

遠景からの第一印象は、存在感があまり無く拍子抜けするほどすっきりしている、というものでした。でもそれは、今まで分断されていた東西の繋がりを視覚的に意識させるため、あえて意図しているのだということが、現地での日向市役所の方の説明を聞いて分かりました。

プラットホームに立ってみると、全面ガラス張りの防風スクリーンのおかげで、東西が見渡せて非常に開放的でした。また、ホームには柱がありません。これは、中央に柱がなくても大丈夫な最大スパンの約17m以内に抑えることが出来るよう、線路の本数を2本にしたため実現可能となったそうです。

それ以外にもすっきりさせる工夫が随所に見受けられました。

構造材をはじめ、開口部・手摺・自動販売機のカバー等に使われている鉄、天井の一部に使われている建材、樋などの色がダークグレーで統一されており、照明器具も目立たないレイアウトがされていました。後で聞いた話ですが、広告類を一切なくすよう、設計者の内藤廣さんがJRを説得したそうで、日本の駅舎としては異例の抜け感があります。

また、これは後で写真を見て感じたことですが、湾曲集成材や駅周辺のポラード(車止め)の形状は、次の日に訪れた日向市南部、美々津地区の和船の文化を想起させます。そうになると、キャノピーの登り梁は船の櫂にも思えてきます。

このようなデザインや木の温かみのおかげか、すっきりはしていますが冷たさは感じられず、利用者にとって親しみやすい建物となっているように見受けられました。

機能面でも、1階のコンコースは美術館の無い日向市にとって、時々展示スペースになるそうで、さらに駅前にはイベントが開催される交流広場と野外ステージがあり、電車を利用しない市民にとっても駅は親しみやすい場となっているようです。

杉の利用という観点から注目すべきは、日向近郊耳川上流の地場の木材を使用していること、そして単に使用しただけでなく、様々な活用方法が新たな試みも含めて実践されていることです。

()内は、配布資料を見て後に分かったこと

1. 駅舎上屋の梁に集成材を利用(変断面湾曲集成材を国内で初めて採用)
2. 駅両サイドのキャノピーの梁に集成材を利用(現状のJAS規格では使用できない、ヤング係数3kN/mm²のラミナを含んだ新構成集成材を使用)
3. 1階コンコース内の一部の柱に集成材を利用(変断面湾曲集成材を製造する際に出た余剰材を活用)
4. 1階天井材に間伐材を使用(天井高さによる部材の使い分け)
5. 高架下トイレの、コンクリート打放し外壁の型枠に使用
6. 屋外照明柱、ポラード、ベンチに使用

ざっと見学しただけでもこれだけの活用に気が付きました。

市の職員の方の説明によると、構造材と天井材で540 m³、杉の原木にして約3,224本分だそうです。耳川上流の木材をまちづくりに活用し、お金として山に返し、山の保全に活かすという循環型社会の取り組みを実践したということでした。

島根では、大きな駅舎への活用と循環型社会の取り組みはハードルが高そうですが、今年度すでに私鉄電車の車輦内装に県産材が利用されていますので、私鉄の小さな駅舎なら実現可能ではないでしょうか。さらに、駅・バス停・公園のベンチなどのストリートファニチャーなら、より現実的ではないでしょうか。それも単なる利用ではなく、どこの木が使われているか分かるとか、さらに踏み込んで、利用者がワークショップ等で植林・伐採・製材・加工・製作に関わることで、山の保全への関心が深まる気がしました。