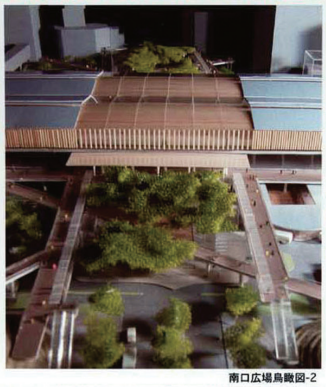
03 新潟駅駅舎・駅前広場計画提案競技

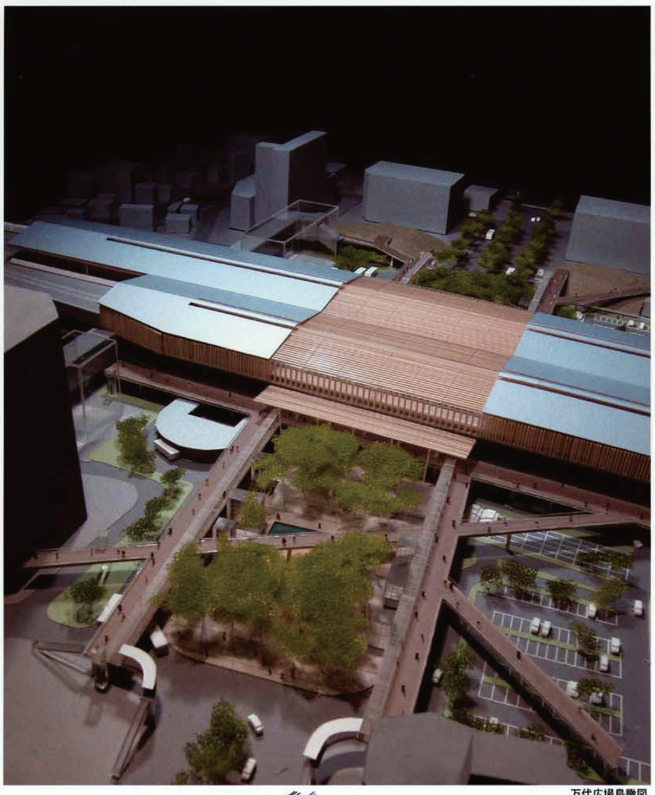
新潟市　駅舎・駅前広場計画提案競技

人、交通、自然が気持ちよく循環する「都市の庭」

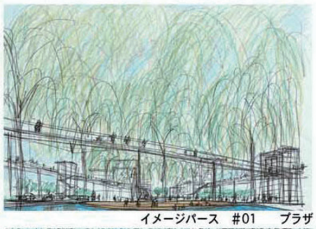
南口広場鳥瞰図-1



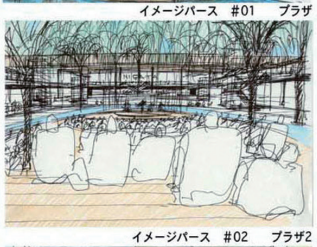
南口広場鳥瞰図-2



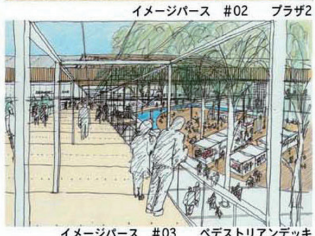
万代広場鳥瞰図



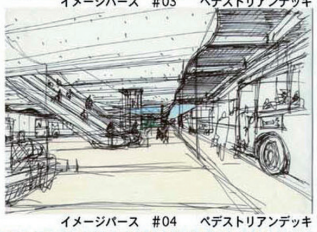
イメージパース　#01　プラザ



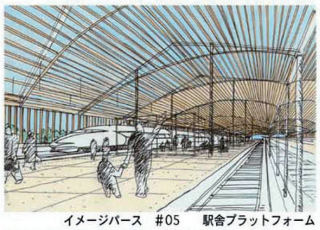
イメージパース　#02　プラザ2



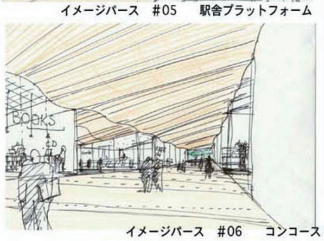
イメージパース　#03　ペデストリアンデッキ



イメージパース　#04　ペデストリアンデッキ



イメージパース　#05　駅舎プラットフォーム



イメージパース　#06　コンコース

都市の庭としての駅・ひろば

新潟駅周辺は北に信濃川、さらには日本海へと開けた、地方中核都市の中でも雄大な自然に恵まれた場所を有している。現在、その風景は視覚的に南北に分断され、連続性を失っている。また、同時に都市に住む人々のアクティビティも分断され、駅を挟み発展の地域格差が生じている。

新潟駅の抱えるこの「分離」の症状を治療し、人々や交通の動線を気持ちよく循環させ健康的な様々な活動にはふれた、魅力的な駅、駅前広場を計画し、新潟市の顔として新たな風景を提案する。

駅前広場全体を様々なアクティビティを誘導する「都市の庭」と位置づける。広場中央は南北に有機的 いわば、「都市の軸」線方向につながり、さらに高架下空間を介して、南北の広場が一体的な利用が図られるように計画している。

また本来の駅前交通機能についても、歩行者空間を挟む形で、東西に配し、自家用車、タクシー および、公共交通であるバスの動線、市民の乗降のし易さ、快適な移動が可能なように設えるとともに、将来の需要増に対応しうるよう配慮している。

鉄道と車、歩行者の連携、そして周辺市街地との連続性、これらの有機的な関係こそが「都市の庭」として市民に永く親しまれる広場としての基本条件である。

人をいやし、にぎわいの絶えないプラザ（南北の歩行者広場）

南、北に大きく設けられているプラザは樹木の緑の屋根を持ち、水とも親しめる、水と緑と光に満ちた空間である。ここでは、旅行者を癒す空間であるとともに、新潟市民の日常生活レベルから国際的なイベントまでを可能とする、フレキシブルなオープンスペースとなる。市民に開放された、市民参加の広場活用組織によって市（骨董市、特産市、他）、野外コンサート等が開かれ、常に賑わいのある場所となる。

プラザ内の緑は将来的には大きく育ち、緑の天蓋をかたちづくるとともに、新潟を代表する都市の緑空間を形成する。

新しい都市インフラとしてのバリアフリーの思想のペデストリアンデッキ（幹／枝／葉／花）

橋上駅舎のデッキレベルから周辺市街地へと誘う、ペデストリアンデッキのネットワークをつくる。デッキは駅舎に沿って東西方向に、かつプラザを挟む南北方向のダブルデッキの太い幹、放射状につなぐ細い枝とで構成される。万代広場の太い幹は５０ｍ道路（都市計画道路・新潟駅停車場線）の歩道に、南口広場の太い幹は６０ｍ道路（都市計画道路・弁天線）の歩道へ、放射状の枝は周囲の再開発ビルや周辺市街地へとつながっている。

地上部とデッキレベルとの接続は、バリアフリーの思想のもとにエレベーター、エスカレーター、階段などを効果的に配し、プラザレベルとデッキレベルとが有機的な連携ができるよう配慮している。そしてプラザでの様々なアクティビティへ、通行レベルであるペデからの見る、見られる、といった参加も可能となり、より一体感のある駅前広場をつくりだす。将来的には幹から枝そして小枝、葉へと次々に連接されることで、駅から中心市街との連続性が高まることもねらっている。その意味では水平性を活かした地上部、ペデストリアンデッキ、駅舎部の層構成が空間の広がりをより強調するとともに、新しい時代のユニバーサルデザインとなる。

駅舎のデザイン－都市と調和したスケール感の演出

駅舎は対象施設の中でも最大のスケールを有する施設である。また都市軸となる広路からのアイストップとなる位置にある。そのため景観を意識したシンボリックな形態や巨大な都市ゲートを主張する意匠も少なからず見受けられる。

私たちの提案は、高架構造物の巨大さゆえに、むしろ水平性をより強調すること、またのヒダを創りだすこと、大きな面を幾つかに分節化すること、などで都市スケールとの共存を図ることを狙っている。また内装、高架下空間に関しても、万代広場側と南口広場側の地上部、ペデストリアンデッキ部の意匠をつなぐ役割として、連続性を意識した意匠を前提としている。

また駅を降り立った利用者の方々が、新潟のまちのあたたかみを感じるような仕上げ、例えば木の温もりなどを感じられる空間づくりを目指している。

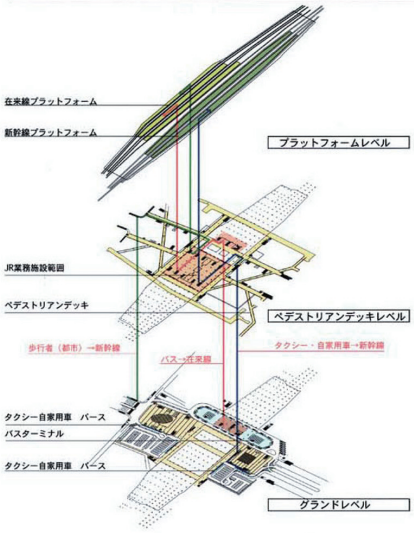
予算を配慮し、既存の新幹線の屋根形状（駅舎標準断面）をそのまま活用しながら、内部に再生木ルーバーを利用したボールト天井に仕上げている。この再生のデザインにより生まれ変わる駅舎は、「過去から未来へつながる新潟の新しい顔となる

時間の経過とともに成長、成熟していく広場

たとえば広場内樹木にしても、若い成長力のある樹を植え、それなりの植栽基盤をつくり、維持管理如何では、大きな緑の天蓋をつくることも可能となる。完成まで１０数年を経るとすれば、その若木を市民参加で選びだし（樹種、植え方も含めて）、完成時にそれなりの大きさを、またその後の成長を見まもる、このような時間の経過によってより完成度が高まるにような考え方を盛り込みたい。

また広場の使い方、空間演出に関しても、市民の思いを十分に反映するためのプロセスを経るだけの時間、エネルギーを投入することで、市民に親しまれ、愛着を持たれ、積極的に利用される広場となる。そして定期的に行われる市民参加型の各種イベントのためのソフトづくり、仕組みについても様々な人々の知恵、アイデア、さらには法制度上の問題点をクリアする、そのようなハード・ソフトも含め、時間とともに成熟していく広場となることを願っている。

掘　越　英　嗣



No.1　動線ダイアグラム

市民の思いⅡへの対応について

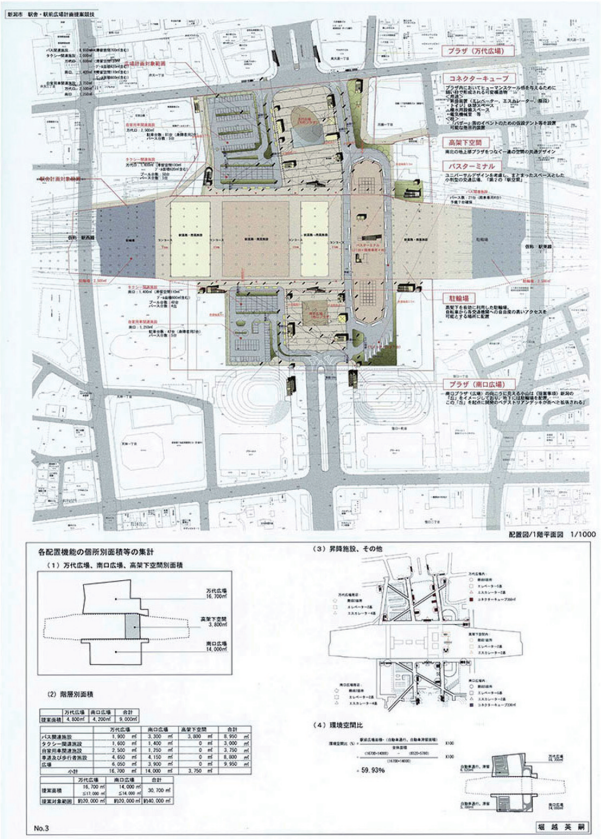
大変参考になる、多くの貴重な意見が寄せられました。我々は、多くの部分で共鳴、賛同することができたと思っております。今回は、これらの意見を様々な部分で取り入れつつ、明快な一つの案として提案することが出来たと考えております。

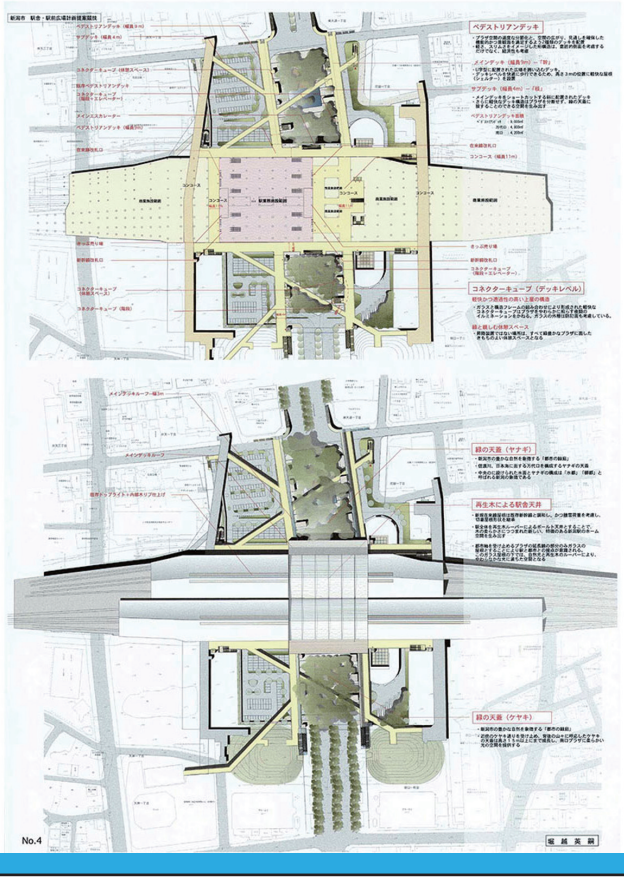
我々は"様々な視点"の意見を採り入れながら、一つの"解を発見"することが"デザイン"の果たすべき大きな役割の一つと考えております。そのために、独善的な一人の意見によって押し進める方法とは異なった"チーム"による、"プロセスを大切にした"、計画、設計方法を長年行ってきております。

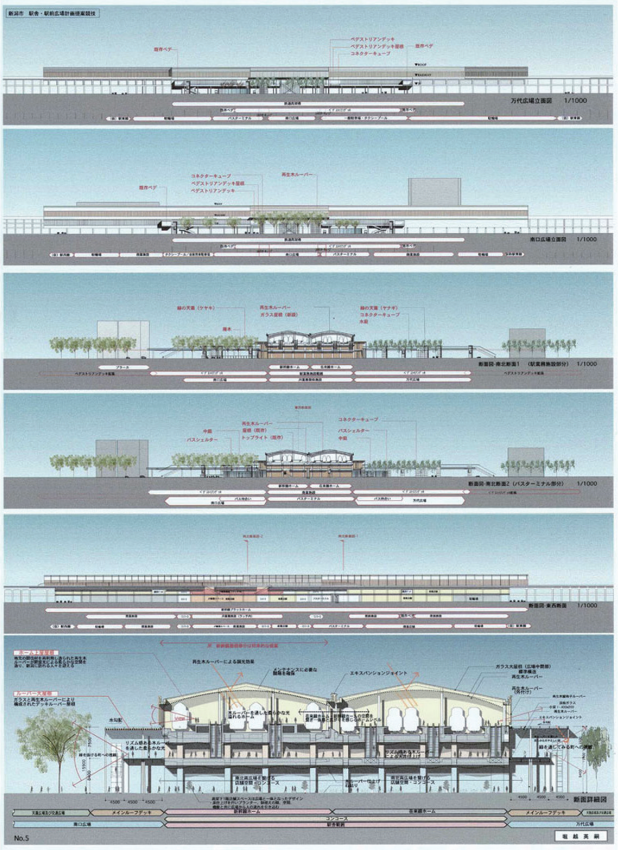
このようなチームによる進め方が、「市民の思い」を尊重したうえで、新しい一つの提案に結びつけることを可能にするのではないかと考えています。

具体的には／新潟らしさの演出／１００年後も住民が大切にされる／気候に配慮した／乗降者、歩行者、身障者の為のユニバーサルデザイン／明快で安全な動線計画／万代口と南口の一体感・運営維持管理トータルコスト・実現維持に無理のない計画／メンテナンス性／木材木目を使った安らぎのある駅／堀、川のイメージ／万代口と南口の特徴化・シンボル性、ランドマーク性／バスターミナルの利便性、安全性／ペデストリアンデッキに屋根／冬の広場が使われる工夫／トイレの適切な配置、等々を尊重することで他にはない新しい提案をすることが出来たと考えております。

在来線ホーム
2階駅業務施設に面する歩行者空間
1階高架下バス空間
No.2
電越英嗣
ペデストリアンデッキから万代広場を望む


プラザ（万代広場）
コネクターキューブ
高架下空間
バスターミナル
駐輪場
プラザ（南口広場）
配置図/1階平面図 1/1000
各配置機能の個所別面積等の集計
（1）万代広場、南口広場、高架下空間別面積
（2）階層別面積
（3）昇降施設、その他
（4）環境空間比
No.3
電越英嗣


ペデストリアンデッキ
コネクターキューブ（デッキレベル）
緑の天蓋（ケヤキ）
再生水による駅舎天井
緑の天蓋（ケヤキ）
No.4
電越英嗣


万代広場立面図 1/1000
南口広場立面図 1/1000
1/1000
1/1000
1/1000
断面詳細図
No.5
電越英嗣

03. 新潟駅 駅舎・駅前広場

1. 事例の特徴

「新潟駅駅舎・駅前広場」は、鉄道立体交差化事業を含めた新潟駅周辺事業の一環として、新潟の玄関口として相応しい駅舎及び駅前広場の整備を行うものである。設計競技の審査にあたっては、競争参加者のプレゼンの市民への公開、各提案に対する市民の意見の競争参加者への伝達、NPOによるこれら市民参画プロセスの運営等、「玄関口」に市民ニーズを反映させるための取り組みがなされているのが特徴的である。競技後の設計業務においてもワークショップ等を介して市民ニーズの反映を行っている。これらの取り組みにより、整備された南口広場は様々なイベント等に活用されるに至っている。

また、最優秀賞には 1,000 万円の賞金が与えられており、競争参加者の負担に対する配慮がなされている。

なお、本事例については『新建築』85-2 号(2010.1)、『日経アーキテクチュア』2009 年 12 号、『都市+デザイン』第 29 号でも取り上げられている。

2. 業務諸元

2-1. 業務概要

(1)事業内容

平成 12 年 10 月に策定された「新潟駅周辺整備計画の策定方針」に基づき、新潟駅の駅舎及び駅前広場(新潟県新潟市)の一体的な整備を目的として、平成 14 年度に「新潟駅駅舎・駅前広場計画提案競技」を実施した。その後も都市計画素案の説明会や市民とのワークショップの実施を重ねて、平成 18 年度に新潟駅付近連続立体交差事業および都市計画道路事業(3 線)の事業認可を得た。平成 21 年度には新潟駅南口広場(第一段階整備)の全面供用を開始した。新潟駅高架駅は平成33年度頃の全面開業を目標に整備を進めており、万代広場は平成 35 年度頃の供用を予定している(予定総事業費は約 1500 億円)。

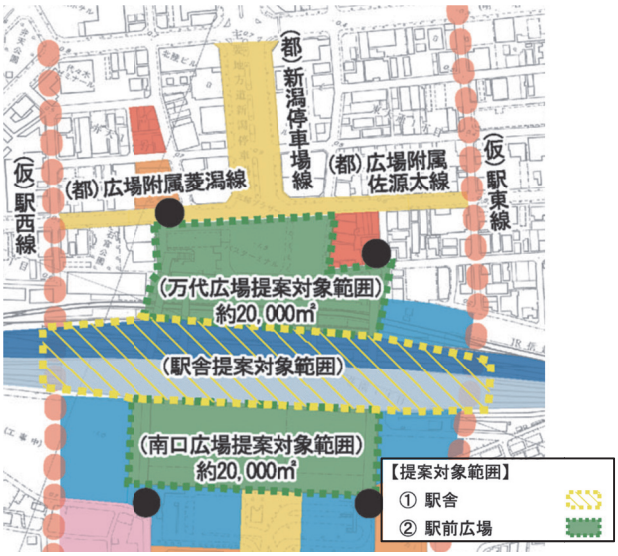


図 1 技術提案の範囲

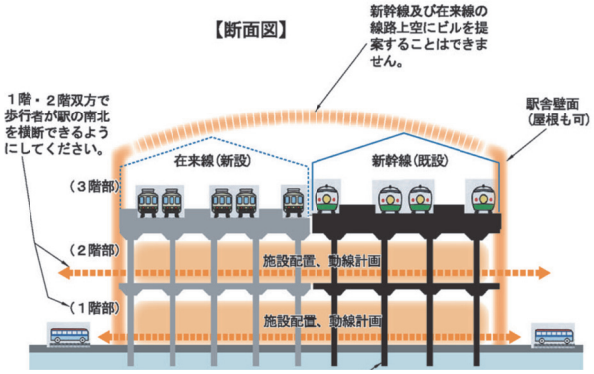


図 2 技術提案の範囲(断面図)

(2)業務内容

1)設計競技の趣旨

本設計競技は、設計競技への市民の参画を通じて、市民に親しまれる計画とすることを目的として実施された。応募要項にみる計画提案競技の目的は以下のように示された。

「新潟駅 駅舎・駅前広場計画提案競技応募要項」

(第一段階)

新潟駅の駅舎や駅前広場は、将来にわたって新潟の大切な顔になるものであることから、県と市では、県民・市民に親しまれ、後世に誇れる駅舎や駅前広場の整備を図るため、東日本旅客鉄道(株)の協力のもと、広く専門家の皆様に呼びかけ、駅舎・駅前広場の一体的な優れた計画案を求めるとともに、県民・市民の思いが活かされたものとなるよう、市民参加を取り入れた計画提案競技を実施することにしました。

2)主催者

主催者は新潟県、新潟市であり、東日本旅客鉄道会社(株)の協力のもと実施された。

3)調達方式

審査委員会にて最優秀賞を選定することとした。評価項目、評価基準、配点等については応募要項等に明記されておらず、審査委員会での議論及び委員の投票によって選定した。

・第一段階:審査委員会による検討・投票

・第二段階:審査委員会でのプレゼン、ヒアリング、審議による最優秀提案者選定

なお、共通編の分類では「設計競技(標準型)」に相当する。

4)選定スケジュール

実施スケジュールは以下のとおりである。最優秀提案者とは基本設計の契約を行うとされた。

・一次選考

応募要項(第一段階)公表:平成 14 年 3 月 15 日

第一段階競技提出書類締切:平成 14 年 7 月 1 日

審査委員会の投票等による第一段階の絞り込み

:平成 14 年 8 月 5 日

・二次選考

応募作品展示 :平成 14 年 8 月 6 日～

第一段階審査通過者と市民との意見交換会
:平成 14 年 8 月 31 日
応募要項(第二段階)公表　:平成 14 年 10 月 10 日
第二段階競技提出書類締切:平成 14 年 12 月 2 日
審査委員会(プレゼン、ヒアリング、審査)および
最優秀賞選定　:平成 14 年 12 月 15 日
最優秀提案者と基本設計契約締結
:平成 16 年 8 月 23 日

5)応募総数

応募から最優秀賞選定までの対象作品数の推移は、以下のとおりである。

表 1 審査過程における対象作品数の推移

応募登録：859 名
↓
第一段階競技応募：125 作品
↓
第一段階審査：5 作品
↓
第二段階審査：最優秀賞決定

6)最優秀提案者(受注者)

最優秀賞は「堀越英嗣氏グループ」であり、グループ構成企業は以下のとおりである。

・建　築 (株)アーキテクトファイブ
・土　木 パシフィックコンサルタンツ(株)
・都市計画 (株)アプル総合計画事務所
・造　園 鳳コンサルタント(株)
(建築設計事務所＋土木・造園・都市計画コンサルの JV)

2-2. 審査

(1)審査方法

第一段階審査(125 作品):書類審査(プレゼンなし)
第二段階審査(5 作品):プレゼンあり、ヒアリングあり

(2)審査委員構成

本設計競技では、学識者を中心とした「審査委員会」が構成されると共に、設計競技に市民の意向を反映させるため民間企業の社員を中心とした「新潟駅コンペ市民窓口委員会」が設置された。委員会名と委員構成は以下の通りである。

・審査委員会
環境科学部教授　1 名(委員長)
商船学部教授　1 名
工学部教授　2 名
造形大学教授　1 名
建築家1 名
行政　2 名
首長　1 名
民間企業　1 名
・新潟駅コンペ市民窓口委員会
民間企業社長　1 名(委員長)
地元任意団体会長　1 名
景観アドバイザー　1 名(助教授)
民間企業役員等　3 名

(4)審査における評価視点

第一段階については、評価の視点は公表されていない。各審査委員の投票及び審査委員会での議論により選定を行った。第二段階における審査の視点は以下のとおりである。

・将来への配慮
・安全安心・人と環境への配慮
・確かな技術力・優れたデザイン力
・経済性への配慮
・市民との対話能力

(5)審査の公開

・第一段階審査後:応募作品を一般展示、審査通過者と市民との意見交換会、落選案についても公開
・第二段階審査後:市民公開にてプレゼン、ヒアリング。落選案についても公開

2-3. 応募条件と設計条件

(1)応募条件

応募条件は以下のとおりである。

・建築、土木、都市計画及び造園分野に関する計画、研究、設計、評価業務従事者(第二審査では 3 分野全ての資格を満足する共同体を条件としている)
・審査委員等の利害関係者を除く

(2)設計与条件

駅舎、駅前広場の設計与条件の一部を以下に示す。

・駅舎
- 歩行者空間は 2 スパン程度
- 屋根を提案する場合は新幹線と在来線で分割整備可能な構造
- 在来線の高架橋の構造本体は要項で提示したものとする
- 新幹線の高架橋、駅業務用の施設範囲や位置は変更不可

・駅前広場
- バス用乗降バース：24 バース
- バス用降車専用バース数：4 バース
- バスの出入交通量：140 台/時
- タクシー用乗降車バース：4 バース
- タクシープール面積：700 ㎡程度
- タクシーの出入交通量：270 台/時
- 自家用車バース：5 バース程度
- 自家用車駐車場面積:3,400 ㎡程度
- 自家用車の出入交通量:280 台/時
- 歩行者:万代 25,600 人/時
南口 19,400 人/時
将来南北横断 40,000 人/時
-大規模な建築物の提案不可　等

（3）提出書類

・一次選考
- 基本的コンセプト
- イメージ図
- 計画づくりの視点についての考え方
  「市民の想い（市民の声の冊子）」への対応

・二次選考
- A1 版パネル（5 枚）
- スタディ模型（1 台）
- 提案内容説明資料（A4 製本）
- 参考提案書（A4 製本）
- 業務実施体制書

2-4. その他の特記事項

（1）最優秀提案者との契約

最優秀提案者は新潟市と駅前広場の基本設計の委託契約を締結した。

（2）賞金、最優秀提案者に与えられた権利

第一段階審査通過者賞金：100 万円（税込み）
最優秀賞受賞者賞金：1,000 万円（税込み）

（3）その他、権利の保護など

提案図書の著作権は応募者に帰属

2-5. 参考資料

1）新潟駅 駅舎・駅前広場計画提案競技 応募要項（第一段階）
2）新潟駅 駅舎・駅前広場計画提案競技 応募要項（第二段階）
3）新潟駅 駅舎・駅前広場計画提案競技記録

3. 事例解説

3-1. 実施のねらいと成果

（1）実施を決定した背景と要因

新潟駅周辺が抱えていた、鉄道による南北市街地の分断、横断道路の不足による交通渋滞及び駅前広場が駅舎から離れている等の課題を解決するため、平成 4 年度から新潟駅周辺の整備について検討を行った。平成 10 年度の「新潟駅周辺整備基本構想」の公表後、計画作りへの市民参加を求める声が多数寄せられたことから、「新潟駅駅舎・駅前広場計画提案競技企画会議」により検討を経て、平成 13 年度から市民参加を取り入れた公開による「新潟駅 駅舎・駅前広場計画提案競技」を実施した。調達プロセスにおける市民ニーズの反映タイミングと内容は、図-3 のとおりである。

（2）選定した調達方式の有効性

市民参加に基づく、設計競技の実施により以下の成果が得られた。

・計画作りに市民の声を反映することができた。
・応募作品を公開展示することにより、市民に計画への理解及び興味が促進された。
・価格競争ではなく、応募作品（パースや模型）のデザインを主体に評価することで、民間の優れた提案の採用が可能であった。
・市民とのネットワークが構築できたため、コンペ後の設計においても市民ニーズの反映が可能であった。
・NPO 法人の設立がなされ、広場の活用が活発となった。

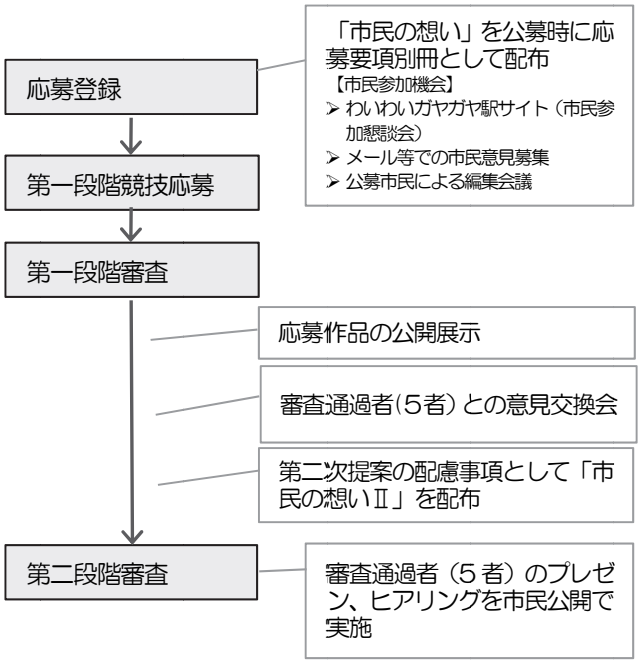


図 3 調達プロセスにおける市民参加内容

3-2. 実施上の知見、工夫点

市民参加型の設計競技を実現するために以下の工夫を行った。

（1）実施の前提条件

計画作りに可能な限り市民のニーズを反映することとし、主催者（新潟市と新潟県）と市民との橋渡しとなる「新潟駅コンペ市民窓口委員会」の運営を市民参加型のまちづくりに関する行政業務経験を有する地元の NPO 法人に委託した。審査会の運営も当該法人が実施することにより、「新潟駅コンペ市民窓口委員会」は審査委員及び行政から独立したものとして市民が主体となった組織運営を目指した。

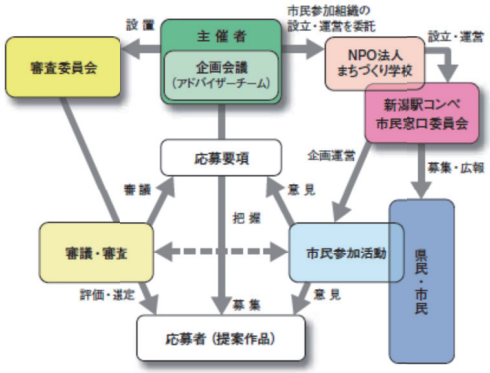


図 4 コンペの運営体制

（2）市民意見の反映方法

市民意見を反映するために以下の工夫を行った。

・コンペに対する市民の意見を行政側で集約すると市民色が薄まってしまうため、地域の NPO 法人に市民参加活動

組織の運営を委託した。
・募集要項にも市民の意見を反映すると共に、市民の生の声を「市民の想い」として募集要項別冊として配布した。
・一次審査通過者と市民との意見交換会を実施し、作品に対する市民のニーズを直接伝えた。

3-3. 審査上の知見、工夫点

（1）審査基準の作成、要求事項の設定

・「新潟らしさ」、「環日本海交流の陸の玄関口にふさわしいシンボル空間」、「環境への配慮」、「ユニバーサルデザイン」等を提案で要求。
・市民の意見を集約した「市民の想い」の冊子を作成し、その対応を提案事項とした。
・減点主義となるため、審査にあたっては評価項目ごとに点数化せず全体で評価を実施。

（2）審査における透明性の確保、市民参加

・応募作品を公開展示
・二次審査時には、応募者のプレゼン、ヒアリング及び審査について市民公開の場で実施

（3）参加者のインセンティブの考慮

・以下の賞金を給付
一次審査通過者：100 万
最優秀提案者：　1,000 万
※新潟市が報償費として予算措置を実施
・最優秀提案者には、基本設計の契約
・著作権は、参加者に帰属

3-4. 事業実施上の知見、工夫点

最優秀賞案の受賞者を基本設計者とすることにより、デザインの継続性を担保した。

以下の通り、基本設計段階における市民との協働の深化に努めた。

・コンペ後、「新潟駅周辺整備に関わる市民参加企画会議」が設置され、市民と基本設計者（最優秀提案者）とのワークショップ（5 回開催）を介して、一層市民のニーズを反映した計画とした。
・ワークショップにあたっては、「将来利用」のイメージがわきやすいように、設計者から広場の利活用事例を数多く紹介した。

また、市民との協働により以下の成果を基本設計に反映した。

・万代広場をフォーマルな広場、南側の南口広場をカジュアルな広場とした性格付け
・水都新潟を象徴する水面を設置。この水面は維持管理を考慮した大きさ
・数百人規模のイベントが出来るイベントスペース

上記の市民との協働を契機に、地元商業関係者を中心とした NPO 法人が設立され、イベントの実施等の積極的な活動が行われている。

4. まとめと課題

（1）目的とその達成状況

本事例では、「デザイン」よりも「市民参加」に重点が置かれていたように思われる。このため、提案や設計に対して「市民のニーズを反映するための仕掛けや仕組み」に沢山の工夫がなされている。例えば、競争参加者の提案に対する市民意見の吸い上げ・取り纏めについても NPO 法人にて実施されており、行政の都合による影響を徹底的に排除している。このため、設計者の選定段階では、市民ニーズを最大限に反映した選定がなされたように思われる。

設計者の選定後も、ワークショップ等で市民ニーズを設計に反映している。例えば、イベント等の障害となる樹木の配置変更等がなされ、整備後の活発なイベント活動に繋がっている。

（2）調達手続き

提案図書の著作権の競争参加者への帰属を明示するとともに、最優秀賞の賞金（1000 万円）は他の事例と比べても競争参加者の負担に十分配慮されたものとなっている。また、市民のニーズは提案に対する意見に止め、審査自体は専門家が実施しており、市民ニーズとデザインの双方に配慮した選定となったように思われる。

（3）課題

「デザインを含めた整備施設の品質」、「費用」及び「工期」は、独立したものではなくお互いに影響を与える。このため、市民ニーズの反映のみを追求すると、事業費の増加や工期遅延に繋がる恐れがあり、この 3 つの要素のバランスをとるのは、行政の責務であると考えられる。本事例では、問題として顕在化しなかったが、市民に委ねる事項と、行政の役割・責務を明確にして契約や調達手続きに盛り込む必要があると思われる。

また、設計の契約後にイベント開催を目的としたデザインの変更が行われたが、「市民」にも様々なグループや意見があることから、「市民の範囲」やニーズ調査の方法の設定にも慎重な対応が求められる。

（執筆担当：馬場 一人）