

【資料13】各都市のDID人口密度

	1960年		2000年		DID人口密度減少率
	人口	DID人口密度	人口	DID人口密度	
東京都区部	8,310,027	17,377	8,483,050	13,093	25%
名古屋市	1,591,935	11,219	2,215,031	7,735	31%
京都市	1,284,818	14,191	1,474,764	9,932	30%
広島市	431,336	9,335	1,154,595	7,367	21%
福岡市	521,866	11,320	1,400,621	8,612	24%
前橋市	181,937	10,473	284,155	4,514	57%
松山市	238,604	10,209	473,379	6,307	38%
高知市	196,288	10,137	330,654	6,360	37%
小樽市	198,511	12,581	150,687	5,403	57%
弘前市	152,132	9,207	177,086	5,116	44%
会津若松市	99,546	10,907	118,118	5,724	48%
伊勢崎市	84,250	11,188	125,751	4,053	64%
高岡市	135,190	10,621	172,184	4,049	62%
大野市	44,666	10,604	38,880	4,474	58%
米子市	94,808	10,340	138,756	4,259	59%
津山市	78,549	11,490	90,156	3,630	68%

第3回
事務局資料

2～3割
の減少

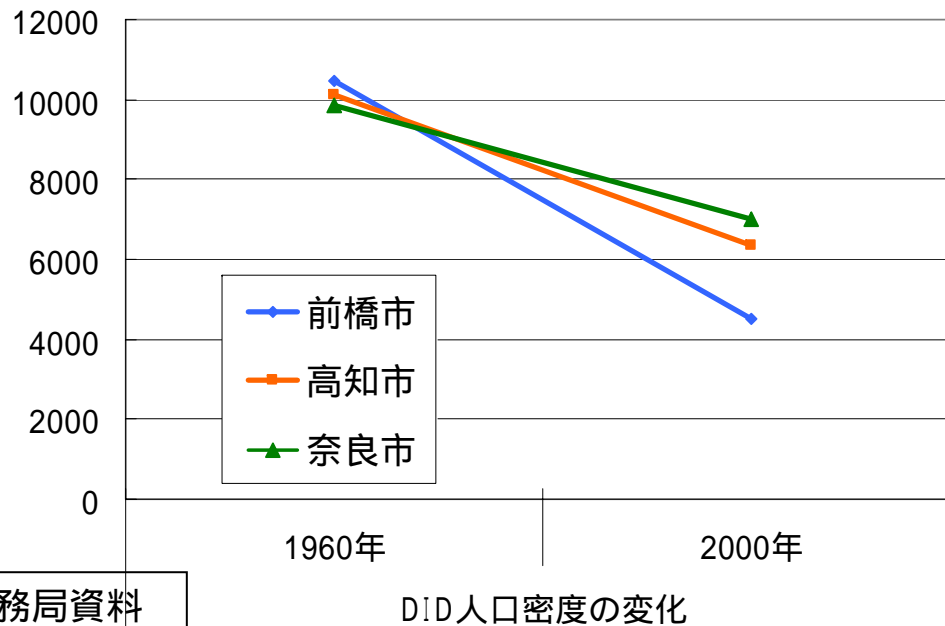
地方都市の
中では減少
率が少ない

4～7割
の減少

【資料14】前橋市、高知市、奈良市の概要

1960年	前橋市	高知市	奈良市
総人口	181,937	196,288	134,577
世帯数	39,695	54,447	31,026
面積	113.4	131.9	211.9
DID人口	106,825	136,845	66,916
DID面積	10.2	13.5	6.8
DID人口密度	10,473	10,137	9,841

2000年	前橋市	高知市	奈良市
総人口	284,155	330,654	366,185
世帯数	106,078	139,997	133,774
面積	147.34	145.0	211.6
DID人口	204,541	227,948	321,668
DID面積	45.3	43.7	45.9
DID人口密度	4,514	6,360	7,012

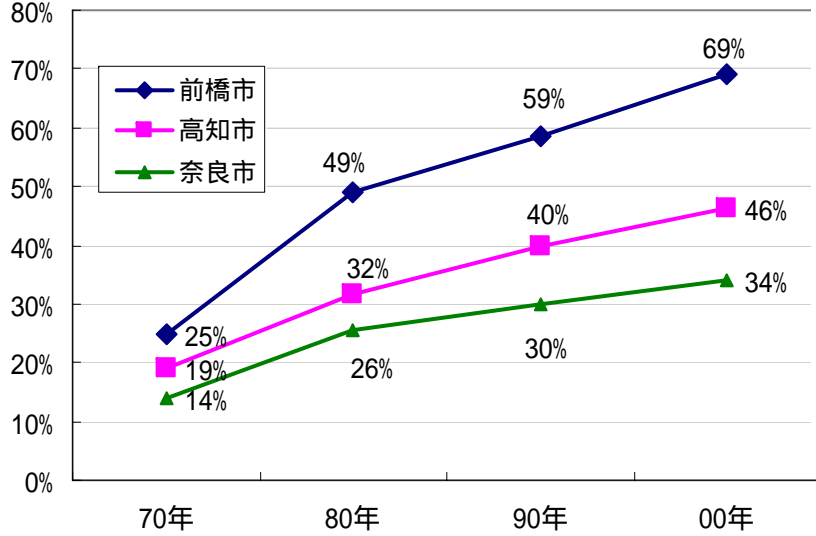


国勢調査、各市資料より作成

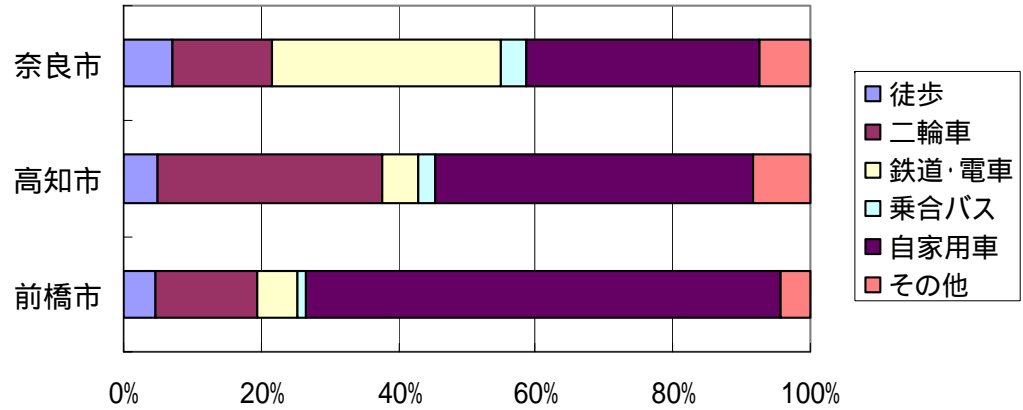
	一人当たり道路面積 (m ²)
前橋市	46.2
高知市	29.6
奈良市	29.7

【資料15】自動車依存度とCO₂排出量（運輸旅客）

自動車通勤・通学者比率（従業地・通学地）



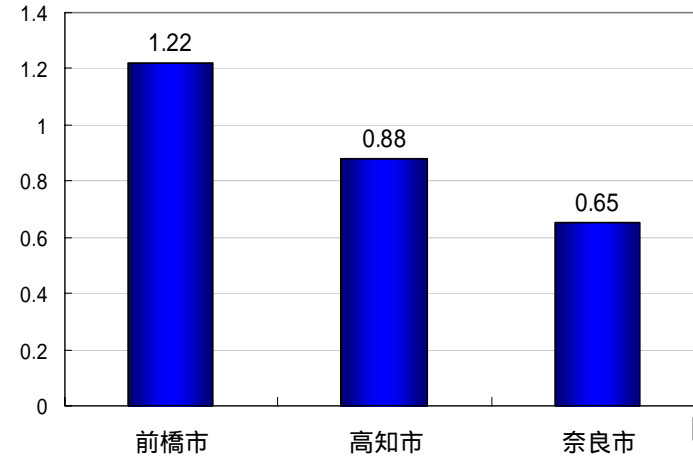
通勤・通学時の輸送機関分担率



国勢調査(2000年)

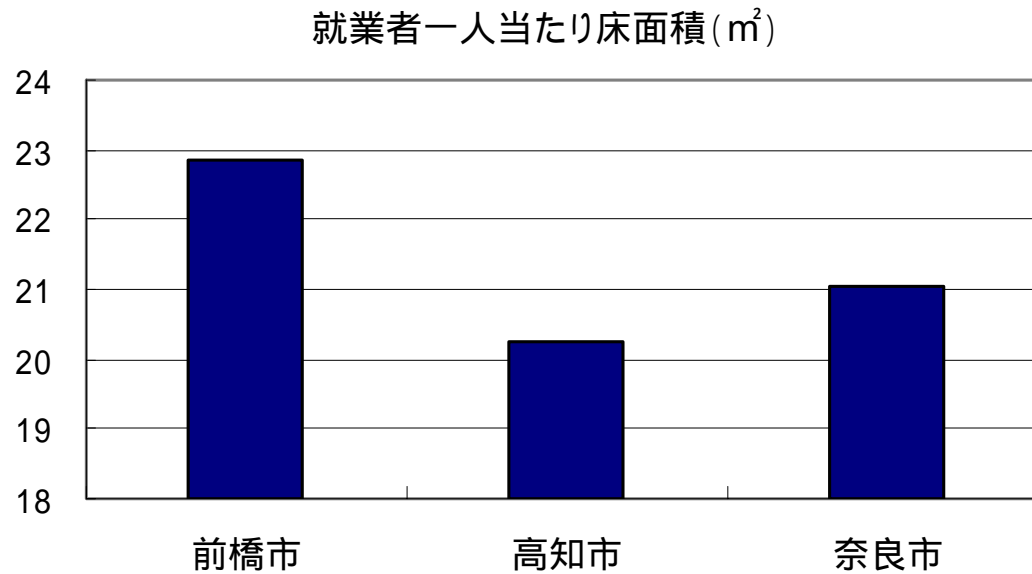
国勢調査

CO₂トン 一人当たり年間CO₂排出量（運輸旅客）



国立環境研究所・環境省

【資料16】床面積の比較



各市の固定資産概要調書のうち(事務所・銀行・店舗・百貨店)の項目の総床面積を各市内の各産業従業者数で除して算出

【資料17】前橋市、高知市、奈良市の歴史

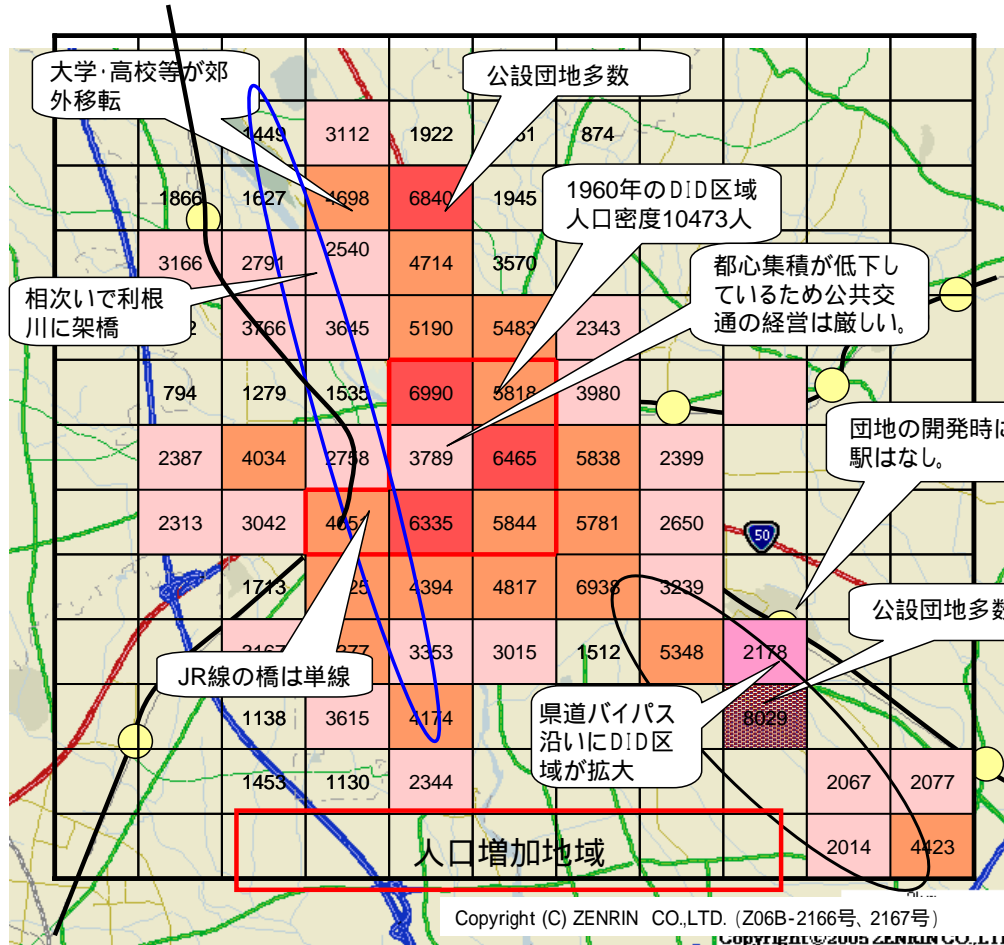
	前橋市	高知市	奈良市
1800年頃まで	1475年、A城が築かれ、城下町として発展	1660年、B城が築かれ、城下町として発展	710年、都が置かれ、門前町として発展
明治維新前後	<ul style="list-style-type: none"> • 県庁所在地となる • 生糸の生産が活発化し、政治、経済の中心地として発展 	<ul style="list-style-type: none"> • 県庁所在地となる • 政治、文化、経済(漁業等)の中心地として発展 	<ul style="list-style-type: none"> • 県庁所在地となる • 文化の中心地として引き続き発展
第2次大戦前	<ul style="list-style-type: none"> • 1884年、国鉄開通 • 1884年、国道認定 • 1890年、路面電車開業 	<ul style="list-style-type: none"> • 1885年、国道認定 • 1904年、路面電車開業 • 1924年、国鉄開通 	<ul style="list-style-type: none"> • 1887年、国道認定 • 1914年、私鉄開通
第2次大戦中	1945年、空襲により、市街地の8割が焦土化	1945年、空襲により、市街地の大半が焦土化	戦火を免れる
第2次大戦後	<ul style="list-style-type: none"> • 戦災復興土地地区画整理 • 1953年、路面電車廃止 • 1980年、高速道開通 • 1982年、新幹線開通 	<ul style="list-style-type: none"> • 戦災復興土地地区画整理 • 1946年、大地震 • 1987年、高速道開通 	<ul style="list-style-type: none"> • 1966年、古都保存法 • 高速道建設計画 • 2006年、鉄道新線開通

【資料18】前橋市の特徴（自動車依存型都市）

中心部人口:大幅減
都市人口:減
都市圏人口:増加

2000年国勢調査1km
メッシュ人口密度

	8000 ~
	6000 ~ 8000
	4000 ~ 6000
	2000 ~ 4000
	0 ~ 2000



- 戦災で、市街地の8割を焼失し、いち早く復興のための区画整理事業が、中心市街地を皮切りに積極的に行われています。
- 目抜き通りに当たる国道には、路面電車が走っていましたが、住民の要請により、1953年に廃止されました。理由としては、当時増えつつあった自動車交通への支障、沿道商店への影響、バス代替が可能と判断されたなどが挙げられています。
- 増加する人口・世帯に対応するため、郊外に公営住宅が建設されましたが、鉄道駅からは遠いものでした。しかし、当初は密なバス網で結ばれており、1965年頃、中心駅を発着するバスは1日1500本に上りました。
- 増え続ける自動車交通に対応するため、積極的に河川に架橋されましたが、並行している鉄道の鉄橋は、現在に至るまで単線のままとなっています。
- 国道、県道バイパスなど縦横に張り巡らされた道路網に沿って都市が拡散しています。中心市街地の疲弊は激しく、大型店も相次いで撤退し、一時的ではありますが、現在、県庁所在地で唯一映画館を有しない市となっています。

年間一人当たりのCO2排出量(運輸旅客部門)は、1.22トン