

平成 29 年度修士論文

駅舎建築の設計における主題と表現手法に関する分析
-地域性に着目して-

首都大学東京大学院 都市環境科学研究科 建築学域
16886419 立花楓子
指導教員 小李克弘

論文要旨

本論文は、研究の背景と目的を述べた序、駅についての基本的な分類を行った第1章、国内外における鉄道・駅の通史をまとめた第2章、本論文で扱う近年の国内駅舎についてその傾向と問題点を明らかにした第3章、駅舎事例について分析・考察を行う第4章、以上の総括を行う結から構成される。

第1章では駅の定義や分類の作成など、今後の分析に必要な概念の整理を行った。一般的な駅空間の定義を確認した上で、本論文で取り扱う「駅舎」を駅ビルなどの商業的用途が主となる建物を除き、駅務機能が集中している建物のみとして定義した。また駅舎について規模・立地・構造の3視点から分類を行うことで第4章において分析を行う駅舎事例の位置付けを明確にした。また既往研究を掲載し、本論文独自の視点を示した。

第2章では駅舎と鉄道の通史について整理し、駅舎の役割やそのデザインの変遷を国内外に分けてまとめることで、国内外での駅舎設計に対する位置付けの差異を明確にした。国外では19世紀にイギリスで初めて鉄道が開通して以降、鉄道と駅舎は近代化の象徴とされ、オーダーや大きなトレインシェッドを有するモニュメンタルな駅舎が多く設計された。モダニズム建築の台頭や鉄道技術の埋没から次第にその特徴はなくなったが、現在でも国内外の建築家を起用した新築大規模駅舎の建設や既存駅舎の保存改修が活発に行われている。また都市形成に少し遅れて鉄道が発展したため、ターミナル駅が大都市の周縁に位置し、都市内はトラム・地下鉄によって移動する仕組みが形成された。一方海外諸国と比べ大幅に遅れて鉄道技術が輸入された日本では、鉄道をあくまで近代化の手段として捉え、必要最低限の設備での早期普及を目指した。日本での鉄道の発展は都市化と同時期であったため、鉄道を中心として都市が形成された。

第3章では近年の日本での鉄道事業・駅舎の傾向である「駅ビル」「駅舎コンペ」「クルーズトレイン事業」「駅とまちづくり」「駅舎リニューアル」の5つのトピックから駅舎への要求とそのデザインについての考察を行った。第2章で明らかになった日本の駅舎に対する考え方は結果として均一で個性のない駅舎が量産される原因となった。しかし近年、ただの移動手段であった鉄道は乗る体験としての新たな価値を、駅舎は街の中での顔としての役割を持ち始めた。こうした傾向に伴い駅舎にはその土地ならではの個性である「地域性」が求められるようになった。

第4章では第3章をもとに駅舎の地域性に着目し、34事例について作品分析を行った。事例の設計「主題」について、地域のシンボル・ランドマークになることを目指した【地域ランドマーク型】、地区再生を担うなど地域に対し何かしらの働きかけをするものを【機能提供型】、駅舎でその地域を表現しようとする【地域表現型】、地域は関係なしに建築のあり方に主題をおく【建築的主題型】の4つに大別した。更に設計時参考にした地域の要素である「参照要素」として、海や山といった地域の【自然環境】、歴史や産業などの【文化】、街並みや市民のニーズといった【都市】、【なし】の4つを抽出した。また主題を実現する際に「参照要素」をもとにして実際に行われた建築的操作を「表現手法」とし、作用する建築部位と共に抽出を行った。第1章で行った構造的な分類ごとに駅舎の「主題」と「参照要素」との関係性を整理し、具体的な作品の分析を踏まえてその特徴を明らかにした。また、「参照要素」と「表現手法」に着目し、地域性表出の具体的操作の傾向を明らかにした。

結では、本論文の総括と展望を示す。駅舎に対するニーズの変化から駅のあり方はより地域に沿ったものへと変化しつつある。本論文では駅舎に地域性を持たせる手段の一つとして建築的主題の捉え方とそれに基づく設計手法を示した。

論文構成

序 研究の背景と目的	06
第1章 駅の概要	08
1-1 駅の定義	
1-2 駅舎の分類	
1-3 先行研究	
第2章 駅舎建築史	19
2-1 海外駅舎建築史	
2-2 日本の駅舎建築史	
第3章 近年の駅舎の動向	31
3-1 海外事例	
3-2 国内事例	
第4章 事例分析	43
4-1 分析事例と手法	
4-2 「主題」	
4-3 「参照要素」	
4-4 「表現手法」	
結 総括	82
資料編	88

序 研究の背景と目的

駅は鉄道利用者がその都市に到着して最初に利用する施設であり、移動の経由地点だけでなく都市の玄関としての側面を持つ。特に日本では、大都市は鉄道と駅を中心として形成され、郊外では主に私鉄による沿線の住宅地開発が行われているため駅と都市との関係は密接である。また昔と比べ、駅自体の果たす役割は変化している。周遊型寝台特急の登場はその例の1つであり、今まで「目的地までの移動手段」であった鉄道と駅を「観光の目的の一つ」へと変化させた。このように日本において駅はまちづくり、地域再生、観光利用などにおいて多くのポテンシャルを持っているにも関わらず、既存駅舎の多くは画一化された地域性の無いデザインとなっている。近年ではデザインコンペなどによる駅舎の差別化が行われつつあるが多くの駅舎はまだ個性に乏しく、個性となる地域性を持った駅舎が求められる。

そこで本論文は近年建築家により設計された駅舎を対象とし、地域性に着目しつつその設計主題や建築的操作を抽出・分析することで地域性を持つ駅舎設計の手法を明らかにすることを目的とする。

第 1 章 駅の概要

- 1-1 駅の定義
- 1-2 駅舎の分類
- 1-3 先行研究

1-1 駅の定義

駅とは列車を停止させて旅客の乗降、貨物の積み下ろし、列車の行き違い等を行うために設けられた場所である。駅を構成する主要な空間を(図1)のように定義する。

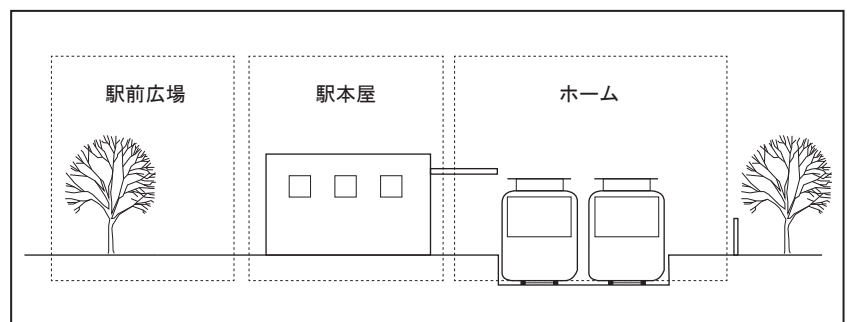


図1 駅空間の定義

□駅前広場

鉄道と都市を結び付けるため、駅と道路を連結するように駅の前面に設けられた広場。都市側交通（バス・タクシー・自転車など）への乗り換えにも利用される。

□プラットホーム（以下「ホーム」）

列車の発着する線路に沿って設けられ、旅客の乗り降り、手小荷物の積み下ろしが行われる。旅客の利用の安全に支障を及ぼすおそれのないよう、適切な長さや幅であること、ホーム上の柱や壁などとホーム縁端との距離を確保することなどが定められている。

□駅本屋

駅の中で主要な施設の入った建物を指す。

駅本屋を構成する空間はその機能から流動施設、旅客施設、駅務施設、接客施設の4種類に大別される(図2)。

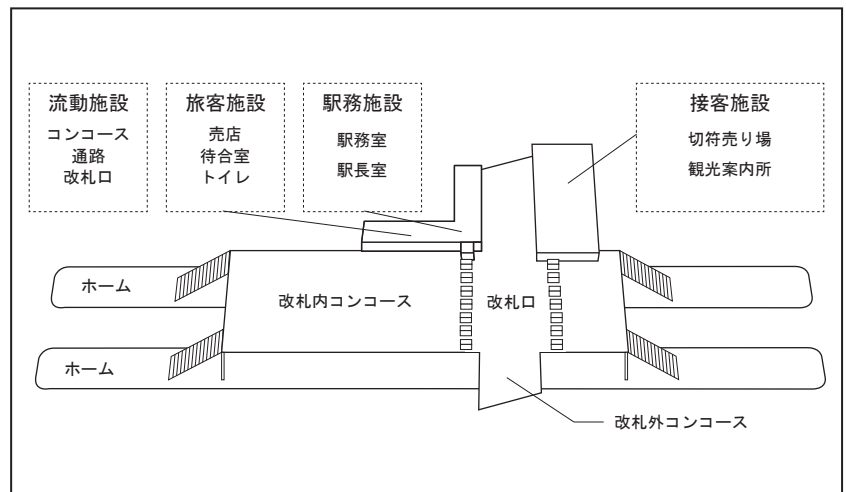


図2 駅本屋内空間の定義

□コンコース

駅本屋出入口からホームに至るまでに、旅客・駅利用者が通る主要な通路のこと。旅客流動のための通路としての機能の他に、旅行準備や待ち合わせを行う滞留スペースとしての機能を持つものもある。また、駅本屋出入口から改札までを「ラチ（改札）外コンコース」、改札からホームまでを「ラチ内コンコース」と区別する。

本論文では駅本屋を中心とした建築物を「駅舎」と定義し(図3)、その設計における主題や設計手法について分析・考察を行う。

- ①流動・旅客・駅務・接客施設が入っている駅本屋の建物を「駅舎」とする。地下駅など、建築的操作が行われている場合はホーム部分も「駅舎」として扱う。
- ②地方合築駅のように、小規模な建築物内に駅施設と他の用途が混在している場合はその建物全体を「駅舎」として扱う。
- ③商業施設が多く入居する駅ビルは「駅舎」に含まない。ただし巨大駅などで駅ビルと駅舎が一体となっている場合は全体を「駅舎」として扱うが、分析対象は外観と駅機能が集中している部分のみとし、商業施設部分は扱わない。

図3 駅舎の定義

1-2 駅舎の分類

構造による分類 駅舎を、その構造から【地上駅】 【橋上駅】 【高架駅】 【地下駅】の4種類に分類した(図4)。

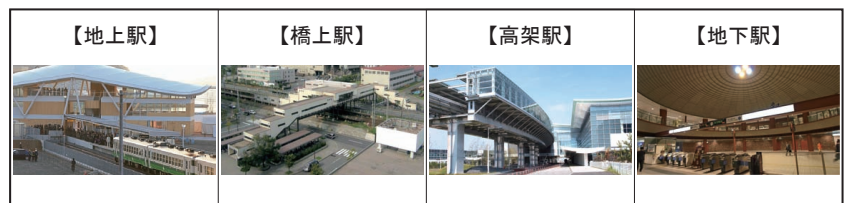


図4 構造による分類



【地上駅】プラットフォームが地面と同じ高さにある駅のこと。本論文では地上からプラットフォームが目視でき、駅舎が高架の建造物の上に存在していない駅を全て地上駅として扱う。工期や工費が少なく最も一般的な形態である。しかし片方のホームへ行くのに跨線橋や地下通路を使う必要がある、駅舎入り口が線路のどちらか一方に片寄る、線路により地域の交通が分断されるなどのデメリットがある。



【橋上駅】駅舎がプラットフォームの上階部分に位置する駅のこと。跨線橋と駅舎を一体化したような構造を持つ。駅舎の維持費が高価であるものの、改札口を1箇所を集約し駅機能を簡略化できる。また自由通路を併設する場合線路で分断されている地域を繋ぐことができる。



【高架駅】プラットフォームなどの駅設備が高架の構造物上に存在する鉄道駅のこと。高架化された鉄道路線やモノレールなどの駅に多く利用される。建設費が割高だが踏切の解消や鉄道の高速化には有効である。また高架橋の下部の空き地を駐輪場や保育園などとして有効活用できる。



【地下駅】駅本屋、ホームが地下にある駅。騒音対策や地上交通の円滑化を図ることができるが、他の駅舎と比べ建設コストが高い。

規模による分類 駅の1日あたりの利用人数を、駅で販売された乗車券の枚数をもとに集計される「乗車人数」から判断し、駅の規模について【巨大駅】【大規模駅】【中規模駅】【小規模駅】の4種類に分類した（図5）。

【小規模駅】	【中規模駅】	【大規模駅】	【巨大駅】
			
~999 人	1,000~9,999 人	10,000~99,999 人	100,000~ (乗車人数/日)

図5 規模による分類

所在地による分類 国土交通省の定義する三大都市圏を参考に駅を2種類に分類する。首都圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県）、中京圏（愛知県・岐阜県・三重県）、近畿圏（大阪府・京都府・兵庫県・滋賀県・奈良県・和歌山県）に立地する駅舎を【都市駅】、それ以外の都道府県に立地する駅舎を【地方駅】と定義した(図6)。

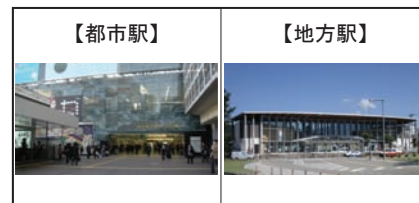
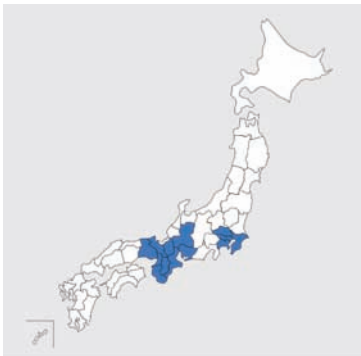


図6 所在地による分類

1-3 先行研究

駅のデザインについては過去にも研究が行われている。高山(2003)は鉄道草創期からの駅舎デザインの変遷について整理し、長く使われている駅舎の残存要因の検討を行った。近年に建築家によって設計された駅舎に着目したのは岸(2016)である。駅舎の外観構成に着目し、その透過率と対称性から近年の駅舎設計における外観構成手法の1つを見出した。

また、駅舎の地域性について取り上げたのは堀谷(2016)である。堀谷は駅舎の外観における地域性の表現方法の一端を明らかにした。この研究では駅舎の外観についてのみ言及されており、駅舎内部に対する建築的操作や建築主題については調査されていない。そこで本論文では建築主題や参照要素といった要素から駅舎を分析し、駅舎外観だけではなく駅舎設計という行為を包括的に扱いその地域性の創出手法を検討する。

第2章 駅舎建築史

2-1 海外駅舎建築史

2-2 日本の駅舎建築史

2-1 海外駅舎建築史

世界で最初に鉄道が形成されたのはイギリスであった。1830年にイギリスのリヴァプールからマンチェスター間に旅客鉄道が建設されたが、これは線路を個人の有する乗り物が往来するものであり、線路とその利用権を鉄道会社が有する現在の鉄道の仕組みが作られたのはその10年後の1840年であった。イギリスから他国に多数の技術者・機械が輸出され、その技術は他国にも広まっていった。



クラウン・ストリート駅
(1833年 イギリス)



トレインシェッド

最古の鉄道駅はイギリスの「リヴァプール・ロード駅」で、前述のリヴァプールマンチェスター鉄道の終着駅である。これは既存の建物を駅舎として使用し、その横にプラットフォームを付加した簡素なものであった。リヴァプール側終着駅の「クラウン・ストリート駅」(1833年)もほぼ同様の構成であり、線路の片方に2階建ての駅舎が建てられ、プラットフォームとレール上部が木造の屋根(以下、トレインシェッド)で覆われていた。鉄道利用者はまず駅舎内の待合室に案内され、列車の発車直前になってからプラットフォームに案内されたため、駅舎とプラットフォームと別々に建てられるこれら2駅の駅舎構成は当時最もありふれた施設構成であった。



ユーストン駅
(1839年 イギリス)

試行錯誤を繰り返していた初期の鉄道建築に対し、大きな影響を与えたのがロンドンの「ユーストン駅」(1839年)である。フィリップ・ハードウィックによって設計されたこの駅舎は、ドリス式オーダーにペディメントを乗せたプロピュライアや大空間の広間を備えており、後の古典様式による駅舎建築のはしりとなった。また、駅前広場に面したプロピュライアは奥にある鋳鉄製のトレイン・シェッドを隠す役割も兼ね備えている。1850年頃から現在に至るまで、駅の外観でトレイン・シェッドを隠す構造が欧米大都市におけるターミナル駅の基本スタイルとなった。

蒸気機関を用いた鉄道はもともと鉱山で用いられていたものであり、都市の内部に受け入れることには抵抗があった。そこで列車の発着する場所をトレイン・シェッドで覆い、さらにその前面に駅舎を建てて市街地に対する顔としたのである。

ヴォルフガング・シヴェルプシュ；加藤 二郎訳『鉄道旅行の歴史—19世紀における空間と時間の工業化』、東京：法政大学出版局、1982年 [1977年]

トレインシェッドに関する言説

1860代になると駅はさらに発展を遂げる。駅の入り口とプラットフォームを直接結びつけるコンコースが出現し、それまで駅舎の中心的位置付けであった待合室が不要となったのだ。また初期は木造であった駅舎とトレインシェッドは次第に鉄骨造・煉瓦造などに代わり、アーチを伴って巨大化していった。駅舎の機能はほとんど変化がなかったが、一方でその様式は次々に変化していった。



ニューカッスル駅
(イギリス / 1846~55年)

ジョン・ドブソン設計のイギリス「ニューカッスル駅」(1846年)は古典様式の駅舎であり、大オーダーが並ぶ。プラットフォーム全体を覆うトレインシェッドと湾曲したプラットフォーム平面をもつ。

サントス・シルバ設計のスペイン「アルマス広場駅」(1898年)はファサード中央に大きなルネットを設けている。これはトレインシェッドの存在を示すと共に、鉄道駅を象徴するサインの役割も果たす。



アルマス広場駅
(スペイン / 1898~1901年)

こういった大ターミナル駅の多くは古代ギリシャやローマ時代の古典的な建築様式を好んで用いていた。巨大なオーダーが利用者に安心感や信頼感をもたらす上で一定の役割を果たしたからと考えられる。またそれ以上に、鉄道資本家の権力や財力・鉄道という技術の偉大さを誇示する役割を持っていた。またこの時代までの駅舎で最もモニュメンタルな要素であったトレイン・シェッドはコンコースにとって変わり、結果として駅舎におけるホーム空間の重要性は低下していった。

大ターミナル駅の建設がひと段落した後、新しい建築思想に基づく駅舎が登場するようになった。



ウィーン市営鉄道の駅舎
(オーストリア / 1890年)

ウィーン市の都市計画顧問であったオットー・ヴァーグナーにより1890年代に計画されたウィーン市営鉄道は、ウィーンの町の景観を向上させると考えられ、鉄道本体だけでなく、橋梁・駅舎・手摺・照明灯・案内板・文字等まで鉄道全体の総合デザインという考え方を実現した。



ローマテルミニ駅
(イタリア / 1951年)

1920年代からのモダニズム建築成立に伴い、鉄道駅舎にもその影響が徐々に現れ始めた。「ローマテルミニ駅」(1951年)では、コンコースが駅舎の前方に伸び出し、うねったコンクリート造の屋根をかけている。この2重曲線は、隣接する遺構のアウトラインに対応している。

また駅舎の機能にも多様性が生まれ、駅構内に書籍などの売店が出現したほか、都市間輸送の終着点となる駅舎には併設してホテルが建設される例もあった。



シャルル・ド・ゴール空港駅
(フランス / 1994 年)

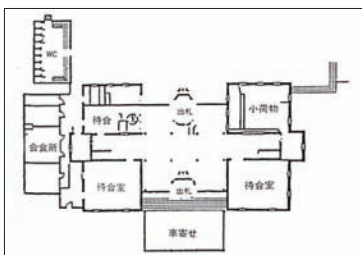
1970 年代以降のポストモダンではポールアンドリュウによるフランス「シャルル・ド・ゴール空港駅」(1994 年) やノーマンフォスターによるスペインの「ビルバオ地下鉄駅」(1996 年) など多くの駅舎が設計された。

また諸外国では都市形成に少し遅れて鉄道が発展したため、ターミナル駅が大都市の周縁に位置し、都市内をトラム・地下鉄によって移動する仕組みが形成された。

2-2 日本の駅舎建築史



新橋駅
(1872年)



新橋駅平面図

日本における鉄道の登場は海外の諸国に比べ大幅に遅れ、1872年に新橋～横浜間に建設された。日本で最初に建設された駅舎は「横浜駅」(1871年)であり、新橋駅(1872年)とともに、米人建築家ブリジエンスによって設計された。出札室と200m弱の入口広間を中心として、左右に待合室と駅詰所を配置した簡素な平面の駅舎であった。

当時の日本は鉄道に関する知識が皆無であり、また外国も大規模なターミナル駅は登場していたものの基本的な指針が策定されていなかった。当時の日本での駅舎設計は、早期普及のため必要最小限の設備を揃え、必要に応じて増築を行えば良いという思想に基づいて行われた。そのため鉄道黎明期に建てられた中小駅舎はそのほとんどが木造の簡素なものであった。20世紀初頭までの鉄道は長距離旅客を対象としたものであり、駅舎の主要施設は待合室であった。

特に、土木技術者が中心であった黎明期の鉄道事業に置いて、建築に対する理解はほとんど皆無に等しく、「**工事は総て実用向きを主とすべき**」とする井上勝の方針は、そのまま鉄道の体質を表すこととなった。土木技術者の関心は、限られた投資でより早く鉄道を建設し、全国を結ぶネットワークを完成させることにあり、駅は必要最低限の設備を整えて、その後の需要の増加に応じて増築すれば良いという思想であった。

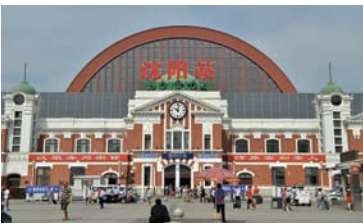
小池 滋，青木 栄一，和久田 康雄『世界の駅・日本の駅』悠書館（2010）

日本の駅舎設計に関する言説



東京駅
(1914年)

こういった状況の中辰野金吾により設計された「東京駅」(1914年)は日本にとって初めて国家の玄関として意識して作られた駅舎であり、従来の駅舎建築とは一線を画していた。鉄骨煉瓦造3階建ての駅舎は皇居用の玄関を中央に置き、北口を降車・南口を乗車専用改札として乗降分離が行われていた。また駅舎にはホテルが併設されていた。



瀋陽駅
(1910年)

1904年の日露戦争に勝利し遼東半島の租借権と鉄道の経営権を得た日本は、満州鉄道の営業と植民地支配を開始した。瀋陽駅(1910年)や大連駅(1937年)など大規模な駅舎を建設しつつ、その周辺に病院や学校などを建設し近代化を進めた。当時、中国国内でも近代化が遅れていた遼東半島は、鉄道敷設に伴い経済的に大きく発展した。

国内では 1923 年の関東大震災を契機に駅の不燃建築化が進められていく。また線路の高架化に伴った高架下駅や、線路上空を駅舎として利用する橋上駅など、様々な様式の駅舎が誕生した。



御茶ノ水駅
(1932年)

伊藤滋による「御茶ノ水駅」(1932年)は典型的なインターナショナルスタイル建築として設計された。通勤駅として旅客流動を追求した結果、待合室に旅客を停留させてからプラットフォームへ導く従来の設計を棄却し、街路と停車場を一体化させた形式を作り出した。これは 1931 年に日本における鉄道利用で定期旅客が普通旅客を上回ったことが要因であるとされる。

戦後には焼失した駅舎の多くが国際様式で再建されたが、当時の駅舎設計は鉄道会社の建築部により行われることが多く、建築家はあまり起用されなかった。

1964年に開催された東京オリンピックに合わせ、世界初の高速鉄道となる東海道新幹線が東京 - 新大阪間で開業した。意匠標準化委員会が設けられ、規格統一による合理的な設計が行われた。機能主義に基づいた設計であり、各駅にランドマーク的な要素は無かったが、その一貫したデザインが評価され日本建築学会賞を受賞している。



湯布院駅
(1990年)

1987年の国鉄分割民営化を契機に、駅舎建設時にコンペが行われる事例が現れ、著名建築家の手がける駅舎が増加することで駅舎の多様化が進んだ。こうした事例は磯崎新による「由布院駅」(1990年)や、坂茂による「田沢湖駅」(1997年)などがある。

また日本での鉄道発展は都市化と同時期であったために、鉄道と駅を中心として都市が形成された。

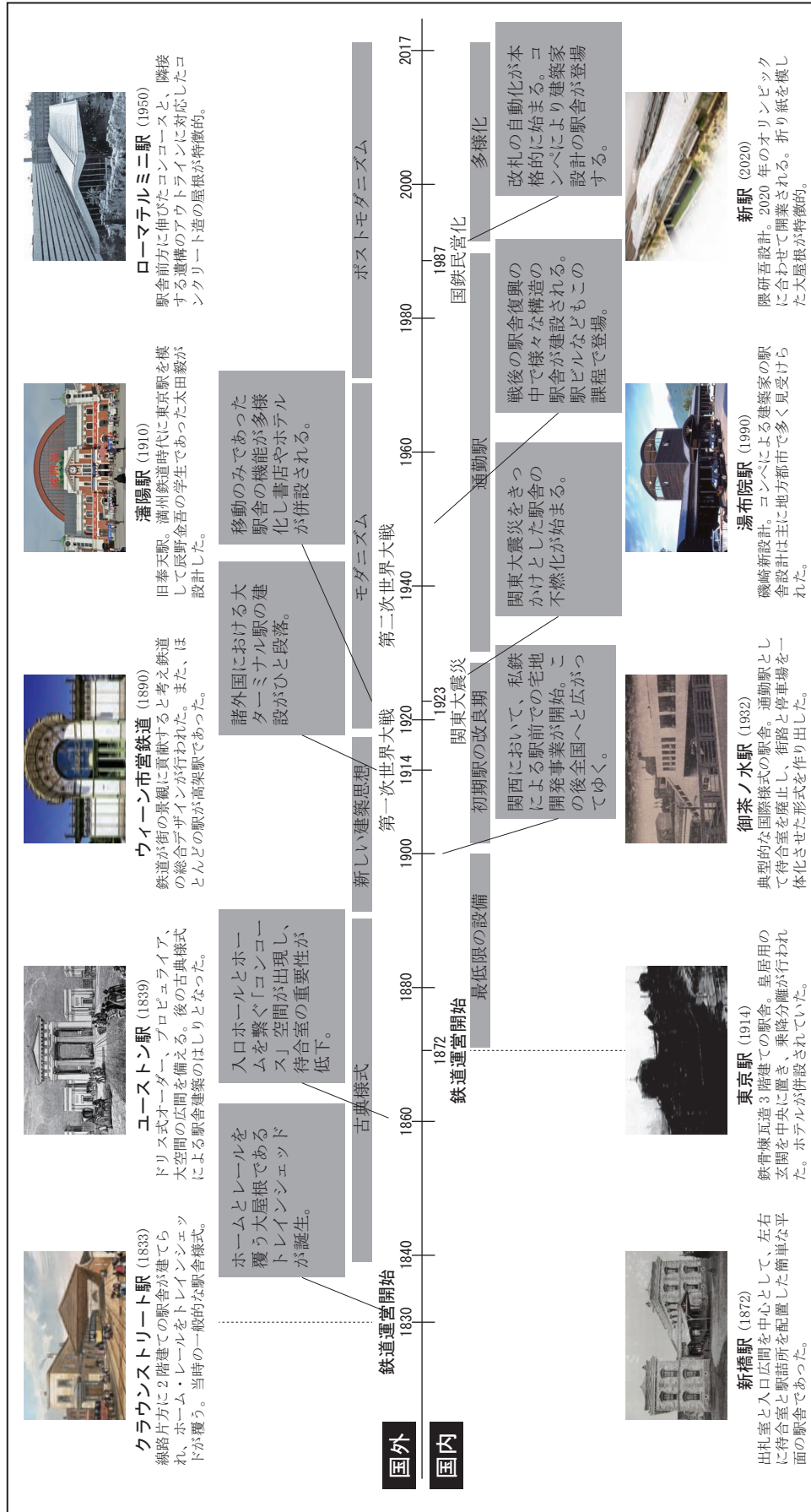


図7年表

第3章 近年の駅舎の動向

3-1 海外事例

3-2 国内事例

3-3 章結

3-1 海外事例

新築駅舎では、国内だけでなく国外の有名建築家も起用して大規模な設計が行われている。

サンティアゴ・カラトラバ設計の「リエージュ・ギュマン駅」(ベルギー/2009年)は1958年に設計された2代目駅舎に代わり建てられた。長編成の高速列車の発着に適したホームをガラスとスチールによる大屋根が覆っている。駅舎には高さ35mの記念ドームも含まれている。



同じくカラトラバ設計の「ワールドトレードセンター・トランスポーションハブ」(アメリカ/2016年)は9,11のアメリカ同時多発テロ事件により機能不全となった旧地下鉄駅「ワールドトレードセンター駅」に代わり新築された地下ターミナル駅である。地上部分は子供の手から放たれる鳥をイメージした白色のフレームが用いられ、9,11の記憶を継承する**記念碑的な性質**を兼ね備えている。



また歴史的な既存駅舎の保存も活発であり、新たな建築家を起用して既存駅舎を保存しつつ新しい機能を付加する改修が行われている。

ホセ・ラファエル・モネオにより改修された「アトーチャ駅」(スペイン /1992年)は1892年に改修された2代目駅舎の保存・改修事例である。旧プラットホーム部分に大規模なガラス屋根を設け、植物園と一体化した待合室・カフェなどへと改修した。



「ストラスブール駅」(フランス /2007年)は1883年に竣工した旧駅舎の拡張が必要となった為、ジャン・マリー・デュティヨールにより改修された。増築がされると共に旧駅舎部分がすっぽりとガラスドームで覆われている。



3-2 国内事例

日本でも駅や鉄道に関して様々な取り組みが行われてきた。本章では以下5つの事象についてまとめ、近年の日本での鉄道事業や駅舎についての動向を明らかにする。

- ① 駅ビル
- ② 駅とまちづくり
- ③ 駅舎リニューアル
- ④ 駅舎コンペ
- ⑤ クルーズトレイン事業

①**駅ビル** 1972年に登場した、駅舎と一体化した商業施設である駅ビルは都市部において発展し、今や都市の大規模駅には必ず付随している。駅舎の集客性を活かし合理的に収益をあげている一方で駅周辺の画一化を加速させる懸念もある。

「NEWoman」（東京 / 2016年）

新宿駅に併設された「NEWoman」（2016年）は働く女性をターゲットとした商業施設を備えた駅ビルである。駅周辺の既存商業施設とは異なり明確なターゲットを置くことで新たな層のニーズを得る試みとなっている。



②駅とまちづくり 1900年代初頭、関西において駅前の宅地開発事業が始まり全国に広まった。現在では都市再開発事業が行われている。特に地方駅では駅前地の再生を目指し、駅前広場などの公共施設の整備と併せて集客力のある店舗を設置し地域の活性化を図った。また特に私鉄各社による沿線開発は近年も積極的に行われており、駅を中心とした地域のブランディングが盛んである。

「ソライエ清水公園アーバンパークタウン」(千葉/2014年)

東武鉄道が清水公園駅周辺で行なっている大規模分譲開発。「自然を感じる暮らし」というコンセプトで都内へのアクセスの良さと周辺環境を活かしたブランディングがされている。駅前広場での参加型イベントなど**コミュニティの形成**も取り組まれている。



③**駅舎リニューアル** 駅舎は日々多くの利用者に使用されるため定期的なメンテナンスが必須である。また老朽化や法律の改正などにより大規模な改装が行われる。鉄道営業が比較的厳しい地方では、以下(1)～(3)のような駅舎改装が増加している。

(1) **駅コンパクト化** ローカル線などの利用者が少なく老朽化した駅舎を建て替える際に、旅客の利用状況や勤務体制の変化に合わせた駅舎規模の適正化（コンパクト化）が進められている（図12）。



「和佐駅」（和歌山 / 2014年）

1985年に無人化した後も有人駅時代の木造駅舎を引き継いでいたが老朽化が激しく、コンパクト化を伴う建て替えが行われた。新駅舎には施工・メンテナンス性に優れたコルゲートパイプを用い、将来的にあまり手を加えずに駅舎を維持することを目標としている。

(2) **合築** 鉄道各社と地方自治体が連携し、駅舎と地域の公共施設等と複合して計画する手法。採算性の関係による廃線・廃駅を防ぐことができる他の、地域住民の利用を促し地域活性化にも繋がるとされる。山中（2013）によると、合築駅の発案は9割が自治体からであり、その目的は約半分が地域コミュニティの活性化である。また合築駅は鉄道利用の増加に影響しないとされる。



「女川駅 / 女川町温泉温浴施設ゆぽぽ」(宮城 / 2015年)

東日本大震災で流失した旧女川駅の再建時に仮設住宅に暮らしていた町民たちの要望から既存の温泉施設と駅舎の合築が行われた。駅舎の9割は温泉設備が占めており、町民の拠点として、また町民と観光客のふれあいの場として親しまれている。

(3) **橋上化** 地上駅はその線路によって地域を分断してしまうデメリットがある。そのため老朽化などに伴う駅舎建て替えの際に、自治体の希望から駅舎を橋上化し、自由通路によって地域を繋げようとする場合がある。

④**駅舎コンペ** 1990年代付近から駅舎の改修に際して建築家を交えた設計競技が行われ、駅舎のデザインは多様化した。また2000年代に入ると一般公募でのコンペも行われだし、駅舎デザインに利用者の声が反映されやすくなった。求められる駅舎像もより「地域らしいもの」へと変化している。

「京都駅」(京都/1997年)



駅舎としては異例の**国際指名コンペ方式**で行われ、原広司、安藤忠雄、ベルナール・チュミ、など7名の建築家が参加した。古都の景観を損なわぬよう高さを60mに抑える、建物を分割するなど**圧迫感に配慮**した原広司案が採用となった。



「東京メトロ銀座線 駅デザインコンペ」(2014年～)

2020年の銀座線リニューアルに向けて「下町エリア」(浅草～神田の3駅)、「商業エリア」(三越前～京橋の3駅)、「ビジネスエリア」(新橋～赤坂見附の3駅)、「トレンドエリア」(青山一丁目～渋谷の3駅)、「銀座エリア」(銀座)の計13駅について、各駅ごとのエリアコンセプトを定めた上で一般公募型のコンペを実施した。駅舎コンペのポスターは各駅に掲示され、コンペには建築関係者から小学生まで幅広い層からの応募があった。提案には周辺地域との調和や駅の個性が求められ、入賞案はそれに様々な手法で応えるものであった。

提案課題

提案対象駅について、次の提案を求めます。

1. 駅の個性とともに、機能性を携えたプラットフォームのデザイン提案
2. 駅の顔である改札口周りのデザイン提案
3. 周辺地域の歴史、地域性との調和を考慮した地上出入口のデザイン提案
4. 維持、管理のしやすいデザイン提案



【銀座駅パース】銀座駅周辺に立地する百貨店の品物を駅構内のショーウィンドウに展示する仕掛けを提案している。



【銀座駅パース】ホーム壁面には銀座100年の歴史が映写され、ホーム柱には銀座の柳のモチーフと銀座線カラーであるオレンジが用いられている。

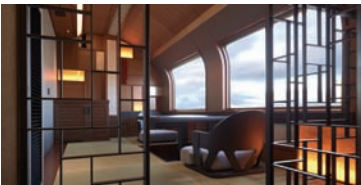


【稲荷町駅パース】木材を用いた天井は家々の連なる街の様子を引用している。

[画像出典：銀座線デザインコンペHP http://www.tokyometro.jp/safety/ginza/competition/2016/result_c1-excellent.html]

図8 銀座線デザインコンペ

クルーズトレイン事業 JR九州の「ななつ星」を皮切りに、国内複数の鉄道事業者が豪華クルーズトレインの運行を始めた。これは電車内での宿泊を基本とし、様々な観光地・駅へと立ち寄り出発駅へ戻ってくる周回型のプランを提供しており、寝台特急とは趣向が全く異なる。この事業において、これまで「目的地までの移動手段」であった鉄道と駅は「観光の目的」として捉えられている。



「TRAIN SUITE 四季島」(JR東日本/2017年)

「年末年始コース」「夏の2泊3日コース」など様々なコースが設定され、数泊の旅において四季折々の景色や味覚を楽しむことができる。また、観光地ではないが駅舎からの眺望が有名な「姨捨駅」などに停車するコースもある。2名1室で30万～150万円程度。

[画像出典：JR東日本 TRAIN SUITE 四季島HP <http://www.jreast.co.jp/shiki-shima/>]

3-3 章結

駅舎は人が集まる場所であり、都市駅ではそのポテンシャルを活かした駅ビルの展開が進んでいる。一方で地方の赤字路線や過疎地域の駅舎はリニューアルに際し、できる限り低コストで維持管理を行えるよう駅舎コンパクト化を行う場合と、合築や橋上化など自治体と一体となり駅舎を建て替える場合がある。自治体と一体化した駅舎作りは地域活性の効果も期待することができ、その場合駅舎は地域の中心としての役割を担う。

また駅舎設計時にデザインコンペが行われ、建築家が設計に関わる事例が増加し、駅舎に多様性が生まれている。そして近年登場した鉄道各社のクルーズトレイン事業により、駅舎は観光の目的地としての役割を持つことも可能になった。こうした傾向から、駅舎のデザインには、その土地ならではの個性である「地域性」が求められるようになったと言える。

第 4 章 事例分析

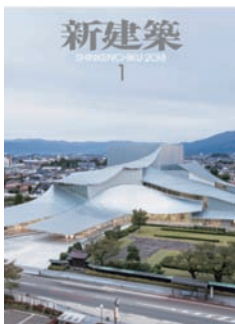
4-1 分析事例と手法

4-2 「主題」

4-3 「参照要素」

4-4 「表現手法」

4-1 分析事例と手法



事例 2000 年以降に発行された新建築に掲載された作品を中心に、建築家が設計を行った駅舎 計 34 事例を分析対象とする（表 1）。

表 1 分析事例表

	No.	駅名	建築年	設計者	所在	規模
橋上駅	B-01	大曲駅	1997	鈴木エドワード	地方	中
	B-02	さいたま新都心駅	2000	鈴木エドワード	都市	大
	B-03	竜王駅	2008	安藤忠雄	地方	中
	B-04	宝積寺駅	2008	隈研吾	地方	中
	B-05	日立駅	2011	妹島和世	地方	大
高架駅	E-01	渋谷駅	2003	隈研吾	都市	巨大
	E-02	日向市駅	2008	内藤廣	地方	中
	E-03	高知駅	2008	内藤廣	地方	中
	E-04	旭川駅	2011	篠原修 / 加藤源 / 内藤廣	地方	中
	E-05	高尾山口駅	2015	隈研吾	都市	中
地上駅	G-01	湯布院駅	1990	磯崎新	地方	中
	G-02	京都駅	1997	原広司	都市	巨大
	G-03	田沢湖駅	1997	坂茂	地方	小
	G-04	岩見沢駅	2005	ワークヴィジョンズ	地方	中
	G-05	知床斜里駅	2007	川人洋志	地方	小
	G-06	中村駅	2010	nextstations	地方	小
	G-07	上野毛駅	2011	安藤忠雄	都市	大
	G-08	三河田原駅	2013	安藤忠雄	都市	中
	G-09	糸魚川駅	2014	安井建築設計事務所	地方	中
	G-10	上州富岡駅	2014	TNA	地方	小
	G-11	女川駅	2015	坂茂	地方	小
	G-12	新白鳥駅	2015	小嶋一浩 / 赤松佳珠子	地方	中
	G-13	高山駅	2016	内藤廣	地方	中
	G-14	熱海駅	2016	クラインダイサムアーキテクツ	地方	大
	G-15	戸越銀座駅	2016	アトリエユニゾン	都市	中
地下駅	U-01	大曲駅	2000	横河健	都市	巨大
	U-02	飯田橋駅	2000	渡辺誠	都市	大
	U-03	新高島駅	2003	山下昌彦 / UG 都市建築	都市	中
	U-04	馬車道駅	2003	内藤廣	都市	大
	U-05	元町中華街駅	2003	伊東豊雄	都市	大
	U-06	みなとみらい駅	2003	早川邦彦	都市	大
	U-07	なにわ橋駅	2008	安井建築設計事務所	都市	中
	U-08	大江橋駅	2008	安井建築設計事務所	都市	中
	U-09	渋谷駅	2008	安藤忠雄	都市	巨大



事例の傾向 前述の 34 事例について、1-2 で行った駅舎分類ごとにその傾向を見る。

①**構造** 最も一般的な駅舎構造である地上駅が全体の 4 割を占めている。ついで多いのは地下駅であるが、新規路線開通に伴ったものである。橋上駅、高架駅は 5 事例ずつと少数であり、特に橋上駅は 2011 年以降建築家による新築・改装は行われていない（図 9）。

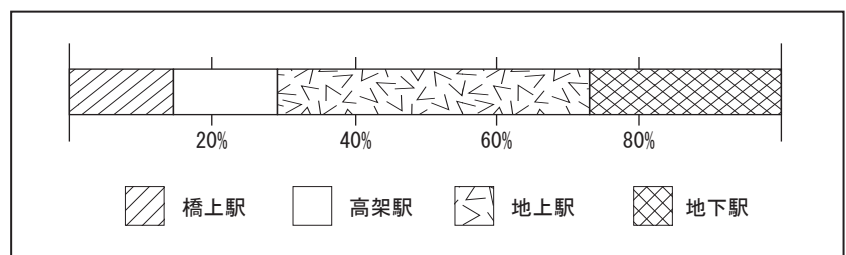


図 9 事例の構造的傾向

②**規模** 駅舎規模で見ると、1 日の利用人数が 1 万人以下である中・小規模駅が事例の 7 割弱を占めていることが分かる（図 10）。

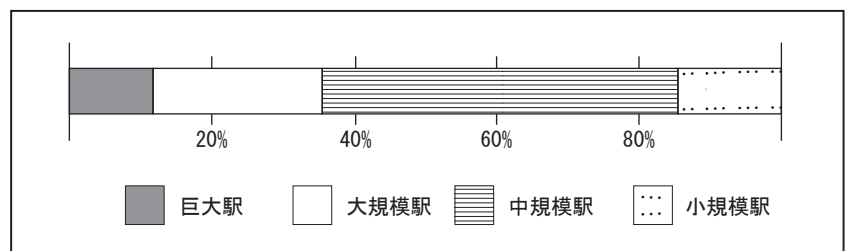


図 10 事例の規模傾向

③**所在地** 都市駅が 16 事例、地方駅が 18 事例である。都市地方関係なく駅舎の改修・新築が行われている。

分析手法 ①設計のイメージ・目的を「主題」②それを実現する際に参考にした地域の要素を「参照要素」③主題を実現するために実際に行った建築的操作・行動を「表現手法」として事例より抽出する(図11)


	<p>例) G-10 上州富岡駅</p> <p>～富岡の街に散りばめられたように使われている「煉瓦」で人が滞在する駅をつくれなかと考えました。～<u>鉄骨造とテンションをかけた煉瓦</u>造りの駅をつくろうと考えたのです(新建築 2014-5)</p>	<p>—— 主題</p> <p>----- 参照要素</p> <p>□ 表現手法</p>
	<p>(Note: The text in the image contains underlined and dashed lines corresponding to the legend. The underlined text is '鉄骨造とテンションをかけた煉瓦' and the dashed text is '～富岡の街に散りばめられたように使われている「煉瓦」で人が滞在する駅をつくれなかと考えました。～')</p>	

図11 分析手法例

4-2 「主題」

事例から抽出した46の「主題」を【地域表現型】【機能提供型】【ランドマーク型】【建築型】の4つに分類した(図12)。

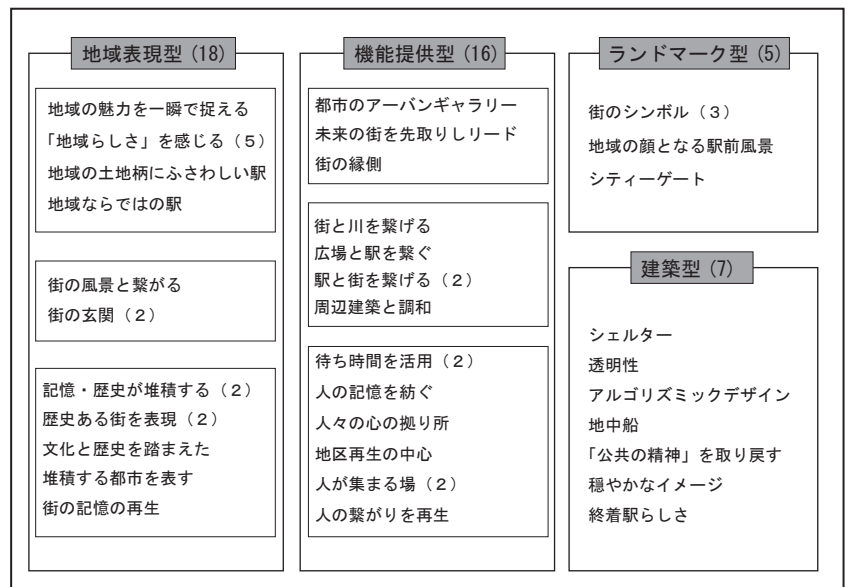


図12 主題の分類

※ ()内の数字は当該「主題」数を示す

「主題」の傾向

【地域表現型】は駅舎で地域性を表現しようとする主題であり、主題の中では最多となっている。「地域らしさ」「土地柄」といった漠然とした主題が多く、建築家はその地域をどう捉えているかに設計が左右されると言える。地域の歴史に言及した主題が見られる。

【機能提供型】は駅が都市的な役割を持つもので、**【地域表現型】**とほぼ同数抽出された。都市の中での駅の位置付けに言及したものと利用者視点での主題に大きく二分される。都市的なスケールでは都市や駅を繋げることに言及した主題が多い。利用者視点では人を繋げる、集めるなど、人が集まる場所としての特性を活かしている。

【ランドマーク型】は駅舎自体がその地域のシンボル・ランドマークになることを目指すもので、数は5つと主題の中で最少である。

【建築型】は地域に関係無く建築そのもののあり方について言及している。

表2 事例主題表

No.	駅名	建設年	駅構造	所在	規模	主題				
						内容	分類			
							地域表現	機能提供	ランドマーク	建築的 主題
B-01	大曲駅	1997年	橋上駅	地方	中	街のシンボル			●	
B-02	さいたま新都心駅	2000年	橋上駅	都市	大	暖かさ心地よさをもたらすシェルター				●
B-03	童王駅	2008年	橋上駅	地方	中	自然の魅力を一瞬で捉える	●			
B-03	童王駅	2008年	橋上駅	地方	中	シンボルとなるような駅			●	
B-03	童王駅	2008年	橋上駅	地方	中	人々の心の拠り所		●		
B-04	宝積寺駅	2008年	橋上駅	地方	中	街の風景とつながる	●			
B-04	宝積寺駅	2008年	橋上駅	地方	中	広場と駅を繋ぐ		●		
B-05	日立駅	2011年	橋上駅	地方	大	日立らしさを感じる	●			
B-05	日立駅	2011年	橋上駅	地方	大	日立らしさを感じる	●			
B-05	日立駅	2011年	橋上駅	地方	大	日立らしさを感じる	●			
E-01	渋谷駅	2003年	高架駅	都市	巨大	渋谷的な透明性を立ち上げる				●
E-02	日向市駅	2008年	高架駅	地方	中	地区再生の中心となる		●		
E-03	高知駅	2008年	高架駅	地方	中	高知の土地柄にふさわしい駅	●			
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	旭川らしさを創出する	●			
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	旭川らしさを創出する	●			
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	市民との距離を縮める		●		
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	街と川を繋げる		●		
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	人が集まれる場		●		
E-05	高尾山口駅	2015年	高架駅	都市	中	高尾山口ならではの駅	●			
E-05	高尾山口駅	2015年	高架駅	都市	中	人を集め駅周辺の活性化		●		
G-01	湯布院駅	1991年	地上駅	地方	中	待ち時間を最大限に活用する		●		
G-01	湯布院駅	1990年	地上駅	地方	中	湯布院のシンボルとしての駅			●	
G-02	京都駅	1997年	地上駅	都市	巨大	京都は歴史への門である	●			
G-03	田沢湖駅	1997年	地上駅	地方	小	秋田らしさを出す	●			
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	街の記憶の再生	●			
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	街の記憶の再生	●			
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	街の記憶の再生	●			
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	人と人との繋がりの再生		●		
G-05	知床斜里駅	2007年	地上駅	地方	小	人の記憶を紡ぐ	●			
G-05	知床斜里駅	2007年	地上駅	地方	小	街のゲートとなる	●			
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	待ち時間を最大限に活用する		●		
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	駅で「公共の精神」を取り戻す				●
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	駅で「公共の精神」を取り戻す				●
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	駅で「公共の精神」を取り戻す				●
G-07	上野毛駅	2011年	地上駅	都市	大	人の集まる場		●		
G-07	上野毛駅	2011年	地上駅	都市	大	地域の顔となる個性的な駅前風景			●	
G-08	三河田原駅	2013年	地上駅	都市	中	心が集まる種やかなイメージ				●
G-09	糸魚川駅	2014年	地上駅	地方	中	街らしさ	●			
G-09	糸魚川駅	2014年	地上駅	地方	中	街らしさ	●			
G-10	上州富岡駅	2014年	地上駅	地方	小	駅と街の繋がり		●		
G-10	上州富岡駅	2014年	地上駅	地方	小	街の縁側のような駅		●		
G-11	女川駅	2015年	地上駅	地方	小	終着駅らしさ				●
G-11	女川駅	2015年	地上駅	地方	小	町民と観光客の交流の場		●		
G-12	新白鳥駅	2015年	地上駅	地方	中	シティーゲート			●	
G-13	高山駅	2016年	地上駅	地方	中	街の玄関	●			
G-13	高山駅	2016年	地上駅	地方	中	街の玄関	●			
G-14	熱海駅	2016年	地上駅	地方	大	熱海らしくてこれまでにない駅	●			
G-14	熱海駅	2016年	地上駅	地方	大	街との連続性を生み出す	●			
G-15	戸越銀座駅	2016年	地上駅	都市	中	地域らしさ	●			
G-15	戸越銀座駅	2016年	地上駅	都市	中	地域活性化		●		
U-01	大門駅	2000年	地下駅	都市	巨大					●
U-02	飯田橋駅	2000年	地下駅	都市	大	(アルゴリズムック・デザイン?)				●
U-03	新高島駅	2003年	地下駅	都市	中	周辺建築との調和		●		
U-03	新高島駅	2003年	地下駅	都市	中	未来の街を先取りしリードする		●		
U-04	馬車道駅	2003年	地下駅	都市	大	歴史・記憶が堆積する駅	●			
U-04	馬車道駅	2003年	地下駅	都市	大	歴史・記憶が堆積する駅	●			
U-05	元町中華街駅	2003年	地下駅	都市	大	横浜の歴史と文化を編集した『本の駅』	●			
U-06	みなとみらい駅	2003年	地下駅	都市	大	(都市の)アーバンギャラリー		●		
U-06	みなとみらい駅	2003年	地下駅	都市	大	(都市の)アーバンギャラリー		●		
U-07	なにわ橋駅	2008年	地下駅	都市	中	歴史ある街の趣を表現	●			
U-08	大江橋駅	2008年	地下駅	都市	中	文化と歴史を踏まえた	●			
U-08	大江橋駅	2008年	地下駅	都市	中	堆積する都市の重厚さを醸し出す	●			
U-09	渋谷駅	2008年	地下駅	都市	巨大	地宙船のような				●

「主題」と構造

第2章で行った構造別での分類ごとに主題の傾向を見る（図13）。

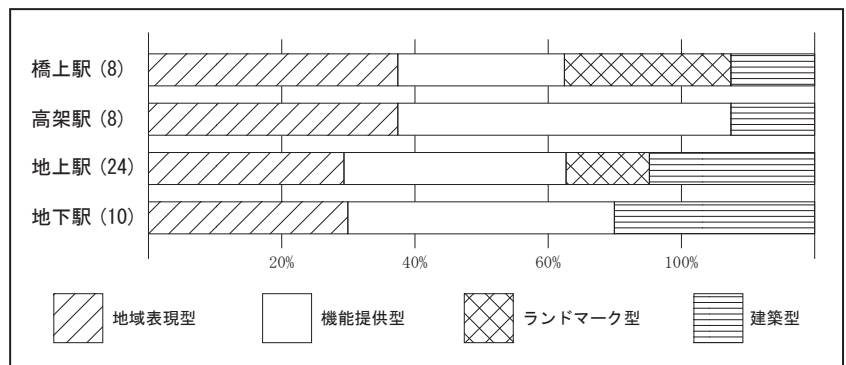
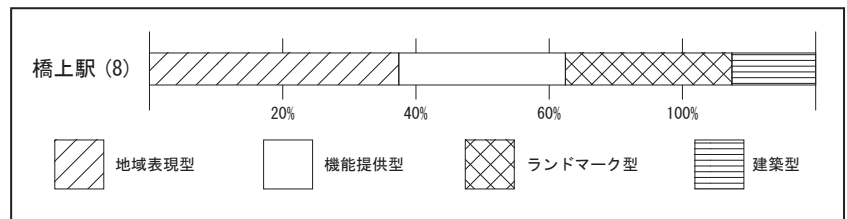


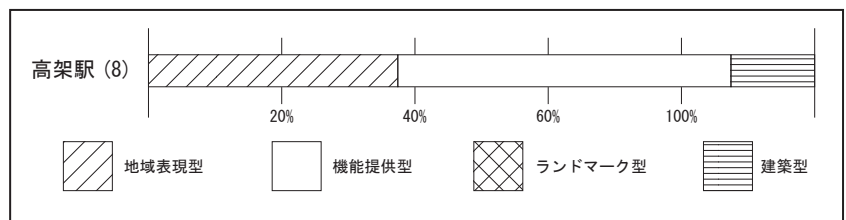
図13 「主題」と駅舎構造

橋上駅 全分類の主題を網羅している。**【地域表現型】**が最多である。「街の風景と繋がる (B-04)」「自然の魅力を一瞬で捉える (B-03)」など**視覚的な主題**が特徴的と言える。また橋上駅はその構造的な特性から線路により分断されていた地域の交通を円滑にすることが可能であるが「繋げる (B-04)」という主題は1事例しか見られない。**【ランドマーク型】**も次いで多い。駅舎が橋上に存在するためランドマークとして扱いやすいという理由によると推測される。



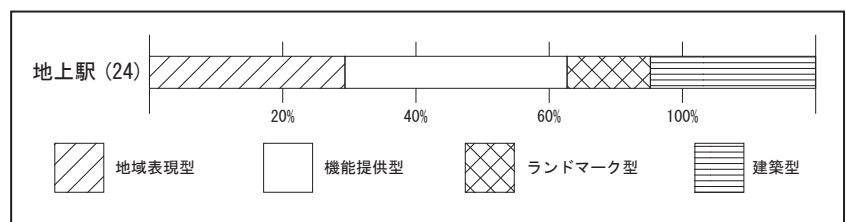
No.	駅名	建設年	駅構造	所在	規模	主題				
						内容	地域表現	機能提供	ランドマーク	建築的 主題
B-01	大曲駅	1997年	橋上駅	地方	中	街のシンボル			●	
B-02	さいたま新都心駅	2000年	橋上駅	都市	大	暖かさ心地よさをもたらすシェルター				●
B-03	竜王駅	2008年	橋上駅	地方	中	自然の魅力を一瞬で捉える	●			
B-03	竜王駅	2008年	橋上駅	地方	中	シンボルとなるような駅				●
B-03	竜王駅	2008年	橋上駅	地方	中	人々の心の拠り所		●		
B-04	宝積寺駅	2008年	橋上駅	地方	中	街の風景とつながる	●			
B-04	宝積寺駅	2008年	橋上駅	地方	中	広場と駅を繋ぐ		●		
B-05	日立駅	2011年	橋上駅	地方	大	日立ちしきを感じる	●			

高架駅 全体の傾向と同じく【**地域表現型**】と【**機能提供型**】が突出して多い。高架駅も橋上駅と同じく駅舎がGLより上に位置するが、橋上駅と異なり【**ランドマーク型**】の主題は存在しない。一方で【**機能提供型**】の主題では「**地域再生の中心 (E-02)**」「**駅周辺の活性化 (E-05)**」など**地域活性化に取り組む主題**が多い。



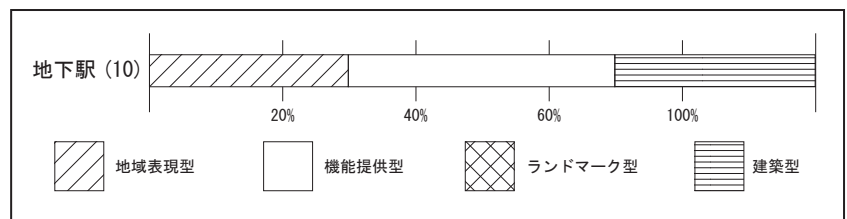
No.	駅名	建設年	駅構造	所在	規模	内容	主題			
							地域表現	機能提供	ランドマーク	建築的 主題
E-01	渋谷駅	2003年	高架駅	都市	巨大	渋谷的な透明性を立ち上げる				●
E-02	日向市駅	2008年	高架駅	地方	中	地区再生の中心となる		●		
E-03	高知駅	2008年	高架駅	地方	中	高知の土地柄にふさわしい駅	●			
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	旭川らしさを創出する	●			
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	市民との距離を縮める		●		
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	街と川を繋げる		●		
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	人が集まれる場		●		
E-05	高尾山口駅	2015年	高架駅	都市	中	高尾山口ならではの駅	●			
E-05	高尾山口駅	2015年	高架駅	都市	中	人を集め駅周辺の活性化		●		

地上駅 4 分類にわたり幅広い**主題**を持ち、全体の傾向と同じく【機能提供型】と【地域表現型】が主要な主題となっている。【機能提供型】では人の集まる場所・交流の場所として駅を計画している。また「待ち時間を活用 (G-02、G-06)」は駅舎の既存の機能や使われ方を再考する主題である。【地域表現型】では「土地らしさ」の表現のほかに、「土地の玄関」としての意識が強いことが読み取れる。



No.	駅名	建設年	駅構造	所在	規模	内容	主題			
							地域表現	機能提供	ランドマーク	建築的 主題
G-01	湯布院駅	1991年	地上駅	地方	中	待ち時間を最大限に活用する		●		
G-01	湯布院駅	1990年	地上駅	地方	中	湯布院のシンボルとしての駅			●	
G-02	京都駅	1997年	地上駅	都市	巨大	京都は歴史への門である	●			
G-03	田沢湖駅	1997年	地上駅	地方	小	秋田らしさを出す	●			
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	街の記憶の再生	●			
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	人と人の繋がりの再生		●		
G-05	知床斜里駅	2007年	地上駅	地方	小	人の記憶を紡ぐ	●			
G-05	知床斜里駅	2007年	地上駅	地方	小	街のゲートとなる	●			
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	待ち時間を最大限に活用する		●		
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	駅で「公共の精神」を取り戻す				●
G-07	上野毛駅	2011年	地上駅	都市	大	人の集まる場		●		
G-07	上野毛駅	2011年	地上駅	都市	大	地域の顔となる個性的な駅前風景			●	
G-08	三河田原駅	2013年	地上駅	都市	中	心が集まる穏やかなイメージ				●
G-09	糸魚川駅	2014年	地上駅	地方	中	街らしさ	●			
G-10	上州富岡駅	2014年	地上駅	地方	小	駅と街の繋がりが		●		
G-10	上州富岡駅	2014年	地上駅	地方	小	街の縁側のような駅		●		
G-11	女川駅	2015年	地上駅	地方	小	終着駅らしさ				●
G-11	女川駅	2015年	地上駅	地方	小	町民と観光客の交流の場		●		
G-12	新白島駅	2015年	地上駅	地方	中	シティーゲート			●	
G-13	高山駅	2016年	地上駅	地方	中	街の玄関	●			
G-14	熱海駅	2016年	地上駅	地方	大	熱海らしくてこれまでにない駅	●			
G-14	熱海駅	2016年	地上駅	地方	大	街との連続性を生み出す	●			
G-15	戸越銀座駅	2016年	地上駅	都市	中	地域らしさ	●			
G-15	戸越銀座駅	2016年	地上駅	都市	中	地域活性化		●		

地下駅 駅上屋しか地上に突出しない為【ランドマーク型】の主題は存在しない。一方【地域表現型】では「歴史・記憶が堆積する駅(U-04)」のように街の歴史を表現するものが多い。また【機能提供型】は「都市のアーバンギャラリー(U-06)」など利用者目線ではなく都市の中での駅舎の役割に言及するものが主体である。【建築型】の割合が4構造のうちで一番高いことが特徴的であり、「宇宙船のような(U-9)」などの主題が含まれている。



No.	駅名	建設年	駅構造	所在	規模	主題				
						内容	地域表現	機能提供	ランドマーク	建築的 主題
U-01	大門駅	2000年	地下駅	都市	巨大					●
U-02	飯田橋駅	2000年	地下駅	都市	大	(アルゴリズムック・デザイン?)				●
U-03	新高島駅	2003年	地下駅	都市	中	周辺建築との調和		●		
U-03	新高島駅	2003年	地下駅	都市	中	未来の街を先取りリードする		●		
U-04	馬車道駅	2003年	地下駅	都市	大	歴史・記憶が堆積する駅	●	●		
U-05	元町中華街駅	2003年	地下駅	都市	大	横浜の歴史と文化を編集した『本の駅』	●			
U-06	みなとみらい駅	2003年	地下駅	都市	大	(都市の)アーバンギャラリー		●		
U-07	なにわ橋駅	2008年	地下駅	都市	中	歴史ある街の趣を表現	●			
U-08	大江橋駅	2008年	地下駅	都市	中	文化と歴史を踏まえた	●			
U-08	大江橋駅	2008年	地下駅	都市	中	堆積する都市の重厚さを醸し出す	●			
U-09	渋谷駅	2008年	地下駅	都市	巨大	宇宙船のような				●

4-3 「参照要素」

事例から抽出した64の「参照要素」をその内容から[眺望][環境][産業][歴史][街並み][人][なし]の7種類に分類した(図14)。

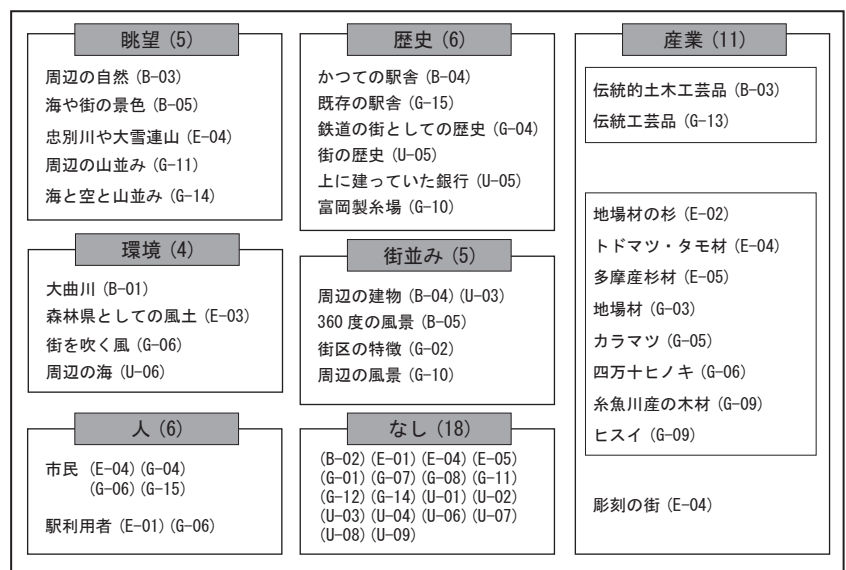


図14 「参照要素」の分類

※ () 内の数字は当該「参照要素」数を示す

「参照要素」の傾向

駅舎設計時に地域の要素を参考にせず行う【なし】が最多の3割を占めた。【産業】が次に多く全体の2割を占める。地域の**伝統工芸品**を参考とする場合、**地場産材**を参考にする場合の2タイプに大きく分けられる。【歴史】は地域の歴史や、既存の歴史的な建築を参考にしている。【人】は利用者や市民のニーズを参考に設計を行うものであり、【歴史】と同数見受けられた。【眺望】は自然的な眺望、【街並み】は自然を除いた街の眺望を参照している。【環境】は風土や気候といった自然環境を参照するものである。

表3 事例「参照要素」表

No.	駅名	建設年	駅構造	所在	規模	内容	参照要素										
							分類										
							自然		文化		都市		なし				
眺望	環境	産業	歴史	街並み	人												
B-01	大曲駅	1997年	橋上駅	地方	中	川		●									
B-02	さいたま新都心駅	2000年	橋上駅	都市	大												●
B-03	竜王駅	2008年	橋上駅	地方	中	周辺の自然	●										
B-03	竜王駅	2008年	橋上駅	地方	中	伝統的土木工作物			●								
B-03	竜王駅	2008年	橋上駅	地方	中	周辺の自然	●										
B-04	宝積寺駅	2008年	橋上駅	地方	中	かつての鉄道駅舎				●							
B-04	宝積寺駅	2008年	橋上駅	地方	中	周辺の建物					●						
B-05	日立駅	2011年	橋上駅	地方	大	360度の風景					●						
B-05	日立駅	2011年	橋上駅	地方	大	海や街の景色	●										
B-05	日立駅	2011年	橋上駅	地方	大	海や街の景色	●										
E-01	渋谷駅	2003年	高架駅	都市	巨大												●
E-02	日向市駅	2008年	高架駅	地方	中	地場材			●								
E-03	高知駅	2008年	高架駅	地方	中	森林県としての風土		●									
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	地場材			●								
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	「彫刻の街」			●								
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	市民								●			
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	忠別川・大雪連山	●										
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中												●
E-05	高尾山口駅	2015年	高架駅	都市	中	地場材			●								
E-05	高尾山口駅	2015年	高架駅	都市	中												●
G-01	湯布院駅	1991年	地上駅	地方	中	利用者										●	
G-01	湯布院駅	1990年	地上駅	地方	中												●
G-02	京都駅	1997年	地上駅	都市	巨大	街区の特徴					●						
G-03	田沢湖駅	1997年	地上駅	地方	小	地場材			●								
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	鉄道の街としての歴史				●							
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	鉄道の街としての歴史				●							
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	鉄道の街としての歴史				●							
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	市民								●			
G-05	知床斜里駅	2007年	地上駅	地方	小	地場材			●								
G-05	知床斜里駅	2007年	地上駅	地方	小	地場材			●								
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	利用者										●	
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	市民のニーズ										●	
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	地場材			●								
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	風		●									
G-07	上野毛駅	2011年	地上駅	都市	大												●
G-07	上野毛駅	2011年	地上駅	都市	大												●
G-08	三河田原駅	2013年	地上駅	都市	中												●
G-09	糸魚川駅	2014年	地上駅	地方	中	地場材			●								
G-09	糸魚川駅	2014年	地上駅	地方	中	糸魚川で産出されたヒスイ			●								
G-10	上州富岡駅	2014年	地上駅	地方	小	周辺風景					●						
G-10	上州富岡駅	2014年	地上駅	地方	小	街と富岡製糸工場					●						
G-11	女川駅	2015年	地上駅	地方	小	周辺の山並み	●										
G-11	女川駅	2015年	地上駅	地方	小												●
G-12	新白島駅	2015年	地上駅	地方	中												●
G-13	高山駅	2016年	地上駅	地方	中	伝統工芸			●								
G-13	高山駅	2016年	地上駅	地方	中	伝統工芸			●								
G-14	熱海駅	2016年	地上駅	地方	大	海と空と山並み	●										
G-14	熱海駅	2016年	地上駅	地方	大												●
G-15	戸越銀座駅	2016年	地上駅	都市	中	既存の駅舎					●						
G-15	戸越銀座駅	2016年	地上駅	都市	中	市民										●	
U-01	大門駅	2000年	地下駅	都市	巨大												●
U-02	飯田橋駅	2000年	地下駅	都市	大												●
U-03	新高島駅	2003年	地下駅	都市	中	周囲の建物						●					
U-03	新高島駅	2003年	地下駅	都市	中												●
U-04	馬車道駅	2003年	地下駅	都市	大	上に建っていた銀行				●							
U-04	馬車道駅	2003年	地下駅	都市	大												●
U-05	元町中華街駅	2003年	地下駅	都市	大	黒船など				●							
U-06	みなとみらい駅	2003年	地下駅	都市	大	海		●									
U-06	みなとみらい駅	2003年	地下駅	都市	大												●
U-07	なにわ橋駅	2008年	地下駅	都市	中												●
U-08	大江橋駅	2008年	地下駅	都市	中												●
U-08	大江橋駅	2008年	地下駅	都市	中												●
U-09	渋谷駅	2008年	地下駅	都市	巨大												●

「参照要素」と構造

駅舎構造ごとに「参照要素」の傾向を見る（図15）。

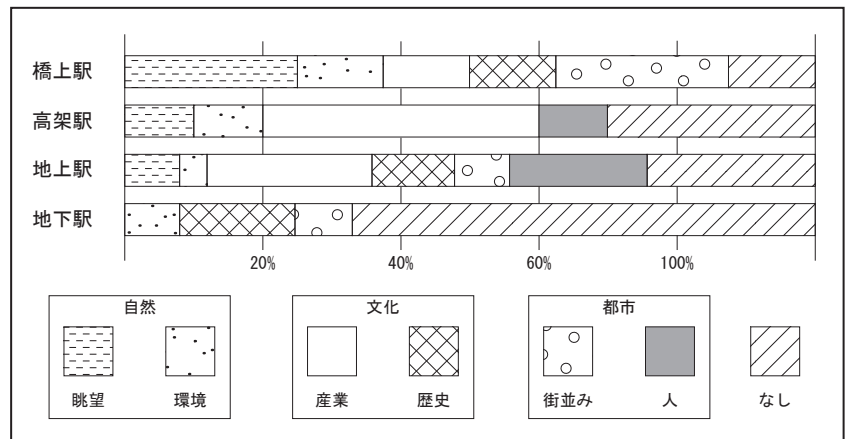
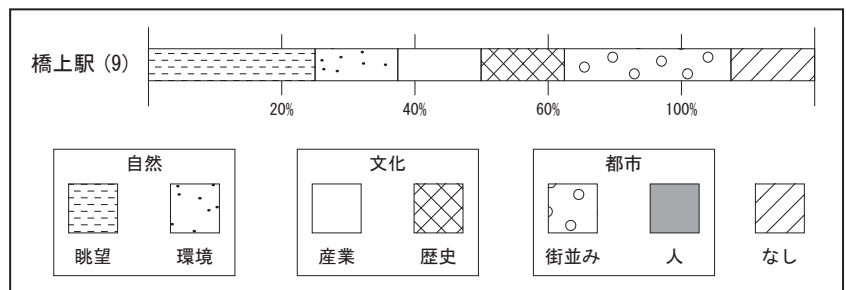


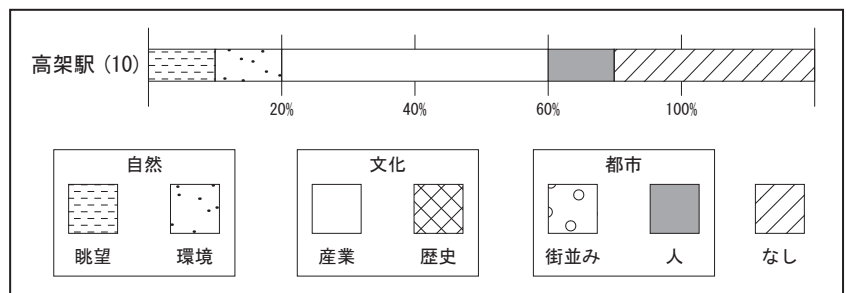
図15 「参照要素」と構造

橋上駅〔自然〕に属するものが最多であり4割近くを占めている。(B-1)(B-3)(B-5)では駅舎周辺の山や海、川といった自然環境を参照している。また、〔眺望〕と〔街並み〕を合わせると全体の半分を占めることがわかる。橋上駅は利用者の視点が高く周辺を見渡しやすいためであると考えられる。〔人〕を除いた全ての「参照要素」を網羅しており、様々な視点から地域の要素を取り入れている。



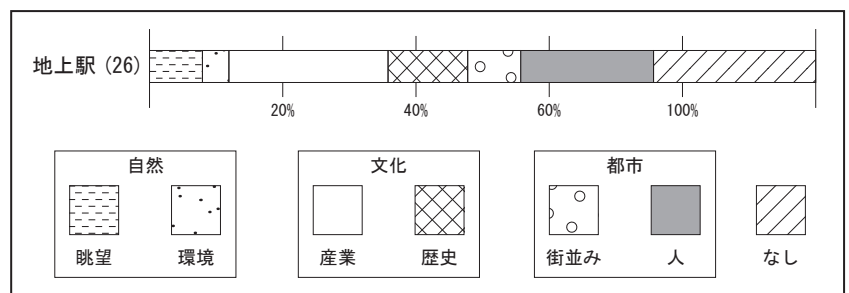
No.	駅名	建設年	駅構造	所在	規模	内容	参照要素							
							分類							
							自然		文化		都市		なし	
眺望	環境	産業	歴史	街並み	人									
B-01	大曲駅	1997年	橋上駅	地方	中	川		●						
B-02	さいたま新都心駅	2000年	橋上駅	都市	大								●	
B-03	竜王駅	2008年	橋上駅	地方	中	周辺の自然	●							
B-03	竜王駅	2008年	橋上駅	地方	中	伝統的土木工作物			●					
B-03	竜王駅	2008年	橋上駅	地方	中	周辺の自然	●							
B-04	宝積寺駅	2008年	橋上駅	地方	中	かつての鉄道駅舎				●				
B-04	宝積寺駅	2008年	橋上駅	地方	中	周辺の建物					●			
B-05	日立駅	2011年	橋上駅	地方	大	360度の風景						●		
B-05	日立駅	2011年	橋上駅	地方	大	海や街の景色	●							

高架駅 [産業] が4割を占め、(E-02) (E-04) (E-05) はどれも地域の地場産材を参照している。高架駅は橋上駅と同じく利用者の視点が高くなるが、[街並み]を参照する事例はなく[眺望]も(E-04)のみであり橋上駅と比較して視覚的な情報は重要視されていない。また駅舎が地上にある3種類の中で最も[なし]の割合が高い。



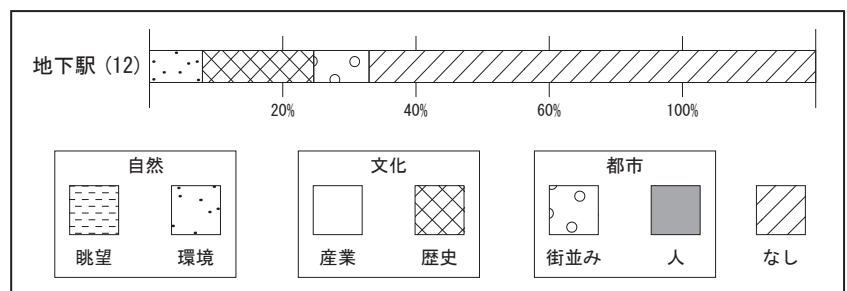
No.	駅名	建設年	駅構造	所在	規模	内容	参照要素						
							分類						
							自然		文化		都市		
眺望	環境	産業	歴史	街並み	人								
E-01	渋谷駅	2003年	高架駅	都市	巨大								●
E-02	日向市駅	2008年	高架駅	地方	中	地場材			●				
E-03	高知駅	2008年	高架駅	地方	中	森林県としての風土		●					
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	地場材			●				
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	「彫刻の街」			●				
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	市民						●	
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	忠別川・大雪連山	●						
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中								●
E-05	高尾山口駅	2015年	高架駅	都市	中	地場材			●				
E-05	高尾山口駅	2015年	高架駅	都市	中								●

地上駅 全ての「参照要素」を網羅している。[なし]と並んで[産業]の割合が高く、その内容は全て地場産材を参照するものである。また駅構造4種類中[人]の割合が最多であることが特徴的であり、(G-04) (G-06) (G-15) では市民のニーズを参照している。



No.	駅名	建設年	駅構造	所在	規模	内容	参照要素						
							分類						
							自然 眺望	自然 環境	文化 産業	文化 歴史	都市 街並み	都市 人	なし
G-01	湯布院駅	1991年	地上駅	地方	中	利用者						●	
G-01	湯布院駅	1990年	地上駅	地方	中								●
G-02	京都駅	1997年	地上駅	都市	巨大	街区の特徴					●		
G-03	田沢湖駅	1997年	地上駅	地方	小	地場材			●				
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	鉄道の街としての歴史				●			
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	市民						●	
G-05	知床斜里駅	2007年	地上駅	地方	小	地場材			●				
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	利用者						●	
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	市民のニーズ						●	
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	地場材			●				
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	風		●					
G-07	上野毛駅	2011年	地上駅	都市	大								●
G-07	上野毛駅	2011年	地上駅	都市	大								●
G-08	三河田原駅	2013年	地上駅	都市	中								●
G-09	糸魚川駅	2014年	地上駅	地方	中	地場材			●				
G-09	糸魚川駅	2014年	地上駅	地方	中	糸魚川で産出されたヒスイ			●				
G-10	上州富岡駅	2014年	地上駅	地方	小	周辺風景					●		
G-10	上州富岡駅	2014年	地上駅	地方	小	街と富岡製糸工場				●			
G-11	女川駅	2015年	地上駅	地方	小	周辺の山並み	●						
G-11	女川駅	2015年	地上駅	地方	小								●
G-12	新白島駅	2015年	地上駅	地方	中								●
G-13	高山駅	2016年	地上駅	地方	中	伝統工芸			●				
G-14	熱海駅	2016年	地上駅	地方	大	海と空と山並み	●						
G-14	熱海駅	2016年	地上駅	地方	大								●
G-15	戸越銀座駅	2016年	地上駅	都市	中	既存の駅舎				●			
G-15	戸越銀座駅	2016年	地上駅	都市	中	市民						●	

地下駅 [なし] の割合が非常に高いことが特徴的である。地下駅の多くは地域と視覚的連続性が無いため、地域を参照せず独自の空間を設計していると考えられる。また (U-04) (U-05) では地域性を表す手段としてその地域の歴史が用いられている。



No.	駅名	建設年	駅構造	所在	規模	内容	参照要素						
							分類						
							自然		文化		都市		なし
眺望	環境	産業	歴史	街並み	人								
U-01	大門駅	2000年	地下駅	都市	巨大								●
U-02	飯田橋駅	2000年	地下駅	都市	大								●
U-03	新高島駅	2003年	地下駅	都市	中	周囲の建物						●	
U-03	新高島駅	2003年	地下駅	都市	中								●
U-04	馬車道駅	2003年	地下駅	都市	大	上に建っていた銀行						●	
U-04	馬車道駅	2003年	地下駅	都市	大								●
U-05	元町中華街駅	2003年	地下駅	都市	大	黒船など						●	
U-06	みなとみらい駅	2003年	地下駅	都市	大	海		●					
U-06	みなとみらい駅	2003年	地下駅	都市	大								●
U-07	なにわ橋駅	2008年	地下駅	都市	中								●
U-08	大江橋駅	2008年	地下駅	都市	中								●
U-09	渋谷駅	2008年	地下駅	都市	巨大								●

【地域表現型】と「参照要素」

地域性を駅舎で表現する主題である【地域表現型】は、その内容により大きく3種類に分類することができる(図16)。

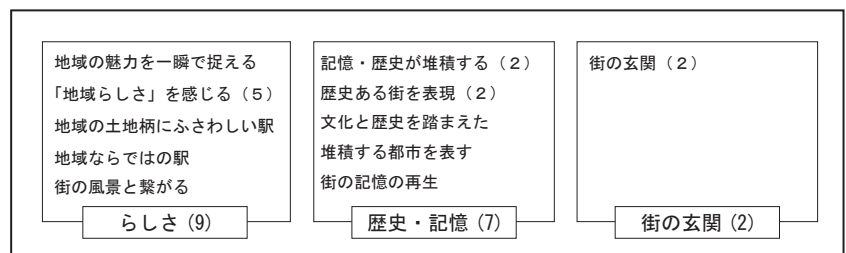


図16 【地域表現型】主題の分類

【地域表現型】の事例の主題と「参照要素」照らし合わせる（表4）。

表4【地域表現型】事例と参照要素

No.	駅名	駅構造	所在	規模	主題			参照要素									
					内容	地域表現			内容	分類							
						らしさ	歴史	玄関		自然		文化		都市		なし	
眺望	環境	産業	歴史	街並み	人												
B-03	竜王駅	橋上駅	地方	中	自然の魅力を一瞬で捉える	●			周辺の自然	●							
B-04	宝積寺駅	橋上駅	地方	中	街の風景とつながる	●			かつての鉄道駅舎				●				
B-05	日立駅	橋上駅	地方	大	日立らしさを感じる	●			360度の風景					●			
B-05	日立駅	橋上駅	地方	大	日立らしさを感じる	●			海や街の景色	●							
E-03	高知駅	高架駅	地方	中	高知の土地柄にふさわしい駅	●			森林県としての風土		●						
E-04	旭川駅	高架駅	地方	中	旭川らしさを創出する	●			地場材			●					
E-04	旭川駅	高架駅	地方	中	旭川らしさを創出する	●			「彫刻の街」			●					
E-05	高尾山口駅	高架駅	都市	中	高尾山口ならではの駅	●			地場材			●					
G-02	京都駅	地上駅	都市	巨大	京都は歴史への門である	●			街区の特徴					●			
G-03	田沢湖駅	地上駅	地方	小	秋田らしさを出す	●			地場材			●					
G-04	岩見沢駅	地上駅	地方	中	街の記憶の再生		●		鉄道の街としての歴史				●				
G-05	知床斜里駅	地上駅	地方	小	人の記憶を紡ぐ		●		地場材			●					
G-05	知床斜里駅	地上駅	地方	小	街のゲートとなる			●	地場材			●					
G-09	糸魚川駅	地上駅	地方	中	街らしさ	●			地場材			●					
G-09	糸魚川駅	地上駅	地方	中	街らしさ	●			糸魚川で産出されたヒスイ			●					
G-13	高山駅	地上駅	地方	中	街の玄関			●	伝統工芸			●					
G-14	熱海駅	地上駅	地方	大	熱海らしくてこれまでにない駅	●			海と空と山並み	●							
G-14	熱海駅	地上駅	地方	大	街との連続性を生み出す	●											●
G-15	戸越銀座駅	地上駅	都市	中	地域らしさ	●			既存の駅舎				●				
U-04	馬車道駅	地下駅	都市	大	歴史・記憶が堆積する駅		●		上に建っていた銀行				●				
U-04	馬車道駅	地下駅	都市	大	歴史・記憶が堆積する駅		●										●
U-05	元町中華街駅	地下駅	都市	大	横浜の歴史と文化を編集した『本の駅』		●		黒船など				●				
U-07	なにわ橋駅	地下駅	都市	中	歴史ある街の趣を表現		●										●
U-08	大江橋駅	地下駅	都市	中	文化と歴史を踏まえた		●										●
U-08	大江橋駅	地下駅	都市	中	堆積する都市の重厚さを醸し出す		●										●

らしさ 地域らしさを表現する主題を持つ事例の参照要素は〔産業〕が高い割合を占め、その多くは地場産材であった。〔街並み〕〔眺望〕といった視覚的な要素が多いことも特徴である。

	自然		文化		都市		なし	計
	眺望	環境	産業	歴史	街並み	人		
らしさ	3	1	6	2	2		1	15

No.	駅名	駅構造	所在	規模	主題			参照要素										
					内容	地域表現			内容	分類								
						らしさ	歴史	玄関		自然		文化		都市		なし		
		眺望	環境	産業	歴史	街並み	人											
B-03	竜王駅	橋上駅	地方	中	自然の魅力を一瞬で捉える	●			周辺の自然	●								
B-04	宝積寺駅	橋上駅	地方	中	街の風景とつながる	●			かつての鉄道駅舎				●					
B-05	日立駅	橋上駅	地方	大	日立らしさを感じる	●			360度の風景					●				
B-05	日立駅	橋上駅	地方	大	日立らしさを感じる	●			海や街の景色	●								
E-03	高知駅	高架駅	地方	中	高知の土地柄にふさわしい駅	●			森林県としての風土		●							
E-04	旭川駅	高架駅	地方	中	旭川らしさを創出する	●			地場材			●						
E-04	旭川駅	高架駅	地方	中	旭川らしさを創出する	●			「彫刻の街」			●						
E-05	高尾山口駅	高架駅	都市	中	高尾山口ならではの駅	●			地場材			●						
G-02	京都駅	地上駅	都市	巨大	京都は歴史への門である	●			街区の特徴					●				
G-03	田沢湖駅	地上駅	地方	小	秋田らしさを出す	●			地場材			●						
G-09	糸魚川駅	地上駅	地方	中	街らしさ	●			地場材			●						
G-09	糸魚川駅	地上駅	地方	中	街らしさ	●			糸魚川で産出されたヒスイ			●						
G-14	熱海駅	地上駅	地方	大	熱海らしくてこれまでにない駅	●			海と空と山並み	●								
G-14	熱海駅	地上駅	地方	大	街との連続性を生み出す	●												●
G-15	戸越銀座駅	地上駅	都市	中	地域らしさ	●			既存の駅舎					●				

歴史 地域の歴史を表現する主題を持つ事例の参照要素は[なし]が最多であり、この主題を持つ事例は必ずしもその地域の実際の歴史を表現しないことが明らかになった。

	自然		文化		都市		なし	計
	眺望	環境	産業	歴史	街並み	人		
歴史			1	3	3		4	11



U-15 元町中華街駅 「横浜の歴史と文化を編集した『本の駅』」という主題を持つ。横浜の港町としての歴史が絵巻物のように駅舎壁面に描かれており、駅を利用するだけでその土地の歴史を感じることができる。

No.	駅名	駅構造	所在	規模	主題			参照要素								
					内容	地域表現			内容	分類				なし		
						らしさ	歴史	玄関		自然	文化	都市	なし			
眺望	環境	産業	歴史	街並み	人											
G-04	岩見沢駅	地上駅	地方	中	街の記憶の再生		●		鉄道の街としての歴史			●				
G-05	知床斜里駅	地上駅	地方	小	人の記憶を紡ぐ		●		地場材			●				
U-04	馬車道駅	地下駅	都市	大	歴史・記憶が堆積する駅		●		上に建っていた銀行				●			
U-04	馬車道駅	地下駅	都市	大	歴史・記憶が堆積する駅		●									●
U-05	元町中華街駅	地下駅	都市	大	横浜の歴史と文化を編集した『本の駅』		●		黒船など				●			
U-07	なにわ橋駅	地下駅	都市	中	歴史ある街の趣を表現		●									●
U-08	大江橋駅	地下駅	都市	中	文化と歴史を踏まえた		●									●
U-08	大江橋駅	地下駅	都市	中	堆積する都市の重厚さを醸し出す		●									●

玄関 地域の玄関としての主題を持つ事例の参照要素は2事例共に [産業] であり、地場材を参照するものと地域の伝統品を参照するものである。

	自然		文化		都市		なし	計
	眺望	環境	産業	歴史	街並み	人		
玄関			2					2



G-05 知床斜里駅 「旅人を迎え、送り出すゲート」という主題を持つ。地場材であるカラマツ集成材を駅舎壁面全体に用いることで自然豊かな知床の地域性を表現している。集成材のランダムな開口は森の木漏れ日をイメージしている。

No.	駅名	駅構造	所在	規模	主題			参照要素									
					内容	地域表現			内容	分類							
						らしさ	歴史	玄関		自然	文化	都市		なし			
眺望	環境	産業	歴史	街並み	人												
G-05	知床斜里駅	地上駅	地方	小	街のゲートとなる			●	地場材	●							
G-13	高山駅	地上駅	地方	中	街の玄関			●	伝統工芸	●							

全体 全体の「参照要素」は〔文化〕の割合が高く特に〔産業〕が主体となっている。地場産材や伝統工芸品を参照する手法は駅舎による地域表現に有効な手法であると読み取れる。

表4【地域表現型】事例の「参照要素」

	自然		文化		都市		なし	計
	眺望	環境	産業	歴史	街並み	人		
らしさ	3	1	6	2	2		1	15
歴史			1	3	3		4	11
玄関			2					2
計	3	1	9	5	5	0	5	28



G-13 高山駅 「街の玄関」という主題を持つ。地域の伝統工芸品である高山格子をコンコース壁面全体に用いているほか、展示スペースを設け様々な伝統工芸品を展示し、観光客に高山という地域の特徴を紹介している。

4-4 「表現手法」

事例から抽出した「表現手法」を《形態》《素材》《構造》《空間構成》《用途》《プロセス》の6つに分類した。

図6「表現手法」

No.	駅名	建設年	駅構造	所在	規模	表現手法						
						内容	分類					
							形態	素材	構造	空間構成	用途	プロセス
B-01	大曲駅	1997年	橋上駅	地方	中	ファサードをうねらせる	●					
B-02	さいたま新都心駅	2000年	橋上駅	都市	大	構造デザイン	●					
B-03	竜王駅	2008年	橋上駅	地方	中	ガラス張りの展望テラス				●		
B-03	竜王駅	2008年	橋上駅	地方	中	多面体の駅舎(形状)	●					
B-03	竜王駅	2008年	橋上駅	地方	中	大屋根をかける	●					
B-04	宝積寺駅	2008年	橋上駅	地方	中	木材の使用		●				
B-04	宝積寺駅	2008年	橋上駅	地方	中	ダイアゴナルなスキンの延長		●				
B-05	日立駅	2011年	橋上駅	地方	大	ガラススクリーン		●				
B-05	日立駅	2011年	橋上駅	地方	大	反射性の高い材料		●				
B-05	日立駅	2011年	橋上駅	地方	大	大スパンの軽やかな構造体			●			
E-01	渋谷駅	2003年	高架駅	都市	巨大	ガラス壁の使用		●				
E-02	日向市駅	2008年	高架駅	地方	中	地場材のスギを用いる		●				
E-03	高知駅	2008年	高架駅	地方	中	木造大架構を用いる		●	●			
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	トドマツ・タモ材の利用		●				
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	美術品の展示					●	
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	壁面に地元の人の名前を刻む						●
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	ガラスのカーテンウォール		●				
E-04	旭川駅	2011年	高架駅	地方	中	全覆い型の大屋根			●			
E-05	高尾山口駅	2015年	高架駅	都市	中	多摩産杉材の使用		●				
E-05	高尾山口駅	2015年	高架駅	都市	中	大きな木組み屋根			●			
G-01	湯布院駅	1991年	地上駅	地方	中	待合室をイベントホールに					●	
G-01	湯布院駅	1990年	地上駅	地方	中	シンボリックなポリューム	●					
G-02	京都駅	1997年	地上駅	都市	巨大	基盤の目をデザインに取り入れる	●					
G-03	田沢湖駅	1997年	地上駅	地方	小	地域材で円柱の列柱		●				
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	煉瓦の使用		●				
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	古レールをカーテンウォールとして使用		●				
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	駅舎を鉄路に開く			●			
G-04	岩見沢駅	2005年	地上駅	地方	中	市民協働プロジェクト、レンガに名前刻印						●
G-05	知床斜里駅	2007年	地上駅	地方	小	カラマツ集成材の使用		●				
G-05	知床斜里駅	2007年	地上駅	地方	小	カラマツ集成材の使用		●				
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	自習スペースの設置					●	
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	映画スクリーンを設ける					●	
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	四万十ヒノキを用いる		●				
G-06	中村駅	2010年	地上駅	地方	小	改札口の撤廃			●			●
G-07	上野毛駅	2011年	地上駅	都市	大	大屋根に円形のトップライトを穿つ	●					
G-07	上野毛駅	2011年	地上駅	都市	大	大屋根で覆い一体化する			●			
G-08	三河田原駅	2013年	地上駅	都市	中	扇型の平面	●					
G-09	糸魚川駅	2014年	地上駅	地方	中	糸魚川産の木材の使用		●				
G-09	糸魚川駅	2014年	地上駅	地方	中	ヒスイの原石の使用		●				
G-10	上州富岡駅	2014年	地上駅	地方	小	電柱の除去			●			
G-10	上州富岡駅	2014年	地上駅	地方	小	構造材として煉瓦を用いる		●				
G-11	女川駅	2015年	地上駅	地方	小	シンメトリーな形状と浅い切妻屋根	●					
G-11	女川駅	2015年	地上駅	地方	小	壁画を一般公募						●
G-12	新白鳥駅	2015年	地上駅	地方	中	円筒シェルの提案	●					
G-13	高山駅	2016年	地上駅	地方	中	駅舎壁面には高山格子		●				
G-13	高山駅	2016年	地上駅	地方	中	自由通路に伝統工芸を展示					●	
G-14	熱海駅	2016年	地上駅	地方	大	10段階の色彩と4種類のリブ形状による陰影	●					
G-14	熱海駅	2016年	地上駅	地方	大	大開口をシフトさせて配置	●					
G-15	戸越銀座駅	2016年	地上駅	都市	中	木造駅舎		●				
G-15	戸越銀座駅	2016年	地上駅	都市	中	市民参加型ワークショップなど						●
U-01	大門駅	2000年	地下駅	都市	巨大	なんだっけ	●					
U-02	飯田橋駅	2000年	地下駅	都市	大	上屋・内装の一部	●					
U-03	新高島駅	2003年	地下駅	都市	中	ニュートラルなポリューム	●					
U-03	新高島駅	2003年	地下駅	都市	中	スチールフレーム、ガラス壁の使用		●				
U-04	馬車道駅	2003年	地下駅	都市	大	使われなくなった扉などを展示					●	
U-04	馬車道駅	2003年	地下駅	都市	大	無垢の煉瓦を使用		●				
U-05	元町中華街駅	2003年	地下駅	都市	大	天井や壁に歴史をプリント					●	
U-06	みなとみらい駅	2003年	地下駅	都市	大	白や青を基調としたデザインモチーフ	●					
U-06	みなとみらい駅	2003年	地下駅	都市	大	プラットホームからの吹き抜け			●			
U-07	なにわ橋駅	2008年	地下駅	都市	中	テラコッタを取り入れる		●				
U-08	大江橋駅	2008年	地下駅	都市	中	無垢の木を使用		●				
U-08	大江橋駅	2008年	地下駅	都市	中	御影石の使用		●				
U-09	渋谷駅	2008年	地下駅	都市	巨大	吹き抜け空間をシェルで包み込む			●			

「表現手法」の傾向 《素材》が全体の4割を占める。次いで《形態》は2割程度であり、駅舎設計においては形態的操作よりも駅舎を構成する素材についての操作が選ばれていると読み取れる。《用途》と《プロセス》は建築ソフト面への操作であるが合計で全体の2割を占めており主要な操作の一つである(表7)。

表7「表現手法」の傾向

表現手法					
形態	素材	構造	空間構成	用途	プロセス
16	26	7	3	8	5

操作部位 事例から抽出した「表現手法」について、それらの操作が具体的に用いられた建築部位を抽出し分類した。ファサードや内部壁面といった視認性の高い部位に操作が集中していることが読み取れる(表8)。

表8 操作部位の傾向

表現部位											
外部						内部					全体
敷地	配置・構成	ボリューム	屋根	ファサード	架構	平面形状	壁	開口	床	柱・構造	
1	1	3	6	12	3	2	7	2	4	2	12

「表現手法」と部位

「表現手法」とその部位についての関係を（図7）に示した。

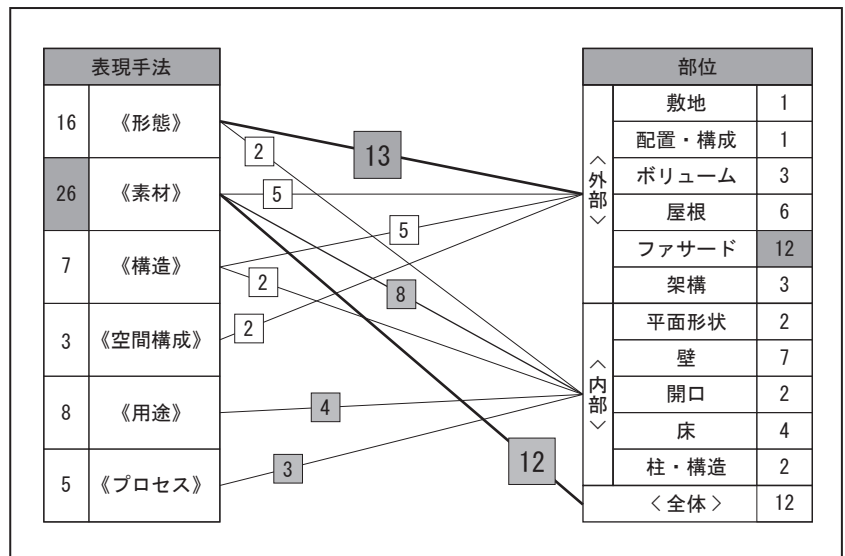


図7「参照要素」と部位

最多の組み合わせは《形態》-〈外部〉、次が《素材》-〈全体〉と《素材》-〈内部〉となっている。《形態》-〈外部〉に対し《形態》-〈内部〉は極端に少なく、駅舎の内部よりも外観や都市の中での立場を意識した設計が多い。《用途》や《プロセス》といった表現手法は建築的操作を伴わない場合が多いが7つの操作を抽出できた。《プロセス》-〈内部〉の（G-04）では市民参加のワークショップを行うだけでなく市民の名前を内壁のレンガに刻んでいる。



G-04 岩見沢駅 「人と人との繋がり再生」という主題のもと、市民と協働したイベントを連続的に行った。レンガに名前と出身地を刻む・解体される旧駅舎に絵を描く・子供達が作ったオーナメントを展示する・コンサートを行う、など様々なイベントを通し、駅舎を中心とした地域再生を目指している。

「主題」と「表現手法」

各事例の「主題」と「表現手法」についての関係を（表9）に示す。

表9「主題」と「表現要素」

	表現手法						計
	《形態》	《素材》	《構造》	《空間》	《用途》	《プロセス》	
【地域表現型】	2	19	2		5		28
【機能提供型】	3	4	3	1	2	4	17
【ランドマーク型】	4		1				2
【建築型】	5	2	1	1	1	1	28
計	16	26	7	2	8	5	75

表10 事例の「主題」と「表現手法」

No.	駅名	駅構造	所在	規模	主題				表現手法								
					内容	分類			内容	分類							
						地域表現	機能提供	ランドマーク		建築的テーマ	形態	素材	構造	空間構成	用途	プロセス	
B-01	大曲駅	橋上駅	地方	中	街のシンボル			●			ファサードをうねらせる	●					
B-02	さいたま新都心駅	橋上駅	都市	大	暖かさ心地よさをもたらすシェルター				●		構造デザイン	●					
B-03	竜王駅	橋上駅	地方	中	自然の魅力を一瞬で捉える	●					ガラス張りの展望テラス					●	
B-03	竜王駅	橋上駅	地方	中	シンボルとなるような駅			●			多面体の駅舎(形状)	●					
B-03	竜王駅	橋上駅	地方	中	人々の心の拠り所		●				大屋根をかける	●					
B-04	宝積寺駅	橋上駅	地方	中	街の風景とつながる	●					木材の使用		●				
B-04	宝積寺駅	橋上駅	地方	中	広場と駅を繋ぐ		●				ダイアゴナルなスキンの延長		●				
B-05	日立駅	橋上駅	地方	大	日立ちしさを感ずる	●					ガラススクリーン	●					
B-05	日立駅	橋上駅	地方	大	日立ちしさを感ずる	●					反射性の高い材料		●				
B-05	日立駅	橋上駅	地方	大	日立ちしさを感ずる	●					大スパンの軽やかな構造体			●			
E-01	渋谷駅	高架駅	都市	巨大	渋谷的な透明性を立ち上げる				●		ガラス壁の使用	●					
E-02	日向市駅	高架駅	地方	中	地区再生の中心となる		●				地場材のスギを用いる		●				
E-03	高知駅	高架駅	地方	中	高知の土地柄にふさわしい駅	●					木造大架構を用いる		●	●			
E-04	旭川駅	高架駅	地方	中	旭川らしさを創出する	●					トドマツ・タモ材の利用	●					
E-04	旭川駅	高架駅	地方	中	旭川らしさを創出する	●					美術品の展示						●
E-04	旭川駅	高架駅	地方	中	市民との距離を縮める		●				壁面に地元の人々の名前を刻む						●
E-04	旭川駅	高架駅	地方	中	街と川を繋げる	●					ガラスのカーテンウォール	●					
E-04	旭川駅	高架駅	地方	中	人が集まれる場		●				全覆い型の大屋根			●			
E-05	高尾山口駅	高架駅	都市	中	高尾山口ならではの駅		●				多摩産杉材の使用		●				
E-05	高尾山口駅	高架駅	都市	中	人を集め駅周辺の活性化	●	●				大きな木組み屋根			●			
G-01	湯布院駅	地上駅	地方	中	待ち時間を最大限に活用する		●				待合室をイベントホールに						●
G-01	湯布院駅	地上駅	地方	中	湯布院のシンボルとしての駅				●		シンボリックなボリューム	●					
G-02	京都駅	地上駅	都市	巨大	京都は歴史への門である	●					基盤の目をデザインに取り入れる	●					
G-03	田沢湖駅	地上駅	地方	小	秋田らしさを出す	●					地域材で円柱の列柱		●				
G-04	岩見沢駅	地上駅	地方	中	街の記憶の再生	●					煉瓦の使用		●				
G-04	岩見沢駅	地上駅	地方	中	街の記憶の再生	●					古レールをカーテンウォールとして使用	●					
G-04	岩見沢駅	地上駅	地方	中	街の記憶の再生	●					駅舎を鉄路に開く				●		
G-04	岩見沢駅	地上駅	地方	中	人と人との繋がり再生	●	●				市民協働プロジェクト、レンガに名前刻印						●
G-05	知床斜里駅	地上駅	地方	小	人の記憶を紡ぐ	●					カラマツ集成材の使用		●				
G-05	知床斜里駅	地上駅	地方	小	街のゲートとなる	●					カラマツ集成材の使用		●				
G-06	中村駅	地上駅	地方	小	待ち時間を最大限に活用する		●				自習スペースの設置						●
G-06	中村駅	地上駅	地方	小	駅で「公共の精神」を取り戻す				●		映画スクリーンを設ける						●
G-06	中村駅	地上駅	地方	小	駅で「公共の精神」を取り戻す				●		四万七千ヒキを用いる		●				
G-06	中村駅	地上駅	地方	小	駅で「公共の精神」を取り戻す				●		改札口の撤廃						●
G-07	上野毛駅	地上駅	都市	大	人の集まる場		●				大屋根に円形のトップライトを穿つ	●					
G-07	上野毛駅	地上駅	都市	大	地域の顔となる個性的な駅前風景				●		大屋根で覆い一体化する			●			
G-08	三河田原駅	地上駅	都市	中	心が集まる穏やかなイメージ				●		扇型の平面	●					
G-09	糸魚川駅	地上駅	地方	中	街らしさ	●					糸魚川産の木材の使用		●				
G-09	糸魚川駅	地上駅	地方	中	街らしさ	●					ヒスイの原石の使用		●				
G-10	上州富岡駅	地上駅	地方	小	駅と街の繋がり		●				電柱の除去						●
G-10	上州富岡駅	地上駅	地方	小	街の縁側のような駅		●				構造材として煉瓦を用いる		●				
G-11	女川駅	地上駅	地方	小	終着駅らしさ				●		シンメトリーな形状と浅い切妻屋根	●					
G-11	女川駅	地上駅	地方	小	町民と観光客の交流の場		●				壁画を一般公募						●
G-12	新白鳥駅	地上駅	地方	中	シティーゲート				●		円筒シェルの提案	●					
G-13	高山駅	地上駅	地方	中	街の玄関	●					駅舎壁面には高山格子		●				
G-13	高山駅	地上駅	地方	中	街の玄関	●					自由通路に伝統工芸を展示						●
G-14	熱海駅	地上駅	地方	大	熱海らしくてこれまでにない駅	●					10段階の色彩と4種類のリブ形状による陰影	●					
G-14	熱海駅	地上駅	地方	大	街との連続性を生み出す	●					大開口をシフトさせて配置	●					
G-15	戸越銀座駅	地上駅	都市	中	地域らしさ	●					木造駅舎		●				
G-15	戸越銀座駅	地上駅	都市	中	地域活性化		●				市民参加型ワークショップなど						●
U-01	大門駅	地下駅	都市	巨大					●			●					
U-02	飯田橋駅	地下駅	都市	大	(アルゴリズムック・デザイン?)				●		上屋・内装の一部	●					
U-03	新高島駅	地下駅	都市	中	周辺建築との調和		●				ニュートラルなボリューム	●					
U-03	新高島駅	地下駅	都市	中	未来の街を先取りリードする		●				スチールフレーム、ガラス壁の使用		●				
U-04	馬車道駅	地下駅	都市	大	歴史・記憶が堆積する駅	●					使われなくなった扉などを展示						●
U-04	馬車道駅	地下駅	都市	大	歴史・記憶が堆積する駅	●					無垢の煉瓦を使用		●				
U-05	元町中華街駅	地下駅	都市	大	横浜の歴史と文化を編集した『本の駅』		●				天井や壁に歴史をプリント						●
U-06	みなとみらい駅	地下駅	都市	大	(都市の)アーバンギャラリー		●				白や青を基調としたデザインモチーフ	●					
U-06	みなとみらい駅	地下駅	都市	大	(都市の)アーバンギャラリー		●				プラットホームからの吹き抜け			●			
U-07	なにわ橋駅	地下駅	都市	中	歴史ある街の趣を表現	●					テラコッタを取り入れる		●				
U-08	大江橋駅	地下駅	都市	中	文化と歴史を踏まえた	●					無垢の木を使用		●				
U-08	大江橋駅	地下駅	都市	中	堆積する都市の重厚さを醸し出す	●					御影石の使用		●				
U-09	渋谷駅	地下駅	都市	巨大	地層船のような				●		吹き抜け空間をシェルで包み込む			●			

最も多く見られた組み合わせは【地域表現型】-《素材》である。E-05のように地場産材を駅舎に用いることでその地域を表現する手法が駅舎設計においては有効であると言える。

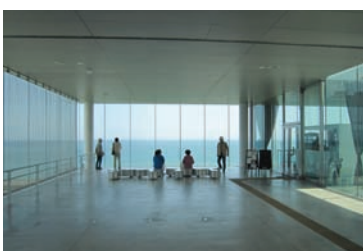
	都市						計
	《形態》	《素材》	《構造》	《空間》	《用途》	《プロセス》	
【地域表現型】	2	19	2		5		28
【機能提供型】	3	4	3	1	2	4	17
【ランドマーク型】	4		1				2
【建築型】	5	2	1	1	1	1	28
計	16	26	7	2	8	5	75



E-05 高尾山口駅 「高尾山口ならではの駅」という主題を持ち、地場産材である杉材をふんだんに用いた駅舎設計が行われている。また、「地区再生の中心となる」という主題のもと、駅舎に大屋根をかけることで人々の集まる場を生み出した。

次いで多く見られた【地域表現型】-《用途》では、地域の特性を活かした様々な機能が駅舎に付随されている。駅舎に展望台の役割を付加したB-05や、地域の伝統工芸品を展示する美術館としての役割を持つなどが代表的な事例である。駅舎が交通だけではない機能を持つことも一般的になりはじめていると読み取れる。

	都市						計
	《形態》	《素材》	《構造》	《空間》	《用途》	《プロセス》	
【地域表現型】	2	19	2		5		28
【機能提供型】	3	4	3	1	2	4	17
【ランドマーク型】	4		1				2
【建築型】	5	2	1	1	1	1	28
計	16	26	7	2	8	5	75



B-05 日立駅 「日立らしさを感じる」という主題を持つ。日立の街は海と山に挟まれており、市民もそれに親しんでいる。その景観を地域らしさとし、駅舎が景観を阻害しないような素材選びをしている他、コンコースを伸ばし利用者を引き込み、その先端に海を見渡す展望台としての役割を持たせている。

【機能提供型】-《プロセス》は人の繋がりや地域を活性化するという主題の駅舎が多く当てはまる。G-15に代表されるように、駅舎設計の段階で市民ワークショップを実施することで地域と駅の繋がりを強固にする試みが多く見受けられる。

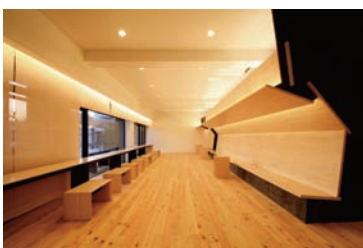
	都市						計
	《形態》	《素材》	《構造》	《空間》	《用途》	《プロセス》	
【地域表現型】	2	19	2		5		28
【機能提供型】	3	4	3	1	2	4	17
【ランドマーク型】	4		1				2
【建築型】	5	2	1	1	1	1	28
計	16	26	7	2	8	5	75



G-15 戸越銀座駅 地域らしさを主題としている。木造旧駅舎を踏襲して多摩産材を用いた木造で駅舎を設計した。また地域活性化も主題としており、設計段階から地域住民を対象とした参加型のワークショップを開催している。

【建築型】の主題を持ちながらも《用途》《プロセス》《空間構成》を満たすG-06は徹底的に利用者のミクロな視点に立った設計を行う事例である。

	都市						計
	《形態》	《素材》	《構造》	《空間》	《用途》	《プロセス》	
【地域表現型】	2	19	2		5		28
【機能提供型】	3	4	3	1	2	4	17
【ランドマーク型】	4		1				2
【建築型】	5	2	1	1	1	1	28
計	16	26	7	2	8	5	75



G-06 中村駅 「駅舎で公共の精神を再考する」という主題。待ち時間の有効活用のため自習室を設置する、映画館の無い地域のため映画スクリーンを設置する、待合室にいる人が美しく見える照明設計など徹底的な利用者のミクロな視点での設計を行っている。また改札口を撤廃することで地域特有の風を駅に引き込んでいる。

結 総括と展望

傾向

駅舎設計の「主題」は【地域表現型】と【機能提供型】が多く、地域性を持つ駅舎や都市的な役割を持つ駅舎が多く建てられている。

設計における地域の「参照要素」は、[なし]が最多で、次に地域の[産業]を参照した事例が多かった。駅舎構造ごとに「参照要素」の特徴は異なり、橋上駅は[自然]、高架駅は[産業]、地上駅は[産業]と[人]を主に参照し、地下駅は参照要素[なし]が最多であった。

また特に地域性を駅舎で表現する主題を持つ事例の参照要素は[産業]であり、地域の地場産材や伝統工芸品、景観をその地域らしさと捉える傾向がある。

設計時に行われた建築的操作である「表現手法」は《素材》《形態》が多く、形態操作よりも素材についての操作が選ばれている。また、建築的操作が作用する部位はファサードや内部壁面など視認性の高い場所に集中していた。手法と部位の組み合わせでは《形態》-外部が最多であり、外観や都市的な立場を意識した設計がされている。

また【地域表現型】の主題を持つ事例の「表現手法」は《素材》に集中し、次が《用途》であった。駅舎の素材によって地域性を表現する手法や、地域の特性を活かした用途を駅舎に取り入れる手法を見出した。【機能提供型】主題の事例の場合「表現手法」は《素材》と並んで《プロセス》が多い。特に地区再生やコミュニティの形成などを主題として扱う駅舎は設計段階でワークショップなどを行う手法を採用していた。

展望

分析を通し、以下を今後の駅舎設計についての展望とする。

①【建築型】【ランドマーク型】主題から【地域表現・機能提供型】主題への転換

駅舎と地域は密接な関係を持つ。「主題」の分析から、地域に関係した【地域表現型】【機能提供型】の主題を持つ事例が多く設計されていることが明らかになった。更に、駅舎で地域性を表現しつつ都市的な機能も持ち合わせる【地域表現・機能提供型】の事例も登場し、今後より密接に地域に関わった駅舎が求められると考えられる。

②都市的視点だけでなく利用者一人一人の視点に立った設計

「参照要素」の分析を通し、都市的な立場は考慮した事例は多いが利用者個々人の視点を考慮した設計が少ないことが明らかになった。特に「待ち時間を最大限活用する」為に待合室を設ける(G-06)といった、駅舎特有の人の動きに着目した設計は今後の駅舎設計の手法として参考にしたい。

③ 駅舎外部だけでなく内部空間に建築的操作を加える

「表現手法」と部位の分析から、ファサード・屋根・ボリュームなど駅舎外部に対する形態操作に対し、駅舎内部の形態操作が少ないことが明らかになった。前述の通り駅舎の役割は変化しつつあり、観光の目的地にもなりうる。駅舎に移動以外の機能を付加させた上で駅舎内部に建築的操作を行うことにより、駅舎空間の質が向上し、目的地としての駅舎の価値を更に高めることが可能であると言える。

駅は街の玄関口だが、半ば強引に地域のシンボルを設置したり、ランドマーク的な外観を志向する傾向がある。駅の主人公は建築ではなく、人だ。人々の生活の中で、自宅や学校、商業施設にはない、新しい価値が提供できる空間をつくらなければならない

nextstation「新建築」新建築社 2010年7月号 p184

総括

日本の都市形成と深く関わる鉄道と駅についてその発展や近年の動向を整理し、駅に対するニーズの変化から、駅がより地域に沿ったものへ変化しつつあることが明らかとなった。駅舎の設計主題や手法について分析・考察を行い、駅舎に地域性を持たせる手段の一つとして建築的テーマの捉え方とそれに基づく設計手法を整理することで、今後の駅舎設計における指針の一端を示した。

参考文献・引用出典

ニコラウス・ペヴスナー, 越野武 訳『建築タイプの歴史Ⅱ』中央公論美術出版 2015
建築思潮研究所『建築設計資料 64 地域の駅 新しい駅文化の創造』建築資料研究社 1997
インターシティ研究会『駅とまちづくり』学芸出版社 1997
小池滋、青木栄一、和久田康雄「世界の駅・日本の駅」悠書館 2017
一般財団法人運輸総合研究所「運輸政策研究」Vol.7 No.1 2004 Spring
「新建築」新建築社 2000年1月号-2017年12月号

高山大志、他「鉄道駅舎のデザインに関する研究 その1 鉄道駅舎デザイン変遷と残存要因の検証」日本建築学会大会学術講演梗概集（東海）2003年9月
山中敦之、他「JR の駅舎合築の実態と傾向-JR の駅舎合築における公共施設の役割と運営手法に関する研究 その1-」日本建築学会大会学術講演梗概集（北海道）2013年8月
岸 苑実、他「JR 発足以降の建築家設計による駅舎建築の外観構成における透過率と対称性の関係」日本建築学会大会学術講演梗概集（九州）2016年8月

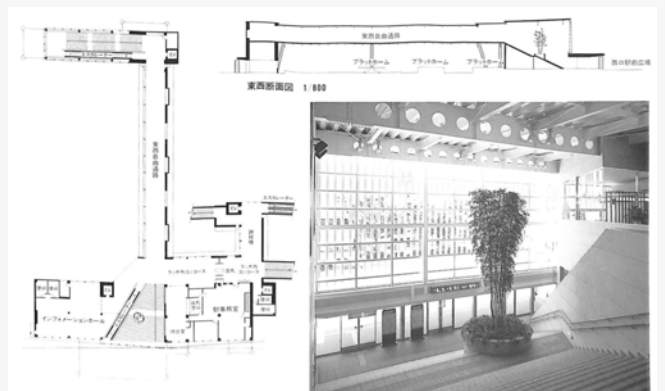
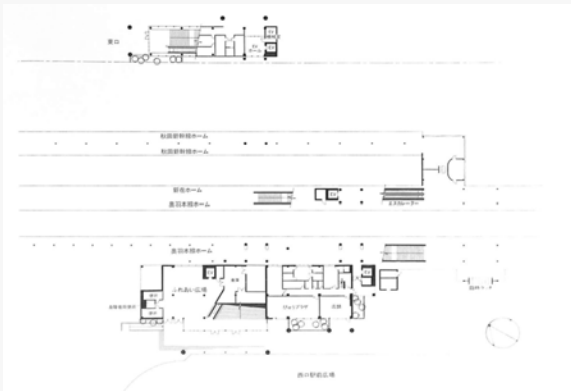
archdaily [<https://www.archdaily.com/>]

資料編

事例分析表

事例データシート

事例番号	駅名	設計						
B-01	大曲駅	鈴木エドワード						
建設年	駅構造	橋上駅	規模	中	所在	地方	乗車人数/日	2078人
所在地	秋田県 大仙市 大曲通町			事業者	JR東日本	路線	奥羽本線など	



コメント

大曲のまちづくりのテーマ「ふれあい・いきいき・音と光と水のまち」をデザインコンセプトとする

駅舎はもちろんまちのシンボルでもある。うねったファサードはその名の由来どおり、金属パイプを曲面配置し格子をつくったことで、水のうねりとともにモダンなまちづくりをもあらわした。

情報元

新建築 1998年8月号、建築設計資料64

関連記事1



備考

市施設との合築、新幹線開通に伴う改装


事例番号	駅名	設計		
B-02	さいたま新都心駅	鈴木エドワード		
建設年	駅構造	規模	所在	乗車人数/日
2000年	橋上駅	大	都市	50069人
所在地	事業者	路線		
埼玉県 さいたま市 大宮区 吉敷町	JR東日本			



コメント

建設にあたり、埼玉県は「21世紀の彩の国(※埼玉県のキャッチフレーズ)をリードする新都心として、にぎやかに人と物と情報が行き交う創造的で楽しい都市空間」にふさわしい駅を望んだ。

私は、この駅について、雲や空気のように人を包み込み、暖かさと心地よさをもたらすシェルターでありたいと考えた。そして、全体的に雲のように柔らかく流れる形態とし、造形的な存在感を主張しないようにした。この意匠は、俯瞰(ふかん)すると、自由通路とコンコース、プラットホームが一体となった盤として成立しており、構造体そのものとなっている。

情報元	新建築 2000年7月号
関連記事1	 http://blog.bookpeople.jp/atlas/edward_suzuki/jr2000.html
備考	

事例番号

駅名

設計

B-03

竜王駅

安藤忠雄

建設年

2008年

駅構造

橋上駅

規模

中

所在

地方

乗車人数/日

2271人

所在地

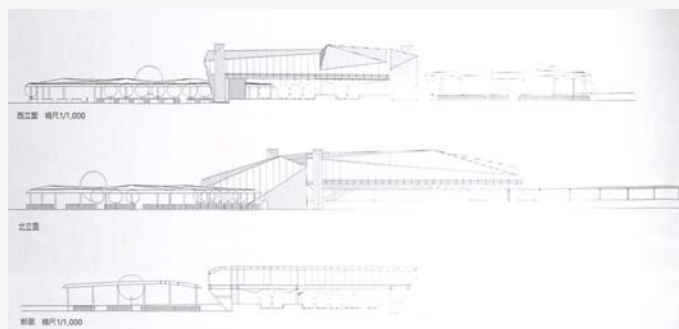
山梨県 甲斐市 竜王新町

事業者

JR東日本

路線

中央本線



コメント

- ・まず、甲斐市の持つ、これらの歴史や自然の資産をどのように建築にひきこんでいくかを考えた。また、新たに誕生した甲斐市の統合のシンボルとなるようなものであることが自ずと求められた。
- ・信玄堤には「聖牛」という丸太と岩石により構成された三角錐の治水用の伝統的土木工作物が置かれている。～イメージを重ね合わせながら、多面体の駅舎・自由通路のデザインを構想した。
- ・初めてここを訪れた人でも甲斐の自然の持つ魅力を一瞬で捉えることができるよう、自由通路はガラス張りの展望テラスとした。
- (・鉄道会社と自治体と事業主が異なる、駅舎と駅前広場を同一の設計者が手がけた事例は全国的に見てもほとんどなく、挑戦的な仕事になる予感がした)
- ・交通の結節点という機能を超えた。市民の集う場・人々の心の拠り所として「家族」の象徴とも言える大屋根を、この公共空間全体にかけたかどうかという大胆な提案をした。
- ・大屋根は～甲斐の自然の隠喩でもある。

情報元

新建築 2010年5月号

関連記事1



備考

事例番号 駅名

B-04

宝積寺駅

設計

隈研吾

建設年 2008年

駅構造 橋上駅

規模 中

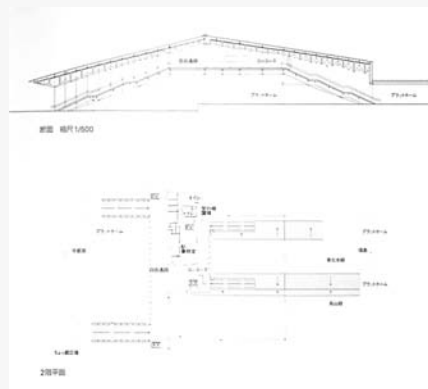
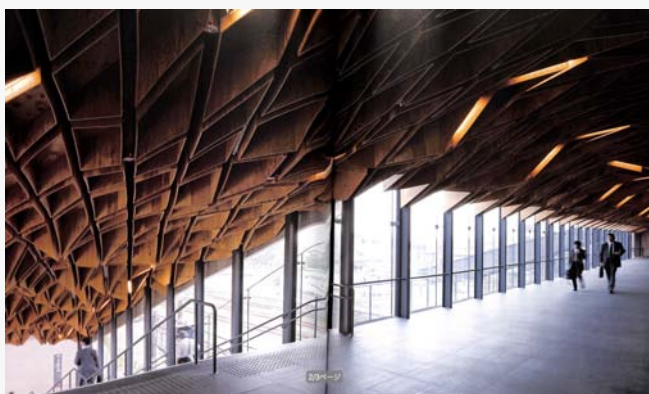
所在 地方

乗車人数/日 2202人

所在地 栃木県 塩谷郡 高根沢町 大字宝積寺

事業者 JR東日本

路線 宇都宮線など



コメント

・駅という単体の建築をデザインするのではなく、線路による分断を解消して、駅の～西と東を繋ぐこと、～ちよっ蔵と駅を繋ぐことを目的とした。すなわち箱としての駅ではなく「孔」としての駅をデザインした。

・「孔」の始点は～ちよっ蔵広場である。大谷石の多孔性に着目してダイアゴナルなスチールフレームと大谷石とを組み合わせた～この「隣人」のデザインを受けて、駅という「孔」にもまたダイアゴナルなスキンを延長した。

・木を用いることで、かつての鉄道の駅舎が持っていたヒューマンで暖かい軽やかさを再現したいと考えた。この質感は高根沢町の水田の風景へも、また木造の家々へもつながっていけるだろう。

情報元

新建築 2008年7月号

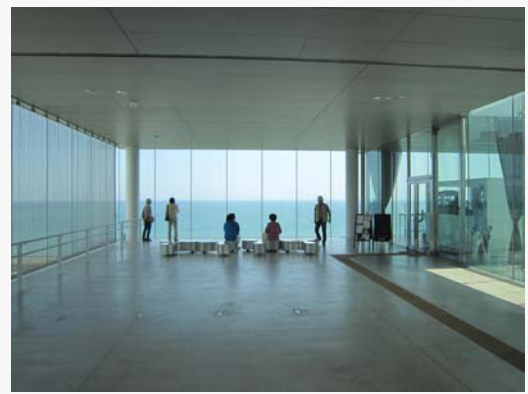
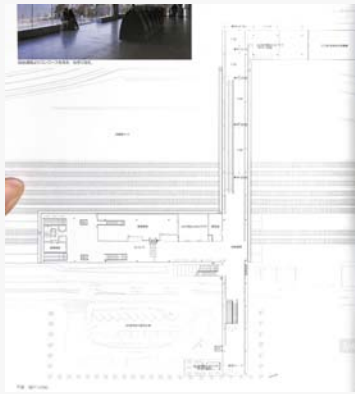
関連記事1



備考

デザイン監修

事例番号	駅名	設計			
B-05	日立駅	妹島和世			
建設年	駅構造	規模	所在	地方	乗車人数/日
2011年	橋上駅	大			11461人
所在地	事業者		路線		
茨城県 日立市 幸町	JR東日本		常磐線		

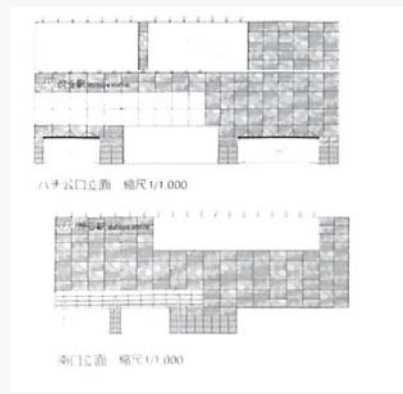


コメント

- ・建物全体は、大きなスパンの軽やかな構造体と上下2本支持の開放的なガラススクリーンで構成されている。大構造建築物でありながらも全体としてスケールを抑えられ、日常的で親しいやすい空間となり周辺の風景の中に溶け込む。
- ・自由通路とコンコースは、反射性の高いコンクリート床とガラススクリーン、アルミパンチングメタル天井で仕上げられている。海や街の景色が映り込んで、建物全体に柔らかく広がり、外部と内部が緩やかにつながる開放的で透明な空間となる。
- ・ここを訪れた人は、360度日立の風景を楽しむことができる。…日立らしさを自然に感じることができる場所になれば、と考えた。


情報元	新建築 2012年1月号
関連記事1	
備考	

事例番号	駅名	設計		
E-01	渋谷駅	隈研吾		
建設年	駅構造	規模	所在	乗車人数/日
2003年	高架駅	巨大	都市	371336人
所在地	事業者	路線		
東京都 渋谷区 道玄坂	JR東日本	山手線		

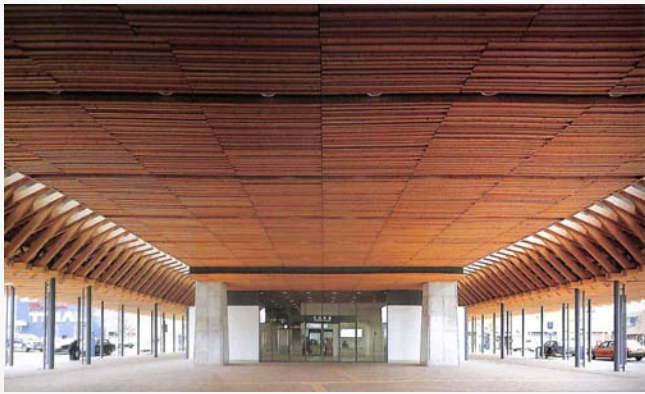


コメント

- ・極限に薄い敷地の中にガラスを用いて「渋谷的」な透明性を立ち上げようとした。
- ・不透明な壁をガラスに置換することで、切断されていたものが繋がり、渋谷に新しい流動性を導入しようとした。
- ・ファサードには、映像とも建築とも判断しがたい液体性を与えたいと考えた。具体的にはデジタルカメラで広場から渋谷の雲を撮影し、セラミックプリントでガラスへと転写した。


情報元	新建築 2003年9月号
関連記事1	
備考	ファサード改修

事例番号	駅名	設計
E-02	日向市駅	内藤廣
建設年	駅構造	規模
2008年	高架駅	中
所在地	所在	乗車人数/日
宮崎県 日向市 上町	地方	1405人
	事業者	路線
	JR九州	日豊本線

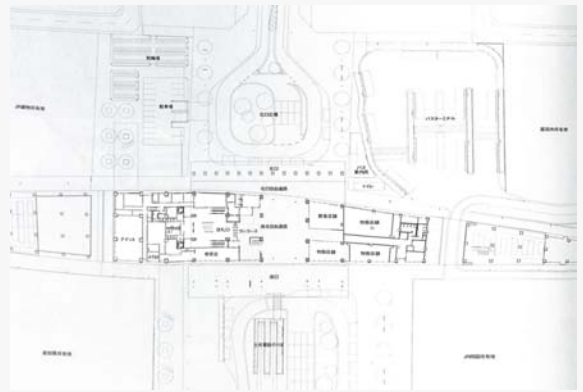


コメント

整備前は定住人口の減少、商店街も衰退の一途をたどり雑然とした街並みであったが、平成10年より街中の賑わい、活力の再生を図るために、市による土地区画整理事業、街中交流拠点整備事業と県による立体交差事業、商業車による商業集積整備事業の「三位一体」によって中心市街地が整備された。～整備にあたっては、都市デザイン会議を設置し、駅前広場、交流広場、新駅舎、高架下、駅前通線などの都市空間のデザインコンセプトから施設設計、事業実現に至るまでの各種ワーキングやまちづくりへの参画に至るまでを総括し、縦割りの弊害をなくしたことで統一的なデザインによる都市空間の形成が実現している。民有空間についても、景観アドバイザー制度をもうけ、民有空間において行われる建築物および工作物のデザイン、色彩等について専門的な助言等の支援を行い、良好な景観を保全する官民の継続的な取り組みが担保される仕組みとなっている。

情報元	新建築 2008年5月号
関連記事1	 http://design-prize.sakura.ne.jp/archives/result/51
備考	「ブルネル賞」「第50回BCS賞」「土木学会デザイン賞」を受賞。

事例番号	駅名	設計		
E-03	高知駅	内藤廣		
建設年	駅構造	規模	所在	乗車人数/日
2008年	高架駅	中	地方	5276人
所在地	事業者	路線		
高知県 高知市 栄田町	JR四国	土讃線		



コメント

「高知県にふさわしい駅舎」

高知県は森林面積が県土の8割以上を占める全国屈指の「森林県」である。そんな土地柄にふさわしい木造大架構を持つ駅舎が完成した。駅舎の特徴は、高架上から駅前広場に架かる大屋根形式と、県産杉を用いた木造大架構、ホームを覆う屋根が鉄道用地を超えて道路用地に着地するのは国内初の試みであり、JR・市・県が三位一体となることにより実現した。

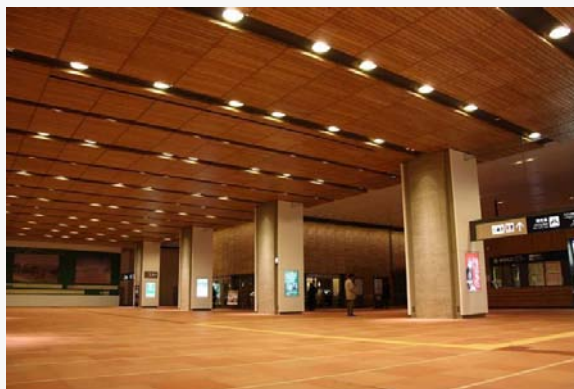
また周辺整備では、従来の表玄関である南口広場に加えて北口広場が新設され、自由通路を抜ける南北の往来によって長年の市民の不便が解消された。

情報元 新建築 2009年9月号

関連記事1 ■

備考

事例番号	駅名	設計			
E-04	旭川駅	篠原修/加藤源/内藤廣			
建設年	駅構造	規模	所在	地方	乗車人数/日
2011年	高架駅	中	北海道	旭川市	4188人
所在地	北海道 旭川市 宮下通		事業者	JR北海道	路線
					宗谷本線



コメント

・柱の色は白に近いグレーとした。ホーム上はブレーキ粉や電化されていない富良野線のディーゼル排気による汚れが気になったが、この16年の町全体の趨勢(これからどうなっていくか)を考慮に入れると、少しでも明るいメッセージを街に送りたいと思うようになった。多少の汚れは覚悟の上で、街のシンボルとしてあえて明るい色を採用した。

・駅舎は街から川への見通しをよくするために透明感のあるデザインが求められ、そのため長さ180m、高さ20mの外壁はガラスのカーテンウォールとした。

・壁面に人の名前を刻むこととした。

情報元

関連記事1

備考


事例番号	駅名	設計		
E-05	高尾山口駅	隈研吾		
建設年	駅構造	規模	所在	乗車人数/日
2015年	高架駅	中	都市	5246人
所在地	事業者	路線		
東京都 八王子市 高尾町	京王電鉄			



コメント

東京都指定天然記念物である「高尾山のスギ並木」にちなみ、内外装に杉材を多く使った和の空間。ホームには行燈(あんどん)風のやさしい照明、案内板には天狗を入れるなど、高尾山の表玄関ならではの演出が駅舎の随所に施されています。

設計を担当したのは世界的に有名な建築家、隈研吾氏。歌舞伎座やサントリー美術館、根津美術館などを手掛けた隈研吾氏の建築デザインコンセプトは、「環境と建築の一体化」「呼吸する建築」。「薬王院は山岳信仰の聖地である高尾山の中心というべき場所。実際に訪れて強く感じたのは、薬王院の歴史・文化を継承し、この地域に流れていた時間を継承したい」という思いだったと隈研吾氏。「大和張り」「羽目板張り」「小端立て張り」「千本格子」という多様な表情を持った木組みによって、高尾山の多様な魅力を表現しています。「各所に散りばめられた高尾山の歴史と文化を感じ欲しい」とのこと。隈研吾氏によるしなやかなデザインがここ、高尾山口駅に完成しました。

情報元	なし
関連記事1	 http://www.keio-takao.jp/details/ekisha.html
備考	

事例番号 駅名

G-01

湯布院駅

設計

磯崎新

建設年 1990年

駅構造 地上駅

規模 中

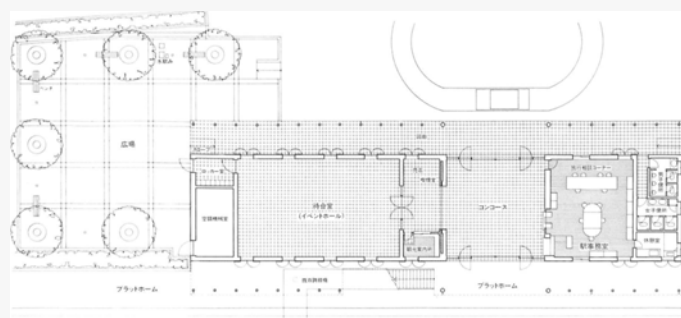
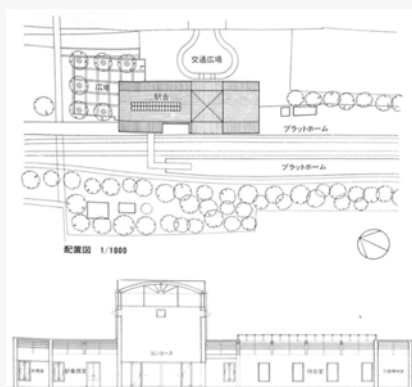
所在 地方

乗車人数/日 1167人

所在地 大分県 由布市 湯布院

事業者 JR九州

路線 久大本線



コメント

町は古くは別府温泉の奥座敷として栄えたが、近年は温泉地にありがちな観光俗化を排した独特の観光地づくりを続け、年間300万人もの観光客が訪れている。それに伴い、老朽化した駅の改築がJR九州と街の合同事業として計画された。計画のガイドラインとして求められたことは、単なる通過点としての駅ではなく、情報発信の文化的施設を伴った、さらには湯布院のシンボルとしての駅であった。

高さ12mの吹き抜けを持つコンコースは当初、約20mの高さのシンボリックな塔であった。～景観や内部の空間的豊かさを考慮した。ヴォリュームだけが感じられる空間が作られた。～従来の駅のイメージを脱したこの空間は、小規模な音楽会などコンコース以外の用途にも用いられるはずである。特にトップライトを設けたイベントホール兼用の待合室は、駅という機能が持ち合わせる「待ち時間」という独特のものを最大限に活用できるように考慮した。

情報元

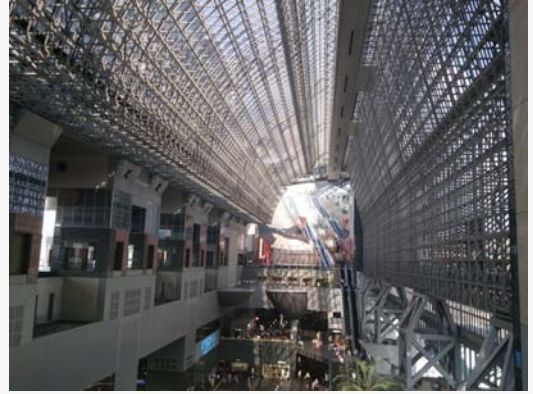
建築設計資料64

関連記事1

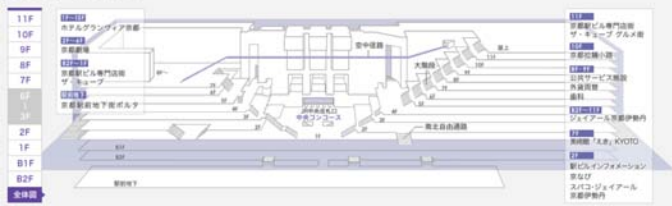


備考

事例番号	駅名	設計						
G-02	京都駅	原広司						
建設年	駅構造	地上駅	規模	巨大	所在	都市	乗車人数/日	238426人
所在地	京都市 下京区 東塩小路町			事業者	JR西日本、JR東	路線		




Floor guide



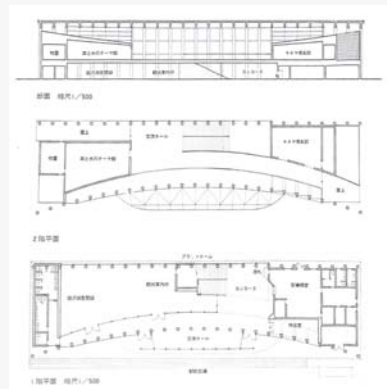
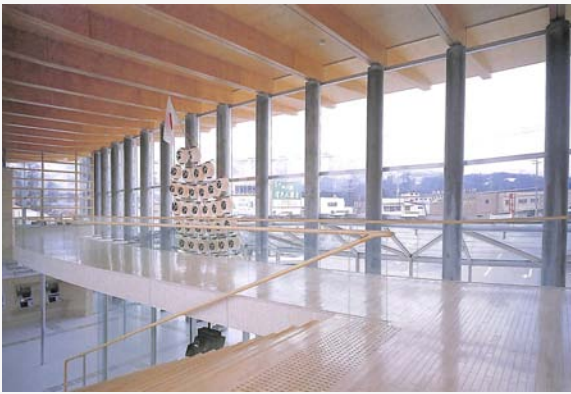
コメント

京都駅ビル設計 (wikipediaから)

日本の鉄道駅舎としては異例の国際指名コンペ方式で行われ、新駅ビル設計者には原広司、安藤忠雄、池原義郎、黒川紀章、ジェームス・スターリング、ベルナール・チュミ、ペーター・ブスマンの7名の複数の建築家が指名された。設計審査の結果、先ず原広司案、安藤案、スターリング案の3案に絞り込まれ、さらなる協議を経て、原広司案が最終案として採用された。京都駅周辺は高さ120mまでの建築物が建築可能となる特例措置が設けられているが、高さ制限の緩和は古都の景観を損なうものとして反対意見も根強かったため、建物の巨大さ、高さに起因する圧迫感を回避し、いかに周辺環境との調和を図るかが作品の評価のポイントとなった。採用された原広司案は、最大高さを60mに抑えた上で、南北方向の道路に合わせて建物を分割して視線を通すなど、圧迫感を回避するような配慮が随所に見られる。

情報元	新建築 1997年9月号
関連記事1	 https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%BA%AC%E9%83%BD%E9%A7%85
備考	https://www.kyoto-station-building.co.jp/floorguide/

事例番号	駅名	設計		
G-03	田沢湖駅	坂茂		
建設年	駅構造	規模	所在	乗車人数/日
1997年	地上駅	小	地方	305人
所在地	事業者	路線		
秋田県 仙北市 田沢湖生保内字男坂	JR東日本	田沢湖線など		



コメント

設計当初に町側より、秋田らしさを出してほしいということと、最大限木を使って欲しいという要望があった。

まず秋田杉のまっすぐ上に伸びる森のイメージから、円柱の列柱を考えた。

～これらの仕掛けにより、駅前広場側はヨーロッパの古典的駅のような大きな町からの流れを受け止めつつ、駅を透かして下部には新幹線の出入り、上部には普通の山が見える透明感のある建築となった。

情報元	新建築 1997年5月号、建築設計資料64
関連記事1	
備考	・合築駅(第1号は陸羽東線の羽前向町駅:公民館と、過疎対策で)


事例番号	駅名	設計						
G-04	岩見沢駅	ワークヴィジョンズ						
建設年	駅構造	地上駅	規模	中	所在	地方	乗車人数/日	4611人
所在地	北海道 岩見沢市 有明町南			事業者	JR北海道	路線	函館本線	



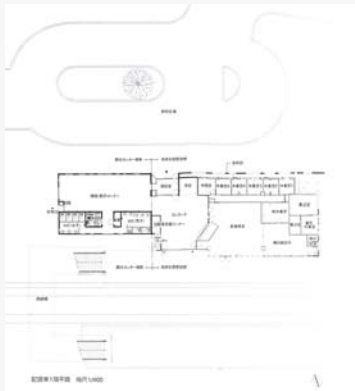
コメント

・まずは鉄道の街としての繁栄の記憶を未来に伝えようと、鉄道と縁の深い煉瓦と古レールというふたつの素材の力を借りた。煉瓦の積み方は、北海道の伝統的な工法である「小端空間積み」になった。古レールは、長年鉄路を支え使用に耐えてきた「時の痕跡」を残しながら、カーテンウォールとして再生した。

・通常は駅舎建築では裏方になりがちな「鉄路の風景」に徹底的に開かれた駅舎を目指した。これは忘れかけていた街発祥の記憶をこの現代にもう一度回復し、これからのまちづくりに向けて時の揺らぎに左右されない基軸を再編する試みである。

情報元	新建築 2009年9月号
関連記事1	
備考	


事例番号	駅名	設計						
G-05	知床斜里駅	川人洋志						
建設年	駅構造	地上駅	規模	小	所在	地方	乗車人数/日	210人
所在地	北海道 斜里郡 斜里町港町			事業者	JR北海道	路線	釧網本線	



コメント

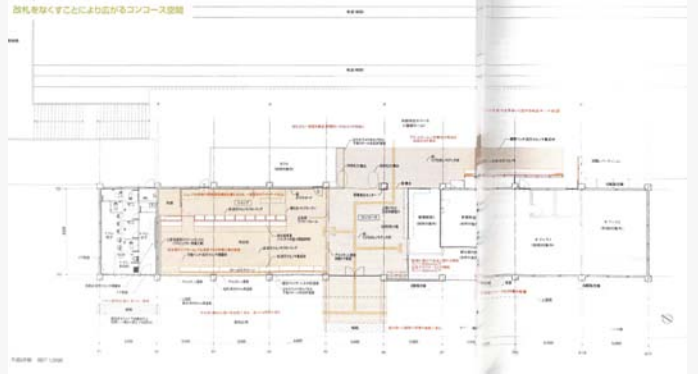
- ・「世界自然遺産のまちのゲートとなる駅」
- ・「地域文化を担い知床の大自然に向き合える駅への提案/駅前広場との調和を考慮した提案/建設費や維持管理費の低減のための提案」～この考えをもとに～地場から豊富に採れ、地場の産業も支えている「カラマツ集成材」を独特な方法によって構成することを選択した。～柔軟に様々な使用用途にも対応できる～森の木漏れ日を連想させるような空間を作った。

情報元 新建築 2008年10月号

関連記事1 


備考 2006年9月「知床斜里複合駅舎設計技術提案」として北海道在住の5人の建築家にその提案が要請され、最優秀案として選出された。

事例番号	駅名	設計						
G-06	中村駅	nextstations						
建設年	駅構造	地上駅	規模	小	所在	地方	乗車人数/日	表記なし
所在地	高知県 四万十市 駅前町				事業者	土佐くろしお鉄道	路線	中村線

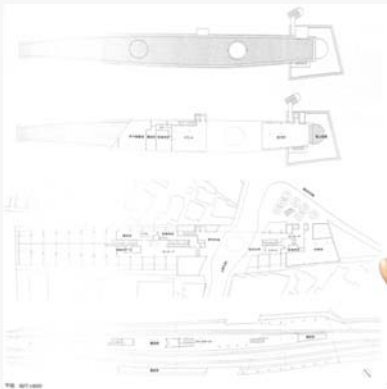


コメント

- ・落ち着いた駅を演出するには、情報の優先順位を整理する必要がある。大都市部の駅では膨大な情報を高いちに掲示して見やすくする必要はあるが、中村駅での情報量は少ないため、整理・集約した上で掲示位置を成人の視線レベル以下に移動した。
- ・人々が駅で過ごす時間が長い。「待ち時間」の質を変えることが大切だった。お客様をどうもてなすか、安心できる駅を目指して、見る・見られる空間を作ること、私たちは徹底して利用者の視点で計画を進めた。
- ・土佐くろしお鉄道からの要請もあり、今回は四万十ヒノキをふんだんに使用している。モラルの底辺に合わせて素材が選択されることが多いが、私たちは「公共だからこそ」最高の素材を使った。
- ・駅は街の玄関口だが、半ば強引に地域のシンボルを設置したり、ランドマーク的な外観を志向する傾向がある。
- ・そこで、待合室の奥にある真っ白な壁を、映画スクリーンとした。～映画館がない四万十市の身の丈にあった新しい価値を生み出して欲しい。

情報元	新建築 2010年7月号
関連記事1	
備考	

事例番号	駅名	設計
G-07	上野毛駅	安藤忠雄
建設年	駅構造	規模
2011年	地上駅	大
所在地	所在	乗車人数/日
東京都 世田谷区 上野毛	都市	11276人
	事業者	路線
	東京急行電鉄	大井町線



コメント

・上野毛駅は、鉄道敷が掘割りとなっており、プラットフォーム上部を環八通りから分岐した上野毛通りが横切っている。その立地特性を活かし、ここでは線路上空、上野毛通りのレベルにプラットホームの屋根を兼ねた人工地盤を設け、その上に駅の諸施設、テナント、バス停を含む駅前広場等を一体的に配置する提案をした。

・頭上の大屋根には、駅を中心、「人の集まる場」の象徴として直径8mの円形のトップライトが穿たれ、内部化された広場にダイナミックな光と影の空間を作り出す。

・歩行者・電車・バス・車・自転車といった多様な交通網を一つの大屋根で覆い、一体化することで都市インフラの合理的な統合と共に、地域の「顔」となる個性的な駅前風景が生まれる。

情報元	新建築 2011年7月号
関連記事1	
備考	


事例番号	駅名	設計						
G-08	三河田原駅	安藤忠雄						
建設年	駅構造	地上駅	規模	中	所在	都市	乗車人数/日	1501人
所在地	愛知県 田原市 田原町			事業者	豊橋鉄道	路線	渥美線	



コメント

愛知県田原市と豊橋鉄道(同県豊橋市、伊藤優社長)は、移築する同渥美線三河田原駅(田原市田原町)の新駅舎の概要を公表した。設計は安藤忠雄建築研究所(大阪市)が担当。規模はS造2階建て延べ446㎡で、現駅舎の約2倍の広さとなる見通し。駅舎の半分程度を多目的スペースとして活用し、観光などの情報発信のほか、市民交流の拠点とする。

新駅舎の建設は、田原市が進める駅前再開発事業に合わせ、豊橋鉄道が実施する。新駅舎は現在地から50m西側の場所に移設する。2013年4月の着工、同年11月ごろの供用開始を目指す。駅舎関連の総事業費は約12億円を見込む。外観は、市民アンケートなどをもとに、和風でシンプルな扇形のデザインを採用。環境に配慮し、屋上には太陽光発電パネルを設置する。

情報元	なし
関連記事1	 http://kensetsunewspickup.blogspot.jp/2012/11/4.html
備考	


事例番号	駅名	設計						
G-09	糸魚川駅	安井建築設計						
建設年	駅構造	地上駅	規模	中	所在	地方	乗車人数/日	1205人
所在地	新潟県 糸魚川市			事業者	JR西日本	路線	大糸線など	



コメント

北陸新幹線の長野～金沢間の新幹線駅舎・糸魚川駅の新築工事。土木構築物である3層高架のRCラーメン構造体に対して、3階をプラットホーム、2階をコンコースおよび自由通路という構成で建築物を構築している。1階部分には糸魚川市の施設(当社設計)が設けられる予定である。駅舎の内外観については糸魚川市からの要望キーワードである“日本海、北アルプス、ヒスイ、糸魚川ジオパーク”をモチーフとしてデザインしている。地域産材料活用の観点から、糸魚川産の木材をコンコースの内装材の一部やホーム階の照明ボックスに採用。また、古代より糸魚川で産出され勾玉などに利用されたヒスイの原石の建材としての利用方法を検討し、一部の内装材に採用している。

現在アルプス口駅舎が所在する駅南側には以前、総煉瓦造りの車庫が設けられていた。レンガ車庫は歴史的価値が高いことから、駅舎改築後に新設される南口駅前広場へ曳家方式で移築し、ランドマークの一つとして活用することを目指して地元の有志などが保存運動を展開し、地元の建設会社などが中心となって「レンガ車庫基金実行委員会」を設立し募金活動なども行われた。この出入口面の外壁はアルプス口駅前広場のデザインに組み込まれる形で駅舎正面での復元再築が決まり、併せてアルプス口駅舎1階には前掲の「糸魚川ジオステーション ジオパル」の開設が決定、かつて大糸線を走行していたキハ52形気動車が静態保存されることになり、市に無償譲渡された同車両は廃車後に補修を受けた上で金沢総合車両所で屋内にて保管された後、アルプス口駅舎の建設進捗に伴い2014年(平成26年)11月26日に搬入された。

情報元	なし
関連記事1	 https://www.yasui-archi.co.jp/works/detail/2014_itoigawaeki/index.html
備考	

事例番号 駅名

G-10

上州富岡駅

設計

TNA

建設年 2014年

駅構造

地上駅

規模

小

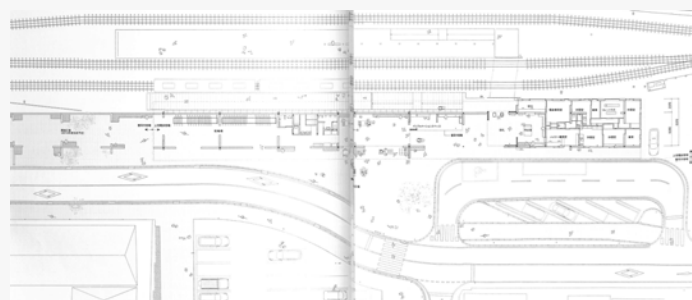
所在 地方

乗車人数/日 556人

所在地 群馬県 富岡市 富岡

事業者 上信電鉄

路線 上信線



コメント

・「街の縁側のような駅」

・最初に駅に降り立った時に感じた鉄道と街との地続きの一体感をそのままに、穏やかな富岡の風景の中に控えめだけど凜然とした力を持つ駅を想像しました。そこで、富岡の街に散りばめられたように使われている「煉瓦」で人が滞在する駅をつくれなにかと考えました。

・駅と街が視覚的にも身体的にも繋がりを失わないように駅舎の煉瓦を駅前広場はもちろんのこと、街に延長させていくことにした。また、街がよく見渡せるように駅舎の電気の引き込み位置を変更し、町全体の電線の容量から迂回ルートを探し出し、地中埋設を採用することなく電柱と電線を駅前からなくした。

・駅舎の明かりは街に漏れ出し街路灯の役割を果たすようになっている。

・駅を作ることは富岡の歴史が刻んだ風景とこれからの歴史が生み出す風景の肌理を整えることなのだ。

情報元

新建築 2014年5月号

関連記事1



備考

事例番号	駅名	設計						
G-11	女川駅	坂茂						
建設年	駅構造	地上駅	規模	小	所在	地方	乗車人数/日	206人
所在地	宮城県 牡鹿郡 女川町 女川浜字大原			事業者	JR東日本	路線	石巻線	



坂茂氏が示した新女川駅舎の外観パース（資料：女川町）




コメント

…「銭湯」が欲しいという要望が圧倒的に多かった…津波で流された女川駅とそのそばにあった町営温浴施設ゆぽぽを一体としたJR女川駅舎の設計を依頼していただいた。

・女川駅は石巻線の終着駅で、日本には2箇所しかない海が見える終着駅である。それもあって正面性が強い、シンメトリーな形態で、背景の山並みを意識した浅い切妻屋根とした。

・この温浴施設は、女川の町民と観光客が出会い、交流する場として、使いやすく一般的なプログラムとしての会が求められた。そんな一般解のための手法として、大浴室の壁画を日本画家に依頼した。

情報元 新建築 2015年9月号

関連記事1  <http://kenplatz.nikkeibp.co.jp/article/building/news/20130531/617931/>

備考

事例番号	駅名	設計						
G-12	新白島駅	小嶋一浩/赤松佳珠子						
建設年	駅構造	地上駅	規模	中	所在	地方	乗車人数/日	4273人
所在地	広島市 中区 西白島町			事業者	広島高速交通	路線	アストラムライン	



コメント

- ・昼夜を問わず激しい自動車交通を考慮して、新駅・連絡通路と国道との間に、バッファーとなるように円筒状のシェルを提案した。円筒シェルは都市的なスケールにおいては郊外から都心への移行を象徴するシティゲートとして位置付けられ、その形状は中洲の道路線形に沿ったフットプリントと、2階から地下1階レベルへの旅客の動きに合わせた断面図から決定されている。
- ・今後、国道との間には円筒シェルから連続する鋼製の投物防止壁が作られ、樹木が植えられて市民が立ち寄れる場所となることが期待されている。

情報元	新建築 2016年1月号
関連記事1	
備考	


事例番号	駅名	設計		
G-13	高山駅	内藤廣		
建設年	駅構造	規模	所在	乗車人数/日
2016年	地上駅	中	地方	1539人
所在地	事業者	路線		
岐阜県 高山市	JR東海	高山本線		



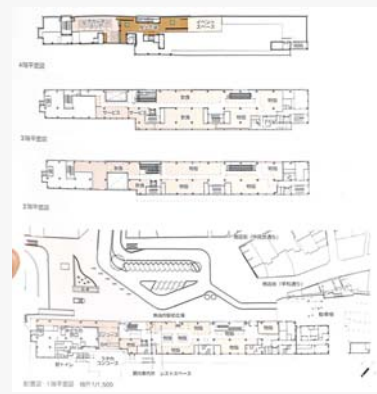
コメント

内装には、飛騨産のヒノキを多用し、「木の国・飛騨高山」を表現しています。駅の正面となる東側外壁は、町屋の雰囲気モチーフとした、格子パネルを設置し、夜には漏れ出る灯りを意識した演出照明を使い、落ち着いた外観を映し出します。

匠通りの壁面は、祭屋台をテーマとしており、構造の違う二種類の祭屋台の下段部分を実物大で展示しているほか、14ヶ所の展示ケースには、各屋台で役割を終えた車輪や装飾品、実際に使用した大工道具などを展示しています。


情報元	なし
関連記事1	 http://kankou.city.takayama.lg.jp/2001275.html
備考	橋上化

事例番号	駅名	設計						
G-14	熱海駅	クラインダイサムアーキテクト						
建設年	駅構造	地上駅	規模	大	所在	地方	乗車人数/日	14600人
所在地	静岡県 熱海市 田原本町			事業者	JR東海、JR東日	路線	東海道本線など	



コメント

- ・当敷地は海までの距離がやく500mでありながら山の中腹に位置する特徴的な立地～「多様な環境・風景」を持っている。
- ・海や空を連想させる青を基本に明暗を組み合わせた「波のような外壁」、駅から街へと繋がるコンコースの「吹き抜け」「街へとシフトする壁・天井」、縦導線や溜まり空間に配置した「格子による大開口」によって、外部からは熱海らしさや賑わいを、内部からは街や建物内外の連続性を感じられる計画とした。(JR東設計)
- ・熱海でイメージされるのは海と空のブルーだった。そこで、海と空と山並みが出合う、熱海らしくてこれまでにない駅の表情を作り出したいと考え～10段階の色彩と4種類のリブ形状を組み合わせながら～陰影による表情を感じさせるデザインとした。

情報元	月刊近代建築 2017年4月号
関連記事1	
備考	旧駅舎の耐震化、隣接する旧駅ビルの建て替え計画に伴う。外装デザインのみ。

事例番号

駅名

設計

G-15

戸越銀座駅

アトリエユニゾン

建設年

2016年

駅構造

地上駅

規模

中

所在

都市

乗車人数/日

9891人

所在地

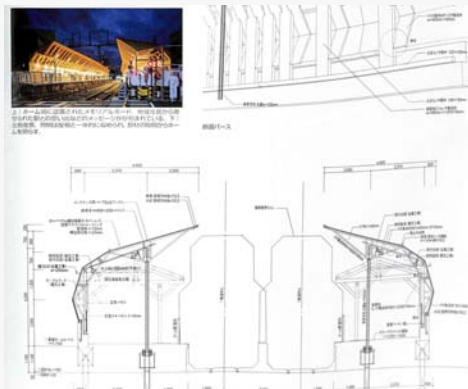
東京都 品川区 平塚

事業者

東京急行電鉄

路線

池上線



コメント

1927年の開業から約90年が経過し、地域から親しまれた木造駅施設であったが、老朽化した施設の更新や沿線価値向上を目的とし、駅舎の内外装リニューアル、ホーム屋根の建て替えと延伸、構内トイレの建て替えを計画した。計画に当たっては駅利用者や地域住民の意見を参考に、既存の木造駅施設の歴史性を継承・昇華させるとともに、ここにしかないローカルティが感じられる「駅らしさ」の素移出や地域のさらなる活性化に貢献することを考えた。

情報元

新建築 2017年11月号

関連記事1


<http://toyokeizai.net/articles/-/149706>

備考

事例番号 駅名

U-01

大門駅

設計

横河健

建設年 2000年

駅構造 地下駅

規模 巨大

所在 都市

乗車人数/日 117067人

所在地 東京都 港区 浜松町

事業者 都営地下鉄

路線 大江戸線など



コメント

情報元

新建築 2001年1月号

関連記事1



<http://www.kenyokogawa.co.jp/worksDtl.asp?k=95>

備考

事例番号	駅名	設計		
U-02	飯田橋駅	渡辺誠		
建設年	駅構造	規模	所在	乗車人数/日
2000年	地下駅	大	都市	16357人
所在地	事業者	路線		
東京都 文京区 後楽	都営地下鉄	有楽町線など		



コメント

アルゴリズムに精通し、コンピュータ・プログラムによる形態発生を手法として本格的に取り入れた作品も設計している。設計者の要求する諸条件を満たす形態をコンピュータ・プログラムで発生させる過程を経る「アルゴリズムック・デザイン」という手法を採用した設計を行う。

東京の地下鉄駅は、これまで、土木エンジニアリングの世界でした。架構は土木、空間は標準仕様で、建築設計者の役割はタイルの色を決めるくらい、というのが実情でした。ここで、そうした地下世界の制約を、逆に利点に変える方法はないか、と考えたのです。そのひとつが、土木空間の「発見」です。ふつう、土木架構は仕上げで隠してしまいます。しかし、それはなぜでしょう？そこで、地下水に接する壁や天井はスクリーンを張り、それ以外の架構は露出させるという原則にしました。同時に、天井を走り回るダクトや配管は軌道上やスラブ下に移し、一部の架構は変更して、すっきりした、広がりのある空間を確保しました。

情報元	新建築 2001年1月号
関連記事1	
備考	

事例番号	駅名	設計		
U-03	新高島駅	山下昌彦/UG都市建築		
建設年	駅構造	規模	所在	乗車人数/日
2003年	地下駅	中	都市	1738人
所在地	事業者	路線		
神奈川県 横浜市 西区 みなとみらい	横浜高速鉄道	みなとみらい線		

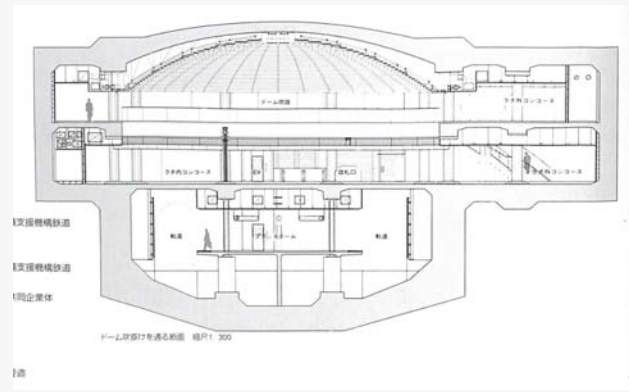


コメント

- ・未来の街を先取りしリードするようなシャープでスピード感のあるデザインを目指した。モチーフは海である。
- ・ホーム階はスチールフレームなどでスピードのある水の流れを表現した。コンコース階はカーブしながら連続するガラス壁により横にうねるウェーブを提示した。道路横断施設階は、縦のウェーブを意識しつつ水の中から見た水面近くのイメージを元に設計した。地上で入口の屋根は水面を思わせるガラスとした。
- ・地上上屋と呼ばれる8つの箱は～ガラス・スチール・コンクリートとアルミパネルだけを用いて、将来周辺にできてくるであろう建築との調和という都市計画上の要望を考慮しニュートラルな直方体にまとめた。


情報元	新建築 2004年1月号
関連記事1	
備考	

事例番号	駅名	設計		
U-04	馬車道駅	内藤廣		
建設年	駅構造	規模	所在	乗車人数/日
2003年	地下駅	大	都市	18511人
所在地	事業者		路線	
神奈川県 横浜市 中区本町	横浜高速鉄道		みなとみらい線	



コメント

- ・乗降客の利便性を越えた、都市のアメニティのひとつとしてどのような空間をつくることができるか
- ・可能な限り古い建物を残しつつも、それでも多くの建物は壊されていく、そうしたもののたちの記憶が堆積していくような場所を作ろうと考えた。～そのためには、しっかりした壁がなければならず、コンクリートの外殻の内側に、貼りものでない量感のある無垢のレンガを積んだ。
- ・移設改修が決まっていた横浜銀行旧本店が駅のすぐ上に建っていたということもあって～使われなくなった金属扉などをいただき、それをまちの記憶の一端として壁面に展示することにした。

情報元	新建築 2004年1月号
関連記事1	
備考	

事例番号 駅名

U-05

元町中華街駅

設計

伊東豊雄

建設年 2003年

駅構造 地下駅

規模 大

所在 都市

乗車人数/日 30129人

所在地 神奈川県 横浜市 中区山下町

事業者 横浜高速鉄道

路線 みなとみらい線



コメント

情報元

新建築 2004年3月号

関連記事1



<http://www.mm21railway.co.jp/station/motomachi/>

備考

事例番号	駅名	設計		
U-06	みなとみらい駅	早川邦彦		
建設年	駅構造	規模	所在	乗車人数/日
2003年	地下駅	大	都市	40860人
所在地	事業者	路線		
神奈川県 横浜市 西区 みなとみらい	横浜高速鉄道	みなとみらい線		

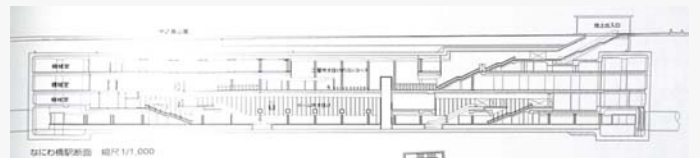


コメント

- ・移動交通の拠点としてだけの駅ではなく、さまざまな人々が行き交う、より公共性の高い「街路」としての性格を併せ持つことになる。～地上の街の雰囲気、そして多様な活動や情報を地下空間にも連続させる「アーバンギャラリー」としてこの駅をとらえようとした。
- ・プラットフォームから「クイーンズスクエア横浜」のアトリウム空間が吹き抜けを通してダイレクトに見渡せるのはその端的な例といえよう。
- ・また、デザイン・モチーフとして、海が近いという立地点を考慮し「船」をキーワードにしたことも挙げられる。

情報元	新建築 2004年1月号
関連記事1	
備考	

事例番号	駅名	設計						
U-07	なにわ橋駅	安井建築設計事務所						
建設年	駅構造	地下駅	規模	中	所在	都市	乗車人数/日	1071人
所在地	大阪府 大阪市 北区 中之島			事業者	京阪電気鉄道	路線	中之島線	



コメント

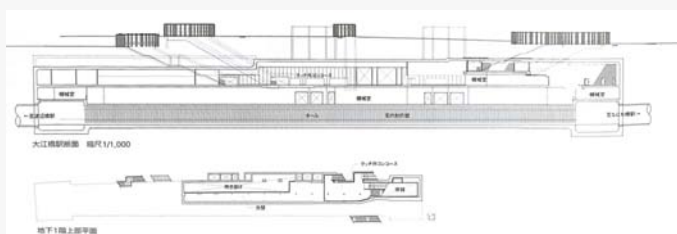
「水の上の新都心へ」をキャッチフレーズとして京阪電車中之島線が2008年に開業した。中之島は二つの川に囲まれた水上都市であり、水辺空間や豊かな緑、そして気持ちの良い散策路を持つ自然環境豊かな島として整備されている。また歴史ある近代洋風建築が風情を醸し出す大人の街としての魅力もっており、市民から愛される水都大阪を代表する場所である。

駅空間は散策路上に点在しており、中之島を利用する人々を迎える居心地の良い「街のリビング」として位置付けている。～今回の駅作りに対し、中之島の歴史と文化を踏まえ、時代を超える力強さと市民から愛される物語性が必要であると考えた。～これらの要請に応える中之島線を象徴する統一素材として、本物の無垢の木が採用された。

なにわ橋駅は大空間で構成されている。改札上部に光天井を設置し、周辺よりも照度・色温度を上げることで、改札外と改札内を切り替えるスイッチとしての役割を強調している。

情報元	新建築 2009年9月号
関連記事1	
備考	

事例番号	駅名	設計		
U-08	大江橋駅	安井建築設計事務所		
建設年	駅構造	規模	所在	乗車人数/日
2008年	地下駅	中	都市	2444人
所在地	事業者	路線		
大阪府 大阪市 北区 中之島	京阪電気鉄道	中之島線		



コメント

「水の上の新都心へ」をキャッチフレーズとして京阪電車中之島線が2008年に開業した。中之島は二つの川に囲まれた水上都市であり、水辺空間や豊かな緑、そして気持ちの良い散策路を持つ自然環境豊かな島として整備されている。また歴史ある近代洋風建築が風情を醸し出す大人の街としての魅力も持っており、市民から愛される水都大阪を代表する場所である。

駅空間は散策路上に点在しており、中之島を利用する人々を迎える居心地の良い「街のリビング」として位置付けている。～今回の駅作りに対し、中之島の歴史と文化を踏まえ、時代を超える力強さと市民から愛される物語性が必要であると考えた。～これらの要請に応える中之島線を象徴する統一素材として、本物の無垢の木が採用された。

大江橋駅は大阪市役所や日本銀行大阪支店などの集積する都市の重厚さを醸し出す石材(御影石)を採用した。吹き抜け空間に「行灯(あかり)」をイメージした光壁を設置している。

情報元	新建築 2009年9月号
関連記事1	
備考	

事例番号

駅名

設計

U-09

渋谷駅

安藤忠雄

建設年

2008年

駅構造

地下駅

規模

巨大

所在

都市

乗車人数/日

962467人

所在地

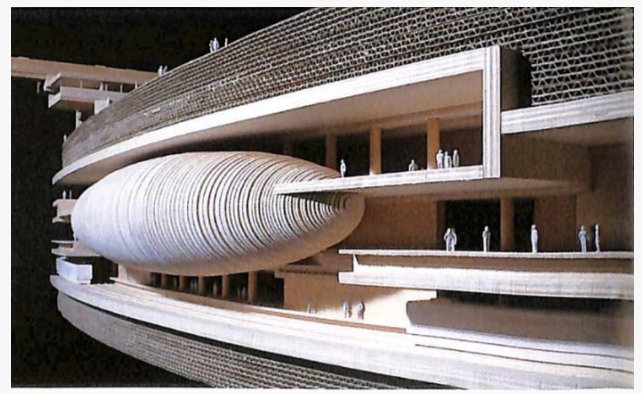
東京都 渋谷区 道玄坂

事業者

東京地下鉄

路線

副都心線など



コメント

地下深くまで光と風を引き込む吹き抜け空間を卵形のシェルで包み込んだ「地宙船」のイメージである。～いわば地下のランドマークの役割を果たすというわけだ。

情報元

新建築 2008年9月号

関連記事1



備考