

明海大学不動産学部

不動産の不思議

学生たちの視点と発見

第489回

【学生の目】

官学連携活動の一環で木更津市の住宅地を調査した。同じ千葉県ながら大学からは房総半島を南下するより、東京、神奈川を経由するのが早い。1998年開通の東京湾横断アクアラインが時間距離を短縮した。アクアラインは2009年の料金抑制で交通量が増え、市の人口が増加した。近年はアウトレットの outlet で再注目され、中心市街地のほか郊外丘陵地の開発も進む。新興住宅地は広々とした区画が印象的で、2台が標準の駐車スペースが程よく確保されている。

持続可能な住宅地

東京までの所要時間は約80分で、気候温暖で自然豊か、農業や漁業と共生する環境は多地域居住やデザインタル田園都市にもふさわしい。調査では2つの課題を把握した。

第一は、車利用が前提の住宅地の将来だ。市の住宅開発は1963年の清見台団地で本格化。隣接する君津市の八幡製鐵致に対応する開発で、駅から離れている。一般に駅を

他方、発見もあった。隣接する袖ヶ浦市のバスターミナルは広大な駐車場を持ち、70年代にヨーロッパを中心に普及したパーク&ライドを実践している。ステーションまで自分の車を利用し、公共交通に乗り換えて勤務先などに向かう。交通量の削減や二酸化炭素の削減効果があり、SDGsにふさわしい。

第二は、新興住宅地と既存住宅地の共存である。旧金田公民館やアウトレットがある金田地区のほか、内陸の大久保や羽鳥野地区では、新旧住宅地の環境格差が大きい(写真)。

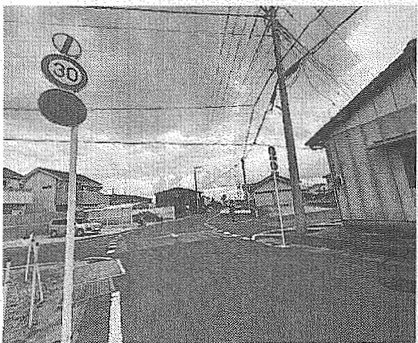
車利用と新旧住宅の共存に課題

中心に市街化区域や住宅地が広がるが木更津市は異なる。市街化区域が7カ所あり、開発中の羽鳥野地区も「飛び地」状の市街化区域内だ。

道路の線形と幅員、歩道の確保、隣家との距離、植栽など新興住宅地は一定の整備水準がある。

郊外住宅地はバスの運行頻度も多いとはいえず、車がなければ生活は難しい。実際に住宅地を歩いて駅などの交通施設、スーパーなどの生活利便施設までの距離を体験し、車が必要不可欠と感じた。

他方、道路基盤が脆弱で背後に農地が残る既存住宅地は、地区計画で乱開発防止を図るが、任意の時期と場所に開設される道路網は完成が見通せない。また、高経年住宅には意匠、材料、管理状況が劣るものや空き家が混在する。海に近く塩害が目



既存住宅地(手前)と新興住宅地の境目付近の住環境

【参考文献】1. 牛垣雄矢ほか「アクアライン開通後における木更津市の地理的特徴・構造と地域的課題」https://www.jstage.jst.go.jp/article/ejgeo/15/2/15-285/_pdf/-char/ja (2023.5.28) 2. 木更津市分譲地調査委員会「木更津市分譲住宅地の歴史」<http://shigezushi.com/> (2023.5.28)

【教員のコメント】

人口増の1970年代に10年内の市街形成を想定した市街化区域がなお途上にある。技術基準で開発許可され、新設の居住誘導地区も広大でウォーカーシテイと乖離する。変化を反映しない都市法制を個別に補完することが余儀なくされる。



五十風 実菜

不動産学部4年