

ニュータウンの中心 ～陸の孤島に住む人のための駅づくり～

1210158 松本 絋理

指導教員 渡辺 菊眞

高知工科大学 システム工学群 建築・都市デザイン専攻

1. 背景

私は生まれ育った場がニュータウンであることから、故郷と思える風景がないことに寂しさを感じている。ニュータウンなど地域特有の風景がない場所では、地域に対して愛着が湧きにくい。そのため、ニュータウンにおいて、建築により故郷と思える風景を作りたいと考えようになった。

今回対象とする西神南ニュータウンでは、故郷と思えるような地域特有の風景こそないが、ここならではの特性はいくつも見られる。

ニュータウン全体が、周囲の町とつながる場所がなく、「陸の孤島」化していること。駅が町のGLと道路のGLという二つのGLに挟まれた独特な地形に位置すること。ニュータウン特有の朝と夜のラッシュ時の活気溢れる様子と、昼間の閑散とした様子という激しい落差があること。少子化の進む現代において、西神南ニュータウンでは子供の人口増加が続いていること。住宅の密集したニュータウンの中で、駅がある南北方向にだけ建物がなく、谷が広がり、開けた景色が見えること。以上のような特性が駅を中心とする空間に見られる。

この事を踏まえ、町の中心に位置する西神南駅を対象に、ニュータウンの特性を活かした空間づくりを行うことで、ここならではの中心を作り、「ニュータウンの故郷」といえる風景づくりができるのではないかと考えた。

2. 設計対象範囲と概要

神戸市営地下鉄 西神・山手線 西神南駅とし、現在の駅舎、駅内保育園、駅隣接駐輪場の改修を行う。

2-1. 西神南ニュータウンについて

兵庫県神戸市西区に位置し、平成5年に、三宮・大阪のベッドタウンとして、まち開きされた。神戸市中心部からは少し離れた地域にある、人口約32,000人のニュータウンである。三つの町から構成されており、そのほとんどを住宅が占め、現在も開発が続いている場所がある。ニュータウン全体が周囲を山と谷に囲われており、隣の町とつながる場所が一切ない独立した空間であるため、「陸の孤島」と強く感じる。

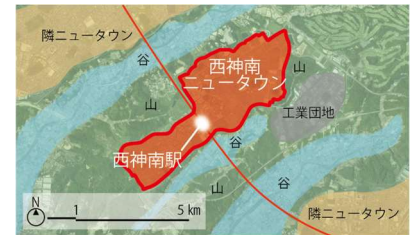


図1 兵庫県内での位置 図2 ニュータウンと周辺

※図1 地域政策統計研究会の白地図に地名等を追記して掲載。

※図2 地理院地図（国土電子Web）に、地名等を追記して掲載。

2-2. 西神南駅について

西神南ニュータウンの三つの町の中心に位置する唯一の駅で、地下鉄はニュータウンの中央を分断するように通っている。町のGLと、隣町とつながる道路のGLに挟まれた駅は、改札、ホームが町のGLにあるものの、ニュータウンからはほとんど見えない。また、現在駅舎には小規模保育園が併設されている。

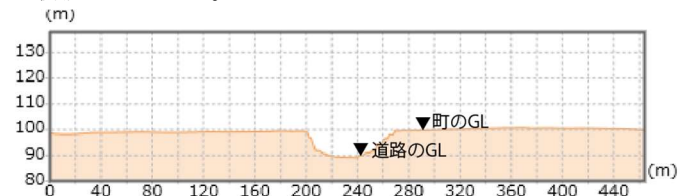


図3 駅周辺の断面構成

※地理院地図（国土電子Web）ツールで断面図を作成し、高さ方向を倍率2倍にし、GL位置を追記して掲載。

3. 西神南駅の問題点

「陸の孤島」化したニュータウンにおいて、駅は、住民にとって、唯一に近い共有空間であるにも関わらず、朝と夜のラッシュ時にせわしく利用されるだけで、一日を通して活気を感じられる時間は僅かである。また、駅舎内に小規模保育園が併設されているが、ニュータウンと駅の両方に対して、閉鎖的であるため、子供が育つ場の活気を共有できていない。せつかくの場があるにも関わらず、子供の多い町という特性を全く感じられないことは、極めて残念なことである。

また、駅はニュータウンの顔になり得るにも関わらず、中心としての象徴性を感じることができない。

4. 目的

本設計では、西神南駅を対象に、駅舎を中心とする空間を、町の特性を活かして改修することで、「ニュータウンの中心」といえる空間づくりをすることを目的とする。そうすることで、ニュータウンに「故郷」の風景が生まれることを目指す。

駅全体計画として、万人に利用される空間を作る。駅舎内には、子供の活気を感じられる保育園を設計することで、一日を通して活気溢れる空間とする。また、駅に象徴性を持たせ、ニュータウンの顔を形成する。

5. 設計指針

目的を達成するための設計指針を以下に示す。

- (1) 駅を終日、活気溢れる空間にする
- (2) 駅をニュータウンの顔となるような象徴的空間にする
- (3) 駅の利用で「陸の孤島」を体感する

6. 設計内容

- (1) 駅を終日、活気溢れる空間にする

① 「通り路」と「たまり場」

現在の駅は、地下鉄を利用する人の「通り路」でしかなく、「たまり場」がない。地下鉄を利用しない人は駅に来ることはないため、朝と夜にしか活気を感じることはできない。駅舎内に「たまり場」を作り、駅舎内の「通り路」と重ね合わせることで、駅が万人に利用されるようになり、活気溢れる空間になる。

■ 「通り路」

現在の駅は、アプローチが南側に集中しており、不便を感じている人も多い。よって一方向からだけではなく、駅に対して開けた四方からのアプローチを計画する。また、自転車利用者も多いため、安全を考慮して徒歩用動線と自転車用動線に分けて計画する。また、それぞれの動線に対して、ホームに向かって、時計回り、反時計回りといったルールを決め、全体をスロープで構成する。

■ 「たまり場」

動線計画のはざまにできる空間を「たまり場」として利用できるようにする。「たまり場」と「通り路」には段差があることで、空間を緩やかに分ける。また、たまり場内にも、保育園断面計画の影響を受けた段差がある。

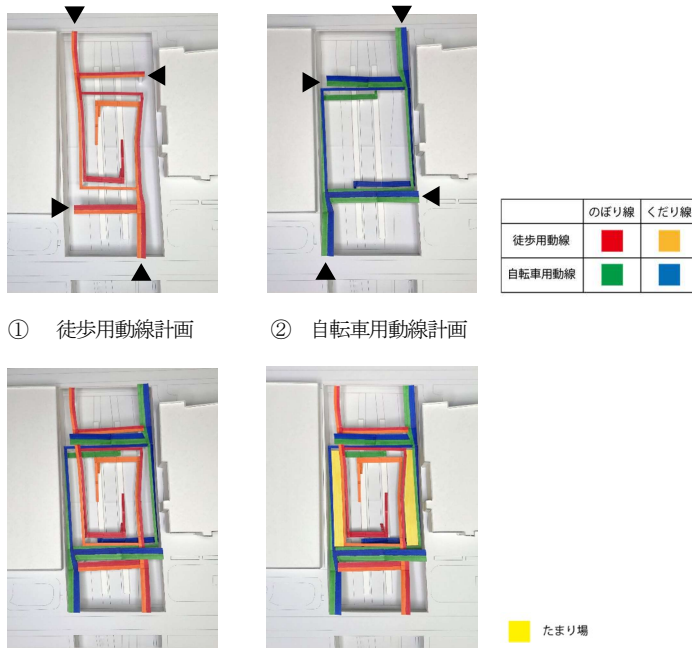


図4 動線計画とゾーニング

② 「町の活気を象徴する子供」

西神南ニュータウンでは、子供の人口増加が特徴的であるが、子供の駅利用頻度は少ない。駅舎内に保育園を設計し、駅と密接に関係させることで、「子供の活気」が日中を通して感じられるようになる。

■ 駅とのつながり

駅利用者は、保育園内部が見える空間と、園児が自由に地上に出られる空間、地上に帯状のガラス張り空間があることで、町の活気を象徴する園児が駅にいることを見ることが出来る。また、園児は、保育室から駅を行き交う人々の様子が見えることで、駅舎内の地下にあるという特別な保育園であることを実感する。

■ 保育園内部空間

保育園を乳幼児ゾーンと、幼児ゾーンの二つに分けつつ、相互に行き来できる空間を作る。また、各保育室の床高を変化させ、オープンスペースでつなぎ、空間を緩やかに区切ることで、仕切りをなくす。そうすることで、保育園全体を回遊でき、乳幼児期に幼児が遊ぶ様子を見られることで成長を刺激する。保育室は地下の実感が湧く、洞窟のような空間とするために、採光をトップライトのみとする。トップライトにより、上下方向の視線の動きが生まれ、地下という認識を強める。また、地上と地下の保育園をつなぎ、園児が自由に地上に出られるようにすることで、保育室が地下にあることを体感させる。さらに、地上にある帯状の屋内空間は、地下の保育室にはない、光あふれる場になる。

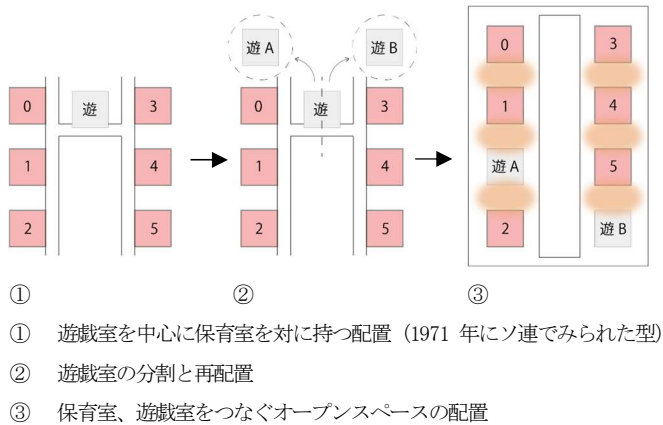


図5 保育園内部空間の平面の成り立ち

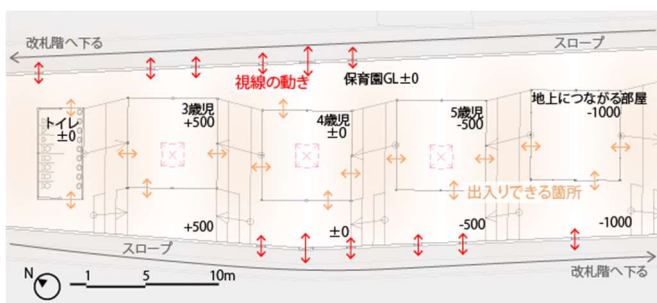


図6 保育園の一部抜粋平面図

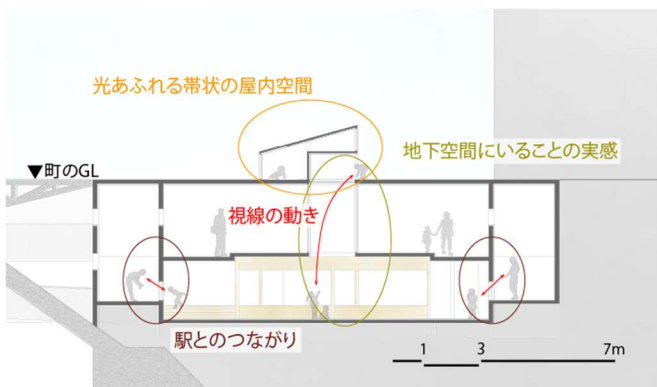


図7 保育園片側断面図

(2) 駅をニュータウンの顔となるような象徴的空間にする

③ 「抜けの強調」と「中心となる余白」

西神南ニュータウンは、商業施設や高層マンションが多く、外部に対する「抜け」を感じる場所がない。一方、駅の南北方向には建物がなく、谷に挟まれた状況であることから、町の中で唯一「抜け」がある空間を作ることができる。このことから、駅全体を町のGLより地下に設計し、地上面に建築をしないことで、南北方向に「抜け」が広がることをより強調する空間ができる。また、住宅の密集したニュータウンの中心に貴重な「余白」ができ、そのことで突然視界が広がる象徴的な駅舎となる。

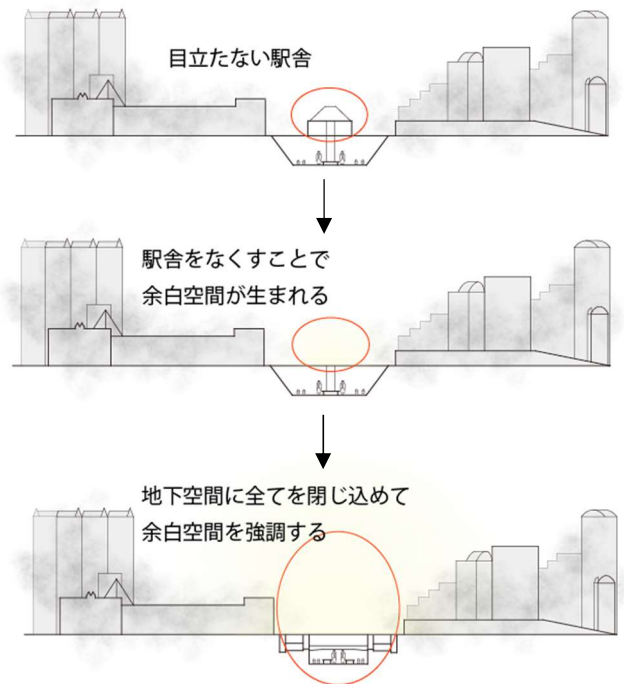


図8 余白空間ダイアグラム

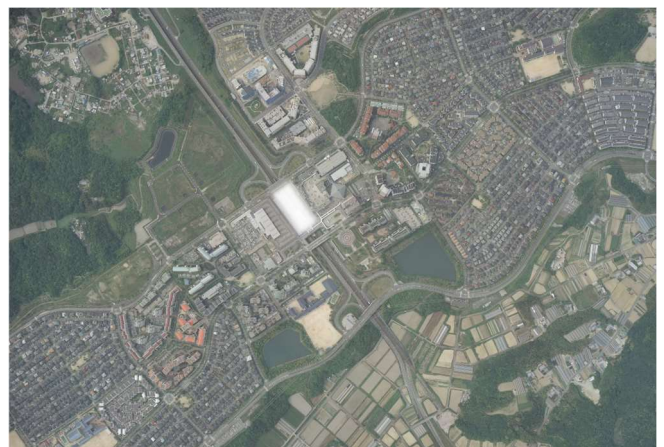


写真1 まちの風景と駅の余白 (航空写真との合成)

※国土交通省 国土地理院 地図空中写真閲覧サービスの航空写真に駅舎部分に着色をして掲載。

(3) 駅の利用で「陸の孤島」を体感する

④ 「日常からの解放」と「帰郷」

ここまでの計画が誘導する空間体験により、西神南ニュータウンという「陸の孤島」での日常生活から「解放」される体験と、「帰郷」してきたという実感が湧く空間ができる。

■ 「日常からの解放」

西神南ニュータウンという「陸の孤島」から「解放」されるはずの駅の地上面が、「余白」になることで見えなくなり、「陸の孤島」をさらに強調させる。駅舎内でのスロープ空間は日差しがほとんど入らず、閉ざされたトンネルのような

「通り路」になる。しかし、スロープを下りきり、ホームへと向かう角を曲がった先は開けた空間になっている。地上の明るく開けた余白から、一度暗闇の閉ざされたトンネルを通過し、また、開けたホームにたどり着くことで、「解放」される場所という実感を強める。

■ 「帰郷」

動線計画により、駅利用者が各自の条件に合うルートを見つけることができ、何度も利用していくことで、ひとりひとりに馴染みある風景が生まれる。「帰郷」した時に思い出の「通り路」があることで、懐かしいと思える風景を体験できる。また、「日常からの解放」とは反対に、暗闇の閉ざされたトンネルを通り、地上の「余白」に放たれることで、「陸の孤島」に戻ってきたことを強く感じる。また、子供がいる空間があることで、一日を通して「活気溢れる」駅になり、「陸の孤島」に着いた寂しさを感じさせない。ニュータウンの顔となる駅が明るい存在となり、帰ってきたいと思えるあたたかな駅ができる。

7. まとめ

西神南ニュータウンの顔となる西神南駅の改修により、町の特性を活かした「ニュータウンの中心」を作り「陸の孤島」に住む人にとって「ニュータウンの故郷」となる風景ができた。

少子化の進む現代ではあるが、開発の続く西神南ニュータウンでは子供の人口が増加している。しかし、他のニュータウンと同様に、同年代が揃いやすく、愛着の湧きにくい場所であるのも事実である。そのため、今のままでは、開発が終わると同時に、急激な少子化を招きかねない。本設計のように、故郷と感じられる駅を作ることは、ニュータウンが故郷になることにつながる。この町に帰ってきたいと思える空間ができることで、ニュータウンの未来が明るいものになることを期待している。

8. 参考文献

- 1) 「日本建築学会（編）. 第2版 コンパクト建築設計資料集成. 第6刷, 丸善, 1998, p310, 4621039733C3052.」
- 2) 「基盤地図情報ダウンロードサービス, 国土地理院」
<https://fgd.gsi.go.jp/download/documents.html>
- 3) 「国土交通省 国土地理院 地図空中写真閲覧サービス」
<https://mapps.gsi.go.jp/maplibSearch.do?specificationId=526738>
- 4) 「地理院地図（電子国土Web）」
<https://maps.gsi.go.jp/#16/34.698781/135.030169/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1>
- 5) 「地域政策統計研究会（兵庫県、神戸大学）」
<http://www.econ.kobe-u.ac.jp/introduction/hyogo.html>
- 6) 「井吹台のまちづくり」 <http://ibukidai.m3rd.jp/>



図9 全体断面図