

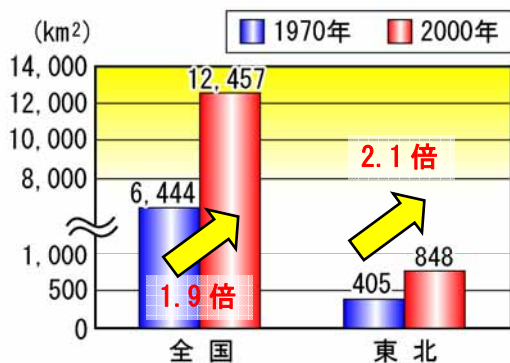
(参 考 资 料)

参考 1. 都市を取り巻く状況

低密度な市街地の拡大

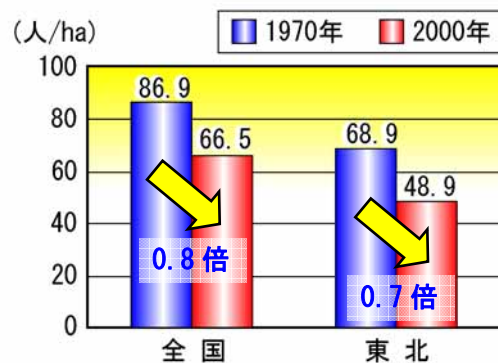
戦後、飛躍的な人口の増加と経済成長の中で、急激に都市化が進展した。結果として、過去 30 年間で D I D 面積は約 2 倍となったが、人口増加の伸び以上に市街地の面積が拡大してきたため、D I D 区域の人口密度についてはこれまで低下傾向が続いてきた^{注)}。

特に、市街地周辺に広大な農地を有することが多い東北地方においては、近年の農業環境の悪化から農家自らが農地の宅地転用を望むケースも見受けられ、市街地の低密度な拡大傾向に拍車がかかっている。



▲ D I D 面積の推移

(資料: 各年国勢調査)



▲ D I D 区域の人口密度の推移

(資料: 各年国勢調査)

注) D I D 区域の人口密度について、全国値としては 1995 年(平成 7 年)以降増加に転じているが、東北地方については依然として減少傾向が続いている(2005 年国勢調査: 全国 67.1 人/ha、東北 48.1 人/ha)。

中心市街地の空洞化

市街地の低密度な拡大と相まって、大規模ショッピングセンターや公共公益施設の郊外移転など都市機能の分散化が進んだ。その結果として、中心市街地では居住人口が減少し、商業不振や空き店舗・空き地の増加など中心市街地の衰退や空洞化に歯止めがかからない状態にある。

このまま都市機能の郊外分散が進めば、中心市街地はその商業拠点としての機能を失うだけでなく、長い歴史のなかで培ってきた地域の文化や歴史等、その都市の誇りやアイデンティティをも消失するおそれがある。



▲ 郊外に展開される大型ショッピングセンター

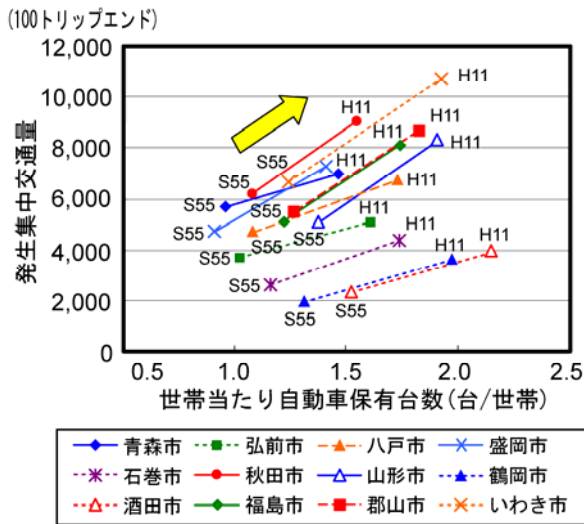


▲ シャッター通りとなった中心市街地

モータリゼーションの進展

自家用車の急速な普及（自動車保有台数の増加）に伴い、自家用車による移動の機会が増え、その結果、自動車交通量（発生集中交通量）が大きく増加し、各地で交通渋滞等の問題を引き起こしている。

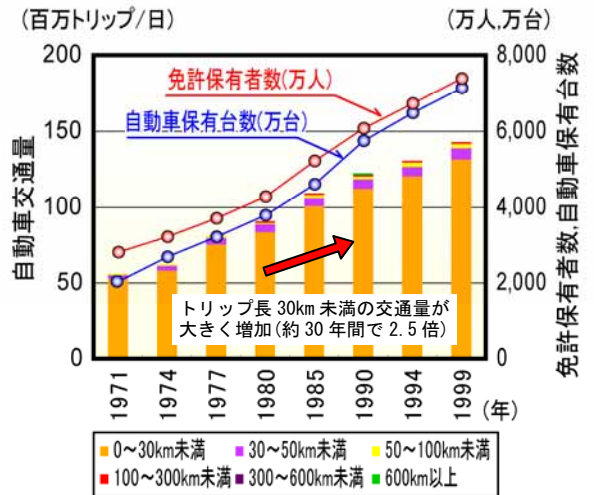
一方、移動手段として自動車への依存度が強い地方生活圏では、公共交通の利用率は年々減少し、不採算路線の廃止など公共交通の衰退が進みつつある。



▲東北主要都市の世帯当たり自動車保有台数と発生集中交通量の変化(S55→H11)

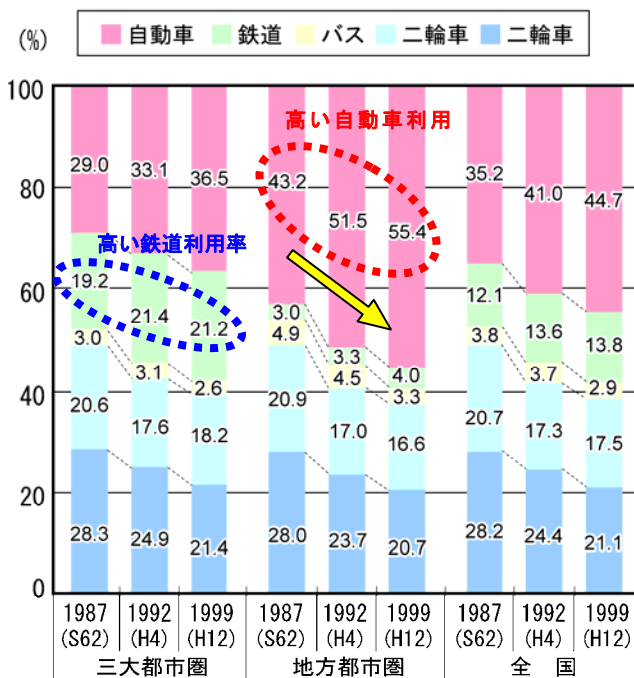
(資料:道路交通センサス,(財)自動車検査登録協会資料より作成)

「トリップ」とは、人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位を指す(1回の移動で複数の交通手段を利用しても1トリップと数える)。また、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といい、ある地域から発生したトリップ数と、ある地域に到着したトリップ数の合計を、その地域の発生集中交通量と呼ぶ。



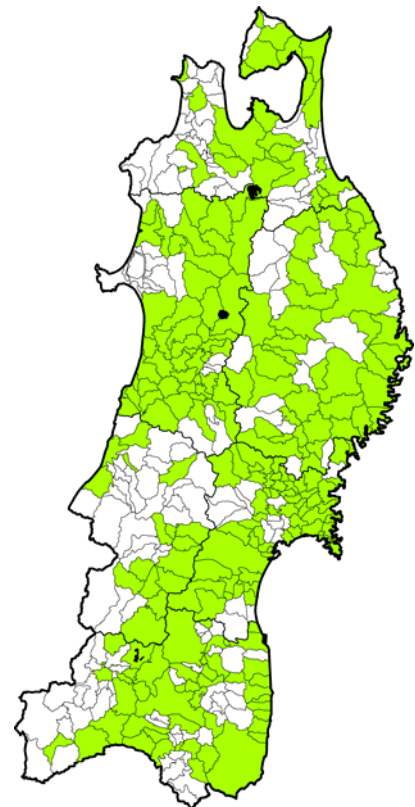
▲トリップ長別交通量と自動車保有台数および免許保有者数の推移

(資料:平成16年度版道路経済調査データ集(発行:道路広報センター)より作成)



▲交通手段別構成比の推移(平日)

(資料:全国パーソントリップ調査)



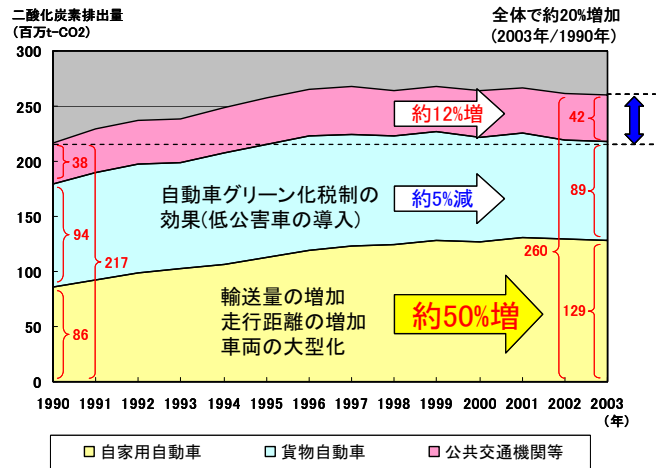
▲平成14年2月以降「乗合バス」の休廃止の届出があった路線が存した市町村(2005年3月時点)

(資料:東北運輸局)

環境負荷の増大

1997年12月に気候変動枠組条約第3回締約国会議(COP3)で採択された京都議定書において、二酸化炭素等の温室効果ガスの具体的な削減目標が設定され、日本は2008年から2012年までに1990年比6%の削減を行うことが定められた。

日本全体のCO2排出量の2割を占める運輸部門においては、CO2排出量を2億5000万t-CO2に抑制するための各施策が推進されているが、自家用自動車からのCO2排出量は1990年と比べると約50%も増加しており(運輸部門全体では約20%の増加)、自動車依存からの脱却は、地球環境問題へ対応するうえでも重要であるといえる。



▲運輸部門におけるCO2排出量の推移

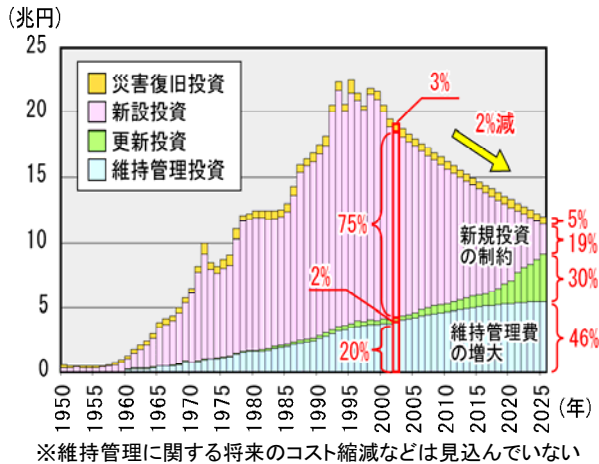
(資料:日本の1990~2003年度の温室効果ガス排出量データ
(独立行政法人国立環境研究所地球環境研究センター 温室効果ガスインベントリオフィス))

行政コストの増大

低密度な市街地の拡大は、行政サービスの効率を低下させ、維持管理費や除排雪費の増大など行財政への負担を招く。

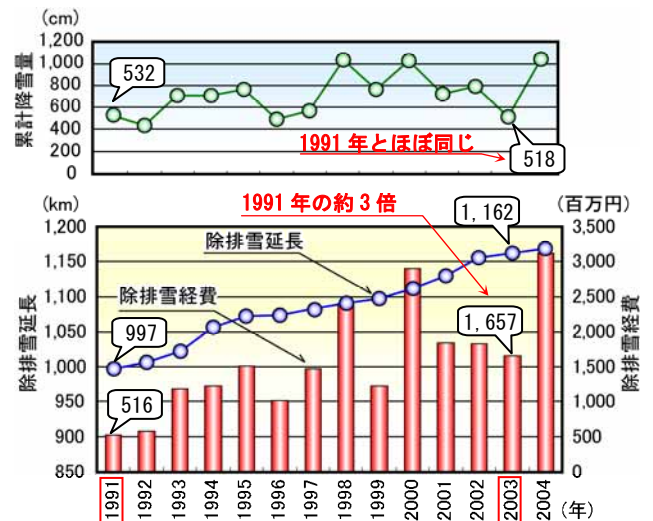
また、高度成長期に整備されてきた大量の社会資本がこれから更新時期を迎えることにより、更新投資も急激に増加し、新規投資は大きな制約を受けることが予想される。

右肩上がりの時代から安定成長の時代へと移行し、今後の人口減少を考慮すれば、税収の減少等による行政の投資力の低下が考えられ、少ない投資力で健全な都市経営ができる都市構造が今後ますます求められる。



▲維持管理・更新投資需要の推計

(2002年度以降総投資額対前年度比△2%の場合)
(資料:平成14年国土交通白書)



▲青森市の除排雪経費と累計降雪量の関係

(資料:青森市資料)

参考2. 「東北地方の中小都市」の特性

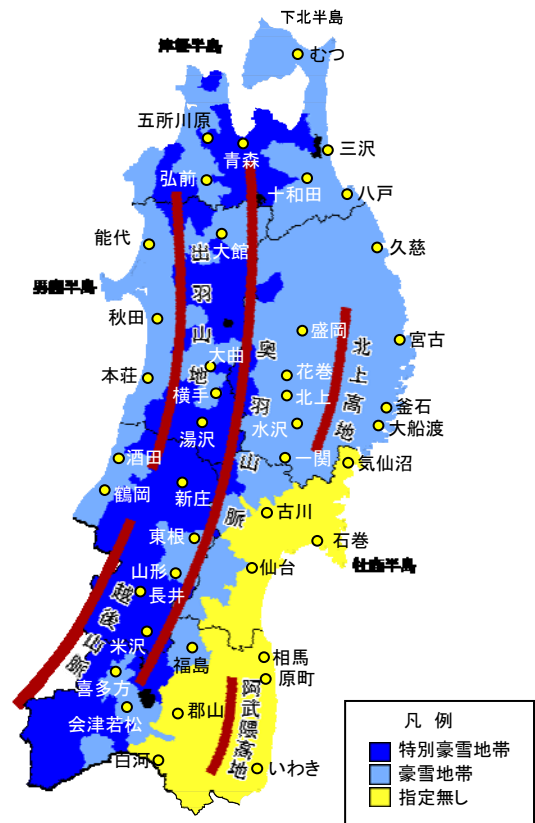
地域特性

■雪が暮らしに大きく影響

東北地方は奥羽山脈等が縦走り、地域に豊かな自然をもたらしている。また、面積の約8割が豪雪地帯に指定されており、多くの市町村の暮らしに雪が影響している。



▲東北地方においては雪が暮らしに大きく影響
(青森県青森市)

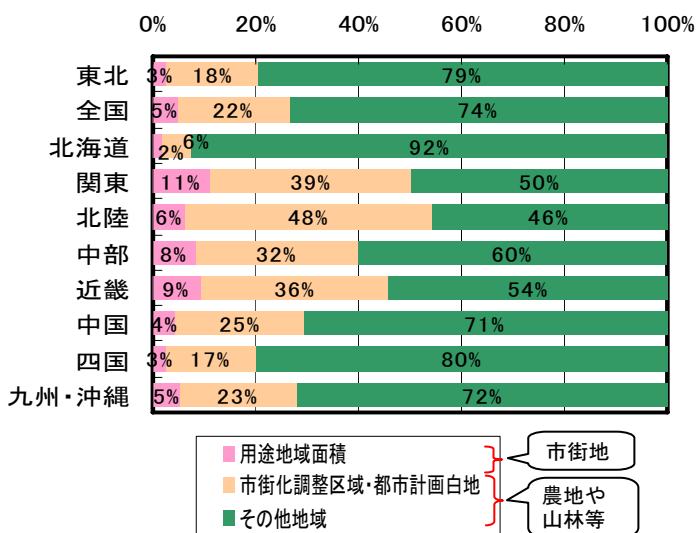


豪雪地帯	過去30年間の累年平均積雪積算値が5,000cm/日以上の地域(豪雪地域)が2/3以上の市町村
特別豪雪地帯	豪雪地域のうち、過去20年間の累年平均積雪積算値が15,000cm/日以上地域が半分以上である市町村で、かつ、積雪による自動車交通などが途絶するなど、住民の生活に著しい支障を生じる市町村

▲東北地方の自然特性

■農地、自然が多い

東北地方は、国土のほとんどが広大な農地や森林で占められており、市街地の面積は3%程度に過ぎない。



▲各地方の土地利用比率

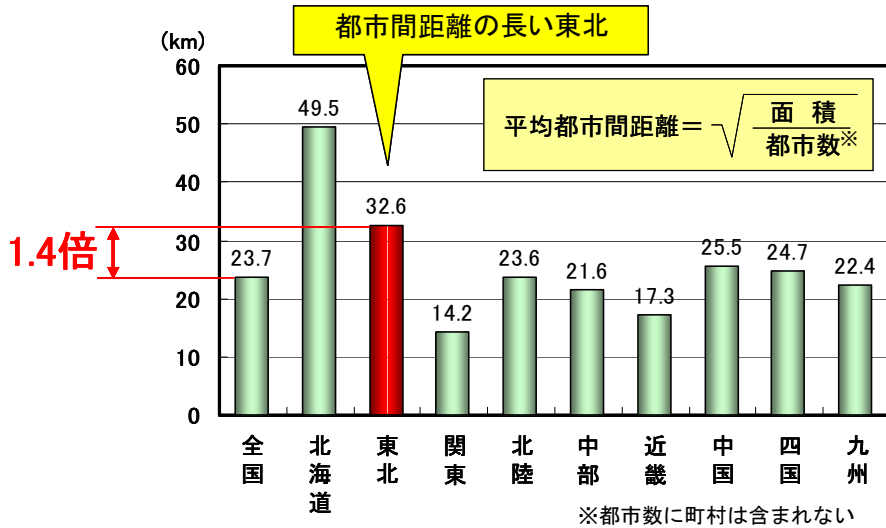
(資料:平成12国勢調査,平成17年都市計画年報)



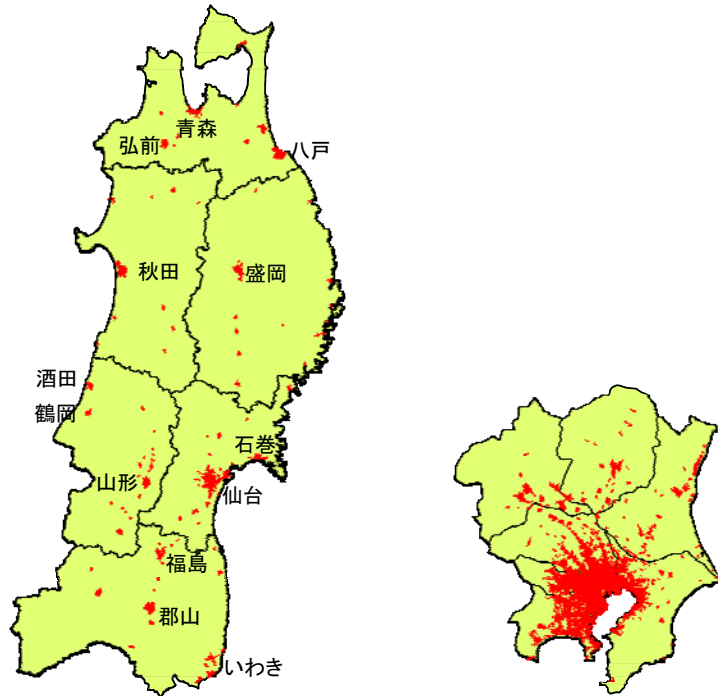
▲農地や自然に囲まれる市街地 (山形県南陽市)

■広大な地域に都市が点在

東北地方の地形は、急峻な山脈・山地により地域が分断され、点在する小平野・盆地に主要な都市が形成されてきたため、他の地方と比べて都市間距離が長く、全国平均の1.4倍となっている。DID区域の分布状況を見ても、大都市圏のある関東地方と比べて、東北地方は分散して都市が形成されていること分かる。



▲各地域ブロックの平均都市間距離
(資料:平成12年国勢調査より作成)



東北平均都市間距離

$$\sqrt{\frac{\text{面積}66,900\text{km}^2}{63\text{市(町村除く)}}} = 32.6\text{km}$$

関東平均都市間距離

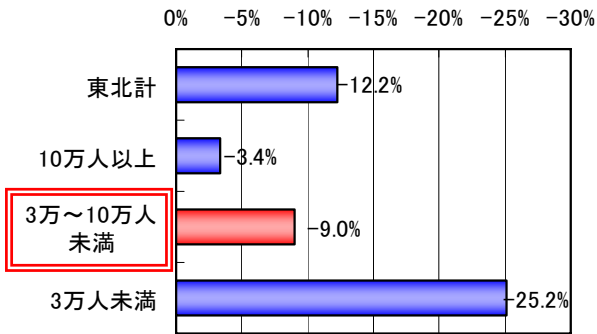
$$\sqrt{\frac{\text{面積}32,400\text{km}^2}{162\text{市(町村除く)}}} = 14.2\text{km}$$

▲東北地方と関東地方のDID区域の分布状況
(資料:平成12年国勢調査より作成)

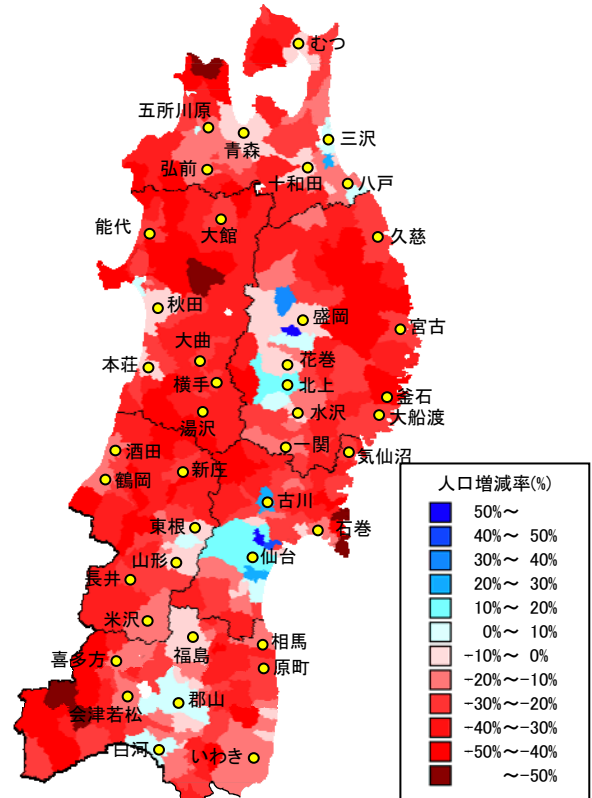
人口特性

■大都市より人口減少が著しい

人口10万人以上の人口規模の大きい市では将来人口の減少は緩やかだが、人口3万人～10万人未満の「東北地方の中小都市」では、比較的大きな人口減少が予測されている。



▲東北地方の都市規模別人口増減率予測 (2030年人口/2000年人口)



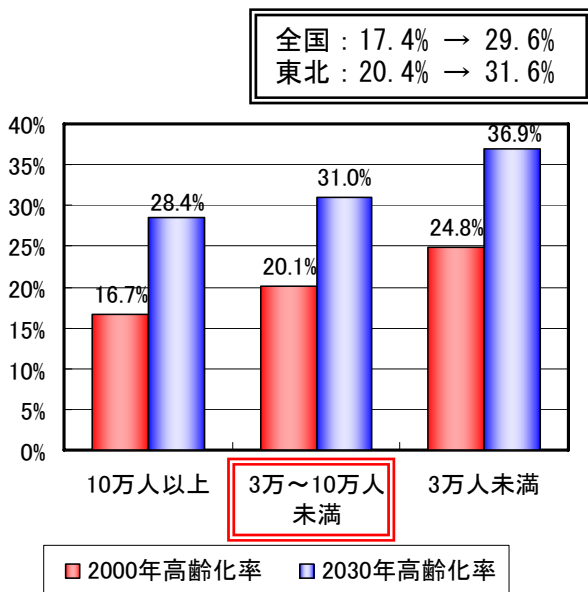
▲東北地方の人口増減率予測 (2030年人口/2000年人口)

(資料:国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口」(平成15年12月))

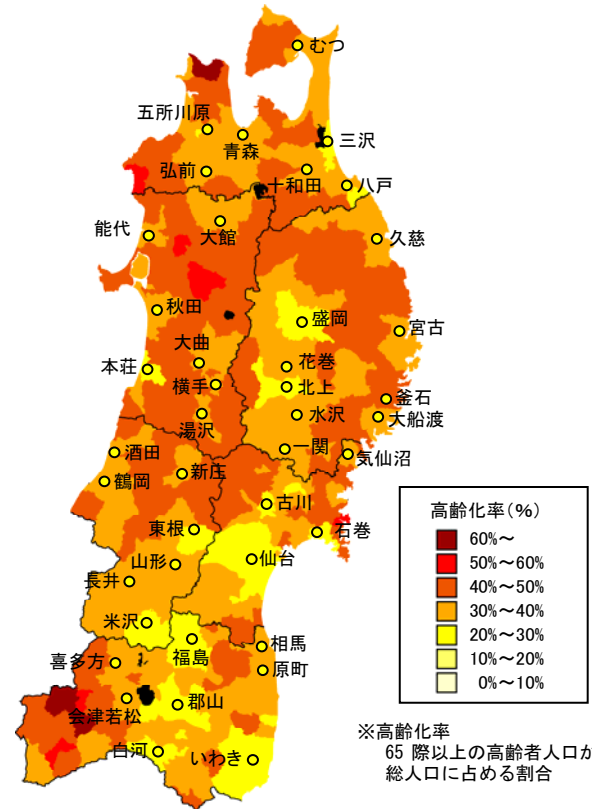
■大都市より高齢化が進む

東北地方は全国を上回る速さで高齢化が進み、2030年には3人に1人が高齢者となる。

高齢化率は人口規模の小さい市町村ほどより高い値となることが予測されている。



▲東北地方の都市規模別高齢化率の推移(2000年→2030年)



▲東北地方の高齢化率予測(2030年)

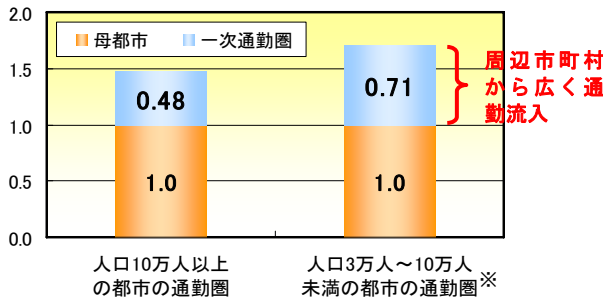
(資料:国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口」(平成15年12月))

社会特性

■周辺市町村の就業地

周辺市町村からの通勤率(通勤者数/就業者数)が10%以上の市町村を一次通勤圏市町村とすると、人口3万人~10万人未満の「東北地方の中小都市」における一次通勤圏市町村人口は、自都市人口の約1.7倍となる。

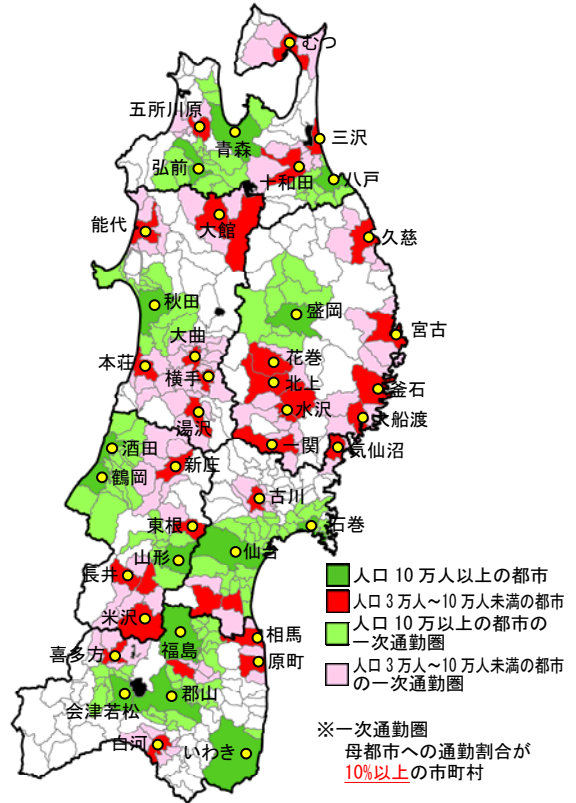
「東北地方の中小都市」は、人口規模が小さいながらも周辺市町村から広く通勤流入しており、地域の就業拠点としての役割を担っていることが分かる。



※ただし、人口10万以上の都市の一次通勤圏となっている市町村は除いている

▲母都市人口を1とした場合の一次通勤圏市町村人口

(資料:平成12年国勢調査)



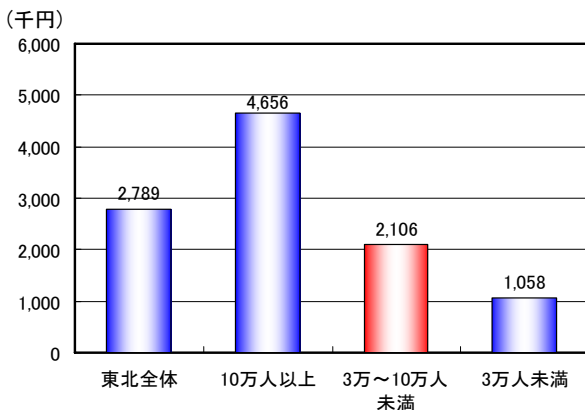
▲人口規模別都市の一次通勤圏の広がり

(資料:平成12年国勢調査)

■商業等の都市的サービスの提供

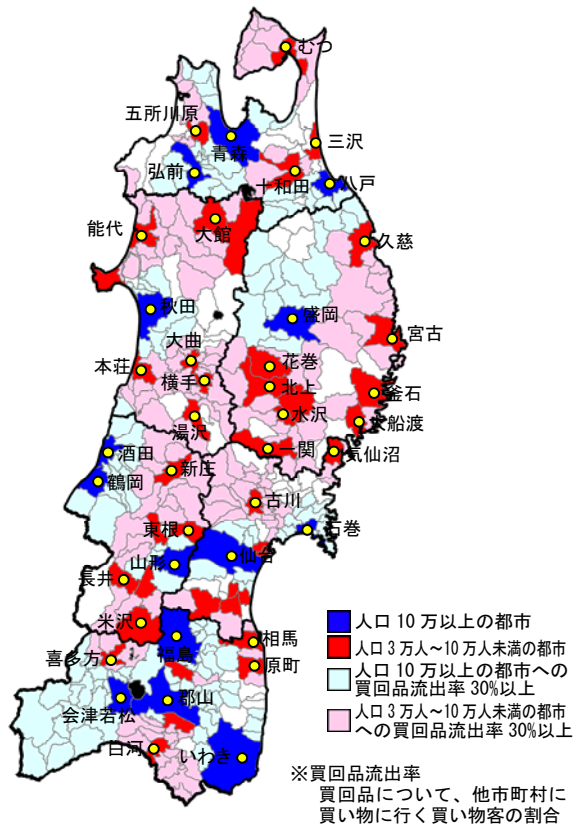
非日常的な買い物である買回品の流出入状況を見ると、人口3万人~10万人未満の「東北地方の中小都市」も周辺町村の商業拠点としての役割を果たしていることが分かる。

上記を反映して、「東北地方の中小都市」では一人当たりの商業販売額が、3万人未満の市町村を上回っている。



▲一人当たり商業販売額

(資料:平成16年商業統計)



買回品(非日常的の買い物)

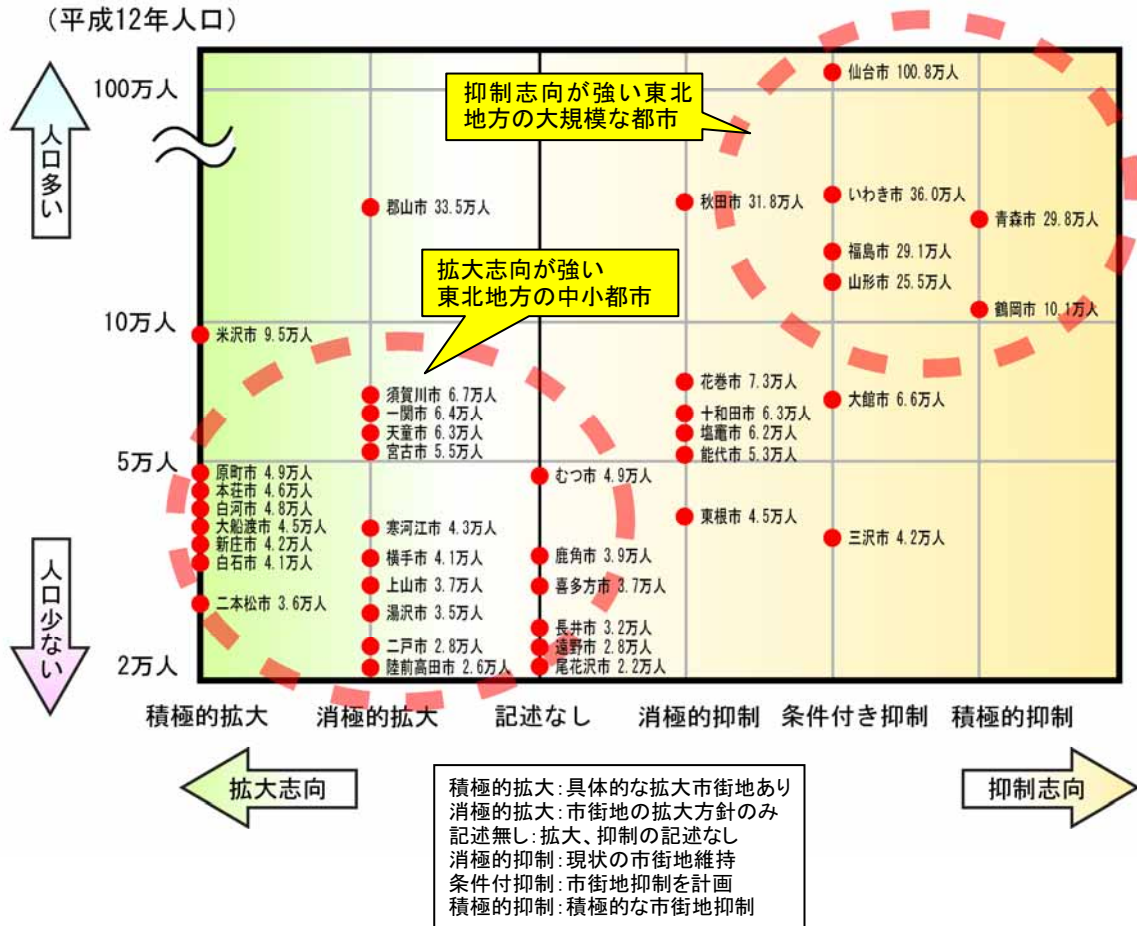
文化品(電気器具・家具・書籍等),身回品(履物・時計等),衣料品(洋服・寝具等),贈答品

▲東北地方における買回品流出図

(資料:平成14年東北7県消費購買動向調査(東北折込広告協議会))

■市街地の拡大志向が強い

市町村の策定する都市計画マスタープランについて、市街地整備の方向性を類型化すると、県庁所在地等の人口規模の大きな都市については市街地の拡大を抑制しようとする記述が目立つが、人口3万人～10万人未満の「東北地方の中小都市」については、市街地を拡大し人口を増加させようとする傾向が強い。



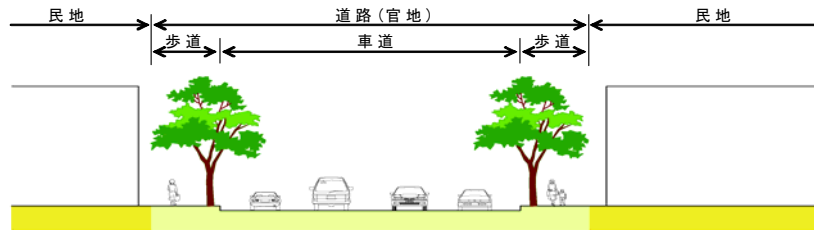
▲都市計画マスタープラン(市町村マスタープラン)

(資料:平成12年街なか居住研究会資料に基づき作成)

参考3. 目抜き通り※の再生イメージ

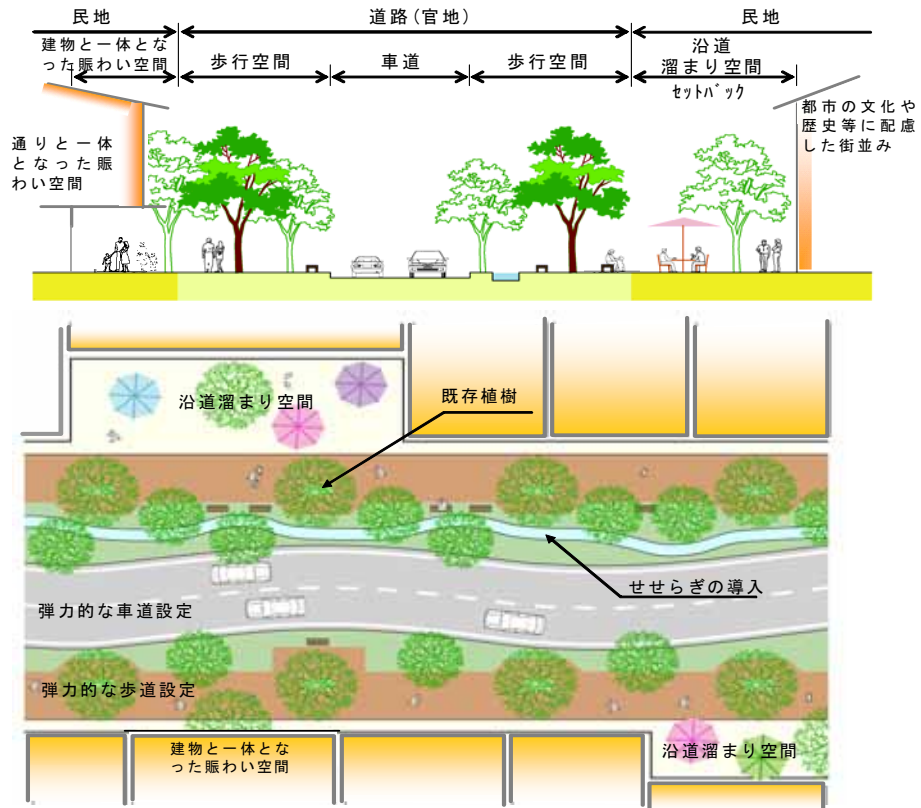
※目抜き通り: 店舗等が集積する都市の中心となる通りであり、都市の文化等に触れることが出来る都市を象徴する場所

現況



再生イメージ

官民境界にこだわらず、弾力的に既存の街路空間、建物が再生され、都市の文化や歴史などを感じることが出来る賑わいのある空間を確保



「社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会 中間とりまとめ(H18.7)」を元に作成



「青葉通再生基本構想」の青葉通り再生のイメージ