

歴史的市街地を有する地方都市の持続性に関する研究

-交通施設と人口増減・住宅着工に着目して-

建築・都市アメニティグループ

B09C010 金子 佑

歴史的市街地 持続性 人口減少時代
交通施設 住宅着工 人口増減

1. はじめに

我が国の人口は、総務省のまとめによると 1968 年の調査開始以来、2006 年に初めて減少に転じた。今後は、都市の持続性の観点から公共交通である鉄道やバス等の既存の公共交通のストックを適切に活用していくことが望まれる。しかし、モータリゼーション等の進展により、公共交通の事業成立性の低い郊外への無秩序な市街化が進展している。特に、城下町等の歴史的市街地を有する地方都市では、歴史的市街地の道路の幅員が狭い等の脆弱な交通基盤により、無秩序な市街化にいつその拍車をかけている。今後も人口減少が進むことで、低密な市街地の発生が懸念されているが、市街地人口が安定し、住宅着工も一定あることが重要であると言える。

そこで、本研究では、歴史的市街地を有する地方都市における交通施設の利便性に関する条件(以下、交通条件)と「人口増減」、「住宅着工」の関係を明らかにし、地方都市の持続性について考察することを目的とする。

なお、本稿で扱う交通施設は、鉄道、バス、幹線道路⁽¹⁾とする。

2. 研究の枠組み

2-1. 研究対象

対象都市は、歴史的市街地を有する地方都市であること、人口減少下においても郊外の開発が進んでいること、分析・考察する上での基礎資料が整備されており、入手しやすいことから旧本荘市を対象とする。

2-2. 研究の方法

本研究は、旧本荘市内の町丁別に①拡大時期②人口⁽²⁾(1995, 2005 年)③住宅着工件数⁽³⁾(1995~2005 年)④交通条件の 4 点を把握する。以上をまとめ、歴史的市街地を有する地方都市における交通条件と人口増減・住宅着工の関係を明らかにする。

また、分析対象は、用途地域内であり、1 町丁内の人口が 50 人以上であることという条件設定から市内 75 町丁とした。なお、用途地域外は、田畑や山林を多く含んでおり、また、人口が少ない町丁では、人口が微増減でも人口増減率に大きく影響することから除外した。

3. 各町丁の拡大時期とその分布

法定都市計画制度に着目して、時期を 5 区分する。その上で各町丁がいずれの時期に拡大したのかを把握した。比較的遅い時期に拡大した第 4 期以降に市街地が郊外へと大きく拡大したことが読み取れる(図 1)。また、その面積は、対象地域の 70%以上を占めている(表 1)。第 4 期は、我が国でモータリゼーションが進展した時期(1960 年代後半)と重なるため、旧本荘市においても市街地が郊外へと拡大したと言える。

4. 人口増減率と住宅着工件数

時期区分ごとの概要(表 1)を見ると各町丁の人口は城下町域と初期に拡大した第 1, 2, 3 期の地域全てにおいて-16%以上の減少率を示している。比較的遅い時期に拡大した第 4 期においても人口が減少し始めている。一方、拡大時期が最も遅い第 5 期においては、唯一人口が増加している。各時期区分に該当する町丁総面積 1ha あたりの住宅着工(1995~2005 年)は、第 4, 5 期が 1.8 件/ha、2.2 件/ha と高い。しかし、城下町域、初期に拡大した第 1, 2, 3 期の住宅着工はそれぞれ、1.3 件/ha、1.2 件/ha、2.0 件/ha、0.9 件/ha と第 2 期を除いて比較的低い値を示している。

全町丁の人口増減率と住宅着工件数の関係(図 2)から、時期区分毎に特徴があることが分かる。詳細に見ると、城下町域では 22/24 町丁において人口減少しており、住宅着工は 0~3 件/ha 付近に分布している(図中 A)。初期に拡大した第 1, 2, 3 期においても 9/11 町丁で人口が減少しており、住宅着工も城下町域と同様の傾向にある(図中 B, C, D)。第 4 期は、8/20 町丁が人口増加と 12/20 町丁が人口減少とに分かれている。また、住宅着工は 0~4 件/ha 付近に分布している(図中 E)。第 5 期は、15/20 町丁が人口増加しており、住宅着工は、1~6 件/ha 付近に分布している。また、両者の間には比較的正の相関関係が強い傾向が見られる(図中 F)。

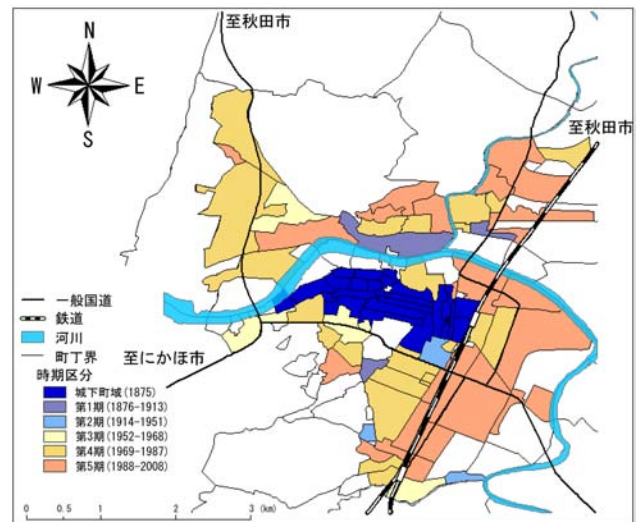


図 1. 各町丁の拡大時期とその分布

表 1. 時期区分毎の概要

	町丁数	町丁総面積 (ha)	人口		人口密度(人/ha)		人口増減率 (%)	住宅着工	
			1995年	2005年	1995年	2005年		件数	件数/ha
対象地域	75 (100.0)	934.9 (100.0)	27384 (100.0)	27448 (100.0)	29.3	29.4	-0.2	1685 (100.0)	1.8
城下町域	24 (32.0)	109.2 (11.7)	4352 (15.9)	3627 (13.2)	39.9	33.2	-16.7	137 (8.1)	1.3
拡大地域	51 (68.0)	825.7 (88.3)	23032 (84.1)	23821 (86.8)	27.9	28.8	3.4	1548 (91.9)	1.9
第一期	3 (4.0)	39.8 (4.3)	1549 (5.7)	1289 (4.7)	38.9	32.4	-16.8	46 (2.7)	1.2
第二期	3 (4.0)	17.2 (1.8)	648 (2.4)	520 (1.9)	37.7	30.3	-19.8	34 (2.0)	2.0
第三期	5 (6.7)	65.9 (7.1)	1953 (7.1)	1480 (5.4)	29.6	22.5	-24.2	59 (3.5)	0.9
第四期	20 (26.7)	312.2 (33.4)	10941 (40.0)	10700 (39.0)	35.0	34.3	-2.2	556 (33.0)	1.8
第五期	20 (26.7)	390.6 (41.8)	7941 (29.0)	9832 (35.8)	20.3	25.2	23.8	853 (50.6)	2.2

0内の数字は対象地域に占める割合(%)

5. 交通条件と人口増減・住宅着工の関係

本章では、各町丁の交通条件⁽⁴⁾(①駅との距離⁽⁵⁾(表 2)、②バス停の立地件数⁽⁶⁾(表 3)、③幹線道路との距離⁽⁷⁾(表 4)、以上の 3 点)と人口増減・住宅着工の関係を分析・考察する。具体的には、各時期区分の交通条件の平均値より好条件の町丁(○)と悪条件(×)に分け、人口増減・住宅着工との関係を分析する。なお、4 章において、第 1, 2, 3 期は人口増減、住宅着工、それらの関係が類似していることから、一つの時期区分として分析を進める。

5-1. 駅との距離

城下町域、第 1~3, 4 期は駅に近い程、人口減少率が緩やかである。また、拡大時期が最も遅い第 5 期においても駅に近い程人口増加率が高いことが分かる。さらに第 1~5 期では駅に近い程、住宅着工件数も多い傾向にあった。(表 2)。

5-2. バス停の立地件数

城下町域、第 1~3 期ではバス停の立地件数が多い程、人口減少率が緩やかである。しかし、第 4, 5 期ではバス停の立地件数が多いからと言って人口の増加には繋がらない(表 3)。

5-3. 幹線道路との距離

第 1~3, 4 期では、幹線道路に近い程、人口減少率が緩やかだった。また、第 5 期においても幹線道路に近い程、人口増加率が高い傾向にあった。さらに、第 1~3, 5 期では幹線道路に近い程、住宅着工件数も多い傾向にあった(表 4)。

6. 考察

市街地人口が安定し、住宅着工も一定あることが人口減少下の都市の持続性を考える上では重要であるが、城下町域に加え、第 1~3 期の地域も人口減少し、住宅着工も少数であった。これは、城下町域だけでなく初期に拡大した市街地においても成熟から衰退への過渡期を迎えたことを示している。

交通条件と人口増減・住宅着工の関係から、城下町域では、駅との距離とバス停の立地件数が人口増減に関連があり、公共交通の交通条件が良い程、持続性を担保していると言える。また、第 1~3, 4, 5 期においても駅との距離と人口増減・住宅着工に関連が見られた。逆に言えば、駅から遠い地域では、市街地が低密になると考えられる。しかし、第 4, 5 期においては、バス停の立地件数が人口増加には繋がらないことが分かった。これは、モータリゼーションに伴い拡大した市街地のためバス停が整備されておらず、自動車交通を主体とした市街地であると考えられる。第 1~3, 5 期において幹線道路との距離に近い程、市街地人口が安定し、住宅着工も多いので、持続性を担保していると言える。したがって、歴史的市街地を有する地方都市において、新しく開発された郊外で自動車に依存せざるを得ない都市構造が面的に広がりつつある。

以上のことから、旧本荘市において「城下町域では、公共交通の交通条件が良い程、持続性を担保し、城下町域外では、幹線道路に近い程、持続性を担保する」と考察した。さらに、城下町域外では、ある程度駅に近い事も持続性を担保する上では重要である結果が得られた。よって、人口減少下におけるさらなる郊外化は、市街地の持続性を考える上では不利な結果となったと言える(表 5)。

7. まとめと今後の課題

本研究により旧本荘市では、①城下町域だけでなく早い時期に拡大した市街地においても成熟から衰退への過渡期を迎えたこと、②城下町域では、公共交通の交通条件が良いことが持続性を担保していること、③城下町域外では、幹線道路の交通条件が良く、かつ、ある程度駅に近いことが持続性を担保していること、以上の 3 点が明らかになった。今後は、城下町域では公共交通を主とした、城下町域外では自動車交通を主とした交通施設の適切な役割分担が重要であると考えられる。それと同時に、人口減少下におけるさらなる郊外化を抑制する適切な土地利用コントロールが課題である。

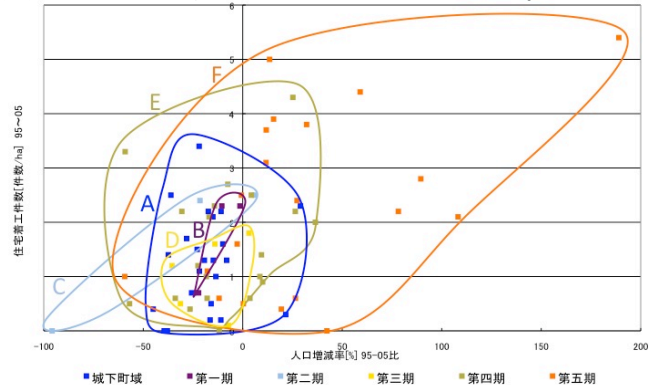


図 2. 人口増減率と住宅着工件数の関係

表 2. 駅との距離と人口増減・住宅着工の関係

条件	人口増減	住宅着工
城下町域	○ -14.3	1.2
×	-21.4	1.3
第 1~3 期	○ -19.5	1.5
×	-22.7	1.3
第 4 期	○ -7.2	1.8
×	-12.1	1.4
第 5 期	○ 32.2	2.6
×	31.1	2.1

○: 各時期区分の平均より駅に近い
×: 各時期区分の平均より駅から遠い

表 3. バス停の立地件数と人口増減・住宅着工の関係

条件	人口増減	住宅着工
城下町域	○ -17.2	1.0
×	-19.5	1.4
第 1~3 期	○ -5.7	1.8
×	-33.6	1.1
第 4 期	○ -32.8	1.7
×	2.9	1.5
第 5 期	○ 24.0	3.0
×	42.9	1.4

○: 各時期区分の平均よりバス停が多い
×: 各時期区分の平均よりバス停が少ない

表 4. 幹線道路との距離と人口増減・住宅着工の関係

条件	人口増減	住宅着工
城下町域	○ -19.3	1.2
×	-17.3	1.3
第 1~3 期	○ -7.9	1.6
×	-43.8	1.1
第 4 期	○ -9.4	1.6
×	-10.0	1.6
第 5 期	○ 33.6	2.8
×	28.6	1.7

○: 各時期区分の平均より幹線道路に近い
×: 各時期区分の平均より幹線道路から遠い

表 5. 時期区分毎の交通条件と持続性の関係

	公共交通		自動車交通
	駅	バス停	幹線道路
城下町域	◎	◎	×
第 1 期 ~ 第 3 期	◎	◎	◎
第 4 期	◎	△	◎
第 5 期	◎	△	◎

◎: 持続性と非常に関係が強い
△: 住宅着工のみ関係がある
×: 関係はない

【補注】

- 1) 幹線道路: 本研究では、幅員が広い一般国道又は整備済み都市計画道路と定義する。
- 2) 国勢調査 1995、国勢調査 2005 を参照した。
- 3) 市役所提供資料の建築確認資料から 1995~2005 の新築住宅着工のみ 1685 件を抽出した。
- 4) 交通条件は、各町丁の中心点からの関係を見た。なお、各町丁の中心点は GIS 上で各町丁の面積の中心点を算出した。
- 5) 駅との距離は、各町丁の中心点から最寄り駅までの直線距離とした。
- 6) バス停の立地件数は、各町丁の中心点から半径 400m 以内に含まれるバス停の立地件数とした。なお、バス停は、住宅地図 2005 から算出した。
- 7) 幹線道路との距離は、町丁の中心点から幹線道路までの直線距離とした。

【引用・参考文献】

- 1) 総務省ホームページ <http://www.soumu.go.jp/> 2) 国勢調査 1995 3) 国勢調査 2005 4) 住宅地図 2005 5) 川上光彦、浦上益郎、飯田直幸「土地利用研究会」人口減少時代における土地利用計画