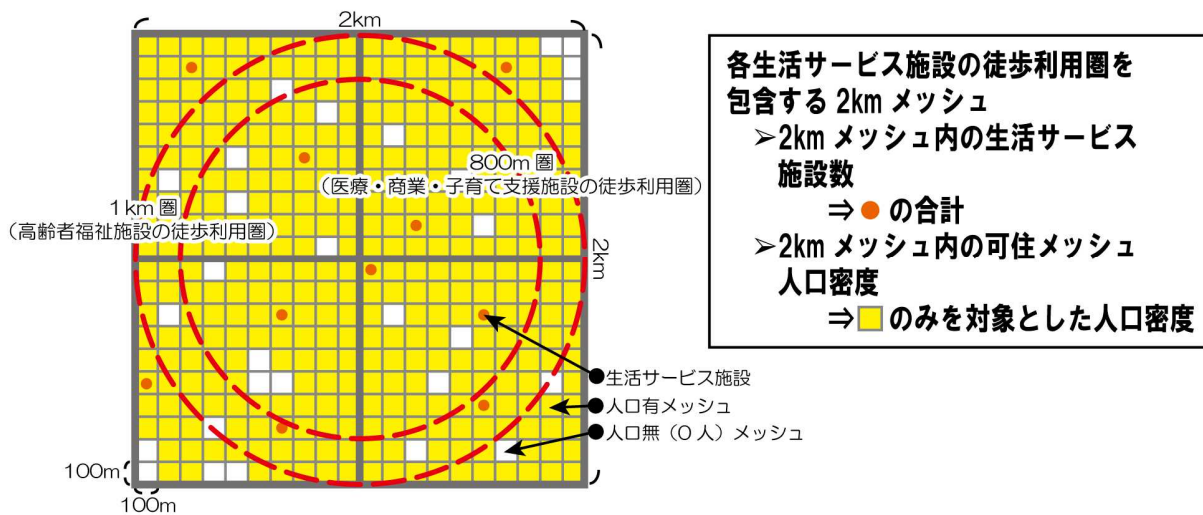


図4 2kmメッシュの可住メッシュ人口密度と生活サービス施設立地の関係整理イメージ

課題
2

都市のスポンジ化への
対応

- 空き地や空き家等の低未利用土地は、市街化区域に広く分布。特に、鉄道駅周辺の旧来の市街地に多く土地利用の促進が求められる
- 人口減少・世帯数の減少にともない、空き地・空き家等の低未利用土地が増加することから、市街地への機能の誘導が求められる

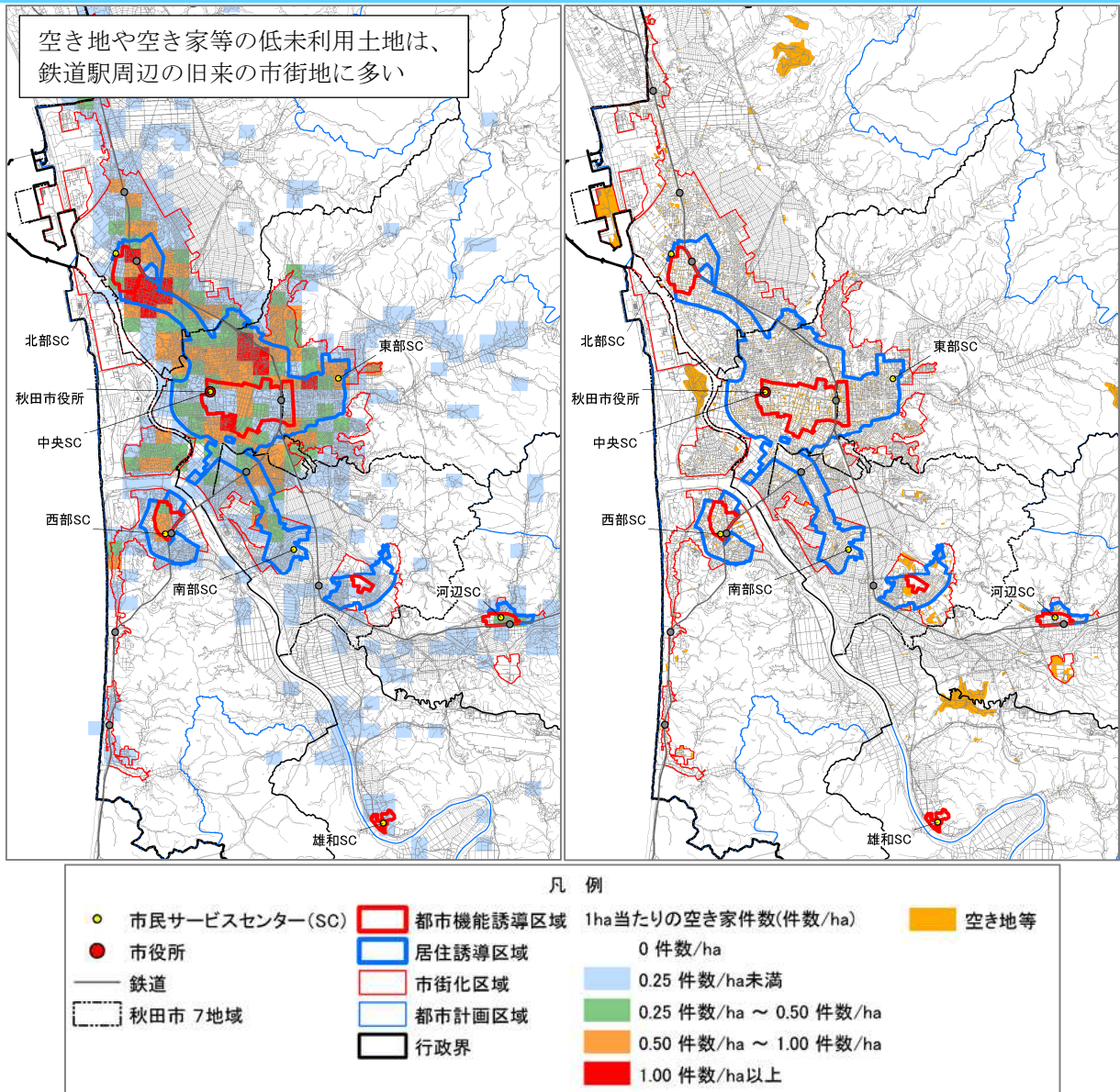


図 5 低未利用土地の分布状況（左：空き家、右：空き地等）

出典：秋田市資料（2012年）、平成28年度秋田市都市構造分析調査業務を基に作成
※空き地等：平面駐車場や改変工事中の土地、建物跡地、資材置き場、ゴルフ場等

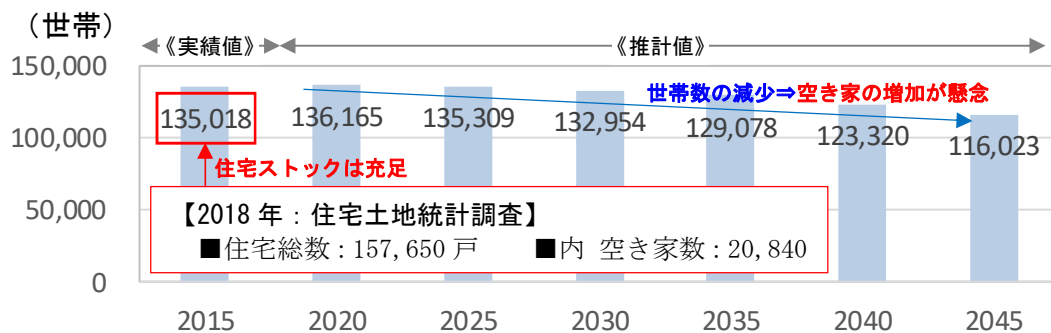


図 6 将来世帯数の見通し

※世帯数は、平成27国勢調査値を基に世帯主率法を用いて推計

- 多発化する自然災害に対し、安全性を確保するために必要なハード・ソフト両面からの対策が求められている
- 国では、防災・減災等のために、「居住誘導区域から災害レッドゾーンを原則除外」「開発許可について災害レッドゾーンでの原則禁止、市街化調整区域におけるイエローゾーンでの厳格化」など、都市計画法および都市再生特別措置法の改正を予定しており、その対応が必要となる
- 秋田県では、平成27年の水防法の改正に伴い、県管理河川を対象として、想定し得る最大規模の降雨により河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域を洪水浸水想定区域として指定し、公表している
 - ⇒令和元年8月公表：旭川、太平川、新城川、猿田川
 - ⇒令和2年公表予定：草生津川、岩見川

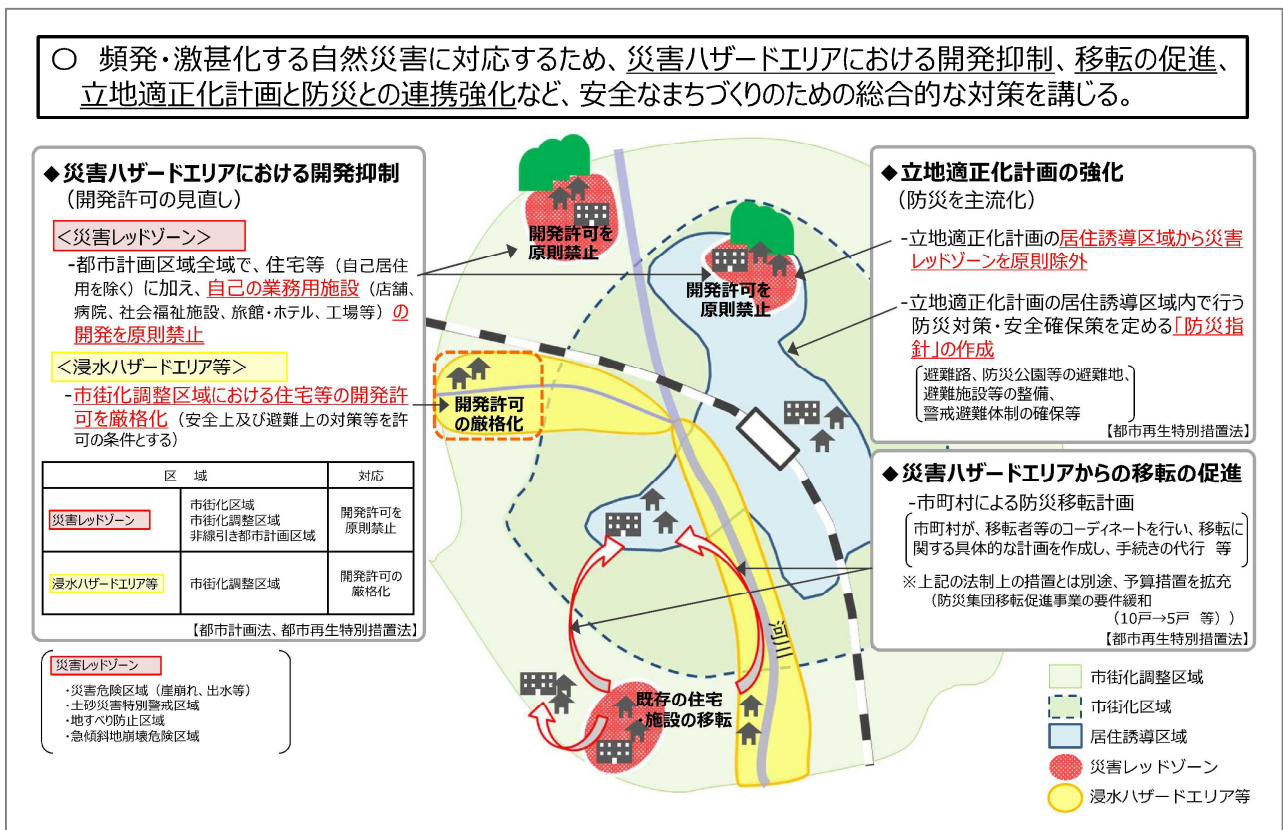


図 7 都市計画法および都市再生特別措置法改正の改正内容（案）の概要

出典：国土交通省資料

表 1 レッドゾーンおよびイエローゾーンの概要

	区域	指定	(参考) 行為規制等
レッドゾーン →住宅等の建築や開発行為等の規制あり	災害危険区域 (崖崩れ、出水、津波等) <建築基準法>	地方公共団体	・災害危険区域内における住居の用に供する建築物の建築の禁止その他建築物の建築に関する制限で災害防止上必要なものは、前項の条例で定める。(法第 39 条第 2 項)
	土砂災害特別警戒区域 <土砂災害警戒区域等における土砂災害防災対策の推進に関する法律>	都道府県知事	・特別警戒区域内において、都市計画法第 4 条第 12 項の開発行為で当該開発行為をする土地の区域内において建築が予定されている建築物の用途が制限用途であるものをしようとする者は、あらかじめ、都道府県知事の許可を受けなければならない。(法第 10 条第 1 項) ※制限用途：住宅（自己用除く）、防災上の配慮を要するものが利用する社会福祉施設、学校、医療施設
	地すべり防止区域 <地すべり等防止法>	国土交通大臣、農林水産大臣	・地すべり防止区域内において、次の各号の一に該当する行為をしようとする者は、都道府県知事の許可を受けなければならない。(法第 18 条第 1 項) ※のり切り（長さ 3m）、切土（直高 2m）など
	急傾斜地崩壊危険区域 <急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律>	都道府県知事	・急傾斜地崩壊危険区域内においては、次の各号に掲げる行為は、都道府県知事の許可を受けなければ、してはならない。(法第 7 条第 1 項) ※のり切り（長さ 3m）、切土（直高 2m）など
	津波災害特別警戒区域 <津波防災地域づくりに関する法律>	都道府県知事	・特別警戒区域内において、政令で定める土地の形質の変更を伴う開発行為で当該開発行為をする土地の区域内において建築が予定されている建築物の用途が制限用途であるものをしようとする者は、あらかじめ、都道府県知事の許可を受けなければならない。(法第 73 条第 1 項) ※制限用途：社会福祉施設、学校、医療施設、市町村の条例で定める用途
イエローゾーン →建築や開発行為等の規制はなく、区域内の警戒避難体制の整備等を求めている	浸水想定区域 <水防法>	(洪水)国土交通大臣、都道府県知事 (雨水出水)都道府県知事、市町村長 (高潮)都道府県知事	なし
	土砂災害警戒区域 <土砂災害警戒区域等における土砂災害防災対策の推進に関する法律>	都道府県知事	なし
	都市洪水想定区域 都市浸水想定区域 <特定都市河川浸水被害対策法>	国土交通大臣、都道府県知事等	なし
	津波災害警戒区域 <津波防災地域づくりに関する法律>	都道府県知事	なし
	津波浸水想定（区域） <津波防災地域づくりに関する法律> ……	都道府県知事	なし

出典：国土交通省資料

表 2 秋田市におけるレッドゾーンおよびイエローゾーンの状況

区域		秋田市における状況	
レッド ゾーン	災害危険区域	存在	居住誘導区域外
	土砂災害特別警戒区域	存在	居住誘導区域内にあるが当該範囲は誘導区域から除外
	地すべり防止区域	存在	居住誘導区域内にあるが当該範囲は誘導区域から除外
	津波災害特別警戒区域	なし	－
イエロー ゾーン	浸水想定区域	存在	居住誘導区域内に分布
	土砂災害警戒区域	存在	居住誘導区域内に分布
	都市洪水想定区域	なし	－
	都市浸水想定区域		－
	津波災害警戒区域	なし	－
津波浸水想定（区域）	存在	居住誘導区域に分布	

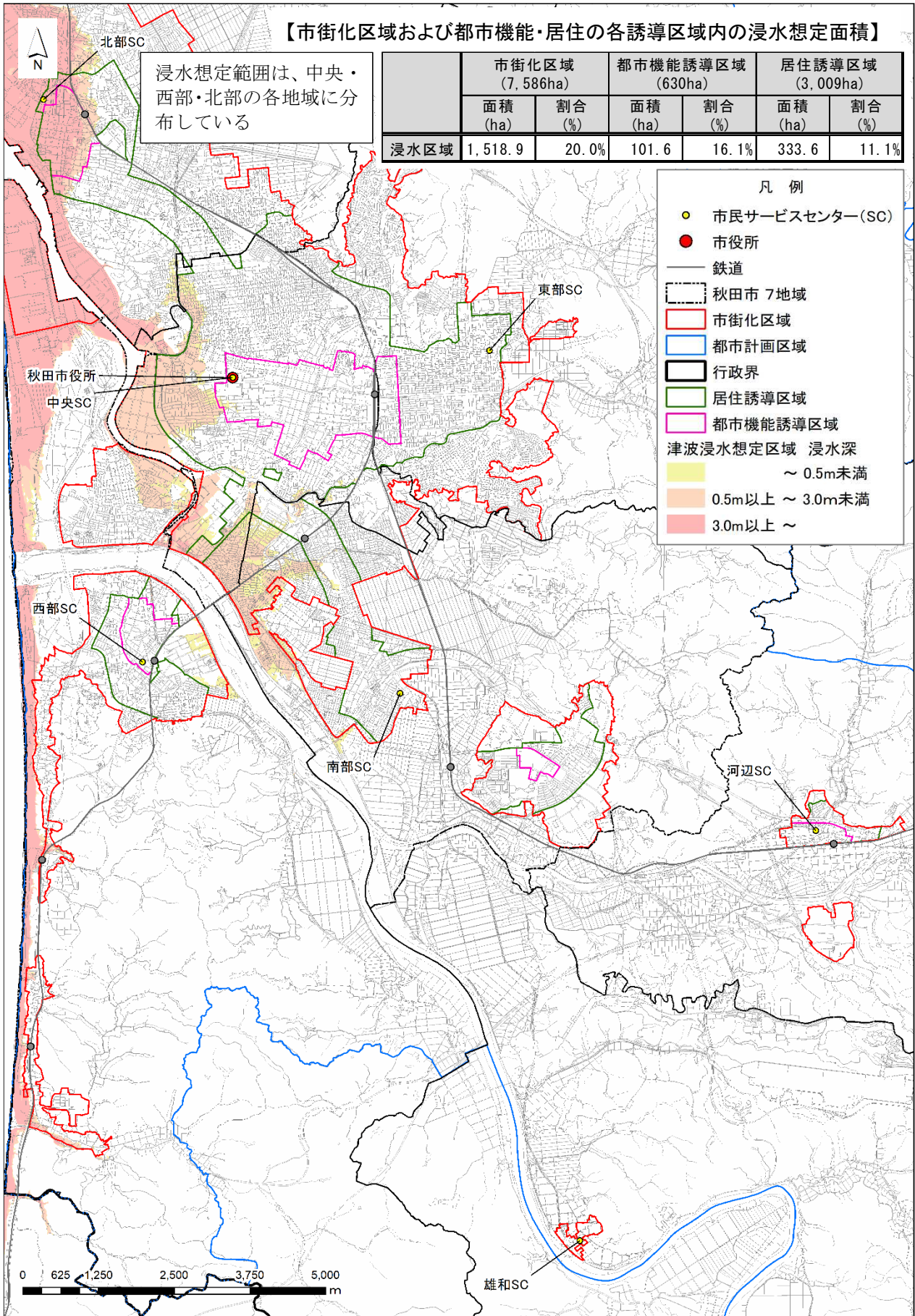


図 8 津波浸水想定区域図

出典：津波浸水想定図（平成 28 年 3 月、秋田県）

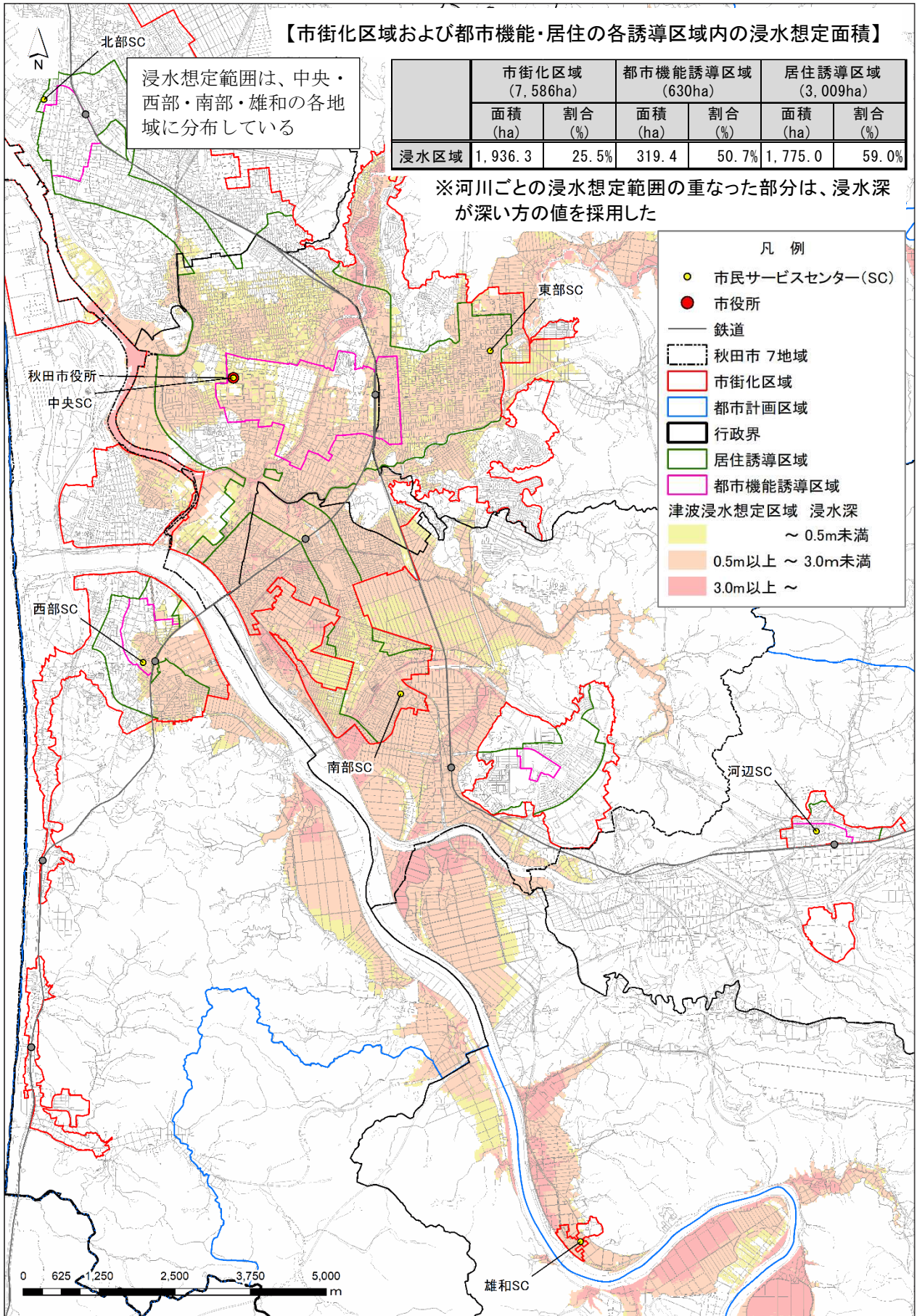


図 9 雄物川および県管理4河川による洪水の浸水想定区域図

出典：雄物川》洪水浸水想定区域図（平成28年6月、国土交通省）、
旭川、太平川、新城川、猿田川》洪水浸水想定区域図（令和元年8月、秋田県）

(2) 区域別土地利用の考え方

①適切な土地利用の規制・誘導

■ 都市計画区域内における土地利用の規制・誘導

- 市街化区域における適切な用途制限に基づく土地利用の規制・誘導、および拠点地域への居住や都市機能の誘導促進
- 市街化区域における空き地・空き家等低未利用土地の有効活用・適正管理等
- 住宅、店舗、工場など、土地利用の混在が想定される地域で居住環境や操業環境への支障が予想される場合における、用途地域の見直しや地区計画の指定など、必要に応じた適切な措置の検討
- 市街化調整区域における原則開発抑制、既存集落の維持・活性化や産業振興に資する計画的開発への対応

■ 都市計画区域外における土地利用の規制・誘導

- 都市計画区域外における農地や森林等が有する機能の保全

②市街地の拡大抑制と自然環境の保全・管理

■ 市街化区域内への開発需要の誘導

- 都市機能・居住の各誘導区域における、誘導施策と連携した土地利用制度の変更・導入等の検討
- ランダムに散在・増加していくことが見込まれる、空き地・空き家等低未利用土地の有効利用および適正管理
- 将来的な利活用の見込みが立たない一団の低未利用土地を対象とした、市街化調整区域への逆線引き

■ 農林業の振興と連携した自然環境の保全・管理

- 地域課題に対応した自然環境の積極的な利用による保全・管理
- NPO やボランティア、企業などの多様な主体との協働による農地や森林等の利用・管理

■ 自然景観に配慮した土地利用の把握

- 景観計画や関係条例に基づく誘導や、緑地協定等の地域特性に応じたルールを活用
- 国土利用計画法に基づく届出等により土地利用を把握

③安全・安心を支える土地利用の規制・誘導

■ 自然災害リスク等を踏まえた土地利用の規制・誘導

- 自然災害の恐れがある地域における、ハード・ソフトの両面から必要な防災・減災策の実施
- 自然災害リスクや災害対策の状況等を考慮した、土地利用制度の見直し検討

■ 防災機能の向上に資する避難路等の整備

- 土地区画整理事業や道路整備による、緊急車両の通行を妨げる狭隘道路の解消の促進

1-2. 区別土地利用方針

(1) 対応しなければならない主要課題

課題 1	<p>【住居系市街地】 既存住宅ストックの活用 による拠点市街地への 居住誘導</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ DID（人口集中地区）の人口は平成12年をピークとして減少に転じたが、面積は現在も漸増傾向 ■ 人口減少・世帯数の減少にともない、空き地・空き家等の低未利用土地が増加することから、市街地への機能の誘導が求められる
---------	---	---

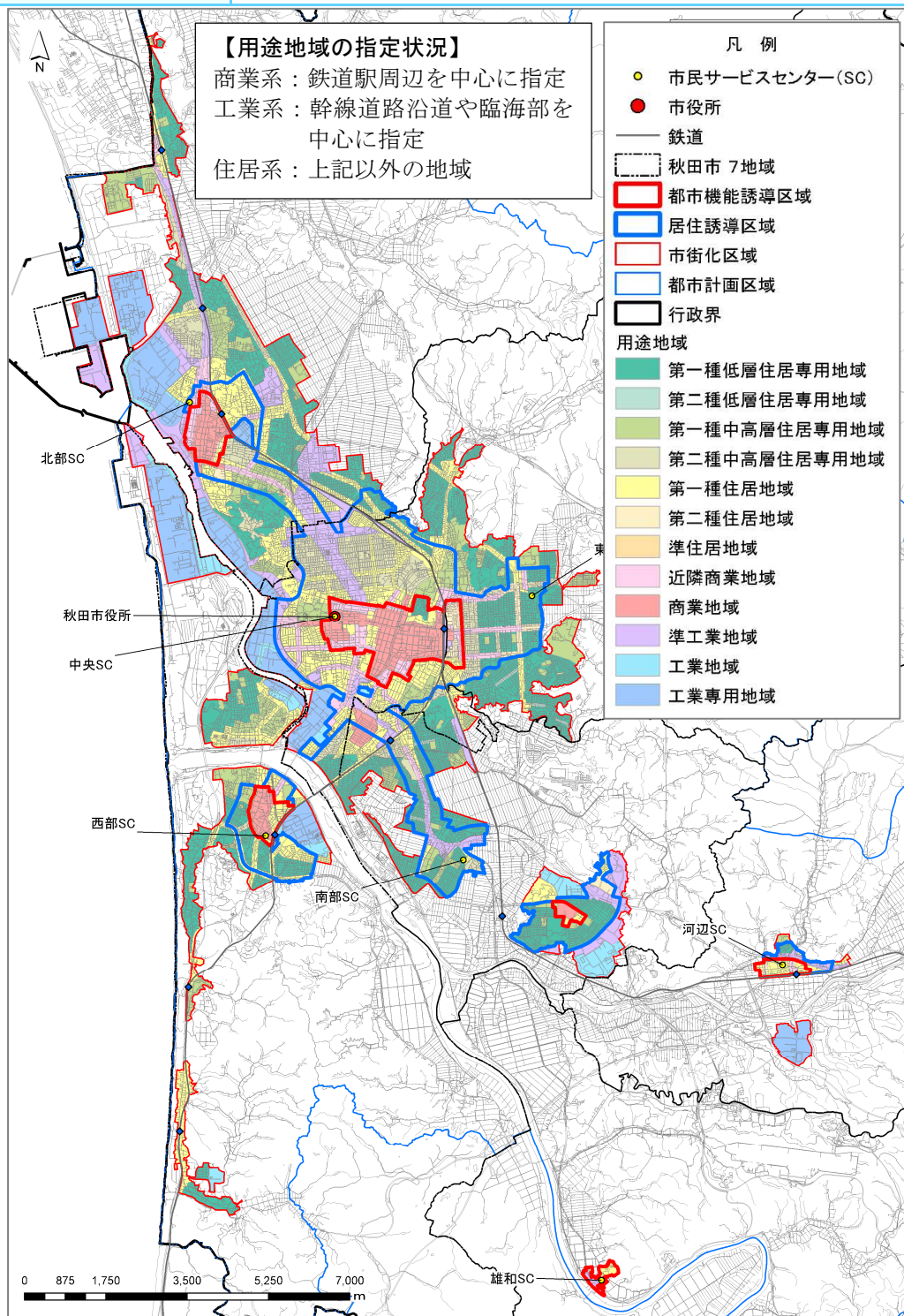


図 10 用途地域および都市機能・居住の各誘導区域の指定状況

出典：国土数値情報ダウンロードサービス

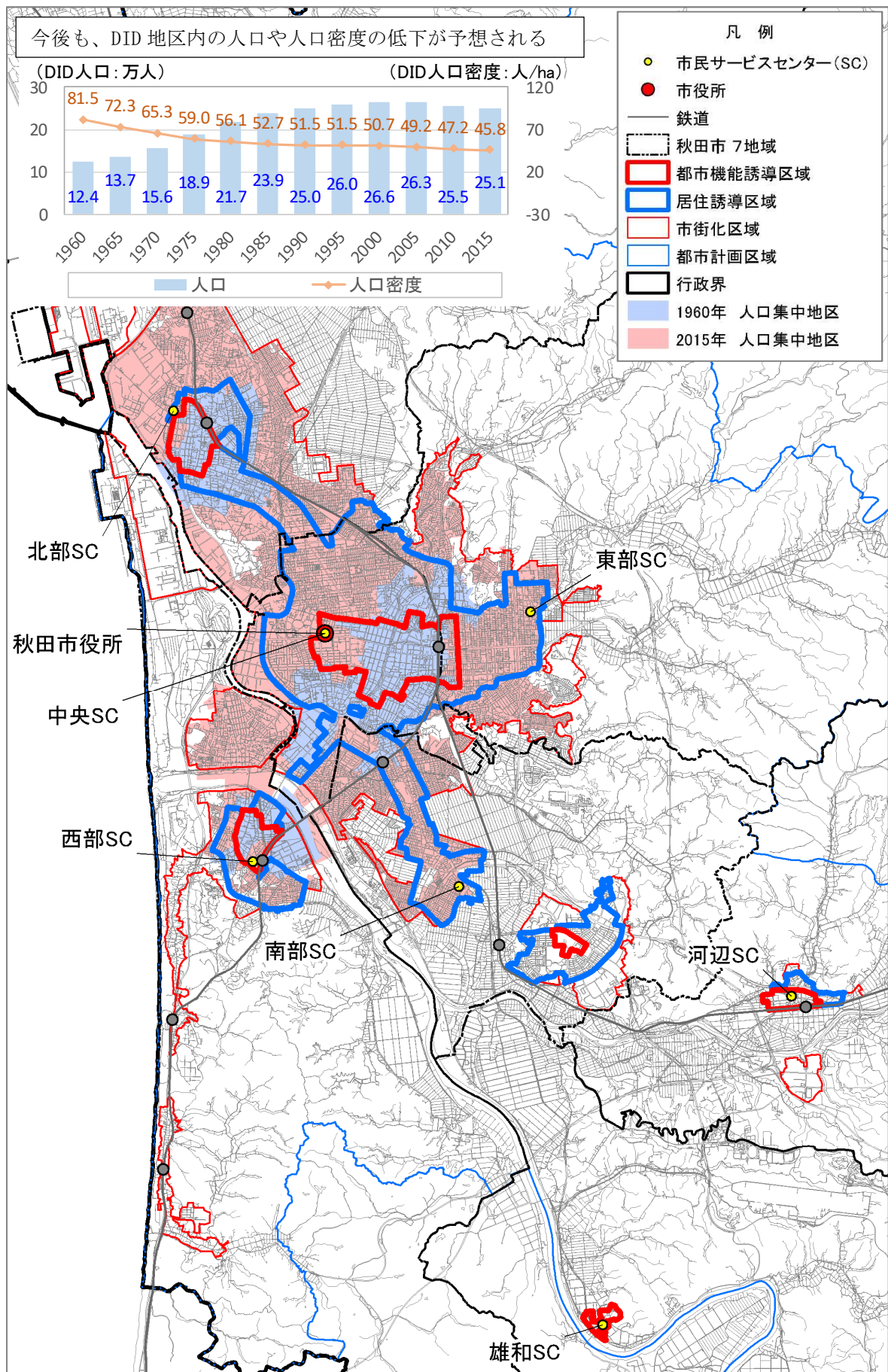


図 11 人口集中地区の変遷 (1960年、2015年)

出典：国土数値情報ダウンロードサービス

【商業系市街地】
拠点地域への都市機能
の誘導

- 中心市街地の事業所集積がみられる範囲が縮小
- 鉄道駅周辺の旧来の市街地を中心に、駐車場等の空き地が多く分布
- 人口減少・世帯数の減少にともない、空き地・空き家等の低未利用土地が増加することから、市街地への機能の誘導が求められる

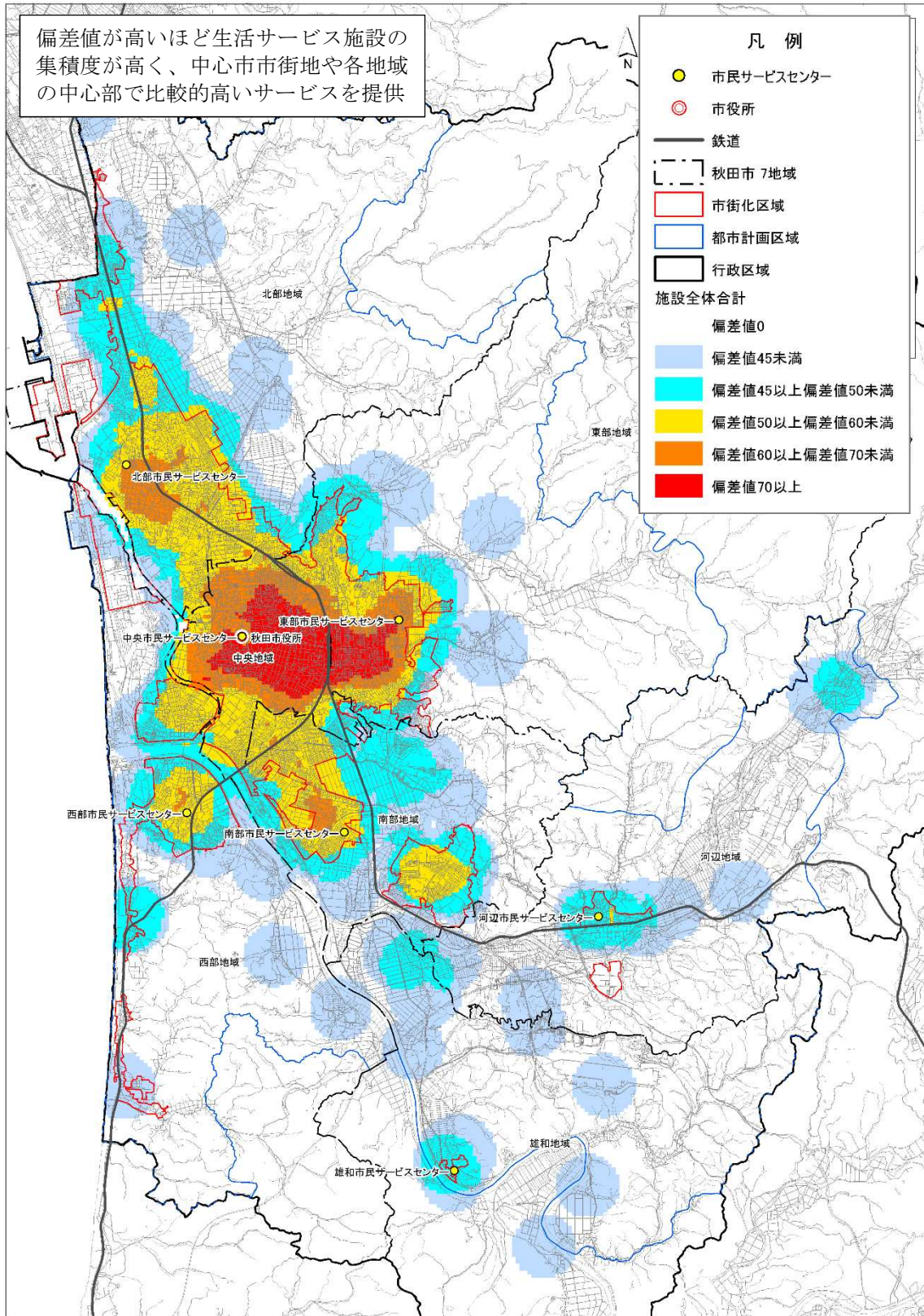


図 12 市全体での生活サービス率の偏差値区分図

※生活サービス施設：医療施設、通所系高齢者福祉施設、商業施設、子育て支援施設（2016年時点）

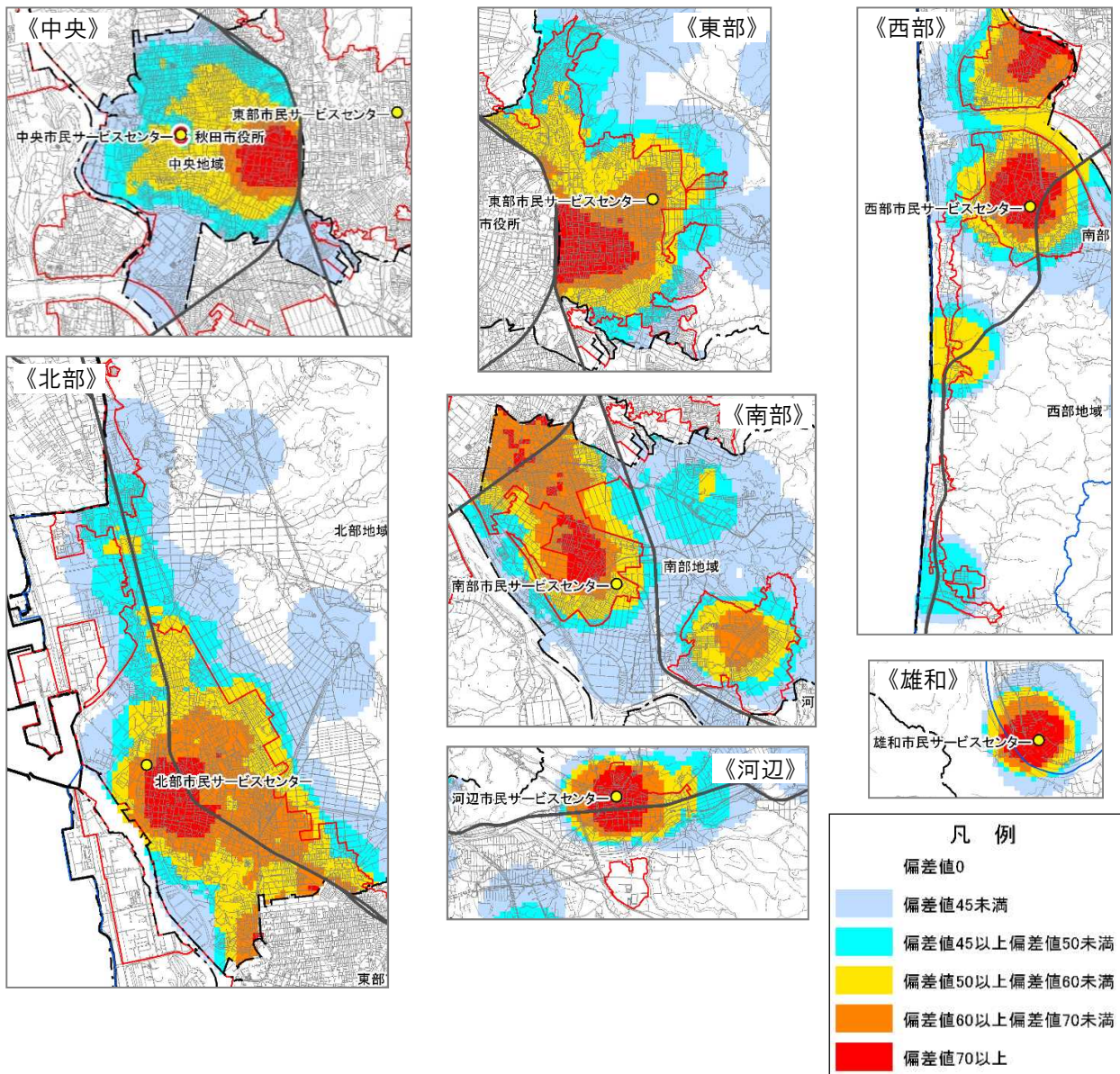


図 13 地域ごとの生活サービス率の偏差値区分図

※生活サービス施設：医療施設、通所系高齢者福祉施設、商業施設、子育て支援施設（2016年時点）

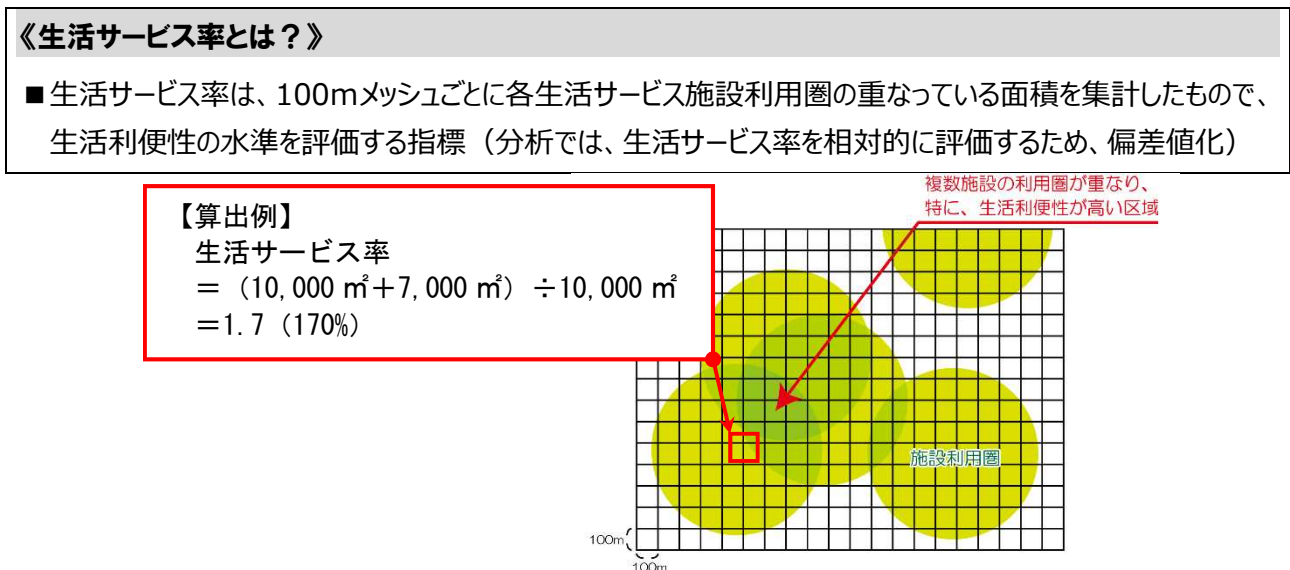


図 14 生活サービス率の算出例

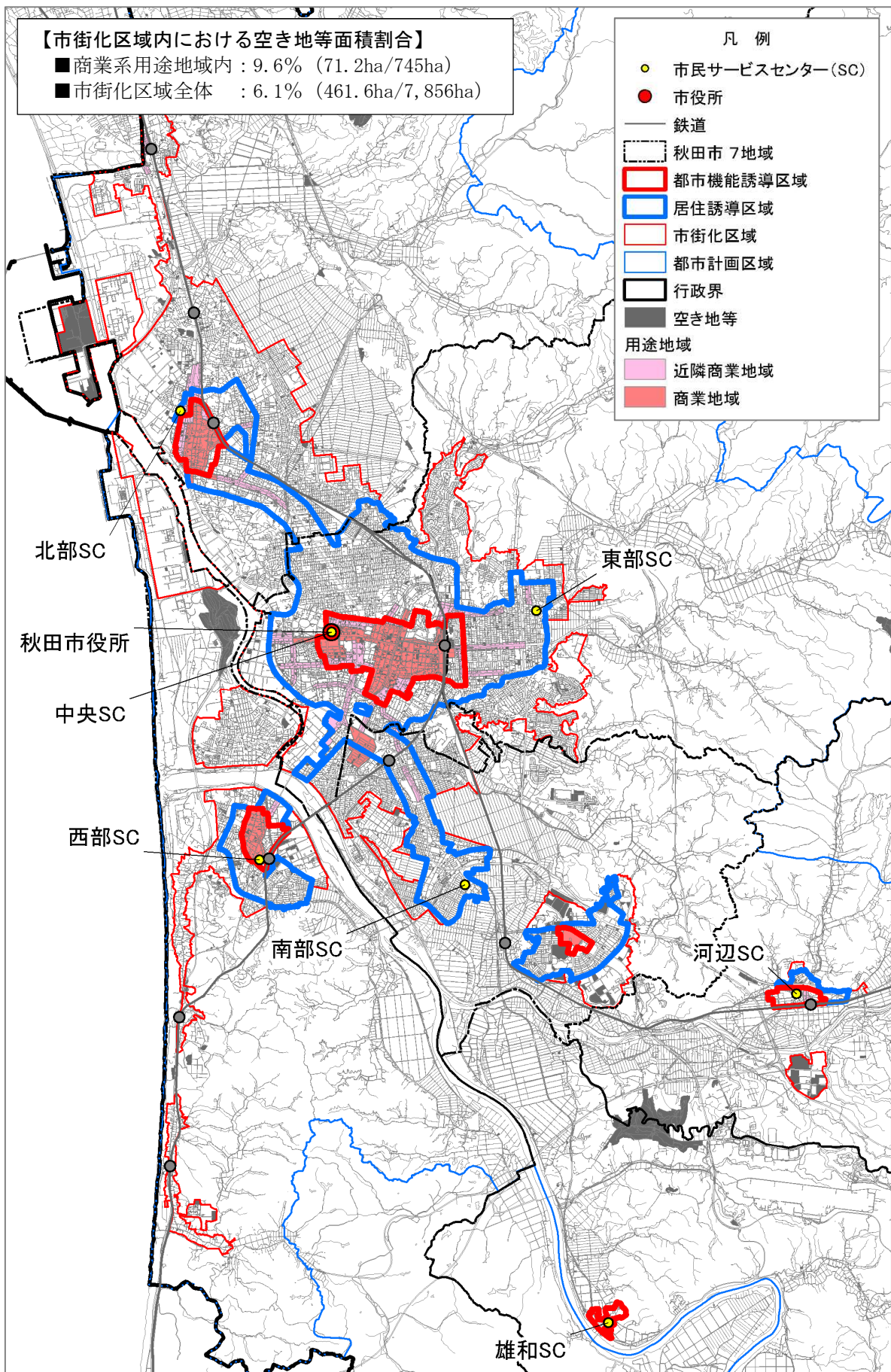


図 15 商業系用途地域内の空き地等分布状況

※平成 28 年度秋田市都市構造分析調査業務を基に作成
 ※空き地等：平面駐車場や改変工事中の土地、建物跡地、資材置き場、ゴルフ場等

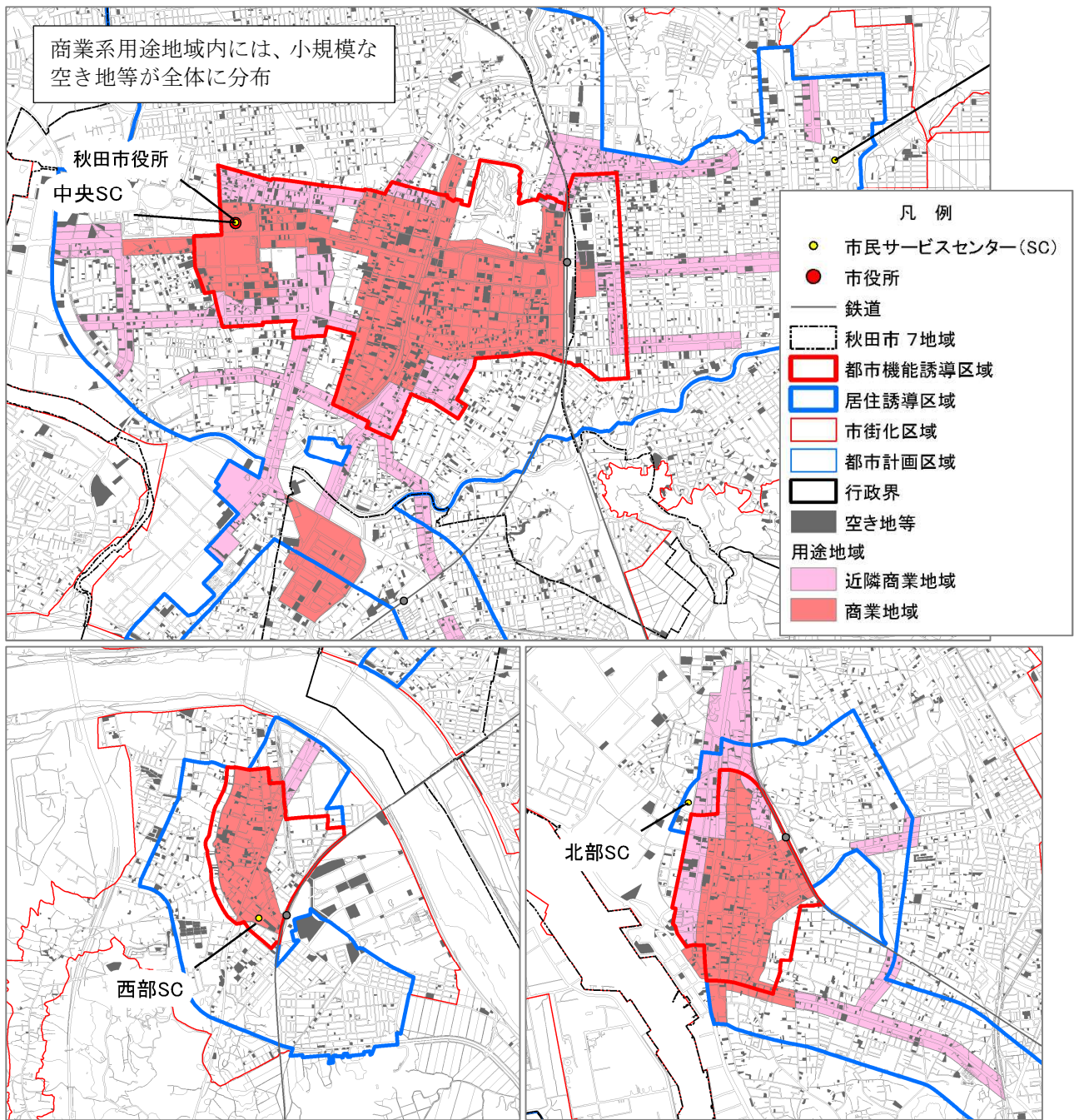


図 16 商業系用途地域内の空き地等分布状況

(上：中央・東部地域、左下：西部地域、右下：北部地域の拡大図)

※平成 28 年度秋田市都市構造分析調査業務を基に作成
 ※空き地等：平面駐車場や改変工事中の土地、建物跡地、資材置き場、ゴルフ場等

【工業系市街地】
工業団地における未分
譲地への工場等の誘導

- 大規模な未分譲地が、秋田湾産業新拠点や七曲臨空工業団地で多
くなっている
- 製造業事業所数が減少傾向にあり空き地等が増加している

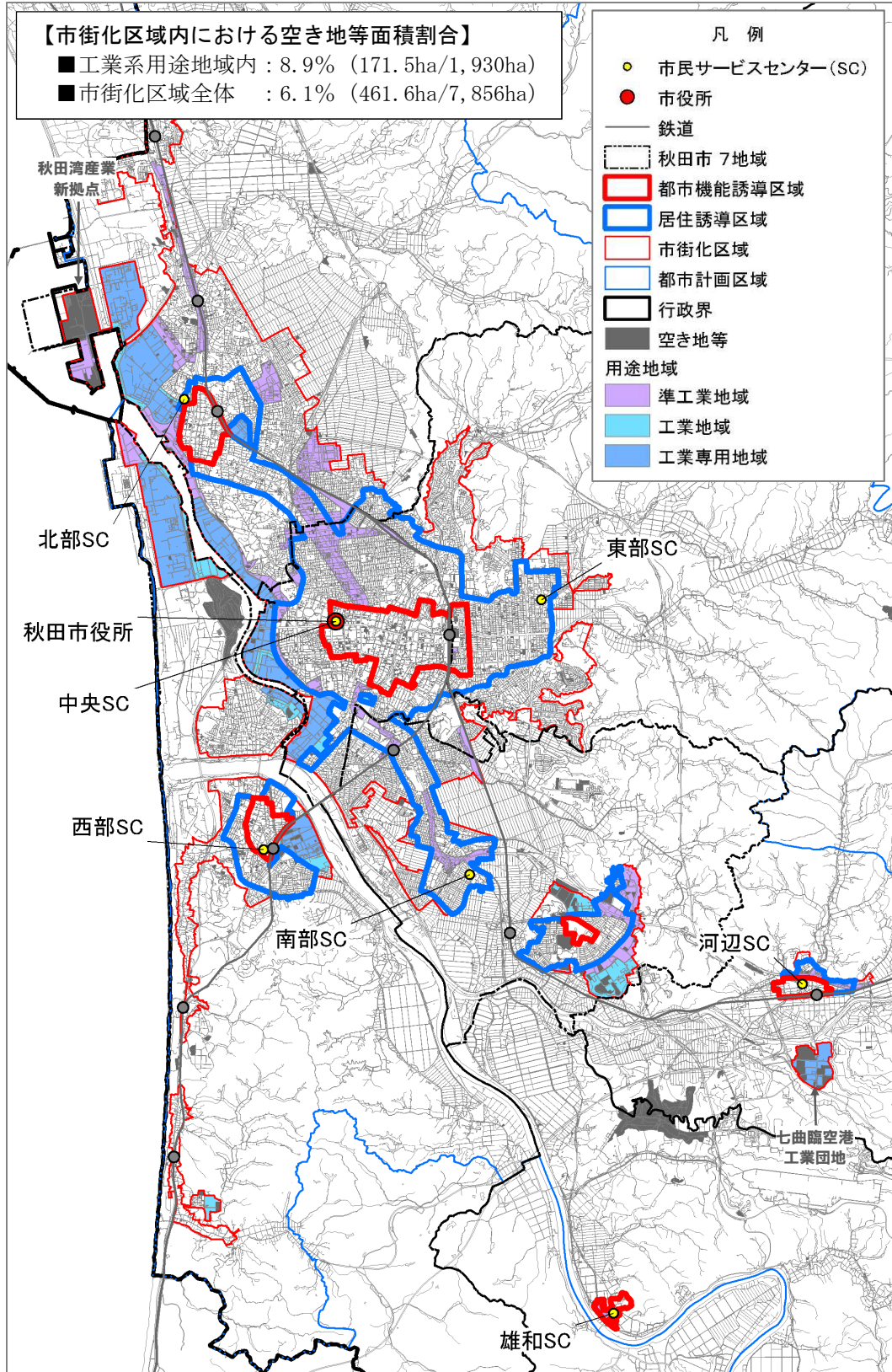


図 17 工業系用途地域内の空き地等分布状況

※平成 28 年度秋田市都市構造分析調査業務を基に作成
※空き地等：平面駐車場や改変工事中の土地、建物跡地、資材置き場、ゴルフ場等

【市街化調整区域】
農村集落のコミュニティ維持および自然環境の保全

- 市街化調整区域の農村集落は、高齢化率が高く、将来的に50%を超える集落の増加が想定される
- 秋田市宅地開発に関する条例により、農村集落における定住人口の確保やコミュニティ維持に資する開発行為等を許容する区域を設定（都市計画法第34条第11号に基づく指定区域）
- 市街地と自然環境が近接した都市という特徴を有し、将来にわたり自然環境を保全していくことが必要

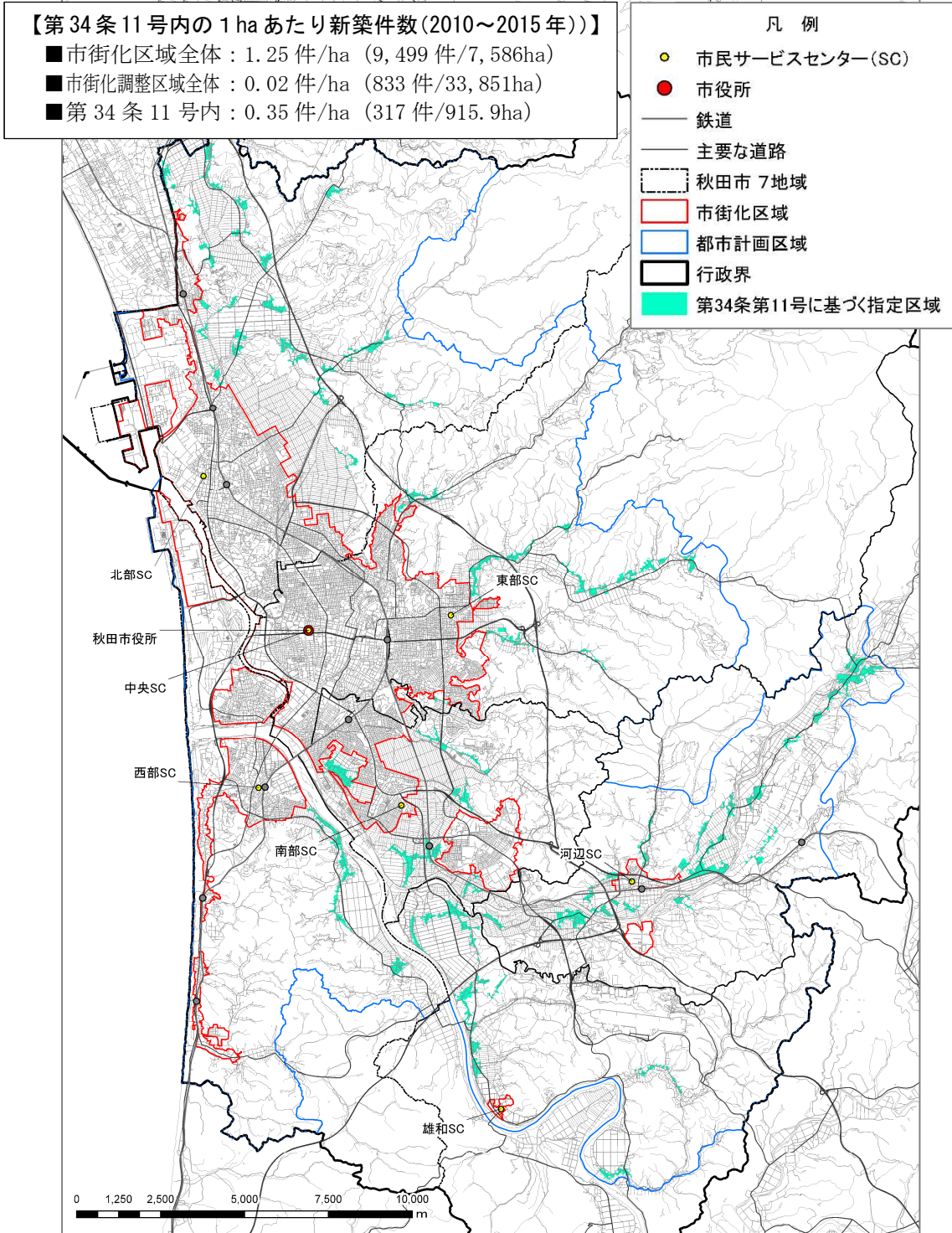


図 18 都市計画法第34条第11号に基づく指定区域

出典：秋田市資料（2019年4月）

《一定の集落区域での土地利用(都市計画法第 34 条第 11 号に基づく指定区域)》

- 市街化調整区域では、農林業とそこに関わる人の建物などの建築を基本としているが、人口減少・少子高齢化により現在の集落の維持が課題となっていることをふまえ、一定の基準を満たす集落の区域については、外部の人を含め、誰でも住宅（自己用の専用住宅や小規模の店舗又は事務所などを併設する兼用住宅）を建てる事が出来るように、条例で規制を緩和した。



図 19 都市計画法第 34 条第 11 号に基づく指定区域内の開発許可基準の概要

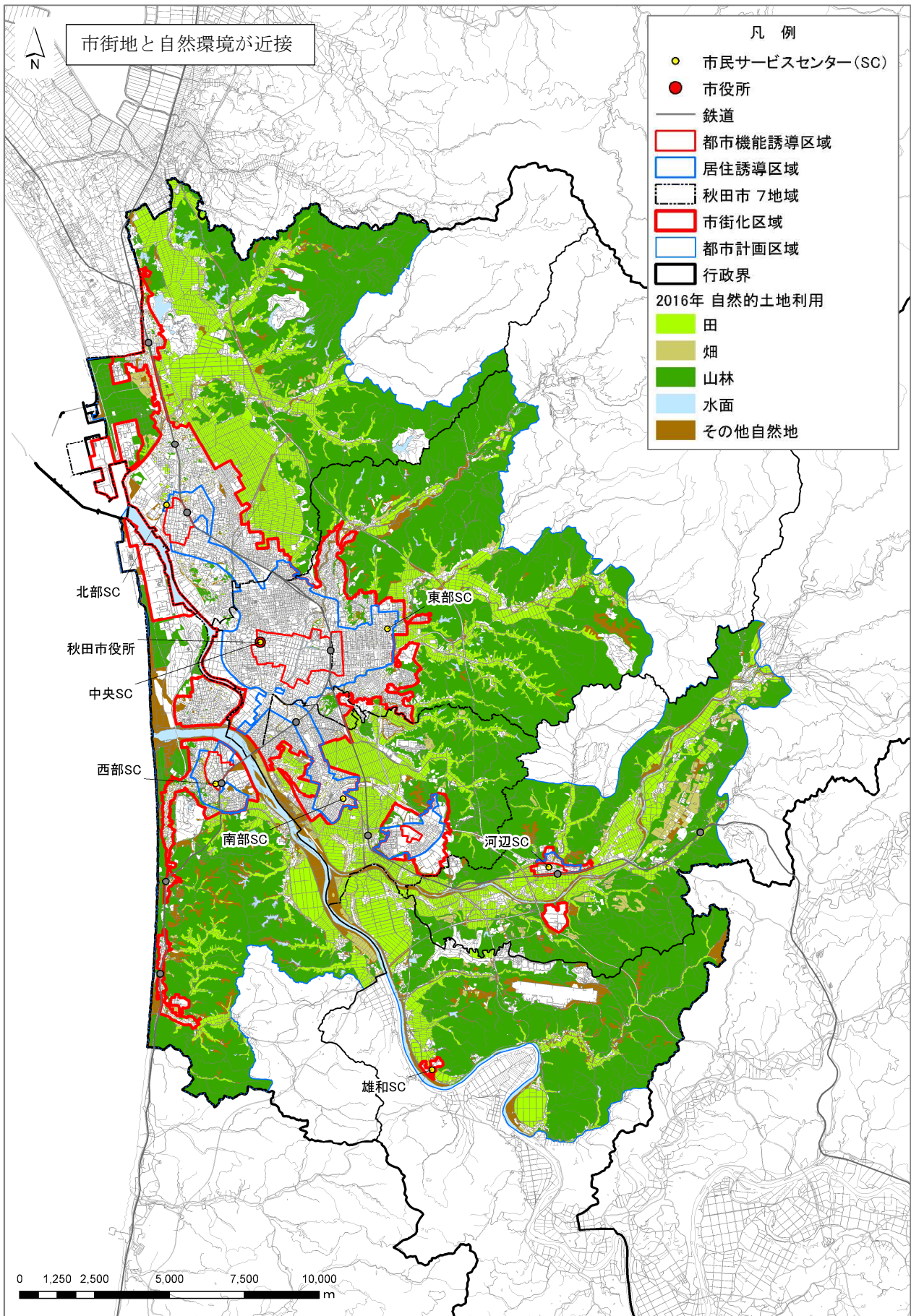


図 20 自然的土地利用の分布状況

※平成 28 年度秋田市都市構造分析調査業務を基に作成

(2) 区分別土地利用の考え方

集約型都市構造の実現に向けて、将来都市構造で設定したゾーニングを踏まえ、市域を8つの土地利用に細区分し、それぞれの土地利用方針と整備・誘導施策を設定します。

今後は、この土地利用方針を基本としながら、用途地域など適正な地域地区の指定および見直しを進めていきます。

表 3 将来都市構造のゾーン区分と土地利用区分の関係

将来都市像 (ゾーニング)	土地利用の区分	
居住促進ゾーン ・ 市街地ゾーン	商業・業務系市街地	■ 県都の“顔”となる秋田駅周辺の中心市街地および山王地区に位置し、市民生活の中心拠点や県全体の発展を牽引する役割を担うエリア
	複合系市街地	■ 地域中心や利用者の多い鉄道駅周辺等に位置し、住宅や商業・業務、工業機能など、多様な土地利用が複合的に展開されているエリア
	沿道系市街地	■ 骨格を成す幹線道路の沿道等に位置し、市民や来訪者のサービス機能を一部補完する利便性の高い沿道型のエリア
	住居系市街地	■ 主に低層住宅地で構成されているエリア
市街地ゾーン	工業地区	■ 秋田運河両岸、秋田港周辺など、工業系の土地利用が展開されているエリア
農地ゾーン	農業振興地区	■ 郊外部に広がる優良な農地で構成されているエリア
	田園共生地区	■ 郊外部の田園地帯や山間部に点在する既存集落を中心としたエリア
森林ゾーン	自然保全地区	■ 森林地帯や松林地帯、河川・水路で構成されているエリア

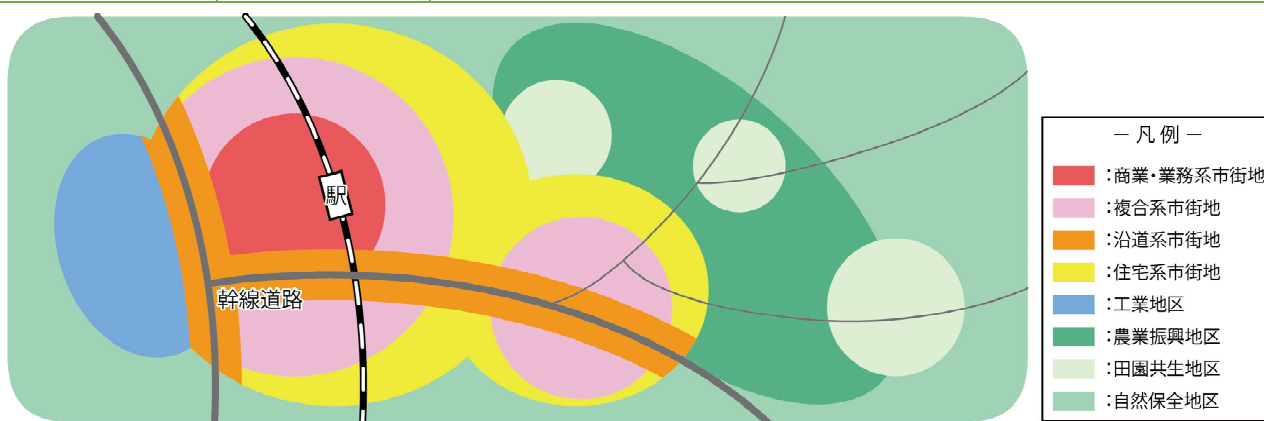


図 21 区分別土地利用の配置のイメージ

①商業・業務系市街地

- 都市機能誘導区域に含まれ、県の中心拠点として、都市機能の誘導と人口の集積および土地利用の促進

②複合系市街地

- 生活利便性の高い拠点地域として、適切な土地利用の規制・誘導による環境保全
- 都市機能・居住の各誘導区域内における、都市機能の誘導と人口の集積

③沿道系市街地

- 中心市街地や地域中心など周辺の拠点地域との機能・役割分担に十分配慮した適切な土地利用の規制・誘導

④住居系市街地

- 多くの市民が居住する場として、良好な住環境の維持・形成、および適切な土地利用の規制・誘導による環境保全
- 市民の居住ニーズに応じた緑豊かなゆとりのある居住環境の形成
- 居住誘導区域内における住宅ストックの保全・活用、および居住機能の誘導と人口の集積

⑤工業地区

- 大規模な未分譲地を対象とした積極的な企業誘致、および空き地等の利活用
- 秋田港における、物流機能の充実化やにぎわい空間の創出

⑥田園共生地区

- 原則として無秩序な市街化は抑制
- 集落部における生活環境の改善と利便性の向上、および移住・二地域居住の受け皿としての低未利用土地の活用
- 優良農地や森林環境と調和した環境整備、およびグリーンツーリズムなどによる都市部との交流・連携方策の検討

⑦農業振興地区

- 優良農地の積極的な利用・管理による維持・保全、および生産基盤の整備

⑧自然保全地区

- 原則として無秩序な市街化は抑制
- 森林の適切な保全・管理、および自然災害による被害の防止・軽減に向けた環境整備

2. 交通体系の整備方針

2-1. 対応しなければならない主要課題

課題 1	集約型都市構造の実現に向けた交通体系の形成	<ul style="list-style-type: none"> ■国では、平成 26 年の都市再生特別措置法（：立地適正化計画）や地域公共交通活性化再生法（：地域公共交通網形成計画）の改正を契機に、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向けたまちづくりを提唱 ■本市立地適正化計画では、土地利用と交通計画を連携させ、都市機能・居住の各誘導区域を設定
---------	-----------------------	--

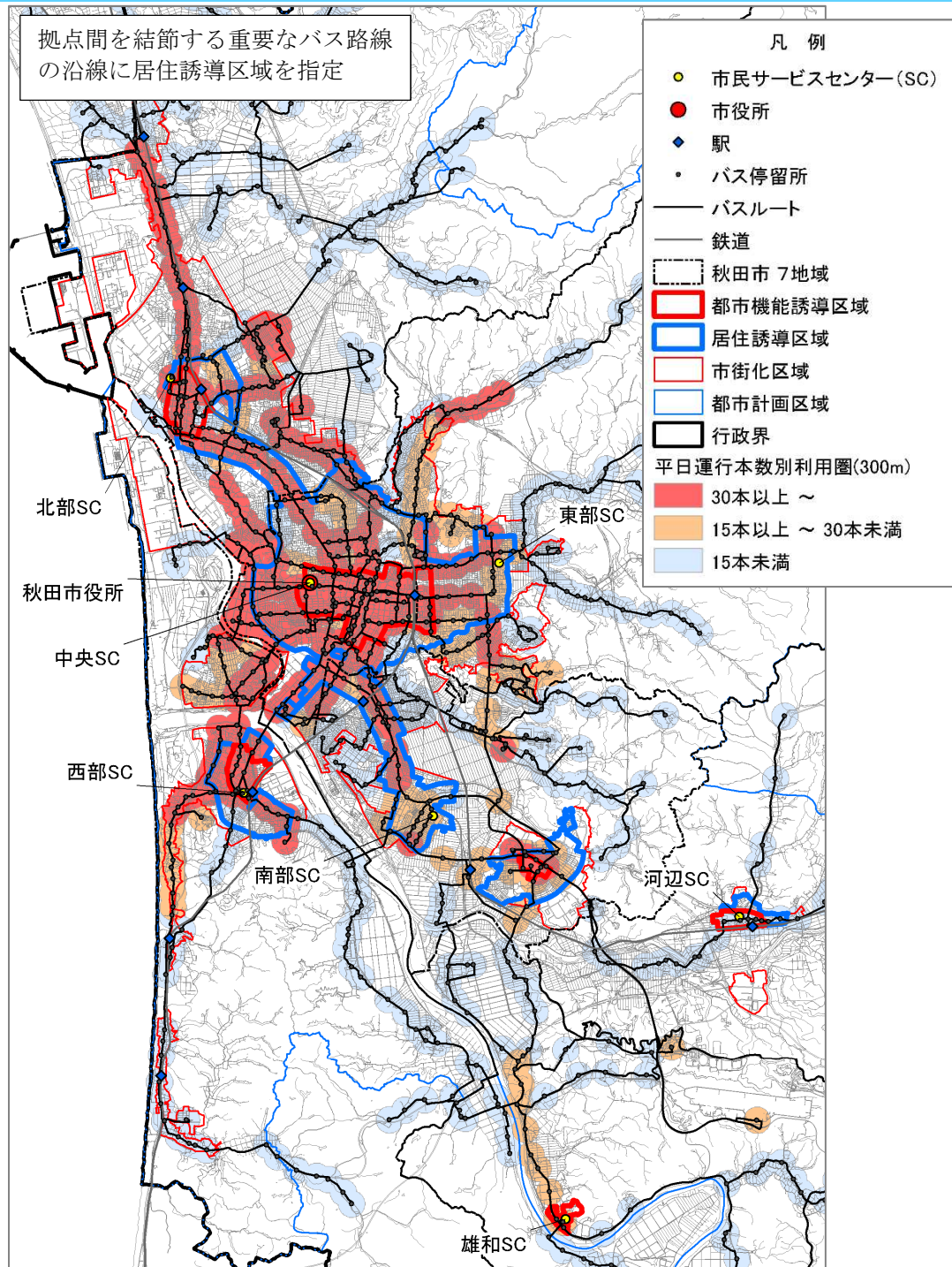


図 22 平日往路・復路平均運行本数別バス路線の利用圏域

出典：秋田市中央交通および秋田市資料（2019年4月）

計画的な道路整備や
維持、更新・改修・廃
止

- 骨格道路網は、3環状放射道路網を基本とした整備を推進
- 都市計画道路は、骨格道路を中心に整備が進められているが、都市計画決定後20年を経過している未着手路線・区間も存在
- 自動車交通量は減少傾向にあり、今後もその傾向は継続する見通し
- 既存の道路や橋りょう等は、現在のサービスを維持した場合、大規模な改良等が必要となり、更新・改良費が増大

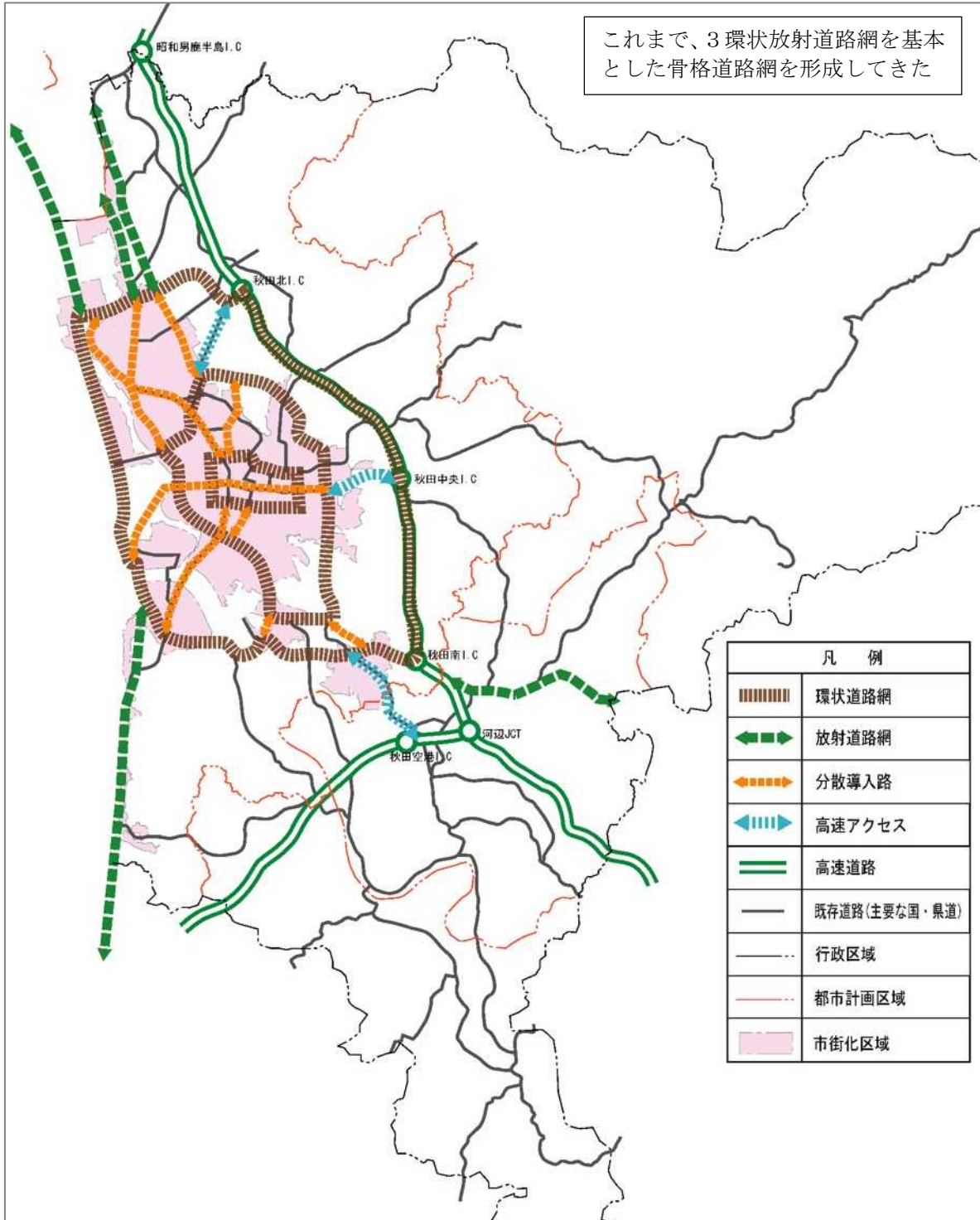


図 23 第6次秋田市総合都市計画における道路整備の基本方針図

出典：第6次秋田市総合都市計画（平成23年3月）

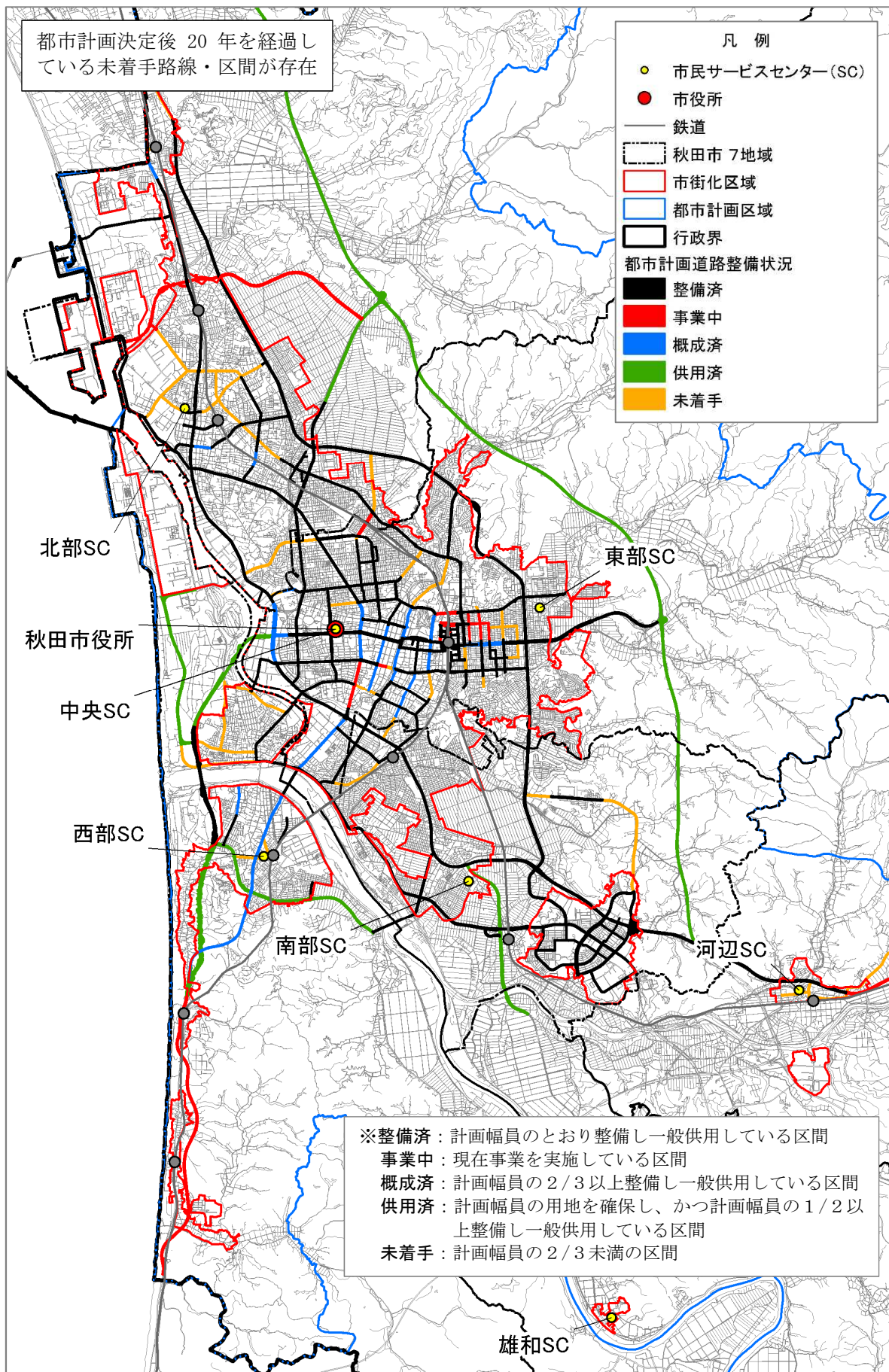


図 24 都市計画道路の整備状況

出典：秋田市資料（2019年4月2日時点）

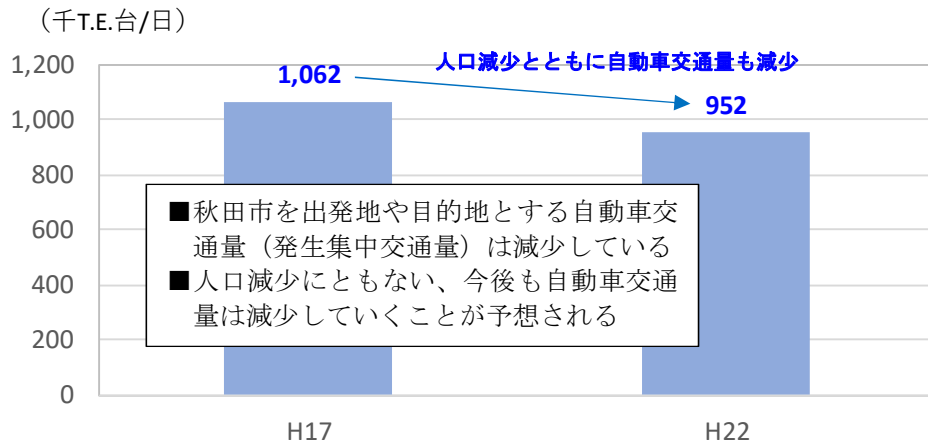
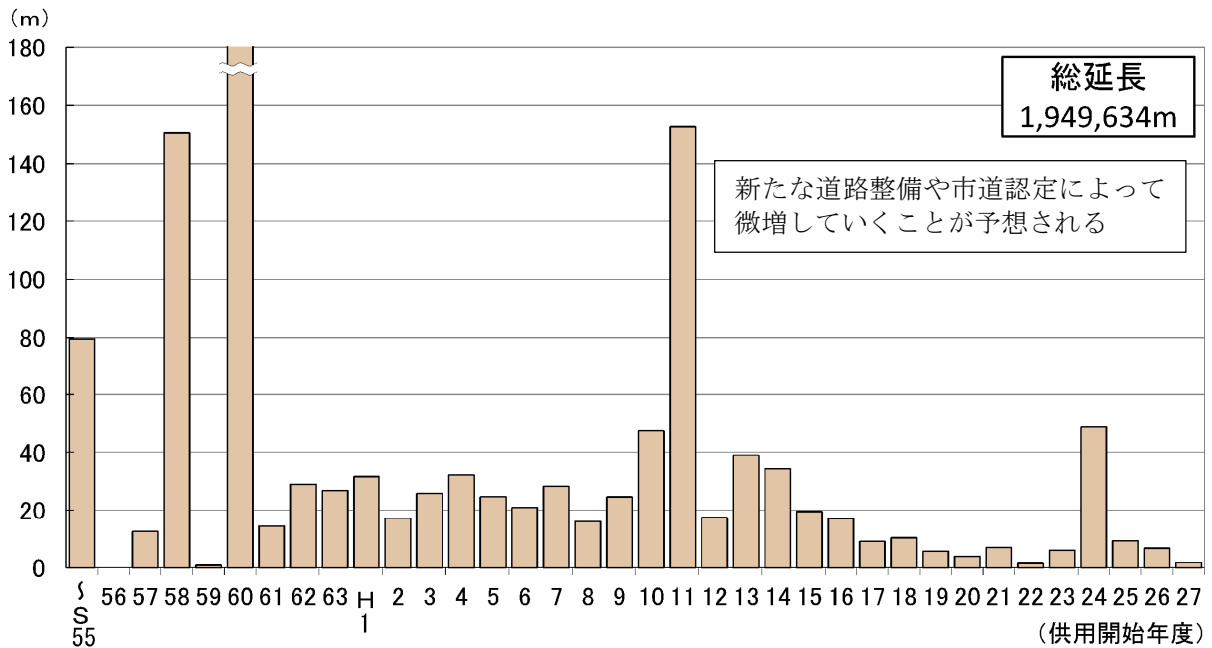


図 25 秋田市の自動車発生集中交通量の推移

※道路交通センサス OD 表（国土交通省）を集計

※発生集中交通量：発生量（あるゾーンを起点とするトリップの合計量）と集中量（あるゾーンへの終点とするトリップの合計量）の総和



※供用開始年度が不明な道路（合計 8,347m）についてはグラフに表示しない。

図 26 市道の整備状況の推移

出典：秋田市公共施設等総合管理計画（平成 29 年 3 月）

課題
3

公共交通サービスの
維持・増進

- 主な移動手段は自動車類の分担率が高く、高齢化率の高い郊外部・集落部ほどその傾向は強いため、マイカーを運転できなくなった場合の移動手段の確保が課題
- 鉄道やバス路線等の公共交通は、人口減少にともない利用者数も減少し、運行本数の減少や廃止など、公共交通サービスの低下への対応が必要
- 国では、MaaSをはじめとする新たなモビリティのあり方、幹線交通ネットワークのあり方、災害や老朽化への対応、インフラと交通政策の連携等を中心に、中期的な交通政策のあり方について検討中

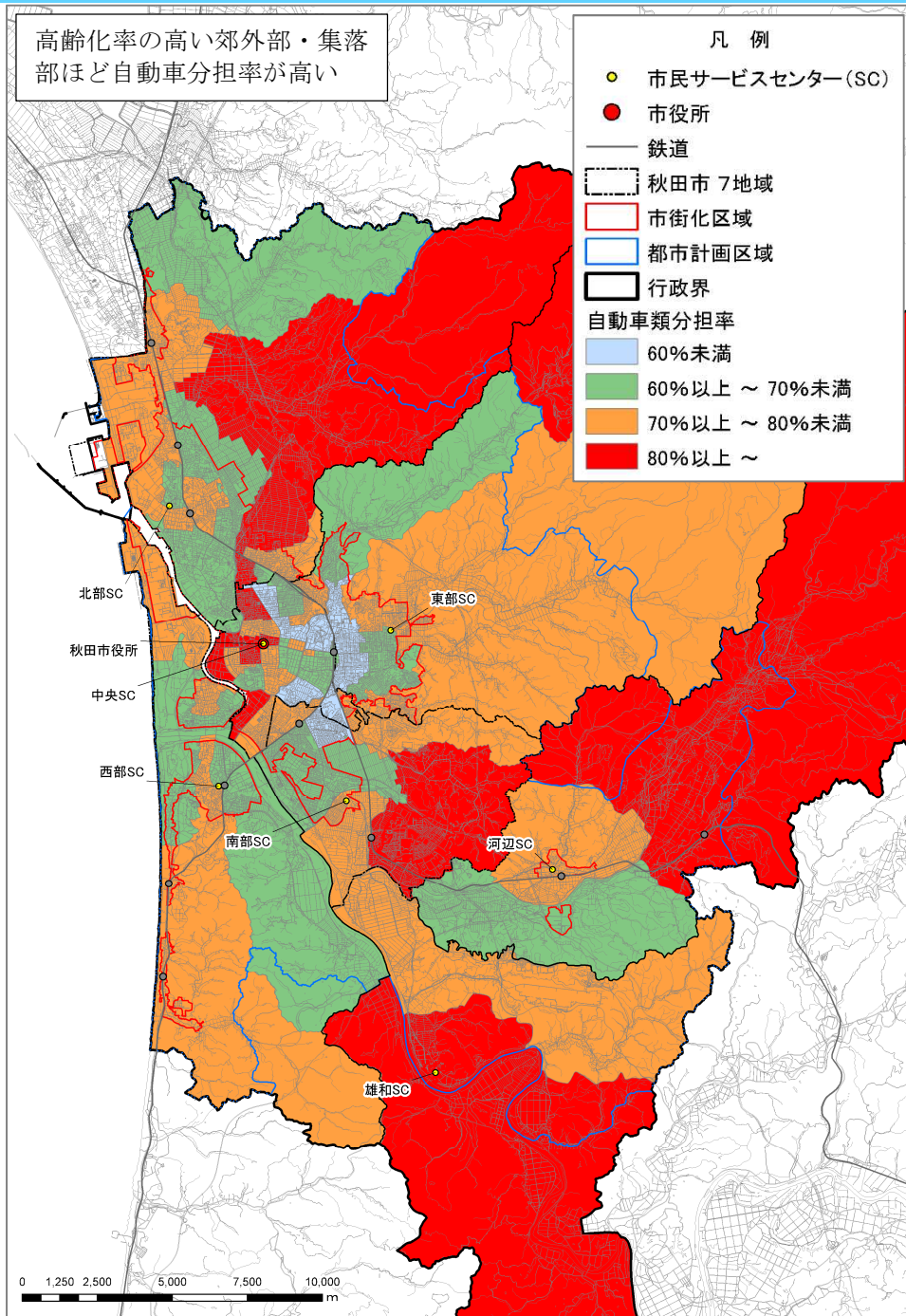


図 27 自動車類分担率の分布状況

出典：平成17年度秋田都市圏街路交通調査

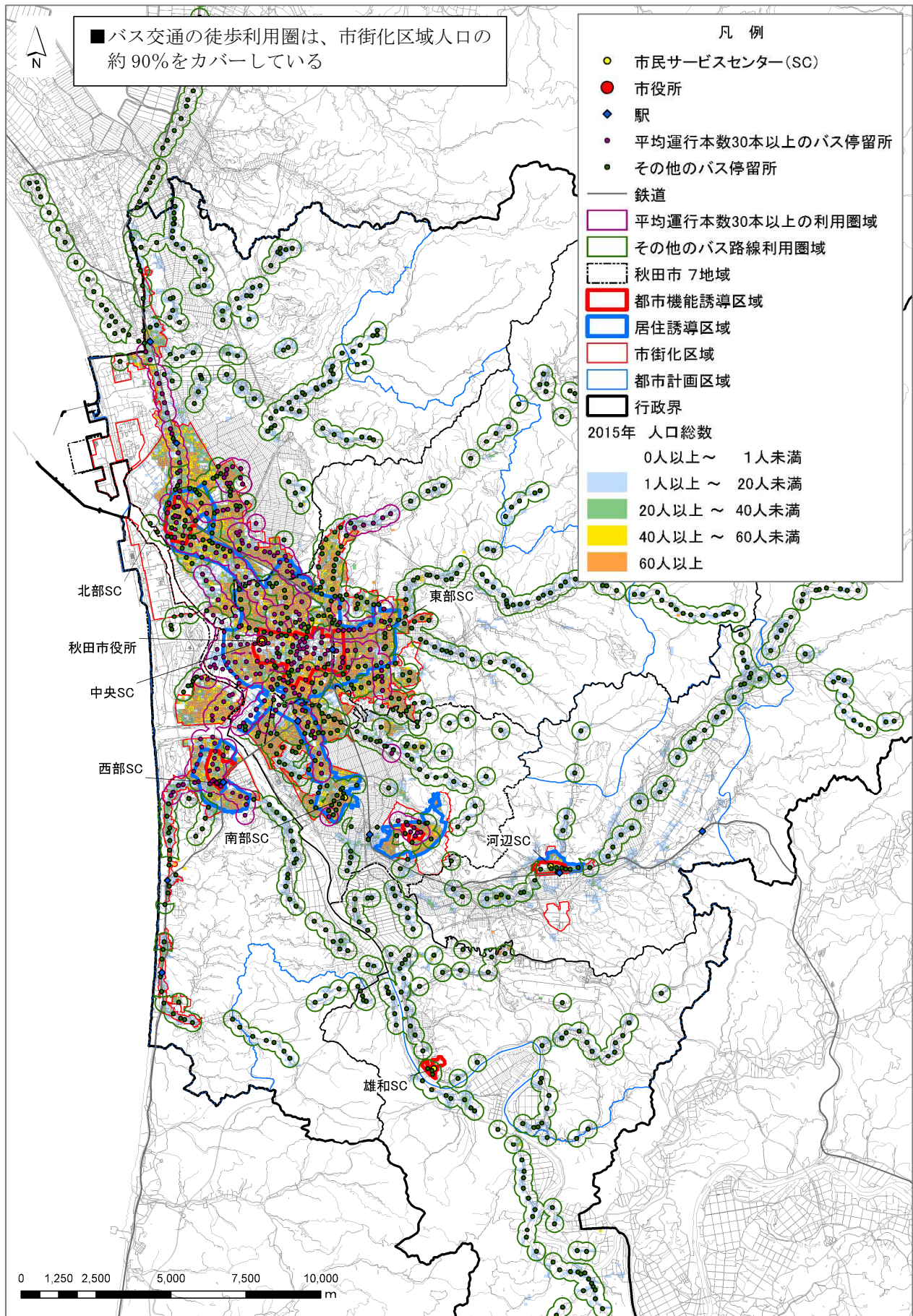


図 28 公共交通の配置状況

出典：秋田中央交通および秋田市資料（2019年4月1日時点）、2015年国勢調査100mメッシュ
 ※平均運行本数：平日往路・復路の平均運行本数。30本以上では、概ねピーク時に片道3本以上に相当する

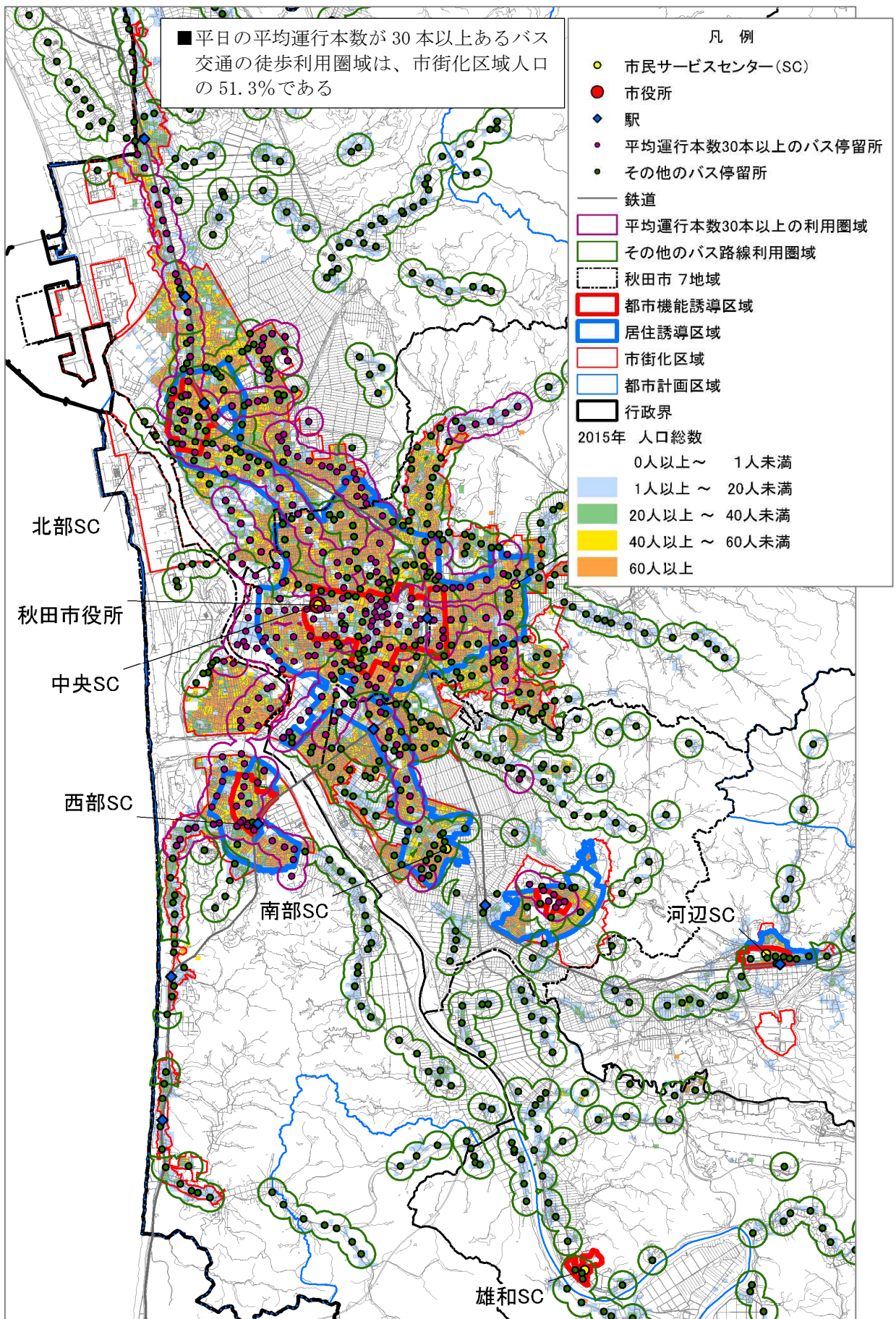


図 29 公共交通の配置状況 (拡大)

出典：秋田中央交通および秋田市資料 (2019年4月1日時点)、2015年国勢調査100mメッシュ
 ※平均運行本数：平日往路・復路の平均運行本数。30本以上では、概ねピーク時に片道3本以上に相当する

《新たな公共交通の動き①:MaaS(=Mobility as a Service)とは》

- MaaS とは、「出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供するなど、移動手段全体を1つのサービスとして捉え、利用者にとっての一元的なサービスとして提供する概念・考え方

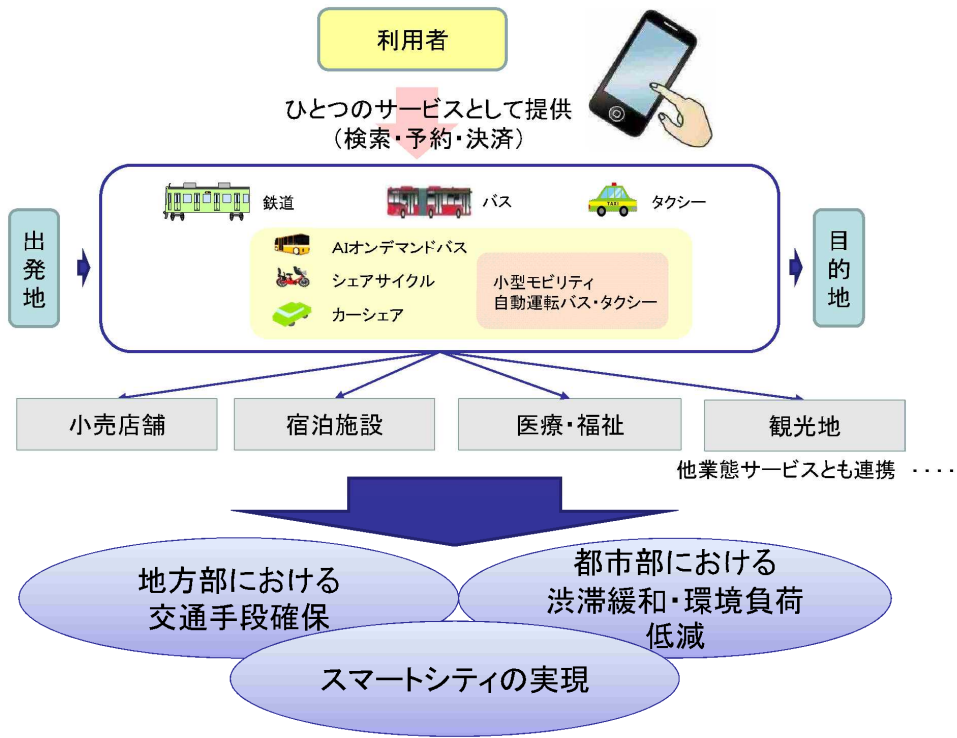


図 30 MaaS (=Mobility as a Service) の概要

出典：国土交通省資料

《新たな公共交通の動き②:グリーンスローモビリティや超小型モビリティ等》

- グリーンスローモビリティとは、電動で、時速 20km/h 未満で公道を走る 4 人乗り以下の公共車両
- 超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人から 2 人乗り程度の車両
- これらのモビリティは、地域住民のラスト/ファーストマイルや観光客向けの新しいモビリティ、地域の賑わい創出、環境負荷低減等が期待され、全国で実証実験や導入が進んでいる



図 31 グリーンスローモビリティや超小型モビリティ等の実証実験

出典：さいたま市資料、千葉市ホームページ
 ※福島県いわき市：グリーンスローモビリティ、
 埼玉県さいたま市：超小型モビリティのシェアリング、
 千葉県千葉市：パーソナルモビリティのシェアリング

2-2. 交通体系の整備の考え方

①まちづくりと連携した交通体系の構築

- 土地利用計画等のまちづくりと連携した、道路網や公共交通網の形成

②拠点間をつなぐ効率的・効果的な道路網の整備

■ 3環状放射型道路網の形成

- 市外、交通拠点および「都心・中心市街地」と「地域中心」を相互に連結した3環状道路とこれらを結ぶ放射道路による骨格道路網の形成

■ 都市計画道路の整備

- 整備にあたっての必要性や費用対効果を十分精査し、計画的に整備
- 都市計画決定から20年以上未着手となっている区間を有する46路線（約69km）は、必要性と実現性を再検証し、必要に応じて見直し

■ 既存道路の管理・活用

- 計画的な点検、維持・管理によるライフサイクルコストの削減
- 橋りょうやトンネル等の道路構造物で機能に支障が生じている等のものは、利用状況等を踏まえ「修繕」「更新」「集約・撤去」の措置方針を検討

■ 渋滞を緩和する道路整備

- 渋滞ポイントとなっている箇所の道路整備

③広域連携機能の充実

■ 高速道路網の充実

- 日本海沿岸東北自動車道の全線開通の促進

■ 港湾環境の充実

- 秋田港の整備・活用

■ 空港環境の充実

- 国際線や国内線のほか、秋田空港からの二次交通の充実化

■ 広域連携機能へのアクセス性の向上

- 高速道路インターチェンジや秋田港、秋田空港などの広域的な交通を担う結節点を連絡する道路における、未整備区間の整備促進
- 秋田港周辺道路の整備

④安全・安心で利用しやすい交通体系

■ 命を支える道路網の充実

- 高次救急病院等へのアクセスや非常時の貨物輸送などを支える道路ネットワークの構築

■ 歩行者・自転車利用環境の整備

- 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た、安全で快適な歩行環境づくり
- 秋田駅周辺における、自転車が安全かつ快適に走行できる環境づくり

■ バリアフリー化および交通安全対策

- 利用者の多い鉄道駅を中心とする地区等における、面的・一体的なバリアフリー化
- 生活道路における交差点の改良、および小・中学校や保育所、幼稚園、福祉施設へのアクセス路等の主要道路での歩行空間の確保

■ 冬期間の安全性の確保

- 除排雪の効率化および消融雪機能を備えた歩道のネットワーク化

⑤ 持続可能な公共交通の形成

■ 過度にマイカーに依存しない交通体系の再構築

- 公共交通や地域の支援等によって、マイカーだけに頼らず移動が可能となる公共交通網の形成
- 技術革新や国の動向等を注視しつつ、自動運転技術や MaaS 等の新たな交通システムの導入可能性の検討

■ 鉄道交通の利便性の向上

- 鉄道駅の交通結節点機能強化、および利用状況に応じた運行本数の確保
- 泉・外旭川駅における、生活利便性の向上に向けた周辺公共施設等へのアクセス機能の強化

■ バス交通等の利便性の向上

- 「都心・中心市街地」と「地域中心」を連携する基幹的な地域間連携軸を担う路線バスやマイタウン・バスにおける、運行ダイヤや路線の見直しなどサービス性向上と運行の効率化に向けた取組みの促進
- 基幹的な地域間連携軸にアクセスするためのフィーダー（支線）交通について、バス路線に限らず、地域住民や事業者等の多様な主体との協働による導入促進
- 中心市街地循環バス（愛称：ぐるる）の継続運行
- 乗継の負担を軽減し、シームレスな移動を実現する、乗継環境の改善
- 「都心・中心市街地」と「地域中心」を連携する基幹的なバス路線の利便性向上による、沿線への都市機能や人口の集約化

交通体系（道路・公共交通）全体

- 土地利用計画等のまちづくりと連携した、道路網や公共交通網の形成
- 「選択と集中」や「既存ストックの活用」による計画的な道路整備や維持・修繕等
- 公共交通や地域との協働によるマイカーに依存せず移動が可能となる公共交通網の形成

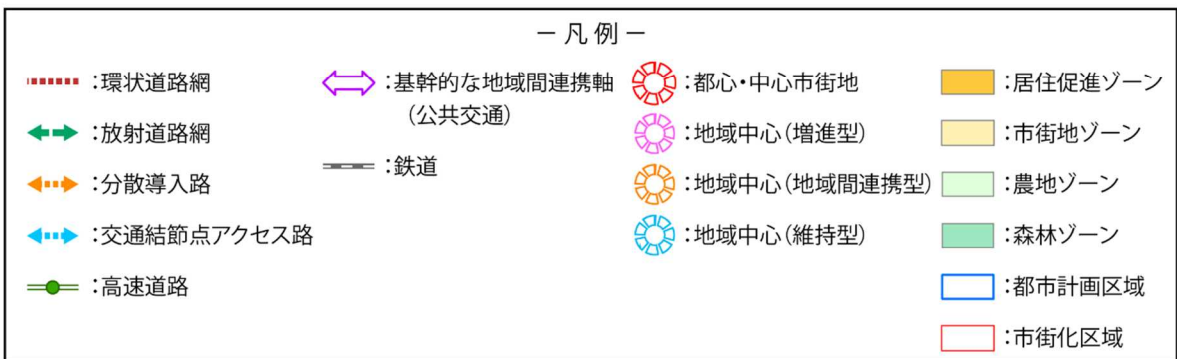
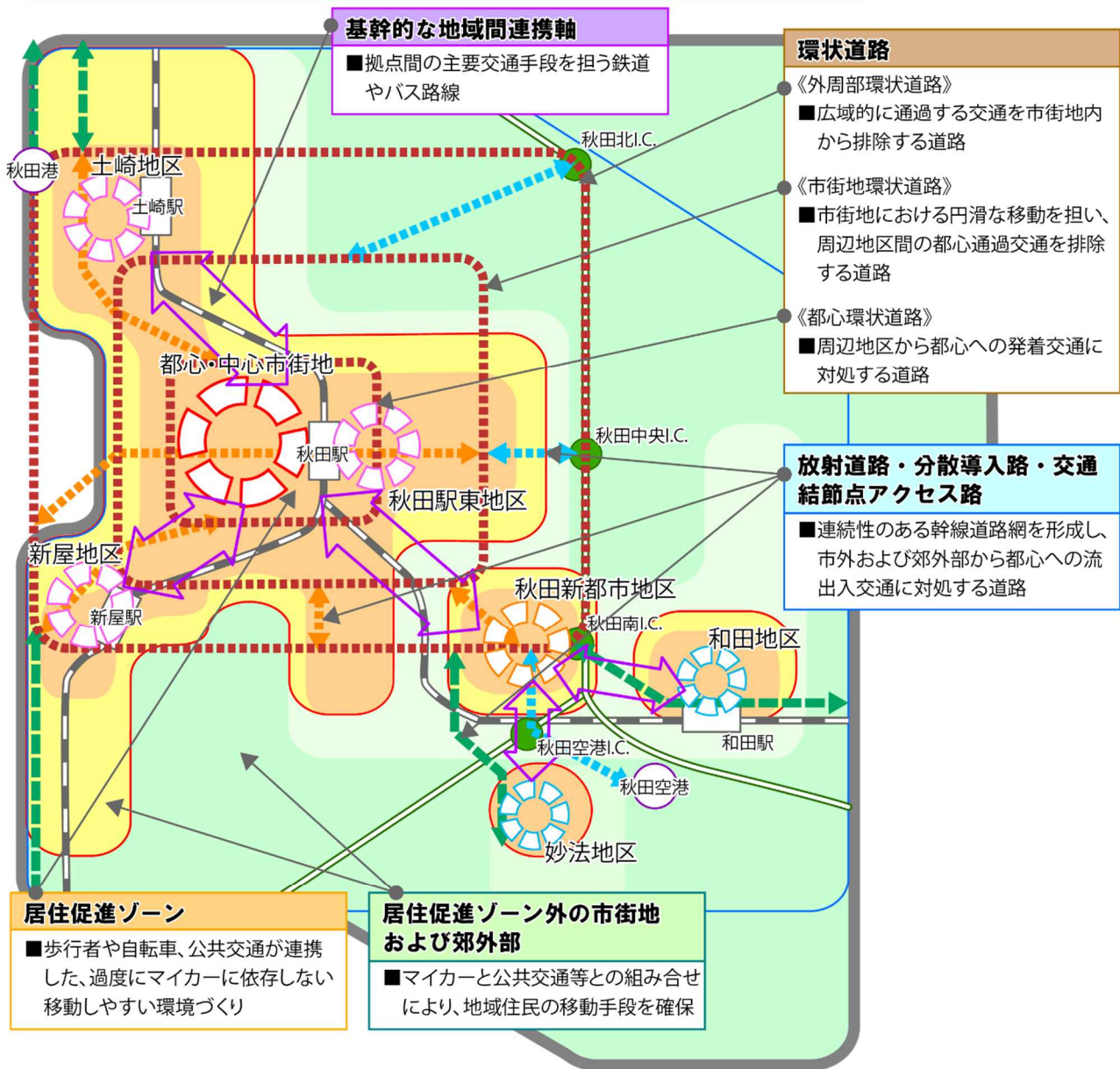


図 32 将来交通体系のイメージ図