

平成 27 年度 環境経済の政策研究

国民総幸福最大化と低炭素化を両立させる都市・地域縮退戦略策定モデル

～ 地区詳細スケールでの評価に基づく土地利用・インフラ再編策立案手法～

研究報告書

平成 28 年 3 月

国立大学法人 名古屋大学大学院

国立大学法人 九州大学

国立研究開発法人 国立環境研究所

目次

概要編	3
研究計画・成果の概要等	3
1. 研究の背景と目的	3
2. 3年間の研究計画及び実施方法	4
3. 3年間の研究実施体制	7
4. 本研究で目指す成果	7
5. 研究成果による環境政策への貢献	7
. 平成 27 年度の研究計画および進捗状況と成果	8
1. 平成 27 年度の研究計画	8
2. 平成 27 年度の進捗状況および成果（概要）	9
3. 対外発表等の実施状況	11
4. 英文サマリー	11
5. 平成 27 年度の進捗状況と成果（詳細）	13
. 今後の研究方針（課題含む）	29
添付資料（参考文献、略語表、調査票、付録 等）	29
本編	31
研究計画・成果の概要等	31
1. 研究の背景と目的	31
2. 3年間の研究計画及び実施方法	32
3. 3年間の研究実施体制	35
4. 本研究で目指す成果	35
5. 研究成果による環境政策への貢献	35
. 平成 27 年度の研究計画および進捗状況と成果	36
1. 平成 27 年度の研究計画	36
2. 平成 27 年度の進捗状況および成果（概要）	37
3. 対外発表等の実施状況	38
4. 英文サマリー	39
5. 平成 27 年度の進捗状況と成果（詳細）	41
. 今後の研究方針（課題含む）	135
添付資料（参考文献、略語表、調査票、付録 等）	136

概要編

研究計画・成果の概要等

1. 研究の背景と目的

(1) 背景

第二次大戦後の急速な経済成長を原動力に、国民に一定レベルの生活水準を提供するためのインフラ整備が完成した日本では、国土デザインの中心課題は「物的拡大」から「質的充実」へと移行している。したがってその評価も経済便益では捉えきれないはずであるが、都市・地域やインフラ整備に関するプロジェクトの評価は現在でも貨幣タームでの費用便益分析が軸となっている。一方で、経済成長の過程でモータリゼーション進展と緩い土地利用規制によって都市・集落域が低密に拡散した結果、CO₂排出量やインフラ維持費用が大きいスプロール型土地利用となるとともに、災害に対して脆弱な地域にも住宅や都市機能が広がってしまっている。

人口減少・超少子高齢時代を迎え、このような土地利用を放置すると、得られるQOL(Quality Of Life)に対して多くのエネルギー消費・CO₂排出やインフラ維持費用を要する非効率な状況が続き、低炭素社会になりえないどころか将来的には、地域そして国の破綻へつながりかねない。また気候変動に伴う気候外力の増加によって、災害脆弱地域ではより一層の被災リスクを抱えるようになり、現在では安全な地域であっても今後想定を超える災害に襲われる可能性がある。このような社会的・環境的变化に伴う国土衰退を回避するために、各基礎自治体は、土地利用をコンパクト化し、交通・防災・代謝等インフラシステムを適正に組み合わせることで、人口急減を防ぎ、財政健全経営を図りながら社会が絆を保って生き延びるレジリエントな国土デザイン戦略への転換が急務である。

この戦略で最も重要となる方向性は、災害に対して脆弱な地区や、QOLが低くCO₂排出量やインフラ維持費用が大きい地区を割り出して撤退し、優良な地区への集約を図ることで、低炭素・低費用でQOLの高い魅力的な地域を支える土地利用に転換する「縮退」である。その実現に欠かせないのが、撤退もしくは集約地区の特定であり、具体的には、基礎自治体の空間構造を検討できるように、内部を詳細に分割した単位で、上述の様々な指標を推計し「コベネフィット」を評価できる手法が必要である。従来は、このような地区詳細スケールでの評価手法はなく、例えばCGEをベースとした手法では都道府県レベルの解像度しか得られなかった。

そこで申請者らは、10年にわたって縮退戦略(スマートシュリンク)の思想、評価指標としてのQOL/LCCost(インフラのライフサイクルコスト)、QOL/CO₂に基づく小地区(500mメッシュ)スケールでの長期的サステナビリティ(持続可能性)や災害時レジリエンス(回復力)を評価するシステムのプロトタイプを開発し、名古屋都市圏や幾つかの地方都市に適用した。その成果を論文や著書はもとより、新聞(日本経済新聞「経済教室」等)や一般雑誌論考(Wedge等)でも公表してきた。

(2) 目的

「幸福度向上・低炭素保証型の都市・地域縮退戦略」を各自治体が見いだすために、詳細スケールでの地区評価手法を開発することを目的とする。具体的には1)500mメッシュという小地区単位で将来人口やその構成を予測するモデルを構築し、それをもとに2)CO₂排出量を予測するとともに、3)経済便益にとどまらない居住者の包括的な幸福度(QOL)の変化を計測でき、4)この値を個人・地区間格差も考慮して地域全体で集計した地域幸福度を算出し、5)B/C(プロジェクト総便益/プロジェクト総費用)のBを地域幸福度に置き換え、個人ベースにdisaggregateした地区ごとの住民1人のQOL/CO₂(炭素排出あたりのQOL向上効率:CO₂ emission based QOL sufficiency)を算出する。6)同時に各メッシュの水害や地震等に対する脆弱性も評価し、気候変

動に伴う変化についても検討することで、5)と合わせて、撤退・集約すべきメッシュの順位づけを可能とする。

2. 3年間の研究計画及び実施方法

人口減少下の日本において、「低炭素」で「サステイナブル」かつ「レジリエント」なコンパクト都市・地域構造への縮退戦略を立案支援する一連のモデルシステムを整備する。各モデルシステムは申請者らがこれまで開発してきたものをベースとしつつ、それらを改良・統合し、国民の最大幸福化の実現の観点から、対象都市・地域の特性に応じた政策パッケージを導出可能な構造とする。

モデルシステムは、申請者らが既に地域との連携関係を構築している国内外の数都市でのケーススタディを通じて、人口減少・気候変動による「サステナビリティ」「レジリエンス」の変化をGISにより視覚的に明らかにするとともに、それらを向上させるための具体的な対応戦略を導出するフレームワーク(下図参照)を検討する。さらに、各モデルシステムの利用性を高めるとともに、一連のプロセスをマニュアル化することで、自治体担当者らが縮退戦略の地域における合意形成に利用できるように整備する。

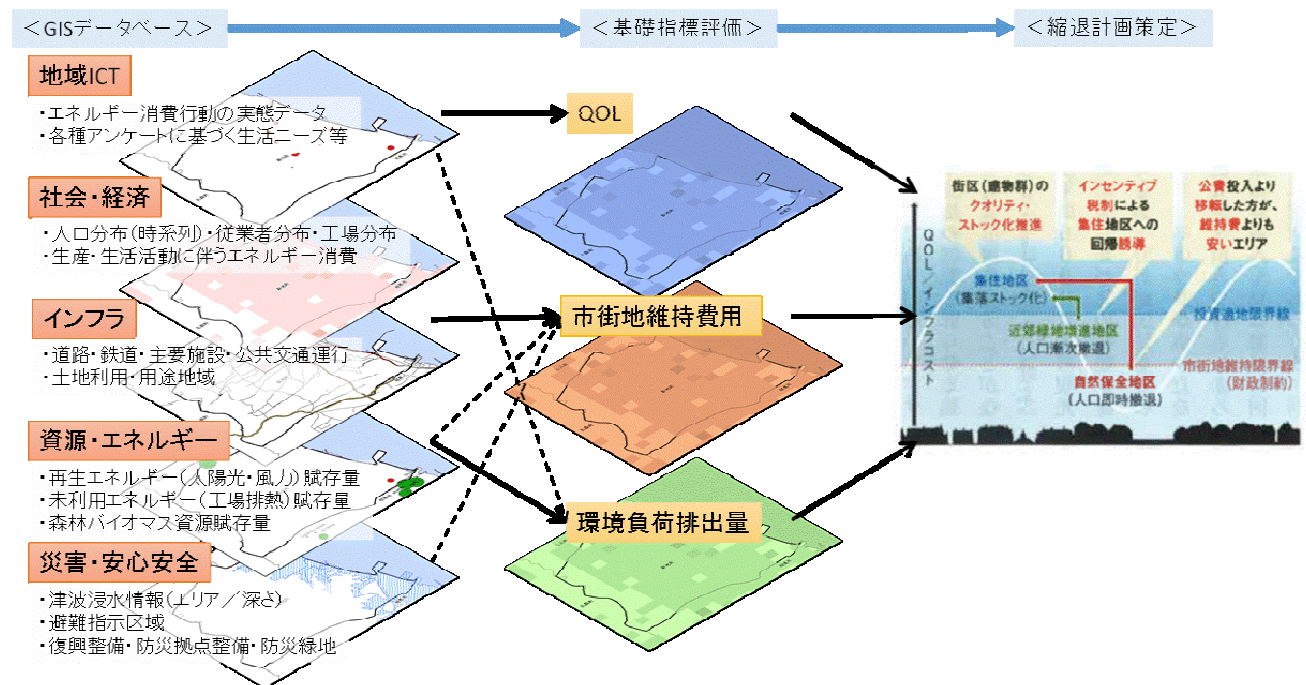


図 1 縮退戦略策定モデルのイメージ

(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー(林・塚原・中村・加知)

本研究において最も根本的な評価概念となる「QOL」について、国内外の関連研究等を網羅的にレビューすることで系譜図を作成し、その定量評価手法について理論的な見直しを図るとともに、プロジェクト評価への適用に配慮したモデルを再構築する。

・欧州の衰退都市における都市発展計画と環境政策の事例調査

欧州では日本に先立って経済成熟(後退)や人口減少が進んだ都市・地域が多くあり、地域政策の評価概念としてQOL向上や低炭素化を導入している例が見られる。そこで、ドイツ、イングランドの諸都市などを対象に、都市衰退に対してどのように目標を修正し都市・環境政策を変更していったかについて、合意形成プロセスや具体的な政策評価手法を中心に現地・資料調査及び自治体へのヒアリング等を通して事例調査

を実施する。

・都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査

都市・地域縮退策については、先進国を中心に様々な提案があり、一部は実施されている。その議論の中で、この策がいかなるメリットやデメリットを発生するかについても多数の研究が行われている。本研究では特に、主な効果としての「CO₂等環境負荷の削減」「QOLの向上」「災害への対応」「費用の低減」と、それを実施する際に直面する困難としての「撤退・集約費用の負担」「撤退後の土地利用」「集約を進めるための誘導策」について、資料調査及び学会等での情報収集・議論、関連分野の研究者へのヒアリングを通して研究事例の調査を行う。それらを踏まえて、環境負荷削減に留まらない、縮退戦略のコベネフィットを体系化する。

(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発（林・加藤・戸川）

・詳細地区スケールでの空間～環境コベネフィットの評価指標の定式化

(1)での研究事例調査の結果を基に、都市・地域構造の変化が低炭素性その他様々な要素に及ぼす効果について定式化を行う。既に申請者らは、CO₂排出量、QOL尺度、インフラ維持費用の3つの評価指標を500mメッシュ単位で計量可能なモデルを開発しており、これを改良する。CO₂排出量は、コンパクト化に伴う移動距離や交通機関選択の変化を考慮できるよう旅客交通起源分のモデル詳細化を行う。QOL尺度は、従来考慮してきた機会獲得性・居住快適性・安心安全性の3要素に加え、地域コミュニティの強さや文化的な蓄積を含めた評価を可能とするようにする。インフラ維持費用はそれも含めた包括的な住民サービスの費用を算定できるようにする。これらについて、都市・地域構造やインフラ供給状況による変化を検出可能な関数としてモデル化を行う。

・土地利用・インフラ再編を伴う縮退戦略のコベネフィット評価モデルの構築

上記で開発した各指標の評価モデルとともに、既に申請者が開発を進めている、地震災害や水害に伴う人命・財産・生活被害とその回復過程を小地区単位でシミュレートして評価するモデルシステムを用いて、GIS上で500mメッシュ単位での長期的「サステナビリティ」と災害時「レジリエンス」評価を可能とするモデルシステムを整備する。前者は住民サービス新設費用あたりQOLや、CO₂排出量あたりQOLが長期的に安定して高い水準で推移するかどうかで評価できる。また、後者は各種被害を住民の総余命損失と財産・インフラ被害額の少なさとして評価できる。これらの指標を用いて、縮退戦略実施（撤退・集約地選定）や各種インフラ整備がもたらすコベネフィットが評価できるようになる。

なお、近年における集中豪雨災害等の頻発を考慮して、災害影響の地理的分布や頻度変化を組み込んだ縮退戦略の立案は必要不可欠である。そのため、気候変動影響シナリオと統合的な高解像度の災害リスク影響評価モデルを新たに開発し組み込む。これによって、例えば河川水害であれば、気候変動進展後において、堤防・ダムなどのインフラ建設策と、後背地から撤退し浸水を許す策とでのレジリエンスの違いを評価できるようになり、CO₂排出量等とも合わせた縮退戦略検討が可能となる。

(3) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価に関する事例研究（加藤・中村・加知・戸川）

構築した評価モデルシステムは日本全国を対象とするが、本研究では、研究参加者が実際に地域の活性化や防災・減災対応に携わっている名古屋都市圏・宮崎市・福島県浜通り北部地域等の候補地に適用し、ケーススタディを実施する。特に目指す点は、少子高齢化、巨大災害リスク増大（気候変動の考慮を含む）、そして省エネルギー・低炭素という、縮退戦略が必要とされる3つの主要な要因について、各対象地域で評価を

行い、それを基に「サステナビリティ」「レジリエンス」の両方が向上できるような望ましい縮退プログラム（時系列）を提案することである。さらにその提案を各地域の自治体職員や住民等に見ていただき、議論することで、実行可能な戦略の実施に向けて合意形成を図るプロセスを試行する。

以下では重点的な評価対象地域として想定している、名古屋都市圏北東部の小都市である岐阜県恵那市を例に検討イメージを述べる。名古屋駅から1時間強の通勤圏外縁にある小都市で、御多分に洩れずスプロールが進み、中心市街地が衰退してきている。郊外集落では高齢化・過疎化が著しくQOL維持が困難となっている。一方、2027年には近隣にリニア新幹線駅が設置される予定で、QOLの大きな変化が見込まれる。そこで、小地区単位での将来人口や構成、および建物・インフラの更新を予測するモデルの結果も用いて、リニア新幹線を利用した首都圏などとの交通利便性改善に伴うQOL向上効果を検討するとともに、域内の二次交通整備や縮退策、および中心市街地建物群の高質・長寿命化（クオリティ・ストック化）も合わせて行った場合に、居住者のQOLがどれほど向上し、CO₂が削減できるかを分析する。

(4) 都市・地域縮退戦略の環境政策への貢献（全員）

ケーススタディを通じて導出した望ましい都市・地域構造を実現するために必要となる縮退戦略（スマート・シュリンキング）シナリオを、政策立案者との協働を通して検討する。ここでは、低炭素化とともに地域幸福度向上、維持費用削減、災害への強靱性確保を合わせたコベネフィットを最大化し、人口減少下でもサステナブルでレジリエントとなるような都市・地域を幅広い合意形成によって実現することに資する方法論の提供を目指し、かつ政策立案者が利用可能なガイドラインを作成する。

日本のように都市化の過程において郊外開発が急速に進んだ国では、既に開発が進んだ郊外部のうち、災害に対して脆弱であったり、QOLのわりに費用やCO₂排出が大きい地区からいかに撤退し、効率の高い地区に集結するかが課題である。そのための具体的な誘導策として、都市計画規制と税制等によるインセンティブの併用策を提示する。これについては、欧米で実施されている不動産取引の様々なテクニックの日本への導入可能性も合わせて検討する。さらに、策の実施に伴う誘導効果の発現量を評価できる計量モデルを合わせて開発し適用することで、国民幸福最大化・低炭素化の観点から見た施策の必要実施レベルをバックキャスト的に推計する。

また、日本特有の問題点として、建物の寿命が短いことが挙げられる。これは物理的耐久性よりもむしろ都市計画制度の不備による土地利用混乱が各建物の社会的・経済的寿命を減少させている側面がある。建物の寿命はCO₂排出量や資源消費量の多寡とは必ずしも関係しないが、省エネルギーやリサイクルの技術と合わせて影響を及ぼす。そこで、縮退シナリオの検討にあたっては、維持費用等を勘案した建物・インフラストック更新投資余力も考慮し、サステナビリティをより高めることができる社会的・経済的寿命を見だし実現する「都市ストック化」施策を合わせて実施することを盛り込むこととする。

3. 3年間の研究実施体制

林 良嗣	名古屋大学・大学院環境学研究科・教授	統括、(1)政策・研究レビュー、(2)事例研究、(3)政策検討
加藤 博和	名古屋大学・大学院環境学研究科・准教授	(2)モデルシステム開発、(3)事例研究、(4)政策検討
中村 晋一郎	名古屋大学・大学院工学研究科・講師	(1)政策・研究レビュー、(2)モデルシステム開発、(4)政策検討
塚原 健一	九州大学・大学院工学研究院・教授	(1)政策・研究レビュー、(4)政策検討
加知 範康	九州大学・大学院工学研究院・助教	(1)政策・研究レビュー、(2)モデルシステム開発、(4)政策検討
戸川 卓哉	国立環境研究所・社会環境システム研究センター・研究員	(2)モデルシステム開発、(3)事例研究、(4)政策検討

4. 本研究で目指す成果

都市・地域全体やその内部の任意メッシュについて、QOLを向上させながらCO₂を削減していくプログラムが検討できる。また、地域経営の重要なバロメータとなる市街地維持費用もメッシュごとに計算できる。そのため、CO₂あるいは費用の削減目標を与えると、QOL/CO₂あるいはQOL/LCCostの小さいメッシュからの順次撤退、あるいはQOLを改善するインフラの改良を同時に考慮した計画の作成が可能となる。更に、地区や個人属性（年齢別、性別、居住地区別など）ごとのQOL水準も算出できるようにし、政策立案者が利用可能なガイドラインを作成する。

5. 研究成果による環境政策への貢献

地球温暖化に対する都市・地域の「緩和策」「適応策」として長期的に大きな効果が期待できる、土地利用・インフラ再編策の立案と評価が可能となる。詳細地区単位での評価による撤退・集約地区の導出による縮退施策、それを補完する交通ネットワーク整備施策、あるいは防潮堤などの防災インフラの改良などといった施策オプションを、500mメッシュ単位という従来手法にはない極めて詳細なレベルで具体的に検討できる。その際、メッシュごとにQOLの変化や、インフラ維持に必要な公共投資の額が推計でき、CO₂削減と同時にコベネフィットとしての幸福度や財政状況の改善も一目瞭然となる。また、経済便益に代えてQOLを用いることは、経済成熟時代の都市・地域政策評価の方向性に適合するのみならず、高齢者・就業者・子供といった属性別にQOL向上を検討できるので、人口減少・高齢化時代に各属性間のバランスがとれたQOL向上を目指した縮退戦略への科学的根拠を提供できる。

・平成 27 年度の研究計画および進捗状況と成果

1. 平成 27 年度の研究計画

平成 27 年度は、上記 3 年間の研究計画のうち、(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー及び(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発を実施する。

(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー

H27 年度は、本研究において最も根本的な評価概念となる「QOL」について、国内外の関連研究等を網羅的にレビューすることで系譜図を作成し、その定量評価手法について理論的な見直しを図るとともに、プロジェクト評価への適用に配慮したモデルを再構築することを目指す。

・欧州の衰退都市における都市発展計画と環境政策の事例調査

欧州では日本に先立って経済成熟（後退）や人口減少が進んだ都市・地域が多くあり、地域政策の評価概念として QOL 向上や低炭素化を導入している例が見られる。そこで、ドイツ、イングランドの諸都市などを対象に、都市衰退に対してどのように目標を修正し都市・環境政策を変更していったかについて、合意形成プロセスや具体的な政策評価手法を中心に現地・資料調査及び自治体へのヒアリング等を通して事例調査を実施する。

・都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査

都市・地域縮退策については、先進国を中心に様々な提案があり、一部は実施されている。その議論の中で、この策がいかなるメリットやデメリットを発生するかについても多数の研究が行われている。本研究では特に、主な効果としての「CO₂等環境負荷の削減」「QOLの向上」「災害への対応」「費用の低減」と、それを実施する際に直面する困難としての「撤退・集約費用の負担」「撤退後の土地利用」「集約を進めるための誘導策」について、資料調査及び学会等での情報収集・議論、関連分野の研究者へのヒアリングを通して研究事例の調査を行う。それらを踏まえて、環境負荷削減に留まらない、縮退戦略のコベネフィットを体系化する。

(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発

・詳細地区スケールでの空間～環境コベネフィットの評価指標の定式化

(1)での研究事例調査の結果を基に、都市・地域構造の変化が低炭素性その他様々な要素に及ぼす効果について定式化を行う。CO₂排出量、QOL尺度、インフラ維持費用の3つの評価指標を500mメッシュ単位で計量可能なモデルを、既存モデルをもとに改良する。CO₂排出量は、コンパクト化に伴う移動距離や交通機関選択の変化を考慮できるよう旅客交通起源分のモデル詳細化を行う。

2. 平成 27 年度の進捗状況および成果（概要）

(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー

・欧州の衰退都市における都市発展計画と環境政策の事例調査

欧州では日本に先立って経済成熟（後退）や人口減少が進んだ都市・地域が多くあり、地域政策の評価概念として QOL 向上や低炭素化を導入している例が見られる。そこで今年度は、ドイツのワイマール、ライプチヒを対象に、都市衰退に対してどのように目標を修正し都市・環境政策を変更していったかについて、合意形成プロセスや具体的な政策評価手法を中心に現地・資料調査及び自治体へのヒアリング等を通して事例調査を実施した。

ライプチヒは第二次世界大戦中に新たな工業産業の発達に伴い人口の移入がすすんだが、1960 年代から市内の住居環境の悪化により郊外へ人口が流出した。ドイツ統合後には旧西ドイツへの人口流出が進み、人口はピーク時（約 7 万人）から約半分（約 4 万 5 千人）まで急激に減少した。しかしプライベートセクターの投資や西ドイツからの財政援助によって持ち直し、1990 年代後半からは急激な人口の回復が起こった。その背景には低家賃に合わせて BMW 等の有名企業の誘致、さらには教育の強化がある。

ライプチヒ内の建物の多くは築年数が古いものが多いものの、エリア内の緑地が良好に保持されており、かつ建物そのものは盛んにリノベーションが実施されている。特筆すべき点として、リノベーションの実施に NPO 等の市民参加が進んでいることが挙げられる。一例として「日本の家」が挙げられる。「日本の家」は空きや再生に向けた創造的なアイデアを生み出すことを目的としたプロジェクトであり、ライプチヒ中心街のある空家を独自にリノベーションした部屋で活動している。活動内容は日本食パーティー、日本文化ワークショップなど日本の文化に関するイベントの開催が主であるが、その背景には「市民による草の根型の空家の有効活用」という理念が存在する。

ワイマールは第二次世界大戦で壊滅的な被害を受け、その住環境の劣悪さに合わせて毎月 1,000 人も人口が流出した。ドイツ統合後、財政援助を受けて市内の交通、農業、そして旧市街地の再生を実施し、1996 年にはバウハウスが、1998 年には旧市街地がユネスコの世界遺産に指定され、さらには 1999 年にはヨーロッパ歴史都市に指定された。現在では 2005 年には 20% だった失業率が 2013 年には 8% まで回復した。

このようなワイマールでの都市再生の背景には都市再生に向けた基本理念がある。ワイマールでは住宅供給を単なる「屋根」の供給として捉えるのではなく住居空間が生む「atmosphere」の構築を重視し、すべての人々のための美しく豊かで文化的な中心街の再生や健康都市、気候変動への対応といった都市戦略がある。この戦略のもと既存のニュータウンの再生にも着手しており、たとえば 1960 年代に開発され現在では全人口の約 30% が住むワイマール西部に位置するニュータウンではリノベーションにかかる費用の 30% を市が負担し再生に成功している。ニュータウン内には Green Space があふれ良好な住環境を形成しており、現在では新規入居者は 2~3 年待ちという人気となっている。

以上のように、都市再生に向けてはただ単に住居そのものの供給を行うのではなく、住居とそれを取り囲む住環境（atmosphere）の再生が重要であり、かつその実施に向けては市民参加を行うことでのコミュニティ強化など、空間的・社会的コベネフィットを戦略的に生み出すことが重要であると言える。

・都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査

今年度は、都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットの主な効果としての「CO₂ 等環境負荷の削減」「QOL の向上」「災害への対応」「費用の低減」と、それを実施する際に直面する困難としての「撤退・集約費用の負担」「撤退後の土地利用」「集約を進めるための誘導策」について、資料調査及び学会等での情報収集・議論、関連分野の研究者へのヒアリングを通して研究事例の調査を行い、それらを踏まえて、環境負荷削減に留まら

ない、縮退戦略のコベネフィットを体系化した。その際、気候変動の適応策 緩和策の実施を都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの駆動力としてとらえ、図-2のようなコベネフィットモデルを考案し、各アローが示す「災害リスク最小化」、「コンパクト化・治水安全度向上」、「ライフスタイル変革」、「CO₂削減」という4要素について研究事例の調査を実施した。

(1) 災害リスク最小化（洪水／土砂災害）

現在、グローバルスケールでの気候変動の洪水・渇水リスクの変化を推定する研究が進んでいるものの、日本スケールでの推定は未だ精度上の課題が残り、特に洪水に関しては、堤防破堤の考慮等、技術的課題も残っており、適応策立案に耐えうる計画論的な外力設定は大きな課題である。

(2) コンパクト化・治水安全度向上

都市のコンパクト化（コンパクトシティ）に関する政策的な議論は、各種答申や法律を通じて行われてきている。一方、コンパクトシティに関する学術的な研究は多数報告されており、一部の都市では既に都市構造再編の取り組みも始まっている。一方治水安全度の向上については、平成9年以降、各水系での河川整備基本方針、整備計画の立案がすすみ、現在治水安全度の向上の取り組みが進行中である。

(3) ライフスタイル変革

心理学的アプローチによる交通・居住地選択行動の変容を促す研究が多く実施されてきている。例えば、書籍「モビリティ・マネジメントの手引き」（土木学会）、日本モビリティ・マネジメント会議などでの研究報告、活動など。

(4) CO₂削減

CO₂削減に関する政策的な議論は、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の第3作業部会の評価報告書、「都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）」などを通じて行われている。また、土木学会、日本都市計画学会など多くの学会で、交行動・都市構造の変化、技術革新に関する研究が多数報告されている。

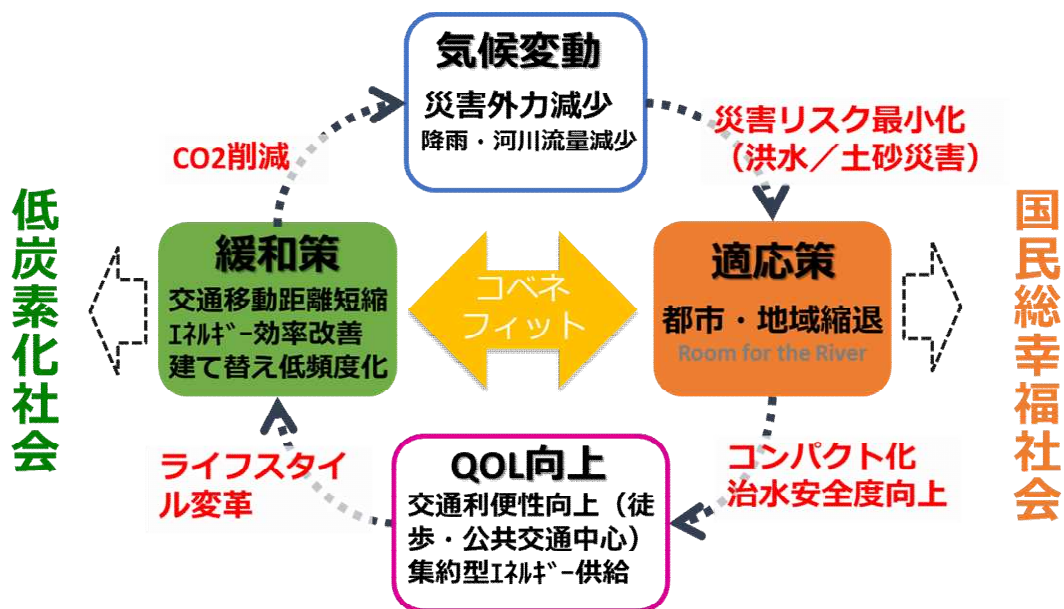


図2 災害安全度の向上をドライビング・フォースとする都市・地域縮退

(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発

(1)での研究事例調査の結果を基に、都市・地域構造の変化が低炭素性その他様々な要素に及ぼす効果について定式化を行うことを目的に、東日本大震災により甚大な被害を受けた福島県の浜通り北部地域を対象に中長期のスパンで避難生活者を含む住民の生活環境を QOL の観点から評価する。本年度は、住民の生活環境の定量的評価のための基礎となる GIS データベースを構築するとともに QOL 構成要素の算定を実施した。ここでは、住民の QOL を定量的に評価するため、先行研究で作成した QOL 評価システムを援用する。このシステムは、QOL 値を社会資本や公共・民間施設へのアクセス性を表す交通利便性 (AC)、居住性や景観の良好度を表す居住快適性 (AM)、および災害や事故・犯罪に対する災害安全性 (SS) の 3 分類からなる、居住地区における環境を左右する物理量 LPs と、そこに居住する住民の主観的な価値観を表す重み (w) との積和によって決定されると定義する。今年度は、重み (w) に関しては、名古屋都市圏における先行研究の結果を援用しているが、次年度以降、対象地域に適合した値に調整し、QOL 統合評価値を算定する。

3. 対外発表等の実施状況

2015 年 7 月 13 日 環境省担当者及び研究者打合せ (環境省)

2015 年 10 月 24 ~ 28 日 The 3rd PC and the 10th SSMS International Conference SSMS2015 (インドネシア・バンドン)

2015 年 11 月 21 ~ 23 日 土木学会土木計画学研究発表会 (秋大会) (秋田)

2015 年 12 月 2 ~ 8 日 COP21 (フランス・パリ)

2016 年 1 月 6 日 研究者打合せ (名古屋大学)

2016 年 1 月 29 日 環境省担当者及び研究者打合せ (環境省)

4. 英文サマリー

(英文)

(1) Review for a strategies of shrinking city and a reduction of carbon emissions in urban and regional area

Case study for urban development plans and environmental policies in European shrinking cities

There are a lot of European cities and areas where have experienced an economic grows and population decline earlier than Japan. And the cities and areas have shown some examples which conducted evaluation for regional policies by using QOL or carbon emissions. In FY 2015, we conducted a field survey in Leipzig and Weimar, Germany, related reform of urban and environment policies and goals due to the urban and regional shrinking. The surveys are based on interview for local governments and reviews related building consensus and evaluation methods. Through the survey, we showed that urban regeneration aims not only providing "house" but also building "atmosphere" of the area, and it is important to make spatial and sociological co-benefits through community enhancements due to citizen participations.

Case study for co-benefits due to urban and regional shrinking

Strategies for urban and regional shrinking have been proposed and conducted in developed countries. In the cases, many researches have been shown both of merit and demerit of these strategies. We conduct a review survey and interview for researchers to organize the researches related co-benefit of urban

shrinking. In this survey, we mainly focus 1) the main effects of the strategies: CO₂ emission, QOL enhancement, disaster mitigation and cost reduction, and 2) the barriers to conduct it: cost burden for evacuation and aggregate, land use after evacuation, promotion of aggregate. In FY 2015, we conducted a resource research related co-benefits between mitigation and adaptation to climate change which is as one of driving force for urban and regional shrinking

(2) Developing an evaluation model system for co-benefit due to urban and regional shrinking

A formulations which express various effects due to changing urban and regional structures are developed based on the (1) result. In FY 2015, we aim to improve the existing model to make it possible to estimate CO₂ emission, QOL and maintenance cost of infrastructures in 500m grids. And we evaluated the living environment of evacuees in Fukushima prefecture based on the QOL. Furthermore, we developed the GIS database to evaluate the living environment and estimated the factors of QOL.

(和文)

(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー

・欧州の衰退都市における都市発展計画と環境政策の事例調査

欧州では日本に先立って経済成熟（後退）や人口減少が進んだ都市・地域が多くあり、地域政策の評価概念として QOL 向上や低炭素化を導入している例が見られる。そこで今年度はドイツのワイマール、ライプチヒを対象に、都市衰退に対してどのように目標を修正し都市・環境政策を変更していったかについて、合意形成プロセスや具体的な政策評価手法を中心に現地・資料調査及び自治体へのヒアリング等を通して事例調査を実施した。調査を通して、都市再生に向けてはただ単に住居そのものの供給を行うのではなく、住居とそれを取り囲む住環境（atmosphere）の再生が重要であり、かつその実施に向けては市民参加を行うことでのコミュニティ強化など、空間的・社会的コベネフィットを戦略的に生み出すことが重要であるとの知見を得た。

・都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査

都市・地域縮退策については、先進国を中心に様々な提案があり、一部は実施されている。その議論の中で、この策がいかなるメリットやデメリットを発生するかについても研究が行われている。本研究では特に、主な効果としての「CO₂等環境負荷の削減」「QOLの向上」「災害への対応」「費用の低減」と、それを実施する際に直面する困難としての「撤退・集約費用の負担」「撤退後の土地利用」「集約を進めるための誘導策」について、資料調査及び学会等での情報収集・議論、関連分野の研究者へのヒアリングを通して研究事例の調査を行った。気候変動緩和策 - 適応策の実施をコベネフィットのドライビング・フォースとして捉え、コベネフィットモデルを考案し、要素ごとに既往研究のレビューを実施した。

(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発

(1)での研究事例調査の結果を基に、都市・地域構造の変化が低炭素性その他様々な要素に及ぼす効果について定式化を行う。本年度は CO₂ 排出量、QOL 尺度、インフラ維持費用の 3 つの評価指標を 500m メッシュ単位で計量可能なモデルを、既存モデルをもとに改良することを目標に、東日本大震災により甚大な被害を受けた福島県の浜通り北部地域を対象として中長期のスパンで避難生活者を含む住民の生活環境を QOL の観点から評価するため、基礎となる GIS データベースを構築するとともに QOL 構成要素の算定を実施した。

5. 平成 27 年度の進捗状況と成果（詳細）

平成 27 年度は、3 年間の研究計画のうち、(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー及び(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発を実施した。

(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー

「(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー」では、本研究において最も根本的な評価概念となる「QOL」について、国内外の関連研究等を網羅的にレビューすることで系譜図を作成し、その定量評価手法について理論的な見直しを図るとともに、プロジェクト評価への適用に配慮したモデルを再構築することを目的として、「欧州の衰退都市における都市発展計画と環境政策の事例調査」及び「都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査」を実施した。

・ 欧州の衰退都市における都市発展計画と環境政策の事例調査

「欧州の衰退都市における都市発展計画と環境政策の事例調査」では、欧州では日本に先立って経済成熟(後退)や人口減少が進んだ都市・地域が多くあり、地域政策の評価概念として QOL 向上や低炭素化を導入している例が見られる。そこで、ドイツの諸都市などを対象に、都市衰退に対してどのように目標を修正し都市・環境政策を変更していったかについて、合意形成プロセスや具体的な政策評価手法を中心に現地・資料調査及び自治体へのヒアリング等を通して事例調査を実施する。平成 27 年度はドイツのワイマール、ライプチヒを対象に、都市衰退に対してどのように目標を修正し都市・環境政策を変更していったかについて、合意形成プロセスや具体的な政策評価手法を中心に現地・資料調査及び自治体へのヒアリング等を通して事例調査を実施した。調査は 2015 年 10 月 10 日から 18 日の日程で実施した。調査対象地、調査行程を下に示す。

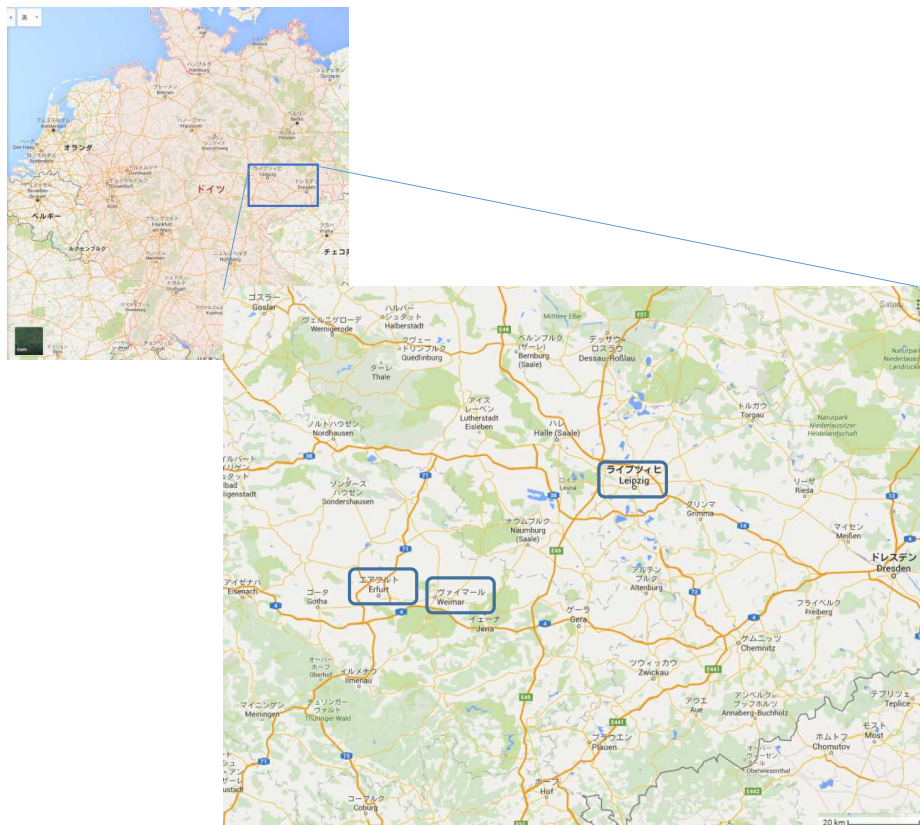


図 3 調査対象地

表 1 ドイツ調査行程

10月10日	○名大・九大合流 ○翌日の打ち合わせに向けた準備
10月11日	○ワイマール市内を視察（バウハウス博物館等） ○バウハウス大学 Uwe 先生と共に、ワイマールの住宅地・ニュータウン・歴史等の調査・ヒアリング
10月12日	○バウハウス大学にて、Uwe 先生とアンケートについて打ち合わせ ○ワイマール市役所都市局の方と、都市計画、都市課題、今後について協議 ○ヘルムホルツ環境研究センターRink 先生と、ライプチヒの変遷と都市課題について協議（第5章）
10月13日	○ライプチヒ市内の衰退地域を視察 ○「日本の家」大谷さんと、ライプチヒの再開発の現状、再生に向けた取り組みについて協議（第7章）
10月14日	○ライプチヒ市内の衰退地域を視察 ○アンケート内容の修正・訂正（アンケート内容は別紙参照）
10月15日	ライプチヒ市内の衰退地域を視察 ○ライプチヒ市内（駅構内・公園）で、アンケート実施
10月16日	○ライプチヒからワイマールへ移動 ○ワイマール市内（駅構内・公園）で、アンケート調査 ○ワイマールからエアフルトへ移動（宿泊地）
10月17日	○エアフルトからライプチヒへ移動 「日本の家」でアンケート調査 ライプチヒからエアフルトへ移動
10月18日	エアフルトからフランクフルトへ移動 フランクフルト市内を視察



図 4 調査の様子

a) ライプチヒ

○都市の特徴

ライプチヒは旧東ドイツ Saxony に位置し、面積は 297.36 km² (約 17km × 17km)であり、2015 年時点の人口は 544,479 人である。以前は「Dirty City, Dying City」であったものの、2013 年にはドイツの住みやすい都市ランキングで 1 位となっており、ヨーロッパ全体でも QoL ランキングで 3 位になっている。2000 年での空家は 60,000 棟以上であった。2010 年には最も経済成長を遂げている都市であり、その成長率は年 2.0 ~ 2.5%である。東ドイツで唯一人口増を経験している都市である。ヨーロッパ全体でもライプチヒとリバプールのみがこのような現象を経験している。

ライプチヒに人口変動の歴史は大きく以下の 5 つに区分される (図 6)。

第二次世界大戦期

北部や東部に発達した工業都市への人口流出が進む。

漸減期

人々がより魅力的な住環境を求めたため、住環境悪化が進む。

ドイツ統合期

1989 年から 1998 年にかけて、100,000 人(20%)が西ドイツへ流出した。工業の衰退によって 90,000 もの職が失われ、その結果出生率は 0.77 まで落ち込み、出生数より死亡数が 20,000 人超過した。

再都市化期

1999 年に周辺の小州が統合され、西ドイツの財政投資が行われ (表 2)、民間部門の開発が進んだ。

漸増期

低額な居住コストによって人口流入が進み、Porsche、BMW、DHL、Amazon といった主要企業が立地した。

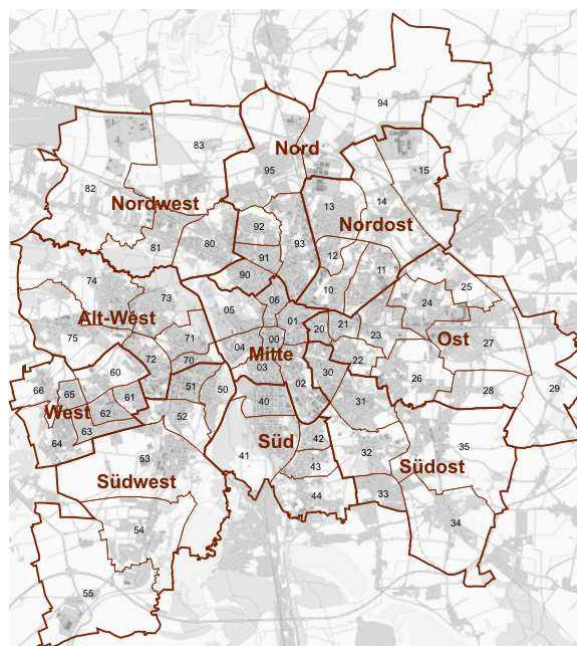


図 5 ライプチヒの地図

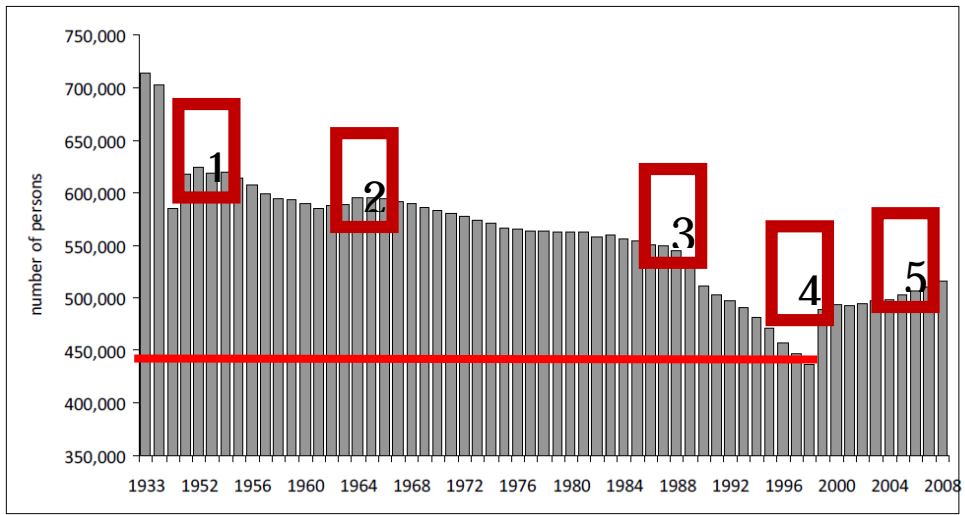


図 6 ライプチヒの人口推移

表 2 ライプチヒ市の主要プロジェクト

Project	Time period	Estimated total investment in Mio. €
Mainly public investments (urban fringe)		
Medical Scientific Centre including Heart Clinic	1992-1996	1,500
New Leipzig Fair	1993-1995	2,060
Leipzig airport	1993-2007	1,340
Mainly private investments (urban fringe)		
Quelle mail-order warehouse	1992-1995	500
Central German Office and Administration Centre, Schkeuditz	1992-1996	500
Porsche/car production	2000-2009	280
BMW/car production	2002-2005	1,400
DHL Logistics	2006-2008	300
Investments in inner Leipzig		
Deutsche Telekom, including district office	1992-1995	580
Technical infrastructure (gas, electricity, water)	1993-1994	1,000
Redevelopment and preparation of enterprise areas	1993-1996	1,200
Various media-related projects of urban renewal	1993-1996	900
Main station, Leipzig Mall	1996-1998	260
Media-city/MDR	1998-2002	250
University Leipzig, hospital	2004-2014	214
City-tunnel	2005-2012	900

○Rink 先生へのヒアリング

今回の視察ではヘルムホルツ環境研究センターRink 氏へヒアリングを実施した。その内容は以下の通りである。

- ・ライプチヒに再生は強固な戦略によって実施されている。
 - ・ドイツ統合後、東側ドイツの発展の必要性が認識された。
 - ・ライプチヒの3分の1の職業が工業関連であり、3分の1が専門性を必要としないもの、残り3分の1が一般職である。
 - ・ライプチヒは高い技能を必要とする仕事が発展しないだろう。
 - ・ライプチヒの住居費は手ごろで魅力的なまま維持されるだろう。
 - ・人口の9%は外国人である。
- また提案として下記の事項が挙げられた。
- ・ライプチヒの役割はドイツ国内の発展した都市へ工業の労働力を供給することにある。
 - ・ライプチヒは難民を受け入れる役割を有している。
 - ・ライプチヒ成功は明らかに資金融資によるものである。

○各エリアの再生の状況

ライプチヒ市では主にグリューナウ地区（ライプチヒ南西部）とアイゼバーン通り（ライプチヒ駅より東へ2km）において都市再生の状況について調査を実施した（図）。

グリューナウ地区（ライプチヒ南西部）

築年数が古い住宅エリアとして有名であり、高齢化率が他の地区と比較して増加傾向にある（外付けでエレベーターを付けている建物も見られた）。外観は廃れているものの、ストックや周辺環境の状態が良く、リノベーションをかけることで今後、多くの人々に受け入れられ住宅エリアになると考えられる。

アイゼバーン通り（ライプチヒ駅より東へ2km）

建物の劣化により、居住不能になっている建物も多く見られた（落書き・ガラス割等）。一方で、リノベーションが盛んに行われており、人口が微増傾向にある（リノベーションが行われている建築物とそうでない建物が混在している状況）。ドイツ人に限らず、多種多様な国籍の方が住んでいる地域（難民の受け皿として機能）。



図 7 ライプチヒでの調査箇所



図 8 グリューナウ地区（ライプチヒ南西部）の様子



図 9 アイゼバーン通り (ライプチヒ駅より東へ 2km) の様子

ONPO へのヒアリング及び活動に関する調査

ライプチヒでは「日本の家」と「ハウスハルテン」という空家再生を目的とした NPO が活動しており、これらの NPO へのヒアリング及び活動内容に関する調査を実施した。

「日本の家」は空家のリノベーションのための創造的なアイデアの創出を理念としており、2011 年に設立された。このプロジェクトは地方都市であるライプチヒでの自主的なリノベーションを目指しており、空家を活用した日本食パーティーや地域祭り、日本文化ワークショップ等を開催している。その目的は“ Use of the bottom-up type lots , vacant house by the citizen”の相互学習である。



図 10 「日本の家」の様子

一方「ハウスハルテン」は住居の仲介や管理を行う NPO であり、その方針は「Interim use of vacant houses」である。ユーザーがメンテナンスを行うことで、その建物のオーナーはメンテナンスコストを抑えることができるというメリットがあり、ユーザーはレンタルコスト無しにそのフリースペースを使用することができるメリットがある。ハウスハルテンはその仲介役として機能し、β-plan または f-plan の不十分なところを補う役割を担っており、かつ地域の人々のセイフティネットワークとしても機能している。リノベーションや取り壊しの費用は 50%を財団が残り 50%をオーナーが支払うことになっており、個人によるリノベーションに使用する材料費の半分は市が負担している。



図 11 「ハウスハルテン」の様子

b) ワイマール市

○都市の特徴

ワイマール市は Thuringia (東ドイツ) に位置し、面積は 84.42 km² (約 10km x 8.4km) である。Bauhaus 運動 (1919) が有名で、文化的都市として知られている。1945 年には第二次世界大戦で市街地が壊滅的な被害を受け、住宅の不足、市街地の消失がすすみ、毎月 1,000 人もの人口流出があった。1990 年のドイツ統合後は、最初の財政援助を受け、都市の再生がすすんだ。近隣の 11 の村が統合され、交通、農業、旧市街地の再生が行われた。そして 1996 年には Bauhaus が、1998 年には旧市街地が UNESCO 世界遺産に選定され、1999 年にはヨーロッパ文化都市として指定されている。2015 年現在では 64,000 人の人口 (学生が 5,000 人) を抱え、2005 年には 20% だった失業率が 2013 年には 8% まで回復した。人口 1 人あたりの面積は 41m² であり

十分な住居面積を有しているが、近年では他のドイツ都市と同様、難民問題（13人/週）に直面している。現在は2030年に向けたマスタープランが運用されている。

ワイマール市はリノベーション補助を最大30%負担しており、住環境の保全・再生に力を入れている。西部ニュータウン地区（1960年代に開発）には、全人口の約33%が居住しているが、70㎡で月6万円という低家賃も相まって（テラスハウスエリアでは1,200ユーロ/月）、人気が高く新規居住は非常に困難な状況となっている（受け入れに2~3年）。ニュータウンの中央部は、Green spaceとなっており、子供からお年寄りまでの癒し・コミュニティの場として機能しており、その住環境は高い。

一方、市内の高級住宅街では、固定資産税があまりかからないため日本と比較して場所の移動があまりおこっておらず、リノベーションへの対応などはオーナーに依存している。



図 12 ワイマール市内の様子（上：ニュータウン、下：高級住宅街）

○ワイマール市都市局へのヒアリング

今回の調査ではワイマール市都市局へヒアリングを実施した。

ワイマールは明確の都市開発方針を有しており、その内容は以下の通りである。

「住宅政策は、『屋根』を提供することが目的ではありません。それによって生み出される『雰囲気 (atmosphere) 』こそが重要なのです。ワイマールは人々にとって美しく、文化度の高い都市です。合わせて、観光や交通、企業活動に対しても親切で健全な都市である必要があります。気候変動や社会的格差などへの速やかな対処も必要です。これらがワイマールの『都市の精神 (the Soul of this City) 』です。すべての都市は『精神』を持っています。そして都市プランナーの仕事はこの『精神』を読み取り、理解することにあります。」

“ Tradition heißt nicht, die Asche zu bewahren, sondern das Feuer weiterzureichen.“

Tradition means to keep the fire burning and not preserving the ash.

また、将来人口に関する方針として、「現在の人口は64,000人でありこれは適切な人口サイズである。私たちはこれ以上の増加は望まない。都市再生のアプローチは財政の増加よりもQoL（特に個人の住居面積）を都市の価値として捉えて実施している」とのことだった。また均一的な建物スタイルを維持するための規制とし

ては「Regulation includes concept, colours, lines, material, etc. The main decision will be competition between professional architectures to get the rights in building or refurbishing the stock in Weimar's city center.」と述べ、一定の規制を設けながら建築家の競争を促す方針を持っている。税制優遇、財産税、所得税に関しては「Owner will definitely get supports upon request for assistance. If the scale is big, there will be subsidies from Germany government and the city will provide minimum of 30% as well. The figures for the former one are not disclosed.」との回答であった。さらに都市再生の資金に関しては、「Weimar receive a huge portion directly from the government (West Germany)」と、その多くを政府からの融資に頼っているとのことであった。



図 13 ワイマール市都市局でのヒアリングの様子

c) 本調査による得られた QoL モデルの改良方針

以上のように、都市再生に向けてはただ単に住居そのものの供給を行うのではなく、住居とそれを取り囲む住環境 (atmosphere) の再生が重要であり、かつその実施に向けては市民参加を行うことでのコミュニティ強化など、空間的・社会的コベネフィットを戦略的に生み出すことが重要であると言える。

現在の QoL モデルは交通利便性、住居快適性、災害安全性の 3 要素からなる「生活環境質向上機会 (Life Prospects: LPs)」を定義し、この LPs に居住者の価値観を表す重みを乗じたものとして計測されている。しかし今回の調査を通して、既存のモデルに対して、主に緑地、街区の統一性、建物の高さ、色彩、建物の配列、そしてリノベーションを考慮する必要があることが示唆され、さらにリノベーションについては経時的な積分值としてコストと QoL を評価する必要があることが示されたと言える。(図 14)

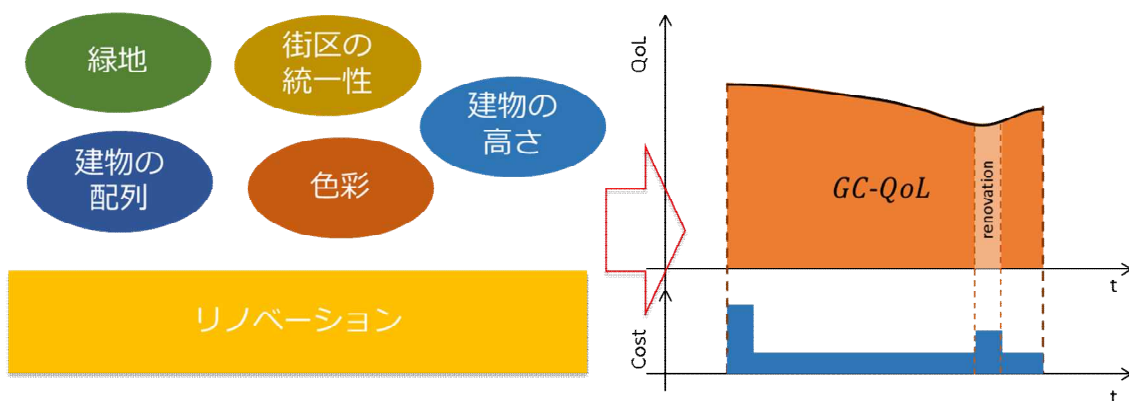


図 14 QoL モデルの改良方針

・都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査

「都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査」では、都市・地域縮退策の主な効果としての「CO₂等環境負荷の削減」「QOLの向上」「災害への対応」「費用の低減」と、それを実施する際に直面する困難としての「撤退・集約費用の負担」「撤退後の土地利用」「集約を進めるための誘導策」について、資料調査及び学会等での情報収集・議論、関連分野の研究者へのヒアリングを通して研究事例の調査を行い、それらを踏まえて、環境負荷削減に留まらない、縮退戦略のコベネフィットを体系化することを目的としている。本年度は、気候変動の適応策 緩和策の実施を都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの駆動力としてとらえ、図 15 のようなコベネフィットモデルを考案し、各アローが示す「災害リスク最小化」、「コンパクト化」、「ライフスタイル変革」、「CO₂削減」という 4 要素について研究事例の調査を実施した。

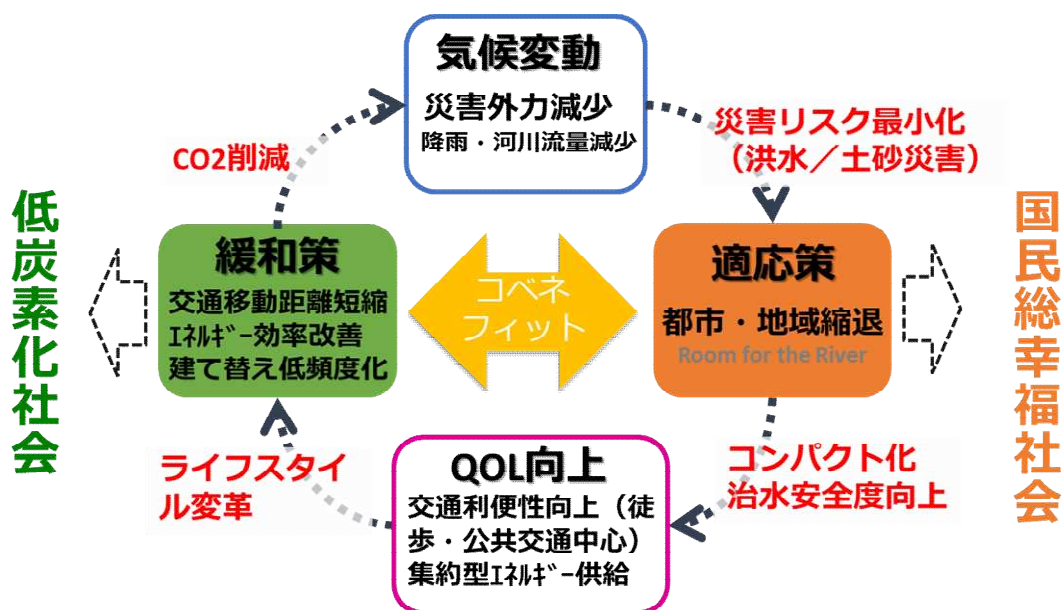


図 15 災害安全度の向上をドライビング・フォースとする都市・地域縮退

(1) 災害リスク最小化

気候変動による災害リスク変化に関する研究は、主にグローバルスケールで実施されており、例えば、Y. Hirabayashi et.al(2013)は、11 の最新気候モデル出力と最先端の河川・氾濫モデルを用いることによって、2100 年までの世界の洪水リスクの変化を推計し、地球温暖化の進展に伴う洪水リスクの増大は、アジア・アフリカの湿潤地域において顕著であることを明らかにしている。一方、日本スケールでは、例えば佐藤ら(2009)が挙げられ、河川域を対象に日本全土において整備された現在気候と将来気候の降雨極値データを用い、河川の外水氾濫による被害の定量化を行っている。一方で、堤防破堤の考慮や気候外力そのもの持つバイアスの計画論的解釈など、実際の適応策立案に耐えうる気候変動下での災害リスク評価は現在も発展途上であると言える。

(2) コンパクト化・治水安全度向上

都市のコンパクト化(コンパクトシティ)に関する政策的な議論は、2007 年の社会資本整備審議会第二次答申、2012 年の都市の低炭素化の促進に関する法律、2014 年の都市再生特別措置法の改正などを通じて行われてきている。また、富山市などいくつかの自治体ではコンパクトシティを基調として都市構造

の再編についての取組みも行われている（富山市は、経済協力開発機構（Organization for Economic Co-operation and Development : OECD）の報告書「Green Growth Studies Compact City Policies（2012）」でも紹介されている）。一方、コンパクトシティに関する学術的な研究は、土木学会、日本都市計画学会など多くの学会において、環境負荷やインフラ維持費用などとの関係について多数の報告されている。一方、浸水被害を考慮した住宅の再配置については、水野ら(2015)があり、神奈川県内の町丁・字等を対象に、2050年までの人口や世帯数、また住宅のライフサイクルと空間配置の推計をすることによって、浸水が予想される地域の人々や住宅を安全な地域へ移動させたとき、どの程度浸水被害額が軽減されるのかを推計している。

一方で我が国の治水安全度の向上については、平成9年の河川法改正後に全水系において河川整備基本方針が立案され、多くの河川では河川整備計画が策定され、1級河川ではおおむね200年～100年の安全度を目指して整備が進んでいる状況である。

(3) ライフスタイル変革

ライフスタイル変革に関する具体的な取組みは、公共交通の利用促進、エコ通勤などのように、1人1人のモビリティ（移動）を、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策であるモビリティ・マネジメントを中心に行われている。国土交通省では、モビリティ・マネジメントの基本的な考え方や各地での取組事例を紹介するパンフレットを作成している。また、一方、ライフスタイル変革に関する学術的な研究は、土木学会、日本都市計画学会、日本モビリティ・マネジメント会議（Japanese Conference On Mobility Management : JCOMM）など多くの学会において多数報告されている。例えば、土木学会からは書籍「モビリティ・マネジメントの手引き」、日本モビリティ・マネジメント会議では、モビリティ・マネジメントの「実務発展」と「技術発展」を目指して、国内の様々な取組みや研究をJCOMM賞として毎年表彰している。

(4) CO₂削減

CO₂削減（気候変動の緩和）に関する政策的な議論は、気候変動に関する政府間パネル（Intergovernmental Panel on Climate Change : IPCC）の第3作業部会の評価報告書（最新の報告書は、第5次評価報告書（Fifth Assessment Report : AR5）「気候変動2014 - 気候変動の緩和（Climate Change 2014 - Mitigation of Climate Change）」）低炭素まちづくりを促進するために2012年度に成立した「都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）」などを通じて行われている。また、低炭素まちづくり計画の作成を支援するツールとして「二酸化炭素削減効果シミュレーション・ツール（CO₂-Reduction Effect Simulation Tool : CREST）などが、国交省から自治体向けに配布されている。しかし、エコまち法による低炭素まちづくり計画を作成した自治体は、2016年1月1日現在21自治体（2014年11月1日現在16自治体）にとどまっており、現時点では大きな広がりは見せていない。一方、CO₂削減（気候変動の緩和）に関する学術的な研究は、土木学会、日本都市計画学会など多くの学会において、交通行動・都市構造の変化、技術革新といった視点から多数報告されている。

以上の調査結果から、現在では図15のアローごとの研究や政策は数多く存在するものの、コベネフィットに着目した研究は見当たらなかった。特にコベネフィットの統合的な定量評価は環境政策立案の上で必要性が高いと考えられる。

(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発

「(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発」では詳細地区スケールでの空間～環境コベネフィットの評価指標の定式化を目指し、(1)での研究事例調査の結果を基に都市・地域構造の変化が低炭素性その他様々な要素に及ぼす効果について定式化を行う。CO₂ 排出量、QOL 尺度、インフラ維持費用の3つの評価指標を500mメッシュ単位で計量可能なモデルを、既存モデルをもとに改良する。特に東日本大震災により甚大な被害を受けた福島県の浜通り北部地域を対象として中長期のスパンで避難生活者を含む住民の生活環境をQOLの観点から評価する。

本年度は、住民の生活環境の定量的評価のための基礎となるGISデータベースを構築するとともにQOL構成要素の算定を実施した。ここでは、住民のQOLを定量的に評価するため、先行研究で作成したQOL評価システムを援用する。このシステムは、QOL値を社会資本や公共・民間施設へのアクセス性を表す交通利便性(AC)、居住性や景観の良好度を表す居住快適性(AM)および災害や事故・犯罪に対する災害安全性(SS)の3分類からなる、居住地区における環境を左右する物理量LPsと、そこに居住する住民の主観的な価値観を表す重み(w)との積和によって決定されると定義する。表4にその概要を示す。

また、小地区単位でのエネルギー利用特性の把握を目的として、再生可能エネルギーや未利用エネルギーのGISデータベースを整備した。今後は、バイオマス等も含めて評価対象を拡張し、既存のQOL評価との統合を目指す予定である。

さらに、対象地域における将来の人口分布に関するシナリオ構築に着手した。コーホートモデルを用いた自治体単位でのマクロ推計からは、津波被災者の高台移転・再定住化が完了後も新地町・相馬市・南相馬市の3市町で約14,000人が避難生活を続けることとなる共に、定住人口に対して急速な高齢化が進展する可能性があることが明らかになった。次年度は、自治体が公表している復興計画に関する情報収集や避難者の中長期的な居住地選択傾向の分析に基づき、マクロ推計値をダウンスケールし人口分布に関する中長期シナリオを設計する。その上で、代替的なシナリオ間をQOLの観点から比較評価することにより、中長期の復興プロセスに対する計画支援情報を提供することを目指す。

表 3 QOL 各評価要素

分類	評価要素	LPs 算出の考え方
交通 利便性 Accessibility (AC)	就業利便性	就業地までの所要時間で評価。今回は各メッシュから最寄の駅までの所要時間(徒歩(4km/時)と自動車(20km/時)の平均速度(12km/時)での移動を想定)で評価。交通行動モデルのアウトプットである通勤にかかる期待最小費用を時間価値(40円/分)で割戻すことにより算出。
	教育・文化利便性	最寄の小学校と中学校までの平均所要時間(徒歩(4km/時)での移動を仮定)で評価。また、通学路の特性を考慮して道路ネットワークを考慮せず、目的地まで直線での移動するものと仮定。
	健康・医療利便性	最寄の一般病院までの所要時間(徒歩(4km/時)と自動車(20km/時)の平均速度(12km/時)での移動を想定)で評価。
	買物・サービス利便性	最寄の商業施設までの所要時間(自動車(20km/時)での移動を仮定)で評価。道路ネットワークを考慮せず、目的地まで直線で移動するものと仮定。交通行動モデルのアウトプットである私事交通にかかる期待最小費用を時間価値(40円/分)で割戻すことにより算出。
居住 快適性 Amenity (AM)	居住空間使用性	国勢調査 H22 から市町村毎で人口 1 人あたり居住延床面積を算出。世帯の平均延床面積を推計し、平均世帯人数で除算した。
	建物景観調和性	周辺の建物の統一感で評価する。対応するデータが存在しないため基本的には 0.5 と設定。シナリオ分析ではオプションとして変化した場合を分析。
	周辺自然環境性	徒歩圏内に緑地が存在しているかどうかで評価。800m 圏内に 1 ヘクタール程度のまとまりがある森林がある場合 1、農地(田畑)がある場合 0.5 と設定。森林・農地は国土数値情報の土地利用細分メッシュより作成。
	局地環境負荷性	交通騒音レベルで評価する。対応するデータが存在しないため基本的には 0.5 と設定。シナリオ分析ではオプションとして変化した場合を分析。
災害 安全性 Safety & Security (SS)	地震危険性	地震によるリスク。耐震設計基準にもとづいて、表層地盤における地震の主要動(S波)の伝わる速度が 0~200m(沖積層・軟弱地盤相当)で 1、200~400m で 0.5、400m 以上(洪積層相当)で 0 とする。データソースは地震ハザードステーション。
	洪水危険性	ハザードマップより得られるデータに基づき、100年に1度の確率で発生する豪雨により床上浸水のリスクがある場合 1、床上浸水のリスクがある場合 0.5、洪水リスクが全くない場合は 0 と設定。
	犯罪危険性	年間街頭・侵入犯罪件数。対応するデータが存在しないため基本的には 0.5 と設定。シナリオ分析ではオプションとして変化した場合を分析。
	交通事故危険性	年間人身事故発生件数。対応するデータが存在しないため基本的には 0.5 と設定。シナリオ分析ではオプションとして変化した場合を分析。

・ 今後の研究方針（課題含む）

平成 27 年度は、3 年間の研究計画のうち、「(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー」及び「(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発」の一部を実施した。H28 年度は引き続き両者を継続しつつ、次のステージである「(3)都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価に関する事例研究」を実施する予定である。

具体的には、「(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー」に関しては、平成 27 年度調査では、住居単独ではなく、ニュータウンや街区などを含めた総合的な住環境の向上が重要という知見を得たことから、街区または地域レベルでの都市再生の手法及び政策に着目してドイツの都市を対象に調査を実施する。また平成 27 年度は「都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査」として、気候変動の緩和策 - 適応策のコベネフィットモデルを考案して各要素についてレビューを行ったが、その成果は主に国内の事例であったことから、平成 28 年度は対象を国外に拡大し、特に政策の事例に着目して資料調査を実施したい。

「(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発」では QOL モデルの改良を目指し、先行的にデータが得られている福島県新地町における復興住宅や災害公営住宅の立地と交通利便性の分布状況を比較したが、重み (w) に関しては名古屋都市圏における先行研究の結果を援用しているため次年度以降、対象地域に適合した値に調整し、QOL 統合評価値を算定する。また、対象地域における将来の人口分布に関するシナリオ構築に着手しが、次年度は、自治体が公表している復興計画に関する情報収集や避難者の中長期的な居住地選択傾向の分析に基づき、マクロ推計値をダウンスケールし人口分布に関する中長期シナリオを設計する。その上で、代替的なシナリオ間を QOL の観点から比較評価することにより、中長期の復興プロセスに対する計画支援情報を提供することを目指す。

平成 28 年度は次のステージである「(3)都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価に関する事例研究」において名古屋都市圏、福島県浜通り、宮崎県でのより具体的な事例研究への応用を試みる。

添付資料（参考文献、略語表、調査票、付録 等）

- 1) Yukiko Hirabayashi, Roobavannan Mahendran, Sujan Koirala, Lisako Konoshima, Dai Yamazaki, Satoshi Watanabe, Hyungjun Kim & Shinjiro Kanae, Global flood risk under climate change, Nature Climate Change 3, 816-821, 2013.
- 2) 佐藤歩, 川越清樹, 風間聡, 森杉壽芳, 気候モデルを利用した日本列島洪水リスク評価, 水工学論文集, 53, 847-852, 2009.
- 3) 社会資本整備審議会, 新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。(第二次答申), 2007.
- 4) 国土交通省, 都市の低炭素化の促進に関する法律, http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/eco-machi.html (参照: 2016 年 3 月 26 日)
- 5) OECD, Green Growth Studies Compact City Policies, 2012.
- 6) 水野伶那, 佐尾博志, 大西 暁生, 神奈川県における浸水発生に適應した住宅の再配置による被害額の軽減効果, 水文・水資源学会誌 28(5), 245-260, 2015.
- 7) 国土交通省, モビリティ・マネジメント, <http://www.mlit.go.jp/common/000234997.pdf>, (参照: 2016 年 3 月 26 日)
- 8) 土木学会土木計画学研究委員会土木計画のための態度・行動変容研究小委員会, モビリティ・マネジメン

トの手引き, 土木学会, 2005.

9) IPCC, Climate Change 2014 –Mitigation of Climate Change, 2014.

10) 国土交通省 都市局 都市計画課, 二酸化炭素削減効果シミュレーション・ツール利用マニュアル, 2014.

研究計画・成果の概要等

1. 研究の背景と目的

(1) 背景

第二次大戦後の急速な経済成長を原動力に、国民に一定レベルの生活水準を提供するためのインフラ整備が完成した日本では、国土デザインの中心課題が「物的拡大」から「質的充実」へと移行している。したがってその評価も経済便益では捉えきれないはずであるが、都市・地域やインフラ整備に関するプロジェクトの評価は現在でも貨幣タームでの費用便益分析が軸となっている。一方で、経済成長の過程でモータリゼーション進展と緩い土地利用規制によって都市・集落域が低密に拡散した結果、CO₂排出量やインフラ維持費用が大きいスプロール型土地利用となるとともに、災害に対して脆弱な地域にも住宅や都市機能が広がってしまっている。

人口減少・超少子高齢時代を迎え、このような土地利用を放置すると、得られるQOL(Quality Of Life)に対して多くのエネルギー消費・CO₂排出やインフラ維持費用を要する非効率な状況が続き、低炭素社会になりえないどころか将来的には、地域そして国の破綻へつながりかねない。また気候変動に伴う気候外力の増加によって、災害脆弱地域ではより一層の被災リスクを抱えるようになり、現在では安全な地域であっても今後想定を超える災害に襲われる可能性がある。このような社会的・環境的变化に伴う国土衰退を回避するために、各基礎自治体は、土地利用をコンパクト化し、交通・防災・代謝等インフラシステムを適正に組み合わせることで、人口急減を防ぎ、財政健全経営を図りながら社会が絆を保って生き延びるレジリエントな国土デザイン戦略への転換が急務である。

この戦略で最も重要となる方向性は、災害に対して脆弱な地区や、QOLが低くCO₂排出量やインフラ維持費用が大きい地区を割り出して撤退し、優良な地区への集約を図ることで、低炭素・低費用でQOLの高い魅力的な地域を支える土地利用に転換する「縮退」である。その実現に欠かせないのが、撤退もしくは集約地区の特定であり、具体的には、基礎自治体の空間構造を検討できるように、内部を詳細に分割した単位で、上述の様々な指標を推計し「コベネフィット」を評価できる手法が必要である。従来は、このような地区詳細スケールでの評価手法はなく、例えばCGEをベースとした手法では都道府県レベルの解像度しか得られなかった。

そこで申請者らは、10年にわたって縮退戦略(スマートシュリンク)の思想、評価指標としてのQOL/LCCost(インフラのライフサイクルコスト)、QOL/CO₂に基づく小地区(500mメッシュ)スケールでの長期的サステナビリティ(持続可能性)や災害時レジリエンス(回復力)を評価するシステムのプロトタイプを開発し、名古屋都市圏や幾つかの地方都市に適用した。その成果を論文や著書はもとより、新聞(日本経済新聞「経済教室」等)や一般雑誌論考(「Wedge」等)でも公表してきた。

(2) 目的

「幸福度向上・低炭素保証型の都市・地域縮退戦略」を各自治体が見いだすために、詳細スケールでの地区評価手法を開発することを目的とする。具体的には1)500mメッシュという小地区単位で将来人口やその構成を予測するモデルを構築し、それをもとに2)CO₂排出量を予測するとともに、3)経済便益にとどまらない居住者の包括的な幸福度(QOL)の変化を計測でき、4)この値を個人・地区間格差も考慮して地域全体で集計した地域幸福度を算出し、5)B/C(プロジェクト総便益/プロジェクト総費用)のBを地域幸福度に置き換え、個人ベースにdisaggregateした地区ごとの住民1人のQOL/CO₂(炭素排出あたりのQOL向上効率:CO₂ emission based QOL sufficiency)を算出する。6)同時に各メッシュの水害や地震等に対する脆弱性も評価し、気候変

動に伴う変化についても検討することで、5)と合わせて、撤退・集約すべきメッシュの順位づけを可能とする。

2. 3年間の研究計画及び実施方法

人口減少下の日本において必要となっている、「低炭素」で「サステイナブル」かつ「レジリエント」なコンパクト都市・地域構造への縮退戦略を立案支援する一連のモデルシステムを整備する。各モデルシステムは申請者らがこれまで開発してきたものをベースとしつつ、それらを改良・統合し、国民の最大幸福化の実現の観点から、対象都市・地域の特性に応じた政策パッケージを導出可能な構造とする。

モデルシステムは、申請者らが既に地域との連携関係を構築している国内外の数都市でのケーススタディを通じて、人口減少・気候変動による「サステナビリティ」「レジリエンス」の変化をGISにより視覚的に明らかにするとともに、それらを向上させるための具体的な対応戦略を導出するフレームワーク(下図参照)を検討する。さらに、各モデルシステムの利用性を高めるとともに、一連のプロセスをマニュアル化することで、自治体担当者らが縮退戦略の地域における合意形成に利用できるように整備する。

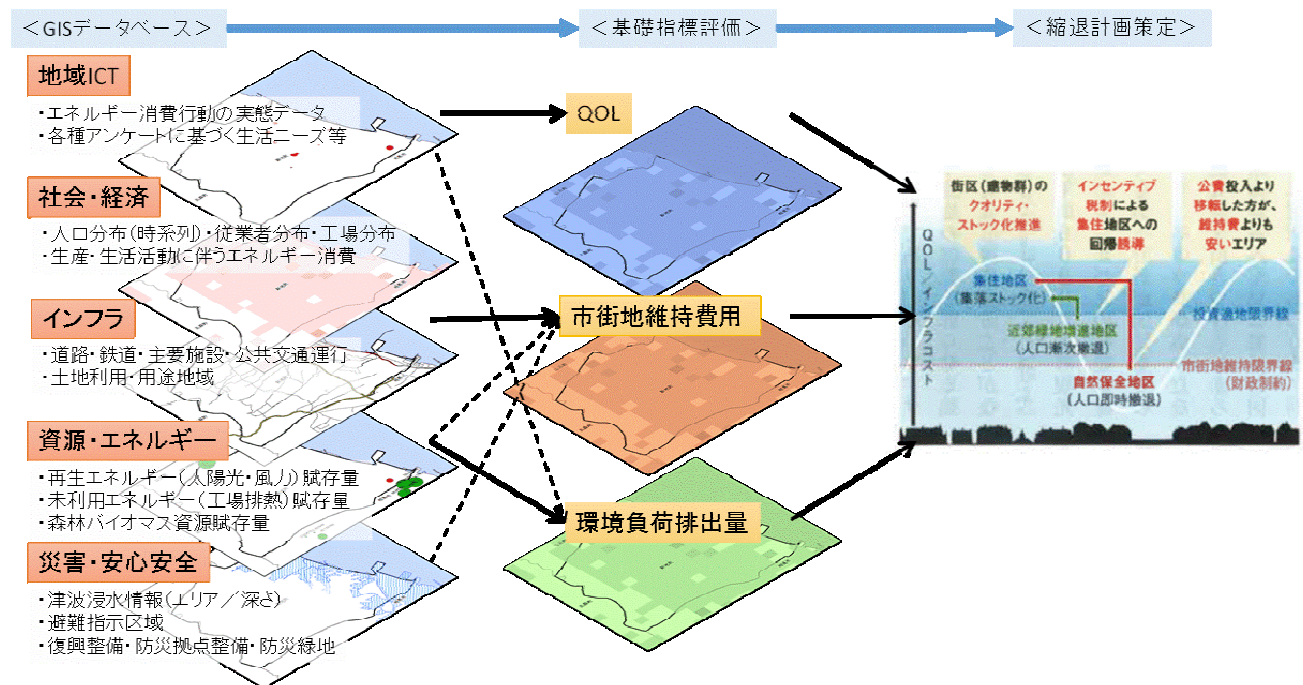


図 16 縮退戦略策定モデルのイメージ

(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー(林・塚原・中村・加知)

本研究において最も根本的な評価概念となる「QOL」について、国内外の関連研究等を網羅的にレビューすることで系譜図を作成し、その定量評価手法について理論的な見直しを図るとともに、プロジェクト評価への適用に配慮したモデルを再構築する。

・欧州の衰退都市における都市発展計画と環境政策の事例調査

欧州では日本に先立って経済成熟(後退)や人口減少が進んだ都市・地域が多くあり、地域政策の評価概念としてQOL向上や低炭素化を導入している例が見られる。そこで、ドイツ、イングランドの諸都市などを対象に、都市衰退に対してどのように目標を修正し都市・環境政策を変更していったかについて、合意形成プロセスや具体的な政策評価手法を中心に現地・資料調査及び自治体へのヒアリング等を通して事例調査

を実施する。

・都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査

都市・地域縮退策については、先進国を中心に様々な提案があり、一部は実施されている。その議論の中で、この策がいかなるメリットやデメリットを発生するかについても多数の研究が行われている。本研究では特に、主な効果としての「CO₂等環境負荷の削減」「QOLの向上」「災害への対応」「費用の低減」と、それを実施する際に直面する困難としての「撤退・集約費用の負担」「撤退後の土地利用」「集約を進めるための誘導策」について、資料調査及び学会等での情報収集・議論、関連分野の研究者へのヒアリングを通して研究事例の調査を行う。それらを踏まえて、環境負荷削減に留まらない、縮退戦略のコベネフィットを体系化する。

(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発（林・加藤・戸川）

・詳細地区スケールでの空間～環境コベネフィットの評価指標の定式化

(1)での研究事例調査の結果を基に、都市・地域構造の変化が低炭素性その他様々な要素に及ぼす効果について定式化を行う。既に申請者らは、CO₂排出量、QOL尺度、インフラ維持費用の3つの評価指標を500mメッシュ単位で計量可能なモデルを開発しており、これを改良する。CO₂排出量は、コンパクト化に伴う移動距離や交通機関選択の変化を考慮できるよう旅客交通起源分のモデル詳細化を行う。QOL尺度は、従来考慮してきた機会獲得性・居住快適性・安心安全性の3要素に加え、地域コミュニティの強さや文化的な蓄積を含めた評価を可能とするようにする。インフラ維持費用はそれも含めた包括的な住民サービスの費用を算定できるようにする。これらについて、都市・地域構造やインフラ供給状況による変化を検出可能な関数としてモデル化を行う。

・土地利用・インフラ再編を伴う縮退戦略のコベネフィット評価モデルの構築

上記で開発した各指標の評価モデルとともに、既に申請者が開発を進めている、地震災害や水害に伴う人命・財産・生活被害とその回復過程を小地区単位でシミュレートして評価するモデルシステムを用いて、GIS上で500mメッシュ単位での長期的「サステナビリティ」と災害時「レジリエンス」評価を可能とするモデルシステムを整備する。前者は住民サービス新設費用あたりQOLや、CO₂排出量あたりQOLが長期的に安定して高い水準で推移するかどうかで評価できる。また、後者は各種被害を住民の総余命損失と財産・インフラ被害額の少なさとして評価できる。これらの指標を用いて、縮退戦略実施（撤退・集約地選定）や各種インフラ整備がもたらすコベネフィットが評価できるようになる。

なお、近年における集中豪雨災害等の頻発を考慮して、災害影響の地理的分布や頻度変化を組み込んだ縮退戦略の立案は必要不可欠である。そのため、気候変動影響シナリオと統合的な高解像度の災害リスク影響評価モデルを新たに開発し組み込む。これによって、例えば河川水害であれば、気候変動進展後において、堤防・ダムなどのインフラ建設策と、後背地から撤退し浸水を許す策とでのレジリエンスの違いを評価できるようになり、CO₂排出量等とも合わせた縮退戦略検討が可能となる。

(3) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価に関する事例研究（加藤・中村・加知・戸川）

構築した評価モデルシステムは日本全国を対象とするが、本研究では、研究参加者が実際に地域の活性化や防災・減災対応に携わっている名古屋都市圏・宮崎市・福島県浜通り北部地域等の候補地に適用し、ケーススタディを実施する。特に目指す点は、少子高齢化、巨大災害リスク増大（気候変動の考慮を含む）、そして省エネルギー・低炭素という、縮退戦略が必要とされる3つの主要な要因について、各対象地域で評価を

行い、それを基に「サステナビリティ」「レジリエンス」の両方が向上できるような望ましい縮退プログラム（時系列）を提案することである。さらにその提案を各地域の自治体職員や住民等に見ていただき、議論することで、実行可能な戦略の実施に向けて合意形成を図るプロセスを試行する。

以下では重点的な評価対象地域として想定している、名古屋都市圏北東部の小都市である岐阜県恵那市を例に検討イメージを述べる。名古屋駅から1時間強の通勤圏外縁にある小都市で、御多分に洩れずスプロールが進み、中心市街地が衰退してきている。郊外集落では高齢化・過疎化が著しくQOL維持が困難となっている。一方、2027年には近隣にリニア新幹線駅が設置される予定で、QOLの大きな変化が見込まれる。そこで、小地区単位での将来人口や構成、および建物・インフラの更新を予測するモデルの結果も用いて、リニア新幹線を利用した首都圏などとの交通利便性改善に伴うQOL向上効果を検討するとともに、域内の二次交通整備や縮退策、および中心市街地建物群の高質・長寿命化（クオリティ・ストック化）も合わせて行った場合に、居住者のQOLがどれほど向上し、CO₂が削減できるかを分析する。

(4) 都市・地域縮退戦略の環境政策への貢献（全員）

ケーススタディを通じて導出した望ましい都市・地域構造を実現するために必要となる縮退戦略（スマート・シュリンキング）シナリオを政策立案者との協働を通して検討する。ここでは、低炭素化とともに地域幸福度向上、維持費用削減、災害への強靱性確保を合わせたコベネフィットを最大化し、人口減少下でもサステナブルでレジリエントとなるような都市・地域を幅広い合意形成によって実現することに資する方法論の提供を目指し、かつ政策立案者が利用可能なガイドラインを作成する。

日本のように都市化の過程において郊外開発が急速に進んだ国では、既に開発が進んだ郊外部のうち災害に対して脆弱であったり、QOLのわりに費用やCO₂排出が大きい地区からいかに撤退し、効率の高い地区に集結するかが課題である。そのための具体的な誘導策として、都市計画規制と税制等によるインセンティブの併用策を提示する。これについては、欧米で実施されている不動産取引の様々なテクニックの日本への導入可能性も合わせて検討する。さらに、策の実施に伴う誘導効果の発現量を評価できる計量モデルを合わせて開発し適用することで、国民幸福最大化・低炭素化の観点から見た施策の必要実施レベルをバックキャスト的に推計する。

また、日本特有の問題点として、建物の寿命が短いことが挙げられる。これは物理的耐久性よりもむしろ都市計画制度の不備による土地利用混乱が各建物の社会的・経済的寿命を減少させている側面がある。建物の寿命はCO₂排出量や資源消費量の多寡とは必ずしも関係しないが、省エネルギーやリサイクルの技術と合わせて影響を及ぼす。そこで、縮退シナリオの検討にあたっては、維持費用等を勘案した建物・インフラストック更新投資余力も考慮し、サステナビリティをより高めることができる社会的・経済的寿命を見だし実現する「都市ストック化」施策を合わせて実施することを盛り込むこととする。

3. 3年間の研究実施体制

林 良嗣	名古屋大学・大学院環境学研究科・教授	統括、(1)政策・研究レビュー、(2)事例研究、(3)政策検討
加藤 博和	名古屋大学・大学院環境学研究科・准教授	(2)モデルシステム開発、(3)事例研究、(4)政策検討
中村 晋一郎	名古屋大学・大学院工学研究科・講師	(1)政策・研究レビュー、(2)モデルシステム開発、(4)政策検討
塚原 健一	九州大学・大学院工学研究院・教授	(1)政策・研究レビュー、(4)政策検討
加知 範康	九州大学・大学院工学研究院・助教	(1)政策・研究レビュー、(2)モデルシステム開発、(4)政策検討
戸川 卓哉	国立環境研究所・社会環境システム研究センター・研究員	(2)モデルシステム開発、(3)事例研究、(4)政策検討

4. 本研究で目指す成果

都市・地域全体やその内部の任意メッシュについて、QOLを向上させながらCO₂を削減していくプログラムが検討できる。また、地域経営の重要なバロメータとなる市街地維持費用もメッシュごとに計算できる。そのため、CO₂あるいは費用の削減目標を与えると、QOL/CO₂あるいはQOL/LCCostの小さいメッシュからの順次撤退、あるいはQOLを改善するインフラの改良を同時に考慮した計画の作成が可能となる。更に、地区や個人属性（年齢別、性別、居住地区別など）ごとのQOL水準も算出できるようにし、政策立案者が利用可能なガイドラインを作成する。

5. 研究成果による環境政策への貢献

地球温暖化に対する都市・地域の「緩和策」「適応策」として長期的に大きな効果が期待できる、土地利用・インフラ再編策の立案と評価が可能となる。詳細地区単位での評価による撤退・集約地区の導出による縮退施策、それを補完する交通ネットワーク整備施策、あるいは防潮堤などの防災インフラの改良などといった施策オプションを、500mメッシュ単位という従来手法にはない極めて詳細なレベルで具体的に検討できる。その際、メッシュごとにQOLの変化や、インフラ維持に必要となる公共投資の額が推計でき、CO₂削減と同時にコベネフィットとしての幸福度や財政状況の改善も一目瞭然となる。また、経済便益に代えてQOLを用いることは、経済成熟時代の都市・地域政策評価の方向性に適合するのみならず、高齢者・就業者・子供といった属性別にQOL向上を検討できるので、人口減少・高齢化時代に各属性間のバランスがとれたQOL向上を目指した縮退戦略への科学的根拠を提供できる。

・平成 27 年度の研究計画および進捗状況と成果

1. 平成 27 年度の研究計画

平成 27 年度は、上記 3 年間の研究計画のうち、(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー及び(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発を実施する。

(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー

平成 27 年度は、本研究において最も根本的な評価概念となる「QOL」について、国内外の関連研究等を網羅的にレビューすることで系譜図を作成し、その定量評価手法について理論的な見直しを図るとともに、プロジェクト評価への適用に配慮したモデルを再構築することを目指す。

・欧州の衰退都市における都市発展計画と環境政策の事例調査

欧州では日本に先立って経済成熟（後退）や人口減少が進んだ都市・地域が多くあり、地域政策の評価概念として QOL 向上や低炭素化を導入している例が見られる。そこで、ドイツ、イングランドの諸都市などを対象に、都市衰退に対してどのように目標を修正し都市・環境政策を変更していったかについて、合意形成プロセスや具体的な政策評価手法を中心に現地・資料調査及び自治体へのヒアリング等を通して事例調査を実施する。

・都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査

都市・地域縮退策については、先進国を中心に様々な提案があり、一部は実施されている。その議論の中で、この策がいかなるメリットやデメリットを発生するかについても多数の研究が行われている。本研究では特に、主な効果としての「CO₂等環境負荷の削減」「QOLの向上」「災害への対応」「費用の低減」と、それを実施する際に直面する困難としての「撤退・集約費用の負担」「撤退後の土地利用」「集約を進めるための誘導策」について、資料調査及び学会等での情報収集・議論、関連分野の研究者へのヒアリングを通して研究事例の調査を行う。それらを踏まえて、環境負荷削減に留まらない、縮退戦略のコベネフィットを体系化する。

(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発

・詳細地区スケールでの空間～環境コベネフィットの評価指標の定式化

(1)での研究事例調査の結果を基に、都市・地域構造の変化が低炭素性その他様々な要素に及ぼす効果について定式化を行う。CO₂排出量、QOL尺度、インフラ維持費用の3つの評価指標を500mメッシュ単位で計量可能なモデルを、既存モデルをもとに改良する。CO₂排出量は、コンパクト化に伴う移動距離や交通機関選択の変化を考慮できるよう旅客交通起源分のモデル詳細化を行う。

2. 平成 27 年度の進捗状況および成果（概要）

(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー

・欧州の衰退都市における都市発展計画と環境政策の事例調査

欧州では日本に先立って経済成熟（後退）や人口減少が進んだ都市・地域が多くあり、地域政策の評価概念として QOL 向上や低炭素化を導入している例が見られる。そこで今年度は、ドイツのワイマール、ライプチヒを対象に、都市衰退に対してどのように目標を修正し都市・環境政策を変更していったかについて、合意形成プロセスや具体的な政策評価手法を中心に現地・資料調査及び自治体へのヒアリング等を通して事例調査を実施した。

ライプチヒは第二次世界大戦中に新たな工業産業の発達に伴い人口の移入がすすんだが、1960 年代から市内の住居環境の悪化により郊外へ人口が流出した。ドイツ統合後には旧西ドイツへの人口流出が進み、人口はピーク時（約 7 万人）から約半分（約 4 万 5 千人）まで急激に減少した。しかしプライベートセクターの投資や西ドイツからの財政援助によって持ち直し、1990 年代後半からは急激な人口の回復が起こった。その背景には低家賃に合わせて BMW 等の有名企業の誘致、さらには教育の強化がある。

ライプチヒ内の建物の多くは築年数が古いものが多いものの、エリア内の緑地が良好に保持されておりかつ建物そのものは盛んにリノベーションが実施されている。特筆すべき点として、リノベーションの実施に NPO 等の市民参加が進んでいることが挙げられる。一例として「日本の家」が挙げられる。「日本の家」は空きや再生に向けた創造的なアイデアを生み出すことを目的としたプロジェクトであり、ライプチヒ中心街のある空家を独自にリノベーションした部屋で活動している。活動内容は日本食パーティー、日本文化ワークショップなど日本の文化に関するイベントの開催が主であるが、その背景には「市民による草の根型の空家の有効活用」という理念が存在する。

ワイマールは第二次世界大戦で壊滅的な被害を受け、その住環境の劣悪さに合わせて毎月 1000 人もの人口が流出した。ドイツ統合後、財政援助を受けて市内の交通、農業、そして旧市街地の再生を実施し、1996 年にはバウハウスが、1998 年には旧市街地がユネスコの世界遺産に指定され、さらには 1999 年にはヨーロッパ歴史都市に指定された。現在では 2005 年には 20%だった失業率が 2013 年には 8%まで回復した。

このようなワイマールでの都市再生の背景には都市再生に向けた基本理念がある。ワイマールでは住宅供給を単なる「屋根」の供給として捉えるのではなく住居空間が生む「atmosphere」の構築を重視し、すべての人々のための美しく豊かで文化的な中心街の再生や健康都市、気候変動への対応といった都市戦略がある。この戦略のもと既存のニュータウンの再生にも着手しており、たとえば 1960 年代に開発され現在では全人口の約 30%が住むワイマール西部に位置するニュータウンではリノベーションにかかる費用の 30%を市が負担し再生に成功している。ニュータウン内には Green Space があふれ良好な住環境を形成しており、現在では新規入居者は 2~3 年待ちという人気となっている。

以上のように、都市再生に向けてはただ単に住居そのものの供給を行うのではなく、住居とそれを取り囲む住環境（atmosphere）の再生が重要であり、かつその実施に向けては市民参加を行うことでのコミュニティ強化など、空間的・社会的コベネフィットを戦略的に生み出すことが重要であると言える。

・都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査

今年度は、都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットの主な効果としての「CO₂ 等環境負荷の削減」「QOL の向上」「災害への対応」「費用の低減」と、それを実施する際に直面する困難としての「撤退・集約費用の負担」「撤退後の土地利用」「集約を進めるための誘導策」について、資料調査及び学会等での情報収集・議論、関連分野の研究者へのヒアリングを通して研究事例の調査を行い、それらを踏まえて、環境負荷削減に留まら

ない、縮退戦略のコベネフィットを体系化した。その際、気候変動の適応策 緩和策の実施を都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの駆動力としてとらえ、図-2のようなコベネフィットモデルを考案し、各アローが示す「災害リスク最小化」、「コンパクト化・治水安全度向上」、「ライフスタイル変革」、「CO₂削減」という4要素について研究事例の調査を実施した。

(5) 災害リスク最小化（洪水/土砂災害）

現在、グローバルスケールでの気候変動の洪水・渇水リスクの変化を推定する研究が進んでいるものの、日本スケールでの推定は未だ精度上の課題が残り、特に洪水に関しては、堤防破堤の考慮等、技術的課題も残っており、適応策立案に耐えうる計画論的な外力設定は大きな課題である。

(6) コンパクト化・治水安全度向上

都市のコンパクト化（コンパクトシティ）に関する政策的な議論は、各種答申や法律を通じて行われてきている。一方、コンパクトシティに関する学術的な研究は多数の報告されており、一部の都市では既に都市構造再編の取り組みも始まっている。一方治水安全度の向上については、平成9年以降各水系での河川整備基本方針、整備計画の立案がすすみ、現在治水安全度の向上の取り組みが進行中である。

(7) ライフスタイル変革

心理学的アプローチによる交通・居住地選択行動の変容を促す研究が多く実施されてきている。例えば、書籍「モビリティ・マネジメントの手引き」（土木学会）、日本モビリティ・マネジメント会議などでの研究報告、活動など。

(8) CO₂削減

CO₂削減に関する政策的な議論は、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の第3作業部会の評価報告書、「都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）」などを通じて行われている。また、土木学会、日本都市計画学会など多くの学会で、交通行動・都市構造の変化、技術革新に関する研究が多数報告されている。

(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発

(1)での研究事例調査の結果を基に、都市・地域構造の変化が低炭素性その他様々な要素に及ぼす効果について定式化を行うことを目的に、東日本大震災により甚大な被害を受けた福島県の浜通り北部地域を対象に中長期のスパンで避難生活者を含む住民の生活環境をQOLの観点から評価する。本年度は、住民の生活環境の定量的評価のための基礎となるGISデータベースを構築するとともにQOL構成要素の算定を実施した。ここでは、住民のQOLを定量的に評価するため、先行研究で作成したQOL評価システムを援用する。このシステムは、QOL値を社会資本や公共・民間施設へのアクセス性を表す交通利便性（AC）、居住性や景観の良好度を表す居住快適性（AM）、および災害や事故・犯罪に対する災害安全性（SS）の3分類からなる、居住地区における環境を左右する物理量LPsと、そこに居住する住民の主観的な価値観を表す重み（ w ）との積和によって決定されると定義する。今年度は、重み（ w ）に関しては、名古屋都市圏における先行研究の結果を援用しているが、次年度以降、対象地域に適合した値に調整し、QOL統合評価値を算定する。

3. 対外発表等の実施状況

2015年7月13日 環境省担当者及び研究者打合せ（環境省）

2015年10月24～28日 The 3rd PC and the 10th SSMS International Conference SSMS2015（インドネ

シア・バンドン)

2015年11月21～23日 土木学会土木計画学研究発表会(秋大会)(秋田)

2015年12月2～8日 COP21(フランス・パリ)

2016年1月6日 研究者打合せ(名古屋大学)

2016年1月29日 環境省担当者及び研究者打合せ(環境省)

4. 英文サマリー

(英文)

(3) Review for a strategies of shrinking city and a reduction of carbon emissions in urban and regional area

Case study for urban development plans and environmental policies in European shrinking cities

There are a lot of European cities and areas where have experienced an economic grows and population decline earlier than Japan. And the cities and areas have shown some examples which conducted evaluation for regional policies by using QOL or carbon emissions. In FY 2015, we conducted a field survey in Leipzig and Weimar, Germany, related reform of urban and environment policies and goals due to the urban and regional shrinking. The surveys are based on interview for local governments and reviews related building consensus and evaluation methods. Through the survey, we showed that urban regeneration aims not only providing “house” but also building “atmosphere” of the area, and it is important to make spatial and sociological co-benefits through community enhancements due to citizen participations.

Case study for co-benefits due to urban and regional shrinking

Strategies for urban and regional shrinking have been proposed and conducted in developed countries. In the cases, many researches have been shown both of merit and demerit of these strategies. We conduct a review survey and interview for researchers to organize the researches related co-benefit of urban shrinking. In this survey, we mainly focus 1) the main effects of the strategies: CO₂ emission, QOL enhancement, disaster mitigation and cost reduction, and 2) the barriers to conduct it: cost burden for evacuation and aggregate, land use after evacuation, promotion of aggregate. In FY 2015, we conducted a resource research related co-benefits between mitigation and adaptation to climate change which is as one of driving force for urban and regional shrinking

(4) Developing an evaluation model system for co-benefit due to urban and regional shrinking

A formulations which express various effects due to changing urban and regional structures are developed based on the (1) result. In FY 2015, we aim to improve the existing model to make it possible to estimate CO₂ emission, QOL and maintenance cost of infrastructures in 500m grids. And we evaluated the living environment of evacuees in Fukushima prefecture based on the QOL. Furthermore, we developed the GIS database to evaluate the living environment and estimated the factors of QOL.

(和文)

(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー

・欧州の衰退都市における都市発展計画と環境政策の事例調査

欧州では日本に先立って経済成熟（後退）や人口減少が進んだ都市・地域が多くあり、地域政策の評価概念として QOL 向上や低炭素化を導入している例が見られる。そこで今年度はドイツのワイマール、ライプチヒを対象に、都市衰退に対してどのように目標を修正し都市・環境政策を変更していったかについて、合意形成プロセスや具体的な政策評価手法を中心に現地・資料調査及び自治体へのヒアリング等を通して事例調査を実施した。調査を通して、都市再生に向けてはただ単に住居そのものの供給を行うのではなく、住居とそれを取り囲む住環境（atmosphere）の再生が重要であり、かつその実施に向けては市民参加を行うことでのコミュニティ強化など、空間的・社会的コベネフィットを戦略的に生み出すことが重要であるとの知見を得た。

・都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査

都市・地域縮退策については、先進国を中心に様々な提案があり、一部は実施されている。その議論の中で、この策がいかなるメリットやデメリットを発生するかについても研究が行われている。本研究では特に、主な効果としての「CO₂等環境負荷の削減」「QOLの向上」「災害への対応」「費用の低減」と、それを実施する際に直面する困難としての「撤退・集約費用の負担」「撤退後の土地利用」「集約を進めるための誘導策」について、資料調査及び学会等での情報収集・議論、関連分野の研究者へのヒアリングを通して研究事例の調査を行った。気候変動緩和策 - 適応策の実施をコベネフィットのドライビング・フォースとして捉え、コベネフィットモデルを考案し、要素ごとに既往研究のレビューを実施した。

(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発

(1)での研究事例調査の結果を基に、都市・地域構造の変化が低炭素性その他様々な要素に及ぼす効果について定式化を行う。本年度は CO₂ 排出量、QOL 尺度、インフラ維持費用の 3 つの評価指標を 500m メッシュ単位で計量可能なモデルを、既存モデルをもとに改良することを目標に、東日本大震災により甚大な被害を受けた福島県の浜通り北部地域を対象として中長期のスパンで避難生活者を含む住民の生活環境を QOL の観点から評価するため、基礎となる GIS データベースを構築するとともに QOL 構成要素の算定を実施した。

5. 平成 27 年度の進捗状況と成果（詳細）

平成 27 年度は、3 年間の研究計画のうち、(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー及び(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発を実施した。

(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー

「(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー」では、本研究において最も根本的な評価概念となる「QOL」について、国内外の関連研究等を網羅的にレビューすることで系譜図を作成し、その定量評価手法について理論的な見直しを図るとともに、プロジェクト評価への適用に配慮したモデルを再構築することを目的として、「欧州の衰退都市における都市発展計画と環境政策の事例調査」及び「都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査」を実施した。

・ 欧州の衰退都市における都市発展計画と環境政策の事例調査

「欧州の衰退都市における都市発展計画と環境政策の事例調査」では、欧州では日本に先立って経済成熟(後退)や人口減少が進んだ都市・地域が多くあり、地域政策の評価概念として QOL 向上や低炭素化を導入している例が見られる。そこで、ドイツの諸都市などを対象に、都市衰退に対してどのように目標を修正し都市・環境政策を変更していったかについて、合意形成プロセスや具体的な政策評価手法を中心に現地・資料調査及び自治体へのヒアリング等を通して事例調査を実施する。H27 年度はドイツのワイマール、ライプチヒを対象に、都市衰退に対してどのように目標を修正し都市・環境政策を変更していったかについて、合意形成プロセスや具体的な政策評価手法を中心に現地・資料調査及び自治体へのヒアリング等を通して事例調査を実施した。調査は 2015 年 10 月 10 日から 18 日の日程で実施した。調査対象地、調査行程を下に示す。

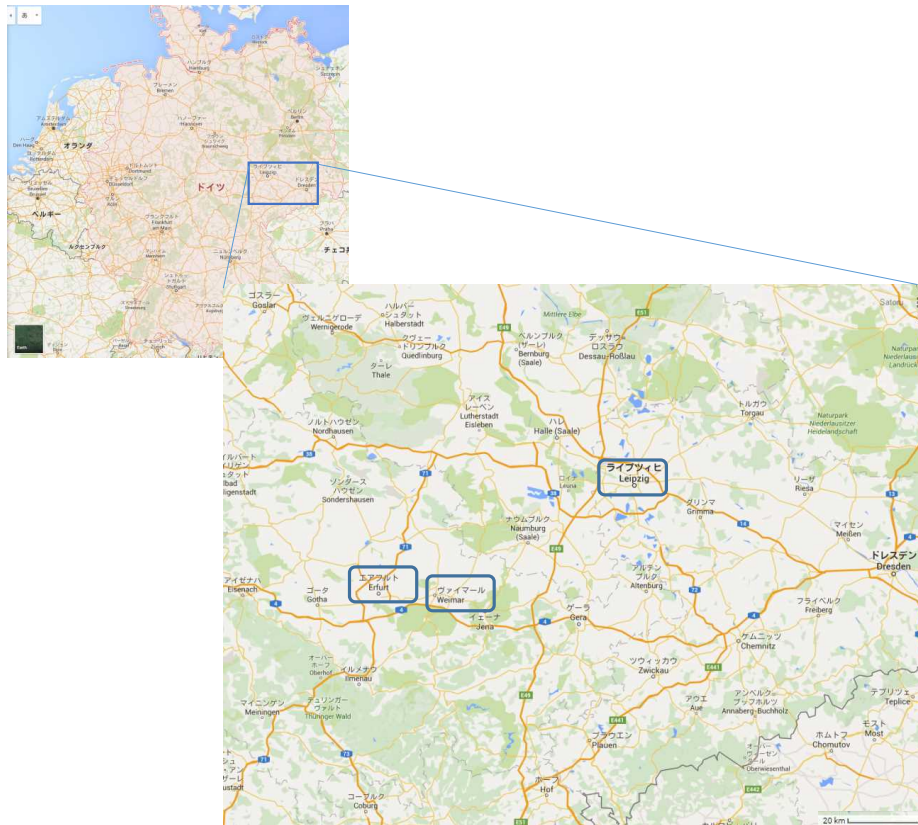


図 17 調査対象地

表 4 ドイツ調査行程

10月10日	○名大・九大合流 ○翌日の打ち合わせに向けた準備
10月11日	○ワイマール市内を視察（バウハウス博物館等） ○バウハウス大学 Uwe 先生と共に、ワイマールの住宅地・ニュータウン・歴史等の調査・ヒアリング
10月12日	○バウハウス大学にて、Uwe 先生とアンケートについて打ち合わせ ○ワイマール市役所都市局の方と、都市計画、都市課題、今後について協議 ○ヘルムホルツ環境研究センターRink 先生と、ライプチヒの変遷と都市課題について協議（第5章）
10月13日	○ライプチヒ市内の衰退地域を視察 ○「日本の家」大谷さんと、ライプチヒの再開発の現状、再生に向けた取り組みについて協議（第7章）
10月14日	○ライプチヒ市内の衰退地域を視察 ○アンケート内容の修正・訂正（アンケート内容は別紙参照）
10月15日	ライプチヒ市内の衰退地域を視察 ○ライプチヒ市内（駅構内・公園）で、アンケート実施
10月16日	○ライプチヒからワイマールへ移動 ○ワイマール市内（駅構内・公園）で、アンケート調査 ○ワイマールからエアフルトへ移動（宿泊地）
10月17日	○エアフルトからライプチヒへ移動 「日本の家」でアンケート調査 ライプチヒからエアフルトへ移動
10月18日	エアフルトからフランクフルトへ移動 フランクフルト市内を視察



図 18 調査の様子

d) ライプチヒ

○都市の特徴

ライプチヒは旧東ドイツ Saxony に位置し、面積は 297.36 km² (約 17km x 17km) であり、2015 年時点の人口は 544,479 人である。以前は「Dirty City, Dying City」であったものの、2013 年にはドイツの住みやすい都市ランキングで 1 位となっており、ヨーロッパ全体でも QoL ランキングで 3 位になっている。2000 年での空家は 60,000 棟以上であった。2010 年には最も経済成長を遂げている都市であり、その成長率は年 2.0～2.5% である。東ドイツで唯一人口増を経験している都市である。ヨーロッパ全体でもライプチヒとリバプールのみがこのような現象を経験している。

ライプチヒに人口変動の歴史は大きく以下の 5 つに区分される (図 6)。

第二次世界大戦期

北部や東部に発達した工業都市への人口流出が進む。

漸減期

人々がより魅力的な住環境を求めたため、住環境悪化が進む。

ドイツ統合期

1989 年から 1998 年にかけて、100,000 人(20%)が西ドイツへ流出した。工業の衰退によって 90,000 もの職が失われ、その結果出生率は 0.77 まで落ち込み、出生数より死亡数が 20,000 人超過した。

再都市化期

1999 年に周辺の小州が統合され、西ドイツの財政投資が行われ (表 2)、民間部門の開発が進んだ。

漸増期

低額な住コストによって人口流入が進み、Porsche、BMW、DHL、Amazon といった主要企業が立地した。

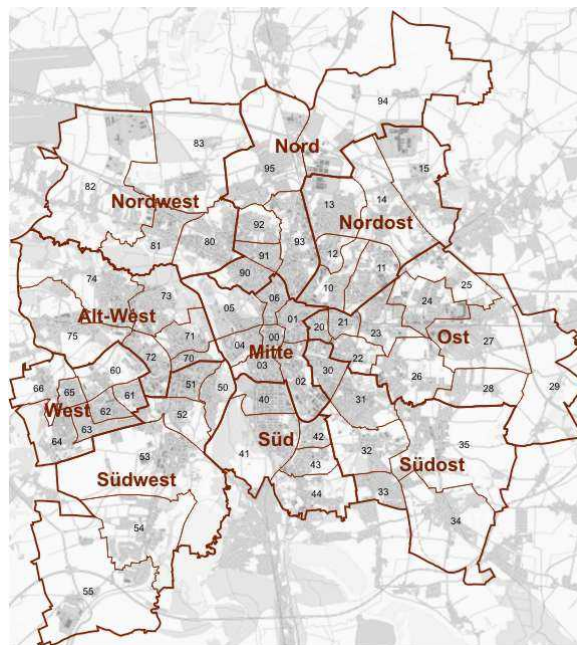


図 19 ライプチヒの地図

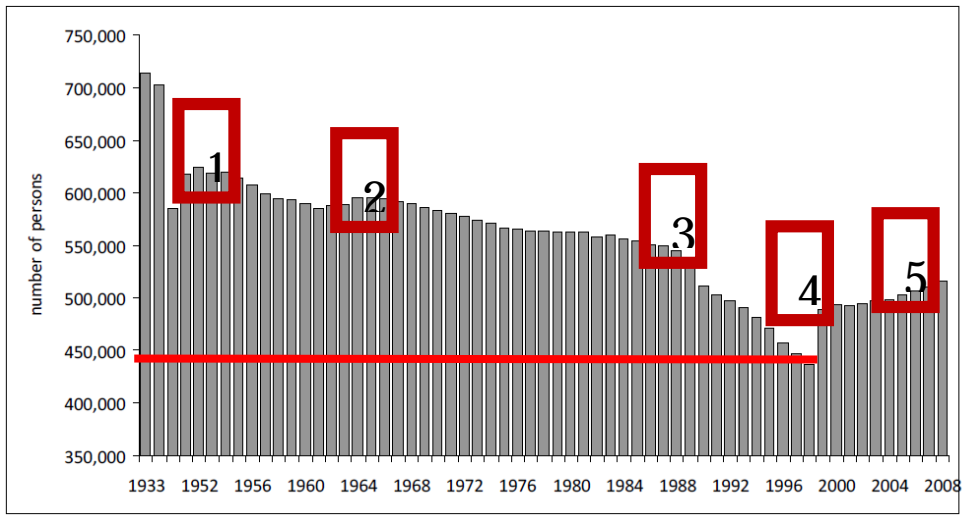


図 20 ライプチヒの人口推移

表 5 ライプチヒ市の主要プロジェクト

Project	Time period	Estimated total investment in Mio. €
Mainly public investments (urban fringe)		
Medical Scientific Centre including Heart Clinic	1992-1996	1,500
New Leipzig Fair	1993-1995	2,060
Leipzig airport	1993-2007	1,340
Mainly private investments (urban fringe)		
Quelle mail-order warehouse	1992-1995	500
Central German Office and Administration Centre, Schkeuditz	1992-1996	500
Porsche/car production	2000-2009	280
BMW/car production	2002-2005	1,400
DHL Logistics	2006-2008	300
Investments in inner Leipzig		
Deutsche Telekom, including district office	1992-1995	580
Technical infrastructure (gas, electricity, water)	1993-1994	1,000
Redevelopment and preparation of enterprise areas	1993-1996	1,200
Various media-related projects of urban renewal	1993-1996	900
Main station, Leipzig Mall	1996-1998	260
Media-city/MDR	1998-2002	250
University Leipzig, hospital	2004-2014	214
City-tunnel	2005-2012	900

○Rink 先生へのヒアリング

今回の視察ではヘルムホルツ環境研究センターRink 氏へヒアリングを実施した。その内容は以下の通りである。

- ・ライプチヒに再生は強固な戦略によって実施されている。
 - ・ドイツ統合後、東側ドイツの発展の必要性が認識された。
 - ・ライプチヒの3分の1の職業が工業関連であり、3分の1が専門性を必要としないもの、残り3分の1が一般職である。
 - ・ライプチヒは高い技能を必要とする仕事が発展しないだろう。
 - ・ライプチヒの住居費は手ごろで魅力的なまま維持されるだろう。
 - ・人口の9%は外国人である。
- また提案として下記の事項が挙げられた。
- ・ライプチヒの役割はドイツ国内の発展した都市へ工業の労働力を供給することにある。
 - ・ライプチヒは難民を受け入れる役割を有している。
 - ・ライプチヒ成功は明らかに資金融資によるものである。

○各エリアの再生の状況

ライプチヒ市では主にグリューナウ地区（ライプチヒ南西部）とアイゼバーン通り（ライプチヒ駅より東へ2km）において都市再生の状況について調査を実施した（図）。

グリューナウ地区（ライプチヒ南西部）

築年数が古い住宅エリアとして有名であり、高齢化率が他の地区と比較して増加傾向にある（外付けでエレベーターを付けている建物も見られた）。外観は廃れているものの、ストックや周辺環境の状態が良く、リノベーションをかけることで今後、多くの人々に受け入れられ住宅エリアになると考えられる。

アイゼバーン通り（ライプチヒ駅より東へ2km）

建物の劣化により、居住不能になっている建物も多く見られた（落書き・ガラス割等）。一方で、リノベーションが盛んに行われており、人口が微増傾向にある（リノベーションが行われている建築物とそうでない建物が混在している状況）。ドイツ人に限らず、多種多様な国籍の方が住んでいる地域（難民の受け皿として機能）。



図 21 ライプチヒでの調査箇所



図 22 グリューナウ地区（ライプチヒ南西部）の様子



図 23 アイゼバーン通り（ライプチヒ駅より東へ 2km）の様子

ONPO へのヒアリング及び活動に関する調査

ライプチヒでは「日本の家」と「ハウスハルテン」という空家再生を目的とした NPO が活動しており、これらの NPO へのヒアリング及び活動内容に関する調査を実施した。

「日本の家」は空家のリノベーションのための創造的なアイデアの創出を理念としており、2011 年に設立された。このプロジェクトは地方都市であるライプチヒでの自主的なリノベーションを目指しており、空家を活用した日本食パーティーや地域祭り、日本文化ワークショップ等を開催している。その目的は“ Use of the bottom-up type lots , vacant house by the citizen”の相互学習である。



図 24 「日本の家」の様子

一方“ハウスハルテン”は住居の仲介や管理を行う NPO であり、その方針は“Interim use of vacant houses”である。ユーザーがメンテナンスを行うことで、その建物のオーナーはメンテナンスコストを抑えることができるというメリットがあり、ユーザーはレンタルコスト無しにそのフリースペースを使用することができるメリットがある。ハウスハルテンはその仲介役として機能し、β-plan または f-plan の不十分なところを補う役割を担っており、かつ地域の人々のセイフティネットワークとしても機能している。リノベーションや取り壊しの費用は 50%を財団が残り 50%をオーナーが支払うことになっており、個人によるリノベーションに使用する材料費の半分は市が負担している。



図 25 「ハウスハルテン」の様子

e) ワイマール市

○都市の特徴

ワイマール市は Thuringia (東ドイツ)に位置し、面積は 84.42 km² (約 10km x 8.4km)である。Bauhaus 運動 (1919) が有名で、文化的都市として知られている。1945 年には第二次世界大戦で市街地が壊滅的な被害を受け、住宅の不足、市街地の消失がすすみ、毎月 1,000 人もの人口流出があった。1990 年のドイツ統合後は、最初の財政援助を受け、都市の再生がすすんだ。近隣の 11 の村が統合され、交通、農業、旧市街地の再生が行われた。そして 1996 年にはバウハウスが、1998 年には旧市街地が UNESCO 世界遺産に選定され、1999 年にはヨーロッパ文化都市として指定されている。2015 年現在では 64,000 人の人口 (学生が 5000 人)を抱え、2005 年には 20%だった失業率が 2013 年には 8%まで回復した。人口 1 人あたりの面積は 41m² であり十

分な住居面積を有しているが、近年では他のドイツ都市と同様、難民問題（13人/週）に直面している。現在は2030年に向けたマスタープランが運用されている。

ワイマール市はリノベーション補助を最大30%負担しており、住環境の保全・再生に力を入れている。西部ニュータウン地区（1960年代に開発）には、全人口の約33%が居住しているが、70㎡で月6万円という低家賃も相まって（テラスハウスエリアでは1200ユーロ/月）、人気が高く新規居住は非常に困難な状況となっている（受け入れに2~3年）。ニュータウンの中央部は、Green space となっており、子供からお年寄りまでの癒し・コミュニティの場として機能しており、その住環境は高い。

一方、市内の高級住宅街では、固定資産税があまりかからないため日本と比較して場所の移動があまりおこっておらず、リノベーションへの対応などはオーナーに依存している。



図 26 ワイマール市内の様子（上：ニュータウン、下：高級住宅街）

○ワイマール市都市局へのヒアリング

今回の調査ではワイマール市都市局へヒアリングを実施した。

ワイマールは明確の都市開発方針を有しており、その内容は以下の通りである。

「住宅政策は、『屋根』を提供することが目的ではありません。それによって生み出される『雰囲気 (atmosphere) 』こそが重要なのです。ワイマールは人々にとって美しく、文化度の高い都市です。合わせて、観光や交通、企業活動に対しても親切で健全な都市である必要があります。気候変動や社会的格差などへの速やかな対処も必要です。これらがワイマールの『都市の精神 (the Soul of this City) 』です。すべての都市は『精神』を持っています。そして都市プランナーの仕事はこの『精神』を読み取り、理解することにあります。」

“ Tradition heißt nicht, die Asche zu bewahren, sondern das Feuer weiterzureichen.“

Tradition means to keep the fire burning and not preserving the ash.

また、将来人口に関する方針として、「現在の人口は64000人でありこれは適切な人口サイズである。私たちはこれ以上の増加は望まない。都市再生のアプローチは財政の増加よりもQoL（特に個人の住居面積）を都市の価値として捉えて実施している」とのことだった。また均一的な建物スタイルを維持するための規制とし

ては「Regulation includes concept, colours, lines, material, etc. The main decision will be competition between professional architectures to get the rights in building or refurbishing the stock in Weimar's city center.」と述べ、一定の規制を設けながら建築家の競争を促す方針を持っている。税制優遇、財産税、所得税に関しては「Owner will definitely get supports upon request for assistance. If the scale is big, there will be subsidies from Germany government and the city will provide minimum of 30% as well. The figures for the former one are not disclosed.」との回答であった。さらに都市再生の資金に関しては、「Weimar receive a huge portion directly from the government (West Germany)」と、その多くを政府からの融資に頼っているとのことであった。



図 27 ワイマール市都市局でのヒアリングの様子

f) 本調査による得られた QoL モデルの改良方針

以上のように、都市再生に向けてはただ単に住居そのものの供給を行うのではなく、住居とそれを取り囲む住環境 (atmosphere) の再生が重要であり、かつその実施に向けては市民参加を行うことでのコミュニティ強化など、空間的・社会的コベネフィットを戦略的に生み出すことが重要であると言える。

現在の QoL モデルは交通利便性、住居快適性、災害安全性の 3 要素からなる「生活環境質向上機会 (Life Prospects: LPs)」を定義し、この LPs に居住者の価値観を表す重みを乗じたものとして計測されている。しかし今回の調査を通して、既存のモデルに対して、主に緑地、街区の統一性、建物の高さ、色彩、建物の配列、そしてリノベーションを考慮する必要があることが示唆され、さらにリノベーションについては経時的な積分値としてコストと QoL を評価する必要があることが示されたと言える。(図 14)

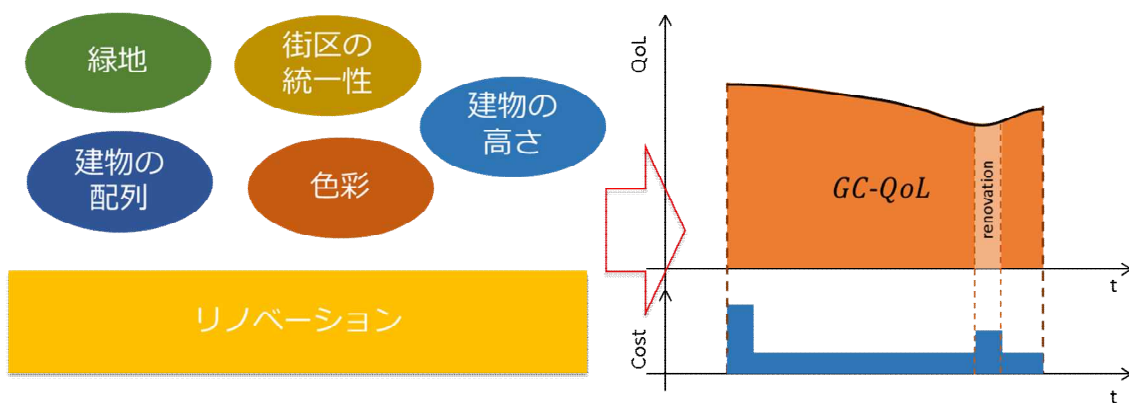


図 28 QoL モデルの改良方針

・都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調

「都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査」では、都市・地域縮退策の主な効果としての「CO₂等環境負荷の削減」「QOLの向上」「災害への対応」「費用の低減」と、それを実施する際に直面する困難としての「撤退・集約費用の負担」「撤退後の土地利用」「集約を進めるための誘導策」について、資料調査及び学会等での情報収集・議論、関連分野の研究者へのヒアリングを通して研究事例の調査を行い、それらを踏まえて、環境負荷削減に留まらない、縮退戦略のコベネフィットを体系化することを目的としている。本年度は、気候変動の適応策 緩和策の実施を都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの駆動力としてとらえ、図 15 のようなコベネフィットモデルを考案し、各アローが示す「災害リスク最小化」、「コンパクト化」、「ライフスタイル変革」、「CO₂削減」という 4 要素について研究事例の調査を実施した。またインドネシアバンドンで開催された 3rd PC and 10th SSMS Int'l Conference、およびパリで開催された COP21 に参加し、関連分野の研究者へのヒアリングを通して研究事例の調査を行った。バンドンでの意見交換に用いた発表資料を付録に収録した。

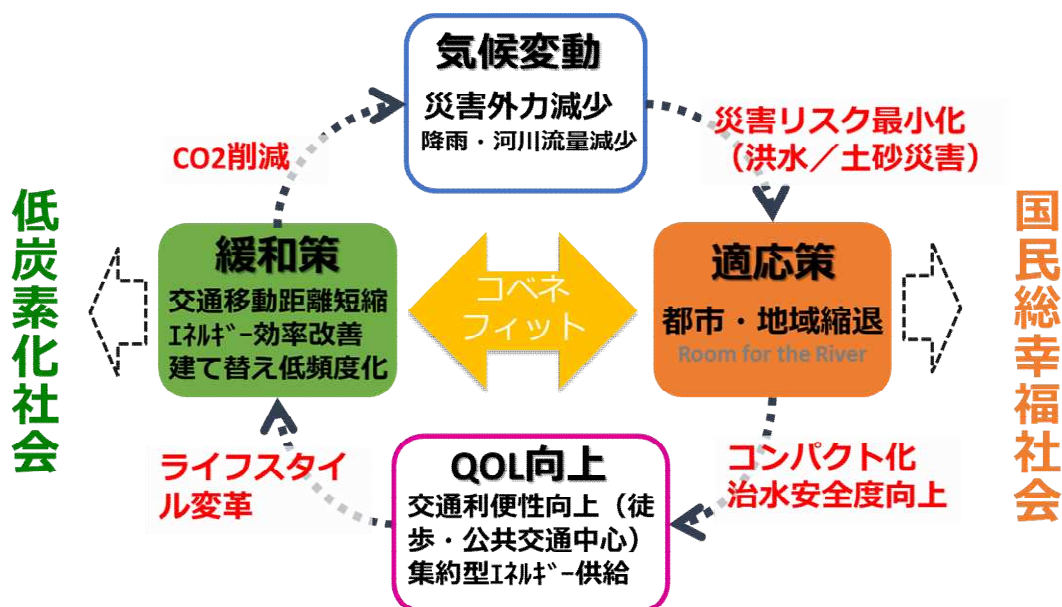


図 29 災害安全度の向上をドライビング・フォースとする都市・地域縮退

(1) 災害リスク最小化

気候変動による災害リスク変化に関する研究は、主にグローバルスケールで実施されており、例えば、Y. Hirabayashi et.al(2013)は、11 の最新気候モデル出力と最先端の河川・氾濫モデルを用いることによって、2100 年までの世界の洪水リスクの変化を推計し、地球温暖化の進展に伴う洪水リスクの増大は、アジア・アフリカの湿潤地域において顕著であることを明らかにしている。一方、日本スケールでは、例えば佐藤ら(2009)が挙げられ、河川域を対象に日本全土において整備された現在気候と将来気候の降雨極値データを用い、河川の外水氾濫による被害の定量化を行っている。一方で、堤防破堤の考慮や気候外力そのもの持つバイアスの計画論的解釈など、実際の適応策立案に耐えうる気候変動下での災害リスク評価は現在も発展途上であると言える。

池永ら¹²⁾は、地震・洪水・土砂災害の 3 つを対象として、全国を俯瞰した視点から災害リスク曝露人口の分布状況の分析を行っている。その上で、災害リスクと将来人口の減少率の関係性の地域特性を分析

している。災害リスク及び人口減少率がともに高い地域は、安全な土地への土地利用の集約などの選択と集中という効率的な防災対策へのニーズが高い地域であると考えられるとしている。

大原ら¹³⁾は、今後人口が減少する我が国の防災政策として、災害危険度の低い安全な地域へと長期的な人口誘導を図ることが重要であると考え、全国の活断層型地震に着目し、活断層近傍の土地利用誘導策に関する研究を行っている。活断層タイプ等に応じた人口・建物の分布傾向を分析し、活断層情報の周知や土地利用規制などの土地利用誘導策によって影響を受ける人口の将来推計を行い、施策の効果を検討している。

陳ら¹⁴⁾は、南海・東南海・東海地震の防災対策立案のための基礎的資料の構築を行うため、将来人口の推計と重要社会基盤施設により地域暴露特性を明らかにしている。震度6以上の揺れに見舞われる紀伊半島と四国圏では、2030年には消滅集落と限界集落が多く存在することになり、救援活動に困難をきたす可能性があることや中部圏で将来曝露人口の増加が継続し、発電施設の停止など社会に大きな影響を与えることが予想されると指摘している。

森田ら¹⁵⁾は、東北地方太平洋沖地震・津波により甚大な被害を受けた宮城県南三陸町を対象に、復興計画の地域構造について生活面と防災性の視点から評価を行っている。その結果、現状の復興計画の地域構造は防災性を高めるが、生活面で問題があることを示している。また、集約型の地域構造にすることによって、生活面の問題が軽減する可能性を示している。

武田ら¹⁶⁾は、甚大な津波被害が想定されている高知市を対象に、震災前の移転に対する浸水地域に居住する住民の意識を明らかにし、約75%の回答者が地震前かつ個別の移住に関心を見せていることを示している。また、被災前の移転は被災額よりも低費用になることを明らかにしている。

井若ら¹⁷⁾は、持続が危ぶまれている地域での事前復興まちづくり計画立案に資する資料とすることを目的に、徳島県美波町を対象に、計画立案初動期の課題と対策や地域敬称意欲の現状と課題を明らかにしている。

(2) コンパクト化・治水安全度向上

都市のコンパクト化（コンパクトシティ）に関する政策的な議論は、2007年の社会資本整備審議会第二次答申、2012年の都市の低炭素化の促進に関する法律、2014年の都市再生特別措置法の改正などを通じて行われてきている。また、富山市などいくつかの自治体ではコンパクトシティを基調として都市構造の再編についての取組みも行われている（富山市は、経済協力開発機構（Organization for Economic Co-operation and Development : OECD）の報告書「Green Growth Studies Compact City Policies（2012）」でも紹介されている）。一方、コンパクトシティに関する学術的な研究は、土木学会、日本都市計画学会など多くの学会において、環境負荷やインフラ維持費用などとの関係について多数の報告されている。一方、浸水被害を考慮した住宅の再配置については、水野ら(2015)があり、神奈川県のある町丁・字等を対象に、2050年までの人口や世帯数、また住宅のライフサイクルと空間配置の推計をすることによって、浸水が予想される地域の人々や住宅を安全な地域へ移動させたとき、どの程度浸水被害額が軽減されるのかを推計している。

一方で我が国の治水安全度の向上については、平成9年の河川法改正後に全水系において河川整備基本方針が立案され、多くの河川では河川整備計画が策定され、1級河川ではおおむね200年～100年の安全度を目指して整備が進んでいる状況である。

a) 生活サービス機能の維持に関する国の政策

現在、国や地方自治体において、どのようなコンパクトシティ政策が進められているのかについて、「都市部」「中山間部」という2つの観点から整理した。

○都市部における生活サービス機能の維持のための施策

現在、国土交通省は、地方都市においては、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指す方針³⁾を打ち出している。これは、以下の3つを満たす都市形態である。

- 1) 医療施設・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地している。
- 2) 高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセス可能である。
- 3) 日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在する。

このような「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を推進するために、都市再生特別措置法が、平成26年2月に改正された。これは、図31に示すように市町村が、住宅及び都市施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設）の立地の適正化を図るため、立地適正化計画を作成することができるというものである。

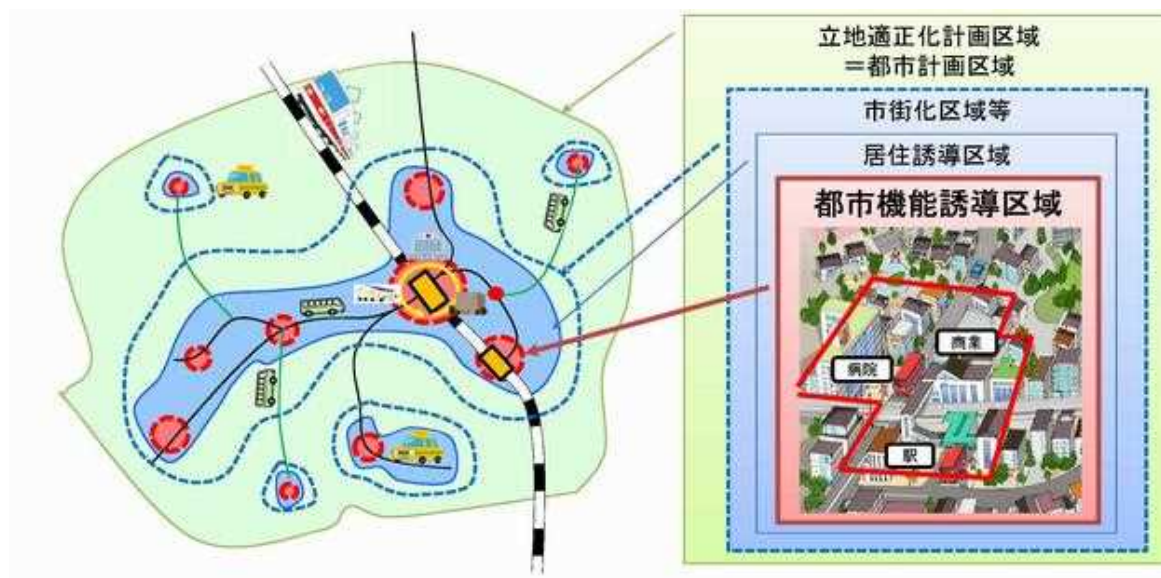


図 30 立地適正化計画概要図

立地適正計画では、都市機能誘導区域、居住誘導区域を定めることができる。都市機能誘導区域、居住誘導区域については図32の通りである。また、都市機能誘導区域に誘導すべき都市施設の目安として表8のように高齢化・行政サービス・子育て集客に関するものが挙げられている。

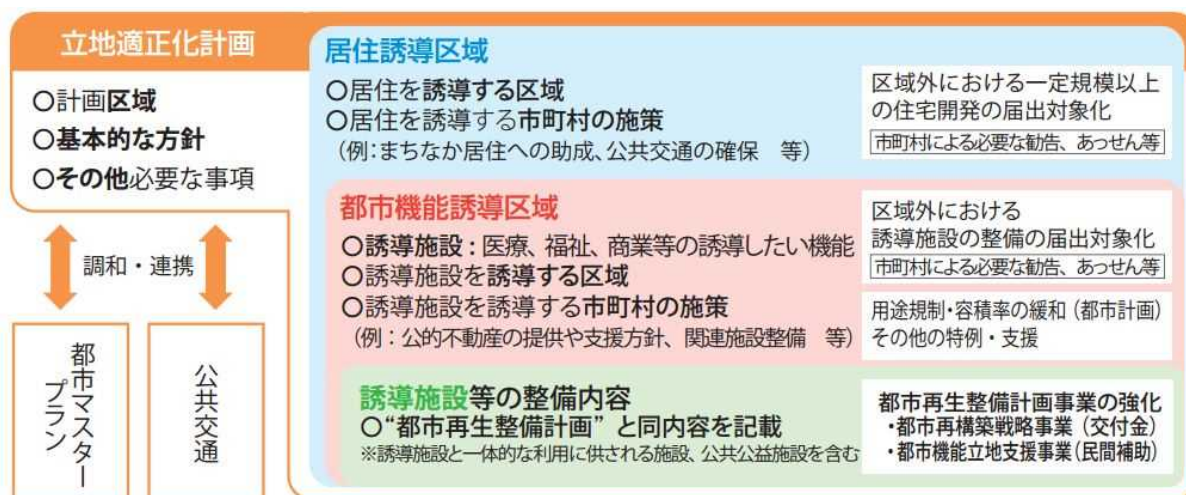


図 31 居住誘導区域と都市機能誘導区域について 4)

表 6 中心拠点誘導施設についての詳細

	機能	都市施設
誘導施設	高齢化	病院・診療所・老人デイサービス
	行政サービス	市役所・支所、公民館等
	子育て	幼稚園・保育所・小学校
	集客	図書館・博物館・スーパーマーケット

○中山間地域・離島におけるコンパクトシティ政策

中山間部の集落でも地方都市と同様に、多極ネットワーク型拠点を形成する「小さな拠点」づくり²⁾が始まっている。中山間部の中でも過疎地域は、都市部に比べて、人口減少や高齢化が急速に進み、食料品や日用品を扱う商店や診療所が閉鎖するなど、日常生活に必要なサービスを受けることが困難になるとともに、コミュニティ機能が低下している。

こういった状況を防ぐために、「小さな拠点づくり」が推進されている。これは図 33 に示すように、小学校区など複数の集落が集まる地域(集落地域)において、買い物や医療・福祉など複数の生活サービスを歩いて動ける範囲に集め、各集落との交通手段を確保することによって、車が運転できない高齢者などであっても一度に用事を済ませられる生活拠点をつくり、地域の生活サービスを維持していこうという取り組みである。



図 32 小さな拠点の取り組みの例²⁾

b) 生活質の向上及び防災力の向上のための都市構造の集約に関する先行研究のレビュー

生活質の向上及び防災力の向上のための都市構造の集約に関する先行研究論文と「小さな拠点」に関する先行研究論文をレビューした。学術雑誌に掲載されている先行研究論文をレビューした結果を「生活質の向上または防災力の向上」、及び、「小さな拠点」の2つの視点で関連ある論文の整理を行った。

○生活質の向上または防災力の向上のための都市構造の集約に関する先行研究論文

戸川ら⁵⁾は、環境・経済・社会のトリプルボトムライン(TBL)の観点から、環境、経済、社会の各要素の定量指標をCO₂排出量、市街地維持費用、QOLとして都市・地域の持続可能性を評価するシステムを用いて、名古屋都市圏を対象に小学校区単位での分析を行っている。その結果、今後2050年にかけてTBL各指標の都市圏全体平均値はいずれも悪化する方向に推移することが明らかとしている。また、TBL各指標の空間分布を定量的に明らかにすることで都市圏全体の持続可能性を損なうリスク要因を分析している。分析結果からは、特に団塊の世代が多く居住する郊外住宅地区や農業地区・山林地区において経済・環境指標に顕著な悪化が生じ非効率化していくことを示し、経済・環境指標の小学校区間格差は拡大する方向に推移することを明らかとしている。さらに、都市構造改変に関するシナリオ(BAU、集約シナリオ、合併シナリオ)を設定し、TBL各指標への影響を分析した結果、全体の4%程度の人口を移転させることで、市街地維持費用を1割以上削減できる可能性があることを明らかとしている。

長尾ら⁶⁾は、都市的利用を中止する地区および集結する地区の選定を、QOL(Quality Of Life)指標および市街地維持費を評価値として選定し、遺伝的アルゴリズムを用いて最適化を行っている。新潟県旧上越市に適用した結果、QOL最大化の場合、郊外から郊外へ移転し、特に大型病院のある地区や緑地の豊富な地区への集結が最適であることが示している。一方、市街地維持費最小化の場合、地価が低く築年数が経過している住宅の多い地区から消滅し、鉄道駅周辺や商業施設の充実した幹線道路沿線へ集結するこ

とが最適であることが示している。さらに、QOL と市街地維持費を共に考慮する両立モデルでは、市街地維持費削減効果の大きい地区から先に消滅し、その後 QOL の向上につながる移転を行うことが最適であることが明らかとしている。

水野ら⁷⁾は、人口減少下で集落・居住地の持続可能性を高めるためには空間的な集約が必要であるとし、利用を中止（消滅）する地区と促進（集結）する地区の選定を多目的遺伝的アルゴリズムにより最適化を行っている。地域の QOL（Quality Of Life）向上と市街地維持費の削減を目的とし、中山間地域と都市地域を分けた最適化（部分最適）と全地域を一括で対象とした最適化（全体最適）している。三重県松阪市・多気町に適用した結果、QOL 向上には災害安全性の低い地区からの消滅が、市街地維持費削減には地価が低く人口あたりインフラ設備が過剰な地区からの消滅が効果的であることを明らかとしている。また、中山間地域において老朽化した公共施設の設置を仮定し最適化した結果、市街地維持費を削減しながら地域の QOL を向上させることができることを明らかとしている。

宮田ら⁸⁾は、過疎化の進む日本の中山間地域においては、持続が可能もしくは必要な集落に住民を集約することが迫られているとし、各集落をインフラ維持費用と得られる QOL（Quality Of Life）の観点から定量評価し、集約すべき集落を選定する方法を構築している。ケーススタディとして三重県松阪市・多気町の中 山間地域を対象に、各集落の QOL 値とインフラ維持費用を算出している。その結果、全体として QOL は都市地 域に比べて中山間地域が低いものの、中山間地域より低い都市地域も沿岸部に存在していることが明らかとなっている。また、インフラ維持費用は、総額では松阪市中心部などで高いが、人口 1 人あたりに換算すると中山間地域において高く、特に末端に向かうにつれて高くなる傾向が把握している。

加知ら⁹⁾は、生活環境質(QOL)が高い都市空間構造を実現するための居住地立地誘導の方向性を見いだす指標として、都市内各地区における居住から得られる生活環境質の評価指標を「余命」を尺度として定義している。定義した指標を用いて財政的持続性および社会的公平性制約下での都市全体の生活環境質最大化問題を定式化し、さらに、これを都市の居住地立地施策に適用するために、生活環境質を市街地維持費用で除した社会的費用効率(S 値)を用いた消滅・再集結地区選定の枠組みに展開した。本手法を実際の地方都市に適用した結果、生活環境質自体は中心部より郊外部の方が高いものの、S 値は市街地が拡大する前の既存集落部で高くなり、分散集中型への誘導が望ましいことが示した。

谷口ら¹⁰⁾は、人口減少などに伴う各種都市サービスの消滅によって居住者に生活上の負担が発生することを懸念し、都市圏の中でどのような特性を有する地区において、このような都市構造リスクが顕在化する可能性について、定量的な検討を行っている。地方中心都市である岡山県倉敷市を対象に、まずはアンケート調査により居住者の実際の居住パターンおよび交通行動を配慮して、地区を 10 個の分類に分けている。次に「鉄道駅徒歩圏外のスーパーが全て消滅した」という状況を仮定し、地区内において交通行動の変化が必要となる人の割合を都市構造集約化によって居住者にかかる負荷として、都市構造リスクの発生パターンを分析している。分析の結果、商業施設の消滅が進むことによって、都市構造リスクが深まる地区は駅から最も遠い地区ではなく、その地区よりも駅に近く自動車への依存が低い場所で都市構造リスクが高くなることを明らかとしている。

安立ら¹¹⁾は、都市サービスが消滅する都市構造リスクに着目してどのような都市サービスで構成される地区において、このリスクが顕在化する可能性が高いかの考察を行っている。その結果、快速停車駅のような都心部から少し離れた地区の自動車に依存していない人に多く負荷がかかるという、従来の郊外からの消滅という考え方からは外れた地区・人においてリスクが高いということを示している。

清水ら¹²⁾は、都市郊外部における高齢化および人口減少が進展しつつある住宅団地からの消滅の考え

方、消滅に伴う様々な費用（例えば、引っ越しに伴う金銭的・非金銭的費用に対する住民への補償金）と便益（例えば、消滅団地の住宅やインフラの維持管理費用および建て替え・大規模更新費の節約）を整理し、消滅の条件および消滅の最適タイミングの算出方法を提案している。提案した方法を千葉県船橋市の2つの郊外住宅団地に適用したケーススタディの結果、一方の住宅団地の住宅建て替えのタイミングに、当該団地の全住民がもう一方の住宅団地に移住することが社会的に望ましいこと等が示している。

谷口ら¹³⁾は、都市のコンパクト化による防災上の諸課題への影響について、整備・政策メニューを検討するためのシステムである SLIM CITY を実際の都市に適用し、水害軽減のシナリオを盛り込むことで、都市コンパクト化政策と水害軽減方策の連携可能性について検討し、その有効性を明らかにしている。

千原ら¹⁴⁾は、地域の QOL の維持・向上を目的とし、将来の人口減少による生活サービス施設の消滅を考慮しながら、居住地の集約先の選定と集約を行うタイミングの算出を行っている。熊本県山都町のケーススタディの結果、基本的には QOL の低い郊外部から移転すべきとなるが、QOL が比較的高い地域であっても、生活サービス施設消滅に伴う QOL 低下が大きければ移転すべきと結論付けている。

■「小さな拠点」に関する先行研究論文

「小さな拠点」に関する論文としては、以下の2つの論文が挙げられる。

森尾ら¹⁵⁾は、今後の「小さな拠点」の検討における示唆を得るために、全国を対象に現状の施設配置で「小さな拠点」の数とその分布、「小さな拠点」が成立する人口規模等を把握するとともに、「小さな拠点」及び周辺地域の人口動態と人口維持機能について分析を行っている。また、「小さな拠点」とバス路線や「道の駅」との位置関係、バス路線がある地域の人口動態についても分析を行っている。

谷口ら¹⁶⁾は、「小さな拠点」の事例である地域が、生活サービス施設の種類等からどのような特徴があるかを整理している。谷口らの結果では、「小さな拠点」の類型化で全体の6割を占めた F. 公的施設型拠点や G. 低集積拠点では生活利便性施設数が少なく、これらの拠点が将来的にも拠点と呼べるだけの客観的妥当性を有しているかは改めて吟味すべきであると結論付けており、拠点に必要な生活利便施設を確保できるように拠点を形成すべきだと考えられる。

(3) ライフスタイル変革

ライフスタイル変革に関する具体的な取り組みは、公共交通の利用促進、エコ通勤などのように、1人1人のモビリティ（移動）を、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策であるモビリティ・マネジメントを中心に行われている。国土交通省では、モビリティ・マネジメントの基本的な考え方や各地での取組事例を紹介するパンフレットを作成している。また、一方、ライフスタイル変革に関する学術的な研究は、土木学会、日本都市計画学会、日本モビリティ・マネジメント会議（Japanese Conference On Mobility Management : JCOMM）など多くの学会において多数報告されている。例えば、土木学会からは書籍「モビリティ・マネジメントの手引き」、日本モビリティ・マネジメント会議では、モビリティ・マネジメントの「実務発展」と「技術発展」を目指して、国内の様々な取り組みや研究を JCOMM 賞として毎年表彰している。

(4) CO₂削減

CO₂削減（気候変動の緩和）に関する政策的な議論は、気候変動に関する政府間パネル

(Intergovernmental Panel on Climate Change : IPCC) の第 3 作業部会の評価報告書 (最新の報告書は、第 5 次評価報告書 (Fifth Assessment Report : AR5) 「 気候変動 2014 - 気候変動の緩和 (Climate Change 2014 - Mitigation of Climate Change) 」)、低炭素まちづくりを促進するために 2012 年度に成立した「都市の低炭素化の促進に関する法律 (エコまち法) 」などを通じて行われている。また、低炭素まちづくり計画の作成を支援するツールとして「二酸化炭素削減効果シミュレーション・ツール (CO₂-Reduction Effect Simulation Tool : CREST) などが、国交省から自治体向けに配布されている。しかし、エコまち法による低炭素まちづくり計画を作成した自治体は、2016 年 1 月 1 日現在 21 自治体 (2014 年 11 月 1 日現在 16 自治体) にとどまっており、現時点では大きな広がりを見せていない。一方、CO₂ 削減 (気候変動の緩和) に関する学術的な研究は、土木学会、日本都市計画学会など多くの学会において、交通行動・都市構造の変化、技術革新といった視点から多数報告されている。

以上の調査結果から、現在では図 15 のアローごとの研究や政策は数多く存在するものの、コベネフィットに着目した研究は見当たらなかった。特にコベネフィットの統合的な定量評価は環境政策立案の上で必要性が高いと考えられる。

参考文献

- 1) Yukiko Hirabayashi, Roobavannan Mahendran, Sujan Koirala, Lisako Konoshima, Dai Yamazaki, Satoshi Watanabe, Hyungjun Kim & Shinjiro Kanae, Global flood risk under climate change, Nature Climate Change 3, 816-821, 2013.
- 2) 佐藤歩, 川越清樹, 風間聡, 森杉壽芳, 気候モデルを利用した日本列島洪水リスク評価, 水工学論文集, 53, 847-852, 2009.
- 3) 社会資本整備審議会, 新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。(第二次答申), 2007.
- 4) 国土交通省, 2012 年の都市の低炭素化の促進に関する法律, http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/eco-machi.html (参照: 2016 年 3 月 26 日)
- 5) OECD, Green Growth Studies Compact City Policies, 2012.
- 6) 水野伶那, 佐尾博志, 大西 暁生, 神奈川県における浸水発生に適應した住宅の再配置による被害額の軽減効果, 水文・水資源学会誌 28(5), 245-260, 2015.
- 7) 国土交通省, モビリティ・マネジメント, <http://www.mlit.go.jp/common/000234997.pdf>, (参照: 2016 年 3 月 26 日)
- 8) 土木学会土木計画学研究委員会土木計画のための態度・行動変容研究小委員会, モビリティ・マネジメントの手引き, 土木学会, 2005.
- 9) IPCC, Climate Change 2014 - Mitigation of Climate Change, 2014.
- 10) 国土交通省 都市局 都市計画課, 二酸化炭素削減効果シミュレーション・ツール利用マニュアル, 2014.

(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発

「(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発」では詳細地区スケールでの空間～環境コベネフィットの評価指標の定式化を目指し、(1)での研究事例調査の結果を基に都市・地域構造の変化が低炭素性その他様々な要素に及ぼす効果について定式化を行う。CO₂ 排出量、QOL 尺度、インフラ維持費用の3つの評価指標を500mメッシュ単位で計量可能なモデルを、既存モデルをもとに改良する。

次に土地利用・インフラ再編を伴う縮退戦略のコベネフィット評価モデルの構築を目指し上記で開発した各指標の評価モデルとともに、既に申請者が開発を進めている、地震災害や水害に伴う人命・財産・生活被害とその回復過程を小地区単位でシミュレートして評価するモデルシステムを用いて、GIS上で500mメッシュ単位での長期的「サステナビリティ」と災害時「レジリエンス」評価を可能とするモデルシステムを整備する。前者は住民サービス新設費用あたりQOLや、CO₂排出量あたりQOLが長期的に安定して高い水準で推移するかどうかで評価できる。また、後者は各種被害を住民の総余命損失と財産・インフラ被害額の少なさとして評価できる。これらの指標を用いて、縮退戦略実施（撤退・集約地選定）や各種インフラ整備がもたらすコベネフィットが評価できるようになる。

なお、近年における集中豪雨災害等の頻発を考慮して、災害影響の地理的分布や頻度変化を組み込んだ縮退戦略の立案は必要不可欠である。そのため、気候変動影響シナリオと統合的な高解像度の災害リスク影響評価モデルを新たに開発し組み込む。これによって、例えば河川水害であれば、気候変動進展後において、堤防・ダムなどのインフラ建設策と、後背地から撤退し浸水を許す策とでのレジリエンスの違いを評価できるようになり、CO₂排出量等とも合わせた縮退戦略検討が可能となる。

詳細地区スケールでの空間～環境コベネフィットの評価指標の定式化

近年様々な政策を「生活の質」や「豊かさ」を表す指標で評価する試みが多数行われている。日本における先駆けとして、1974年に国民生活審議会から「社会指標 よりよい暮らしへのものさし」が公表された。その後、1985年には、経済企画庁(現内閣府)から「国民生活指標」が、1992年には「新国民生活指標(PLI)」が策定された。この指標は活動領域に「住む」、「費やす」、「働く」、「育てる」、「癒す」、「学ぶ」、「交わる」の8項目を、生活評価領域に「安全・安心」、「公正」、「自由」、「快適」の4項目を設定し、人々の生活の豊かさを評価した。これらは項目間の統合がされていないため、項目間のトレードオフの関係や、施策代替案による効果の優劣の評価を行うことが困難である。

都市の空間的環境から生活の質を定量的に計測する研究も多数現れた。例として、吉田ら(1992)は、環境特性、個人属性などの客観的変数から、生活の質を評価する方法を提示した。加知ら(2006)は、生活環境質を居住者の価値観によって重み付けしつつ、人間の余命に換算することで、生活環境を小地区単位で定量的に評価する手法を構築した。また、社会資本整備について生活の質から評価する研究も存在する。その例として、林ら(2004)はPLIを参考にして生活質に基づく評価方法で、仮想の社会資本整備による効果を計測した。土井ら(2006)は、海岸整備をQOL概念に基づいて評価した。しかし、これら生活の質に基づく評価手法では、道路整備の実事業を評価するに至っていない。

本研究では、Myers(1998)および加知ら(2006)に従い、生活環境質(Quality Of Life : QOL)が、施設の充実度などの居住環境の物理量を表す生活環境質向上機会(Life Prospects : LPs)と、住民の主観的な価値観から決定されるものとする。

以上で定義した生活環境質の評価式を、加知らを参考に式(2.1)のように定義する。

$$QOL_{ig} = \mathbf{w}_g^T \cdot \mathbf{LPs}_i \quad (2.1)$$

ここで、 QOL_{ig} は個人属性グループ g の地区 i での QOL 値、 \mathbf{w}_g は個人の主観的な価値観、 \mathbf{LPs}_i は地区 i での生活環境質向上機会とした。

生活環境質向上機会の評価要素は既往研究を参考に表 9 のように設定できる。

表 7 生活環境質向上機会の評価項目

構成要素	評価項目
経済・雇用機会	通勤利便性
	雇用継続機会
	住宅資産価値
生活・文化機会	医療機会
	余暇機会
	買物機会
居住・移動快適性	居住快適性
	走行快適性
	周辺快適性
安心安全性	ネットワーク信頼性
	災害危険性
	事故危険性
環境負荷性	景観調和
	大気環境
	音環境

アンケートより、価値観 w の重みを表すパラメータの推定を行う。居住地の選択確率は、二項ロジットモデルで表現できるものとし、構成式を式(2.3)、(2.4)に示す。

$$P_k^X(m) = \frac{\exp(\boldsymbol{\beta}^X \cdot \mathbf{x}_m^X)}{\exp(\boldsymbol{\beta}^X \cdot \mathbf{x}_m^X) + \exp(\boldsymbol{\beta}^X \cdot \mathbf{x}_n^X)} \quad (2.3)$$

$$U_{ik}^X = \boldsymbol{\beta}^X \cdot \mathbf{x}_i^X + \varepsilon_{ik} = \beta_1^X x_{i1}^X + \beta_2^X x_{i2}^X + \beta_3^X x_{i3}^X + \varepsilon_{ik} \quad (2.4)$$

ここで、 $P_k^X(m)$ は個人 k が構成要素 X によって居住地 $i(m$ または $n)$ に m を選択する確率、 $\boldsymbol{\beta}^X$ は構成要素 X の評価指標の係数ベクトル、 \mathbf{x}_i^X は構成要素 X の評価指標ベクトル、 U_{ik}^X は個人 k の構成要素 X による居住地 i に対する好ましさである。式(2.4)におけるパラメータ $\boldsymbol{\beta}$ は居住地選択に関する部分効用であり、生活環境に対する価値意識を示す。このパラメータを最尤推定法を用いて推定する。

重みパラメータは LPs 各要素のパラメータと、基準とした計測指標のパラメータの相対的な重みとして換算される。住宅賃料を基準とした際の評価項目 j の重みパラメータ w_{mj} と、地震による損失余命を基準とした際の評価項目 j の重みパラメータ w_{Lj} を算出する式を、それぞれ式(2.5)、(2.6)とする。

$$w_{mj} = \frac{\beta^j}{\beta^{money}} \quad (2.5)$$

$$w_{Lj} = \frac{\beta^j}{\beta^{LLE}} \quad (2.6)$$

ここで、 β^j を評価項目 j のパラメータとし、 $money$ は住宅賃料、 LLE は災害危険性による損失余命とする。

本年度は、福島県沿岸域を対象に住民の生活環境の定量的評価のための基礎となる GIS データベースを構築するとともに QOL 構成要素の算定を実施した。ここでは、住民の QOL を定量的に評価するため、先行研究で作成した QOL 評価システムを援用する。このシステムは、QOL 値を社会資本や公共・民間施設へのアクセス性を表す交通利便性 (AC)、居住性や景観の良好度を表す居住快適性 (AM)、および災害や事故・犯罪に対する災害安全性 (SS) の 3 分類からなる、居住地区における環境を左右する物理量 LPs と、そこに居住する住民の主観的な価値観を表す重み (w) との積和によって決定されると定義する。表 10 にその概要を示す。

また、小地区単位でのエネルギー利用特性の把握を目的として、再生可能エネルギーや未利用エネルギーの GIS データベースを整備した。今後は、バイオマス等も含めて評価対象を拡張し、既存の QOL 評価との統合を目指す予定である。

さらに、対象地域における将来の人口分布に関するシナリオ構築に着手した。コーホートモデルを用いた自治体単位でのマクロ推計からは、津波被災者の高台移転・再定住化が完了後も新地町・相馬市・南相馬市の 3 市町で約 14,000 人が避難生活を続けることとなる共に、定住人口に対して急速な高齢化が進展する可能性があることが明らかになった。次年度は、自治体が公表している復興計画に関する情報収集や避難者の中長期的な居住地選択傾向の分析に基づき、マクロ推計値をダウンスケールし人口分布に関する中長期シナリオを設計する。その上で、代替的なシナリオ間を QOL の観点から比較評価することにより、中長期の復興プロセスに対する計画支援情報を提供することを目指す。

表 8 QOL 各評価要素

分類	評価要素	LPs 算出の考え方
交通 利便性 Accessibility (AC)	就業利便性	就業地までの所要時間で評価。今回は各メッシュから最寄の駅までの所要時間(徒歩(4km/時)と自動車(20km/時)の平均速度(12km/時)での移動を想定)で評価。交通行動モデルのアウトプットである通勤にかかる期待最小費用を時間価値(40円/分)で割戻すことにより算出。
	教育・文化利便性	最寄の小学校と中学校までの平均所要時間(徒歩(4km/時)での移動を仮定)で評価。また、通学路の特性を考慮して道路ネットワークを考慮せず、目的地まで直線での移動するものと仮定。
	健康・医療利便性	最寄の一般病院までの所要時間(徒歩(4km/時)と自動車(20km/時)の平均速度(12km/時)での移動を想定)で評価。
	買物・サービス利便性	最寄の商業施設までの所要時間(自動車(20km/時)での移動を仮定)で評価。道路ネットワークを考慮せず、目的地まで直線で移動するものと仮定。交通行動モデルのアウトプットである私事交通にかかる期待最小費用を時間価値(40円/分)で割戻すことにより算出。
居住 快適性 Amenity (AM)	居住空間使用性	国勢調査 H22 から市町村毎で人口 1 人あたり居住延床面積を算出。世帯の平均延床面積を推計し、平均世帯人数で除算した。
	建物景観調和性	周辺の建物の統一感で評価する。対応するデータが存在しないため基本的には 0.5 と設定。シナリオ分析ではオプションとして変化した場合を分析。
	周辺自然環境性	徒歩圏内に緑地が存在しているかどうかで評価。800m 圏内に 1 ヘクタール程度のまとまりがある森林がある場合 1、農地(田畑)がある場合 0.5 と設定。森林・農地は国土数値情報の土地利用細分メッシュより作成。
	局地環境負荷性	交通騒音レベルで評価する。対応するデータが存在しないため基本的には 0.5 と設定。シナリオ分析ではオプションとして変化した場合を分析。
災害 安全性 Safety & Security (SS)	地震危険性	地震によるリスク。耐震設計基準にもとづいて、表層地盤における地震の主要動(S波)の伝わる速度が 0~200m(沖積層・軟弱地盤相当)で 1、200~400m で 0.5、400m 以上(洪積層相当)で 0 とする。データソースは地震ハザードステーション。
	洪水危険性	ハザードマップより得られるデータに基づき、100 年に 1 度の確率で発生する豪雨により床上浸水のリスクがある場合 1、床下浸水のリスクがある場合 0.5、洪水リスクが全くない場合は 0 と設定。
	犯罪危険性	年間街頭・侵入犯罪件数。対応するデータが存在しないため基本的には 0.5 と設定。シナリオ分析ではオプションとして変化した場合を分析。
	交通事故危険性	年間人身事故発生件数。対応するデータが存在しないため基本的には 0.5 と設定。シナリオ分析ではオプションとして変化した場合を分析。

土地利用・インフラ再編を伴う縮退戦略のコベネフィット評価モデルの構築

(災害レジリエンスを高める縮退戦略がもたらすコベネフィット)

本年度は地震災害や水害に伴う人命・財産・生活被害とその回復過程を小地区単位でシミュレートして評価するモデルシステムを用いて、GIS上で500mメッシュ単位での災害時「レジリエンス」評価を可能とするモデルシステムを整備するために津波避難困難者の推計及び津波避難困難者対策(防災集団移転と津波避難タワー建設)の費用便益分析を実施した。

平成23年3月11日の東日本大震災は未曾有の被害をもたらした。現在、4県28市町村135地区¹⁾において復興の高台移転事業が計画・実施されている。また震災後、国が発表した南海トラフ地震の想定²⁾によると死者数32万3千人という東日本大震災をかるかに上回る被害想定となっている。国は南海トラフ巨大地震の対策として、高台移転も含めた安全な都市立地の重要性を指摘している。また、甚大な被害が想定されている9県³⁾は、国に対し高台移転の補助として東日本大震災被災地と同等の特例措置の適用、もしくは国庫負担の拡充を要請している。このように、津波対策として事前の防災移転を希望する自治体もあるが、被災前に防災移転を実施した例は未だ存在しない。

災害と土地利用に関する先行研究として、森田ら⁴⁾は、東日本大震災の被災地の高台移転事業を対象に集約型の都市構造を提案している。また、大原ら⁵⁾は南海トラフ沿岸域において将来的な人口減少を見据えたうえで人口誘導や土地利用規制といった対策の必要性を指摘している。武田ら⁶⁾は、高知市を対象に多くの住民が移住に関心があることや移転費用が地震による被害額よりも低いことを示している。しかし、南海トラフ巨大地震の津波避難困難者の対策として、全国を対象に防災集団移転を地域ごとに検討・比較した研究はない。

そこで、本研究は、南海トラフ巨大地震の津波避難困難者に防災集団移転の可能性を検討する。まず、津波避難困難者の詳細な立地場所や人数、将来人口を推計する。そして、津波避難困難者の対策として被災前の防災移転と津波避難タワー建設の費用便益分析を行い、それぞれの対策の有効性を検証する。この時、事防防災集団移転が有利となる地域の特性を明らかにする。

a) 津波避難困難者の推計

○研究対象地域

南海トラフ巨大地震の津波避難困難者を推計する対象地域は、南海トラフ巨大地震の津波で甚大な被害が想定されている地域とする。具体的には、「南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」で『南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域』に指定された地域¹⁾において、内閣府南海トラフの巨大地震モデル検討会より提供頂いた津波浸水深データ(津波断層モデルに関するもの(11)陸域における津波浸水深データ(11ケース))²⁾がある地域とする。全国で12県114市町村を推計対象となる。各県の津波浸水ケースは、各地域の津波到達時間が最短のケースとした。津波避難困難者推計の対象とする都道府県および市町村と津波浸水ケースを表11に示す。

表 9 研究対象地域と津波浸水ケース

都道府県	市町村	津波浸水ケース
神奈川県	藤沢市,真鶴町,湯河原町	ケース 06_堤防 03 分破壊
静岡県	浜松市,沼津市,熱海市,伊東市,富士市,磐田市,焼津市,掛川市,袋井市,下田市,湖西市,伊豆市,御前崎市,牧之原市,東伊豆町,河津町,南伊豆町,松崎町,西伊豆町,吉田町	ケース 06_堤防 03 分破壊
愛知県	豊橋市,田原市,南知多町	ケース 09_堤防 03 分破壊
三重県	津市,四日市市,伊勢市,松阪市,鈴鹿市,尾鷲市,鳥羽市,熊野市,志摩市,川越町,明和町,大紀町,南伊勢町,紀北町,御浜町,紀宝町,洲本市,南あわじ市	ケース 06_堤防 03 分破壊
兵庫県	洲本市,南あわじ市	ケース 03_堤防 03 分破壊
和歌山県	和歌山市,海南市,有田市,御坊市,田辺市,新宮市,湯浅町,広川町,美浜町,日高町,由良町,印南町,みなべ町,白浜町,すさみ町,那智勝浦町,太地町,古座川町,串本町	ケース 06_堤防 03 分破壊
徳島県	徳島市,鳴門市,小松島市,阿南市,牟岐町,美波町,海陽町,松茂町	ケース 03_堤防 03 分破壊
愛媛県	宇和島市,八幡浜市,西予市,伊方町,愛南町	ケース 03_堤防 03 分破壊
高知県	高知市,室戸市,安芸市,南国市,土佐市,須崎市,宿毛市,土佐清水市,四万十市,香南市,東洋町,奈半利町,田野町,安田町,芸西村,中土佐町,四万十町,大月町,黒潮町	ケース 03_堤防 03 分破壊
大分県	大分市,佐伯市,臼杵市,津久見市	ケース 05_堤防 03 分破壊(太平洋),ケース 11_堤防 03 分破壊(瀬戸内海)
宮崎県	宮崎市,延岡市,日南市,日向市,串間市,高鍋町,新富町,川南町,都農町,門川町	ケース 05_堤防 03 分破壊
鹿児島県	志布志市,大崎町,東串良町,肝付町	ケース 05_堤防 03 分破壊

○ 推計方法

推計方法は、2段階に分けて行う。1段階目を1次推計とする。1次推計の避難先を既存の避難施設または津波浸水想定区域外とした。この時、避難可能時間よりも避難時間(=避難距離/避難速度)が長い場合、または、避難先到着時に避難先が収容可能人数を超えている場合は、その避難者は避難困難者とし、1次避難困難者とする。

次に、1次避難困難者を対象に、避難先を津波浸水想定区域内の避難可能建物(非木造で80年代以降建築の3階以上の建物)および津波浸水想定区域外として、避難可能性を推計した。避難困難の基準は1次推計と同様であり、この推計を2次推計とし、この時の避難困難者を2次避難困難者(以下、避難困難者)とする。推計に使用した項目やデータや出典を表12に、計算式は式(2.1)と式(2.2)に示す。

表 10 津波避難困難者推計に用いたデータ

項目		計算法	データ	出典	年
避難可能時間 T2		避難先の津波到達時間 T1-300 秒	津波浸水深データ	南海トラフの巨大地震 モデル検討会	
避難先	1 次推計	避難施設	避難施設	国土数値情報	2012
		浸水域外	津波浸水想定地域内の津波境界線と道路の交点より作成		
	2 次推計	避難可能施設	建物ポイントデータ	秋山ら ³⁾	
		浸水域外	1 次推計と同じ		
避難距離	人口	建物の居住人口 pop	建物ポイントデータ	秋山ら ³⁾	
	道路	道路距離 L1	open street map	GEODFABRIK ⁴⁾	2015
	勾配	標高差 H1	津波浸水深データ	南海トラフの巨大地震 モデル検討会	
	階段	避難先の津波浸水深 H2	津波浸水深データ	南海トラフの巨大地震 モデル検討会	
避難速度	徒歩	V1=0.62m/秒	5)	国土交通省	2013
		V2=0.46m/秒 (乳幼児や高齢者同伴時)	5)	国土交通省	2013
	階段	V3=0.21m/秒	6)	内閣府	2005

避難距離 L2

$$L2 = \sqrt{L1^2 + H1^2} \text{----- (2.1)}$$

避難時間 T3

$$T3 = \frac{L2}{V1 \text{ or } V2} + \frac{H2}{V3} \text{----- (2.2)}$$

V1：世帯に乳幼児(0-4 歳)か高齢者(65 歳以上)の住民がいる場合

V2：世帯に乳幼児(0-4 歳)か高齢者(65 歳以上)の住民がいない場合

○避難困難者の判断

避難困難者の判断は、時間と収容可能の 2 つの面で評価する。

1. 時間

時間評価では、以下の通りに避難困難、避難可能の判断をした。

$$T2-T3 < 0 \dots \text{避難困難}$$

$$T2-T3 \geq 0 \dots \text{避難可能}$$

2. 収容可能

収容可能評価では、以下の通りに避難困難、避難可能の判断をした。

$Pop(t)$ を、地震発生後に避難先に到着する時間（避難時間 T3）の津波浸水想定区域内の住民の人数とする。すなわち、 $\sum_{i=1}^n Pop(t)$ は、住民が避難先である避難施設に到達したときの、避難住民の累計人数である。POPcap を避難施設の収容可能人数とする。POPcap は、1 次推計の避難施設の場合において、収容可能人数データがある施設はそのデータを用い、データがない施設は最寄りの建物ポイントデータの Area（建物ポリゴンの面積

m²)を用いた。建物の屋上に1m²あたり1人避難可能として、Areaを収容可能人数とした。また、2次推計の避難可能施設の場合において、先ほどと同様にAreaの値を収容可能人数POP_{cap}とした。

$$\sum_{t=0}^{T-1} POP(t) > POP_{cap} \dots \text{避難困難}$$

$$\sum_{t=0}^{T-1} POP(t) < POP_{cap} \dots \text{避難可能}$$

本研究の津波避難困難者の推計のイメージ図を図34に示す。

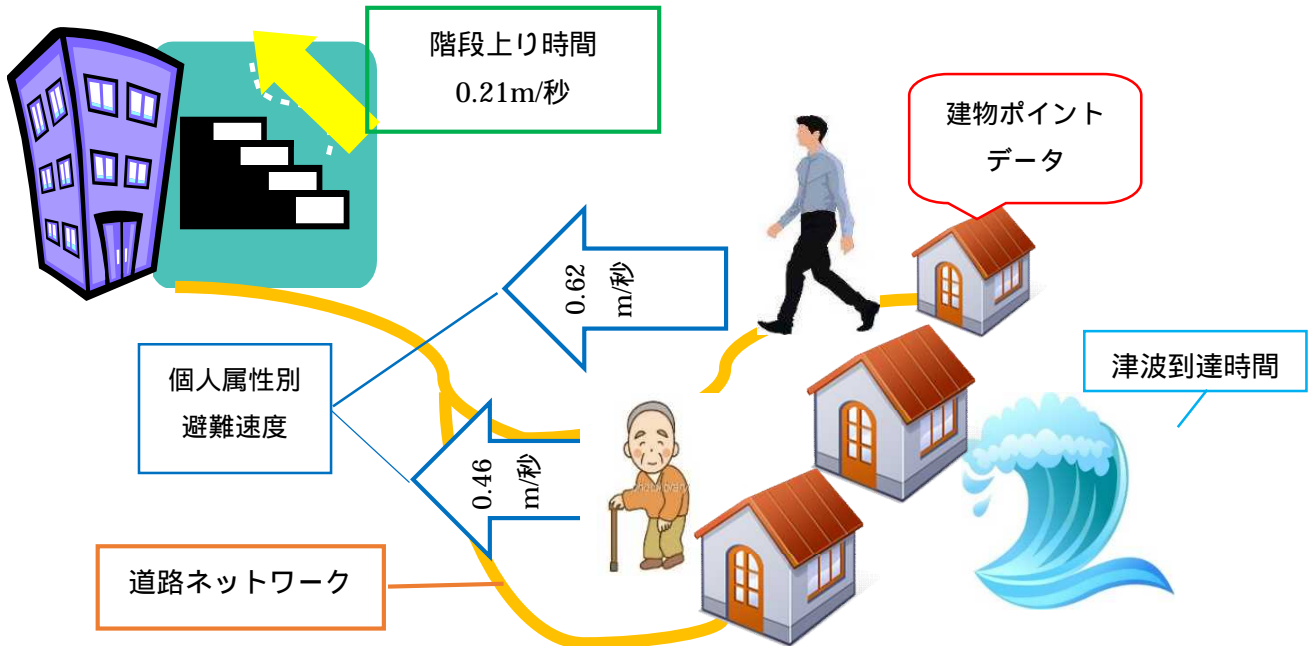


図 33 本研究の津波避難困難者推計手法のイメージ

行政の津波避難困難者の推計手法として、中央防災会議⁷⁾と宮崎市⁸⁾の推計手法を取り上げる。

1. 中央防災会議との比較

中央防災会議の津波避難困難者の推計は、図35のように津波浸水想定区域のメッシュから想定区域外メッシュへの避難可能性を評価している。避難距離はメッシュ中央間の直線距離の1.5倍であり、避難速度は0.74m/秒と全員一律である。避難距離の1.5倍も避難速度0.74m/秒も東日本大震災の実績から設定している。しかし、避難速度に関しては、後に、より遅い0.62m/秒⁹⁾と分かっている。

また、避難施設への避難可能性評価は2005年の「津波避難ビル等に係るガイドライン(案)」を参考に、避難施設の収容可能人数と周辺の人口密度より避難可能範囲を選定し、その範囲外を避難困難地域としている。

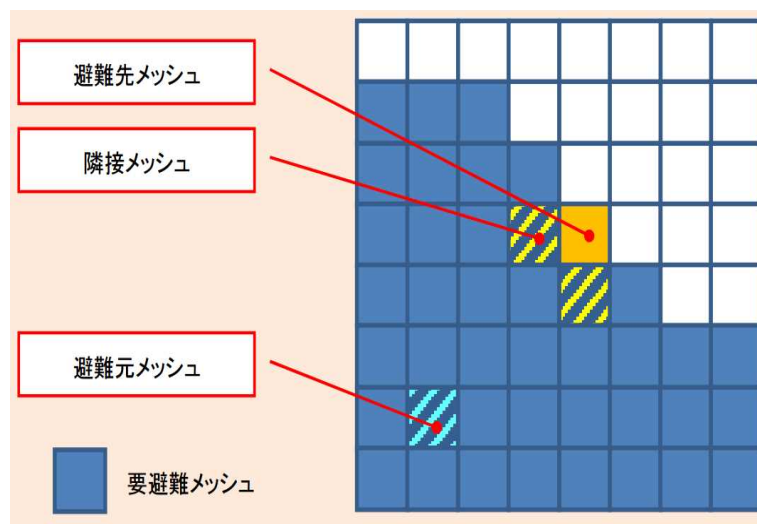


図 34 中央防災会議の津波避難困難者推計 7)

2. 宮崎市との比較

宮崎市の津波避難困難者の推計は、図 36 のように避難可能地域と避難困難地域より避難困難者を推計している。図 2.3 では、赤色の地域が避難困難地域である。住民の避難歩行速度は全員一律の 0.75m/秒であり避難可能時間を 10 分としている。そのため、津波浸水想定区域の津波境界線から海側に 450m は避難可能地域としている。また、避難施設への避難可能性評価は、中央防災会議同様、避難施設の収容可能人数と周辺の人口密度より算出している。このとき、避難施設を中心店として避難可能地域の最大半径は 450m であり、海側のみの半円としている。

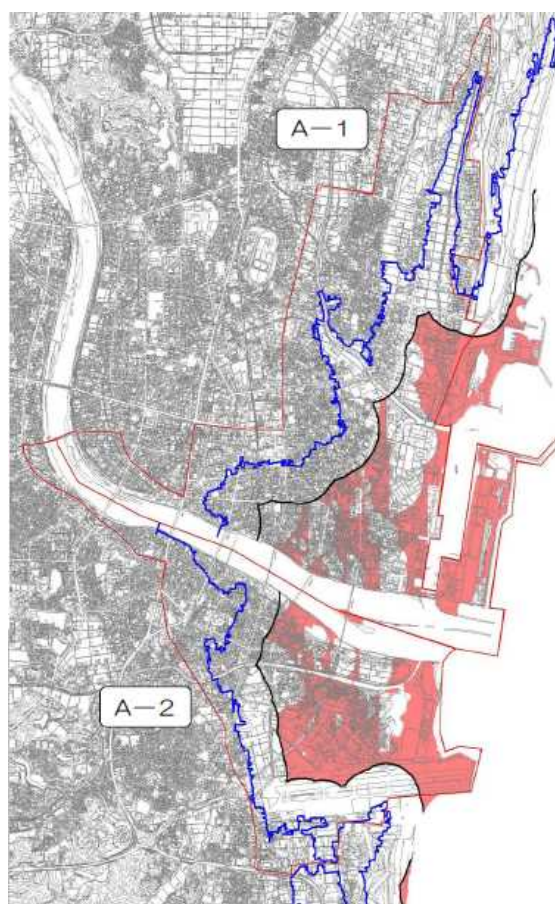


図 35 宮崎市の津波避難困難者推計⁸⁾

本研究は、住民は建物ポイントデータを用い、建物ごとに避難開始スタート地点としている。また、個人属性により避難歩行速度が異なっている。すなわち、乳幼児（0-4 歳）や高齢者（65 歳以上）の住民が同居している世帯は、避難速度が遅く 0.46m/秒であり、乳幼児や高齢者がいない世帯は 0.64m/秒である。この値は、東日本大震災の平均の避難歩行速度である。また、避難先（1 次推計：指定の避難施設と津波浸水想定区域外、2 次推計：避難可能施設と津波浸水想定区域外）への避難距離は、open street map より、実際の道路ネットワークを使用している。また、このとき、自宅から避難先への標高差も考慮に入れている。避難先では、その地点の津波浸水深以上への階段上り時間も避難時間に含めている。また、避難先が、1 次推計では避難施設、2 次推計では避難可能施設の場合、収容可能人数を超えた場合、後から来る避難者は避難施設・避難可能施設に入れないとし、避難困難者とした。

このように、本研究では、実際の道路ネットワークや標高差、避難者の避難先への到達時間より避難可能性が分かれる収容可能人数の判断など現実の津波避難の想定になっている。

本研究と中央防災会議・宮崎市の津波避難困難者推計の違いを表 13 にまとめた。

表 11 本研究と行政（中央防災会議・宮崎市）の津波避難困難者の推計の違い

項目		本研究	中央防災会議 ⁷⁾	宮崎市 ⁸⁾
避難可能時間		避難先の津波到達時間 T-300秒	T - 300秒, 900秒	10分
避難先	1次推計	避難施設・浸水域外	避難施設	避難施設
	2次推計	避難可能施設・浸水域外	浸水域外	浸水域外
避難距離	人口	建物の居住人口	メッシュ	メッシュ
	道路	道路距離 (Open Street Map)	直線距離×1.5倍	直線距離×1.5倍
	勾配	標高差	未考慮	未考慮
	階段	避難先の津波浸水深	未考慮	未考慮
避難速度	徒歩	0.62m/秒	0.74m/秒	0.75m/秒
		0.46m/秒 (乳幼児や高齢者同伴時)		
	階段	0.21m/秒	未考慮	未考慮
避難困難者の判断	時間	避難可能時間 < 避難時間	避難可能時間 < 避難時間	10分 < 避難時間
	収容可能	到達時に収容可能人数以上	避難施設周りの面積外	避難施設周りの面積外

本研究の津波避難困難者の1次推計と2次推計の結果を表14に示す。また、同時に避難困難者数の比較を内閣府中央防災会議の推計数¹⁰⁾を比較する。ただし、内閣府の場合は県全域を推計対象としているのに対して、本研究は「2.1 研究対象地域」で示した地域であり、推計対象地域が完全に一致していない。これは、内閣府の推計結果を都道府県別のみで公表しており、市町村別の津波避難困難者数を公表していないためである。しかし、本研究は、南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域かつ内閣府より頂いた津波浸水想定地域を研究対象としている、本研究と内閣府の推計対象地域において大きな違いはないと思われる。

表2.3において、内閣府の推計数よりも多い値は赤字で示している。

表 12 津波避難困難者の推計結果と内閣府推計との比較（人）

県名	1次推計	2次推計	内閣府
神奈川県	6	6	2,900
静岡県	101,243	44,658	95,000
愛知県	5,145	920	6,400
三重県	85,375	25,773	32,000
兵庫県	1,248	439	4,100
和歌山県	49,385	19,563	72,000
徳島県	71,052	21,418	25,000
愛媛県	2,819	221	4,400
高知県	41,652	7,576	37,000
大分県	26,725	5,415	17,000
宮崎県	57,612	13,448	39,000
鹿児島県	584	453	1,200
合計	442,846	139,890	336,000

1次推計において、内閣府の推計よりも多く推計された県は6県、少なく推計された県は6県となった。これは、個人属性によって避難速度が異なることや実際の道路ネットワーク、標高、階段上り時間などを用いたことにより地域の特性が表れたためである。

また、2次推計では全ての県で内閣府よりも少なく推計された。これは、内閣府が住民の避難先を既存の避難施設および津波浸水想定区域外のみとしているのに対して、本研究では避難施設に指定されていないが、津波避難が可能な施設である避難可能施設を避難先として推計しているためである。

全国の津波避難困難者の分布状況を図 37 に示す。



図 36 全国の津波避難困難者の分布

図 37 は、全国の津波避難困難者を表している。赤い点が津波避難困難者であり、緑の点が避難可能者である。この図より津波対策強化地域の津波浸水想定区域において、全国において津波避難困難者が分布していることがわかる。

- 1) 国土交通省 HP：南海トラフ地震防災対策推進地域・南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域，
<http://www.bousai.go.jp/jishin/nankai/>, 2016/01/20 アクセス
- 2) 内閣府：南海トラフの巨大地震モデル検討会，
http://www.bousai.go.jp/jishin/nankai/model/data_teikyou.html, 2016/01/20 アクセス
- 3) 秋山祐樹・小川芳樹・仙石裕明・柴崎亮介・加藤孝明：大規模地震における国土スケールの災害リスク・地方災害対応力評価のためのミクロな空間データの基盤整備，第 47 回土木計画学研究発表会・講演集，pp.1-19, 2013.6
- 4) open_street_map オープン・ストリート・マップ
geodfabrik：<http://www.geofabrik.de/index.html>
Download OpenStreetMap data for this region：Japan
<http://download.geofabrik.de/asia/japan.html>
2015/10/01 アクセス
- 5) 国交省：津波避難を想定した避難路,避難施設の配置及び避難誘導について（第 3 版）,2013

- 6) 内閣府：津波避難ビル等に係るガイドライン(案), 2005.2.7
- 7) 中央防災会議：資料 2 - 2 建物被害・人的被害の被害想定項目及び手法の概要, 2012.8.29
- 8) 宮崎市：「宮崎市地震津波対策インフラ構想」～“安全・安心を未来につなぐ、緑と大地のスクラム構想～（第 1 版）, 2013.10
- 9) 国土交通省：津波避難を想定した避難路、避難施設の配置 及び避難誘導について（第 3 版）, H25.4
- 10) 中央防災会議：南海トラフ巨大地震の被害想定について（第一次報告）, 2012.8.29

b) 津波避難困難者対策の分析の方法

○津波避難困難者の対策

2 章で推計された 2 次避難困難者（以下、避難困難者）の津波避難対策として、防災集団移転と津波避難タワー建設の 2 つの対策を検討する。2 つの対策の費用便益分析を行い、地域別に便益の大きくなる対策を明らかにする。表 15 に各対策のステークホルダーおよび費用・便益項目を示す。表の○で示す項目が各対策の評価項目である。

表 13 避難困難者対策の費用便益項目

評価項目		防災集団移転			避難タワー建設		
		国	自治体	住民	国	自治体	住民
便益	人命保持額			○			○
	被災軽減額	○	○	○			
	QOL 向上			○			
費用	建設費	○	○	○	○	○	
	維持管理費	○	○			○	

○対策の評価対象期間

各対策の事業開始年は 2016 年とする。費用便益分析の評価対象期間は、事業の整備に要する期間である事業期間と事業完成後の評価期間の合計期間である。評価期間は 50 年間とする。

避難タワー建設の場合は、2016 年に建設し、評価対象期間は 2016 年から 50 年後の 2066 年までである。また、防災集団移転は、事業年数を 5 年間とし、評価対象期間を 2021 年から 50 年後の 2071 年までとする。すなわち、防災集団移転の評価対象期間は 2016 年から 2071 年までである。

表 14 各対策の評価対象期間

対策	事業期間	評価期間	評価対象期間
津波避難タワー建設	1 年	50 年	2016～2066 年
防災集団移転	5 年	50 年	2016～2071 年

○将来人口・世帯の推計

津波避難困難者を地域に分ける。地域割りの基準は「3.2.1 津波避難タワー建設の立地場所」で記述する。

・コーホート要因法

将来人口推計の手法は、2010 年から 2040 年までの将来人口推計はコーホート要因法を用いた。コーホート

要因法を用いた理由として、我が国の全体人口は2005年を前後に人口増加から人口減少に転換しており、2010年から2040年は、地域の人口変化の転換点が期間中に含まれる可能性がある。コーホート変化率法は過去の人口変化をもとに将来推計するため、人口変化の転換期には適切な推計法ではない。そこでコーホート要因法を用いた。コーホート要因法の仮定値は、人口問題研究所の値を用いた。また、仮定値は地域の中心地である津波避難タワー建設の立地場所の市町村の仮定値である。コーホート要因法の方法を図38に示す。

仮定値は、地域の中心地の市町村データ

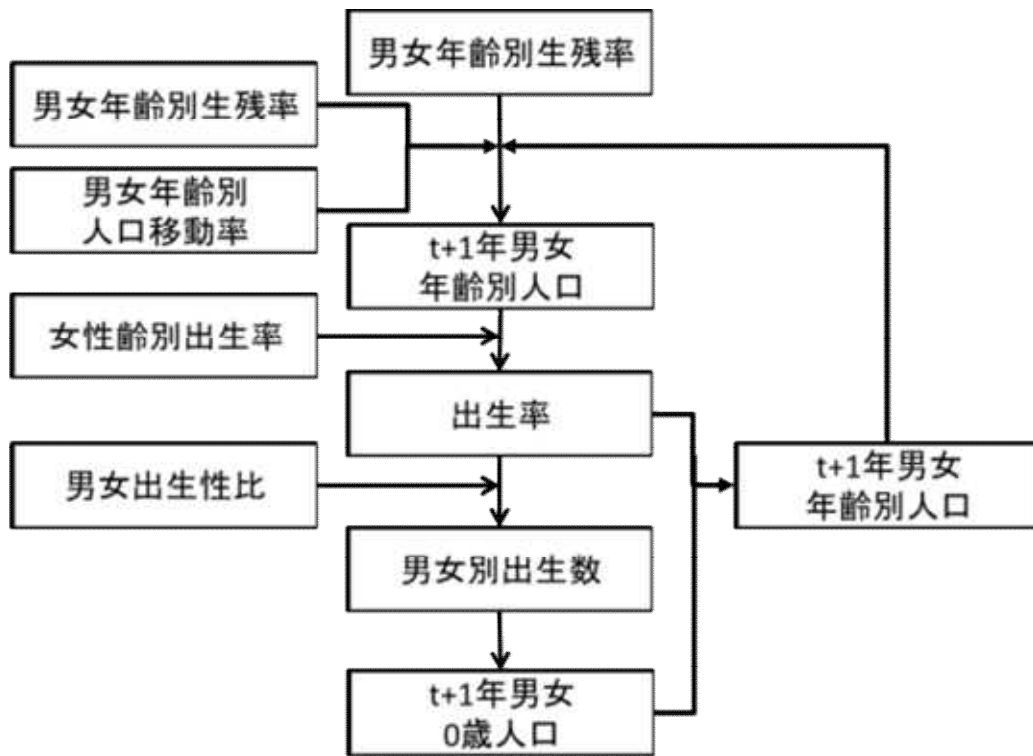


図 37 コーホート要因法の概要

・コーホート変化率法

2040年から2071年までの将来人口推計は、コーホート変化率法を用いた。2040年から2071年は、我が国が人口減少時代に突入してからかなりの期間がたっており、人口変化の転換期ではないと思われる。そのため、過去の人口変化の傾向が将来も続くことと予測されるため、コーホート変化率を用いた。コーホート変化率の計算式を式(3.1)に示す。

$$\text{pop}(t+1) = \text{pop}(t) \times \text{pop}(t) / \text{pop}(t-1) \text{ ----- (3.1)}$$

pop(t) : t年の地域の総人口

・将来世帯数の推計

将来人口推計の結果を用いて、将来世帯数を推計する。将来世帯数は2010年時点での1世帯あたりの人数より算出する。計算式を式(3.2)に示す。

$$\text{setai}(t) = \text{pop}(t) / (\text{pop}(2010) / \text{setai}(2010)) \text{ ---- (3.2)}$$

setai(t) : t 年の地域の世帯数

pop(t) : t 年の地域の総人口

全地域の将来人口および世帯の推計結果を図 3.2 に示す。

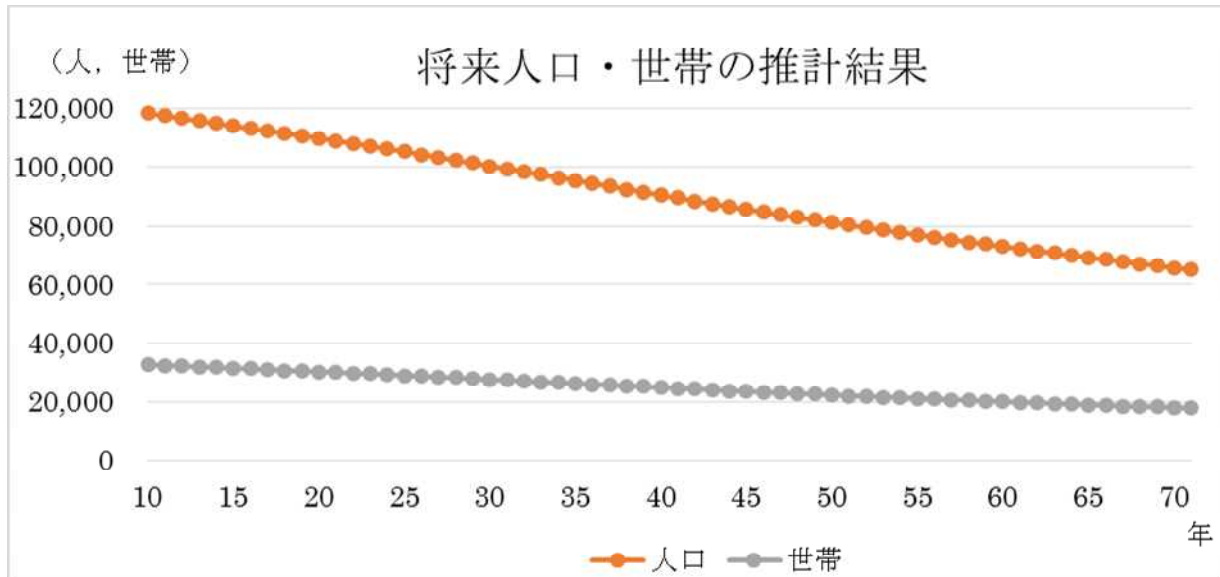


図 38 将来人口および世帯の推計結果

図 39 より津波避難困難者の人口も世帯も年々減少することがわかる。

次に地域ごとに見る。表 17 は、2010 年から 2040 年までの期間で 5 年間ごとに人口が増加する地域と減少する地域の数を表している。

表 15 2010 年から 2040 年の人口変化の地域数

	10～15年	15～20年	20～25年	25～30年	30～35年	35～40年
人口増加	25	21	10	7	11	9
人口減少	310	314	325	328	324	326

表 17 より多くの地域で人口減少することがわかる。このことから、2040 年以降の人口変化の推計は、コーホート変化率法を用いても問題ないことがわかる。

○津波避難タワー建設

津波避難タワー建設において、津波避難困難者が避難可能圏内であり、より多くの避難困難者が利用可能な場所に立地させるため、表 18 の条件のもと以下の集合被覆問題を解き、立地場所を選定した。立地候補地は、

公有地とするため既存の公共施設の場所とする。ただし、避難可能時間がマイナス(津波到達時間が 300 秒未満)の避難困難者に関しては、今回考慮していない。

表 16 津波避難タワー建設の立地条件

対象者	2 次避難困難者
道路	道路距離 L1(Open Street Map)
勾配	標高差 H1
立地候補地	既存の公共施設地
避難可能時間 T5	自宅の津波到達時間 T4-300 秒
避難速度	徒歩：V1=0.62m/秒
	徒歩：V2=0.46m/秒（乳幼児や高齢者同伴時）
避難可能距離 L2	避難可能時間/避難速度
立地条件	避難タワーに避難可能な対象者数の最大化

集合被覆問題の式

$$\min z(x) = \sum_{j \in N} c_j x_j \text{ ----- (3.3)}$$

$$\text{s.t. } \sum_{j \in N} a_{ij} x_j \geq 1 \text{ (} i \in M \text{) ----- (3.4)}$$

$$x_j \in \{0,1\} \text{ (} j \in N \text{) ----- (3.5)}$$

要素集合 $i \in M = \{1, \dots, m\}$: 津波避難困難者

集合 $S_j \text{ (} j \in N = \{1, \dots, n\} \text{)} : \text{地域 (} n \text{ は地域の数)}$

a_{ij} : 集合 S_j が要素 i をカバーするなら 1、そうでなければ 0

c_j : 集合 S_j の重み ($c_j = 1$)

x_j : 集合 S_j が解に含まれるのなら 1、そうでなければ 0

集合被覆問題は、津波避難タワーに避難可能な津波避難困難者が最大化するような立地場所を選定した。これは、すなわち、津波避難タワー数の最小化である。この計算は GIS のロケーション・アロケーションの「施設数の最小化」を用いて算出したものである。

津波避難タワー建設の便益は、津波避難困難者を助けられることによる人命の価値である。また、費用は津波避難タワーの建設費と年間の維持管理費である。表 19 に評価項目やステークホルダー、評価額を示した。

表 17 津波避難タワー建設の費用便益項目と評価額

評価項目		ステークホルダー	評価額(万円)	単位
便益	人命 ²⁾ *P(T)	住民	24,451.8	/人
費用	建設費 ³⁾⁴⁾	国 ³⁾	5,266.7	/棟
		自治体 ³⁾	2,633.3	/棟
		総額 ⁴⁾	7,900.0	/棟
	維持管理費 ⁵⁾	自治体	39.5	/棟・年

人命の貨幣価値は、内閣府が推計した交通事故による人命の損失価値²⁾を参考に、1人あたり2億4,451.8万円とした。また、津波避難タワーの建設費は朝日新聞の記事より1棟あたり7,900万円とした。また、「南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」³⁾より『南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域』に指定されている地域では、津波避難タワー建設費の3分の2は国が負担し、3分の1を地方自治体(市町村)が負担することとなっている。維持管理費は、毎年建設費の0.5%がかかるものとした。

P(T)は、南海トラフ地震の年間の生起確率を表している。P(T)の詳細は、「3.4 南海トラフ地震の発生確率」で示す。

○防災集団移転

防災集団移転の対策に関して、地域の住民全員で移転とする。防災集団移転促進事業⁶⁾では、住宅団地の規模が10戸以上という事業要件がある。しかし、今回推計する移転対象の地域は335地域の全地域とし、世帯数の制限を設けないものとする。

移転先として、各地域の中心地(津波避難タワー建設の立地場所)から最寄りの市区町村の本庁または支所、出張所、連絡所とした。これは、コンパクトシティ実現のため地域の拠点である市区町村役場が集約の拠点として適切であると考えたためである。市区町村役場データは国土数値情報のデータである。

防災集団移転の便益は、移転により津波被害を受けないことより助かる人命の価値や被災しない住宅やインフラといった被害軽減額である。また、移転に伴い住民の住居周辺環境が変化することによる生活環境質(QOL: Quality of Life、以下QOL)の変化を貨幣換算する。また、費用は移転費や移転先の維持管理費である。年間の維持管理費は移転費の0.5%とする。表20に防災集団移転の評価項目やステークホルダー、評価額を示している。

表 18 防災集団移転の費用便益項目と評価額

	評価項目	ステークホルダー	評価額(万円)	単位
便益	人命 ²⁾ *P(T)	住民	24,451.8	/人
	被害軽減額*P(T)	国・自治体	総額-住民	/人
		住民	式(3.7)	/人
		総額 ^{7),8)}	3,600.0	/人
	QOL 向上	住民	式(3.6)	/地域
費用	建設費 ⁹⁾ (移転費)	国 ¹⁰⁾	1,726.5	/世帯
		自治体	2,453.0	/世帯
		住民	1,000.0	/世帯
		総額	5,179.5	/世帯
	維持管理費 ⁵⁾	国・自治体	25.9	/世帯・年

被害軽減額の総額は東日本大震災の1人あたりの被害額を使用する。東日本大震災の被害額総計⁷⁾は、約16兆9千億円である。一方、避難者数⁷⁾は約47万人である。すなわち、16兆9千億円/47万人=3,600万円/人を被害軽減額の総額とした。東日本大震災はL2地震であり、岩手県沖から茨城県沖までの南北約500km、東西約200キロメートルのおよそ10万km²という広範囲全てが震源域¹⁰⁾であり、津波被害も青森、岩手、宮城、

福島、茨城、千葉の6県62市町村で浸水範囲全体約535km²(11)と広大である。このため、津波浸水地域は都市部も田舎も含んでいる。南海トラフ巨大地震も東日本大震災同様、都市部や田舎も含む広大な津波浸水域が想定されている。このため、東日本大震災の1人あたりの被害額を適用することとした。

移転に伴うQOLの変化を貨幣換算する。QOLの評価項目として、加知らの研究(12)より表3.7のように交通利便性(AC)・居住快適性(AM)・災害安全性(SS)が挙げられている。表21に項目と評価要素を示す。

表 19 QOLの評価項目

項目	評価要素
交通利便性 Accessibility (AC)	就業利便性
	教育・文化利便性
	健康・医療利便性
	買い物・サービス利便性
居住快適性 Amenity (AM)	居住空間使用性
	建物景観調和性
	周辺自然環境性
	周辺環境負荷性
災害安全性 Safety&Security (SS)	地震危険性
	洪水危険性
	犯罪危険性
	交通事故危険性

交通利便性(AC)に関して、就業利便性や買い物・サービス利便性は今回考慮せず、教育・文化利便性と健康・医療利便性を評価する。居住快適性(AM)に関して、今回の移転は、移転先が最寄りの市区町村役場であることから、居住快適性(SS)は移転の前後で変わらないものとする。また、災害安全性(SS)は、移転により向上するが、移転の便益評価項目として被害軽減を貨幣換算しているため、QOLの評価では再度計算しないこととした。すなわち、今回のQOL評価は移転に伴う交通利便性(AC)の教育・文化利便性と健康・医療利便性のみに着目した。

交通利便性(AC)の教育・文化利便性と健康・医療利便性のQOL貨幣換算は、西野らの研究(14)を参考に、表22と式(3.6)より算出した。

$$QOL_t = qolt \cdot pop = (LP_s - LP_{s0}) \cdot w \cdot pop \quad \text{---- (3.6)}$$

QOL_t : 各地域におけるQOL

qolt : t年に得られる1人あたりの生活の質

pop : 地域の人口

w : 個人の価値観

LP_s : 移転後の環境による物理量

LPs₀ : 移転前の環境による物理量

表 20 QOL の評価項目および貨幣換算

評価要素	教育・文化利便性	健康・医療利便性
対象施設	図書館、博物館、学校、幼稚園など	病院、診療所、保育所、老人ホームなど
算出方法 LPs	最寄りの対象施設までの距離/速度	最寄りの対象施設までの距離/速度
速度	4km/h	12km/h
支払い意思額 w	¥820/min・month	¥779/min・month

各地域の1年間に得られる1人あたりの生活の質 qol(¥/人)の分析を表 23 に示す。

表 21 各地域の qol(¥/人・年)の分析

個数		335
qol(¥/人・年)	平均	53,912
	最大	970,975
	最小	-339,076
	標準偏差	140,576

住民の被災額軽減額の算出方法は、治水経済調査マニュアル¹⁵⁾を参考に、表 24 および表 25 の評価項目と評価額、また式(3.7)より算出した。

$$W = W_h \cdot \text{Area} + W_g + W_c \cdot 30 \text{ ----- (3.7)}$$

W : 1世帯の被災額

Area : 1世帯の家屋床面積

表 22 住民の被災額の評価項目と評価額

項目	評価額(万円)	単位
家屋 W _h	表 3.11 参照	/m ²
家庭用品 W _g	1,400	/世帯
清掃労働対価 W _c	1.043	/日

家屋の評価額は都道府県ごとに異なる。評価額は表 3.11 にまとめた。この数値は治水経済調査マニュアルの平成 26 年度の数値である。

表 23 都道府県別家屋の評価額

都道府県名	評価額(万円/m ²)
神奈川県	19.98
静岡県	18.41
愛知県	18.22
三重県	18.04
兵庫県	17.46
和歌山県	18.00
徳島県	17.61
愛媛県	16.27
高知県	17.17
大分県	15.94
宮崎県	14.35
鹿児島県	15.51

○南海トラフ地震の発生確率

便益の人命と被害軽減額において、南海トラフ地震の生起確率式を乗ずることにより被害軽減額の期待値を算出する。地震発生の生起確率は地震調査研究推進本部¹⁶⁾の評価手法を参考に、BPT分布の確率密度関数 $f(t; \mu, \alpha)$ を式(3.8)より、2015年まで発災していない条件のもと各年1年間の生起確率 $P(T)$ を式(3.9)より算出した。

BPT分布の確率密度関数 $f(t; \mu, \alpha)$

$$f(t; \mu, \alpha) = \left\{ \frac{\mu}{2\pi\alpha^2 t^3} \right\}^{\frac{1}{2}} \exp \left\{ - \left(\frac{(t-\mu)^2}{2\mu\alpha^2 t} \right) \right\} \text{----- (3.8)}$$

T : 西暦年

$\mu=90.1$: 地震発生間隔 (時間予測モデル)

$\alpha=0.24$: 活動間隔のばらつき

$t=T-1946$: 1946年からの経過年数

各年1年間の生起確率 $P(T)$

(現在2015年までの地震が発生していない条件のもと、各年1年間に地震が発生する確率)

$$P(T) = \frac{f(t)}{\sum_{t'=1}^{t'} f(t')} \text{----- (3.9)}$$

$t'=T-2015$: 2015年からの経過年数

BPT分布について、地震調査研究推進本部の「長期的な地震発生確率の評価手法について」¹⁶⁾のpp.8-9よ

り抜粋して、説明する。(引用の一部編集)

-----以下引用-----

BPT 分布

Brownian Passage Time 分布 (以下「BPT 分布」という。)は、プレート運動による定常的な応力蓄積過程において、着目する震源域周辺での地震やスローイベントの発生等ブラウン運動として表現される応力場の擾乱が加わる中で、応力蓄積が一定値に達し、断層が活動する(地震が発生する)、という物理的過程(ブラウン緩和振動過程)を踏まえたモデルである。これを式で表現すると、次のとおり

$$Y(t) = \mu \cdot t + \sigma \cdot W(t)$$

ここで、 $Y(t)$ は状態変数、 t は最後に Y_f に達してからの経過時間。 $Y(t)$ が Y_f に達すると地震が発生し、 Y_0 という状態に落ちるといものである。 μ が定常的な応力蓄積による項であり、 $\sigma \cdot W(t)$ が応力場の擾乱による項である。 $W(t)$ は標準的なブラウン運動であり、 μ は負でない定数であり、 σ^2 は拡散係数と呼ばれる。

最後に Y_f に達してから(地震が発生してから)の経過時間 t の分布関数を、Brownian passage time 分布と物理学では呼ぶ。この分布の確率密度関数は式(3.8)の分布に従う。この分布の平均は μ となり、分散は $(\mu \cdot t)^2$ となる。また、 $\mu = (Y_f - Y_0) / t$ 、 $\sigma = \sqrt{(Y_f - Y_0) / t}$ 、及び分散 $= (Y_f - Y_0)^2 / t^3$ である。なお、BPT 分布は、統計学では、逆ガウス分布やワルド分布とも呼ばれ、株価の変動、製品の寿命、作付面積等に適用されている。

-----引用終了-----

地震調査研究推進本部は、以上の判断により BPT 分布を用い、南海トラフ地震の生起確率を算出している。本研究も、地震調査研究推進本部と同様に BPT 分布を用いて算出した。

各年における南海トラフ地震の発生確率の計算結果を図 3.5 と表 3.12 に示す。防災集団移転の評価対象機関である 2016 年から 2071 年までを推計対象とする。

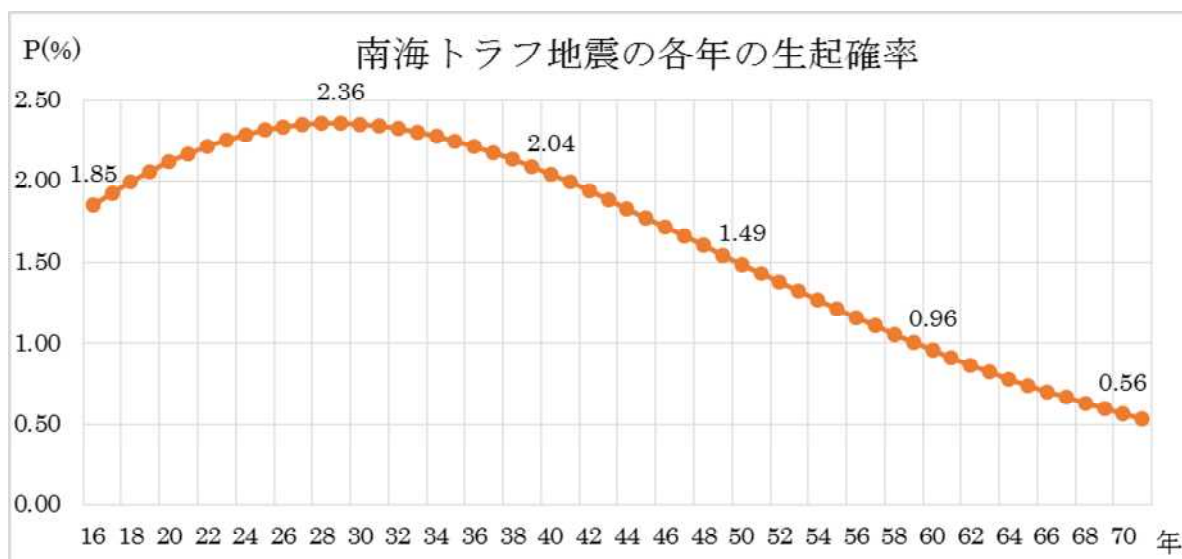


図 3.5 各年の南海トラフ地震の発生確率

表 3.12 各年の南海トラフ地震の発生確率

年	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
P(%)	1.85	1.93	2.00	2.06	2.12	2.17	2.22	2.26	2.29	2.32	2.34	2.35	2.36	2.36	2.35
年	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
P(%)	2.34	2.33	2.30	2.28	2.25	2.21	2.17	2.13	2.09	2.04	1.99	1.94	1.89	1.83	1.78
年	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
P(%)	1.72	1.66	1.60	1.55	1.49	1.43	1.38	1.32	1.27	1.21	1.16	1.11	1.06	1.01	0.96
年	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71				
P(%)	0.91	0.87	0.82	0.78	0.74	0.70	0.66	0.63	0.59	0.56	0.53				

推計結果より、各年 1 年間の南海トラフ地震の発生確率は、2016 年から 2029 年までは増加し続け、2029 年の 3.36% をピークにして、その後減少することがわかる。

○費用便益分析の方法

地域ごとに津波避難タワー建設と防災集団移転の費用便益分析を行う。費用便益分析は、式(3.10)の順現在価値 NPV(Net Present value)と式(3.11)の費用便益比 CBR(Cost Benefit Ratio)で評価する。

純現在価値：NPV

$$NPV = B - C = \sum_{t=1}^n \frac{bt - ct}{(1+r)^t} \quad \text{---- (3.10)}$$

財源の制約を考えず、できるだけ効果の大きいプロジェクトを評価する場合に用いる。

費用便益費：CBR

$$CBR = B/C = \sum_{t=1}^n \frac{bt}{(1+r)^t} / \sum_{t=1}^n \frac{ct}{(1+r)^t} \quad \text{---- (3.11)}$$

財源の制約を考えて、できるだけ効率的なプロジェクトを評価する場合に用いる。

NPV と CBR の社会的割引率 r は 4%である。

評価対象期間 n は、第 3 章の「3.1.1 対策の評価対象期間」で示した通りである。

- 1) 国立社会保障・人口問題研究所：将来の生残率、純移動率、子ども女性比と 0-4 歳性比--『日本の地域別将来推計人口』(平成 25 年 3 月推計)
- 2) 内閣府：平成 23 年度交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査報告書, 2012.3
- 3) 中央防災会議：南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法概要, 2014.3.28
- 4) 朝日新聞 DIGITAL：「宮崎）宮崎市に津波避難タワー完成 2 0 0 人収容可能」, 2015.4.8,
<http://www.asahi.com/articles/ASH4746M6H47TNAB00F.html>, 2016/02/01 アクセス
- 5) 国土交通省：治水経済調査マニュアル(案), 2015.2
- 6) 国土交通省：防災集団移転促進事業及び都市防災総合推進事業について, 2012.6
- 7) 内閣府：東日本大震災における被害額の推計について, 2011.6.24

- 8) 警察庁：平成 23 年 回顧と展望 東日本大震災と警察, 2012.3
- 9) 南海トラフ地震による超全国災害への備えを強力に進める 9 県知事会議：政策提言書, 2015.4.21
- 10) 国土交通省：防災集団移転促進事業及び都市防災総合推進事業について, 2012.6
- 11) 気象庁 HP, <http://www.jma.go.jp/jma/press/1103/13b/201103131255.html>,
2016/02/15 アクセス
- 12) 国土交通省 HP, <http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h22/hakusho/h23/html/k1112000.html>
2016/02/15 アクセス
- 13) 加知範康,加藤博和,林良嗣,森杉雅史：余命指標を用いた生活環境質(QOL)評価と市街地拡大抑制策検討への適用,土木学会論文 D,Vol.62,No.4,pp.558-573,2006.
- 14) 西野慧ら：郊外居住者の価値観を考慮した大都市圏における都市コンパクト化の評価,第 43 回土木計画学研究発表会,2011.
- 15) 国土交通省：治水経済調査マニュアル(案),2015.2
- 16) 地震調査研究推進本部：長期的な地震発生確率の評価手法について,2001.6

c) 津波避難困難者対策の費用便益分析

○宮崎市の各地域における費用便益分析結果

始めにケーススタディとして、南海トラフ地震津波により九州で最大の被害が想定されている宮崎市を対象に費用便益分析を行った。

宮崎市の津波避難困難者を対象に、津波避難タワー建設の立地場所の集合被覆問題を解き、共通の避難タワーを使用する避難困難者で地域割りをした。その結果、図 40 のように 6 つの地域に分かれた。



図 39 宮崎市の津波避難困難者と地域割り

まず、津波避難タワー建設の費用便益分析の評価項目やステークホルダーごとの内訳を表 4.1 に示す。表の (%) は、全体の合計値に対する値である。

表 24 宮崎市の避難タワー建設の費用・便益の内訳（億円）

地域	B		C									
	人命	建設費						維持管理費		合計		合計
	住民	国	(%)	自治体	(%)	合計	(%)	自治体	(%)	自治体	(%)	
	440.59	0.53	59.93	0.26	29.96	0.79	89.89	0.09	10.11	0.35	40.07	0.88
	433.82	0.53	59.93	0.26	29.96	0.79	89.89	0.09	10.11	0.35	40.07	0.88
	104.10	0.53	59.93	0.26	29.96	0.79	89.89	0.09	10.11	0.35	40.07	0.88
	1.54	0.53	59.93	0.26	29.96	0.79	89.89	0.09	10.11	0.35	40.07	0.88
	8.17	0.53	59.93	0.26	29.96	0.79	89.89	0.09	10.11	0.35	40.07	0.88
	5.22	0.53	59.93	0.26	29.96	0.79	89.89	0.09	10.11	0.35	40.07	0.88

表 26 より地域の費用は同じであることがわかる。これは、1つの地域に1つの津波避難タワーを建設し維持管理しなくてはならないためである。また、「南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」より『南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域』に指定されている地域では、津波避難タワー建設費の3分の2は国が負担し、3分の1を地方自治体（市町村）が負担することとなっている。そのため、国は5,300万円であり、自治体は建設費・維持管理費を含めても3,500万円であるため、国のほうが大きな負担をしていることがわかる。津波避難タワー建設のコストは、国が約6割、自治体は約4割である。

次に、表 27 に示された便益と費用の順現在価値と費用便益比を見してみる。表中の(%)はNPV合計値に対する各ステークホルダーのNPVの割合である。

表 25 宮崎市の避難タワー建設の費用便益分析の内訳（億円）

地域	NPV							CBR
	(B-C)							(B/C)
	国	(%)	自治体	(%)	住民	(%)	合計	合計
	-0.53	-0.12	-0.35	-0.08	440.59	100.20	439.71	501.36
	-0.53	-0.12	-0.35	-0.08	433.82	100.20	432.94	493.65
	-0.53	-0.51	-0.35	-0.34	104.10	100.85	103.22	118.45
	-0.53	-79.12	-0.35	-52.90	1.54	232.02	0.67	1.76
	-0.53	-7.22	-0.35	-4.83	8.17	112.05	7.29	9.30
	-0.53	-12.14	-0.35	-8.12	5.22	120.26	4.34	5.94

表 4.2 に示された結果より費用は全ての地域で一定なので、津波避難タワー建設により助かる住民の人命価値の便益によりNPVとCBRは変化する。より多くの住民が助かる地域、すなわち現在および将来にわたって人口の多い地域において便益が大きくなる。(%)は、NPV合計値に対する各ステークホルダーのNPV値の割合なので、CBRの値が1に近い地域ほどNPV合計値がゼロに近づき、(%)の値が大きくなっている。

次に、宮崎市の地域ごとの防災集団移転の費用便益分析の評価項目やステークホルダーごとの内訳を示す。まず、便益の内訳を表 28 に示す。表の(%)は便益全体の合計に対する各ステークホルダーの割合である。

表 26 宮崎市の防災集団移転の便益の内訳（億円）

B											
地域	人命		QOL 向上		被災軽減額						合計
	住民	(%)	住民	(%)	行政	(%)	住民	(%)	合計	(%)	
	344.68	85.71	6.73	1.67	38.61	9.60	12.14	3.02	50.75	12.62	402.16
	341.21	85.70	6.70	1.68	37.81	9.50	12.42	3.12	50.24	12.62	398.14
	80.30	85.71	1.56	1.67	8.50	9.07	3.32	3.54	11.82	12.62	93.69
	1.12	85.83	0.02	1.53	0.10	7.72	0.06	4.92	0.16	12.64	1.30
	5.38	85.83	0.10	1.54	0.46	7.42	0.33	5.22	0.79	12.64	6.27
	3.44	85.84	0.06	1.52	0.34	8.55	0.16	4.08	0.51	12.64	4.01

表 4.3 より宮崎市の各地域の防災集団移転による便益の内訳が分かる。人命はどの地域においても 85%以上と非常に大きい割合を占めている。移転に伴う QOL の向上は、どの地域においても 1.5%から 1.7%であった。QOL 向上の便益額は、6.73 億円から 0.02 億円と地域によって大きく異なっているが、便益全体に対する割合が近い値を示した理由は、地域の QOL 向上が人口に大きく左右されたためである。また、被害軽減額全体の割合は、どの地域も 12.6%を示した。被害軽減額は住民よりも行政（国と自治体の合計値）のほうが大きいことがわかる。しかし、地域 では行政の災害軽減額が 9.60%を占めているのに対して住民は 3.02%であり、行政側が住民側の約 3 倍である。一方、地域 では、行政側が 7.42%で住民側は 5.22%と、行政側は住民側の 1.5 倍もない。これは、都市部で人口が集中している地域はインフラや公共施設が多いため、行政の被害額が大きくなるが、田舎で人口が少なくインフラや公共施設があまり存在しない地域は、行政側の被害額が小さいためだと思われる。

次に、費用の内訳を表 29 に示す。表の(%)は費用全体の合計に対する各ステークホルダーの割合である。

表 27 宮崎市の防災集団移転の費用の内訳（億円）

C											
地域	移転費								維持管理費		合計
	国	(%)	自治体	(%)	住民	(%)	合計	(%)	行政	(%)	
	20.29	30.62	28.82	43.50	11.75	17.73	60.86	91.85	5.40	8.15	66.26
	20.28	30.56	28.82	43.41	11.75	17.70	60.85	91.67	5.53	8.33	66.38
	5.12	30.73	7.27	43.66	2.96	17.80	15.35	92.18	1.30	7.82	16.66
	0.15	31.39	0.21	44.60	0.09	18.18	0.44	94.17	0.03	5.83	0.47
	0.83	31.77	1.18	45.13	0.48	18.40	2.49	95.30	0.12	4.70	2.62
	0.52	31.82	0.74	45.21	0.30	18.43	1.55	95.45	0.07	4.55	1.63

表 29 より費用全体に対して、国は約 3 割、自治体は約 4 割、住民は約 2 割の移転費があり、維持管理費に約 1 割という割合になっている。

次に、表 28 と表 29 で示された便益と費用より NPV ならびに CBR を算出する。表 30 に示す。表中の(%) は NPV 合計値に対する各ステークホルダーの NPV の割合である。

表 28 宮崎市の防災集団移転の費用便益分析の内訳（億円）

地域	NPV					CBR		
	(B-C)					(B/C)		
	行政	(%)	住民	(%)	合計	行政	住民	合計
	-15.90	-4.73	339.66	101.12	335.90	0.71	29.91	6.07
	-16.82	-5.07	336.16	101.33	331.76	0.69	29.61	6.00
	-5.19	-6.74	78.90	102.43	77.03	0.62	27.62	5.62
	-0.28	-33.80	1.05	126.12	0.84	0.26	13.38	2.78
	-1.67	-45.72	5.00	136.76	3.65	0.22	11.38	2.40
	-0.99	-41.34	3.20	134.47	2.38	0.26	11.68	2.46

表 4.5 より、すべての地域において行政の NPV 値はマイナス値を示している。しかし、住民の NPV を含めた全体の NPV 値は、全ての地域においてプラス値を示しており、社会全体の NPV は便益が大きいことが示された。一方、CBR を見てみると、人口の少ない地域（2人）地域（15人）地域（9人）は2~3の値を示しているのに対して、人口の多い地域（443人）地域（242人）地域（115人）は5~6の値を示している。これは、防災集団移転も津波避難タワー建設と同様、人口の多い地域の事業のほうが効率的であるといえる。また、NPV も地域 ~ のほうが地域 ~ よりも大きく、事業効果が大きいことがわかる。

宮崎市の地域ごとに津波避難タワー建設と防災集団移転の費用便益分析の結果を比較する。

まず、純現在価値 NPV の比較を表 31 に示す。表中の“差”は津波避難タワー建設の NPV 値から防災集団移転の NPV 値を差し引いた値である。

表 29 宮崎市の各地域の各対策の NPV 比較（億円）

地域	行政			住民			合計		
	タワー	移転	差	タワー	移転	差	タワー	移転	差
	-0.88	-15.90	15.02	440.59	339.66	100.93	439.71	335.90	103.81
	-0.88	-16.82	15.94	433.82	336.16	97.66	432.94	331.76	101.18
	-0.88	-5.19	4.31	104.10	78.90	25.20	103.22	77.03	26.19
	-0.88	-0.28	-0.60	1.54	1.05	0.49	0.67	0.84	-0.17
	-0.88	-1.67	0.79	8.17	5.00	3.18	7.29	3.65	3.64
	-0.88	-0.99	0.11	5.22	3.20	2.01	4.34	2.38	1.95

次に、費用便益比 CBR の比較を表 32 に示す。表中の“除”は津波避難タワー建設の CBR 値から防災集団移転の CBR 値を除いた値である。除の値で 1 以下の値を赤色としている。

表 30 宮崎市の各地域の各対策の CBR 比較

地域	タワー	移転	除
	501.36	6.07	82.60
	493.65	6.00	82.30
	118.45	5.62	21.06
	1.76	2.78	0.63
	9.30	2.40	3.88
	5.94	2.46	2.41

地域 は NPV においても CBR においても津波避難タワー建設よりも防災集団移転のほうが有効であることがわかる。NPV は事業効果を示し、CBR は事業効率を示すので、地域 は、事業効果においても事業効率においても防災集団移転が有効である。また地域 は、行政側は差がマイナス値であり防災集団移転のほうが津波避難タワー建設よりも事業効果が大きい、住民側は差がプラス値なので津波避難タワー建設のほうが防災集団移転よりも事業効果が大きい。つまり、地域 では、行政は防災集団移転が、住民は津波避難タワー建設がメリットの大きい対策である。また、行政と住民を合わせた社会全体では、差がマイナス値となったため、防災集団移転が有効であることがわかる。

宮崎市の各地域において、地域 以外の地域は津波避難タワー建設が有効な対策であることを示したが、地域 のみは防災集団移転が有効な対策であると示された。地域 と他の地域の違いを検討する。他の地域(地域 、地域 、地域 、地域 、地域)の代表地域として、地域 を挙げる。地域 と地域 の各事業の評価対象期間の費用・便益をグラフにまとめる。

まず、地域 の津波避難タワー建設の評価対象期間の費用・便益を図 41 に示す。

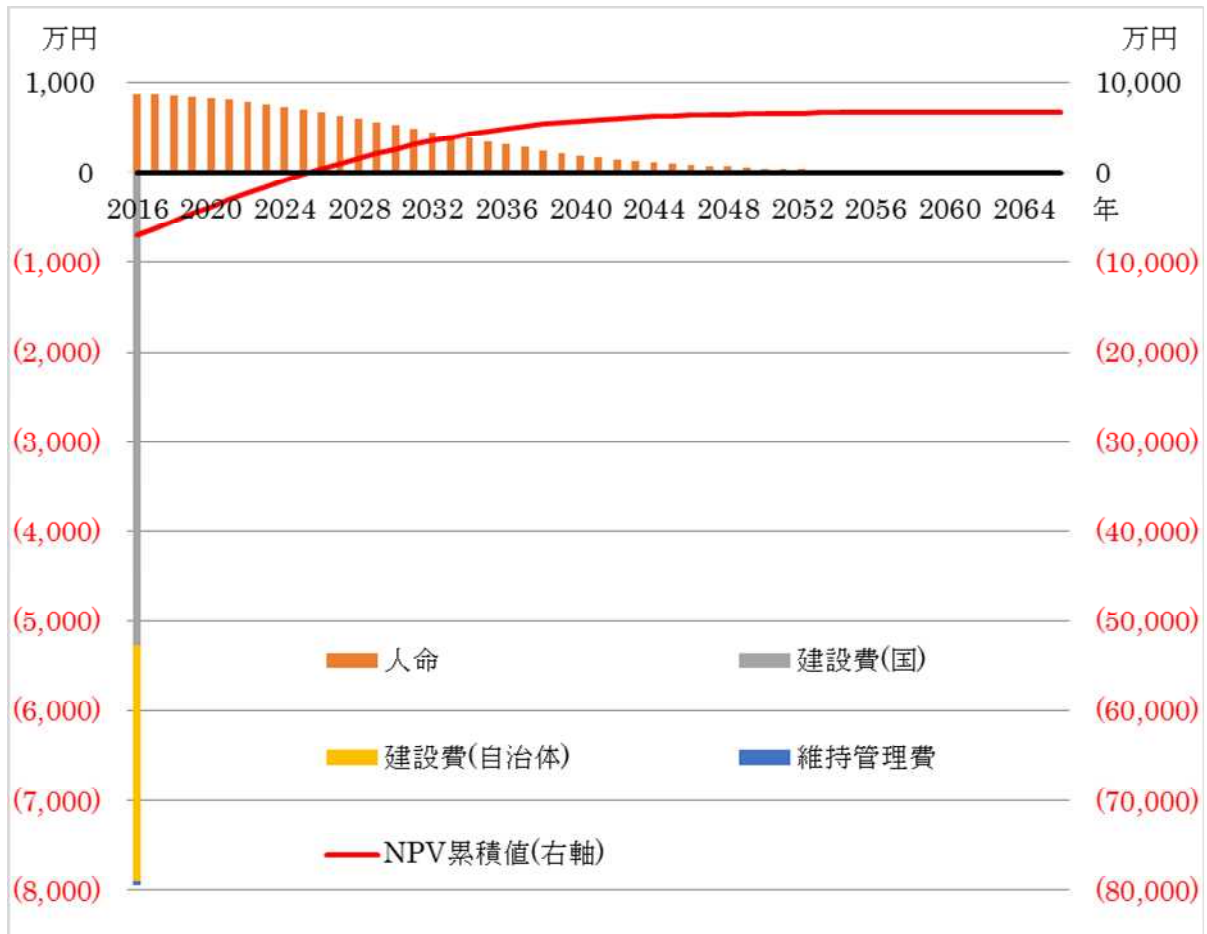


図 40 宮崎市地域 の津波避難タワー建設の事業評価期間の費用・便益

図 41 の NPV 累積値はゼロになる年は 2025 年である。

図 41 より人命救助の便益よりも津波避難タワー建設費用のほうがはるかに大きいことがわかる。

次に、地域 の防災集団移転の評価対象期間の費用・便益を図 42 に示す。

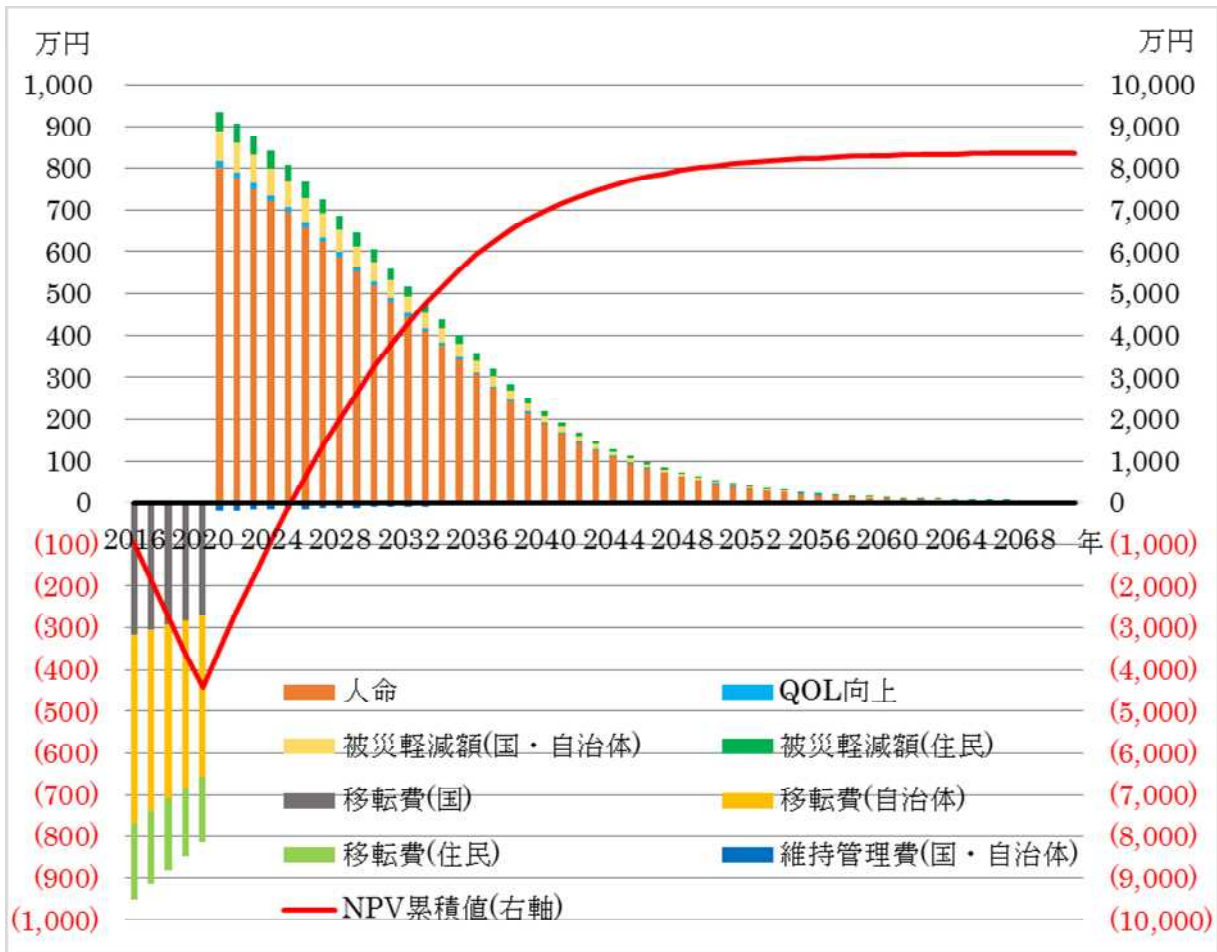


図 42 宮崎市地域 の防災集団移転の事業評価期間の費用・便益

図 42 の NPV 累積値はゼロになる年は 2025 年である。

図 42 より便益において人命が大きな割合を占めていることがわかる。

地域 以外の地域（地域 、地域 、地域 、地域 、地域 ）の代表地域として、地域 を挙げる。地域の各事業の評価対象期間の費用・便益をグラフにまとめる。

まず、地域 の津波避難タワー建設の評価対象期間の費用・便益を図 43 に示す。

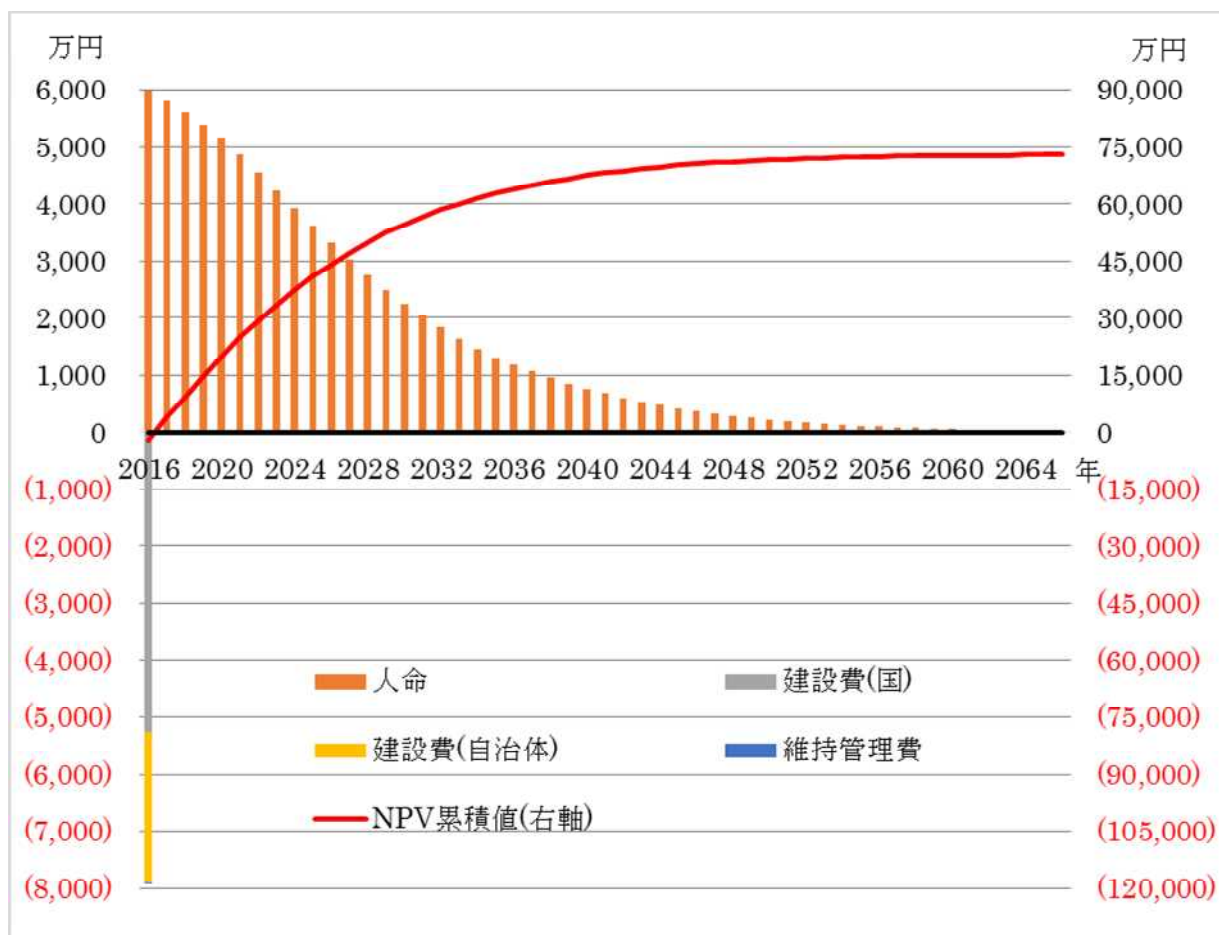


図 43 宮崎市地域 の津波避難タワー建設の事業評価期間の費用・便益

図 43 の NPV 累積値はゼロになる年は 2016 年である。

図 43 において、津波避難タワー建設の費用に対して人命救助の便益が大きい値であるため NPV 累積値は 2016 年と初年度にゼロになる。

次に、地域 の防災集団移転の評価対象期間の費用・便益を図 44 に示す。

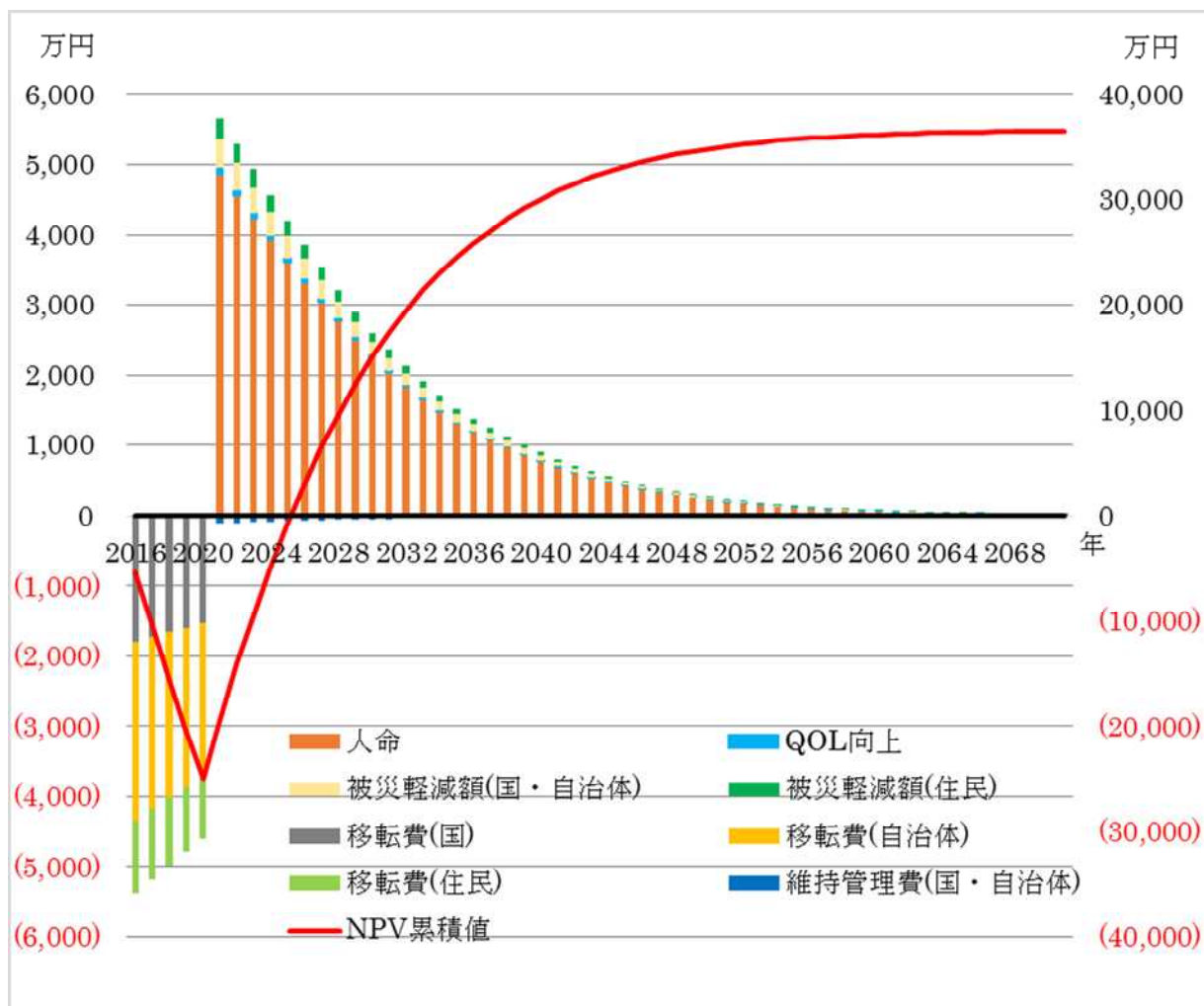


図 44 宮崎市地域 の防災集団移転の事業評価期間の費用・便益

図 44 の NPV 累積値はゼロになる年は 2025 年である。

図 44 より便益において人命が大きな割合を占めていることがわかる。

図 41～図 44 より、便益に占める割合は人命救助額が大きいことがわかる。すなわち、地域の人口が対策の費用便益分析に大きく左右されることがわかる。そこで、宮崎市の全地域の将来人口推計の結果で確認する。

宮崎市の各地域の 2010 年から 2040 年の人口推計の結果を示す。

表 31 宮崎市の各地域の各年の人口(人)

地域名	2010 年	2015 年	2020 年	2025 年	2030 年	2035 年	2040 年
地域	443	441.4	434.3	424.7	411.3	396.5	380.7
地域	424	425.2	421.8	414.2	403.7	391.8	380.2
地域	115	111.2	106.3	100.7	95.1	90.4	87.0
地域	2	1.9	1.9	1.7	1.6	1.3	1.0
地域	15	13.6	11.7	9.1	6.7	5.0	3.9
地域	9	8.4	7.5	6.3	4.2	3.1	2.3

地域 が 2010 年から 2040 年まで常に人口が最少だということがわかる。

○全国評価

津波避難タワーの立地場所の集合被覆問題の推計結果より、津波避難タワー立地場所は全国で 335 か所となった。地域は、共通の津波避難タワーを使用する避難困難者を同じ地域住民として、地域を別けている。

図 46 に全国の津波避難困難者と津波避難タワー立地場所を示す。

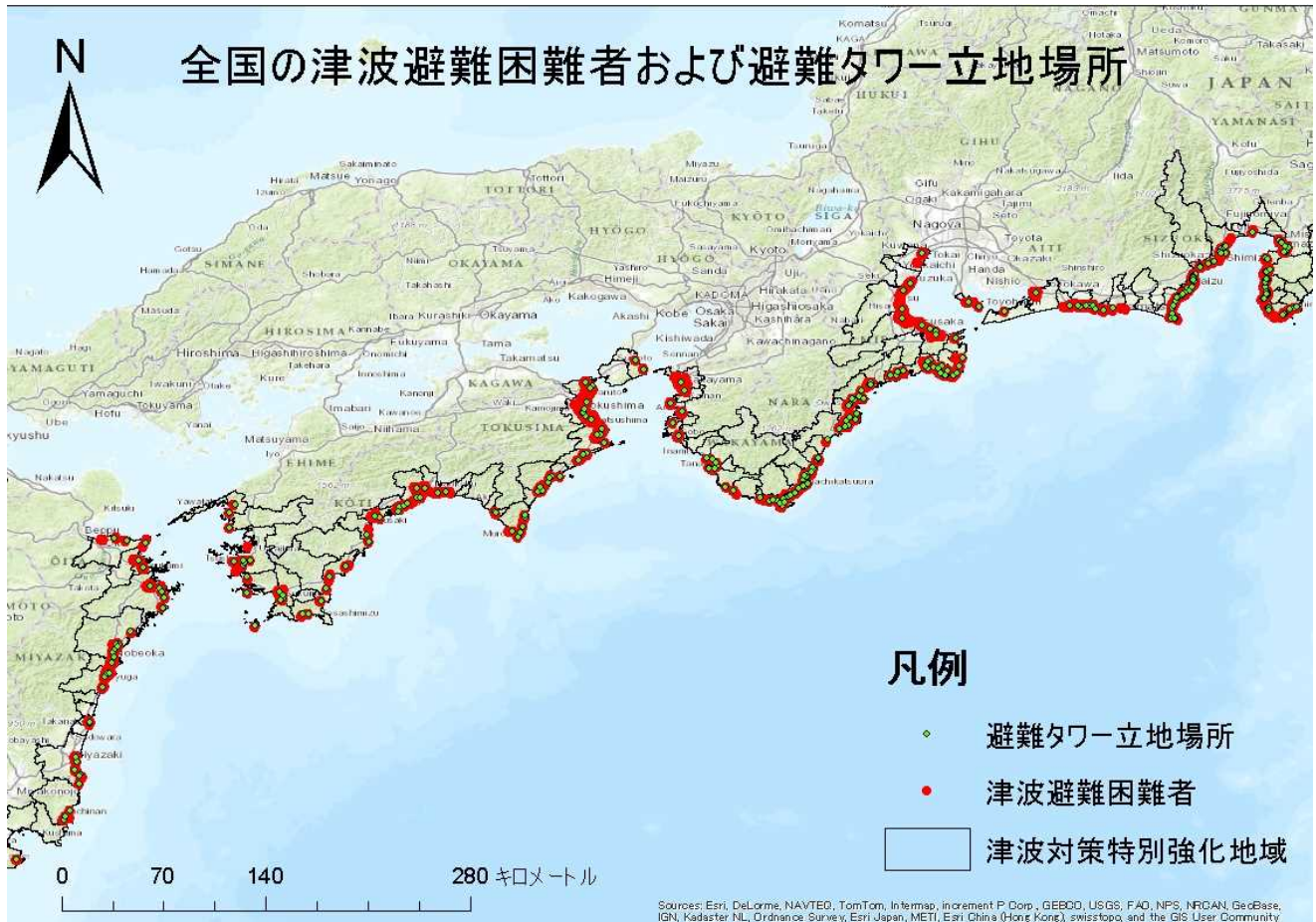


図 46 全国の津波避難タワー立地場所

各地域の費用便益分析の結果を表 34 に示す。

表 4.9 の NPV の単位は億円である。表中の差は、津波避難タワー建設の NPV 値から防災集団移転の NPV 値を差し引いた値である。すなわち、差のプラス値は、津波避難タワー建設のほうが有利な対策を示し、マイナス値は防災集団移転のほうが有利な対策であることを示している。また、表中の除は、津波避難タワー建設の CBR 値から防災集団移転の CBR 値を除した値である。すなわち、除の 1 以上の値は、津波避難タワー建設のほうが有利な対策を示し、0~1 の値は防災集団移転のほうが有利な対策であることを示している。表は 2015 年人口の少ない地域順に示している。都道府県と市町村は、地域の場所を示す。

表 32 全国の地域の費用便益分析結果（その1）

ID	'15年 人口	NPV			CBR			都道府県	市町村
		タワー	移転	差	タワー	移転	除		
36_1224	1.3	-0.4	0.1	-0.5	0.6	1.5	0.4	徳島県	徳島市
30_1851	1.4	-0.0	0.4	-0.4	1.0	2.5	0.4	和歌山県	串本町
24_3294	1.5	-0.5	-0.1	-0.3	0.5	0.6	0.8	三重県	南伊勢町
44_1600	1.7	-0.2	0.1	-0.3	0.7	1.4	0.5	大分県	佐伯市
38_1645	1.8	0.1	0.3	-0.2	1.1	1.9	0.6	愛媛県	愛南町
45_53	1.9	0.7	0.8	-0.2	1.8	2.8	0.6	宮崎県	宮崎市
44_2229	2.1	1.6	1.7	-0.1	2.8	3.9	0.7	大分県	佐伯市
22_2594	2.2	1.5	1.6	-0.1	2.7	3.6	0.7	静岡県	御前崎市
45_1830	2.3	-0.2	0.2	-0.4	0.7	2.7	0.3	宮崎県	高鍋町
24_2877	2.4	0.1	0.1	-0.0	1.1	1.3	0.9	三重県	南伊勢町
22_184	2.8	1.6	1.8	-0.1	2.8	4.9	0.6	静岡県	沼津市
38_691	2.9	1.3	0.9	0.4	2.5	2.0	1.3	愛媛県	宇和島市
24_1904	2.9	2.2	2.3	-0.1	3.5	5.5	0.6	三重県	紀北町
24_2466	3.1	1.9	2.0	-0.1	3.1	5.0	0.6	三重県	尾鷲市
22_4675	3.1	1.1	1.3	-0.2	2.2	5.3	0.4	静岡県	富士市
22_58	3.1	2.4	2.5	-0.1	3.7	5.4	0.7	静岡県	沼津市
24_671	3.4	0.7	0.4	0.3	1.8	1.7	1.1	三重県	南伊勢町
24_2272	3.5	1.0	1.1	-0.1	2.1	5.3	0.4	三重県	南伊勢町
45_164	3.5	1.1	0.8	0.3	2.3	2.2	1.1	宮崎県	日南市
39_1992	3.9	2.2	2.2	0.1	3.5	5.7	0.6	高知県	室戸市
24_676	4.3	4.7	4.7	-0.1	6.3	8.7	0.7	三重県	紀宝町
24_1867	4.5	3.2	3.2	0.0	4.7	7.1	0.7	三重県	熊野市
22_33	4.6	2.3	2.3	0.0	3.6	8.0	0.4	静岡県	西伊豆町
24_1220	5.0	4.2	4.1	0.1	5.7	8.8	0.7	三重県	尾鷲市

表 34 より NPV や CBR においても、人口の少ない地域に津波避難タワー建設よりも防災集団移転の対策が有効である地域があることがわかる。

次に表 34 で示した各地域の合計値ならびに平均値の値を表 35～表 4.13 に示す。表 35 は全国の各地域の津波避難タワー建設の費用便益分析結果の合計値であり、表 36 は平均値である。また、表 37 は全国の各地域の防災集団移転の費用便益分析結果の合計値であり、表 38 は平均値である。表の（ ）内の数値は便益・費用の全合計値に対する割合である。

津波避難タワー建設においても防災集団移転においても、国と自治体の行政のNPVはマイナス値となった。しかし、住民を含めた全体のNPVはどちらもプラス値となったことがわかる。また、津波避難タワー建設の方が、防災集団移転に比べて全体のNPVもCBRも大きく、事業効果も効率も大きいことが分かる。また、防災集団移転において、住民の便益で、住民の全体便益に対し、被災軽減額は1.58%、QOL向上は1.87%となっている。すなわち、人命軽減額に対して被災軽減額やQOL向上が非常に小さいことがわかる。また、被災軽減額よりもQOL向上が大きいことから、防災集団移転は防災面だけでなく、日常の生活面の便益も大きいことがいえる。

○地域分類評価

1) 各対策 NPV 別の地域分類

費用便益分析の結果より地域を分類して評価する。

表 39 に各対策における合計 NPV がマイナス値、プラス値となる地域に分類し、その地域の各年の平均人口を示した。タワーNPV は津波避難タワー建設の NPV を、移転 NPV は防災集団移転の NPV を示し、- はマイナス値を、+ はプラス値を表す。

表 33 各対策の NPV 別の地域の平均将来人口

分類 地域	タワー NPV	移転 NPV	地域 数	分類地域の平均人口(人)						
				2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040
	-	-	1	2.00	1.46	0.80	0.35	0.15	0.07	0.03
	+	-	0	-	-	-	-	-	-	-
	-	+	4	2.50	1.67	1.10	0.67	0.43	0.29	0.18
	+	+	330	357.60	344.38	331.99	317.96	303.04	288.18	273.20

表 39 より、津波避難タワー建設と防災集団移転の NPV が共にマイナス値となる地域は、1カ所である。この地域を地域とする。地域は2010年には2人であり、2040年には0.03人となり、人がいなくなることが分かる。現在、人がほとんどおらず、将来において人がいなくなるような現在の人口構成の地域は避難タワー建設も防災集団移転も有効な対策ではないことが分かる。これは、対策の費用に対し、救助される人命の便益が少ないためである。

津波避難タワー建設の NPV がプラス値となり、防災集団移転の NPV がマイナス値となる地域は、ゼロで存在しなかった。

逆に、津波避難タワー建設の NPV がマイナス値となり、防災集団移転の NPV がプラス値となる地域は4カ所また、タワーの NPV 値はマイナスだが、移転はプラスである地域は4カ所存在する。これらの地域は、2010年の平均人口は2.5人と地域と同様に少ないが、2040年は0.18人と地域よりも多く、将来の存続可能性が地域よりも比較的高い人口構成である。すなわち、現在人口が少ない地域でも将来、存続の可能性がある人口楮の地域では、津波避難タワー建設よりも防災集団移転が有効であると言える。

また、津波避難タワー建設の NPV も防災集団移転の NPV もプラス値となる地域は、その他の地域に比べて人口が多い。避難タワー建設も移転も有効ではあるが、比較より、津波避難タワー建設の方が防災集団移転よりも便益が大きい地域であることが分かる。

2) 各対策 NPV・CBR 別の地域分類

次に、地域ごとに津波避難タワー建設と防災集団移転の NPV と CBR を比較、地域を分類する。表 4.15 の NPV と CBR は、値が大きい対策、すなわち便益の大きな有効な対策を示している。すなわち、地域 A は NPV と CBR とともに防災集団移転が津波避難タワー建設よりも大きい値を示した地域であり防災集団移転が有効な対策であり、地域 B は、NPV は津波避難タワー建設、CBR は防災集団移転が大きい値を示した地域であり、事業効果では津波避難タワー建設のほうが有効だが、事業効率では防災集団移転のほうが有効であるといえるため、一概にどちらの対策が有効だといえない地域である。地域 C は、津波避難タワー建設が NPV と CBR とともに大きい値を示した地域であるので、津波避難タワー建設が有効な対策であるといえる。

平均人口(人)は 2015 年における分類した地域の平均の人口を示している。平均人口密度(人/km²)は、各地域の人口密度の平均である。各地域の人口密度を求めるときに用いる値で、人口は 2015 年の人口であり、面積はタワーより最大距離の住民の道路距離を半径として円面積としている。

表 34 各対策の NPV と CBR 別の地域の人口密度

分類	NPV	CBR	該当地域数	平均人口(人)	平均人口密度(人/km ²)
	移転	移転	18	2.7	5.55
	タワー	移転	15	6.9	20.54
	タワー	タワー	302	377.0	279.54

地域 A と地域 B と比較して、地域 C の平均人口は 2.7 人で、平均人口密度は 5.55 (人/km²) であり、どちらとも小さい。すなわち、人口が少なく人口密度が低い地域では、津波避難タワー建設よりも防災集団移転のほうが有効であることを示している。これは、2.7 人のように 1 世帯いるような人口の少ない地域に対して、津波避難タワー建設に費用がかかる一方、救助できる人口が少なく便益が低いことを示している。地域 B は、事業効果では津波避難タワー建設が有利で、事業効率では防災集団移転が有利な地域である。地域 C は比較的人口も多く、人口密度も高い地域である。人口密度が高く、多くの人が津波避難タワーを利用可能な地域は、事業効果も事業効率も津波避難タワー建設が有利だとわかる。

○各地域の人口と各対策の分析

人口と対策の NPV と CBR の関係性を分析する。

1) 2015 年人口

まず、2015 年人口と各地域の NPV と CBR の関係性を分析する。図 4.5 に各地域の 2015 年人口と各対策の NPV・CBR をプロットし、近似曲線を示した。

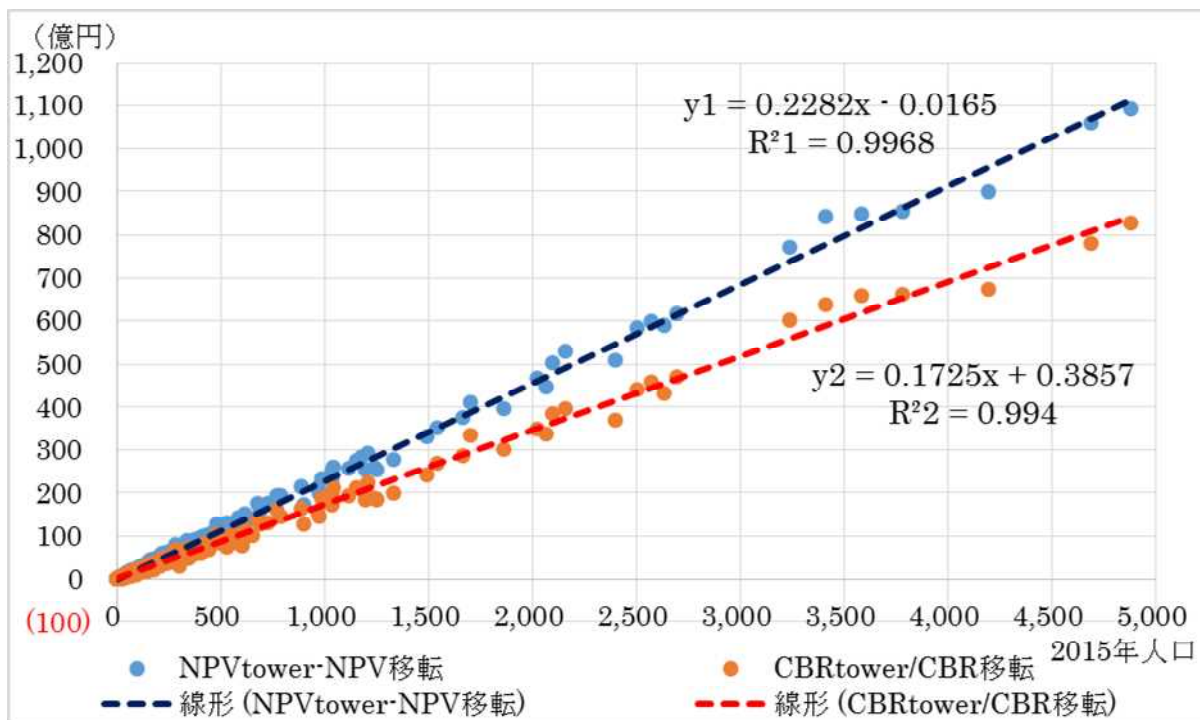


図 41 2015 年人口と各対策の NPV・CBR 分析 (全地域表示)

図 42 の NPV は、津波避難タワー建設の NPV 値から防災集団移転の NPV 値を差し引いた値である。すなわち、図中の NPV がプラス値の場合は津波避難タワー建設が、マイナス値の場合は防災集団移転が有効な対策である。図の CBR は、津波避難タワー建設の CBR 値から防災集団移転の CBR 値を除いた値である。すなわち、図中の CBR が 1 以上の場合は津波避難タワー建設が、0~1 の場合は防災集団移転が有効な対策である。

図中の線形は近似曲線を示している。NPV の近似曲線は $y1 = 0.2282x - 0.0165$ であり、 $R^2 = 0.9968$ である。 R^2 は、1 に近いほど信頼性が高いため、 $y1$ はかなり信頼性があることがわかる。 $y1$ の切片は-0.0165 であり、人口が少ない地域ほど津波避難タワー建設より防災集団移転が有効な対策であることを示している。

CBR の近似曲線は $y2 = 0.1725x + 0.3857$ であり、 $R^2 = 0.994$ である。 R^2 が 0.994 と 1 に近い値であるため、 $y2$ もかなり信頼性の高い近似曲線であるといえる。また、 $y2$ の切片は 0.3857 と 0~1 の間の値なので、人口が少ない地域ほど津波避難タワー建設より防災集団移転が有効な対策であることを示している。

以上のことより、事業効果を示す NPV も事業効率を示す CBR も人口の少ない地域ほど津波避難タワー建設より防災集団移転が有効な対策であることが示された。

図 42 より人口の少ない地域ほど津波避難タワー建設より防災集団移転が有効な対策であることが示された。図 42 の人口の少ない地域を図 43 に示す。

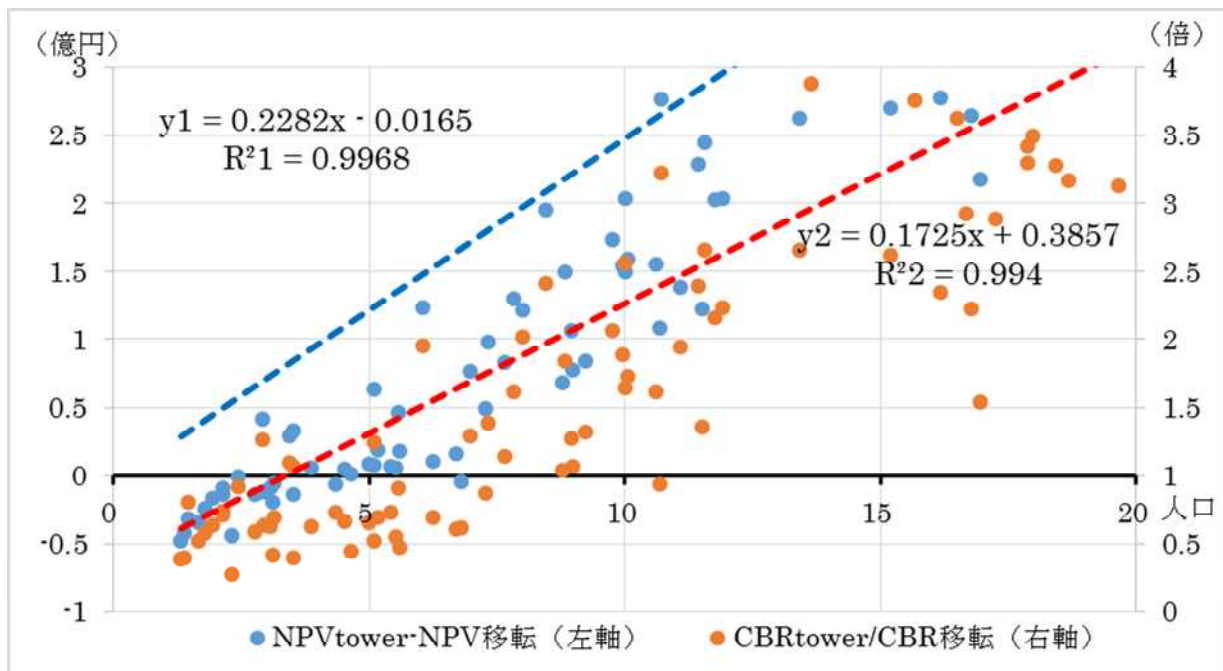


図 42 2015 年人口と各対策の NPV・CBR 分析（小人口地域）

図 43 の黒軸（左軸：0 軸、右軸：1 軸）より高い値の地域は、津波避難タワー建設の対策が防災集団移転よりも有利な対策である地域であり、黒軸よりも低い値の地域は、防災集団移転よりも津波避難タワー建設のほうが有利な対策である地域である。NPV に関しては、黒軸よりも高い値の地域（津波避難タワー建設の対策が防災集団移転よりも有利な対策である地域）は、335 地域中 317 地域あり、黒軸よりも低い値の地域（防災集団移転よりも津波避難タワー建設のほうが有利な対策である地域）は 18 地域ある。また、CBR に関しては、黒軸よりも高い値の地域（津波避難タワー建設の対策が防災集団移転よりも有利な対策である地域）は、335 地域中 302 地域あり、黒軸よりも低い値の地域（防災集団移転よりも津波避難タワー建設のほうが有利な対策である地域）は 33 地域ある。

NPV の近似曲線に関して、 $y_1=0$ となる x の値は、 $x_0=0.0723$ である。すなわち、地域の人口が 0.0723 人以下である地域において、NPV において津波避難タワー建設よりも防災集団移転のほうが有利な対策であることがわかる。これは、NPV に関しては、すべての地域において津波避難タワー建設が防災集団移転よりも有利であることを意味している。

CBR の近似曲線に関して、 $y_2=1$ となる x の値は、 $x_1=3.56$ である。すなわち、地域の人口が 3.56 人以下である地域において、CBR において津波避難タワー建設よりも防災集団移転のほうが有利な対策であることがわかる。これは、CBR に関しては、3 人以下の地域において津波避難タワー建設よりも防災集団移転のほうが有利であることを意味している。

2)2040 年人口

次に将来人口と各地域の NPV と CBR の関係性を分析する。人口は 2040 年の人口を用いる。図 4.7 に各地域の 2040 年人口と各対策の NPV・CBR をプロットし、近似曲線を示した。

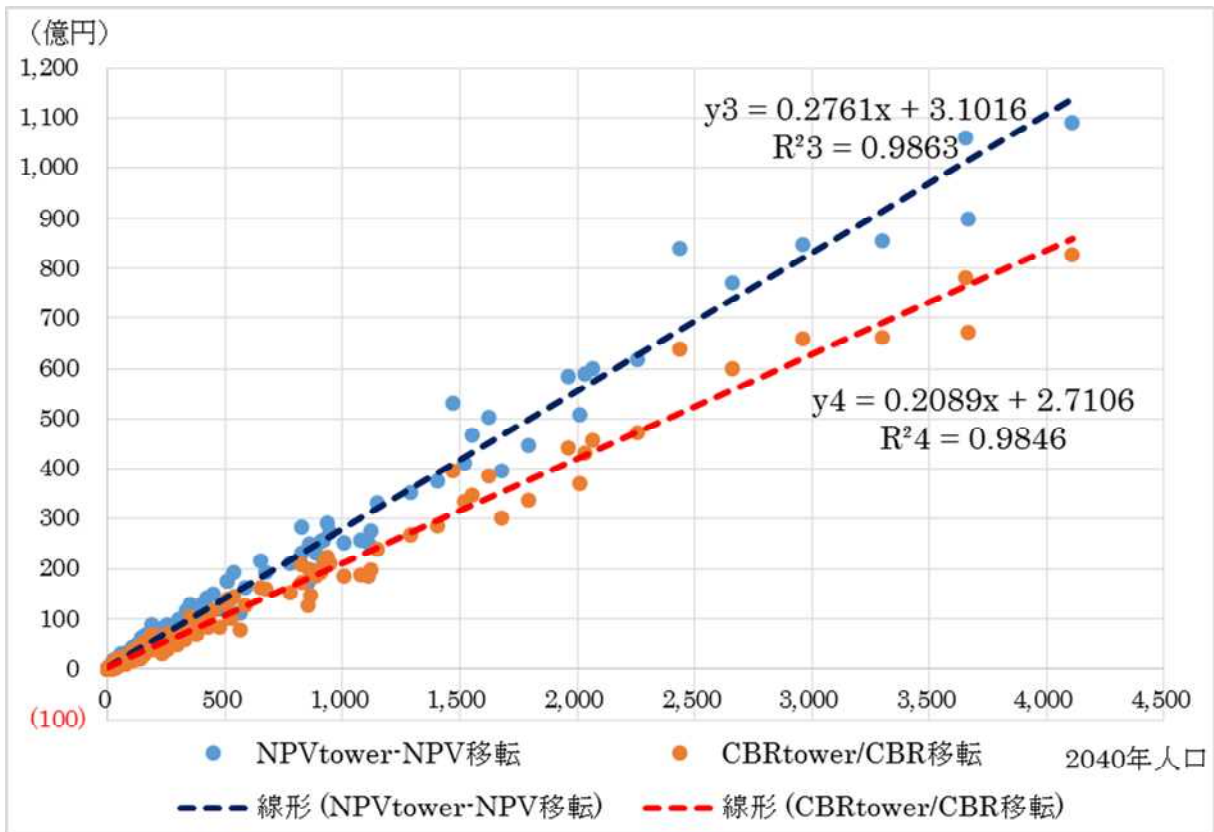


図 43 2040 年人口と各対策の NPV・CRB 分析 (全地域)

図中の線形は近似曲線を示している。NPV の近似曲線は $y_3 = 0.2761x + 3.1016$ であり、 R^2 は $R^2_3 = 0.9863$ である。 R^2 より y_3 は信頼性の高い近似曲線であることがわかるが、2015 年の R^2 値は $R^2_1 = 0.9968$ であるため、2015 年の NPV 近似曲線より信頼性は低くなっている。また、 y_3 の切片は 3.1016 でプラス値であり、人口が少ない地域ほど津波避難タワー建設よりも防災集団移転が有効であることを示さない。2040 年の人口では、人口が少ない地域でも防災集団移転よりも津波避難タワー建設が有効な対策であることを示している。

CRB の近似曲線は、 $y_4 = 0.2089x + 2.7106$ であり、 R^2 は $R^2_4 = 0.9846$ である。 R^2 により y_4 は信頼性の高い近似曲線であるといえる。しかし、これは 2015 年人口の CRB の R^2 値である $R^2_2 = 0.994$ と比較して、NPV と同様に低い値となっているため、信頼性が低下している。また、 y_4 の切片は 2.7106 であり 1 以上の値であるため、人口が少ない地域ほど津波避難タワー建設よりも防災集団移転が有効であることを示さない。すなわち、CRB においても 2040 年の人口では、人口が少ない地域でも防災集団移転よりも津波避難タワー建設が有効な対策であることを示している。

2040 年人口においても人口の少ない地域に着目する。図 45 に示す。

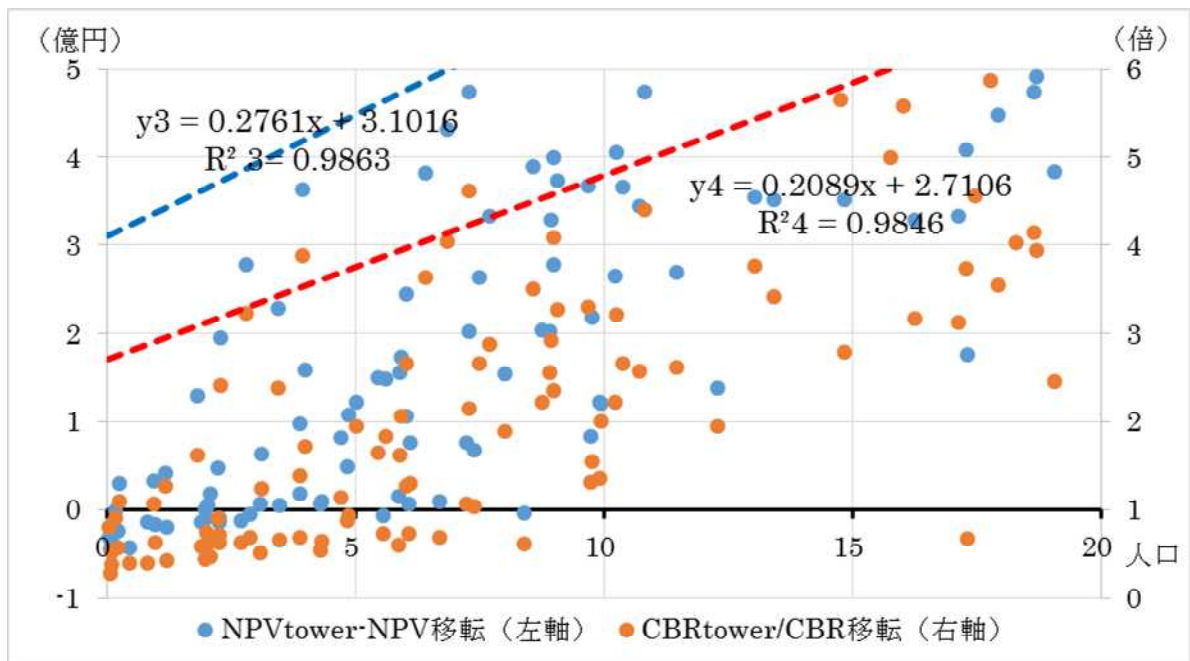


図 44 2040 年人口と各対策の NPV・CBR 分析 (小人口地域)

図 45 より、図中では人口の少ない地域ほど黒軸よりも低い値 (防災集団移転よりも津波避難タワー建設のほうが有利な対策) を示しているように見える。また、逆に人口の多い地域ほど黒軸よりも高い値 (津波避難タワー建設よりも防災集団移転のほうが有利な対策) を示しているように見える。しかし、近似曲線においても信頼性の高い R^2 を示しているが、切片は黒軸をと交差せず、常に津波避難タワー建設よりも防災集団移転のほうが有利な対策であることを示している。

以上のことにより、2040 年人口においては、事業効果においても事業効率においても人口が少ない地域でも防災集団移転よりも津波避難タワー建設が有効な対策であることを示している。

○各地域の人口密度と各対策の分析

次に各地域の人口密度と NPV・CBR の関係性を分析する。人口密度は、2015 年の人口と中心地から最大道路距離の避難困難者の半径から円面積から算出したものである。図 46 に各地域の人口密度と各対策の NPV・CBR の分析結果を示す。

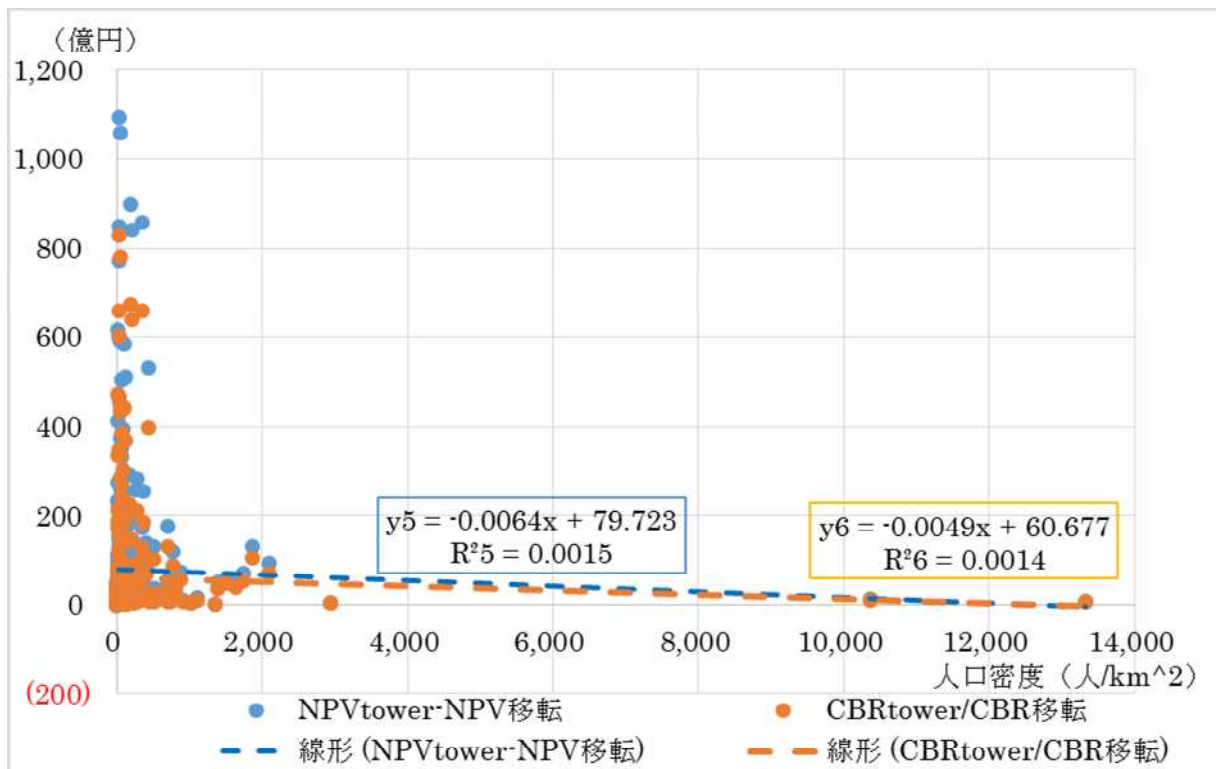


図 45 人口密度と各対策の NPV・CBR 分析

各地域の人口密度と各対策の NPV と CBR の近似曲線を示した。NPV の近似曲線は $y_5 = -0.0064x + 79.723$ であり、 R^2 値は $R^2_5 = 0.0015$ である。 R^2_5 はあまりに低いため、この近似曲線 y_5 の信頼性はほぼない。また、CBR の近似曲線は $y_6 = -0.0049x + 60.677$ であり、 R^2 値は $R^2_6 = 0.0014$ である。 R^2_6 もあまりに低いため y_6 の信頼性はほぼないといえる。

人口密度と各対策の相関関係はなかった。その理由として、人口密度を算出するときに用いた面積の決め方が挙げられる。面積の算出方法は、地域の中心地より津波避難困難者の最大道路距離を半径とした円面積であるため、人口が少なく地域において、中心地の近くに存在する津波避難困難者の場合は、道路距離が短くなり面積が小さくなる。逆に、少数の津波避難困難者が中心地より離れていた場合には、道路距離が長くなり面積が大きくなる。このように中心地と津波避難困難者の立地場所により地域の面積が極端に変わってくる。人口と地域面積の関係性を比較してみる。

地域の人口と面積の関係性を分析する。人口の少ない地域と人口の多い地域に分けて分析する。人口の少ない地域は人口 100 人未満、人口の多い市域は人口 100 人以上と分類する。

まず、人口の少ない地域の分析を行う。

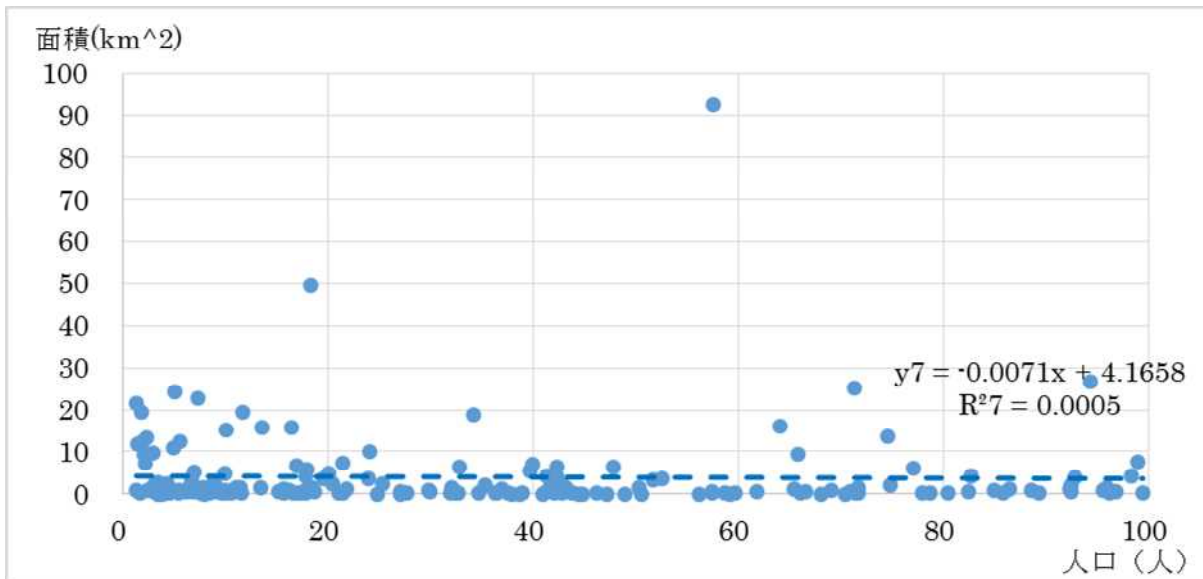


図 46 人口 100 人未満の地域の人口と面積の分析

次に人口の多い地域の分析を行う。

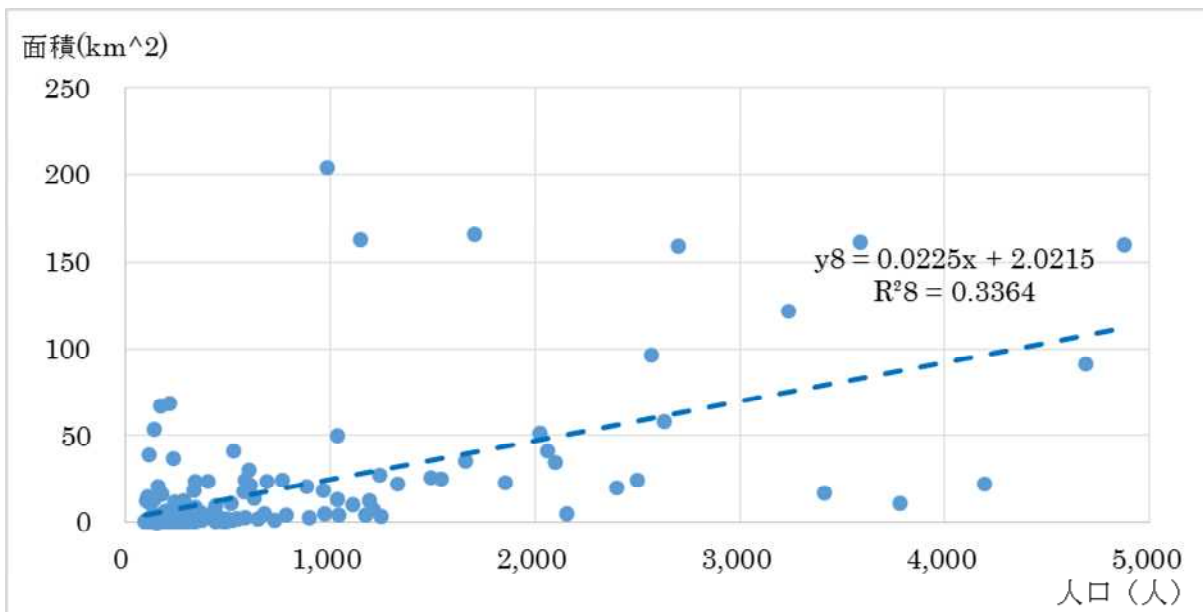


図 47 人口 100 人以上の地域の人口と面積の分析

図 47 と図 48 の R^2 により、地域の人口と面積に相関がないことがわかる。しかし、人口が 100 人未満と少ない地域の R^2 の R^27 は、人口が 100 人以上と多い地域の R^28 と比較して、かなり低い値を示している。これは、人口の少ない地域ほど地域の面積と関係性がないことを示している。

土地利用・インフラ再編を伴う縮退戦略のコベネフィット評価モデルの構築

(高齢社会における縮退戦略がもたらすインフラ維持費用削減とのコベネフィット)

今年度は、地震災害や水害に伴う人命・財産・生活被害とその回復過程を小地区単位でシミュレートして評価するモデルシステムを用いて、GIS上で500mメッシュ単位での長期的「サステナビリティ」と災害時「レジリエンス」評価を可能とするモデルシステム、とくに住民サービス新設費用あたりQOLや、CO₂排出量あたりQOLが長期的に安定して高い水準で推移するかどうかを評価するためのデータ収集、モデル構築を名古屋市・高蔵寺ニュータウンを対象に行った。

a) ニュータウンにおける住宅・土地利用再編

日本では、高度経済成長の原動力となった大都市圏への人口集中がもたらした居住問題の解決のため、1960年代から集合団地や戸建住宅団地、いわゆるニュータウンが、都市郊外部を中心に開発されてきた。開発の際には住宅のみならず、商業施設・医療施設などの生活利便施設も同時に整備され、ニュータウンが豊かな暮らしを将来にわたり保証するように思われた。しかし現在では、多くのニュータウンにおいて、住宅・施設の老朽化が顕著に生じている。また、ニュータウン建設時に若い世代が一斉に入居したことから、建設時には高齢化率は低かったが、同世代が一気に高齢化を迎えたために、高齢化率が全国平均より高くなっているところが多く見られ、さらに今後増加していくことが指摘されている。例えば、日本で最も早く建設された千里ニュータウンにおいても、1995年以降全国の高齢化率を上回っている(図-1.1)。

このような、高度成長期に人口集中への対応のため国策として整備されたニュータウンの「オールドタウン化」に伴って、国土交通省(2009)は、1)住民の高齢化、2)住宅等の老朽化、3)バリアフリー化の遅れ、4)近隣センター等の衰退、5)小中学校の遊休化、などの問題が顕在化していると指摘している。毛利(2014)は、ニュータウンで育った子世代(第二世代)は、就職や結婚を機に別の場所に住まいを構えることが多いため、ニュータウン内で小売・公共交通・医療といった基礎的な生活サービスが存続できない状況に追い込まれる可能性を指摘している。林(2010)は、居住者の高齢化や住宅・施設の老朽化等により空家住宅が発生し、それが適切に管理されない場合、周辺住環境の悪化を招くと指摘している。

このような状況を踏まえ、国は「計画開発住宅市街地の今後のあり方検討委員会」を設置し、ニュータウン再生に向けて、「既存のストックを最大限に活用し、多様な世代・世帯が住みやすい魅力ある地域づくりを進める」ために、以下の4事項に取り組むべきとしている。1)都市基盤や住宅等の地域形成、2)地域コミュニティの持つ力の積極的活用、3)多様性のある地域形成、4)地域住民や関係主体が連携したまちづくり、である。また、国土のグランドデザイン2050(2014)では、「コンパクトシティの形成を推進する」中で、高い公共インフラ整備率を有するニュータウンは地域の拠点として維持していく必要があると述べている。

しかしながら一方で、実際にどのようなニュータウン再生を目指すべきかについて、その絵姿は十分に議論されていない。財源制約により郊外部のインフラを今後すべて維持管理していくことは困難であり、今後具体的なニュータウン再生の検討を進めるためには、これまで行われてきたインフラ整備を中心とした議論だけでなく、土地利用のあり方も含めた総合的な対応を居住者とともに議論していくことが求められる。また、高齢化が進む現在においては、これまで重視されてきた経済・物質面の充足だけでなく、生活者の視点に立った精神・環境面の充足も必要とされている。

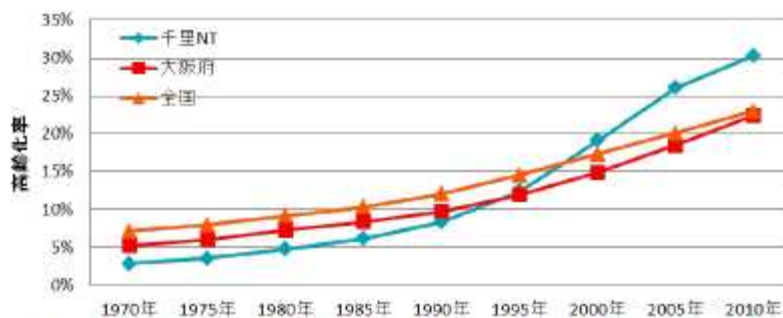


図-1.1 高齢化率の推移 (出典：千里ニュータウン再生連絡協議会)

b) 関連研究

ニュータウン再開発に関する研究

日本のニュータウン再開発に関する既往研究として、毛利ら(2014)、土堤内(1996)などにより、ニュータウン開発の歴史を振り返った上で、国における対応策の状況や、団地再生に向けた取り組みが紹介されている。毛利らは、高齢化や人口減少の観点から基礎的生活サービスの存続危機の可能性を考察し、ニュータウンが抱える問題や取り組みを提示している。土堤内は、人口構造の変化と経済環境の変化の観点からニュータウン開発について考察し、今後は住まい方の多様化に対応した様々な住宅・宅地の供給や、複合多機能な土地利用を進めることで職住近接のまちづくりを行う必要があるとしている。妹尾(2013)は、ニュータウンがかつての輝きを取り戻すには、住民主導の取り組みを軸とした関係主体による施策の一体的な展開が必要だとしている。また、多摩ニュータウン再生検討会議(2014)は、住宅の再生に関して、目指すべき都市構造のイメージ、再生に向けた取り組み方針と実現に向けたロードマップを提示している。

しかしながら、これらの研究はニュータウン再開発に関する現状の課題整理や方向性の提案を示すことに留まっており、人口減少・少子高齢化に伴って今後起こりうる居住者の高齢化や空家の発生による空間変化が、ニュータウンの住民生活に与える影響について定量的な評価がなされておらず、住環境と都市環境の変化を的確に分析することが難しい。

住宅地における住環境の将来変化に関する研究

ニュータウンの中には、いまなお、開発途上の地域を含むものもあるが、多くの部分を占める高度経済成長期に急速に整備された住宅市街地においては、住宅・施設が老朽化・陳腐化しており、効率よく改修や建替えを行うためには、再開発に伴う住環境の変化を評価する必要がある。

住宅地における住環境の変化を物的側面から捉えた研究として、黄ら(1991)や柴田ら(2001)は建て替え・増築の手法の変容を明らかにしている。社会的側面から捉えた研究として、石原(1985)は居住者の住環境への働きかけについて、住み手の空間への主体的関与という視点から集合住宅の管理・改善のあり方を考察している。一方、物的側面と社会的側面の両面から捉えた研究として、横山ら(1995)は、集合住宅の増改築の事例を年代ごとに考察している。

原田ら(2007)は、ニュータウン内の住宅ストック、居住世帯と住み替えとの関係性に着目し、異なる住宅タイプ・所有形式・再生手法間での住み替え実態とその傾向を明らかにしている。また、伊藤ら(2012)や鈴木ら(2013)は、ニュータウンにおける空地・空家の推移や空間的特質について分析を行った結果、

古いストックが残されたまま新しいストックが増加し続けていることを指摘している。しかしながら、これらの研究は、住宅の建設時期や建築形態、所有形式、立地条件による地区ごとの特性を把握することに留まっており、住宅の空家化など住環境の将来変化を定量的に評価するまでには至っていない。

将来の住環境を定量的に評価した研究として、清水ら（2007）は、将来推計人口から推定した必要住宅数推計と実際住宅数の差より、小学校区毎の将来空家数を推計している。しかしながら、この推計は地域単位で行っており、ミクروسケールでの建物立地の量と場所の推定は行っていない。ミクロスケールでの推計を行った研究として、石田ら（2015）は既存建物の寿命を用いて建物更新状況を推計している。森田ら（2013）は、建物情報をもとに戸建単位で建物更新の予測を行っている。しかしながら、これらの研究は居住者の移動・住み替えについて明示的に考慮していない。

居住者の住み替え行動には、個々の住宅と居住者の双方が関係すると考えられるが、既往の住環境の変化に関する研究では建物情報のみを考慮しているものが多く、居住者の情報を考慮しているものは少ない。福田ら（2015）は、個々の建物情報および居住情報の双方を考慮し、戸建単位の将来推定を行うモデルを構築しているが、居住者の住み替え意向を考慮したものとはなっていない。

都市環境性能評価に関する研究

国土交通省（2009）の「地域に外部不経済をもたらす土地利用の実態調査アンケート調査」によると、管理水準の低下した空家をもたらす問題として、雑草繁茂や不法投棄の誘発による公衆衛生の低下、景観の悪化や地域イメージの低下が挙げられており、周辺環境を悪化させていることがわかる。

また、平成20年度住生活総合調査（2008）では、建て替えや住み替えの意向を示している居住者は、住宅環境や住宅周辺の環境における安全性や快適性の満足度がリフォーム意向や居住継続意向の世帯に比べ低いことが示されている。したがって、将来のニュータウン再生の絵姿を検討するためには、住環境の変化が都市環境や居住者に与える影響を評価する必要がある。

都市評価指標に関する研究

都市評価指標の作成には、様々な機関や団体が取り組んでいる。朝日新聞社は、「民力総合指標」を毎年発行している。これは、人口・世帯総数・就業者総数・事業所総数・県民個人所得・国税納付額・自動車保有台数・教育費総額などの各項目を、1)基本指数、2)産業活動指数、3)経済活動指数、4)文化指数の4つの指標に分類し、都道府県・市町村別に比較したものである。全国を対象に行っている調査であるため、地域間で指標結果を単純比較することができる一方で、人口減少・少子高齢化にかかる地域内での、住宅の開発や空家の発生などの現象を正しく把握できない。東洋経済新報社は、地域を評価する指標として「住みよさランキング」を毎年発行している。「住みよさランキング」では全国約800都市を、1)安心度、2)利便度、3)快適度、4)富裕度、5)住居水準充実度の5つの要素に分類し、14指標について偏差値を算出することで、その単純平均を総合評価としてランキングをつけている。「民力総合指標」と同様に、全国を対象に評価を行っているものの、各市町村の総合経済力を量的に示す指標であり、どの項目が各地域の住民にとって重要であり優先されるべきか、つまり各々の評価項目と都市の「住みよさ」との関連があまり考慮されていない。

これらの都市環境評価指標の多くは指標の列挙型であり、各要素を単純平均したものが多く。そのため、1)住民の住環境に対する意向が反映されておらず、2)国土政策検討への活用には十分ではない。また、3)土地利用と都市環境との関係が明らかでなく、4)地域の詳細な分布や問題点が把握できないことも課題で

ある。

生活の質評価に関する研究

生活の質 (Quality of Life : QOL) に着目した評価方法も多く行われている。QOL という考え方が用いられたのは、産業革命以降のイギリスが最初だと言われており (中西ら、2005) それ以降、QOL は都市政策の分野や医療分野で多く用いられている。世界保健機関 (World Health Organization : WHO) (1948) は QOL を「一個人が生活する文化や価値観のなかで、目標や期待、基準、関心に関連した自分自身の人生状況に対する認識」と定義している。また Wheeler ら (1991) は、様々なアンケートを実施した結果、QOL は一般的に幸福感、目的意識、社会との関係性によって構成されるとしている。Andrews ら (1991) は、生活に関連した 24 項目のアンケートを 1972 年と 1988 年に実施し、QOL の価値構造は時間的に不変であると報告している。Myers (1998) は QOL を環境の物理量と個人の主観的評価値の両面から計測される「住みよさ」の程度、言い換えれば「生活の充実度」としている。日本では浅見ら (2001) が、都市における住環境を「住居や生活の場を取り巻く生活環境の総体であり、狭義には物的な住宅周りの環境、広義には社会的、経済的、文化的な指標をも含む」と定義し、Hayashi (2003) は、都市環境に係る QOL が 1)安心・安全、2)経済活動機会、3)生活文化機会、4)快適性、5)環境持続性の 5 要素からなり、要素に対する充足度、要素の重み (人の価値観) 要素の代替性を用いることで定式化している。

このような定義に基づき、居住域を対象に、QOL の定量化を試みている研究として、杉山ら (2003) は、QOL を社会資本整備の判断指標として位置づけ、非市場財やストックから得る効用を用いて定量化する方法を示している。加知ら (2006) は都市・地域内を細分化した地区の単位で、都市環境から得られる快適さを、「生活の質により調整された生存年数 (Quality Adjusted Life Year : QALY)」を用いて評価する方法を提案している。具体的には、「交通利便性 (AC)、居住快適性 (AM)、災害安心性 (SS) の 3 つの評価項目からそれぞれ 4 つの指標を抽出し、これらの指標に、その指標に対する価値観を表す重みを乗じた線形和を QOL 値」と定義している。また、戸川ら (2012) は名古屋都市圏全域を対象に、QOL 指標をそれぞれ時系列的かつ地区レベルで推計し、さらにこれらを用いて都市の持続性可能性を評価するモデルを開発した。これらの研究は、都市環境の質を定量的かつ詳細に記述することを可能としてきたものの、いずれも都市圏全体を対象としたものであり、より詳細な人口・住宅配置がもたらす環境の変化への影響評価に対応できていない。

本研究の位置づけ

既往研究の課題を整理すると以下の 3 点に要約される。

A) 日本のニュータウン再開発に関する既往研究は、ニュータウン開発の歴史を振り返るとともに、国における対応策検討状況や団地再生の取り組みを紹介し、今後の対応の方向性を議論するものは多く存在している。しかし、ニュータウンで今後起こりうる居住者の高齢化や空家の発生による空間変化が住民生活に与える影響について、定量的な評価を行った研究は少ない。

B) 住宅地における住環境の変化に関する分析は数多くあるが、住宅の建設時期や建築形態、所有形式、立地条件による地区ごとの特性を把握することに留まっており、住宅の空家化や住み替えなどに伴う住環境の変化を定量的に評価するまでには至っていない。また、居住者の住み替えや建て替えへの意向を考慮した将来推計例も少ない。

C) 「生活の質 (QOL)」指標を用いた都市環境の評価は、それを構成する要素指標の間に生じるトレード

オフ関係を考慮することができ、住民の価値観を直接反映することができる。しかし、より詳細な居住空間での人口・建物更新動向がもたらす都市環境変化への影響評価に対応できていない。

以上を踏まえ本研究では、居住者の住まいに対する意向を考慮した、住宅の空家化や住み替えなどの都市環境の変化を反映することができるモデルを構築し、都市環境を生活の質指標を用いて評価する。そのために、新たに必要なデータについて整理・作成を行った上で、住宅と土地利用の変化を予測するモデルを構築し、都市環境が今後居住者に与える影響を小地区単位で把握する。

c) QoL 評価システムの構築

システムの基本的な考え方

本研究では、まず空間データを用いてニュータウンにおける現状の都市環境評価を行い、その特徴を明らかにする。次に、そこから得られた結果とニュータウンの整備方針に基づき、将来シナリオの検討と作成を行い、住宅・土地利用変化の推定を行う。これらの結果を用いて、建物費用と居住者の生活の質（QOL）を算出することで、対象地域におけるニュータウン再生に向けた基礎的知見を得る。

研究の全体フローを図-3.1 に示し、以下、各項目について説明する。

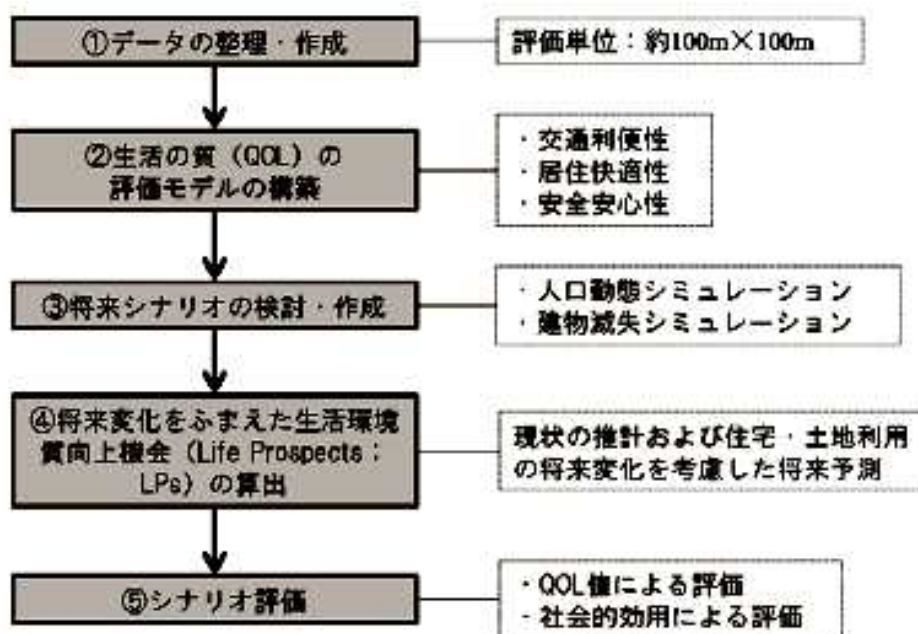


図-3.1 研究の全体フロー

評価単位および使用データ

ニュータウン内の詳細な居住環境の把握のためには、地理的分布を把握することが重要である。既往研究では、市区町村単位や第3次標準地域メッシュで評価したものが多いが、本研究では分析評価単位として、将来どのように変化していくかを詳細に把握することができる、約100m×100mメッシュに分割した地区単位を使用する。

評価・算出に当たっては、まずGISを用いて既存空間データより、土地利用・建物・公共施設・インフラなど属性毎に必要な情報を抽出および整理する。本研究で使用する既存空間データ及び統計資料を表-3.1に示す。なお、100m×100mメッシュでの集計が困難な指標については、市区町村単位データを用いる。

詳細建物ポイントデータは、秋山ら（2013）により、住宅地図（Zmap-Town）を加工することで、建物の「国勢調査メッシュデータ（2005）」や「国勢調査（2005）」の属性テーブルと結合しており、建物の用途を詳細に観察できるデータを整備したものをを用いる。具体的には、2008～2009年の全国約6,000万棟を対象に、建物1戸ごとに1)市区町村、2)建物用途、3)建築面積・階数、4)経度・緯度、5)構造、6)築年代、7)居住者情報、計7点の情報と結合している。また、結果の可視化にはESRI社のArcGIS Desktopを使用した。

表-3.1 使用データ一覧

データ仕舞	空間データ・統計資料	発行者	データ仕舞	空間データ・統計資料	発行者
小地区詳細データ	国土数値情報	国土交通省	市区町村データ	出生率、生残率、純移動率	国立社会保障・人口問題研究所
	国勢調査地域メッシュ統計	総務省統計局		交通事故統計年報	交通事故総合分析センター
	詳細建物ポイントデータ	東京大学地球観測データ統融合連携研究機構		犯罪情報	警察庁
	確率的振動予測地図	防災科学技術研究所		全国パーソントリップ調査	国土交通省
	気象統計情報	気象庁		住宅・土地統計調査	総務省
	全国デジタル道路地図	ESRIジャパン		建築着工統計調査・滅失統計調査	国土交通省
	商業統計	経済産業省			
	相対数値情報	国土地理院			

生活の質の捉え方

本研究では、都市環境政策検討にあたっての「生活の質」の定義として、前章に挙げた Myers および加知らによる定義を用いて定量化する。具体的には、構成指標を交通利便性（AC）、居住快適性（AM）、安全安心性（SS）とし、「居住地区における環境物理量 LPs」と、そこに居住する「個人の主観的な価値観 TkW」によって決定されるものと定義する。

生活の質の評価方法

QOL 値を式(3.1)～式(3.3)のように定式化する。

$$QOL_k = w_k' LPs \quad (3.1)$$

$$w_k' = [w_k^{AC} \ w_k^{AM} \ w_k^{SS}] \quad (3.2)$$

$$LPs_k' = [AC, AM, SS] \quad (3.3)$$

ここで、 QOL_{ki} は個人属性グループ k の地区 i での QOL、 AC_i は交通利便性、 AM_i は居住快適性、 SS_i は安全安心性であり、この3指標を生活環境質向上機会と定義する。

さらに各要素を4つの評価項目で構成する。各評価項目は既往研究を参考に、指標間の独立性と住宅・土地利用との関係に留意しながら表-3.2のとおり設定した。

表-3.2 各評価指標の評価要素および項目の整理

評価指標	評価要素	評価項目
交通利便性 AC	企業施設利便性AC ₁	就業場所までの交通利便性
	文化施設利便性AC ₂	公共文化施設までの交通利便性
	医療施設利便性AC ₃	医療施設までの交通利便性
	買物施設利便性AC ₄	商業施設までの交通利便性
居住快適性 AM	空間使用性AM ₁	住民一人当たり居住床面積(m ² /人)
	周辺調和性AM ₂	空家率(%)
	自然環境性AM ₃	緑地面積割合(%)
	空間快適性AM ₄	体感温度(スコア換算値)
安全安心性 SS	地震危険性SS ₁	地震による損失余命(year)
	洪水危険性SS ₂	河川浸水による損失余命(year)
	犯罪危険性SS ₃	年間刑法犯遭過率(件/1000人)
	交通事故危険性SS ₄	年間人身事故遭過率(件/1000人)

式(3.1)は QOL を無次元量として評価するものであり、評価結果について価値判断を行うことが難しい。本研究では QOL 値を「質的に調整された生存年数 (Quality Adjusted Life Year : QALY)」で表現する。QALY は医療分野において費用効果分析のために開発された尺度であり、健康な人の 1 年を 1.0 (year/year) としている。従来の住環境評価では、点数付けや貨幣換算などが用いられていたが、前者は点数の価値づけが説明できず、後者は非経済的側面を分析する際に問題が生じる。したがって、本研究では、QOL によって居住者が過ごす時間の効用が異なると仮定し、式(3.4)のとおり、価値観を表す重みを余命換算値へと換算した w^L を用いる。

$$\begin{aligned}
 QALY &= f(w^L, LPs) \\
 &= \sum_j w_j^L \cdot LPs_j
 \end{aligned}
 \tag{3.4}$$

住民の価値観を表す余命換算値 w^L を、コンジョイント分析により推計する。本研究では戸川ら (2012) が平成 22 年 10 月に名古屋都市圏で実施したアンケートを用いて算出する。

アンケートは住民に評価項目からなる 2 つの属性プロファイルを有する居住地を示し、どちらがより好ましいか選んでもらう形式である。アンケートの概要を表-3.3 に示す。得られた結果を用い、式(3.5)、式(3.6)に示す 2 項ロジットモデルのパラメータを、最尤推定法を用いることによって、属性間の重みパラメータを特定する。

$$P(m) = \frac{\exp(\beta \cdot \mathbf{x}_m)}{\exp(\beta \cdot \mathbf{x}_m) + \exp(\beta \cdot \mathbf{x}_n)}
 \tag{3.5}$$

$$\begin{aligned}
 U_m &= \beta \cdot \mathbf{x}_m + \varepsilon_m \\
 &= \sum_j \beta_j \cdot x_{j,m} + \varepsilon_m
 \end{aligned}
 \tag{3.6}$$

ここで、 $x_{j,m}$ は、ロジットモデルにおける各変数 (= LPs_j)、 β_j は各測定指標に対するパラメータである。さら

に居住地属性プロファイルの中に地震による損失余命量（SS1）を合わせて提示し、余命損失量に対するパラメータ β_L を得ることで、各要素と生存年数との相対的な重みを式(3.7)により推定する。この値を式(3.4)に用いることで、QOL 値を算出することができる。

$$w_j^L = \frac{\beta_j}{\beta_L} \quad (3.7)$$

表-3.3 アンケートの実施概要

調査期間	2010年10月
実施対象	名古屋20キロ圏に在住の20～70代の住民
配布・回収方法	Webアンケート
回答者数	400人
質問項目	①生活環境の構成要素（LPs）を示した居住地プロファイルに対する居住選好 ②個人属性

将来シナリオ

将来の住宅立地と土地利用の変化を予測するためには、居住者の「属性」と「将来居住地選好」との関係を詳細に分析する必要がある。戸川ら（2008）は、将来の世帯構成変化予測を前提として、居住地選択・住宅市場モデルを構築するとともに、世帯を世帯主の年齢別に7区分、世帯タイプ別に4区分の合計28タイプに細分化し、行動を分析している。しかし、市区町村を分析単位としているため、本研究の小地区単位での評価に適用することが難しい。山崎（2011）は、第5回東京都市圏パーソントリップ調査付帯調査「都市交通と暮らし方についてのアンケート調査」の個票データを用いて、将来居住地選好を形成する住み替え以降の有無と、居住地選択意向について基礎分析と選択モデルの構築を行い、選好を決定する要因の分析を行っている。本研究でも同様の手法により、居住者属性別の居住地選好を推計することが望ましいが、そのためのデータを入手することができなかった。そこで本研究では、福田らの構築したモデルを参考に、将来予測モデルの全体構成を図-3.2のとおり定めた。

対象住宅を戸建住宅と集合住宅とし、人口移動シミュレーションからそれぞれの将来世帯数を算出し、5年毎に必要な住宅立地量を算出する。住宅残存量は、建物滅失シミュレーションを用いて既存住宅の寿命から算出する。算出された必要住宅立地量と残存量の差から住宅新築量を算出し、戸建住宅と集合住宅の世帯数を決定する。対象期間は、使用データの性質上5年毎の将来推計を2040年まで行う。また、本研究での将来予測では、住宅と土地利用の変化による都市環境が居住者に与える影響について評価することを目的としているため、交通インフラ等は変化しないものと仮定する。

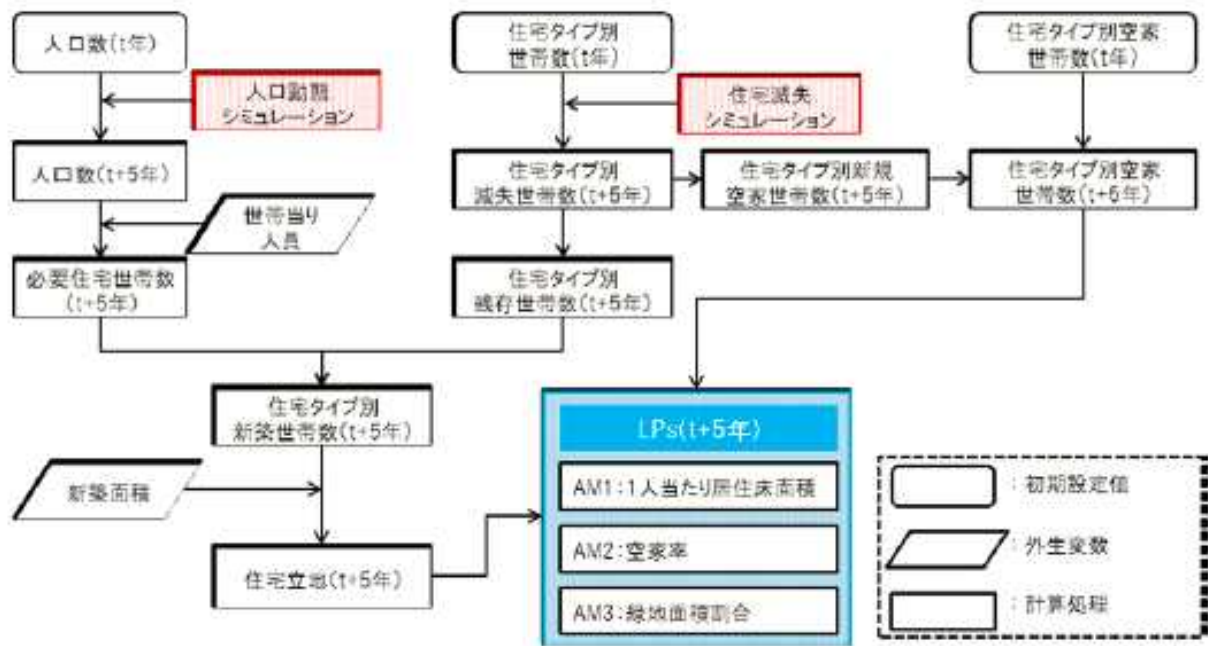


図-3.2 将来予測モデルの全体構成

人口動態シミュレーション

(1) BAU人口

BAU人口は人口が現在のトレンドで変化していくと仮定したときの人口と定義し、対象地域における将来人口推計は、国立社会保障・人口問題研究所が提供している「日本の市区町村別将来人口」の方法に従い、100m×100mメッシュ毎にコーホート要因法を適用する。将来人口の算出フローを図-3.3に示す。コーホート要因法に使用する、出生率、生残率、純移動率、出生比率は、対象地域が位置する町の値を用い、2040年まで5年おきに推計する。

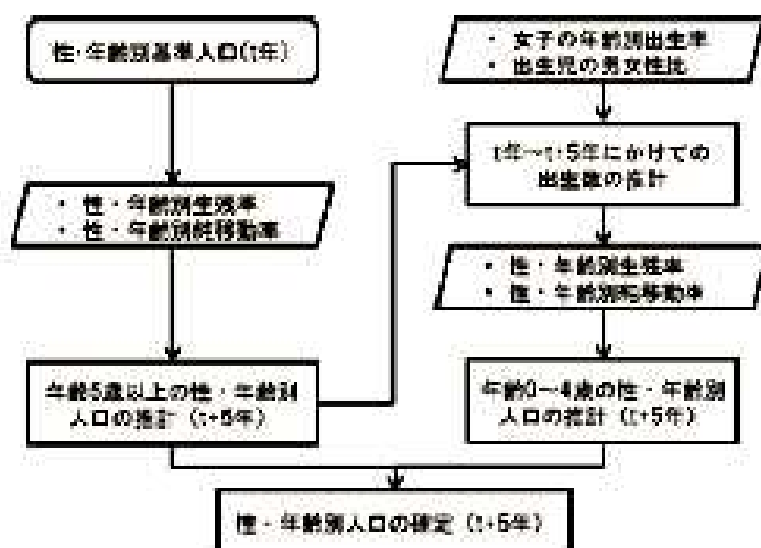


図-3.3 将来人口算出フロー

(2) シナリオ設定人口

将来のシナリオ人口を算出する際、地域内だけでなく地域間での人の動きも考慮する必要があるが、そのためのデータを得ることができなかった。そこで本研究では、対象とするニュータウン内に、人口の流入地区と流出地区を定める。

図-3.4 に示すように、人口を集約する地区（以下、「流入地区」とする）は、居住者が優先する都市の魅力値が高い地区（魅力値は4章で詳述）とし、流入地区以外の地区を「流出地区」とする。次に、各年における流出地区のBAU人口の最大10%を、5年おきに「流入地区」へ集約を行う。流入地区への人口配分は、流出人口の合計値を一律に均等配分する。したがって、各年におけるBAU人口の合計値と、シナリオ設定に基づいた人口の合計値は一致し、図-3.4の実線と点線で示すよう、各地区において人口の割り振りが行われる。

人口の流出・流入地区の決定方法および各流出地区の流出人口の決定方法に用いた数値は、人口移転を考慮したシナリオ分析を行った鈴木ら（2011）を参考に設定した。

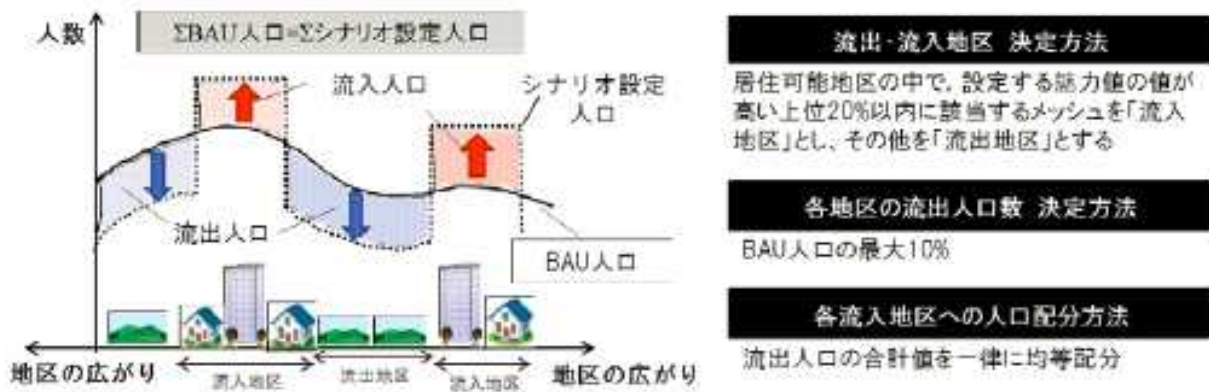


図-3.4 シナリオ設定人口のイメージ図

建物滅失シミュレーション

住宅は一般的に、老朽化などの理由によって、建設されてから時間経過によって徐々に滅失する。個別に建物の滅失時期を特定することは困難であるため、本研究では小松（2008）の式を用いて、用途別に5年単位で推計する。住宅残存量の算出式を式(3.8)に示す。

$$S_c^{t+5} = S_c^t \cdot (1 - P_c^t) \quad (3.8)$$

ここで、 S_c^t は t 年の住宅タイプ c の残存量、 P_c^t は小松らが算出した住宅の滅失確率である。

各生活環境質向上機会の算出

○交通利便性（AC）

交通利便性は就業、文化、医療、買物・サービスの各施設への近接性により構成されると定義する。各施設への近接性を評価する指標を式(3.9)のように定式化する。また、交通利便性は公共交通アクセシビリティと自動車交通アクセシビリティから構成する。

$$AC_i = \sum_j \{AT_j \exp(-\alpha c_{ij})\} \quad (3.9)$$

ここで、 AC_i は評価対象地区 i のアクセシビリティ、 AT_j は目的地区 j の魅力値、 α は距離低減パラメータ、 c_{ij} は地区 i から j へ移動する際の一般化費用である。

式(3.9)における距離低減パラメータ α は正の定数であり、一般化費用の大小に応じてアクセシビリティがどの程度減少するかを決定するパラメータである。距離低減パラメータ α の推定は、対象地域の分布交通量を重力モデル式(3.10)で表現できると仮定し、パーソントリップの調査から得られた OD 表を用いて推定することで得られる距離低減パラメータを利用する。今回パーソントリップデータには、全国都市パーソントリップ調査（平成 22 年）のうち、自動車の平日調査と休日調査の OD データ及び所要時間データを利用する。

一般化費用 c については、国土交通省（2008）の「時間価値原単位および走行経費原単位」を参照し算出する。また一般道路と有料高速道路を区別するため、有料高速道路利用時には利用距離に応じた料金を合計した値を一般化費用 c として用いる。詳細設定を表-3.4 に示す。

$$T_{ij} = \beta G_i^\delta A_j^\gamma \exp(-\alpha c_{ij}) \quad (3.10)$$

表-3.4 設定値

α 推定結果 [1/円]	7.20×10^{-4} (t値: -15.3)
時間価値	2,100(円/時)
徒歩速度設定	5(km/時)
大都市近郊区間	29.52(円/km)
高速自動車国道	24.6(円/km)

ここで、 T_{ij} は地区 i, j 間の分布交通量、 G_i は地区 i の発生交通量、 A_j は地区 j の集中交通量、 $\delta, \gamma, \beta, \alpha$ はパラメータである。

魅力値 AT の対象範囲は、対象地域の自治体および対象地域と隣接する自治体とし、計算は、GIS ソフトウェア（ArcGIS for Desktop）を用いて行う。評価項目で用いる魅力値 AT を表-3.5 に示す。

表-3.5 評価項目と魅力値 AT

評価項目	魅力値 AT
就業場所までの交通利便性	全産業事業所数
公共文化施設までの交通利便性	図書館・美術館・博物館・小中学校の合計施設数
医療施設までの交通利便性	医療診療科目数
商業施設までの交通利便性	小売床面積

また将来値を算出するにあたっては、人口分布の変化のみ影響を受けるとし、交通インフラや魅力値に係る施設立地は変化しないと仮定する。

○居住快適性（AM）

(1) 住民 1 人あたりの居住床面積

住民 1 人あたりの居住床面積は、地区内の総延べ床面積を総夜間人口で除することで算出する。算出式を式(3.11)と式(3.12)に示す。現状値については建物ポイントデータの「建物建築面積・建物階数」と「居住者情報」の属性データを 100m メッシュ単位で集計した。

$$AM_{1i} = \frac{FS_i}{POP_i} \quad (3.11)$$

$$FS_i = CA_i \times BF_i \quad (3.12)$$

ここで、 AM_{1i} は地区 i の空間使用性、 FS_i は総居住床面積、 POP_i は総人口、 CA_i は建築面積、 BF_i は建物階数である。

また将来においては、式(3.12)に示した建築建物面積と建物階数の予測が困難であるため、現状における世帯あたり居住床面積は将来においても一定であると仮定し、将来の 1 人あたり居住床面積 AM_{1i}^f を算出する。算出式を式(3.13)～式(3.15)に示す。

$$AM_{1i}^f = \frac{FS_i^f}{POP_i^f} \quad (3.13)$$

$$FS_i^f = RH_i^f \times CA_i \quad (3.14)$$

$$\Delta RH_i = \alpha \cdot P_i - \beta \cdot (1 + \gamma) \cdot RH_i \quad (3.15)$$

ここで、 FS_i^f は将来の総居住床面積、 RH_i^f は将来世帯数、 ΔRH_i は新規発生世帯数、 α は人口あたり世帯数、 β は残存率、 γ は更新率である。

(2) 空家率

平成 20 年住宅・土地統計調査（総務省統計局）によると、空家とは、「居住世帯のない住宅のうち、一時現在者のみの住宅と建設中の住宅を除いたもの」と定義し、空家戸数は今後も増加していくと指摘している。また、空家による周辺の悪影響は多岐にわたると報告されている。

一方、本研究が対象とするニュータウンなどの住宅団地では、居住者が一斉に高齢化するなど、大量に整備された集合住宅で空家世帯数が増加している。そこで本研究では、集合住宅の空家世帯数の増加を評価するため、建物ポイントデータの「建物用途」が、「個人の家屋」と「共同住宅」となっている建物の合計世帯数を住宅数とし、その中に居住者情報が入っていない世帯を空家と再定義する。空家率は、現状値・将来値ともに、地区内の空家数を住宅数で除することで算出する。算出式を式(3.16)に示す。

また、新規空家は、現在のトレンドが継続するとして算出を行うが、今後は将来変化を反映したモデリングを開発する必要がある。算出式を式(3.17)に示す。

$$AM_{2i} = \frac{EH_i}{HF_i} \times 100 \quad (3.16)$$

$$\Delta EH_i = (1 - \beta) \cdot (1 - \gamma) \cdot (1 - \lambda) \quad (3.17)$$

ここで、 AM_{2i} は周辺調和性、 EH_i は空家世帯数、 HF_i は総世帯数、 λ は除却率である。

(3) 緑地面積割合

緑地面積は、国土地理院が整備している「細密数値情報（10m メッシュ土地単位）」の属性が、「山林・農地

等」および「公園・緑地」に該当する面積の合計値とする。本データは、土地利用分類データと空中写真を用いて判読していることから精度が高い。現状値については、緑地面積を地区内の面積で除することで算出する。算出式を式(3.18)に示す。ただし、地区内の総面積は、河川・湖沼・海水域を除く。

$$AM_{3i} = \frac{GS_i}{AS_i} \times 100 \quad (3.18)$$

ここで、 AM_{3i} は自然環境性、 GS_i は総緑地面積、 AS_i は総面積である。

また、将来においては式(3.18)に示した総緑地面積の予測が困難であるため、将来の総緑地面積は新たに建設される戸建住宅の開発により減少すると仮定する。新たに建設される戸建て住宅の新築面積は、平成 22 年国勢調査「住宅種別と世帯人員毎の住宅延床面積」を用いる。

将来の自然環境性を式(3.19)、式(3.20)を用いて算出する。

$$AM_{3i}^f = AM_{3i} - \Delta AM_{3i}^f \quad (3.19)$$

$$\Delta AM_{3i}^f = \Delta RH_i \times CA_i \quad (3.20)$$

ここで、 ΔAM_{3i}^f は自然環境性変化量である。

(4) 体感温度 (スコア値)

人が感じる暑さ寒さの感覚を指標化したものとして、有効温度・体感温度・不快指数など数多くの指標があるが、本研究では、体感温度を採用する。体感温度を指標化するにあたっては以下の 3 点により判断を行った。

- 1) 不快指数は夏場を想定した指標であるのに対し、体感温度は通年で評価可能であること。
- 2) 日本天気協会で毎日予報されるなど、知名度が高いこと。

現状と将来におけるミスナール体感温度の算出式を式(3.21)に示す。

$$T_e = T_s + \Delta T_s - \left(\frac{1}{2.3} \right) \times (T_s + \Delta T_s - 10) \times \left(0.8 - \frac{H}{100} \right) \quad (3.21)$$

ここで、 T_e は体感温度、 T_s は乾球温度、 H は想定湿度、 ΔT_s は将来気温変化である。

将来気温変化 ΔT_s は、気象庁が平成 25 年 3 月に刊行した「地球温暖化予測情報第 8 巻」の気温の将来予測を参照した。

体感温度で快適と判定されるのは、行楽日和と呼ばれるような状況であり、30 を超える暑い日や、0 を下回る日は一般的には不快とされる。そこで本研究では松田ら(2013)を参考に、快適な体感温度帯を 20~25 と設定し、その温度帯から外れると得点が低くなるよう、スコア化を行った。またスコア化に際して、快適な体感温度帯より 1 体感温度が上がるとスコア 1 点下がるのに対し、快適な体感温度帯より 5 体感温度が下がるとスコア 1 点下がる変換をおこなった。算出式を式(3.22)に示す。

$$AM_{4i} = SC_i \quad (3.22)$$

ここで、 AM_{4i} は空間快適性、 SC_i は体感温度のスコア換算値である。

○安全安心性 (SS)

(1) 地震による損失余命

地震による想定死亡確率は、内閣府中央防災会議の南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループの推計方法に沿って算出した。想定される地震として、防災科学技術研究所による、今後 30 年における 6% 確率計測震度の領域図を用いた。木造・非木造割合は、マイクロ建物ポイントデータを用いて、市区町村ごとに算出し

た。現状値および将来値の地震による損失余命算出式を式(3.23)に示す。

$$LLE_e(i, p) = LE(p) \times P(e) \times MG(i, e) \times Vr(MG) \times P_{death}(Vr) \quad (3.23)$$

ここで、 $LLE_e(i, p)$ は想定地震 e に対する個人 p の損失余命、 $LE(p)$ は期待余命、 $P(e)$ は年発生確率、 $MG(i, e)$ は最大震度、 $Vr(MG)$ は建物被害率、 $P_{death}(Vr)$ は死亡確率である。

個人の期待余命の値は、厚生労働省作成の簡易生命表における1歳単位での平均余命をもとに計算した。

(2) 河川浸水による損失余命

河川浸水による想定死亡確率は、国土交通省の水害リスク評価方法を参照し、想定浸水深と居住者の年齢を考慮する、「LIFESim モデル」を用いて算出した。想定浸水深は、国土交通省が公開している浸水想定区域データを用いた。現状値および将来値の河川による損失余命算出式を式(3.24)に示す。

$$LLE_r(i, p) = LE(p) \times P(r) \times D(i, r) \times P_{death}(p, D) \quad (3.24)$$

ここで、 $LLE_r(i, p)$ は想定河川浸水 r に対する個人 p の損失余命、 $LE(p)$ は期待余命、 $P(r)$ は年発生確率、 $D(i, r)$ は最大浸水深、 $P_{death}(p, D)$ は死亡確率である。

(3) 年間刑法犯犯罪率

年間刑法犯遭遇率は、警察庁犯罪情勢と総務省統計により、市区町村ごとに刑法犯認知件数を集計し、人口1000人で除して算出する。現状値の算出式を式(3.25)に示す。また将来においては現状値のまま推移すると仮定する。

$$SS_{3i} = \frac{CN_i}{POP_i} \times 1000 \quad (3.25)$$

ここで、 SS_{3i} は年間刑法犯遭遇率、 CN_i は年間刑法犯認知件数、 POP_i は総人口である。

(4) 年間事故遭遇率

年間人身事故遭遇率は、交通事故統計年報により、市区町村ごとに交通事故数を集計し、人口1,000人で除して算出する。現状値の算出式を式(3.26)に示す。また将来においては現状値のまま推移すると仮定する。

$$SS_{4i} = \frac{AN_i}{POP_i} \times 1000 \quad (3.26)$$

ここで、 SS_{4i} は交通事故危険性、 AN_i は年間交通事故数、 POP_i は総人口である。

○建物費用の算出方法

建物費用は、建設・更新から修繕、廃棄に至るライフサイクル全体で発生する費用を評価対象とする。使用する原単位を表-3.6のように整理し、建物種別の x の段階 l (建設、維持管理、廃棄) における各建物の存在量を $X_{x,l}$ 、単位建設・存在量あたりの費用を $c_{x,l}^b$ とおいて式(3.27)のように表す。

$$C^b = \sum_x \sum_l c_{x,l}^b \cdot X_{x,l} \quad (3.27)$$

ここで、建設と廃棄は1回あたりの費用であり、修繕は1年あたりの費用である。

表-3.6 コスト原単位

分類	対象	区分	原単位	費用原単位の出典
建物起源	戸建住宅(千円/m ²)	建設	70.56	日本建築学会(2006) 国土交通省(2011) 経済産業省(2013) 環境省(2007)
		修繕	0.25	
		廃棄	8.34	
	集合住宅(千円/m ²)	建設	256.47	
		修繕	1.92	
		廃棄	36.61	
土地起源	地価(千円/m ²)	-	68.33	国土交通省地価公示(2013)

d) ケーススタディ地域の概要と将来シナリオの諸条件

対象地域の概要

対象地域として、愛知県春日井市の東部丘陵地に位置する「高蔵寺ニュータウン」を設定する。名古屋市を中心部から北東約17km、最寄り駅であるJR高蔵寺駅までバスで3~17分、JR高蔵寺駅からJR名古屋駅まで快速電車で26分と名古屋へのアクセスは比較的容易な位置にある。同ニュータウンは、7つの住区に分類されており、住区によって住宅形式が大きく異なる(図-4.1)

高蔵寺ニュータウンは日本の三大ニュータウンの一つであるが、千里ニュータウン・多摩ニュータウンとは異なりすでに人口が減少しており、また現時点では再開発等の具体的な将来計画は検討されていないため、本研究によりニュータウン再生に向けた有益な基礎的知見を得る。

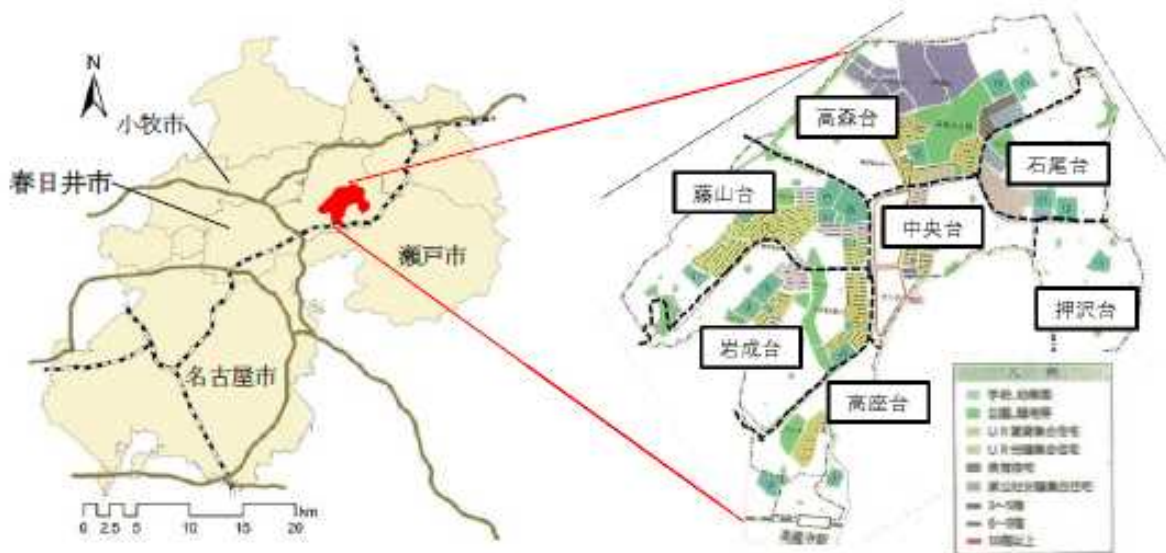


図-4.1 対象地域の位置 (出典：高蔵寺ニュータウン住宅流通促進協議会)

表-4.1 高蔵寺ニュータウンの現況

人口(2015年)	44,543人
世帯数(2015年)	19,853世帯
高齢化率(2015年)	30.12%

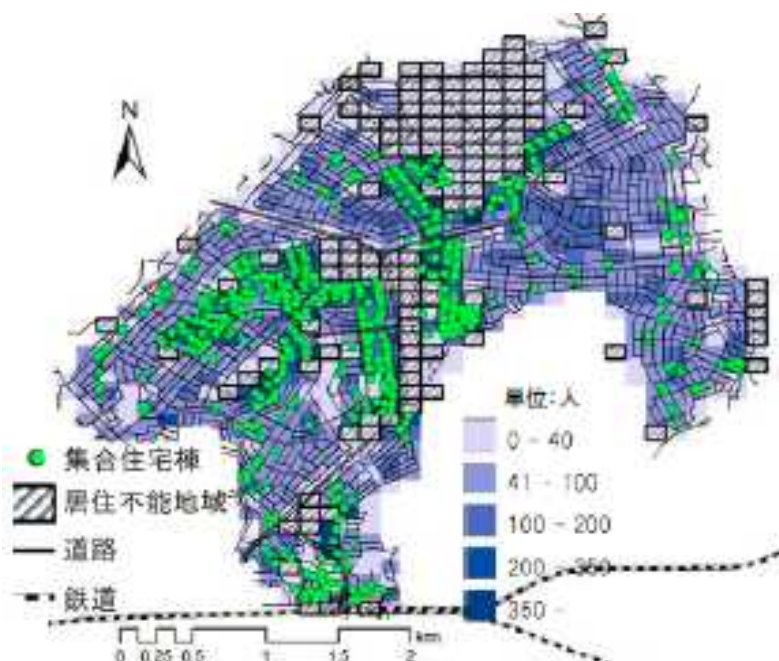


図-4.2 高蔵寺ニュータウンの人口分布

高蔵寺ニュータウンの基本指標と人口分布を表-4.1、図-4.2 にそれぞれ示す。

住宅の構成は、戸建住宅が42%、都市再生機構（以下UR）賃貸住宅が36%、UR分譲住宅が11%であり、UR住宅が多い。そのため、集合住宅が密集している、藤山台・中央台・岩成台に人口が多く分布している。

人口は、戸建地区では横ばい、団地地区では減少傾向となっている。また、同時期に同種の世帯が集中して入居したことから少子高齢化の進行が早く、近年では日本全国の平均値を上回った。

一方で、高齢者単身世帯はUR住宅で、世帯数、割合ともに高いが、エレベーターが未設置といったバリアフリー整備の遅れがみられ、今後対応を求められている。

将来シナリオの設定条件

○居住者アンケート

高蔵寺ニュータウン居住者の居留意向や定留意向、リフォーム意識、ニュータウンの課題や空家問題についての意見を把握することを目的として、2014年9月に高蔵寺ニュータウン住宅流通促進協議会が実施した「高蔵寺ニュータウン住まいの意向調査」の結果の中で、本研究に関連する結果を図-4.3、図-4.4、表-4.2に示す。アンケートによると、30年以上継続して居住している方が64%を占め、高蔵寺ニュータウン開発当初からの居住者の割合が非常に高いと指摘している。また、継続居住を75%が希望する一方で、21%が住み替えを検討しており、将来住み替える可能性があることを示唆している。「住み替える理由」については、ニュータウンの利便性や医療・介護への不安と、住宅設備への不満の割合が大きく、「住宅立地」と「住宅設備」の2つの

キーワードに分けることができる。「住み替えにあたっての希望」の設問に対し、若年層（50歳未満）と高齢層（50歳以上）では、利便性確保、希望する物件種類、物件の広さへのニーズが異なっており、一律なニュータウン再生施策では、ニュータウン全体の住環境を改善することができない可能性がある。

「空家に対する意識」の設問では、半数以上が管理不適切を指摘している一方で、老朽化を指摘している人は13%と多くはなく、景観支障（22%）や治安面（26%）を指摘している人の方が多い。



図-4.3 住み替えの理由について

表-4.2 住み替えにあたっての希望

	交通利便性へのニーズ	希望する物件へのニーズ	物件広さへのニーズ
若年層(50歳未満)	通勤・通学へのAC	戸建て住宅	現在より居住床面積拡大
高齢層(50歳以上)	医療・商業施設へのAC	シニア住宅	現在より居住床面積縮小

(高蔵寺ニュータウン住まいの意向調査)をもとに集計



図-4.4 空家に対する意識

国内外におけるニュータウン再生事例

高蔵寺ニュータウンにおける住宅・土地再編の将来のシナリオ分析を行うにあたり、従来の国内外でのニュータウン再生事例の代表例として、(1)多摩ニュータウン、(2)ドイツのニュータウンについて、レビューを行う。

(1)多摩ニュータウン

背景

多摩ニュータウンは、約20万人が住む日本最大のニュータウンである。高蔵寺ニュータウンと同様に、初期入居地区を中心として人口減少や高齢化が進行しており、住宅や設備の老朽化、バリアフリーへの要請などの課題が顕在化しつつある。

再生に向けた取り組み

大規模分譲住宅団地において、良好な住環境の維持のために、多摩市諏訪2丁目日本最大規模の一括建替

えを実施した。図-4.5 に諏訪 2 丁目の建て替え前後の写真と表-4.3 に事業の概要を示す。容積率制限の変更なしに、戸数の増加を実現している。

また、戸建てについても今後懸念される空家増加などの対応として、住替え促進など含め検討を行っている。

高蔵寺ニュータウンとの関連性

多摩ニュータウン周辺の状況として、2015 年に圏央道の開通や 2027 年のリニア中央新幹線の橋本新駅の開業など、隣接地域での広域的なインフラ整備が進むことによる人の増加を見込み、建て替え前後で戸数を増加（640 戸 → 1,249 戸）している。一方、高蔵寺ニュータウンでは人やモノの流れの大きな変化は想定されておらず、戸数を増やす建て替えは高蔵寺ニュータウンのニーズにマッチしていないと考える。



図-4.5 建て替え前後（多摩ニュータウン） 出典：山崎（2014）

表-4.3 事業の概要

	建て替え前	建て替え後
分譲・参加組合員	日本住宅公団	東京建物
戸数	640戸	1,249戸
階数/棟数	地上5階建/23棟	地上11～14階建/7棟
敷地面積	約64,390㎡	約64,390㎡
延床面積	約34,050㎡	約124,900㎡
用途地域等 (建ぺい率/容積率)	・第一種中高層住居専用地域 (60/200%) ・一団地の住宅施設(10/50%)	・第一種中高層住居専用地域 (60/200%) ・多摩市諏訪地区 地区計画 (60/150%)

(2) ドイツのニュータウン

背景

日本とドイツでは、1960 年代前半の同時期に大規模ニュータウンの建設が行われている。また、ドイツ再統一以降、東ドイツ地域では急激な人口減少による空家が発生している。大村（2013）はドイツのニュータウンでは、高齢化と人口減少による世帯構造の変容という点において、日本と同様の課題を抱えている、と指摘している。

再生に向けた取り組み

Chris ら（2005）や Henning ら（2005）によると、東西ドイツ統合後急激に空家が増加した東ドイツの団地地区では、単なる住戸数の削減を意味する減築ではなく、少なくした住宅の質も改善して魅力ある住宅への転換や、高齢者世帯の増大という新たな需要を見越して、全面撤去された住棟部分にバリアフリー住宅を新設

するなど、量は減らすが質の充実・向上を目指すという形で団地の再生を実施したと述べている。ドイツ国内で比較的早くから再生に取り組んだことで有名な Schillerpark においても、高層棟の撤去跡地に、居住環境向上を目指して、環境に配慮したオープンスペースを確保した緑地計画などを展開している。Schillerpark における減築計画の前後の変化を図-4.6 に示す。



図-4.6 建替え前後 (Schillerpark) 出典：大村 (2013)

高蔵寺ニュータウンとの関連性

全ての住宅ストックを保全、改修するのではなく、物理的、社会的、経済的にも維持することが困難なストックについては解体・撤去する一方で、住宅まわりの住環境を時代のニーズに合わせてニュータウン再生を行っているドイツの事例は、高蔵寺ニュータウンの状況にマッチしていると考えられる。

将来シナリオの設定

前項で詳述した「高蔵寺ニュータウン住まいの意向調査」のうち、居住者の住み替えに関する意見を整理すると、居住者の世代によって「住宅設備への不満」と「住宅立地への不安」に分類することができる。本研究では、住宅と土地利用の再編が居住者に与える影響を分析することを目的としていることから、将来シナリオは a)BAU(なりゆき) b)LU(交通利便性を確保した立地誘導) c)LU+HS(交通利便性を確保した立地誘導、住宅設備と居住ニーズがマッチした立地誘導)の3種類とする。

上で述べた人口移動シミュレーションにおける流入地区は、表-4.2を参照し、表-4.4のとおり設定する。本研究では、「高蔵寺ニュータウン住まいの意向調査」における集計方法に従い、50歳未満を若年層、50歳以上を高年齢層と定義する。

ドイツでの団地再生事例を参照に、物理的にも社会的にも維持困難な集合住宅は撤去する施策を導入し、導入前後における変化をQOL値と建物費用の観点から評価する。撤去実施年は2025年とし、対象面積は、多摩市諏訪2丁目の事例を参考に、多摩ニュータウンと高蔵寺ニュータウンの敷地面積を比較した上で、4メッシュとする。撤去後は、ドイツの事例を参考に、居住環境の向上を目的として、ゆったりとした芝生を主体とした緑地を展開する。集合住宅の撤去を行う際には、物理的、社会的な観点のみだけでなく、居住者の合意、ランドスケープへの配慮も重要である。しかしながら、本研究ではそのためのデータを得ることができなかったため、居住者からの賛同を得ていると仮定し、将来シナリオ分析を行う。ここで、撤去を考慮したシナリオをそれぞれ、BAU+R、LU+R、LU+HS+Rとし、BAU、LU、LU+HSシナリオの推計後、撤去を行う集合住宅の決定を行う。

撤去を行う集合住宅の設定条件は表-4.5 に示すように、物理的な観点から築年数、社会的な観点から QOL 値をそれぞれ設定する。各シナリオにおける都市環境の変化の中で、表-4.5 に該当するメッシュの集合住宅の撤去を行う。

次に、将来シナリオにおける費用の対象となる住宅の設定方法を表-4.6 に示す。集合住宅の新規建設は行わないと仮定する。また、地価は地域によって異なるため、本研究では国土交通省地価公示（2013）に基づく、高蔵寺ニュータウン内の地価を平均した 68.33（千円/m²）円を用いる。

表-4.4 流入地区の設定

シナリオ	若年層(50歳未満)	高齢層(50歳以上)
BAU	—	—
LU	AC1(就業場所)とAC2(文化公共施設)の合計値が高い地区へ流入	AC3(医療施設)とAC4(商業施設)の合計値が高い地区へ流入
LU+HS	AC1(就業場所)とAC2(文化公共施設)の合計値が高い地区。かつ、戸建住宅の空家世帯が多い地区へ流入(戸建住宅は修繕を行う)	AC3(医療施設)とAC4(商業施設)の合計値が高い地区。かつ、集合住宅の空家世帯が多い地区へ流入(集合住宅は修繕を行う)

表-4.5 撤去する集合住宅の設定

築年数(物理的)	2025年時点で、築40年以上
立地状況(社会的)	2040年時点で、空家率が80%以上、かつ QOL 値が最も低い
対象メッシュ数	藤山台, 高森台, 岩成台, 中央台 1メッシュずつ 計4メッシュ

表-4.6 費用の対象となる住宅の設定

シナリオ	戸建住宅			集合住宅		
	建設	修繕	廃棄	建設	修繕	廃棄
BAU	—	—	—	—	—	—
LU	新規住宅 (土地代+建物代)	—	滅失住宅	—	—	—
LU+HS	新規住宅 (土地代+建物代)	流入地区の住宅 (2010年~2040年)	滅失住宅	—	流入地区の住宅 (2010年~2040年)	撤去する 場合のみ

e) 住宅・土地利用再編が居住者の QOL に与える影響評価

現状における QOL 値

生活環境質向上機会 (LPs) の算出方法を用いて、現状の交通利便性・居住快適性・安全安心性と QOL 値の推計結果を図-5.1 ~ 図-5.4 に示す。

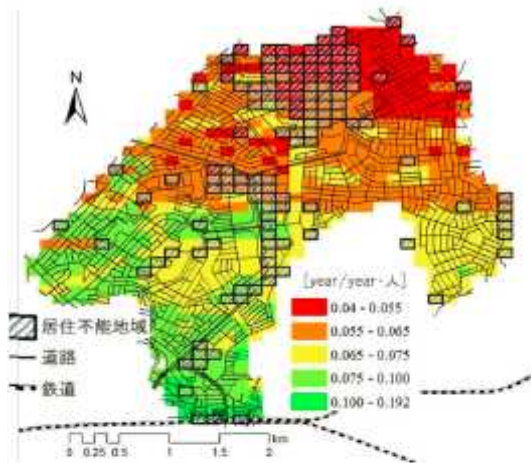


図-5.1 2010年の交通利便性の推計結果

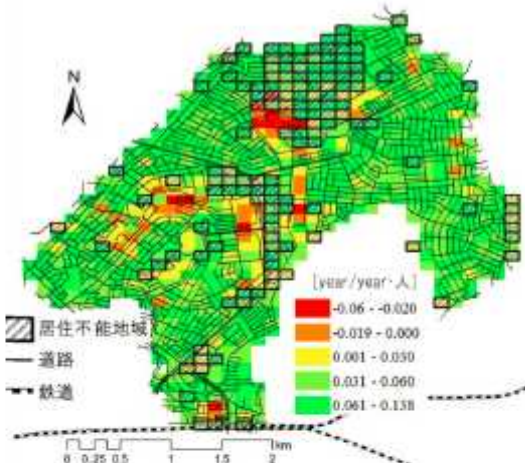


図-5.2 2010年の居住快適性の推計結果

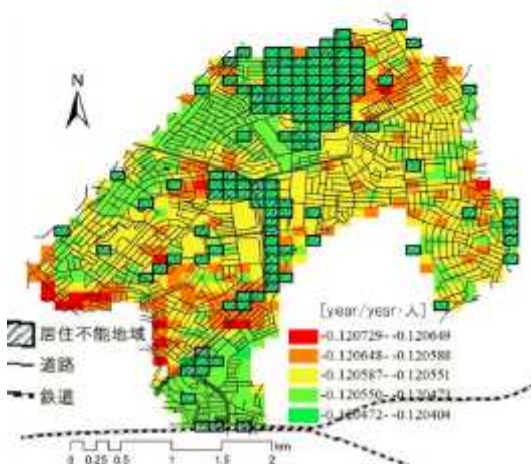


図-5.3 2010年の安全安心性の推計結果

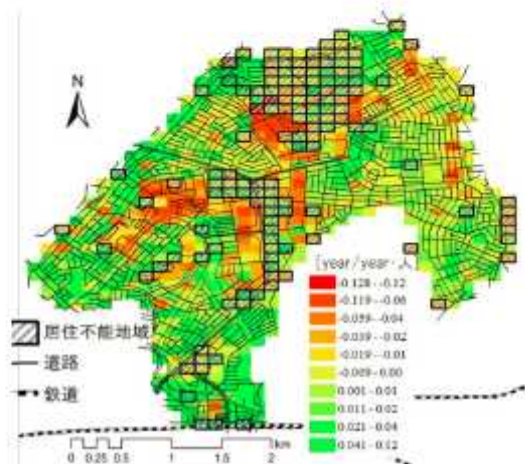


図-5.4 2010年のQOL値分布

図-5.4より、駅に近い南部の高座台で最も高いQOL値をとる結果となった。理由として、鉄道徒歩圏内かつ路線バス本数が多く、交通利便性が高い(図-5.1)ことが挙げられる。一方、藤山台では交通利便性が比較的高いにも関わらず、集合住宅が多く立地し、人口1人あたり居住床面積が小さいことに加えて、空家率が高いため、居住快適性の値が低くなり(図-5.2)、全体としてのQOL値は低い結果となった。特に、高森台の集合住宅が密集している地区では、低い居住快適性を示しており、住環境改善策を検討する際に、一戸ごとの対策でなく面的に対応を行っていく必要がある。

次に、住区別のQOL値の構成要素とAM値の構成要素の結果を図-5.5と図-5.6に示す。高蔵寺ニュータウンでは、住区によって住宅形式が大きく異なり、QOL値構成要素のAM値に住区の特徴が現れている。全世帯数の半数以上がUR賃貸住宅である岩成台、高森台、中央台、藤山台では、空家率が高くAM2値が低い。また、広域に緑地公園が整備されている高森台では、緑地面積割合が高くAM3値が高い。

本研究では、地価とQOLの関係性についての詳細な分析は行わないが、図-5.5のQOL値と地価公示価格を比較すると、住区毎のQOL値と地価との間の相関があることを確認できた一方で、地価に反映されやすい土地固有のリスクを今後QOL値評価で考慮していく必要性も明らかとなった。

また、図-5.1～図-5.6を踏まえた、現状における住区別の特徴を整理した結果を図-5.7に示す。

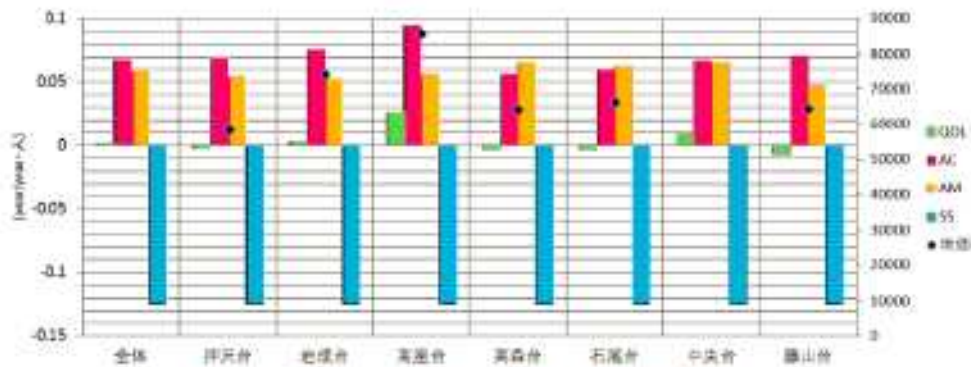


図-5.5 2010年の住区別におけるOOL値構成要素

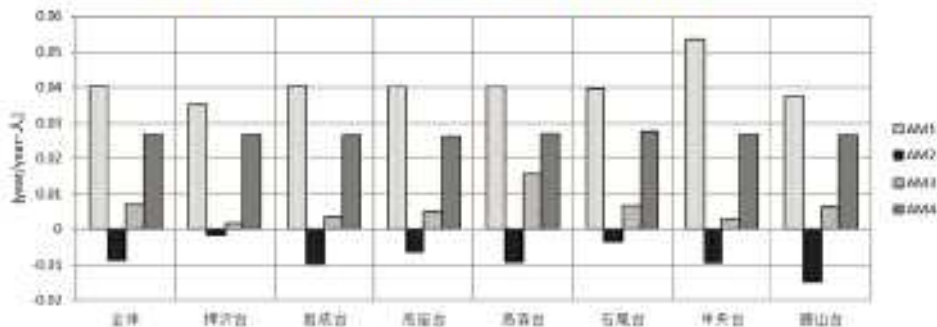


図-5.6 2010年の住区別におけるAM構成要素



図-5.7 2010年の住区別における特徴

シナリオ間の比較

○将来人口予測

表-5.1に、コーホート要因法を用いて算出した将来人口と高齢化率の推移を示す。高蔵寺ニュータウンの人口は、1995年を境に減少傾向にあり、今後も人口が減少していく結果となった。特に、高蔵寺ニュータウンに1960年代後半から1970年代前半に入居した「第一世代」の居住者の高齢化により、2025年以降急激に人

口が減少することが想定されている。また、2015年以降、高齢化率は内閣府が想定している日本全体の推計値を上回る結果となっている。

表-5.1 将来人口および高齢化率の推移

	← 実測値					→ 推計値				
	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
人口[人]	51,312	48,353	46,911	45,605	44,543	40,557	36,994	33,338	29,771	26,010
高齢化率[%]	7.06	10.29	15.34	22.26	30.12	30.85	31.34	35.91	39.29	38.79
全国の高齢化率[%]	14.6	17.4	20.2	23.0	25.1	29.1	30.3	31.6	33.4	26.1

○将来世帯数予測

図-5.8～図-5.10に、2010年の空家率分布、シナリオ毎における住宅タイプ別世帯数の推移、シナリオ毎における2040年の空家率の予測分布を示す。

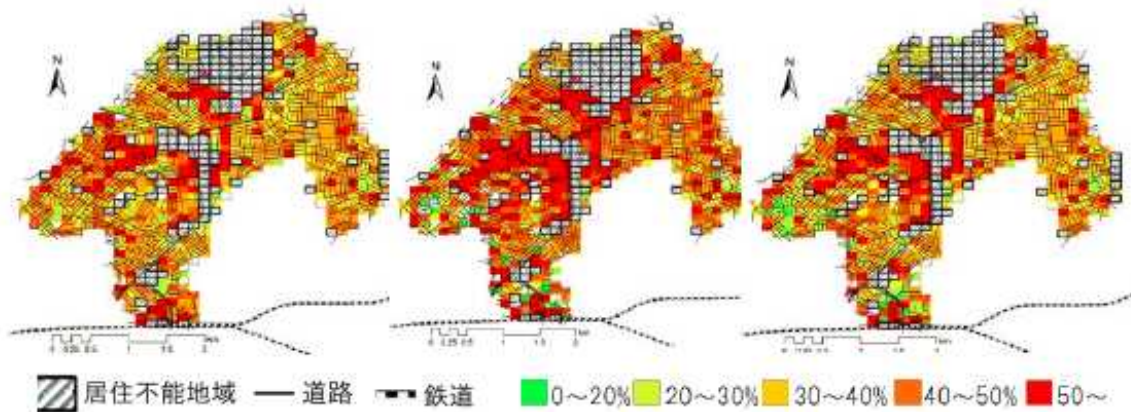
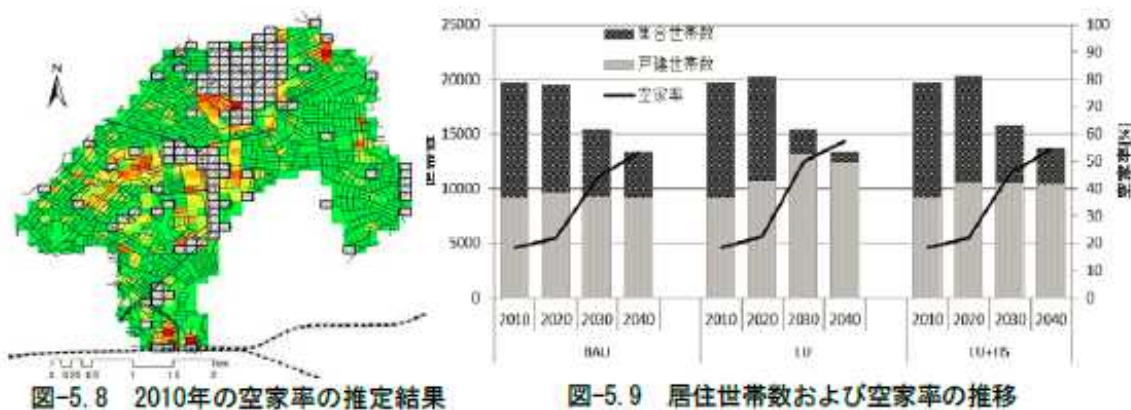


図-5.10 2040年の空家率の予測結果（左：BAU，中：LU，右：LU+HS）

図-5.8と図-5.10を比較すると、全体的に空家率が増加している。地区別では、藤山台・高森台・岩成台・中央台において空家率が高い。その理由として、UR賃貸集合住宅が多く密集し、空家世帯が多く存在していることが考えられる。一方、石尾台・押沢台は、戸建に住む世帯数が8割以上を占めていることから、空家率は低いと考えられる。

LU+HS シナリオでは、住み替え居住者が空家に優先的に入居しているため、LU シナリオと比較して空家率の増加が抑えられ(図-5.9) 特に交通利便性が良い鉄道駅に近い地区では、集合住宅の空家の有効活用により、空家率が改善している地区もある(図-5.10)。

○現状と将来シナリオにおける比較考察

現状と BAU、LU、LU+HS シナリオにおいて、典型的な結果の違いが現れている地域を取り上げて考察を行う。本項では、将来シナリオを代表して BAU シナリオの QOL 値予測結果と人口・住宅の状況を、エリア毎に整理した結果を図-5.11 に示す。LU シナリオ、LU+HS シナリオの QOL 値予測結果については 5.2.4 項で詳述する。

エリア(1)では、現状・将来ともに QOL 値は低い。理由として、集合住宅が密集している地区のため人口 1 人あたり居住床面積が小さく、空家率が高いことが挙げられる。

エリア(2)では、現状と比較して QOL 値低下量が大きい。理由として、2010 年時点で高齢化率が既に約 40%と非常に高く、更に将来空家化が進行することが挙げられる。また、戸建住宅の新規住宅開発に伴う緑地面積の減少が QOL 値低下に寄与するためである。

エリア(3)では、現状と比較して QOL 値低下量が少ない。理由として、本研究では交通インフラは変化しないため、将来においても高い交通利便性を享受することが挙げられる。また、2010 年時点で高齢化率が約 20%であり、他の地区と比較して空家化の進行が遅いためでもある。

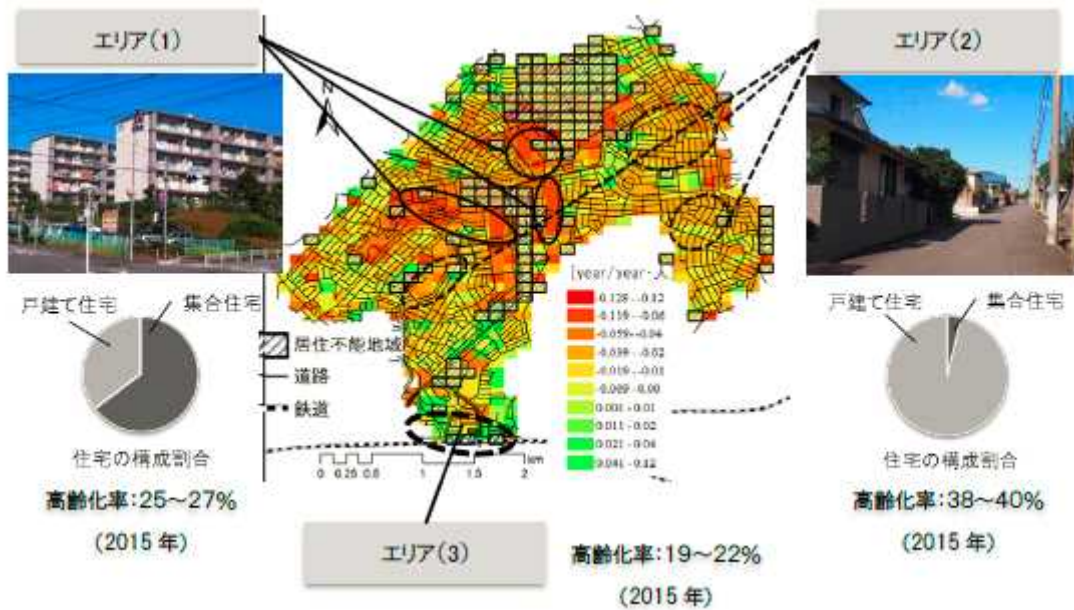


図-5.11 BAU シナリオにおける 2040 年の QOL 値予測結果

○将来シナリオにおける QOL 値分布

将来の LU、LU+HS シナリオの QOL 値予測結果を図-5.12 と図-5.13 に示す。

LU、LU+HS シナリオともに現状の QOL 値分布と比較すると、BAU シナリオと同様に集合住宅が密集している地区では QOL 値が低下し、交通利便性が高い駅徒歩圏内では QOL 値の低下量は少ない。

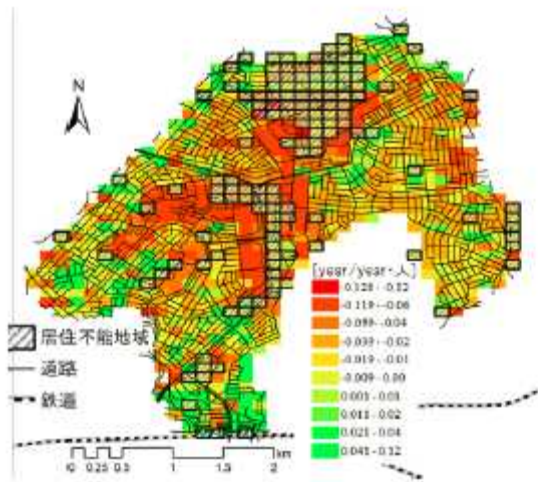


図-5.12 LUシナリオにおける2040年のQOL値予測結果

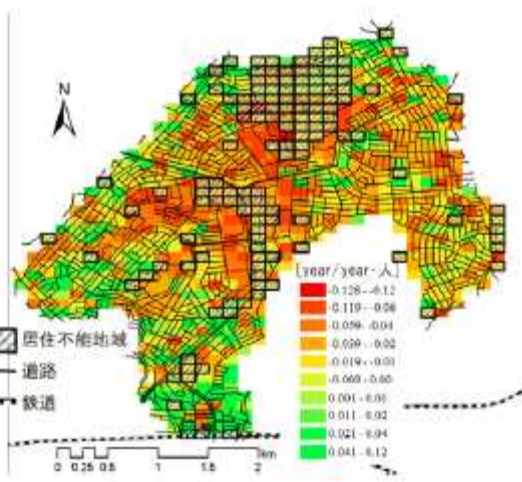


図-5.13 LU+HSシナリオにおける2040年のQOL値予測結果

○人口動態と住宅立地の状況の違いがQOL値に与える影響分析

設定した人口動態と住宅立地に関する将来シナリオが、QOL値に与える影響を明らかにするため、各シナリオ間で行った分析結果を ~ に示す。

I. 流入、流出地区における空家世帯数の変化

流入、流出地区における、住宅タイプ別の空家世帯数の推移について、流入地区を図-5.14に、流出地区を図-5.15に示す。

流入地区において、LU、BAUシナリオを比較すると、戸建住宅・集合住宅ともにLUシナリオで空家世帯数が多い結果となった。理由として、LUシナリオでは、空家に入居するよりも新規に戸建住宅を建設する傾向が他のシナリオと比較して強いことが挙げられる。その結果、LUシナリオでは、戸建住宅数、空家世帯数とも多くなる住宅立地が行われていることがわかる(図-5.9参照)。一方、LU+HSシナリオでは、最も空家世帯数が少ない結果となり、理由として優先的に空家を利用していることが挙げられる。

また、流出地区においては、LU、LU+HSシナリオともにBAUシナリオよりも空家世帯数が多い。このことから、人口、住宅の移転を行う場合、流出地区で移転後に発生する空家を除却するなどの対策を同時に行わなければ、地区全体としてBAUシナリオよりも空家が増加する危険性があることが明らかとなった。

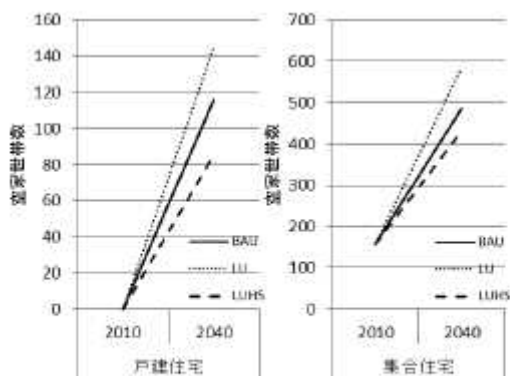


図-5.14 流入地区における空家世帯数の推移

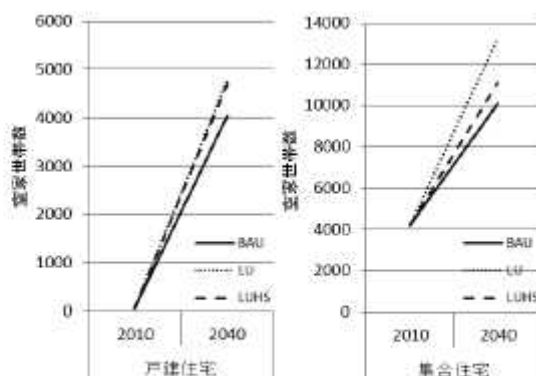


図-5.15 流出地区における空家世帯数の推移

II. シナリオによる QOL 値構成要素の変化および年齢層による QOL 値推移

シナリオによる QOL 値の構成要素の推移を図-5.16 に示す。

LU+HS シナリオを導入した場合、将来における QOL 値が最も改善することが明らかとなった。その理由として、AC 値が高い地区へ将来人口が流入したことによる AC 値の向上が挙げられる。加えて、流入地区で空家に優先的に入居したことによる空家の増加抑制と、新規建設住宅減少に伴う緑地面積減少の抑制が AM 値の向上に寄与したと考えられる。

また、全シナリオにおいて SS 値が増加している理由として、安全安心性を重視する居住者の人口構成の変化と、高齢化による期待寿命の減少が損失寿命に直接反映していることが挙げられる。

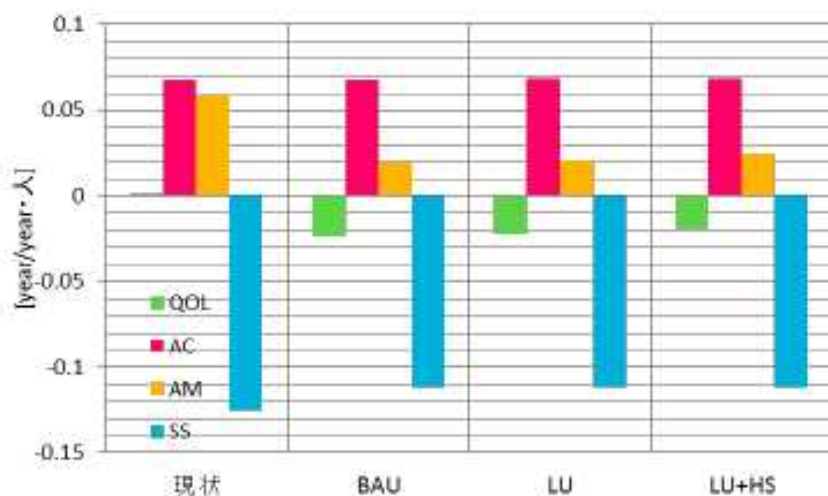


図-5.16 シナリオによる QOL 値構成要素の推移

次に、年齢層による QOL 値の変化を明らかにするために、年齢層毎に算出した価値観を用いて、シナリオ毎の QOL 値の推移を図-5.17 に示す。

若年層と高齢層を比較すると、全てのシナリオにおいて高齢層の QOL 値が高い結果となった。また、QOL 値の低下量も若年層よりも小さい結果となった。このことから、高蔵寺ニュータウンは若年層と比較すると、高齢層の方が生活の質が高い都市環境であることが明らかとなった。

一方で、シナリオ導入による将来変化が与える影響は、高齢層よりも若年層に強いことが明らかとなった。その理由として、LU+HS シナリオを導入することで、若年層が重視している、企業施設利便性 (AC1) と周辺調和性 (AM2) の項目を重点的に改善できたことが挙げられる。今後、高蔵寺ニュータウン再生を検討する際に、本研究のモデルを適用することで、年齢層別に持つ価値観に合わせた立地誘導施策の評価・検討が可能である。

また、高蔵寺ニュータウンで実施された、住まいの意向調査の「高蔵寺ニュータウンの再生・活性化に関する意見」においても、「若い人たちが住める魅力的なまちづくりを目指してほしい」という意見が最も多く、高蔵寺ニュータウン居住者もつ主観的な実感を QOL 値で反映することができた。

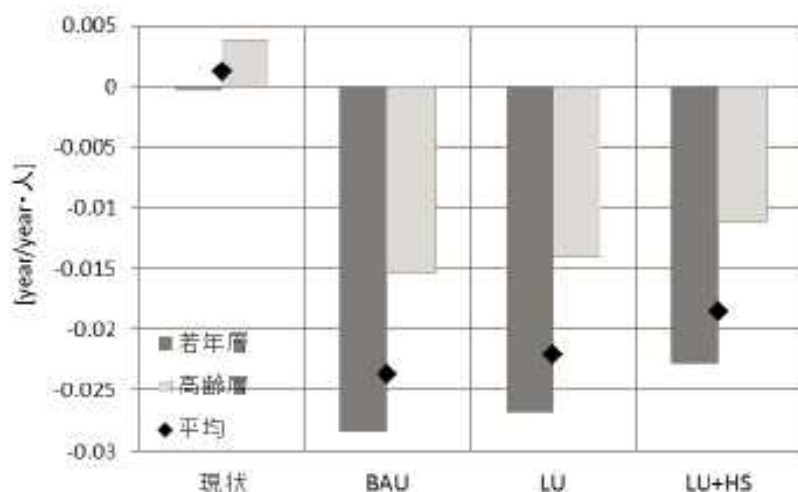


図-5.17 年齢層によるシナリオ毎のQOL値推移

III. 撤去を考慮した建物費用コストの算出

建物費用算出方法を用いて、将来シナリオにおける建物費用を算出した結果を表-5.2に示す。なお、対象期間は2010年～2040年であり、撤退費用等の補償費用は考慮していない。

表-5.2より、LUシナリオで最も建物費用が高い結果となった。その理由として、将来の新規戸建住宅が多く、建設費用と建設に伴う土地代が高いためである。また、世帯あたりの建物費用は、LU+HSシナリオでLUシナリオの約0.4倍という結果となった。その理由として、LU+HSシナリオでは空家住宅に優先的に入居していることによる、戸建ての新規建設費用が少ない点と、世帯数の多い集合住宅を対象に修繕を行うことで、世帯あたりの負担を軽減できている点が挙げられる。

一方、本研究で建物費用の対象としている世帯は、将来シナリオに関連するものだけであり、高蔵寺ニュータウン全体の施策費用ではない。また、表-3.6の原単位を一律で用いているため、今後はより正確な原単位を算出することが課題として挙げられる。

表-5.2 シナリオによる建物費用

シナリオ	戸建住宅 [百万円]	集合住宅 [百万円]	合計 [百万円]	対象世帯数
BAU+R	0	810	810	1,284
LU	28,422	0	28,422	6,197
LU+R	28,422	815	29,237	6,693
LU+HS	11,392	13,840	25,233	13,685
LU+HS+R	11,392	14,601	25,994	14,202

IV. 費用効率指標を用いたシナリオ評価

次に、シナリオにおける施策費用がQOL値向上に与える影響について分析を行う。施策費用1単位で得られるQOL値を式(5.1)を用いて算出し、その結果を図-5.18に示す。施策費用、QOL値ともに、BAUシナリオ

オとの増減差を用いて評価を行うことで、シナリオ導入による費用効率を算定する。

$$CE = \frac{\sum QOL_i - \sum QOL_{BAU}}{COST_i - COST_{BAU}} \quad (5.1)$$

ここで、 CE は費用効率[年/百万円・年]、 QOL_i はシナリオ i における高蔵寺全体の QOL 値、 QOL_{BAU} は BAU シナリオにおける高蔵寺全体の QOL 値、 $COST_i$ はシナリオ i における施策費用、 $COST_{BAU}$ は BAU シナリオにおける施策費用である。

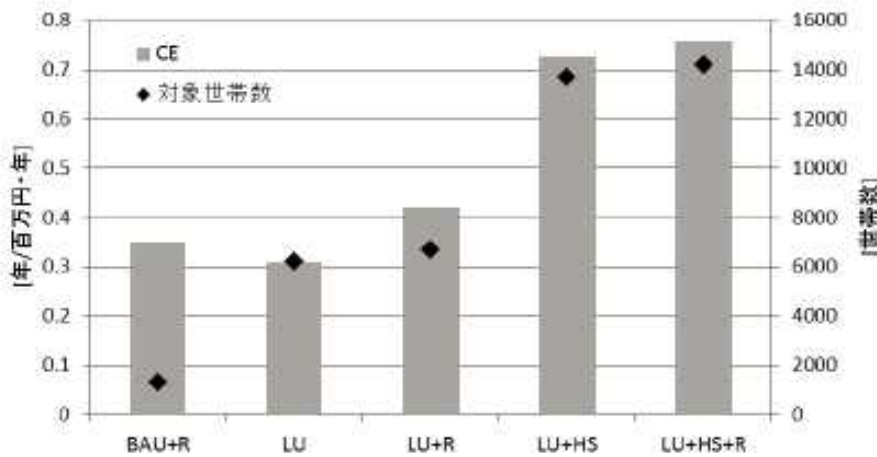


図-5.18 シナリオによる CE 評価

図-5.18 より、LU+HS+R シナリオで最も高い CE 値を得る結果となった。このことから、交通利便性の高い地域に順次移転を行い、空家の有効活用を図り、集合住宅を撤去する施策を実施することで、単位費用あたり最も高い QOL 値を得られることが明らかとなった。一方で、交通利便性の高い地区へ移転する LU シナリオよりも、集合住宅を撤去するシナリオの方が、CE 値が大きい。したがって、交通利便性の高い地区へ移転するだけでなく、集合住宅を撤去するなど、流入・流出両地区において施策を導入することで、高い CE 値を得ることが可能となる。

また、国土交通省では老朽マンション対策として、マンション建て替えに必要な法的手続きの基準緩和を行うと発表している。本研究で得られた、BAU+R シナリオの結果の通り、集合住宅の撤去を行う将来シナリオでは対象世帯が最も少ないことから、他のシナリオと比較して住民の合意形成を得やすく、現時点では最も導入しやすいのではないかと考える。今後、撤去を行う集合住宅の選定や撤去前後での居住者・地区全体が得られる効用について、本研究の開発したモデルの適用によって評価できると考える。

○ケーススタディのまとめ

高蔵寺ニュータウンを対象としたケーススタディの結果、全体では以下のようなことが示された。

まず、現状と BAU シナリオの QOL 値を比較すると、現状・将来ともに鉄道駅徒歩圏内で高い QOL 値を示した。その理由として、交通利便性が高いことが挙げられる。一方、その他の地区では、将来の QOL 値の減少も非常に大きく、その主因が人口減少と、ニュータウン特有の集合住宅の空家世帯の増加であることが明らかとなった。

さらに、交通利便性を確保した立地誘導を行うことで、人口 1 人あたり QOL 値は微増するが、流出地区で

空家世帯が増加する問題を抱えている。また、交通利便性を確保した立地誘導に加え、住宅設備と居住者のニーズがマッチした立地誘導を行った結果、人口1人あたり QOL 値が最も増加した。したがって、交通利便性を確保した住宅配置だけでなく、居住ニーズにも配慮した立地誘導と同時に流出地区での新規に発生する空家問題への対策が必要であることが明らかとなった。

加えて、QOL 値の低い地区にある集合住宅の撤去を行うことによって、効率的な立地誘導施策を行うことができ、QOL 値の増加量が大きいことが示された。

参考文献

秋山祐樹, 小川芳樹, 仙石裕明, 柴崎亮介, 加藤孝明 (2013): 大規模地震時における国土スケールの災害リスク・地域災害対応力評価のためのミクロな空間データの基盤整備, 第47回土木計画学研究・講演集 (CD-ROM . 392)

浅見泰司 (2001): 住環境-評価方法と理論-, 東京大学出版会

石田千香, 森田紘圭, 杉本賢二, 加藤博和, 林良嗣 (2015): 建物の立地誘導による街区群の低炭素化効果の検討, 土木計画学研究・講演集, Vol.51, CD-ROM(139), 2015.6

石原一彦(1985): 千里ニュータウンの持続的改善過程に関する考察 - 千里ニュータウン公営住宅1室増築のケーススタディー, 日本建築学会近畿支部研究報告集, p697-700

伊藤義浩, 納村信之, 恒川和久, 太幡英亮, 谷口元, 村上心 (2012): 高蔵寺ニュータウンにおける住宅ストック及び施設分布の実態からみた再生手法に関する考察, 建築計画, 2012年度大会(東海)学術講演会・建築デザイン発表会

大村謙二郎 (2013): ドイツにおける縮小対応型都市計画-団地再生を中心に-, 土地総合研究, 2013年冬号

加知範康, 加藤博和, 林良嗣, 森杉雅史 (2006): 余命指標を用いた生活環境質(QOL)評価と市街地拡大抑制策検討への適用, 土木学会論文集 D Vol.62, No.4, pp.558-573

黄大田, 竹嶋祥夫, 紙野桂人(1991): ニュータウンの成熟過程に関する研究-千里ニュータウンにおける住宅の変容について-, 日本建築学会近畿支部研究報告集, 273-276

国土交通省 (2009): ニュータウン再生について, 第5回国土審議会土地政策分科会企画部会中長期ビジョン策定検討小委員会資料

国土交通省国土政策研究会 (2014): 「国土のグランドデザイン 2050」が描くこの国の未来, 大成出版社, 105p

国土交通省土地・水資源局 (2009): 地域に著しい迷惑(外部不経済)をもたらす土地利用の実態把握アンケート結果,

<http://tochi.mlit.go.jp/wp-content/uploads/2015/07/9fd5e7d0af1a3defbe2ede83371578d3.pdf> (2016年2月5日最終閲覧)

国土交通省住宅局(2008): 平成20年住生活総合調査, <http://www.mlit.go.jp/common/000119833.pdf> (2016年2月5日最終閲覧)

国土交通省 (2008): 時間価値原単位および走行経費原単位(平成20年価格)の算出方法, <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/hyouka-syuhou/4pdf/s1.pdf> (2016年2月5日最終閲覧)

柴田建, 菊池成朋, 松村秀一, 脇山善夫 (2001): 高度成長期に開発された郊外戸建て住宅地の変容プロセスに関する研究

清水一大, 戸川卓哉, 加藤博和, 林良嗣 (2007): 人口減少・少子高齢化に伴う都市部の空き家増加メカニ

ズムのモデリング，平成 18 年度土木学会中部支部研究発表会講演概要集，CD-ROM

杉山郁夫 (2003): クオリティ・オブ・ライフの分析に基づく社会資本整備評価に関する研究，名古屋大学
博士学位論文

鈴木智也，柳沢究 (2013): 高蔵寺ニュータウンにおける空き地・空き家の利用状況からみた戸建住宅地に
関する考察，2013 年度日本建築学会大会(北海道)学術講演会・建築デザイン発表会

鈴木祐大，戸川卓哉，加藤博和，林良嗣 (2011): 持続可能性からみた都市圏空間構成再構築案の評価シス
テム，土木計画学研究，講演集，Vol.43，CD-ROM(216)

33

妹尾康志 (2013): 住宅団地で進む大都市圏型の高齢化，UFJ 総合研究所，vol006，
http://www.murc.jp/uploads/2013/01/006_03.pdf (2016 年 2 月 5 日最終閲覧)

多摩ニュータウン再生検討会議 (2014): 多摩ニュータウン再生シナリオ，
https://www.city.tama.lg.jp/dbps_data/_material/_files/000/000/019/468/saiseisinario.pdf (2016 年 2 月 5
日最終閲覧)

土堤内昭雄 (1996): 転換期を迎えている大都市圏のニュータウン開発，ニッセイ基礎研究所

戸川卓哉: 環境・経済・社会のトリプルボトムラインに基づく都市持続性評価システム-都市域集約政策へ
の適用-，名古屋大学博士学位論文

戸川卓哉，加藤博和，林良嗣 (2012): トリプルボトムライン指標に基づく小学校区単位の地域持続性評価，
土木学会論文集 D3 (土木計画学)，Vol.68，No.5 (土木計画学研究・論文集第 29 巻)，pp.383-396

戸川卓哉，林良嗣，加藤博和，清水一夫: 需給ミスマッチに着目した少子高齢化時代の住宅供給方策の検討
(2008)，土木計画学研究・論文集，Vol25，no.2

中西仁美，土井健司，柴田久，杉山郁夫，寺部慎太郎 (2005): イギリスの政策評価における QOL インデ
ィケーターの役割と我が国への示唆，土木学会論文集，No.793/IV-68，pp.73-83

原田陽子 (2007): 高蔵寺ニュータウンにおける住宅ストック，居住世帯と住み替えとの関係性 - 郊外大規
模団地の再異性に関する研究 - ，日本建築学会計画系論文集，第 618 号，9-16

林直人 (2010): 少子高齢化及び人口減少時代に対応した大規模住宅団地の再生，国土技術研究センター報
告レポート，http://www.jice.or.jp/cms/kokudo/pdf/reports/act/21st/nikkan2010_06.pdf (2016 年 2 月 5 日最
終閲覧)

福田紗央，杉本賢二，加藤博和，林良嗣 (2015): 詳細建物データを用いた空家予測モデルの構築，平成 26
年度土木学会中部支部研究発表会講演概要集，pp.337-338, 2015.3

松田恵，井上剛，文屋信太郎，木根原良樹，関根秀真，久保川陽呂鎮，佐藤正樹 (2013): 地域スケールの
気候変動予測と観光快適指標を用いた影響評価，三菱総合研究所所報，56，pp.30-45

毛利一貴 (2014): ニュータウンは「新たな郊外まちづくり」を牽引し得るか，NRI パブリックマネジメン
トレビュー，vol.128

森田紘圭，杉本賢二，加藤博和，村山顕人，飯塚悟，柴原尚希，林良嗣 (2013): 4D-GIS を用いた地区統
合環境性能評価モデルの構築，土木学会論文集 D3 (土木計画学)，Vol.69，No.5(土木計画学研究・論文集第 30
巻)，pp.I-297-308 .

山崎敦広 (2011): 個人のライフスタイルと将来居住地選好に関する基礎的研究 - 集約型都市構造を目指し
て - ，東京大学工学部都市工学科，http://www.ut.t.u-tokyo.ac.jp/hp/thesis/2011/10_yamasaki.pdf (2016 年
2 月 5 日最終閲覧)

山崎弘人 (2014): 東京における住宅団地の状況と再生に向けた取組みについて, 東京都都市背日局, 民間住宅施策推進本部長, <http://www.mlit.go.jp/common/001063429.pdf> (2016年2月5日最終閲覧)

横山俊祐 (1995): 公営住宅における住み手の自主的増改築の考察 - 住み手主体の集住環境生成に関する研究, 日本建築学会計画系論文集, 第471号, p47-56

Andrews, Frank M. (1991): Stability and change in levels and structure of subjective well-being-USA 1972 and 1988. *Social Indicators Research* 25, 1-30.

Chris Couch, Jay Karecha, Henning Nuissl, Dieter Rink (2005): Decline and Sprawl: An Evolving Type of Urban Development – Observed in Liverpool and Leipzig, *European Planning Studies*, Vol.13, No.1

34

Hayashi Yoshitsugu (2003): Regeneration and Social Capitalization of Cities for Higher Quality of Life and Sustainable of Environment and Economy, *Diagnosis, Treatment and Regeneration for Sustainable Urban System*, pp.13-14,

http://www.urban.env.nagoya-u.ac.jp/sustain/paper/2002/kokusai/02k_hayashi1.pdf (2016年2月5日最終閲覧)

Henning Nuissl, Dieter Rink (2003): Urban sprawl and post-socialist transformation – The case of Leipzig(Germany), *UFZ-Bericht*, http://m.ufz.eu/export/data/1/29263_ufzbericht4_03.pdf (2016年2月5日最終閲覧)

Myers, D(1998): Building Knowledge about Quality of Life for Urban Planning, *APA journal*, pp79-106

World Health Organization(1948): World Health Organization. Constitution in basic documents, World Health Organization.

Wheeler, Robert J. (1991): The oriental and empirical structure of general well-being. *Social Indicators Research* 24, 71-79

・ 今後の研究方針（課題含む）

平成 27 年度は、3 年間の研究計画のうち、「(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー」及び「(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発」の一部を実施した。平成 28 年度は引き続き両者を継続しつつ、次のステージである「(3)都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価に関する事例研究」を実施する予定である。

具体的には、「(1) 都市・地域の縮退戦略と低炭素化に関する研究・政策レビュー」に関しては、平成 27 年度調査では、住居単独ではなく、ニュータウンや街区などを含めた総合的な住環境の向上が重要という知見を得たことから、街区または地域レベルでの都市再生の手法及び政策に着目してドイツの都市を対象に調査を実施する。また平成 27 年度は「都市・地域の縮退がもたらすコベネフィットに関する研究事例調査」として、気候変動の緩和策 - 適応策のコベネフィットモデルを考案して各要素についてレビューを行ったが、その成果は主に国内の事例であったことから、平成 28 年度は対象を国外に拡大し、特に政策の事例に着目して資料調査を実施したい。

「(2) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価モデルシステム開発」では QOL モデルの改良を目指し、先行的にデータが得られている福島県新地町における復興住宅や災害公営住宅の立地と交通利便性の分布状況を比較したが、重み (w) に関しては名古屋都市圏における先行研究の結果を援用しているため次年度以降、対象地域に適合した値に調整し、QOL 統合評価値を算定する。また、対象地域における将来の人口分布に関するシナリオ構築に着手しが、次年度は、自治体が公表している復興計画に関する情報収集や避難者の中長期的な居住地選択傾向の分析に基づき、マクロ推計値をダウンスケールし人口分布に関する中長期シナリオを設計する。その上で、代替的なシナリオ間を QOL の観点から比較評価することにより、中長期の復興プロセスに対する計画支援情報を提供することを目指す。

平成 28 年度は次のステージである「(3) 都市・地域縮退がもたらすコベネフィットの評価に関する事例研究」において、名古屋都市圏、福島県浜通り、宮崎県でのより具体的な事例研究への応用を試みる。

添付資料（参考文献、略語表、調査票、付録 等）

ドイツでの QoL 算出に向けたドイツ版アンケート

英語版

Residents' Preference on Life Quality in Germany

Dear German citizens, we are a team of researchers from Nagoya University. Our research topic are urban planning and Quality of Life. The purpose of this survey is to investigate the living preferences of German citizens and which factors enhanced the Quality of Life. This is a non-profit survey and similar surveys have already been conducted in China, Singapore and Japan. I promise that all the information provided will be protected and only be used for this research.

Q1 What is your gender?

- Female
- Male

Q2 What is your age?

- 0~18 years old
- 19~25 years old
- 26~30 years old
- 31~40 years old
- 41~50 years old
- 51~60 years old
- above 60 years old

Q3 Are you currently supporting any children and/or elderly?

- Supporting elderly
- Supporting children
- Supporting both children and elderly
- Supporting neither children nor elderly

Q4 What is your education level?

- Middle school or below
- High school/ Vocational school
- College and University
- Master and above

Others _____

Q5 What is your annual income?

- €15,000 and below
- €25,000 and below
- €40,000 and below
- €50,000 and below
- €75,000 and below
- €100,000 and below
- above €100,000

Q6 What is your household income?

- €30,000 and below
- €50,000 and below
- €80,000 and below
- €100,000 and below
- €150,000 and below
- €200,000 and below
- above €200,000 and below

Q7 How satisfied are you with your current lifestyle [(1-lowest, 7-highest)]?

_____ Satisfactory Level (please input numerically 1 to 7 according to your preference)

Q8 Please indicate your current residential area/district.

- Baden-Württemberg
- Bavaria
- Berlin
- Brandenburg
- Bremen
- Hamburg
- Hesse
- Lower Saxony
- Mecklenburg-Vorpommern
- North Rhine-Westphalia
- Rhineland-Palatinate

- Saarland
- Saxony
- Saxony-Anhalt
- Schleswig-Holstein
- Thuringia

Q9 Which of the following best describe your place of residence?

- Private property/ House
- Room share
- Apartment
- Rental House
- Rental Apartment
- Others _____

Q10 How often do you drive a car?

- No, I don't own a car
- No, I don't usually drive car
- 1-2 days per week
- 3-5 days per week
- Everyday
- Car Sharing

Q11 How far is the nearest public transportation

- Within 5 minutes of walking distance
- Within 10 minutes of walking distance
- Within 15 minutes of walking distance
- More than 15 minutes

Q12 Please select the traveling time from your house to the 4 different destinations listed below.

	within 15 minutes	15 to 30 minutes	30 to 45 minutes	more than 45 minutes
Workplace	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
School	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Shopping Center	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hospital	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Community Center	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Green and Parks	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

For question 14 to 32, the definition of the key phases are:

- A) Economic Opportunity refers to Ease of Commutation and the Availability of Shops
- B) Living Opportunity refers to Accessibility to Hospitals, Community Centers
- C) Amenity Opportunity refers to surrounded by Green and Leisure Spaces, Recreational Places
- D) Safety & Security refers to Resilience against either Man-made or Natural Disaster as well as the security of each individual neighborhood.
- E) Environmental Burden in this context refers to the existence of Unfavorable By-products of Manufacturing process, Chemical reaction or Cross-country pollution.

Q13 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different economic opportunities.

Economic Opportunity		SITE A	SITE B
Commuting Time (Single Trip)		<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Departmental Store/Market within walking distance		<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
House price/rent increment relative to current house		<input checked="" type="checkbox"/> 5 %	<input type="checkbox"/> 15%

- SITE A
- SITE B

Q14 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different economic opportunities.

Economic Opportunity	SITE A	SITE B
Commuting Time (Single Trip)	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Departmental Store/Market within walking distance	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No
House price/rent increment relative to current house	<input type="checkbox"/> 15 %	<input checked="" type="checkbox"/> 5%

- SITE A
- SITE B

Q15 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different economic opportunities.

Economic Opportunity	SITE A	SITE B
Commuting Time (Single Trip)	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Departmental Store/Market within walking distance	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
House price/rent increment relative to current house	<input type="checkbox"/> 15 %	<input checked="" type="checkbox"/> 5%

- SITE A
- SITE B

Q16 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different living opportunities.

Living Opportunity	SITE A	SITE B
Travel time to hospitals	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Travel time to	<input type="checkbox"/> 45 min	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min

community center		
House price/rent increment relative to current house	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %	<input type="checkbox"/> 15%

- SITE A
- SITE B

Q17 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different living opportunities.

Living Opportunity	SITE A	SITE B
Travel time to hospitals	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Travel time to community center	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
House price/rent increment relative to current house	<input type="checkbox"/> 15 %	<input checked="" type="checkbox"/> 5%

- SITE A
- SITE B

Q18 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different living opportunities.

Living Opportunity	SITE A	SITE B
Travel time to hospitals	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Travel time to community center	<input type="checkbox"/> 45 min	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min
House price/rent increment relative to current house	<input type="checkbox"/> 15 %	<input checked="" type="checkbox"/> 5%

- SITE A

SITE B

Q19 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different Amenity opportunities.

Amenity Opportunity	SITE A	SITE B
Travel time to Green and Parks	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Recreation Places within walking distance	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
House price/rent increment relative to current house	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %	<input type="checkbox"/> 15%

Recreational area refers to gym, swimming pool, country club and etc.

SITE A

SITE B

Q20 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different Amenity opportunities.

Amenity Opportunity	SITE A	SITE B
Travel time to Green and Parks	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Recreation Places within walking distance	<input checked="" type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No
House price/rent increment relative to current house	<input type="checkbox"/> 15%	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %

Recreational area refers to gym, swimming pool, country club and etc.

SITE A

SITE B

Q21 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different Amenity opportunities.

Amenity Opportunity	SITE A	SITE B
Travel time to Green and Parks	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min

Recreation Places within walking distance	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
House price/rent increment relative to current house	<input type="checkbox"/> 15%	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %

Recreational area refers to gym, swimming pool, country club and etc.

- SITE A
- SITE B

Q22 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different Safety & Security.

Safety & Security	SITE A	SITE B
Average Crime rate	<input checked="" type="checkbox"/> 20% Lower	<input type="checkbox"/> 20% Higher
Average Traffic Accident	<input type="checkbox"/> 20% Higher	<input checked="" type="checkbox"/> 20% Lower
House price/rent increment relative to current house	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %	<input type="checkbox"/> 15%

- SITE A
- SITE B

Q23 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different Safety & Security.

Safety & Security	SITE A	SITE B
Average Crime rate	<input checked="" type="checkbox"/> 20% Lower	<input type="checkbox"/> 20% Higher
Average Traffic Accident	<input checked="" type="checkbox"/> 20% Lower	<input type="checkbox"/> 20% Higher
House price/rent increment relative to current house	<input type="checkbox"/> 15 %	<input checked="" type="checkbox"/> 5%

- SITE A

SITE B

Q24 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different Safety & Security.

Safety & Security	SITE A	SITE B
Average Crime rate	<input checked="" type="checkbox"/> 20% Lower	<input type="checkbox"/> 20% Higher
Average Traffic Accident	<input type="checkbox"/> 20% Higher	<input checked="" type="checkbox"/> 20% Lower
House price/rent increment relative to current house	<input type="checkbox"/> 15%	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %

SITE A

SITE B

Q25 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different Environmental Burden.

Environmental Burden	SITE A	SITE B
Air Quality	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Bad
Traffic Noise	<input type="checkbox"/> Loud	<input checked="" type="checkbox"/> Quiet
House price/rent increment relative to current house	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %	<input type="checkbox"/> 15%

SITE A

SITE B

Q26 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different Environmental Burden.

Environmental Burden	SITE A	SITE B
Air Quality	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Bad
Traffic Noise	<input checked="" type="checkbox"/> Quiet	<input type="checkbox"/> Loud
House price/rent increment relative to current house	<input type="checkbox"/> 15%	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %

increment relative to
current house

--	--

- SITE A
- SITE B

Q27 Please choose the SITE(A or B) you prefer to live in with regard to different Environmental Burden.

Environmental Burden	SITE A	SITE B
Air Quality	<input checked="" type="checkbox"/> Good	<input type="checkbox"/> Bad
Traffic Noise	<input type="checkbox"/> Loud	<input checked="" type="checkbox"/> Quiet
House price/rent increment relative to current house	<input type="checkbox"/> 15 %	<input checked="" type="checkbox"/> 5%

- SITE A
- SITE B

Q28 Please rank the 5 criteria (5 being the most important and 1 being the least important)

- _____ Economic Opportunities
- _____ Living Opportunities
- _____ Amenity
- _____ Safety & Security
- _____ Environmental Burden

Thank You for taking time to complete this survey. You're welcomed to send me any of your comments on the research topic or the survey itself via the following email address.
khoo.yong.jian@e.mbox.nagoya-u.ac.jp

[Possible Questions for Future References]

- 1) Number of hours wasted weekly due to traffic congestion/delay
- 2) Numbers of leisure hours weekly (sleeping time is not considered)

ドイツ語版

Ansprüche an die Lebensqualität in Deutschland

Liebe Einwohner Deutschlands, wir sind ein Team von Forschern an der Nagoya Universität. Unser Forschungsfeld ist Stadtplanung und Lebensqualität. Das Ziel dieser Umfrage ist die Lebenspräferenzen der Deutschen zu untersuchen und welche Faktoren die Lebensqualität verbessern. Ähnliche Umfragen wurden bereits in China, Singapur und Japan durchgeführt.

Dies ist eine nicht-kommerzielle Umfrage und ich verspreche, dass alle Angaben vertraulich behandelt und nur für diese Umfrage verwendet werden.

Frage 1: Was ist Ihr Geschlecht?

- weiblich
- männlich

Frage 2: Wie alt sind Sie?

- 0~18 Jahre
- 19~25 Jahre
- 26~30 Jahre
- 31~40 Jahre
- 41~50 Jahre
- 51~60 Jahre
- über 60 Jahre

Frage 3: Sorgen Sie zurzeit für Kinder oder ältere Angehörige?

- ältere Angehörige
- Kinder
- Kinder und ältere Angehörige
- Weder Kinder noch ältere Angehörige

Frage 4: Was ist Ihr höchster Bildungsabschluss?

- Hauptschulabschluss oder niedriger
- Realschulabschluss
- (Fach-)Abitur
- Diplom (FH)/Bachelor
- Diplom/Master oder höher
- Andere: _____

Frage 5: Wie hoch ist Ihr Jahreseinkommen?

- bis €15,000

- bis €25,000
- bis €40,000
- bis €50,000
- bis €75,000
- bis €100,000
- über €100,000

Frage 6: Wie hoch ist das Jahreseinkommen in Ihrem Haushalt?

- bis €30,000
- bis €50,000
- bis €80,000
- bis €100,000
- bis €150,000
- bis €200,000
- über €200,000

Frage 7: Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer derzeitigen Lebenssituation?

_____ Zufriedenheitsgrad *[(1)schlecht - (7)-gut]*

Frage 8: Bitte geben Sie an in welchem Bundesland Sie derzeit leben.

- Baden-Württemberg
- Berlin
- Bayern
- Brandenburg
- Bremen
- Hamburg
- Hessen
- Mecklenburg-Vorpommern
- Niedersachsen
- Nordrhein-Westfalen
- Rheinland-Pfalz
- Saarland
- Sachsen
- Sachsen-Anhalt
- Schleswig-Holstein

- Thüringen

Frage 9: Welcher der folgenden Begriffe passt auf ihren Wohnsitz?

- Haus (Eigentum)
- Wohngemeinschaft
- Eigentumswohnung
- Haus (Miete)
- Mietwohnung
- Andere: _____

Frage 10: Wie oft fahren Sie Auto?

- Ich habe kein Auto
- Normalerweise fahre ich nicht Auto
- 1-2 Tage die Woche
- 3-5 Tage die Woche
- Jeden Tag
- Car Sharing

Frage 11: Wie weit ist die nächste Bus-/Bahnhaltestelle

- Innerhalb von 5 Gehminuten
- Innerhalb von 10 Gehminuten
- Innerhalb von 15 Gehminuten
- Mehr als 15 Gehminuten

Frage 12: Bitte geben Sie die Entfernung von Ihrem Wohnsitz zu den folgenden 4 Zielen an.

	innerhalb von 15 Minuten	15 bis 30 Minuten	30 bis 45 Minuten	Mehr als 45 Minuten
Arbeitsplatz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schule	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einkaufszentrum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Krankenhaus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gemeindezentrum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grünflächen und Parks	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Für die Fragen 14 bis 32 sind die Kernaussagen folgende:

A) Wirtschaftliche Umstände beziehen sich auf Bequemlichkeit/Leichtigkeit beim Pendeln und der Verfügbarkeit/Erreichbarkeit von Geschäften.

B) Lebensqualität bezieht sich auf die Verfügbarkeit/Erreichbarkeit von Krankenhäusern und Gemeindezentrum.

C) Naherholung bezieht sich auf umgebende Grünflächen, Freizeit- und Erholungsangebot.

D) Sicherheit bezieht sich auf den Schutz vor mensch- sowie naturbedingten Gefahren, als auch die generelle Sicherheit in einer Nachbarschaft.

E) Umweltbelastungen beziehen sich in diesem Kontext auf Schadstoffausstöße von Industrie, chemischen Reaktionen oder Länderübergreifender Umweltverschmutzung.

Frage 13: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie unter verschiedenen wirtschaftlichen Umstände vorzugsweise leben würden.

Wirtschaftliche Umstände	ORT A	ORT B
Pendeldauer (Eine Strecke)	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Fachgeschäfte/Markt in fußläufiger Entfernung	<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> Ja
Steigerung Miete/Kaufpreis relativ zum derzeitigen Wohnsitz	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %	<input type="checkbox"/> 15%

ORT A

ORT B

Frage 14: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie unter verschiedenen wirtschaftlichen Umstände vorzugsweise leben würden.

Wirtschaftliche Umstände	ORT A	ORT B
Pendeldauer (Eine Strecke)	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Fachgeschäfte/Markt in fußläufiger Entfernung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein

Steigerung Miete/Kaufpreis relativ zum derzeitigen Wohnsitz	<input type="checkbox"/> 15 %	<input checked="" type="checkbox"/> 5%
--	-------------------------------	--

- ORT A
- ORT B

Frage 15: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie unter verschiedenen wirtschaftlichen Umstände vorzugsweise leben würden.

Wirtschaftliche Umstände	ORT A	ORT B
Pendeldauer (Eine Strecke)	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Fachgeschäfte/Markt in fußläufiger Entfernung	<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> Ja
Steigerung Miete/Kaufpreis relativ zum derzeitigen Wohnsitz	<input type="checkbox"/> 15 %	<input checked="" type="checkbox"/> 5%

- ORT A
- ORT B

Frage 16: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie unter verschiedenen Lebensumständen vorzugsweise leben würden.

Lebensqualität	ORT A	ORT B
Entfernung zu Krankenhäusern	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Entfernung zum Gemeindezentrum	<input type="checkbox"/> 45 min	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min
Steigerung	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %	<input type="checkbox"/> 15%

Miete/Kaufpreis relativ
zum derzeitigen
Wohnsitz

--	--

- ORT A
- ORT B

Frage 17: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie unter verschiedenen Lebensumständen vorzugsweise leben würden.

<u>Lebensqualität</u>	ORT A	ORT B
Entfernung zu Krankenhäusern	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Entfernung zum Gemeindezentrum	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Steigerung Miete/Kaufpreis relativ zum derzeitigen Wohnsitz	<input type="checkbox"/> 15 %	<input checked="" type="checkbox"/> 5%

- ORT A
- ORT B

Frage 18: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie unter verschiedenen Lebensumständen vorzugsweise leben würden.

<u>Lebensqualität</u>	ORT A	ORT B
Entfernung zu Krankenhäusern	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Entfernung zum Gemeindezentrum	<input type="checkbox"/> 45 min	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min
Steigerung Miete/Kaufpreis relativ zum derzeitigen Wohnsitz	<input type="checkbox"/> 15 %	<input checked="" type="checkbox"/> 5%

Wohnsitz

- ORT A
- ORT B

Frage 19: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie bei verschiedenen Freizeit- und Erholungsangeboten vorzugsweise leben würden.

<u>Naherholung</u>	ORT A	ORT B
Entfernung zu Grünflächen und Parks	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Freizeiteinrichtungen in fußläufiger Nähe	<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> Ja
Steigerung Miete/Kaufpreis relativ zum derzeitigen Wohnsitz	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %	<input type="checkbox"/> 15%

Freizeiteinrichtungen im Sinne von Fitnessstudio, Schwimmbäder, Sportvereine etc.

- ORT A
- ORT B

Frage 20: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie bei verschiedenen Freizeit- und Erholungsangeboten vorzugsweise leben würden.

<u>Naherholung</u>	ORT A	ORT B
Entfernung zu Grünflächen und Parks	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Freizeiteinrichtungen in fußläufiger Nähe	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
Steigerung Miete/Kaufpreis relativ zum derzeitigen Wohnsitz	<input type="checkbox"/> 15%	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %

Freizeiteinrichtungen im Sinne von Fitnessstudio, Schwimmbäder, Sportvereine etc.

- ORT A
- ORT B

Frage 21: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie bei verschiedenen Freizeit- und Erholungsangeboten vorzugsweise leben würden.

Naherholung	SITE A	SITE B
Entfernung zu Grünflächen und Parks	<input checked="" type="checkbox"/> 15 min	<input type="checkbox"/> 45 min
Freizeiteinrichtungen in fußläufiger Nähe	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Yes
Steigerung Miete/Kaufpreis relativ zum derzeitigen Wohnsitz	<input type="checkbox"/> 15%	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %

Freizeiteinrichtungen im Sinne von Fitnessstudio, Schwimmbäder, Sportvereine etc.

- ORT A
- ORT B

Frage 22: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie bei verschiedenen Sicherheitsaspekten vorzugsweise leben würden.

Sicherheit	ORT A	ORT B
Durchschnittliche Kriminalitätsrate	<input checked="" type="checkbox"/> 20% Niedriger	<input type="checkbox"/> 20% Höher
Durchschnittliche Verkehrsunfälle	<input type="checkbox"/> 20% Höher	<input checked="" type="checkbox"/> 20% Niedriger
Steigerung Miete/Kaufpreis relativ zum derzeitigen Wohnsitz	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %	<input type="checkbox"/> 15%

- ORT A

ORT B

Frage 23: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie bei verschiedenen Sicherheitsaspekten vorzugsweise leben würden.

<u>Sicherheit</u>	<u>ORT A</u>	<u>ORT B</u>
Durchschnittliche Kriminalitätsrate	<input checked="" type="checkbox"/> 20% Niedriger	<input type="checkbox"/> 20% Höher
Durchschnittliche Verkehrsunfälle	<input checked="" type="checkbox"/> 20% Niedriger	<input type="checkbox"/> 20% Höher
Steigerung Miete/Kaufpreis relativ zum derzeitigen Wohnsitz	<input type="checkbox"/> 15 %	<input checked="" type="checkbox"/> 5%

ORT A

ORT B

Frage 24: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie bei verschiedenen Sicherheitsaspekten vorzugsweise leben würden.

<u>Sicherheit</u>	<u>SITE A</u>	<u>SITE B</u>
Durchschnittliche Kriminalitätsrate	<input checked="" type="checkbox"/> 20% Niedriger	<input type="checkbox"/> 20% Höher
Durchschnittliche Verkehrsunfälle	<input type="checkbox"/> 20% Höher	<input checked="" type="checkbox"/> 20% Niedriger
Steigerung Miete/Kaufpreis relativ zum derzeitigen Wohnsitz	<input type="checkbox"/> 15%	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %

ORT A

ORT B

Frage 25: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie bei verschiedenen Umweltbedingungen vorzugsweise leben würden.

Umweltbelastungen	ORT A	ORT B
Luftqualität	<input checked="" type="checkbox"/> Gut	<input type="checkbox"/> Schlecht
Verkehrslärm	<input type="checkbox"/> Laut	<input checked="" type="checkbox"/> Leise
Steigerung Miete/Kaufpreis relativ zum derzeitigen Wohnsitz	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %	<input type="checkbox"/> 15%

- ORT A
- ORT B

Frage 26: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie bei verschiedenen Umweltbedingungen vorzugsweise leben würden.

Umweltbelastungen	ORT A	ORT B
Luftqualität	<input checked="" type="checkbox"/> Gut	<input type="checkbox"/> Schlecht
Verkehrslärm	<input checked="" type="checkbox"/> Leise	<input type="checkbox"/> Laut
Steigerung Miete/Kaufpreis relativ zum derzeitigen Wohnsitz	<input type="checkbox"/> 15%	<input checked="" type="checkbox"/> 5 %

- ORT A
- ORT B

Frage 27: Bitte Wählen Sie den STANDORT (A oder B) an dem Sie bei verschiedenen Umweltbedingungen vorzugsweise leben würden.

Umweltbelastungen	ORT A	ORT B
Luftqualität	<input checked="" type="checkbox"/> Gut	<input type="checkbox"/> Schlecht
Verkehrslärm	<input type="checkbox"/> Laut	<input checked="" type="checkbox"/> Leise
Steigerung	<input type="checkbox"/> 15 %	<input checked="" type="checkbox"/> 5%

Miete/Kaufpreis relativ
zum derzeitigen Wohnsitz

--	--

- ORT A
- ORT B

Frage 28: Bitte erstellen Sie für die folgenden Kriterien eine Rangliste von 1 bis 5 (5 = am wichtigsten; 1 = am wenigsten wichtig).

- _____ Wirtschaftliche Umstände
- _____ Lebensqualität
- _____ Naherholung
- _____ Sicherheit
- _____ Umweltbelastung

Danke, dass Sie sich die Zeit genommen haben, diese Umfrage zu beantworten. Sie dürfen gerne Kommentare zum Forschungsfeld oder zur Umfrage selbst über die folgende E-Mail-Adresse an mich senden: khoo.yong.jian@e.mbox.nagoya-u.ac.jp

[Mögliche Fragen zu künftigen Referenzen]

- 3) Die Anzahl der Stunden, die pro Woche durch Staus/Verkehrsstörungen verloren gehen
- 4) Die Anzahl der Stunden für Freizeit pro Woche (ohne Schlafenszeit)

SSMS 2015 Bandung

Title: QOL- based Performance Evaluation of Sustainability, Resilience and Happiness – *Theory and Applications to Urban and Regional Planning* –

Author: Yoshitsugu Hayashi, Full Member, Club of Rome
Prof. & Director, Education and Research Center for Sustainable Co-Development,
Graduate School of Environmental Studies, Nagoya University

Abstract

Nowadays urban and region planning have to challenge three new problems; 1) Rapidly growing megacities in Asian developing countries have to prepare already for declining and aged society. For example, Thailand will start population decline and inevitably face aging already in 2030. Thus the countries are facing the “Sustainability” problems. 2) Everywhere nowadays the cities and regions face fears and risks of disasters due to often happening extreme weather. And thus the countries face “Resilience” problems. 3) Because these problems are combined we do need a method to evaluate the infrastructure and spatial development, which can consider the factors other than economic benefit. Therefore conventional cost benefit analysis is not useful any more but a method to evaluate “Happiness” is awaited.

The author has developed a QOL-based performance indicator to measure comprehensive “Happiness” by person, by district and by any attribute of a person. If we sum up for all citizens in a country, the method can provide GNH (Gross national Happiness). Not only that, it can provide happiness for a particular citizen’s group such as children, working generation, and elderly people which will become a very important information for urban and regional planning particularly in a changing society.

Urban and regional planning are requested to evaluate the happiness of people vs life cycle cost or CO₂ emission in the future gained from alternative strategies and policies such as BAU (continue the current trend dependent on automobile and thus urban sprawl) or smart growth/smart shrink which must become a major strategy in the near future. This can be a major indicator to evaluate Sustainability and Resilience.

3rd PC and 10th SSMS Int'l Conference
26-27 October 2015, Bandung Institute of Technology

QOL- based Performance Evaluation of Sustainability, Resilience and Happiness – Theory and Applications to Urban and Regional Planning –

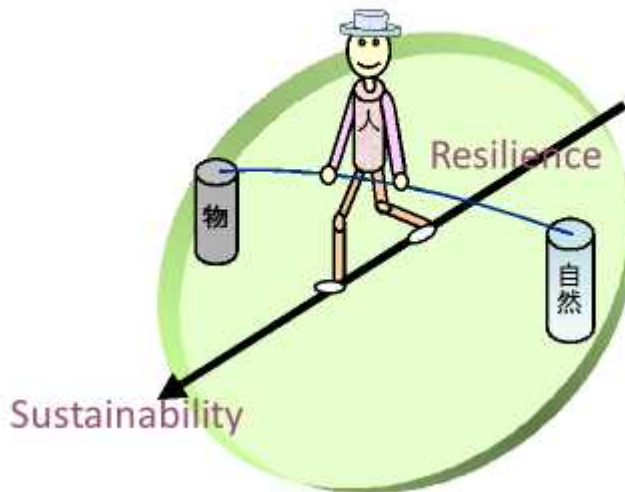
Yoshitsugu Hayashi

Professor, Nagoya University, Japan

Member, Club of Rome

Education and Research Center for Sustainable Co-Development, Nagoya University

What is Resilience ?
What is Sustainability ?



Resilient Cities and Regions



Facts: Lost Resilience of Infrastructure System in Disaster



All housings and buildings swept in Sendai by 3.11.2011 Tsunami (once in 1,000 years)

The Great East Japan Earthquake

2016/4/6

SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

Photo by Yoshitsugu Hayashi

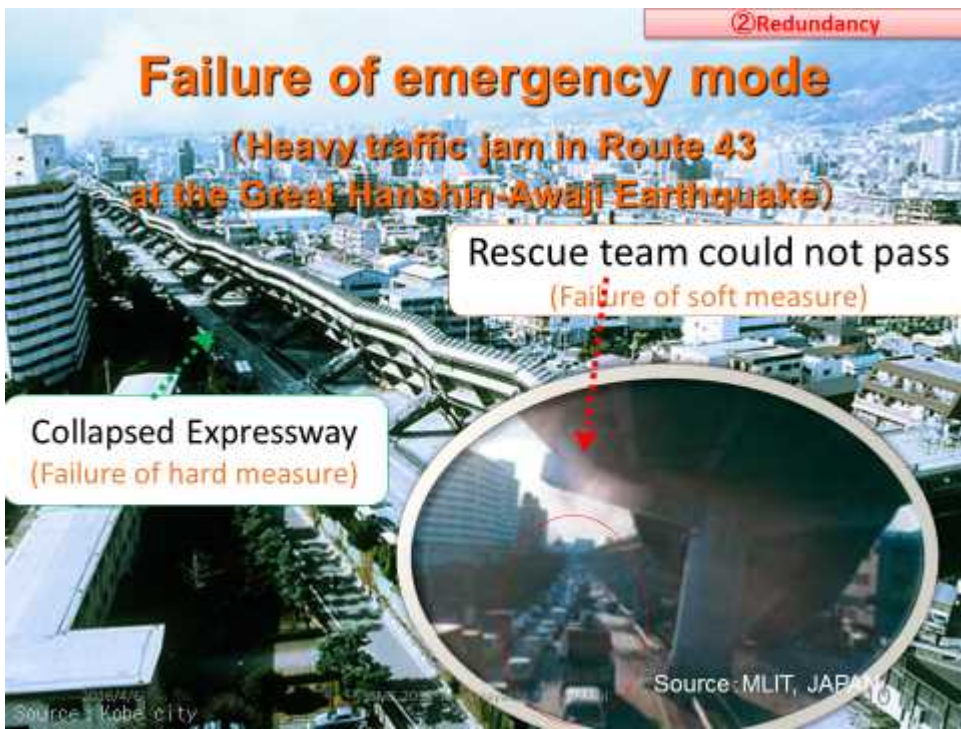


Recognizing the Great East Japan Earthquake as *Natural and Social Disasters*

Source: New York Times Magazine <http://www.nytimes.com/2011/03/27/magazine/27japan.html>

Crash of buildings in Kesen-numa caused by 3.11.2011 Tsunami





Damage to local roads

Many coast areas lost road access

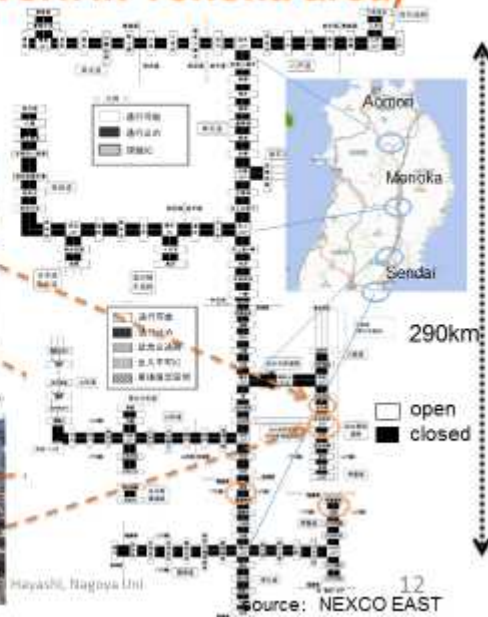


Failure of redundancy

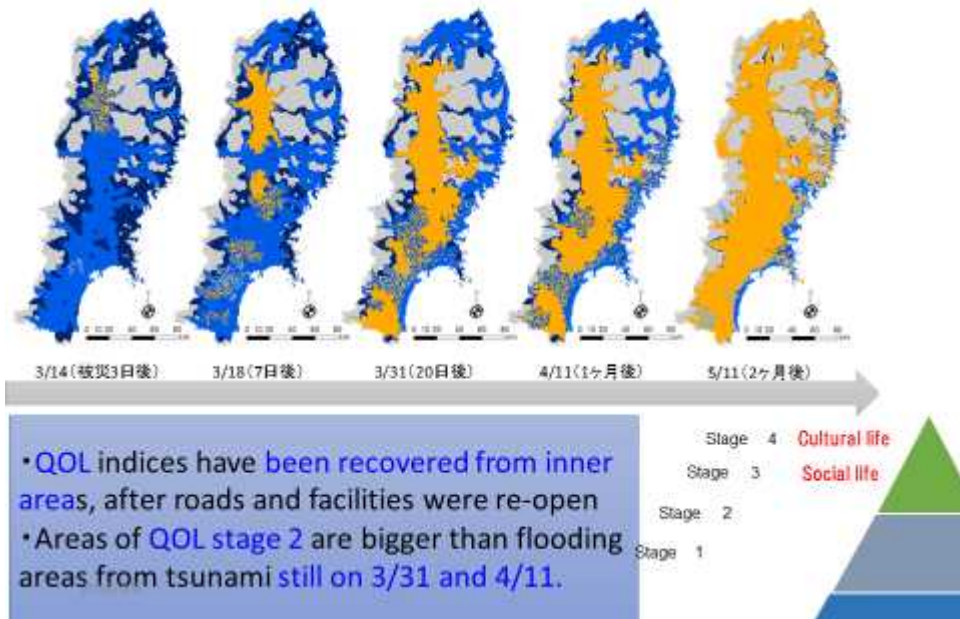
② Redundancy

(Express way network in Tohoku area)

Closure just after the earthquake (15:50 11 March)



Barometer of Resilience: QOL Transition after Great East Japan Earthquake

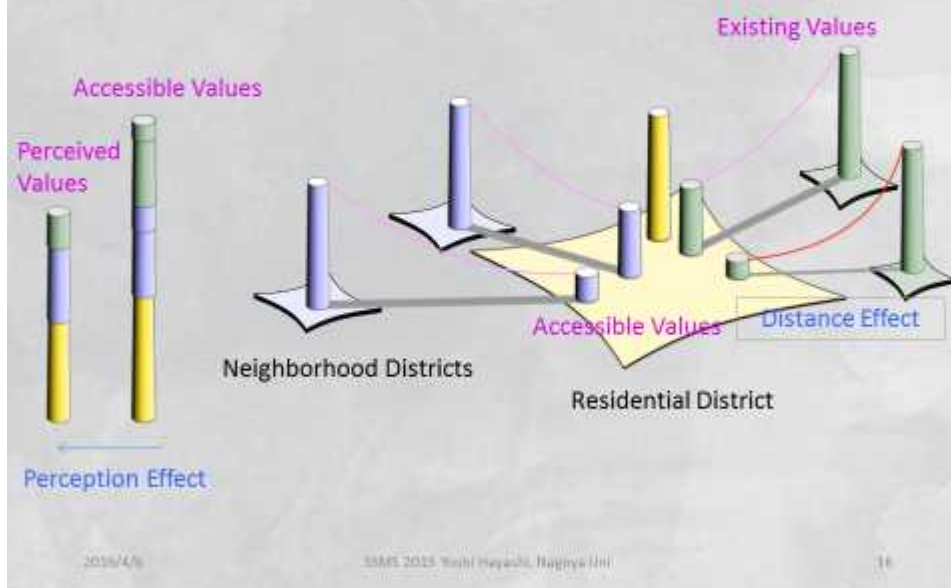


Evaluating Resilience by QOL: Value Accessibility Method

Indicator System

	Categories	Indicators	Criteria	
Positive	Economic Opportunity (EO)	Working Opportunity	Accessible potential job opportunities	<div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; margin-bottom: 5px;"></div> Accessible values <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; margin-bottom: 5px;"></div> Immobile values
		Commercial Activity	Accessible shopping space (floor area)	
		Financial Activity	Accessible banks	
	Living Opportunity (LO)	Medical Care Opportunity	Accessible beds in hospital	
		Education Opportunity	Amount of students recruit	
		Communication Opportunity	Accessible local food markets	
Amenity Opportunity (AO)	Surroundings Intimacy	Existence of Bike-path/Pedestrian way		
	Surroundings Comfortable	Accessible green and parks		
	Recreation Opportunity	Accessible recreation places		
Negative	Safety & Security (SS)	Security Opportunity	Criminal Rate	
		Avoidance of Man-made Disaster	Accessible Dengue Location	
		Natural Disaster Resilience	Flash Flood risk Death Rate in an Earthquake	
	Environmental Burden (EB)	Air Pollution	AQI (Air Quality Index) Level	
		Noise Pollution	Traffic Noise (Over 85dB)	
		Environment Protection	Existence of NIMBY Facilities	

Schematic Plot



Concept and model

Accessible Value

$$A_{ij}^m = V_j^m \cdot e^{-\alpha c_{ij}}$$

- m : QOL factor
- i : Mesh block with residents living in
- j : Mesh block with objective value of QOL factor m
- α : Impedance parameter for travelling from mesh block i to mesh block j
- c_{ij} : Travel cost between mesh block i and mesh block j
- V_j^m : Existing value of QOL factor m exists in mesh block j
- A_{ij}^m : Accessible Value of V_j^m for residents living in mesh block i

Perceived Value

=QOL for individual

$$QOL_i^k = \sum W^{mk} A_{ij}^m$$

- k : Population group k with certain social-economic attributes
- W^{mk} : Weight of QOL factor m for person k among all factors
- QOL_i^k : Perceived Value=Quality of life for person k living in mesh block i

Gross Regional Happiness

$$GRH^k = \sum_i P_i^k \cdot QOL_i^k$$

$$GRH = \sum_k GRH^k$$

2016/4/6

SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

17

QOL in Nanning, China

Distance Effect
Phase 2:
Accessible Value

Indicator: Medical
Accessible Values
Criterion: Accessibility

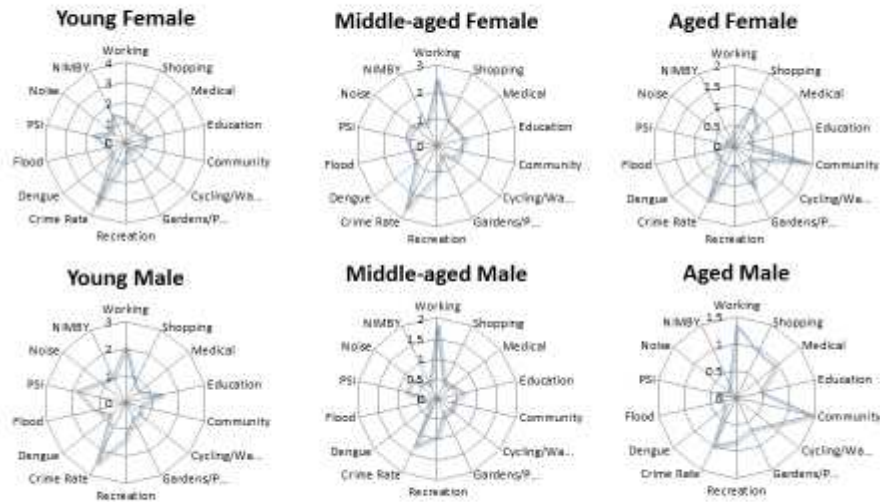
Existing Values



2016/4/6

SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

Weights between QoL Factors in Singapore

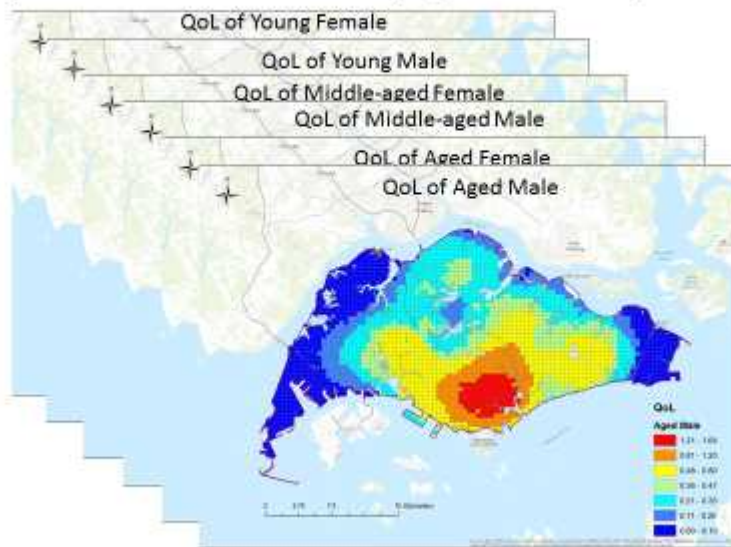


2016/4/6

SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

19

QoL Distribution by Person's Attribute (Age-Gender)

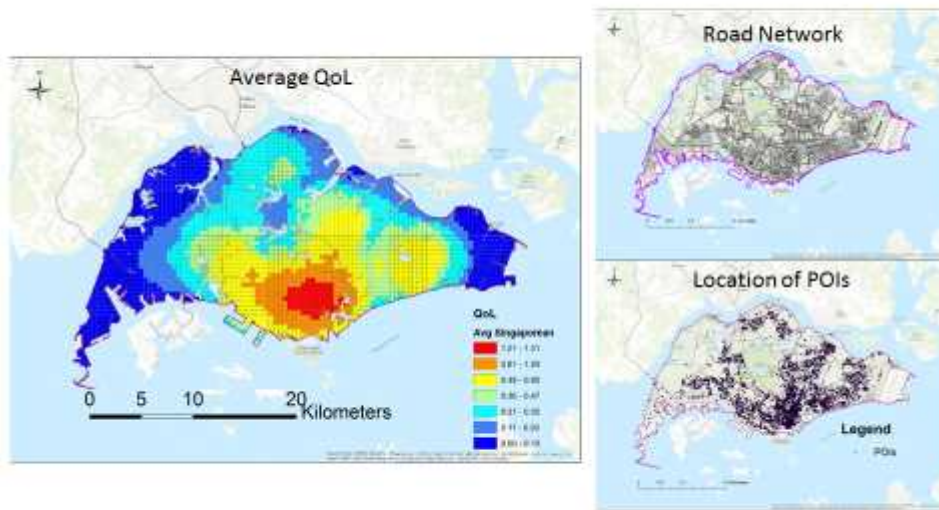


2016/4/6

SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

20

Result – Average QoL of whole Population

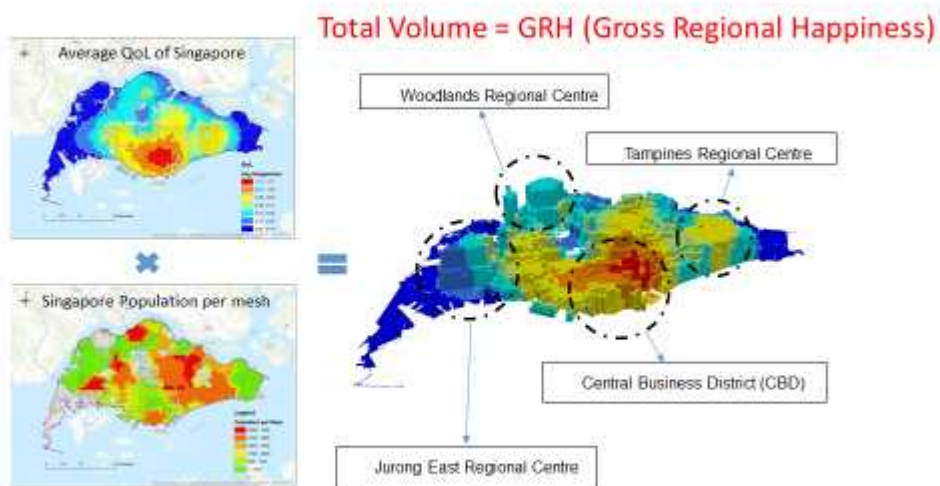


2016/4/6

SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

21

Result – QoL x Population (3D Map)

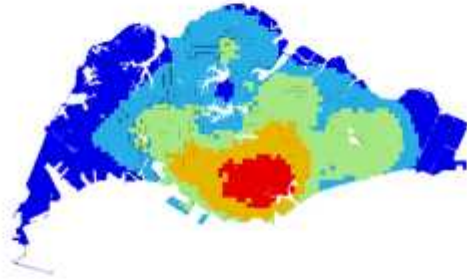


2016/4/6

SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

22

Identifying where Transport Network or Areal Development/Retreat are Effective?



Total Volume = GRH (Gross Regional Happiness)

2016/4/6

SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

23

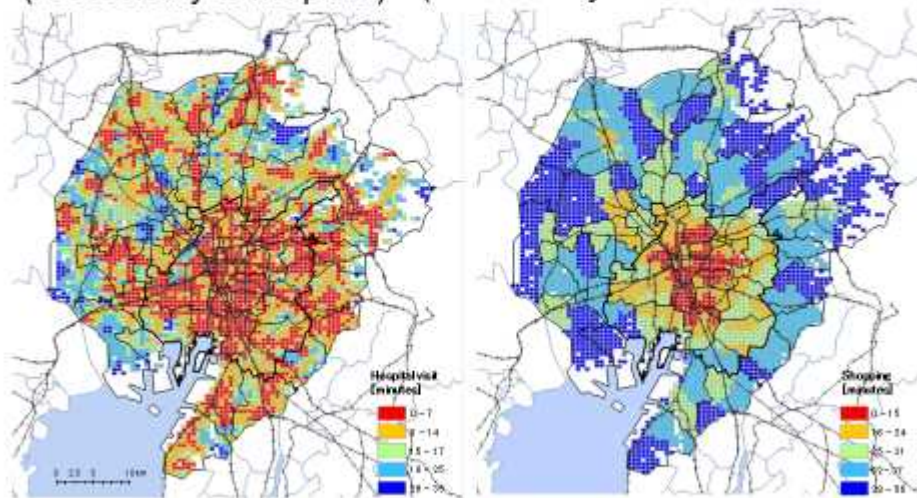
Distribution of OP for Economic/Living

OP3 Med care OP

(Accessibility to hospitals)

OP4 Shopping/Service OP

(Accessibility to commercial facilities)

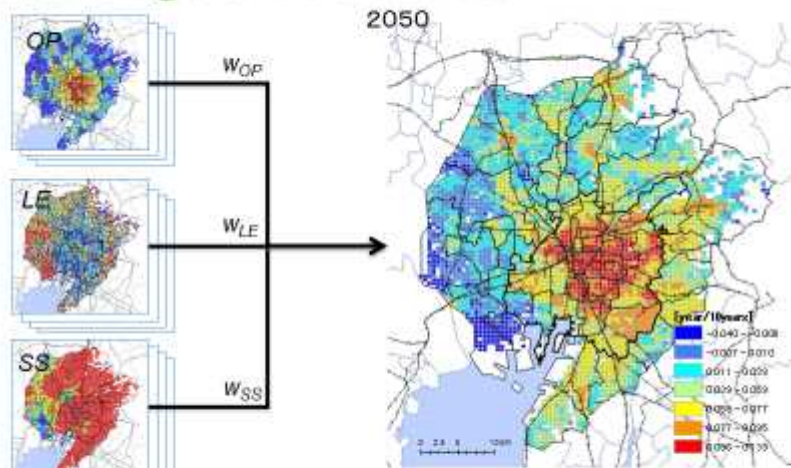


2016/4/6

SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

24

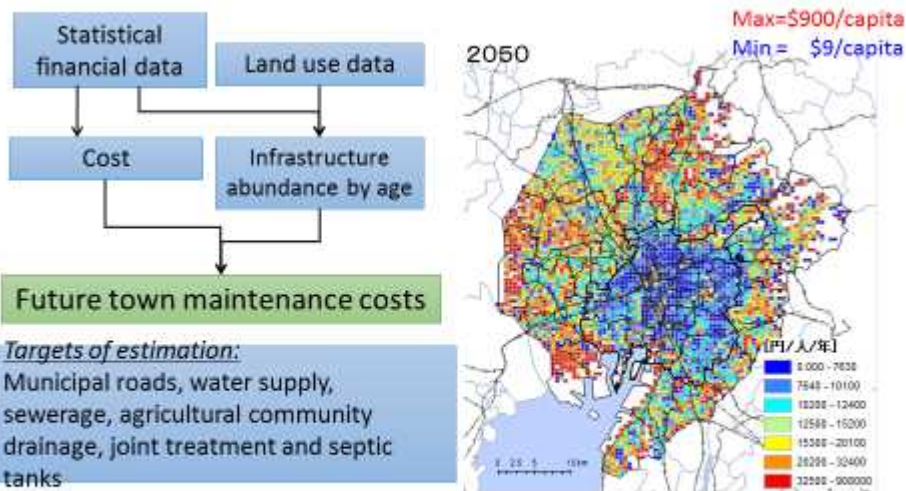
QOL (average of all citizens)



- High in inner city of Nagoya and satellite cities
→ influenced by transport accessibility
- Low in West and High in East
→ influenced by earthquake and flood risk

Source: 2013, Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

Per capita infrastructure maintenance cost in future generations



Targets of estimation:

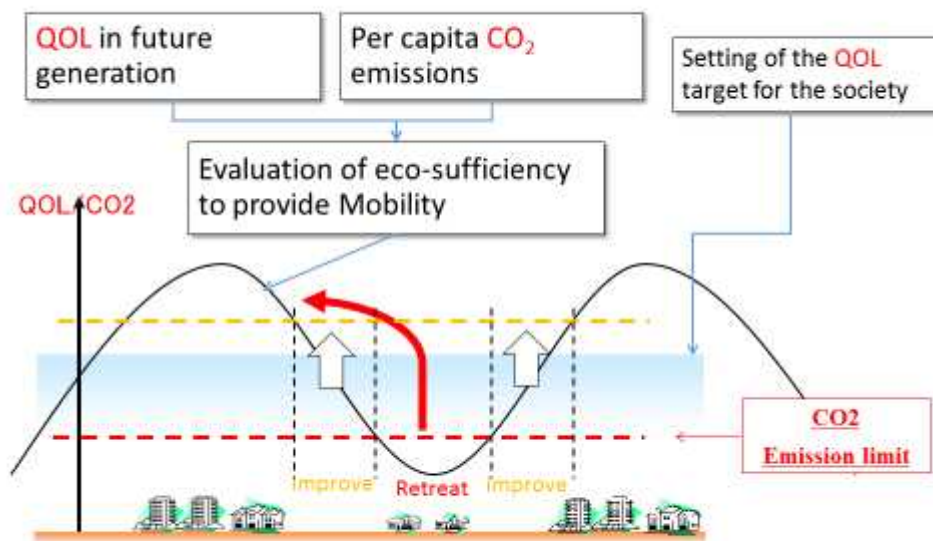
Municipal roads, water supply, sewerage, agricultural community drainage, joint treatment and septic tanks

- Low in densely populated areas, such as Nagoya City and the center of its peripheral cities
- In 2050, per capita cost will be particularly higher in the western areas where population will drastically decrease

Source: 2013, Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

26

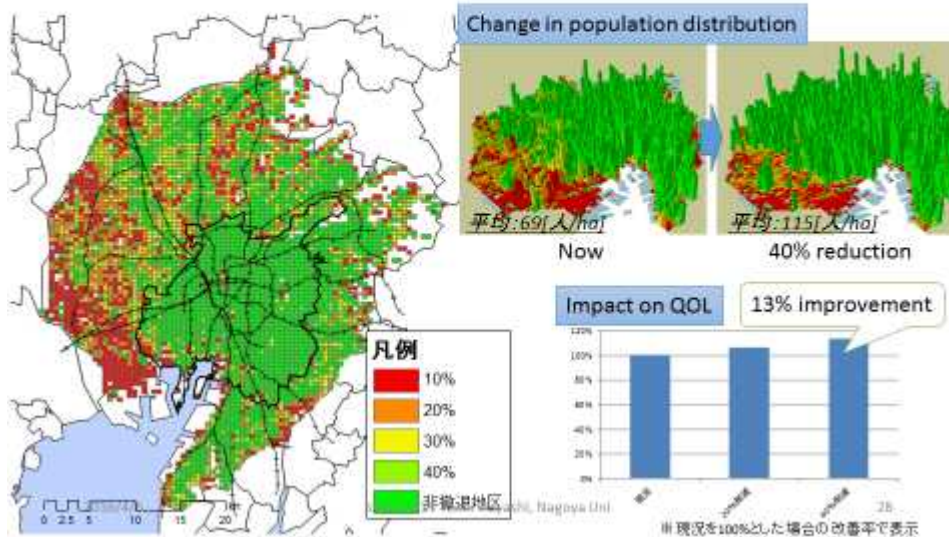
Smart Growth/Shrink Design based on QOL target



Identifying the area where residents should be retreated and concentrate and the area where transportation system should be improved. 27

Smart shrink: Selection of districts for retreat (1)

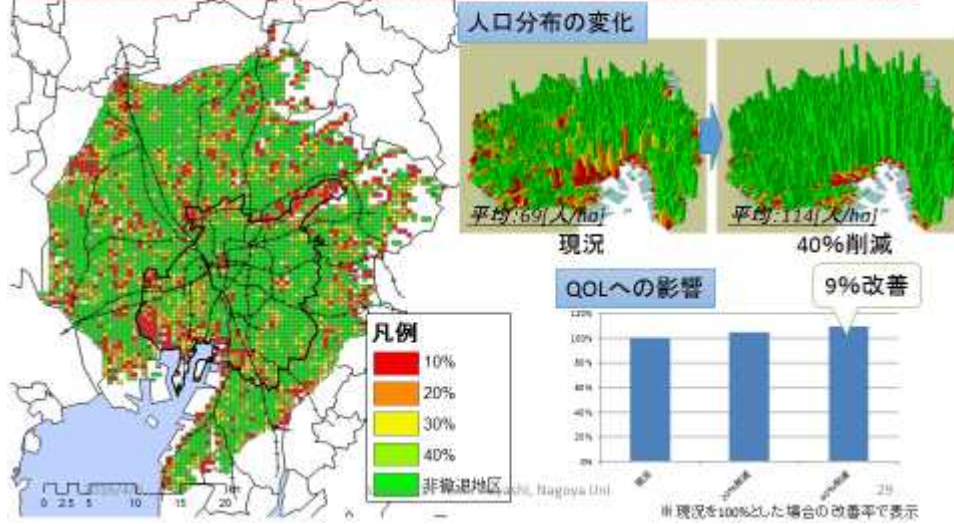
- Select retreat districts necessary to achieve the maintenance cost reduction target.
- Retreat from districts with low cost efficiency (QOL/cost)



Smart shrink: Selection of districts for retreat (2)

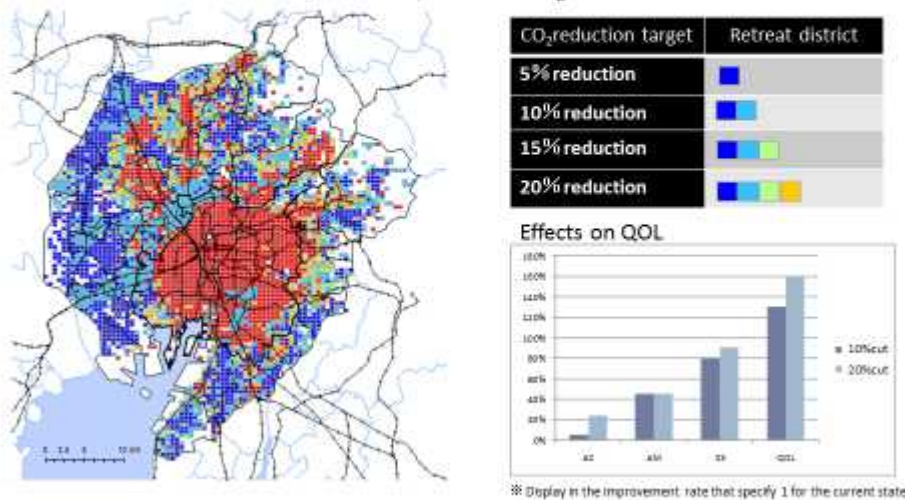
- Select retreat districts necessary to achieve the maintenance cost reduction target.
- Retreat from districts with low cost efficiency (QOL/cost)

<Additional condition: Concentrate populations within the boundaries of municipalities>



Selection of Retreat Districts (QOL/CO₂), Nagoya, Japan

- Selection of Retreat districts necessary for CO₂ reduction targets
- retreat from low Eco-Sufficiency (QOL/CO₂) area



→ Western districts are to be retreated.

Measuring Resiliency by QOL

2016/4/6

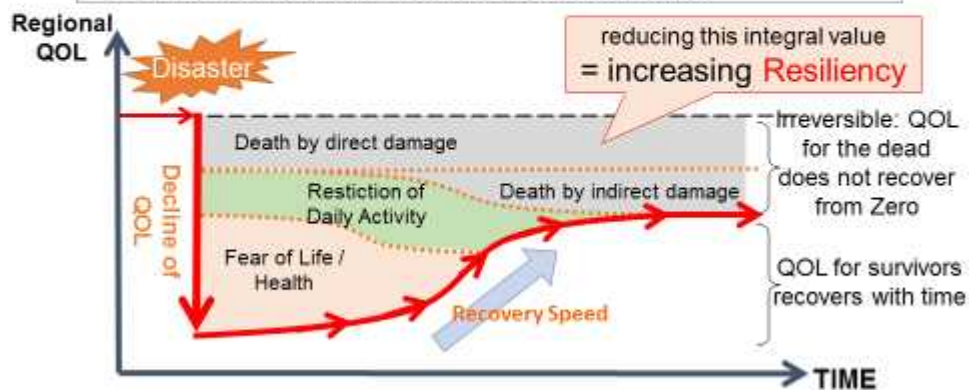
SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

31

QOL Recovering After Mega-Disaster

Definition of RESILIENCY (Recovery of QOL)

In order to prevent a decrease of QOL for victims
→ Early recovery from direct and indirect damages



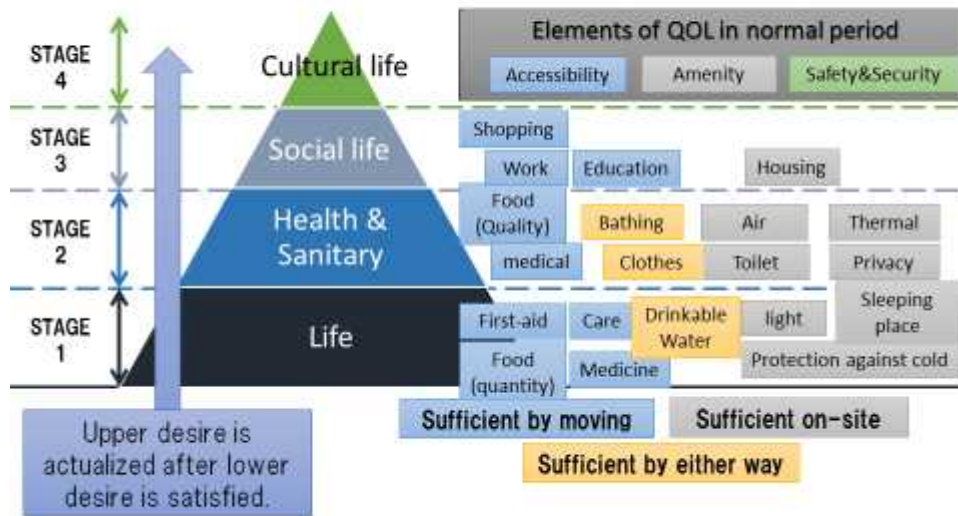
2016/4/6

SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

32

32

QOL stage in disaster period



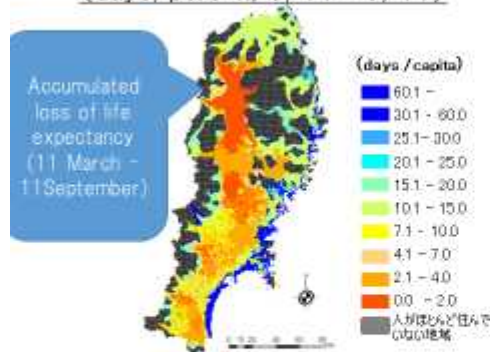
2016/4/6

SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

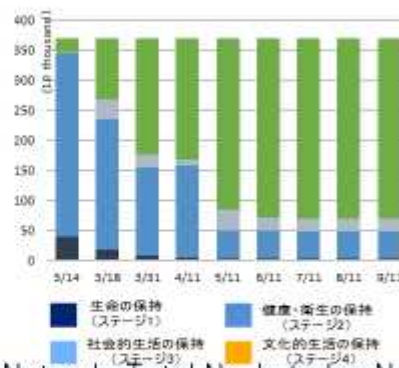
33

Victims' Population by Stage of QOL

Lost Life Expectancy
(days/person, 3/11~9/11)



Population by Stage of QOL



・60days loss in the Coastal areas during half a year
・7 days in Inland area

Not only Total No. but also No. of Victims by Stage of QOL can be monitored.

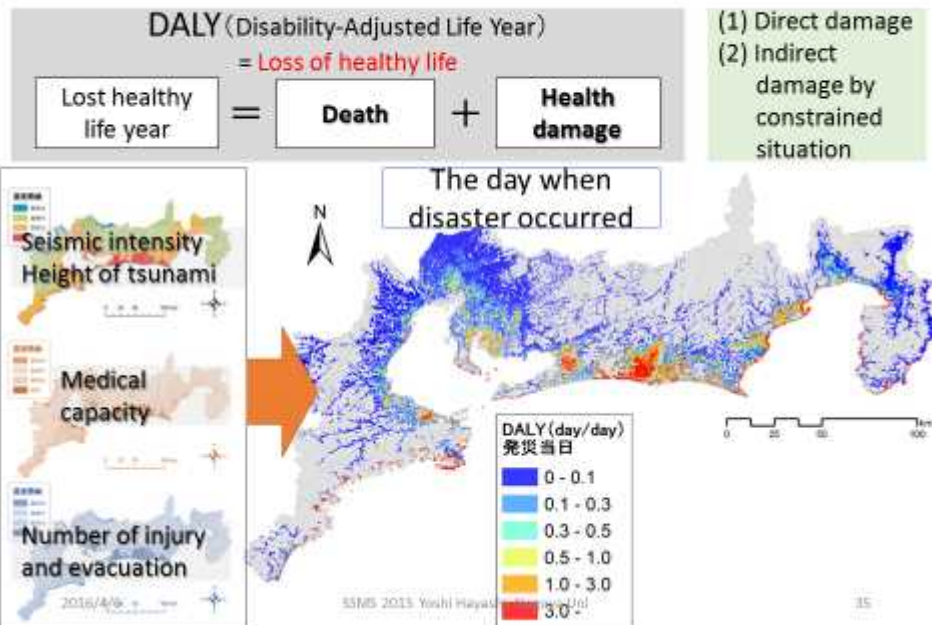
2016/4/6

SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

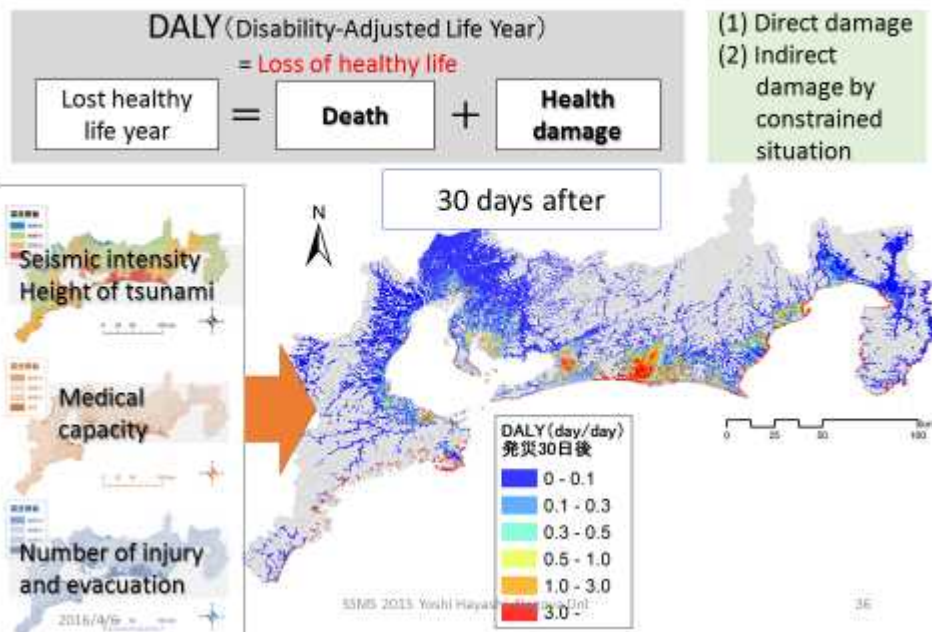
34

34

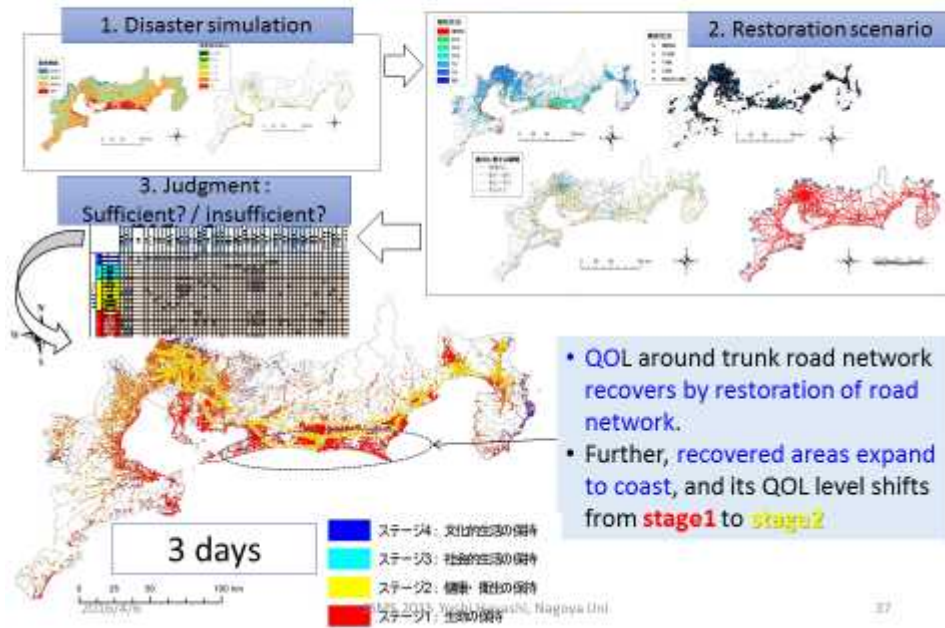
Evaluation of human damage to human by NANKAI-trough great earthquake



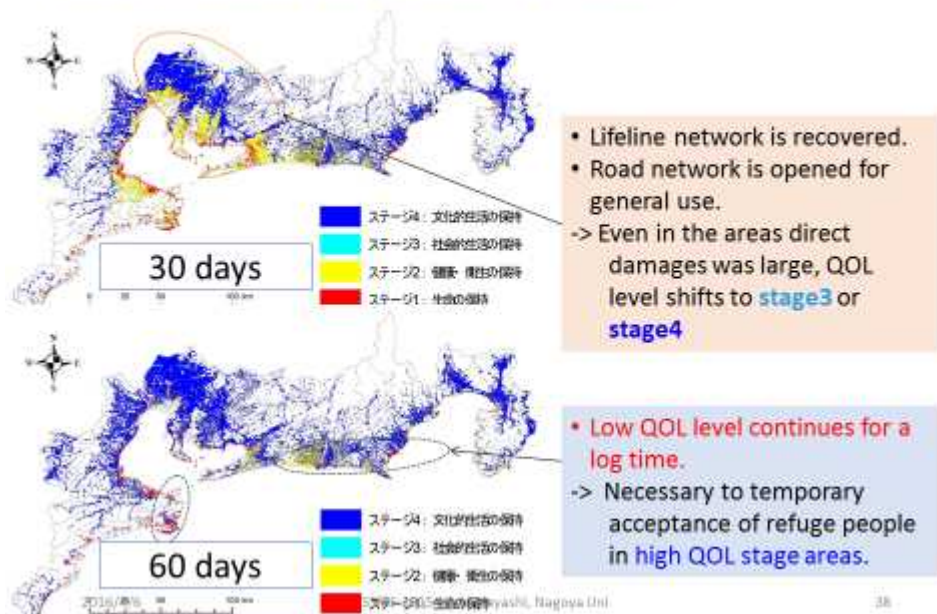
Evaluation of human damage to human by NANKAI-trough great earthquake



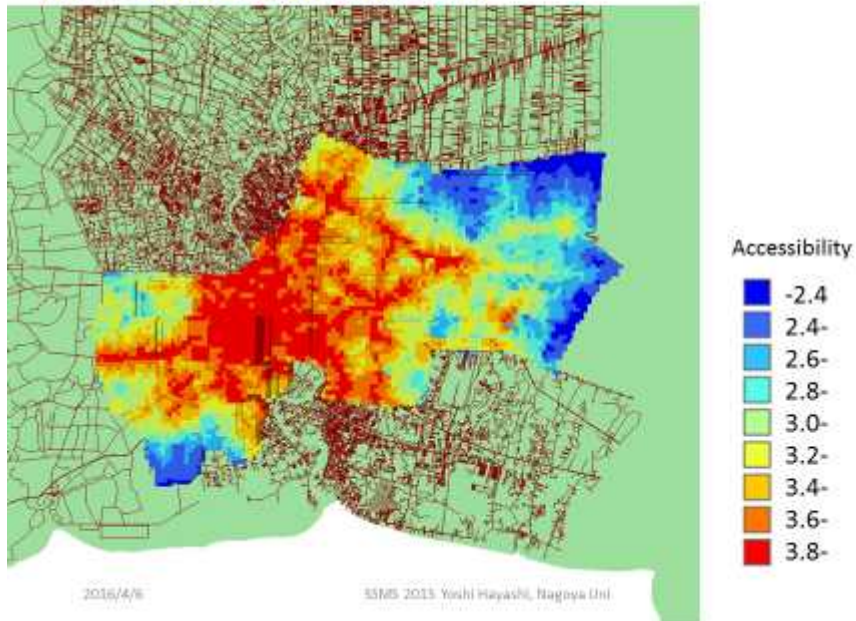
Assessment of QOL drop & recovery - Case of NANKAI-trough great earthquake -



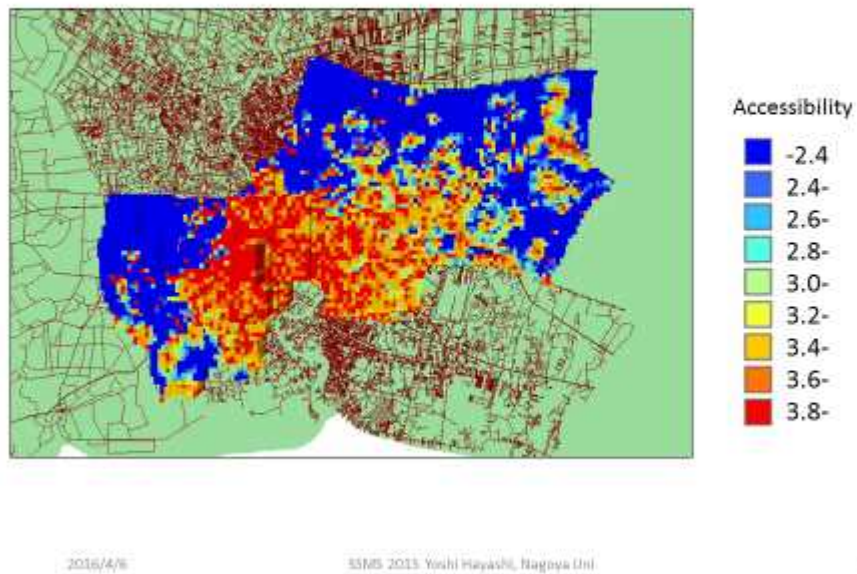
Evaluation of QOL drop & recovery - Case of NANKAI-trough great earthquake -

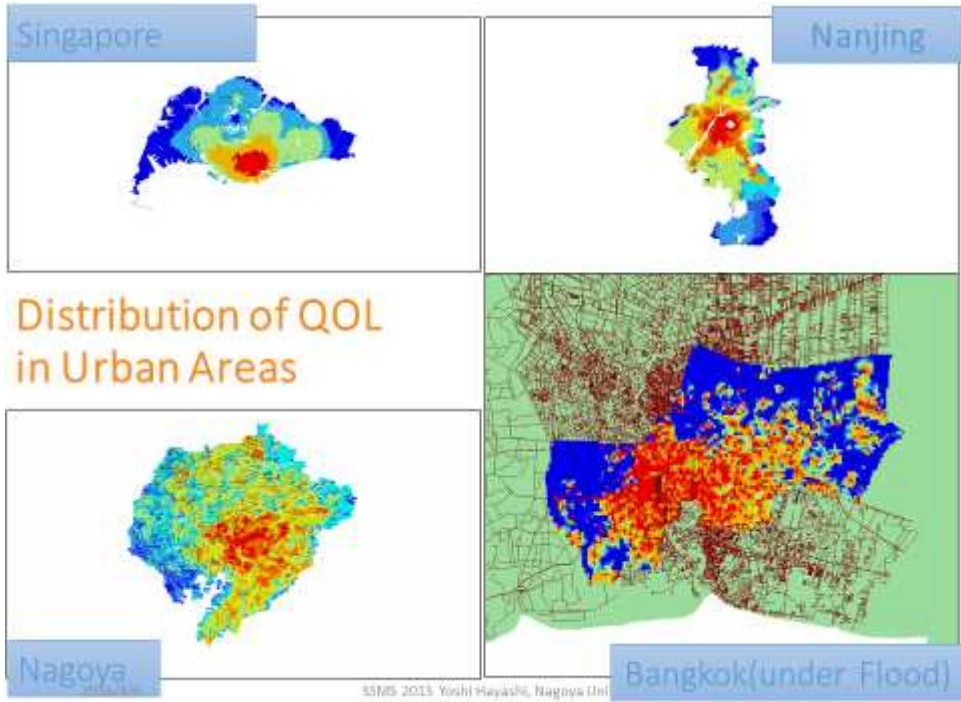


QOL distribution in Bangkok under Normal situation



QOL distribution in Bangkok under Flood





SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni



Thank you for your attention !

2016/4/6

SSMS 2015 Yoshi Hayashi, Nagoya Uni

42