

住民の交通活動からみたニュータウン計画と現実とのギャップの解明

○名古屋大学 学生会員 大杉苑子
名古屋大学大学院 正会員 加藤博和

1. はじめに

日本では、高度経済成長と人口増加が進んだ時期に開発されたニュータウンが、最初の入居から30年以上経過し、それに伴って多種多様な問題が生じている。田中ら¹⁾による住民等への聞き取り調査によれば、ニュータウンにおける主な課題は、集合住宅の建替え、公園のあり方、交通、地域力・商業、高齢者へのサポート、働く場・コミュニティ作り、教育等、多岐に渡っている。また、北浪ら²⁾は、今後も引き続き子供世代がニュータウンから離れていく可能性が高いとしている。今後の人口減少・少子高齢化社会の中で、世代の偏りが大きいニュータウンではその進展が特に急速となるため、問題は一気に深刻化すると考えられる。

これらの問題の多くは、計画時の想定と現実との間にギャップが生じたことに起因している。そこで本研究は、ニュータウン計画時の想定とそれに基づいた計画の内容をレビューし、実際のライフスタイルや生じている状況と比較することで、ギャップの内容を具体的に示すとともに、これらギャップに起因する問題を解決するための方向性を検討することを目的とする。調査対象として、高蔵寺ニュータウンを取り上げる。

2. 高蔵寺ニュータウン計画の検証

表-1は、高蔵寺ニュータウンの計画時の想定と現在の状況、そのギャップによって生じている問題点についてまとめたものである。計画は、a)人口、b)住宅、c)交通、d)施設の各計画を取り上げる。

a) 人口計画

人口は計画ほど伸びなかった。この主な原因は、少子化・核家族化による世帯人員の減少である。また年齢構成は、初期入居世帯の定着や子供世代の流出により、転出・転入が想定通りにいかず、偏りが補正できないまま一気に高齢化してしまっている。

b) 住宅計画

想定世帯人員に合わせた住宅規模を計画したが、その際に設定された1人あたりの部屋数・床面積は現在の水準から見ると低くなってしまっている。

c) 交通計画

駐車場は自家用車保有率の予測に基づいて、2世帯につき1台分を整備したが、現在では1世帯に2台の保有も珍しくないため、駐車場は不足している。徒歩圏は800mと設定されたが、高齢者にとって坂・階段が多いニュータウン内を歩いて移動することは難しく、

表-1 ニュータウン計画(1961年)の想定と実績^{3),4)}

計画の種類	対象	計画の想定 [当時の数値]	実績	問題点
a) 人口計画	人口	入居開始10年で計画人口の80%に達し、その後緩やかに転出入・自然増で計画人口に達する	計画人口の60%前後 現在は転出が上回り、徐々に減少	少子化・核家族化により人口伸び悩み 転出・転入が計画通り起きず年齢構成は偏ったまま
		82,200人(開発25年目)	52,003人(開発25年) 48,461人(2005年) [実績/想定=59%]	
	世帯数	21,500世帯(開発25年目)	17,416世帯(開発25年) 19,308世帯(2005年) [実績/想定=89.8%]	
	年齢構成	入居開始25年で偏りの補正可能	補正しきれず、高齢化	
	高齢化率	1.4%(1975年)	15.8%(2006年)	
	年少者率	35.0%(1975年)	13.3%(2006年)	
b) 住宅計画	世帯人員	4人 4.97人(1955年):全国	2.5人(2005年) 2.76人(2000年):全国	ライフスタイルに対応していない住宅
	住宅規模	4室・66㎡[4.4室・78㎡(1963年)]	6室・121㎡(1998年)	
c) 交通計画	自家用車保有率 (台数/世帯)	MAX50% 15.8%(1966年):愛知県	134.6%(2005年):愛知県	駐車場不足 自家用車利用の増加 歩道・緑道は敬遠される
	徒歩圏	800m	400~500m	
	代表交通手段	徒歩 41.2% 自動車 31.3%(1971年) :中京都市圏	徒歩 17.8% 自動車 56.3%(2001年) :中京都市圏	
d) 施設計画	ワンセンタースystem	集客率を分散させず、一極集中させる	売上低下 閉店多数	自家用車利用で ニュータウン外へ 近隣商業施設の衰退 閑散とした公園
	住区サービス	住区毎に生活必需施設を整備し、住区内で日常生活が送れる		
	公園・プレイロット	住区毎に1つは配置 緑を多く残し、児童・住民のコミュニティの場にする	利用されない	

* 特記のない限り、データは高蔵寺ニュータウンのもの

モータリゼーション進展もあって広すぎる設定となってしまう。当時安全のためと考えられた歩車分離が、現在では逆に安全でない上に坂や迂回が多く、問題になっている。

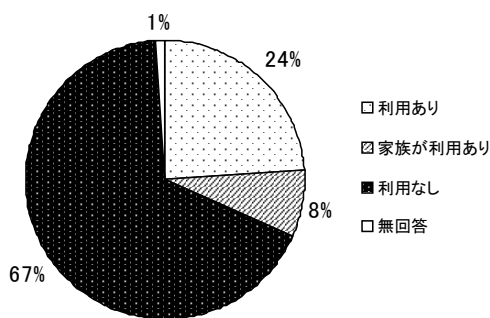


図-1 サンマルシェ循環バスの利用状況

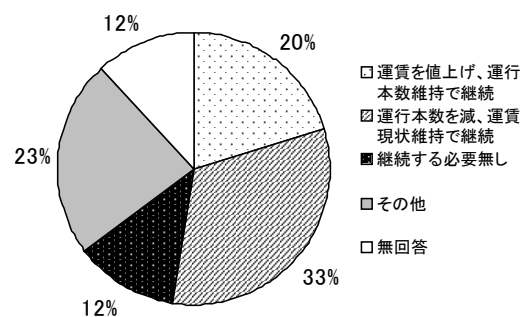


図-2 循環バスの必要性

d) 施設計画

住区ごとに生活に必要なサービス、公園・プレイロットを整備し、中心部に施設・機能を集中させるワンセンターシステムを採用した。当時は徒歩のみで完結する移動が多かったため、施設へのアクセスは歩道・緑道を重視する計画となっている。しかし、歩道・緑道は人気がなく敬遠され、自動車を利用するケースが多い。ニュータウン内商業施設は駐車場が少なく、品揃え等も充実していないことから、住民は自動車でニュータウン外の商業施設へ行ってしまう、近隣商業施設は衰退してしまっている。

3. アンケート調査

2章では、収集した計画資料や現状データによってギャップを検証してきたが、それだけでは実際の住民の意識や行動をつかむことはできない。そこで、実際にニュータウンで起きているギャップと問題を住民の意識や行動から検証するために、アンケート調査を実施する。アンケートでは、特に交通活動に着目し、ニュータウン内の移動に関する質問に加えて、ギャップを埋める試みとして位置付けられる「サンマルシェ循環バス」運行についての質問も設定し、それがギャップを埋める役割を果たしているのかを検証する。バス利用者においては利用実態、利用する以前、利用者以外住民においては意識、交通行動の実態を知ることができる内容としている。

サンマルシェ循環バスは、平成18年4月から1年間の試行運行が始まった、ニュータウン内の住宅地とタウンセンターにある商業施設サンマルシェを結ぶバスである。高齢化した住民が買物に行けないという声をきっかけに企画されたものであり、むしろニュータウン計画時には全く想定されていなかった。まさに、ギャップを埋める取り組みであると言える。

調査は、平成18年4月時点の高蔵寺ニュータウン内の総世帯数(19,308世帯)の約5%の1,000世帯を無作為抽出して配布するポスティング形式と、サンマルシェ循環バスの乗客にアンケートを配布する形式の2種類を実施した。ポスティングによる調査は平成18年11月10日に各戸のポストに投函・郵送回収で行い、回収率は11月30日現在43.1%である。バス車内での調査は平成18年11月22日に行い、乗車人数延べ385人(往復利用も含む)中227人から回答を得た。

ポスティングによるアンケート調査の結果のうち、利用したことがあるかについて図-1に、試行運行後も必要かについて図-2に示す。ここから、利用したことのある人は全体の約3割であるものの、試行運行後も継続してほしい人が約5割であり、域内公共交通を必要としている住民が多いことがわかる。

その他のアンケート結果や、詳細な分析結果については発表時に示す予定である。

4. おわりに

本稿では、ニュータウン計画時の想定と現実のギャップの概略を示した。人口の伸び悩み、住民の入れ替わりの少なさ、世帯構成の変化、交通行動の変化により、様々なギャップが生じていることが明らかとなった。今後は各種ギャップの分析を進めるとともに、アンケートの詳細結果を用いて、ギャップを埋めるための方法について検討することを予定している。

— 参考文献 —

- 1) 田中・久：ニュータウンにおける持続可能なまちづくりの指標づくりの意義と方向性に関する研究,都市計画論文集 No.39,pp577-582,2004
- 2) 北浪・岸井：多摩ニュータウン第2世代の居住地移動に関する研究,都市計画論文集 No.38, pp85-90,2003
- 3) 高山：高蔵寺ニュータウン計画,鹿島出版会,1967
- 4) 日本住宅公団中部支社：高蔵寺ニュータウン—20年の歴史—,1981