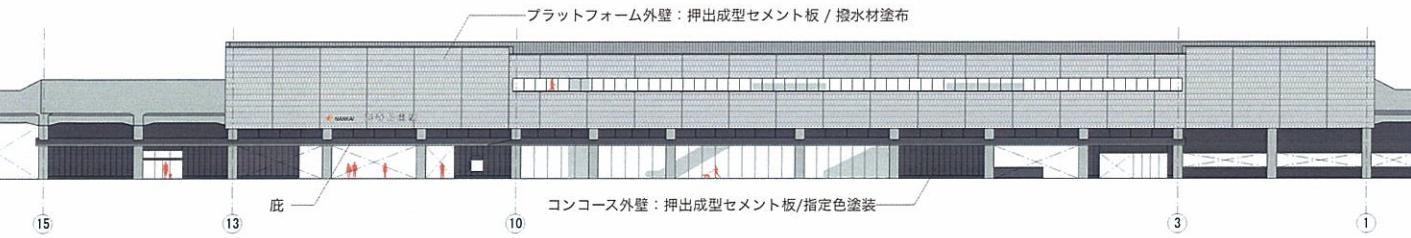
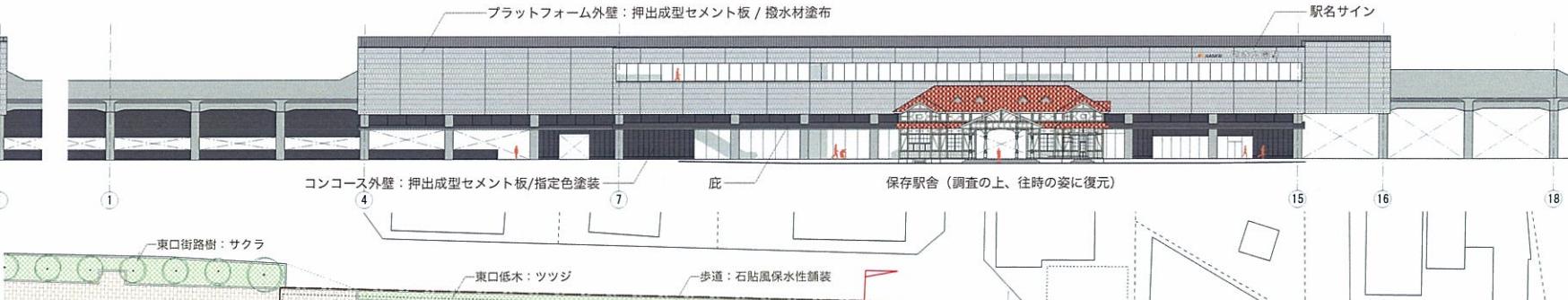


■駅舎東立面図 S:1/400



■駅舎西立面図 S:1/400



## 浜寺公園駅・駅舎及び駅前交通広場等計画提案競技

### ■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画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、現在の木造駅舎が建てられました。設計は辰野金吾。それから100余年、この駅舎が人々に親しまれてきたことは保存を望む声の大きさからもわかります。

### ■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、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、景観上の影響は計り知れません。

新駅舎では、提示された設計条件図（以下、条件図）の意図を読み解きつつ現在の周辺環境との調和を、駅前交通広場では、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、条件図が前提になるため、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。条件図によると、ホーム階の床で地上からおよそ9m、ホーム上屋を合わせると14mを超える高さとなっています。提案ではバラベット部分の80cm程を下げることにしました。

#### ○壁面

条件図ではホームの両端で切り落としたように大きな壁面が描かれています。大きな壁面の圧迫感を軽減するため分節化を考えました。ホーム階は軌道に属する部分として直線的に連続したシンプルな壁面と帯状の窓、コンコースは街に属する部分として高架軌体の柱をデザインに取り込み、その間に連続した庇を設けることで細かく分節化した構成としました。また、庇による奥行きで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

駅務室と室外機置場については、基本的な機能に影響ない範囲で条件図からプランの調整をしました。駅務室を少し西に移動させることで駅東口の動線が整理されました。室外機を天井内に設置し庇上で熱交換排気を行うことで、地上での人への影響が少くなりました。

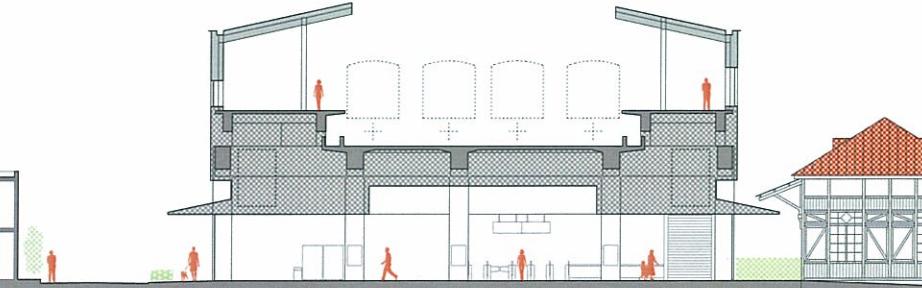
#### ○コンコース内装

柱等の軌道軸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とし、控えめな仕上げとします。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、屋外の庇や床も同材を用いた駅舎を通じて東西の開放感が出るよう工夫しました。

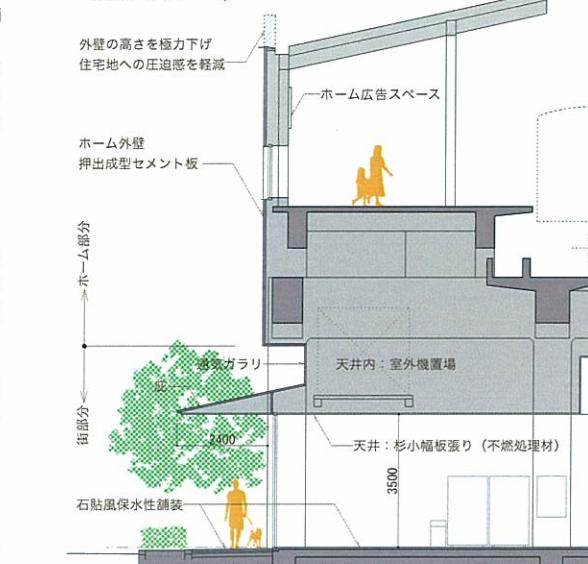
#### ○その他、利便施設など

現在の駅または駅周辺の現況と地元まちづく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ピックアップしました。

### ■全体断面図 S:1/200



■新駅舎断面図 S:1/100



[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。保存駅舎ではまかねない面積のスペースを作ることで、市民活動の拠点として講演会や催しが可能になり、保存駅舎の利活用を促進する基盤をつくります。

[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。あわせて東の出入口付近に利便施設としてサイクルショップを併設します。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]

駐輪場の西の出入り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のサービスは園内に限られるため、ここでのサービスは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有料のシャワーブースを提案します。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ブースはありません。また昨今のジョギング人口は増加しています。駅周辺のジョギングコースを想定すれば、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設けます。ラッヂ外の公衆トイレの機能はここでまかないます。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。

#### ■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ましたはずです。人によってはそれが浜寺らしさであったかもしれません。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いました。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。

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、土留めの石積みに現在のホーム基礎石を再利用し、土地の記憶を継承します。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パクトに計画し、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保水性舗装を用い、景観と環境の両面での効果を期待します。

駅舎に近い部分には、ジョギングステーションの利用者などがストレッチ等で利用できる芝生広場を設けます。また提案範囲外ではありますが、現在の駅北西にある児童公園の代替機能として、こども広場を提案します。

#### ●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。

#### ○位置

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。

#### ○保存部位

現木造駅舎の東側は建物の幅でホーム屋根がせり出しています。設置年代は不明ですが、これを新駅舎との接続部分のトップライトの架構として転用したいと思います。

#### ○北部分

新駅舎の利便施設のところではふれませんでしたが、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。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。

#### ○ホームベンチ

今回の提案の中ではベンチの設置場所について具体的に言及していませんが、現在使用されているベンチは全て保存し、今後利用方法を検討します。

#### ■概算事業費

○新駅舎関連	必須提案	338,000,000 円
○駅前交通広場・駅前線関連	その他	83,000,000 円
	必須提案	76,000,000 円
	その他	9,000,000 円
	合計	506,000,000 円

■石貼風保水性舗装

通常の開粒度アスファルト舗装の空隙に保水性を持ったグラウトを浸透させ、表面にショットブラスト処理を行いカッターで目地を入れたもの。表面処理を施すことでの自然石貼りの風合いが得られ、保水機能から夏場の路面の温度上昇が緩和される景観と環境に配慮した工法。

■交通広場タクシー乗車場付近 断面図 S:1/100



■浜寺公園駅前線 断面図 S:1/100

