

第IV部門 大都市間都市群に着目した大都市圏域計画

関西大学工学部 学生員 ○川井 治樹
 関西大学環境都市工学部 正会員 北詰 恵一

1. 研究の目的

人口減少を迎えた日本では、今後、既存社会資本ストックを活用したコンパクトな土地利用政策が必要であるが、郊外圏域で新規住宅地開発が行われ、市街地拡大は継続している。このことは、都市経営の効率性の低下を招き、自治体の財政負担を増加させることを意味する。コンパクト化は、ひとつの都市レベル、都市圏レベルなど、さまざまな空間範囲を対象に議論されているが、ここでは、近畿圏という三大都市圏レベルの広さを考え、土地利用を集める対象地として、大都市の間に位置する大都市間都市群に着目した。近畿圏の場合、大阪市、京都市、神戸市に挟まれる京阪地域・阪神地域がこれにあたる。この地域は、高度経済成長期頃の急激な人口増加に対応して過密気味に建設された住宅が老朽化し、居住環境の低下が目立ち、ほとんどの都市で人口が減少している。一方で、まちとしての長い歴史を持つとともに、既存社会資本ストックを多く持つことから、人口を受け入れる潜在力は十分にある。本研究は、人口減少社会の対応のため、大都市間都市群の住宅居住推進を図り、今後の大都市圏域構造を考察し、提言を行うことを目的とする。

2. 大都市間都市群

ここでは大都市間都市群について説明し、住宅居住推進を図るため、対象都市を選定する。

まず、近畿圏を大都市近郊都市(京阪神大都市圏)と大都市非近郊都市に分類する。次に、大都市近郊都市から大都市、既存衛星都市、新興衛星都市(郊外地)に分類する。大都市は大阪市、京都市、神戸市とし、新興衛星都市は過去30年で人口が50%以上の増加で、将来30年で人口が5%未満の減少率の都市と将来30年で人口が増加する都市とする。それ以外を既存衛星都市とし、大都市間都市群と大都市周辺都市に分類する。大都市間都市群は京阪間と阪神間を結ぶ鉄道路線が通る都市とする。(図1)

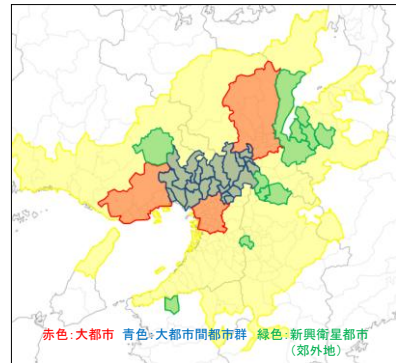


図1 都市圏とそれぞれの都市の位置

大都市間都市群内の将来30年の推計人口をみると、寝屋川市-29.8%、門真市-28.7%、守口市-28.4%と、大きく人口を減らすとされている。人口減少率が大きい都市の居住を推進すれば、さらに大都市間都市群への居住を推進できると考えたので、具体的に市レベルで考えるときは、寝屋川市を対象都市とした。

3. 大都市間都市群の住宅居住推進の考察

3.1 住宅ニーズ

平成15年住宅需要実態調査(国土交通省住宅局住宅政策課)では、「住まいにおいて重視する点(第一位)」で子供がいる世帯では「住宅の広さ・間取り」「住居費の負担」を、高齢者世帯では「高齢者等への配慮」を重視している。現状、新興衛星都市に新居を求める子育て世代の郊外転居を防ぎ、同時に、公共交通に頼らざるを得ず、都市型の福祉サービスを求めて都市に戻ってくる高齢世帯を呼び寄せるためには、それぞれ、これらの点が重視される。

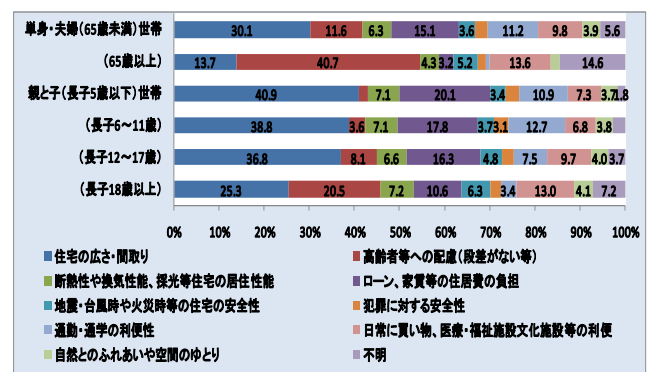


図2 「住まいにおいて重視する点」

3.2 対象都市(寝屋川市)の現状

寝屋川市は、高度経済成長期頃の急激な人口増加に対応し発達した。現在でも当時の住宅が残っており、老朽化が目立ち、自然に配慮した空間が少ない。また、地価も高く住居費の負担が大きいと考えられる。このように大都市間都市群の対象都市は住宅ニーズをあまり満たしていないため、現状のままでは、新興衛星都市での旺盛な住宅需要が開発を押し進め、新規住宅地への転居が進むと考えられる。

3.3 住宅居住推進政策の必要性

前節の問題を解決し、大都市間都市群としての潜在力を活かすためには、次のような住宅政策を重点的に行う必要がある。①老朽化住宅の建て替えやリフォーム・リノベーションの促進、②子育て世帯や高齢世帯に対応した住宅の促進、③公園等の設置で自然環境に配慮した空間の形成、④住宅居住推進に向けた資金の援助、などである。

4. 今後の都市圏域構造の考察

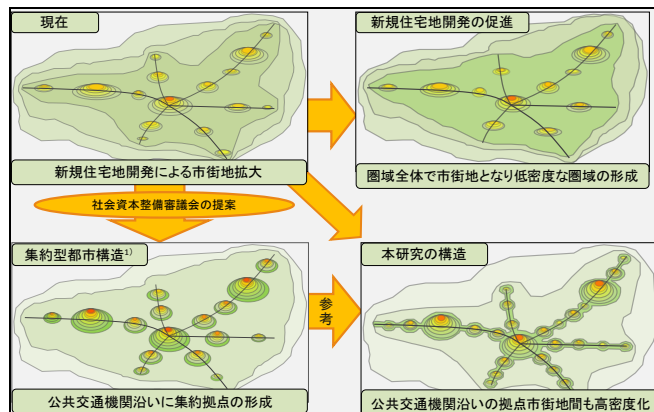
4.1 人々の受け入れ先

DID 地区は、都市機能が集積しており、都市インフラや公共施設が十分にストックされているため、これらを効率よく活用するよう人口の受け入れ先とする。逆に言えば、市街化区域であっても DID 地区でなければ、今後の人口減少下の効率的都市運営のためには積極的な人口受け入れ地区としないという意味である。今後の DID 人口密度の基準として、平成 17 年国勢調査時の DID 人口密度とした。目安として、大都市間都市群では 80~100 人/ha 未満、新興衛星都市では 60~80 人/ha 未満である。ここでは、新興衛星都市での土地利用政策が重要となる。これらの都市の今度の人口増加分を仮に DID 地区に受け入れると DID 人口密度が 80 人/ha 以上になり、これらの都市の特徴であるゆったりとした都市空間の魅力が損なわれる。新興衛星都市での市街地拡大を抑え、その人口増加分を大都市間都市群に受け入れることで、新規社会資本整備支出を抑え、そこで生まれた財源を、前述の大都市間都市群住宅居住推進に向けた資金に回すことを提案したい。

4.2 今後の都市圏域構造の考察

社会資本整備審議会が提案している集約型都市構造は、公共交通機関の駅周辺に集約拠点を図ること

で、効率性の向上を目指している。本提案は、図 3、4 に示すように、鉄道沿線の市街地が繋がるほどに拠点市街地間を整備し、郊外指向の子育て世帯にも比較的ゆったりした空間と緑を提供することを想定するものである。新駅整備も含めて、駅と沿線の適切な密度コントロールをイメージしている。



出所) 社会資本整備審議会の図をもとに加筆提案

図 3 本研究が提案する都市圏域構造

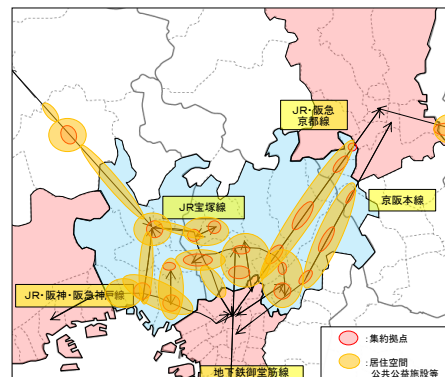


図 4 今後の大都市間都市群のイメージ

5. 結論

本研究では、近畿圏という広域の大都市圏レベルでの土地利用配置政策により、新興衛星都市での都市レベルの郊外化を防ぎ、そこで生まれた社会資本整備コスト削減分を財源とした大都市間都市群における適切な密度の住宅整備と人口受け入れを提案している。大都市間都市群においても、都市レベルの郊外化と駅周辺への過度な集中を避けることで、現状郊外指向のある世帯への相対的にゆったりとした住環境を提供することを想定している。もちろん、自治体を越えたこのような政策は、実施にあたって多くの困難を伴うとともに、圏域計画は、より多面的な条件から定められるべきものである。本研究は、住環境と社会資本ストック配置のマクロな観点からのみの提案である。