

第6次秋田市総合都市計画 中間評価報告書

平成28年11月
秋 田 市

【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	
1 施策展開スケジュールに掲げる都市計画としての主な取組	22
(1) 自然環境の維持・保全に向けた土地利用誘導方策の展開	22
(2) パークアンドライドおよびライドアンドライドの促進	22
(3) 地区計画と連動した低炭素モデル街区指定の検討	23
2 計画の評価・管理	23
3 評価のまとめ	27

【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	
1 施策展開スケジュールに掲げる都市計画としての主な取組	29
(1) 公共施設および住宅のバリアフリー化・耐震化の促進	29
(2) 災害危険区域での適切な土地利用誘導に向けた新たな誘導策 の導入	29
(3) 街なか居住と防犯・防災性の向上に向けた既存住宅ストック の有効活用方策の検討	30
2 計画の評価・管理	30
3 評価のまとめ	32

【政策テーマ⑤】 秋田の風土・文化を映し出す緑豊かなまちづくり	
1 施策展開スケジュールに掲げる都市計画としての主な取組	34
(1) 緑豊かな都市空間形成に向けた都市公園の整備	34
(2) 景観計画および地区計画・建築協定等に基づく良好な都市景観 づくり	34
(3) 本市ならではの景観の維持・保全に配慮した建築物の高さ制限 導入の検討	34
2 計画の評価・管理	35
3 評価のまとめ	38

第4章 まとめ 39

1 改善点と今後の対応方針	39
【政策テーマ①】 旧3市町が一体となった都市構造の形成	39
【政策テーマ②】 コンパクトな市街地を基本とした にぎわいある中心市街地と地域中心の形成	39
【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	39
【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	39
【政策テーマ⑤】 秋田の風土・文化を映し出す緑豊かなまちづくり	39
2 見直しの判断	40

第 1 章 評価にあたって

1 経 緯

本市の都市計画に関する基本方針を示す『第 6 次秋田市総合都市計画（以下「総合都市計画」という。）：平成 23 年 3 月策定』では、計画期間の半分となる 10 年が経過した時点、また、5 年後のモニタリング指標等を用いた計画の進捗管理の結果を受けて見直しを検討することとされており、5 年後にあたる本年度、計画に掲げた政策テーマごとの取組の実施状況とともに、設定された指標を用いて効果を検証し、そこで明らかになった改善点を考慮しながら、計画の見直しの要否について検討したものである。

2 総合都市計画の概要

(1) 目標年次

平成 42 年（具体の整備は 10 年後の平成 32 年）

(2) 目指すべき都市の姿

ア まちづくりの基本理念

「暮らし・産業・自然の調和した持続可能な都市～豊かな自然と共生した人にも地球にもやさしい都市づくりによる元気な秋田の創造～」

イ まちづくりの目標（政策テーマ）

【政策テーマ①】旧 3 市町が一体となった都市構造の形成

- 一体的な都市構造と地域拠点を核とし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の形成と公共交通の充実

【政策テーマ②】コンパクトな市街地を基本とした

にぎわいある中心市街地と地域中心の形成

- 拠点地域への都市機能の集約化
- “顔” づくりによる都市の魅力と活力の創出
- エリアマネジメントによる都市環境形成

【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

- 都市と農村の共生
- 温室効果ガスの排出抑制に向けた集約型市街地の形成
- 低炭素に配慮した市街地・都市施設の整備

【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

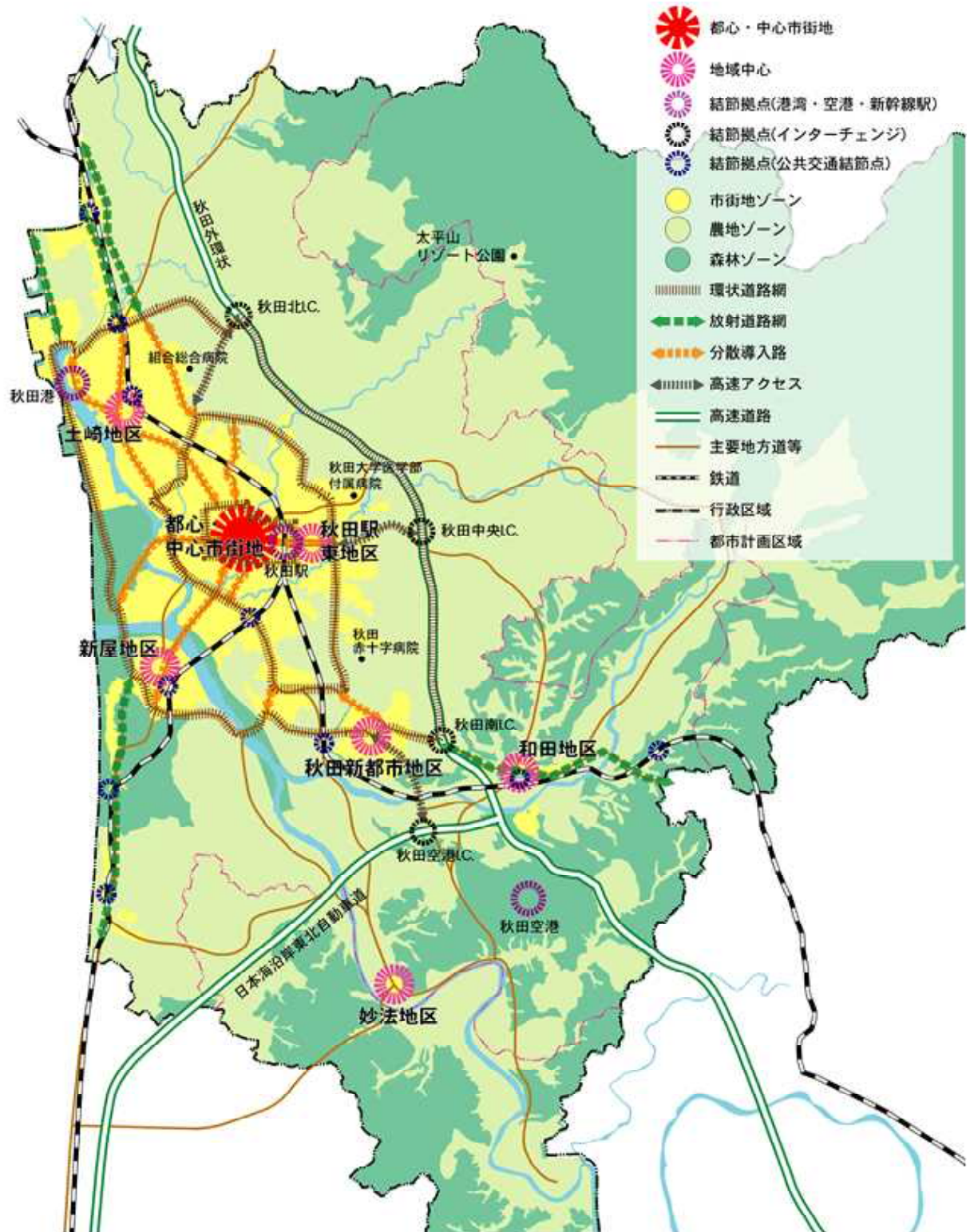
- 防災・減災に向けた環境整備
- 人口減少、超高齢化に対応した暮らしの安全性・快適性の確保

【政策テーマ⑤】秋田の風土・文化を映し出す緑豊かなまちづくり

- 魅力ある都市環境の形成・育成
- 自然環境・田園環境の保全・育成
- 地域特性を活かした個性的な景観づくり

ウ 将来都市構造

将来都市構造については、面的な土地利用を誘導する「ゾーン」、各地域の中心となる「都心・中心市街地」「地域中心」、骨格的な構造を形成する「道路網」で構成し、これらによって多核集約型の都市構造を目指すこととしている。



(3) 将来都市像の実現に向けた施策展開の方向性

本市が掲げる将来都市像の実現に向けて、都市計画制度の導入など都市計画として対応すべき事項を、短期（3年以内）、中期（5年）、長期（10年）に期間を区分し、政策テーマごとに、いつまでに何を実施するのかをパッケージングしながら概ねのスケジュールを定めている。各政策テーマで掲げている主要施策は、次のとおりである。

【政策テーマ①】旧3市町が一体となった都市構造の形成

- 集約型都市構造の形成に向けた“線引き都市計画区域への統合”
- 既存集落の維持・活性化に向けた“市街化調整区域における開発許可等の基準設定”
- 3環状放射型道路網の充実と長期未着手路線の見直し

【政策テーマ②】コンパクトな市街地を基本とした

にぎわいある中心市街地と地域中心の形成

- 土地利用の混在解消や地域活力の創出に向けた“地域地区の見直し”
- 既存市街地の有効活用に向けた“逆線引きの導入検討”
- 地域特性に応じた開発誘導に向けた“特別用途地区の見直し検討”
- にぎわいと活力の創出に向けた“中心市街地活性化の推進”
- 市街地の高度利用と活力創出に向けた“市街地開発事業の計画的な実施・見直し”

【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

- 自然環境の維持・保全に向けた“新たな土地利用誘導施策の導入検討”
- マイカー依存からの脱却に向けた“パークアンドライドおよびライドアンドライドの促進”
- 低炭素型まちづくりに向けた“地区計画等と連動した低炭素モデル街区指定の検討”

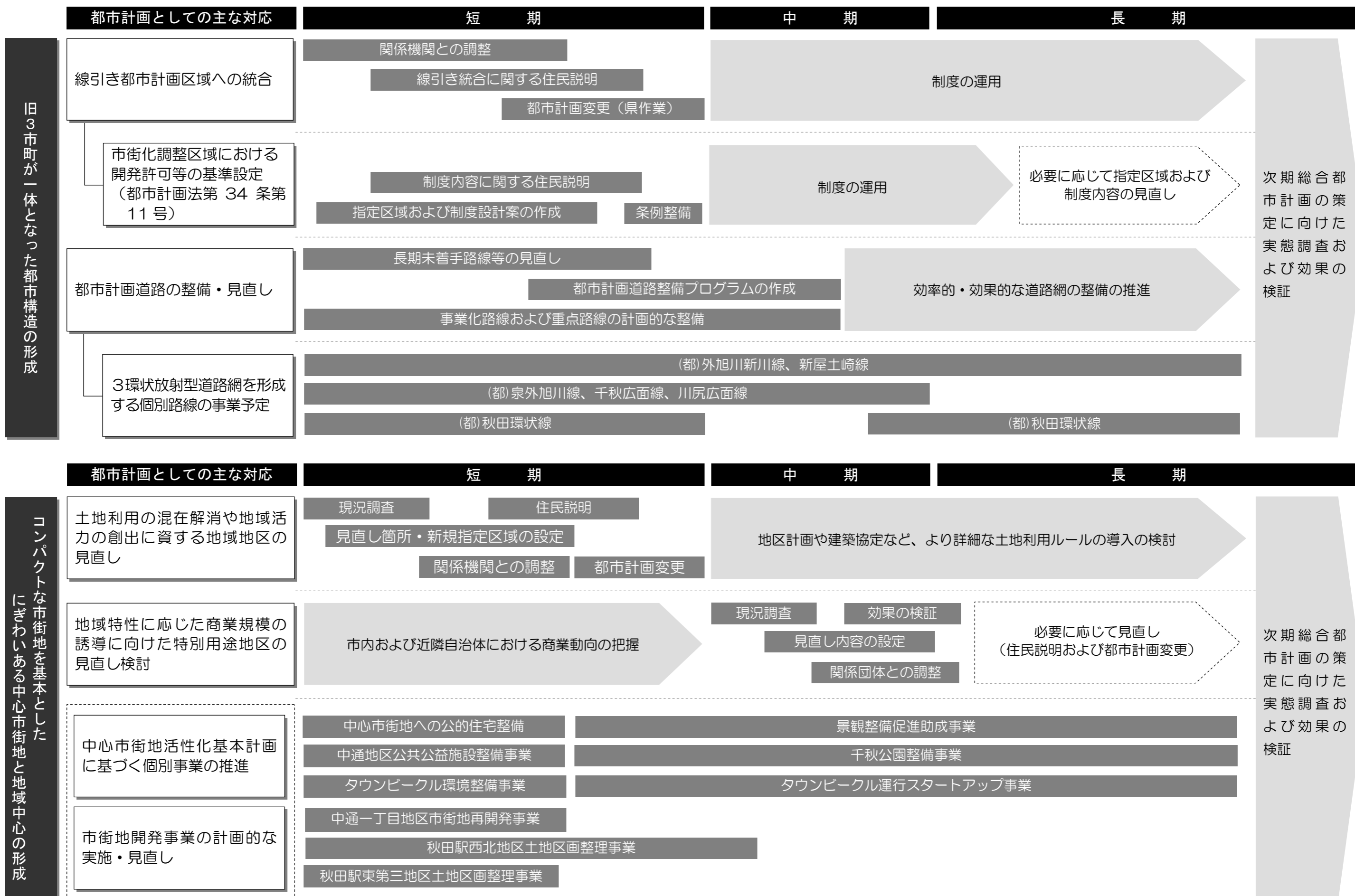
【政策テーマ④】市民の暮らしを守る安全・安心なまちづくり

- 安全で快適な市民生活の確保に向けた“都市施設の計画的な整備”
- 安全・安心な都市環境づくりに向けた“都市のバリアフリー化・耐震化の促進”
- 災害危険区域での適切な土地利用誘導に向けた“新たな誘導施策の導入”
- 街なか居住と防犯・防災性の向上に向けた“既存住宅ストックの有効活用方策の検討”

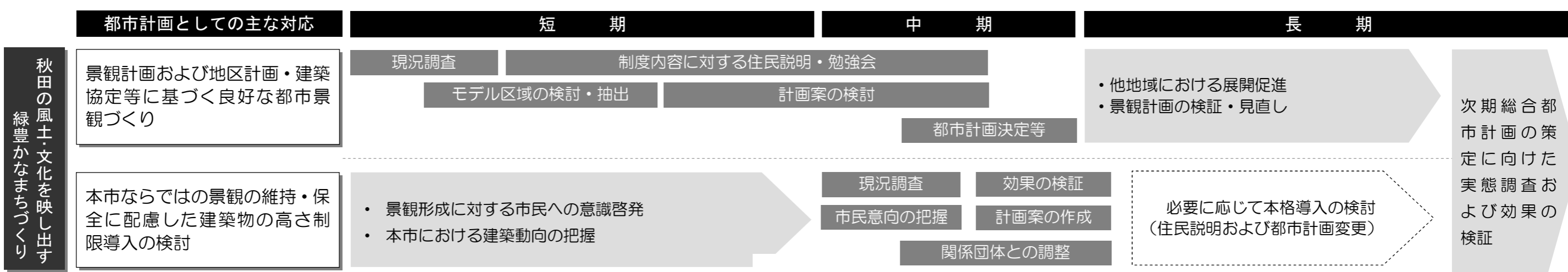
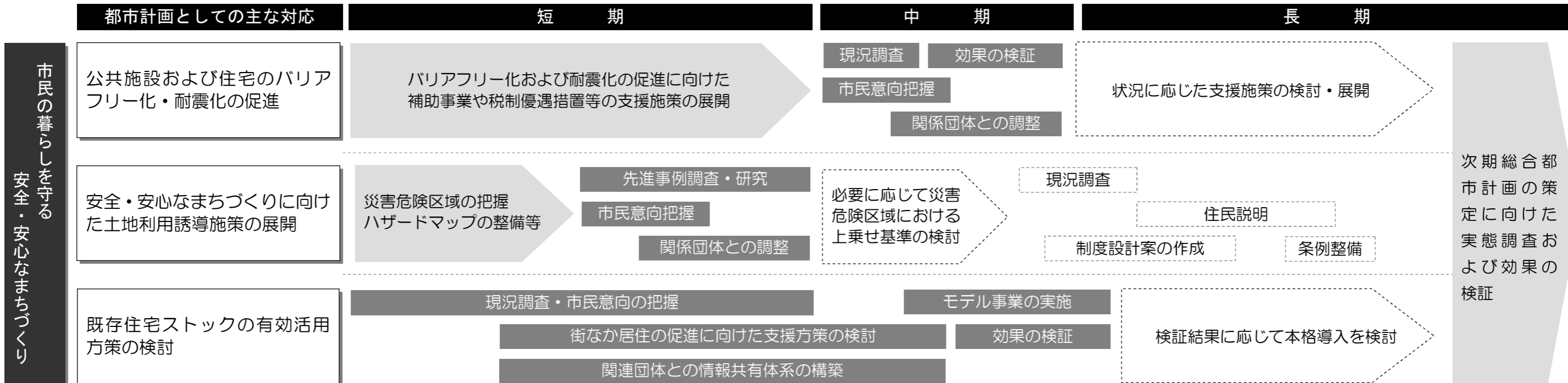
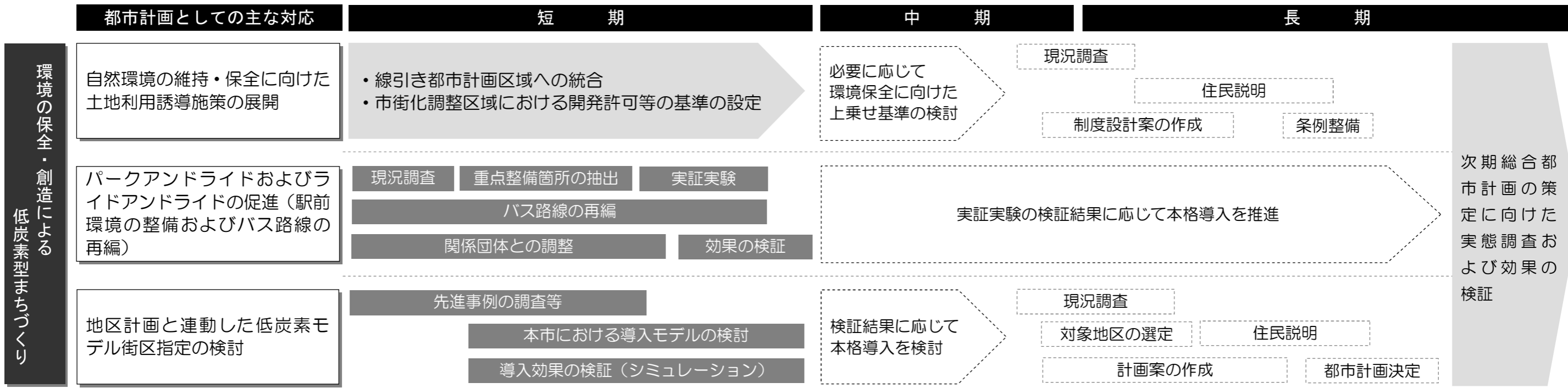
【政策テーマ⑤】秋田の風土・文化を映し出す緑豊かなまちづくり

- 緑豊かな都市空間の形成に向けた“都市計画公園の整備”
- 良好な都市景観の形成に向けた“景観計画の推進と地区計画等の活用”
- 本市ならではの景観の維持・保全に配慮した“建築物の高さ制限導入の検討”

■ 将来都市像の実現に向けた施策展開スケジュール（政策テーマ別）



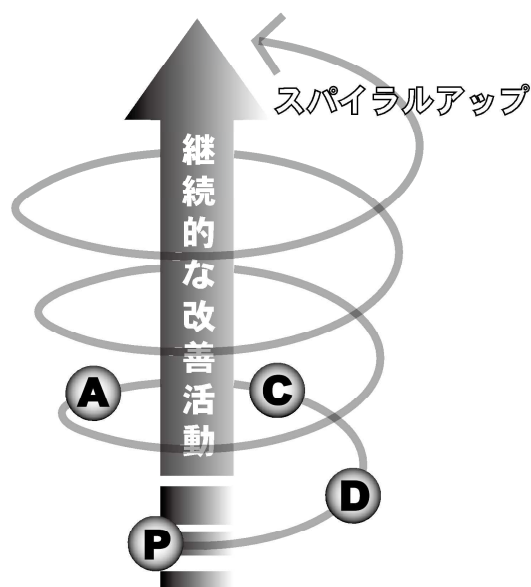
次期総合都市計画の策定に向けた実態調査および効果の検証



(4) 計画の進捗管理と成果指標の設定

計画の実効性を高めていくためには、市民・事業者・行政が様々な視点で評価を行いながら、継続的に改善していくことが必要であり、計画策定（Plan）後の実施（Do）を受けて、その効果を評価（Check）し、必要に応じて見直す（Action）といった『PDCAサイクル』によって、計画の管理と質の確保を図るものとしている。

また、進捗管理にあたっては、政策テーマごとに整理した施策展開の方向性を踏まえ、「改善されているもの」と「改善が不十分なもの」を明確に把握できるように、各種事業の実施状況をベースとした『アウトプット指標』、施策展開によってもたらされる成果をベースとした『アウトカム指標』、市民アンケートなどによる定期点検をベースとした『モニタリング指標』の3種類の指標を設定し、それをもとに計画の評価・管理を行うものとしている。



(5) 総合都市計画の見直し

計画の見直しについては、計画期間の半分となる10年が経過した時点、また、5年後のモニタリング指標等を用いた計画の進捗管理の結果を受けて見直しを検討するほか、総合計画や国土利用計画などの上位計画の変更・見直し、関連法制度等の改正など、本市を取り巻く諸情勢に大きな変化があった場合に見直しを検討するものとしている。

見直しの内容としては、新たな都市計画制度等の導入や本市の発展に資する新規開発の誘導、PDCAサイクルによる計画管理の中での実現化施策や評価指標の変更などを想定するとしている。

また、計画の見直しにあたっては、市で見直しの必要性について検討した上で、見直し箇所に係る部分的な改訂でよいのか、もしくは計画全体の見直しが必要なのかを客観的に判断するため、秋田市都市計画審議会（以下「都市計画審議会」という。）に諮るものとしている。

さらに、全体的な見直しが必要と判断された場合は、策定委員会を設置し、見直し内容について協議・検討した上、その内容を改めて都市計画審議会に諮ることとし、反対に、見直し箇所に係る部分的な改訂で足りると判断された場合には、通常都市計画決定手続きと同等の手順によって都市計画審議会で見直しを聞き、部分改訂を行うものとしている。

第2章 評価方法

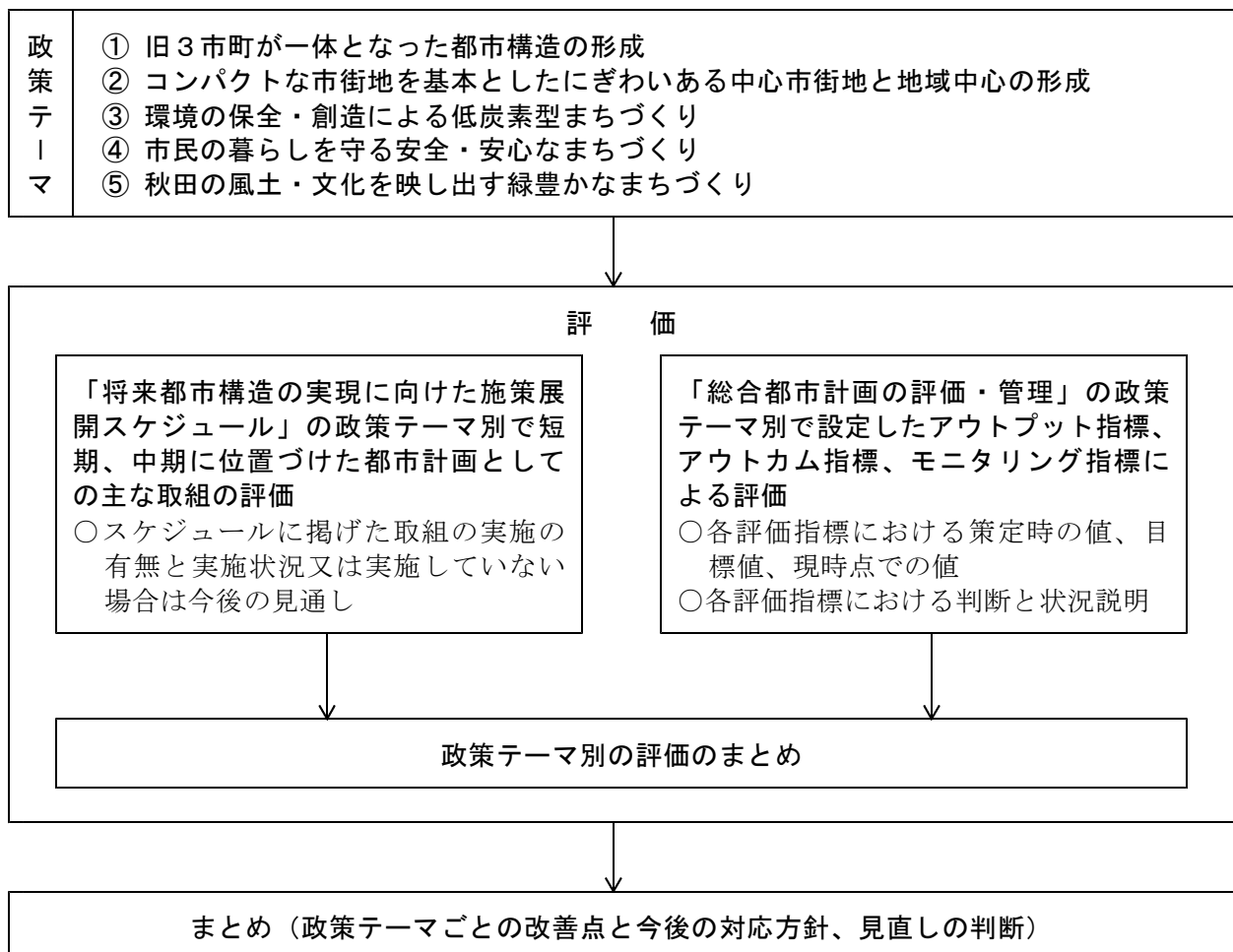
評価の対象については、計画策定から5年を経過した段階での実施となるため、短期（策定から3年以内）、中期（策定から5年）の取組を基本に評価する。

評価の内容については、「将来都市像の実現に向けた施策展開スケジュール」に掲げる都市計画としての主な取組の実施状況と、「総合都市計画の評価・管理」で設定した政策テーマごとの目標指標との比較により状況を確認することとし、最終的に、これら結果に基づき、「まとめ」として、都市計画に関わるテーマごとの主な改善点と今後の対応方針、さらには計画の見直しの判断について考えを示す。

なお、「将来都市像の実現に向けた施策展開スケジュール」に掲げる都市計画としての主な取組の評価については、取組の実施の有無（実施・一部実施・未実施）のほか、実施状況又は実施していない場合は今後の見通しを示す。

また、「計画の評価・管理」においては、目標を平成27年度に設定しているものを【達成】【概ね達成】【未達成】、平成32年度に設定しているものを【達成】【達成する見込み】【さらなる取組が必要】と記載した上、それぞれで概況説明を行う。ただし、データが得られないものや、現時点で評価になじまないものは【－】とする。

【評価のイメージ】



第3章 評価

【政策テーマ①】旧3市町が一体となった都市構造の形成

《施策展開の方向性》

- 集約型都市構造の形成に向けた“線引き都市計画区域への統合”
- 既存集落の維持・活性化に向けた“市街化調整区域における開発許可等の基準設定”
- 3環状放射型道路網の充実と長期未着手路線の見直し

1 施策展開スケジュールに掲げる都市計画としての主な取組

(1) 線引き都市計画区域への統合と市街化調整区域における開発許可等の基準設定

規制強度が異なる2つの都市計画区域を有する本市においては、成熟した一つの都市としての一体性の確立と、効率的な都市経営に向けた集約型都市構造の形成を目指し、郊外地域における無秩序な都市化を抑制することとし、区域区分（市街化を促進する区域と市街化を抑制する市街化調整区域に区分するいわゆる線引き）による都市計画区域への統合に向けた取組を進める。

また、都市と農村が共生したまちづくりを見据え、線引き都市計画区域への統合と並行して、市街化調整区域の既存集落における定住人口の確保や地域コミュニティの維持・活性化に資する開発行為(※1)を許容することとし、「都市計画法第34条第11号(※2)」の導入に向けた調査・検討を河辺・雄和地域を含む市全体を対象に実施する。

スケジュール	実施の有無	判断・実施状況又は今後の見通し
短期	実施	都市計画区域の統合 ・平成26年7月に河辺都市計画区域を秋田都市計画区域に統合し、区域区分（市街化を促進する区域と市街化を抑制する市街化調整区域に区分するいわゆる線引き）制度を適用した。
短期	実施	市街化調整区域における開発許可等の基準設定 ・上記の線引き都市計画の統合に合わせ、都市計画法第34条第11号を活用し、一定の集落区域において、区域内外の人が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の建築が可能となるよう「秋田市宅地開発に関する条例」を改正して、開発許可基準を設定した。

開発行為(※1)：主として建築物の建築又は特定工作物（コンクリートプラントその他周辺の地域の環境の悪化をもたらすおそれがある工作物やゴルフコースその他大規模な工作物）の建設の用に供する目的で行なう土地の区画形質の変更をいう。

都市計画法第34条第11号(※2)：市街化調整区域における開発許可基準。市街化区域に隣接又は近接し、一体的な日常生活圏を構成している市街化の進行した一定の区域（概ね50以上の建築物（市街化区域内に存するものを含む。）が連たんしている地域）を条例で指定し、周辺環境と調和する用途の建築物の建築等について許容するもの。

(2) 都市計画道路の整備・見直し

本市の都市構造の骨格となる3環状放射型道路網（外周部環状道路、市街地環状道路、都心環状道路、放射道路）については、交通需要や財政状況を踏まえながら、これらを構成する都市計画道路を計画的に整備する。

また、長期未着手路線（下新城野線、飯島相染線、壱騎町御蔵町線、土崎環状線、泉高梨線、新屋十軒町線、新屋浜田線、新屋豊岩線、上北手雄和線、前田和田1号線）については、廃止を見据えた見直しを行う。

スケジュール	実施の有無	実施状況又は今後の見通し
短期・中期・長期	実施	3環状放射型道路網を形成する個別路線の整備 ・スケジュールに掲げた外旭川新川線、新屋土崎線、泉外旭川線、千秋広面線、川尻広面線、秋田環状線はすべて事業に着手した。
短期・中期	実施	都市計画道路整備プログラム(※3)の作成 ・整備プログラムについては、第2次秋田市総合交通戦略に位置付けた。
短期	一部実施	長期未着手路線等の見直し ・平成21年3月に策定した秋田都市圏都市交通マスタープランおよび秋田都市圏街路交通調査で位置づけられた廃止候補路線10路線に掲げた区間はすべて廃止した。 ・幅員等機能縮小候補路線3路線については未実施となっている。 ・ルート変更候補路線2路線については変更済みとなっているが、7路線については未実施となっている。 ・機能縮小候補路線およびルート変更候補路線の見直しについては、諸情勢を見極めながら、適宜、対応する。

都市計画道路整備プログラム(※3)：今後整備すべき道路（未整備区間の都市計画道路）を対象に、安全・安心、地域の活性化、快適性・ゆとりなど、各道路が果たす役割から十分な事業効果が得られる路線を抽出し、整備時期等をまとめたもの。

2 計画の評価・管理

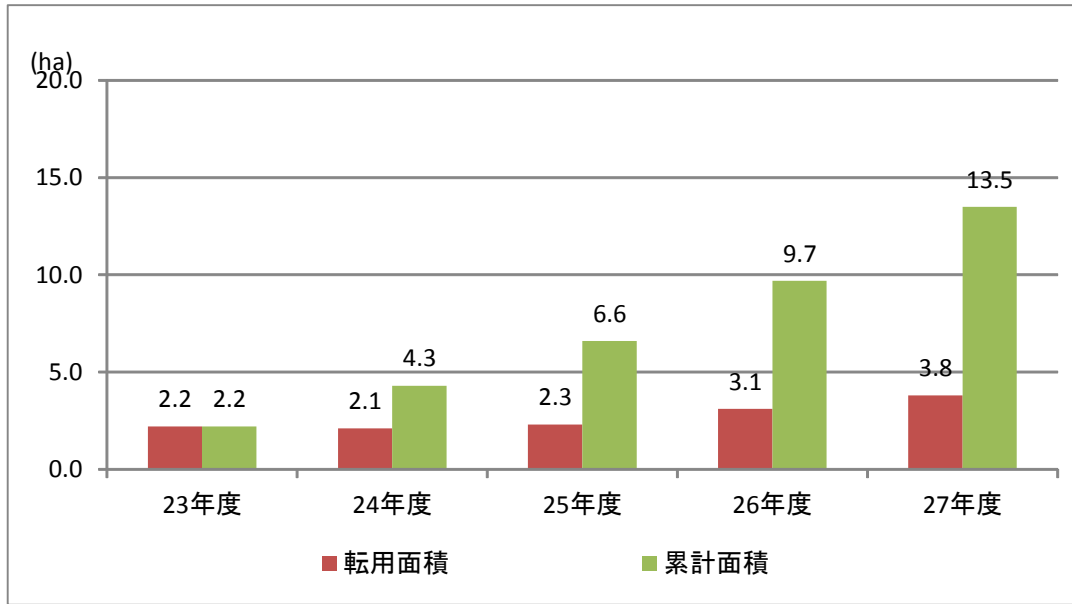
注) 指標データは年度による

指標	策定時	目標	現時点	概況
線引き都市計画区域への統合に係る都市計画決定	—	H26完7	完了	【達成】 ・平成26年7月に河辺都市計画区域を秋田都市計画区域に統合し、区域区分（線引き）制度を適用した。
都市計画法第34条第11号に基づく指定集落数	なし	—	67区域(H27) *条例の要件に基づく区域数であって、町内会単位によるものではない	【達成】 ・上記の制度運用に合わせ「秋田市宅地開発に関する条例」を改正して、開発許可基準を設定するとともに、区域指定を行った。

指標	策定時	目標	現時点	概況
都市計画道路の整備進捗率 アウトプット指標	75.0% (H21)	77.5% (H27)	77.4% (H27)	【達成とみなす】 H21：214,311m÷285,665m H27：221,060m÷285,665m ・現在の計画延長に対する整備率は79.8%（H27：221,060m÷277,035m）
農地転用面積、分布状況 *転用の動向から市街地の拡散を検証	9,675ha (H19)	平成19年からの転用面積70ha以内 (H32)	18.7ha (H27)	【一】 ・総合都市計画策定以降、転用面積の平均は約2.7ha/年度となっている。 ・分布状況については、都市計画区域を線引き統合して間もないため、現在、その変化をモニタリングしている状況であり、現状においては評価しない。
都市計画法第34条第11号による市街化調整区域での開発許可件数、面積、分布状況 *集落の維持・活性化に向けた定住人口の確保を検証	アウトカム指標 3件 (H20) *上記は制度運用前の開発件数	開発用途や場所等から総合的に評価	7件 (H27)	【一】 ・対象の7件すべては市街化調整区域外からの移住であり、開発行為が伴わない居宅等の建築による移住と合わせると、全体で21件となっている。 ・分布状況、面積については、制度を施行して間もないため、現在、その変化をモニタリングしている状況であり、現状においては評価しない。
土地利用規制に関する市民の理解度 *まちづくり意識の醸成を検証	アウトカム指標 — (H23)	現状以上 (H32)	比較不可	【一】 ・平成23年に調査を行う予定であったが、未実施につき、現状では比較できない。 ・平成28年度の調査では、まちづくりの方針や、土地利用のルールを理解している人は、それぞれ約15%であった。（グラフ7-2-1、2-2）
土地利用区分面積 *自然的土地利用と都市的土地利用の動向から線引き都市計画区域の統合や都市計画法第34条第11号による土地利用誘導策等の効果を検証	モニタリング指標 第3次秋田市国土利用計画の現況値 (H19)	第3次秋田市国土利用計画の目標値 (H32)	比較不可	【一】 ・計画策定以降に国で土地利用区分面積の集計方法が変更されたため（採草牧草地、原野）比較できない。
主要路線の渋滞損失時間（※4） モニタリング指標	11,063 万人時間 (H19)	9,101 万人時間 (H27)	比較不可	【一】 ・データが得られないため、現状では比較できない。

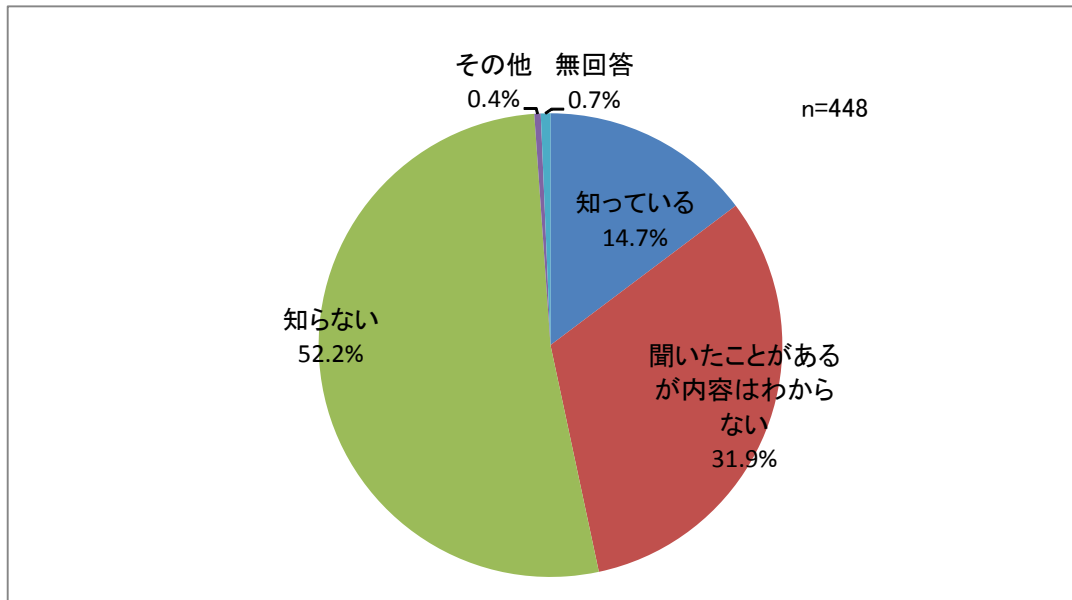
渋滞損失時間（※4）：基準となる道路の通過所要時間（基準旅行時間）から実際にかかった通過所要時間の遅れ時間を渋滞損失時間と呼んでいる。「基準旅行時間」から少しでも余分に時間がかかれば、それほど混雑がひどくなくても「渋滞損失時間」は発生することになる。

【グラフ-1 農地転用面積の推移】



資料：「秋田市農業委員会のあらまし」より作成

【グラフ-2-1 土地利用規制に関する理解度：市のまちづくり（コンパクトシティ）の方針】

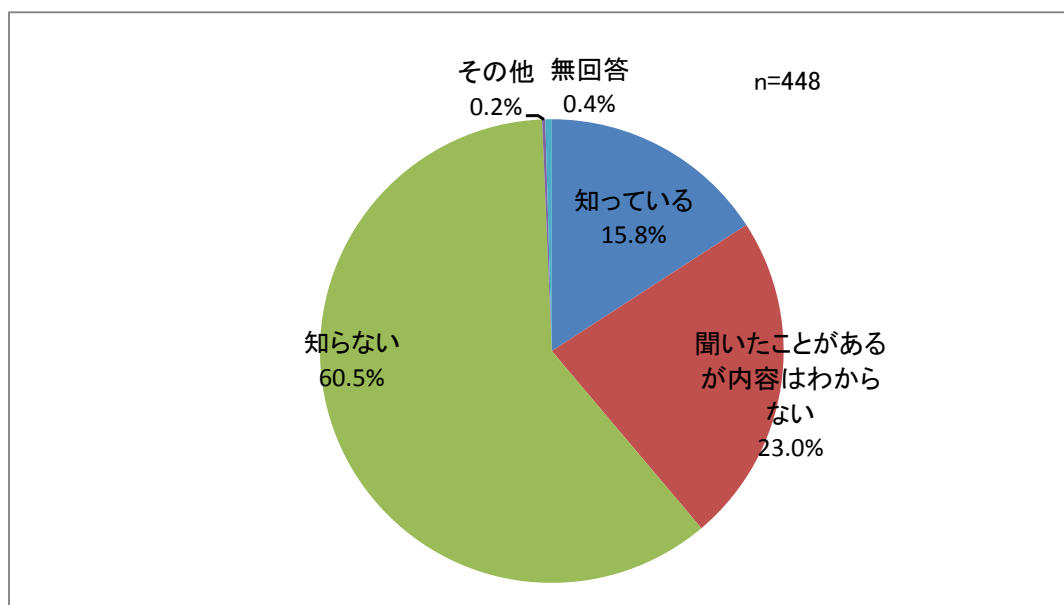


*秋田市のまちづくりの方針であるコンパクトシティの概要を説明して知っているかどうかを聞いたもの

*記載の数値は小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない。

資料：市民アンケート（秋田市都市整備部都市計画課）

【グラフ-2-2 土地利用規制に関する理解度：市の土地利用ルールに関する取組】



* 区域区分や用途地域などの土地利用ルールの概要を説明して知っているかどうかを聞いたもの

* 記載の数値は小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない。

資料：市民アンケート（秋田市都市整備部都市計画課）

3 評価のまとめ

【都市計画の主な取組】

「都市計画道路の整備・見直し」については、長期未着手路線等の見直しで一部未実施があるが、重点施策で集約型都市構造形成の前提（市街地の拡大抑制）と位置づけた「線引き都市計画区域の統合」が予定のスケジュール内で実施された。

政策テーマに掲げた取組については、概ね遂行されたものと判断される。

【指標による評価】

〈アウトプット指標〉

「線引き都市計画に係る都市計画決定」、「都市計画法第34条第11号に基づく指定集落数」、「都市計画道路の整備率」すべてで目標を達成している。

〈アウトカム指標〉

「農地転用面積、分布状況」は、転用の動向から市街地の拡散を検証するため設定したもので、これまでの面積の推移からすると平成32年の目標を達成する見込みとなっている。

「都市計画法第34条第11号による開発件数、面積、分布状況」は、集落の維持等に向けた定住人口の確保といった観点から設定したもので、分布状況や面積は数年かけてモニタリングする必要があるものの、そのすべてが市街化調整区域外からの移住であり、現状としては一定の成果が得られているものと判断される。

「土地利用規制に関する市民の理解度」は、市民のまちづくりの意識醸成に向けて、行政側の取組を検証するために設定したもので、現状では比較数値がないため、以前に比べて向上したかどうかは不明であるが、まちづくりの方針や、土地利用のルールを理解している人は、それぞれ約15%で理解度が低いという結果になった。

〈モニタリング指標〉

「土地利用区分面積」は、自然的土地利用と都市的土地利用の状況や都市計画法第34条第11号による土地利用誘導施策等の効果を検証するための指標として設定したものであるが、計画策定以降に面積の集計方法が変更され比較できなかった。

「主要道路の渋滞損失時間」は、先の秋田市総合交通戦略で設定した指標を用いたもので、算定に必要なデータが得られず評価できなかったものであるが、平成28年3月に策定した第2次の総合交通戦略では、計画期間内において評価可能な他の指標を設定したことから、本指標についてこれ以降の評価で使用するかどうか、改めて検討する必要がある。

【評価結果】

取組においては、都市計画道路の整備・見直しで未実施のものがあるが、それ以外の取組や成果については、概ね順調に推移しているものと判断される。

主な改善点としては、「土地利用規制に関する市民の理解度」が挙げられる。

市民協働によるまちづくりを標榜する本市においては、市民のまちづくりへの理解と協力が不可欠であり、とりわけ、本市の目指すコンパクトシティ形成の推進にあたっては、その土地利用方針に沿って行動してもらうことが何よりも重要となる。

【政策テーマ②】コンパクトな市街地を基本とした

にぎわいある中心市街地と地域中心の形成

《施策展開の方向性》

- 土地利用の混在解消や地域活力の創出に向けた“地域地区の見直し”
- 既存市街地の有効活用に向けた“逆線引きの導入検討”
- 地域特性に応じた開発誘導に向けた“特別用途地区の見直し検討”
- にぎわいと活力の創出に向けた“中心市街地活性化の推進”
- 市街地の高度利用と活力創出に向けた“市街地開発事業の計画的な実施・見直し”

1 施策展開スケジュールに掲げる都市計画としての主な取組

(1) 土地利用の混在解消や地域活性化の創出に資する地域地区(※5)の見直し

市民生活や産業活動の中心となる既存市街地のうち、指定された地域地区と実際の土地利用状況との乖離や不都合が生じている地域については、地域特性に応じた土地の有効活用を目指し、用途地域(※6)や風致地区(※7)等の検証・見直しとともに、必要に応じて日影規制の導入や建ぺい率・容積率の引き下げ等についても検討を進める。

スケジュール	実施の有無	実施状況又は今後の見通し
短期	一部実施	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域地区の内、その根幹をなす用途地域については、前記都市計画区域の線引きの統合に伴う新規指定や、新たに都市計画道路の整備がなされた沿道区域等で行ったものの、市街化区域全体の見直しまでには至っていない。 ・ 用途地域の見直しについては、本市が目指す多核集約型の都市構造によるコンパクトな市街地形成に向けた土地利用誘導策の一つであり、引き続き、検討を進める。

地域地区(※5)：都市計画区域内の土地をその利用目的によって区分し、建築物などについての必要な制限を行うことにより、地域又は地区を単位として一体的かつ合理的な土地利用を実現しようとするもの。地域地区は、①用途および容積率制限に係るもの、②用途地域と連動して建築物の形態や構造に係る規制を行うもの、③地区の個性的な位置付け、目的に応じた規制を行うものに大別される。

用途地域(※6)：地域地区の一種。目指すべき市街地像に応じて用途別に分類される12種類の都市計画の総称で、建築物の用途、建ぺい率、容積率を制限するものであり、地域地区の根幹をなす制度である。

風致地区(※7)：地域地区の一種。都市の風致を維持するために定めらるもので、風致地区の指定地にふさわしい土地の区域は、自然の景勝地、公園、沿岸、緑豊かな低密度住宅等である。風致地区内では、建築物の建築、宅地の造成、木材の伐採などの行為について市町村条例により、都市の風致を維持するために必要な規制が課せられ、これらの行為をしようとする人は、あらかじめ市町村長の許可を受けなければならない。

(2) 地域特性に応じた商業規模の誘導に向けた特別用途地区(※8)の見直し検討

広域幹線道路の沿道地域を中心に形成される沿道型サービス施設については、周辺の地域中心の都市機能や都市全体の商業機能のバランスに配慮した立地が求められるため、大規模集客施設のみならず、市民が日常的に利用するスーパー等の立地誘導に向けて、開発規模等を制限する特別用途地区の見直しについて検討を進める。

また、公共交通軸を中心とした生活利便性の高い沿道型居住市街地の形成には、周辺の既存都市機能や居住環境への影響に配慮した沿道施設の誘導が求められることから、適切な用途・規模の誘導に向けて特別用途地区の見直しについて検討を進める。

スケジュール	実施の有無	実施状況又は今後の見通し
中期	未実施	・特別用途地区の見直しについては、用途地域の見直しと同じく、本市が目指す多核集約型の都市構造によるコンパクトな市街地形成に向けた土地利用誘導策の一つであるため、引き続き、検討を進める。

特別用途地区(※8)：地域地区の一種。用途地域を補完するもので、特別の目的から特定の用途の利便の増進又は環境の保護等を図るため定める。地区の特性や課題に応じて地方公共団体が定める条例により、基本となる用途地域の制限の強化又は緩和を行う。特別用途地区では、用途のほか建築物の敷地、構造、設備についても必要な制限を条例で定めることができる。

(3) 中心市街地活性化基本計画(※9)に基づく個別事業の推進

本市のみならず、県都秋田の顔となる秋田駅周辺の中心市街地については、平成20年7月に認定された中心市街地活性化基本計画に掲載されている市街地再開発事業などの個別事業の計画的かつ円滑な展開を目指す。

スケジュール	実施の有無	実施状況又は今後の見通し
短期・中期	一部実施	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地活性化基本計画（平成20年7月～平成26年6月）で掲げた46の個別事業のうち、20事業が完了、21事業が実施中、5事業が未実施となっている。 ・その内、総合都市計画の「都市計画としての主な対応」に掲げた事業で、短期の取組に位置づけたものについては、中通地区公共公益施設整備事業が実施済、中心市街地への公的住宅整備およびタウンビークル(※10)環境整備事業が未実施となっている。 ・また、中期の取組に位置づけたものについては、景観整備促進助成事業が実施済、千秋公園整備事業が実施中で、仲小路タウンビークル運行スタートアップ事業は未実施となっている。 ・なお、仲小路タウンビークルに代わり、平成24年から中心市街地循環バス「ぐるる」が運行されているほか、現在、第2期の中心市街地活性化基本計画の策定を進めている。

中心市街地活性化基本計画(※9)：「中心市街地の活性化に関する法律」に基づく計画制度で、市町村が設定する中心市街地の区域において、中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画であり、内閣総理大臣の認定を受けることにより、国から様々な支援が受けられる。

タウンビークル(※10)：地域に限定した交通機関。先の秋田市中心市街地活性化基本計画では、仲小路を低床トラム（床を低くして段差をなくした路面電車）で往復するシステムの検討がなされたが実施には至らなかった。

(4) 市街地開発事業(※11)の計画的な実施・見直し

市街地開発事業のうち現在着手している事業については、引き続き計画的な整備を進める。また、着手の見込みが立たない地区については、本市を取り巻く社会経済情勢を踏まえながら、整備手法の見直しを含めた検討を進める。

スケジュール	実施の有無	実施状況又は今後の見通し
短期・中期	実施	<ul style="list-style-type: none"> ・中通一丁目地区市街地再開発事業は平成24年度に完了した。 ・秋田駅西北地区土地区画整理事業は施行中となっている。 ・秋田駅東第三地区土地区画整理事業は施行中となっている。 ・市街地開発事業の見直しについては、長期未着手の土地区画整理事業施行区域を見直すこととし、平成27年11月に見直しガイドラインを策定し、現在、施行区域ごとの評価カルテを作成中である。

市街地開発事業(※11)：地方公共団体等が一定の地域について、総合的な計画に基づき、公共施設、宅地や建築物の整備を一体的に行い、面的な市街地の開発を目的として実施する事業で、土地区画整理事業、新住宅市街地開発事業、工業団地造成事業、市街地再開発事業、新都市基盤整備事業、住宅街区整備事業が該当する。

2 計画の評価・管理

注) 指標データは年度による

指標	策定時	目標	現時点	概況
地域地区等に係る都市計画決定	—	地域地区等の見直し済み	用途地域の一部見直し	【一】 ・一部で用途地域の見直しを行ったものの、特別用途地区を含め市街化区域全体の見直しまでには至っていない。
土地区画整理事業(※12)の進捗率	秋田駅東第三 約44% 秋田駅西北 約47% (H22)	— —	秋田駅東第三 59.8% 秋田駅西北 52.5% (H27)	【一】 ・秋田駅東第三地区は、地区の西側の整備が概ね完了し、現在、東側の整備を進めている。 ・秋田駅西北地区は、街区整備が概ね完了し、現在、鉄道を横断する都市計画道路千秋山崎線の整備に着手している。
工業系用途地域内の未利用地面積 *地域地区の見直しによる土地利用への効果を検証	80.8ha (H20)	21.8ha (H32)	—	【一】 ・現状において工業系の用途地域の見直しが行われていないため評価しない。
地域別小売業店舗数 *都心および地域中心における商業機能充足状況を検証	中央地域 1,372店 東部地域 354店 西部地域 200店 南部地域 419店 北部地域 670店 河辺地域 95店 雄和地域 88店 (H19)	地域中心での立地状況等から総合的に評価	中央地域 1,227店 東部地域 340店 西部地域 157店 南部地域 421店 北部地域 582店 河辺地域 80店 雄和地域 67店 (H24)	【一】 ・左は直近の平成24年経済センサスのデータであるが、総合都市計画策定間もない時期に実施されたものであるため評価しない。 ・なお、この時点での増減の割合は、中央地域(Δ10.5%)、東部地域(Δ4.0%)、西部地域(Δ21.5%)、南部地域(0.5%)、北部地域(Δ13.1%)、河辺地域(Δ15.8%)、雄和地域(Δ23.9%)となっている。

指標	策定時	目標	現時点	概況
1,000㎡以上の小売店舗立地件数、分布状況 *特別用途地区見直しによる大規模小売店舗の立地誘導効果を検証	アウトカム指標 82店 (H22)	立地状況等から総合的に評価	73店 (H24)	【一】 ・上記に同じく総合都市計画策定間もない時期に実施されたデータであることに加え、現状において特別用途域地区の見直しが行われていないため評価しない。
地価 *コンパクトな市街地形成が地価にもたらす効果を検証	アウトカム指標 住宅地 43,400 円/㎡ 商業地 78,500 円/㎡ (H22)	東北6県の用途別対前年変動率の平均を上回る (H32)	東北6県の用途別対前年変動率の平均を下回る (H27) 住宅地 32,200 円/㎡ 商業地 55,500 円/㎡	【一】 ・現状において、コンパクトな市街地形成のための土地利用誘導策が実施されていないため評価しない。 ・ちなみに、地価自体は、各年度とも東北6県の変動率を下回っている。(グラフ-3,4)
都市インフラに係る維持更新費(※13) *コンパクトな市街地形成が都市経営コストにもたらす効果を検証	アウトカム指標 約440.7 億円 (H22)	現状より削減 (H32)	—	【一】 ・算定に必要な人口集中地区のデータが得られないため、現状では比較できない。
地域別人口、世帯、人口密度 *都心および地域中心への人口集積を検証	モニタリング指標 中央地域 74,511人 東部地域 64,986人 西部地域 36,753人 南部地域 50,048人 北部地域 82,491人 河辺地域 9,558人 雄和地域 7,490人 (H21.10)	都心および地域中心への集積状況等から総合的に評価	中央地域 72,297人 東部地域 63,808人 西部地域 35,590人 南部地域 50,176人 北部地域 79,208人 河辺地域 8,565人 雄和地域 7,164人 (H27.10)	【一】 ・現状において、人口集積に係る具体的な土地利用誘導策が実施されていないため評価しない。 ・左のデータは、本市(情報統計課)が平成22年国勢調査の人口をベースに、住民基本台帳および外国人登録の異動状況等による届出をもとに推計した人口である(平成28年2月公表)。
DID(※14)面積、DID人口密度 *コンパクトな市街地形成の状況を検証	モニタリング指標 5,360ha 49.2人/ha (H17)	5,320ha 50.0人/ha 以上 (H32)	—	【一】 ・データが得られないため、現状では比較できない。

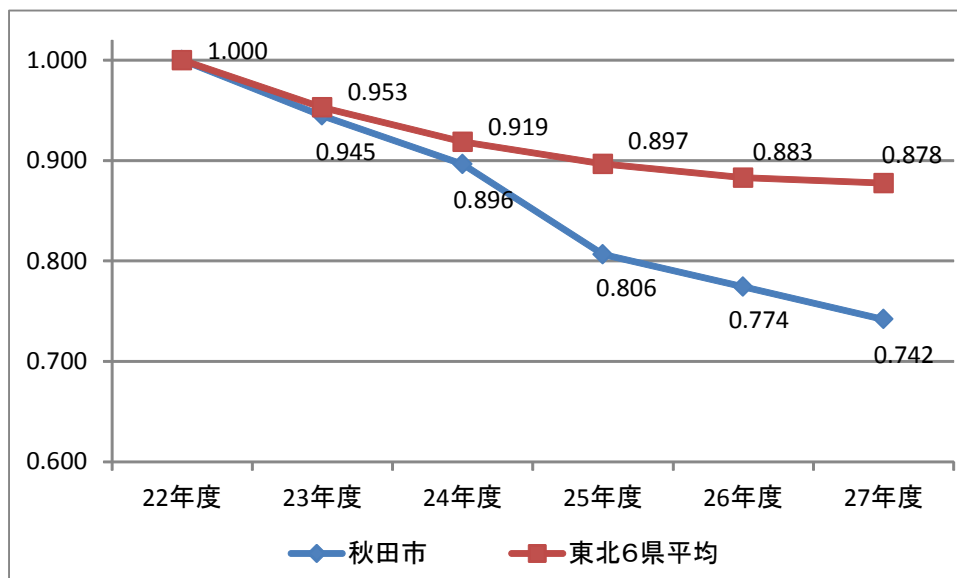
指標		策定時	目標	現時点	概況
地域に関する満足度	モニタリング指標	中央地域	現状より上昇 (H32)	中央地域	【一】 ・雄和地域を除いたすべての地域で満足度が上昇した。 ・なお、このたびのアンケートは、市民1,000人（前回調査は3,000人）を対象に、男女別、年代別、地域別の人口比に応じて調査票を配布したものであるが、河辺、雄和の両地域については、人口の割合が旧秋田市の地域と比較して極端に少いため、配布数そのものも少なくなっており、結果をみる際にはそのことに留意する必要がある。(グラフ-5)
		34.9%		44.5%	
		東部地域		東部地域	
		28.1%		31.4%	
		西部地域		西部地域	
		20.8%		43.2%	
		南部地域		南部地域	
		29.8%		31.5%	
		北部地域		北部地域	
		20.5%		20.8%	
河辺地域	河辺地域				
12.1%	31.3%				
雄和地域	雄和地域				
9.1%	0.0%				
(H22)	(H28)				

土地区画整理事業(※12)：土地区画整理法に基づき、都市計画区域内の土地で、公共施設の整備改善や宅地の利用増進を図るために、土地の区画形質の変更と公共施設の新設又は変更を行う事業とされている。その仕組は、新たに必要な公共施設や事業資金を生み出すために、土地所有者等から土地の面積や位置などに応じて、少しずつ土地を提供（減歩）してもらい、これを道路・公園等の公共施設用地や保留地に充てるもので、事業によって公共施設は所要の位置に配置され、宅地は公共施設にあわせて再配置（換地）される。

都市インフラに係る維持更新費(※13)：公共施設や行政サービスのうち、保育所、小学校、中学校、公民館、道路橋梁（街路含む）、公園、下水道、上水道、ごみ収集、消防署、公共交通（バス）等の維持・実施に係る年間経常経費と更新費。総合都市計画の策定においては、国土交通省都市・地域整備局都市計画課から提供された「都市経営コスト算出のための標準試算モデル(素案)：平成21年3月」を用いて試算している。

D I D(※14)：Densely Inhabited District（人口集中地区）の略。国勢調査の基本単位区および基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区（以下「基本単位区等」という。）を基礎単位として、①原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、②それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有するこの地域をいう。人口集積の目安となっている。

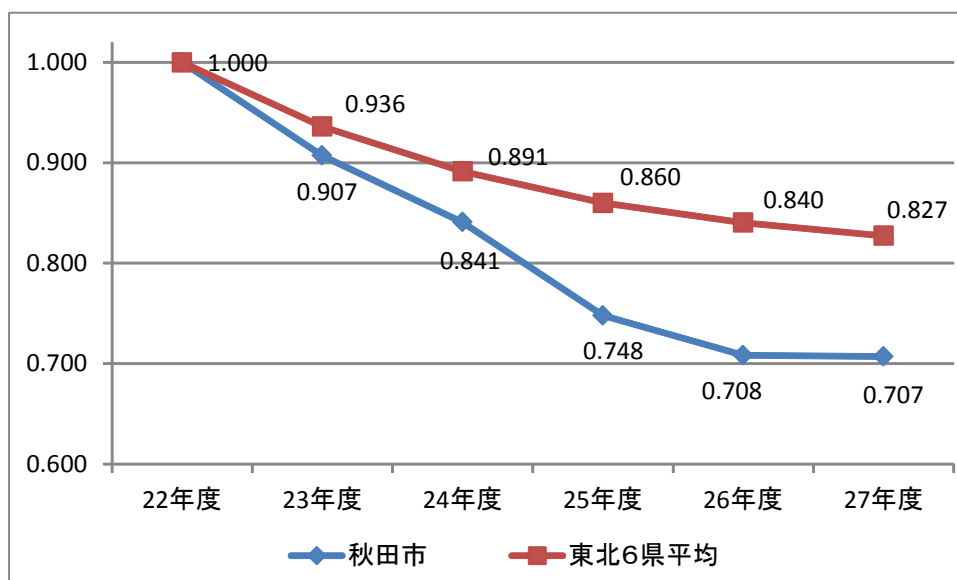
【グラフ-3 地価（住宅地）】



*平成22年度の地価を1として場合の変動率

資料：秋田県地価要覧

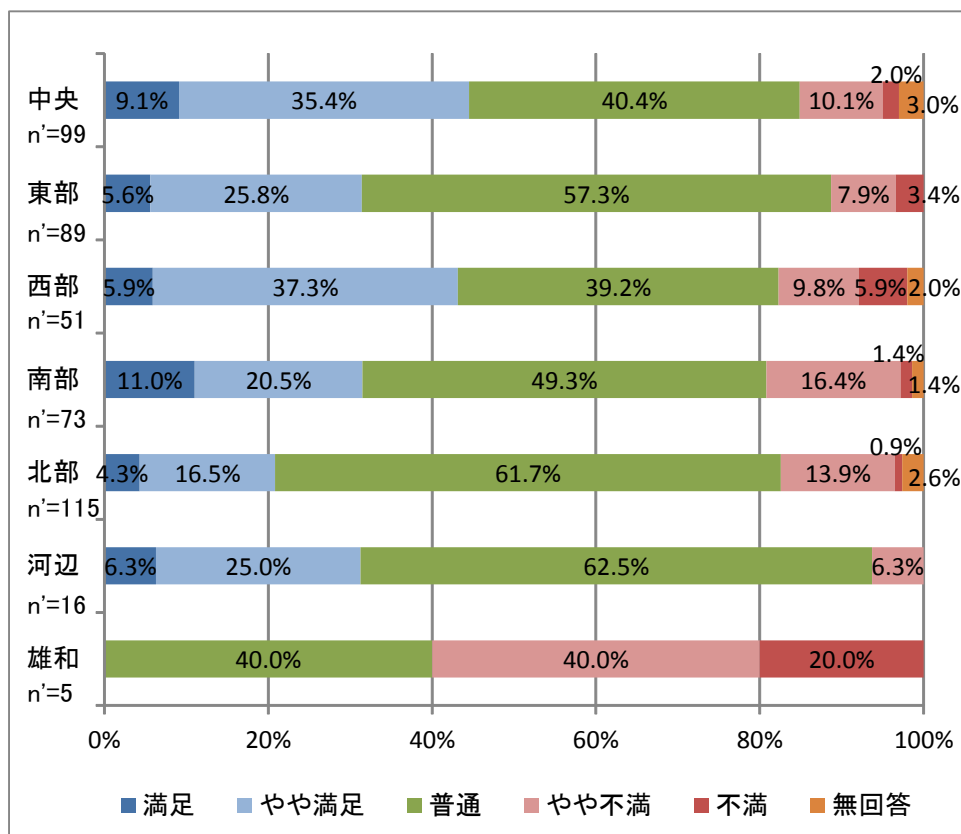
【グラフ-4 地価（商業地）】



*平成22年度の地価を1として場合の変動率

資料：秋田県地価要覧

【グラフ-5 地域に関する満足度 n=448】



* 記載の数値は小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない。

資料：市民アンケート（秋田市都市整備部都市計画課）

3 評価のまとめ

【都市計画の主な取組】

「土地利用の混在解消や地域活性化の創出に資する地域地区の見直し」、「地域特性に応じた商業規模の誘導に向けた特別用途地区の見直し検討」については、実施に至らなかった。

「中心市街地活性化基本計画に基づく個別事業の推進」については、中心市街地での公的住宅整備が、民間の集合住宅の建設が進んでいる状況から実施されなかったが、中通地区公共公益施設整備事業、景観整備促進助成事業、千秋公園整備事業は実施済又は実施中であるほか、仲小路タウンビークルに代わり、その範囲を広げた中心市街地循環バス“ぐるる”が運行されるなど、都市計画に係る予定の事業は概ね実施されている。

「市街地開発事業の計画的な実施・見直し」については、中通一丁目市街地再開発事業が平成24年度に完了し、秋田駅東第三地区および秋田駅西北地区の土地区画整理事業は継続的かつ計画的に事業が進められている。また、市街地開発事業の見直しについては、平成27年に長期未着手の土地区画整理事業の見直しに着手し、この項目での施策はすべて実施されている。

政策テーマに掲げた取組については、土地利用誘導に関する施策以外、概ね遂行されたものと判断される。

【指標による評価】

〈アウトプット指標〉

「地域地区等に係る都市計画決定」は、一部地域で見直しを行ったものの、市街化区域全体の見直しまでには至っていない。

「土地区画整理事業の進捗率」は目標値を設定していないため、達成度を計ることはできないが、事業自体は着実に進捗している。

〈アウトカム指標〉

「工業系用途地域内の未利用地面積」は、地域地区の見直しによる土地活用への効果を検証するために設定したものであるが、現状において見直しが行われていないため評価しなかった。

「地域別小売業店舗数」は、都心および地域中心の商業機能の充足状況を検証するために設定したものであるが、データは総合都市計画策定間もない時期のものしか得られないため評価しなかった。

「1,000㎡以上の小売店舗立地件数、分布状況」は、特別用途地区の見直しによる大規模小売店舗の立地誘導効果を検証するために設定したものであるが、現状において見直しが行われていないため評価しなかった。

「地価」は、コンパクトな市街地形成が地価にもたらす効果を検証するために設定したものであるが、それに関する土地利用誘導策が実施されていないため評価しなかった。なお、住宅地、商業地ともに東北6県の変動率を下回り、その差は本指標の基準年以降、年を追うごとに乖離してきている。

「地域別人口、世帯、人口密度」は、都心および地域中心への人口集積を検証するために設定したものであるが、具体的な土地利用誘導策が実施されていないため評価しなかった。

「都市インフラに係る維持更新費」は、平成27年国勢調査のD I D（人口集中地区）等のデータが得られず算定を含め比較できなかった。

〈モニタリング指標〉

「D I Dの面積、人口密度」は、前述のとおり、データが得られず算定を含め比較できなかった。

「地域に関する満足度」は、前回のアンケート調査と対象人数が異なるため、単純には比較できないが、結果としては、雄和地域を除いたすべての地域で満足度が上昇した。

【評価結果】

取組においては、コンパクトな市街地形成に向けた土地利用誘導策が未実施となっているが、それ以外の取組や成果については、概ね順調に推移しているものと判断される。

主な改善点としては、未実施となった「土地利用の混在解消や地域活性化の創出に資する地域地区の見直し」、「地域特性に応じた商業規模の誘導に向けた特別用途地区の見直し検討」の取組が挙げられる。

これらは本市が目指す多核集約型都市構造によるコンパクトな市街地形成につながる施策であり、引き続き重要事項として捉えていく必要がある。

【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

《施策展開の方向性》

- 自然環境の維持・保全に向けた“新たな土地利用誘導施策の導入検討”
- マイカー依存からの脱却に向けた“パークアンドライドおよびライドアンドライドの促進”
- 低炭素型まちづくりに向けた“地区計画等と連動した低炭素モデル街区指定の検討”

1 施策展開スケジュールに掲げる都市計画としての主な取組

(1) 自然環境の維持・保全に向けた土地利用誘導方策の展開

線引き都市計画区域への統合により、市街化調整区域においては原則として開発が抑制され、郊外部の良好な自然環境の保全が期待されるが、都市計画法や農地法などの土地利用関連法の制限がかからない地域については、引き続き無秩序な開発の恐れが潜在することになるため、線引き統合に向けた取組を契機と捉え、住民説明会等によるまちづくりに対する市民意識の醸成を図るとともに、線引き統合による影響を十分に調査・検証した上で、必要に応じてよりきめ細やかな誘導に向けた、市独自のまちづくり条例の運用について検討を進める。

スケジュール	実施の有無	実施状況又は今後の見通し
短期	実施	都市計画区域の統合（再掲） <ul style="list-style-type: none"> ・平成26年7月に河辺都市計画区域を秋田都市計画区域に統合し、区域区分（市街化を促進する区域と市街化を抑制する市街化調整区域に区分する線引き）制度を適用した。
短期	実施	市街化調整区域における開発許可等の基準設定（再掲） <ul style="list-style-type: none"> ・上記の線引き都市計画の統合に合わせ、都市計画法第34条第11号を活用し、一定の集落区域において、区域内外の人が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の建築が可能となるよう「秋田市宅地開発に関する条例」を改正して、開発許可基準を設定した。

(2) パークアンドライド(※15)およびライドアンドライド(※16)の促進

現在のマイカー依存から、CO₂の排出抑制に寄与する公共交通を中心とした低炭素型の移動手段への移行に向けて、ノーマイカーデーの継続的な実施とともに、鉄道やバス事業者など関係団体との調整を図りながら、パークアンドライドやライドアンドライドの促進に資する駅前環境の整備やバス路線の再編など、必要な取組を進める。

スケジュール	実施の有無	実施状況又は今後の見通し
短期	未実施	<ul style="list-style-type: none"> ・ノーマイカーデーを継続的に実施しているものの、パークアンドライド等の導入までには至っていない。 ・パークアンドライドの導入については、平成28年3月に策定した第2次秋田市公共交通政策ビジョンに基づき、引き続き検討する。

パークアンドライド(※15)：最寄り駅まで自動車アクセスし駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関（主に鉄道やバス）に乗り換えて、勤務先まで通勤する方法。

ライドアンドライド(※16)：鉄道・バス相互の乗り継ぎ。

(3) 地区計画と連動した低炭素モデル街区指定の検討

全国各地で低炭素化を担保・誘導するまちづくりプランの策定について検討が進められており、本市においても、市街地開発事業や民間活力による大型開発を対象として、地区計画(※17)等の都市計画制度と連動した、交通や再生可能エネルギーの利用など、地区全体のエリアマネジメント(※18)に基づいた低炭素化方策の導入手法について検討を進める。

スケジュール	実施の有無	実施状況又は今後の見通し
短期	未実施	・総合都市計画策定以降の平成24年に「都市の低炭素化の促進に関する法律」が制定されており、その後の他都市の動向などを見極めた上で検討する。

地区計画(※17)：地区計画は、建築物の建築形態、公共施設の配置などから、それぞれの地区の特性にふさわしい良好な環境の創出、保全するために定める計画で、都市全体の観点から適用される地域地区制度と個別の建築物の規制を行う建築確認制度の中間領域をカバーする地区レベルのきめ細かな計画制度として位置付けられている。地区計画では、①地区計画の目標、②区域の整備、開発及び保全に関する方針、③地区整備計画（道路、公園等の地区施設および建築物等に関する事項等）を定める。

エリアマネジメント(※18)：地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組とされている。具体例としては、住宅地の場合、建築協定を活用した良好な街並み景観の形成・維持、広場や集会所等を共有する人による管理組合の組織と管理行為を手掛りとした良好なコミュニティづくり、業務・商業地の場合、市街地開発と連動した街並み景観の誘導、地域美化やイベントの開催・広報等の地域プロモーションの展開など。

2 計画の評価・管理

注) 指標データは年度による

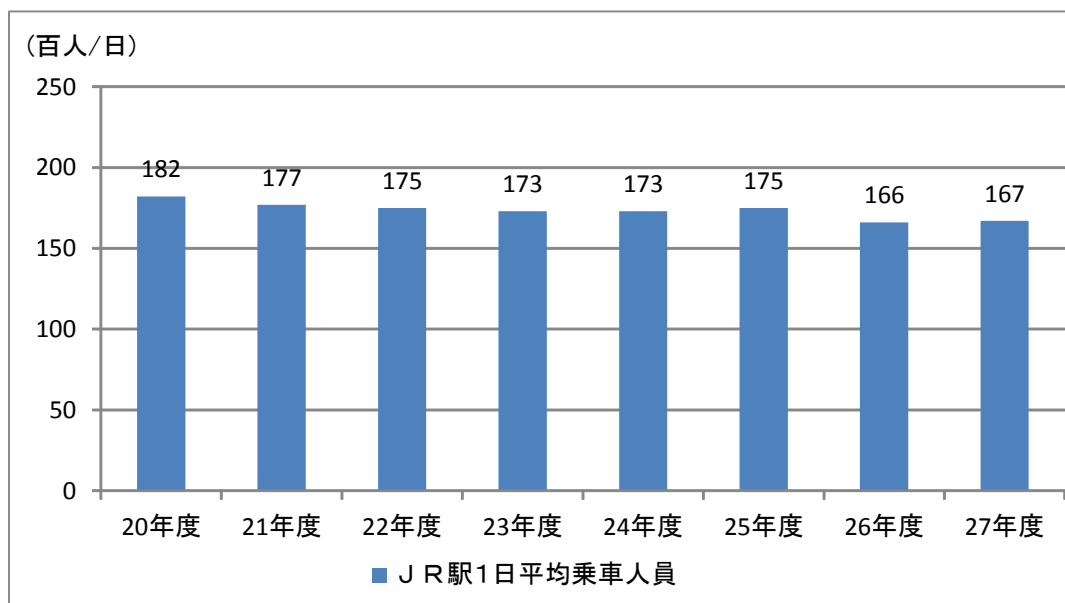
指標	策定時	目標	現時点	概況
自然環境の維持・保全に向けた土地利用誘導に係る施策導入の有無	—	施策導入済み(H32)	なし	【一】 ・都市計画区域を線引き統合して間もないため、現在、その変化をモニタリングしている状況である。
低炭素モデル街区の指定件数	0件(H22)	1件以上(H32)	0件(H27)	【一】 ・総合都市計画策定以降、法整備等がなされており、その後の他都市の動向などを見極めた上で検討する。
都市計画区域外における国土利用計画法に基づく土地売買等届出(※19)件数 *新たな土地利用誘導施策導入の緊急性・必要性の検証や導入時の効果を検証	4件/年(H21)	届出件数等から総合的に評価	2.4/年 H23~H27 平均	【一】 ・総合都市計画策定以降の届出件数の累計は12件で、すべて山林となっている。 ・売買の目的は、林業経営もしくは資産保有で、現状の土地利用を大きく変えるものにはなっていない。

指標	策定時	目標	現時点	概況
公共交通の利用 率 *公共交通機関の利用促進に向けた取組の効果を検証	アウトカム 指標 鉄道利用率 6.1% (H19) バス利用率 7.1% (H20)	現状以上 (H32)	鉄道利用率 5.2% (H27) バス利用率 6.5% (H27)	【一】 鉄道：1.67万人/日÷318,367人 ・鉄道の利用率は低下しているものの、JR駅1日平均乗車人員は、近年横ばいとなっている。(グラフ-6) バス：(760万人/年÷365日)÷318,367人 ・バスの利用率は低下しているものの、平成23年10月から開始した高齢者コインバス事業の効果もあり、平成24年から増加し、現在は平成20年と同水準となっている。(グラフ-7)
住宅用太陽光発電システム設置 件数 *設置件数から低炭素型まちづくりに向けた総合的な取組状況を検証	アウトカム 指標 330件 (H21)	1,850件 (H27)	1,409件 (H27)	【未達成】 ・平成24年度をピークに減少傾向にある。(グラフ-8) ・その要因については、国や県の補助制度の廃止のほか、東日本大震災の復興に際しての資材費や労務費の高騰による減退などが考えられる。
土地利用区分別 面積 *自然的土地利用の動向から土地利用誘導策等の効果を検証	モニタリング 指標 第3次秋田市国土 利用計画の現況値 (H19)	第3次秋田市国土 利用計画の目標値 (H32)	比較不可	【一】 ・計画策定以降に土地利用区分別面積の集計方法が変更(採草牧草地、原野等)されたため比較できない。
運輸部門(自動車・鉄道・船舶)におけるCO ₂ 排出量 *マイカー移動から公共交通利用への移行促進の状況や削減効果を検証	モニタリング 指標 82万3千 t-CO ₂ (H19)	現状より削減 (H32)	78万3千 t-CO ₂ (H24)	【一】 ・秋田市地球温暖化対策実行計画での推計(趨勢ケース)によれば、平成32年度のCO ₂ 排出量73.9万t-CO ₂ となり、平成19年度の数値を下回る見込みである。(グラフ-9)
公共交通の利便性に関する満足 度	モニタリング 指標 23.8% (H22) 注)22.6%	現状より上昇 (H32)	25.4% (H28)	【一】 ・満足度(満足、やや満足)は上昇し、不満が減少した。(グラフ-10)

国土利用計画法に基づく土地売買等届出(※19)：国土利用計画法では、適正かつ合理的な土地利用の確保を図るため、一定面積以上の土地取引に関して届出を求めており、土地売買等をした場合、土地の権利取得者(買主)は土地売買等の契約をした日から起算して2週間以内に届出することになる。都市計画区域外の届出対象面積は10,000㎡以上。

注) 公共交通の利便性に関する満足度における策定時の満足度は、無回答を除いた値に換算したため総合都市計画に示す値とは異なる。

【グラフ-6 JR駅1日平均乗車人員の推移（秋田市内有人駅計）】

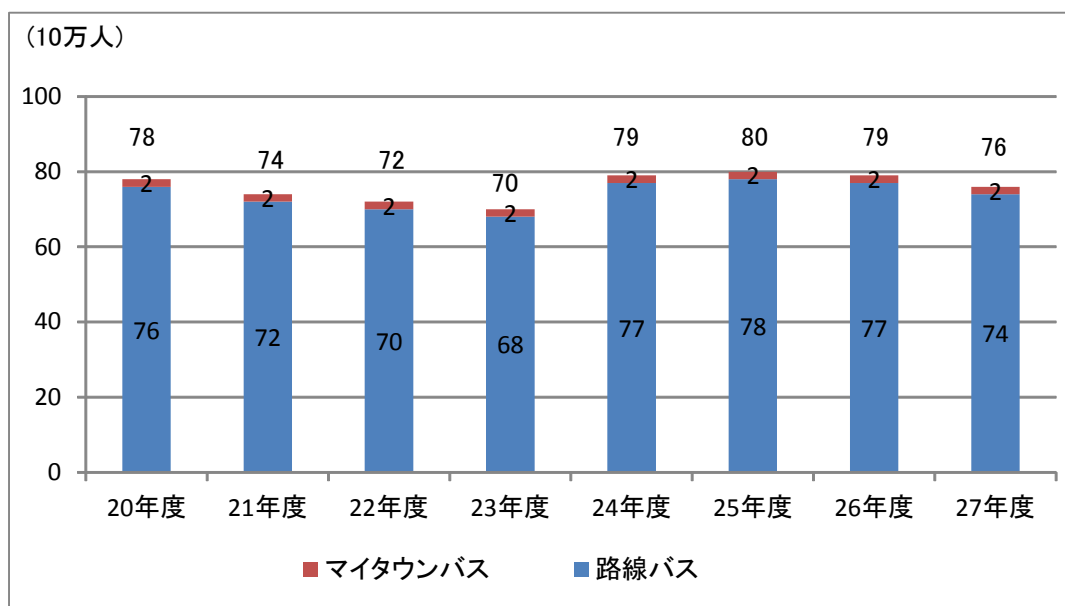


* 秋田市内有人駅・・・秋田駅、土崎駅、追分駅、羽後牛島駅、新屋駅、和田駅

* 平成21年以降は無人駅の乗車人員の推計未実施

資料：JR東日本旅客鉄道株式会社ホームページ

【グラフ-7 バス輸送人員の推移】



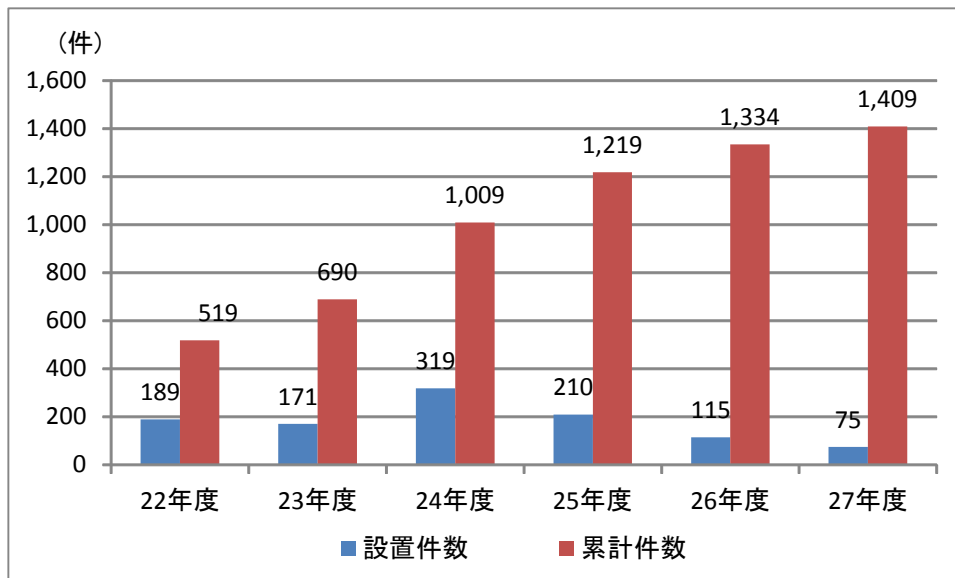
* 輸送人員は市内推計値（広域路線を距離按分）

* 教養大学バス、リムジンバス、スクールバスは除く

* 期間はバス補助年度（10/1～9/31）

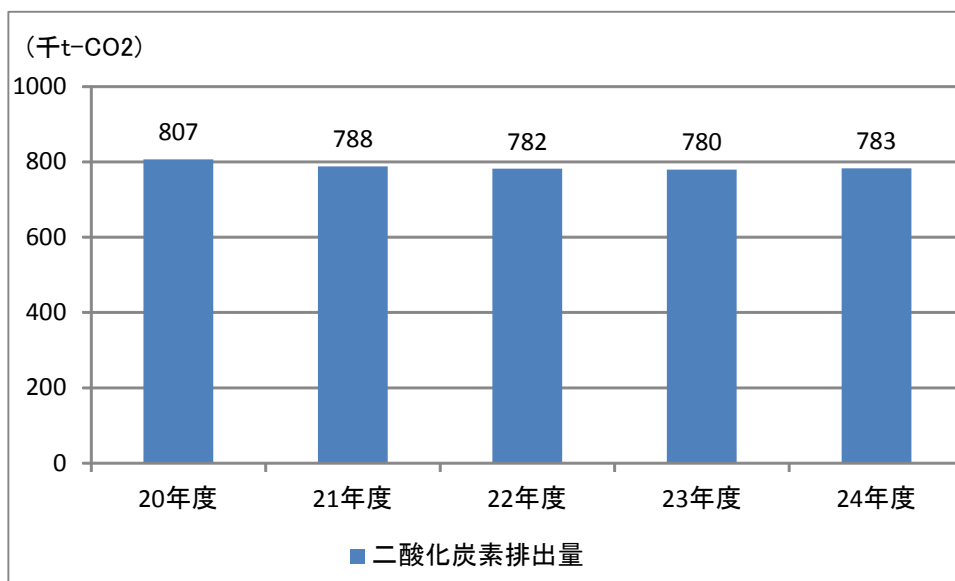
資料：秋田市都市整備部交通政策課

【グラフ-8 住宅用太陽光発電システム設置件数の推移】



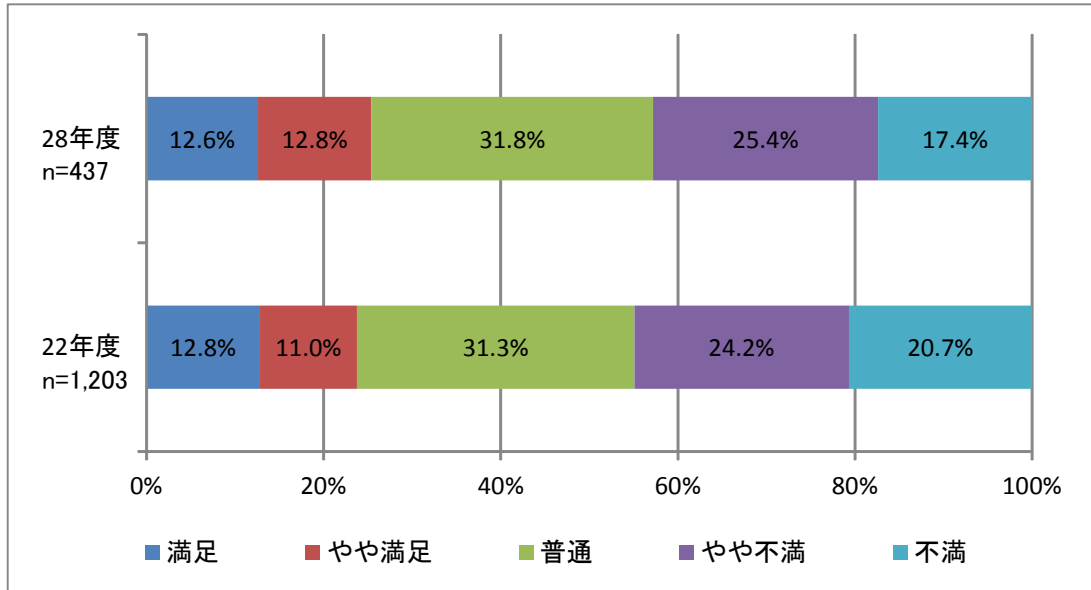
資料：秋田市環境部

【グラフ-9 運輸部門の二酸化炭素排出量の推移】



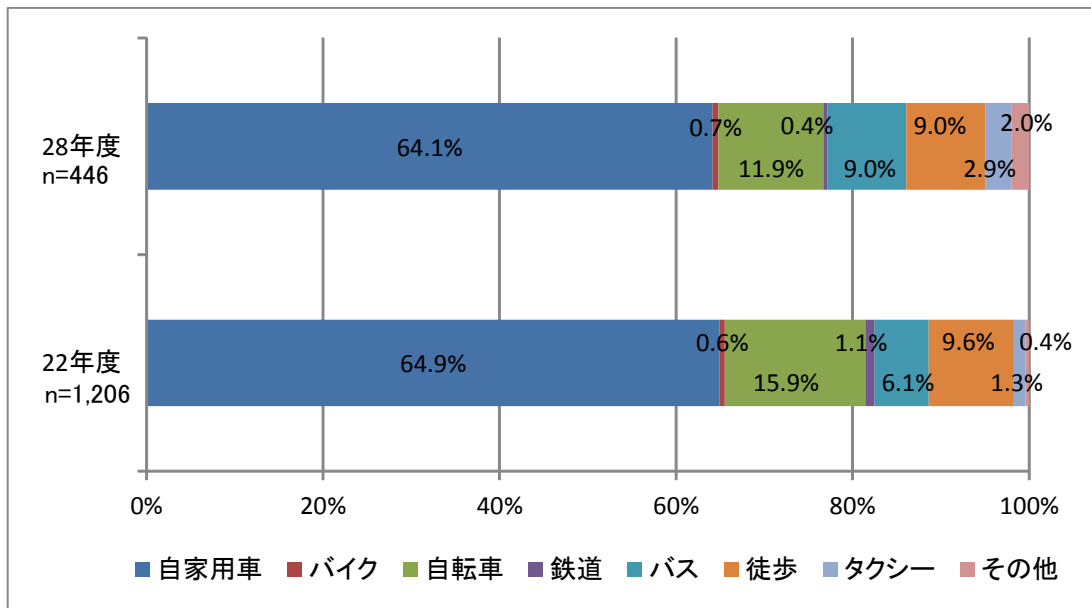
資料：秋田市地球温暖化対策実行計画（秋田市環境部）

【グラフ-10 公共交通の利便性に関する満足度】



資料：市民アンケート（秋田市都市整備部都市計画課）

【参考 平日の主な交通手段】



* 記載の数値は小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない。

資料：市民アンケート（秋田市都市整備部都市計画課）

3 評価のまとめ

【都市計画の主な取組】

「自然環境の維持・保全に向けた土地利用誘導方策の検討」については、都市計画区域の線引き統合後の状況をモニタリングする必要があるため施策導入の検討までには至っておらず、また、「低炭素モデル街区の指定の検討」は、総合都市計画策定

以降、「都市の低炭素化の促進に関する法律」が制定され、その後の他都市の動向をみていく必要があるため、検討を一時的に留保している。

政策テーマに掲げた取組については、それぞれで事情はあるものの、未着手の状態であるといえる。

【指標による評価】

〈アウトプット指標〉

「自然環境の維持・保全に向けた土地利用誘導に係る施策導入の有無」、「低炭素モデル街区の指定件数」いずれも実績はない。

〈アウトカム指標〉

「都市計画区域外における国土利用計画法に基づく土地売買等届出件数」は、新たな土地利用誘導施策導入の緊急性・必要性の検証や導入時の効果を検証するために設定したもので、これまでの各年度の平均届出件数は2.4件であり、件数そのものでは評価しがたい面があるが、個別に売買の目的をみると、従前の土地利用を継承するもので、新たな土地利用制度の導入の必要性や緊急性は現時点では低いものと判断される。

「公共交通の利用率」は、鉄道（△0.9ポイント）、バス（△0.6ポイント）共に利用率が低下しているが、それぞれ利用者数でみると近年は横ばいで推移している。

「住宅用太陽光発電システムの設置件数」は、低炭素型まちづくりに向けた総合的な取組状況を検証するための指標として設定したもので、目標達成はできなかった。

〈モニタリング指標〉

「土地利用区分面積」は、自然的土地利用の動向から土地利用誘導策等の効果を検証するための指標として設定したものであるが、計画策定以降に面積の集計方法が変更され比較できなかった。

「運輸部門におけるCO₂排出量」は、現状より削減される見通しとなっている。

「公共交通の利便性に関する満足度」は、前回調査と比較し、満足度（満足、やや満足）が上昇し、不満が減少した。

【評価結果】

取組においては、自然環境の維持・保全に向けた土地利用誘導に係る施策導入や、低炭素モデル街区の指定など未実施のものがあるが、それらは検討を据え置いているものであり、それ以外の取組や成果については、概ね順調に推移しているものと判断される。

主な改善点としては、「公共交通の利用率の向上（マイカー依存からの脱却）」が挙げられる。

公共交通を維持することは、本市の多核集約型の都市構造によるコンパクトな市街地形成を図る上では欠くことができない取組であるほか、一度に多くの人を輸送できる交通手段であるため、低炭素社会構築においても重要な取組となっている。

【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

《施策展開の方向性》

- 安全で快適な市民生活の確保に向けた“都市施設の計画的な整備”
- 安全・安心な都市環境づくりに向けた“都市のバリアフリー化・耐震化の促進”
- 災害危険区域での適切な土地利用誘導に向けた“新たな誘導施策の導入検討”
- 街なか居住と防犯・防災性の向上に向けた“既存住宅ストックの有効活用方策の検討”

1 施策展開スケジュールに掲げる都市計画としての主な取組

(1) 公共施設および住宅のバリアフリー化・耐震化の促進

上下水道施設や公共公益施設等の都市施設については、市民生活の利便性向上や災害時の防災拠点としての機能の充実、ライフラインの耐震化などに向けて、適切かつ計画的な整備に向けた取組を進める。

また、少子高齢社会を見据えた公共施設や住宅のバリアフリー化、震災による被害抑制に向けた建築物の耐震化については、現在実施している補助事業や税制優遇措置等の支援方策の周知・展開を図るとともに、社会経済情勢等に応じて支援内容の見直し・充実に向けた取組を進める。

スケジュール	実施の有無	実施状況又は今後の見通し
短期・中期	実施	<ul style="list-style-type: none">・ 災害時の防災拠点となる市役所本庁舎や各地域の市民サービスセンターの防災機能の強化に努めたほか、ライフラインの耐震化についても計画的に整備を進めた。・ 昭和56年5月31日以前に建築された戸建住宅の耐震化については、耐震診断や耐震改修に対する助成を行ったほか、バリアフリー化は本市および県のリフォーム助成制度や税制上の特例等の周知を図った。・ また、道路、公園等のバリアフリー化を計画的かつ継続的に進めたほか、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、秋田市バリアフリー基本構想を策定し、土崎駅周辺地区、新屋駅周辺地区、市立病院・山王官公庁周辺地区を重点整備地区に位置づけて、関係者が一体となってバリアフリー化に取り組んだ。

(2) 災害危険区域での適切な土地利用誘導に向けた新たな誘導策の導入

急傾斜地崩壊危険箇所、土石流危険渓流、地すべり危険箇所、浸水の恐れがあるエリアなど、災害の危険性が高い地域については、安全性の確保の観点から、適切な土地利用誘導が求められているため、災害危険箇所のうち、現行制度により建築等が制限されるものについては、引き続き制限に基づく指導を行うこととするが、制限のない地域については、災害危険箇所における立地規制等を盛り込んだ、まちづくり条例などの新たな土地利用誘導施策への展開を見据え、必要な調査・検討を進める。

