

第5グループ（住宅・交通）

まえがき

千里ニュータウンは元からあった古い街を改造するのではなく、大規模一体的に宅地造成を行い、その時点から「ゆとりある緑豊かで良好な住環境」を誇りとして高い理想を掲げて開発したため、ほぼ理想的な東洋一の住環境がつくられた。

ところがニュータウンまちびらきから40年の歳月が経ち、さまざまな問題が発生している。

- (1) ニュータウン開発当初の一斉入居者、即ちその当時の30歳・40歳代の活力ある世代は、今日揃って高齢化し、人口の少子・高齢化は他地域に比べ著しい特色となっている。住宅問題はあらゆる年代、あらゆる家族構成が住めるような住宅政策が基本であると考えます。
- (2) 家族構成から千里ニュータウンに住めなくなり、多くの30歳・40歳代の世代人口が流出した。活力ある若い世代の人口増加政策を検討すべきである。住宅供給のニューモデルもここに提案したい。
- (3) ユニバーサルデザインの視点が初期の住区で全く欠如していたため高齢者・障害者が非常に住み難いため高齢者が歩いて暮らせるまちづくりを目指す。敷地単位の建て替えを生活の視点から見直す施策を考える。
- (4) マイカーの激増により違法駐車や生活道路の渋滞が増加してきた。根本的な対策が必要である。
- (5) 中央環状線で南北バス路線が分断されており、公共交通（バス）で非常に不便な所があり、深刻な問題となっている。バス路線の抜本的な再編が急務である。
- (6) 近年、経済優先主義が幅を利かせて、当初の理念から逸脱した密集低層マンションや小規模個別の高層マンションが次々と建てられ、羨望の的であった千里ニュータウンの住環境が破壊されつつある。特に低層住居地域と中高層住居地域の境界地帯で給与住宅の分譲建て替えが敷地単位の建て替えのため、住環境を巡る紛争が発生し、重大問題になってきている。総合的な視点に立った対策が求められる。
- (7) 公社公団の建て替えは千里ニュータウン全体の再生理念を考えて計画されているか、全体とのバランスがどこで如何にチェックされているか、居住者の立場での検討が必要である。

この大切な時にこそ、千里ニュータウンの元々の理念である「ゆとりある緑豊かで良好な住環境」の維持という考えを基本に据え、ニュータウン再生のモデルとなるべき100年先まで見通した再生計画を立てなければ、将来に大きな禍根を残すことになる。

我々及び次世代の人達が住みたいまち、また住みやすいまちを創ることがこの100人委員会の役目であると思う。

それらの問題点を個別具体的に討議を進めた結果下記の提案をする。

．住宅問題

1．住宅の理念

千里ニュータウン建設当初の理念を50年・100年先までも大切に存続させねばならない。「みどり豊かな歩いて暮らせるまち」をキャッチフレーズとする。



写真左 緑豊かな街

緑、光、水の中に低層住宅群と点在する中高層住宅群と商業施設が計画的に配置された姿は20世紀に発明された都市の姿としての最大の成果といえよう。こうした景観、デザインを破壊することなく、更に新しい都市設計、都市デザインの手法の導入が必要である。

千里ニュータウンは大阪から10キロ圏で良好な住環境を理想に開発された。万博公園とともに千里ニュータウンの住環境は吹田が東洋に誇る宝である。

千里ニュータウンは田園都市。緑いっぱいの低層住宅群が十分な間隔をとって配置され、中高層住宅は住環境を配慮して建設された。

住環境を守り建物の高さを制限する基本方針設定が望ましい。

千里ニュータウンのモデルは英国の街であるが、英国はテラスハウスで低層住宅である。日本は土地が狭いこともあってそうはいかないが、現状を守るべきである。

日本の人口減少時代がくる。将来の住宅需要を考え、千里ニュータウンに東京都心のような超高層マンションを建てるべきでない。環境破壊を来たせば誰もが住みたい街の魅力を失う懸念がある。

一般住宅（一戸建住宅）と集合住宅（公団、公社、府営、企業）の特性を活かしてまちづくりを進める。用途地域、建ぺい率、容積率の規制を見直し、住環境の調和を大切にする。

あらゆる年代、あらゆる家族構成が千里ニュータウンに住めるようなバランスのとれた総合政策が望ましい。そのための誘導基準、開発要綱を提案したい。

多世帯がいつまでも、多様な価値観に対応でき不自由なく住めるまちにする。

敷地単位をベースとして周辺のことを配慮しない住環境を破壊する営利本位の再開発が現状のように頻発すると、千里ニュータウンの資産ともいえる

良好な住環境が失われてしまう。二、三十年後には誰もが住みたいまちの魅力を失っている恐れがある。

我々は“家づくり”ではなく“街づくり”を考えるべきである。

これからの建物の耐用年数は100年以上を目標にすべきである。

バリアフリー、ユニバーサルデザインの完備された街づくりを進める。高齢者、障害者等が利用する車椅子で駅、道路から室内まで自由に動ける構造を理想とする。

千里ニュータウンの良好な住環境を保全育成できる基本方針を確立すべきである。

2. 人口構成とコミュニティ

毎日外出することが高齢者の健康のために望ましい。高齢者が歩いて行ける範囲に毎日の買い物ができる施設をつくることも必要である。

千里ニュータウンの中の住都公団住宅は残存価に対し、改良して使用方法の一つとして2戸1戸へ改善し、家族構成の多様化を容易にし、住民活動やまちの活性化を促す。

集合住宅については、高齢者や障害者に優しいまちづくりを目指すとともに、2世代が共生可能な居住空間の確保と、住民に開かれたコミュニティ活動（集会所、クラブ活動、老人施設、保育所等）の場を設ける。

府営では入居者募集の際、30軒あるとすると、働き盛りの家庭は3軒しか入れず、多くは低所得家族に割り当てとのこと。せめて半々にし、普通の住民構成が出来る様にしなければ、千里の活性化はありえない。

3. 住宅供給のニューモデル

開発当初のように30代・40代の若い世帯が千里ニュータウンに居住できるように、準公的機関の定期借家制度を整備する。

それは、戸建て住宅の空き家を紹介する「準公的紹介システム」で、明け渡しの時の心配がないようにする住宅供給のニューモデルである。

この組織は行政の支援を受け、NPOで推進できるよう提案したい。

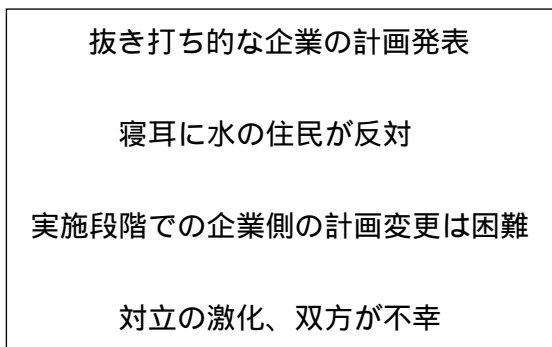
千里ニュータウン内には市営、府営、公団、行政機関所有住宅、一般企業の社宅等、多岐に分かれていて、それぞれに取り組み対応が異なる。これらに対し、行政の対応は、合法的であれば売買、建て替え等は全て許可すると云う。すでに、民間所有の建物は不動産物件として売買され、建て替え分譲がなされ近隣並びに千里ニュータウン全体とのバランスがどこで、如何にチェックされているのか不明である。

また、大阪府企業局、住都公団等の物件も売りに出されるのではないかとの噂もあり、土地の権利の移転に備え、デザインコンペや開発方針の統一などで環境保全に対するバランスのとれた全体指針を設けることが急務である。そして、各建物等の残存価値を償却する期間（特に公団）にリニューアルと並行して、しっかりした将来計画を確立することが必要である。

企業が動くまでに開発要綱、誘導基準を設けることが必要である。企業としても、設計してからの変更の申し入れにはコスト面から受け入れにくいと

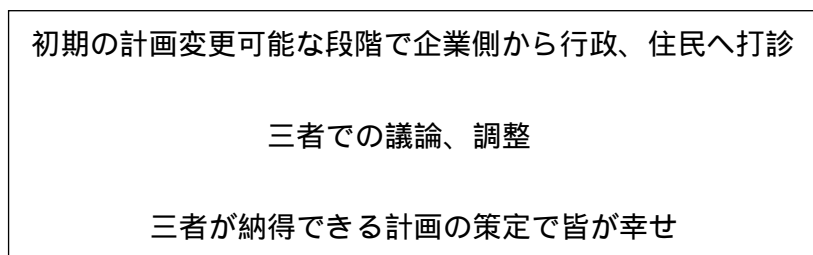
思われる。

開発計画公表の前段階に、住民、行政、企業の話し合いが必要である。
 これまでは、



という構図であった。

これからは、



という構図にしなければならない。

第三者的な千里ニュータウン100人委員会が話し合いのプラットフォームになるのも一案である。また、ニュータウンには府有地などの公有地が多いが、その開発に際しても、企業の開発行為と同様な手順を踏む必要がある。

4. 建築物（建ぺい率、容積率、建物の高さ）

新たな建物の高さ規制・誘導策を提案する。住宅地として低層・中高層住宅が混在するなかで現在の住環境を守るため建物の高さ規制を見直し、あるべき姿に誘導していく必要がある。

用途地域の境界線で環境、眺望、日照、プライバシーで建築紛争が多発している。用途地域の境界線に緩衝地帯となるべく低層 - 中層 - 高層の順に建物は配置されるような容積率規制の段階的な誘導地帯を設けるべきである。用途地域の異なる境界地帯には容積率規制の段階的な規制が望ましい。

さらに用途地域の再検討を提起したい。

住みよいまちづくりのために、地区毎に建築協定の締結を奨励する。住環境を守るため低層住宅地においても南側住宅は北側住宅に配慮する。また人工地盤を盛り上げ、実質3階建ての建築は防止する。

第一種低層住居専用地域では共同住宅を規制すべきである。

用途地域の低層、中高層と並ぶ地域は容積率の段階的規制が望ましい。

現状、低層地域は建ぺい率40%・容積率80%に対して中高層地域は建ぺ

い率60%容積率200%と極めてアンバランスである。容積率を現状の200%から120%に見直すよう提案したい。

因みに豊中市の基本方針は千里ニュータウンの容積率誘導基準は150%である。

開発当初の千里ニュータウンの給与住宅は容積率200%いっぱいでは建築されておらず、余裕を持っていた。ところが、転売された給与住宅用地は採算を理由に容積率200%で建築され、このことが環境悪化につながっている。土地の共同化を図り、少なくとも密集しないように建ぺい率は抑えるべきである。

5. 土地利用

公団団地の建て替えが発生している所での用地転売、或いは社宅用地の転売など例があり乱開発になる。民間マンションへの建て替えは、現地形の形状から個別の敷地単位で建て替えになるため、バリアフリーへの解決に全くつながらない。

その一方で千里ニュータウンの資産ともいえる緑が失われている。住環境の悪化を防ぐ対策が必要である。

6. 住環境

現状において何を残し、何を守り、今後の時代の変化にどう対応するのか？建て替えを待たずして変革が急務であるもの（エレベーターの設置、バリアフリー・ユニバーサルデザイン化）。次に近未来～中期～長期で考えなければならないもの。千里ニュータウン全体の再生理念の下に住区、団地、用途地域毎に考えていく必要がある。

集合住宅団地の管理に関しては吹田市域、豊中市域で協議会をつくるべきである。

当初からの集合住宅は子育て層などを呼び込むには手狭である。もっと広くして老若ともに住めるようにする必要がある。

集合住宅は管理が重要な問題であるが、管理会社・管理組合には5～10年先のビジョンがない。千里ニュータウン全体やその周辺地域を含めた管理組合のネットワークを形成できないか。

吹田市には公団の窓口がない。対応の窓口が必要だと思う。

府住宅供給公社賃貸住宅の建て替えについて、千里ニュータウンの住環境保全から積極的に意見具申が望ましい。

千里ニュータウン内に建設される民間マンションは価額が高いので、若年層が入りたくても入れない。青山台の例では、高校生以下の子供が居住する予定がない新築マンションがある。居住者年齢も考えた再生ビジョンが必要である。

最近、若年層に人気があるマンションは、キッズルームなどの充実したコミュニティ施設がある戸数が多い物件に集中している。しかし、千里ニュータウン内の民間マンションは、戸数規模が小さいため、同年齢層が少ないことも予想され、子供のいる家庭にはメリットが小さいと判断されている。

民間業者は千里ニュータウンの住環境を壊さないように、地域の景観・環境に配慮して欲しい。指導基準を設けるべきである。

地域の環境・景観に調和した建物、生活の多様性に適合した住宅街づくりを目指した開発の誘導基準、開発要綱を設ける。

住宅環境保全ゾーンを設け、設計、デザインを誘導する。

戸建住居地域で敷地を分割して販売するところが増加している。分割後の最小面積規制を設けることが必要である。

千里ニュータウン内での住宅取引時の面積表示を壁芯計算ではなく、居住可能スペースを表わす内法計算にして、千里ニュータウン内の住宅の質的改善の一助とする。

中高層住宅地では、建て替えに際し、開放感のある緑地や空間を確保する。また、緑被率確保のための基準、規制を見直し、良好で緑豊かな環境を保全育成する。

カフェ等住民の視点から必要なものは導入すべきである。

メリハリをつけた規制、誘導が必要。緩和するところは更に緩和し、規制すべきところは更に厳しくすべきである。

7. 住宅と交通の係わり

最近、殆どの都市でマンションを建設する場合、戸数分の駐車スペースを作ることを義務づけている。しかし、最近では1軒で2台のマイカーを持つ家も少なくなく、また、来客の車がくること等もあり、マンション周辺は路上駐車で溢れている。これを解決するには1戸1台分と云う規制では不十分であり、さらに駐車し易い駐車場を建設すること（機械式立体駐車場は不適）等まで規制することが必要である。

団地も十分な（戸数の100%以上）駐車場を整備すべきである。

2. 交通問題

1. 交通の理念

千里ニュータウンの公共交通は、南北方向に2本の鉄道が大阪市内へ通じ、この両交通を補完するようにモノレールと私営バスが運行されているが、バス交通には不便なところが多く、総合的に交通体系を再構築する必要性があり、市・行政・バス会社（阪急バス、近鉄バス）が協議できる場を設けるべきである。

自動車交通には、渋滞解消と生活道路への車の通り抜け問題とがあり、千里ニュータウン内だけでなく外の変化（例えば国際文化公園都市 - 人口5万人規模 - の建設等）が千里ニュータウンの道路交通に及ぼす影響を10年先を予測して対応方法を議論する必要がある。又、何でもマイカーに頼るような住民意識の改革も必要である。

更には福祉バス、乗合タクシー等の新しい交通施策の制度化を考えて行くことが望ましい。

現状の千里ニュータウンは、計画段階から妥協した点が多いため、歩行者空間のあり方としては不完全である。今後の再編の中で千里ニュータウンの理念を完璧にして行くことが我々の努めだと思う。

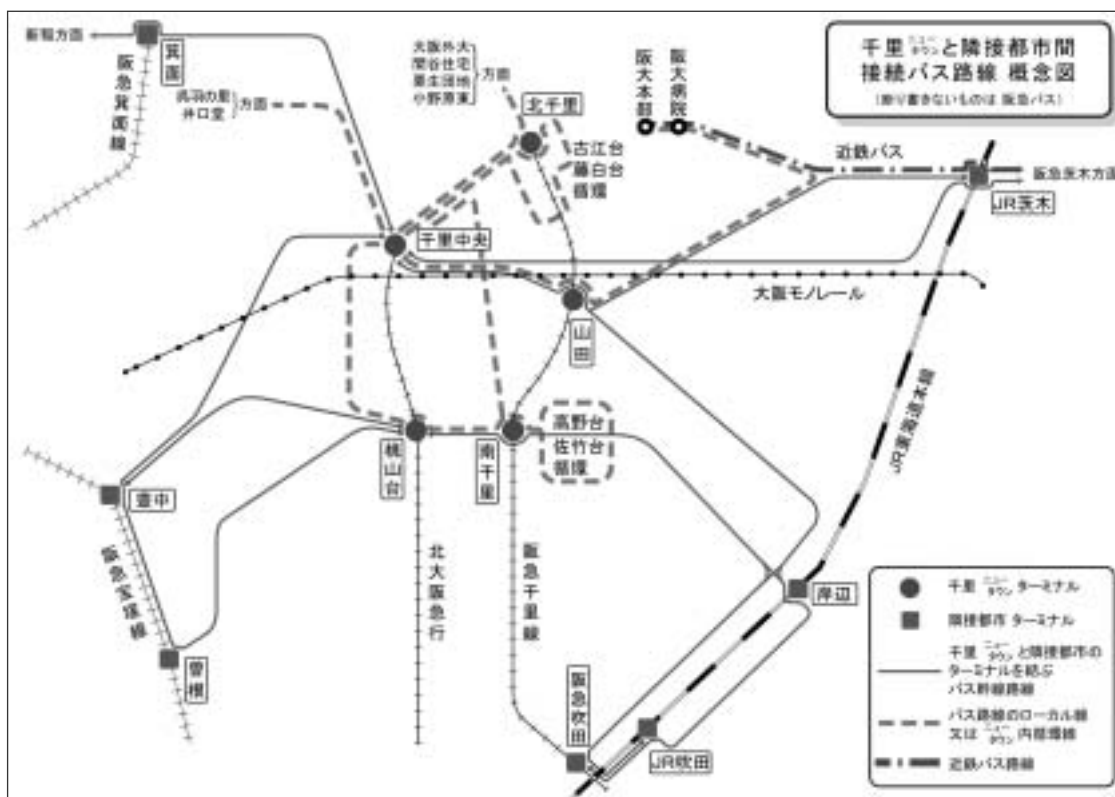


写真左 千里ライフサイエンスセンター

歩行者専用道の動線上につくられた公開空地であり、住民の憩いの場となっている。歩行者動線のユニバーサルデザイン化にも貢献しており、企業にインセンティブを与え、民間活力を利用したニュータウンの再生方法も有効であろう。

2. 公共交通（バス）

(1) 現状バス路線の問題点



現状の千里ニュータウンのバス路線はほとんどが千里中央、桃山台始発である。北千里、南千里も始発とし、例えば現状では不便な千里山、佐井寺

地区への路線の充実が必要である。

千里ニュータウン内ターミナルと隣接都市ターミナル間のバス連絡が不十分である。特に北千里からはどの隣接都市ターミナルともバスが通じていない。従って、北千里から茨木・箕面等への路線を開設する必要があるというのが基本的な考えである。

千里ニュータウンでは中央環状線を境として北半分と南半分にバス路線が分断されている。

これらの状況から、少なくとも下記路線の早期の開通（一部路線の延長）が望まれる。

* 北千里 - 阪大病院経由 - 茨木

〔阪急バスが無理なら、現在既に茨木 - 阪大病院 - 阪大本部を運行している近鉄バス路線の阪大本部 - 北千里間延長を要望する〕

* 北千里 - 箕面

〔北千里から今宮を通りR171号経由（又は箕面市の山麓線経由でも可）して箕面駅までを要望する〕

* 北千里 - 豊中

〔現在運行中の千里中央 - 豊中の路線の一部でも北千里まで延長を要望する〕

* 北千里・南千里 - 佐井寺・千里山

* 千里ニュータウンの北半分・南半分両方を循環するバス路線

〔北千里 - 桃山台、等〕

千里ニュータウンで鉄道とバスを利用する場合（千里中央・北千里・山田・南千里・桃山台経由）連絡割引制度の導入が望ましい。

全鉄道駅前ロータリーの動線の整備と乗り入れ規制が必要である。

（２）福祉バス等に関する新たな提言

認可された停留所へ出かけてバスに乗るのではなく、乗る人がいる時、そこにバスが寄るシステムが望ましい。バスを住宅地域に巡回する交通手段とする。千里ニュータウンは丁度よい大きさである。

大阪市のゾーンバス・システムや欧米のバスの様に何回乗っても料金は同じにすることが望ましい。乗り継ぎを無料にする。

高齢者のために、住区内に小型のコミュニティバスをきめこまかく走らす。バス停まで歩いて5分以上かかる地域の高齢者は、毎日の買い物にも苦労しているので、その対策として必要である。

福祉施設、大病院への通過バス路線と公共福祉バスの路線の整備をする。

3. 自動車交通

（１）通過交通問題

生活道路には幹線道路から迂回しない様な対策が必要である。

対策：一方通行にする。スピード制限をする。道路舗装を工夫する。トラフィックゾーン・システム。ボンエルフ等。



写真左 三田カルチャータウン
歩車分離の戸建て住宅街

ボンエルフ、クルドサックを用い、歩車分離、通過交通の排除を行っている。クルザックは千里ニュータウンでも導入されているが、戸建住宅地区においては歩車分離が十分ではない。

後期に建設された住区（豊中市域、竹見台、桃山台、青山台の一部）ではAタイプの歩行者専用道が創出されているが、前期に建設された住区（佐竹台、高野台、津雲台、古江台、藤白台）では歩行者専用道がつかわれていない。今後の千里ニュータウン再生時には各団地の土地を利用してBタイプの歩行者専用道を創出する必要がある。

A : は、独立タイプ歩行者専用道

B : は、敷地内通過タイプ歩行者専用道

スーパーブロック（団地）同士を歩行者専用道でつなぐことで歩行者空間が創出できる。

千里ニュータウンに出入りする自動車の通る（準）幹線道路に住宅が直面している所は一方通行による自動車の分散を図ったり、騒音・排ガスの緩衝地帯設置等の道路構造の改善が必要である（例 藤白台4丁目北縁金蘭千里学園付近）。

生活道路が抜け道になっている所は通行禁止や一方通行等により幹線道路へ誘導する（例 佐井寺方面へ通じる佐竹台1丁目）。

見通しを良くするため、中央分離帯の植木の背を低くする。

信号待ちを嫌ったり近道になるために生活道路へ迂回、又はバイパスする自動車に対する道路行政が求められる。

千里ニュータウン周辺の開発地からの流入が増加する一方であり、渋滞が起きている。藤白台4丁目と北公園の間の区画街路、並びに、これにつな

がる青山台中学北側の区画街路へ北千里駅前の渋滞を避けるため車が進入する。従って、千里3号線を延長して北公園苗圃内を貫通させ小野原方面へ接続する必要がある。

千里ニュータウンと外部を接続する道路と問題箇所

佐竹台1、3丁目と佐井寺4、3丁目間の生活道路

佐竹台3丁目と同上間の生活道路

佐竹台4、6丁目と佐井寺3丁目・五月が丘西間の生活道路

古江台6丁目と万博公園間の準幹線道路

古江台6丁目・藤白台1丁目と山田丘・小野原間の準幹線道路

藤白台5丁目と上山田・小野原・山田丘間の生活道路

新千里西町3丁目と緑丘3丁目・北緑丘3丁目間の準幹線道路

が特に交通量が多く騒音大。通過車両を千里ニュータウンの外周道路や幹線道路に誘導できるように広域的につぎの都市計画道路の整備を急ぐ必要がある。

豊中 - 箕面 - 小野原線

豊中 - 岸部線

佐井寺 - 片山 - 高浜線

箕面 - 山田線

(2) 駐車・駐輪場問題

幹線道路の路上駐車禁止を徹底する。

短時間の駅周辺の利用は駐車料金を無料にする(例 大阪駅前・新大阪駅前等)。

駅前に駐輪場を完備して生活道路上の不法駐輪を禁止する必要がある。

駐車場と共に駐輪場も増設しなければならない。

4. 歩行者交通

完全歩車分離の歩道を完備する。高齢者・車椅子・幼児・学童のためにも必須である。

一般住宅(一戸建住宅)と集合住宅の間の道路は、両側歩道を設ける。また生活道路は一方通行を採用し一般通行車対策をする。

団地の中などでは車道と歩道の区別がないが、車道と歩道が全く別々に建物にアクセスできる構造にすべきである。

建て替えの際に、歩行者空間創出のガイドラインとなる指針が必要である。

・ 今後の方針 - 千里ニュータウン再生実現への戦略 -

当委員会に於いて様々な意見提言がなされたが、これらを如何にして実現していくかというシステム面に言及したい。

千里ニュータウン再生に関わってくる主体、即ち、住民団体、自治会、管理組合、吹田市・豊中市及び周辺自治体、大阪府、公社・公団、商店会、デベロッパー等がそれぞれ単独で意思決定を行うのではなく、「千里ニュータウン再生戦略

本部」とでも言うべき組織で調整を図ることが必要である。元来、千里ニュータウンが総合的に計画開発され東洋一の住環境が創出された歴史的経緯を考えれば、その必要性は明らかである。

ここで参考になるのが、産官学民の四者を構成メンバーとする「多摩NT学会」である。注目すべきは(1)この四者が対等な立場で活動し、雰囲気盛り上げている。(2)参加したい者を拒まない組織形態である。

100人委員会で提言された市民の貴重な意見は千里ニュータウンを再生していく偉大なエネルギーである。ここでの提言を実現させるため、「吹田市千里ニュータウン地区住環境市民会議」を設立し、100人委員会の意見を提起していく。

まず手始めに、千里40年イベントの中で何らかのパフォーマンスをすることで存在を明らかにしていく。やりやすいものとしてはシンポジウムやニュータウン再生プランの提示が考えられる。

100人委員会をNPO団体として登録し、活動を進めることも考えられる。参加したい者を拒まない組織がよい。また、この組織が住民の声を十分反映するように運営する必要がある。