

IV-23

大規模ニュータウンの発展過程の比較分析－多摩ニュータウン，筑波研究学園都市，千里ニュータウンを事例として－

東北大学 学生員○花岡 伸也

東北大学 正会員 稲村 肇

1. はじめに

1960年から70年にかけて我国では相次いで大規模ニュータウン（以下NTと表す）が企画・建設され、当初のベッドタウン的存在から自立的都市へと向けて発展しつつある。本研究は、今後新たな都市開発のための都市成長モデルを作成するという意図から、現在安定成長期にありかつ大規模開発である多摩、筑波、千里の三都市を事例として、その発展過程を比較し、計画の成功および失敗要因を分析する。そして、新都市の成長にとって重要な要素を検討し、今後の新都市建設の指針とすることを目的とする。

2. 本研究の基本的考え方

既存の計画事例の比較評価はたとえ類似した計画であってもその時代背景や計画目的、計画地点が異なるため非常に難しい。従って、本研究においては、まず対象都市の計画の背景、目的、特徴を把握すべく文献調査を行った。三都市共に大規模開発であったためその文献、論文は100点以上に及んだ。そうした文献調査の中で計画の良否、成否を評価する項目があきらかとなった。これを新都市開発への応用という観点で整理すれば以下の通りである。

- 1) 計画の基本コンセプトと立地選定
- 2) 事業計画と事業方式
- 3) 交通計画

従来文献のほとんどは当然のことながら計画・事業のある側面に関する調査研究であり、本研究の目的に合致しない。しかし三都市が大規模開発であったために開発に直接携わった人の報告が存在し、その一部を参考文献に掲げた。しかし、建設が10年以上の長期にわたっていることからこれらの報告も十分ではなく、そのため関係者に対する直接インタビューと現地調査を並行して実施した。

3. 発展過程の分析

3.1 建設構想の背景、立地選定理由

三都市共に都市圏への人口集中、都市機能の低下という社会問題から建設の発想が生まれた。多摩、千里は、それぞれ東京、大阪への人口集中に対する住宅政策とその周辺地域のスプロール防止の目的で建設構想が具体化された。また、千里がきっかけとなって1963年に新住宅市街地開発法（以下新住法）が制定され、多摩以降の計画に大きな影響を与えた。筑波は当初は多摩と同様東京での問題を契機としたが、その後研究・教育機関の移転が優先され、都市機能の開発は後回しにされた。立地選定の最大の理由は三地域とも未開発地域で大規模な宅地開発が可能であったからである。その他の重要な理由として、多摩、千里は将来鉄道（地下鉄）の誘致が可能またはその計画があった事があげられる。

3.2 三都市の計画と建設過程の比較分析

多摩は計画者側に变化する現実に合わせて柔軟に対応するというコンセプトがあり、計画は建設の進捗状況と時代の要請に合わせ変化していった。構想の特徴は周辺区域を含む連環都市構想である。1986年の新住法改正により公益的施設以外の施設も『特定業務施設』として事業地区内に立地できる事となり、これを契機に一挙に施設建設がなされ、職住近接に向けた複合的多機能都市として成長している。

筑波は日本住宅公団が都市形成のマスタープランを立てたにもかかわらず、研究・教育機関の移転とそのため環境整備が重視され、移転終了後によりやくそれに向けて取り組み始めた。しかし、中心市街地にも多くの公務員住宅が建てられており有効な土地利用の妨げとなっている。千里は当時の住宅不足に即応した短期計画であり、構想開始以後、早期に建設に着手・完成している。構想段階において「大阪地方計画」の一環として「堺・泉北臨海工業地帯造成計画」、「十大放射三環状道路建設計画」と共に計画され、泉北NTと共に住宅都市としての役割を担う事となった。短期計画は建設コストの抑制という利点はあったが、一方では小学校児童の一

時的急増により学校計画の変更を余儀なくされた。原因は年齢分布予測の失敗および当初の計画以上に短期に大量住宅建設を行ったことと言える。

3.3 整備事業

千里は最初「一団地住宅経営事業」によって施行されたが、この手法は大規模宅地開発に適していなかった。しかし、全面買収法である新住法の制定以後、千里の土地収用事業は大きく簡素化、敏速化された。多摩は当初全区域を新住法によって行う事にしていたが、地元農民の用地買収反対運動から丘陵間の平地区域(全体の約15%)を区画整理事業に変更した(1966年)。これにより多種多様な土地利用が可能となり、都市形成に好結果をもたらした。筑波は1970年「筑波研究学園都市建設法」により開発区域を7倍近く(4000ha→28500ha)に拡大し、地区を「研究学園地区」と「周辺開発地区」に2分した。これにより周辺農村地域の整備が法的に確立したが、その後も中心地区である研究学園地区の整備が中心となり、現状では都市全体として散漫な土地利用となっている。

1)住宅形態

多摩は地元市町の行財政問題により住宅建設が一時ストップした。この時期に様々な計画の見直しが行われ、住宅形態も変更された。またオイルショック(73,77年)によって賃貸住宅の未入居状況が起きるに及び、低成長期における住宅政策が議論され、それまでの大量建設による画一的な住宅規模から多種多様な規模内容へと転換された。筑波は住宅対策として計画されておらず、公務員住宅が全住宅の約8割を占めている。この住宅団地群および移転機関である研究施設群は都市景観の単調化・画一化につながっている。千里の住宅地は短期完成を目標とした量産前提の標準設計であったため、多様な住宅形式の組合せは進まなかった。三都市に共通して言える特徴は初住者層が集中する偏りのある地域社会を創ったことで、NTの特殊性を見る事ができる。

2)鉄道・幹線道路

多摩では計画構想時に京王・小田急両線に対し事業免許がおりた。ここでも住宅建設ストップ期に諸問題を解決し、74年の開通により通勤等利便性は飛躍的に上昇した。また、両鉄道は88年以降さらに西側に延伸され、後背圏も拡大し、センター地区の成

長に寄与している。千里では1970年に大阪万博が開催され、同時に中国縦貫自動車道、大阪中央環状線、新御堂筋線、地下鉄1号線の延伸等多数の事業が実施された。これらと既往線を合わせた多数の道路・鉄道が千里周辺に集中し、この事で各種都市施設を引き寄せ、千里中央駅を中心とした地域形成システムを形作っている。筑波は都市内から高速道路へのアクセスがあまり良くない。また鉄道での東京へのアクセスは常磐線のみであり、その駅までの交通はバスだけである。中心地区は科学万博開催を契機として、商業施設やその他都市施設も建設されたが、現在でも都市としての賑わいは欠けている。

4. 結論～新都市建設の重要な要素

新しく都市(NT)建設を計画するにあたり、最も重要な要素として以下の2つがあげられる。

(1)時差段階的計画の設定…段階計画であれば、住宅形態や商業・業務施設は社会状況に対応でき、多様化が容易となる。また、建設と計画のフィードバックが可能となり、住民の要望・提案も計画に取り入れる事ができる。

(2)鉄道交通を誘致しやすい立地の選定…鉄道による母都市へのアクセスは入居者の大きな魅力になる。また駅の設置によりインフラ整備の促進および各種都市施設を引き寄せ、センター地区の発展を促す。よって、立地選定には既往鉄道の延伸のしやすいあるいは新交通システム建設予定地を選ぶ必要がある。

事例からあきらかになったことは、現在の住宅需要は量的充足ではなく質的向上であり、居住者がその都市を誇りに感じ、住み続けたいという心を持つような都市づくりを行う事が魅力ある都市づくりと言えると思う。

【参考文献】

- 1) 日本宅地開発協会:宅地開発(NO. 137/1992)
- 2) 高橋賢一(1993):多摩ニュータウン開発における計画と事業の変遷過程に関する研究, 土木学会土木史研究NO. 13 pp129-144
- 3) 若林時郎(1985):筑波研究学園都市におけるマスタープランの策定過程とその機能・役割に関する研究
- 4) 住田昌二編(1984):日本のニュータウン開発, 都市文化社