

はじめに

財団法人名古屋都市センターは、まちづくりや都市計画における新しい課題を先取りし、その解決の糸口を提示するため、できるだけ幅広い視点に立って自主研究を実施しています。自主研究を進めるにあたっては、平成17年度から19年度までのメインテーマを「成熟社会における“元気都市”の構築」として調査研究を行っています。

本報告書は、日常生活圏域の概念について名古屋市内の各地区の中で地域の基本単位としての日常生活圏をどう認識できるかに着目して調査した平成18年度自主研究「日常生活圏域の基礎的研究」に引き続き調査したものです。

都市計画の議論で高齢社会対応、環境重視という視点から集約型の都市づくりが話題になっています。人口増およびモータリゼーションの進展とともに市街地を拡大してきた名古屋市において、人口減少、高齢社会における今後の市街地像をイメージしていくことは重要なことだと考えられます。その1つの視点として生活圏がどうとらえられるのか、また、今後の都市づくりにおいてどのような圏域設定をしていくべきなのかなどが課題と考えられます。

本研究では、対象エリアを名古屋20km圏に広げ、日常生活圏域、また、上位の生活圏域の考え方について考察したものです。

今後のまちづくりを考える上で、議論の材料として活用していただけることを願っています。

平成20年3月

財団法人名古屋都市センター

目 次

I 概要編	i
II 本編	
第1章 研究の目的と方法	1
1-1 研究の背景	1
1-2 研究の目的	3
1-3 研究方法	3
第2章 持続可能な都市づくりと生活圏の考え方	4
2-1 欧州における持続可能な都市づくり	4
(1) 欧州における持続可能な都市づくり	4
(2) ロンドンプラン	5
(3) ミュンヘンの都市計画	7
2-2 日本における持続可能な都市づくりの考え方	10
(1) 社会資本整備審議会での議論	10
(2) 名古屋市における持続可能な都市づくり	11
2-3 広域生活圏の変化	13
(1) 車社会における生活圏の拡大	13
(2) 都市の広域的つながり	15
第3章 名古屋都市圏における施設立地	18
3-1 日常生活圏の現状	18
(1) 利便施設立地からみた日常生活圏	18
(2) 利便施設集積地の抽出	22
(3) 集積地の類型化	23
3-2 より広域な生活圏の現状	28
(1) 物販施設	28
(2) 医療施設	29
(3) 公共施設等	30
3-3 市周辺部での日常生活圏域	32
3-4 名古屋市内の中域施設の立地状況	33
第4章 階層性を持った生活圏域の考え方	35
4-1 階層性を持った生活圏域	35
4-2 名古屋における生活圏の考え方	37
(1) 地域生活圏	37
(2) 大生活圏	38
4-3 生活圏の設定	40
III 資料編	45

I 概要編

日常生活圏域の基礎的研究（その2）

名古屋都市センター 調査課 石原 宏

1. 背景・目的

都市づくりにおいて、サスティナブル（持続可能）という言葉がキーワードとなっている。名古屋市においても都市構造と交通、ライフスタイルと交通行動の関連などに着目し、まちづくりと連携した総合交通体系のあり方を検討し、2004年に策定された「なごや交通戦略」において公共交通の活用や駅そばの再生を提案している。しかし、駅そばにも便利施設や公共施設などの機能が集積しているところ、機能集積が小さいところなど様々な地区がある。

そこで本研究は、2006年度「日常生活圏域の基礎的研究」に引き続き、対象を名古屋20km圏に広げ便利施設の立地状況などから分析を行うとともに、より広域な生活圏についても現状の施設立地を基に検討し、各圏域の中心地について考察し、名古屋市における生活圏の考え方を明らかにすることを目的にしている。

2. 方法と進め方

本研究の方法として、まず欧州におけるサスティナブルな都市づくりの取り組みの中で特に都市の圏域についての考え方を調べた。つぎに名古屋都市圏（20km圏）の生活便利施設の分布について把握し、日常生活圏としての集積地の抽出と類型化を行った。また、階層性を持ったより広域の生活圏概念について名古屋市内の公共施設の立地や人口集積の状況から分析し、拠点となり得る地区について考察した。

3. 持続可能な都市づくりと生活圏の考え方

（1）欧州における持続可能な都市づくり

持続可能な都市の考え方は、1987年の国連・ブルントランド委員会による「我ら共有の未来」の中で、持続可能な発展（サスティナブルディベロップメント）について「将来の世代が自らの欲求を充足する能力を損なうことなく、今日の世

代の要求を満たすこと」と定義されているものが有名である。ECが1990年にまとめた都市環境緑書が大きなきっかけとなり、各国が取り組みを進めている。¹

（2）ロンドンプラン

ロンドンプランは2004年2月に策定された大ロンドン市(Greater London Authority)の空間開発戦略である。ロンドンプランは、欧州における持続可能な都市づくりの流れを受け、全てのロンドンの戦略の上位に位置するものであり、模範的で持続可能な世界都市として発展させていく計画となっている。

その計画の中でタウンセンターについて最重要事項の1つととらえ、それぞれのタウンセンターが、その位置するコミュニティや地域に応じて異なった機能を果たしており、表1のようにインターナショナルセンター(2か所)、メトロポリタンセンター(10か所)、メジャーセンター(35か所)、地区センター(156か所)及び近隣センター(1200か所以上)の5つに類型化している。そして、類型化することにより戦略的なネットワークが生まれるとしている。²



図1 ロンドンのタウンセンターネットワーク

表1 ロンドンのタウンセンター5つの類型

類型	圏域	か所数	機能	小売床面積	立地
インターナショナル	世界的規模	2	魅力的、専門的		中心
メトロポリタン	複数区	10	多数の小売、デパート、レジャー	10万㎡以上	郊外
メジャー	行政区	35	比較性、利便性、レジャー、娯楽	5万㎡以上	インナー
地区	地元	156	最寄品とサービス		
近隣とより小さな単位	さらに地元	1200以上	日常の食料品など		

London Plan の資料1を基に作成

(3) ミュンヘンの都市計画

ミュンヘン市は 2008 年に生誕 850 年を迎える歴史のある都市である。ミュンヘン市は面積約 310k m²、人口約 130 万人で名古屋より都市規模は小さい。

中心市街地以外の地区中心には病院、スーパーマーケットなどたいいていの施設が整っていて、地下鉄などでアクセスできるエリアにあり、地価の安い郊外部に大規模なスーパーマーケットなどを作ろうとしても許可されない。地区中心部に集中させた生活スタイルは持続可能な生活にもつながるわけだが、2つのポイントがある。1つは住宅やビルを建てる時には省エネシステムを使うこと、もう1つは移動距離の短いまちをつくることである。そういったまちづくりをしていくと、買いもの、医療、教育、居住などが地区中心部ですべて済ませるから老人たちも非常に暮らしやすくなる。老人はいつまでも車の運転はできないので、歩いていける距離、あるいは短い移動距離であることは重要である。³

ミュンヘン市はバイエルン州の州都として周辺自治体と有機的に連携した都市機能を持つことが必要で、都市内においても伝統的なコミュニティ特性を活用して、都市整備を進める手法に改善し、市内の各拠点を①都市センター(市の中心領域)、②地区センター(人口 6~10 万人)、③住区センター(人口 5 千~2 万人)、④近隣センター(人口 3 千~5 千人)の4段階に分けている。⁴

ミュンヘン市は 1998 年に「ミュンヘンの展

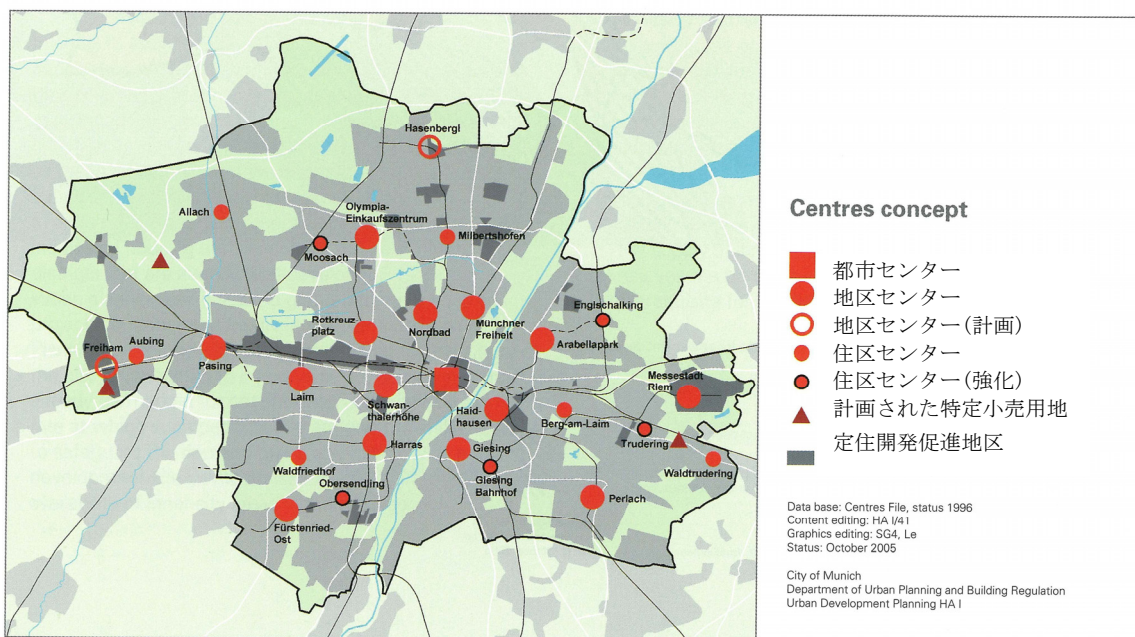
望(Perspective Munich)」をまとめ、中心地の概念を図2のようにまとめている。ここでは、上記4段階の拠点のうち①都市センターから③住区センターまでが表示されている。また、住宅開発とセンターとは関連していて都市の中に位置づけるセンターと住宅、交通の関連性がはっきりしている。これらは、持続可能な都市づくりの空間概念を示すものとして1つのモデルと考えられる。

ミュンヘン市の 2005 年の交通開発計画図では、図2のセンターに対し、都心部は半径 1.5km、地区センターは半径 1km、住区センターは半径 500m の徒歩圏を設定している。

4. 名古屋都市圏における施設立地



図3 名古屋都市圏(20km 圏)



出典: Shaping the future of Munich(Development Report 2005)

図2 ミュンヘンのセンター概念

(1) 利便施設立地からみた日常生活圏

2006 年度「日常生活圏域の基礎的研究」と同様、スーパーマーケット、コンビニエンスストア、薬店、書店、銀行、郵便局、内科医に加え、地域の人が集まる喫茶店を加えた利便施設について、電話帳から住所を拾い（表 2）、位置情報へ変換後、集積度を調べた。

利便施設の集積地については、2006 年度と同様、約 100m メッシュ(第 3 次標準メッシュの 1/10)の点から 250m 以内に存在する利便施設数と種類数をカウントした。度数分布表を作ると利便施設数 9 件と 10 件で大きな差があることから 10 件以上の点を対象とし、種類数については等比的に減少しているので、種類数が少ない集まりを除外するため、3 種類以上を対象とした。

表 2 利便施設対象数

対象	地域	電話帳搭載数	対象件数
スーパー	名古屋市内	463	351
	周辺	459	308
コンビニ	名古屋市内	1,073	978
	周辺	868	839
薬店	名古屋市内	364	315
	周辺	301	262
銀行	名古屋市内	414	320
	周辺	195	174
郵便局	名古屋市内	449	307
	周辺	350	242
書店	名古屋市内	364	315
	周辺	295	256
内科	名古屋市内	873	785
	周辺	620	583
喫茶店	名古屋市内	2,691	2,603
	周辺	2,320	2,262
計		7,962	7,353

(2) 利便施設集積地の抽出

施設数 10 以上、種類数 3 以上のデータを名古屋 20km 圏の地図にプロットしたものが図 4 である。名古屋市内、特に中心部に多くの点で集まり、周辺都市では集積度がかなり低いことがわかる。独立した集積地として扱うか、連担したエリアと扱うかは判断が難しい。まず、独立したかたまり単位でその中心(かたまりの中で施設数が多い点)を抽出した。結果は 385 点となった。この段階では近接したポイントもあるため、相互の距離が 500m 未満のポイントの場合に距離が小さな 2 点から、それぞれの点から半径 250m 圏内の施設数が少ないデータを削除し、相互距離 500m 未満のポイントがなくなるまで削除した。その結果、ポイント数は 300 となり、内訳は名古屋市内 191 ポイント、名古屋市外 20km 圏 109 ポイントとなった。300 の

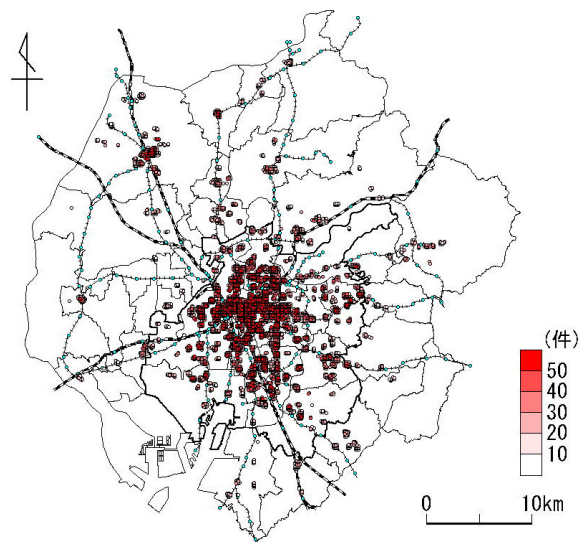


図 4 250m 圏利便施設数による分布

うちモータリゼーションの進展前の 1970 年 DID 内にあるものが 198、鉄道駅から 500m 圏内にあるものが 135 ポイントとなり、300 のポイントから 500m 圏内の平均人口密度は 79.2 人/ha である。

(3) 集積地の類型化

この集積地 300 ポイントについて、2006 年度「日常生活圏域の基礎的研究」と同様に以下の 4 指標により類型化を行う。ただし、③の人口密度については 2006 年度調査では土地利用データを基に可住地人口密度を指標としたが、今回は人口密度によった。また、④の利便施設数については 2006 年度調査では 500m 圏で行ったが、現地調査により集積度の低いところもあったので、今回は 250m 圏の施設数を基に類型化を行った。

- ①1970 年 DID の内外
- ②鉄道駅からの距離 500m 内外
- ③500m 圏の人口密度(地区全体の平均値を基準に分類)
- ④250m 圏の利便施設数(地区全体の平均値を基準に分類)

③の人口密度は平均が 79.2 人/ha であることから、80 人/ha 以上と未満で区分した。また、④の 250m 圏内利便施設数については平均が 41.5 であったので 40 件以上と未満で区分した。

表 3 集積地の類型

類型		最寄駅から500m内(未満)				最寄駅から500m外			
		250m圏内施設集積大(40件以上)		小		250m圏内施設集積大(40件以上)		小	
		タイプ 件数	性格	タイプ 件数	性格	タイプ 件数	性格	タイプ 件数	性格
1970年 DID内	人口密度 大(80人/ha以上)	11 50	既成市街地内の 地区中心 (駅近くで 密度も高い)	12 15	既成市街地内 の駅近くで密 度も高いが施 設の集積が少 ない	13 34	既成市街地内 の地区中心 (密度が高い が駅近くでは ない)	14 21	既成市街地内 で密度も高い が駅から離れ 施設の集積も 少ない
	小	21 18	既成市街地内 の駅近くの中心 だが密度が低 く広域中心	22 26	既成市街地内 の駅近くだが 密度が低く施 設の集積が少 ない	23 5	既成市街地内 だが密度が低 く駅から離れ ているが施設の 集積は高い	24 29	既成市街地内 だが密度が低 く駅から離れ 施設の集積も 少ない
1970年 DID外	人口密度 大(80人/ha以上)	31 3	新市街地の駅 近くで密度も 高い地区中心 地	32 4	新市街地の駅 近くで密度も 高いが施設の 集積が少ない	33 6	新市街地で密 度が高く施設 の集積は高い が駅から離て いる	34 18	新市街地で密 度が高く駅か らの集積も少 ない
	小	41 0	—	42 19	新市街地の駅 近くだが密度 が低く施設の 集積も少ない	43 6	新市街地で密 度が低く駅か ら離れている が施設の集積 は高い	44 46	新市街地で密 度が低く駅か ら離れ施設の 集積も少ない

類型をまとめたものが表 3 であり、図に表示したものが図 5 である。駅から 500m 圏に集積地をもつものは、123 駅あり、その分布を図 6 に示す。また、図 7 に示すようにこの集積地のほとんどは駅から 2km 以内にある。

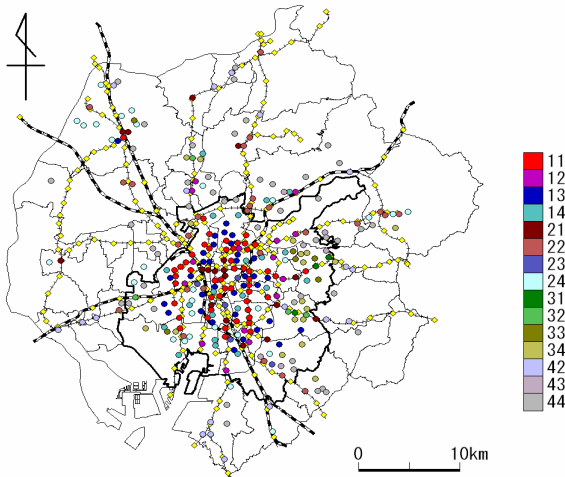


図 5 名古屋 20km 圏集積地の類型

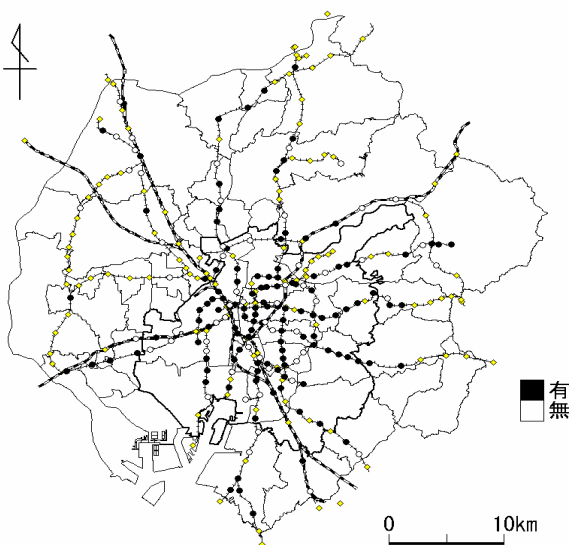


図 6 500m 圏内に集積地がある駅

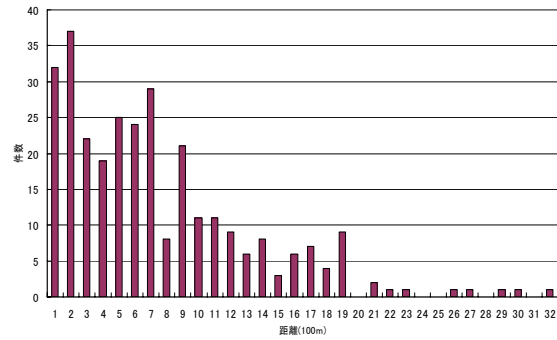


図 7 最寄駅からの距離別集積地数

5. より広域な生活圏の現状

前項でみた日常生活圏は毎日の食料品購入などの日常生活を基本とした最も身近な圏域と考えられる。しかし、実際の生活では、週末に買物にでかけたり、美術館、劇場などで文化に親しんだり、近くの診療所にかかる以外の病気など規模の大きな病院にかかったりすることもある。これらは、日常生活圏より広域な生活圏という考え方が必要であり、欧州の事例でみたように段階的な整理が必要である。

検討する施設の種類として、物販、医療、文化、スポーツ・レクリエーション、教育、行政サービスなどいくつかの分野が考えられる。そこで、それらの代表的な施設を抽出し、立地状況を把握する。

(1) 物販施設

物販施設としては、百貨店、専門店、ホームセンターなどがある。百貨店は日本百貨店協会会員を抽出し、ホームセンターは yahoo 電話帳から抽出した。

百貨店は 9 店のうち 2 店(一宮と星が丘)を除く 7 店が名古屋駅地区(4 店)と栄地区(3 店)に立地している。ホームセンターは名古屋市内 31 件、名古屋 20km 圏(名古屋市外) 45 件となっていて市外に多い。

(2) 医療施設

医療施設としては、病院がその代表である。愛知県救急医療情報システムに載っている病院についてその分布を調べた。医療については愛知県を 11 の地域に分けた圏域を設定している。対象とする名古屋 20km 圏には名古屋、海部津島、尾張中部、尾張東部、尾張西部、尾張北部及び知多半島と西三河北部の一部が含まれ図 8 のように 231 の病院があり、1 病院あたりの圏域人口は 15,000 人から 31,000 人である。

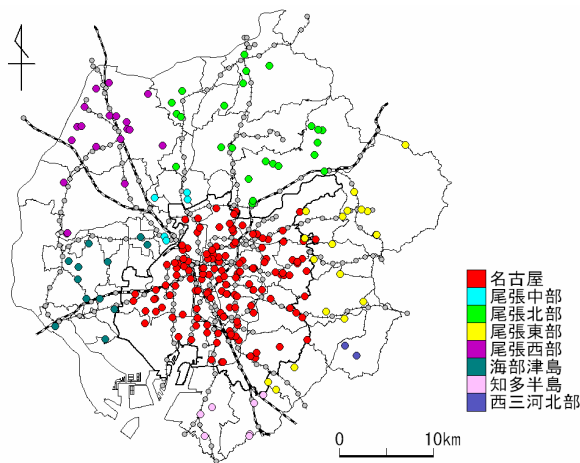


図 8 医療圏別病院分布

(3) 公共施設等

公共施設等については、国土数値情報の公共施設5を基に、住民との関わりの深い施設を表4に表す。この中には文化施設や学校、高齢者施設など民間施設も含まれることから、地域の施設をほぼ表していると考えられる。

表 4 公共施設等の数

種別		件数	エリア
文化施設(美術館・博物館等)		75	広域
図書館		54	中域
役所		48	中域
保健所		27	中域
警察署・交番	警察署	29	中域
	交番・派出所	314	地域
小中学校	小学校	566	日常
	中学校	265	地域
高校大学	高校	139	中域
	短大	22	広域
	大学	132	広域
幼稚園		351	地域
高齢者施設		542	地域
保育所		679	日常
病院		218	中域
郵便局	普通郵便局	44	中域
	特定・簡易郵便局	521	日常

表4に示すように施設数と利用対象者のエリアを基にそれぞれの施設種別ごとの性格をみると、美術館などのように都市圏全体で広域的に利用されるもの(広域)、図書館や保健所などの公共サービスとして市町村あるいは名古屋市の行政区単位で利用されるもの(中域)、小学校のように徒歩圏を中心とする日常生活圏域で利用されるもの(地域[日常生活])、中学校や交番など小学校区ほどはないものの一定の地域を対象に利用されるもの(中域)に分けることができ

る。

エリアを中域とした施設は行政区程度の広がりで見られる施設が多い。既存の中域施設がどの程度駅そばに立地しているか各行政区別に立地状況を見る。

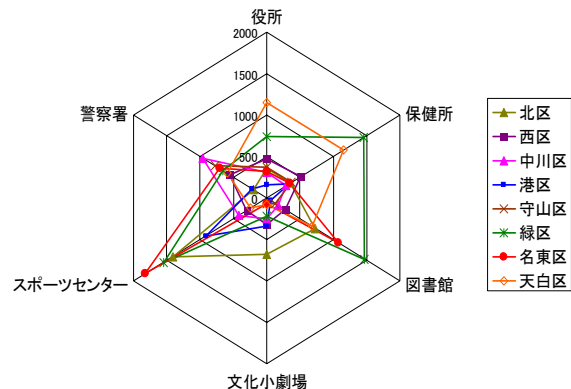


図 9 公共施設から最寄駅までの距離(周辺を含む区)

各行政区にある公共施設として、役所、保健所、図書館、文化小劇場、スポーツセンター、警察署の6種について最寄駅までの距離を比較した。支所館内の施設は除く16区について既成市街地の8区については、最大でも南区の1kmと比較的駅の近くに各施設がある。また、周辺地域を含む8区については、図9のように緑区、名東区、天白区で1kmを超える施設が複数あり、北区のスポーツセンターについても1kmを超えている。図10は現在の区役所、支所(緑区は計画を含む)を2005年国勢調査人口密度図にプロットしたものである。比較的人口密度の高い地区に公共施設が存在していることがわかるが、鉄道駅から離れているものが数地区ある。また、区役所を地域の中心とすべ

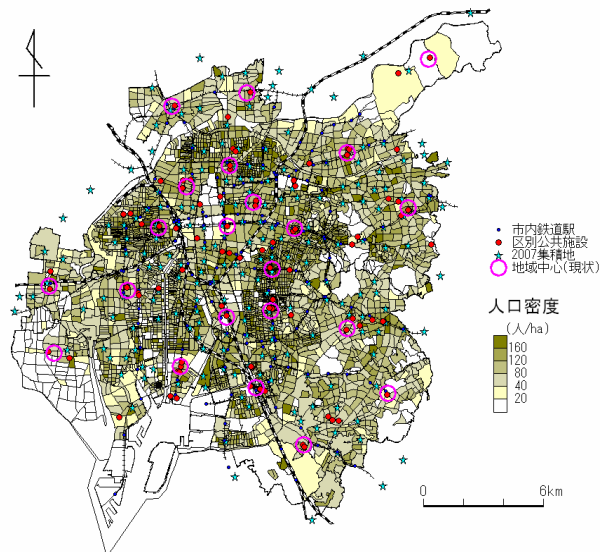


図 10 地域中心(現状)

表 5 圏域の考え方

区分		日常生活圏	地区生活圏	地域生活圏	大生活圏	広域生活圏
中心		近隣中心	地区中心	地域中心	交流中心	広域中心
規模	人口	0.5～1 万人	2～3 万人	10 万人	40～50 万人	200～500 万人
	半径	0.5～1km	1～2km	2～3km	3～5km	10～20km
機能	商業	毎日の食料品など	最寄品	買回品	買回品	専門品
	文化・娯楽	日常生活機能	日常的レクリエーション	地域文化・スポーツ	文化・娯楽	広域文化・娯楽
	サービス			基本的行政サービス	広域サービス	
	医療	診療所	病院	2次救急病院	3次救急病院	

きか、図書館、文化小劇場など市民が集まる施設を重視すべきかについても整理が必要である。

6. 階層性を持った生活圏の考え方

(1) 圏域の階層性

今回、日常生活圏の把握のため利便施設集積地を抽出したが、名古屋市内で 191 ポイントと小学校区(261)と中学校区(110)の中間程度の数が抽出された。2006 年度「日常生活圏域の基礎的研究」では集積地 166 と大型店 41 を合わせた 207 ポイントを元に類型化を行った。精度の課題は残るものの概ね 200 弱のポイントが名古屋市内の日常生活圏として把握できる。これは、約 1 万人の人口を圏域に含むと考えられる。日常生活圏のイメージとしては日々の食料品などの買物を基本とした日常生活をまかなう圏域という考え方ができる。

日々の買物に比べ、家庭用品や衣服など月に数回購入するような買物についてはホームセンターやドラッグストア、大規模ショッピングセンター、百貨店などで購入する。日常生活圏より広範囲なウィークライ生活圏で買物などの需要を満たしている。この圏域の広さについては施設立地状況により異なるが、行政区を数か所に分けた程度のエリアが想定される。

次に行政区など公共施設との関わりが強い圏域が考えられる。区役所(支所)、図書館、文化小劇場、スポーツセンターなど行政区を基準に整備が進められている施設については、概ね行政区が圏域と考えられる。16 行政区と 6 つの支所(現在進行中の緑区の新支所を含む)を合わせると 22 単位となり、平均して人口 10 万人程度を単位に使われていることになる。これら行政区を基本とした圏域が次のレベルとして考えられる。ウィークライに対してマンスリイ生活圏とも考えられる。

行政区を越えた圏域としては、名古屋市を数か所に分けた圏域が考えられる。たとえば市東部に生活する人は市外も含めた東部エリアで一定の生活を充足させている。北部、南部、西部

についても同様に考えることができる。仮に中心部という圏域をいれたとして 5 つのゾーンで 40～50 万人程度の人口をもつゾーンでほとんどの生活をまかなうことは可能である。

その上位概念として名古屋市全体あるいはもっと広域の名古屋都市圏といった圏域が考えられる。百貨店での買物、劇場での観劇、美術館など全国、世界をつなぐ機能は都心部に集中している。これらの施設は名古屋市民だけの利用ではなくより広域の利用が前提となっている。

(2) 圏域の考え方

これらの考え方を整理すると、表 5 のようにまとめることができる。名称や圏域の広さなどはひとつの提案というレベルであるが、こうした圏域概念を持つことにより、都市の機能配置を明確にし、計画的な都市づくりを行っていくことが可能となる。また、これからの高齢社会を考えると、日常生活圏域においては、できるだけ徒歩を中心として生活が成り立つような都市づくりを行うことが重要である。

参考文献

- 「持続可能な都市社会の本質－欧州都市環境録書に探る－」岡部明子, 千葉大学公共研究第 2 巻第 4 号, 2006. 3
- 「ロンドンプラン グレーター・ロンドンの空間開発戦略」ケン・リビングストン編, ロンドンプラン研究会訳, 2005. 11
- 「ミュンヘン市都市再生と中心市街地活性化」ヴァルター・ブーザー (ミュンヘン市都市計画・開発設計部長), 名古屋都市センター2007 年度第 2 回まちづくりセミナー(2007. 12. 5) より
- 「市民参加の大都市づくり 国際都市ミュンヘン」中村静夫, 集文社, 1989. 11
- 「国土数値情報平成 18 年公共施設」国土交通省国土計画局

Ⅱ 本 編

第1章 研究の目的と方法

1-1 研究の背景

日本全体でみれば人口減少時代に突入したと言われているが、地域によって人の増減の状況は異なっている。これまで人口の増加に伴って徐々に市街地を拡大してきた都市圏であるが、その縮退が始まっている。この10年間の全国の市町村別人口の推移は図1-1、1-2のように人口減少地域が広がり大都市への集中傾向が強まりつつある。

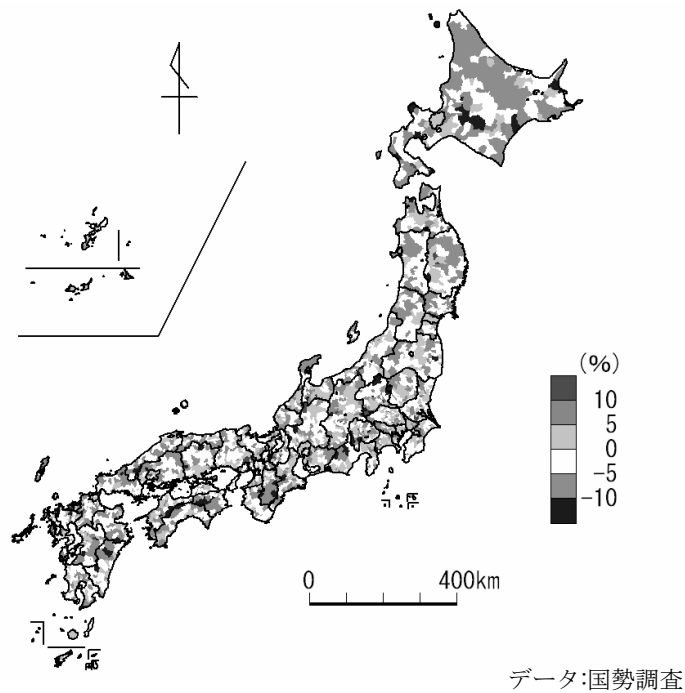


図 1-1 人口増加率(1995-2000 年)

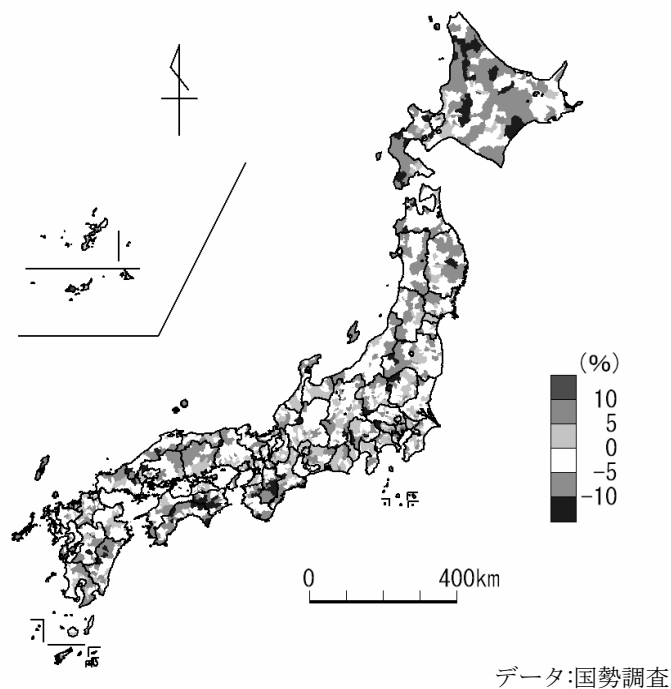


図 1-2 人口増加率(2000-2005 年)

地球温暖化、資源問題など世界規模の課題及び質の高い都市空間と魅力ある都市づくりに対して都市のあり方が問われている。EU（欧州連合）ではサステナブルな都市づくりをめざした取り組みが各都市において行われている。

日本においては2006年5月の都市計画法の改正により、床面積が1万㎡を超える大規模集客施設の立地が制限されることになり、名古屋市においては準工業地域においても制限するための手続きが進められている。これらの制度改革は、郊外部に立地する自動車利用を中心とした大規模商業施設等が都市の拡散に拍車をかけていることに対する方向転換であるといえる。



図 1-3 名古屋市の人口増加率(1995-2000 年)

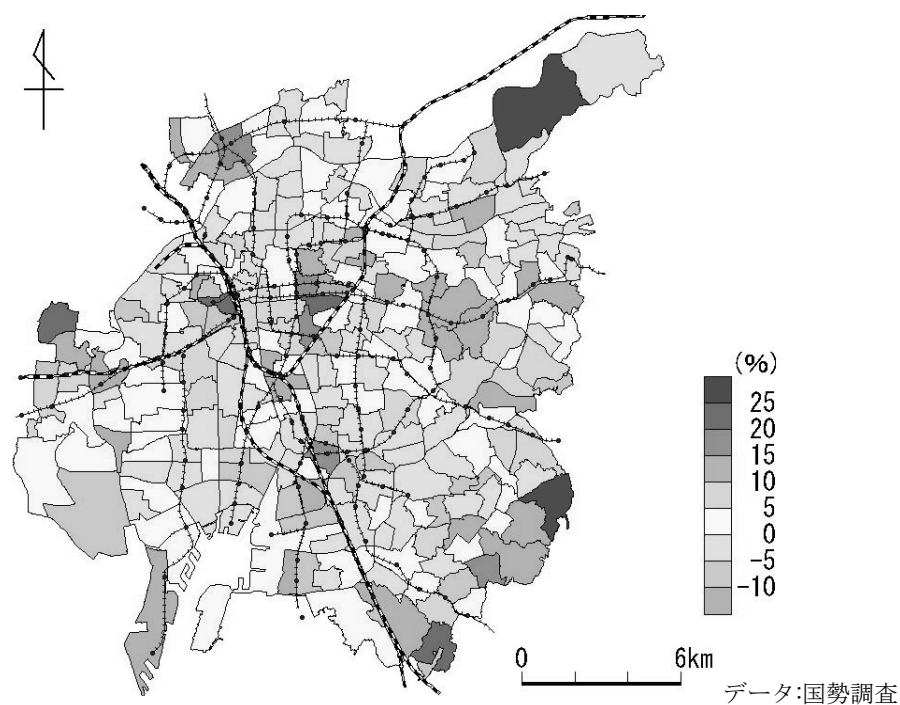


図 1-4 名古屋市の人口増加率(2000-2005 年)

図 1-3、1-4 のように近年の名古屋市の人口の動きをみると、都心部では 2000 年から 2005 年に人口増加に転じている。名古屋駅地区を始めとする都市再生などの取り組みで都心部の活力とにぎわいを取り戻そうとしていることなどがきっかけとなっていると考えられる。

都心を除く既成市街地においては、人口減少傾向が続いているが既存の公共交通などのストックを活かした都市づくりの必要性が高まっている。既成市街地や鉄道駅を中心とする駅そばを中心に都市を再生しようという考え方が 2004 年にまとめられた「なごや交通戦略」で示されている。この中で「まちづくりと交通の方向性」として都心部では「歩行者回遊性の向上とまちの賑わいの醸成を図る。」、「自動車の流入を抑制し、公共交通によって移動しやすい都心の形成をめざす。」、また駅そばでは「生活に便利なまちとなるよう、駅そばへの都市機能の集積を図る。」、「駅での乗り換え利便性の向上や、交通情報サービスの充実を徹底する。」と示されている。¹

しかし、駅そばという考え方においても全ての駅そばが同じような市街地になるわけではなく、機能集積が進んだ地区もあれば、未集積の地区もある。また、歩いて暮らせるまちの単位として 2006 年度「日常生活圏域の基礎的研究」において検討した徒歩圏約 1km の日常生活圏の上位概念として、より広域な生活圏という考え方も必要になってくる。これらは、既存の施設立地による部分と今後の計画で誘導を図るべきものとあるが、まず、現状の把握から出発し、課題を整理することが大切である。

1-2 研究の目的

2006 年度「日常生活圏域の基礎的研究」において、便利施設の分布状況を基に便利施設集積地の抽出を行った。ここで、施設が集まっている場所を抽出したが、施設の位置のみでその規模などの情報は考慮しなかったため、現地調査の中で集積度の足りない地区まで抽出されていることが確認された。

本研究では、2006 年度「日常生活圏域の基礎的研究」に引き続き、対象を名古屋 20km 圏に広げ、便利施設の立地状況などから分析を行うとともに、より広域な生活圏についても現状の施設立地を基に検討し、各圏域の中心地について考察し、名古屋における生活圏の考え方を明らかにすることを目的とする。

1-3 研究方法

生活圏の中心の考え方について文献を元に検討する。

2006 年度と同様、スーパーマーケット、コンビニエンスストア、薬店、書店、銀行、郵便局、内科医に加え、地域の人が集まる場である喫茶店を加えた便利施設について、電話帳から住所を拾い、位置情報へ変換後、集積度を調べる。

また、商業施設、医療施設、公共施設等についてより広域な立地傾向を分析し、名古屋市における生活圏の考え方を提案する。

第2章 持続可能な都市づくりと生活圏の考え方

2-1 欧州における持続可能な都市づくり

(1) 欧州における持続可能な都市づくり

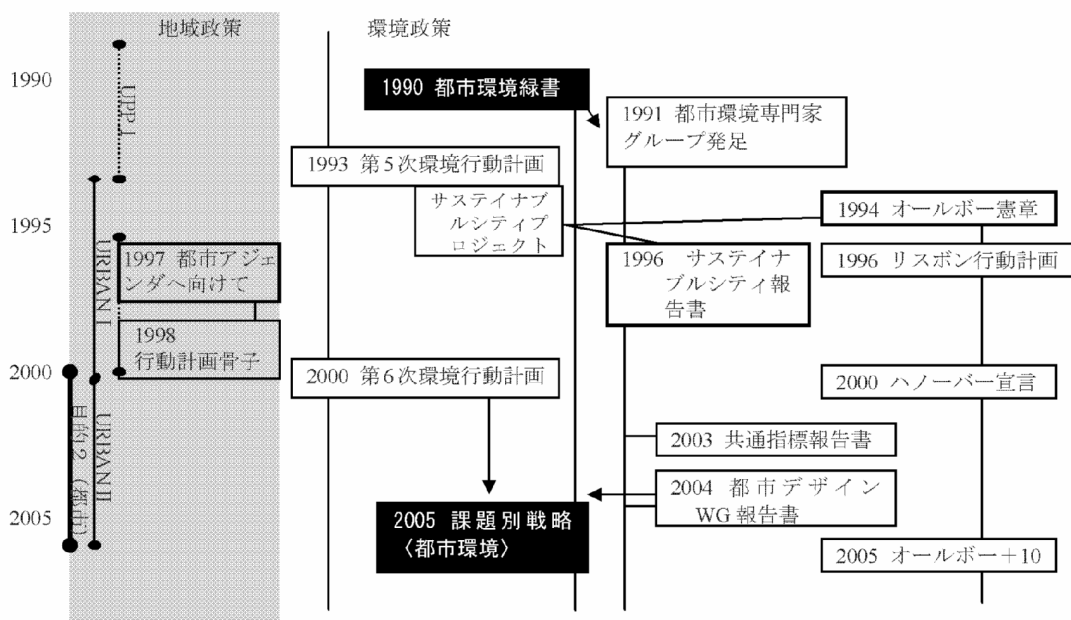
持続可能な都市の考え方は、1987年の国連・ブルントランド委員会による「我ら共有の未来(Our Common Future)」の中で、持続可能な発展(サステイナブルディベロップメント)について「将来の世代が自らの欲求を充足する能力を損なうことなく、今日の世代の要求を満たすこと」と定義されているものが有名である。²

欧州では、ECが1990年にまとめた都市環境緑書が持続可能な都市づくりの大きなきっかけとなっている。岡部はこの緑書を「異色の政策提言」として紹介している。

緑書の中で基調をなす都市思想として、(都市居住であろうが農村居住であろうが)単一の都市的ライフスタイルが現代を特徴づけており、ライフスタイルの都市化自体が現代都市問題であるにとらえている。次に、緑書は、都市環境疲弊の根源的な要因として、『大量生産、大量消費・大量廃棄の都市型ライフスタイル』と『機能主義に立脚した時代遅れの都市計画思想』の2つを挙げている。

近代都市の課題解決にとって機能別ゾーニングは合理的な計画手法だったが、脱工業化が進行し、都市の抱える課題が大きく変化してきたにも関わらず、アテネ憲章の理念を越える計画手法が見出せないなか、依然として基本的には機能別ゾーニングの計画手法が踏襲されている。現制度との継続性から思い切った転換を言い出せずにとったところ、ECが機能主義に正面から切り込んだわけである。

その後、図2-1のようにEUにおいては、1993年の第5次行動計画でサステイナブルプロジェクト(1993～2000年)を開始し、サステイナブルシティ報告書編纂と欧州サステイナブルシティキャンペーンの2本柱で展開された。



出典：「持続可能な都市社会の本質－欧州都市環境緑書に探る－」岡部明子,2006.3

図2-1 1990-2000年、EC+EUにおける都市環境に関わる政策の系譜

緑書はサステイナブルシティの2つの目標として『環境負荷の小さい都市』と『誰もが住みやすい

都市』を挙げ、この2つの目標という歯車が噛み合ってひとつの都市社会に収斂する方向に向かわなければ、持続可能な発展はかなわないとしている。³

このようにEUでは、サステイナブルシティへの取り組みを展開している。「環境負荷の小さい都市」、「誰もが住みやすい都市」という表現は概念的にはよくわかる目標だと考えられるが、実際に住民や自治体は何をなすべきかを具体化していく必要がある。

以下、大都市であるロンドンと欧州でも持続可能な都市としての取り組みの先進地と言われているミュンヘンについて、都市の構造、圏域の考え方を中心に見てみる。

(2) ロンドンプラン

ロンドンプランは2004年2月に策定された大ロンドン市(Greater London Authority)の空間開発戦略である。民営化などで有名なイギリスのサッチャー政権は1986年にGLC(Greater London Council)を廃止した。しかしその後、ロンドンでは移民を中心として急速に人口が増加し、郊外への開発圧力の増大、公共交通の老朽化に伴う自動車への依存などにより環境が悪化した。

1999年に大ロンドン市(GLA)が設置され、広域戦略行政庁として①交通、②計画、③経済開発、④環境、⑤首都警察、⑥消防・緊急事態計画、⑦文化、⑧保健衛生の機能を担い、対象エリアは32のロンドン区とロンドン市の区域である。⁴

ロンドンプランは、欧州における持続可能な都市づくりの流れを受け、全てのロンドンの戦略の上に位置するものであり、以下に掲げる3つのテーマを織り込んだものを基礎にロンドンを模範的で持続可能な世界都市として発展させていく計画となっている。

①力強く多様で長期間にわたる経済政策

②将来のロンドンの成功を共有する機会を全てのロンドン市民が得られるような社会的包容力

③ロンドンの環境、資源の利用についての根本的な改善

この計画の第2章広域開発戦略では、全体の戦略として以下に示す開発に関する戦略を包括的に実施することで実現させることが最適な方法だと結論づけている。

- ・ ロンドン全体の政策と地域政策の格差を埋めるためにサブ・リージョンを主体とする政策の支援を行う(方針5A.1)。
- ・ テムズゲートウェイに代表されるイーストロンドン及びロンドン・スタンステッド・ケンブリッジ成長地域の再生政策に対する、政府及び地域の認識を高める(第5章)。
- ・ 中央活性化ゾーン(CAZ)及び複合開発予定地域では、持続可能な発展を促進する開発を行う(方針2A.2、第5章)。
- ・ 他の複合開発予定地域において大規模な開発を行う。特にテムズゲートウェイに沿ったロンドンの東部の開発や、シティ周辺、アイルオブドッグス、ストラトフォードへの都心機能の拡張を優先的に実施する(方針2A.2、第5章)。
- ・ タウンセンターを、公共交通の整った魅力的な場所にしていく(方針2A.5)。
- ・ 公共交通機関が発達した強化地域に特に商店をあて、適切に複合用途開発を促進する。
- ・ 再生地域において近隣の復興、健康増進、職能技能開発、治安・雇用の回復、住宅供給などの政策を統合して実施する(方針2A.4、第3章A)。
- ・ 郊外地域でアクセス、サービスの持続可能性を向上させる(方針2A.6)。
- ・ ロンドンの工業生産能力の源泉として、戦略的雇用地域の運営と振興を行う(方針3B.5)。
- ・ 交通機関の状況にあわせて開発の調整を行う。公共交通機関の改善、渋滞緩和の推進により、ロ

ンドンのアクセシビリティを改善する(第3章C)。⁵

このほか、オープンスペース、ブルーリボンネットワークについての政策がある。

また、本研究に関連の深いタウンセンターについては方針 2A.5 に定めている。

方針 2A.5 タウンセンター

ロンドン市長は、経済成長を調整し市民の需要を満たし、ロンドンの開発の持続性を改善するため、タウンセンターの戦略的な重要性を強化しながら、サブ・リージョンの開発者と協力しながら、多核型の開発を行っていく。各地域のタウンセンターの力強い戦略は、サブ・リージョン開発指針により促進される。その際、タウンセンターをつなぐネットワーク開発に向けた戦略的方向性を示すため、隣接する区とロンドンに隣接する地域にあるタウンセンターの関係を考慮する必要がある。

総合開発計画においては、

- ・ 地図 3D.1(図 2-2)に示されているように、国際間、大都市間、主要な都市間、及び地域間のネットワークに留意すべきである。
- ・ タウンセンターを位置づける必要がある。
- ・ 人びとが北楽地域からセンターへのアクセス、特に徒歩や、自転車で移動できるような公共交通手段を開発、強化する。
- ・ この計画のほかの製作に沿って、小売やレジャー、雇用サービスやコミュニティ施設などを含むタウンセンターの機能を十分に提供する必要がある。
- ・ 人口の増加やさまざまな開発そして環境改善を通じて、住宅供給を最大化するなどして、タウンセンターの活力と持続可能性を維持し、また高めていくことを目指す。⁶

ロンドンプランの中でタウンセンターについては最重要事項の1つととらえている。詳細は第3章Dにロンドンのタウンセンターネットワークという項があり、それぞれのタウンセンターが、その位置するコミュニティや地域に応じて異なった機能を果たしており、インターナショナルセンター(2か所)、メトロポリタンセンター(10か所)、メジャーセンター(35か所)、地区センター(156か所)及び近隣センター(1200か所以上)の5つに類型化している。そして、類型化することにより戦略的なネットワークが生まれるとしている。

表 2-1 タウンセンターの5つの類型

類型	圏域	か所数	機能	小売床面積	立地
インターナショナル	世界的規模	2	魅力的、専門的		中心
メトロポリタン	複数区	10	多数の小売、デパート、レジャー	10 万㎡以上	郊外
メジャー	行政区	35	比較性、利便性、レジャー、娯楽	5 万㎡以上	インナー
地区	地元	156	最寄品とサービス		
近隣とより小さな単位	さらに地元	1200 以上	日常の食料品など		

London Plan の資料 1 を基に作成

map 3D.1 London's network of town centres



source GLA 2002

出典：London Plan, 2004. 2

図 2-2 ロンドンのタウンセンターネットワーク

(3) ミュンヘンの都市計画

ミュンヘン市は2008年に生誕850年を迎える歴史のある都市である。ミュンヘン市は市域面積約310km²、人口約130万人で名古屋より都市規模は小さい。EUの中にドイツがあり、ドイツ16州（ミュンヘンはバイエルン州に所属）の下にミュンヘン市があり都市政策の7割はEUや州の政策に適合するものである。しかし、ドイツの自治体は計画権限を持っていることと各自治体に立地する大企業等から納められた税金（営業税）の100%が自治体の収入になるという点は日本と異なる部分でもある。

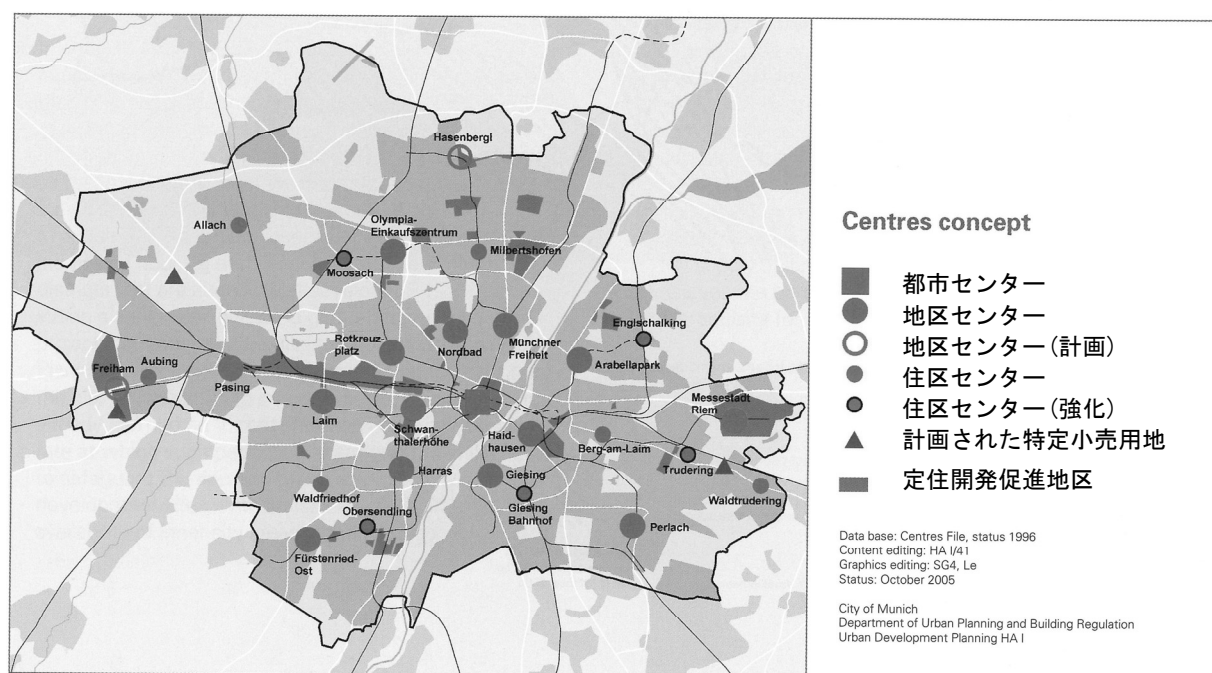
7

中心市街地以外の地区の中心地には病院、スーパーマーケットなどたいていの施設が整っていて、地下鉄などでアクセスできるエリアにあり、地価の安い郊外部に大規模なスーパーマーケットなどを作ろうとしても許可されない。地区中心部に集中させた生活スタイルは持続可能な生活にもつながるわけだが、2つのポイントがある。1つは住宅やビルを建てる時には省エネシステムを使うこと、もう1つは移動距離の短いまちをつくることである。そういったまちづくりをしていくと、買いもの、医療、教育、居住などが地区中心部ですべて済ませるから老人たちも非常に暮らしやすくなる。老人はいつまでも車の運転はできないので、歩いていける距離、あるいは短い移動距離であることは重要である。⁸

ミュンヘンの都市計画では1963年に「都市開発計画図と総合交通計画図（SEP=1963）」を議決し、1965年に旧市街地の保全と交通アクセスの改善を目的とした「土地利用計画図」を議決した。

この計画では旧市街地の周辺を都市核領域として将来の業務空間化を想定した。しかし、都心部に集中した計画の課題も明らかになり、1969 年から見直しが行われた。その方針は①人口増加、経済成長に対応した社会的・技術的インフラストラクチャーの整備(幼稚園、学校、遊び場、運動場、病院、老人ホーム、老人住居)、②地区センター(開発核として)による都市開発政策を採用(複数地区センター)し市内の各地の拠点を秩序よく発展させるものであった。これらの内容を盛り込んだ都市総合開発計画図 1975(SEP=1975)」を決定した。ミュンヘン市はバイエルン州の州都として周辺自治体と有機的に連携した都市機能を持つことが必要で、都市内においても伝統的なコミュニティ特性を活用して、都市整備を進める手法に改善し、市内の各拠点を①都市センター(市の中心領域)、②地区センター(人口 6~10 万人)、③住区センター(人口 5 千~2 万人)、④近隣センター(人口 3 千~5 千人)の 4 段階に分けている。⁹

ミュンヘン市は 1998 年に「ミュンヘンの展望 (Perspective Munich)」をまとめた。その中で中心地の概念を図 2-3 のようにまとめている。ここでは、上記 4 段階の拠点のうち①都市センターから③住区センターまでが表示されている。また、住宅開発とセンターとは関連していて都市の中に位置づけるセンターと住宅、交通の関連性がはっきりしている。これらは、持続可能な都市づくりの空間概念を示すものとして 1 つのモデルと考えられる。



出典: Shaping the future of Munich
(Development Report 2005)

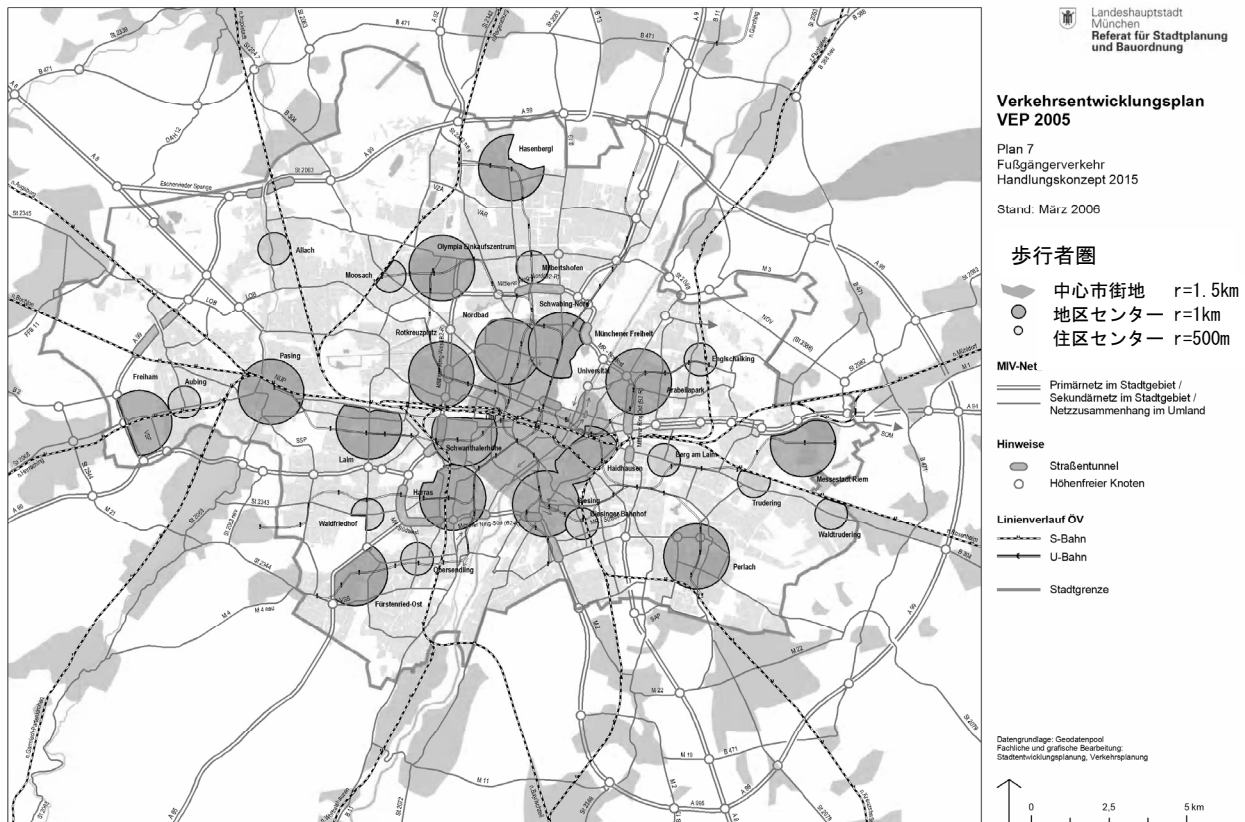
図 2-3 センター概念

ミュンヘン市の 2005 年の交通開発計画図(図 2-4)では、図 2-3 のセンターに対し、都心部は半径 1.5km、地区センターは半径 1km、住区センターは半径 500m の徒歩圏を設定している。計画図を見ると機械的に円を描くのではなく、道路等の影響範囲をカットしているところもある。

1999 年には「小売の開発展望」¹⁰という新しい商業核の考え方がまとめられた。これは、1975 年の「センターとサブセンター」以来の変更として小売の重要性をより強化したものである。センターの考え方は 1998 年の「ミュンヘンの展望」の考え方を踏まえている。

ドイツの都市計画では、中心地を 4 段階の構成で、その機能も明確にしている。表 2-2 において各

種の機能が中心地の段階に応じて区分されていることがわかる。



出典: Verkehrsentwicklungsplan VEP 2005

図 2-4 交通開発計画図(歩行者圏)

表 2-2 中心地の社会資本整備の目標

	行 政	商業・金融	余暇とスポーツ	保健関係	教育・文化関係	就業地・通勤	交 通
上位中心地*1	中級・上級行政官庁、領事館、上級地方裁判所、地方裁判所、その他裁判所、商工会議所、農業者会議所、手工業者会議所	1万㎡以上の売場面積をもつ大規模百貨店、卸売店、銀行、信用機関、保険会社	動物園(動物公園)、閉店時間の遅い居酒屋、球技場(1.5万席以上)、屋内大競技場(3,000席以上)、プール(6コース×50m以上)、屋内プール(6コース×50m以上)	大学病院、特殊専門科目のある拠点病院	大学、その他第2段階以上の教育施設、広域的専門図書館、年中無休博物館、公文書館、年中興行の劇場・音楽堂	非農業事業所従業員、通勤・通学者	外国への直通幹線道路および連邦道、長距離鉄道、近隣旅客交通、地方空港(40km距離での)、放送施設(テレビ・ラジオ)、日刊新聞、多目的ホール(1000席以上)、展示会場、大ホテル(200床以上)
中位中心地*2		多品目購入施設(大規模市営ショッピングセンター)、百貨店スーパー、買物選択のできる多数の専門店、卸売センター、高級手工業的サービス業、数店の大規模金融機関	トラック(400m)のある大規模なスポーツ場および附属施設、屋内スポーツ場(27×45m以上)、多目的の屋内プール(10×25m)、屋外温水プール(21×50m)、専門的スポーツ場(例テニスコート)	3科目の救急病院、外科医、内科専門医、婦人科専門医(1000人)に約6床のある、各科専門医	多数コースのある大学進学学校、多数コースのある職業学校その他職業教育学校、養護学校、成人教育施設、市民大学、閲覧室つき公共図書館		連邦道路への接続、鉄道への急行接続(できれば停車駅)
下位中心地*3 小中心地		小売・手工業、サービス業施設	遊戯場、スポーツ場	薬局、医院	中心点校/基幹学校		

* 1 1974 年 2 月の MKRO 構造委員会による「上位中心地および上位中心地施設をもつ地区の社会資本整備状況」に関する第 3 次案による。
* 2 MKRO (15.6.1972) の決定による。
* 3 MKRO (8.2.1968) の決定による。

出典:「図説 日本の生活圏」伊藤喜栄,2004.11

また、規模を示す資料として 1968 年に「連邦国土整備計画に関する閣僚会議(MKRO)」により定められたのが「拠点都市と構造のヒエラルキー」であり、具体的に都市施設整備水準で示したものが表 2-3 である。

表 2-3 拠点都市の都市施設整備基準

内容	人口 (人)				基本的な拠点都市機能施設	住民の欲求充足程度 (より上位の拠点都市は下位の拠点都市の欲求を充足する)
	中心部 (Z)	中心部周辺 (U)	関係地帯 (Z+U)	中心部よりの最大範囲 km		
拠点順位	1	2	3	4	5	6
小 拠 点	1,000 ┆ 2,000	5,000 ┆ 6,000	6,000 ┆ 8,000	5 ┆ 7	基本的な学校、幼稚園、遊び場・運動場、診療所 歯科診療所、薬局、個別店舗、手工業職人の店舗 サービス業店舗、金融機関の支店、郵便局、映画館	社会的・文化的・経済的な観点における基本的欲求を充足する
下級拠点	6,000 ┆ 8,000	10,000 ┆ 12,000	16,000 ┆ 20,000	12 ┆ 15	中等学校、リアルシューレないしは高等学校、質の高い個別店舗、小病院、金融機関の支店、異なった業種の自由業の施設、教会、下位行政官使	内容、程度のやや高次の基本的欲求を充足する
中級拠点	15,000 ┆ 20,000	20,000	35,000 ┆ 40,000	30	大学入学につながる教育施設(ギムナジウムなど)、職業技術学校、特殊学校、公共図書館、三種類の専門をもつ病院、専門医、大規模な遊び場・運動施設多様性に富んだ購買施設、大規模購買センター(デパート)、上位行政官使、長距離道路への接続点、管理施設	高次の欲求を充足する
上級拠点	> 500,000 (周辺地帯一帯の中心拠点になるための人口規模枠は設けない)				大学、専門学校、スポーツスタジアム、専門医療施設、劇場、美術館、特殊な物品を購入できる購買施設、上位行政官使の施設、大銀行と金融機関	相当に珍しく、特殊な欲求を充足する

出典:「市民参加の大都市づくり 国際都市ミュンヘン」中村静夫,1989.11

この表を見ると、小拠点は 6,000～8,000 人規模で名古屋市の小校区の平均人口よりやや小さい人口規模でありながら半径 5～7km というのは、かなり広域までを含んだ概念となっている。小規模の町が分散しているドイツの状況を反映したものと考えられる。

段階的な機能の考え方は参考になるが、規模、密度などの考え方は、日本の市街地状況を踏まえた検討が必要になる。

2-2 日本における持続可能な都市づくりの考え方

日本における持続可能な都市づくりの考え方としては、「日常生活圏域の基礎的研究」でも紹介したコンパクトシティを目標に掲げている青森市、富山市などの例がある。しかし、名古屋市のような大都市では、人口規模、D I D (人口集中地区) の割合、人口密度など条件が異なっており、大都市における将来の都市の姿を検討する必要がある。大都市においては小規模都市における中心市街地活性化を軸とする単核構造の都市像ではなく、都市内に様々な核を持った多核構造の都市と考えるべきである。その場合、それぞれの核と地域の関係や核どうしをつなぐネットワークなどの考え方が重要になってくる。2006 年度の「日常生活圏域の基礎的研究」でも日常生活の中心(核)の認識から出発しているが、これら核の認識とネットワークは不可分な関係にあると考えられる。また、めざすべき都市の姿を市民が共有しやすくするためにも都市の構造を認識することが重要である。

(1) 社会資本整備審議会での議論

国の社会資本整備審議会では 2005 年 6 月の「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」との諮問を受け、都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会内の都市交通・市街地整備小委員会が設置され「持続可能な都市を構築するための都市・生活インフラの整備の推進方策」のうち都市交通政策や市街地整備のあり方と整備推進方策が検討された。その結果は 2007 年 6 月に報告書としてまとめられ

都市計画部会に報告された。

2006 年 2 月の社会資本整備審議会答申「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか(第一次答申)」では、「無秩序拡散型都市構造を見直し、都市圏内で生活する多くの人にとって暮らしやすい、望ましい都市構造を実現するための『都市構造改革』を行うことが必要」であり、「都市圏内の一定の地域を都市機能の集積を促進する拠点(集約拠点)として位置づけ、集約拠点と都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる『集約型都市構造』を実現することで、暮らしやすさと都市圏の持続的な発展の確保が可能」と提言している。

この小委員会では、第一次答申の基本的な考え方を継承し、望ましい都市構造が、地域社会の「よく判断」した結果の選択によること、都市交通施策を利用者の視点で点検・評価し、その結果を踏まえて施策を推進すること、及び集約拠点の形成を推進する観点から市街地整備施策を再編・充実することを前提とした上で、国として望ましいと考える集約型都市構造とその実現に向けた都市交通施策と市街地整備施策の方向性及び今後取り組むべき課題を整理している。¹¹

報告書では、第 1 章「都市を取り巻く社会経済情勢の変化」として①人口減少・超高齢社会の到来、②地球環境等への負荷の軽減、③財政的制約の高まりの 3 点を掲げている。また、第 2 章「都市交通の現状と課題」では人の動きの変化として、日常の生活での自動車依存が高まり短距離の人の移動が減少していることが特徴的で、その要因をモータリゼーションの進展と市街地の郊外拡散等の都市構造の変化としている。

第 4 章「集約型都市構造への転換」では、今後わが国が目指すべき都市像として①都市内の感染道路や公共交通の整備状況、都市機能の集積状況など各都市の特性に応じて、集約型都市構造への転換を図る。②集約拠点相互を鉄軌道やサービス水準の高い基幹的なバス網等の公共交通により連絡するとともに、都市圏内のその他地域からの集約拠点へのアクセスを可能な限り公共交通により確保する。都市機能の集積状況等によっては、コミュニティバスの活用や道路ネットワークの整備等が望ましい場合もある。③集約拠点については、必要に応じて市街地の整備を行うことにより、居住、交流等の各種機能の集積を図る。その他の地域においては、市街化を抑制するとともに、また郊外部等の空洞化する市街地については、生活環境が極端に悪化することのないような形で低密度化を誘導する。④CO₂排出量やエネルギー消費量が少ない環境負荷低減型の都市活動を実現する。ということの基本とし、以下の 4 つの取り組みの推進を掲げている。

- ①公共交通沿いの集約拠点に諸機能が集約して歩いて暮らせる環境
- ②都市交通施策と市街地整備施策の連携の必要性
- ③郊外市街地等における密度低下への対応
- ④集約型都市構造によって実現される生活像の提示

この報告書にある集約型都市構造への転換は名古屋市にとっても当てはまる考え方で、地下鉄や鉄道駅周辺市街地の充実と交通ネットワークの連携は「なごや交通戦略」で述べられている考え方と共通する。

(2) 名古屋市における持続可能な都市づくり

日本の都市における、市域面積とD I D面積及びD I D人口密度を表示したものが図 2-5 である。名古屋市は大阪市と同様、市域のほとんどがD I Dになっている。しかし、D I D内人口密度は京都の 99 人/ha に対して 79 人/ha と低く、拡散していることがわかる。しかし、コンパクトシティ政策をとっている青森市や富山市と比較すると、これらの都市は D I D の面積が小さくコンパクトなよう

であるが、DID 人口密度は名古屋市よりも低い 61 人/ha、40 人/ha となり名古屋市の DID 内人口密度よりさらに低い密度で、核の密度を高める必要が高いことがわかる。

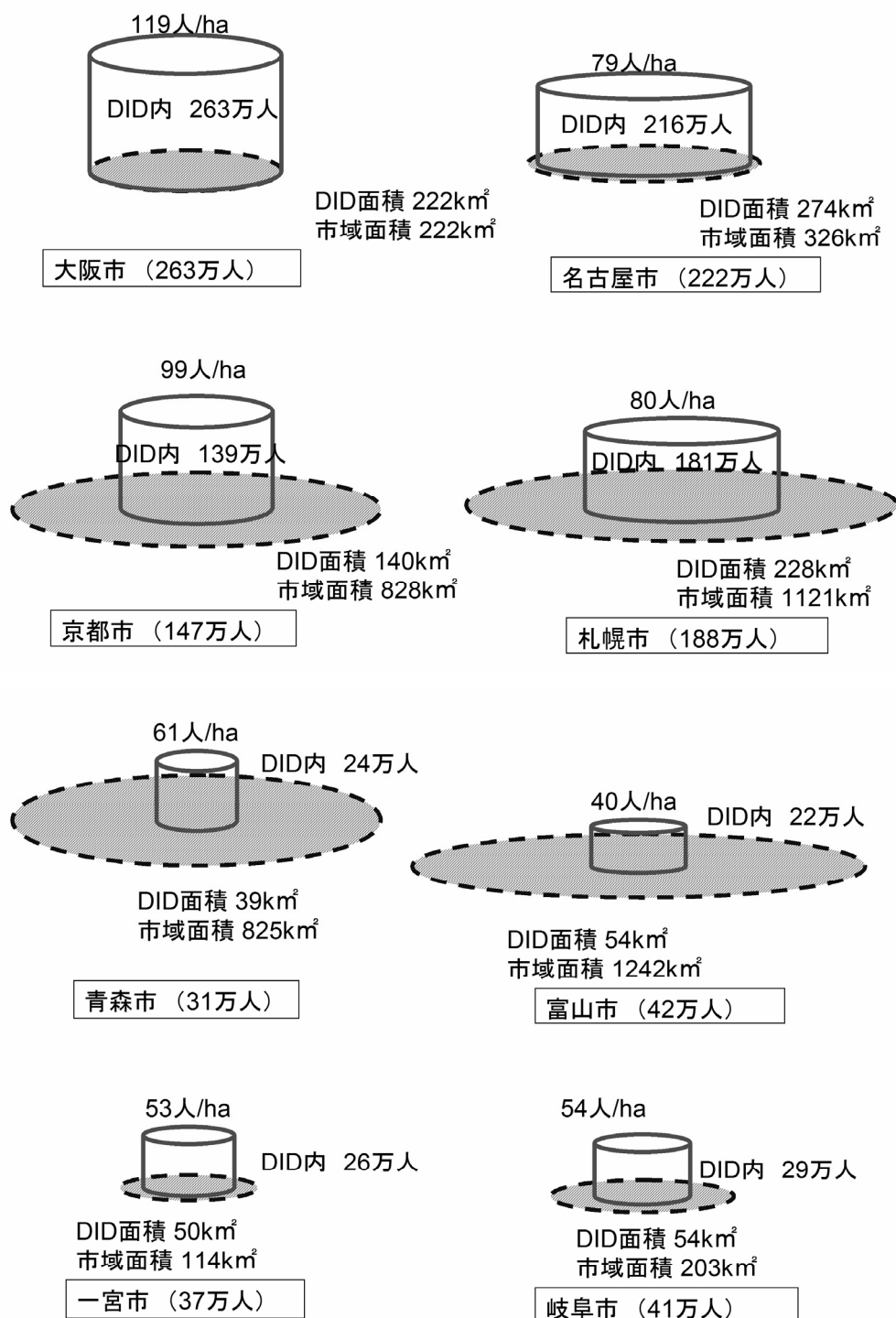


図 2-5 市域面積とDID

大都市型、地方都市型と分ければ、名古屋市は大都市型に入るが、大都市の中では人口密度が高くなく、広い DID に市街地が広がっている状況が理解できる。

青森市では膨大な除雪費が障害になることから、コンパクトな市街地を志向したが、名古屋市は大都市でありながらも自動車利用率が高いという都市の特徴を持っている。この状況を踏まえ、環境負荷

をより小さくする都市像の追及が重要である。そのためには、名古屋市内において 80 人/ha の市街地が DID 全域に広がるのではなく、地域の核となる場所を中心に一定程度高密度な都市型市街地を形成し、それらの核が連携する集約型都市構造の実現を目指していくことが求められる都市像と考えられる。

歩いて生活できるまちは高齢社会にも対応ができ、市街地のメリハリにより緑化を促進することが大切である。名古屋市民に対して、市街地の核をイメージできる都市像を示していくことは、都市構造の転換を図る上で重要であると考えられる。

2-3 広域生活圏の変化

(1) 車社会における生活圏の拡大

前述の社会資本整備審議会都市交通・市街地整備小委員会報告でも指摘されている日常生活における自動車の利用状況を見たものが図 2-6 である。第 3 回中京都市中京都市圏パーソントリップ調査(1991 年)と第 4 回中京都市中京都市圏パーソントリップ調査(2001 年)の自由目的のトリップに着目し、交通手段別の割合の増分と第 4 回調査の自動車利用率の分布を名古屋 20km 圏について表した。名古屋市の既成市街地が最も自動車利用率が低いグループ、次に名古屋市の新市街地及び周辺市町が第 2 グループとして浮かび上がってきた。自動車利用率の増分については元々高いグループの中でも長久手町、佐屋町、津島町、日進市のように自動車利用率がほとんど増加していない地域とそうでない地域が存在する。第 4 回調査の自動車利用率を地図に表すと名古屋市内と市外とは差がでていることがわかる。

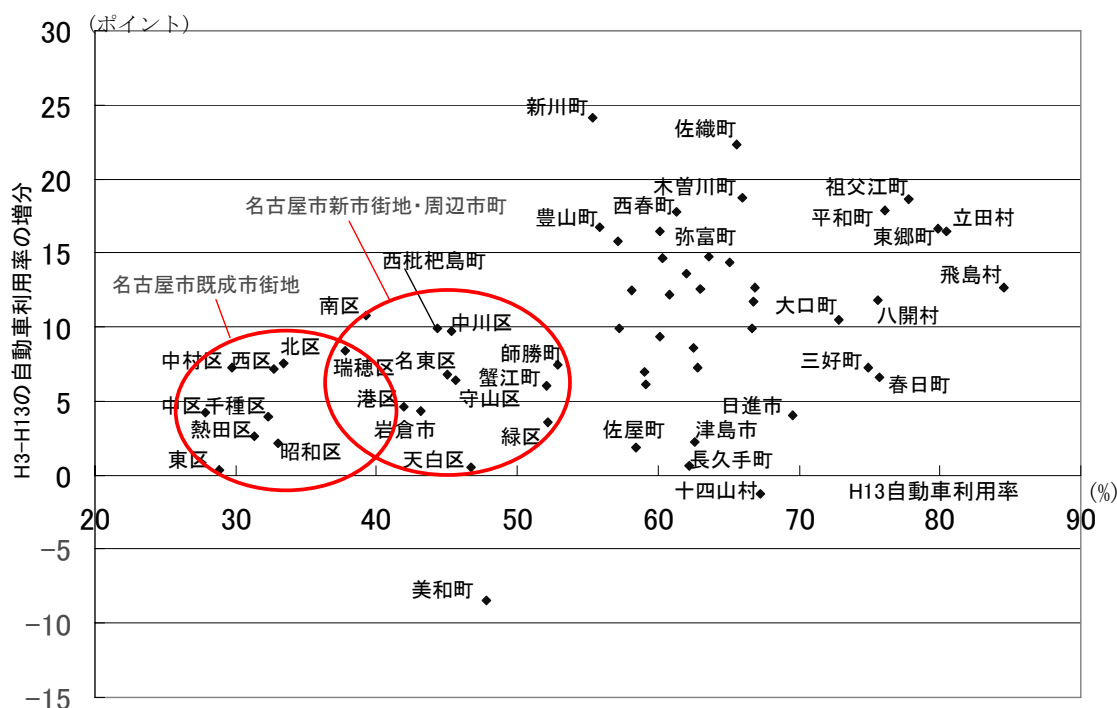


図 2-6 自由目的トリップの手段別割合と自動車利用率の変化

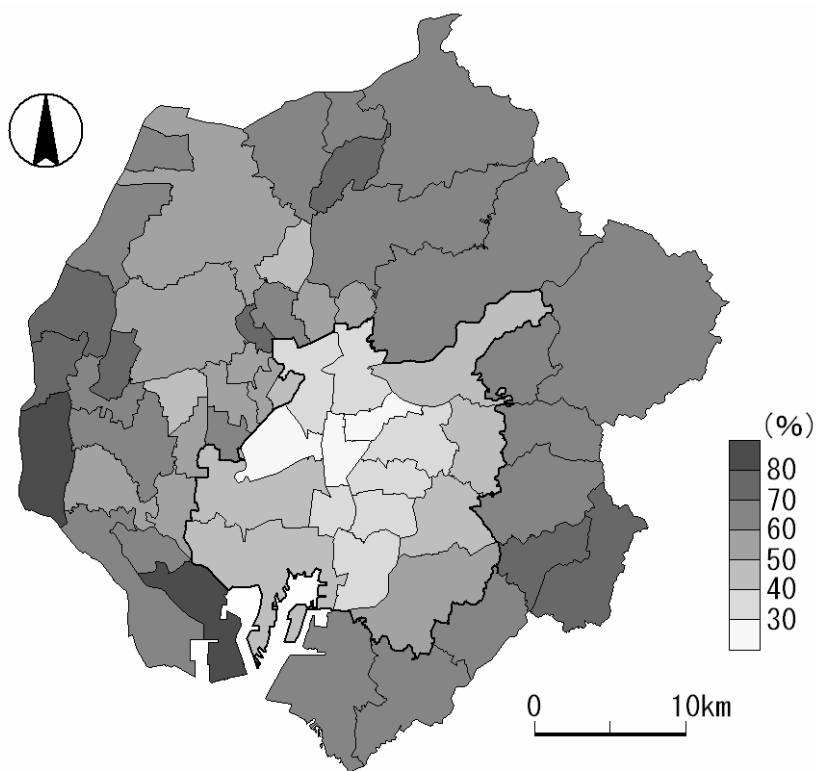


図 2-7 自由目的の自動車利用率(2001 年)

次に、名古屋市居住者の自由目的のトリップ数がどう変化したかを見たものである。図 2-8 のように自動車利用の割合が高まり、徒歩の割合が低くなっている。距離については時間でとっているためわからないが、徒歩の割合が減り、自動車の割合が高くなった分、行動範囲が広域化していると考えられる。

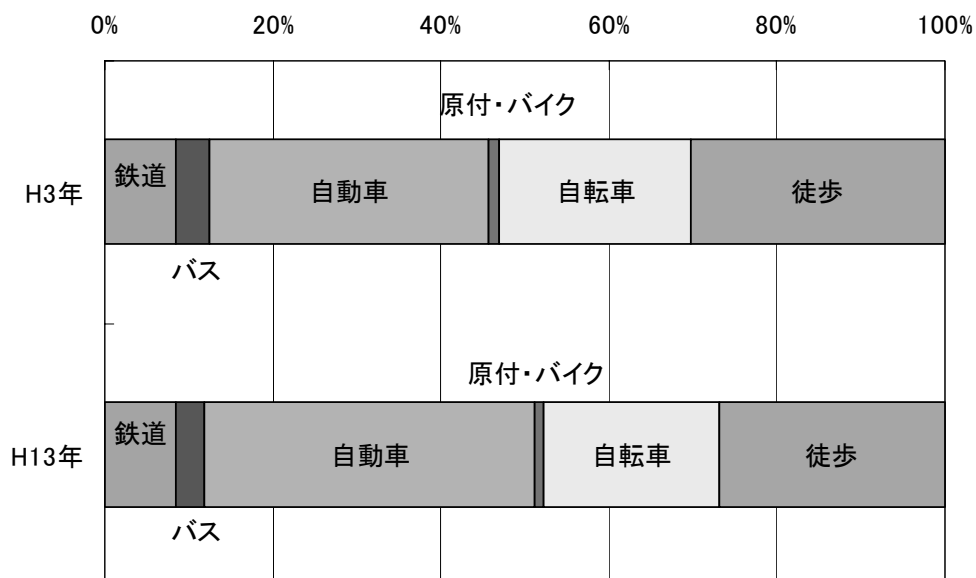


図 2-8 名古屋市内自由目的トリップの交通手段別割合の変化

(2) 都市の広域的つながり

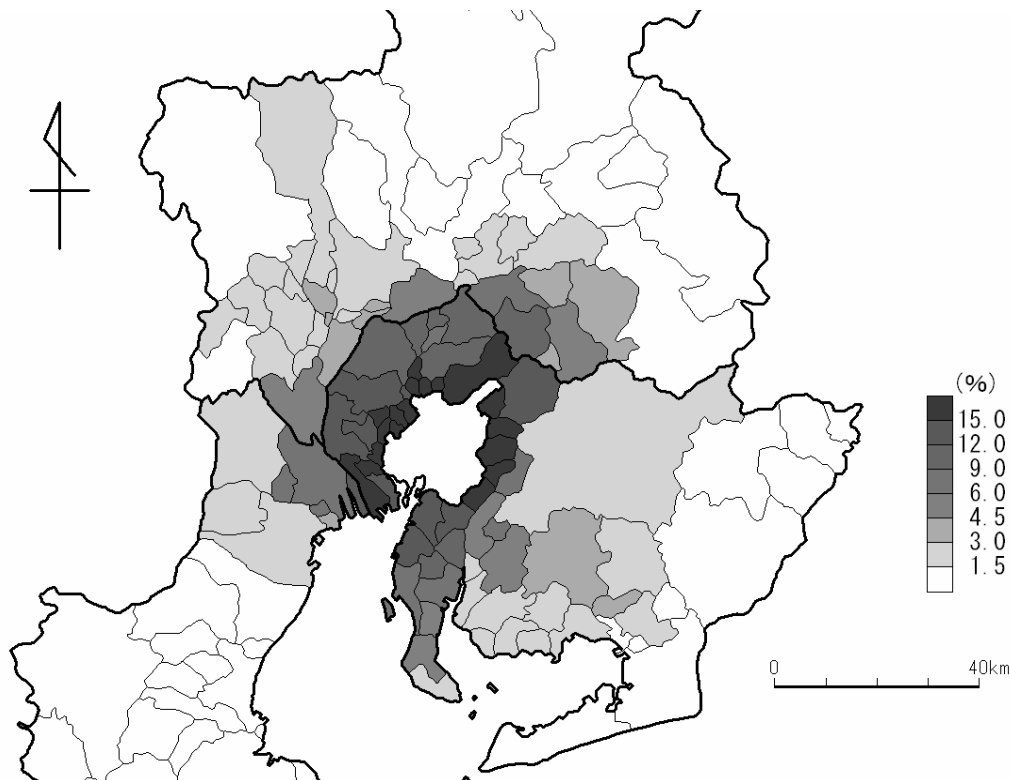
名古屋市の都市基盤整備などは名古屋市が中心となり行われているが、港湾は愛知県との一部事務組合である名古屋港管理組合により管理し、ゴミ処分場は岐阜県多治見市に愛岐処分場を管理している。また、ごみ処理工場のうち五条川工場は愛知県海部郡甚目寺町に作られ、名古屋市の可燃ごみだけでなく周辺1市2町(清須市、甚目寺町、春日町)の可燃ごみを焼却している。このように施設の立地や管理に関して周辺自治体と連携しているが、それだけでなく、商業、業務、文化などあらゆる面で人の交流があり、移動も行われている。鉄道網、道路網の整備とモータリゼーションの進展により都市のつながりはますます広域化する傾向にあると言える。

図2-9、2-10は2000年と2005年国勢調査による周辺市町村の人口に占める名古屋市への通勤通学者の割合を表したものである。5年間の比較では尾張北部などで通勤通学者率が下がっている反面、岐阜市などでは逆に高くなっている。

図2-11は2000年と2005年の通勤通学者率の変化と人口の増減を元にプロットしたもので、人口増加が大きい都市群は西三河の豊田市、岡崎市などであり、通勤通学者率が減少しかつ人口増の都市群は名古屋市周辺が多いという特徴が出ている。

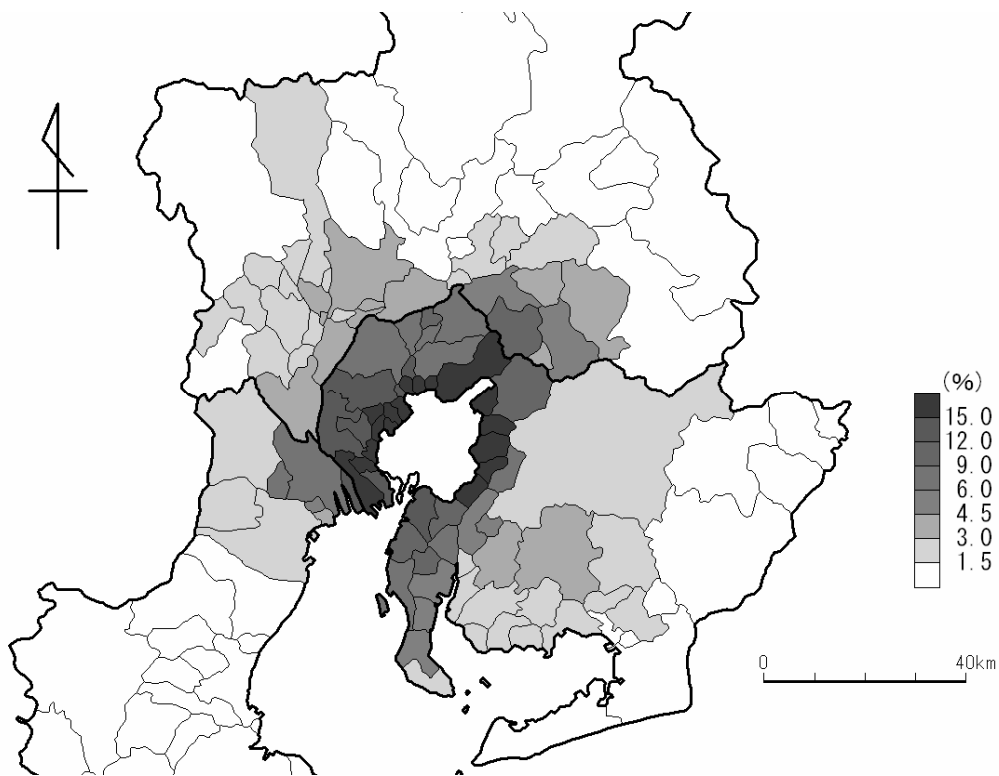
これらの特徴がある都市群について愛知県人口動向調査のデータを元に年代別の移動状況を見ると表2-4のように、岡崎市、豊田市からは名古屋市に人口が流入しているが、日進市、長久手町、尾張旭市などは各年代とも流出の方が大きくなっている。

これらの状況をみると、名古屋市と周辺エリアとのつながりは20km圏内が強く、それ以遠のエリアでは岐阜など鉄道で直結している部分を除いて弱まっている。隣接エリアでは依然名古屋市とのつながりは強いと言える。



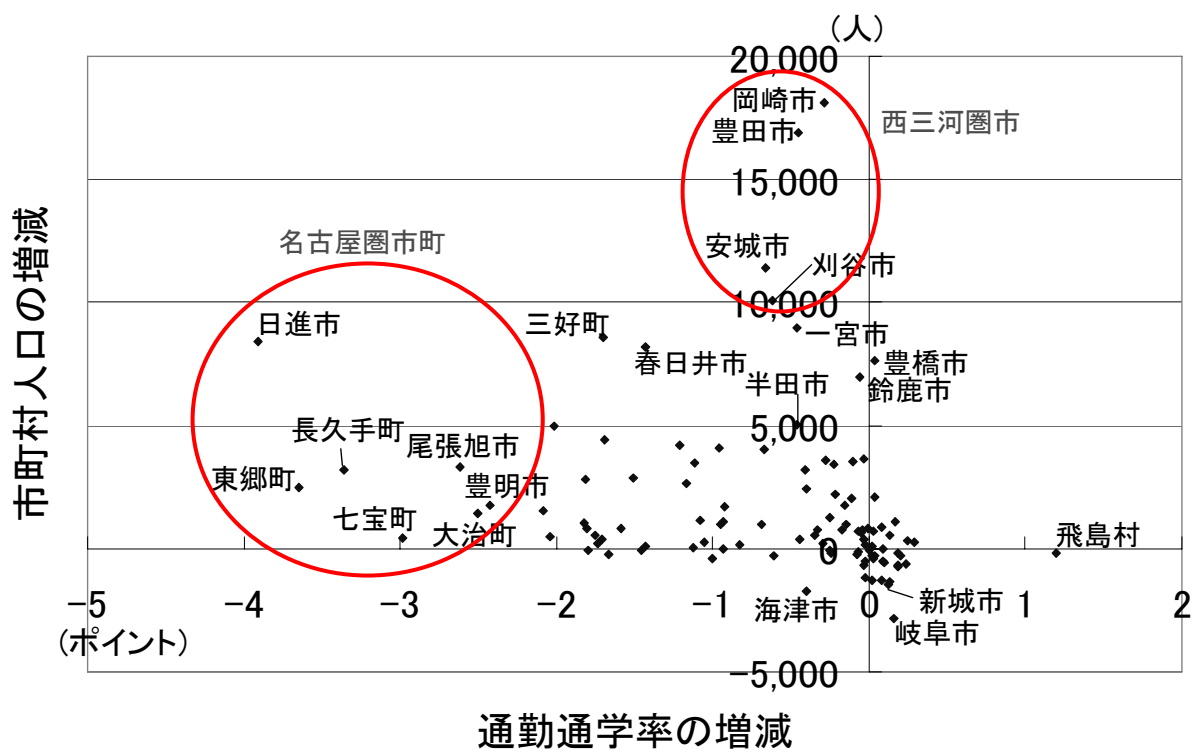
データ：国勢調査

図2-9 通勤通学者率(2000年)



データ：国勢調査

図 2-10 通勤通学者率(2005 年)



データ：国勢調査

図 2-11 名古屋都市圏における市町村人口と通勤通学者率の増減

表 2-4 名古屋市との転入転出の差(2001.10～2005.9)

市町村	総数	0 ～ 14 歳	15 ～19	20 ～ 29	30 ～ 64	65 歳以上
岡崎市	332	-56	72	93	209	14
豊田市	811	70	-41	405	389	-14
安城市	-142	27	21	-167	-14	-9
刈谷市	-42	131	-40	-295	173	-11
日進市	-2,069	-474	-95	-449	-987	-64
東郷町	-116	-95	28	33	-16	-66
長久手町	-511	-141	-71	-28	-221	-50
七宝町	-78	-65	-2	-10	-7	6
尾張旭市	-875	-257	-45	-153	-377	-42
大治町	-330	4	12	-310	-52	16

データ：愛知県人口動向調査(名古屋市分)

第3章 名古屋都市圏における施設立地

3-1 日常生活圏の現状

2006 年度「日常生活圏域の基礎的研究」において、利便施設の分布状況を基に利便施設集積地の抽出を行った。ここで、施設が集まっている場所を抽出したが、施設の位置のみでその規模などの情報は考慮しなかったため、現地調査の中で集積度の足りない地区まで抽出されていることがわかった。

そこで、今回は施設の種類、抽出方法の検討を行い、より実態に近い集積地の抽出をめざすとともに、名古屋 20km 都市圏¹²(図 3-1)のデータ分析を行うことにより、市周辺部を含めた日常生活圏の構造について確認する。

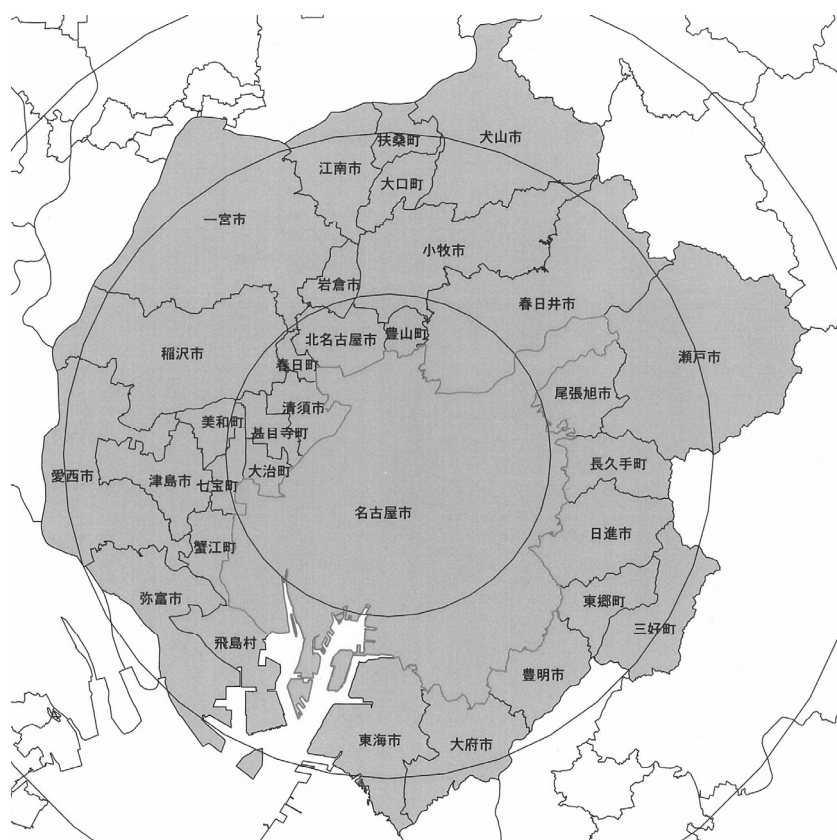


図 3-1 名古屋 20km 都市圏

(1) 利便施設立地からみた日常生活圏

2006 年度「日常生活圏域の基礎的研究」と同様、スーパーマーケット、コンビニエンスストア、薬店、書店、銀行、郵便局、内科医に加え、地域の人が集まる場である喫茶店を加えた利便施設について、電話帳から住所を拾い、位置情報へ変換後、集積度を調べる。喫茶店は住宅地・商業地に関わらず人が集まるところに立地し、表 3-1 に示すように愛知県は一般飲食店に占める喫茶店数が全国第 3 位と喫茶店の多い県である。表 3-2 のように都道府県別喫茶店数では大阪に次いで全国第 2 位である。喫茶店は地域の交流の場、打ち合わせの場として使われているので、2006 年度調査の対象施設に加え、日常生活圏を考える際の利便施設として位置づけた。また、2006 年度には利便施設集積地と同様に店舗面積 1 万㎡以上の大型店を対象とした。しかし、大型店の中には家具店など利便施設

として取り上げた施設と種類が異なるものも含まれるため、今回は特に取り上げないことにした。大規模ショッピングセンターなどでは複数の店舗が入っている場合もあり、スーパーマーケット、郵便局など対象施設としてそれぞれでカウントされるので、電話帳からの抽出を元に集積度を検討した。

表 3-1 都道府県別一般飲食店に占める喫茶店の割合

順位	都道府県	喫茶店/ 一般飲食店
1	高知県	45.3%
2	岐阜県	37.3%
3	愛知県	36.0%
4	和歌山県	34.0%
5	大阪府	31.5%

表 3-2 都道府県別喫茶店数

順位	都道府県	喫茶店数
1	大阪府	11,892
2	愛知県	10,665
3	東京都	7,937
4	兵庫県	6,284
5	岐阜県	3,369

データ：2006 年事業所・企業統計調査(喫茶店数)
2005 年国勢調査(人口)

利便施設の抽出にあたっては、インターネット電話帳(yahoo 電話帳)から該当施設を抽出し、FAX 番号や複数番号、事務所などのデータを除外し対象データとした。次に、東京大学空間情報科学研究センターの CSV アドレスマッチングサービスにより座標データ(経緯度)への変換を行った。変換できなかったデータについては昭文社 MAPPLE アドレスマッチングツールを活用し変換し、残ったものについて Google Geocoding により座標データを作成し、それでも変換できないものは字中心や町丁目中心などの代表点を座標とした。それぞれのデータ件数は表 3-3 のとおりである。座標は世界測地系を使用している。

表 3-3 利便施設データ

対象	地域	電話帳搭載数	対象件数	東大アドレス マッピング	MAPPLE アド レスマッピング	MAPPLE 残	google ジオコ ーディング	残り(地図で確 認)
スーパー	名古屋市内	463	351	312	31	8	8	0
	周辺	459	308	208	86	14	13	1
コンビニ	名古屋市内	1,073	978	883	73	22	20	2
	周辺	868	839	430	311	98	84	14
薬店	名古屋市内	364	315	302	12	1	0	1
	周辺	301	262	205	51	6	4	2
銀行	名古屋市内	414	320	309	10	1	1	0
	周辺	195	174	142	30	2	2	0
郵便局	名古屋市内	449	307	291	14	2	1	1
	周辺	350	242	181	48	13	13	0
書店	名古屋市内	364	315	291	20	4	2	2
	周辺	295	256	191	58	7	4	3
内科	名古屋市内	873	785	727	49	9	8	1
	周辺	620	583	389	164	30	25	5
喫茶店	名古屋市内	2,691	2,603	2,474	111	18	18	0
	周辺	2,320	2,262	1,524	630	108	90	18
計		7,962	7,353	6,068	1,094	191	161	30

利便施設の集積地については、2006 年度と同様、約 100m メッシュ(第 3 次標準メッシュの 1/10)の点から 250m 以内に存在する利便施設数と種類数をカウントした。経緯度を使った距離計算はヒュベニの距離計算式を使用した。

ヒュベニの距離計算式(世界測地系)

$$D = \sqrt{(M \cdot dP)^2 + (N \cdot \cos(P) \cdot dR)^2}$$

D: 2点間の距離(m)

P: 2点の平均緯度

dP: 2点の緯度差

dR: 2点の経度差

M: 子午線曲率半径

N: 卯酉線曲率半径

$$M = 6335439 / \sqrt{(1 - 0.006694 \cdot \sin(P) \cdot \sin(P))^3}$$

$$N = 6378137 / \sqrt{1 - 0.006694 \cdot \sin(P) \cdot \sin(P)}$$

250m 圏内の利便施設数と種類数の関係を図 3-2 に示す(円の大きさは点の数を表す)。利便施設数については、40 件以下の部分に多くが集まっていることから、40 件以下の分布を表 3-3 に示す。利便施設数 9 件と 10 件で大きな違いがあることから 10 件以上の点を対象とし、種類数については等比的に減少しているので、種類数が少ない集まりを除外するため、3 種類以上を対象とした。

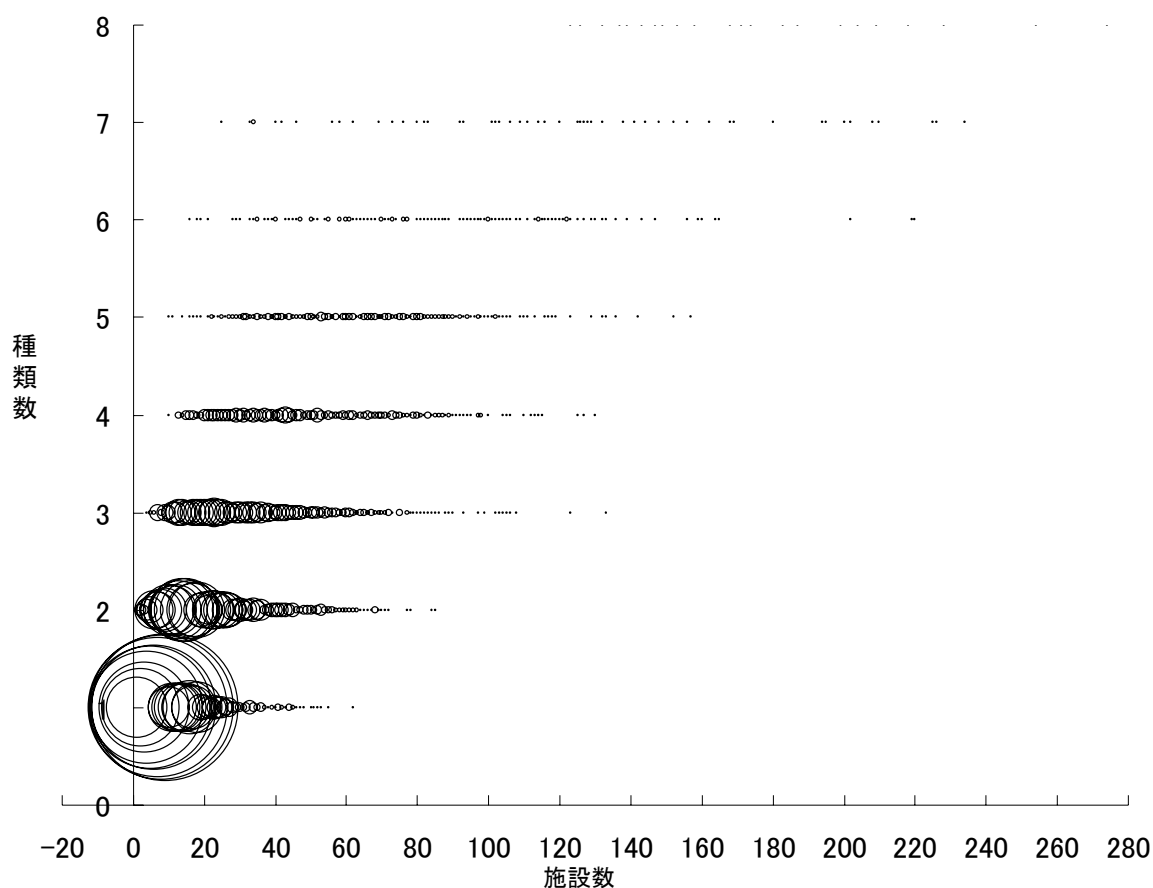


図 3-2 利便施設の施設数と種類数

表 3-4 250m 圏内の施設数と施設種類数

種類 件数	1	2	3	4	5	6	7	8	計
1	556								556
2	943	26							969
3	1,235	22							1,257
4	1,922	74	1						1,997
5	2,245	118	5						2,368
6	2,324	231	7						2,562
7	2,897	217	45						3,159
8	3,157	283	13						3,453
9	3,270	313	52						3,635
10	284	403	32	2	1				722
11	373	390	73		1				837
12	363	423	74						860
13	372	531	116	9					1,028
14	371	612	109	6	1				1,099
15	386	616	97	20					1,119
16	450	541	97	17	1	1			1,107
17	296	431	113	16	2				858
18	401	482	109	12	2	1			1,007
19	112	178	120	11	1	1			423
20	94	225	126	29					474
21	79	147	120	29	3	1			379
22	71	243	114	26	5				459
23	91	235	147	27	3				503
24	87	191	127	26	1				432
25	81	201	111	31	5		1		430
26	49	217	87	31	1				385
27	68	195	79	31	5				378
28	27	82	69	24	4	1			207
29	15	83	87	38	4	1			228
30	18	100	72	23	6	1			220
31	8	64	69	39	8				188
32	20	83	84	16	12				215
33	33	75	82	28	7	2	1		228
34	19	107	77	34	6	1	4		248
35	13	65	68	28	10	5			189
36	17	87	75	28	6				213
37	6	21	50	42	4	2			125
38	1	31	61	31	8	1			133
39	6	34	54	31	7	3			135
40	2	37	32	16	13	4	1		105
計	22,762	8,414	2,854	701	127	25	7	0	34,890

注)施設数 40 件以下を表示

(2) 利便施設集積地の抽出

前述の施設数 10 以上、種類数 3 以上のデータを名古屋 20km 圏の地図にプロットしたものが図 3-3 である。名古屋市内、特に中心部に多くの点で集まり、周辺都市では集積度がかなり低いことがわかる。独立した集積地として扱うか、連担したエリアと扱うかは判断が難しい。まず、独立したかたまり単位でその中心(かたまりの中で施設数が多い点)を抽出した。結果は 385 ポイントとなった。

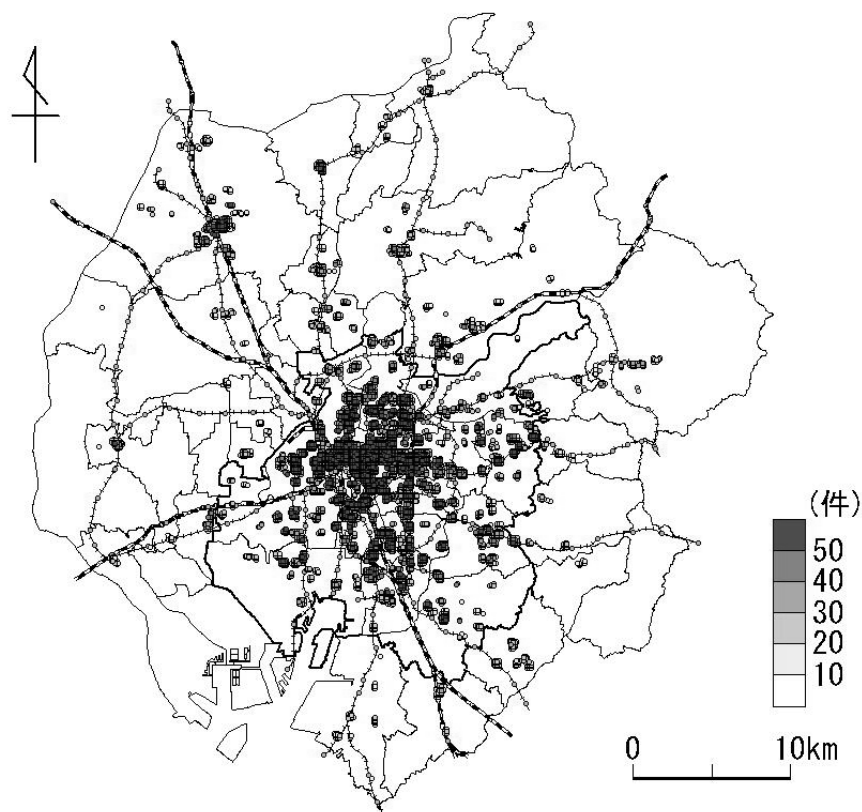


図 3-3 250m 圏利便施設数による分布

ただ、この段階では近接したポイントもあるため、相互の距離が 500m 未満のポイントの場合に距離が小さな 2 点から、それぞれの点から半径 250m 圏内の施設数が小さいデータを削除し、相互距離 500m 未満のポイントがなくなるまで削除した。その結果、ポイント数は 300 となり、内訳は名古屋市内 191 ポイント、名古屋市外 20km 圏 109 ポイントと名古屋市内が多い。

表 3-5 利便施設集積地の概要

	名古屋市内	周辺	計
集積地数	191	109	300
1970 年 DID 内	150	48	198
最寄駅から 500m 未満	89	46	135
500m 圏人口(人)	1, 371, 548	484, 297	1, 855, 845
500m 圏人口密度(人/ha)	91. 90	56. 86	79. 17
250m 圏施設数(件)	9, 785	2, 662	12, 447
250m 圏施平均設数(件)	51. 23	24. 42	41. 49
500m 圏施設数(件)	16, 695	4, 177	20, 872
500m 圏施平均設数(件)	87. 41	38. 32	69. 57

また、1970 年 DID の状況を図 3-4 に示す。300 の集積地のうち 198 ポイント、全体の約 3 分の 2 が 1970 年 DID 内にあり、残りの約 3 分の 1 が新市街地にある。1970 年を境に名古屋市の自動車保有率が急増しているため 1970 年 DID 内外で区分した。

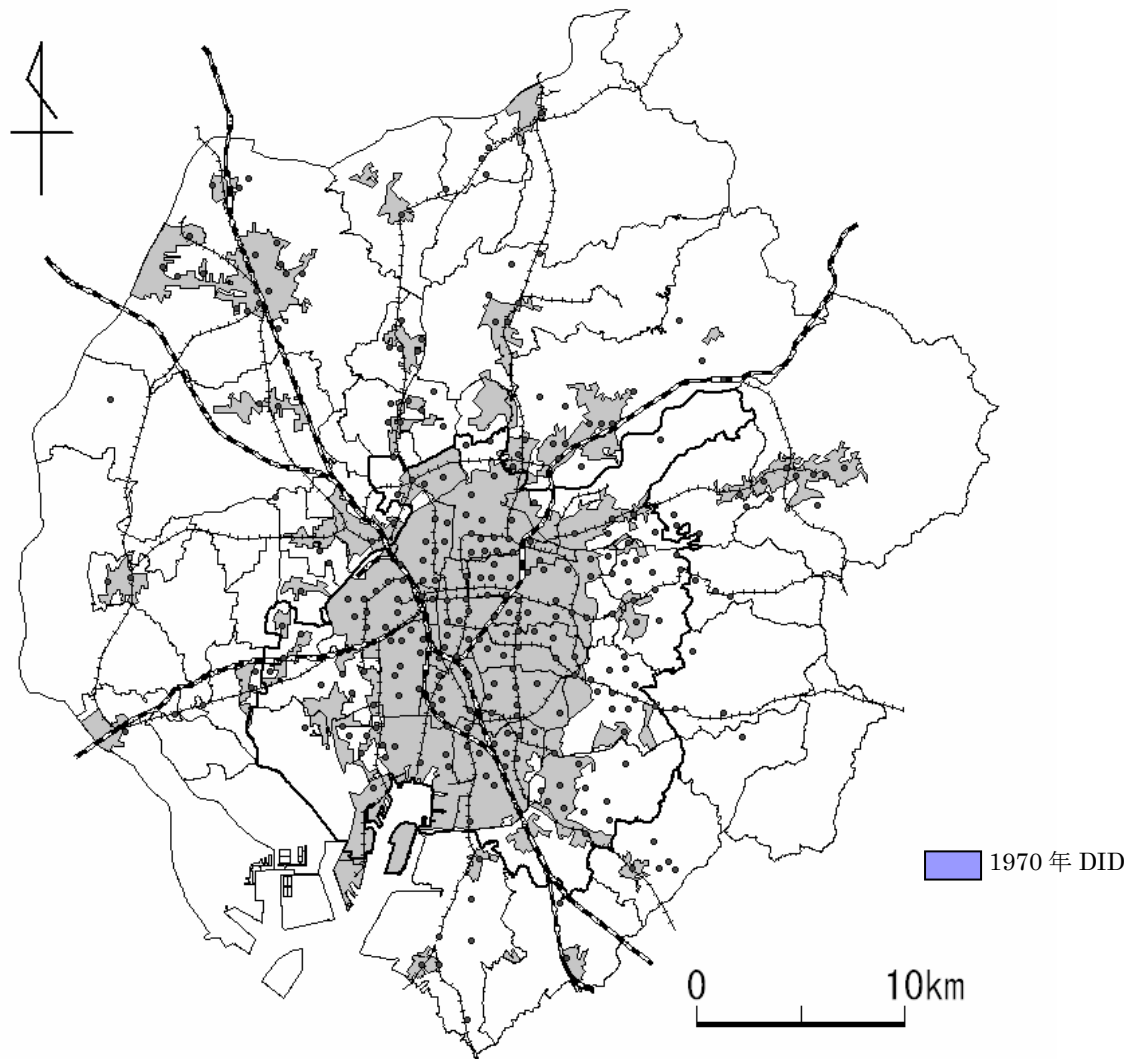


図 3-4 1970 年 DID と集積地

(3) 集積地の類型化

この集積地 300 ポイントについて、2006 年度「日常生活圏域の基礎的研究」と同様に以下の 4 指標により類型化を行う。ただし、③の人口密度については 2006 年度調査では土地利用データを基に可住地人口密度を指標としたが、今回は人口密度によった。また、④の利便施設数については 2006 年度調査では 500m 圏で行ったが、現地調査により集積度の低いところもあったので、今回は 250m 圏の施設数を基に類型化を行った。

①1970 年 DID の内外

②鉄道駅からの距離 500m 内外

③500m 圏の人口密度(地区全体の平均値を基準に分類)

④250m 圏の利便施設数(地区全体の平均値を基準に分類)

③の人口密度は平均が 79.17 人/ha であることから、80 人/ha 以上と未満で区分した。また、④の 250m 圏内利便施設数については平均が 41.49 であったので 40 件以上と未満で区分した。

表 3-6 集積地の類型化

類型		最寄駅から500m内(未満)				最寄駅から500m外			
		250m圏利便施設集積大 (40件以上)		小		250m圏利便施設集積大 (40件以上)		小	
		タイプ	性格	タイプ	性格	タイプ	性格	タイプ	性格
		件数		件数		件数		件数	
1970年 DID内	人口密度 大(80人/ha以上)	11	既成市街地内の 地区中心 (駅の近くで 密度も高い)	12	既成市街地内の 駅近くで密 度も高いが施 設の集積が少 ない	13	既成市街地内の 地区中心 (密度が高い が駅近くでは ない)	14	既成市街地内 で密度も高い が駅から離れ 施設の集積も 少ない
		50		15		34		21	
	小	21	既成市街地内の 駅近くの中心 だが密度が低 く広域中心	22	既成市街地内の 駅近くだが密 度が低く施設 の集積が少 ない	23	既成市街地内 だが密度が低 く駅から離れ ているが施設 の集積は高い	24	既成市街地内 だが密度が低 く駅から離れ 施設の集積も 少ない
		18		26		5		29	
1970年 DID外	人口密度 大(80人/ha以上)	31	新市街地の駅 近くで密度も 高い地区中心 地	32	新市街地の駅 近くで密度も 高いが施設の 集積が少ない	33	新市街地で密 度が高く施設 の集積は高い が駅から離て いる	34	新市街地で密 度が高いが駅 から離れ施設 の集積も少な い
		3		4		6		18	
	小	41	—	42	新市街地の駅 近くだが密度 が低く施設の 集積も少ない	43	新市街地で密 度が低く駅か ら離れている が施設の集積 は高い	44	新市街地で密 度が低く駅か ら離れ施設の 集積も少ない
		0		19		6		46	

今回の類型化を 2006 年度の類型化と比較すると、第 1 に類型 23、類型 33、類型 43 が現れたことがあげられる。これは、名古屋 20km 圏まで対象を広げたことにより駅から離れている地域が増大したことが原因の 1 つと考えられる。第 2 に図 3-7 と図 3-8 を比較すると、類型が変わっていることがわかる。これは、人口密度と利便施設について名古屋市のみの場合に比べ 20km 圏では平均値が低くなるため分類が変わったと考えられる。図からみると、名古屋市内については 2006 年度の種類の方が、地域ごとの性格をより表している。指標のとり方についてはさらに精度を高める必要がある。

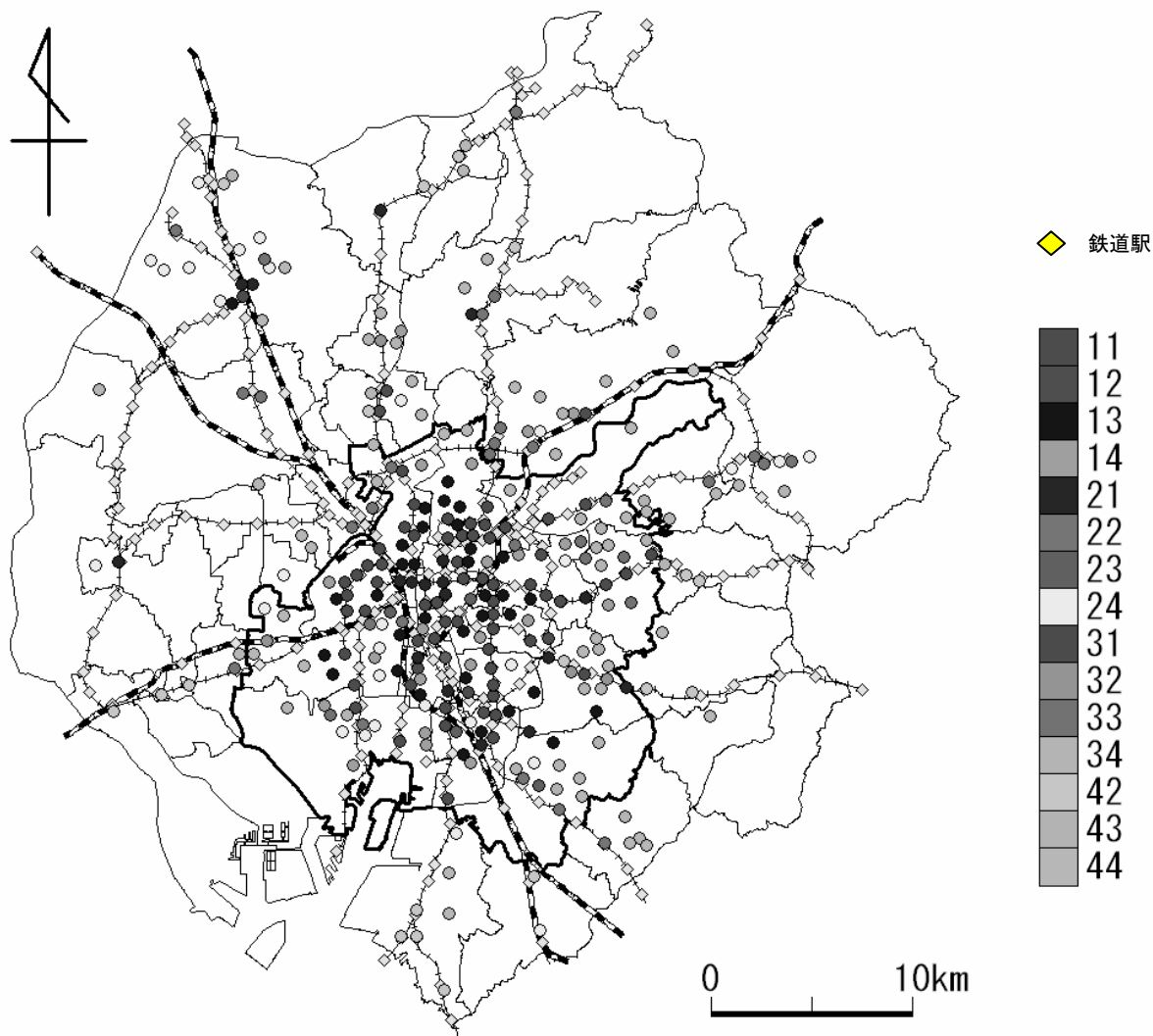


図 3-5 名古屋 20km 圏集積地の類型

図 3-5 をみると、名古屋市内では鉄道駅近くに集積地が立地しているが、周辺部では一宮、勝川、春日井、小牧、犬山、津島、江南、国府宮、前後など主要駅の近くには集積地が形成されているが、多くの駅周辺にはない。周辺の人口密度の低さが影響していると考えられる。また、2006 年度調査と同様、集積度の低い類型（類型の末尾が 2 あるいは 4 の類型）については集積度が低く図 3-6 の津島の例のようにまちの核と認識できないものが含まれている。実態にあわせたさらなる絞り込みが必要である。



図 3-6 津島(類型 24)の写真

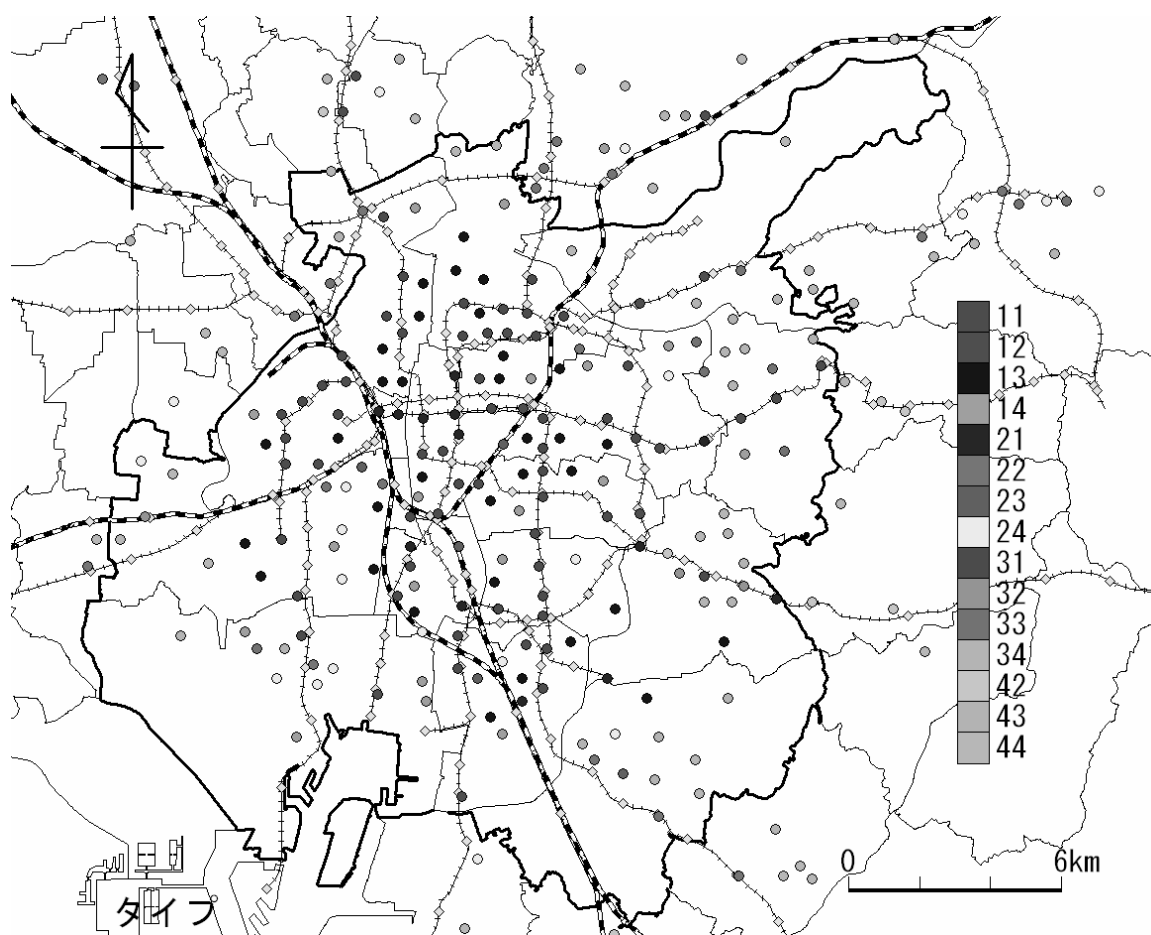


図 3-7 名古屋市集積地の類型

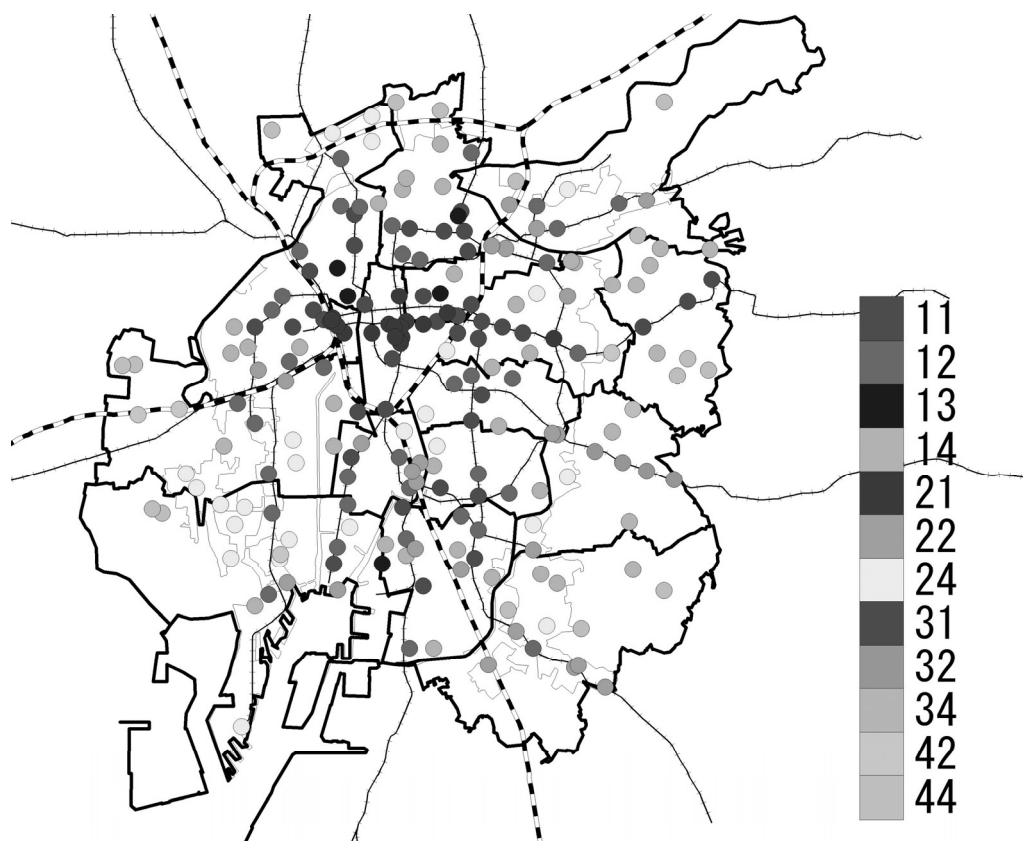


図 3-8 名古屋市集積地の類型(2006 年度調査)

駅から 500m 圏に集積地をもつものは、123 駅あり、その分布を図 3-9 に示す。駅からの距離と集積地の数をグラフにすると図 3-10 のようにほとんどが駅から 2km 内にあることがわかる。

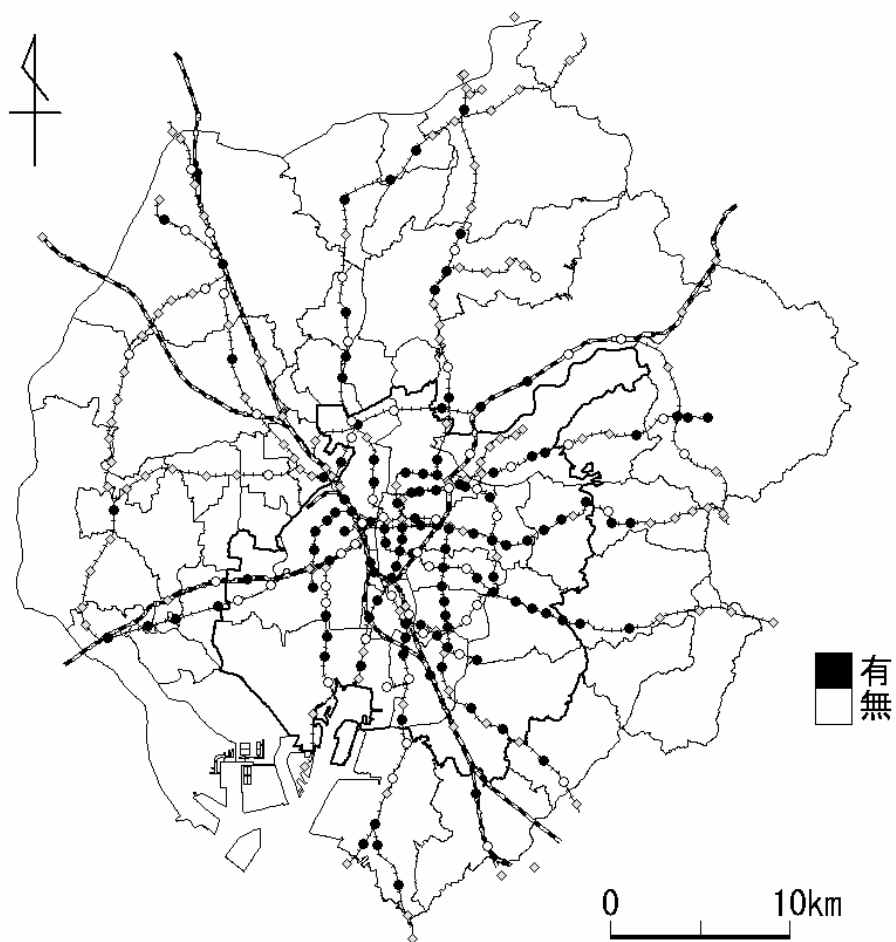


図 3-9 500m 圏内に集積地がある駅

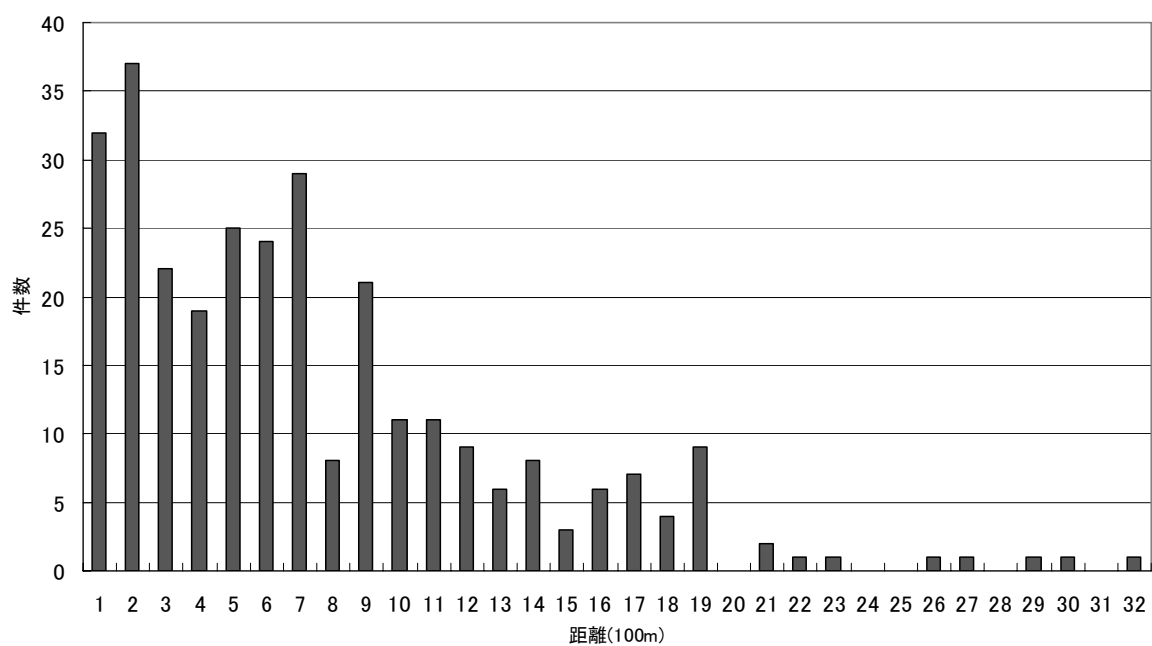


図 3-10 最寄駅からの距離別集積地数

3-2 より広域な生活圏の現状

前項でみた日常生活圏は毎日の食料品購入などの日常生活を基本とした最も身近な圏域と考えられる。しかし、実際の生活では、週末に買物にでかけたり、美術館、劇場などで文化に親しんだり、風邪など近くの診療所にかかる以外にも規模の大きな病院にかかったりすることもある。これらは、日常生活圏より広域な生活圏という考え方が必要であり、段階的な考え方もできる。

本節では、名古屋 20km 圏における施設分布からより広域な生活圏について検討する。

検討する施設の種類として、物販、医療、文化、スポーツ・レクリエーション、教育、行政サービスなどいくつかの分野が考えられる。そこで、それらの代表的な施設を抽出し、立地状況を把握する。

(1) 物販施設

物販施設としては、日常生活圏の検討で取り上げた以外にも百貨店、専門店、ホームセンターなどがある。

百貨店については、表 3-7 のように対象区域の日本百貨店協会会員を抽出した。

表 3-7 名古屋 20km 圏内の百貨店

番号	名称	住所
1	(株)ジェイアール東海高島屋	名古屋市中村区名駅 1 丁目 1 番 4 号
2	(株)三越 名古屋栄店	名古屋市中区栄 3 丁目 5 番 1 号
3	(株)三越 星ヶ丘店	名古屋市千種区星が丘元町 14 番 14 号
4	(株)中部近鉄百貨店 名古屋店	名古屋市中村区名駅 1 丁目 2 番 2 号
5	(株)丸栄	名古屋市中区栄 3 丁目 3 番 1 号
6	(株)名鉄百貨店(本店)	名古屋市中村区名駅 1 丁目 2 番 1 号
7	(株)名鉄百貨店 一宮店	一宮市新生 1 丁目 1 番 1 号
8	(株)松坂屋 名古屋駅店	名古屋市中村区名駅 1 丁目 1 番 2 号
9	(株)松坂屋(本社、名古屋店)	名古屋市中区栄 3 丁目 16 番 1 号

9つの百貨店のうち2つ（一宮、星が丘）を除いて、名古屋駅地区（4店）と栄地区（3店）に集中している。都市圏あるいはそれ以上の広域を対象とした施設であるといえる。

また、ホームセンターについては yahoo 電話帳によると 20km 圏内に 76 件あり、名古屋市内 31 件、名古屋 20km 圏（名古屋市外）45 件となっていて、図 3-11 のように市外に多く、自動車での利用が多い施設といえる。

そのほか専門店や大型ショッピングセンターなども週末のショッピングを中心とする物販施設ではあるが、専門店(群)としての把握が困難なことから、抽出することはできなかった。

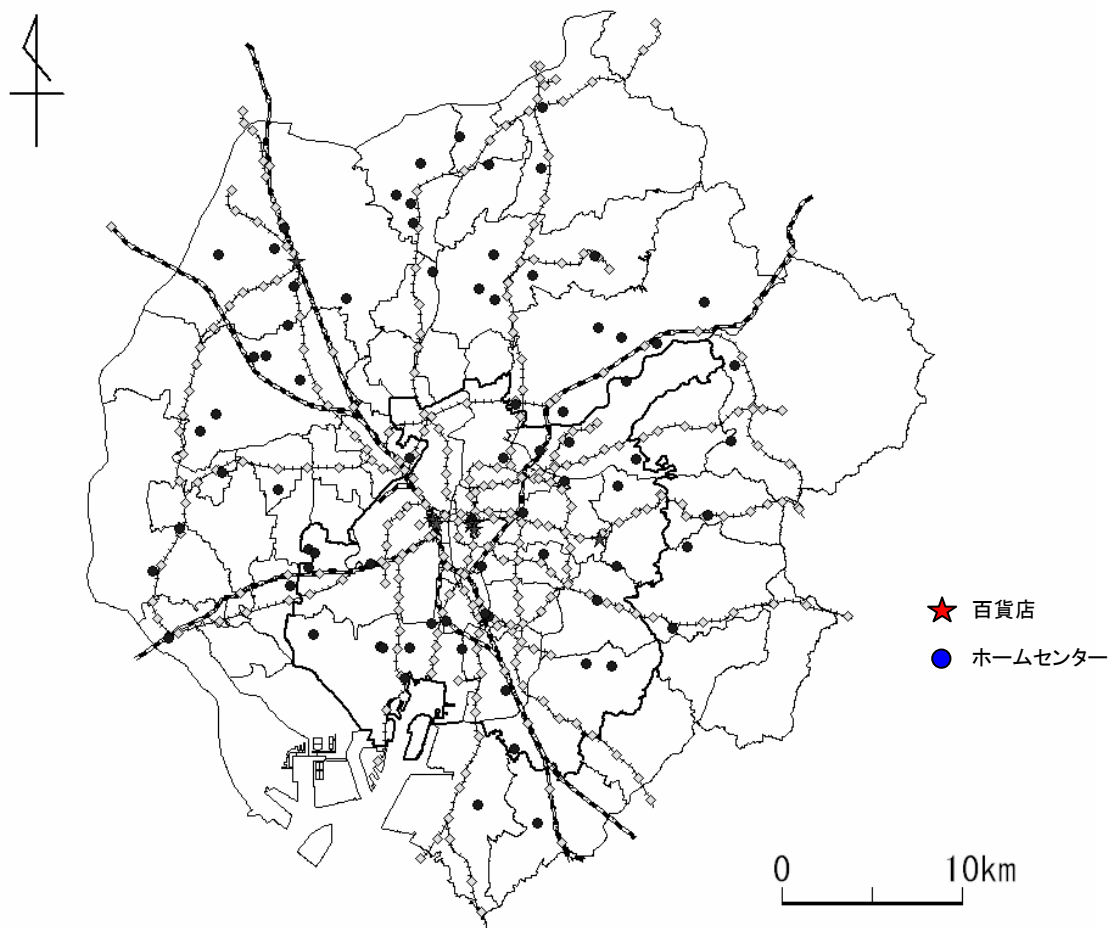


図 3-11 百貨店とホームセンターの分布

(2) 医療施設

医療施設としては、病院がその代表である。愛知県救急医療情報システムに載っている病院についてその分布を調べた。医療については愛知県を 11 の地域に分けた圏域を設定している。対象とする名古屋 20km 圏には名古屋、海部津島、尾張中部、尾張東部、尾張西部、尾張北部及び知多半島と西三河北部の一部が含まれる。施設の件数を表 3-8 に分布を図 3-12 に示す。

表 3-8 医療圏別病院数

医療圏	3次救急	2次救急	その他	計	2005 圏域人口 (人)	圏域人口密度 (人/k m ²)	1 病院当り 人口(人)
名古屋	10	58	75	143	2, 215, 062	6, 785	15, 490
海部津島	2	1	9	12	328, 605	1, 577	27, 384
尾張中部		1	4	5	155, 001	3, 701	31, 000
尾張東部	2	7	10	19	443, 072	1, 924	23, 320
尾張西部	3	9	7	19	508, 652	2, 633	26, 771
尾張北部	1	10	13	24	718, 396	2, 428	29, 933
知多半島		5	2	7	184, 601	2, 396	26, 372
西三河北部		2		2	56, 252	1, 752	28, 126
計	18	93	120	231	4, 609, 641	3, 280	19, 955

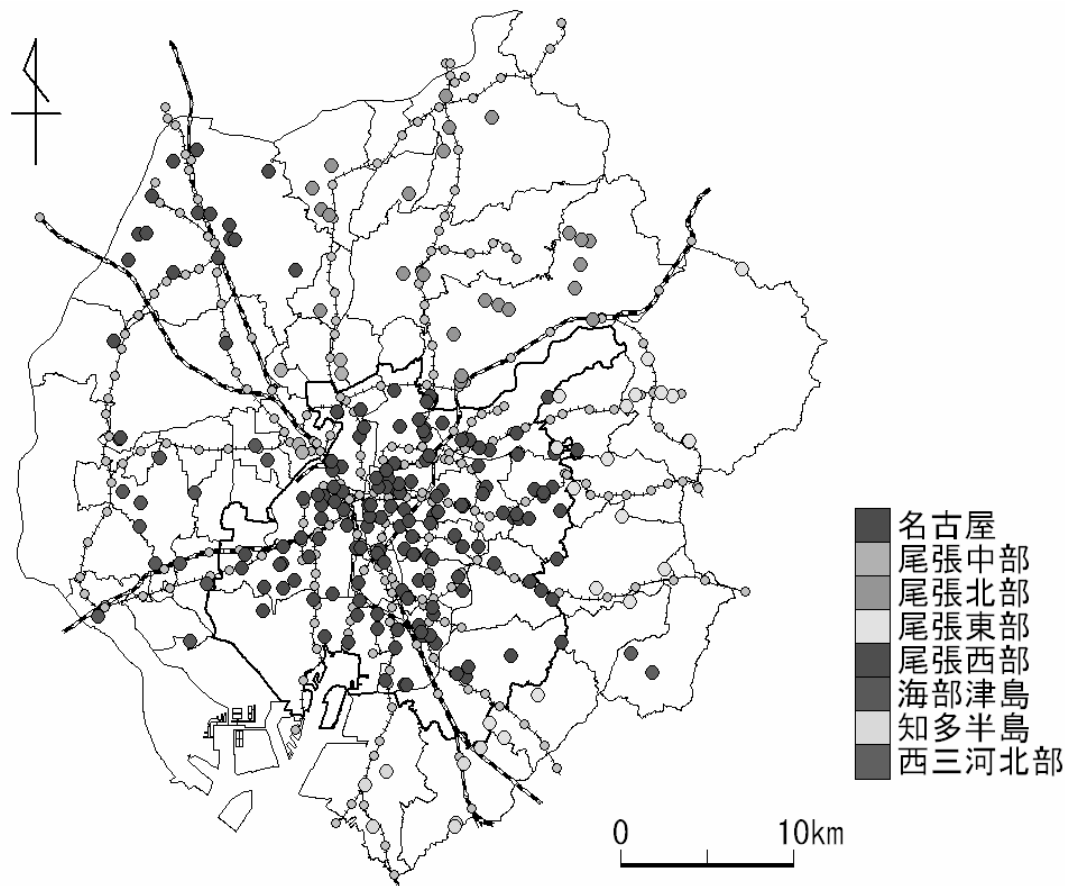


図 3-12 医療圏別病院分布

(3) 公共施設等

公共施設等については、国土数値情報の公共施設¹³を基に、住民との関わりの深い施設を表 3-9 に表す。この中には文化施設や学校、高齢者施設など民間施設も含まれることから、地域の施設をほぼ表していると考えられる。

施設数と利用対象者のエリアを基にそれぞれの施設種別ごとの性格をみると、美術館などのように都市圏全体で広域的に利用されるもの（広域）、図書館や保健所などの公共サービスとして市町村あるいは名古屋市の行政区単位で利用されるもの（中域）、小学校のように徒歩圏を中心とする日常生活圏域で利用されるもの（地域[日常生活]）、中学校や交番など小学校区ほどはないものの一定の地域を対象に利用されるもの（中域）に分けることができる。

これらの施設について最寄駅からの距離別に件数を示したものが図 3-13 である。地域的な施設ほど対象とする範囲が狭いこともあり、最寄駅からの距離が小さい。

表 3-9 公共施設等の数

種別		件数	エリア	備考
文化施設(美術館・博物館等)		75	広域	
図書館		54	中域	
役所		48	中域	
保健所		27	中域	
警察署・交番	警察署	29	中域	
	交番・派出所	314	地域	
小中学校	小学校	566	日常	
	中学校	265	地域	
高校大学	高校	139	中域	
	短大	22	広域	
	大学	132	広域	
幼稚園		351	地域	
高齢者施設		542	地域	
保育所		679	日常	
病院		218	中域	県医療情報の件数は 231
郵便局	普通郵便局	44	中域	yahoo 電話帳で抽出した件数は 549
	特定・簡易郵便局	521	日常	

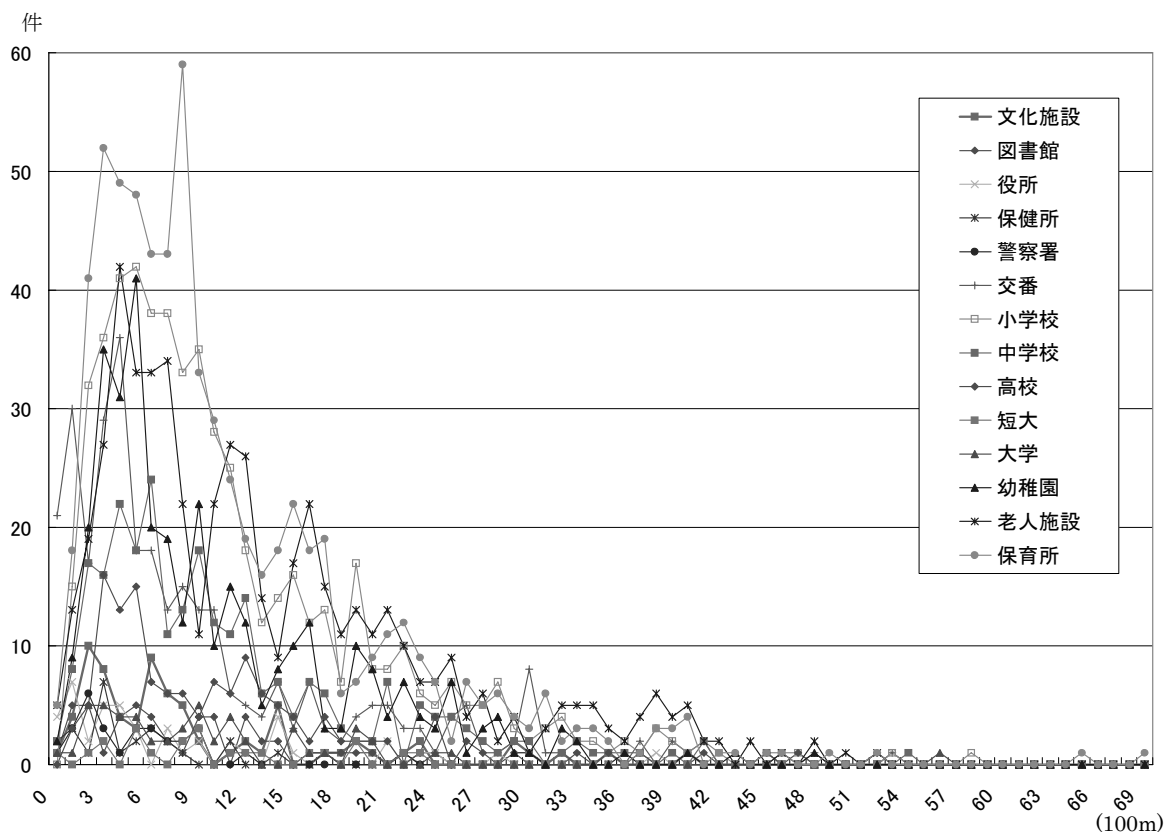


図 3-13 各施設の最寄駅からの距離別件数

3-3 市周辺部での日常生活圏域

本研究の1つの目的である名古屋市周辺部での日常生活圏域の状況について把握する。第1節で検討した利便施設は日々の生活の中でよく利用される施設を取り上げた。図3-14のようにそれらの集積地を中心に半径1km（徒歩圏）の円を描くと、市周辺部の集積地は圏域に市外の区域を含み、その逆に市外の集積地の圏域が市内の区域を含む場合もみられる。日常生活の買物や通院など自治体の区域の影響を受けない生活については特に、相互に利用する関係にあるといえる。

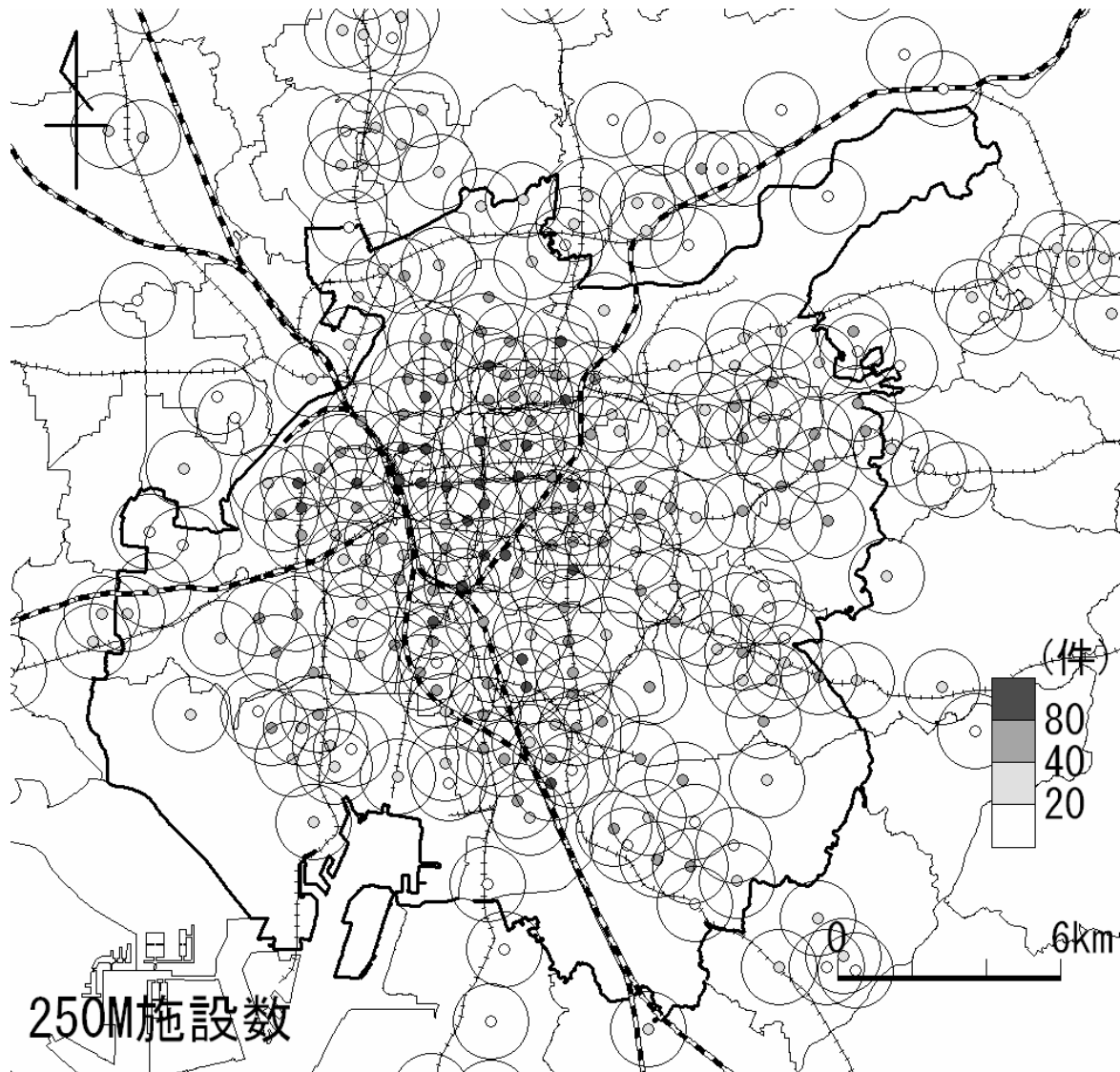


図 3-14 利便施設集積地と1km 圏

3-4 名古屋市内の中域施設の立地状況

3-2で取り上げたより広域な施設のうち中域とした施設は行政区程度の広がりで見られる施設が多い。名古屋市は「なごや交通戦略」の中で駅そばに都市機能の集約を図る「駅そばルネサンス」を掲げている。既存の中域施設がどの程度駅そばに立地しているか各行政区別に立地状況をみる。

各行政区にある公共施設として、役所、保健所、図書館、文化小劇場、スポーツセンター、警察署の6種について最寄駅までの距離を比較した。支所館内の施設は除く16区について既成市街地の8区については、図3-15のように最大でも南区の1kmと比較的駅の近くに各施設がある。また、周辺地域を含む8区については、図3-16のように緑区、名東区、天白区で1kmを超える施設が複数あり、北区のスポーツセンターについても1kmを超えている。

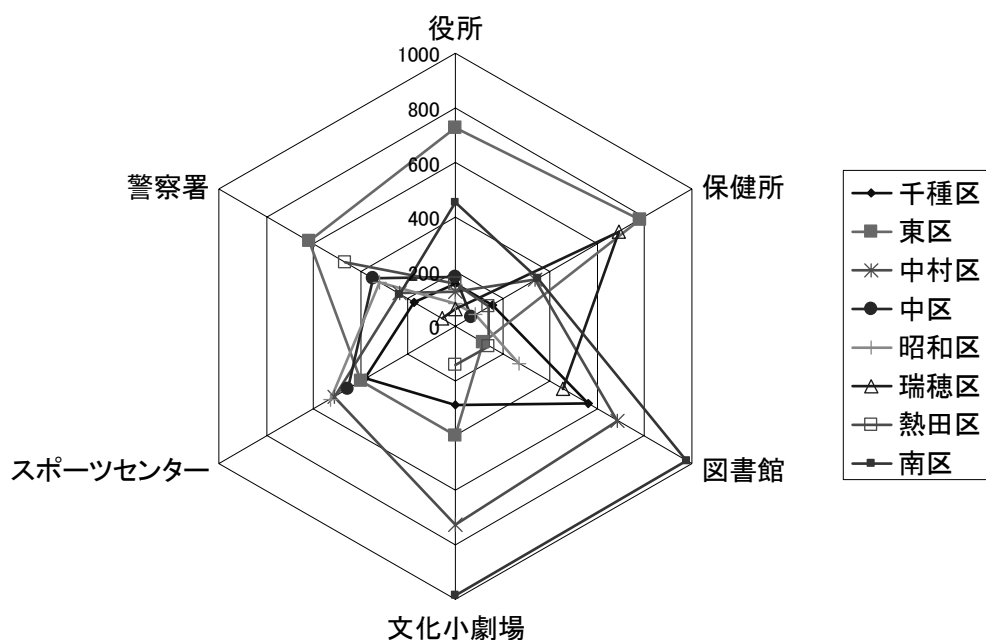


図 3-15 公共施設までの距離(既成市街地の区)

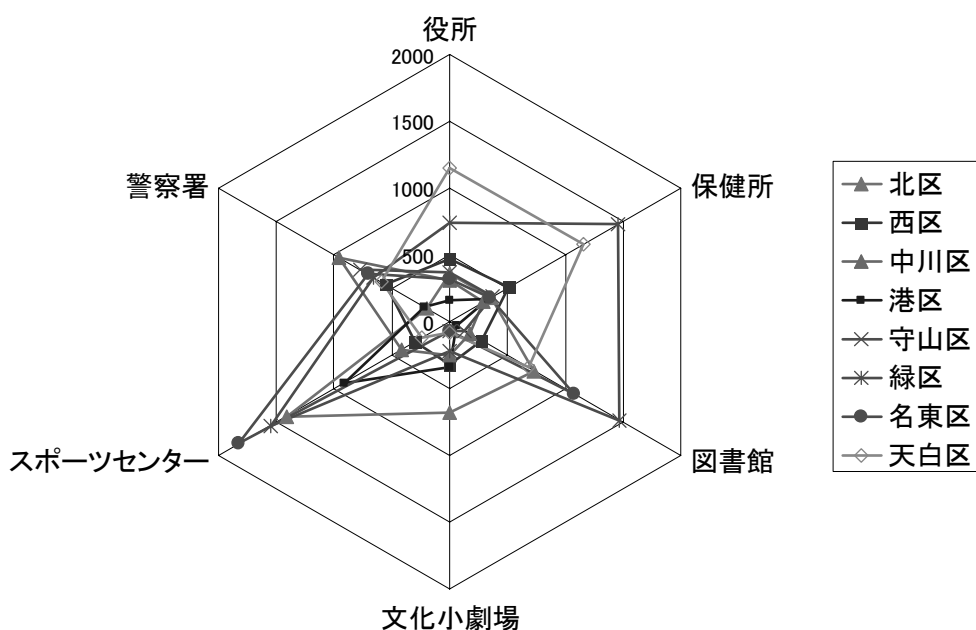


図 3-16 公共施設までの距離(周辺を含む区)

つぎに、これらの施設を 2005 年国勢調査の人口密度図上にプロットしたものが図 3-17 である。既成市街地内については人口密度の高い地域、鉄道駅の近くに多くの公共施設が分布しているが、周辺区になると鉄道網の密度が低くなり、鉄道駅から離れた場所に分布するものも見られる。

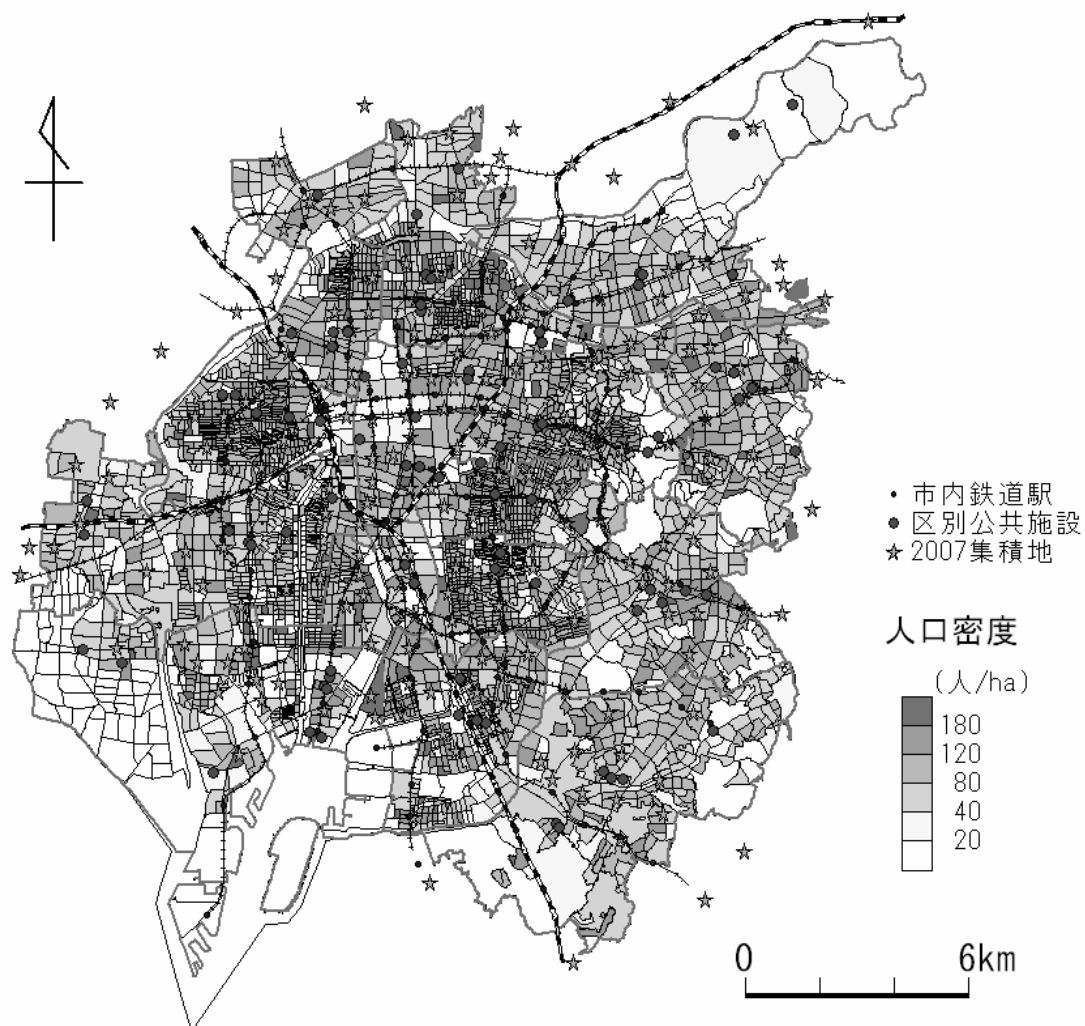


図 3-17 人口密度と公共施設の分布

第4章 階層性を持った生活圏域の考え方

4-1 階層性を持った生活圏域

第2章でもみたように、ドイツでは20世紀後半から多核都市構造理論を採用し都市機能をネットワーク化するという手法をとってきた。これらの背景にはミュンヘン市が大小の近隣市町村を合併して拡大してきたことなどが影響し、各地区の拠点を4段階に分けている。¹⁴

また、韓国大邱広域市の都市基本計画においても表4-1のように生活圏設定基準を持っている。これらの圏域の考え方はそれぞれの国の状況を反映して規模や機能が異なるが徒歩圏から都市圏まで4～5段階程度に設定しているものが多い。

表4-1 大邱都市基本計画における生活圏設定基準¹⁵

区分	大生活圏 (地域中心)	中生活圏 (地区中心)	小生活圏 (近隣中心)	近隣生活圏 (近隣中心)
基準人口	20万～40万人	5万～10万人	2万～3万人	5千～1万人
半径	3.0～5.0km 自動車20分以内	2.0～3.0km 自動車10分以内	600～800m 徒歩10分以内	500m以内 徒歩5分以内
区分事項	・3～4中生活圏 ・なるべく旧単位を基準 ・地域中心街並(副都心形成) ・幹線道路及び公園施設 ・工業団地	・2～4小生活圏 ・中・高等学校学群 ・地区中心街並 ・計画的開発の基準単位	・1行政単位 ・初・中学校学群 ・小売市場 ・社会的親近性 ・道路、鉄道などの地域的制約性	・初等学校 ・徒歩通学圏 ・社会的親密性
中心機能	・行政商業中心 ・情報、文化、娯楽 ・自足的都市機能	・生活中心地 ・文化、商業、教育 ・周辺工業地域	・住居中心 ・近隣業務(市場、銀行)	・近隣街並

今回、日常生活圏の把握のため利便施設集積地を抽出したが、名古屋市内で191ポイントと小学校区(261)と中学校区(110)の中間程度の数が出た。2006年度「日常生活圏域の基礎的研究」では集積地166と大型店41を合わせた207ポイントを元に類型化を行った。精度の課題は残るものの概ね200弱のポイントが名古屋市内の日常生活圏として把握できる。これは、約1万人の人口を圏域に含むと考えられる。日常生活圏のイメージとしては日々の食料品などの買物を基本とした日常生活をまかなう圏域という考え方ができる。実際には、2006年度のアンケート調査¹⁶によると週4回以上買物に行く家庭は34.3%、3回23.4%、2回16.7%、1回7.9%と週3回以上行く家庭が57.7%を占めたが、このアンケート対象が電話帳搭載者を対象としたことから60歳以上53.5%と回答者の年齢が高いことも影響していると考えられる。若い世代では共働き家庭も増えることから週末にまとめ買いをする家庭も一定割合占めると考えられる。また、買物以外の日常生活として、小中学校や地域のコミュニティセンターなど比較的狭い地域での利用を想定した施設があり、これらを使った生活エリアを日常生活圏域ととらえることができる。基本は徒歩圏であるが、市周辺部では利便施設の密度が低く、小学校区の区域も広いことから自動車利用の割合が高くなっている。¹⁷

日々の買物に比べ、家庭用品や衣服など月に数回購入するような買物についてはホームセンターやドラッグストア、大規模ショッピングセンター、百貨店などで購入する。ドラッグストアは食料品を

扱うなどスーパーマーケットに近い性格を持っているので、日常生活圏の分析対象に含めた。その他の施設の内、百貨店とホームセンターについては第3章で現況を把握した。百貨店については、広域的性格が強く、名古屋の都心部に集中して立地している。また、ホームセンターについては名古屋市周辺部や市外に多く立地していて、自動車利用を前提とした使われ方をしている。

衣服などを購入する専門店などは作業できなかったが、日常生活圏より広範囲なウィークリイ生活圏で買物などの需要を満たしている。この圏域の広さについては施設立地状況により異なるが、行政区を数か所に分けた程度のエリアが想定される。

次に行政区など公共施設との関わりが強い圏域が考えられる。区役所(支所)、図書館、文化小劇場、スポーツセンターなど行政区を基準に整備が進められている施設については、概ね行政区が圏域と考えられる。16行政区と6つの支所(現在進行中の緑区の新支所を含む)を合わせると22単位となり、表4-2のように平均して人口10万人程度を単位に使われていることになる。

表 4-2 支所別行政区別人口

地域	面積(k m ²)	世帯数(世帯)	人口(人)
千種区	18.24	74,450	153,118
東区	7.72	33,659	68,485
北区(支所除く)	11.33	55,339	122,967
楠支所	6.23	16,443	43,474
西区(支所除く)	8.82	38,395	85,137
山田支所	9.08	23,613	57,967
中村区	16.32	63,659	134,576
中区	9.36	41,558	70,738
昭和区	10.93	51,538	105,001
瑞穂区	11.23	46,490	105,358
熱田区	8.16	28,211	63,608
中川区(支所除く)	17.99	57,000	137,785
富田支所	14.02	28,371	78,024
港区(支所除く)	31.28	49,048	122,448
南陽支所	14.39	9,639	29,424
南区	18.47	59,803	143,973
守山区(支所除く)	20.14	55,171	141,059
志段味支所	13.85	6,807	20,286
緑区(支所予定除く)	22.20	44,172	117,462
緑区新支所	15.65	35,530	99,083
名東区	19.42	68,219	157,125
天白区	21.62	68,736	157,964
平均	14.84	43,448	100,685

データ：2005年国勢調査

また、医療施設についても診療所などは日常生活圏内にあるが、少し大きな病院となるとより大きな圏域になり、2次救急になると行政区程度の圏域まで広がる、3次救急病院は名古屋市内に10か所ありさらに広域となる。

これら行政区を基本とした圏域が次のレベルとして考えられる。ウィークリイに対してマンスリイ生活圏とも考えられる。

行政区を越えた圏域としては、名古屋市を数か所に分けた圏域が考えられる。たとえば市東部に生活する人は市外も含めた東部エリアで一定の生活を充足させている。北部、南部、西部についても同様に考えることができる。仮に中心部という圏域をいれたとして5つのゾーンと考えた場合40～50

万人程度の人口をもつゾーンでほとんどの生活をまかなうことは可能である。また、サービスなどで行政区単位では小さすぎるような場合、東部、西部などの区分で圏域を分けている場合がある。

その上位概念として名古屋市全体あるいはもっと広域の名古屋都市圏といった圏域が考えられる。百貨店での買物、劇場での観劇、美術館など全国、世界につながる機能は都心部に集中している。これらの施設は名古屋市民だけの利用ではなく、より広域の利用が前提となっている。

これらの考え方を整理すると、表 4-3 のようにまとめることができる。名称や圏域の広さなどはひとつの提案というレベルであるが、こうした圏域概念を持つことにより、都市の機能配置を明確にし、計画的な都市づくりを行っていくことが可能となる。また、地域中心、地区中心などの位置づけを基本に公共交通ネットワーク、特にバス活用の考え方を整理することが大切である。それ以外にも、自転車やタクシーなどの交通機関の役割と使い方の整理も重要である。

これからの高齢社会を考えると、本研究で取り上げた日常生活圏においては、できるだけ徒歩を中心として生活が成り立つようにしていくことが大切である。

表 4-3 圏域の考え方

区分		日常生活圏	地区生活圏	地域生活圏	大生活圏	広域生活圏
中心		近隣中心	地区中心	地域中心	交流中心	広域中心
規模	人口	0.5～1 万人	2～3 万人	10 万人	40～50 万人	200～500 万人
	半径	0.5～1km	1～2km	2～3km	3～5km	10～20km
機能	商業	毎日の食料品など	最寄品	買回品	買回品	専門品
	文化・娯楽	日常生活機能	日常的レクリエーション	地域文化・スポーツ	文化・娯楽	広域文化・娯楽
	サービス			基本的行政サービス	広域サービス	
	医療	診療所	病院	2次救急病院	3次救急病院	

4-2 名古屋における生活圏の考え方

名古屋市内の施設立地をもとに、前記の表 4-3 のような圏域の考え方が整理されるが、実際の地区の位置づけについては、地域の歴史、機能、土地利用転換の動向などを踏まえて整理する必要がある。ここでは、地域生活圏と大生活圏について検討する。

(1) 地域生活圏

地域生活圏は概ね行政区(あるいは支所)単位に考えることができる。表 4-2 で見たように平均 10 万人の人口規模をもつ 22 の単位として捉えることができるが、最小は 2 万人の志段味支所から 15.8 万人の天白区までバラつきもある。しかし、長年コミュニティの基本単位として小学校区単位で活動し、行政区の歴史も長いことから、機能面からの再編には多くの議論が必要であろう。

区別の公共施設については、区役所、文化小劇場、図書館などが 1 か所に集まっているわけではなく、分散している場合もみられる。図 4-1 は現状の公共施設分布と地域中心として区役所の位置を表示したものであるが、緑区、天白区などでは鉄道駅から離れた場所に区役所が立地している。また、中村区、東区は区役所と文化施設が離れている。区役所機能だけでは、地域中心ととらえるには弱い面もあり、文化施設のある中村公園や矢田を地域中心と位置付ける考え方もあるだろう。

地域の中心と考えられる拠点は、自動車に頼らなくてはならないような場所より利用する人々が集まりやすい場所が望ましい。公共交通機関の利用も含め、地域中心地の位置づけを検討する必要がある。

る。また、公共施設の建て替えなどのタイミングで施設の集約化や再配置を積極的に位置づけるということも今後の公共交通を活かした都市づくりを考える上で大切である。

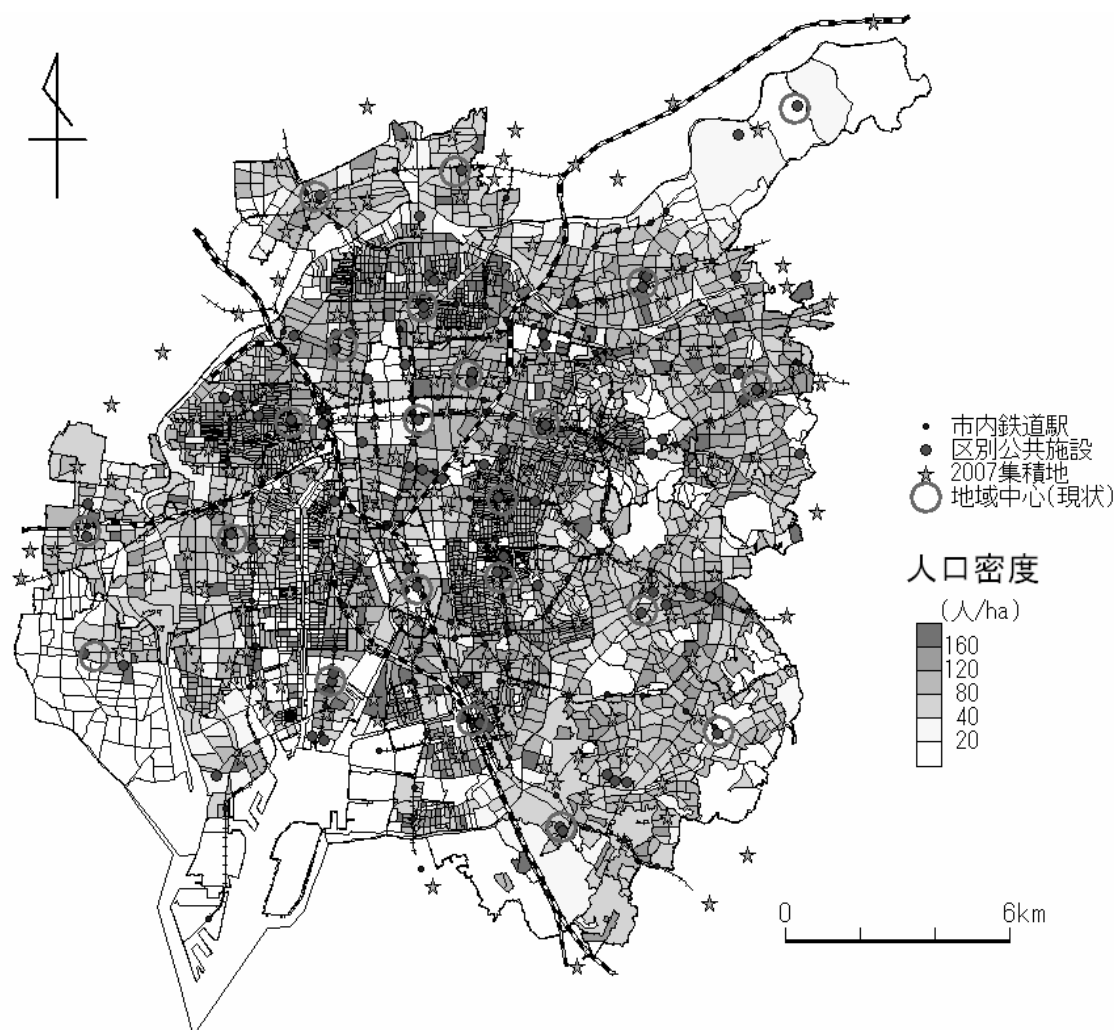
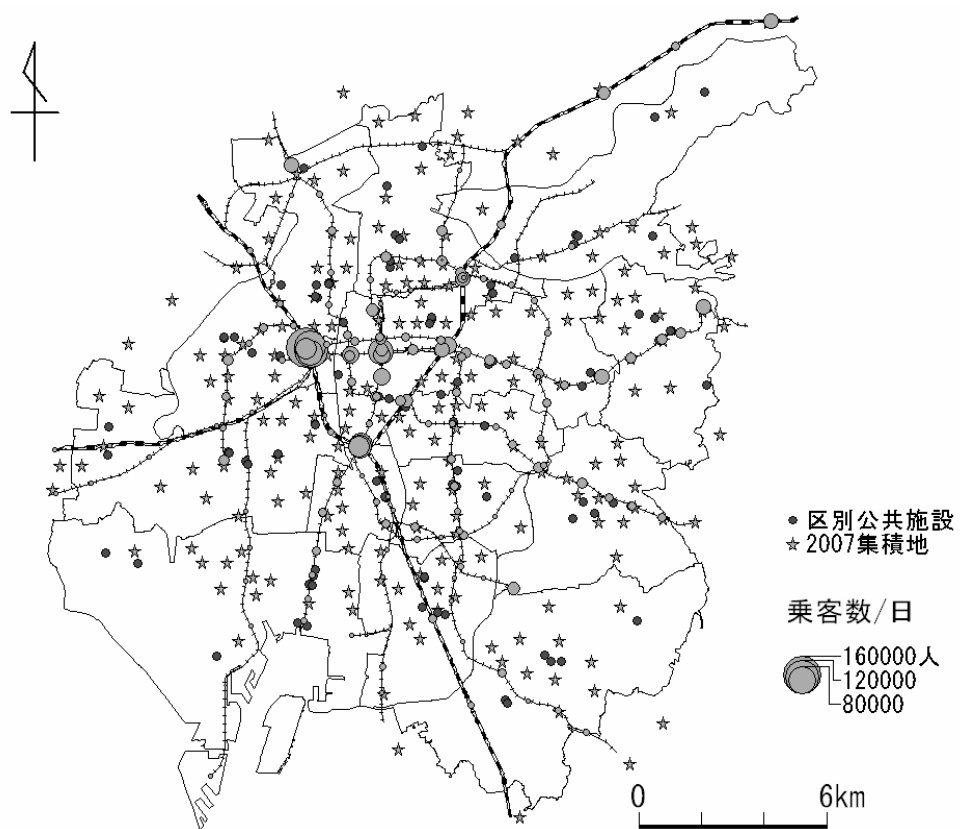


図 4-1 公共施設分布と地域中心(現状)

(2) 大生活圏

大生活圏は地域生活圏を越えるより広域なゾーンのイメージである。これらのゾーンの中心は図形上の中心ではなく、人々のアクセスが容易となる交通結節点などが望ましい。人々が集まりやすい場所という点で交流機能のウエイトも高くなると考えられる。公共交通が放射状に発達した名古屋市においては、大生活圏の中心は都心側に寄った位置と考えることができる。機能的には商業、文化、飲食などで地域より圏域の大きなものが集積する交流機能のウエイトが高いと考えられる。名駅から栄の都心部を補完する大都市のサブセンター的機能が求められるが、業務も含めた機能集積はなかなか進まないのが実情である。図 4-2 に公共施設分布と駅の乗降客数とを示すが、都心を除くと金山、大曽根、千種などの乗降客数が多く、次に藤が丘、星が丘などがそれらに続く。

大生活圏のイメージを図にすると 1 つの考え方として図 4-3 のようなイメージが想定される。大生活圏の中心(交流中心)の考え方は議論が必要であるが、北西部ゾーンは都心部(名古屋駅から栄)、北東部ゾーンは大曽根、東部ゾーンは星が丘から東山公園、南部ゾーンは金山、西部ゾーンは八田から高畑といった考え方もあるのではないだろうか。



注) 乗降客数は H16 年度

図 4-2 公共施設分布と駅の乗降客数

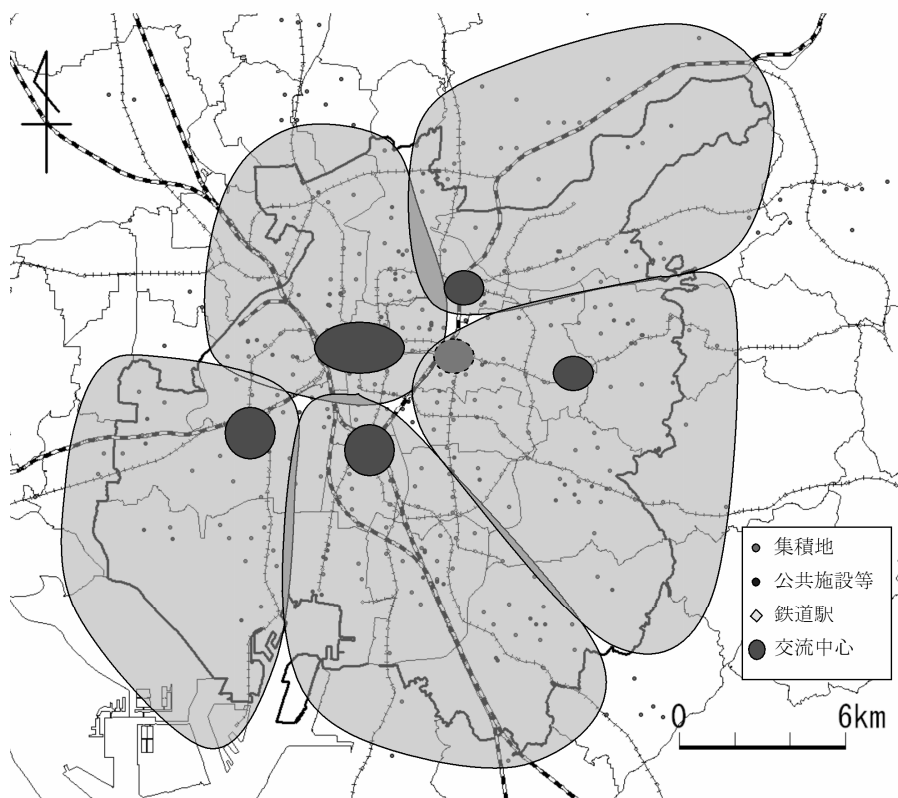


図 4-3 大生活圏のイメージ

4-3 生活圏の設定

日常生活圏に始まり 5 段階の生活圏域について考え方を述べてきたが、これらについては概念としてとらえることが中心となるであろう。これらの圏域概念は生活と行動を基本に空間をどのように理解するかという考え方が重要であり、行政区のように線で分けることにはあまり意味がない。

しかし、都市計画で土地利用や施設計画を考えると、どのような圏域の人々が利用し、移動するのかを想定していく必要がある。また、計画づくりのプロセスにおいて、各地区の将来像を設定することは、共通概念の基で議論するためにも必要なことだと考えられる。さらに、市民一人ひとりがまちの将来像を考える上で地区(核)のイメージを持つことは大切なことだと考えられる。

今回提案した5段階の生活圏のうち、広域生活圏の中心は都心核(名駅～栄)と位置付けられるが、大生活圏以下の4段階については議論が必要である。名古屋市域の92%が市街化区域であり、既にその全域が市街化している名古屋市において、人口密度がそれほど高くない市街地がダラダラ続く状態は都市の持続可能性から好ましくないと考えられる。特に、新市街域では既成市街域に比べ自動車利用率が高く、環境面からも集約化が必要である。日常生活圏については地域住民の議論により認識されることが大切であると考えるが、中間の3段階(地区中心、地域中心、交流中心)については、都市計画マスタープランなどで考え方を位置づけ、戦略をもった整備、再生を推進することが重要だと考えられる。ミュンヘンの中心地の考え方が40年近く堅持され、都市づくりが行われていることを考えると、継続性の重要さが理解できる。しかし、計画を固定的に考えるのではなく、時代に合わせ修正しているのは当然のことである。

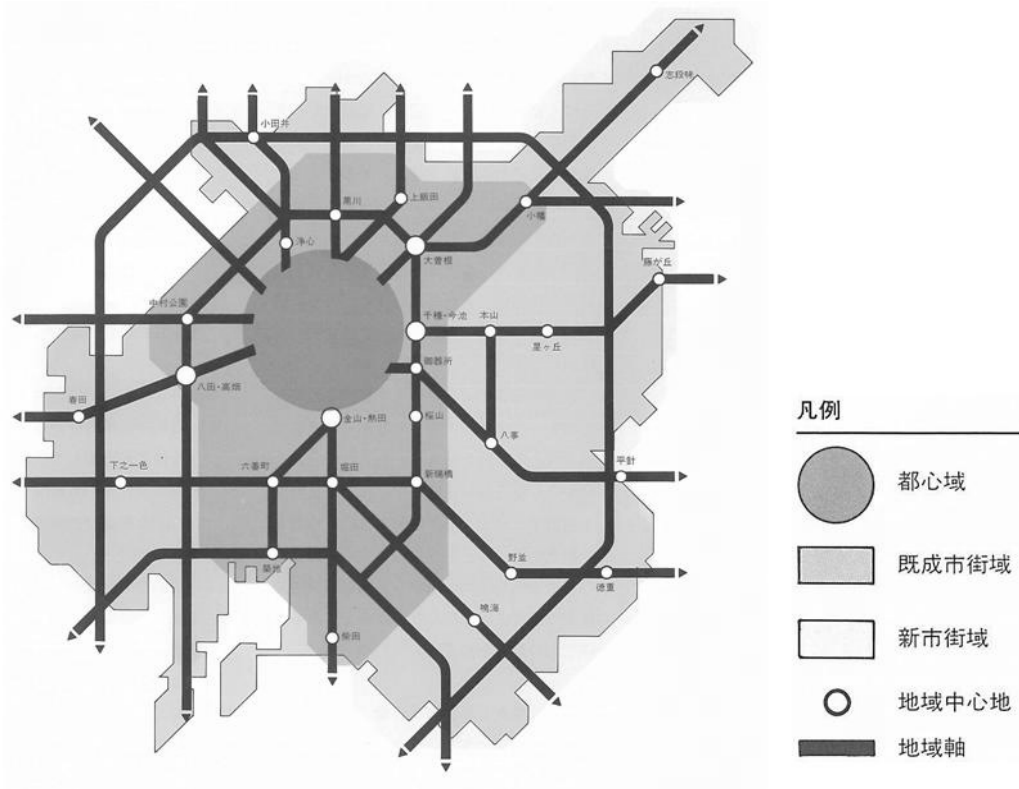


図 4-4 新基本計画土地利用構想図(すむ)

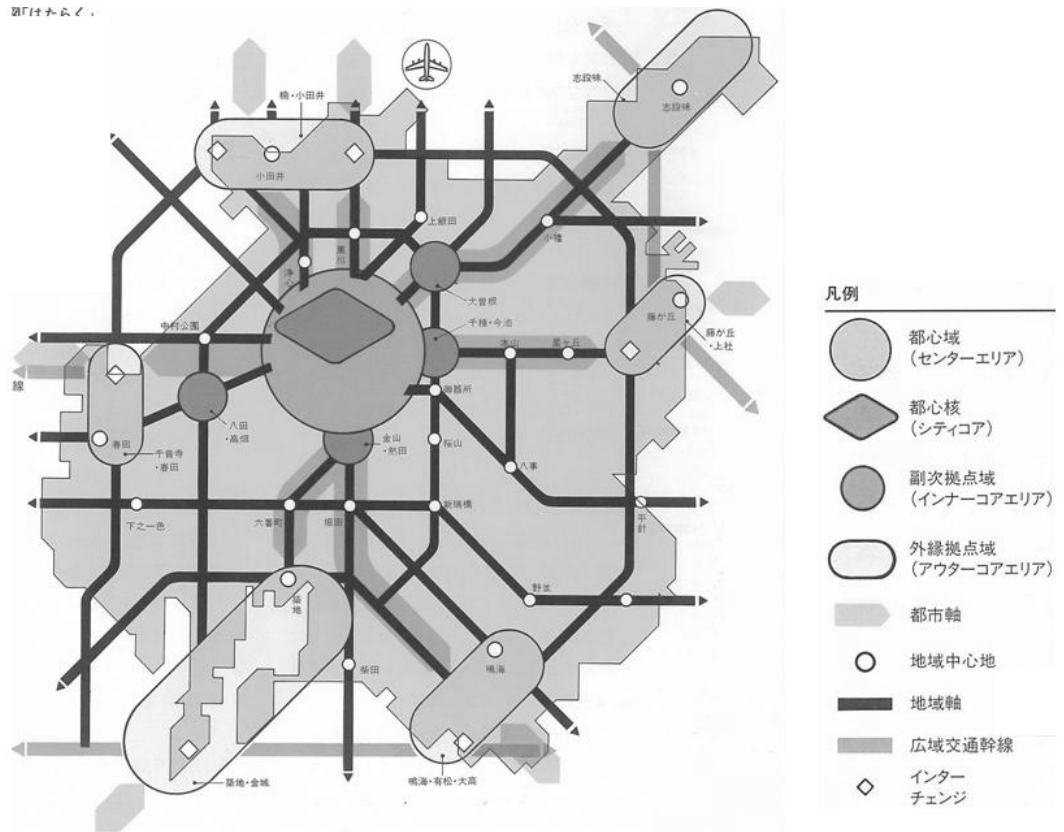


図 4-5 新基本計画土地利用構想図(はたらく)

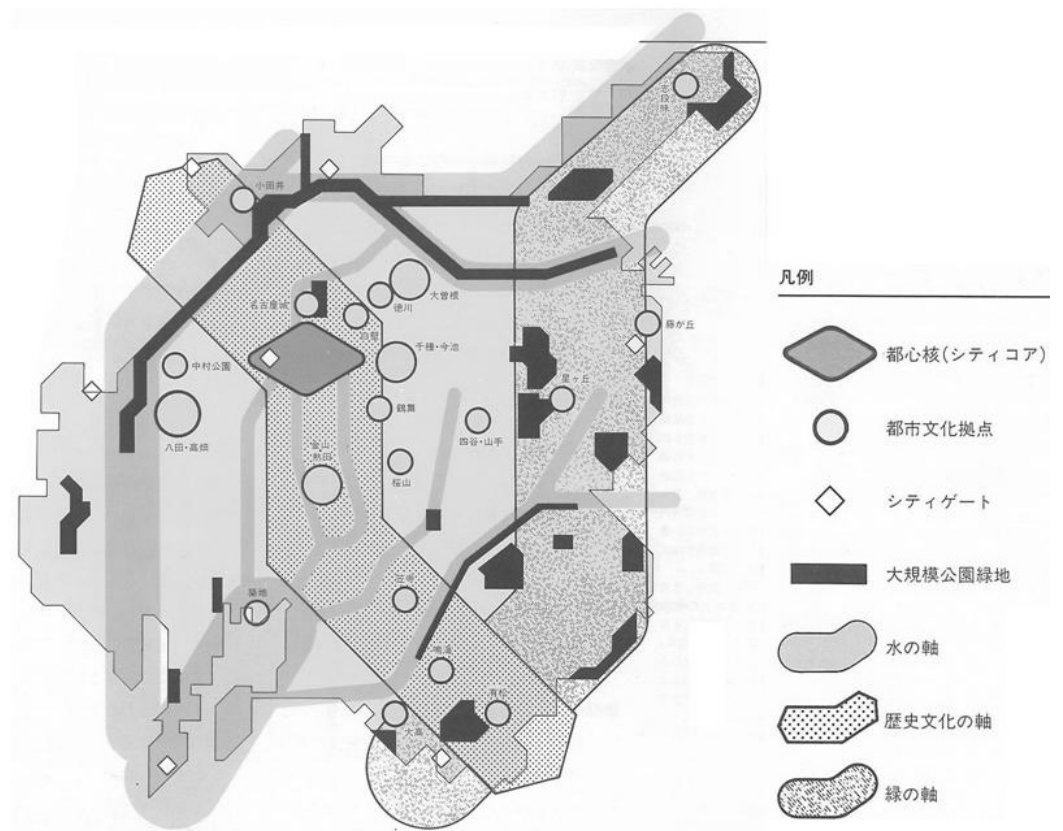


図 4-6 新基本計画土地利用構想図(いこう)

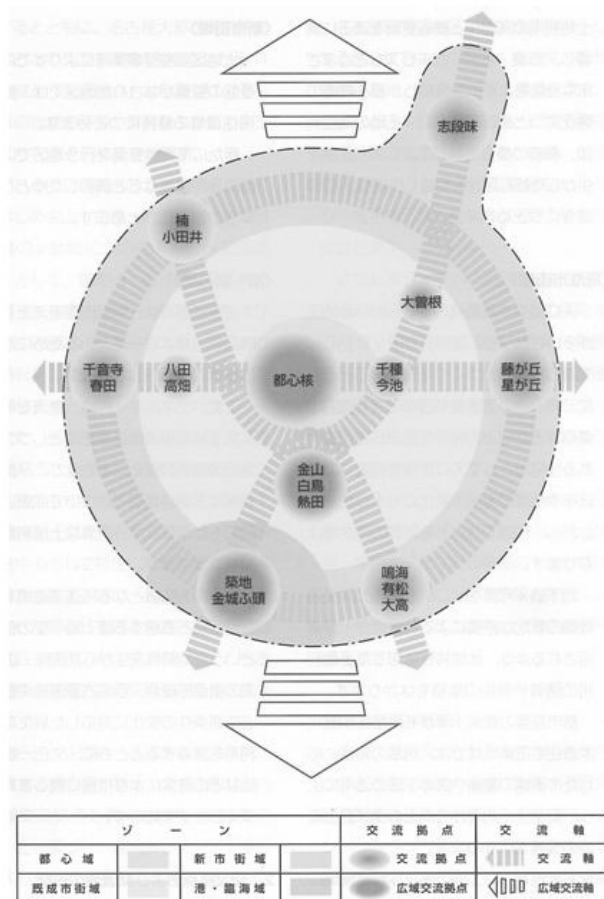


図 4-7 新世紀計画 2010 都市空間将来構想図

名古屋市の基本計画をみると、1988 年の名古屋市新基本計画では「すむ」「はたらく」「いこう」という 3 つの切り口から図 4-4～図 4-6 に示すような土地利用構想図を示している。それが現在の新世紀計画 2010 では図 4-7 のように都市空間将来構想図では交流拠点の表現になり、地域中心地などの概念が構想図から消えている。都市空間の将来像をより具体化する意味で地域中心まで、可能なら地区中心まで位置付けられると、今後よりメリハリのある市街地誘導につながると考えられる。

これらの地区の位置づけについては、歴史的経過や地区の現状とともに、政策的な部分もあるため議論が必要であるが、計画で考え方を位置づけていくことは今後のまちづくりを進めていく基本となることから大切であると考えられる。

参考文献

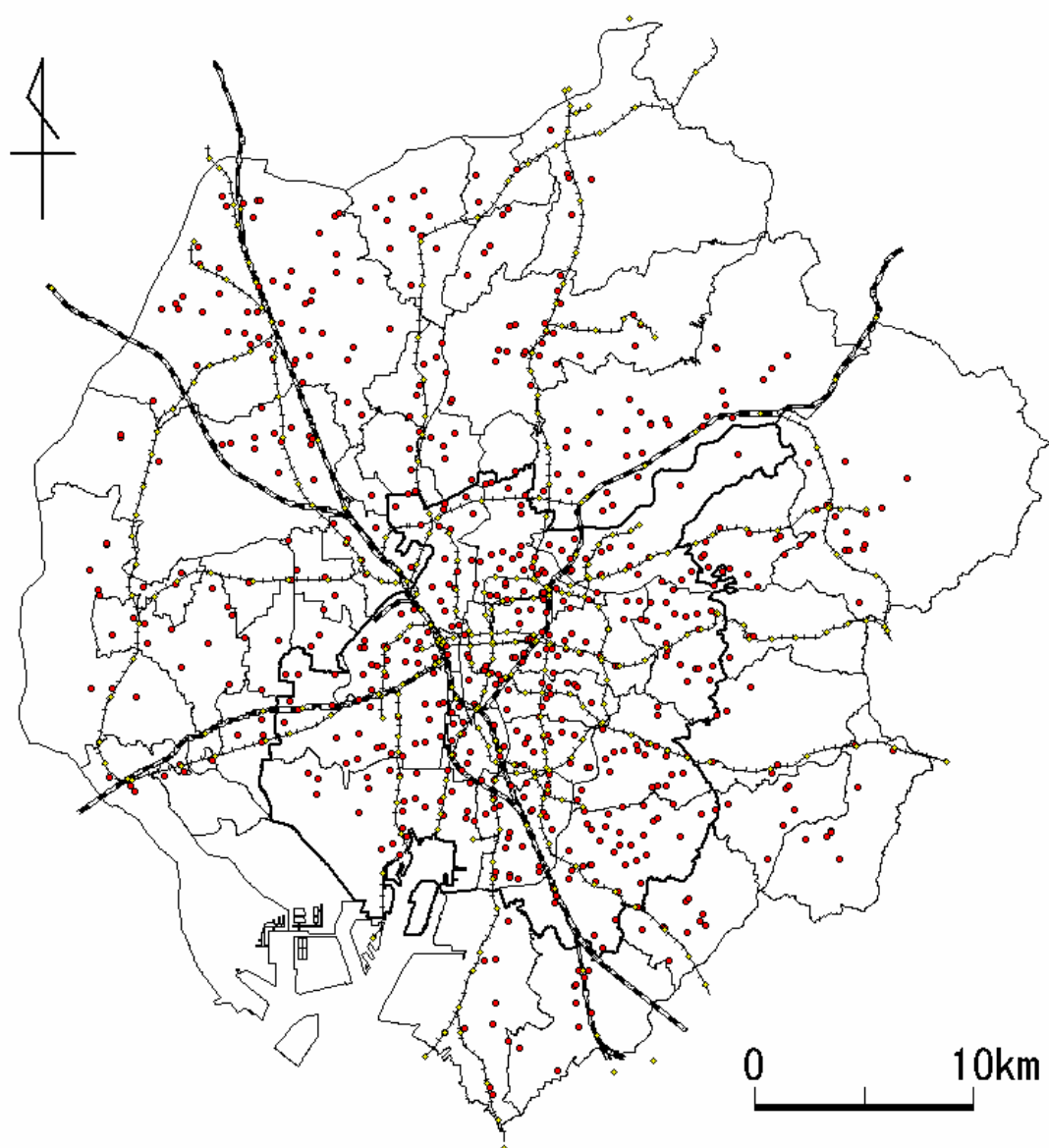
- ¹ 「なごや交通戦略」名古屋市, 2004. 6
- ² 「持続可能な都市社会の本質－欧州都市環境緑書に探る－」岡部明子, 千葉大学公共研究第2巻第4号, 2006. 3
- ³ 「持続可能な都市社会の本質－欧州都市環境緑書に探る－」岡部明子, 千葉大学公共研究第2巻第4号, 2006. 3
- ⁴ 「ロンドン行政の再編成と戦略計画」東郷尚武, 東京市政調査会都市問題研究業書, 2004. 3
- ⁵ 「ロンドンプラン グレーター・ロンドンの空間開発戦略」ケン・リビングストン編, ロンドンプラン研究会訳, 2005. 11
- ⁶ 「ロンドンプラン グレーター・ロンドンの空間開発戦略」ケン・リビングストン編, ロンドンプラン研究会訳, 2005. 11
- ⁷ 「ミュンヘン市都市再生と中心市街地活性化」ヴァルター・ブーザー（ミュンヘン市都市計画・開発設計部長）, 名古屋都市センター2007年度第2回まちづくりセミナー(2007. 12. 5)より
- ⁸ 「ミュンヘン市都市再生と中心市街地活性化」ヴァルター・ブーザー（ミュンヘン市都市計画・開発設計部長）, 名古屋都市センター2007年度第2回まちづくりセミナー(2007. 12. 5)より
- ⁹ 「市民参加の大都市づくり 国際都市ミュンヘン」中村静夫, 集文社, 1989. 11
- ¹⁰ Entwicklungsperspektiven für den Einzelhandel, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 1999
- ¹¹ 「都市交通・市街地整備小委員会報告書」2007. 6
- ¹² 「人口減少・環境重視時代における名古屋の都市行政のあり方に関する基礎研究」名古屋都市センター, 2006. 3
- ¹³ 「国土数値情報平成18年公共施設」国土交通省国土計画局
- ¹⁴ 「市民参加の大都市づくり 国際都市ミュンヘン」中村静夫, 集文社, 1989. 11
- ¹⁵ 「都市基本計画」大邸広域市, 2007. 2
- ¹⁶ 「日常生活圏域の基礎的研究」石原宏・清水敏治・泉義弘, 名古屋都市センター, 2007. 3
- ¹⁷ 「日常生活圏域の基礎的研究」石原宏・清水敏治・泉義弘, 名古屋都市センター, 2007. 3

注)

- ・本報告書の地図作成には埼玉大学教育学部谷謙二准教授が開発した MANDARA を使用しました
- ・2005 年国勢調査の町丁目データは総務省統計局 e-Stat のデータを使用しました

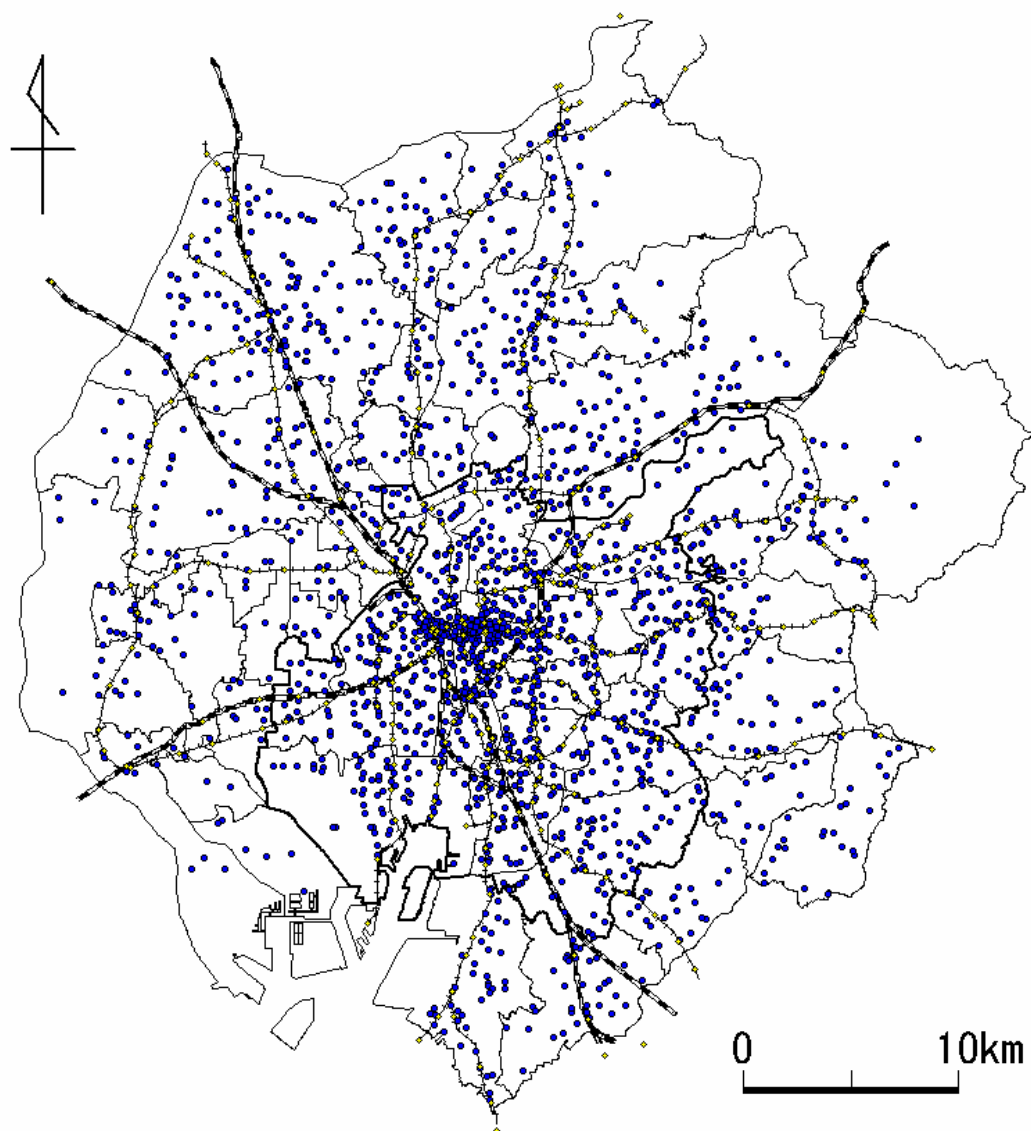
III 資料編

資料1 スーパーマーケットの分布



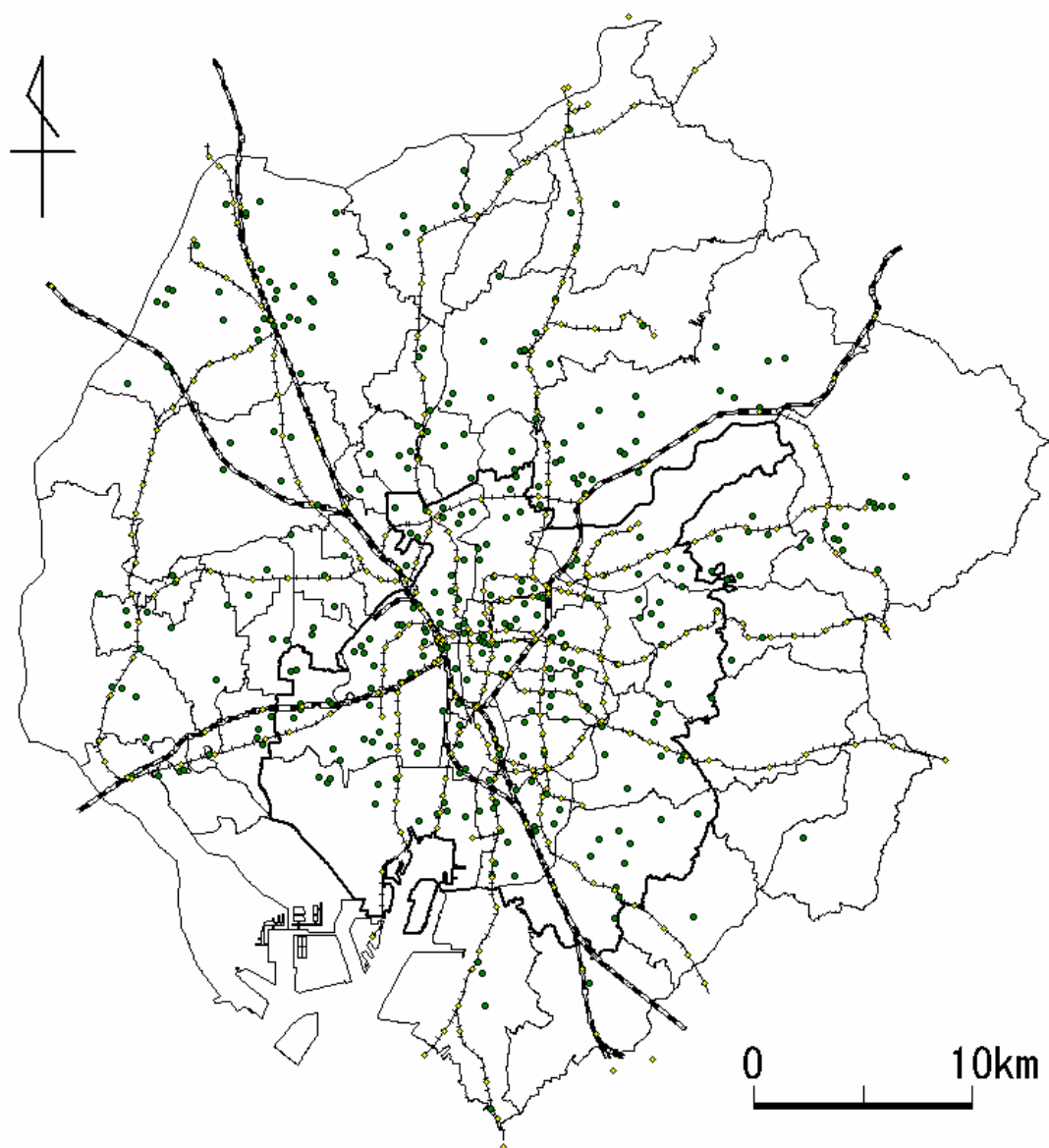
エリア	施設数
名古屋市内	351
市外	308
計	659

資料2 コンビニエンスストアの分布



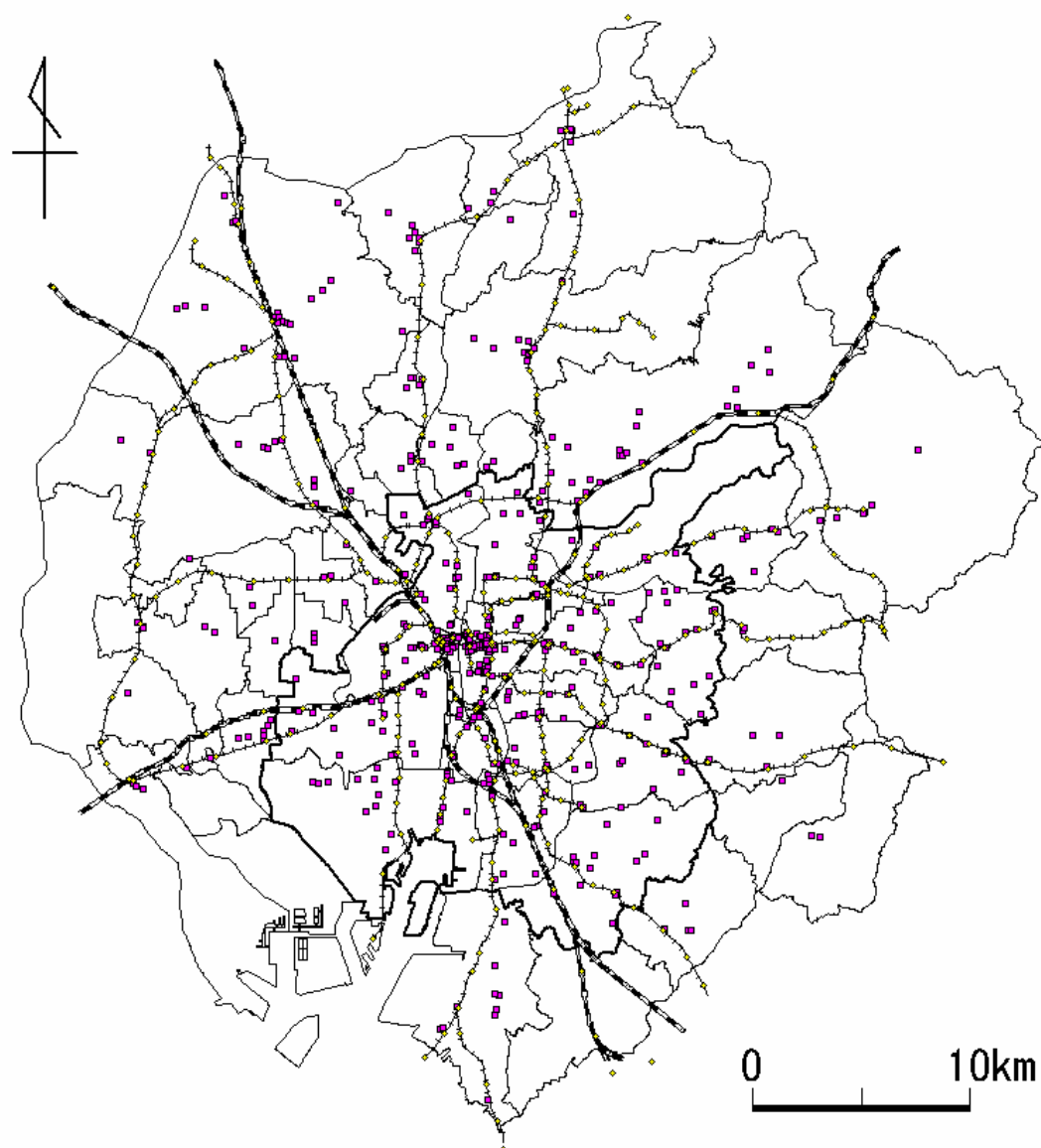
エリア	施設数
名古屋市内	978
市外	839
計	1817

資料3 薬店の分布



エリア	施設数
名古屋市内	315
市外	262
計	577

資料4 銀行の分布



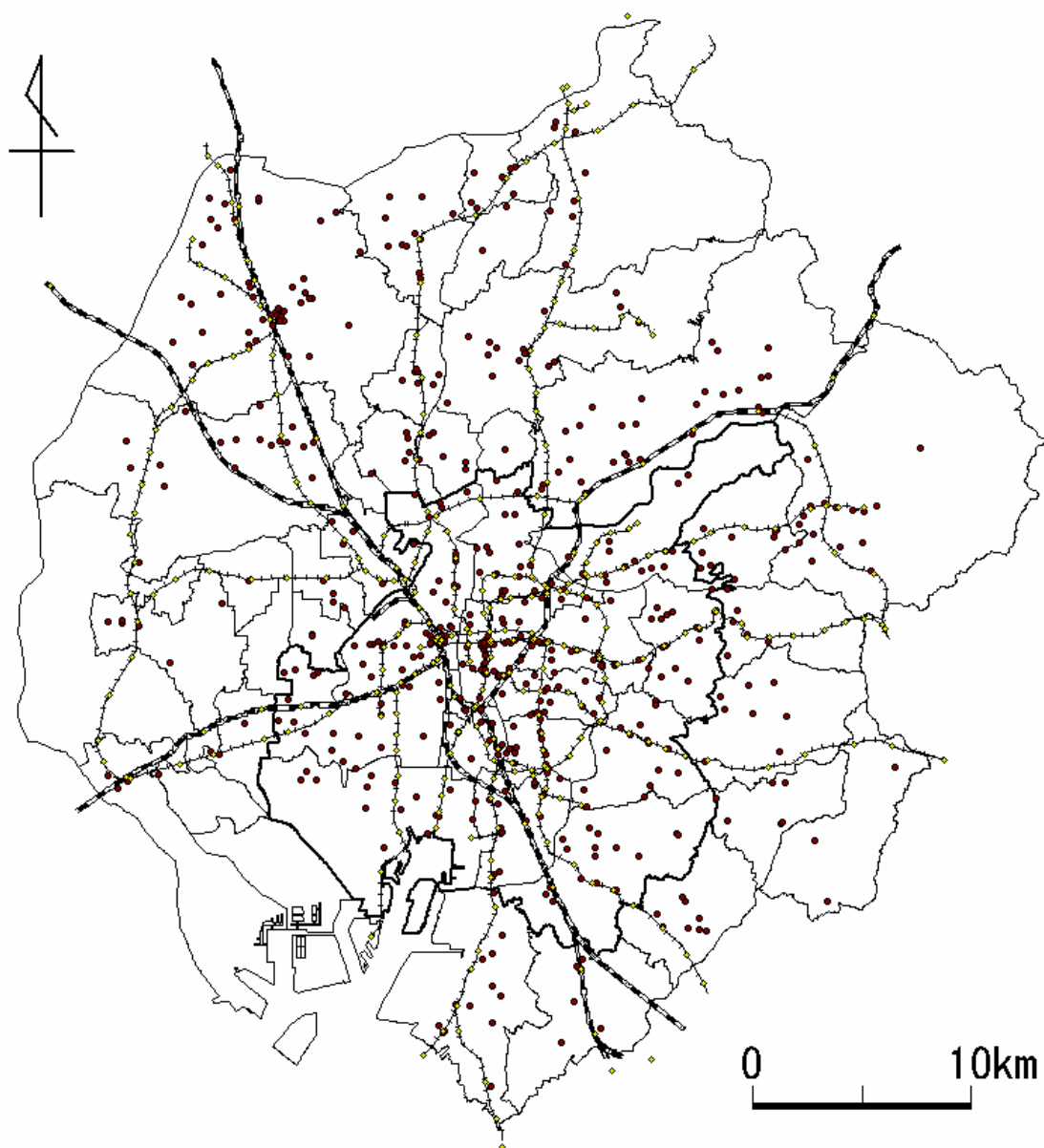
エリア	施設数
名古屋市内	320
市外	174
計	494

資料5 郵便局の分布



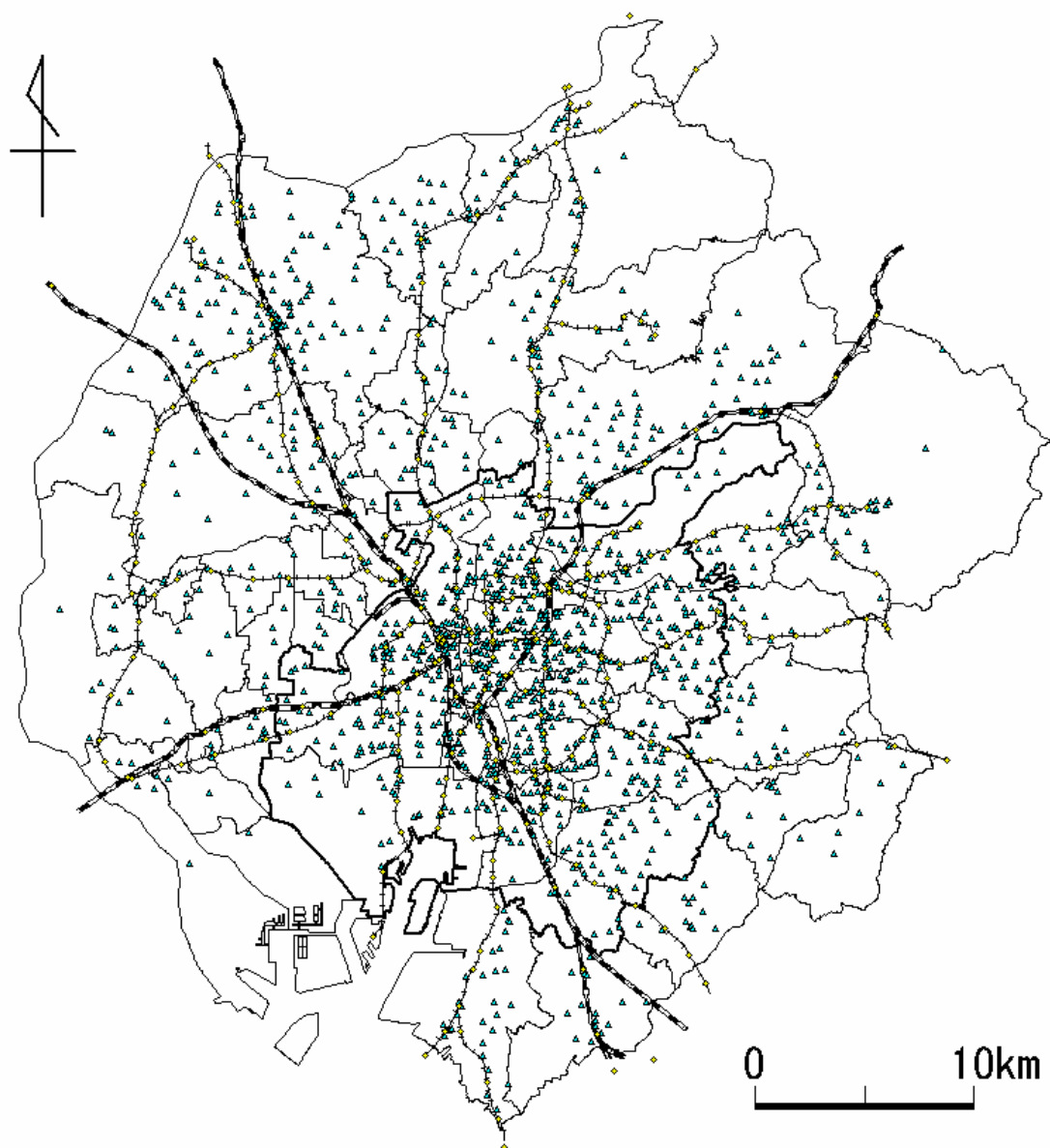
エリア	施設数
名古屋市内	307
市外	242
計	549

資料6 書店の分布



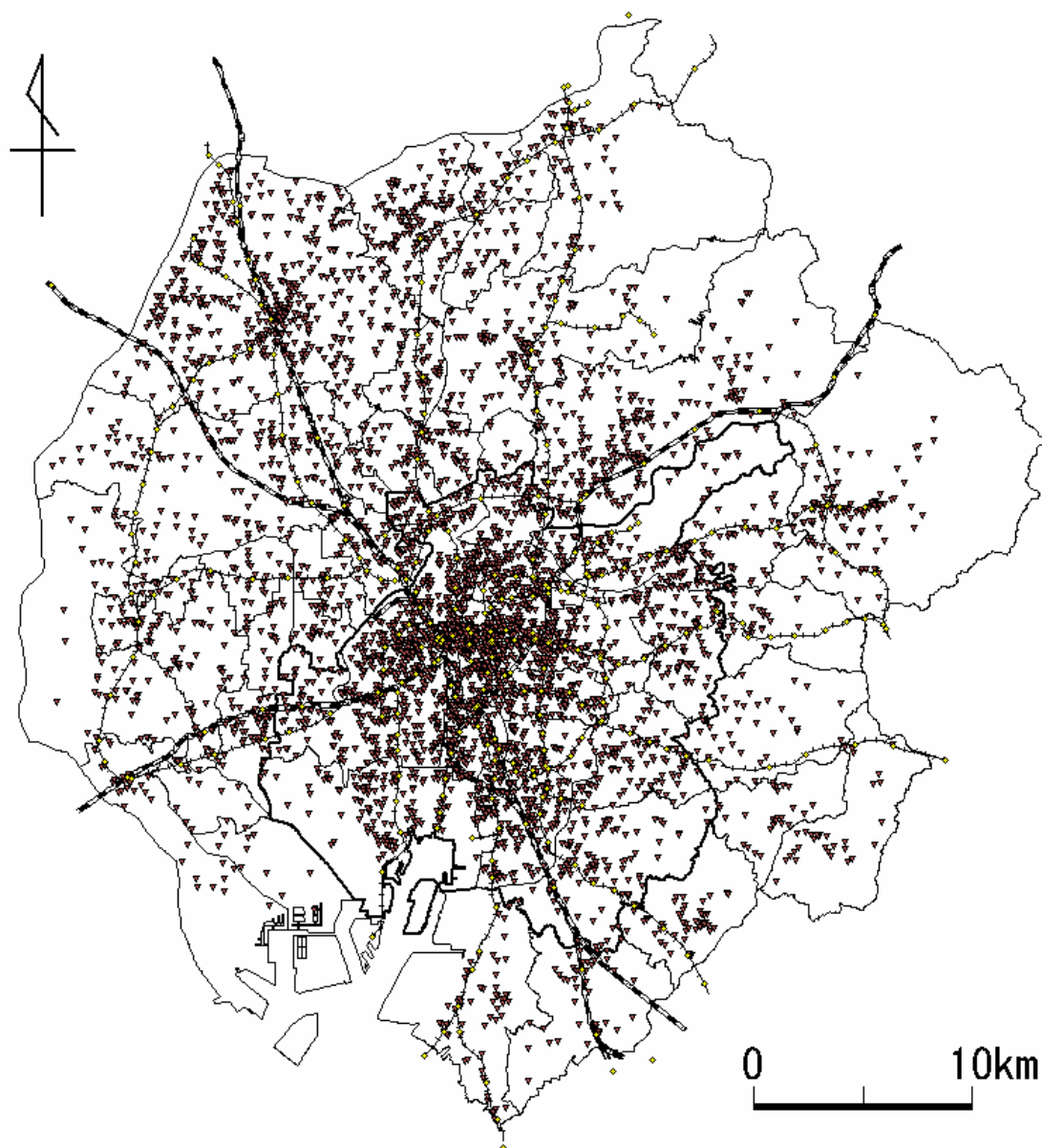
エリア	施設数
名古屋市内	315
市外	256
計	571

資料7 内科医の分布



エリア	施設数
名古屋市内	785
市外	583
計	1368

資料8 喫茶店の分布



エリア	施設数
名古屋市内	2603
市外	2262
計	4865

おわりに

今回の研究では、平成 18 年度「日常生活圏域の基礎的研究」の継続で、対象エリアを名古屋 20km 圏に広げ、利便施設の分布を元に日常生活圏の核となる集積地の拾い出しを行いました。地域の広がりを考えている中で、より広域的な圏域の考え方も大切で、都市を機能的に使いこなしていくためには、階層性をもった圏域の考え方の必要性を再認識しました。

環境に配慮し、高齢社会を支える持続可能な都市づくりをめざす上で、土地利用と交通の関係がますます重要になっています。そのためにも生活圏概念は基礎的な部分として大切だと感じました。

今回の生活圏域の考え方は 1 つの案にすぎませんが、今後、都市計画や地域計画の議論の中でそれぞれの段階での中心地(核)の認識は必要なことだと考えられます。今回の調査がその議論の役に立つことを願っております。

最後になりましたが、今回の研究にあたり、アドバイスをいただいた名古屋市職員及び名古屋都市センター企画委員のみなさんに感謝します。

名古屋都市センター
調査課長 石原 宏