

日常生活圏域の基礎的研究

調査課 課長 石原 宏・研究主査 清水敏治・研究主査 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)にとらえ、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。

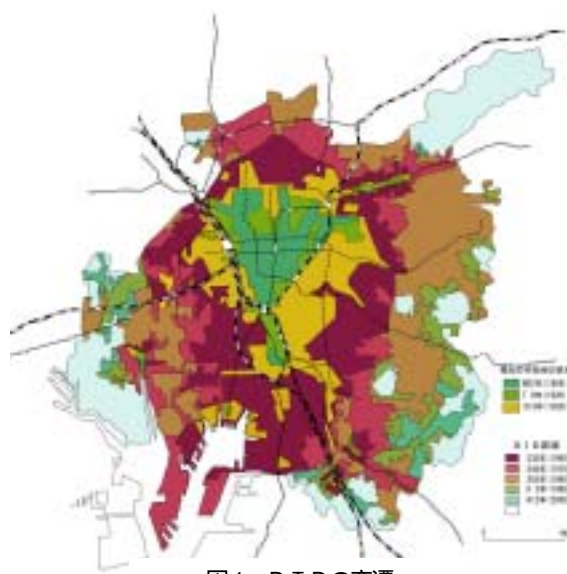


図1 DIDの変遷

(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人当りの自家用車数は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。

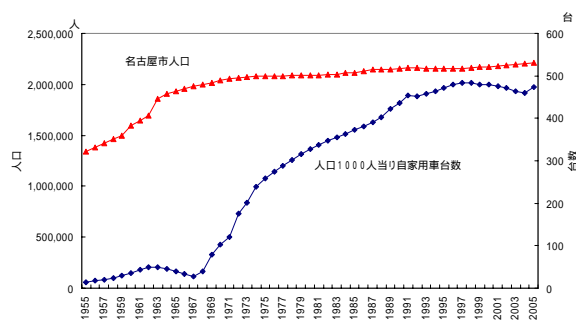


図2 名古屋市の人口と名古屋の伸び

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。

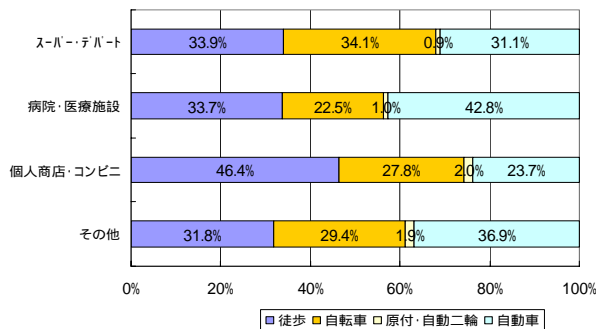


図3 家事等目的による到着施設の手段構成

(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。

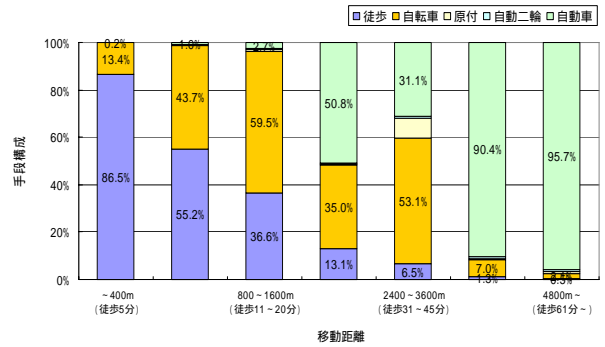


図4 家事等目的の移動距離帯別交通手段構成

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。

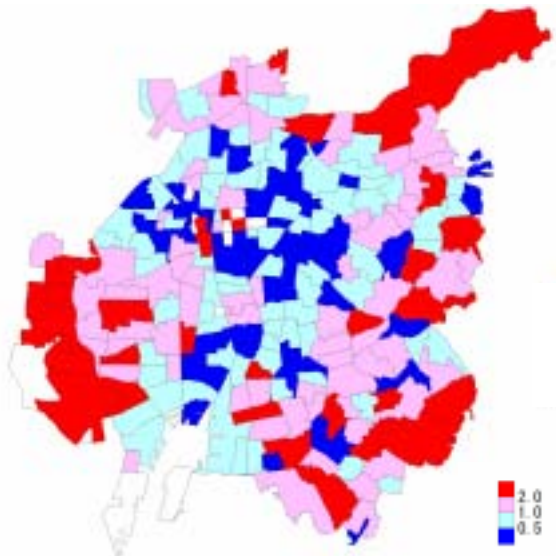


図5 トリップ数の比率（自動車/徒歩）

(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。

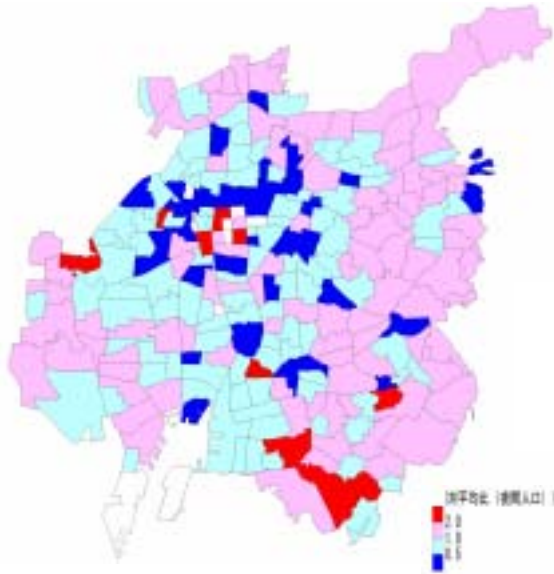


図6 ゾーン別 CO₂ 排出密度全市平均比

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。

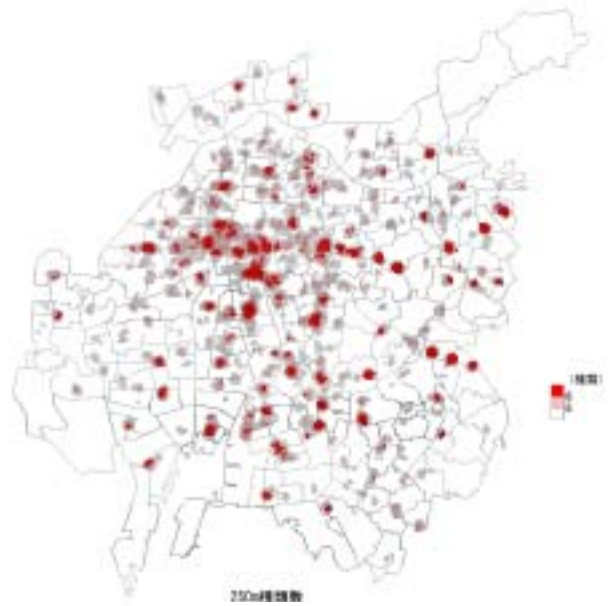


図7 利便施設集積地

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りの集積地までの距離を求め、距離別に集計したものが表 2 である。徒歩圏 500m で約 5 割、1 km 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 1 km 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。

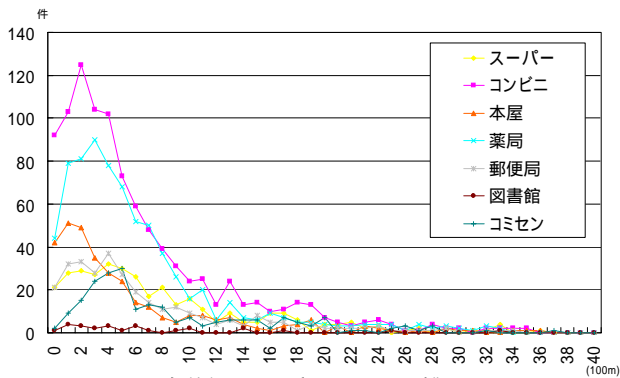


図8 各施設から最寄駅までの距離

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「名古屋市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。

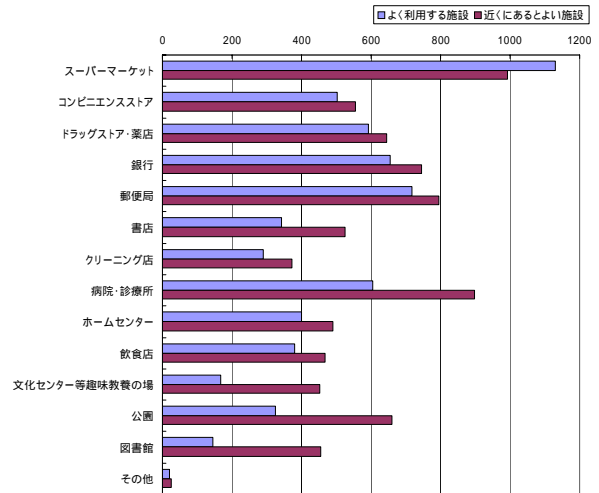


図9 利便施設

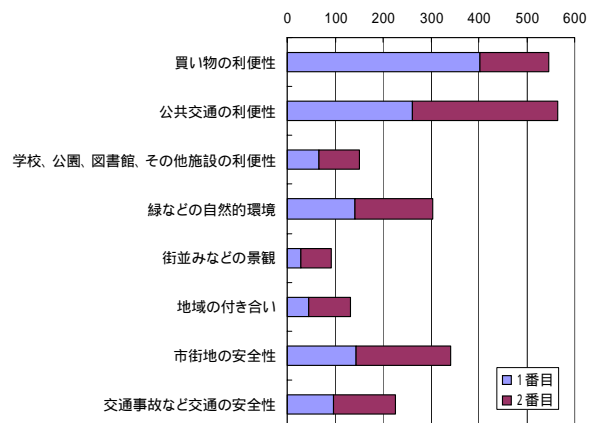


図10 生活環境の評価で重視する項目

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

1970年DID内外、可住地人口密度120人/haの大小、鉄道駅から500m内外、500m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

大規模店舗の課題

集積地と同様、多様な利便施設をもつ大型店は集客力があるが、自家用車での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、港栄、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。

逆に複数学区の間で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。

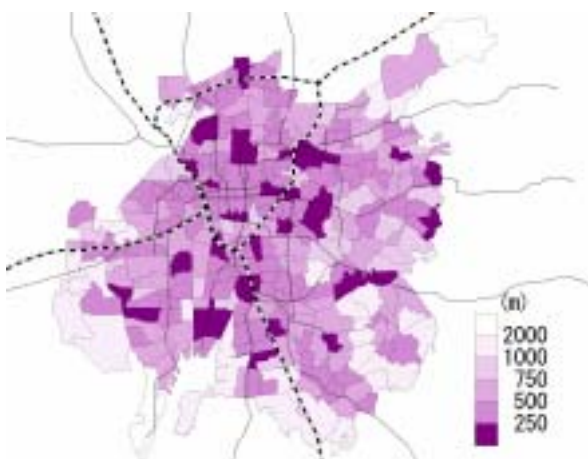


図14 学区中心と集積地等との距離

(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。ロサンジェルス市の総合計画策定では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。

ロサンジェルス市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。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。コミュニティでの計画作りを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。