

都市的土地利用の集約化・整序と 自然環境の再生等 (その2)

都市圏別 2000年から2050年までの人口減少の影響 (趨勢値)

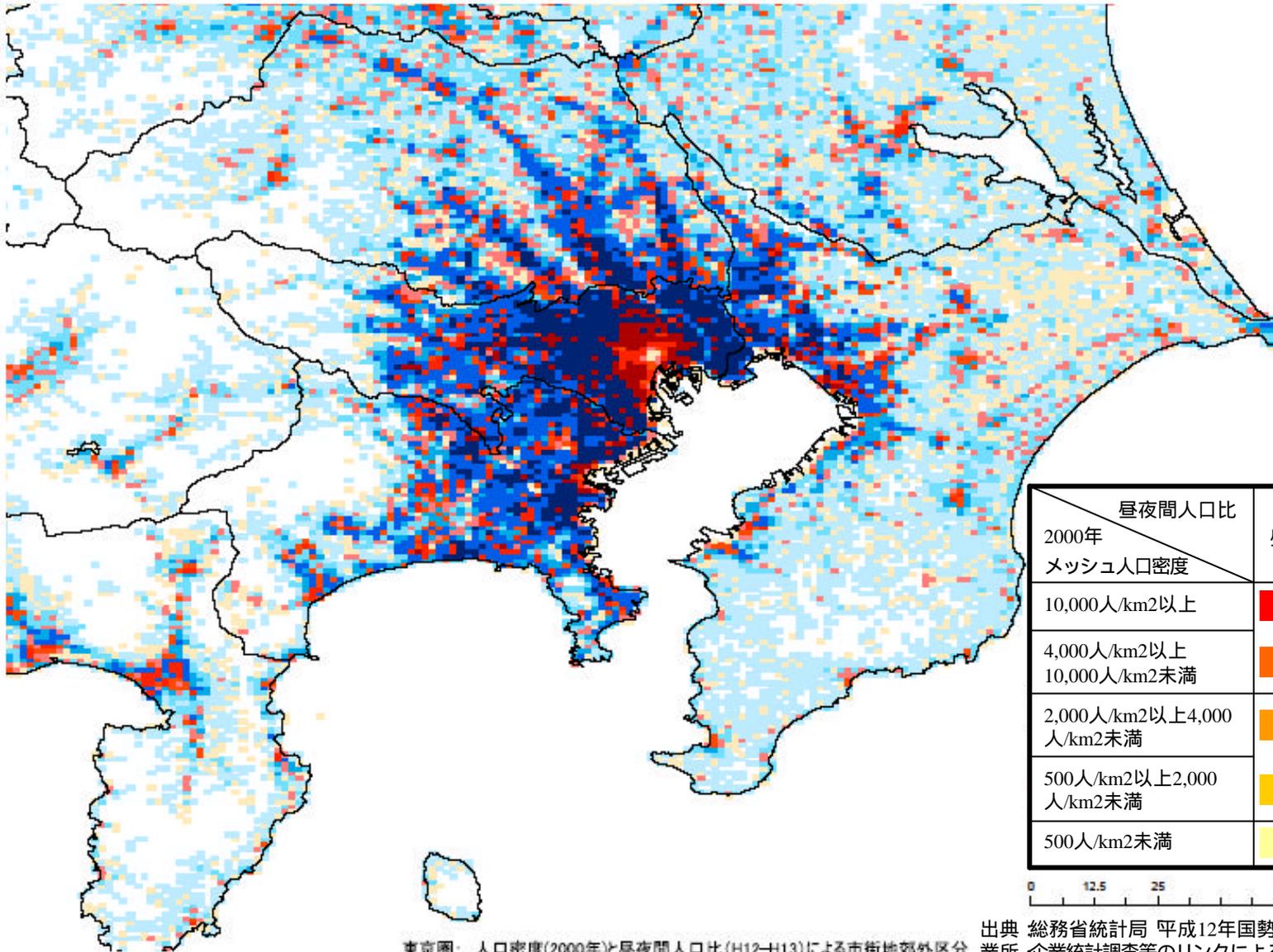
(集約化などの施策をとらずにこのまま中位推計で推移した場合の都市圏別の人口、市街地の推計)

区 分		人口	市街地
全国		人口 79%まで減少 (2006年ピーク)	人口 71%まで減少 (総人口の51% 46%) 規模 約 8割まで縮小 (1975年の市街地規模まで縮小) 密度 8100 7300人/km ²
三大都市圏	中心的都市 1hr圏内	人口 80%まで減少 (概ね 2010年頃ピーク) 郊外部では 2015年頃まで増加	人口 74%まで減少 規模 約 9割まで縮小 (ほぼ現在の規模を維持) 密度 11000 8400人/km ² 高密度な市街地 (1万人/km ² 以上)は人口、規模ともに半減
	その他	人口 75%まで減少 (概ね 2005年頃ピーク)	人口 64%まで減少 規模 約 7割まで縮小(1975年の市街地規模) 密度 6200 5700人/km ²
地方圏	地方中枢都市圏	人口 86%まで減少 概ね 2015年頃まで増加しその後減少	人口 78%まで減少 規模 約 8割まで縮小 密度 7100 6700人/km ² 高密度な市街地 (1万人/km ² 以上)は人口、規模ともに半減
	地方中核都市圏 内	人口 77%まで減少 (概ね 2005年頃ピーク)	人口 65%まで減少 規模 約 2/3まで縮小 (全国平均よりも縮小する度合いが大きい) 密度 6000 5800人/km ²
	地方圏その他	人口 70%まで減少 (1980年代後半から既に減少傾向)	人口 35%まで減少 規模 約 1/3まで縮小 密度 5100 4900人/km ² 人口、規模とも既に減少している。今後 50年間で更に約 1/3まで縮減

注 :メッシュ別人口のデータは総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」をもとに国土交通省国土計画局作成。2000年までは実績値、その後は国土計画局推計値である。推計は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」の中位推計をもとに、人口移動については、過去の趨勢に沿って移動率が減少していくと仮定して別途国土計画局において推計した市町村別人口増減率を当該市区町村に属するメッシュに一律に適用することにより行った。

市街地 : 国土数値情報において3次メッシュ内の人口密度が4000人/km²以上の地域

昼夜間人口比および(夜間)人口密度により分類すると、都心部や鉄道沿線の業務地(中心市街地)の周囲に市街地内住宅地があり、その周辺に郊外部住宅地が広がる都市構造を概ね把握することができる。



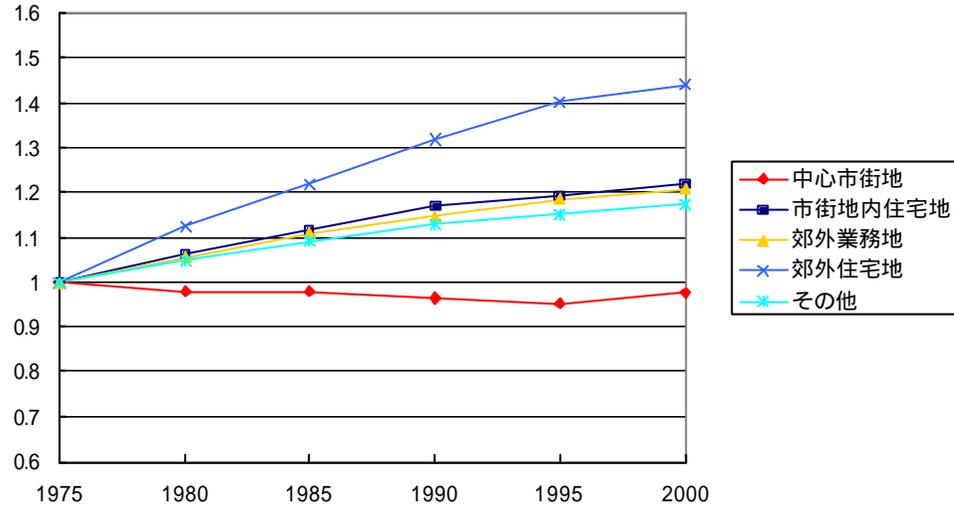
昼夜間人口比 2000年 メッシュ人口密度	昼間人口	夜間人口	昼間人口 < 夜間人口
	10,000人/km ² 以上	中心市街地	市街地内住宅地
4,000人/km ² 以上 10,000人/km ² 未満			
2,000人/km ² 以上4,000人/km ² 未満	郊外部業務地	郊外部住宅地	郊外部住宅地
500人/km ² 以上2,000人/km ² 未満			
500人/km ² 未満	その他	その他	その他

東京圏：人口密度(2000年)と昼夜間人口比(H12-H13)による市街地郊外区分

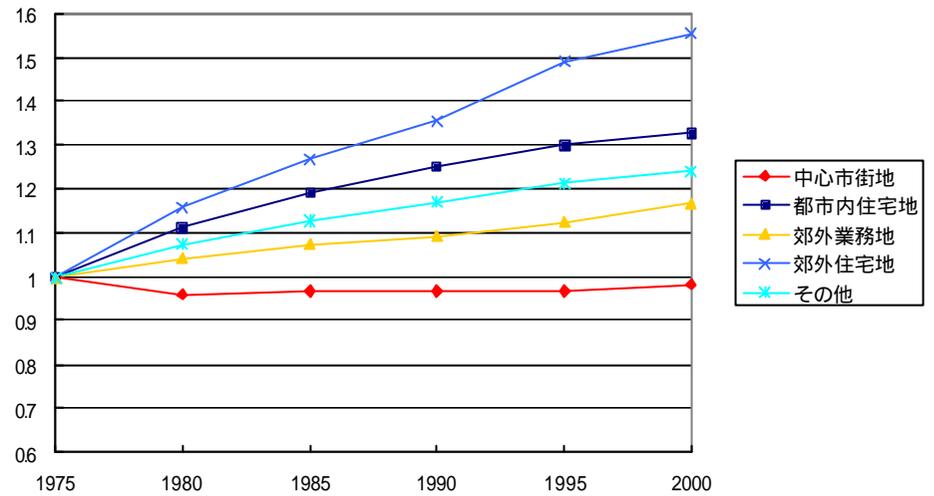
出典 総務省統計局「平成12年国勢調査」および「平成12年国勢調査、平成13年事業所企業統計調査等のリンクによる地域メッシュ統計」より国土計画局作成

全ての地域で、郊外住宅地の人口の増加率が著しい。
 地方中核都市圏および地方圏その他の地域では、中心市街地の人口減少が著しい。

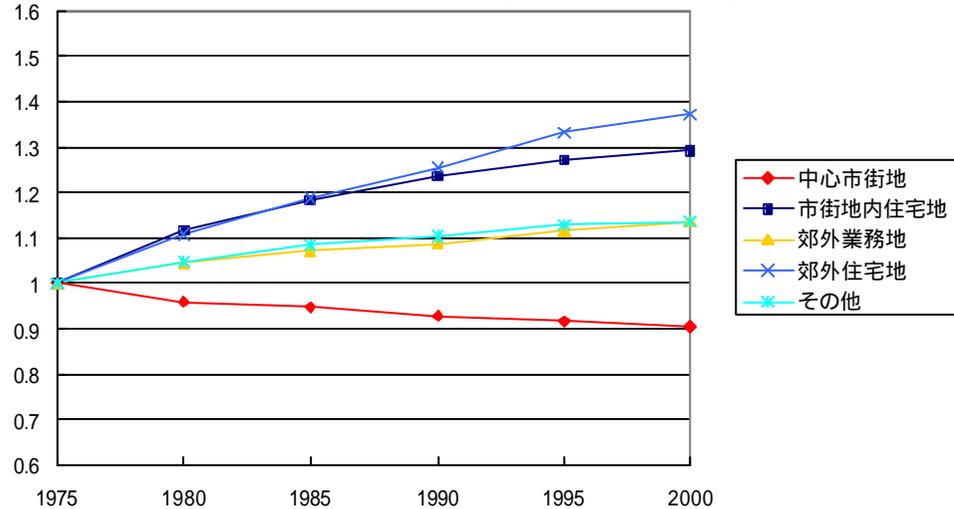
三大都市圏の人口の推移 (1975年を1とする)



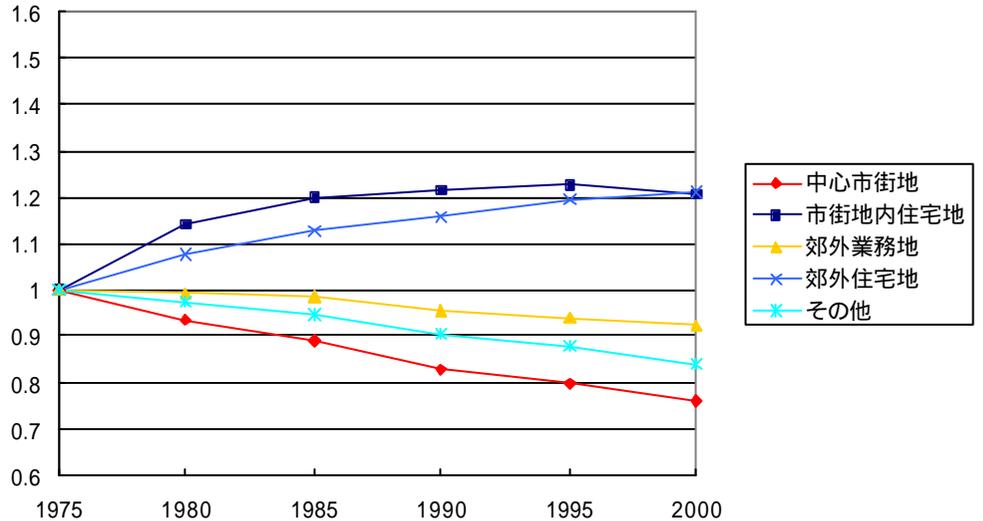
地方中核都市圏の人口の推移 (1975年を1とする)



地方中核都市圏の人口の推移 (1975年を1とする)



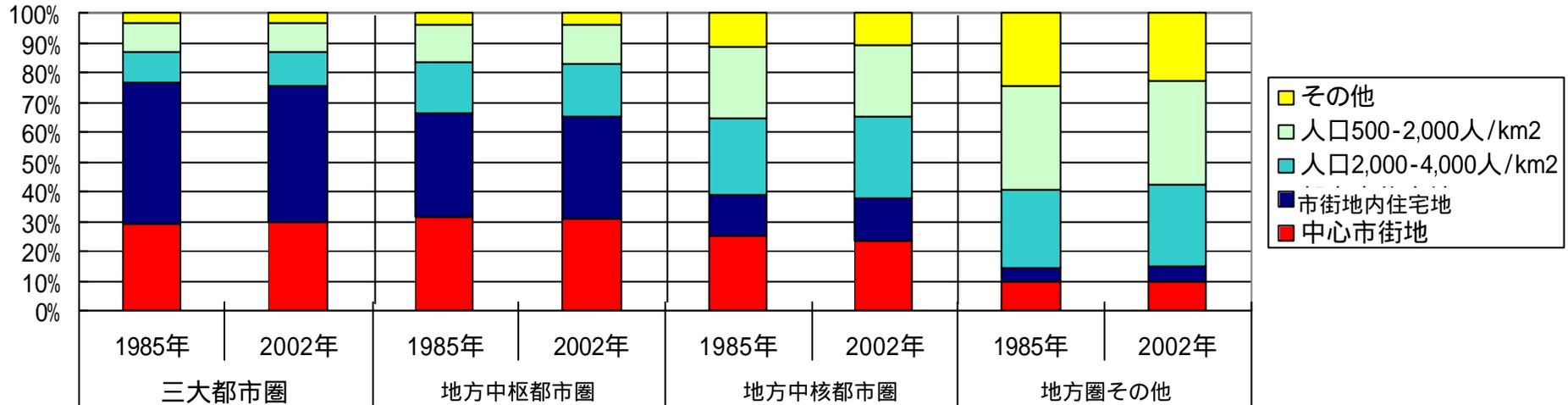
地方圏その他の地域の人口の推移 (1975年を1とする)



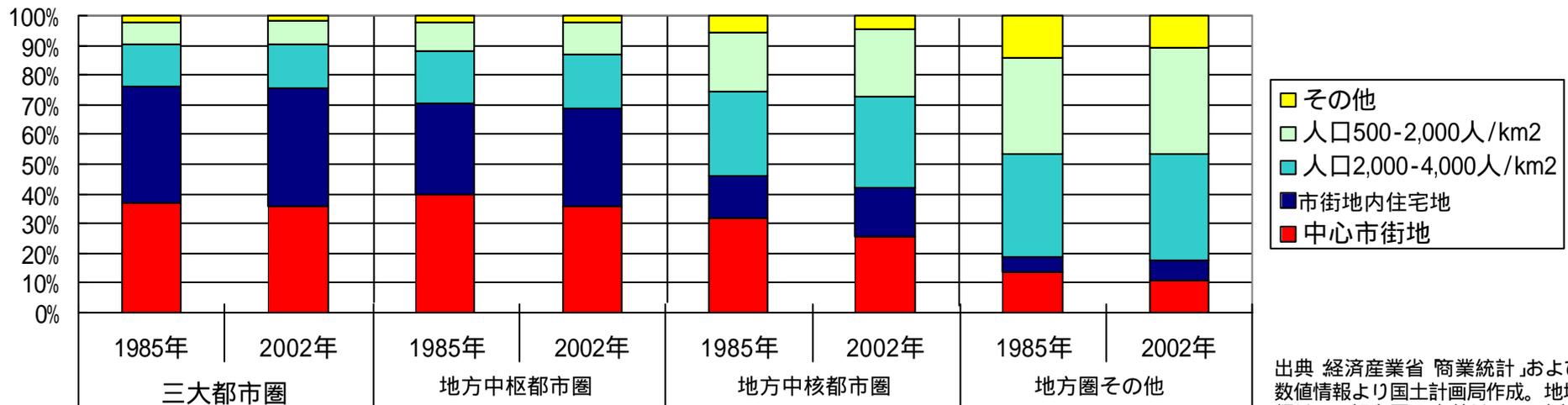
出典 総務省統計局「国勢調査」および国土数値情報より国土計画局作成。地域の分類はp3、都市圏の定義はp25の定義による。

・各地域の小売店舗とその年間販売額は地方圏の小都市になるほど、人口密度の低い郊外部の割合が高い。
 ・年間販売額は郊外部の割合が増加しており、中心市街地では相対的に低下している。

地域別の小売業店舗数割合



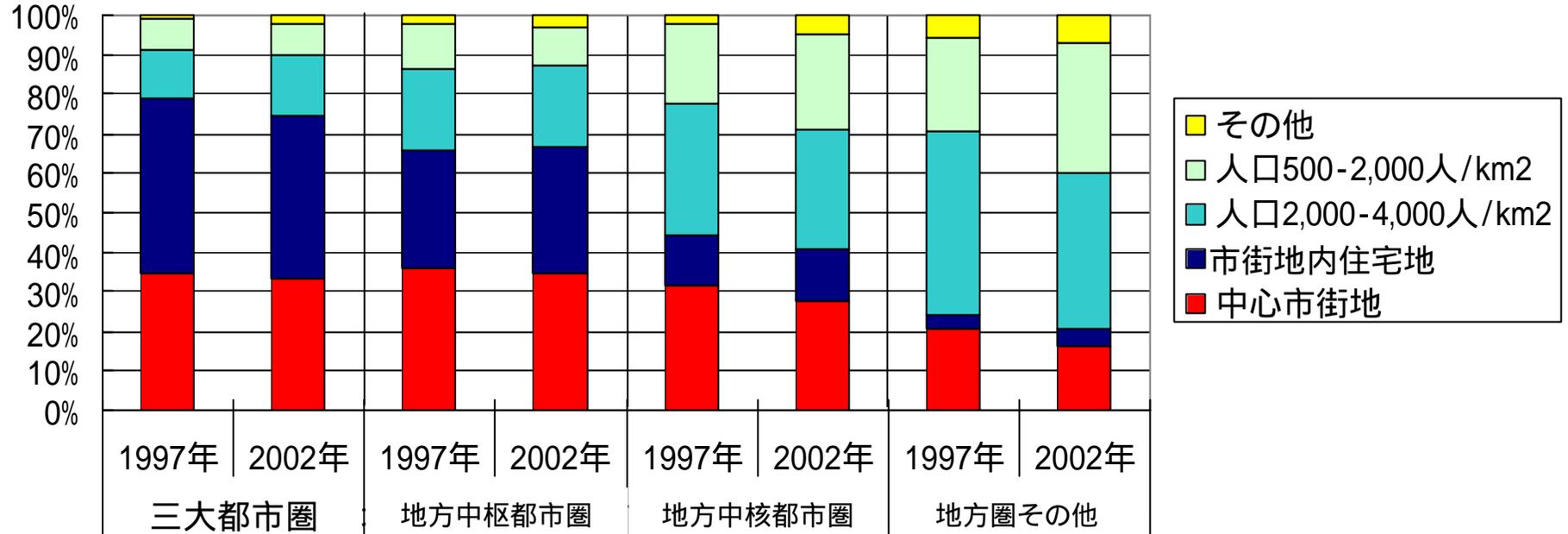
地域別の小売業年間販売額



出典 経済産業省「商業統計」および国土数値情報より国土計画局作成。地域の分類はp3、都市圏の定義はp25の定義による。

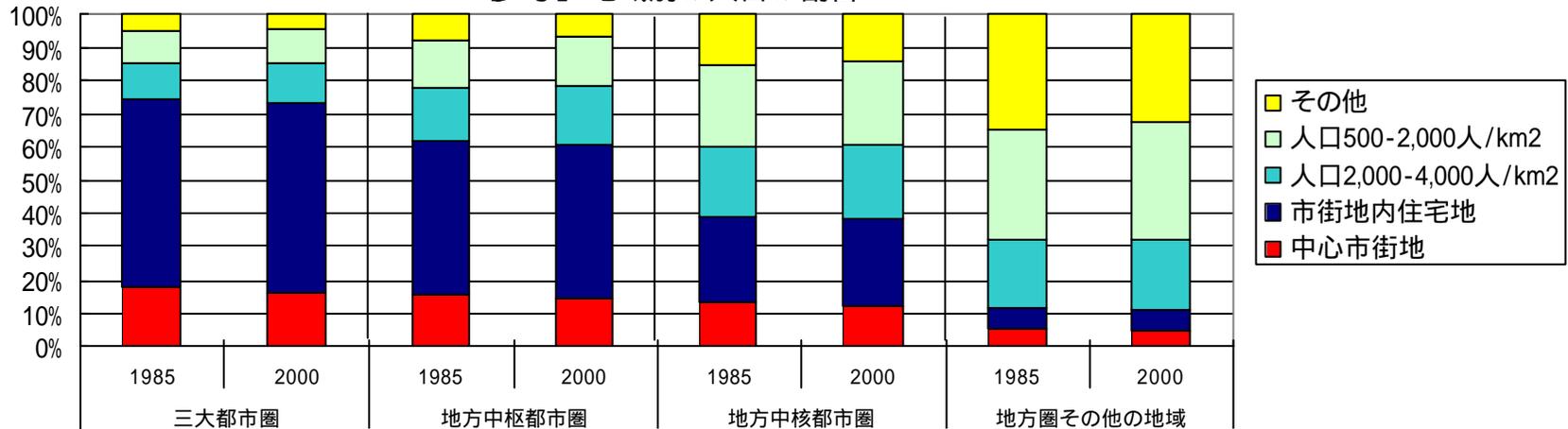
・大型総合スーパーに着目すると、地方圏政令指定市を除き、郊外部、その他への立地がより進んでいる。

地域別の大型総合スーパー店舗数



出典 経済産業省「商業統計」および国土数値情報より国土計画局作成。地域の分類はp3、都市圏の定義はp26の定義による。

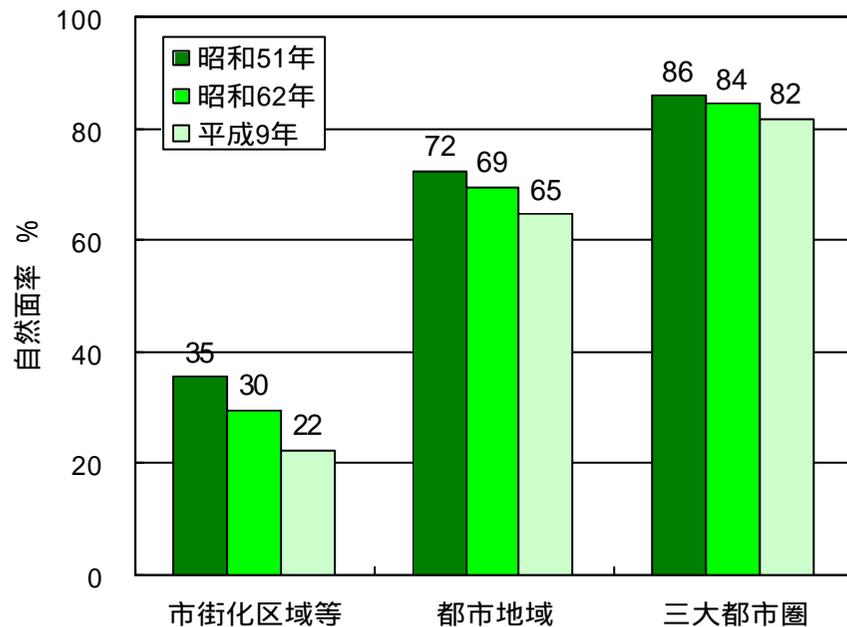
【参考】地域別の人口の割合



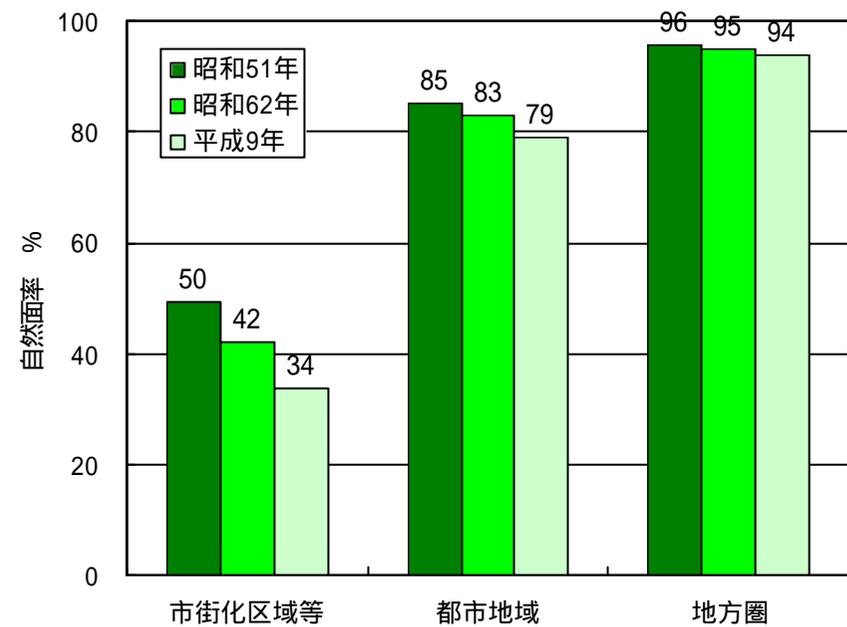
出典 総務省統計局「国勢調査」および国土数値情報より国土計画局作成。地域の分類はp3、都市圏の定義はp25の定義による。

・都市内の自然面率は三大都市圏、地方圏とも年々低下し、特に市街化区域等での低下が著しい。
 ・三大都市圏の市街化区域等では、自然面率が3割を下回り、緑地や水辺地などが不足している。

三大都市圏における自然面率の推移



地方圏における自然面率の推移



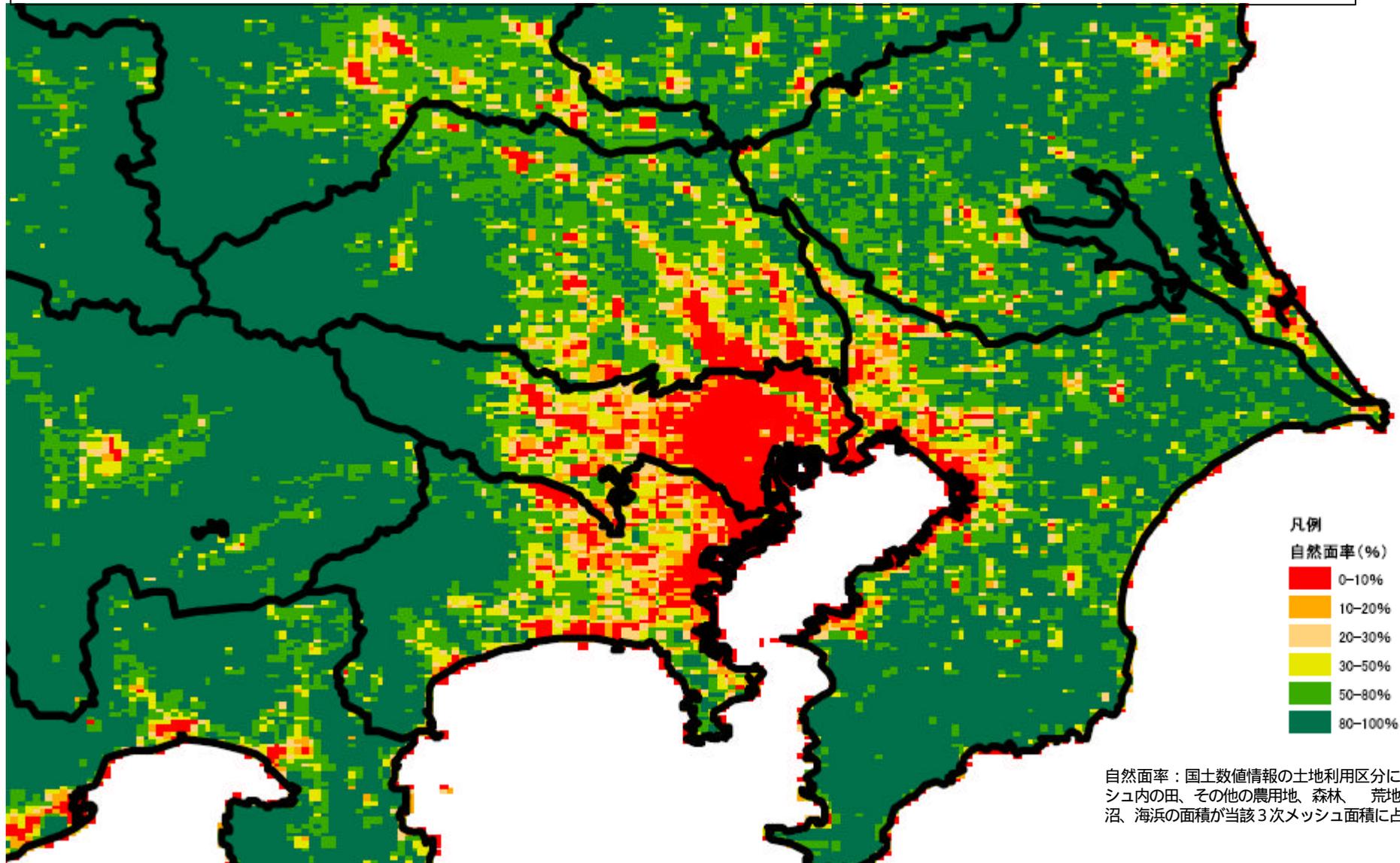
(注) 都市地域：国土数値情報の指定地域面積（昭和60年）において、3次メッシュ内の用途地域、市街化区域、市街化調整区域、都市計画区域（用途地域等を除く）の面積の和が、当該3次メッシュ面積の50%以上を占める地域

市街化区域等：都市地域のうち市街化区域と用途地域の面積の和が、都市計画区域（用途地域等を除く）と市街化調整区域の面積の和よりも大きい地域

自然面率：国土数値情報の土地利用区分において、3次メッシュ内の田、その他の農用地、森林、荒地、河川地及び湖沼、海浜の面積が当該3次メッシュ面積に占める割合

出典：国土数値情報により国土計画局作成

・大都市圏では、中心部から郊外部にかけて、自然面率が30%以下の地域が広範囲に広がっている。



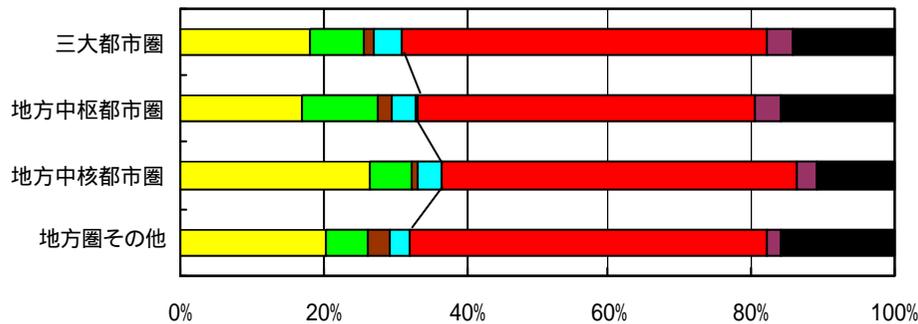
自然面率：国土数値情報の土地利用区分において、3次メッシュ内の田、その他の農用地、森林、荒地、河川地及び湖沼、海浜の面積が当該3次メッシュ面積に占める割合

自然面率(1997年)

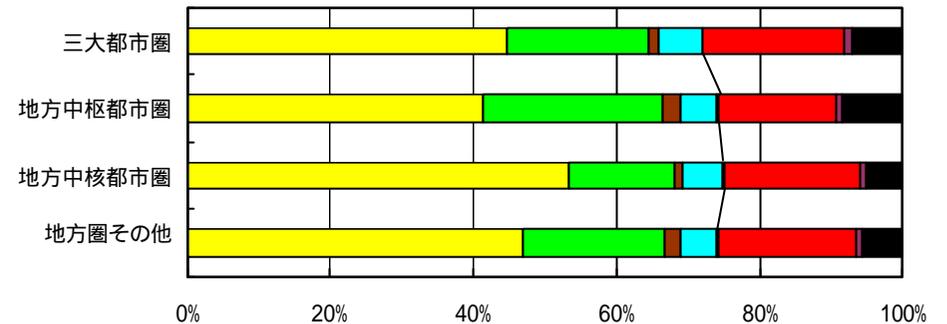
出典 国土数値情報により国土計画局作成

・市街地では農地等の緑地が大幅に減少し、建物用地が増加している。特に地方中枢都市圏での農地の減少が著しい。
 ・郊外部では農地等の緑地が減少し、建物用地が増加している。地方中枢都市圏の建物用地等の都市的土地利用が増加している。

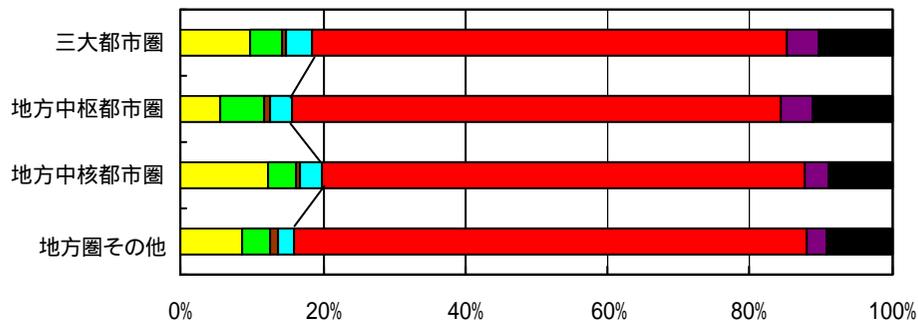
市街地の土地利用 (1976年)



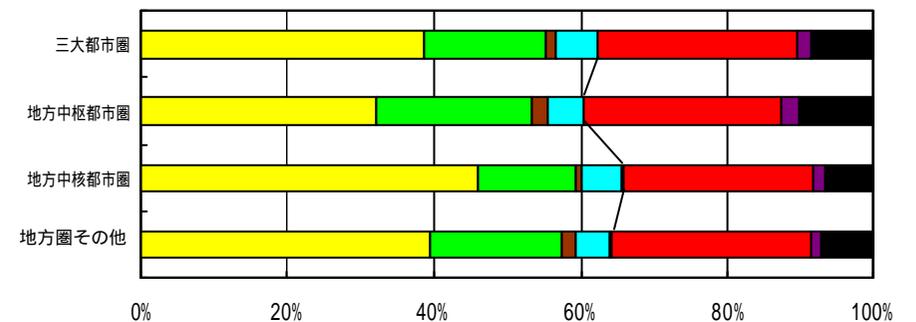
郊外の土地利用 (1976年)



市街地の土地利用 (1997年)



郊外の土地利用 (1997年)



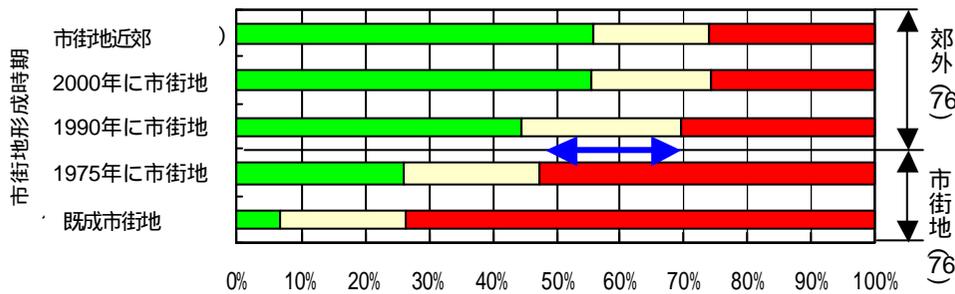
■ 農用地
 ■ 森林
 ■ 荒地
 ■ 河川・湖沼
 ■ 海浜
 ■ 建物用地
 ■ 幹線交通要地
 ■ その他

市街地 :国土数値情報において3次メッシュ内の人口密度が4000人/km²の地域
 郊外 :国土数値情報において3次メッシュ内の人口密度が500~4000人/km²の地域
 出典 総務省統計局「国勢調査」および国土数値情報より国土計画局作成。

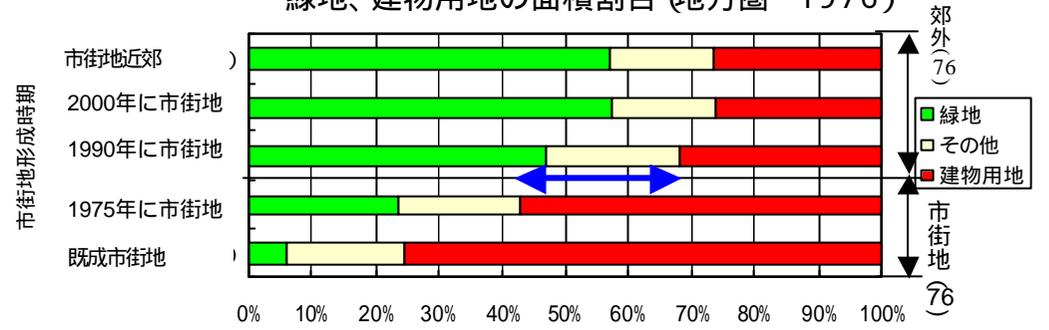
・全体的に緑が減少するとともに、新たな市街地及び郊外での建物用地の増加により市街地と郊外との境が不明確化しているなど、都市的土地利用が拡散している。

市街地の形成時期別緑地 建物用地の推移

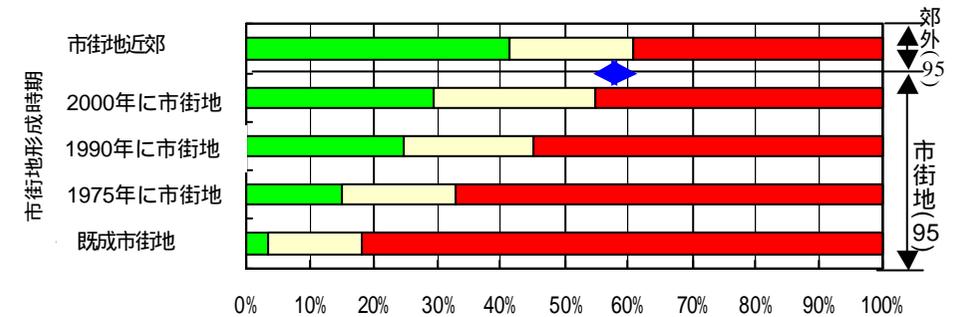
緑地、建物用地の面積割合 (三大都市圏・1976)



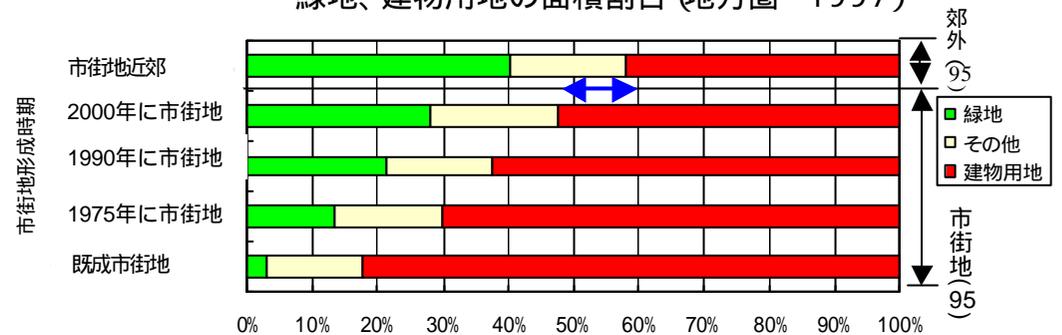
緑地、建物用地の面積割合 (地方圏・1976)



緑地、建物用地の面積割合 (三大都市圏・1997)



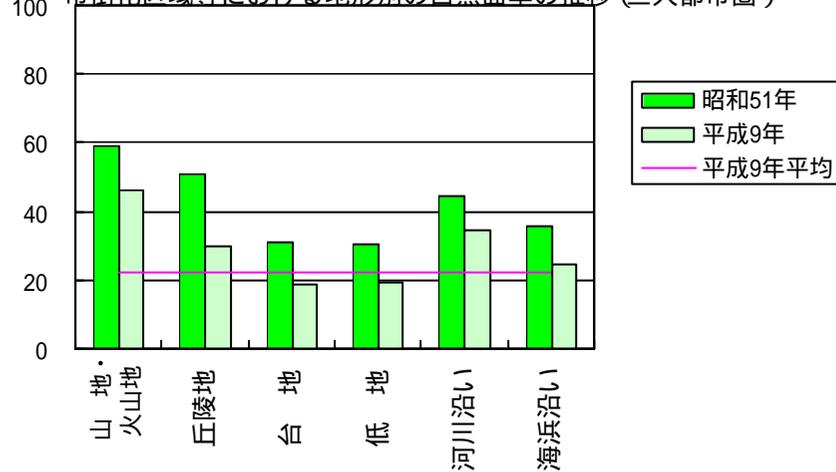
緑地、建物用地の面積割合 (地方圏・1997)



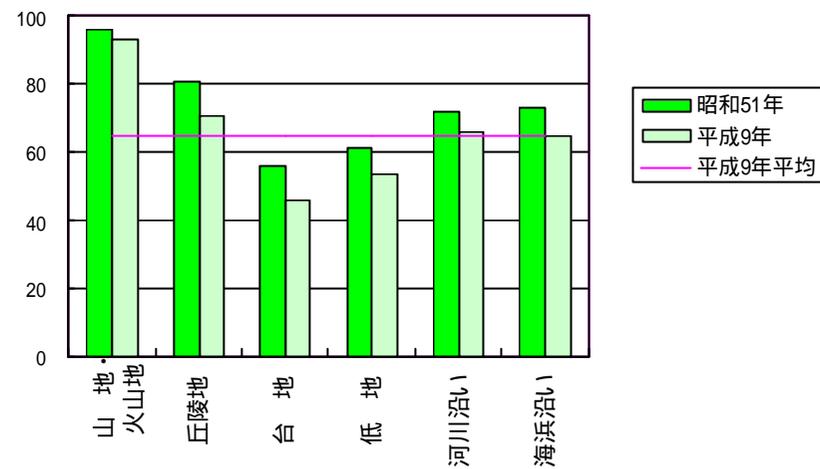
注：市街地近郊 2000年時点で人口密度2000～4000人/Km²の地域
 2000年に市街地 1990～2000年の間に市街化された地域
 1990年に市街地 1975～1990年の間に市街化された地域
 1975年に市街地 1975年時点での市街地 (人口密度4000人/km²以上の地域)
 既成市街地 1975年時点での市街地 (人口密度10000人/km²以上の地域)
 注：緑地：国土数値情報の土地利用区分における田、その他の農用地、森林、荒地

・都市内の地形別の自然面（緑地、水辺地）の状況は、丘陵地で自然面率の減少が著しいが、山地、丘陵地、河川周辺に比較的多くの自然面が残されている。今後、これらの都市に残された緑を保全していくことが重要。

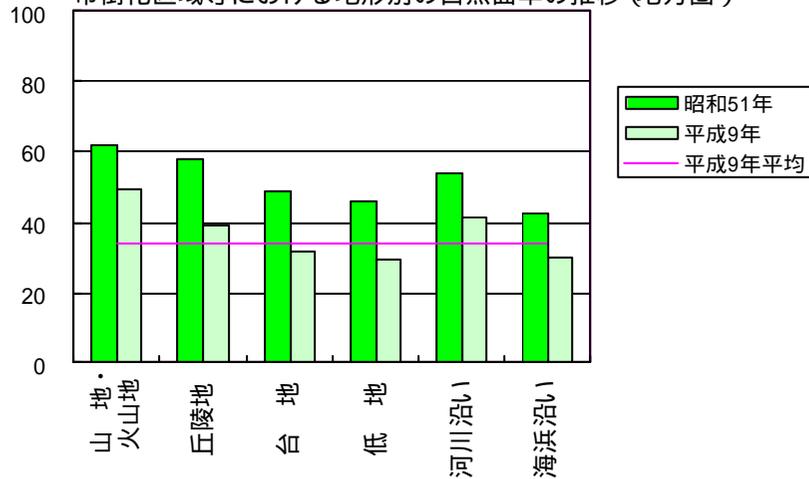
市街化区域等における地形別の自然面率の推移（三大都市圏）



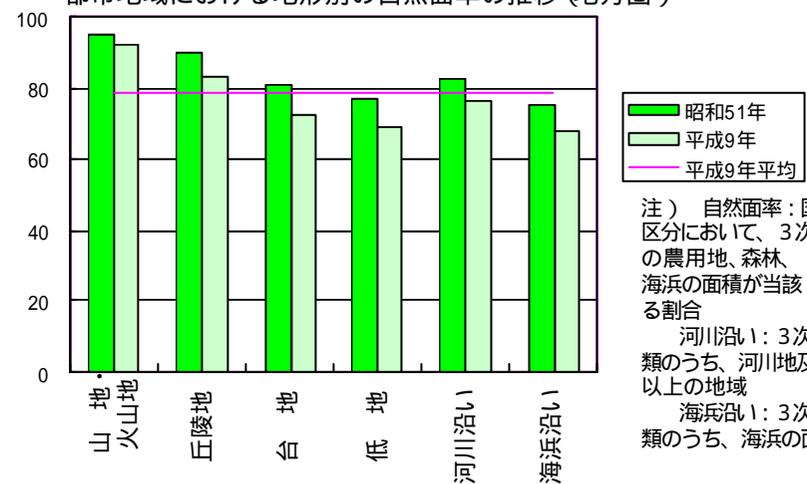
都市地域における地形別の自然面率の推移（三大都市圏）



市街化区域等における地形別の自然面率の推移（地方圏）



都市地域における地形別の自然面率の推移（地方圏）



注) 自然面率：国土数値情報の土地利用区分において、3次メッシュ内の田、その他の農用地、森林、荒地、河川地及び湖沼、海浜の面積が当該3次メッシュ面積に占める割合

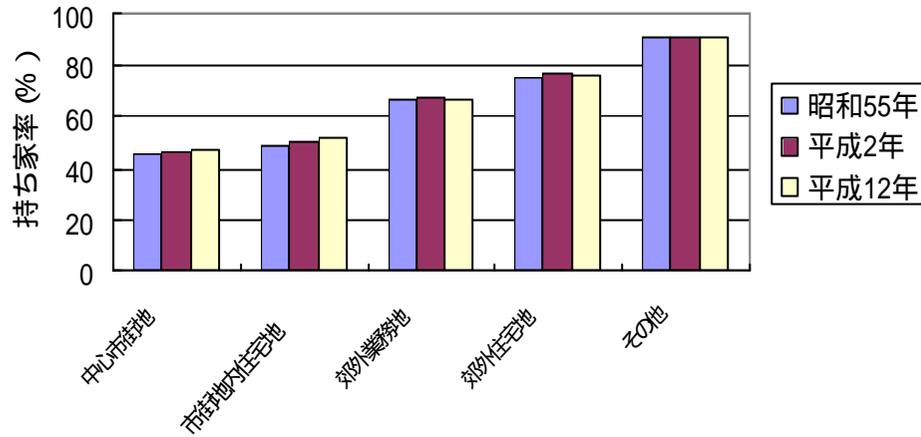
河川沿い：3次メッシュ内の土地利用分類のうち、河川地及び湖沼の面積が10%以上の地域

海浜沿い：3次メッシュ内の土地利用分類のうち、海浜の面積が1%以上の地域

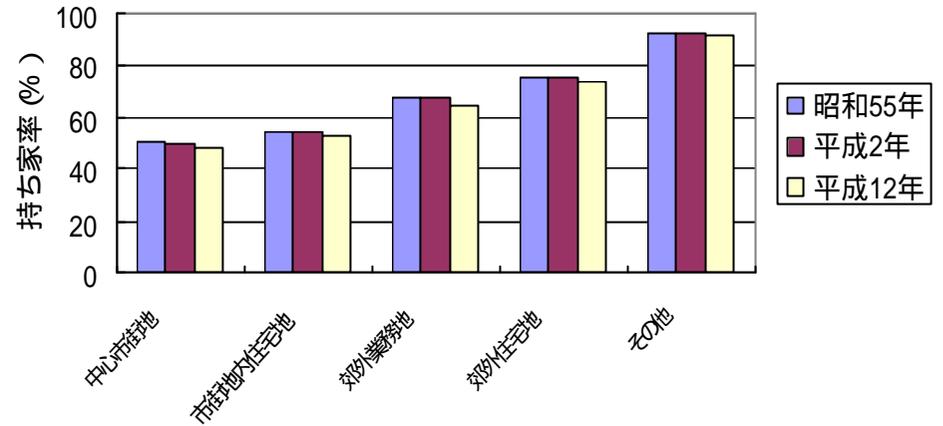
・持ち家率は都市圏の規模によってはあまり差が見られない。
 ・各都市圏とも郊外へ行くに従って持ち家率が増加している。

持ち屋率の地域別の推移

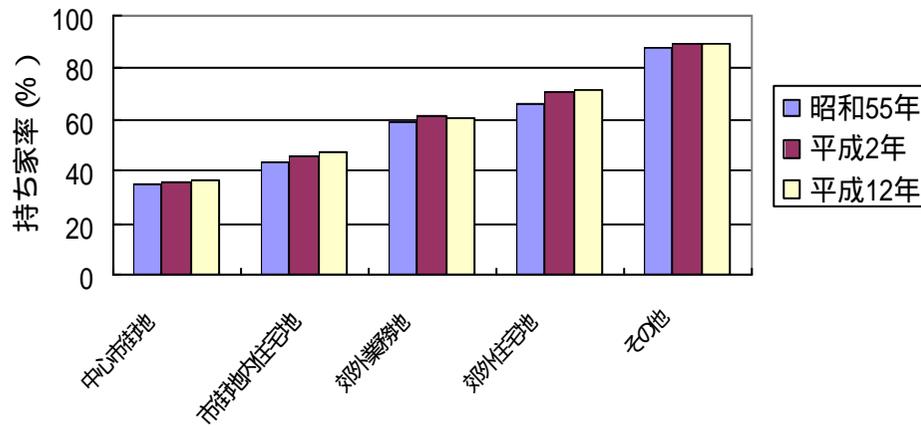
三大都市圏



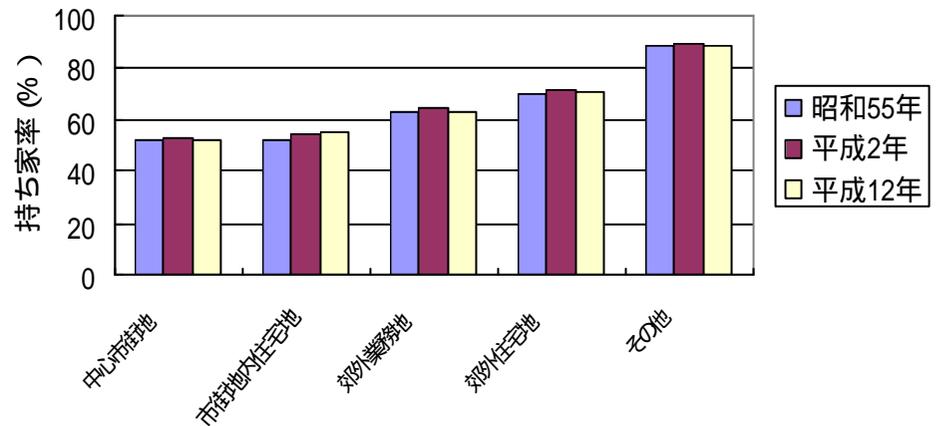
地方中核都市圏



地方中枢都市圏

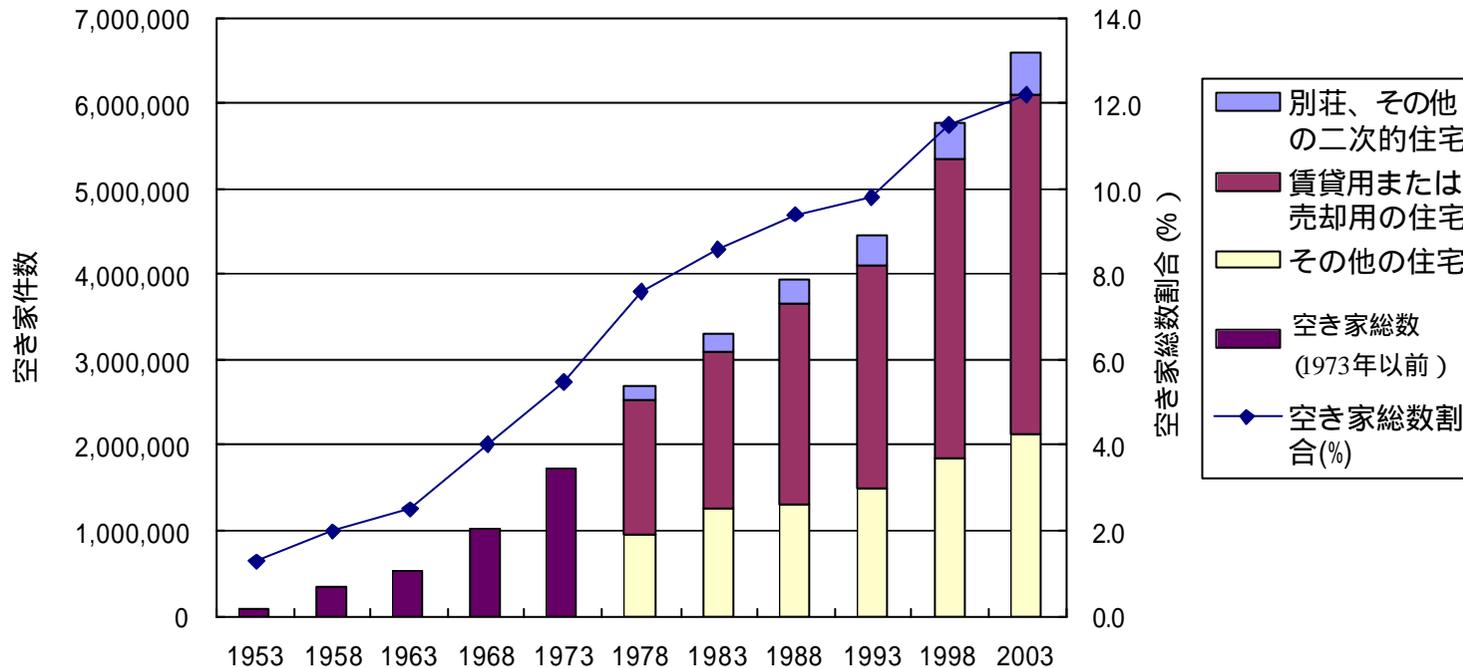


地方圏その他の地域



・空き家率は1950年以降一貫して増加傾向で、2003年には12%を超過した。
 ・賃貸用・売却用の住宅が増加している一方、長期にわたって不在となっていたり取り壊す予定のその他の住宅も空き家全体の30%以上を占め、一部は管理が不十分な空き家として問題になると考えられる。

空き家総数とその割合の変化 (全国)



空き家

二次的住宅

- 別荘……週末や休暇時に避暑・避寒・保養などの目的で使用される住宅で、ふだんは人が住んでいない住宅
- その他……ふだん住んでいる住宅とは別に、残業で遅くなったときに寝泊まりするなど、たまに寝泊まりしている人がいる住宅

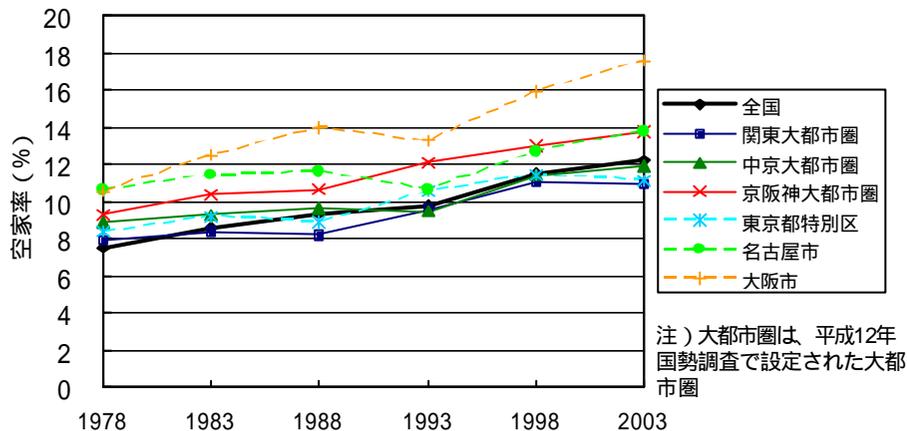
賃貸用または売却用の住宅 新築・中古を問わず、賃貸または売却のために空き家になっている住宅

その他の住宅 上記以外の方が住んでいない住宅で、例えば、転勤・入院などのため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅など
 一時現在者のみの住宅、建築中の住宅は含まない

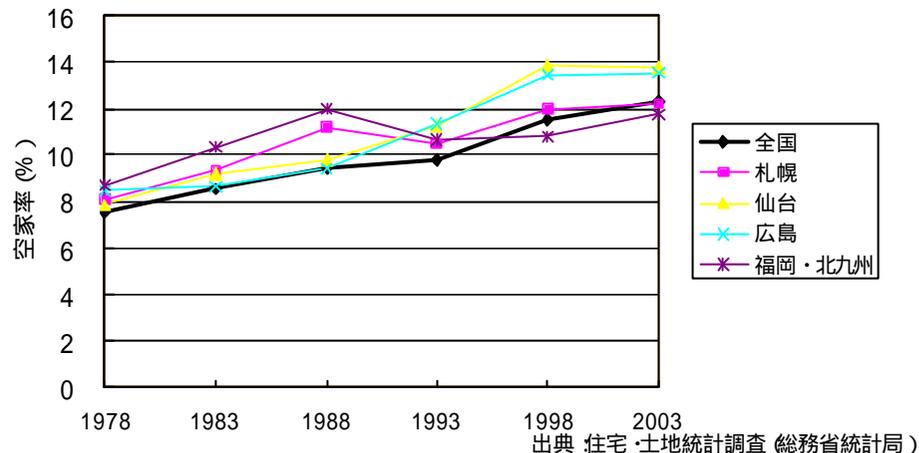
出典 総務省統計局「住宅土地統計調査」

住宅空家率は一貫して上昇している。京阪神大都市圏では全国平均を上回っており、関東大都市圏、中京大都市圏は下回っている。地方政令市では、仙台市、広島市が全国平均を上回っている。
 ・賃貸オフィスビルの空室率は地方政令市で増加傾向。

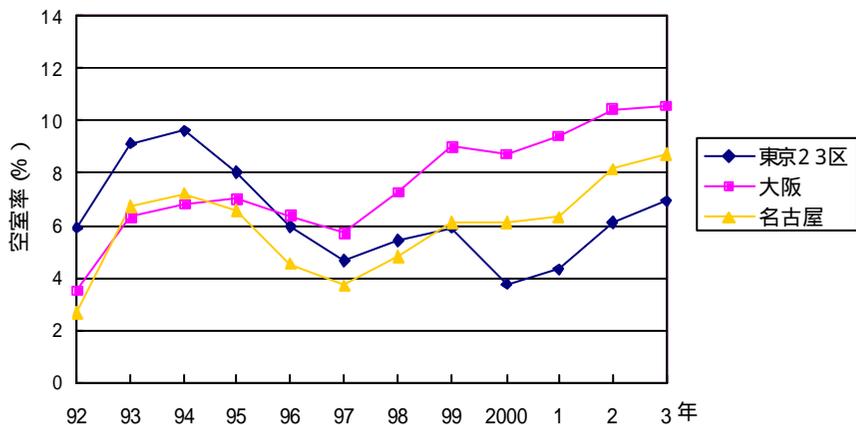
住宅空家率の推移 (三大都市圏)



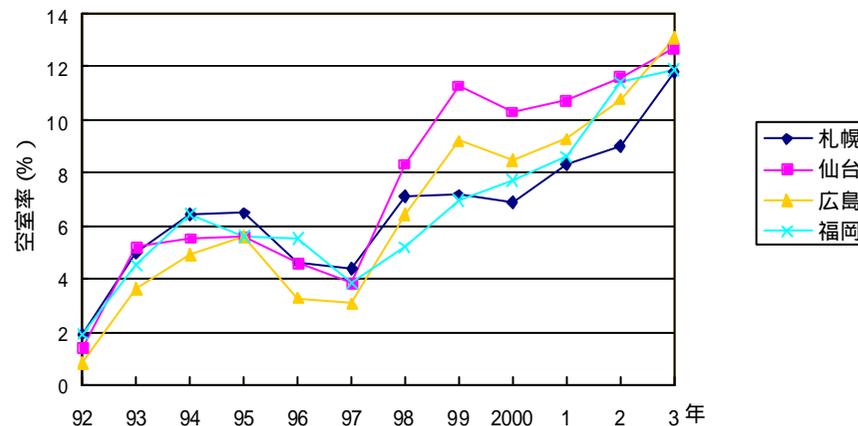
住宅空家率の推移 (地方政令市)



賃貸オフィスビルの空室率 (三大都市)



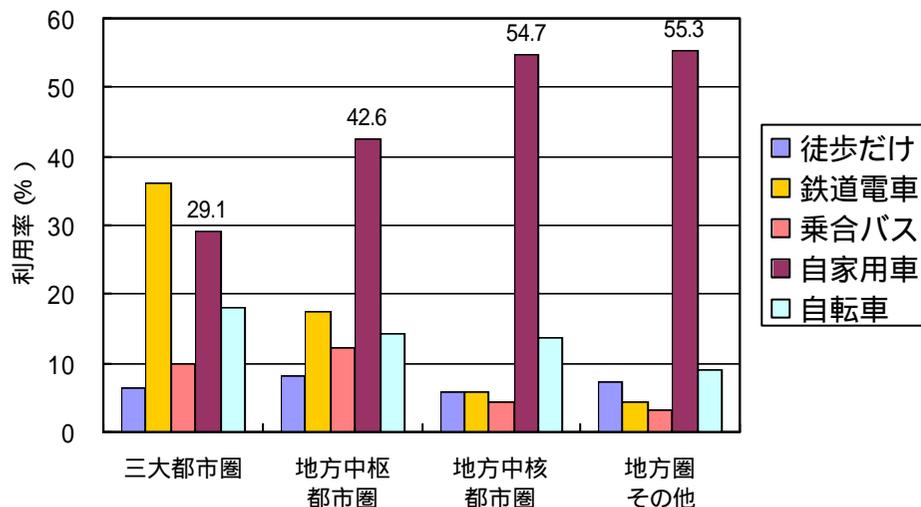
賃貸オフィスビルの空室率 (地方政令市)



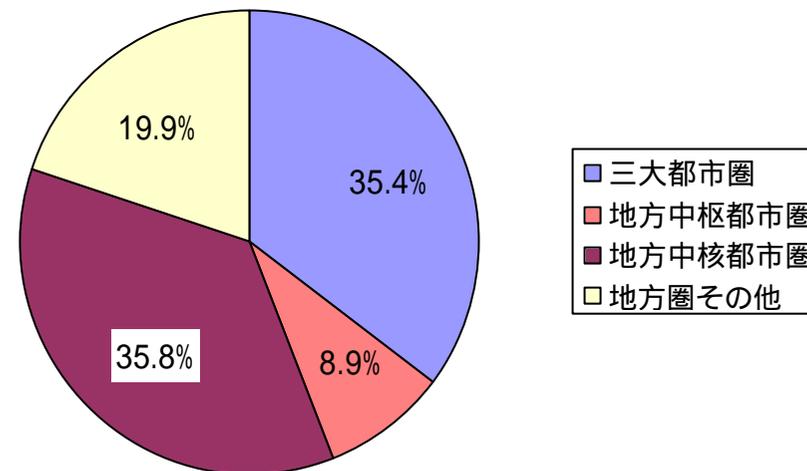
出典 (株)生駒シービー・リチャードエリス「オフィスマーケットレポート」
 注: 主な用途が事務室であり、かつ、一般募集された賃貸ビルが対象
 注: 空室率は、各年12月時点の調査対象地域内のビルの貸室総面積に対する空室面積の割合

・三大都市圏の通勤通学の交通手段は鉄道電車が**多い**。地方圏では中心的都市の規模が**小さくなる**に従い**自家用車**の利用率が高くなる。
 ・自家用車を利用する通勤通学者数は、地方中核都市圏が最も多く、地方圏で全国の約65%、三大都市圏で約35%を占める。

通勤通学者 (15歳以上)の交通利用手段 (2000年)



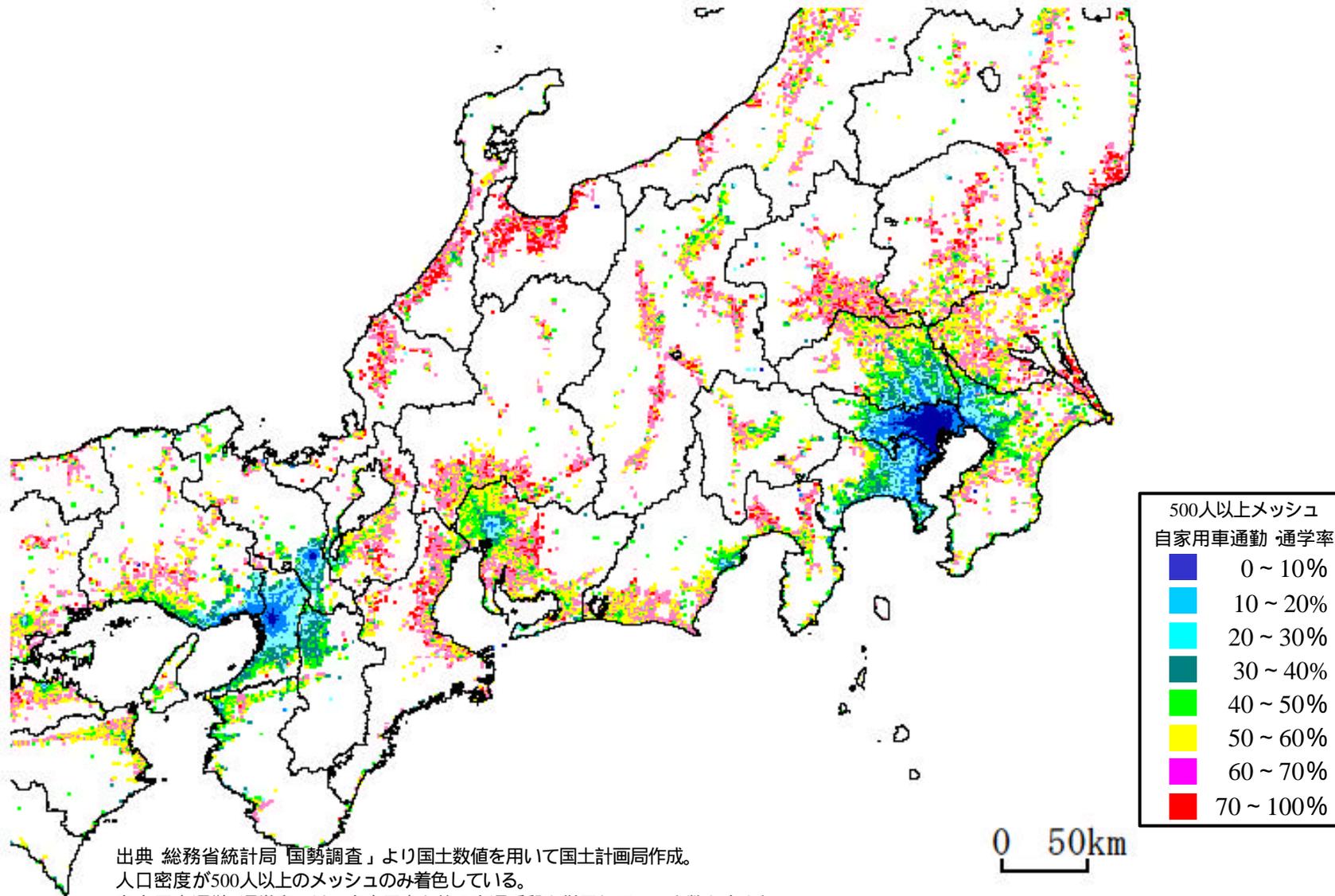
自家用車を利用する通勤通学者数の都市圏別割合 (2000年)



	自家用車利用者(千人)	通勤通学者総数(千人)
三大都市圏	10,294	35,354
地方中枢都市圏	2,573	6,042
地方中核都市圏	10,408	19,019
地方圏その他	5,792	10,473
全国	29,067	70,888

出典 総務省統計局「国勢調査」および国土数値情報より国土計画局作成。都市圏の定義はp25の定義による。交通手段については、徒歩だけを除き、複数回答可。

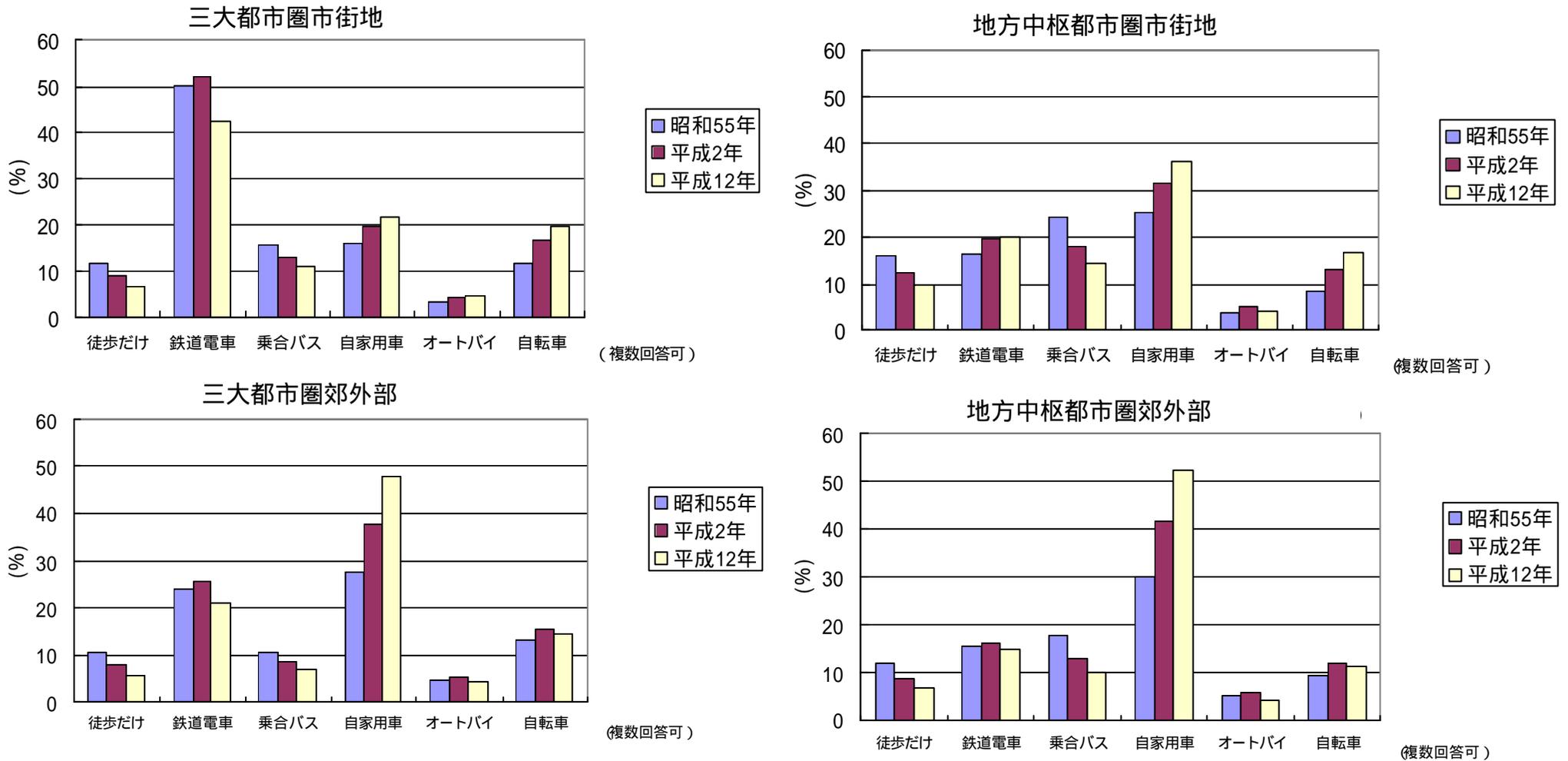
・大都市圏では、中心部および鉄道沿線に沿った地域で自家用車通勤・通学率が低い。
 ・地方圏では、中心部では比較的割合が低いものの、50%以上の地域が大部分である。



出典 総務省統計局「国勢調査」より国土数値を用いて国土計画局作成。
 人口密度が500人以上のメッシュのみ着色している。
 自家用車通勤・通学率には、自家用車と他の交通手段を併用している人数も含まれる。

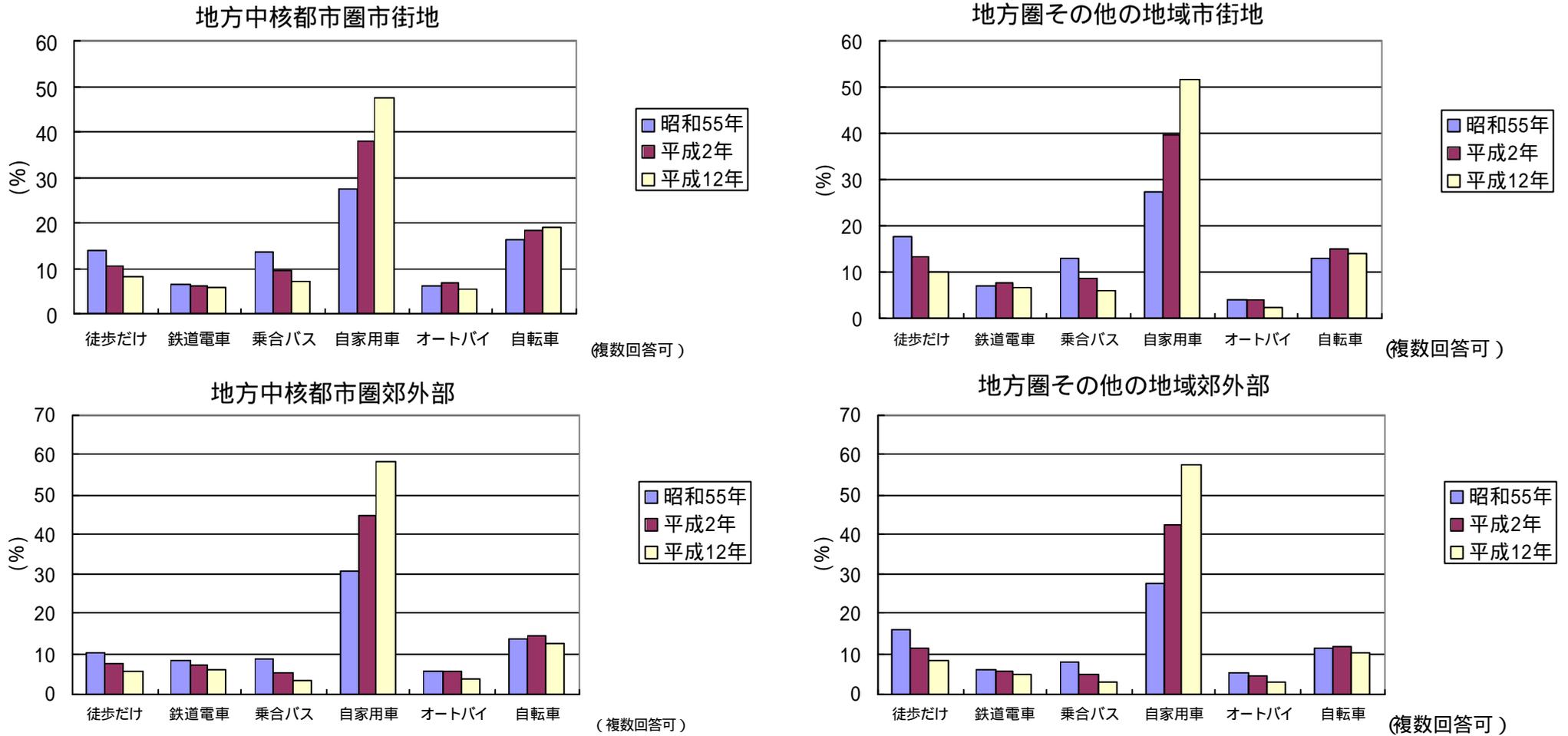
・三大都市圏の市街地では鉄道電車の利用が最も多いが、自家用車の利用が増加傾向にある。
 ・地方中枢都市圏の市街地では、自家用車の割合が最も多く、増加傾向にある。
 ・郊外部は、三大都市圏と地方中枢都市圏ともに自家用車の利用が多くその増加が著しい。鉄道、バス等の公共交通機関の利用も比較的多いが、減少傾向にある。

都市圏別の通勤・通学者(15歳以上)の交通利用手段利用率

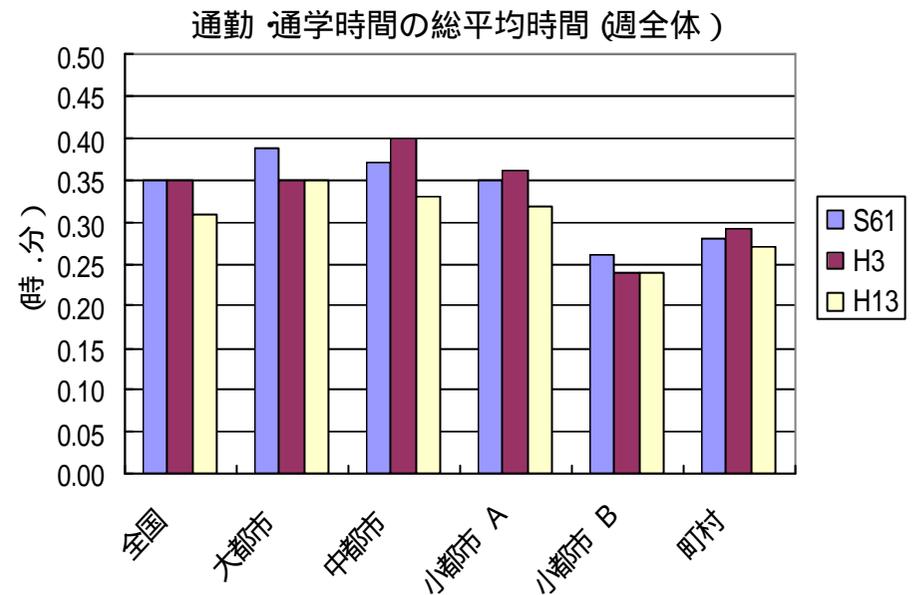
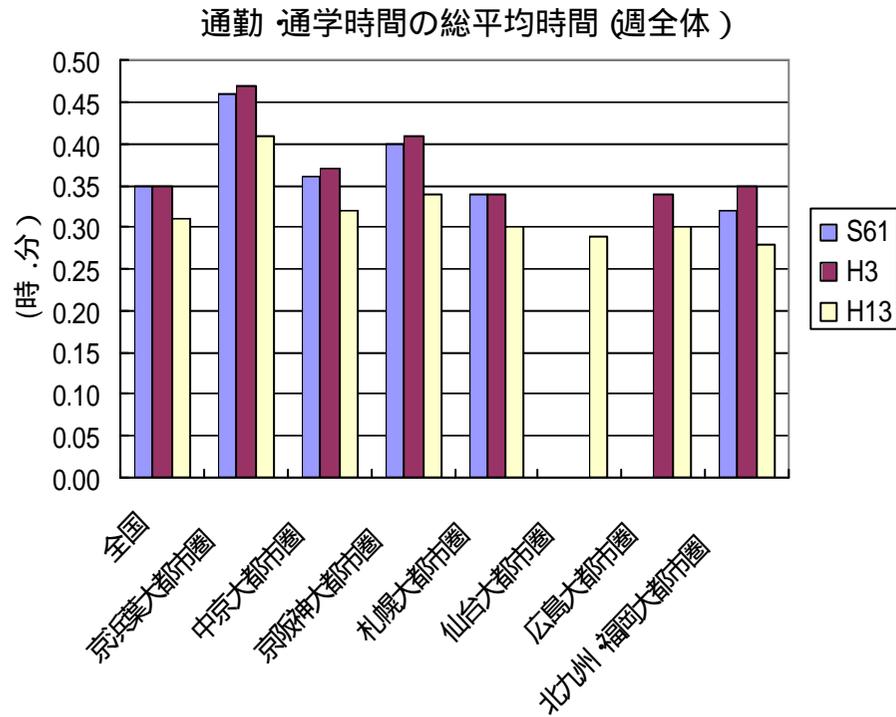


・地方中核都市圏、その他の地域では、市街地の自家用車通勤 通学が多く増加傾向にある。また、自転車の利用が比較的多い。
 ・郊外部では、自家用車の利用が圧倒的に多く、半数以上となっている。増加も著しい。

都市圏別の通勤 通学者 (15歳以上) の交通利用手段利用率

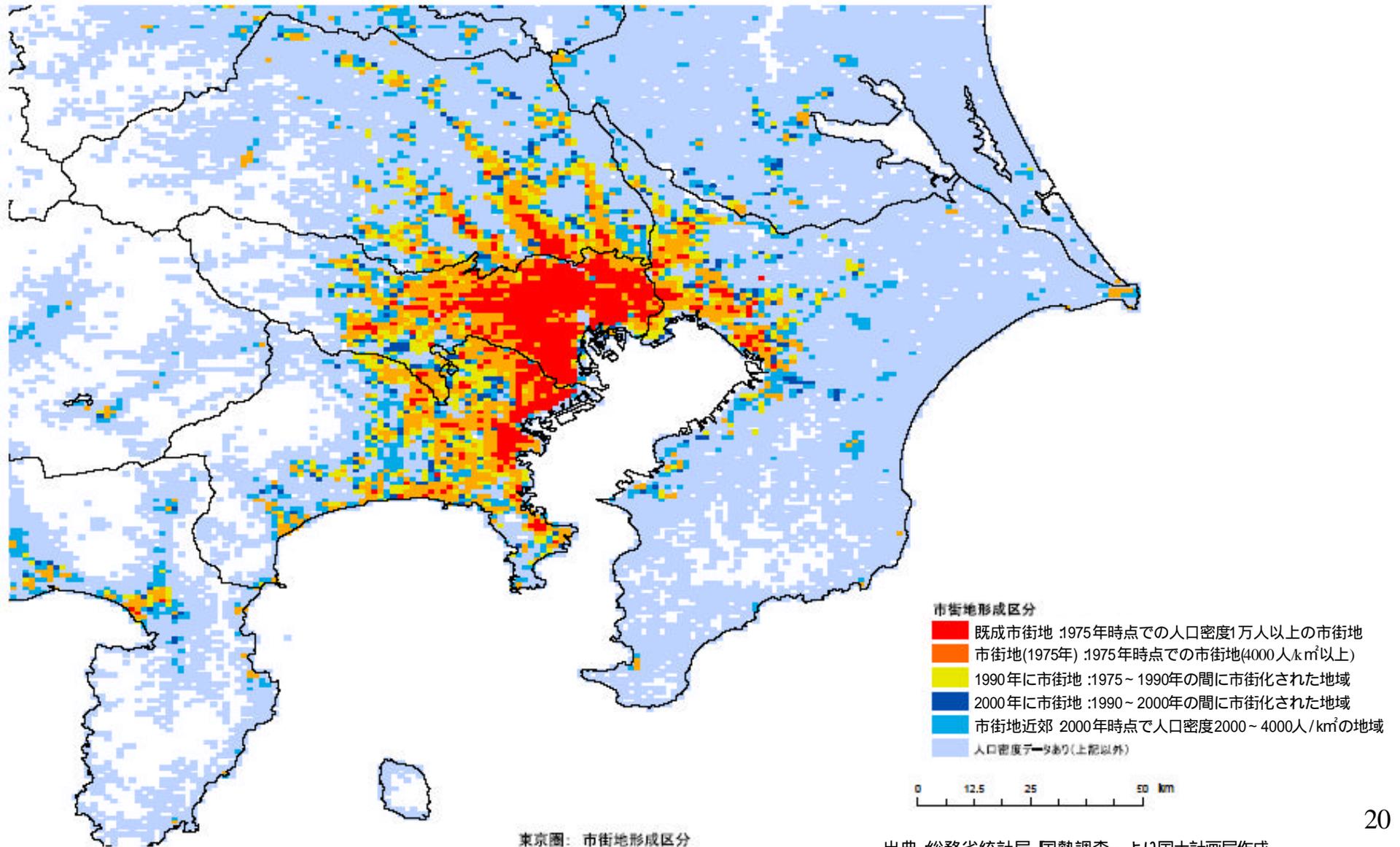


・通勤・通学時間は、都市規模が大きいほど長時間で、京浜葉、京阪神のような大都市圏で最も長くなっている。
 ・上のグラフは週全体、回答者全体の平均値であるが、平日の有業者のみの平均をとると、通勤・通学時間はより長時間となる。



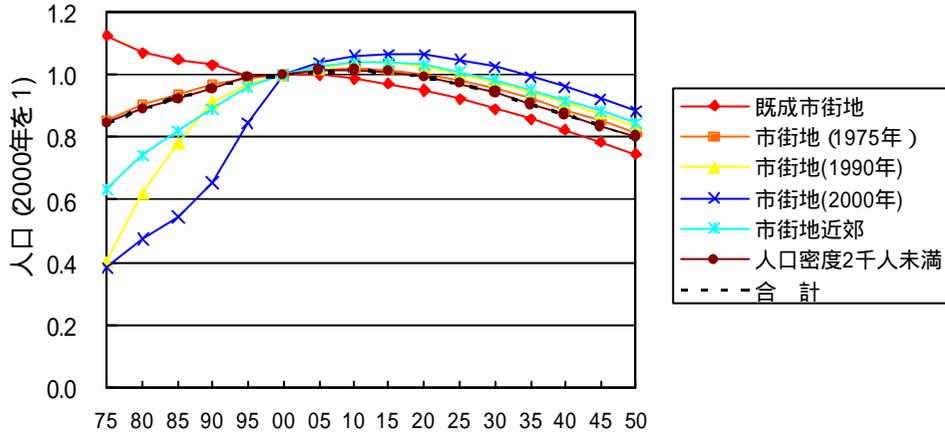
大都市・・・政令指定都市及び東京都区部札幌市，仙台市，さいたま市，千葉市，東京都区部，横浜市，川崎市，名古屋市，京都市，大阪市，神戸市，広島市，北九州市，福岡市
 中都市・・・大都市を除く人口15万以上の市
 小都市 A・・・人口5万以上15万未満の市 / 小都市 B・・・人口5万未満の市

市街地の経年的な拡大傾向を見るために、1975年以降の人口密度4000人/km²以上のメッシュの増加分をプロットした。

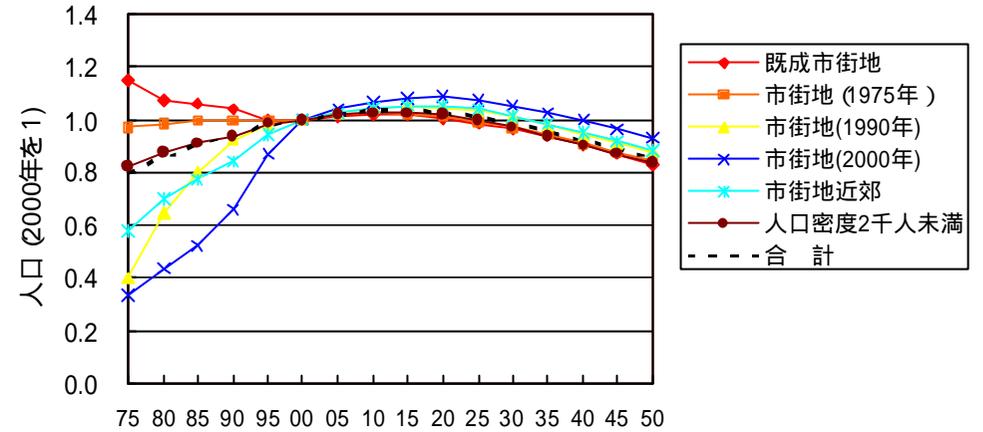


・三大都市圏では、既成市街地で人口減少が進む、新たな市街地や市街地近郊では今後10～15年間は人口増加の予測。
 ・地方中枢都市圏では、新たな市街地や近郊地域を中心に今後15～20年間は全体的に人口増加の予測

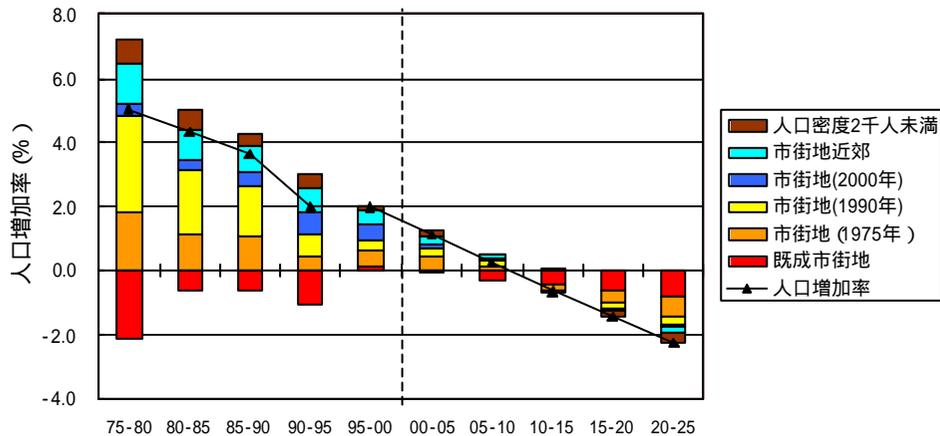
市街地形成時期別の人口の推移 (三大都市圏)



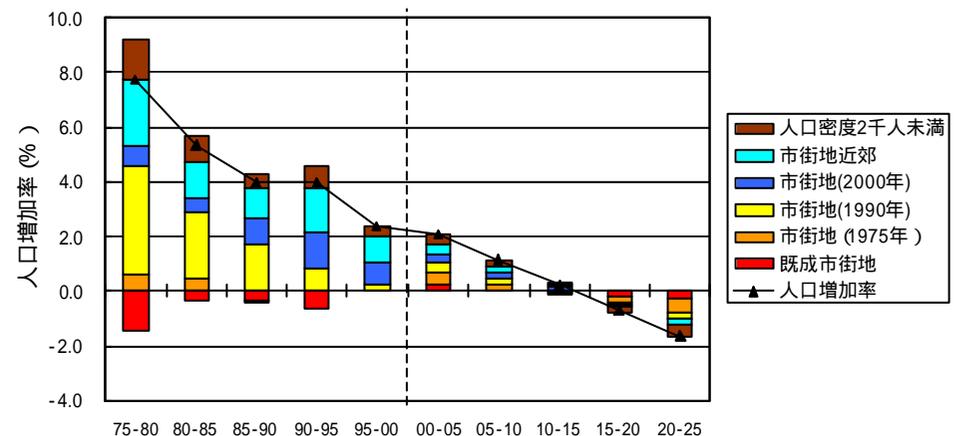
市街地形成時期別の人口の推移 (地方中枢都市圏)



人口増加率の市街地形成時期別の内訳 (三大都市圏)



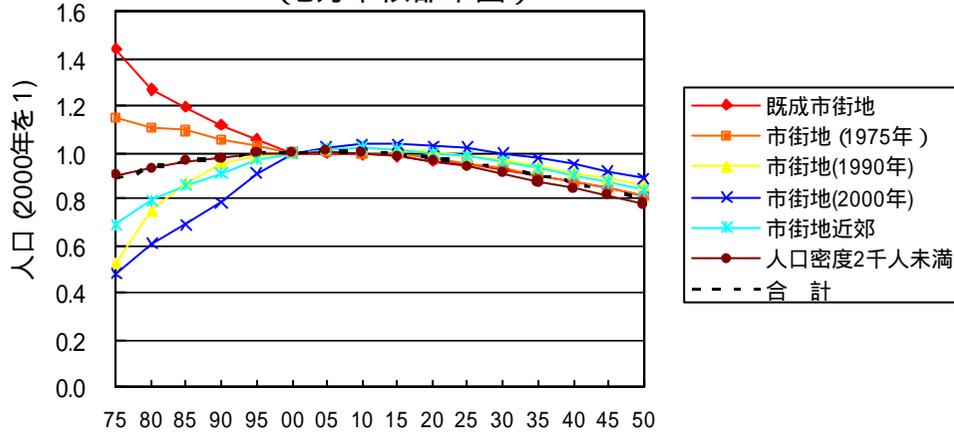
人口増加率の市街地形成時期別の内訳 (地方中枢都市圏)



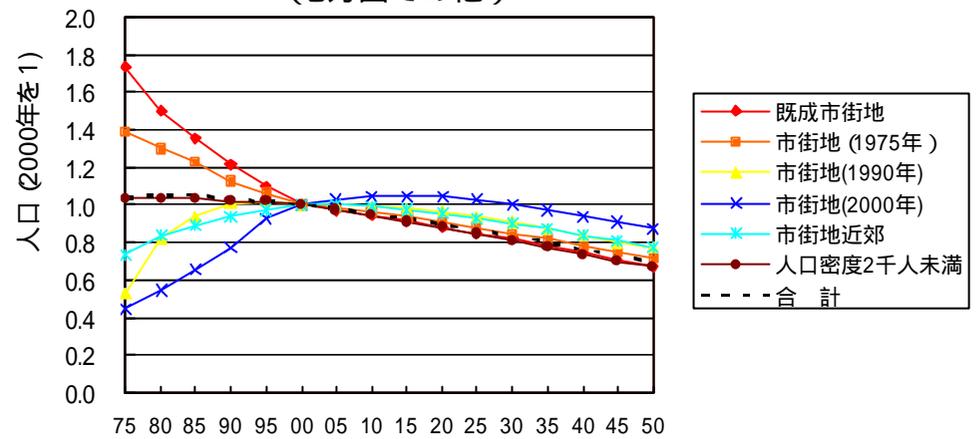
注：メッシュ別人口のデータは総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」をもとに国土交通省国土計画局作成。2000年までは実績値、その後は国土計画局推計値である。推計は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」の中位推計をもとに、人口移動については、過去の趨勢に沿って移動率が減少していくと仮定して別途国土計画局において推計した。市街地区分はP.20の定義による。

・地方中核都市圏では、既存の市街地で既に人口減少している一方、新たな市街地や市街地近郊では人口が増加してきた。今後は一部の近郊地域を除いて全体的に人口が減少すると予測。
 ・地方圏の中心的都市から1時間圏外の地域では、既存の市街地を中心に人口が減少しているが、市街地近郊等では人口が増加してきた。今後は全体的に人口減少すると予測。

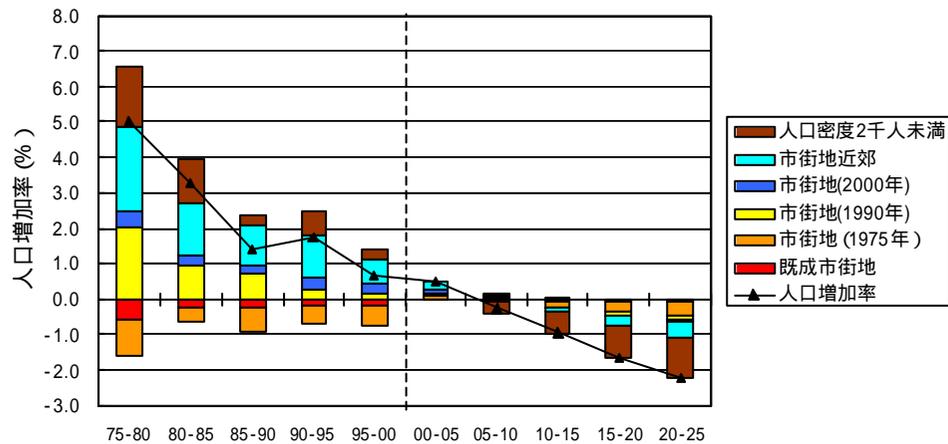
市街地形成時期別の人口の推移
(地方中核都市圏)



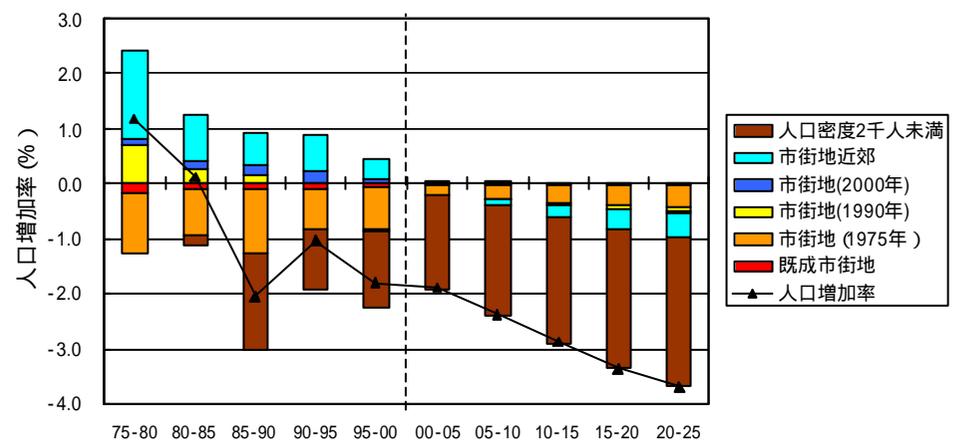
市街地形成時期別の人口の推移
(地方圏その他)



人口増加率の市街地形成時期別の内訳 (地方中核都市圏)



人口増加率の市街地形成時期別の内訳 (地方圏その他)



注：メッシュ別人口のデータは総務省「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」をもとに国土交通省国土計画局作成。2000年までは実績値、その後は国土計画局推計値である。推計は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」の中位推計をもとに、人口移動については、過去の趨勢に沿って移動率が減少していくと仮定して別途国土計画局において推計した。市街地区分はP.20の定義による。

都市圏ごとの整序・集約化の課題

区 分		活力、中心市街地	緑、環境	土地利用 住宅	通勤、公共交通機関
三大都市圏		郊外部への大型商業施設の立地はみられるが、中心市街地の地位低下はそれほど顕著ではない。	<ul style="list-style-type: none"> 自然面率は年々低下、特に市街化区域での低下が著しい 都市内では丘陵地での緑地の減少が著しいが、山地、丘陵地、河川周辺に比較的多くの自然面が残されている 全体的な緑の減少と新たな市街地及び郊外での建物用地の増加により市街地と郊外との境が不明確化 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地の人口密度は低下するが、50年後も現在の面積はほぼ維持すると予測 既成市街地で人口減少が進む、新たな市街地や市街地近郊では今後10～15年間は人口増加の予測 	<ul style="list-style-type: none"> (市街地) 鉄道の利用が多い、自家用車は少ないが増加傾向 (郊外) 自家用車の利用が多く増加が著しい。鉄道の利用は市街地ほどではないが比較的多い
地方圏	地方中枢都市 1hr圏内		<ul style="list-style-type: none"> 自然面率は年々低下、特に市街化区域での低下が著しい 都市内では丘陵地での緑地の減少が著しいが、山地、丘陵地、河川周辺に比較的多くの自然面が残されている 全体的な緑の減少と新たな市街地及び郊外での建物用地の増加により市街地と郊外との境が不明確化 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地は今後50年間で約8割まで縮小すると予測 新たな市街地や近郊地域を中心に今後15～20年間は人口増加の予測 	<ul style="list-style-type: none"> (市街地) 自家用車が最も多く増加傾向。公共交通の利用も多い。その他自転車が多い。徒歩、バスは減少傾向 (郊外) 自家用車の利用がほぼ半数。増加が著しい。
	地方中核都市 1hr圏内	<ul style="list-style-type: none"> 郊外部へ大型総合スーパー等の大規模商業施設が立地し、中心市街地の比率が相対的に下がっている。 中心市街地における人口減少も著しい。 		<ul style="list-style-type: none"> 市街地は今後50年間で約2/3まで縮小すると予測 既存の市街地では既に人口減少している。今後は一部の近郊地域を除いて全体的に人口減少 	<ul style="list-style-type: none"> (中心市街地) 自家用車が多く増加傾向。公共交通の利用は少ない。その他、自転車が多い。 (住宅市街地 郊外) 自家用車が主要な交通手段(半数以上)であり、その増加が著しい。公共交通の利用が少ない
	中心的都市から 1時間圏外			<ul style="list-style-type: none"> 市街地は今後50年間で約1/3まで縮小すると予測 既存の市街地で人口減少が進んだ一方、市街地近郊を中心に人口増加してきた。今後は全体的に人口減少 	

三大都市圏

緑・環境 : 市街地内の緑の減少と不足
 通勤・公共交通 : 長距離・長時間通勤
 土地利用 : 今後、新たな市街地や郊外部において10～15年間は人口増加傾向。これらの地域での土地利用のあり方

地方中枢都市圏

緑・環境 : 市街地内の緑の減少と不足
 通勤・公共交通 : バスなどの公共交通利用から自家用車利用へ移行
 郊外部での自動車交通の依存
 土地利用 : 郊外部での都市的土地利用(人口)の増加
 今後15～20年間は人口増加傾向。これらの地域での土地利用のあり方

ストックの有効利用

- ・都心部の空き家・空き室等の既存建築のストックを活用した都心居住の誘導による市街地拡大の抑制
- ・ストック化可能な市街地街区の形成

都市内・近郊の自然環境の保全・再生

- ・水と緑のネットワークと連携した現存自然(緑地・地形等)の保全(連たんした市街地の分節化)
- ・市街地内・近郊地域の農地の保全、市民農園として活用
- ・未利用地を緑地として活用

既存拠点への集約化と公共交通の利用

- ・駅等、公共交通機関周辺の居住環境向上と都市機能の集積
- ・公共交通の利用と自家用車利用の抑制による環境負荷の低減
- ・職住近接の推進

郊外の土地利用の整序

- ・今後の人口減少を見込んだ土地利用計画の見直し
- ・新規都市的土地利用の抑制

地方中核都市圏

活力・中心市街地 : 中心市街地での人口減少
 大型スーパーや小売店数等の郊外部の占める割合が大きい
 通勤・公共交通 : 自動車交通への依存
 土地利用 : 郊外部での都市的土地利用(人口)の拡散
 市街地の縮小と低密度化
 都市施設等の維持管理の問題

地方圏その他の地域

活力・中心市街地 : 中心市街地での人口減少
 大型スーパーや小売店数等の郊外部の占める割合が大きい
 通勤・公共交通 : 自動車交通への依存
 土地利用 : 郊外部での都市的土地利用(人口)の拡散
 市街地の非市街地化
 都市施設等の維持管理の問題

個性ある都市圏の魅力向上

- ・地域の歴史文化を重視した都市のあり方を重視
- ・都市の個性を表す古い街並み等の歴史的環境の保全・活用

中心市街地、徒歩圏内への集約化

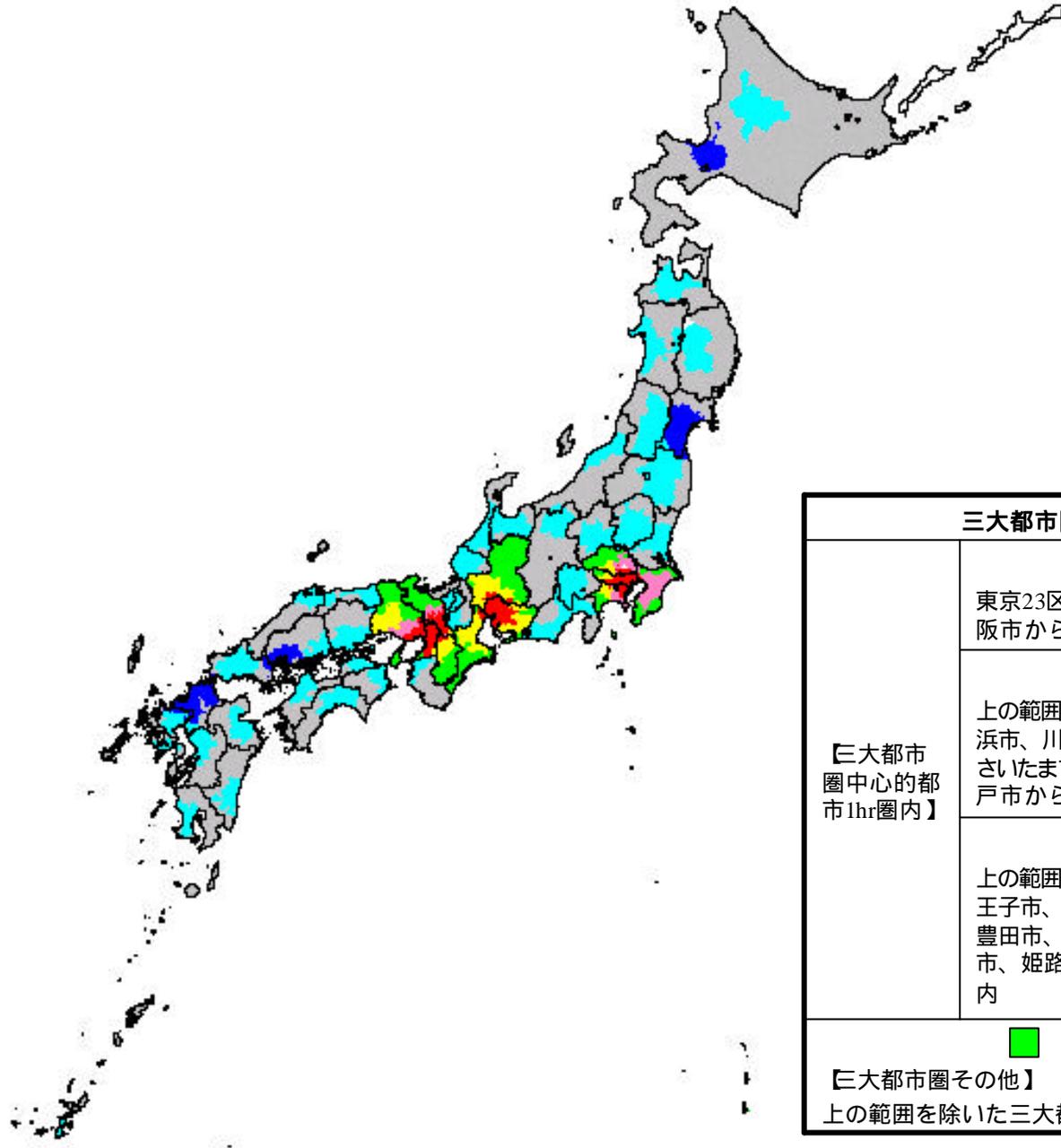
- ・行政、文化教育、福祉施設等の配置・市民交流の場となる公園・広場の確保による中心市街地のにぎわいの復活
- ・公共施設周辺等の居住環境向上と都市機能の集積
- ・職住近接の推進

ストックの有効利用

- ・中心市街地の既存建築の有効利用(所有の流動化等)
- ・都市基盤等のストックのある市街地への集約化による行政サービス水準の維持

郊外の土地利用の整序

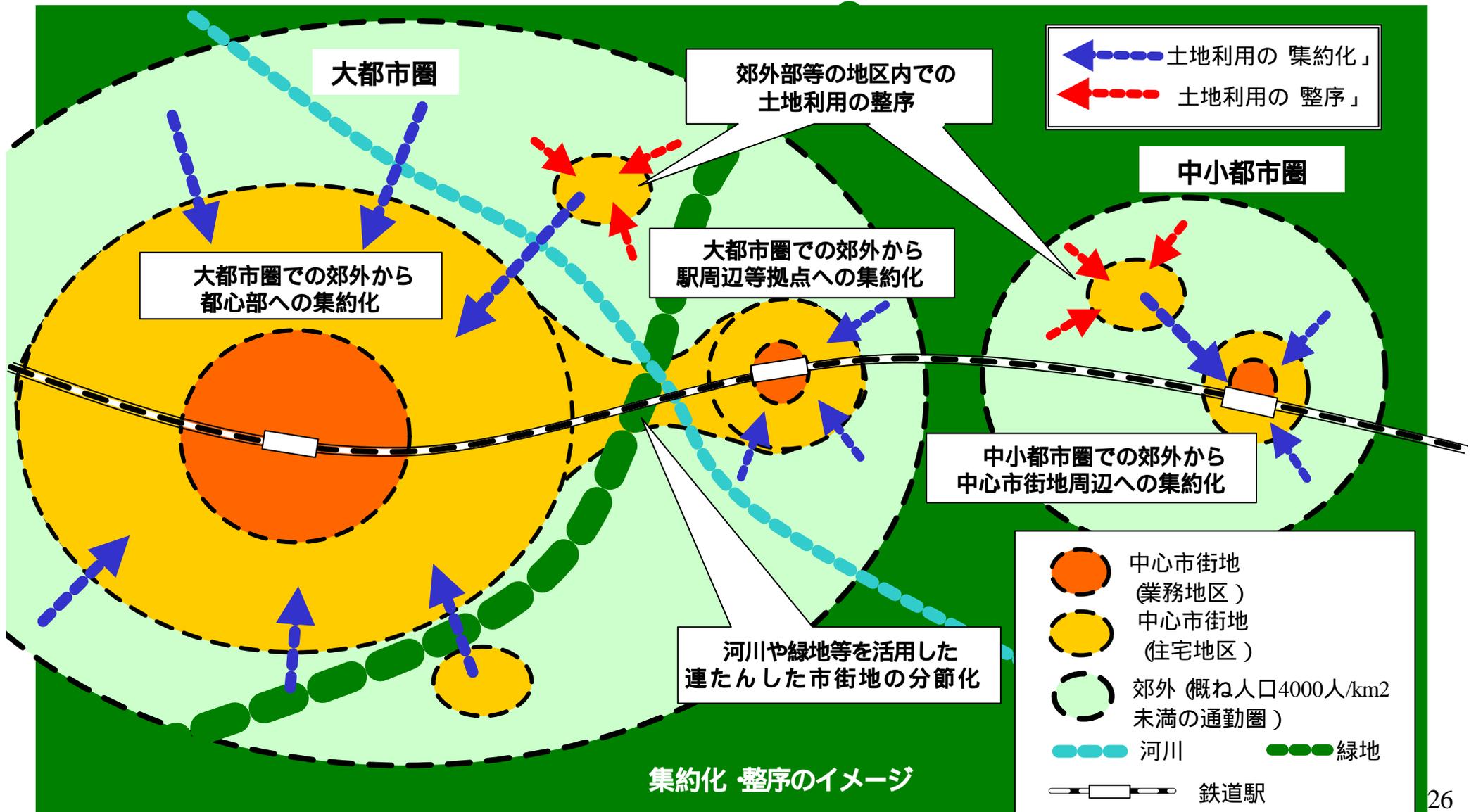
- ・今後の人口減少を見込んだ土地利用計画の見直し
- ・周辺農村部の再生
- ・新規都市的土地利用の抑制
- ・大型店舗等立地の広域的調整
- ・未利用地・空き家跡地を自然再生



三大都市圏		地方圏
【三大都市圏中心的都市1hr圏内】	 東京23区、名古屋市、大阪市から1時間圏内	 【地方中枢都市圏】 札幌市、仙台市、広島市、福岡市、北九州市から1時間圏内
	 上の範囲を除いた、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、京都市、神戸市から1時間圏内	
	 上の範囲を除いた、八王子市、岐阜市、津市、豊田市、奈良市、東大阪市、姫路市から1時間圏内	 【地方中核都市圏】 上の範囲を除いた、地方圏の県庁所在地および人口30万人以上かつ昼夜間人口1以上の都市から1時間圏内
 【三大都市圏その他】 上の範囲を除いた三大都市圏の市町村	 【地方圏その他の地域】 上の範囲を除いた地方圏の市町村	

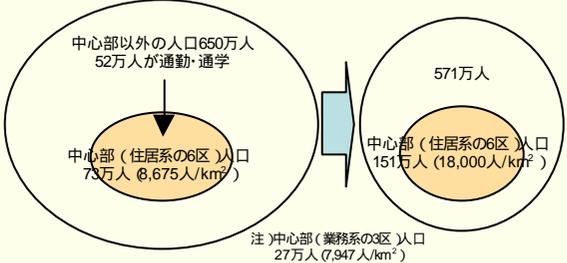
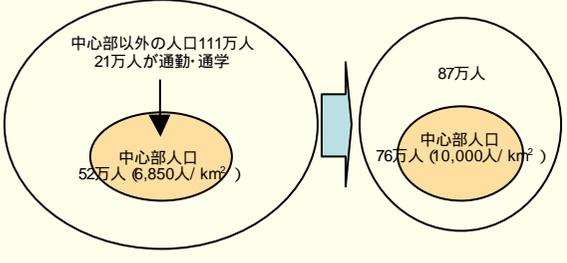
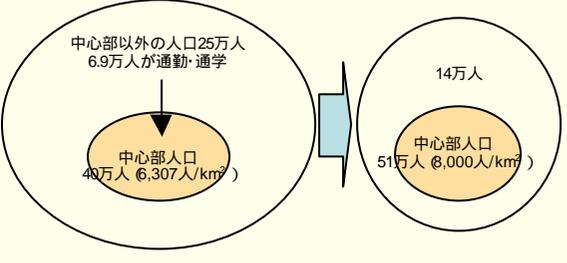
注 :1時間圏は、それぞれの市町村役場を起終点とし、新幹線、有料特急・急行を除く鉄道と高速道路(首都高速等)を除く道路によって1時間以内に到達できる市町村である。(総合交通体系分析システム NAVINET 使用)

ここでは、「集約化」とは都市圏など比較的広範囲を対象に郊外部へ拡散した都市的土地利用を都心部へ集約化すること、「整序」とは比較的狭い範囲を対象に土地利用上問題のある用途の混在等を解消することと考えている。



都市規模別の集約化の効果比較

- ◆ 名古屋都市圏 (749万人)、仙台都市圏 (163万人)、松山都市圏 (65万人) でそれぞれ都心居住を進めることによる通勤・通学時間の短縮及び通勤・通学に係るCO₂排出量の削減効果を試算した。
- ◆ 名古屋、仙台、松山各都市圏中心部の人口密度が18,000人/km²、10,000人/km²、8,000人/km²となる状態まで都心居住を進めると仮定した場合、現況に対する削減率は松山都市圏が最も大きく、名古屋都市圏が最も小さい。

都市圏の概要	名古屋 名古屋市 : 217万人 326km ² 名古屋都市圏 ⁽¹⁾ : 749万人 3,801km ² <small>(⁽¹⁾名古屋市への通勤・通学割合が5%以上の市区町村からなる圏域(9市区町村))</small>	仙台 仙台市 : 101万人 784km ² 仙台都市圏 ⁽¹⁾ : 163万人 3,200km ² <small>(⁽¹⁾仙台地方生活圏(27市区町村))</small>	松山 松山市 : 47万人 289km ² 松山都市圏 ⁽¹⁾ : 65万人 1,680km ² <small>(⁽¹⁾松山地方生活圏(16市区町村))</small>																														
試算仮定	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心部⁽²⁾への通勤・通学者は52万人。このうち通勤・通学者50万人とその家族が中心部に移住すると仮定。中心部の人口密度は18,000人/km²となる。  <p>注) 中心部(業務系の3区)人口 27万人 (7,947人/km²)</p> <p><small>(⁽²⁾業務地区3区(中区、中村区、東区)、住居地区6区(熱田区、昭和区、千種区、瑞穂区、西区、北区)の合わせて9区。ただし移住先はこのうち住居系の土地利用がされている6区とした。)</small></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心部⁽²⁾への通勤・通学者は21万人。このうち通勤・通学者15万人とその家族が中心部に移住すると仮定。中心部の人口密度は10,000人/km²となる。  <p><small>(⁽²⁾業務機能と居住機能の集積が特に高い青葉区、宮城野区、若林区のDID地区を中心部と設定した。)</small></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心部⁽²⁾への通勤・通学者は6.9万人。このうち通勤・通学者6.7万人とその家族が中心部に移住すると仮定。中心部の人口密度は8,000人/km²となる。  <p><small>(⁽²⁾現状の都市圏の人口や業務機能が一極集中している松山市のDID地区を中心部と設定した。)</small></p>																														
試算結果	<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤・通学時間は17.1%減少 ● 通勤・通学に係るCO₂排出量は17.6%減少 <table border="1" data-bbox="383 1125 757 1300"> <tr> <td>通勤・通学時間は</td> <td>58,833千人・分</td> </tr> <tr> <td>通勤・通学CO₂排出量は</td> <td>5,895CO₂トン</td> </tr> <tr> <td>↓</td> <td></td> </tr> <tr> <td>通勤・通学時間は</td> <td>48,329千人・分 (17.1%減少)</td> </tr> <tr> <td>通勤・通学CO₂排出量は</td> <td>4,858 CO₂トン (17.6%減少)</td> </tr> </table>	通勤・通学時間は	58,833千人・分	通勤・通学CO ₂ 排出量は	5,895CO ₂ トン	↓		通勤・通学時間は	48,329千人・分 (17.1%減少)	通勤・通学CO ₂ 排出量は	4,858 CO ₂ トン (17.6%減少)	<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤・通学時間は18.3%減少 ● 通勤・通学に係るCO₂排出量は21.0%減少 <table border="1" data-bbox="987 1125 1361 1300"> <tr> <td>通勤・通学時間は</td> <td>7,963千人・分</td> </tr> <tr> <td>通勤・通学CO₂排出量は</td> <td>1,006CO₂トン</td> </tr> <tr> <td>↓</td> <td></td> </tr> <tr> <td>通勤・通学時間は</td> <td>6,510千人・分 (18.3%減少)</td> </tr> <tr> <td>通勤・通学CO₂排出量は</td> <td>794 CO₂トン (21%減少)</td> </tr> </table>	通勤・通学時間は	7,963千人・分	通勤・通学CO ₂ 排出量は	1,006CO ₂ トン	↓		通勤・通学時間は	6,510千人・分 (18.3%減少)	通勤・通学CO ₂ 排出量は	794 CO ₂ トン (21%減少)	<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤・通学時間は23.9%減少 ● 通勤・通学に係るCO₂排出量は29.4%減少 <table border="1" data-bbox="1592 1125 1966 1300"> <tr> <td>通勤・通学時間は</td> <td>3,207千人・分</td> </tr> <tr> <td>通勤・通学CO₂排出量は</td> <td>223CO₂トン</td> </tr> <tr> <td>↓</td> <td></td> </tr> <tr> <td>通勤・通学時間は</td> <td>2,440千人・分 (23.9%減少)</td> </tr> <tr> <td>通勤・通学CO₂排出量は</td> <td>157 CO₂トン (29.4%減少)</td> </tr> </table>	通勤・通学時間は	3,207千人・分	通勤・通学CO ₂ 排出量は	223CO ₂ トン	↓		通勤・通学時間は	2,440千人・分 (23.9%減少)	通勤・通学CO ₂ 排出量は	157 CO ₂ トン (29.4%減少)
通勤・通学時間は	58,833千人・分																																
通勤・通学CO ₂ 排出量は	5,895CO ₂ トン																																
↓																																	
通勤・通学時間は	48,329千人・分 (17.1%減少)																																
通勤・通学CO ₂ 排出量は	4,858 CO ₂ トン (17.6%減少)																																
通勤・通学時間は	7,963千人・分																																
通勤・通学CO ₂ 排出量は	1,006CO ₂ トン																																
↓																																	
通勤・通学時間は	6,510千人・分 (18.3%減少)																																
通勤・通学CO ₂ 排出量は	794 CO ₂ トン (21%減少)																																
通勤・通学時間は	3,207千人・分																																
通勤・通学CO ₂ 排出量は	223CO ₂ トン																																
↓																																	
通勤・通学時間は	2,440千人・分 (23.9%減少)																																
通勤・通学CO ₂ 排出量は	157 CO ₂ トン (29.4%減少)																																
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 試算方法 <ul style="list-style-type: none"> ◆ 都心部へ転居することで、通勤・通学にかかる時間が短縮することによる効果を算出している。 ◆ またCO₂排出量削減については、通勤時間が短縮すること及び自動車利用者が減少(徒歩等に転換)することによる効果を算出している(なお通勤・通学時間および通勤・通学CO₂排出量はいずれも通勤・通学1回分の値)。 ◆ 通勤・通学流動は2000年国勢調査、所要時間算出にはNAVINET、利用交通機関分担率は各都市圏のパーソントリップ調査を利用した。 																																	