海風と文化のとおり駅　浜寺

『地域の財産である浜寺の魅力を増やす』ことを計画の芯とし、
浜寺に根付く文化・自然を継承し、その魅力を体感できる駅、
地域の活動や営みを包む背景、拠りどころとなる駅を提案します

駅舎と回遊式コリドールに囲まれた駅前広場

南側の回遊式コリドールから現駅舎を見る

■基本的なコンセプト

駅東側の落ち着いた佇まいの緑豊かなお屋敷が並ぶ住宅地、西側の７５ヘクタールの広さの浜寺公園、そして現駅舎。これらのエリア・施設は浜寺の魅力であり、自らが輝いている地域の財産です。
今回計画する新駅舎と駅前交通広場、駅前線はちょうどこの３つのエリア・施設に挟まるように位置しています。新駅舎、駅前交通広場、駅前線それぞれも自らが輝き、既存の現駅舎やお屋敷街、公園と調和し、魅力を発散し、そのことにより地域全体の魅力の層をより厚く、持続的にすることを計画の芯とします。
また、電車からの視点では、現駅舎の持つ際立った個性と気品を新駅舎においても引き継ぐ計画とします。そのことにより、一体感の中に駅々の個性がより強く感じられ、沿線の魅力を増幅させます。

■浜寺らしさに配慮したデザインの考え方

明治４０年当時の白砂と青松の風景、海水浴と別荘という西洋趣味が浜寺現駅舎に凝縮されており、海、公園、松林、駅舎、住宅地を貫く軸線とシンメトリーが浜寺の骨格です。紀州街道が海浜を通ったという土地の明るさとにぎやかさがあります。新駅舎・駅前広場においても現駅舎のモチーフを踏襲しつつ、海風をとおし、松林と別荘群に囲まれた駅舎とします。

駅前交通広場、駅前線のファニチャーは木質系を主に選定・製作。パラ園の陽だまりや迎える待つところに配置。バスタクシーの乗降場はコリドールと一体型の背のないベンチとし、現ホームの再利用ベンチは雨が掛らないところに設置します

■文化財価値の継承に配慮したデザイン

現駅舎のモチーフを踏襲しつつ、現駅舎を引き立てる新駅舎の内外観や駅前広場とします。海や白砂、松林はいまも現駅舎を囲み、海風を通し、自然の光を取り入れます。庇のある勾配屋根、ハーフティンバーの壁面、ガラス窓の構成、グレイを基調にした色彩等、新駅舎、駅前交通広場においても展開します。

単体で保存ではなく、周辺も含めた環境を大切に考えます。地域で育み、現駅舎になじむ要素・モチーフを周辺でも多く用いることが重要です。新駅舎の東側にも、現駅舎のモチーフを展開し、西側では浜寺公園のマツが駅前交通広場、駅前線にまで伸びる計画です。

既存のカーネギー社の鉄柱はコリドールの意匠に再利用。現駅舎の意匠階段は残置、反対ウイングにレプリカを新設設置。床パターンは新駅舎と自由通路の床に展開。現ホームの石材は駅前広場の床の見切り材に転用します。現ホームの待合室は新駅舎内に移設し、ギャラリーとして活用します。

■人の交流や住民の活用を意識したデザイン

地域の快適空間を充実させることにより、浜寺の居住魅力を増大させます。現駅舎をサロン的に日常使いすることにより、また、通り抜けができるバラ園や、こどもの遊び場を設けるなど、年配の方々と若い世代、商店と住民の交流や土地への愛着が自然に湧き、にぎわいの増す計画とします。現駅舎とその周辺の植栽や遊び場を含めて、住民が活用できる計画とします。

軸線を通し、コリドールで囲み、駅前広場を作り出すことにより、青空コンサートや市場、ガレージセールなどの定期的な催し物の企画に寄与します。さらに、車道も含めた駅前全体では地域のお祭りなどの会場に最適です。

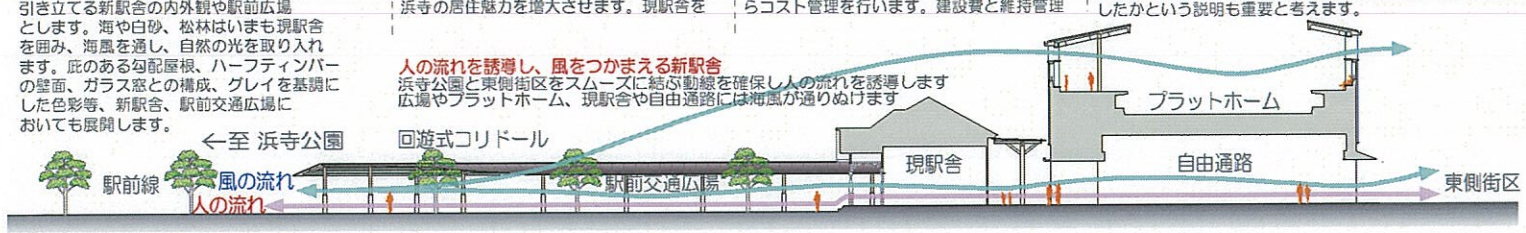
■コスト縮減に配慮した工夫

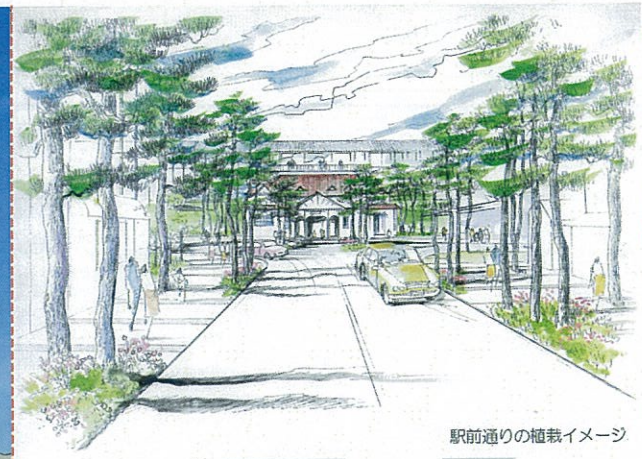
一体的に活動する設計チームを構成します。密な意思疎通、目的、価値観の共有する組織とし、フットワークをよくし、設計の川上からコスト管理を行います。建設費と維持管理費をトータルに考え、持続性の高いデザインを取り入れます。例えば、庇のある勾配屋根を新駅舎、現駅舎、コリドールといった建物に共通するモチーフとし、谷を作らず雨仕舞をよくし、外壁面保護に役立たせ、建物を長持ちさせます。

駅前交通広場、駅前線においても、公園のように快適性を高め、積極的な住民の利用を促し、自然なコミュニティーの形成を図り、維持管理においても、日常的に大切にする使い方、気付きの連絡や催し物とセットの清掃活動など住民が参加しやすいしくみづくりを提案します。

■市民ニーズの取り入れ方についての工夫

いろいろな意見を取り入れた多様なデザインと決めすぎないデザインを基本とします。地元提案等の意見は駅に近い人たちには利害を尊重し、多数の意見には公平性を大事にして謙虚に対応するものと考えます。
そのうえで市民ニーズの反映は設計の説明と意見・要望のヒヤリングが同時に行え、市民同士での吟味も可能な意見交換会が最善と考えます。また、どう汲み取ってどう反映したかという説明も重要と考えます。





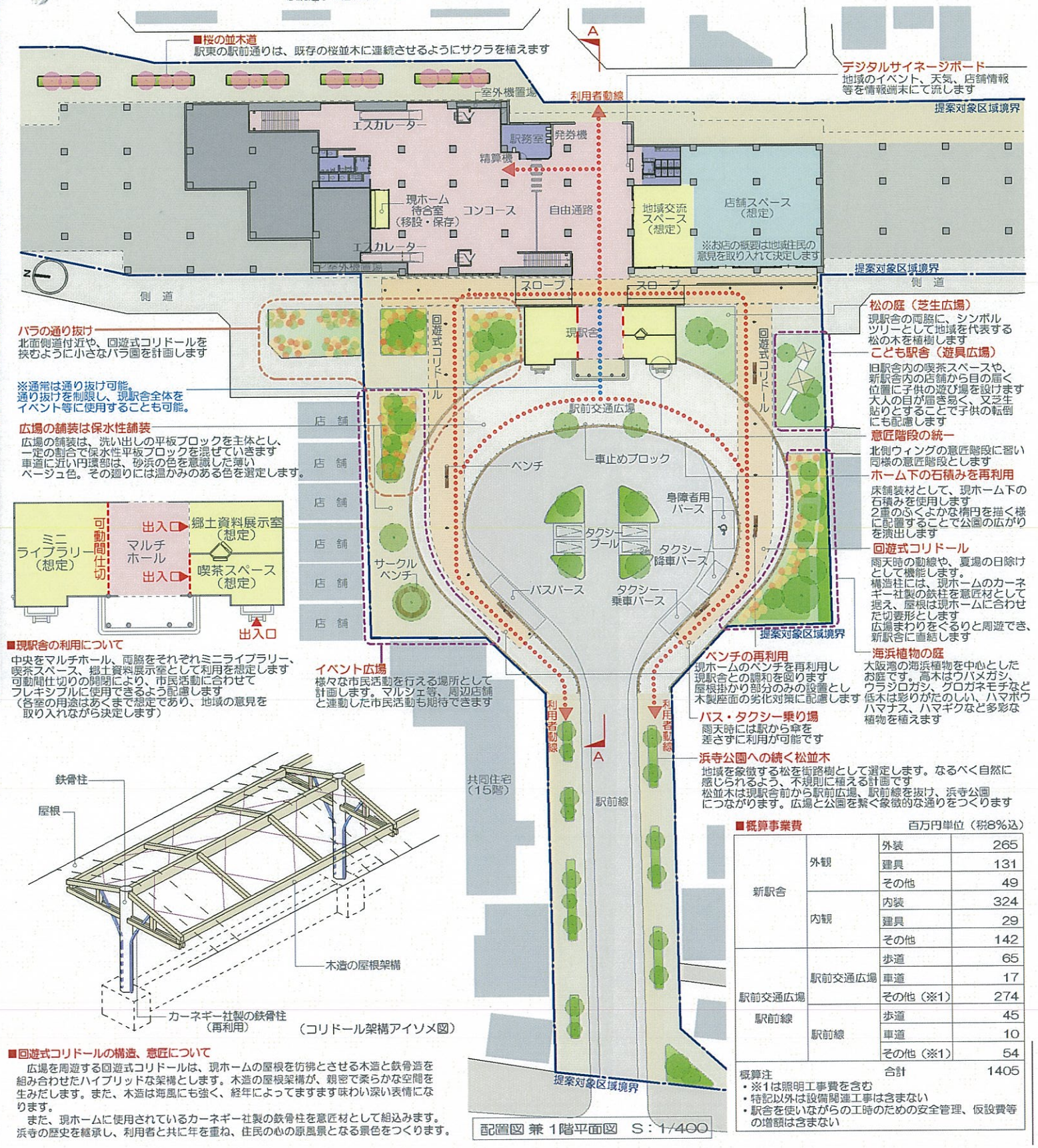
駅前通りの植栽イメージ

■樹木の選定について

大阪湾の海浜植物を中心に選定します。高木ではクロマツの並木が景観をつくり、駅前交通広場の周囲にはクロマツをはじめ、ウバメガシ、ウラジロガシ、クロガネモチ、ヤマモモ等を植えます。低木・地被類はハマボウ、ハマゴウ、ハマナス、トベラ、ハマビワ、ハマヒルガオ、ハマナデシコ、ハマギクなど、多品種を選定します。
また、小さなバラ園を計画します。駅前交通広場、駅前線を公園のようにし、浜寺公園とつなげる計画です。
クロマツは自然に感じられるよう、不規則に植える計画です。
クロマツの害虫対策の完全な方法は、まだありませんが、クロマツのない公園を次代に引き継ぐわけにはいきません。
抵抗性のあるクロマツの選定と地中への薬剤注入による対策を提案します。また、維持管理もさらに重要になり、住民がくつろぎ、活用できる公園のような駅前交通広場、駅前線とします。

■駅前交通広場のロータリー線形と舗装、コリドールについて

広場の歩道とロータリーを区切るラインは広場の雰囲気を性格づけます。首飾りの様にふくよかに滝曲したラインを基本とし、境界には現駅舎のホームの石積を再利用します。この石材は凹凸があるため、バスの昇降場付近では『磨いて』、歩行者エリア横断部では『目地材のなか』に『沈めぎみ』に使用し、それ以外の安全上支障がないところでは、『なるべくそのまま』使用します。
バリアフリー化として、バスの乗車場付近では、歩車道の段差を大きく取り、段差なしに近い状況で乗り降りができるようにします。タクシーの乗降場では、歩車道の段差はドアの開閉や乗ったときの沈み込みに対応した大きさとし、それ以外の箇所は車止めを連続させ、段差は極力小さくし、地域の祭事などに弾力的に利用が可能な計画とします。
バスバースは北側に、タクシーバースは南側に配置。安全で自然なロータリーとし、タクシー４台の待機スペースは前進のみでスムーズに出入りができる計画としました。
現駅舎をコリドールで囲み、往時の通りを軒が連ねた面影をしのぶことができます。



■現駅舎の利用について

中央をマルチホール、両脇をそれぞれミニライブラリー、喫茶スペース、郷土資料展示室として利用を想定します
可動間仕切りの開閉により、市民活動に合わせてフレキシブルに使用できるよう計画します
（各室の用途はあくまで想定であり、地域の意見を取り入れながら決定します）

（コリドール架構アイソメ図）

■回遊式コリドールの構造、意匠について

広場を周遊する回遊式コリドールは、現ホームの屋根を彷彿とさせる木造と鉄骨造を組み合わせたハイブリッドな架構とします。木造の屋根架構が、親密で柔らかな空間を生みだします。また、木造は海風にも強く、経年によってますます味わい深い表情になります。
また、現ホームに使用されているカーネギー社製の鉄骨柱を意匠材として組込みます。浜寺の歴史を継承し、利用者と共に年を重ね、住民の心の原風景となる景色をつくります。

配置図 兼 1階平面図　S：1/400

■概算事業費

百万円単位（税8%込）

新駅舎	外観	外装	265
		建具	131
		その他	49
	内観	内装	324
		建具	29
		その他	142
駅前交通広場	駅前交通広場	歩道	65
		車道	17
		その他（※1）	274
駅前線	駅前線	歩道	45
		車道	10
		その他（※1）	54
		合計	1405

概算注
・※1は照明工事費を含む
・特記以外は設備関連工事は含まない
・駅舎を使いながらの工時のための安全管理、仮設費等の増額は含まない

ハーフティンバー様式の継承
外観の意匠は現駅舎のハーフティンバー様式に習い、柱、梁に見立てた軸材、横材を壁面よりせり出たせ、彫の深い意匠とします。壁面の仕上げパターンや丸窓の形状は、現駅舎または、現下りホームの待合室の装飾モチーフを採用します

対候性と意匠性を兼ねた外壁
海風による塩害に配慮し、外装材には押出し成形セメント板のフッ素樹脂塗装を主体に考えます
3パターンのリブ形状＋フラット面を加えた4パターンの壁面をランダムに配置することで、統一感がありながら、変化のあるファサードを形成します

温故知新のデザイン
自由通路やコンコースの天井の一部を可能な範囲で高くし、現駅舎の天井装飾をモチーフとした意匠を施します。床仕上げについてもステーションギャラリーの床パターンをモチーフとし、文化財価値の継承を図ります

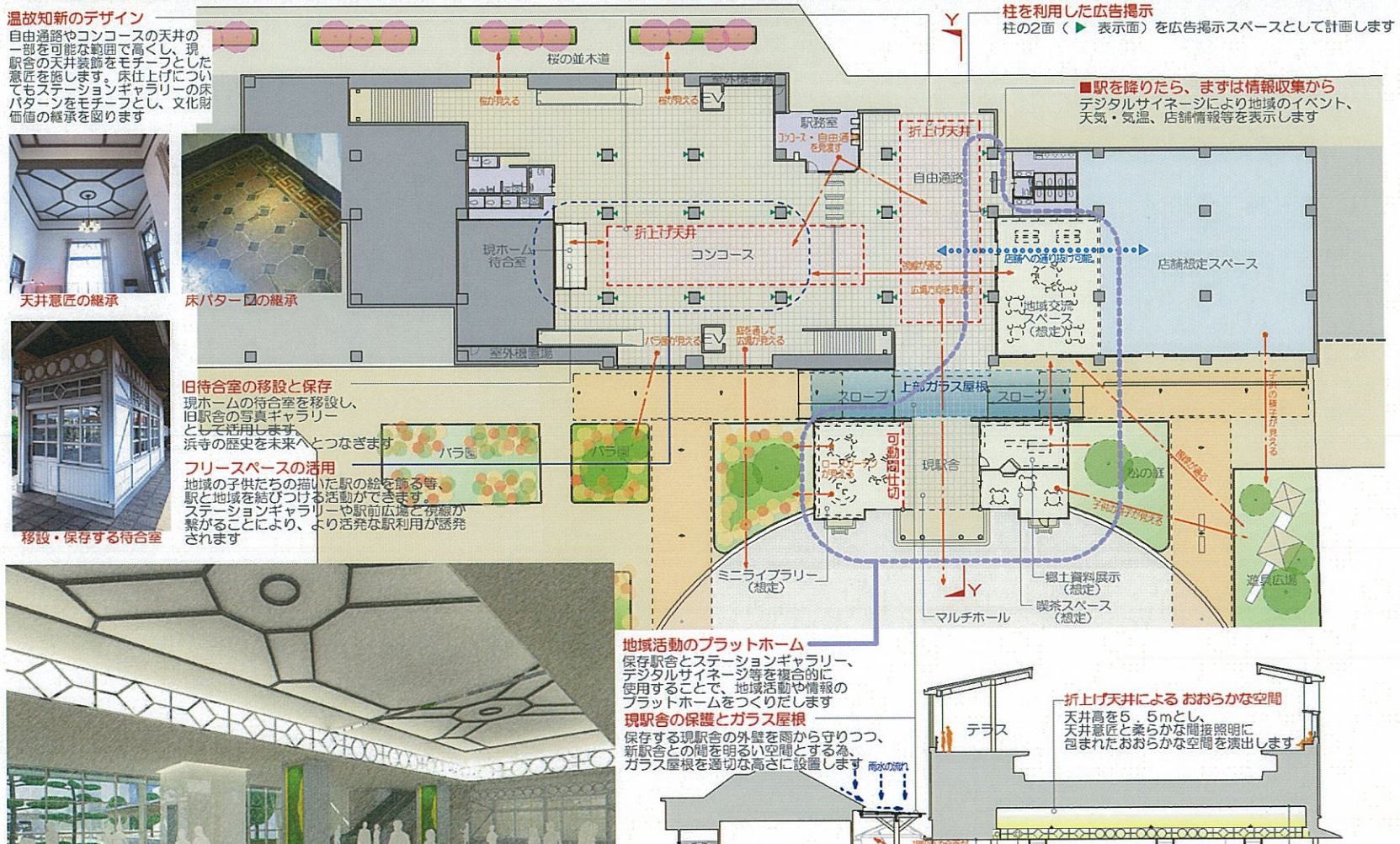
天井意匠の継承

床パターンの継承

移設・保存する待合室

旧待合室の移設と保存
現ホームの待合室を移設し、旧駅舎の写真ギャラリーとしても活用します。浜寺の歴史を未来へとつなぎます

フリースペースの活用
地域の子供たちの描いた駅の絵を飾る等、駅と地域を結びつける活動ができます。ステーションギャラリーや駅前広場と併設が繋がることにより、より活発な駅利用が誘発されます

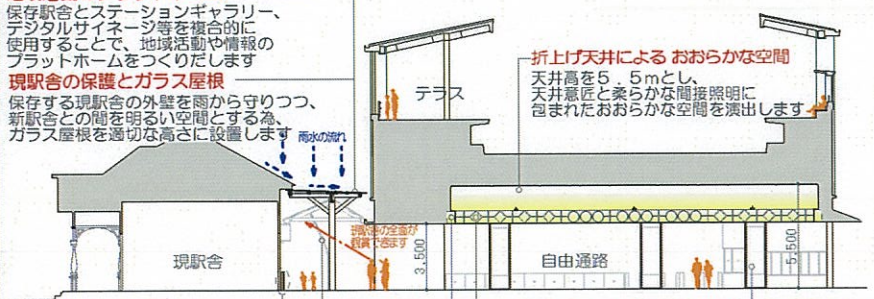


柱を利用した広告掲示
柱の2面（▶ 表示面）を広告掲示スペースとして計画します

■駅を降りたら、まずは情報収集から
デジタルサイネージにより地域のイベント、天気・気温、店舗情報等を表示します

地域活動のプラットホーム
保存駅舎とステーションギャラリー、デジタルサイネージ等を複合的に使用することで、地域活動や情報のプラットホームをつくりだします

現駅舎の保護とガラス屋根
保存する現駅舎の外壁を雨から守りつつ、新駅舎との間を明るい空間とする為、ガラス屋根を適切な高さに設置します



折上げ天井による おおらかな空間
天井高を５．５mとし、天井意匠と柔らかな間接照明に包まれたおおらかな空間を演出します

衝突防止とスロープ手摺
現駅舎の外壁への衝突や、いたずら防止と、スロープの手摺機能を兼用した手摺を設置します。

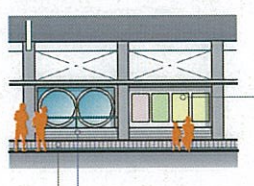
奥には、コリドールの化粧材として再利用したカーネギー社製の柱が見える

案内サインと照明デザイン
照明デザインは現駅舎の窓や外壁の意匠をモチーフとし、案内サインも照明デザインの一部とします

柱を利用した広告掲示

Y-Y断面図　S=1/200

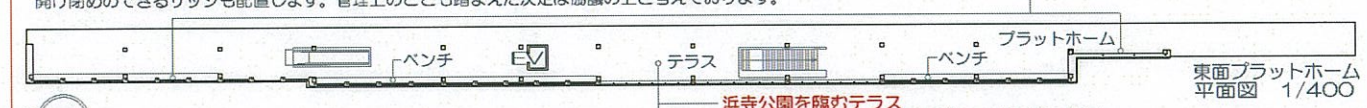
現ホーム壁の羽目板



防風雨対策について
テラスの大型ガラス開口は床から天井まで立ち上げ雨水の進入を防ぎます
プラットホームの壁は高さ2.5mまで立上げ、屋根や小庇をつくることにより、雨水の進入を防ぎつつも自然の光や風をプラットホームに引き込みます
台風による暴風雨に備えて、電車が待機できるよう、駅のホームの風や雨に対する対策が必要です。また、夏季には通風も確保する必要もあります。今回の提案ではガラス窓を増やし、壁面は上部の解放を小さくしました。開け閉めのできるサッシも配置します。管理上のことも踏まえた決定は協議の上と考えております。

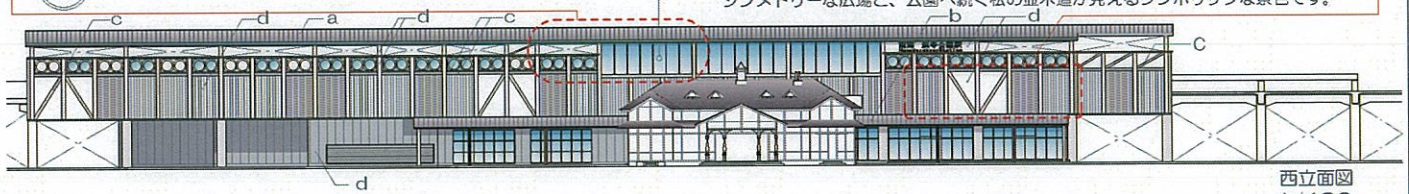
ベンチに羽目板を再利用
ベンチに現ホームの羽目板を再利用します

広告掲示スペースについて
窓の無い壁は、広告掲示スペースとして利用します

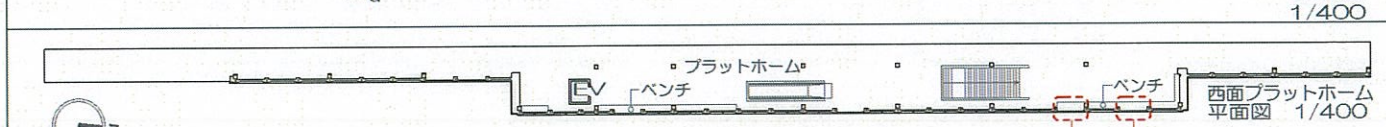


東面プラットホーム平面図　1/400

浜寺公園を臨むテラス
現駅舎の屋根越しに、浜寺公園への眺望が開けます
シンメトリーな広場と、公園へ続く松の並木道が見えるシンボリックな景色です。

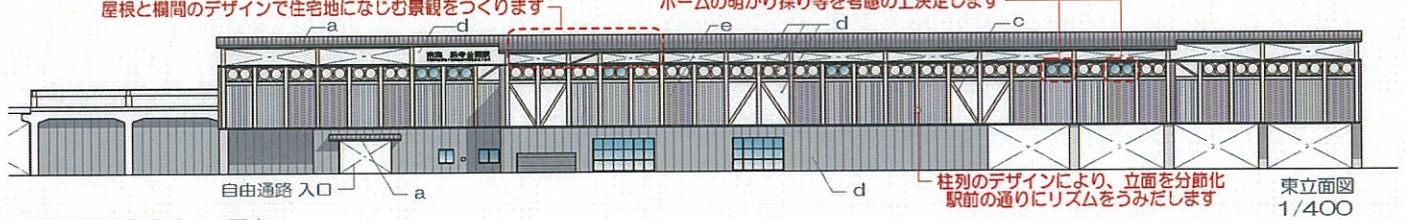


西立面図　1/400



西面プラットホーム平面図　1/400

屋根と欄間のデザインで住宅地になじむ景観をつくります
窓の位置は周辺住宅地への視線、ホームの明かり採り等を考慮の上決定します



柱列のデザインにより、立面を分節化 駅前の通りにリズムをうみだします

東立面図　1/400

■駅東側の住宅地への配慮
鉄道の高架化により、概ね高さ14m（4階建て相当）、長さ120mもの長大な壁が現れることになり、住宅側への圧迫感の軽減や、景観上の配慮が必要です
ハーフティンバー様式を踏襲した立面デザインは、壁面を分節化し、街路樹等とあわせて通りにリズムを生み出します
又、屋根や欄間のデザインは、高さを抑え、壁に抜けができることで、圧迫感の軽減と住宅地になじむ景観をつくりだします
プラットホームの窓は明かり取りとして必要最小限にとどめることで、住宅地へのプライバシーに配慮します

仕上表

a	鋼板折板屋根
b	アルミ押出し材屋根
c	鋼板パネル
d	押出し成形セメント板（フッ素樹脂塗装）