

第IV部門

新市街地整備理論からみたニュータウンの課題に関する研究

立命館大学大学院 学生員 ○松本健太郎
立命館大学 フェロー会員 村橋 正武

1. はじめに

ニュータウン（NT）は、1960年代初頭の高度成長期に国の重要な政策として新市街地整備理論に基づき整備が進められた。しかし、近年、自動車社会の発達、少子高齢化の進展、産業構造の変化、NT周辺環境の変化といった社会経済情勢の変化に伴い、建設から長い年月を経ているNTでは、急激な高齢化、住宅施設等の老朽化、近隣センターの衰退が問題となってきた。

本研究は、新市街地整備理論を踏まえ、今後のNT整備の方向性について考察することを目的とする。また、千里NTを対象に分析する。

2. 生活圏に関する分析（マクロ分析）

（1）日本型NT計画論について

新市街地整備理論では、住区を日常生活圏の基本単位とし、徒歩で大半の日常行動が完結するように考えられている。しかし、わが国のNTでは、住区を基本単位とするものの、目的に応じて段階的に生活圏を拡張、バス・鉄道で出勤・自由といった全ての目的が完結するように考えられてきた。

（2）千里NTからの出勤トリップの変化

千里NTについて、1980年から2000年の20年間で出勤トリップの変化を分析する。交通手段別にみると自動車の割合が29%から24%と減少したのに対し、徒歩・二輪の割合が7%から16%と増加している。目的地別にみると大阪市へのトリップは減少しているのに対し、北大阪・千里NT内へのトリップが増加している。

（3）千里NTからの自由トリップの変化

同様に自由トリップの変化を分析すると、交通手段別にみると自動車の割合が14%から30%と増加しているのに対し、徒歩・二輪の割合は64%から52%と減少している。目的地別にみると千里NT内へのトリップは減少しているのに対して、北大阪へのトリップが増加している。



図1 千里NTの地区区分

3. 生活圏に関する分析（ミクロ分析）

（1）地区の定義

以下のように地区を区分し、分析を行う。

- 千里NT隣接地区（隣接地区）
箕面市、茨木市、豊中市、吹田市
- 千里NT
 - ・ 千里NT北部地区（北部）
豊中北部、吹田北部
 - ・ 千里NT中部地区（中部）
吹田中部
 - ・ 千里NT南部地区（南部）
豊中南部、吹田南部

（2）各地区からの出勤トリップの変化

交通手段別にみると北部において自動車の割合が変わらず、鉄道の割合が減少し、中部・南部においては鉄道の割合が変わらず、自動車の割合が減少している。また、南部において二輪・徒歩の割合が増加している。目的地別にみると北部と豊中南部で隣

接地区へのトリップが増加し、中部と吹田南部において地区内へのトリップが増加している。

(3) 各地区からの自由トリップの変化

交通手段別にみると全ての地区において自動車の割合が増加している。目的地別にみると北部においては、地区内へのトリップが減少し、隣接地区へのトリップが増加している。中部においては、地区内へのトリップが減少し、千里NTへのトリップが増加している。南部においては、地区内へのトリップが低いものの、地区内・千里NT・隣接地区へのトリップ割合の構成が変わらない。

4. 日本型NT計画論と千里NTの実態

(1) 出勤行動

新市街地整備理論での出勤先は住区に隣接することを前提に構築されているが、千里NT等わが国のNTはいずれも母都市を目的地として計画された。これはもともとNTが大都市問題、とりわけ急増する住宅需要への対応としてベッタウンの性格を強く打ち出すことを前提に計画されたことによる。千里NTでは大阪市までの交通手段として徒歩・バス→鉄道が考えられ、交通網等の整備が進められた。しかし、目的地別にみると大阪市へのトリップが減少する反面、地区・千里NT・隣接地区においてトリップが増加している。また、交通手段別にみると全ての地区において二輪の割合が増加し、北部において鉄道の割合が減少している。以上のことより出勤地に変化がみられ、日本型NT計画論と千里NTの実態との間に乖離が生じていると考えられる。

(2) 自由目的行動

新市街地整備理論での生活圏は住区を日常生活圏の基本単位と考えている。わが国のNTでも住区を日常生活圏とし、目的に応じて拡がりのある生活圏を段階的に設定するように考えている。しかし、目的地別にみると地区内へのトリップの割合が少ない。また、交通手段別にみると自動車の割合が増加している。以上のことより生活圏が拡がり、日本型NT計画論と千里NTの実態との間に乖離が生じていることが考えられる。

5. NTの課題と今後の整備の方向性

(1) 地区における地理的な特長

地区における地理的な特長は、北部では大阪市ま

での空間距離が長い反面、箕面市・茨木市・豊中市・吹田市に隣接している。鉄道網は大阪市方向へ北大阪急行と阪急が伸びている。中部では大阪市までの空間距離が短く、吹田市と隣接している。鉄道網は阪急が伸びている。南部では豊中市・吹田市に隣接している。鉄道網は北大阪急行が伸びている。

(2) 出勤トリップからの課題と今後の方向性

北部では、自動車や二輪を利用する人の増加や隣接地区へ出勤する人の増加がみられた。よって、大阪市方向に加えて隣接地区への交通網や公共交通機関の整備が必要であると考え。中部では、鉄道や二輪を利用する人の増加や千里NTへ出勤する人の増加がみられた。よって、千里NTへの交通網等の整備の強化が必要であると考え。南部では、鉄道を利用する人の割合が60%以上と高いことや二輪を利用する人の増加がみられた。よって、地区内・千里NTへの交通網等の整備の強化が必要であると考えられる。

(3) 自由トリップからの課題と今後の方向性

北部では、自動車を利用する人の増加や、自由目的先として地区内から隣接地区へと生活圏の拡がりがみられた。中部・南部では、自動車を利用する人の増加や地区内へのトリップの割合が低いことが分かった。よって、近隣センターや地区センターの再整備を行い、住区を基本単位とし、地区・千里NTと段階的な生活圏を設定することが必要であると考え。

6. おわりに

今後の課題として、より詳細にNT居住者の生活圏を把握するために、NT居住者の年齢別の生活圏について把握を行い、年齢別によって得られた生活圏の拡がりについて比較・分析を行う。以上より、生活圏の拡がりの要因を明らかにし、今後のNT整備にあり方について考察を行う。

参考文献

1) 住田昌二：

『日本のニュータウン開発 千里ニュータウンの地域計画学的研究』都市文化社、1984

2) クレランス・A・ペリー：

『近隣住区論』鹿島出版、1975