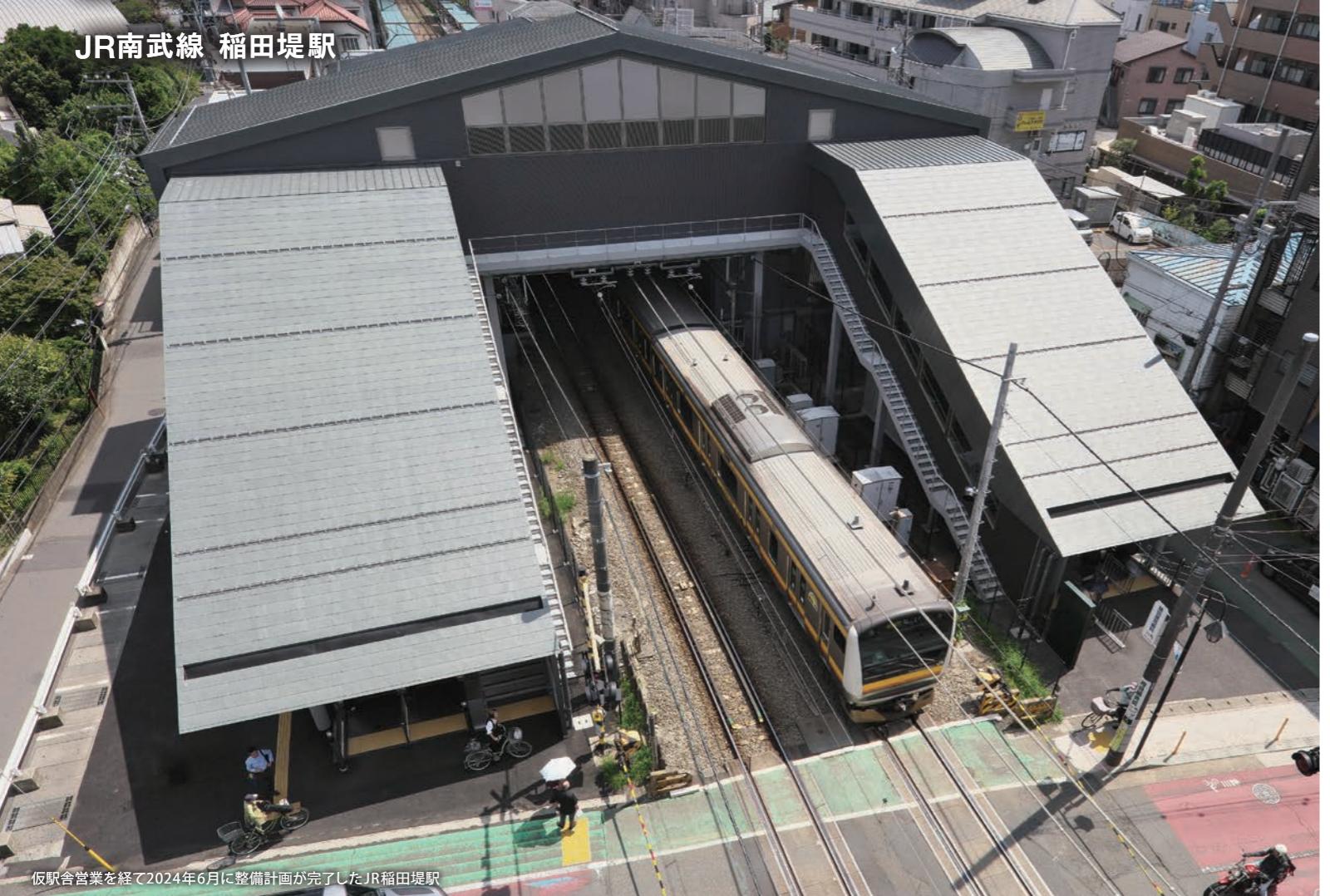
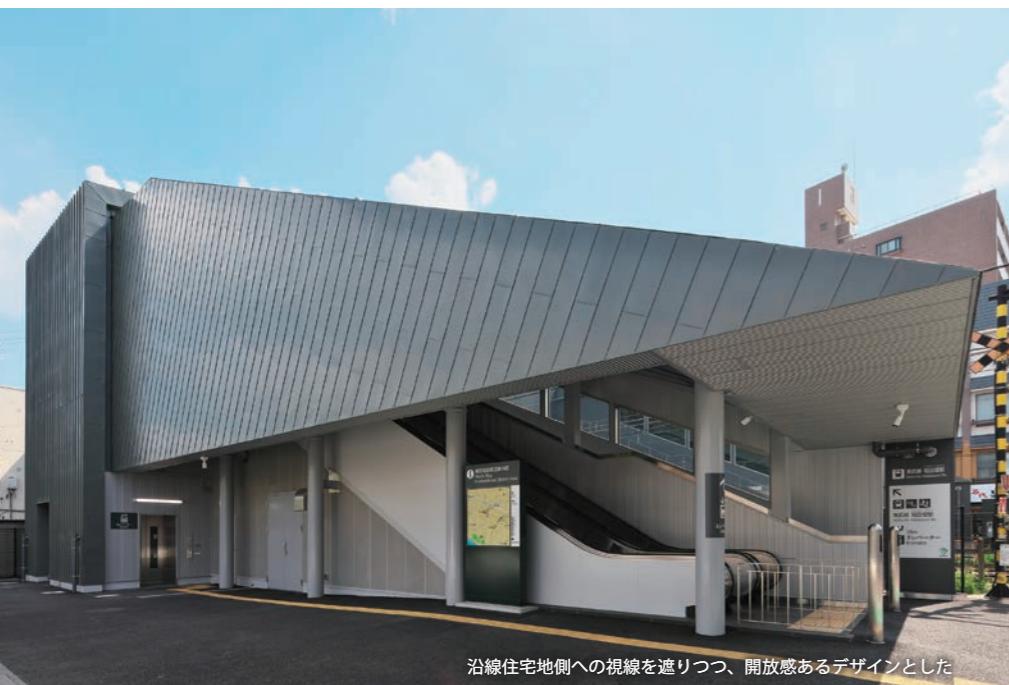


大屋根が特徴の橋上駅が線路と街を結ぶ

JR南武線 稲田堤駅



仮駅舎営業を経て2024年6月に整備計画が完了したJR稻田堤駅



沿線住宅地側への視線を遮りつつ、開放感あるデザインとした



改札口は大屋根の棟の頂部付近に位置する

ホームから見た橋上駅コンコース側のガラス窓。
コンコースからはホームや線路の方向へ視線が抜ける

JR南武線 稲田堤駅の設計方針の概要



自由通路が全面開通

JR南武線稻田堤駅はJR南武線から京王電鉄相模原線への乗り換え駅にあたり、京王稻田堤駅方面の線路南側の自由通路と橋上の駅施設が2023年に先行開業していた。その後、2024年6月2日に、北側通路が供用開始され、自由通路として全面開通した。この自由通路と橋上駅は、踏切待ちの不便を解消し、鉄道駅へのアクセス性を向上させる一策として、整備したものである。そのため、駅舎へのルートでもある自由通路は、エスカレーターとエレベーターも備え、利用者の上下階移動を容易にしている。

「開く」と「閉じる」を明確にデザイン

この駅舎用地は都市計画法により、建物の高さや最大規模が制限される用途地域「第一種住居地域」が含まれ、近隣は住宅が立て込んだ一帯だ。施設設計のポイントは、施設を箱状とせず、低勾配の切妻の大屋根として、近隣環境との調和を図った点にある。法令上の日影規制や高さ制限などをクリアし、周辺の住まい手に配慮した。また形状を家型としたことで、住宅や商店街といった街並みとの連続性も生まれた。

線路を横断する自由通路を併設した橋上駅に、切妻屋根の家型の形状を採用した。切妻の大屋根は線路中央を棟の頂点とし、住

宅街に向かって軒を下げていくことで、沿線からの視線が空へ抜けやすくなり、住宅街の中に立つ駅舎建築として、圧迫感を緩和している。加えて、大屋根としたことで内部空間の天井高が高くなり、これも開放感につながった。

自由通路やコンコースでは、ホームと一体となった大屋根を採用、開放的なデザインとした。他方、沿線の住宅地側へは視線が抜けないよう、線路に沿った方向の壁では窓などの開口部を最小限に抑えた。大屋根で開放的な大空間を実現しつつ、近隣の住まい手のプライバシーに配慮する意図がある。

JR南武線 稲田堤駅

所在地	神奈川県川崎市多摩区
用途	駅舎
建築主	東日本旅客鉄道
施工	東鉄工業
敷地面積	1,387.5m ²
建築面積	258.8m ² (JR)、478.2m ² (川崎市)、合計 737.0m ²
延べ面積	490.2m ² (JR)、576.9m ² (川崎市)、合計 1,067.0m ²
階数	地上2階
構造	S造
開業	2024年6月
担当	小野淳 内海直彦*、小内慶二*
統括	平井孝*、江原栄次、菊池大、鈴木ちひろ*
構造	池木信一郎、宮本かおり* 和田守廣*、角田敦
設備	鈴木一男 田沼利保
電気	齊藤直子、田口光
仮設施工	青城伸太郎
積算	(*は元社員)
サイン	
C	
G	

PROJECTS JR南武線 稲田堤駅

当社HPでも同物件のご紹介をしております。ぜひ、ご覧ください。

