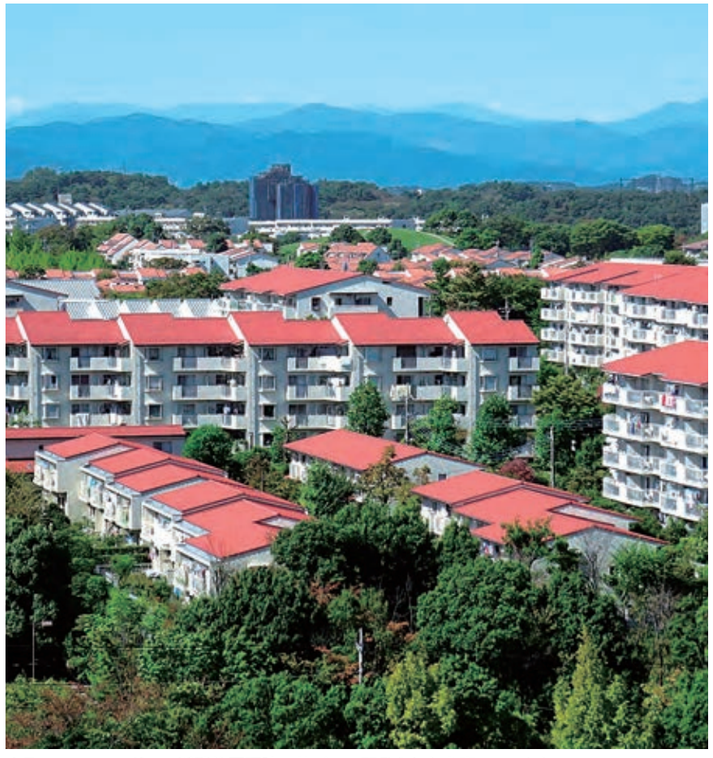
07 多摩ニュータウン建設

1960年代前半から、道路や下水道等の都市基盤の整備を上回る速さで市街地が無計画に郊外へ拡大するスプロール化が顕著になり、都市計画上の大きな課題となっていました。

人口増加による首都圏の宅地不足とスプロール化に対応するため、昭和39(1964)年に多摩ニュータウンの建設の基本方針が決定されました。計画区域は、東西約14km、南北2～3km、面積3,016haで、計画人口は当初30万人でした。

昭和46(1971)年に入居が開始され、現在は、住宅をはじめとする、業務、商業、教育、文化などの施設が立地する、人口約22万人を擁する多摩地域における複合拠点となっています。



クラレンス・A・ペリーの近隣住区理論に基づいて開発された多摩ニュータウン
出典：ウィキメディア・コモンズ

近隣住区の原則
出典：クラレンス・A・ペリー『近隣住区論』(鹿島出版会)より、1924年に発表された概念図。

多摩ニュータウンの骨格構造　昭和44(1969年)年―
多摩ニュータウン開発は、近隣住区理論に基づき計画されました。近隣住区理論とは、住区の単位が幹線道路で囲まれた一定の範囲内に、学校、コミュニティセンター、公園などを配置するものです。
多摩ニュータウンでは、中学校の学区を基本単位とする21の住区に分け、歩車分離することで、生活の場から不要な通過交通を排除しました。各住区には小中学校や公園、商業施設等の集まる近隣センターを配置し、さらにこれらの住区を集めて地区を構成し、地区の中心(鉄道駅の周辺)に地区センターを配置しています。
出典：UR都市機構HP「多摩ニュータウンの計画」

多摩ニュータウンの位置
多摩ニュータウンは、東京都西南部の多摩丘陵に位置する、八王子、町田、多摩及び稲城の4市にわたる地域です。
多摩ニュータウンと都心を結ぶ鉄道として、京王相模原線と小田急多摩線があり、多摩センターから新宿まで約30分で行くことができます。また、上北台駅―多摩センター駅間を結ぶ多摩都市モノレールによって、多摩地域南北方向の公共交通網の充実が図られています。
出典：東京都都市整備局

昭和40年代　山林や田畑が多くを占めています。
出典：「とうきょう広報(文化財関係)その2」南多摩新都市開発本部関係資料／公益財団法人多摩市文化振興財団所蔵

昭和44(1969)年頃　造成工事の様子です。
出典：「17住区の造成工事(KOMATSU D80・昭和44年10月17日)」南多摩新都市開発本部関係資料／公益財団法人多摩市文化振興財団所蔵

昭和46(1971)年頃　団地建設が進んでいます。
出典：「諏訪・永山団地のいま・むかし―鍵の受け渡し場所(昭和46年)」UR都市機構寄贈資料／公益財団法人多摩市文化振興財団所蔵

昭和45(1970)年　東京都は日本で最初の住宅産業展で、多摩ニュータウン開発事業を紹介しました。
出典：「第1回GLショー開会式の様子など」南多摩新都市開発本部関係資料／公益財団法人多摩市文化振興財団所蔵

昭和54(1979)年頃　多摩センター駅です。
出典：南多摩新都市開発本部関係資料／公益財団法人多摩市文化振興財団所蔵

平成15(2003)年　写真は多摩中央公園上空より北側です。
出典：UR都市機構寄贈資料／公益財団法人多摩市文化振興財団所蔵

せせらぎ緑道と多摩ニュータウンの住居
多摩ニュータウンは、自然が多く残り、大きな道路も整備されてファミリーにとって住みやすい環境です。その中でも、京王線の京王堀之内駅―南大沢駅の南側に広がる長池地区は、長池公園とそこから続く「せせらぎ緑道」の周囲に広がる、落ち着いた住宅街が形成されました。