

# 川崎ミュージアデッキのデザイン

松井 幹雄<sup>1</sup>・大野 美代子<sup>2</sup>・池上 和子<sup>3</sup>・松村 浩司<sup>4</sup>・松本 淳一<sup>5</sup>

<sup>1</sup> 正会員 大日本コンサルタント株式会社 大阪支社 (〒550-0014 大阪市西区北堀江 1-22-19 シルバービル,  
E-mail:matsui@ne-con.co.jp)

<sup>2</sup> 正会員 株式会社エムアンドエムデザイン事務所 (〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷 2-2-1-2F,  
E-mail:mmd@mta.biglobe.ne.jp)

<sup>3</sup> 非会員 株式会社エムアンドエムデザイン事務所 (〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷 2-2-1-2F,  
E-mail:mmd@mta.biglobe.ne.jp)

<sup>4</sup> 非会員 大日本コンサルタント株式会社 大阪支社 (550-0014 大阪市西区北堀江 1-22-19 シルバービル,  
E-mail:matsumura\_hiro@ne-con.co.jp)

<sup>5</sup> 非会員 株式会社アーバンテクノス (〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町 2-15-1 フジタ人形町ビル 3F,  
E-mail:matsumoto-j@urban-technos.jp)

JR川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業の一環として整備された、駅前広場を横切り、駅と再開発ビル（ミュージア川崎）を結ぶペDESTリアンデッキのデザインについて報告する。既存の緑豊かな駅前広場や駅前ホテルの環境を保全しつつ、新たな都市施設として周辺景観価値を高めようとした。駅前広場のケヤキ群を利用者の視界に取込む緩やかな弧を描く線形計画、その線形を生かした片持ち構造のシェルターデザイン、橋下のバス停や歩道のシェルターを兼ねる軽やかな桁形状、駅前広場を縁取り、近接するホテルや文化施設にふさわしいディテール、および既存デッキ（2カ所）と違和感のないスムーズな接続が特徴である。

キーワード：川崎ミュージアデッキ、駅前広場デッキ、デザイン、橋梁計画、景観

## 1. 設計条件

本橋は、JR川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業に伴い、駅に直結している既存の東西自由通路と新設される再開発ビル（ミュージア川崎）を連絡する橋長124.646m、有効幅員7.5m、4径間連続鋼床版鋼箱桁ラーメン橋で、片側にシェルターを有している。主な設計条件は下記の通りである。

(1) 起点位置（再開発ビル）と終点（東西自由通路）は、設計着手時にほぼ決定済み。（微調整は可能）

→平面線形のコントロール

(2) 有効幅員は7.5m、そのうち半分程度の範囲にシェルターを設けること。

→平面線形ならびに歩行空間のデザイン条件

(3) 既存のホテルとの隔離は4mを確保すること。

→平面線形のコントロール

(4) 駅前広場の道路平面の変更はしない。

→橋脚位置の制約条件

(5) 再開発ビル側（起点側）の既存連絡デッキとも接続すること。

→橋脚配置、構造物の納まりへの配慮

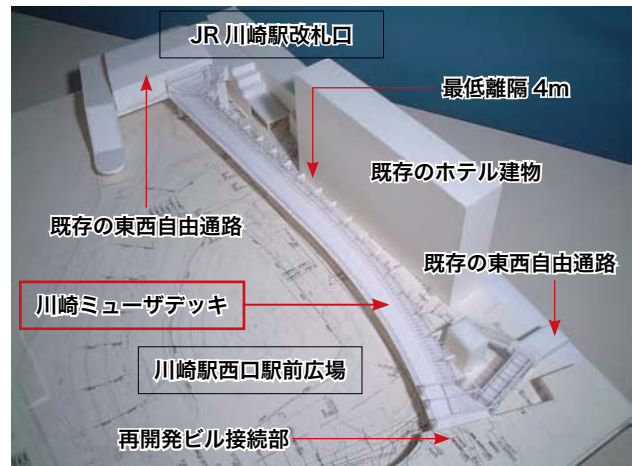


図-1 設計計画時に考慮した周辺施設状況

## 2. 周辺環境と設計方針

(1) 設計当時（2001年）の駅前広場は、ケヤキの大木が数多く生い茂る豊かな緑量が特徴をなしており、これをデッキの歩行空間の快適性として取り込むことを第1の設計方針とした。

(2) 桁下となる空間はバス停留所が並び、既存のホテルの玄関口でもあった。橋の整備後にその価値が下がらないよう、開放的な桁下空間の実現を第2の設計方針とした。

## 3. 設計への落とし込み

設計条件、ならびに上記に設定した二つの設計方針に則り、下記の5つの設計コンセプトのもと、デザインに取りかかった。

- (1) 駅前広場のケヤキ群を利用者の視界に取込む、緩やかな弧を描く線形計画の実現。
- (2) ホテル側ではなく、駅前広場側へ視線を誘導する片持ち構造のシェルターデザインの採用とその洗練。
- (3) 桁下のバス停や歩道のシェルターを兼ねる軽やかな桁形状。
- (4) 駅前広場を縁取り、近接するホテルや文化施設にふさわしいディテールデザインの洗練。
- (5) 既存デッキ（2カ所）と違和感のないスムーズな接続部デザインの実現と動線の確保。

## 4. 本体構造のデザイン

### (1) 緩やかな弧を描く線形計画

はじめに、連続鋼箱桁構造を想定し、バス停間隔や広場の動線上の制約から橋脚配置を大まかに決定した。次に既存ホテルとの離隔をコントロールとして、起点ならびに終点位置を微調整しながら、平面線形計画の可能性をいくつも検討し、現場の状況に落とし込めるきれいな線を探し出した。

### (2) 片持ち構造のシェルターデザイン

弧を描く線形にリズムと動きを与え、排水管や照明器具の納まりが良い形状を、いくつもスタディした結果、支柱を少し外側に傾け、屋根を斜めに吊り上げるような現在のデザインにたどり着いた。結果

として、設計時には開示されていなかった再開発ビル特徴となっている斜めラインとも呼応する形状となった。

### (3) 軽やかな桁形状

箱桁下フランジを曲面加工することで、構造物の印象を和らげると同時に、車道側と歩道側のそれぞれの張り出し部には、2種類の化粧板を使い分けて、昼夜それぞれにふさわしい表情を見せるよう工夫を凝らした。



写真-1 現地状況（上/施工前、下/施工直後）

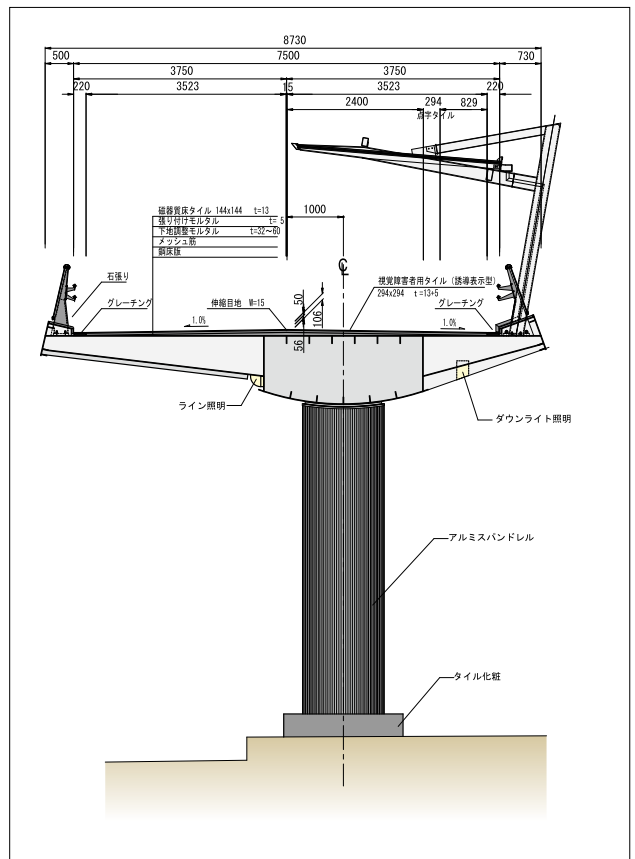


図-2 断面図

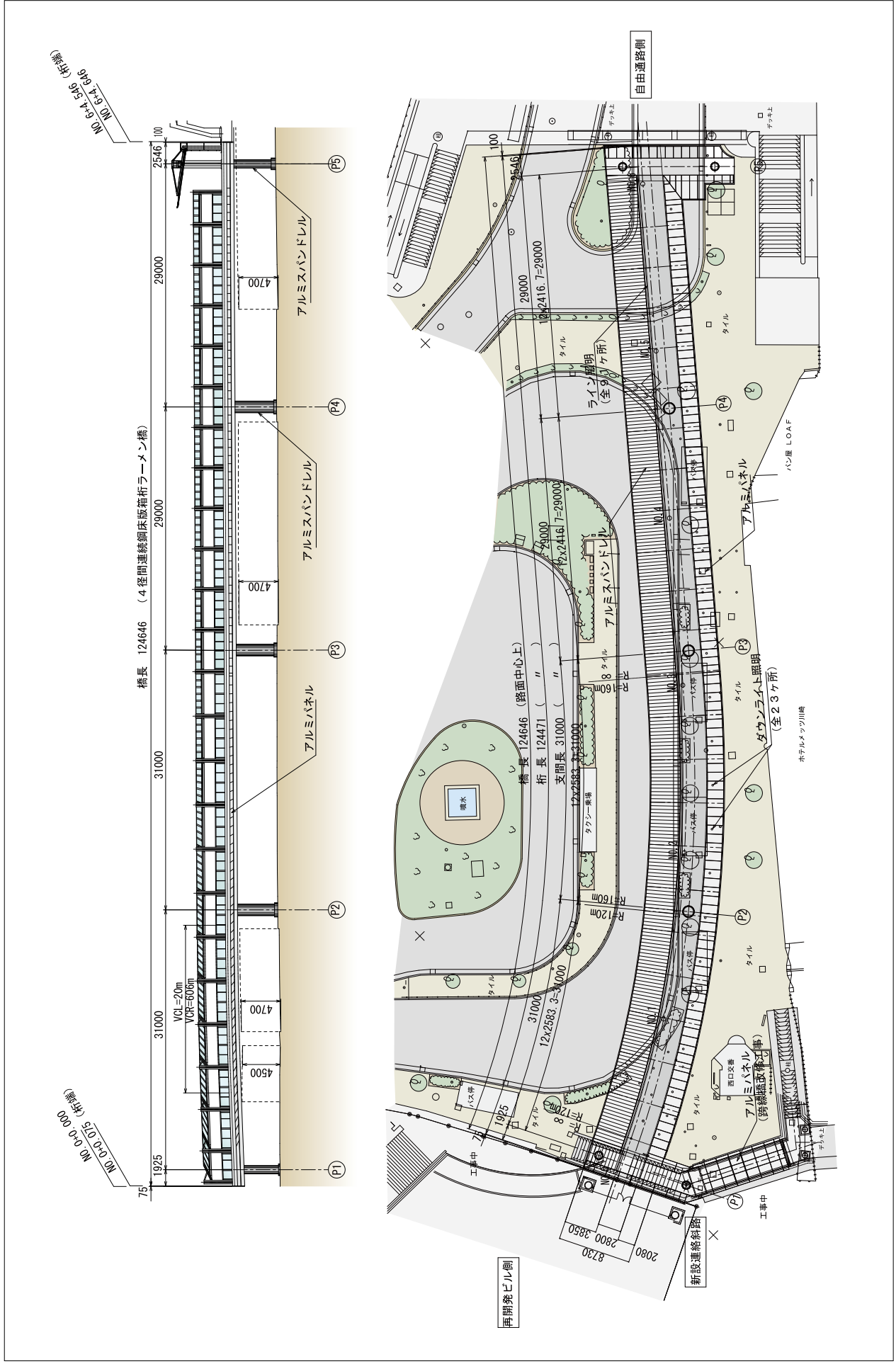


図-3 側面図、平面図

## 5. 歩行者空間のデザイン

### (1) ディテールデザインの洗練

シェルターデザインと連携して歩行空間を縁取る、高欄、地覆、排水枡、そして支柱に埋め込む照明器具は、造形から装置の実装、配線に至るまで一体的に検討し、色彩デザインとしては対比の関係を基本に、全体としてのまとまりとリズムを構成した。

エレベータータワーも同様の考えで、MPG構法でガラスの外装をシンプルにまとめた。

鋼材加工として、シャープに見せるべきフェイスラインはエッジを効かせ、ラーメン橋脚の端部(P1、P5)はアール加工を施して建造物の表情を和らげるよう工夫を加えた。

### (2) スムースな接続部デザインと動線の確保

終点側（川崎駅側）での歩行者動線はデッキに回り込む形となるため、その動線を乱さないよう、既存の自由通路側の開口部を出来るだけ確保し、余裕のある接続部を実現した。加えて、その空間を守る大屋根についても、歩行区間に柱を設けない屋根架構を工夫して対応した。

起点側（再開発ビル側）では、既存の連絡デッキとの接続に対して、P1 ラーメン支柱のひとつを既存デッキとのブリッジを受ける位置に配し構造を整理するとともに、路面上ではシェルター支柱の間に接続部を設けて、シェルター構造の連続性も確保した。建築敷地においても同じシェルターデザインを採用いただいたので、連続性はさらに確保されることになった。（足元の納まりは少々残念ですが）



写真-2 断面図

## 6. おわりに

本デッキは完成後約8年を経過した。その間に、隣接する敷地にラゾーナ川崎が完成し、デッキの足元の駅前広場も改築がなされ、設計時に最も大切にしていた従前の緑量感は姿を消した。また、シェルターにはスピーカ施設が追加されていたり、完成以降いろいろな変更や追加を受けているが、それによるマイナス面をあまり感じさせずに、景観に納まっている現在の姿に、設計者として胸を撫で下ろしているところである。



写真-3 夜間の様子



写真-4 桁下空間



写真-5 JR川崎駅側（終点側）接続部