

政策のねらい — 子供たちが戻るまちに —

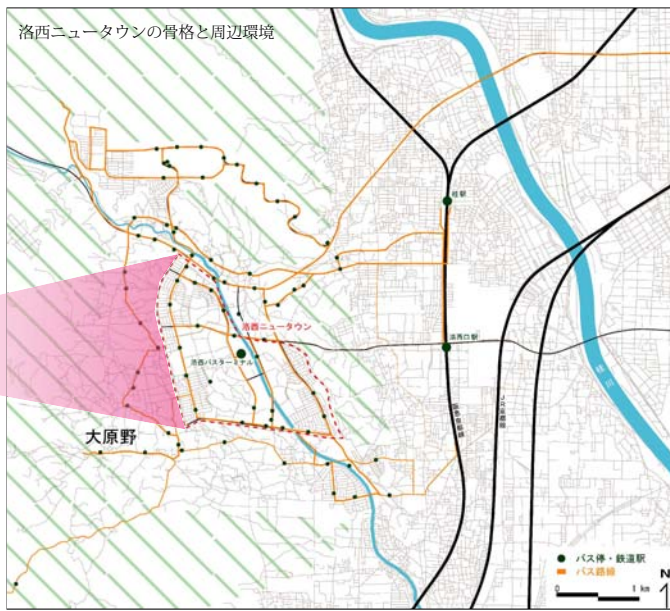
まちづくりの政策は、現状のまちの問題点を解決すると同時に、50年・100年単位の長期的な視野で見据えた計画を基にして、具体的な方策を組み合わせ打ち出されるべきである。
私たちは、50年後この洛西ニュータウンで成長した子供たちが、大人になってニュータウンを懐かしみ、今度は親となってニュータウンに住み始めるようなまちをつくることを目的とした。そのための具体的な方策として、子供たちに様々な遊び場所と体験を与え、成長させてくれる風景を、身近に感じられるようにすることを考えた。その風景は、彼らが成長した後も変わらずにあり続ける「ふるさと」の風景となる。

京都大学工学部地球工学科 4 回生：坪井亜美、林美由希
京都大学大学院工学研究科 景城環境計画学研究室 M1：木村優介、土屋峻、長縄雄一郎、村上理昭 協力者 京都大学大学院工学研究科 景城環境計画学研究室 M3：八木弘毅、D2：林倫子、D0：山口敬大

洛西ニュータウン概要



面積	260.7ha
世帯数 (2005 年 4 月時点)	10,800 世帯
人口 (2005 年 4 月時点)	28,600 人



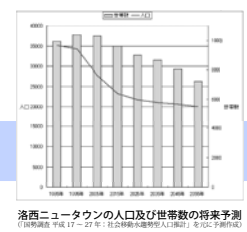
建設のあゆみ
高度経済成長期に入り、人口増加による住宅需要に応えるため、1969年に計画され、1976年に入居が開始された。将来的には京都市内の地下鉄が延線されるという触れ込みのもと、団地を中心とする低層・良質な住宅に多数の入居者が集まった。

人口の推移
団地の老朽化や地域サブセンターの衰退に伴い、徐々に町の活力を失ってゆき、居住者は1990年の約36,000人を境に**人口は減少**に転じた。2005年4月現在、約10,800世帯に約28,600人が居住している。

交通事情
また、地下鉄の延線計画は現在でも目処が立っておらず、市内中心部へ行く拠点である阪急桂駅又はJR向日町駅には、15分ほどバスに乗らなければならない。近年、ニュータウンから2.5kmの位置に洛西口駅(阪急)が開業したが、洛西口駅経由の**バスの本数が少ない**ために、依然として桂駅・向日町駅経由のバス利用が主流である。

周辺環境
洛西地区は、江戸時代から孟宗竹の栽培や稲作農業が営まれてきた。ニュータウンは西山のふもとに建設され、まちの西側には、京都市の自然風景保全地区に指定されている**大原野**がある。そこには
・一面に広がる田園風景
・千眼桜(せんがんざくら)が有名な大原野神社
・京都市内を一望することもできる花の寺が存在し西山を背景に、田畑の中に民家が点在する里山の原風景を体験することができる。

現状分析



洛西ニュータウンの人口及び世帯数の推移予測 (住居調査 平成17-27年・社会福祉総合研究所)を元に予測した

このままでは、まちの縮小に伴い、ニュータウンの存続が危ぶまれる…

外部のまちとの移動を担う交通の利便性が悪いことは、現在住んでいる人にとっても、今後住み移ってくる人にとってもマイナス要素である。

- ・人口の減少
 - ・空き部屋の増加
 - ・バスに依存する外部へのアクセス
 - ・大原野との隔離
- 今後も持続可能な都市であるために、再生案が必要である。



道路を挟んだ壁面が、隣接し合うニュータウンと大原野の間に距離をつくっている。周囲の美しい風景がなんとももったいない。

計画のコンセプト

「田舎暮らしのできるニュータウンをつくる」

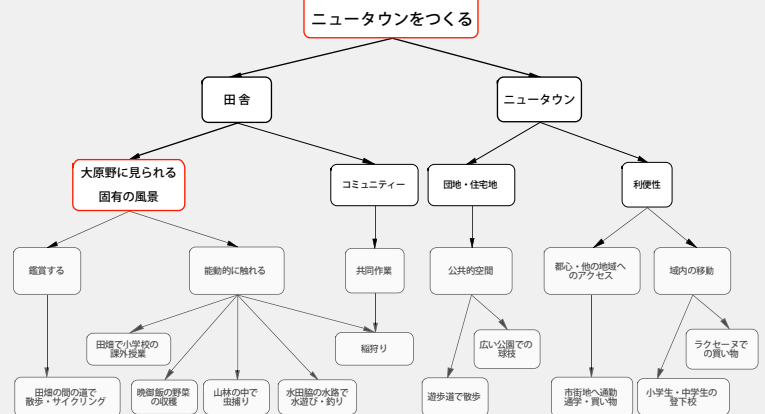
- 具体的な手立て
- ・ニュータウン建設以前に存在した野の風景を、過密した団地の間に取り入れる
 - ・ニュータウンの域内、及びニュータウンと大原野・最寄の洛西口駅を緑道でつなぐ

私たちは、子供たちが様々な遊びと体験ができる風景として、この地域に固有の大原野の風景を考えた。現在は大原野とニュータウンとの境界が明確であるため、ニュータウンの中で生活している限り、大原野の面影を感じ取ることはできない。そこで、本計画では、

- ① ニュータウンの周辺地域に対する孤立感を和らげる
- ② 自宅から目的地までの道のりで楽しめる風景をつくる
- ③ 車に出会わずに安全に移動できる道をつくる
- ④ 住宅と農地の立地を接近させる

ことを目標として、大原野の風景を団地の中に取り込み、ニュータウンから大原野、洛西口駅をつなぐ緑道を整備する。

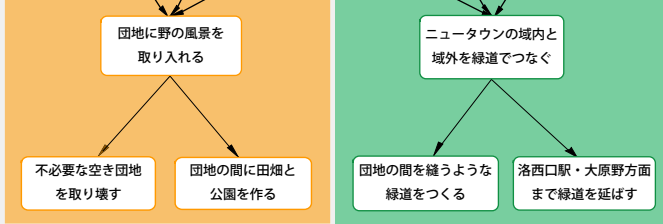
コンセプトダイアグラム



達成すべき目標

- 住宅と農地が接近していること
- 自分の家から目的地までの道で楽しめる風景
- 周囲の地域に対する孤立感をなくすこと
- 車に出会わずに安全に移動できる道

具体的な手段



緑道はこう変わる

ニュータウンのメイン道路

現在のニュータウンでは、幅の広い車道が多数あり、歩道の幅が狭く、安全な緑道は、右図のように一部にしか広がっていない。

緑道の途切れ目

この写真のように、緑道が車道によって途切れている部分が存在する。車道と緑道の境目が不明瞭であり、歩行者が安全に歩けない状態になっている。

洛西ニュータウン再生のダイアグラム

現在、洛西ニュータウンの内部では、高密度の団地の間を縫うようにして緑道が整備されている。本計画は、緑道の整備計画と団地の配置計画を主な内容とする。

まずはニュータウンにおけるネットワークを強化し、子供の遊び場となるような場所を創出するために、既存の歩道の緑道化整備を行う。これにより、洛西駅とまち、そして大原野をつなぐ軸ができ、京都市中心部へのアクセスの改善とともに、ふるさとの風景である大原野の自然を身近に感じることができるようになる。

そして、90年代から顕在化しはじめたニュータウンの人口減少に対応するため、団地の取り壊しと、平行して跡地の整備を行う。その際には、団地の跡地に効果的なオープンスペースを創出することができるかどうかを慎重に判断し、団地の老朽化等を踏まえ、計画的に取り壊しを行う。

団地の跡地には、田園や畑などの農業用地と、芝生公園や竹林などのアメニティ空間を取り入れる。これにより、大原野にみられる「農」の要素をニュータウン内に取り込む。そして、大原野のふるさとの風景が、ニュータウン内によみがえり、洛西ニュータウンは「田舎暮らしができるニュータウン」となる。



大原野に広がる緑道

知識、学校から帰った子供たちは、遊び場を求めて大原野へと出かける。ニュータウンから緑道でつながった大原野では、緑道が道路となり、子供たちが様々な遊具と遊んでいく。

ラクセースとつながる緑道

緑道は団地、学校、公園をつなぐだけでなく、洛西ニュータウンの中心として、バスターミナル、ショッピングセンター、図書館などが集まるラクセースへも通じる。車道に出発せず、ニュータウン内に閉目致し広がる緑道に囲まれば、安心・安全に生活を営むことができる。

緑道と団地の接点

ニュータウンの理想は、このように、家を出るとすぐ緑道へ通じている。この緑道は、学校、ショッピングセンター、公園などへ通じており、住民の生活に密着した安心・安全な空間となる。

団地の間を縫う緑道

団地の間を縫うように広がる緑道では、付添の団地の住民だけでなく、ニュータウンの他の団地に住む人達にとっても、ニュータウンの魅力を満喫できる。団地の前で花の手入れをするおばさん、学校から帰ってきた子供たち、そこを通る人たちが挨拶を交わすことでコミュニティの絆が深まる。

ニュータウンに住む、ある子供の1日

BEFORE

車がそばを通る通路

AFTER

緑道で安心・安全に学校へ

授業は主に教室

課外授業の田植え

画一的な公園

虫を捕りに大原野へ

家に帰ってすぐゲーム

共同畑のあぜ道をかけっこ

駐車場でボール遊び

芝生広場の丘でそりすべり

テレビに釘付けの子供

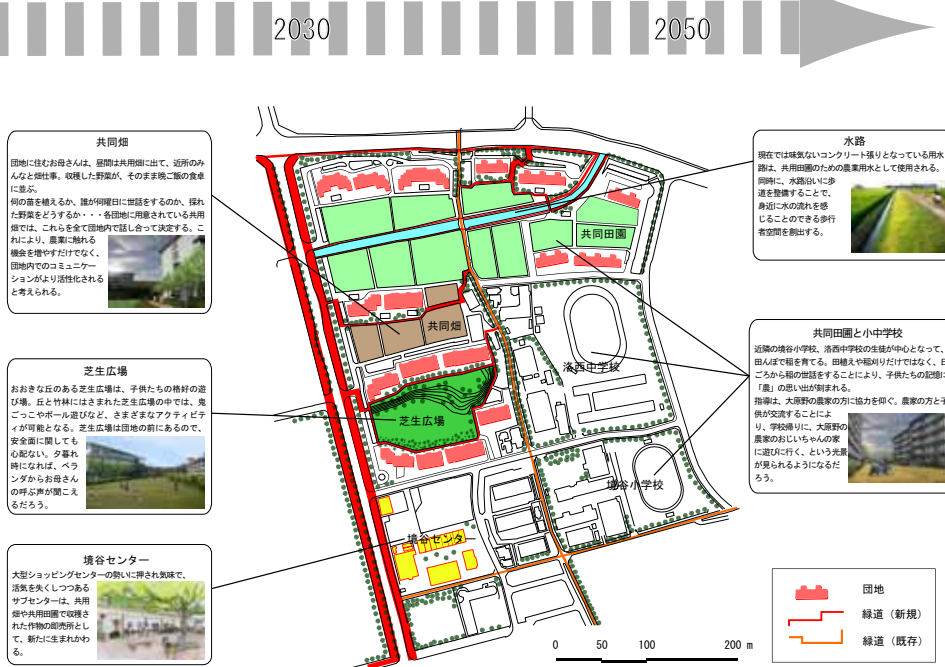
捕った虫を家族に自慢

現在の団地の様子

現在のニュータウンでは、ひとつの区画に団地が集中しており、団地のすぐ近くには大きなオープンスペースが存在しない。しかし人口減少に伴い、団地内の空き部屋の数は徐々に増えつつある。

現在の緑道の様子

緑道は、高密度の団地間を縫うようにしてニュータウン内を走っている。しかし途中で途切れている緑道も多く存在しており、整備が望まれる。



団地はこう変わる