

## 大阪モノレール(仮称)鴻池新田駅新築工事

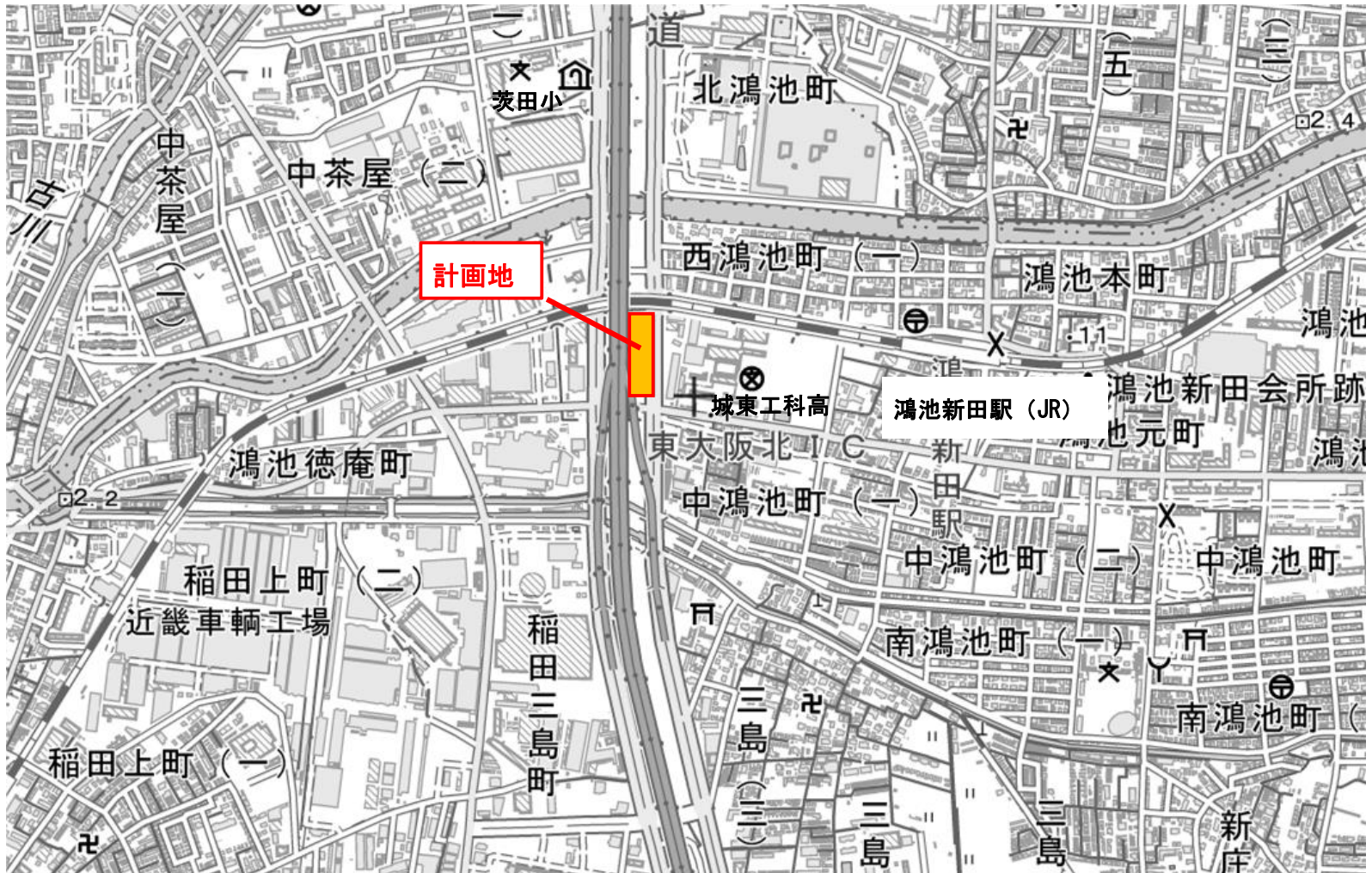
### ■ 事業目的

大阪モノレール南伸に伴う(仮称)鴻池新田駅の新設

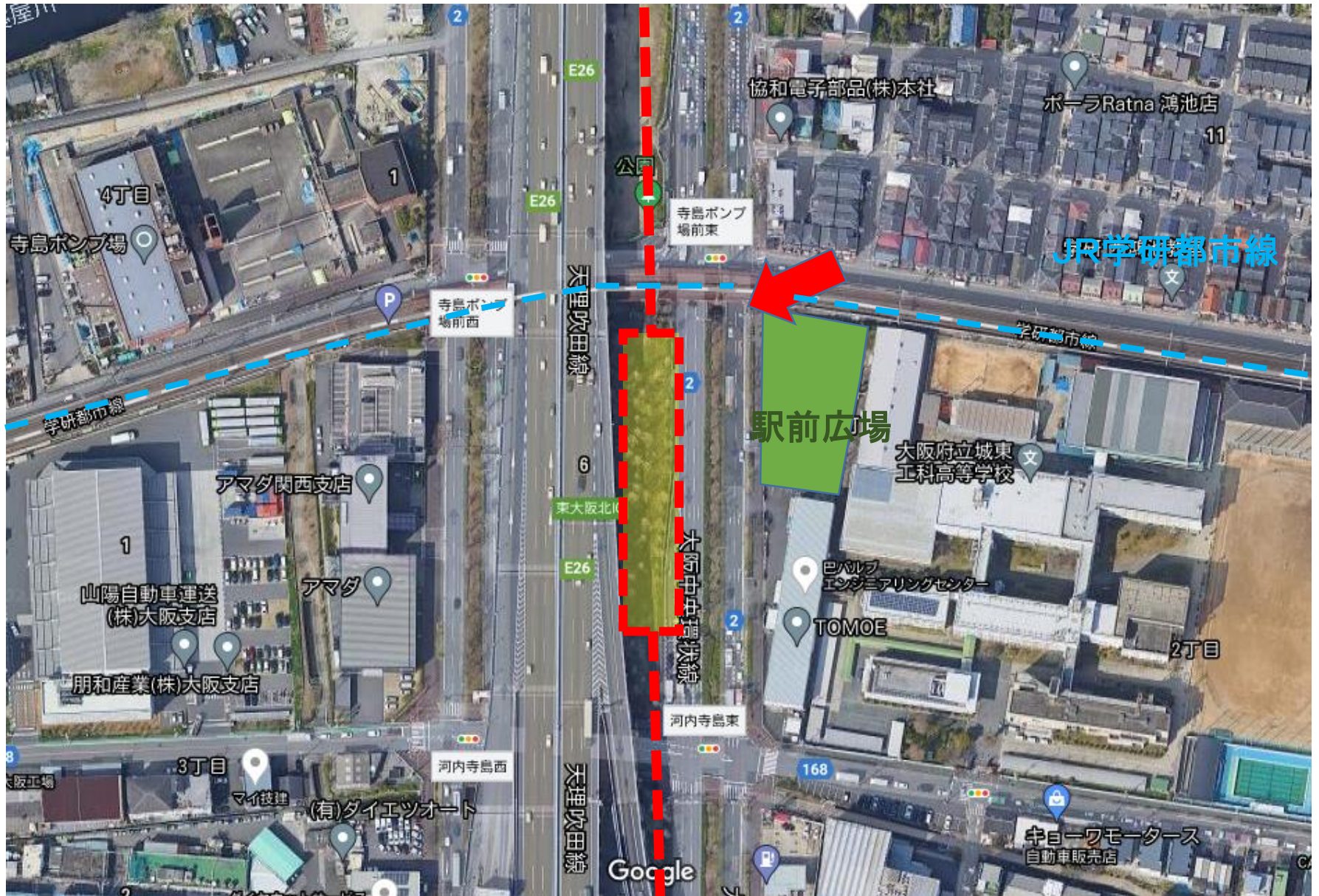
### ■ 事業概要

建設地	東大阪市西鴻池町一丁目地内 外 (景観行政団体:東大阪市/適用される景観計画:東大阪市景観計画)		
	従前 (現況)	用途	—
		規模	—
計画施設	用途	駅舎	
	規模 (想定)	RC造(土木建築構造物)、地上3階建て(2階コンコース階、3階ホーム階)、延べ面積約850㎡	

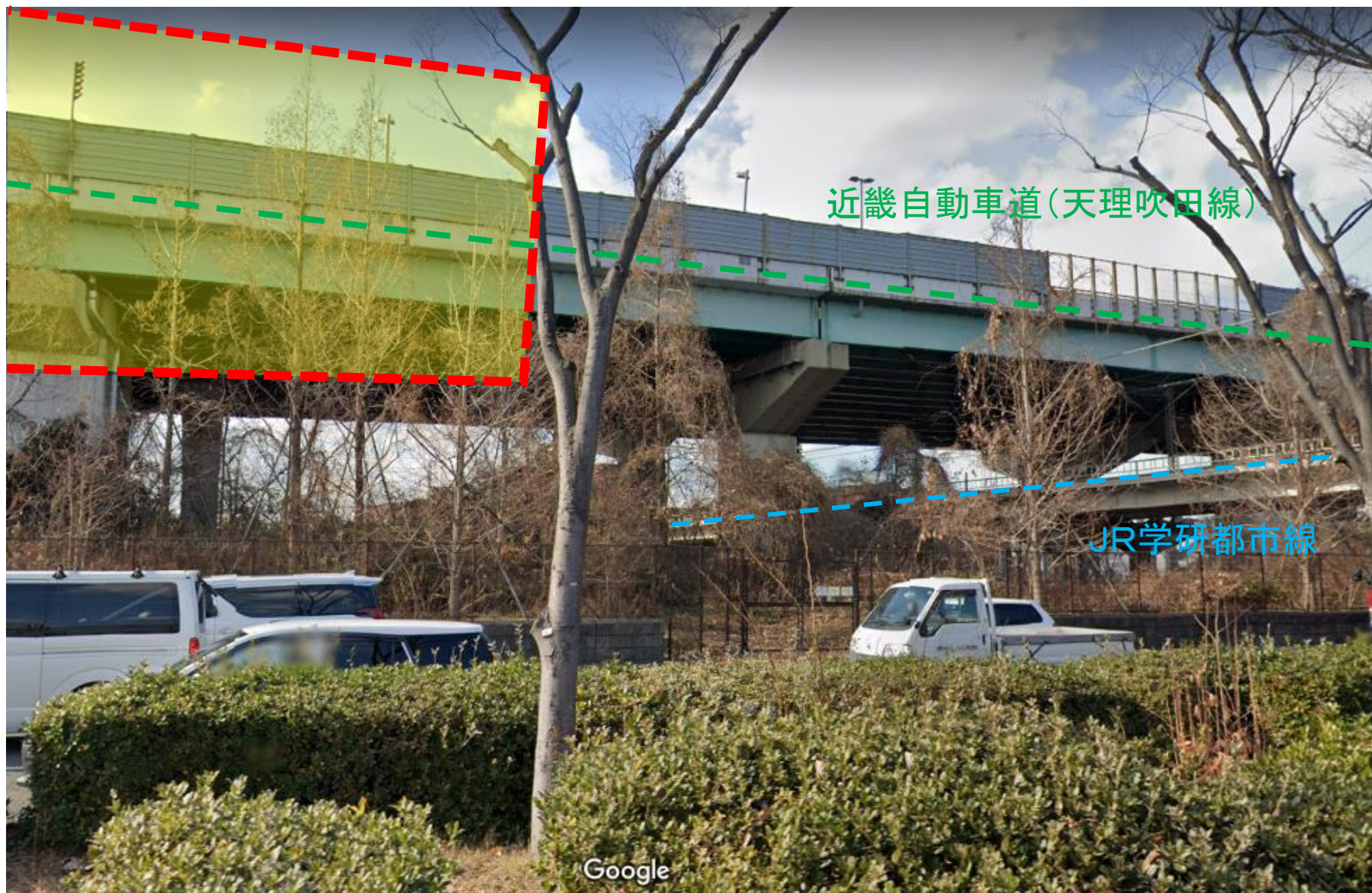
# ■付近見取図



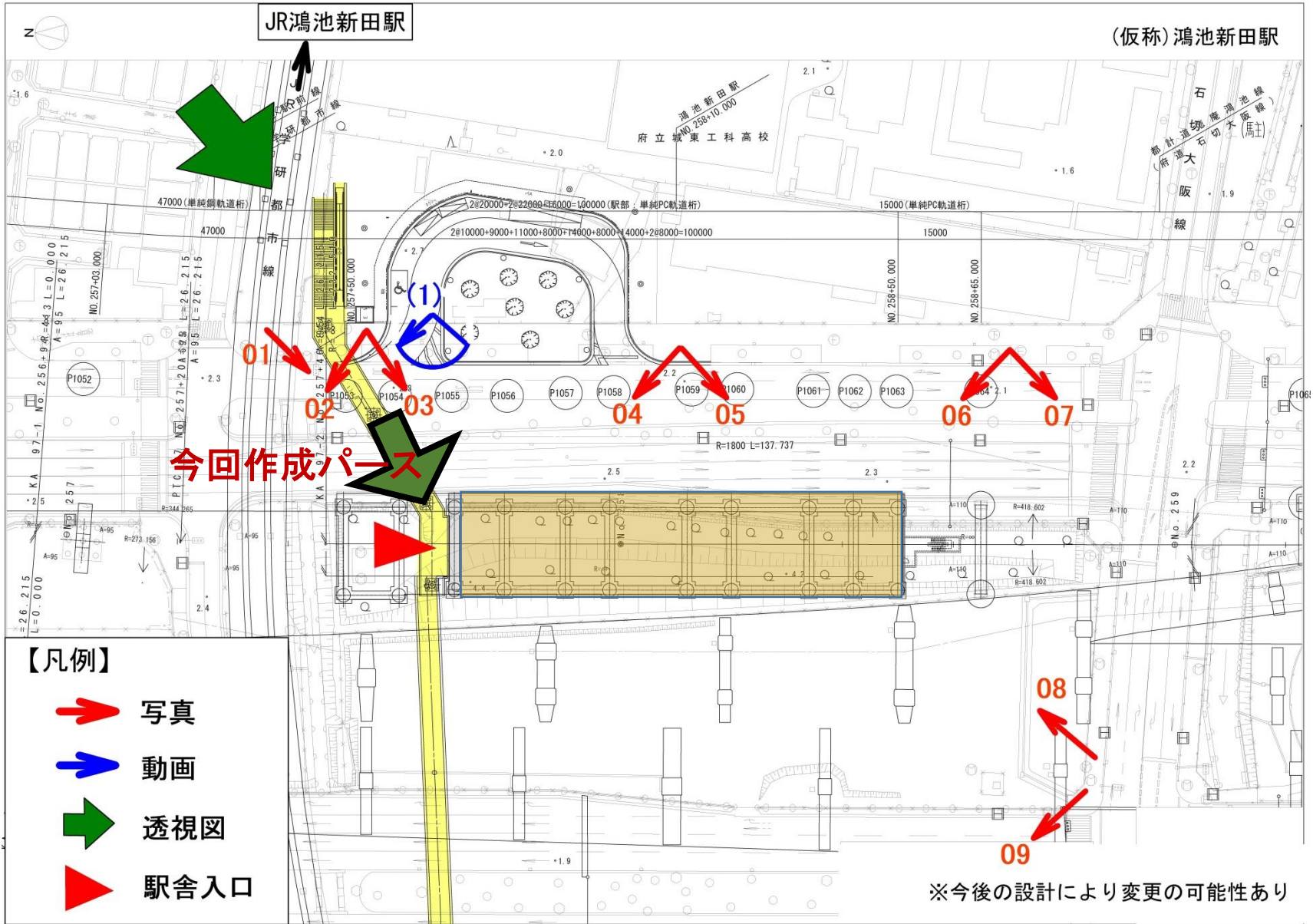
# ■ 付近見取図(航空写真)



■ 建設地(東側より)



# ■ 周辺状況



## 【凡例】

-  写真
-  動画
-  透視図
-  駅舎入口

※今後の設計により変更の可能性あり

## ■ 周辺状況



01



02



03



04



05



06



07



08

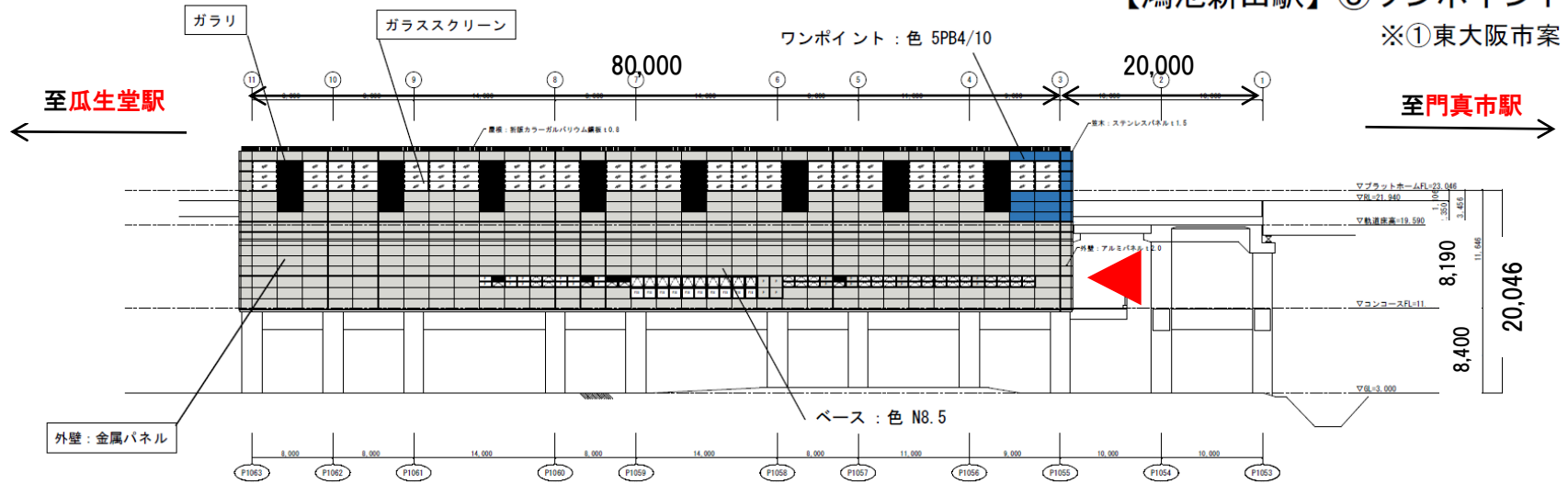


09

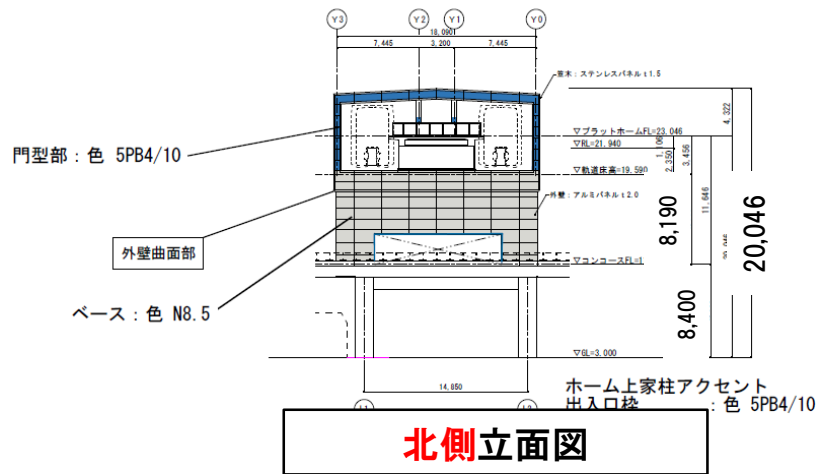
# ■ 立面図

## 【鴻池新田駅】③ワンポイント

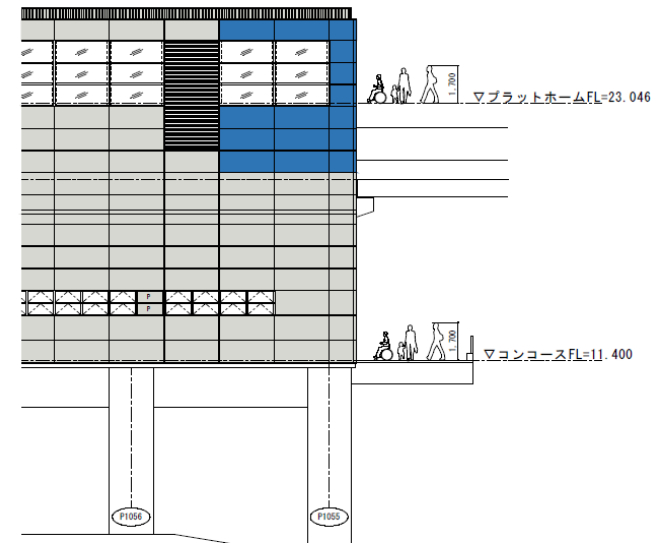
※①東大阪市案



東側立面図



北側立面図



東側立面図 1/100

※パネル割・コンコース階窓形状・配置・色・素材については  
 想定のため今後変更となる可能性あり

## ■ コンセプト: (仮称) 鴻池新田駅

### 『駅がつなぐ住工共生のまち』

#### ・新田開発の歴史と水路のまち



【鴻池新田会所・鴻池水路】

現在は東西で機能が異なるこの地域だが、江戸時代は鴻池善右衛門宗利らが進めた新田開発により、広大な水田が広がる土地であった。計画地東側には鴻池新田会所と呼ばれる当時新田の管理・運営を行った施設が現存しており当時の面影を残している。

また、当時鴻池新田には多くの水路が張り巡らされ、舟が行きかっていた。現在ではほとんどが埋め立てられたが、計画地から東側住宅地にかけて一部残った水路を親水景観として利用し公園や遊歩道が整備されている。

#### ■ 住工共生のまちづくり

・大阪中央環状線の西側が工業地域、東側はJR駅の周辺など住宅地が形成。

西側は引き続き、操業環境の保全。東側は土地の高度利用を図りつつ、生活利便機能を維持する方針が掲げられている。

・駅前広場の整備やモノレール駅とJR駅との新たな歩行者動線の確保などにより、より一層の利便性向上が見込まれる。

住と工をつなぐ「水田・水路」のイメージを外観デザインに取り込む

#### ● デザイン概要【コンセプトカラー】

・水のイメージとして「水色」「青」などを採用する。





## ■ パース:(仮称)鴻池新田駅



※イメージのため今後設計の進捗により変更する可能性もあります

## ■ 目標設定シート:(仮称)鴻池新田駅

事業概要					
事業名称	大阪モノレール延伸事業(鴻池新田駅)			工事種別	新築
敷地概要	事業地の位置	東大阪市西鴻池町一丁目地内 外			
	用途地域	準住居地域		防火地域	準防火地域
	敷地面積	未確定	建蔽率	60%	容積率 300%
	その他制限等	なし			
3. 事業地周辺の景観の特徴を確認する					
事業地の立地特性や周辺のまちなみ・景観資源等の確認					
計画地周辺の地形上の特徴	平坦な市街地				
計画地周辺の景観を構成する主要素	道路構造物(近畿自動車道、大阪中央環状線、JR学園都市線)				
計画地周辺の景観を構成する特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿自動車道や大阪中央環状線が通っている。</li> <li>・周辺建物に統一感はない。</li> </ul>				
道路(沿道)から計画地までの景観上の特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央環状線沿道には、カラー舗装、インターロッキング舗装の歩道あり。</li> <li>・中央環状線沿道の植樹帯には、シャリンバイ(低木)、ケヤキ(中木)があり統一が図られている。</li> </ul>				
計画地周辺の照明等、夜間景観の特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路照明により夜間も比較的明るい</li> </ul>				
その他 ※地域の風土、歴史、文化等、景観形成に影響のある、地域の成り立ちに関する要素を記載					
事業地の周辺からの見え方の確認					
計画地を望む主な視点場	遠景	生駒山系			
	中景	周辺道路など開けた場所			
	近景	周辺道路、建物など			
計画地の見え方	遠景	近畿自動車道の高架構造物に並ぶように駅舎が確認できる			
	中景	駅舎の壁面、屋根形状が確認できる			
	近景	駅舎の壁面仕上げが確認できる			

## ■ 目標設定シート:(仮称)鴻池新田駅

4. 事業地周辺の景観の特徴を確認する		
施設の別	景観形成指針	景観に関する基本的な考え方
公共建築物	<b>景観づくりの手本としての景観形成</b> 周辺景観との調和、道路との一体的な景観形成、地域性を活かしたデザインなど、景観づくりの手本として良好な景観形成を行う。	<b>行う</b> ・大阪中央環状線の直上、かつ近畿自動車道に近接しており、更にJR学研都市線と交差する位置にあるため、交通の安全性に配慮しつつ、外壁色彩は、グレー系の金属パネルをベースに、アクセントカラーにブルー系を取り入れることで存在感を醸し出しつつ、周辺と調和させる。
	<b>設備関係附帯物の外観配慮</b> 建築物周辺の附帯物（高架水槽、ダクト類、エアコン室外機等）については、建築物との一体化や敷地の外から見えない位置への配置など、外観に配慮する。	<b>配慮する</b> ・コンコース階南側に設置する室外機置場は、外壁仕上げを駅舎壁面と同色とする等、目立ちにくい計画とする。
	<b>駐車場・ごみ置き場等の外観配慮</b>	<b>配慮する</b> ・接道からの安全な動線を確保しつつ、外部から目立ちにくい配置とする。
	<b>適切な維持管理・耐震改修時の外観配慮</b> 適切な維持管理を行い、外観を美しく保つとともに、耐震改修等の際にも、外観に配慮する。	<b>配慮する</b> ・幹線道路直近に位置することから、維持管理の低減を図るため既設区間同様に金属パネルの外壁とする。
4-2. 共通指針のチェック		
		※該当する構成要素の指針のみ記入してください
構成要素の別	景観形成指針	景観に関する基本的な考え方
附属物	<b>照明方法、夜間景観への配慮</b> 照明施設は、周辺の状況に応じた照明方法等により、夜間景観が良好となるよう配慮するとともに、光による害が生じないように努める。	<b>該当なし</b> ・夜間の営業時間における駅舎の照明設備は、プラットフォーム及びコンコース内であるため、周辺に対して光による害は生じないと考える。
	<b>標識・サイン等</b> 標識・サイン等は、掲出場所に留意し、分かりやすく、統一性のある質の高いデザインを採用したうえで、数や規模を必要最小限とするよう努める。	<b>努める</b> ・運行主体となる大阪モノレール株式会社の社内基準に基づき、周辺から駅までの動線や駅名が認知できるサイン計画とする。

## ■ 目標設定シート：(仮称)鴻池新田駅

### 5. 計画地の景観上、最も重要なポイントを確認する

※1～3の確認結果を踏まえ、計画地の景観上、重要なポイントを記載してください

- ・計画地は大阪中央環状線の直上、かつ近畿自動車度に近接しており、更にJR学園都市線と交差する位置にあるため、土木構造物群との関係性を考慮する。
- ・自動車、歩行者及び利用者からの視点に留意する。

### 6. 景観形成の目標（景観に関する考え方）を立てる

※1～5の確認結果を踏まえ、本事業における景観に関する考え方について記載してください

No	内容
1	モノレールの既設区間（大阪空港～門真市）との色、デザイン等の連続性を確保することで、利用者の利用促進、利用者の利便性につなげる。
2	周辺の土木構造物との調和を図る。
3	駅舎の存在が埋もれることが無いよう、存在感を示すためのアクセントをコーナー部に取り入れる。
4	アクセントカラーの選定については、地域のイメージに配慮する。
5	附属施設は外観に配慮する。

## ■ 対応報告シート:(仮称)鴻池新田駅

項目	アドバイザーからの意見	アドバイスへの対応	
既存駅との違い	第1回アドバイザー会議での意見	対応状況	対応済み
	<p>・延伸される駅と既設の駅ではデザインが違う。大阪空港駅から門真市駅だと、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。千里中央駅は、今回の駅よりも格好良い、それは踏襲して欲しい。</p> <p>・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が、細部を見ると違う。細かな違いで利用者に与える印象が違ってくる。ホームを覆う形状というのが、利用者が思い描くモノレールの形、そのあたりは外さない方が良い。</p>	対応済み	<p>・既存駅とデザインを合わすようにしており、また、ホーム階（軌道階含む）は、コンコース階よりも駅舎としての幅が大きくなることも同じであるが、分離に関しては、アクセントカラーをコーナーに入れることで対応。</p> <p>・形状については、細部において多少の違いはあるが、屋根や外壁でホームを覆う形は踏襲し、利用者が思い描くモノレールの形から外れないように配慮。</p>
周りとの関係	<p>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る。乗客からみて、サインなど周りがどのように見えるかも大事で、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きたい。</p>	対応済み	対応済み
	<p>・モノレール一本で大阪の良さが伝わるように。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。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きたい。</p> <p>・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。それらへの配慮を記載して欲しい。</p>	対応済み	<p>各駅について、建設地域の特性をふまえたコンセプトを作成した。</p>

## ■ 対応報告シート:(仮称)鴻池新田駅

項目	アドバイザーからの意見	アドバイスへの対応	
景観 路を 構成 造成 物す る道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鴻池新田駅は周辺に鉄道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るが、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記載して欲しい。</li> <li>・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る。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してほしい。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を示して欲しい。</li> </ul>	対応状況	対応済み
駅舎 方 の 見 え	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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のが、人の視線になる。その写真やパースが欲しい。</li> <li>・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欲しい。</li> </ul>	対応状況	対応済み
附属 施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・附属施設（連絡デッキや階段、エレベーターなど）のデザインが重要。連絡デッキが架かっていたり、スロープがあったりするが、そのあたりの検討をして欲しい。</li> <li>・駅舎と連絡デッキは明度差等で分けた方が良い。駅舎の形がきれいに見えるような工夫をして欲しい。</li> </ul>	対応状況	検討中
		附属施設については詳細設計中であるが、アドバイスをふまえ検討する。	