

市民意見を反映した日本型コンパクトシティの定義に関する一考察 ～一宮市をケーススタディとして～

学生番号 23413551 氏名 中齊 輝

指導教員 鈴木 弘司

1. はじめに

経済低成長期を迎えた近年こそ、その加速度が鈍化しているが、我が国の都市は高度経済成長期以降、拡大していき、郊外部への開発が進められた。しかし一方で、多くの都市が衰退傾向を示し、様々な都市問題が浮上してきていることも事実である。これを克服するため、国土交通省の社会資本整備審議会は集約型都市構造への転換を提案した。^[1] この集約型都市構造は、欧米で注目を浴びているいわゆるコンパクトシティを提案したものである。

本研究で研究対象とした一宮市においても都市計画に関する基本的方針(都市計画マスタープラン)の中にコンパクトシティの考え方を取り入れており、今後はこれに則って各種施策が進められていくものと考えられる。

しかし、コンパクトシティに関しては多くの調査・研究がなされているものの、我が国では、その定義がいまだ曖昧に表現されている状況にある。

2. 日本型コンパクトシティ

いわゆるコンパクトシティには基本となる考え方や原則こそあるものの、具体的な定義ははっきりしていない。そこで、国内でコンパクトシティの考え方を取り入れているといわれている都市や、都市計画マスタープランにおいて都市機能の集約化もしくはコンパクト化を提案している都市を研究対象とし、日本型コンパクトシティがどのような特徴を伴っているのかについて調査・分析した。具体的には、都市計画マスタープランの中で将来都市構造もしくはそれに準ずる項目に関する記述内容から、土地利用の基本方針を抽出し、将来の都市構造の特徴を捉えることとした。その結果、次のような共通的なキーワードを見出すことができた。

- ・コンパクト化、都市機能の集積
- ・多拠点型、クラスター型

- ・交通軸、拠点間ネットワーク
- ・歩いて暮らせるまち ・市街地拡大の抑制
- ・公共交通の充実

以上より本研究では、まず日本型コンパクトシティを「市街地拡大を抑制しつつ、都市機能を集約させた複数の拠点を、公共交通を中心とする軸で繋いだ都市構造」と定義づけることにした。

ここで拠点とは、いずれの都市にも存在すべき都市機能を考慮しつつ、次のような種類を考えることにする。

- ・行政拠点 ・商業拠点
- ・レクリエーション拠点 ・文化拠点
- ・地域生活拠点 (徒歩圏内で日常生活が完結できる程度の都市施設を有する拠点)

3. 市民意見を反映したコンパクトシティ

上述した日本型コンパクトシティの定義は、各自治体が都市計画マスタープランに記載している内容に関する分析をもとに提案したものである。通常、各自治体は都市計画マスタープラン策定時に住民への意向調査を実施し、それを踏まえて計画を策定するが、都市機能の集積という観点において要になる各種都市施設のニーズを問うような設問が欠如している場合や、“複数回答可”によって郊外部の地域生活拠点においても多機能的な拠点を望むような結果を得ている場合もある。

ともあれ、自治体は財政制約があるなかで、現実的かつ効果的な拠点形成が必要不可欠であるため、本研究では一宮市民を対象とするアンケート調査を実施し、対比較法を用いて、街なか・中心市街地と郊外部それぞれの魅力、各都市施設の相対的な重要度、また地域特性の相対的な重要度を分析し、今後に向けての日本型コンパクトシティを提案する。

(1) アンケート調査概要

調査対象 一宮市在住の 18 歳以上の男女

調査方法 留置法

回収率 回収数 275 / 配布数 365 =75.3%

男女比率 男性 40%(38.4%) 女性 60%(61.6%)

()内は一宮市の実際の男女比率^[2]である。

(2) アンケート調査結果の分析

図 1 に自家用車の利用環境, 図 2 に年齢階層別の 10 年後の居住志向の割合を示す。

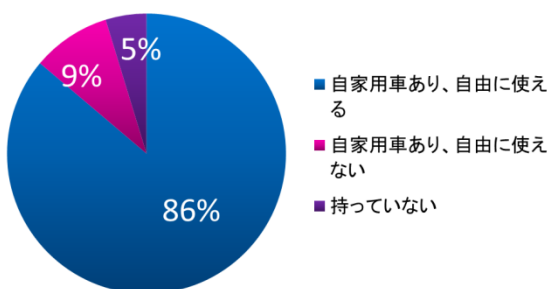


図 1: アンケート調査結果 (自家用車の利用環境)

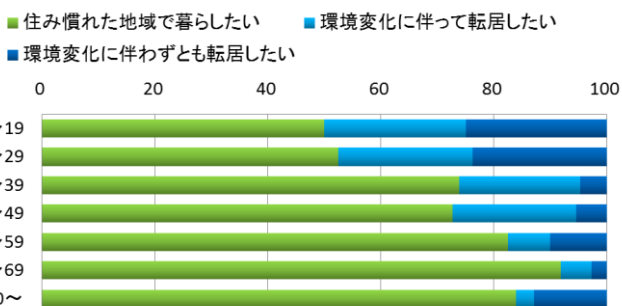


図 2: アンケート調査結果 (10 年後の居住志向)

一対比較法を用いて算出した重要度をもとに, 図 3 は年齢階層別の街なか・中心市街地と郊外の居住地域の重要度を, 図 4 は年齢階層別の都市施設の重要度を, 図 5 には年齢階層別の地域特性の重要度を示す。

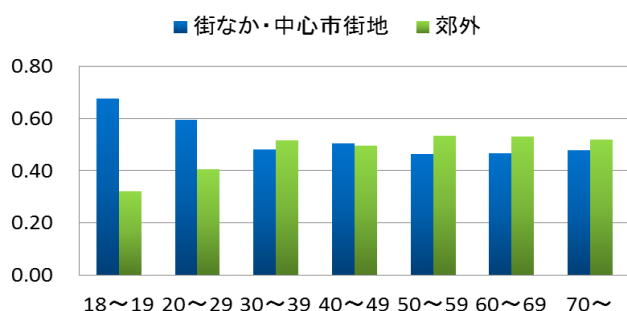


図 3: 居住地域の重要度 (年齢階層別)

■ 公共交通施設
■ 商業施設
■ 医療福祉施設
■ 行政施設
■ 文化レクリエーション施設

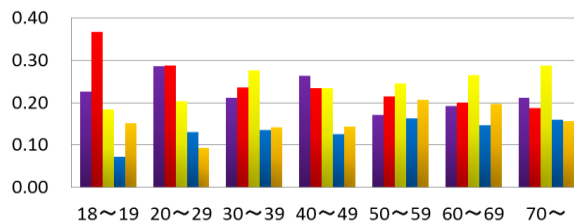


図 4: 都市施設の重要度 (年齢階層別)

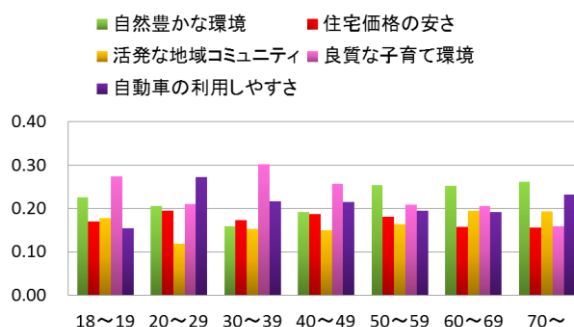


図 5: 地域特性の重要度 (年齢階層別)

(3) 考察

一宮市に関しては, 9 割近くの市民が自家用車を自由に利用でき, 今後も住み慣れた地域で暮らしたいと考える市民が多いことに加え, 移動制約がある高齢者が必ずしも街なか・中心市街地での生活や公共交通施設に重きを置いておらず, 自動車の利用しやすさを重要視している. このことは, 移動制約がある市民のために拠点間を公共交通で繋ぐことに重きを置いている日本型コンパクトシティの考え方は合致しない結果である。

4. おわりに

アンケート調査の結果を踏まえ, 改めて市民意見を反映した日本型コンパクトシティを「市街地拡大を抑制しつつ, 公共交通ならびに私的交通で拠点を結ぶ都市構造」と定義する. これは, 自家用車・自転車といった私的交通の利便性向上を考慮している点で, いわゆるコンパクトシティの考え方とは異なるものである。

参考文献:

[1]「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」社会資本整備審議会 2008 [2]「一宮市の人口」一宮市役所 2012