

東海大学 学生会員 ○越川譲太郎
正会員 秋本福雄

1. はじめに

多摩ニュータウンは、戦後の住宅不足解消とスプロール防止のために、東京都等が新住宅市街地開発事業（以下「新住事業」）及び土地区画整理事業により開発した面積約 2984ha の都市である。その主な特徴の 1 つは、1965 年の新住事業の都市計画決定までの約 3 年間（以下「構想段階」）に、7 つのマスタープラン（1962 年の東京都首都整備局の試案から 1965 年の第 6 次案まで）が作成された事である（表-1 参照）。今回の研究では、この構想段階のマスタープランに焦点を絞り、特に①開発区域、②鉄道計画、③道路計画、④センター計画の変更内容、及び変更要因を明らかにする。

表-1 多摩ニュータウン開発（構想段階）の主要年表

年	月	主要事項
1962	7	東京都首都整備局の試案作成
1963	7	新住宅市街地開発法公布
	10	第 1 次案作成
	12	第 2 次案作成
		公園が用地買収に着手
1964	3	第 3 次案作成
	9	新住事業の都市計画決定手続き開始
	11	第 4 次案作成
1965	1	第 5 次案作成
	6	第 6 次案（多摩ニュータウン開発計画）作成
	12	新住事業の都市計画決定
		第 7 次案（自然地形案）作成

注）「事業概要別冊資料集（平成 12 年版）」及び「多摩ニュータウン開発の歩み（第 1 篇）」より作成

2. 構想段階のマスタープランの内容と変更要因

(1) 第 1 次案から第 2 次案へ（開発区域の変更）

開発区域は、第 1 次案では、東京都首都整備局の試案（約 1,600ha）を東西に拡大した 2248.7ha とした。しかし、鶴見川の大規模な河川改修の必要性、一部しか含まれない由木村のスプロールの恐れ等から、第 2 次案では、鶴見川水系の区域を除外し、由木村全村にまで拡大し、2999ha に変更された（表-2 参照）。鉄道計画は、第 1 次案では、多摩弾薬庫北側から主尾根に登り東西に走るルートが設定された。しかし、開発区域の変更及び工事量の削減と高尾山の観光資源保護の為、第 2 次案では、区域の主要な平地部（谷部）を走るルートに変更された。センター計画は、第 1 次案では、設置予定の駅に分散配置をした 7 センター方式とした。しかし、全センターが成功する事は難しいとの判断から、第 2 次案では、3 センター方式・3 段階構成（大規模センター・駅前ショッピングセンター・地区サービス）に変更された。道路計画は、第 1 次案では、東西に走る 2 本の尾根道路を骨格とし南北に 500m 間隔で住区幹線道路を設定した。第 2 次案では、骨格道路を 1 本とし、3 段階構成（都市幹線道路・地区内幹線道路・住区幹線道路）へ修正・充実が行なわれた（図-1、2 参照）。

(2) 第 2 次案から第 3 次案へ（開発区域の修正）

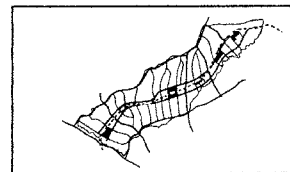
開発区域は、第 2 次案では、多摩町と町田市の行政界を南部境界としたため支尾根を分断し宅地造成に支障をきたした。そこで、第 3 次案では、宅地造成の必要な部分まで拡張し、更にゴルフ場を除外した 3173ha に修正した。鉄道

表-2 各マスタープランの内容

	各マスタープランの主要内容
開発区域の試案	開発区域は、多摩町と町田市を中心とした約 1600ha。 人口計画は、平均居住密度を 110 人/ha とした合計 15 万人。
第 1 次案	開発区域は、前案を東西に延伸した 2248.7ha。 鉄道計画は、主要な尾根を走り、7 駅を設置。 道路計画は、東西に 2 本の尾根（骨格）道路、南北に 500m 間隔で住区幹線、外周部に地区外交通用道路 2 本。 センター計画は、各駅に分散配置をした 7 センター方式。 人口計画は、駅から 500m 圏を高密度住宅地区、外周部を低密度住宅地区。
第 2 次案	開発区域は、大規模河川改修を避けるため鶴見川水系を削除し、スプロール防止のために由木村を導入した 2999ha。 鉄道計画は、工事量が少なくて済み、更に、高尾山の観光資源を守るため、主要な平地部を走るルートへ。7 駅。 道路構成は、3 段階構成（都市幹線・地区内幹線・住区幹線）を採用。 センター計画は、7 センター全てが成功する事は難しいとの考えから、3 センター方式 3 段階構成（大規模・駅前ショッピング・地区サービス）へ。
第 3 次案	開発区域は、町田市と多摩町の行政界を超え宅地造成必要部まで拡張し 3173ha。 鉄道計画は、小田急電鉄と京王電鉄の路線免許取得を踏まえルートを修正。6 駅。 センター計画は、基本的に前案の踏襲で、性格付けを行なった（多摩＝商業・娯楽、由木＝業務・教育・文化・行政）。
第 4 次案	センター計画は、計画人口 30 万人に対しよりメリットを発揮するより、1 センター方式。
第 5 次案	鉄道計画は、駅前の高密度住宅化が困難となったため地区内交通は道路に任せ、大量高速輸送に徹する。4 駅。 センター計画は、用地面の拡張性と周辺からのアクセスを考慮し、位置を修正。
第 6 次案	開発区域は、多少の修正により 3061.2ha。 鉄道計画は、大量高速輸送に徹し、規定速度 60km/h。 道路計画は、地区内の交通は道路が担い、都市幹線は住区幹線等と直結しない。 センター計画は、1 センター方式 3 段階構成。 人口計画は、できるだけ駅に近い部分を高密度住宅とし、想定人口を 30 万人。 住区計画は、単位を中学校区とし、住区幹線以上の道路等により区切る。 公園・緑地計画は、多摩丘陵の緑地保存を基本に、関係付けて近隣公園を計画。 医療施設計画は、3 段階構成（中央病院、駅前の地区病院、住区の一級診療所） 誘致施設計画は、教育文化施設の誘致を積極的に行ない、用地は外周部に設定供給処理施設計画は、上水道は自然流下により給水、電力は橋本変電所。

注）「多摩ニュータウン開発の歩み（第 1 篇）」より筆者作成。

図-1 第 1 次案の概略図



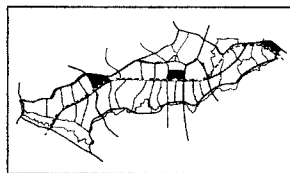
注）
 --- 開発区域 --- 鉄道
 --- 駅 ---
 --- センター ---
 --- 現多摩ニュータウン区域 ---
 ITAMA NEW TOWN 事業概要より筆者作成
 以下、図 2~5 も同様

キーワード：多摩ニュータウン、構想段階のマスタープラン、開発区域、鉄道計画、センター計画

連絡先：神奈川県平塚市北金目 1117 東海大学大学院工学研究科土木工学専攻

計画は、第3次案では、京王帝都電鉄と小田急電鉄の路線免許申請を踏まえ、開発区域東部のルートが微修正された。道路計画は、第3次案では、開発区域中央部を東西に走る骨格道路の東部が削除され、開発区域南部を東西に走る幹線道路が北上する微修正が行なわれた。センター計画は、第3次案では、第2次案をベースに、多摩センターを商業・娯楽中心、由木センターを業務・文化・教育・行政中心と位置付ける明確化が行なわれた（図-2、3参照）。

図-2 第2次案の概略図



（3）第3次案から第4次案へ（センター計画の変更）

センター計画は、第4次案では1センター方式に変更され、その位置は全体の中央にあたる府中カントリークラブ東側に設定された。その理由は、計画人口30万人に対して1センターのほうが集積のメリットを発揮できる、センターの性格を周辺都市に対して明確にできる等の判断である。開発区域は、第4次案では、多摩弾薬庫とゴルフ場を除外する微修正が行なわれた。鉄道計画は、第4次案では変化はほとんど見られないが、センター位置の移動に伴い駅の位置が微修正された。道路計画は、第4次案では、地区内幹線道路及び住区幹線道路が充実し、特にセンター周辺で具体的になった（図-3、4参照）。

図-3 第3次案の概略図

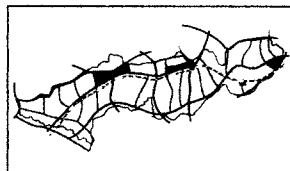
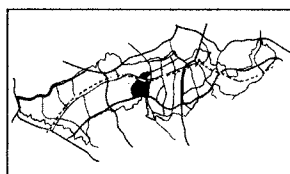


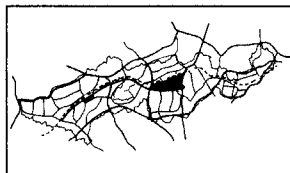
図-4 第4次案の概略図



（4）第4次案から第5次案へ（鉄道計画及びセンター計画の修正）

鉄道計画は、第4次案では6駅を設置するとしていたが、駅が設置される平地部の宅地は優先分譲のため、高密度の住宅の設定は困難となった。そこで、第5次案では、設置駅を4駅とし大量高速輸送に徹することとした。センター計画は、第4次案の用地が地区外からの利便性を軽視している、用地拡張に柔軟性がない等の理由から、第5次案では、府中・町田線西側の鉄道と平行した位置に移動・修正された。道路計画は、第5次案では、鉄道計画が大量高速輸送に徹する事になったことから道路が地区内交通を担うこととなり、地区内幹線道路及び住区幹線道路が細部まで充実・具体化された（図-4、5参照）。

図-5 第5次案の概略図



（5）第5次案から第6次案（「多摩ニュータウン開発計画1965」）へ

第6次案は、第5次案から大きな変更はない。以下にその内容を示す。開発区域は、都心から30～40kmの多摩川南側の稲城町・多摩町・八王子市の一部・町田市の一部である。鉄道計画は、大量高速輸送に徹し4駅として、評定速度を60km/時と想定した。道路計画は、地区内交通を道路に担わせ、都市幹線は住区幹線等と直結させない。センター計画は、3段階構成（センター地区・駅前地区・住区サービス）とした。

3. おわりに

本研究により、以下のことが明らかになった。

- ① 第1～3次案では、主に、都市計画の決定事項である開発区域の変更が、マスタープラン全体の変更要因となっている。
- ② 第4次案以降では、主に、センター計画の変更が、マスタープラン全体の変更要因となっている。
- ③ 開発区域の変更及びセンター位置の変更に伴い鉄道計画が変更され、鉄道計画の変更に伴い道路計画が変更され、マスタープランの各構成要素は互いに連動して変更された。

今後の研究では、基盤整備と建設段階の事業計画の変遷に焦点を絞る。

参考・引用文献

- 1) 東京都南多摩新都市開発本部（1987）、「多摩ニュータウン開発の歩み 第1編」、pp1～70.
- 2) 東京都多摩都市整備本部（2000）、「事業概要別冊資料編 平成12年度版」、pp2～72.
- 3) 住宅・都市整備公団 南多摩開発局、「TAMA NEW TOWN 事業概要」、pp1～77.