

## 提言 4. 地域の個性を表す「景観形成」

### (a) ランドマーク化

#### ねらい

- 広場空間の大屋根化やシンボリックな造形、駅舎のデザイン化などで、街なかの中心あるいは賑わいの中心としての駅の存在感を表現する。
- 地域性を表現した駅舎外観や地元建築材料を内外装に使用することで地域特性を強くアピールすることもできる。

#### 参考事例

##### ○大屋根の設置例

- ・金沢駅東口もてなしドーム  
(駅舎と広場を連続的に覆う)
- ・高知駅くじらドーム  
(地元産材を利用した大屋根)
- ・鳥取駅前太平線シンボル・スクエア  
(道路を連続的に覆う大屋根)

##### ○ランドマークとなる広場空間の整備例

- ・日向市駅西口広場  
(シンボリックな広場空間へ再整備)



金沢駅鼓門もてなしドーム(正面)



金沢駅もてなしドーム(内部)  
高知駅くじらドーム



整備前



整備後

出典：良好な道路景観と賑わい創出のための事例集(国土交通省)

#### 実施上の留意点

- デザイン検討には時間を要することが多く、事業認可に関わらず検討を開始することが考えられる。また、デザインは主観的なものであるため、検討過程の透明性を確保するため、適宜、議会報告や公表などを行うことが考えられる。
- 華美なデザインとならないよう、工法や事業費、維持管理費、財産の所有区分等もあわせて検討し、実現性と経済性を確保することも重要となる。

## 参考資料

## 【地元産材を活用した高知駅の大屋根設置】

## 概要

県が実施するJR土讃線高知駅周辺連続立体交差事業の一環として高知駅の大屋根「くじらドーム」を新築しました。

大屋根は、駅前広場から柱が立上がり、駅をすっぽりと覆う構造で日本では例がありません。また、単に駅舎の屋根というだけでなく、高知の新しいシンボルになるよう計画しました。土佐の風土らしく、「新しいもの」に挑戦してデザインしています。

## 特徴

延長 60.9m 幅 38.5m 高さ 23.3m

○主要構造物や天井に高知県産の杉を使用し、木の暖かみをかもし出しています。

「くじらドーム」に使用した集成材の杉材産地一覧（24 市町村）

室戸市	香美市	高知市	高岡郡中土佐町
安芸郡東洋町	南国市	吾川郡いの町	高岡郡四万十町
安芸郡奈半利町	長岡郡大豊町	吾川郡佐川町	四万十市
安芸郡北川村	長岡郡本山町	須崎市	幡多郡大月町
安芸郡馬路村	土佐郡土佐町	高岡郡津野町	宿毛市
安芸市	土佐郡大川村	高岡郡梶原町	土佐清水市

「くじらドーム」に使用した杉材の製作・加工も県内工場で行っています

- 屋根の外側は、落ち着いた色合いのチタン亜鉛合金を使用します。
- 高知の台風や地震にも耐えられる構造で、100 年は持つと言われています。
- 専門家から、ヨーロッパの立派な駅にも負けない景観と評価されています。



## 施工経過

- 平成18年3月11日 : 新高知駅の大屋根着手の起工式
- 平成18年9月～19年2月 : 大屋根集成材等の工場製作
- 平成19年3月22日 : 大屋根主要構造部の組立開始
- 平成19年5月末 : 大屋根主要構造部の組立完成
- 平成19年8月 : 新高知駅舎の大屋根概成
- 平成20年2月26日 : 高架切替（新高知駅開業）／大屋根愛称「くじらドーム」正式発表

資料：高知県資料

## (b) 協働参加の仕組み

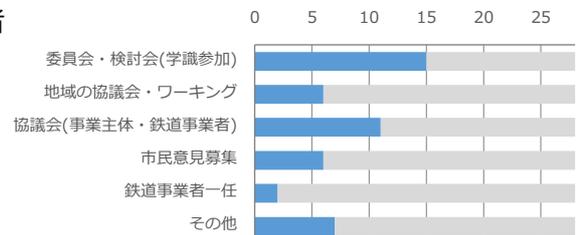
### ねらい

- 駅舎や広場空間等の景観検討は、現在委員会形式での検討が主流だが、より広く地元、事業者、行政、学識等で意見交換を行い、地域性を反映した空間デザインを検討し、地域にとって愛着がわく駅まち空間を構築する。
- あわせて、設備等の維持管理を含めた利活用方法等（主体や費用分担等を含む）についても事前に検討し設計に反映することで、地域のニーズに対応し使いやすい空間を構築する。

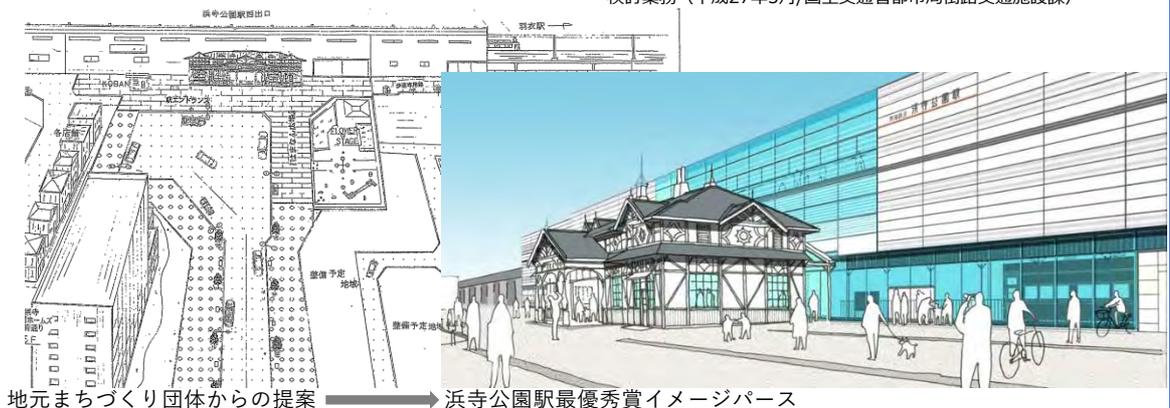
### 参考事例

- 駅舎等デザインの検討のため、学識経験者が入った委員会等を過半数で実施  
（連続立体交差事業の駅舎部デザイン調査）
- 地元まちづくり団体との連携によるデザインコンペの実施例  
（堺市浜寺公園駅・諏訪ノ森駅）

駅舎デザインの主な検討手法  
（近年の連続立体交差事業における各手法の採用事業数）



出典：連続立体交差事業と一体的に実施する駅周辺整備のあり方に関する検討業務（平成27年3月/国土交通省都市局街路交通施設課）



地元まちづくり団体からの提案

浜寺公園駅最優秀賞イメージパース

出典：堺市浜寺公園駅・諏訪ノ森駅 駅舎及び駅前交通広場等計画提案競技について

### 実施上の留意点

- 委員会形式よりきめ細かい市民レベルでの意見交換を行うため、協議会やワーキング等との併用や市民意見の追加公募も考えられる。
- 設計の指針等を明文化したり、デザインコンセプトとイメージパースを示したりして合意形成を図る例が多く、概略設計はその後専門家が実施することが考えられる。
- 透明性や実現性を高める設計に向けて、地元提案を尊重したデザインコンペを実施することも考えられる。

## 参考資料

## 【連続立体交差事業におけるデザイン高質化のポイント（案）】

○連続立体交差事業において駅舎等のデザイン高質化に取り組む際、考慮すべきと考えられる項目が検討されている。

項目	ポイント案	(参考) 施行者アンケートの概要
検討開始時期	○都市計画決定以降で事業認可時期には協議に着手していることが望ましい	<ul style="list-style-type: none"> <li>●回答のうち約1/3は事業認可時期以前に検討を開始、最も早い例は都市計画決定時期</li> <li>●約2/3は事業認可時期より後に検討開始、遅くとも高架構造物の着手前に検討開始</li> <li>●検討開始時期を左右する主な要因は以下のもの <ul style="list-style-type: none"> <li>・デザイン高質化検討による設計の手戻りなどの回避</li> <li>・デザイン高質化検討時期の確保</li> <li>・地域からの要請</li> </ul> </li> <li>●委員会、協議会等で検討する場合は、わずかながら検討時期が早まる傾向</li> </ul>
検討方法	<p>○公開の委員会方式とし、委員としては、学識経験者、鉄道事業者が参画することが望ましい</p> <p>○コンセプトワークやパース作成だけでなく、デザイン高質化の実現に向けて、事業の効率化、維持管理のあり方、財産区分などまで踏み込んだ検討が望ましい</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●約2/3が駅舎のみを検討対象</li> <li>●検討方式は、学識経験者を入れた委員会が過半数、協議会併用の事例もあり</li> <li>●ほとんどの委員会で、学識経験者・デザイナー、市区町村、鉄道事業者が参画</li> <li>●すべての事業で、デザインコンセプトとパースを検討</li> <li>●委員会等で協議している場合は、設計指針などが明文化される傾向</li> <li>●地域ワーキングなどを実施した場合には概略設計に踏み込む傾向</li> </ul>
決定方法	<p>○デザイン高質化の検討結果は、議会報告や公表など、透明性を確保することが望ましい</p> <p>○具体的な方法は、地域特性などを勘案して事業主体が決定することが望ましい</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●約7割の事業で、検討結果はほぼ設計に反映、1割で検討結果の変更あり</li> <li>●委員会等で検討すると、検討結果を設計に反映する度合いがわずかに強まる傾向</li> </ul>
高質化に関する減額努力	<p>○委員会で、華美なデザインとならないように事業費も課題とすることが望ましい</p> <p>○委員会で、維持管理のあり方、財産区分まで議論し透明性を高めることで、検討内容を設計に反映させることが望ましい</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●デザイン高質化に関わる事業費の減額検討は委員会を行った事業の1/3</li> <li>●委員会を検討した事業だけが減額検討実施</li> <li>●増額分は連続立体交差事業の枠内で対応した事例が中心で、他の事業の併用例は少ない</li> <li>●当初の事業費を前提条件として、材質等の工夫（削減）を行っている事例が多数</li> </ul>

資料：連続立体交差事業と一体的に実施する駅周辺整備のあり方に関する検討業務

(平成27年3月/国土交通省都市局街路交通施設課)