

## 成熟社会における持続可能な居住地形成に関する調査研究（中間報告）

名古屋都市センター 調査課 泉 善弘  
（名城大学 海道清信教授との共同研究）

### 1. 背景・目的

成熟社会に向けたまちづくりに関する長期計画のあり方が議論される中、都市における環境制約など本市でも顕在化する種々の都市問題解決に向け、生活空間としての持続可能な都市像を明確にし誘導していくことは重要な課題である。成熟社会における問題点としては、CO<sub>2</sub>排出量の大幅削減ニーズなど都市における環境制約の顕在化、自動車依存型ライフスタイルの定着による弊害、道路・住宅等の社会基盤の老朽化と維持管理費の増大、住宅等の都市ストックと住民ニーズのミスマッチ等があげられ、こうした問題の発生は都市構造や居住地環境との関わりが大きい。

そこで、本研究は、成熟社会における「サステナブルシティ（持続可能な都市）」に向けた都市空間モデルとして提唱されている「コンパクトシティ（集約的で高質な都市空間）」の考え方にに基づき、本市における持続可能な居住地形成のあり方について検討を行うものである。

特に既成市街域と新市街域など地域の立地特性に応じた「住まい方」の見直しがあり強く求められる中で、公共交通の利便性など地域特性に応じた「住まい方」や「住み替え」のあり方に着目し、住宅ストックと居住ニーズのミスマッチの解消や自動車依存型都市構造の変革、既成市街域等における生活圏域の再生など、次世代に残すべき望ましい居住地としての都市空間を形成していくための誘導方策等について、市民意識の実態などを踏まえて調査研究を行うものである。

### 2. 研究内容と進め方

#### (1) 研究内容

平成19年度から20年度までの間において、都市空間モデルの考え方や本市の居住環境の現状等を踏まえ、本市データによる地区類型や、市民意向調査等による地域毎の住まい方のシナリオ検討を行い、誘導すべき市街地像や住宅に関する施策の検討を行う。

作業内容（H19～H20）	概念整理	地区類型	地域別のシナリオ等
都市空間モデル・施策に関する国内外の文献・事例収集 本市の居住と居住地に関する現状把握・課題の整理			
地区類型化の指標検討、データによる地区類型化 現地調査による代表地区の実態把握			
居住地選択に関する意識構造（シナリオ）の仮説立て 住民意識調査の実施・データ分析			
類型地区別の居住地選択シナリオの比較検討 目指すべき市街地像・住宅政策の提案			

#### (2) 研究体制

当センターと名城大学の海道清信教授との共同研究として2年間取り組むものである。なお、共同研究を進めるに際しては、定期的な研究会として、岐阜工業高等専門学校の高橋佳子教授や名古屋大学大学院の村山顕人准教授を始め市役所関係部署の職員等と意見交換を行う。

### 3. 住宅政策の動向

#### (1) 成熟社会における住宅政策

平成17年9月、国土交通省社会資本整備審議会から超高齢化・人口減少社会における住宅政策として、「新たな住宅政策に対応した制度的枠組み」が答申された。

基本理念として「良質な性能、住環境及び居住サービスを備えた住宅ストックの形成」「多様なニーズの適時適切な実現」「住宅の資産価値の評価・活用」「住宅困窮者の安定した居住の確保」の4つが示され、行政・企業・住民の役割分担の明確化と協力が必要とされている。

答申の中では、基本目標の一つである「多様な居住ニーズを適時適切に実現できる市場の環境整備」に対する施策の方向性として、「ライフステージやライフスタイルに応じた居住地選択の自由度の拡大に向けた施策の充実」「ファミリー向け賃貸住宅等の供給促進」「中古住宅が円滑に流通し得る環境整備」が明記されるなど、居住ニーズと住宅ストックのミスマッチの解消に対して、住宅の中古市場・賃貸市場の整備を背景とした「住み替え」の必要性が示されている。

#### (2) 海外における都市空間計画事例

欧米各都市では以下のような持続可能な都市空間計画事例がある。

ミュンヘン	総合的な都市開発計画によるコンパクトシティ建設
ストックホルム	鉄道駅周辺の拠点形成
ポートランド	TOD（公共交通指向型開発）
ロンドン	徒歩圏（ペドシード）による市街地構成の提案
マンチェスター	新規住宅開発の誘導基準

#### 4. 本市における居住地拡大と地域格差

今後の持続可能な居住地のあり方の検討に先立ち、現在の都市や市街地の形成過程を把握しておくことは不可欠である。そこで、市街地形成に関する基礎指標に関する推移について以下に整理した。

##### (1) 人口・世帯数の増加とDIDの拡大

市街地形成の変遷把握に先立ち、まず人口及び世帯数の経年変化を図1に示す。本市の人口は、戦後の市域拡大などにより急増した1965年以降は増加傾向が鈍化し、一方で世帯数は戦後一貫して増加し、その結果、世帯規模は戦前の半分程度にまで縮小した。

図2で1970年以降の世帯内訳の推移をみると、特に単独世帯の増加が著しく、また図3で年齢構成の経年変化をみると、高齢化の進展と少子化傾向の鈍化により、生産年齢人口に対する高齢者・年少者層人口の比率が1995年以降拡大しつつあるといえる。

次に1960年以降のDIDの経年変化をみると、図4のとおりDID面積の拡大とともにDID人口密度は低下するが、1985年以降はその変化の傾向は縮小している。

こうした人口・世帯・DIDの推移から本市の市制以降の市街地形成に関する時代区分を「戦前期（～1945）」「急成長期（1945～1965）」「成長期（1965～1985）」「安定期（1985～2005）」に整理した。各時代では、形成された市街地の状況だけでなく生活スタイルや住まい方も異なっているものと推察される。

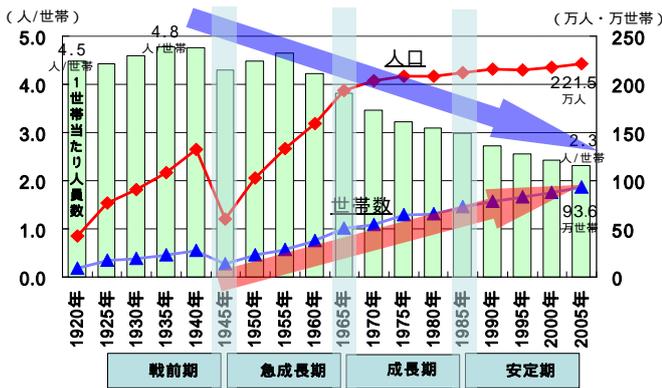


図1 人口・世帯数・世帯規模の推移

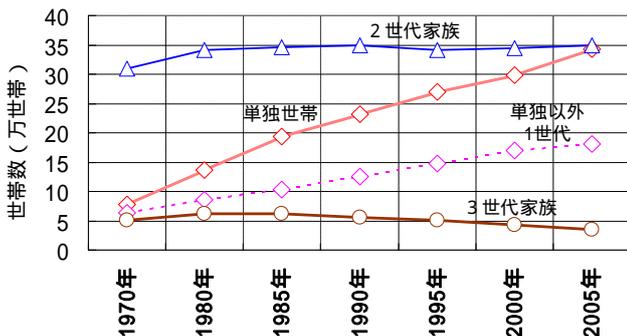


図2 世帯内訳の推移

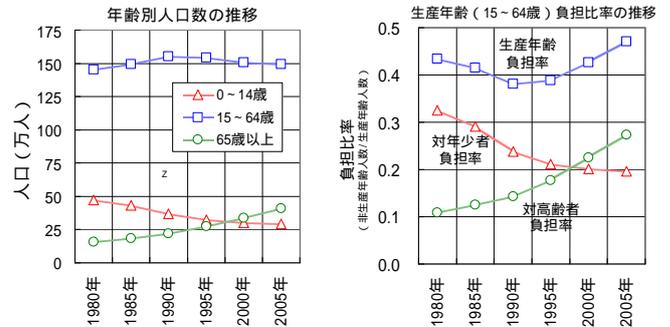


図3 人口構成の変化

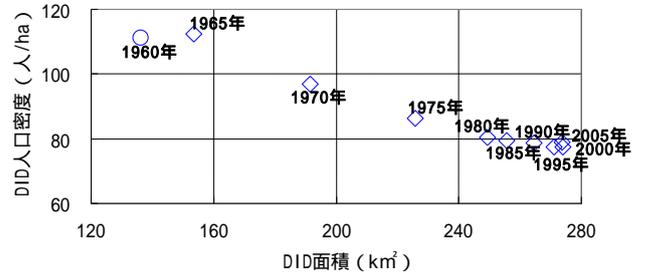


図4 DID面積とDID人口密度の推移

##### (2) 交通基盤整備からみた市街地の拡大と地域格差

持続可能な居住地形成に向けた適切な住み替え等の施策実施の必要性は、都市の住まい方や生活スタイルが持続可能であるかどうか左右される。また、都市の生活スタイルは、生活空間としての市街地の状況が前提であり、市街地と密接にかかわる交通基盤の整備状況や提供される交通サービスの質とも大きく関わっている。ここでは、交通基盤整備の変遷から見た市街地の特徴について概観する。

表1及び図5～図7に市街地の変遷の概要を示す。

本市の交通基盤は、地下鉄等の専用軌道や基幹バス等のバス網の拡充により形成された公共交通ネットワークとともに、2環・都市高速を始めとした道路網の整備により、ストックとしての交通基盤はかなり充実してきたといえる。一方で市街地の状況をみると、「急成長期」「成長期」に比べ現在では、自動車保有の急増とともに、公共交通網の弱い地域にも市街地が形成され、同一市域内でありながら提供される交通サービスの地域差が拡大し、市域全体としても公共交通と比べ自動車の利用率を高める要因になっている。

表1 本市の市街地拡大の変遷の概況

時代区分	市域面積 (km <sup>2</sup> )	人口 (万人)	DID人口密度 (人/ha)	世帯規模 (人/世帯)	自家用車登録 (台/人)	機関利用率 (%)	
						公共交通:自動車	内々
戦前期	1989	1.3	1.6				
	1920	3.3	4.3	4.5			
	1938	16.1	12.3	4.8			
急成長期	1960	25.0	15.9	11.1	4.2	0.04	
成長期	1970	32.6	20.4	9.7	3.5	0.10	44:56
	1980	32.6	20.9	8.0	3.1	0.33	41:59
安定期	1990	32.6	21.5	7.9	2.7	0.44	39:61
	2000	32.6	21.7	7.7	2.4	0.48	37:63
	2005	32.6	22.2	7.9	2.3	0.47	

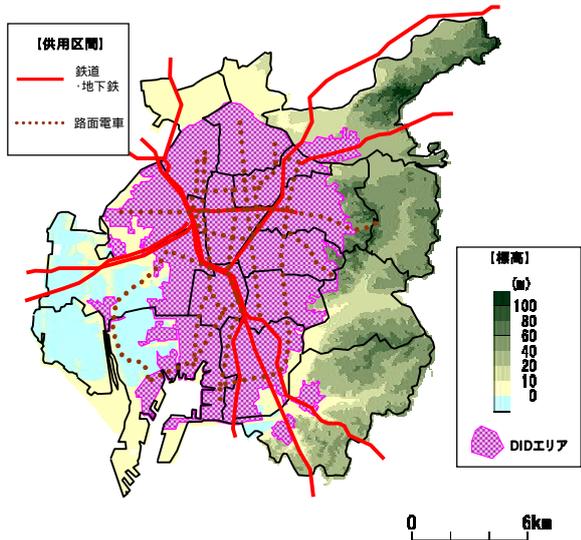


図5 交通基盤整備と市街地形成 (1960年 : S35)

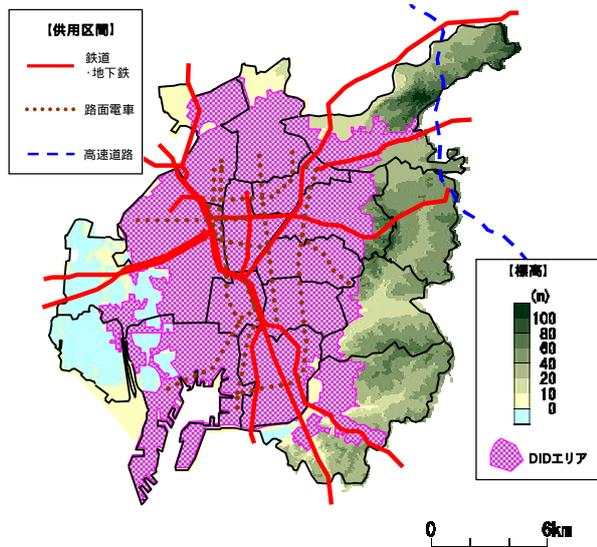


図6 交通基盤整備と市街地形成 (1970年 : S45)

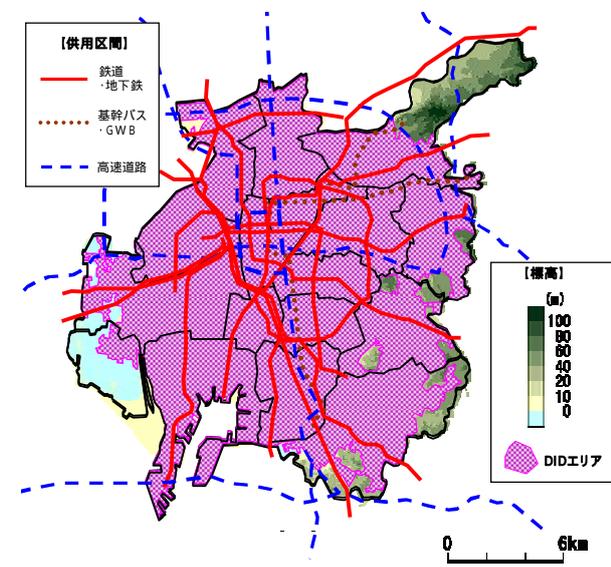


図7 交通基盤整備と市街地形成 (2005年 : H17)

### (3) 世帯数・住宅戸数の推移と地域格差

「急成長期(1945年)」以降増加している世帯数に対し、市内の住宅戸数はさらに増加傾向が進み、世帯数に対する住宅戸数の比率は、「安定期(1970年)」以降は1.0を上回る供給超過の状況が続いている。また居住世帯なしの住宅戸数も増加している。

図8において、行政区ベースの地域区分で「安定期(1975年)」以降の住宅密度の推移をみると、「都心域(中)」と「新市街域(守山・緑・名東・天白)」とで増加が顕著であり、逆に「既成市街域」では、相対的に低い伸び率となっている。また、居住世帯なしの戸数密度の推移をみると、「都心域」が、増加率、密度ともに最も高く、「既成市街域」「新市街域」は同程度の増加率となっている。

図9では、住宅戸数密度に対する空き家住宅密度の関係について、行政区単位のデータを「安定期(1980年)」と「安定期(2000年)」とで比較する。行政区での大小はあるものの、全ての行政区で住宅密度及び空き家密度は増加し、住宅密度が増える程、空き家密度も増加する傾向にあり、2時点の比較では都心や既成市街域で特に顕著であった。今後は、新市街域も含めて増加する空き家への対応が課題であり、その発生要因等さらに分析を進める必要がある。

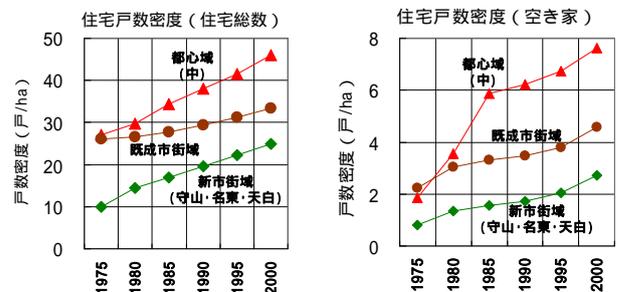


図8 地域別・住宅戸数密度の推移

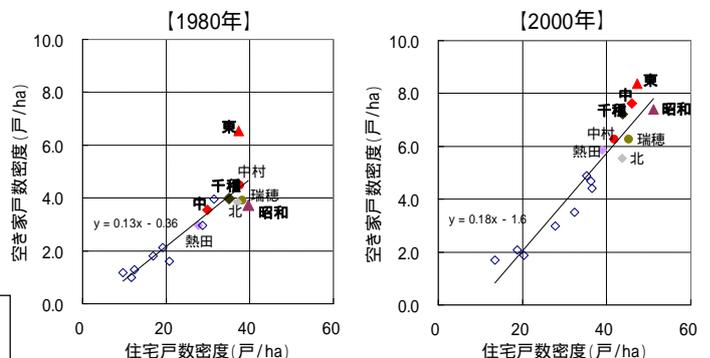


図9 行政区別住宅密度と空き家密度の変化

### 5. 地域別の生活スタイルの特性

都市内の住まい方は生活スタイルそのものであり、日常的な行動パターンとの関係が深い。都市内の生活スタイル(日常的な行動パターン)は、同じ名古屋市内でも地域毎に異なると考えられる。

ここでは、名古屋市内の居住者を対象に、行動パ

ーンの地域特性の把握分析を通じて、本市の現状の生活スタイル、つまり住まい方の課題を明らかにする。

なお、行動パターンの分析は、H13 年度に実施した第4回中京都市圏パーソントリップ調査（以下「PT調査」という。）データの中で、特に居住地との関連性が強い「出勤目的」及び「自由目的」に着目して行う。

### (1) 地域区分

上記の行動パターン分析を行うための地域区分としては、図10のとおり《都心》《既成市街域》《新市街域》の3区分とした。また各地域のエリア設定においては、3地域の相異をできるだけ明確にするとともに抽出調査であるPT調査の精度を考慮し、行政区単位ではなく、PT調査の基本ゾーン（中学校区に相当）をベースにエリア設定した。エリアの境界設定の考え方を表2に示す。

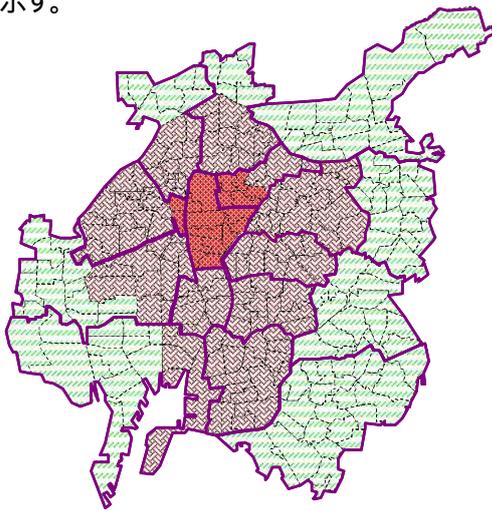


図10 地域区分

表2 エリア設定の考え方

境界	考え方
都心域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 東海道線・中央線と新出来町線で囲まれたエリア（官庁街を含む）</li> <li>・市制当時の市域</li> </ul>
既成市街域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口密度の高いS35・S45DIDを参考</li> <li>・河川（庄内川・矢田川、天白川）</li> <li>・西南部は地下鉄線沿線（ ）</li> </ul>

（ ）既成市街域は、鉄軌道の利便性が確保できるエリアとし、PT調査（H13）時点で未開通のあおなみ線沿線以遠については、地下鉄沿線を除き、既成市街域の範囲から除外した。

### (2) 地域別の居住特性比較

行動分析の前提として、前述3地域の居住に関する基礎指標（人口、世帯、住居規模など）についてH17国勢調査データをもとに比較分析した。図11は7つの指標について全市場平均に対する3地域の比率を示す。

7指標のうち「世帯密度」「民間借家世帯率」「世帯当たり延べ面積」等により、本市の居住地は《都心》と《既成市街域》《新市街域》の2地域に大別できる。

また《既成市街域》と《新市街域》との比較では、「人口密度」「世帯規模」「世帯当たり延べ面積」について《既成市街域》の方が相対的に大きく、逆に「一人当たり居住面積」「民間借家率」について、《新市街域》の方が相対的に高い結果となった。

図12には、住宅の建て方に関する3地域比較を示す。前述の7指標と同様に、「戸建住宅」「低層共同住宅（1～5F）」等において《都心》と《既成市街域》《新市街域》との相違が顕著である。《既成市街域》と《新市街域》との比較では、「戸建住宅」については、2地域の差は大きくないが、「共同住宅」については、《既成市街域》では「低層共同住宅（1～5F）」比率が相対的に高く、逆に《新市街域》では「中高層共同住宅（6F～）」の比率が相対的に高い結果となった。なお「中高層共同住宅（6F～）」の比率は《都心》ではさらに高くなる。

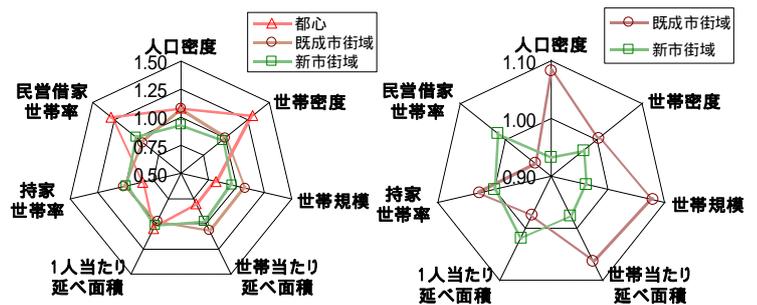


図11 3地域の比較（人口・世帯・居住面積等）

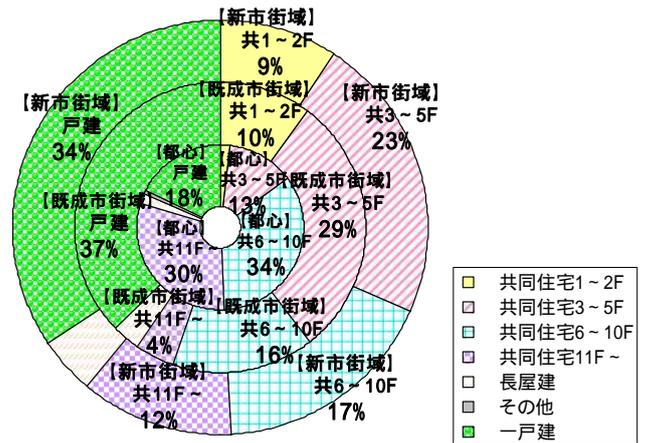


図12 3地域の比較（住宅の建て方）

### (3) 地域区分別のライフスタイル特性

市内居住者（全年齢）トリップに関する交通機関の利用比率（「公共交通及び自動車利用の合計」に対する「公共交通」又は「自動車」の比率。）について、出勤目的及び自由目的に対して、居住地を前述3地域に区分して再集計し、その結果を図13、図14に示す。なお図中の円の大きさは、単位面積当たりの交通密度を示す。3地域別いずれも、一般的な交通特性と同様に、自由目的の方が出勤目的よりも自動車の利用比率が高い。また、どちらの交通目的でも、居住地が都心から

既成市街域・新市街域と離れるにつれて、公共交通利用比率が低下し自動車利用比率は上昇する。この傾向は特に、既成市街域と新市街域との比較で変化の幅が大きい。このことは、新市街域が相対的に自動車依存が高い生活スタイルとなっていることを示す。

また、図15からも、都心、既成市街域、新市街域の順で世帯当たりの自動車保有台数が多く、郊外ほど自動車依存が高い要因となっているといえる。

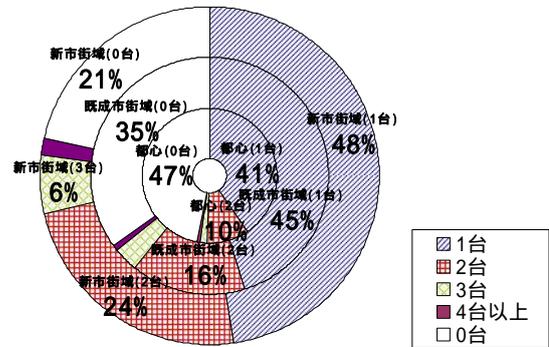


図15 地域別自動車保有台数内訳

#### (4) 年代別・地域別のライフスタイル特性

前述の3地域別の交通機関利用比率をさらに、3つの年代で区分し集計したものを図16、図17に示す。

年代区分しても、全年齢と同様の傾向だが、年代(60歳以上)では、出勤目的より自由目的の方が交通密度が多く、また公共交通利用比率は、既成市街域以遠の出勤目的を除き、他の年代より高くなっている。さらに、前述の都心から新市街域に向けた交通機関利用比率の変化(公共交通利用の低下と自動車利用の増加)の幅は、年代が最も大きく、このことは年代の交通機関利用(生活スタイル)が他の年代よりも立地条件に左右されやすく、逆に都心または既成市域に居住することで公共交通の利用比率が高まり、運輸面での環境負荷低減にも貢献できるものと考えられる。

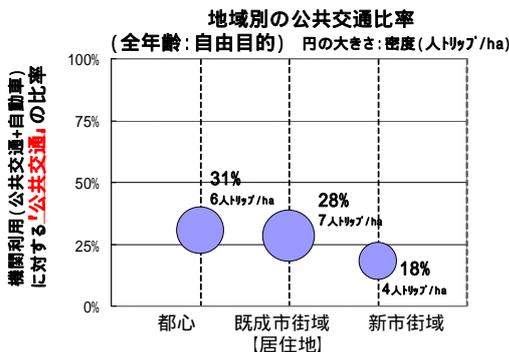
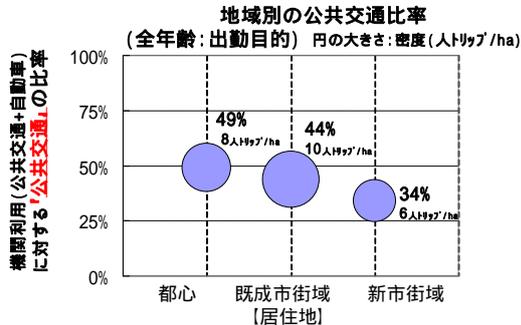


図13 3地域の公共交通利用の比較(出勤目的)

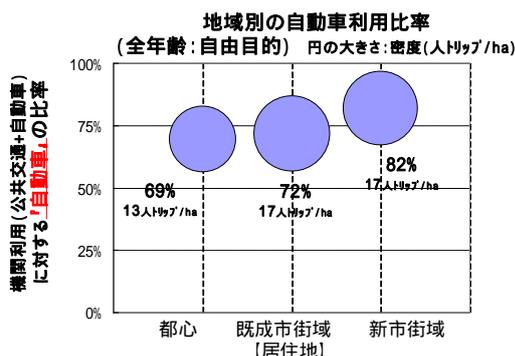
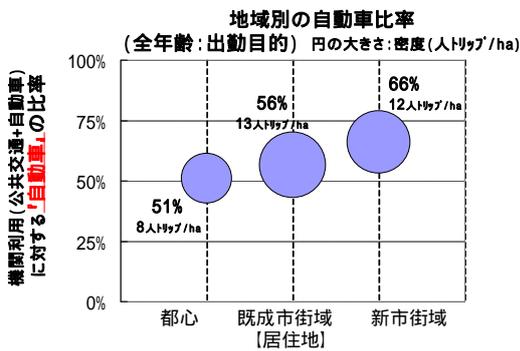


図14 3地域の自動車利用の比較(自由)

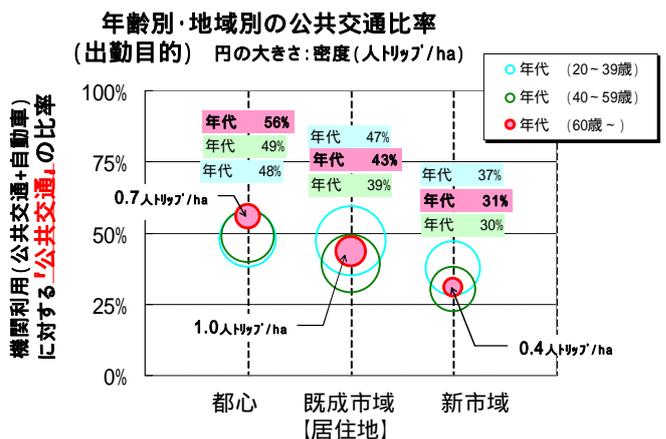
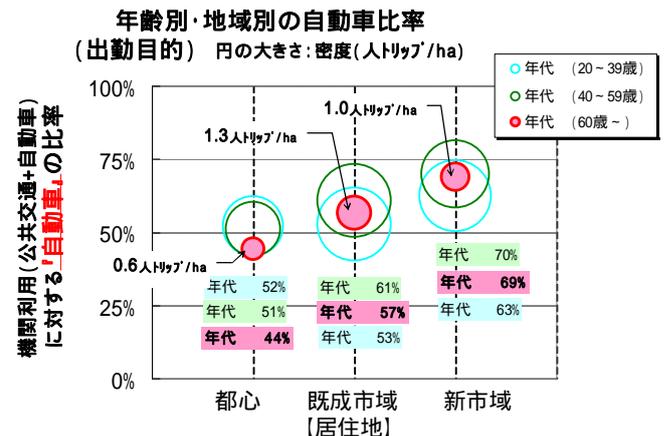


図16 3地域の年代別交通機関利用の比較(出勤目的)

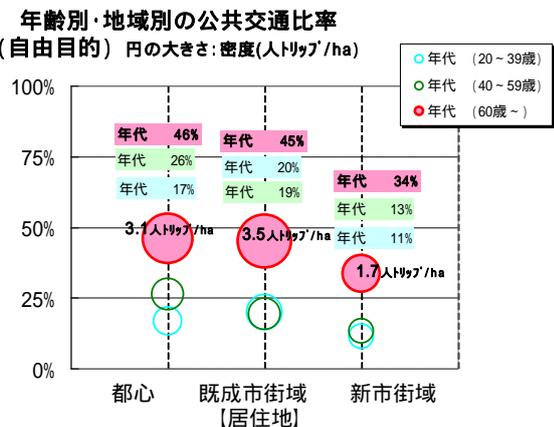
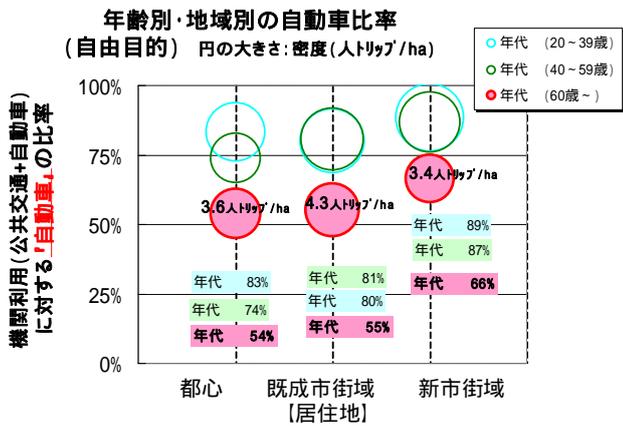


図17 3地域の年代別交通機関利用の比較 (自由目的)

## 6. 本市の住み替え等の地域差の概況

市内の居住地の満足度や住み替え実態等を地域差について、住宅需要実態調査(H15)をもとに全市平均との比で比較したものを図19に示す。

居住地に対する満足度は、《都心》《北西部》の順で低く、不満の程度は《北西部》が最も高い。《既成市街域》《東部》は概ね満足している結果が示されている。

居住地の変化(転入)は《東部》で最も高く、住居のみ変化(建替え等)は《北西部》で最も低く《既成市街域》で僅かに高めであった。また、《北西部》《既成市街域》では「変化なし」の比率も高かった。

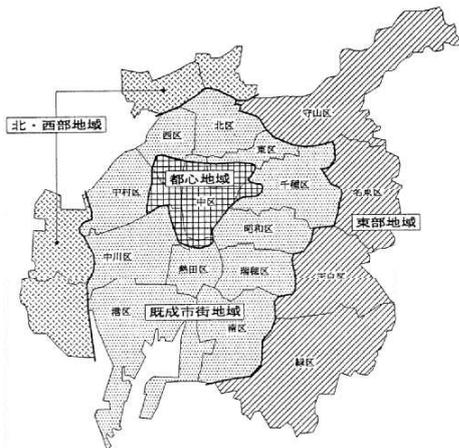


図18 住宅需要調査での地域区分

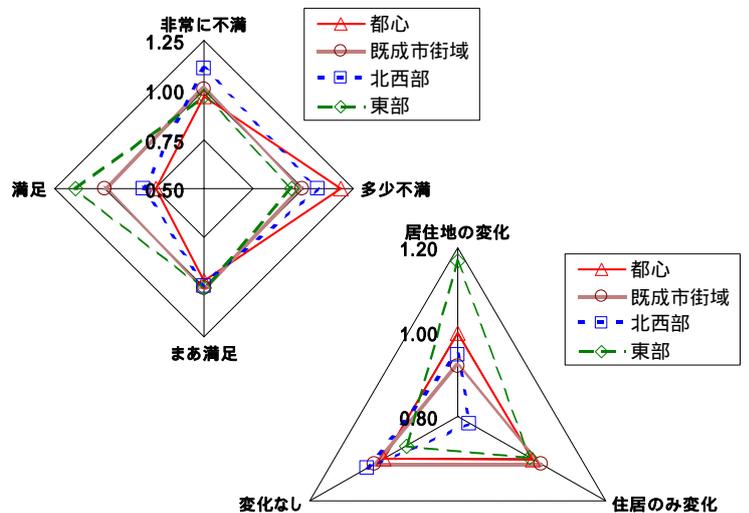


図19 地域別の居住地満足度と居住変化

## 7. 地域の類型化と代表的学区の抽出

### (1) 類型化の趣旨

これまで特徴的な3地域(4地域)での平均値比較でも居住に関する地域差が見られたが、各地域内でも駅の近接性等などによる地域差が生じており、住み替え施策の内容や必要性の程度が異なると考えられる。

そこで地域別の施策検討を行うため、学区単位で入手可能な居住に関連する指標をもとに地域分析を行い、代表的な地区に対して市民意向調査等を行う。

### (2) 類型化手法と地区類型

2つの判断指標(「人口・住宅特性」「交通特性」)を設定し、主成分分析・クラスター分析により類型化を行った結果、市内学区を表3のとおり分類した。このうち10学区以上が該当する8タイプに含まれる学区を対象にアンケートを実施していく予定。

表3 居住タイプ別学区数

	単身者 小規模住宅	イオン行儀	郊外 住宅地	ゆとり 成熟住宅地	都心 就業地	製造業就業 停滞	製造業中心 人口増	計
イオン行儀	6	34	1	1		1	5	48
都心 広域中心	4	16		1	4		1	26
一般的郊外 居住	4	28	35	10	1	6	25	109
職住滞在 (近接) 伝統的 旧市街地	1	9	4	1		5	32	52
				5		4	15	24
計	15	87	40	18	5	16	78	259

## 8. 市民意向調査の実施と課題

20年度に実施する意識調査は、市内の地域別の住み替え施策の検討に向け、居住地環境の現状とともに、世帯属性・住み替え履歴・住まい方の意識等との相関分析を行うとともに、仮設の住み替え施策に関する評価や実現性等について分析することを目的とする。

調査方法としては、前述の学区対象の紙面調査の他、任意の属性に対するメールアンケートを予定している。

### 文献等

- ・平成17年度国勢調査
- ・第4回中京都市圏パーソントリップ調査(地区交通指標)
- ・平成15年住宅需要実態調査