

◆第2章 現状と課題◆

1 高蔵寺ニュータウンの特性と周辺との関係

(1) 高蔵寺ニュータウンの特性

高蔵寺ニュータウンとともに三大ニュータウンと呼ばれる千里ニュータウン、多摩ニュータウンと比較すると、次のような特性が挙げられる。

- ①日本住宅公団単独による開発であること。
- ②すべての区域が春日井市域内であること。
- ③商業施設が中心部に集約されている(ワンセンター方式である)こと。
- ④区域内に鉄道駅がなく、公共交通をバスが担っていること。

これらの特性により、次のような影響がうかがえる。

日本住宅公団単独の開発であり、一部に県営住宅があるほか、公的住宅は都市再生機構賃貸住宅が大半を占めていることから、まちづくりの主体として都市再生機構に期待が集まる傾向にある。

他のニュータウンが複数の行政区域にまたがっているのに対して、春日井市域内で完結するため、国の地方支分部局や県が、広域的な行政課題として取り上げる機会が少なかった。

ワンセンター方式であることから、人口の減少局面においてもセンター地区の商業施設のにぎわいが保たれている一方で、センター地区から離れた場所では最寄品の購入に不便が生じるようになってきている。

区域内に鉄道駅がないことから、民間開発の誘導が進まない傾向がある。バス路線については相当な運行本数が確保されているが、不動産評価等の経済的な価値に反映されていない。

これらの論点は、高蔵寺ニュータウンが抱える構造的な特性であり、十分に理解しつつ、課題の克服にのぞむ必要がある。

(2) 当初の計画思想と実現状況

日本住宅公団にとって最初のニュータウン開発であったことから、計画にあたっては東京大学の高山英華教授をはじめ多くの都市計画研究者が参加し、公団の若手計画者と連携して、最先端の計画思想の導入を図った。幹線道路から馬蹄形の補助幹線を通じて各住区に至る段階的な道路構成、尾根筋への集合住宅の配置、歩車分離を徹底した歩道ネットワーク、オープンスペースをつなげる緑道のネットワークは、高蔵寺ニュータウンの特徴的な景観として実現している。なお、歩道ネットワークについては、集合住宅内の駐車場増設により、一部変更されている箇所がある。

商業エリアを分散させた*近隣住区の考え方に基づくまちづくりへの反省から、当時注目され

*近隣住区 都市計画で、小学校を中心に店舗・レクリエーション施設等を配置する住宅地域のこと。

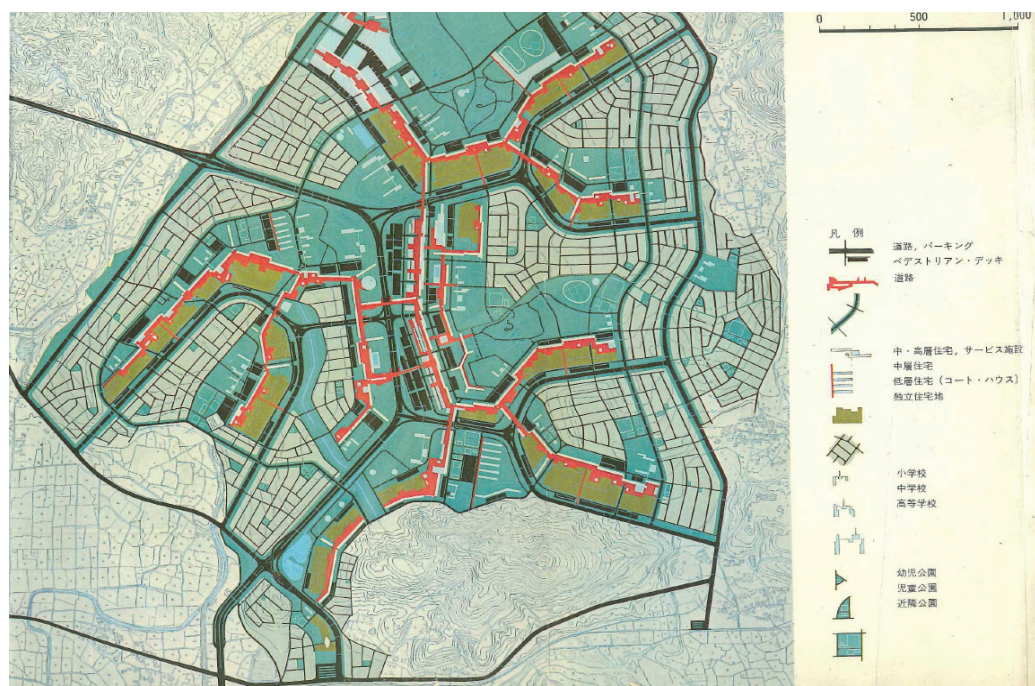
ていたワンセンター方式がいち早く導入され、現在のセンター地区が形成されている。その機能を補完するものとして、藤山台地区、岩成台地区、高森台地区に*住区サービス施設(サブセンターと呼ばれた)が整備された。センター地区のにぎわいは現在も確保されているものの、住区サービス施設の商業機能は自動車によるアクセスに充分に対応できていないこと等により縮小している。

当初計画では、南部に位置する航空自衛隊高蔵寺分屯基地も計画区域に含まれていたが、基地の移転が実現しなかったことから、計画区域を縮小して事業が実施された。

計画人口は、世帯人員を集合住宅 3.75 人、戸建住宅 4.2 人と想定し、81,000 人と設定されたが、少子化等により、人口ピーク時(約 52,000 人)の 1995 年(平成7年)においても、世帯人員は集合住宅 2.58 人、戸建住宅 3.28 人とどまり、計画人口には届かなかった。

高森台地区には、職住近接の観点から企業誘致を行うサービスインダストリー地区が設けられたが、環境保全の観点から、環境負荷の少ない企業の誘致が行われた。隣接する県有地は長らく未利用のままであったが、近年、社会福祉施設の立地が進展しつつある。

図3 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」高山英華 編)

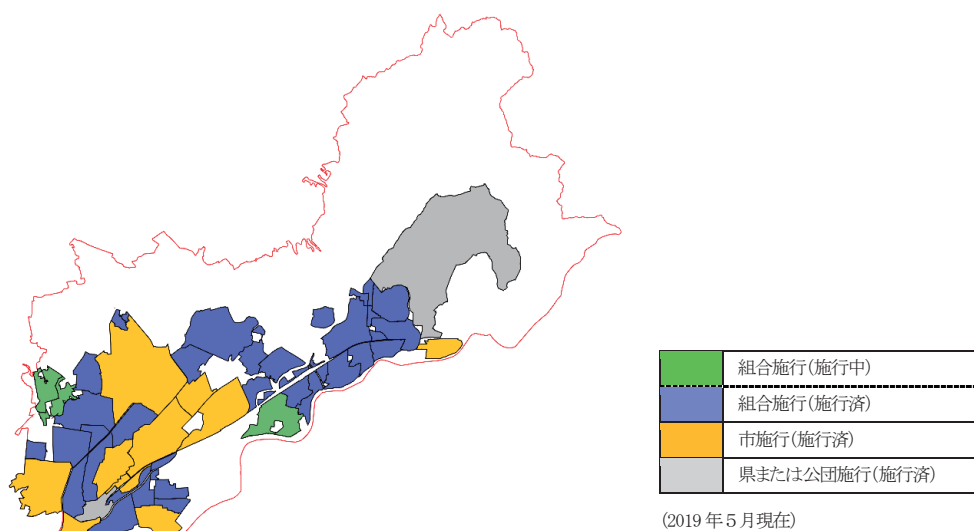
*住区サービス施設 センターが広く地域の中心であるのに対して、センターと連携して、より狭い範囲の日常生活を支えるよう、買い物や生活サービスを提供する店舗等が整備された拠点のこと。

(3) 春日井市における高蔵寺ニュータウン

春日井市は、名古屋市への通勤・通学者が多く居住する県内有数の住宅都市であり、市街化区域の76.8%を土地区画整理事業で整備し、良好な住宅地を形成してきた。これらの住宅地を貫いてJR中央本線が伸びており、市内には5つの駅(うち3つは快速列車停車駅)がある。5つの駅のうち、JR高蔵寺駅の乗降客数が1日平均約40,000人と最も多い。名古屋市に最も近いJR勝川駅周辺では、1986年(昭和61年)から2011年(平成23年)にかけて大規模な駅周辺開発を実施した。次いで、JR神領駅、JR春日井駅でも自由通路の整備を推進する等、駅周辺のまちづくりを進めている。

入居開始から50年以上が経過した高蔵寺ニュータウンは、土地区画整理事業により一体的に整備された住宅地に生じる課題に市内でもいち早く直面しつつある。高蔵寺ニュータウンの課題に取り組むことは、春日井市にとって、その成果を市内全域に適用できるモデルケースとして捉えることができる。

図4 土地区画整理事業の実施状況



(4) 名古屋市の東方に位置する住宅地の集積

高蔵寺ニュータウンを始め、桃花台ニュータウン(小牧市)、菱野団地(瀬戸市)といった1960年(昭和40年)代に開発事業が始まった郊外型の大規模ニュータウンが名古屋市の東方に集中している。また、隣接する名古屋市守山区の志段味地区において、高蔵寺ニュータウンと同規模の住宅地開発が進行中である。

住宅地としての魅力向上のためには、単独の住宅地だけでなく、近接する住宅地を一体として捉えて、交通網の充実、商業施設の集積等を図っていくことが有効である。

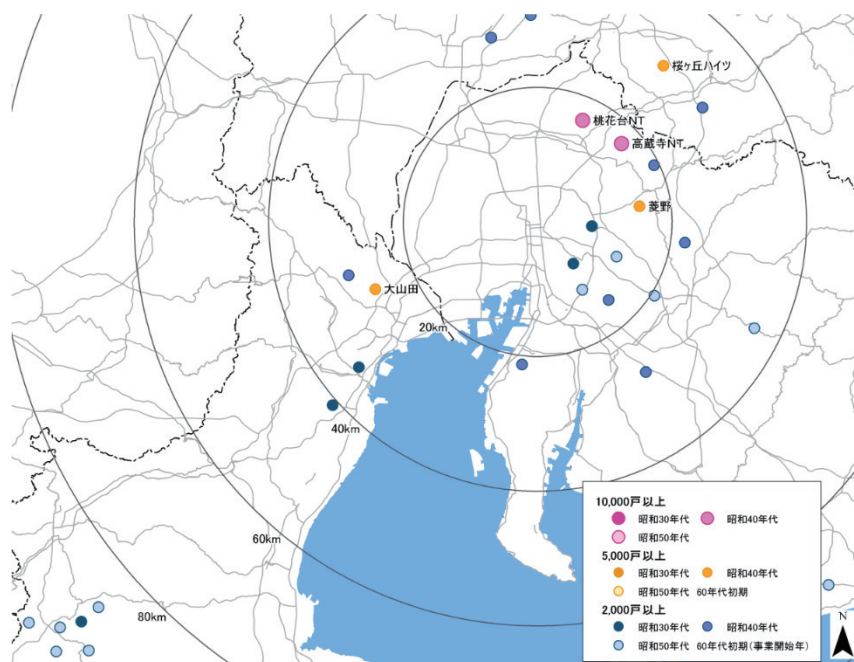
また、都市緑化植物園(春日井市)、市民四季の森(小牧市)、東谷山フルーツパーク(名古屋市)といった緑豊かな広域的な公園の集積を始めとした地域の魅力的な資源の集積を行政区域

を超えて情報発信し、認知の向上を図ることが重要である。

リニア中央新幹線の開通により実現する関東から関西までの*メガリージョンにおいて、名古屋都市圏が牽引力を発揮するためには、ものづくり産業の集積を活かしつつ、名古屋都心の業務機能の強化を図るとともに、高蔵寺ニュータウンを始め、周辺の住宅地においては、魅力的な住環境を伴った住宅供給を担う必要がある。

これらの名古屋市の東方に位置する住宅地にとって、JR高蔵寺駅は鉄道とバス路線(名古屋ガイドウェイバスを含む)を結ぶ重要な交通結節点となっている。JR高蔵寺駅には愛知環状鉄道が乗り入れており、豊田・岡崎方面への通勤・通学のニーズにも対応していくことが重要となっている。

図5 名古屋都市圏における郊外住宅地の分布状況



【課題】

- ・ 約 7,100 戸の賃貸住宅を抱える都市再生機構が取り組む団地再生を高蔵寺ニュータウン全体のまちづくりにいかに活かすことができるか。
- ・ 計画的に整備された既存資産(*ストック)をいかに活かすことができるか。
- ・ ワンセンター方式の商業集積の利点を活かしつつ、身近な生活利便性をいかに高めるか。
- ・ バスを主体とした利便性の高い公共交通を経済的な価値にいかに結びつけるか。
- ・ 名古屋市の東方に位置する住宅地全体の魅力をいかに高め、認知の向上を図るか。
- ・ 交通結節点であるJR高蔵寺駅の機能をどのように活用・発展させるか。

*メガリージョン 大都市とその周辺都市で構成され、経済、産業、交通の一大圏として発展する巨大連担都市圏のこと。

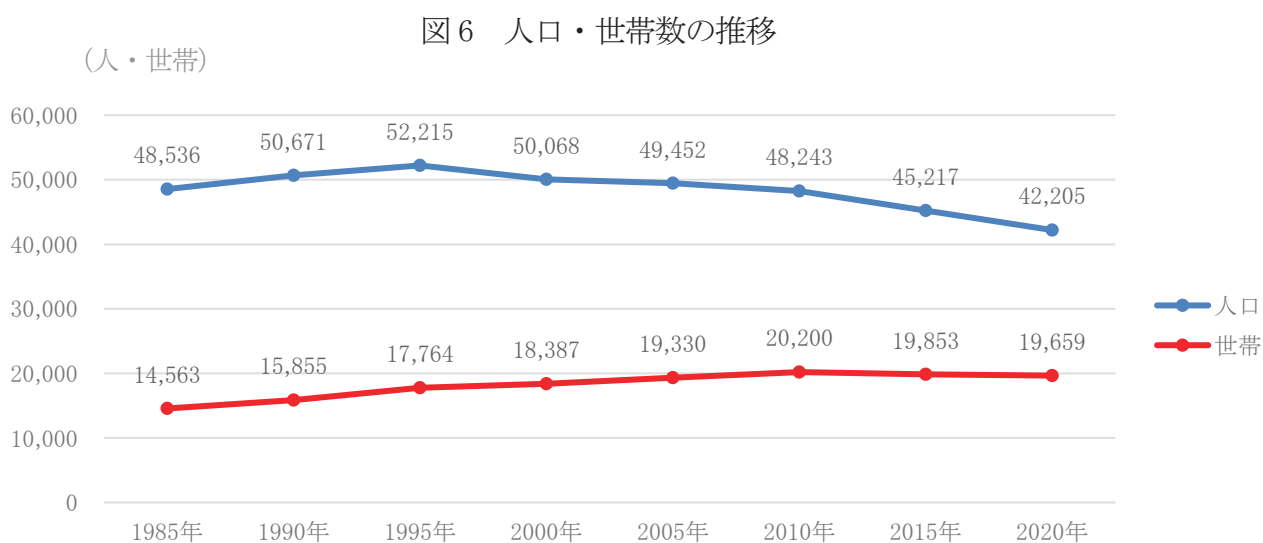
*ストック 道路、公園、上下水道等の都市基盤、住宅や店舗、工場等の建造物等の資産のこと。

2 人口・世帯の動向

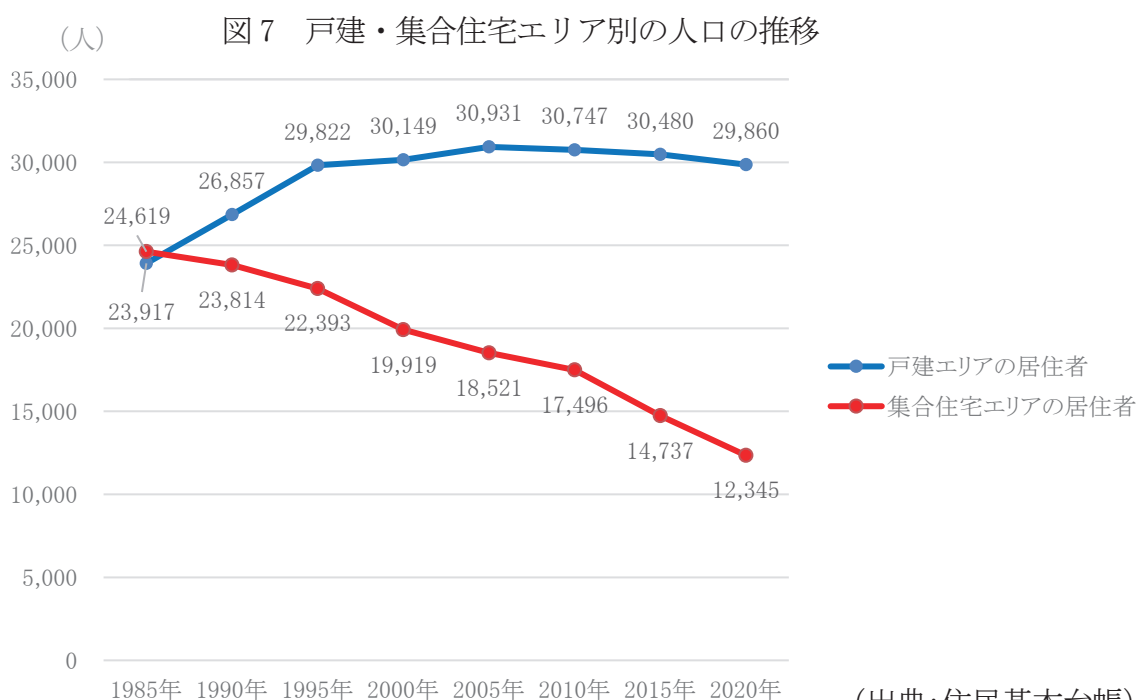
(1) 人口・世帯

人口は、1995年(平成7年)の52,000人超をピークに減少傾向に転じ、2020年(令和2年)4月現在、42,205人となっている。一方、世帯数は20,000世帯弱で推移しており、小世帯化が進んでいる。

戸建住宅の居住者が最近15年間は30,000人前後の横ばいで推移しているのに対して、集合住宅の居住者は減少を続けている。これまでの人口減少は、主に都市再生機構賃貸住宅における小世帯化、単身世帯化及び集約事業の着手に伴う居住者の減少が影響している。



(出典:住民基本台帳)



(出典:住民基本台帳)

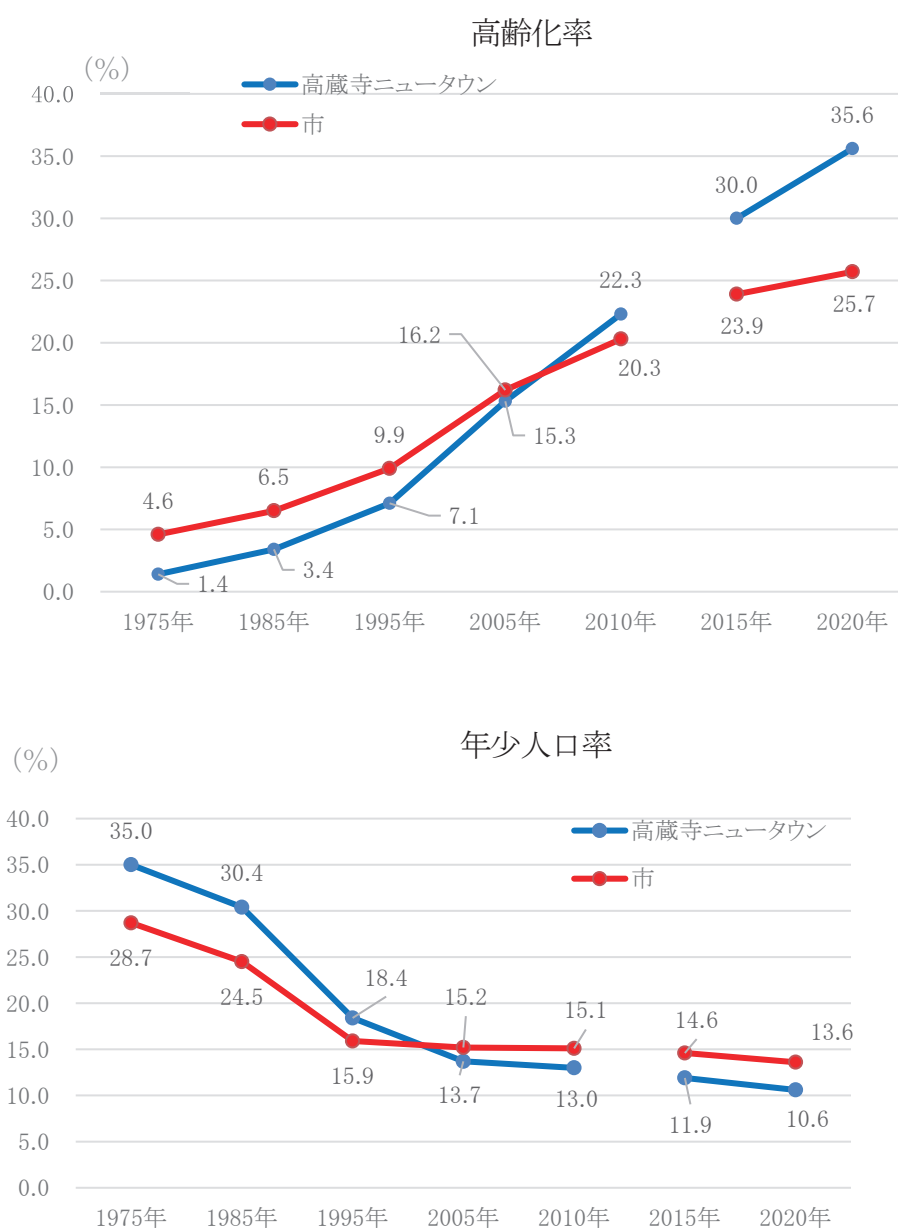
(2) 少子高齢化

65歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合は2008年(平成20年)から市平均を上回り、2020年には35.6%となっており、0～14歳の年少人口が総人口に占める割合である年少人口率は、2000年(平成12年)から市平均を下回り、2020年は10.6%となっている。

地区別に見ると、戸建住宅の割合が高い地区で高齢化率が高く、石尾台地区では45%を超えている。

児童数の減少により、最初期に入居が始まった藤山台地区では1地区に3つあった小学校(他地区は2校以下)が統合し、2016年(平成28年)に新たに藤山台小学校が開校した。

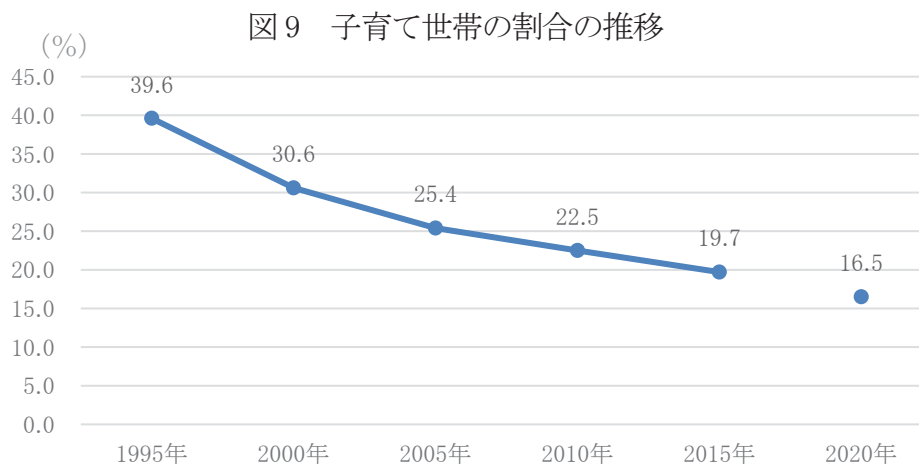
図8 高齢化率・年少人口率の推移



(出典:1975年～2010年は国勢調査、2015年以降は住民基本台帳)

(3) 子育て世帯

全世帯に占める子育て世帯(18歳未満の子どもがいる世帯)の割合は、減少しており、人口が最も多かった1995年には39.6%であった割合が、2020年には16.5%まで減少している。



(出典:1995年～2015年は国勢調査、2020年は住民基本台帳)

(4) 社会増減

2016年度から2018年度(平成30年度)までの転入及び転出による人口増減は、1,470人の減少となっており、主な転出先は春日井市内や名古屋市への転出が約半数を占めている。

高齢世帯では、転出超過となっている一方で、子育て世帯では、転入超過となっている。子育て世帯では、共同住宅から戸建て住宅への転入が約4割を占めている。

【課題】

- ・ 子育て世代の居住をいかに誘導し、世代間の均整がとれた住宅地を目指すか。
- ・ 都市再生機構における団地再生の取組の機運をいかに高めるか。
- ・ 高齢世代の居住の安心・安全性をいかに高めるか。
- ・ 子育て世代の教育・子育て支援へのニーズにいかに応えるか。

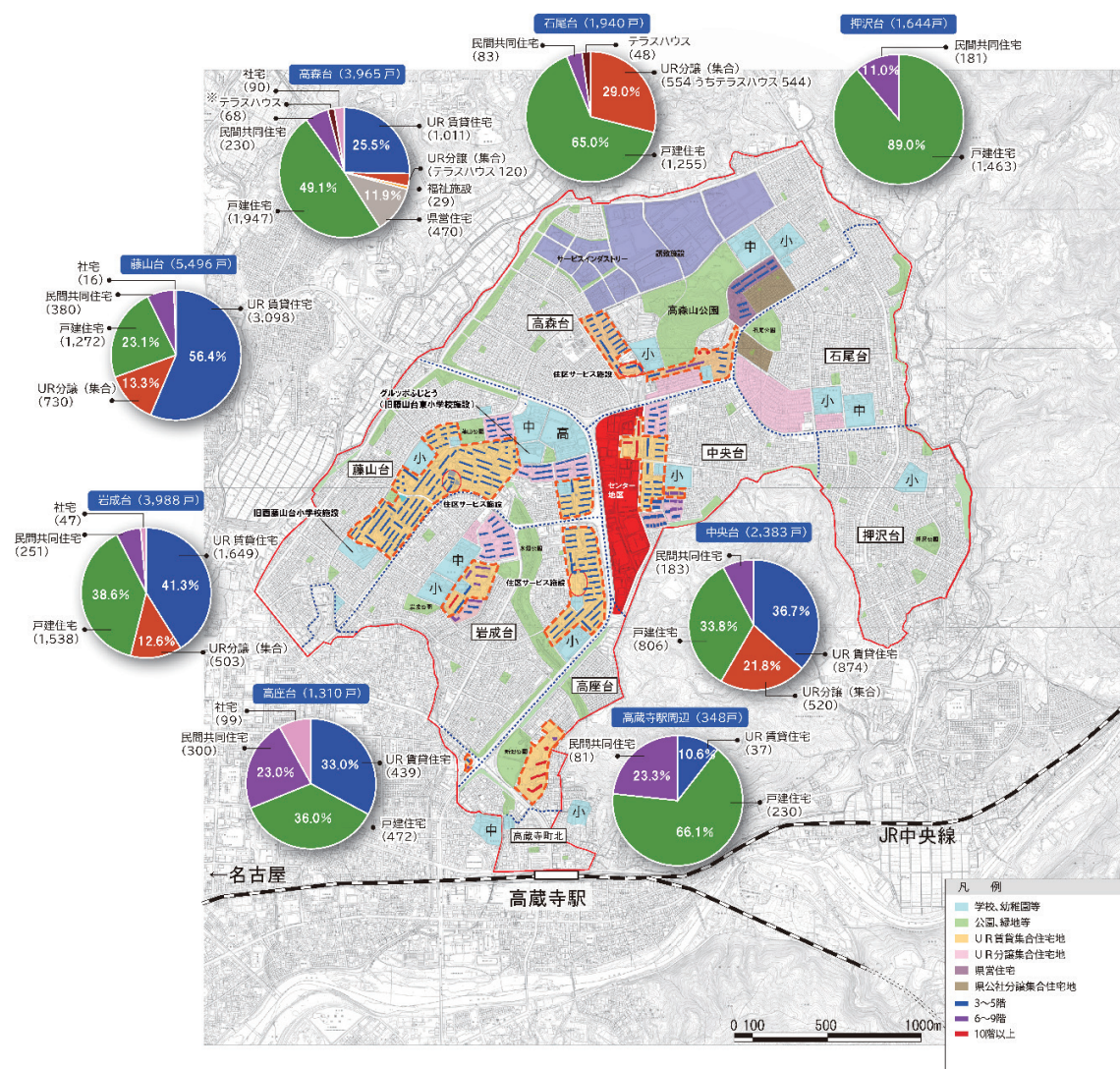
3 住宅・土地の状況

(1) 住宅の構成

2020年(令和2年)の住宅の構成は、全体戸数の43%を戸建住宅(約9,000戸)が、34%を都市再生機構賃貸住宅(約7,100戸)が占めており、2014年(平成26年)と比較して都市再生機構賃貸住宅は850戸減少している。この他に、都市再生機構(日本住宅公団時のものを含む)が分譲した集合住宅が12%(約2,400戸)を占めており、初期に分譲された集合住宅が老朽化しつつあることにも留意する必要がある。

都市再生機構賃貸住宅が56%を占める地区がある一方、戸建住宅が89%を占める地区もあり、地区により住宅の状況が大きく異なっている。

図10 住宅種別の構成



(出典：春日井市調べ(不動産登記情報))

*テラスハウス 複数の建物が連続してつながっている長屋建ての住宅のこと。

(2) 住宅ストックの状況(性能・リフォーム)

2013年(平成25年)住宅・土地統計調査結果(総務省統計統計局)によると、市内の住宅数は134,350戸であり、そのうち人が居住している住宅数は118,420戸である。

また、居住住宅数のうち断熱性対応の住宅数は23.4%(27,720戸)であり、バリアフリー対応の住宅数は52.1%(61,650戸)である。

1980年(昭和55年)以前に建てられた住宅は30.7%(36,390戸)であり、戸建て住宅が約7割を占めている。

2018年(平成30年)住宅・土地統計調査結果によると、市内の住宅数は141,500戸であり、そのうち人が居住している住宅数は124,460戸である。

また、居住住宅数のうち断熱性対応の住宅数は26.0%(32,380戸)であり、バリアフリー対応の住宅数は52.6%(65,450戸)である。

1980年以前に建てられた住宅は24.3%(30,270戸)であり、戸建て住宅が約6割を占めている。

高蔵寺ニュータウンにおいては、2016年(平成28年)では60.2%、2020年では58.5%が1981年(昭和56年)5月以前に建てられた住宅となっている(出典:春日井市調べ(不動産登記情報))。そのうちの約6割を都市再生機構の賃貸住宅が占めているが、耐震性は確保されている。

建替えやリフォームが必要な住宅が一定数存在している。

都市再生機構の賃貸住宅では、高齢者が安全に住み続けられるよう、手すりの設置、浴室ヒーターの設置、既存の中層階段室型住棟へのエレベーターの設置などが行われている。

(3) 空き家・空き地の発生状況

2020年に実施した空き家調査では、戸建住宅の空き家率は2.8%(273戸)で、前回調査(2017年(平成29年))の2.9%(286戸)より低くなっている。前回調査における空き家のうち、解消したものは103戸、継続して空き家であるものは183戸、新たに空き家となったものは90戸となっている。

分譲集合住宅の空き家率は4.8%(126戸)で、前回調査の5.6%(146戸)より低くなっているものの、一部に16%を超えるものがあることに留意が必要である。

都市再生機構賃貸住宅の空き家率は16.9%(1,344戸)(2014年調査結果)であり、高蔵寺ニュータウンの空き家は都市再生機構賃貸住宅の影響が大きい。5階建て・エレベーターなし・※階段室型集合住宅の4、5階で空き家が多くなる傾向がある。

高蔵寺ニュータウンにおける空き地は、2014年時点で727区画あり、47%が民間駐車場、41%が未利用の状態である。2009年(平成21年)の調査時には867区画あり、住宅の建設等により空き地は減少している。

※階段室型集合住宅 隣り合う同一階の2戸で1つの階段を共有し、共有廊下がない低中層住宅のこと。

(4) 住宅・土地の流通状況

国土交通省が発表している地価公示価格は、高蔵寺ニュータウン内の全ての標準地で 2018 年度(平成 30 年度)から下げ止まっている。2020 年の春日井市の宅地平均地価である 105,400 円/㎡と比較するとJR高蔵寺駅前を除き 52,000 円/㎡～71,500 円/㎡と低価格である。不動産業者へのヒアリングによると高蔵寺ニュータウン内の宅地は敷地面積が大きく、敷地全体の価格が高くなることから、相対的に平米単価が低くなる傾向があるという指摘がある。

新築住宅については、2016 年度から 2018 年度までで更地に新築(滅失を伴う新築を含む。)されたものは、平均で年間 119 戸ある。また、民間が供給する戸建て住宅の約6割は、従前の敷地を分筆したものとなっている。

一方、中古住宅については、敷地面積が大きいことから価格帯が高く設定され、流通しにくい傾向にある。

2014 年に高蔵寺ニュータウン住宅流通促進協議会が実施した持ち家居住者アンケートの結果から、高蔵寺ニュータウンに住み続けたい人が 75%である一方、住み替え意向のある人が 21%、うち半数が持ち家の売却意向を持っている。今後、持ち家の 10%程度が少なくとも市場流通の可能性があり、流通促進を図らない場合は、一部が空き家となるおそれがある。

【課題】

- ・住宅地としての高蔵寺ニュータウンのブランドイメージをいかに再生するか。
- ・老朽化しつつある集合住宅ストックをいかに活用・再生するか。
- ・エレベーターなしの階段室型中層集合住宅の上階にある空き家をいかに取り扱うか。
- ・中古住宅の流通促進をいかに図るか。
- ・空き家住宅のリノベーション、他用途活用、コミュニティ利用をいかに行うか。

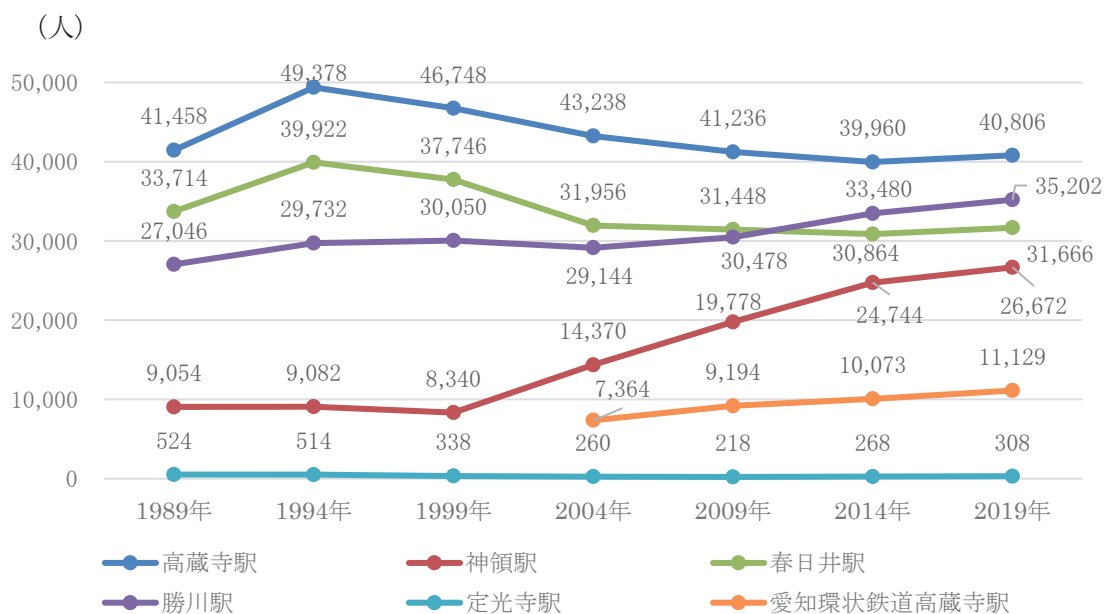
4 交通の状況

(1) 鉄道の状況

JR中央本線の市内5駅の中で乗降客数はJR高蔵寺駅が最も多く、2019年度(令和元年度)実績では、1日平均40,800人であり、近年は微増傾向である。

一方、JR高蔵寺駅に乗り入れている愛知環状鉄道の乗降客数は増加傾向にあり、豊田・岡崎方面への通勤・通学の手段としての役割が増している。

図11 JR中央本線及び愛知環状鉄道線の1日平均乗降客数の推移



(出典：春日井市調べ)

(2) バスの状況

高蔵寺ニュータウン内を運行するバス路線は、2020年(令和2年)10月現在で、JR高蔵寺駅発着が8路線と2015年(平成27年)の路線数を維持しており、朝夕は1時間あたり20本以上の頻度で運行され、市内の他地区と比較すると利便性は高い。なお、深夜割増料金が発生する深夜バスを除くと、終バスが23時01分であり、早過ぎるとの指摘が多い。

また、高蔵寺ニュータウンセンター開発株式会社が運行するサンマルシェ循環バスは、センター地区を中心に西回り、東回りの2ルートにおいて、1時間あたり1~2本の頻度で運行されており、近年は年間約150,000人の利用者がある。

その他、高蔵寺ニュータウン周辺に立地する病院が送迎用の巡回バスを運行し、地域の病院利用者である高齢者等の日常の足として貢献している。

高蔵寺ニュータウン内を運行する名鉄バス(高蔵寺ニュータウン線)の利用者は、通勤・通学者の減少により、2006年度(平成18年度)の年間約2,530,000人から2019年度は年間約1,650,000人までに減少している。

(3) 交通渋滞の状況

朝夕の通勤・通学時間帯には、JR高蔵寺駅北口の駅前広場及び市道高座線沿道でバスと一般車の錯綜や送迎車による混雑がみられる。また、幹線道路から市道駅前広場線の左折車線においては、天候等によっては渋滞が発生し、バスの運行に遅れが生じることがある。

(4) 歩行環境と移動の支援

歩行環境では、戸建住宅の敷地の多くは斜面地に設けられているため、坂道が多く、商業施設やバス停への移動に困難や不安を抱えている居住者が多く存在している。また、初期に整備された道路には歩道が十分に確保されておらず、バリアフリーへの配慮が充分でないものが多い。

センター地区から周辺の集合住宅については、歩道ネットワークが計画的に整備されているが、駐車場の増設により、一部変更されている箇所がある。

移動の支援では、一部の地域で住民ボランティアによる移動支援が行われているが、担い手の不足により縮退傾向にある。

【課題】

- ・交通結節点であるJR高蔵寺駅の機能をどのように活用・発展させるか。
- ・天候等によって発生する交通混雑をいかに緩和するか。
- ・バスを中心とした交通環境をいかに維持・向上するか。
- ・バス等の高い利便性をいかにアピールするか。
- ・高蔵寺ニュータウンの外縁部や周辺地域の交通困難エリアをいかにサポートするか。
- ・近距離の移動や坂道の移動困難性をいかに克服するか。
- ・施設の適正配置等により、歩いて暮らせるまちをいかに実現するか。

5 生活利便サービスの状況

(1) 商業サービスと買い物支援

ワンセンター方式により、センター地区には大規模小売店舗を核として商業施設が公共施設とともに集積している。大規模小売店舗は平日でもにぎわっており、売り上げも比較的高い水準を保っているが、近年、横ばい傾向にある。

このほか、高蔵寺ニュータウン内には、2020年(令和2年)10月現在、スーパーが2か所、ドラッグストアが2015年(平成27年)と比較して1か所増加し3か所、コンビニエンスストアが1か所減少し9か所ある。移動に不安を抱える高齢者が増加する中で、最寄品が購入できる身近な商業施設を望む声が多い。一方、幹線道路沿いの敷地が少ないことは、商業施設の立地が進まない要因となっている。

集合住宅内には身近な商業施設として住区サービス施設が設けられているが、自動車利用を重視していない立地に加え、近郊における大型商業施設の増加による環境の変化に伴って利用者が減少した。その結果、商業施設が撤退し、飲食、福祉等の施設に入れ替わっている。

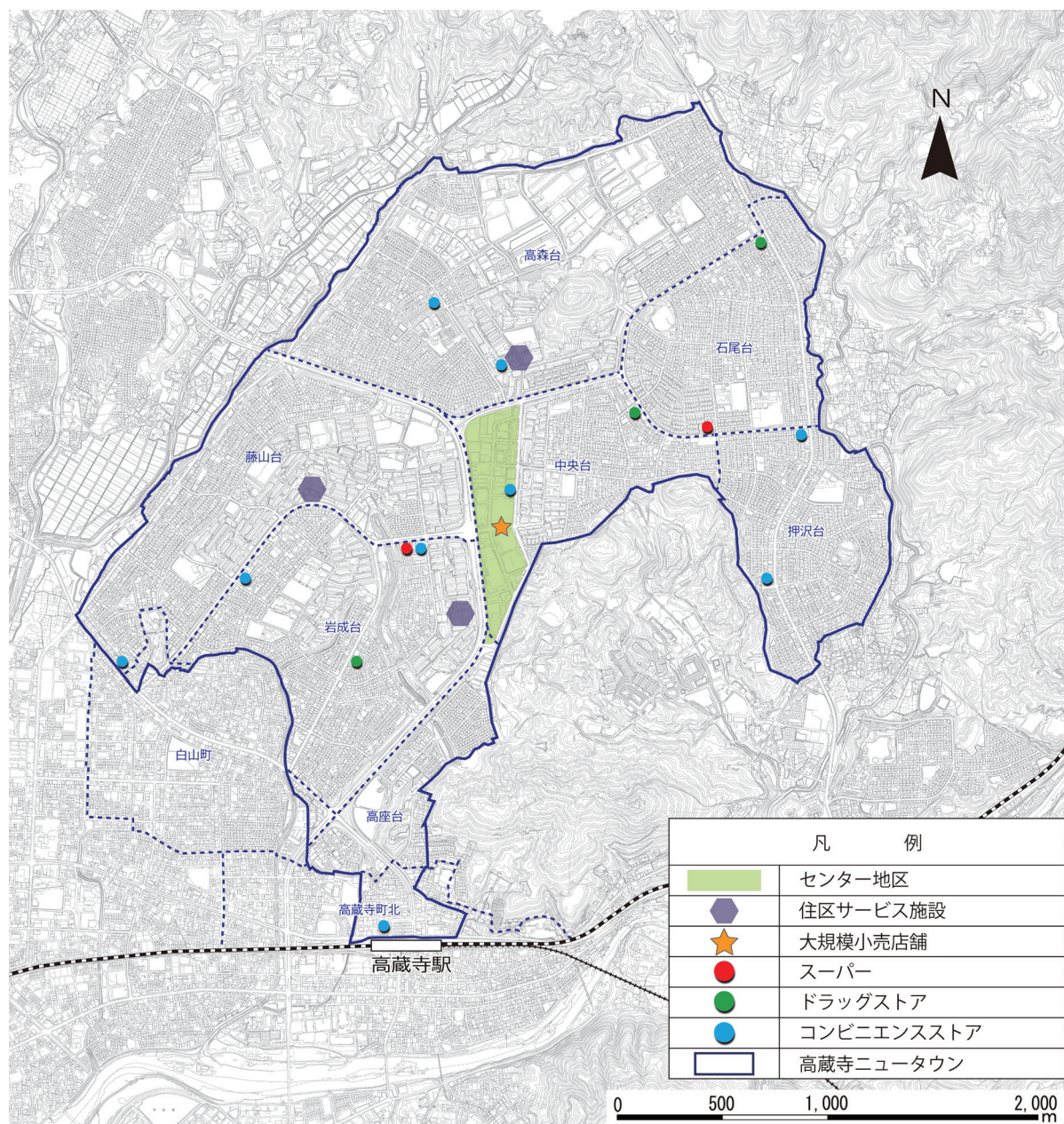
買い物支援では、一部のスーパーやコンビニエンスストアにおいて宅配サービスが実施されている。

(2) その他の生活利便サービス

その他の生活利便サービスとして、喫茶店などの身近な飲食店は40店舗あり、そのうち29店舗が中央台、藤山台、岩成台の3地区に集まっている。

理美容室やクリーニングのサービス店舗は57店舗あり、高森台東部以外の地区で分散して立地している。

図12 商業施設の立地状況



(出典：春日井市調べ)

【課題】

- ・センター地区の魅力の維持・向上をいかに図るか。
- ・立地適正化の観点から、高蔵寺ニュータウンの拠点であるセンター地区を補うサブ拠点をどのように配置するか。
- ・従来の住区サービス施設の役割をどのように見直すか。
- ・生活利便施設の立地をいかに促進するか。