

南北の都心軸を引き込み 周辺へひらく「新潟の顔」

新潟駅高架化・高架下開発プロジェクト



新潟駅万代口（駅北側）のファサード。高架化した在来線ホームの外壁には縦型のH鋼製ルーバーを採用した（写真提供：JR東日本）

まちの南北分断を解消する 官民連携の大事業

2024年に開業120周年を迎えた新潟駅。新潟市の中心駅であり、上越新幹線と在来線（白新線・信越本線・越後線）が接続する重要なターミナル駅だ。だが、地上を走るこれらの在来線がまちを南北に分断し、人の流動や交通の妨げとなっていた。

本プロジェクトは、新潟市が主導する新潟駅周辺整備と連動して、在来線の高架化を含む駅のリニューアルを約60年ぶりに実施するものであった。車両基地の移転が決定した1987年に市が調査を開始して以来、38年にわたる大事業で、市による万代広場の整備などは現在も継続している。

当社は駅舎・コンコースの全面改修、在

来線全覆上家、新幹線・在来線同一ホーム乗り換え施設、高架下の駅ビル「CoCoLo新潟」のリニューアルなど、この大規模な都市構造のリデザインを実現する設計・監理業務を一貫して担当した。

高架下の空間価値の最大化

これからの100年に向けた新潟駅の設計上のポイントは、在来線の高架化によって生み出された広大な空間の活用だ。

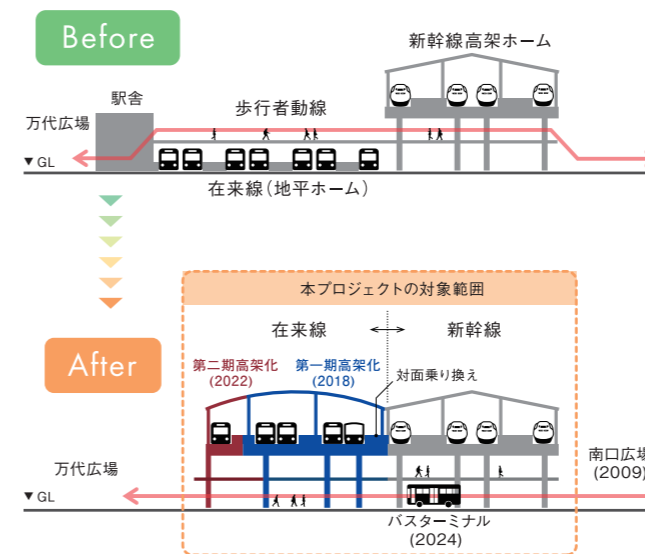
まず、高架下にバス専用道路と歩道が南北に貫通する駅直下型バスターミナルを整備（新潟駅バスターミナル）。鉄道とバスとの円滑な乗り換えを可能にし、シームレスな都市内の移動をデザインしたもので、2024年3月31日の開業により利便性が大き

く向上した。

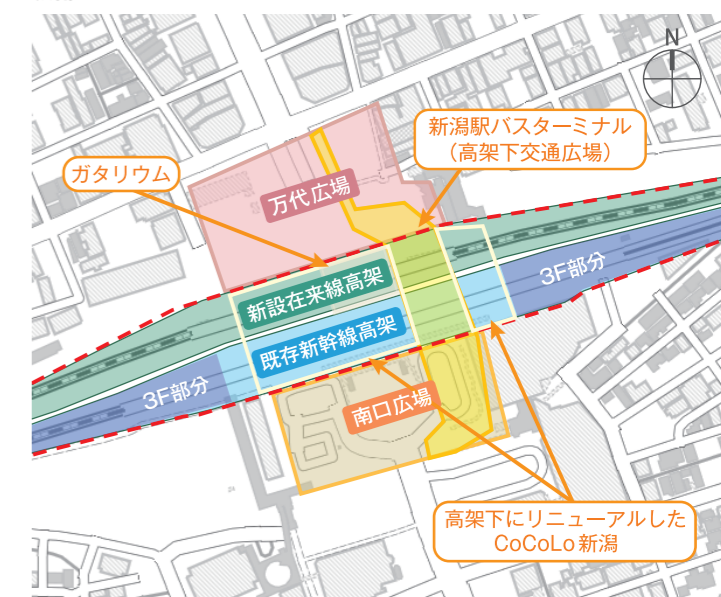
また、高架下には開発面積約30,000平方メートルにおよぶ国内有数の高架下大規模商業空間「CoCoLo新潟」が誕生した。この商業空間は、新潟の伝統工芸や象徴的な景観を取り入れた意匠とし、新潟が誇る「職（クラフトマンシップ）」と「食」を扱う店舗が入り、地域産業の振興を図る重要な役割を担っている。

さらに、駅の改札から万代広場、まちへとシームレスにつなぐ大規模な吹き抜け空間「ガタリウム」を整備。駅とまちが視覚的にもつながる大空間を実現した。「発信」「滞在」「交流」の拠点となるシンボル空間として、地域全体のにぎわい創出の起点を目指している。

在来線高架化による変化



駅南北に生まれたつながり



掲載地図は「地理院地図」をもとに作成



高架化した在来線のホームと全覆上家。屋根鉄骨をR形状とし、コンペ案のヴォールト天井のイメージを継承した



2階在来線ラチ内コンコースの新幹線乗換改札周辺。視線が抜ける広々とした空間になっている

新幹線と在来線の同一ホーム乗り換えを実現

本プロジェクトの成果の一つは、在来線ホームの高架化によって、もともと高架だった新幹線との段差が解消され、同一レベルでのホーム乗り換えが実現したことである。階段やエレベーターによる上下移動を伴わないスムーズな移動が可能となり、近隣都市への広域移動の利便性が向上した。また、駅舎2階（コンコース階）の中央付近には、かつて分散していた在来線と新幹線の改札が集約され、相互の利便性が向上した。

市民コンペ案を反映させつつ安全性を確保したホーム屋根

高架化に伴い新設した全長165.8メートルの在来線全覆上家については、市民参加型の「新潟駅舎・駅前広場計画提案競技(以下コンペ)」で決定した案の実施設計を手掛けた。

コンペ案では、ホーム天井に再生木製ルーバーをヴォールト状に配置し、「過去から未来へつながる新潟の新しい顔」を表現する意匠が計画されていた。2011年の東日本大震災により、安全性の観点からホーム天井の設置が見直された。

当社は屋根架構自体をアーチ型に変更し、線路直角方向に現れるR付きの梁を当初案の木製ルーバーに見立てる代替意匠を提案し、採用された。同時に、トップライトは膜屋根に変更し、軽量化による構造部材への地震力軽減を図るとともに、意匠性とホーム上への柔らかな太陽光の取り込みを両立させている。

地域との共生を目指したデザインコンセプト

駅鉄道施設およびコンコースのデザインコンセプトは、「ひと・まちがつながる 水と

大地の駅」。高架化によってつながった南北の都心軸を駅内部に取り込むとともに、コンコースから周辺環境へ軸線を延ばし、東西にも視線の抜けをつくることで、交通と人々の営みが交錯する駅の風景をつくり出した。また、堀や棚田といった新潟の原風景をイメージした水と大地の要素を取り込み、木材を活かした仕上げで地域性を演出している。

地域性を表現する意匠として、在来線ホームの旅客階段の内壁には、「潟(川)」「海」「稲穂」をモチーフとしたグラフィックデザインが配された。また、在来線待合室には、名産の果実ルレクチェの意匠や伝統工芸品を模したベンチが設置され、新潟らしさに触れられるくつろぎの空間が実現した。



駅の南北を貫く1階のバスターミナルと東側歩道



コンコース階と商業階をまたぐ吹き抜け広場「ガタリウム」

吹き抜け大空間を中心に「新潟をつむぎ+つくる」

在来線の高架化によって創出された広大な高架下空間には、約150のテナントが入る駅ビル「CoCoLo新潟」が誕生した。

デザインコンセプトは「新潟をつむぎ+つくる」。新潟の持つ魅力、すなわち郷土色に彩られた食や職人の技巧、そして豊かな自然が市民、生産者、観光客、そして世界とつ

ながる交差点となることを目指したものだ。この商業空間の中心に整備されたのが、駅とまちをつなぐ吹き抜け広場「ガタリウム」だ。名称は新潟の「潟」と「アトリウム」に由来。多種多様なイベントや情報発信を通じて、交流を生み出す「発信」「滞在」「交流」の拠点となることを目指している。ガタリウムの空間デザインには、信濃川の流れを模した鏡面波型天井、伝統工芸の

組木を模したルーバーの造作天井、水田をモチーフとしたタイル割、里山や溪谷岩盤を表現したスチールフィンなどを用い、新潟の代表的な風景を隠喩的に表現した。ガタリウムに面したサッシは開放可能で、駅前の万代広場との一体的な利用を可能とし、駅とまちをつなぐ拠点としての役割を果たす。



CoCoLo新潟の入り口。ラチ内コンコースに面して駅ビルの「顔」をつくり、開放的な空間とした



信濃川をイメージした曲線の折り上げ天井



組木細工の意匠を用いた行燈型照明

難題を克服して実現した国内有数の高架下大規模商業空間

高架下開発に当たっては、設計・監理上の難題が山積していた。

まず着工前に、既存の新幹線高架下に点在していた旧CoCoLo新潟の各店舗について、内装や設備、バックヤードなどをすべて撤去する必要がある。天井裏には配管やケーブルが縦横無尽に張り巡らされており、その撤去・移設作業には膨大な手間と関係各所との綿密な調整を要した。

また、商業フロアにエスカレーターやエレベーターを設置するため、既存の新幹線高架橋スラブを改良。構造計算や施工方法についてJR東日本や施工者など関係者と連携し、スラブの剛性を確保しつつ工事を完遂させた。

CoCoLo新潟は段階的開業を経て、2024年4月25日にグランドオープン。2025年には新潟駅高架化プロジェクトが、世界的に著名な鉄道デザイン国際コンペ「ブルネル賞」駅舎部門で奨励賞を受賞した。

新潟駅高架化・高架下開発プロジェクト

所在地	新潟県新潟市中央区	〈担当：新潟駅高架下開発〉
用途	駅舎・商業施設	統括 藤川浩一、若松直司
建築主	新潟市、東日本旅客鉄道、JR東日本新潟シティクリエイト	建築 高橋彩、久保田創、竹内綱城、京兼瞳美、徳田翔太、大部杏奈、安井太志、神戸歩、坂井友明、上原瑠美、秦野早紀
施工	(新潟駅高架化駅本屋) 駅西工区：大林組JV 駅東工区：鉄建建設JV (新潟駅高架下開発) 大成建設、鉄建建設、第一建設工業	構造 鈴木勇、西祥太郎、花田隆二、山中祐一
敷地面積	47,097.58㎡	設備 田代真吾、榎本裕一、関知子、平山元介*
建築面積	30,069.17㎡	電気 萱原明彦、鈴木紀晃、横尾徹哉*
延べ面積	53,626.21㎡	積算 古宮成高
階数	地上3階	C G 青城伸太郎
構造	鉄筋コンクリート造 一部鉄骨造	発注支援 東小川朋之、丸山幸治
開業	駅ビルグランドオープン 2025年4月25日	工事監理 荻野耕一、荒哲夫*
		協力事務所 丹青社、星野建築事務所、堀越英嗣 ARCHITECT 5、シナト (*は元社員)
		〈担当：新潟駅高架化駅本屋〉
統括	浦野健治、須賀正信	
建築	竹内勝仁*、野澤佳史*、市川貴*	
構造	花田隆二	
設備	谷田貝敏夫、榎本裕一、宗形英樹*	
積算	浦野健治	
サイン	六百田真	
C G	青城伸太郎	
工事監理	浦野健治、須賀正信、竹内勝仁*	
協力事務所	伊藤建築設計工房、たなか建築設計、堀越英嗣 ARCHITECT 5、シナト	

PROJECTS 新潟駅高架化・高架下開発プロジェクト

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。

