

敦賀駅周辺デザインガイドライン

平成22年3月

駅周辺整備構想策定委員会
敦賀駅周辺デザインガイドライン策定専門部会

目 次

1章	デザインガイドライン策定にあたって	... 1
-1	策定目的	
-2	対象区域	
2章	整備、開発および保全に関する方針	... 4
-1	3つのデザイン方針	
-2	デザイン方針1, 2, 3	
-3	デザイン方針の統合	
3章	地区整備計画	... 10
-1	地区施設の配置	
-2	建築物などの制限に関すること	
-3	これからの社会への配慮	
4章	実践・運用について	... 23
-1	デザインガイドラインの位置づけ	
-2	街づくりへの参画	
参考		
-1	敦賀駅周辺デザインガイドライン策定専門部会	委員名簿
-2	敦賀駅周辺デザインガイドライン策定専門部会	開催概要

1章 デザインガイドライン策定にあたって

1-1 策定目的

市の新しいシンボルとなる駅舎
公共交通の結節点となる駅前広場
賑わい交流拠点となる駅西地区

駅周辺地区は、中心市街地や
港地区の活性化を支える拠点と
なります。

本ガイドラインは、これらを
一体的に整備するメリットを
最大限活かし、敦賀にふさわ
しい、豊かな駅前空間を実現
する為の指針を与えるものです。

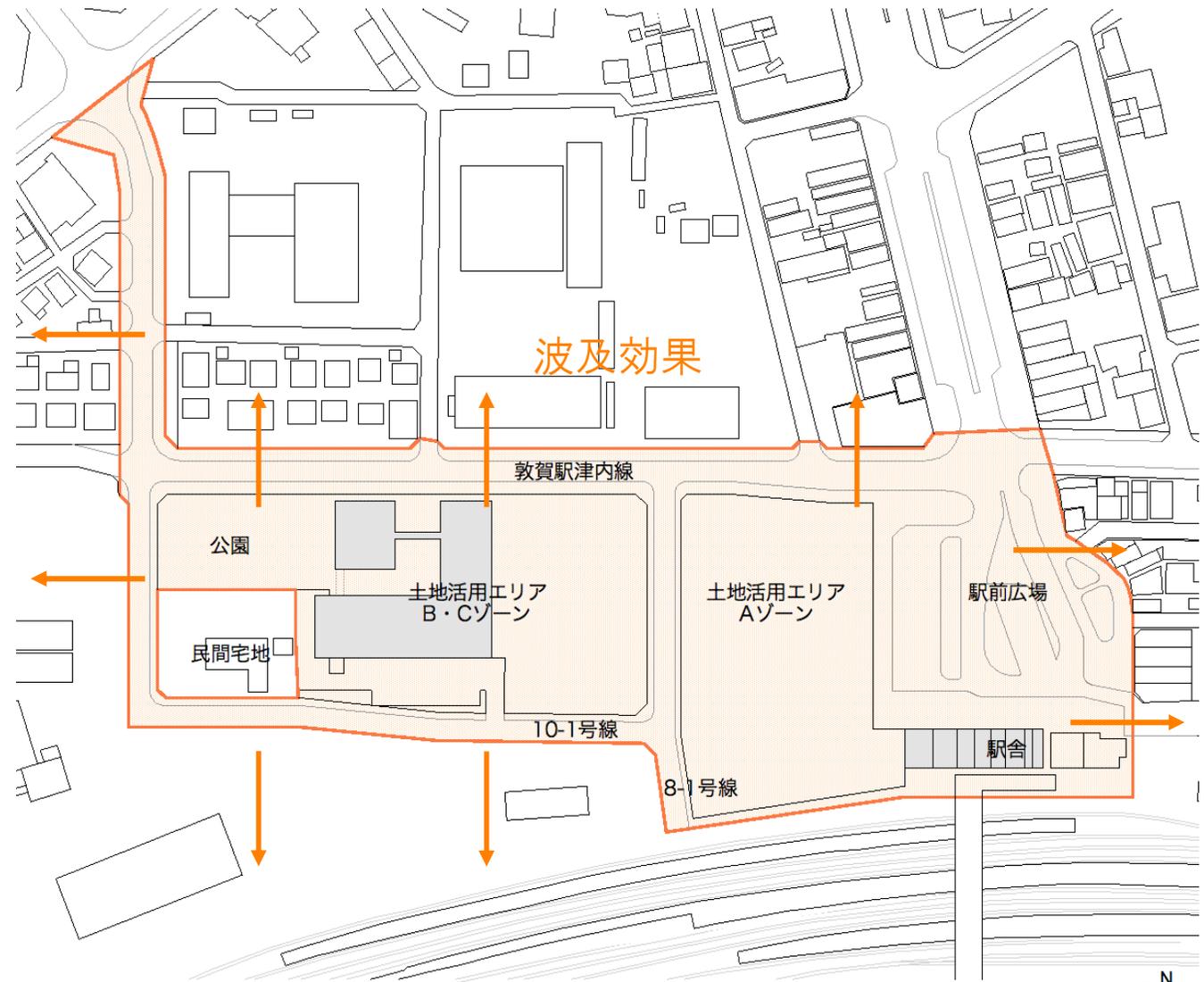
より良い駅前空間の形成は、
敦賀市の生活や文化の質の向上へ
とつながっていきます。



1-2 対象区域

駅舎、駅前広場、
土地活用エリア、公園、
及び敦賀駅津内線、
10-1号線と8-1号線を
対象とします。

このデザインガイドラインは、
対象エリア外の既成市街地
に対するさまざまな波及効果
をもたらし、駅前地区と敦賀
の街の有機的な連携が、将来
にわたって継続していくこと
を目標とするものです。



0 10 25 50m

2章 整備、開発および保全に関する方針

2-1 3つのデザイン方針

対象区域を整備するにあたっては、敦賀の街の独自性を最大限に活かすよう以下の3つの方針を柱にしたデザインを展開させます。

緑陰をつくる

敦賀市は一方が海、三方が山という雄大な自然に恵まれた都市でありながら、駅周辺には自然の要素は少なく、敦賀らしさが感じられにくい場所になっています。そこで、敦賀市の自然が強く感じられるよう、緑と建築が一体になった空間をつくります。

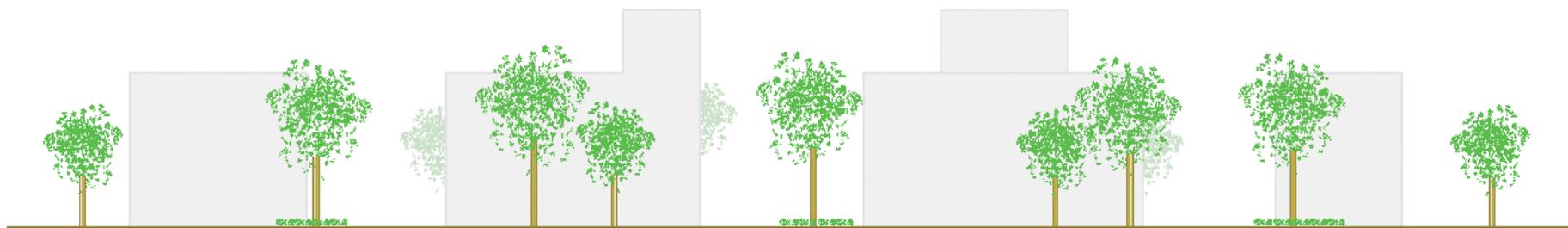
居場所をつくる

現駅舎は公共交通拠点として機能していますが、駅付近で人々が散策したり、休んだり、交流したりする場所は充分ではありません。観光客やビジネス客、原子力研究関係者、そして地域住民など、今後さまざまな市民が訪れることになる場所を、誰もが自由にゆったりとくつろぐことのできる居場所をたくさん持った駅前空間をつくります。

街並をつくる

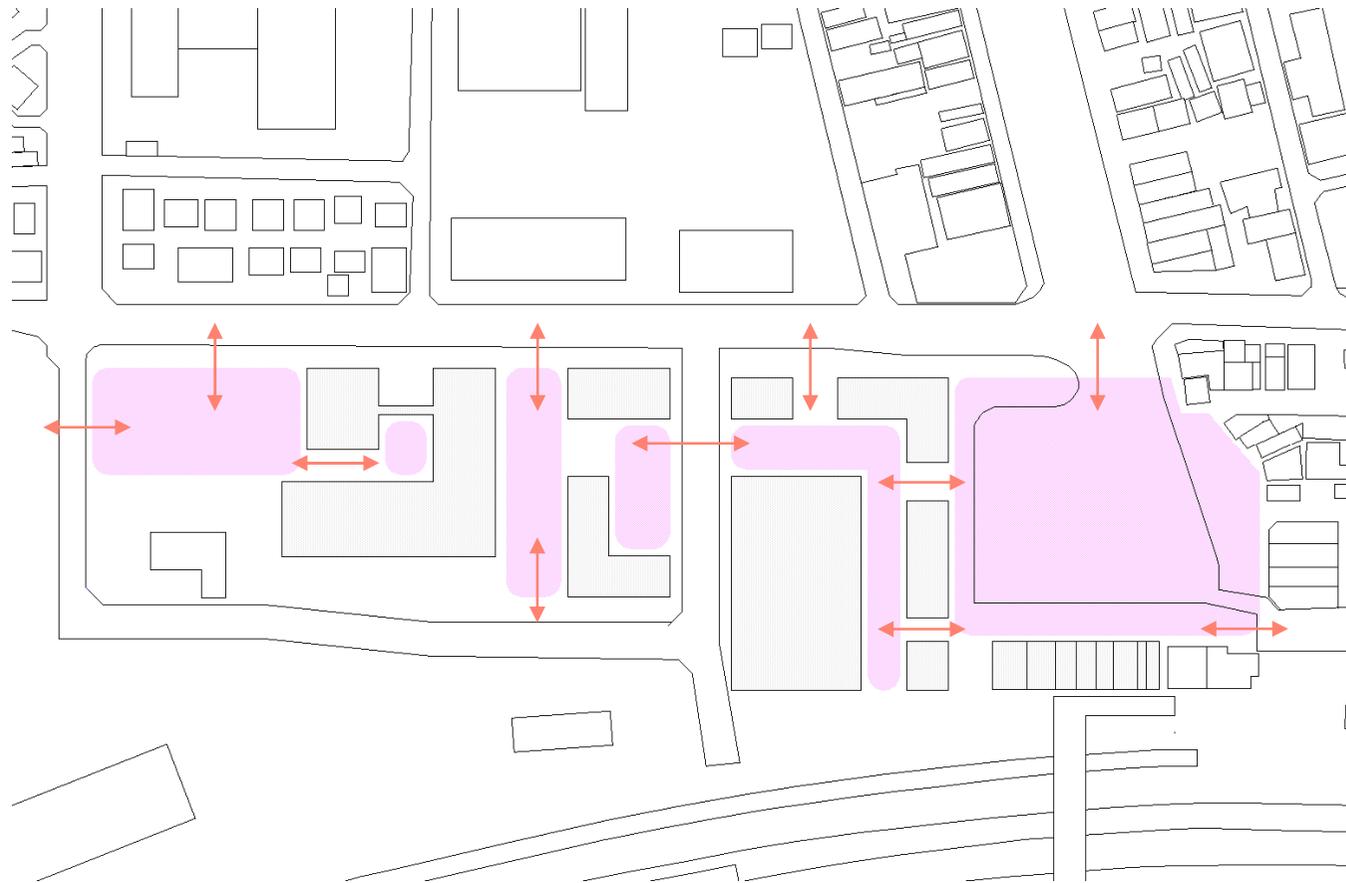
現在の駅前には、バス・タクシー乗り場、砂利敷きの大きな駐車場と駐輪場、プレハブ棟など、雑多な風景が広がっています。街の玄関口となる場所のポテンシャルを最大限に活かすために、いくつかの建築群によって敦賀らしい街並を形成します。

緑陰をつくる



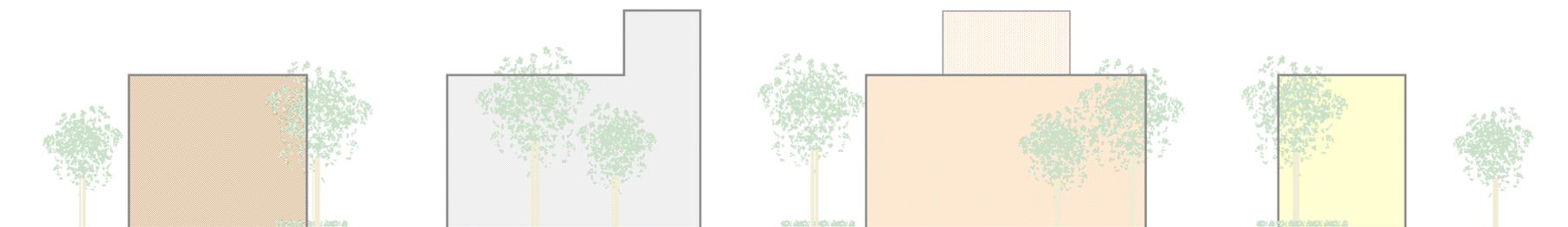
駅前には、緑豊かな木立の中に建築群が見え隠れする風景に生まれ変わります。
人々が木漏れ日の下で憩う印象的な風景が、敦賀の駅前の顔になります。

居場所をつくる



市民や来訪者が思い思いに時間を過ごすことのできる居場所をつくります。
その居場所は、既存市街地にもしみ出すようにつながり、街の回遊性が生まれます。

街並をつくる



建物ひとつひとつの個性を尊重しながら、
全体として穏やかな統一感をもった街並をつくります。

対象区域のイメージ



街の風景を彩る様々な要素を調和させ、良好な駅前空間の形成を目指します。

3章 地区整備計画

3-1 地区施設の配置

[Aゾーン]

街の新しい玄関となる駅舎と駅前広場に面して、交流やにぎわいを生み出す利便施設を配置します。
また、駅に近接して駐車場と駐輪場を整備し、公共交通拠点としての駅舎をサポートします。

[B, Cゾーン]

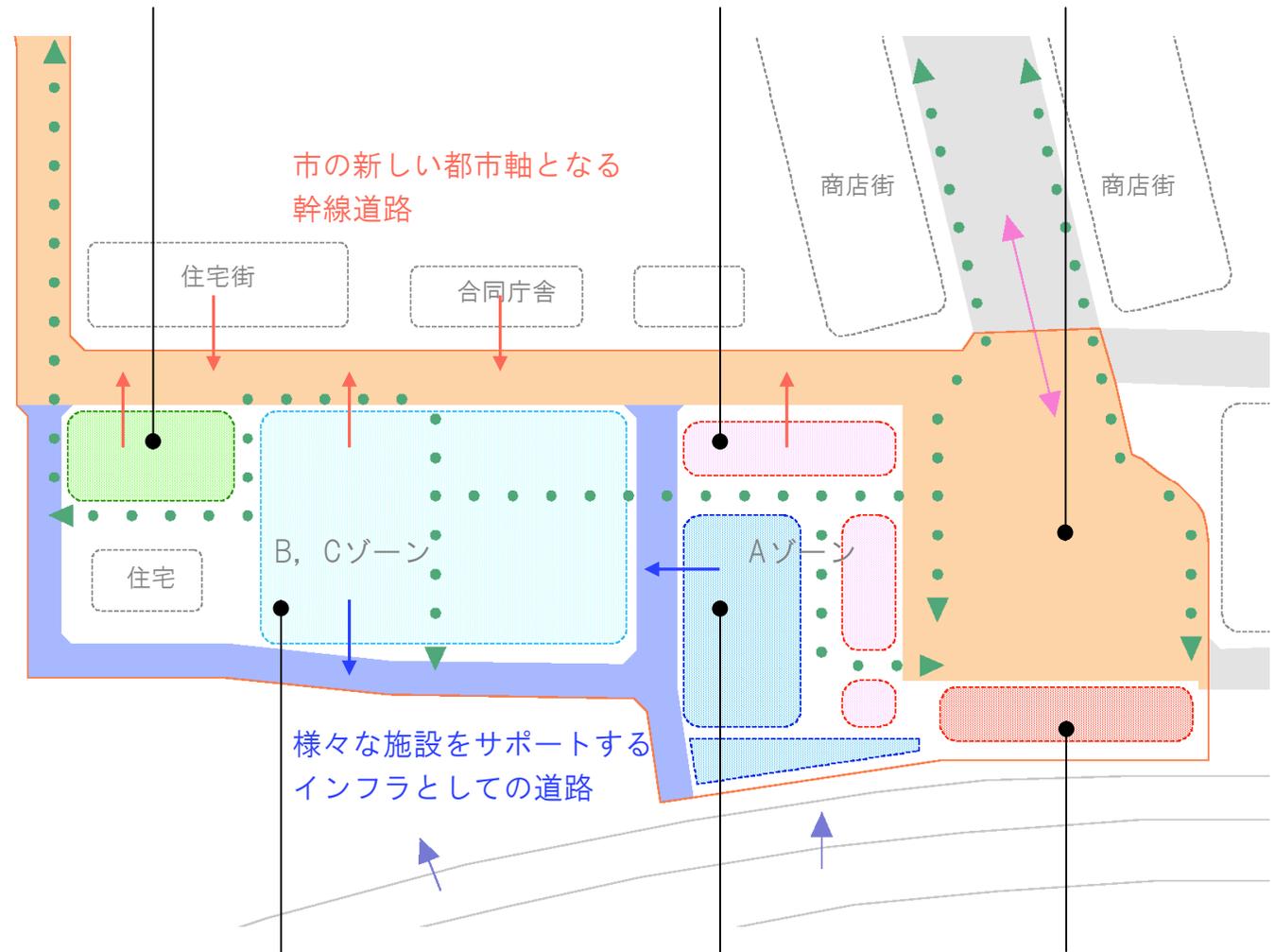
通りを挟み、駅前に比べて落ち着きのある反対のエリアには、産業情報発信、産業・人材育成の施設を配置します。

住宅街の付近には、憩いの場として公園を整備します。

市民に開かれた公園

観光・ビジネス客、地域住民のための利便施設

公共交通の結節点となる駅前広場



産業情報発信、産業・人材育成の施設ゾーン

需要が高い
駐車場と駐輪場

情報発信・交流拠点となる駅舎

3-2 建築物などの制限に関すること

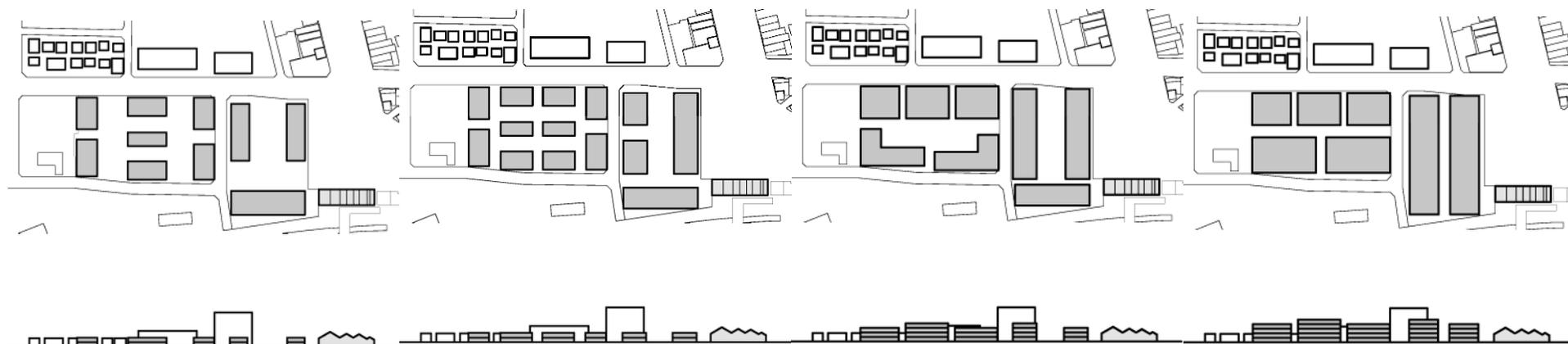
敦賀駅前イメージの実現へ

3つの方針の具現化のために、以下の指針項目を挙げます。

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 街の適正規模 | <input type="checkbox"/> キャノピー |
| <input type="checkbox"/> みどり | <input type="checkbox"/> サイン計画 |
| <input type="checkbox"/> 公共空間のネットワーク | <input type="checkbox"/> ペイブメント |
| <input type="checkbox"/> スカイラインと壁面線 | <input type="checkbox"/> 境界面 |
| <input type="checkbox"/> 素材 | <input type="checkbox"/> ファニチャー |
| <input type="checkbox"/> 色彩 | <input type="checkbox"/> 照明 |
| <input type="checkbox"/> 広告・看板 | <input type="checkbox"/> 電柱 |
| <input type="checkbox"/> 工作物， 建築設備 | |

3-2 建築物などの制限に関すること

街の適正規模



建ぺい率 40%

50%

60%

70%

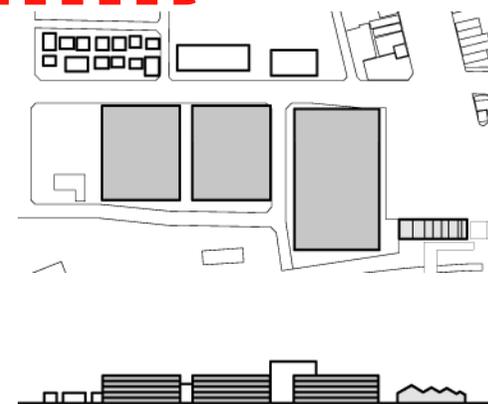
容積率 80%

100%

200%

300%

対象区域について、
既存市街地との連続性を維持しつつ
敦賀の駅前にふさわしい規模にします。

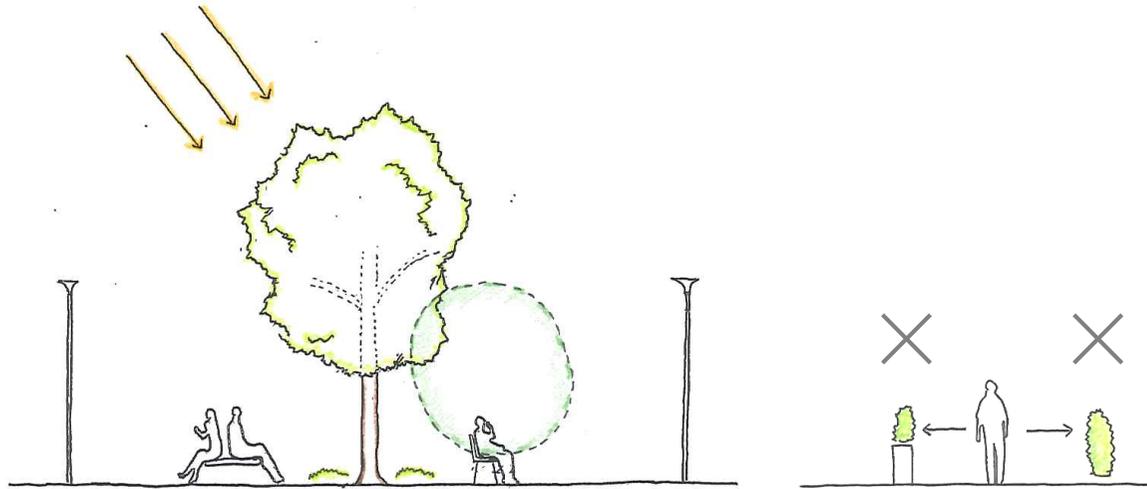


建ぺい率 80%

容積率 400%

3-2 建築物などの制限に関すること

みどり



駅前に広がる緑陰は、高木とグラウンドカバーを中心に形成します。木陰の快適な空間を生み出すとともに、地表面も可能な限り緑化して、緑溢れる街並を形成します。視覚を遮り、また人の動線にも障害になる中低木は可能な限り使用を制限し、歩行者空間の開放感を創出します。樹種は、落葉樹を中心にして季節感を演出すると同時に、海に近いといった敦賀の植生や地域性を最大限考慮した計画とします。



マツ



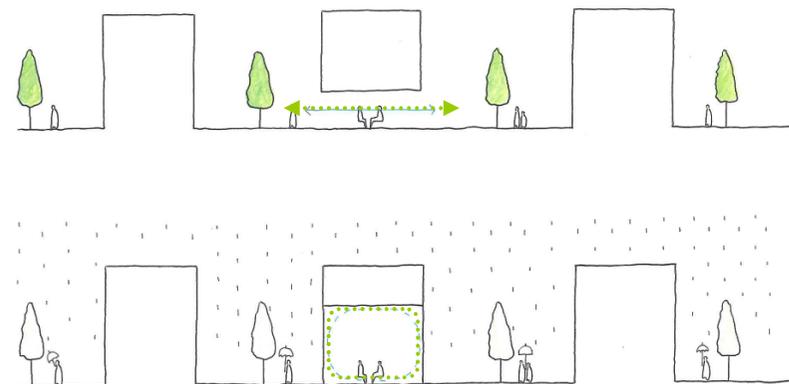
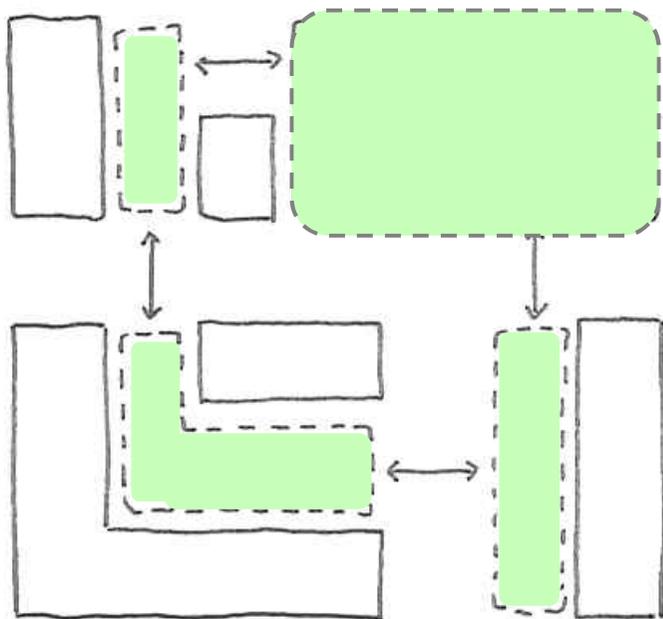
さくら



けやき

3-2 建築物などの制限に関すること

公共空間のネットワーク

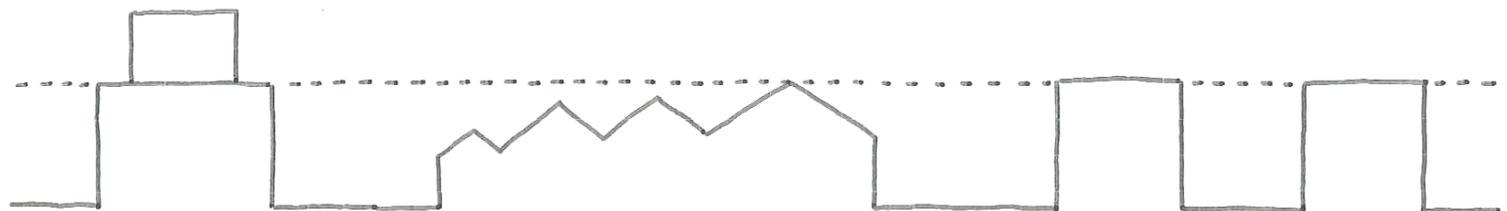


対象区域に新しくつくられる建築は、市民に開かれた豊かな公共空間を持つものとします。
この公共空間は、お互いに連歌を詠むように、相互にネットワークを形成できるように誘導します。

この公共空間は、広場状のもの、ピロティ状のもの、また屋外に限らず屋内化されたものなど、
さまざまな質を持ったものを包含し、奥行きと広がりを持った歩行者空間を形成します。

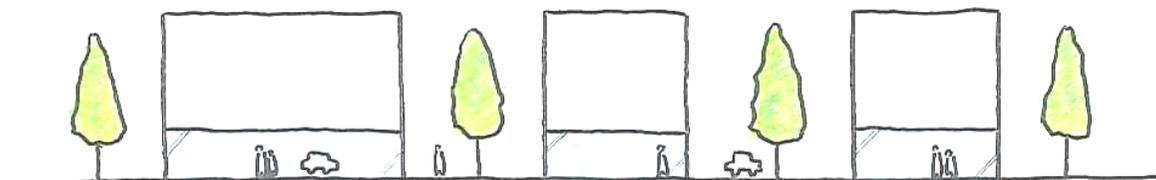
3-2 建築物などの制限に関すること

スカイラインと壁面線



対象区域に建つ建築は、多様な高さを許容しつつも、駅舎のスケール感にあわせた基準ラインを一つの分節線として共有できるよう誘導します。

また周囲の建物は陸屋根を基本とし、勾配屋根を冠した駅舎の象徴性を損なわないような関係を築きます。



街路に対して建物が積極的に参画し、統一感のある壁面線を形成します。

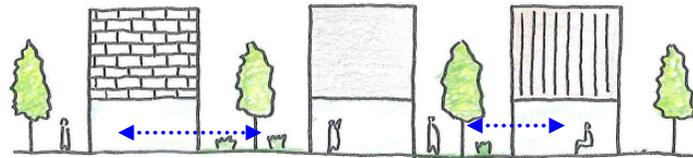
この壁面線と外部空間がリズムカルに連続することで、歩行者にとって魅力的な街並が生まれます。

3-2 建築物などの制限に関すること

素材

1つの素材によって街のイメージを決定してしまうのではなく、個々の建物の個性を尊重しつつ、経年変化と共に味の出る自然素材を基調とした街並みによって統一感を生み出します。

1階レベルはガラスを多用して統一感を与えるとともに、内部の活動や建物越しの空間を感じられるようにします。

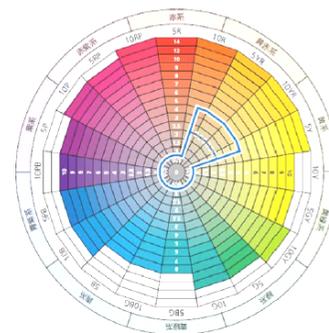


色彩

明度や彩度をコントロールしながら色の選択自由度は残します。

周辺との調和に配慮するよう誘導し、高彩度の色の使用を制限します。彩度を低くおさえ、温もり感のある色味の使用を推奨します。

例. ・建築物の外壁等及び工作物の色彩



低彩度な小田原城を引き立てるため、既存のまちなみの基調であるYR(黄赤)系、Y(黄)系の色相を基本とした低彩度としている。

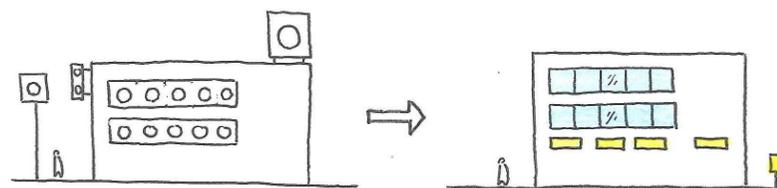


使用する色相及び明度		彩度
0.1YR~5Y	8.5以上の場合	2以下
	8.5未満の場合	4以下
上記以外の色相	全域	0.5以下

3-2 建築物などの制限に関すること

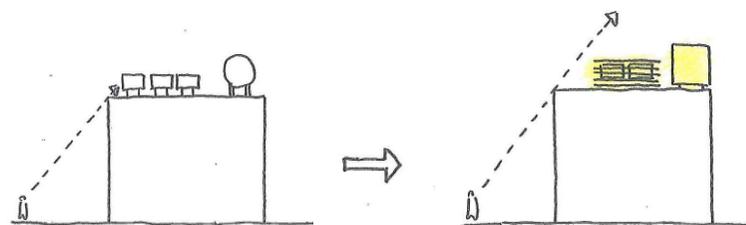
広告・看板

広告や看板の肥大化を防ぐために、広告、看板は、1階レベルだけに設置するよう誘導します。歩行者にとって必要十分な情報が、適切なスケールで視覚化されることとなります。また広告、看板は原色の使用を禁止し、全国展開する店舗も敦賀市オリジナルのものを製作するよう指導します。



工作物・建築設備

道路や線路など、さまざまな視点が想定される対象区域においては、工作物、建築設備なども視覚的な障害物にならないよう、十分に配慮するよう指導します。建築内に設置したり、ルーバーなどで覆うなど、建物全体と調和するように配慮します。



3-2 建築物などの制限に関すること

キャノピー

駅舎の庇、駅前広場に面するアーケード、車寄せやバス停の雨よけなどは、同じ素材を使用するなどして、デザインの統一を図ります。

サイン計画

誰にでもわかりやすいサイン計画とします。
公共空間におけるサイン計画と、施設内にあるサイン計画が連携できるように、共通のデザインコードを設けます。

ペイブメント

歩道面

歩行者が自由に散歩できる場所は同質の舗装とします。
舗装材は耐久性があり、透水性が高く、積雪時に滑りにくく、誰もが歩きやすい素材を選定します。

車道面

原色は避け、落ち着いた色合いにします。

3-2 建築物などの制限に関すること

境界面

街路と施設や公園の敷地

境界部分は、公共空間のネットワークを阻害しないように視覚的にも動線的にも障害にならないものとします。

歩道と車道

歩道面と道路面のレベル差はなくした上で、縁石は使用しないこととし、車いす利用者や高齢者が快適に散策できるようにします。

歩道の切り込みの箇所と幅員は出来るだけ少なくし、ボラードなどの車止めの設置も、必要最低限の箇所にとどめます。

過剰なサインや標識によってではなく、例えば、道路面の振動によって運転者が速度を緩め、歩行者が車の接近に気付くように、歩行者と車の利用者がお互いの存在を意識できるようにします。

ファニチャー

公共空間には、市民が自由に寛ぐことができるよう、適宜ストリートファニチャーを設置します。歩行者動線や、樹木、縁石、などとの関係を十分に考慮した配置計画とします。また、ファニチャーの色彩や形態、素材は、街並に調和したものとします。

3-2 建築物などの制限に関すること

照明

夜間の景観に配慮した、建築物の照明デザインや街路灯の配置計画を考えます。

街路灯は港まちらしいデザインとします。
光源の色は暖かみがあるものとし、落ち着いたある雰囲気をつくりだすものとします。
住宅前では低層に抑えるなど、周辺への配慮をします。

電柱

電線を地中化し、道路景観の向上を図ります。
電柱の地中化に伴い出てくる配電ボックスのデザインは、周囲との調和を図ります。

3-3 これからの社会への配慮

バリアフリー

誰もが分け隔てなく、快適に過ごせる街づくりを目指します。

資源の循環

地場産材の活用

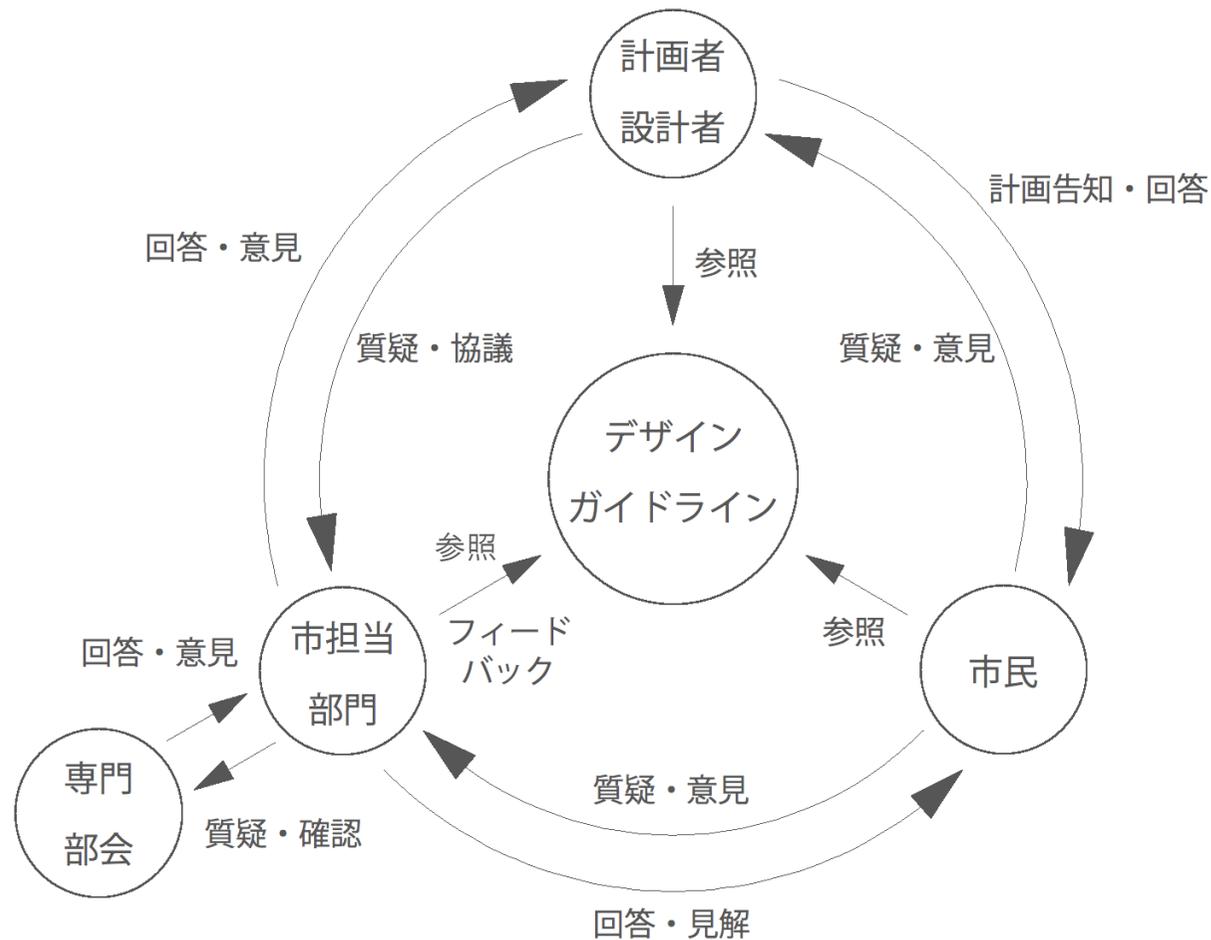
地場産材を積極的に活用することで、人々が街の産業をより身近に感じられ、愛着を持てるような街づくりを目指します。

残土の有効利用

建設工事で発生する残土を有効に利用し、例えば公園に土を盛って丘にするなど、環境負荷の軽減に努め、自然にやさしい街づくりを目指します。

4章 実践・運用について

4-1 デザインガイドラインの位置づけ



本デザインガイドラインは、魅力ある駅前空間の形成にむけて計画段階に遵守されるもので、市の条例等のしくみとあわせて計画者や設計者、行政、そして市民が取り組んでいくものです。実施設計といった具体的な段階では、市担当部門や専門部会との連携による詳細な検討を要することとします。また、施設管理者や市民が日常の運営管理を通じて駅前空間を磨いていけるよう、活用していくものになります。

4-2 街づくりへの参画

□計画者・設計者の参画

計画のはじめに

- ・ 事業計画者や設計者は建築物等が駅前空間に大きく関与すること、そして計画がより良い街づくりへの機会であることを初めに意識します。
- ・ 計画者や設計者が建築物などの新築、増築などの計画、設計を行う際にはまずデザインガイドラインを参照し、配慮事項を確認します。
- ・ 計画者や設計者は、計画地周囲の既存の建築物および公共空間とのつながりを調査し、調査報告書を市の担当部門に提出します。
- ・ 計画者や設計者は計画が具体化していく段階で、市の担当部門と協議をしていき、その意見や見解を反映させます。
- ・ 計画者や設計者は市民意見を聞く機会を必ず設け、市民との協働作業によって、より良い駅前空間の実現に努めます。

工事に入ると

- ・ 計画者や設計者は施工前に、外装の材質や色等の決定段階においてその内容を市の担当部門および専門部会に報告し、確認を受けます。

建物が完成してから

- ・ 計画者や施設管理者は計画が完成した後も、実際の使われ方がデザインガイドラインに適合するよう管理します。

4-2 街づくりへの参画

□行政の参画

- ・市の担当部門と専門部会は連携して、計画がデザインガイドラインに適合しているかを協議や報告、現地検査などによって適宜確認していきます。
- ・市の担当部門と専門部会は、計画者や市民の意見を反映させ、適宜デザインガイドラインを改良していきます。

□市民の参画

- ・市民はデザインガイドラインの参照などを通じて、駅前空間への関心を持ちます。
- ・市民は計画に対し、デザインガイドラインとの整合性について疑問や不備があると思われた時には、質問や意見を市の担当部門および専門部会に送り、回答を求めることができます。

参 考

参考-1 敦賀駅周辺デザインガイドライン策定専門部会 委員名簿

	氏名	所属	備考
部会長	野嶋 慎二	福井大学大学院教授	駅周辺整備構想策定委員会 副委員長
委員	千葉 学	東京大学大学院准教授	J R敦賀駅舎及び福井大学附属国際原子力工学研究所 デザイン監修
〃	川上 洋司	福井大学大学院教授	駅周辺整備構想策定委員会 委員長
〃	内村 雄二	福井工業大学教授	敦賀市景観審査会 景観アドバイザー
〃	中村 裕美子	敦賀短期大学講師	駅周辺整備構想策定委員会 委員

参考-2 敦賀駅周辺デザインガイドライン策定専門部会 開催概要

回数	日時	内容
第1回	平成21年11月18日(水) 13:30~14:00	委員委嘱
第2回	平成22年1月26日(火) 14:00~16:00	策定方針、進め方について 土地活用エリアの施設配置イメージ案について
第3回	平成22年3月8日(月) 14:00~16:45	敦賀駅周辺デザインガイドライン案について
第4回	平成22年3月26日(金) 16:30~18:00	敦賀駅周辺デザインガイドライン案について