

第 3 回策定委員会での主な意見と対応

議事 1 目指すべき都市の姿（まちづくりの基本理念、まちづくりの目標、将来都市構造）

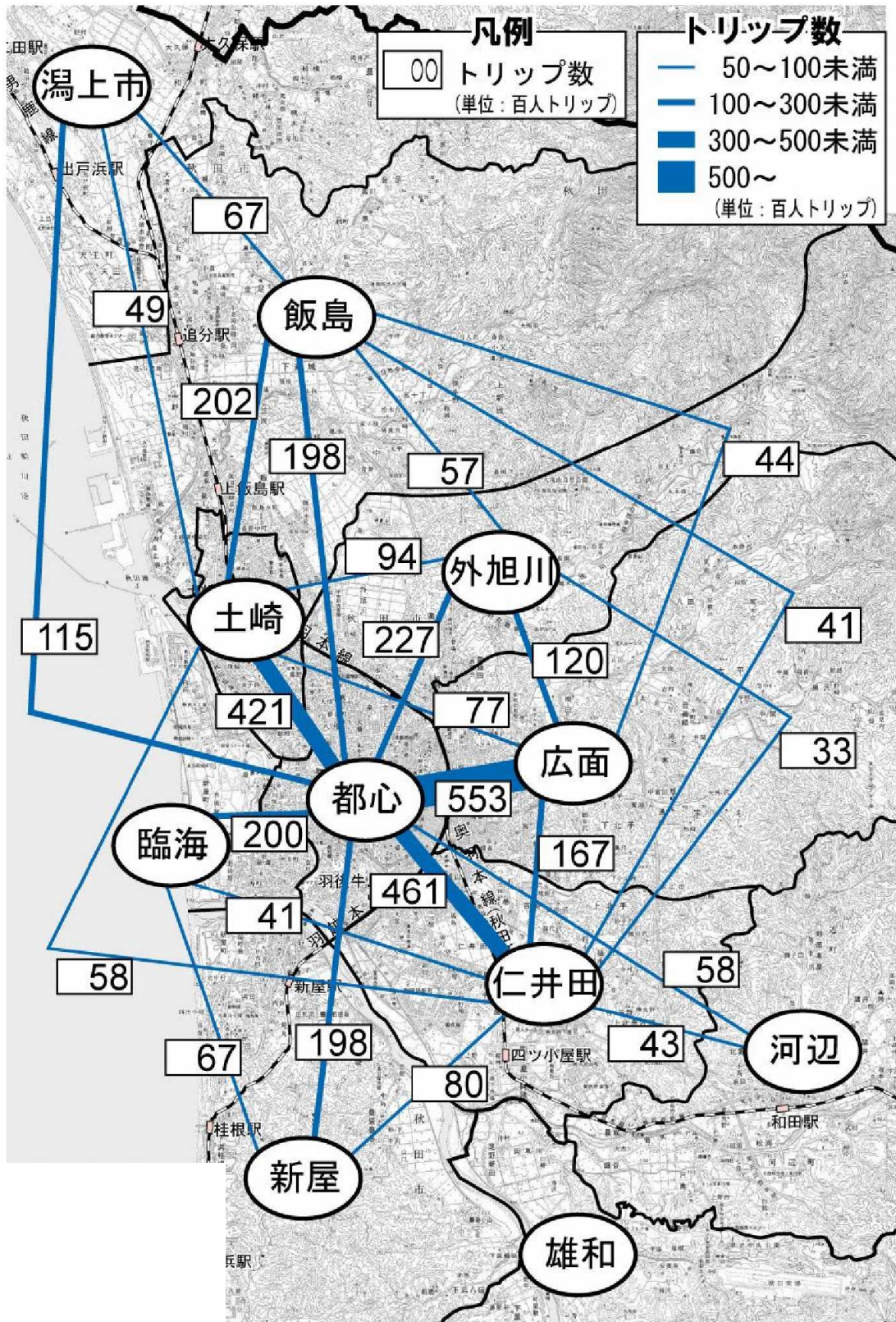
番号	意見等	回答（対応）
1	目標 1 で「成長・発展」という言葉を使用しているが、ニュアンスとしては「成熟」のようなイメージが適切であり、言葉は慎重に選ぶべきだと思う。	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な活力ある都市の姿を、サブタイトルにおいて『「市民の生活」や「地域の文化」を守り、未来へ引き継ぐためのまちづくり』と位置づけ、まちづくりの基本理念および目標の再検討を行った。 ・「暮らしの豊かさ」とは、暮らしに必要な機能が確保され、一定の人口が集中することによって生まれる出会いや交流を通じた様々な体験が可能である状況と定義づけ、基本理念の説明文の中で記載を行った。
2	基本理念に記載のある「成長」や「発展」をみると、数字的・面積的なものを第一の価値観に置いた成長・発展型の計画に逆戻りをしているイメージになってしまう。どのような価値観を第一に考えるかということを検討すべきである。	<p>【資料 3】</p>
3	目標 1 で「持続可能な多核集約型の市街地」や「持続可能な公共交通」とあるが、持続可能であるべきなのは社会や市民の生活であり、階層が伝わるような言葉のほうがわかりやすくなると思う。	
4	理念に「暮らしの豊かさ」とあるが、具体的なイメージをどこかに記載すべきだと思う。	
5	目標 1 と 2 の内容が重なる部分があると感じる。 また他の目標についても、数を絞って整理したほうがわかりやすいのではないか。	<ul style="list-style-type: none"> ・多核集約型のコンパクトシティを形成していく中で、実現を目指す事項を「目標」に位置づけることとし、目標 1・2 の内容を精査したうえで、統合を行った。 <p>【資料 3】</p>

番号	意見等	回答（対応）
6	<p>「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イメージは、中心市街地を介さないと移動ができないイメージを受ける。各地域中心の良さを引き出し、全体が良くなっていくためには、各地域中心相互が連絡する姿になれば良いのではないかと思う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市域全域から見た多核集約型都市構造として表現すべき内容は、地域間や拠点間を結ぶネットワーク（道路網や公共交通）であり、模式図として、多核集約型のコンパクトシティのイメージの修正を行った。 ・公共交通に関しては、地域特性に応じた移動手段が確保されている状況（マイカー以外の移動手段が無い状況を作らない）を目指すことが重要であると考えており、全体構想の「交通体系の整備方針」において、「基幹的な公共交通の維持・充実」「フィーダー（支線）交通の確保」を位置づけた。特に、「フィーダー（支線）交通の確保」では、定時・定路の路線バスに限らず、自家用有償旅客運送など地域の輸送資源の活用も視野に入れた方針設定を行った。
7	<p>「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イメージは、現状を肯定しているように見えることが問題だと感じる。自由に移動できるという姿をどのように目指すのが重要である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・なお、平成 17 年に実施した秋田都市圏街路交通調査による全目的・全手段の地域間流動をみると、都心（都心・中心市街地）を中心として、広面、土崎、御所野ニュータウンを含む仁井田地区との結びつきが高い流動となっており、現在も、同様の傾向にあると考えられる。
8	<p>地域の中での公共交通で移動可能な範囲、その中心地がどこなのかということをつまえていく必要があるのではないか。</p>	<p>（4 頁図参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、第 3 次公共交通政策ビジョンおよび総合交通戦略の見直し検討が進められており、交通体系の整備方針や実現化方策の内容については、両計画の検討状況に応じて、整合を図っていく。 <p>【資料 3】</p>

議事2 全体構想（土地利用、交通体系）

番号	意見等	回答（対応）
1	市民が当事者意識を持ち、自分たちがどのようにまちづくりに関わっていくのかという部分をもう少し盛り込むべきと思う。	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりを進めていくうえで、市民・事業者・行政がまちづくりの理念や目標を共有することが必要であり、具体的な施策・取組の段階において市民参画は重要な要素であると認識している。 ・そのため、まちづくりの基本理念において「持続可能な活力ある都市の姿」を明記するとともに、市民・事業者・行政の協働により、その実現を目指すことを位置づけた。
2	市民のまちづくりに対する参加意識を継続的に高めていく仕組みを担保していくことが必要。	<ul style="list-style-type: none"> ・また、全体構想のうち「住環境・市街地整備」分野の考え方において、「市民・事業者・行政等の多様な主体の協働による地域の価値の向上」という項目を設け、エリアマネジメント団体の設立や活動の支援等を行うことを位置づけた。
3	エリアマネジメントについては、行政としてこんな展開（支援の仕組み）をしたいということを位置づけられれば非常に意味があると思っている。	<p>【資料3】【資料4】</p>
4	「コミュニティサイクル」や「交通系 IC カード」についても記載してもらいたい。	<ul style="list-style-type: none"> ・「コミュニティサイクル」は、中心市街地の来訪者向け移動手段として検討してきたが、冬期間の利用や維持管理などの課題も多く、早期の実現は困難であることから、総合都市計画では、実現化方策の中で、自転車の利用促進に資する取組の位置づけを検討していく考えである。 ・「交通系 IC カードの導入」は、路線バスのサービス性向上と運行の効率化に資する具体的な手段として、実現化方策の中で位置づけを行う考えである。
5	立地適正化計画との関連性をわかるようにしたほうが良い。「市街化区域への誘導」ではなく、もう少し踏み込み、意図が伝わるように再検討して欲しい。	<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年3月に策定した立地適正化計画は、公共交通と連携しつつ、居住や医療・福祉・子育て・商業等の都市機能の立地に関する包括的な計画であり、秋田市総合都市計画（都市計画マスタープラン）の一部を担うものである。そのため、秋田市総合都市計画の見直しにあたっては、立地適正化計画で位置づけた都市機能・居住の各誘導区域への誘導の考え方を反映させる必要がある。 ・具体的には、将来都市構造図において「居住促進ゾーン：居住誘導区域」を新たに位置づけたほか、土地利用の方針において、都市機能・居住の各誘導区域における居住や都市機能の誘導を促進していくことを位置づけた。 <p>【資料3】</p>

【参考】全目的・全手段の地域間流動（平成 17 年）



出典：平成 17 年度秋田都市圏街路交通調査