

調査研究報告書

初期ニュータウンの再生計画における計画遺産の
継承・活用に関する研究

服 部 敦 （中部大学工学部都市建設工学科 教授）

2025 年（令和 7 年）4 月

一般財団法人 第一生命財団

初期ニュータウンの再生計画における計画遺産の 継承・活用に関する研究

研究代表者 服部敦（中部大学工学部都市建設工学科教授）

[研究報告要旨]

本研究は、最初期の大規模ニュータウンの代表例とされる三大ニュータウン（千里・高蔵寺・多摩）及びメタボリズムグループが開発計画に関与したニュータウン（多摩・菱野・港北）を主な対象とする。

対象ニュータウンの初期のマスタープランを収集・整理し、特徴的な計画思想を抽出し、相互の関連から変遷過程をまとめた。ここから、近隣住区理論を基礎に継承・反対それぞれの立場からの住区構成の展開、歩車分離から自然地形の活用へと進む緑道システムの展開、広域的な役割を持つセンターの展開という3つの展開を抽出することができた。

対象ニュータウンの再生計画を収集・整理した。千里、高蔵寺、多摩において、住区構成、緑道システム、センターなどの計画遺産の継承・活用のための方策の位置付けを見出すことができた。ただし、高蔵寺では大きな取組みの進展は見られない。

ニュータウン居住経験者を対象に、ニュータウンにおける再生の取り組みや計画遺産の文化財への位置付けに関する認識についてアンケート調査を実施し、次のことが分かった。オープンスペース、緑道、幹線道路の風景がニュータウンらしさの典型として認識されていること。千里・多摩でニュータウンへの印象が良いこと。多摩・高蔵寺で再生計画に対する認知が高いこと。千里・多摩・港北でまちづくりの取り組みに対する評価が高いこと。千里・多摩で計画遺産の文化財への位置付けについて共感が高いこと。

以上から、次のことがわかる。第一に、初期ニュータウンの計画群全体に、住区構成・緑道システム・センターという計画遺産による文化的景観の形成が認められること。次に、千里・高蔵寺・多摩の再生計画において計画遺産の継承・活用が位置付けられていること。最後に、千里・多摩・港北で計画遺産の継承・活用の取組が進展し、居住者からの評価・共感が得られていること。

A STUDY ON INHERITANCE AND UTILIZATION OF PLANNING HERITAGE IN THE REVITALIZATION PLANNING OF EARLY NEW TOWNS

Ch. Atsushi Hattori (Prof., Dept. of Civil Engineering, Chubu University)

[S Y N O P S I S]

This study will focus mainly on the three major new towns (Senri, Kozoji and Tama), which are considered to be representative examples of the first large-scale new towns, and the new towns (Tama, Hishino and Kohoku) in which the Metabolism Group was involved in development planning.

We collected and organized the initial master plans of the target new towns, extracted characteristic planning ideas, and summarized the transition process based on their interrelationships. From this, we were able to extract three developments: the development of the residential district structure from the respective standpoints of succession and opposition based on the neighborhood residential district theory, the development of the greenway system that progressed from the separation of pedestrians and cars to the utilization of natural terrain, and the development of centers with a wide-area role.

By collecting and organizing the revitalization plans of the target new towns, we were able to find the positioning of measures for the inheritance and utilization of planning heritage such as residential district composition, greenway systems, and centers in Senri, Kozoji and Tama. However, no significant progress has been made in Kozoji.

A questionnaire survey was conducted among those who have lived in new towns regarding their perceptions of regeneration efforts in new towns and the positioning of the planning heritage as a cultural property, and the following findings were made. That open spaces, greenways, and arterial landscapes are perceived as typical of New Town character. Good impression of new towns in Senri and Tama. High awareness of the revitalization plan in Tama and Kozoji. High evaluation of town development efforts in Senri, Tama and Kohoku. High level of sympathy for the positioning of the planning heritage as a cultural property in Senri and Tama.

From the foregoing, the following can be observed. First, the formation of cultural landscapes through the planning heritage of residential district composition, greenway systems, and centers is recognized in the entire group of plans for the early new towns. Secondly, the revitalization plans include the inheritance and utilization of the planning heritage in Senri, Kozoji and Tama. Lastly, the efforts to inherit and utilize the planned heritage in Senri Tama, and Kohoku have made progress, and have gained the appreciation and sympathy of the residents.

目次

1. 研究の目的	1
2. 研究の方法	1
3. 対象とするニュータウンの概要	2
4. 対象ニュータウンの初期マスタープランの特定及び計画思想の抽出	3
5. 初期マスタープランを通じた計画遺産を捉える視点の抽出	17
6. 初期ニュータウンにおける計画遺産の継承・活用	19
1) 再生計画における言及	
2) アーカイブの取組	
3) まち歩き MAP の作成	
7. ニュータウンの計画遺産に関する市民アンケート調査	24
8. まとめ	33
1) 研究の成果	
2) 今後の課題	
参考資料1 本調査で把握したマスタープラン関係資料	34
参考資料2 関係年表	35

1. 研究の目的

1960年代以降、わが国では大規模なニュータウンの建設が相次いで行われたが、同時期に大量に入居した住民が一斉に高齢化し、地域の活力が減退するという、いわゆるニュータウン問題が2000年以降に顕在化し、初期のニュータウンにおいて再生のための方針・計画（以下、「再生計画」という。）が策定され、これらに基づく取り組みが進められている。

ニュータウンの建設にあたっては、気鋭のプランナーが国内外の先進的な計画思想や計画手法の導入・反映を図った開発計画が作成されており、都市の持続的な成長の観点から、再生計画の策定にあたっては、当初の計画思想・計画手法の検証・反映やこれらに基づき実現された施設・建築物や社会システム、すなわち計画遺産の保存・活用を図ることが望まれる。また、文化財の類型として比較的新しい「文化的景観」の対象として、ニュータウンを含めた調査検討が行われており、最初期の事例が着工から半世紀を経過したいま、再生計画において計画遺産としての文化的景観の保存・活用に向けた道筋が示されるべきである。

本研究は、最初期の大規模ニュータウンの代表例とされる三大ニュータウン（千里・高蔵寺・多摩）及び浅田孝・大高正人・黒川紀章らのメタボリズムグループが開発計画に関与したニュータウン（多摩・菱野・港北）を主な対象に、当初の開発計画と再生計画の内容及び実施状況の比較検討を行うことにより、ニュータウンの再生計画の策定・実施において当初の計画思想・計画手法の検証・反映及び計画遺産の保存・活用がいかに行われたのかを明らかにするための基礎的な整理を行うとともに、文化的景観としての計画遺産の保存・活用に関する行政・住民の意識と取り組みに関する現状を示し、ニュータウン再生の効果的な推進と計画資産の的確な保存・活用のための政策形成に寄与することを目的とする。

なお、本研究の主な対象ニュータウンを上記に限定したのは、当初の開発計画に関するプランナーの言説が多く残されており、調査研究の効果的な実施が期待されるためである。

2. 研究の方法

- ① 対象ニュータウンのマスタープランの原本及び策定経緯や計画思想を記録している書籍・資料を収集し、整理・分析する。
- ② 対象ニュータウンの再生計画及び計画に基づく取り組みや計画遺産を保存・活用する取り組みに関する資料を収集し、整理・分析する。
- ③ ①及び②で把握した内容を現地調査により検証する。
- ④ WEB アンケート調査を通じて、抽出した対象ニュータウンの居住経験者に対して、ニュータウンの再生計画遺産の保存・活用に対する認識を把握し、分析する。

3. 対象とするニュータウンの概要

主な調査対象として、初期の大規模ニュータウンを代表して、しばしば三大ニュータウンと称されることがある千里ニュータウン、高蔵寺ニュータウン、多摩ニュータウンを取り上げる。加えて、比較の対象として、近畿圏、中部圏、関東圏の同時期のニュータウンである泉北ニュータウン、菱野ニュータウン、港北ニュータウンを取り上げる。これらの6つのニュータウンの諸元を整理したものが表3-1、位置を整理したものが図3-1である。

表3-1 対象ニュータウンの諸元比較

	千里ニュータウン	泉北ニュータウン	高蔵寺ニュータウン	多摩ニュータウン	菱野団地	港北ニュータウン
立地地域	大阪府：吹田市・豊中市	大阪府：堺市南区・和泉市	愛知県：春日井市	東京都：稲城市・多摩市・八王子市・町田市	愛知県：瀬戸市	神奈川県：横浜市
事業手法	一団地の住宅経営 新住宅市街地開発事業	新住宅市街地開発事業	土地区画整理事業	新住宅市街地開発事業 土地区画整理事業		土地区画整理事業 土地改良事業
事業主体	大阪府企業局	大阪府企業局	日本住宅公団	東京都・都住宅供給公社・日本住宅公団	愛知県住宅供給公社	日本住宅公団
事業期間	1960-1970 新住：1964-1970	1965-1982	1966-1981	新住(都・公社):1966-2003 新住(公団):1966-2005 区画整理:1969-2005	1966-1978	第1・2地区：1974-1996 中央地区：1996-2005
まちびらき	1962	1967	1968	1971	1970	1983
開発面積(ha)	1160	1560	当初：850、実施：702	2884	173.5	1340.3
計画戸数(戸)	37330	54000	20600	81650	7032	57,100*
計画人口(人)	150000	180000	当初：87000、実施81000	342200	30000	220,000*
ピーク人口	128,993(1975)	16,400(1992)	52,000(1995)	224,000(2015)	21,746(1994)	ピークアウトせず
住区構成	3地区12住区	3地区16住区	7住区	21住区	3住区	2地区
鉄道	北大阪急行(2駅・地下鉄御堂筋線直通) 阪急千里線(3駅) 大阪モノレール(2駅)	泉北高速鉄道(3駅)	JR中央線(地域外) 愛知環状鉄道(地域外)	京王相模原線(7駅) 小田急多摩線(3駅) 多摩モノレール	愛知環状鉄道(2駅)	横浜市営地下鉄3号線(4駅) 同4号線(4駅)

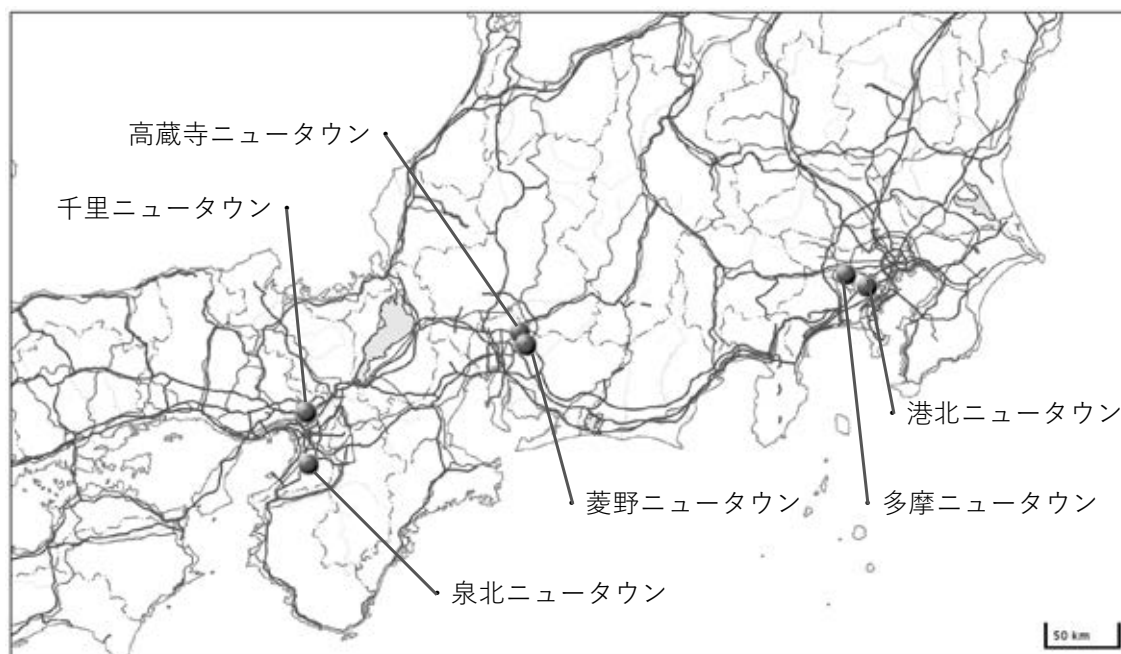


図3-1 対象ニュータウンの位置

(出典：地理院地図を用いて筆者が作成)

4. 対象ニュータウンの初期マスタープランの特定及び計画思想の抽出

4-1. 千里ニュータウン

1950年代の大都市への人口集中・住宅難の激化が進み、大阪市の通勤圏にある約4000haという未開発の丘陵地の存在はニュータウン開発への期待を高め、大阪府では千里丘陵におけるニュータウンの検討に着手した。

日本で初めての大規模ニュータウンの検討であり、数々の調査研究委託が学会、大学に委託され、試行錯誤によるこれらの検討成果を得て、マスタープランが形成されていった。

その最初となるのは、日本住宅公団から日本都市計画学会に委託された「新住宅都市の計画基準に関する研究」(1957)、京都大学西山卯三研究室に委託された「北大阪丘陵開発計画に関する研究」(同年)である。前者では、日笠端による近隣住区の上位概念である「共同住区」の提案を受け入れた計画単位の構成を提案しており、後者では、交通計画に

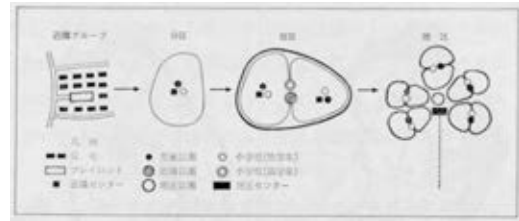


図4-1 住区構成図 (出典：千里ニュータウンの建設 p20)

応じた段階的な開発を提案している。これらの成果を踏まえて、大阪府は基本構想にあたる「住宅地区造成説明書」(1958)を作成し、用途取得交渉を開始した。基本構想では、計画区域を約1320haに設定して、人口15から20万人を想定し、梅田―垂水―箕面間の自動車専用道路及び地下鉄の導入、駅周辺の中心施設地区及び東側への副中心施設地区の設置などを示している。

さらに、日本都市計画学会に「地方計画に基づく近郊住宅都市建設基準に関する研究」(1958)、日本建築学会に「丘陵地帯における住宅都市建設のための住区、住宅の計画及び設計に関する研究」(同年)を委託した。前者では、「一つの都市か、地区の集合か」を第一の命題に中心地区の在り方が検討され、一つの都市中心と2つの地区中心を置くこと、周辺に環状緑地帯を置くことなどが提案されている。後者では、画一的にならない住棟配置、小学校の低学年・高学年に分離を前提にした低学年学校に対応した分区の設定などが提案されている。

これらの成果を踏まえて、大阪府は阪急千里山線及び大阪市高速鉄道の二本の鉄道の導入と駅周辺の中心市街地の形成などを内容とした計画原案にあたる「住宅地区造成説明書」(1959)を作成し、これをもとに、マスタープランの作成を東京大学高山研究室に委託した。「マスター



図4-2 「マスタープラン案の検討及び実施設計作成基準の作成」第4次案 (1960,大阪府企業局宅地開発部,p12)

プラン案の検討及び実施設計作成基準の作成」報告書がまとめられ、第1次案から第4次案(最終案)までのマスタープランの検討過程が示されている。ここでは、3つのセンター地区、2つの鉄道(阪急千里線は南側のセンターまで)、中央環状線・御堂筋線を含む幹線道路構成が示され、対象区域からの東側丘陵地帯の除外や周辺緑地の縮小などが検討されている。本研究では、新たな法制度の導入の必要性や一団地の住宅経営を活用した当面の計画決定についても提案している。

この成果を踏まえて、大阪府はマスタープランにあたる「住宅地区造成説明書」(1960)を作成した。このプランではAからLまでの12の住区が設定され、このうちAからEまでの5つの住区について一団地の住宅経営の都市計画決定が行われ、1961年には造成工事が開始された。この後、中央環状線の位置・形状が確定し、I・J・Kの住区での設計変更を受けて、1962年に計画の全体像が確定するとともに、ニュータウンのまちびらき、F・G・Hの3住区における一団地の住宅経営の都市計画決定が行われた。1963年には新住宅市街地開発法が制定・施行され、事業手法は1964年には新住宅市街地開発事業に切り替えられた。

マスタープランの計画規模は、区域1160ha、人口15万人、住宅戸数3万戸であり、主な内容は次のとおりである。

- (ア) 2つの鉄道を敷設し、中央地区センター、北地区センター、南地区センターに駅を設置。御堂筋線及び中央環状線は広域交通を担いつつ、地区幹線としても機能。千里中央線及び千里1号から4号線を地区幹線として整備。
- (イ) 12住区で構成。住区は2つの分区で構成し、分区ごとに幼稚園を併設した低学年対象の小学校を設置、住区ごとに高学年対象の小学校を設置。商業施設は分区ごとにセンターを設置(一方が近隣センター、他方がサブセンター)。なお、実施段階では小学校の高低分離方式は実現せず、K・D・E地区では大型近隣センター1箇所(D・Eでは2住区1センター)に変更するなど、分区の役割は次第に希薄化。

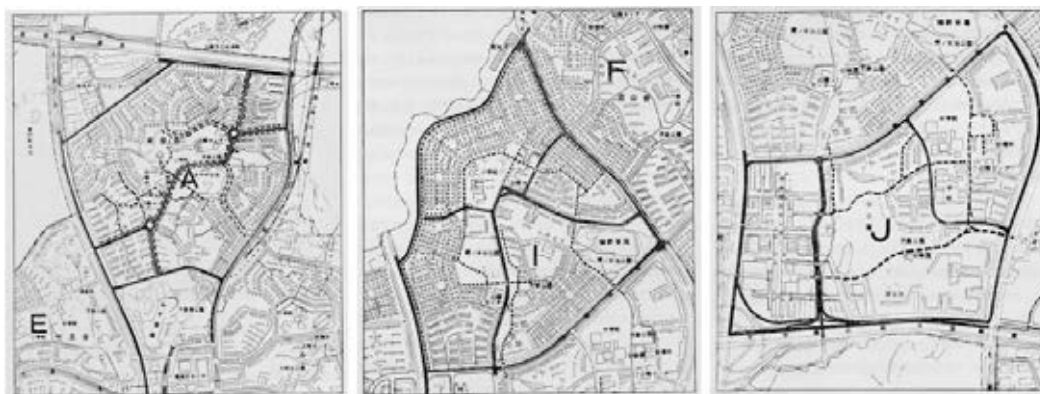


図4-3 歩車分離の設計経緯図<A地区・I地区・J地区>(出典:千里ニュータウンの建設 p53)

- (ウ) クルドサックによる街区への通過交通排除を志向。歩行者専用道路はクルドサックを結ぶものとして想定。クルドサックは実施段階で多くが通過交通を許して無効化。一部の公営住宅ではラドバーン型の街区を意識した囲み型配置を実施。D・E・I・J・K・Lの住区では、歩行者専用道路に沿ってオープンスペースや近隣センターを設ける緑道システムを採用(1963-1965)。

(エ)住区構成に応じて段階的に公園を設置し、無秩序なスプロールを防止するための周辺緑地を設置。公園緑地の面積比率を23.8%に設定。

千里ニュータウンの計画が確定した1962年には大阪地方計画が策定され、千里ニュータウンの建設は、堺・泉北臨海工業地帯の造成や新十大放射三環状線道路(特に中央環状線)の建設とともに、大阪府全体の広域計画の中に位置付けられた。その後、中央地区センター、御堂筋線・中央環状線の用地の拡大が行われ、第2次大阪地方計画(1966)では従来の住宅都市の位置付けに「副都心」を追加した。

これに伴い、中央地区センターの計画は見直され、御堂筋線の西側に15haの業務施設地区を新住法の特例として追加し、36haの規模となった。中央地区センターのデザインは、1966年に東京大学高山英華研究室により作成された。

計画では、地下鉄の駅の上に整備される人工地盤上に南北にペDESTリアンデッキが渡され、両側に商店街が沿うとともに、北端のシビックセンターと南端のアミューズメントセンターを結び、メインのデッキには周辺からデッキが渡されて接合部に5種類に性格づけられた広場が設置されている。このデザインは、イギリスのカンバーノールド・ニュータウンのセンターのアイデアを取り入れたものであると指摘されている。



図4-4 千里中央地区センター (出典：千里開発センター「千里ニュータウン」1970)

4-2. 泉北ニュータウン

大阪府が1956年に大規模宅地の開発計画を検討し始めた時、泉北丘陵も対象に入っていたが、第一候補としては千里丘陵が選ばれた。1960年に大阪府企業局が設置され、千里丘陵の開発事業が本格化し始めた時、泉北丘陵の開発に向けた検討が始められた。

当初、泉ヶ丘、光明池、信太山、榎、和泉の5地区で検討されていた対象区域のうち、和泉を除いた4地区1835haを対象として、基本計画(パイロット・プラン)を作成するため、大阪府企業局は日本建築学会近畿支部に調査を委託した(1963)。調査結果は「泉北地区開発の基本計画調査研究」(1964)としてまとめられた。この調査結果をもとに、検討を加えた結果として、信太山地区・谷部の農地部分の事業区域からの除外、鉄道と幹線道路の同じ位置への設置等の変更を加えて、1520haの対象区域について次の項目を内容に含む基本計画を決定し、新住宅市街地開発事業の都市計画決定及び事業決定(1965)に至った。

・17の住区で構成し、駅(地区センター)から周辺に向けて人口密度がするように設定し、立地特性に応じて住区を性格づけ。C地区は单身者のためのセンターを形成。

・3つの地区センター、住区ごとに近隣センターを設置。

・塔状高層住宅、中層住宅の囲み配置、テラスハウスなど多様なタイプの住宅で変化に富んだレイアウトを形成。

・鉄道に沿って地区内の主幹線道路である泉北中央線を通し、泉北北線、泉北南線により地区外周を巡る環状道路を形成。

・歩行者専用道路として、地区センターに向かう1本の太い緑道を設定。

・各地区にサービスセンター、泉が丘地区に单身者センター、梅地区にリサーチセンターを設置。

各住区の基本設計(マスタープラン)は、1965年から1968年にかけて(ヤングタウンは1969年に)順次進められた。各地区センターの基本設計もこの間にまとめられた。実施段階で、泉ヶ丘地区への高蔵寺の編入など区域変更を経て、1982年に最終的な計画の姿が確定した。



図4-5 基本計画1964(出典：泉北ニュータウンの建設p9)

4-3. 高蔵寺ニュータウン

1955年頃から中京地域への工業進出・人口集中が活発化した。首都圏・近畿圏に比べて人口の過密は深刻な状況ではなかったが、日本住宅公団では、名古屋市の都市整備を進める一方で、その存続のために中京圏にニュータウンを構想し、1960年に土地の選定を開始した。5箇所の候補地のうち、工業立地と住宅供給のバランスが取れる高蔵寺地区が選ばれた。

1961年から東京大学高山研究室に日本住宅公団の専任計画チームが協力する検討体制が構築して、マスタープランの検討を行った。

当初のガイド・プランでは、地形から3つの整備ゾーンを設定し、劇的な効果を狙って、都市的サービスを提供するセンターを最も奥のゾーンに置いて、2方向から幹線道路が接続するプランを検討したが、強力なワンセンター・システムを導入するため、3つのゾーンの中心にセンターを設けるプランに変更された。住区の外縁には、都市経営の観点から誘致施設が設定された。

1961年11月に第1次基本計画「高蔵寺ニュータウン開発基本計画」がまとめられた。3つのゾーン構成は同じだが、谷筋を通る主幹線道路から3つのリング状道路へと接続する道路構成とし、主幹線道路沿いのペDESTリアンデッキ上にセンターを設けて、各住区とは歩行者専用のモールで結び、歩車分離を徹底させた。3つの住区は尾根筋に設けられたオープンスペースを含む緑道で囲まれ、内側を公団開発のエリ

ア、外側を民間開発のエリアとした。基本計画には、ワンセンターを人口の半分以上が徒歩で利用できるようにする観点からさらに検討が加えられ、センター周辺の居住密度が高められた。この時点で、地理的な条件に縛られず、サービスを選択的に享受する後にオープン・コミュニティと呼ばれる考え方も導入され、3つのリング状の住区という閉じた構成との矛盾が際立つようになった。

オープン・コミュニティ(反近隣住区)の原則を徹底する観点から、マスタープランの見直しが行われ、1962年12月にまとめられたプランに基づき、1964年1月に第二次基本計画「総合調整ならびに基本計画の検討」がまとめられた。1962年12月のプランでは3つのリング状の幹線道路は周辺部で開いて二股のフォーク状に改められ、谷部の幹線道路を挟んで、計画住宅と民間住宅地が交互に置かれ、尾根筋の緑道沿いにオープンスペースが置かれる構成となった。幹線道路と並行に斜面の中腹にはセンターから高層住宅を伴ったペDESTリアンデッキが伸びて、都市軸が形成された。

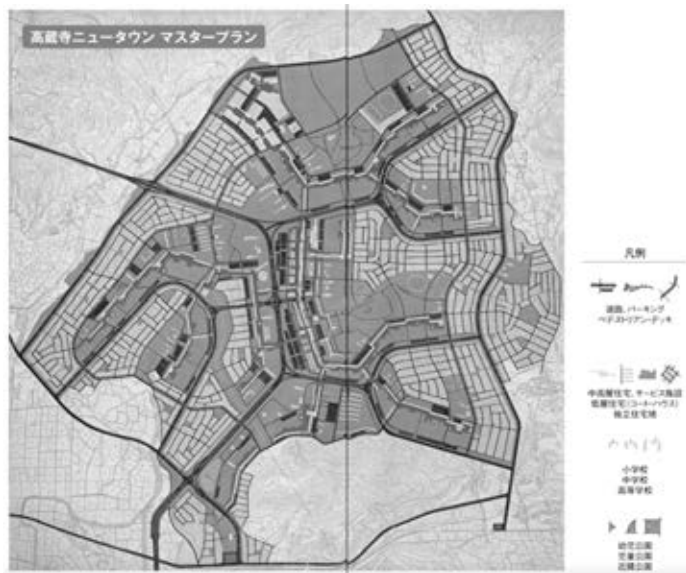


図4-6 高蔵寺ニュータウンマスタープラン（出典：高蔵寺ニュータウン計画）

実施計画の段階において、ペDESTリアンデッキによる都市軸の整備は事業採算上困難と判断されて平面の歩行者専用道路によるネットワークに、オープンスペースを結ぶ尾根上の緑道は幅員12m、片側歩道幅員3.25mの自動車交通を伴う道路(呼称は緑道のまま)に置き換えられた。

高蔵寺ニュータウンの土地区画整理事業は、1966年に着工した。事業の実施段階で、既存施設の移転困難のため第3工区が事業区域から外され、3つのフォーク状幹線道路のうち1つは実現せず、環状に整備される予定だった緑道は西側のみが予定の幅員で整備され、環が閉じられることはなかった。

「第3次愛知県地方計画」(1970)では、約10万戸の住宅不足を背景に大規模住宅団地開発の推進が位置付けられ、高蔵寺ニュータウンの北西に桃花台ニュータウンの建設が計画され、中京圏陸上交通整備調査会議による「中部圏鉄道網計画」(1974)に名鉄小牧駅から桃花台、高蔵寺両ニュータウンを経てJR高蔵寺駅を結ぶ新交通システム「桃花台線」の計画が盛り込まれた。桃花台線は、1993年に小牧―桃花台間が開業したが、利用が伸びず、高蔵寺ニュータウンまで延伸されることなく、2006年に廃止された。

4-4. 多摩ニュータウン

多摩ニュータウンの建設は、開発面積が広大で、事業期間も40年と長期間にわたったことから、全体マスタープランの策定後、地区単位での見直しが順次行われており、単一の計画で全体像を把握することは難しい。以下に、複雑な経緯を整理しながら、初期マスタープランとして捉えるべき計画群を抽出する。

1) 全体マスタープラン

多摩ニュータウンの区域となる南多摩地域は、首都圏整備基本計画(1958)の近郊地帯(グリーンベルト)に位置付けられていたが、無秩序な市街地の拡大が進み、東京都は首都整備局を設置(1960)し、多摩地域でのスプロール防止と集団的宅地開発の可能性の検討を開始した。「集団的宅地造成計画に関する調査」(1961)を経て、新住宅市街地開発法の整備に伴い、東京都から依頼を受けた日本住宅公団は「南多摩総合計画策定委員会」(松井達夫委員長)を設置(1963)し、第1次から第3次のマスタープランの検討を行った。IFHPC(国際住宅都市計画連合)設立50周年記念世界会議(1963)では“Bigger Cities or More Cities”をテーマにした議論が行われ、分散的に衛星都市を整備するニュータウンに対して、大都市の拡大を図るニューシティが提示された。マスタープランでは、この影響を受けて、都心から鉄道・幹線道路で軸状に拡大する都市を志向し、人口30万人、タウンセンターの早期形成、連合都市圏としての整備などの方向性が示され、八十島レポートを受けて、京王線・小田急線の延伸の方向が盛り込まれた。これを受けて、東京都首脳会議は首都圏整備基本計画(第一次)に対置するため、「南多摩新都市建設に関する基本方針の決定」(1964)を決定した。

日本住宅公団では、さらに第4次から第6次にかけてワンセンターシステムの採用を含めてマスタープランの検討を進め、新住宅市街地開発事業の都市計画決定(1965)が行われた。日本都市計画学会が委託を受けて作成した「多摩ニュータウン開発計画1965」報告書が第6次案であり、マスタープランの全体像が確定した。

第6次案では、多摩ニュータウン(約3000ha)に周辺の約4500haを加えた多摩新都市区域を開発対象とし、周辺人口15万人を加えた45万人を考慮にいて、

「多摩ニュータウン周辺連合都市」の形

成が構想された。計画区域は、想定される鉄道ルートに沿線両側1km(やむを得ない場合は1.5km)の範囲とし、ニュータウンのマスタープランの要点として、①都心性の高度のサービスを提供するワンセンター、②4駅(センターと3つの駅前センター)、③尾根部の緑地保存(誘致施設配置)、④中学校単位の住区構成などが示された。

しかし、関係自治体で構成される南多摩ニュータウン協議会から既存集落の区域除外の要請(1965)が行われたことを受けて、大高正人建築設計事務所に「自然地形を前提とした住宅地開発のモデル設計とコスト分析」を依頼し、尾根部の自然地形を活かした最小限の造成を行う自然地形案と呼ばれる第7次案を作成した。



図4-7 多摩ニュータウンマスタープラン・新都市区域土地利用計画図(出典:多摩ニュータウン開発計画1965)

第7事案に基づき、既存集落の区域除外と同区域における土地区画整理事業について都市計画決定(1966)、さらに新住宅市街地開発事業の事業決定が行われて、日本住宅公団、東京都、東京都住宅供給公社が住区ごとに分担して事業を実施する体制が整った。自然地形案は、事業の採算性の観点から採用されず、中造成案を再び大造成案に戻った。

連合都市の構想は、「広場と青空の東京構想」(1971)に「多摩連環都市計画」として都心と多摩連環都市の二極構造が位置付けられ、立川市・八王子市・多摩ニュータウン・秋留台地が幹線道路及びモノレールで環状に連絡する構想が示された。



2) 行財政要綱

1967年に東京都知事となった美濃部亮吉が多摩ニュータウン開発に否定的であったことから、事業の進捗はいったん停滞したが、東京問題調査会(都留重人)による居住人口を30万人から40-45万人に増やす提言や職住近接を求めるロブソン・レポートを受けて、知事がリーダーシップをとる「東京都南多摩開発計画会議」が設置(1970)される。東京都から依頼を受けて、多摩ニュータウン研究会が「新しい都市の建設—70年代の都市づくり 多摩ニュータウン—」報告書が作成されたのもこの時である。南多摩開発計画会議では、財政負担増を懸念する多摩市に対して学校施設の貸付を行う暫定措置を決定して、諏訪・永山地区における第1次入居(1971)が実現した。しかし、多摩市から改めて開発受け入れのための4条件の提示(1973)があり、第2次入居に向けた住宅建設はストップすることになった。

図4-8 自然地形案 B2 地区

(出典：日本住宅公団南多摩開発局『多摩ニュータウン開発計画《自然地形案 1965》報告書』(1977))

地元自治体の行財政負担の問題を解決するために、「多摩ニュータウンにおける住宅の建設と地元市の行財政に関する要綱」(1974)が南多摩開発計画会議で決定され、住宅建設は再開されることになる。行財政要綱では、緑とオープンスペースの確保を前提に、一時40万人以上と設定された人口を30万人に戻し、「緑とオープンスペースは、住区面積の30%以上を確保する(第9条)」、地元の税収入確保のために「業務施設用地をできるだけ確保する(第10条)」などの土地利用に関する重要な規定を置くとともに、地元市に対する各種の手厚い財源措置を講じている。

業務機能の導入のため、諏訪・永山街区では、特別用地地区である「特別業務地区」(サービスインダストリー地区)を都市計画決定した(1981)。新住宅市街地開発法の改正により、「特定業務施設」が導入され(1986)、これを受けて、多摩地域において連合都市型の業務核都市を構想する「南多摩新都市開発計画1990」が策定された。計画では、多摩ニュータウンを中心とする9000haを南多摩都市域と捉え、多摩センター・拠点地区等における特定業務施設の大幅導入、多摩都市モノレールの整備等を提唱した。

業務機能の導入のため、諏訪・永山街区では、特別用地地区である「特別業務地区」(サービスインダストリー地区)を都市計画決定した(1981)。新住宅市街地開発法の改正により、「特定業務施設」が導入され(1986)、これを受けて、多摩地域において連合都市型の業務核都市を構想する「南多摩新都市開発計画1990」が策定された。計画では、多摩ニュータウンを中心とする9000haを南多摩都市域と捉え、多摩センター・拠点地区等における特定業務施設の大幅導入、多摩都市モノレールの整備等を提唱した。

2. 緑とオープンスペースに着目した計画見直しと骨格構造の計画

住宅建設の再開後、行財政要綱を踏まえた計画の見直しが進められる。道路構造令改正(1971)による歩行者専用道路の法定化に伴い、諏訪・永山エリアでは近隣センターを結ぶ横一本だけであった歩行者専用道路が、貝取・豊ヶ丘エリアにおいて初めてネットワーク化が図られる。しかし、5階建て中層板状住宅と11階建て高層塔状住宅による住棟構成は依然として変化はなく、計画思想の大きな展開は見られなかった。

1980年代の鶴巻・落合エリアの整備以降、行財政要綱の「緑とオープンスペースを30%以上」の規定を受けて、緑とオープンスペースに着目した次の3つの空間計画が試みられた。

- ① 鶴巻・落合エリアでの基幹空間(1977-)：緑とオープンスペースだけで街の骨格構造を形成するもの。富士山への眺望を確保する軸線や街区を見渡す丘を持つ公園などを形成。基幹空間の囲みの中に当時人気が高まったタウンハウスのゾーンを形成。
- ② 自然地形案の復活(グリーンヒル貝取)：自然地形案を再評価して、貝取エリア北端の残された自然地形を利用して斜面地住宅を整備。
- ③ 尾根筋の自然遊歩道(多摩よこやまの道)：1973年に変更された多摩市・町田市の行政界を示す公共空間を提供。

ランドスケープアーキテクト上野泰は自然地形案のモデルスタディ、港北ニュータウンのグリーンマトリクス形成に関与した後、鶴巻・落合エリアでの基幹空間のデザインに参画し、次の2つの取り組みへと発展させた。

- ④ 稲城エリアの緑の環の貫入(1984-)：稲城市の全体構造である緑の環構造を住宅地に貫入させ、街と街外れのコントラストを形成。
- ⑤ 堀之内・長池の2極構造(1986-)：堀之内駅周辺の都市核と長池公園周辺の自然核をコミュニティリングとせせらぎ緑道で結びつけ。

4) 多摩センター計画

多摩センターは、「多摩ニュータウン開発計画 1965」報告書に中心地区計画として位置付けられている。センターに求められる性格として、①人口30万人の都市生活上必要施設、②郊外都市に欠けている都心的サービスの供給、③多摩新都市区域の中心が挙げられている。空間構成としては、現在とは異なる東西にリニアな構成が示されているが、歩車分離の徹底には言及がある。センターの位置は既存集落の区域除外の影響を受けて第7次案において西側の現在地に移された。

これを受けて、日本住宅公団から日本都市計画学会に委託された「中心施設計画の研究」(1969)において、初めて具体的な土地利用、施設配置、交通施設などが提案された。主要なテーマとして、①都市的機能の集中、②歩車分離のための歩行者専用



図4-9 鶴巻・落合の公園配置図(出典：多摩ニュータウン開発事業誌 p83)

路、③広域的なセンターとしての駐車場の確保、④開発会社による中核施設の計画的整備、⑤第二期開発のための空地の確保が掲げられている。この時、大高正人も委員として参加し、事務所スタッフとともに、道路構成の計画、駅前広場の設計、ペDESTリアン・デッキのデザインに取り組んでいる。大高は、持論である「機械的空間と人間的空間の分離」にこだわり、技術革新の影響を受けやすい機械的空間である幹線道路網で余裕ある幅員を確保しつつ、建築と切り離し、人間的空間としてペDESTリアンデッキに質の高い歩行者空間の形成を図った。大高は後に多摩ニュータウンの南大沢地区、若葉台地区の計画にも参加している。

数次の検討が重ねられた後、都市計画協会に委託された「多摩センターの計画（多摩センター地区整備事業計画に関する調査報告書）」（1977）において、現在の骨格がほぼ定められた。地形の高低差を処理するための2層の駅前広場、駅から中央公園まで延びる長さ300m、幅員40mの歩行者専用道路が計画された。

長期に渡り多様な事業者の参加が見込まれるため、規制誘導の手段として、「多摩センター地区景観等誘導規制計画」（1977）を策定し、これをもとに、センター内の建築物と都市景観を審議する「多摩センター地区景観形成懇談会」の設置（1987）、「多摩センター地区景観形成方針・ガイドライン」（1992）の作成が進められてきた。



図4—10 土地利用構想図(出典：多摩センター計画(1977))

5) 西部地区開発大綱・西部センター計画

東京都施行の西部地区については、1969年から1976年にかけて3度の見直しを経て、「多摩ニュータウン西部地区開発大綱」（1977）が南多摩開発計画会議で了承された。西部地区自然環境保全対策調査による横浜国大・宮脇昭教授からの植生保存の提案を受けて、基本方針には「自然地形の活用」「緑多い住環境」「文化的遺産の保護」などが示され、「公園、緑地および宅地内緑地等は、住区面積の30パーセント以上を確保する。このうち約50パーセントは、植物生態学上重要な林地を中心に自然のまま保存する。なお、埋蔵文化財については、公園、緑地内に保存する等、できる限りその保護につとめる」ことが定められている。このほかに、经营主体を定めた地区センターの設置、鉄道の橋本駅までの延伸などが位置付けられている。西部地区では14住



図4—11 西部地区開発構想図(出典：多摩ニュータウン西部地区開発大綱)

区で最初のまちびらき(1983)が行われた。西部地区では、東京都立大学の移転誘致を進めるため、さらに計画に見直しを行い、16 街区に業務施設地区を設置した。

西部地区センターの計画は、1969 年の調査開始から 1984 年の計画策定まで検討が重ねられ、南大沢駅の開業(1987 * 1990 年に橋本駅まで延伸)、経営主体である多摩ニュータウン開発センターの設立(1988)、東京都立大学の移転開校(1991)が行われた。南大沢駅前広場・センターペデストリアンデッキ(1989-92)の設計は、大高昌人建築設計事務所が担当している。

鶴牧・落合エリアの基幹空間による景観形成の取組みを受けて、15 街区で景観調整のための仕組みづくりを行い、内井昭蔵をマスターアーキテクトとして、デザインガイドラインの下で7つのブロックごとに担当の建築家が設計を行なった。この結果、「イタリアの山岳都市」をテーマにした特徴的な景観を有するベルコリーヌ南大沢が完成した(1989)。

4-5. 菱野ニュータウン

菱野ニュータウンのマスタープランは、設計者である黒川紀章が雑誌「建築文化」に発表した「菱野計画 1967」、整備主体である愛知県住宅供給公社が作成した「1972 菱野計画」の2つがある。

黒川紀章は、1960 年に東京で開催された世界デザイン会議に向けて発足したメタボリズム・グループのメンバーであり、メタボリズムの思想が色濃く反映された「定住単位計画」の具体的な実践例として、「菱野計画 1967」を提示している。メタボリズムは、生物の新陳代謝を意味する用語であるが、転じて、人口の増加や技術の発展に応じて更新される都市の成長に対応するデザインへの志向を象徴した。

黒川は、高速交通の整備や情報化の進展を背景に、閉じた系で完結するコミュニティ(近隣住区)を否定して、世界都市・大都市・所在都市とネットワークで結ばれた「定住単位」として住宅地を捉え直そうとした。

「菱野計画 1967」は次の内容で構成されている。

① マスタープランとインフラストラクチャー・プラン

自然・文化財、歩道・広場、住空間を人間の主体的な空間(マスター・スペース)とし、サービス施設空間、道路、配管設備をインフラストラクチャーとして区分し、後者の方は社会的耐用年数が低いため、更新しやすいシステムとして位置付け。3つの住空間と幹線道路は切り離されて、道路と道路脇の余裕空間に置かれた配管は独立して更新できるように設計。



図4-12 マスタープラン 1967

(出典：黒川紀章「都市デザインの思想と手法」p33)

② ジョイント道路による成長システム

地区内幹線道路の相互の接続、幹線道路と住空間を囲む環状道路の接続はジョイント道路で常に T 字型交差点となるように設定。都市の成長に応じて、ジョイント道路の付け替えだけで対応。交通の安全向上や円滑化の観点から T 字型交差点を用いた道路構成を 2 進法システムと呼んで採用。

③ 開いた系を持つサービス施設計画

近隣住区における分散型センターと集中型のワンセンターの双方の利点を併せ持つとともに、将来の成長に対応できるように住空間の周囲に線状にサービス施設を配置し、中心施設を形成。中心施設は統一感を持たせるため、南北の軸に統一した 6 m 間隔のグリッド・モジュールを基本単位として建築群として構成。

④ 自然地形を活かしたペDESTリアンネットワークと住宅の配置

各住空間の尾根部の自然緑地を残して、これを結ぶように遊歩道を設けて、公園を付随させるとともに、各住宅へのアプローチを接続させて、緑のペDESTリアン・ネットワークを形成。住棟配置は、ポイントハウスで決めた点と点を板状の住棟が結んで線となり、尾根部の緑地を囲むように構成。

最終的な事業計画を反映した「1972 菱野計画」では、全体の構成は「菱野計画 1967」に従っているが、中心施設のグリッドモジュールは実現されていない。

4-6. 港北ニュータウン

1960 年代の横浜市では、東京からの溢れた人口の流入により、急激な人口増加が進み、既成市街地の過密化、郊外の無秩序な開発が進む一方で、都市としての整備の立ち遅れが見られた。このため、飛鳥田市長のもとで横浜市は新たな方向性を示すため、「横浜の都市づくり-市民がつくる横浜の未来-」(1965)を策定し、後に「六大事業」と呼ばれるプロジェクト群の計画を提示した。六大事業は、都心部強化事業、金沢地先埋立事業、高速鉄道建設事業、高速道路網建設事業、横浜港ベイブリッジ建設事業とともに、港北ニュータウン建設事業が含まれていた。

横浜市の北西部にある港北区北部の丘陵地・農村地帯を対象に、1966 年には横浜市とその要請を受けた日本住宅公団によりニュータウン開発の検討が始まり、横浜市が掲げる「市民参加によるまちづくり」を進めるため港北ニュータウン開発対策協議会(対策協)が発足した。

1967 年に日本住宅公団、横浜市がそれぞれ日本都市計画学会に調査検討を委託し、「港北ニュータウンの基本的条件の検討・港北ニュータウン基本計画原案」(1968)が作成された。ここでは、通勤のためのベッドタウンを志向して、既存農業・既存集落・文化財との共存を課題としながら、大量輸送機関の体系、高密度住宅地の可能性、地域固有の条件の活用、農業専用地域の設定等を基本方針として、鉄道の新駅にセンターを分散配置する格子状街路パターンの「多核センター案」が提案された。



図 4-13 横浜六大事業

(出典：横浜の都市づくり、横浜市将来計画に関する基礎調査)

ついで、市が日本都市計画学会に委託して作成された「港北ニュータウン総合基本計画」(1969)では、一転して自立した新都市を志向しつつ、ゆるやかに発展する開発方針が示され、求心性の強い放射状街路パターンの「ワンセンター案」が提案された。

この段階で、横浜市は都市計画決定に向けて「港北ニュータウン計画概要」(1969)を作成され、2530haの対象区域を開発地区、農業専用地区、その他地区(主に開発を留保する既存集落)に区分し、開発地区のうち1324haを公団開発地区とした。

これらの成果を受けて、公団では「パイロット・プラン」の検討を開始し、「KOH NEW TOWN PILOT REPORT 1969-

1970・港北ニュータウン交通計画を主体としたパイロットプランの検討」を行った。

この際、「開発目標の樹」「制約条件の樹」の検討を経て、目標達成のために、グリーンマトリクス・システムをはじめとした7つのシステムが提案された。検討中に浮上した港北ニュータウンを「横浜新都心」に位置付ける構想を受けて、柔軟性の高いラ

ダー(はしご)型街路パターンのワンセンター案がまとめられ、ニュータウンの骨格がまとまった。計画人口はニュータウン区域全体で30万人、公団施行区域で22万人と設定し、広域センター・地区センター・近隣センターの段階構成、通勤・買物系と保全・レクリエーション系の2つの系を明確にした歩行者専用道路ネットワークを形成するグリーンマトリクスが採用されている。

これらの成果をもとに、横浜市が基本構想(1970)を決定した後、公団による基本計画案の作成、基本設計の作業が進められ、対策協との協議、地元説明会などを経て、公団は開発計画基本方針(1972)を決定した。主な内容としては、①中学校を中心にした13の住区、②タウンセンター・4つの地区センター・6つの近隣センターの設置、③歩車分離を徹底した緑道・歩行者専用道路ネットワークで住区と主要施設を連絡、④自然を最大限に活かして文化財を極力公園に取り込み、⑤区域全体に均等なサービス提供が可能な鉄道ルート及び駅の設定(市営地下鉄3号線・4号線、都営6号線延伸)などが位置付けられた。

1973年には最終的な事業計画が確定し、1974年に土地区画整理事業の事業認可が行われた。

1973年に港北ニュータウン建設研究会の研究成果として、土地利用計画における「特別な用地」について権利者の意向を換地設計に反映する「申出換地方式」が導入されることとなり、「特別な用地」として「センター用地」「アパート・マンション等用地」「工業・倉庫資材置場等用地」「集合農業用地」が位置付けられた。



図4-14 グリーンマトリクスシステム(出典：港北地区オープンスペース計画・設計技術資料集)

タウンセンター計画は、パイロット・プラン策定(1970)以降、検討が重ねられて、市・公団案「港北ニュータウン中心地区基本設計」(1976)がまとめられて申出換地、換地設計が進んだ。「横浜 21 世紀プラン」(1981)では都心部を補完する横浜市北部の副都心として位置付けられ、「横浜地域(北部)商業近代化地域計画」(1986)の提言を受けてまとめられた修正マスタープランが 1989 年に地権者総会で了承された。修正計画では、歩車分離の徹底を見直し、シンボル広場・シンボル道路・歩車融合道路などの変化に富んだ歩行者空間を再編するとともに、大規模店舗の立地が可能な土地利用に見直し、共同化義務街区を設定して、共同化意向を有する地権者の申出換地を誘導した。

<参考文献>

1. 全体共通

- 1) 箕原敬,松隈洋,中島直人(2014)「建築家 大高正人の仕事」エクスナレッジ
- 2) 上野泰(2019)「U&U 自選集」マルモ出版
- 3) 佐藤健正(2016)「日本のニュータウン開発と (株)市浦ハウジング&プランニングの取り組み」市浦ハウジング&プランニング叢書

2. 千里ニュータウン関係

- 4) 大阪府企業局 (1970)「千里ニュータウンの建設」
- 5) 片寄俊秀(1979)「千里ニュータウンの研究：計画的都市建設の軌跡・その技術と思想」産報出版
- 6) 片寄俊秀(1981)「実験都市一千里ニュータウンはいかに造られたか」そしおぶつくす
- 7) 和田裕介,木下光,丸茂弘幸(2002)「千里中央地区センターにおける人工地盤上の広場空間の形成と所有・運営形態に関する研究」都市計画論文集 37 巻,pp709-714
- 8) 佐藤健正(2010)「千里ニュータウンー半世紀の軌跡とその今日ー」

3. 泉北ニュータウン関係

- 9) 大阪府企業局(1986)「泉北ニュータウンの建設」

4. 高蔵寺ニュータウン関係

- 10) 高山英華編(1967)「高蔵寺ニュータウン計画」鹿島研究所出版会

5. 多摩ニュータウン関係

- 11) 大高正人,五十川勝,波多野哲次,成瀬恵宏,渡辺康夫(1980)「多摩センター地区における建築誘導規制の実施過程等に関する考察」都市計画論文集 15 巻,pp181-186
- 12) 北条晃敬(1980)「多摩ニュータウンの建設経過と課題」総合都市研究第 10 号, pp69-77
- 13) 川手昭二(1980)「多摩ニュータウンにおける土地利用計画の機能」総合都市研究第 10 号, pp78-90
- 14) 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ー職住近接型ニュータウンの萌芽過程と計画・事業手段の変遷ー」土木史研究第 13 号,pp129-144
- 15) 根本哲夫,宮城俊作,篠沢健太(2006)「『多摩ニュータウン開発計画・自然地形案』にみる地形と空間構造の関係」ランドスケープ研究 69 巻 5 号,pp823-828
- 16) UR 都市機構(2006)「多摩ニュータウン開発事業誌(通史編)」
- 17) 多摩ニュータウン学会(2010)「多摩ニュータウンアーカイブプロジェクト 第 1 編 草創期~中興期の夢と苦悩を知る」

18) 多摩ニュータウン学会(2010)「多摩ニュータウンアーカイブプロジェクト 第2編 緑
&住環境資産の“成り立ち”を紐解く」

6. 菱野ニュータウン関係

19) 黒川紀章(1967)「定住単位計画の理念と方法／菱野計画 1967」建築文化 248 号,pp93-
128

7. 港北ニュータウン関係

20) 住宅・都市整備公団 (1997)「港北ニュータウン 四半世紀の都市づくりの記録」

21) 住宅・都市整備公団 (1998)「港北地区オープンスペース計画・設計技術資料集」

22) 緑道ハレバレ会(2024)「つづき緑道ものがたり」

5. 初期マスタープランを通じた計画遺産を捉える視点の抽出

1) 初期マスタープランの計画遺産と文化的景観

対象ニュータウンのマスタープランに表れる計画思想の変遷を図5—1にまとめた。ここから、近隣住区理論を基礎に継承・反対それぞれの立場からの住区構成の展開、歩車分離から自然地形の活用へと進む緑道システムの展開、広域的な役割を持つセンターの展開という3つの展開を抽出することができる。この3つの展開から、計画思想を実際の空間に実現した計画遺産の蓄積を通じたニュータウンの特有の居住の文化的景観の確立を見出すことができる。

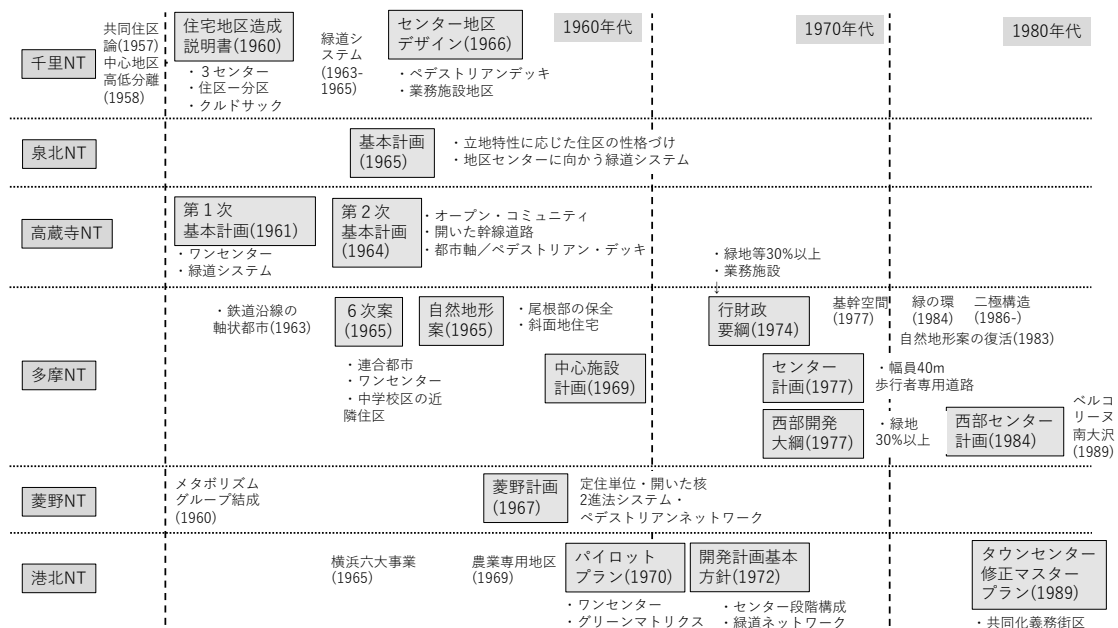


図5—1 ニュータウンの計画思想の変遷

2) 住区構成の展開

初期のニュータウン計画を辿ることにより、近隣住区理論を踏襲・改変・批判しながら、住区構成の計画手法の発展過程を把握することができ、これらは各ニュータウンの空間構造の骨格を形成するものとして、永く風景の中に生き続ける。具体的には、近隣住区を肯定する取り組みとして、共同住区理論を取り入れて、地区一住区分区の階層構造を基礎とした千里、立地特性に応じて住区の性格づけを図った泉北、全体的には強力なワンセンターを位置付けながら中学校区を基礎とした多摩・港北があり、近隣住区に批判的な取り組みとして、ワンセンターとオープンコミュニティを提唱した高蔵寺があり、さらに近隣住区とワンセンターを融合させようとした菱野の取り組みがある。

近隣住区の施設計画への表れとしては、学校や商業施設がある。学校としては、千里や高蔵寺における小学校の高低分離方式の導入の試みがあったが実現していない。

商業施設については、近隣センターやサブセンターとして計画整備されており、時の経過に従って役割の変遷が生じている。

3) 緑道ネットワークの展開

緑道ネットワークの取組は、千里におけるラドバーン・システムの導入に端を発し、高蔵寺、千里の後期計画、泉北におけるオープンスペースを歩行者専用道路で結ぶ緑道システムへと展開し、さらに、多摩の自然地形案に始まる既存の緑地保全の課題に対応して、港北のグリーンマトリクスシステム、多摩の基幹空間からせせらぎ緑道へと至る展開を見せている。

4) ニュータウンのセンターと広域のセンターの展開

千里では3つの地区センターとして始まり、泉北へと展開したニュータウンのセンターは、チーム10の計画思想の影響とアーバニティへの要請の高まりを受けて、高蔵寺でペDESTリアンデッキ上のワンセンターとして構想され、千里の中央センターとして実現し、多摩のセンター（多摩センター、南大沢、若葉台）、港北の南北のセンターへと展開した。都市の成長・変化への対応を重視するメタボリズム・グループの思想は、大高正人による多摩のセンターや黒川紀章による菱野のセンターとして計画され、実現している。

ニュータウンのセンターは、千里ではやがて大阪府の副都心に、多摩では連合都市のセンターに、港北では横浜市の副都心に位置付けられて次第に広域的なセンターとしての役割を強め、業務機能の導入も図られるという展開を見せている。一方、高蔵寺については広域的な性格付けが行われることはなかった。

6. 初期ニュータウンにおける計画遺産の継承・活用

1) 再生計画における言及

① 千里ニュータウン及び泉北ニュータウンの再生計画

千里ニュータウンの再生の取組みは、2001年の千里ニュータウン再生連絡協議会の発足に始まり、吹田市の千里ニュータウン再生ビジョンをはじめとして、協議会、吹田市、豊中市により多数の計画が策定され、改訂を経たものもある。これらの全体像をまとめたものが図6-1である。

千里ニュータウンの再生計画には、計画遺産を資源・資産として捉え、継承・活用を図ろうとする姿勢が強く現れている。近隣住区を現在の社会状況の中で再評価しつつ、地区センター・近隣センターの再整備、みどり・オープンスペース・歩行者空間などの豊かな公共空間の継承などの方向性が示されている。

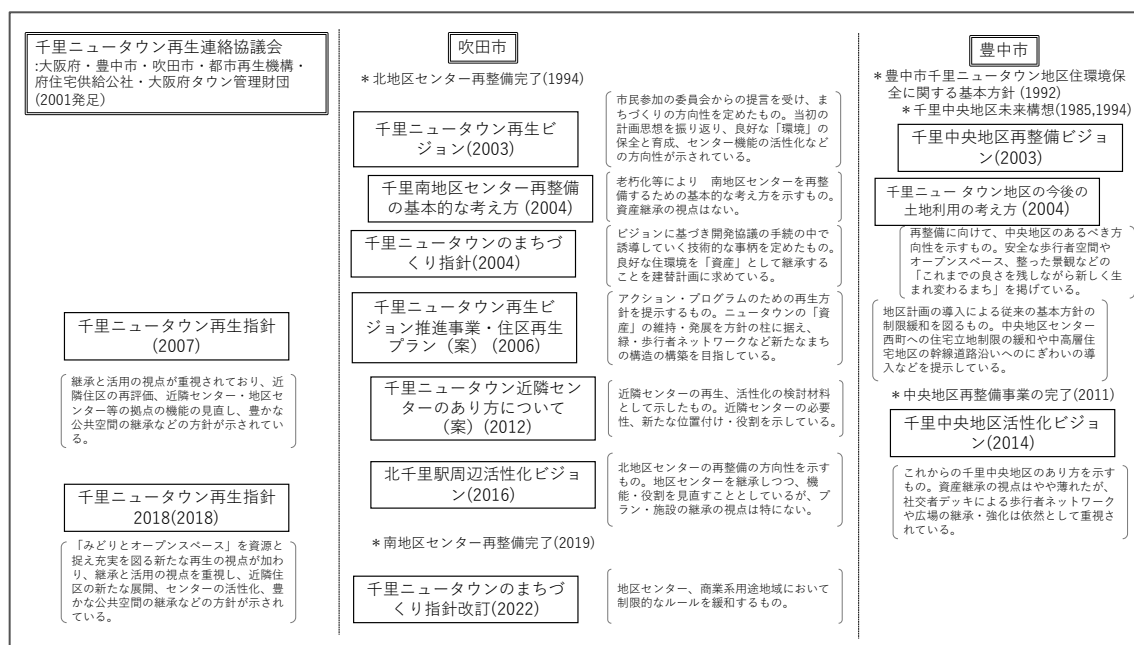


図6-1 千里ニュータウンにおける再生計画の全体像

泉北ニュータウンの再生の取組みは、2010年の堺市による再生指針の策定に始まり、関係機関の協議会の発足を経て、協議会、堺市により多数の計画が策定され、改訂を経たものもある。これらの全体像をまとめたものが図6-2である。

泉北ニュータウンの再生計画では、近隣住区理論に基づく計画的なまちや緑豊かな公園緑地などに可能性を見出し、計画遺産を特徴として評価しつつも、継承・活用を図ろうとする姿勢は乏しい。

ウォーカブルなまちづくりを重視する最近の傾向に伴って、緑道ネットワークの継承・活用を図ろうとする姿勢が現れている。また、近年、3つの地区センター周辺の再整備を図るための計画が相次いで策定されている。

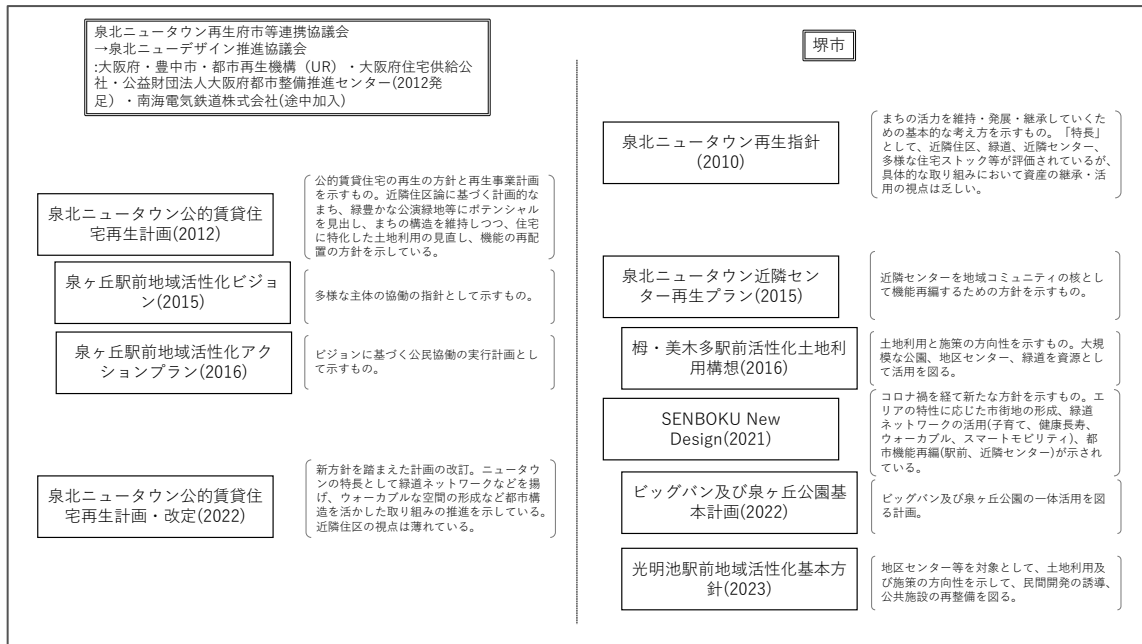


図6-2 泉北ニュータウンにおける再生計画の全体像

② 高蔵寺ニュータウン及び菱野ニュータウンの再生計画

高蔵寺ニュータウンの再生の取組は、2016年の計画策定に始まり、2021年に計画の改訂を経ている。計画には、「成熟した資産の継承」の方針が掲げられ、ワンセンターの強化、旧小学校施設の活用、歩道ネットワークの再構築などの計画遺産の継承・活用の具体的な方策が示されている。

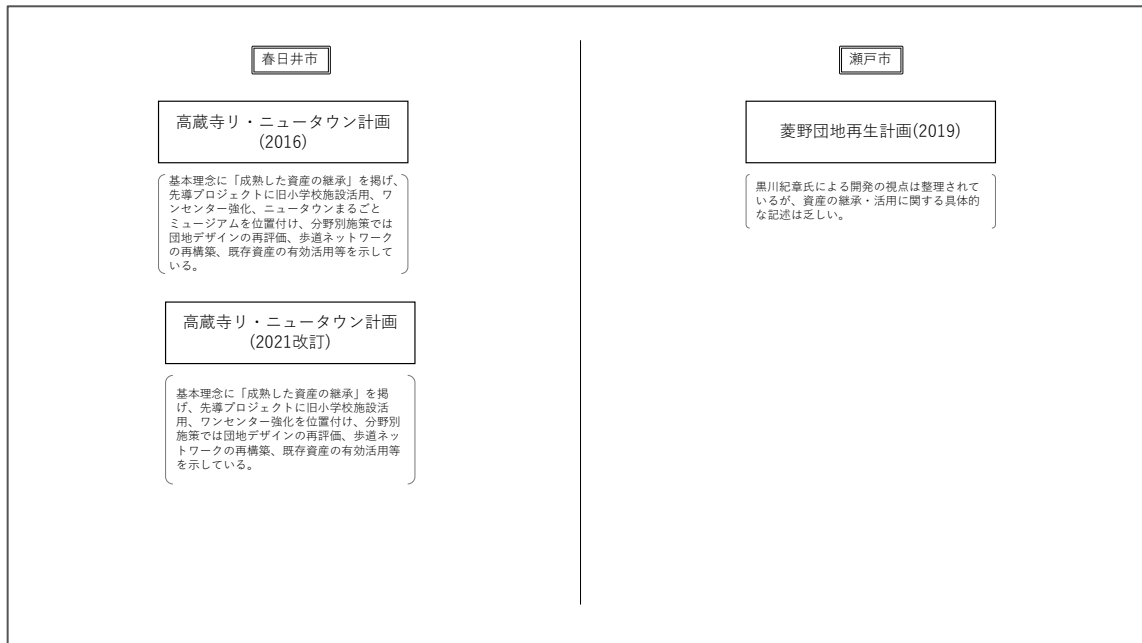


図6-3 愛知県のニュータウンにおける再生計画の全体像

取組としては、旧小学校施設のリノベーション以外に進展は見られない。改訂時に、ニュータウンまるとミュージアムの記述が削除されており、計画遺産の継承活用の姿勢がやや後退している。

菱野ニュータウンの再生の取組は、2019年の再生計画の策定から始まっている。計画には、資産の継承・活用に関する記述は見られない。

③ 多摩ニュータウン及び港北ニュータウンの再生計画

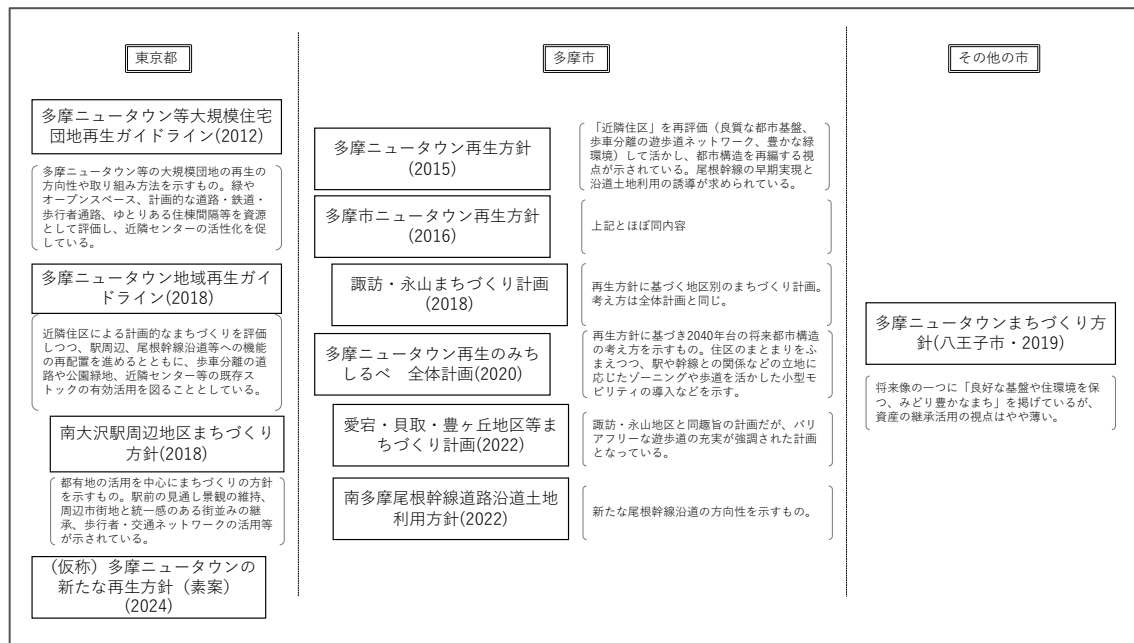


図6-4 多摩ニュータウンにおける再生計画の全体像

多摩ニュータウンの再生の取組みは、2012年の東京都によるガイドラインの策定に始まり、東京都、多摩市、八王子市により多数の計画が策定され、改訂を経たものもある。これらの全体像をまとめたものが図6-4である。

多摩ニュータウンの再生計画では、近隣住区理論による計画的なまちづくりを再評価し、良質な都市基盤、歩行者専用道路のネットワーク、豊かな緑環境の継承・活用を図る方策が示されている。当初の計画に位置付けられ、整備が進まなかった尾根幹線道路については、近年の進展に伴い、沿道利用の新たな方針が示されている。

港北ニュータウンについては、人口のピークアウトは見られず、再生のための計画策定は行われていない。

2) アーカイブの取組

計画遺産の継承・活用に向けて、計画・事業の経緯に関する情報の保存・活用を図るためのアーカイブの取り組みが進められている。

(ア) 千里ニュータウン

- ・千里ニュータウン情報館

関係市の連絡調整・共同事業のために設置された吹田市・豊中市千里ニュータウン連絡会議がまちづくりを推進する施設として「千里ニュータウン情報館」を2012年に開館し、千里ニュータウンの半世紀を超える歴史や住民の生活文化に関する資料を収集、展示している。

・千里ニュータウン研究・情報センター(ディスカバー千里)

市民と研究者が2002年に立ち上げた市民グループ「千里グッズの会」から発展して、千里の魅力・歴史を発見する活動を行う「千里ニュータウン・情報センター(千里ディスカバー)」を設立し、調査・研究、アーカイブ、デザイン、情報発信等の活動を展開している。

(イ) 多摩ニュータウン

・パルテノン多摩(多摩市文化振興財団)

多摩センターにおいて1987年に開館した複合文化施設パルテノン多摩では、併設する歴史ミュージアムでは多摩ニュータウン開発をはじめとした郷土の歴史文化に関する展示、図録・書籍の発行、地域資源データベースの構築などの取り組みを行っている。

・多摩ニュータウン学会

多摩ニュータウンを学祭的に学習・研究する団体として、多摩ニュータウン学会が1997年に設立され、学会誌「多摩ニュータウン研究」の発行や各種イベントを通じて、調査研究、情報発信を行っている。2006年には「アーカイブ研究部会」を立ち上げ、ニュータウン草創期の関係者が参加するシンポジウムの開催、記録冊子の発行を行った。

(ウ) 港北ニュータウン

・港北ニュータウン記念協会

2004年に港北ニュータウン土地区画整理事業参画者有志により設立された特定非営利活動法人港北ニュータウン記念協会では、市民参加を基本理念とした港北ニュータウン土地区画整理事業等記録の保存公開、緑道(グリーンマトリックス)の現況調査及び利用向上に向けた提案報告書の作成などの取り組みを行っている。

・緑道ハレバレ会

市民が2020年に立ち上げたグループ「緑道ハレバレ会」では、緑道散歩を通じた学びや発見を記録・発信する活動を行っており、緑道マップの作成・頒布、ニュータウン計画の関係者の講演会の開催などを展開している。

(エ) UR都市機構

・URまちとくらしのミュージアム

住宅都市整備公団では、1998年に八王子市の住宅都市総合研究所の中に「集合住宅歴史館」を開館し、同潤会アパートや昭和30年代の集合住宅の一部を移築復元して展示した。UR都市機構が「URまちとくらしのミュージアム」を2023年に

赤羽台団地の中に開館し、集合住宅歴史館の実物展示がこの中に移転するとともに、UR 都市機構が公団時代から取り組んできた団地整備、まちづくり、団地再生の歴史や取り組みの内容を展示・公開している。同地にあったスターハウス 3 棟が国の登録有形文化財として保存されている。

3) まち歩き MAP の作成

ニュータウンの計画遺産の一つである緑道システムの継承・活用の取組みとして、緑道などの散策経路をまとめたまち歩きマップの作成がある。表 6－1 に各ニュータウンにおけるまち歩き MAP 作成の取組みをまとめた。

表 6－4 各ニュータウンにおけるまち歩き MAP 作成の取組み

地域	MAP 作成の事例
千里	・千里ニュータウンウォーク・ガイド-「千里ニュータウン計画」の思想を巡る-(2012)：千里グッツの会、千里ニュータウン研究・情報センターが作成・発行。 ・魅力発見ガイドブック「ぶらり千里」(2015)：豊中市及び豊中市千里文化センター市民実行委員会が作成・発行。豊中市内の住区ごと、テーマごとのまち歩きのためのモデルコースを示す多数のマップを掲載。 ・千里ニュータウンマップ 2018(2018)：千里ニュータウン再生連絡協議会が作成・発行。千里ニュータウンの計画に関する解説とともに、まち歩きのモデルコースを示す 3 つのマップを掲載。
泉北	・緑道ウォーキング MAP：堺市南区役所区政企画室が作成・発行。泉ヶ丘、榎・美木多、光明池の 3 地区について、それぞれ緑道をめぐるコースを示す MAP を掲載したパンフレットを作成。
多摩	・多摩 Go!(2007)：UR 都市機構東日本支社が作成・発行。 ・遊歩道・多摩よこやまの道ガイドマップ(2017)：多摩市経済観光課が作成・発行。 ・多摩市ウォーキング・マップ多摩センターコース(2017)：多摩市健康推進課が作成・発行。
港北	・都筑区北部水と緑の散策マップ(2008)：横浜市都筑区区政推進課が作成・発行。市営地下鉄各駅を起点・終点とした 7 つの散策コースを紹介。 ・緑道ハレバレ MAP(2022)：川手昭二を含む市民団体である緑道ハレバレ会が作成・発行。20 年前に発行された絵地図を望む声に応じて作成したミウラ折の地図。

7. ニュータウンの計画遺産に関する市民アンケート調査

1) 調査の方法

2024年1月から2月にかけて、WEBモニターを対象にアンケート調査を実施した。

東京都・神奈川県在住者を対象に5000人の確保を目標としたスクリーニング調査を行い、5000人からの回答を得て、多摩ニュータウン居住経験者425人、港北ニュータウン居住経験者204人を把握した。大阪府在住者を対象に5000人の確保を

目標としたスクリーニング調査を行い、5000人からの回答を得て、千里ニュータウン居住経験者354人、港北ニュータウン居住経験者291人を把握した。愛知県在住者を対象に5000人の確保を目標としたスクリーニング調査を行い、4706人からの回答を得て、高蔵寺ニュータウン居住経験者215人、菱野ニュータウン居住経験者92人を把握した。

東京都、神奈川県、大阪府では、1割強がニュータウン居住経験者であるのに対して、愛知県では、7%程度にとどまっている。

スクリーニング調査で把握したそれぞれのニュータウン居住経験者を対象に、表7-1の人数を目標とした本調査を実施し、同表の実績の通りの回答を得た。

表7-1 アンケート回収数

対象地域	人数	本調査目標	本調査実績
東京都・神奈川県在住者対象	5000	-	-
多摩ニュータウン	425	300	300
港北ニュータウン	204	150	150
その他ニュータウン	38	-	-
ニュータウンには住んだことがない	4333	-	-
大阪府在住者対象	4732	-	-
千里ニュータウン	354	300	300
泉北ニュータウン	291	250	250
その他ニュータウン	40	-	-
ニュータウンには住んだことがない	4047	-	-
愛知県在住者対象	4706	-	-
高蔵寺ニュータウン	215	200	191
菱野ニュータウン	92	80	80
その他ニュータウン	31	-	-
ニュータウンには住んだことがない	4368	-	-

2. スクリーニング調査の結果

① ニュータウンの印象

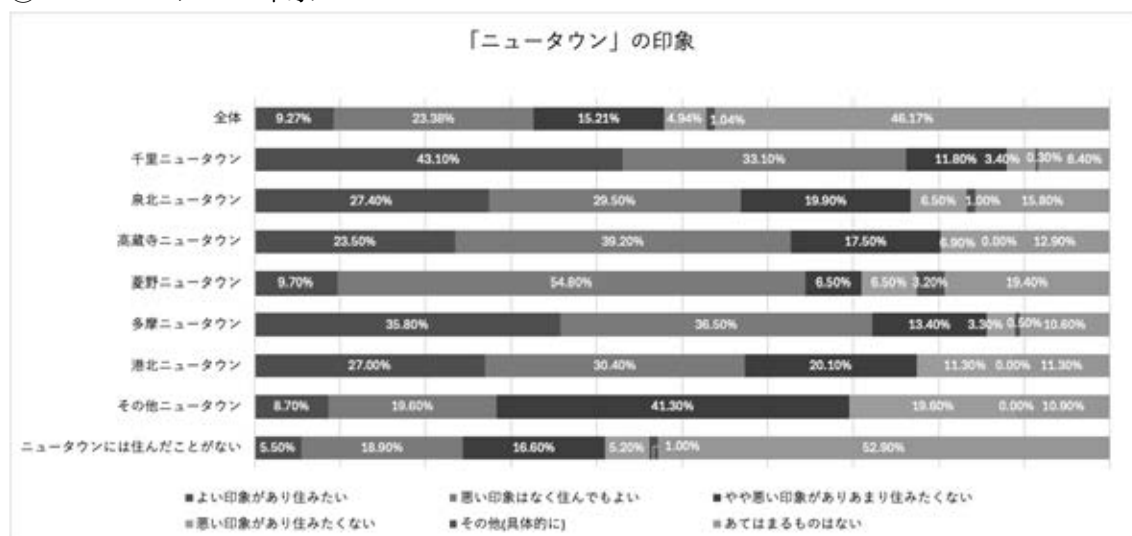


図7-1 「ニュータウン」の印象

「「ニュータウン」という言葉を聞いて、どのような印象を持ちますか？」という質問に対して、図7－2の通りの結果を得た。対象とする6ニュータウンの居住経験者は、その他ニュータウンの居住経験者やニュータウン居住経験がない人に比べて、好印象を抱いている人がかなり多い。対象6ニュータウンの中では、千里ニュータウン（以下、他のニュータウンも含め「ニュータウン」の表記を省略）が最も多く、次いで多摩となり、いずれも7割を超える。

②ニュータウンの風景を文化財とすること

「長い時間をかけて形成されてきたニュータウンの風景を文化財として位置付け、守保全しながら観光・交流・定住のために活かしていこうという考え方について、どのように思われますか？」という質問に対して、図7－2の通りの結果を得た。ニュータウン居住経験がない人では「共感する」が25%程度にとどまっているのに対して、ニュータウン居住経験者では「共感する」と答えた割合が大きく、千里、多摩では7割、高蔵寺、港北では5割を超えている。

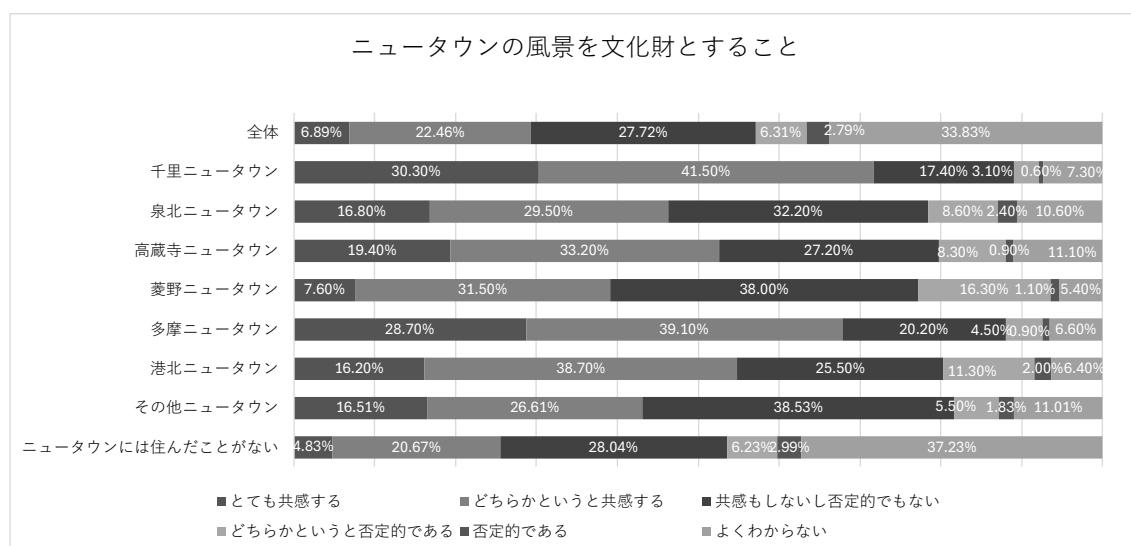


図7－2 ニュータウンの風景を文化財とすること

2) 本調査の結果

① 入居時期

アンケート回答者の居住時期の構成は、図7－3の通りである。千里、泉北、高蔵寺、多摩では類似のものとなったが、菱野、港北では現在居住者の割合が低くなっている。スクリーニングの結果に反して、当該ニュータウン

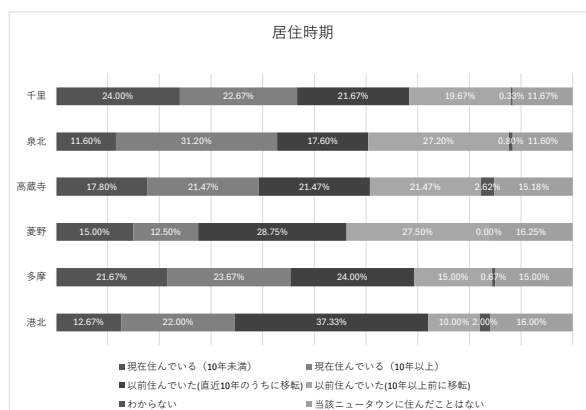


図7－3 ニュータウンへの居住時期

に居住したことがない」と回答した者は11から16%ほど含まれている。

② ニュータウンらしさ

「**ニュータウンらしさを表わしていると思うものを次の選択肢から3つ選び、1位から3位まで順位をつけてください。」(**にはそれぞれの地域名称)という質問に対しては、図7-4の通りの結果を得た。1位から3位までのいずれかに選択された選択肢は、いずれのニュータウンも「自然豊かな公園や広場」が最も多く、次いで「歩行者専用の道(緑道)のネットワーク」又は「幅が広い自動車道路」となっている。港北では「商業や業務の施設が集まるセンター地区」を選んだ割合が高いことが目立つ。

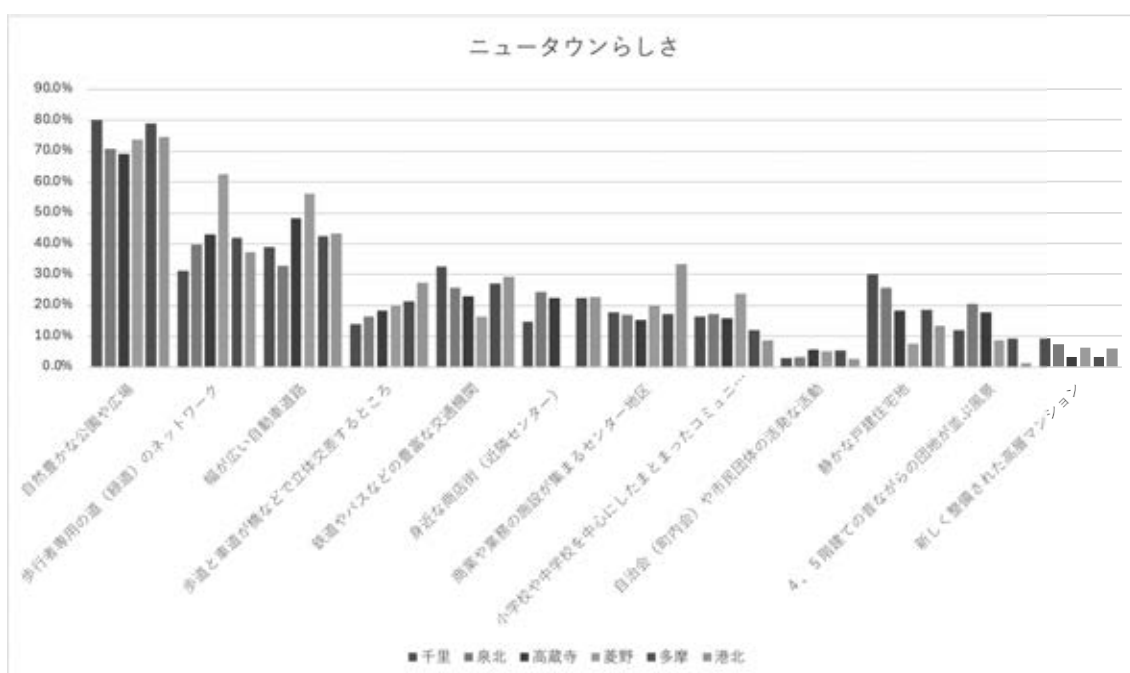


図7-4 ニュータウンらしさを表すもの

③ 施設の利用頻度

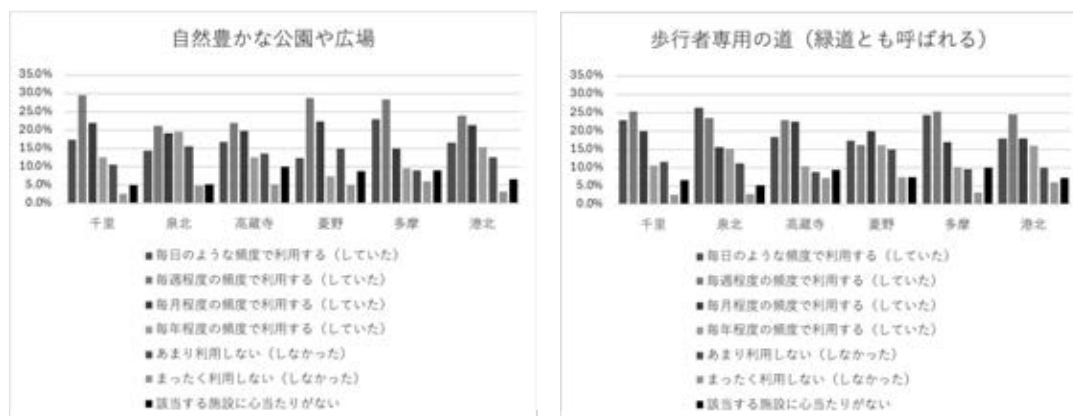


図7-5 施設の利用頻度(1・2)

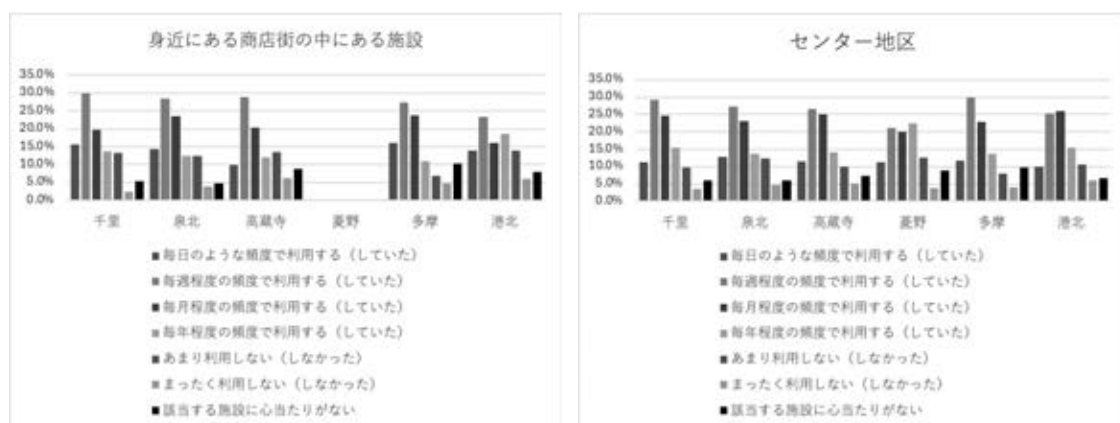


図 7－5 施設の利用頻度（3・4）

「ニュータウンの中にある次の施設の利用について、それぞれ該当する選択肢を一つ選んでください」という質問に対しては、図 7－5 の通りの結果を得た。

「自然豊かな公園や広場」は毎週程度の利用の割合がいずれのニュータウンでも高い。「歩行者専用の道（緑道とも呼ばれる）」は、毎日の利用と毎週の利用の割合が拮抗しており、泉北では、毎日の利用の割合が上回っているほか、千里、多摩で毎日の利用の割合が高い。「身近にある商店街（近隣センターやサブセンター）の中にある施設」は、いずれのニュータウンも毎週の利用の割合が高く、必ずしも毎日のように利用されているわけではない。「センター地区にある規模の大きい商業や公共などの施設」は、毎週の利用と毎月利用の割合が拮抗しており、多摩では毎週の利用の割合が大きく上まっている。

④ 計画の特徴を表す言葉

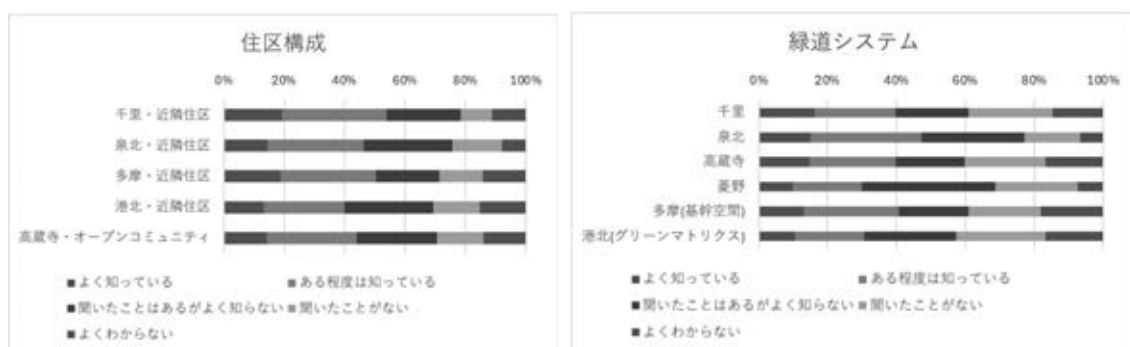


図 7－6 計画の特徴を表す言葉に対する認知度（1・2）

「ニュータウンの計画の特徴を表す言葉について、それぞれ該当する選択肢を一つ選んでください。」という質問に対しては、図 7－6 の通りの結果を得た。住区構成に関する用語では、千里・泉北・多摩で 5 割前後の認知が認められたのに対して、高蔵寺・港北では 4 割程度にとどまっている。緑道システムに関する用語では、泉北で 5

割、千里・高蔵寺・多摩で4割の認知が認められたのに対して、菱野、港北では3割にとどまっている。

⑤ 再生計画の認知

「ニュータウンの再生・活性化のための計画について、該当する選択肢を一つ選んでください。」という質問に対しては、図7-7の通りの結果を得た（一部の計画について掲載）。

多摩、高蔵寺で4割以上が内容を認知しているとしており、千里、泉北、菱野でも3割以上が内容を認知している。

存在を認知している割合は、6割から7割程度に達している。

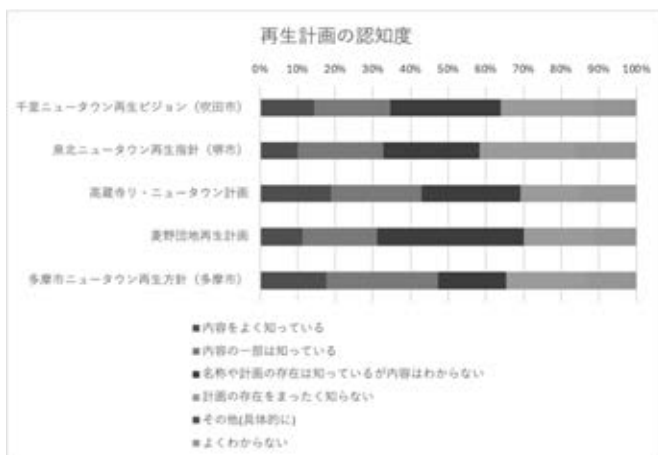


図7-7 再生計画の認知度

⑥ 再生の取り組みの評価



図7-8 再生の取り組みの評価 (1-4)

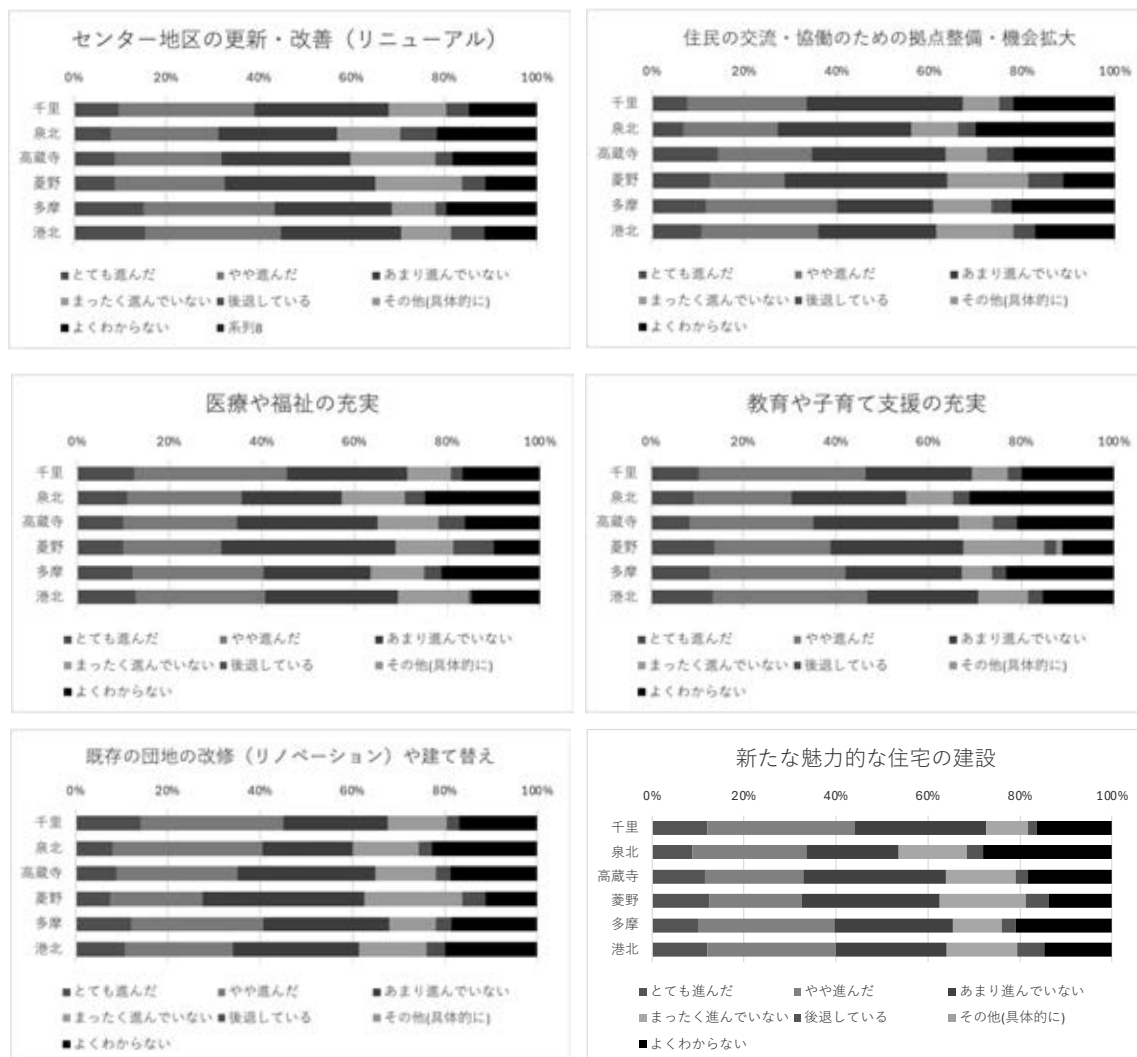


図7－8 再生の取り組みの評価（5－10）

「ニュータウンの再生・活性化のための取り組みに関するあなたの評価について、次の項目毎に該当する選択肢を選んでください。」という質問に対しては、図7－8の通りの結果を得た。

「自然の保全や緑化」「徒歩や自転車で移動しやすいまちづくり」「交通手段の改善や新たな交通手段の導入」については、千里、多摩、港北で評価が高く、菱野で評価が低い。

「身近な商店街の更新・改善（リニューアル）」「センター地区の更新・改善（リニューアル）」については、多摩、港北で評価が高い。

「住民の交流・協働のための拠点整備・機会拡大」については、多摩で評価が高く、次いで、千里、高蔵寺、港北が並んでいる。

「医療や福祉の充実」「教育や子育て支援の充実」については、千里で評価が高く、次いで、港北、多摩の評価が高い。

「既存の団地の改修（リノベーション）や建て替え」「新たな魅力的な住宅の建設」については、いずれも千里で評価が高く、前者は次いで泉北、多摩で評価が高く、後者は多摩、港北で評価が高い。

⑦ 計画遺産の文化財化

「ニュータウンの次の項目に掲げる特徴的な施設や景観を文化財として保存・活用することについて、どのように評価しますか？」という質問に対しては、図7－9の通りの結果を得た。

「団地特有の形をした集合住宅」「集合住宅が建ち並ぶ風景」については、千里、多摩で共感の割合が高く、次いで高蔵寺となっている。「歩行者専用道路のネットワーク」については、千里、泉北、多摩で共感の割合が高く、次いで港北となっている。「センター」については、多摩で共感の割合が高く、次いで菱野以外が並んでいる。

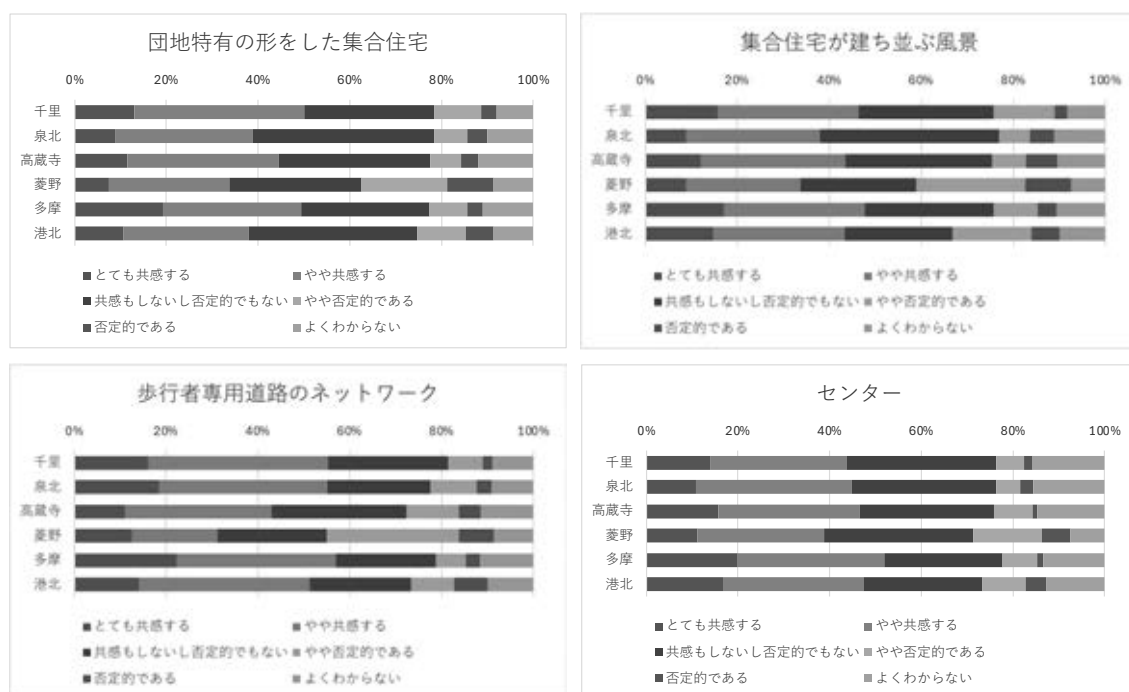


図7－9 計画遺産の文化財化への認識（1－4）

⑧ ニュータウンに対する感情

「あなたは、このニュータウンに次の項目に掲げる感情をどの程度お持ちですか？」という質問に対しては、図7－10の通りの結果を得た。

全体として、千里、次いで多摩で正の感情の割合が高く、菱野で低いという傾向が見られる。

「愛着がある/疎外感がある」については、菱野以外で5割以上が正の感情を持っている。「期待している/失望している」「安心である/不安である」については、千里、多摩、港北で5割以上が正の感情を持っている。「幸福である/不幸である」「快適である/不快である」については、千里、多摩で5割以上が正の感情を持っている。

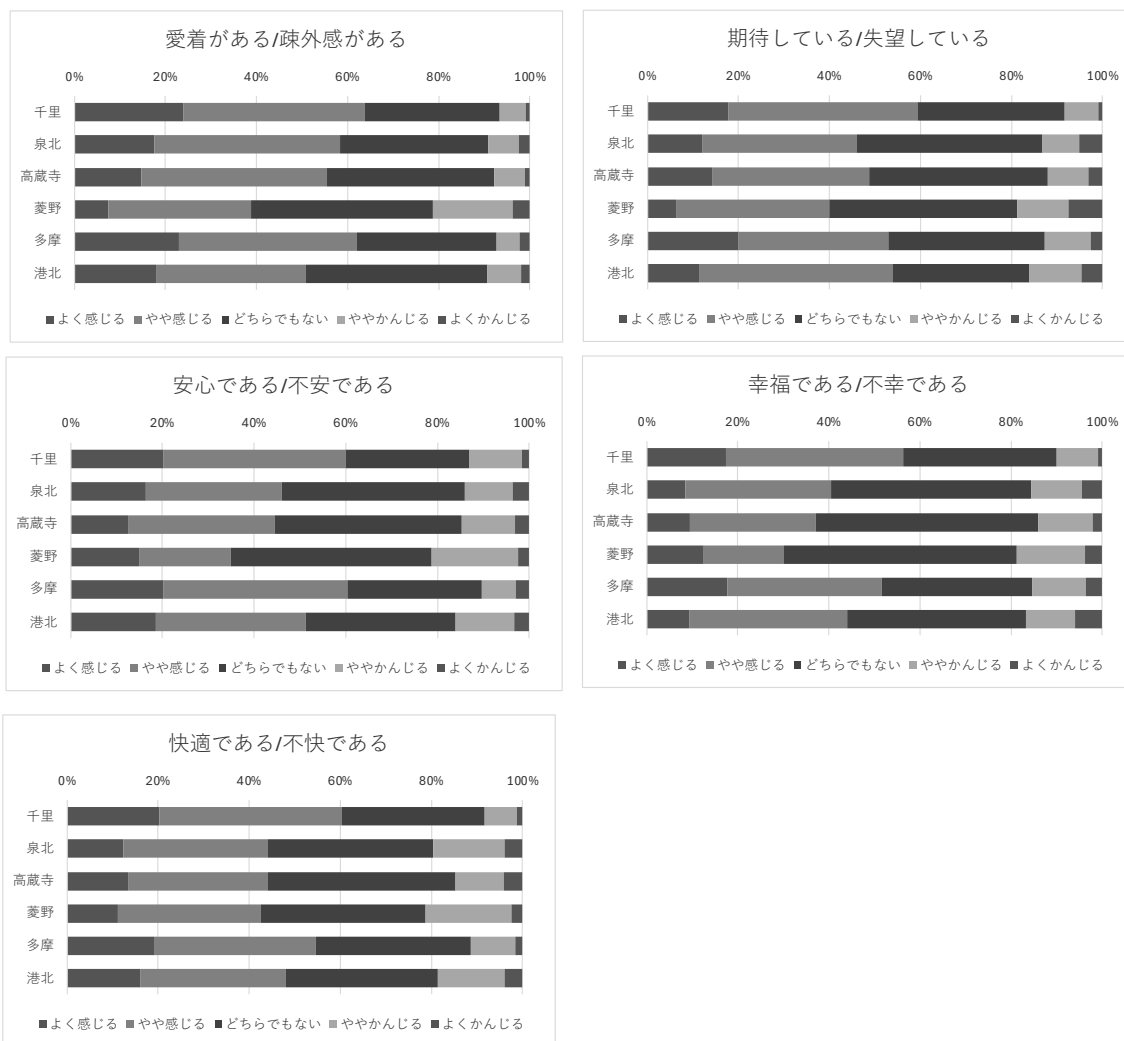


図7-10 ニュータウンに対する感情（1-5）

⑨ アンケート調査のまとめ

アンケート調査の結果から、次のことが言える。

- ・「ニュータウン」への印象は、千里、多摩で特に良い。
- ・「ニュータウン」の風景の文化財化への共感は、千里、多摩で特に高い。
- ・「ニュータウンらしさ」を表す風景としては、オープンスペース、歩行者専用道路ネットワーク、幹線道路の評価が高い。

- ・「施設の利用頻度」では、オープンスペースは毎週、歩行者専用道路は毎日又は毎週（千里、泉北、多摩では、毎日）の頻度で利用されている。
- ・「再生計画の認知」では、多摩、高蔵寺で認知度が高い。
- ・「再生の取り組みの評価」では、多くの項目で多摩、千里、港北の評価が高い。
- ・「計画遺産の文化財化」への共感については、千里、多摩で割合が高い。
- ・「ニュータウンへの感情」については、千里、多摩で正の感情の割合が高い。

8. まとめ

1) 研究の成果

4では、対象ニュータウンの初期のマスタープランを収集・整理し、特徴的な計画思想を抽出し、相互の関連から変遷過程をまとめた。ここから、近隣住区理論を基礎に継承・反対それぞれの立場からの住区構成の展開、歩車分離から自然地形の活用へと進む緑道システムの展開、広域的な役割を持つセンターの展開という3つの展開を抽出することができた。この3つの展開から、計画思想を実際の空間に実現した計画遺産の蓄積を通じたニュータウンの特有の居住の文化的景観の確立を見出すことができる。

5では、対象ニュータウンの再生計画を収集・整理し、千里ニュータウン、高蔵寺ニュータウン、多摩ニュータウンにおいて、住区構成、緑道システム、センターなどの計画遺産の継承・活用の方策の位置付けを見出すことができた。ただし、高蔵寺では大きな取組みの進展は見られない。また、千里、多摩、港北では、計画・事業の経緯に関する情報アーカイブの取組が進んでおり、緑道散策のためのまち歩きMAPの作成が行われている。

6では、ニュータウン居住経験者を対象に、ニュータウンにおける再生の取り組みや計画遺産の文化財化に関する認識についてアンケート調査を実施し、オープンスペース、緑道、幹線道路の風景がニュータウンらしさの典型であること、千里・多摩でニュータウンへの印象が良いこと、多摩・高蔵寺で再生計画の認知が高いこと、千里・多摩・港北でまちづくりの取り組みの評価が高いこと、千里・多摩で計画遺産の文化財化の取組みへの共感が高いことなどがわかった。

以上から、初期ニュータウンの計画全体として、住区構成・緑道システム・センターという計画遺産による文化的景観の形成が認められ、千里・高蔵寺・多摩の再生計画において計画遺産の継承・活用が位置付けられる一方で、千里・多摩・港北で計画遺産の継承・活用の取組が進展し、居住者からの評価・共感が得られていることが分かる。初期ニュータウンの計画遺産の継承・活用について、方向性・可能性を見出すことができた。

2) 今後の課題

今回の調査では、初期ニュータウンの特徴的な計画思想を抽出し、計画思想に基づく計画遺産の継承・活用について再生計画における言及の状況を明らかにすることができたが、再生計画で言及された取り組みの実現状況について十分に把握できていない。今後は、実現状況の把握を進める必要がある。

今回の調査は、初期ニュータウンとして6箇所ニュータウンを取り上げたが、今後は同時期の他のニュータウンとの比較検証も行う必要がある。

参考資料1 本調査で把握したマスタープラン関係資料

	資料名	作成年度	作成主体
千里	丘陵地帯における住宅都市建設のための住区および住宅の計画及び設計に関する研究	1959	日本建築学会
	地方計画に基づく近郊都市建設基準に関する研究	1959	日本都市計画学会
	住区の型と居住者構成	1959	京都大学西山研究室
	マスタープラン案の検討及び実施設計作成基準の作成	1959	大阪府企業局
	千里ニュータウン近隣センター施設配置計画	1963	大阪府企業局
	千里丘陵I住区配置計画概要署	1963	都市開発コンサルタント
	千里丘陵D.E住区基本計画	1964	都市開発コンサルタント
	千里丘陵地区中央近隣センター及びJ住区基本計画	1964	都市開発コンサルタント
	千里丘陵K住区基本計画	1964	都市開発コンサルタント
	千里丘陵L住区基本計画	1965	都市開発コンサルタント
	千里中央地区センター計画の概要	1966	東京大学高山研究室
	概要署 千里北地区センター基本計画について		
	千里ニュータウン中央地区センター及び南センター整備基本計画	1969	市浦都市開発建築コンサルタンツ
泉北	泉北丘陵住宅地区開発計画書	1962	大阪府企業局
	泉北丘陵地区開発の調査研究	1965	大阪府企業局
高蔵寺	高蔵寺ニュータウン開発基本計画	1961	東京大学高山研究室
	高蔵寺ニュータウン計画	1967	高山英華編著
菱野	菱野計画1967	1967	黒川紀章
	1972菱野計画	1972	愛知県住宅供給公社
多摩	多摩ニュータウン開発計画1965報告書	1966	日本都市計画学会・日本住宅公団
	多摩ニュータウン計画 中心施設計画の研究	1968	日本都市計画学会・日本住宅公団
	多摩ニュータウンにおける住宅の建設と地元市の行財政に関する要綱	1974	東京都南多摩開発計画会議
	多摩ニュータウン開発計画<自然地形案1965>報告書	1977	日本住宅公団
	多摩ニュータウン西部地区開発大綱	1977	東京都南多摩新都市開発本部
	多摩センターの計画	1977	日本住宅公団・都市計画協会
港北	横浜市将来計画に関する基礎調査報告書	1964	環境開発センター
	横浜の都市づくり	1965	横浜市
	港北ニュータウン開発モデルプラン報告書	1968	環境開発センター

参考資料２ 関係年表

年	年号	千里ニュータウン	高蔵寺ニュータウン	多摩ニュータウン	東野団地	泉北ニュータウン	港北ニュータウン
1958	33	開発決定。マスタープラン第1次案「住宅地区造住事業説明書」(大阪府)作成。					
1959	34	マスタープラン第2次案「千里丘陵住宅地区開発事業説明書」(大阪府)作成。 東大高山研「マスタープラン案の検討及 が実施設計作成基案の作成」報告。					
1960	35	マスタープラン第3次案「千里丘陵住宅地区開発事業説明書」(大阪府)の作成。 吹田市5住区で一団地の住宅経営の計画決定。	開発地決定。				
1961	36		マスタープラン第1次案作成。				
1962	37	マスタープラン決定案の作成。 大阪地方計画に三大開発計画の一つとして位置付け。 まちびらき(依竹台入居開始)。					
1963	38	*新住宅市街地開発法制定		基本方針作成。			
1964	39	新住宅市街地開発事業開始。	マスタープラン第2次案作成。	基本構想作成。		基本計画策定。	
1965	40	南地区センターオープン。		新住宅市街地開発事業の都市計画決定。 「多摩ニュータウン開発計画1965」(建設省)に基づく基本計画作成。 第7次マスタープラン(自然地形案)の検討。		新住宅市街地整備事業開始。	横浜市の六大事業の一つとして港北ニュータウン計画を発表
1966	41	第二次大阪地方計画において千里中央地区を北大阪地域の業務センターに位置付け。	土地区画整理事業開始。	新住宅市街地開発事業開始。 多摩町・町田市既存集落区域を除外し土地区画整理事業の施行を決定。			
1967	42	北地区センターオープン。	「高蔵寺ニュータウン計画」(高山英幸編)刊行。 まちびらき(藤山台入居開始)		開発着手。 黒川紀章が「東野計画1967」を公表。	まちびらき(高山台入居開始)。	
1968	43						
1969	44			土地区画整理事業開始。			土地区画整理事業区域を都市計画決定。
1970	45	中央地区センターオープン。開発完了。 *大阪万博開催			まちびらき(原山台入居開始)。		
1971	46			まちびらき(調訪・永山地区で第1次入居が開始)。 多摩市が住宅建設4条件を提示。住宅建設が中断。			
1972	47				愛知康住宅供給公社が「1972東野計画」を策定。		
1973	48						
1974	49			「多摩ニュータウンにおける住宅建設と地元市の行政に關する要綱」の制定(住宅建設再開)。			基本計画の決定。開発着手。
1975	50	*人口ピーク、128,993人					
1976	51			「多摩ニュータウン西部地区開発大綱」策定。			
1977	52			「多摩センターの計画1977」「多摩センター地区景観等誘導規制計画」の策定			
1978	53			行財政要綱の改訂。			
1979	54			多摩センター地区都市基盤整備事業着手。			
1980	55			多摩センター供用開始。			
1981	56		土地区画整理事業完了。				
1982	57			特別用途地区による業務施設誘致開始			
1983	58					新住宅市街地整備事業完了。	第二地区まちびらき。
1984	59				*人口ピーク、21,746人		
1985	60						
1986	61			新住法改正により特定業務施設立地が可能			
1987	62			「多摩センター地区景観形成懇談会」を設置			
1988	63						
1989	1						
1990	2			都・公団が「南多摩新都市計画1990」を策定			第一地区まちびらき。
1991	3						
1992	4			「多摩センター地区景観形成方針・ガイドライン」を作成		*人口ピーク、164,587人。	
1993	5						
1994	6						
1995	7		人口ピーク、52000人。	「多摩の「心」育成整備指針」の策定			
1996	8						
1997	9						第一・第二地区土地区画整理事業完了。
1998	10			「多摩の「心」育成・整備計画」の策定			
1999	11						
2000	12						

2001	13	「千里ニュータウン再生連絡協議会」が 発足				
2002	14			「八王子・立川・多摩業務核部 市基本構 想」を策定		
2003	15	吹田市が「千里ニュータウン再生ビジョ ン」を策定 豊中市が「千里中央地区再整備ビジョ ン」を策定		東京都・公社の新住宅市街地開発事業が完了。 。		
2004	16	吹田市が「千里ニュータウンのまちづく り指針」を策定。				
2005	17			公園の新住宅市街地開発事業が完了。		
2006	18	吹田市が「住区再生プラン（案）報告 書」を作成。		土地区画整理事業完了。		
2007	19	「千里ニュータウン再生指針」策定。 ＊人口最小89,212人				
2008	20					
2009	21			「多摩の拠点整備基本計画」の策定		
2010	22				堺市が「泉北ニュータウン再生指針」策 定。	
2011	23	中央地区センター再整備完了。				
2012	24	吹田市が「千里ニュータウン近隣セン ターのあり方について（案）」を作成。		東京都が「多摩ニュータウン等大規模住宅 団地再生ガイドライン」を策定	泉北ニュータウン再生府市等連携協議会 が「泉北ニュータウン公的賃貸住宅再生 計画」策定。	
2013	25					
2014	26	豊中市が「千里中央地区活性化ビジョ ン」を作成。				
2015	27			多摩ニュータウン再生検討会議（多摩市） が「多摩ニュータウン再生方針」を提言	堺市が「泉北ニュータウン近隣センター 再生プラン」を策定。 泉北ニュータウン再生府市等連携協議会 が「泉ヶ丘駅前地域活性化ビジョン」策 定。	
2016	28	吹田市が「北千里駅周辺活性化ビジョ ン」を策定。	春日井市が「高蔵寺リニュータウン計 画」策定。	多摩市が「多摩市ニュータウン再生方針」 を策定	泉北ニュータウン再生府市等連携協議会 が「泉ヶ丘駅前地域活性化アクションプ ラン」を策定。 堺市が「桜・実木多駅前活性化土地利用 構想」の策定。	
2017	29					
2018	30	「千里ニュータウン再生指針2018」策定	ダルッポふじとうオープン。	東京都が「多摩ニュータウン地域再生ガイ ドライン」を策定 多摩市が「諏訪・永山まちづくり計画」を 策定		
2019	1	南地区センター再整備完了。 ＊人口10万人回復		八王子市が「多摩ニュータウンまちづくり 方針」を策定	豊野団地再生計画を策定。	
2020	2			多摩市ニュータウン再生推進会議が「多摩 ニュータウン再生のみしるべ 全体計 画」を策定		
2021	3		春日井市が「高蔵寺リ・ニュータウン計 画」を更新。		堺市が「SENBOKU New Design」を策 定。	
2022	4	吹田市が「千里ニュータウンのまちづく り指針」を改訂。			泉北ニューデザイン推進協議会が「泉北 ニュータウン公的賃貸住宅再生計画」を 改定。 堺市が「ビッグバン及び泉ヶ丘公園基本 計画」を策定。	
2023	5			多摩市が「愛宕・貝取・豊ヶ丘地区等まち づくり計画」「南多摩尾根幹線道路沿道土 地利用方針」を策定 東京都が「南大沢駅周辺地区まちづくり方 針」を策定	堺市が「光明池駅前地域活性化基本方 針」を策定。	
2024	6			東京都が「（仮称）多摩ニュータウンの新 たな再生方針（素案）」を公表 「多摩のまちづくり戦略」（素案）の公表		

初期ニュータウンの再生計画における計画遺産の 継承・活用に関する研究

2025 年（令和 7 年）4 月刊 (非売品)

発行人 渡邊 光 一 郎

編集・発行 一般財団法人 第一生命財団 ☎03-3239-2312
〒102-0093 東京都千代田区平河町一丁目 2 番 1 0 号
平河町第一生命ビル

印刷所 日本印刷株式会社 ☎03-5911-8660(代)
〒170-0013 東京都豊島区東池袋四丁目 4 1 番 2 4 号
