

■駅舎東立面図 S:1/400

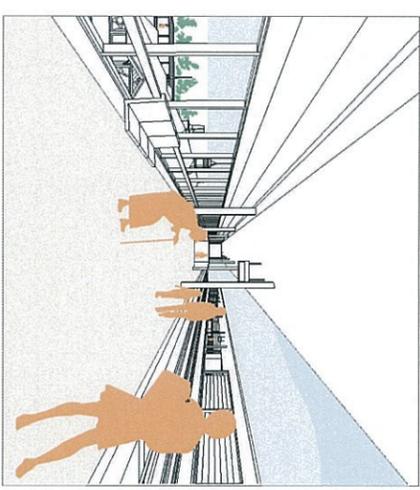
■駅舎西立面図 S:1/400

■駅舎東立面図 (駅舎の上、往時の姿に復元)

●駅前線・駅前交通広場
駅前交通広場(以下、駅広)とそれに続く浜寺公園駅前線(以下、駅前線)はいわば浜寺公園の玄関口です。現在の駅舎があった長い間、そこには食堂や菓子店などが建ち並び賑わいを見せていたはずですが、人によってそれが浜寺らしさであったかも知れません。ただ、今回の道路拡幅でそのような街並はなくなってしまうでしょう。新しい駅前線は幅員20m道路ですが、駅利用者数から見ても些か手に余る広さです。



往時の賑わいのある浜寺駅前を記録した古い絵葉書があります。それによれば当時の街路樹はデブデブであったことが見て取れます。今回、そのような部分も踏まえ、駅前線の歩道部分に幅の広い植栽帯を設け、浜寺公園の新たな玄関口としてクロマツの並木を提案します。植栽帯は緩やかな盛土を施し、土留めの石積みで現在のホーム基礎石を再利用し、土地の記憶として継承します。また駅広のロータリー部分も機能不全にならない範囲でコンクリートに計画し、保存駅舎に対して歩道部分に十分な引きを確保します。歩道部分の仕上げは石貼風防水性舗装を用い、景観と環境の両面での効果を期待します。



■上り線ホームから階段方面を望む



■東口自由通路を北側から望む
東口のシンボルタワーはツツジ、低灌木はツツジ、駅務室を西に移動することにより駐輪場から自由通路まで広がらなくなり、雨に濡れず移動できる。室外機を天井内に移動することで、壁が開口部となりいまままで地下道でしか繋がっていた東口の連絡性が視覚的に確保できる。

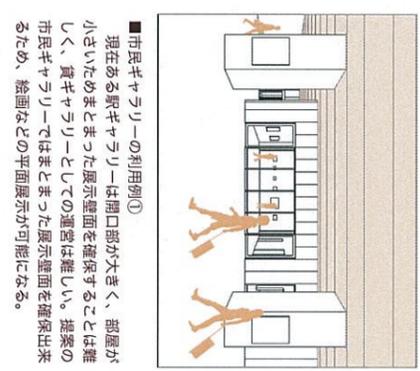
●北部分
新駅舎の利便施設のところではふれませんが、現在の駅の除却新設にともない失われる機能として、駅東側の喫茶店があります。その機能の移転先として保存駅舎の北部分はどうでしょうか。日常的に営業する喫茶店のような店舗が駅施設内にあることで、浜寺公園の玄関口の賑わいの創出という点でも効果的だと考えます。その際、西側の階段を利用して入口を設ける方法もあるかと思っています。

●保存駅舎
現在の駅舎については保存の方針は決定していますが、詳細は未定です。保存する範囲や活用の方法などは今後の協議に依るところでしょうが、現状に対していくつか提案をします。

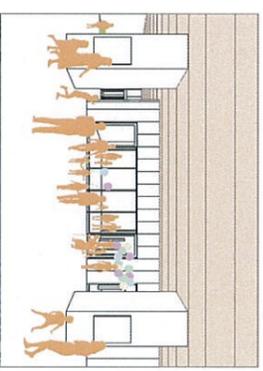
●配置
駅前線の東西軸線と高架軌道の南北軸線は直交していません。駅舎は駅前線軸線に合わせ、駅前線に対して正面性を強調したいと思います。また、正面の階段は現状の段差を保持し、新駅舎の自由通路の高さをプラットフォーム一部分に合わせます。その際、駅広と新駅舎自由通路との段差の解消にスロープは設けず、緩い勾配(1/25以下)で繋ぎ付け難くても利用しやすい形にします。

●保存部位
現代新駅舎の東側は建物の幅でホーム屋根がせり出し出しています。設置年代は不明ですが、これを新駅舎との接続部分のトランプライントの架構として活用したいと思います。

■全体断面図 S:1/200



■市民ギャラリーの利用例①
現在ある駅ギャラリーは開口部が大きく、部屋が小さいためまとまった展示壁面を確保することは難しく、真ギャラリーとしての運営は難しい。提案の市民ギャラリーではまとまった展示壁面を確保出来るため、絵画などの平面展示が可能になる。

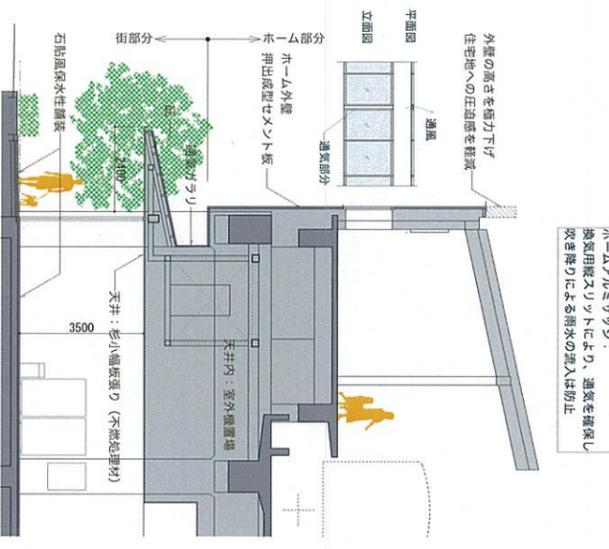


■市民ギャラリーの利用例②
小学校教室程度の大きさがあるため、会議や講習会などでの利用もできるが、駅前であるという立地条件を生かした活用もできる。図は地域の子供連れ家族に向けたイベント時を想定したもので、天井が高いので風船も邪魔にならない。



■石貼風防水性舗装
通常の閉鎖度アスファルト舗装の空間に防水性を持ったグラウトを敷き詰め、表面にシヨウトラスト処理を行い、カット剤を塗布して自然石貼りの風合いが得られ、防水機能から車場の路面の温度上昇が緩和される景観と車場に配慮した工法。

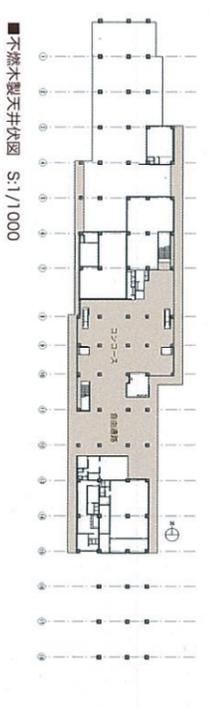
■新駅舎断面図 S:1/100



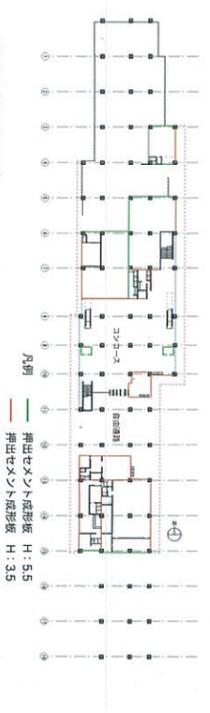
ホームガラスサッシ:
地盤面をリフトにより、通気を確保し吹き降りによる雨水の浸入は防止



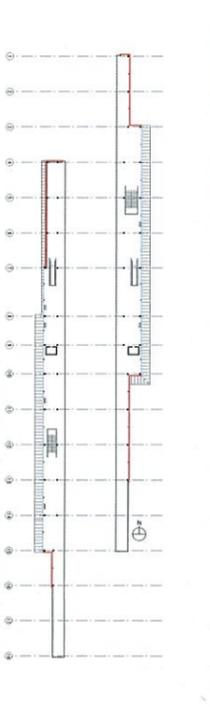
■内装単体区分平面図 S:1/1000



■不燃大断天井図 S:1/1000



■階下地区区分平面図 S:1/1000



■2階外装区分平面図 S:1/1000

| ■浜寺公園駅 駅舎及び駅前広場等設計 概算事業費 (単位: 百万円、税別・経費込) | | | | | |
|---|-----|-------|--|----|-------|
| 新駅舎 | 外観 | 151.3 | | | |
| 外装単体 | 外装 | 75.9 | | | |
| | 内装 | 51.3 | | | |
| | その他 | | | 小計 | 278.5 |
| 2階部分: 42,000円/m ² | | | | | |
| 1階部分: 55,000円/m ² | | | | | |
| ※内装単体は下図参照 | | | | | |
| 駅前交通広場・駅前線 | 内装 | 172.5 | | | |
| | 内装 | 7.8 | | | |
| | その他 | 7.2 | | 小計 | 187.5 |
| 駅前交通広場 | 歩道 | 14.9 | | | |
| | 車道 | 4.2 | | | |
| | その他 | 2.1 | | 小計 | 40.2 |
| 駅前交通広場 | 歩道 | 52.2 | | | |
| | 車道 | 6.4 | | | |
| | その他 | 47.6 | | 小計 | 106.2 |
| 車道単体: 6,000円/m ² | 歩道 | 14.1 | | | |
| | その他 | 6.6 | | 小計 | 20.7 |
| | | | | 合計 | 633.1 |

■はじめに
白砂青松の風景を残すため、国内初の公立公園のひとつとして高師の浜の一面に浜寺公園が開設されました。明治6年のことでした。
大阪の南のリゾート、大浜・浜寺の盛況にともない、難波～浜寺間が開通。その後、電化にともない駅名を浜寺公園にあらため、豊野全舎による現在の木造駅舎が建てられました。浜寺に駅が出来て100余年、この駅舎が周辺住民に親しまれてきたことは保存を望む声の大きさをからもわかります。

■基本的なコンセプト

南海線の高架化については、石津川以北は昭和60年までに完了しています。今回の連続立体交差事業によって、阪堺線と並走する区間の高架化が完了することとなり、地上での東西交通の利便性は格段の向上が期待されます。一方で、高架軌道が出来ることで沿線住民の生活環境は変化を余儀なくされるでしょう。とりわけ、当駅の東側に広がる浜寺昭和町は昭和初期に開発された閑静な住宅地であり、当時の姿を今に残すこの地域に対する景観上の影響は計り知れません。

計画では、提示された設計条件図（以下、条件図）の意図を踏まえつつ現在の周辺環境との調和と現在の木造駅舎の保存を前提にした「浜寺らしさ」を提案し、この新しい駅が周辺住民のコミュニティの核になるよう考えたいと思います。

■計画にあたっての考え方

■新駅舎
新駅舎については、条件図が前提になったため、それを元に項目を立てデザインレビュー形式で、計画の考え方について述べたいと思います。

○高さ
まずは極力高さを抑え、周囲への威圧感を和らげたいと考えました。特に駅前交通広場などの緩衝帯がなく直接高架駅に面する低層の住宅に対する配慮が必要です。条件図によると、ホーム上の床で地上からおよそ9m、ホーム上層を合わせると14mを超える高さとなっております。提案では条件図でのホーム上層の高さを変えない範囲でパラベント部分を約80cm下げました。

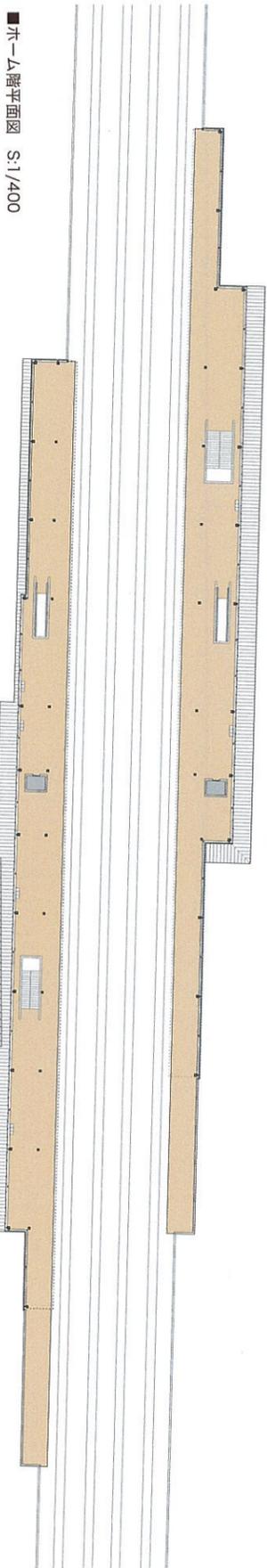
○壁面
条件図ではホームの両側に貫つぐ切り落としたように大きな壁面が描かれています。一枚の大きな壁面を軽減するために分割化を考えました。ホーム上層は高架軌道に属する部分として、コンコースは街に属する部分として捉え、その間に上下を区分するような水平に連続した庇を設けることで、大きな壁面を二分しました。その上で、ホーム階については高架軌道のイメージを踏襲し直線的に連続したシンプルな壁面と帯状に連続した窓で構成しました。庇の下の普段人が行き来する部分については極力壁でふさぐことはせず、コンコースを介して東西に視線の広がりを感じられるよう開口部としました。また、庇はその奥行きによって壁面の単調な印象を和らげ、低層住宅の街並のスケールに馴染みやすく、雨よけなど実用的にも有効です。

○プランの調整

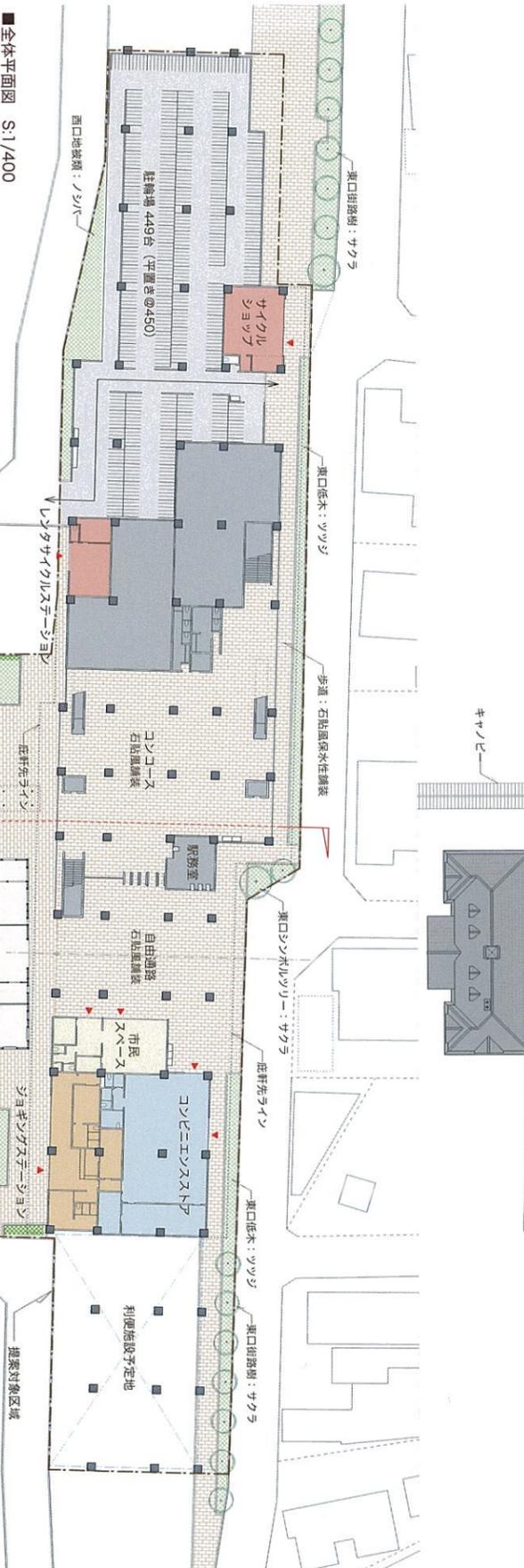
駅舎と室外機置場については、基本的な機能に影響ないと思われる範囲で条件図からプランを調整しました。条件図の状態から駅舎を少し西に移動させることで駅東口の券売機付近の動線にゆとりが生まれ整理されました。また、壁面のあるところでも遊べましたが、地上レベルでの室外機置場をやめ、室外機を天井内に設置し壁上で熱交換排気を行うことで、往来の人への騒音などの影響が少なくなり開放感も得られます。

○コンコース内装

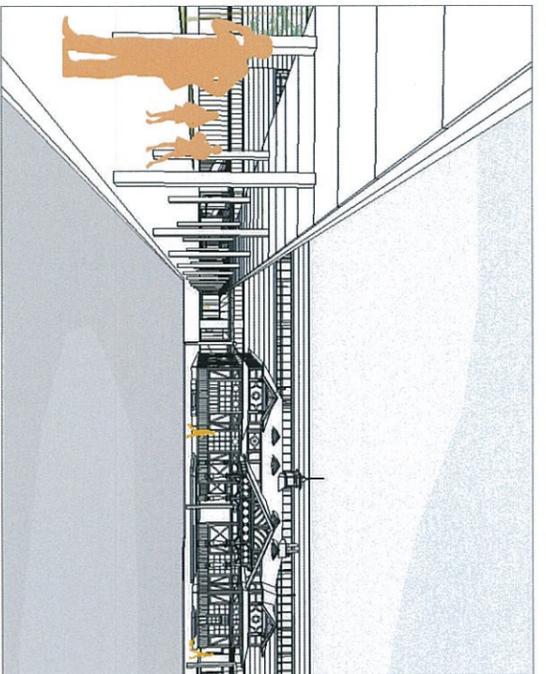
柱等の軌道躯体はコンクリート打ち放し、それ以外の壁については押出成型セメント板を基礎とした控えめな仕上げとし、必要に応じて撥水材や吹付塗装を行います。天井は不燃木材を用いた小幅板張り、床は石畳風舗装とし、屋外の庇や床と同様の仕上げを用いコンコースを介して駅東西の一体感が出るよう工夫しました。



■ホーム階平面図 S:1/400



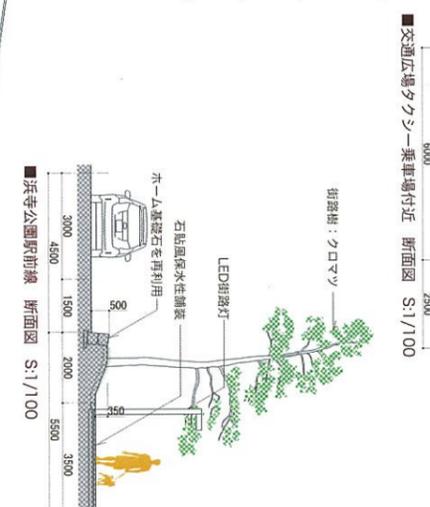
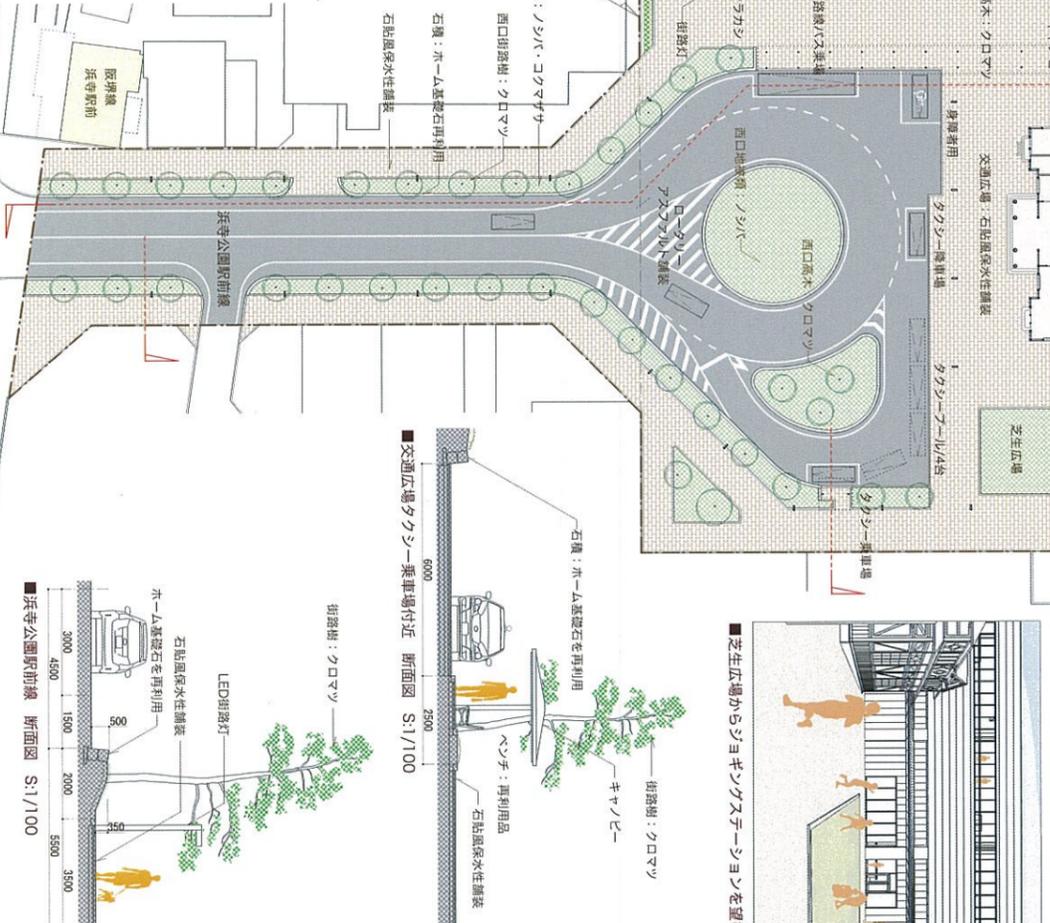
■全体平面図 S:1/400



■路線バス乗場から駅舎を望む



■浜寺公園駅前線から駅舎を望む



■交通広場タラシ〜乗車場付近 断面図 S:1/100

■浜寺公園駅前線 断面図 S:1/100

○その他、利便施設など
現在の駅または駅周辺の状況と地すまじり団体の要望書を吟味し当初計画として必要だと思われる機能をヒックアップしました。

【市民スペース】

自由通路に面して小学校の教室程度のスペースを設けます。保存駅舎ではまかなえない面積のスペースをすることで、保存駅舎の利活用を促進する基盤をつくります。

保存駅舎はそれぞれの部屋が小さくかつ壁面が少ないため、ギャラリーなどの展示スペースとしては利用方法が限定されます。比較的大きな壁面を有すること市民スペースは、展示ももちろんの事、まとまった人数の集いや講習会など多目的な活用が保存駅舎と連携して可能になります。また、このスペースが自由通路に面して多くの市民の目に触れるところであり、コミュニティの核としての役割も発揮することでしょう。投票所として使用されれば投票率のアップに一役買うのではないのでしょうか。

【駐輪場・サイクルショップ】

現在の駅北東にある駐輪場の代替施設として、ほぼ同じ場所に駐輪場を設けます。提案では駐輪間隔5cmの平面配置でラックを用い約450台の計画になっています。駐車方法の検討で900台程度までは駐輪可能です。あわせて東の出入口付近にサイクルショップを併設します。一定の台数が集まる駐輪場と併設することでサイクルショップも利便施設となります。駐輪場との一括の委託管理が出来れば極めて合理的です。

【レンタサイクルステーション】

駐輪場の西の出入口にまちづくり要望書にもあった、レンタサイクルステーションの西の出入口にまちづくり要望書にもあった、レンタサイクルステーションを提案します。浜寺公園の貸自転車サービスは圏内に限られるため、ここでのサービスによって浜寺公園だけでなく大鳥大社方面へも活動の範囲が広がり、地域政策にも利用出来ます。駐輪場との一括での運営が現実的だと思われます。

【ジョギングステーション】

駅前に誰でも安心して使える情報のシャワー施設を提案します。浜寺公園にはスポーツ施設が多くありますが、一部を除いて自由に使えるシャワー設備はありません。また昨今ジョギング人口は増加しています。駅周辺のジョギングステーションを想定すれば、レンタサイクルと併せて、浜寺公園一帯の新しいイメージづくりに貢献すると思われます。



■駅周辺のジョギングコース

【コンビニエンスストア】

駅周辺に商店が少ない場所であるため、コンビニエンスストアを提案します。乗客数は少ないですが、ハイグレードのコンビニエンスストアあるいは、エキナなどに見られる高級店のミニマーなどであれば、浜寺公園のイメージを損なうことはありません。また、ラック外の公衆トイレの機能はここでまかなえます。先述のジョギングステーションとの一体的な委託管理ができれば理想的です。