

宇都宮大学国際学部国際社会学科

2015 年度卒業論文

郊外型ニュータウンの現状と今後の展望

—千葉ニュータウン・多摩ニュータウン・東急多摩田園都市を事例として—

指導教官名 中村祐司

学籍番号 120106Z

論文執筆者名 上原尚之

要約

現在、日本においては少子高齢化と人口減少が進行しており、様々な方面で諸問題を引き起こしている。特に地方の山間地域では、人口減少と高齢化が極限まで進行し、日常生活が困難となり、「限界集落」として報道でも大々的に取り上げられる。しかしながら、少子高齢化の波は地方のみならず東京や大阪、名古屋など大都市圏まで迫っている。マスメディアにおいては高齢化・人口減少というと地方の過疎地域における諸問題とそれに対する地域の取り組み等は度々ピックアップされているものの、このような大都市圏における事象は取り上げられることが少なく、見過ごされがちである。

このような大都市圏での高齢化が深刻な問題を引き起こしつつある場所の一つとして挙げられるのが郊外型ニュータウンである。

郊外型ニュータウンは高度経済成長期に大都市近郊の既成市街地における住宅不足および地価高騰を解決し、整った居住環境の住宅を供給すべく、各地で開発が行われた。初期のものでは開発から40～50年を迎え、施設の老朽化や住民の高齢化が顕著になりつつある。

このような郊外型ニュータウンであるが、東京都心の北西、北総台地に建設された千葉ニュータウン、東京都西部多摩丘陵を切り開いて開発された多摩ニュータウン、東急田園都市線沿線に続く東急多摩田園都市、これら3つの事例を調査し、それぞれの現状とそこから見えた課題、および今後に向けた方向性について研究した。

それぞれのニュータウンごとの開発の歴史や立地場所の地域性によって、それぞれ異なる現状を抱えている。こうした実態のニュータウンの発展あるいは再生にあたっては各所で様々な試みが行われている。例えば、高齢者向けのサービス提供や団地の空室の有効活用などが挙げられる。しかし、さまざまな主体がたくさんの取り組みを行ってはいるものの、現状としてそれぞれの主体ごとに取り組みの足並みがそろっていない。

より高い成果を上げていくためには、それぞれが単発的な取り組みをそれぞれで行っていくのではなく、ニュータウン再生に関わる全ての主体が連携しながら取り組みを進めていくことが重要であるが、現状として各主体間で連携して取り組んでいく仕組みが整っていない。

官民間問わず、関係するすべてのアクターが共に手を組み、ニュータウンの地域づくりに携わっていける包括的な枠組みの形成が求められる。

目次

はじめに	1
第一章 人口の変化	2
第1節 人口の動き	
(1) 日本の人口の推移	
第2節 大都市圏における人口の推移	
(1) 三大都市圏における人口の推移	
(2) 東京大都市圏における人口の推移	
第二章 郊外型ニュータウンの開発	5
第1節 郊外型ニュータウンとは	
(1) ニュータウンのモデル形態	
(2) 国外の郊外型ニュータウン	
(3) 日本の郊外型ニュータウン	
第2節 ニュータウン開発に関連する都市開発手法	
(1) 新住宅市街地開発事業	
(2) 土地区画開発事業	
第3節 郊外型ニュータウンに共通する諸問題	
(1) 高齢化するニュータウンのモデルケース	
第4節 現在のニュータウンの実際	
(1) 開発途上の後発ニュータウン—千葉ニュータウン	
(2) 開発から40年を迎えて—多摩ニュータウン	
(3) 民間企業主体の開発—東急多摩田園都市	
第三章 ニュータウンの持続的な発展のために	19
第1節 現地での所見	
(1) 発展の余地—千葉ニュータウン	
(2) 地域ごとのギャップ—多摩ニュータウン	
第2節 ニュータウンにおける取り組みの実際	
(1) 各地のニュータウンでの取り組み事例	
第3節 未来に向けて—ニュータウンにおける諸問題の解決にあたって	
おわりに	24
あとがき	26
参考文献	27

図表一覧

図 1	日本の人口推移	2
図 2	首都圏の人口増減の推移	3
図 3	三大都市圏への転入超過数の推移	4
表 1	東京圏の年齢 3 区分別将来推計人口	4
図 4	職住近接型ニュータウン モデル図	5
図 5	母都市依存型ニュータウン モデル図	5
図 6	日本型ニュータウン開発のモデル図	7
図 7	日本型ニュータウンモデル形態	8
図 8	某ニュータウンの年齢構成	10
表 2	千葉ニュータウン 事業概要	12
表 3	千葉ニュータウン 各市域別入居状況	14
表 4	多摩ニュータウン 事業概要	15
表 5	東急多摩田園都市 事業概要	17

はじめに

今日、日本においては少子高齢・人口減少社会を迎え、すでに発生しつつある諸問題や今後将来に向けての課題などがマスメディアにおいて頻繁に取り上げられている。大都市から離れた地方、山間地域などでは、特に著しく過疎化、高齢化が進行、「限界集落」として、その地域コミュニティの存続や居住する人々の日常生活の維持に関しては特に印象強く取り扱われているように感じる。

しかし、少子高齢化の波は地方に限らず、東京・名古屋・大阪の三大都市圏においても影響を及ぼし、様々な社会問題が顕在化している。例えば、市街地の中に残る荒れた空き家、一人暮らしの高齢者の孤独死、ニュータウンの高齢化問題、老朽化した集合住宅—そこには様々な課題が山積みである。このような状況は地域の活力の低下と共に治安の悪化や地域コミュニティの更なる崩壊など更なる問題を引き起こす。

大都市での労働者の居住空間として、高度経済成長期に計画・開発された複数のニュータウンニュータウンをフィールドとして、これまでの流れと現状から、大都市圏における少子高齢化とそれが引き起こす諸問題について検証し、将来に向けた方向性について考えていきたい。

本稿では、ニュータウンを中心に取り上げ、諸問題について考察していくが、文中で取り上げる問題点や先進的な取り組みなど、実際の事例からの考察、加えてそれから見いだされた将来的な課題や今後の方向性に関しては同様な郊外型ニュータウンのみならず、少子高齢化や人口減少に悩まされている、全国の様々な地域にも何らかの形で当てはめ、問題の解決の一助とすることが可能になるのではないかと考える。

第一章においては「人口の変化」として、日本全体として見た人口の変化、ニュータウンの立地する大都市圏における人口の変化に関連して取り上げ、人口の動きと年齢層の変化について見ていく。

第二章においては、「郊外型ニュータウンの開発」として、ニュータウンの開発の経緯と現状、加えて千葉ニュータウン、多摩ニュータウン、東急多摩田園都市、東京大都市圏の3つの実際のニュータウンの開発事例について見ていく。

第三章においては、「ニュータウンの持続的な発展のために」として、千葉ニュータウン、多摩ニュータウンの現地調査によって見て取れたニュータウンのリアルな姿と、そこからうかがい知れた諸課題について取り上げる。加えて、各地の同様なニュータウンにおいて行われている、こうした諸課題を解決するための取り組み及び取り組みが行われるうえでの問題点について見ていき、ニュータウンの今後の発展に向けた将来的な方向性について考えていく。

第一章 人口の変化

第1節 人口の動き

(1) 日本の人口の推移

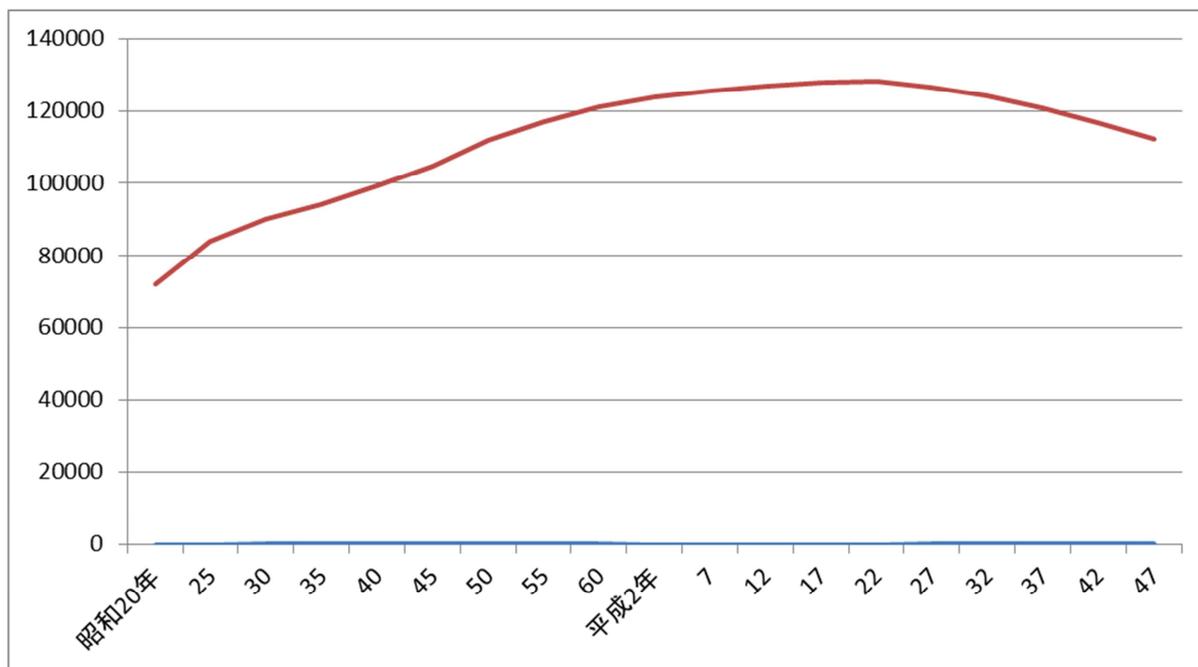


図1 日本の人口推移

日本全体として人口の推移を見ていくと、戦後から2010年（平成22年）ごろまでは右肩上がり増加している。2010年（平成22年）ごろをピークとしてその後は徐々に減少していくと推計される。

現在では戦後の第一次ベビーブームに生まれた団塊の世代が60代後半を迎える一方で、出生率が低迷している状況にある。全国平均高齢化率が25%を超え¹、少子高齢化・人口減少とそれが引き起こす社会問題およびその対策に関して各所で議論が沸き起こっている。

第2節 大都市圏における人口の推移

(1) 三大都市圏における人口の推移

1950年代、高度経済成長期に入ると、地方から産業の集積する都市部へ人口が流入していく傾向が顕著になる。この時期には大都市周辺の既成市街地においては人口の著しい流入によって住宅不足が顕著となり地価が上昇していった。このような状況の中で、安価で良好な居住環境を求めて都心周辺から郊外に住宅地が形成されていくようになった。

三大都市圏の人口が日本の総人口に占める割合を見ると、その割合は、一貫して増加傾向にある。その増加分の多くを占めるのが東京圏におけるシェア上昇分である。

¹ 内閣府資料による 2013年現在

一方で、過疎化が進んでいる地域を見ると、地域全体の平均の人口は2005年の約289万人から2050年には約114万人に減少すると推計され、減少率は約61.0%と見込まれている。これは、全国平均の人口減少率（約25.5%）を大幅に上回る。このようなことから、日本においては現在、三大都市圏への人口集中と過疎化が同時並行的に進行している状況にあるといえる。

（2）東京大都市圏における人口の推移²

首都圏においては太平洋戦争終結後、特に高度経済成長期において、地方からの人口の流入が地方への流出を大きく超過して推移し、人口の大幅な社会増が続いた。首都圏における人口の社会増は、1950年代前半に147万人、後半には156万人であったが、高度経済成長が始まった60年代前半では186万人、後半には136万人の流入が起きており、60年代の首都圏の人口増加のほぼ半分を占めている。

2005年国勢調査結果およびこれに基づいた国立社会保障・人口問題研究所による日本の都道府県別将来推計人口（2007年5月推計）によると、首都圏の総人口は2010年までは微増し、その後は緩やかに減少すると予測されている。首都圏内各地域別に見ていくと、北関東地域では2005年から既に減少に転じている状況にある。南関東地域では2015年までは増加することが見込まれている。

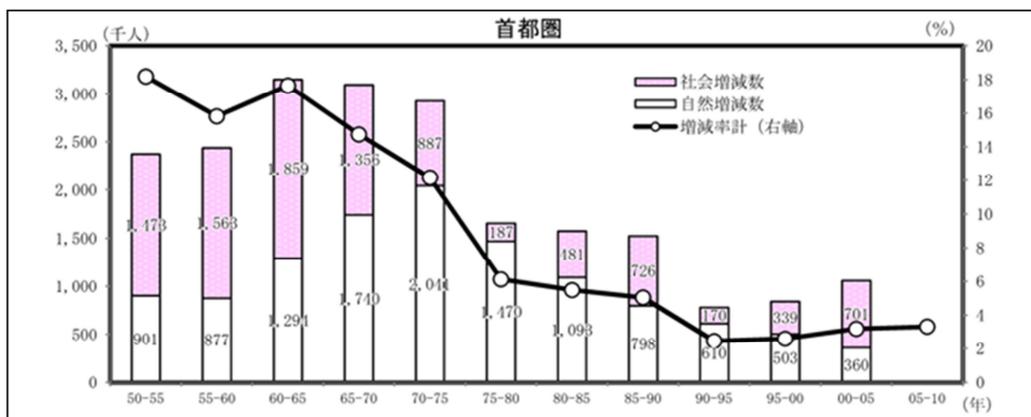


図2 首都圏の人口増減の推移³

² 戦後の首都圏人口の推移 内閣府 <http://www5.cao.go.jp/j-j/cr/cr11/chr11040101.html>

³ 東京圏における人口変化と今後の見通し 日本経済調査協議会

http://www.nikkeicho.or.jp/wp/wp-content/uploads/hayashi_lec1.pdf

東京圏の年齢3区分別将来推計人口

(単位:千人)

		平成 17 年 (2005)	平成 22 年 (2010)	平成 27 年 (2015)	平成 32 年 (2020)	平成 37 年 (2025)	平成 42 年 (2030)	平成 47 年 (2035)
総人口	埼玉県	7,054	7,082	7,035	6,923	6,752	6,527	6,258
	千葉県	6,056	6,108	6,087	6,008	5,879	5,706	5,498
	東京都	12,577	12,906	13,059	13,104	13,047	12,905	12,696
	神奈川県	8,792	8,962	9,018	8,993	8,896	8,737	8,525
	1 都 3 県	34,479	35,059	35,198	35,029	34,574	33,875	32,977
	指数	100.0	101.7	102.1	101.6	100.3	98.2	95.6

表 1 東京圏の年齢3区分別将来推計人口⁴

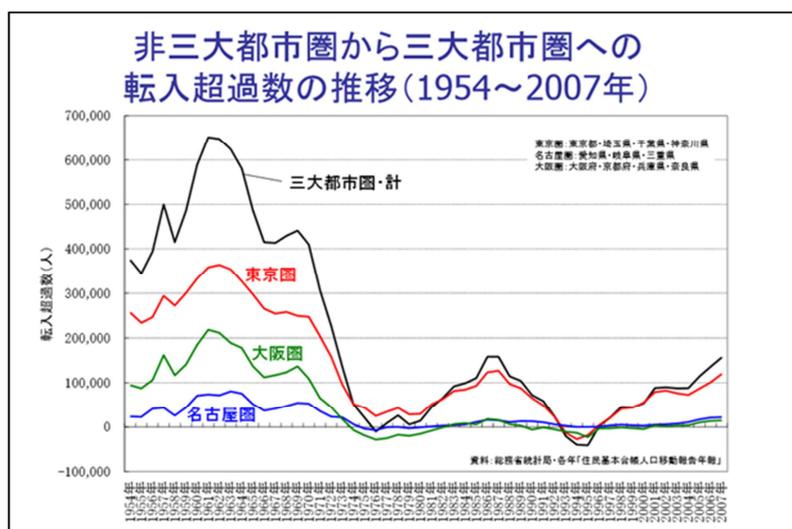


図 3 三大都市圏への転入超過数の推移⁵

⁴ 東京圏における人口変化と今後の見通し 日本経済調査協議会

⁵ 東京圏における人口変化と今後の見通し 日本経済調査協議会

第二章 郊外型ニュータウンとは

第1節 郊外型ニュータウンとは

(1) ニュータウンのモデル形態

①職住近接型

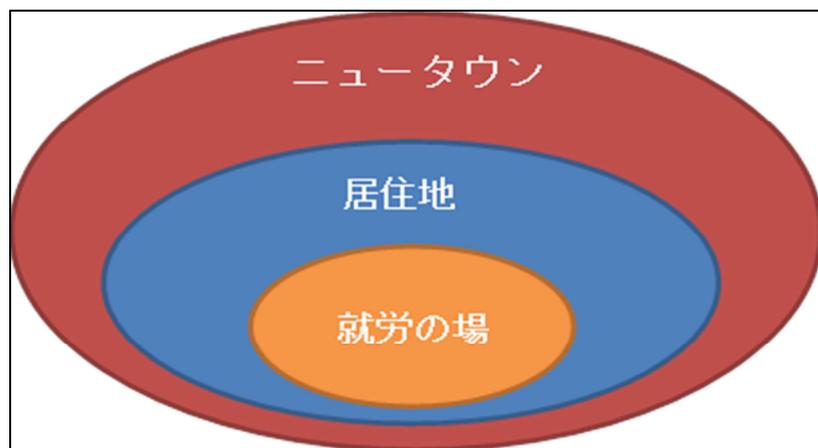


図4 職住近接型ニュータウン モデル図⁶

職住近接型ニュータウンとは、諸産業が集積し、人口が増加、結果として狭溢になった既存の大都市の機能を移転する形で開発されたニュータウンである。企業や工場、商業施設等を既存の大都市とは離れた地に移転、それに伴ってそこで働く人々の居住地も一体となって開発するというものである。したがって、ニュータウンに居住する場合、ニュータウン内に立地する企業等で就労することが前提となる。

②母都市依存型

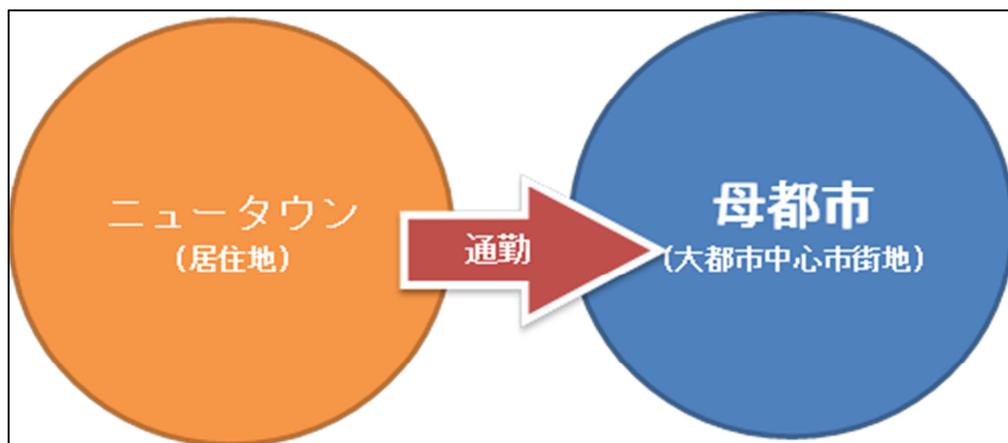


図5 母都市依存型ニュータウン モデル図⁷

⁶ 西山康雄『日本型都市計画とはなにか』をもとに筆者作成

母都市依存型のニュータウンとは、母都市となる大都市と周辺市街地の人口増加、住宅不足を補うために行われる開発である。ここにおける母都市とは、居住の場となるニュータウンに対して、ニュータウンに住む人々の就労の場が存在する場所を指す。したがってこの場合のニュータウンは、多くの雇用の場を抱える既存の大都市を母都市とし、そこで働く人々のベッドタウンとなる。居住地として特化した開発が行われるため地域内には大きな雇用を生み出すような場は存在せず、住民の経済活動は収入源となる、母都市である大都市に依存することとなる。

開発地域内から母都市への通勤が前提となるため、大都市中心市街地まで数十分以内に到達できることが必要となる。よって都心部と結ばれる鉄道路線の沿線や自動車通勤を前提とした母都市外縁部の開発、鉄道新線敷設と連動しての開発などが中心となる。

(1) 国外の郊外型ニュータウン

①イギリスにおけるニュータウン開発

イギリスにおけるニュータウンの開発は前項のモデル形態に当てはめると居住近接型の開発に該当する。イギリスにおいては主に 1940 年代～1970 年代にかけて、ニュータウンの開発が行われた。

(2) 日本の郊外型ニュータウン

日本における「ニュータウン」という用語は他の多くの国と異なり、明確な定義がなされていない。日本における「ニュータウン」とは郊外居住コミュニティづくり、もしくは大規模な団地開発がそれとみなされてきた⁸。

この日本におけるニュータウン開発であるが、それぞれの開発事例を前項のモデル形態に当てはめて考えていくとその大半が「母都市依存型」の形態に該当する。ニュータウンの内部は居住地に特化して開発されており、就労の場となりうるものは非常に少ない。したがって、ニュータウンに居住する場合は就労の場として多くの雇用を擁する大都市(母都市)で働くものであるということが前提となる。



多摩ニュータウン 筆者撮影

⁷ 西山康雄『日本型都市計画とはなにか』をもとに筆者作成

⁸ 西山康雄『日本型都市開発とは何か』第 8 章

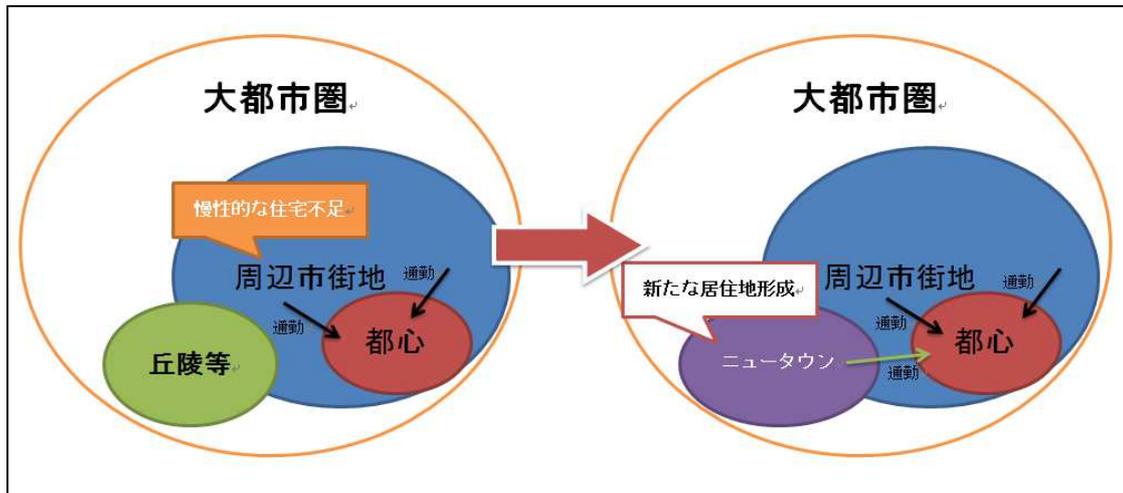


図6 日本型ニュータウン開発のモデル図⁹

日本におけるニュータウン開発のきっかけは、第一章において記したような、1950年代ごろからの人口の大きな流動が挙げられる。1950年代半ば、高度経済成長が始まると、東京や大阪など、大都市においては、新たな労働力として、各地からの急激に人口が流入するようになり、住宅不足の問題が表面化してきた。そのような状況の中、一つの対策として、当時、都心部から比較的近いにもかかわらず、未開の状態にあった丘陵部などを中心に、森林や田畑を切り開き、土地を抜本的に造成し、新たな住宅市街地として居住空間を創出する、いわゆる「ニュータウン」というかたちでの地域開発が進められるようになった。その多くが先に説明した、土地区画整理事業¹⁰が開発手法として用いられたことで、農村のような景観であった地域に区画の整った高度で機能的な住宅都市が作られていった。

開発主体としては地方公共団体や都市基盤整備公団（現・都市再生機構）などの公的機関が中心となるが、これに加えて鉄道会社や不動産業者などの民間事業者が主体となっている場合もある。

居住者の確保には、主な就労の場となる都心部への通勤の足の便が極めて重要となる。この時期には、郊外から都心へ向かう各鉄道路線の沿線では多くの箇所で大規模な宅地開発が行われた。これに加えて、森林や田畑が広がり、都市開発とはほぼ無縁であったような地域においてニュータウン造成の計画の一環として新規路線を敷設し、沿線全体を通じた大規模な地域開発が行われた事例も存在する。

⁹ 西山康雄『日本型都市計画とはなにか』をもとに筆者作成

¹⁰ 詳細は第2節において後述

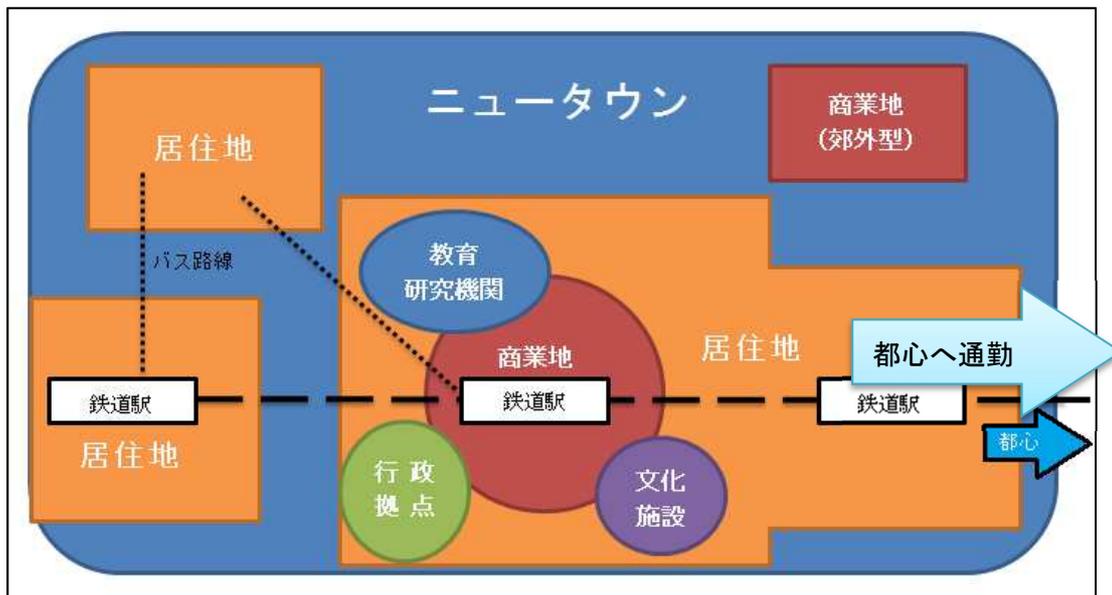


図 7 日本型ニュータウンモデル形態¹¹

このようなかたちで、東京や名古屋、大阪を母都市としながら日本におけるニュータウン開発は進められていった。代表的なものとしては、東京を母都市とするものとして、多摩ニュータウンや千葉ニュータウン、大阪を母都市とするものとして、千里ニュータウン、名古屋を母都市とするものとして、高蔵寺ニュータウンなどが挙げられる。

ニュータウンはそれまでの日本の住宅市街地にはなかった極めて高い居住環境を備え、戦後の核家族化の風潮とも相まって新しいライフスタイルを牽引し、国民の居住に対する概念に変化をもたらしてきた。大規模ニュータウンの開発が地域のありようを激変させることを利用して、新たなイメージの確立に成功した都市もある。

高度経済成長期に開発され、多くの若年層が入居していったニュータウンであるが、現在では開発から約 40～50 年が経過している。それにもかかわらず、開発から 40 年以上が経過した現在においても地域の魅力度が高く、若年層からも「住みたい街」として現在も人気を維持し、持続的な発展を遂げている地域も存在している。

しかしながら、ニュータウンの多くにおいては、高度成長期に住宅を求めて一斉に流入してきた人々が高齢者となりつつある。その一方で若年層の人々は流出していき、地域コミュニティや居住者の生活基盤の維持の問題が表面化している状況にある。

そこで、次節においてニュータウンに関連した都市開発の手法を取り上げたのち、第三節において、現在の郊外型ニュータウンに共通する諸問題について、より詳しく考えていきたい。

¹¹ 筆者作成

第2節 ニュータウン開発に関連する都市開発手法

(1) 新住宅市街地開発事業

新住宅市街地開発事業とは、住宅に対する需要が著しく高い地域において良好な住宅市街地の開発を目的として実施される事業である。宅地を造成や、公共施設の整備、造成された住宅を処分することによって、住区を形成する。

まず、開発事業者が計画された開発区域の土地を全面的に買収、収容する。収容した土地を造成して宅地を整備していき、宅地を求める者に対して売却する流れとなる。

千葉ニュータウン、多摩ニュータウンがこの手法を用いて開発されている。

(2) 土地区画整理事業

土地区画整理事業とは、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業である。公共施設が不十分な区域では、まず当該地の地権者たちからその権利に応じて土地の提供を得る。こうして得た大規模な土地を利用して、道路の整備や公園など公共用地などを増加させ、整理された宅地の基盤となるものを造成していく。そして、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に活用することで、社会資本を整備していく。このほか、その土地の一部は売却することによって資金を得、開発事業の関連費用に充当していく。

当該の地権者においては、土地区画整理事業後の宅地の面積は従来のもものと比べ、小さくなるものの、都市計画道路や公園等の公共施設が整備され、土地の区画が整うことにより、利用価値の高い宅地が得られる。地権者の土地をいったん預かり、区画整備したのちに再び土地を地権者に配当するという点が新住宅市街地開発事業と異なる点である。

多摩ニュータウンや東急多摩田園都市はこの手法によって開発されている。

第3節 郊外型ニュータウンに共通する諸問題¹²

日本における郊外型ニュータウンは、昭和30年代頃から、郊外の丘陵地を切り拓くなどして開発され、住宅が大量供給された。このことによって高度経済成長期の大都市へ集中する人口の受け皿となって機能してきた。

大都市への人口集中、住宅不足による大きな需要に対応すべく計画的に造成、供給されたことから、ニュータウンにおいては、公共施設の整備率は高いものの、同じような種類・間取りの住宅が集合し、同じような年齢層の居住者が集まる市街地としてまとまって形成されている傾向にある。特に初期に開発されたニュータウンは、開発から既に40年以上が経過しており、様々な問題が顕在化している。

一点目としては、居住者の高齢化と若年層、子育て世代の減少である。ニュータウン、特に団地等の集合住宅においては、入居開始になると20代～30代前後の比較的若い世代を

¹² ニュータウン再生について・ニュータウン再生の推進① 国土交通省
地域の経済 2011—郊外の“街の高齢化” 内閣府

中心として一斉に入居することとなる。同じような年齢層の人が大多数を占める状況だ。このまま時が経過して50年ほど経過するとこの団地に住む多くの人々は70代～80代の高齢者ということになる。したがって、コミュニティ内の高齢者の割合が著しく高く、一方で比較的若い年齢層の割合が相対的に低くなる状況に陥り、地域の活力が低下することに結びつく。大都市近郊のニュータウンにおいても過疎地域と同等レベルにまで高齢化が進行している地区もあり、団地単位でみていくとそれよりも高齢化率が高くなっている箇所も存在するのではないかと考えられる。

二点目としては、住宅・宅地の質の問題である。高度経済成長期に大量に供給された住

宅地であることから、住宅の様々な水準やバリアフリー状況については現在の住宅と比較して劣っている。加えて古いもの建設から50年を迎え、補修や改築が必要となっている建物も少なくない。高齢化率が高くなっている団地において、バリアフリー化は重要であり、また、老朽化への対策も必須事項である。しかしながら、住民の多くを高齢者が占めているが故、住民からの資金調達など、対策の実行には困難が伴うと考えられる。

今後、高齢化がさらに進行していくと、問題がさらに深刻なものになっていくのではないかと懸念される。

このような状況が放置されていったらどのようなことが起きるのであろうか。以下に示すモデルケースをもとに考えていこう。

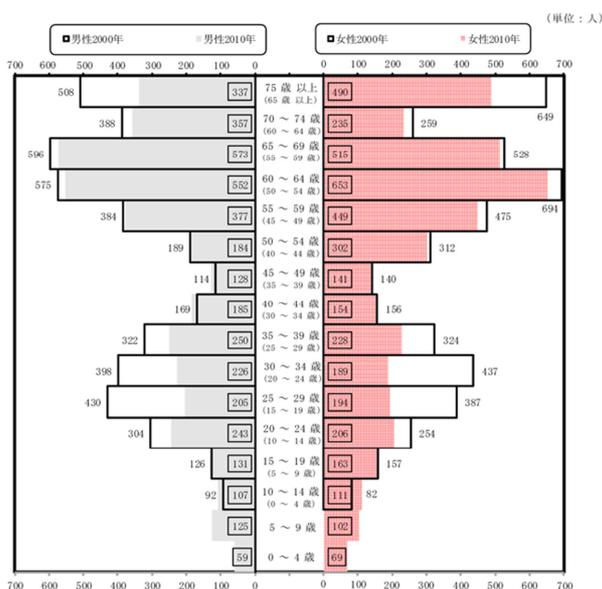


図8 某ニュータウンの年齢構成 (内閣府) 2001年及び2010年 (□が2010年)

①高齢化するニュータウンのモデルケース¹³

仮想のXニュータウン (1970年に入居開始したものとす)と、そこに入居したA一家 (1970年時点で父母30歳、子供3歳)を設定して考えていこう。

1970年

A一家 父母30歳 子供3歳
周辺には同じような核家族世帯が多数

1970年にXニュータウンが入居開始となる。このニュータウンのY団地A一家が入居する。このとき、父母30歳、子供3歳であった。

¹³ 三浦展『東京は郊外から消えていく!』を参考に筆者がケースを設定



1995年
A一家 父母 55歳
周辺は子供が独立して夫婦のみで暮らす世帯、子供と同居する世帯、孫ができて同居する世帯など様々。



2020年
A一家 母 90歳
周辺は老夫婦の家、独居老人の家が多数。廃墟と化した空き家や古びた団地が立ち並ぶ。

土地区画整理事業によって整備された美しい街並みで当時としては質の高い集合住宅や新築戸建て住宅が立ち並んでおり、周辺にはA一家のような比較的若い家族ばかりは居住し、活気があふれている。

1995年、Xニュータウンが入居開始から25年を迎える。A一家は父母が55歳、28歳の子供は既に独立している。

周辺の家庭は子供が独立して夫婦のみで暮らす世帯、子供と同居する世帯、孫ができて同居する世帯など様々である。Y団地は建設から25年が経過したが、生活する上で大きな問題は発生していない。ニュータウン内、隣町にショッピングセンターができ、自動車ですぐ出かけるようになった。

2020年、Xニュータウンは入居開始から50年となった。A一家は父が他界し90歳の母一人での生活である。

周辺の世帯も高齢者ばかりで、Y団地は空室が目立つようになった。近隣には廃墟と化した空き家が点在する。

築50年のY団地にはエレベーターがなく足腰が悪い高齢者が自室からの出入りするのには一苦労である。建物自体の老朽化も深刻化し、耐震性などに不安の声が上がっている。団地の管理組合で改築の検討が何度もなされてきたが、入居者の大多数は年金で生活する高齢者である。改築資金を募ることは困難であり、改築はおろか簡易的なバリアフリー化すらままならない。

郊外のショッピングセンター建設や居住者の減少の影響で近隣にあった店舗は閉店になった。自動車は既に手放し、日常生活の貴重な足は路線バスである。しかし、運行本数は1日5本のみで、買い物や病院に行くのも一日がかりである。加えて、最近では近所で孤独死した高齢者が数か月後に発見されるような騒動が起きるようになった。

オリンピックで盛り上がる都心部とは対照的にXニュータウンはゴーストタウンと化してしまった。

全く対策が取られぬまま、少子高齢化・人口減少の流れに巻き込まれていくと、このような深刻な事態も想定されている郊外型ニュータウンであるが、実際のニュータウンは現在どのような状況なのであろうか。ここからは東京都心のベッドタウンとして機能している3つのニュータウンの事例を見ていきたい。

第4節 現在のニュータウンの実際

(1) 開発途上の後発ニュータウン—千葉ニュータウン



千葉ニュータウン(千葉ニュータウン中央地区)俯瞰¹⁴

①計画から現在まで

表2 千葉ニュータウン 事業概要¹⁵

事業手法	新住宅市街地開発事業
立地	千葉県白井市・船橋市・印西市 東京都心から 25～45km 6ブロック、南北約2～3km、東西約18km
開発規模	計画面積：約1,930ha 計画人口：143,300人 計画戸数：45,600戸
施工者	千葉県および独立行政法人都市再生機構(旧 宅地開発公団)の共同施行

¹⁴ 東京・大阪 都心上空ヘリコプター遊覧飛行 より転載
<http://building-pc.cocolog-nifty.com/helicopter/>

¹⁵ 千葉県企業庁 千葉ニュータウン関連資料

千葉ニュータウンは東京都心部を母都市とする。千葉ニュータウン開発のきっかけは、高度経済成長のはじまった、1950年代にさかのぼる。

高度経済成長期の人の流れは先述の通りである。当時、東京や大阪などの大都市圏においては労働者が大量に流入していた。東京大都市圏への人口集中にともなった住宅需要の高まり、既成市街地における住宅不足などの問題が顕在化している状況にあった。そのような中、良好な居住設備を備えた住宅を大量に供給すべく、1966年に千葉県によって事業化されたのが千葉ニュータウンである。1978年には宅地開発公団（現 UR 都市機構）が事業に参画している。

東京都心から約 25km～45km ほどの北総台地に位置し、計画面積は約 1,930ha 計画人口は 143,300 人、計画戸数は 45,600 戸とそれぞれ設定され、この開発は、新住宅市街地開発事業として進められた。千葉ニュータウンにおける土地利用は、住宅用地が 30%、教育施設や商業施設などの公益的施設用地が 18%、道路や公園、緑地など公共用地が 36%となっており、住宅地造成が中心となる開発である。

千葉ニュータウンの基幹となる公共交通は北総鉄道北総線である。ニュータウンの開発にあわせて 1979 年に運航を開始、1991 年には都心方面と接続、直通運転が開始された。ニュータウンから都心部への唯一の通勤の足となっている。

教育機関に関しては、ニュータウンの宅地開発と連動して学区設定が行われている。千葉ニュータウンは人口 4,000～15,000 人程度の 18 の住区で構成されるが、小学校は 1 住区ごとに 1 校、中学校は 2 住区ごとに 1 校が設けられている。

商業施設に関しては、近年、多くの大型店舗が建設されている。ニュータウンを貫く幹線道路、国道 464 号線(北千葉道路)沿いには、大型のロードサイド型店舗が多く立地しており、ニュータウン内外問わず多くの買い物客が訪れる。一方で後発型ニュータウンであるが故なのだろうか、地域密着型の中小規模のスーパーや商店街の形成は見られない。

また、他のニュータウンと同様、周辺には広大な土地を有するため、大学や研究施設の誘致が積極的に行われている。千葉ニュータウン中央地区には、東京電機大学印西キャンパスが、印旛日本医大地区には名前の通り、日本医科大学千葉北総病院が立地する。

加えて近年では民間企業のオフィスや研究所、物流拠点などが設けられている。

ニュータウンの入居状況であるが、ニュータウン区域内、各エリアによってばらつきはあるものの、中心となる印西市のエリアにおいては計画戸数より実績戸数の一万戸以上少ない状況にある。実際にニュータウンの中核となる、印西市の千葉ニュータウン中央駅周辺では商業施設や研究施設などが立地する一方で、雑草の生い茂り、セイタカアワダチソウが咲き広がる、典型的な「空き地」が点在する状況である。

この要因の一つとしては千葉ニュータウンが 1970年代後半以降に本格的に開発されるようになった後発型ニュータウンであることが挙げられる。東京都心のベッドタウンとしての機能が高まったのは、鉄道が都心まで直通するようになった 1991 年であり、バブルが崩壊した後である。

ニュータウン地域内の年齢別人口に関する統計がないため詳細は不明であるが、後発型ニュータウンであるため、高齢化や人口減少等の問題が顕在化するのはいずれも先のことではないかと考えられる。現在の問題としては、計画人口に対する現住人口の少なさや、時代の進行に伴う需要と供給のミスマッチにより生じた雑草の生い茂る遊休地の存在の問題が挙げられる。また、近年では都心回帰¹⁶の志向が強まっており、都心の会社まで door to door で約 1 時間を要するこの地にいかにして若年層を誘致できるかが課題ではないか。

大型商業施設が複数立地、小中学校も住区ごとに計画的に設置されており総合して、比較的若い世代や子育て世代にとっては住みやすい環境が整っていると考えられる。実際にニュータウンのある印西市は全国住みよさランキングにおいて例年上位にランクインしており、一般的にも住みやすさは認知されている状況にあるのではないかと。

住みやすさでは高い評価を得ている印西市であるだけに、今後どのような取り組みが行われていくのか注目したい。

表 3 千葉ニュータウン 各市域別入居状況¹⁷

区分		白井市	船橋市	印西市	合計
戸数	計画戸数	12,500	2,200	30,900	45,600
	実績戸数	13,030	2,303	20,521	35,854
人口	計画人口	38,800	8,500	96,000	143,300
	実績人口	33,097	4,983	55,840	93,920

¹⁶ 高度経済成長期以降は都心の窮屈な住まいでなく、郊外に一戸建てのマイホームを構え、都心まで長距離通勤することを選択する者も多かった。しかしながら、近年においては戸建てにこだわらず都心に近い所に居住し、極力短時間で通勤することを好む傾向があるという。

¹⁷ 千葉県企業庁 千葉ニュータウン関連資料

(2) 開発から 40 年を迎えて—多摩ニュータウン¹⁸

①計画から現在まで¹⁹

表 4 多摩ニュータウン 事業概要

事業手法	新住宅市街地開発事業および土地区画整理事業
立地	東京都多摩市・稲城市・八王子市・町田市 東京都心から 25～40km 南北約 2～3km、東西約 14km
開発規模	計画面積：約 2,880ha 計画人口：285,900 人 計画戸数：81,650 戸
施工者	東京都、東京都住宅供給公社、都市再生機構など

多摩ニュータウンは前項の千葉ニュータウンと同様に東京都心部を母都市とする。開発のきっかけも千葉ニュータウンと同様、高度経済成長期の東京圏への人口流入である。

東京都心から約 25km～40km ほどの多摩丘陵に位置し、東京都稲城市・多摩市・八王子市・町田市にまたがる。計画面積は約 2,880ha 計画人口は 285,900 人、計画戸数は 81,650 戸とそれぞれ設定され新住宅市街地開発事業、および土地区画開発事業として開



昭和 43 年の多摩丘陵

パルテノン多摩 定点撮影プロジェクトより

発が進められた。ニュータウンの開発規模としては日本で最大のものとなる。事業開始は 1966 年、入居開始は 1971 年である。多摩ニュータウン全体の人口は、2008 年現在で 211,000 人であり、実際の人口規模においても国内最大のニュータウンとなっている。

多摩ニュータウンの基幹となる公共交通は京王電鉄相模原線と小田急電鉄多摩線である。ニュータウンの開発にあわせて 1975 年前後から段階的に運行を開始した。

商業施設に関しては、ニュータウンの中核となる拠点駅、多摩センター駅周辺には駅前型商業施設が立地し、ニュータウン外の地域も加えて、周辺地域の拠点となっている。このほか、幹線道路沿いにはロードサイド型の大型店舗が、また、ニュータウン内各所に地

¹⁸ 多摩ニュータウン—八王子市 (201511.15 閲覧)

<http://www.city.hachioji.tokyo.jp/seisaku/machidukuri/newtown/005175.html>

¹⁹ 写真 パルテノン多摩 定点撮影プロジェクトより (201511.29 閲覧)

<http://www.parthenon.or.jp/teitensatuei/gallery/archives/130.html>

域密着型の中規模スーパーマーケットなども点在する。大規模な団地エリア内には小規模な商店街展開している例もある。

教育・研究機関に関してはニュータウン外縁部も含めて大学等の教育機関が多数立地している。立地する大学の多さは一つの特徴ではないだろうか。首都大学東京（旧東京都立大学）や帝京大学、外縁部に中央大学など、様々な大学や短大が立地しており、最寄り駅周辺は大勢の若者で賑わいを見せている。

開発から約 40 年が経過した 2010 年現在も人口増加を続けている²⁰状況にあるが、一部に地区においては著しい高齢化が進行している。高齢化率は最も高い地区で 41.60%となっている²¹。築 40 年を迎え、更新時期に達した団地施設を保守する費用の確保や地域コミュニティの維持が課題となる。また、起伏の激しい丘陵上に立地し、エレベーター等バリアフリー設備のない古い団地では、高齢者の生活には困難が伴う。日常的な高齢者の生活支援といった様々な問題が表面化し、解決策が求められる。²² また、開発当初は各地区ごとに中小規模な小売店舗が数多くあったが、近年ではモータリゼーションの進展と郊外型大型ショッピングモール(ニュータウンのさらに郊外)が出店された影響等で、閉店しつつ状況にあるという。このような問題は地方都市において深刻化する問題として取り上げられているが、この地においても類似した問題が生じているのである。ニュータウンに居住する高齢者にとっては日常生活の上での大きな障壁の一つとなっており、対応策が急務である。今後近い将来、開発地区によっては更に著しい高齢化が進み、団地によっては居住者の大多数が後期高齢者となるものも生じてくるであろう。そのような中で、どのようにコミュニティの活力を高めていくことができるのだろうか。

²⁰ 東京都都市整備局 多摩ニュータウン人口調査（201510.2 閲覧）

<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/bosai/tama/pdf/tama09.pdf>

²¹ 平成 22 年国勢調査による

²² 多摩ニュータウン再生に係る調査・検討報告書 多摩市（201510.2 閲覧）

http://www.city.tama.lg.jp/dbps_data/_material/_localhost/08toshikankyo/10toshikeikaku/tamaNTsaiseigaiyouban.pdf

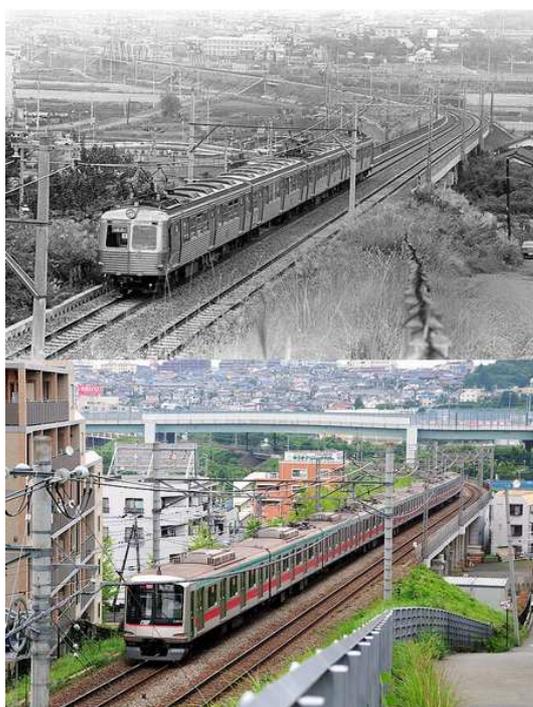
(3) 民間企業主体の開発—東急多摩田園都市

・計画から現在まで²³

表5 東急多摩田園都市 事業概要

事業手法	土地区画整理事業
立地	神奈川県川崎市、横浜市、大和市、東京都町田市 東京都心から 15～35km
開発規模	計画面積：約 5,000ha 計画人口：331,000 人 計画戸数：——
施工者	東京急行電鉄など

東急多摩田園都市の開発の目的は千葉ニュータウンや多摩ニュータウンと同様であり、東京圏での住宅供給である。この開発事業は、田園調布・洗足など、東急が関わってきた高



1970年代と2010年頃の多摩田園都市
晴れ時々Fe 今昔物語田園都市線 より

級住宅地開発のノウハウを引き継ぎ、1953年に五島慶太(当時の東急電鉄会長)が東京の人口過密を予測し、東京のベッドタウンとして優良な住宅地の供給を目指し、発案した。川崎、横浜、町田、大和の4市にまたがる東京西南部の多摩丘陵の一部エリアで、都心から15～35kmの位置にあり、開発総面積は約5,000ha、計画人口は331,000人とし、開発にあたっては、土地区画整理事業による開発方式を採用した。1959年に土地区画整理事業に着手したのを皮切りに、開発がすすめられた。そして、1966年の東急田園都市線開通以降は著しく発展が進むこととなる。多摩田園都市ではこれまでに53地区2,983haが開発されてきた(2011年時点)。2006年3月に開発はひとつの区切りを迎えることとなった。

事業開始以前は未開拓の広大な丘陵地帯であったが現在では数多くの住宅が建ち並び東京都心のベッドタウン的機能を果たしているほか、商業施設や大学などの教育機関も多く立地し、賑わいを見せている。2011年現在で

²³ 写真 晴れ時々Fe 今昔物語田園都市線 より
http://blogs.yahoo.co.jp/yaji_747/35522301.html

はエリア内人口が約 60 万人で、民間主導の街づくりとしては、国内最大規模のものとなっている。

現在でも多摩田園都市がその大部分を占める、東急田園都市線沿線は居住地として人気が高く、通勤時間帯の路線の混雑率も私鉄では全国一位となっている。

これらの取り上げたニュータウンはいずれも東京を母都市としベッドタウンとして機能している点は同様である。しかしながら、開発時期や立地場所によってニュータウンごとに状況がそれぞれ全く異なっていることがわかる。後発型の千葉ニュータウンは遊休地が目立ち、工夫次第では更なる発展の余地が残っている状況にあり、一方で比較的早い時期に開発が行われた多摩ニュータウンにおいては一部の地区においては著しく高齢化が進行している。また、東急多摩田園都市は東急グループなど民間企業中心の開発がすすめられ、注目される東急田園都市線の沿線地域として現在も人気を高めている。

次章ではこのような概況のニュータウンの実際について、筆者が現地を訪れて観察した結果をもとに検証していく。

第三章 ニュータウンの持続的な発展のために

第1節 現地での所見から

(1) 発展の余地—千葉ニュータウン

千葉ニュータウンは開発地区ごとに6地区に分けられる²⁴。北総線の各駅を中心としてそれぞれの地区ごとに開発が行われている。今回、筆者は千葉ニュータウン中央地区を訪れた。この千葉ニュータウン中央地区は北総鉄道北総線千葉ニュータウン中央駅を中心とし、地域が形成されている。駅名の通り千葉ニュータウンの中で中心的機能を果たしており、商業施設や教育・研究施設、物流倉庫などが複数立地している。成田スカイアクセスや整備が進め



千葉ニュータウン 筆者撮影

られる北千葉道路がニュータウンを貫き、東京都心と成田空港の中間地点に該当することから、都心と国際空港との結節点としての役割も期待されている。

鉄道路線と一体となった開発が行われたため、他地区へつながる公共交通の利便性は比較的高い。また、台地上に立地しており、丘陵地を開拓した多摩ニュータウン等と比較して土地の起伏が少なく、宅地内の急峻な坂なども存在しないため、高齢者をはじめ住民にとっては自身での移動が比較的しやすい状況にあると考えられる。一方で、広大なニュータウン内の交通としては巡回するコミュニティバスが運行されているものの、一日4往復のみと、地方の町営バス程度の運行本数しかない状況にあり、高齢者等が生活弱者になりうるという問題が生じると考えられる。

商業施設としては千葉ニュータウン中央駅の駅前にはイオンモール 千葉ニュータウンをはじめ大規模な駐車場を備えた複合型ショッピング施設や大型映画館等が立地する。この他、駅から離れた幹線道路沿いにはスーパーや大型のホームセンターが併設された商業施設が存在する。広大な駐車場を備えたロードサイド型の大型店舗は目立つ一方で中小規模の地域密着型のスーパーや商店街等は見られない。千葉ニュータウン地区内であっても、日常生活は自家用車を使用した移動が前提となる。

教育研究施設としては東京電機大学印西キャンパスや大手企業の研究機関が立地している。大学のキャンパスに関してはかつて、盛んに都心から郊外への移転が行われていたが、

²⁴ 西白井地区・白井地区（白井市）

小室地区（船橋市）

千葉ニュータウン中央地区・印西牧の原地区・印旛日本医大地区（印西市）

北総線の西白井・白井・小室・千葉ニュータウン中央・印西牧の原・印旛日本医大の6駅それぞれを中心核として地区が造成される。

少子化への対策や競合大学との競争力を高める観点から、近年では都心周辺に再集積させる傾向が生じ始めている。このような傾向の中、ニュータウン内のキャンパスを維持し続けられるかが重要となるのではないかと考えられる。

居住空間としては経年を感じさせる集合住宅が多数立ち並ぶ一方で、近年建設されたような戸建て住宅や、マンションが多く見受けられるほか、駅周辺においては高層マンションが複数建設途上にある。したがって、開発当初に造成された団地と近年新たに作られた戸建て住宅やマンションなど、それぞれの開発区画ごとに居住者の年齢層が大きく異なっているのではないかと考えられる。

(2) 地域ごとのギャップ—多摩ニュータウン

多摩市の丘陵部に存在する百草団地を訪れた。この団地は高齢化率が30%以上と全国平均を超えている。団地内には、団地造成と同時期に開設されたと思われる小規模な商店街や交番が見られた。驚いたことはこの小規模な商店街の中に空き店舗を活用したデイサービスセンターが設置されていたということである。この点に関しては高齢化しているこの団地の実態にあった取り組みであると感心させられた。

現地において感じた問題点としてはまず、団地居住棟が挙げられる。外見および高齢化率等の情報から判断すると、建築からそれなりの期間が経っていると考えられる。高齢化率の高さもあり、バリアフリー化などの面で問題が生じているのではないだろうか。

写真のように、団地は坂を上った丘の上に立地しているが、京王バスの路線が通っておりバス停も存在する。比較的本数も多いようでその点に関しては高齢者にとって生活しやすい要素の一つなのではないだろうか。しかしながら、このまま高齢化が進み人口が減少していくと、利用実態次第ではあるが、バス路線が維持できなくなる可能性も否定できない。



百草団地 筆者撮影

多摩ニュータウン全体として見ていくと、経年を感じさせる集合住宅が多数立ち並ぶ一方で、地区によっては近年建設されたような戸建て住宅や、マンションも多く見受けられる。また、駅周辺には商業施設も立地し、その他大学のキャンパスも存在し、若者の姿も多くみられる。千葉ニュータウンと同様に開発当初に造成された団地と近年新たに作られた戸建て住宅やマンションなど、それぞれの開発区画ごとに居住者の年齢層が大きく異なっているのではないかと考えられる。千葉ニュータウンと異なる点は、開発時期の異なる区画、それぞれの広さである。多摩ニュータウンは一つの「街」と言えるよう

な大きなエリアごとに同時期に作られたであろう住居が集まり、その集まり単位で実質的な「地域」が形成されているように見受けられる。

ニュータウン全体として見て、若年層や子育て世代が流入させることは可能であろうが、その層が新築の戸建て住宅や比較的新しいマンションへの入居する状況では、古い団地や住居が集積する地域の高齢化問題の解決には結びつかない。



多摩ニュータウン内丘陵地の住宅 筆者撮影

第2節 ニュータウンにおける取り組みの実際²⁵²⁶

(1) 各地のニュータウンでの取り組み

① 団地内のデイサービスセンター (多摩ニュータウン)

先述の多摩ニュータウン百草団地内の商店街空き店舗を活用したデイサービスセンターである。高齢者の多い団地内にセンターを設けることで、居住する高齢者にとって利用しやすい環境が作り上げられている。現に居住している高齢者の、長年住み慣れた場所に住み続けたいという願いを支える一つの要素になるのではないだろうか。

② 団地の空室の活用²⁷ (多摩ニュータウン)

多摩ニュータウンにおいて、近隣に立地する大学が団地の空き部屋を借り上げ、学生たちに近隣より安い家賃で提供するかたちで、学生寮として活用するという試みが行われている。この取り組みが進んでいくと、数年ごとに入れ替わりはあるものの、一定数の若年者が高齢化の進む団地に居住することになる。これに加えて高齢者に対するボランティアやイベントなど、当該大学と連携した更なる取り組みを並行して行うことで、高齢化した団地での諸問題の解決や、地域の活力の再興に結び付けていくことが可能になるのではな

²⁵ 多摩の拠点整備基本計画—東京都都市整備局(2015.11.20 閲覧)

<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/seisaku/tama/>

http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/seisaku/tama/pdf/tama_08.pdf

²⁶ ニュータウン再生について 国土交通省

²⁷ 高齢化の多摩ニュータウン 団地再生に“学生寮” NHK 首都圏ネットワーク

<http://www.nhk.or.jp/shutoken/net/report/20150422.html> (2015.11.20 閲覧)

いだろうか。また、ニュータウン以外においても大学の立地する地域においては類似の取り組みを実施することが可能である。このような試みが今後どのように広まっていくのか、注目したいところである。

③NPO 法人による高齢者向けサービス（千葉幕張ニュータウン）

千葉幕張ニュータウンにおいては、NPO が主体となって高齢者向けの買い物代行サービス等が実施されている。高齢者が近隣センター（団地内の商店街のような店舗）で購入したものを1回50円でNPOスタッフが玄関先まで配達するというものである。重い荷物をもって団地の上層階まで登らなくてはならない足腰の弱い高齢者にとっては非常に生活の支えになる取り組みではないだろうか。

一方でこうした担い手が民間のNPOの取り組みの問題点としては、広大なニュータウンなどの場合、すべての団地を賄いきれず、支援の手から漏れる空白地帯が生じうる点である。

④高齢者向け給食サービス（明石舞子団地）

空き店舗を活用して団地に居住する高齢者に対し昼食を提供するサービスが行われている。高齢者同士が集まり、食事を共にすることで、コミュニケーションを図る機会となり、高齢者の日常生活の愉しみの一つとなるとともに、認知症の予防の一助にもなる。

以上の例のように、各地のニュータウンにおいては高齢化の進む現状に合わせて様々な試みが実施されている。しかし、個々の様々な取り組みは実施されているものの、ニュータウン再生を総合的に管理する主体が存在しておらず、それぞれの取り組みに関わる主体同士の連携や調整が不十分なものになってしまっている現状が存在する²⁸。このような体制下においては各主体団体が個別に各自の課題に対応するかたちとなる。各主体同士で連携して目標を共有し合うことで、団地単位あるいはニュータウン単位で全体としての再生ビジョンが設定され、より効果的に再生が進むことになるが、それがなされないのである。

第3節 未来に向けて—ニュータウンにおける諸問題の解決にあたって

先ほどは同じニュータウン内においても高齢者の割合が高いエリアと比較的若い年齢層が多いエリアとはある程度明確に分かれていると考えられると述べた。したがって、自治体が若い世代の人々を流入させる何らかの政策を取り入れ仮にそれが成功したとしても、その多くは後者のエリアに入居することとなり、ニュータウン全体として若者の流入は確保できることになっても、前者の高齢者の多い初期の開発エリアの高齢化問題を根本的に解決させることには結びつかない。

この先、日本社会では少子高齢化・人口減少がさらに進行していくのは確実であることから、今後ほどの地域においても高齢化・人口減少は避けられない運命にある。したがって将来的な地域の維持していく上では、若年層を引き寄せる施策だけではなく、現にニュータウンに居住する高齢者が暮らしやすい環境を作り上げるとともに、それを支える民間

²⁸ ニュータウン再生について 国土交通省

の担い手をサポートする有効性の高い政策の実行が求められる。

また、前項に記したように、現状として各活動主体を包括し、ニュータウン再生を総合的に管理する主体が存在していない。

複数市域に跨るというニュータウンの特性上、既存の市域の枠組みにとらわれずに各自自治体が広域的に連携していかなくてはならない。また、自治体に加えてニュータウンに密接に関係する、交通事業者や商業施設の運営会社、不動産業者、そして民間団体などさまざまな主体がニュータウンの地域づくりに関わってくる。管轄ごと、団体ごとで取り組みが明確に分割されている状況では、施策の効果は半減してしまう。これらが互いに手を組みながらニュータウン再生を進める枠組みを形成していくことが大切なのではないか。

おわりに

本稿では、少子高齢化及び人口減少について、一般的に地方と比較して見過ごされがちである、大都市近郊における諸問題に関連して郊外型ニュータウンの事例を取り上げ、考察してきた。

第一章においては、日本全国および大都市圏における人口の変化と今後の見込みについて検討した。その結果、過疎高齢化問題で大々的に取り上げられ、今後が懸念されている大都市から離れた地方部のみならず、大都市圏の地域においても人口減少が既に始まっている、あるいは近い将来、減少に転じる見込みであることがわかった。

第二章においては、郊外型ニュータウンの開発の経緯と現状を検討し、また東京近郊の3つのニュータウンの概要を提示した。その結果、高度経済成長期に開発され、一斉に入居が始まり、古いもので建設から50年を迎えた今、一部のニュータウンにおいては居住者の高齢化が一気に進行し、それに起因する諸問題が顕在化しつつあり、対策が急務である状況にあることが分かった。また、東京を母都市としベッドタウンとして機能している点は同様であっても、ニュータウンごとに状況が全く異なっていることがわかった。

第三章においては、第二章にて概要を提示した3ニュータウンのうち、千葉ニュータウン、および多摩ニュータウンを筆者が訪れたことにより見て取れたニュータウンのリアルな姿とそこからうかがい知れた諸課題について提示するとともに、各地のニュータウンにおいて行われている課題の解決策に関する事例について検討した。その結果、区画に異なる居住者の年齢層の差異など、単純にニュータウンに若年層を流入させるだけでは解決することのできない問題点を見出すことができた。また、諸課題の解決に向けて各地のニュータウンで様々な取り組みが行われている一方で、それぞれの活動が単発的なものになりがちな傾向があり、それぞれの各活動主体を包括し、ニュータウン再生を総合的に管理する主体が存在しないという問題点の存在がわかった。

郊外型ニュータウンは高度経済成長期に急増した大都市の住宅需要をまかなうために各地で開発がすすめられ、当時としては水準の高い、整った居住環境の住まいが立ち並ぶ街となった。そしてこの優れた居住環境のニュータウンには新たな住まいを求める若い世代の人々が一斉に入居し、同じような年代層の人々が地域コミュニティの大半を占めるという、これまでの都市の地域と比較すると非常に特異である状況が生じた。

こうしたニュータウンが古いものでは開発から50年近くとなり、当時ニュータウンに入居した同じような年代層の人々は皆高齢者となり、ニュータウン内の団地は居住者が高齢者ばかりとなり、空室も目立つようになるなど、多くの問題が顕在化し、ニュータウンの維持が懸念されるようになってきた。

実際に現地を訪れ、ニュータウンを見ていくと、開発の時期やその他の要素によって、問題点はそれぞれ異なっているものの多摩ニュータウンにおいては一部の団地においては、先にモデルケースで示したような高齢化が程度の差はあれ、進みつつある状況にある

と見て取れた。一方、千葉ニュータウンに関しては多摩ニュータウンと比較して本格的な開発が行われた時期が遅い後発型のニュータウンであることから、現在も新たな集合住宅が建設され、発展の途上にあるように見て取れた。しかしながら、現在では新しい分譲マンションでも、40年後には、多摩の団地のような高齢者率が高く、空室が目立つマンションになってしまう可能性は否定できない。こうした後発型のニュータウンにおいては、初期のニュータウンにおいて既に見えつつある諸問題から学び取ることで、同じような道を歩まぬよう、あらかじめ対策を取っていく必要があるのではないかと。

今回は残念ながらニュータウン再生に関わる取り組みの実際について現場の方々の生の声を聞くことができなかった。仮にそれが実現していたのであれば、自身で見て受け止めた現状に加えて、現場で活動する方々の視点も交えてより深くニュータウン再生について検証することができたのではないかと考える。しかしながら、現地を訪問し、各箇所を観察することによって、実際のニュータウンと各種資料に取り上げられている問題点、加えて自身の問題意識等を結び付け、現状と課題に関して検証し、今後の方向性に関して、考察を深めることができた。

高齢化が進みつつあるニュータウンにおける、取り組みの事例を見ていくと、様々な主体が団地の高齢者の生活支援や、空室の有効活用、その他地域コミュニティの活性化に関わる活動を積極的に展開していることがわかった。しかしながら、複数存在する活動を行う主体どうしでは直接の結びつきがなく、それぞれの主体による活動がそれぞれ単発的に展開されているような状況にある。

活動を展開する主体どうしを結び付け、それぞれが連携しながら取り組みを進めていく包括的な枠組みが整っていない状況では、それぞれの活動のもたらす影響力は半減してしまうのではないかと。例えば自治体が「団地再生プロジェクト」的な活動の一環として、活動する民間団体と連携をとり、加えてその団体同士の間立つ役割を果たすことができれば、各主体同士が一体となって活動を展開する枠組みを形成することが可能になる。このようなことによってニュータウンの再生に関わる取り組みはより効率的に進むことにつながり。大都市周辺でも少子高齢化、人口減少の流れがさらに進んでいったとしても、住みやすく魅力高い地域空間の形成に結び付けていくことができるのではないかと。

あとがき

卒業研究にあたって当初は大都市圏の鉄道沿線の都市開発に関心を持ち、研究を始めていた。その一事例としてニュータウンに触れているうちに団地の老朽化や高齢化など、現代のニュータウンの諸課題について認識するようになった。「限界集落」として度々マスメディアに取り上げられる中山間地域に限らず大都市周辺にまでも少子高齢化の波はおよび、様々な影響を及ぼしていることを再認識するとともに問題意識が芽生えた。

ニュータウンで起こっている諸問題とその対策は、ニュータウンに限らずとも、少子高齢社会を迎えた現代日本における、将来の進むべき方向性を考える上でも共通する部分があり、役に立つ要素になるであろう。

一つ残念であったのは現地での調査は行ったものの、ニュータウン再生に関連する各アクターの生の声を聞くことができなかった点である。自治体のまちづくり担当、地域再生NPO法人などをあたることができれば現場目線での取り組みの実際とそこにある理想と現実のギャップなど、より深い考察に結びつける上での貴重な素材を手に入れることができたに違いない。

行政学研究室の活動で特に自身の中で大きかったものは、3年次後期のジョイント合宿と宇都宮市のまちづくり提案発表会である。数ヶ月におよぶチームワークで研究を進め、成果をまとめ上げた（まちづくり提案では第一位を受賞）。このような経験は他のゼミでは得ることができないであろう。この経験で定着した協調の精神は4年次の卒論執筆にも大きく生きてきたと考える。

自身が執筆に行き詰った時には、ゼミ生皆で自身のことのように考えてアドバイスをくれた。いわばゼミ生のチームワークによって論文が仕上がってきたとも言えるのである。ゼミのメンバーのサポート無くしてはこの論文を完成させることはできなかったであろう。心から感謝の言葉を申し上げたい。

最後に、指導教官の中村先生、卒論執筆をはじめとして、研究室活動の際には毎度懇切丁寧なご指導をいただき、ありがとうございました。また、就職活動や卒業後の進路に関しても気にかけて温かい言葉を頂き、とても励みとなりました。この場を借りて厚く御礼申し上げます。

参考文献

- アーク都市塾『まちづくりの哲学』彰国社 1991
- 阿部和俊『日本の都市地理学 50 年』古今書院 2011
- 天野光三『都市の公共交通 よりよい都市動脈を作る』技報堂出版 1988
- 井上繁『自治体の地域政策』同友館 2002
- 浦野秀一『まちづくりの主人公は誰だ』公人の友社 1993
- 大山真人『団地が死んでいく』平凡社 2008
- 上岡直見『持続可能な交通へーシナリオ・政策・運動』緑風出版 2003
- 白石克孝『現代のまちづくりと地域社会の変革』学芸出版社 2002
- 西山康雄『日本型都市計画とはなにか』学芸出版社 2002
- 蓮見音彦『現代都市と地域形成』東京大学出版会 1997
- 松本康『都市社会学・入門』有斐閣アルマ 2014
- 三浦展『東京は郊外から消えていく！』光文社 2012
- 山本茂『ニュータウン再生—住環境マネジメントの課題と展望学芸』出版社 2009
- NHK 首都圏ネットワーク「高齢化の多摩ニュータウン 団地再生に“学生寮”」
<http://www.nhk.or.jp/shutoken/net/report/20150422.html> (2015.11.20 閲覧)
- 日本経済調査協議会「東京圏における人口変化と今後の見通し」
http://www.nikkeicho.or.jp/wp/wp-content/uploads/hayashi_lec1.pdf (2015.8.24)