

用途

本計画は、駅舎とアートギャラリーを併設した複合施設である。交通結節点としての駅機能に加え、日常的にアートと接触できる公共空間を内包することで、通過する場所であった駅を、滞在と体験の場へと再計画する。駅利用者、地域住民、学生、来訪者が交錯することで、移動と鑑賞が連続する新たな公共性を生み出す。

形式

直線的で長い屋根を主たる構成要素とし、分断されていた駅機能とギャラリー機能を一体的に覆う形式とする。屋根は等間隔に切り取られ、引き延ばされることで、光・動線・視線を内部へと導く構造体となる。構造は鉄骨とコンクリートを基調とし、大スパン空間と可変性を備えた公共建築として計画している。

規模

敷地全体に対して直線状に配置し、駅ホーム、コンコース、ギャラリー、広場を連続的に内包する構成とする。人の流れと列車のスケールに合わせた天井高さとし、スパンを確保し、駅としての機能性と、展示空間としての余白を両立させている。大規模でありながらも、歩行者の身体感覚に寄り添うスケール感を重視した。

構成

駅機能とギャラリー機能を明確には分節せず、屋根と壁の計画によって緩やかに重ね合わせている。切り取られた屋根の隙間から差し込む光が空間にリズムを与え、移動・滞在・鑑賞という異なる行為を連続的につなぐ。駅とアート、日常と非日常の境界に生まれる「リミナルな空間」を、建築全体の構成原理としている。

1.Liminal=Station

駅は本来、出発と到着のあいだに位置する通過点であり、明確な目的地ではない。しかし現代において、移動は単なる移動ではなく、待つことや滞在することを含んだ複合的な時間へと変化している。本計画では、この「どこにも属さない状態」に着目し、駅をひとつの「リミナル(境界的)な空間」として捉え直す。Liminalとは、内と外、通過と滞在、日常と非日常といった対立する関係のあいだに生まれる曖昧な領域である。駅はまさにその条件を内包した建築でありながら、これまでの効率的な移動のための役割として整理されてきた。そこで本計画では、移動のための機能だけでなく、時間や光の変化を受け止める空間として駅を一体化し再計画する。屋根から取り込まれた光は、内部に拡散しながら人の動きと重なり、通過の空間に一瞬の滞在性を生み出す。ここでは、人はただ移動するのではなく、一瞬だけ空間に留まり、そして再び流れていく。駅は目的地ではない。その「あいだ」にこそ、建築が立ち上がる余地があると考えた。



2. 問題・アプローチ

黄檗駅周辺には、JR 奈良線と京阪宇治線の踏切が近接して存在し、日常的に交通の滞留を引き起こしている。また、既存の京阪黄檗駅は曲線状にホームが位置しており、車両とホームの間に生じる大きな隙間は、高齢者や障害者にとって転落の危険がある深刻な物理的障壁(バリア)となっている。さらに、両路線の駅舎が分離していることで、乗り換えには大幅な迂回を強いられるのが現状である。本計画では、これらの「不便」と「危険」を解消するため、京阪線のホームを線路直線部分へと大胆に移動し、両路線の駅舎を「一体化」させる手法をとった。インフラの再配置によって動線の純化を図り、安全で円滑な結節点としての駅の在り方を提示する。



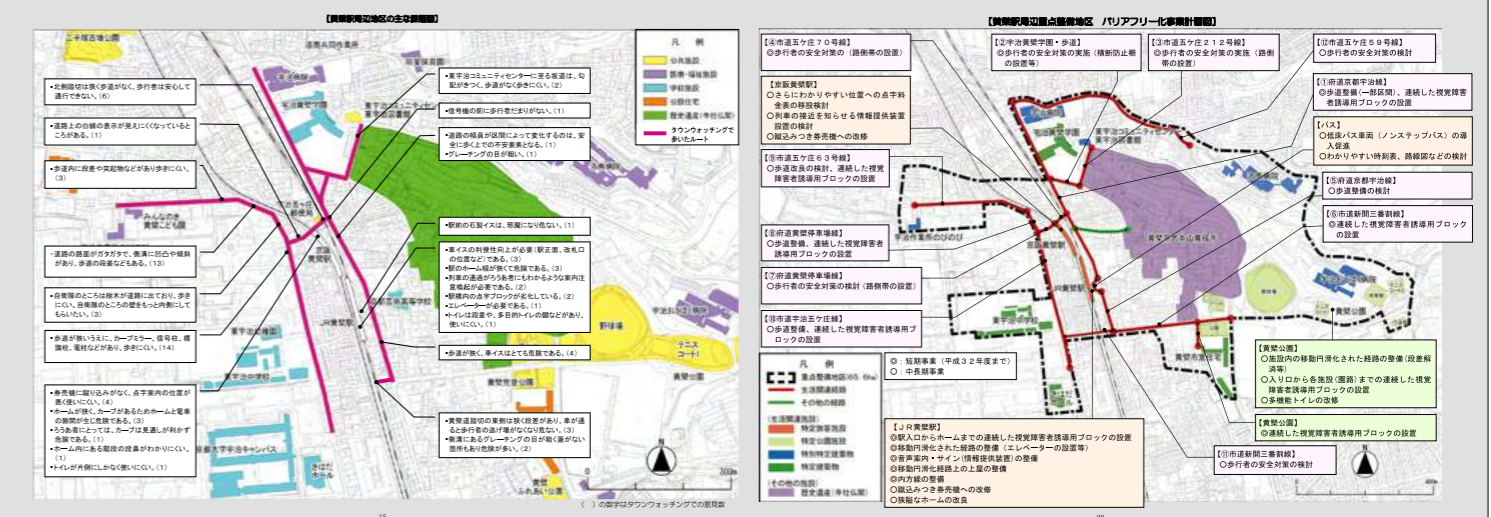
3. ルール

本設計では、法規的枠組みを遵守しながら、宇治市が実施した「黄檗駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」における市民の意見募集結果を「要求図書」として正面から受け止めた。「安全な歩行空間の確保」「乗り換えの利便性向上」といった切実な地域ニーズを、法規という「厳格なルール」と市民による「切実なルール」を交差させることで、本計画の公共建築としての正当性と需要を担保している。(引用:「黄檗駅周辺地区交通バリアフリー基本構想(素案)」に対する市民の皆さんからの意見募集結果)

8	近鉄小倉駅のバリアフリー化が進んでいるのか、残っていないのかよくわからない。	近鉄小倉駅に関しては、バリアフリー新法に基づくバリアフリー化は完了しています。わかりやすくするため、P10の「(2)旅客施設のバリアフリー化状況」に「14駅のうち、バリアフリー新法に基づいた内滑り移動経路の確保ができていない駅は4駅です」と文章を追加します。
9	本構想周辺地区を重点整備地区に選定しているのは良いことだ。	重点整備地区に選定した地区につきましては、今後、基本構想を策定し、バリアフリー化を進めてまいります。
整備方針に関すること		
10-1	JR六地蔵駅のバリアフリー化に伴い、駅前広場にバスのロータリーを新しくバス停を整備してください。現状のバス停は交差点や信号のない横断歩道を渡る必要がある。	六地蔵駅周辺地区においては、JR六地蔵駅周辺地区に隣接して駅舎の移転・駅前広場の改修を予定しており、この中でバリアフリー化を進めることが可能であること、多数の方々が利用する周辺施設への移動経路には歩道等がなお確保されており、基本構想策定により総合的に整備を図る必要性は低いと考えられることから「駅の整備を進める地区」として選定しています。
10-2	JR六地蔵駅のバリアフリー化に伴い、駅からイートリーカドで広く空中歩道を整備してください。後を絶たない歩行者の危険な状態がなくなると思います。	今後、地域の状況や市の財政状況等を鑑み、駅のバリアフリー化を進めるとともに駅前広場などについても検討していきたいと考えています。
10-3	JR六地蔵駅のバリアフリー化に伴い、京阪六地蔵駅とJR六地蔵駅の駅前連絡(地下通路もしくは地上の場合は、屋根付)を整備してください。	今回のバリアフリー新法に基づく全体構想改訂版(素案)では、既存の駅舎や周辺道路等のバリアフリー化を主な目的としており、JR六地蔵駅につきましては、駅構内のバリアフリー化に取り組みたいと考えております。いただきましたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
11	JR本郷駅の東側に駅改札口を設けてほしい。	今回のバリアフリー新法に基づく全体構想改訂版(素案)では、既存の駅舎や周辺道路等のバリアフリー化を主な目的としており、JR本郷駅につきましては、駅構内のバリアフリー化に取り組みたいと考えております。いただきましたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
12	本構想周辺地区については、特にJRと京阪の駅間に歩道整備を切に願います。	全体構想改訂版(素案)では、重点整備地区を重点整備地区に選定しております。今後、重点整備地区に選定された地区につきましては基本構想を策定する中で、駅や駅周辺の道路等について、地域の状況や市の財政状況等を鑑み、実施可能なバリアフリー化事業等を検討します。
13	黄檗駅周辺地区においては、単に駅をバリアフリー化しては不十分で踏切や道路で東西が分断されてしまいます。踏切の踏切で高齢者や高齢者等にはとて厳しすぎます。JR黄檗駅を高架化し駅西側にも出入りできるように、自由な連絡道路が黄檗地域のバリアフリー化には必要不可欠だと感じます。	現在、全体構想改訂版(素案)では、黄檗駅周辺地区を重点整備地区に選定しております。今後、重点整備地区に選定された地区につきましては基本構想を策定する中で、駅や駅周辺の道路等について、地域の状況や市の財政状況等を鑑み、実施可能なバリアフリー化事業等を検討します。既存の駅や駅周辺の道路等のバリアフリー化に取り組みたいと考えております。いただきましたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。

4. 現状計画

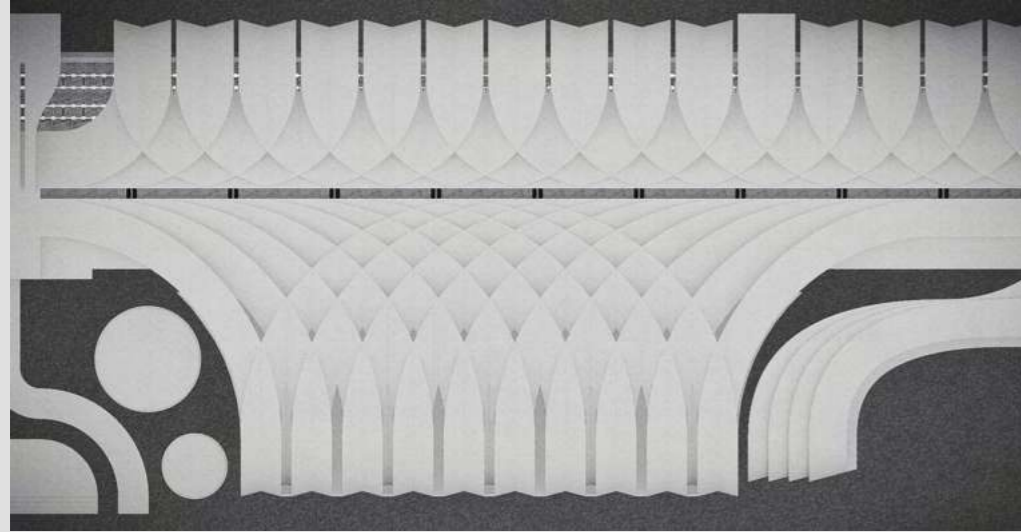
黄檗駅周辺は線路によって生活圏が分断されており、住民は日々の買い物や通院において、駅舎を大きく迂回しなければならない「生活の不連続性」を抱えている。現在のバリアフリー化事業計画も、既存の枠組み内での部分的な改善に留まっているのが実情である。本計画では、ホームの両端に改札を配置し、さらに「構内踏切」を現代的な解釈で導入することで、駅舎そのものがまちの「通り抜け」を可能にする。(引用:黄檗駅周辺地区の主な課題図/バリアフリー化事業計画図)



構造について

編折アーチ構法 | Woven-Folded Arch System

I. 構造原理



① 編み込み効果 (相互支持)

前提：各アーチプレートは単体では片持ち的に弱い

- ・ 交差させることで拘束点が増加
- ・ 水平方向の変形を互いに抑制

= 荷重が分散し、全体で負担する構造となる → 局所破断が全体崩壊に直結しにくい
(※竹籠の強度原理に近いが、細材ではなく「面材による編成」として考える)



② 折り工学的断面 (剛性増幅)

各プレート断面は「くの字型 (折れ断面)」= 平板を曲げずに折ることで強くする
平板と比較して：

- ・ 断面二次モーメントが増加
- ・ 座屈耐性が向上
- ・ 面外方向の剛性が上がる

II. 力の流れ

上部荷重 (自重・積雪)



折れ断面プレートが面内で受ける



交差点で隣接プレートへ分散



アーチとして圧縮力を基礎へ伝達



曲げよりも「圧縮主体」に近づける設計



III. 屋根 = 外壁一体化

屋根と外壁を分けない：

- ・ 剛体フレーム化
- ・ 水平力への抵抗向上
- ・ 力の流れが単純化
- ・ デザインと構造の一致



IV. 構法の定義

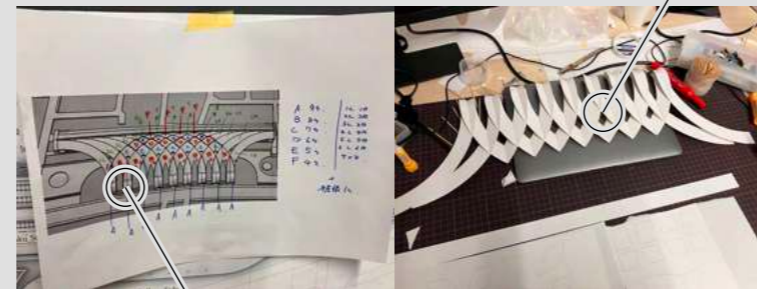


編折アーチ構法 | Woven-Folded Arch System

定義：

折れ断面をもつ弧状プレートを編成的に交差配置し、相互拘束で剛性を高めた連続アーチ構造。

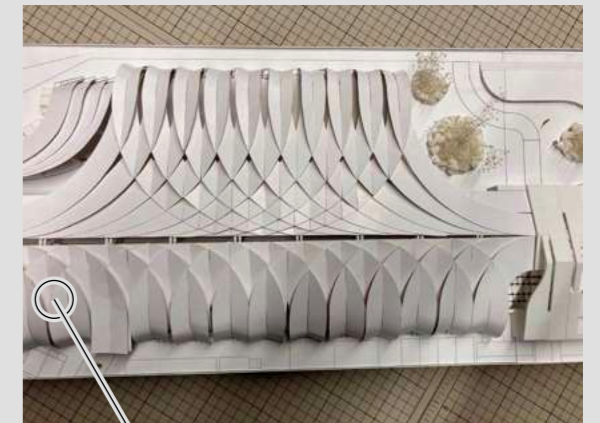
V. 模型による構造の検討



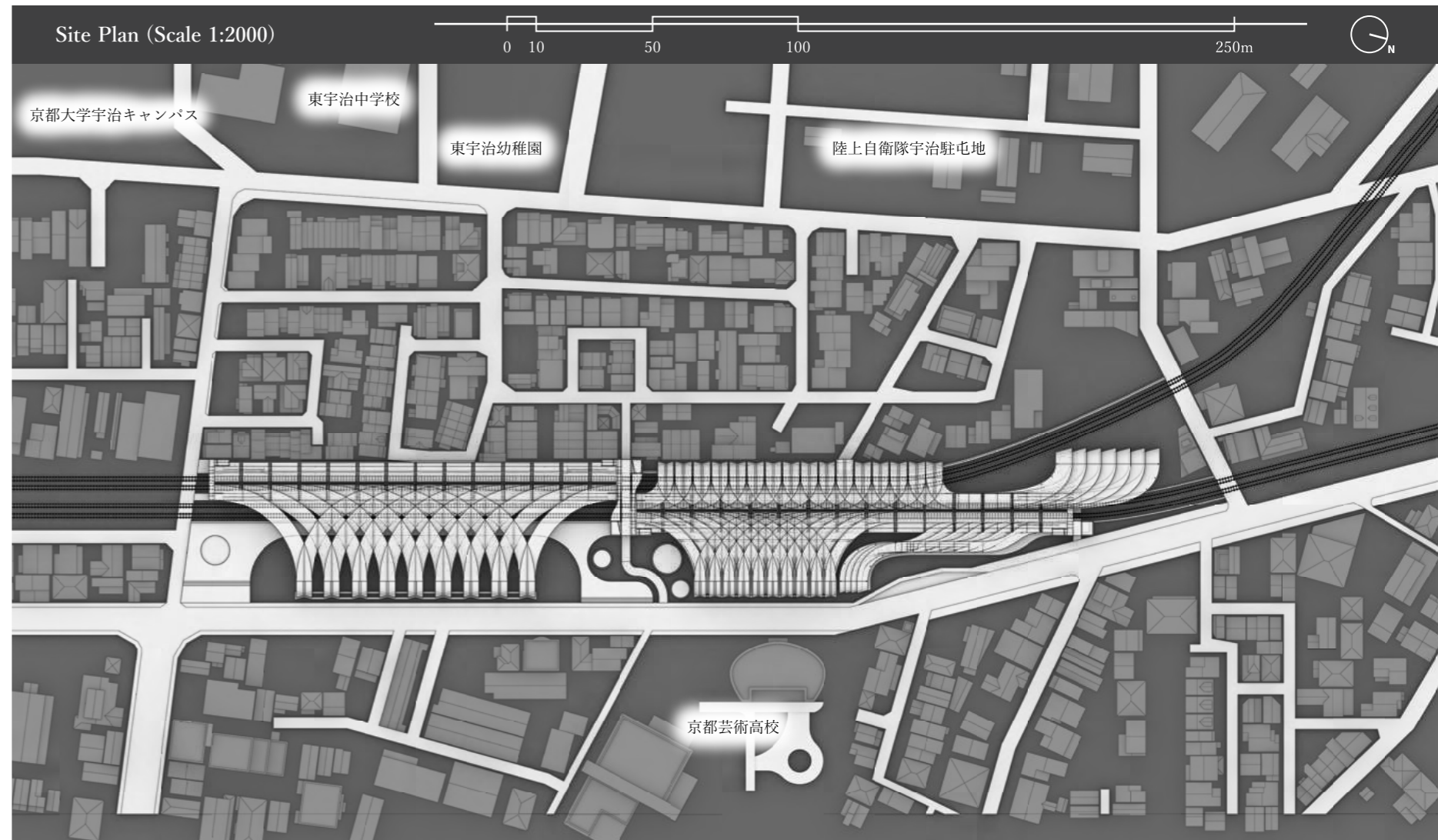
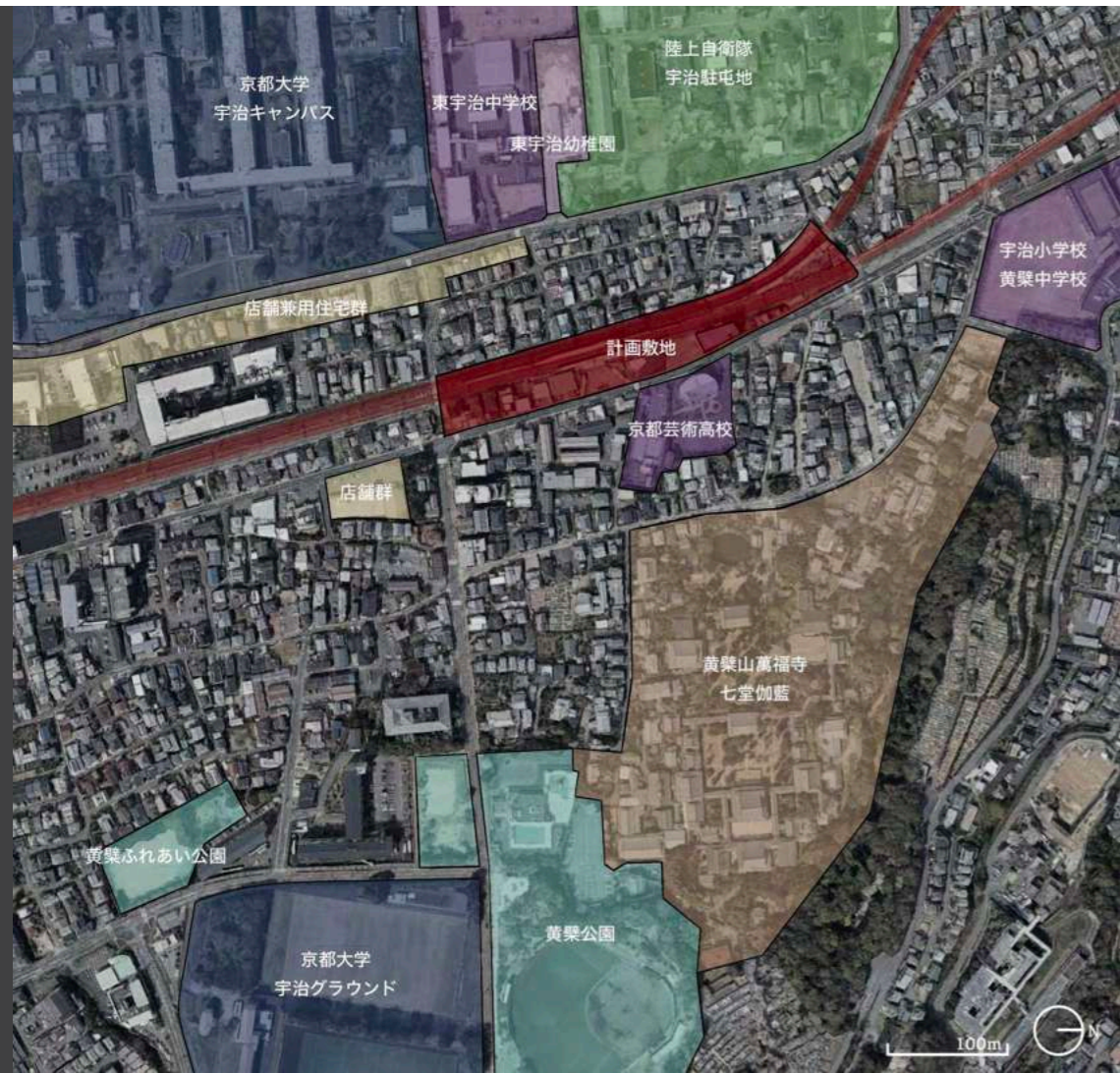
屋根形状をパーツごとに分解し、一枚ずつ切り出して組み上げていく中で、弧を描くプレート同士が交差することで、互いの変形を抑え合い構造として自立していくことが確認できた。

各要素は単体では不安定でありながら、編み込まれることで全体として剛性を獲得する。

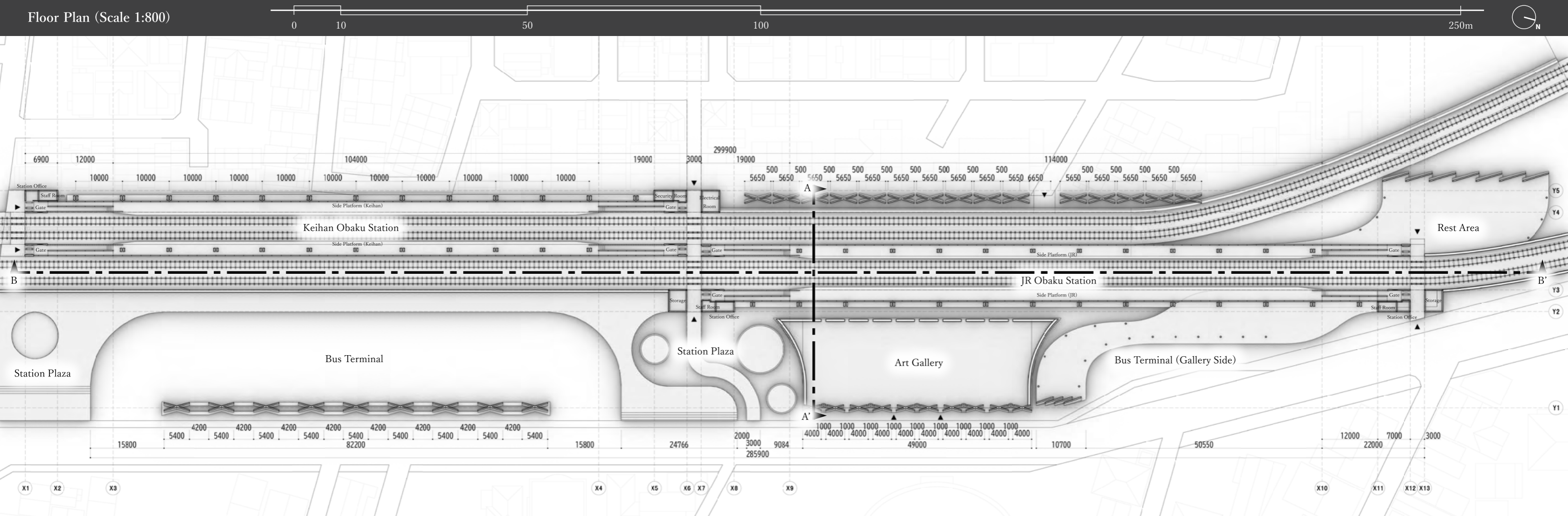
さらに、断面を折ることで面材としての強度も補強され、軽やかな形態と構造的合理性が同時に成立している。

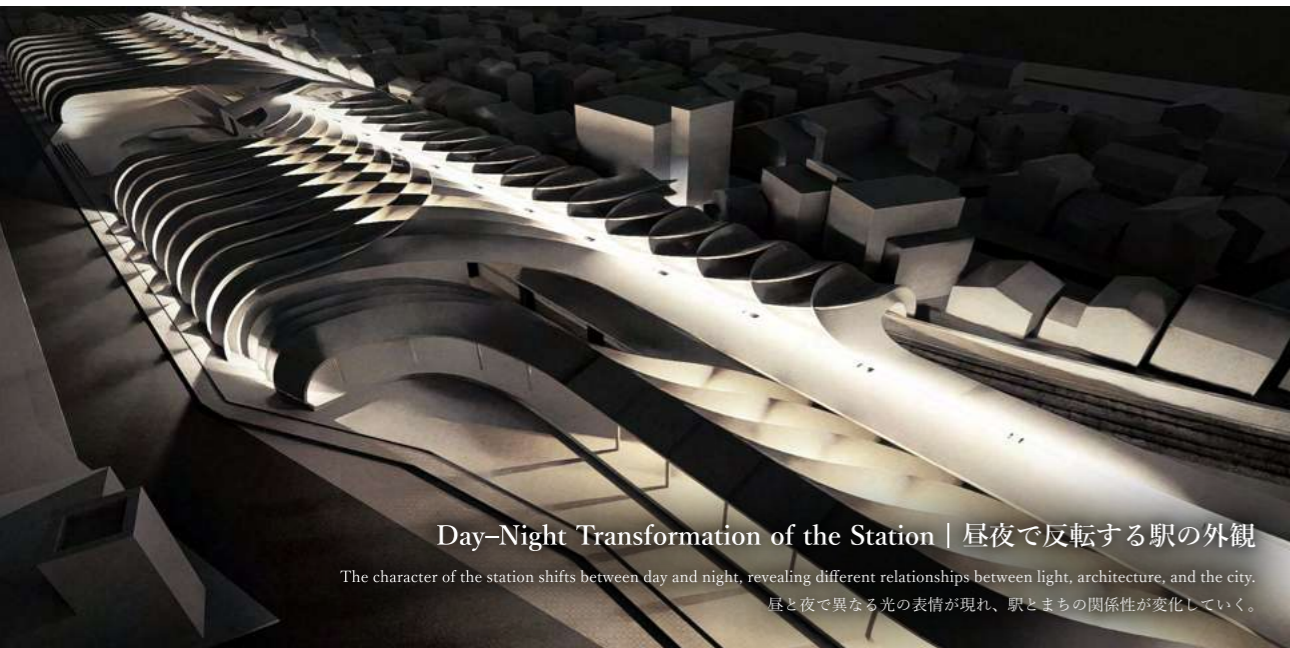


形態操作として始まった屋根は、制作を通して構造原理へと接続され、「編折アーチ構法」が実現された。



Floor Plan (Scale 1:800)





Day-Night Transformation of the Station | 昼夜で反転する駅の外観

The character of the station shifts between day and night, revealing different relationships between light, architecture, and the city.
昼と夜で異なる光の表情が現れ、駅とまちの関係性が変化していく。



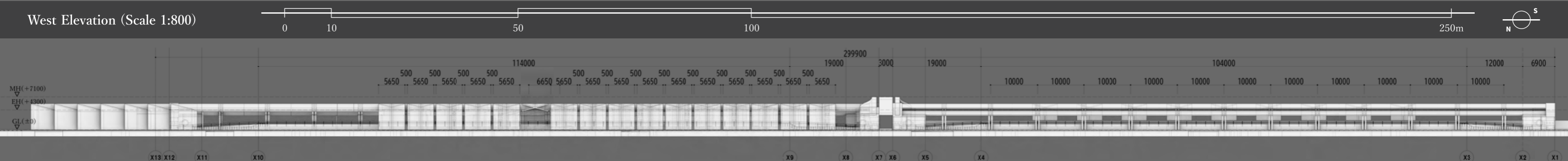
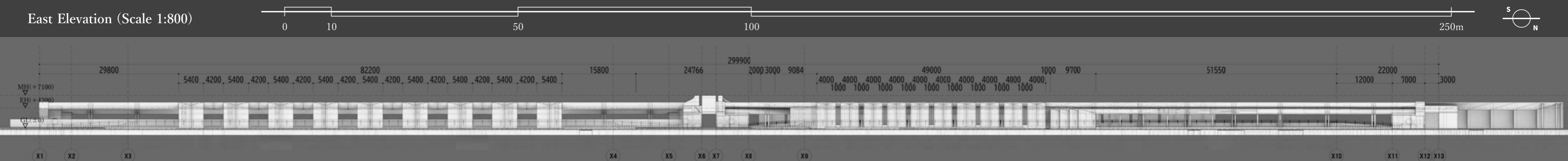
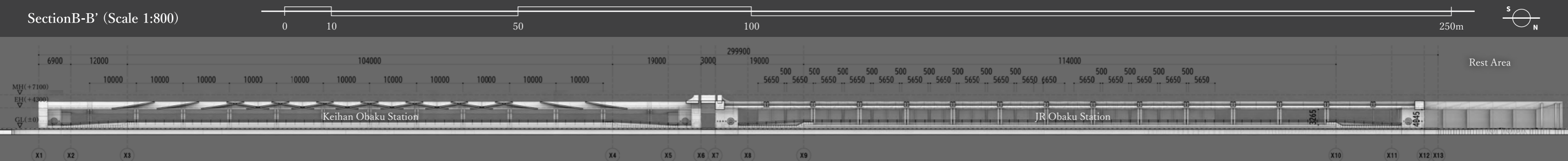
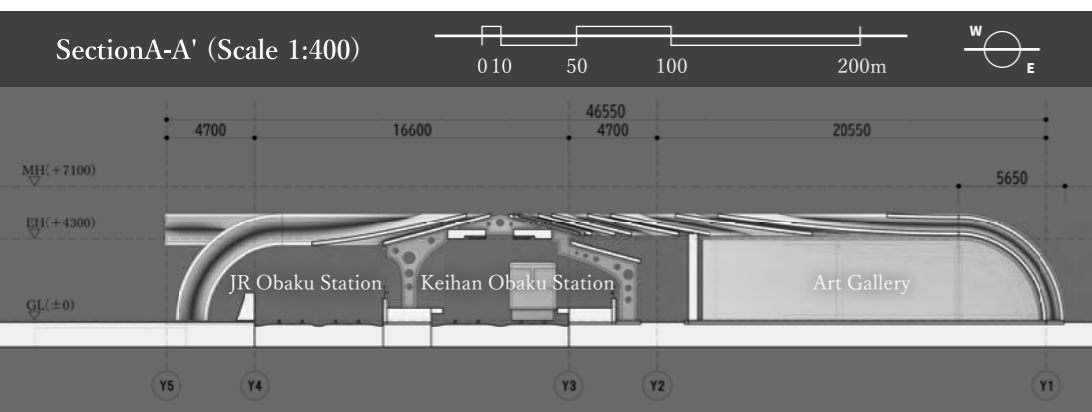
Liminal Threshold at the Ticket Gates | 改札前に生まれる境界

The ticket gates are not treated as mere devices of control, but as an architectural threshold where movement slows and awareness shifts. Passing through this boundary, the act of transit becomes a moment of pause, situating the station as a space between the city and the journey.
改札は単なる機能装置ではなく、動きが緩やかに切り替わる建築的な境界として扱われている。この境界を通過することで、移動は一瞬の滞留を伴い、駅はまちと移動の「あいだ」に位置づけられる。



Platform Guided by Overhead Light | 光に導かれる駅ホーム

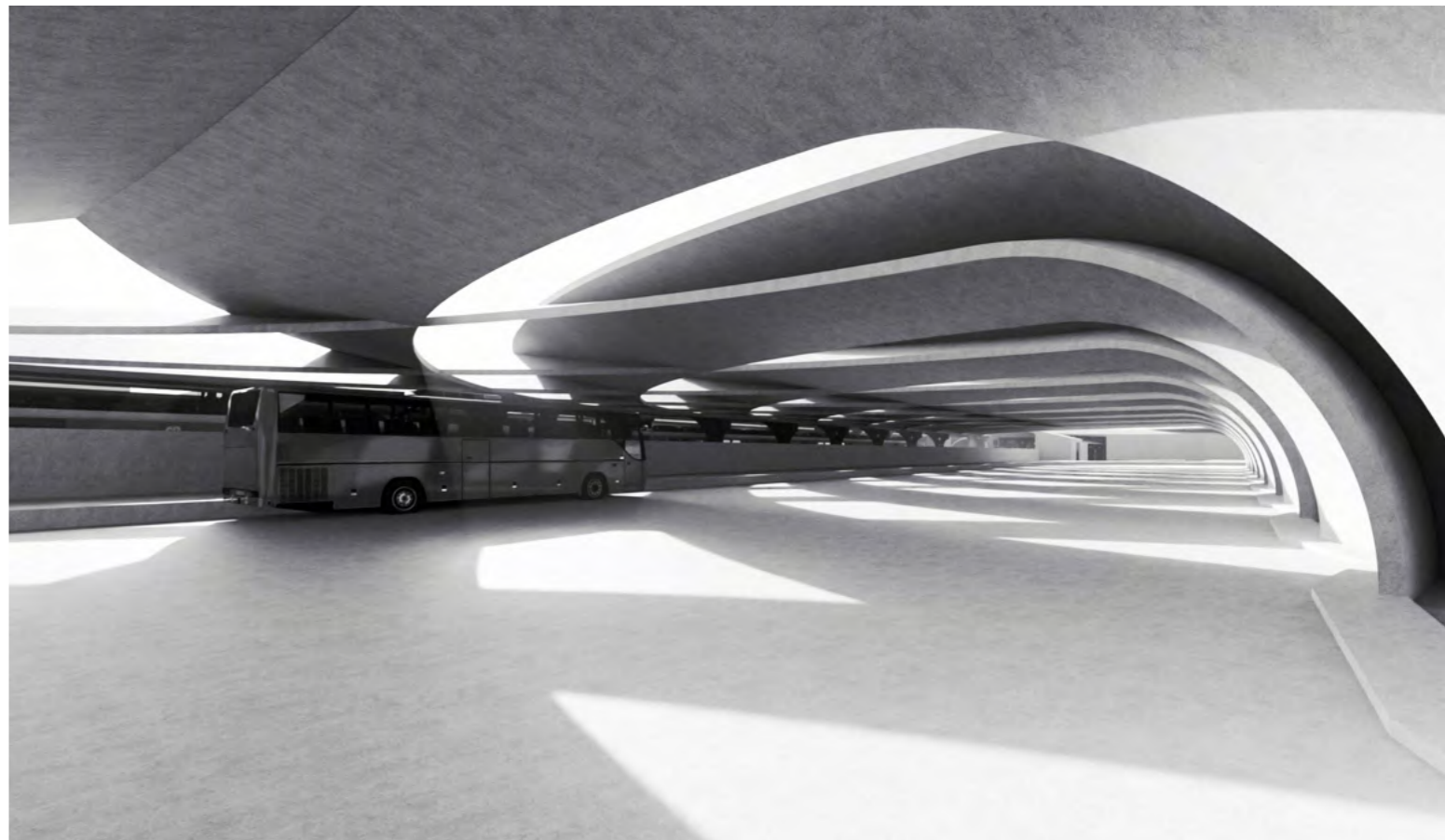
Light descends from the fragmented roof above, tracing paths across the platform and subtly guiding the flow of people. Rather than signage, the shifting daylight becomes an invisible guide, shaping movement through spatial rhythm.
分節された屋根の上部から落ちる光が、ホームに軌跡を描きながら人の動きを導く。サインに頼るのではなく、自然光そのものが見えない誘導装置となり、空間のリズムをつくり出している。





光が入り、空間が生まれる。
人が通り、時間がほどける。
ここは、リミナルな空間である。









1060

2026

Enduring through time.



