

秋田市立地適正化計画の「立地の適正化に関する基本方針」および「都市機能・居住の各誘導区域」の素案に関する説明会での意見と市の考え・対応について（案）

開催日 10月5日～10月31日（19回）

場所 各地域の市民サービスセンター

出席者 272人

以下は、「立地の適正化に関する基本方針」および「都市機能・居住の各誘導区域」の素案に関わる事項を抽出して市の考え・対応をまとめたものです。

題	意見の要旨	市の考え・対応
1	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの理念の中で「産業」も言っているが、素案ではそのイメージがわからない。計画はそうした部門と連携して作るのがいいのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画では、都心・中心市街地と6つの地域中心に生活に必要なサービス施設を集約するものですが、計画ではそうした施設を集約する中で新たなサービス産業を誘引することも念頭に検討しており、今後、関係部局と連携を図りながら、計画で定めるべく誘導施策を通じて配慮していく考えです。
2	<ul style="list-style-type: none"> ・資料はカタカナ語が多く、わかりやすい言葉や表現を用いてほしい。 ・計画のイメージがわからない。 ・資料は内容が難しく理解できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・このたびの説明会で用いた資料は、市民の皆様には正確に情報を伝えることを主眼に作成したのですが、今後、計画を策定する際には、ご指摘の内容を踏まえ、使用する言葉に注意を払いつつ、イラストや注釈をつけるなどして、わかりやすい計画づくりに努めます。
3	<ul style="list-style-type: none"> ・機能や人口を集積することで、その区域の地価が上昇すると思われるが、地価が上昇すれば低所得者は住み替えが困難になるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画に基づく居住や都市機能の誘導は、超長期の取組によって実現を図ろうとするもので、直ちに地価水準に大きな変動を及ぼすものではないと考えています。 ・また、居住誘導にあたっては、住み替えに対する支援策を位置付けて対応する予定です。
4	<ul style="list-style-type: none"> ・この計画によって都市機能を集約し、自動車に頼らずに日常生活ができるようにすることのだが、自動車中心の社会の中でそれが現実的なものとなるかは疑問である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、高齢化の進行に伴い買物弱者や交通弱者の増加が予測されるなど、自家用車（マイカー）に頼らないで日常生活が送れるようにすることを理想としているものの、それを市街地内のすべての場所で実現するものではありません。 ・本計画では、都市機能を誘導する区域と居住区域の位置関係等に応じて、「徒歩・自転車を中心に生活する区域」、「公共交通を中心に生活する区域」、「自家用車を中心に生活する区域」などに区分してコンパクトシティ形成を進める予定であり、自家用車の使用をすべて否定しているものではありません。
5	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が東京のように充実してなければ自動車は手放せない。 	

題	意見の要旨	市の考え・対応
6	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの人はそこに住む理由があって居住しているのであって、住み替えることは考えづらい。特に高齢者はそうなのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトシティ形成は、現在の市街地が数十年の歳月を経て形になってきたように、それと同じか、もしくはそれ以上の期間が必要になると考えています。 ・また、取組においては、長期的な方針のもとで進めていくことが重要であると考えており、計画では20年後を一つの目標にしながらも、その先の市街地の変化を見極めながら、適時、適切な施策を講じていくこととしています。
7	<ul style="list-style-type: none"> ・目標年を20年後としているならば、その期間は短く、コンパクト化への転換を円滑に行えないのではないかと。 	
8	<ul style="list-style-type: none"> ・都心・中心市街地と地域中心の括りだけでコンパクトシティ形成がなされるかは疑問である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本市が目指すコンパクトシティは、都心・中心市街地と6つの地域中心を核に、それぞれの拠点の持つ性格や機能に着目して構築するとともに、拠点間を公共交通で有機的に結んで都市の再構築を目指すものです。
9	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活に必要なスーパーマーケットは、現状として居住誘導区域の「徒歩生活の利便区域」に多く立地しているわけではないので、区域の名称から受ける印象と実情に差を感じる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画で定める区域の名称については、現在、仮称として設定しており、最終的な名称については、ご指摘の内容を含め、今後、計画の素案を作成する際の振り返りの中で再度検討します。
10	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは秋田駅を中心に運行されているが、出かける先によっては秋田駅で乗り換えしなければいけない。県庁・市役所を拠点に市街地内を循環するバスを運行してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線については、将来にわたり維持すべき路線を「幹線バス路線」と位置づけ、重点的な支援を継続することにより、持続可能なバス路線網の形成を目指しているところであり、今後、幹線バス路線および乗継拠点等を特定する調査検討を行うこととしています。 ・なお、路線の新設については、今後の需要の高まりに応じて、バス事業者と共に検討していきます。
11	<ul style="list-style-type: none"> ・20年後は高齢者の数や割合も高く、日常生活が困難になる人も多くなる。コンパクトシティの必要性は感じるものの、バスに至っては20年間何も変わっていない。拠点となる区域に気軽に足が運べるように公共交通についてももう少し考えていくべきではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> ・第2次秋田市公共交通政策ビジョンにおいて、多核集約型のまちづくりと一体となった公共交通軸を充実することとしており、鉄道とバスの連携等による利便性向上や、まちづくりとの整合を図りながら、持続可能なバス路線網の形成を目指していきます。
12	<ul style="list-style-type: none"> ・市の新庁舎や駐車場が整備されたので、敷地内に路線バスの乗継拠点とすべくロータリーを設けてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能なバス路線網の形成を目指し、今後、幹線バス路線および乗継拠点等を特定する調査検討を行うこととしています。 ・なお、乗継拠点等の特定にあたっては、郊外部から秋田駅へ向かう際の乗継回数や、運行本数の最適化などについて考慮しながら、バス事業者と共に検討していく必要があると考えています。

項	意見の要旨	市の考え・対応
13	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の活性化を促す意味で広小路の一方通行を解消すべきでないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・昨年度より、県、県警および市で構成する「中心市街地の交通のあり方に係る研究会」において、にぎわい創出に寄与する中心市街地の交通体系についての検討を行っています。 ・今年度は、県が、中心市街地における交通量調査と、広小路と中央通りを対面通行とした場合の交通シミュレーション分析を行っており、その分析結果に基づき対面通行に移行した場合の課題や効果を整理することとしています。
14	<ul style="list-style-type: none"> ・土地の安い郊外部の病院の近い場所に、高齢者福祉団地を作れば、人も集まりやすく、公共交通も維持できるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画では、これまで本市の市街地内で整備、蓄積してきたインフラ等を活用してまちづくりを進める予定です。 ・郊外に新たな高齢者福祉施設の開発団地を整備することは、将来の課題とされている道路などの公共施設の維持・更新費の増加につながることから困難です。
15	<ul style="list-style-type: none"> ・住み替えは多額の費用がかかるため、居住誘導が進むか疑問である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・住み替えは、生活の本拠を移すということであり、精神的にも経済的にも負担が大きいと考えています。 ・基本的には、住民の皆様判断を委ねることになりますが、市としては、住み替えに対する支援策を用意しながら、個々のライフステージの転換期などに検討いただければと考えています。
16	<ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトシティは、鉄道駅が密に整備されていれば可能だと思うが、地方でこのような計画を作ることに無理があるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトシティ政策は、人口減少下のあるべき都市の姿として提唱されているもので、その形やスタイルに決まったものではありませんが、基本的な考えとしては、それぞれの都市の実情を勘案しながら、これまでに整備、蓄積してきたインフラ等の活用を基本にして実現を図ろうとするものです。
17	<ul style="list-style-type: none"> ・計画は工程表がなければ意味をなさない。進捗状況がわからない計画では困る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画は、コンパクトシティ形成のためのアクションプランとして具体的に実施する施策等を明記して取り組むこととしています。 ・また、計画の管理は、業務計画を立て（Plan）、それに基づいて実行し（Do）、さらに、実行した業務を評価（Check）し、改善の必要があれば改善する（Action）といった「PDCAサイクル」によって行う予定であり、おおむね5年ごとに評価して、計画の進捗管理と質の確保を図ります。

項	意見の要旨	市の考え・対応
18	<ul style="list-style-type: none"> ・市のコンパクトシティの考え方からすれば、外旭川地区の大型複合商業施設構想は認められないということになるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者が外旭川地区に設置したいとする大型複合商業施設構想については、市民の中にも賛否両論があることは十分に認識しており、それぞれの立場による意見や議論は尊重すべきものと受けとめていますが、同構想の予定地は、農地転用や開発行為が厳しく制限されている「農用地区域」かつ「市街化調整区域」となっており、現状においては本市のまちづくりの方向性とは相容れないものです。
19	<ul style="list-style-type: none"> ・先の9月議会で外旭川地区の大型複合商業施設構想について、市はまちづくりの方針とは相容れないと答弁しているが、それは具体的にどのようなことか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・なお、本市では、平成27年に市議会に対し、市内の団体から同構想を検証すべきとして提出された陳情が、議会で採択されたことを受け、同年11月に「秋田北/農/工/商共存型まちづくり構想の検証について」と題した報告書を議会へ提出するとともに、本市のホームページ（企画調整課）で公開しています。
20	<ul style="list-style-type: none"> ・外旭川地区の大型複合商業施設構想について市はどのように検証したのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・報告書では、同構想のメリット・デメリット等を、交流人口、地元消費者、雇用、税収、地元経済・商業、農業、インフラ整備、環境、まちづくりの観点から整理しているほか、広域的影響（周辺市町村の見解）、有識者からの意見、本市のまちづくりの方向性との整合など、多面的に検証しています。
21	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少は外旭川地区で大型複合商業施設構想を提案しているイオンでも検討していることだと思うし、民間投資を活用し働く場を作ることも大切だ。 ・当該施設は北部地域の起爆剤にもなるし、あってもいいのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・その中の「本市の将来的な発展への寄与」という項目において、次のように結論づけています。
22	<ul style="list-style-type: none"> ・外旭川地区の大型複合商業施設構想に対し雇用条件をつけて地元の雇用につなげてはどうか。 	<p>「秋田北/農/工/商共存型まちづくり構想」が実現され、当該構想による施設が整備された場合には、短期的には、雇用の創出、建築・電気・機械等の地元建設業者への受注も見込まれ、交流人口の増加や消費者の買い物環境の向上などのメリットもある。また、施設整備に伴う個人市民税・固定資産税等の増加や水道料金・下水道使用料の増加など、本市の歳入面にもプラスの影響があると考えられる。</p>
23	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの理念や取組の方向性に記載のある「県市連携文化施設」で賑わいの創出につながるとは思えない。イオンの構想のように民間投資を活用するなど柔軟な対応ができないか。 	<p>一方、中・長期的には、広域的に考えた場合、圏域の人口や個人所得が増加しない限り消費規模は変わらないため、当該構想における施設整備により圏域における商業施設規模は過剰になり、他都市の事例にも見られるように、中心市街地をはじめとする既存商店街の衰退などが想定される。</p> <p>その場合、高齢者を中心とした買物弱者が増加するなどの市民生活への影響があるほか、本市がこれまで行ってきた市街地へのインフラ投資の効果が薄くなるおそれがある。短期的にはメリットと捉えられる雇用の創出や税収の増加があるものの、中・長期的には、中心市街地の衰退による商業施設の縮小・閉鎖や資産価値の低下などでかき消されることとなり、市全体としてのメリットは小さいものと考えられる。</p> <p>こうしたことから、当該構想は、現時点では、本市の将来的な発展に寄与するものとは言えないと考える。</p>

期	意見の要旨	市の考え・対応
24	<p>・計画では公共交通を重要視しているが、実際は電車やバスの本数が少なく不便である（バスで県民会館に観劇に行っても帰りのバスがない）。公共交通による移動は現実的に厳しいので、自家用車を活用する施策や自動運転も検討してはどうか。</p>	<p>・少子高齢化社会の進行により、マイカーを持たない、あるいは運転できない方は増加するものと見込まれることから、交通系ＩＣカード導入などの利便性向上による公共交通利用の促進を図り、市民の移動手段の確保に努めていく必要があるものと考えています。</p>
25	<p>・公共交通も大切だと思うが、ダイヤや本数など利便性が悪く、高齢者であっても多くが自家用車に依存している。むしろ高齢者の運転を推奨し利用しやすい大規模な駐車場を整備するなどの取組があってもいいのではないか。</p>	<p>・現在、高齢者による自動車事故が社会問題化している中で、高齢化の進行によって、さらに顕在化する可能性があるほか、高齢者の自立といった観点から、公共交通の維持は必須であり、今後は利用環境の改善とともに、地域住民やＮＰＯなどの様々な運営主体による公共交通も模索しながら、自家用車（マイカー）からの転換を促していきたいと考えています。</p>
26	<p>・居住誘導区域外で住み替えしない人もいる中で、居住誘導区域外のサービスが低下するのではないか。</p>	<p>・本市は、人口減少の進行と相まって、居住の分布も薄くまばらになると予測しており、今後は施設利用圏内に一定の人口が必要とされる医療・福祉・商業などの生活サービス施設の存続が危ぶまれるなど、現在の市街地のままでは市民生活に支障が出るものと考えています。</p>
27	<p>・市民は便利な土地だと思ってそこに住宅を建てているのに、そうした便利な場所からなぜ中心部に引っ越しさせようとするのか。わざわざ土地の値段が高い場所に移り住む人はいない。また、拠点間を公共交通で結ぶとしているが現在の状態では厳しい。住民の足すら確保できていないのにこうした計画を作るのは考えられない。</p>	<p>・本市が目指すコンパクトシティは、そうした予測や地域の実情を踏まえ、将来の都市としてのあるべき姿として、都心・中心市街地と６つの地域中心を核に市街地形成を図るもので、都心・中心市街地は広域を対象とする施設と生活に必要な施設を、６つの地域中心には、生活に密接に関わる施設の集積を図り、それぞれの地域で暮らす市民の生活利便性を確保していくものです。</p> <p>・なお、コンパクトシティ形成には、現在の市街地が数十年もの歳月を経て形になってきたように、それと同じ、もしくはそれ以上の期間が必要になると考えています。</p>
28	<p>・現在住んでいる地域は人の数が少なくなっている。この計画を作ることによって、それに拍車がかかるのではないか。</p>	<p>・また、住み替えについては、生活の本拠を移すということであり、その際の精神的負担や経済的負担を考えると、個々の事情によるものは別に、計画が策定されたからといって、すぐに変化が現れるものではないと考えています。</p>
29	<p>・市街地の外側の農業を主体としている地域は今後どのようなようになるのか。</p>	<p>・本市が目指すコンパクトシティは、都心・中心市街地と６つの地域中心を核とした都市構造によるもので、特に地域中心はそれぞれ地域の生活サービスの拠点として、市街地の外側の農業が行われている区域等の住民を含め、地域住民が様々なサービスに容易にアクセスできるようにするものです。</p> <p>・なお、本計画の策定においては、市街化調整区域内の農業集落の維持・活性化などにも着目して、新たな施策等を検討することとしています。</p>

項	意見の要旨	市の考え・対応
30	<ul style="list-style-type: none"> ・マイタウンバスは本数が減ってきているが、その利便性について、この計画の中で検討してもらえるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・マイタウン・バスについては、運行本数を維持するとともに、フリー乗降の実施や乗り継ぎを考慮したダイヤ改正などにより利便性の向上を図ってきています。 ・今後も、各地域の運行協議会において利用者等のご意見を伺いながら、利便性の向上に努めていきます。
31	<ul style="list-style-type: none"> ・河辺地域の過疎の場所や市街地から離れている場所の公共交通についてどのように考えているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化・人口減少社会が進展する中、マイタウン・バス利用者数の減少による経費の増大が課題となっており、移動手段の確保のため、地域の方々の積極的な公共交通利用についての理解と協力が必要であると考えています。
32	<ul style="list-style-type: none"> ・住民にとってこの計画を作ることのメリットは何か。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本市は、今後の人口減少により、既存のサービス施設の撤退とともに、高齢化の進行と相まって買物弱者や交通弱者が増加することが予想されています。 ・この計画は、そうした予測を踏まえ、都市計画の面から、将来にわたって市民の生活利便性を確保するために策定するものです。
33	<ul style="list-style-type: none"> ・届出制度は規制強化ではないか。また、それは資産価値の減少につながるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・届出制度の目的は都市機能誘導区域外での誘導施設の整備の動きや、居住誘導区域外での住宅開発等の動きを把握するため、新たに手続きをお願いするものです。 ・また、制度自体は緩やかなものであり、そのことで地価水準に大きな変動を与えるものではないと考えています。
34	<ul style="list-style-type: none"> ・雄和地域は半分以上が市街化調整区域になっているが、この計画を作ることでさらに規制を行うのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地調整区域については、現行の土地利用ルールを継続することになりますが、本計画の策定によって新たな規制を行うことはありません。