

00 基本的なコンセプト

- 現浜寺公園駅舎の文化財的価値・歴史的背景を尊重した計画づくり
- 地域の歴史的資源（現駅舎）の存在感と新駅舎の関係性の調和
- 周囲の閑静な住宅街と新駅舎の関係性の調和

01 歴史的木造駅舎が主役のデザイン

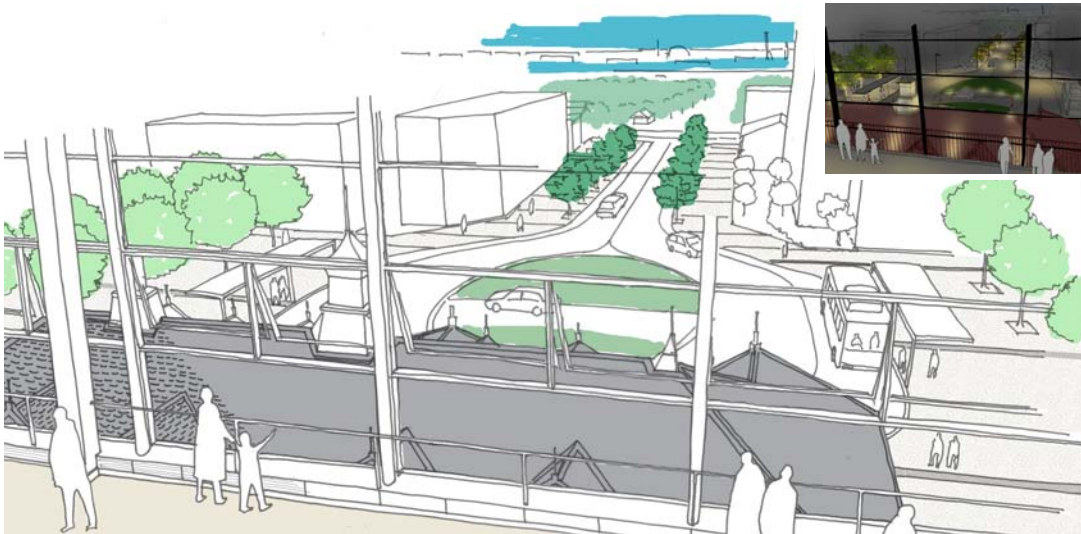
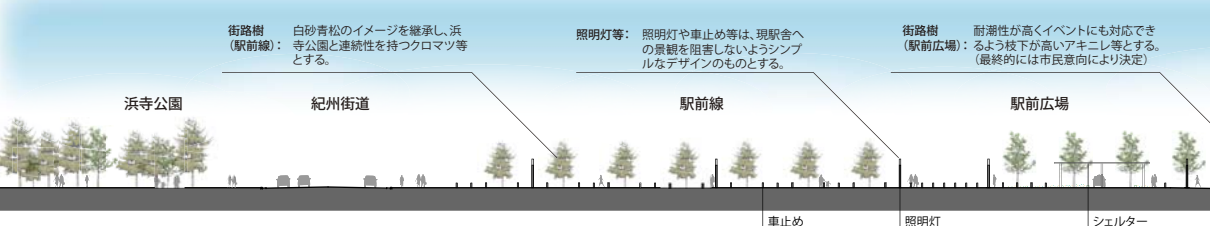
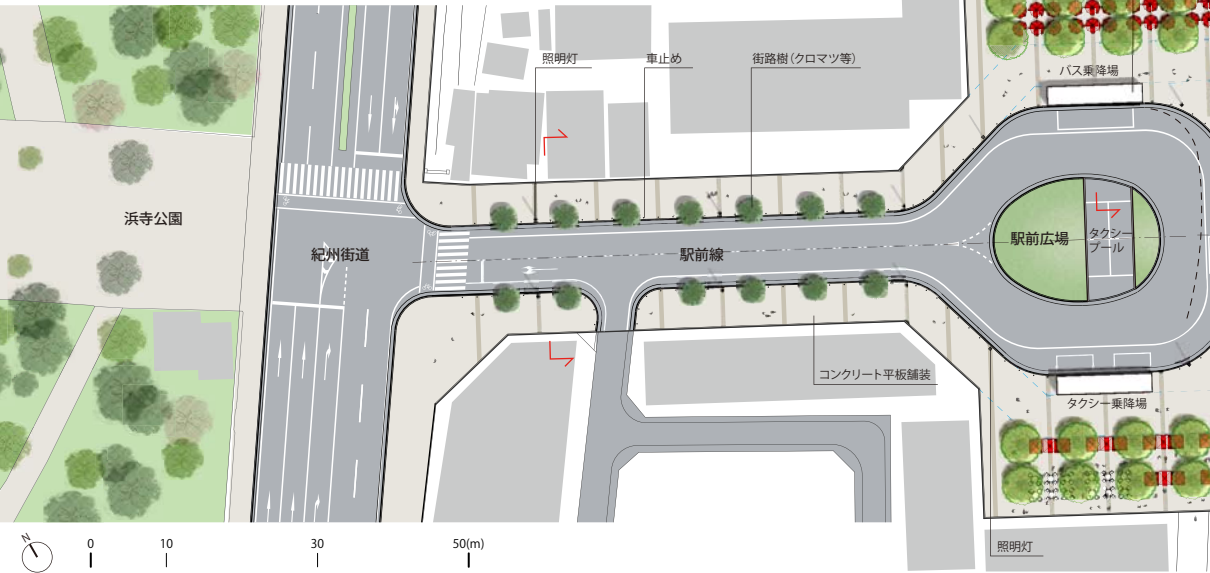
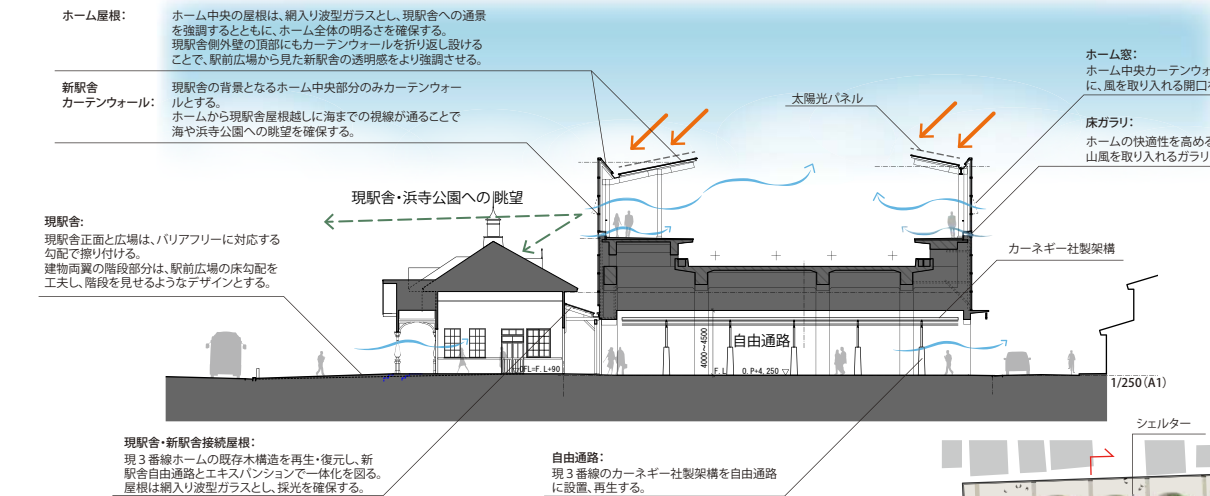
- 現木造駅舎を引き立たせる | 「背景」となる新駅舎デザイン
新駅舎ファサードは現木造駅舎を引き立たせる存在と位置付け、シンプルで、ニュートラル(中性的)な素材・色彩のものとし、現駅舎の「背景」としてのおとなしいデザインを目指す。
- 周囲への圧迫感を軽減 | 新駅舎のファサードデザインの分節化
現駅舎及び周囲の閑静な住宅のスケール(ボリューム感)との関係から、新駅舎のファサードは1階と2階部で分節し、かつ2階部は明るい色調の外装板とするが、中央部は現駅舎の屋根との関係、視線の抜けのために透過性のある外装(ガラス)とし、ホームからも現駅舎の屋根・駅前広場、駅前線を望められるように配慮する。
- 地域の気象条件や周囲の風景に調和した素材、維持管理への配慮
海に近い立地条件に配慮し、採用する素材は潮風に強く、耐久性の高い素材を用いることで、将来的なメンテナンスコスト軽減にも配慮する。
夏季の海からの自然の風をホームや駅舎内に取り入り快適性を高めるなど、省エネや地域環境に配慮したしつらえとする。
- 正面の木造駅舎への通景(ビスタ)を妨げない施設配置
駅前広場・駅前線から現木造駅舎への眺望を尊重するため、駅前広場・駅前線は地となるシンプルな素材、意匠、施設配置とする。
駅前線の街路樹は軸線を強調すべき、「歴史的経緯を有する“マツ”」を規則正しく配置し、ビスタを強調する。
広場部は街路樹を両脇に寄せることで、現木造駅舎への視界を確保する。
- 夜間景観の演出に際してのきめ細かいライトアップ手法
現駅舎のライトアップ手法をあらかじめ広場設計の段階で一体的に検討を行い、歴史的木造駅舎の繊細さを尊重する照明技法を採用する。
広場照明計画、背後の新駅舎照明計画、内部照明および展示照明計画とも連動し、利用者の安全性、快適性(グレアカット)、省エネ性にも配慮する。

02 地域の方々の駅に関わる記憶の継承

- 現木造駅舎の保存改修と歴史展示コーナー
現木造駅舎は原則としてオリジナルの姿に復元となるが、駅舎→市民利用施設への転用のための改変(正面階段部をバリアフリーのためのスロープ設置等)に際しては、当初～現在までの歴史的写真を展示するコーナーを設けることで、文化財的な価値を後世に伝えるよう配慮する。
- 現駅舎建築以外の歴史的要素の活用
長い間、当駅を利用してきた地域の方々の記憶を継承すべく、木造駅舎だけでなく、ホーム架構や石積みなどの要素を新駅舎デザインに活用していく。カーネギー社製の架構は、自由通路にオブジェとして復元保存設置するとともに、駅コンコース内にも歴史展示の一部として、ホーム石積と架構等を含めた展示コーナーを設ける。
現駅のホーム屋根架構や待合室、東口駅入口上屋などは、1階のガラスおよび金属板ファサード面にイメージ転写するなど、駅の記憶を継承していく。
- 各種施設の素材や意匠は偽物、紛い物は極力避ける
新駅舎等に用いる素材は、歴史的建物(文化財)の周囲に配されるもので、歴史性に配慮し、地域の方々に親しまれる存在とするよう心がける。
本物の歴史的要素を際立たせるために、背景となる部分には現代的でシンプルな意匠の素材を用い、偽物・紛い物は避けることとする。

03 市民と共に創り上げる駅舎と広場

- 現駅舎の活用の反映
市民提案において検討されている情報発信拠点や資料展示スペース等は、現駅舎の他に、現駅舎と連携した地域交流スペースと合わせて活用することで、さらなる機能強化を図る。
- 今後の市民ニーズの反映について
意見交換会等を通して、広場エリアの使い方や設え、保存すべき要素や新駅舎に継承すべきイメージ等について、確認するプロセスを重視する。
新駅舎ファサードに転写する写真、図柄についても、意見交換会を通して市民意見を設計に反映できるように配慮する。
- 完成後の市民参加への期待
とりわけ、完成後の現木造駅舎の活用、広場の市民利用など、積極的なエリアマネジメントへの参画が可能な仕組みづくりに寄与する設計プロセスを、当チームの豊富な経験の中から提案していきたい。あわせて浜寺公園駅ならではの特色を探っていくことを目指す。

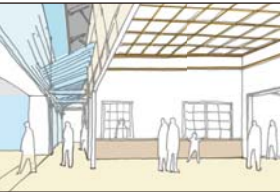
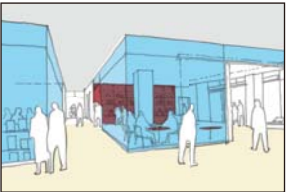
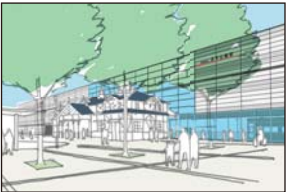
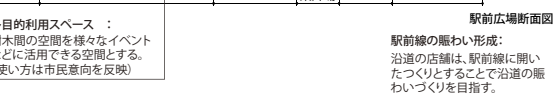
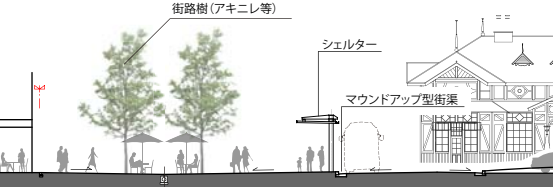


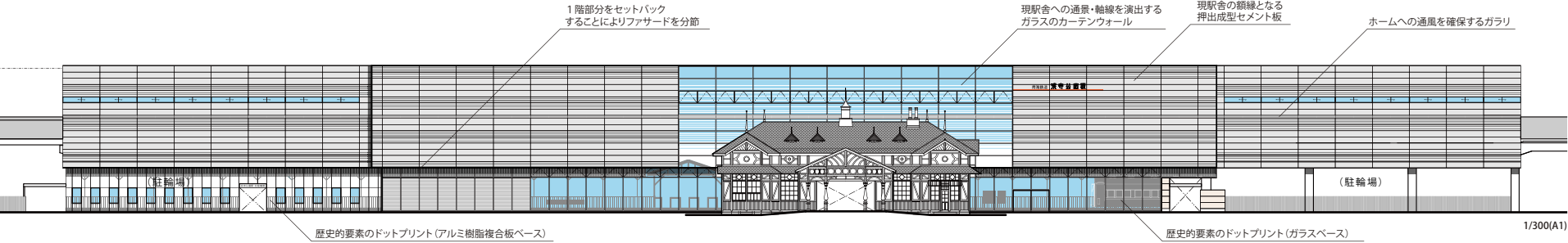
■新駅舎設計方針

- ファサードデザイン
現駅舎の背景となる部分の外壁はガラス面とし、駅前広場から見た際に、このガラス面に空が映り込み、新駅舎の存在を極力感じさせないことを目的とする。
その他のホーム階外壁は、整備コスト及び維持管理面に配慮してセメント系パネル等とする。
1階のガラス面には、現駅舎付属のホーム上屋の姿や鉄道車両などをデジタルプリントしたシートを貼ることで、現駅舎と一体となった歴史的な風景の再現に努める。
- 雨・風対策
新駅舎の外装は、極力駅施設として実績のある標準的納まりに努める。
現駅舎と新駅舎の接続部は、現駅舎に付属する3番線ホーム屋根の架構を再現し、エキスパンションジョイント部に雨樋を設ける。
(屋根面は網入り波型ガラスとし、採光を兼ねる)
ホーム外壁面には、スリット状のガリリをホーム足元に設け、海風、山風を導入することで、ホームの快適性を高める。
- 内観デザイン
コンコース全体の内装は、全体の色調をニュートラルな色、素材に統一し、歴史的展示等とのコントラストを際立たせる。
壁面は耐衝撃性・安全性の高い素材とする。(アルミ樹脂複合板等)

■駅前広場 / 駅前線 設計方針

- 現駅舎への通景(ビスタ)を演出する駅前広場
駅前広場の形状は、現駅舎への眺望を重視して左右対称の線形とし、南北にバス及びタクシーバースを確保する。身障者用バースは、利用しやすい駅正面南寄りに配置する。
駅前広場ロータリー以外の南北のスペースは、歩行者通行帯(5.5m)を確保した上で多目的空間を確保する。
駅前広場及び駅前線は、基本的にはバリアフリーに配慮してセミフラット型とするが、バス停部分のみ乗降しやすいマウンドアップ型を提案する。
- 維持管理に配慮した素材選定
車止めや照明灯、シェルター等は、極力シンプルなデザインにすると共に、維持管理のしやすい製品とする。
舗装についてもコスト、維持管理面、環境へのやさしさ(透水性・保水性等)に配慮したコンクリートブロック舗装を基本とする。色は歴史的景観に配慮しグレー系の濃淡2色のブロックを提案する(最終的には市民意見、管理者意見も踏まえ決定する)。





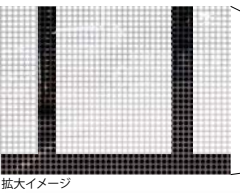
駅舎関連施設の転写保存

■建物内外を緩やかにつなげるドットプリント

現物保存が困難な現駅舎関連施設は、1階ファサード壁面に転写保存する。

駅舎の風景をガラスに転写する際には、内部と外部を緩やかに視線としてつなげるため、乳白ガラスに黒ドットプリントにより転写する。

ガラス以外の金属系パネル(アルミ樹脂複合板)とする部分についても同様に黒ドットプリントとすることで遠景からみた時にも同じイメージとなるようにする。



実績:
地域の原風景をプリントした事例の実績

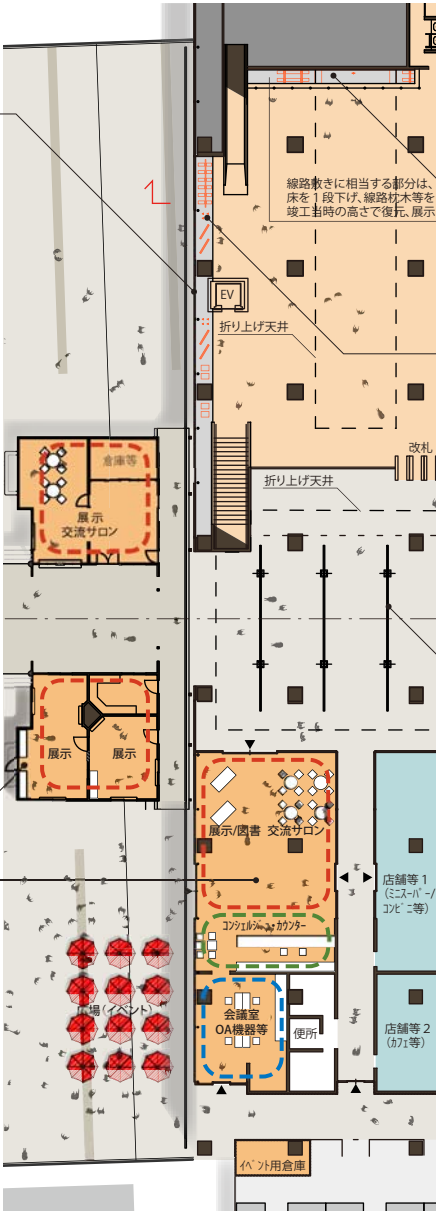


N市駅前広場

ファサードへのドットプリント



ドットプリントイメージ



現駅舎

地域交流スペース

■現駅舎と機能連携する地域交流スペース

■地域の拠り所となる現駅舎

現駅舎は、駅の歴史を継承するギャラリーや地域のサロンとして利用できるようなしつらえとする。

■現駅舎の機能を補完する地域交流スペース

現駅舎と一体的に利用することができる地域交流スペースを店舗等とともに提案する。

地域交流スペースは、現駅舎の機能増進に加え、地域の街づくりの拠点・観光等の拠点としても機能するよう3つの機能を担う。

<コミュニティ機能>

現駅舎や交流サロン・展示コーナー、現在稼働している移動図書館との機能連携を前提とした図書コーナー(子ども図書コーナー等)等の機能。

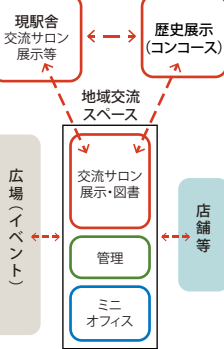
各場所に設置する展示コーナーは、お互い連携することで1つのギャラリーとして利用者が楽しめるよう統一したしつらえとする。

<管理機能>

現駅舎の日常的な管理(鍵の管理等)や広場イベントの調整等を行う機能。
来訪者に展示・イベント情報を案内するコンシェルジュ・カウンター機能も含む。

<ミニオフィス機能>

NPOや市民組織等の活動拠点として機能するよう、会議室やOA機器等を持つ機能。



同素材のリブ付きパネルなど質感を
変えることでファサードに表情をつける

現駅舎への通景・軸線を演出する
ガラスのカーテンウォール

東側現駅舎等のイメージ保存

東側駅舎は、長年地域住民に利用された施設であり、自由通路付近の外壁にイメージ保存する。
その他の待合室等の施設についても外壁に転写してイメージ保存する。



1階部分をセットバック
することによりファサードを分節

ホームへの通風を確保するガラリー

歴史的遺構の活用

■保存可能な遺構の積極的な活用

カーネギー社製架構やホーム積石など、現物として保存が可能な歴史的遺構については、自由通路やコンコース内に移設し、歴史を伝えるコーナー等に活用する。

いずれの活用場所においても、鉄道利用者や自由通路通行者の支障とならないよう考慮した場所に設置する。

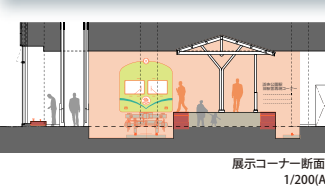
コンコース内展示コーナー

現在の島式ホームの断面をカーネギー社製架構や既存のホーム積石で再現する。
ホーム高さ・断面構成は解体時に調査し、極力竣工当時の断面を復元することで、鉄道技術の展示コーナーとする。

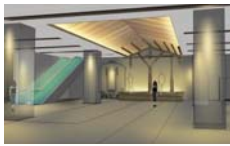
外壁側展示コーナー

現駅舎とホームの配置関係を継承した外壁側に展示スペースを設ける。
展示コーナーには線路などの現物の他、当初から現在までの写真を展示する。

実績:
歴史的遺構の展示実績



展示コーナー断面図



照明イメージ

自由通路

自由通路にはカーネギー社製架構を設置し、鉄道利用者以外でも歴史的遺構にふれあうことができるようならえとする。



(テークライトの間接照明で演出した場合)

実績:
駅前広場や道路の設計+にぎわいづくりの実績
設計当初からイベント等が行いやすいよう考慮することで、整備後のまちづくりをスムーズに進めることができる。



文化財駅舎を活かしたイベント: M港駅前広場

イベントスペース: N市駅前広場

パラソルショップ: I市シンボルロード

わが国初の道路上オープンカフェ: S区

概算工事費

■工種の集約化、効率化によるコスト縮減

新駅舎の外装は、使用材料を限定し、コストを標準工事費と同等程度に抑える。

ガラス、セメント系及び金属系パネルなど、耐久性が高く維持管理のしやすい素材を選定し、それぞれを集約して扱う事で壁面にメリハリをつける。同時に工種の集約化、効率化により施工性を高める。

■地場産材の活用

内装には紀伊半島産間伐材などの、調達しやすい地場産材を(不燃化して)活用するなど、イニシャルコストの縮減を図る。

■駅前線	仕上	規模	工事費 (千円)	単価 (千円/m)
歩道	コンクリート平板舗装+境界縁石	840 m	19,000	22.6
車道	アスファルト舗装+街渠	710 m	4,700	6.6
その他	付帯施設(ボラード等)	45 本	2,700	
	照明施設 街路照明	6 本	9,000	
	照明施設 歩道ライトアップ	1 式	5,000	
	植栽 高木植栽(クロマツ)	13 本	500	
	植栽 地被植栽	29 m	100	
	駅前線	小計	41,000	
■駅前交通広場	仕上	規模	工事費 (千円)	単価 (千円/m)
歩道	コンクリート平板舗装+境界縁石	2,600 m	58,800	22.6
車道	タイル舗装 (新旧駅舎間通路) アスファルト舗装+街渠	690 m	6,000	8.7
その他	植栽帯(芝生)+立上り縁石	45 本	2,700	
	付帯施設(ボラード等)	75 本	11,500	
	付帯施設 シェルター	4 本	6,000	
	照明施設 街路照明	1 式	15,000	
	照明施設 現駅舎ライトアップ	1 式	5,000	
	照明施設 駅前広場ライトアップ	1 式	10,000	
	照明施設 制御盤等	20 本	1,000	
	植栽 高木植栽(アキニレ)	20 本	1,000	
	駅前交通広場	小計	116,000	
	駅前線・駅前交通広場	合計	157,000 円	

業務体制

本業務は、右図のような、統括責任者(A社主宰者)とコアとなる設計アトリエ(東京:A社)、協力者の総合建設コンサルタント会社(大阪:B社)、照明デザイナー(大阪:C社)を含めたコンソーシアム体制とする。

■全体を統括する建築・都市デザイナー(A社主宰者)

建築設計・都市デザイン調整等の実績の豊富な都市デザイナーが全体を統括する。

■設計作業の中心的役割を担うアトリエ(A社)

建築設計・ランドスケープデザイン、都市環境デザインのアトリエが設計作業の中心的役割を担う。ただし、作業状況に応じて協力会社とのコラボレーションのための場を大阪に設けることも検討する。

■基礎設計協力者としての総合建設コンサルタント会社(B社)

総合建設コンサルタント会社として豊富な実績と組織力を有し、A社をサポートし、基礎設計を担当する。

■照明デザイナー(C社)

駅舎・駅前広場計画にあたり、歴史的駅舎を活かした夜間照明、昼間の駅内部の展示照明、現地照明実証検討等、光に関わる全体デザインを担当する。

夜間景観の演出

■落ち着いた浜寺公園らしい駅前広場のあかり

<樹木のライトアップ>

歴史遺産である現駅舎と日本最古の公園である浜寺公園の駅らしい豊かな樹木を活かす照明計画。
松並木とアキニレのライトアップは鉛直面の明るさ感をつくり、美しく安全で安心感のある広場を創る。

<道路照明>

現駅舎への通景を阻害しない高さ4500mmのLEDポール照明を使用。グレアの無い下方配光・シンプルなスクエアデザインとする。

楕円配光を的確に使用し平均15ルクスを確保。電球色(3000K)の落ち着いた環境は、現駅舎の歴史的な価値に相応しい。

<環境配慮>

すべての光源はLEDであり、「鉛直面の明るさ感」を重視することで不要な光を使わない省エネ配灯を行う。

■無駄のないシンプルで上質な光の新駅舎

ホームを含めすべてのエリアでLED光源を採用する。
歴史的遺構の展示コーナーはギャラリーのような演出を行い、現駅の記憶を継承する。

コンコースなどの共用部は、天井造作を活かした埋め込み照明(LEDライン照明・LEDダウンライト)を採用し極力照明器具が目立たない状態で、十分な必要照度を確保する。
(コンコース平均200ルクス等)

■記憶の継承・『訪ねたい・撮影したい駅』の創出

美しい現駅舎をライトアップし、まちの記憶を継承するとともに新たな駅の歴史を創出する。
駅そのものが旅の目的地となるような、落ち着いた美しい演出が理想。

■おもてなしのあかり

現駅舎のライトアップ等は、地域の歳時記に合わせたカラー変化のプログラムが可能となる。
(例: 海の日に淡い青色に変化)
※マルチカラーによる演出はオプション

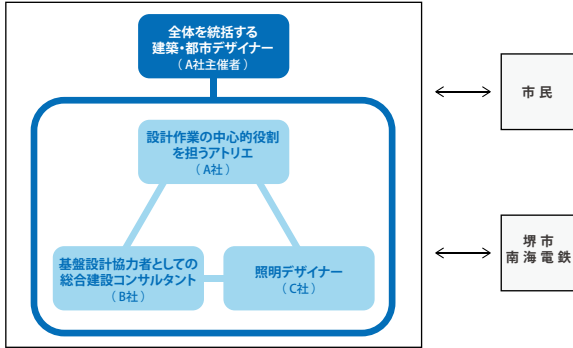


実績:
街路照明デザイン

(K市シンボルロード)

■新駅舎	仕上	規模	工事費 (千円)	単価 (千円/m)
外観	外壁 : アルミ樹脂複合板 +塗装押出成型セメント板	2,420 m	60,600	25.0
内観	建具 : アルミサッシ +アルミカーテンウォール その他:(現駅舎風景)フィルム貼	760 m	80,100	105.4
	外観 (必須提案)	小計	161,900	
外観 (関連提案)	外壁 : アルミ樹脂複合板 +塗装押出成型セメント板	400 m	10,000	25.0
	建具 : アルミサッシ +アルミカーテンウォール	460 m	45,000	97.8
	その他:(現駅舎風景)フィルム貼 +太閤光パネル	280 m	5,600	20.0
	その他:(ホーム屋根)折板+波型ガラス	1,300 m	83,600	64.3
	外観 (関連提案)	小計	144,200	
内観 (必須提案)	コンコース 内装 : 床_タイル貼 壁_アルミ樹脂複合板 天井_不燃木合板貼	830 m	92,500	111.4
	その他:(旧駅舎)展示	1 式	30,000	
ホーム	内装 : 壁_化粧珪酸カルシウム板	850 m	4,400	5.2
自由通路	内装 : 床_タイル貼 壁_アルミ樹脂複合板 天井_不燃木合板貼	350 m	38,000	108.6
	その他:(ホーム)折板+波型ガラス	1 式	2,000	
	自由通路ライトアップ	1 式	10,000	
	内観 (関連提案)	小計	176,900	
内観 (関連提案)	地域交流スペース 内装 : 床_タイル貼 壁_石膏ボード 天井_不燃木合板貼	335 m	33,800	106.9
	建具 : アルミサッシ+防火シャッター	140 m	7,300	52.1
	駐輪場 内装 : 床_As舗装+LB舗装 防通棚	1,960 m	10,200	5.2
	内観 (関連提案)	小計	53,300	
	新駅舎	合計	536,300 円	
	全体	合計	693,300 円	

浜寺公園駅プロジェクトコンソーシアム



おもてなしのイメージ
『海の日』



通常のイメージ
(3000K)

