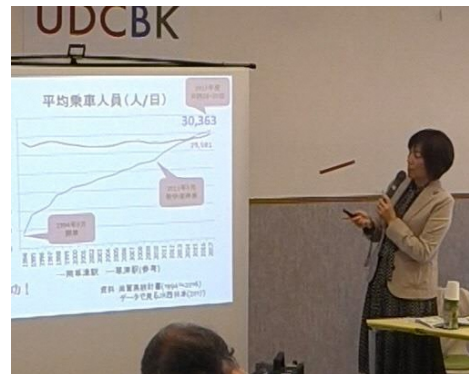


平成 30 年度 第 10 回未来創造セミナー
「南草津駅はこうしてできた」実績報告

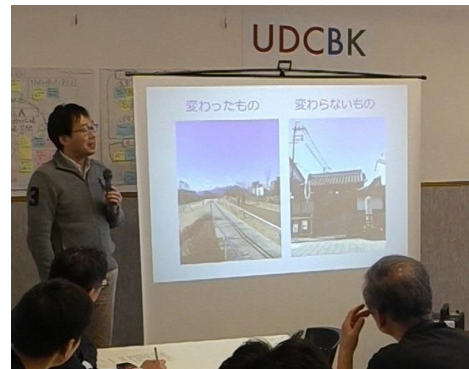
1. 開催日時:平成 31 年 1 月 19 日(土) 14 時から 15 時 30 分
2. テーマ:「南草津駅はこうしてできた」
3. 話題提供者:
岡村栄子氏 (ジェイアール西日本コンサルタンツ環境デザイン部長)
小島伸一氏 (ジェイアール西日本デイリーサービスネット工務部長)
※司会 本村廣司(草津未来研究所)
4. 開催場所:UDCBK
5. スケジュール
14 時 00 分～14 時 10 分 企画趣旨・講師紹介・イントロ(駅開設までの経緯概略)
14 時 10 分～15 時 10 分 講演
15 時 10 分～15 時 30 分 質疑
6. 参加人数:18 名
7. 講演および質疑概要
 - (1) 今回の講義は南草津駅の設計コンセプトと施工に関わった専門家のハードに関する話であるので、前提として着工までの概要について司会から解説した。
草津市は、昭和 55 年(1980)に策定した草津市第2次総合開発計画に基づき草津駅と瀬田駅の間に新駅を誘致し、周辺の都市基盤整備を目指した。その後、昭和 60 年に新駅建設のための期成同盟会設立、平成 4 年～14 年東部土地区画整理組合のもと整備が行われ平成 6 年に南草津駅開業。平成 11 年～22 年西部土地区画整理組合において西側のまちづくりが行われた。詳細についてはシリーズ第三回目のセミナーで取り上げる予定。
 - (2) 岡村氏講義の概要
 - ・当初、JR は盛土地平駅を提案したが、草津市から「新しい副都心のシンボルとしたい」「周辺ビルと将来ペDESTリアンデッキでつなぎたい」「駅前広場のレベルを上げたい」との意向があり、橋上駅として設計。
 - ・市民の請願によりエレベータを設置。寄付を募り全額市負担で EV3 台設置。JR 西日本のバリアフリー駅は南草津駅と関西国際空港駅が最初。

- ・デザインコンセプトは、新しい街の息吹＝クールでライトな駅。
- ・外観：階段はリズムカルなパターンの統一、船をイメージしたドーム、東西のデザインの統一、外壁はアルミスパンドレル横貼二重壁、EVは上下の動きを視覚化、伸びゆく街の象徴・安定と結束をレモンイエローの3本のモニュメントで表現した。
- ・内観：明るい駅、すっきりした駅、バリアフリーとして設計し、以後計画される橋上駅では標準となった。
- ・開業後、順調に乗降客が増え、駅周辺も整備が進み副都心づくりに成功した事例。設計を担当したものとしては嬉しい。



(3) 小島氏講義の概要

- ・JRとなって以降、京阪神エリアの新駅は、開業した駅24、新線と同時開業した新駅14、計画中的の新駅8、計46駅。最近の新駅(岸辺駅・摂津本山駅・梅小路京都西駅)の紹介。
- ・南草津駅の工事は工期7ヶ月という短期間で行われた。そのため、杭・基礎工事は昼夜実施、鉄骨工事は地組(ユニット化)するなどの工期短縮のために工夫され、その後の工事に活かされた。例として、2階の床コンクリート打設はコンクリートが線路に落下する恐れがあることから従来は夜間施工であったが、隙間にガムテープ・シール材を使用するなどして中間施行とした。



- 内装工事は人海戦術をとりたくさん職人さんにごんばっていただいた。
- ・平成元年当時の駅づくりの考え方は機能重視であったが、現在は多様なアプローチ(ホームの安全、地球環境保護、高齢化対応、駅空間の商業デザイン、コストダウン・工期短縮等)となっている。事例としての摩耶駅(エコステーション)、茨木駅(エコ膜屋根)、糸魚川駅(観光物産展示)、摂津本山駅・東岸和田駅(地域共生)、新山口駅(植生)の紹介。

(4) 質疑

- ・大阪市内で予定されている新しい路線について→万博にともなう路線については発表以前であるので分からない。その他の路線については進捗状況を説明。
- ・駅のデザインのやり方は昔と変わってきているのか。出来上がった駅がうまく行っているのかどうかフィードバックをどうとっているのか？→以前はJRの考えで駅づくりをしていたが現在は地元の思い要望を組んだ作り方・設計をしている。現在は使いにくさなどは順次改善している。将来的な利用形態も事前に考えながら設計するようにしている。
- ・西口寄りに観光物産のケースがあるが駅の東西口出入り口の人の流れの分からない段階でどのように考えられたのか→当時はわからなかった。今後より良い環境にかえていけたらと思う。

まちの変化に応じて変わっていければいいが大きな工事がなくなかなか関わっていくことが難しい。

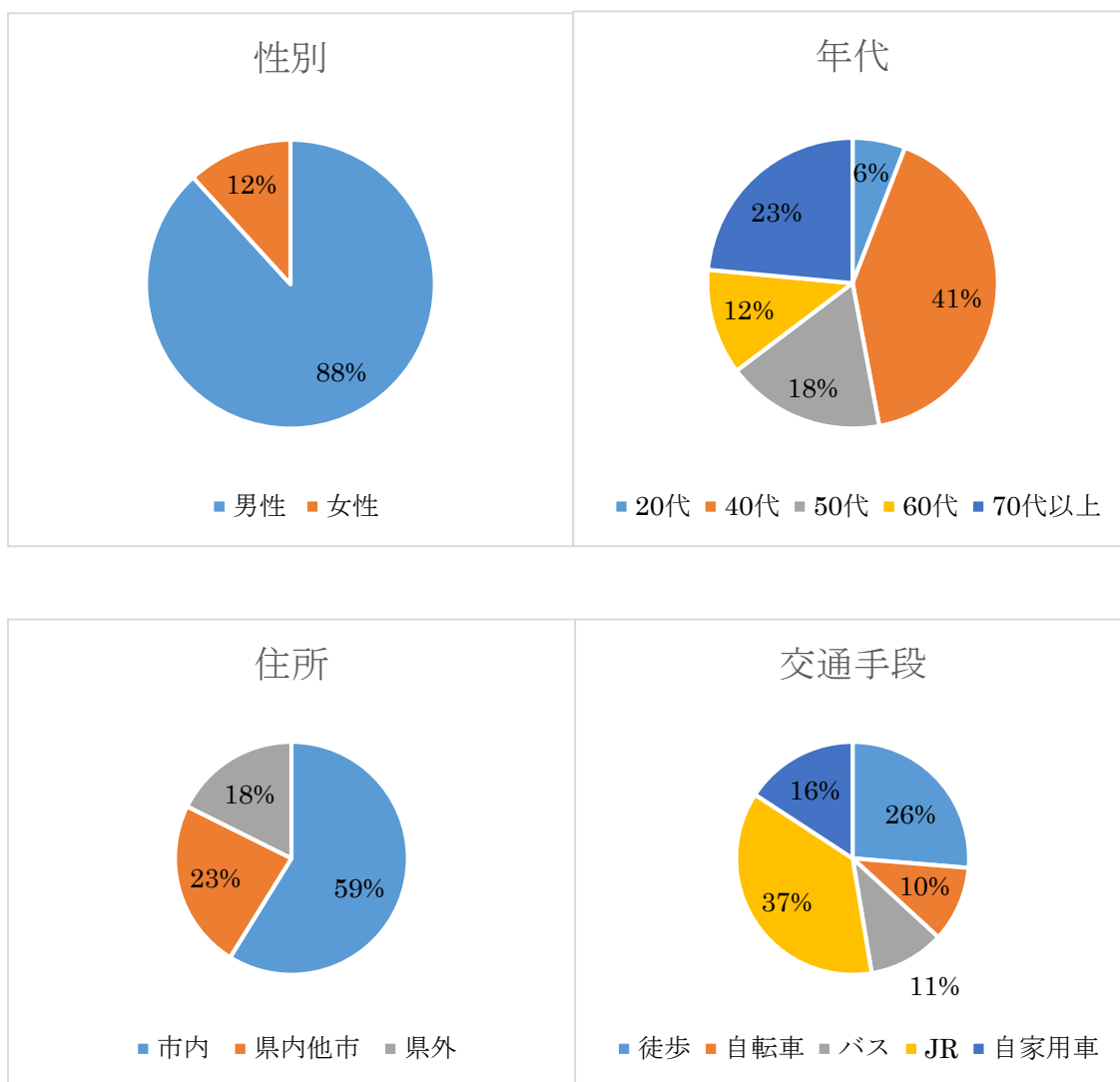
- ・エレベータの配置はよく考えられていると思う。
- ・横スライド式と上下スライド式の安全柵の違いは何か(費用面)→車両のドア位置によって決まる。費用的には上下スライド式のほうが若干高い。
- ・MaaSの観点から広場やロータリーも駅のデザインコンセプトに入れておかなければならないと思うが、どう考えておられるか→駅前広場は大切だと思う。南草津駅もそうだが管轄部分がJRと市にわかれており連続性・一体性が難しい問題がある。その部分をつなぐ連携が必要。自治体によってはJRとコンセプトを共有し一体的につくれるケースも有る。
- ・開業当時から6倍くらいの乗降客数になっているが当時はどのくらいを想定されたのか→現在のような想定はしていなかったので現状スペック的には厳しいところがある。新快速停車は大きかったと思う。
- ・駅舎をデザインする場合はどの目線で考えるのか→設計者としては人間の目線でパースは描くことを基本にしている。現在はCGや3次元で描くのでどの視点でも可能。



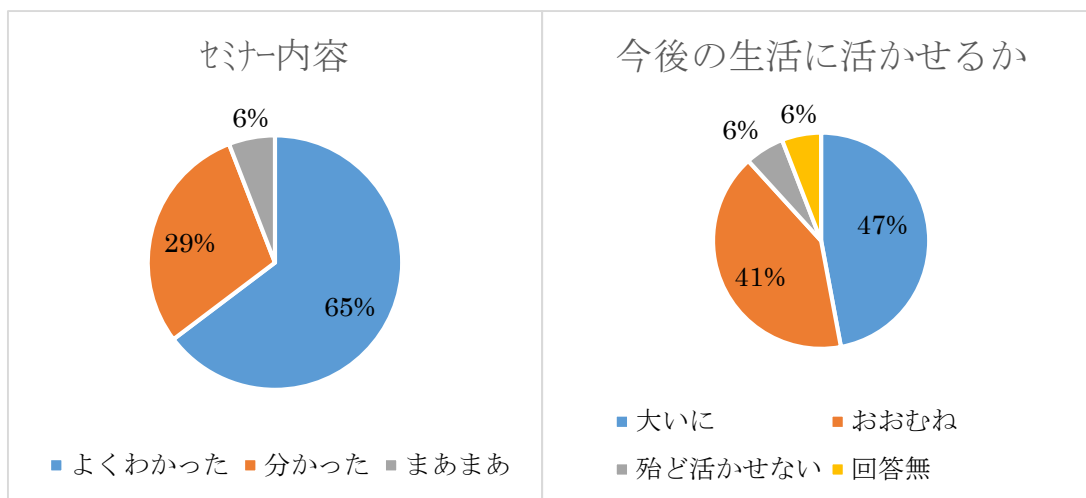
8. アンケート結果

参加 20 名のうち、アンケートに回答していただいた方は 15 名でした。アンケート回答率は 75%です。

(1) 参加者属性



(2) セミナーの内容について



(3) 内容に関する主な自由回答

- ・非常に興味深かったです。ありがとうございました(40代男性)
- ・大変面白かった このような内容の話聞く機会は滅多にない(70代以上女性)
- ・動線 タテとヨコ 内と外別れていて 南草津 おおむね良く(70代以上男性)
- ・当時の状況がよく分かりました。草津駅と南草津駅の2拠点のまちづくりについてよく分かりました(40代男性)
- ・設計者の意図、施工時の苦勞が大変分かりやすく説明頂けて良かった(40代男性)

9. まとめ

今回の企画は3回シリーズ「駅からひろがるまちづくり」の第1回目として開催しました。UDCBKの位置する南草津駅周辺は平成6年のJR駅開業および立命館大学BKC開設以来、順調に都市化が進み、特に新快速停車を契機として飛躍的に変貌してきました。その到達点をふまえてこれからのまちづくりを考えていかなければなりません。本企画では過去を振り返り、交通問題をはじめ質の高い快適な街を作っていくための課題を考えていただく機会として企画しました。

第1回目は、日常私たちが利用するJR南草津駅がどのようなコンセプトで設計され、また工事が行われたのかを当時の設計者や工事に携わったJR関係者の方に直接お話しをしていただきました。草津の歴史を振り返り、記録していくうえでも貴重な機会になったと思います。また、当時のコンセプトや工法が現在の駅づくりどのように継承され活かされているのかのお話しもしていただき、将来的に駅づくりを考えていくうえで参考になったものと思います。

今回はハード的な側面からの駅づくりのお話でしたが、そもそもなぜこの地に駅が作られたか、またどのように発展をして今日の姿になったのか、JR南草津駅を核としたまちづくりのこれからの課題は何かということとは第3回目に取り上げる予定です。

なお、関連企画として、草津宿街道交流館の協力を得て、写真展「草津の鉄道とまち」を、1月15日～26日に開催しました。(以上)