

平成19年度第1回都市景観デザイン審査会 会議要旨

1. 審査会の日時、場所、出席者、議題

- (1) 開催日時 平成19年 7月24日(火) 午後2時～同4時
- (2) 開催場所 市立男女共同参画センター 第4会議室
- (3) 出席者
- ・都市景観デザイン審査会委員
徳尾野会長、聴濤委員、中嶋委員、藤本委員
赤澤委員、田村委員
 - ・事務局（都市産業活力部 都市創造室 都市計画デザイン課）
村上部長、大路室長、福永課長、西本副課長 橋本、田口
 - ・事業者
事業者 西日本旅客鉄道株式会社 新開氏 外5名
設計者 //
 - ・市事業担当
尾崎道路政策課長
- (4) 議題
JR宝塚駅橋上化事業における景観形成
- (5) 傍聴者 なし

2. 会議の要旨

事務局：本日の審査会は、委員5名の出席であるので、宝塚市都市景観デザイン審査会規則第6条第2項の規定により成立する旨報告。

会長：了解した。審査を開始する。

事務局：本日の議題について概略を説明

会長：了解した、本日の議題について各委員の意見調整の後、設計者及び事業者の入室を許可する。

☆☆☆☆☆☆ 議題 ☆☆☆☆☆☆

会長：当審査会としては、宝塚市にとっても非常に重要な位置に在る物件であるので、十分に審議を尽くしたいと思っている。その点を考慮して本日示された資料について説明願いたい。

事業者：事前に提出された審査会資料に基づいて説明した。

- (1) 前回には無かった店舗部分の都市景観デザイン説明書を追加した。
- (2) 資料1から資料7までは前回と同じ
- (3) 資料8の「宝塚駅デザインの考え方」についての説明

① 駅デザインの要望・考え

- ・ 駅橋上化推進協議会からの要望
- ・ 宝塚市都市景観デザイン審査会からの要望
- ・ 鉄道駅として（全国的に見てもイメージが出来上がっている数少ない駅であると言える）

以上を包含すると「宝塚らしい」駅と言うことが出来る。

② 高級住宅地として知名度が高まっている

③ H14年度都市計画マスタープランにも当該地のコンセプトが記載されている。

①～③を勘案すると基本コンセプトとしては「宝塚の歴史を感じさせる、エレガントで華やかな」な駅と言うことが考えられる。

- (4) デザインの方向性としては「歴史・エレガント・華やか」とし、さらに「駅前広場・周辺環境との調和」を意識するものとする。

以上のコンセプトで作成した資料9～11（パース）を説明した。

① 今回示したパースでは、必ずしもレトロとは行かないまでも華やかなとのイメージで、それ近づけるために窓枠の太いラインを入れて簡単なデザインとした。

② 駅前広場からの眺めは、周辺との調和のとれる外壁の色彩となる様に配慮した

③ 華やかな、軽やかな、繊細さをイメージして窓をリズムカルに配置した。

委員：現段階では決定ではないと思われるが、外装材及びパラペット、三角屋根の部分等にはどのような素材を使用する予定ですか。

事業者：資料9及び10でパースに示した部分にはタイル仕上げを考えている。ただし線路上空にかかる部分には剥がれて落下しないもの、すなわち、ペイント仕上げとしている。また、駅舎妻面の外装材は、従来工法のタイルを用いるか、それとも落下の恐れがあるので、一見タイルに見えるパネルを貼り付けるか現在検討中。

委員：外装材が落下すると仮定して、バルコニーの設置によって安全性は保たれるのでは無いか。

事業者：線路上空に工事を行う場合、足場を建てる架台としてバルコニー様の物を設置して工事を行う。ただし、その床はグレーチングとなっているので、剥離物の落下防止にはならない。

委員：北側についてはどうか。またパラペットや1階部分の柱周りの仕上げ材について説明して下さい。

事業者：駅舎の裏側であり、マンションから見えたとしても道路からは見えないので、現在の処、通常の吹き付け塗装仕上げを検討している。また、北側マンション住人からの要望で駅舎北側の壁面に窓は設けていない。

パラペットについては特化された製品、すなわち本体が鉄骨造であるためコンクリート二次製品をボルトで固定する資材を考えている。型枠の形状次第で自由な形を作ることが出来るので。今回の様な建築物には最適であると考えている。

1階南側の柱の化粧はGRC工法による化粧板の取り付けを考えている。乾式工法としたい。

委員：勾配屋根の屋根の仕上げ材についてはどのような資材を考えていますか。

事業者：基本的には鋼板系を使用したいと考えている。また、サイドのフラットな部分には、屋上緑化としてセダムを植栽しようと検討している。

委員：広告物を掲げる計画は有るか。

事業者：駅舎の壁には設ける予定は無いが、大阪側の店舗部分の外壁に2ヶ所広告スペースを設けており、外壁の他の部分に掲示する予定はない。

委員：駅と駅前広場との区切りとなる物はどのようなものを予定しているのか

事業者：JR側の工事で縦型のフェンスを予定している。この点については駅前広場の事業を行う市当局とも打ち合わせを行いながら決定しようと考えている。

会長：以上の質疑応答でおおよそ建物の仕様等が理解出来たが、事前に当審査委員によって次の項目について意見が出されている。

- (1) パラペットや2階部分に横のラインを入れて重厚ささえ感じられるのに、1階部分は非常に透明感を持たせているので上下のバランスがアンバランスである。
- (2) 全体的にデザインに苦心されているされているところは感じられる物の、やや中央よりの三角形の屋根形状が非常にシンボリックに見えることから宗教建築に見えると委員の意見があった。
- (3) 駅舎のグレードに比べ、駅と駅前広場とを隔てるフェンスが非常にチープに感じられる。もう少しデザインのにもグレードアップが必要ではないか。
- (4) 資料15によると緑化は計画していないとの回答であったが、フェンス沿いや独立柱の足許周りには技術的配慮を施せば、メンテナンスフリーな緑化が可能であり、そのことによって宝塚のイメージブランドの向上になると思える。
- (5) 提案されたパースから受ける印象として、パラペット飾りが非常に重たく感じる。もう少し軽快な意匠にすべきではないか。

事業者：建物の上下のバランスに付いての指摘があったが、橋上駅という独特の形態であるが故に、その足許は空間となってしまうそのデザインに苦慮している。今回の計画では、阪急宝塚駅からの乗り換え客のほとんどが2階自由通路から当該駅に至るので2階の人工地盤の上に立っているとの考えで計画している為に1階には特に意匠を施していない。

委員：先の指摘事項の中にパラペットが重いとの指摘があったが、これは長大な長さを持つ建物に、パラペットラインが連続して通っている事が重く感じるのでは

あるから、その解決策の一つとして分節化すれば良いと考える。特に2階と3階の間にある店舗部分は分節化すべきと考える。

事業者：パラペットがかなり重いので縦に分節化してはどうか、との指摘があったがプランを検討し結果として、連続したパラペットであったとしても、それに接続する施設があって、どの位置からも全体を見渡すことが出来ないのだから、結果としてあえて分節化してもその効果は同じと思えるので、連続したパラペットとすることにした。

フェンスがチープであるとの指摘であったが、あくまでも建物は2階以上であり、1階部分は駐車場及びホームであること、乗降客の大半が2階自由通路から駅に至るとの考えから、特に機能本意として特殊な囲いを施すことは考えていない。

緑化については駅舎に施工したのは過去1例のみであり、その試行的緑化の結果、特にメンテナンスフリーなのか、電線ケーブル類に巻き付いて悪影響を及ぼさないのか検証が出来ていないので、この宝塚駅舎の緑化については未だ検討中ではあるが、条例で定められている事でもあり出来得るところには緑化を行いたいと考えている。

委員：緑化を検討する際に、メンテナンスフリーの物を植えねばならないと考えるが、逆にメンテナンスフリーの物しか育たない環境を作る事がこのような場合には重要であると考え。例えば、セダムもそうであるが少し湿った粘土質の土を置いておくだけで芝などは勝手に映えてくる。水を与えなくても映えてくる物しか生えないと言うのがメンテナンスフリーであると言える。

セダム緑化もその点では優れた植物であると言えるが、芝の一部も使用して市松状に配置すると良い。

植物の管理については土壌の保湿が困難だが、土壌のみでは荷重が大きくなるので、その対策として、その土壌を多孔室の物で支え、その下に水をためておくトレイの様な物を置いておくとも何もなくても1ヶ月は保つし、また枯れて全滅になるとは考えられない。

事業者：分かりました。セダムだけにこだわっているわけではないので、もう少し検討したい。

委員：つる性の植物には、巻き付き型と吸着型があって、甲子園球場にあるのは吸着型であり成長は永久に続く物であるが、それに対し巻き付き型は巻き付くところがなければ10cmぐらいいは延びてもそれ以上は自重で垂れてしまいうのでそれ以上延びない。仮に独立柱などの足許に半径50cm程度の植栽柵を設け、つるが巻き付く添え木を置いておくともそれ以上延びることはない。メンテナンスについても先に述べた方法を取ると、ほぼメンテナンスフリーとなる。

事業者：大地に根付く植物、特につる性の植物の場合運転保安の危惧にが有って植栽についてはかなりの抵抗感がある。

仮に、植えたとしても当初はきれいであっても、いくらメンテナンスフリーであったとしても枯れた場合、非常に見苦しくなり手を加えねばならないので必ずしもメンテナンスフリーとは言えない。

委員：植える側は駅前広場側に在るのだからメンテナンスを市が受け持つことは出

来ないか。

道路政策課：JRの土地の中の物についてメンテナンスを市が行う事は出来ない。

委員：企業の社会的責任、特に環境に配慮しているJRとしての姿勢を見せて欲しい。

事業者：新駅舎を計画するに当たり特に気を付けていることは、①使いやすい ②周辺との調和を保つとの2点に重点を置いて、「かっこいい」との指摘があったが近隣の人びと、特に北側マンションの住人には出来るだけ迷惑をかけないように最大限配慮した計画となっている。また、屋上緑化も今回から取り入れようとしており、環境への配慮もしている。

委員：今回示されたパースは阪急からJRに乗り換え客の目線ですなわちデッキのレベルで描いているが、乗り換え客でない駅前広場からの目線でのパースを描いていただきたい。その場合の目線では六甲山系あるいは長尾山系がバックに見えるので、緑に映える色は何かと思案してみると、アカマツが思い起こされてくる。アカマツの緑の葉と幹の赤茶色が非常に調和して見える。そのことから、壁についてはベージュ系でかまわないが、パラペットの色は景観にとって重要なポイントとなるので、緑に映える赤茶色の方が背景の緑とマッチして見えると思われる。特に、勾配屋根の部分にはダークグリーンを用い宗教建築の様に見えるとの意見があったが、色使いで大きく変化するのではないか。その点を次回駅前広場を中心としたCGを示していただき画期的な視点から色使いなどを検討したい。

駅舎は人工地盤の上に乗った位置づけであるとの説明で有ったが、1階部分に付いては景観的配慮がなされていないと思われるので、タクシーやバスを利用する人々は地上レベルからの眺めになる。例えば、高さ1.5m位のパネルを適度な間隔を開けて取り付けることが出来れば、目線が通り抜けるのが有る程度ふさがれ、1階部分の寒々しい眺めが解消すると思われる。

事業者：指摘のパラペットについては、茶系の色で瓦が乗っているデザインを考案したところ、余りにも阪急の駅舎に似た感じになったので採用せず今回提案した形・色となった。阪急の駅舎のデザインを意識しながらも、色彩のコンセプトは背景にあるまちなみ、特に北側のマンションが背景として存在するので、そのマンションの色がグレーであったところから、今回は色彩の基調を合わせその色と少し異なった色を提案した。

委員：示されているダークグレーは良いか悪いか判断するのと、パラペットのデザインをこのままだとすると、グレーな部分又その他の色の部分などの色使いを検討する必要が有ると思えるので、その資料を作成していただきたい。

委員：勾配屋根の部分に緑色を用いる事は景観にとって好ましい結果にはならない。赤茶色を用いる場合、暗い色を用いると目立ちすぎてマイナスになることになる場合があるので、明度や彩度は十分に検討しなければならない。

委員：建物のやや中央部に有る三角屋根の形状は、宗教施設を連想させるのでデザインを変えていただきたい。コンコースの光取りの手法は他にも考えられる。

また、阪急の駅舎のデザインにとらわれ、リズム感を演出するとして小さな窓を数多く配置するよりも大きな窓にした方が、建物のデザイン的にも良い結果を得られると思われる。

委員：先ず自由通路上の三角屋根のデザインについて、今回の駅舎全体からの印象としては独特の形となっているが、その点について説明願いたい

事業者：歌劇場の建物の中央が上がっていたのでそれに似せたのと、背面のマンションに配慮して高さを押さえるため構造的な理由によって現計画案となった。

また、三角屋根の中央部がせり出しているのは、そうでなければどこからも見えることの無い部分であるので、入口としての表現を保たせるために現在のデザインとした。

委員：せり出し屋根の部分は、全体の印象からは矛盾があるように思えるが、目立たせることの必要性和、一日当たりの乗降客数を説明して下さい。

事業者：駅舎が先に出来てその後デッキ通路を作るのが従来の順序であったが、今回はその逆になっているため、駅としての「顔」の部分にその自由通路及びそこに至る階段やエスカレーターが配置されているので、駅としての入口を表現しづらい位置にあるので、屋根のせり出しによって入口の位置を示し、その部分を駅の「顔」をそこに表現した。

また、緑色の屋根の色に付いての意見があったが、再度検討したいと思う。

駅の乗降客は1日およそ4万人、その内3万人が阪急宝塚駅からの乗り換え客であり、自由通路を使用している。

委員：それだけの乗降客が自由通路を使用するのであれば、駅の顔としての表現はコンコースでよいのではないか。

事業者：コンコースの内部空間については未だデザインの検討に入っていないが、現状の形のまま自由通路の中央の天井が上がった形をコンコースにも採用したいと考えている。

また、線路上空の屋根については、駅背面側のマンションに配慮して、駅舎高さを押さえ且つ自然採光を得るためにハイサイドの窓を設置したので、三角形の屋根形状とし、且つパラペットを1.5m立ち上げてマンション側からその窓が見えない様にした。

正面三角形の屋根部分の装飾が過多であるとの指摘については少し検討をしてみたいと考える。

委員：GRCのテクスチャーはコンクリートパネルの様な物ですか。

事業者：コンクリート製品であるため自由な形が出来るが、現段階では基本となる壁は素材感のあるタイル調の物を想定しているのので、それに相応する物としてパネル系ではなく素材感のあるコンクリート製品の採用を検討している。

委員：駅前広場から駅舎を見た場合、人工地盤の上に建つ駅舎との説明であったが、現に示されているパースを見る限り1階部分と2階以上の建物とに非常に大きな違いを感じてしまい美しく見ることが出来ない。このままデザインが変わらない

ので有れば、それを解消する意味からも1階部分の柱の仕上げを上部のテクスチャーに合わせすることを提案したい。JRとしてはホームの色は社内規定などで定まっているのでしょうか。

事業者：特別な場合を除いて決まっていない。

委員：示されたパースからはデザイン統一感が感じられない。陸屋根に統一する、広場側の独立柱を上部の仕上げと合わせと言った変更は出来ないか。

事業者：独立した鉄骨柱に化粧としてタイル張りすることは駅舎にとって好ましいとは言えないので、剥離落下しない材質を用いたい。

事業者：前回の審査会で指摘の有った看板については、低レベルでの看板は資料13の南立面図中央付近に広告板を設けてここに掲げようとしている。その他の場所には掲げない予定にしている。その他駅の1階フェンス沿いに広告が掲示できる掲示板を設ける。駅前広場からはその背面が見えるので、見苦しく無いようデザインを施す予定。

委員：先の説明で有ればフェンス沿いには植栽が出来ないとの説明であったが、それは実現しないとしても、植木産業のまち宝塚を印象づけるためにも是非緑化駅のモデルケースとなるような植栽をしていただきたい。またすぐに実現しなくても後に出来るという利点もあるのでそのような計画としていただきたい。

事業者：駅前広場の工事に於いて境界線に植栽を実施されると思われるので、その際は協議をしながら進めていきたい。

事業者：広告物の掲示については駅構内向けには自由通路階段背面の位置に設置したいと考えている。この位置で有れば駅前広場からは見えない位置となっているので最適であるかと思われる。

委員：宝塚には六甲山系から産出する風化花崗岩があり、逆瀬川の護岸にも用いられている。この地場産出の石を用い植樹あるいは花壇などの石積に用いる、また、広告掲示板の足許等に配置すれば、宝塚らしさと言う表現が出来ると思われる。

委員：当駅舎人工地盤の上に建つ建物として考えているとの説明であったが、駅前広場からは正面となる建物であるから、1階部分とそれより上部の外観化粧が大きく違って違和感を感じざるを得ない。それを解決するには1階独立柱の仕上げをを上階の仕上げと合わせていただきたい。

事業者：現時点では今回示した計画図が社内的にも決定した事項であるから、その指摘については持ち帰って検討することとしたい。

委員：今後の事業スケジュールについて説明して下さい。

道路建設課：今後当該事業に日程は、早急に設計内容を公にし、その後詳細設計に入り、平成20年の早い段階で着工したいとJRから聞いている。それは22年春に竣工させる最終日程となっている。

本日指摘があった中で植栽については駅前広場の工事の中で有る程度実現が可能で有ると思える。また、屋根の形状その他については、基本的に審査会で検討された事項であるならば詳細設計に入った段階で再審議することも可能であると思えるし、色彩の件について詳細な詰めが必要で有れば個別協議によることも出来るのではないかとと思われる。

事業者：平成22年春の完成を目指してスケジュールを組んでおり、駅舎橋上化のために跨線橋及び架設プラットホーム等々の付属工事を先行して行いたいと考えている中で、7月から着工したい部分もあるが、それも未だ着工していない。基本設計が決定しないと前に進めないで、今日現在当審査会での審査終了待ちです。

本日、審査された基本計画について承諾が得られないので有れば今後のスケジュールに大きく影響する事となるので、色彩、植栽、1階の柱の仕上げ、自由通路上空の三角屋根の形状等々については、詳細設計に入ったとしても引き続き協議し変更は可能であるので、本日の審査に置いて概ね審査を終了し、詳細事項については今後の協議としていただきたい。

会長：本日の会議で景観デザイン審査会での指摘事項や意見の意図は伝わったと思えるので、次回JRのデザイン力に期待して、確認の意味で審査会を開催しその対応について説明願いたい。

事業者：仕上げ色や外構工事などは後で変更はできるが、建物中央部、自由通路上空の三角屋根に付いては建物のシンボルでありJR社内で幹部も交えた結果であるので、変更し難い。

委員：三角屋根の部分は自由通路及びその通路に至る階段の後ろ側にあるので、1日当たり3万人が利用する自由通路のどの位置からも見えないので有れば、その形状にこだわる必要は無いのではないかと。先の説明によると駅の入口となるシンボリックな物であるとの説明であったが、阪急からの乗り換え客は自由通路を通過して自然にJR駅に導かれるので、あえてその表現はしなくても良いとおもえる。形状は左右対称の2等辺三角形でなく片流れもしくはフラットでよいと思われる。

委員：周囲のまちの中で違和感が感じられるので、例えば歴史的な建造物のそのデザインの一部を引き継ぐ、又はその気風を取り込んだデザインにする事で解決できると思われる。

事業者：事業者としては、目立つ部分が必要であると考えているので目立たないようにすることは考えていない。三角屋根が適か不適かは検討するとしても、採光を取りたいので何らかのシンボリックな形にはしたいと考えている。

委員：事業工程において早期に基本設計を決定したいとの説明であったが、本日の指摘事項については、本設計に入って、平行作業で検討できないか。

事業者：まず、基本計画が決定しないと実施設計には入れない。特に今回は、ハイサイドの窓による採光であるので、それが決定しないと室内の設計に進むことが出来ない。また、現時点で、外の色を議論している段階で内部の色まで話しを進めるとますます混沌とするので、まず基本計画から決定していきたい。

事業者：三角屋根形状を採用することについての理由として、①コンコースについて中心線を保つデザインとする。②昇り梁でつないでいるのでコンコース内に柱を建てることなく構造的に安定する。③水平梁にすれば、コンコース内に柱を建てる、又は大梁がコンコース上空に並び室内設計上好ましいとは言えない。以上のことから三角形の形状となった。

委員：三角屋根を低い片流れとし、3階部分の屋根にも同様の工夫を加えればイメージが変わると思われる。特に三角屋根の庇の出方をもう少し工夫していただきたい。三角にこだわるので有ればピラミッドのような形を推奨する。

会長：本日の指摘事項は再度審査会の場で議論したいと思うので、8月10日午前10時から会議を行う。