

令和3年度大阪府景観審議会

第2回公共事業アドバイス部会 会議要旨

住宅まちづくり部 建築指導室 建築企画課

開催日時：令和3年10月27日（水）10:00～12:00

出席委員：田中専門委員、林専門委員、若本部長

（事務局）

本日はお忙しい中、ご出席いただき、誠にありがとうございます。定刻となりましたのでただ今より、令和3年度大阪府景観審議会第2回公共事業アドバイス部会として、景観アドバイザー会議を開会いたします。

本日、司会をつとめさせていただきます大阪府住宅まちづくり部建築指導室建築企画課の塩野です。よろしくお願いたします。

本日は、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、ウェブでの会議となっていますことから、3名の委員の先生におかれましてはウェブにてご出席をいただいております。

本来、部会の司会進行に関しましては、部会長の若本先生をお願いしておりますが、ウェブでの開催でもあり各先生方のご発言の確認等の関係などもあり、本部会については、事務局のほうで司会進行をさせていただきたいと思っております。

会議資料につきましては、委員の先生方には事前にお送りしておりますが、説明時には画面上に資料を映し出して説明をいたします。

本日の議題は、高槻警察署新築工事と、大阪モノレール延伸事業（仮称）門真南駅、（仮称）鴻池新田駅、（仮称）荒本駅となっております。

なお、高槻警察署新築工事案件につきましては、高槻市都市創造部都市づくり推進課が本会場にて出席し、また、大阪モノレール延伸事業につきましては、門真市、大阪市、大東市、東大阪市各市の景観部局の担当にウェブにて視聴していただいております。

本日の説明は案件ごとにして頂きます。議題1の高槻警察署新築工事は、住宅まちづくり部公共建築室に、議題2の大阪モノレール延伸事業は、都市整備部モノレール建設事務所並びに設計事業者の説明して頂きます

また、本日の部会において、高槻警察署につきましては、今年度中に公募型プロポーザル方式による設計事業者選定の公示を行う予定で、それに向けてご意見をお伺いしたいと考えています。大阪モノレール延伸事業につきましては、現在3駅舎について詳細設計を進めており今後の設計に向けてご意見を伺いたいと考えています。

なお、本日の会議の公開についてですが、議題1の高槻警察署については、大阪府情報公開条例第八条第2項第二号（犯罪の予防に支障がある場合）及びその解釈運用基準（7）に犯罪行為の対象となるおそれのある人、施設、システム等の行動予定、所在地、警備・保安体制、構造等に関する情報であって、公にすることにより当該人、施設、システム等に対す

る犯罪行為を誘発し、又は犯罪の実行を容易にするおそれのある情報に該当することから、この案件については非公開とさせていただきます。

それでは議題に入らせていただきます。議題1「高槻警察署新築工事」の説明をお願いします。

◆高槻警察署新築工事について

◆大阪モノレール延伸事業（（仮称）門真南駅、（仮称）鴻池新田駅、（仮称）荒本駅）について

（事務局）

それでは引き続き議題2「大阪モノレール延伸事業（（仮称）門真南駅、（仮称）鴻池新田駅、（仮称）荒本駅）」について始めたいと思います。

こちらの案件につきましては「大阪府の会議の公開に関する指針」に基づき公開で行いますのでよろしくをお願いします。

なお、本モノレール延伸事業のうち東大阪市内の事業については、東大阪市景観審議会において審議されると市の担当課より聞いております。

それでは、モノレール延伸事業の説明をお願いします。

（モノレール建設事務所説明）

（事務局）

ありがとうございます。それでは、ご意見等頂戴したいと思います。いかがですか。

（委員）

一つ確認ですが、延伸される駅と既設の駅ではデザインが違うように思います。例えば、大阪空港駅から門真南駅だと、プラットホームとコンコースの部分が分離したような形で駅舎がデザインされていたかと思います。それは踏襲されないのでしょうか。

（モノレール建設事務所）

大阪空港駅で分離されているというのは外観でしょうか。外壁でしょうか。

（委員）

外壁というより、上部が楕円のような形で、下部がシュッと2つに分かれており、あまり高さが強調されないように見せているのではないかと思います。

（モノレール建設事務所）

大阪空港駅については、空港内という立地条件になりますが、新駅については、中央環状

線上の既設駅と立地条件が同様です。そのため、交通安全上や維持管理上の配慮から、同じデザインにしていきたいと考えております。

(委員)

既存駅とは違うと思うのですが。

(モノレール建設事務所)

駅舎全体を囲う形式は変更せずに、デザインが古くならないようにということで、多少の変化は表しております。例えば、新駅の場合では、駅舎全体を囲う形式は変更せずに、等間隔に設置するギャラリーや長手方向に設置する窓等でアクセントをつけて、スマートな印象を与えるように設計しています。

(委員)

千里中央駅を確認しましたら、今回の駅よりも格好良いと思いました。予算の問題もあるかと思いますが、そのあたりも考えていただければと思いました。

付属施設のデザインが重要だと思います。連絡デッキが架かっていたり、スロープがあったりするかと思いますが、そのあたりの検討が重要だと思います。

また、駅ごとで言いますと、門真南駅ではジャンクションのダイナミックな景観ですので、目立たないようにではなく、土木景観としていかに良いものをつくるかが重要だと思います。鴻池新田駅では、駅舎のことが記載されていましたが、むしろ道路駅広と周辺との調和が重要だと思います。それらへの配慮を頑張っていただきたいです。荒本駅は、変わった位置にあります。大阪モノレールの良いところは、外を見られるということもありますが、視点場をつくれるということもあります。道路から離れており図書館等が見られますので、その点を考慮して窓の配置や量を検討して頂ければと思います。また、軌道がカーブしていますので、モノレールの車両が駅に進入して来る風景は鉄道ファンからすると、たまらないかと思うので、そうした風景を見る場としても考えていただければと思いました。

また、近景ですが、高架下がどうなるかが気になりましたので、そこも配慮して頂ければと思います。以上です。

(事務局)

ありがとうございます。ただ今のご意見に対して担当課からいかがでしょうか。

(モノレール建設事務所)

付属施設のデザインが重要だというお話がありましたが、その中には外観上に避難梯子等が含まれると思います。先ほどもご説明させていただきましたが、道路上に設置されるということで、外側からの維持管理が難しいため、内側からの維持管理を想定して配置等を考えています。そういう視点からも維持管理が少ない、長寿命化するような材質で外壁仕上げを行う計画です。外観上、唯一見える部分が室外機になりますが、その部分は外壁と同じよ

うな仕上げで対応していきたいと考えております。

(委員)

附属施設と言ったのは、連絡デッキや階段、エレベーターなどのことです。

(モノレール建設事務所)

連絡デッキについても、道路上に配置するため、駅舎と同様の色調等で、道路に溶け込むようにしたいと考えております。

(委員)

駅舎と連絡デッキは明度差等で分けた方が良くと思います。駅舎の形がきれいに見えるような工夫をした方が良くと個人的には思いました。

(モノレール建設事務所)

今後、検討したいと思います。

また、高架下の活用についてですが、鴻池新田駅については未定ですが、維持管理に必要な駐車場やごみ置き場、ポンプ室等を予定しております。荒本駅については、東大阪市が整備することになりますが、鴻池新田駅と同様に維持管理に必要な駐車場やごみ置き場等を配置する予定です。

(事務局)

ありがとうございます。引き続きご意見をいただきたいと思います。

(委員)

同じ意見になりますが、モノレールに乗っていると、どこの駅に着いたのかが分からないことがあります。駅舎も大事ですが、乗客からみて、サインもですが周りがどのように見えるかも大事で、利用促進ということがこれからも大事だと思いますので、乗っていておもしろい、周りとの関係性のなかで表現して頂ければと思います。また先ほどもありましたが、門真南駅のジャンクションですが、せつかくあのような場所につくるのであれば、おもしろい駅をつくっていただくと、車の運転手が見上げないようにというのもあるかと思いますが、駅舎内から見たり、あるいは近づいて見たり、車内から見たりといろいろあると思います。他にも鴻池新田駅だと駅広、荒本駅だと市役所や図書館が近くにあるなかで、駅舎が馴染むように一緒に考えながらつくれるような地区にするととても良いかと思いました。

もう一点ですが、松生町駅も新たにできるかと思いますが、それは今回は入っていないのですか。

(モノレール建設事務所)

現在、門真南駅、鴻池新田駅、荒本駅の詳細設計を進めておりまして、その3駅のご審議

を先にお願ひしているところです。松生町駅については、守口市と門真市からのご要望を受けまして、これから都市計画決定するための手続きを行っております。都市計画決定後に松生町駅の設計を進めていく形になっております。

門真ジャンクションについては、かなりの土木構造物がある中での駅舎ということで、ご関心いただいているところで、また、荒本駅についても特性をとということでしたが、これまで30年間営業し、浸透、ご認識いただいているという捉え方をしています。その中でモノレールとしてのトータルデザインということで、駅舎を考えています。そういう中で、立地条件を踏まえ、利用者がそれぞれの交通結節点で、より近いところから連続して乗り継いでいただけるようにつくろうとしているところでございます。

(委員)

ありがとうございます。以前に日本語が読めない知人が来た際に、この駅で降りてと伝えても分からないと言っていました。淀川を渡るときはきれいでよかったと言っていたので、それぞれの駅舎に特徴があり、大阪の良いところ分かる乗り物だと思いますので、モノレール一本で大阪の良さが伝わるようになれば良いなと思いました。

(事務局)

ありがとうございます。引き続きご意見をいただきたいと思ひます。

(委員)

繰り返しになる部分もありますが、今回、目標設定シートに周辺との調和や目立ちにくいという一般的な建築物の景観検討で必要な言葉が並んでいましたが、その視点が不必要とは思ひませんが、駅舎というのは、その地域の顔であり、愛されるアイコンであるということ考えると、地域の景観をリードするようなふさわしい風格を備えたデザインになるように、目標をたてていただければと思ひました。そういう風に考えた際に若本部長からもありましたが、既に営業している区間とのトータルデザインという観点で、屋根や外壁でホームを覆う形というのは踏襲されているかと思ひますが、細部を見ると違うような気もしまして、新駅だと屋根が解像度の問題で分かりにくいですが、波板状になっているとか、既設の門真駅だと角の部分が少し傾斜しているものが、垂直に立ち上がっている等、細かな違いで利用者に与える印象が違ってくるのかなと懸念しています。様々な制約があるかとは思ひますが、ホームを覆う形状というのが、利用者が思ひ描くモノレールの形かと思ひますので、そのあたりは外さない方が良く思ひました。

先ほどからもありましたが、門真南駅と鴻池新田駅は周辺に鉄道やジャンクションの高架があるということで、この地域の景観を構成する道路構造物として記載されていますが、どんなものがその道路構造物として骨格を作っているのかをもう少し記載しても良いかと思ひます。最近だとジャンクション萌えとかもありますが、目立たなくしなければならぬだけでなく、格好良さや迫力、雄大さを好意的に評価するものもあります。この地域の骨格をつくっているのが、既存の構造物で、そのようなものが乱立していくと、統一感のない乱

れた感じになってきますので、それを整備していくような形で挿入するという視点で目標設定シートに記載される方が良いかと思いました。骨格となっている道路構造物の材質や形状をとらえた上で、今回はこのような構造物を挿入するというような方向性の方が景観として良いかと思いました。

また、いろいろな視点からの写真が資料にありましたが、おそらく、駅舎をその視点から見る人は少なく、門真南駅だとメトロからの乗換えで歩道を通ってくる人からどのように見えるのか、もしくは、鴻池新田駅だと、ロータリーからどのように見えるのかという、見え方として検討したいのが、人の視線になりますので、その写真やパースがあれば良かったかと思いました。主たる動線と滞留空間を念頭に置いたうえで、そこからの見え方をどのように恰好良く演出するかという視点で、連絡デッキやエレベーターの形状等も検討していただくのが良いかと思いました。以上です。

(事務局)

ありがとうございました。ただ今のご意見に対して担当課からいかがでしょうか。

(モノレール建設事務所)

さまざまな制限があるということをご認識いただき、ありがたいと思っております。その中で計画をしていますので、ご配慮を頂ければと思います。駅舎のデザインとして写真等を見ていただき、個々に違いがあるのでは、ということでしたが、道路上に建設しますので、活用範囲や高さの制限もございまして、細部のデザインに多少の違いはあるかと思いますが、ホームを覆う形は踏襲していきたいと考えております。

また、視点について、道路上に建設しますので、手前に道路があり、その奥に駅舎があるような形になります。道路との一体感というのも一定ございまして、それも見ながら、ご意見をいただいた部分についても検討していきたいと考えております。

(事務局)

本日は、貴重なご意見ありがとうございました。アドバイスを頂いた高槻警察署新築工事と大阪モノレール延伸事業につきましては、来年度2回目のアドバイス会議を予定しています。また、令和3年度の公共事業アドバイス部会は、別案件で年度内に第3回目の開催を予定しています。

以上をもちまして、第2回公共事業アドバイス部会を終わります。