

Design of urban traffic terminal

~ Through two competitions, Niigata sta. and Osaka sta. ~

Department of infrastructure Systems Engineering

1035010

Hiroshi SAWADA

Abstract

In recent years, a traffic function and an attractive urban function need to be developed in the space in front of a station. For that purpose, it is important to use the predominancy, which an area has in the maximum to the full. Then the purpose of the proposal for competition is that the space, which functions as a terminal of automobile traffic, culture and information is developed. Two competitions, as master's design, "Niigata station and station square competition" and "International concept competition for the Northern Osaka station area" are case studies of design of urban traffic terminal. The direction of the design is decided as follows; the creation of the foot passenger centric station square instead of automobile traffic centric by reviewing of functions such as traffic connection and layout. Intention to combine urban and front of a station by extension of urban function by insert keywords of the predominancy of the area.

The concepts of this design are the following things.

The concept of the Niigata station

- 1.A station square is released to a city
- 2.Abstracted nature
- 3.The roof, which wraps a station building and station square
- 4.Filter facade

The concept of the Osaka station

- 1.The urban hill
- 2.The road, which branches in the two directions
- 3.The urban program inserted

修士設計要旨

都市交通ターミナルの設計

～新潟駅と大阪駅の設計競技を通して～

社会システム工学コース 1035010

澤田 浩志

目的

駅前空間は鉄道旅客の通行を円滑にする鉄道施設であると同時に、道路系交通と鉄道との結節施設、および駅周辺地域への来街者が通行、滞留するための都市施設でもある。このような定義は戦後なされたものであって、それ以前は、駅前広場は鉄道の単独施設であり、鉄道事業者が整備するものとされていた。そうして、駅前広場は交通ターミナルとしての機能が重視され、自動車交通のための安全でわかりやすい、全国同じような殺風景で雑然とした姿を呈している。しかし、近年の鉄道高架事業や駅再開発事業では、交通機能のみならず、その地の有する可能性を最大限に生かし、美しく、活力と風格のある駅前空間の都市的な整備が地方自治体にも求められている。

そこで、これからの駅前空間を都市交通ターミナルとし、自動車交通は基より、文化や情報のターミナルとしても機能する新しい都市空間とするために具体的に設計競技を通じて提案することを目的とする。

本修士設計では、「新潟駅 駅舎・駅前広場計画提案競技」と「大阪駅北地区国際コンセプトコンペ」の2つの設計競技を通して、都市交通ターミナル設計のケーススタディとする。

注) 駅前空間の整備状況は、駅設置時の社会状況(モータリゼーション)、市街地状況(スプロールの開発)、鉄道駅特性により大きく異なるが、本年度行われた設計競技から選定した。

SNOW SCARF 新潟駅 駅舎・駅前広場計画提案競技 概要

提案対象範囲

新潟県新潟市花園1丁目地内 各駅前広場の提案対象範囲面積 約20000 m²

計画にあたっての主な条件

提案事項

- ・「新潟らしさ」に配慮した計画の基本的なコンセプト
- ・施設設置、動線計画および景観計画を盛り込んだイメージ図
- ・「策定方針」で定める「計画づくりの視点」についての考え方

計画条件

- ・バス 乗降バス24 降車専用バス4
- ・タクシー 乗降バス各4 プール面積各700 m²
- ・自家用車 乗降バス各5 駐車場3400 m²
- ・歩行者1階、2階双方で歩行者が駅の南北を横断可能

SNOW SCARF コンセプト

4つのキーワードにより市民と乗客の動線が絡みあう歩行者中心に展開する駅前広場と、駅空間自体が都市の延長として機能し新潟らしい駅空間を創出することが可能である。

・歩行者中心の駅前空間

駅前広場を交通広場としての機能と高架下を都市に解放することにより人の流れの分断を防ぎ、視界が遮られないようにする。それは歩行者に最も安全で快適な回遊性をもつ空間を創出し、多様な駅前利用（導入機能）を可能にする。歩行者空間は動線をさまざまに分岐させ多様な出来事を派生させる。利用者のスムーズな移動と駅のアクティビティを形成する。

・抽象化された新潟の自然

駅前広場においては、新潟のイメージや南北市街地の緩衝地（都市との接点）としての連続性を確保することも重要である。そこで人口の自然、抽象化された新潟の自然を配置し、シンプルな幾何学の連続する中で新潟の豊かな自然と人々の活動を取り込み、表現し、創出していく場を提案した。広場は森、水面、光という3つのエレメントから構成され、そこには都市や自然光がにじみ込んでくるアクティブなコミュニティ空間や店舗、施設が配置されている。

また、円形に配した水辺や植栽は、今後の利用可能用地や周辺整備における景観環境整備に浸透し影響を与え、広がりを見せる提案である。

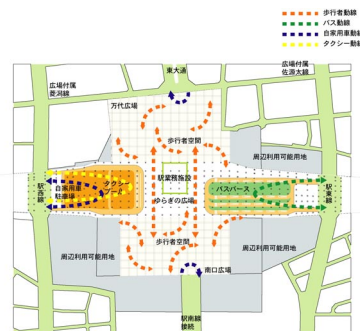
・スノースカーフ

すべてを内包し駅舎と広場を一体とさせ、南北の都市軸を形成するためのシンボルが都市と駅空間を繋ぎ浸透させる。駅舎と広場を包み込むことで、境界となるエッジは消滅する。穿たれた穴からは自然の光や風を透し、そして雪を降らせ利用者は水と緑の空間に取り込まれる。降雪時には歩行者の安全を確保し、さまざまなエレメントの雪の衣を保持する。夜間は内部からの光を俟とう。

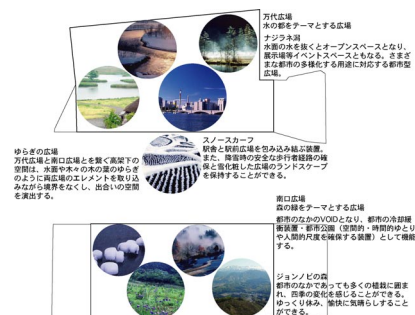
・駅舎フィルター

シンプルな形態であるが、瑪瑙模様（透明・半透明）のプリントが施されたガラスルーバーがフィルターとなり外部の穏やかな光や風を取り込みながら、鉄道の高架構造体のシルエットをゆらぐ水面の波紋ようにあいまいなものとする。

また、都市活動によるノイズ（季節のうつろい、木の葉のざわめき、花の香り、雨や雪、人々の会話、適度な陽射しは遮断しない）からの音響緩衝装置としても機能する。

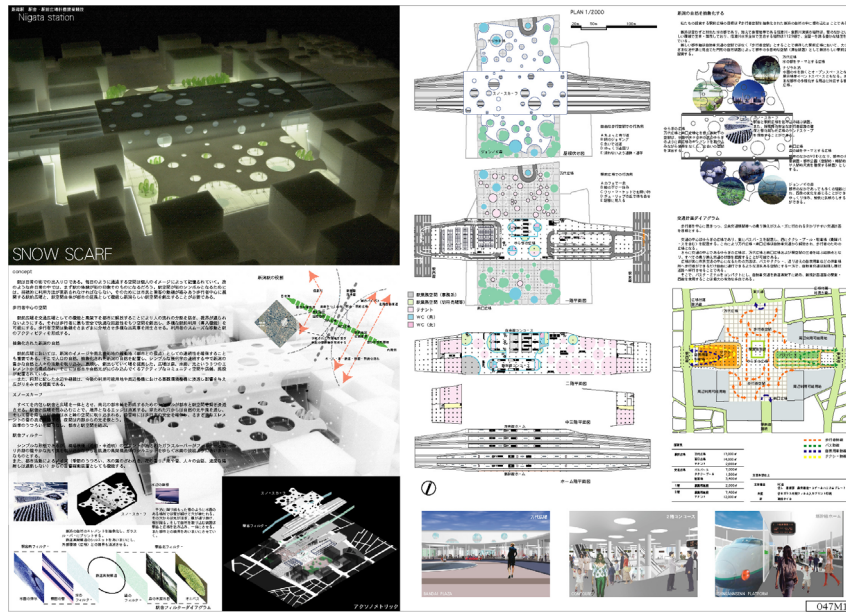


歩行者中心の駅前空間



抽象化された新潟の自然

応募作品



アジアシティ・大阪メディアヒル逢坂 大阪駅北地区国際コンセプトコンペ 概要

提案対象区域

梅田貨物駅用地等（約24ha）うち、先行開発可能区域（約6ha）

提案内容

- ・ まちづくりのコンセプト
- ・ のぞましい土地利用、立地を図るべき施設・機能
- ・ 都市環境、アーバンデザイン

アジアシティ・大阪メディアヒル逢坂 コンセプト

大阪駅北地区の位置づけと役割

- ・ アジアの経済・文化の中心となる創造都市
- ・ 関西圏の知識情報ターミナル
- ・ 大阪のアイデンティティの形成
- ・ 周辺地区のポテンシャルを意識した開発

以下のキーワードを中心に新たな国際都市交通ターミナルとして様々な情報と人間と想像を集め、魅力ある都市環境と都市空間を創造するものである。

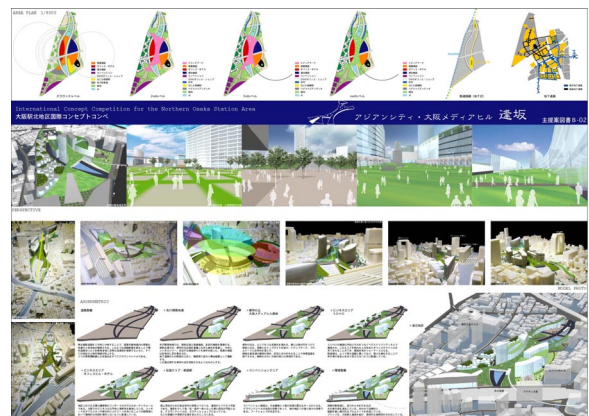
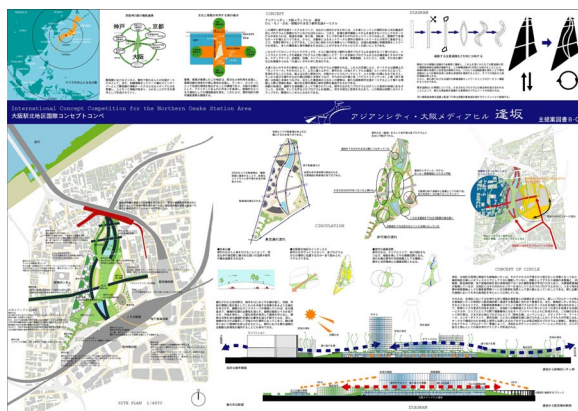
- ・ 都市の丘 大阪メディアヒル逢坂（歩車分離、人・情報のターミナル、都市環境）
- ・ 都市の丘に接続するさまざまなプログラム
- ・ 2方向に分岐する道路
- ・ 都心居住

大阪駅北地区における都市交通ターミナル形成のコンセプト

この場所に都市交通ターミナルをつくり、なおかつ成功させるためには、人や車にとってこの場所があらゆる輸送手段とプログラムに接続されていなければならない。つまり、多様な都市機能システムを統合するハブとしてのターミナルが求められる。鉄道在来線、地下鉄、自転車、そして歩行者それぞれのネットワークに対応した、国際的で多様なモードを備えたハブである。さらに、自動車によるネットワークと都市の基幹ネットワークとの双方に直結することで、完璧を期することができる。この土地に秘められた素晴らしい可能性は、広域な鉄道網と幹線道路ネットワークを収容し、多くの乗降客と都市機能を引き込むことができるアクセシビリティの高いところである。

これらすべてのインフラストラクチャを、さらに魅力的且つ動的な都市プログラムを追加するべく使うために、インフラストラクチャの周囲をプログラムで取り囲むことで、そこを多数のプログラムからなる構造体とするのである。メディアテーク、会議室、店舗、コンベンションホール、駐車場、商業施設、レストラン、住居、そのほか様々な公共施設からなる「大通り」がその中に形成される。大通り沿いのそれぞれ敷地において、固有のプログラムが展開される。これらの圧縮により、ターミナルは路線上の「ネットワーク」そのものとして、上方に盛り上がり、都市の丘（大阪メディアヒル逢坂）というかたちとなって、具現化することになる。屋上は公共に解放され、大阪のセントラルパークとして、人々の憩いの場となるであろう。自立した構造体からなるこの建物は、新たな国際都市交通ターミナルとして様々な情報と人間と想像を集め、魅力ある都市環境と都市空間を創造するものである。

提案作品



まとめ

これからの都市交通ターミナルのアイデンティティは、その地域・都市のアイデンティティとなっていく。SNOW SARF や都市の丘である逢坂のプログラムはそれに応えるひとつの提案であった。またこれからの高齢化社会や新しい交通システムと併せて新しい都市空間として整備される必要がある。そしてこの空間に定住する人々のための都市居住の究極なカタチとなる駅前居住を形成し、駅前空間は小さな都市・コンパクトな都市へ変化していくのではないだろうか。

そのなかで都市は日々、新しい人々や技術によって更新されている。都市交通ターミナルにおいても現在の自動車交通中心の計画だけではなく、開発に柔軟に対応することのできる余地が必要なのではないだろうか。歩行者中心の空間形成はそのひとつの提案である。