

【計画検討委員会の役割】

- 目的 北本駅東口駅前広場シェルター整備の方向性を議論し、方針を定める。
- 主たるテーマ
 - ① 前回、前々回の委員会意見を踏まえ、作成した案について利便性の高いシェルターの配置計画を決定する。
 - ② コンセプトに沿った北本市の『顔』となるデザイン性を有するシェルターデザインを検討する。

1 前回までの検討委員会のまとめ

本検討委員会では、第一に計画している東口広場のバス、タクシー及び一般車の停留箇所の配置計画が適正であるか、第二にシェルターデザインが、北本市のまちづくりのテーマである「緑あふれる健康な文化都市」のイメージに合致するデザインとなっているか、等について検討委員会において評価しています。

前回までの委員会では、広場シェルターの配置計画に関する意見をいただき、A案（下表・イメージ図参照）をベースに検討を進めることとなりました。

北本駅東口広場シェルター配置比較表

	A案	B案	C案
計画図			
計画概要	駅舎前面に奥行きのあるメインシェルターを構え、身障者及びバス利用者を考慮したプラン。メインシェルターは、バスタクシーの駐車スペースに合わせた長さとしている。 ・メインシェルター : 623.1m² ・身障者用シェルター : 54.7m² ・サブシェルター1 : 119.0m² ・サブシェルター2 : 98.0m²	メインシェルターの面積を縮小させ、コストがA案と同程度になるように身障者用シェルターを延長させ、サブシェルター3を追加配置したプラン。メインシェルターは、駅舎屋根の長さに合わせている。 ・メインシェルター : 507.7m² ・身障者用シェルター : 96.7m² ・サブシェルター1 : 119.0m² ・サブシェルター2 : 98.0m² ・サブシェルター3 : 100.0m²	奥行きのあるメインシェルターは設けず、A案と同程度のコストとなるように連続シェルターを極力延長させた配置プラン。 ・駅舎接続シェルター1・2・3 : 103.1m² ・連続シェルター : 533.8m² ・サブシェルター1 : 119.0m² ・サブシェルター2 : 98.0m²
景観性	・地域の顔として、シンボル性のあるシェルターづくりが可能	・地域の顔として、シンボル性のあるシェルターづくりが可能であるが、メインシェルターのボリュームがA案に比べ小さくなる。	・周辺駅前広場と同様に、通過動線及び乗降機能中心のシェルターであり、地域の顔として、シンボル性のあるシェルターづくりが難しい。
機能性	・メインシェルター内で、階段・エスカレータ及びエレベーターからの動線がスムーズに確保できる。メインシェルターの奥行き幅（12m～7m程度）が十分にあるので、通過動線と乗降スペースとの交錯が少ない。 ・奥行きのあるメインシェルターの下では、待合せ機能、日除け及び雨避け機能などのほか、コミュニケーションの場となり、交流空間として活用の幅が期待できる。	・メインシェルター廻りの機能性はA案に準じるが、駐車スペースとの接続及び駅舎との接続の検討が必要である。 ・身障者用シェルター延長とサブシェルター3の追加配置により、サブシェルターの機能は長くなるが、サブシェルター3の配置検討が必要である。	・駅舎とシェルターとの接続が限定され、大量の動線の確保が難しい。 ・シェルターの幅が狭いので、通過動線と乗降スペースの交錯が発生しやすい。 ・幅の狭いサブシェルターの下では、滞留機能の確保が難しく、交流空間としては期待できない。
課題	・身障者用シェルターについて、JRのメンテナンス車両の出入り及び消防活動などを考慮すると高さ及び長さを検討する必要がある。	・身障者用シェルターについて、A案と同じ検討が必要であり、サブシェルター3も隣接建物との調整も必要である。	・駅前広場動線上に屋根があり連続的な機能性に優れるが、駅前広場の滞留・交流的な機能に欠ける。 ・JRのメンテナンス車両の出入り、消防活動及び接道協議等が難しい。

委員会での意見（第1・2回）

- ① A案で検討を進める（配置）
- ② 総合的には、雲形案が好評であった。メインシェルターは雲形、サブシェルターは樹木形、という組合せも北本市の『顔』として考えられる
- ③ 雲形と樹木形、光のとおり方などに違いはあるか
- ④ 照明や素材の色のイメージはどのようなものか

前回意見に対する回答

- ① 建築条件、経済的な要因から、A案をベースにB案の要素を取り入れた形を検討
- ② メインシェルターは雲形、サブシェルターは樹木形の複合案で検討
- ③ 雲形と樹木形ともに、光のとおり方に大きな違いはない
- ④ 基本的には自然色（アースカラー）照明は調光対応検討する、派手な照明計画は避ける

2 シェルター配置について

メインシェルター

- 人の往来や滞留の多い正面部分に、雲形モチーフの大屋根を計画し、豊かな自然や安らぎを感じられる北本らしい空間を目指します。
- 南北の駅舎出入口を利用する乗降客とバス・タクシー等を利用する乗降客の動線を安全かつ明快到に整理しながら、雨天時等の混雑時でも快適に利用できる空間づくりを目指します。
- 単なる乗降空間としての機能だけでなく、利用者にとって安全で快適な空間づくりを目指します。

身障者シェルター（身障者乗降用）

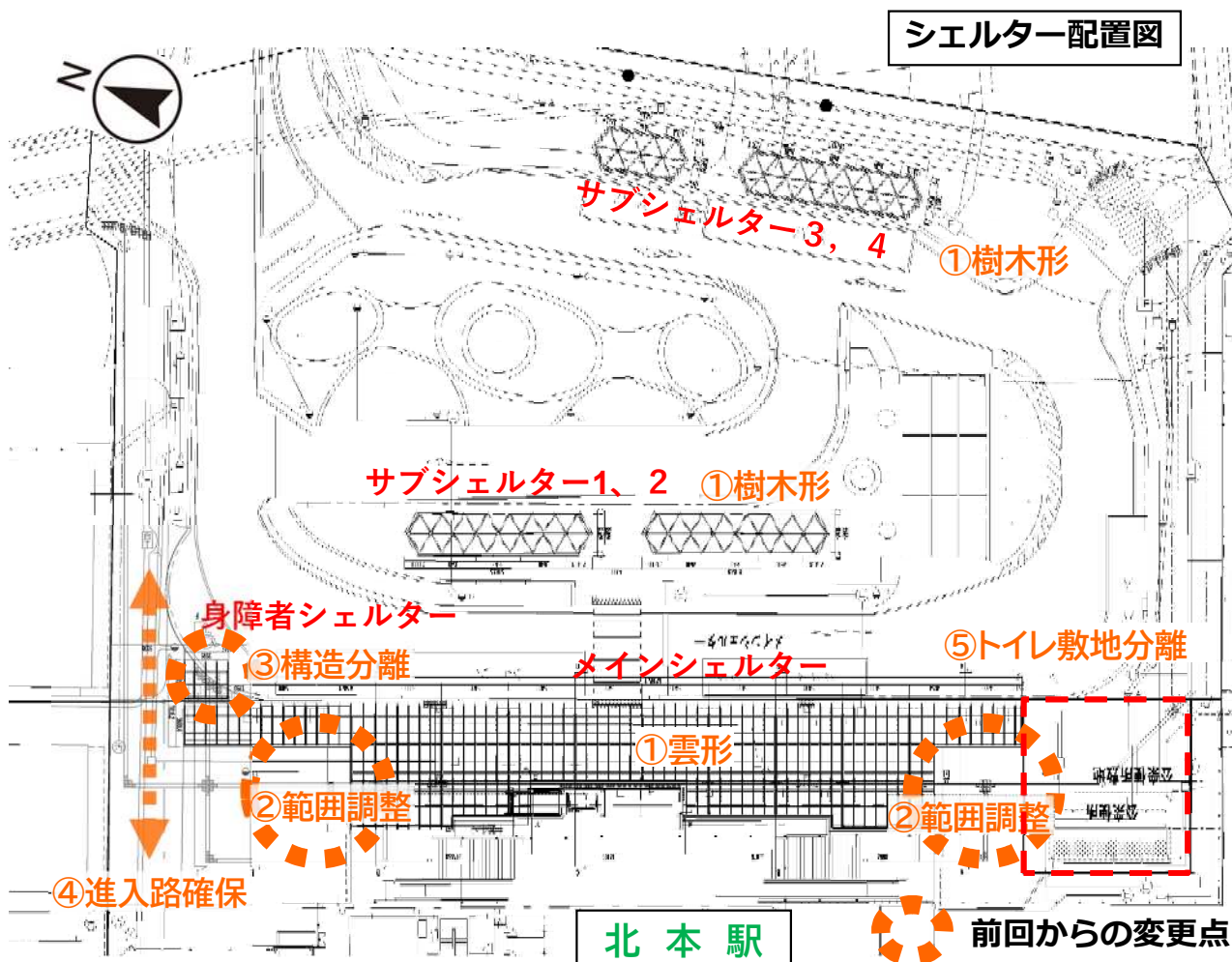
- 身障者等が駅舎エレベーターから、メインシェルターを介し、安全かつスムーズに車へ乗降できるようシェルターを配置します。

サブシェルター 1, 2（中央島部、一般車乗降用）

- 一般車両用の送迎利用者に対応するため、サブシェルターを配置します。バス、タクシーとのエリア分けにより、混雑の緩和、安全性に配慮します。

サブシェルター 3, 4（東側バス乗降用）

- バスの乗降及び臨時の停留場等とします。



前回からの変更点

- ① メインシェルターは雲形案を採用し、サブシェルターは樹木形案として進める。
- ② メインシェルター及び身障者シェルターの範囲調整及び取り合い調整を行った。
- ③ 身障者シェルターを構造的にメインシェルターから分離した。
- ④ メインシェルター北側に、緊急車両及びＪＲ駅舎メンテナンス時の重機類の進入路を確保した。
- ⑤ メインシェルター南側は、トイレ敷地を避けて設定した。

変更経緯

- ① 前回の検討委員会では、雲形案と樹木案の併用方針。
- ② 敷地及び既存駅舎との取り合いについて、協議を埼玉県の越谷安全センターと行った。同時に範囲調整を行った。
- ③ 前回までは、メインシェルターと身障者シェルターは、構造的に一体であった。ＪＲ敷地と道路上敷地にまたがるので、身障者シェルターを構造的に分離し、建築基準法上の調整を行った。
- ④ ＪＲ及び消防と駅舎メンテナンス及び消防活動上の調整を行った。
- ⑤ メインシェルター敷地と公衆トイレ敷地は、建築基準法上、別敷地とした。

3 シェルターデザインについて

- デザインコンセプトに基づき、風の流れ、軽やかに浮かぶ雲を連想させる有機的な曲線形の「雲形案」と、北本市の緑豊かな自然環境をイメージする「樹木形案」を作成。
- 駅前広場の空間イメージとして、メインシェルターを雲形、サブシェルターを樹木形とすることで、『北本の顔』にふさわしい計画となるよう考えた。

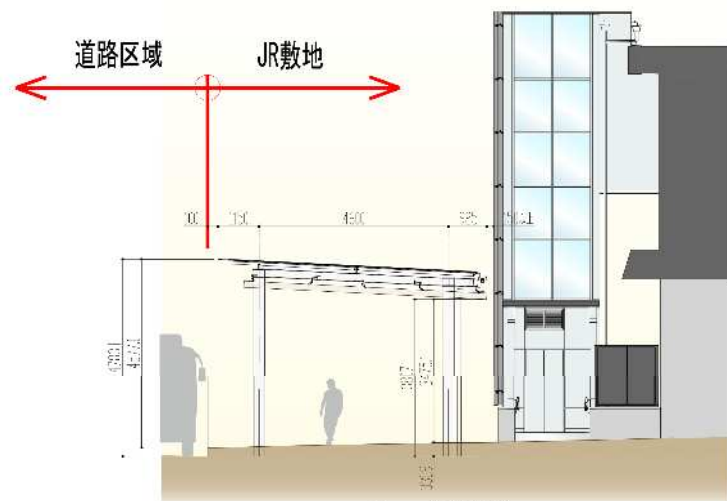
※寸法や形状詳細は実施設計で再検討します。

【デザインコンセプト】 豊かな自然環境をテーマとした機能的でモダンな空間デザイン

メインシェルター立面図

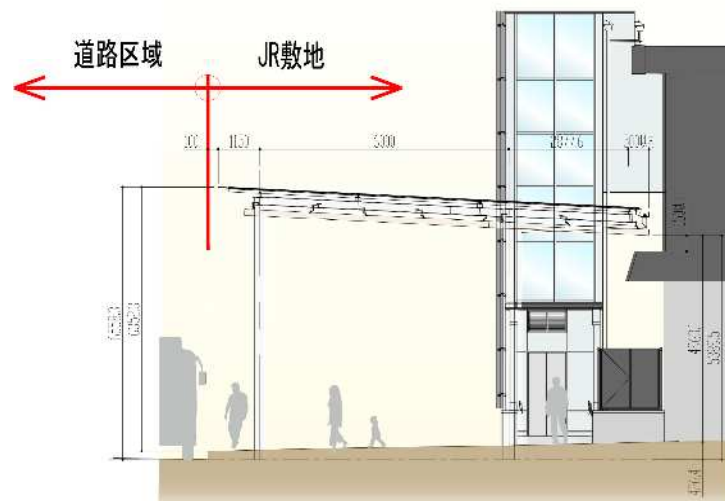


メインシェルター断面図



C-C断面

メインシェルター断面図



D-D断面

サブシェルター断面図

