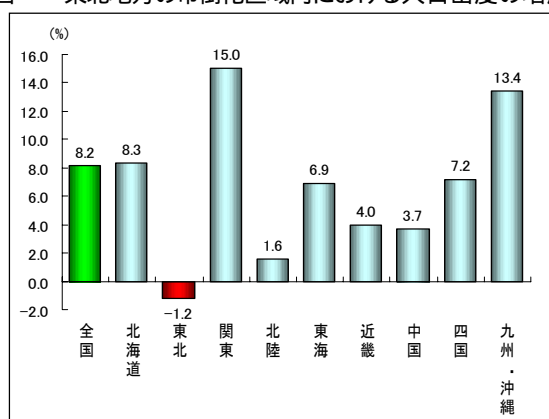


5. 都市中心部の空洞化の進展

東北地方の都市では、郊外部で商業開発等が進む一方、中心部で賑わいの喪失など空洞化が進んでいるため、活力と個性ある都市づくりを推進していく必要がある。

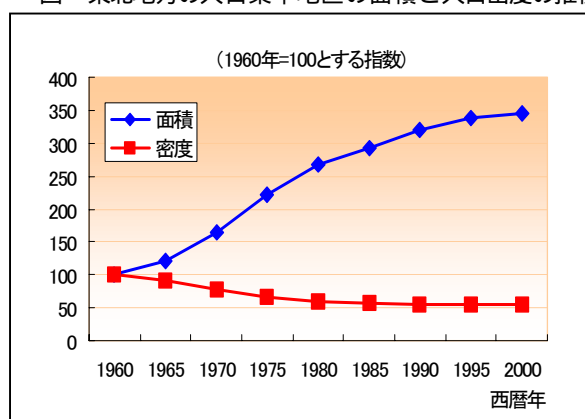
- ・ 東北地方は、全国で唯一市街化区域内の人口密度が低下している地域となっており、人口集中地区についても、面積が拡大しているのに対して、人口密度は低下している。(図、)。
- ・ 東北地方における都市の人口規模別にみると、人口5万人以下の中小都市での人口減少が著しくなっている(図)。
- ・ 全国平均を上回るモータリゼーションの進展に伴う商業環境の変化により、郊外部では、大規模小売店舗の進出等の開発が盛んに進められている一方で、中心市街地などの既成市街地では、出店の割合が減少している(図、)。
- ・ 公共交通機関については、バスを中心に利用者が年々減少し、便数の減少、路線の廃止等が各地で起こっており、自動車を運転できない交通弱者の交通利便性を著しく低下させている(図)。
- ・ 我が国の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門の割合は20%であり、そのうち自動車の占める割合は87%、その中でも自家用乗用車の割合は53%となっていることから、環境負荷やエネルギー効率に関する比較のなかから適切な自動車交通とバスや鉄道等の公共交通機関との役割分担が求められる。(図、 、)
- ・ 都市中心部における商業や人口の空洞化が進んだ結果、空き店舗、空きビル、空き家、空闲地などの低未利用地が増加し、これまでの社会資本整備が活かされない状況になっている。(図)。
- ・ 中心部にさまざまな機能を集めることによる市街地の活性化、職場と自宅が近くなる(職住近接)ことによる通勤時の渋滞緩和、近郊の緑地や農地の保全など様々な問題解決を図るため、都市中心部の有効活用、住環境の向上、街なか居住を進めていく必要がある。

図 東北地方の市街化区域内における人口密度の増減



資料: 国土交通省都市・地域整備局
「都市計画年報」(昭和50年・平成12年)

図 東北地方の人口集中地区の面積と人口密度の推移

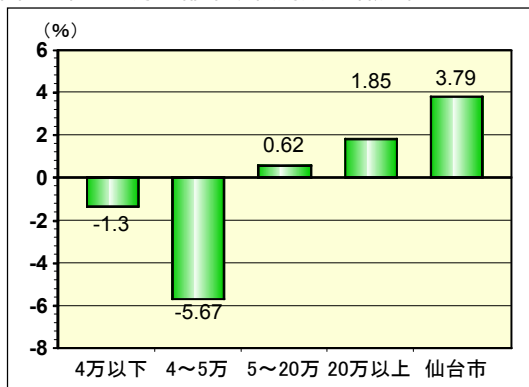


資料: 各年国勢調査

市街化区域: 市街地として積極的に整備する区域。

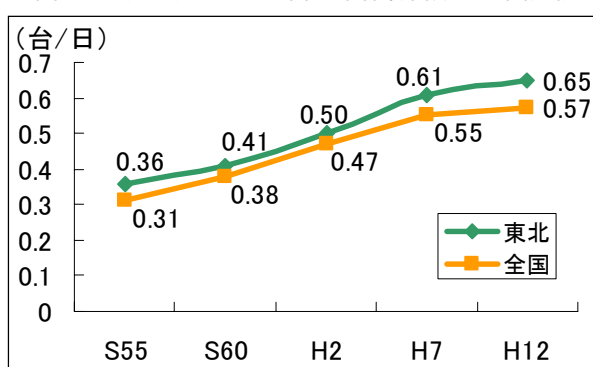
※人口集中地区: 市町村の区域内で人口密度4,000人/km²以上の地区が互いに隣接して、その人口が、5,000人以上となる地区。DID地区。
モータリゼーション: 日常生活における自家用車の普及・大衆化。

図 東北地方の都市規模別人口増加率



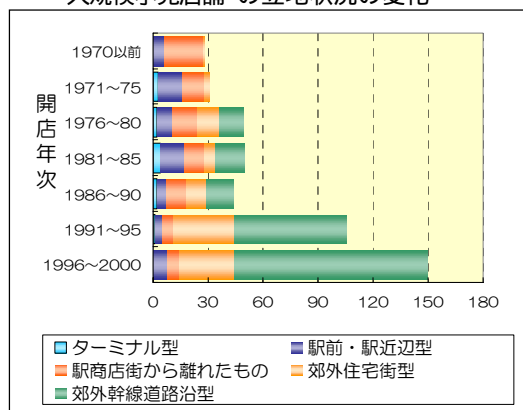
資料:平成7年,平成12年 国勢調査

図 人口一人あたりの自動車保有台数の全国比較



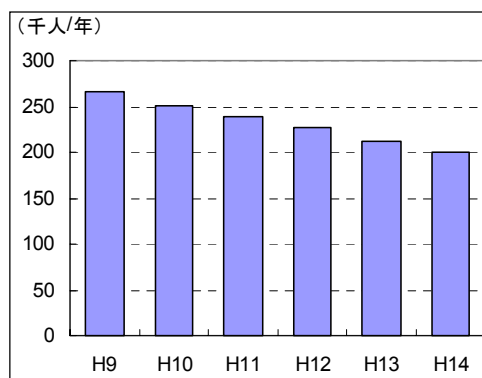
資料:各年国勢調査

図 東北地方における
大規模小売店舗の立地状況の変化



資料:2003年全国大型小売店総覧

図 一般乗合旅客自動車輸送人員の推移



出典:東北運輸局 運輸要覧(平成9年~平成14年)

図 我が国の部門別の二酸化炭素排出割合

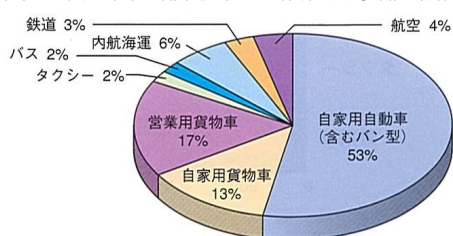
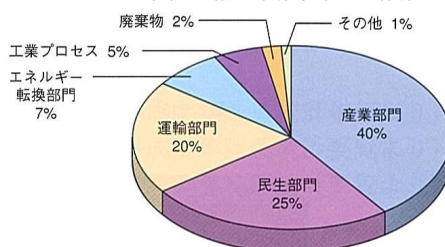
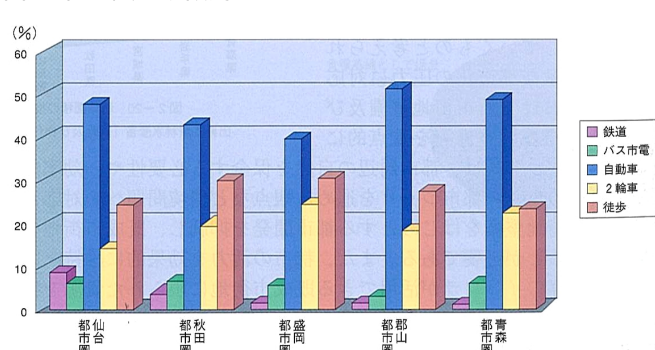


図 輸送機関別の二酸化炭素排出割合



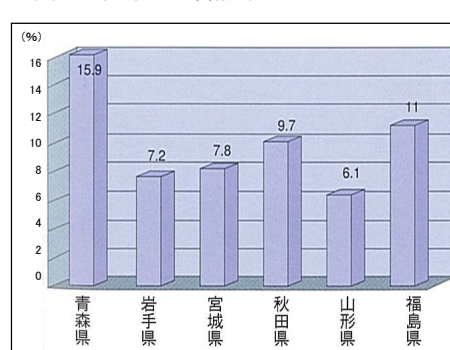
出典:環境と運輸 (交通エコロジー・モビリティ財団 1998)

図 代表交通手段別トリップ



出典:都市計画ハンドブック 1998

図 県別空き店舗率



出典:商業環境の変化(東北地方整備局調査)

大規模小売店舗: 3,000 m²以上の店舗面積を有する小売店

代表交通手段: 1回のトリップでいくつかの交通手段を利用した場合、優先順位の高いものをそのトリップの代表交通手段とする。

トリップ: ある目的をもって人がある地点からある地点へ移動する動き