

海に開き海風を受け流すシェルター橋

はまみらいウォーク(横浜市)

横浜駅の南東約300mの帷子(かたびら)川河口付近に完成した歩行者専用橋「はまみらいウォーク」。同駅からみなとみらい21中央地区に向かう際の玄関口として、横浜市が整備した。海側の眺望を確保しつつ、海からの風雨の吹き込みは流線形断面のガラスのシェルターで緩和した(写真:17ページまで吉田 誠)



帷子川右岸の遊歩道「水際線プロムナード」から見た西側夜景。左奥に横浜駅がある。シェルターを支える鋼材は1.9m間隔で配してある。下部のブラケットと連続するデザインで、シェルターと桁が一体のように見える。照明関係の配線は鋼材の内側に納めた。ステンレス製の排水管は鋼材のラインとそろえて設置して、すっきり見せている

「海風が心地よい」断面形状を模索 シェルターと桁は一体的に見せる

横浜駅東口近くの帷子川^{かたびら}の河口部に、ガラスのシェルターが特徴的な橋が姿を現した。横浜市が整備し、7月に開通した歩行者専用橋「はまみらいウォーク」だ。市都市整備局みなとみらい21推進課の荻部好伸担当係長は、「まちづくりを進めるみなとみらい21地区の歩行者ネットワーク軸を延伸し、横浜駅東口方面とつなげるために、駅側からの玄関口となる橋を整備した」と話す。

橋の上に立つと、海風が心地よく開放感がある。チューブのように見える西側外観とは全く異なる印象だ。市のプロポーザルで設計者に選ばれた大日本コンサルタントの松井幹雄技術統括部技術企画室長（設計当時は景観デザイン室長）は、「天気の良い日に不便なく歩けるだけでなく、天気の良いときにその恩恵を受けられる気持ちのいい屋外施設を目指した」と話す。

設計協力者としてプロポーザル時から共同で意匠を考えたエムアンドエムデザイン事務所（東京都渋谷区）の大野美代子代表取締役は、「景観のいい海側に開くことで、眺望を楽しめる。両岸に立ち並ぶ直線的な建物を柔らかくつなぐように、チューブ状の空間をつくらうと考えた」と意図を説明する。

シェルターは、高速道路や国道の見える西側をチューブ状に閉じて、景観のいい海側の約3分の1はオープンにした。海側の高欄の高さやシェルターの断面形状は、風の流れをシミュレーションして決めた。強

い海風が橋面上を吹き抜けないような設計となっている。

「海に開く」、「海風を受け流す」というコンセプトは、このシェルターの形に凝縮されている。「シェルターを構成する架構とガラス以外はできるだけ主張しないディテールとした。デザインを構造に落とし込むときに担当者間でキャッチボールを繰り返して合理的な形を追求した。設計意図は現場にも十分に伝わったと思う」（大日本コンサルタント景観デザイン室の黒島直一係長）。シェルターのガラスを支える鋼材は下部構造のブラケットに視覚的に連続しており、シェルターと桁が一体的に見えるように工夫した。

市の荻部担当係長は、「完成予想パースと現物の印象が異なるケースはよくあるが、ここではほとんど同じと感じた」と話す。

当時、横浜市道路局建設部橋梁課の係長を務めた山口彰夫氏（現・首都高速道路神奈川建設局建設管理グループ担当課長）は、「みなとみらい21は将来、横浜の中心となるべき未来の町。その玄関口として100年後でも陳腐化しない橋を目指した。シェルターと桁が一体化したスレンダーな空中歩廊というイメージを、最後まで関係者全員が共有し、具体的な形にできた」と評価する。

守り抜いたコンセプトは利用者の心にも届いたようだ。「海風が心地よい」、「海の景色が見えて気持ちいい」といった感想が返ってきた。

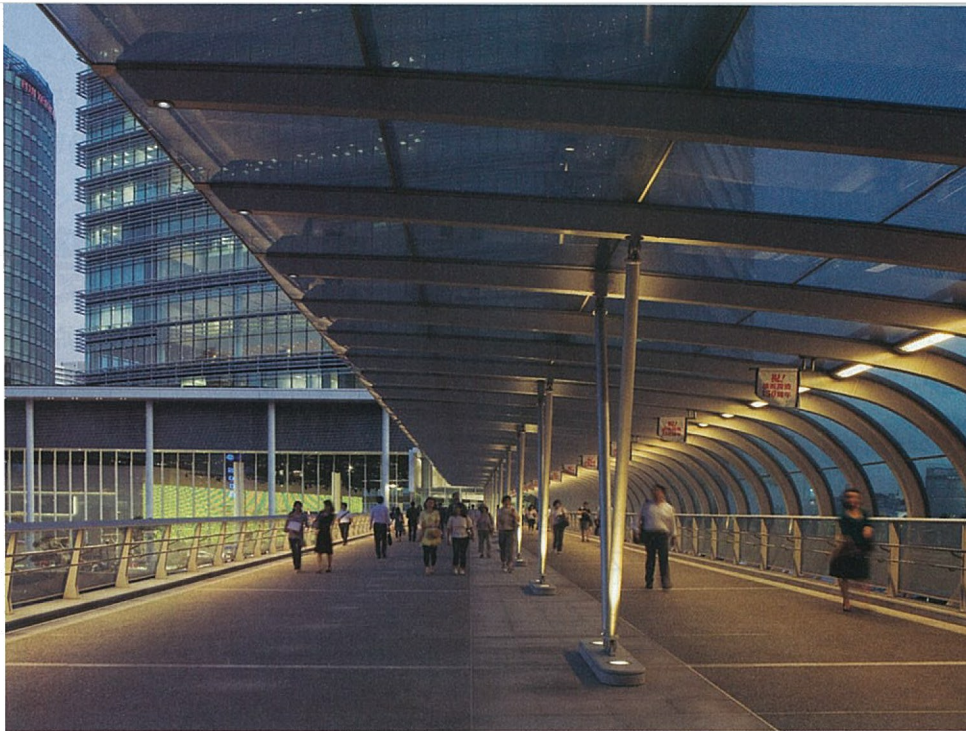
（大井 智子＝フリーライター）



海側から見る。この橋ができたことで、横浜駅方面（右）とみなとみらい21中央地区（左）の行き来が容易になった。直線的な建物が立ち並ぶなかで、チューブのような形状は柔らかさを感じさせる

玄関口としてシンボル性を重視

橋長約100m、有効幅員約10mの2径間連続鋼床版箱桁ラーメン構造の橋。横浜市が2004年に実施したプロポーザルでは、「みなとみらい21中央地区への玄関口にふさわしいシンボル性、海への開放感、海風や雨の対策のほか、主構造となる桁と屋根や高欄などに一体感のあるデザインを求めた」（横浜市都市整備局みなとみらい21推進課の内田昭博担当係長）。橋の左側に見えるのは日産自動車のグローバル本社。同時期に建設の計画が進んでいたこともあり、橋のデザインはこの建物との関係も重視したという。橋は建物2階の自由通路「NISSANウォーク」に接続する。将来はみなとみらい線の新高島駅方面までがペDESTリアンデッキで結ばれる予定。



シェルターを支える鋼材や左側の高欄に照明器具を内蔵し、柔らかな光で演出している。高欄の高さは視界を確保するために抑え、横浜市の橋梁用防護柵の設置基準(1.2m以上)を踏まえて1.2mとした。路面は小砂利洗い出し樹脂舗装。V字形支柱の右側は、動く歩道を設置できるしつらえとなっている。右の写真は西側から見下ろしたところ。半透明フィルムを挟んだ合わせガラスで、日差しを和らげる



駅側に隣接するビルとの接続部。路面仕上げが変わるところから向こうがはまみらいウォーク。雨にぬれずに歩ける歩行者空間が連続している



河川内に橋脚を設けることで、プロポーザル案よりも箱桁の厚みを1mほど薄くできた。桁には丸みを付けてシェルターと一体的なデザインとした



みなとみらい21には3本の主要歩行者ネットワーク軸がある。それぞれ、動く歩道を備えたペDESTリアンデッキを整備したり、民間の建物内に自由通路を確保したりするなどして、歩車分離を実現してきた。はまみらいウォークは、グランモールの北側に位置し、横浜駅東口地区からの玄関口との位置付けだ

[プロジェクト概要]

- 名称=はまみらいウォーク ■所在地=横浜市西区高島2丁目36番地先~高島1丁目1番地先 ■発注者=横浜市 ■設計者=大日本コンサルタント(全体デザイン統括および構造・意匠、管理技術者:田村幸久) ■設計協力者=エムアンドエムデザイン事務所(意匠)、金箱構造設計事務所(シェルター構造)、中島龍興照明デザイン研究所(照明) ■施工者=鹿島・イワキ工業JV(下部構造)、横河ブリッジ(上部構造)、坪井工業(シェルター)、向洋電機土木(照明)、テクノジャパン(橋面) ■設計期間=2004年9月~05年3月 ■工期=05年10月~08年6月 ■設計費=約5000万円 ■工費=約16億5000万円

