

はじめに

財団法人名古屋都市センターは、まちづくりや都市計画における新しい課題を先取りし、その解決の糸口を提示するため、できるだけ幅広い視点に立って自主研究を実施しています。自主研究を進めるにあたっては、平成17年度から19年度までのメインテーマを「成熟社会における“元気都市”の構築」とし、平成18年度のサブテーマを「人口減少・環境重視時代におけるビジネスと住生活の価値を高めるまちづくり」として、これらのテーマに関連した調査研究を行っています。

本報告書は、平成17年度自主研究「人口減少・環境重視時代における名古屋の都市行政のあり方に関する基礎研究—名古屋圏における名古屋市の位置づけ—」で検討した都市間の比較とは視点を変え、名古屋市内の各地区の中で地域の基本単位としての日常生活圏をどう認識できるかに着目して調査したものです。

都市計画の議論で人口減少・環境重視という視点から都市の集約化が話題になっています。青森市や富山市のように都市政策として既に打ち出している都市もあります。名古屋市ではなごや交通戦略で駅そばルネサンスという考え方が出されています。実際にダラダラと郊外に広がる都市形態は好ましくありませんが、名古屋のような大都市でどのような市街地の将来像が描けるのか具体的な答えは出ていません。

都市の将来像を描く都市計画マスタープランの改定に向け、こうした都市の将来向かうべき姿を明らかにしていくことが重要になっています。本研究では、都市を考える基礎としての日常生活圏がどう認識できるのか、その核となる場所はどんなところか、また、地域によって特徴はあるのかといったことを既存調査データ及び施設データを分析することにより考察したものです。

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

平成19年3月

財団法人名古屋都市センター

目 次

I 概要編	i
II 本編	
第1章 研究の背景と目的.....	1
1-1 人口減少時代と都市のあり方.....	1
(1) 人口減少時代.....	1
(2) コンパクトシティ.....	2
(3) なごや交通戦略.....	3
(4) 地域の時代.....	4
1-2 研究の目的と方法.....	5
(1) 研究の目的.....	5
(2) 研究の方法.....	5
第2章 日常生活圏とは.....	6
2-1 日常生活圏.....	6
(1) 都市計画研究における日常生活圏.....	6
(2) 市町村合併における日常生活圏.....	7
(3) 介護保険事業計画における日常生活圏域.....	7
(4) 商業分析における日常生活圏.....	8
(5) 本研究における日常生活圏.....	9
2-2 これからの都市の考え方.....	9
(1) 都市の拡大からコンパクトシティへ.....	9
(2) 都市の多様性.....	9
(3) 中小都市と大都市の違い.....	10
(4) 日常生活圏域に求められるもの.....	10
第3章 名古屋市の市街地形成.....	11
3-1 市街地整備の状況.....	12
(1) 土地区画整理事業.....	12
(2) 道路・公園.....	14
(3) 市バス・地下鉄.....	16
3-2 人口の動向.....	17
(1) 人口集中地区.....	17
(2) 昼間人口と夜間人口.....	18
3-3 建築の動向.....	19
(1) 住宅.....	19
(2) 商業施設.....	20
3-4 名古屋市の市街地形成.....	21
第4章 人の移動からみた日常生活圏.....	23
4-1 日常生活における人の移動.....	23

(1) 分析対象.....	23
(2) 施設別の移動手段.....	24
(3) 日常生活での交通手段と移動距離.....	25
(4) 日常生活での徒歩圏.....	26
4-2 駅までの移動.....	27
(1) 分析対象.....	27
(2) 駅端末の移動手段.....	27
(3) 駅端末での交通手段と移動距離.....	28
(4) 駅端末での徒歩圏.....	29
4-3 人の移動からみた地域の課題.....	29
(1) 分析対象.....	29
(2) トリップ特性からみた地域の現状.....	30
(3) 環境負荷量からみた地域課題.....	32
第5章 利便施設の立地と日常生活圏.....	34
5-1 利便施設立地と集積地.....	34
(1) 利便施設の分布.....	34
(2) 分布状況の把握.....	40
(3) 集積地の抽出.....	41
5-2 集積地と駅、大型店との関係.....	44
(1) 市内の鉄道駅.....	44
(2) 駅と利便施設.....	46
(3) 集積地と駅の関係.....	47
(4) 市内の大型店.....	48
(5) 集積地と大型店の関係.....	49
(6) 日常生活圏域の核.....	50
5-3 アンケートによる地区利便施設.....	50
(1) まちづくりアンケート.....	50
(2) 地区利便施設と利用交通手段.....	52
(3) 最寄駅への利用交通手段.....	54
(4) 利便施設の種類.....	54
(5) 生活環境の評価.....	55
第6章 地区の類型化と典型地区.....	56
6-1 地域特性による類型化.....	56
(1) 学区別データで見る地域の特性.....	56
(2) 利便施設集積地等を中心とする日常生活圏.....	61
(3) 類型化.....	62
6-2 典型地区の市街地像.....	65
(1) 典型地区の抽出.....	65
(2) 典型地区の特徴.....	67
6-3 地区の課題.....	69

(1) 集積地.....	69
(2) 大規模商業施設.....	70
第7章 コミュニティ単位と日常生活圏.....	71
7-1 コミュニティの単位としての学区.....	71
(1) 学区によるコミュニティ形成の歴史.....	71
(2) 学区の組織とまちづくり.....	72
7-2 日常生活圏域.....	74
(1) 日常生活圏域におけるまちづくり.....	75
(2) 地域意見の反映方法.....	76
7-3 コミュニティ計画.....	77
(1) アメリカにおける計画づくり.....	77
(2) 韓国の都市基本計画における生活圏.....	79
(3) 都市計画マスタープランの地域別計画.....	80
第8章 日常生活圏を基礎としたまちづくり.....	83
8-1 歩いて暮らせるまちづくり.....	83
(1) 日常生活圏域.....	83
(2) メリハリのある新市街地整備.....	84
(3) ストック活用と生活の質.....	84
8-2 エリアマネジメント.....	85
Ⅲ 資料編	
資料1 アンケート調査票.....	87
資料2 GIS（地域情報システム）を利用した地域分析.....	99

I 概要編

日常生活圏域の基礎的研究

名古屋都市センター 調査課 石原 宏・清水敏治・泉 善弘

1. 背景と目的

最近の都市づくりの話題として取り上げられる「サステイナブルシティ」、「コンパクトシティ」等について日本の街に置き換えて考えた場合、どのような将来像を描くか共通の具体的なイメージがあるとは言い難い。

市民ひとり一人が具体的な将来の都市像をイメージすることは困難である。まず、市民の生活している身近な領域で都市像や生活像について議論することが必要だと考えられる。

本研究では、日常生活圏を居住者が日ごろ生活をする領域(エリア)ととらえ、そのエリアについての市街地像と生活スタイルを考えていくことが、身近なまちづくりに市民が参加していく第一歩であると考え、日常生活圏について基礎的な分析を行うとともに、今後の地区まちづくりの推進について考察し、持続可能なまちづくりを考えるための基礎資料を得るものである。

2. 方法と進め方

「日常生活圏」をインターネットで調べると、市町村合併の議論の中で日常生活圏が広域化したととらえる考え方、介護保険法の事業計画の中に日常生活圏域を単位として地域密着型サービスの事業量を盛り込むこととされたものが現れる。都市計画分野では近隣住区という考え方があり、名古屋市では小学校区をコミュニティの基本単位として考えられている。しかし、まちの形成過程として小学校区を単位に機能配置していないため、小学校区内で日常生活が完結するとは限らず、日常の買い物などを学区外でまかなう例も多いと考えられる。

本研究では、まちづくりという視点から日常生活圏域を捉えようとするものであるが、介護保険制度の日常生活圏域同様、住み慣れた地域を中心に日常生活を営むエリアを日常生活圏としてとらえた。

日常生活圏を把握するため、市街地の形成、人の移動、利便施設の立地を把握し、日常生活圏域の分布と駅との関係等について考察し、地区の類型化により地区の特徴を明らかにした。また、地区まちづくりの計画単位について考察した。

3. 名古屋市の市街地形成

(1) 名古屋市の市街化状況

名古屋市は戦後の合併を経て、1964年に現在の区域になった。新市街地では1970年ごろから土地区画整理事業により基盤整備が行われ、地下鉄の整備も進められた。DIDにより市街地の拡大の状況を図1に示す。

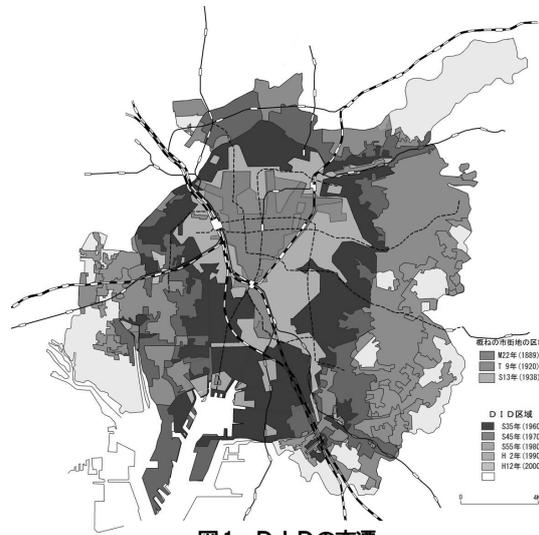


図1 DIDの変遷

(2) 自動車の普及

この時期は自動車の普及の時期でもあり1970年から1995年の約25年間に人口1000人当りの家用車数は100台から約500台に大きく増加した(図2)。新市街地は基盤整備とともに人口増加し、自動車を前提とした生活スタイルが定着した。

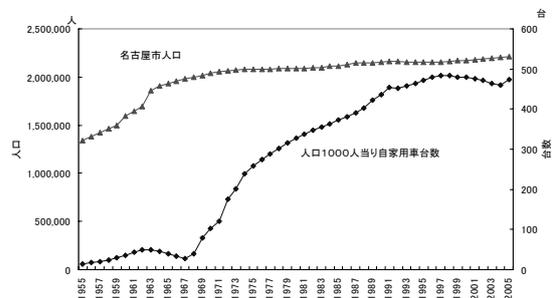


図2 名古屋市の人口と名古屋の伸び

4. 人の動きからみた日常生活圏

市内の人の動きを2001年に実施した「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。))を活用して分析した。日常生活圏の把握のため、市内居住者における居住地ゾーンからの発生交通(内々及び流出)を対象に分析した。

本研究では、PT調査で把握されているトリップのうちで日常生活圏に関する交通を対象に、交通の「量(トリップ数)」ではなく「質(交通手段構成、トリップ長)」の把握を中心に行うものとし、目的区分としては「自由目的」の中の「家事・買物」「通院」目的を、

手段区分としては、比較的トリップ長が長く日常生活圏域内の交通とは考えにくい「鉄道・バス」を除いた交通手段（「徒歩」「二輪車」「自動車」）を対象とした。

(1) 施設別の移動手段

「家事・買物」「通院」目的の交通を、目的施設により集計すると、「スーパー・デパート」が6割強、「病院・医療施設」が2割、「個人商店・コンビニ」が1割程度となる。これらの施設区分で、交通手段構成をみると、図3のように「スーパー・デパート」では、「自転車」の利用が比較的多く、「病院・医療施設」では、「自動車」利用が、「個人商店・コンビニ」では、「徒歩」での来訪がそれぞれ多くなっている。

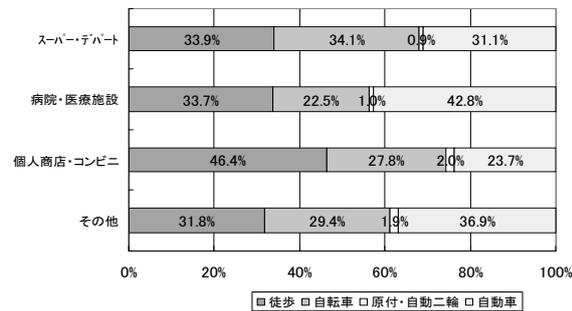


図3 家事等目的による到着施設の手段構成

(2) 日常生活での交通手段と移動距離

ここでは、人の動きを通じた日常生活圏域の広さのイメージを具体化するために、PT調査の「トリップ長」をもとに考察した。PT調査では、人の動きに関する目的別、手段別の「所要時間」はアンケート調査しているが、物理的な「移動距離」は把握していない。そこで、交通手段別の平均速度を徒歩4.8km/h、自転車9.6km/h、原動機付自転車19.2km/h、自動二輪・自動車28.8km/hと設定した。

距離帯別に、手段構成をみると、図4のようになる。徒歩の移動が圧倒的に多いのは徒歩5分圏（概ね400m程度）までであり、徒歩5～10分圏域（400m～800m程度）では、「自転車」比率が「徒歩」比率と同程度にまで増加する。徒歩10～20分圏域（800m～1600m程度）では、「自転車」比率が「徒歩」比率を上回り、また、「自動車」利用もわずかにみられる。徒歩20分圏域（1600m）を超えると、「徒歩」比率が激減し、逆に「自動車」比率が激増する。

(3) 人の移動からみた地域の課題

地域別の現状把握においては、日常生活圏域内の人の移動が、徒歩により完結できているか、また、自動車に依存せざるを得ないものとなっているかが、大きな視点になるものと考えられるため、ここでは、徒歩トリップと自動車トリップの比較を中心に分析を行い、地域ごとの課題を把握した。

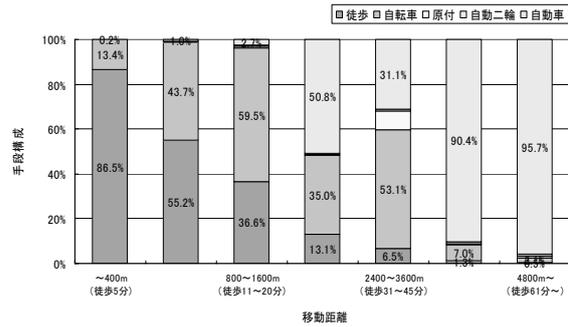


図4 家事等目的の移動距離帯別交通手段構成

PT調査で把握可能な最小の地域単位である「小ゾーン」別に、「家事・買物」「通院」目的の自動車トリップと徒歩トリップの比率を図5に示す。一般的に、トリップ数は、交通手段を問わずゾーン内の人口に比例する。一方で、手段構成比は、目的施設の立地条件などに左右され、その状況は、簡便的に同一ゾーン内の自動車トリップと徒歩トリップの比率で把握できるものと考えられる。図5において、トリップ数比（自動車/徒歩）の比率が低いほど徒歩移動が多く、逆に比率が高くなるほど自動車依存の高い地区であると考えられる。概観すると、徒歩の比率は既成市街地や地下鉄沿線などで相対的に高く、逆に、新市街地では自動車の比率が高くなる傾向にあることが伺える。

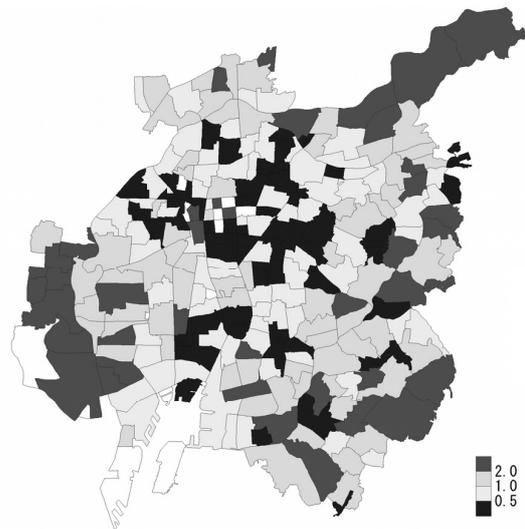


図5 トリップ数の比率（自動車/徒歩）

(4) 環境負荷量からみた地域課題

小ゾーン別の「トリップ数」「トリップ長」をもとに夜間人口当たりのCO₂排出量を算出し、全市平均値との比率を示したものが図6である。なおCO₂排出量の算出にあたり、原単位は0.25kg-CO₂/km（環境ハンドブック）、平均速度は18.6km/h（平成11年道路交通センサス、市内平均）とした。CO₂排出量の大小分布を概観すると、都心部を中心に既成市街地や新市街地

の地下鉄沿線などで、CO₂ 排出量が相対的に少なく、新市街地では CO₂ 排出量が相対的に多くなっており、市街地形成と環境負荷との関係が比較的明瞭に現われているものと考えられる。

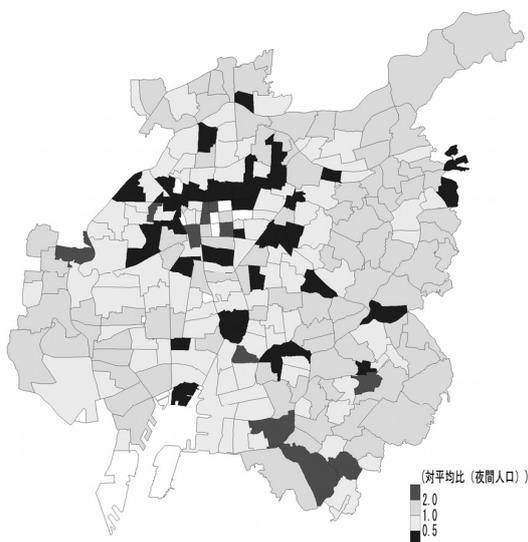


図6 ゾーン別 CO₂ 排出密度全市平均比

で種類数4以上のポイントを表示すると図7のようになり、地区の中心地と想定される場所が浮かび上がってきた。

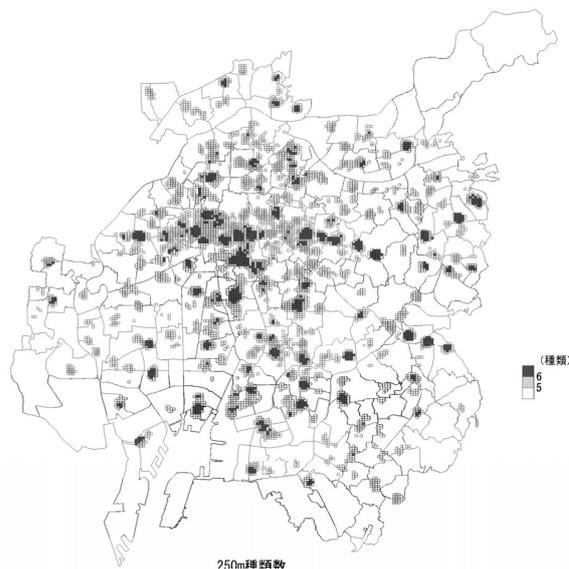


図7 利便施設集積地

5. 利便施設立地と日常生活圏

日常生活の利便施設の分布状況から日常生活圏について検討する。身近なまちの中心部には日常の買い物をする利便施設が集まっているとの仮定で利便施設の立地状況を把握した。

(1) 施設の集積度

利便施設の集積状況により日常生活圏の中心地(コア)を拾い出す。方法としては、表1にある利便施設を電話帳から抜き出し、位置(経緯度)を抽出した。ここで対象とした利便施設は地域に数多くあるものとし、図書館のように行政区に1館という施設は除外した。

表1 名古屋市内の利便施設数

	データ種別	抽出時期	市内件数
1	スーパーストア・マーケット	2006. 9	350
2	コンビニエンスストア	2006. 9	985
3	医薬品小売業 (調剤薬局を除く)	2006. 9	740
4	銀行	2006. 11	325
5	郵便局	2006. 9	306
6	書店	2006. 9	333
7	医療機関(内科)	2006. 11	788

さらに、市内を標準メッシュ(1km メッシュ)の1/10のポイント(約100m ピッチ)を設定し、そのポイントから各施設までの距離を計算し、250m以内にある利便施設の種類数および施設数合計を計算し地図上にプロットした。合計数と種類数は同様の分布を示したの

抽出した集積地から平成12年国勢調査による町丁目人口を用いて、各町丁目の重心から最寄の集積地までの距離を求め、距離別々に集計したものが表2である。徒歩圏500mで約5割、1km圏では約88%の人が住んでいることになり、ここで抽出した集積地がまちの中心としての機能を果たしているとすれば、日常生活圏内に多くの人が生活していると言える。

表2 町丁目重心から集積地までの距離別人口

	人口(人)	割合(%)
250m 未満	296,707	13.79
500m 未満	1,051,448	48.88
1000m 未満	1,889,861	87.86
全市	2,150,917	

※町丁目データの合計人口は名古屋市内人口と一致しない

(2) 鉄道駅、大型店との関係

名古屋市内の鉄道駅(ガイドウェイバスの高架部分を含む)のうち平日昼間に時間当たり2本以上運行されているものを対象とし、その位置(経緯度)を把握し、(1)の施設集積地中心(166)との距離を調べた。集積地中心と鉄道駅との距離が徒歩圏である500m以内のものを駅そば型とすると103件あり利便施設集積地全体の62%が駅そば型となる。

鉄道駅とそれぞれの利便施設との距離別件数を示した図8をみると駅から1kmまでのところに多くの施設が存在することがわかる。これは駅周辺の人口密度が高く店舗が多くなっているものと考えることができ

る。特にコンビニエンスストア、薬局などは駅そば立地の傾向が強く、本屋が次に続いている。

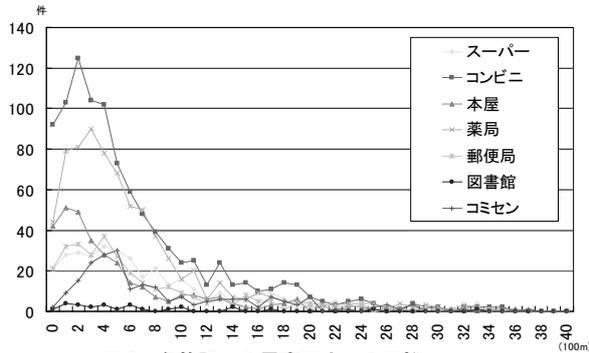


図8 各施設から最寄駅までの距離

また、大型店(大規模商業施設)は1施設内に複合的な機能をもったものも多く前項の集積地と別に検討する必要がある。

名古屋市内の大規模商業施設を平成 17 年度版「名古屋地域商業データブック」により抽出し位置(経緯度)を拾った。前述の集積地中心との距離が 500m以内のものは、61 件 (36.7%) あった。

(3) アンケートによる地区利便施設

市民が日常生活圏での日常の買い物や周辺の生活環境についてどう考えているかをアンケート調査により把握した。アンケートは名古屋市内在住の方から電話帳により無作為に抽出した 3,000 人を対象に平成 19 年 2 月に郵送法により実施した。有効回収数は 836 人 (27.9%) であった。調査票Aは電話帳から抽出された方に答えていただき、併せて調査票Bをその世帯で日常的に家事を行う方に答えていただくよう依頼した。

アンケートを送付した対象者の年齢は 50 歳代以上が 82.5%と高い層が多くなっている。これは電話帳を元に対象者の抽出を行ったことに起因していると考えられる。世帯の構成は夫婦のみが 36.1%と最も多く、子どもと同居 (2世代) 35%、親と同居 (2世代) 7.9%、単身 7.8%と続いている。

日常の食料品についてはスーパーマーケットが 89.3%とほとんどを占めている。個々の商店 2.1%、宅配 1.7%、コンビニエンスストア 1.4%と続くが、スーパーマーケットでの買い物が生活に定着している状況がわかる。

図9はよく利用する利便施設と近くにあるとよい利便施設についての回答である。よく利用する施設ではスーパーマーケット、郵便局、銀行、病院・診療所、ドラッグストア・薬店、コンビニエンスストア、ホームセンターの順となった。また、あるとよい施設では似た傾向を示しつつも、利用する施設との差が大きなものとして病院・診療所、公園、図書館、文化センター等、書店などがあがっている。アンケート結果から

みて、利便施設の集積度で抽出した7施設については概ね妥当な施設と言える。利便施設としてホームセンターや飲食店なども考慮していくことも今後の検討課題である。

生活環境の評価で重視する項目の回答を図 10 に示す。買い物の利便性、公共交通の利便性が高く、市街地の安全性が続いている。

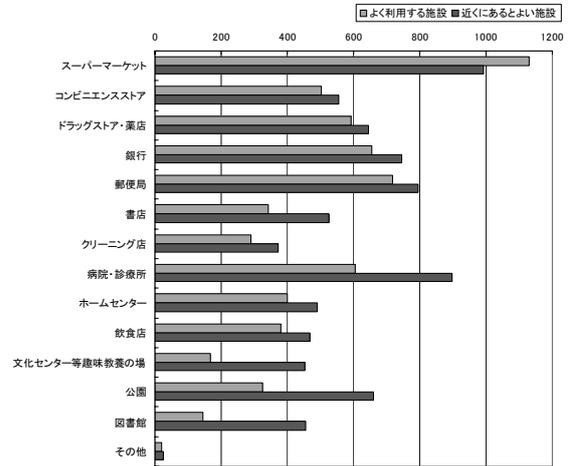


図9 利便施設

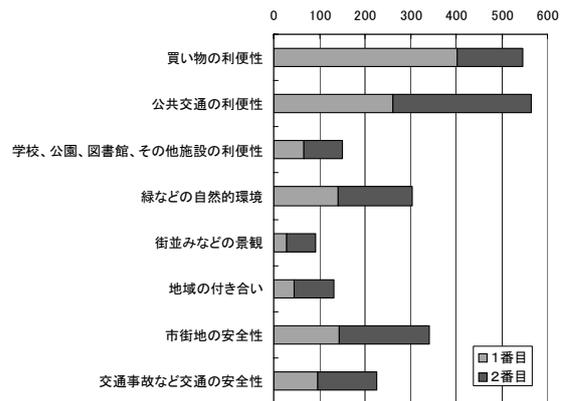


図10 生活環境の評価で重視する項目

6. 地区の類型化と典型地区

(1) 対象地区

これまでみてきたように日常生活圏を考えるため、まちの中心として利便施設が集積する集積地(166)に加え、大型店のうち複合機能を持つケースが多い規模の大きな店舗面積 1 万㎡以上の施設(41)の計 207 地区(以下集積地等という)を対象に地区の類型化を行い、地区特性を把握した。

(2) 類型化

①1970 年 DID 内外、②可住地人口密度 120 人/ha の大小、③鉄道駅から 500m 内外、④500m 圏内利便施設数 20 の大小の 4 つの指標を基に分類した。ここで可住地人口密度 120 人/ha、500m 圏内利便施設数 20 は対象

地区の平均値である。この指標に基づき地区を類型化すると表3のように16パターンのうち4つは存在しなかった。表中にそれぞれの件数と地区の性格を示す。

地区類型を地図に表示したものが図11である。類型11と類型21の違い、類型31と類型32の違いなど立地条件や地区の市街化の状況を反映した類型の特徴を読み取ることができる。

表3 集積地等の類型化

類型		最寄駅から500m内				最寄駅から500m外			
		利便施設集積大(20件以上)		小		利便施設集積大		小	
		タイプ 件数	性格	タイプ 件数	性格	タイプ 件数	性格	タイプ 件数	性格
1970年DID内	可住地人口密度大(120人/ha以上)	11	既成市街地内の地区中心(駅近)で密度も高い	12	既成市街地内の駅近くで密度も高いが駅から離れた地区の集積が少ない	13	既成市街地内の地区中心(駅近くではない)	14	既成市街地内で密度も高いが駅から離れた地区の集積が少ない
		34		37		5		28	
	小	21	既成市街地内の駅近くの中心だが密度が低く広域中心	22	既成市街地内の駅近くだが密度が低く集積が少ない	23	—	24	既成市街地内が密度が低く駅から離れた地区の集積も少ない
		17		24		0		24	
1970年DID外	可住地人口密度大	31	新市街地の駅近くで密度も高い地区中心	32	新市街地の駅近くで密度も高いが集積が少ない	33	—	34	新市街地で密度が高いが駅から離れた地区の集積も少ない
		3		4		0		10	
	小	41	—	42	新市街地の駅近くで密度が低く集積も少ない	43	—	44	新市街地で密度が低く駅から離れた地区の集積も少ない
		0		4		0		17	



図11 集積地等の類型

(3) 典型地区の抽出

各地区の4指標をグラフ化し(図12、図13)、それぞれの類型でできるだけグラフの原点から離れている地区を典型地区として抽出した。類型14については大規模団地を抱える地区とそうでない地区の2地区を選び、12類型で13地区を抽出し、現地調査をした。

平成12年国勢調査結果等をもとに典型地区の250m圏のデータをまとめると表4のようになる。

(4) 地区の課題

典型地区抽出時の基準として利便施設数が少ない類型は日常生活圏の核とは言えない地区が抽出された。利便施設数については下限値を設けるなどして一定の足切りを検討すべきである。

①集積地の課題

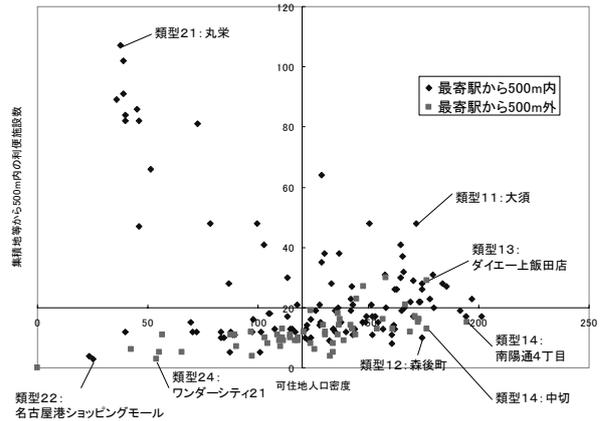


図12 1970年DID内の集積地等

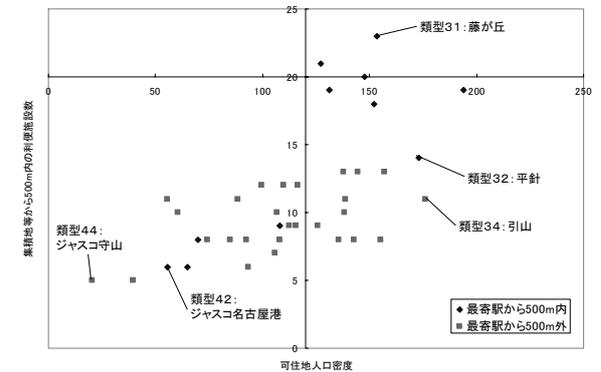


図13 1970年DID外の集積地等

表4 典型地区の特性

地区番号	類型	典型地区	人口密度(人/ha)	世帯密度(世帯/ha)	市街化率(%)	持ち家率(%)	共同住宅世帯率(%)	単身世帯率(%)	65歳以上世帯のいる世帯率(%)	18歳未満世帯のいる世帯率(%)
1	11	大須	88.9	42.6	91.8	49.1	62.5	43.4	39.0	14.6
2	12	森後町	110.4	49.2	88.2	53.9	59.5	42.6	32.0	20.6
3	13	ダイエー上飯田店	192.4	87.6	90.9	12.0	93.0	39.8	21.8	25.8
4	14	南陽通4丁目	120.6	47.7	83.6	52.1	64.4	33.5	28.9	27.0
5	14	中切	120.4	46.5	87.3	59.0	46.2	28.0	31.0	27.9
6	21	丸栄	20.3	11.2	91.3	55.5	62.0	50.8	40.4	10.7
7	22	名古屋港ショッピングモール	0.0	0.0	81.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8	24	ワンダーシティ21	22.7	9.3	73.6	54.5	96.0	22.9	3.4	35.6
9	31	藤が丘	109.8	61.3	81.4	14.0	91.1	56.8	14.1	18.7
10	32	平針	129.6	62.5	77.2	23.9	91.7	46.2	9.1	24.3
11	34	引山	139.5	53.1	81.0	24.3	77.6	22.0	27.1	31.9
12	42	ジャスコ名古屋港	41.5	13.7	94.8	87.4	46.6	14.5	19.4	37.4
13	44	ジャスコ守山	13.8	4.6	23.2	53.2	44.1	13.5	19.6	38.5

□は各項目上位3位以内

集積地のうち人口密度が低いところでは核としての賑わいに欠ける。また、4車線の幹線道路沿いに店舗がある地区では、両側の一体感が薄い、ロードサイド型の店舗が増えるなど核としての空間イメージが希薄になる。

大須のように広域からも集客するが、居住人口も高く、食料品店などもあるまちはまちなか居住の1つの典型と考えられる。低層の木造建物がマンションに建て替わりつつあり、建替えのルールを検討する必要がある。

新市街地の集積地は自動車利用率も高く、駐車場の位置や管理方法の工夫も必要である。また、自動車の利用を重視しすぎると歩行者環境を阻害することにつながるため注意が必要である。

②大規模店舗の課題

集積地と同様、多様な便利施設をもつ大型店は集客力があるが、自家用車でアクセスを基本として内向きに造られている。地域との一体性が低く、周辺地域の核として歩行者、自転車でのアクセスを期待するためには敷地周囲のデザインや駐車場の配置等に工夫が必要である。

7. コミュニティと日常生活圏

日常生活圏を中心にまちづくりを考える場合、地域のコミュニティ単位とまちづくり計画単位の間を関係を検討しなければならない。

(1) 学区

地域の隣保組織である「町」は15世紀から存在した。明治時代に学区という考え方ができ、コミュニティの単位として小学校区基礎として考えられてきた。学区の組織については学区連絡協議会が1980年の68.1%に対し1998年では91.0%と学区の包括的な組織として連絡協議会を設置する学区が増えている。

また、本研究でみてきた日常生活圏の核と考えられる集積地等は学区単位にあるわけではない。学区の中心と集積地等との距離をあらわしたのが図14である。葵、港楽、当知、金城、清水、中川、極楽、田代、六郷、矢田、植田南、藤が丘などは距離が小さく、学区＝日常生活圏と考えることができる。

逆に複数学区の中間に集積地がある場合など日常生活圏が複数学区にまたがっているケースもある。

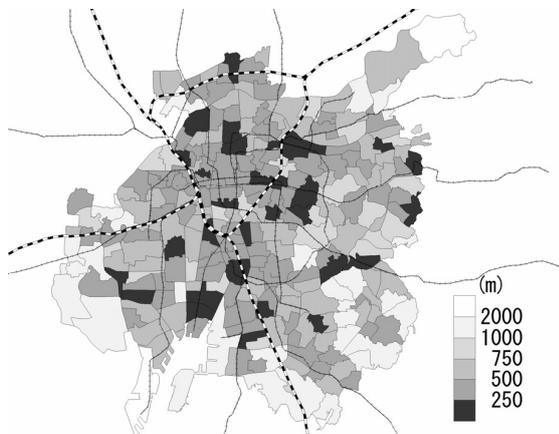


図14 学区中心と集積地等との距離

(2) コミュニティ計画

米国の10大都市の中でコミュニティ地区を単位として計画づくりをしている都市が複数ある。1地区あたりの人口は10万人程度と名古屋市に置き換えてみると行政区単位ぐらいの人口規模と考えられ、計画策定においてはきめ細かなプロセスが行われている。ロサンジェルス総合計画策定では35のコミュニティ地区にコミュニティを代表するコミュニティ計画地区評議会(Community Planning Area Council:CPAC)を

設け、94の認定近隣評議会(CNC)と協力して市民参加を踏まえたコミュニティ計画づくりが進められる。

ロサンジェルスの土地利用計画では人口規模1.5~2万人の近隣地区から、コミュニティ中心、広域中心と段階的な圏域設定の考え方をもっている。

韓国大邱広域市の都市基本計画でも近隣生活圏(0.5~1万人)、小生活圏(2~3万人)、中生活圏(5~10万人)、大生活圏(20~40万人)と段階的な圏域設定の考え方を土地利用計画の基礎としている。

8. 日常生活圏を基礎としたまちづくり

(1) 日常生活圏域

本研究により、地域の便利施設をもとに日常生活圏の把握を行ったが、コミュニティの単位とされている小学校区より少ない圏域数であった。徒歩圏としては500m程度が基本であるが自転車などの利用により1~2kmあたりまでは圏域と考えることは可能である。

新市街地では自動車利用を前提とした生活スタイルが主となっている。日常生活圏の核の密度が低く、徒歩圏外の地域も多い。地下鉄路線だけではカバーできない地域に対して日常生活圏を考慮したバス路線により公共交通を軸にしたまちづくりを推進することも大切である。CO₂排出量の抑制や歩行者環境の充実を考えると日常生活圏域において、歩きたくなる環境を地域住民自ら作り、自動車への依存度を少しでも下げる努力が必要である。

また、既成市街地ではまちなか居住として一定のストックをもっているが、高齢化や人口減少の課題を抱えている。交通利便性が高い特徴を活かし、居住環境を悪化させない地域のルールづくりのもとに世代交代がスムーズに進むしくみづくりが必要である。

(2) 日常生活圏とまちづくり

コミュニティとしての学区と日常生活圏が一致する場合はよいが、圏域が一致しない場合は圏域全体でまちづくりを考える場も必要だと考えられる。

名古屋市が地区総合整備で取り組んだ有松などは鉄道駅の北と南で学区が異なるが駅周辺が地区の中心であることから全体でまちづくりを進めようという動きが強まりつつある。

学区単位のコミュニティを基礎としつつも、まちづくりを進める場合はまとまりのある地区(日常生活圏)でまちづくり協議会などをつくり地区全体の議論を進めることが必要だと考えられる。

地区中心がどこか含め、地域住民が自分の住むまちについて考え、将来のまちづくりを考えることは都市全体の問題より身近で取り組みやすい。コミュニティでの計画作りをしきみとして位置づけ、地区の将来像やルールについて住民が日常生活圏を基礎として話し合う場をもつことも大切である。

Ⅱ 本 編

第1章 研究の背景と目的

1-1 人口減少時代と都市のあり方

日本の人口は2005年をピークに減少に転じたものの、愛知県、名古屋市は人口増が続いている。日本の街は戦後の都市への人口集中の中で拡大を続けてきたが、バブル経済崩壊後の地価下落と低金利を背景に都市部の人口増が進んでいる。しかし、これも時間の問題で、少子高齢化を背景に、県も市もいずれは人口減の時代が訪れると言われてている。

最近の都市づくりの話題として取り上げられる「サスティナブルシティ」、「コンパクトシティ」等はヨーロッパの町がモデルになっていると言われてている。確かに、城壁に囲まれて形成されたヨーロッパの町はコンパクトに歩けることが多い。しかし、日本の街に置き換えて考えた場合、どのような街の将来像を描くか、共有できる具体的なイメージがあるとは言い難い。

平成17年度自主研究「人口減少・環境重視時代における名古屋の都市行政のあり方に関する基礎研究～広域から見た名古屋市の都市構造・行政機能の方向性について～」で、名古屋都市圏について市町村の関係を中心に名古屋市の位置づけや役割について分析を行った。しかし、都市全体で見ても市民ひとり一人が具体的な将来の都市像をイメージすることは困難である。そのためには、市民の生活しているテリトリーで都市像や生活について議論していくことが必要だと考えられる。

(1) 人口減少時代

平成18年12月に公表された国立社会保障・人口問題研究所の日本の将来推計人口によると日本全体の人口は図1-1のように2005年以降減少していく。この推計は平成17年国勢調査の第一次基本集計結果、平成17年人口動態統計の確定値に基づき推計されたので、長期の合計特殊出生率を中位で1.26、高位で1.55、低位で1.06とし、長期の平均寿命を死亡中位（男=83.67年、女=90.34年）としてコーホート要因法により推計されている。

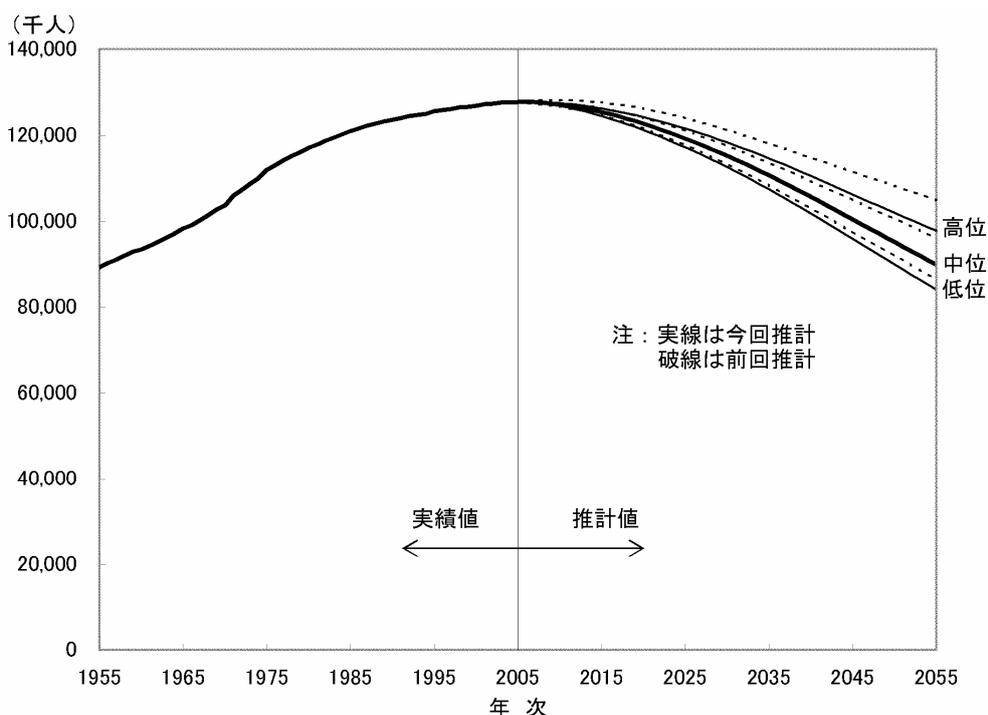


図1-1 総人口の推移¹⁾

コーホート要因法は将来の移動と生死等の個々の指標を仮定し、推計を行うもので今回の推計では出生を3パターン（高位、中位、低位）と死亡を中位として、国際人口移動について日本人は1995年から2005年の平均値を一定とし、外国人は2025年まで増加し、その後一定と仮定している。

名古屋市市の人口について、2000年と2005年の国勢調査結果を使い、さらに簡単なコーホート変化率法で名古屋市の人口推計を行うと現在人口増となっている状況を反映して暫く増加するものの2010年以降減少に転じる(図1-2)。これは出生率の変化や社会移動率の変化などの外的条件を反映していないため実際とは異なると考えられるが、2000年から2005年の状況から推計すると名古屋市でも人口減少時期を迎えるという背景があることが理解できる。この曲線をどう変えるかは社会移動によるところが大きい。つまり名古屋市が住みやすく魅力的な都市であれば人口減少の流れを弱めることも考えられるという意味を持っている。

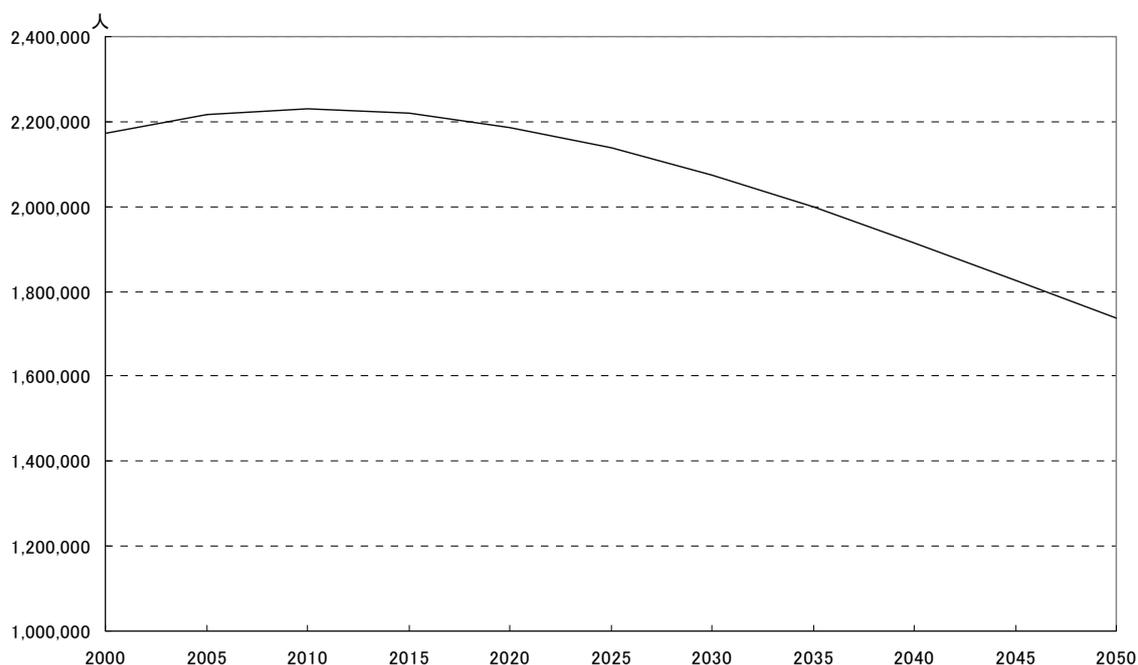


図1-2 名古屋市の人口推計 (コーホート変化率法)

(2) コンパクトシティ

最近「コンパクトシティ」ということばを耳にする機会が増えた。テレビでも青森市の取り組みなどがとりあげられ話題になっている。青森市の都市計画マスタープラン（平成11年6月策定）では都市づくりの基本理念として「青い森・青い海に抱かれたコンパクトシティの形成」を掲げている。また、そこで実現されるべき生活像をコンパクトシティ・ライフとして打ち出し、市内をインナー、ミッド、アウターの3ゾーンに分けてそれぞれの地区特性に応じた市街地整備を進め、都市づくりの方向を市街地の内側に向ける効率的で機能的な都市構造をめざしている。人口30万人ほどの青森市で市全体の年間予算の約3%にあたる23.3億円の除雪費（平成17年度）を必要としている。分散型の都市づくりが進むと公共施設の維持費だけで莫大な費用がかかるという課題を抱えている。そこで、市街地の人口密度を高め、コミュニティの再生を図るとともに効率的な行政運営をめざそうというものである。

青森市ではコンパクトシティを実現するために大きく2つの取り組みを行っている。1つは中心市

街地の活性化で、市民図書館・男女共同参画プラザ・生鮮市場・ファッション系店舗などが入居する複合型商業施設「アウガ」を平成13年に青森駅前にオープンさせた。この施設を始めとして中心市街地が活気づきつつある。もう1つは郊外の保全で自然環境を保全するとともに無秩序な郊外の開発を抑制しようとしている。

では、名古屋市ではどうなっているか。名古屋市は日本で4番目の大都市として222万人の人口を有し、中部圏の中心都市として成長してきた。昭和30年代の合併により現在の市域となり、昭和45年の市街化区域と市街化調整区域の線引きにおいて市域の92%の市街化区域を定め、計画的な新市街地の整備と既成市街地の再開発を進めてきた。現在は、市域の2/3以上が土地区画整理事業等の基盤整備事業により整備された大都市の中でも基盤整備が進んだ都市である。市街地の整備に伴い新市街地でも人口が増加するものの、中心部での人口減少傾向が続き、市の人口は横ばい状態であるものの都心部では子どもの数が少なくなり小学校の統合が必要となり、周辺部では増大する子どもに対応して3つの小学校が建設中である。

地下鉄の環状化やおおなみ線、ガイドウェイバスなど公共交通の整備が進められているが、周辺部では公共交通機関の密度も都心部に比べれば相対的に低く、効率も悪くなっている。前述の青森市では平成17年国勢調査のD I D区域面積は38.91k㎡（市域面積の4.7%）に対し、名古屋市ではD I D区域面積273.69k㎡（市域面積の83.8%）と広がりの違いがある。D I D区域内の人口密度は青森市が6,091.4人/k㎡に対し、名古屋市は7,889.9人/k㎡と名古屋市の広いD I D区域のほうが青森市の中心部より人口密度が高い。

名古屋市全体がコンパクトシティだという意見、鉄道駅を中心にコンパクトな市街地を誘導すべきだという意見など様々な考え方があがるが、大都市におけるコンパクトシティの概念が整理されているとは言えない。

（3）なごや交通戦略

名古屋市は平成16年6月になごや交通戦略を策定し、平成22年までに公共交通と自動車の利用割合を「3：7」から「4：6」にする目標を掲げ、総合的・重点的な施策展開を行っている。その中で4本柱と重点として以下のように述べている。

（I）自動車の流入や違法駐車抑制 ～重点：都心の自動車減量～

都心へ流入する自動車交通を抑制し、都心等の違法駐車問題などの解消をめざす。

市域周辺や都心外周でのパーク&ライドの推進と、ITSの活用によるパーク&ライドの利用促進、都心での違法駐車対策を関係機関等と協力して進める。

長期的には、トランジット・モールおよび、課金や法規制を含めた流入抑制やロード・プライシングについても調査・検討をする。

（II）公共交通の使いやすいまちづくり ～重点：駅そばルネサンス～

駅そば（駅勢圏を中心とする生活圏）を、徒歩や公共交通で動きやすく、生活に便利でコンパクトなまちに誘導する。

駅そばへの都市機能の集積や土地利用の見直しによる立地誘導を図るとともに、公共空間を活用し、安全快適な歩行者・自転車空間の形成を推進する。

長期的には、モールやトランジット・モールについても調査・検討する。

（III）使いたくなる公共交通の実現 ～重点：エコ・ポイントTDMとちょい乗りシステム～

公共交通利用者支援 ～エコ・ポイントTDM～

公共交通を利用した時にポイントがもらえ、そのポイントを一定量ためると公共交通の切符などに交換できるという仕組みを通じて、交通需要マネジメントに貢献する、「エコ・ポイント TDM」を推進する。

手軽な交通手段の導入 ～ちょい乗りシステム～

食料品などの買物や病院、ご近所に行く場合など、日常生活でのちょっとした移動に手軽に利用してもらおう「ちょい乗りシステム」の導入を推進する。

(IV) 環境にやさしいライフスタイルの普及 ～重点：交通エコライフ～

自動車を使わない日を体験するイベントや、公共交通による通勤を奨励する事務所を支援するなど、環境にやさしいライフスタイル～交通エコライフ～普及の機運を盛り上げる

この4本柱と重点に焦点をあて表 1-1 のような方向性のもとパッケージプログラムを提案している。

表 1-1 「まちづくりと交通」の方向性

地域	「まちづくりと交通」の主な方向性
都心	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者回遊性の向上とまちの賑わいの醸成を図る。 ・ 自動車の流入を抑制し、公共交通によって移動しやすい都心の形成をめざす。
駅そば	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生活に便利なまちとなるよう、駅そばへの都市機能の集積を図る。 ・ 駅での乗り換え利便性の向上や、交通情報サービスの充実を徹底する。
広域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通エコライフの定着をめざし、公共交通指向の都市圏へと誘導する。 ・ 職住近接型の市街地形成をめざす。

この交通戦略の中で「駅そば」は駅勢圏を中心とする生活圏として徒歩や公共交通で動きやすく、生活に便利でコンパクトなまちに誘導するとコンパクトなまちづくりの考え方を打ち出している。

(4) 地域の時代

1995年の地方分権推進法により機関委任事務の廃止を始めとして2000年以降国と地方の関係が大きく変わってきた。国と地方との役割分担が変わり、骨格的なことを除いて原則地方が中心となり個性あるまちづくりを行うことになってきた。これまでの都市づくりは国の補助金を積極的に活用し地方の財政負担をできるだけ小さくするようにしてきたが、それが国の基準に合わせた整備につながり画一的な整備に陥ることもあった。現在は国の制度も街路、再開発、区画整理など事業ごとの補助金からまちづくり交付金制度のように地区に着目してソフトな事業に対しても国費が導入されるようになり、また、提案事業としてこれまでの補助対象事業以外の事業についても一定の枠で事業計画に参入することができるなど地域の特徴を活かした開発を促進している。

また、都市計画制度においても都市計画マスタープラン策定への市民参加に始まり、都市計画提案制度など市民と行政と一緒に計画づくりから都市づくりを行う制度が充実してきた。

これら地域に着目した都市づくりを進めるためには、地域ごとの特徴を活かしたまちづくりの計画が必要である。都市計画マスタープランでも地域別計画などを充実させ、地域個性を活かした都市計画の推進を図っている都市も増えつつある。

そこで、地域を考える上でどの程度の範囲をとらえればよいか。都市計画の基本としてとらえられる近隣住区の考え方は1923年にペリーによって最初に提案された。ペリーは近隣社会の中心に小学校を配置し、近隣住区から通過交通を締め出す。商店を周囲の交差点にまとめ、オープンスペースと近隣公園のミニマム・スタンダードを決め用意するといったことが基礎理論の物理的側面である。²

名古屋市の戦災復興土地区画整理事業では昭和8年の設計標準に基づき学校と公園の接続する配

置方針を明確化したことによって復興事業区域内の47小学校の内、隣地に公園が直接面している小学校が36校あり、1ブロック隔てた場所に公園がある5校を含めると約9割の小学校が公園と隣接して配置されている(1996年時点)。小学校は日常生活における基礎的な単位である中核的な施設であり、公園との一体的配置は拠点性を高めるとともに都市内に不足しがちなまとまったオープンスペースを確保している。³

名古屋市の場合、区政協力委員制度など小学校区を基礎にした地域づくりが推進されており、学区がコミュニティの1つの単位となっている。しかし、生活を軸に考えた場合、日常の買い物や文化教養の場など必ずしも学区内で完結しているわけではなくそれぞれの地域で一定の生活圏を構成していると考えられる。また、交通手段の発達と自家用車の普及により、買い物の種類によっては広域な範囲も生活圏と言える状況になっている。

地域のまちづくりを考える上で、日常の生活圏をどの範囲でとらえるか、また、学区などとの関係をどうとらえるかは古いテーマではあるが、拡散した市街地を元に新たなまちの姿を議論するうえで基本的な考え方を整理しておく必要があると考えられる。

1-2 研究の目的と方法

(1) 研究の目的

都市全体で見ている市民ひとり一人が具体的な将来の都市像をイメージすることは困難である。そのためには、市民の生活している身近な領域で都市像や生活について議論することが必要だと考えられる。

本研究は、日常生活圏を居住者が日ごろ生活をする領域(エリア)ととらえ、そのエリアについての市街地像と生活スタイルを考えていくことが、身近なまちづくりに市民が参加していく第一歩であると考え、日常生活圏について基礎的な分析を行うとともに、今後の地区まちづくりの推進について考察し、持続可能なまちづくりを考える上での基礎資料を得ることを目的とする。

(2) 研究の方法

日常生活圏を考えるにあたって、①名古屋市の市街地の発展、②人々の日常生活での移動、③利便施設の立地状況の3点から分析し、日常生活圏の類型化を行い、典型地区の考察を踏まえ、地区の課題を整理する。日常生活の利便施設などのとらえ方についてはアンケート調査により補完する。また、コミュニティ活動の基礎となっている小学校区との関係について検討し、歩いて暮らせるまちを想定した場合の今後の計画づくり、まちづくりの進め方について考察する。

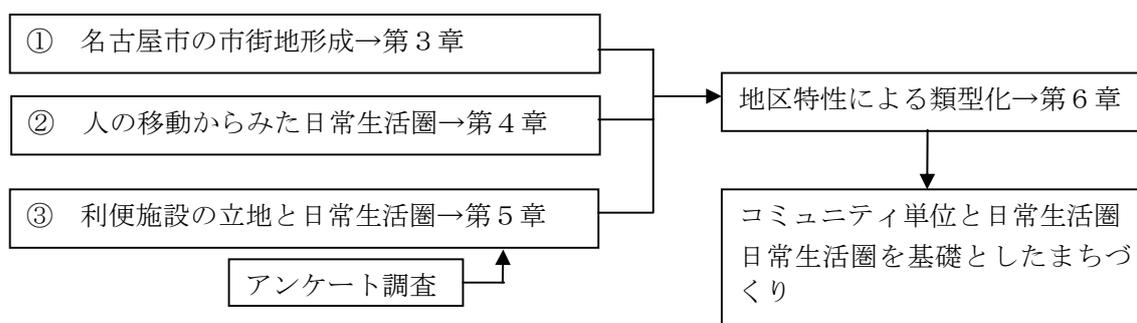


図1-3 研究の流れ

第2章 日常生活圏とは

2-1 日常生活圏

「日常生活圏」というキーワードでインターネット検索をすると最近のいくつかの捉え方が見つかる。1つは、市町村合併議論の中で「日常生活圏の拡大とともに広域な連携が必要となって・・・」と人々の行動範囲が広がっていくことにより日常生活圏も拡大してきたと捉える見方である。

もう1つは平成17年の介護保険法改正により地域密着型サービスの創設が位置づけられ、市町村が事業計画の中に日常生活圏域を単位として地域密着型サービスの事業量を盛り込むこととされたものが現れる。厚生労働省の介護保険制度改革の概要というパンフレットでは日常生活圏域のイメージとして「地理的条件、人口、交通事情その他社会的条件、介護給付等対象サービスを提供するため施設の整備の状況等を総合的に勘案し、利用者の最も身近な圏域を設定します。」と説明され、設定例として中学校区、小学校区、公民館区域等が示されている。

前者は人々の行動範囲が広がっていることに着目した広域的な圏域を捉えているが、後者は身近なエリアに着目して「住み慣れた地域で、地域の特性に応じて多様で柔軟なサービス提供が可能となるような新たなサービス体系として『地域密着型サービス』を創設」⁴（「介護保険制度改革の概要」）と比較的小さなエリアをイメージしている。

都市計画分野では近隣住区という考え方⁵があり、名古屋市では小学校区がその概念にあたるものとして考えられている。しかし、まちの形成過程が小学校区を単位に機能配置するようになっていないため、小学校区内で日常生活が完結するとは限らず、日常の買い物などを学区外でまかなう場合も多いと考えられる。

（1）都市計画研究における日常生活圏

都市計画分野で日常生活圏を扱った研究としては、1955年頃に「住区における日常生活圏と施設の分布について」⁶などがあり日常の外出距離として500m程度で80%が含まれることが明らかにされている。また、近年はコンパクトなまちづくりの空間像を研究するものとして2001年の「人口密度指標を用いた都市の生活環境評価に関する研究」⁷では都市の人口密度指標が有する意味を、都市レベルでの自動車の所有と利用、地価と住宅床面積、徒歩圏内での生活関連施設の立地状況という3つの側面との関連で明らかにすることを目的としており、地域生活施設の徒歩利用圏として500mを用いている。徒歩圏内に地域生活施設が多い地域ほどアクセシビリティが高くなっている。扱った施設は集会場・公民館、公園、交通機関（駅）、医療施設、金融機関・郵便局、老人ディケアセンター、コンビニエンスストアの各施設が徒歩圏内にある住宅の割合と都市の整備状況、D I D人口密度との相関関係から分析し、集会所や公園といった自治体関連施設では相関関係は認められず、コンビニでは高い相関性があり、その他は中間的な特性という結果であった。

同年の「地方都市における居住地型別の購買行動特性」⁸では、地方中小都市を例に居住地型別の購買行動を分析している。1km未満に購買施設がある居住地型は殆どが近隣空間での購買行動となり徒歩や自転車の利用率が高く、徒歩圏の居住環境を理想とする意見が多い。近隣空間に購買施設がない居住地型では自動車の利用率が高く休日の行動数が多い。このグループは公共交通サービス整備に対する要望が多いという状況が明らかにされている。

2006年には「地方中心都市における居住地の構造的特質とコミュニティのニーズに関する研究」⁹がある。この研究では5つの学区について生活施設（デパート、スーパーマート、コンビニ、病院医

院、歯科医院)について調べ、1km 程度を徒歩の限界距離ととらえている。居住地の特質別のニーズとして都心、都心隣接地、郊外では生活利便施設要求が強く、計画的開発地と農村では共同利用施設や高齢者関連施設への要望が高いという結果が報告されている。

近年の研究は、コンパクトなまちづくりを視野におきつつ住民の生活行動に着目した研究が多いが対象として扱っているのは地方都市が多く、大都市の中で日常生活圏を扱った研究はほとんど見られない。

(2) 市町村合併における日常生活圏

市町村合併を推進した背景として総務省は地方分権の推進、少子高齢化の進展、広域的な行政需要が増大、行政改革の推進、昭和の大合併（昭和 30 年前後）から 50 年が経過の 5 つをあげている。その中で 3 番目の広域的な行政需要の説明として「人々の日常生活圏が拡大するに従い、市町村の区域を越えた行政需要が増大しており、新たな市町村経営の単位が求められている」と日常生活圏の広域化という概念を使い、各自治体も背景の説明に使っている。

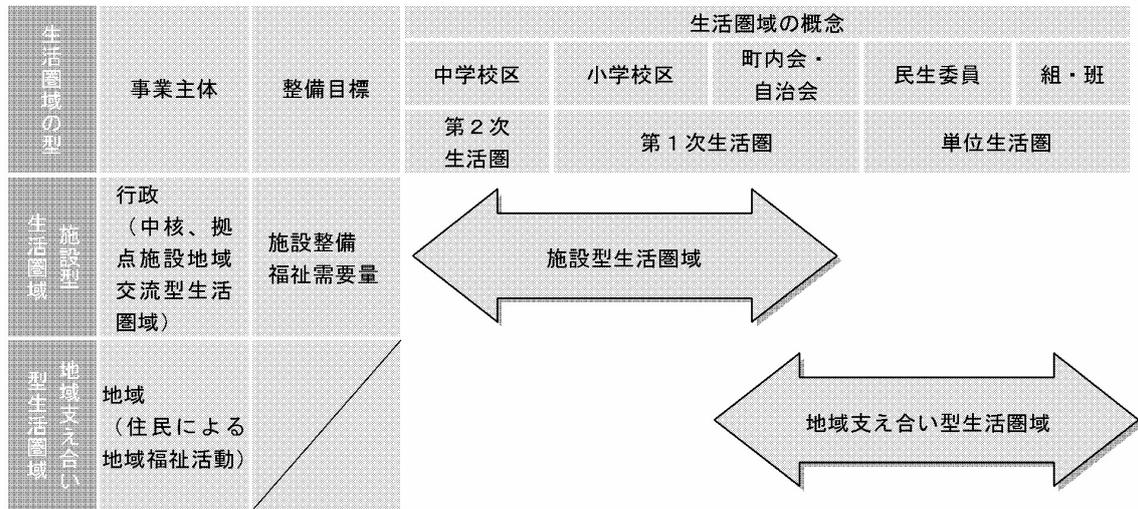
ここで言う日常生活圏の拡大について市町村合併をした都市の例を見ると、「道路交通網の整備や情報通信手段の発達に伴い、地域住民の生活行動圏域は、行政区域を越えて飛躍的に拡大しています。このような中で、地域の実情と住民ニーズに即した公共サービスを効率的に提供し、地域全体の発展を支えていくためには、地域住民の生活圏域と行政区域を可能な限り合致させていくことが求められています。また、こうした取り組みは、公共サービスの受益者と納税者の基盤を一致させることとなり、『自らのまちのあり方を住民自ら決定していく』という『自治に関する自己決定』の観点からも重要であり、より住民の目線に立った地方自治への前進が期待されます。」¹⁰のように道路や通信手段の発達を背景に人々の行動範囲が拡大していることを示している。これは生活全般をとらえ、行政区域を越えたかなり広い範囲をとらえた考え方である。

(3) 介護保険事業計画における日常生活圏域

介護保険事業計画における日常生活圏域のとらえ方は各市町村の事業計画において地域の実情に基づき定められる。栃木市の計画では「そこで、高齢者が住み慣れた地域、すなわち今回の計画上の『日常生活圏域』について考えました。世代間によっても生活範囲というものが違うように、それぞれの高齢者にとっても、生活範囲というものは必ずしも同じではありませんが、自治会を通しての様々な活動や老人クラブを単位とした活動は、住み慣れた環境でなじみの顔の見える密接な場であると思われまます。そのため、『日常生活圏域』を設定するにあたり、このような自治会活動やコミュニティ活動などを考慮し、現在市政懇談会を行っている右のページのような区割を圏域として考えました。」¹¹として市内を人口 4,000 人から 16,000 人の 8 つの圏域に分けている。

また、安城市の計画では「生活圏域は、個人の考え方や移動の自由、生活スタイル等、圏域を設定する目的により、その定義は異なり（図2-1参照）、一律に定義できるものではありません。高齢者保健福祉計画における日常生活圏域の設定においては、高齢者サービス施設の面的整備の観点だけでなく、高齢者が住み慣れた地域での生活を継続していくため、地域の助け合いや、地域支え合いの組織づくり等地域福祉推進の観点から捉えることも重要となります。このため、計画策定にあたっては、施設整備の視点から、中学校区を日常生活圏域（施設型生活圏域）として設定する一方、地域における見守りや声かけ運動などの事業の内容により、小学校区や町内会等を地域支え合い生活圏域として位置付けます。（図2-1参照）」¹²としている。ここでは単位生活圏（町内会程度）、第 1 次生活圏（小

学校区)、第2次生活圏(中学校区)、地方生活圏(市域)の4段階で考え、一般的な生活圏として商業機能との対比も掲載している。



圏域区分 圏域指標	地方生活圏	第2次生活圏	第1次生活圏		単位生活圏
圏域の概念	市域	中学校区	小学校区	町内会	町内会(組・班)
	自動車等交通用具 の利用圏域	自転車の移動圏域	高齢者(児童)の 徒歩圏域		幼児徒歩、後期高齢 者移動圏域
圏域面積		概ね半径2~3km	概ね半径1~2km		概ね半径500m
一般的な生活 圏の規模 (商業機能)		2000戸~2500戸 程度	1500戸~2000戸 程度		世帯数500戸程度
	百貨店	スーパーマーケット	コンビニ、飲食店		コンビニ、日用品雑 貨店
民生委員担当 区域		地区民生委員協議 会圏域			170~360世帯(人口)
社会福祉協議 会活動 (支え合い活 動)	市社会福祉協議会	地区社会福祉協議 会	町内福祉委員会		
	組織、活動支援の 仕組みづくり	圏域における連 携、組織的支援	福祉委員会活動の実 施		見守り、声かけ活動
地域福祉計画	全市的な施策、サ ービス提供	地区、小地域活動 に対する支援	地区の組織的な活動 に対する支援		日常的な住民の活動 に対する支援

図2-1 安城市高齢者保健福祉計画における日常生活圏域

(4) 商業分析における日常生活圏

商業分析において商圏は重要な要素である。生活圏とは人々の行動圏のことを意味しさまざまな行動圏があるが、日常的な行動に関する行動圏は狭く、非日常的な行動に関する行動圏は広いという考え方に基づいて圏域の人口規模と商業施設量の関係を使って商業需要を検討する手法を生活圏モデルと言う。東北地方の事例から図2-2のような概念が提案されている。¹³

ここで第1次生活圏として徒歩圏で半径1.5kmとしているが、名古屋市など都市部で考えた場合、距離はもっと小さくなると思われる。この点については後で検討する。

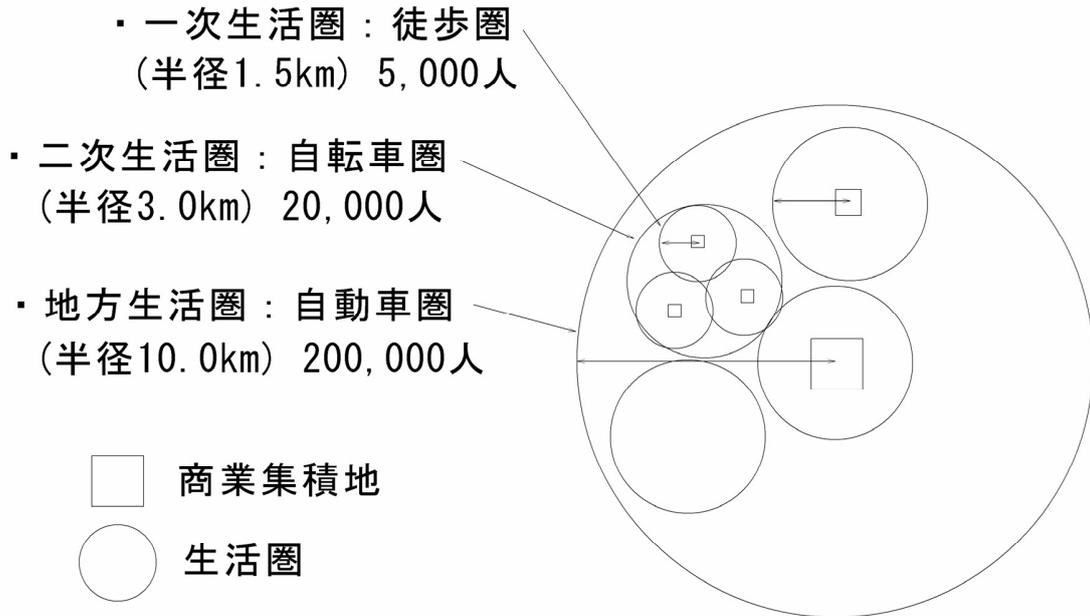


図 2-2 生活圏モデルの標準人口と圏域

(5) 本研究における日常生活圏

本研究では、まちづくりという視点から日常生活圏域を捉えようとするものであるが、介護保険制度の日常生活圏域同様、住み慣れた地域を中心に日常生活を営むエリアを日常生活圏として捉えることにする。その圏域の考え方としては安城市高齢者保健福祉計画や商業分析における生活圏モデルで考えられている第1次生活圏を対象の中心とする。

2-2 これからの都市の考え方

(1) 都市の拡大からコンパクトシティへ

戦後の都市計画は経済の発展とともに都市部に人口が集中する状況を背景に、都市基盤整備を行い住宅や宅地の供給を行うとともに道路、鉄道などのネットワークを整備していくことが大きな課題であった。名古屋市は土地区画整理事業を中心に日本の大都市の中でも基盤整備が進んだ都市となった。

2005年をピークに日本の人口は減少に転じ、高齢者の割合も高くなっている。自動車を利用した生活をしてきた世帯が高齢化とともに生活が不便になり便利なマンションに引っ越すという話も耳にする。ヨーロッパでは持続可能な開発をキーワードに様々な取り組みが行われているが、日本においても青森市や富山市のようにコンパクトなまちづくりを政策としてはっきり打ち出している都市がでてきている。

(2) 都市の多様性

都市には様々な機能があり、その圏域も様々である。都心部の百貨店や専門店が名古屋市民のみならず都市圏からの顧客を対象としているし、劇場、美術館なども広域を対象とした施設だといえる。地域の拠点的な地区にも商業施設があり、家の近くにはスーパーやコンビニがあり、人々はこれら都

市にある施設をその目的に応じて使い分けている。

また、都市内には様々な人々が生活している。学生、若者、ファミリー層、高齢者など様々な層と一緒に住んでいるため多様なニーズがあるが、それぞれが必要とするものを使い分けて住みこなしている。多様なニーズに応えられるものや空間が存在することも都市の特徴の1つであると考えられる。

(3) 中小都市と大都市の違い

都市の人口が少ない場合、その中心は1つであることが多い。しかし、100万都市になると1箇所を中心で全てをまかなうことは不可能で、複数の地域中心を持つことになる。本研究で対象としている身近な日常生活圏は徒歩圏が基本となることから大きさが決まってくる。複数の日常生活圏の集合としての地区中心やさらに広域の地域中心といった考え方が必要で、何段階かの階層構造となる。したがって、それぞれの段階での役割と中心を明確に意識することにより連携の考え方もはっきりしてくることが期待できる。また、都市構造としてのメリハリもできると考えられる。

(4) 日常生活圏域に求められるもの

市町村合併の議論のように日常生活圏はある意味において広域化していると言える。通信、交通手段の発達により世界は狭くなったのは事実である。30年前、買い物の情報としては新聞の折込広告が主でどの店が安いか比較していた。現在は、折込広告に頼らずとも、インターネットで検索すれば全国の店舗の価格比較ができ、通販で購入することもできる。しかし、生鮮食料品などは通販で購入し難いものの代表である。製品と違い、実物を見て、良し悪しを判断しながら購入する必要がある。また、医療機関や眼鏡の購入など人的サービスが介入するものについても直接行ってサービスを受ける必要がある。

一方、自動車の普及と冷蔵庫の大型化により食料品もまとめ買いする家庭が多くなっている。多少遠くても食料品、衣料品等全ての買い物ができる大型商業施設のニーズが高まり、地域の商店やスーパーは苦戦してきた。しかし、地球温暖化やヒートアイランド現象など環境問題が身近に降りかかっている中で自動車に頼った生活でよいのだろうか。石油の高騰、高齢化の進展などの状況も踏まえると生活スタイルの見直しも必要だと感じる人が増えつつあるのではないだろうか。

生活スタイルを見直していくと、利便性や緑などの身近な環境が気になってくる。車を降りて歩いてみると、普段見えなかったものが見えてくる。家の近くにこんなところがあった、こんな店があったなど新しい発見もあるのではないだろうか。

第3章 名古屋市の市街地形成

名古屋市の市街地は、1610年の名古屋城の築城とともに、当時の中心地であった清洲（現在の清須市）から、家臣、商人、職人、神社仏閣などがそっくり移住した「清洲越し」によって新しくつくられた碁盤割の城下町から始まっている。

明治維新後は、産業都市、政治都市として道路、運河、港湾の整備が進められ、1889年10月1日に名古屋市が誕生した。以後、1920年に旧都市計画法が施行されて近代的な都市計画が始まると、名古屋市においても都市計画区域をはじめ、用途地域、街路、公園、運河などの都市計画が定められ、市街地の整備が進められた。また、1921年には隣接の16市町村との合併により約4倍の市域（図3-4）となり、この新市域において土地区画整理事業が急速に普及して都市基盤の整備が進められ、市街地が拡大していった。

その後、第2次世界大戦の戦災により都心部を中心に当時の市域の約4分の1を焼失するなど大きな被害を受けたものの、いち早く戦災復興土地区画整理事業が着手されるなど、戦前を超える発展を遂げた。そして昭和30（1955）年代には合併による市域の拡張が行われてほぼ現在の市域となり、以降、民間施行の土地区画整理事業がはなばなしく展開されとともに、地下鉄、都市高速道路などの交通網の整備が進められ、今日の市街地を形成している。

以下、本章では、名古屋市の市街地形成について、戦後、市域が拡大され市街地が拡大していった1955年から現在に至るまでの動向をいくつかの指標から見ていく。

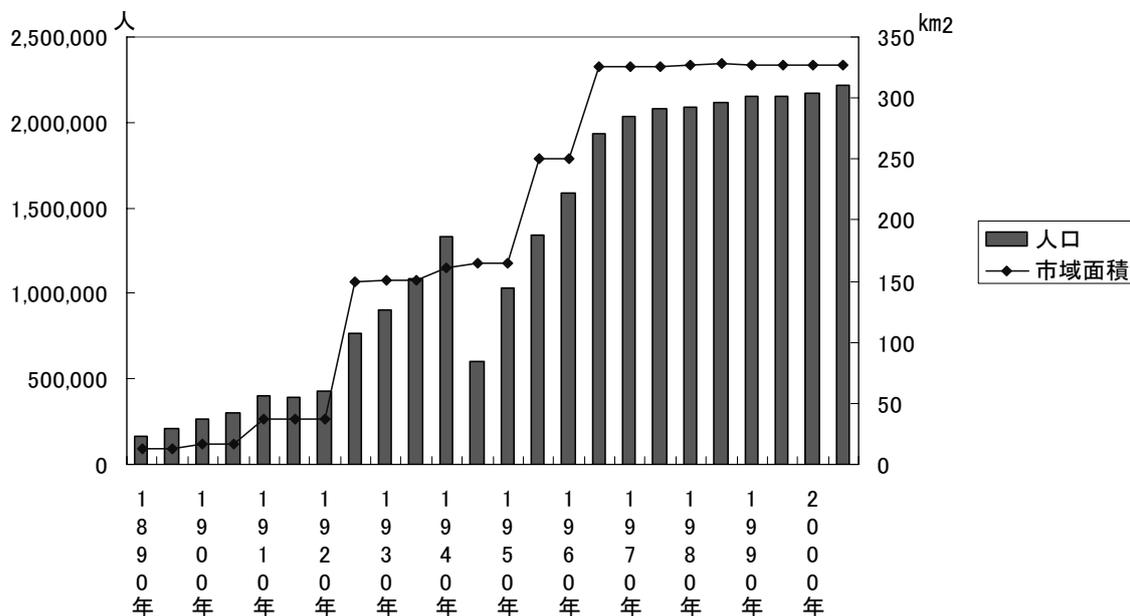


図 3-1 名古屋市の人口と面積の変遷

(名古屋市統計年鑑により作成)

3-1 市街地整備の状況

(1) 土地区画整理事業

名古屋市における市街地整備の特徴の一つとして、市域の3分の2が土地区画整理事業等により整備されたことがあげられる。このうち1955年の土地区画整理法の施行以降、同法に基づき設立された土地区画整理事業は、2004年末までの50年間で212組合（認可取消の組合を除く）、面積では市域面積の約29%に相当する9,398.6ha（設立認可時）にもなる。

その間の推移を5年間ごとに示したのが図3-2である。設立組合数、施行面積とも1965年(昭和40年)から1969年がピークで、前後5年間を含めた1960年から1974年の15年間で、組合数の約61%、面積の約67%を占めている。この時期は、昭和30年代から40年代のいわゆる高度成長期にあたり、全国的に人口が都市へと急激に集中した時代であり、名古屋市においても土地区画整理事業により急速に市街化が進められていったことが伺われる。

一方、1975年から1999年までの5年間ごとは、15組合、500ha前後で推移してきたものの、2000年からの5年間は、3組合、22.7haへと急激に減少している。その原因としては、市域の大部分において土地区画整理事業が行われてきた結果、市域内における土地区画整理事業の適地が少なくなってきたことが考えられる。

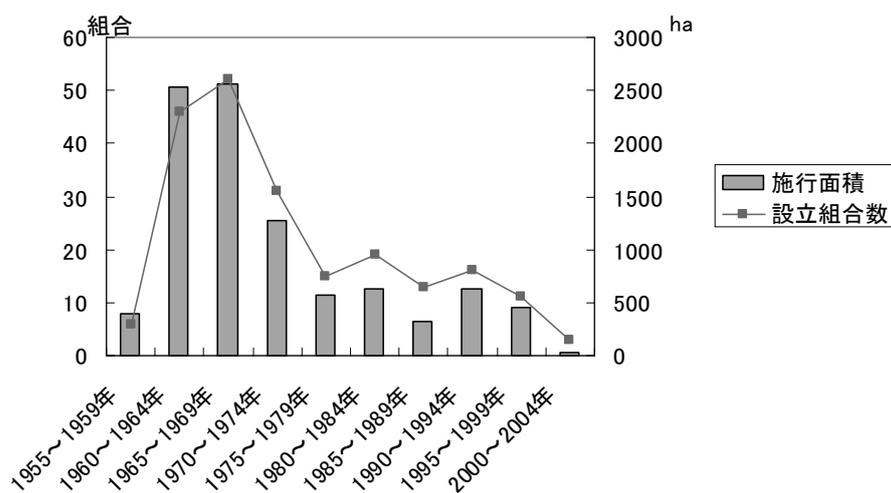


図3-2 土地区画整理事業の設立組合数と面積

(名古屋市区画整理課資料により作成)

なお、こうした土地区画整理事業の推移を地域的に見たのが図3-3である。この図からは、1955年以降に設立認可を受けた土地区画整理事業が、主に昭和30年以降に新たに市域に編入された区域（図3-4）において、年代とともに徐々に周辺部へと移動しながら実施されてきたことが分かる。また、市域の周辺部には、新たに土地区画整理事業を施行する余地がほとんど残されていないことがあらためて確認できる。

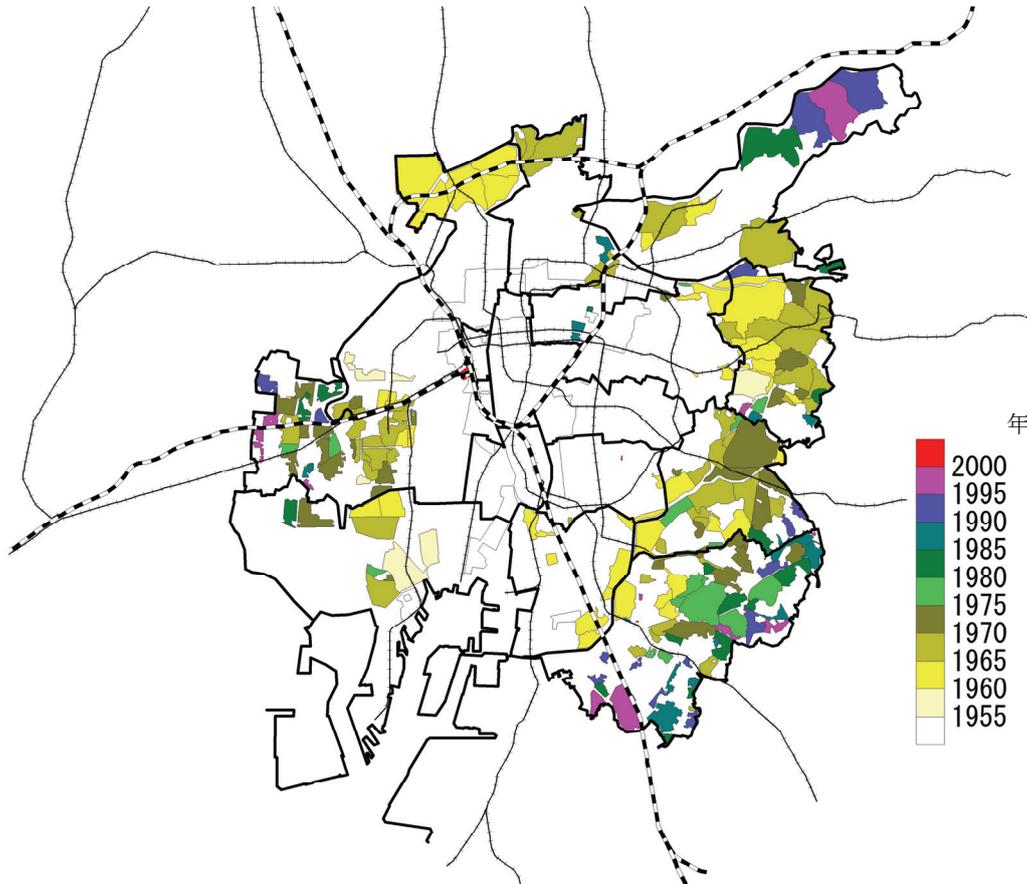


図 3-3 土地区画整理事業の認可時期

(名古屋市区画整理課資料により作成)

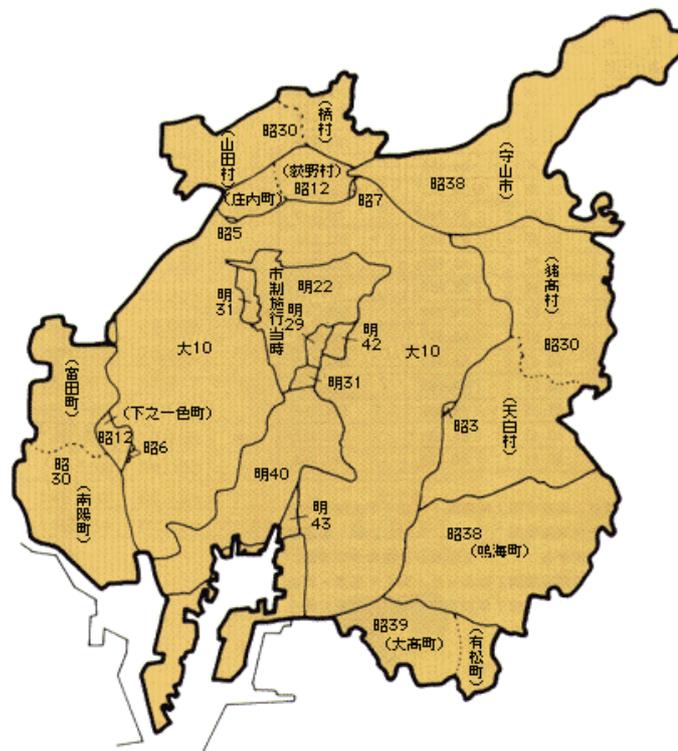


図 3-4 市域の変遷

(名古屋市ホームページ「市域・広域連携に関する調査研究報告書」より引用)

(2) 道路・公園

道路は、都市交通における最も基幹的な施設であるとともに、電気・ガス・上下水道などの供給処理施設の設置場所、防災空間などとして都市を支えている。

名古屋市では、ほぼ現在の市域となった1965年から2004年までの間に延長で約1,465 km、面積で約1,913haの道路がつくられている。その多くは土地区画整理事業によるもので、同期間に換地処分（最終）が行われた土地区画整理事業によって新たにつくられた道路（約4,409ha）が、全て換地処分（最終）にあわせて名古屋市へ移管されたとすると、全体の約74%が土地区画整理事業によりつくられた計算になる。

なお、名古屋市全体の道路整備量と土地区画整理事業による道路整備量を5年間ごとに面積で示すと図3-5のとおりとなる。通常、道路管理者（名古屋市）への引継ぎは整備にあわせて段階的に行われるため、1975年から1989年にかけて全体の整備面積と区画整理による整備面積の量が逆転しているなど正確さを欠く部分もあるが、それぞれの推移を見ると、全体では、延長は1970年から1974年が、面積は1965年から1969年がピークであり、区画整理事業による整備面積は、1980年から1984年がピークになっており、その後はいずれも減少傾向が続いている。

なお、名古屋市における人口当たりの自家用車の台数（図3-6）の推移をみると、1970年から1995年の約25年間に人口1000人当たりの自家用車数は100台から約500台に大きく増加した。道路整備の進展に合わせ、モータリゼーション化が進んできたことがわかる。

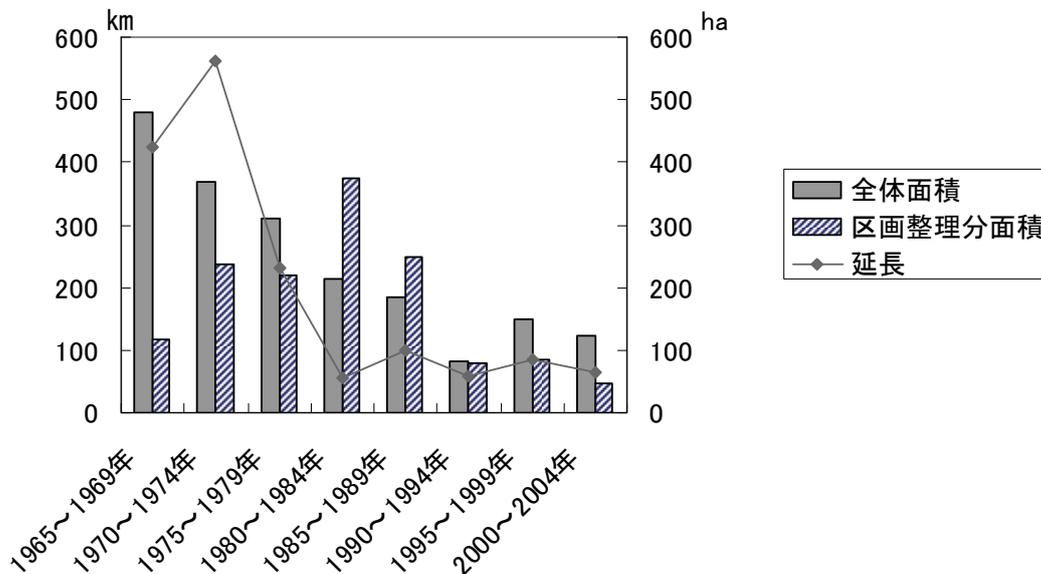


図3-5 道路整備面積と延長

(名古屋市統計年鑑により作成)

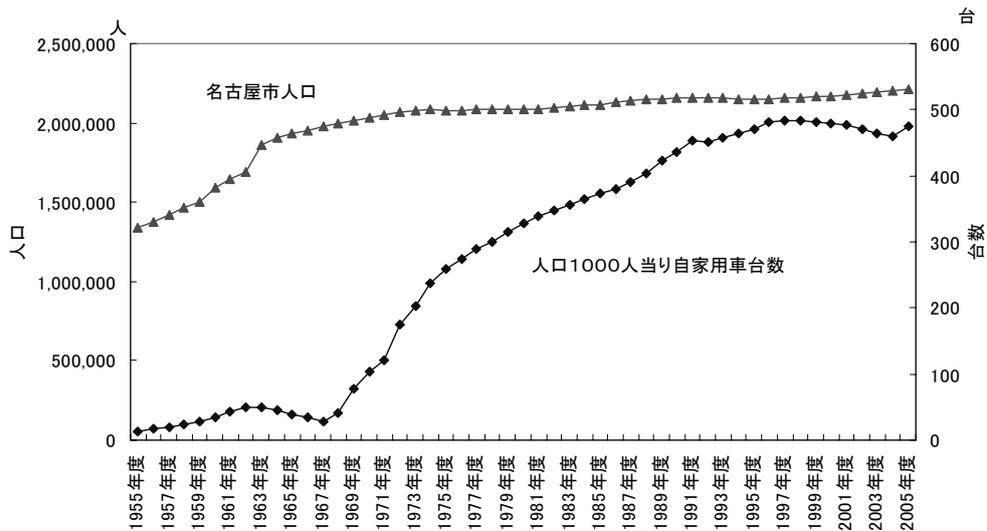


図 3-6 名古屋市の人口と自家用車台数 (名古屋市統計年鑑により作成)

次に、同じように土地区画整理事業により多くの用地が産み出され、整備が行われてきた都市公園を見ると、1965年から2004年までに1,157箇所、面積約1,021haの公園がつくられ、面積で約26%が土地区画整理事業によりつくられたことになる。

その5年間ごとの整備量の推移は図 3-7 のとおりである。公園数は昭和 40 (1965) 年代から 50 (1975) 年代にかけて右肩上がりの状況が続いた後、減少に転じている。一方、面積 (全体) は 1990 年から 1994 年が最も多く、その後は、1990 年以前よりも低い水準で推移している。また、土地区画整理事業によりつくられた公園の面積は、公園数と同じような動きをしている。

これらのことから、土地区画整理事業では主に街区 (児童) 公園や近隣公園などの規模の小さな公園がつくられるため、全体の公園数と区画整理による面積の推移が同じような結果を示しているものと考えられる。これに対し、全体の面積の推移は、規模の大きな公園の整備が反映された結果と考えられ、近年は、土地区画整理によりつくられる公園が少なくなり、公園整備の重点が比較的規模の大きなものへと移っていることが推測できる。

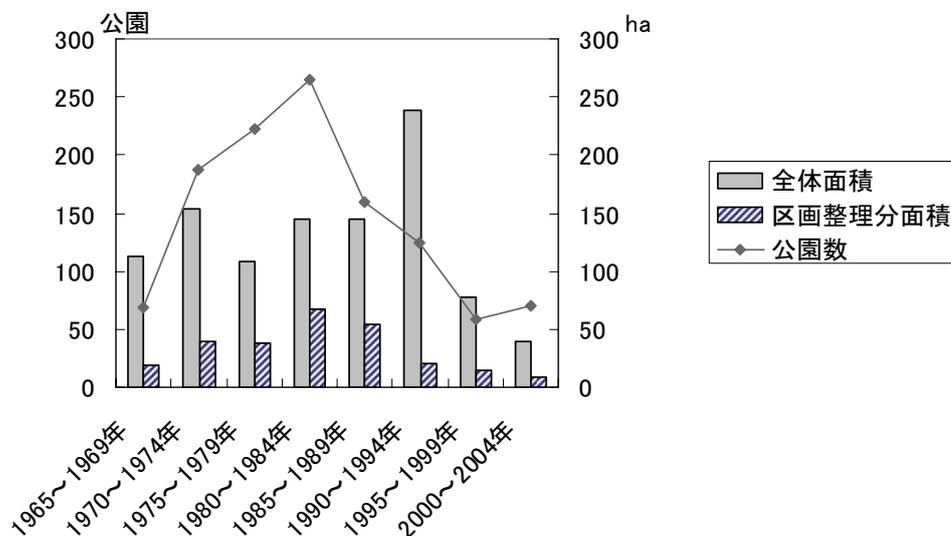


図 3-7 都市公園の整備 (名古屋市統計年鑑、区画整理課資料により作成)

(3) 市バス・地下鉄

名古屋市内における代表的な公共交通機関として、市バスと地下鉄の推移を見る。名古屋市の市バスは1930年に、地下鉄は1957年に営業を開始し、ともに市民の足となるとともに、名古屋市のまちづくりを支えてきた。しかしながら、それぞれの乗車人員と走行キロの推移(図3-8)は対照的で、地下鉄が右肩上がりであるのに対し、市バスは右肩下がりの状況が続いており、1978年には年間の乗車人員が、また1983年には走行距離が逆転し、公共交通の主役が市バスから地下鉄へと移行している。

しかしながら、市バスの営業路線と停留所(図3-9)を見ると、1960年以降、ともに右肩上がりの状況を示している。これは、市街地の拡大とともに市バスの営業路線を拡大してきた結果である。別の言い方をすれば、市街地の拡大にとって市バスの路線拡大が必要であったとも言え、市街地の問題を考えるうえで、市バスが重要な要素となることが言える。

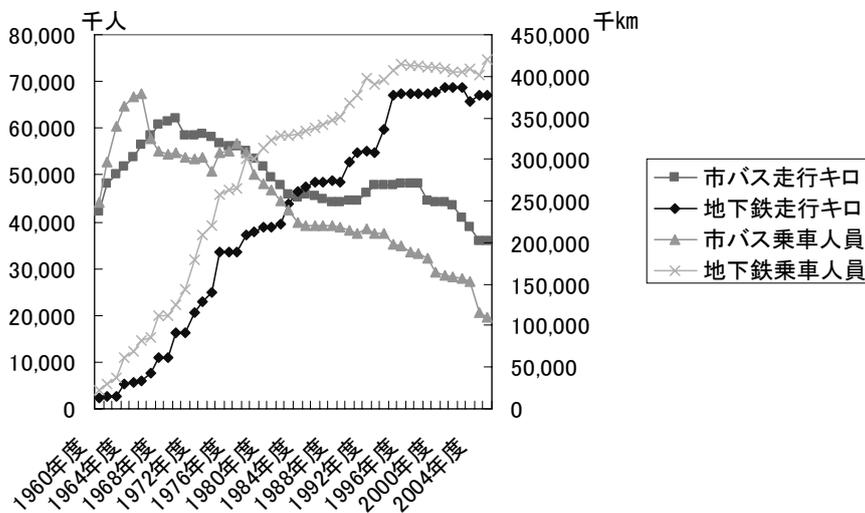


図3-8 市バス・地下鉄の走行キロと乗車人員 (名古屋市統計年鑑により作成)

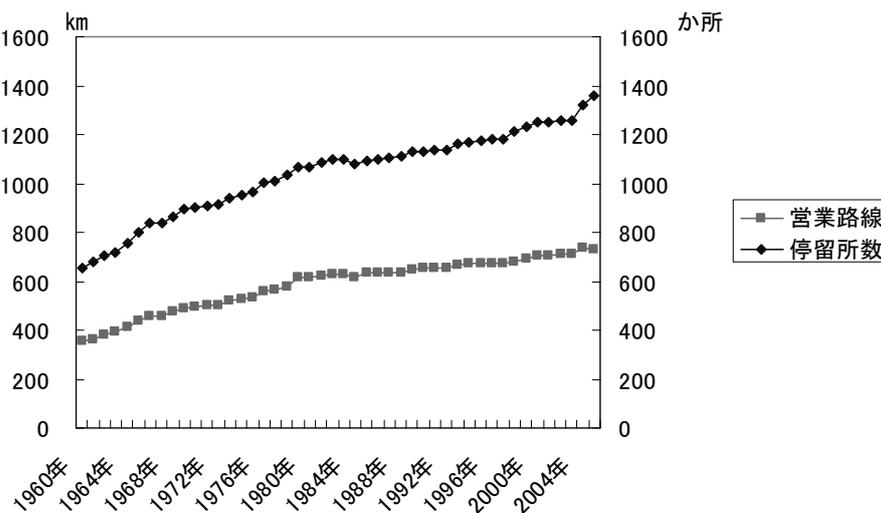


図3-9 市バスの営業路線と停留所数 (名古屋市統計年鑑により作成)

3-2 人口の動向

(1) 人口集中地区

2005年10月1日現在の名古屋市の人口は2,215,602人である。このうちの約97%、2,159,379人が市域の約84%にあたる人口集中地区（DID）に居住している。

図3-10のとおり、名古屋市のDID人口と面積は、昭和35年以降、増加を続け、特に面積は昭和40年代から50年代前半にかけて急激な増加を示し、図3-12のように急激に区域を拡大している。その結果、図3-11のように、DIDの人口密度は急激に低下しており、周辺部へ向かって低密な市街地が広がっていったことが伺われる。

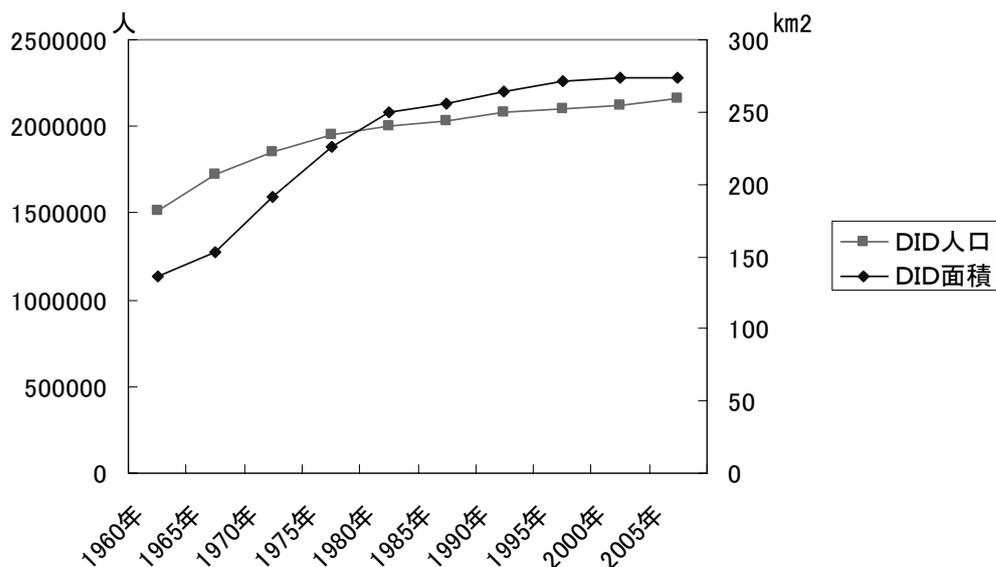


図3-10 人口集中地区の人口と面積（国勢調査結果により作成）

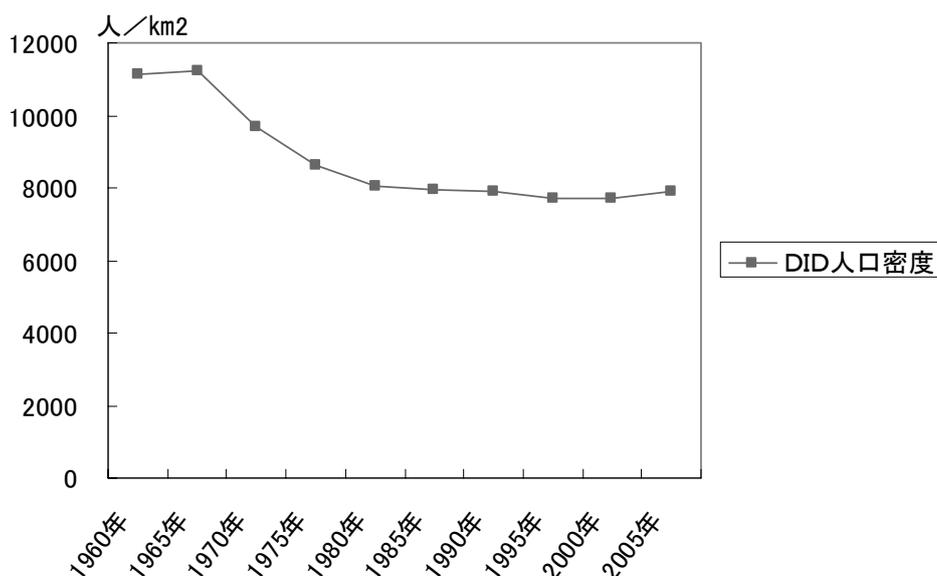


図3-11 人口集中地区の人口密度（国勢調査結果により作成）

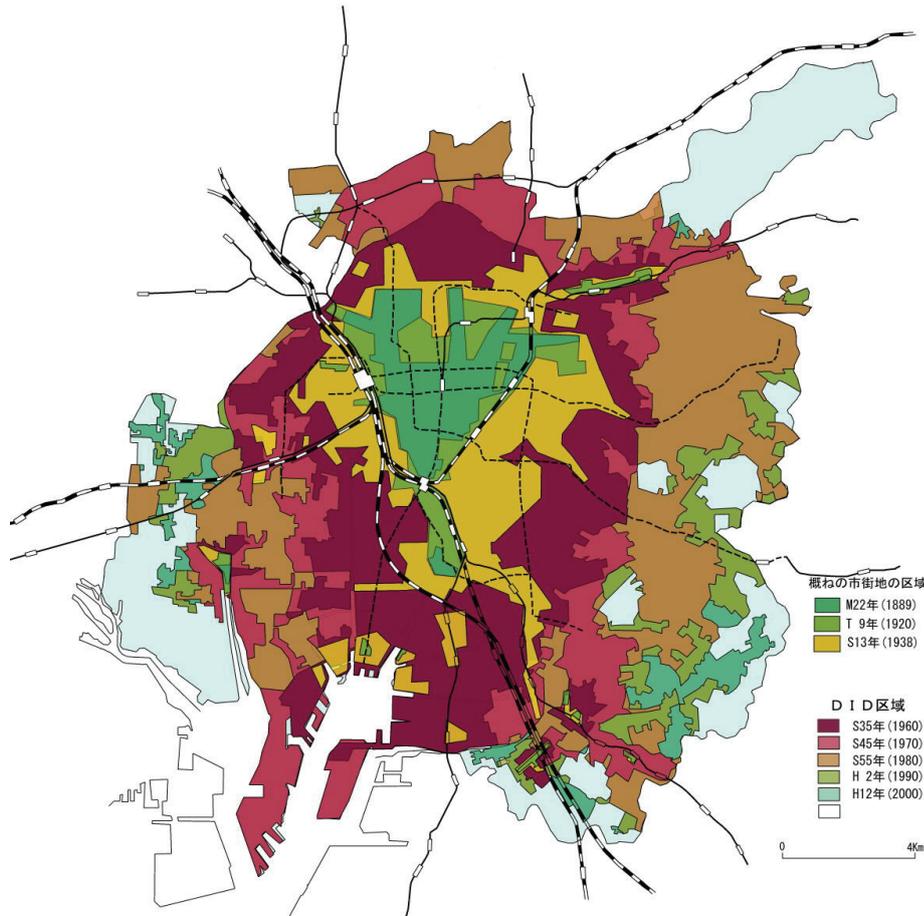


図 3-12 人口集中地区 (国勢調査結果により作成)

(2) 昼間人口と夜間人口

図 3-13 のとおり、1960 年以降、名古屋市の夜間人口及び昼間人口はともに 1995 まで増加を続けてきた。しかしその後は、夜間人口が平成 17 年まで増加を続けているのに対し、昼間人口は平成 12 年に減少に転じ、2005 年には再び増加となったものの 1995 年を下回った状態にある。

このため、1995 年まで増加してきた昼夜間人口比率は 2000 年、2005 年と 2 回連続で低下し、2005 年の割合は、1975 年と同じ水準にまで下がっている。

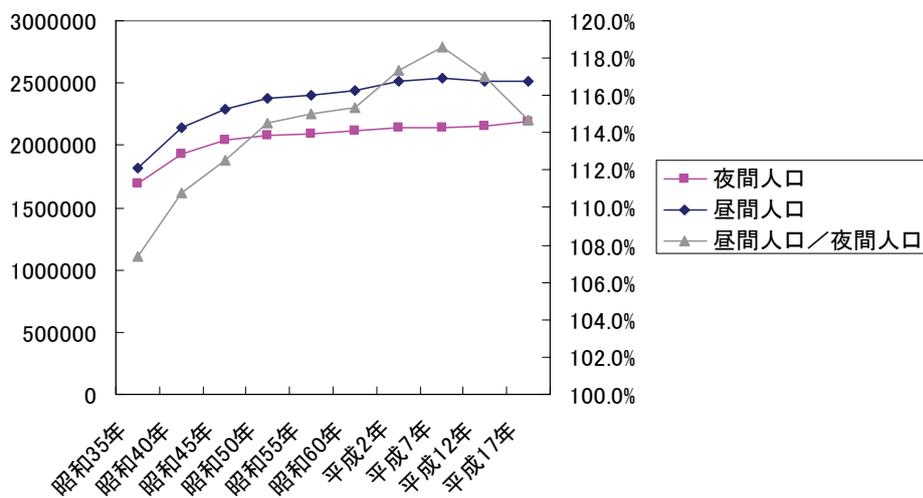


図 3-13 夜間人口と昼間人口 (国勢調査結果により作成)

なお、2005年の昼夜間人口比率を区別に示したのが図3-14である。昼夜間人口比率が最も高いのは中区の494.6で、以下、中村区の176.3、東区の170.9など市の中心部の区で値が高くなっている。これに対して、緑区が76.7、守山区が83.6、名東区が84.2などの市の周辺部の区、つまり昭和40年以降に市街化された区域において値が低くなっている。

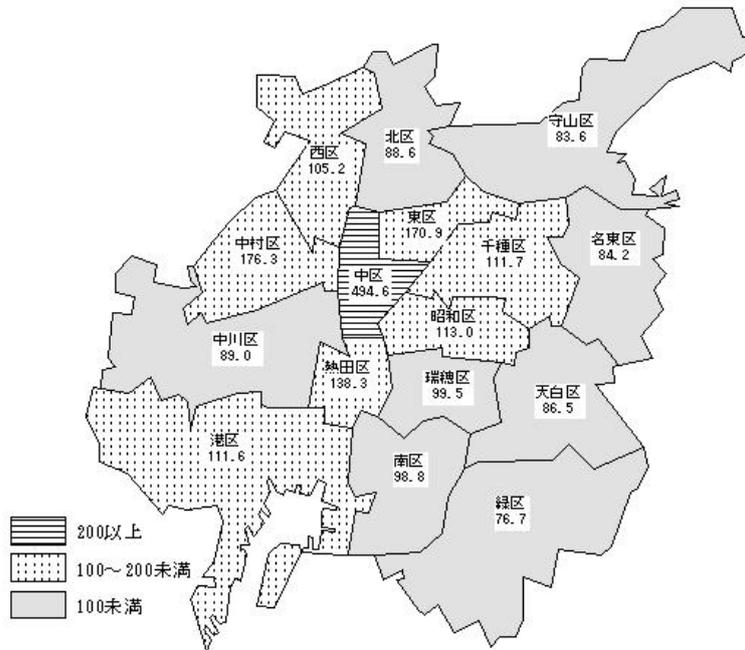


図3-14 区別の昼夜間人口比率

(総務省統計局ホームページより引用)

3-3 建築の動向

(1) 住宅

建築着工統計調査によれば、名古屋市では、1965年から2004年の40年間にかけて、約109万戸、床面積で約208万㎡の住宅が新たに着工されている。この間の5年間ごとの着工量の推移は図3-15のとおりで、床面積は1965年から1979年にかけて増加した後、増減を繰り返しており、戸数もこの間一定の幅の中で増減を繰り返している。このことは、土地区画整理事業が昭和50(1975)年代に入って右肩下がりに推移してきたのとは異なる動きとなっている。

そこで、戸数について、1980年以降の行政区別(図3-16)の推移を見ると、まず、緑区、名東区、天白区などの周辺区では、一気にピークを迎えた後、徐々に戸数が減っており、土地区画整理事業の影響を伺い知ることができる。

一方で、1995年から2004年を見ると、中心区の千種区、東区、中区のみが2回続けて増加しており、いわゆるバブル景気崩壊に伴う地価下落によるマンション開発等の増加が影響をしていると考えられる。

このようなことから、結果として、名古屋市全体としては着工戸数を維持していると考えられる。

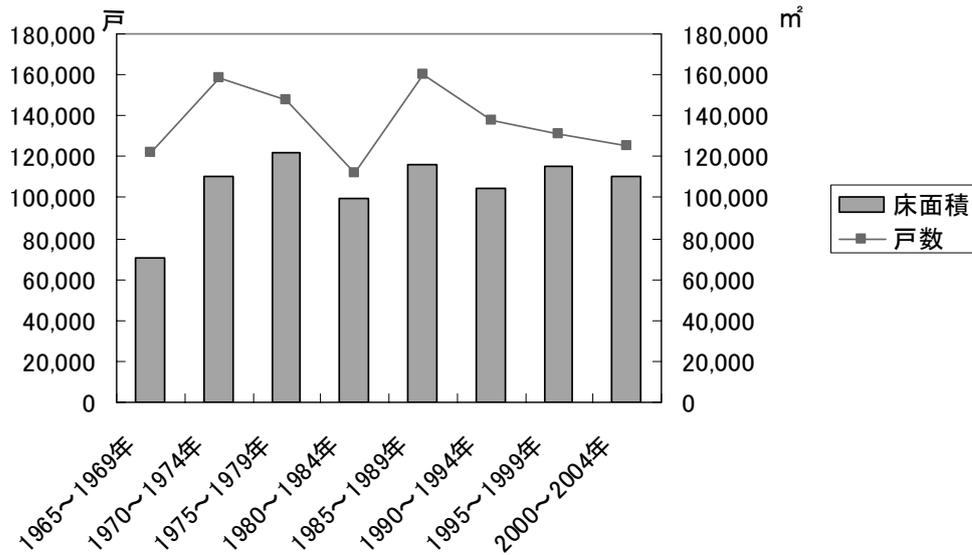


図 3-15 着工新設住宅 (名古屋市統計年鑑により作成)

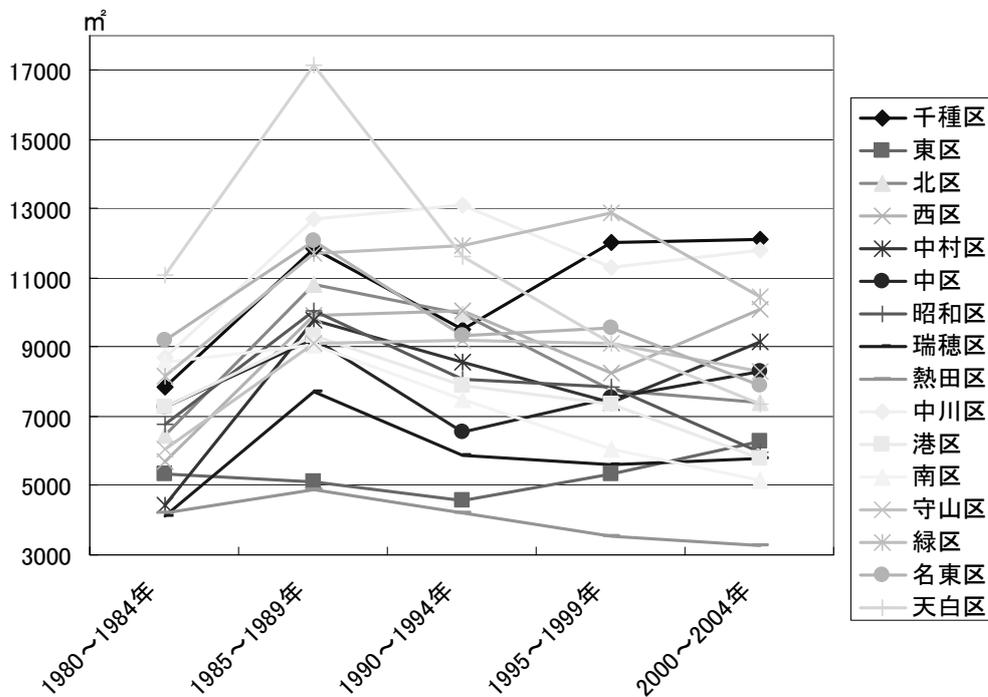


図 3-16 区別の着工新設住宅 (名古屋市統計年鑑により作成)

(2) 商業施設

図 3-17 のとおり、名古屋市内の小売業の商店数は、1972 年の調査をピークとした後、減少を続けている。一方で、売場面積は増加を続けている。したがって 1 店舗当りの売り場面積は 1967 年に 32 m²であったものが 2004 年には 111 m²へと大幅に増加しており、名古屋市においても一般によく言われるようなモータリゼーションの進展による郊外型ショッピングセンターなどの大規模店舗の立地による影響が伺える。

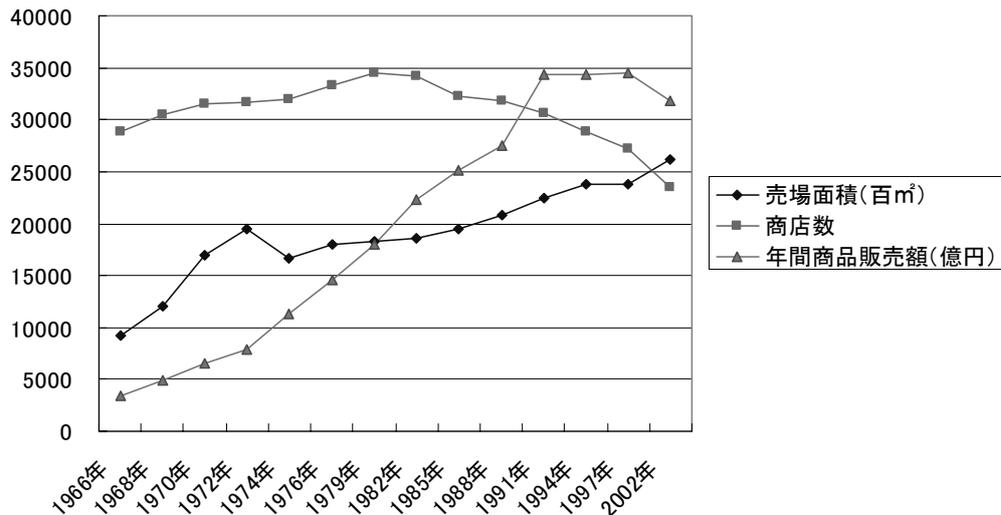


図 3-17 小売業の動向 (名古屋統計年鑑より作成)

なお、(社)日本ショッピングセンター協会がまとめた 2006 年末現在の都道府県別一覧には、名古屋市内のショッピングセンターとして 75 店舗 (1,181,133 m²) が掲載されている。この一覧をもとに、小売店舗に占めるショッピングセンターの面積を見てみると、図 3-18 のとおり、小売店舗全体の面積に占めるショッピングセンターの割合が増加していることが確認できる。

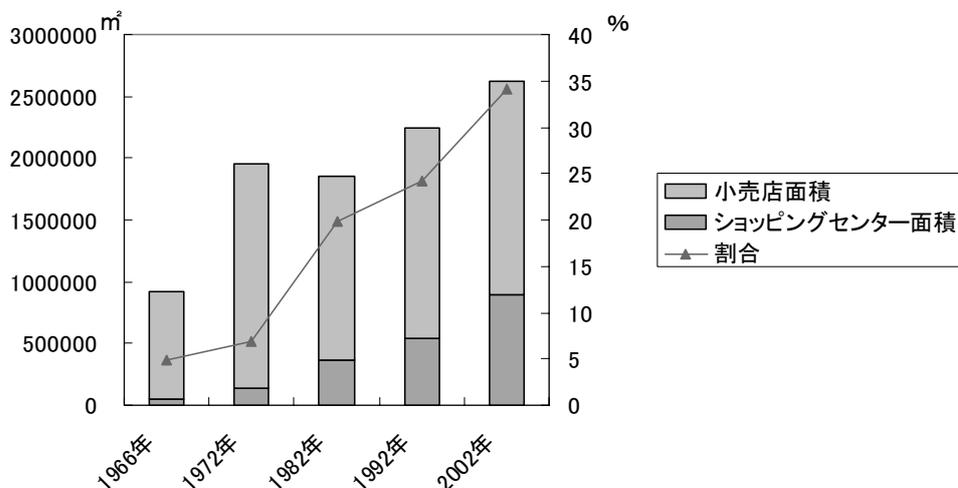


図 3-18 小売店に占めるショッピングセンター

3-4 名古屋市の市街地形成

第 3 章では、主に 1955 年以降の名古屋市の市街地形成について見てきた。戦後、名古屋市では、昭和 30 (1955) 年代から 40 (1965) 年代にかけての高度成長期を背景とした都市への急激な人口流入に対し、早い段階から周辺の市町村との合併を行って市域を広げ、新市域において土地区画整理事業を進めてきた。

このため、名古屋市では道路や公園などの都市基盤が整った新市街地を整備することができたが、

一方では、人口集中地区の推移にも見られるように、モータリゼーションの進展とともに市街地が急速に市域周辺部へと拡大した。

その結果、自動車の利用を前提とした生活スタイルを定着させ、従来からあったまちなかの小売店が現象する一方で郊外型のショッピングセンターが増加するなどの市街地形態の変化をもたらした。

このようにしてできた現在の市街地は、今後の人口減少、高齢社会において、買物の利便性など生活面で課題が出てくることが懸念される。また、自動車の利用率が高いまちは環境面においても課題となる。

第4章 人の移動からみた日常生活圏

4-1 日常生活における人の移動

(1) 分析対象

本章において、日常生活圏に関する市内の人の動きを把握するデータとしては、平成13年に実施した「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。）」を活用し、日常生活圏の把握という趣旨から、市内居住者における居住地ゾーン（小ゾーン：「小学校区」程度）からの発生交通（内々及び流出）を対象として分析を行うものとした。

PT調査の対象とする交通目的としては、表4-1のとおり大きく「出勤・登校」「自由」「業務」「帰宅」に区分され、また、交通手段は表4-2のとおり区分されている。本研究では、PT調査で把握されているトリップのうちで日常生活圏に関する交通を対象に、交通の「量（トリップ数）」ではなく「質（交通手段構成、トリップ長）」の把握を中心に行うものとし、目的区分としては「自由目的」の中の「家事・買物」「通院」目的を、手段区分としては、比較的トリップ長が長く日常生活圏域内の交通とは考えにくい「鉄道・バス」を除いた交通手段（「徒歩」「二輪車」「自動車」）を対象とした。

表4-1 交通目的

出勤・登校	出勤 登校
日常的自由	家事・買物 通院 おけいごと・塾などに 食事・社交・娯楽などに 送迎（付き添い） その他
非日常的自由	観光・行楽・レジャー
業務	帰社・帰校 打合せ・会議、書類持参・ 受領、集金 販売・配達、仕入れ・購入 作業・修理 農林漁業作業 その他業務
帰宅	帰宅

表4-2 交通手段

鉄道	鉄道 地下鉄
バス	路線バス、高速バス、 ガイドウェイバス、路面電車
自動車	タクシー・ハイヤー 軽乗用車 乗用車 自家用バス、貸切・送迎バス 小型貨物車 普通貨物車
二輪車	自動二輪車 原動機付自転車 自転車
徒歩	徒歩 船舶 航空機 その他（車椅子、電動三輪車）

人の動きは、大まかには交通目的ごとに交通特性（交通手段、トリップ長）が異なっており、特に前述の4目的区分（「出勤・登校」「自由」「業務」「帰宅」）ではその違いが明確に表れ、逆に、同一の目的であれば同様の特性をものとしても扱われることが多い。しかしながら、例えば、同じ「自由目的」であっても、日常的な「家事・買物」と非日常的な「観光・行楽・レジャー」は異なり、また、

同じ「家事・買物」でも目的とする施設が「個人商店・コンビニ」と「スーパー・デパート」では異なってくるものと考えられる。

なお、PT調査は本来、大まかなゾーン区分（中ゾーン：「中学校区」程度のゾーン）での4目的、5手段での交通現況を把握し、将来の交通重要推計に活用するための抽出調査であり、交通目的や交通手段、あるいは地区をさらに細分化して分析することは、データ精度上の問題があり、本来はあまり好ましくはないが、他に活用できるデータもないことから、本研究ではあえて分析を行うこととした。

表 4-3 目的施設区分

分類	施設	分類	施設
住宅系施設	住宅・寮	工業系施設	工場・作業場
	学校・教育・保育施設		交通・運輸施設
	文化・宗教施設		供給・処理施設
	病院・医療施設		倉庫・物流ターミナル
	厚生・福祉施設	公園・緑地・その他	公園・緑地
商業系施設	事務所・会社・銀行		体育・レクリエーション施設
	官公庁		農林漁業作業地・施設
	問屋・卸売市場		工事現場・その他
	個人商店・コンビニ		
	スーパー・デパート		
	飲食店		
	宿舎・社交・娯楽施設		

(2) 施設別の移動手段

上記の条件のもと、「家事・買物」「通院」目的の交通を、目的施設により集計すると、図 4-1 のとおり、「スーパー・デパート」が 6 割強、「病院・医療施設」が 2 割、「個人商店・コンビニ」が 1 割程度となる。表 4-3 の目的施設区分で、交通手段構成をみると、図 4-2 のとおりとなり、「スーパー・デパート」では、「自転車」の利用が比較的多く、「病院・医療施設」では、「自動車」利用が、「個人商店・コンビニ」では、「徒歩」での来訪がそれぞれ多くなっている。なお、「病院・医療施設」での「自動車」利用には「タクシー・ハイヤー」での来訪も比較的多い。（自動車トリップのうち 13%程度がタクシー利用。）

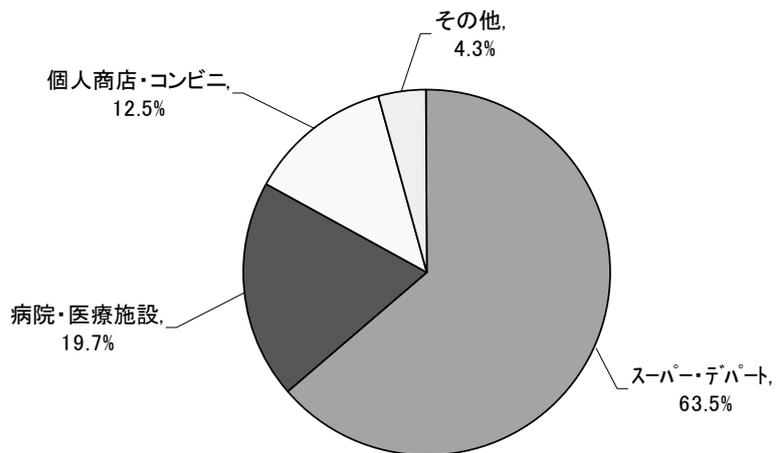


図 4-1 家事・買物・通院目的による到着施設

(名古屋市居住者、居住地内々+流出トリップ、鉄道・バス利用を除く)

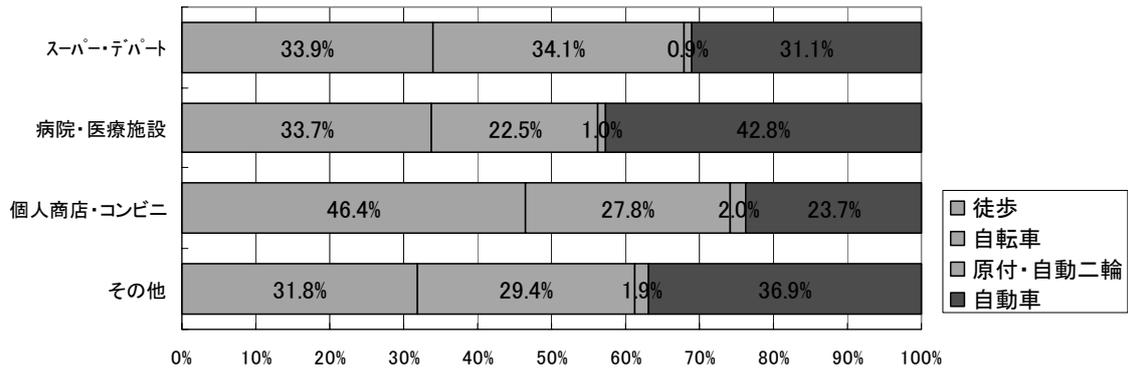


図 4-2 家事・買物・通院目的による到着施設の手段構成

(名古屋市居住者、居住地内々+流出トリップ、鉄道・バス利用を除く)

(3) 日常生活での交通手段と移動距離

ここでは、人の動きを通じた日常生活圏域の広さのイメージを具体化するために、PT調査の「トリップ長」をもとに考察する。PT調査では、人の動きに関する目的別、手段別の「所要時間」はアンケート調査しているが、物理的な「移動距離」は把握していない。そこで、交通手段別の平均速度および移動距離の換算を表 4-4、表 4-5 のとおり設定した。なお「所要時間」についても、アンケート調査であるが故の偏り（例えば 7 分や 13 分のような中途半端な時間よりは、5 分や 15 分といった 5 分刻みの時間の方に回答される傾向がある。）のため、あまり小刻みな時間区分は適当でないと考えられ、表 4-5 はこうした点も考慮して設定した。

表 4-4 手段別平均速度

交通手段	平均速度 (km/h)
徒歩	4.8 (*1)
自転車	9.6
原動機付自転車	19.2
自動二輪、自動車	28.8

(*1 : 5 分間で 400m 移動)

表 4-5 交通手段別の所要時間と移動距離の換算

移動距離	徒歩	自転車	原動機付自転車	自動二輪自動車
~0.4 km (徒歩 5 分)	~5 分	~3 分	1 分	1 分
0.4~0.8 km (徒歩 5~10 分)	6~10 分	4~5 分	2 分	2 分
0.8~1.6 km (徒歩 10~20 分)	11~20 分	6~10 分	3~5 分	3 分
1.6~2.4 km (徒歩 20~30 分)	21~30 分	11~15 分	6~8 分	4~5 分
2.4~3.6 km (徒歩 30~45 分)	31~45 分	16~23 分	9~11 分	6~8 分
3.6~4.8 km (徒歩 45~60 分)	46~60 分	24~30 分	12~15 分	9~10 分
4.8 km~ (徒歩 60 分~)	61 分~	31 分~	16 分~	11 分~

「家事・買物」「通院」目的の交通に関する、移動距離（トリップ長）と交通量（トリップ数）と

の関係は、図 4-3 のとおりとなり、当然のことながら、近距離では「徒歩」による移動が多く、移動距離が長くなるにつれて、「自転車」の利用が多くなり、長距離になるほど「自動車」の利用が多くなる。なお、量的には「原付」や「自動二輪」の利用は相対的に少ない。

距離帯別に、手段構成をみると、図 4-4 のとおりとなる。徒歩の移動が圧倒的に多いのは徒歩 5 分圏（概ね 400m 程度）までであり、徒歩 5～10 分圏域（400m～800m 程度）では、「自転車」比率が「徒歩」比率と同程度にまで増加する。徒歩 10～20 分圏域（800m～1600m 程度）では、「自転車」比率が「徒歩」比率を上回り、また、「自動車」利用もわずかにみられる。徒歩 20 分圏域（1600m）を超えると、「徒歩」比率が激減し、逆に「自動車」比率が激増する。

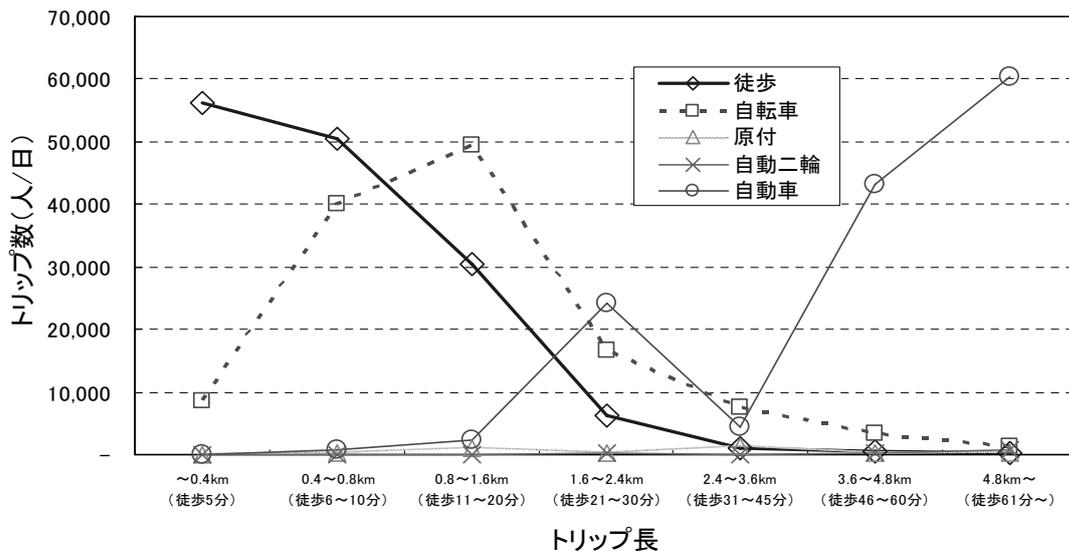


図 4-3 家事・買物・通院目的の移動距離帯トリップ数

(名古屋市市内居住者、居住地内々+流出トリップ、鉄道・バス利用を除く)

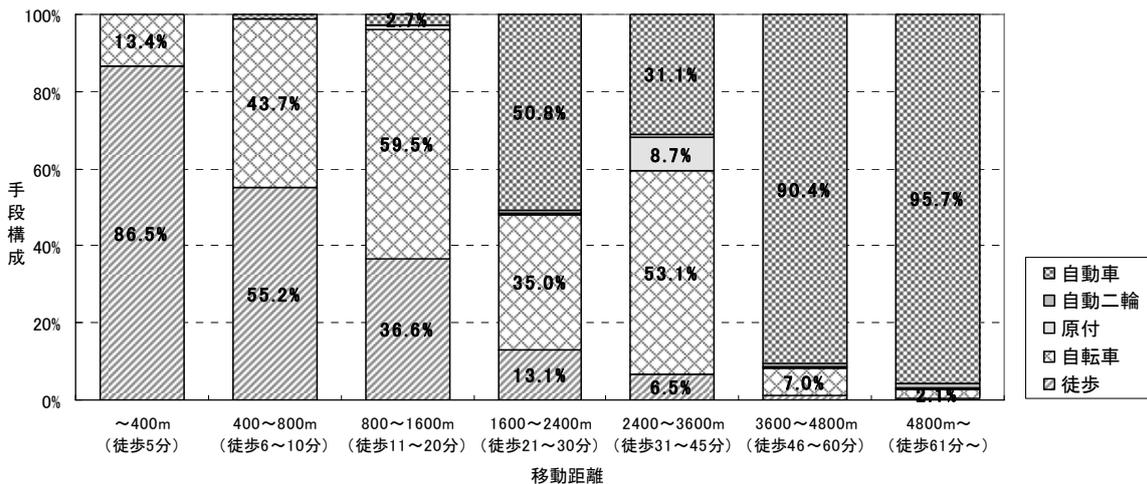


図 4-4 家事・買物・通院目的の移動距離帯別交通手段構成

(名古屋市居住者、居住地内々+流出トリップ、鉄道・バス利用を除く)

(4) 日常生活での徒歩圏

各施設からの距離圏ごとの手段構成を図 4-5 に示す。徒歩 5 分圏域では「徒歩」比率が 9 割弱、「自

「自転車」比率が1割強であり、徒歩10分圏でも、「徒歩」比率が7割弱で、「自転車」比率3割を上回り、徒歩圏といえる。一方で、徒歩30分圏では「徒歩」比率が5割弱、「自転車」比率が4割、さらには「自動車」比率も1割程度発生することから、徒歩圏とは言い難くなると考えられる。

少し粗い推測にはなるが、400m圏（徒歩5分圏）と800m圏（徒歩10分圏）をもとに500m圏を算出してみると、「徒歩」比率が8割強（82%）、「自転車」比率が2割弱（18%）となる。400m圏では、「徒歩」比率がきわめて高く、また、逆に800m圏では「自転車」比率が3割と高くなるため、適度な徒歩圏としては500m圏（徒歩率8割、自転車率2割）が妥当ではないかと考えられる。

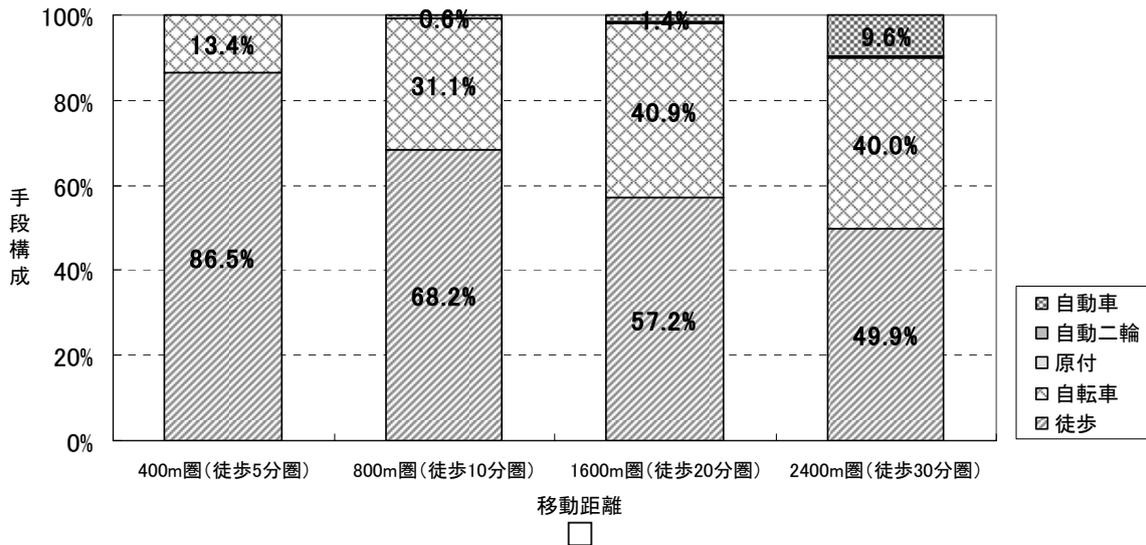


図 4-5 家事・買物・通院目的の移動距離圏域別の交通手段構成
 (名古屋市居住者、居住地内々+流出トリップ、鉄道・バス利用を除く)

4-2 駅までの移動

(1) 分析対象

日常生活における移動対象施設としては、鉄道駅やバス停も主要な施設となる。鉄道やバス利用交通は移動距離全体としては、鉄道やバスの乗車部分を含むため長くなるが、この公共交通機関利用を除いた部分、つまり端末交通のうちで特に「出勤・登校」目的トリップについて、前述の日常生活圏内のトリップのひとつであると位置づけ、分析を行う。

なお、端末交通としては鉄道とバスがあるが、バス停は単なる交通手段の乗り換えの「場所」であり、鉄道駅と比較すると、日常生活における目的施設としての位置づけは低いものと考えられるため、ここでは鉄道駅端末のみ対象とした。

(2) 駅端末の移動手段

前節と同様の基準で、駅端末交通の特性について分析した。鉄道駅端末の交通手段構成を図 4-6 に示す。前節の「スーパー・デパート」「病院・医療施設」「個人商店・コンビニ」「スーパー・デパート」と比べて駐車場台数が比較的少ないと考えられる駅という立地特性を反映してか、「自動車」比率が相対的に少なく、逆に「徒歩」比率が多くなっている。

表 4-4 及び表 4-5 の考え方により、移動距離（トリップ長）と交通量（トリップ数）との関係を図

4-7 に示す。「徒歩」トリップの構成比が示すとおり、短距離でのトリップ数がきわめて多く、移動距離が長くなるにつれてトリップ数が減少する傾向は、前節の「家事・買物」「通院」の場合と同様である。また「自転車」利用トリップ数についても同様の傾向を示し、0.8～1.6km の距離帯でのトリップ数が多くなっている。

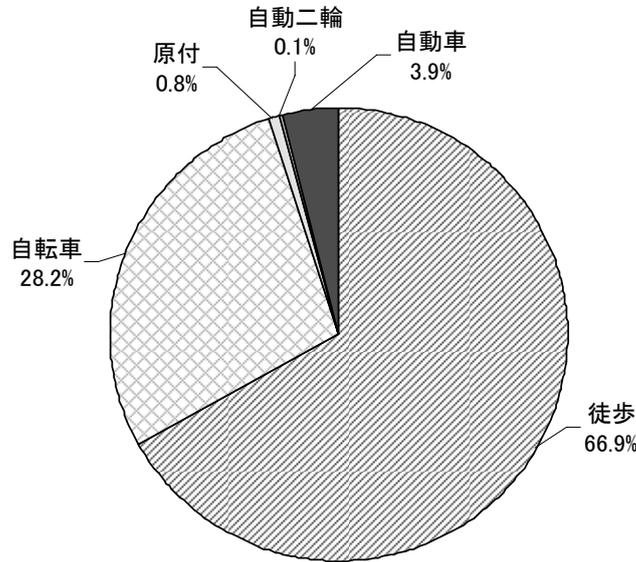


図 4-6 出勤・登校目的による駅端末交通手段構成
(名古屋市居住者、居住地内々+流出トリップ、鉄道・バス利用を除く)

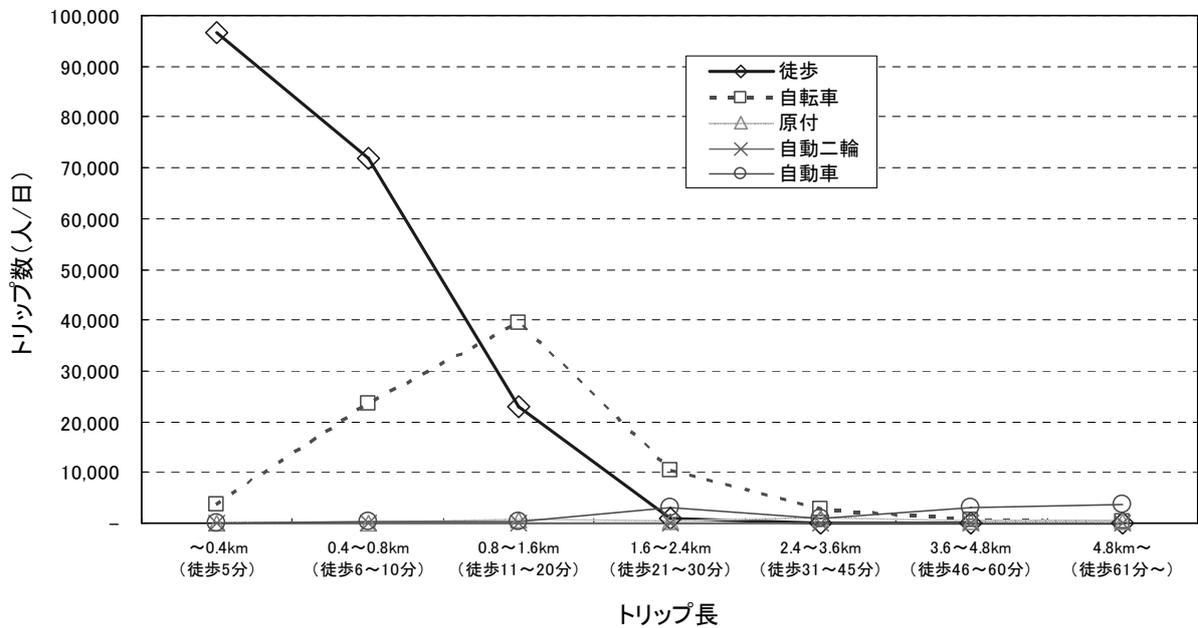


図 4-7 出勤・登校目的による駅端末交通の移動距離帯別トリップ数
(名古屋市内居住者、居住地内々+流出トリップ、バス端末を除く)

(3) 駅端末での交通手段と移動距離

距離帯別の手段構成比を図 4-8 に示す。概ねの傾向は、前節の「家事・買物」「通院」の場合と同様であるが、近距離帯での「徒歩」比率の高さと移動距離増に対する減少傾向や、中距離帯での「自

「自転車」比率の高さは、「家事・買物」「通院」よりも駅端末「出勤・登校」トリップの方が顕著に表れている。逆に、1.6kmを超える長距離帯での「自動車」比率の高さ及び増加率の高さは、「家事・買物」「通院」の方が顕著である。なお、2.4～3.6km帯など「原動機付自転車」比率が相対的に高いことは、駅端末「出勤・登校」トリップの特徴といえる。

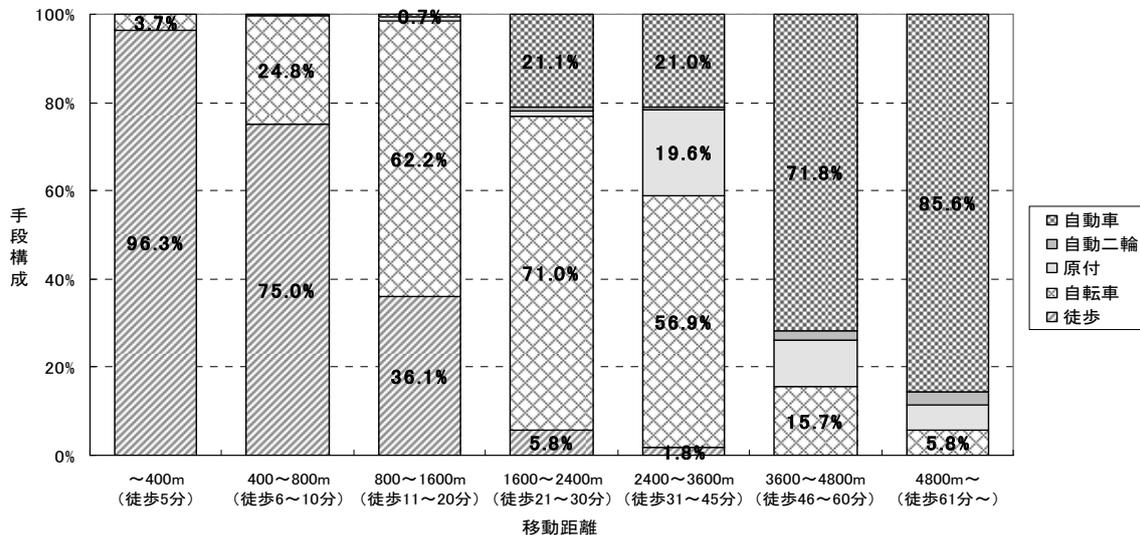


図 4-8 出勤・登校目的による駅端末交通の移動距離帯別交通手段構成

(名古屋市居住者、居住地内々+流出トリップ、鉄道・バス利用を除く)

(4) 駅端末での徒歩圏

駅からの距離圏ごとの手段構成を図 4-9 に示す。「家事・買物」「通院」目的と比べて、徒歩 30 分圏においても「徒歩」比率が 7 割程度あり、比較的長い距離まで「徒歩」トリップが存在し、また徒歩 30 分圏程度では、「自転車」利用は少ない。

前節の徒歩比率 8 割程度、自転車比率 2 割程度を考慮すると、鉄道駅端末では 1200m 圏（徒歩比率 80%、自転車比率 20%）が適度な徒歩圏であると考えことができ、徒歩圏の広さが「家事・買物」「通院」と比べて広くなることが伺える。

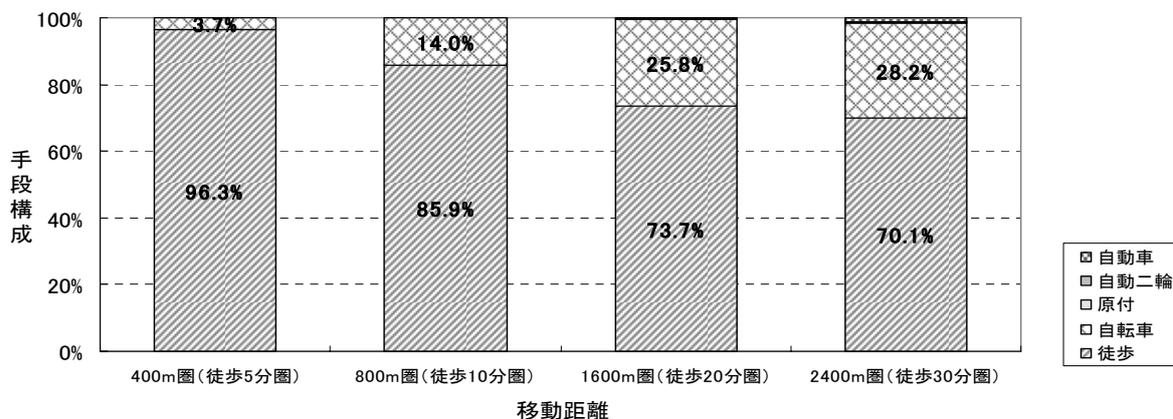


図 4-9 出勤・登校目的による駅端末交通の移動距離圏域別交通手段構成

(名古屋市居住者、居住地内々+流出トリップ、鉄道・バス利用を除く)

4-3 人の移動からみた地域の課題

(1) 分析対象

前節では、同一の日常生活圏域内トリップと考えられる「家事・買物」「通院」トリップと駅端末「出勤・登校」トリップについて分析を行い、平均的な移動距離に相違があることが明確となった。そこで、本節では、特に徒歩の移動距離が短く、自動車比率の高い「家事・買物」「通院」に着目して、地域ごとの課題を把握することとする。

また、地域別の現状把握においては、日常生活圏域内の人の移動が、徒歩により完結できているか、また、自動車に依存せざるを得ないものとなっているかが、大きな視点になるものと考えられるため、ここでは、徒歩トリップと自動車トリップの比較を中心に分析を行い、地域ごとの課題を把握することとする。

(2) トリップ特性からみた地域の現状

①自動車と徒歩のトリップ数比較

PT調査で把握可能な最小の地域単位である「小ゾーン」別に、「家事・買物」「通院」目的の自動車トリップと徒歩トリップの比率を図4-10に示す。一般的に、トリップ数は、交通手段を問わずゾーン内の人口に比例する。一方で、手段構成比は、目的施設の立地条件などに左右され、その状況は、簡便的に同一ゾーン内の自動車トリップと徒歩トリップの比率で把握できるものと考えられる。図4-10において、トリップ数比（自動車／徒歩）の比率が低いほど徒歩移動が多く、逆に比率が高くなるほど自動車依存の高い地区であると考えられる。概観すると、徒歩の比率は既成市街地や地下鉄沿線などで相対的に高く、逆に、新市街地では高くなる傾向にあることが伺える。

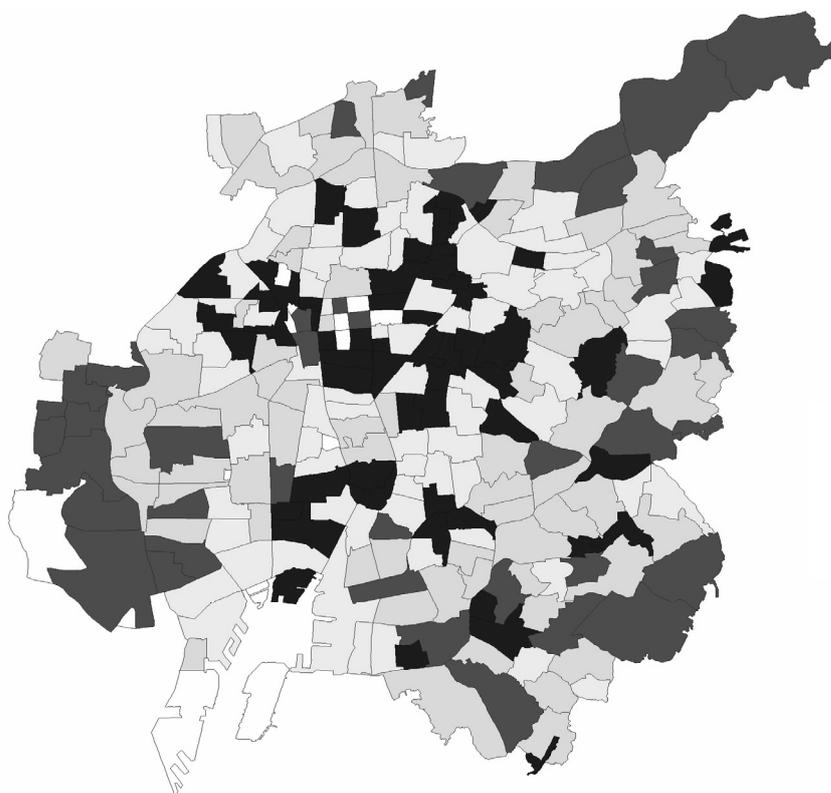


図4-10 トリップ数の比率（自動車／徒歩）

(名古屋市内居住者、家事・買物・通院、居住地内々+流出トリップ)

②自動車トリップ密度と平均トリップ長

小ゾーンごとに、夜間人口一人当たりの自動車トリップ密度と平均トリップ長を図 4-11 のとおり 4 区分したものの地域分布を図 4-12 に示す。

図 4-11 は横軸に全市平均に対する各ゾーンの「トリップ密度」を、縦軸に全市平均に対する各ゾーンの「トリップ長」をとったものであり、交点は全市平均に相当する 1.0 をとっている。2 軸設定の趣旨としては、地域別の課題把握の指標として、人口一人当たりの CO₂ 排出量を考え、その算出に必要なトリップ数及びトリップ長に地域別状況を把握するものである。(なお自動車利用に伴う CO₂ 排出量の算出には「走行台キロ (台自動車台数) と自動車走行距離の積)」が用いられるが、ここでいう「トリップ数」と「トリップ長」はそれに代替するものである。) なお、CO₂ 排出量の観点からの環境負荷は、「トリップ数」と「トリップ長」の積から判断でき、④、③・②、①の順で大きい。②と③の負荷量の大小を明確に区分することは難しいが、図 4-12 から概観すると、図 4-10 と同様に既成市街地で相対的に高く、逆に、新市街地では高くなる傾向にあることが伺える。

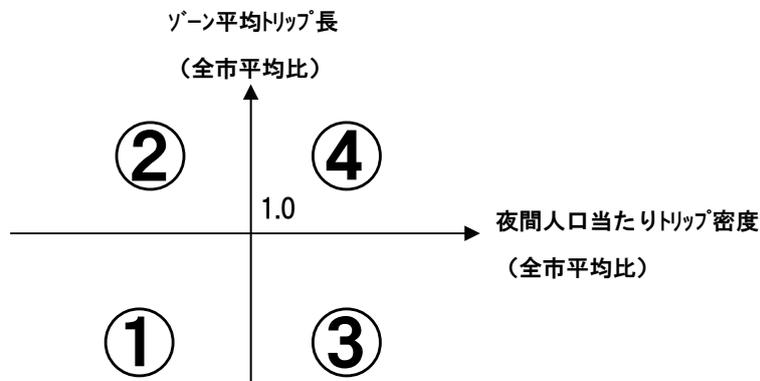


図 4-11 地域区分

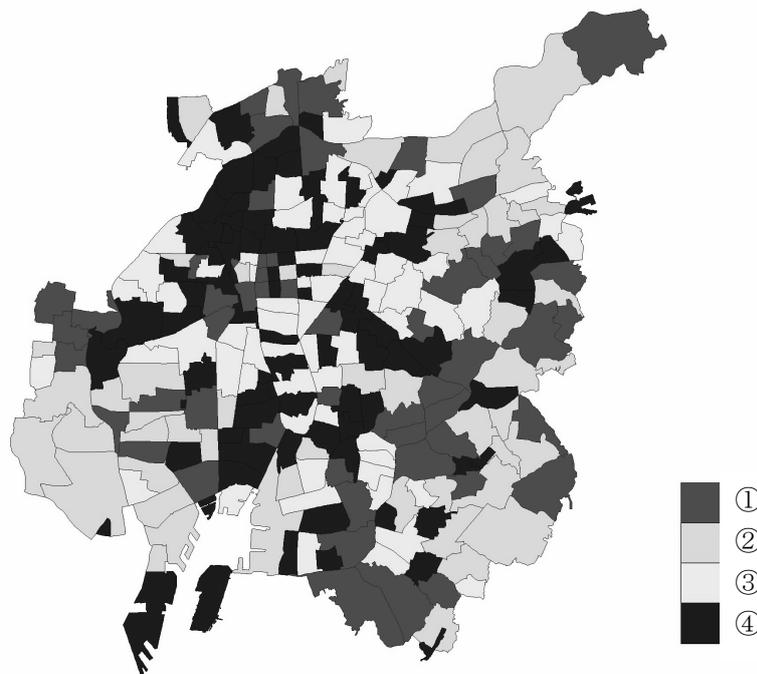


図 4-12 自動車トリップ密度 (夜間人口) 全市平均比と自動車トリップ長全市平均比

(名古屋市内居住者、家事・買物・通院、居住地内々+流出)

③トリップ数比とゾーン区分（トリップ密度とトリップ長）との関係

図 4-10、図 4-12 で設定した 2 つの視点の関係について、図 4-13 に示す。概観すると、トリップ数比（自動車／徒歩）が高くなる程、ゾーン区分が①よりも④に該当するゾーンが増える。このことは、徒歩に対する自動車の比率が高まるほど、環境負荷量（トリップ数とトリップ長との積）が大きくなる傾向にあることを示している。

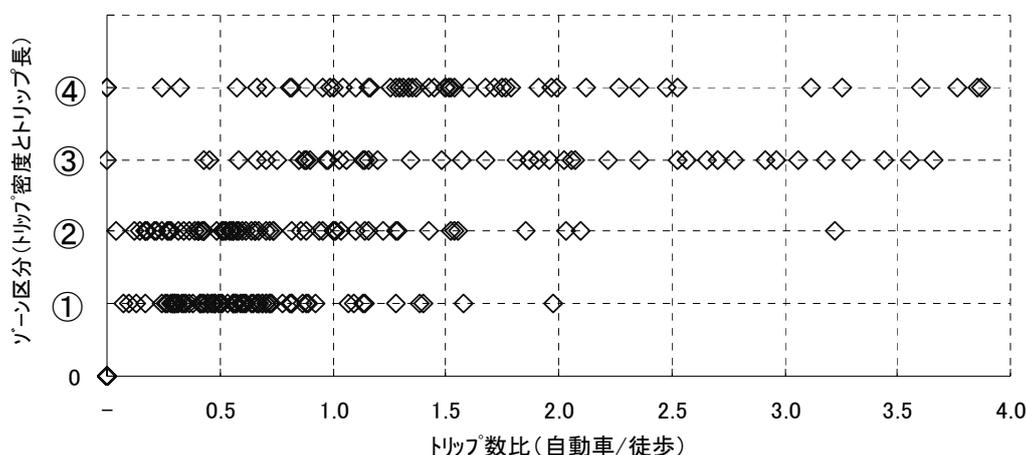


図 4-13 トリップ数比（自動車/徒歩）とゾーン区分（トリップ数比、トリップ長比）

（名古屋市内居住者、家事・買物・通院、居住地内々+流出）

（3）環境負荷量からみた地域課題

①地域別 CO₂ 排出量の算出

（2）②で算出した小ゾーン別の「トリップ数」「トリップ長」をもとに夜間人口当たりの CO₂ 排出量を算出し、全市平均値との比率を示したものが図 4-14 である。なお CO₂ 排出量の算出にあたり、原単位は 0.25kg-CO₂/km（環境ハンドブック）、平均速度は 18.6km/h（H11 道路交通センサス、市内平均）とした。CO₂ 排出量の大小分布を概観すると、人の動きに伴う自動車トリップ数の少ない臨港地区を除き、都心部を中心に既成市街地や新市街地の地下鉄沿線などで、CO₂ 排出量が相対的に少なく、新市街地では CO₂ 排出量が相対的に多くなっており、市街化の状況と環境負荷との関係が比較的明瞭に現われているものと考えられる。

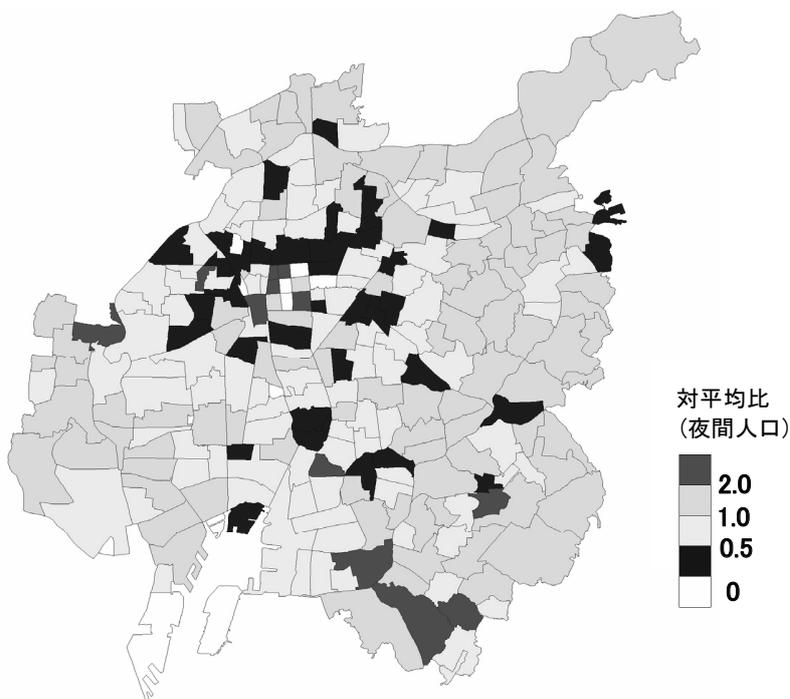


図 4-14 ゾーン別 CO₂ 排出密度全市平均比

（家事・買物・通院、居住地内々+流出）

② トリップ数比と CO₂ 排出量との関係

前述のゾーン別トリップ数比（自動車／徒歩）とゾーン別 CO₂ 排出量との関係を図 4-15 に示す。ばらつきは多少みられるものの、概観するとトリップ長比と CO₂ 排出量とは正の相関がみられ、徒歩比率に対する自動車比率が高まる程、1 人当たりの環境負荷量（CO₂ 排出量）が大きくなることを示している。逆に言うと、「トリップ比率（自動車／徒歩）」は、環境負荷量を評価する指標と考えることができ、自動車に対する徒歩の比率を高めること、つまり、目的施設までの移動距離を短くしていくような市街地を形成することが、環境負荷の低減において重要と考えられる。

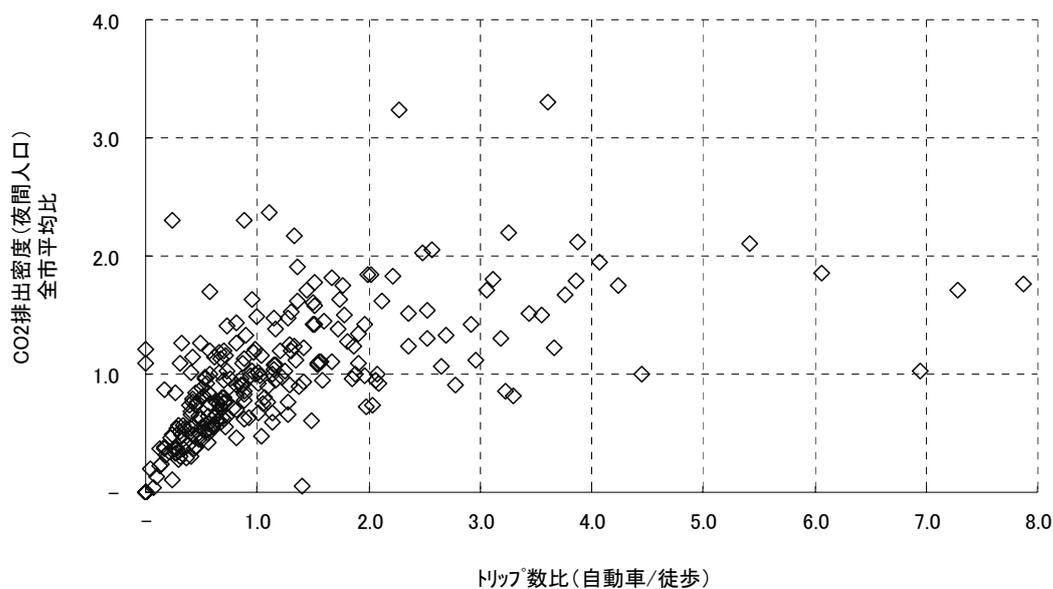


図 4-15 トリップ数比(自動車/徒歩)と CO₂ 排出密度比

(名古屋市居住者、家事・買物・通院、居住地内々+流出)

第5章 利便施設の立地と日常生活圏

住環境の評価で生活環境を考える際、安全、保健、能率（利便性）、快適性という4要素から考えられる¹⁴。安全、保健については名古屋市内で土地区画整理などにより都市基盤整備の進捗が進んでいることからおおむね良好な地区が多く、近年は利便性や快適性が重視されつつある。この章では利便性を中心に施設の立地状況を把握し、施設の分布状況をもとに日常生活圏について考察する。

5-1 利便施設立地と集積地

日常生活を支える利便施設が身近にあるか、使いやすいかなどは重要な要素となる。本節では、利便施設の立地状況から日常生活圏の把握を行う。

(1) 利便施設の分布

日常の生活を基本に検討しているので、利便施設としては食料品や日常の衣料品、雑貨などの購入、医療機関、金融機関、教養文化施設などが考えられる。施設の分布状況を把握するため、電話帳から各施設の住所を拾い、地図上に位置をプロットするという方法で分布状況をとらえた。

拾い出した施設は、①スーパーマーケット(日常の買い物の大きなウエイトを占める)、②コンビニエンスストア(利便性でスーパーマーケットを追い上げている)、③医薬品小売業(薬だけでなくドラッグストアとして日用品や一部食料品なども販売している)、④銀行(預金等の利用)、⑤郵便局(預金、郵便など)、⑥書店(教養文化の代表とした)、⑦医療機関(内科を代表とした)の7種類である。

これらの施設について表5-1のようにインターネット上の電話帳を利用して施設の抽出を行った。電話帳にはその業種の電話番号として事務所やFAXなども表示されていることから、名称から判断し、それらを除外したものについて位置を把握した。

位置の把握については東京大学空間情報科学研究センターが提供するCSVアドレスマッチングサービス¹⁵を利用して経緯度の座標データを作成した。ただし、1割程度については町名の変更などにより正しく変換されないものがあるので、地図を参照して手作業で経緯度を入力した。

その他、地域の利便施設として図書館、コミュニティセンターなども考えられるが数が限られる施設なので対象から除外した。

表5-1 抽出利便施設

データ種別	データ源	抽出時期	抽出方法	市内件数
スーパーストア・マーケット	Yahoo 電話帳	2006.9	①インターネット電話帳から対象市町村分を抽出 ②名称から明らかに事務所やFAX分を除外 ③同住所に複数データがあるものをまとめる ④アドレスマッチングサービスで経緯度を設定 ⑤位置が不明のものを地図で確認し経緯度設定	350
コンビニエンスストア	Yahoo 電話帳	2006.9	同上	985
医薬品小売業 (調剤薬局を除く)	9199 電話帳	2006.9	同上(名称に調剤とつくもの除外)	740
銀行	Yahoo 電話帳	2006.11	同上	325
郵便局	Yahoo 電話帳	2006.9	同上	306
書店	Yahoo 電話帳	2006.9	同上	333
医療機関(内科)	Yahoo 電話帳	2006.11	同上	788

それぞれの施設の分布状況を図 5-1 から図 5-7 に示す。



図 5-1 スーパーマーケットの分布



図 5-2 コンビニエンスストアの分布



図 5-3 医薬品小売業の分布



図 5-4 銀行の分布



図 5-5 郵便局の分布



図 5-6 書店の分布



図 5-7 医療機関（内科）の分布

また、利便施設を考える際に大型店の存在も大切である。スーパーマーケットなどを含むものはスーパーマーケットの分布などにも拾われているが、図 5-8 に大型店（平成 17 年 3 月発行の名古屋市地域商業データブックに掲載されているもの）の分布を示す。また、表 5-2 に区別の店舗数を示す。



図 5-8 大型店の分布

近年、商業施設の大型化が進み、特に店舗面積が1万㎡を超える大型店が増加している。平成17年3月発行の名古屋市地域商業データブックによると1万㎡を超えるものは41件ある。これら大規模店舗はその施設内に食料品、日用品、衣料品などの店舗を持ち、大きなものは数多くの専門店の集合体となっているため1施設で商店街と同等の機能を実現しているものもある。

表 5-2 区別大型店数

区別	大店法	大店立地法	計	店舗面積1万㎡以上の店舗数	店舗面積1万㎡以上の面積計
1 千種区	15	10	25	3	65,976
2 東区	6	3	9	1	17,110
3 北区	8	7	15	2	29,718
4 西区	9	8	17	2	53,764
5 中村区	13	7	20	4	175,222
6 中区	27	17	44	5	274,728
7 昭和区	10	5	15	2	29,784
8 瑞穂区	9	0	9	0	0
9 熱田区	4	3	7	2	56,946
10 中川区	13	10	23	2	33,021
11 港区	10	19	29	9	178,877
12 南区	10	4	14	1	14,998
13 守山区	10	6	16	3	58,979
14 緑区	13	10	23	4	62,803
15 名東区	8	9	17	1	19,775
16 天白区	9	2	11	0	0
計	174	120	294	41	1,071,701

名古屋市地域商業データブック(平成17年3月 名古屋市)より作成

また、人の移動で重要な役割を果たす鉄道駅についても利便施設のひとつとして考えることができる。名古屋市内にある鉄道駅(ガイドウェイバスの高架部分を含む)について拾った。表5-3に事業者別の駅数を示す。ここで、駅についても運行本数が非常に少ないものについては鉄道としての利便性が劣ることから平日昼間(午前10時から午後4時)の1時間あたりの運行本数が2本未満の駅については除外して考えることにした。

表 5-3 名古屋市内の鉄道駅（事業者別路線別）

事業者名	運行頻度	名古屋市内		
		昼間頻度 2/h 以上	2/h 未満	計
名古屋市交通局/地下鉄		95		95
東部高速交通(株)/リニモ		1		1
名古屋ガイドウェイバス(株)/ゆとりーとライン		9		9
名古屋臨海高速鉄道(株)/あおなみ線		11		11
東海旅客鉄道(株)[(株)東海交通事業/城北線を含む]		15	2	17
愛知環状鉄道(株)				0
名古屋鉄道(株)		37	2	39
近畿日本鉄道(株)		7		7
計		175	4	179

(2) 分布状況の把握

利便施設の分布状況を把握するため、全ての施設の位置情報を経緯度で表した。それぞれの施設の位置関係を施設間の距離として数値化し分析した。経緯度については旧日本測地系で把握し、2点間の距離の計算は下記のヒュベニの距離計算式によった。

ヒュベニの距離計算式（旧日本測地系）

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

D: 2点間の距離(m)

P: 2点の平均緯度

dP: 2点の緯度差

dR: 2点の経度差

M: 子午線曲率半径

N: 卯酉線曲率半径

$$M = 6334834 / \sqrt{(1 - 0.006674 \cdot \sin(P) \cdot \sin(P))^3}$$

$$N = 6377397 / \sqrt{1 - 0.006674 \cdot \sin(P) \cdot \sin(P)}$$

また、地図上で分布状況を把握するため地図化するためにMANDARA¹⁶を使用した。このソフトは埼玉大学の谷謙二助教授が開発した地理情報システムで、エクセルなどのデータを元に地図を作成することができる。扱える地図データについても多くのものに対応しているため様々な分析に活用可能な優れたソフトである。インターネットからダウンロードして使うシェアウェアであるが、2007年4月からは無料化される予定である。

地図データについては、国土交通省が提供している国土数値情報から市町村界や鉄道、駅などのデータをダウンロードし、総務省統計局が提供している統計GISプラザから2000年の国勢調査データとその区域である町丁目界のデータをダウンロードして活用した。

近年、パソコンの普及と行政側からのデータ提供が進み、個人でも高度な地域分析が可能となりつ

つある状況は20年前には想像できなかつたことである。

(3) 集積地の抽出

日常生活圏域を考えるにあたって日常生活圏の核(コア)という概念を考えてみる。住民が我が町の中心、みんなが集まるところを考えた場合、どんなイメージを描くであろうか。毎日の食材を買いに行くスーパー周辺、趣味の活動で集まる文化施設やコミュニティセンター、神社、小学校等、人により思い描くイメージは異なるのかもしれない。ここでは利便施設が集まっているところがまちの中心であるという仮説のもとに利便施設集積地の把握を行った。

前述のように各利便施設(スーパーマーケット、コンビニエンスストア、医薬品小売業、銀行、郵便局、書店、医療機関(内科)の7種類)についての位置情報(経緯度)を元に、集積度を調べた。

集積度については密度などの方法で把握し地図化することが可能であるが、密度については学区別、500mメッシュなど一定の地域単位で比較する場合に用いられる。今回は地域の核(コア)がどこにあるかを把握することが目的なので、さらにきめ細かな方法が必要となる。

そこで、名古屋市内を東西、南北に100mピッチで区切り(実際には500mメッシュを5等分した)それぞれの点から半径250mの範囲内に7種の利便施設がいくつあるかを数え、図化することにより把握した。

図5-9にモデルを示すが、各円内の施設数を並べると表5-4のようになり施設が集中している位置が浮かび上がる。施設数を元に図化したものが図5-10、施設の種類数を元に図化したものが図5-11である。

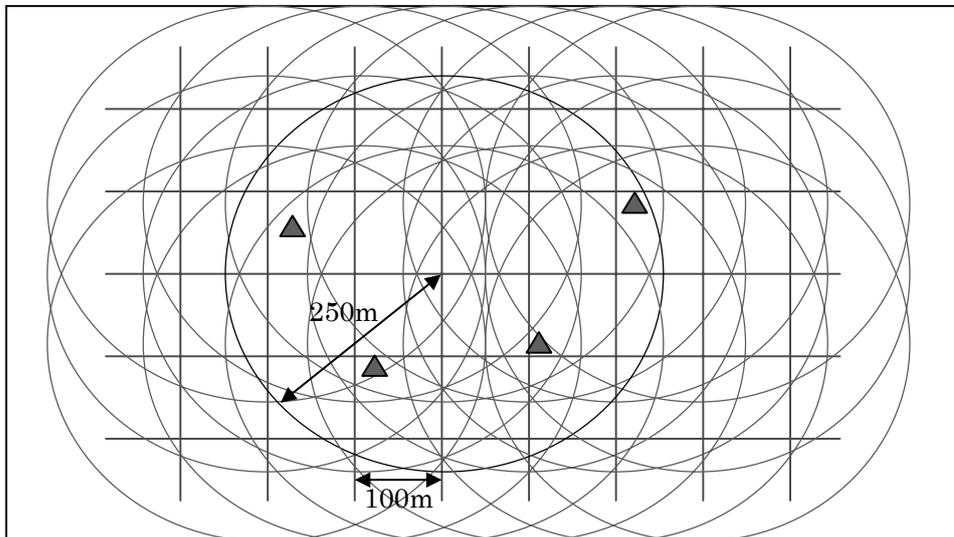


図5-9 施設集積度の把握モデル

表5-4 施設数の分布(把握モデルの例)

2	2	4	2	2	2
2	3	4	3	2	2
2	3	3	3	2	2

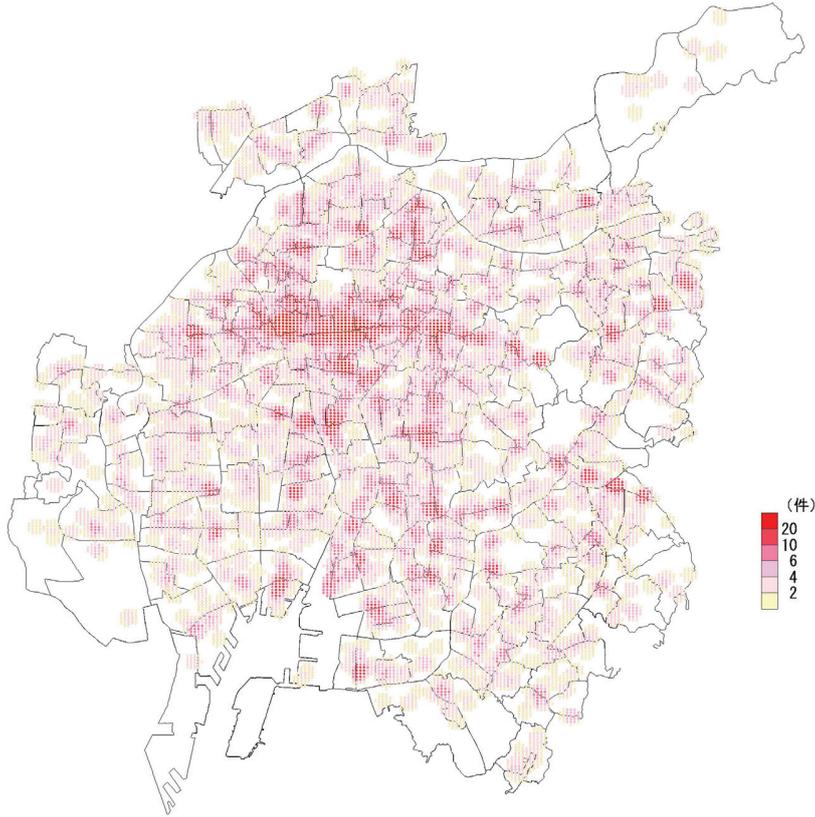


図 5-10 250m内の件数による便利施設の集積度

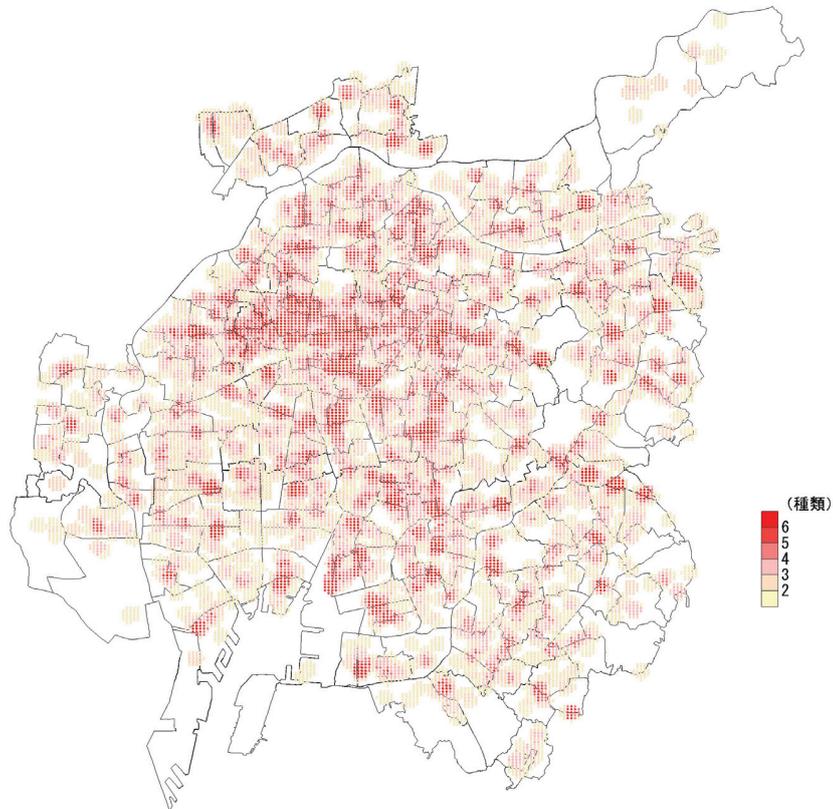


図 5-11 250m内の種類数による便利施設の集積度

この2つの図を比較するとほぼ同様の内容となっていることがわかり施設が数多く集まっている

場所は施設の種類も多いという関係にあることがわかる。また、データが1以上のポイントについて施設の種類数と施設数の関係をグラフにすると図 5-12(円の大きさは該当ポイント数)のようになり、両者に相関関係があることがわかる。

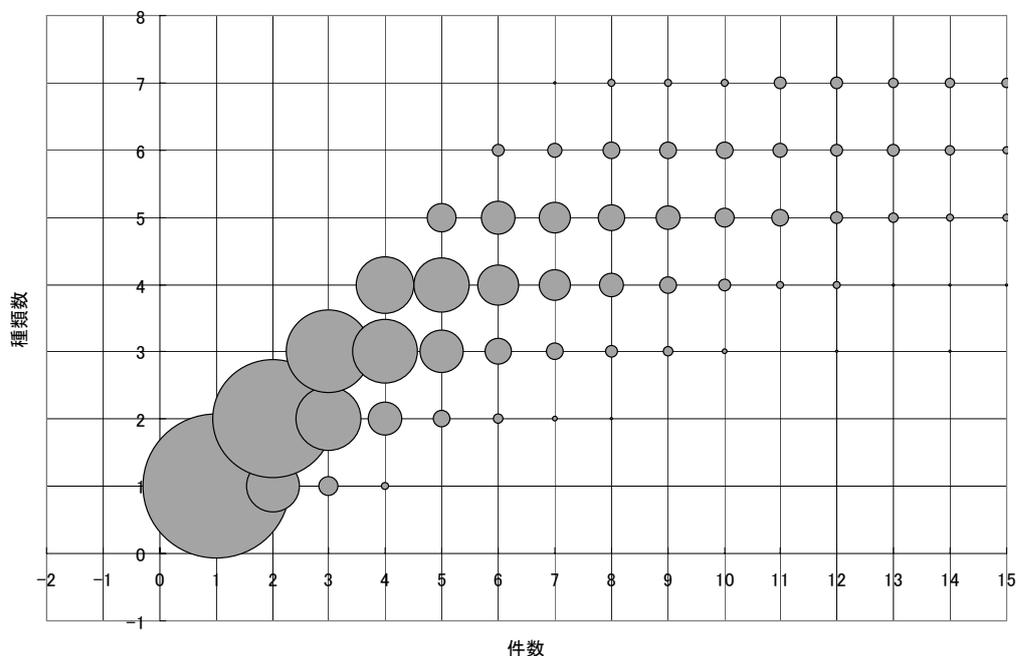


図 5-12 利便施設の種類の数と件数の関係

これらの利便施設集積地の中心と考えられるポイントを拾うと 166 か所（以降「集積地」という）抽出できた。集積地の成り立ちとしては大型店を含むもの、駅の近くにあるもの、商店街など様々の形態が含まれる。特に施設の種類の数や件数に着目し、施設の規模や売上高（あるいは集客数）といった条件は拾えていないため集積地間にはレベル差が存在する。しかし、上記の方法により一定数の利便施設が集まる集積地(町のコア)が浮かび上がってくることから、この集積地が町のコアを検討する材料と考えられる。

総理府統計局の統計GISプラザでは平成 12 年の国勢調査結果を地図データとともに提供している。前述のMANDARAを用いて町丁目単位の人口等のデータを図化し、視覚的に把握することが可能である。また、地図情報の中には町丁目の重心座標を持っていることから、これを利用して集積地までの距離を求め、集積地の圏域の概ねの人口を把握すると表 5-5 のようになり、1 km 圏まで考えると約 88% の人口を含むことになる。図 5-13 は町丁目重心から最寄駅までの距離を図化したもの

表 5-5 町丁目重心から最寄集積地までの距離別人口

	人口(人)	割合(%)
250m未満	296,707	13.79
500m未満	1,051,448	48.88
1000m未満	1,889,861	87.86
全市	2,150,917	

※町丁目データの合計人口は名古屋市人口と一致しない

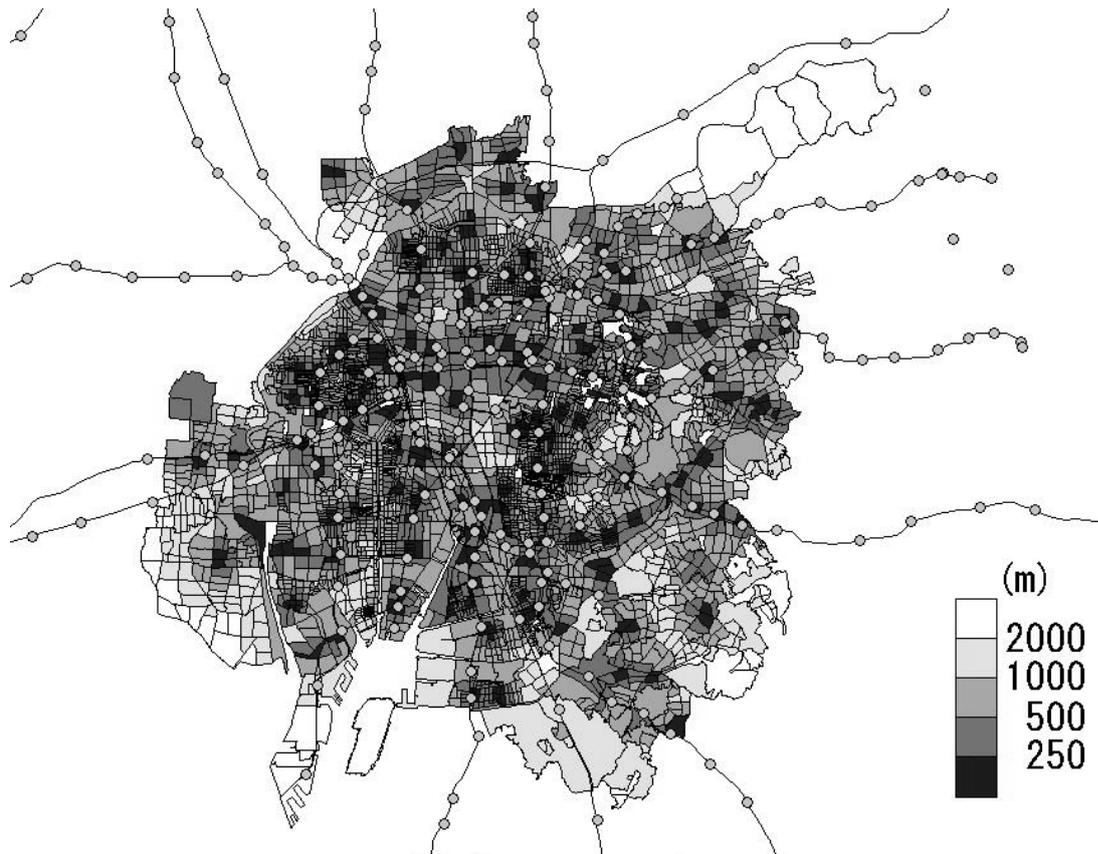


図 5-13 町丁目重心から最寄集積地までの距離

である。

一方、大規模なモール型商業施設などの大型店は1件でこれらの集積地以上の施設を含んでいる場合も多く、別途、大規模な商業施設について検討の必要がある。

5-2 集積地と駅、大型店との関係

この節では、利便施設の集積地と鉄道駅、大型店との関係をみる。

(1) 市内の鉄道駅

名古屋市内の鉄道駅は表 5-3 で見たように 179 あるが、昼間時の運行本数が時間あたり 2 本未満の駅を除外すると 175 駅となる。これは名古屋市交通局の栄駅（東山線と名城線）のように同一事業者で路線が異なる駅を別と考えた場合の駅数である。これらの分布状況は図 5-14 のようになる。

また、町丁目重心から最寄の鉄道駅までの距離を図 5-15 に示す。守山区志段味地区は新規開発エリアとして集積地の形成はないものの鉄道駅との関係では中央線が隣接の春日井市を通っているため 1 km～2 km 圏として浮かび上がっている。



図 5-14 鉄道駅の分布

※図には市外の駅も表示



図 5-15 町丁目重心から最寄駅までの距離

名古屋市では地下鉄の整備を始め、あおなみ線、ガイドウェイバスなど公共交通の整備が進み、かなりの圏域をカバーしている。集積地を中心とする圏域の人口と同様に、駅を中心とする徒歩圏に概ねどれぐらいの人口が住んでいるかを算出すると表 5-6 のようになり駅勢圏の人口のほうが利便施設集積地圏域の人口より小さいことがわかる。

表 5-6 町丁目重心から最寄駅までの距離別人口

	人口(人)	割合(%)
250m未満	212,791	9.89
500m未満	781,443	36.33
1000m未満	1,524,550	70.88
全市	2,150,917	

※町丁目データの合計人口は名古屋市人口と一致しない

(2) 駅と利便施設

鉄道駅は多くの人々が利用する施設であり、駅周辺には商業施設を始めとする利便施設や住宅など多くの施設が立地している。都市計画の用途地域も鉄道駅や幹線道路沿いの地域は商業系の用途地域や中高層住居専用地域などを指定し土地の高度利用を誘導している。

各利便施設と駅との距離を比較することにより、施設と駅の立地の特性を調べる。前述の各利便施設の座標値と駅の座標値を元に、各利便施設から最も近い駅までの距離を求める。それらを駅からの距離別件数として表わしたものが図 5-16 である。

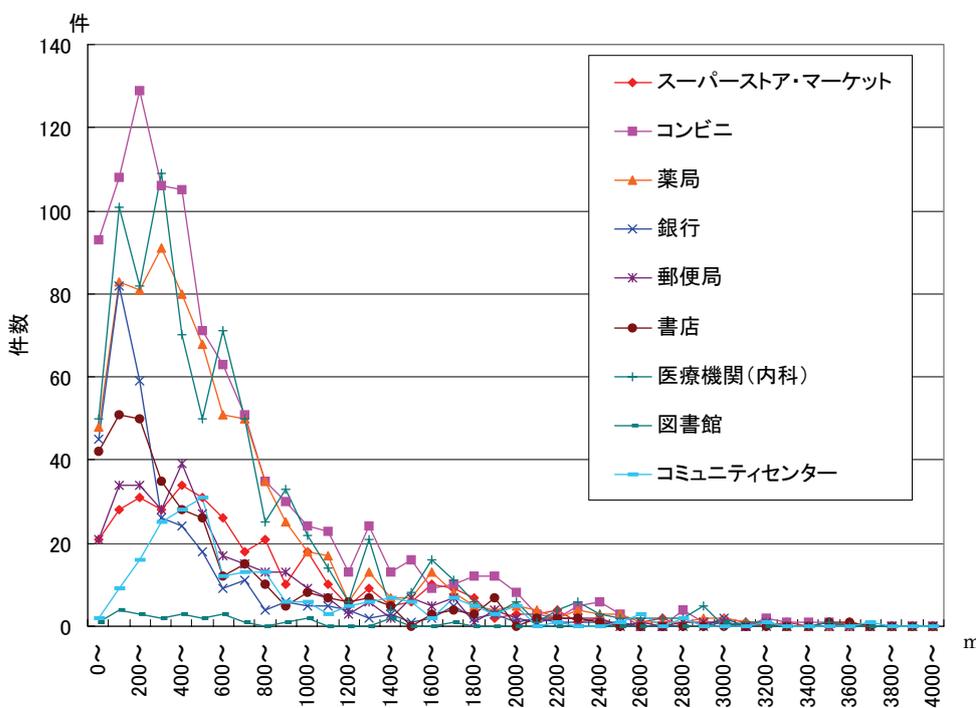


図 5-16 鉄道駅からの距離別利便施設件数

図書館、コミュニティセンターは施設数が少なく、駅近くに立地するとは限らない施設であるため

ばらつきがあるが、それ以外の施設は駅から1 km以内に多く立地していることがわかる。駅から1 km圏には人口の7割が集中することからこれらの施設が多く立地することも説明がつく。また、コンビニエンスストアは駅周辺だけでなく、2 km以上離れたところにも立地している。これは、コンビニエンスストアが道路沿いや、より住宅地に近いところでも立地している状況を反映しているものと考えられる。

名古屋市は新世紀計画2010の第3次実施計画で「駅そば」という考え方¹⁷を打ち出しているが、現状でもその下地があることがわかる。

(3) 集積地と駅の関係

5-1で抽出した集積地と鉄道駅の関係を見ると、図5-17のように集積地が鉄道駅の近くにあるものも多く、最寄の鉄道駅までの分布状況は図5-18のようになり、80%が最寄駅から1 km以内に分布している。

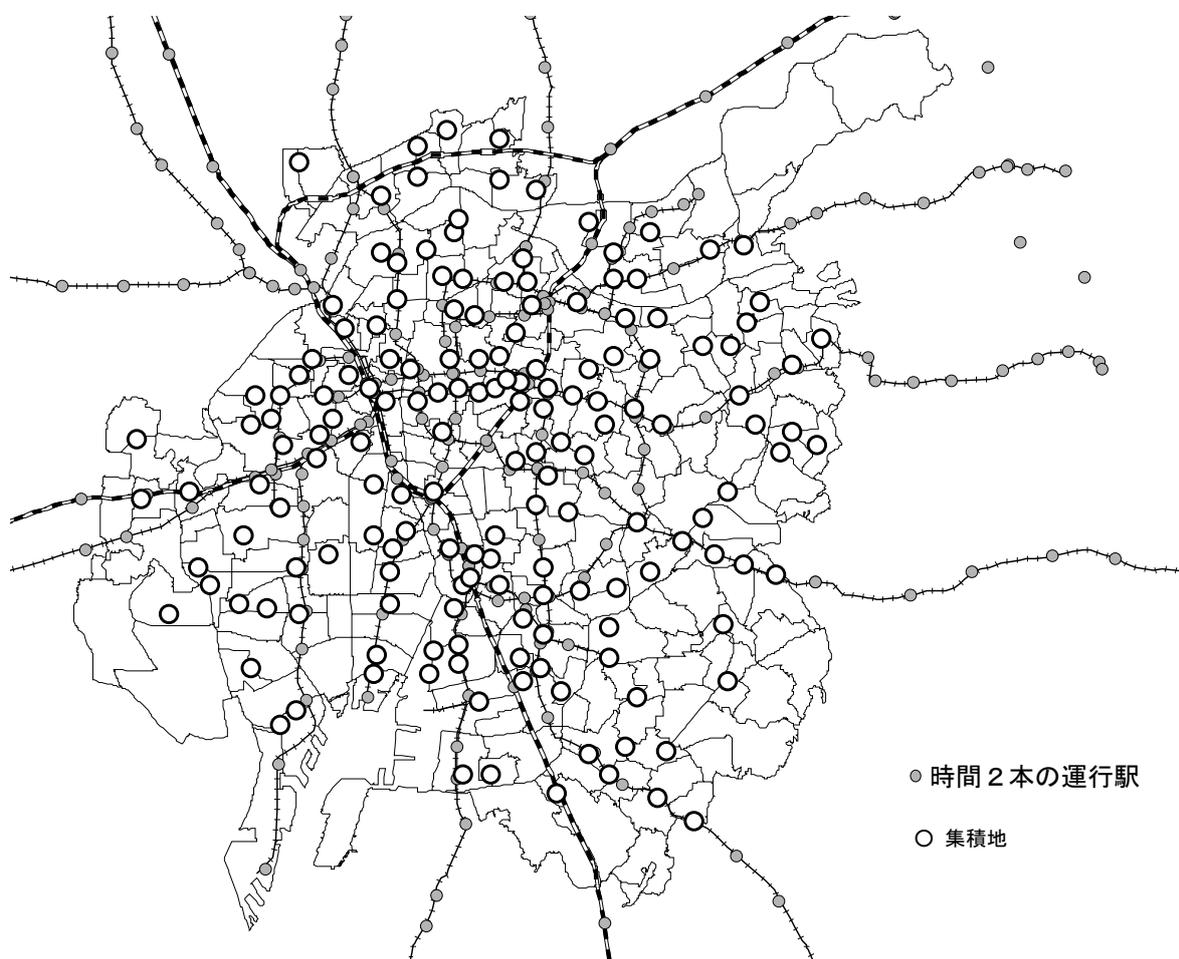


図5-17 集積地と鉄道駅の分布

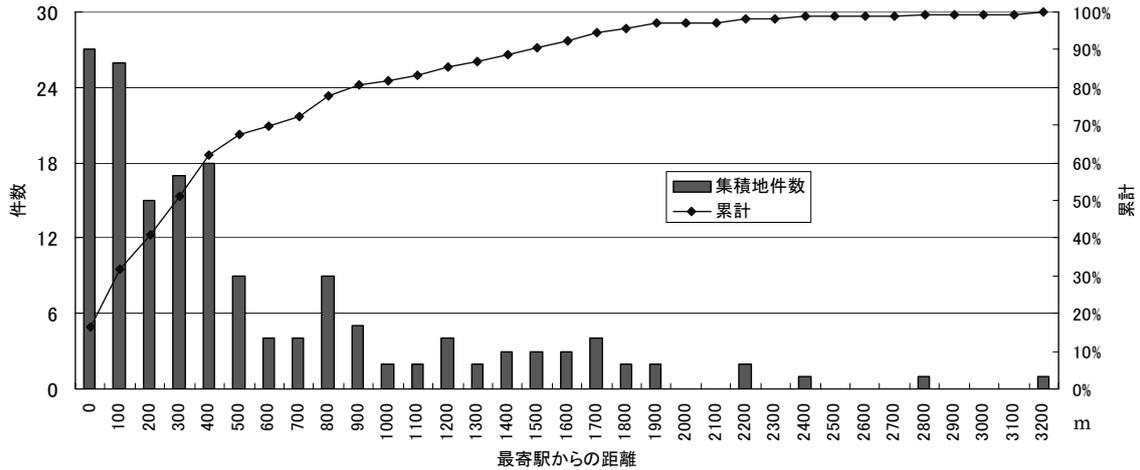


図 5-18 集積地から最寄駅までの距離

(4) 市内の大型店

市内の大型店は表 5-2 で示したとおり 294 件あるが規模の大きな物販店（家具店、書店、スポーツ用品店など）、ホテル等様々な用途のものがある。本研究で取り上げる用途としては整理が必要である。スーパーマーケットや書店等は各施設の把握の中で拾っているので規模の大きな店舗としての把握はこれまでの利便施設の立地状況の把握である程度把握されていると考える。しかし、規模の大きな複合施設など 1 件の大型店が従来の町の機能を内包しているような施設については、単独施設で機能的には町の中心となり得る可能性を持っている。そこで、規模の大きな店舗面積 1 万㎡以上の施設を平成 17 年の名古屋市地域商業データブックから拾うと表 5-7 のように 41 件中大店法時代のものが 4 件で残りの 37 件は新設若しくは増築など大店立地法になってからの申請である。

表 5-7 1 万㎡以上の大型店

区	大店法	店舗名	店舗面積 (㎡)	所在地
千種		第二星ヶ丘ビル・星ヶ丘テラス	28,694	愛知県名古屋市千種区星ヶ丘元町 14-14
		アビタ千代田橋店	23,593	愛知県名古屋市千種区千代田橋 2-1-1
		イオン千種ショッピングセンター	13,689	愛知県名古屋市千種区千種 2-1601-2
東		メッツ大曽根	17,110	愛知県名古屋市東区矢田 2-101
北		ダイトウオベリック (ダイエー上飯田店)	13,036	愛知県名古屋市北区織部町 1-1
		アビタ名古屋北店	16,682	愛知県名古屋市北区辻町 9-1
西	○	名西ショッピングセンター (ジャスコ・ヤマナカ・カーマ)	21,993	愛知県名古屋市西区香呑町 6-56
		ワンダーシティ 21 (イオン)	31,771	愛知県名古屋市西区二方町 40-5
中村		名鉄ビル、名古屋近鉄ビル、名古屋バスターミナルビル、大手町建物名古屋駅前ビル (名鉄百貨店本店・中部近鉄百貨店・名鉄メルサ・名鉄セブン)	67,353	愛知県名古屋市中村区名駅 1-2001
		ビックカメラ名古屋駅西店	15,389	愛知県名古屋市中村区椿町 607
		JR セントラルタワーズ	75,065	愛知県名古屋市中村区名駅 1-1015-1
		名古屋ターミナルビル	17,415	愛知県名古屋市中村区名駅 1-1-2
中		丸栄本店・栄ビル	58,022	愛知県名古屋市中区栄 3-301-2
		ナディアパーク開発商業ビル	19,995	愛知県名古屋市中区栄 3-1801-1
		名古屋三越 栄本店・(仮称) 専門館	75,860	愛知県名古屋市中区栄 3-501-1
		松坂屋・エンゼルビル・栄ガスビル	80,874	愛知県名古屋市中区栄 3-1601
		NP 共同ビル (名古屋パルコ)	39,977	愛知県名古屋市中区栄 3-2901
昭和		シャンピアポート (フィール)	12,784	愛知県名古屋市昭和区白金 3-601
		古川ビル・八勝館ビル (ジャスコシティ八事店)	17,000	愛知県名古屋市昭和区広路町字石坂 2-1

区	大店法	店舗名	店舗面積 (㎡)	所在地
熱田		イオン熱田ショッピングセンター	45,995	愛知県名古屋市熱田区六野 1-201
		名鉄パレ百貨店神宮	10,951	愛知県名古屋市熱田区神宮 3-608
中川	○	イッツ・ボナザシティ・ヨシズヤ太平通り店	18,105	愛知県名古屋市中川区宮脇町 2-11-1
	○	アズパーク	14,916	愛知県名古屋市中川区富田町新家字横枕 616-1
港		名古屋みなとショッピングセンター	14,391	愛知県名古屋市港区砂美町 1-5
		ミドリ名古屋みなと店	11,745	愛知県名古屋市港区遠若町 2-80-1
		アピタ港店	25,728	愛知県名古屋市港区当知 2-1501
		ジャスコ名古屋みなとショッピングセンター	48,650	愛知県名古屋市港区品川町 2-1-6
		ジャスコシティ南陽	14,593	愛知県名古屋市港区春田野 2-1-6
		ファニチャードーム名古屋新本店	12,465	愛知県名古屋市港区金城ふ頭 2-7
		名古屋港ショッピングモール	28,697	愛知県名古屋市港区一州町 1-3
		ブラザー港SCビル	11,864	愛知県名古屋市港区港明 1-10-28
		名古屋イタリア村	10,744	愛知県名古屋市港区港町 102
	南		名古屋南ショッピングセンター(ユニー)	14,998
守山	○	清水屋藤ヶ丘店	13,904	愛知県名古屋市守山区森孝東 1-509
		ジャスコ守山ショッピングセンター	26,379	愛知県名古屋市守山区大字吉根字笹ヶ根 559-2
		JRF 新守山ショッピングセンター	18,696	愛知県名古屋市守山区新守山 2830
緑		イトーヨーカドーショッピングプラザ	14,791	愛知県名古屋市緑区浦里 3-232
		アピタ緑店	12,527	愛知県名古屋市緑区徳重 2-201
		アピタ鳴海店	19,500	愛知県名古屋市緑区鳴海町字伝治山 3-1
		有松駅前第1種市街地再開発事業商業施設(イオン)	15,985	愛知県名古屋市緑区鳴海町字有松裏 200
名東		ダイエー名古屋東店	19,775	愛知県名古屋市名東区猪子石原 2-1701

名古屋地域商業データブック(平成17年3月 名古屋市)より作成

(5) 集積地と大型店の関係

利便施設の集積地と最も近い大型店との距離について調べると図5-19のように集積地のうち80%において800m以内に大型店が存在することが分かる。大型店についても利便施設が集まっている所に多く立地している。

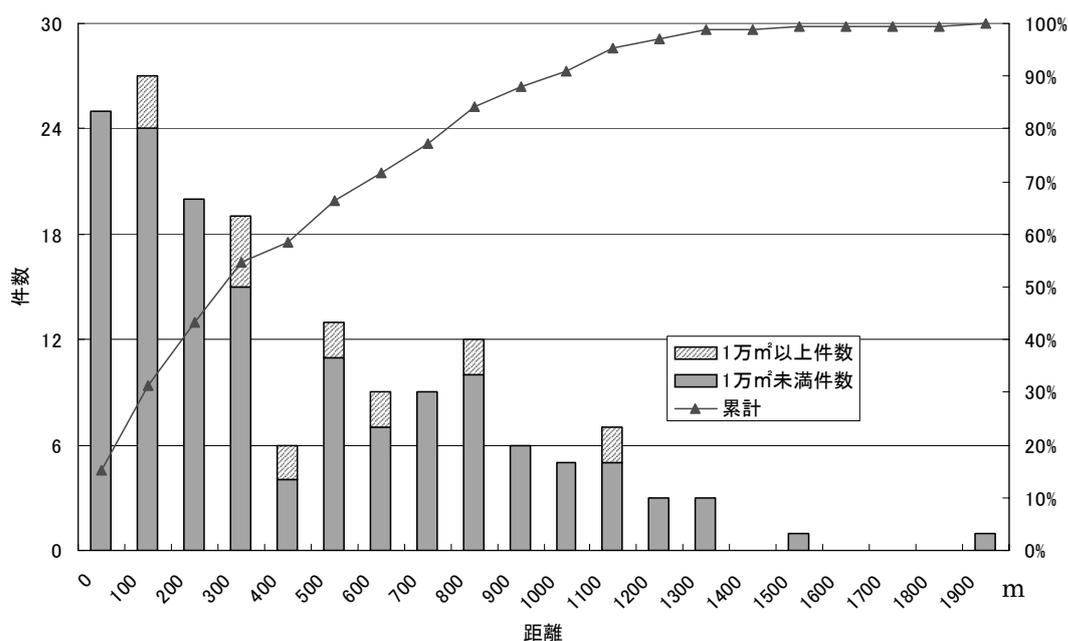


図5-19 集積地から最寄の大型店までの距離

(6) 日常生活圏域の核

大型店の多くは集積地周辺に立地し、一体として日常生活圏の核を成していると考えられるが、特に規模の大きな商業施設については集積地と離れていても1施設で町の核を形成する場合もあると考えられる。したがって、日常生活圏を考える場合、この章で扱ってきた利便施設の集積地と店舗面積1万㎡以上の大型商業施設を中心として検討する。

図5-20は店舗面積1万㎡以上の大型店から最も近い集積地までの距離とその大型店の500m圏内にある利便施設数(5-1で抽出した7種の利便施設)を示したものである。

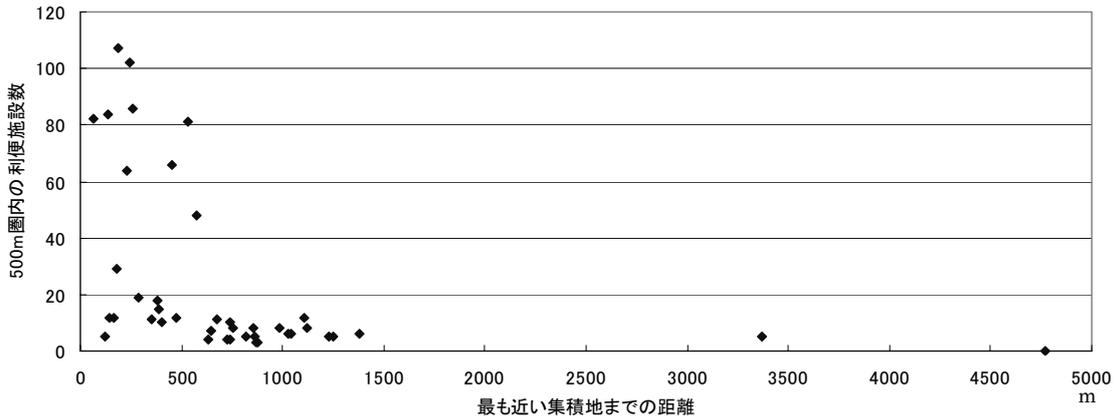


図5-20 店舗面積1万㎡以上の大型店と集積地までの距離と周囲の利便施設数

集積地から約500m以上離れると500m圏内の利便施設数が急激に減少していることがわかる。これは、大規模店舗が複合的な機能を持っていることから他の利便施設の集積が少ない状況が生まれていること、郊外部に単独で立地するケースも多いことが理由として考えられる。

したがって、集積地および1万㎡以上の大型店の位置を日常生活圏の核ととらえていくべきだと考えられる。

5-3 アンケートによる地区利便施設

(1) まちづくりアンケート

市民が日常生活圏での日常の買い物や周辺の生活環境についてどう考えているかをアンケート調査により把握した。アンケートは平成18年度に名古屋都市センターの自主研究として取り組んでいる他の2つの項目とあわせて「まちづくりアンケート」として実施した。

アンケートは名古屋市内在住の方から電話帳から無作為に抽出した3,000人を対象に平成19年2月に郵送法により実施した。有効回収数は836人(27.9%)で調査テーマとしては①ヒートアイランド現象、②日常生活とまちづくり、③家庭における廃植物油の回収・活用の3つである。

調査票Aは電話帳から抽出された方に答えていただき、併せて調査票Bをその世帯で日常的に家事を行う方に答えていただくよう依頼した。

アンケート結果の概要は以下のとおりである。

①対象者の年齢

アンケートを送付した対象者の年齢は図 5-21 のように 50 歳代以上が 82.5%と高い層が多くなっている。これは電話帳を元に対象者の抽出を行ったことに起因していると考えられる。携帯電話の普及により若い人は固定電話を持っていない若しくは持っていないでもプライバシー保護のために電話帳に掲載していないケースが増えていることが考えられる。また、多世帯同居の場合、年長者の名前で電話帳掲載しているケースが多いことも考えられる。

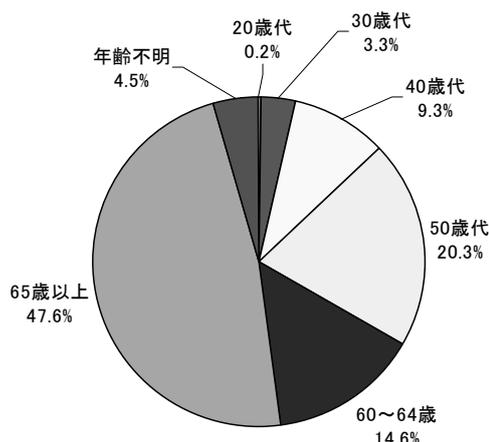


図 5-21 対象者の年齢

②世帯構成

世帯の構成は図 5-22 のように夫婦のみが 36.1%と最も多く、子どもと同居（2 世代）35%、親と同居（2 世代）7.9%、単身 7.8%と続いている。2 世代のうち親と同居が少ないのは回答者の年齢が高いためと考えられる。平成 17 年国勢調査の名古屋市分、単独世帯 36.6%、夫婦のみ 18.8%、2 世代 18.8%に比べると単独世帯の割合が低くなっている。

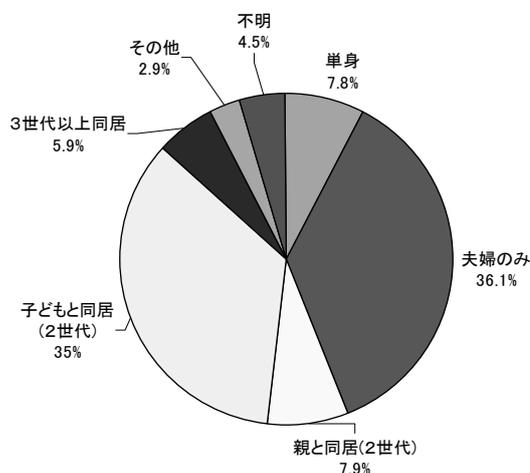


図 5-22 世帯構成

③世帯人数

世帯人数は図 5-23 のように 2 人が 40.3%、3 人が 19.1%、4 人が 14.7%と続いている。平成 17 年国勢調査結果の 1 人世帯 36.6%、2 人世帯 25.5%、3 人世帯 17%に比べると 1 人世帯の割合が小さく、2 人世帯の割合が大きくなっている。

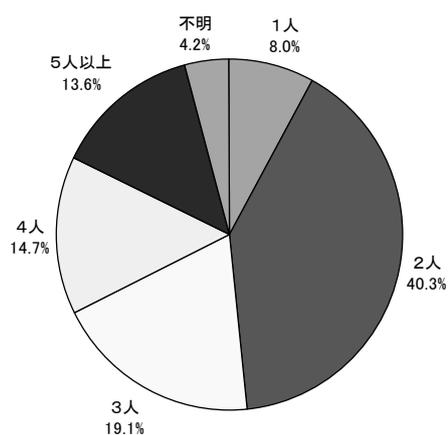


図 5-23 世帯人数

④世帯保有自動車台数

世帯で保有する自動車台数は図 5-24 のように 1 台が 51.7%、2 台が 26.9%、3 台が 5.8%、なしが 13.7%となっている。不明を除く平均台数は約 1.3 台(4 台以上保有を 4 台として計算)となる。

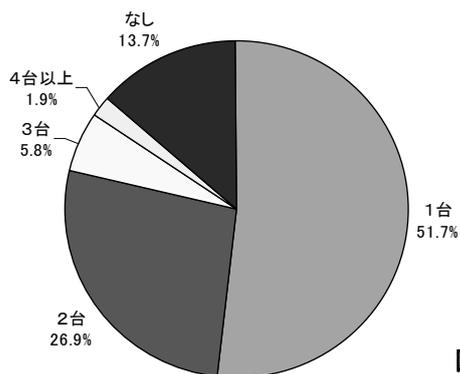


図 5-24 世帯保有自動車台数

(2) 地区利便施設と利用交通手段

調査票Bでは主に家事を行う方に食料品を中心とする買い物先や頻度、交通手段などについてたずねた。調査票Bの回答者数は803である。

① 日常の買い物を行う人の年齢

図5-25に示すように50歳代28.6%、60歳以上53.5%とアンケート対象者(調査票A)の年齢が高い影響を受け、調査票Bの回答者の年齢も高くなっていることが伺える。しかし、調査票Aの対象者に比べ60歳未満の年齢の割合が高くなっている。

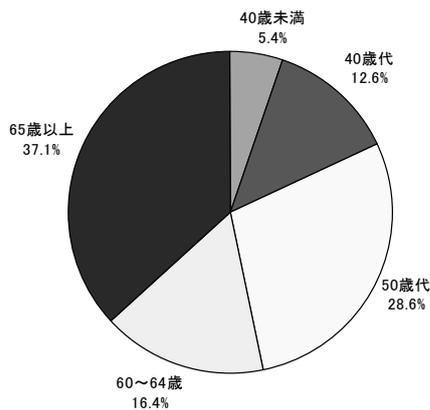


図5-25 日常の買い物を行う人の年齢
(不明を除く)

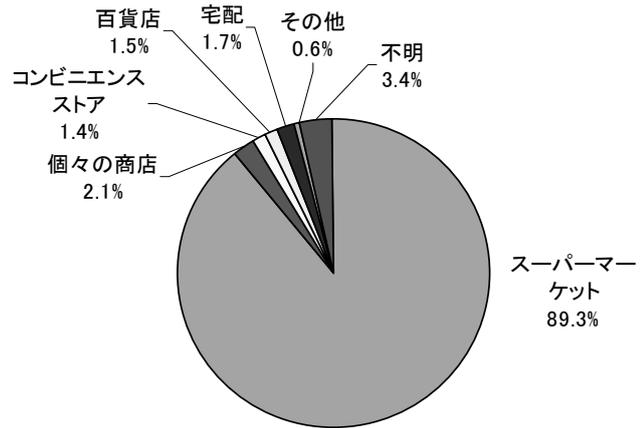


図5-26 日常の食料品の買い物先

② 日常の食料品の買い物先

図5-26に示すように日常の食料品についてはスーパーマーケットが89.3%とほとんどを占めている。個々の商店2.1%、宅配1.7%、コンビニエンスストア1.4%と続くが、スーパーマーケットでの買い物が生活に定着している状況がわかる。

③ 買い物の頻度

宅配以外の回答の方に、1週間に何回買い物に行くかをたずねた結果、4回以上34.3%、3回23.4%、2回16.7%、1回7.9%と比較的回数が多くなっている。

④ 日常の買い物の交通手段

同じく宅配以外の回答者に買い物の交通手段をたずねた結果、図5-27のように自転車30.5%、自動車26.3%、徒歩26.2%と、自転車と徒歩を合わせると56%が身近なところで買い物をしていることがわかる。

これらの所要時間を見ると表5-8のように徒歩の分速80m、自転車の分速160mと仮定するとそれぞれ680m、1,400mとなり1km圏内は徒歩が可能で、1kmを超えると自転車などの利

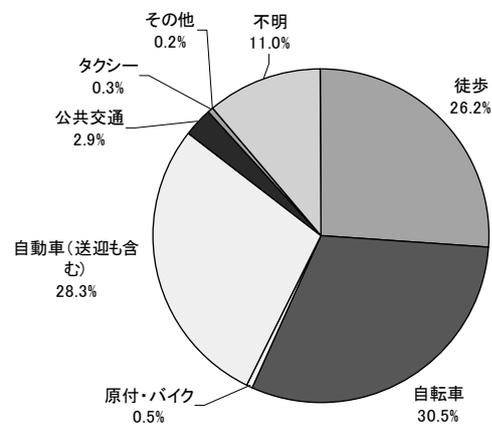


図5-27 日常の買い物(食料品)の交通手段

用が増える傾向が読み取れる。

また、自動車の場合、時速 30km を元に分速を計算すると 500m となり平均所要時間 9.93 分で約 5km となる。所要時間が小さいことから誤差も大きく実際にはもっと小さな距離になることが推測されるが、今回のアンケートではこれ以上把握することは困難である。

表 5-8 買い物の交通手段別所要時間

交通手段	合計時間	件数	平均時間	分速	距離
徒歩	1402	164	8.55	80m	683.9
自転車	1752	201	8.72	160m	1,394.6
徒歩+自転車	254	30	8.47		
計	3408	395	8.63		
自動車	1866	188	9.93	500m	4,962.8

アンケートで宅配以外の回答者のうち徒歩、自転車、徒歩+自転車、自動車のみ集計

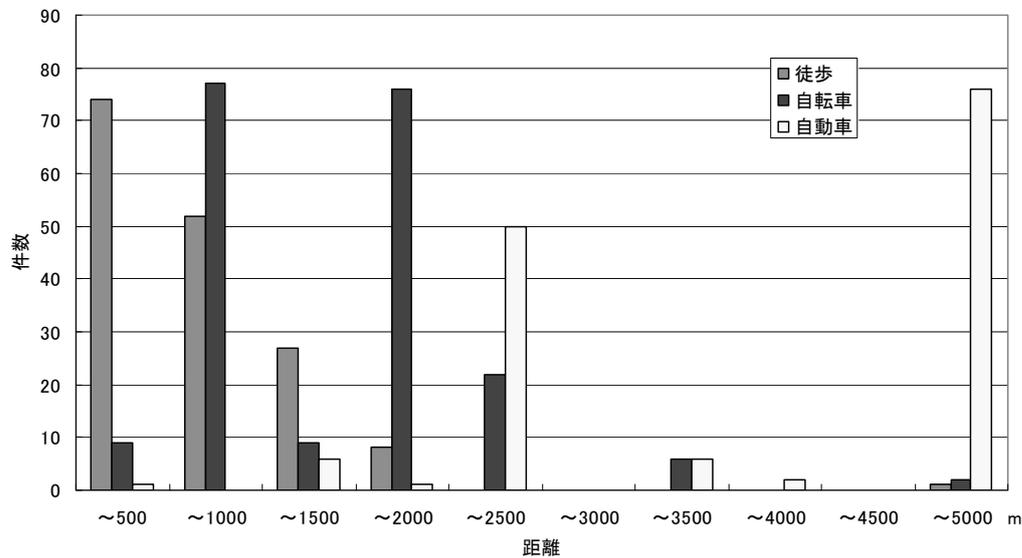


図 5-28 利用交通手段別買い物距離

図 5-28 は買い物の交通手段が徒歩、自転車、自動車の人について時間を表 5-8 の分速で移動したとした場合の距離別の人数である。徒歩については距離が遠くなるにしたがって少なくなり、自転車は 1 km までと 2 km までに 2つの山ができる。自動車は 2 km をこえたあたりと 5 km あたりに山ができる。

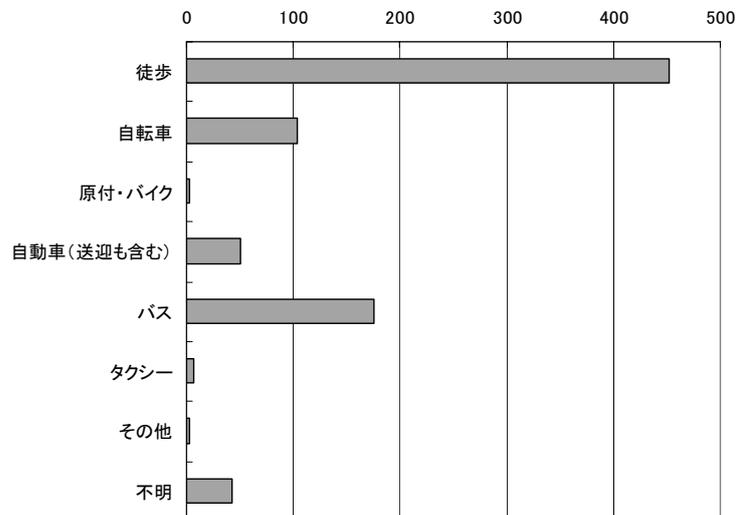


図 5-29 最寄駅までの交通手段

(3) 最寄駅への利用交通手段

調査票Aでは最寄駅と利用交通手段についてたずねた。最寄駅までの交通手段については図 5-29 のように徒歩が 452(54.1%)と過半数を占める。バスが 176(21.1%)、自転車が 104(12.4%)と続く、最寄駅までの交通手段は徒歩や公共交通の利用が大半を占めていることがわかる。

買い物では 28%あった自動車利用が最寄駅では 6%とほとんどなくなっている。これは、駅へ移動したあと鉄道に乗る場合が多いためだと考えられる。

(4) 利便施設の種類の種類

調査票A及びB(合計件数 1321)でよく利用する施設とどんな利便施設があるとよいかをたずねた(複数回答)。結果は図 5-30 のように、よく利用する施設ではスーパーマーケット、郵便局、銀行、病院・診療所、ドラッグストア・薬店、コンビニエンスストア、ホームセンターの順となった。また、あるとよい施設では似た傾向を示しつつも、利用する施設との差が大きなものとして病院・診療所、公園、図書館、文化センター等、書店などがあがっている。これらの施設は日常の買い物と違い、病気になった時に近くに病院・診療所があるとよい、文化的施設を利用したいと思うが近くにないといった状況が推測される。

アンケート結果から見て、5-1で抽出した7施設については概ね妥当な施設と言える。利便施設としてホームセンターや飲食店なども考慮していくことも今後の検討課題である。

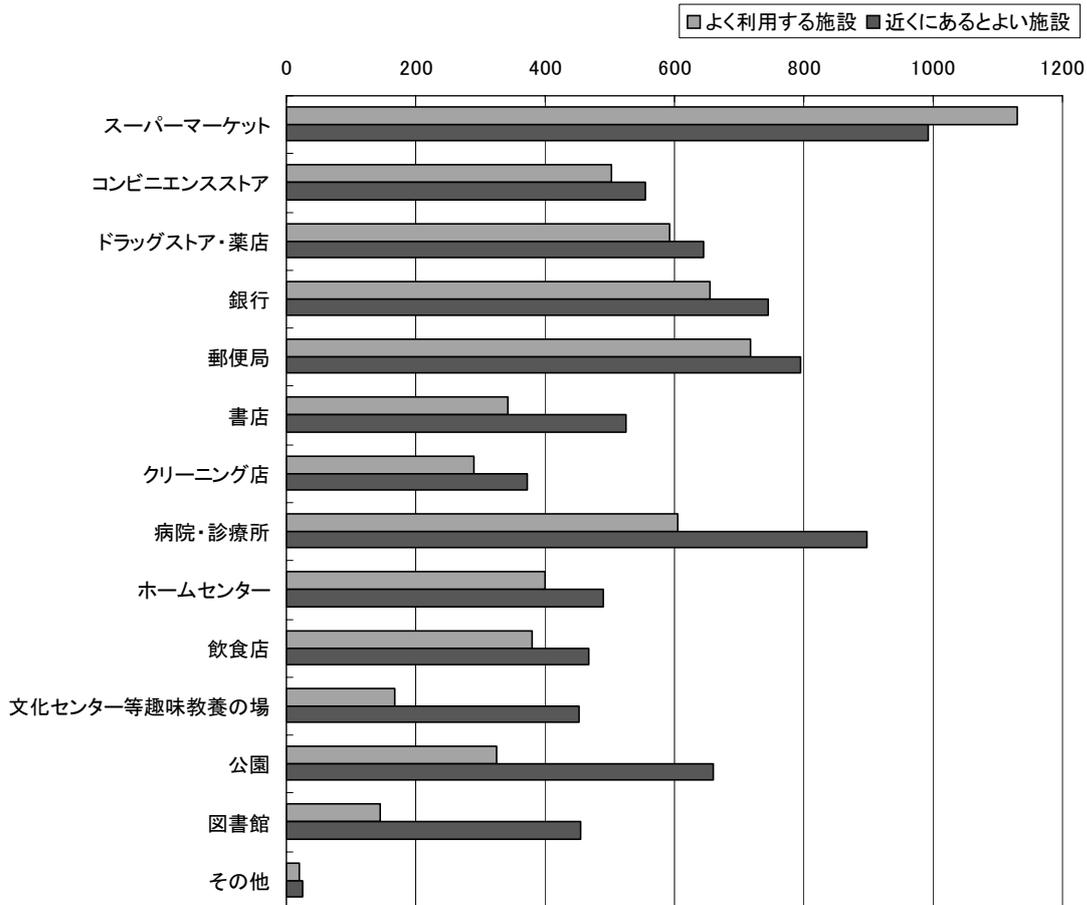


図 5-30 利便施設

(5) 生活環境の評価

同じく調査票A及びBで生活環境の満足度をたずねた。項目ごとに不明を除いて割合を表示すると図5-31のようになる。やや満足までを含めると買い物の利便性では8割、公共交通の利便性では7割を占め、学校、公園、図書館、その他施設の利便性でもほぼ7割が満足している。逆に交通事故など交通の安全性、街並みなどの景観は約5割以下となっていて、相対的に評価が低い。

生活環境としての評価で重視する項目は図5-32のように、公共交通の利便性、買い物の利便性が高く、市街地の安全性、緑などの自然的環境が続き、街並みなどの景観は最下位になっている。

全体として現在の生活環境には満足17.6%、やや満足59.0%と満足している人が多く、今の地域に住み続けたいが81.5%とアンケート回答者の多くが現在の生活環境に満足している。

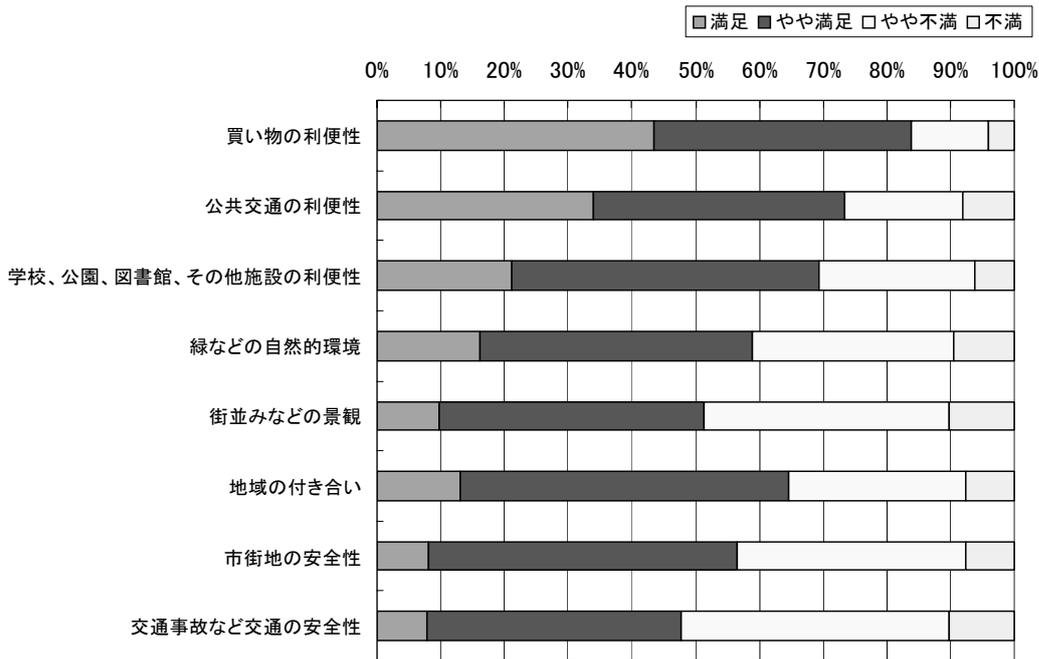


図5-31 生活環境の満足度（項目別）

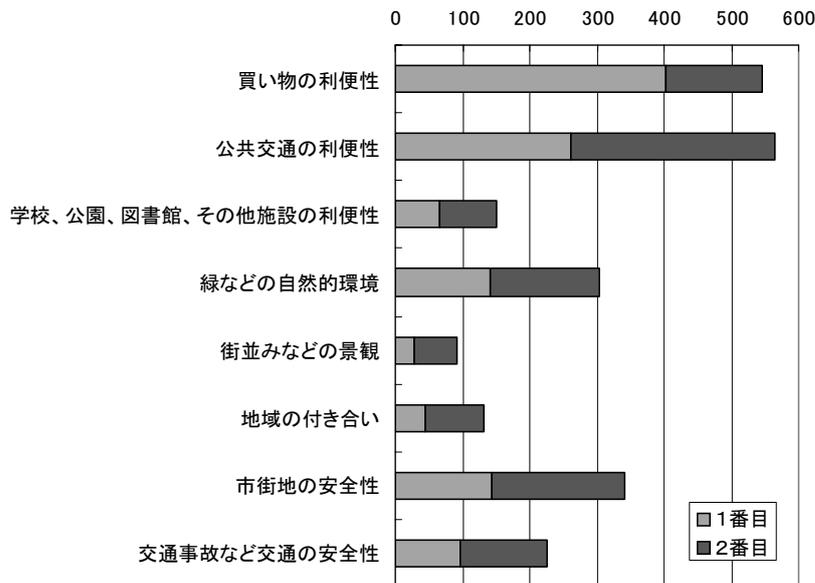


図5-32 生活環境の評価で重視する項目

第6章 地区の類型化と典型地区

6-1 地域特性による類型化

(1) 学区別データで見る地域の特徴

学区（小学校区）別データを使って名古屋市の小地域別の特徴を見る。ここでは主に平成12年国勢調査、平成17年国勢調査、平成13年パーソントリップ調査、平成14年土地利用計量調査の結果を元に地域の状況を把握する。

①人口密度・世帯密度

図6-1は平成12年国勢調査結果による学区別人口密度を示したもので、図6-2は平成17年国勢調査結果により平成12年からの増減(H12年学区に換算)を示したものである。

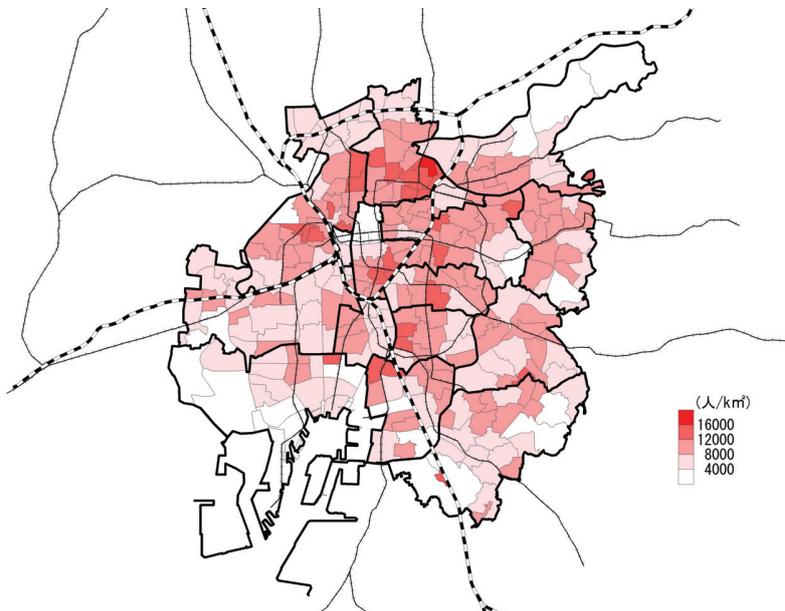


図6-1 平成17年学区別人口密度

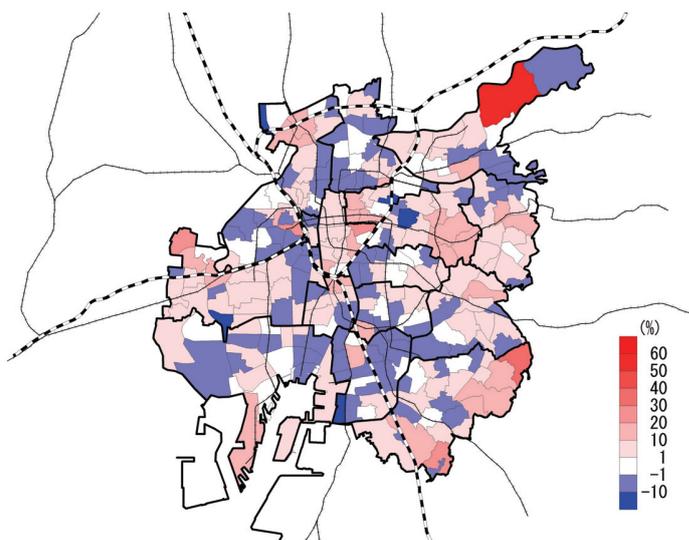


図6-2 学区別人口増加率(H12→H17)

平成12年から17年の人口増減をみると都心部（中区及び金山周辺）で人口増となっているが、その外周の既成市街地（インナーエリア）では減少となっている。

人口密度、世帯密度については全面積で考えると大規模公園などを含む学区では実際の市街地の姿に対して小さく表現されることから、道路、公園、水面などの非可住地を除いた可住地に対する密度で考えた方が都市空間を把握する上で適切である。

図6-3、図6-4は平成12年の可住地人口密度、可住地世帯密度を表わしたものである。



図6-3 可住地人口密度(H12年)



図6-4 可住地世帯密度(H12年)

この2つの図では判別が困難であるが、単身者が多い地域では人口密度より世帯密度が高くなる。市街地のあり方などを検討していく際には、人口密度より世帯密度で考えた方がより空間イメージの把握につながると考えられる。

名古屋市全体の人口の動きとしては、1970年DID区域及び地下鉄沿線などは人口密度が高いが、インナーエリアでは人口減少傾向にあり、緑区、守山区など東部エリアで人口が増加している。

名古屋市の人口総数は微増という状況であるが図6-5は平成12年と17年の国勢調査の学区別人口密度を大きな順に並べたものを比較したグラフである。人口密度の低い100位以降の部分での増加が大きく、100位以内の部分では同じか僅かに減少しているところが多く平準化される方向に動いている。

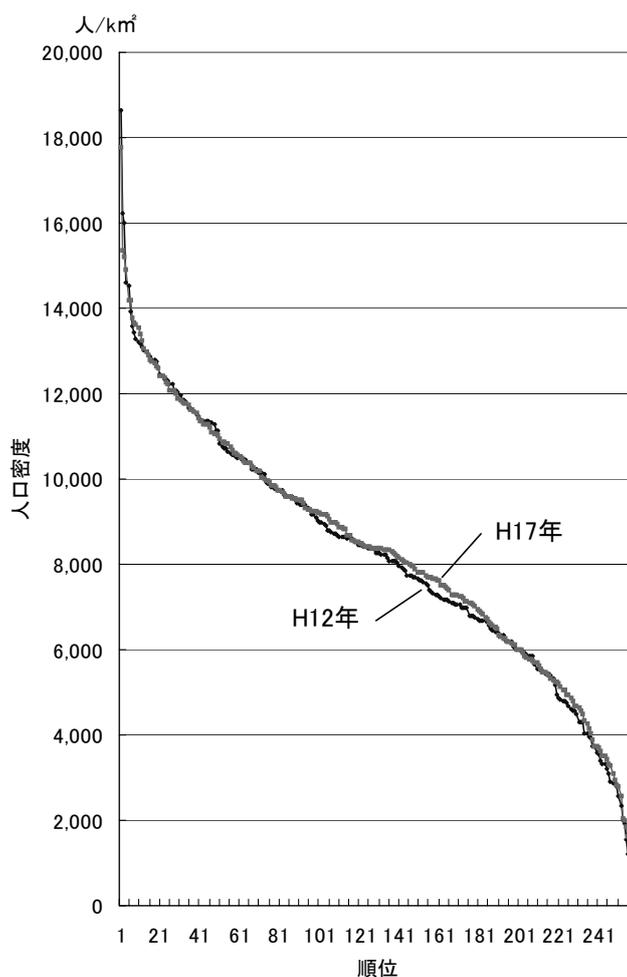


図6-5 人口密度の変化

②市街化率と世帯密度

市街化の進捗に伴って建物が建設され、人口も増えていく。平成12年国勢調査の学区別データでその関係を示したものが図6-6である。全体として市街化率が高くなるにつれ世帯密度も高くなっていく様子がわかる(楔形の部分)。市街化率が高く世帯密度が低い部分は工業系土地利用が大きな学区、都心部の商業・業務系土地利用が大きな学区である。また、市街化率に比べて世帯密度が高いものとして市街化率40%あたりの明正学区(中川区)、常安学区(緑区)がある。市街化がまだあまり進んでいない市街地でありながら住宅の建設が進んでいる学区と考えられる。また市街化率70%~80%の平針北学区(天白区)、本地丘(守山区)、宮前学区(北区)は共同住宅が学区の世帯密度を高くしていると考えられる。老松学区(中区)、橘学区(中区)も同様であるが、より市街化率が高い都心型の学区である。

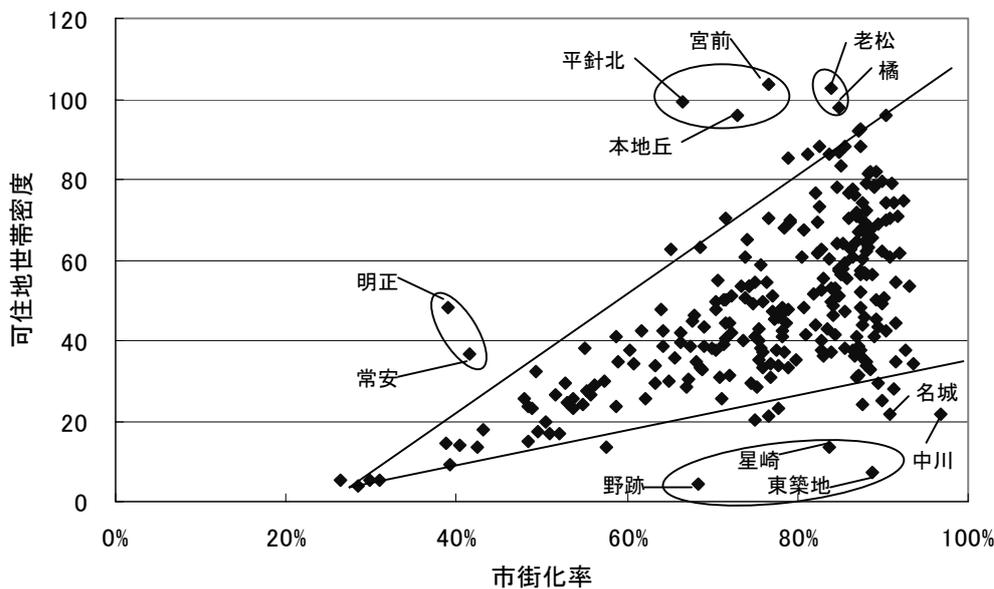


図6-6 市街化率と可住地世帯密度

③世帯密度と自動車利用

平成12年国勢調査データにより可住地世帯密度と15歳以上の通勤通学者の中で自家用車を利用する人の割合の関係を見ると図6-7のようになる。世帯密度が高くなるにしたがって通勤通学における自家用車利用率が小さくなるが、都心部や星ヶ丘など交通利便性の高い学区では可住地世帯密度が低くても自家用車利用率は低い。また、共同住宅が多い本地丘、平針北、宮前学区で自動車利用率が高くなっている。

図6-8は15歳以上の通勤通学者の中で自家用車を利用する人の割合を示したものである。周辺部、特に鉄道から離れた地区ほど利用率が高くなっている。

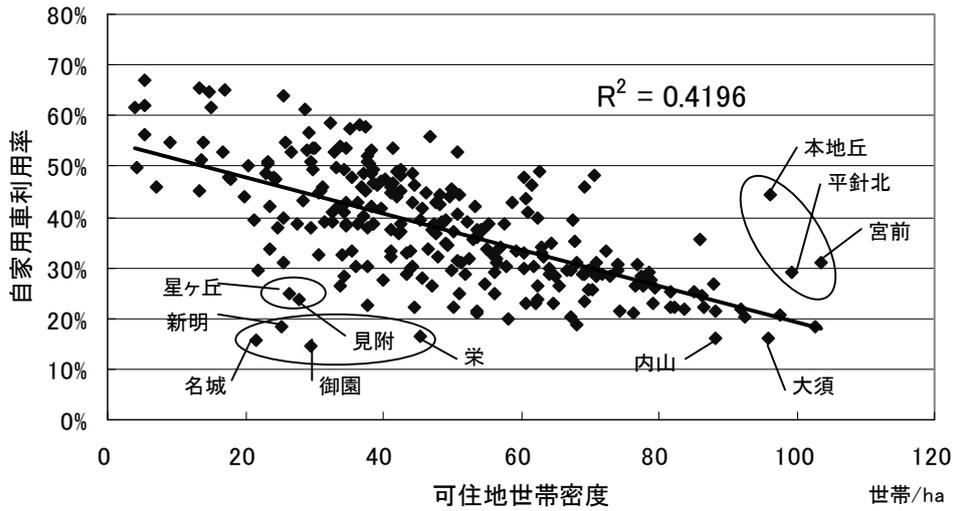


図 6-7 可住地世帯密度と自家用車利用率

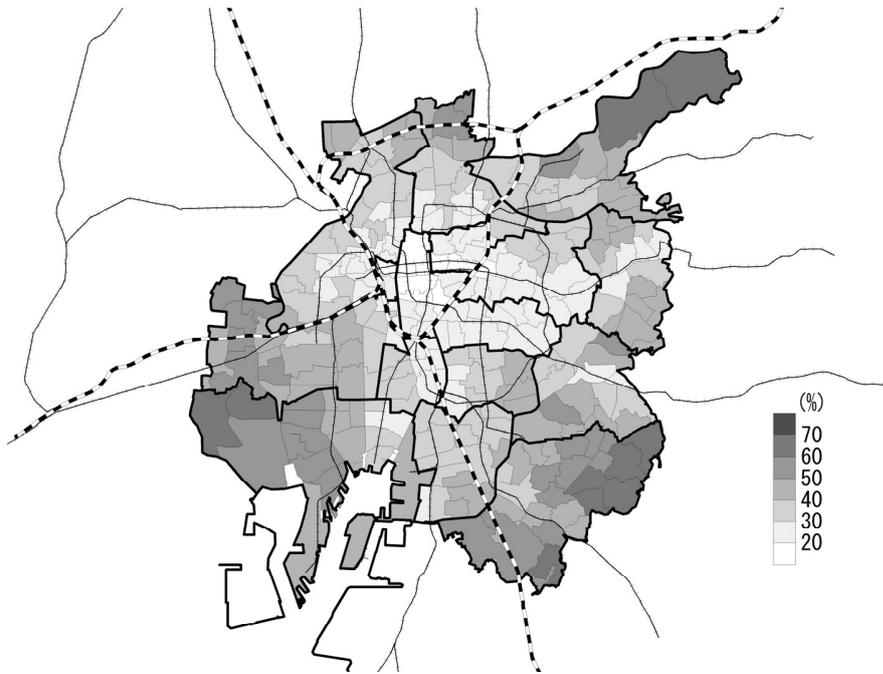


図 6-8 15 歳以上通勤通学自家用車利用率

④ 徒歩率と世帯密度

パーソントリップ調査の家事・買物・通院のトリップのうち、徒歩 / (徒歩 + 自動車) を徒歩率として表わす。徒歩率と可住地世帯密度の関係をみると図 6-9 のようになる。ここでパーソントリップ調査の小ゾーンに複数学区含まれる場合はそれらの学区は同じ徒歩率としている。

可住地世帯密度が高くなるほど徒歩率も高くなる傾向にあることがわかる。

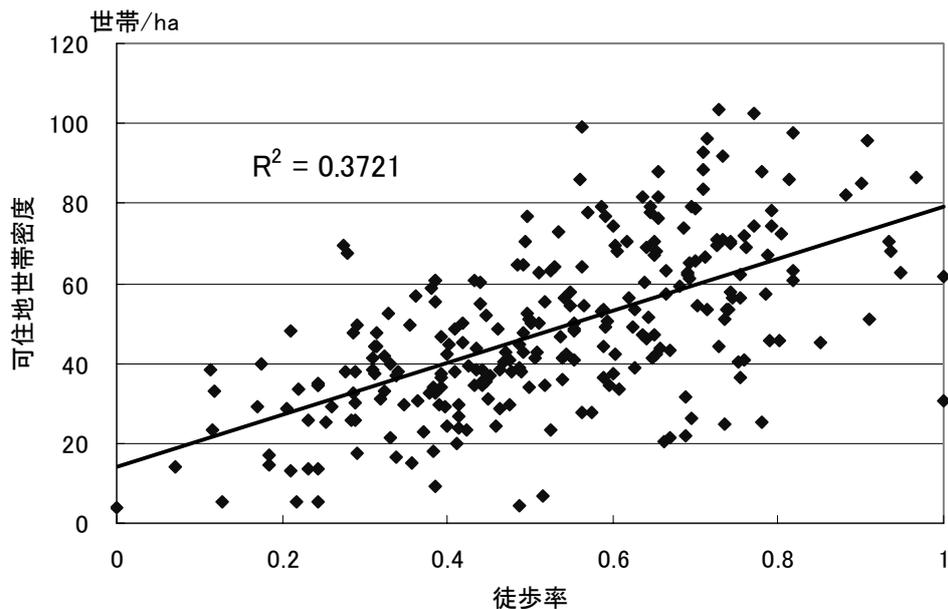


図 6-9 徒歩率と可住地世帯密度

また、図 6-10 に最寄駅からの距離と徒歩率の関係を示す。1970 年 DID 区域の内では最寄駅までの距離 1 km 未満の学区が多く徒歩率も高いが、DID 区域外になると距離が大きくなり、徒歩率も下がる。

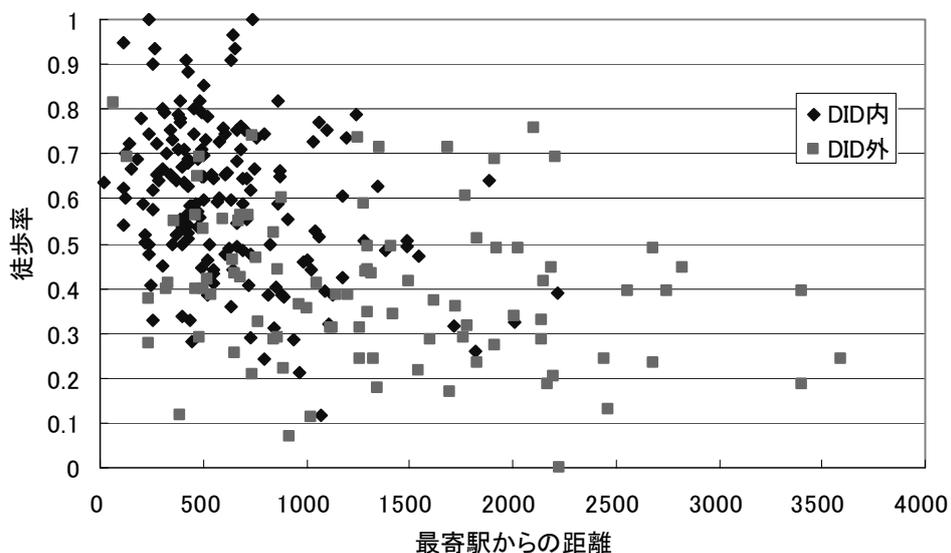


図 6-10 最寄駅からの距離別徒歩率

⑤高齢者の割合

図 6-11 は平成 12 年国勢調査のデータで 65 歳以上の高齢者のみの世帯の割合を示したものである。既成市街地（1970 年 DID 区域）及び住宅団地の多い地区は高くなっている。既成市街地は耕地整理などで整備され戦災復興土地区画整理エリア外の部分も多いことから、都市基盤については新市街地の土地区画整理地区に比べ公園などのオープンスペースが少ない、古い建物が多く耐震対策などの課題を抱えているものも多いといった課題を抱えている。

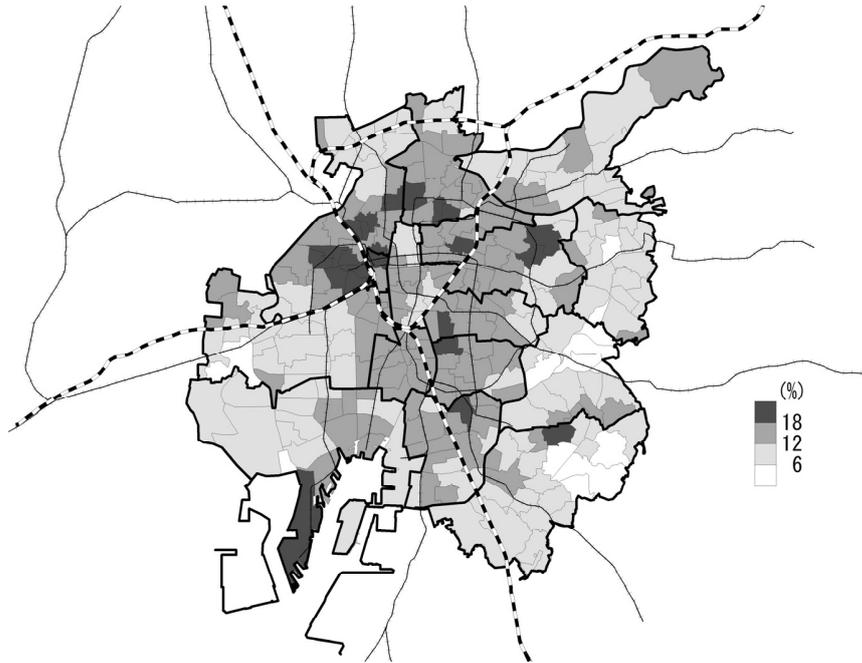


図 6-11 65 歳以上の高齢者のみの世帯の割合

⑥地域の特徴

学区別データを見る中で、人口（世帯）密度が低く自動車利用率も低い都心部は戦災復興土地区画整理事業により都市基盤が整備され、市街化も進んでいる。その中でも老松学区、橘学区は人口（世帯）密度が高く都心部内での居住地として活用されている。

その周囲の既成市街地では人口密度は高いものの人口減少傾向にある。高齢者世帯の割合が高く、交通や買い物など便利な地域であるが、古い建物も多く、マンションへの建て替えによる日照問題などで建築紛争も起こっている。

新市街地については 1970 年以降に土地区画整理事業により基盤整備が進められた。第 3 章でみたように自家用車の普及とともに市街地が拡大したエリアで、既成市街地に比べ公共交通の密度も小さいことから、自動車の利用率が高い地域である。駅周辺や幹線道路沿いを除いて低層住宅地を中心として市街地が広がり、まだ市街化率も低く、人口（世帯）密度も小さい。天白区、緑区、守山区、中川区などで人口が増加している。鉄道駅の近くでは市街化率も高く人口（世帯）密度も高いが、駅から離れた地区では市街化率も低い。

名古屋市の市街地について、大きく都心部、既成市街地、新市街地の 3 つのエリアに分けて捕らえることができる。また、その中で鉄道駅から近く利便性の高い地区と駅から離れた地区によって市街地の状況にも違いがある。

(2) 利便施設集積地等を中心とする日常生活圏

第 5 章で見てきたように日常生活圏を考える場合、利便施設が集積しているところや店舗面積 1 万㎡以上の大型店などを日常生活圏の核ととらえることができる。

これらの圏域として徒歩圏として半径約 1 km、自転車利用まで入れると半径約 2 km まで考えることができる。しかし、新市街地においては 2 km でも自動車の利用率が高くなる傾向にある。

徒歩圏 1 km を日常生活圏域ととらえると半径 500m の円の面積は約 78.5ha となり、集積地周辺の

可住地人口密度の平均値 120 人/ha、可住地率 70%で考えると約 6,600 人となる。実際には隣の集積地との間隔が近く圏域が重なるケースもでてくるが、モデル的には半径 500m～1 km で約 1 万人の人口を抱える日常生活圏というものをイメージすることができる。

(3) 類型化

集積地 166 か所と店舗面積 1 万㎡以上の大型店 41 か所（集積地等という）について 4 つの指標で類型化を行う。ここでは便宜上都心部と既成市街地を一体として扱ったが実際には都心部と既成市街地は都市基盤上の違いがあるので区別して考えることが望ましい。4 つの指標は以下のとおりである。

①1970年D I D

1970 年ごろを境に急激に自家用車の普及が進んだ。また、新市街地の土地区画整理が進んだ時期でもあり 1970 年D I Dの内外で区分した。

②可住地人口密度

207 か所の周囲の H12 年可住地人口密度の平均値は 122.9 人/ha であることから、120 人/ha 以上か否かで区分した。

③最寄駅からの距離

最寄駅から 1 km 離れてしまうと、駅と集積地は別の核としてとらえる必要もでてくる。500m 以内であれば駅から連続して核に移動することも容易であると考え、500m 以内なら駅そばの核、500m 以上離れていればそれ以外の核として位置づけ区分した。

④利便施設集積度

7 種の利便施設が核の周囲半径 500m 以内に何件あるか数えると 207 か所の平均値は 19.5 件であった。したがって、20 件以上ある場合を集積大として 20 件未満と区別した。

以上の指標で集積地等 207 か所を分類した結果は表 6-1、図 6-12 のようになる。

表 6-1 集積地等の類型化

類型		最寄駅から500m内				最寄駅から500m外			
		利便施設集積大 (20件以上)		小		利便施設集積大		小	
		タイプ 件数	性格	タイプ 件数	性格	タイプ 件数	性格	タイプ 件数	性格
1970年DID 内	可住地人口密度 大(120人/ha以上)	11 34	既成市街地内の 地区中心(駅の 近くで密度も 高い)	12 37	既成市街地内の 駅近くで密度 も高いが施設 の集積が少ない	13 5	既成市街地内の 地区中心(密度 が高いが駅 近くではない)	14 28	既成市街地内 で密度も高い が駅から離れ 施設の集積も 少ない
	小	21 17	既成市街地内の 駅近くの中 心だが密度が 低く広域中心	22 24	既成市街地内の 駅近くだが 密度が低く施設 の集積が少ない	23 0	—	24 24	既成市街地内 だが密度が低 く駅から離れ 施設の集積も 少ない
1970年DID 外	可住地人口密度大	31 3	新市街地の駅 近くで密度も 高い地区中心 地	32 4	新市街地の駅 近くで密度も 高いが施設の 集積が少ない	33 0	—	34 10	新市街地で密 度が高いが駅 から離れ施設 の集積も少な い
	小	41 0	—	42 4	新市街地の駅 近くだが密度 が低く施設の 集積も少ない	43 0	—	44 17	新市街地で密 度が低く駅か ら離れ施設の 集積も少ない

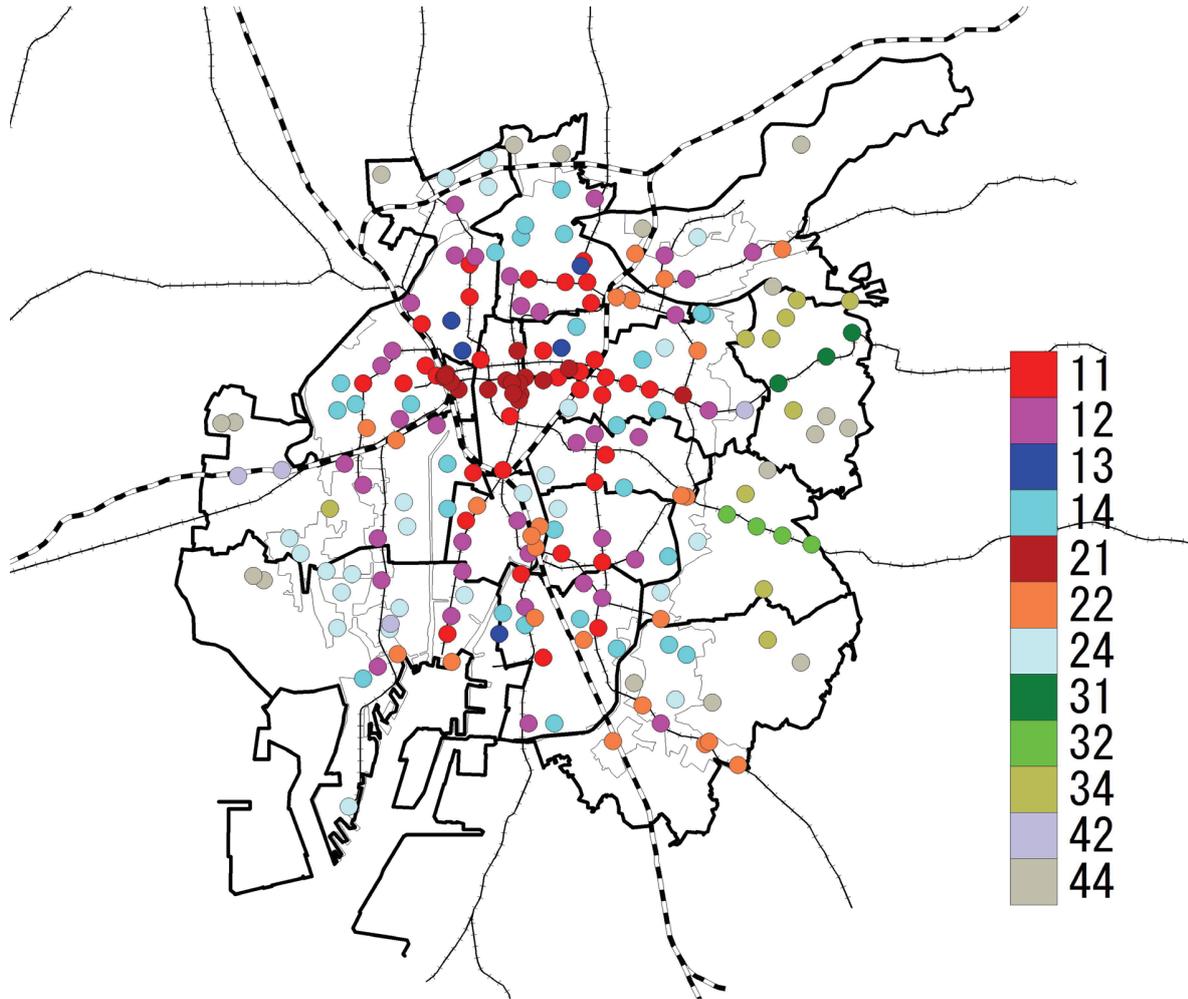


図 6-12 集積地等の類型別分布

以下、類型ごとの地区を概観する。

①類型 1 1

4 指標すべてプラスの地区で大曾根、平安通、上飯田、志賀本通、黒川、浄心、庄内通、栄生、中村区役所、中村公園、名古屋駅西、丸の内、高岳、新栄町、千種、今池、池下、覚王山、御器所、桜山、新瑞橋、金山、尾頭橋、築地口、豊田本町、堀田、笠寺、大江など既成市街地内の駅そば商業地が対象になる。人口密度も高く、一定の商業集積もあることから日常生活圏の核と考えることができそうな類型である。

②類型 1 2

4 指標のうち利便施設の集積だけが小さい地区で、喜多山、瓢箪山、守山市民病院、味鋤、茶屋が坂、東山公園、黒川西、柳原、清水、庄内通西、庄内緑地公園、本陣、中村日赤、八田、高畑、中島、名古屋競馬場前、稲永、港区役所、六番町、熱田、道徳、伝馬町、瑞穂運動場西、桜本町、呼続、柴田、左京山、荒畑、川名北など既成市街地内の駅そば商業地であるが集積度が低いところが対象になる。

③類型 1 3

既成市街地内で駅から離れた場所にある集積地で、上飯田、明道町、西区役所、代官町、南陽通 6 丁目の 5 地区である。既成市街地内で駅から離れているが利便施設の集積はある地区の中心的存在が

対象となる。

④類型 1 4

既成市街地で密度も高いが駅から離れ利便施設の集積も少ない地区で、又穂、水草、中切、辻町アピタ、千代田橋、若水、南陽通4丁目、アピタ緑のように近くに住宅団地がある地区、山口町、石川橋、黄金通、鳥居西通、田代本通、弥富通、赤坪、五女子などのように既成市街地として高い人口密度を持つ地区がある。

⑤類型 2 1

4指標の中で人口密度だけが低い地区で、ほとんど名古屋駅、栄の集積地や大型店である。名古屋駅、栄地区から外れているのは葵二丁目と本山の2か所のみである。

⑥類型 2 2

既成市街地の駅そばであるが人口密度も利便施設の集積も少ない地区で、大曾根（東側）、名古屋ドーム前矢田、守山、烏森、日比野、八事、稲永（カインズ）、名古屋港（イタリア村）など駅近くが工業、寺、学校や業務地などで人口密度が低い地区、自由ヶ丘のように新しく鉄道駅ができたため土地利用転換がまだ進んでいない地区、野並、大高、鳴海、有松、中京競馬場前のように駅周辺の高度利用が進んでいない地区が含まれる。

⑦類型 2 4

既成市街地内で人口密度はあるが駅から離れ、利便施設の集積が少ない地区で下之一色、当知、六田、天満通、堀田通3丁目のように古くからの住宅市街地や島田橋、野並住宅のように近くに住宅団地を持つもの、熱田イオン、千種イオン、港アピタ、ワンダーシティ、高辻チャンピアのように駅から離れた市街地に大規模商業施設ができたところが該当する。

⑧類型 3 1

新市街地の駅近くで密度も高い地区中心として一社、本郷、藤が丘の3地区が該当する。

⑨類型 3 2

類型3 1と同様に新市街地の駅近くであるが、利便施設の集積度が低い地区として塩釜口、植田、原、平針の4地区が該当する。

類型3 1は全て東山線、類型3 2は全て鶴舞線に現れていることから2つの路線の建設時期の違いも影響しているのではないかと考えられる。東山線が藤が丘まで開通したのは1969年、鶴舞線が赤池まで開通したのは1978年で、東山線ができた時代には家用車の普及が進み始めの時期で徒歩利用も多かったこと、市街化が10年以上鶴舞線沿線に比べ早いことなどが密度の差となっていると考えられる。

⑩類型 3 4

新市街地で密度も高いが駅から離れ利便施設の集積も少ない地区で引山、猪子石団地北、猪子石荘南、千代が丘、大根、緑黒石など近くに住宅団地があるものや高間町、百々ヶ池、打出本町などの住宅市街地として密度が高い地区が該当する。

⑪類型 4 2

このタイプに該当するのは、星ヶ丘テラス、品川ジャスコの大型店と伏屋、春田の駅近くの集積地である。春田については可住地人口密度が107人/haと僅かに人口密度小のグループに分類されたが伏屋は可住地人口密度65人/ha、市街化率7割とまだ市街化の途上にある地区である。星ヶ丘は百貨店もありバスも東部から集まる位置にあるが、駅周辺が東山公園と商業施設で住宅敷地が少ないことが影響していると考えられる。

⑫類型 4 4

4つの指標すべて低い地区で駅から離れた集積地として千音寺、七反野、平田住宅、喜惣治、如意南、幸心、極楽、勢子坊、高針、焼山、鳥澄などがある。また、アズパーク、ジャスコ南陽、ジャスコ守山、ダイエー名古屋東、アピタ緑、イトーヨーカ堂などの大型店もこの類型に含まれる。

6-2 典型地区の市街地像

(1) 典型地区の抽出

前節での12類型について典型的な地区を抽出する。方法は4指標を元に散布図を作成し、それぞれの類型グループで最も軸の交点から離れた点の地区を選定する。まず、4指標のうち、1970年DID地区内外でグラフを分ける。次に、それぞれ可住地人口密度をX軸、集積地等から500m内の利便施設数をY軸として、鉄道駅から500m内外で記号を変えてプロットする。(図6-13、図6-14)

ここで類型14については人口密度が高い地区としては南陽通4丁目が最大であるが利便施設数が少ないという条件も加味すると中切が典型地区と言える。しかし、住宅団地がある地区の代表として南陽通4丁目も表示した。

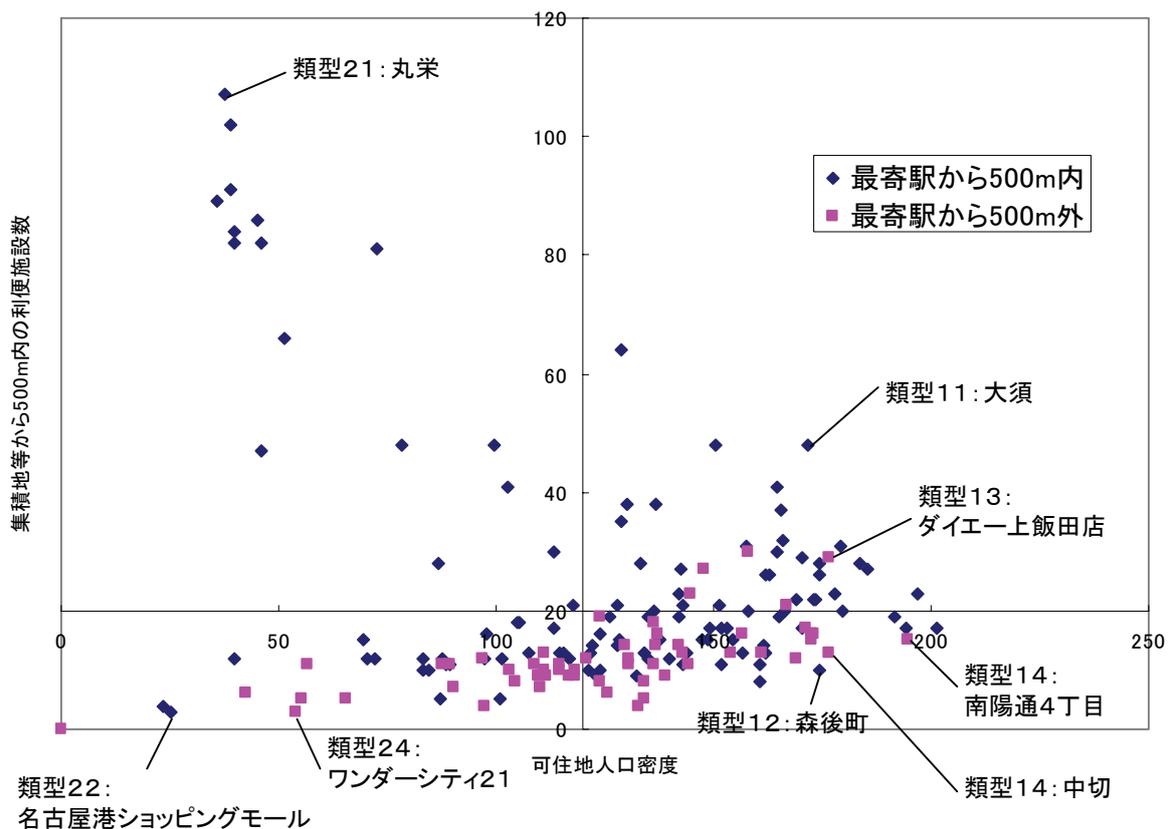


図 6-13 1970 年 D I D 内の集積地等

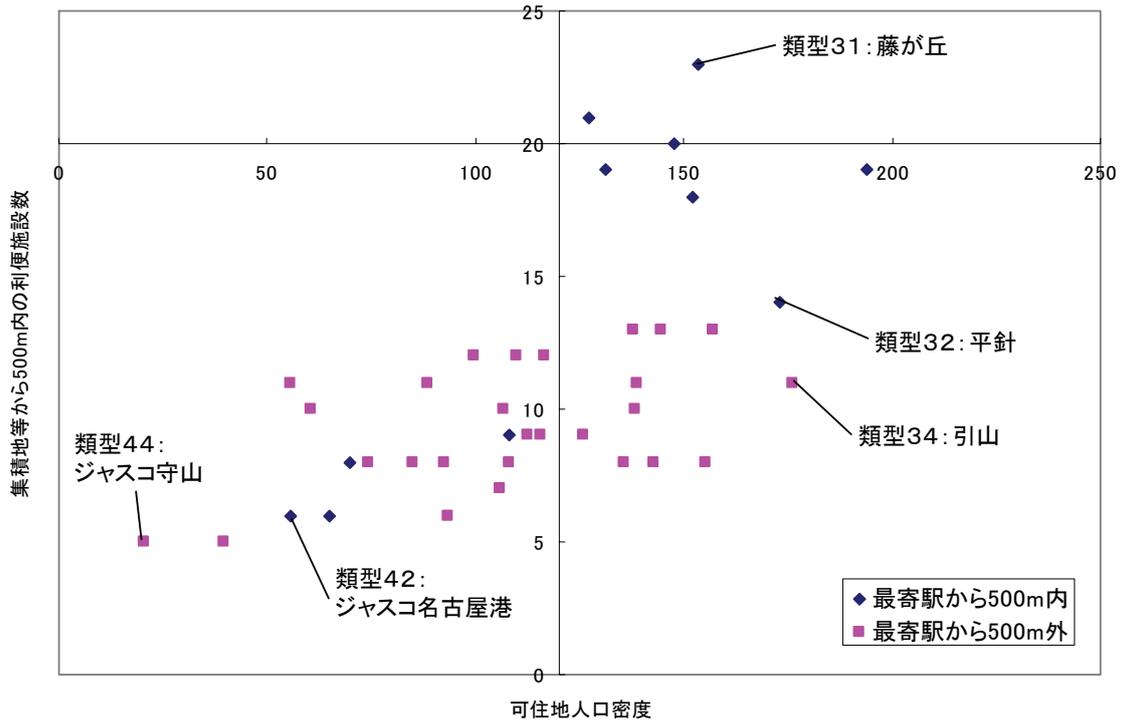


図 6-14 1970年D I D外の集積地等

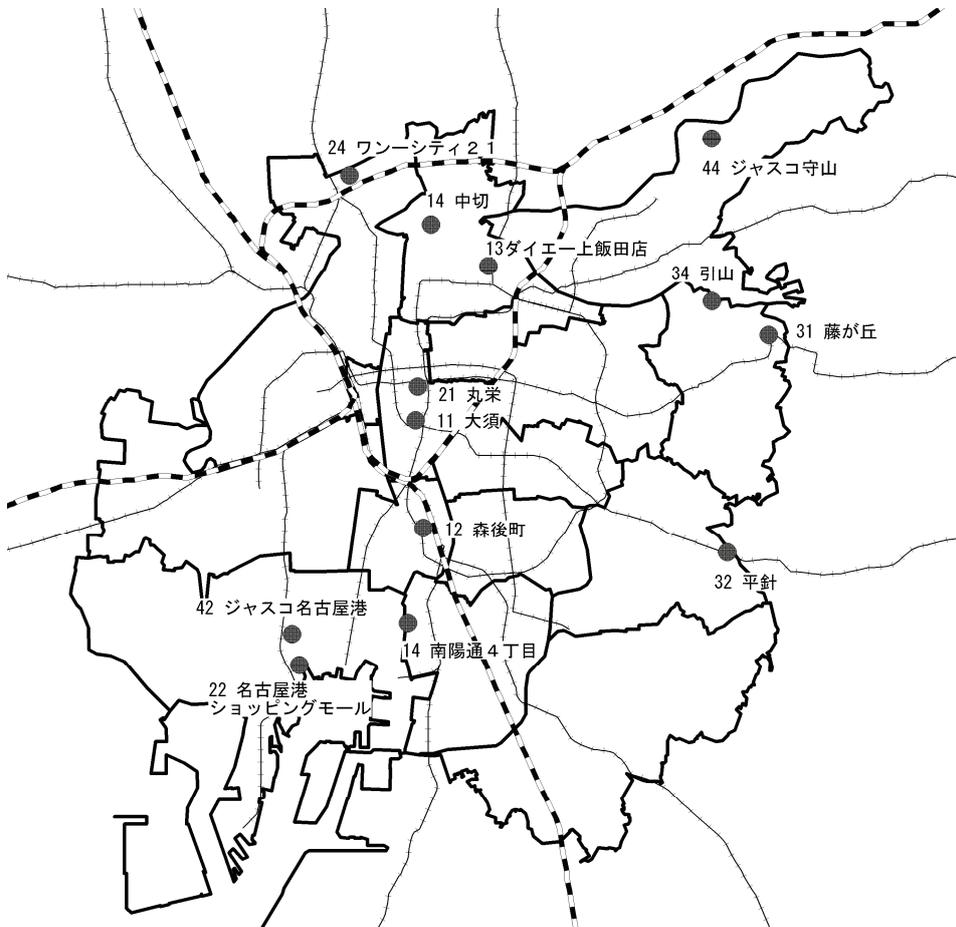


図 6-15 典型地区の位置

(2) 典型地区の特徴

これらの典型地区 13 地区(図 6-15)について半径 250m 内の町丁目データ(平成 12 年国勢調査及び平成 14 年土地利用計量調査)を基に地区の特性を見ると表 6-2 のようになる。ここで、1つの町丁目が 250m 圏の内外にまたがる場合は面積按分した。

表 6-2 典型地区の特性

地区番号	類型	典型地区	人口密度 (人/ha)	世帯密度 (世帯/ha)	市街化率 (%)	持ち家率 (%)	共同住宅世帯率 (%)	単身世帯率 (%)	65歳以上親族のいる世帯率 (%)	18歳未満親族のいる一般世帯率
1	11	大須	88.9	42.6	91.8	49.1	62.5	43.4	39.0	14.6
2	12	森後町	110.4	49.2	88.2	53.9	59.5	42.6	32.0	20.6
3	13	ダイエー上飯田店	192.4	87.6	90.9	12.0	93.0	39.8	21.8	25.8
4	14	南陽通 4 丁目	120.6	47.7	83.6	52.1	64.4	33.5	28.9	27.0
5	14	中切	120.4	46.5	87.3	59.0	46.2	28.0	31.0	27.9
6	21	丸栄	20.3	11.2	91.3	55.5	62.0	50.8	40.4	10.7
7	22	名古屋港ショッピングモール	0.0	0.0	81.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8	24	ワンダーシティ 2 1	22.7	9.3	73.6	54.5	96.0	22.9	3.4	35.6
9	31	藤が丘	109.8	61.3	81.4	14.0	91.1	56.8	14.1	18.7
10	32	平針	129.6	62.5	77.2	23.9	91.7	46.2	9.1	24.3
11	34	引山	139.5	53.1	81.0	24.3	77.6	22.0	27.1	31.9
12	42	ジャスコ名古屋港	41.5	13.7	94.8	87.4	46.6	14.5	19.4	37.4
13	44	ジャスコ守山	13.8	4.6	23.2	53.2	44.1	13.5	19.6	38.5

は各項目上位 3 位以内

各地区について現地の状況を調査した結果を含め表 6-3 にまとめる。

表 6-3 典型地区の状況

類型 1 1		大須		<ul style="list-style-type: none"> 江戸時代の寺町で商店街もパソコン、ファッションなど特徴を持っていて広域からの集客がある。 低層高密な市街地に商業ビル、マンションなどが建ちつつある 都心、地下鉄駅に近く、食料品店もあり利便性が高い。
1970 年 DID	○			
人口密度	○			
駅近く	○			
施設数	○			
類型 1 2		森後町		<ul style="list-style-type: none"> 熱田神宮の北側に位置する住宅地。 南東に JR 熱田駅、南西に地下鉄神宮西駅があり幹線道路沿いに便利施設が立地している。 JR 駅、地下鉄駅に近く、利便性が高い住宅地であるが地域の核としての求心性は弱い。
1970 年 DID	○			
人口密度	○			
駅近く	○			
施設数				

類型 1 3	ダイエー上飯田店		<ul style="list-style-type: none"> ・隣接地が大規模住宅で人口密度は高く、周囲からの集客がある。 ・幹線道路沿いに飲食店などもあり、ホームセンター等も近くにあり利便施設は多い。 ・地下鉄駅にも比較的近く、地区中心としてのにぎわいがある。
1970年 DID	○		
人口密度	○		
駅近く			
施設数	○		
類型 1 4	南陽通 4 丁目		<ul style="list-style-type: none"> ・南陽通の東側は低層住宅地、西側は団地群と人口密度は比較的高い。 ・通沿いには飲食店がいくつかあり、団地内にスーパー等がある。 ・地下鉄駅から遠いが都心方面のバスは比較的便利であるが、地区の核としての求心性は弱い。
1970年 DID	○		
人口密度	○		
駅近く			
施設数			
類型 1 4	中切		<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路沿いに店舗が少しあるが、全体としては住宅地。 ・庄内用水や街区公園などがあり住宅地としての環境はよい。 ・駅からも離れ、地区の核としての性格はない。
1970年 DID	○		
人口密度	○		
駅近く			
施設数			
類型 2 1	丸栄		<ul style="list-style-type: none"> ・都心部の中心地でビルが多く、商業業務など広域からの集客が中心。 ・マンションなどは少なく人口密度は低い。 ・都市の中心であるが、日常生活の中心とは趣が異なる。
1970年 DID	○		
人口密度			
駅近く	○		
施設数	○		
類型 2 2	名古屋港ショッピングモール		<ul style="list-style-type: none"> ・大規模商業施設で自動車でのアクセスを中心として建てられている。 ・周辺には住宅も少なく、施設の中心がホームセンターであるため日常の買い物中心というイメージは薄い。 ・規模も大きく比較的広域を対象とした施設となっている。
1970年 DID	○		
人口密度			
駅近く	○		
施設数			
類型 2 4	ワンダーシティ 2 1		<ul style="list-style-type: none"> ・スーパー、ホームセンター、映画館等一通りの利便施設を持っていて利便性は高い。 ・周囲の人口密度も低く、広域の集客のため大規模駐車場がある。 ・地区中心とも言えるが、自動車アクセスを中心としている。
1970年 DID	○		
人口密度			
駅近く			
施設数			
類型 3 1	藤が丘		<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄、バス、リニモの結節点として人が集まる地区となっている。市外からの乗り換えも多い。 ・低層高密な市街地に商業ビル、マンションなどが建ちつつある ・都心、地下鉄駅に近く、食料品店もあり利便性が高い
1970年 DID			
人口密度	○		
駅近く	○		
施設数	○		

類型 3 2	平針		<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄駅周辺にスーパー、商店街があり日常生活の拠点となっている。 北側に市街化調整区域があり圏域の広がりはない。 幹線道路から1本入ったところに地下鉄駅があり分断要素は小さいが、信号間隔が近く渋滞は発生する。
1970年 DID			
人口密度	○		
駅近く	○		
施設数			
類型 3 4	引山		<ul style="list-style-type: none"> 団地があり密度は高いが、周囲は低層住宅地となっている。 基幹バス路線となっている幹線道路沿いに店舗があるが集積度は低い。 小規模なスーパーがあり、圏域からの徒歩利用の比率が高い。
1970年 DID			
人口密度	○		
駅近く			
施設数			
類型 4 2	ジャスコ名古屋港		<ul style="list-style-type: none"> あおなみ線駅に隣接しているが大規模駐車場もあり車の利用が高い。 低層市街地に立地し緑で囲まれているが、アクセスルートは限定される。 地下鉄駅まで送迎バスを運行している。
1970年 DID			
人口密度			
駅近く	○		
施設数			
類型 4 4	ジャスコ守山		<ul style="list-style-type: none"> 低層住宅地内の大規模店舗として緑で囲まれているがアクセスルートは限定されている。 自動車の利用が中心で広域から集客する施設となっている。 道路沿いに便利施設があるが集積度は低い。
1970年 DID			
人口密度			
駅近く			
施設数			

集積地等は日常生活圏の核として考えられるであろうとの仮説のもと、典型地区13か所を調査したが、集積度が低い類型の場合、周囲の施設数が少ないも地区をその類型の典型地区としているため特に集積が見られない地区（森後町、中切、引山）があった。核の抽出という点では集積地の施設数に下限を設けるなど一定の足切をすべきだと考えられる。

6-3 地区の課題

(1) 集積地

便利施設が集まる集積地として地区抽出を行ったが、典型地区を調査する中で集積度が低い場合は、地区の核としての性格が弱く一般住宅地となっているものも見られた。また、一定圏域に施設があるが分散している場合も同様の市街地形態となっている。

①人の集積

近くに住宅団地などがある南陽通4丁目や引山、藤が丘などでは徒歩、自転車などの購買者が多く、人の動きも見られる。都心部の集積地において丸栄は昼間人口が多く賑わいもあるが、夜間人口は少ない。大須は住商混合で夜間人口も多く、最近マンションも増えている。スーパーなどもあり都市型の居住地として便利なまちと言えよう。逆に人口密度の小さな地区では商業などの集積度も低く、

まちの中心性も弱い。集積地としてのまとまりを考える場合、一定の人口集積は必要である。

②人の移動

大規模な集合住宅は敷地規模も大きく、敷地境界のデザインが課題となる。単調な外構だと数 100m でも歩きたくなくなる。まちの変化が感じられる街並みづくりが求められるのではないかと。

③車のアクセスと駐車場

周辺部や鉄道駅から離れた集積地では自動車利用の割合が高くなる。集積地での人の移動を考えた場合、大規模な駐車場や数多くの駐車場乗り入れは歩行環境にとってマイナスである。自動車利用と歩行環境のバランスをまちとして考える必要がある。

④幹線道路

全市の集積地の分布を見ると幹線道路周辺のものも多い。しかし、南陽通 4 丁目や引山、中切など 4 車線道路の両側では一体感が薄く、ロードサイド型の店舗配置となりやすいため、歩行者の歩きやすさという点では課題である。

(2) 大規模商業施設

郊外部の大規模商業施設は敷地面積が大きく、大きな駐車場を持っていることから施設完結型となっているものが多い。新市街地で利便施設の集積が少ない地域で大規模商業施設は地域の核となる機能を持っているが、自動車でのアクセスを前提とした構造になっており、徒歩圏の人々が歩いて訪れようとする物理的、心理的障壁が多い。徒歩圏であっても自動車で行こうという気にさせるものが多い。

新市街地の大型商業施設を日常生活圏の核ととらえるためには、施設の位置だけでなく、人が集まりやすい機能と構造をもたせるべきである。現在の大型商業施設は施設内に入れば、快適なショッピング空間を提供しているが、自動車を前提としているため、周囲は大型駐車場に囲われている場合が多い。生活に必要な機能の集積を高めるだけでなく、自動車分担率を下げる工夫も必要である。オーストラリアのブリスベンでは郊外の幹線支線乗り継ぎバスターミナルを郊外大型商業施設の敷地内に商業施設の負担で整備させた例がある。¹⁸

鉄道駅ではない地区でも日常生活に必要な利便施設が集まり、公共交通の拠点となれば地区中心となることも可能であると考えられる。

第7章 コミュニティ単位と日常生活圏

7-1 コミュニティの単位としての学区

(1) 学区によるコミュニティ形成の歴史

町内会など地域の地縁組織はどのような歴史を持っているのか。「町内会の研究」¹⁹によると、町内会の原型は応仁の乱(1467～77年)の荒廃の中から生活の安全を守るための隣保団結の地縁団体「町」が形成ところにさかのぼる。信長入京後、町組を統治の手段としての利用もみられた。徳川初期には年寄、五人組役という町役を選挙で選び、広範で重要な仕事を行っていた。明治に入り20数組を1組とするよう再編し行政単位とするともに小学校の建設を義務付け、学区の長として区長を置き小学校を豆役場として、町に戸長を置いた。

明治22年に京都市が誕生し、組(学区)の事務が市に移管され、明治30年京都市会で「共同組合設置標準」が採択され学区単位に任意団体として共同組合が作られた。名古屋では明治26年「町総代」制度復活。昭和2年に「町規約準則」が作られている。昭和6年の満州事変以降、戦時態勢が共同組合の組織を利用して進められ、昭和15年の内務省訓令17号により町内会の官製化が行われた。

戦後の昭和22年政令15号で町内会廃止(全国で21万の町内会)されたが、昭和27年サンフランシスコ講和条約で政令15号は失効し、町内会解禁された。昭和55年には全国で27万の町内会が存在するまでになった。

この経過から小学校区を地域の単位とする考え方は明治時代にさかのぼり、時間をかけて形成されてきたことがわかる。

昭和44年9月に国民生活審議会調査部会コミュニティ問題小委員会によってまとめられた「コミュニティ生活の場における人間性の回復」では「急激な経済成長がもたらした過密・過疎の進行によって、かつての地域共同体が崩壊し、地域住民の連帯感がうすれ、住民の孤独感、無力感がひろがるなど、生活の場における人間性が失われているので、新しい近隣社会の形成によって、住民の地域的連帯感の回復を図っていくことが必要である」と強調し、「行政はコミュニティを書くとする視点から見直され、改変されることが必要で、コミュニティ形成のために必要な条件を整備することが新たな行政の課題である」としている。

自治省は昭和46年4月に「コミュニティ(近隣社会)対策要綱」「同事務処理要綱」を定め、モデル・コミュニティを定めるとともに内部に「コミュニティ研究会」を設置して、コミュニティ対策の検討に着手した。²⁰

名古屋市も昭和46年からコミュニティに関する基礎的研究を行っており、47年からは庁内関係課長、係長によるコミュニティ対策研究会を設置し、コミュニティ対策のあり方を検討した。昭和49年1月にはその報告書がまとめられ、コミュニティ対策の基本課題として①生活水準の引き上げ、②コミュニティ施設の整備と適正配置、③直接的住民参加機会の拡大、④自主的な住民活動の促進を掲げている。また、コミュニティ対策の基本方向として①地区環境整備施策の強化、②地区環境整備への住民参加、③地域における住民活動の促進、④行政の機構・体質の改善の4つをあげている。特に①では住民の日常生活圏・物的環境の一体性を基礎とした環境単位の設定及び必要な学区の再編成や環境カルテの整備などを具体的な施策として提案している。ここで環境単位として日常生活の一次的な生活圏としてとらえ、基礎的なコミュニティのまとめりなどを踏まえると名古屋市ではおおむね小学校区を基礎として環境単位の設定を行うことが妥当だとした上で、学区が地域の生活環境整備を目

的とされてものでないので物的環境の一体性を考慮した学区の再編成が環境単位設定の前提となるとしている。この環境単位は必ずしも1学区＝1環境単位である必要はなく惰力的に扱うべきであると述べられている。

その後、昭和55年に名古屋市コミュニティ研究会を設置し同年12月に報告書がまとめられた。名古屋市は昭和56年度にコミュニティ推進要綱を制定し、コミュニティ活動を地域において定着化させるために、コミュニティセンターの試行的整備を開始した。昭和60年度には本格整備の方針を決定し、以後継続的に整備を進めている。コミュニティセンター整備計画²¹ではコミュニティセンターの設置単位をコミュニティ地区(概ね小学校通学区域とする)としている。その理由として①コミュニティ活動を推進している住民組織の多くは小学校通学区域を単位にして結成され活動しており、すでにこの区域でひとつの地域的つながりができていること、②身近な施設として、だれでも気軽に利用できるためには、老人や子どもでも歩いて行ける範囲であること、などを考慮して小学校通学区域としている。

平成11年1月にまとめられた「21世紀におけるコミュニティづくりへの提言」²²では、コミュニティ活動の範囲について、1980年に235学区の代表者を対象として行われた「学区の組織と活動に関する調査」結果を基に記述されている。それによると、コミュニティ活動を行う単位としてどの区域がよいかという設問に対し、「現在の小学校区の範囲」が93.6%と圧倒的に多い。わずかではあるが「隣の学区と一体で」が5件、もっと広い「中学校区」が3件、「学区を分けたほうがよい」が5件となっている。コミュニティの単位については既存の地域活動単位である小学校区が多いが他のエリアという意見もある。

これらコミュニティ施策から地域の単位をどうとらえてきたかを見てきたが、歴史的には小学校区を単位として様々な施策が実施され、コミュニティの単位として認識されてきたことがわかる。

(2) 学区の組織とまちづくり

学区には町内会・自治会を始め女性会、老人会、体育委員、小中学校PTA、子ども会など様々な地域組織があり地域のために活動を行っている。前述の「21世紀におけるコミュニティづくりへの提言」の中に1980年と1998年の「学区の組織と活動に関する調査」結果が紹介されているので、概観してみる。

学区の組織については学区連絡協議会が1980年の68.1%に対し1998年では91.0%と学区の包括的な組織として連絡協議会を設置する学区が増えている。その包括的組織に含まれる団体として1998年の加入率が高いものから並べると、保健委員会(91.4%)、民生委員協議会(89.8%)、区政協力委員会(89.1%)、消防団(88.7%)、子ども会育成連絡協議会(86.7%)、小学校PTA(85.9%)、老人クラブ連絡協議会(85.9%)、体育関係委員(83.6%)、防火推進協力会(75.4%)、防犯委員(75.4%)、地域福祉推進協議会(72.7%)、女性団体(婦人会)(69.9%)、中学校PTA地区委員(57.4%)、区政協力委員でない町内会・自治会長(7.4%)、青年団体(3.5%)となっている。行政が地域に置いている役員等と小学校PTA、助成団体、子ども会、老人クラブなどのように地域の各階層単位の団体が主な構成団体となっている。

名古屋市のコミュニティ活動の中で行政と市民のパイプ役としての区政協力委員制度は、各種行政活動と住民を結ぶ役割を果たすことが期待されている。

住民生活に密着した行政末端業務の制度化として1947年に「通達員制度」が発足した。1951年になると、当時の町内会禁止令下にあつて、その内容を継承する社会教育協力委員制度が発足し、町内美化、交通安全、社会教育、体育行事、レクリエーションの普及、広報活動などの活動を行った。1968

年には区政協力委員制度が創設され、その役割は住民の市区政への関心を高め、市区政への積極的参加を期すことである。委員は町内の区域ごとに150人に1人の割合で選出するが実際には町内会がある場合にはその長が望ましいとされ、町内会長が多くを占めている。²³

山崎丈夫は「地域コミュニティ論」の中で、「地域住民自治組織の住民自治的運営に支えられた『行政協力』は、地域運営に必要な行政業務の習熟を促進し、地域問題についての住民の関心を高め、住民自治の力量を蓄積していくことにつながるであろう。このような地域自治の経験を多様に蓄積していくことは、実際に地域に必要な行政内容を住民自らが生活圏（コミュニティ）において作りあげていく過程である」とらえることができる。」と評価している。

また、町内会・自治会は地縁団体として一定の区域の住民を構成員としている。機能的には地域運営に必要な事業を包括処理することである。このことの重要な意味は、地域課題が、特定地区、特定年齢層等の個別的問題の解決から、まちづくり（マンションの場合では建替え）のような全住民にかかわる、より公共的な問題に展開してきていることにもとづいている。²⁴

しかし、前述の調査結果から図7-1に示すように町内会の加入率は低下している。地域住民が自らまちづくりを進めるうえで地域を網羅する町内会の役割は大きい、加入率が低下傾向にある現状を考える必要がある。

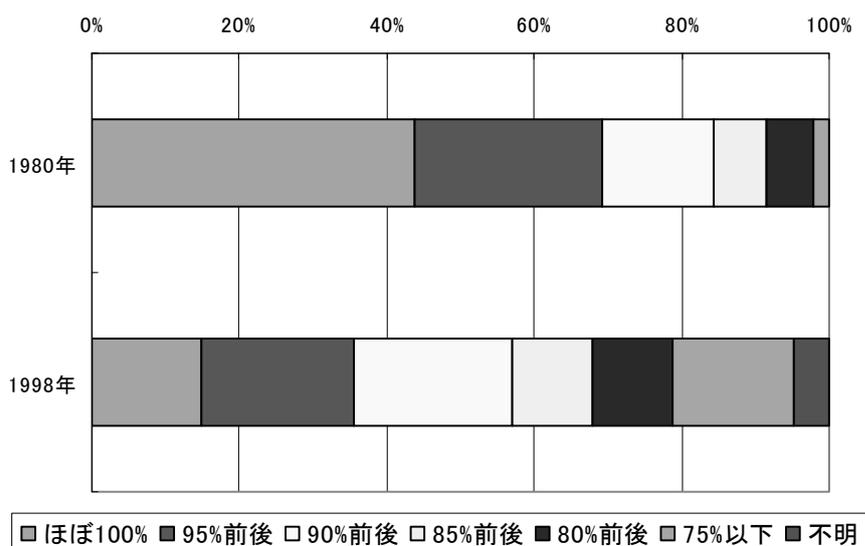


図7-1 町内会加入率

一方、1995年の阪神淡路大震災を契機にボランティア活動が注目され、1998年に「特定非営利活動促進法」が制定された。NPOの数も着実に増加し表7-1に示すように平成18年度末には全国で31,115団体が認定され、まちづくりの推進を図る活動を活動内容とする団体はその内40%存在する。また、NPO団体として法人格をとらないまでも、地域の任意団体としてまちづくりに取り組んでいる多くの団体がある。これらの団体は、一定の地域や活動内容を共通項として市民が自発的に集まり活動するもので町内会などと比べ、継続性では弱いものの、興味を持った人々の集まりであることから活発な活動を展開している団体が多い。(財)名古屋都市センターは1999年からまちづくり活動団体に対する助成を行っているが、まちづくり活動団体は着実にその数を増やしている。

今後、これらの任意団体と地縁団体とがお互いの長所を活かして、協力関係を築くことにより、より大きな地域力を発揮することが期待される。

表 7-1 全国のNPOの数

(2007/3/31 までに認証を受けた 31115 法人の定款から集計)

号数	活動の種類	法人数	割合 (%)	(参考) H18 年 12 月 末比増加数
第 1 号	保健・医療又は福祉の増進を図る活動	18140	58.3	774
第 2 号	社会教育の推進を図る活動	14324	46	451
第 3 号	まちづくりの推進を図る活動	12523	40.2	459
第 4 号	学術、文化、芸術又はスポーツの振興を図る活動	9974	32.1	384
第 5 号	環境の保全を図る活動	8774	28.2	292
第 6 号	災害救援活動	2040	6.6	62
第 7 号	地域安全活動	3002	9.6	121
第 8 号	人権の擁護又は平和の推進を図る活動	4789	15.4	183
第 9 号	国際協力の活動	6228	20	168
第 10 号	男女共同参画社会の形成の促進を図る活動	2664	8.6	83
第 11 号	子どもの健全育成を図る活動	12397	39.8	473
第 12 号	情報化社会の発展を図る活動	2516	8.1	123
第 13 号	科学技術の振興を図る活動	1303	4.2	77
第 14 号	経済活動の活性化を図る活動	3559	11.4	203
第 15 号	職業能力の開発又は雇用機会の拡充を支援する活動	4993	16	418
第 16 号	消費者の保護を図る活動	1542	5	57
第 17 号	前各号に掲げる活動を行う団体の運営又は活動に関する連絡、助言又は援助の活動	14005	45	519

出典：内閣府ホームページ

(注)一つの法人が複数の活動分野の活動を行う場合があるため、合計は 100%になりません。

(注 2)第 12 号から第 16 号までは、改正特定非営利活動促進法施行日（平成 15 年 5 月 1 日）以降に申請して認証された分のみが対象。

7-2 日常生活圏域

この章でみてきたように、地域コミュニティの単位は小学校区という考え方が定着している。ところが第 5 章のように、生活利便施設などとの関係を考えると必ずしも学区＝日常生活圏となっていない状況がうかがわれる。

(1) 日常生活圏域におけるまちづくり

身近なまちについて、地域の人々が主体となって考えていく。これは、市民自治、市民参加の最も基本となる部分である。地域コミュニティとして様々な活動が行われている学区においては一人ひとりが必ずしも学区を認識しているわけではないが、その機会が多い。子どもがいる世帯では子どもの友だちとのつながりから学区を認識することも多く、PTAなどの役員を通じて地域の人々と関わりあう機会もある。また、町内会・自治会の最小単位である組は輪番で役員をやるところが多い。普段あまり町内会・自治会に関心がない人も組長などの役を通じて関わりができる。その他、女性会、老人クラブなど地域に積極的に参加しようという人々は学区を単位にした活動に触れる機会が多い。

ところが、隣の学区のことになるほとんど情報も入ってこないし、地域の活動に触れる機会も少ない。しかし、自分の生活を考えると隣の学区の駅から毎日通勤し、駅前で買い物をするといった人も多いのではないだろうか。まちを眺めていると少しずつ変化していることがわかる。地下鉄駅にエレベータが設置されたり、交差点に新しく信号が設置されたり、新しくスーパーができたり、本屋がなくなったり……。ちょっとした変化の積み重ねがまちを変えていつている。

ただ、これらまちの変化は個々の事業や経済活動の積み重ねであり、地域の人々が議論したり計画したりしているわけではない。徐々に変化した街並みがいつの間にか馴染んでしまっているのが現実である。

今回の抽出した集積地等を日常生活圏の中心を仮定すると図 7-2 のように学区中心からの距離が小さく学区＝日常生活圏と考えられるところと、距離が離れていて日常生活圏の中心が学区の外れや隣の学区にあるところがある。葵、港楽、当知、金城、清水、中川、極楽、田代、六郷、矢田、植田南、藤が丘などは学区中心と集積地等との距離が小さな学区であり、学区＝日常生活圏と考えられるが、距離の大きな学区は日常生活圏が複数学区にまたがっている可能性が高い。

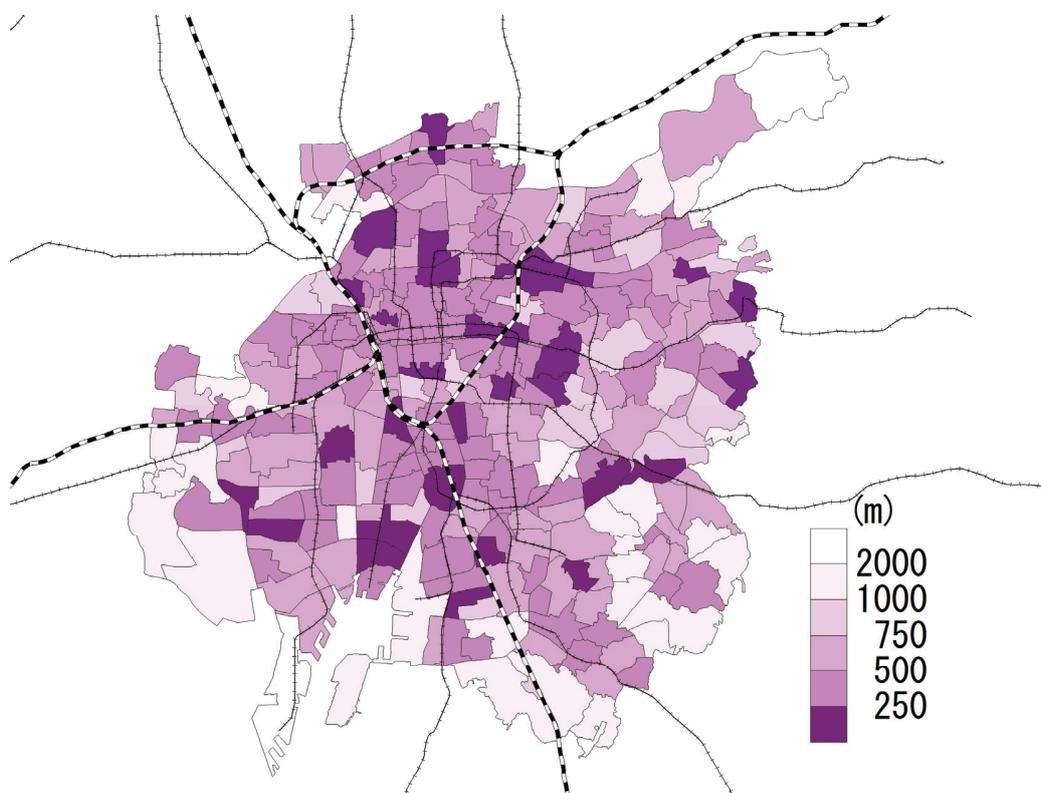


図 7-2 学区中心と集積地等との距離

(2) 地域意見の反映方法

まちづくりへの市民参加と言っても、きっかけがないと具体的な動きにはなっていない。行政が何か事業を行うという場合は、その事業について知らせ、意見を聴くという場面が出てくる。また、都市計画など計画づくりの過程に住民意見を聴く場合もある。住民主体の動きとしては町並み保存のように地域住民の発意から会が結成され動きとなる場合もある。いずれにしても何かきっかけがあることが多く、漫然とまちづくりを考えようと組織化がされるケースは少ないと考えられる。

住民の意見を聴く方法は以下のように様々な方法が活用されている。

①アンケート

特定地区の住民や市民に対して考え方を聴く方法としてよく行われるのがアンケート調査である。市制アンケートのように定期的に様々なテーマを設定して調査を行うものから、特定の事業計画地区での住民アンケートなど意見を聴く方法としてよく使われている。

②説明会、懇談会

計画を知らせると同時に住民意見を聴く方法として活用される。直接、説明者が説明しその場で質問できることから理解度がより高くなる。他の参加者の意見を聴くこともあり、参加者の雰囲気伝わる場でもある。

③都市計画手続き

都市計画手続きの中では、縦覧、意見書提出などの方法が住民参加の場として手続きに定められている。公聴会は必要がある場合に開催され、住民意見を聴いた上で、都市計画の手続きを進める。特定の地区に関係する「地区計画」の都市計画決定では関係する地区の住民に対する縦覧、意見書提出が一般の都市計画手続きの前に行われ、よりきめの細かな手続きを行うようになっている。

④パブリックコメント

平成14年度から名古屋市でも取り入れられ、計画案や考え方を公表し市民意見を求めるもので、年間10数件程度行われている。意見も1回に300件程度提出され、意見に対する市の見解も示されることからオープンな形での意見提出の場として活用されている。

⑤現地PR

計画や事業について現地で見せる場を作ることにより、地域住民の理解を深め、意見を聴くもので、名古屋環状2号線の整備にあたり数箇所にPR館を作っている例(図7-3)やイギリスの事業で現地説明を行って意見を求めている事例(図7-4)がある。名古屋市の地区総合整備で現地に事務所を設置するという考え方も地域住民が気軽に立ち寄って理解を深めてもらうと同時に意見も聴くことができる点をねらったものである。



図 7-3 環状2号線整備のPR館



図 7-4 センター施設の改築計画を展示
(ロンドン郊外ミルトンキーンズ)

地域で何か問題が起こったとき、何かの事業が行われようとしたときなど、まちづくりを考えようとするきっかけとなる。そこで、相談の窓口となるのが区役所のまちづくり推進室である。地域に近い区役所が窓口となって地域のまちづくりを考えることは、住民がまちづくりを身近に感じる第一歩である。

日ごろから地域の将来像を考えるという習慣がない日本において、地域のまちづくりを地域で考えるということは大変なことであるが、住民が地域の将来計画を議論し、提案していく取り組みは今後ますます必要になってくると考えられる。

現在策定中の国土形成計画の議論の中でも「新たな公」を基軸とする地域づくりのシステムとして自治会、PTA、商店会等の地縁型コミュニティに加え、NPOや地域内外の個人等多様な人々、企業、行政も含めた様々な主体が、目的を相互に共有して緩やかに連携しながら活動を継続することの重要性を指摘し、「新たな公」を基軸とする地域経営システムや地域課題の解決システムの構築を目指す必要があるとしている。²⁵

前述したように日常生活圏は従来から行われているコミュニティの単位である学区と異なる場合も多いが、名古屋市は地区総合整備など複数学区にまたがる地区を対象にまちづくりを進めてきた経験がある。地区の様々な課題を地域の住民と一緒に考え、事業化できるものは事業化してきた。その中でアンケート調査に始まり、説明会や懇談会を通じての議論を踏まえ、事業手法を決定してきた。しかし、その中で学区を越えたまちづくり組織が形成されたかという点必ずしもそうっていない。

名古屋市が地区総合整備として取り組んでいる有松地区では線路をはさんで学区が異なり、事業も北は市街地再開発事業、南は土地訓区整理事業と異なる事業を行ってきたため全体でまちづくりを進める組織になっていなかったが、事業が進み、まちが変わってくるにつれ地域住民から地区全体で考えようという動きも起こってきたという事例もある。

地区のまちづくりを推進する上で学区を越えた組織づくりは意識的に取り組まなければならない課題である。

平成18年度に名古屋都市センターも関わり緑区徳重地区で地域センターの計画づくりに向けたワークショップを取り組んだ。この施設は地区会館機能、図書館機能、保健所分室機能を持った地域の核となる施設であるため関係12学区の役員を中心とした検討委員会による議論が行われた。ここでは検討委員会の下にワークショップを行った。メンバーは施設周辺の3学区から選出された住民と緑区全体から公募された住民で構成されている。このワークショップの議論を検討委員会に伝えるためワークショップの各グループ代表が検討委員会のメンバーとなり検討委員会でも議論が行われた。このような学区をまたぐテーマについて検討委員会を幅広い構成メンバーにより行うことは大切である。この組織は地域役員にワークショップ参加者を加えるなど、前述の地域の様々な人々が参加する「新たな公」に近づく組織であるとも考えられる。施設整備段階、完成後もこうした組織がまちづくり協議会などとして継続的に発展していくことが望ましい。

7-3 コミュニティ計画

(1) アメリカにおける計画づくり²⁶

2005年度名古屋都市センター自主研究「米国における大都市自治体の総合計画に関する調査－その策定プロセスと計画達成の方法－」によると、米国の10大都市の中でコミュニティ地区を単位として計画づくりをしている都市が複数ある。その概要をまとめると表7-2のようになり、10都市中7

都市でコミュニティ計画を策定している。1 地区あたりの人口は 10 万人程度と名古屋市に置き換えてみると行政区単位ぐらいの人口規模と考えられが、計画策定においてはきめ細かなプロセスが行われている。

表 7-2 米国 10 大都市の総合計画における地区別計画

都市名	都市人口 (万人)	都市圏人口 (万人)	人口動向	総合計画	コミュニティ 計画
ニューヨーク	801	1,832	90年から増加に転じた	総合計画なし 分野別計画	59 地区
ロサンジェルス	369	1,237	一貫して増加	総合計画あり	35 地区
シカゴ	290	910	2000年から増加	7つの地区に分けた 地区別計画	
ヒューストン	195	412	一貫して増加	総合計画なし 個別分野の計画	88 地区
フィラデルフィア	152	569	一貫して減少	ハードの総合的計画 あり	34 地区 (市域の一部)
フェニックス	132	325	一貫して増加	総合計画あり	15 のアーバン ビレッジ
サンディエゴ	122	281	一貫して増加	総合計画あり	8 地域 (45 地区)
ダラス	119	516	一貫して増加	2004年から計画 策定	
サンアントニオ	114	171	一貫して増加	マスタープランあり	
デトロイト	95	445	一貫して減少	マスタープランあり	10 地区

※「米国における大都市自治体の総合計画に関する調査」をもとに作成

以下、ロサンジェルスにおける地区別計画策定について紹介する。

ロサンジェルス市の総合計画(General Plan)は、フレームワークエレメントという全体の将来フレームがあり、行政課題別の 10 のエレメント(計画要素)と市内 35 地区の土地利用などを規定する土地利用エレメント(コミュニティ計画)の合計 11 のエレメントから成っている。

この土地利用エレメントでは市内を 7 つに大きく分割し、それぞれの地区に Area Planning Council(APC:地区計画委員会)を設けている。APC は 35 のコミュニティ地区から上がってくる土地利用の見直しなどの案を審議し決定する実質権限を持つ。

35 のコミュニティ地区では、コミュニティを代表するコミュニティ計画地区評議会(Community Planning Area Council:CPAC)を設けている。基本的にはこの 35 地区を基本に各地区においてコミュニティのニーズ、意見を取りまとめる。コミュニティ地区は市内の投票区や様々な計画区域等を基に設定され、CPAC のメンバーは地区に関わる Certified Neighborhood Council (CNC:認定近隣評議会)の役員、住民、ビジネス、諸団体等から選ばれ、地域のコミュニティにおける土地利用、ゾーニングなどを規定するコミュニティ計画(Community Plan)と、地区内交通計画、歴史的保存地区の設定と保存計画、景観計画における規制とガイドライン、再開発地区計画等の策定の役割を担っており、ロサンジェルス市の総合計画における非常に重要な部分を占めている。

CPAC がコミュニティ計画を策定するにあたり、最も重要な利害関係者が地元の住民や企業などが設立する認定近隣評議会(CNC)である。この CNC は各コミュニティ計画地区内にいくつか存在するが、

必ずしも CPA の境界に収まっているわけではなく、近隣地区としてのまとまりのある地区として設定されている。利害が一致する人々が集まり、CNC としての認定を市に求め、認められれば CPAC と協力して市民参加を踏まえたコミュニティ計画づくりが進められる。CNC として認定されると、年間 5 万ドルがその活動費として提供される。この CNC は 2005 年の調査時点で 85 団体存在し、手続き中の 9 地区を入れると 94 地区になるという状況である。

総合計画の土地利用フレームワークでは土地利用の考え方を表 7-3 のように分類している。

表 7-3 ロサンジェルス市の土地利用の考え方

分類	性格	人口規模	容積率	市街地イメージ
近隣地区	住居用近隣地区に囲まれた歩行者中心の小売中心地	1.5～2 万人	150%以下	1、2 階建て
コミュニティ中心	小規模小売業やオフィス、エンターテイメント、公的施設などを持ち、中心部には交通ハブがある	2.5～10 万人	150～300%	2～6 階建て
広域中心部	広域中心地、アイデンティティ活動の中心地で企業の専門的オフィス、エンターテイメント、文化施設の集中、混合利用開発など	25 万人～50 万人	150～600%	6～20 階建て
ダウンタウン中心部	世界規模のマーケットを備え、広域における行政・ビジネスの主要な中心部で広域交通のハブでもある			
混合用途の大通り	近隣地区、広域中心部、ダウンタウンを結んでいる通りで混合利用が望ましい		150～400%	3～6 階建ての混合利用ビル(1～2 階商業)
産業区域	経済開発と雇用の創生を目的とした指定が継続される			

※「米国における大都市自治体の総合計画に関する調査」からまとめた

(2) 韓国の都市基本計画における生活圏

韓国の国土計画法(「国土の計画及び利用に関する法律」2002 年 2 月制定)では、都市地域と非都市地域が別々の法律で管理されていたものを 1 本化し、用途地域指定など都市的管理計画の適用対象を農村地域まで拡大し、長期計画である都市基本計画についても、市・郡行政区域全域を対象として作成できるようになった。都市基本計画は 20 年という長期の未来像と目標を設定し、目標達成に必要な手段を提示する計画で、都市管理計画を作成する際に指針となる計画である。²⁷

韓国 4 番目の都市である大邱広域市(人口約 250 万人)の都市基本計画(2007 年 2 月作成)では、部門別計画の第 1 章に「生活圏設定及び人口配分計画」として生活圏の課題や考え方、生活圏別人口配分計画などが記述されている。第 2 章「土地利用計画」、第 3 章「都市基盤施設計画」・・・の各計画の前に生活圏について記載されていることからわかるように都市計画の基本単位として位置づけられていると考えられる。その中の生活圏設定基準について表 7-4 に示すように近隣生活圏、小生活圏を基本圏域としてとらえている。徒歩 10 分以内で人口 2～3 万人と日本に比べ人口密度が高いが住宅については高層マンションが多く高密度な市街地が形成されているためである(図 7-5)。

表 7-4 大邱都市基本計画における生活圏設定基準

区分	大生活圏 (地域中心)	中生活圏 (地区中心)	小生活圏 (近隣中心)	近隣生活圏 (近隣中心)
基準人口	20万～40万人	5万～10万人	2万～3万人	5千～1万人
半径	3.0～5.0km 自動車20分以内	2.0～3.0km 自動車10分以内	600～800m 徒歩10分以内	500m以内 徒歩5分以内
区分事項	<ul style="list-style-type: none"> ・3～4中生活圏 ・なるべく旧単位を基準 ・地域中心街並(副都心形成) ・幹線道路及び公園施設 ・工業団地 	<ul style="list-style-type: none"> ・2～4小生活圏 ・中・高等学校学群 ・地区中心街並 ・計画的開発の基準単位 	<ul style="list-style-type: none"> ・1行政単位 ・初・中学校学群 ・小売市場 ・社会的親近性 ・道路、鉄道などの地域的制約性 	<ul style="list-style-type: none"> ・初等学校 徒歩通学圏 ・社会的親密性
中心機能	<ul style="list-style-type: none"> ・行政商業中心 ・情報、文化、娯楽 ・自足的都市機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・生活中心地 ・文化、商業、教育 ・周辺工業地域 	<ul style="list-style-type: none"> ・住居中心 ・近隣業務(市場、銀行) 	<ul style="list-style-type: none"> ・近隣街並

※ 小生活圏の区分の「行政単位」は日本の行政区より小さな単位があるようであるが適切な訳が不明なため行政単位と表示した



図 7-5 大邱市街地の新しい住宅

(3) 都市計画マスタープランの地域別計画

都市計画マスタープランは平成4年の都市計画法改正で作られたしくみである。それまでの「整備、開発及び保全の方針」を都市計画区域マスタープランとしてこの方針に即して、市町村の都市計画に関する基本的な方針(市町村マスタープラン)を策定することになった。

国土交通省は都市計画運用指針の中で「市町村マスタープランは、住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫の下に住民の意見を反映し、まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき市街地像を示すとともに、地域別の整備課題に応じた整備方針、地域の都市生活、経済活動等を支える諸施設の計画等をきめ細かく総合的に定め、市町村自らが定める都市計画の方針として定められることが望ましい。」²⁸とし、また、「地域別構想の地域の設定は、地形等の自然的条件、

土地利用の状況、幹線道路等の交通軸、日常生活上の交流の範囲、区域区分等を考慮し、各地域像を描き施策を位置づける上で適切なまとまりのある空間の範囲とすることが望ましい。」²⁹と地域別構想についてはより地域像が描ける範囲での設定を推奨している。

都市計画マスタープランの地域別計画づくりを通じて、地域住民が自分たちの住むまちを知り、将来像を考えることは地域住民自身がまちを支えていく上で大切である。

表 7-5 特別区及び政令市の都市計画マスタープラン地域別計画

自治体名	人口 (人)	面積 (k m ²)	地域別計画 の地域数	1地域当 りの人口	1地域当 りの面積	都市計画マスター プラン作成年月日
千代田区	41,778	11.64	7	5,968	1.66	平成10年3月
中央区	98,399	10.15	4	24,600	2.54	平成11年2月
港区	185,861	20.34	9	20,651	2.26	平成19年4月
新宿区	305,716	18.23	10	30,572	1.82	平成8年5月
文京区	189,632	11.31	5	37,926	2.26	平成8年7月
台東区	165,186	10.08	7	23,598	1.44	平成18年6月
墨田区	231,173	13.75	9	25,686	1.53	平成10年3月
江東区	420,845	39.49	10	42,085	3.95	平成10年
品川区	346,357	22.72	5	69,271	4.54	
目黒区	264,064	14.70	5	52,813	2.94	平成16年3月
大田区	665,674	59.46	6	110,946	9.91	平成11年5月
世田谷区	841,165	58.08	13	64,705	4.47	平成15年3月
渋谷区	203,334	15.11	6	33,889	2.52	平成12年3月
中野区	310,627	15.59	15	20,708	1.04	平成12年3月
杉並区	528,587	34.02	14	37,756	2.43	平成9年5月
豊島区	250,585	13.01	12	20,882	1.08	平成12年3月
北区	330,412	20.59	7	47,202	2.94	平成12年3月
荒川区	191,207	10.20	8	23,901	1.28	平成8年
板橋区	523,083	32.17	5	104,617	6.43	平成10年2月
練馬区	692,339	48.16	7	98,906	6.88	平成13年3月
足立区	624,807	53.20	13	48,062	4.09	平成18年3月
葛飾区	424,878	34.79	7	60,697	4.97	平成13年7月
江戸川区	653,944	49.76	6	108,991	8.29	平成11年2月
札幌市	1,880,863	1,121.12	—	—	—	平成16年3月
仙台市	1,025,098	783.54	—	—	—	平成10年4月
さいたま市	1,176,314	217.49	10	117,631	21.75	平成18年1月
千葉市	924,319	272.08	6	154,053	45.35	平成16年6月
横浜市	3,579,628	437.38	15	238,642	29.16	平成12年1月
川崎市	1,327,011	142.70	—	—	—	平成10年3月
新潟市	785,134	649.96	8	98,142	81.25	平成7年
静岡市	700,886	1,374.05	14	50,063	98.15	平成18年2月
浜松市	804,032	1,511.17	—	—	—	平成13年5月
名古屋市	2,215,062	326.45	16	138,441	20.40	平成12年9月
京都市	1,474,811	827.90	11	134,074	75.26	平成14年5月
大阪市	2,628,811	222.11	9	292,090	24.68	平成18年4月
堺市	830,966	149.99	6	138,494	25.00	
神戸市	1,525,393	552.02	9	169,488	61.34	
広島市	1,154,391	905.01	8	144,299	113.13	平成13年1月
北九州市	993,525	487.66	8	124,191	60.96	平成15年11月
福岡市	1,401,279	340.60	6	233,547	56.77	平成15年3月

現在策定されている特別区及び政令市の都市計画マスタープランでは表 7-5 のように地域別計画

を策定している。政令市は行政区単位で策定している場合が多く、1地域の人口が10万人から20万人と大きなものになっているが、特別区の例をみると2万人から6万人程度と単位が小さくなっている。特別区の例では1地域当たりの面積も小さく、1~6km²と政令市の10分の1程度を単位としている。人口密度の高さもあるが、特別区の場合は空間認識ができる範囲を単位として地域別計画を策定していると言える。名古屋市においても地域別計画を行政区より小さな単位で策定することにより、より身近なエリアを対象にまちづくりを考えることになり住の参加機会も増えると考えられる。

しかし、計画策定の体制を考えると一度に対象地区を細分化することは現実的ではない。合併前の伊勢市では平成9年に都市マスタープランの全体構想と3つの地域別計画を策定し、その2年後に2地域の地域別計画策定、その2年後に2つの地域別計画策定と数地区ずつ地域別計画を策定し、平成15年には全体構想のバージョンアップを行っている。ローリング方式として時間をかけて、ていねいに地域別計画を作ることによりまちづくりに対する市民参加を進めている。こうした策定方法も参考にしつつ、日常生活圏を基本に置いた地域別計画の策定に取り掛かることが大切である。

第8章 日常生活圏を基礎としたまちづくり

8-1 歩いて暮らせるまちづくり

(1) 日常生活圏域

本研究により、地域の利便施設をもとに日常生活圏の把握を行ったが、コミュニティの単位とされている小学校区より少ない圏域数であった。今回抽出した集積地等 207 地区の内、集積度が足りない地区もみられたため、実際にはもっと少ない数の圏域ととらえることができる。

名古屋市小学校区数が 260、中学校区数が 109 ということを考えると、小学校区から中学校区の間ぐらいの圏域をイメージすることができる。中学校区と集積地等の関係を図に表わしたものが図 8-1 であるが、中学校区で表示しても集積地等が中学校区界付近にあったり、全くなかったりするケースもある。したがって、中学校区をとらえても日常生活圏と一致するとは限らないことがわかる。

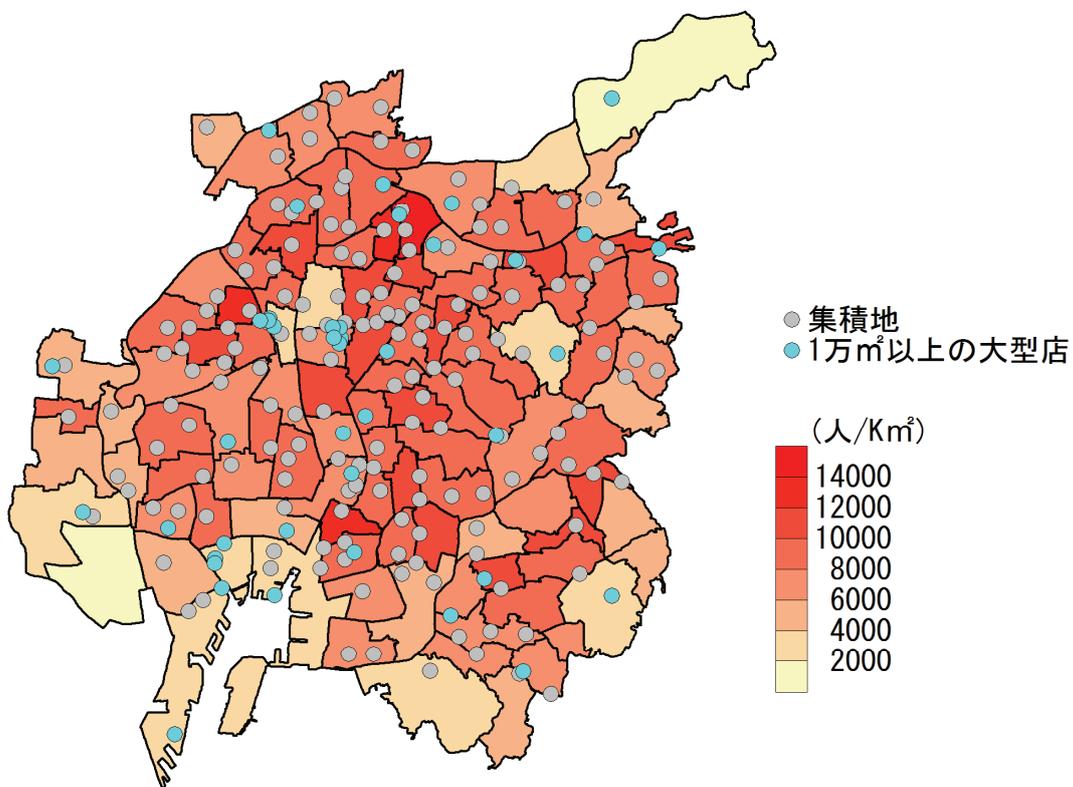


図 8-1 中学校区と集積地等との関係

徒歩圏としては 500m 程度が基本と考えられるが、平坦地であったり、歩きやすい環境があったりすれば 1km 程度までは徒歩圏と考えることができる。また、自転車などの利用により 1～2km あたりまでは日常生活圏域と考えることは可能である。

本研究の中で、施設立地の分析から日常生活圏の中心を抽出した手法は活用できると考えられるが、最低施設数の設定が必要であることがわかった。また、施設数を基本にとらえていることから、実際の集客数やにぎわいなどの条件が反映されていないため、地域に住んでいる人々の感覚とずれが生じる場合も想定される。地区中心がどこかも含め、地域住民が自分の住むまちについて考え、将来のまちづくりを考えることは都市全体の問題より身近で取り組みやすいテーマであると考えられる。コミ

コミュニティでの計画作りを「地域のしくみ」として位置づけ、地区の将来像やルールについて住民が日常生活圏を基礎として話し合う場をもつことも大切である。

地区のまちづくりを考える場合に、日常生活圏を基礎とした議論が大切であるが、前述のように中学校区とも一致するわけではない。名古屋市のコミュニティ単位が小学校区を基礎としてきた経緯があることから、第7章でみてきたように小学校区の中心付近に日常生活圏の中心がある学区をモデル地区としてまちづくりを考えるところから始め、取り組みを広げていくことも一つの方法である。

(2) メリハリのある新市街地整備

名古屋市の新市街地は土地区画整理事業を中心に基盤整備が進められてきた。道路、公園、学校などの生活基盤施設は整ったものの、どこに行っても似た街並みが続き、地域の特徴や個性に欠ける市街地となっている。鉄道駅周辺や幹線道路沿いは用途や容積率の規制がゆるく、商業施設やマンションなどが立地しているが、一方で駐車場の占める面積も多く、駅周辺でも高密度にコンパクトな市街地が形成されているとは言い難い。

駅のそばにあるスーパーマーケットが大規模駐車場を設置し、多くの自動車を呼び込んでいる状況や、パークアンドライドとしての駐車場が駅そばの1等地にいくつもある状況は、結果として自動車中心の街を誘導することにつながる。

少子高齢化が進む中、地区中心や日常生活圏の中心においては、歩行者が安全に楽しく歩ける空間づくりを進め、自動車に頼らなくても生活できる場を確保していくことが重要である。

そのためには、道路と歩行者の関係、建物の形態とデザイン、駐車場の配置と使い方など空間的に街をコントロールしていくことが必要である。地区中心や日常生活圏の中心を人々が集まり、交流する場として充実させることにより、しっかりメリハリのついた市街地としていくことが可能となる。

これらを実現するためには、民有地の使い方、道路の使い方の地域合意が必要であり、その街の将来像、生活像についての議論が必要である。

また、地下鉄路線だけではカバーできない地域に対して日常生活圏を考慮したバス路線により公共交通を軸にしたまちづくりを推進することも大切である。CO₂排出量の抑制や歩行者環境の充実を考えると日常生活圏域において、歩きたくなる環境を地域住民自ら作り、自動車への依存度を少しでも下げる努力が必要である。

(3) ストック活用と生活の質

1970年頃から自動車の急激に普及し新市街地は自動車に便利な街が形成されてきた。それまで既成市街地では商店街などを中心とした生活空間ができていたが、スーパーマーケットの普及、自動車の普及により街並みが歯抜けになりつつある。鉄道など公共交通の密度が高く、地形が平坦で、都心にも近いという立地の良さを生かした既成市街地の活用は、都市生活を考える上で重要なポイントの1つである。

既成市街域では木造老朽建物が多い地区など防災上の課題を抱えている地区もあるが、区画整理や耕地整理により都市基盤は一定整備されているため、建替えを誘導することにより良好な市街地を形成していくことが大切である。現状では、高容積指定と低層市街地というギャップの中で、マンション建設などにより景観、日照などの紛争に発展するケースもある。地域の将来像を議論し、ルールをつくることにより、世代交代がスムーズに進むしくみづくりが必要である。

また、都市づくりの課題が量から質へ転換している。拡大の時代には増加する人口の受け皿として

郊外の市街地整備を進める必要があったが、日本の人口が減少する時代に入り、拡大の必要性が小さくなった。特に高齢社会を迎えるにあたって移動の問題は大きく、高齢者が移動しやすい街づくりが必要となっている。郊外部で自動車を運転していた人々がいつまで運転し続けることができるか、運転できなくなった時点での生活も考え、都市づくりを進める必要がある。歩いて暮らす時間が増えると街の見方も変わってくる。今まで大きな駐車場がある店が便利な店と考えられたが、高齢者にとってはアクセスしにくい店となる。また、大規模で品揃えのよい大型店は広すぎて疲れる店になってしまう。

バリアフリーが意識され始めた頃、車椅子に乗ってまちを移動する体験をしたことがあるが、日常的にはなかなか意識できないものである。異なる立場になって初めて見えてくるものがある。環境問題も含め、生活を考え直してみる必要が高まっている。

8-2 エリアマネジメント

エリアマネジメントという言葉をよく聞くようになった。アメリカで行われている BID(Business Improvement District)³⁰という考え方がよく取り上げられるが、一定の地域でその地域内の管理を行政だけでなく地域住民が主体となって行うものである。アメリカの BID では地域の環境改善などを地域の人々の資金(固定資産税の上乗せなど)で行うもので、まちの美化や商業振興、にぎわいづくりなどの事業を行っている。

日本では、東京の大手町・丸の内・有楽町地区(大丸有地区)の取り組みなどが有名である。「エリアマネジメント」³¹によると、地域の開発計画と整備を指す「都市づくり」と整備後の継続的な発展を目指す活動を指す「地域管理」活動について紹介されている。管理の歴史は1966年の「丸の内美化協会」設立から始まるが2002年には「NPO法人エリアマネジメント協会」が設立され、地区のまちづくりに就業者などが参加して、環境整備・地域活性化・多様なコミュニケーション形成のための様々なイベント等活動を行っている。

大丸有のように大規模開発地区でなくとも一定のまとまりのある地区で地域の管理運営を行っていくことは今後ますます重要になってくると考えられる。住民をベースに考えると日常生活圏を基礎的な単位として共通のエリアで生活する人々が、地域の課題を解決するため、地域ルールを作ったり、様々な取り組みを実行することが大切である。地域組織である町内会や学区を基礎としつつ日常生活圏という共通の生活基盤について、考え、管理を行う協議会のような組織をベースにまちづくりを進めることも有効な方法であると考えられる。そのためには、地域の中でまちづくりについて関心を高め、主体的に参加する人々を増やしていくと同時に、行政や都市センターなどが地域のまちづくりについて資金や技術面で支援していくことも重要である。地域を重視していくことは、都市や都市圏を考えるのと同様に大切なことであるとの認識を持ち、条件のあるところから取り組み実績を積み重ねていく必要がある。

参考文献

- ¹ 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来人口（平成18年12月推計）」より引用
- ² クラレンス・A・ペリー著、倉田和四生訳「近隣住区論」1975年発行
- ³ 「名古屋市の復興事業について－学校・公園の一体的な配置計画－」名古屋都市センター1996.12発行アーバン・アドバンス No.8より
- ⁴ 厚生労働省「介護保険制度改革の概要」厚生労働省, 2006.3
- ⁵ 「近隣住区の考え方はC. A. Perryによって提案されたもので、居住区域の計画単位を小学校区を中心として形成し、それに見合った人口を収容する地区としている。彼はこの思想のなかで、公共施設、小公園、緑地、商店街のある地区内に内包させて、住民の連帯感を育成しようと試みた。」加藤晃・竹内伝史編著「新・都市計画概論」, 2004.2
- ⁶ 太田実「住区における日常生活圏と施設の分布について」日本建築学会研究報告第29号, 1954.10
太田実「主婦の日常生活圏について(住区の日常生活圏と施設の分布について 第2報)」同第31号, 1955.5
太田実「住区の日常生活圏構造について」日本建築学会
- ⁷ 海道清信「人口密度指標を用いた都市の生活環境評価に関する研究－交通生活及び徒歩圏の地域生活施設を中心に－」第36回日本都市計画学会学術論文集 pp. 42-426, 2001年度
- ⁸ 田泰宇、東樋口譲、海道清信「地方都市における居住地型別の購買行動特性－戸外生活行動からみた中小都市空間特性に関する研究－」日本建築学会計画系論文集第540号 pp237-242, 2001.2
- ⁹ 乾康代「地方中心都市における居住地の構造的特質とコミュニティのニーズに関する研究－水戸市を対象として－」日本建築学会計画系論文集第602号 pp. 121-128, 2006.4
- ¹⁰ 高崎市・榛名町新基本計画, 2006.4.18
- ¹¹ 栃木市ホームページ介護保険 <http://www.city.tochigi.tochigi.jp/hp>
- ¹² 第4次安城市高齢者保健福祉計画あんジョイプラン4, 2006.3
- ¹³ 市村町男「生活圏に基づく商業需要の分析手法－まちの商業需要を理解するために－」(株)タカハ都市科学研究所, 2006.8
- ¹⁴ 都市の生活環境(国民生活研究所1972年)では生活環境の目標からみた分類として安全(Safety)、保健(Healthy)、能率(Efficiency)、快適性(Comfort)を掲げ、それらの指標化により地域の生活環境を表わそうとしている。
- ¹⁵ 東京大学空間情報科学研究センターが行っているサービスで、住所・地名フィールドを含むCSV形式データにアドレスマッチング処理(GISで扱うため経緯度のような数値による座標値を与える処理)を行い経度緯度または公共測量座標系の座標値を追加することができる。
(<http://newspat.csis.u-tokyo.ac.jp/cgi-bin/geocode.cgi?action=start>)
- ¹⁶ MANDARAは埼玉大学教育学部の谷謙二助教授が開発した地理情報分析支援システムで、パソコン上で利用できる操作が簡単なソフトである。地図データは国土交通省の国土数値情報、(財)日本地図センターの数値地図、シェープファイル(ESRI社のベクター型データ形式)などが利用でき、自分で用意した白地図を元にベクトル化した地図データを作成する機能まで備えている。また、地図化するための属性データはEXCELなどの表計算ソフトで作成しCSV形式で用意したデータを読み込んで活用できるなど、手軽に使い、かなり高度な処理までできる。
- ¹⁷ 「環境にやさしく人にもやさしい都市の形成」の中で駅を中心にした新しいまちづくりの推進を掲げている。基本方針を「鉄道駅周辺において、駅の特長をふまえて生活利便施設を含む商業・業務施設や住宅の立地を誘導するなど、にぎわいづくりをすすめるとともに、徒歩や公共交通で動きやすく人と環境にやさしいまちづくりをすすめます。」と掲げ、数値目標として駅から概ね半径800m圏内における定住人口を平成22年度末に1万人の増加をめざしている。
- ¹⁸ 中村文彦「バスでまちづくり－都市交通の再生をめざして－」学芸出版社, 2006.10
- ¹⁹ 岩田信彦、鯉坂学、上田惟一、広原盛明、吉原直樹編「町内会の研究」御茶の水書房, 1989.2.10
- ²⁰ 名古屋市コミュニティ対策研究会「市民とともに模索するまちづくり」名古屋市総務局, 1974.2
- ²¹ 名古屋市「名古屋市コミュニティセンター整備計画」名古屋市民局, 1985.11
- ²² 第18次名古屋市コミュニティ研究会「21世紀におけるコミュニティづくりへの提言～名古屋市コミュニティ研究会報告書5～」名古屋市民局, 1999.3
- ²³ 山崎丈夫「地域コミュニティ論－地域住民自治組織とNPO、行政の協働」自治体研究社, 2003.4.1
- ²⁴ 第18次名古屋市コミュニティ研究会「21世紀におけるコミュニティづくりへの提言～名古屋市コミュニティ研究会報告書5～」p.10名古屋市民局, 1999.3
- ²⁵ 国土審議会計画部会「計画部会中間とりまとめ」2006.11
- ²⁶ 名古屋都市センター「米国における大都市自治体の総合計画に関する調査－その策定プロセスと計画達成の方法－」2006.3
- ²⁷ 朴載吉「国土の計画及び利用に関する法律と勧告の都市管理体系」地域開発, 2006.9
- ²⁸ 国土交通省「第5版 都市計画運用指針」2006.11
- ²⁹ 国土交通省「第5版 都市計画運用指針」2006.11
- ³⁰ (財)名古屋都市センター「アメリカにおける都市開発資金の調達手法に関する調査」2004.3
- ³¹ 小林重敬他「エリアマネジメント」学芸出版社, 2005.4.10

III 資料編

まちづくりアンケートへのご協力のお願い

名古屋市民の皆様へ

(財)名古屋都市センター

(財)名古屋都市センターは、名古屋市の外郭団体として設立され、名古屋に関するまちづくり・都市計画に関する調査研究などを行っています。今回、名古屋のまちづくりの課題のひとつである環境について、下記の3つのテーマに関する調査を行うこととなりました。

そこでこのたび、電話帳により名古屋市にお住まいの方の中から無作為に選ばせて頂いた3,000世帯を対象にアンケートをお願いし、その結果を当センターの調査研究において、行政や市民の方々とともにこれからの名古屋のまちづくりを考えていく上での参考資料として活用させて頂くものです。

突然のお願いで誠に恐縮ですが、趣旨をご理解頂き、アンケート調査にご協力頂きますようお願い申し上げます。

【調査テーマについて】

- ①「ヒートアイランド現象」
- ②「日常生活とまちづくり」
- ③「家庭における廃食油の回収・活用」

(財)名古屋都市センターは、「調査・研究」「情報収集・提供」「人材育成・交流」を3本柱に活動しています。(http://www.nui.or.jp)

【ご記入に当たってのお願い】

- ◆封筒の中には、調査票A（黄色紙）と調査票B（白色紙）の2種類があります。
 - ・調査票A（黄色紙）については、本アンケートを郵送させていただいたご本人にご回答をお願いするものです。
 - ・調査票B（白色紙）については、あなたの世帯で日ごろ買物や料理などの家事を主にされる方にご回答をお願いするものです。
 - ・調査票B（白色紙）のご回答者が調査票A（黄色紙）のご回答者と同じ場合は、調査票B（白色紙）の間8～間17はご記入する必要はございません。
- ◆アンケートは無記名です。調査票や返信用封筒にお名前や住所を書いて頂く必要はありません。
- ◆ご記入いただいた内容は、統計的に処理し、本調査以外の目的に利用することはありません。また本調査で収集した個人情報、個人情報保護法にもとづき厳重に管理いたしますので、ご自身の率直なお考えやご意見をご記入下さい。
- ◆アンケートの記入が終わりましたら、調査票A、調査票Bの両方を同封の返信用封筒に入れ、切手を貼らずに2月28日（水）までに投函して下さい。

▼お問い合わせ先

(財)名古屋都市センター 調査課 担当：泉、清水
名古屋市中区金山町一丁目1番1号 金山南ビル内
電話 678-2216（直通） FAX 678-2211
(月曜日は原則として休館日とさせていただきます。)

本調査票は、本アンケートを郵送させていただいたご本人にご記入をお願いいたします。

テーマ： 「ヒートアイランド現象」

市街化の著しい都市部では、郊外に比べて気温が高くなる現象が起きています。気温の高い地域が地図上に「島」のように浮き出ることから、「ヒートアイランド」つまり「熱の島」と呼ばれています。

地球全体の平均気温は、過去 100 年間で約 0.6℃上昇しているといわれていますが、名古屋では最近 100 年間で約 2.7℃も上昇しています。近年特に、「ヒートアイランド現象」は「地球温暖化」とともに大都市の問題として注目されています。そこで、この「ヒートアイランド現象」についてお尋ねします。

問 1 あなたは「ヒートアイランド現象」について知っていましたか。当てはまる番号にひとつ○をつけて下さい。

- | | |
|-----------------------|---------------|
| 1. よく知っている（ある程度説明できる） | 2. 多少知っている |
| 3. 言葉は聞いたことがあった | 4. 聞いたこともなかった |

問 2 ヒートアイランド現象による影響のひとつとして、夏季の都市部での気温上昇が指摘されていますが、最近の名古屋市内の屋外の気温についてお尋ねします。

(1) 最近の夏季で、以前と比べて暑くなったと感じることが多かった時間帯はありますか。当てはまる番号にひとつ○をつけて下さい。

- | | | |
|-------|------------------|------------|
| 1. 昼間 | 2. 明け方 | 3. 夕方・日没直後 |
| 4. 夜間 | 5. 特定はできないが暑くなった | 6. 変わらない |

(2) 問 2 (1) で 1 から 5 を選択された方に伺います。そのように感じた場所はありますか。当てはまる番号に 2 つまで○をつけて下さい。

- | | |
|-----------------|------------------------|
| 1. 人混みの多いまちの中心部 | 2. 高層ビルなど建物が多く密集している場所 |
| 3. 幹線道路沿いの歩道 | 4. 自宅など住宅地の近く |
| 5. 工場等の近く | 6. その他 () |
| 7. 特にない | |

問 3 夏季以外にもヒートアイランド現象は発生し、その影響がいくつか指摘されています。ヒートアイランド現象が進行することによる影響として、特に大きな問題であると考えられるものはどれですか。当てはまる番号に 2 つまで○をつけて下さい。

- | | |
|-------------------|----------------------|
| 1. 熱中症などの健康障害 | 2. 冷房などによるエネルギー消費の増大 |
| 3. 集中豪雨など都市内の気候変化 | 4. 生態系への影響 |
| 5. 大気汚染の助長 | 6. その他の影響 () |
| 7. わからない | |

問4 ヒートアイランド現象の原因は特に何が大きいと思いますか。当てはまる番号に2つまで○をつけて下さい。

- | | | |
|--------------|----------------|-----------|
| 1. 緑の減少 | 2. 建物等からの排熱の増加 | 3. 都市の高密化 |
| 4. 市街地の拡大 | 5. 自動車交通の増加 | |
| 6. その他の原因() | | 7. わからない |

問5 ヒートアイランド現象を緩和するためにはどのようなこと(対策)が必要だと思いますか。当てはまる番号に3つまで○をつけて下さい。

- | | |
|------------------------|------------------------|
| 1. 公園や街路樹の整備 | 2. 市役所など公共建物内の緑化 |
| 3. 都心など民間敷地内の緑化(助成等) | 4. 自宅の庭など住宅内の緑化(助成等) |
| 5. 民間建築の壁面や屋上での緑化(助成等) | 6. 保水性舗装など道路舗装の改良 |
| 7. 郊外部での宅地化の抑制 | 8. 冷房の設定温度を上げ、利用時間を減らす |
| 9. 自動車の利用を控える | 10. ドライミスト(※)の普及 |
| 11. その他() | 12. わからない |

(※:水を微細な粒子にして噴霧する濡れない霧のことで愛・地球博の会場等でも活用)

問6 問5のようなヒートアイランド現象を緩和するための対策について当てはまる番号にひとつ○をつけて下さい。

- | | |
|----------------------|-----------------|
| 1. 税金を使ってでも行政が率先すべき | 2. 民間企業などが率先すべき |
| 3. 市民ひとりひとりができる範囲で実施 | 4. 特に必要ない |
| 5. わからない | |
| 6. その他() | |

テーマ: 「日常生活とまちづくり」

日常的なコミュニティの代表的な単位として「町内会」「小学校区」などがあります。一方、日常的な生活範囲としては、通勤通学などで公共交通や自動車を使われている人とそうでない人とは、行動範囲が大きく異なってきます。

今回の調査では、自動車などの交通機関を使わずに、主に歩いて行動でき、また、「我がまち」としてその姿が思い起こせるような範囲を「日常生活圏」と考え、この範囲内での日常の買物や周辺の生活環境などについてお尋ねします。

問7 あなたの自宅周辺の日常の利用施設についてお聞きします。

(1) 日常生活でよく利用する施設はどれですか。当てはまる番号すべてに○をつけて下さい。

- | | | |
|--------------|-------------------|---------------|
| 1. スーパーマーケット | 2. コンビニエンスストア | 3. ドラッグストア・薬店 |
| 4. 銀行 | 5. 郵便局 | 6. 書店 |
| 7. クリーニング店 | 8. 病院・診療所 | 9. ホームセンター |
| 10. 飲食店 | 11. 文化センター等趣味教養の場 | 12. 公園 |
| 13. 図書館 | 14. その他() | |

(2) 日常生活で近くにどんな施設があるとよいですか（現在ある・なしにかかわらず）。当てはまる番号すべてに○をつけて下さい。

1. スーパーマーケット	2. コンビニエンスストア	3. ドラッグストア・薬店
4. 銀行	5. 郵便局	6. 書店
7. クリーニング店	8. 病院・診療所	9. ホームセンター
10. 飲食店	11. 文化センター等趣味教養の場	12. 公園
13. 図書館	14. その他（ ）	

問8 あなたのお住まいの生活環境についてお聞きます。

(1) 下記の項目ごとの満足度はいかがですか。それぞれ当てはまる番号にひとつ○をつけて下さい。

① 買い物の利便性	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
② 公共交通の利便性	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
③ 学校、公園、図書館、その他施設の利便性	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
④ 緑などの自然的環境	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
⑤ 街並みなどの景観	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
⑥ 地域の付き合い	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
⑦ 市街地の安全性	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
⑧ 交通事故など交通の安全性	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満

(2) 前項(1)の①～⑧であなたが生活環境を評価する場合に重視する項目について重要と思われる順に番号を2つ記入して下さい。

(1番目)	(2番目)

(3) 総合的にあなたは今の生活環境に満足していますか。当てはまる番号にひとつ○をつけて下さい。

1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
-------	---------	---------	-------

問9 あなたは今の地域に住み続けたいと考えますか。当てはまる番号にひとつ○をつけて下さい。

1. 住み続けたい	2. 転居したい
-----------	----------

あなたご自身とあなたの世帯及びお住まいについてお尋ねします

問10 あなた自身について伺います。当てはまる番号に○をつけて下さい。

(1) あなたの性別は

1. 男	2. 女
------	------

(2) あなたの年代は

- | | | | |
|---------|-----------|----------|---------|
| 1. 10歳代 | 2. 20歳代 | 3. 30歳代 | 4. 40歳代 |
| 5. 50歳代 | 6. 60～64歳 | 7. 65歳以上 | |

問11 あなたの世帯について伺います。当てはまる番号にひとつ○をつけて下さい。

(1) あなたの世帯構成は

- | | | |
|----------------|------------|--------------|
| 1. 単身 | 2. 夫婦のみ | 3. 親と同居(2世代) |
| 4. 子どもと同居(2世代) | 5. 3世代以上同居 | |
| 6. その他 | | |

(2) あなたの世帯人数は

 人

(3) あなたの世帯で保有する自動車の台数は

 台

問12 あなたのお住まいについて伺います。

(1) あなたのお住まいは

- | | | |
|--------|--------|----------------------|
| 1. 一戸建 | 2. 長屋建 | 3. 共同住宅(マンション、アパート等) |
|--------|--------|----------------------|

(2) お住まいの所有は

- | | | | |
|--------|---------|-----------|--------|
| 1. 持ち家 | 2. 賃貸住宅 | 3. 社宅・寮など | 4. 間借り |
|--------|---------|-----------|--------|

(3) あなたのお住まいの所在は

 学区[小学校区]

または[町名]

 区

問13 あなたが最もよく利用されている最寄の鉄道駅について伺います。

(1) 最寄の鉄道駅(地下鉄、私鉄、ガイドウェイバス高架部分など)は

 駅

(2) あなたが(1)の最寄の駅まで行く場合の主な交通手段は

- | | | | |
|-------|---------|-----------|---------------|
| 1. 徒歩 | 2. 自転車 | 3. 原付・バイク | 4. 自動車(送迎も含む) |
| 5. バス | 6. タクシー | 7. その他 | |

(3) あなたのお住まいから(1)の最寄駅までは(2)の交通手段でどのくらい時間がかかりますか。

 分程度

アンケートへのご協力ありがとうございました。

本調査票は、日ごろ買物や料理などの家事を主にされる方にご記入をお願いいたします。
 なお、調査票A（黄色紙）のご回答者と同一の場合は調査票Bの問8～問17についてはご記入いただく必要はありません。

テーマ： 「家庭における廃食油の回収・活用」

現在、地球の温暖化を防ぎ、ごみを減らす取組みの一つとして、家庭などから出る使用済み及び未使用の天ぷら油（植物油に限る）からディーゼル車の燃料として利用できるバイオディーゼル燃料（以下、BDFという。）をつくり、環境にやさしい低公害燃料として使う動きが全国的に話題になっています。

また、BDFは、軽油に比べ黒煙が少なく、地球温暖化の原因とされる二酸化炭素の排出も少なく環境にやさしいことが大きな特徴です。そこで、BDFの原料となる天ぷら油が、どれだけ各家庭から出るのか、更にBDFの活用・取組みに対する皆様の考え方についてお尋ねします。

問1 各家庭から出る使用済み天ぷら油（植物油に限る）についてお聞きます。

(1) あなたのご家庭では、使用済み天ぷら油をどの様に処分していますか。当てはまる番号にひとつ〇をつけて下さい。

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| 1. 固めて燃えるゴミとして処分している | 2. 紙に吸わせて燃えるゴミとして処分している |
| 3. 地区や団体で回収している | |
| 4. その他（具体的にお書きください） | 〔 〕 |

(2) あなたのご家庭では、処分する使用済み天ぷら油（植物油に限る）はひと月にどれくらい出ますか。牛乳ビン（200cc）にするとおおよそ何本くらいでしょうか。

牛乳ビン 約 本分

問2 賞味期限が切れた未使用の天ぷら油（植物油に限る）についてお聞きます。

(1) あなたのご家庭では、賞味期限が切れた未使用の天ぷら油（植物油に限る）をどの様に処分していますか。当てはまる番号にひとつ〇をつけて下さい。

- | | |
|--------------------|-----------------------|
| 1. 固めて燃えるゴミとして処分する | 2. 紙に吸わせて燃えるゴミとして処分する |
| 3. 捨てられずに困っている | 4. 地区や団体で回収している |
| 5. 賞味期限切れ天ぷら油はない | |
| 6. その他（具体的にお書き下さい） | 〔 〕 |

- (2) あなたのご家庭で賞味期限が切れた未使用の天ぷら油（植物油に限る）は現在どれくらいありますか。牛乳ビン（200cc）にするとおよそ何本ぐらいでしょうか。

牛乳ビン 約 本分

- 問3** 使用済み天ぷら油（植物油に限る）と賞味期限が切れた未使用の天ぷら油（植物油に限る）を回収するという取組みが実施される場合、各家庭から出る使用済み天ぷら油等の提供、回収場所におけるボランティア活動についてお聞きます。当てはまる番号にひとつ〇をつけて下さい。

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| 1. 天ぷら油の提供・回収両方に協力できる | 2. 天ぷら油の提供のみに協力できる |
| 3. 回収のみに協力できる | 4. なんともいえない |
| 5. いずれも協力できない | 6. その他（具体的にお書き下さい） |

- 問4** 問3で1か2を選択された方にお聞きます。

- (1) 回収場所はどこが良いでしょうか。当てはまる番号にひとつ〇をつけて下さい。

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. 資源ごみ回収拠点 | 2. 小中学校などの学校、各種教育機関 |
| 3. スーパーなどの商店 | 4. ガソリンスタンド |
| 5. その他（具体的にお書き下さい） | |

- (2) 回収頻度はどれくらいが適当だと思いますか。当てはまる番号にひとつ〇をつけて下さい。

- | | | | |
|------------|--------------------|--------|-----------------|
| 1. 月1回 | 2. 週1回 | 3. 週2回 | 4. いつでも回収できると良い |
| 5. よくわからない | 6. その他（具体的にお書き下さい） | | |

- 問5** 家庭や飲食店から出る使用済み天ぷら油等からBDFを作る事業の普及の可能性についてお聞きます。

- (1) BDFをつくる事業は、今後の地域ぐるみの取組みとして普及すると思いますか。当てはまる番号ひとつに〇をつけて下さい。

- | | |
|--------------------|-------------|
| 1. 普及すると思う | 2. 普及しないと思う |
| 3. その他（具体的にお書き下さい） | |

(2) 問5 (1) で「2. 普及しないと思う」を選択された方にお聞きします。その理由について、当てはまる番号にひとつ〇をつけて下さい。

- | | |
|-------------------------|----------------------|
| 1. ディーゼル燃料車があまり利用されていない | 2. 環境に対して興味がない。 |
| 3. 経済的に事業が成り立つか疑問 | 4. 定期的に天ぷら油が集められるか疑問 |
| 5. BDFをつくる事業の内容がよくわからない | |

テーマ： 「日常生活とまちづくり」

日常的なコミュニティの代表的な単位として「町内会」「小学校区」などがあります。一方、日常生活範囲としては、通勤通学などで公共交通や自動車を使われている人とそうでない人とは、行動範囲が大きく異なってきます。

今回の調査では、自動車などの交通機関を使わずに、主に歩いて行動でき、また、「我がまち」としてその姿が思い起こせるような範囲を「日常生活圏」と考え、この範囲内での日常の買物や周辺の生活環境などについてお尋ねします。

問6 日常の買い物についてお聞きします。日常の食料品は主にどこで購入しますか。当てはまる番号にひとつ〇をつけて下さい。

- | | | |
|--------------|----------|---------------|
| 1. スーパーマーケット | 2. 個々の商店 | 3. コンビニエンスストア |
| 4. 百貨店 | 5. 宅配 | 6. その他 |

問7 前問で「5. の宅配」以外を選択された方にお聞きします。

(1) 1週間に何回程度買いに行きますか

- | | | | |
|-------|-------|-------|---------|
| 1. 1回 | 2. 2回 | 3. 3回 | 4. 4回以上 |
|-------|-------|-------|---------|

(2) そこへの交通手段は

- | | | | |
|---------|---------|-----------|----------------|
| 1. 徒歩 | 2. 自転車 | 3. 原付・バイク | 4. 自動車 (送迎も含む) |
| 5. 公共交通 | 6. タクシー | 7. その他 | |

(3) 家からそこまでのおよその時間は

分程度



(これ以降の設問は「調査票A」と共通です。
「調査票A」と同一の方がご記入の場合は回答不要です。)

問8 あなたの自宅周辺の日常の利用施設についてお聞きします。

(1) 日常生活でよく利用する施設はどれですか。当てはまる番号すべてに○をつけて下さい。

1. スーパーマーケット	2. コンビニエンスストア	3. ドラッグストア・薬店
4. 銀行	5. 郵便局	6. 書店
7. クリーニング店	8. 病院・診療所	9. ホームセンター
10. 飲食店	11. 文化センター等趣味教養の場	12. 公園
13. 図書館	14. その他 ()	

(2) 日常生活で近くにどんな施設があるとよいですか（現在ある・なしにかかわらず）。当てはまる番号すべてに○をつけて下さい。

1. スーパーマーケット	2. コンビニエンスストア	3. ドラッグストア・薬店
4. 銀行	5. 郵便局	6. 書店
7. クリーニング店	8. 病院・診療所	9. ホームセンター
10. 飲食店	11. 文化センター等趣味教養の場	12. 公園
13. 図書館	14. その他 ()	

問9 あなたのお住まいの生活環境についてお聞きします。

(1) 下記の項目ごとの満足度はいかがですか。それぞれ当てはまる番号にひとつ○をつけて下さい。

① 買い物の利便性	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
② 公共交通の利便性	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
③ 学校、公園、図書館、その他施設の利便性	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
④ 緑などの自然的環境	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
⑤ 街並みなどの景観	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
⑥ 地域の付き合い	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
⑦ 市街地の安全性	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
⑧ 交通事故など交通の安全性	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満

(2) 前項(1)の①～⑧であなたが生活環境を評価する場合に重視する項目について重要と思われる順に番号を2つ記入して下さい。

(1番目)	(2番目)
-------	-------

問 1 3 夏季以外にもヒートアイランド現象は発生し、その影響がいくつか指摘されています。ヒートアイランド現象が進行することによる影響として、特に大きな問題であると考えられるものはどれですか。当てはまる番号に2つまで○をつけて下さい。

- | | |
|-------------------|----------------------|
| 1. 熱中症などの健康障害 | 2. 冷房などによるエネルギー消費の増大 |
| 3. 集中豪雨など都市内の気候変化 | 4. 生態系への影響 |
| 5. 大気汚染の助長 | 6. その他の影響 () |
| 7. わからない | |

問 1 4 ヒートアイランド現象の原因は特に何が大きいと思いますか。当てはまる番号に2つまで○をつけて下さい。

- | | | |
|--------------|----------------|-----------|
| 1. 緑の減少 | 2. 建物等からの排熱の増加 | 3. 都市の高密化 |
| 4. 市街地の拡大 | 5. 自動車交通の増加 | |
| 6. その他の原因() | | 7. わからない |

問 1 5 ヒートアイランド現象を緩和するためにはどのようなこと(対策)が必要だと思いますか。当てはまる番号に3つまで○をつけて下さい。

- | | |
|------------------------|------------------------|
| 1. 公園や街路樹の整備 | 2. 市役所など公共建物内の緑化 |
| 3. 都心など民間敷地内の緑化(助成等) | 4. 自宅の庭など住宅内の緑化(助成等) |
| 5. 民間建築の壁面や屋上での緑化(助成等) | 6. 保水性舗装など道路舗装の改良 |
| 7. 郊外部での宅地化の抑制 | 8. 冷房の設定温度を上げ、利用時間を減らす |
| 9. 自動車の利用を控える | 10. ドライミスト(※)の普及 |
| 11. その他() | 12. わからない |

(※: 水を微細な粒子にして噴霧する濡れない霧のことで愛・地球博の会場等でも活用)

問 1 6 問 1 5 のようなヒートアイランド現象を緩和するための対策について当てはまる番号にひとつ○をつけて下さい。

- | | |
|----------------------|-----------------|
| 1. 税金を使ってでも行政が率先すべき | 2. 民間企業などが率先すべき |
| 3. 市民ひとりひとりができる範囲で実施 | 4. 特に必要ない |
| 5. わからない | |
| 6. その他() | |

あなたご自身についてお尋ねします

問17 あなた自身について伺います。当てはまる番号に○をつけて下さい。

(1) あなたの性別は

1. 男 2. 女

(2) あなたの年代は

1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代
5. 50歳代 6. 60～64歳 7. 65歳以上

アンケートへのご協力ありがとうございました。

資料2 GIS(地理情報システム)を利用した地域分析

統計データとしては、国勢調査による人口・世帯のデータ、住宅・土地統計調査による住宅等のデータ、商業統計調査、工業統計調査による事業所のデータなどがあるが集計単位としては、市、行政区、学区、町丁目、メッシュなどまちまちである。情報量として最も多いのが国勢調査であり様々な集計単位でのデータが公表されている。統計データの公表についてもインターネットの普及により国、地方公共団体それぞれが積極的に行っており、統計表をエクセルのデータでダウンロードできるものが増えてきた。

また、情報を地図化するツールとして、コンピューターソフトの進化も著しく、市販のソフトで地図を扱うものが数多く提供されている。また、地図そのものも電子地図として一般地図、住宅地区などが市販されている。国は「GISアクションプラン2002-2005」として地理情報システム(GIS)関係省庁連絡会議において決定された政府におけるGISの推進に関する行動計画(計画期間:2002年度-2005年度)を立て、GISを利用する基盤環境の概成と、政府の各分野においてGISを有効に活用し、行政の効率化と質の高い行政サービスの実現を図ることを目標とした取り組みを進めてきた。国土数値情報、統計GISプラザなどで地図データの提供もされ、個人レベルでも地図を使った分析が可能となってきた。

今回の研究においては、これら国や地方公共団体が提供している地図データ、統計データを中心に分析を進めてきた。一部、経緯度情報を元に距離計算をする部分などはベーシックによるソフトを作成し作業を進めたが大半の部分は市販の表計算ソフト等とMANDARA¹を利用した。今後の調査研究の参考となるよう、地域情報分析に利用したデータの出所などを紹介する。

1. 地図情報

(1) 国土数値情報(国土交通省)

全国総合開発計画、国土利用計画など国土計画の策定の基礎となるデータを整備するため、昭和49年の国土庁発足に伴い、国土に関する基礎的な情報の整備、利用等を行う国土情報整備事業が開始されました。

国土数値情報は、この国土情報整備事業により整備している情報で、地形、土地利用、公共施設、道路、鉄道等国土に関する様々な地理的情報を数値化したものです。国土数値情報はメッシュ化したデータが多く、人口統計など他の統計情報と合わせて分析することが可能です。

国土数値情報は、上述のとおり、国土計画の策定や実施の支援のために整備されたものです。各分野で広く利用されるように、これまで、公的機関(政府機関、地方公共団体、大学)には無料で貸出を行ってききましたが、さらに広く一般に利用していただくため、平成13年4月からインターネットによる無償提供を行っています。²

表1 国土数値情報の整備状況(平成15年12月現在)(国土数値情報ホームページ)

ファイル名	データ形式	資料年度	内容	原資料
指 都市計画区 域	座標 (面)	60	5 地域・鳥獣保護区	都市計画図、自然環境保全地域 位置図、自然公園計画図、土地 利用基本計画図、国立公園資料 図、鳥獣保護区一覧
		H2	H2 は都市計画区域のみ	
定 自然公園	座標 (面)	60		

区	自然環境保 全区域	座標 (面)	60		
域	農業地域	座標 (面)	60		
	森林地域	座標 (面)	60		
	鳥獣保護区 域	座標 (面)	57		
	指定地域メ ッシュ	メッシュ (3次メッシュ)	60	5地域・鳥獣保護区・自然公園	
	三大都市圏 計画区域	座標 (面)	H2	市街地、整備区域、開発区域の 位置	都市計画図、三大都市圏計画位 置図
	森林・国公 有地メッシ ュ	メッシュ (3次メッシュ)	H6	国有地9分類、公有林、公有農 牧場	大蔵省国有財産現在額調書、都 道府県資料
	リゾート法 指定地域	座標 (面)	H7	構想名、地区名、面積、指定年 月日	都道府県別リゾート法指定区域 資料
	潮汐・海洋 施設	座標 (点)	H2	潮汐・潮流・マリナー・海象観 測施設	海図
	港湾	座標 (点)	H2	管理者、埠頭延長、フェリー便 数、貿易	運輸省資料
	沿岸地域ラ イン	座標 (点・線), 表	59	漁港・港湾・漁礁・海底施設線・ 架橋・ 環境基準類型・鮎区・生活環境 項目・ 航路・漁業権	漁港一覧、漁港連絡図、釣り場 案内 都道府県港湾資料、海図
沿 岸 域	沿岸海域メ ッシュ	メッシュ (3次メッシュ)	H2	水深・底質・渦流・藻場・磯釣 り場・潮流	海図、水産試験所調査報告
	波向・海 霧・自然漁 場2次メッシ ュ	メッシュ (2次メッシュ)	H2	波浪、視程、漁場における魚名	海上保安庁資料
	沿岸陸域ラ イン	座標 (線・線), 表	59	埋立・干拓区域、海岸線、海水 浴台帳、空港、砂利採取場、自 然公園区域、国土保全関連情報、 低地地形分類、地盤沈下地域等	都道府県資料、建設省資料、営 林局資料
	海岸施設・ 感潮限界	座標 (点)	H2	海岸利用施設・験潮場・感潮限 界	都道府県資料、国土地理院資料
	高潮・津波 テーブル	表	49	高潮災害、津波災害	高潮災害記録・津波災害記録(50 ～100年間)
自 然	自然地形メ ッシュ	メッシュ (標高…基準メッ シュ及び1/4メッ シュ) (谷密度…2倍総合 メッシュ)	56	標高・傾斜度・山岳・谷密度・ 土地分類	国土地理院2万5千分の1地形 図
	気候値メッ シュ	メッシュ (3次メッシュ)	28～ 57	降水量・気温・積雪	気象庁資料、建設省河川局資料
土 地	地価公示 地	座標 (点)	H7 ～ H14	地名、位置、価格、利用状況、 用途地域	地価公示報告書

関 連	都道府県地 価調査	座標 (点)	H7 ～ H14	地名、位置、価格、利用状況、 用途地域	標準価格一覧、基準値位置所在 地
	土地利用メ ッシュ	メッシュ (1/10 細分メッシ ュ)	S51 S62 H3 H9	100mメッシュで、田、畑、果樹 園、森林、建物、水などに分類 している。 51年は15、62年は12、H3、H9 年は11分類	51、62は2万5千分の1地形図、 H3はLANDSAT画像(一部未整 備)、H9は2万5千分の1地形図
	<u>道路</u>	<u>座標 (線)</u>	H7	位置、管理区分 高速道路、国道、主要地方道	地形図、都道府県資料
国	<u>鉄道</u>	<u>座標 (線)</u>	H7	位置、管理区分、駅 全鉄道	地形図、鉄道要覧
土 骨 格	<u>行政界・海 岸線</u>	<u>座標 (面)</u>	H7 H8 H9 H10 H11	市区町村の境界線、海岸線	地形図、全国市町村要覧
	道路密度・ 道路延長メ ッシュ	メッシュ (3次メッシュ)	53	メッシュを横切る道路の本数	地形図、道路データ
施 設	文化財	座標 (点)	50	位置、コード	文化庁7万分の1全国遺跡地図
	公共施設	座標 (点)	H2	施設の名称、種別、住所、位置、 管理者	都道府県資料、建設省資料、厚 生省資料
	発電所	座標 (点)	H7	位置、種別、出力、発電所名、 運転開始日	電源開発要覧
産 業 統 計	商業統計3 次メッシュ	メッシュ (3次メッシュ)	54 57 60、 61	産業別商店数、従業員数、販売 額、売場面積 その後、(63、H1)と(H3、H4) の2回のデータが通商産業省 商業統計課で作成されている。	商業統計調査、事業所統計調査
	商業統計4 次メッシュ	メッシュ (1/2 地域メッシ ュ)	54 57 60、 61	産業別事業所数、従業員数、出 荷額 その後、H2のデータが通商 産業省工業統計課で作成されて いる。	工業統計調査
水 文	農業センサ スメッシュ	メッシュ (3次メッシュ)	50 55	人口、耕地面積、使用機械、家 畜頭数	農業センサス
	ダム	座標 (点)	H7	位置、コード、規模、貯水量、 竣工日	ダム総覧
	河川・水系 域テーブル	表	H7	河川単位流域台帳・水系域流路 延長・水系域人口	河川管内図
	湖沼	座標 (面)	50	短辺100m以上の湖沼の位置、面 積	地形図
	湖沼メッシ ュ	メッシュ (1/10 細分メッシ ュ)	57	名称、水面標高、最大水深	地形図
	水系域流路 延長	座標 (点)	52	河口からの延長距離、河床標高 値	河川管内図

流路延長メッシュ	メッシュ (3次メッシュ)	52	種類別流路延長	河川管内図
流域界・非集水域	座標 (面)	52	位置、コード	河川管内図
流域・非集水域メッシュ	メッシュ (1/10細分メッシュ)	52	水系域コード、単位流域コード	河川管内図

(2) 統計 GIS プラザ

総務省統計局では、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002」（平成 14 年 6 月 25 日 閣議決定）において、産業発掘戦略の一環として「政府が保有する統計情報をインターネット上で高度に活用できる仕組みを構築する」ことが決定されたことを受け、新しいビジネスの開拓や商圏の設定、地域販売戦略等、地域における企業活動等を支援することを目的として統計 GIS プラザを構築しています。

統計 GIS プラザは、地理情報システム(GIS)の仕組みを活用し、利用者の個々のニーズに合わせて国勢調査及び事業所・企業統計調査の統計データを背景地図と共に視覚化して提供するものです。統計 GIS プラザを利用して統計地図を作製することにより、統計表を眺めただけでは困難な地理的な分析を視覚的に行うことが可能になります。統計 GIS プラザは、平成 12 年国勢調査と平成 13 年事業所・企業統計調査の結果について、地図上に町丁・字等別に表示する地理情報システム(GIS)です。

3

平成 17 年度国勢調査結果については平成 20 年 4 月から情報提供予定となっている。現在は、平成 12 年国勢調査結果について提供されており、地図データについても町丁目の境界線データが提供されている。

(3) 経緯度

経緯度については、2002 年 4 月に改正測量法が施行され、座標系が変わった。それまでの座標系は日本測地系で、新しい座標系は世界測地系といい、同じ場所でも経緯度が変わる。したがって、どの座標系かということも重要なポイントになる。今回の研究での作業は日本測地系を使って分析を行った。

以下、総理府統計局の測地系の説明である。

日本測地系と世界測地系

地球上の位置を経度・緯度で表すための基準を測地基準系（測地系）といい、地球の形に最も近い円転楕円体で定義されています。経度・緯度は、この円転楕円体（地球楕円体）の上で表示されています。

①日本測地系（旧測地系）について

個々の土地の経度・緯度が精度良く、効率的に求められるように、位置の目印になる基準点を全国に多数設置し、測量によってこれらの基準点の経度・緯度を求めています。この基準点の位置を表す経度・緯度の数値を測地基準点成果といいます。従来、我が国は、明治時代に 5 万分の 1 地形図を作るために決定した回転楕円体（いわゆるベッセル楕円体）を位置の基準としており、測地基準点成果もこの回転楕円体に基づく値が求められ使用されてきました。この従来使用されてきた測地基準系を日本測地系といいます。

②世界測地系（新測地系）について

一方、電波星を利用した VLBI（数十億光年のかなたにある電波星から届く電波を電波望遠鏡で受信して数千 k

mもの長距離を数mmの高精度で測る技術) 観測や人工衛星観測により現代の科学的知識に基づいて設定された, 世界共通に使える測地基準系を世界測地系といいます。

③日本測地系から世界測地系へ

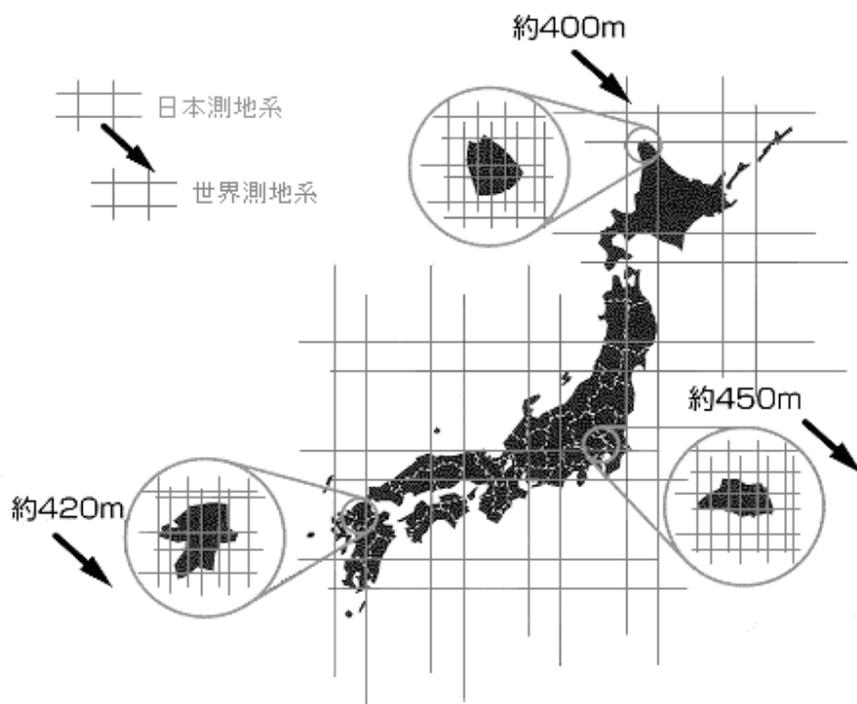
現在の日本測地系で使用されている我が国の測地基準点成果は, 明治時代の測量機器や測量技術による制約の中で定められました。このため東京都港区麻布台にある「日本経緯度原点」をGPS (全地球測位システム) 受信機で測ると, 経緯度原点に表示された値と比較して経度・緯度ともに約12秒の違いがあります。

また, 過去100年間の日本列島の地殻変動の影響等で基準点網にひずみが生じています。例えば, 東京からみて札幌の位置が西へ約9m, 福岡の位置が南へ約4mずれていることが分かっています。

近年, GPS及びGIS (地理情報システム) というコンピュータシステムによる位置情報の測定・利用技術が出現し, 両技術に対応する基準として, 世界測地系に基づいた, 高精度な測地基準点成果及び地図成果が求められています。このため, 測量法の改正が行われ, 今後, 世界測地系に基づく高精度な新しい測地基準点成果に移行されることとなりました。
「国土地理院資料より引用」

④日本測地系と世界測地系の違い

日本測地系の経緯度で表されている地点を, 世界測地系の経緯度で表すと, 東京付近では, 経度が約-12秒, 緯度が約+12秒変化します。これを距離に換算すると, 北西方向へ約450mずれることに相当します。



「国土地理院資料より引用」

2. 統計データ

(1) 統計 GIS プラザ

前述の総務省のデータ提供で平成 12 年国勢調査結果が公開されている。

①平成 12 年国勢調査町丁・字等別集計

* 人口表

・年齢階級別、男女別人口

＜年齢 5 歳階級、年齢 4 区分＞ 0～4 歳、5～9 歳、…、70～74 歳、15 歳未満、15～64 歳、65 歳以上、65～74 歳、75 歳以上

・就業者数

＜従業上の地位別＞ 雇用者、自営業主、家族従業者

＜産業別＞ 農業、林業、漁業、鉱業、建設業、製造業、電気・ス・熱供給・水道業、運輸・通信業、卸・小売、飲食店、金融・保険業、不動産業、サービス業、公務（他に分類されないもの）

＜職業別＞ 専門的・技術的職業、管理的職業、事務、販売、サービス職業、保安職業、農林漁業、運輸・通信、生産工程・労務作業

・在学者数・未就学者数

＜在学学校の種類別＞ 小学校・中学校、高校、短大・高専、大学・大学院

* 世帯表

・一般世帯数

＜世帯人員別＞ 1 人、2 人、3 人、4 人、5 人

＜世帯の家族類型別＞ 親族世帯、核家族世帯、夫婦のみの世帯、夫婦と子供から成る世帯、6 歳未満親族のいる世帯、18 歳未満親族のいる世帯、65 歳以上親族のいる世帯、65 歳以上親族のみの世帯

＜住宅の所有の関係別＞ 住宅に住む一般世帯、持ち家、民営借家

＜住宅の建て方別＞ 住宅に住む主世帯、一戸建、長屋建、共同住宅、共同住宅 1・2 階建、共同住宅 3～5 階建、共同住宅 6～10 階建、共同住宅 11 階建以上、その他

＜世帯の経済構成別＞ 農林漁業就業者世帯、農林漁業・非農林漁業就業者混合世帯、非農林漁業就業者世帯、非就業者世帯

・一般世帯人員、1 世帯当たり人員

・住宅の延べ面積

1 世帯当たり延べ面積、1 人当たり延べ面積、総延べ面積

②平成 13 年事業所・企業統計調査町丁・大字別集計

・男女別従業者数（総数のみ）

・事業所数、従業者数

＜産業別＞ 農林漁業、非農林漁業、鉱業、建設業、製造業、電気・ガス・熱供給・水道業、運輸・通信業、卸売・小売業、飲食店、金融・保険業、不動産業、サービス業、公務（他に分類されないもの）

＜従業者規模別＞ 1～4 人、5～9 人、10～19 人、20～29 人、30 人以上、派遣・下請従業者のみ

＜経営組織別＞ 民営総数、個人、法人、会社

＜事業所の形態別＞ 民営総数、店舗・飲食店、事業所・営業所、工場・作業所・鉱業所、輸送センター・配送センター・これらの車

庫、自家用倉庫・自家用油槽所、外見上一般の住居と区別しにくい事業所、その他（学校・病院・寺社・旅館・浴場など）

(2) 名古屋市統計なごや Web 版

名古屋市のホームページでは、国勢調査をはじめ各種統計データが公開されている。集計単位としては、行政区、学区、メッシュ、町丁目などがある。

3. 施設データ

(1) 電話帳

スーパーマーケット、コンビニエンスストアなどの情報については、インターネットの電話帳を活用した。住所データを経緯度のデータに変換するサービス⁴を活用し、位置情報とした。電話帳には各種のデータソースがあるが、今回は住所まで一覧表形式で表示される yahoo 電話帳を利用した。薬店については分類がより調査趣旨に合っていた 9199 電話帳を利用した。

(2) 経緯度の修正

前述のアドレスマッピングでは町名が変更されているなど、正確な位置が特定できない場合がある。その際、地図上で位置を確認し、地図ソフト上で経緯度を確認して修正を行い、データ精度を高めた。経緯度の確認修正を行ったのは全体の 5%程度であり、作業可能な量であった。

(3) 経緯度座標間の距離計算

各ポイント間の距離計算については、本文中で紹介したヒュベニの距離計算式によった。BASIC で簡単なプログラムを作り、特定施設からの距離や一定の圏域内に含まれる施設数を計算した。

4. 地図作成 (MANDARA)

前述のMANDARAは個人が地域分析を行う上で必要とされるほとんどの機能を満足したソフトである。

(1) 地図

前述した国が提供しているデータで、基本的な部分は作成できる。

- ①市町村界(区界)：国土数値情報
- ②町丁目界：統計 GIS プラザ(平成 12 年国勢調査)
- ③鉄道：国土数値情報(新しいものは MANDARA 上で追加)
- ④主要道路：国土数値情報
- ⑤学区界：MANDARA 上で作成(白地図をスキャナー入力しベクトル変換する機能がある)
- ⑥メッシュ：MANDARA 上で自動作成
- ⑦標高：国土数値情報から MANDARA により作成

(2) ポイントデータ

- ①施設データ：経緯度データを読み込んで地図上に表示する機能がある
- ②バッファ：任意の点から一定距離以内にある点データの個数をカウントできる

(3) 作図

- ①データによる色分け(パターン分け)：数値を基にしたランク分けやデータの数値によって塗りわ

け可能

②鉄道、各種境界線などの種類を任意に指定可能

③時系列管理機能があり、例えば学区境界が変更になった時、変更内容を入力しておけば、データの時点を指定するとその時点の学区境界線で地図を作成

(4) 出力

①プリンタ出力

②ファイル出力

③HTML出力：複数の地図を設定時間で切り替えて表示するアニメーション出力ができる

¹ 谷 謙二氏(埼玉大学教育学部助教授)開発の地理情報分析支援システム
無料版とシェアウェア版(有料)があり、国が提供している地図データ、統計データを活用できるだけでなく、任意の白地図を読み取ってデータ化する機能ももっている。統計データはエクセルなどの表計算ソフトで作成できるため、手軽に使えるソフトである。

² 国土数値情報ダウンロードサービス(国土交通省国土計画局)ホームページより

³ 統計 GIS プラザ(総務省統計局)ホームページより

⁴ 東京大学空間情報科学研究センターの「CVS アドレスマッチングサービス」を利用すると住所から経緯度への変換が可能である

おわりに

今回の研究では、最も基礎的な日常生活圏でまちの中心（核）が認識できるかというところから出発しました。恐らく自分のまちの中心はどこかと聞かれて共通の答えが返ってくるとは考えづらいですが、いくつかのパターンに分かれるのではないのでしょうか。それは、その人と地域との関係によるところが大きく、自己の生活の中でよく行く場所のウエイトが大きくなると考えられます。今回、利便施設の分布を基に日常生活圏の中心を抽出しましたが、コミュニティの単位とされている学区とは一致しないケースが多いこともわかりました。

まちづくりを考える際、生活空間としての日常生活圏を踏まえた議論が必要だと考えられます。調査研究でそれぞれの地区の中心を決めることは困難です。地域の人々が話し合い将来のまちの姿や使い方を決めていくことが大切だと感じました。地区まちづくりを進める上でのしくみづくりなどの研究も課題だと考えられます。

最後になりましたが、今回の研究にあたり、議論をしていただいた次世代都市空間研究会、愛知住まい・まちづくりコンサルタント協議会のみなさん、研究のアドバイスをいただいた加藤晃特別企画委員を始め名古屋都市センター企画委員のみなさんに感謝します。

名古屋都市センター

調査課長 石原 宏

研究主査 清水敏治

研究主査 泉 善弘

（報告書の第3章は清水、第4章は泉、それ以外は石原が担当してまとめました。）