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２０年度からのメインテーマを「持続可能なＮＡＧＯＹＡへの変革～次世代に引き継ぐ魅力ある都市～」として、これに関連した研究テーマを設けて調査研究を行っています。

本報告書は、当センターの自主研究の中で、特定課題に関する専門的・継続的な研究活動を進めるために平成１７年度より創設した「客員研究員制度」を活用し、名城大学都市情報学部　海道清信教授と共同で行った平成１９年度、２０年度の２年間の調査研究成果を取りまとめたものです。

特定課題としては、成熟社会における持続可能な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）」の視点から、名古屋市の居住特性を踏まえた持続可能な都市空間（ＮＡＧＯＹＡ版「サスティナブルシティ」）のあり方を探るとともに、市民等の居住地選択の意識構造等を踏まえた、望ましい市街地像と住宅政策のあり方について調査研究を行ったものです。

本調査研究の成果が、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２１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　はじめに
１－１　背景・目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１
１－２　研究体制・進め方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１

第２章　持続可能な居住地空間の考え方と手法
２－１　序章・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３
（１）研究の背景・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３
（２）研究のねらいと方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３
（３）集約型(コンパクトな)市街地の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・４
２－２　「駅そば生活圏」のビジョンと類似した構想　～海外事例～・・・・・・・・・・５
（１）ロンドン市・シティオブビレッジ構想・・・・・・・・・・・・・・・・・５
（２）シアトル市のアーバンビレッジ戦略・・・・・・・・・・・・・・・・・・７
（３）ストックホルム市の都市核配置と環境共生再開発事業・・・・・・・・・・１２
（４）フィンガープラン：コペンハーゲン・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
（５）アメリカにおけるスマートグロース政策・・・・・・・・・・・・・・・１８
（６）サンディエゴ市のシティオブビレッジ戦略・・・・・・・・・・・・・・２１
（７）セントラルテキサスのスマートグロース・・・・・・・・・・・・・・・２２
（８）ヒルスボロ市のスマートグロース計画・・・・・・・・・・・・・・・・２６
（９）ブリスベーン・オーストラリア・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２８
（１０）高密度の都市成長軸・クリチバ・ブラジル・・・・・・・・・・・・・２９
２－３　国内事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３１
（１）青森市都市計画マスタープランと中心市街地活性化計画・・・・・・・・・３１
（２）富山市中心市街地活性化計画と都市計画マスタープラン・・・・・・・・・３１
（３）中核都市における計画事例：北海道、札幌市・・・・・・・・・・・・・３２
（４）浜松市都市計画マスタープラン・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３３
２－４　集約型都市構造の計画の特徴－まとめ・・・・・・・・・・・・・・・３５
２－５　駅そば居住の可能性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３８
（１）住宅政策と住宅市場の動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３８
（２）都市空間構造と持続可能なライフスタイル・・・・・・・・・・・・・・４０
（３）名古屋市における駅そば居住の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・４１

第３章　名古屋市の居住地環境の現況と課題
３－１　ＤＩＤの推移からみた居住環境の変遷・・・・・・・・・・・・・・・４６
（１）人口・世帯数及びＤＩＤの推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４６
（２）ＤＩＤの拡大と交通環境の変遷・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４８
（３）ＤＩＤの拡大による影響分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５１
（４）世帯数・住宅戸数の推移と地域特性・・・・・・・・・・・・・・・・・５３
３－２　地域別の居住スタイルの特性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５５
（１）地域区分・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５５
（２）地域別の居住特性比較・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５５
（３）地域区分別のライフスタイル特性・・・・・・・・・・・・・・・・・・５６
（４）年代別・地域別のライフスタイル特性・・・・・・・・・・・・・・・・５８
（５）本市の住み替え等の地域差の概況・・・・・・・・・・・・・・・・・・６０

３－３　居住意識の地域分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６１
（１）地域類型化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６１
（２）名古屋市内小学校区の類型化と対象学区の選定・・・・・・・・・・・・・６２

第４章　　居住意識の地域分析
４－１　学区アンケートの実施・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６８
（１）対象学区の特徴・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６８
（２）アンケート調査の企画・実施・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７０
（３）対象学区の概況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７０
（４）学区の比較分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７６
（５）満足度・不満度に関する項目間の重みづけ・・・・・・・・・・・・・・・８９
（６）学区アンケート結果のまとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９３
４－２　ネットアンケートの実施・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９４
（１）調査の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９４
（２）年代別にみたサンプル特性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９４
（３）転居希望先別にみたサンプル特性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９８
（４）住替え誘導策に対する意向分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０７
（５）住替え施策に関する転居希望先ごとの比較・・・・・・・・・・・・・・１１０
４－３　意識調査のまとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１３
（１）定住・住替えの要因・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１３
（２）定住理由・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１４
（３）住替えの動機づけ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１４
（４）住替えのパターン・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１７
（５）居住ニーズ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１８

第５章　ケーススタディ検討
５－１　対象地区の選定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１９
５－２　対象地区の現状把握・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１９
（１）対象地区の居住意識・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１９
（２）対象地区の概況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２０
（３）地区の現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２２
５－３　対象地区の居住空間イメージ及び住替え施策の検討・・・・・・・・・１２４
（１）都市空間再生イメージの検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２４
（２）地区別の住替え支援施策の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２９
５－３　住替え人口の推計・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３４
（１）推計手順・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３４
（２）試算結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３５

第６章　まとめと提言
（１）コンパクトシティあるいは集約型都市構造をめざす都市づくりの動き・・・・１３８
（２）名古屋市都市空間構成とライフスタイル・・・・・・・・・・・・・・・１３８
（３）定住・転居の特性と住み替え施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３８
（４）提言－成熟社会に対応した持続可能な居住地のあり方・・・・・・・・・１３９

Ⅲ　資料編
（１）学区アンケート調査表・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４０
（２）ネットアンケート調査表・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４２

Ⅰ　概要編

平成２０年度一般研究

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

名城大学都市情報学部　教授　　海道清信
名古屋都市センター　調査課　　泉　善弘

１．はじめに

(1)背景・目的

今日の都市づくりの課題は、都市への人口、産業、諸機能の集中・拡大への対応から、大きな状況変化を迎えており、都市計画の理念、システム、計画手法、計画内容とも、成熟型へと大きく変わることが求められている。たとえば、社会資本整備審議会第一次答申案（平成18年2月）「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。」では、「人口増加を前提に都市の拡大・成長の時代につくられた都市計画の制度については、こうした時代の変化にあって、その機能に限界を生じていると考えられ、今後のマイナスサムの時代において的確な機能を果たせるものへと再構築を図ることが求められる。」と述べている。

名古屋市においても、1990年代後半以降から人口構造、居住地指向の大きな変化が見られる。その特徴は、人口の集中・増加の低減、世帯数増加の低下、単独世帯や高齢世帯など家族構成の多様化などである。また、並行して、地価の下落傾向も明確となり、その結果、市街地での集合住宅供給の増加、都市中心部など利便性の高い地域での再都市化といった状況も見られるようになってきた。こうした傾向は、新築住宅、新規都市開発を中心としたフロー中心の従来の住宅政策、都市政策から、ストック重視、都市構造再生指向への政策への転換が求められてきているといえよう。

さらに、こうした人口構造、社会構造変化に加えて、名古屋市では地球環境問題、特に低炭素型社会への転換も都市戦略として重視しようとしている。そこでは、東京圏、大阪圏と比べて、低密度で自動車利用が盛んな名古屋市の都市空間特性をより集約型の都市構造へと再編することが課題となっている。交通と土地利用を結合した政策、計画に加えて、住宅・居住地のあり方が大きな課題となってくる。たとえば、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、住宅ストックと居住ニーズのミスマッチの解消、自動車依存型都市構造の変革、あるいは既成市街域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の検討が求められている。駅周辺の人口密度を高めると同時に、公共交通の利便性が低くかつ低密度で公共交通の効率性も低い地域の人口を増やさないことをめざす都市政策が有効と考えられる。

以上のような背景と問題意識から、本調査研究では特に駅を中心とした居住地の再編に向け、本市における居住特性の現状やこれまでの市街地形成過程を踏まえた上で、これからの持続可能な都市空間の在り方を探るとともに、市民の居住地選択（住替え）の意識構造を踏まえた、今後の「住まい方」や「住宅施策の方向性」について検討を行なった。

(2)研究体制

名古屋都市センターと名城大学海道清信教授との共同研究として平成19年度及び平成20年度取り組んだ。なお、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鶴田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も行った。

２．持続可能な居住地空間の考え方と手法

(1)背景・ねらい

近年、我が国では、一定規模以上の都市を中心に、コンパクトシティ或いは多核的・集約型都市構造へと市街地空間を再編することを目指した計画提案が、都市計画マスタープランなど自治体行政計画でも多く見られるようになった。しかし、既成市街地をそうした都市構造へと再編するための計画論や施策手法の経験、蓄積に乏しいのが現状である。一方、海外諸都市においても同様の計画提案が見られ、いくつかの都市では実際に成果を上げている事例も見られる。そこで、分散型から集約型、コンパクトな都市形態へと我が国の都市空間を改革再編するための計画手法を検討するために、国内外の事例を整理し教訓をまとめた。

(2)集約型(コンパクトな)市街地の考え方

国土交通省による都市計画運用指針では、これからの都市計画は「様々な都市機能がコンパクトに集積した都市構造」を実現することが望ましいと定めた(平成13年)。さらに「政策課題対応型都市計画運用指針」(平成15年6月)の中でも環境負荷の小さな都市を実現するためには「空間のコンパクト性の確保(コンパクトな都市)」が重要であると述べている。前述の整備審議会答申では、都市構造改革により都市機能の集約拠点と公共交通をネットワークする「集約型都市構造」へと転換することが提言され、国土形成計画(平成20年7

月）では「集約型都市構造への転換」（第 3 章第 2 節）が定められた。また、中心市街地活性化法と都市計画法に関連した閣議決定「中心市街地の活性化を図るための基本的な方針」（平成 18 年 9 月）では、多機能な都市機能がコンパクトに集積した、歩いて暮らせる生活空間と活力ある地域社会の実現が求められた

以上のように、コンパクトな都市あるいは集約型都市構造はほぼ同一の都市構造を意図していると考えられる。本論では、市街地構造計画を集約型あるいはコンパクトな市街地構造をめざす都市空間計画として次の 2 つの特徴を持つものとして定義する：①公共交通の拠点・結節点（駅）周辺や近隣センターなどに核となる生活・文化機能を配置すること、②核となる生活・文化拠点を中心に徒歩でもアクセスできる範囲の日常生活圏で市街地を構成すること。

(3)集約型都市構造に関連した各国、国内の事例

欧米においては、下記のような事例が見られる。

国・都市・地域	特徴
イギリス・ロンドン	シティ・オブ・ビレッジ。駅などのセンター機能を強化し、居住密度を高める。既存ストックの改善、環境共生、雇用増加、自動車代替交通手段、公共空間デザイン改善など
スェーデン・ストックホルム	都心と 7 つの地域核による多核都市構造。公共交通の整備
デンマーク・コペンハーゲン	フィンガープラン・5 つの成長軸、駅周辺(500m−1km)の開発促進。広域行政。
アメリカ・サンディエゴ	シティ・オブ・ビレッジ。既存交通ネットワーク活用、徒歩圏に高密度住宅開発。パイロット地区での実施
アメリカ・オースティン	スマートグロース。コンパクトな市街地構成。LRT 復活、高密度居住
アメリカ・ヒルスボロ	スマートグロース・TOD.成長限界線、駅周辺(400m−1km)に特別ゾーニング、高密度複合開発の TOD
アメリカ・シアトル	アーバンビレッッジ。4 類型、41 地区の成長拠点。デザインレビューシステム。駅周辺(800m)への開発誘導
オーストラリア・ブリスベーン	コンパクトシティ。4 段階のセンター配置、DOE（期待環境指数）による開発アセス
ブラジル・クリチバ	高密度都市成長軸。基幹バスシステム。

我が国では、次の３つのタイプが見られる。①青森市の一極型の都市構造を前提とした土地利用規制と都心再開発の総合化。②富山市のような「串と団子」型。③札幌市、浜松市など駅などのセンター強化と生活圏による都市圏の構成。この場合も郊外への分散開発の抑制を併せて行うこととしている。いずれの計画もコンパクトシティあるいは拠点集約型都市構造への転換を謳っている。

国内外の集約型都市構造の計画事例をまとめると以下のことがいえる。

◆我が国ではコンパクトシティ、歩けるまちづくりが都市計画マスタープランでもコンセプトとして、幅広く受け入れられている。しかし、そうした都市構造を達成する主な手段は、駅周辺再開発などの整備的手法、まちなか居住促進および公共交通ネットワークの維持・サービス増進である。

◆我が国では公共交通ネットワークと多段階の拠点形成による集約型都市構造がビジョンとして描かれている。ただし、生活圏の設定は明確ではなく、そこで確保すべき生活サービスやアメニティの水準についても明示されていない。ポリセントリックな都市構造をめざすストックホルムの事例が類似している。

◆ロンドンにおけるシティ・オブ・ビレッジの都市構造は我が国の集約型都市構造と類似しているが、駅や身近なセンターを中心として形成される生活圏（ビレッジ）の生活像は明確であり、またその実現手法も具体的で多様である。サンディエゴの構想もロンドンと類似しているが、実現手法がやや異なる。

◆シアトルのアーバンビレッジ戦略は、都市構造計画とタイプ別のセンター及び周辺の生活像が明確であり、基本的な計画単位に近隣計画が策定されており、全体計画との整合が図られている。ブリスベーンの事例も、シアトルのような成長拠点形成は明確ではないが、近隣計画と都市構造との連携が明確である。

◆コペンハーゲン、クリチバの構想は都市構造と交通手段は大きく異なるが、都市の成長に対応した持続可能な都市構造と自然環境の保全と生活圏の形成が明確な点では共通している。

３．住宅政策と住宅市場の動向

(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)住宅市場の動向

我が国の住宅市場は、ヨーロッパなど成熟した都市社会に比べて次のような特徴がある：①住宅寿命の短さ、②中古住宅価格の低さ、③新築に比べて中古市場の小ささ、④持ち家に比べて賃貸住宅の質の低さ。成熟型都市社会に対応した住宅市場の形成に向けてこうした特性の改善策がいくつか出されている。

(3)居住スタイルと住み替え

首都圏のサラリーマンのマンション購入希望場所としては都心の割合が近年増加している(東急住生活研究所)。一方、都心居住の魅力は利便性や都市施設の充実だが住環境の悪さ、住居費の高さへの不満も高い(東京都調査)。実際に都心（東京都心８区）マンション居住者の内郊外からの転入は約 20％で区内からの住み替えが多い(国土交通省調査)。

高齢者の駅勢圏マンション需要調査によれば、首都圏の戸建て持ち家層の 20%が、駅勢圏(15 分圏)への希望を示している（住宅生産団体連合会調査)。移転希望の主たる理由は「身体が衰えた時も安心」が 75%と老後の生活の安心期待となっている。実際に、高齢者は都心に近いほど生活満足度が高く、身近な生活施設のうち医療施設と行政・文化施設をより望み、満足度 80%以上とするには各種生活施設は概ね 400m 圏内の立地が必要との研究報告も見られる（丁育華他・日本都市計画学会 2008 年全国大会論文)。

一方で、自動車利用の利便性や郊外居住の魅力が強い中で、都心型ライフスタイルの魅力を周知することで、郊外居住の女性、30 代、共働き、都心勤務、公共交通利用者という階層で移住意向が高まるとの論文も見られる（高塚創・日本都市計画学会平成 20 年全国大会論文)。

４．本市の居住地形成に関する経年変化と地域分析

都市での『住まい方』は、宅地や交通網などの都市基盤整備により形作られる地域全体としての「都市空間」とともに、各世帯の住居形態や車の保有・利用等、個人の「生活の質」との関係の中で形作られ、時代とともに変化し、現在に至ってきているといえる。

今後の持続可能な居住地形成のあり方を検討する際には、この『住まい方』について、単に現状だけでなくその形成過程について把握しておくことは不可欠である。また、同じ市内でも市街地の形成時期が異なり、『住まい方』にも地域差があると考えられる。

まずは、都市の『住まい方』に関し、いくつかの指標をもとに、その経年変化及び地域特性を分析した。

4-1　社会・経済情勢の変化

市域全体の「住まい方」を俯瞰する代表指標として「人口」「世帯数」「DID」について経年分析を行う。

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縮小した。(図 1) なお近年の世帯数内訳・年齢構成の推移をみると、1970 年以降は単独世帯の増加が著しく、また、1995 年以降は、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拡大している。

次に図2で1960年以降の市域のDIDの経年変化をみると、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。

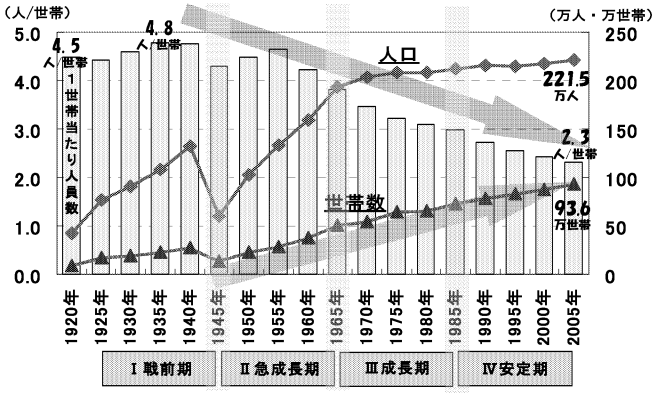


図１　人口・世帯数・世帯規模の推移

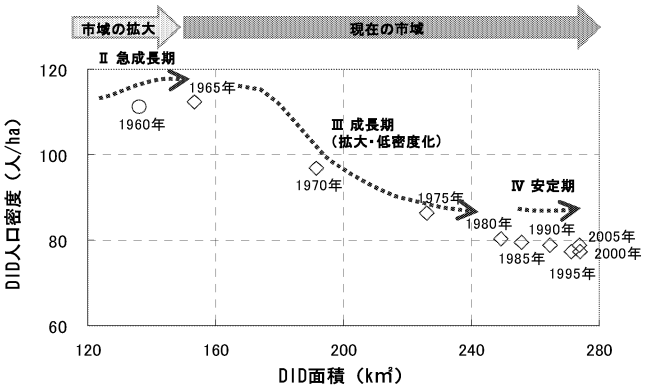


図２　DID 面積と DID 人口密度の推移

こうした人口・世帯・DID の推移から、市制以降の市街地形成に関する時代区分を「Ⅰ戦前期（～1945)」「Ⅱ急成長期 (1945～1965)」「Ⅲ成長期 (1965～1985)」「Ⅳ安定期（1985～20005)」に整理した。(図 1) 各時代では、『住まい方』が異なっていると推察される。

4-2　住まい方に関する経年変化・地域分析

(1)生活の質

①住宅事情（世帯数と住宅戸数の経年変化）

「Ⅱ急成長期」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が著しく、世帯数に対する住宅戸数の比率は、「Ⅲ成長期」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。

行政区の地域区分で「Ⅲ成長期」以降の戸数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。

②住宅形態・自動車保有の地域差

住宅の建て方について３地域比較してみると、「戸建住宅」「低層共同住宅（1～5F）」等では、《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、「戸建住宅」は２地域の差は大きくないが、「共同住宅」は、《既成市街域》で「低層共同住宅（1～5F）」の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。なお「中高層共同住宅（6F～）」の比率は《都心》ではさらに高い傾向にある。（図３）

また、世帯当たりの自動車保有台数は、《新市街域》、《既成市街域》、《都心》の順で多く、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３）

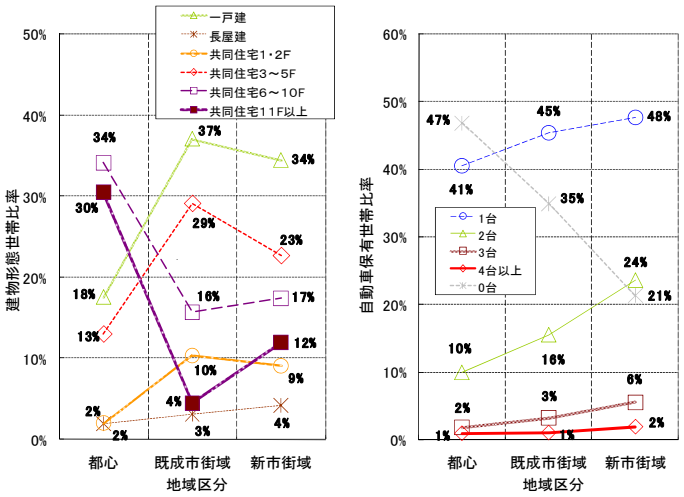


図３　住宅形態・自動車保有の地域差

③自動車利用の年代別地域比較

３地域の交通特性について、図４で年代別に集計した。「出勤」「自由」いずれも、《都心》より《既成市街域》・《新市街域》の方が、公共交通に対する自動車の利用は高くなり、年代別でみると、特に年代Ⅲ（60歳以上）でその傾向が強くなる。逆に、《都心》では、年代Ⅲは他の年代に比べ、自動車に対する公共交通の利用傾向は相対的に高い。こうしたことから高齢世代の交通機関利用は、他の年代よりも住居の立地条件に左右されやすく、《都心》では公共交通志向に、逆に《新市街域》では自動車依存型になりやすいといえる。

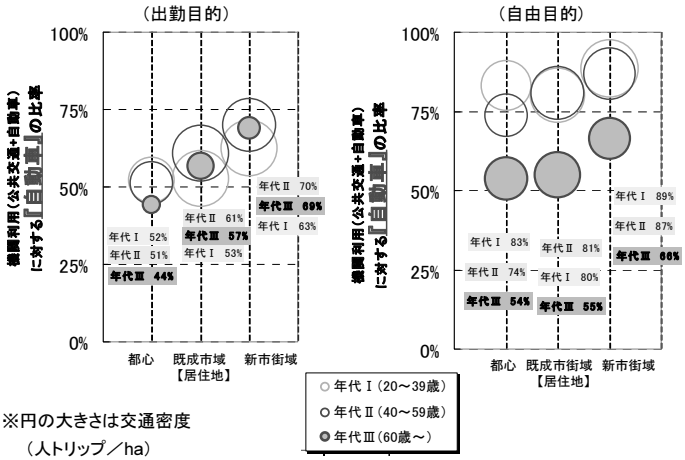


図４　年代別交通機関利用状況の地域比較（居住地）

(2)都市空間

①交通基盤・DID 密度の経年変化・拡大状況

交通基盤整備の変遷からみた「都市空間」の形成過程を表１で概観する。本市の交通基盤は、地下鉄・基幹バス等により形成された公共交通網とともに、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ている。一方で市街地の状況をみると、「Ⅱ急成長期」「Ⅲ成長期」に比べ現在では、自動車保有の急増とともに、公共交通網の沿線から離れた地域にも市街地が形成され（図5～7）、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といえる。

表１　本市の市街地拡大の変遷の概況

時代区分		市域面積（k㎡）	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）	機関利用比率（%）公共交通：自動車 関連	内々
Ⅰ 戦前期	1989	１３	１６					
	1920	３３	４３		４．５			
	1938	１６１	１２３		４．８			
Ⅱ 急成長期	**1960**	**２５０**	**１５９**	**１１１**	**４．２**	**０．０４**		
Ⅲ 成長期	**1970**	**３２６**	**２０４**	**９７**	**３．５**	**０．１０**	**44:56**	**41:59**
	1980	３２６	２０９	８０	３．１	０．３３	41:59	36:64
Ⅳ 安定期	1990	３２６	２１５	７９	２．７	０．４４	39:61	34:66
	2000	３２６	２１７	７７	２．４	０．４８	37:63	32:68
	2005	**３２６**	**２２２**	**７９**	**２．３**	**０．４７**		

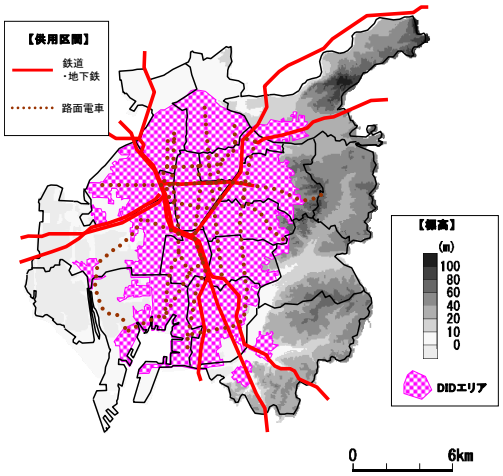


図５　交通基盤整備と市街地形成（1960 年：S35）

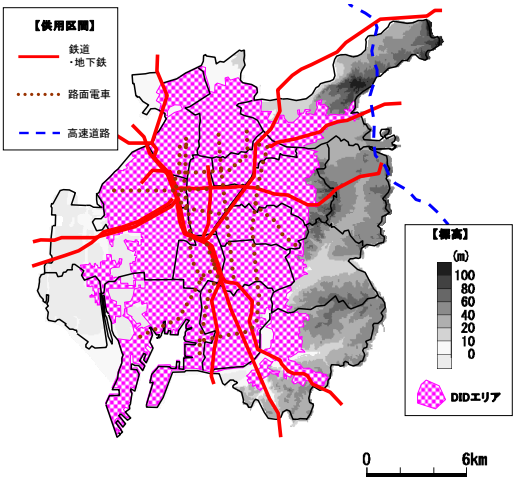


図6　交通基盤整備と市街地形成（1970 年：S45）

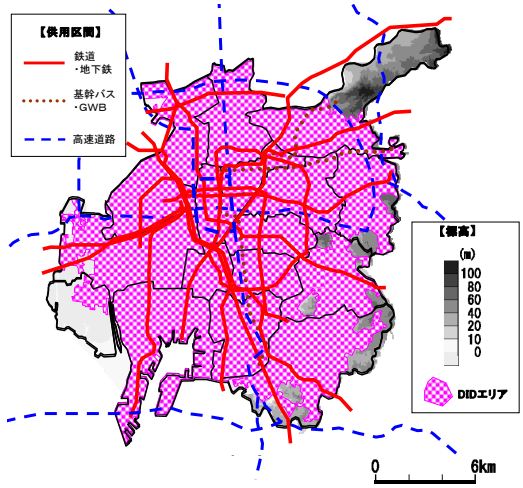


図7　交通基盤整備と市街地形成（2005 年：H17）

5．居住意識の地域分析

5-1　地域特性を踏まえた居住意識の現状把握

本研究では、市民の居住意識（定住・転居など）について、居住地の地域特性との関係や、住替え誘導策の可能性を検討するために、市民を対象に「学区アンケート」と「ネットアンケート」を実施した。

前者は、『３地域（都心・既成市街域・新市街域）』の代表的な学区内の概ね全世帯を対象に、３地域及び鉄道駅からの距離と居住意識等との関係について調査し、後者は、効果的な住替え施策の実現可能性の検討に向け、転居意向のある市民を対象に実施した。

(1)地域類型化

市域全体をマクロに捉えた住宅需要実態調査（H15）をみると、市民の居住意識は、『３地域』の地域区分による違いが大きいが、同一の地域内でもさらに、鉄道駅からの距離によって異なっていると考えられる。

そこで本研究では、地域特性をマクロな『３地域』とミクロな『駅そば・非駅そば』の２つの視点でとらえ、市民の居住意識の分析には、学区ごとのデータの利用が最適と考えた。学区アンケートの調査対象学区の選定にあたり、まず学区単位で入手可能な居住に関連するデータ（指標）をもとに地域分析を行った。具体的には「人口・住宅特性」及び「交通特性」に関する指標をいくつか設定し、主成分分析・クラスター分析により類型化を行った結果、市内学区は表２のとおり分類できた。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アンケート候補地区とした。

表２　居住タイプ別学区数

	単身者小規模住宅	ｲﾝﾅｰｼﾃｨ型	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
ｲﾝﾅｰｼﾃｨ型	6	**３４**	1	1	—	1	5	４８
都心型・広域中心	4	**１６**	—	1	4	—	1	２６
一般的郊外居住地	4	**２８**	**３５**	**１０**	1	6	**２５**	１０９
職住混在（近接）	1	9	4	1	—	5	**３２**	５２
伝統的旧市街地	—	—	—	5	—	4	**１５**	２４
計	１５	８７	４０	１８	5	１６	７８	２５９

(2)学区アンケート（５学区、6,466 サンプル）

対象学区内の全世帯を対象に、町内会・自治体の協力を得て実施した。対象学区は、前述の候補学区の中から、都心（中区老松学区）、既成市街域（北区大杉学区、港区高木学区）、新市街域（守山区大森学区、天白区植田学区）を選定した。結果は表３のとおり。

表３　学区アンケート回収状況

	配布世帯数（町内会数）	回収世帯数		有効サンプル数	
中区老松学区	3,897 (28)	767	19.7%	735	18.9%
北区大杉学区	2,688 (19)	1,214	45.2%	1,187	44.2%
港区高木学区	2,611 (11)	1,438	55.1%	1,395	53.4%
守山区大森学区	3,031 (18)	1,740	57.4%	1,705	56.3%
天白区植田学区	2,934 (14)	1,451	49.5%	1,444	49.2%
5学区全体	15,161 (90)	6,610	43.6%	6,466	42.6%

学区アンケートでは、世帯属性や居住環境・居住意識などいくつかの項目について調査したが、本稿ではその中の代表的なものを抜粋する。

①家屋タイプ・所有形態の現状

対象世帯の住宅のタイプ・所有形態の学区比較を図８に示す。戸建ても多いがマンション比率が最も高い都心（老松学区）、マンション比率が低く、戸建ての比率が高い既成市街域（大杉・高木学区）、そして、都心

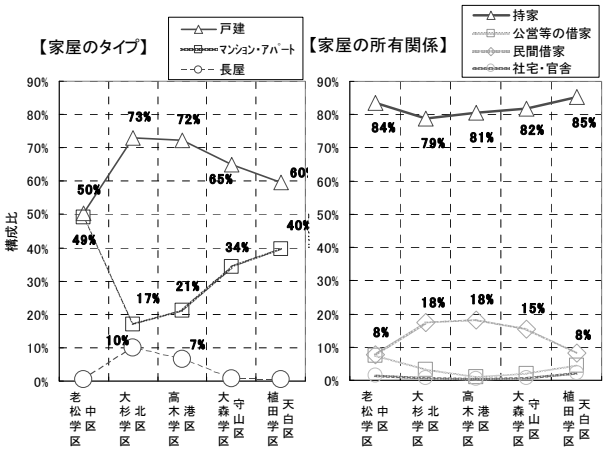


図８　学区別住宅形態別の定住・転居意向

ほどではないがマンション比率が高めの新市街域（植田・大森学区）と３地域での特徴が鮮明に出ている。

一方で、住宅の所有関係をみると、どの学区でも持ち家が８割前後と地域による差はあまり見られない。

②学区別・住宅タイプ別居住意識の比較

５学区の定住・転居意向を比較したところ、どの地区でも概ね７割の世帯で定住意向があり、駅からの距離帯を含めて地域差はほとんど見られなかった。

一方、各学区の代表的な住宅タイプ毎（戸建、分譲マンション、賃貸マンション）に定住・転居意識を比較すると、どの地区でも「戸建」「分譲マンション」「賃貸マンション」の順で定住意識が高い傾向にあった。（図９）

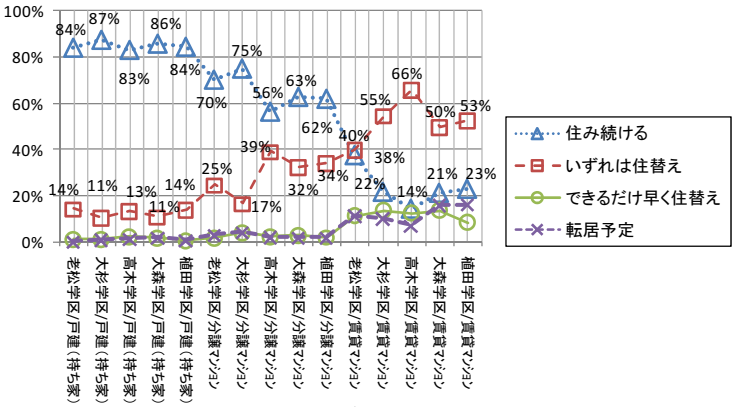


図９　学区別住宅形態別の定住・転居意向

③地域不満度と転居意向

定住・転居意向の理由としては、地域環境の満足・不満との関係があると考えられる。そこで、まずは定住（非転居）理由について、駅距離帯別の５学区データをもとに分析した。図 10 のとおり、積極的定住（現状満足）と消極的定住（経済的理由などによる転居不可）とは負の相関がみられた。また同一学区でも、駅距離により定住理由が異なる傾向が見られる。なお転居の場合の理由は、後の「ケーススタディ」で記述する。

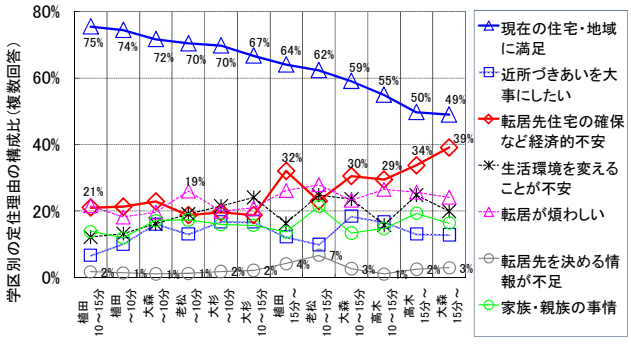


図１０　学区別駅距離帯別の非転居理由

④地域満足度と定住意識

５学区のデータ分析により、地域の満足・不満と居住意識（定住・転居意識）とは関係性がみられた。満足・不満の具体的な１０項目と居住意識との関係について分析した結果を図 11 に示す。居住意識との関係が強い項目としては、「マンションの維持管理」とともに「近所づき付き合い」「公共交通」があげられ、これらの視点について、適正な地域での満足度を高めていくことが定住につながるものと考えられる。

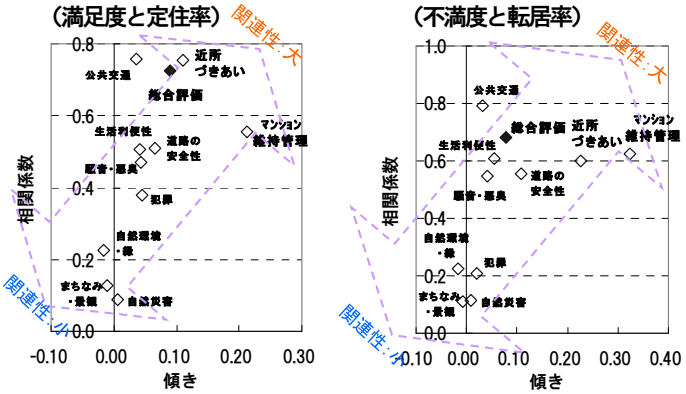


図１１　学区別満足度（不満度）と定住（転居）意向

(3)ネットアンケート（市民モニター、500 サンプル）

①概要

転居意向のある市民モニターを性別・年代の偏りなく抽出した。（男女比１：１、年代は「20 代」から「60 代以上」までの５区分で、各区分は概ね 10%程度）

②年代別分析

『転居理由』は、各年代とも「住宅への不満」が 3～4 割程度で最多。50 代以降では「老後の生活」が 5 割を超え最多となるが、「住宅への不満」も依然多い。

『新築戸建への転居意向』は、30～40 代が 7 割程度と最多。50 代以降では、「転居意向なし」と逆転。『新築マンションへの転居意向』は、30 代が 6 割で最多。40 代以降は「転居意向なし」と逆転し、減少傾向。『良質な中古住宅』に対しては、各年代とも 6～7 割の転居意向あり。逆に『都心と郊外の二地域居住』は各年代で 2～3 割程度の実施意向で、高年代ほど高くなる。

③住み替えパターン

現居住地から転居希望地への移動パターンは、表 4 のとおりで、どの地域も同一地域内の駅そばへの転居希望が最多。希望地なし（こだわらない）は、新市街地居住者が最多で、既成市街域居住者にも多い。

表４　６地域別住替え希望パターン

現況居住地			転居希望						
			都心		既成市街域		新市街域		こだわらない
			駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば	
都心	駅そば	29	11	－	9	－	2	－	7
	非駅そば	2	1	－	1	－	－	－	－
既成市街域	駅そば	141	21	1	67	－	12	－	40
	非駅そば	94	8	－	35	1	5	2	43
新市街域	駅そば	93	6	－	24	2	25	1	35
	非駅そば	141	10	－	26	3	33	6	63
		500	57	1	162	6	77	9	188

④転居希望先ごとの特長

非駅そばへの転居希望は極めて少ないため、非駅そばを除く４区分（都心・既成市街域・新市街域の各駅そば及び、転居希望先なし）について居住ニーズを比較分析した。主な項目として、『居住地選択時に重視する条件』（図 12）では、「都心・駅そば」及び「既成市

街域・駅そば」希望者は、「公共交通の利便性」「生活の利便性」「都会的な生活の楽しみ」「文化的な生活環境」を重視する傾向にある。

また、『転居先の住宅タイプ』（図 13）では、「新市街域・駅そば」希望者は戸建て志向で、「既成市街・駅そば」希望者は、やや集合住宅の低中層階（1～5F）での居住を重視する傾向にあり、「都心・駅そば」希望者は、高層階（6F～）を重視する傾向にある。

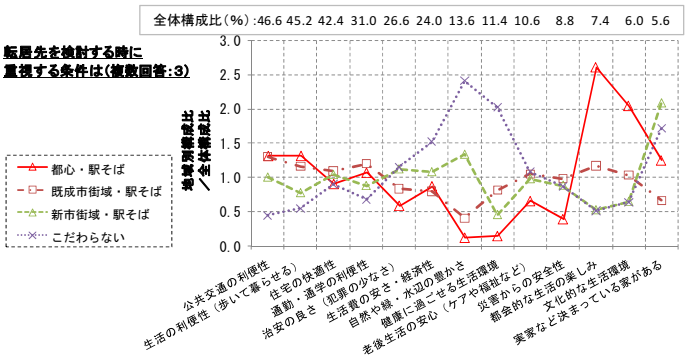


図１２　転居先の検討時に重視する条件

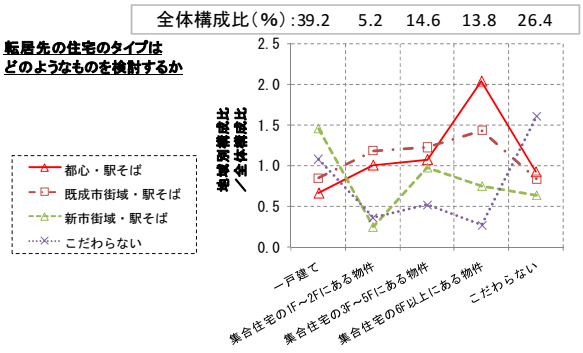


図１３　転居先の住宅タイプ

6．持続可能な居住地形成及び誘導策の提案に向けて

6-1　都市への住替え施策の体系整理と実現性

都市への住替え施策を表５のとおり整理した。このうち６施策（①住替えに関する総合窓口、②空き家バンク、③持ち家資産活用、④受け皿住宅整備、⑤費用助成、⑥歩きやすい生活空間充実）の活用意向をネットアンケートで調査した。

表５　都市への住替え施策一覧

住替え施策			ソフト系	ハード系
住替え相談・空家バンク	相談窓口（住替え全般）、空家・支援事業者等の情報提供、ニーズのマッチング	高齢者、子育て世代など	○	
生活サポート・コミュニティ支援	介護サービスの提供	事業者支援、高齢者	○	
	介護サービス付きの住宅供給	高齢者など	○	
高齢者持ち家活用	自宅を担保に、年金方式で生活資金を融資（リバースモーゲッジ）	高齢者	○	
	高齢の住替え希望者の持ち家を（リフォームし）、子育て世代等の第3者へ賃宅	高齢者、子育て世代など	○	○
	高齢の住替え希望者の持ち家を、子育て世代等の第3者へ売却	高齢者、子育て世代など	○	
費用助成	建設費助成	特定地区住民	○	
		建設事業者	○	○
	家賃補助	特定地区住民	○	
受皿住宅整備	まちなか、駅そばでの住宅供給、情報提供	特定地区住民	○	○
	高齢ニーズに適した住宅供給・情報提供	高齢者	○	○
	子育てニーズに適した住宅供給・情報提供	高齢者、子育て世代など	○	○
	多世帯住宅	2世帯同居など	○	○
生活空間の充実・改善	緑化やｺﾐｭﾆﾃｨ空間など魅力的な生活空間の改善	特定地区住民		○
	徒歩圏での日常利便施設の立地誘導		○	○
	地区内住民用の共有駐車場整備	特定地区住民		○
	地区内住民による自動車の共同利用（ｶｰｼｪｱﾘﾝｸﾞ）	特定地区住民	○	

6-2　住替え施策の実現性の検討

(1)住替え施策の活用意向の検証

①代表施策の活用意向

６つの住替え施策は、活用意向の高い順に整理すると図 14 のとおりとなる。

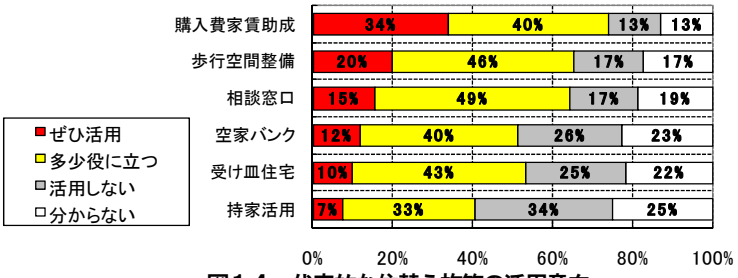


図１４　代表的な住替え施策の活用意向

②代表施策の年代別活用意向

各施策の「ぜひ活用したい」を年代別（ライフステージ）でみると、『購入費・家賃助成』では、30 代が４割で最多、60 代以上でも４割弱。『相談窓口』では 50 代までは１割前後だが、60 代以上では３割に増加。また『空き家バンク』でも同様に、50 代までは１割前後で、60 代以上では２割に増加。『生活空間整備』『受け皿住宅』『持ち家活用』は、年代間の相違はあまりみられない。なお、『持ち家活用』を「活用しない」が 60 代以上で５割弱と最多となる。

(2)生活空間の改善による住替え支援

①魅力的な生活空間の条件

住替えに寄与する魅力的な生活空間の条件として、いくつか質問した結果を表６に示す。

表６　住替えに寄与する魅力的な生活空間（最多回答順）

条件	回答率
①車の通行や駐車車両が少なく、住民が安心して暮らせる生活空間	７割
②街路樹、個人宅の生垣・樹木、駐車場・空き地に樹木が充実した緑の多い空間	６割前後
③魅力的な店舗が連続した賑わいある空間	３割前後
④ポケットパークや広場等、住民相互に交流・活動できる憩いの場が充実した空間	2～3 割
⑤住宅の形・色・高さなど統一感のある落ち着いた空間	1～2 割

②魅力的な生活空間づくりに向けた車の利用・保有

魅力的な生活空間を増やすための施策として「車の個人保有をやめ共同利用（ｶｰｼｪｱﾘﾝｸﾞ）」や「自宅内に駐車場をつくらず共同駐車場を利用」が考えられる。これら施策の実行可能性や必要性を質問した。図 15～16 に年代別比較を示す。『ｶｰｼｪｱﾘﾝｸﾞ』は、50 代以降では、「必要だが実行不可」、30 代以前では「必要とは思わない」が最多。一方、『共同駐車場』は、50 代以前で「必要だが実行不可」が最多、60 代では「ぜひ実行」が最多となり、年代別の意識の差がでた。

さらに転居希望地域別でみると、『ｶｰｼｪｱﾘﾝｸﾞ』及び『共同駐車場』ともに、都心希望者は他地域希望者に

比べ「ぜひ実行」が最多となった。

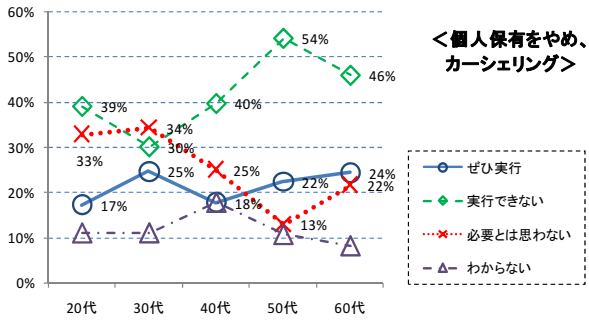


図１５　カーシェアリングの活用意向

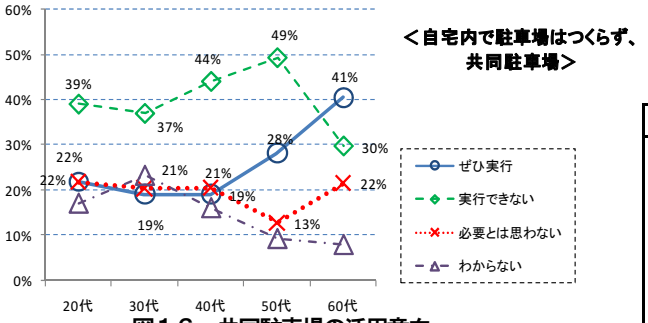


図１６　共同駐車場の活用意向

6-3　ケーススタディ（モデル地区）」検討

(1)モデル地区

持続可能な居住地空間を具体的に検討するため、学区アンケート対象地区を中心に、６地区選定した。

表７　ケーススタディ地区

地区区分		対象地区	
		空間検討	居住意識
都心	駅そば	老松（駅直近）	老松（～10分圏）
	非駅そば	老松（縁辺）	老松（10～15分圏）
既成市街域	駅そば	大杉（駅直近）	大杉（～10分圏）
	非駅そば	大杉（縁辺）	大杉（10～15分圏）
新市街域	駅そば	植田（駅直近）	大森（～10分圏）
	非駅そば	植田（縁辺）	植田（15分圏～）

(2)居住意識の地区比較

学区アンケートによる６地区への転居動機及び地区選定理由を表８に示す。転居動機は、「住宅への不満」が最も多く、どの地区も「公共交通」「買物」「住宅の価格」が選定理由の上位になっており、《新市街域・非駅そば》のみ「町並み」が地域選定理由の上位にあがった。また他の転居動機である「老後の生活」「生活が不便」についても、地区選定理由は「住宅への不満」と同様の傾向にあった。一方で転居動機「結婚」の地区選定理由は「決まっていた」「住宅価格」が上位に、転居動機「子育て環境」では、「住宅価格」「教育環境」の理由で《新市街域》を選定する傾向にあった。

表８　６地区への転居動機と地区選定理由

転居動機	都心		既成市街域		新市街域	
	駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば
住宅が不満	14% ・公共交通 ・買物に便利 ・価格が適当	13% ・買物に便利 ・公共交通 ・価格が適当	15% ・価格が適当 ・公共交通 ・適度な広さ	17% ・価格が適当 ・買物に便利 ・勤務地の近く	15% ・公共交通 ・価格が適当 ・適度な広さ	25% ・価格が適当 ・町並み景観 ・住宅がよい
結婚	12% ・決まっていた ・勤務地の近く ・価格が適当	10% ・決まっていた ・価格が適当	15% ・決まっていた ・公共交通 ・価格が適当	16% ・決まっていた ・価格が適当	9% ・決まっていた ・価格が適当	
老後の生活	10% ・公共交通 ・買物に便利 ・価格が適当	12% ・買物に便利 ・公共交通 ・価格が適当	8% ・公共交通 ・買物に便利 ・価格が適当		7% ・公共交通 ・価格が適当	9% ・価格が適当 ・住宅がよい ・親族の近く
子育て環境			8% ・親族の近く ・価格が適当 ・買物に便利		15% ・公共交通 ・価格が適当 ・教育環境	17% ・価格が適当 ・教育環境 ・公園緑地
生活が不便	9% ・公共交通 ・買物に便利 ・勤務地の近く					

(3)居住空間イメージの提案

モデル地区での住宅立地の現状や街区形状などの居住環境及び、アンケート調査での居住意識を踏まえた上で考えられる居住空間イメージを表９に示す。

表９　モデル地区の居住空間イメージ

	駅そば	非駅そば
都心	●経済的に比較的裕福な高齢者単身または、夫婦、就業者単身が、利便性を最大限追及し、都会的な生活を満喫できる洗練された生活空間。 ●日常利便施設（商業・医療等）、文化・娯楽施設や高齢者の対応したリニューアル住宅が充実。 ●公共交通サービスが大変充実し、車なしでの生活が十分可能。	●利便性を追求しつつ、緑地空間など最低限の居住環境や教育・福祉関連施設も立地し、都心駅そばよりやや庶民的空間で、高齢世代だけでなく、子育て世代や学生なども居住。 ●都心駅そばに隣接することで、日常利便施設、文化、娯楽施設などが充実。 ●公共交通サービスも充実し、地区内では自動車の流入抑制やカーシェアリングを実施。
既成市街域	●周辺地域の拠点としてメイン道路を活かした商業施設空間（営業時間 pm11 位）。 ●施設の利用は、徒歩・二輪を中心とし、自動車利用は原則的に抑制。 ●中高層及び戸建が、混在立地し、幅広い世代が居住する空間。	●更新される住居は、中層（3F）を原則とし、高齢世帯と子育て世帯との2世帯居住や、新規の子育て世帯の移住も可能な生活空間を充実。 ●自動車流入しにくい市街地を継承しつつ、共同建替えにより共有生活空間（コモンスペース）を創出し、防災性を高める。
新市街域	●中高層及び戸建が、比較的ゆったりと混在立地し、幅広い世代が居住する空間。 ●地域の中心として、多用な日常利便施設が面的に集約立地し、フリンジパーキング等により地区内への流入交通を抑制し、快適な歩行空間を整備。 ●店舗用駐車場は、複数店舗が共同で集約化。	●全体的に緑豊かな、ゆったりとした居住空間で、子育て世代や高齢世代など、利便性よりも環境重視の生活空間として整備。 ●街区ごとに整備された小規模な家庭菜園が住民のコミュニティの場となる。 ●近隣の生活利便施設には環境負荷の小さなエコカー中心の生活が営まれる。

7．まとめ

ポスト都市拡大期における成熟社会に対応した持続可能な都市空間、居住地のあり方として、名古屋市においても、駅周辺に高密度居住＋複合機能サービス施設を集約し、公共交通重視、徒歩圏における日常生活サービスの充足を基本とする「駅そば生活圏」の実現を目指していくことは、国内外のあらたな計画潮流から見ても妥当でかつ望ましいといえる。

一方で、本研究で実施した２つの市民アンケート結果をみると、居住地選択を含めた定住・転居に関する意識は、公共交通の利便性や住宅周辺の居住環境など地域特性の影響を受けるとともに、住宅自体の状況やライフステージ（年代）の影響を強く受けることがより鮮明となった。また、転居希望地域が不明確な転居希望層が少なからず存在すること等も明らかとなった。

今後、非駅そば生活圏のあり方を含めた「駅そば生活圏」の実現に向け、各世代の居住ニーズや世代間の交流を促す居住空間整備を積極的に促進・支援していくとともに、住替えに関する情報提供等のソフト的な誘導施策も含め、地域特性に応じて総合的に実施していくことが必要である。

Ⅱ　本　編

第1章　はじめに

1－1 背景･目的

今日の都市づくりの課題は、都市への人口、産業、諸機能の集中・拡大への対応から、大きな状況変化を迎えており、都市計画の理念、システム、計画手法、計画内容とも、成熟型へと大きく変わることが求められている。たとえば、社会資本整備審議会第一次答申案（平成 18 年 2 月）「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。」では、「人口増加を前提に都市の拡大・成長の時代につくられた都市計画の制度については、こうした時代の変化にあって、その機能に限界を生じていると考えられ、今後のマイナスサムの時代において的確な機能を果たせるものへと再構築を図ることが求められる。」と述べている。

名古屋市においても、1990 年代後半以降から人口構造、居住地指向の大きな変化が見られる。その特徴は、人口の集中・増加の低減、世帯数増加の低下、単独世帯や高齢世帯など家族構成の多様化などである。また、並行して、地価の下落傾向も明確となり、その結果、市街地での集合住宅供給の増加、都市中心部など利便性の高い地域での再都市化といった状況も見られるようになってきた。こうした傾向は、新築住宅、新規都市開発を中心としたフロー中心の従来の住宅政策、都市政策から、ストック重視、都市構造再生指向への政策への転換が求められてきているといえよう。

さらに、こうした人口構造、社会構造変化に加えて、名古屋市では地球環境問題、特に低炭素型社会への転換も都市戦略として重視しようとしている。そこでは、東京圏、大阪圏と比べて、低密度で自動車利用が盛んな名古屋市の都市空間特性をより集約型の都市構造へと再編することが課題となっている。交通と土地利用を結合した政策、計画に加えて、住宅・居住地のあり方が大きな課題となってくる。たとえば、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、住宅ストックと居住ニーズのミスマッチの解消、自動車依存型都市構造の変革、あるいは既成市街域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の検討が求められている。駅周辺の人口密度を高めると同時に、公共交通の利便性が低くかつ低密度で公共交通の効率性も低い地域の人口を増やさないことをめざす都市政策が有効と考えられる。

以上のような背景と問題意識から、本調査研究では特に駅を中心とした居住地の再編に向け、本市における居住特性の現状やこれまでの市街地形成過程を踏まえた上で、これからの持続可能な都市空間の在り方を探るとともに、市民の居住地選択（住替え）の意識構造を踏まえた、今後の「住まい方」や「住宅施策の方向性」について検討を行なった。

1－2 研究体制･進め方

本研究は、当センターの客員研究員制度を活用し、平成 19 年度から平成 20 年度までの間、名城大学都市情報学部の海道清信教授とともに共同研究として取り組んだものである。

研究を進めるに際し、定期的な研究会（持続可能な居住地形成に関する研究会）として、岐阜工業高等専門学校の鶴田佳子教授や名古屋大学大学院の村山顕人准教授及び市役所関係部署（総務局企画課、住宅都市局都市計画課・住宅企画課）の職員等と意見交換を定期的に行った。研究会メンバー及びメンバーとの研究会の概要を表 1-1、表 1-2 に示す。

平成 19 年度は、当センターでの研究テーマの提案をもとに、海道教授とともに具体的な研究内容を検討し、センター内の企画委員からのアドバイスなどを受けて研究の枠組みを決め、研究活動に着手した。研究作業としては、国内外での都市空間や居住地空間の考え方を整理するとともに、本市に関するデータをもとに、市街地形成の経年変化やその背景に関する指標について分析を行った。また、市民意向調査を実施する準備として、地域特性の分析や地域の類型化を行った。

平成 20 年度では、地域類型化をもとに本市の代表学区を選定し、対象の町内会・自治会の協力のもと

で、世帯に対するアンケート調査を実施した（表 1-3)。また学区アンケートを補足するために、市内在住のネットモニターを対象とした意向調査も実施した。こうしたアンケート調査と平行して、住み替えに関する施策事例を調査し、意向調査結果とともに具体的なモデル地区での住替え施策の可能性や、居住空間のあり方についても検討を行った。

表 1-1　研究会構成員（平成 20 年度）

氏名	所属・役職
海道　清信	名城大学　都市情報学部都市情報学科　教授
鶴田　佳子	岐阜工業高等専門学校　建築学科　教授
村山　顕人	名古屋大学大学院　環境学研究科都市環境学専攻　准教授
鈴木　英文 (横地　玉和)	名古屋市　住宅都市局都市計画部都市計画課　都市計画係長
稲垣　登	名古屋市　住宅都市局住宅部住宅企画課　企画係長
伊藤　俊介 (長嶋　利久)	名古屋市　総務局企画部企画課　主査
石原　宏	(財) 名古屋都市センター　調査課長
泉　善弘	(財) 名古屋都市センター調査課　研究主査

（　）内は平成 19 年度の構成員

表 1-2　研究会の開催

定期研究会	年月日	主な内容
第 1 回	H20.3.25	都市マス事例・改訂の動き（名古屋市、札幌市、金沢市、福岡市） 意見交換（将来の都市構造の在り方、実現化手法）
第 2 回	H20.5.29	１９年度成果概要の確認、郵送アンケート調査表の具体化検討
第 3 回	H20.7.17	市民アンケート調査の進捗状況、関連調査の概要 調査対象地区の追加検討
第 4 回	H20.11.13	アンケート調査結果の分析
第 5 回	H20.12.10	アンケート調査結果のクロス集計、現地調査内容の確認
第 6 回	H21.1.9	アンケート調査結果の分析、ネットアンケートの項目
第 7 回	H21.3.4	ケーススタディ検討、住替え施策、ネットアンケート

表 1-3　学区アンケートの実施

対象学区	配布時期・方法	回収時期・方法
中区老松学区	7.9　委員長へ依頼	8.26　各町内会長あて回収し、学区内集約
北区大杉学区	8.8　学区委員会会議で依頼	8.31　各組長あて回収し、学区内で集約
港区高木学区	7.9　学区委員長へ依頼	8.20　各町内会長あて回収し、学区内集約
守山区大森学区	7.9　委員長へ依頼	7.31　各組長あて回収し、学区内で集約
天白区植田学区	9.14　学区委員長会議で依頼	10.5　各組長あて回収し、学区内で集約

第2章　持続可能な居住地空間の考え方と手法

2−1 序章

(1)研究の背景

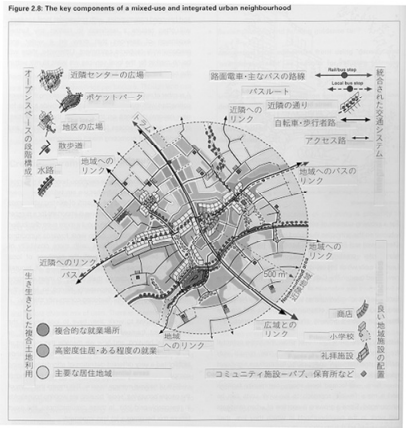
近年、我が国では、一定規模以上の都市を中心に、コンパクトシティ或いは多核的・集約型都市構造へと市街地空間を再編することを目指した計画提案が、都市計画マスタープランなど自治体行政計画でも多く見られるようになった。それらの計画提案は、戦後の都市化過程で、市街地が郊外へと無計画で低密度に分散し、中心市街地が衰退している状況を改善し、環境、経済、財政、社会生活などの面からも、持続可能な 21 世紀型の都市へと再編することを目的としている。

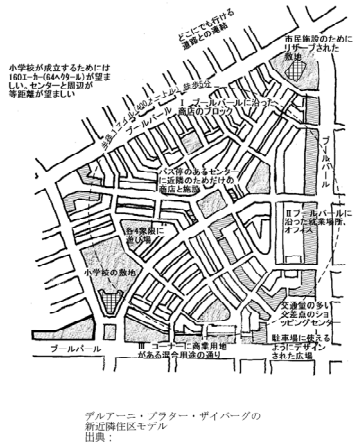
しかし、既成市街地をそうした都市構造へと再編するための計画論や施策手法の経験、蓄積に乏しいのが現状である。一方、海外諸都市においても、同様の計画提案が見られ、いくつかの都市では実際に成果を上げている事例も見られる。分散型から集約型、コンパクトな都市形態へと我が国の都市空間を改革再編するための計画手法を検討するために、国内外の事例を整理し、教訓をまとめることが求められていると考えられる。

(2)研究のねらいと方法

当研究は都市の空間構造に焦点を当てている。従来、我が国において、都市空間計画における都市構造の提案や検討は、主として都市機能の維持、効率化を指向して基幹的交通基盤と都市機能の配置を対象としていた(資料 1、p42-43。資料 2、p26-27)。また、20 世紀の新都市の計画提案においても都市の構造が検討されている。20 世紀を代表する都市像の提案であるル・コルビジュエ、E ハワード、ガルニエ、FL ライトが著名である。さらにペリーの近隣住区論とその発展であるニュータウンの段階構成論もまた、都市構造に関わる提案、計画といえよう(資料 3、p230-241)。

便利で快適な日常生活圏形成

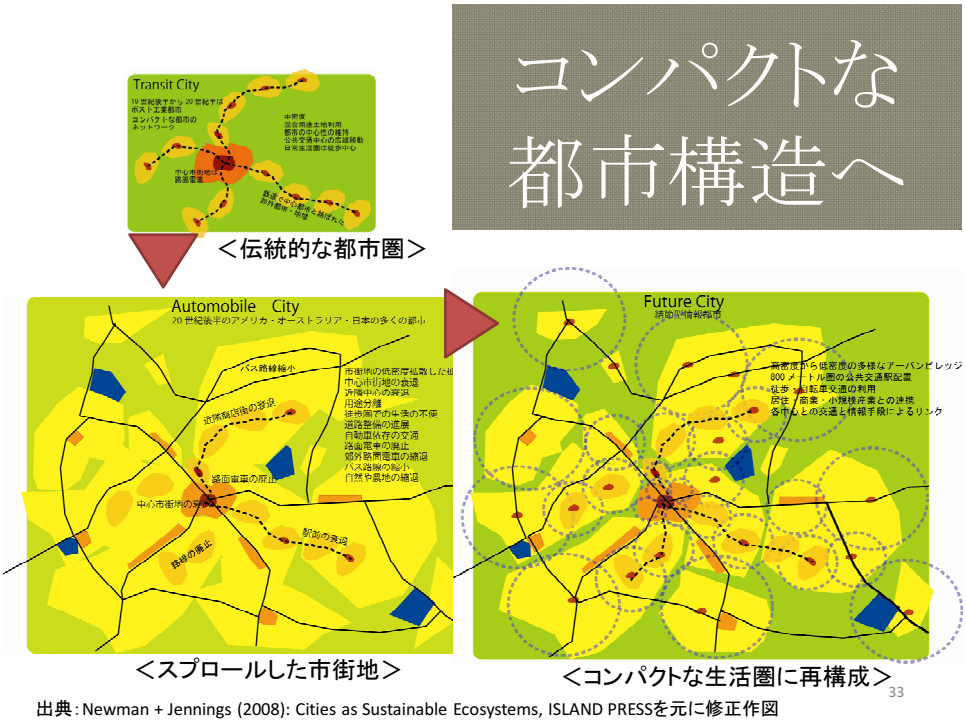




デルアーニ・ブラター・ザイバーグの新近隣住区モデル
出典：

イギリス・『アーバンルネッサンスに向けて』1999年　『ニューアーバニズム会議』2000年

一方、日常生活の利便性や環境問題への対応を重視して、スプロール、機能分離した都市空間を公共交通と日常生活圏による再構成に結びつけて都市の構造再編を提起しているのがニューマンの都市モデル、フレイの段階構成案、英国のアーバンルネサンスやニューアーバニズムの TOD である(資料 3、p242-247)。また、縮小時代に対応した都市像を提起している大野秀敏によるサーバーシティ(資料 4)もこうした系譜に位置づけられよう。



出典：Newman + Jennings (2008): Cities as Sustainable Ecosystems, ISLAND PRESSを元に修正作図

本研究はこうした提案をふまえ、あらたな社会状況のなかで持続可能な都市や地域を目指して、国内外の自治体が実際に取り組んでいる都市構造関連の計画立案や戦略・施策を整理して、特徴的なパターンを見いだすことがひとつの研究目的である。もうひとつは、長期にわたり特徴的な戦略に取り組んでいるアメリカ・ワシントン州シアトル市を取り上げ、戦略としているアーバンビレッジの空間的な特性を解析して、戦略のねらいと効果を考察することである。

(3)集約型(コンパクトな)市街地の考え方

国土交通省による都市計画運用指針では、これからの都市計画は都市の拡大成長を前提としたものから「様々な都市機能がコンパクトに集積した都市構造」を実現することが望ましいと定めた(2001 年)。その後同省は 2003 年 6 月に「政策課題対応型都市計画運用指針」を都道府県等に通知したが、その中でも環境負荷の小さな都市を実現するためには「空間のコンパクト性の確保(コンパクトな都市)」が重要であると述べている。

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」(2006 年 2 月)では、都市構造改革により都市機能の集約拠点と公共交通をネットワークする「集約型都市構造」へと転換することが提言され、国土形成計画(2008 年 7 月)では「集約型都市構造への転換」(第 3 章第 2 節)が定められた。また、2006 年に改正された中心市街地活性化法と都市計画法に関連した閣議決定「中心市街地の活性化を図るための基本的な方針」(2006 年 9 月)では、多機能な都市機能がコンパクトに集積した、歩いて暮らせる生活空間と活力ある地域社会の実現が求められた(資料 13、p21)。

以上のように、コンパクトな都市あるいは集約型都市構造はほぼ同一の都市構造の考え方といえる。そこで、本論では自治体による計画を取り上げることから、国の政策方向を踏まえて、市街地構造計画を集約型あるいはコンパクトな市街地構造をめざす都市空間計画として次の 2 つの特徴を持つものとして定義する：①公共交通の拠点・結節点（駅）周辺や近隣センターなどに核となる生活・文化機能を配置すること、②核となる生活・文化拠点を中心に徒歩でもアクセスできる範囲の日常生活圏で市街地を

構成すること。こうした市街地構造提案は、例えば三村浩史による「多角的単位都市群への試み(スプロールからコンパクトタウンへ)」(資料 14、p77)として示されている。

なお、本稿のタイトルを「都市構造」ではなく「市街地構造」としているのは、都市構造では中心市街地への機能集約といった印象が強くなるためである。たとえば、国土交通省などが進める集約型都市構造では、交通結節点への都市機能集約が強調されているため、交通戦略と拠点整備に都市政策が置き換えられており、日常生活圏の再構成が、十分に位置づけられていない(資料 15、p8 のイメージ図)。本論の前記②の視点では、都市を構成する市街地が駅あるいは日常生活サービス拠点を中心に徒歩圏で構成されることを意識している。以下の論述では、必要に応じて都市構造と市街地構造の両方の言葉を用いる。

2−2「駅そば生活圏」のビジョンと類似した構想 ～海外事例～

駅そば生活圏は、①公共交通の拠点・結節点(駅)の周辺に核となる機能を配置すること、②駅を中心とした徒歩圏を一つの生活圏として基礎的な日常生活サービスを充足できるような施設、サービスを確保することという二つの要素から構成されている。

こうした構想と類似した国内外の事例を以下にまとめる。

(1)ロンドン市・シティオブビレッジ構想

1)提案の概要

『集落都市』City of Villages 報告書は、2002 年 8 月に GLC(大ロンドン庁)より発行されている。この報告書のねらいは、ロンドンの面積の 3 分の 2、人口の半分を占める郊外を、経済社会的に活性化し、また環境面でも持続可能にすることを目的として構想された。

ロンドン全体では、今後 11 年間で 31.1 万世帯の増加に対応した住宅供給が求められている。また、ロンドンにはいくつかのレベルのセンターが存在している。国際センター2,大都市センター10、主要センター35、 地区センター150、ローカルセンター1500。こうしたセンターを核にして地域を再構成する必要がある。

ロンドンの郊外は 19 世紀から形成されてきた。さまざまなタイプがあるが、低層、低密度の居住地産業用地、地区センターで構成されている。ロンドン郊外は基本的には安定してうまくいっているといえる。その魅力は、緑の多さや安全性、コミュニティである。また、郊外は雇用の場でもある。

しかし、ロンドンプランが実施されインナーエリアが再生されていくと、郊外の衰退を招くのではないだろうかというのが、報告書作成者の仮説である。中心部からの人口流出が止まると郊外の人口は減少するのではないか。実際に、1970 年代、80 年代にロンドン郊外の人口は一部減少した。ただし、インナーシティの問題たとえば麻薬汚染といった問題はまだ郊外には見られないようだ。イギリス特有の問題として、大戦間に大量供給された郊外住宅(70 年経過している)の維持管理が悪いと、いろいろな問題地区となる恐れがある。また、大規模郊外商業施設が立地している中で、郊外の 60%には一定規模以上のタウンセンターがあり健闘しているものの、貧弱なセンターも見られる。1980 年代に就業場所が郊外化したが、ブルーカラーの就業地は減少しつつある。郊外の一部にはエスニックの居住地も形成されている。

ロンドン市では 2050 年までに、省エネを進め、CO2 を少なくとも 60%削減する目標としているが、そのために郊外をどのように対処するかが問題である。現状ではロンドンのエネルギーの 56%、CO2 の 54%を郊外が占めている。

２）政策のねらい

今後の郊外政策では次のような方向を進める：

・新規の商業、レクリエーション開発は、ローカルセンターの中で行う。衰退したローカルセンターを活性化する。

・徒歩圏 Ped Sheds(ペド　シェド)に開発を集中させる。戸数密度を高め、複合機能を集積させる。住宅タイプ（形式と所有関係）を多様化する。徒歩圏外では就業施設は認めるべきではないが、低未利用地がある場合はマスタープランで位置づける。

・既存の住宅ストックの質（住宅の状態とエネルギー効率）を改善する。郊外住宅のエネルギー率向上をモデル事業で示すことも必要である。

・自動車依存性を低減する。徒歩圏内、徒歩圏間の公共交通を改善する。駐車場基準をローカルセンターでは適用しない。特に駅周辺では、カーシェアリング（カークラブ）を奨励して居住者の駐車を減少させ、雇用者や学校、小売りパークのような大規模交通発生者のためのグリーントラベル計画でホームゾーンを整備する。

・環境の持続可能性を高める。「グリーンコミュニティ事業」を推進する。すべての大規模開発では、環境アセスメントを実施し、熱・発電システムと循環エネルギーを組み合わせたものの導入を検討する。

・郊外の就業の保全・促進。徒歩圏やローカルセンターに新サービス、商業、業務利用を集約する。自宅勤務、職住併用型住宅 live-work accommodation 、コミュニティ就業施設の立地も含める。郊外への産業立地を促進する。

・デザインと公共施設の質の改善。SPG, Supplementary Planning Guidance　を郊外センター、徒歩圏、主要地区に適用する。開発が進む地区では、近隣計画、オープンスペースなどの質を高める。

以上の施策をパッケージとして進める。これらの施策の具体化のためには、関連組織の協同の取り組みが必要となる。

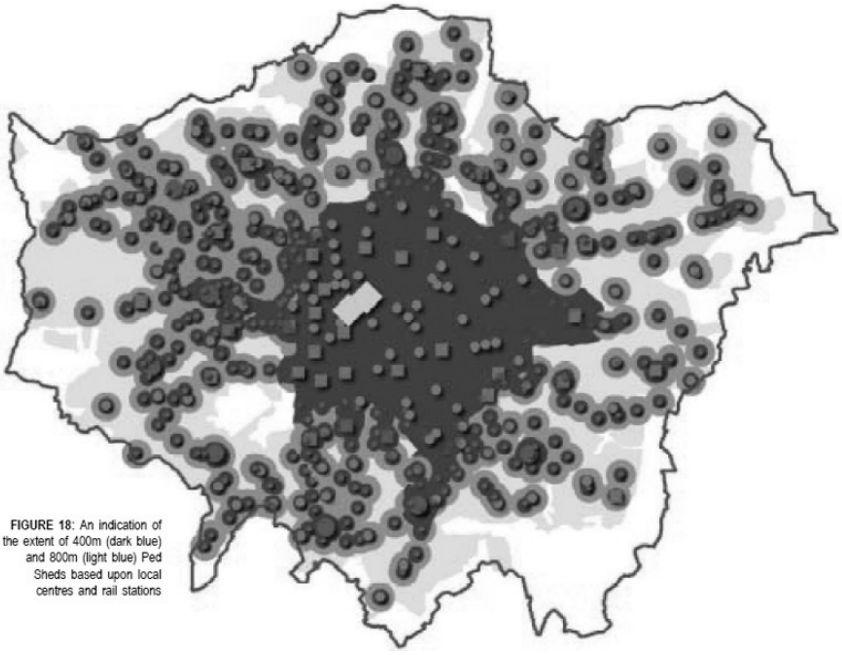


図 2-2-1　ペデストリアン・シェド（徒歩圏）の配置、ロンドン

出典：GLC(2002)City of Villages

３）実現化手法

この 2002 年の報告書の後に、2004 年と 2006 年に下記のような報告書が作成され、継続的に郊外再生が都市政策のテーマとなってきている。

URBED (2004): Neighborhood Renewal: towards more sustainable suburbs in the South East
Greater London Authority (2006): Tomorrow's Suburbs Best Practice Guide: Tools for Making London's Suburbs More Sustainable

特に、2006 年の報告書では、郊外再生についてのさまざまな手法が整理されている。
そこでは、2002 年度報告書を踏まえて、郊外が持っている 7 つの課題と対応方向を示している。

表 2-2-1　郊外再生手法

課題	ツール・手法
①　地域センターの役割を強める	小さいタウンセンターの定義、ヘルスチェック、ローカルセンターの強化、空き店舗対策、コミュニティハブ、タウンセンターマネージメント、BID、
②　新規開発を持続可能にする	住宅資産調査、住宅地のコンパクト化、密度高める、建物の再利用、店舗の上階の利用、持続可能性チェックリスト
③　既存の住宅ストックを改善する	住宅エネルギー保全法、暖房エネルギーの改善、近隣エネルギー計画、環境水準評価、個人住宅の改善、近隣安全化事業
④　自動車に代替できる交通手段を用意する	公共交通のアクセス性水準、公共交通改善地域、バスプラス（バスの質改善)、公共交通乗り換え改善、駅への安全な道、サービスへの公平なアクセス、通勤計画、公共交通アセスメント報告、通学計画、通学付き添いバス、個人移動計画、徒歩の奨励、自転車の奨励、ホームゾーン、スマートパーキング、駐車場規制区域 CPZ,カークラブ、カーシェアリング、パークアンドライド
⑤　環境的な持続可能性を高める	ライフスタイルの変更、エネルギーアドバイスセンター、リサイクルキャンペーン、コンポスト化、廃棄物減少クラブ、騒音規制、健康食奨励、庭の生物多様性、建物の生物多様性、
⑥　郊外の雇用を改善し増加させる	産業用地のバランスのとれた需要、トリプルウインの再開発、スタートアップスペース、ライフワークバランス、小規模事業助言、地域就業事業、都市成長戦略
⑦　デザインと公共施設を改善する	場所チェック、デザインチャンピオン、デザインガイドダンス、保全個性地域、並木、建物改善、公共施設化改善、公園・公共空地、ウォーターフロント改善、シティプライド

出典：Greater London Authority (2006): Tomorrow's Suburbs Best Practice Guide: Tools for Making London's Suburbs More Sustainable

(2)シアトル市のアーバンビレッジ戦略

１）戦略のねらいと成果

シアトル市(面積 216.5km2、2004 年人口約 57 万 3 千人）のコンプリヘンシブプラン（以下、Comp 計画）は、ワシントン州成長管理法(GMA、1990 年制定)に即して、1994 年に初めて策定された(計画期間 1994-2014 年)。GMA には、アフォーダブル住宅の供給、スプロールの抑制、成長エリアなど 14 の目標が

設定されている。シアトル市の Comp 計画は、毎年軽微な修正を行い、2005 年に現在の計画が改正制定された(計画期間 2004-2024 年)が、アーバンビレッジ（以下、UV と略す）は中心的戦略として引き継がれている(Comp 計画、p.viii)。

アーバンビレッジ戦略は、それぞれの近隣地区の特性を活かしながら成長促進地区を集約する成長管理戦略で、次の 4 つの類型、合計 41 地区が指定されている：アーバンセンター・センタービレッジ(都市および地域の中心を形成している高密度で複合機能を有する 15 地区)、地区製造業・産業センター(産業集積地、2 地区)、ハブアーバンビレッジ(住宅と雇用のバランスのとれたコミュニティ、6 地区)、居住アーバンビレッジ(居住および周辺地域へのサービス、18 地区）(Comp 計画-Urban Village Element より。図 1 参照)。

UV の指定面積は 15,247 エーカー(約 6000 ヘクタール、全市の 28.5%)、人口 18.4 万人(2004 年、全市の 32.8%)である。Comp 計画では 20 年間の世帯増加数 4.7 万の内 83.9%、就業者増加数 8.4 万のうち 92.2%を UV で受け入れるとしている(Comp 計画付録)。旧 Comp 計画の実績を検証した報告書では、UV に都市成長を誘導する戦略は基本的に成功していることが確認されている。表 2-2-1 のように、1995 年から 2002 年までの住宅建設戸数 1 万 8500 戸のうち、73.7%がセンタービレッジを中心としたアーバンビレッジで行われている。2000 年の住宅ストックのうちアーバンビレッジの割合が 36.9%であることからみて、アーバンビレッジに住宅建設が集中していることがわかる。

表 2-2-2　シアトル市アーバンビレッジの概況

		アーバンビレッジ					アーバンビレッジ以外一般地域計	全市計
アーバンビレッジの種類／項目	単位	センター	ハブ	居住	産業	合計		
面積	ha	1,470	728	1,540	2,361	6,099	15,416	21,514
面積	%	6.8	3.4	7.2	11.0	28.3	71.7	100.0
人口 2000年	人	85,267	24,136	64,387	10,979	184,769	378,606	563,375
人口 2000年	%	15.1	4.3	11.4	1.9	32.8	67.2	100.0
世帯数 2000年	世帯	54,130	14,980	32,021	5,248	106,379	164,690	271,069
世帯数 2000年	%	20.0	5.5	11.8	1.9	39.2	60.8	100.0
就業者数 2001年	人	268,860	44,548	33837	81,697	428,942	73,573	502,514
就業者数 2001年	%	53.5	8.9	6.7	16.3	85.4	14.6	100.0
住宅戸数 2000年	戸	49,771	13,846	30,517	5,609	99,743	170,793	270,536
住宅戸数 2000年	%	18.4	5.1	11.3	2.1	36.9	63.1	100.0
住宅建設戸数 1995-02年	戸	8,620	1,738	3,311	NA	13,669	4,875	18,544
住宅建設戸数 1995-02年	%	46.5	9.4	17.9	-	73.7	26.3	100.0
資料：City of Seattle,2003.3, Monitoring Our progress, Seattle 's Comprehensive Plan Comprehensive Plan 2005, Census 2000より筆者作成								

表 2-2-2 でアーバンビレッジ内にどれくらい成長を集中させてきたのか、今後どうするのかをみてみよう。1995 年から 2004 年までの全市の住宅建設戸数 2 万 4 千戸のうちアーバンビレッジには 1 万 7 千戸と約 70%であった。2004 年から 20 年間の計画では全市で 4 万 7 千戸のうち 3 万 9 千戸と約 85%と従来の実績以上に、アーバンビレッジに住宅建設を集中させる計画であることがわかる。

表 2-2-3　新規建設許可戸数

地区別	1995-2004 年計	2005－08 年 3 月末	2004-24 年計画	住宅ストック 2000 年
Urban Centers	10,329	3,858	27,450	49,771
Hub Urban Villages	2,523	1,606	4,800	13,846
Residential Urban Villages	4,635	2,285	7,180	30,517
Manufacturing Urban Villages	-16	-4	0	5,609
アーバンビレッジ計	17,471	7,745	39,430	99,743
アーバンビレッジ外	6,816	2,920	7,570	170,793
全市計	24,287	10,665	47,000	270,536

資料：DPD Permit Data Warehouse(2008)：Urban Center / Village Residential Growth Report より筆者作成

2）アーバンビレッジの特徴

地区製造業・産業センターを除いた全市の 3 つのタイプ別アーバンビレッジとアーバンビレッジを除いた一般地区について、人口密度、就業者密度、平均世帯人員、所得階層、住宅建設戸数密度の 5 つの指標で分析を行う。

表 2-2-4　シアトル市アーバンビレッジ・タイプ別特性(1)

地域／特性	アーバンビレッジ			アーバンビレッジ以外一般区域
	センター	ハブ	居住	
人口密度、2000年[人/ha]	58	33	42	25
就業者密度、2001年[人/ha]	183	61	22	5
平均世帯人員、2000年[人/世帯]	1.6	1.6	2.0	2.3
所得、2000年[ドル/人]	22,516	24,843	25,838	32,903
住宅建設戸数密度, 1995-02年累計 [戸/ha]	5.9	2.4	2.1	0.3

資料：シアトル市データより筆者作成

表 2-2-4 の人口密度を見ると、アーバンセンターはヘクタール当たり 58 人、ハブアーバンビレッジは 33 人、居住アーバンビレッジは 42 人である。都市および地域の中心核となることを目標としているアーバンセンターは、他の区域と比較しても密度が圧倒的に高く、人口集中が強くみられる。さらにハブアーバンビレッジおよび居住アーバンビレッジも UV を除く一般区域と比較すると、人口密度が高くなっており、UV に人口集中していることが明確に表れている。

表 2-2-5 でみると、都心のアーバンセンターでは、徒歩や自転車通勤が 36%と多く、職住近接型の居住タイプが多い。一般地区では自動車通勤が 74.1%と多く、自動車通勤が市内の居住地の一般的な方法となっている。ハブ、居住のアーバンビレッジでは一般地区よりも自動車通勤はやや少ない。

世帯あたりの収入（中間）では、一人あたりの収入と同様の傾向が見られる。65 才以上の高齢化率は、産業アーバンビレッジではやや少ないが他の地区では大きな差はみられない。センタービレッジでは、持ち家率、戸建て率が高く都心における居住形態が、賃貸集合住宅であることを示している。これが、世帯規模の少なさ、収入の少なさとも関係していると思われる。一般地区では持ち家率が 60%、戸建て

率が 67%と高く、戸建て持ち家がシアトル市の一般的な住宅地の典型的な住宅といえよう。居住アーバンビレッジは一般地区に比べて持ち家率、戸建て率とも低く、アーバンビレッジ戦略で戸数密度を上げる地区として、集合住宅、賃貸の比率が少ない地区が選ばれていると考えられる。ハブアーバンビレッジはセンターと居住アーバンビレッジの中間的な住宅タイプが典型である。

ヘクタール当たりの住宅建設戸数(1995-2002 年累計)を見ると、アーバンセンターで 5.9 戸、ハブアーバンビレッジで 2.4 戸、居住アーバンビレッジで 2.1 戸あり、アーバンセンターで最も積極的に住宅供給が行われている。また、UV の指定がされていない一般区域では 0.3 戸であり、アーバンセンターは一般区域と比較すると、面せ地域面積あたり約 20 倍の着工戸数がある。ハブアーバンビレッジでも一般区域の約 8 倍、居住アーバンビレッジでも約 7 倍の着工戸数であり、やはり UV に住宅開発が集中していることが明らかである。

UV のタイプ別および UV を除く一般区域の年齢層別人口を図 2-2-1 に示し、平均世帯人員と合わせて分析を行った。年齢層別人口を見ると、アーバンセンターでは若年世代である 20 代・30 代の占める割合が最も高く、全人口の 55.6%を占めている。また、20 歳未満や 60 歳以上の占める割合が、他の区域タイプと比べ少ない。平均世帯人員を見ると、1 世帯当たり平均 1.5 人と最も少なく、アーバンセンターでは若年層で、かつ単身世帯が占める割合がかなり高い。

表 2-2-5　シアトル市アーバンビレッジ・タイプ別特性(2)

		通勤手段			世帯中間値収入	65歳以上	持ち家率	戸建て率
		自動車	公共交通	徒歩・自転車				
		%	%	%	ドル	%	%	%
アーバンビレッジ	センター	36.2	23.8	36.0	25,207	13.5	10.7	6.3
	ハブ	69.7	20.6	6.5	33,948	14.9	27.8	22.9
	居住	68.3	21.4	6.0	39,593	13.1	36.4	40.6
	産業	69.5	16.5	6.9	45,896	10.4	36.5	40.6
アーバンビレッジ以外一般地区		74.1	15.2	5.2	55,170	14.9	60.1	66.9

資料：シアトル市データより筆者作成

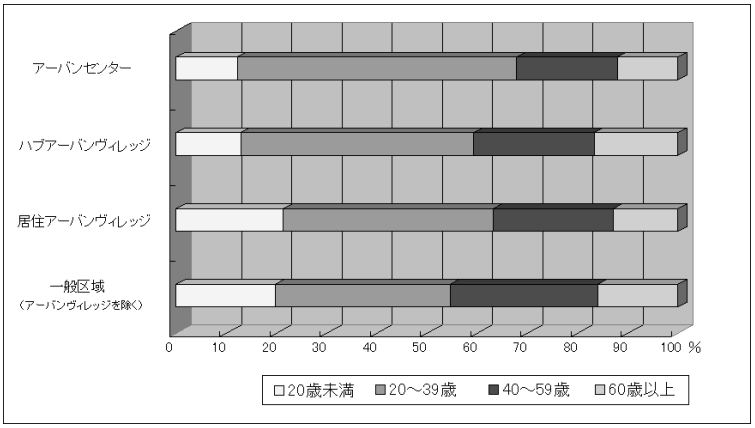


図 2-2-2　アーバンビレッジタイプ別住民年齢階層

資料：波能・鶴田・海道「シアトル市における統計データからみたアーバンヴィレッジの特徴と近隣特別ガイドラインとの関連性に関する考察」日本建築学会東海支部研究報告 2009 年

ハブアーバンビレッジを見ると、40 代以降が 40.6%と割合が高いものの、20 代・30 代が全体の 46.4%

を占めている。平均世帯人員は1.86人であり、アーバンセンターと同じく単身世帯が多いという傾向がみられるが、その年齢層からは若年層だけではなく、幅広い年齢層の人々が存在しているといえる。また、単身世帯が多いこの2つの地域は、20歳未満の未成年者が少ないという特徴も挙げられる。

居住アーバンビレッジは、若年世代である20代-30代の割合が、アーバンセンターやハブアーバンビレッジと比較すると低い。一方、他のUVと比べ20歳未満の年少人口の割合が高いといえる。平均世帯人員も2.2人と比較的多いことなどとも関連して、子供をもつ家族世帯が多いと考えられる。

次に、UVを除く一般区域についてみると、UV地区とは年齢層の分布が異なり、20代-30代の割合が低く、40代-50代の割合が高くなっている。また、20歳未満、60歳以上の割合も比較的高い傾向にある。平均世帯人員は2.3人と最も高く、子供をもつ家族世帯に加え、高齢者を含む世帯が多いという状況が読み取れる。

一人当たりの平均年間所得は、アーバンセンターで22,516ドル、ハブアーバンビレッジで24,843ドル、居住アーバンビレッジで25,838ドルとなっている。アーバンセンターにおいて所得階層が最も低いものの、UVのタイプ別の差は顕著には見られなかった。一方、UVを除く一般区域では32,903ドルとなっており、UVに比べ所得階層が高い。

これら地域別の所得階層の傾向は、それぞれの地区の年齢層別人口を反映していると考えられ、若年単身層が多いアーバンセンターやハブアーバンビレッジでは平均所得が低く、40代-50代が占める割合が高い一般区域では平均所得が高くなっていると考えられる。

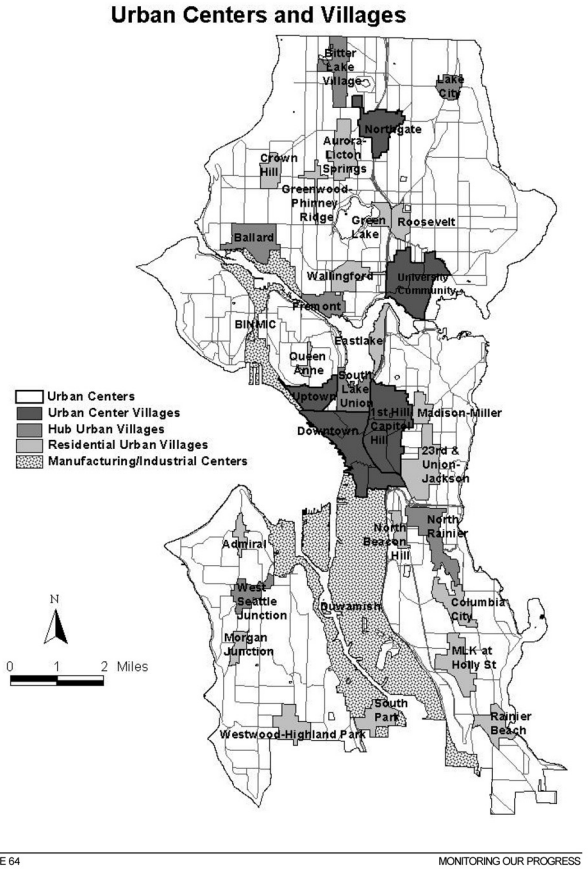


図2-2-3　シアトル市におけるタイプ別UVの配置
資料：シアトル市・コンプリヘンシブプラン

（以上の記述は下記の文献の一部を引用・加筆修正した：

①鶴田佳子・海道清信・波能麻里(2008)：アーバンデザイン審査プロセスを組み込んだ都市計画システムに関する研究　-ワシントン州シアトル市におけるアーバンビレッジ戦略とデザインレビューを中心に-、都市計画論文集、2008 年、43-3、637-342。
②波能麻里・鶴田佳子・海道清信「シアトル市における統計データからみたアーバンビレッジの特徴と近隣特別ガイドラインとの関連性に関する考察」日本建築学会東海支部研究論文集、2009 年 2 月）

３）アーバンビレッジ戦略と駅周辺への開発の誘導

「シアトル市コンプリヘンシブプラン(2005 年、2004-2024 年計画)1.10 アーバンセンター」では、駅から 800 メートル（2 分の 1 マイル）に 1 万 5000 人の雇用を確保する。1.19 ハブアーバンビレッジの項では、ビレッジセンターから 400 メートル（4 分の 1 マイル）内に 2500 以上の就業、同 800 メートル以内には 3500 戸以上の住宅を確保する。ビレッジセンターから 800 メートル以内にアーバンビレッジの面積で 3 分の 1 以上(少なくとも 20 エーカー以上)の住居を含む複合機能か商業機能を配置する。1.20 レジデンシャルアーバンビレッジでは、エーカーあたり 8 戸以上の住宅、ビレッジセンターから 2000 フィート(600 メートル)以内に 1000 戸以上の住宅を配置する。各居住アーバンビレッジには 1，2 個所の活動センターを設けて、周辺の住民に商業小売りサービスを行う。半径 2000 フィート(400 メートル)以内に 10 エーカー以上の商業用途ゾーニングを配置する。少なくとも 1 個所のアーバンセンターあるいはハブアーバンセンターと、ピークアワーでは 15 分、オフピークでは 30 分以内の運行間隔の公共交通で直接結ぶ交通路線を配置する。徒歩或いは自転車で公共施設にいけるようにする。

(3)ストックホルム市の都市核配置と環境共生再開発事業

１）ストックホルム市の都市戦略

スウェーデンには、1952 年までは 2600 の自治体があったが、今日では 289 に統合された。基礎自治体の上位には 21 のカウンティがある。我が国の二層制の地方自治体の構成と類似している。第 2 次大戦後、1958 年に最初のストックホルム地域計画が策定された。鉄道沿線に高密度で就業の場がセットされた新郊外が計画された。今日の TOD の先駆けである。郊外は近隣住区論にもとづいてデザインした。都市縁辺には低密度戸建て住宅が開発され、環境計画によるクリーンな水環境維持や公共交通への投資も続けてきた。成長志向が社会の基調であった 60 年代には、リング道路などの拡張主義的な計画が立案された。70 年代には一転して、ストックホルム都心部の歴史的まちなみの保全指向が強い 75 年都市計画が策定された(Hall，T、1991)。

今日のストックホルムの開発戦略は既成市街地内での開発を優先することで、都市の特徴である緑地と水面を保全することがねらいである。ストックホルム市の人口 75 万人は 30 年後に 90 万人に増加すると予測されている。近年では 4 つのカウンティによって「シティプラン 99」が市民と利害関係者の参加で、グリーンコンパクトシティをめざして策定された。21 世紀戦略として、コンセプトは「内部に向かって都市を建設する」で、既成市街地内での再開発を進めるものである。インナーシティ周辺の既存宅地での開発促進、新しい路面電車路線とその周辺・インナーシティの開発計画、エコロジーとアメニティを高める目的での緑の空間・グリーンマップ、ヒスタサイエンス都市の開発、情報通信産業の育成、複数核を持つ都市構造の形成などがテーマである（Pemer,2003)。

２）複合機能の環境共生再開発・ハーマビーショースタッド

都心から南方4km、約200haの元工業用地の臨海部再開発で、1991年に開発計画が決定され、2010年完成予定である(写真2-2-1)。住宅、商業、オフィス開発の複合機能の導入と環境共生指向が特徴となって

いる。ショッピングモール(1万3000㎡、100店舗)、定住人口３万人、計画住宅8000戸、計画就業人口7000人とされている。ストックホルムの軌道公共交通は電車、地下鉄、路面電車(LRT)で郊外地区と結んでいるが、当地区の中心部にもLRTが整備されている。

幹線道路沿いの1階部分は壁面が連続した伝統的な市街地建築のスタイルを用いている。伝統的な商店・サービス施設でにぎわいを演出し、店の前に路上駐車帯を整備し、沿道型の自動車利便性にも配慮している。住宅はすべて4階又は5階建てで、高層は避けている。住宅地内の駐車場は建物地下の他、路上にもあり、道路空間の景観は芳しくないが、今世紀初めまでに開発されたヨーロッパ都市と同様の扱いとなっている。これは、歩道の通行人の安全と駐車場面積の倹約にも寄与している。道路空間以外には地上に駐車場ないので、建物周りやオープンスペースは緑地空間を確保でき、子供達の遊びも安全となっている。海辺に面した立地条件を活かして、ウオークボードの散歩道や、水辺には葦を植えて水の浄化を行っている。地区内部にも水辺をつくりだし、安心して歩けて、地区全体として水環境、緑環境にあふれる雰囲気を生み出している。

写真 2-2-1　複合機能・環境共生の新しい開発地区・ハーマビーショースタッド

３）都心と郊外に核を持つ都市圏計画

最近策定された『ストックホルム地域計画(RUFS2001、2000-2030 年)』は、全体として経済開発指向が強いという印象を受ける。RUFS の策定主体は、地域計画・交通事務所(RTK、注 5-3-1)である。ストックホルムカウンティが設立しているが、地域内の 26 自治体、国の関連地域機関と協働している。ヨーロッパ統合が進む中で、ストックホルム都市圏のヨーロッパでの位置を活かすとともに、スウェーデンの経済発展の中でストックホルムが果たすべき役割が重要であるという基本認識から生まれている。社会問題では移民との融合、交通計画では自動車利用の拡大への対応と公共交通の拡充、増大する人口・世帯数に対する新規住宅供給、などがテーマとなっている。広域圏の都市構造は、中心都市と郊外に設定した七つのサブコアによるポリセントリック構造（多中心性）と高密居住が特徴である(図 2-2-4)。

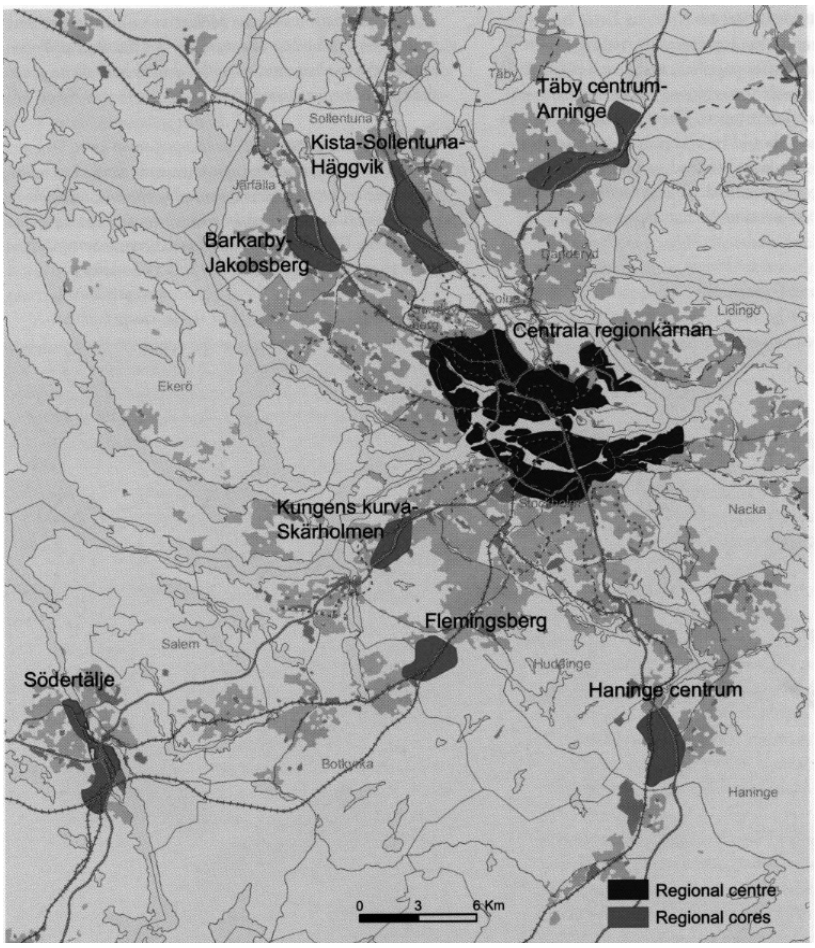


図 2-2-4　ストックホルムの多核都市構造
一つの中心と 7 つの地域核

RUFS の基本目標は、国際競争、良好で同一の生活状態、長期の持続可能な生活環境を掲げている。今後予測される毎年２万人の人口増加に対応して、交通、住宅のキャパシティを拡大する必要がある。また、魅力的なセンターの整備、革新のための環境整備、地域の統合の持続とマネージメントなどを進める必要がある。技術革新を進めると同時に当地域の弱点である移民と自国民との融合を進めることが必要となっている。ストックホルム都市圏には、歴史的な中心と駅周辺をあわせた都心核と、公共交通沿線に 7 つの地域核をもった都市構造をめざしている(図 2-2-4)。新規開発は郊外に設定した７つのコア周辺に集約することによって、開発と土地の保全、交通とエネルギー利用の有効さの両立を図ることとしている。自然環境については、「緑と青の構造」によって豊かな自然環境の保全とレクリエーション利用、水資源保全を重視している。

ミュンヘンとダブリンの地域計画を調査した RTK 報告書(RTK、2003)では、欧州各地域の計画のキーワードは「コンパクトシティ」と「グリーンベルト」であること、両地域の取り組みから、ストックホルムでは、指定したセンターやコアへの開発集中、緑地の保全、公共交通と道路の両方の投資、大都市圏中心の商業的魅力の維持と新たな地域コアでの商業開発が重要であるとしている。

写真 2-2-2　ストックホルム都心部の歩行者空間

(4)フィンガープラン:コペンハーゲン

１）都市圏の人口配置とその推移

デンマークは人口 530 万人、14 のカウンティと 275 の自治体で構成されている。中世都市コペンハーゲンは、市壁に囲まれた 3k ㎡に人口約 13 万人居住していた。平均人口密度は約 400 人/ha だった。20 世紀初めに市街地は市壁を超えて拡大したが、これを交通面で支えたのは、路面電車だった。さらに市街地は拡大し、都市鉄道 S-Train が建設され、1930 年には市人口は 100 万人となった。今日のコペンハーゲン都市圏の人口は、ストックホルムと同規模(約 180 万人)で 1960 年以降増加傾向を持続している。市中心部、インナー地域、市全体人口は 60 年以降減少傾向となったが、90 年代後半から増加傾向に転じた。コペンハーゲン市は、人口 50 万人、面積 88km2、平均人口密度 57 人／ha である。コペンハーゲン市の失業率は、1995 年の 15.6%から減少傾向を示し、2002 年には 5.8%に低下した。

デンマークの最初の都市計画法は、我が国よりも遅く 1939 年に制定された。　デンマークでは、全国計画は４年ごとの国政選挙にあわせて改訂される。カウンティごとに、政策、地図、土地利用ガイドライン（計画期間 12 年）を含む地域計画も４年ごとに改訂される。自治体計画は国土計画、地域計画と整合を持って自治体全域を対象に策定され、詳細計画が開発計画の許認可で用いられる。なお、詳細計画は現状ではなく将来のあり方を定めて土地所有者の開発、建築行為をコントロールする。

２）フィンガープランと広域圏自治組織

コペンハーゲン都市圏の地域計画＝フィンガープランは、拡大する市街地を自然保全や生活の利便性と両立させながら実現したという点で、よく知られた都市圏計画モデルである。その始まりは、戦後復興に向けて 1947 年にデンマーク都市計画協会が提案した。第２次大戦までに形成された市街地を手のひらに見立て、既存、構想の鉄道・幹線道路の５路線を５本の指として、沿線に沿って市街地を拡大するというものである。その後、コペンハーゲンは、フィンガープラン都市として自他共に認める都市圏を構成し始めた。

都市圏計画を立案実施する都市圏組織は、1956 年の自治体協議組織として設立された。南部の２つの指にあたる地域の整備・拡大が 1960 年代に始まったが、所得階層で居住地が分離するという批判が生まれた。1966 年に３カウンティと２自治体によって自発的な都市圏計画立案組織が設置された。1960 年代までは、コペンハーゲンは工業都市の性格が強かったが、70 年代以降、第３次産業が次第に成長し、不

動産や保険業の本社機能も郊外に移転を始めた。

政府は、全人口の３分の１にもあたる地域に独自の組織を設けることには消極的だった。しかし、自動車交通の発展により都市問題が生まれ、首都圏の開発整備が必要となった。そこで、1974 年に、地域計画、交通計画、公共交通、高密度地域の環境計画、病院計画を担当するグレーターコペンハーゲンカウンシル(HR)が設けられた。しかし、37 の自治体を含むため合意形成が困難で、市長クラブと呼ばれるような状況であった。自主的な財源は無かったが、一方では自治体計画の上位計画の地域計画としての役割は有していたと評価されている。しかし、サッチャリズムの影響もあり、1989 年にこのカウンシルは廃止された。

３）フィンガープランの展開と計画のガバナンス

80 年代末から、エルスンドを構成するスウェーデンの工業都市マルモとの間の国際橋の建設、空港や地域公共交通システムの整備、ハイテクリサーチ・教育・観光分野への投資、自治体間均衡システムの見直しなど、地域計画に大きな影響を与える決定が国レベルで行われた。90 年代には政府は社会民主党が率いる政府となり、コペンハーゲン地域は政治的にも経済的にも重要な地域として位置づけられた。90 年代に、コペンハーゲン市は人口、産業とも再び呼び戻すことに成功して、人口増加、再都市化が進んだ。2000 年７月に再びグレーターコペンハーゲンカウンシル(HUR)が設置された。

HUR はコペンハーゲン広域圏の地域計画、交通計画、土地利用計画などを担当する行政組織である。３つのカウンティとコペンハーゲンを含む２つの市が含まれる。委員会メンバーは 11 名の政治家で構成され、トップは３カウンティ、２市による指名で選出される。HR と同様に、メンバーは選挙で選出されておらず、教育、福祉、交通などに権限を有しないなど、地域計画の実現には不十分な組織であるとの批判もある。2001 年に HUR の定めた地域計画では、フィンガープランを踏襲・発展している(図 2-2-5)。濃い色の部分は既成市街地で、フィンガー部分の駅から 500 メートルないし 1km 範囲の円が描かれているが、HUR はこの範囲に都市機能が立地することを期待している。

図 2-2-5　コペンハーゲン地域計画マスタープラン(2001 年)
出典：John Jorgensen: Copenhagen-Evolution of the Finger Structure

HUR の『地域計画リージョナルプラン 2005』は、フィンガープランを明確に継承して立案された(図2-2-5)。コペンハーゲン地域を国際競争に対応した地域と位置づけ、EU 内の地理的な特性を活かしてバランスのとれた持続可能な発展を実現することを目標としている。2002 年現在、182 万人の都市圏人口が 2017 年には 187 万人へと約５万人の人口増加が見込まれている。デンマーク全国平均でも住宅価格が高騰しているが、特に当地域では 1995 年と比較して、戸建て住宅で 2.5 倍、集合住宅で 2.8 倍にもなっている。そのため、都市圏外への人口転出もみられる。高齢者用の住宅も必要で、当地域の目標としては 2017 年までの新規住宅供給戸数は７万５千戸である。

フィンガープランの特長を生かして、緑地、自然地域の保全とアクセスの確保のために、新規開発は交通利便性と既成市街地優先を原則としている。①フィンガーの指先に近い駅周辺の新規開発、②手のひら部分の再都市化、③交通結節点の新規開発が想定されている。５つのフィンガーにはそれぞれ鉄道と道路が整備されているが、手のひらの指の付け根部分と中心部に、それぞれ新たな鉄道として、メトロシティリンクを建設することとしている。なお、ショッピングセンターについては、90 年代まではゾーニングにより、既成市街地の外の立地が禁止されていた。2005 年計画では、より柔軟に、中心地域での立地は自治体の計画によって自由としている。また、中心地域以外ではかさばる商品を扱う商業施設の立地が認められるという緩和的な方針となった。

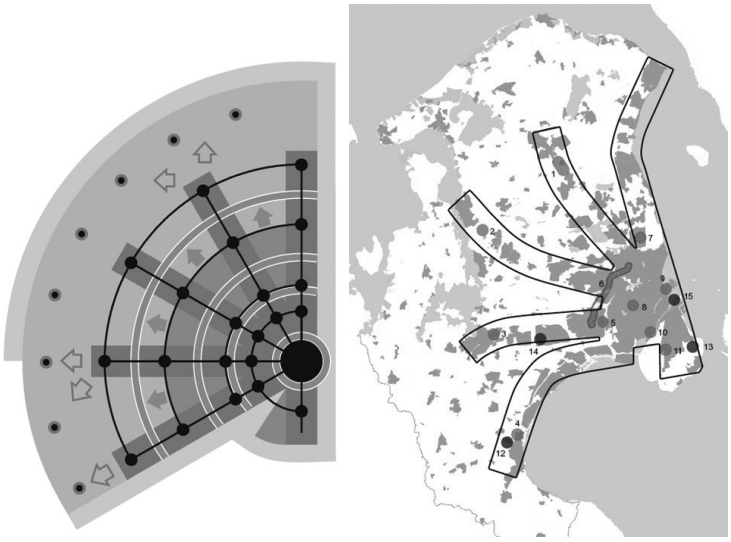


図 2-2-6　コペンハーゲン地域計画 2005 における空間構造
A:空間構造の模式図　b:特定開発地域
出典：HUR(2005)：Visions and main structure, Regional Plan 2005

４）フィンガープランの効果

フィンガープランは、60 年にわたりコペンハーゲンの都市圏計画の主導的な地域空間構造として位置づけられてきた。この間に住宅、オフィス立地の増大は、自動車交通の進展とも相まって郊外化が進み、都市圏人口も増大してきた。しかし、フィンガープランに沿ってゾーニングされ、開発規制された市街地は、自然環境の保全と都市圏の拡大という整合の困難な課題にうまく対応してきた。地域計画立案主体（ＨＲとＨＵＲ）は、財政的基盤、実現手段、メンバーの民主的な選出といった面では弱点があり、80 年代に廃止される時期もあった。しかし、自治体開発計画の上位計画策定組織としては有効に機能してきたものと考えられる。

フィンガープランと９０年代以降の再都市化傾向との関連は明確ではないが、面的なスプロールを回

避できたことにより、コペンハーゲンの都市機能の拡散・機能低下を防ぐ役割を果たしてきたのではないかと考えられる。弱点だったリング状の公共交通は軌道系の整備によって今後進むことによって、中心部の強化とフィンガーの連携も進むのでないかと考えられる。ただ、2005 年計画では指の長さが当初の計画から見て相当に伸びてきている。コペンハーゲン中心部との関連と、沿線それぞれの自立的な地域計画とのバランスを図る必要があると考えられる。また、指にあたる交通幹線の中には軌道系の交通手段ではない地区もあることも、環境計画との関連で課題となろう。

写真 2-2-3　都心部の歩行者空間ストロイエ・コペンハーゲン
（本項は海道清信『コンパクトシティの計画とデザイン』学芸出版社より一部引用）

（5）アメリカにおけるスマートグロース政策

１）スプロールからの転換をめざして

■ニューアーバニズム運動

これまではスプロール開発が一般的だったアメリカにおいても、スプロール抑制が政治的課題となって、多くの地域で方向転換が行われている（チェン、2001, p84-94）。その背景として、行財政的なコスト、環境保護意識、交通問題(交通渋滞)、自動車利用による住民の健康不安などが指摘されている。これらの問題に対する国民意識の高まりに、前クリントン政権は重要政策として取り組んだが、ブッシュ政権はあまり関心がないといわれる。

アメリカは各州や自治体の独自の立法・行政制度が特徴である。主要なスプロール施設の一つである巨大ショッピングセンターの立地規制でも、さまざまな取り組みが行われている。そうした立地規制を支えているのは、「地域主義商業運動」など、我が町の住みやすさや特性を守ろうとするさまざまな市民活動や商店主たちの戦いである(矢作弘、2005)。計画システムができれば、自動的にうまくいくというものではない。計画制度は政治的な側面が強く、常に何らかの利害関係の調整が含まれている。

都市スプロールに対抗した都市計画、都市開発運動がニューアーバニズムである。ニューアーバニズムは、拡大成長するアメリカ都市圏においてスプロールを抑制して、都市的な賑わいやコミュニティを保全しようという運動である。地域計画、都市圏計画として具体化されているのがスマートグロース政策であり、地区レベルでの開発手法としては、ＴＯＤ（公共交通指向開発）やＮＴＤ（伝統的近隣開発）である。スマートグロース政策は、「サステナブルな都市圏の形成をめざした政策対応と諸活動」と定義

されている(小西・西浦、2002)。ポートランド都市圏の事例が先駆的で著名であるが、今日では全米で新たな都市、地域政策として採用されている。その中心的な手法は、(1)広域の自治体が連携して策定した地域の将来構想に基づいて、(2)都市圏に成長限界線を設け開発を集中するものである。

TOD や NTD は様々な批判がありながらも、宅地開発手法としても成功している。このことは、従来のアメリカの開発の特徴である広々とした敷地に戸建て住宅がゆったりと配置されるというアメリカンドリームを好まない人々もまた多いことを、証明しているともいえる。

■スマートグロースのデザイン

土地利用と交通に焦点を当てて、スマートグロース政策を支持しているカナダのビクトリア交通政策研究所(VTPI)の一連の資料(VTPI、2005a, 2005b,2005c、注 6-1-2)によって、スマートグロース政策を整理しよう。表によれば低密分散、単機能、自動車交通指向、民間重視のスプロールに対し、スマートグロースは、高密度、歩行者自転車交通を重視したヒューマンスケールの開発、公共空間を重視するという対照的な開発パターンである。

スマートグロース推進をテーマにしているインターネットサイト「スマートグロースオンライン」(注 8-1-1)では、スマートグロースを実現するために、コンパクトな建設デザイン(ニューアーバニズムによる開発など)、歩ける近隣地区、つよい個性（場所の感覚）を持った魅力的な場所、複合機能などをあげているが、VTPI は、より具体的に次のようなスマートグロース手法を推奨している。

・総合計画（個々の開発を投機的戦略的な計画に位置づける）
・いろいろな圏域レベルでの行政の協働
・アクセスしやすい地域での効果的な開発
・税制による対応（低密、郊外新規、戸建てなどにより重い税を課す）
・アクセスしやすい公共施設整備
・ゾーニング規制（立地、開発タイプ、密度、規模、開発敷地率、開発デザイン、必要条件）
・スマートコード（ニューアーバニストによる開発規則）
・都市再開発の促進
・成長コントロールとオープンスペース・自然の保全

交通関係では、交通計画の改革(アクセシビリティ指向へ)、より中立的な交通助成(自動車交通重視からの転換)、モビリティや駐車場マネージメント、開発専門家の教育などを推奨している。VTPI 所長のリトマンは、スマートグロースによって、スプロール地域に偏っている人口を、よりコンパクトな地域に増加させるような方策を進めるべきである、様々な既存調査研究成果を用いて主張している(図 2-2-7)。

ところで、スマートグロースに対しては次のような批判や反論がある。

・消費者はスプロールや自動車依存を好む
・スマートグロースは、規制を増やし自由を減少させる
・スマートグロースは安価な住宅の入手を難しくする
・スマートグロースは交通混雑を増加させる
・公共サービスのコストを増大させる
・公共交通への投資は費用対効果が低い
・スマートグロースは経済発展を損なう

こうした批判に対して、リトマンは適切な政策を用いれば消費者はニューアーバニズムなどの住宅地を好む、開発の自由を増やし規制を減らす、インフラコストを下げる、ピーク時の自動車交通量を減らす、経済効率性を高めるといった反論を、多くの調査研究成果を用いて行っている（VTPI,2005c)。

表 2-2-6　スマートグロースとスプロールの比較

項目	スプロール	スマートグロース
密度	より低密、分散的な活動	より高密、まとまった活動
成長パターン	都市縁辺部（緑地）の開発	充填型（既開発地）の開発
土地利用	単調（単一用途、分離された）	混合用途
スケール	大スケール。より大きな建物、街区、広い道路。自動車利用のため人々は遠くの景観しか分からないために詳細さを欠く	ヒューマンスケール。より賢明な建物、街区、道路。歩行のため人々はより近く景観を感じるため親密な詳細さ
公共サービス(学校、公園等)	広域、離れた、より大きい。自動車での利用が必要	地域、配置、より小さい。住宅から徒歩圏で。
交通	自動車利用指向。徒歩、自転車、公共交通は乏しい	多様な手段。徒歩、自転車利用、公共交通のサービス
結合性	多くのループ、活気のない通り、限定的で結合していない徒歩と自転車施設の段階的な道路サービス、	より結合した通り(格子状)と非自動車施設のネットワーク（歩道、通路、横断歩道、近道）
通りのデザイン	自動車交通の量とスピードが最大になるようなデザイン	多様な活動を促進するようなデザイン。交通静穏
計画プロセス	非計画的、司法権と権利者との間の乏しい協働	司法権と権利者との間の良く計画された
公共空間	民間分野を重視(ショッピングモール、作業場、ゲーテッドコミュニティ、私的なクラブ)	公共分野を重視（通り、歩行環境、公共の公園、公共施設）

出典：　VTPI(2005a,p2)

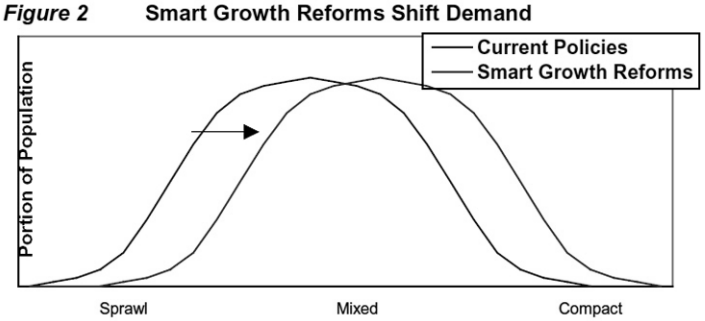


図 2-2-7　スマートグロース改革による要求のシフト

資料：VTPI、2005a

■ニューアーバニズムの原則

英国の都市計画史研究の第一人者ピーター・ホールは、英国のアーバンルネサンスとアメリカのスマートグロース・ニューアーバニズムは太平洋をはさんだ同じコインの裏表かと問うている（Peter Hall, 2003, p46）。彼は、ニューアーバニズムは全体として新規住宅建設の 60%を既成市街地内（ブラウンフィールド）で行うこととしているが、ニューアーバニズムでは多くの開発は郊外の新規開発であるという点で違っていると指摘している。歴史は繰り返す。アメリカでも英国でもプランナーは、50 年前のストックホルムでの計画手法－良質の公共交通に近い新規開発、商店などの生活サービスが駅周辺にありいろいろな施設に歩いていける－に到達できるのだろうかと提起し、ピーター・カルソープらのニューアーバニズムはそれを実現しつつあると評価している。

アメリカにおける「ニューアーバニズム」は、自動車交通指向のスプロール都市に対置したアーバン

デザインの理念と運動である。この理念は1990年代以降、全米で600以上の開発プロジェクトに適用され、14の広域計画にも用いられた(注6-1-3)。ニューアーバニズム会議を主催しているアンドレス・デゥアニらは、次のようなニューアーバニズムの原則を提起している。

・公共交通の駅に近接したタウンセンターの設置
・住宅地から徒歩15分圏にタウンセンター配置
・多様な住宅タイプ
・住宅地に近接して日常生活施設やオフィス、公園を配置
・歩行者や自転車利用に配慮した街路
・コミュニティによる地域自治

ニューアーバニズムの原理を適用した宅地開発は、不動産価値も高いといわれる。しかし、地権者の自由な立地や開発を妨げている、エリートのための開発である、形を変えたスプロールであるといったように、様々な立場からの批判もある。ニューアーバニズムは、依然として成長拡大するアメリカ都市地域でのアーバンデザイン手法といえよう。

ニューアーバニズムの考えは、英国でもみられる。チャールズ皇太子が提唱し、皇太子の主催する財団が開発やアドバイスを行い、政府の計画指針にも取り入れられているアーバンビレッジである。新規開発だけではなく、既成市街地の再開発や修復型の整備でも用いられている。空間モデルは、英国の伝統的な村であり、高密度複合機能の居住、街路に沿った連続した住宅の配置、レンガなどの伝統的な素材の使用、広場などの公共空間のデザインなどが特徴となっている。住宅地のネット密度は高くして親密で利便性の高いにぎわいを生み出すとともに、グロス密度は低くして広い公園緑地を住宅地に近接して配置するのが基本的な手法となっている。

(6) サンディエゴ市のシティオブビレッジ戦略

1) 市の概要と計画策定経緯

サンディエゴ市は、アメリカ西海岸の主要都市(2007年人口131.6万人、カリフォルニア州で2弁目、全米で8番目の人口規模)である。市域面積342.5平方エーカー、南北間40マイル。2000年の人口は122 万人であったが、近年の人口増加速度は土地の不足と地価の上昇によって鈍化している。産業は、

観光とコンベンション、ソフトウエア、通信機器など多様。海岸やキャニオンもあり多様な自然と気候といった地理的な特徴もある。人口構成は、メキシコに近いこともあり、ヒスパニック系が 25-30%、非ヒスパニックの白人が半数以下、15-20%がアジア太平洋系、7%が黒人。ヒスパニックとアジア系は若く人口増加している。平均年齢は 33.5 歳、65 歳以上の高齢者も増加している。人口は 2000 年の 122 万人から 2030 年には 166 万人、住宅数は 47 万戸(2000 年)から 2030 年には 61 万戸、雇用数も 74 万から 98 万人へ増加予想。

1967 年に最初の総合計画を策定。1974 年に、ケビン・リンチ(『都市のイメージ』著者)とドナルド・アップルヤードの指導の元に市のビジョン『今日のパラダイス』を出版し、生活の質の向上と自然環境の保全を示唆。この考えに沿って、1979 年に総合計画を改定。その後、観光や R&D 産業の立地はあったが、経済不況が 20 年ほど続いた。将来ビジョンの策定が引き続いて行われた－「都市形態・アクションプラン」「地域成長マネージメント戦略」「住みよい近隣事業」「永続的なパラダイスへ」「ルネッサンス委員会報告」など。2002 年に、これらの調査報告を活かして、1979 年の総合計画を補足する方針をまとめた。

２）新計画

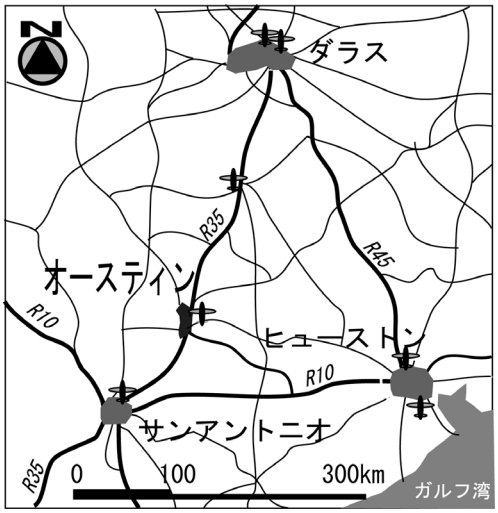
新しい総合計画は、市民の生活の質の向上と都市の成長をバランスさせることをねらいとした。戦略コンセプトは「シティ・オブ・ビレッジ」である。都市の人口、就業の成長・拡大にスマートグロース手法で対応する。既存の交通ネットワークを活用して、徒歩圏生活サービスを充実させて高密度居住、複合機能を配置する。パイロット地区を設定して進める(資料 22)

資料：the Council of San Diego: Coty of Villages, 2008.3.10
22) The Council of San Diego (2004): Regional Comprehensive Plan

(7)セントラルテキサスのスマートグロース

１）オースティン市街地の特徴

オースティンはテキサス州の州都で、人口約 80 万人である。サン・アントニオを含めた地域は、テキサス大学の存在や安い労働力や住宅などの価格の安さなど生活環境の良さも相まって、シリコンバー等と並んで成長地域として知られている。同市はライブミュージック世界首都を自称し、都心部には多くのライブミュージックを楽しめる場所がある。都心はオフィス中心の土地利用で、買い物、娯楽などの都市的な楽しさには欠けるが、テキサス大学が都心部に立地しており、大学都市として静かでまじめな雰囲気を感じる。ショッピングは郊外のスーパーマーケットや幹線道路沿道の商業施設にほとんど依存している。



郊外にはアメリカンドリームを体現したような戸建て住宅地が広がっている。緑が美しい住宅地もある（写真 2-2-4）が、低密さを生かし切れず自動車交通に依存したたいくつな住宅地も見られる。犯罪の恐れなどから、外部から自由に出入りできないように門が設けられた３階建てのコンドミニアム（日本的にはマンション）、いわゆるゲーテッドコミュニティも見られる。都心部に料金無料のバスを走らせて、自動車交通の利用を抑制しようとしている。

オースティンを中心とするテキサス中央地域は、ハイテク産業を中心とした新興の成長地域として知られ、今後 20-40 年間で人口が 125 万人増加と約２倍になると見込まれている。オースティンと５つのカウンティからなるセントラルテキサス地域の 20-40 年後の将来シナリオとして、多くの市民がよりコンパクトな地域像を支持した（注 8-2-1）。

写真 2-2-4　オースティンの戸建て住宅地

２）コンパクトな将来ビジョンへの市民の支持

ビジョンは TOD やニューアーバニズム運動で知られるピーター・カルソープ事務所(ポートランド市)が、２億円以上の費用でとりまとめたが、市民参加型の計画策定全体を組織、運営したのは ECT (Envision Central Texas、注 8-2-3)である。ECT は 2001 年に設立された NPO 組織で、市長を含む行政、企業団体組織、商工会議所、河川管理局、環境 NPO 組織、住民組織、大学関係者など地域の主要団体組織のトップが運営メンバーとなっている。多様な市民参加して、大規模なワークショップが 2002 年秋に開催された(写真 4)。2003 年春には典型地域（テストサイト）でワークショップが開かれ、こうした意見をもとにして同年秋に ETC は４つのシナリオを公表した(注 6-1-6)。

シナリオＡは現在の都市開発をそのまま延長したものである。シナリオＤは方向を大きく転換して、ニューアーバニズムの考えによってコンパクトな市街地形成をめざしている。シナリオ B,C は A と D の中間である。D 案は新たなインフラ投資額、新規開発面積が小さく、市民生活に欠かせない市街地上流部の水源地域での開発面積も小さい。低所得者の雇用が増加する反面、従来のような大きな敷地をもった住宅地の開発を大きく制限する。また、いずれの案も廃止された市内鉄道を復活させることを前提としている。数万人にアンケートし 1 万 2500 人から回答を得た結果、Ｄ案が最も多くの支持を得た。

人々が支持したビジョンは、新たなインフラ投資額、新規開発面積が小さく、生活に欠かせない都市上流部の水源地域での開発面積が小さい。低所得者の雇用が増加する反面、従来のような大きな敷地をもった住宅地の開発を大きく制限するというものである。また、いずれの案もかつての路面電車を復活させることを前提としている。いわゆるアメリカンドリームといわれる都市像、居住スタイルではなく、

ヨーロッパ型に近づいた将来像を多くの市民が選択したことに大きな流れの変化を感じることができる。市街地のスプロールを抑制することによる様々な効果を、具体的な数値で示している点も興味深い。

表 2-2-7　セントラルテキサス地域の将来像

特長	現在	シナリオA	シナリオB	シナリオC	シナリオD
特長：開発パターン、住宅タイプなど		近年の開発パターンの延長、市街地縁辺部での低密開発、既存幹線道路沿いに商業開発、多くの市民が戸建て住宅に居住。サービスへのアクセス時間がかかる、再開発は少なく新規開発中心、地域の鉄道・高速バスでコア地域にアクセス	主要幹線道路沿が成長する。複合機能開発の促進、各カウンティで住宅と職場が増える、シナリオAよりもアクセス時間は短い、ただし、交通渋滞はコア部分で高くなる、コミュータ鉄道・中心部のLRT整備	既存市街地及び新市街地両方での開発を進める。既存のまちで人口と就業が増える。複合機能開発を基本とする。主要幹線道路沿いに、各近隣住区にオープンスペースを持ったニュータウンを開発する。コミュータ鉄道と高速バスシステ	既存の市街地内に集中開発、ＬＲＴや自転車、歩行者のための大きな投資、多くの市民はタウンハウスやコンドミニアムに住む。最も開発密度が高くコンパクトな都市開発。
新規の必要インフラ投資額、億ドル	－	106	55	49	30
新規開発面積a	既存市街地=739,323	468,000	192,000	170,000	85,000
人口増加1000人当たり必要開発用地,a	－	373	152	136	73
再開発面積	－	3,559	5,472	7,973	10,192
水源涵養地域における新規開発面積,a	水源涵養地域 145,000	36,258	18,300	53	397
市街地面積の増加率,%		63	26	23	11
中心地域への平均到達時間、分		68	64	60	57
平均ラッシュアワー移動時間、分		22	19	20	18
地域行動における自動車利用比率、%		92	90	88	85
低所得者居住地域での増加世帯数	－	6,900	48,783	51,241	52,425
低所得者地域での新規就業増加数	－	753	73	2,295	16,042
戸建て住宅比率%	64	63	63	59	48
集合住宅比率%	36	37	37	41	52
市民支持率（土地利用について、%、＊	－	5%	10	24	57%

a:面積エーカー　　＊未回答があるため合計が100%でない

３）市民参加型将来像の策定

ETC では2004 年に地域のリーダーによるワークショップの開催、2005 年に７つの専門委員会を設置し、交通と土地利用、経済開発、住宅と就業、密度と混合用途、オープンスペース、社会的公平性、優秀事例などのテーマを検討することとした。2007 年中に具体的な計画ツールをまとめることとしている。

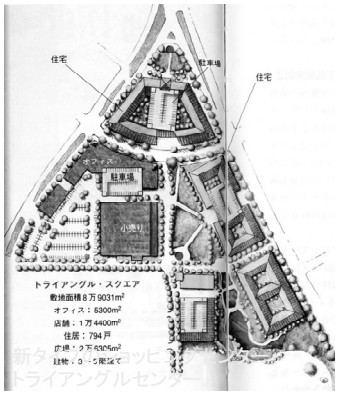
我が国では都市マスタープラン作成は行政の仕事である。作成過程で住民アンケート、住民参加のワークショップ、地元懇談会などが実施されるようないわゆる参加型計画作成であっても、ECT のような NPO がビジョンを作成するということまではなされていない。アメリカの行政組織は日本と比べて専門家が少ないことを反映しているともいえるが、市民参加を徹底して計画作成を進めた。住民アンケート調査によれば地域で最も大きな課題は交通 40%、道路・橋 18%と交通関係が多く、教育・学校 11%、仕事・失業 9%と社会問題は少ない。また、ヒスパニック系住民は白人に比べて、健康、居住コストへの関心が特に高い。

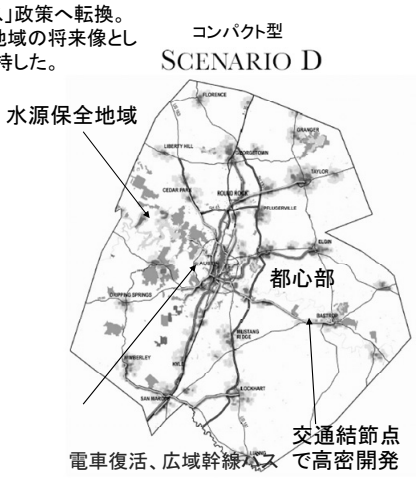
ECT の方法は全体のシナリオ作成段階から住民が参加し、将来ビジョンを住民に選択してもらう手法である。市街地の将来開発パターンとその影響、効果を、４つのシナリオによって具体的な数値と地図

でわかりやすく示している。いわゆるアメリカンドリームといわれる自動車交通への依存を前提にした低密な郊外居住の居住スタイルではなく、ニューアーバニズムに基づいたヨーロッパ型の将来像を多くの市民が選択したことに大きな流れの変化を感じることができる。今後この案を元に具体的な施策を作成することになっているが、果たしてこのシナリオに沿ってどのように進められるか注目される。

中央テキサスのスマートグロース

アメリカの多くの地域では、「スマートグロース」政策へ転換。
州都オースティン都市圏では、20-40年後の地域の将来像として、コンパクトな都市像を約半数の市民が支持した。





4）オースティンのスマートグロース

テキサス州はスマートグロース法を持っていないが、オースティン市は、1990 年代からスマートグロースを標榜して、ニューアーバニズムの提案であるＴＯＤや NTD を促進している(注 6-1-7)。オースティン市の人口は、1990 年の 46 万 5 千人から 2000 年には 65 万人に急増したが、2010 年には 80 万人と予測されている。市のスマートグロース政策は、開発ゾーンと飲料水源保全ゾーンなどを指定したスマートグロースマップの策定(図)、生活の質の改善、税構成(タックスベース)の改善の３つである。

スマートグロースマップでは、水源保全地域、再開発促進地域、都市コア、ＴＮＤ（伝統的近隣開発地区）ゾーン、路面電車計画、地域公園、ダウンタウンなどが明示されている。

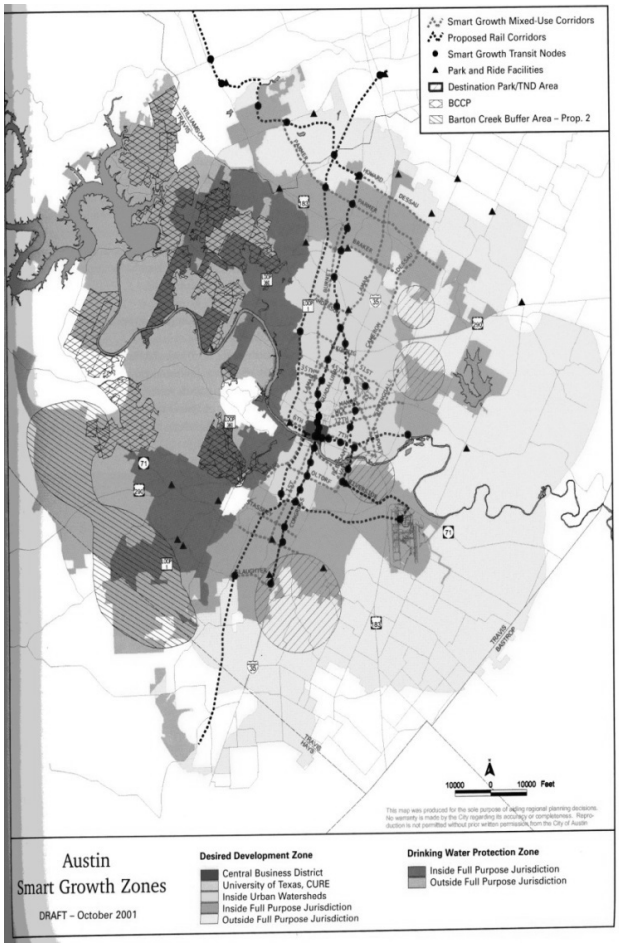


図 2-2-8　オースティン・スマートグロース・ゾーン（スマートグロース地域、水源保全地域、交通結節点等が指定されている）

資料：海道　清信『コンパクトシティの計画とデザイン』学芸出版社より、引用

（8）ヒルスボロ市のスマートグロース計画

ポートランド都市圏のヒルスボロ市はポートランド都市圏の成長管理政策に従った施策を推進している。その特徴は、①成長限界線を設定して、無計画な市街地のスプロール的な拡大を食い止めていること。②ゾーニングによって、駅（ポートランド中心部と結ぶ郊外電車 MAX）周辺の高密度、多機能開発を誘導すること。③TOD 開発を推進すること。最近の事例では、オレンコステーションの TOD が著名である。

駅周辺のゾーニングの例では、MAX 駅周辺に 400 メートル圏と 1000 メートル圏を設定して、戸建て地区 4 種、集合住宅地区 3 種、産業、商業、近隣商業、近隣複合用途、商業・複合用途などを指定している。

■2007 年 9 月 13 日木曜日午後 2 時。ポートランド都市圏、オレゴン州ヒルスボロ市役所インタビュー記録　: Planning Department 150E, Fourth floor、 97123-4028

デビー・ラバー（25 年間市役所で都市計画担当）Planning/Economic development Liasion, City of Hillsboro

・ヒルスボロには、カウンティの裁判所があることからわかるように、オレゴン州では一番古いコミュニティで、1876 年に設立された。オレゴン州では都市は大小にかかわらず、コンプリヘンシブプラン(総合計画)を策定する義務がある（1970 年に決定)。州の目標・ゴール～メトロの目標～ヒルスボロの目標が整合している。インターネットで資料確認できる。

・市長と 6 人の議員(カウンセラー)が市政を運営。市長が任命するプランニングコミッティが 7 人いる。

・コンプリヘンシブプランは一般的な土地利用を示す。特に、交通、道路を対象。

・ゾーニングは、一般地区と鉄道駅周辺では、高さ、密度、建坪率、容積率とも違っている。駅周辺、保存地区、ダウンタウンでは厳しい規制をかけている。別の規定がある。

・ゾーニング条例のスタンダードより、デベロッパーのスタンダードの水準が高いことがある。条例の 137 条にハード・スタンダード、138 条にソフト・スタンダードが記載されている。

・デザインガイドラインはリコメンデーションであり、ネゴシエーションで用いられる。

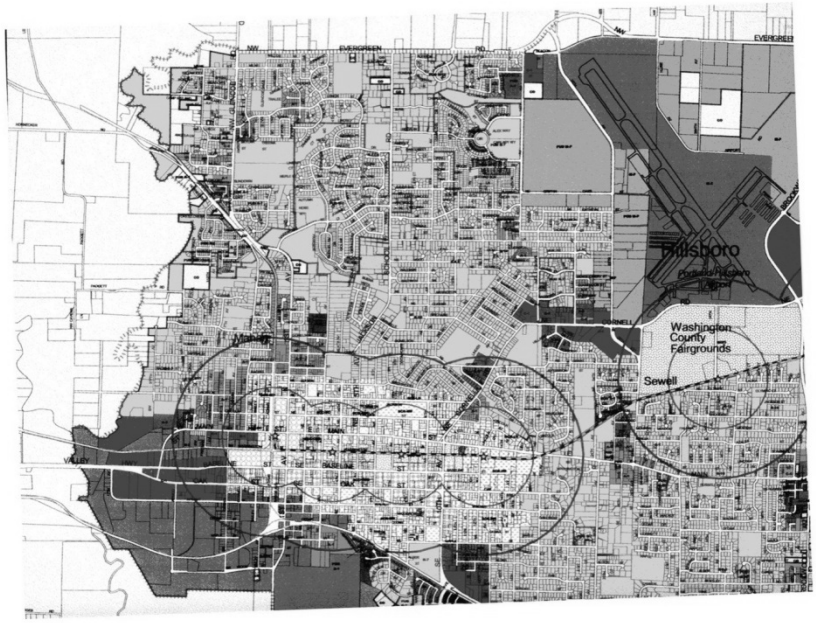


図 2-2-9　ヒルスボロ市のゾーニングマップ（部分）

＜オレンコ・ステーション開発＞

ニューアーバニズムの考え方による郊外型新規開発事業。

ポートランド都市圏の TOD（交通指向開発）かつ TND（伝統的近隣開発）典型事例。

民間企業（パックスとラスト社）による開発。いくつかの賞を獲得。200 戸の住宅。複合機能。パワーセンター、公園。

全体 77ha。住宅 1800 戸、オフィスパーク 4ha、オフォス・小売り商業 22ha

1980 年代にパックトラスト社がトランジットビレッジを開発するために土地入手。

90 年代に MAX が延長開設され、開発計画・用途変更。高密度、複合機能の住宅地開発

1995 年にサイトプランニング、98 年に土地整備、2002 年にタウンセンター開発

パックトラスト社は元は商業開発中心だった。

公民パートナーシップでの推進が特徴。

駅の一日乗降客数は 2 万 5 千人

2 つのセンター、600 戸アパート、800 戸のコンド

・オレンコステーション・プロジェクト：戸建ては売却、オフィスや商業施設はリース。マスタープランレビューが行われている。パブリックミーティングの手法で。オレンコステーションの事業では、デベロッパーは市のスタンダードよりも詳しいスタンダードを持っていた。現在の市のスタンダードはあまり良くない。つまらない住宅地しかできない。オレンコを開発したのは、パックトラストである。彼らにとっては初めての住宅地開発だった。市にとっても初めての駅周辺の開発だった。

図 2-2-10　オレンコステーション・TOD

(9)ブリスベーン・オーストラリア

１）オーストラリアにおけるコンパクトシティ政策と住宅市場

オーストラリアは､広大な土地資源､新規開発による都市建設といった点ではアメリカに似ているが、一方では計画的な都市建設も進められ、低密度ではあるがアメリカ諸都市よりも無秩序な開発は抑制されている。しかし、ガソリンと都市人口密度の関係を図で示して、コンパクトシティの必要性を訴えているケンワージー教授がオーストラリアの研究者であることからも、低密度に広がる都市を自動車利用から公共交通利用へと転換させる必要性も、強く意識されている。

ランドルフ教授(2006)の論文では、コンパクトシティ政策における、オーストラリアの大都市（メルボルン、シドニー、ブリスベーン）における、高密度な住宅市場を分析している。そこでは、かつて高密度居住といえば低所得者､マイノリティの住宅と見なされてきたが,今日でも基本的な嗜好は変わっていないが、住宅市場では都市のフリンジにも小規模敷地の住宅が増加し、劇的に変化しつつある。それの背景には、オーストラリアでは高密度のコンパクトシティ政策が当たり前になってきているという状況がある。

かつて、オーストラリアの住宅は、広い敷地に平屋の戸建て住宅が中心であった。しかし近年の住宅市場では大きな変化がみられる｡表 2-9-1 のように､ストック全体としては依然として戸建て中心だが、この 20 年間の住宅の増加は明らかに集合住宅の割合が高くなっている。

表 2-2-8　オーストラリア大都市における住宅ストックと変化

戸数割合	戸建て	集合住宅	全戸数
2001 年の住宅ストック			
シドニー	63	35	1,438,394
メルボルン	74	24	1,243,373
ブリスベーン	80	18	601,146
1981-2001 年の増加戸数割合			
シドニー	+26	+60	+35
メルボルン	+35	+53	+38
ブリスベーン	+67	+146	+78

資料：Randolph(2006)

3 大都市では、いずれも将来都市像としてコンパクトシティを掲げている。具体的には、シドニー(目標年 2031 年)、メルボルン（同 2026 年)、ブリスベーン（同 2030 年）までの新規住宅建設では、再開発とインフィル型の住宅の割合をそれぞれ、60-70%、50%、67%としている。即ち、従来のような郊外における新規開発から明らかに転換しようとしていることがわかる。

資料： Bill Randolph (2006)：Research Paper No.6, Delivering the Compact City in Australia：Current trends and future implications 、City Futures research Centre

２）ブリスベーンにおけるコンパクトシティ政策

低密度な居住地が郊外に広がっている市街地をゾーニング、4 段階のセンター配置、近隣計画などによって、ＤＥＯs（Desired Environmental Outcomes 期待環境指標）を用いて、開発コントロールを中心として住みよい都市を形成しようとしている。

DEOs は、自然環境／水、コミュニティ生活（住宅、公園、文化、景観、健康、安全、社会環境など)、

土地利用・市街地環境（センター、交通、効率性、歴史など)、経済開発、アクセスとモビリティ（住宅密度、通勤手段など)、インフラストラクチャーによって構成される。

センターシステムでは、多目的センターと特別目的センターが定義される。多目的センターは、都市センター（中心部)、地域センター、郊外センター（商業施設の延べ床面積約 6000 ㎡以上)、利便センター(商業施設の延べ床面積約 6000 ㎡以下）の 4 段階で設定されている。

特別目的のセンターは、特定の用途に特化したセンターで、下記のような種類が定められている。

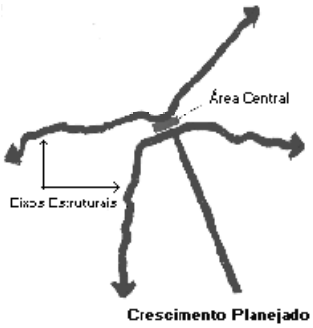
SP1 - Major hospital and medical facility（病院、医療）
SP2 - Major educational and research facility（教育・研究）
SP3 - Major defence and communications facility(情報)
SP4 - Major sporting stadium(スポーツ)
SP5 - Entertainment centre(娯楽)
SP6 - Airport（空港）
SP7 - Port（港湾）
SP8 - Major residential institution（居住）
SP9 - Correctional centre（収集）
SP10 - The Brisbane Market（市場）
SP11 - Vehicle sales and service（自動車販売）
SP12 - Mixed industry and business（複合産業）
SP13 - Office park（オフィスパーク）
SP14 - Cottage industry and retail（住宅販売）
SP15 - Marina（マリーナ）
SP16 - South Bank（サウスバンク）

こうした計画は、シティプラン（最新は 2000 年）で定められているが、アメリカのコンプリヘンシブプラン、イギリスのかつてのローカルプランと同様の詳細さが盛り込まれている。住宅地は、郊外の低密住宅地、中密度、中心部の高密度までそれぞれについて、DEO にもとづくアセスメント項目が定められている。具体的な位置は全市にわたって決定されている近隣計画に示されている。各センターについても同様である。

資料　Brisbane City Council (2000): The City Plan
資料：City Futures research Centre(2006): Research Paper No.6, Delivering the Compact City in Australia: Current trends and future implications
22) The Council of San Diego (2004): Regional Comprehensive Plan
23)　Brisbane City Council (2000): The City Plan

（10） 高密度の都市成長軸・クリチバ・ブラジル

クリチバは公共交通政策、環境政策の成功事例として知られている。都市内に基幹軸を 5 本設定しユニークなバスシステムサービスを行い、ゾーニングを設定し基幹軸に沿って高密度の居住、商業地区を配置する（資料９)。



資料：Efficient transportation for successful urban planning in Curitiba
http://www.solutions-site.org/artman/publish/article_62.shtml

資料：Cassio Taniguchi(2001)

高度利用が図られている軸線沿いに高層ビルが建ち並ぶ。軸から離れた場所は住宅地になっている（このページの写真提供:Institute of Jaime Lerner）

専用レーンを走るバス。時間が不正確で遅いというこれまでバスの悪いイメージを一新した

チューブ形のバス乗り場。車内ではなく乗り場で料金を払う仕組みなので乗降がスムーズに進む

資料：服部圭郎『人間都市クリチバ』学芸出版社、2004年
Cassio Taniguchi(2001)：Transport and Urban Planning in Curitiba、DISP 147

2−3　国内事例

社会資本整備審議会資料(資料 15)では、青森市(3 層の土地利用計画と公共交通軸)、富山市(LRT 公共交通軸と拠点集中型市街地形成。500～300 メートルの駅・バス停圏によるまちなか居住推進)、盛岡市(路線バスネットワーク)の他駅周辺整備の事例として、日向市、廿日市市、鎌ヶ谷市が紹介されている。

各地で改訂作業が進められている都市計画マスタープランなどでも多くの都市で集約型都市構造あるいはコンパクトな都市構造を将来ビジョンとして位置づけて策定し、あるいは検討している。例えば、浜松市(浜松型コンパクトシティ)、豊田市（多核ネットワーク型都市構造)、福井市(快適な生活圏・コンパクトシティ)、一宮市(段階構成による生活拠点)、名古屋市(脱地球温暖化戦略 2050・駅そば生活圏)など。

(1)青森市都市計画マスタープランと中心市街地活性化計画

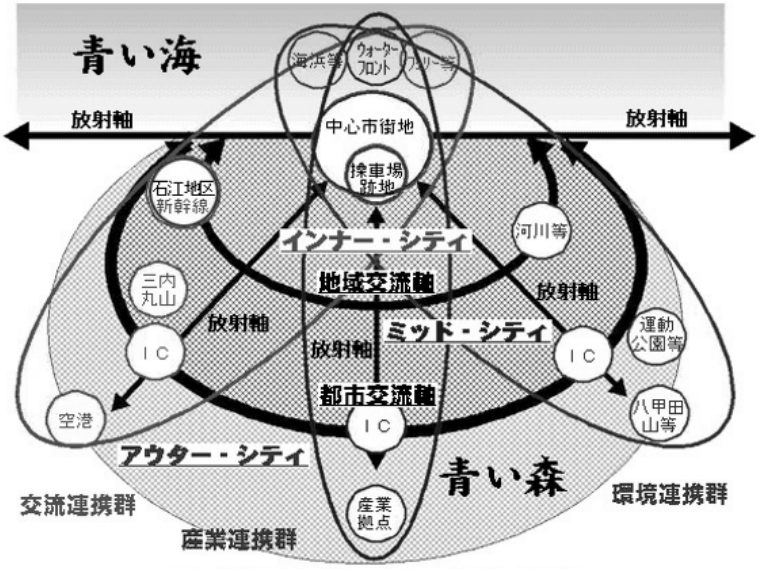


図　将来都市構造の概念図(パターン図)

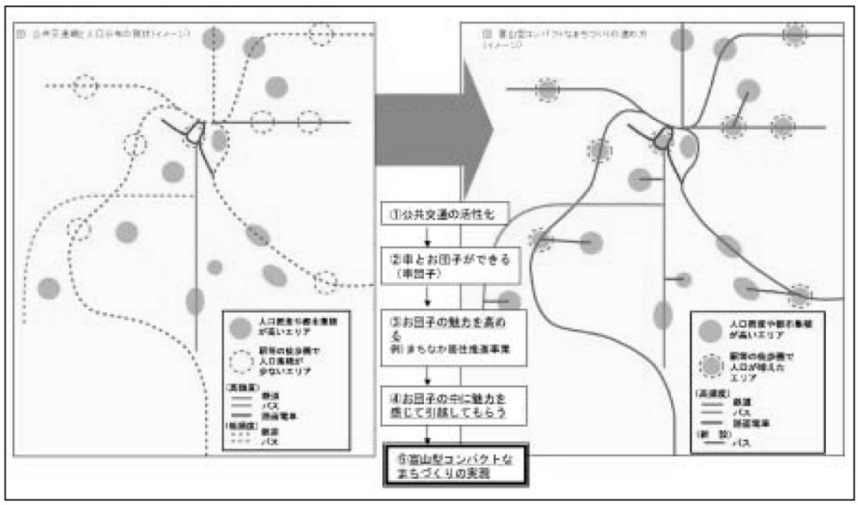
青森市のコンパクトシティのコンセプトは、市街地を三層に分けた土地利用戦略にある。多くの地方都市と同様に、鉄道による地域交通サービスに乏しいため。市街地の外延への拡散を防ぎ、都市中心部の活性化を再開発による機能集約、住宅建設による人口増加で進める戦略である。

(2)富山市中心市街地活性化計画と都市計画マスタープラン

富山市のコンパクトシティ戦略は、郊外部への拡散開発抑制と LRT 導入による駅周辺への集約的な開発、および中心市街地の再生、活性化である。地方都市でありながら LRT、路面電車、JR という軌道系交通インフラを活かす計画である。中心市街地活性化計画のコンセプトは「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」。郊外開発を重視していた平成１０年都市計画マスタープランからの政策転換にも注目すべきである。活性化計画では、次の 3 つを目標に掲げている。

・公共交通の利便性向上
・賑わい拠点の創出
・まちなか居住の推進
対象範囲　４３６ヘクタール
商業集積　全市の約 25%（販売額、就業者数）
事業集積　全市の約 20%（事業所数、就業者数）

■富山型コンパクトなまちづくりのコンセプト

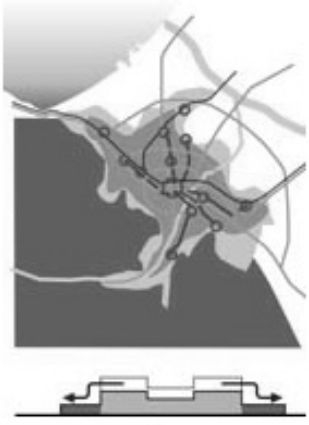


(3)中核都市における計画事例：北海道、札幌市

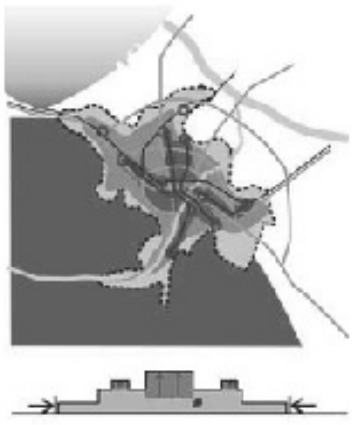
札幌市都市計画マスタープラン 2004 でコンパクトシティを掲げる。さらに、地域経済計画、農村計画、環境デザイン、生命・生態系デザイン、コミュニティデザイン、ランドスケープデザインの相互連携によるコンパクトシティへ挑戦。2005 年 11 月に北海道商工会議所等経済 4 団体は、「コミュニティの再生と共生によるまちづくりの推進に向けた総決起集会～コンパクトなまちづくりの実現を目指して～」を開催した。

同年 12 月 26 日の北海道新聞は社説で、加速する高齢化と人口減社会を見据えコンパクトなまちづくりを目指すべきだと論説

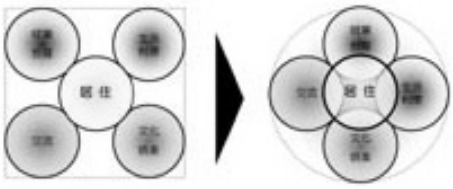
札幌市都市計画マスタープランでは、これからの都市づくりは，「持続可能なコンパクト・シティの再構築」を基本理念とし，様々な取り組みがよってたつべき共通の価値観（原則）を明確にして進めます。



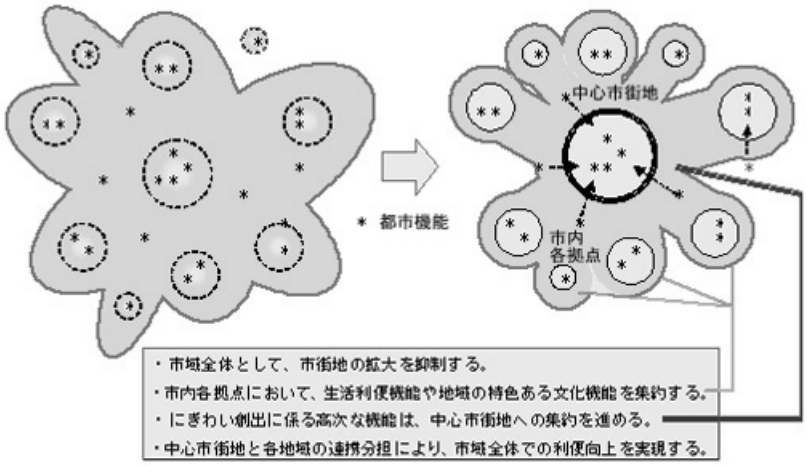
これまでは・・・各機能を明確に区分して配置、拡大，拡散、機能の純化が進んだ。



これからは・・・ 様々な機能が，居住機能を中心にままとまりをもって構成、内部集約，まとまり（集積）、機能の複合を進める。



(4)浜松市都市計画マスタープラン



＜浜松型コンパクトシティのイメージ＞

「浜松市都市計画の見直しガイドライン」第3章 見直しの必要性について
(1) 社会経済情勢等の変化
1. 将来都市像の変化

本市における将来の都市像は、それぞれの時代背景を基に、基本構想として計画されてきました。昭和の時代においては、人口増加や経済成長も著しく、そのような時代に描いた将来都市像は、経済効果の向上や、生活基盤を「質・量」ともに豊かにする「成長型社会」を基本理念としていました。

しかし、平成の時代になり、将来における少子・高齢化を背景とした人口構造の変化や産業構造の成熟期を迎えることや、地球規模での資源枯渇、環境問題などに対応するため「持続型発展社会」の実現を目指す風潮が高まりました。

平成17年7月1日の合併により現「浜松市」が誕生し、平成19年4月1日には、政令指定都市への移行に伴い、新市の総合計画として第1次浜松市総合計画が策定されました。(平成19年3月)

第1次浜松市総合計画において、本市の将来都市像は、「都市空間形成に当たって、市民生活を支える産業の維持・発展を基本としながらも、開発と保全のバランスに配慮する中、市街地の無秩序な拡大を抑制する」としています。

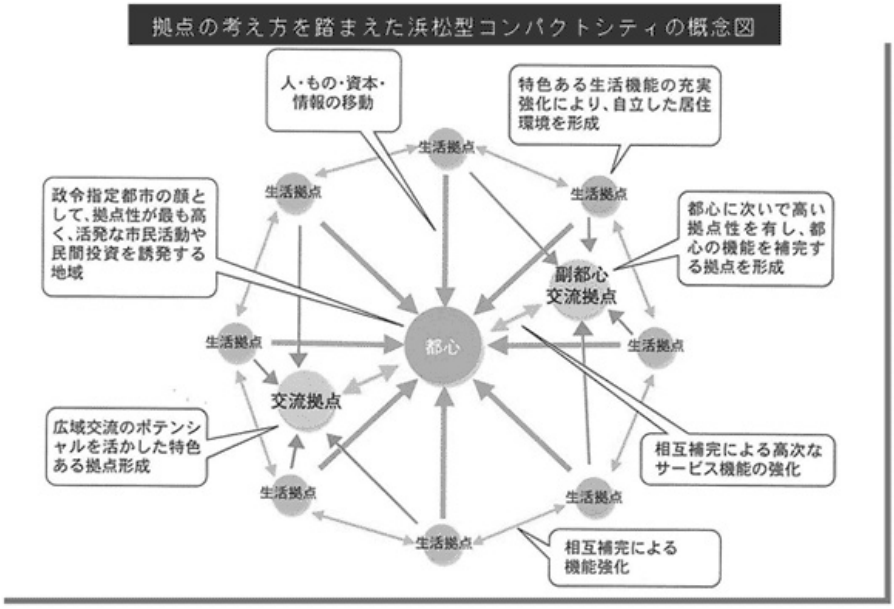
また、各地域にそれぞれの特性に応じた都市機能の集積を進め、特色ある拠点を形成し、都心を中心とした相互のネットワークを構築することで、常に新しい価値を創造し、補完し合う「浜松型コンパクトシティ」を都市空間形成の基本的な考え方としています。

今後は、このような集約型都市構造に対応した道路整備のあり方が課題となっています。
今までは、高度経済成長期以降の急激なモータリゼーションの進展とともに、市街地が外延化し、市街地密度が低下してきました。このような都市構造を放置すると、「公共交通の維持が困難」、「環境への負荷が増大」、「都市施設の維持管理コストの増大」などの問題が深刻化する恐れがあり、将来に心配される人口の減少、超高齢化時代では、今まで以上に、市街地全体が希薄化し、都心や周辺の市街地も衰退していく恐れがあります。

そこで、今後は更なる集約型都市構造を目指し、都市の成長と環境の保全が両立する持続可能な都市づくりが重要であると考えます。

浜松型コンパクトシティの形成を進めるためには、現在、生活拠点として位置付けられている地域の都市の拡大を防ぎ、歩いて暮らせるコンパクトな集約型の生活拠点への再編が不可欠です。歩いて暮らせる生活拠点と都心を結ぶネットワーク、あるいは生活拠点相互を結ぶネットワークは、道路だけでな

く、鉄道やバス網などの公共交通に連絡することにより確保することも考えられます。必要以上に道路網を拡大していくことは、これらの観点から望ましくないと考えます。そのため、浜松型コンパクトシティを実現するための都市計画道路の見直しが必要になっています。



資料：浜松市ホームページより
「浜松市都市計画道路見直しガイドライン（案）」より

総合計画の基本的な考え方を受けて、浜松市都市計画マスタープランは 12 市町村の広域合併により成立した政令指定都市を対象に、平成 19 年度から 3 カ年で策定中である。

広域合併した結果、高密度の中心部から低密度な農山村的な地域まで含む圏域構成となった。そのため、次のような５つのゾーン構成が提案されている。

①中心市街地ゾーン（都心）：高度な都市機能を集積させることにより、新たな経済活動の誘発と活発な市民活動による賑わいを創出していくとともに、さらにそれらを享受できる利便性の高い都市型居住空間を確保

②中心市街地ゾーン（都心以外）：人口密度 200 人/ha 程度の集積を目指し、低未利用地の宅地化及び建物の高度利用を促進

③周辺市街地ゾーン：人口密度 60～100 人/ha 程度の集積を目指し、低未利用地の宅地化を促進都市基盤が脆弱な区域では、都市型住宅地としての土地利用を主体に点在する中小工場や農地などと共存。都市基盤が整った落ち着きある生活環境を有する区域では、現在の低中層住宅地としての土地利用を保全

④環境調和居住ゾーン：市街化調整区域としての原則を守り、大幅に人口密度を増加させないことを前提に、地域コミュニティを維持するための土地利用をコントロール

農住ゾーン：基本的に人口増加や周辺環境への影響を与える開発を抑制。交流人口拡大や産業活性化につながる開発を適正に誘導。

⑤環境資産保全・活用ゾーン：基本的に新たな開発を抑制。合併前中心地の生活環境を維持

2－4 集約型都市構造の計画の特徴ーまとめ

2-1 に示した 2 つの条件を中心にして例示した国内外の集約型都市構造の計画事例をまとめると以下のことがいえる。

＜海外事例＞

・ロンドンにおけるシティオブビレッジの都市構造は、特に郊外地域の日常生活利便性の向上をめざしている。我が国の集約型都市構造と類似しているが、駅や身近なセンターを中心として形成される生活圏(ビレッジ)の生活像は明確であり、またその実現手法も具体的で多様である。サンディエゴの構想もロンドンと類似しているが、実現手法がやや異なる。

・シアトルのアーバンビレッジ戦略は、都市構造計画とタイプ別のセンター及ぶ周辺の生活像が明確であり、基本的な計画単位に近隣計画が策定されており、全体計画との整合が図られている。

・コペンハーゲンのフィンガープラン、クリチバの公共基幹バスによる都市軸は、ともに都市成長を前提として、自然環境の保全、効率的な公共交通の運行、高密度の市街地形成と低密度の居住地配置バランスが考慮されている。

・ブリスベーンなどオーストラリアの事例では、多段階のセンター計画、産業やスポーツ施設などの単一目的の分散立地型の施設も都市計画の中に位置づけている。また、生活圏単位の計画実現手法としての近隣計画と都市構造との連携が明確である。

＜国内事例＞

・政府推奨の都市像となったコンパクトシティあるいは集約型都市像を、将来都市像としてかかげる都市が多くなった。そうした背景には、地球環境問題からの自然地開発の抑制や自動車依存交通の見直し、財政の制約による効率的な投資指向、高齢化による日常生活圏の重視などがある。

・もうひとつの背景は、市町村合併により広域中心から農山村地域まで多様な土地利用、集積の地域が同一行政圏に含まれるようになった。旧来からの中心地を維持しつつ、広域中心としての中心市街地を活性化させる都市像として、多中心の集約型都市構造をコンパクトシティとして概念整理することは、いわば政治的にも市民感情からも納得しやすい。

・そうした都市構造を達成する主な手段は、駅周辺再開発などの整備的手法、まちなか居住促進および公共交通ネットワークの維持・サービス増進である。規制的な手法、近隣計画のような市民参画による地域的な特長を生かした計画策定と実施の手段に乏しい。

・また、アメリカやオーストラリア、ロンドンや北欧など多くの地域では、依然として新規の都市開発、特に住宅供給による世帯数増加に対応する都市像として、集約型都市構造が位置づけられている。我が国ではほとんどの地域では人口減少がもはや現実となっており、世帯数減少も一部の地域で進み始めている。こうした状況で、土地利用、センター機能を集約化するための手法は、成長期よりも乏しい。一方で、市街地開発予備地として農業サイドからの開発誘引の圧力は、依然として大きい。

・我が国では公共交通ネットワークと多段階の拠点形成による集約型都市構造がビジョンとして描かれている。ただし、生活圏の設定は明確ではなく、そこで確保すべき生活サービスやアメニティの水準についても明示されていない。

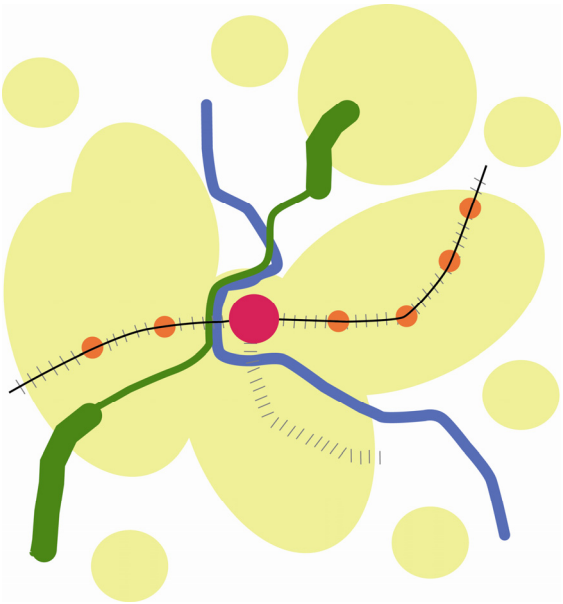


図 2-4-1　分散型市街地耕造

多くの都市は、4-1 図のような分散型都市構造となっている。

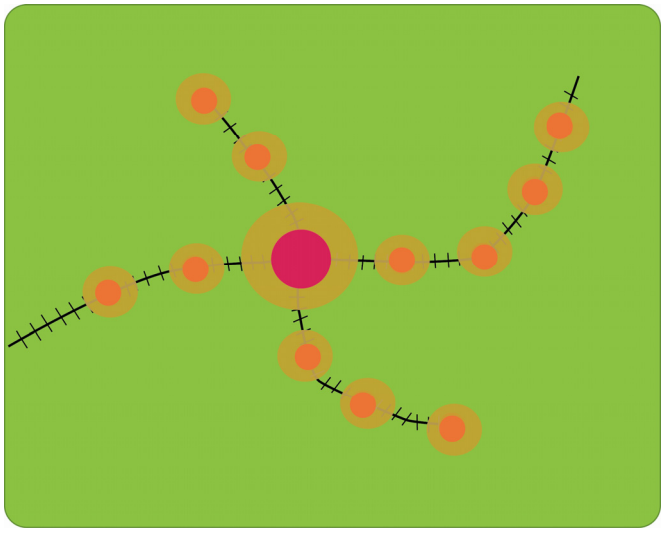


図 2-4-2　集約型都市構造－TOD 型, 串と団子型

富山市の都市計画マスタープランや TOD（公共交通指向都市開発)、コペンハーゲンでは、図 4-2 のような都市構造が描かれている。こうした都市構造は、駅など拠点での開発、機能集約と分散的な開発の規制によって、実現することが可能となる。

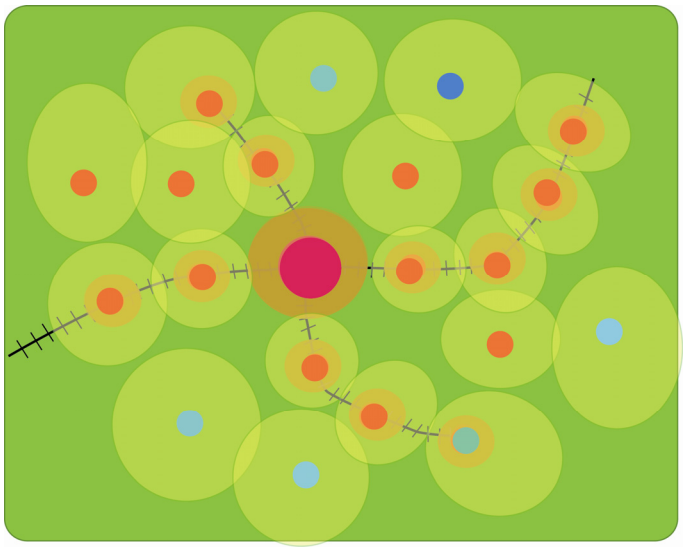


図 2-4-3　集約型都市構造－シティオブビレッッジ型

ロンドンのようなシティオブビレッッジ型では、都市全体特に低密に開発された郊外居住地の再構成をねらいとしている。ここでは、多段階のセンターの形成とそれを中心とした生活圏で都市全体を構成することとしている。

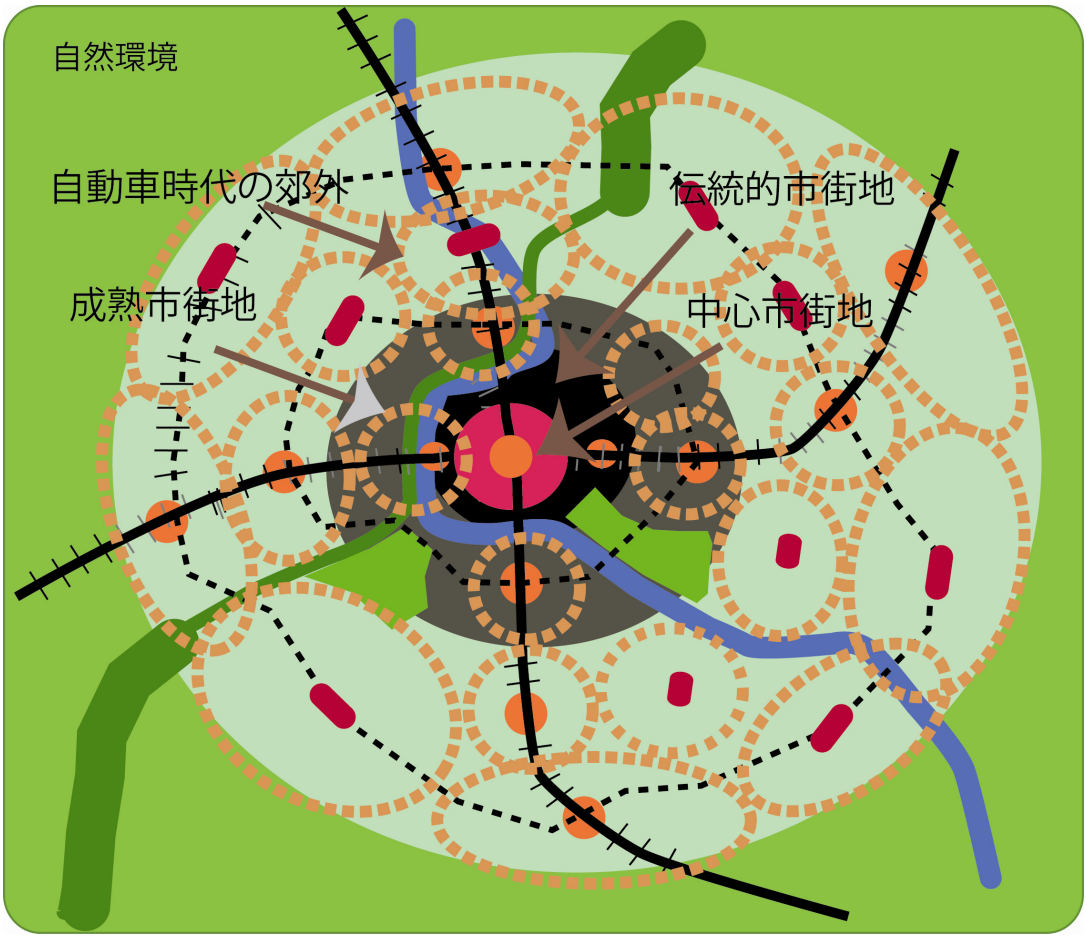


図 2-4-4　集約型都市構造－駅そば生活圏型

名古屋市が構想している駅そば生活圏は、シティオブビレッジ型の都市像として位置づけられる。市街地は、江戸時代に形成された伝統的市街地(約 16k ㎡、5%)、その後 1960 年頃まで公共交通利用を中心として形成された成熟市街地(約 175k ㎡、54%)、その外側に自動車時代に形成された郊外の新市街地(約 135k ㎡、41%)という３つの層で構成されている。新市街地の面積が成熟市街地よりも小さいのは、市域を越えて市街化が進んだためである。

市街地人口の 70%以上は、駅から 1㎞圏内に居住している。残りの 30%もバス停へのアクセスが容易な地域に居住している。鉄道駅、バス停の周辺・近隣には日常生活サービス施設が配置されている。

表 2-4-1　名古屋市内の３ゾーン面積割合

市内３ゾーン面積	k ㎡	(%)
伝統的市街地	15.7	4.8
成熟市街地	175.7	53.8
新市街地	135.1	41.4
計	326.5	100.0

2−5　駅そば居住の可能性

(1)住宅政策と住宅市場の動向

１）成熟社会における住宅政策

我が国の住宅市場は、ヨーロッパなど成熟した都市社会に比べて次のような特徴がある：①住宅寿命の短さ、②中古住宅価格の低さ、③新築に比べて中古市場の小ささ、④持ち家に比べて賃貸住宅の質の低さ。成熟型都市社会に対応した住宅市場の形成に向けてこうした特性の改善策がいくつか出されている。

住宅宅地審議会答申「２１世紀の豊かな生活を支える住宅・宅地政策について」（平成１２年６月）では、成熟社会に向かう社会状況の中で、新たな住宅政策の方向としてストック重視と市場重視をしめした。

その後、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）都心・駅そば居住の魅力と転入

住宅購入計画者（サラリーマン）に対するアンケート調査によれば、都心立地を希望する割合が 20.7%（2004 年）と 2002 年調査に比べて 2 倍に増えた。東京都全域に居住する 20 歳以上の男女へのアンケートでは、都心居住の魅力は、「商業施設や交通の拠点が多い」(63%) でダントツに多く、次いで、コンサートホールや美術館が多い、職住が近接、医療など社会施設が充実、活気があるなどが 23-24%で、続く。反対に都心に住むことの不安や不満は、「日当たり・騒音などの住環境が悪い」が 58%と一番多く、次いで住居費が高い、自然が少ない、物価が高いが 30-46%となっている。実際に都心（東京都心 8 区）マンション居住者（1997-2001 年入居）の内、23 区以外からの転入は約 22%で、同一区内からの移動が 32%都心 8 区からが 12%、8 区以外の 23 区内からが 31%と、郊外から遠く移動して転入した人の割合は高くない（以上、『データで読み解く都市居住の未来』都市住宅学会編、学芸出版社、2005 年による)。

高齢者の駅勢圏マンション需要調査によれば、首都圏の戸建て持ち家層の 20%が、駅勢圏(15 分圏)への希望を示している。移転希望の主たる理由は「身体が衰えた時も安心」が 75%と老後の生活の安心期待となっている。「住み替えのニーズは潜在しており、高齢期のニーズに対応できる住宅を供給することで、ニーズの顕在化を図ることは可能である」と結論づけている。なお、「駅勢圏マンション」とは、現在の居住地にある、駅から歩いてすぐ、住宅内がバリアフリー、緊急時呼び出し、介護の窓口完備といった条件のマンションと定義している『成熟社会居住に関する研究報告書』住宅生産団体連合会、平成 16 年 3 月)。

実際に、高齢者は都心に近いほど生活満足度が高く、身近な生活施設のうち医療施設と行政・文化施設をより望み、満足度 80%以上とするには各種生活施設は概ね 400m 圏内の立地が必要との研究報告も見られる（丁育華他・日本都市計画学会 2008 年全国大会論文)。一方で、自動車利用の利便性や郊外居住の魅力が強い中で、都心型ライフスタイルの魅力を周知することで、郊外居住の女性、30 代、共働き、都心勤務、公共交通利用者という階層で移住意向が高まるとの論文も見られる（高塚創・日本都市計画

学会 2008 年全国大会論文)。

以上のような資料から、特に高齢者にとっては生活利便性の高いところとして、駅そば居住へのニーズは高いものの、従来からの生活圏から遠く離れた長距離転居には抵抗があると考えられる。また、高齢者のためのサービスなどを備えた住宅が望ましく、そうした条件が整った住宅が供給されれば、高齢者の駅そば集合住宅への入居ニーズは顕在化すると考えられる。

一方で、高齢者以外に年齢階層も駅そばあるいは都心居住の希望は少なくないが、一方でそうした地域は住環境としては、日照、通風、騒音、犯罪、プライバシー、自然、住宅の広さ、物価など、郊外居住と比べて評価が一般に劣る。こうした条件を、改善するためには優れた計画やデザインの住宅も有効と考えられる。

3）住宅と家族構成のミスマッチ

一般に、住宅ストックと居住世帯のミスマッチとは、幅広い住宅ニーズが充足されていない状態を指すが、そうしたニーズをすべて満たすことはきわめて困難なため、住宅政策的には、広さと世帯規模が対応していない状態に着目するのが一般的である（宇都・浅見「東京都区部の住み替え構造に関する研究－住宅ストックと居住世帯のミスマッチ解消に向けて」日本建築学会計画系論文集、2003 年 5 月)。

一般に、単身世帯は生活利便な立地を好む傾向にある。一方で、広い家に住む単独世帯の割外が増加していく傾向が見られる。今後、単独世帯、小規模世帯の増加に対応して、適切な広さ・設備の住宅が必要である。

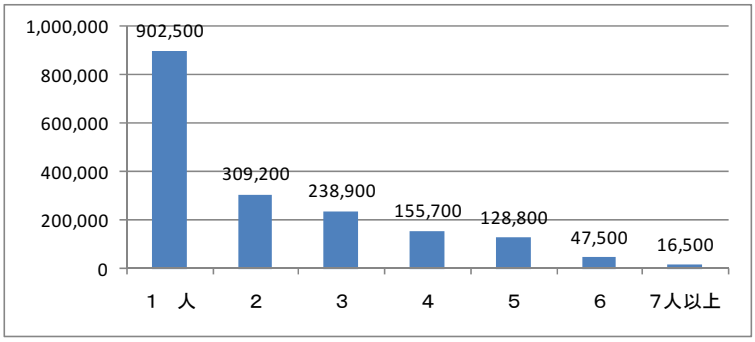


図 2-5-1　名古屋市における世帯規模別世帯数
（住宅土地統計調査 H15 ）

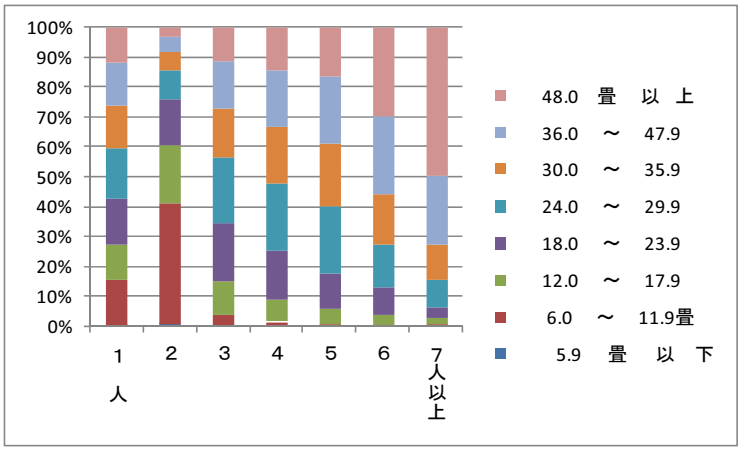


図 2-5-2　名古屋市における世帯規模別住宅延べ床面積構成
（住宅土地統計調査 H15 ）

（2）都市空間構造と持続可能なライフスタイル

① TOD

我が国でも、持続可能な都市構造として、コンパクトシティあるいは集約型都市構造が推奨されている。特に、駅周辺の徒歩圏内（徒歩 10 分、600m）に複合機能開発、高密度居住を指向した都市開発のタイプは、アメリカにおける TOD, Transit-Oriented Development、公共交通指向型開発と呼ばれるものである。ニューアーバニズムのリーダーの一人であるＰカルソープが『次のアメリカの大都市』で提唱したことで知られている。TOD の７原則として、コンパクト公共交通に支えられた地域、商業・住宅・就業・公園・市民施設が駅から徒歩圏内に配置、歩きやすい通り、多様な住宅供給、質の高い公共空間の保全と形成、公共路線に沿った空地での建設や再開発が示されている。TOD 型の市街地形成のために、住宅取得への助成、商業立地の優遇などが行われている（海道　清信『コンパクトシティー持続可能な社会の都市像を求めて』学芸出版社、p151）

駅（鉄道駅と幹線バスルート）から 10 分徒歩圏、800m 内での高密度複合機能開発として紹介されている。現実の都市では駅周辺には適切な土地がない。開発面積 10ha 以上、60-80 戸以上の住宅が含まれる。小さい規模でも可能だが、コストの関係であまり小さいプロジェクトは成立が難しい。TOD は次のようなメリットがある：高い生活の質、健康、経済面（自動車なくてもできる生活、税収のアップ）、地域特性の発揮、環境の質（スプロールの抑止）、公共交通の成立性。実態調査によれば、容積率は郊外型で 100%、都心部で 400%以上(マサチューセッツの例)。開発に当たっては、PPP（公民パートナーシップ）で行われることが多い。公共が公的スペースを整備し開発条件を整えたあとに民間が開発する。田園型、郊外型、都心型の 3 つの TOD をイラストで紹介している（図 2-5-3）（アメリカプランニング協会ハンドブック『Planning and Urban Design Standard』(2006)）

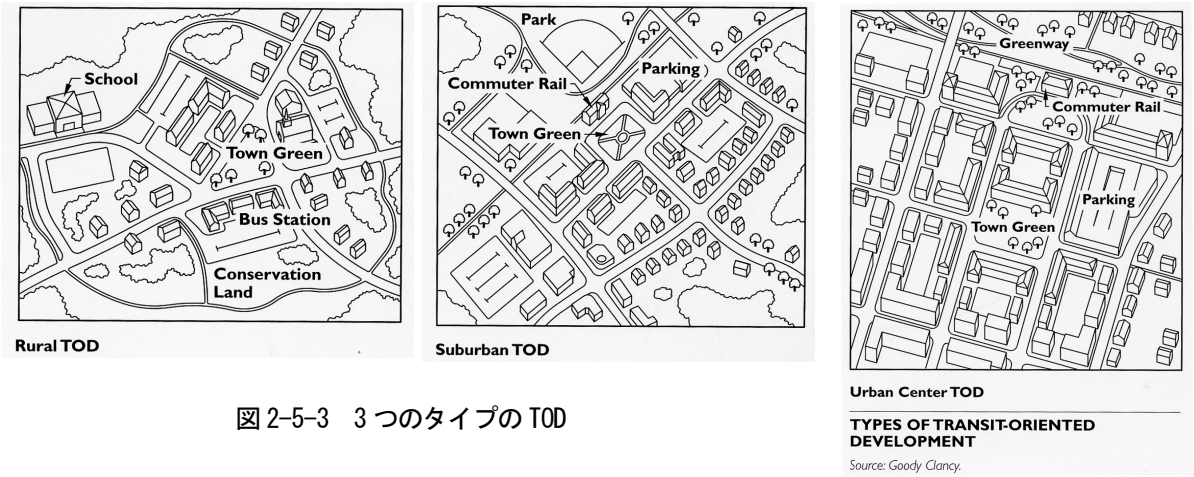


図 2-5-3　3 つのタイプの TOD

TOD への誘導方策として、シアトル、サンフランシスコなどでは　Location Effective Value(LEV)を用いて、立地効率性の高い地区へ誘導する政策（主として融資の優遇ボーナス）を実施している（大門創「人口減少下における自発的住み替え行動モデルにもとづく地方中核都市の TOD 戦略に関する研究」）

② しかし、TOD 的な都市開発や都市構造が実現したとしても、そこで居住する人びとが、依然として自動車利用依存から公共交通や徒歩自転車交通への転換できなければ、望まれる都市社会とはいえない。都市や地域における人びとの持続可能なライフスタイル、持続可能な行動のあり方を考えようとする取り組みがヨーロッパではある。そこでは、農業・自然保全、エネルギー利用、交通、廃棄物・汚染、水など幅広い分野で論じられている(http://www.cbsm.com/public/world.lasso)。

（３）名古屋市における駅そば居住の状況

１）市街地空間の特徴－東京都区部、札幌市との比較

①　人口・駅分布・住宅

名古屋市は、3 大都市圏のなかではもっとも集積が小さく自動車交通依存傾向が強いが、地方大都市と比較すれば、鉄道を含めた公共交通が発達している。表 2-5-1 によれば、DID 人口密度は 78.9 人/ha で東京 23 区と比べれば、60%程度の低密度で、札幌市と同程度である。一方、人口 1 万人あたりの駅の数は 0.68 で、東京都区部と同じ水準で、札幌市の 0.54 よりも多い。ただし、東京区部よりも人口密度が低いため、DID 面積あたりの駅の数は東京都の 60%程度にとどまっている。

表 2-5-1　名古屋市、東京都区部、札幌市の鉄道駅と居住

指　標	名古屋市	東京23区	札幌市	名古屋=100 東京指数	名古屋＝100 札幌指数
人口(2005)、1000人	2,215	8,490	1,822	383	82
面積、km2	326.5	621.4	1,121	190	343
DID人口(2005)、1000人	2,159	8,490	1,760	393	82
DID面積(2005) km2	273.7	621	226	227	83
DID人口比率 %	97.5	100.0	96.6	103	99
DID面積比率 %	83.8	99.9	20.2	119	24
DID人口密度(2005) 人／ha	78.9	136.7	77.9	173	99
駅の数	146	578	95	396	65
DID人口1万人あたり駅数	0.68	0.68	0.54	101	80
DID面積1km2あたり駅数	0.53	0.93	0.42	174	79
最寄りの駅まで500メートル未満の住宅の%、2003年「住宅都市統計調査」	32.7	46.0	23.4	141	72
m2あたり平均住宅地価格、千円、都道府県地価調査、2002年	161	439	71	273	44
世帯あたり平均住宅延べ床面積、m2、2000年、国勢調査	76.5	60.4	76.4	79	100

②市街地人口密度・通勤手段の比較

名古屋市の市街地人口密度は東京都区部、大阪市より低く、地方大都市に近い。行政区域の中に非市街地を一部含むが、地方大都市ほど大きくはない。

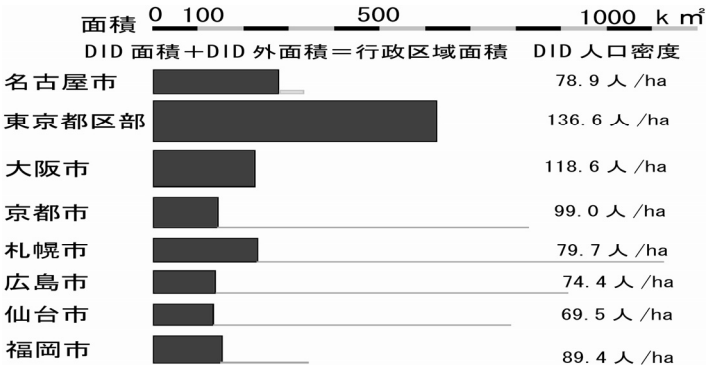


図 2-5-4　行政区域と DID の比較

名古屋市の自動車通勤率は、東京都区部、大阪市より低く、札幌市と同程度である。前記のように、札幌市に比べて駅から 500 メートル圏内の住宅数の比率が高く、DID 人口あたり、DID 面積あたりの駅数も札幌よりも多いことから考えると、通勤における鉄道利用比率を高めることは、鉄道整備の水準から見れば、可能と考えられる。

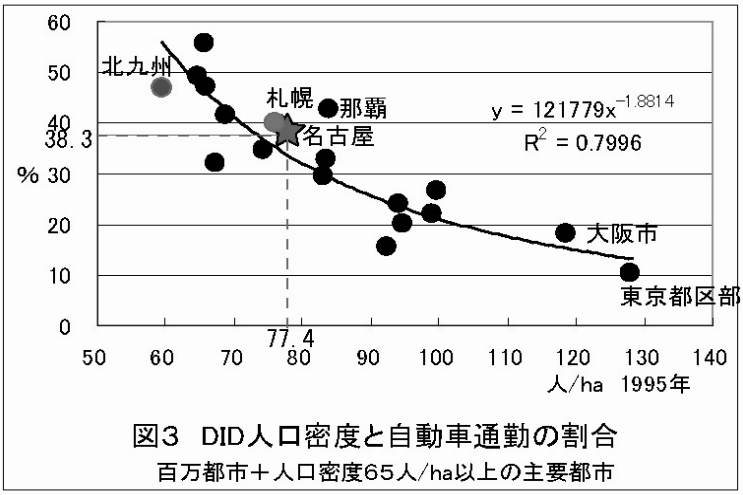


図 2-5-5　DID 人口密度と自動車通勤の割合

2）名古屋市内駅そば生活圏の居住状況

①　人口密度と世帯構成

名古屋市内平均人口密度は 67．9 人/ha であるが、駅から 1000 メートル圏内では、高密度な居住地が形成され、120 人以上/ha の地区も多い(市内 180（新設予定 5 駅含）+隣接 15 駅)。

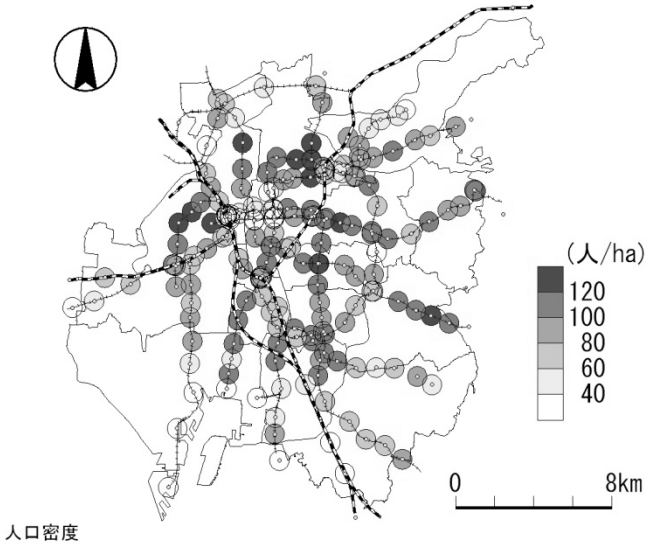


図 2-5-6　名古屋市内駅そば人口密度

駅から 500 メートル圏内では、平均世帯規模は小さく、人口密度は高く、世帯密度はより高い。

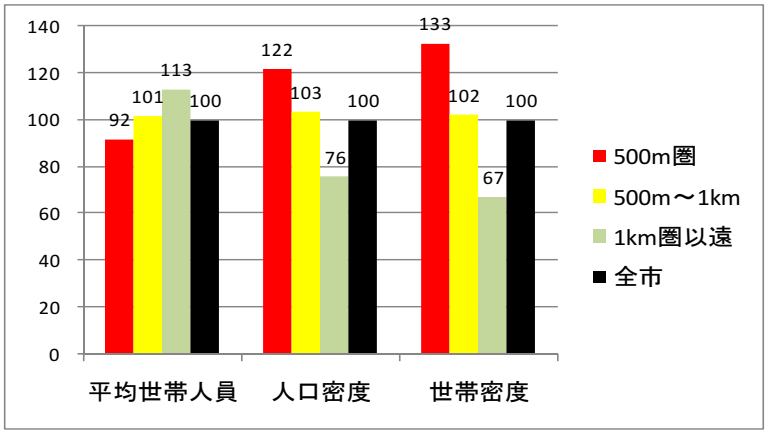


図 2-5-7　駅からの距離別世帯構成

名古屋市民の内､駅から 500 メートル内に　38%､1000 メートル内に 75%が現に居住している｡従って、1000 メートル以内を駅そば生活圏とすれば、現に市民の 4 分の 3 は駅そばに居住している(2005 年国勢調査人口より、GIS により算出)。日常生活利便施設の集積地(近隣センター)は名古屋市内に 166 カ所にある。近隣センターの 80%が最寄り駅から 1km 以内にあり、最寄り駅までの交通手段は　徒歩 54%、自転車 12%、バス 21%である。

この数字の意味するところは、駅そば生活圏の形成は、徒歩や自転車、公共交通機関の利用を促すこと、駅のそばに現状では日常生活関連施設の集積が乏しい地域でも、駅の近くには生活サービス施設の集積が見られることを示している。

注：日常生活利便施設とはスーパー、コンビニ、薬局、銀行、郵便局、書店、医療機関、図書館、コミュニティセンター。

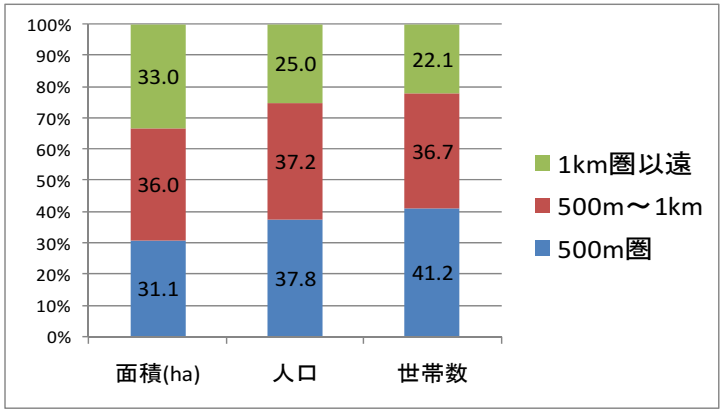


図 2-5-8　駅からの距離別面積、人口、世帯割合

②　住宅の広さ

駅から遠ざかるに従い、延べ床面積が大きい住宅の割合が増える傾向にある。しかし、150 ㎡以上の広さの住宅の割合は、駅からの距離とは関係なく 10%弱の割合を示す。駅からの距離帯でもっとも構成比率に違いがみられるのは、29 ㎡以下のワンルームなど狭小な住宅の割合である。

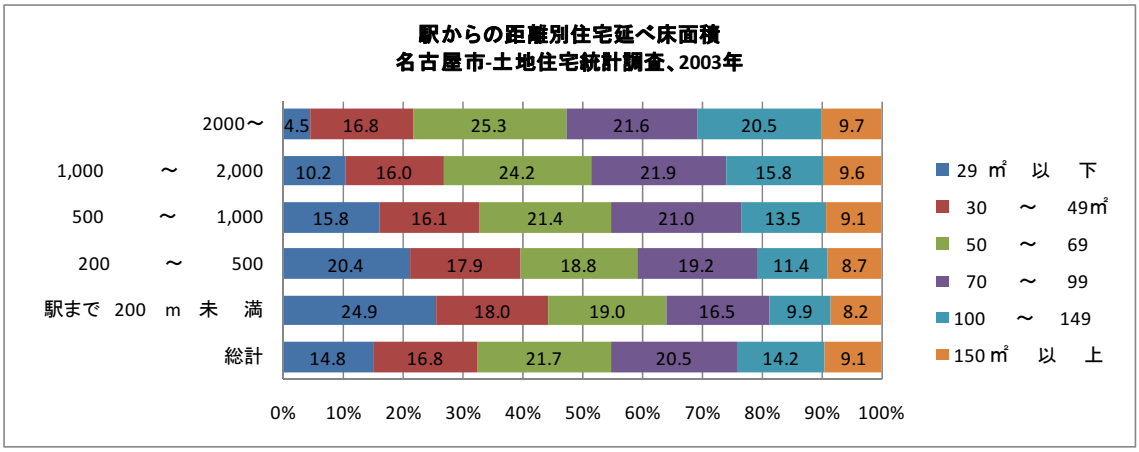


図 2-5-9　駅からの距離別・住宅床面積平均

③　高齢者世帯居住

駅から 200 メートル以内に居住している世帯数は、名古屋市全体で約 8%、500 メートルという徒歩圏内では約 33%、1km 以内では 62.6%である。従って、名古屋市内の全世帯数では、駅から 500 メートル圏内に約 3 分の一、1000 メートル圏内では約 3 分の 2 が居住している。高齢者世帯についてみると、65 歳以上の単身者世帯では、全世帯数に対してやや駅そばに居住している割合が高い。夫婦のどちらともあるいはどちらかが 65 歳以上の高齢者夫婦世帯では、駅から遠い地域に居住している割合は、全世帯に比べてやや高くなっている。

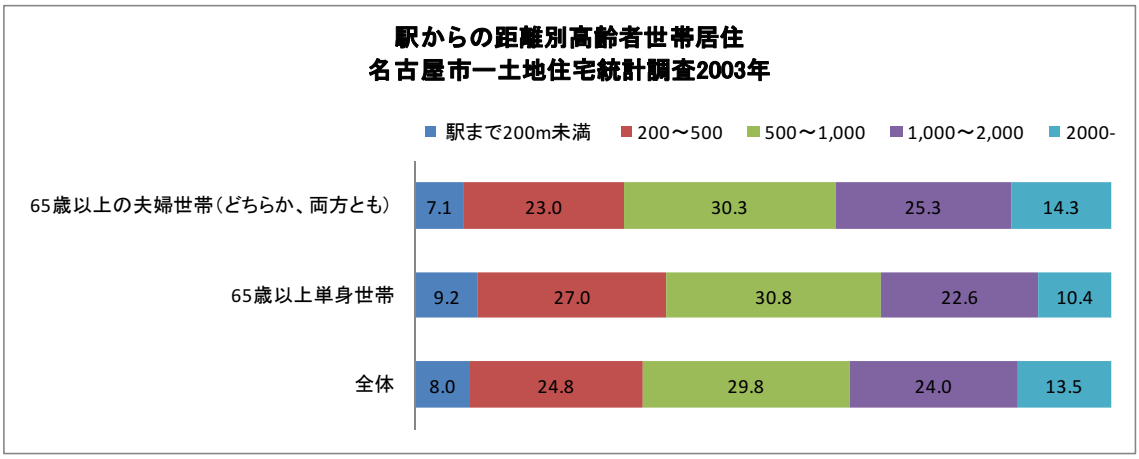


図 2-5-10　駅からの距離別高齢者世帯居住

④ 共同住宅建設の割合

名古屋市住宅都市局資料によれば、ファミリー・マンション建設の動向を見ると、駅から 500 メートル圏内での建設が 50%以下から 60%以上へと増加傾向を示している。また、1000 メートル圏内も 70%代前半から 90%以上へと増加傾向を示している。

ワンルームマンション建設については、従来から駅そば建設が多いが、近年やや遠くなる傾向にある。ただし、1000 メートル圏内でみると増加傾向にあるといえる。

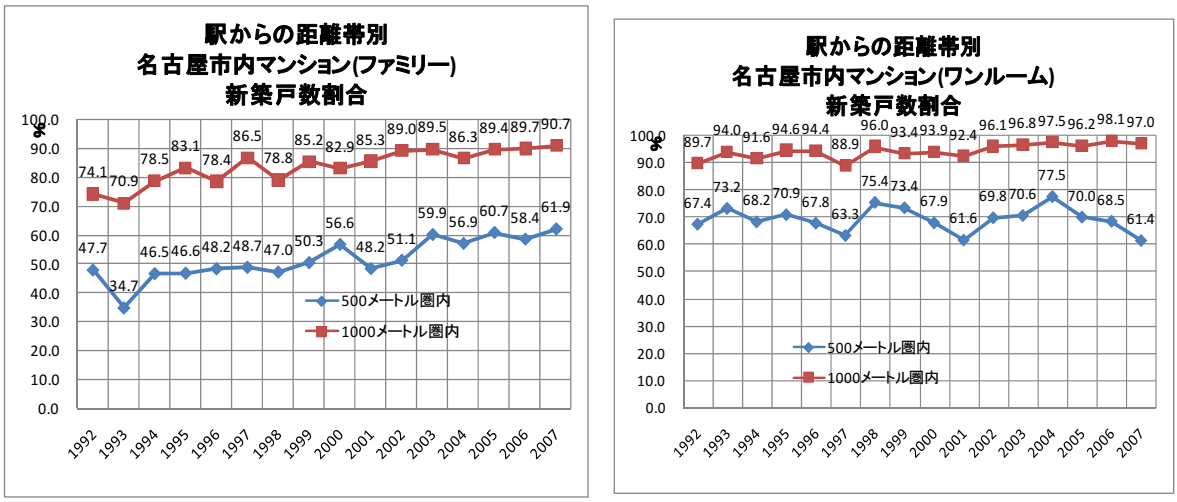


図 2-5-12　駅からの距離別マンション（ファミリー・左、ワンルーム・右）新築戸数割合推移

下表は、最近 15 年間での新築共同住宅の棟数密度を示す。都心地域では、駅の密度が高いこともあり、地域面積あたりの共同住宅建設棟数は、駅そば圏（500 メートル圏）が大部分を占める。成熟市街地では、駅そば生活圏とそれ以外でほぼ半分ずつとなっている。その外側の郊外・新市街地では、駅密度が小さいこともあり、駅そば圏以外での共同住宅建設がより多い。

表 2-5-2　ゾーン別新築共同住宅棟数密度（k㎡当り棟数）（1992～2007 年）

地域	駅そば(500m 圏)	その他
都心域（伝統的市街地）	121.3	28.5
既成市街域（成熟市街地）	51.9	49.5
新市街域	17.9	60.5
計(市内全域平均)	41.2	53.0

注：　1992 年度から 2007 年度の建築確認申請用途が共同住宅で 3 階建以上のものを抽出した。ただし、対象データ中、戸数が階数未満のデータを除外し、さらに同一所在地のものは最も早い時期のデータを活かし、一部増築などのデータや戸数の誤記データを除外するため延床面積が（ワンルーム戸数×20 ㎡＋ファミリー戸数×30 ㎡）未満のデータを除外した。ここで、ワンルームは住戸面積 25 ㎡未満を言うが、除外の際は明らかに戸数と面積が合わないものを除外する意味で 20 ㎡と 30 ㎡とした。

第3章　名古屋市の居住地環境の現況と課題

本市における今後の持続可能な居住地のあり方を検討するには、現在の市街地に至る形成過程やその背景についても把握したうえで、市街地の現状分析を行うことが必要である。そこで、共通の時間軸をもとに、市街地形成の背景やその影響について比較することで、現在の市街地の空間特性を把握し、市街地としての課題を整理する。

3－1　DIDの推移からみた居住環境の変遷

(1)人口・世帯数及びDIDの推移

１）人口・世帯数の推移

市街地形成の変遷把握に先立ち、基本指標のひとつとして、人口及び世帯数の経年変化を図 3-1-1 に示す。本市の市域は、図 3-1-2 のとおり 1989 年（明治 22 年）の市制施行から 1964 年（昭和 39 年）の有松・大高町の合併編入まで、周辺市町村との合併により拡大し、それに合わせて市域人口が増加してきているが、現在の市域となった 1964 年以降も人口は微増している。1964 年頃を境に増加率が緩やかになった市域人口に対し、市内の世帯数は、市域の拡大とはあまり関係なく戦後一貫して増加が続き、その結果、世帯規模は戦前の半分程度にまで縮小してきている。

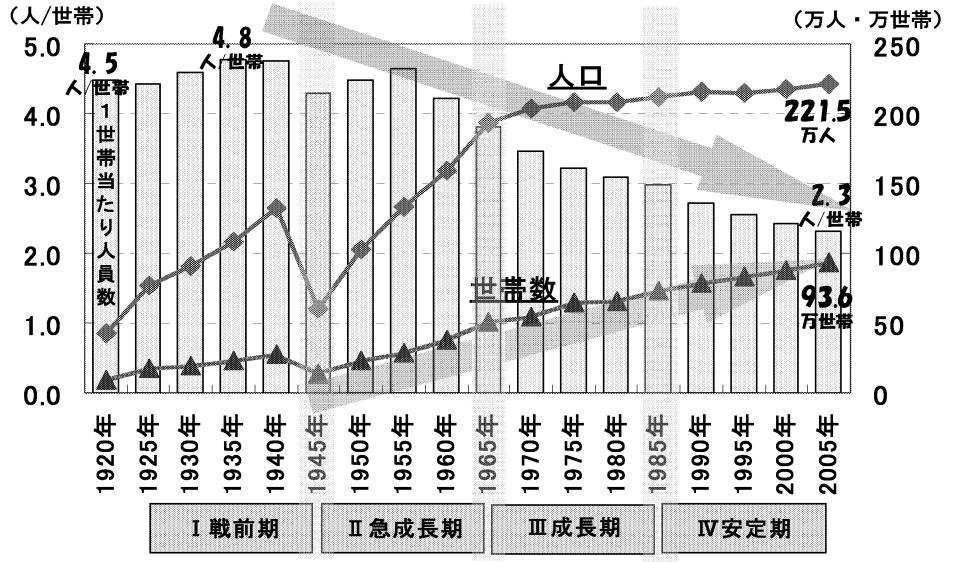


図 3-1-1　人口・世帯数・世帯規模の推移

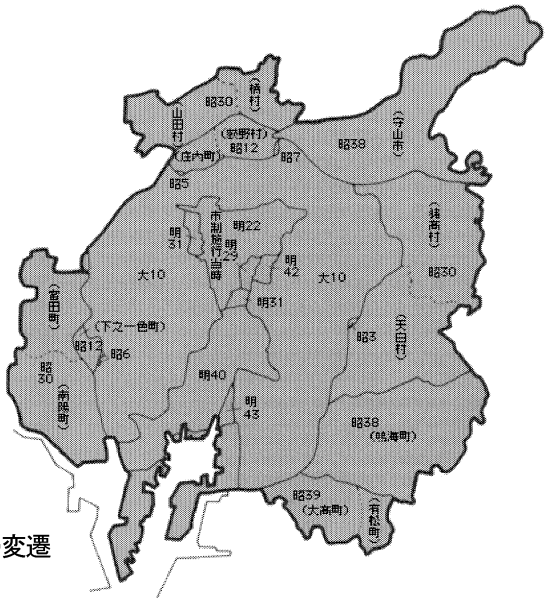


図 3-1-2　市域の変遷

２）人口構成・世帯構成の推移

図 3-1-3 で 1970 年以降の世帯数内訳の推移をみると、市内で 30 万世帯を超え世帯構成比が最も高い２世代家族は、1985 年頃を境に、増加傾向から横ばい傾向に転じているが、一方で単独世帯をみてみると、1970 年頃は 10 万世帯に満たなかったが、1985 年以降も一貫して増加し続け、2005 年には約 35 万世帯と、2 世代家族に匹敵する高い構成比となっている。また、図 3-1-4 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。

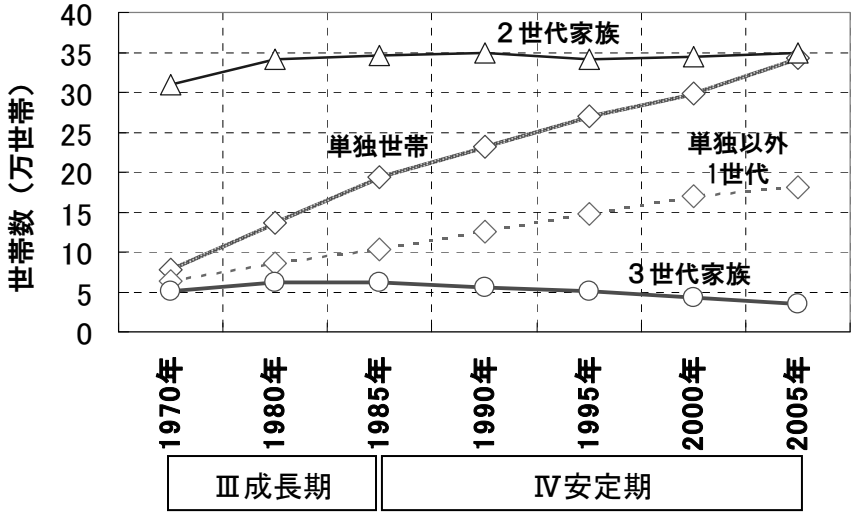


図 3-1-3　世帯数内訳の推移

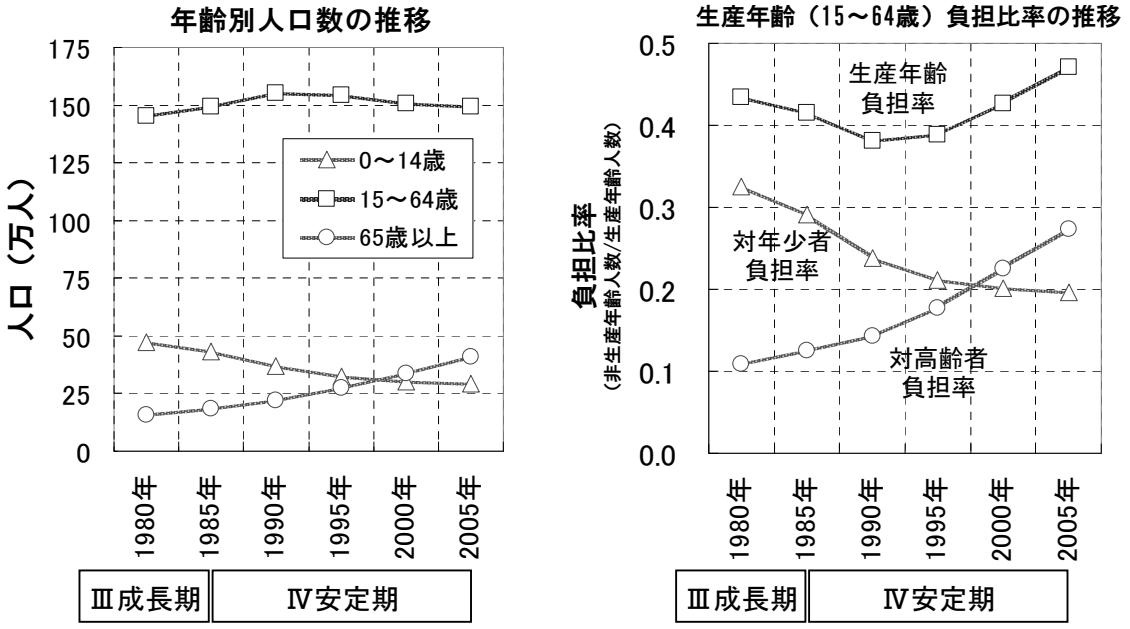


図 3-1-4　人口構成の変化

３）ＤＩＤ拡大の変遷

1960 年以降の本市 DID の経年変化をみると、図 3-1-5 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、その傾向は、1960～1965 年、1965～1980 年、1980～2005 年ではその傾向が異なってい

るといえる。そこで、これまでのこうした人口・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、図 3-1-1 で改めて、「Ⅰ戦前期（～1945）」「Ⅱ急成長期（1945～1965）」「Ⅲ成長期（1965～1985）」「Ⅳ安定期（1985～20005）」に整理し、以降、各指標について比較分析を行うこととする。

なお各時代では、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。

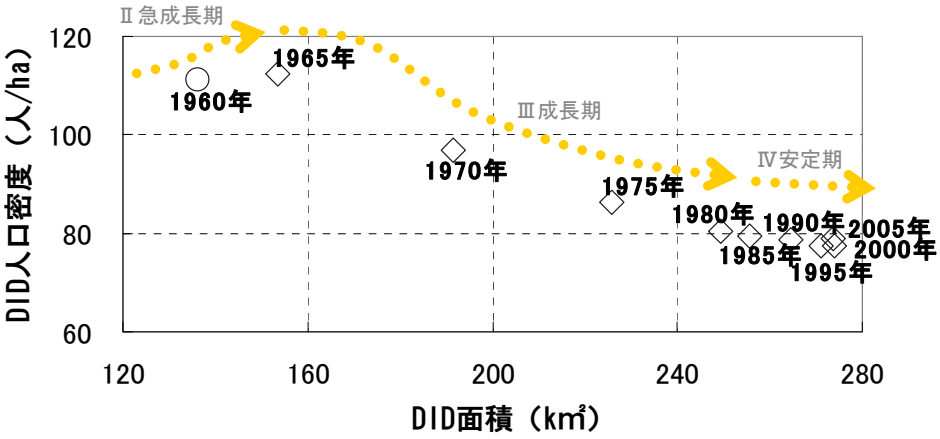


図 3-1-5　DID 面積と DID 人口密度の推移

(2)DIDの拡大と交通環境の変遷

１）交通基盤整備と市街地の拡大

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に左右される。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 3-1-1 及び図 3-1-6～図 3-1-8 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、「Ⅱ急成長期」「Ⅲ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と考えられる。

表 3-1-1　本市の市街地拡大の変遷の概況

時代区分		市域面積（km²）	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）	交通機関利用比率(%) 公共交通:自動車	
							市関連	市内々
Ⅰ 戦前期	1989年	13	16					
	1920年	33	43		4.5			
	1938年	161	123		4.8			
Ⅱ 急成長期	1960年	250	159	111	4.2	0.04		
Ⅲ 成長期	1970年	326	204	97	3.5	0.10	44:56	41:59
	1980年	326	209	80	3.1	0.33	41:59	36:64
Ⅳ 安定期	1990年	326	215	79	2.7	0.44	39:61	34:66
	2000年	326	217	77	2.4	0.48	37:63	32:68
	2005年	326	222	79	2.3	0.47		

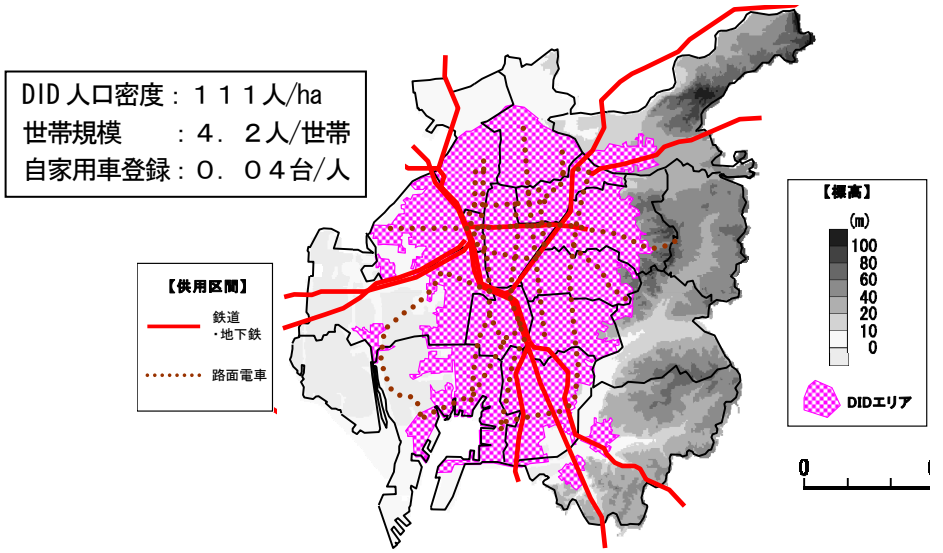


図 3-1-6　交通基盤整備と市街地形成（1960 年：S35）／Ⅱ急成長期

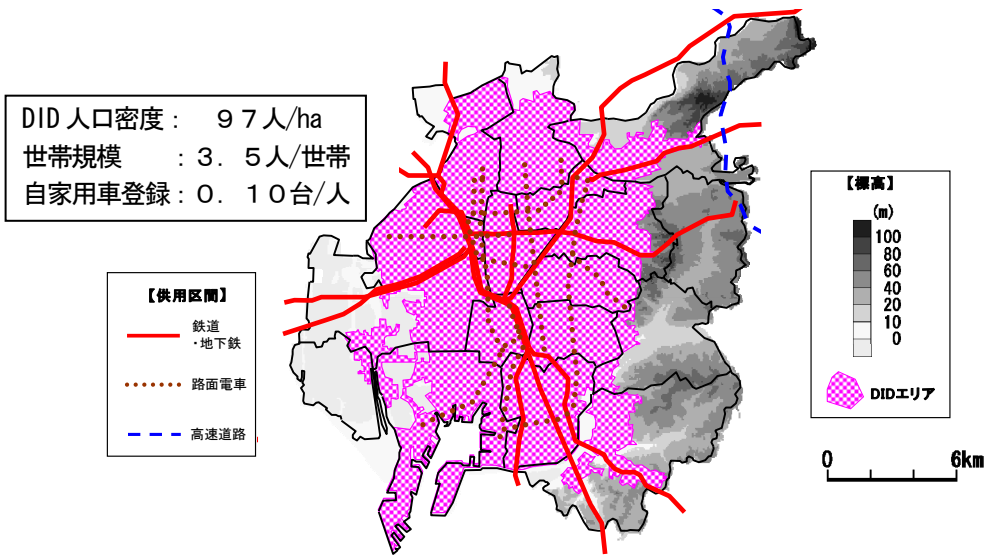


図 3-1-7　交通基盤整備と市街地形成（1970 年：S45）／Ⅲ成長期

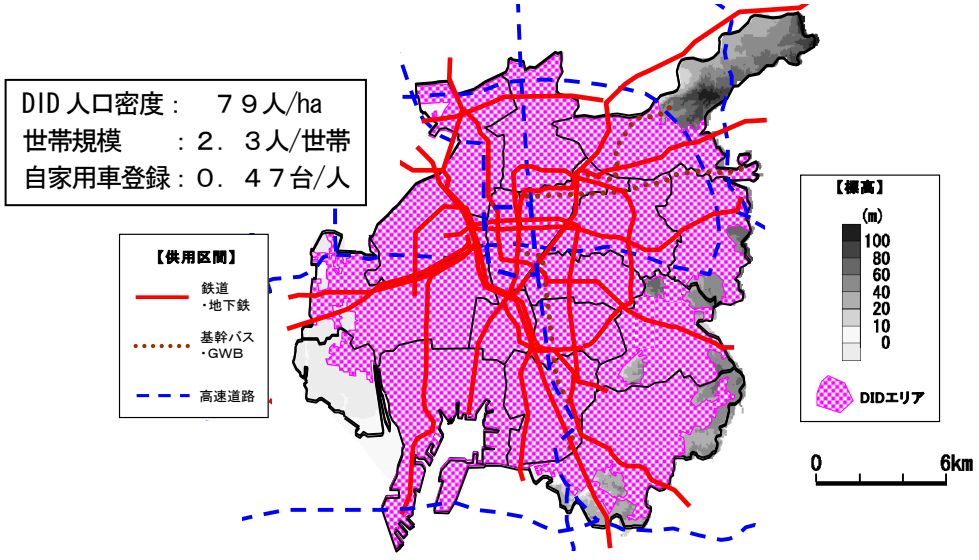


図 3-1-8　交通基盤整備と市街地形成（2005 年：H17）／Ⅳ安定期

２）本市ＤＩＤの特徴

図 3-1-9 のとおり、本市 DID（H17）の人口密度は 78.9 人/ha であり、東京都区部 DID（137 人/ha）、大阪市 DID（119 人/ha）と比べ低く、また、札幌市 DID（80 人/ha）と同程度である。一方で、名古屋圏内の市町村（豊田 DID：60 人/ha、岡崎 DID：55 人/ha、岐阜 DID：54 人/ha など）と比べると高めとなっている。全市平均でみると、本市 DID は大都市でありながら、比較的ゆとりのある人口密度であるといえる。市域内をさらに行政区単位でみると、表 3-1-2、図 3-1-10 のとおり、最も人口密度の高い昭和区 DID（96 人/ha）から、最も低い港区 DID（45 人/ha）までかなり幅があることがわかる。DID の定義上、工業地域や公園等都市的傾向の強い地区も含まれるため、居住地での人口密度と単純には結び付けることはできないが、同じ市域内においても人口密度には地域差がかなりあることは明確である。

主な特徴としては、最も人口密度の高い昭和区 DID は、神戸市 DID（95 人/ha）と同程度であり、以下、北区 DID（95 人/ha）、瑞穂区 DID（94 人/ha）と既成市街域の行政区が続き、新市街域でも名東区 DID、天白区 DID は、全市平均より高くなっている。一方で商業・業務地域である中区 DID（76 人/ha）及び、新市街域である中川区 DID（75 人/ha）・緑区（73 人/ha）・港区（45 人/ha）で平均より低めとなっている。

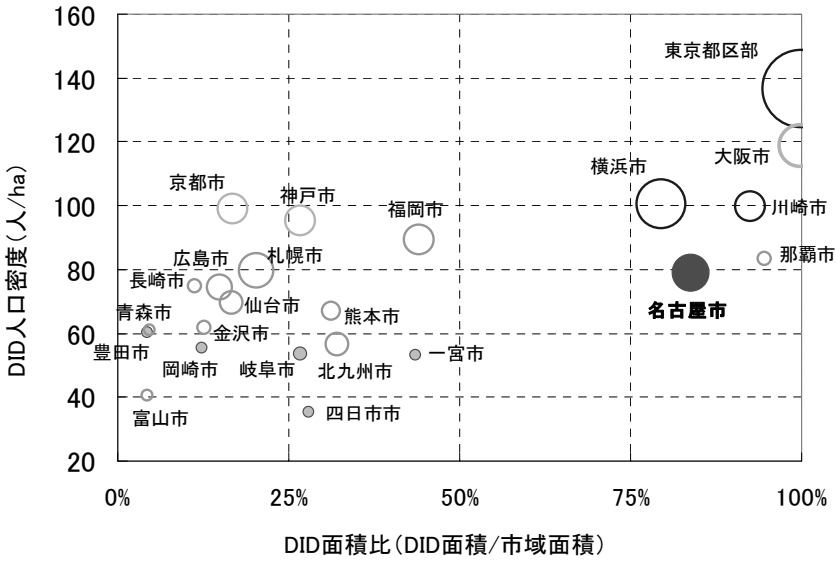


図 3-1-9　全国主要都市の DID（H17）の状況　（円の大きさは DID 人口を示す）

表 3-1-2　本市の行政区別 DID の状況

	DID人口密度（人/ha）	DID人口比（対行政区）	DID面積比（対行政区）
昭和区	96.1	100%	100%
北区	94.8	100%	100%
瑞穂区	93.8	100%	100%
名東区	93.7	98%	84%
天白区	89.1	98%	81%
東区	88.7	100%	100%
守山区	85.0	86%	48%
千種区	83.9	100%	100%
中村区	82.5	100%	100%
西区	79.9	100%	100%
熱田区	78.0	100%	100%
南区	77.9	100%	100%
中区	75.9	100%	100%
中川区	75.4	97%	87%
緑区	73.4	95%	74%
港区	44.9	95%	70%
名古屋市	78.9	97%	84%

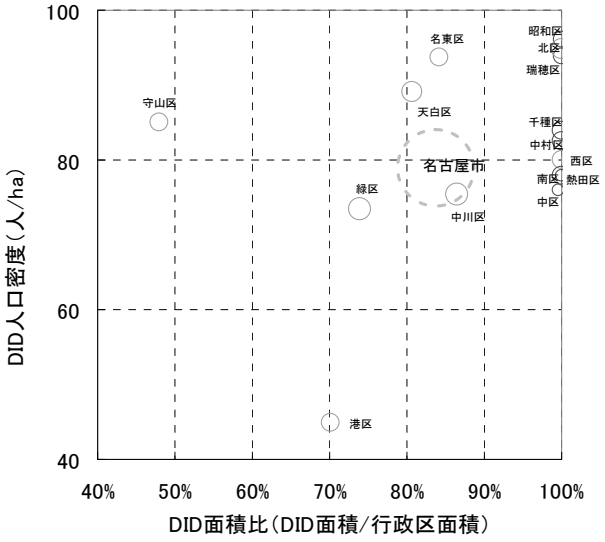


図 3-1-10　本市の行政区別 DID 面積の状況
（円の大きさは DID 人口を示す）

(3)DIDの拡大による影響分析

郊外部における低密度な市街地形成が問題視されるが、その影響が考えられるいくつかの指標について、DIDの推移とともに分析を行う。

1）DIDの拡大と平均気温の変化

1960年(Ⅱ急成長期)以降のDIDの拡大推移と市域の年間平均気温推移との関係を図3-1-11に示す。なお、年間平均気温は名古屋気象台観測値とした。DIDの拡大に比べ、年間平均気温の上昇幅はそれほど大きくないが、DIDの増加傾向が沈静化し始める1980年を基準年として指数で比較すると、年間平均気温の上昇幅が最も大きい日最低気温（年間平均）の変化（指数）は、DIDの変化（指数）と概ね同様の傾向にあり、特に周辺部での住宅地の拡大（緑地の減少と人工被覆の拡大）が、夜間の平均気温の上昇（日没後も気温低下しにくい）状況をもたらしているのではないかとも考えられる。

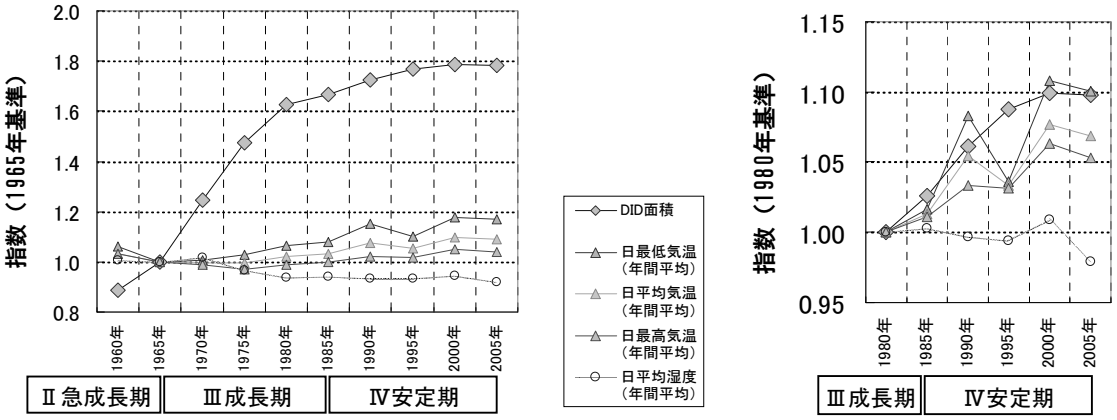


図3-1-11　DIDの拡大と年間平均気温の推移

2）DIDの拡大と公共交通利用

1960年（Ⅱ急成長期）以降のDIDの拡大と公共交通（市営）の利用状況との関係についてみてみる。DID人口と市営公共交通（地下鉄+バス）の乗車人員の推移を図3-1-12でみてみると、公共交通の乗車人員は1975年(Ⅲ成長期)を境に、増加傾向から横ばいの傾向に変化してきている。その内訳をみると、増加傾向の地下鉄利用と減少傾向にあるバス利用とが相殺されて、市営公共交通全体としては、乗車人員は大きく変化していない状況となっていることが伺える。地下鉄と市バスの乗車人員が逆転する1975年を境に、市バスの乗車人員は減少し始めているが、これは利用者の母数となるDID人口が、急成長期ほどは大きく増加しなくなったことが要因ではないかと考えられる。

図3-1-13では、地下鉄及び市バスそれぞれについて、提供される公共交通サービス（営業キロ：空間密度、車両数：頻度）と利用者（乗車人員）との関係の推移を示す。公共交通サービスの増加と利用者の増加が好循環（正のスパイラル）な地下鉄に対して、市バスについては、営業キロは増加し続けるものの、車両数は1975年以降減少し、利用者数も1975年以降減少傾向が強まり、需要と供給が悪循環（負のスパイラル）となっている。図3-1-14で、DID人口密度とバス利用の推移を示しているが、バス利用に応じた低密度なサービス（車両数）のもとで、空間的なサービス（営業キロ）を拡大せざるを得ない背景には、低密度な市街地（DID）の形成が大きな要因であるものと考えられる。

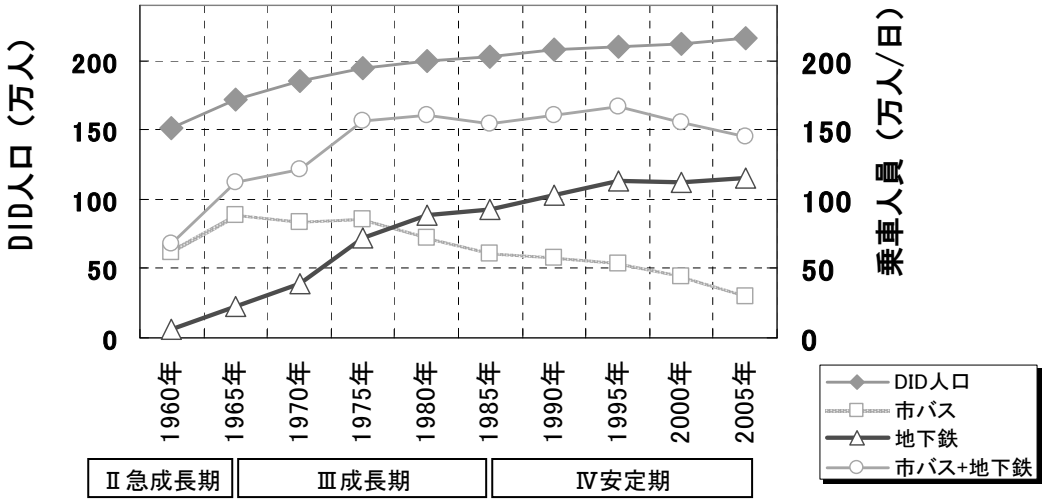


図 3-1-12　DID 人口と公共交通利用の推移

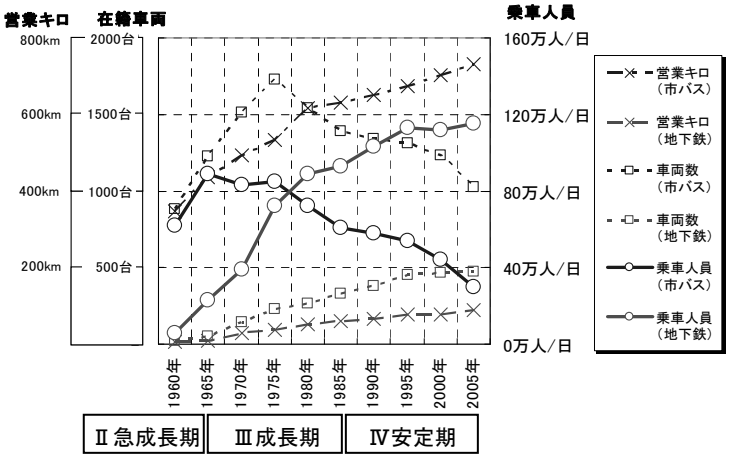


図 3-1-13　公共交通サービスと乗車人員の推移

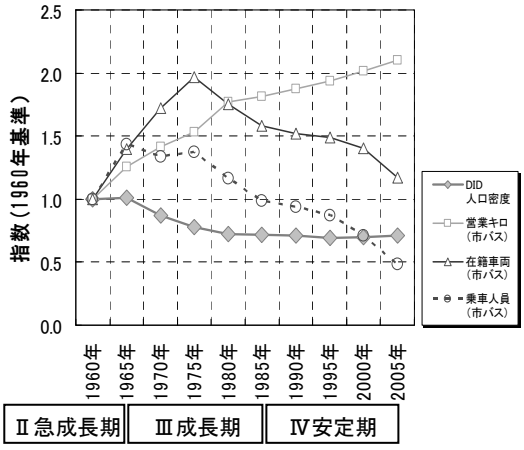


図 3-1-14　DID 人口密度とバス利用の推移

3）DID の拡大と自動車交通

1960 年（Ⅱ急成長期）以降の DID の拡大と自動車交通量のとの関係について、図 3-1-15 で自動車保有が急増し始めた 1970 年を基準にみてみる。交通量の分析は、既成市街域内及び新市街域内をそれぞれ縦断する環状道路である「名古屋環状線（内環）」及び「名古屋環状２号線（２環）」を基準とし、「内環内」及び「２環外」での平均交通量をもとにその推移をみることとした。

基準年（1970 年）に対し、DID 面積は上に凸の拡大（DID 人口は下に凸の減少）により、それぞれ増減の少ない安定期になっていくが、どちらも、1995 年以降は減少傾向にある。また、２環外の平均交通量の推移は、DID 面積が拡大していく推移と類似しており、周辺部での低密度な市街地の形成や、前述のバス利用の減少とも大きく関係しているものと推察される。

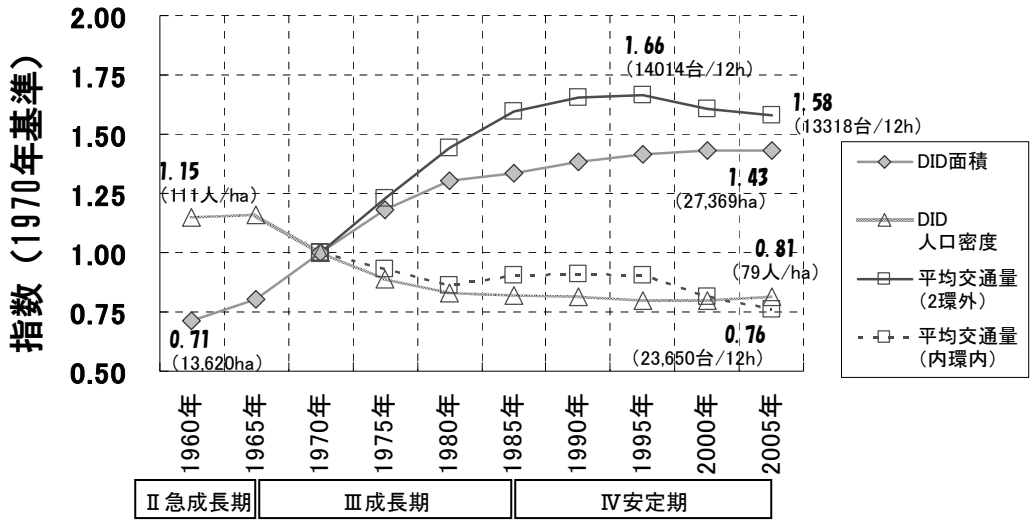


図 3-1-15　DID の拡大と自動車交通量

(4)世帯数･住宅戸数の推移と地域特性

市域全体について、人口及び世帯数と住宅戸数の推移を図 3-1-16 でみてみると、1970 年頃から増加傾向が沈静化している人口に対し、世帯数は「Ⅱ急成長期（1945 年)」以降一貫して増加傾向にあるが、市内の住宅戸数は、世帯数の増加を上回る勢いで増加している。図 3-1-17 をみると、世帯当たりの住宅戸数は、微増傾向となり、1970 年以降では住宅戸数が世帯数を上回る状況になっている。また居住世帯なしの住宅戸数も増加している。

図 3-1-18 において、行政区単位で「Ⅲ成長期（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 3-1-19 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「Ⅲ成長期（1980 年)」と「Ⅳ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る。持続可能な居住地のあり方を検討していくには、こうした増加する空き家への対応が課題となり、その発生要因等さらに分析していく必要があると考えられる。

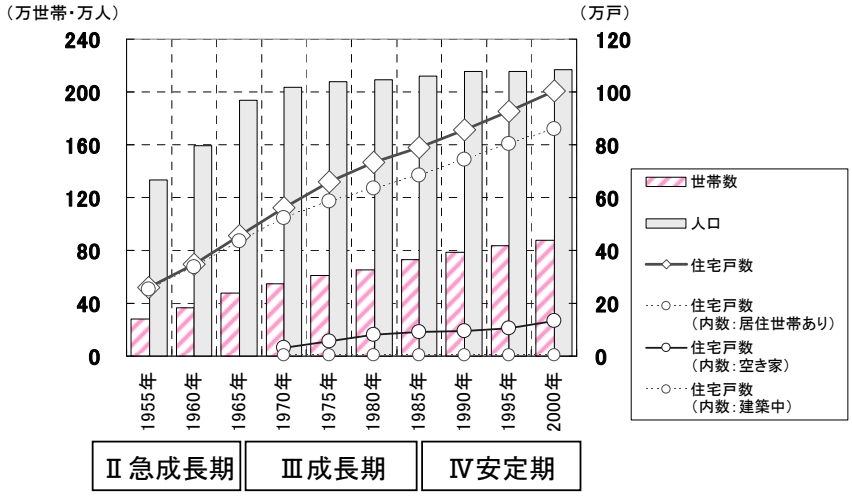


図 3-1-16　人口・世帯及び住宅戸数の推移

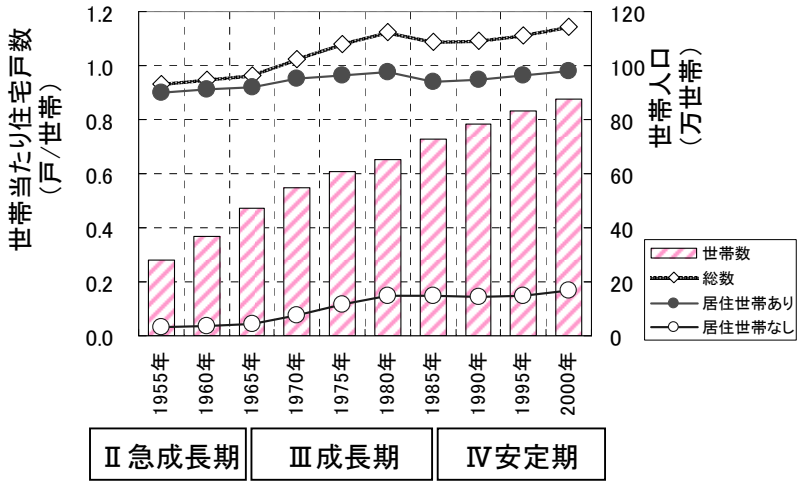


図 3-1-17　世帯当たりの住宅戸数の推移

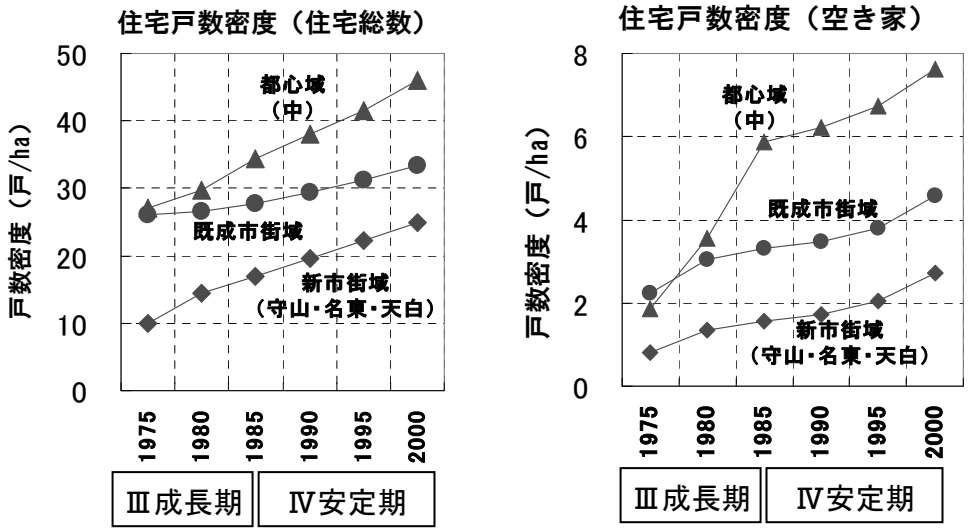


図 3-1-18　地域別・住宅戸数密度の推移

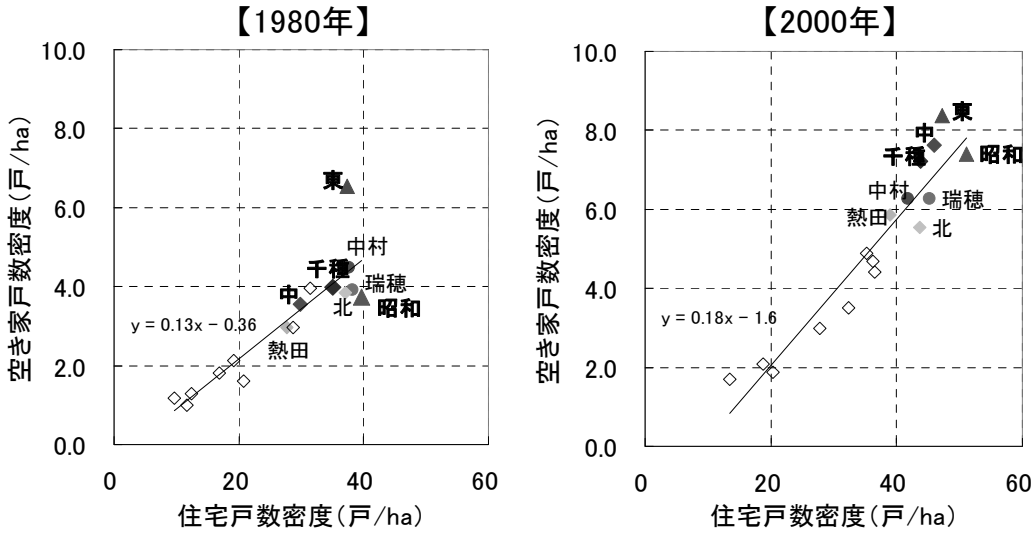


図 3-1-19　行政区別住宅密度と空き家密度の変化

３－２　地域別の居住スタイルの特性

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、行動パタ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 3-2-1 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 3-2-1 に示す。

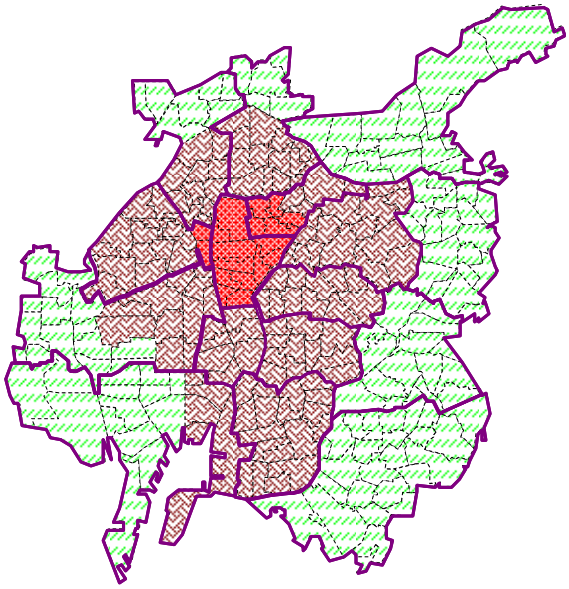


図 3-2-1　地域区分

表 3-2-1　エリア設定の考え方

境界	考え方
都心域	・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） ・市制当時の市域
既成市街域	・人口密度の高い S35・S45DID を参考 ・河川（庄内川・矢田川、天白川） ・西南部は地下鉄線沿線（※）

（※）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 3-2-2 は７つの指標について全市域平均に対する 3 地域の比率を示す。

７指標のうち「世帯密度」「民営借家世帯率」「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」「民営借家率」について、《新市街域》の方が相対的に高い結果となった。

図 3-2-3 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。

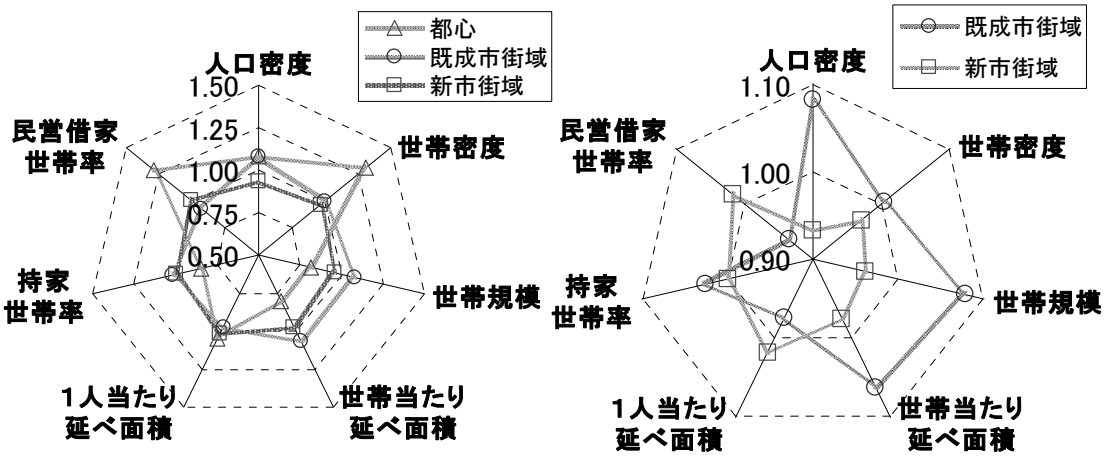


図 3-2-2　３地域の比較（人口・世帯・居住面積　等）

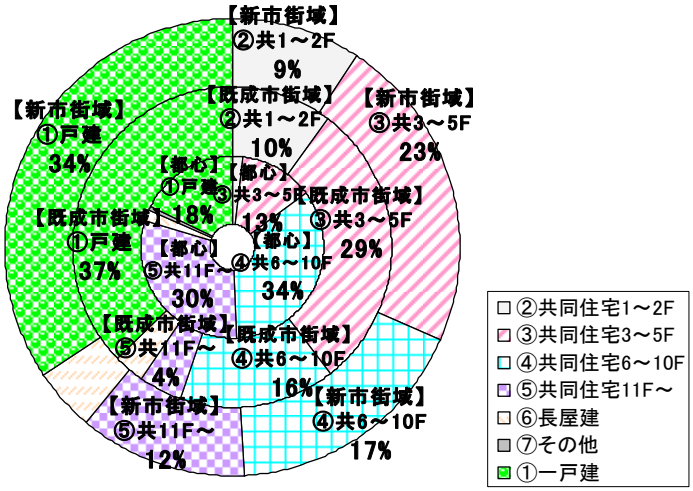


図 3-2-3　３地域の比較（住宅の建て方）

(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 3-2-4、図 3-2-5 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 3-2-6 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。

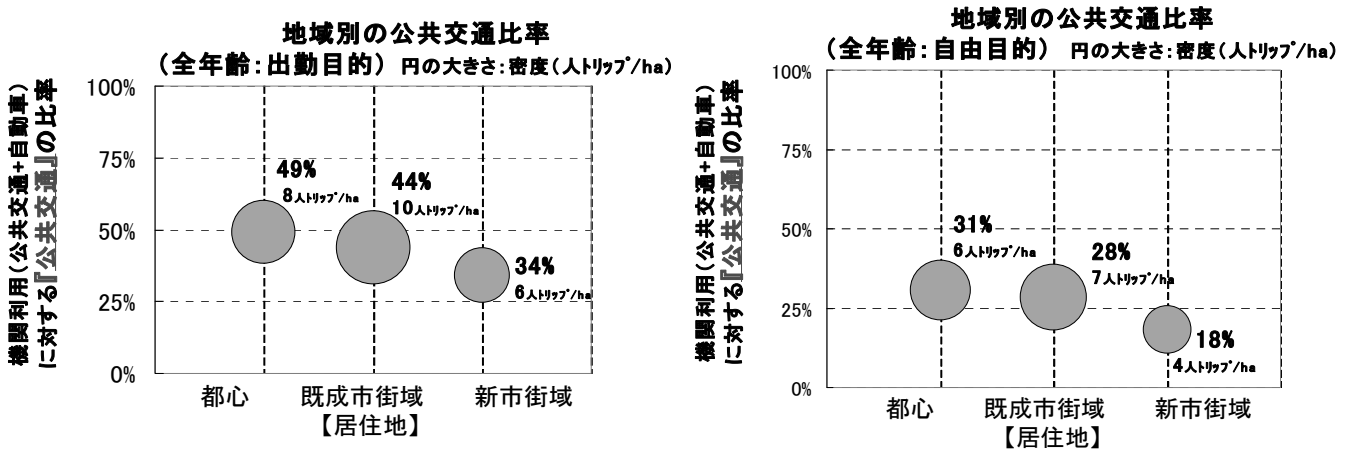


図 3-2-4　３地域の公共交通利用の比較（出勤目的）

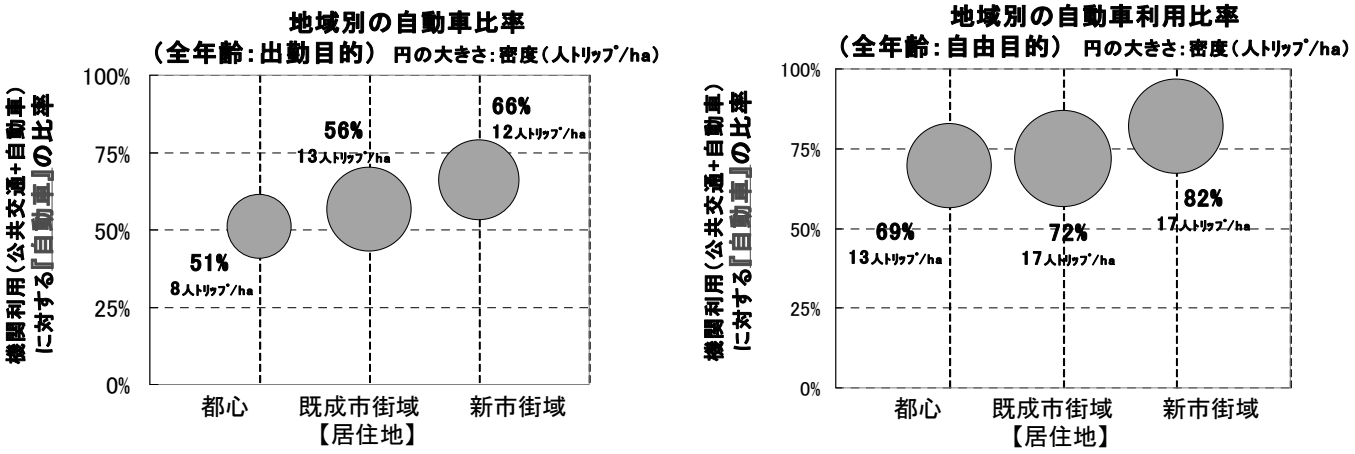


図 3-2-5　３地域の自動車利用の比較（自由目的）

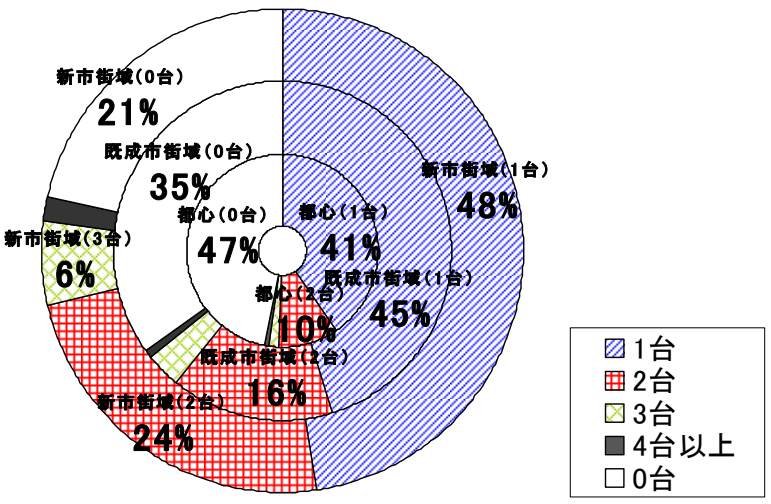


図 3-2-6　地域別自動車保有台数内訳

(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 3-2-7、図 3-2-8 に示す。

年代区分しても、全年齢と同様の傾向だが、年代Ⅲ（60 歳以上）では、出勤目的より自由目的の方が交通密度が高く、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Ⅲが最も大きく、このことは年代Ⅲ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。

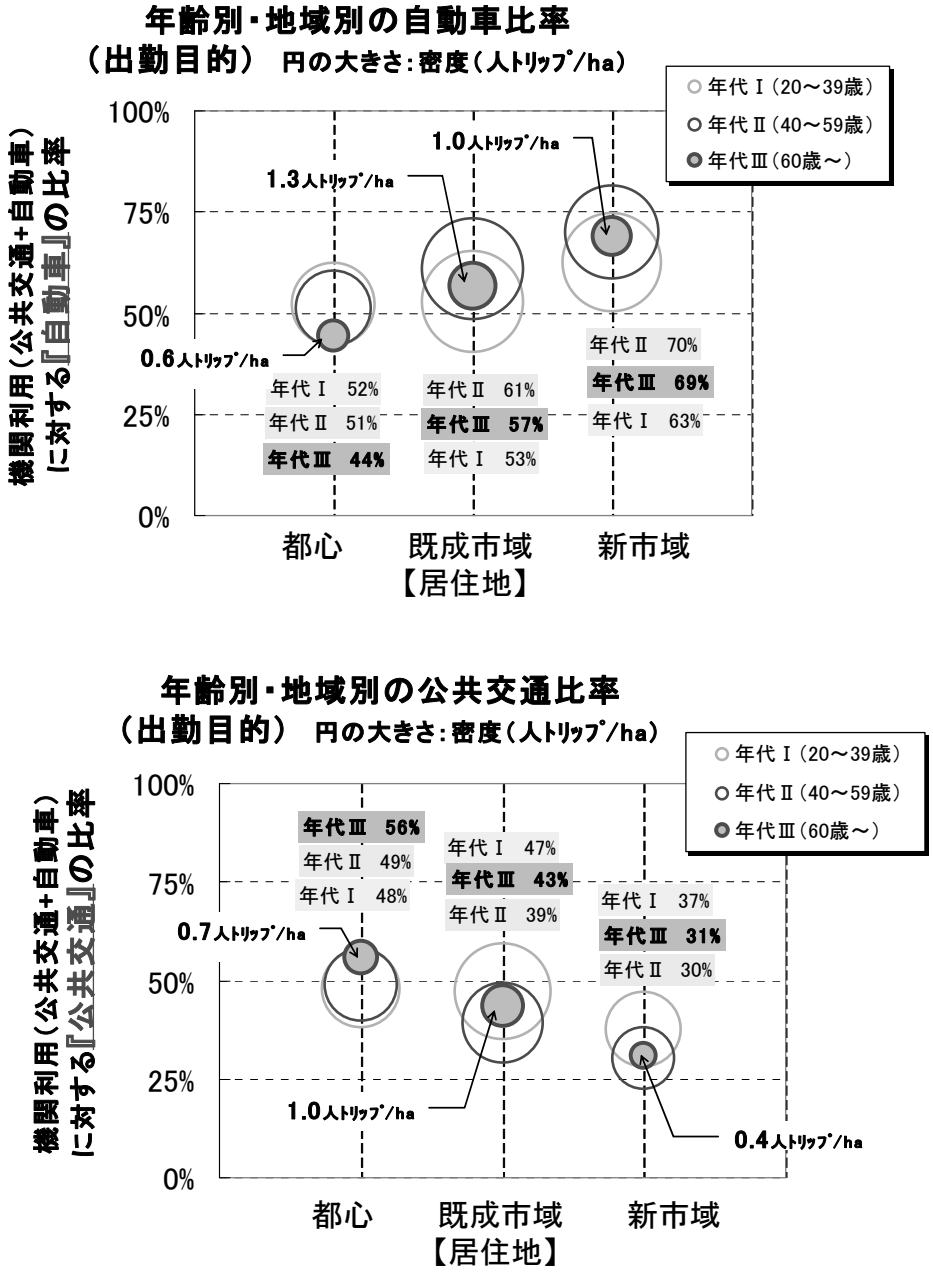
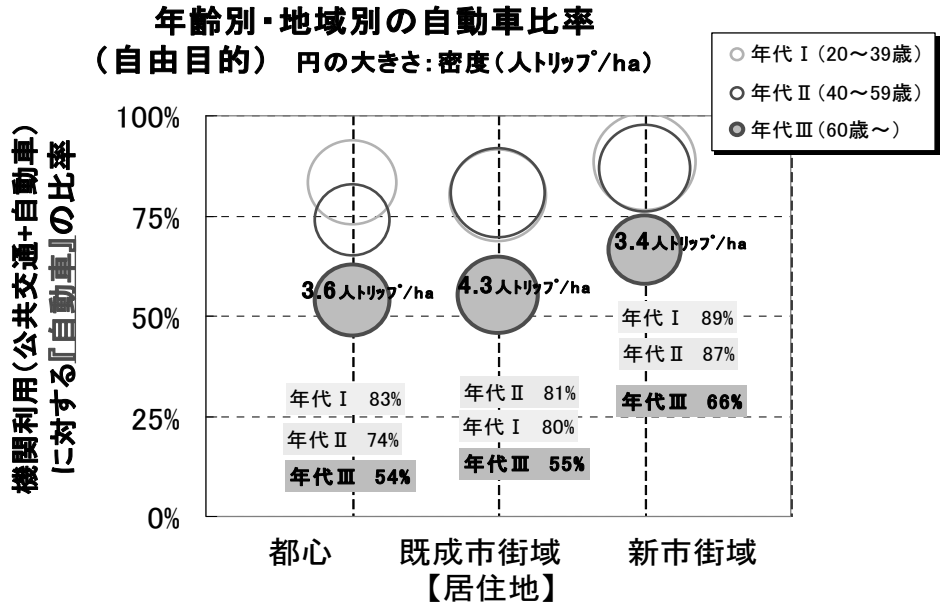


図 3-2-7　３地域の年代別交通機関利用の比較（出勤目的）



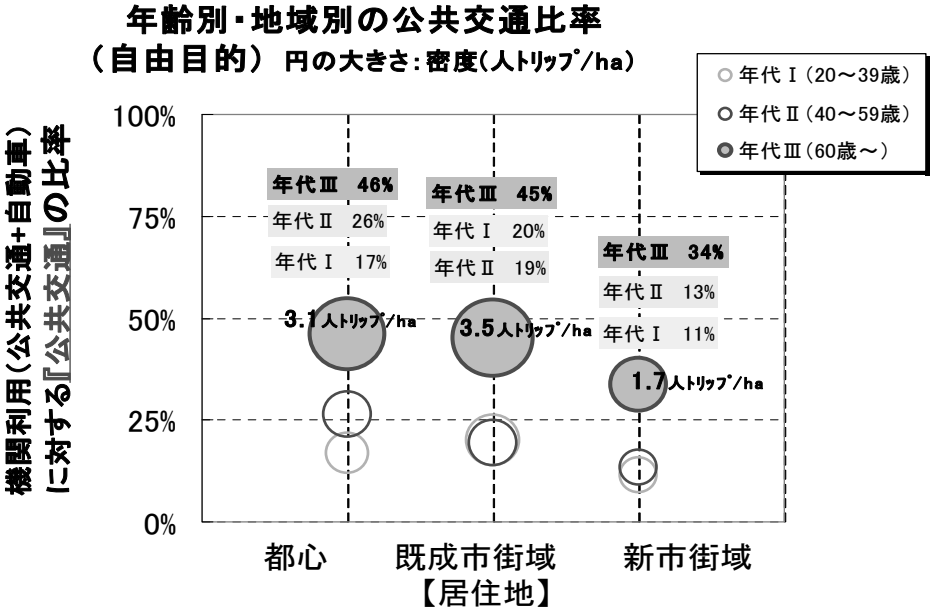


図 3-2-8　３地域の年代別交通機関利用の比較（自由目的）

（5）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、住宅需要実態需要調査（H15）をもとに全市平均との比で比較したものを図 3-2-10 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。

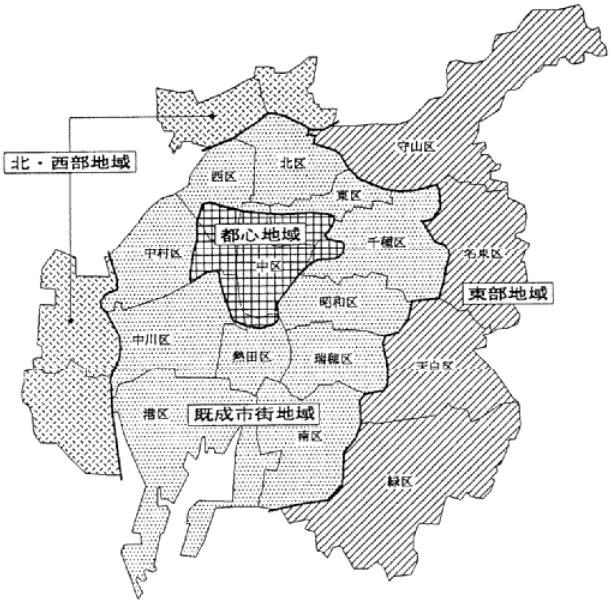


図 3-2-9　住宅需要調査での地域区分

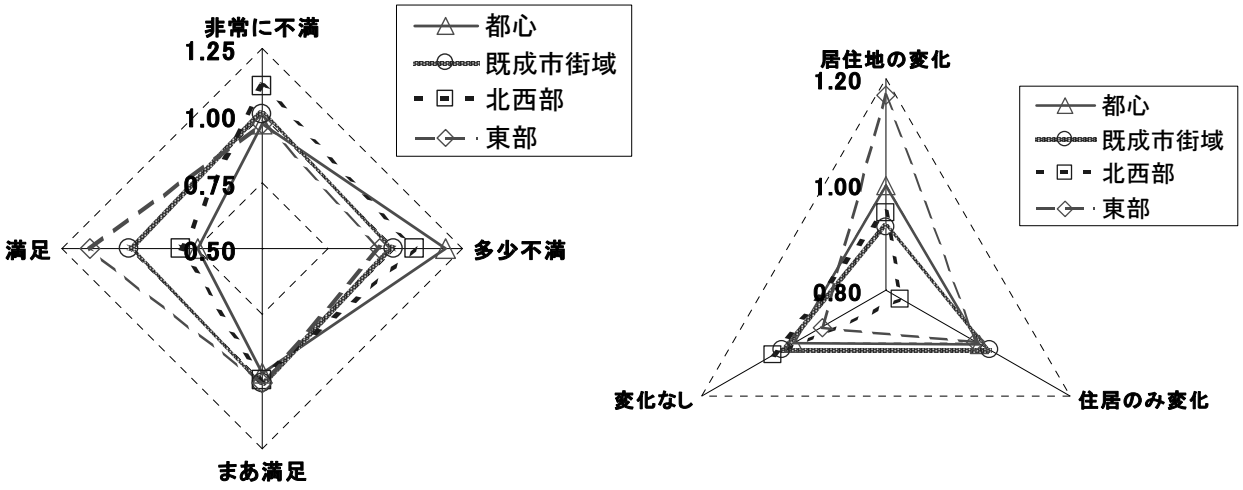


図 3-2-10　地域別の居住地満足度と居住変化

３－３　居住意識の地域分析

（1） 地域類型化

１）名古屋市の地域構成

名古屋市では、都心及び周辺の洪積台地、東部の丘陵地、北・西部の沖積地など市街地のベースとなる地形が異なり、道路・鉄道など交通基盤整備やDIDの形成過程、また市域合併の経緯からも市街地及び居住環境の現状は地域ごとに特徴がある。従って、同じ名古屋市域内でも、居住に関する住民意識は地域ごとに異なっているのではないかと考えられる。

名古屋市の都市空間構想における地域区分としては、次の3つの地帯が一般に用いられている。

地域区分	特徴
都心	概ね市制施行(明治 22 年、1889 年)当時の市域で、江戸時代の城下町を中心として、まとまった商業・業務系の土地利用が主の地域
既成市街域	戦前の市域を中心に、旧都市計画法による土地区画整理組合区域。モータリゼーション以前に形成された市街地で、概ね昭和 45 年(1970)の人口集中地区 DID エリア
新市街域	戦後の市域合併により拡大した市域。前述の地形特性等により、さらに「東部」「北・西部」等に区分されることが多い。(図 3-3-1 参照)

(1)市街地(1889 年)　(2)市街地(1970 年)　(3)市街地(2000 年)

図 3-3-1　名古屋市の市街地拡大の変遷

この地域区分による居住地環境の特徴は、住宅需要実態調査や市政世論調査（みどりに関する意識調査）など、全市域を対象とした統計調査（サンプル調査）の分析により大まかな把握が可能である。

２）小学校区を単位とする地域把握

小規模の調査解析単位としては、国勢調査の調査区が考えられる。そこでは、概ね500世帯程度の規模が設定されている。小学校区は、都市計画分野では近隣住区理論でも用いられている有効な計画単位である。もちろんそこでは完結した近隣生活が営まれているわけではないが、ある程度の特色を持った単位が形成されている。

交通の視点から都市空間構成を把握する指標としては、鉄道駅やバス停の整備密度や運行本数等の交通機能と住民の交通行動に関するもの（以下「交通特性」）、及び住民の人口構成や住宅・居住の特徴（人口・住宅特性）が考えられる。

本研究では、これら２つの視点から地域特性を把握するための地域単位として、市街地や居住環境に関する種々の統計データの入手が比較的容易な「小学校区」に着目した。また、小学校区はひとつの生活圏を構成していると考えられるからである。

名古屋市内 261 の小学校の平均的な基本指標は、校区面積 1.25k ㎡（125ha）、人口約 8 千 5 百人、世帯数約 3660 である。学校区面積は 0.2～7.38k ㎡、人口は約 2000～2 万 1000 人、世帯数は 1200～1 万と、かなり分散している。ただし、大部分の小学校は面積 2k ㎡以下、人口は 4000 人から 1 万 5000 人の範囲にある（図 3-3-2）。

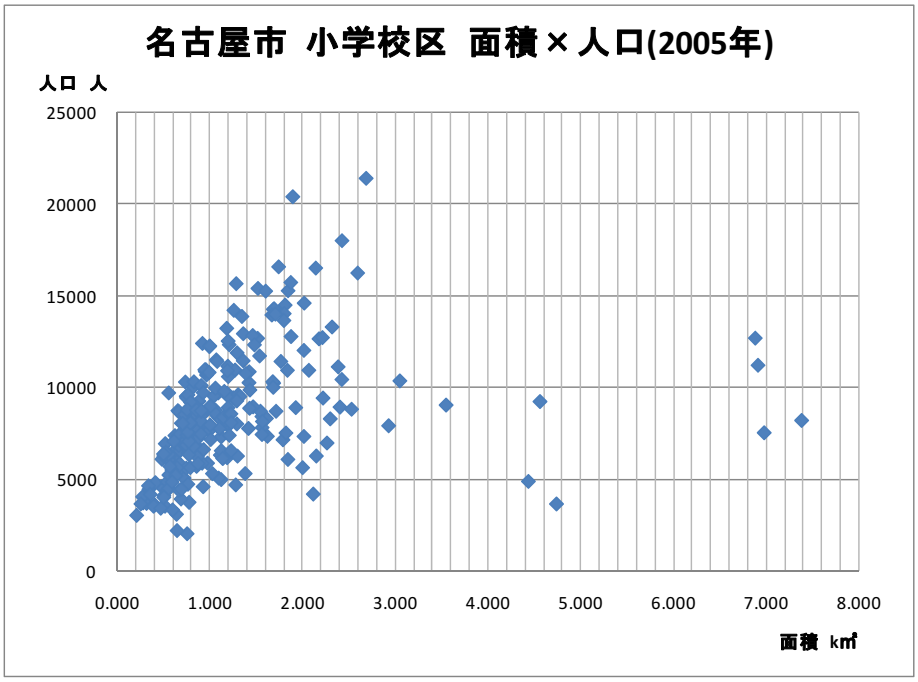


図 3-3-2　名古屋市小学校区の面積と人口の散布図

（2） 名古屋市内小学校区の類型化と対象学区の選定

使用可能な指標は、国勢調査（名古屋市による小学校区での再集計結果）、パーソントリップ（中京圏、小学校区範囲とはずれているので調整が必要－注 1）、その他（用途地域、緑被率、土地利用現況、市街化時期）である。

名古屋市内の 259 小学校区の「人口・住宅特性」及び「交通特性」の 2 つの視点に関して得られる学区別データ（指標）をもとに、主成分分析及びクラスター分析を行った。人口・住宅特性で 7 類型、交通特性で 5 類型が抽出された。その結果を表 3-3-1 に示す。この 2 つの特性の組み合わせは、7×5=35 のタイプであるが、15 以上の小学校区が含まれるのは、8 タイプである。この中から、アンケート調査の対象学区を選定した。

表 3-3-1　学区の類型化

＜居住地タイプ＞ 人口･住宅特性(右) 交通特性(下)	a-1 単身者規模小住宅	a-2 インナーシティ型	a-3 郊外住宅地	a-4 ゆとり成熟住宅地	a-5 都心業就地	a-6 製造業就業、停滞	a-7 製造業中心人口増	計
b-1 インナーシティ型	6	34	1	1	−	1	5	48
b-2 都心型･広域中心	4	16	−	1	4	−	1	26
b-3 一般的郊外居住地型	4	28	35	10	1	6	25	109
b-4 職住混在(近接)型	1	9	4	1	−	5	32	52
b-5 伝統的旧市街地型	−	−	−	5	−	4	15	24
計	15	87	40	18	5	16	78	259

1）地域類型化の手法　（主成分分析、クラスター分析）

まず、主成分分析及びクラスター分析の具体的な内容について記述する。

Ⅰ）　2つのクライテリア（判定基準）を設定する。

クライテリアA (人口・住宅特性)	国勢調査（人口密度、年齢構成、家族タイプ、就業密度、産業構造、住宅タイプ)、市街化時期（熟度)、緑被率（自然環境）に関わる 28 指標
クライテリアB (交通特性)	パーソントリップ（公共交通利用、自動車利用、徒歩・自転車利用）に関わる 25 指標

Ⅱ）指標自体の類型化は主成分（因子）分析と、主要な主成分を用いたクラスター分析である。

（ｉ）クライテリア A では、次の６つの主要因子が見いだされた。この 6 つで累積成分負荷量は 76.0%である。

表 3-3-2　名古屋市内小学校区の特性指標（人口・住宅特性主成分）

No.	特性（＋）	特徴(主成分への寄与が正負で大きい指標)
①　軸	都心就業性	昼間滞留人口密度・昼間人口密度・昼間人口比率が高い、役員・自営業主の居住割合が高い
②　軸	高層住宅性	共同住宅率・借家多い、外国人比率高い、大型住宅少ない、11 階建て以上の率が高い、1or2 階建て共同住宅率低い
③　軸	密集居住性	夜間人口密度高い、学区面積小さい、緑被率少ない
④　軸	狭小住宅単独世帯居住性	床面積 50 ㎡未満住宅率高い、50-99 ㎡住宅率少ない、単独世帯率高い、18 才未満を含む世帯少ない
⑤　軸	サービス業就業者居住性	製造業就業者率低い、情報通信業・卸小売り業従業者多い
⑥　軸	高齢者・衰退居住地性	高齢夫婦・高齢単身世帯率高い、人口増加率低い

注：アンダーラインはマイナス得点から判読できる傾向

この 6 つの主成分を用いて、261 小学校をクラスター分析した。

表 3-3-3　クラスター分析によるグループの平均因子得点（人口・住宅特性主成分）

地区タイプ	因子得点a1	因子得点a2	因子得点a3	因子得点a4	因子得点a5	因子得点a6
特性	都心就業性	高層住宅性	密集居住性	狭小住宅単独世帯居住性	ｻｰﾋﾞｽ業就業者居住性	高齢者・衰退居住地性
a-1	0.07	0.83	0.36	1.94	*-0.05*	*-0.72*
a-2	0.11	*-0.14*	0.60	0.00	0.37	0.54
a-3	*-0.43*	0.13	*-0.20*	*-0.19*	1.13	*-0.78*
a-4	*-0.40*	0.13	*-1.74*	0.40	0.26	0.88
a-5	5.89	0.46	*-1.21*	*-0.24*	0.42	*-0.41*
a-6	*-0.39*	2.15	*-0.13*	*-0.97*	*-1.07*	0.64
a-7	*-0.14*	*-0.56*	*-0.18*	*-0.21*	*-0.84*	*-0.38*

注：網掛けは＋－0.5 以上の強い特性を示す。斜め字はマイナス

次の 7 つの居住地類型が見いだされた。

表 3-3-4　名古屋市内小学校区(259)の地区タイプ（人口・住宅特性主成分）

地区タイプ	居住地特性	学区数	含まれる小学校区(一部)
a-1	単身世帯多く住宅規模は小さい。高層マンション立地がある程度含まれる。高齢者少い	15	千種区千種、中村区千成、中区新栄、昭和区鶴舞 昭和区広路、港区東海、名東区藤が丘、天白区八事東
a-2	高齢者居住、密度高い、人口増加率低い、インナーシティに位置、市街化時期古い	87	千種区自由ケ丘、千種区富士見台、東区山吹、東区東白壁、北区六郷、北区六郷北 、西区那古野、西区幅下、中村区豊臣、中村区ほのか、中区大須、中区松原、昭和区松栄、昭和区御器所、瑞穂区御剱、瑞穂区高田、熱田区高蔵、熱田区船方、南区明治、南区桜、緑区鳴子、緑区戸笠、天白区平針南 、天白区しまだ
a-3	郊外住宅地、サービス業就業者多い、人口増加傾向、市の東部地域	40	千種区上野、千種区田代、西区庄内、西区山田、昭和区滝川、昭和区八事、熱田区旗屋、熱田区大宝、守山区小幡、守山区大森、名東区西山、名東区名東、天白区平針、天白区原、天白区植田
a-4	ゆとりのある成熟した住宅地、高齢者多い、ｲﾝﾅｰｼﾃｨと郊外住宅地の間	16	千種区星ケ丘 、東区矢田、北区清水、中村区岩塚、熱田区白鳥、港区西福田、守山区志段味東、名東区梅森坂、天白区野並
a-5	都心就業地	5	東区東桜、中村区新明、中区名城、中区御園、中区栄
a-6	高層住宅多い、単身者よりもﾌｧﾐﾘｰ世帯中心、製造業就業者中心ｻｰﾋﾞｽ業就業者は少ない、高齢者も居住し人口停滞	18	東区砂田橋 、北区宮前、港区東築地、港区稲永、南区宝、南区宝南、緑区南陵、緑区大高南
a-7	高層住宅少ない、ｻｰﾋﾞｽ業就業者少なく製造業就業者中心、高齢者は少なく人口増加、市南部の中川区・港区、緑区、北の守山区多い	78	西区栄生、西区枇杷島、西区平田、西区比良、中川区野田、中川区常磐、港区中川 、港区成章、南区伝馬、南区豊田、守山区西城 、守山区白沢、緑区鳴海、緑区相原、緑区旭出、緑区滝ノ水

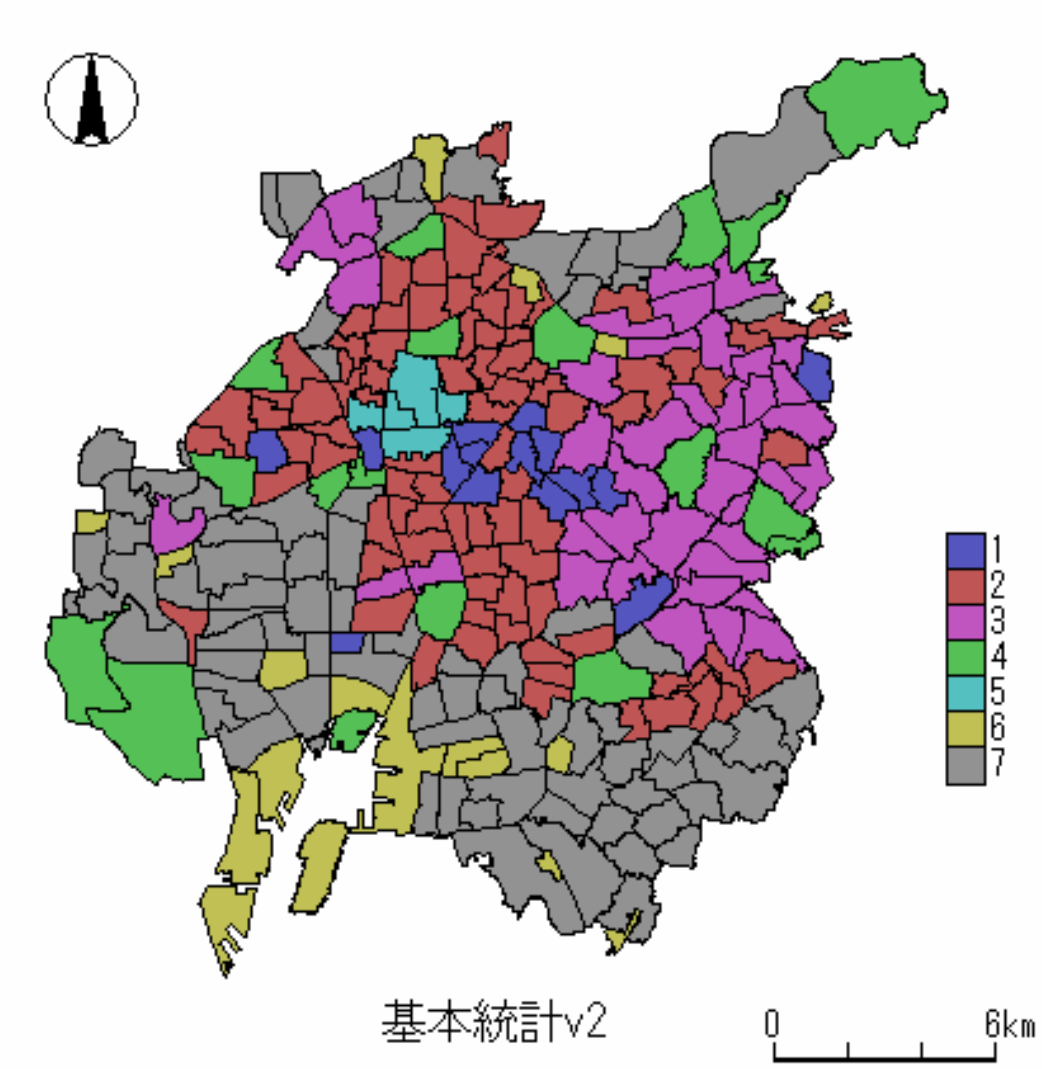


図 3-3-3　人口・住宅特性による学区の地域分布

（ii）クライテリア B では、3 つの主成分が見いだされた。この 3 つの主成分による累積負荷量は 45.8%である。

表 3-3-5　名古屋市内小学校区居住地の特性指標（交通特性主成分）

No.	特性	特徴（主成分への寄与が大きい指標）	軸の正負による特性
①　軸	多目的自転車・徒歩利便性、流入非自動車利用	自転車・徒歩利用（帰宅流入、出勤流出、自由流出、業務流出、業務流入）、非自動車利用（自由流出、自由流入、帰宅流入、出勤流入、帰宅流出、業務流入）、公共交通利用（出勤流入、帰宅流出）	＋傾向：多用途集積性、食・住・遊の近接かつ集積地 －傾向：自動車利用必要地、用途分離
②　軸	公共交通利便性	公共交通利用（出勤流出、帰宅流入、自由流出、業務流出、業務流入）、非自動車利用（出勤流出、業務流出）	＋傾向：公共交通利便、都市型居住地 －傾向：自動車利用の就業地
③　軸	通勤時自転車・徒歩利便性	自転車・徒歩利用（帰宅流出、出勤流入、自由流入）、非公共交通（自由流入）	＋傾向：自足型、職住遊近接

注：アンダーラインはマイナス得点から判読できる傾向

この 3 つの主成分を用いて、クラスター分析した結果、5 つの居住地類型にグループ化できた。各居住地タイプの３主成分平均値を表 3-3-6 に示す。その正負の強さから、それぞれの特性を考察する。

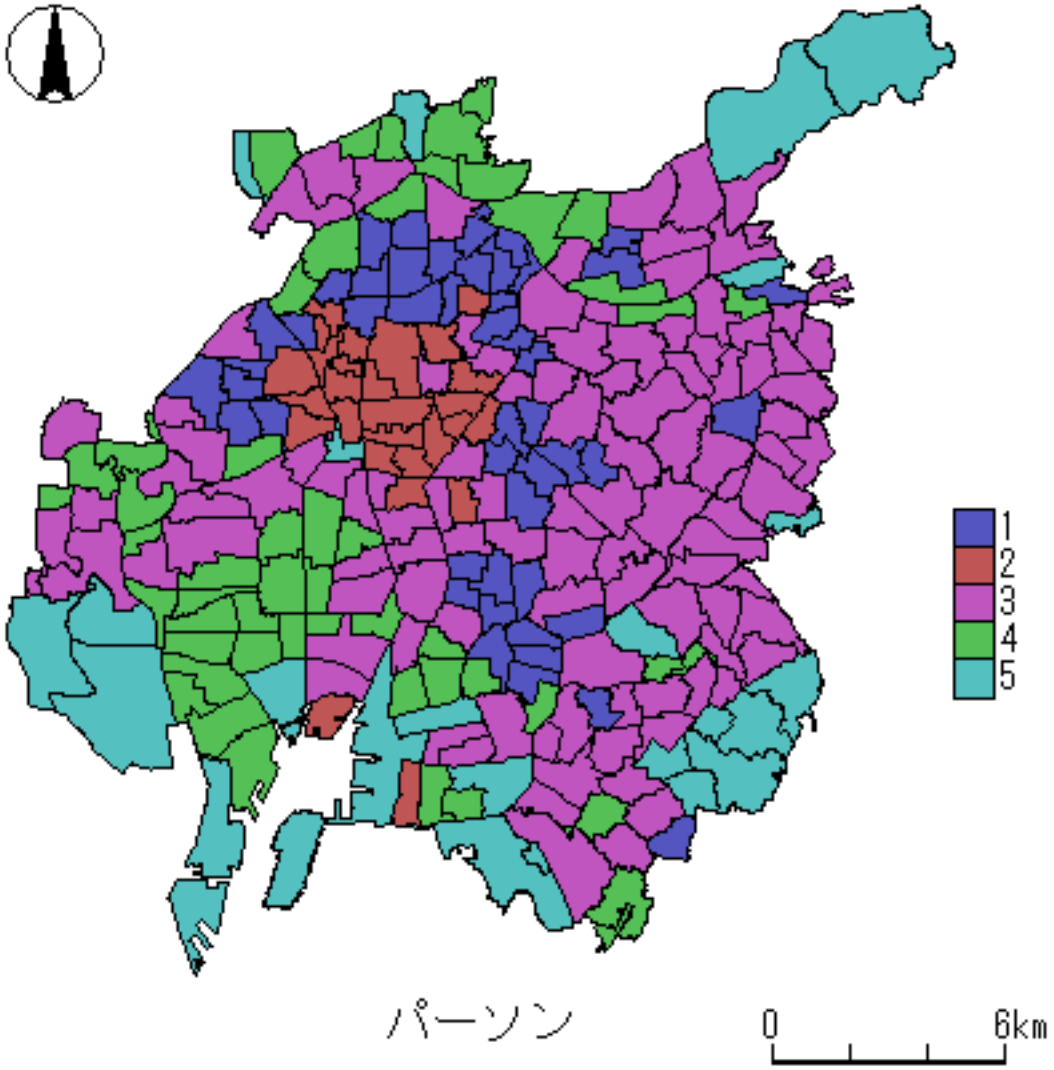


図 3-3-4 交通特性による学区の地域分布

表 3-3-6　名古屋市内小学校区居住地類型と特徴（交通特性による主成分軸平均得点）

居住地タイプ	学区数	①軸	②軸	③軸	特　徴
b-1	48	0.61	0.51	1.14	インナーシティ型。公共交通やや便利、自足的、居住地性
b-2	26	1.70	*−0.08*	*−1.38*	都心型。広域中心、自転車徒歩利便、多用途集積、非自足的
b-3	109	*−0.56*	0.54	*−0.18*	一般的郊外居住地型。公共交通やや便利
b-4	52	0.11	*−1.02*	0.50	職住混在(近接)型。公共交通不便、就業地性
b-5	24	*−1.10*	*−1.19*	*−1.08*	伝統的旧市街地型。地域中心、自動車利用型、就業地性

注：網掛けは 0.5 以上の強い特性を示す。−は斜め字

（iii）2 つのクライテリアからの典型学区抽出

259 小学校区を、2 つのクライテリアによって類型化した結果、10 学区以上が該当するタイプは、８つとなる。

住民アンケート調査では、典型的な学区を対象とすると考えれば、この学区が対象となる。対象となるタイプの学区数は合計 195 で、カバー率は約 75%である。

表 3-3-7　2 つのクライテリアによる居住地タイプ該当学区数

居住地タイプ		a-1	a-2	a-3	a-4	a-5	a-6	a-7	計
		単身者小規模住宅	インナーシティ型	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	
b-1	インナーシティ型	6	34	1	1	－	1	5	48
b-2	都心型・広域中心	4	16	－	1	4	－	1	26
b-3	一般的郊外居住地型	4	28	35	10	1	6	25	109
b-4	職住混在（近接）型	1	9	4	1	－	5	32	52
b-5	伝統的旧市街地型	－	－	－	5	－	4	15	24
計		15	87	40	18	5	16	78	259

２）調査対象学区の選定

住民アンケート調査の対象区の選定に当たり、前記８タイプに大都市名古屋特有の都心的特性を持つ小学校区も選定対象とする。アンケート調査は各学区の自治会町内会の協力を得る必要があるため、地元での協力が実際に得られることも、選定の決め手にせざるを得なかった。比較的公共交通が不便で、人口、面積とも大きい郊外住宅地タイプから２学区を選定した。

最終的に、次の５小学校区をアンケート調査対象学区として選定した。

対象学区	人口・住宅特性	交通特性
中区老松学区	単身者・小規模住宅(a1)	都心型広域中心(b2)
北区大杉学区	インナーシティ(a2)	インナーシティ(b1)
港区高木学区	製造業中心・人口増(a7)	職住混在(近接)(b4)
守山区大森学区	郊外住宅地(a3)	一般的郊外住宅地(b3)
天白区植田学区	郊外住宅地(a3)	一般的郊外住宅地(b3)

第4章　居住意識の地域分析

4－1 学区アンケートの実施

(1)対象学区の特徴

１）対象学区の立地特性

３章で選定したアンケート調査対象の５学区の位置および市街地(DID)の形成時期について、図 4-1-1、表 4-1-1 に示す。各学区は、①老松学区、②大杉学区、③高木学区・大森学区、④植田学区の順に市街地（DID）が形成されてきており、同じ新市街域（東部）でも、大森学区の市街地形成時期は植田学区よりも古い。本研究では、「老松学区」を都心域の代表学区、「大杉学区」を既成市街域の代表学区、「高木学区」「大森学区」「植田学区」を新市街域の代表学区として、住替えなどの居住意識の地域分析を行うものとする。居住意識との関係性が注目される鉄道駅への近接性について、「老松学区」「大杉学区」はほぼ全域が駅勢圏（500m 圏：各学区拡大図の最も外側の円）に含まれ、また学区内は複数の駅勢圏に属しており、「大森学区」は学区の半分程度の範囲がひとつの駅勢圏内に属している。一方で、「高木学区」「植田学区」は、ほとんどが 500m 駅勢圏外である。

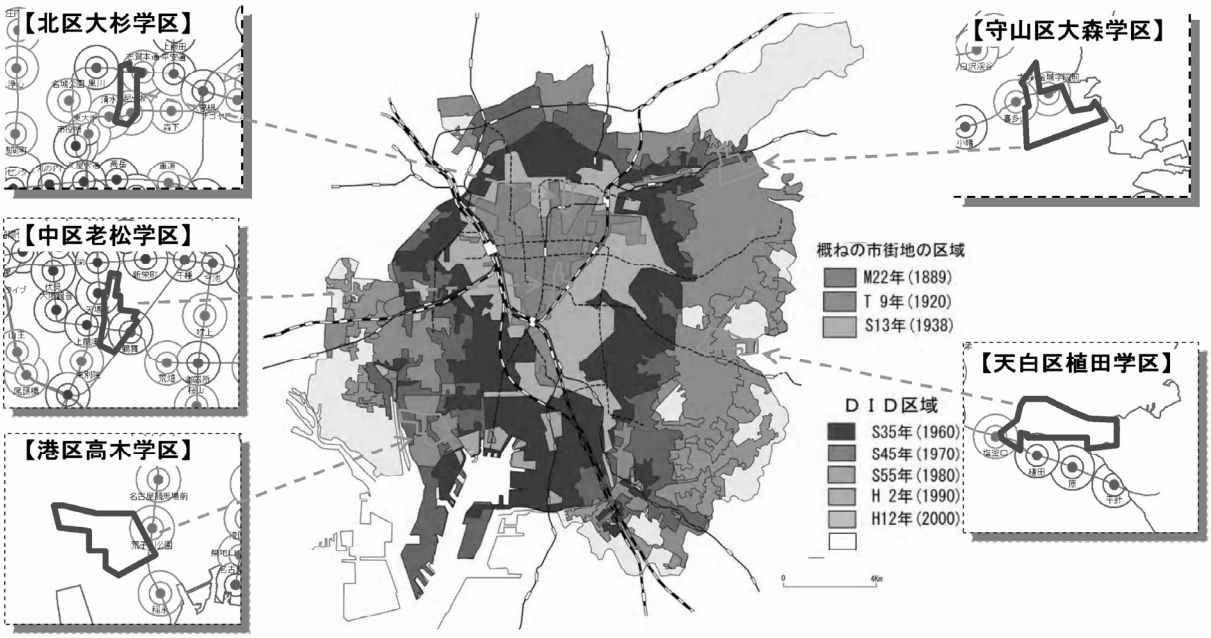


図 4-1-1　調査対象学区の位置

表 4-1-1　調査対象５学区の市街化形成時期の比較

	市街地の形成時期							
	～1889	～1920	～1938	～1960	～1970	～1980	～1990	～2000
中区老松学区	＝	＝	＝	＝	＝	＝	＝	＝
北区大杉学区		＝	＝	＝	＝	＝	＝	＝
港区高木学区					＝	＝	＝	＝
守山区大森学区					＝	＝	＝	＝
天白区植田学区						＝	＝	＝

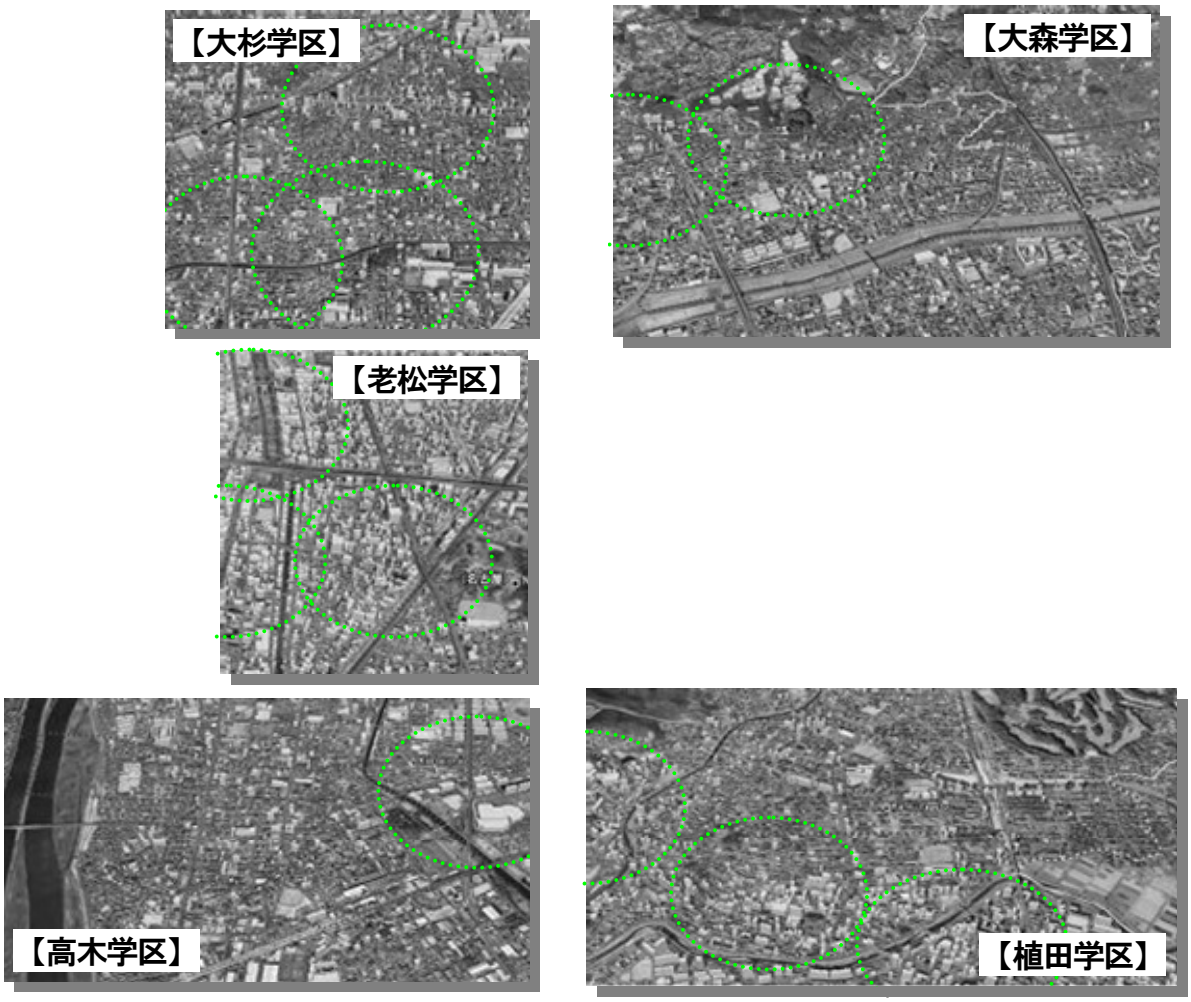


図 4-1-2　調査対象学区の状況（航空写真）

２）対象学区の基本指標

対象５学区の基本指標を表 5-2 に示す。大森学区と植田学区は、同じ郊外住宅地だが、大森学区は人口減少してやや高齢者人口も多く、持ち家率も高い。また昼間人口比率も 1.0 を上回っており、一般的な郊外住宅地のイメージが強い植田学区とはかなり違った特性を示している。

表 4-1-2　アンケート調査対象学区の概況指標

分類	学区名	人口	世帯数	人口密度（人/ha）	人口増加率（H12～H17）	単独世帯割合	高齢者単身世帯割合	高齢夫婦世帯割合	持ち家の割合
a1-b2	中区老松学区	10340	6797	126.1	16.6	64.5%	9.4%	4.9%	27.7%
a2-b1	北区大杉学区	6591	2938	107.7	-5	38.8%	13.0%	11.7%	54.5%
a7-b4	港区高木学区	8740	3173	56.8	4.6	23.9%	4.6%	7.0%	56.5%
a3-b3	守山区大森学区	8981	3660	61.6	-2.6	30.9%	6.5%	9.4%	58.1%
a3-b3	天白区植田学区	15276	6557	95.8	10.9	40.9%	2.7%	3.9%	41.3%

分類	学区名	共同住宅の割合	昼間人口密度（人/ha）	昼間人口比率	世帯当たり自動車保有台数	付近地の地価公示価格（円／㎡）	公共交通比率（流出交通）	自動車交通比率（流出交通）	徒歩・二輪比率（流出交通）
a1-b2	中区老松学区	87.9%	201.9	1.67	0.52	370,000	35.3%	43.0%	20.3%
a2-b1	北区大杉学区	45.3%	87.3	0.74	0.89	170,000	22.6%	42.8%	32.7%
a7-b4	港区高木学区	45.2%	58.0	1.08	1.26	123,000	8.7%	61.9%	27.0%
a3-b3	守山区大森学区	55.9%	55.3	0.98	1.08	134,000	26.2%	63.5%	8.5%
a3-b3	天白区植田学区	73.8%	28.5	0.63	0.53	146,000	16.9%	61.4%	19.3%

（2） アンケート調査の企画･実施

１） アンケート調査の企画

回収率の向上や、市民への調査ＰＲなどを狙いに、５学区へのアンケート調査は、地元の町内会・自治体を通じて実施した。調査は各町内会の加入世帯を対象とし、詳細な方法や時期については区役所及び区政協力委員長と相談の上､各学区の町内会長･組長の多大なご協力のもとで実施させていただいた。調査内容については、紙面の制約や回答者の負担軽減などを考慮し、Ａ４判４ページ（Ａ３判両面印刷）に収まるよう、居住環境の現状や考え方について、９項目（「世帯主・世帯の現状」「住宅の現状」「地域の居住環境」「地域の交通環境」「世帯主の通勤の現状」「世帯主の転居歴」「現在・これからのライフスタイル」「将来の暮らし方」「世帯主の定住・転居意向」）を設けて実施した。

２） 配布・回収状況

調査用紙は、各区政協力委員長を通じて、町内会・自治会加入の全世帯に配布しするとともに、任意回答を前提に回収いただいた。表 4-1-3 のとおり、５学区の配布町内会数は 90、配布数は約 15,000 票となった。町内会加入世帯に対する各学区の回収率をみると、老松学区では、今回の調査対象外である事務所・店舗が多く、またワンルームマンションも多いため、回収率が約 20%と低かったが、他の学区では、約 57%の大森学区から約 45%の大杉学区まで、平均回収率は 43．6%、回収数は 6,610 票、有効回収サンプル数は 6,466 にのぼった。この結果、郵送による配布回収方法よりもかなり高い数字であったものと考えられる。

表 4-1-3　アンケート回収状況

	配布世帯数（町内会数）	回収世帯数		有効サンプル数	
中区老松学区	3,897（28）	767	19.7%	735	18.9%
北区大杉学区	2,688（19）	1,214	45.2%	1,187	44.2%
港区高木学区	2,611（11）	1,438	55.1%	1,395	53.4%
守山区大森学区	3,031（18）	1,740	57.4%	1,705	56.3%
天白区植田学区	2,934（14）	1,451	49.5%	1,444	49.2%
5学区全体	15,161（90）	6,610	43.6%	6,466	42.6%

（3） 対象学区の概況

回収サンプルからみた各学区の状況を以下に示す。

１） 帯属性（家族構成・職業）

図 4-1-3 で各学区の家族構成を比較すると、都心の「老松学区」では『単身世帯』の比率が高く、逆に「植田学区」など新市街域では『単身世帯』の比率が低く、『2 世代世帯』の比率が高くなっている。また図 4-1-4 で世帯主の職業構成をみると、都心の「老松学区」では『自営業』の比率が高く、「植田学区」など新市街域では、『自営業』の比率が低い代わりに、『会社員』の比率が高くなっている。また、「老松学区」「大杉学区」では、『年金生活・無職』の構成比が『会社員』よりも高く、特に「大杉学区」では構成比が最も高くなっており、既成市街域や都心での高齢化の現状が、アンケート調査からよみとれる。

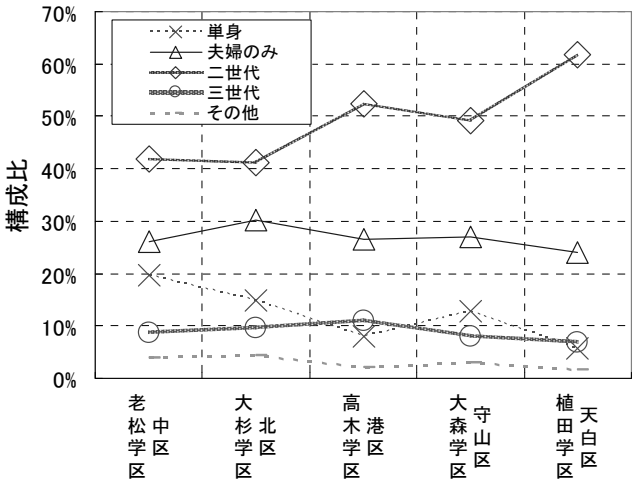


図 4-1-3　対象学区の世帯構成

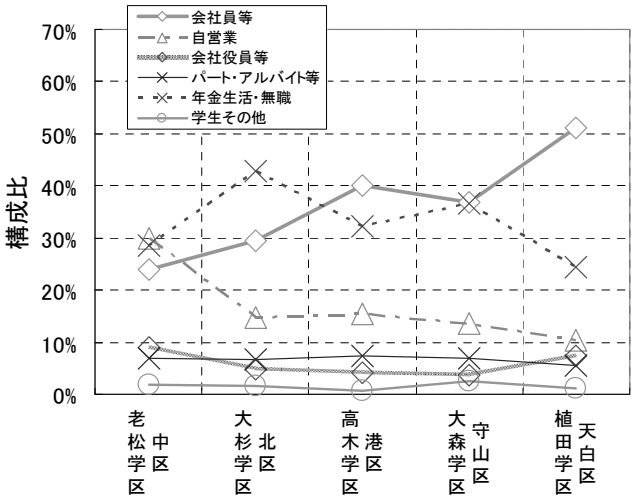


図 4-1-4　対象学区の職業構成

2）家屋タイプ・所有形態

図 4-1-5 で各学区の家屋タイプをみると、どの学区でも『戸建』の構成比が最も高いが、都心「老松学区」では、『マンション・アパート』の構成も同程度高く、高度利用の実態が調査結果からもうかがえる。また同じ新市街域区分とした「植田学区」「大森学区」「高木学区」では『マンション・アパート』構成比が異なり、『植田学区』では郊外でありながら高度利用されている実態がうかがえる。「大杉学区」では『戸建』の構成比が５学区中で最も高いが、『長屋』の構成比も比較的高く、市街地の状況が推察される。図 4-1-6 で各学区の家屋の所有形態をみると、『持家』の構成比は、前述の家屋タイプほど学区間の違いは明確ではなく、郊外だけでなく都心でも『持家』比率の高い実態がうかがえる。また、『長屋』構成比の高い「大杉学区」「高木学区」では『民間借家』の比率が高いことも特徴となっている。

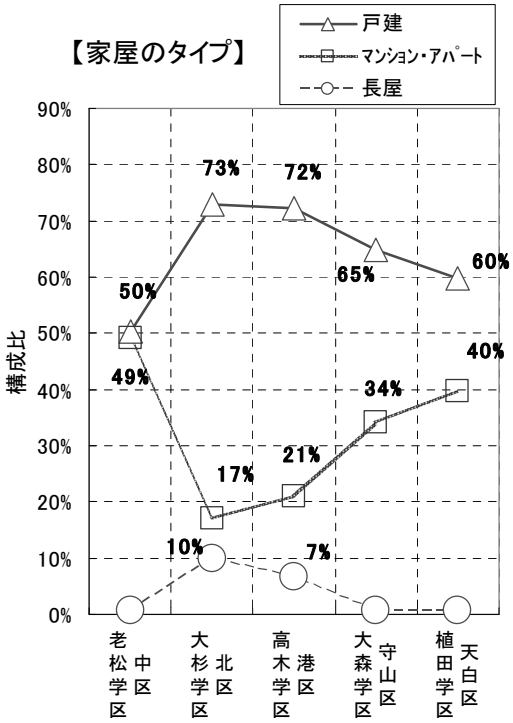


図 4-1-5　対象学区の家屋形態

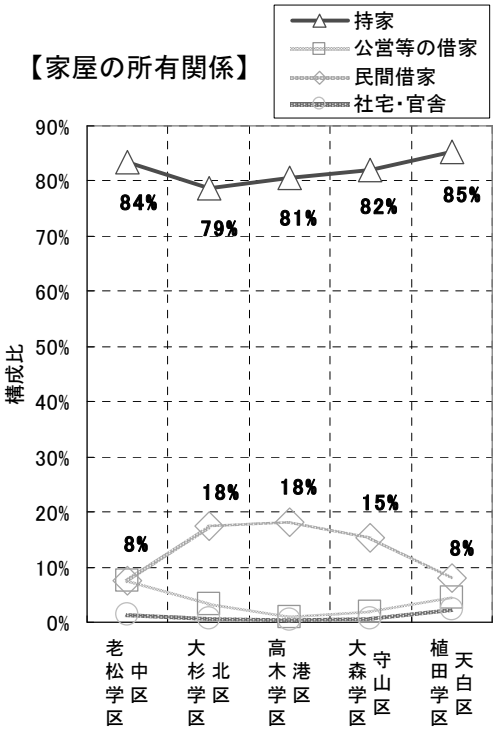


図 4-1-6　対象学区の家屋所有パターン

３）世帯属性（その他）

各学区の主な世帯属性指標の平均値について、表 4-1-4 に整理した。前述の図 4-1-3 から図 4-1-6 まででみてきた地域特性の相違が、平均値の比較でもよみとれ、高齢化の進む「既成市街域（大杉学区）」や「都心（老松学区）」、単身世帯の多い「都心（老松学区）」、比較的ゆとりのある住まいである「新市街域東部（植田学区）」などの居住地環境の地域差の実態が明確となっている。また、自動車保有台数をみると、保有の比較的少ない「都心（老松学区）」「既成市街域（大杉学区）」と、逆に１．５～２．０倍程度保有率の高い「新市街域（高木学区・大森学区・植田学区）」の違いがより浮き彫りとなっている。また、転入時期の比較的新しい「新市街域（大森学区・植田学区）」では、過去の転居回数も多いなど、地域の特徴を代表するサンプル結果であると考えられる。

表 4-1-4　対象学区の世帯属性（主要指標の平均値）

（ ）内はｻﾝﾌﾟﾙ世帯数

平均	中区 老松学区	北区 大杉学区	港区 高木学区	守山区 大森学区	天白区 植田学区
年齢（歳）	60.3 (712)	62.8 (1,134)	56.9 (1,341)	58.3 (1,660)	54.0 (1,415)
家族人数（人）	2.6 (686)	2.8 (1,070)	3.2 (1,315)	2.9 (1,622)	3.2 (1,416)
床面積（㎡）	111.5 (550)	112.1 (862)	111.9 (913)	106.9 (1,283)	120.4 (1,198)
敷地面積（㎡）	170.8 (320)	157.1 (726)	218.3 (771)	211.3 (962)	254.3 (761)
自家用車保有台数（台）	1.0 (621)	1.1 (957)	1.6 (1,201)	1.4 (1,467)	1.8 (1,352)
片道通勤時間（分）	24 (343)	28 (487)	26 (729)	32 (899)	37 (970)
これまでの転居回数（回）	3.5 (566)	3.1 (855)	3.3 (1,019)	4.1 (1,360)	4.8 (1,249)
現住所の転入時期（年）	1984 (434)	1981 (664)	1987 (847)	1986 (1,178)	1993 (1,161)

４）転入時期の学区比較

図 4-1-7、図 4-1-8 で５学区の現学区への転入時期及び従前住所の状況をみると、市街化時期の早い「老松学区」「大杉学区」では、戦前から 1970 年代までの入居者も多い。一方、近年市街化が著しい「植田学区」では、1970 年以降の新しい住民の割合が高く、特に 90 年代以降の入居者が過半数を占める。大森学区や高木学区では、1970 年代に入居のピークがみられる。

前住所（転入元）については、共通した傾向としては同一区内及び市内からの移動が中心となっている。都心の老松学区では 1990 年代に中区内からの移動が最も多くなっているが、他の時期では市内からの移動が多い傾向が見られる。港区高木学区と北区大杉学区では区内からの移動が、70 年代以降の移動入居の中心となっている。

郊外住宅地の大森学区では 1990 年代以降、同じく植田学区では 2000 年以降、区内からの移動が最も多くなっている。市街化が進み地域の人口が増加して安定した居住地になると、市内他区からの移動から区内移動という短距離移動が多くなるという傾向を示している。初期の市街化では、空地への住宅建設、マンションの新規入居が中心となり、広域からの人口移動・転入が多い。新規入居から既存住宅への転入では区内や同一学区からの移動が多くなるのではないだろうか。

一方、2000 年以降の共通した傾向では、こうした「仮説」とは異なる傾向が見られる。それは、５学区とも、愛知県内(市外)及び県外からの転入がそれ以前よりも大きな数値となっている傾向である。特

に、都心区の老松では区内からの転入が少なくなり、他県からの転入が急増している。また大杉、大森でもそれまでの数値から急増している。高木学区は他県からの転入増加傾向はそれほど明らかではなく、植田学区では他区からの移動が減少し他県からの転入が増加している。こうした傾向は、それまでの名古屋市からの転出傾向から、利便な居住地指向、まちなか居住指向、都心部の再都市化傾向を反映しているように考えられる。ただし、この仮説については別途調査検討が必要である。

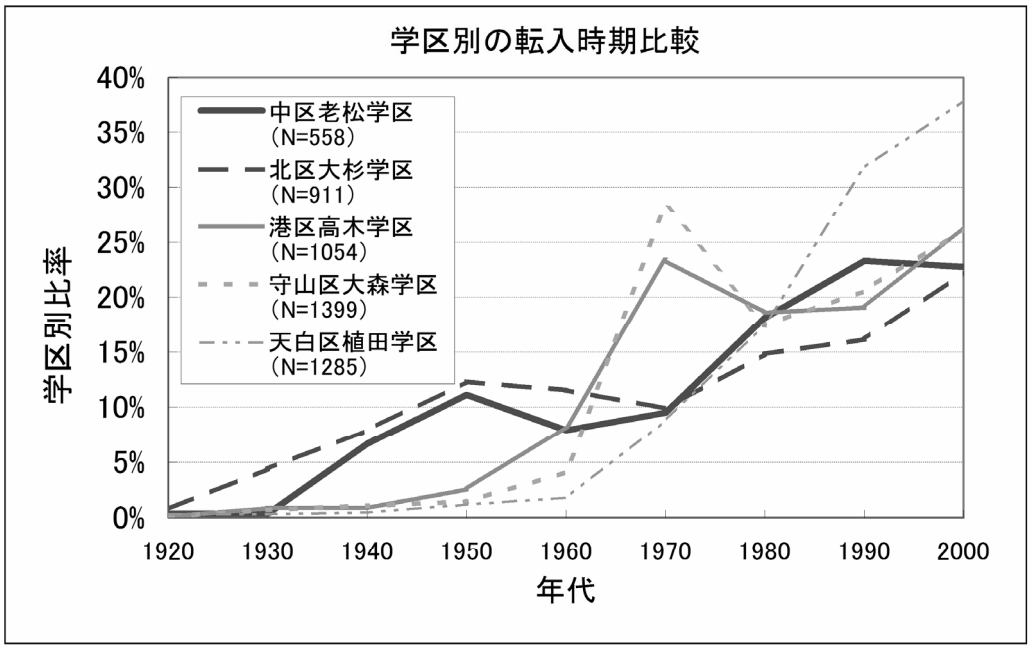


図 4-1-7　転入時期の学区比較

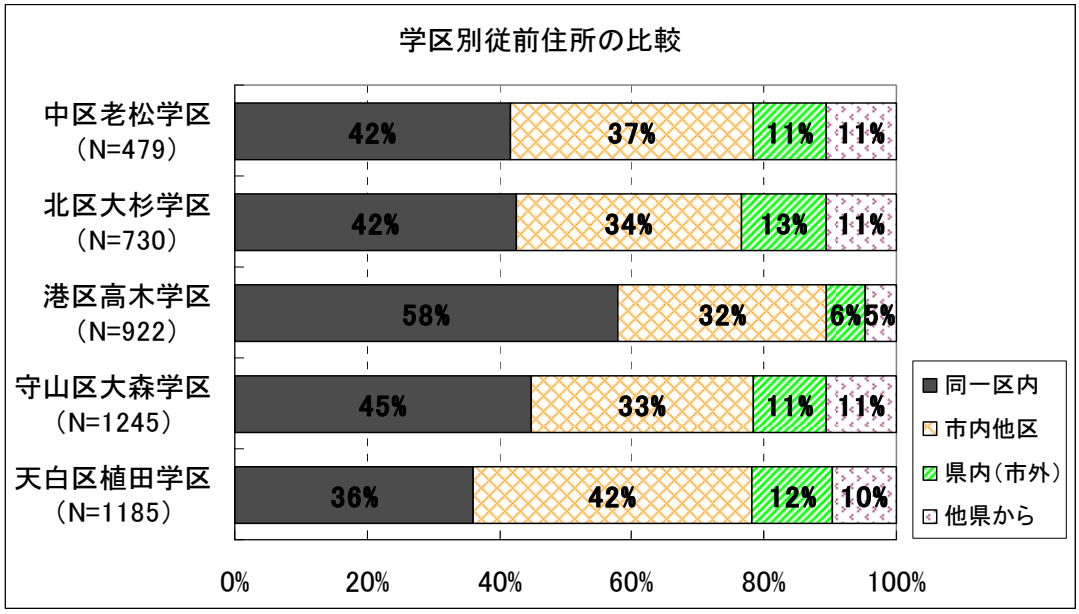
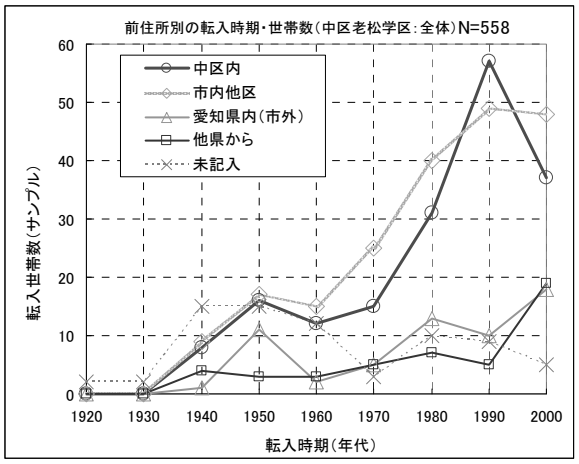
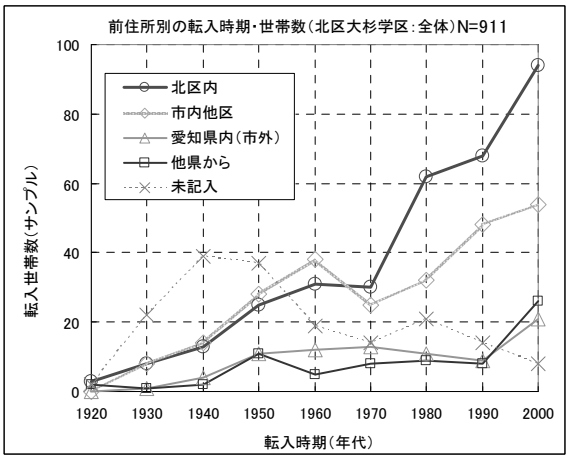


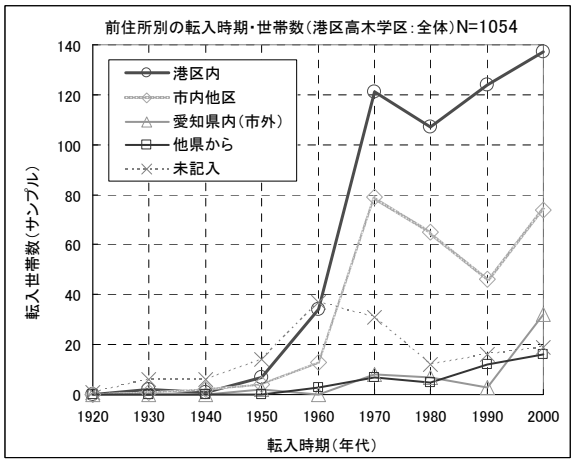
図 4-1-8　従前住所の学区比較



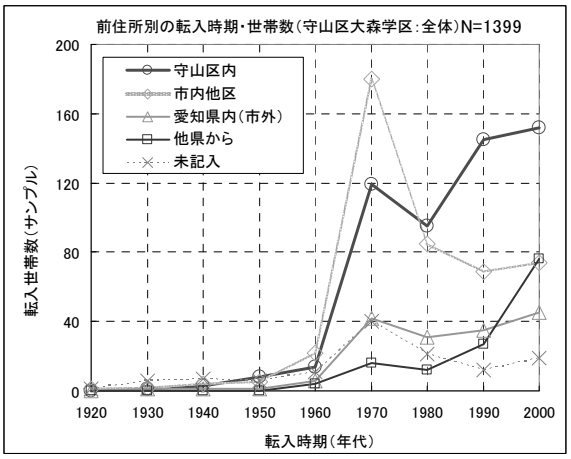
(老松学区)



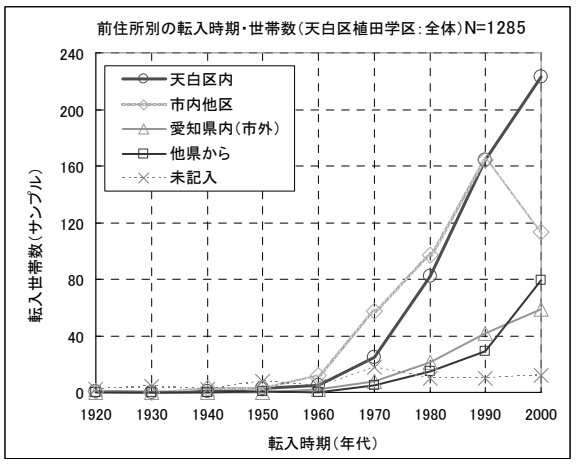
(大杉学区)



(高木学区)



(大森学区)



(植田学区)

図 4-1-9　転入時期及び従前住所の学区比較

５）地域環境（利便施設）

各学区の徒歩１０分圏にある日常生活施設の現状について、図 4-1-10 に整理した。横軸の利便施設の並びは、５学区平均値の高い順に並べているが、５学区いずれも『コンビニ』の立地が高く、地域を問わず立地が進んでいる実態がうかがえる。５学区の平均値の大小以外に、バラツキの大小により各学区の特徴が出ており、『コンビニ』以外にも、例えば『医療・診療所』や『習い事の教室』などは５学区の格差はほとんどみられず、逆に『川・海・水辺』『大きい公園や広場』などの自然環境や『派出所・交番・警察』『図書館』などの施設は学区間の格差が大きい回答結果となっている。

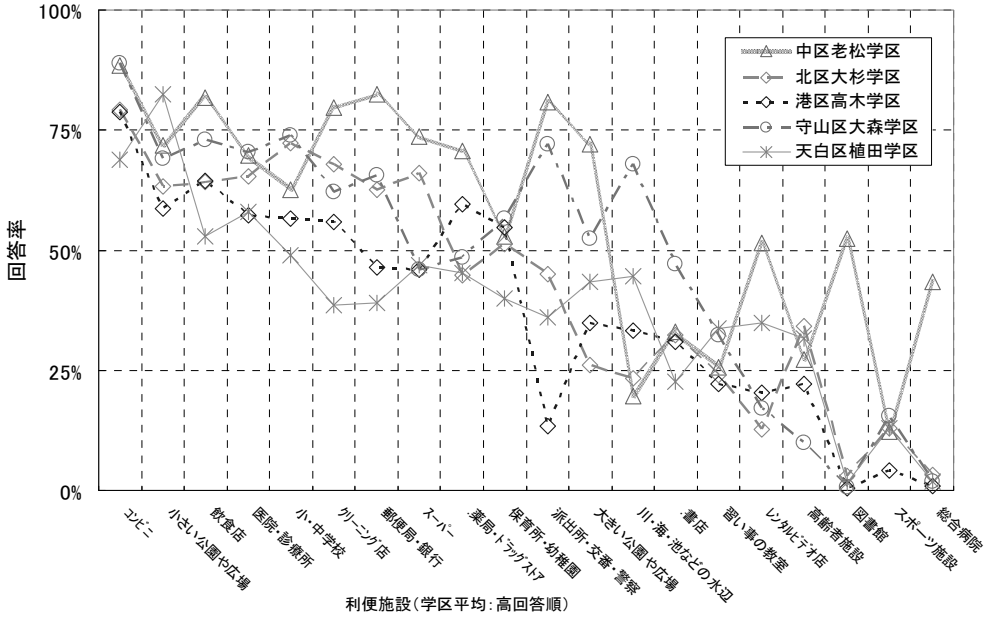


図 4-1-10　徒歩 10 分圏での利便施設の立地状況

６）地域環境（公共交通・鉄道駅）

公共交通を代表し、鉄道駅までの所要時間について、各学区の比較を図 4-1-11 に示す。前述の図 4-1-1 及び図 4-1-2 で示した空間的特徴を概ね同様の傾向にあり、「都心（老松学区）」「既成市街域（大杉学区）」では鉄道駅から 10 分圏内の世帯が大部分を占め、新市街域のうち「大森学区」では 10 分圏内が半数程度、「高木学区」「植田学区」では 10 分以遠が大多数を占める結果となっている。

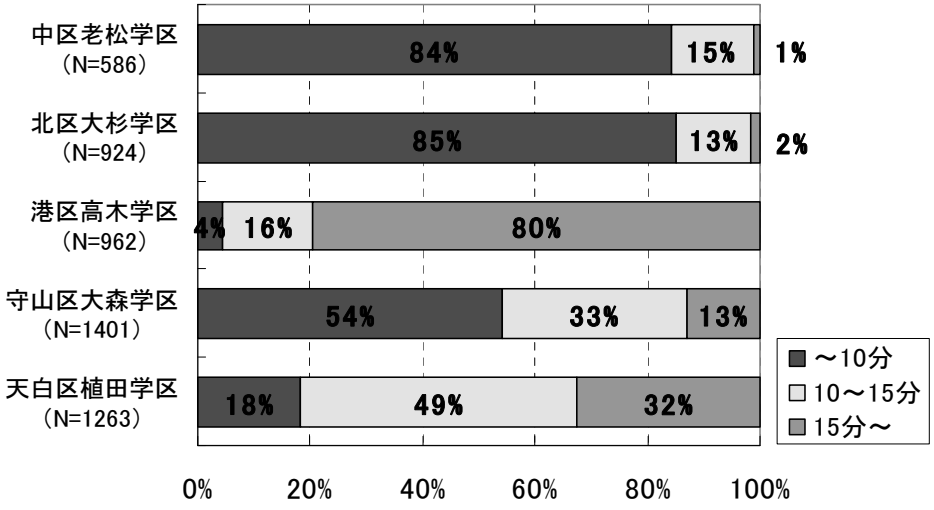


図 4-1-11　学区別の居住地交通特性（駅からの所要時間）

(4)学区の比較分析

１）距離帯による地域区分の設定

本研究では、都心・既成市街域・新市街域という市域の 3 区分以外に、鉄道駅からの距離についても住み替えに関する居住意識を特徴づける要因ではないかと考え、分析作業を進めた。アンケート対象５学区における鉄道の利便性は、前述の図 4-1-11 に示した通りだが、調査項目としては、表 4-1-5 のとおり鉄道駅だけでなくバス停も含めて設定しており、鉄道駅とバス停の関連性について、分析を加えることとする。ここで、徒歩 5 分は 400 メートル、10 分は 800 メートルが目安となる。

表 4-1-5　交通機能に関する調査項目

「あなたのお住まい周辺の駅及びバス停までの時間距離を教えてください。」

項　目	徒歩 5 分以内にある	徒歩 5～10 分にある	徒歩 10～15 分にある	徒歩 15 分以内にはない
1．JR・私鉄の急行・特急等（各駅停車以外）が止まる駅				
2．JR・私鉄の各駅停車の電車のみ止まる駅				
3．地下鉄の駅				
4．バス停				

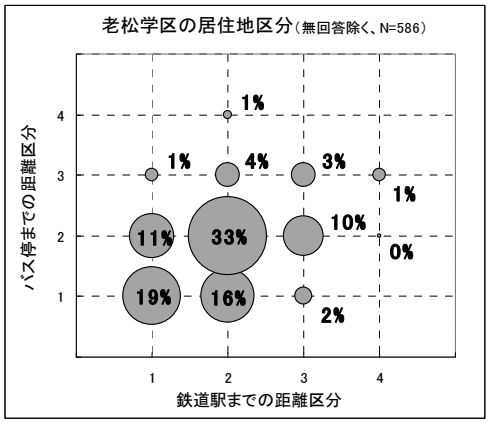
図 4-1-12 に、鉄道駅及びバス停までの距離区分（１：徒歩５分以内、２：徒歩５～１０分、３：徒歩１０～１５分、４：徒歩１５分以遠）と学区別の世帯構成比を示す。

この図によって、学区による公共交通へのアクセス性に関する環境の相違を読み取ることができる。学区内でのサンプル（世帯）の構成比は、鉄道駅までの距離とバス停までの距離に関する相関性がみられる。すなわち、鉄道駅まで近距離の世帯が多い学区は、同様にバス停までの近距離世帯の比率も高く、逆に、鉄道駅から離れた世帯の比率が高い学区は、バス停までの距離も離れた世帯が多い傾向にあると考えられる。鉄道駅から離れるに従い、バスサービス＝バス交通へのアクセス性が低下する傾向にある。

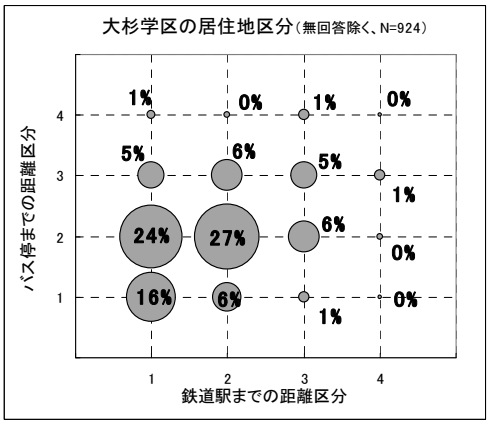
厳密にみれば、鉄道駅とバス停の空間的な配置は、地域（学区）毎に異なってはいるが、「交通機能」からみた「住宅立地条件」を、鉄道駅への距離で代表してもよいものと考えられる。

さらには、4 区分した所要時間についても、近距離（10 分以内）、中距離（10～15 分）、遠距離（15 分以遠）の 3 区分としても各学区地域特性は分析可能と考えた。すなわち、5 学区は交通アクセス性から 3 つのグループに分けられる。老松、大杉は交通アクセス性が高く距離区分の１，２が大部分を占める。高木 3 区分、植田は 4 区分が多く交通アクセス性が劣る。大森は中間でバス停は２，鉄道は 2 と 3 が多い。

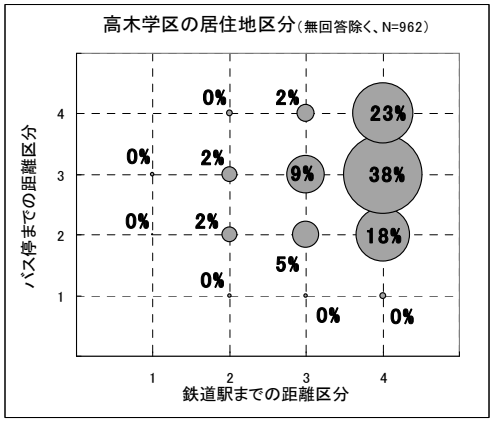
以降はこの 3 区分をもとにした居住環境の現状を考察する。なお所要時間３区分での各学区のサンプル特性は前述の図 4-1-11 のとおりである。路線毎に運行頻度が異なり、前記の「交通機能」そのものではないが、公共交通の空間的な利便性が高い「中区老松学区（都心）」「北区大杉学区（既成市街域）」と、逆に利便性の低い「港区高木学区（新市街域・西部）」及び「天白区植田学区（新市街域・東部）」、中間的な利便性を有する「守山区大森学区（新市街域・東部）に分類することができる。



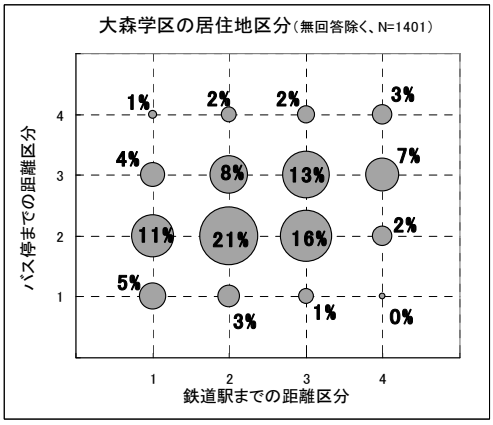
（老松学区）



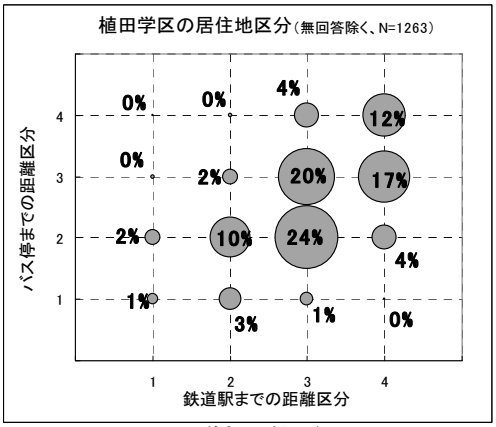
（大杉学区）



（高木学区）



（大森学区）



（植田学区）

図 4-1-12　学区別の鉄道駅及びバス停までの所要時間構成比の相関性

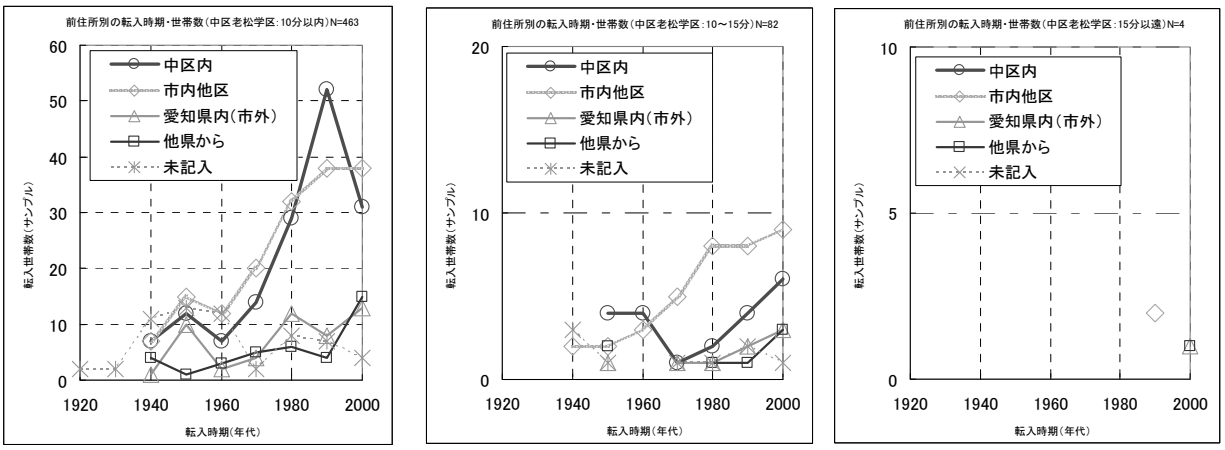
２）転入時期・従前住所の距離帯別分析

各学区の転入時期及び従前住所について、さらに鉄道駅までの距離別３区分で集計したものを図 4-1-13～図 4-1-17 に示す。駅密度が高く 15 分以遠圏がほとんどない都心の老松学区では、中区内からと市内からの移動がほぼ同数で、市外、県外からの移動割合はそれほど多くない。インナーシティの大杉学区でも、駅から 15 分以遠の住民の割合は低いが、駅に近い 10 分圏の住民のうち、特に 1980 年代以降同一の北区内からの移動が急増しているのがわかる。職住混合の高木学区では 15 分以遠権では 1960

年代から、15 分以内圏では 1990 年代から、同一の港区内からの移動が増加している。郊外の植田学区では、2000 年以降、距離帯を問わず同一の天白区内からの移動割合が高くなってきている。大森学区では 1990 年代からこの傾向が見られる。

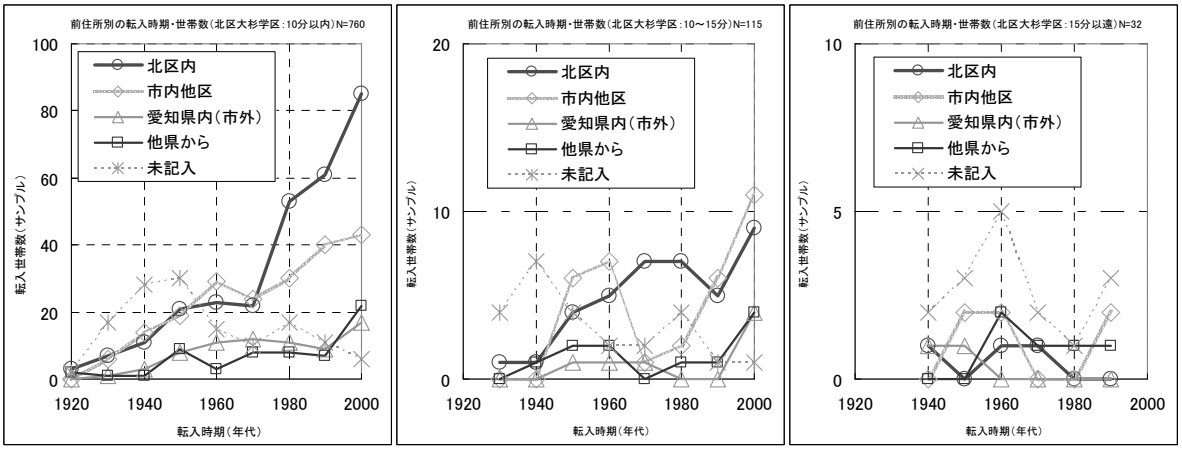
前述のように、県外からの転入傾向が 2000 年以降増大しているが、距離帯別に特徴を見てみよう。大森学区では 10 分圏内では 10 分圏内で 2000 年以降の増加傾向がみられるがそれより以遠では明確ではない。大杉学区では 10 分圏以内が絶対的な転入人数が多いが、2000 年以降他県からの転入が増加している。ただし、同時に同一区内からの移動も増加している。高木学区では絶対人数が多い 15 分圏以遠では愛知県内（市外）が急増しているが、他県からの増加は顕著な変化はない。一方 15 分圏以内では増加傾向が明らかである。植田学区では 10 分圏以遠で急増しているが、10 分圏以内では特に変化はない。

現在居住者（アンケート回答者）の前住所の傾向は、駅からの距離帯別には特に著しい特徴があるとは言えない。従って、駅そば直近あるいは 10 分圏内といった駅そば生活利便区域の人口増加の主役が、区内、市内、市外といった明確な特性を持っているとはいえない。ただし、5 学区による特性が 2000 年以降の県外からの移転の増加については、距離帯別の違いが認められるものの、その要因はここでは明らかではない。前住居の違いに着目して、入居住宅や環境指向、利便性指向を解析することにより、手がかりが得られると考えられる。



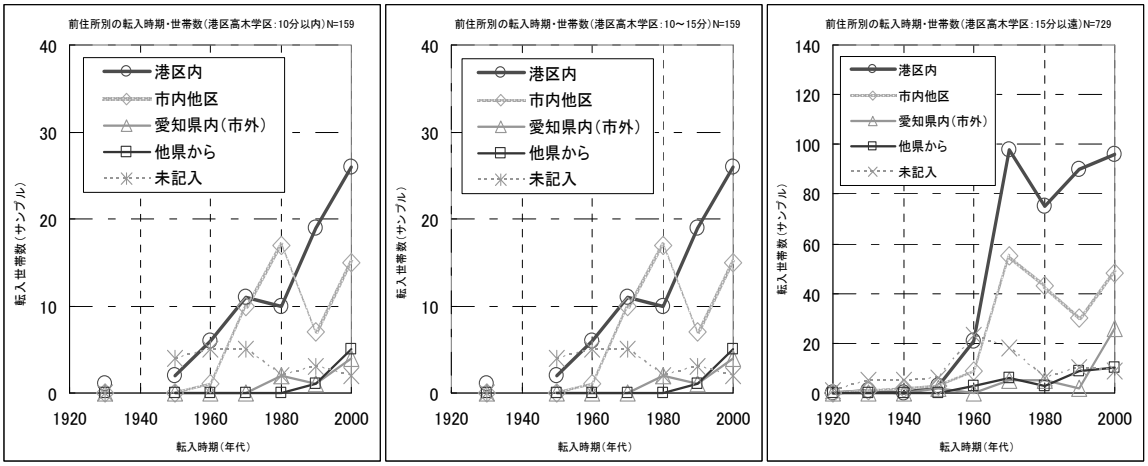
（駅から 10 分以内）　　（駅から 10～15 分圏）　　（駅から 15 分以上）

図 4-1-13　駅からの距離帯別住民の前居住地（老松学区）



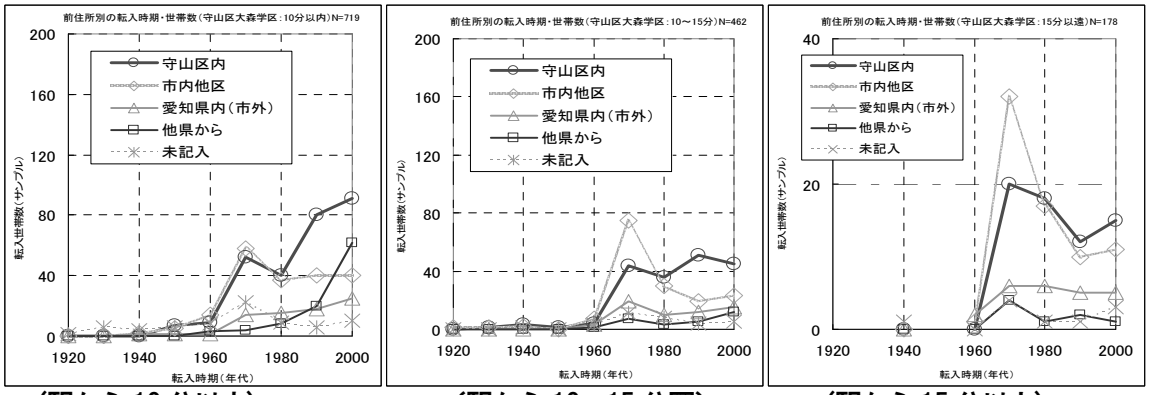
（駅から 10 分以内）　　（駅から 10～15 分圏）　　（駅から 15 分以上）

図 4-1-14　駅からの距離帯別住民の前居住地（老松学区）（大杉学区）



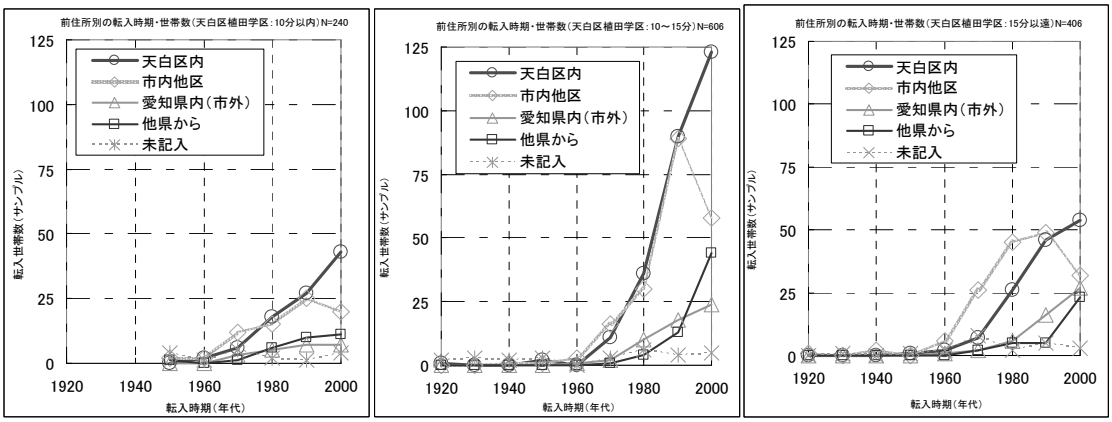
(駅から 10 分以内)　　(駅から 10～15 分圏)　　(駅から 15 分以上)

図 4-1-15　駅からの距離帯別住民の前居住地（高木学区）



(駅から 10 分以内)　　(駅から 10～15 分圏)　　(駅から 15 分以上)

図 4-1-16　駅からの距離帯別住民の前居住地（大森学区）



(駅から 10 分以内)　　(駅から 10～15 分圏)　　(駅から 15 分以上)

図 4-1-17　駅からの距離帯別住民の前居住地（植田学区）

３）居住形態の地域（距離帯）比較

居住環境の代表指標として、前述の図 4-1-5、図 4-1-6 のとおり意向調査では住宅のタイプ及び所有関係について調査している。この 2 つの項目について、表 4-1-6 のとおり区分した上で、学区比較を行ったものを図 4-1-18、図 4-1-19～図 4-1-21 に示す。

表 4-1-6　住宅形態の区分

区分	問2③（住宅タイプ）×問2②（所有関係）
戸建（持家）	「一戸建て」×「持ち家」
戸建（借家）	「一戸建て」×「公営・公社・公団等の借家」・「民間借家」
分譲マンション	「ﾏﾝｼｮﾝ・ｱﾊﾟｰﾄ」×「持ち家」
賃貸民間マンション	「ﾏﾝｼｮﾝ・ｱﾊﾟｰﾄ」×「公営・公社・公団等の借家」・「民間借家」
その他（社宅、長屋）	*「全タイプ」*×「社宅・官舎」、「長屋」×*「全所有」*

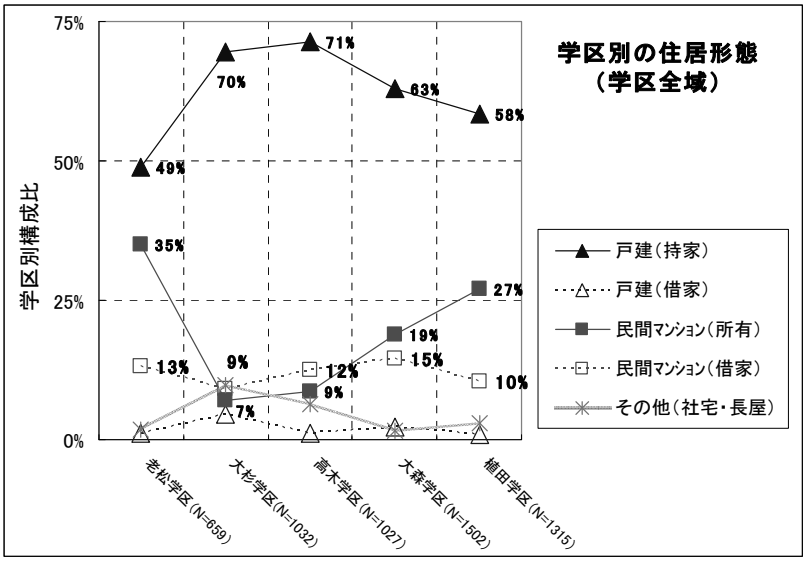


図 4-1-18　住宅形態の学区比較

もっとも大きな共通した特徴は、どの学区でも戸建て持ち家の比率が高いことで、しかも駅からの距離帯別で見ても、あまり変化がないことである。ただし、学区によっていくつかの特徴は見られる。

10 分圏内でみると、もっとも戸建て持ち家比率が低い都心学区・老松でも 48%に達している。ただし、老松ではアンケート回収率が低く、主としてワンルームなどからの改修が特に低いと考えられるので、実際の集合住宅率はこの比率よりも高いと推察される。他の学区では最も低い植田学区でも 56%、最も高い高木学区、大杉学区では 70%とほぼ３世帯に２世帯は戸建て持ち家になっている。こうした市街地形態は、都心では集合住宅が中心となっている欧米の住宅型式と大きく違っており、名古屋都市圏の特徴であり、多くの我が国の地方都市の中心市街地でも共通に見られる。駅の直近に集合住宅を配置するあるいは、複合機能の再開発を進めるという種類のビジョンの実現性は、住宅形式、あるいは土地建物の所有形式から簡単ではない。植田学区の駅そばには、幹線道路沿いにマンションなど集合住宅が多く見られる一方で、かなり規模の大きな戸建て持ち家も見られる。こうした住宅地は、東京などの集積が高い地域では相続を契機に集合住宅化が進む現象も少なくない。こうした都市空間構成、住宅形式の特徴は、名古屋市の人口密度の低さあるいは地価の相対的な低さとも関係していると考えられる。賃貸マンションは学区を問わず約 10%程度の比率である。

駅距離帯別３区分で比較したものを図 4-1-19～図 4-1-21 に示す。各学区とも大まかにみると、距離帯による相違はそれほど大きくない。共通した傾向としては、駅に近いほど分譲マンションが多い、換

言すれば人口密度あるいは戸数密度が高いという傾向は本アンケート調査では見られないということである。細かくみると古い郊外住宅地である「大森学区」では、駅に近いほど分譲マンションの比率が高く、遠くなると賃貸マンションの比率が高くなる傾向が見られる。ただし、新しい郊外住宅地である植田学区ではこうした傾向は見られない。

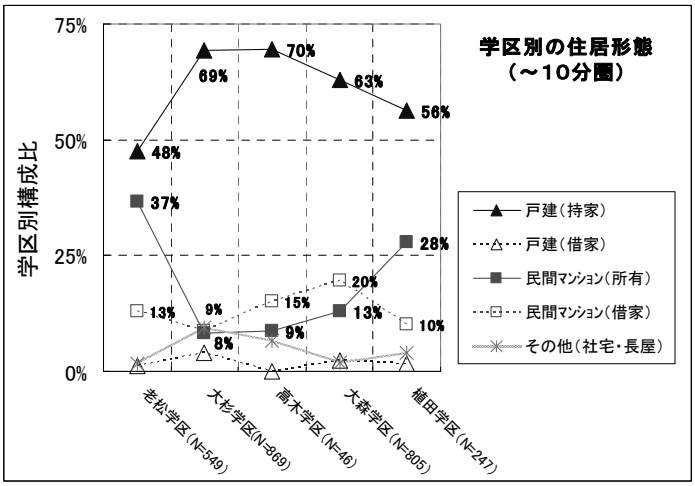


図 4-1-19　住宅形態の学区比較（10 分以内）

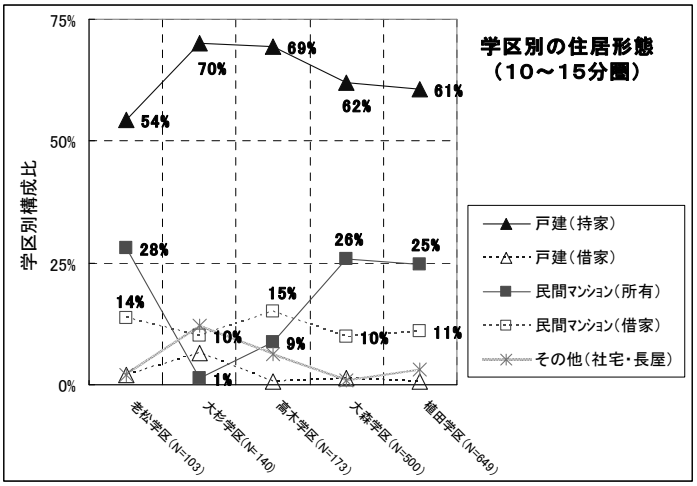


図 4-1-20　住宅形態の学区比較（10～15 分）

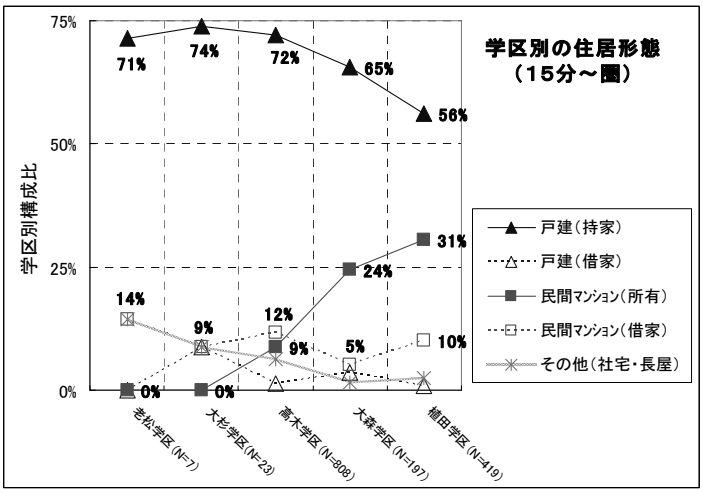


図 4-1-21　住宅形態の学区比較（15 分以遠）

４）定住・住替え意向の地域（距離帯）比較

学区別の定住・住み替え意向の駅距離帯別比較を図 4-1-22～図 4-1-26 によって考察する。全体的な傾向として、現在の住まいに住み続けるという定住意向は、5 つの学区とも 70～76%と比較的高い値を示し、学区による差はそれほど認められない。ただし、インナーシティの大杉学区がやや高く、職住、工住混合地域の高木学区がやや低い傾向にある。

駅からの距離帯別にみると、古い郊外住宅地である大森学区では、駅から離れるに従って定住意向が高まる傾向がある。他の 4 学区では、こうした駅からの距離帯の違いによる意識の違いは見られない。

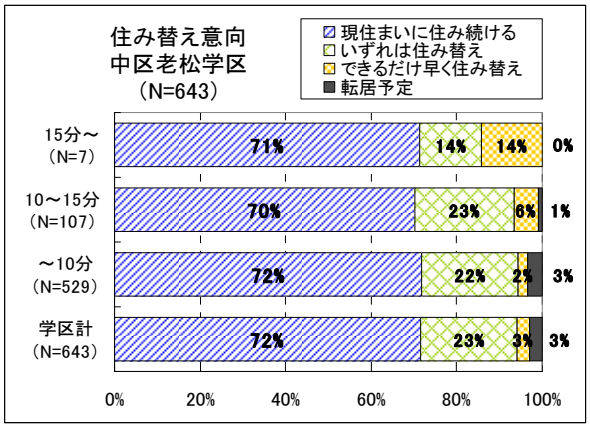


図 4-1-22　定住・住み替え意向（老松学区）

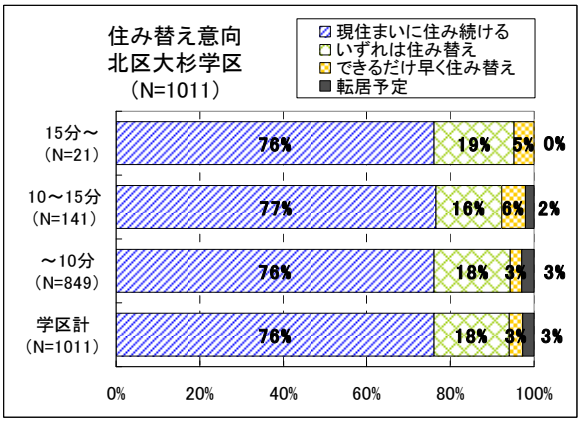


図 4-1-23　定住・住み替え意向（大杉学区）

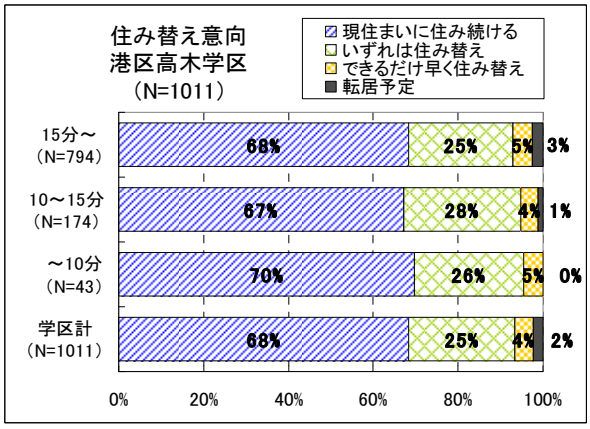


図 4-1-24　定住・住み替え意向（高木学区）

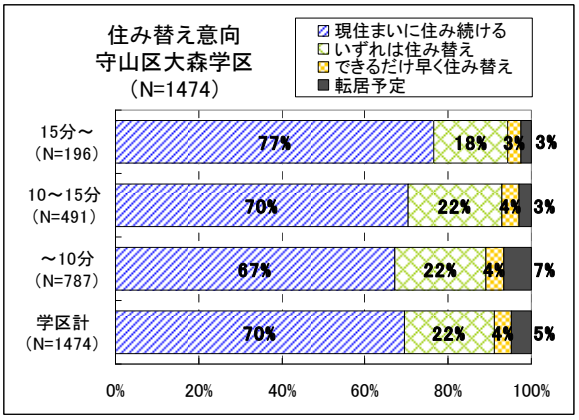


図 4-1-25　定住・住み替え意向（大森学区）

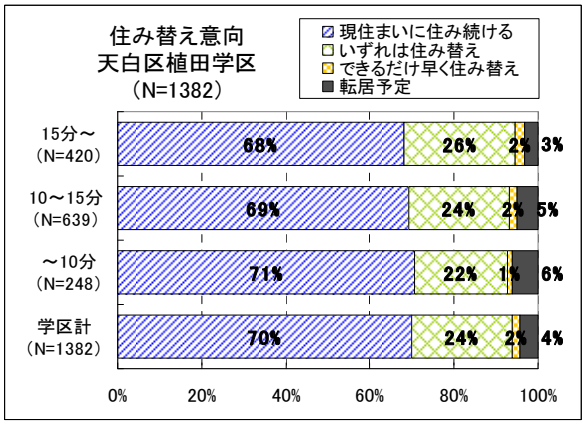


図 4-1-26　定住・住み替え意向（植田学区）

次に、定住・住み替え意向と関係が深いと考えられる家屋タイプ区分（形態、所有関係）について、学区別・距離帯別と併せてクロス集計を行った。その結果を図 4-2-27～図 4-1-40 に示す。なおここでは、極端にサンプル数の少なくいケース（サンプル数１０未満）及び、同一学区での距離帯比較ができないケースは除いた。家屋タイプ別に定住・住み替え意向をみると、いずれの学区も共通した傾向が見られる。「戸建（所有）」では８５％前後と極めて高い定住意向がみられる。ついで「分譲マンション」では 60～70%であるが、「賃貸マンション」では 20%程度の低い定住意向となっている。

駅から遠い居住地では、生活が不便なため定住意識が低くなる傾向にあるのではないだろうかという問題意識で、距離帯との関係をみると、必ずしも明確な傾向は読み取れない。

ある程度傾向が明確な植田学区でみてみよう。分譲マンションでは駅から遠くなるほど定住意向の低下傾向があり、反対に賃貸マンションでは駅から遠くなるほど定住意向が高まる。戸建て持ち家では明確な傾向は認められない。

持ち家については、港区高木、守山区大森、北区大杉では駅から離れると定住意向がやや低下する傾向が見られる。ただし、守山区・大森学区の分譲マンションでは駅から遠くなると定住意向が高まる傾向がある。今のところ、駅からの距離帯と定住意向との関係は、明確に判断するだけのデータはない。

従って、定住・住み替え意向を左右する要因としては、家屋タイプによるところが大きいものと考えられるが、地域によっては、駅からの距離やその他の要因も影響しているものと考えられる。

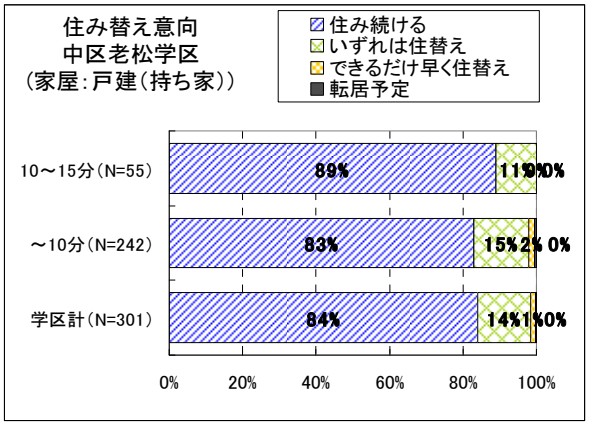


図 4-1-27 定住意向（老松・戸建）

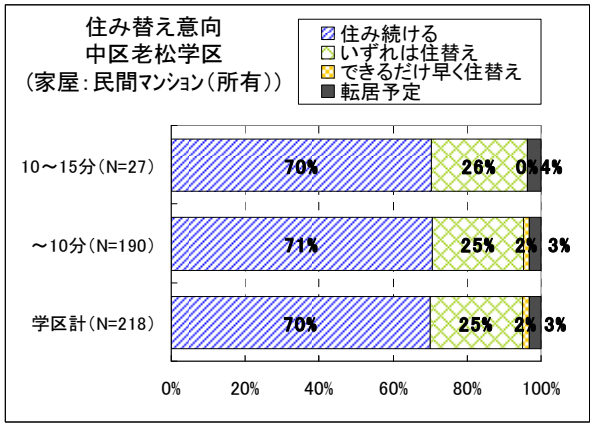


図 4-1-28 定住意向（老松・分譲マンション）

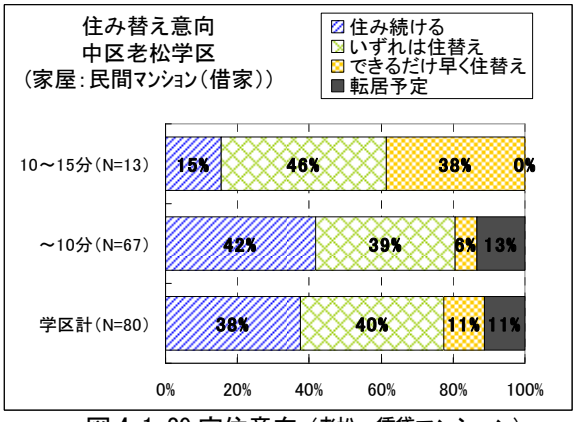


図 4-1-29 定住意向（老松・賃貸マンション）

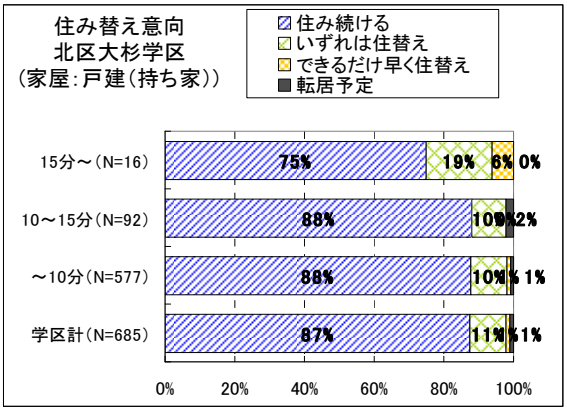


図 4-1-30 定住意向（北区・大杉・戸建）

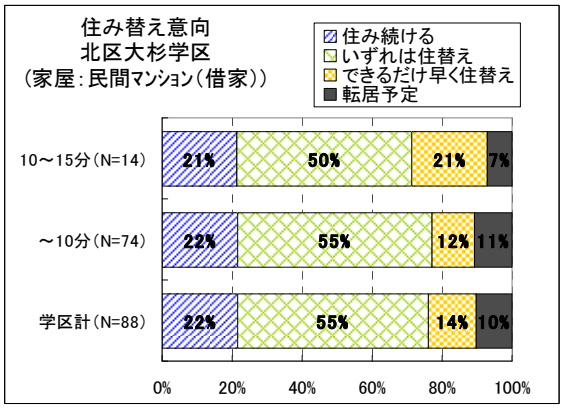


図 4-1-31 定住意向(北区・大杉・賃貸マンション)

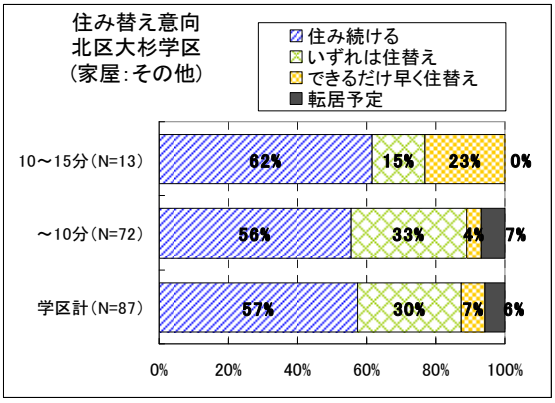


図 4-1-32 定住意向（北区・大杉・長屋等）

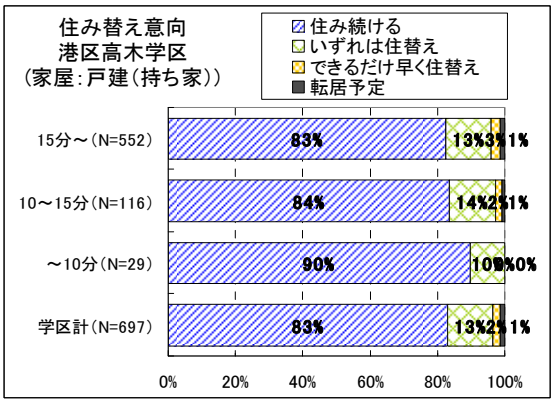


図 4-1-33 定住意向（港区高木・戸建）

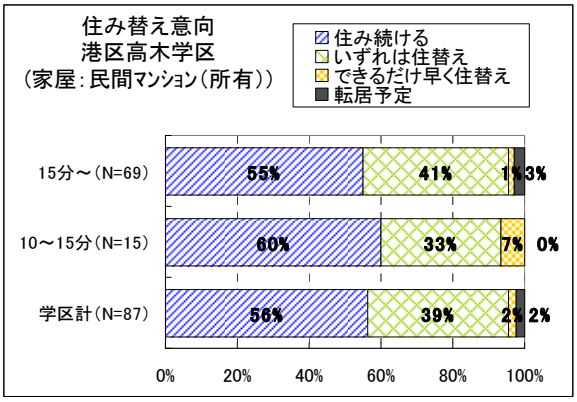


図 4-1-34 定住意向（港区高木・分譲マンション）

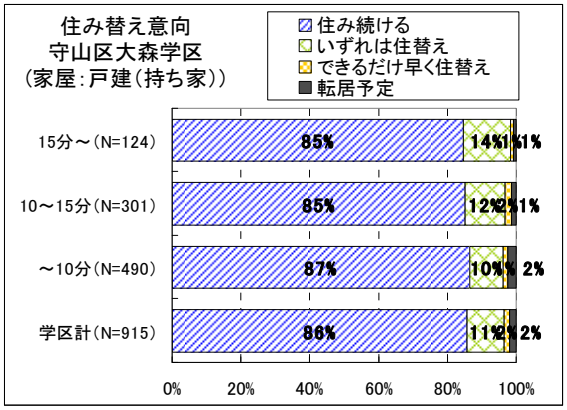


図 4-1-35 定住意向（守山区大森・戸建）

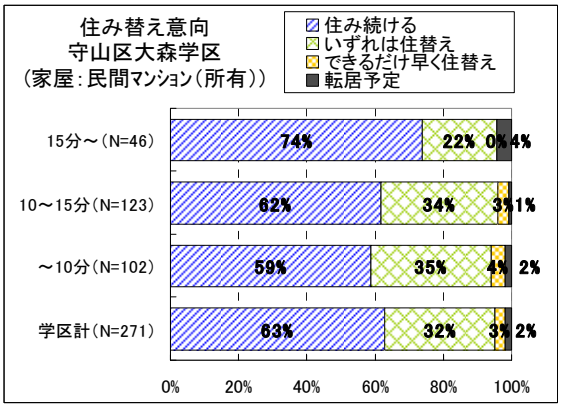


図 4-1-36 定住意向（守山区大森・分譲マンション）

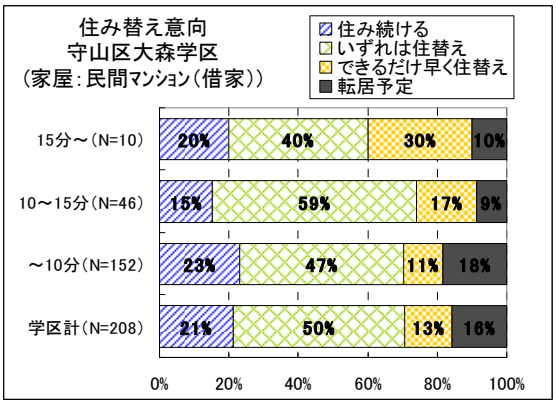


図 4-1-37 定住意向（守山区大森・賃貸マンション）

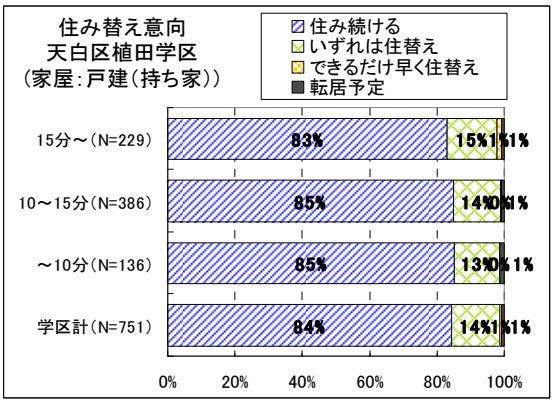


図 4-1-38 定住意向（天白区植田・戸建）

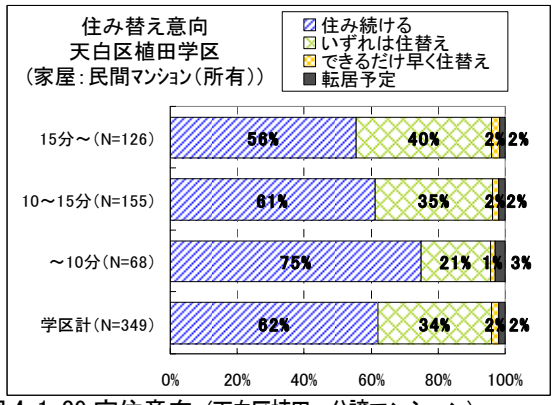


図 4-1-39 定住意向（天白区植田・分譲マンション）

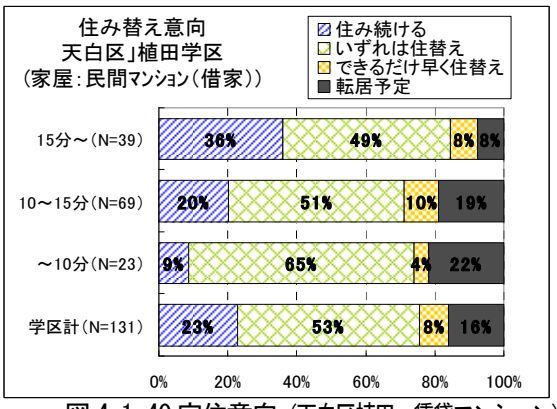


図 4-1-40 定住意向（天白区植田・賃貸マンション）

５）定住・住替え意向理由の地域（距離帯）比較

次に、定住・住み替え意向の中で定住理由（「現在の場所で住み続ける」）について地域間比較を行った結果を紹介する。まず、定住理由の学区間比較を図 4-1-41 に示す。現状に満足という積極的な理由での定住意向（住み続けたい）が高い「植田学区」に対して、経済的な不安など消極的な理由での定住意向（住み替えられない）の高い「高木学区」など、定住意向の理由にも地域差がみられる。

学区別に、駅距離帯別３区分の視点を加え集計したものを図 4-1-42～図 4-1-46 に示す。「高木学区」や「大森学区」における現住所の満足度や経済的不安など、同一学区においても項目によっては駅距帯による相違がみられる。植田学区では、15 分圏域では住宅住環境満足という理由が急に減少していることがわかる。大森学区、高木学区でも駅から離れると住宅・住環境満足理由による定住意向が低下する傾向がある。ただし、大杉学区では異なる傾向を示す。

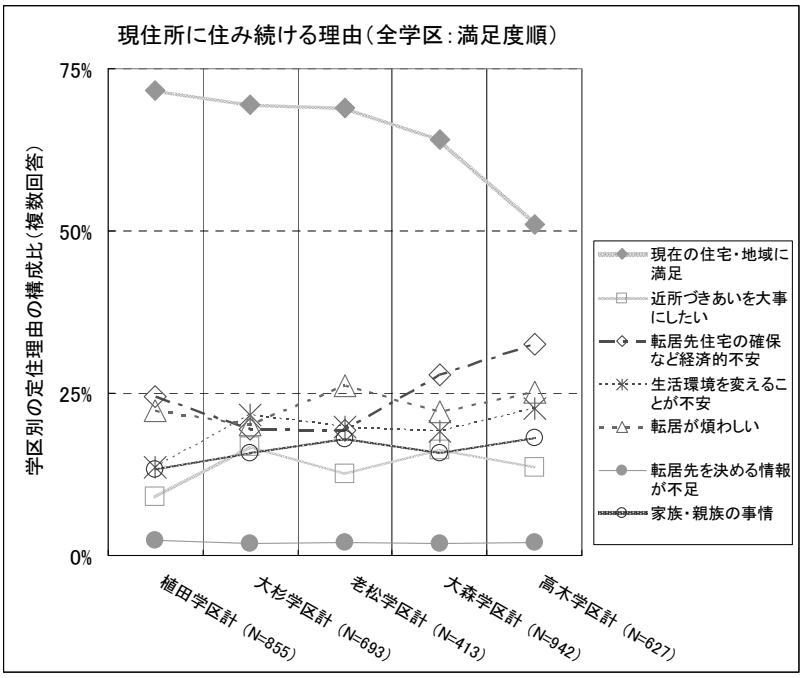


図 4-1-41 定住意向理由の学区比較

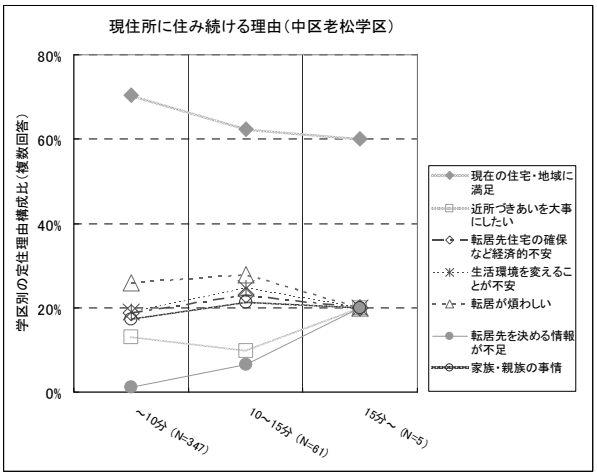


図 4-1-42　距離帯別定住意向居理由（老松学区）

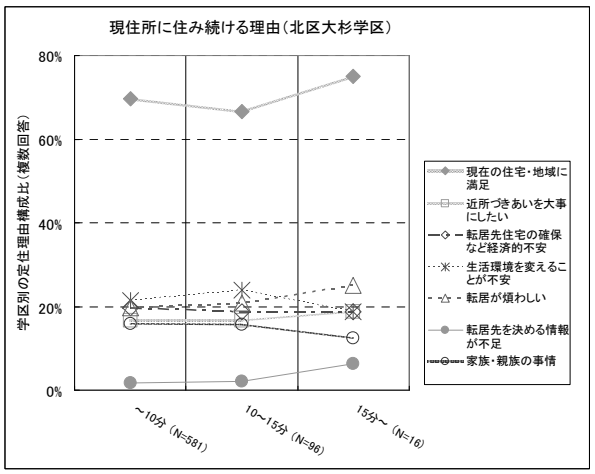


図 4-1-43　距離帯別定住意向理由（大杉学区）

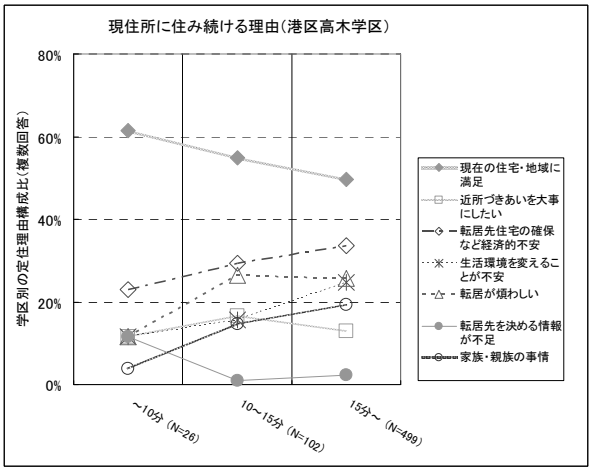


図 4-1-44　距離帯別定住意向理由（高木学区）

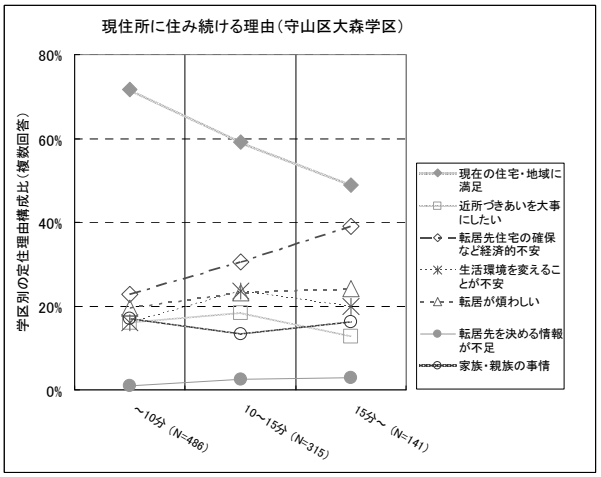


図 4-1-45　距離帯別定住意向理由（大森学区）

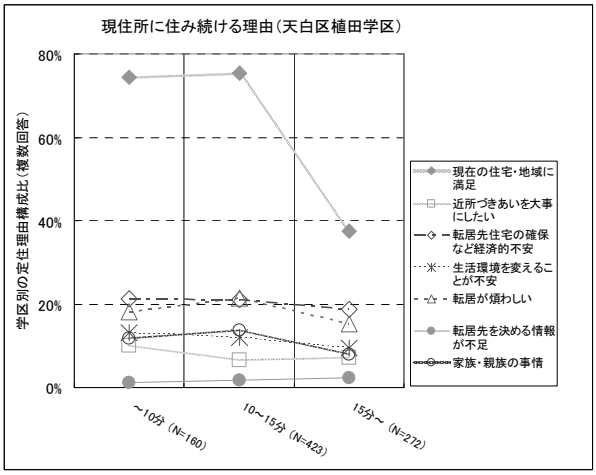


図 4-1-46　距離帯別定住意向理由（植田学区）

５学区×3 距離帯別の１５区分のうち、サンプルの少ない２区分を除く 12 区分により、現住所に対する満足度が高い順に並べたものを図 4-1-47 に示す。図 4-1-41 でも、現住所への満足度（プラス評価）の減少に対する経済的不安・環境変化への不安（マイナス評価）の増加傾向が読み取れるが、１２区分にするとその減少・増加傾向がより鮮明になることが分かる。

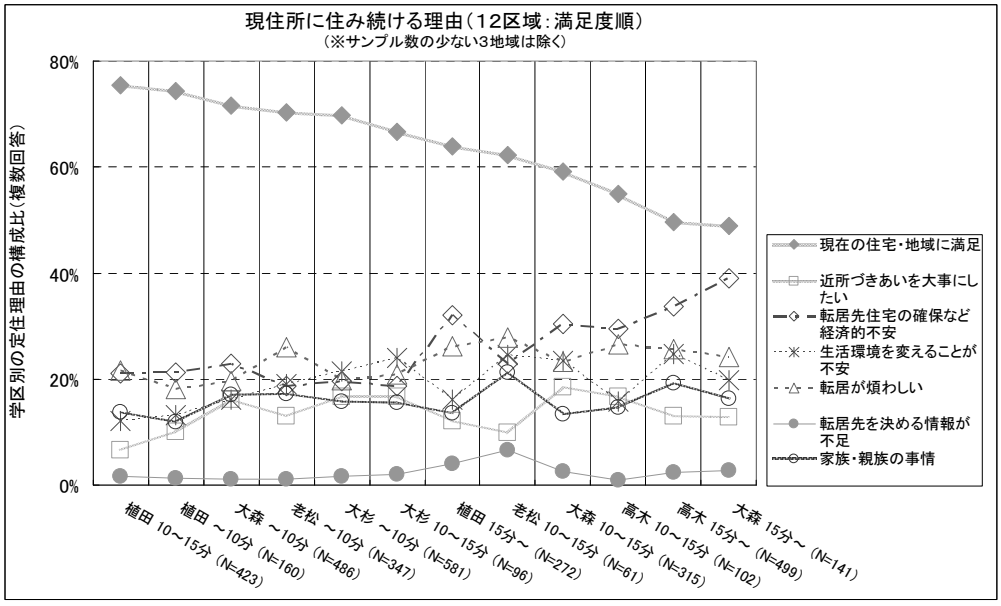


図 4-1-47　定住理由の地域比較（１２区分）

６）定住・住替え意向と地域満足度との地域（距離帯）比較

定住・住み替え意向と地域満足度（総合評価）とは、前述のとおり相関があると考えられる。つまり、居住環境に対する総合的な満足度が高ければ、定住意向が強まり、逆に満足度が低くなれば、他地域への住み替え意向が強まるものと考えられ、適切な住み替え施策を検討する上での重要な視点であると考えられる。この居住環境満足度と住み替え意向との関係について、地域特性があるかどうか検証するための分析を行った結果を紹介する。

まず、学区ごとに比較したものを図 4-1-48～図 4-1-52 に示す。全体に、住環境について、「大変満足」と「大変不満足」の比率が低いため、「おおむね満足」と「やや不満」の評価の違いで定住・住み替え意向が異なるか読み取る。5 つの学区とも、満足度が高いと定住意向が高まり、逆に満足度が低くなると転居意向が高くなるという傾向がみられる。ただし、インナーシティの大杉学区ではその相関性はやや低く、港区高木学区や大森学区、都心の老松学区では郊外の植田学区では、かなり明確な態度表明と関係しているように考えられる。

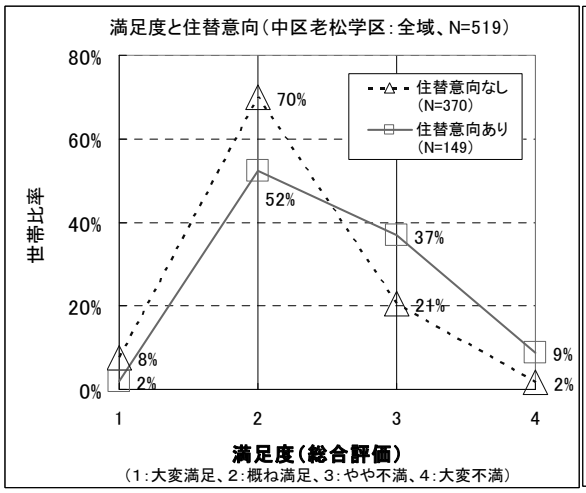


図 4-1-48　定住・住み替え意向と地域満足度（老松学区）

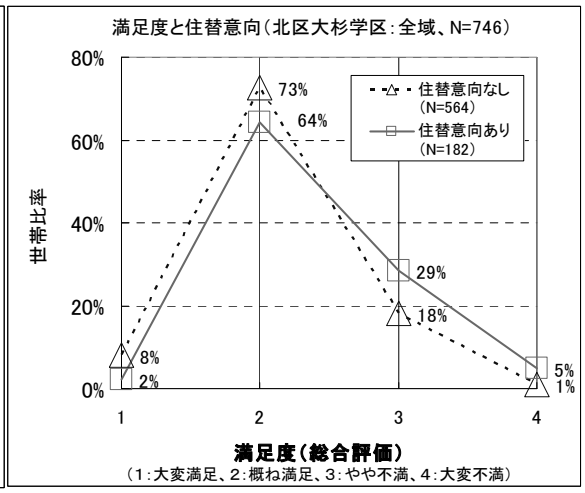


図 4-1-49 定住・住み替え意向と地域満足度（大杉学区）

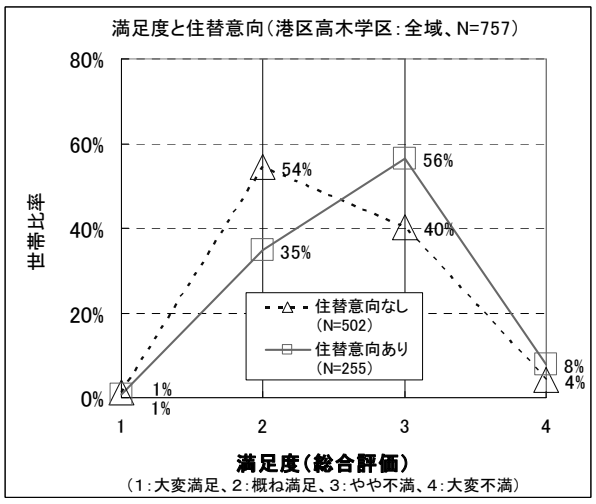


図 4-1-50　定住・住み替え意向と地域満足度（高木学区）

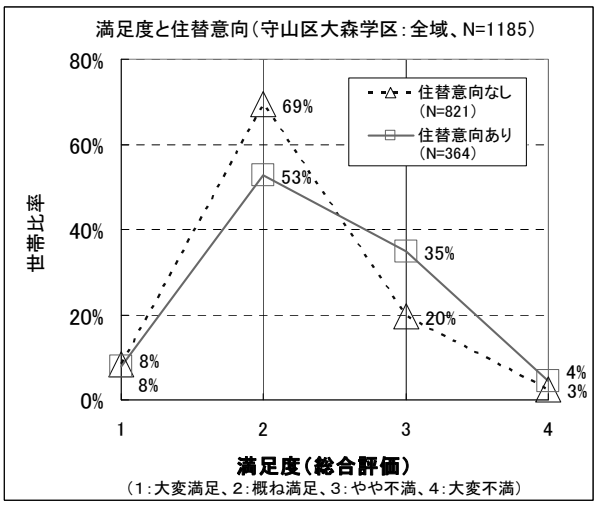


図 4-1-51 定住・住み替え意向と地域満足度（大森学区）

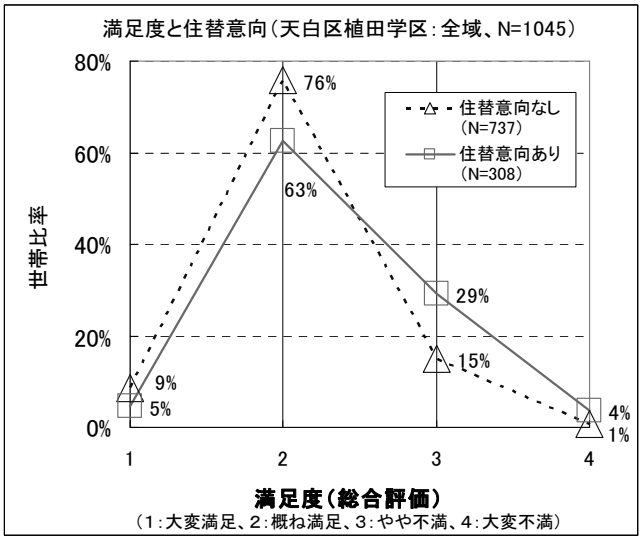


図 4-1-52 定住・住み替え意向と地域満足度（植田学区）

調査表では、満足度に関して、総合評価以外にも１０項目について質問している。そこで各項目について前述の図 4-1-48～図 4-1-52 と同様の分析を行った後、以下の作業を進めた。

（5） 満足度･不満度に関する項目間の重みづけ

１）分析の視点

満足度が高ければ定住率が高まり、逆に不満度が高まれば住替え率が高まるという仮定のもと、以下の視点で各項目間の「満足度と定住率」及び「不満度と住替え率」を算出した。

【満足度と定住率との関係】：住み替え意向のない人を対象

○満足度

問３②③	Ａ．満足度	Ｂ．住替意向のない世帯の構成比	
１大変満足	＋２	※%	Σ（Ａ×Ｂ）
２概ね満足	＋１	※%	
３やや不満	－１	※%	
４大変不満	－２	※%	

○定住率：住替え意向のない世帯／全世帯（回答）

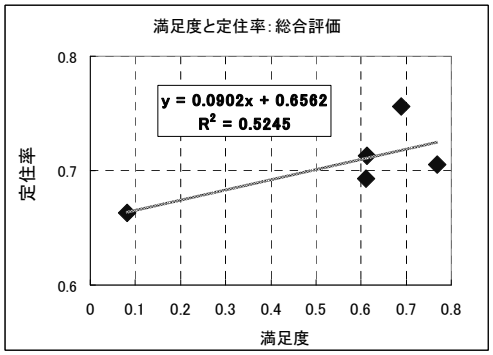
【不満度と住み替え率との関係】：・住み替え意向ある人を対象

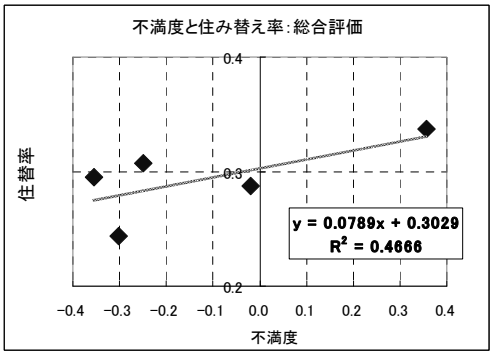
○不満度

問３②③	Ａ．不満度	Ｂ．住替意向のある世帯の構成比	
１大変満足	－２	※%	Σ（Ａ×Ｂ）
２概ね満足	－１	※%	
３やや不満	＋１	※%	
４大変不満	＋２	※%	

2）項目別分析（図 4-1-53～図 4-1-63）

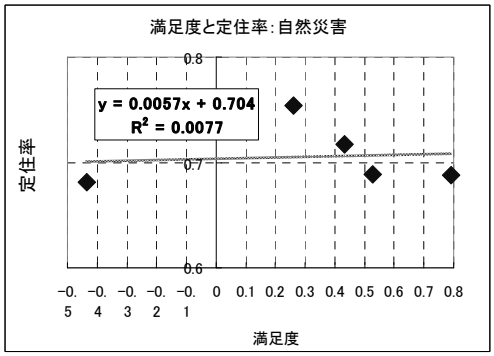
（1）総合評価（問３③）：図 4-1-53

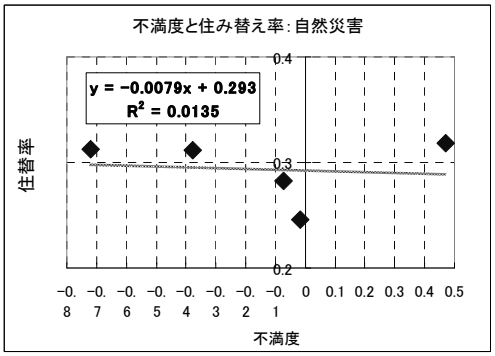




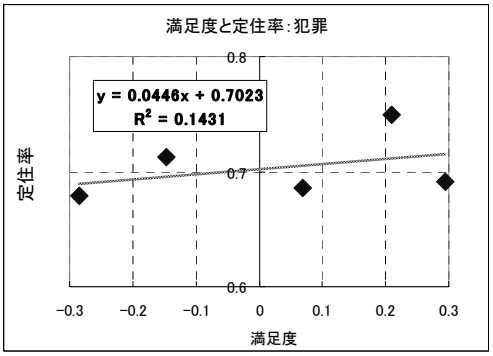
（2）項目別（問３②）

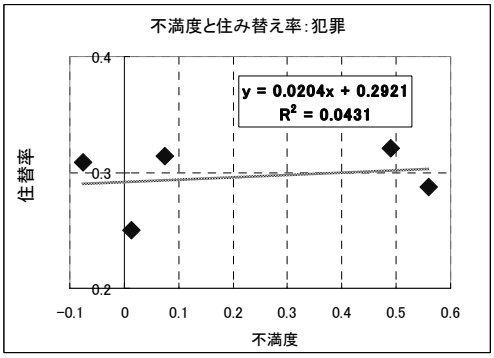
【項目１　自然災害】：図 4-1-54



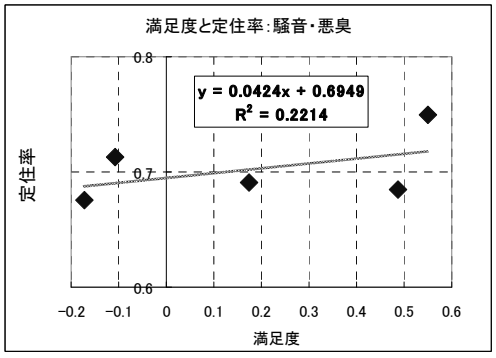


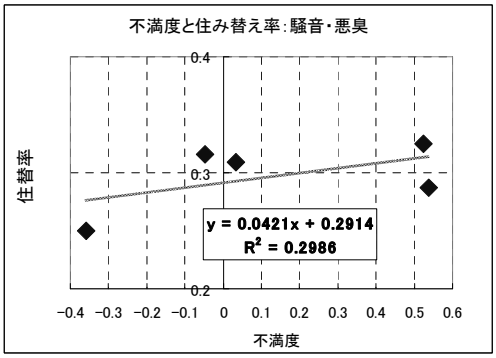
【項目２　犯罪】：図 4-1-55



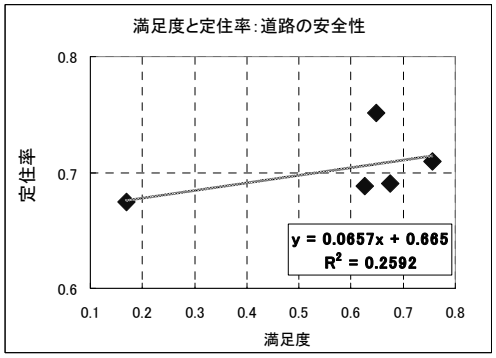


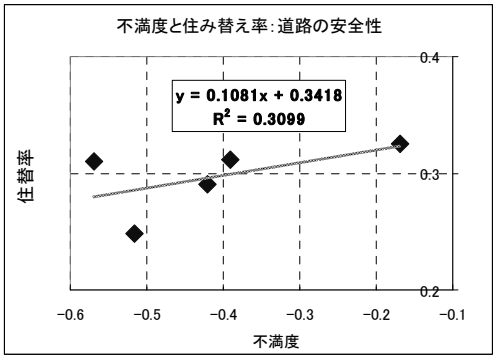
【項目３　騒音・悪臭】：図 4-1-56



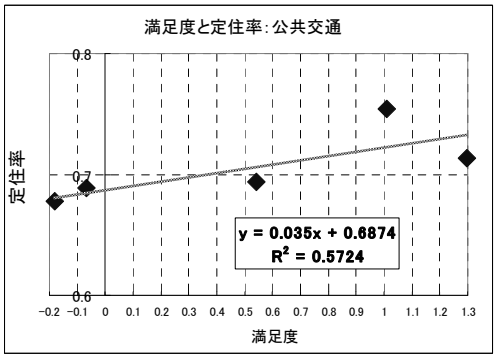


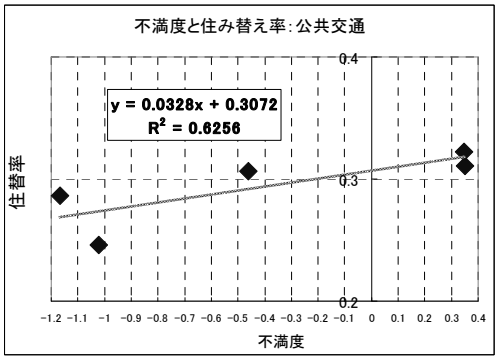
【項目４　道路の安全性】：図 4-1-57



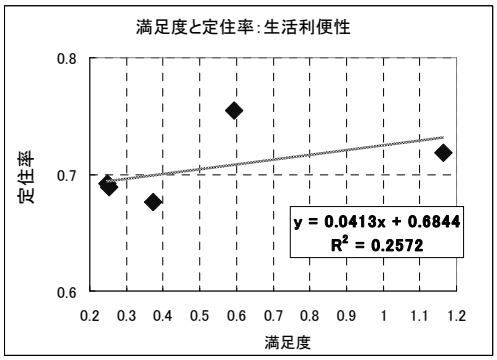


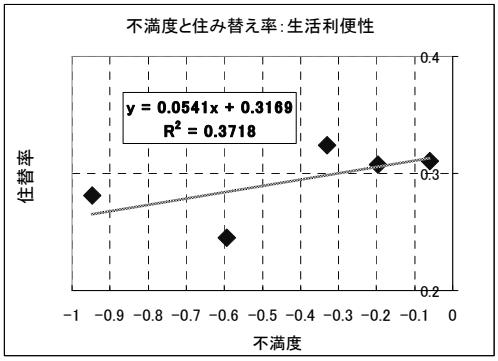
【項目５　公共交通】：図 4-1-58



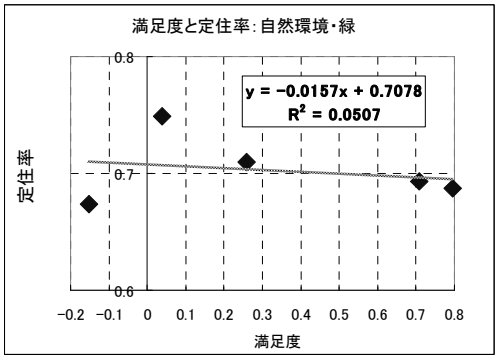


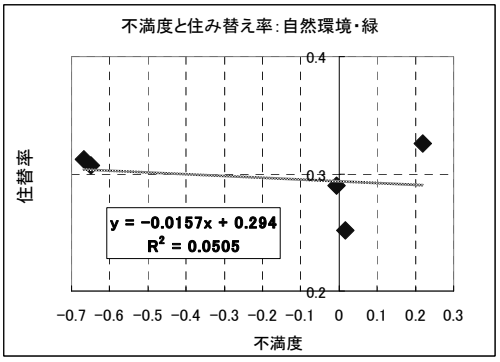
【項目６　生活利便性】：図 4-1-59



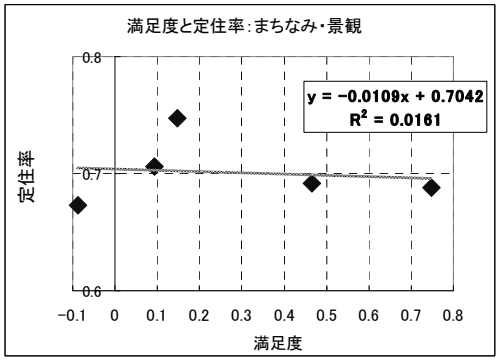


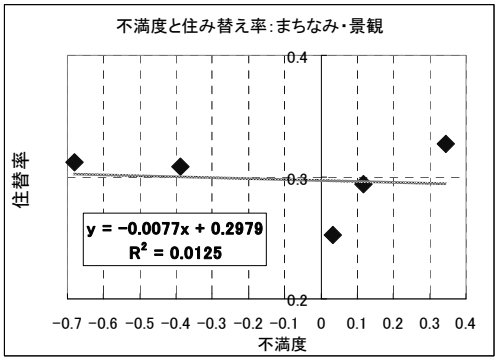
【項目７　自然災害・緑】：図 4-1-60



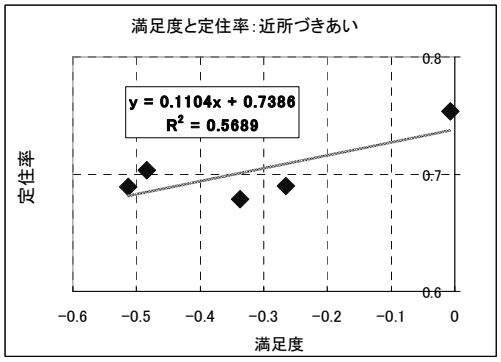


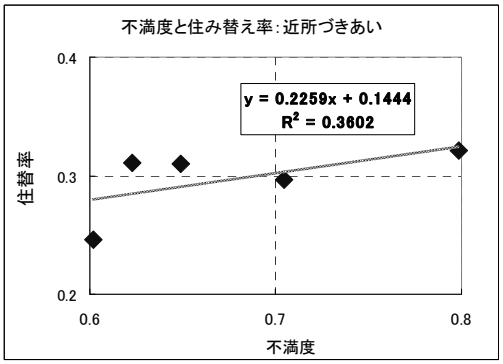
【項目８　まちなみ・景観】：図 4-1-61



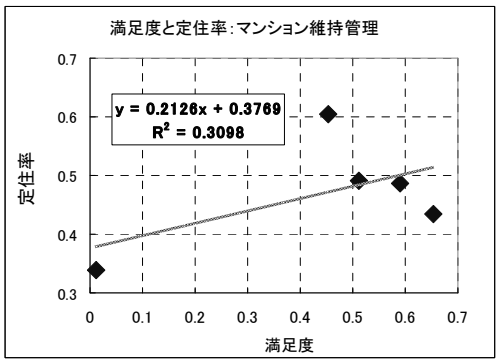


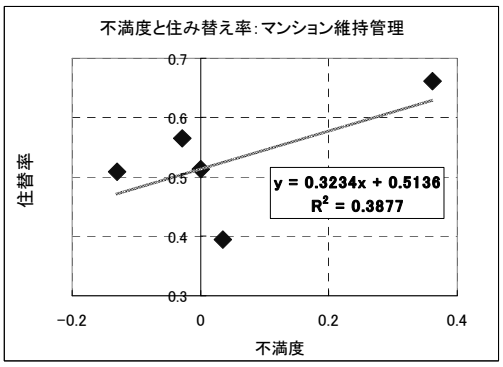
【項目９　近所づきあい】：図 4-1-62





【項目１０　マンション維持管理】：図 4-1-63





３）項目間重みづけのまとめ

「満足度と定住率」または「不満度と住替え率」の関係性の強弱の程度が、前述（２）におけるグラフでの「傾き」及び「相関係数」で示されると仮定し、とりまとめたものを図 4-1-65 に示す。

結論としては、各項目間で満足度・不満度と定住・住替え意識の相関性は異なっていることが伺える。項目間で比較すると、満足度と定住意向、不満度と住替意向、いずれも、「マンションの維持管理」「近所づきあい」に起因するところが最も大きく、次いで「道路の安全性」及び「生活利便性・公共交通。騒音・悪臭」等周辺の物理的環境による影響が大きい。

一方で、「まちなみ景観」「自然災害」「自然環境・緑」の満足・不満により、定住または住替えに及ぼす影響は小さいものと考えられる。

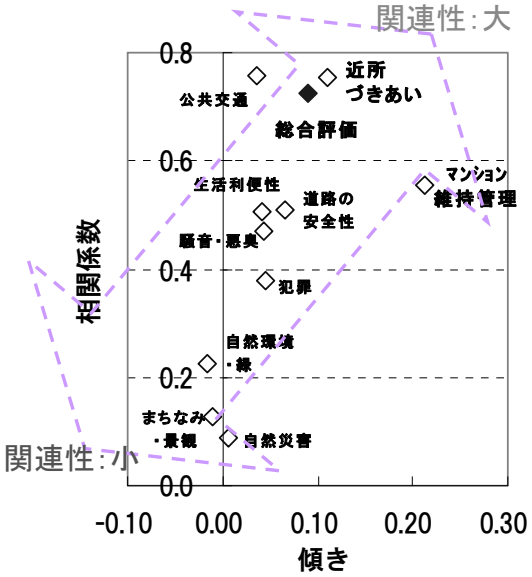


図 4-1-64　満足度と定住率

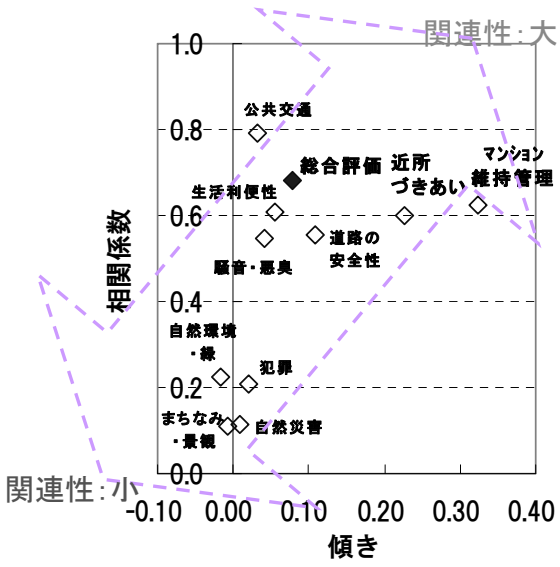


図 4-1-65　不満度と住み替え率

（6）学区アンケート結果のまとめ

ここまでの分析より選られた結果を以下のとおりにまとめる。ひとつは、居住実態（転入時期・従前住所、建物形態、定住理由）は、市域の大まかなゾーン区分（都心・既成市街域・新市街域）以外に、同一の交通機能においても、駅からの距離に応じて異なる面も多いことが、実態調査の結果から分かった。

また、定住理由の世帯構成比では、５学区単位での分析結果と、距離帯別に区分したデータでの分析結果とは同様な傾向を示したが、後者の方がより鮮明な傾向が読み取れた。

定住・住み替え意向については、５学区ともに、駅からの距離に比べて、家屋タイプ（形態、所有）による違いが鮮明に表れ、最も身近な家屋環境によるところが大きいことがわかった。ただし、家屋タイプ別にみると、距離帯との関係（相違）が表れた学区も一部あり、外部環境としての交通環境（駅からの距離）についても、定住・住み替え意向を左右する要因となり得るものと考えられる。

名古屋市が検討している「駅そば生活圏」構想は、駅のそばの一定の圏域に多くの市民が居住することによって、公共交通の利便性が高まり、自動車利用の必要性が減じることが大きなねらいである。併せて、駅のそばには日常生活利便施設の集積が多く見られることから、「歩いて暮らせるまち」に多くの市民が生活することも可能にする。こうした都市像は、地球環境問題への都市空間のあり方からの積極的な対応であり、高齢社会に対応した都市像でもある。しかし、現実の都市構造を短期間に変革することは、人々の生活意識を変えることよりもかなり時間がかかる。また、目標像は正しいとしても、それをどのように実現するのかといった手法やプロセスも、ビジョンの実現にはきわめて重要な役割を持っている。今回の分析作業は、膨大な市民アンケート結果の一端を、駅からの距離帯別に解析したものであるが、今後とも都市空間の実態や市民意識、ライフスタイルなど様々な基礎データの解析を積み上げることによって、「駅そば生活圏」とはなにか、その実現性はあるのかといった基本的な問題を解明していく必要がある。

4－2 ネットアンケートの実施

（1） 調査の概要

これからの持続可能な居住地形成に向け、本市では「駅そば」への居住促進が課題のひとつであり、そのための適切な住替え誘導が不可欠である。そこで、本市における効果的な住替え施策展開に向け、特に転居意向の高い市民を対象とするインターネットアンケートを実施した。

前述の５地区（老松・大杉・高木・大森・植田）の全世帯（町内会・自治体加入）を対象とした学区アンケートでは、どの学区も平均的に対象世帯の概ね７割程度が現在の居住地への定住意向があり、逆にいうと全世帯の約３割程度が、転居意向ありという結果となっている。駅そば居住促進に向けた効率的な住替え誘導には、定住意向の強い世帯ではなく、何らかの転居意向のある世帯へ施策を施すことが、効果的であると考えられる。そこで、転居意向の高い市民を対象とした調査を実施することで、学区アンケートを補完するものである。

なお、対象サンプルは、名古屋市民約２２０万人のうち２～３割程度が住替え意向ありとしたときの、精度９０％以上、ばらつき±５％以内を確保する住替え意向のある市内在住のモニター（500人）であり、性別・年齢及び居住地の内訳は、図4-4-1、図4-2-2のとおりである。以降の分析は対象モニターデータ（500サンプル）をベースに、類似の傾向があるグループ（年代別または転居希望の地域別）ごとに質の分析を中心に行なっている。（なお全市域での総量の把握（推計）には、男女別・年代別の重み付け拡大が必要であると考えられるが、本研究では500サンプルをベースに分析を行う。）

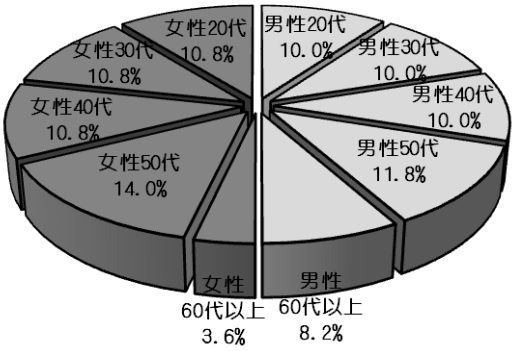


図 4-2-1　対象サンプル（性別・年齢構成）

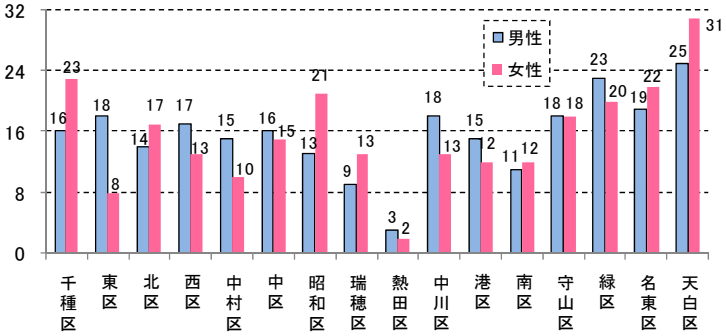


図 4-2-2　対象サンプル（性別・居住地）

（2） 年代別にみたサンプル特性

１）年代別のサンプル属性

年代別分析にあたり、世帯属性の中で、特に住み替え意向との関連が大きいと考えられる主な項目（職業、家族構成、収入、自動車保有、住宅形態）について、その内訳を図 4-2-3 から図 4-2-7 に示す。

図 4-2-3 で『年代別職業構成』をみると、ほぼどの年齢でも「会社員・団体職員など」の構成比が最も高いが、年代が上がるにつれてその構成比は下がり、「年金生活・無職」「自営業」の構成比が上がる。男女別では構成比が異なるが、年代別の構成比の変化は同様の傾向にある。

図 4-2-4 で『年代別家族構成』をみると、「単身」比率の高い 20 代、「夫婦のみ」の比率の高い 60 代、それ以外の 30～50 代に区分される。男女別でみると、「単身」比率は 20～30 代男性で高くなっている。

図 4-2-5 で『年代別収入』をみると、「100 万円未満」が 20 代を除きどの年齢でも最も多くなっているが、これは 20 代女性の就業率、30 代以上の女性の非就業率との関係が大きいと考えられる。男性では 40 代・50 代で、女性では 20 代・60 代以上で比較的収入が多い傾向にある。

図 4-2-6 で『年代別自動車の保有』をみると、「自分名義で保有」は年代が上がるにつれて構成比が大きくなる傾向にある。一方「保有していない」は 30 代・40 代で最も低く、逆に 20 代・60 代以上で高くなる傾向にある。「保有していない」を男女別でみると、20 代は男女ともに高く、60 代以上では男性の方がやや高い傾向にある。

図 4-2-7 で『年代別住宅形態』についてみると、「持ち家（自己所有）」は年代が上がるにつれて高くなり、逆に「民間借家」は低くなる傾向にある。特に 50 代を境に「民間借家」と「持ち家（自己所有）」とは構成比が逆転する。

		会社員、団体職員、公務員、教員	自営業	会社・団体の役員、医師・弁護士など専門職、自由業	パートやアルバイト、契約社員	年金生活、無職、専業主婦（主夫）	学生	その他
男性	20 代	70%	2%	4%	4%	2%	18%	0%
	30 代	90%	6%	4%	0%	0%	0%	0%
	40 代	80%	12%	6%	0%	2%	0%	0%
	50 代	68%	17%	8%	0%	3%	0%	3%
	60 代	20%	29%	10%	12%	29%	0%	0%
女性	20 代	50%	0%	4%	7%	30%	9%	0%
	30 代	30%	0%	0%	24%	44%	0%	2%
	40 代	15%	0%	2%	41%	41%	0%	2%
	50 代	17%	9%	4%	30%	37%	0%	3%
	60 代	0%	6%	0%	17%	72%	0%	6%

		単身	夫婦のみ	二世代（親と子）	三世代（親と子と孫）	その他
男性	20 代	52%	14%	32%	0%	2%
	30 代	36%	16%	44%	2%	2%
	40 代	16%	12%	64%	6%	2%
	50 代	25%	12%	58%	3%	2%
	60 代	15%	37%	44%	2%	2%
女性	20 代	24%	30%	37%	2%	7%
	30 代	2%	33%	57%	2%	6%
	40 代	9%	22%	69%	0%	0%
	50 代	14%	26%	54%	4%	1%
	60 代	11%	56%	28%	6%	0%

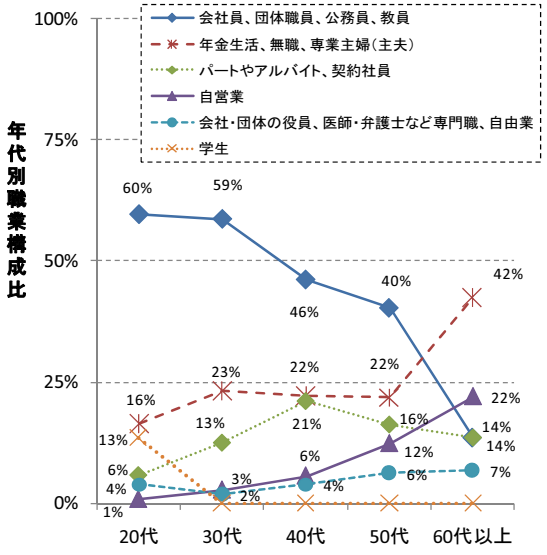


図 4-2-3　対象サンプル（職業）

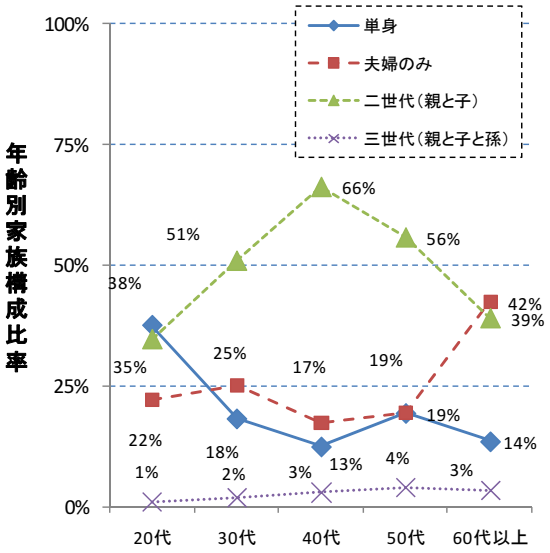


図 4-2-4　対象サンプル（家族構成）

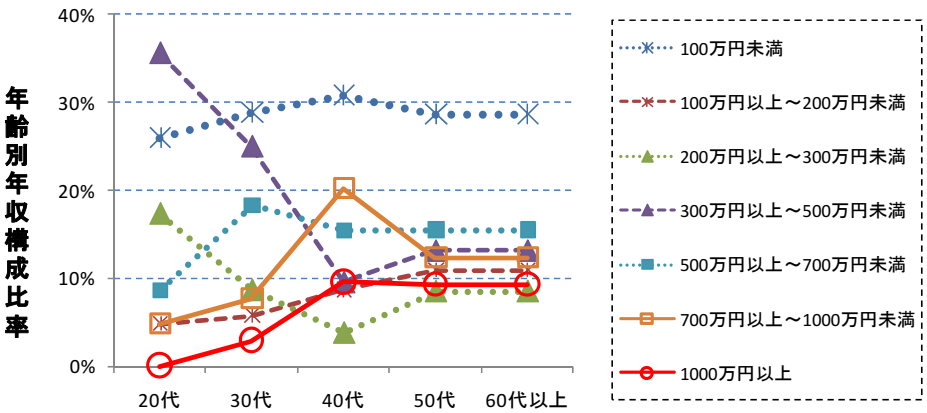
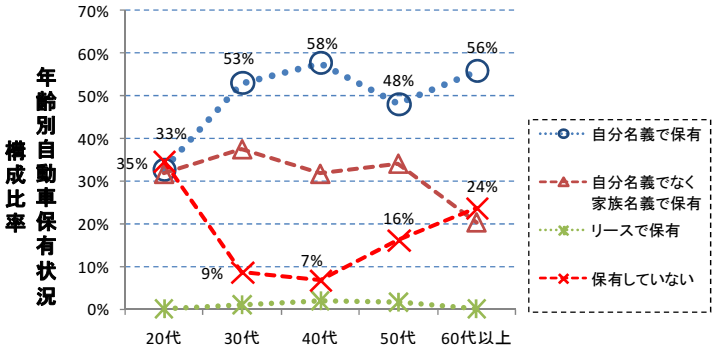


図 4-2-5　対象サンプル（年代別収入）

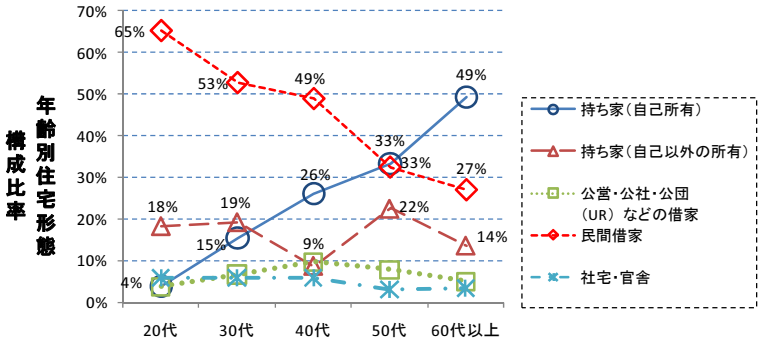
	男性				
	20 代	30 代	40 代	50 代	60 代
100 万円未満	18%	0%	2%	7%	0%
100 万円以上～200 万円未満	2%	4%	2%	2%	17%
200 万円以上～300 万円未満	8%	12%	4%	8%	7%
300 万円以上～500 万円未満	52%	32%	10%	10%	27%
500 万円以上～700 万円未満	12%	28%	26%	31%	15%
700 万円以上～1000 万円未満	6%	14%	36%	25%	12%
1000 万円以上	0%	6%	18%	17%	15%

	女性				
	20 代	30 代	40 代	50 代	60 代
100 万円未満	33%	56%	57%	47%	22%
100 万円以上～200 万円未満	7%	7%	15%	19%	22%
200 万円以上～300 万円未満	26%	6%	4%	9%	6%
300 万円以上～500 万円未満	20%	19%	9%	16%	28%
500 万円以上～700 万円未満	6%	9%	6%	3%	17%
700 万円以上～1000 万円未満	4%	2%	6%	1%	0%
1000 万円以上	0%	0%	2%	3%	0%



		自分名義で保有	自分名義でなく家族名義で保有	リースで保有	保有していない
男性	20 代	48%	16%	0%	36%
	30 代	86%	4%	0%	10%
	40 代	90%	4%	2%	4%
	50 代	80%	2%	3%	15%
	60 代	71%	2%	0%	27%
女性	20 代	19%	46%	0%	33%
	30 代	22%	69%	2%	7%
	40 代	28%	57%	2%	9%
	50 代	21%	61%	0%	17%
	60 代	22%	61%	0%	17%

図 4-2-6　対象サンプル（年代別自動車保有）



		持ち家（自己所有）	持ち家（自己以外所有）	公営・公社・公団（UR）などの借家	民間借家	社宅・官舎
男性	20 代	4%	18%	2%	68%	6%
	30 代	26%	10%	6%	54%	4%
	40 代	40%	4%	8%	44%	2%
	50 代	49%	5%	8%	34%	3%
	60 代	59%	2%	2%	29%	5%
女性	20 代	4%	19%	6%	63%	6%
	30 代	6%	28%	7%	52%	7%
	40 代	13%	13%	11%	54%	9%
	50 代	20%	37%	7%	31%	3%
	60 代	28%	39%	11%	22%	0%

図 4-2-7　対象サンプル（年代別住宅形態）

２）年代別転居意向

転居意向に関するいくつかの項目について、年代別の分析結果を示す。

①┌替え時期

年代別の住替え意向時期を、図 4-2-8 に示す。

「20 代」では「１～３年以内に転居」が最も多いが、それ以外の年代のすべてが「転居時期未定」が最も多く、年代が高くなるにつれて、その傾向が強くなる。「１年以内に転居」「１～３年に転居」は「20 代」「30 代」「40 代」で比較的高くなっている。

また、「50 代」では「５～１０年に転居」意向が高く、退職後の老後の生活を見越しての住替え意識が高くなっていることが伺える。

現在の住まいからの転居時期は

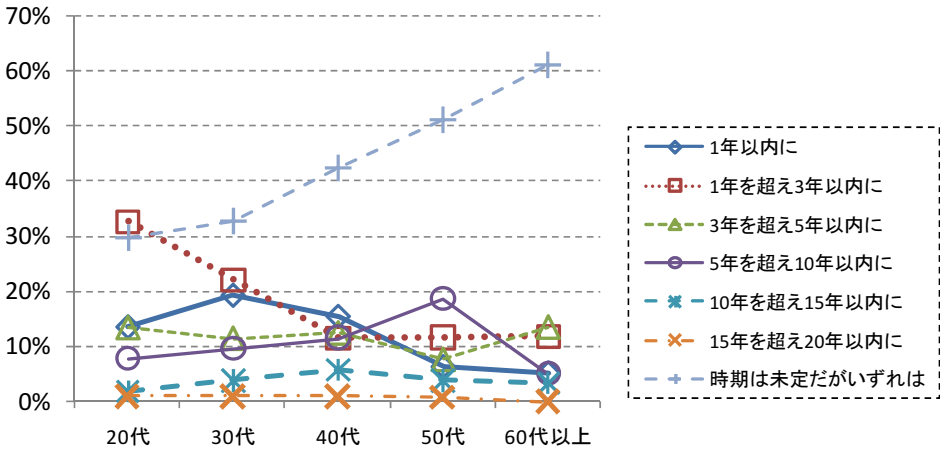


図 4-2-8 年代別転居時期

②転居理由

年代別の転居理由（複数回答：３）を、図 4-2-9 に示す。

「20 代」では、「住宅への不満（25%）」「結婚（15%）」「就職（13%）」「子育て環境改善（13%）」等と続き、「30 代」では、「住宅の不満（38%）」「子育て環境改善（17%）」「転勤（15%）」、「40 代」では「住宅の不満（32%）」「老後の生活（20%）」「転勤（15%）」の順で多い。「50 代」になると「老後の生活（52%）」が「住宅の不満（28%）」よりも多くなり、「60 代」では「老後の生活（53%）」「住宅の不満（36%）」とともに「子ども等との同居（14%）」が上位をしめる結果となった。

若い年代では「住宅への不満」が最も多いが、50 代以降は圧倒的に「老後の生活のため」が最も多くなる。但し、「住宅への不満」は相変わらず多い。

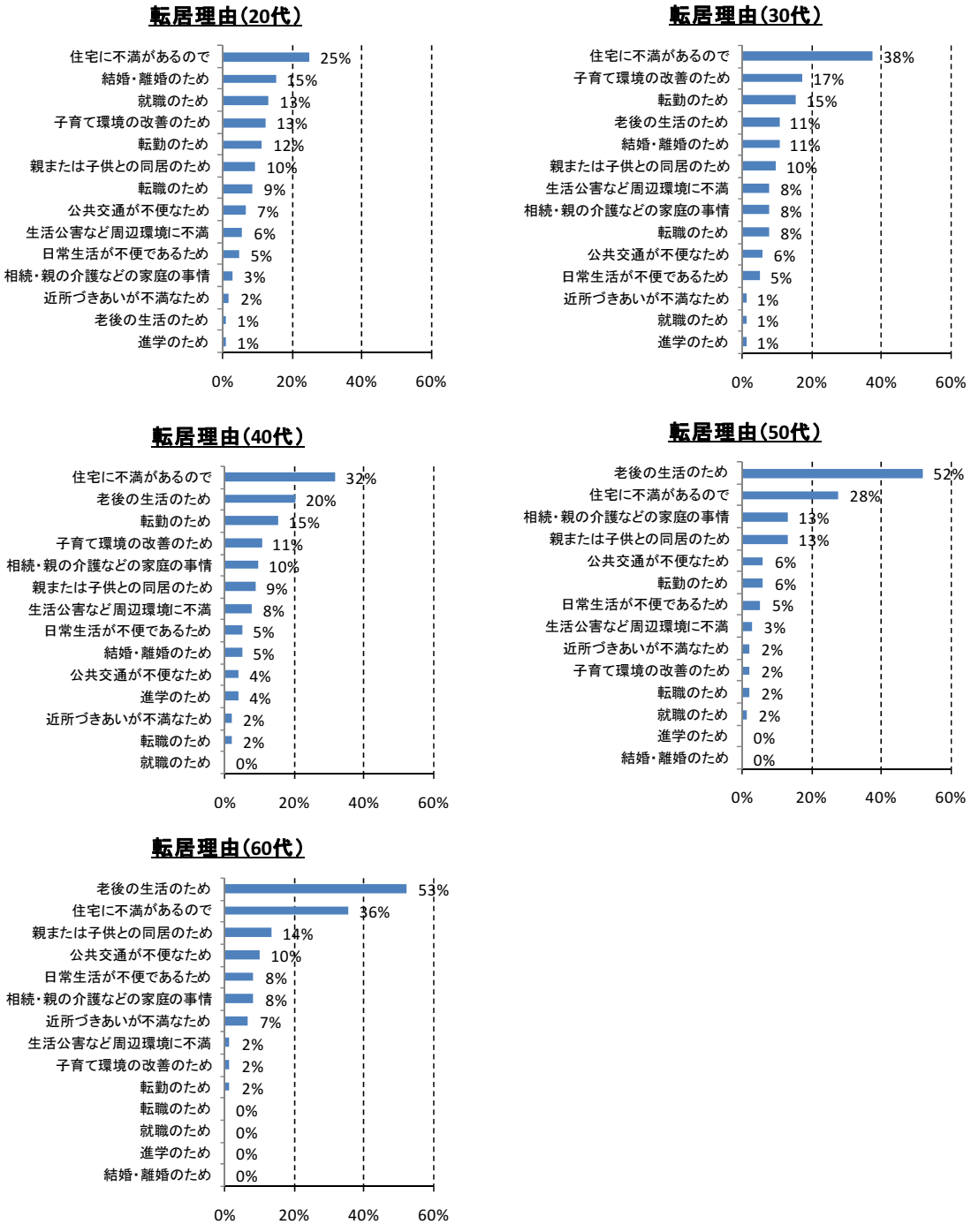


図 4-2-9 年代別転居理由

③住替え意向

住替え・転居時の住まい及び住まい方について、年代別の意向について、図 4-2-10 に示す。

まず、『住まい』についてみてみると、「新築一戸建」の所有意向は、40 代以前で半数以上を占め、30 代・40 代では７割程度を占めているが、50 代以降は逆転する。一方「新築マンション」の所有意向は、30 代で６割を占めるものの、他の年代では半数に満たず、40 代以降では、年代とともに所有意向が低下する。また、「良質な中古マンション」については、どの年代も６割から７割程度の所有意向がある。

次に、『住まい方』についてみてみると、「ライフスタイルに応じた住替え」については、どの年代でも７割前後で肯定的な意向がある。一方で「都心と郊外の二地域居住」については、７割から８割程度、否定的な意見であるものの、年代が上がるにつれて、やや肯定的になる傾向にある。

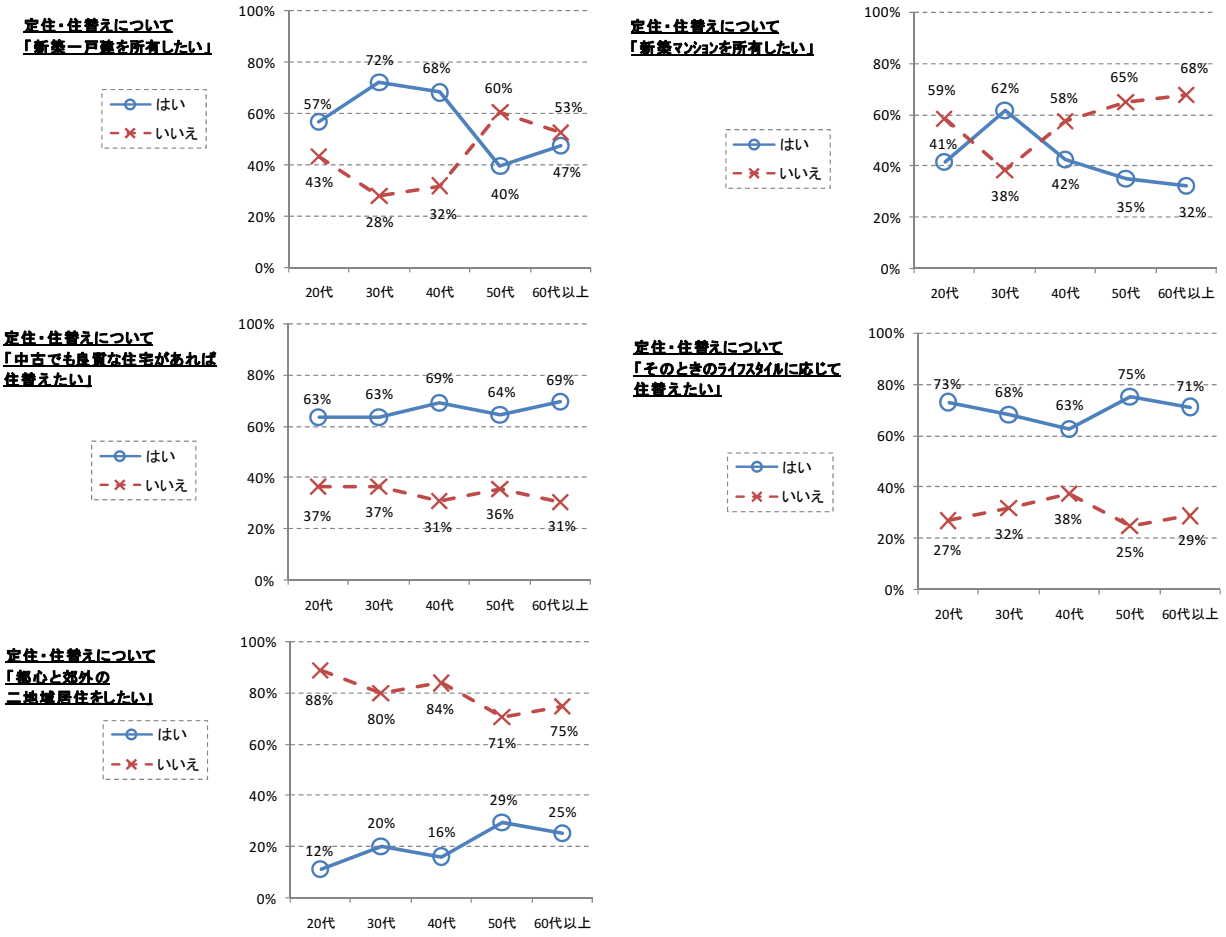


図 4-2-10 年代別の住替え時の住まい・住まい方

(3) 転居希望先別にみたサンプル特性

１）転居希望先の内訳

都心・郊外、駅そば・非駅そばなど、地域別の居住空間の検討に先立ち、ネットアンケート対象者の転居希望先と世帯属性や居住ニーズなどを比較する。なお転居希望先は、アンケート表の Q28 及び Q29 で質問している。その内訳は、表 4-2-1 のとおりである。

転居意向のある市民（対象サンプル）のうち『駅そば転居』希望が７１％と最も多く、また『こだわりなし』も２５％と意外と多く、逆に『非駅そば』希望は４％とわずかであった。また、３地域区分でみてみると、『既成市街域への転居』希望が４１％で最も多く、『新市街域への転居』（２４％）と『こだ

わりなし』（２３％）は同程度であり、『都心への転居』希望は１２％と最も少なかった。

３地域区分と駅そば・非駅そばとのクロス集計でみると、『既成市街域・駅そば』（３２％）が最も多く、『新市街域・駅そば』（１５％）、『どの地域でもよい・駅そば』（１２％）、『都心・駅そば』（１１％）の順に多く、『まったくこだわらない』（１０％）も意外と多いことがわかる。

表 4-2-1　転居希望先の内訳（N=500）

	都心		既成市街域		新市街域		こだわらず		計	
駅そば	**57**	11.4%	**162**	32.4%	**77**	15.4%	**60**	12.0%	**356**	71.2%
非駅そば	**1**	0.2%	**6**	1.2%	**9**	1.8%	**4**	0.8%	**20**	4.0%
こだわらず	**1**	0.2%	**35**	7.0%	**36**	7.2%	**52**	10.4%	**124**	24.8%
計	**59**	11.8%	**203**	40.6%	**122**	24.4%	**116**	23.2%	**500**	100.0%

２）現居住地と転居希望先との関係

前述の転居希望先と各サンプルの現居住地との関係をみてみることとする。まず、現居住地を行政区分及び駅までの距離で集計すると表 4-2-2 のとおりとなる。次に、簡便に中区を「都心」、中川区・港区・守山区・名東区・天白区・緑区を「新市街域」、その他の９区を「既成市街域」とし、また、駅までの距離が「10 分以内」を「駅そば」、11 分以上を「非駅そば」すると、表 4-2-2 は表 4-2-3 のとおりとなる。また、現居住地と転居希望先との関係は図 4-2-11 のとおり整理できる。

表 4-2-2　アンケート対象者居住地（行政区分）別の転居希望先

			転居希望先：Q27とQ28とのクロス							合計
			都心がよい		都心周辺がよい		郊外がよい		こだわらない	
			駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば		
現住所：Q10とQ12とのｸﾛｽ	千種区	10分以内（800m圏内）	3	1	9	0	1	0	4	18
		11分以遠（800m圏外）	4	0	6	0	2	0	9	21
	東区	10分以内（800m圏内）	10	0	3	0	0	0	5	18
		11分以遠（800m圏外）	1	0	3	0	0	0	4	8
	北区	10分以内（800m圏内）	2	0	4	0	1	0	8	15
		11分以遠（800m圏外）	0	0	7	1	0	0	8	16
	西区	10分以内（800m圏内）	2	0	10	0	2	0	5	19
		11分以遠（800m圏外）	0	0	7	0	0	1	3	11
	中村区	10分以内（800m圏内）	3	0	6	0	2	0	6	17
		11分以遠（800m圏外）	0	0	3	0	1	0	4	8
	中区	10分以内（800m圏内）	11	0	9	0	2	0	7	29
		11分以遠（800m圏外）	1	0	1	0	0	0	0	2
	昭和区	10分以内（800m圏内）	1	0	15	0	3	0	5	24
		11分以遠（800m圏外）	2	0	5	0	0	0	3	10
	瑞穂区	10分以内（800m圏内）	0	0	11	0	1	0	1	13
		11分以遠（800m圏外）	1	0	0	0	1	0	7	9
	熱田区	10分以内（800m圏内）	0	0	1	0	0	0	1	2
		11分以遠（800m圏外）	0	0	1	0	1	0	1	3
	中川区	10分以内（800m圏内）	1	0	5	0	5	1	6	18
		11分以遠（800m圏外）	1	0	4	0	1	0	7	13
	港区	10分以内（800m圏内）	0	0	5	2	0	0	6	13
		11分以遠（800m圏外）	1	0	3	0	2	0	8	14
	南区	10分以内（800m圏内）	0	0	8	0	2	0	5	15
		11分以遠（800m圏外）	0	0	3	0	0	1	4	8
	守山区	10分以内（800m圏内）	2	0	3	0	6	0	6	17
		11分以遠（800m圏外）	0	0	4	0	8	0	7	19
	緑区	10分以内（800m圏内）	1	0	3	0	4	0	3	11
		11分以遠（800m圏外）	4	0	5	0	4	0	19	32
	名東区	10分以内（800m圏内）	0	0	4	0	3	0	7	14
		11分以遠（800m圏外）	0	0	3	2	11	3	8	27
	天白区	10分以内（800m圏内）	2	0	4	0	7	0	7	20
		11分以遠（800m圏外）	4	0	7	1	7	3	14	36
			57	1	162	6	77	9	188	500

表 4-2-3　アンケート対象者居住地（６区分）別の転居希望先（７区分）

現況居住地		
都心	駅そば	29
	非駅そば	2
既成市街域	駅そば	141
	非駅そば	94
新市街域	駅そば	93
	非駅そば	141
		500

転居希望						
都心		既成市街域		新市街域		こだわらない
駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば	
11	－	9	－	2	－	7
1	－	1	－	－	－	－
21	1	67	－	12	－	40
8	－	35	1	5	2	43
6	－	24	2	25	1	35
10	－	26	3	33	6	63
57	1	162	6	77	9	188

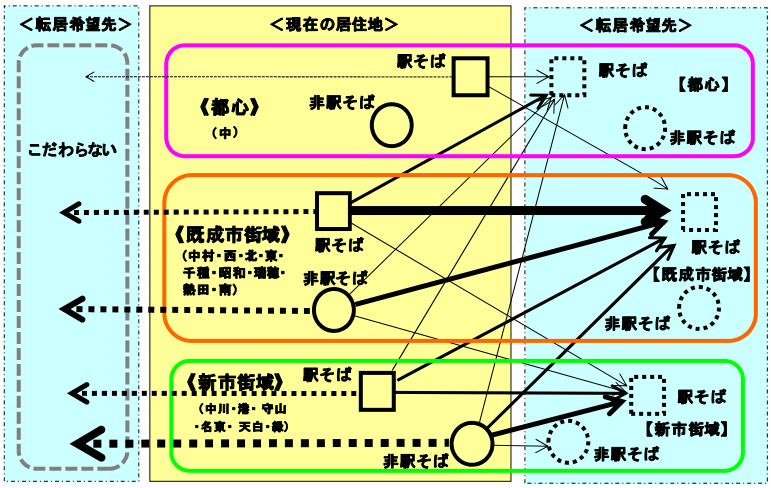


図 4-2-11　居住地（６区分）別の転居希望先（７区分）パターン

３）世帯属性・居住ニーズに関する転居希望先ごとの比較

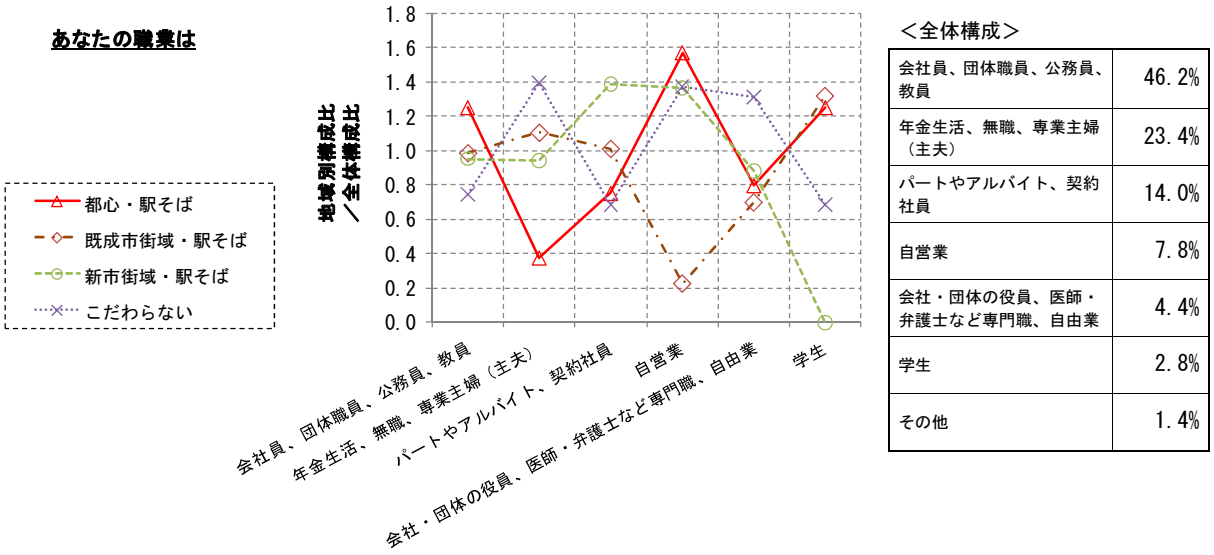
次に、転居希望先によって、世帯属性や居住ニーズなどの相違があるかどうか見てみることとする。

比較対象は、表 4-2-1 のうちで『都心・駅そば（n=57）』『既成市街域・駅そば（n=162）』『新市街域・駅そば（n=77）』『全くこだわらない（n=52）』の４区分とする。なお『非駅そば転居』については、サンプルが少ないことから比較対象から除外した。

①　職業

職業について、比較４区分ごとの構成比を、全地域（500 サンプル全体）の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-12 に示す。『都心・駅そば』を希望する層は、「自営業」「会社員など」「学生」の構成比が、全地域平均と比べ高めであり、逆に「年金生活者など」や「パート・アルバイトなど」の構成比が低めである。『既成市街域・駅そば』を希望する層では、「学生」の構成比が高く、逆に「自営業」の構成比が低めである。『新市街域・駅そば』を希望する層は、「パート・アルバイトなど」「自営業」の構成比が高く、逆に「学生」「会社団体の役員など」の構成比が低めである。『全くこだわらない』層は、「年金生活者など」「自営業」「会社団体の役員など」の構成比が高めであり、「学生」「パート・アルバイトなど」「会社員など」の構成比が低めとなっている。

転居希望先によって、職業の構成比が若干異なっているということは、言い換えれば、職業によって転居希望先が異なっていることであり、転居希望の多い職種に配慮した居住空間の整備がまずは求められるものと考えられる。



＜全体構成＞

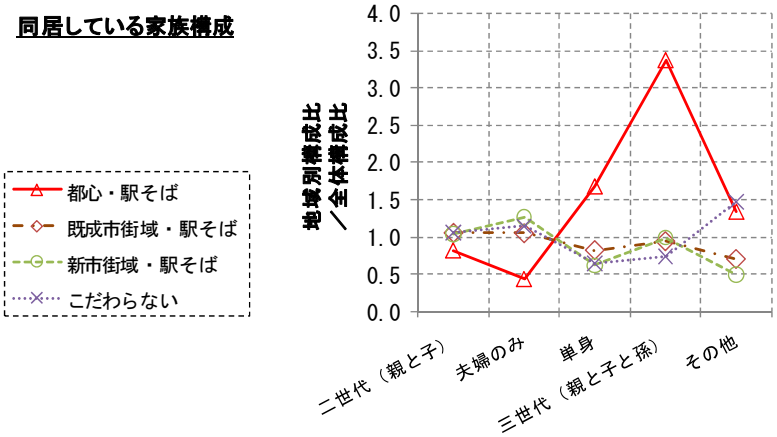
会社員、団体職員、公務員、教員	46.2%
年金生活、無職、専業主婦（主夫）	23.4%
パートやアルバイト、契約社員	14.0%
自営業	7.8%
会社・団体の役員、医師・弁護士など専門職、自由業	4.4%
学生	2.8%
その他	1.4%

図 4-2-12 職業構成比の比較

② 家族構成

家族構成について、比較４区分ごとの構成比を、全地域（500 サンプル全体）の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-13 に示す。

『都心・駅そば』希望層は、「三世代」「単身」の構成比が、全地域平均と比べ高めであり、逆に「夫婦のみ」の構成比が低めである。一方で『既成市街域・駅そば』希望層、『新市街域・駅そば』希望層、『全くこだわらない』層の違いはそれほど顕著ではないといえる。



＜全体構成＞

二世代（親と子）	50.6%
夫婦のみ	23.4%
単身	20.8%
三世代（親と子と孫）	2.6%
その他	2.6%

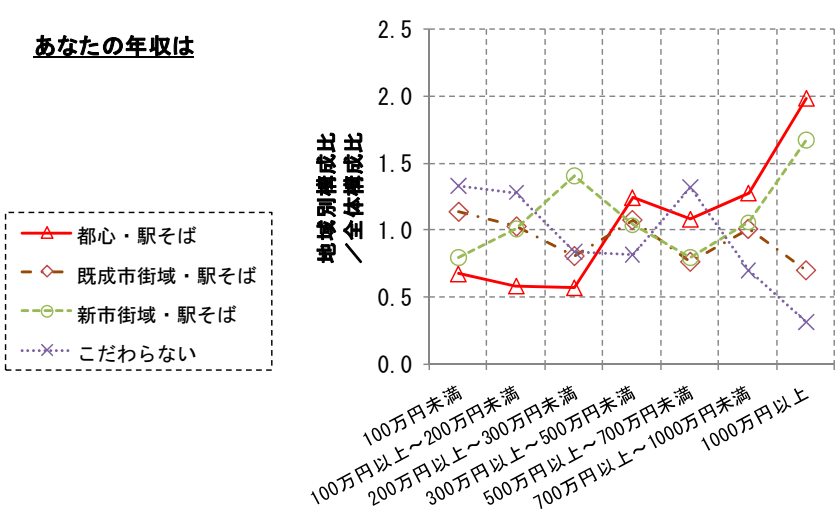
図 4-2-13 転居希望先別の職業構成比の比較

③ 年収

年収について、比較４区分ごとの構成比を、全地域（500 サンプル全体）の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-14 に示す。

年収が高くなるにつれて『都心・駅そば』を希望する比率が高くなる。また、最も高い年収層では、『新市街域・駅そば』を希望する比率が同様に高くなっている。ただ、『新市街域・駅そば』を希望する層は「年収 200～300 万円」層で高めの傾向がみられる。

一方で『全くこだわらない』層は、年収が低くなるにつれて、比率が高くなる傾向にある。なお『既成市街域・駅そば』層は、概ね、『都心・駅そば』層及び『新市街域・駅そば』層と『全くこだわらない』層との中間の傾向であった。



＜全体構成＞

100 万円未満	26.0%
100 万円以上～200 万円未満	9.0%
200 万円以上～300 万円未満	9.2%
300 万円以上～500 万円未満	21.2%
500 万円以上～700 万円未満	14.6%
700 万円以上～1000 万円未満	11.0%
1000 万円以上	6.2%

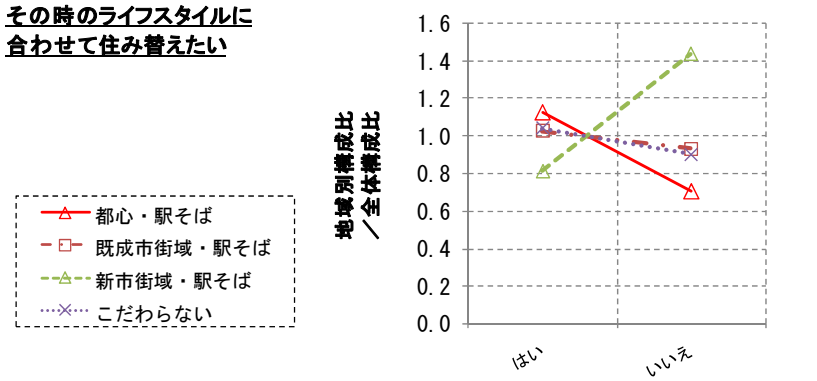
図 4-2-14 転居希望先別の年収の比較

④ 住替え意向（その時のライフスタイルに応じて住み替えるか）

住替え意向（「ライフスタイルに応じた住替え」「都心と郊外との二地域居住」）について、全地域（500 サンプル全体）の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-15、図 4-2-16 に示す。

「ライフスタイルに応じた住替え」については、全体の７割程度が肯定的な意向があるが、『新市街域・駅そば』を希望する層では、その意向がやや弱い傾向にある。

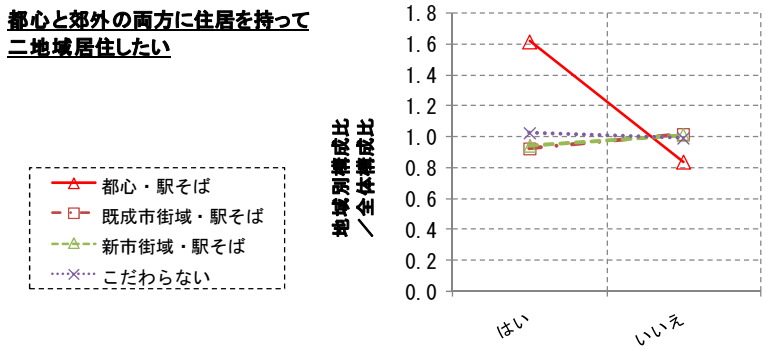
一方で「都心と郊外との二地域居住」については、肯定的な意向は全体の２割程度であるが、『『都心・駅そば』を希望する層では、その意向がやや強く出ている傾向にある。



＜全体構成＞

はい	70.2%
いいえ	29.8%

図 4-2-15　住替え意向（ライフスタイルに応じた住替え）の比較



＜全体構成＞

はい	20.6%
いいえ	79.4%

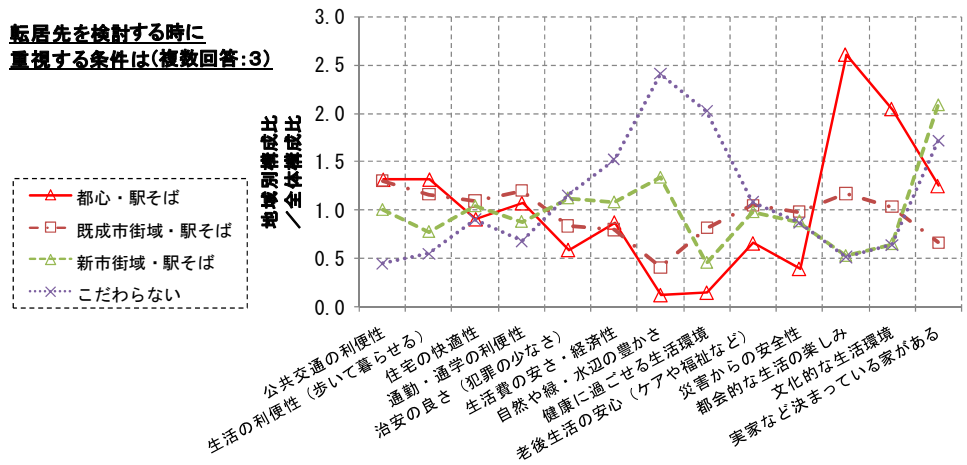
図 4-2-16　住替え意向（都心と郊外との二地域居住）の比較

⑤ 居先を検討する時に重視する条件

転居先を検討する時に重視する条件について、比較４区分ごとの構成比を、全地域（500 サンプル全体）の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-17 に示す。

全体構成比（回答率）の高い「公共交通の利便性」「生活の利便性」「住宅の快適性」は、『都心・駅そば』希望層、『既成市街域・駅そば』希望層でさらに回答率が高い傾向にあり、逆に『全くこだわらない』層では回答率が低めの傾向にある。

全体の回答率こそ低いが、「都会的な生活の楽しみ」「文化的な生活環境」は、特に『都心・駅そば』希望層で回答率が高く、逆に『新市街域・駅そば』希望層、『全くこだわらない』層で回答率が低い傾向にあり、また、「自然や緑・水辺の豊かさ」「健康に過ごせる生活環境」「生活費の安さ・経済性」では、『全くこだわらない』層で回答率が高く、逆に、都心・駅そば』希望層で回答率低くなるなど、希望する地域へのこだわりが、転居先選定の条件に反映された部分もみられる。



＜全体構成＞

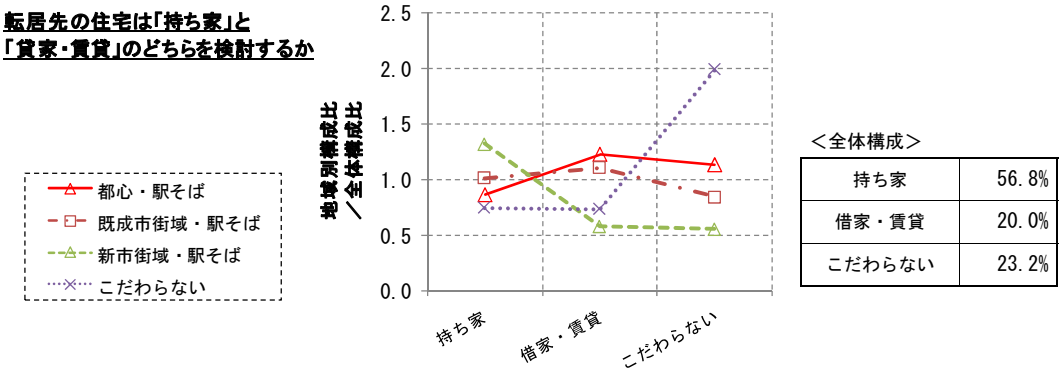
公共交通の利便性	46.6%
生活の利便性（歩いて暮らせる）	45.2%
住宅の快適性	42.4%
通勤・通学の利便性	31.0%
治安の良さ（犯罪の少なさ）	26.6%
生活費の安さ・経済性	24.0%
自然や緑・水辺の豊かさ	13.6%
健康に過ごせる生活環境	11.4%
老後生活の安心（ケアや福祉など）	10.6%
災害からの安全性	8.8%
都会的な生活の楽しみ	7.4%
文化的な生活環境	6.0%
実家など決まっている家がある	5.6%

図 4-2-17　転居先を検討する時に重視する条件の比較

⑥ 居先の住宅の所有

転居先の住宅所有（「持ち家」「賃家・賃貸」）の希望について、比較４区分ごとの構成比を、全地域（500 サンプル全体）の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-18 に示す。

全体で６割程度が「持ち家」志向であるが、その傾向は特に『新市街域・駅そば』希望層で高くなっている。一方で、『全くこだわらない』層では、住宅へのこだわりも比較的低く、住宅へのこだわりが居住地選択に関わりが大きいことがうかがえる。



＜全体構成＞

持ち家	56.8%
借家・賃貸	20.0%
こだわらない	23.2%

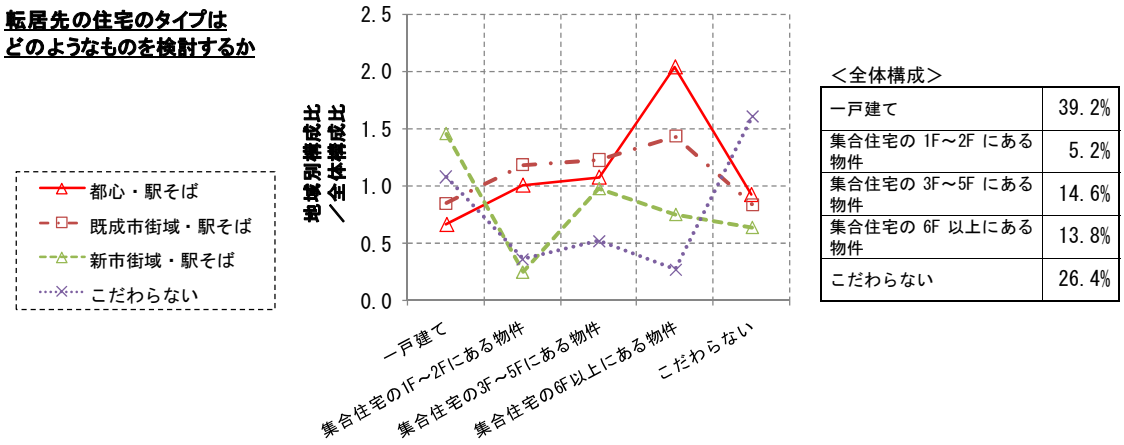
図 4-2-18　転居先の住宅へのこだわりの比較

⑦ 居先の住宅タイプ

転居先の住宅タイプの希望について、比較４区分ごとの構成比を、全地域（500 サンプル全体）の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-19 に示す。

全体の４割程度が「一戸建て」志向であるが、中でも『新市街域・駅そば』希望層でその傾向が強い。また、住宅タイプに「こだわらない」との回答も全体で３割弱あり、前述の住宅所有と同様に『全くこだわらない』層で特に高くなっている。

一方で、集合住宅については、『都心・駅そば』希望層、『既成市街域・駅そば』希望層で、低層階（１～２Ｆ）よりも中高層階（３Ｆ～）への希望がやや高めとなっており、『都心・駅そば』希望層では「高層階（６Ｆ～）」を希望する傾向が強く、『既成市街域・駅そば』希望層では「低層階（１～２Ｆ）」及び「中層階（３～５Ｆ）」を希望する傾向がやや強くなっている。また、『全くこだわらない』層では、前述のとおり、住宅タイプへのこだわりなしとの回答がもっとも高いが、次いで、一戸建てへのこだわりが高く、逆にいうと、一戸建てよりも住宅集合を選択する傾向が特に低いといえる。



＜全体構成＞

一戸建て	39.2%
集合住宅の 1F～2F にある物件	5.2%
集合住宅の 3F～5F にある物件	14.6%
集合住宅の 6F 以上にある物件	13.8%
こだわらない	26.4%

図 4-2-19　転居先の住宅タイプのこだわりの比較

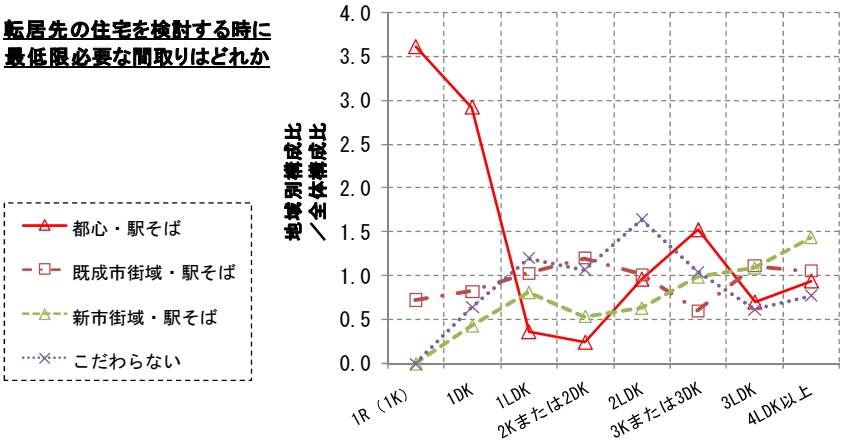
⑧ 居先の住宅に必要な最低限広さ(間取り)

転居先の住宅に必要な最低限必要な広さ（間取り）の希望について、比較４区分ごとの構成比を、全地域（500 サンプル全体）の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-20 に示す。

全体構成では、「４ＬＤＫ以上」「３ＬＤＫ」「２ＬＤＫ」がそれぞれ２～３割前後で回答率が高く、大きな地域差はそれほど顕著ではないが、『新市街域・駅そば』希望層でやや広めの住宅（「４ＬＤＫ以上」）を希望する傾向にあり、『全くこだわらない』層ではそれほど広くない住宅（「２ＬＤＫ」）を希望する傾向にある。

また、全体構成比としては、少数派である「１Ｒ（１Ｋ）」「１ＤＫ」または「３Ｋまたは３ＤＫ」を希望する層は、『都心・駅そば』希望層で極めて高い傾向にあり、『都心・駅そば』希望層では、「１Ｒ（１Ｋ）」「１ＤＫ」と「３Ｋまたは３ＤＫ」との２グループがより顕著となっている。

その他の層の全体的な傾向としては、『新市街域・駅そば』希望層は、より広い住宅を希望する傾向にあり、また、『既成市街域・駅そば』希望層は、それほど目立った傾向はなく、全体構成とほぼ同様の傾向を示している。



＜全体構成＞

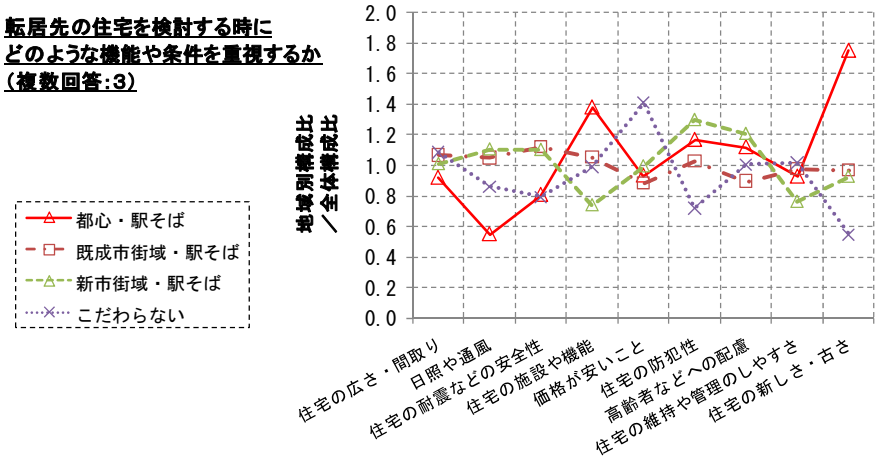
1R（1K）	3.4%
1DK	3.0%
1LDK	4.8%
2K または 2DK	7.2%
2LDK	16.4%
3K または 3DK	9.2%
3LDK	25.0%
4LDK 以上	29.8%

図 4-2-20 転居先の住宅間取り希望の比較

⑨ 居先の住宅に重視する機能･条件

転居先の住宅に重視する機能・条件について、比較４区分ごとの構成比を、全地域（500 サンプル全体）の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-21 に示す。

全体構成でみると、「住宅の広さ・間取り」「日照・通風」「耐震性などの安全性」等が重要視されており、転居希望地域による差はそれほど顕著ではないが、『都心・駅そば』希望層では、「日照・通風」が重要視されていない一方で、「住宅の施設や機能」「住宅の新しさ・古さ」が重要視されるなど、他の地域と比べて特徴がみられる。また、『全くこだわらない』層では「住宅の新しさ・古さ」よりは「価格の安さ」が重要視される傾向にある。



＜全体構成＞

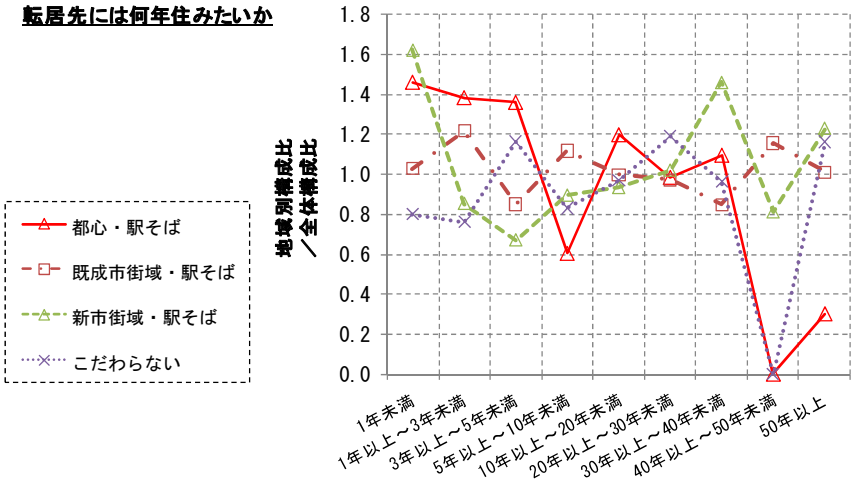
住宅の広さ・間取り	51.4%
日照や通風	44.6%
住宅の耐震などの安全性	41.2%
住宅の施設や機能	36.8%
価格が安いこと	30.0%
住宅の防犯性	24.0%
高齢者などへの配慮	17.2%
住宅の維持や管理のしやすさ	17.0%
住宅の新しさ・古さ	14.0%

図 4-2-21　転居先の住宅に重視する機能・条件の比較

⑩ 転居先の住宅に何年住みたいか

転居先の住宅への定住年数について、比較４区分ごとの構成比を、全地域（500 サンプル全体）の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-22 に示す。

全体構成比では、「10 年から 20 年」「20 年から 30 年」が２割から３割の回答率があり、その他は１割程度の回答率で比較的分散化しており、転居希望先による差は、回答率が１割未満の項目で顕著であるが、全体的にはそれほど顕著ではないといえる。



＜全体構成＞

1 年未満	2.4%
1 年以上～3 年未満	7.6%
3 年以上～5 年未満	11.6%
5 年以上～10 年未満	11.6%
10 年以上～20 年未満	27.8%
20 年以上～30 年未満	17.8%
30 年以上～40 年未満	8.0%
40 年以上～50 年未満	1.6%
50 年以上	11.6%

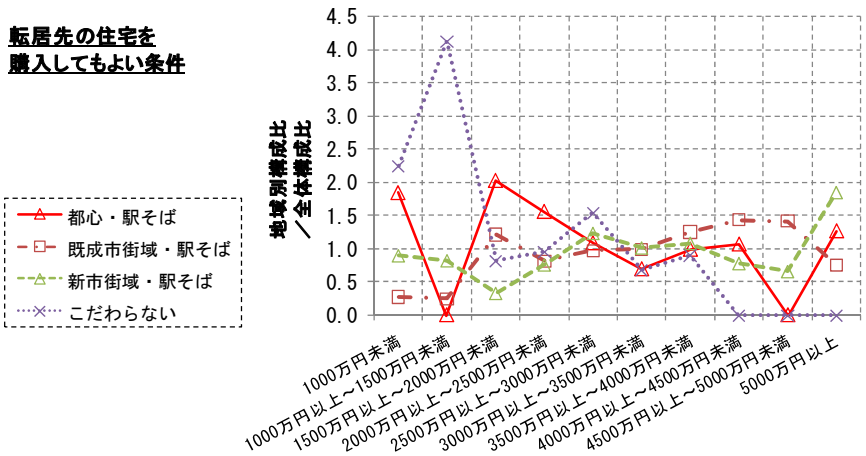
図 4-2-22　転居先の住宅に重視する機能・条件の比較

⑪ 転居先の住宅を購入してもよい条件

転居先の住宅の購入条件（金額）について、比較４区分ごとの構成比を、全地域の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-23 に示す。（なお、全地域回答数：284、『都心・駅そば』層：28、『既成市街域・駅そば』：94、『新市街域・駅そば』層：58、『全くこだわらない』層：23）

全体構成比では、「2500～4000 万円」が平均的な条件であり、転居希望先による差はそれほど大きくないが、『全くこだわらない』層でやや、安価な条件を重視する傾向がみられる。このことは、「1000 万円」前後での回答率の高さや、「4000 万円以上」での回答率の低さ（回答なし）」からも、『全くこだわらない』層の「より安価な価格へのこだわりが伺える。」

また、『既成市街域・駅そば』希望層は、「1500 万未満」の回答率が低い一方で、「3500～5000 万円」で回答率が高いことは、特徴としてあげられる。



＜全体構成＞

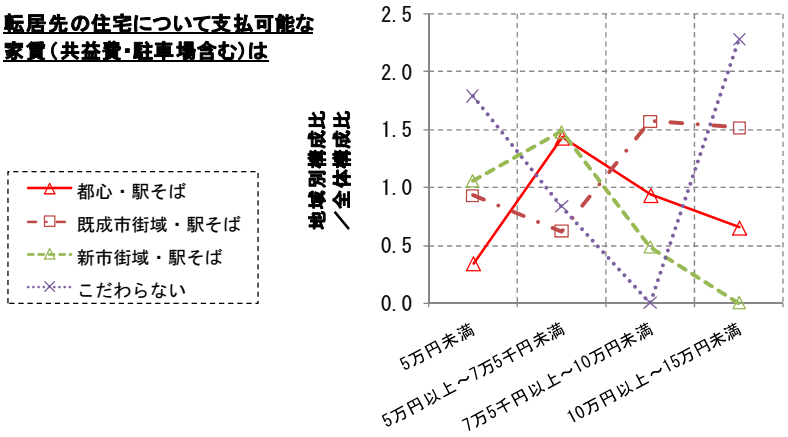
1000 万円未満	3.9%
1000 万円以上～1500 万円未満	4.2%
1500 万円以上～2000 万円未満	5.3%
2000 万円以上～2500 万円未満	9.2%
2500 万円以上～3000 万円未満	19.7%
3000 万円以上～3500 万円未満	25.7%
3500 万円以上～4000 万円未満	14.4%
4000 万円以上～4500 万円未満	6.7%
4500 万円以上～5000 万円未満	5.3%
5000 万円以上	5.6%

図 4-2-23　転居先の住宅の購入条件の比較

⑫ 転居先住宅の支払い可能家賃

転居先の住宅で支払い可能な家賃について、比較４区分ごとの構成比を、全地域の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-24 に示す。（なお、全地域回答数：100、『都心・駅そば』層：14、『既成市街域・駅そば』：36、『新市街域・駅そば』層：9、『全くこだわらない』層：8）

全体のサンプル数の２割の回答（サンプル数 100）であり、地域分析を行うにはやや難があるが、全体的には『既成市街域・駅そば』希望層では、やや高めの家賃意識があることがうかがえる。



＜全体構成＞

5 万円未満	21.0%
5 万円以上～7 万 5 千円未満	45.0%
7 万 5 千円以上～10 万円未満	23.0%
10 万円以上～15 万円未満	11.0%
15 万円以上	0.0%

図 4-2-24　転居先の住宅の支払い可能家賃の比較

(4)住替え誘導策に対する意向分析

１）住替え施策の活用意向

都市部への住替え施策としては、表 4-2-4 のとおり整理できる。なお詳細は参考資料編に示す。

表 4-2-4　住替え施策の枠組み

住替え施策			ソフト系	ハード系	実施主体（例）
住替え相談・空家バンク	相談窓口（住替え全般）、空家・支援事業者等の情報提供ニーズのマッチング	高齢者、子育て世代など	○		「神戸市」「金沢市」「福岡県」「横浜市住宅供給公社」、「移住・住みかえ支援機構」「高齢者住宅財団」「日本賃貸住宅管理協会」「NPO法人千里すまいを助けたい」「NPO法人山口まちづくりセンター」
生活サポート・コミュニティ支援	介護サービスの提供	事業者支援、高齢者	○		「横浜市住宅供給公社」、「移住・住みかえ支援機構」
	介護サービス付きの住宅供給	高齢者など	○		
高齢者持ち家活用	自宅を担保に、年金方式で生活資金を融資（リバースモーゲッジ）	高齢者	○		「武蔵野市」「社会福祉法人神戸市社会福祉協議会」
	高齢の住替え希望者の持ち家を（リフォームし）、子育て世代等の第3者へ賃宅	高齢者、子育て世代など	○	○	「横浜市住宅供給公社」、「移住・住みかえ支援機構」
	高齢の住替え希望者の持ち家を、子育て世代等の第3者へ売却	高齢者、子育て世代など	○		「東京急行（株）」
費用助成	建設費助成	特定地区住民	○		「富山市」「金沢市」「福井市」「北九州市」
		建設事業者	○	○	「富山市」「金沢市」「福井市」
	家賃補助	特定地区住民	○		「富山市」「横浜市住宅供給公社」
受皿住宅整備	まちなか、駅そばでの住宅供給、情報提供	特定地区住民	○	○	「富山市」
	高齢ニーズに適した住宅供給・情報提供	高齢者	○	○	「神戸市」「福岡県」「横浜市住宅供給公社」「高齢者住宅財団」「日本賃貸住宅管理協会」
	子育てニーズに適した住宅供給・情報提供	高齢者、子育て世代など	○	○	「移住・住みかえ支援機構」「高齢者住宅財団」
	多世帯住宅	2世帯同居など	○	○	「住宅メーカ」
生活空間の充実・改善	緑化やコミュニティ空間など魅力的な生活空間の改善	特定地区住民		○	
	徒歩圏での日常利便施設の立地誘導		○	○	
	地区内住民用の共有駐車場整備	特定地区住民		○	
	地区内住民による自動車の共同利用（カーシェアリング）	特定地区住民	○		

ネットアンケートでは「特定地域（都心や鉄道駅の近くなどの公共交通の便利な地域）」への住替えに対して、自治体などの公的な機関が支援するいくつかの施策について、その活用意向を調査した。

①施策の活用意向

（1）「ぜひ活用したい（住替え先を左右する）、（2）多少役に立つ（住替え先を検討する際に参考になる）、（3）活用しない（住替え先には影響しない）、（4）分からない

◆住替えに関する総合窓口	住み替えに関する適切なアドバイスや情報を提供してくれる総合情報提供機関
◆空き家バンク	空き家の所有者（貸し手）と住替え希望者（借り手）の情報交換の場を提供する
◆資産（持ち家）活用支援策の充実	公的機関が高齢者などの持ち家を借り上げ、子育て世帯など第３者へ賃借する仕組み
◆受け皿住宅整備	「特定地域」での居住促進に向け適正価格の住宅を整備する
◆費用助成	「特定地域」への住替えに関し、住宅の購入費や家賃の一部を助成する
◆歩きやすい生活空間の充実	「特定地域」での自動車利用や保有を抑制する代わりに、歩行者優先の空間整備など魅力的な生活空間を創出する

②(住替えに寄与する)魅力的な歩行空間

◇車の通行や駐車車両が少なく、住民が安心して暮らすことができる生活空間
◇街路樹や個人宅の生垣・樹木だけでなく、駐車場や空き地にも樹木が充実した緑の多い空間
◇ポケットパークや広場など、住民相互の交流や活動のできる憩いの場が充実した生活空間
◇魅力的な店舗が連続した賑わいのある空間
◇住宅の形や色、高さなどの統一感のある落ち着いた空間

③住替え支援策に対する年代別意向

前述の６つの住替え支援策について、その活用意向を図 4-2-25 に示す。活用意向の高い順に「購入費・家賃補助」「歩行空間整備」「相談窓口」「空き家バンク」「受け皿住宅整備」「資産（持ち家活用）」となった。また、年代別の比較を図 4-2-26 に示す。特に「60 代以降」では「総合情報提供（相談窓口）」「空き家バンク」に対する活用意向が高い、一方で「資産（持ち家）活用」の非活用意向が高くなっているのが特徴的である。

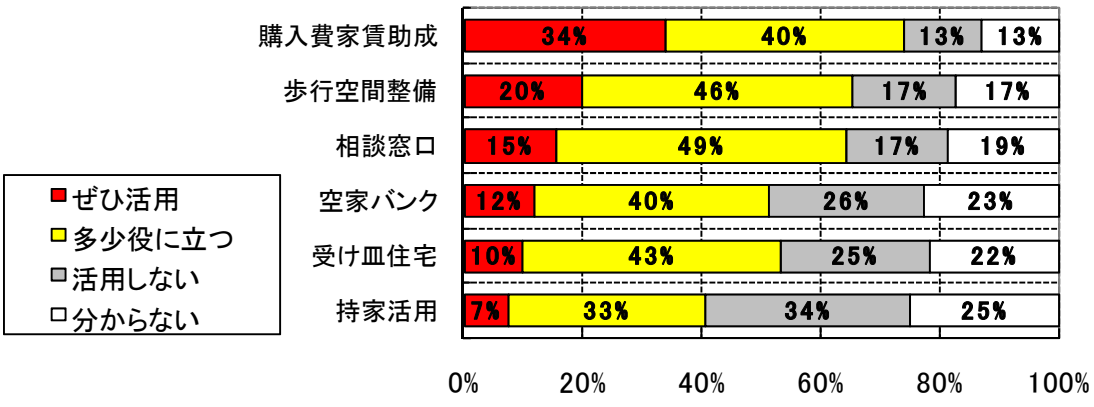


図 4-2-25　住替え支援策に対する活用意向比較

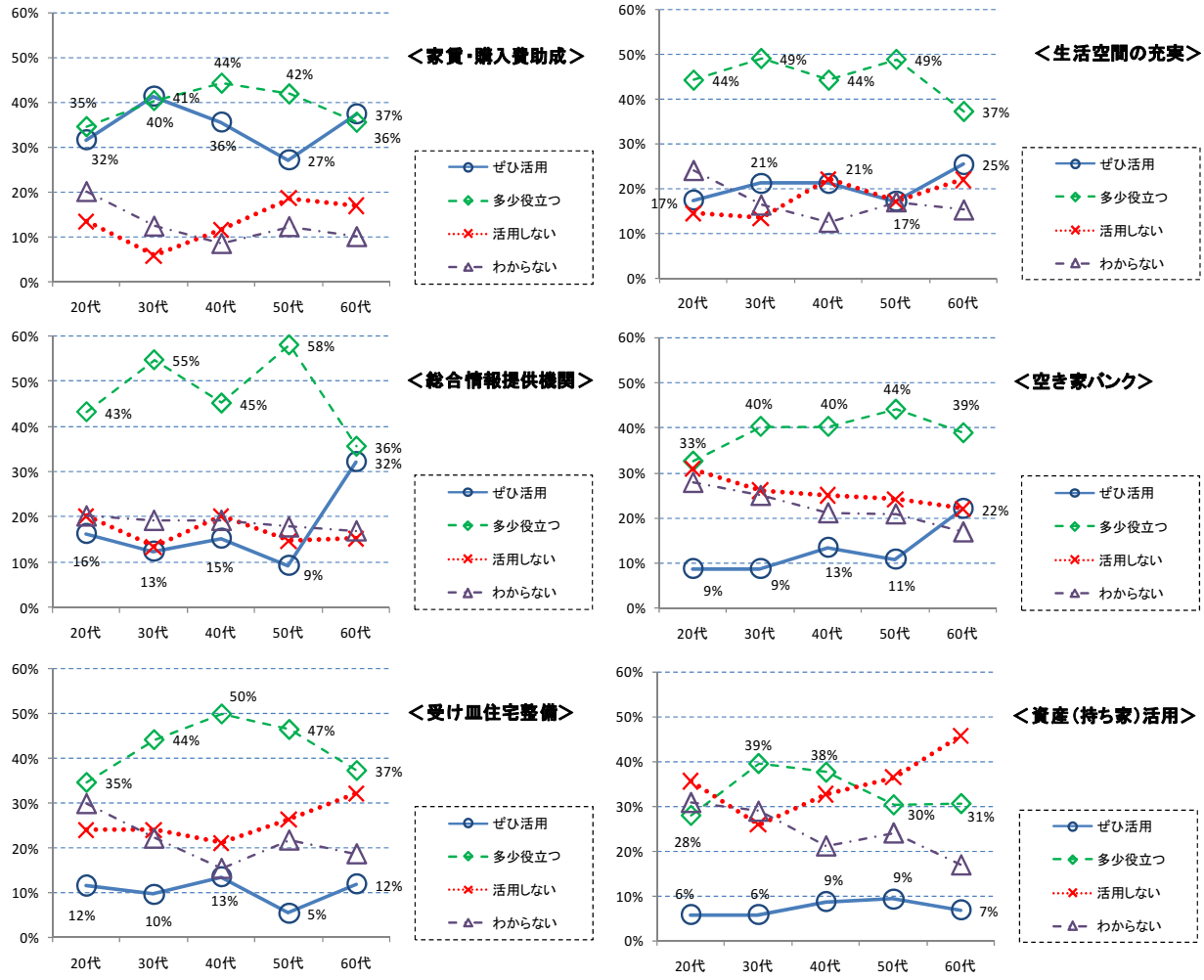


図 4-2-26　住替え支援策に対する年代別の活用意向比較

④(住替えに寄与する)魅力的な歩行空間

前述の「生活空間の充実」について、「ぜひ活用」「多少役に立つ」との回答者に対し、魅力的な歩行空間のイメージを質問した。（複数回答：２）その年代別の比較をついて図 4-2-27 に示す。どの年代も「車の通行・駐車が少なく安心な空間」「緑の多い充実した空間」を特に求めている傾向にある。

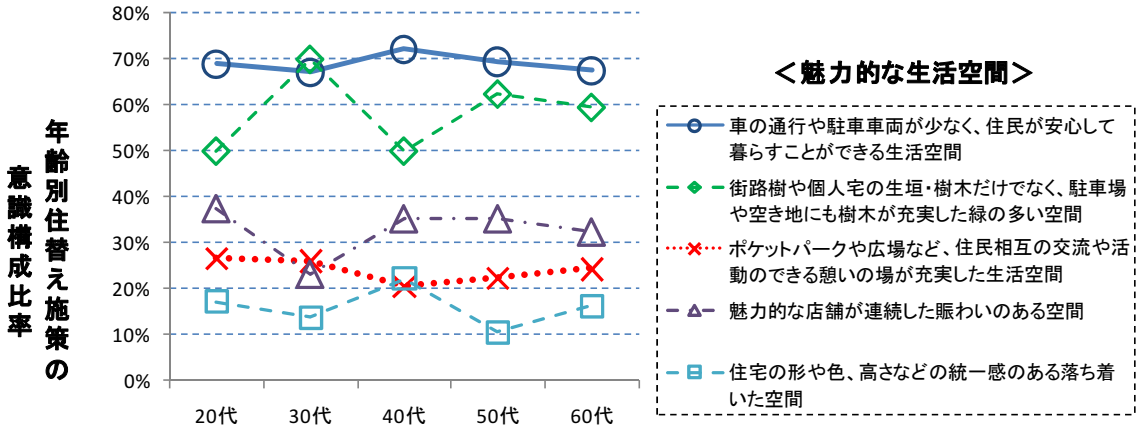


図 4-2-27　住替えに寄与する魅力的な空間イメージ

１） 自動車の使用・保有意識と生活空間整備

ネットアンケートでは、魅力的な歩行空間を増やすための施策のひとつと考えられる適正な自動車の使用・保有に関する施策として、「カーシェアリング（自動車の共同利用）」「共同駐車場（駐車場所の集約化）」の実行性や必要性に関する意向を把握するための設問を設けた。その年代別の意向を図 4-2-28 に示す。

「カーシェアリング」では「ぜひ実行したい」がどの年代でも２割前後であるが、「共同駐車場」では「20～40 代」が２割程度に対して、「50 代」・「60 代以降」ではそれぞれ、３割・４割と、実行意識が高まる傾向にある。

必要性及び実行可能性についてみてみると、「カーシェアリング」は、「20～30 代」は「必要だが実行できない」「必要でない」がともに３割程度に対して、「50 代」・「60 代以降」は「必要だが実行できない」が４～５割、「必要でない」が１～２割と、意識に差があることがわかる。また「共同駐車場」は、いずれの年代も「必要だが実行できない」の方が「必要ではない」より多い傾向にあり、「実行できない」は年代で多少ばらつきがあり、「50 代」が５割程度と最も高い。

全体的にどちらの施策も「20～30 代」と「50～60 代以降」では考え方が異なる傾向にあった。

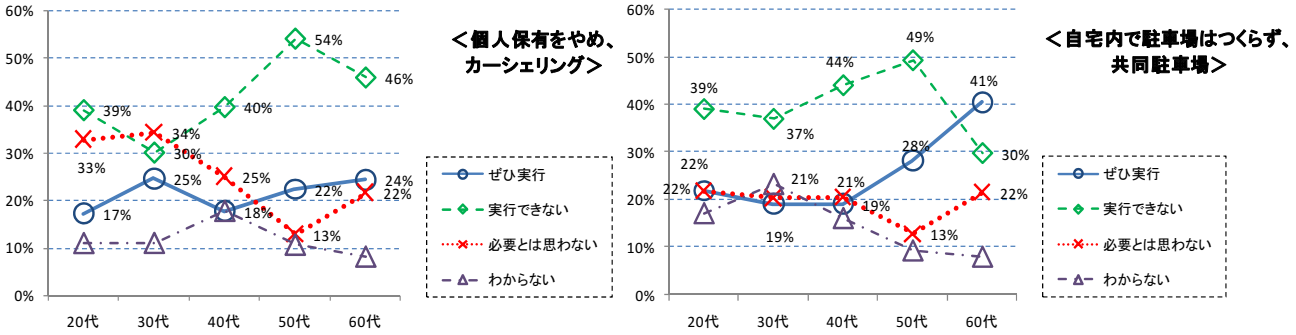


図 4-2-28　自動車の使用・保有に対する意識

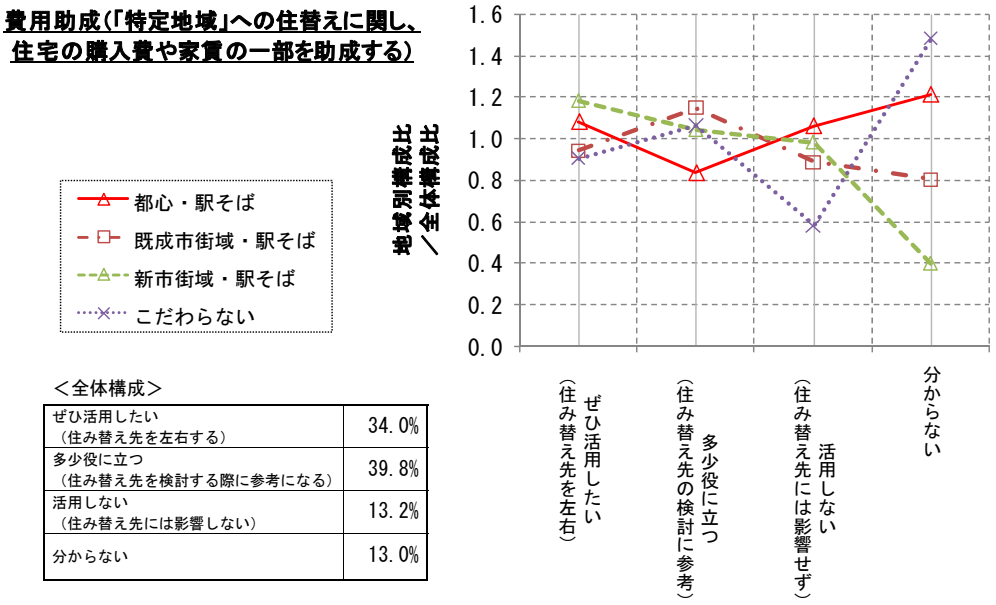
（5） 住替え施策に関する転居希望先ごとの比較

住替えに関するいくつかの施策の効果について、転居希望先ごとの比較を通じて分析を行う。

１）費用助成（「特定地域」への住み替えに関し、住宅の購入費や家賃の一部を助成する）

住宅の購入費及び家賃の一部助成について、比較４区分ごとの構成比を、全地域の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-29 に示す。

全体構成比では、「多少役に立つ」「ぜひ活用したい」がそれぞれ３割から４割の回答があり、住替えを誘導する効果が期待できるといえる。転居希望地域別にみると、『都心・駅そば』希望層、『既成市街域・駅そば』希望層では施策の活用意向がやや高めである。一方で『全くこだわらない』層、『都心・駅そば』希望層では、活用するかどうか不明との回答が多い傾向にある。



＜全体構成＞

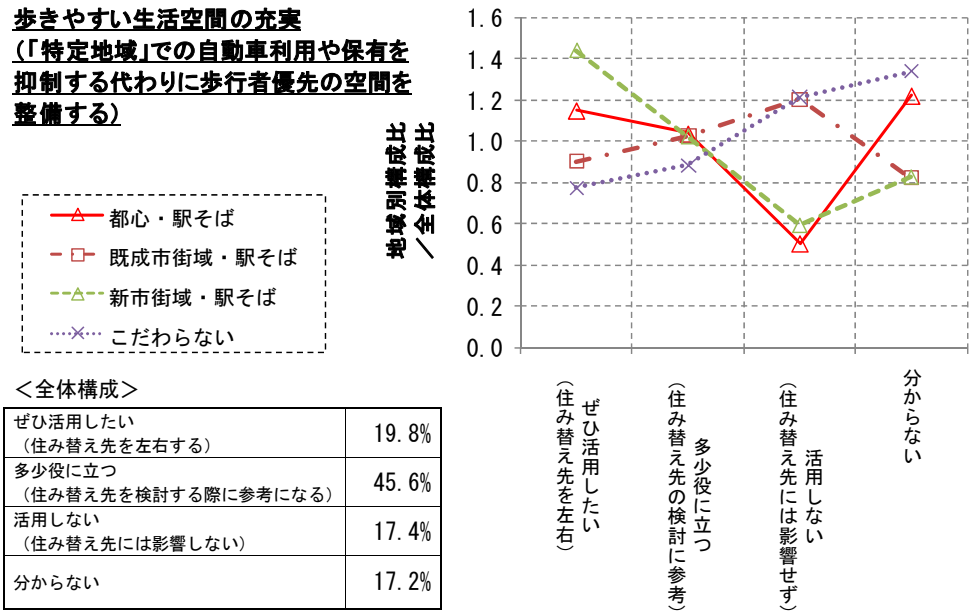
ぜひ活用したい（住み替え先を左右する）	34.0%
多少役に立つ（住み替え先を検討する際に参考になる）	39.8%
活用しない（住み替え先には影響しない）	13.2%
分からない	13.0%

図 4-2-29　費用助成（住宅購入・家賃補助）に関する地域比較

２）歩きやすい生活空間の充実（「特定地域」での自動車利用や保有を抑制する代わりに、歩行者優先の空間整備など魅力的な生活空間を創出す

歩きやすい生活空間の充実について、比較４区分ごとの構成比を、全地域の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-30 に示す。

全体構成比では、「多少役に立つ」で５割弱の回答があった他は、どの項目の２割弱の回答であり大差ない。転居希望地域別にみると、『新市街域・駅そば』希望層及び、『都心・駅そば』希望層では、「ぜひ活用したい」意向が比較的高く、逆に「活用しない」意向は低めである。一方で、『既成市街域・駅そば』希望層及び『全くこだわらない層』では、「ぜひ活用したい」意向がやや低く、逆に「活用しない」意向がやや高めとなっている。



＜全体構成＞

ぜひ活用したい（住み替え先を左右する）	19.8%
多少役に立つ（住み替え先を検討する際に参考になる）	45.6%
活用しない（住み替え先には影響しない）	17.4%
分からない	17.2%

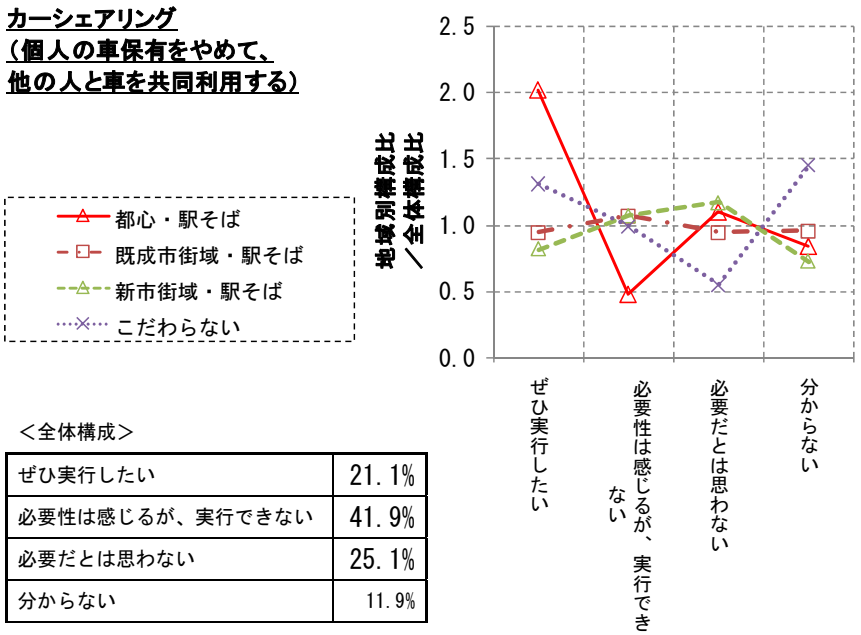
図 4-2-30　歩きやすい生活空間の活用に関する地域比較

３）カーシェアリング（個人の車保有をやめて、他の人と車を共同利用する）

カーシェアリングの活用について、比較４区分ごとの構成比を、全地域の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-31 に示す。

全体構成比では、「必要性は感じるが、実行できない」との回答率４割程度と最も高い一方で、「必要だとは思わない」との回答も３割弱とやや高めとなっているが、「ぜひ実行したい」も２割程度あった。

転居希望地域別にみると、『都心・駅そば』では、「ぜひ実行したい」意向が４割以上と非常に高く、「実行できない」「必要とは思わない」が３割程度、「実行できない」が２割程度となっている。一方で『既成市街域・駅そば』『新市街域・駅そば』では、全体構成と同じ傾向にある。また、『全くこだわらない』層では、比較的肯定的な意見が強めだが、「わからない」との回答も比較的高くなっている。



＜全体構成＞

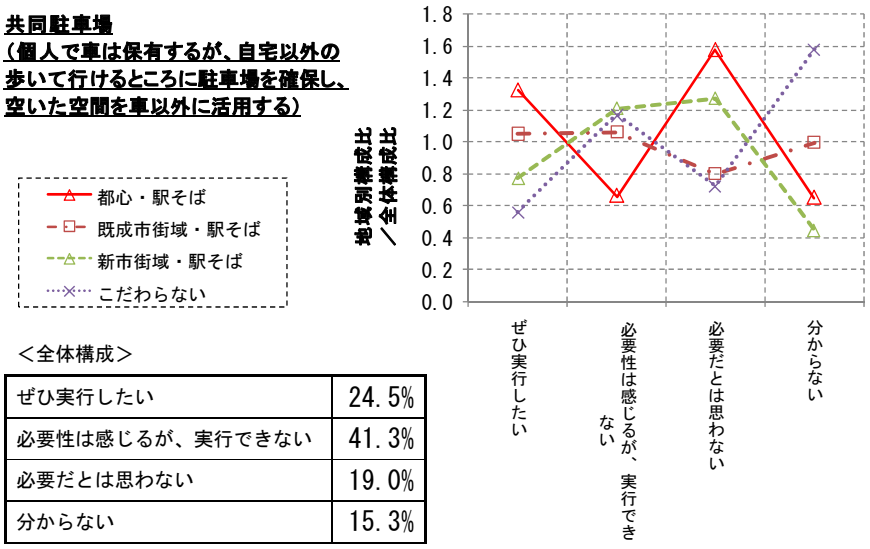
ぜひ実行したい	21.1%
必要性は感じるが、実行できない	41.9%
必要だとは思わない	25.1%
分からない	11.9%

図 4-2-31　カーシェアリングの活用に関する地域比較

４）共同駐車場（個人で車は保有するが、自宅以外の歩いていけるところに駐車場を確保し、空いた空間を車以外に活用する）

共同駐車場の活用について、比較４区分ごとの構成比を、全地域の構成比との比較でみた結果を、図 4-2-32 に示す。

全体構成比では、カーシェアリングと同様に「必要性は感じるが、実行できない」との回答率４割程度と最も高い一方で、「ぜひ実行したい」が２割強、「必要だとは思わない」との回答が２割と、カーシェアリングと比べてやや肯定的な回答となっている。転居希望地域別にみると、「ぜひ実行したい」との回答は、『都心・駅そば』『既成市街域・駅そば』『新市街域・駅そば』の順で高くなっている。「ぜひ実行したい」が最も高い『都心・駅そば』希望層では、「必要とは思わない」が高いことも特徴となっている。また『新市街域・駅そば』では「必要とは思わない」が比較的高い傾向にあり、『全くこだわらない』層では、「わからない」との回答も高くなっている。



＜全体構成＞

ぜひ実行したい	24.5%
必要性は感じるが、実行できない	41.3%
必要だとは思わない	19.0%
分からない	15.3%

図 4-2-32　共同駐車場の活用に関する地域比較

4－3　意識調査のまとめ

これまでみてきた２つの意識調査（学区アンケート及びネットアンケート）の結果について、主な視点をまとめると以下の５点となる。

(1)定住･住替えの要因

学区アンケート結果によると、市民の居住意識の要因について、定住か住替えるかは、住んでいる地域の特性よりも「住宅タイプ（持ち家、分譲マンション、賃貸マンション）による影響が大きいことが鮮明となった。

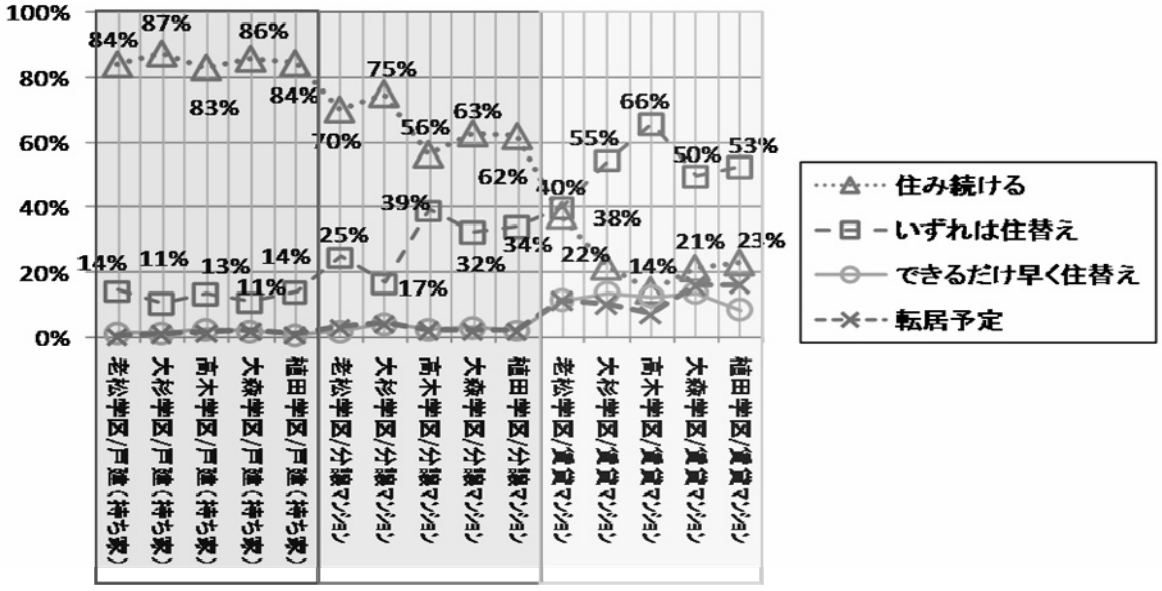


図 4-3-1　　住宅タイプ別居住意識

(2)定住理由

定住する理由について。大きくは「現在の地域に満足」という積極的定住と、「経済的事情によりやむなく定住」という消極的定住のどちらかに分類できる。適切な住替えの誘導には、まずは「消極的定住」の住替え支援が必要であると考えられる。

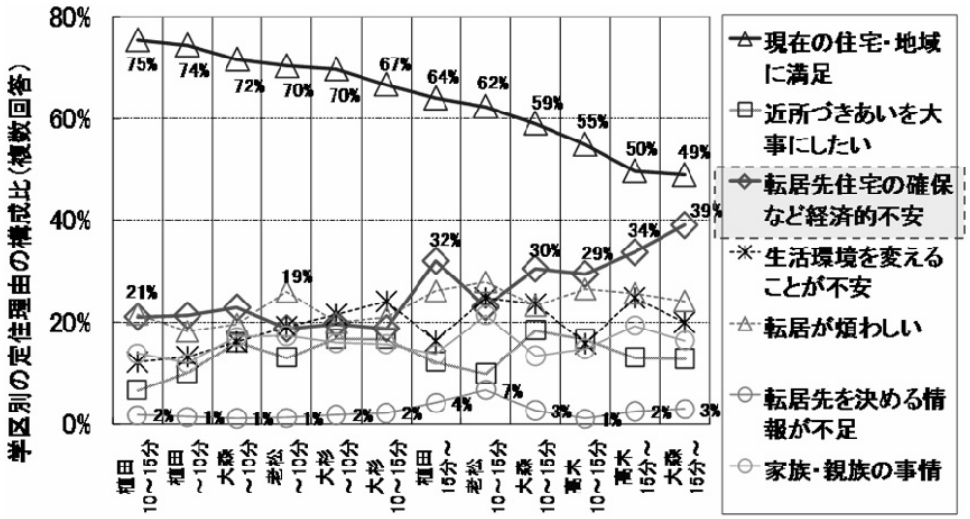


図 4-3-2　定住理由

(3)住替えの動機づけ

１）動機付けの分類

住替える場合の動機付け（きっかけ）は、大きく「住宅の不満」「ライフステージ上の問題」「住宅の周辺環境」の３つに分類できる。

表 4-3-1　動機づけの理由の区分

転居の動機付け	
①住宅	◆住宅に不満があるため
②ライフステージ	◇進学のため
	◇就職のため
	◇結婚・離婚のため
	◇転職・転勤のため
	◇子育て環境の改善のため
	◇親・子供との同居のため
	◇相続・親の介護など家庭の事情
	◇老後の生活のため
③周辺環境	■公共交通が不便であるため
	■日常生活が不便であるため
	■生活公害など周辺環境に不満
	■近所づきあいが不満なため

2）動機付けの年代比較

年代別に上位の理由をみると、その年代も「住宅の不満」が上位である。ただし、年代が上がるにつれて、「老後の生活」が上位に食い込むとともに、「公共交通の利便性」も高くなる。

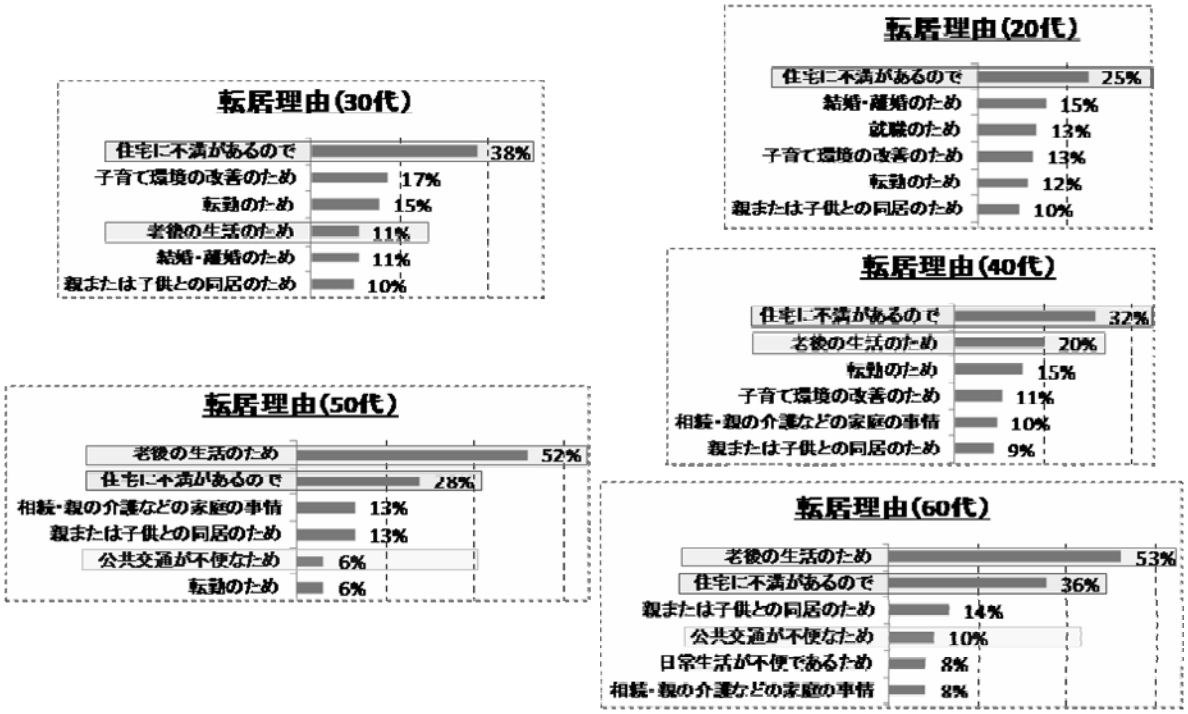


図 4-3-3　年代別の住替えの動機づけ

3）動機付けの年代比較（「住宅」と「ライフステージ」）

「住宅の不満」と「ライフステージ」の理由を年代別に比較してみると、「住宅の不満は」30 代及び 60 代以降で高い。その背景として、ライフステージ上の課題である「子育て環境」「老後の生活」が他の年代に比べて顕在化している。

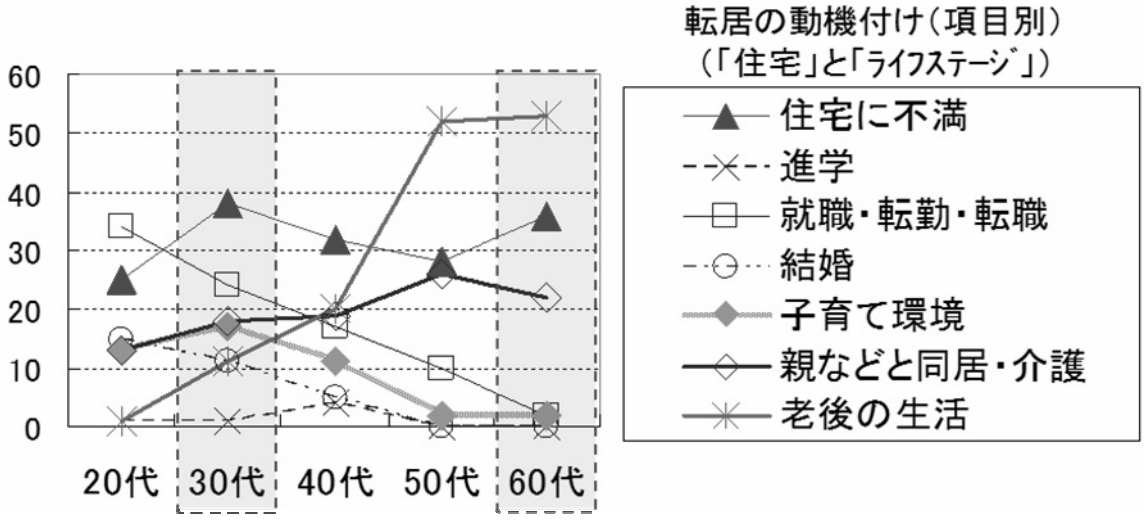


図 4-3-4　年代別の住替えの動機づけ（住宅とライフステージ）

４）動機付けの年代比較（「住宅」と「周辺環境」）

同様に「住宅の不満」と「周辺環境」の理由を年代別に比較してみると、特に 60 代以降では、「住宅の不満」とともに、「公共交通」や「近所づきあい」の不満も顕著になっている。

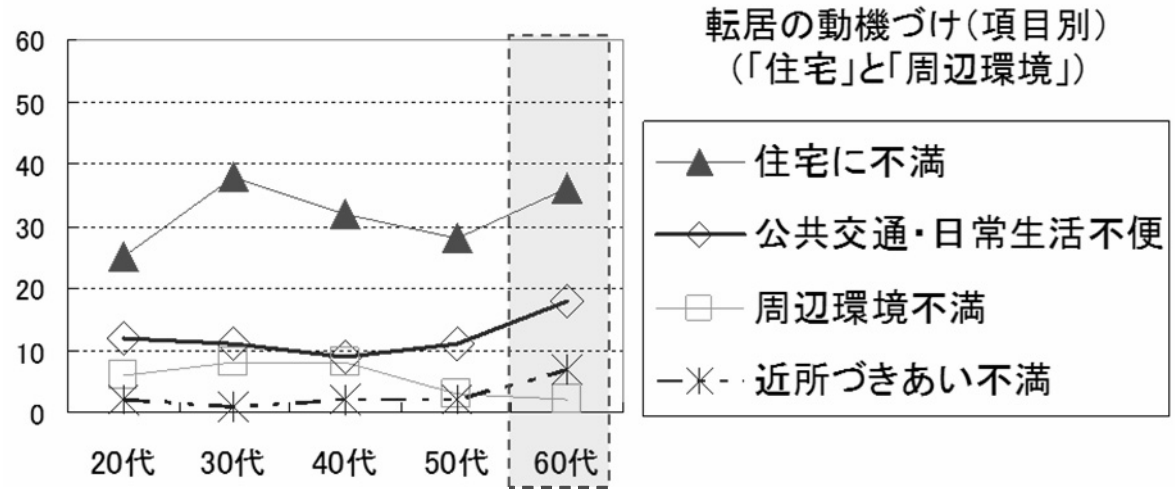


図 4-3-5　年代別の住替えの動機づけ（住宅と周辺環境）

５）周辺環境の不満度と住替え意識との関係

学区アンケートの中では、居住環境の不満度が高いほど住替えにつながりやすい傾向があった。さらに周辺環境の項目別にみてみると、「近所づきあい」「公共交通の利便性」「道路空間の安全性」も、転居のきっかけとなる不満要素であることがわかる。

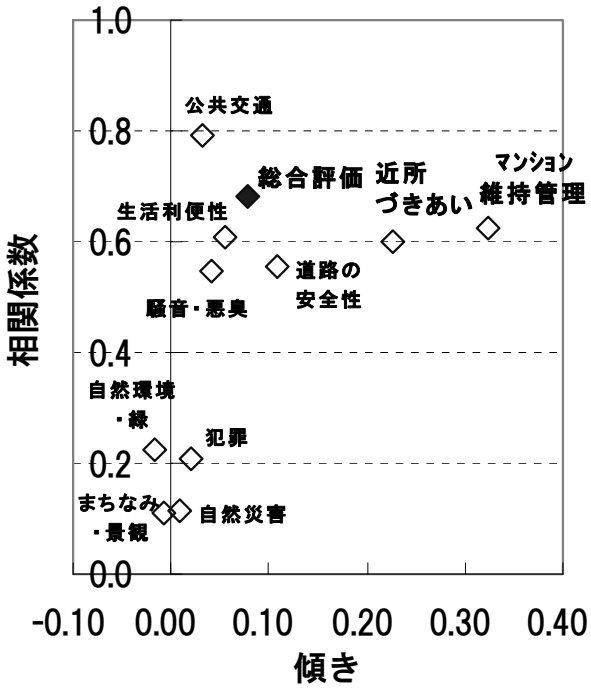


図 4-3-6　居住環境の不満度と住替え意向との関係

６） 周辺環境の不満度と住替え意識との関係

ネットアンケートの中では住替え先の選定に影響を与える生活空間についてみてみると、「車の通行・駐車が少なく」「緑の充実」が重要な要素であることがわかる。

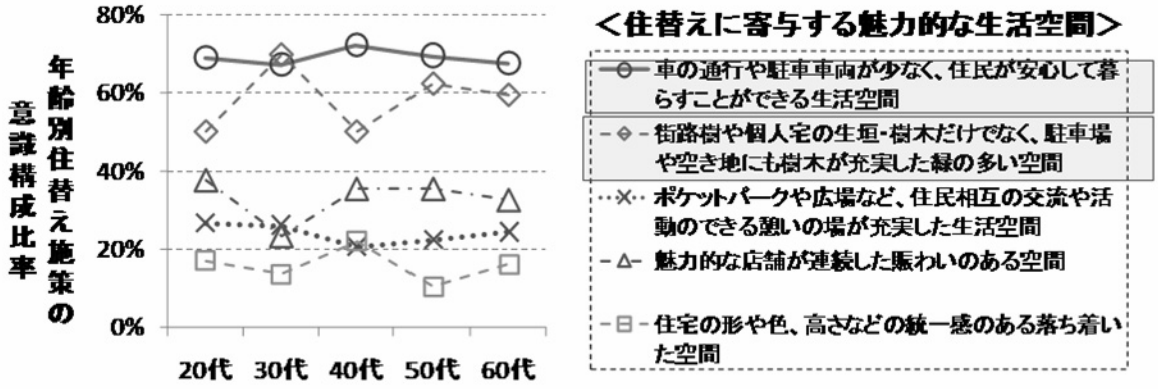


図 4-3-7　居住環境の不満度と住替え意向との関係

(4)住替えのパターン

ネットアンケート結果から、転居のパターンについて、都心・既成市街域・新市街域、駅そば・非駅そばの視点で市域を６区分し、現在の居住地別に転居希望先をみてみると、都心居住者、既成市街地居住者、新市街地居住者、それぞれ、同一区域内の駅そばへの希望が多く、また、転居希望先無しという層も全体の４割程度とかなり多いことがわかった。特に転居希望地域ないという層を上手く誘導していくことが、住替え施策のポイントであると考えられる。

現況居住地		
都心	駅そば	29
	非駅そば	2
既成市街域	駅そば	141
	非駅そば	94
新市街域	駅そば	93
	非駅そば	141
		500

転居希望						
都心		既成市街域		新市街域		こだわらない
駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば	
11	－	9	－	2	－	7
1	－	1	－	－	－	－
21	1	67	－	12	－	40
8	－	35	1	5	2	43
6	－	24	2	25	1	35
10	－	26	3	33	6	63
57	1	162	6	77	9	188

現住所	行政区	
都心	中	駅そば（10分圏）
既成市街域	中村、西、北、東、千種、昭和、瑞穂、熱田、南	
新市街域	中川、港、守山、名東、天白、緑	

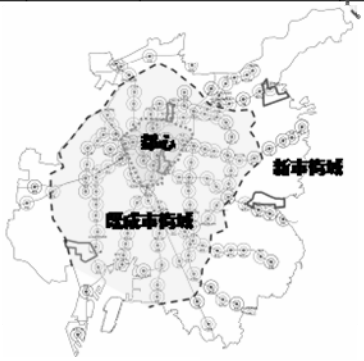


図 4-3-8　住替えパターン

(5)居住ニーズ

住替え希望先別に、その地域の選定理由をみてみると、「都心希望者」は「公共交通」「都会的生活」が、また「こだわり無し」層では、「経済性の視点」等が主な理由。また、年代別では、新築の戸建て及び、新築マンションの購入は 30 前後がピーク。

住替え施策について、ソフト・ハードを合わせて整理し、この中で、代表的な 6 つの施策の活用意向について、年代別にみてみると、経済的支援では、先ほどの住宅の不満の高かった 30 代及び 60 代が、また、住替えに関する情報提供では 60 代以降でのニーズが高い。

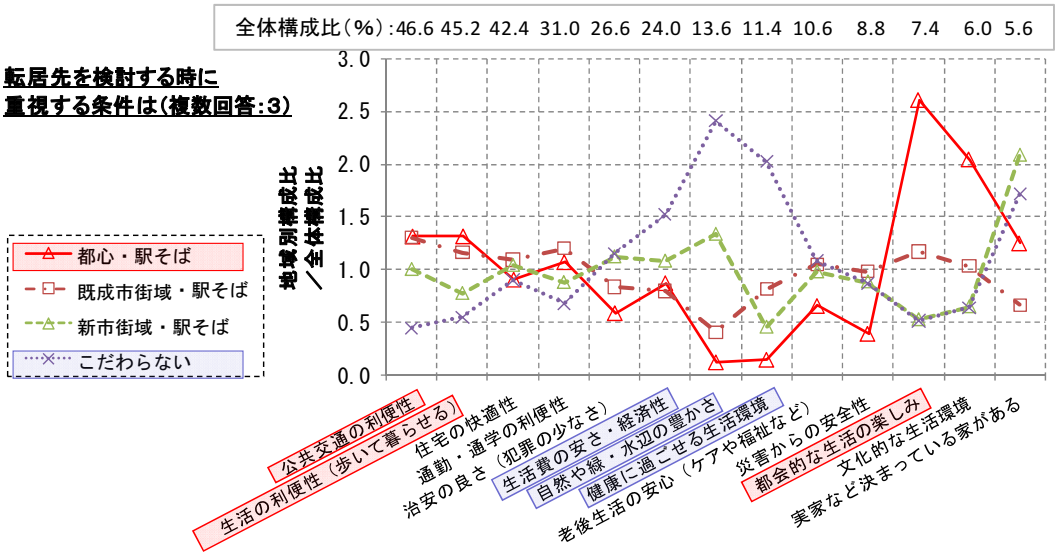


図 4-3-9　住替えパターン

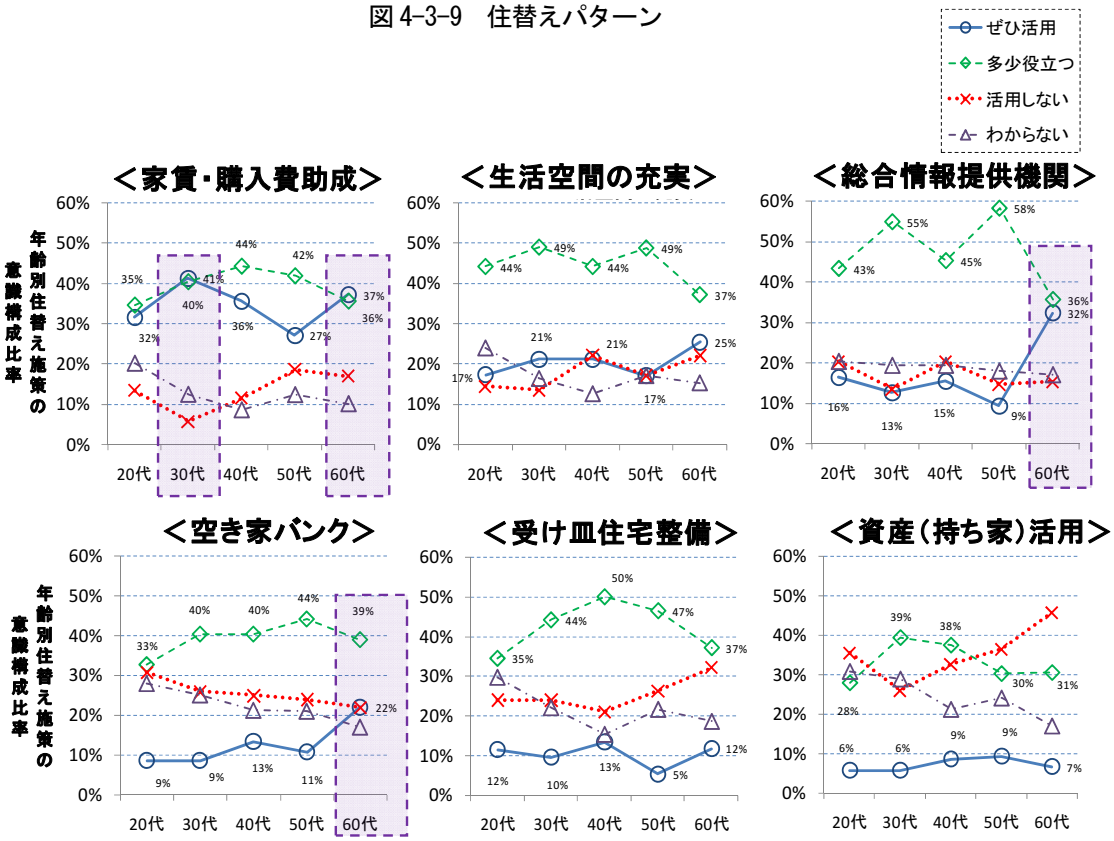


図 4-3-10　住替えパターン

第5章　ケーススタディ

ここでは、都心、既成市街域、新市街域の「駅そば」「非駅そば」の６地区をケーススタディとして、前章での居住意識の現状とともに、各地区の市街地の現状と課題を踏まえ、持続可能な居住地空間像とそのための住替え施策の検討を行った。また、居住意識の現状をもとに、住替えに伴う社会移動量を試算した。

5－1　対象地区の選定

ケーススタディ対象６地区は、学区アンケートの対象地区（５学区）をもとに、①市域全体の３地域区分（都心・既成市街域・新市街域）、②鉄道駅への近接性（駅そば・非駅そば）の観点で、駅そばは半径 200m 圏、非駅そばは半径 200m 圏と概ね同程度の面積となるエリアを街区単位で選定する。

駅そば地区については、学区アンケートでの鉄道駅 10 分圏構成比を学区別にみると、概ね鉄道駅から 500m 圏の面積構成比と一致していることから、鉄道駅 10 分圏域は鉄道駅 500m 圏と同程度であると仮定し、このエリアを「駅そば」圏としてモデル地区選定の候補範囲とした。一方「非駅そば」は、学区アンケートでの鉄道駅 15 分圏以遠、つまり鉄道駅 750m 圏外を基本とした。

都心及び既成市街域の対象地区は、「老松学区」及び「大杉学区」から選定した。なお、都心（老松学区）及び既成市街域（大杉学区内）では、学区内に複数駅からの駅そば（500m）圏が分布し、750m 以遠の範囲は存在しないため、各駅そば圏の狭間となる 500m 圏境界付近が非駅そばに近いエリアとして、標準的な土地利用現況及び、街区のまとまり具合等考慮し、モデル地区を選定した。

また、新市街域の対象地区は、「高木学区」「大森学区」「植田学区」のうちで最も市街化が新しい「植田学区」で代表することとした。ただし、駅そば圏での居住意識は「大森学区」を用いた。各モデル地区選定のイメージを図 5-1-1、表 5-1-1 に示す。

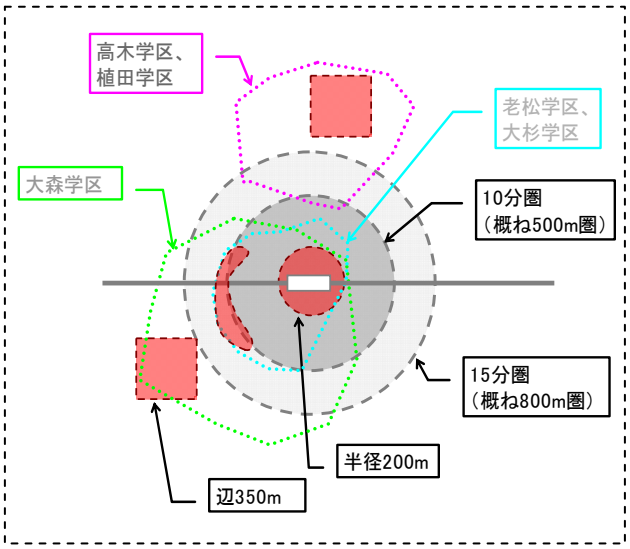


図 5-1-1　モデル地区選定のイメージ

表 5-1-1 ケーススタディモデル地区

地域区分		対象地区（モデル地区）	
		空間検討	居住意識
都心域（鶴舞駅）	駅そば	老松（駅直近）：200m 円相当	老松（～10 分）
	非駅そば	老松（駅 500m 付近）：円の縁辺部	老松（10～15 分）
既成市街域（志賀本通駅）	駅そば	大杉（駅南側直近）：200m 円相当	大杉（～10 分）
	非駅そば	大杉（駅 500m 付近）：円の縁辺部	大杉（10～15 分）
新市街域（植田駅）	駅そば	植田（駅北側直近）：200m 円相当	大森（～10 分）
	非駅そば	植田（800m 以遠）：200m 円相当	植田（15 分～）

5－2　対象地区の現状把握

(1)対象地区の居住意識

学区アンケートによる６地区への転居動機及び地区選定理由を表 5-2-1 に示す。転居動機は、「住宅への不満」が最も多く、どの地区も「公共交通」「買物」「住宅の価格」が選定理由の上位になっており、

《新市街域・非駅そば》のみ「町並み」が地域選定理由の上位にあがった。また他の転居動機である「老後の生活」「生活が不便」についても、地区選定理由は「住宅への不満」と同様の傾向にあった。一方で転居動機「結婚」の地区選定理由は「決まっていた」「住宅価格」が上位に、転居動機「子育て環境」では、「住宅価格」「教育環境」の理由で《新市街域》を選定する傾向にあった。

表 5-2-1　６地区への転居動機と地区選定理由

転居動機	都心		既成市街域		新市街域	
	駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば
住宅が不満	14% ・公共交通 ・買物に便利 ・価格が適当	13% ・買物に便利 ・公共交通 ・価格が適当	15% ・価格が適当 ・公共交通 ・適度な広さ	17% ・価格が適当 ・買物に便利 ・勤務地の近く	15% ・公共交通 ・価格が適当 ・適度な広さ	25% ・価格が適当 ・町並み景観 ・住宅がよい
結婚	12% ・決まっていた ・勤務地の近く ・価格が適当	10% ・決まっていた ・価格が適当	15% ・決まっていた ・公共交通 ・価格が適当	16% ・決まっていた ・価格が適当	9% ・決まっていた ・価格が適当	
老後の生活	10% ・公共交通 ・買物に便利 ・価格が適当	12% ・買物に便利 ・公共交通 ・価格が適当	8% ・公共交通 ・買物に便利 ・価格が適当		7% ・公共交通 ・価格が適当	9% ・価格が適当 ・住宅がよい ・親族の近く
子育て環境			8% ・親族の近く ・価格が適当 ・買物に便利		15% ・公共交通 ・価格が適当 ・教育環境	17% ・価格が適当 ・教育環境 ・公園緑地
生活が不便	9% ・公共交通 ・買物に便利 ・勤務地の近く					

(2)対象地区の概況

選定したモデル地区の位置を図 5-2-1～図 5-2-3 に示す。

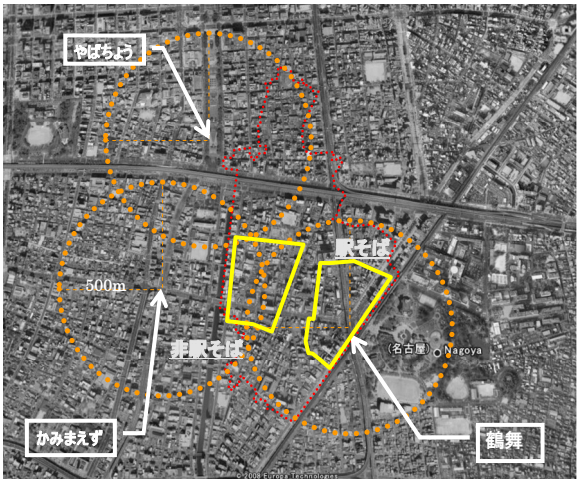


図 5-2-1　位置図（鶴舞駅周辺）

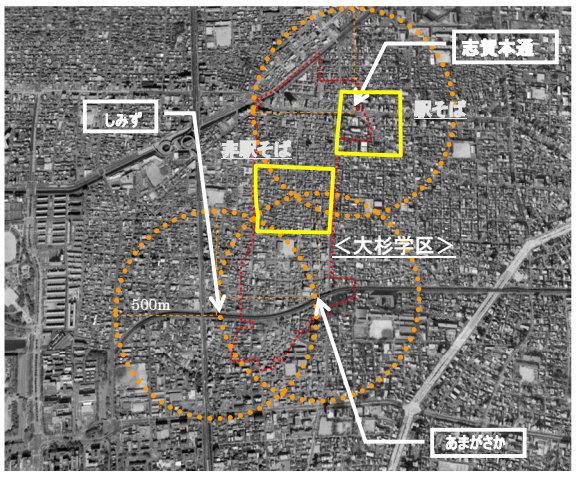


図 5-2-2　位置図（志賀本通駅周辺）

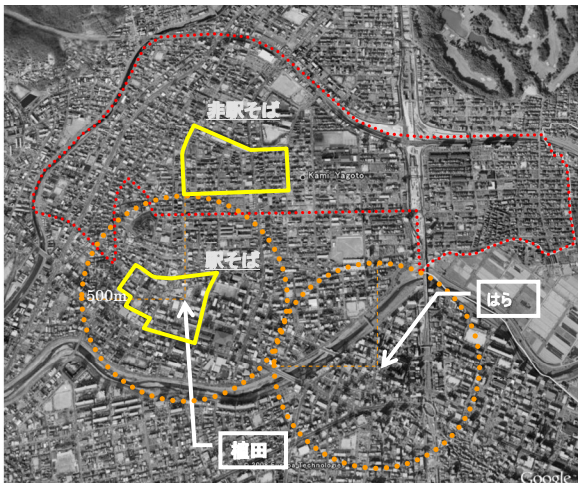


図 5-2-3　位置図（植田駅周辺）

対象 6 地区の概況を表 5-2-2 に示す。特に既成市街域・非駅そばでは宅地率及び建物棟数（密度）が高く、逆に 1 棟当たりの床面積が小さい。一方、都心・駅そばでは、宅地率が低く、また新市街域・駅そばでは建物棟数（密度）が低く、1 棟当たりの床面積が大きくなっている。

6 地区について、街区毎に容積利用率を算出し、階高を 3.5m とし各建物の階数を乗じた高さをモデリングすると図 5-2-4 のとおりとなる。なお地盤面はすべて 0 とした。

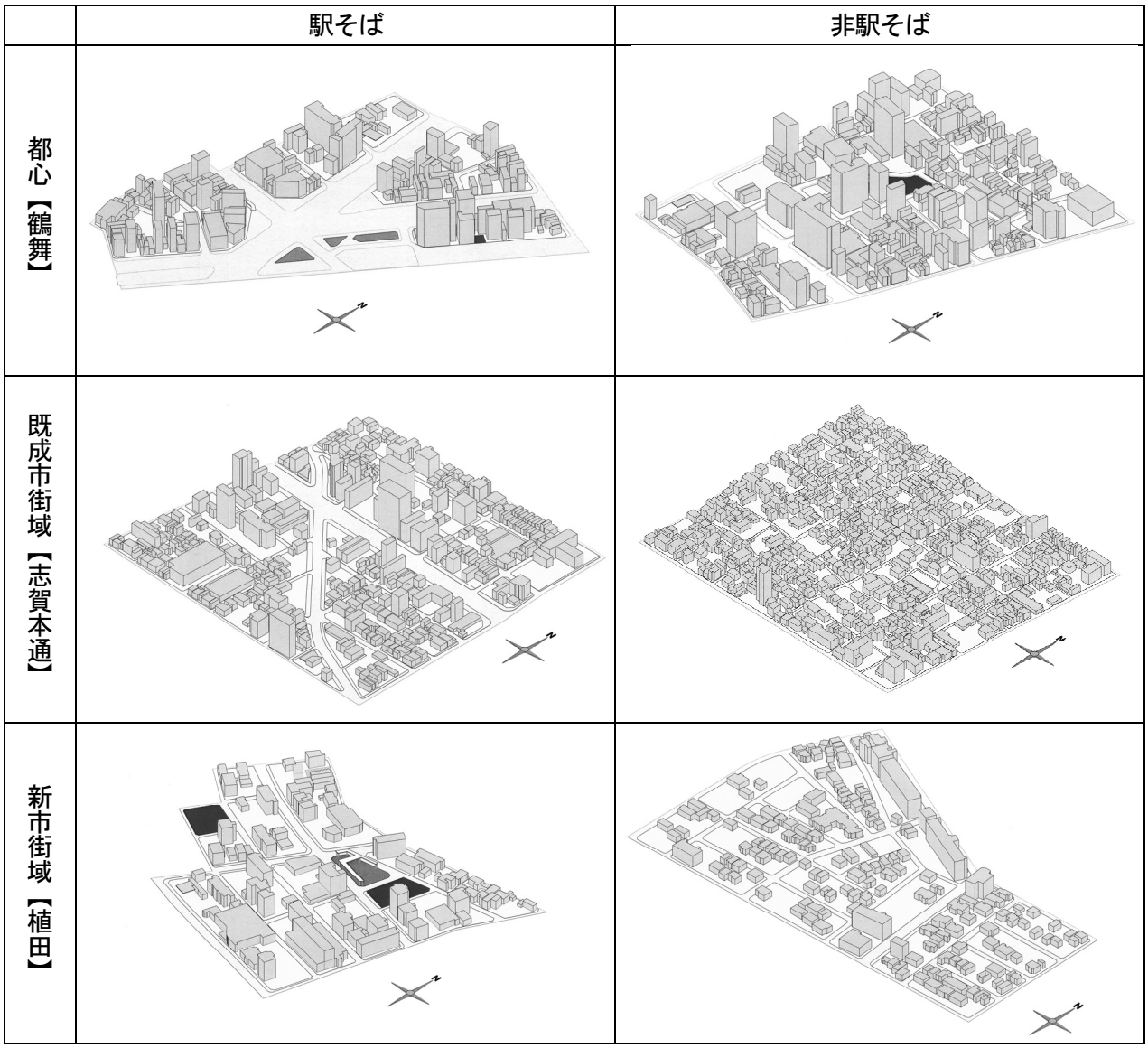
表 5-2-2　対象 6 地区の概況

項　目		単位	都心（鶴舞）		既成市外域（志賀本通）		新市街域（植田）	
			駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば
①地区面積 ※1		ha	12.9	12.5	14.4	13.4	9.8	12.9
②宅地面積（図上求積）		ha	4.7	8.4	9.6	10.8	6.1	9
③宅地率（道路、鉄道、公園、駅前広場等を除く）		%	36%	67%	67%	81%	62%	70%
④延べ床面積 ※1		ha	15.64	17.41	12.66	9.99	9.16	8.32
⑤建物現況容積率		%	333%	207%	132%	93%	150%	92%
⑥建物棟数 ※1		棟	204	310	406	630	106	184
⑦1棟当たり延べ床面積		㎡／棟	767	562	312	159	864	452
⑧人口 ※2		人	1,081	1,928	1,772	1,710	1,067	1,195
⑨世帯数 ※2		世帯	714	1147	918	785	493	469
⑩1世帯当たり人口		人／世帯	1.51	1.68	1.93	2.18	2.16	2.55
⑪人口密度	地区面積当たり	人／ha	84	154	123	128	109	93
	宅地面積当たり	人／ha	230	230	185	158	175	133
	延べ床面積当たり	人／ha	69	111	140	171	116	144

※1 H18 都市計画基礎調査

※2 公簿人口 H21.1（住民基本台帳人口と外国人登録人口を合算）

図 5-2-4　対象 6 地区の市街地イメージ



(3)地区の現状と課題

地区の概況及び現地調査等をもとに、６地区の現状と課題及び想定される住み手の課題を表 5-2-3 から表 5-2-5 に整理した。

表 5-2-3　モデル地区の現状

		都心（鶴舞駅）		既成市街域（志賀本通駅）		新市街域（植田駅）	
		駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば	駅そば	非駅そば
幹線道路網・街区形状		●地区内を南北に「東郊線（幅員 50m）」と「葵町線（幅員 50m）がＹ字に通っている。また、「東郊線」上部には名古屋高速が通っている。 ●幹線道路以外にも歩道付きの道路が多く、地区全体の道路率は高い。	●地区内を東西に「岩井町線（幅員 32m）」が通っている。 ●街区幅は 50m を超える部分もあり全体としては広い。道路も歩道の付いた 8m を超える部分が多い。	●地区内を東西に「名古屋環状線（幅員 32m）」が通っている。 ●地区を斜めに横断している幅員 20 の道路があるため三角形の街区が生じる。地区の南側には狭い道路がある。	●地区南端を東西に「大杉町線（幅員 15m）」が通っている。 ●基本の街区幅が 50m 程度と広いが、道路は狭く 0.6ｍ～3.0ｍの幅がかなりある。	●地区南端を東西に「飯田線（幅員 25m）」が通っている。 ●街区は広い部分があるが複合ビルとしての利用が多く、延長敷地などは見られない。道路は幅員 6m 以上で整備されている。	●地区の南北に「植田線（幅員 16m）」、北端には東西に「八事天白渓線（幅員 16m）」が通っている。 ●区画整理後の整然とした街区である。道路も幅員 6m 以上で整備されている。
		□道路率：５４％	□道路率:２７％	□道路率:２９％	□道路率:１５％	□道路率:２６％	□道路率:２３％
平面駐車場	時間貸し	60 分 100 円 ～40 分 200 円 利用率高	40 分 100 円 ～30 分 100 円 利用率低	60 分 200 円 あまり利用されていない	30 分 100 円 あまり利用されていない	60 分 200 円 あまり利用されていない	無し
	月極	利用率は高い	利用率は高いと考えられる。	利用率は高い	利用率は高いと考えられる。	適度に利用されている	利用率は高いと考えられる。
立体駐車場	時間貸し	あまり利用されていない	あまり利用されていない	無し	無し	無し	無し
	月極	利用率は高い	利用率はあまり高くない	ほぼ利用	無し	適度に利用	無し
バス路線		●路線数、ダイヤ共に充実。名駅、栄、金山、名鉄神宮前は乗換なしで利用可能。	●名駅、栄、名鉄神宮前まで乗換なしで利用可能であるが、日中のダイヤは少ない。	●名駅及び砂田橋行きが 1 時間に 1 本程度と少ない。	●地区内には停留所がないが、地区外 300ｍ圏には名駅、栄へ利用できる路線あり。	●地下鉄星が丘、野並行きあり。また、塩釜口を経由する巡回バスが平日 9-16 時のみ運行。	●地区内には巡回バスが 1 路線（平日 9-16 時のみ）走っている。
公共・公益施設		●日本福祉大学、岡崎信用、三菱東京ＵＦＪ、鶴舞郵便局、享栄ﾋﾞｼﾞﾈｽｶﾚｯｼﾞ、横山胃腸科病院、ｽｶｲﾗｰｸ。	●中警察署、大池公園、大池保育園、松元幼稚園、ＮＴＴ西日本体育館、清水寺、福恩寺、善勝寺、ＳＣヤマナカあり。	●わかばの里介護老人保健施設、郵便局、のほかはコンビニエンスストアがある。	●地区内には八幡社・神明社、観音寺があり、地区に隣接してヤマナカがある。	●植田公園、郷藪公園、サンシャイン享楽、スポーツクラブコナミ、三菱東京ＵＦＪ、天白信用農協あり。	●植田コミニュティセンター、サウンドベイ、中部楽器技術専門学校、天白第五緑化木公園あり。
景観面の特徴		●都市高速や鉄道が高架化されており、建物も高く都心部の様相を呈す。区域外（鶴舞公園）と駅前に緑が集中。	●低層、高層住宅、警察署や病院、事務所、大規模な立体駐車場等様々な用途の建物が混在。直線ではない道路パターンが市街地の景観を特徴的にしている。	●幹線道路沿いに店舗、事務所ビルが立ち並ぶ。幹線道路から離れると 2～3 階の低層住宅や、工業系の事務所がある。地区北側は新しい高層マンションが所々に立地。	●古くからの木造住宅や家内工業の工場などが狭い道路に隣接。そんな中に２Ｆ３Ｆの住宅が新規に建てられている。	●植田駅バスターミナルを中心に補助幹線道路が十字に走っている。低層から中層の建物が多く、店舗や事務所兼用の住宅として使われている。	●区画整理後の整然とした街区に低層住宅が建設中。生産緑地など畑の利用もかなりある。幹線道路に面しはマンションと店舗が立地。

表 5-2-4　モデル地区の課題

	都心（鶴舞）	既成市街域（志賀本通）	新市街域（植田）
駅そば	●駅からの動線が大通りを越えなければならず利便性を欠く。 ●大通りの交通量が多く騒音が著しい。 ●事務所ビルが多く、空きフロアもあり賑わいを欠く。 ●自転車置き場が不足している。 ●世帯当たり人口が 1.51 と最も低く今後の高齢化社会で単身高齢者が急増の恐れあり。	●幹線道路沿い以外は低層住宅が多く全体で土地の有効利用率は低い。 ●古い木造家屋周辺の道路の狭く、箇所が多く火災時の不安がある。また、緊急車両が入れない場所がある。	●食品以外の日常品を購入する店舗が少ない。 ●駅周辺の車利用が多く、駅へのパーク＆ライド等による平面駐車場が多い。
非駅そば	●教職員官舎が一部取り壊されており、残りの棟も古く再整備が進むと思われる。 ●世帯当たり人口が 1.68 と低く今後の高齢化社会で単身高齢者が急増する恐れがある。	●道路の狭い箇所が多く緊急車両が入れない場所がある。道路の整備率がかなり低く土地利用率も低い。 ●街区幅が広いために延長敷地による建築物が多く災害時の避難が不安。 ●木造の古い長屋がかなり存在する。これらは耐用年数に達していると思われる。また、家内工業といった小さな工場が点在する。	●利用されていない宅地は多いが徐々にビルトアップが進むと考えられる。 ●賃貸の共同住宅が多いが、空きも多いと思われる。 ●起伏の多い地形であるか、ユニバーサンデザインとなっていない。 ●地区内にはスーパーが無いが、北へ 0.5㎞の距離にユーストアあり。買い物は車の利用率が高いと考えられる。

表 5-2-5　モデル地区で想定される住み手の課題

	都心（鶴舞）	既成市街域（志賀本通）	新市街域（植田）
駅そば	<ファミリー> 25～65 歳のファミリー層が多いが子供の人口が少ない。	＜単身＞ 生活の利便性以外に、日照や通風（排気ガス）などの居住環境に注意を要する。	<ファミリー、高齢者> 歩道や店舗などでバリアフリー化されていないところがある。
非駅そば	<単身> 就業者の住みやすさを追求するのであれば、マンション等に食事できる施設などが必要 <ファミリー> 子育ての環境としては、交通の騒音や安全の配慮が必要。	<単身> ２４時間営業店や日常雑貨店、外食店の不足。単身用賃貸住宅の不足 <ファミリー> 公園や緑地などの憩いの空間が身近に少ない。また、日常品も含めた店舗は地区西側のヤマナカ以外には少ない。 <高齢者> 高齢化率が高く、古くからの長屋が多いことも考え合わせると必要とされる住まいの建て替えを高齢者が行う事となる。	<単身> 駅までの交通手段（徒歩以外）の整備 <ファミリー、高齢者> 駅からのアクセス及び地区内の道路にも坂の部分が多くバリアフリーとなっていない。

5－3 対象地区の居住空間イメージ及び住替え施策の検討

(1)都市空間再生イメージの検討

社会情勢が著しく変化する中、住宅施策は「量」の確保から「質」の向上へと転換を求められている。持続可能な住宅の検討においてストックや市場の重視、福祉やまちづくりとの連携、地域の実情をふまえたきめ細かな対応といった視点に配慮した居住の安定確保が必要である。

大都市地域では、今後高齢者の急増が見込まれるが、高齢者人口あたりの入所介護施設の整備率が低い。高齢者ができる限り住み慣れた地域や家庭で自立し、安心して暮らしつづけることができるよう、公的賃貸住宅団地等の地域福祉拠点としての再整備とケアつき住宅の整備の促進が自治体による計画として望まれる。

ハード面でのデイサービスセンターを併設した共同住宅の整備やＬＳＡ（ライフサポートアドバイザー）や地域住民によるコミュニティの形成などソフト面と一体的に整備していかなければならない。

１）住み替え施策の充実

持続可能な住宅地とは、住み替え可能な住宅をリフォームしながら受け継いでいくシステムづくりの構築がポイントといえる。地域の中で子育てから老後までさまざまなライフスタイルのニーズに合わせた住宅の供給とコミュニティの形成が望まれる。

２）都市再生イメージの構築

- 土地の価格や土地利用の自由度（用途地域）ではなく住みやすい土地（居住環境）であることに重点を置く。利用価値が高く住まい手の満足度の高い住宅が求められる。
- 住宅地の道路は、アクセス、採光、防災空間、供給処理施設の整備空間など重要な役目を果たしている事を念頭にだれでも利用しやすいユニバーサルデザイン化を進める。
- 道路や井戸端、公園などの公共施設とコミュニティセンターや図書館、デイケアセンターなどの公益施設でのコミュニケーションの場が必要不可欠である。都心部では空きビルのフロアーを地域の公益施設として利用するなどにぎわいを持たせた核を計画する。
- 既成市外地などの整備では、袋小路道路を上手く活用するなどしてコミュニティ形成を促進する。袋コミ道路と命名して地域密着型の空間整備を進める。それぞれに計画された空間によりコミュニティ形成を図りで賑わいと防犯を高める。
- コンパクトシティーのハードルは高くてもコンパクトハウスは簡単に実現できる。家をコンパクトにして庭を生み出し集約させて緑化空間と防災空間を創出する。そのためにモデル住宅を提案しハウスメーカー等と提携し、空間を生み出したケースには助成を考えるなどの施策により推進する。今後は高齢者の夫婦と単身者が急増する。このとき供給する住宅は決して広い住宅ではなく管理の容易なコンパクトな住まいである。
- 車は駐車場では無く庭に止めるという発想で住宅の配置計画をする。車を保有しなければ庭としての広場が増える。所有者などが車を乗って行った場合は広い庭として利用できる。
- コモンスペース、コーポラティブハウスなどコミュニティと共有スペースの良い関係を創り出した場合の助成や支援を考えていくと良い。人付き合いは難しくて嫌だという時代から、防犯や災害時の助け合い、そして老後の孤独を考えれば仲間と触れ合うことのできる地域社会が求められている。また、安心・安全な暮らしはそういった中にこそある。
- ソフト面でまちづくりに貢献している団体や管理組合など、がんばっている組織を応援し支援する。また、立ち上げのために専門家をアドバイザー派遣するなど組織造りも推進する。
- 経済状況の厳しい中、エコとコンパクトによりコストと緑の面でも持続可能な空間を計画する。

３）地区別の空間再生イメージの検討

対象地区ごとの整備の方向性及び居住空間イメージについて表 5-3-1、表 5-3-2 に整理する。また、対象地区で想定される生活スタイルと空間イメージ（例）について、次ページ以降に示す。

表 5-3-1　モデル地区の整備の方向

	都心（鶴舞）	既成市街域（志賀本通）	新市街域（植田）
駅そば	空きビル（事務所ビル）を住宅へと転換し、フロアーの一部を地域の公益施設として利用するなど、その施設を核として賑わいを持たせて居住を促す。	空きビル（事務所ビル）を住宅へと転換し、フロアーの一部を地域の公益施設として利用するなど、その施設を核として賑わいを持たせて居住を促す。	平面駐車場を立体的に複合利用することと車社会からの脱却を目指した公共交通機関（バス）及び自転車利用の利便性の向上を図る。 さらに脱車社会の到来を予測した徒歩空間の賑わい整備。
非駅そば	木造の古い長屋や狭い道路を小さなエリアで再整備し、夫婦・単身高齢者にはコンパクトな住居と福祉サービス施設を、ファミリー世帯には集合住宅をコミュニティ道路・空間（緑）を中心に車を使用・保有しない環境整備を行う。	木造の古い長屋や狭い道路を小さなエリアで再整備し、夫婦・単身高齢者にはコンパクトな住居と福祉サービス施設を、ファミリー世帯には集合住宅をコミュニティ道路・空間（緑）を中心に車を使用・保有しない環境整備を行う。	利用されている宅地は推移を見守り、未利用敷地に福祉サービス施設の整備促進を図る。

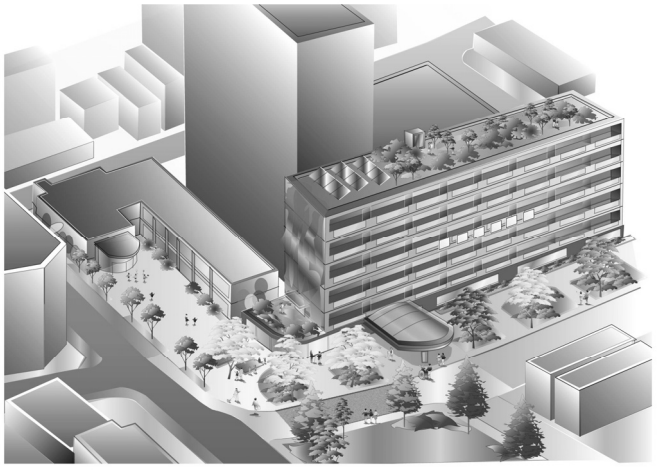
表 5-3-2　モデル地区の居住空間イメージ

	都心（鶴舞）	既成市街域（志賀本通）	新市街域（植田）
駅そば	● 経済的に比較的裕福な高齢者単身または、夫婦、就業者単身が、利便性を最大限追及し、都会的な生活を満喫できる洗練された生活空間。 ● 日常利便施設（商業・医療等）、文化・娯楽施設や高齢者にも対応したリニューアル住宅が充実。 ● 公共交通サービスが大変充実し、車なしでの生活が十分可能	● 周辺地域の拠点としてメイン道路を活かした商業施設空間（営業時間 pm11 位）。 ● 施設の利用は、徒歩・二輪を中心とし、自動車利用は原則的に抑制 ● 中高層及び戸建が、混在立地し、幅広い世代が居住する空間	● 中高層及び戸建が、比較的ゆったりと混在立地し、幅広い世代が居住する空間。 ● 地域の中心として、多用な日常利便施設が面的に集約立地し、フリンジパーキング等により地区内への流入交通を抑制し、快適な歩行空間を整備 ● 店舗用駐車場は、複数の店舗共同で集約化を図る。
非駅そば	● 利便性を追求しつつ、緑地空間など最低限の居住環境や教育・福祉関連施設も立地し、都心駅そばよりやや庶民的空間で、高齢世代だけでなく、子育て世代や学生なども居住 ● 都心駅そばに隣接することで、日常利便施設、文化、娯楽施設などが充実。 ● 公共交通サービスも充実し、地区内では自動車の流入抑制やカーシェアリングを実施。	● 更新される住居は、中層（3F）を原則とし、高齢世帯と子育て世帯との２世帯居住や、新規の子育て世帯の移住も可能な生活空間を充実。 ● 自動車流入しにくい市街地を継承しつつ、共同建替えにより共有生活空間（コモンスペース）を創出し、防災性を高める。	● 全体的に緑豊かな、ゆったりとした居住空間で、子育て世代や高齢世代など、利便性よりも環境重視の生活空間として整備 ● 街区ごとに整備された小規模な家庭菜園が住民のコミュニティの場となる。 ● 近隣の生活利便施設には環境負荷の小さなエコカー中心の生活が営まれる。

① 都心・駅そば イメージ　～「事務所からマンションへのリニューアル」～

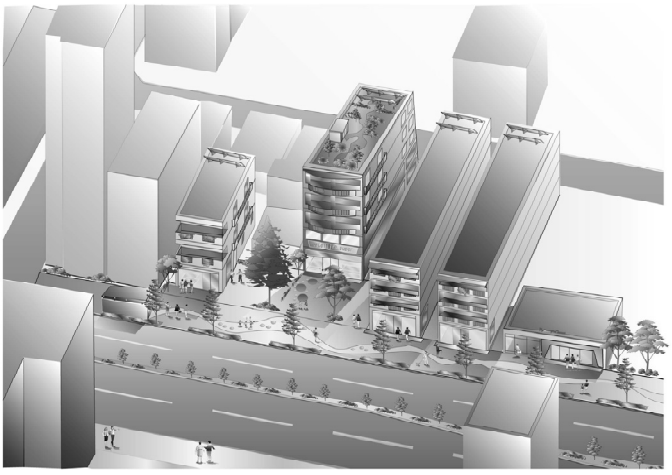
駅周辺が文化的で魅力ある生活ができるという評判であったため、ワンルームを借りて移り住む事にした。もともとオヒィスだったビルがリニューアルされて１F から３Ｆまでは福祉施設やスポーツクラブ、学習塾、喫茶店の他にヨガやダンス、手芸に囲碁などの教室が沢山あり、趣味に関しては事欠かない状況である。また、それらは家賃プラスのオプションによって割安の会費で参加できるので３つのクラブに入って楽しく過ごしている。友達も沢山できて自分自身が明るくなったように思う。　住んでいるところは高いビルが密集しているが、５分も歩けば鶴舞公園と鶴舞中央図書館があるので、休みの日には散策と読書にはもってこいの場所である。鶴舞公園の横には名古屋大学病院があり、何かあっても安心といった気持ちになる。行き帰りの歩行空間も整備されて緑が多く歩きやすくなっている。以前は自転車の路上駐輪が多かったらしいが、隣のビルに自転車専用のパーキングが出来たら歩道がすっきりしたようだ。　会社への通勤は地下鉄を利用しているが、出張のときはＪＲで名古屋駅へ出られるので新幹線へのアクセスも良くなった。残業で遅くなっても遅くまでスーパーが開いているので１人分の野菜や惣菜などを買って帰ることができるようになった。最近は健康に気を配っているので、コンビニ弁当ばかりでは良くないと思い、時々は簡単な料理もするようにしている。

② 都心・非駅そばイメージ　～「介護施設付き住宅の整備」～



田舎で農業をしていた父が高齢で介護が必要になりそうなため、介護サービス施設の在るマンションに一緒に移り住むこととした。共働きで子供もいるため、あまりうるさくはないが勤務地に近い場所を選んだ。ここへ引っ越す時に車を処分してきたが、時々大きな買い物や遊びに行く時などに車を使いたいと思うことがある。マンションには介護施設の車と来客用に数台分の駐車場があるが、車の必要な場合は近隣で別契約することとなっているようだ。どうしようかと迷っていると、来客用の一部にカーシェアリングのエコカーが目に止まった。早速申し込んでみると、次の日が空いているとのことで、ドライブに出かけることが出来た。父はここへ来てからは、マンションの庭に在る菜園の一部を借りてちょっとした野菜作りと盆栽を楽しんでいる。そして保育園との共同コミュニティスペースの縁台に座って友達や保育園の子供と話をしていることが多いようだ。向かい側には街区公園があるので散歩もできる。公園との間に道路があるが、高齢者や子供が多いということで車が入りにくいような整備となっていて安心できる。

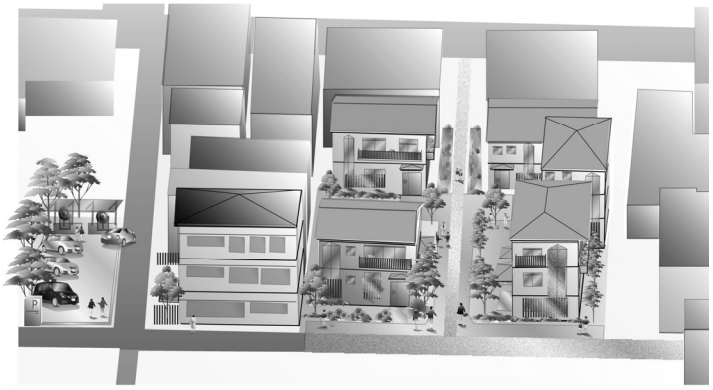
③ 既成市街域・ 駅そばイメージ　～「駅への賑わい歩行空間整備」～



名城線一本で会社に行ける便利さからここのマンションに引越しした。地下鉄の最終で帰っても一階に在るスーパーは開いているから、翌日の朝食の材料を買うことが出きるのでとても便利だ。駅の近くには、いろいろなお店が出来ているのでマンションも増えてきているようだ。近くの人は自転車で来る人も多いが自転車の立体駐輪場が整備されているので歩道はすっきりとしている。新しい建物は道路から少し離れて建てているようなので植物を植えたりカフェテーブルを置いたりして、ショッピングが楽しめる雰囲気となっている。

地下鉄の駅から周辺への歩行空間に水が流れるようにスムーズな舗装が施してあり歩くのが楽しい感じがする。描かれている川の中の置石をスキップしながら行く子もいる。

④ 既成市街域・非駅そば イメージ　～「車利用のないコモン住宅の整備」～



長屋住まいだった母が、同じ長屋の方達と話し合って住まいの建て替えをする事となり、せっかくなので３階建ての２世帯住宅として私たち家族も一緒に住むようになった。中央のコモンスペースに向かって皆さんの玄関が作られているため、ご近所と顔を合わせることが多くなり、時々立ち話をすることがある。私たちの家はそれぞれ垣根を作っていないので、共有の大きな庭として使えるようになっており、今日はバーベキューをする約束となっている。母は猫の額のような菜園に植えたピーマンを焼くときに、自分の菜園から直接収穫したものほど新鮮な物は無いと楽しみにしているようだ。

志賀本通駅へは歩いて７分程なので車は持たない生活をしている。建て替えるときには皆さん車を持たない方ばかりが集まり駐車場のない計画となったが、災害などの緊急時のことを考えて道路として使える空間は整備した。その空間は、舗装はせずに芝生としてありプランターなどを置いて庭として利用している。隣のブロックの方も建て替えて緊急車両の入れる工夫をしているので、狭くて入れない部分がなくなりとても安心して暮らせる。

⑤ 新市街域・駅そば イメージ　～「歩行者・自転車の賑わい空間整備」～

地下鉄の入り口のすぐ隣のマンションに住んでいる。自転車が１Ｆの駐輪場に置いてあるが、車は持っていないのでカーシェアリングを利用している。車を利用しない生活をとの気運が高まっており、駅前の道路も車の通行を制限するようにフォルトとかハンプなどの整備がされている。そのおかげで緑が増えたし、オープンカフェも出来たりしているので歩くにはとても快適だ。屋上には緑化が施され、ベランダでは夏になると緑のカーテンを作る人がかなり増えている。

パーク＆ライドの人はどうやら少し離れたところで駐車場を借りているようで、駅の近くは歩いている人が多くなっている。そのためか買い物や会社帰りに趣味のスクールに寄っていく人が多くなり、色々なお店が歩く動線に沿ってオープンしている。

⑥ 新市街域・非駅そばイメージ　～「エコ・コミュニティ居住空間の整備」～

近くといっても私の家から２軒隣だが、農業（生産緑地）をしている方が高齢で体力が無くなってきたため、畑をみんなに区分して貸してくれる事となった。ちょっとした家庭菜園をしたかったのだが、自分の庭は駐車場と通路と花壇でスペースが無いのでこれ幸いにと早速頼みに行った。周りの人達も安価に借りられるとの事ですぐに一杯となったようだ。次の土曜日に道具と肥料と種芋を持って畑へ行くと、隣にあるグループホームのお年よりの方や近所の人が集まっていた。お年寄りの方の中には経験豊富な方がいるようで色々と教えてくれているようだ。素人の私としても是非とも教えを請いたい気持ちだ。

畑の中央にはテーブルと椅子、そして肥料や道具を仕舞っておく小屋が用意されている。夏場の水不足を心配して隣接家屋の方が雨水貯留のタンクを雨どいに繋いでいた。みんなで様々なものを作るので、私は簡単な芋を作って物々交換をしてもらえたらと思っている。

このまちへ来て気が付いたのだが、それぞれの家に違った果物の木が庭の目立つところに植えてあるのだ。私の家にはビワがある。収穫の楽しみもあり、何と言っても迷ったとき位置を確認するのに便利だし、「りんごの家ね」とか「かりんの家だね」などと子供も楽しく話ししていのが微笑ましい。車もコンパクトな電気自動車としている家が多くなった。また、緑の空間が増えてきているので、環境の良い場所となっているように思い、いつまでも住み続けたいと考えるようになっている。

(2)地区別の住替え支援施策の検討

ここでは、前述の対象６地区の都市空間再生イメージを実現化するために必要と考えられる住替え支援施策イメージについて整理する。

１）住替え支援メニュー分類

凡例	先進事例	凡例	今回提案
空家バンク	空き家バンク 空き家の所有者（貸し手）と住替え希望者（借り手）のマッチングを支援	街環境整備	魅力ある市街地環境整備 買い物、医療、子育てに便利な環境や安心・安全な環境など、都心居住の場としての市街地の環境を充実させる。
高持家活用	高齢者持ち家活用 高齢者世帯が所有する持ち家を子育て世帯の住宅として活用すると共に、高齢者の意向に沿った住替えを支援。高齢者世帯と子育て世帯の住宅・住環境のニーズのマッチングが狙い。	エコ環境	環境にやさしい居住環境づくり 公園や緑地等まちの中の緑を増やしたり、農業活動による自給自足を実施したりする活動を支援する。また、車の利用を抑制し、魅力的な歩行空間を創出する活動を支援する。
受皿住宅	受け皿住宅等整備 主に新規に住替えの受け皿となる住宅の整備（住宅整備事業者への補助制度を含む）。	他助成	建物建築以外の費用助成 住替え希望者支援のため、都心への引越しや、都心居住者の家賃等を一部助成する。
生活Sコミュ支	生活サポート・コミュニティ支援 住替え後の就職・就農・生活支援、地域住民との交流やコミュニティ形成を支援等ソフト面の取組み。	法緩和	建法規制の緩和 駅そばで住宅を新築、増築する場合、容積率を緩和する。また、その他住宅建築に関する法規制を一部緩和し、駅そばへ住替える人口を増加させる住宅整備を促進する。
体験居住	お試しくらし・体験居住 移住に対する潜在的な需要を本格的な移住へとステップアップさせるために主に宿泊体験プログラムの提供や体験宿泊施設の整備等を実施。		
費用助成	新築・購入費改修費等の助成 住替え希望者を支援するため、空き家の改修費や新築住宅の購入費（借入金の一括利子補給）を助成。NPO の場合は、NPO が位置する地方公共団体が助成する場合も含む。		

2）地区別の住替え支援メニュー

前述の住替え支援メニューを対象 6 地区にあてはめてみると以下の通り整理できる。

【駅そば】

都心（鶴舞）	既成市街域（志賀本通）	新市街域（植田）
①駅そば居住推進事業 受皿住宅 ②自転車置き場の整備 都市整備 ③歩行空間の賑わい整備 都市整備	①駅そば居住推進事業 受皿住宅 ②自転車置き場の整備 都市整備 ③歩行空間の賑わい整備 都市整備	①駅そば居住推進事業 受皿住宅 ②自転車置き場の整備 都市整備 ③歩行空間の賑わい整備 都市整備

【非駅そば】

都心（鶴舞）	既成市街域（志賀本通）	新市街域（植田）
④既存住宅の建て替え整備 受皿住宅	④既存住宅の建て替え整備 受皿住宅 ⑤防災空間コミニュティ推進事業 都市整備 ⑥持続可能なエコ環境モデル住宅への助成 エコ環境 費用助成	④既存住宅の建て替え整備 受皿住宅 ⑥持続可能なエコ環境モデル住宅への助成 エコ環境 費用助成

【共　通】

⑦地域包括支援センターの設置 ⑧住替え支援（情報提供、相談窓口など）	生活Sコミュ支
⑨ 福祉施設一体型の賃貸住宅整備の促進	街環境整備
⑩利便機能向上推進事業	街環境整備

３）住替え支援メニューの内容

先に検討した住替え支援メニューの内容として以下の通りである。

①駅そば居住推進事業

目的	駅そば地区を対象に、市内・市外からの住替え、定住促進を図るため、住宅利用者・事業者向けに多用な助成を実施する。
対象地区	駅そば全て
対象：居住者	●住宅家賃助成：駅そば以外から駅そばの賃貸住宅へ転居される世帯に、家賃を助成 ●公共交通沿線宅取得支援：公共交通沿線住宅・居住環境指針に適合する一戸建て住宅を建設又は分譲型共同住宅を取得される方に補助
対象：事業者	●駅そば住宅・居住環境指針に適合する共同住宅を建設される方に補助 ●駅そば地域優良賃貸住宅補助事業：国の制度である地域優良賃貸住宅で、駅そば区域で建設されるものについて建設費の上乗せ補助 ●駅そば住宅転用支援：遊休化した業務や商業ビルなどを改修して、駅そば住宅・居住環境指針に適合する共同住宅に転用される方に補助 ●駅そば住宅併設店舗等整備支援：駅そば住宅・居住環境指針に適合する共同住宅を建設する際に、低層階に店舗、医療・福祉施設等を併設して建設される方に補助 ●公共交通沿線共同住宅建設促進：公共交通沿線住宅・居住環境指針に適合する共同住宅を建設される方に補助

②自転車置き場の整備

目的	駅そば居住を推進するためには、自動車による大気汚染､交通渋滞等対策から、自動車利用抑制に、自転車が有効な代替手段と考えられる。現在でも都心の駅周辺は自転車置き場が不足しているが、今後もさらに必要となってくるため適切に整備する。
対象地区	駅そば
内容	●屋上緑化や壁面緑化など景観にも配慮した立体駐輪場の整備

③歩行空間の賑わい整備

目的	駅そばの都市空間を魅力的にするために、歩行空間と隣接する空間（施設等）が活性化される整備を行う。
対象地区	駅そば
内容	●メインストリートの整備 ・メインとなる道路に面する建物等の一階部分は原則として店舗等とする。 ・駅周辺商業施設の営業時間の延長 ●魅力的な街並み景観・歩行空間の整備 ・歩道に隣接する建物の夜間の照明を工夫、ショーウィンドーの設置、閉鎖的なシャッターの禁止等 ・歩道の舗装・建物外壁の色彩、看板のデザイン、建物の高さなど景観への配慮、緑化や公園・広場の併設、駐車場や出入り口の位置等 ・緑地や広場等のオープンスペースの確保等

④既存住宅の建替え整備（一戸建て住宅（持ち家）や分譲マンションのリフォーム・建替えの支援）

目的	建物の老朽化が進んでいる地区で、利用の継続が困難な状況が見受けられる。最近では、分譲マンションも建設されているが、築後相当年数を経たものもあり、適切な維持・修繕を行うことが必要となっている。居住者が安心して住み続けることができるよう、住まいのリフォームや建替えを支援し、良好なストックの形成を図る。
対象地区	非駅そば
対象	老朽化の進んだ住居の所有者等
内容	●情報提供 ・適切なリフォームや建替えの方向などを提示するアドバイザーの派遣 ●費用助成 ・リフォーム（耐震改修、バリアフリー化、外観、水回りなどの設備）費用の一部を補助 ・建替え費用の一部を補助（まちの環境の維持・向上への貢献を支援の条件）

⑤防災空間コミュニティ推進事業

目的	老朽化した家屋が密集する市街地において、防災の観点から、安全性を確保できる整備が必要とされている。そのため、整備するにあたっては居住者に協力を仰ぎ、道路に面する敷地を利用するなど、居住者が共同で協力して、コモンスペースを整備し、少しずつではあるが持続可能かつ魅力的なまちとなっていくよう、防災とコミュニティの両方の機能を持った空間を生み出す。
対象地区	非駅そば（志賀本通）
内容	●情報提供 ・敷地の共同利用を行うことの周知活動（インターネット及び相談窓口） ●費用助成 ・住宅の規模・質に対する事項（住戸専有面積の下限値の設定や、ユニバーサルデザインの採用等）を満たす整備に助成

⑥ 持続可能なエコ環境モデル住宅への助成

目的	持続可能な居住地形成のためには、豊かで魅力ある都市空間としてエコにも重点をおくべきである。それらは、長期的に継続して進められていくべきであるため、今後の市民や民間事業者を誘発し、持続可能なモデル住宅の建設を促進する。また、それらに関する助成等の支援を行う。
対象地区	非駅そば（植田）
対象：市民民間事業者等	●情報提供 ・インターネット等で、エコ環境モデル住宅の紹介を行う。 ・助成に関しての案内を掲載する。 ●エコ環境モデル住宅の建設 ・エコ環境に関して一定の条件を満たすモデル住宅を建設する民間事業者へ助成。 ●エコ環境モデル住宅の購入助成 ・エコ環境に関して一定の条件を満たすモデル住宅を購入する方へ一部助成。

⑦ 域包括支援センターの設置

目的	在宅の要介護高齢者若しくは、要介護となるおそれのある高齢者及び家族の介護のニーズに対応した各種の保険・福祉サービスが総合的に受け入れられるように関係機関等と連絡調整し、在宅での生活での生活が少しでもスムーズにできるよう援助を行う。
内容	●専門的な相談窓口 ・専門的な知識を持つ職員によりきめ細かい相談業務が行う。 ●包括的・継続的マネジメント支援の実施 ・関係機関相互のネットワーク構築により、地域の高齢者の支援体制を整備。 ●介護予防ケアマネジメントの実施 ・高齢者の方が抱える問題を早期発見し、適切な対応をすることで、安心して暮らせるまちづくりを目指す。

⑧ 住替え支援(情報提供、相談窓口など)

目的	住替え意向者及び、住替え意向のある方でも、実際に行動に移せない方等を中心に窓口、インターネット等を通じて情報提供を行い住替えを支援する。
内容	●住替えの相談窓口：相談員が住替えなどの相談に応じる（住替えや住替え先選び、高齢者向け住宅・施設情報の案内など） ●情報交流制度：住替えの方がより長く住み続けられるためのサービス等が付いた多様な優良賃貸住宅の供給を促進することを目的とした、サービス事業者等と住宅供給者間の情報交流を促進のための情報交流制度。 ・土地の有効活用の必要性や課題に対応するための取組の方向性や住替え支援施策を紹介するパンフレットやガイドブックの作成 ・アドバイザーの派遣による、土地有効活用の企画立案などのコンサルティング ・見学会・講習会の実施など「住替え支援（情報提供、相談窓口など）」との連携による相談の受付。

⑨ 福祉施設一体型の賃貸住宅整備の促進

目的	駐車場や空き地などの未利用地を活用するなどして、広場・公園とともに、魅力的な店舗や福祉施設などの公的施設を併設した集合住宅を民間事業者と協力しながら整備する。
対象	福祉施設を必要とする市民　高齢者向けの賃貸共同住宅を建設する土地所有者及び民間事業者等
内容	・企画立案などを支援するアドバイザーの派遣 ・まちの環境の維持・向上への貢献を支援の条件として建設費用の一部を補助（または事業費に対する出資） ・入居者の所得に応じた家賃の一部の補助（入居者、家主の双方のメリット） ・住宅の市による借り上げや管理受託（家主に対するメリット）

⑩ 利便機能向上推進事業

目的	車がなくても生活に不自由しないよう、既存建物等を活かしながら駅そばの利便性を高める。併せて商店経営者等の郊外流出に配慮し、住み働く場への再生を行う。
対象	空き店舗等が散在している地区の店舗併用住宅の所有者及び店舗併用住宅を建てようとする商店経営者等
内容	●店舗併用住宅再生支援 ・駅そばで必要性の高い店舗併用住宅のリフォームや建設を支援し、商店経営者等の居住を促進する ・適切な改修や建替えの方向などを提示するアドバイザーの派遣 ●費用助成 ・改修及び建替え費用の一部を補助（駅そばの環境の利便性向上への貢献を支援の条件とする。） ・上階に賃貸住宅を併設（１階：店舗、２階～３階：賃貸住宅、４階：オーナー住宅等）とする等。 ●空きビル再生支援 事務所ビルの住宅への転用を支援・誘導し、ビルストックの有効活用とオーナーのビル経営の安定を図るとともに、若年層など利便性を重視し、駅そばに住みたいと考える市民に住宅を提供する。 ・企画立案などを支援するアドバイザーの派遣 ・住宅への転用工事費の一部を補助 入居者の所得に応じて家賃の一部を補助（入居者、家主の双方のメリット）

5−3 住替え人口の推計

（1）推計手順

ここでは、学区アンケート及びネットアンケートで得られた市民の住替え意識の現状をもとに市内の社会移動（住替え）による人口分布を推計した。推計手順は以下のとおり。

①区分面積 （都心、既成市街域、新市街域の区分で面積を算出。）
↓
②各区分の人口（「①」の区分ごとに名古屋市全体の人口と世帯数を按分して算出。）
↓
③駅そば圏の面積 （駅から 400m 圏の面積を算出。）
↓
④駅そば圏の人口・世帯数 （「③」の面積を按分して駅そばの人口・世帯数を算出。）
↓
⑤定住人口割合（対象地区ごとの転居意向のない人口（定住）割合を算出。）
↓
⑥希望転居先の人口・世帯数の割当て（アンケートQ28の結果より定住以外の人口・世帯数を回答選択肢毎に振り分け、Q27「駅そば」希望層を各駅へ受け皿に応じて割当て。）
↓
⑦「こだわらない」（Q28）の人口・世帯数の割当て（各地区の受け皿に合わせて都心、既成市街域、新市街域の余裕のある駅そばから割当て。但し、現状世帯数は維持。）
↓
⑧区分毎の人口・世帯数（「①」・「③」の区分毎に人口・世帯数の増減を試算。）

（2）試算結果

前項の試算方法により、最終的に以下の通り人口と世帯について都心・既成市街域・新市街域の転居後の数値を算出した（表 5-3-1）。また、転居後の人口及び世帯の変化を次のページ以降に示した。なお、定住人口は、表 5-3-2、表 5-3-3 のとおり既調査のアンケート結果より導いた数値である。

表 5-3-1　試算による転居後の人口推移

		現状		転居後												増減	
				定住		移転		小計		受け皿	移転(こだわりなし分)		計				
		人口	世帯	人口	世帯	人口	世帯	人口	世帯	世帯	人口	世帯	人口	世帯		人口	世帯
都心	駅そば	102,681	58,598	50,369	28,745	94,472	43,756	42,160	13,903	36,376	53,470	22,473	198,311	94,974		95,630	36,376
	非駅そば	1,018	668	383	251	2,343	1,192	1,708	775				2,726	1,443		1,708	775
	計	103,699	59,266	50,753	28,996	96,815	44,948	43,868	14,678	36,376	53,470	22,473	201,037	96,417		97,338	37,151
既成市街域	駅そば	893,961	411,219	557,546	256,469	322,246	141,350	-14,169	-13,399	116,879	265,005	111,381	1,144,797	509,200		250,836	97,981
	非駅そば	323,013	131,348	183,085	74,449	10,401	4,230	-129,527	-52,669				193,486	78,679		-129,527	-52,669
	計	1,216,974	542,567	740,632	330,918	332,647	145,580	-143,695	-66,069	116,879	265,005	111,381	1,338,283	587,879		121,309	45,312
新市街域	駅そば	399,787	167,383	191,986	80,381	159,847	66,450	-47,954	-20,552	51,181	48,899	20,552	400,732	167,383		945	0
	非駅そば	493,201	186,090	259,263	97,823	14,346	5,804	-219,592	-82,463				273,609	103,627		-219,592	-82,463
	計	892,988	353,473	451,249	178,204	174,192	72,254	-267,546	-103,015	51,181	48,899	20,552	674,341	271,010		-218,647	-82,463
計		2,213,661	955,306	1,242,633	538,118	603,654	262,782	-367,373	-154,406	204,435	367,373	154,406	2,213,661	955,306		0	-0

表 5-3-2　学区（住宅所有別）アンケートによる定住意向人口

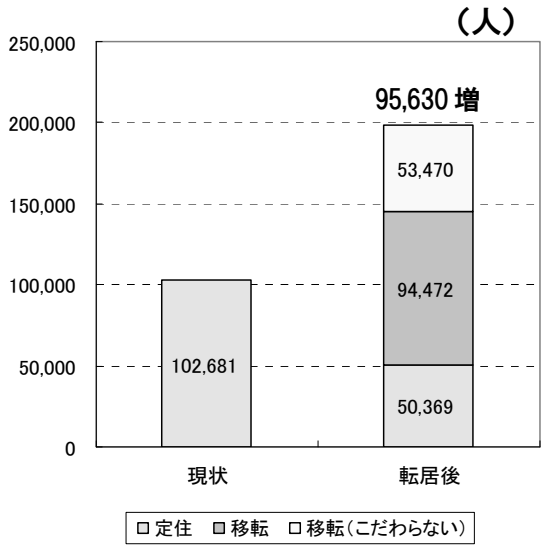
※アンケート用紙による世帯調査結果

学区		戸建(持ち家)			民間マンション(持ち家)			民間マンション(借家)				公営・都市機構・公社の借家
		人口	定住意向(%)	定住人口	人口	定住意向(%)	定住人口	人口	定住意向(%)	定住人口		
大杉	駅そば	3,659	88%	3,220	621	56%	348	2,145	22%	472		52
	非駅そば	3,659	78%	2,836	621	62%	385	2,145	21%	450		
老松	駅そば	1,655	83%	1,374	1,896	71%	1,346	4,141	42%	1,739		1,398
	非駅そば	1,655	89%	1,473	1,896	70%	1,327	4,141	15%	621		
植田	駅そば	5,185	85%	4,407	2,986	75%	2,240	6,467	9%	582		415
	非駅そば	5,185	84%	4,355	2,986	59%	1,747	6,467	28%	1,811		

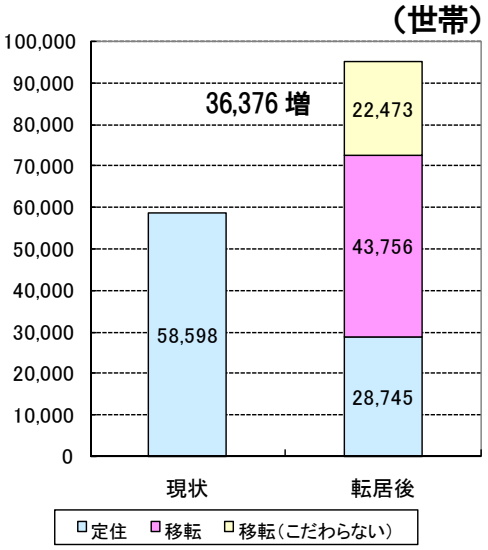
表 5-3-3　定住人口割合

学区		定住希望人口			住み替え希望人口	
		人口	割合		人口	割合
大杉	駅そば	4,040	62%		2,437	38%
	非駅そば	3,671	57%		2,806	43%
老松	駅そば	4,459	49%		4,631	51%
	非駅そば	3,421	38%		5,669	62%
植田	駅そば	7,229	48%		7,824	52%
	非駅そば	7,913	53%		7,140	47%

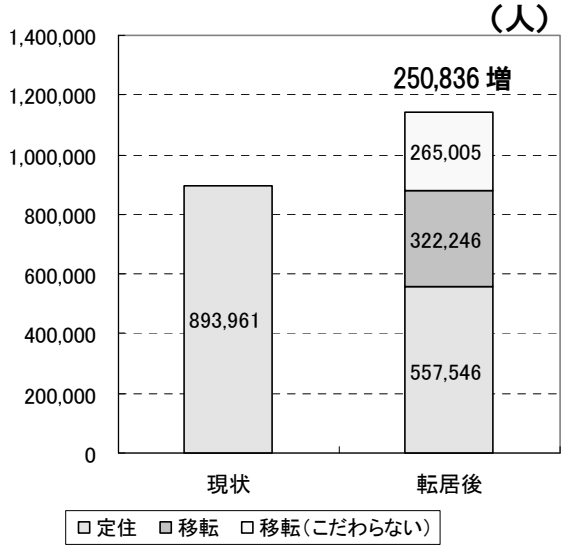
転居後の人口変化 （都心・駅そば）



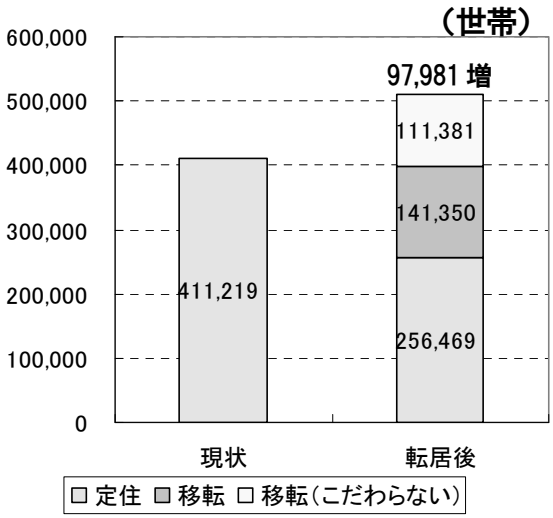
転居後の世帯変化 （都心・駅そば）



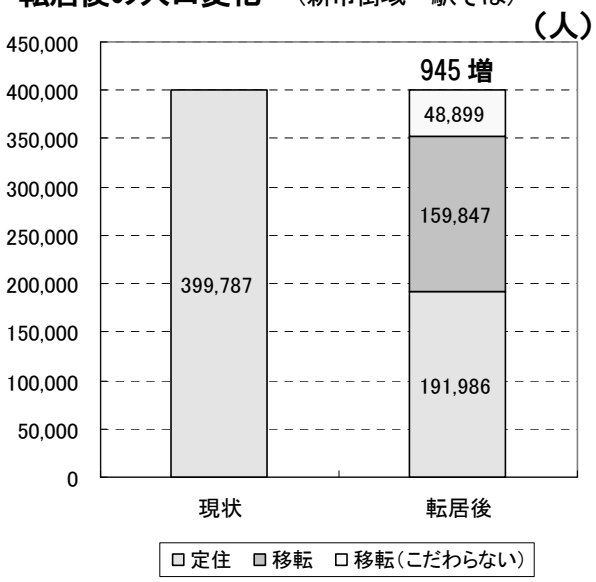
転居後の人口変化 （既成市街域・駅そば）



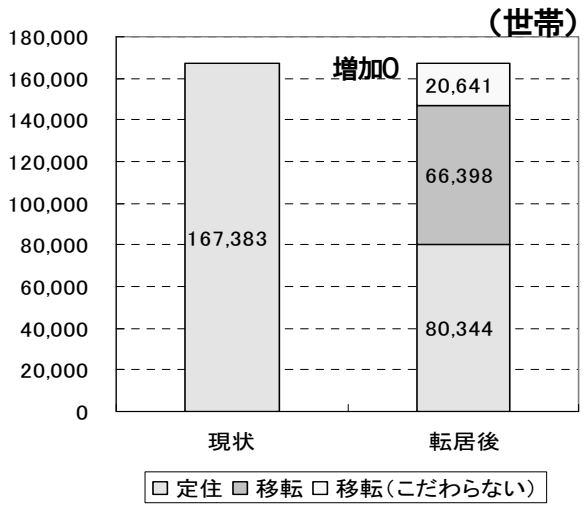
転居後の世帯変化 （既成市街域・駅そば）



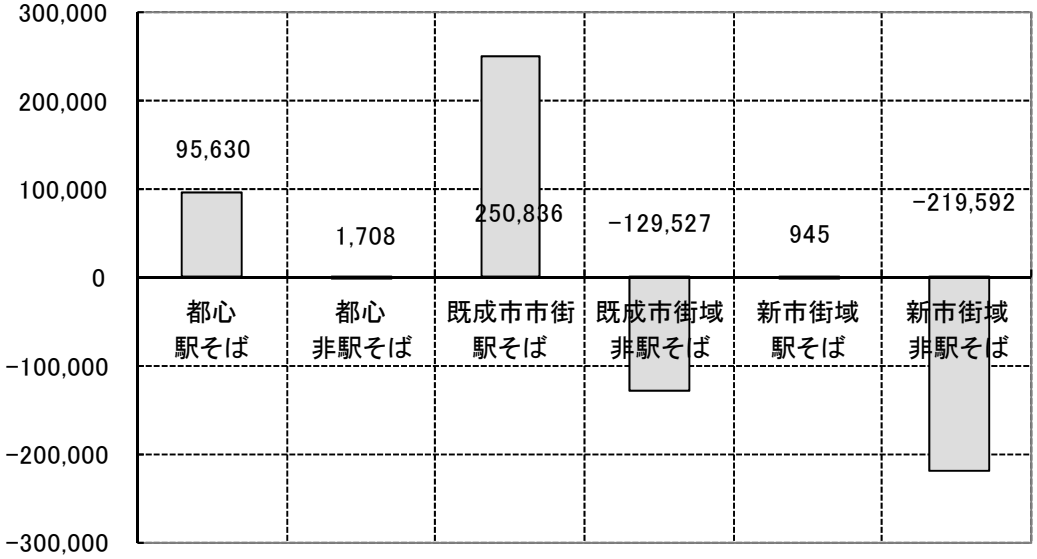
転居後の人口変化 （新市街域・駅そば）



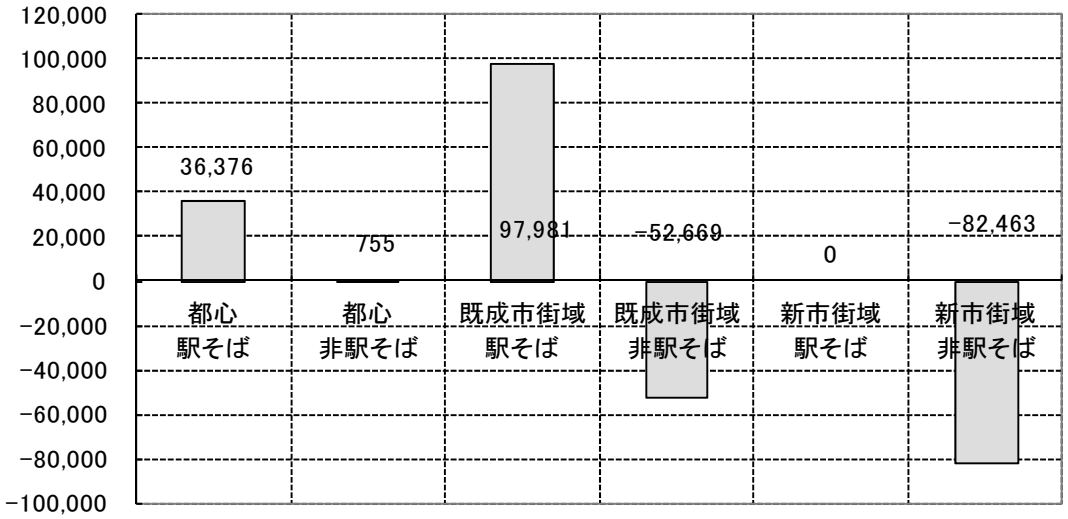
転居後の世帯変化 （新市街域・駅そば）



人口増減数　　（人）



世帯増減数　　（世帯）



第6章　まとめと提言

本調査研究のまとめと提言を以下に示す。

(1)コンパクトシティあるいは集約型都市構造をめざす都市づくりの動き

持続可能な都市像として、コンパクトシティあるいは集約型都市構造をめざす都市が国内外で多く見られる。その空間構造の特徴は、一定規模以上の都市においては、①公共交通の駅周辺や近隣センターを核として、生活・文化などの日常生活サービス機能および一定密度の住宅を集約配置する、②こうした核に徒歩、自転車でアクセスできるように生活圏を構成するという２つの要素からなっている。

名古屋市の「駅そば生活圏」構想は、ロンドン市による「シティオブビレッジ」構想と類似している。

(2)名古屋市都市空間構成とライフスタイル

名古屋市の都市空間構成は、都心部の伝統的市街地（市街地面積の約 5%)、その周辺にある 1960 年頃までに形成された公共交通利用が利便な既成市街地（同約 55%)、その後自動車時代になって拡大した新市街地（同約 40%）という 3 層構造となっている。

市街地の郊外拡大によって、市全体として市バスの営業距離は延伸され、一方利用者数が減少してきた。新市街地－既成市街地－伝統的市街地の順で、日常生活での自動車利用割合が高まる傾向にある。一方、居住地満足度は、都心部で低く既成市街地はそれよりも高い。新市街地は西部で満足度が低いが東部ではもっとも満足度が高い。

小学校区単位で地域特性を、住宅、就業、交通行動などの指標でタイプわけすると、インナーシティ型、都心型、一般居住地型、製造業特化型などの特性が見いだされる。

名古屋市の公共交通整備は地方中核大都市よりも進んでおり、駅を中心としたネットワークによって、市街地を再構成することは可能である。

駅周辺での居住者数は、市民の 3 分の２を超えており、集合住宅建設も駅そば圏での割合が高まる傾向にある。生活に利便な駅そば生活圏を整備することは、多くの市民の生活利便性、安全・安心を高めることにもなる。

(3)定住･転居の特性と住み替え施策

市民の住居・居住状況の違いや定住理由には、駅からの距離による影響が認められる。

定住・転居は、「居住環境の満足度（不満度)」との関係が大きい。定住・転居は、「地域特性（公共交通利便性、居住環境)」の影響とともに、「住居（住まい)」「ライフステージ（年代)」の影響を強く受ける。

「同一地域内」の転居希望が多い一方で、「こだわり無し（希望地域なし)」も多い。

駅周辺および駅そば生活圏（駅勢圏）に集約する住宅、住宅地およびそれを実現する手法には、多様なタイプが考えられる。

住替え施策の活用にあたっては、居住地域、年代、世帯タイプによるニーズの違いに配慮する必要がある。

(4)提言－成熟社会に対応した持続可能な居住地のあり方

都市空間構造特性、市民意識から分析すると、名古屋市の都市空間構造を、より集約型に再構成する「駅そば生活圏」の形成することは可能と考えられる。

駅そば生活圏の形成促進を指向する住宅、居住地、住替え施策の具体化に当たっては、次のような要素に十分配慮する必要がある。

１）地域特性の原則

それぞれの地域特性に応じて、目指すべき居住地像、将来ビジョンを住民・市民合意で策定する。

２）生活圏の原則

コミュニティでの生活の継続、安心から、一定の生活圏内での住居移動を促す施策を重視する。

３）ライフスタイル対応の原則

転居先にこだわらない階層に対しては、駅そば希望層、こだわり無し層、世代間の違い、家族構成の違いなど、多様な家族構成やライフスタイルに対応できる施策を導入する。

４）多様性と市場性の原則

居住地異動はあくまで市民、住民の自由な選択を基本として、望ましい都市空間構成にそった居住地異動希望の実現を促進する施策を実施する。

５）質の高い公共空間と居住環境実現の原則

あらたな居住地形成や再生に当たっては、生活の利便性だけではなく、適切な住宅価格・家賃・広さ、自然環境、防犯、コミュニティ、快適で美しい公共空間、地域の歴史性個性（アイデンティティ）の発現、資源循環など、基本的な性能の高い居住地を実現する。

Ⅲ　参考資料編

名古屋市の居住環境についての住民アンケート調査

実施機関：(財)名古屋都市センター＋名城大学都市情報学部海道清信研究室
お問い合わせ先
(財)名古屋都市センター　調査課(052-678-2216、泉善弘)
名城大学都市情報学部　海道研究室(0574-69-0100、海道清信)

＊設問は全て世帯主の方にお聞きします。（世帯主がご記入できない場合には同一世帯の方がご記入ください）
あてはまる番号に○、または適切な数字をご記入ください。

問1　世帯主の方及び世帯の現状についてお聞きします

① あなたの性別を教えてください	1．男　　2．女
② あなたの年齢を教えてください（ご記入時点）	（　　）歳
③ あなたの職業を教えてください	1．会社員、団体職員、公務員、教員 2．自営業 3．会社・団体の役員、医師・弁護士等専門職、自由業 4．パートやアルバイト、契約社員 5．年金生活、無職、専業主婦 6．学生、その他（　　）
④ 配偶者はいらっしゃいますか	1．いる　　2．いない
前問④で「1. いる」と回答された方にお聞きします。 ⑤ 配偶者の職業を教えてください	問 1③の選択肢の当てはまる番号を 1 つ記入してください （　　）
⑥ ご家族及び同居人の人数を教えてください	現在 同居されているご家族の人数　（　　）人 ＊ご本人を含む人数でお答えください
⑦ ご家族の構成を教えてください （該当する番号ひとつに○をつけてください）	1．単身　　2．夫婦のみ 3．二世代（親と子）　　4．三世代（親と子と孫） 5．その他　（　　）
⑧ ご家族及び同居人について、右の選択肢に当てはまる方がいらっしゃるかどうか教えてください。 （該当する番号全てに○をつけてください）	1．未就学児　　2．小学生　　3．中学生 4．高校生、大学生、専門学校生 5．高齢者（65 歳以上）

問2　今お住まいになっている住宅についてお聞きします

① 家の広さを教えてください ＊戸建の場合は、敷地面積もお答えください	床面積（専用）　約（　　）㎡　または　約（　　）坪 敷地面積 約（　　）㎡　または　約（　　）坪
② 家の所有関係を教えてください	1．持ち家　　2．公営・公社・公団（UR）などの借家 3．民間借家　　4．社宅・官舎
③ 住宅のタイプを教えてください	1．一戸建　　2．マンション・アパート　　3．長屋
④ あなたは現在の住まいについて、総合的にどのように評価されていますか	1．大変満足している　　2．概ね満足している 3．少し不満がある　　4．大変不満がある
前問④で「3.」「4.」を回答された方にお聞きします。 ⑤ ご不満の理由は何ですか （該当する番号に最大 3 つまで○をつけてください）	1．高齢者への配慮　　2．住宅の防犯性 3．住宅の安全性　　4．住宅の設備や機能 5．住宅の古さ　　6．住宅の広さ・間取り 7．日照や通風、ながめ　　8．住宅の維持や管理のし易さ 9．その他（　　）

問3　今お住まいの地域の居住環境についてお聞きします

① あなたのご自宅から徒歩 10 分以内にある日常生活施設を教えてください （該当する番号全てに○をつけてください）	1．大きい公園や広場　2．小さい公園や広場　3．川・海・池などの水辺 4．小・中学校　5．図書館　6．派出所・交番・警察 7．総合病院　8．医院・診療所　9．高齢者施設 10．保育所・幼稚園　11．郵便局・銀行　12．スーパー 13．コンビニ　14．書店　15．薬局・ドラッグストア 16．クリーニング店　17．スポーツ施設（屋内）　18．習い事の教室 19．レンタルビデオ店　20．飲食店

② あなたはお住まいの地域の環境をどのように評価されていますか
以下の「1.」から「10.」までの全ての項目についてそれぞれお答えください（該当する番号に○をつけてください）
また、今後も住み続ける上で特に重要と思われる項目の右端欄に 3 つまで○を付けて下さい

項　目	大変満足	概ね満足	少し不満	大変不満	重要項目（3つまで）
1．自然災害からの安全性	1	2	3	4	
2．犯罪からの安全性	1	2	3	4	
3．騒音、悪臭などの生活公害	1	2	3	4	
4．道路の安全性と幹線道路との近さ	1	2	3	4	
5．公共交通の利便性	1	2	3	4	
6．日常生活の利便性（買い物・病院など）	1	2	3	4	
7．自然環境や緑	1	2	3	4	
8．周辺のまちなみや景観・雰囲気	1	2	3	4	
9．近所づきあい（頻度でお答えください） 1=多い　2=やや多い　3=やや少ない　4=少ない	1	2	3	4	
10．マンション・アパートの維持・管理 （一戸建ての場合は記入の必要はありません）	1	2	3	4	

③ お住まいの地域の居住環境について総合的にどのように評価されていますか	1．大変満足している　2．概ね満足している 3．少し不満がある　4．大変不満がある

問4　今お住まいの地域の交通環境についてお聞きします

① 世帯の自家用車の保有台数を教えてください	（　　）台
＊自家用車を持っている方のみお答えください ② 回答日（今日）までの 1 週間で、世帯の自動車はどの様にお使いになりましたか （該当する番号全てに○をつけてください）	1．使っていない　2．通勤・通学 3．近所での買い物など　4．大型商業施設での買い物など 5．都心で買い物など　6．送り迎え 7．ドライブ・旅行　8．通院 9．家族親戚のつきあい　10．趣味・娯楽

③ あなたのお住まい周辺の駅及びバス停までの時間距離を教えてください。
以下の「1.」から「4.」までの全ての項目についてそれぞれお答えください。（該当する欄に○をご記入ください）

項　目	徒歩 5 分以内にある	徒歩 5～10 分にある	徒歩 10～15 分にある	徒歩 15 分以内には ない
1．JR・私鉄の急行・特急等（各駅停車以外）が止まる駅				
2．JR・私鉄の各駅停車の電車のみ止まる駅				
3．地下鉄の駅				
4．バス停				

④ お住まいの地域の交通環境について総合的にどのように評価されていますか	1．大変満足している　2．概ね満足している 3．少し不満がある　4．大変不満がある

問5 世帯主の方の通勤の現状についてお聞きします

① あなたが日常の通勤に用いている交通手段を教えてください (該当する番号全てに○をつけてください)	1．自家用車を自分で運転　2．自家用車で送迎してもらう 3．電車・地下鉄　4．バス　5．自転車　6．バイク 7．徒歩　8．自宅内で仕事　9．仕事はしていない
前問①で「1.」から「7.」までを回答された方にお聞きします。 ② あなたの勤務地を教えてください	1．名古屋市内　(　　区) 2．名古屋市外　(　　県　　市町村)
③ 普段の片道通勤時間を教えてください	約(　　)分

問6 世帯主の方のこれまでの転居暦を教えてください

① 生まれてから 今までの転居回数は → 合計約(　　)回

	ア．現在の住宅の入居時期は↓	イ．現在の住宅を選ばれた理由(最大3つまで○をつけてください)↓	ウ．前の住宅を転居された理由(最大3つまで○をつけてください)↓
② 現在の住宅について教えてください	西暦 (　　)年 または 平成(　　)年 昭和(　　)年	1．住宅が気に入った 2．価格が適当であった 3．床面積の広さが適切だった 4．住宅の防犯・防災性が高い 5．買い物など日常生活が便利 6．教育環境がよい 7．医療福祉施設の利用が便利 8．公共交通の利便性が良い 9．勤務地との距離が近い 10．街並みや景観、雰囲気が良い 11．生活公害がない 12．公園緑地や自然環境が良い 13．親兄弟・子供の家と近い 14．決まっていた(結婚、社宅など) 15．その他(　　)	1．結婚・離婚のため 2．進学のため 3．就職のため 4．転職のため 5．転勤のため 6．親または子供との同居のため 7．相続・親の介護など家庭の事情 8．子育て環境の改善のため 9．老後の生活のため 10．住宅に不満があったため 11．生活公害など周辺環境に不満 12．日常生活が不便だったため 13．公共交通が不便だったため 14．近所づきあいに不満だったため 15．その他(　　)

	ア．入居時期↓	イ．所在地↓	ウ．住宅タイプ↓	エ．所有関係↓
③ 前の住宅について、教えてください	西暦(　　)年 または 平成(　　)年 昭和(　　)年	1．名古屋市内の同じ区内 2．名古屋市内の他区(　　)区 3．名古屋市外愛知県内(　　)市町 4．愛知県外(　　)都道府県	1．一戸建 2．マンションやアパート 3．長屋	1．持ち家 2．公営・公社・公団(UR)の借家 3．民間借家 4．社宅・官舎

問7 あなたの現在とこれからのライフスタイル(生活行動)についてお聞きします

以下の「1.」から「8.」までのライフスタイル(生活行動)のそれぞれについて、あなたの現在の行動回数に最も近いものにそれぞれ○をつけてください。また今後、行う回数を増やしたい項目の右端欄に○をつけてください。

項目:ライフスタイル(生活行動)例	週に1回以上	月に1回程度	年に数回程度	行っていない	これから増やしたい項目
1. 名駅や栄周辺などの中心部で、買い物などをする					
2. 郊外の大型スーパーで、買い物などをする					
3. 映画や展覧会などを見たり、音楽会に出かける					
4. 習い事をする					
5. 近所で家庭菜園をする					
6. 散歩やジョギングをする					
7. スポーツをする					
8. 近郊にドライブしたり、日帰り旅行や観光をする					

問8 あなたの将来の暮らし方についてお聞きします

以下の「1.」から「7.」までの項目のそれぞれについて、あなたの行動・お考えに近いものに○をつけてください。

項目:これからの暮らし方(例)	既に行っている	ぜひ行いたい	興味はある	興味はない
1. 都会の便利なところでマンション暮らし				
2. ケア付きマンションで暮らす				
3. 既成市街地(※)でのマンション暮らし				
4. 郊外の戸建て住宅で暮らす				
5. 農山漁村での田舎(いなか)暮らし				
6. 親の実家、ふるさとに帰る				
7. 普段は都会で暮らし、週末などは田舎で暮らす				

※昭和30年代ごろまでに建物が建ち並んでいる市街地

問9 世帯主の方の定住と転居のご意向についてお聞きします

① 現在の住宅から転居するご意向はありますか (該当する番号に○をつけてください)	1．現在の住宅に住み続ける 2．いずれ住み替えたいと思っている 3．出来るだけ早く住み替えたい 4．転居する予定がある	→ ②へ(③④⑤の回答は不要です) → ③、④、⑤へ
② 転居しない理由は何ですか (該当する番号3つまでに○をつけてください)	1．現在の住宅、地域に満足している 3．転居先住宅の確保など経済的不安 5．転居するのが煩わしい 7．家族や親族の事情から	2．近所づきあいを大事にしたい 4．生活環境を変えることが不安 6．転居先を決める情報が不足 8．その他(　　)
③ 転居先を検討するときに特に重視する条件は何ですか (該当する番号3つまでに○をつけてください)	1．生活の利便性(歩いて暮らせる) 3．通勤・通学の利便性 5．住宅の快適性 7．都会的な生活の楽しみ 9．老後生活の安心(ケアや福祉等) 11．健康に過ごせる生活環境 13．実家等決まっている家がある	2．公共交通の利便性 4．自然や緑・水辺の豊かさ 6．災害からの安全性 8．治安の良さ(犯罪の少なさ) 10．生活費の安さ・経済性 12．文化的な生活環境 14．その他(　　)
④ 転居する場合、住みたい場所にこだわりはありますか	1．同じ小学校区内・近隣 2．同じ区内 3．名古屋市内 4．愛知県内 5．家族や子供の近く、ふるさと 6．こだわらない 7．その他(　　)	

⑤ 転居先の住宅を検討するときに重視することを教えてください	ア.住宅所有関係	1．持ち家　2．借家　3．こだわらない	
	イ.住宅のタイプ	1．一戸建て　2．集合住宅　3．こだわらない	
	ウ.住宅の機能、条件(最大3つまで○をつけてください)	1．高齢者等への配慮 3．住宅の耐震等の安全性 5．住宅の新しさ・古さ 7．住宅の広さ・間取り 9．価格が安いこと	2．住宅の防犯性 4．住宅の施設や機能 6．住宅の維持や管理のしやすさ 8．日照や通風 10．その他(　　)

■最後に、まちづくりに関するご意見、ご要望などがございましたら、ご自由にお書きください

アンケートへのご協力 ありがとうございました

ネットアンケート調査項目

(1)あなたご自身についてお聞きします。

Ｑ１　あなたの性別を教えてください。

／1. 男性、2. 女性

Ｑ２　あなたの年齢を教えてください。

Ｑ３　あなたの職業を教えてください。

／1. 会社員,団体職員,公務員,教員、2. 自営業、3. 会社・団体の役員,医師・弁護士などの専門職自営業、4. パートやアルバイト,契約社員、5. 年金生活,無職,専業主婦（主夫）、6. 学生、7. その他（具体的に）

Ｑ４　配偶者はいらっしゃいますか。

／1. いる、2. いない

Ｑ５　配偶者の職業を教えてください。

／1. 会社員,団体職員,公務員,教員、2. 自営業、3. 会社・団体の役員,医師・弁護士などの専門職自営業、4. パートやアルバイト,契約社員、5. 年金生活,無職,専業主婦（主夫）、6. 学生、7. その他（具体的に）

Ｑ６　あなたと同居しているご家族の人数を教えてください。（ご自身を含む人数をお答えください）

Ｑ７　同居しているご家族の構成を教えてください。

／1. 単身、2. 夫婦のみ、3. 二世代（親と子）、4. 三世代（親と子と孫）、5. その他（具体的に）

Ｑ８　同居しているご家族の仲で、下記に当てはまる方がいらっしゃるかどうか教えてください。(複数回答可)

／1. 未就学児、2. 小学生、3. 中学生、4. 高校生,大学生,専門学校生、5. 高齢者（65歳以上）、6. 当てはまる人はいない

Ｑ９　あなたの個人年収について教えてください。

／1. 100万円未満、2. 100万円以上~200万円未満、3. 200万円以上~300万円未満、4. 300万円以上~500万円未満、5. 500万円以上~700万円未満、6. 700万円以上~1000万円未満、7. 1000万円以上、8. その他

Ｑ１０　現在お住まいの地域を教えてください。

／1. 千種区、2. 東区、3. 北区、4. 西区、5. 中村区、6. 中区、7. 昭和区、8. 瑞穂区、9. 熱田区、10. 中川区、11. 港区、12. 南区、13. 守山区、14. 緑区、15. 名東区、16. 天白区

(2)現在お住まいの地域の交通環境についてお聞きします。

Ｑ１１　現在のお住まいから最も近い鉄道駅を教えてください。

Ｑ１２　Ｑ１１でお答えの駅までの徒歩時間を教えてください。

／1. 5分以内、2. 6~10分以内、3. 11~20分以内、4. 21~30分以内、5. 31分以上、6. その他

Ｑ１３　自家用車を持っていますか。(※複数お持ちの場合は、最もよくお使いの自動車についてお答えください。)

／1. 自分名義で保有している、2. 自分名義ではない（家族名義）が保有している、3. リースで保有している、4. 保有していない、5. その他（具体的にお答えください）

Ｑ１４　あなたの自動車の使い方についてお答えください。(※複数お持ちの場合は、最もよくお使いの自動車についてお答えください。)

（１）通勤・通学

／1. 毎日、2. 週2~3日、3. 週1日程度、4. 2週間に1日程度、5. 月1日程度、6. 2~3ヶ月に1日程度、7. 半年に1日程度、8. ほとんど使っていない、9. 全く使っていない

（２）趣味・娯楽

／1. 毎日、2. 週2~3日、3. 週1日程度、4. 2週間に1日程度、5. 月1日程度、6. 2~3ヶ月に1日程度、7. 半年に1日程度、8. ほとんど使っていない、9. 全く使っていない

（３）近所での買い物など

／1. 毎日、2. 週2~3日、3. 週1日程度、4. 2週間に1日程度、5. 月1日程度、6. 2~3ヶ月に1日程度、7. 半年に1日程度、8. ほとんど使っていない、9. 全く使っていない

（４）大型集客施設での買い物など

／1. 毎日、2. 週2~3日、3. 週1日程度、4. 2週間に1日程度、5. 月1日程度、6. 2~3ヶ月に1日程度、7. 半年に1日程度、8. ほとんど使っていない、9. 全く使っていない

（５）都心での買い物など

／1. 毎日、2. 週2~3日、3. 週1日程度、4. 2週間に1日程度、5. 月1日程度、6. 2~3ヶ月に1日程度、7. 半年に1日程度、8. ほとんど使っていない、9. 全く使っていない

（６）送り迎え

／1. 毎日、2. 週2~3日、3. 週1日程度、4. 2週間に1日程度、5. 月1日程度、6. 2~3ヶ月に1日程度、7. 半年に1日程度、8. ほとんど使っていない、9. 全く使っていない

（７）ドライ・旅行

／1. 毎日、2. 週2~3日、3. 週1日程度、4. 2週間に1日程度、5. 月1日程度、6. 2~3ヶ月に1日程度、7. 半年

に１日程度、8. ほとんど使っていない、9. 全く使っていない

（８）通院

／1. 毎日、2. 週2~3日、3. 週１日程度、4. ２週間に１日程度、5. 月１日程度、6. 2~3ヶ月に１日程度、7. 半年に１日程度、8. ほとんど使っていない、9. 全く使っていない

（９）家族親族のつきあい

／1. 毎日、2. 週2~3日、3. 週１日程度、4. ２週間に１日程度、5. 月１日程度、6. 2~3ヶ月に１日程度、7. 半年に１日程度、8. ほとんど使っていない、9. 全く使っていない

(3)現在のお住まいについてお聞きします。

Ｑ１５　お住まいになって何年たちますか。

／1. １年未満、2. １年以上３年未満、3. ３年以上10年未満、4. 10年以上20年未満、5. 20年以上

Ｑ１６　お住まいの間取りを教えてください。

／1. 1R（1K）、2. 1DK、3. 1LDK、4. 2Kまたは2DK、5. 2LDK、6. 3Kまたは3DK、7. 3LDK、8. 4LDK以上、9. その他（具体的にお答えください。）

Ｑ１７　お住まいの形態を教えてください。

／1. 持ち家（自己所有）、2. 持ち家（あなたご自身以外の家族の所有）、3. 公営・公社・公団（UR）などの借家、4. 民間借家、5. 社宅・官舎、6. その他（具体的にお答えください。）

Ｑ１８　お住まいを将来どのようにしたいか教えてください。当てはまるものを１つお答えください。

／1. 将来は子供との同居に合わせて増築、2. 将来は子供へ相続、3. 第3者へ売却、4. 第3者へ賃貸、5. その他（具体的にお答えください。）

Ｑ１９　お住まいのタイプを教えてください。

／1. 一戸建て、2. マンション・アパート、3. 長屋、4. その他（具体的にお答えください。）

Ｑ２０　あなたは現在のお住まいについて、総合的にどのように評価されていますか。

／1. 大変満足している、2. 概ね満足している、3. 少し不満がある、4. 大変不満がある

Ｑ２１　Ｑ２０でそのようにお答えになった評価の理由は何ですか。当てはまるものを上位３つまでお答えください。

／1. 高齢者への配慮、2. 住宅の防犯性、3. 住宅の安全性、4. 住宅の設備や機能、5. 住宅の古さ、6. 住宅の広さ・間取り、7. 日照や通風なかめ、8. 住宅の維持や管理のしやすさ、9. 価格、１0. その他（具体的にお答えください。）

Ｑ２２　現在のお住まいから転居する時期はいつごろですか。

／1. １年以内に住み替える、2. １年を超え３年以内に住み替える、3. ３年を超え５年以内に住み替える、4. ５年を超え10年以内に住み替える、5. 10年を超え15年以内に住み替える、6. 15年を超え20年以内に住み替える、7. 時期は決まっていないか転居するつもりである。

Ｑ２３　転居の理由は何ですか。当てはまるものを３つまでお答えください。

／1. 結婚・離婚のため、2. 進学のため、3. 就職のため、4. 転職のため、5. 転勤のため、6. 親または子供との同居のため、7. 相続・親の介護などの家庭の事情、8. 子育て環境の改善のため、9. 老後の生活のため、１0. 住宅に不満があるため、１1. 生活公害など周辺環境に不満、１2. 日常生活が不便であるため、１3. 公共交通が不便なため、１4. 近所づきあいが不満なため、１5. その他（具体的にお答えください。）

(4)あなたの住宅観について教えてください。

Ｑ２４　あなたは住宅に対して、定住や住み替えなどをどのようにしていきたいですか。下記のそれぞれについてお答えください。

（１）新築一戸建てを所有したい。

／1. はい、2. いいえ

（２）新築マンションを所有したい。

／1. はい、2. いいえ

（３）中古でも良質な住宅があれば住み替えたい。

／1. はい、2. いいえ

（４）その時のライフスタイルに応じて住み替えたい。

／1. はい、2. いいえ

（５）都心と郊外の両方に住居を持って二地域居住したい。

／1. はい、2. いいえ

(5)転居先を検討するときの条件（場所）について教えてください。

Ｑ２５　転居先を検討するときに特に重視する条件は何ですか。当てはまるものを上位３つまでお答えください。

／1. 生活の利便性（歩いて暮らせる）、2. 公共交通の利便性、3. 通勤・通学の利便性、4. 自然や緑・水辺の豊かさ、5. 住宅

の快適性、6. 災害からの安全性、7. 都会的な生活の楽しみ、8. 治安の良さ（犯罪の少なさ）、9. 老後生活の安心（ケアや福祉など）、10. 生活費の安さ・経済性、11. 健康に過ごせる生活環境、12. 文化的な生活環境、13. 実家など決まっている家がある、14. その他（具体的にお答えください。）

Q２６　転居する場合、住みたい場所にこだわりはありますか。

／1. 現在と同じ小学校区内・近隣、2. 現在と同じ区内、3. 名古屋市内、4. 愛知県内、5. 家族や子供の近くふるさと、6. こだわらない、7. その他（具体的にお答えください。）

Q２７　転居する場合、駅そば（駅から徒歩 10 分圏内）へ居住することに、こだわりはありますか。

／1. 駅そばがよい、2. 駅そば以外のほうがよい、3. こだわらない

こちらの画像をご覧ください

Q２８　転居先の場所にこだわりはありますか。

／1. 都心がよい、2. 都心周辺がよい、3. 郊外がよい、4. こだわらない

(5)転居先を検討するときの住宅の条件について教えてください。

Q２９　転居先の住宅は「持ち家」と「借家・賃貸」のどちらを検討しますか。

／1. 持ち家、2. 借家・賃貸、3. こだわらない

Q３０　転居先の住宅のタイプはどのようなものを検討しますか。

／1. 一戸建て、2. 集合住宅の 1F～2F にある物件、3. 集合住宅の 3F～5F にある物件、4. 集合住宅の 6F 以上にある物件、5. こだわらない、6. その他（具体的にお答えください。）

Q３１　転居先の住宅を検討するときに最低限必要な間取りはどれですか。

／1. 1R（1K）、2. 1DK、3. 1LDK、4. 2K または 2DK、5. 2LDK、6. 3K または 3DK、7. 3LDK、8. 4LDK 以上、9. その他（具体的にお答えください。）

Q３２　転居先の住宅を検討するときにどのような機能や条件を重視しますか。当てはまるものを上位３つまでお答えください。

／1. 高齢者などへの配慮、2. 住宅の防犯性、3. 住宅の耐震などの安全性、4. 住宅の設備や機能、5. 住宅の新しさ・古さ、6. 住宅の維持や管理のしやすさ、6. 住宅の広さ・間取り、7. 日照や通風、9. 価格が安いこと、10. その他（具体的にお答えください。）

Q３３　転居先に何年住みたいですか。

／1. 1 年未満、2. 1 年以上 3 年未満、3. 3 年以上 5 年未満、4. 5 年以上 10 年未満、5. 10 年以上 20 年未満、6. 20 年以上 30 年未満、7. 30 年以上 40 年未満、8. 40 年以上 50 年未満、9. 50 年以上

Q３４　転居先の住宅を購入しても良い条件を教えてください。

／1. 1000 万円未満、2. 1000 万円以上～1500 万円未満、3. 1500 万円以上～2000 万円未満、4. 2000 万円以上～2500 万円未満、5. 2500 万円以上～3000 万円未満、6. 3000 万円以上～3500 万円未満、7. 3500 万円以上～4000 万円未満、8. 4000 万円以上～4500 万円未満、9. 4500 万円以上～5000 万円未満、10. 5000 万円以上

Q３５　転居先の住宅について、支払い可能な家賃（共益費・駐車場含む）について教えてください。

／1. 5 万円未満、2. 5 万円以上～7 万 5 千円未満、3. 7 万 5 千円以上～10 万円未満、4. 10 万円以上～15 万円未満、5. 15 万円以上

(6)転居後にお住まいになる場所(歩いて行ける範囲)に必要な施設について教えてください。

Q３６　転居先を検討する際に、徒歩 10 分以内にあなたが欲しいと思う施設を上位 5 つまで教えてください。

／1. 小さい公園や広場、2. 川・海・池などの水辺、3. 小・中学校、4. 保育所・幼稚園その他育児施設、5. 図書館、6. 派出所・交番・警察、7. 医院・診療所、8. 総合病院、9. 高齢者施設（介護）施設、10. 郵便局・銀行、11. スーパ

ー（主に食料品）、12. コンビニ、13. 書店・レンタルビデオ店、14. 薬局・ドラッグストア、15. クリーニング店、16. コミュニティ施設（集会所など）、17. スポーツ施設（屋内）、18. 習い事教室（子供・大人）、19. 娯楽施設、20. 飲食店、21. 大きい公園や広場、22. ホームセンター（日用品）、23. その他（具体的にお答えください。）

（７）自治体など公的機関が行なう住み替えに関する施策についてお聞きします。

Ｑ３７　「特定地域（都心や鉄道駅の近くなどの公共交通の便利な地域）」への住み替えに関して、公的な機関が行なう以下の支援策についてどのように考えますか。それぞれについて、当てはまるものを１つお答えください。

（１）住み替えに関する総合窓口（住み替えに関する適切なアドバイスや情報を提供してくれる総合情報提供機関）

／1. 是非活用したい（住み替え先を左右する）、2. 多少役に立つ（住み替え先を検討する際に参考になる）、3. 活用しない（住み替え先には影響しない）、4. 分らない

（２）空き家バンク（空き家の所有者（貸し手）と住み替え希望者（借り手）の情報交換の場を提供する）

／1. 是非活用したい（住み替え先を左右する）、2. 多少役に立つ（住み替え先を検討する際に参考になる）、3. 活用しない（住み替え先には影響しない）、4. 分らない

（３）資産（持ち家）活用支援策の充実（公的機関が高齢者などの持ち家を借り上げ、子育て世帯など第３者へ賃貸する仕組み）

／1. 是非活用したい（住み替え先を左右する）、2. 多少役に立つ（住み替え先を検討する際に参考になる）、3. 活用しない（住み替え先には影響しない）、4. 分らない

（４）受け皿住宅整備（「特定地域」での居住促進に向け適正価格の住宅を整備する）

／1. 是非活用したい（住み替え先を左右する）、2. 多少役に立つ（住み替え先を検討する際に参考になる）、3. 活用しない（住み替え先には影響しない）、4. 分らない

（５）費用助成（「特定地域」への住み替えに関し、住宅の購入費や家賃の一部を助成する）

／1. 是非活用したい（住み替え先を左右する）、2. 多少役に立つ（住み替え先を検討する際に参考になる）、3. 活用しない（住み替え先には影響しない）、4. 分らない

（６）歩きやすい生活空間の充実（「特定地域」での自動車利用や保有を抑制する代わりに、歩行者優先の空間整備など魅力的な生活空間を創出する。）

／1. 是非活用したい（住み替え先を左右する）、2. 多少役に立つ（住み替え先を検討する際に参考になる）、3. 活用しない（住み替え先には影響しない）、4. 分らない

Ｑ３８　Q37(6)「歩きやすい生活空間の充実」で「是非活用したい」「多少役に立つ」とお答えに方にお聞きします。あなたが考える魅力的な生活空間について、以下で当てはまるものを２つお答えください。

／1. 車の通行や駐車車両が少なく、住民が安心して暮らすことができる生活空間、2. 街路樹や個人宅の生垣・樹木だけでなく、駐車場や空き地にも樹木が充実した緑の多い空間、3. ポケットパークや広場など、住民相互の交流や活動のできる憩いの場が充実した生活空間、4. 魅力的な店舗が連続した賑わいのある空間、5. 住宅の形や色、高さなどの統一感のある落ち着いた空間

Ｑ３９　それではあなたが魅力的な歩行空間と思える空間はどのようなものですか。以下に当てはまる言葉を入力してください。

／「　　」な空間

Ｑ４０　「特定地域」内で、以下の設問のように個人の車保有や利用を控え、その代わりに歩行者のための空間が増え、魅力的な歩行空間が充実していくとしたら、あなたはどうしますか。下記について当てはまるものをお答えください。

（１）カーシェアリング（個人の車保有をやめて、他の人と車を共同利用する）

／1. 是非実行したい、2. 必要性は感じるが、実行できない、3. 必要だとは思わない、4. 分らない

（２）共同駐車場（個人で車は保有するが、自宅以外の歩いていけるところに駐車場を確保し、空いた空間を車以外に活用する。）

／1. 是非実行したい、2. 必要性は感じるが、実行できない、3. 必要だとは思わない、4. 分らない

おわりに

自動車依存のまちといわれて久しい名古屋市でも、近年の地下鉄を始めとした公共交通網の充実は厚い道路基盤とともに都市のアイデンティティとして誇るべき都市基盤であると感じます。本研究では、公共交通の象徴ともいえる「駅」を中心とした「駅そば」に着目し、この地域を中心とした「適切な住替えの誘導」が、これから成熟社会に向かうであろう名古屋市における「持続可能な生活」を支える居住地の形成に有効ではないかという考え方のもとで調査研究に取り組みました。

温暖湿潤で木造家屋の文化を持つわが国では、欧米諸国のように年数とともに家屋の資産価値が上昇するということが難しい社会環境の中で、生活スタイルやニーズにあった適切な住替えは、経済的にも負担感が大きく、また、少子高齢社会においては、精神的・体力的にも相当の決意が必要であるものと考えられます。研究の中で実施したネットアンケートでも、住替え希望先として、「駅そば」が多かった反面、「どこでも可」と回答された方が意外と多かったことは、こうした住替えの現実を反映しているのではないかと思われます。子育て世代が狭い住居で生活する一方で、高齢世帯が広い住居で不便さを感じる実態、また、公共交通を使う必要のある人が必ずしも駅に近接した住居を確保できない実態など、都市における居住ニーズと住宅ストックのミスマッチは、持続可能な都市生活を営んでいく上で解決すべき課題であります。本研究の取組みが、今後の名古屋の駅そばまちづくりの参考になれば幸いです。

最後になりましたが、センターとの共同研究を快諾いただき、２年間にわたりご指導賜り、また研究活動にも精力的に取り組んでくださいました名城大学　海道清信教授には厚く御礼申し上げます。

学区アンケートの実施にあたり、世帯調査表の配布から回収までの過大な作業にご協力いただきました中区老松学区、北区大杉学区、港区高木学区、守山区大森学区、天白区植田学区の委員長始め学区内の皆様には大変感謝いたします。誠にありがとうございました。

当センターの企画委員の先生方及び持続可能な居住地研究会の皆様からは、数多くの貴重なご意見やご助言を頂きましてありがとうございました。アンケートの集計作業や現地調査にご協力いただいた海道研究室の皆様、ネットアンケートの基本集計やケーススタディ検討作業をお手伝いいただいたコンサルタントを始め、調査研究にご協力くださいました皆様にこの場をお借りしまして御礼申し上げます。

財団法人名古屋都市センター

調査課　　泉　善弘