

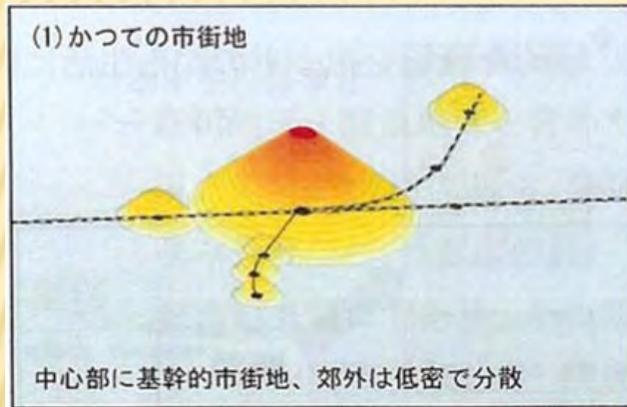
「都市」と「建築」

計画学講座

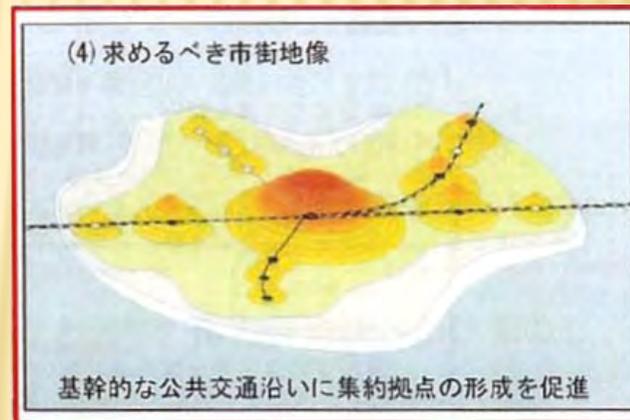
13.06.24 山口邦雄

都市マスタープラン

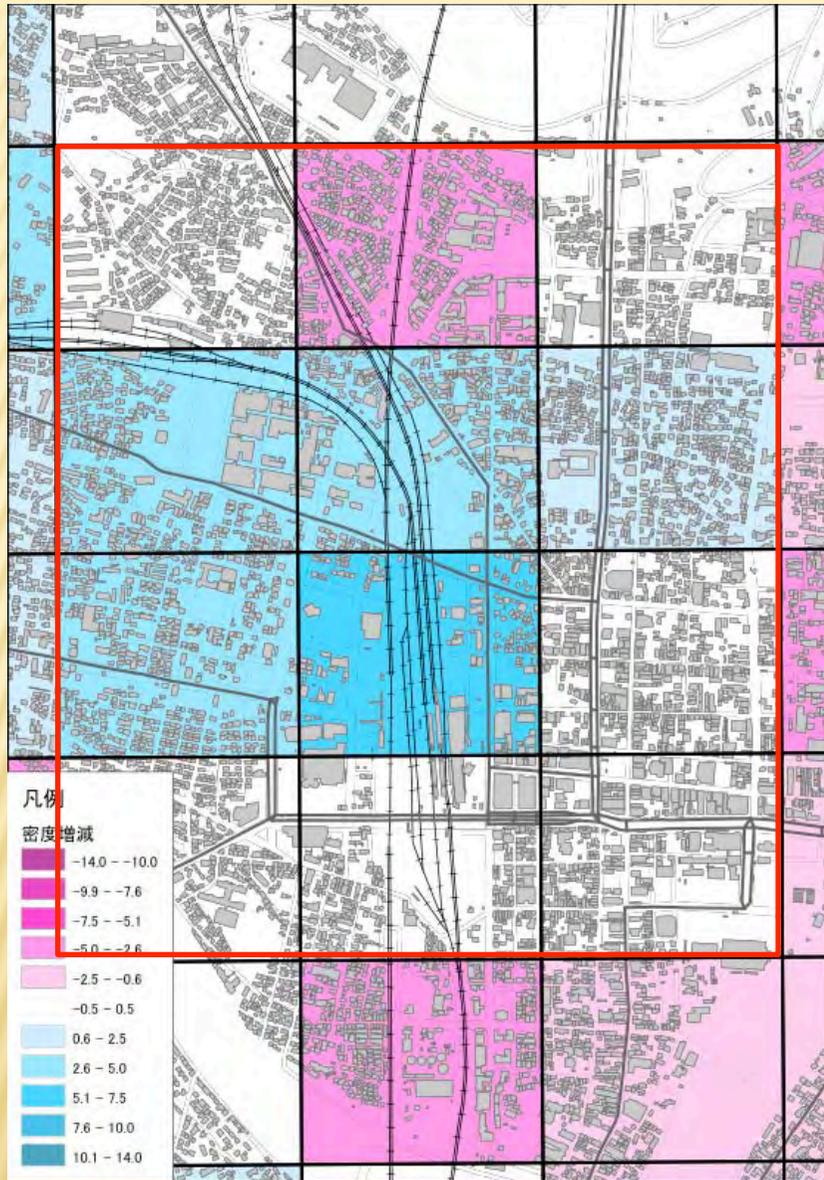
コンパクトシティ



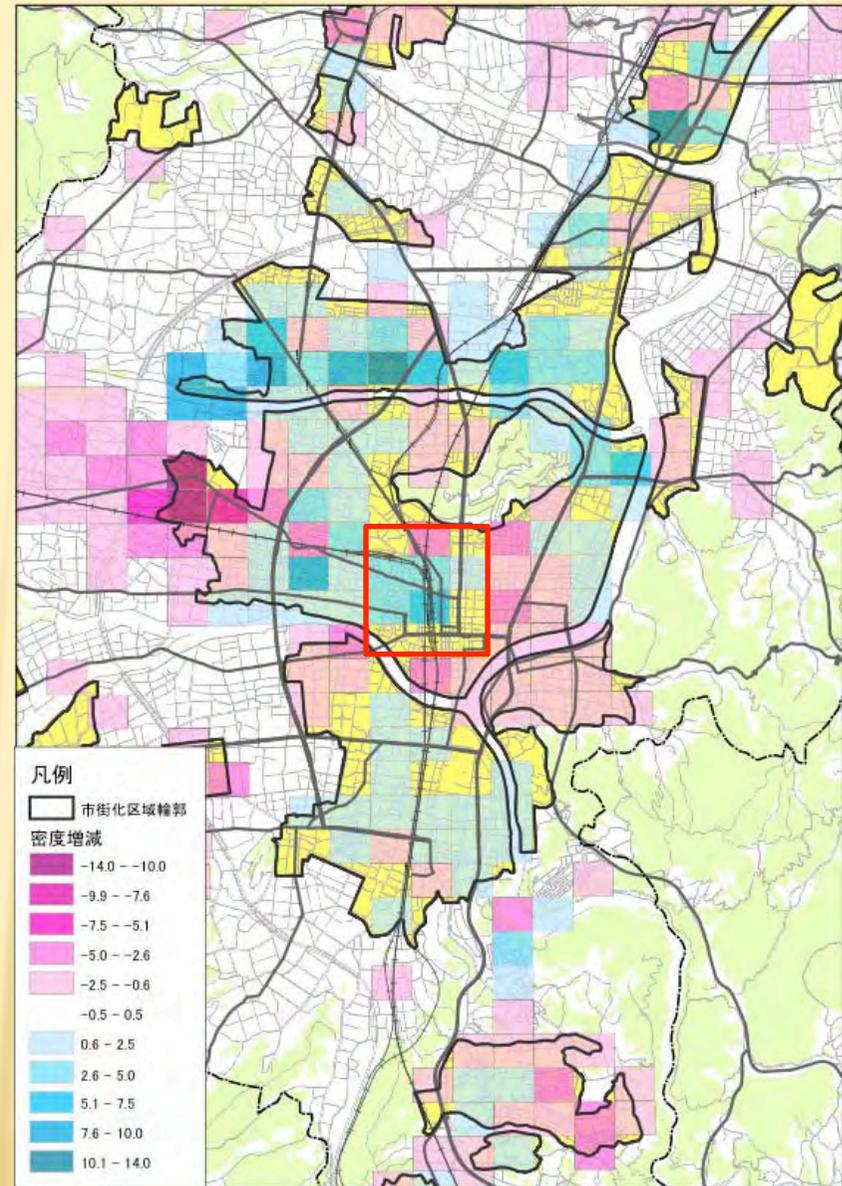
秋田市は32万人



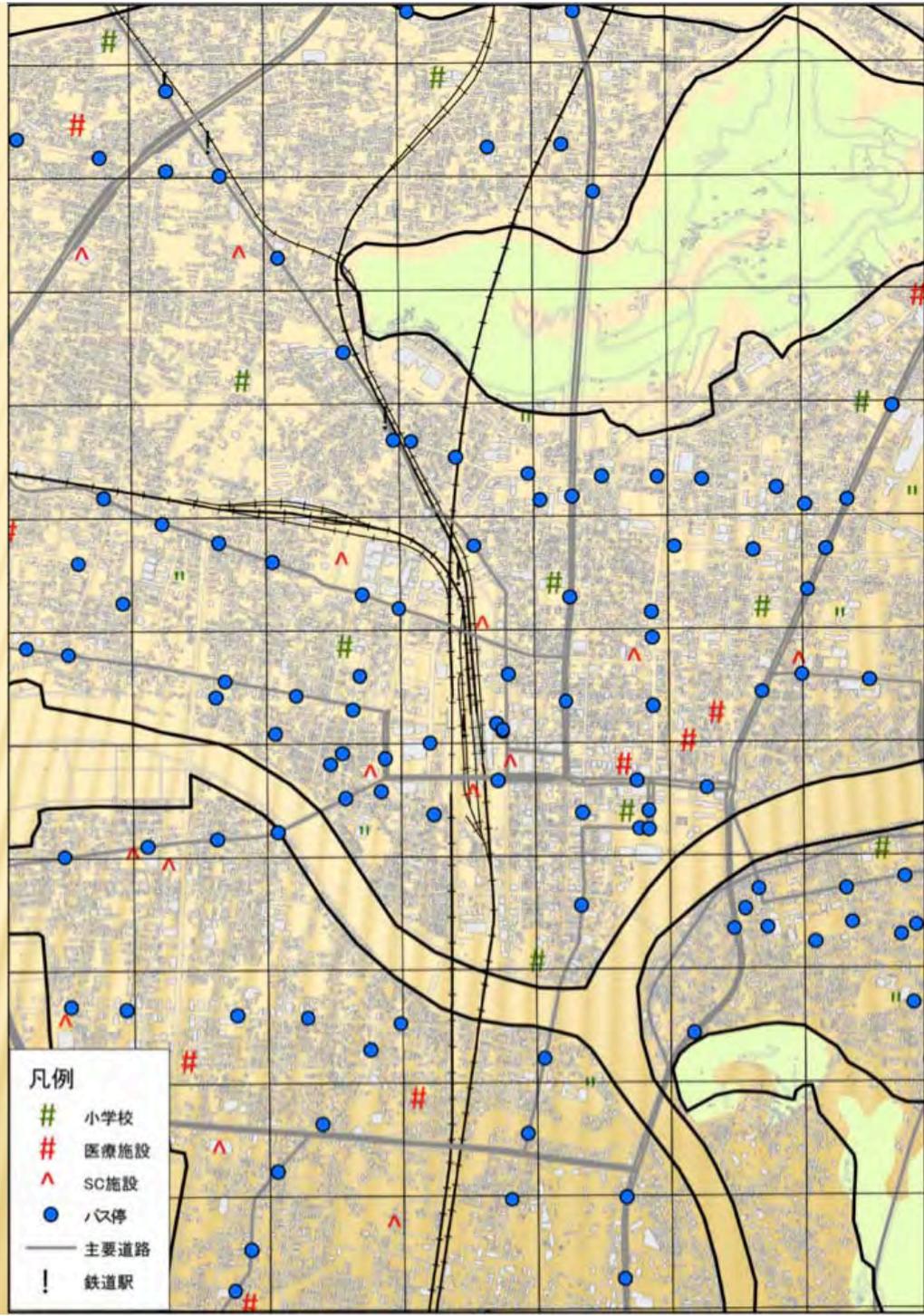
盛岡市は30万人



中心部の密度変動 1/10,000
(2005-2010)



都市全体の密度変動 1/80,000



- 凡例
- # 小学校
 - # 医療施設
 - ^ SC施設
 - バス停
 - 主要道路
 - ! 鉄道駅



| | | 生活関連施設 | | | 交通関連施設 | | |
|-------|-----------------|--------|-------|-------|--------|--------|-------|
| | | 小学校 | 医療施設 | S. C. | バス停 | 主要道路 | 鉄道駅 |
| 市街化区域 | a. 上昇メッシュ (95) | 752 | 259 | 832 | 285 | 312 | 1,186 |
| | b. 低下メッシュ (109) | 737 | 291 | 1,607 | 235 | 295 | 1,542 |
| | a-b | 15 | -32 | -775 | 50 | 17 | -356 |
| | a/b | 102.0% | 88.9% | 51.8% | 121.1% | 105.9% | 76.9% |
| | | | ※ | ※ | | | ※ |

● 密度変動に影響を及ぼす要因

① 市街化区域

$\beta 1$: 小学校

$\beta 2$: 医療施設

$\beta 3$: S. C.

$\beta 4$: バス停

$\beta 5$: 主要道路

$\beta 6$: 鉄道駅

② 調整区域

$\beta 1$: 小学校

$\beta 2$: 医療施設

$\beta 3$: S. C.

$\beta 4$: バス停

$\beta 5$: 主要道路

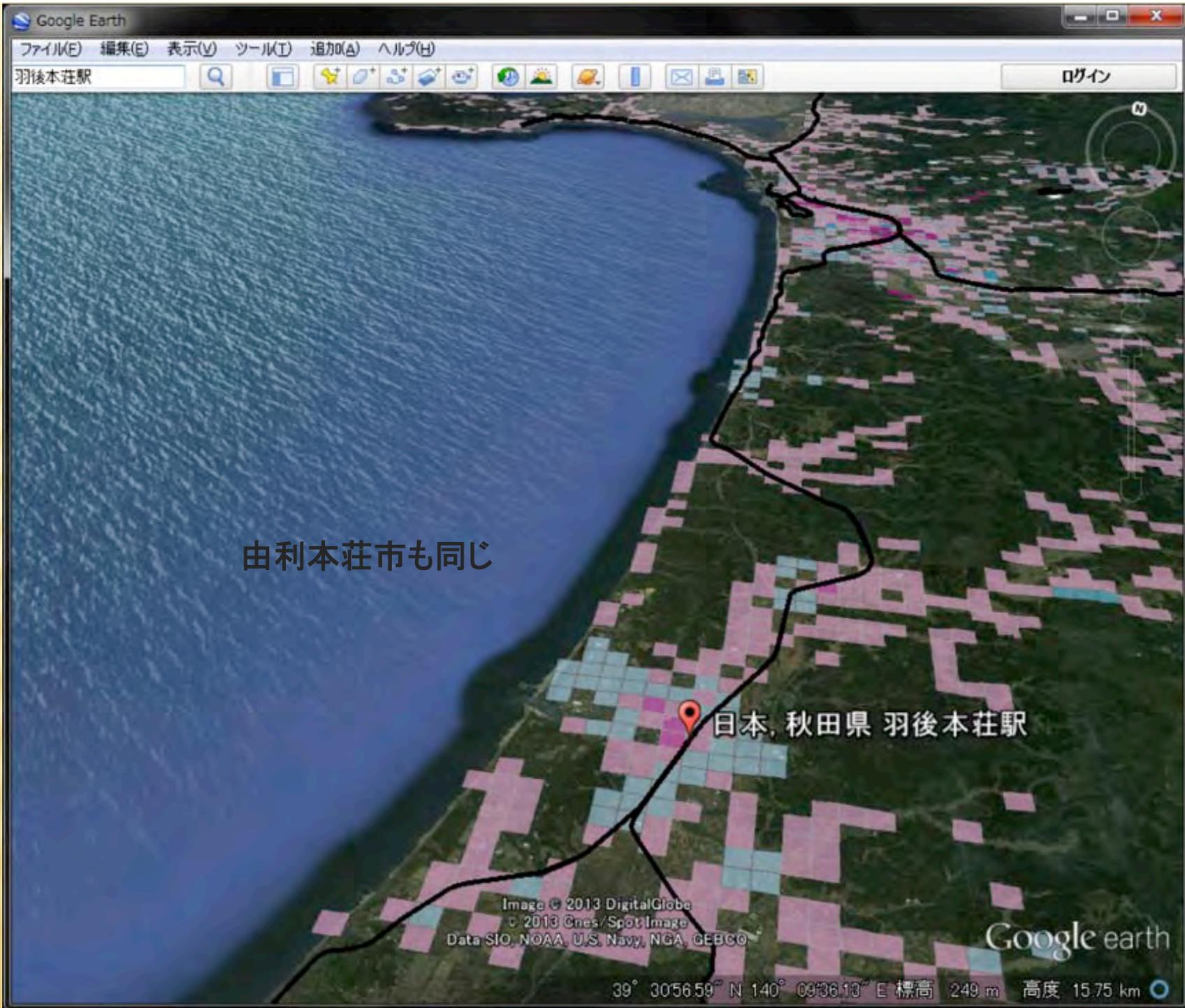
$\beta 6$: 鉄道駅

●コンパクト・シティの構築に向け

- ・如何なる要因が、コンパクト・シティの形成を「阻害」するか？
- ・ 「促進」するか？

●拠点形成の「配置」と「空間」のデザイン





由利本荘市も同じ

日本, 秋田県 羽後本荘駅

Image © 2013 DigitalGlobe
© 2013 Cnes/Spot Image
Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO

Google earth

39° 30'56.59" N 140° 09'36.13" E 標高 249 m 高度 15.75 km