

浜寺公園駅駅舎

駅舎の歴史的価値等と現況について

- ・明治40年(1907年)建築、辰野片岡事務所設計、木造、鉄板葺き、平屋建てのハーフティンバー様式。
- ・現位置、現役で現存する最古級の木造駅舎の一つとして全国的にも非常に希少性は高く、日本の近代建築の中でもその価値を高く評価されている建物。
- ・明治時代から浜寺公園や海水浴場などの海辺のリゾート地の玄関口として、また高級住宅地の玄関口としてふさわしいデザインの駅舎。
- ・現在、駅舎の待合室は「南海ステーションギャラリー」として広く一般に開放。
- ・100年以上にわたり地域のシンボルとして親しまれており、この地域ならではの歴史と文化を感じさせる、独特の歴史的景観を形成している建築物。



諏訪ノ森駅駅舎

駅舎の歴史的価値等と現況について

- ・大正8年(1919年)建築、木造、スレート葺き、平屋建ての48㎡程度の小規模な駅舎。
- ・入り口上方のステンドグラスが特徴。屋根、破風、待合室など、セセッションの影響を受けたと思われるデザイン。
- ・現役で現存する木造駅舎の一つとして希少性は高く、大阪府内では、浜寺公園駅駅舎とともに、駅舎としてはじめて登録有形文化財に登録(1998年)。
- ・本駅舎のステンドグラスには、浜寺から淡路島にむかっての当時の海岸の様子が描かれており、この地域ならではの歴史と文化が感じられ、諏訪ノ森駅西駅舎は、小さいながらも、地域のシンボルとして、地域に溶け込んだ建築物。



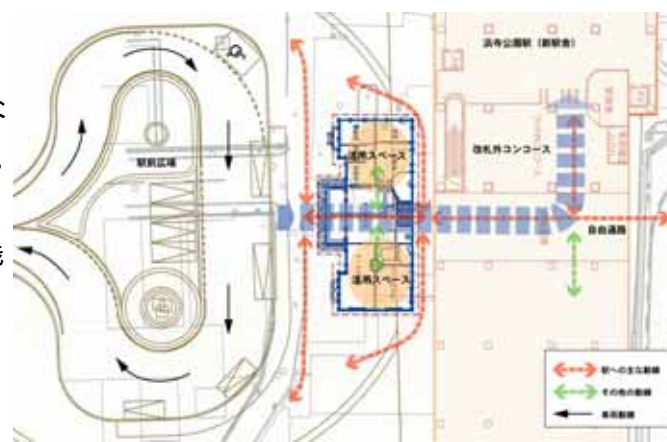
駅舎の保存活用方策について

次世代へ文化財的価値が継承できるような保存活用方策とする。
 保存場所は、新駅舎に近接して配置する。
 活用については、中央部分は、新駅舎のエントランスとする。また、両側部分は、来場者が集い・憩いの場とし、施設運営については、市民や民間活力を活かす。

【留意事項】

- ・歩行者・自転車動線や建物管理等のスペースをとるため新駅舎との間に必要空間を確保。
- ・現在のプラットフォームの屋根を活用した庇などの設置検討を行い、新駅舎との接続性に配慮。
- ・バリアフリー化への対応。
- ・建物の意匠を考慮して駅舎前面の階段等を残置。
- ・新駅自由通路中心と駅舎中心とを一致。
- ・活用方策は、コスト意識を持った運営形態を検討。

浜寺公園駅駅舎の配置と動線のイメージ



駅舎の保存活用方策について

次世代へ文化財的価値が継承できるような保存活用方策とする。
 保存場所は、新駅舎と離して配置する。
 活用については、来場者が集い・憩いの場とし、施設運営については、市民や民間活力を活かす。

【留意事項】

- ・駅前広場の機能に支障となる場合は、建物の部分的な切り取り等を検討。
- ・新駅の出入口と近くなるように、出入口は東側に配置。
- ・活用方策は、コスト意識を持った運営形態を検討。

諏訪ノ森駅駅舎の配置と動線のイメージ



関連事項について

新駅舎のデザインについては、周辺施設と調和し、一体的な景観形成が図れるよう検討。

連続立体交差事業の工事期間中の有効活用を図るため、将来の施設運営のための試験的な運用を検討。

文化財的な価値が損なわれないように配慮した活用方法を検討。なお、浜寺公園駅舎は、建物当時への復元も含めて検討。

駅舎の移転・保存工事方法、改築内容、建物の耐震・耐火対策は、最終的な保存場所、活用方策などを考慮して検討。

駅舎及び駅施設の記録を将来に向けて保存することを目的に、文献、既存資料、写真などをまとめ、現状記録を保存。

本活動を契機として、市民、南海電気鉄道、堺市との協働により、駅舎周辺の地域のまちづくりへさらに貢献。