

3つの「島」を回遊する駅前広場

水辺空間の魅力的なこの地域にふさわしい、3つの「島」を回遊するような広場のある駅を提案します。



諏訪ノ森を象徴する3つの「島」を設け、それぞれを有機的につなげるように家具や照明、サインを計画します。ホーム上屋は圧迫感の少ない軽やかな表情とします



東側商店街からの眺望。ステンドグラスの「島」は東西の軸線をつなぎ、駅玄関口の象徴的なシンボルとなります

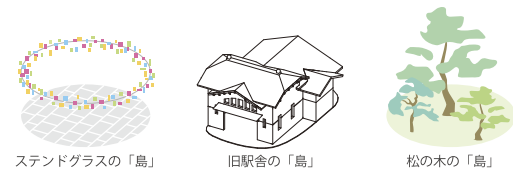


駅前線から3つの「島」を望む。魅力あるそれぞれの「島」が家具等により有機的につながり人の流れを創り出します

諏訪ノ森を象徴する3つの「島」

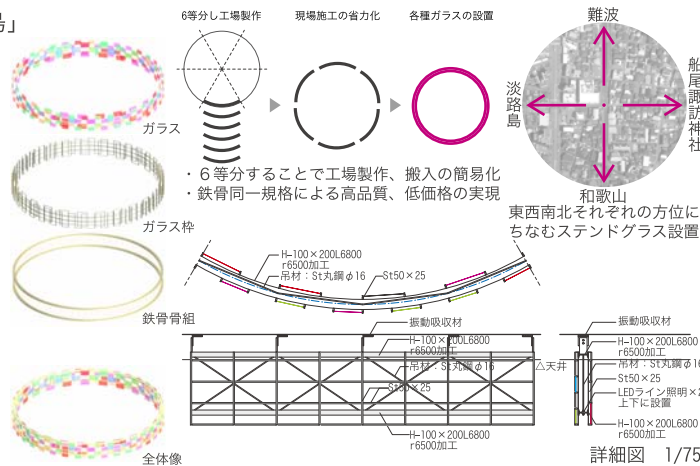
●諏訪ノ森らしさに配慮したデザイン

水辺の街に相応しい、光と風、土と緑を楽しめる広場をつくります。そこで、諏訪ノ森地域を象徴する要素から、3つの「島」を設けます。



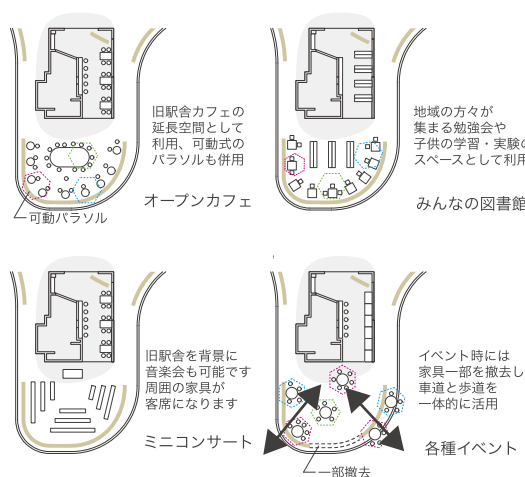
ステンドグラスの「島」

旧駅舎の特徴であり、皆に愛されているステンドグラスによるデザインを新駅舎にも展開させ、ステンドグラスの「島」を自由通路中央部に設けます。天井に仕入れられたガラスの覆いは、陰鬱になりがちな通路に彩りを加え、歩行者には心地よい休憩場所を与えます。また、照明やサインを一体的に計画することで皆の集まる場を生み出し、特に夜間の安全性を高める効果があります。ガラス素材として主に型ガラスやカラーガラスを用い、一部風景をあしらったステンドグラスを設置します。ステンドグラスの「島」は東西両側に対して顔を向けることで双方を繋げる役割を持ち、東側商店街と西側商業施設の賑わいを駅広場へと呼び込みます。



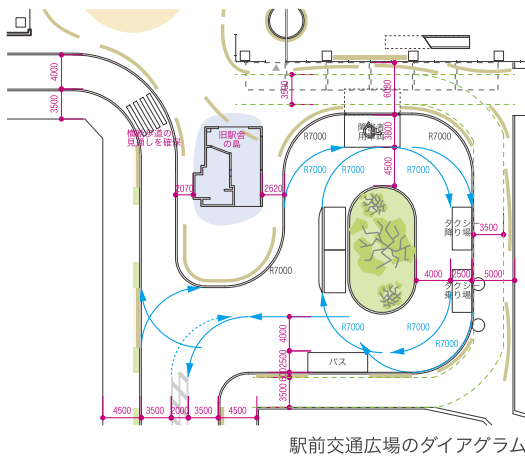
旧駅舎の「島」

旧駅舎はその歴史性や意匠性のみならず、長く市民に親しまれてきたことから、これからも皆に有効に活用される計画とします。ここでは旧駅舎を単体の建物と捉えずに周辺広場と一体的に計画することで、地域に開かれた施設とします。特に旧駅舎西側のスペースはカフェに付随する場として、オープンカフェやバザー、野外ライブ、各種パーティなど多様な活動を受け入れられるしつらえとします。駅前交通広場やコンコース内に設置された家具からも活動の様子が覗え、駅として役割を終えた後も、人や文化、情報の新たな交流拠点として使われていく事が期待されます。



松の木の「島」

無機質になりがちな駅前交通広場の中央部に、大きな緑の「島」を設けます。島には、諏訪ノ森・浜寺地域で特に親しみのある巨大な松の木や、諏訪神社で見られるクスやケヤキが植えられます。大きな松の木は、高架ホームや通過する鉄道からも視認され、諏訪ノ森地域のシンボルとしてこの地の特性を伝えます。松の木の島を計画する際、道路構造令やバリアフリー整備ガイドラインに倣いながら利用者の安全と利便を重視し、十分な歩道幅と車道幅を確保します。バスやタクシーの利用状況に応じて、道路構造を柔軟に対応させることも可能です。



文化財を有機的につなぎ、有効に活用

●文化財的価値の継承に配慮したデザイン

文化財である旧駅舎に加え、地域で長く親しまれている要素：ステンドグラスや松の木、白砂、ホームの柱架構などを、新駅舎のデザイン方針に積極的に取り入れます。その際に、それらが単なる歴史的なオブジェとして存在するのではなく、現代においても有効に活用されるよう個々の要素を適切に配置し、それぞれを有機的につなぎ家具や外構のしつらえを施します。また、駅前広場及びコンコースに設置された椅子から、それぞれの島の様子が見られるような配置計画とします。



ステンドグラスの「島」の様子。東西南北にはそれぞれの方に応じたステンドグラスを設置



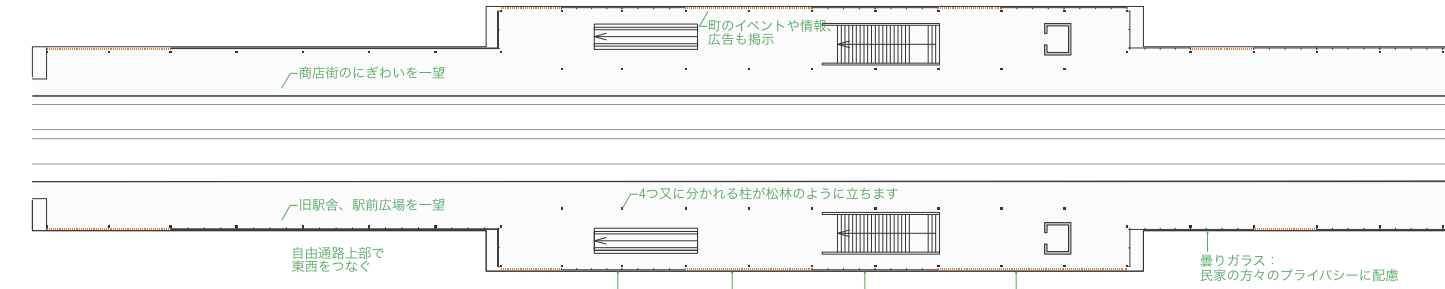
旧駅舎から新駅舎への眺望。自由通路と旧駅舎のステンドグラスが呼応します



新旧駅舎、駅前交通広場、ホームどこからも一望できる松の木の「島」

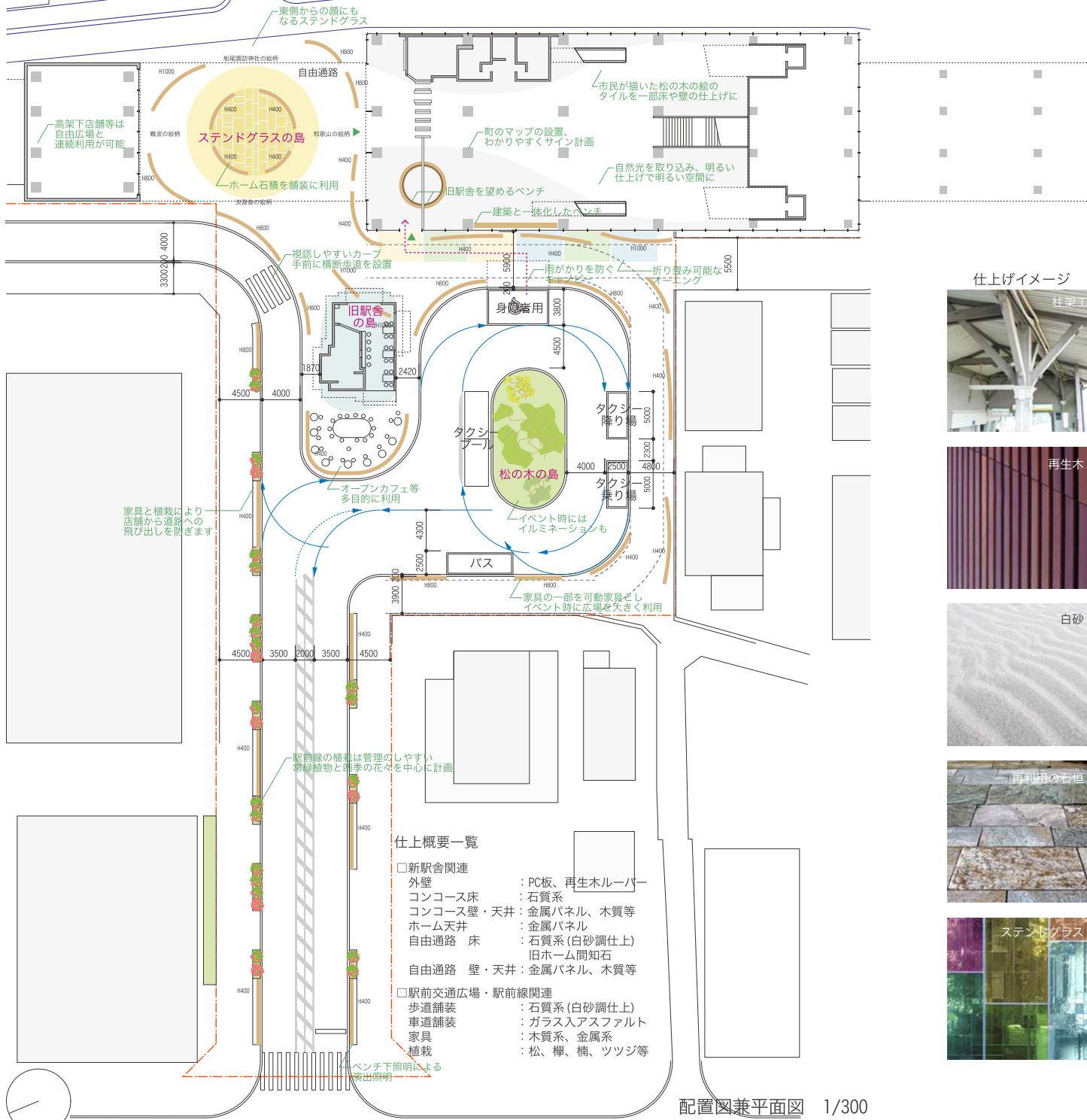


ホームからは東西の軸線、駅前交通広場のイルミネーションが眺められます

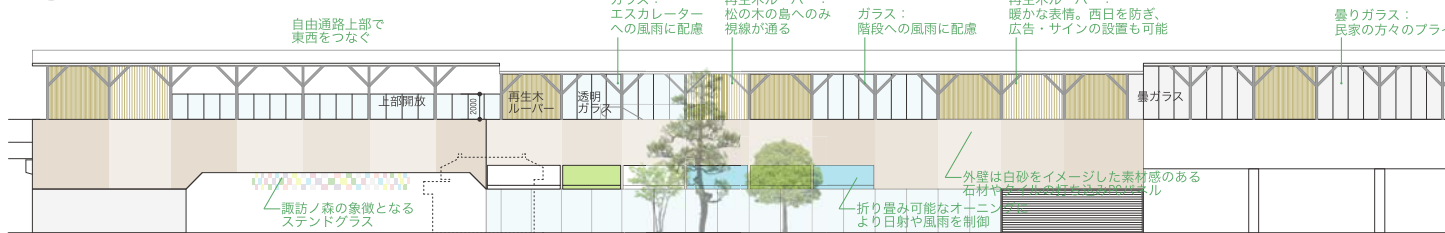


1/300

コメントを書きます。色々と



配置図兼平面図 1/300

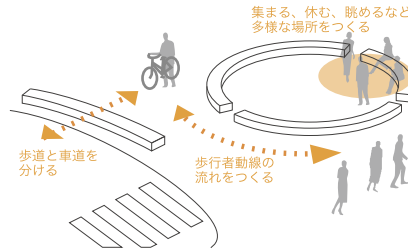


西側立面図 1/300

安全・安心で、皆が交流できる広場

●人の交流や住民の活用を意識したデザイン

歩行者や自転車、車の流れを妨げず、各々の動線を整理できるように、家具や照明、サインを配置し、皆が安心して活動できるような広場とします。出来るだけ段差を設けないことで、様々なイベントへの対応が可能です。また、視線を遮る壁を設けずに、ベンチを緩やかに湾曲させることは、長時間のたむろや犯罪抑止にも有効です。

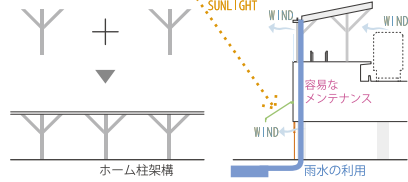


単純な施工方法と自然エネルギー活用

●コスト削減に配慮した工夫

ホーム柱架構から内外壁仕上げ、家具やしつらえに至るまで、**単純な構造システムと部材の統一**を徹底し、インシャルコストの低減を図ります。また、シンプルで無駄のない計画は数十年後のニーズの変化に対しても柔軟な対応が可能です。

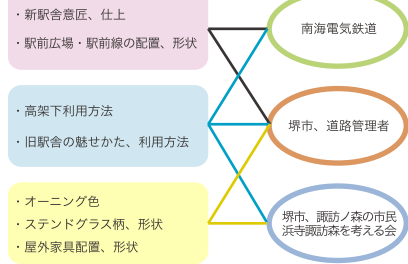
さらに、西日や風雨を遮りながら通風や雨水を利用する
など**自然エネルギーを有効活用**することで、ランニング
コストを圧縮します。



柔軟な計画変更が可能なデザイン方針

●市民ニーズの取り入れ方についての工夫

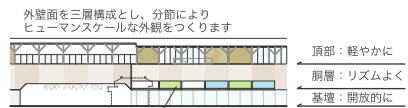
本計画においては、3つの「島」とそれらをつなぐ家具
という大まかな方針を重視しており、旧駅舎を含む島の
具体的な活用方法や、取り巻く家具、照明、オーニング
の種類の詳細設計・寸法・素材などについても、市民の
ニーズを取り入れながら柔軟に対応可能な計画となっ
ています。地域におけるワークショップや意見交換を通し
皆に愛され、ユニバーサルデザインに配慮した駅舎及び
広場とします。



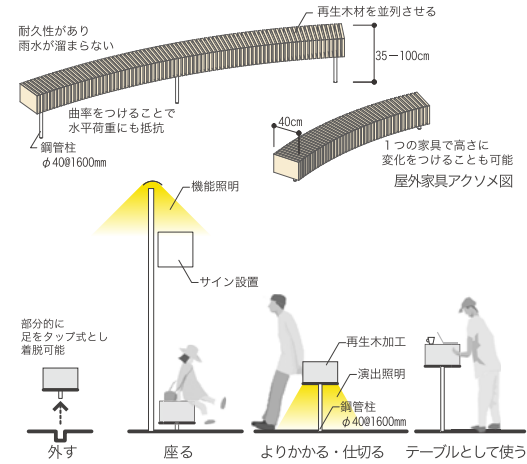
圧迫感がなく周辺環境になじむ駅舎

●市民に愛される駅舎にするために必要な計画

高層で良好な住宅地が広がっている諏訪・森において、
 6階、14.5メートルの新駅舎の持つ二重構造は決して小さく
 ないと考えます。また、隣接住宅のプライバシー確保は
 重要な問題です。ここでは、旧ホームの柱をモーターで
 した架構を軽やかに連続させ、ガラスや再生木材による
 駅ホーム外壁することで、燥熱や風がさびさび振って
 いくような圧迫感のないホーム上層の計画としています
 また、隣接住宅に対する視線の制御や、風雨への対策が
 必要な箇所においては、再生木材のルーバーや、白色の
 ガラスを用いることで細やかに対応し、市民から愛され
 続ける駅舎を目指します。



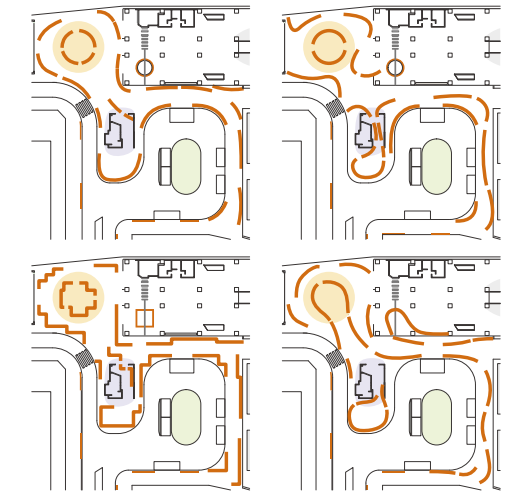
／ 広場はオーニングやキャノピーを
必要な場所にのみ設け
死角の無い開放的な空間に



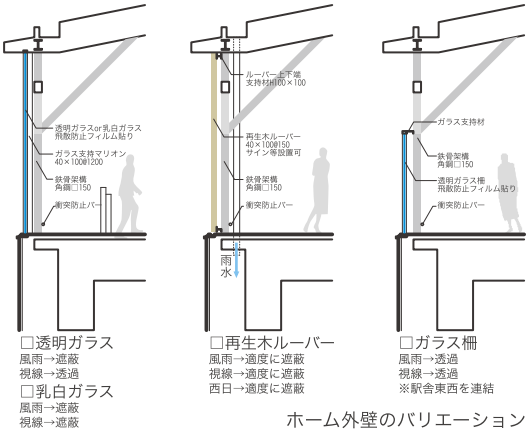
エリア	場所	部位	金額 (百万円)	単価 (円/㎡)
新駅舎	外観	外壁	250	150,000
		建具	100	
		その他	20	
	内観	内装	85	60,000
		建具	18	
		その他	40	
		小計	513	

駅前線 駅前交通広場	駅前線	歩道	7	10,000
		車道	6	8,000
		その他	20	
	駅前交通 広場	歩道	10	10,000
		車道	5	8,000
		その他	80	
		小計	128	

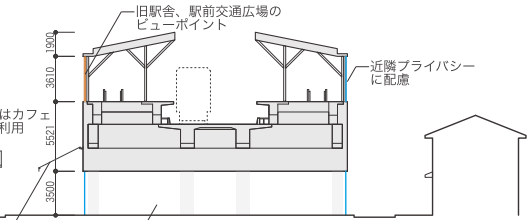
総額	641	
----	-----	--



家具配置のバリエーション



ホーム外壁のバリエーション



東西断面図 1/300



折り畳み式オーニングで西日や風雨を遮り、高齢者の歩行を容易にします



改札前のステンドグラスの「島」が来る人をおもてなしします。改札から旧駅舎を望むことも可能です。



「島」と家具類により適切に人や車の流れを分節し、安心・安全に配慮します



松の林のような軽やかなホーム

ホームからも松の木が一望



お祭り等のイベント時には旧駅舎、駅前交通広場、道路が一体的に利用できます