

H30-5 船戸町 1119 番 1 外 駅舎

□ 計画地周辺のまちなみ

J R 芦屋駅周辺は、明治の終わり頃までは住宅地であったが、大正 2 年に国鉄芦屋駅（現在の J R 芦屋駅）が設置されてからは、住宅や店舗等が混在する賑わいのあるまちとして発展してきた。駅北側は、昭和 5 4 年から市街地再開発事業により、駅前広場等の基盤整備が進み、大規模複合ビルが建ち並んでいる。駅南側についても駅前広場等の整備を計画していたが、実施には至っていなかった。駅周辺は市内の用途地域としては、唯一の商業地域であり、市の中心性を位置づける地域となっているが、駅舎を挟んだ北と南で市街地開発の状況は大きく異なっている。

阪神・淡路大震災によって大きな被害を受け、なかでも J R 芦屋駅南側の業平町では、半数以上の建築物が全壊した。その後、駅前の利便性の高い商業地として再生され、住宅と店舗等が混在する景観が形成されている。

□ 計画地の基本条件

計画地は、商業・業務機能が集積する本市の中心に位置し、商業地域及び高度利用地区（J R 芦屋駅南地区）に指定されている。

現在、計画地の南側では、J R 芦屋駅南地区第二種市街地再開発事業が進められており、今後新しい芦屋の玄関口として、落ち着きやゆとりある駅前拠点の形成や快適で品格ある都市環境・景観形成が図られることから、将来的な街並み形成の方針に整合し、新たなまちの景観形成に寄与するよう、市街地再開発事業に伴い整備される施設のデザインと調整することが強く求められるところである。

□ 周辺及び地域のコンテクストに基づき配慮すること

- * J R 芦屋駅南地区（業平町）で進められている J R 芦屋駅南地区第二種市街地再開発事業として整備予定の再開発ビル、交通広場及び駅舎と再開発ビルをつなぐデッキなどの施設と一体的に調和する景観となるよう、都市の玄関となるデザインを検討すること。
- * 鉄道駅は、都市のモビリティの結節点に位置する重要な空間であることを認識し、新たな玄関口となる南ファサードの意匠は出来る限りシンプルなものとし、阪神間モダニズムや六甲山系等の景観要素と調和した素材や色彩を取り入れ、芦屋の玄関口にふさわしい建築物全体の統一性のあるデザインとすること。また、人の動線を意識し、安全で快適な駅前歩道空間を創出するため、開放感がある壁面や効果的な植栽を配置した外構計画となるよう工夫を凝らすこと。
- * 駅舎の設計にあたっては、南面だけではなく、駅舎全体を一つの建築物としてデザインを検討すること。また、プラットホームからの見え方についても十分検討し、開口部の配置や壁面の構成及び色彩など、見苦しくないならないよう配慮すること。加えて、駅舎内を行き交う人々の視線が抜けるような開放的な空間となるよう工夫し、その様子が外からどのように見えるかについても考慮すること。

- * 高層化する地区であることから、見下ろしに対する配慮が必要である。見下ろし景観としての屋根の構成、室外機等の設備設置に対する修景を行うこと。
- * 駅舎のデザインがデッキの取り付けにより上下に大きく分かれることのないよう、デッキが取り付けことに配慮したデザインとすること。そのためには、デッキの計画より先行して、玄関となる開口位置を決めることから、調整可能な取り付け部の空間構成となるよう配慮すること。
- * グランドレベルの歩行者にとっては、駅舎の壁面、橋上駅へのアクセス空間、階段下の空間は、連続する歩行者空間を構成する要素であることから、素材の構成、植栽などの要素を一体的に通り外観としてデザインすること。また、デッキが整備されても、暗い空間にならないよう、歩行者空間として十分な環境を確保し、ゆったりとしたデザインとすること。