

トロントにおける都心・郊外の居住者特性

稲垣 稜*

I はじめに

筆者は、前稿において、2010年代におけるトロント大都市圏の通勤流動パターンをマクロレベルで考察した(稲垣, 2021)。そこでは、多くの郊外都市において、トロント市への通勤率が低下してきたことや、トロント市への通勤者数に対するトロント市からの通勤者数の比率(流入・流出比)が上昇傾向にあること等を明らかにしてきた。さらに、特定の郊外都市が中心性を高め、独自の通勤圏をもつようになってきたことも明らかにした。

一方、雇用部門だけでなく、人口動向においても大きな変化がみられるようになっている。Cox (2013)によれば、トロント大都市圏は、戦後を通じて人口増加を継続してきたが、その大部分は郊外によるものであった。しかし、2000年代に入ると、トロント中心部においても著しい人口増加がみられるようになり、都心の人口回復と呼びうる現象が生じている。一方で移民の居住地は、従来のように都心周辺部だけでなく多様化している。

このように、21世紀以降もトロント大都市圏の構造変容はすすんでいる。本稿では、こうした変容の一端を明らかにするため、特に変化の大きい地区を取り上げてその動向を探る。まずは、都心と郊外において人口増加が顕著な地区を選定し、その人口動向をみる。その上で通勤流動に着目し、郊外の雇用成長と関連づけた考察を行う。

II 中心都市(都心)と郊外の人口動向

1. 地域自治体ごとの人口推移

表1は、トロント市(City of Toronto)を中心とするグレーター・トロントの人口推移を、トロント市と各地域自治体(Regional Municipality)に分けて示したものである。2001-2006年をみると、トロント市の人口増加率がほぼゼロであったのに対し、郊外に相当する4つの地域自治体はいずれも2桁の増加率を示し、典型的な人口の郊外化の段階にあった。しかし、2006-2011年には、郊外の人口増加の勢いが弱まるとともに、トロント市の人口増加率が上昇するようになった。2011-2016年には、トロント市の人口増加が維持される一方で、いずれの地域自治体も増加率は1桁にとどまるようになった。

表1 グレーター・トロントの人口推移

	2001年	2006年	2011年	2016年
Toronto	2481494	2503281	2615060	2731571
		0.9	4.5	4.5
Halton	375229	439256	501674	548435
		17.1	14.2	9.3
Peel	988958	1159405	1296809	1381739
		17.2	11.9	6.5
York	729254	892712	1032249	1109648
		22.4	15.6	7.5
Durham	506901	561258	608031	645731
		10.7	8.3	6.2

上段は人口、下段は人口増加率(対5年前比)。出典:カナダ統計局。

このように、トロント大都市圏では、中心都市の人口増加の継続、郊外の人口増加の停滞という状況にある。ただし、郊外の人口増加が弱まりをみせているとはいえ、いまだ増加を維持

*奈良大学文学部地理学科

していることに変わりはない。つまり、トロント大都市圏は、中心都市、郊外の両地域ともに人口増加が続くことで、大都市圏全体としても成長を続けているとみなすことができる。そこで次に、中心都市、郊外それぞれの成長の具体的な特徴とはどのようなものであるのかを検討する。

2. ブランプトン市とトロント市の人口増加地区

以下では、郊外の事例として、ピール地域自治体 (Regional Municipality of Peel) のブランプトン市 (City of Brampton) を取り上げる (図1)。ピール地域自治体には、ブランプトン市のほかに、カレドン町 (Town of Caledon) とミシサガ市 (City of Mississauga) が存在するが、人口規模 (2016年) の面では、カレドン町66,502人、ブランプトン市593,638人、ミシサガ

市721,599人と、ブランプトン市とミシサガ市の規模が特に大きい。ただし、両市の性格は異なっている。トロント近郊の郊外オフィス地区、すなわち郊外核としての性格が強いミシサガ市に対し (稲垣, 2021, 山下, 2009, Charney, 2005)、ブランプトン市は、居住地としての側面が強い。ちなみに2011-2016年の人口増加率は、ミシサガ市が1.1%であるのに対し、ブランプトン市は13.3%を示している (カレドン町は11.8%)。

近年におけるブランプトン市のこうした人口増加は、ユニオン駅 (Union) と郊外を結ぶ鉄道であるGo Trainのマウント・プレザント駅 (Mount Pleasant) の開設 (2006年) による部分が大いと考えられる。マウント・プレザント駅とその周辺は、連邦選挙区 (Federal electoral district) としてはBrampton West地区 (図1の①) に相当するが、当該地区の人口

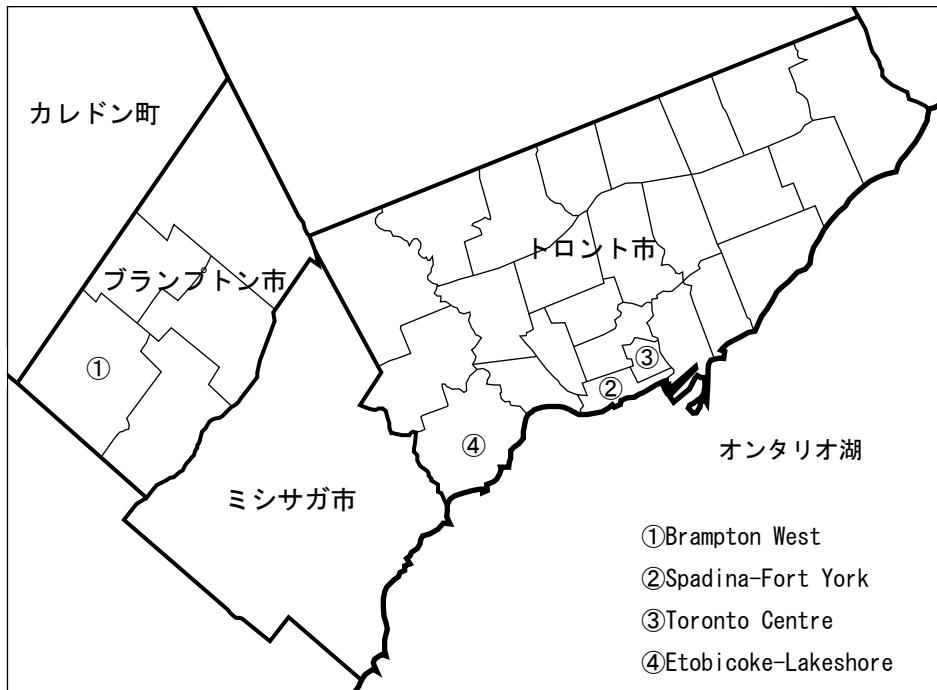


図1 対象地域

トロント市とピール地域自治体 (カレドン町、ブランプトン市、ミシサガ市) のみ表示。連邦選挙区の境界線は、トロント市とブランプトン市のみ表示。①~④は、本文で言及した地区。

増加率（2011-2016年）は27.8%と、ブランプトン市の中でも特に高くなっている。マウント・プレザント駅が開設されて以降、駅周辺では一戸建て住宅を中心とした開発が行われてきた。駅前には、小規模ながら商店街が形成され、図書館、コミュニティセンターも立地するなど、鉄道駅を中心とした開発がすすめられている。

トロント大都市圏の中心都市であるトロント市をみると、顕著な人口増加を示す地区は一部に限定されている。2011-2016年の人口増加率が10%以上を示す連邦選挙区は、Spadina-Fort York地区（図1の②）、Toronto Centre地区（図1の③）、Etobicoke-Lakeshore地区（図1の④）の3つのみである。中でも40%と最大の増加率を示すSpadina-Fort York地区は、トロントのターミナルであるユニオン駅からオンタリオ湖岸にかけてのエリアであり、湖岸には超高層マンションが建ち並ぶ。10.5%の増加率を示すToronto Centre地区は、ユニオン駅の北東側に位置し、Spadina-Fort York地区とともに都心を形成している。11.8%の増加率を示すEtobicoke-Lakeshore地区は、トロント西部に位置し、ミシサガ市と接している。特に、オンタリオ湖のHumber Bayに面したエリアには超高層マンションが数多く立地している。このように、近年におけるトロント市の人口増加を牽引しているのは、都心およびオンタリオ湖に面した地域となっている。

3. 年齢階級別の人口増減

本節では、ブランプトン市、トロント市それぞれにおいて、人口増加が顕著であったBrampton West地区、Spadina-Fort York地区を事例に、年齢階級別の人口変化を分析する。図2は、ブランプトン市全体およびBrampton West地区における年齢階級別の人口増減を、図3は、トロント市全体およびSpadina-Fort York地区における年齢階級別の人口増減をそれぞれ示したものである。ここでは、コーホート間の増減を示している。例えば、期首（2011年）の10-14歳人口は、期末（2016年）の15-19

歳人口と比較される。以下、具体的なコーホートを示す場合は、「期首の年齢階級→期末の年齢階級」の形で表す。

まず、図2と図3をみると、中心都市と郊外において大きな差異が存在することがわかる。ブランプトン市全体とトロント市全体を比べると、中心都市であるトロント市の人口増加は、15-19→20-24歳、20-24→25-29歳のコーホートに特化しているのに対し、郊外であるブランプトン市では、25-29→30-34歳を中心に30-34→35-39歳、20-24→25-29歳の増加が大きい。ブランプトン市では、0-4→5-9歳においても増加がみられる。このようなブランプトン市の特徴からは、家族形成にともなう住宅移動の存在が示唆される。トロント市の場合は、住宅取得層よりも若い世代の人口増加が顕著である。このような中心都市、郊外それぞれの特徴は、一般的に知られているものであり、2010年代に入ってもそのおおまかな傾向は継続しているとみることができる。

それぞれの都市の中でも人口増加率の高いBrampton West地区とSpadina-Fort York地区に着目すると、この傾向はよりいっそう明瞭になる。ブランプトン市全体に比べ、Brampton West地区は、比較的高齢層においても人口増加がみられる点が特徴的である。60歳以上→65歳以上には、死亡による自然減少が多く含まれると考えられるため、ブランプトン市全体では大幅な人口減少がみられる。これに対し、27.8%という高い人口増加率を示すBrampton West地区は、60歳以上→65歳以上においても、わずかではあるが人口増加を示している。このコーホートにおける高い自然減少を考慮すると、Brampton West地区には、高齢者層においても大幅な社会増加があると考えられる。この指摘は、トロント市全体とSpadina-Fort York地区を比べた場合にも当てはまる。このように、トロント大都市圏の人口増加地区では、若年層や住宅取得層のみならず、高齢者層も受け入れる形で人口増加がすすんでいるものと解釈できる。

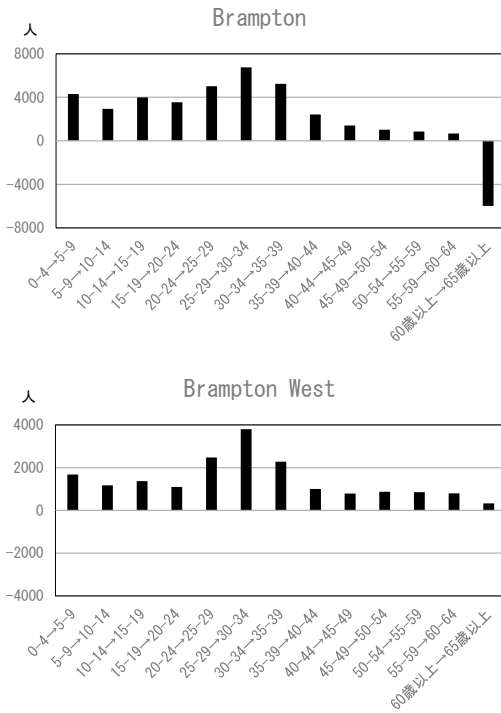


図2 Brampton市とBrampton West地区の年齢階級別人口増減 (2011-2016年)
出典：カナダ統計局。

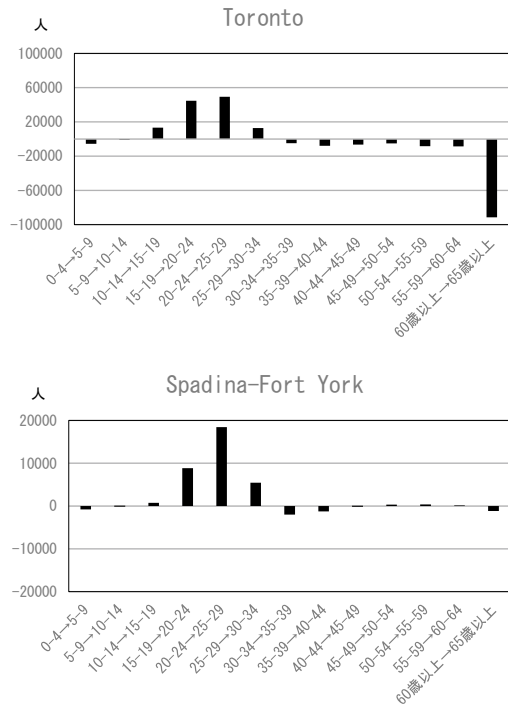


図3 Toronto市とSpadina-Fort York地区の年齢階級別人口増減 (2011-2016年)
出典：カナダ統計局。

4. 母語別の人口増減

先にみたように、トロント大都市圏は、中心都市、郊外いずれも人口が増加しており、大都市圏全体としても高い人口成長を維持している。これには、移民の流入による部分も大きい。

そこで、3節と同じくBrampton West地区とSpadina-Fort York地区を事例に、母語別にみた人口増加の特徴を検討する。表2は、ブランプトン市全体およびBrampton West地区における母語別の人口増減を、表3は、トロント市全体およびSpadina-Fort York地区における母語別の人口増減をそれぞれ示したものである。ここでは、期首である2011年において、総人口の2%以上を占める言語を対象とする。ただし、ブランプトン市全体において2%以上を占める言語はBrampton West地区においても示してあるし、逆にBrampton West地区において2%以上を占める言語はブランプトン市全体において

も示してある。これは、トロント市全体とSpadina-Fort York地区についても同様である。

ブランプトン市は、パンジャブ語を母語とする割合が非常に高い点が特徴である(2016年18.7%)。第2位のウルドゥー語も含めると2割を超えており、インドやパキスタンなど南アジアからの移民の多さを物語る。トロント大都市圏におけるエスニック・マイノリティの分布を考察したBauder and Sharpe (2002)によると、ブランプトン市やミシサガ市は、トロント大都市圏の中でも南アジア系の人口が多い地域である。地域自治体レベルでも、ブランプトン市やミシサガ市が属するピール地域自治体における最大のエスニック集団は、南アジア系となっている(西原, 2009)。

Brampton West地区をみると、ブランプトン市全体に比べればパンジャブ語を母語とする割合は低いものの、高い割合である(2016年

表2 Brampton市とBrampton West地区における主要母語別の人口増減

Brampton市			
	2011年	2016年	増加率
Punjabi	91345 (17.4)	110715 (18.7)	21.2
Urdu	14580 (2.8)	20200 (3.4)	38.5
Portuguese	11095 (2.1)	10590 (1.8)	-4.6
Gujarati	11040 (2.1)	16750 (2.8)	51.7
Spanish	10225 (2.0)	11140 (1.9)	8.9
Tamil	9530 (1.8)	12695 (2.1)	33.2
Tagalog	8785 (1.7)	10345 (1.7)	17.8
総人口	523906	593638	13.3

Brampton West地区

	2011年	2016年	増加率
Punjabi	12170 (12.0)	19380 (14.9)	59.2
Urdu	3410 (3.4)	5975 (4.6)	75.2
Portuguese	3555 (3.5)	3295 (2.5)	-7.3
Gujarati	1640 (1.6)	3065 (2.4)	86.9
Spanish	1810 (1.8)	2000 (1.5)	10.5
Tamil	2190 (2.2)	3045 (2.3)	39.0
Tagalog	2350 (2.3)	2910 (2.2)	23.8
総人口	101757	130000	27.8

期首（2011年）の総人口の2%以上を占める言語が対象。

Brampton市において2%以上を占める言語は、Brampton West地区でも示してある（逆も同様）。
出典：カナダ統計局。

14.9%)。2011年から2016年にかけての増加率の観点からみると、パンジャブ語、ウルドゥー語に加え、グジャラート語、タミル語などの増加率も高い。ここからも、南アジア系による活発な流入が推察される。なお、ポルトガル語やスペイン語の増加率は低く、とりわけポルトガル語を母語とする人口は、ブランプトン市全体、Brampton West地区いずれも絶対減少となっている。トロント大都市圏におけるポルトガル系移民は、主として1960～70年代に移住してきた人々であるが（高橋, 2013）、流入当時は若年であった人々も高齢化し、人口減少につながっていると考えられる。

表3 Toronto市とSpadina-Fort York地区における主要母語別の人口増減

Toronto市			
	2011年	2016年	増加率
Cantonese	83955 (3.2)	114670 (4.2)	36.6
Italian	71725 (2.7)	62640 (2.3)	-12.7
Spanish	70760 (2.7)	72850 (2.7)	3.0
Tagalog	70465 (2.7)	83230 (3.0)	18.1
Tamil	61605 (2.4)	57535 (2.1)	-6.6
Mandarin	59820 (2.3)	111405 (4.1)	86.2
Portuguese	58175 (2.2)	59355 (2.2)	2.0
総人口	2615060	2731571	4.5

Spadina-Fort York地区

	2011年	2016年	増加率
Cantonese	3600 (4.4)	5360 (4.6)	48.9
Italian	715 (0.9)	835 (0.7)	16.8
Spanish	1815 (2.2)	2870 (2.5)	58.1
Tagalog	885 (1.1)	1125 (1.0)	27.1
Tamil	215 (0.3)	355 (0.3)	65.1
Mandarin	2710 (3.3)	6685 (5.8)	146.7
Portuguese	2610 (3.2)	2550 (2.2)	-2.3
総人口	82480	115506	40.0

期首（2011年）の総人口の2%以上を占める言語が対象。

Toronto市において2%以上を占める言語は、Spadina-Fort York地区でも示してある（逆も同様）。
出典：カナダ統計局。

トロント市をみると、大都市圏の中心都市として多様な人々が流入していることを反映し、ブランプトン市に比べれば特定の母語に偏っていない。そうした中でも比較的割合が高いのは、中国系の広東語とマンダリンである。2016年には、両言語をあわせると8.3%を占める。2011年から2016年にかけての増加率をみても、これら2言語の増加率が非常に高い。ブランプトン市と同じく、ポルトガル語、スペイン語、イタリア語などのヨーロッパ系の言語を母語とする人口は停滞傾向にある。特にイタリア語は、-12.7%と大幅な減少を示している。トロント市の都心に相当するSpadina-Fort York地区をみ

ると、トロント市全体以上に上記の中国系2言語の占める割合が高く、2016年には、両言語あわせて10.4%となっている。2011年から2016年にかけてのこれら中国系2言語の増加率は、Spadina-Fort York地区の人口増加傾向を反映し、トロント市全体よりも非常に高い。このように、トロント市の都心部では、中国系移民の増加が顕著である。

Ⅲ 通勤流動の変化

1. ブランプトン市

トロント大都市圏の郊外都市であるブランプトン市は、先述の通り、現在（2011-2016年）においても13.3%という高い人口増加を示している。こうした郊外地域における人口増加は、一般に中心都市のベッドタウンとして成長してきたと解釈されることが多い。しかし、稲垣（2021）で明らかにしたように、トロント大都市圏郊外においては多くの都市でトロント市への通勤率は低下傾向にある。こうした通勤動向の詳細を明らかにするため、ブランプトン市に焦点を絞って検討する。

表4は、ブランプトン市から各都市への通勤率を示したものである。ここでの通勤率とは、常住就業者数に占める各都市への通勤者数の割合である。2011年をみると、ブランプトン市内の割合が最大であり、隣接するミシサガ市が次いで高い。先述の通り、ミシサガ市は郊外核としての性格が強い都市である。中心都市であるトロント市は、これに次ぐ第3位となっている。この順位は、2016年においても同様である。通勤率10%以上の通勤先は、以上の3都市のみであり、第4位以降は5%にも満たないことから、ブランプトン市常住者の通勤行動圏は、自市内、隣接の郊外核、中心都市に特化する傾向にあるといえる。

ただし、2011年から2016年にかけての変化に着目すると、別の側面がみえる。ブランプトン市内、ミシサガ市、トロント市は、通勤率が低下しているのに対し、周辺部に位置する小規模

表4 Brampton市における通勤先別の通勤率

通勤先	通勤率		
	2011年	2016年	5年間の変化
Brampton	30.8	29.6	-1.2
Mississauga	24.4	23.7	-0.7
Toronto	17.7	16.3	-1.4
Vaughan	4.5	4.9	0.4
Caledon	1.3	1.4	0.1
Oakville	0.9	1.1	0.2
Markham	0.7	0.7	0.0
Halton Hills	0.6	0.8	0.2
Milton	0.6	0.7	0.1
Richmond Hill	0.3	0.4	0.0
Burlington	0.2	0.3	0.1
Hamilton	0.2	0.2	0.0

通勤率 = 常住就業者数に占める各都市への通勤者数の割合。

2016年において通勤率0.2%以上の都市が対象。

出典：カナダ統計局。

都市へは通勤率が上昇している。人口が増加しているにもかかわらず、中心都市（トロント市）への通勤率が低下している状況は、稲垣（2007, 2014）が示した日本の状況と同様である。また、郊外核としての性格が強いミシサガ市への通勤率が低下し、それ以外の小規模都市への通勤率がやや上昇しているという点からは、中心都市への通勤率低下分がそのまま郊外核へ向かうのではなく、通勤流動がより分散的なものになってきたことを示している。

次に、通勤先を性別の観点からみる。表5は、ブランプトン市における通勤先別の性比を示したものである。これによると、周辺部に位置する小規模都市への通勤については性比が高い（つまり男性通勤者が相対的に多い）のに対し、ブランプトン市内、ミシサガ市、そしてトロント市への通勤者は性比が低い。ミシサガ市やトロント市への通勤者の性比が比較的低いのは、事務職など、女性が従事する傾向の強いホワイトカラー雇用が中心都市や郊外核において多いことが背景にあるものと思われる。ブランプトン市内において性比が低いのは、家庭責任との

表5 Brampton市における通勤先別の性比

通勤先	性比		
	2011年	2016年	5年間の変化
Brampton	83.5	84.3	0.7
Mississauga	98.3	100.0	1.7
Toronto	104.4	107.3	2.9
Vaughan	160.7	146.5	-14.3
Caledon	138.2	130.5	-7.7
Oakville	139.5	126.9	-12.6
Markham	196.8	191.5	-5.3
Halton Hills	113.0	77.0	-36.0
Milton	207.1	169.9	-37.2
Richmond Hill	190.7	154.3	-36.4
Burlington	181.0	138.3	-42.7
Hamilton	257.1	183.3	-73.8

性比 = 女性を100とした場合の男性の通勤者数。
2016年において通勤率0.2%以上の都市が対象。

出典：カナダ統計局。

兼ね合いから自宅近隣で就業する女性が一定数存在するためであると考えられる。一方、周辺部の小規模都市への通勤者の性比が高いのは、男性が従事する傾向の強いブルーカラー雇用が周辺部に多いことを物語っている。

しかし、2011-2016年の変化をみると、性比の低かったブランプトン市内、ミシサガ市、トロント市は、性比の変化が小さいのに対し、著しく性比の高かった周辺部は、性比が大幅に低下する傾向、すなわち女性の通勤者数が相対的に増加傾向にある。このように、全体として、通勤先による男女差が解消されていく方向にある。また、通勤率がやや上昇傾向にある周辺部の小規模都市への通勤者の性比が大幅に低下していることをふまえると、郊外核を除いた郊外への通勤率の上昇は、女性による部分が大きいと考えられる。

2. トロント市

ここでは、中心都市であるトロント市居住者の通勤流動について検討する。表6は、トロント市から各都市への通勤率を示したものである。郊外都市であるブランプトン市と大きく異

なるのは、自市内通勤率の高さである。ブランプトン市の自市内通勤率は3割程度であったのに対し、トロント市のそれは6割を超える。他都市では、ミシサガ市、ヴォーン市 (City of Vaughan)、マーカム市 (City of Markham)、ブランプトン市などが続くが、最大のミシサガ市でも5%に満たない。雇用の集積する中心都市ならではの特徴である。

表6 Toronto市における通勤先別の通勤率

通勤先	通勤率		
	2011年	2016年	5年間の変化
Toronto	66.0	64.9	-1.0
Mississauga	4.6	4.6	0.0
Vaughan	3.0	3.3	0.3
Markham	2.9	2.8	0.0
Brampton	1.1	1.0	-0.1
Richmond Hill	0.9	0.9	0.0
Oakville	0.3	0.3	0.0
Pickering	0.3	0.3	0.0

通勤率 = 常住就業者数に占める各都市への通勤者数の割合。

2016年において通勤率0.2%以上の都市が対象。

出典：カナダ統計局。

しかし、2011年から2016年にかけての変化をみると、自市内通勤率は、66.0%から64.9%へとわずかではあるが低下している。ちなみに、この5年間にトロント市の人口は増加している(表1)。一般に、中心都市の人口増加は職住近接の進展と結びつけられがちであるが、ここでの自市内通勤率の低下は職住近接とは逆に職住分離を物語るものである。この背景には、雇用の郊外化があるものと考えられる(稲垣, 2016)。

次に、トロント市における通勤先を性比でみると(表7)、自市内通勤においては性比が100を大幅に下回っており、市外への通勤では100を大幅に上回る。つまり、自宅近隣(自市内)では女性の通勤が多く、郊外への通勤では男性が多くなることを意味する。郊外への通勤における男性の多さは、ブルーカラー職の多い郊外雇用の特徴を示していると思われる。そのよう

な郊外への通勤においても、性比は大幅に低下する傾向にあり、ブランプトン市でみたのと同様、通勤先による男女差は解消されていく傾向にある。

表7 Toronto市における通勤先別の性比

通勤先	性比		
	2011年	2016年	5年間の変化
Toronto	85.2	84.7	-0.4
Mississauga	147.8	143.3	-4.5
Vaughan	177.0	164.9	-12.1
Markham	130.5	126.4	-4.0
Brampton	177.1	190.5	13.4
Richmond Hill	142.6	111.2	-31.4
Oakville	165.0	145.6	-19.4
Pickering	158.7	173.8	15.2

性比 = 女性を100とした場合の男性の通勤者数。2016年において通勤率0.2%以上の都市が対象。

出典：カナダ統計局。

IV おわりに

従来のトロント大都市圏の人口成長は、主として郊外が担っていたのに対し、近年は都心の人口回復も顕著にみられるようになってきた。郊外における人口増加は主として一戸建て住宅の供給、都心では超高層マンションの供給による部分が多い。これは、土地の価格などから判断して妥当な結果であり、日本においても同様の傾向にある。

郊外における人口増加は、これまでと同じく住宅取得層と考えられる年齢階級によるものであるが、その増加の中心となっているのは移民と考えられる人々であった。つまり、従来であれば都心周辺部に居住する傾向の強かった移民が、現在では郊外を指向している。ブランプトン市を例にとると、イタリア、ポルトガル、スペインといったヨーロッパ系の言語を母語とする人々は減少傾向にあり、代わって南アジア系の移民が増加していることが明らかになった。

郊外（ブランプトン市）からの通勤流動では、中心都市であるトロント市へ向かう流れが弱

まっている。ただし、郊外核（ここではミシサガ市）へと通勤者がシフトするのではなく、より小規模な都市へと通勤先が分散するようになった。つまり、単純に中心都市から郊外核へという通勤先のシフトを想定することはできない。なお、小規模都市への通勤は男性に特化する傾向にあったが、その傾向は弱まりつつあり、女性の小規模都市への通勤も増加している。全体として、通勤先による性差は解消されていく傾向にある。この傾向は、中心都市であるトロント市居住者の通勤においてもみられた。

以上のように、トロント大都市圏における近年の動向は、大都市圏全体の成長を維持しつつも、成長の内実は従来とは大きく異なっている。本稿では、トロント市とブランプトン市という特定の地域に限定して比較検討を行ったが、言うまでもなく、大都市圏内には多様な地域的特性が存在する。こうした大都市圏内部の詳細な検討は今後の課題としたい。

参考文献

- 稲垣 稜(2007). 人口と通勤・通学流動の変化からみた草津市におけるベッドタウン化の終焉. 奈良大地理, 13, 13-23.
- 稲垣 稜(2014). 大都市圏郊外における中心都市への通勤者数減少の要因に関する考察—1990年代後半以降の奈良県生駒市を中心に. 地理学評論, 87(1), 17-37.
- 稲垣 稜(2016). 大阪市都心部における職住関係の変化—大阪市福島区を例に. 人文地理, 68(2), 149-171.
- 稲垣 稜(2021). トロント大都市圏における通勤流動パターンの変化. 奈良大学紀要, 49, 1-10.
- 高橋昂輝(2013). トロントにおけるポルトガル人街の出現とその変容. 日本地理学会発表要旨集, 143.
- 西原 純(2009). トロントのコスモポリタン都市への発展とその都市計画. 都市地理学, 4, 88-98.
- 山下宗利(2009). トロントにおける成長管理政

策と中心市街地の変容. 佐賀大学文化教育
学部研究論文集, 14(1), 227-235.

Bauder, H. and Sharpe, B. (2002). Residential
segregation of visible minorities in
Canada's gateway cities. *Canadian
Geographer*, 46(3), 204-222.

Charney, I. (2005). Re-examining suburban
dispersal: evidence from suburban
Toronto. *Journal of Urban Affairs*, 27(5),
467-484.

Cox, W. (2013). The evolving urban form:
Toronto. *The new geography*.
([http://www.newgeography.com/
content/003715-the-evolving-urban-form-
toronto](http://www.newgeography.com/content/003715-the-evolving-urban-form-toronto))

