

## 新潟駅 新万代広場基本・実施設計

## 中間報告について

## 目次

1 整備方針 .....	1
1-1. 整備計画の実現に向けた課題と対応方針 .....	1
1-2. 整備方針とレイアウト再検討 .....	2
1-3. 整備方針概要図 .....	3
2 万代広場設計概要 .....	6
2-1. 中央広場設計概要（里山部） .....	7
2-2. 舗装設計 .....	15
2-3. シェルター設計 .....	18
2-4. 照明設計 .....	22
2-5. トイレ設計 .....	24

令和3年6月14日

新潟市 新潟駅周辺整備事務所

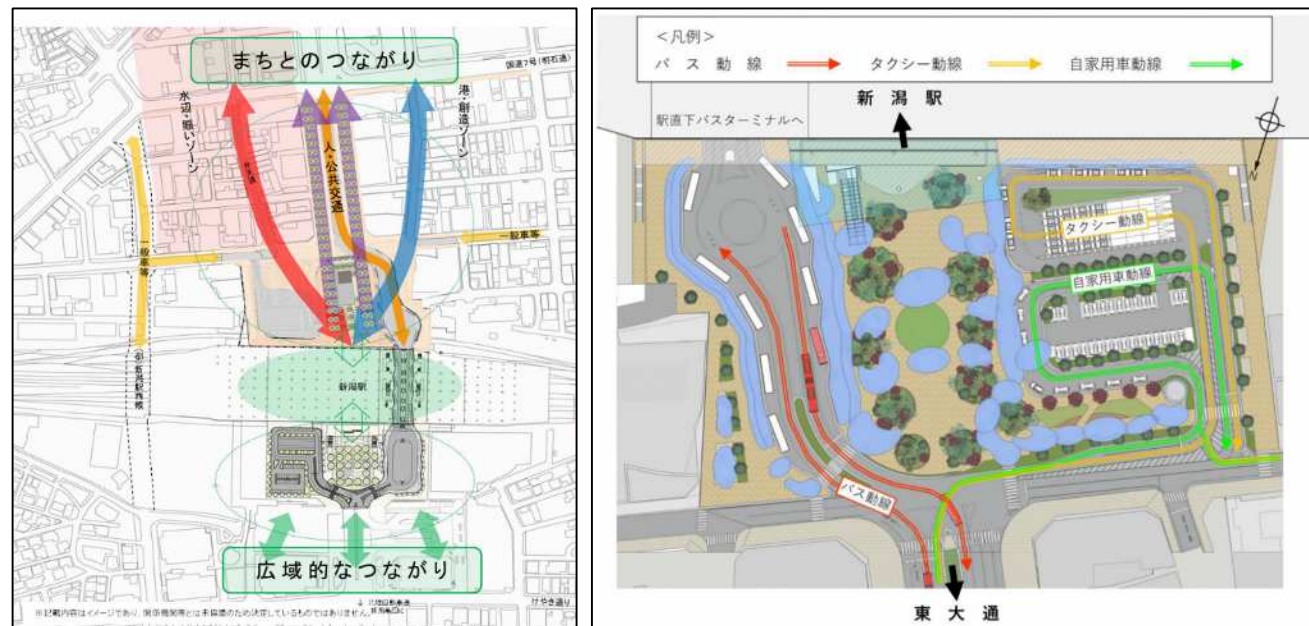
## 1 整備方針

## 1-1. 整備計画の実現に向けた課題と対応方針

## (主な整備計画のポイント)

基本コンセプト：「人、交通、自然が気持ちよく循環する『都市の庭』」

- 施設計画：「都市の庭」としての駅前広場～人を癒やし、賑わいの絶えない歩行者広場
  - ・新潟駅の玄関口として整備、緑の天蓋（キャノピー）の形成、バリアフリーを実現する平坦な広場、歩行者動線、滞留空間を明快に区分するゾーン構成
- 新潟らしさの演出：「水都」新潟をイメージする広場
  - 「土地の記憶」の継承、「新たな新潟らしさ」を印象付ける空間



整備計画：新潟駅万代広場の将来の方向性

整備計画：バス・タクシー・自家用車の動線分離



整備計画：イメージパース(東大通りから広場全体をのぞむ)



整備計画：イメージパース(夜間：東大通り方向から広場全体をのぞむ)

## (主な整備計画に対する意見 (パブリックコメント))

黄色着色：見直し実施箇所(未着色箇所は設計中)

- 新潟らしさ：シンボリックなモニュメントの設置、新潟らしさを象徴するイメージ等
- 交通：バス乗降時における雨雪対策(シェルターの車道張出し)、歩行者の横断時間やサイクルに伴う問題の解消、バス、タクシー、自家用車の渋滞解消
- 動線：植栽との歩行者動線の棲み分け、公共交通の円滑な相互乗り換え、歩行距離の短縮等
- 環境(シェルター)：東西への横方向への円滑な移動、上屋の幅を広くする、広場西側への上屋設置等
- 意匠(シェルター)：新潟らしさの演出等(シェルターの大きさやデザイン含む)
- 意匠：「上屋」「築山」等の斬新なデザイン、新潟の空の色や気候等との調和、2階デッキからの眺望性等
- 環境：バス乗降待機場の設置、防風対策、バリアフリーデザインの導入、トイレの設置等
- サイン：わかりやすいサインの整備、バスの乗換え・運賃案内・路線図・運行状況の案内ディスプレイの設置等
- ライトアップ：新潟をイメージできる色彩演出等

## (見直しを遂行するうえでの配慮事項)

## (1) 広場空間形成に向けて

- ・万代広場へ降り立った駅利用者が「新潟の豊かな自然」「新潟8区の水と緑のつながり」「みなとまち新潟」を感じる「都市の庭」のコンセプトを継承し、中央広場の具体的なコンセプトの設定
- ・新潟の川や潟を創造する斬新なシェルターと演出照明によって印象付けされる、駅利用者に限らず市民も使いこなす広場から成る新潟駅にふさわしいモニュメンタル空間の創出
- ・「次世代のまちづくり」を踏まえたデザインコンセプトの継承し、万代広場からまちなかへの繋がりや広がり、さらに東大通りとの一体感を感じさせる空間デザイン
- ・アイレベルの見通し(1Fレベル)とデッキ(2Fレベル)の眺望への配慮

## (2) 基盤整備に向けて

- ・歩行者の視点から四季を通じて利便性を覚える動線と誘導
- ・駅舎への主動線、サブ動線、バリアフリー動線、滞留空間の明確化
- ・バス、タクシー、一般車、障がい者車両、イベント車両、荷捌き車両、緊急車両の円滑で安全な車両動線と交通分離ならびに誘導
- ・北風、降水、降雪への対策工
- ・極力、平坦性ある広場構築

## 1-2. 整備方針とレイアウト再検討

## (1) 「新潟駅万代広場整備計画」における基本コンセプト

人、交通、自然が気持ちよく循環する「都市の庭」

## (2) 「新潟駅万代広場整備計画」における基本方針

- ・ シェルターによる大河・湯の表現で「水都新潟」を演出
- ・ 「歴史」や「土地の記憶の継承」、緑あふれる里山の表現により、新潟の豊かな自然を象徴する「都市の庭」を創出
- ・ 新潟の酒・食を展開するなど、時間の経過と共に新たな「新潟らしさ」を創造

- ・ 駅を挟んだ北側と南側で異なる都市構造
- ・ 万代広場は、まちとのつながりを感じられ、人が集まりまちなかへ歩き出したいくなる起点を演出
- ・ 万代広場は、「都市軸の起点、水辺への入口」とし、新潟市のアイデンティティを表現した空間を創出

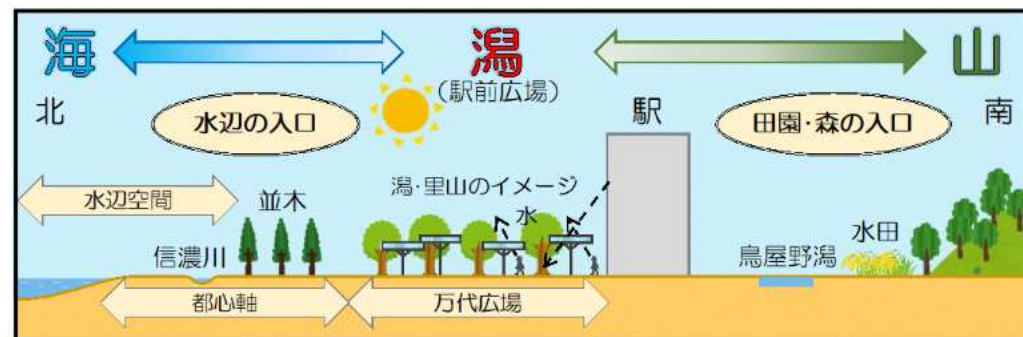
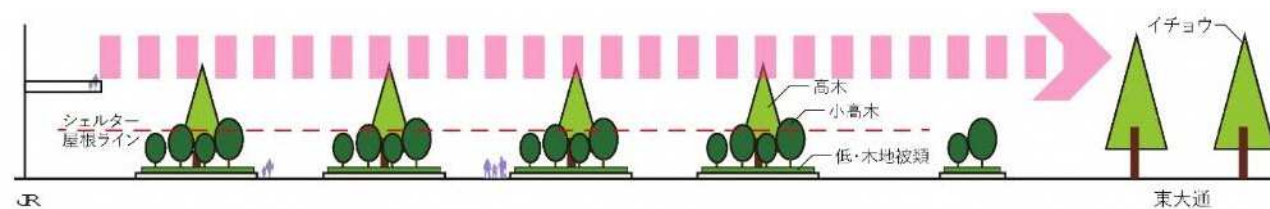


図-万代広場空間基本方針概念図

## (3) 「新潟駅万代広場整備計画」における整備方針

- 【地上】 ・ 広場の縁にボリュームのある植栽帯（バッファー）として、シェルターの屋根ラインに合わせた小高木や中低木等を配植し、緑あふれる憩い空間を形成する
- ・ 大きな居場所（芝生広場）と点在する小さな居場所により、賑わいと憩いの空間を形成する
- 【2F】 ・ 東大通と連続する高木の並木によって都心軸を形成すると共に、豊かな緑と点在する水面によって「新潟らしい」景観を演出する

## イメージ立面図



展望デッキから東大通へのピスタ



小高木に囲われた緑量感ある中央広場

## (4) 整備方針に基づいた万代広場のレイアウト再検討

- ・ 新潟市を流れる「川」・「湯」を創造し、直線的ではなく「ゆらぎ・流れ」を感じるモニュメンタルな空間デザイン
- ・ 雨や雪を凌ぐ連続性と回遊性を確保したシェルターデザイン
- ・ 中央広場の空間ポテンシャルを活かし、多様な過ごし方ができる滞留空間を創出
- ・ 緑あふれる里山の表現により、中央部分に8つのステージを表現



## ○参考：広場植栽における活用イメージ



植栽帯を縫うように歩く散策動線や、里山の日だまりや緑陰空間、四季を彩る植栽が織りなす居心地の良い滞留空間が、周囲の喧噪をかき消し、みどり潤う「都市の庭」を形成する

### 1-3. 整備方針概要図

(1) 整備方針概要図



(2) 動線・植栽帯の設定

広場内の主要動線は、駅中央の階段・エスカレーター・エレベーターからバス乗り場や東大通、弁天・花園方面へ向かうラインとし、連続したシェルターを配置する。

これにより、雨や雪などの天候に左右されない快適な歩行空間が担保される。

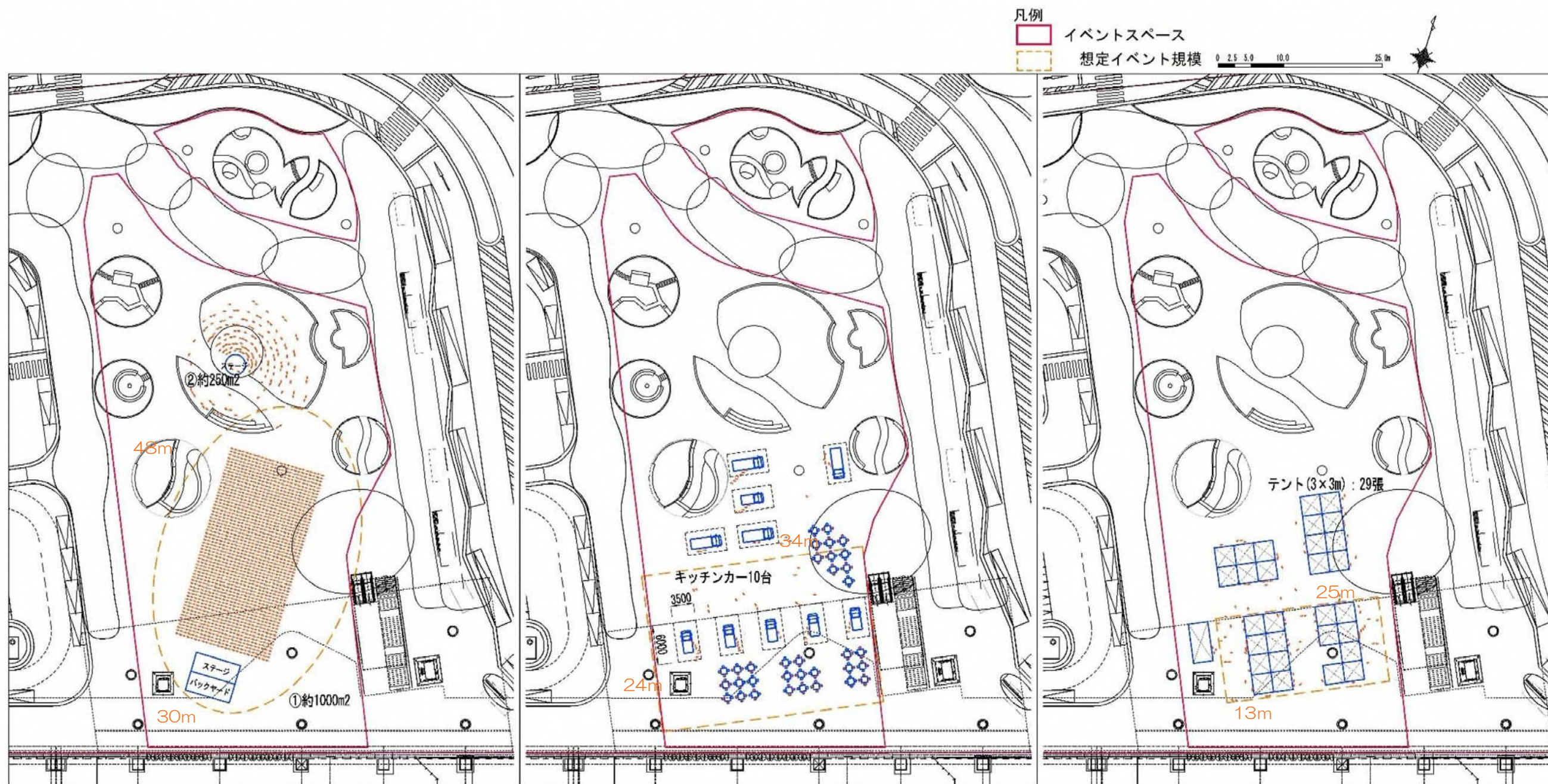
広場の主要動線以外は緑量を感じ楽しみながら歩行できるように、また目線が抜けすぎず植栽の間を縫うように動線を緩やかに誘う植栽帯の配置とした。



(3) イベント規模検討

音楽イベント、飲食イベント、物販、フリーマーケットの3つに分類し、広場で展開されるイベントの規模を検討した。

下図では駅舎と一体的に展開できるイベントの規模を示しているが、植栽帯に付帯するベンチやカウンター等はイベントスペースとして利用可能であり、想定されるイベント空間は十分に確保できる。



① 駅舎側と一体的なイベント空間 (約1000m<sup>2</sup>)

※収容人数：起立1500人、着座1000人程度

② 芝生広場を活用したイベント空間 (約250m<sup>2</sup>)

※収容人数：起立600人、着座400人程度



博多駅前広場 (約40m×20m)  
※収容人数：起立2500人

駅舎側と一体的なイベント空間

※キッチンカー10台程度、  
テーブルセット25基程度設置可能



西新宿 (約30m×5m)

駅舎側と一体的なイベント空間

※3m×3mのテント26張り程度設置可能



南さつま市役所 (約30m×18m)

## 2 万代広場設計概要

## ◇広場設計における基本的な考え方

大河や潟になぞられたシェルターは利用者の流れに寄り添いながら目的地へと誘う。一方、ここで生まれる様々なシーン（イベントや待合わせ、出合いや旅立ちなど）には、その背景として8つのステージ（里山）を配置する。8つのステージ（里山）は多様性のある“居場所”を生み出し、新潟らしさを表現しつつ、各シーンに寄り添う滞留空間とする。

## ◇ゾーニング

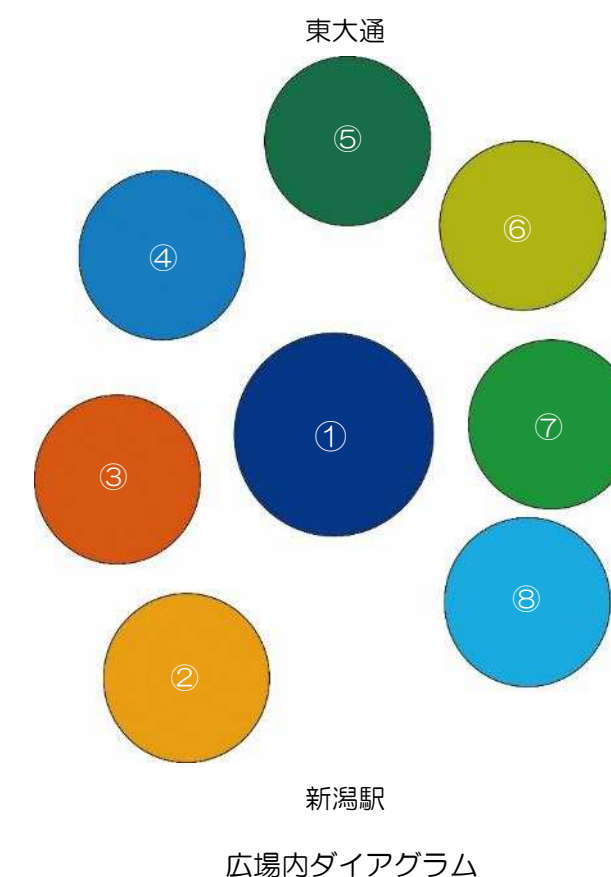
緑のバッファーに包まれることにより、周囲の喧噪から隔離し、落ち着きと潤いある広場空間を構築する。

中央のイベントスペースは駅舎吹抜け空間と一体となった広々とした空間を確保する。

8つのステージ（里山）は中央の芝生広場を中心に放射状に配置し、それぞれの特徴と共に人々が織りなすシーンの背景となる滞留空間を形成する。

## ◇にいがたらしさ

- ・田園風景
- ・潟
- ・川
- ・山
- ・オニバス
- ・菜の花
- ・万代橋
- ・湊町
- ・夕日ライン
- ・はざ並木
- ・農作物
- ・花
- ・灯籠流し

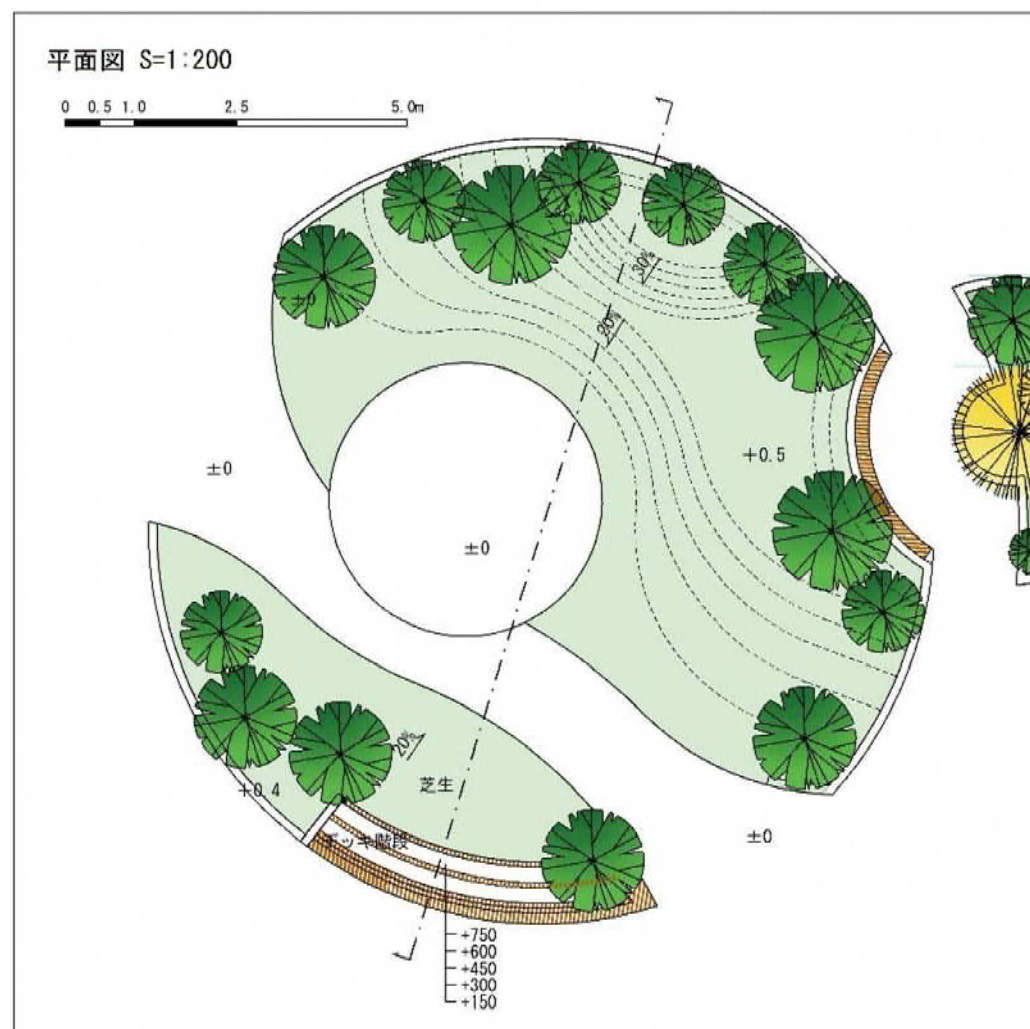


ステージ No	整備テーマ	広場内での場所性	空間イメージ	植栽	主要整備項目
①	賑わいと人びとが集い交流	芝生広場から西側へ抜ける動線上	集い交流できる滞留空間	色彩豊かな明るい植物 ・ヨシノ・ヒメジョオン・アサギ・シロバネ・フタバ・フタバ等	芝生広場・デッキ階段
②	収穫の喜び、人と人があたたかくつながる	駅中央のエレベーター正面、駅舎に最も近い	つながりある滞留空間	実のなる植物 ・ヒメジョオン・アサギ・シロバネ・フタバ等	連続するファニチャー（ベンチ、デッキ、屋根等）
③	未来への希望と期待、人びとの活力	自家用車駐車スペース沿い	飲食・勤・勉などに利用できる滞留空間	落ち着きある植物（白・青系） ・ライラック・アサギ・アサギ等	カウンター・ベンチ
④	躍動感	様々な動線の結節点	歩いて楽しい散策路、付帯する滞留空間	歩いて楽しい多彩な低木地被類 ・ヤマボウシ・ヒメジョオン・アサギ・シロバネ・フタバ等	ハツ橋・ベンチ
⑤	心に潤いとやすらぎ	東大通のバッファー	緑あふれ、自然に触れられる滞留空間	五感で楽しめる植物 ・ヒメジョオン・アサギ・シロバネ・フタバ等	浮き床デッキ・ベンチ
⑥	豊かな実り、先人からの活力	北東横断歩道の正面	緑に囲われた滞留空間	実のなる植物や色彩豊かな明るい植物 ・シロバネ・アサギ・ヒメジョオン・アサギ等	デッキ
⑦	四季折々の草木と花の安らぎ	バス乗車スペース沿い、駅から北東への動線上	四季折々の植物に囲われ、にぎわいある滞留空間	四季折々の植物 ・アサギ・アサギ・アサギ・アサギ等	ベンチ
⑧	澄み渡る空、さわやかな風	エスカレーターの正面、バス乗車スペース沿い	空を見上げる滞留空間	実のなる植物や四季折々の花 ・アサギ・アサギ・アサギ・アサギ等	ねころびベンチ

## 2-1. 中央広場設計概要(里山部)

各ステージ(里山)の設計方針を以下に示す。

## ①賑わいと人びとが集い交流



## 断面図 S=1:200



整備テーマ : 賑わいと人びとが集い交流

広場内での場所性 : 芝生広場から西側へ抜ける動線上

空間イメージ : 集い交流できる滞留空間

→多目的な利用ができる芝生広場とイベント時に観覧席にもなるデッキ階段で構成

植栽コンセプト : 色彩豊かな明るい植物

例



ヨウコウ



シルバープリベット



セイヨウイワナンテンレインボー



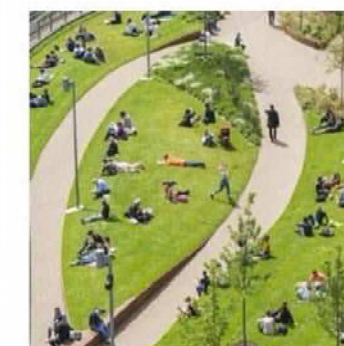
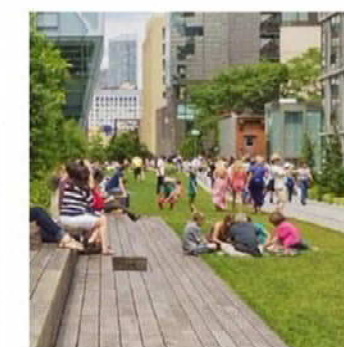
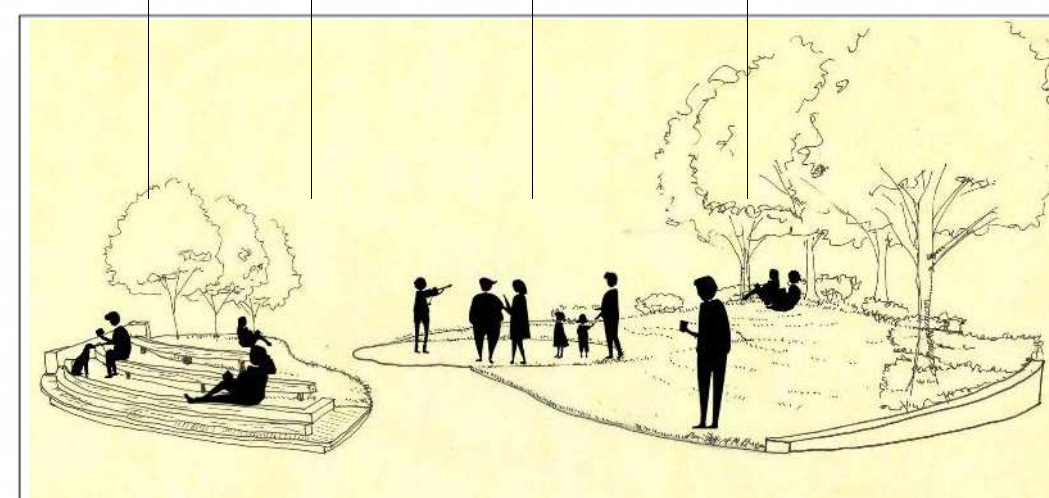
フィリフェラオーレア



矮性サルズベリ

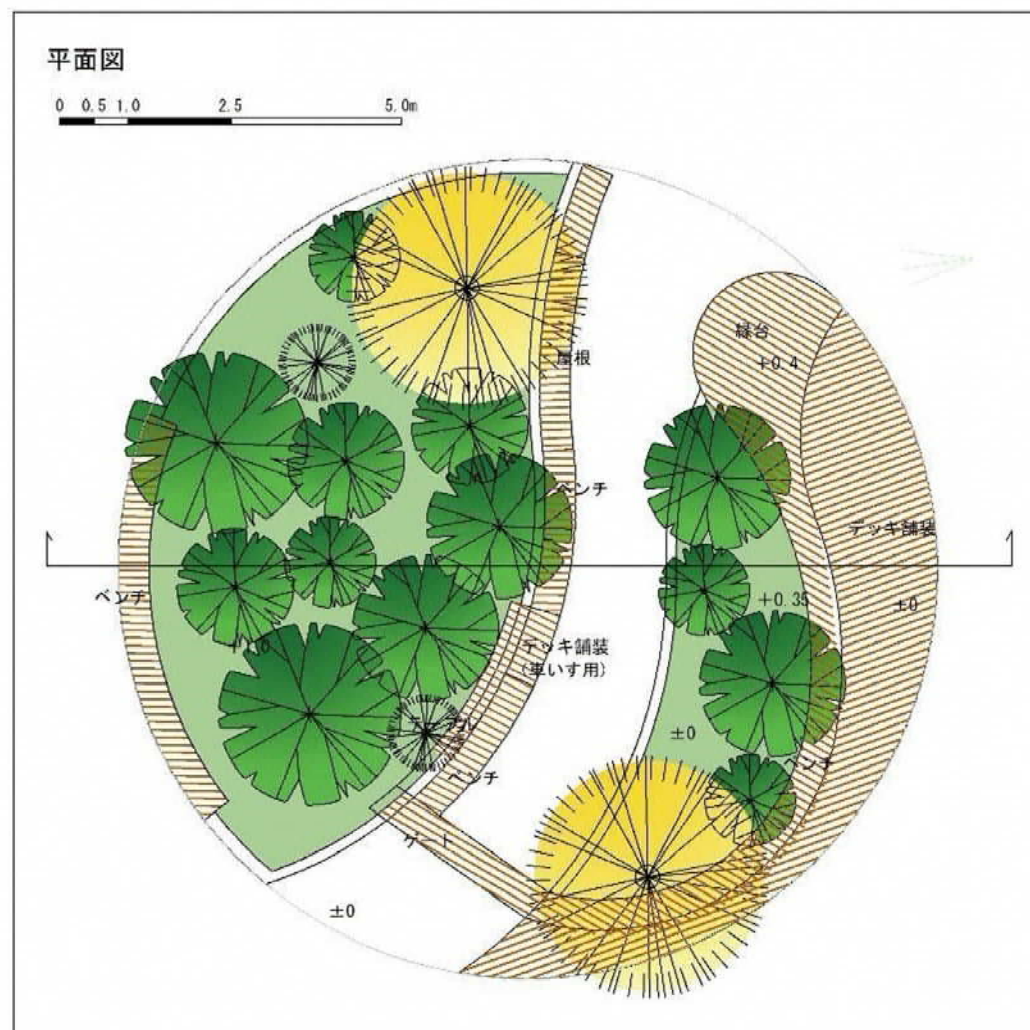
イメージ

角材ベンチ・階段      緩やかな勾配の芝生広場      円形広場      起伏が豊かな芝生広場





②収穫の喜び、人と人があたたかくつながる



整備テーマ : 収穫の喜び、人と人があたたかくつながる  
 広場内での場所性 : 駅中央のエレベーター正面、駅舎に最も近い

空間イメージ : つながりある滞留空間  
 →連続する形態のベンチやテーブル、縁台などで構成

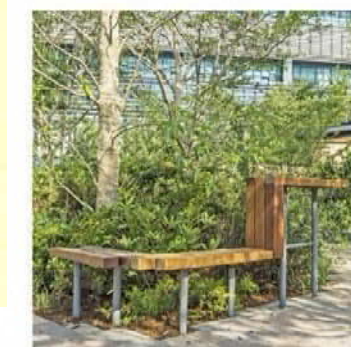
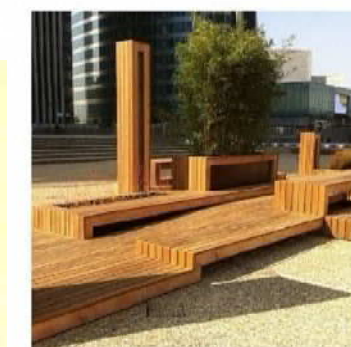
植栽コンセプト: 実のなる植物

例

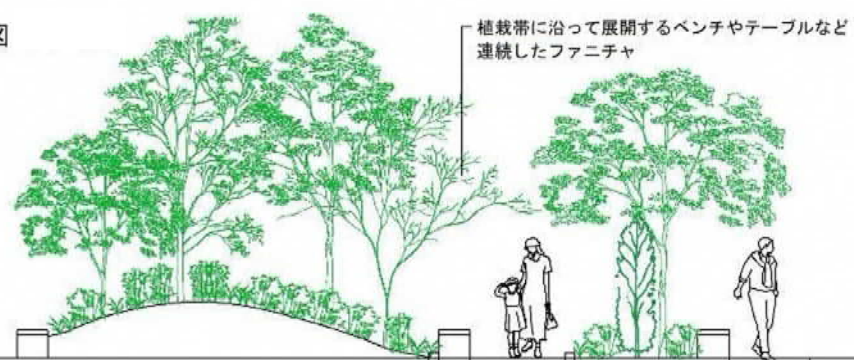


ヒメリンゴ      ブルーベリー      コムラサキ      センリョウ      ニシキギ

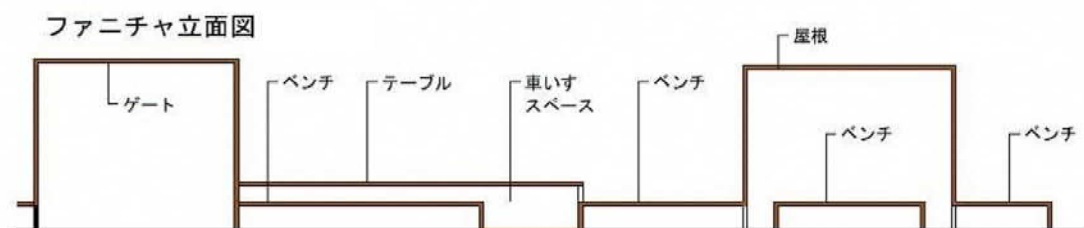
イメージ



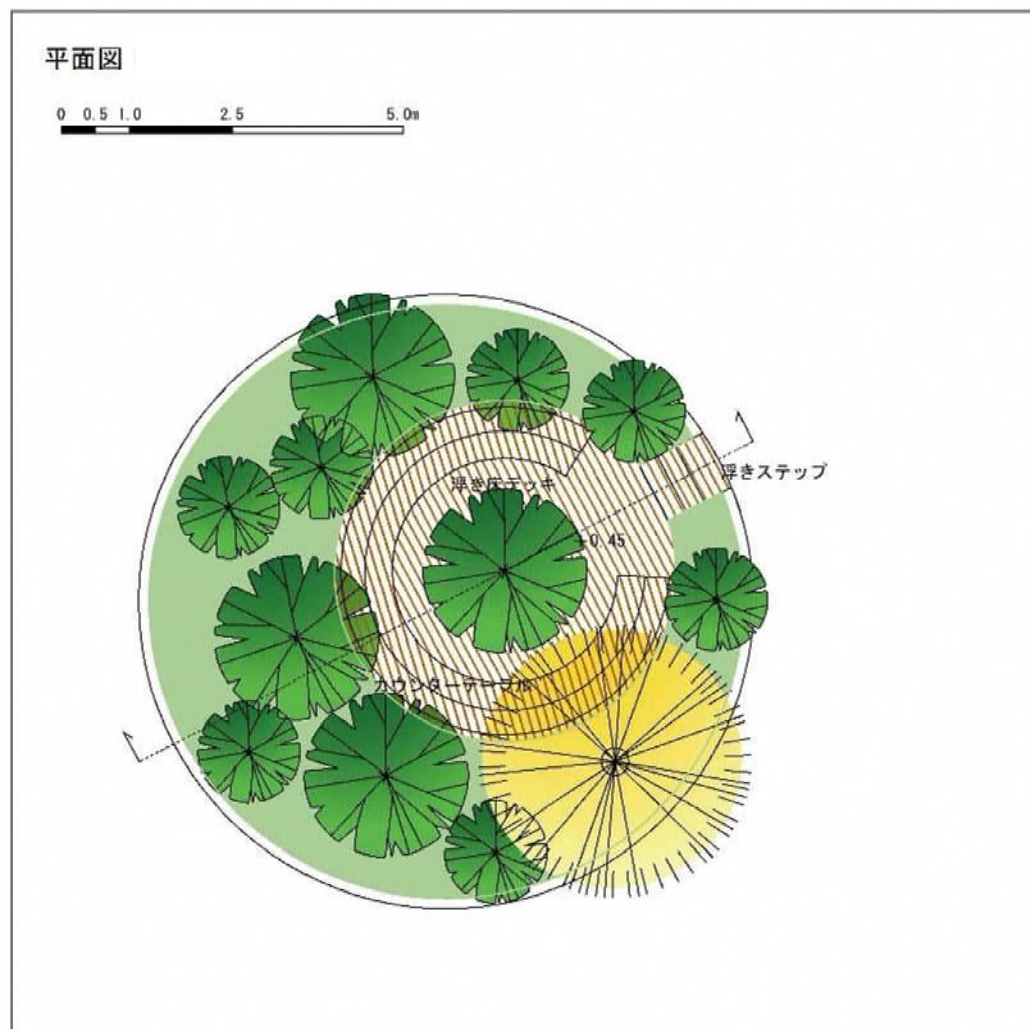
断面図



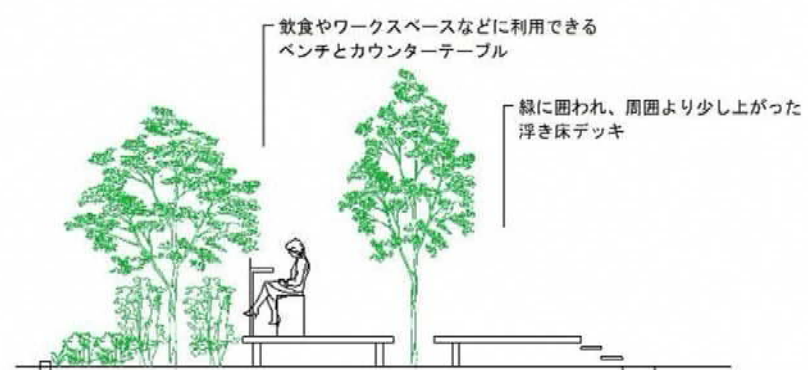
ファニチャ立面図



③未来への希望と期待、人びとの活力



断面図



整備テーマ : 未来への希望と期待、人びとの活力

広場内での場所性 : 自家用車駐車スペース沿い

空間イメージ : 飲食・勤・勉などに利用できる滞留空間

→ 隙間時間の有効利用や飲食ができるカウンターテーブルで構成

植栽コンセプト : 落ち着きある色彩の植物

例



ライラック



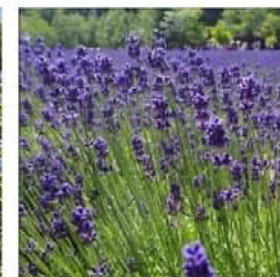
アジュガ



アナベル

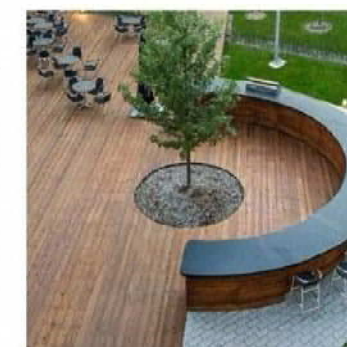
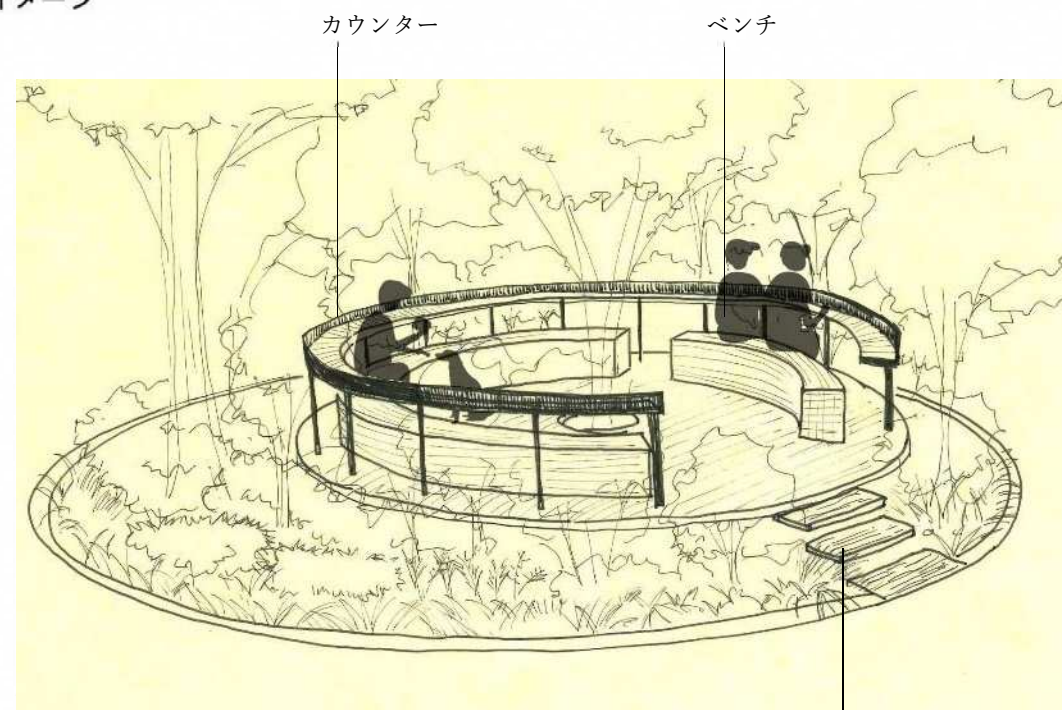


ガクアジサイ

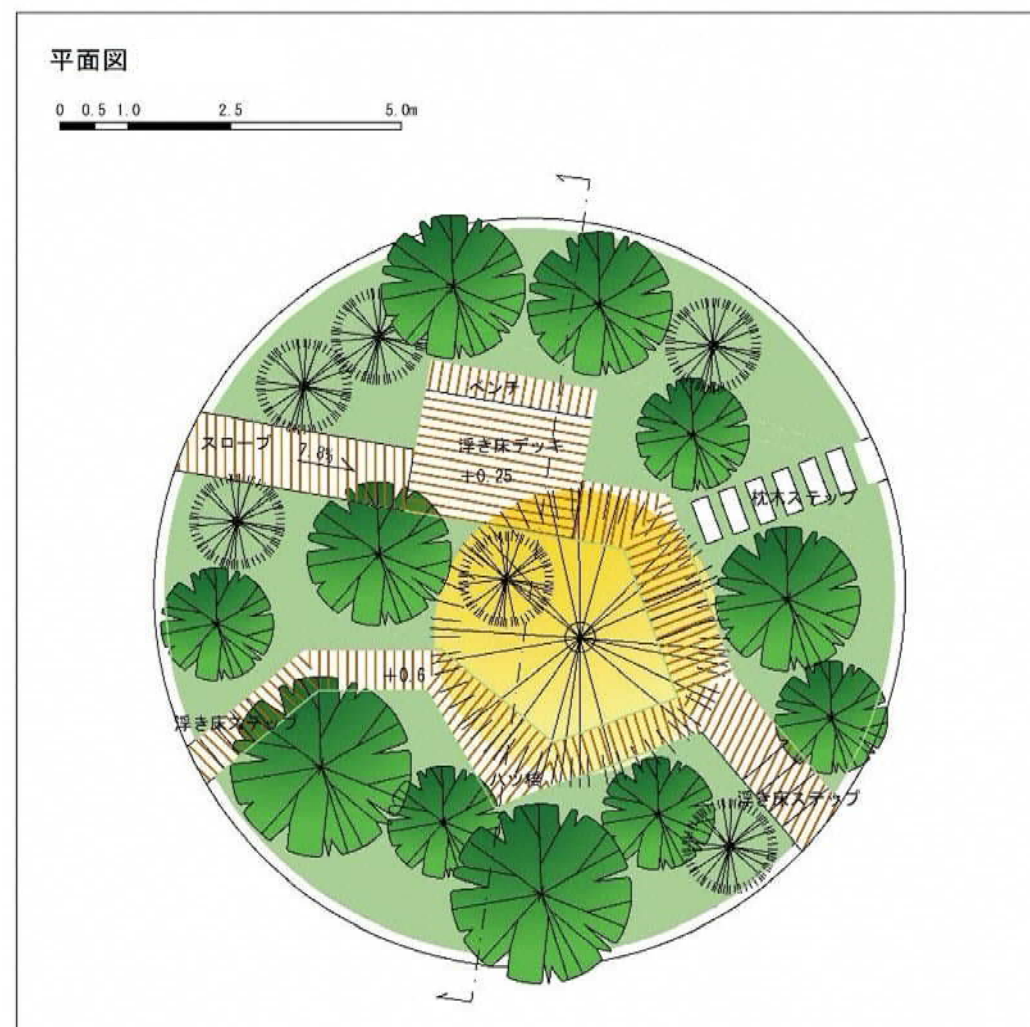


ラベンダー

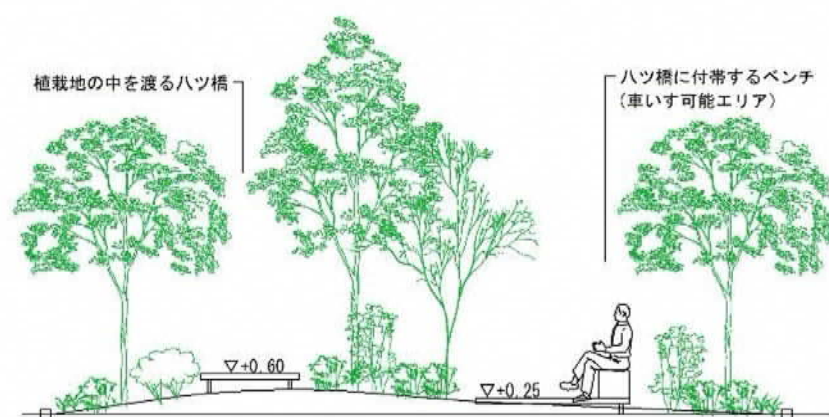
イメージ



## ④躍動感



## 断面図



整備テーマ : 躍動感

広場内での場所性 : 様々な動線の結節点

空間イメージ : 歩いて楽しい散策路、付帯する滞留空間

→河川の橋をイメージし、ハツ橋と多様な植栽で構成

植栽コンセプト : 歩いて楽しい多彩な低木地被類

例



常緑ヤマボウシ



ドウダンツツジ



ヒペリカムトリカラー

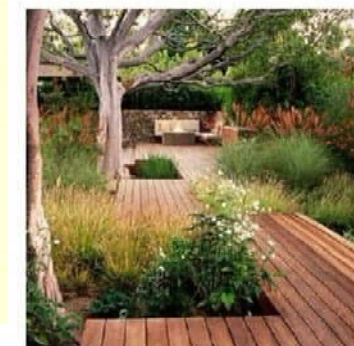
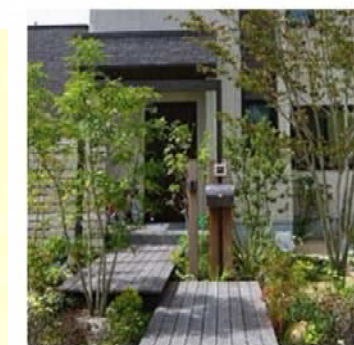
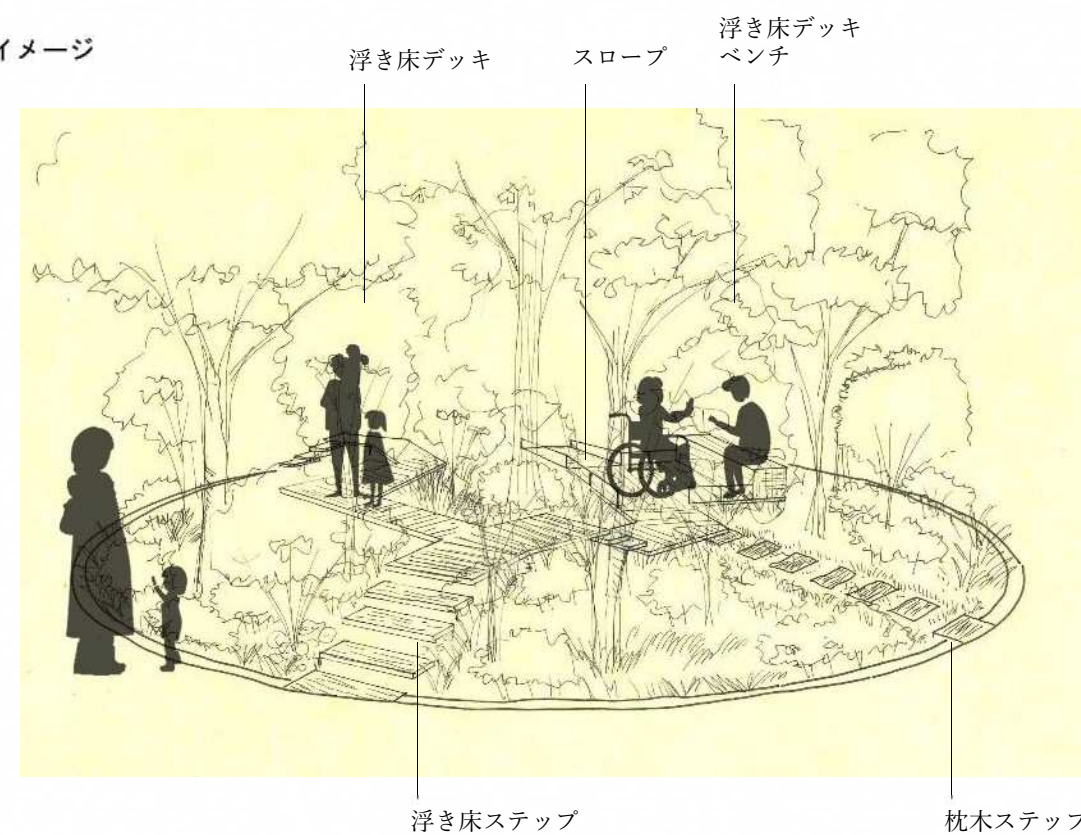


マホニアコンフューサ

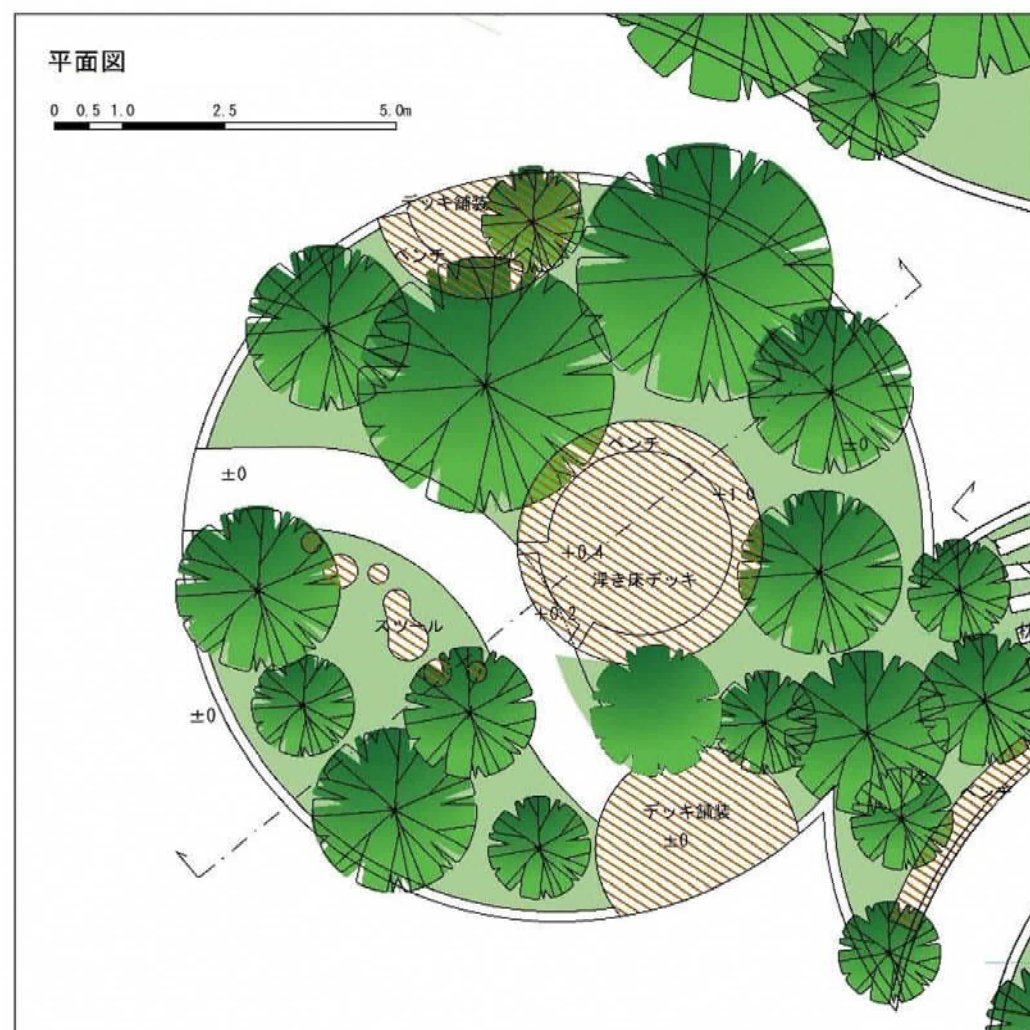


エリカ

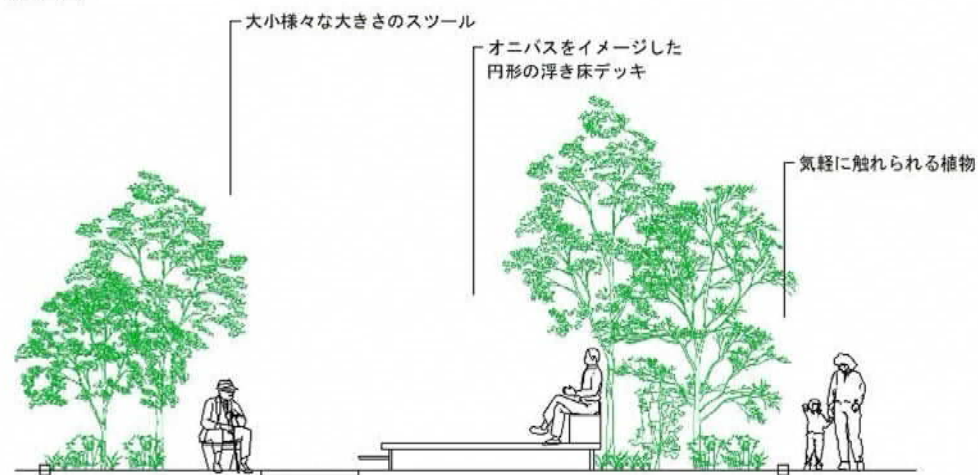
イメージ



⑤心に潤いとやすらぎ



断面図



整備テーマ : 心に潤いとやすらぎ

広場内での場所性 : 東大通のバッファー

空間イメージ : 緑あふれ、自然に触れられる滞留空間

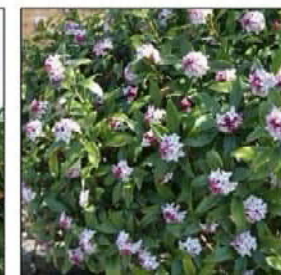
→オニバスに見立てた円形のデッキと、五感を刺激する植栽で構成する

植栽コンセプト : 五感で楽しめる植物

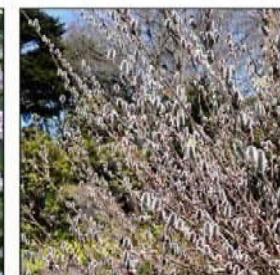
例



キンモクセイ



ジンチョウゲ



ネコヤナギ

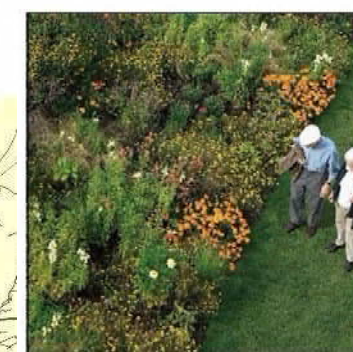
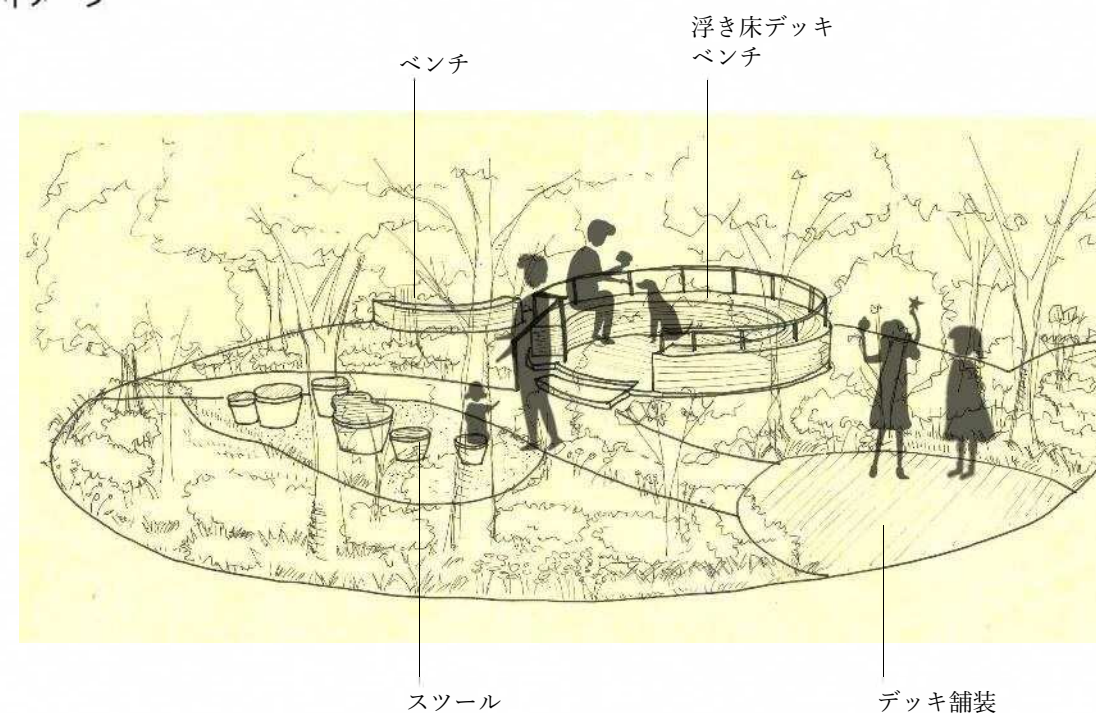


ブルースター

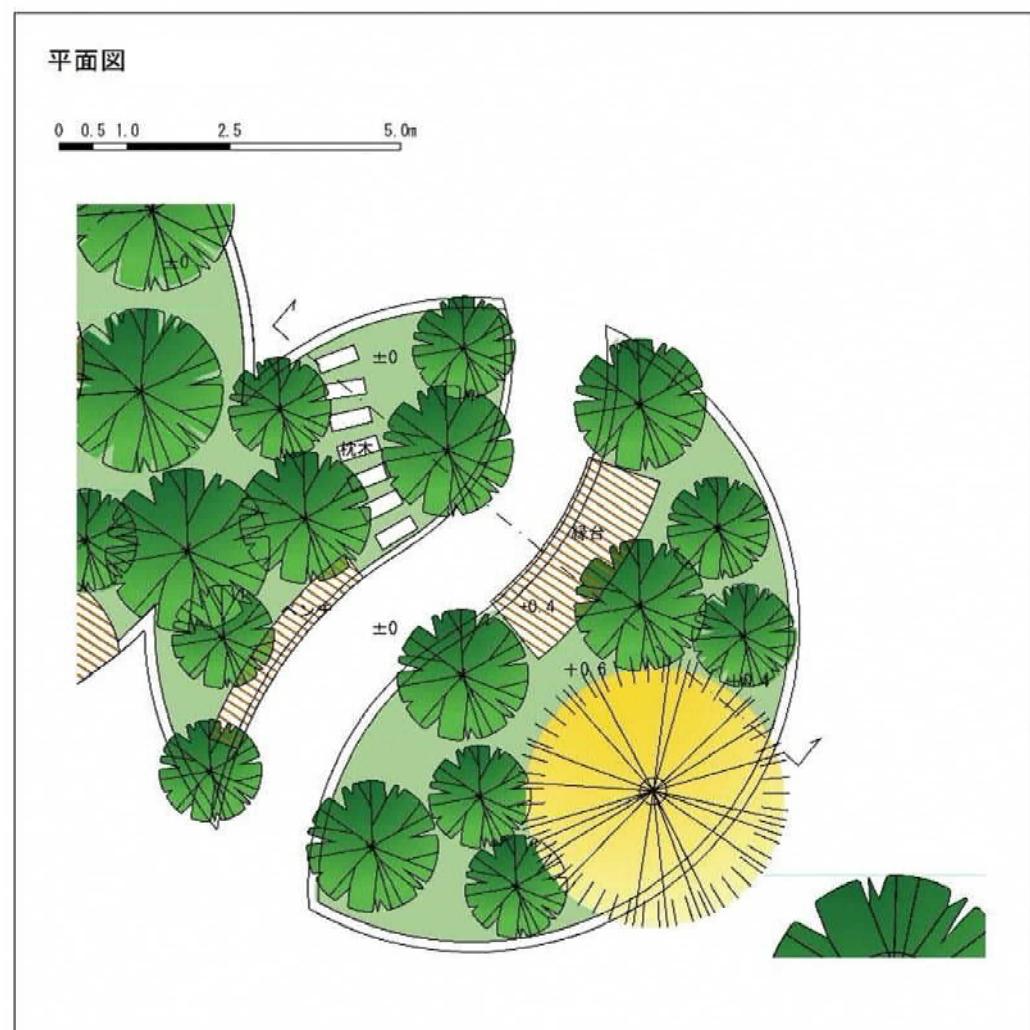


ラベンダー

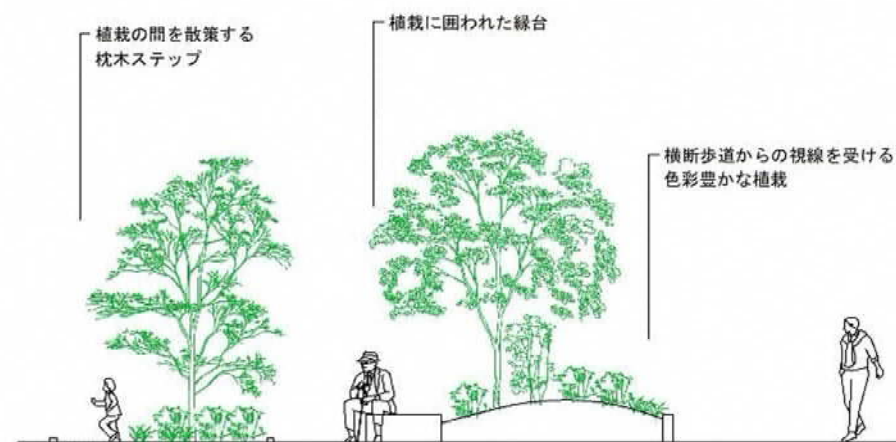
イメージ



## ⑥豊かな実り、先人からの活力



## 断面図



整備テーマ : 豊かな実り、先人からの活力

広場内での場所性 : 北東横断歩道の正面

空間イメージ : 緑に囲われた滞留空間

→外周は横断歩道からの視線を受ける色彩豊かな植栽、中央部は植栽に囲われた縁台やベンチで構成する

植栽コンセプト : 実のなる植物や色彩豊かな明るい植物

例



ジュンベリー



矮性サルズベリ



アベリアコンフェッティ

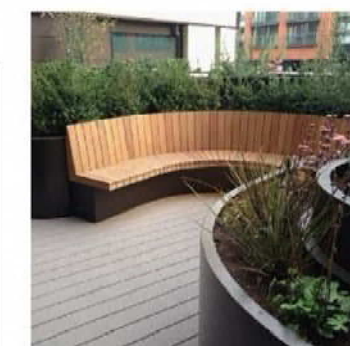
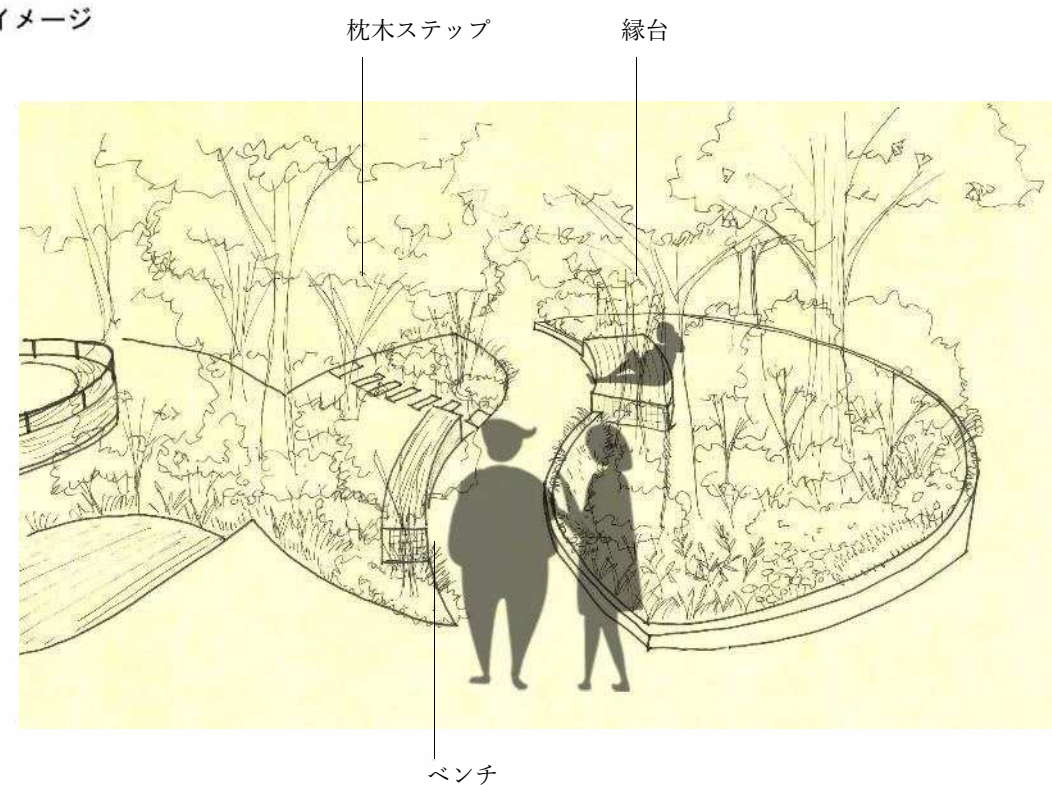


ナンテンオブセス

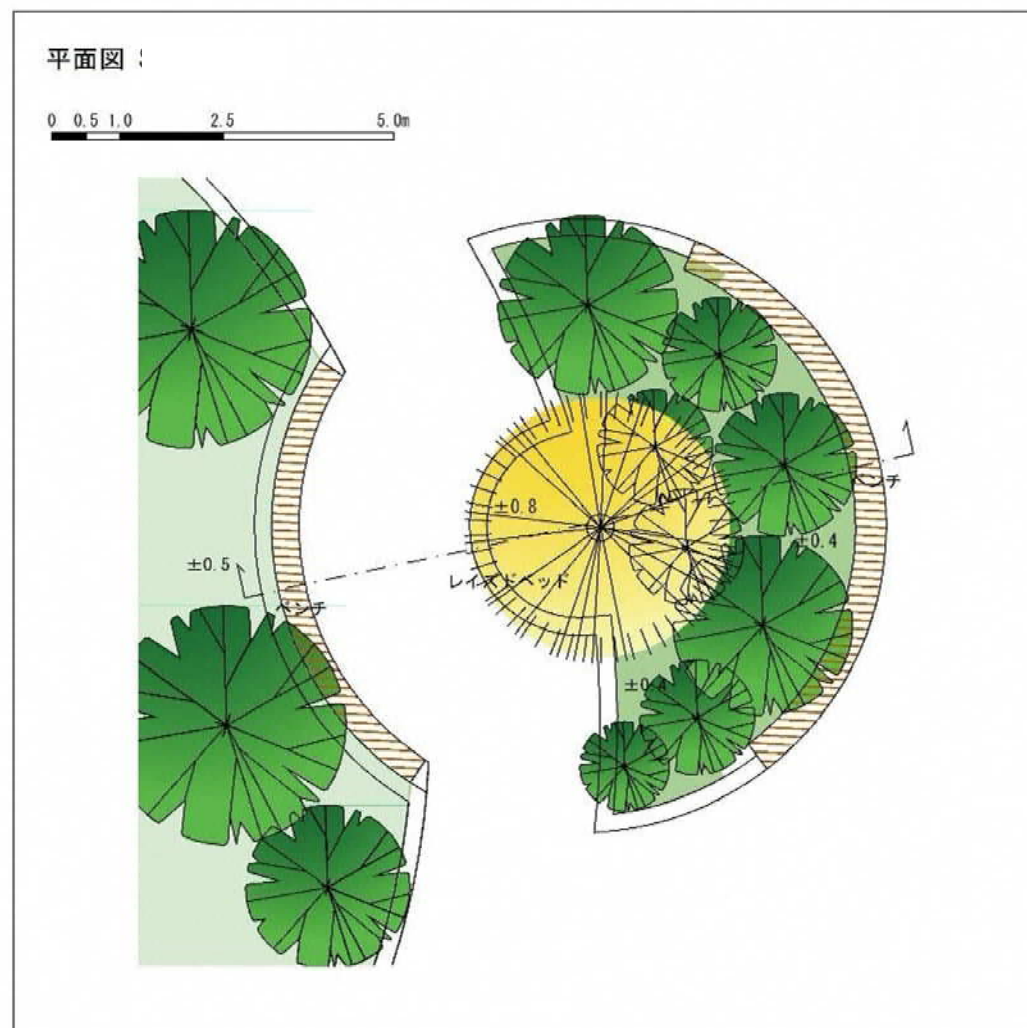


フィリピンカミノール

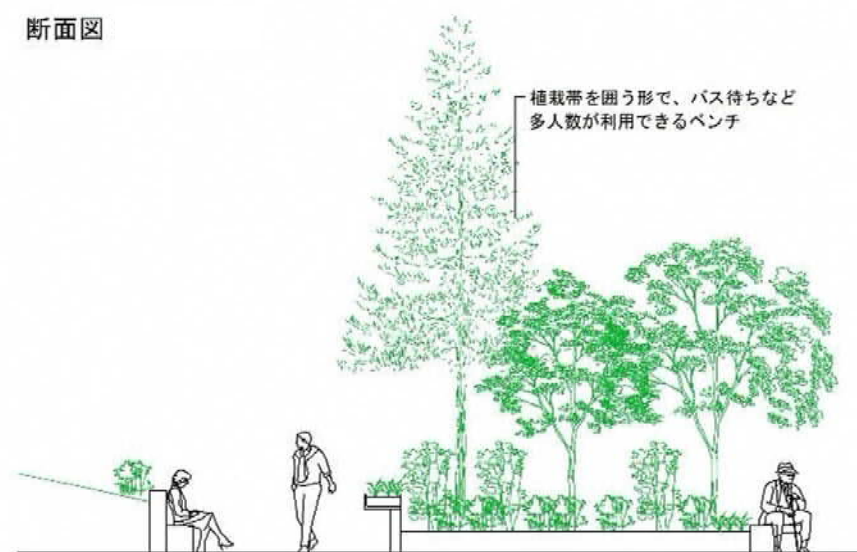
イメージ



## ⑦四季折々の草木と花での安らぎ



## 断面図



整備テーマ：四季折々の草木と花での安らぎ

広場内での場所性：バス乗車スペース沿い、駅から北東への動線上

空間イメージ：四季折々の植物に囲われ、にぎわいのある滞留空間

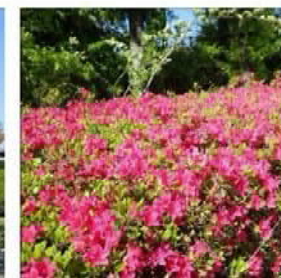
→バス乗車待ちなどで利用しやすい、多人数が利用できるベンチやレイズドベッドで構成する

植栽コンセプト：四季折々の植物

例



ハナミズキ



ツツジ



ガクアジサイ

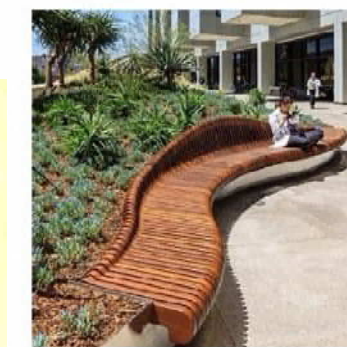


ユキヤナギ

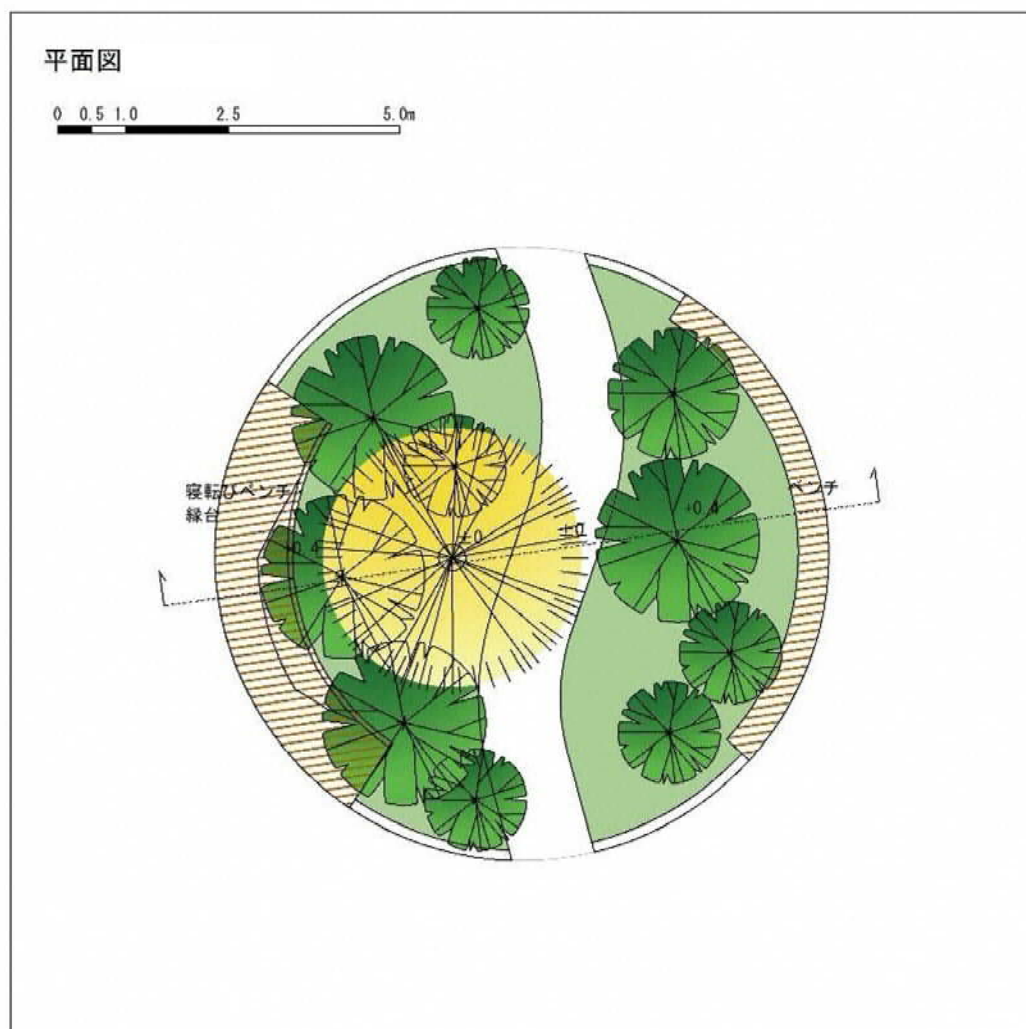


ユリオブスデージー

イメージ



## ◎澄み渡る空、さわやかな風



## 断面図



整備テーマ : 澄み渡る空、さわやかな風  
 広場内での場所性 : 駅中央のエレベーター正面、駅に最も近い

空間イメージ : 空を見上げる滞留空間  
 →空が眺められる背もたれのあるベンチやゆったり座れる縁台、四季折々の植栽で構成する

植栽コンセプト : 実のなる植物や四季折々の花

例



ソヨゴウインターブルー

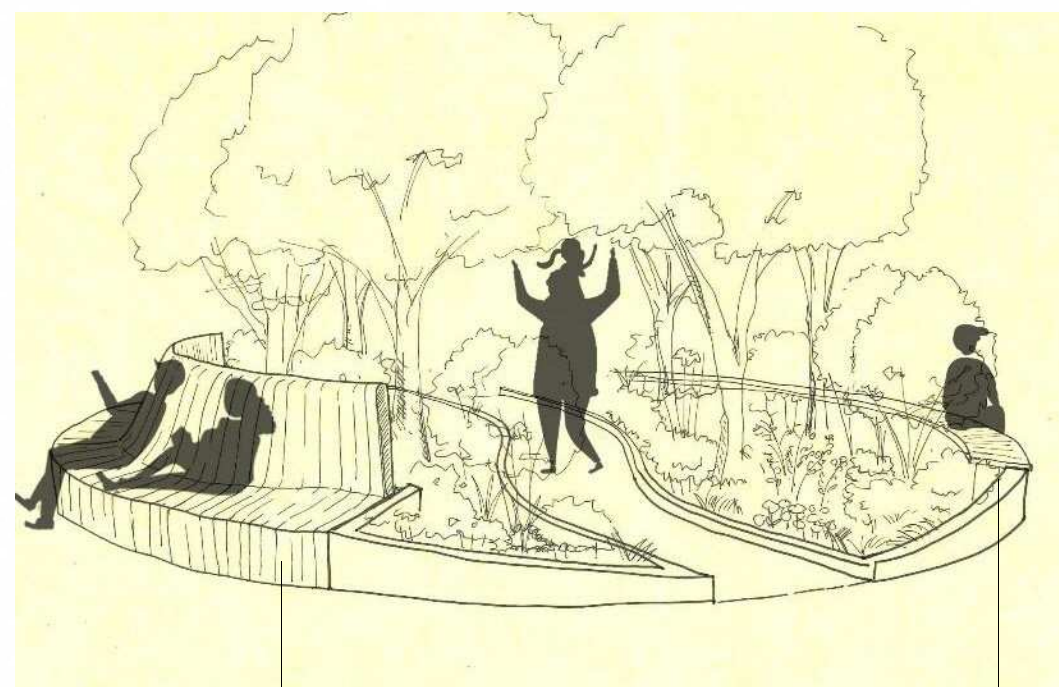
マルバノキ

アベリアコンフェッティ

エリカ

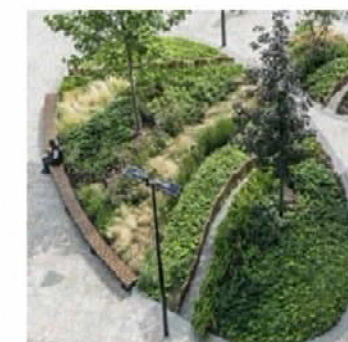
ユリオブステージ

イメージ



寝転びベンチ・縁台

ベンチ



## 2-2. 舗装設計

### 1) 舗装設計方針

広場の舗装を以下の4つの区分に分類し区分ごとに周辺施設との調和や利用形態等を踏まえ、舗装材などを選定する。

- ・広場歩道舗装材
- ・バスバース部
- ・車道部
- ・一般車乗降場等

### 2) 広場歩道舗装の検討

#### 2-1) 広場歩道部

広場の象徴的な施設であるシェルターの曲線や島の円との調和を図るため、円や曲線を用いた舗装パターンとする。舗装材は経済性、歩行性、景観性に優れたコンクリート平板とする。

(次項に舗装パターン、舗装材の比較検討を示す)

#### ・島を中心とした円

水の都新潟（波紋）をイメージし、島を中心とした円形デザインとする。各島からの波紋が広場全体へと広がって、力強いリズムと求心性を持たせる。

#### ・州浜模様

シェルターやトイレの河や潟のやわらかい曲線と合わせた州浜をイメージした曲線のデザインとする。広場全体に広がる流線形のデザインは、流れとうねりの躍動感を演出する。

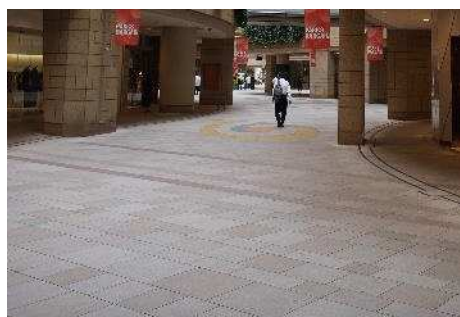


芝生広場・里山を中心とした円形模様のイメージ



砂浜・水際模様のイメージ

#### 2-2) バス乗降部及び駅舎前面部



駅舎高架下のタイル舗装を継承し、連続性・一体性のあるバスバース空間を創造するためタイル舗装とする。

#### 3) バスバース部舗装の検討



半たわみ舗装

バス通行時の耐荷重性が高い半たわみ性舗装とする。

#### 4) 車道部舗装の検討



遮熱舗装

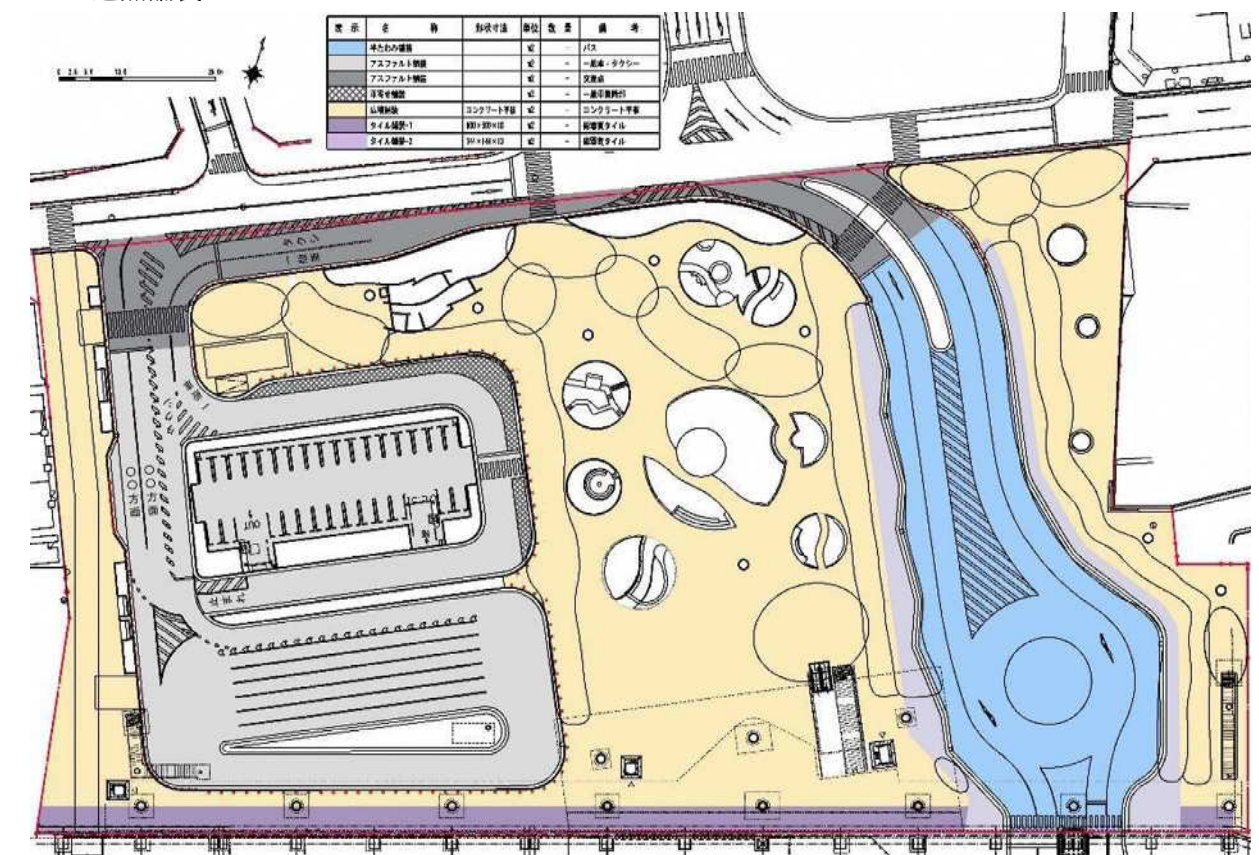
アスファルト舗装の熱吸収を抑えて、路面温度の上昇を抑制する働きがある遮熱舗装とする。

#### 5) 小舗石舗装の検討



小舗石舗装

広場空間との繋ぎとして、また駐車帯としての視認性が高く、耐久性・耐摩耗性も高い小舗石舗装とする。



舗装区分図



## 6) 広場歩道舗装の比較検討

## (1) 舗装パターンの検討

広場内の舗装パターンについて比較検討した結果を以下に示す。

	案1 (過年度)	案2	案3	案4
イメージ				
パターン		ボーダー	芝生広場・里山 を中心とした円（波紋）	砂浜・水際模様
景観性	—	亀田縞などの伝統模様をイメージ、新潟の伝統模様の発信、ボーダーによってリズム感が生まれる	水の都新潟（波紋）をイメージ、里山と合わせた円形デザインがより強調される	シェルターの河や潟のやわらかい曲線と合わせた水際や砂浜をイメージ
特徴	—	8区の領域間を共通の大きさに整え、広場全体にリズムを与える	各里山からの波紋が広場全体へと広がって、力強いリズムと求心性を持たせる	トイレやシェルターと合わせた流線形のデザインを広場全体の流れとして表現する うねりのデザインによって躍動感が生まれる
評価	アクセントとしては効果的だが、広場全体のコンセプトやデザインとの関係が薄い。		里山から派生する波紋と河・潟の水際を表現したパターンを組み合わせる。	

## (2) 広場歩道の舗装材検討

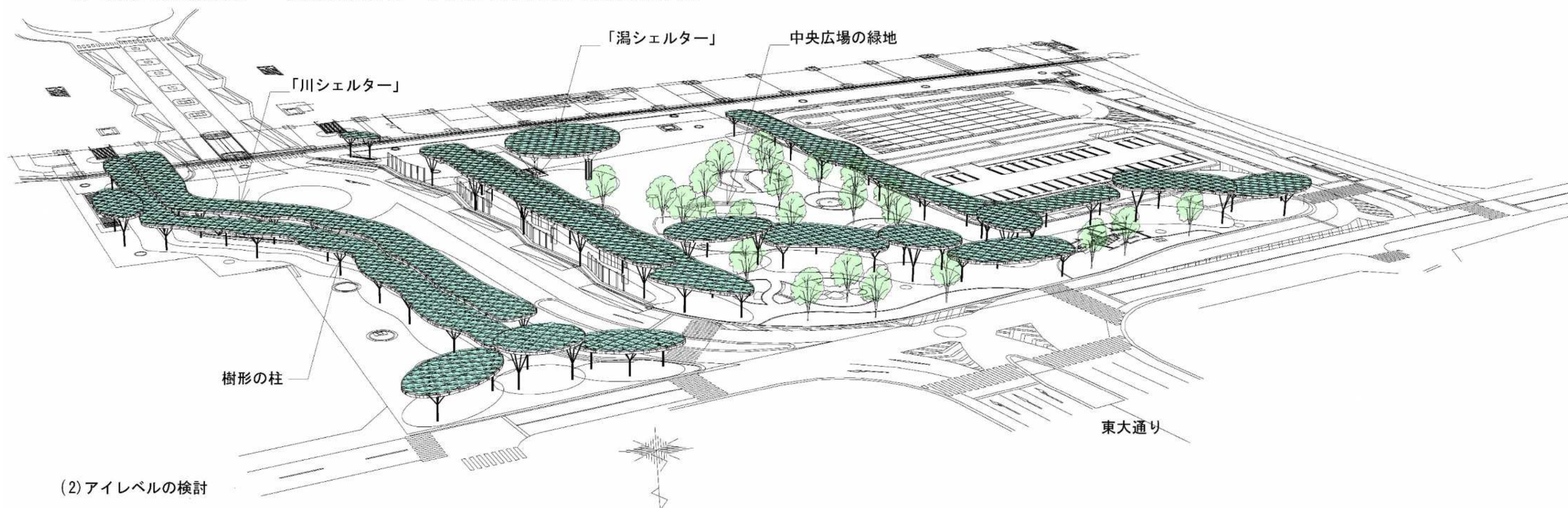
前項で検討を行った舗装パターンの表現に適した舗装材について比較検討した結果を以下に示す。

	自然石	インターロッキング/コンクリート平板	タイル舗装	脱色アスファルト舗装
イメージ				
耐用年数	38年	15年	15年	10年
経済性	◎	◎	△	△
	材料費が高いため初期費用がかかるが、耐用年数が長くメンテナンス費用が抑えられる。	比較的安価だが、自然石と比べると耐用年数が短くメンテナンス費用がかかる。 骨材に自然石を使用しているものは退色せず、高圧洗浄をかけても表層が劣化しにくい。	インターロッキングと比較すると耐用年数が同じだが比較的高価。 材が薄いため、車両乗り入れて割れる可能性がある。	比較的安価だが、耐用年数が短くメンテナンス費用がかかる。 部分補修が難しい。
歩行性	○	◎	○	○
	比較的歩行性は良いが、融雪装置を入れない場合、透水性インターに比べ積雪しやすくなる。	歩行性は良好で、透水性のものは積雪しにくい。	比較的良好だが、雨天時は滑りやすくなる。	表面が劣化して表層がはがれやすく、踏く可能性がある。
景観性 (舗装パターンの再現性)	◎	◎	◎	○
	様々な形状・色の材があり、曲線の多いパターンの表現が可能。	様々な形状・色の材があり、曲線の多いパターンの表現が可能。	様々な形状・色の材があり、曲線の多いパターンの表現が可能。	種石によって様々な色が表現でき、景観性は優れる。
評価	○	◎	△	△
	経済性は長期的にみると良好で、景観性も優れるが、積雪時の歩行性が劣る。	経済性、歩行性、景観性共に優れる。	景観性は優れるが、経済性、歩行性において劣る。	経済性、歩行性、景観性において駅前広場の舗装材としては劣る。

## 2-3. シェルター設計

## 1) シェルター設計方針

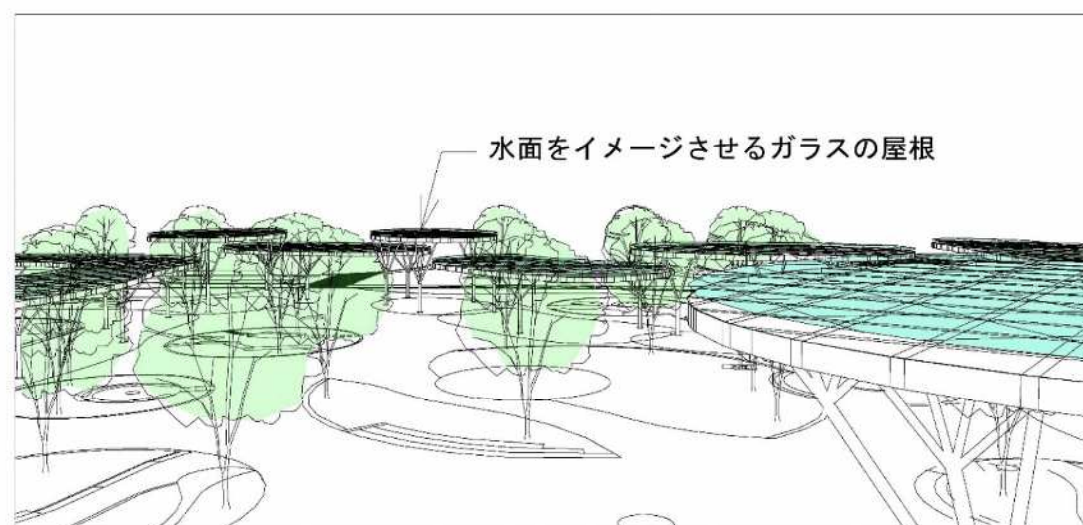
(1) 「里潟」の風景を演出 新潟の風景をイメージした、水と緑の潤い空間を提供する。



## (2) アイレベルの検討

## アイレベル①

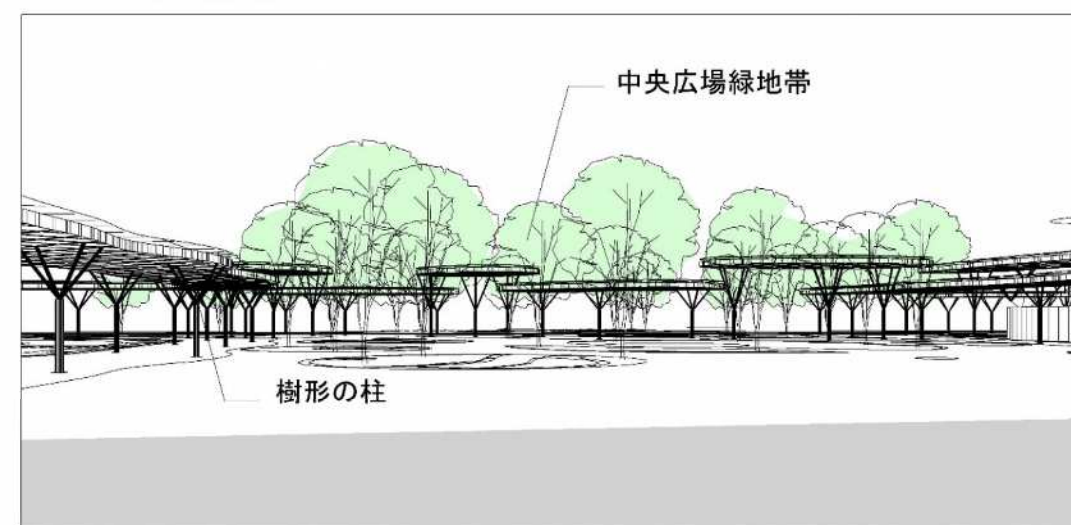
潟・川（水）をイメージした水面と緑地（中央広場）による「里潟」の風景を創出。



2Fペデストリアンデッキからの視線

## アイレベル②

中央広場の緑地帯と林や森をイメージしたシェルターの樹形柱と一体感のある調のとれた風景を創出。

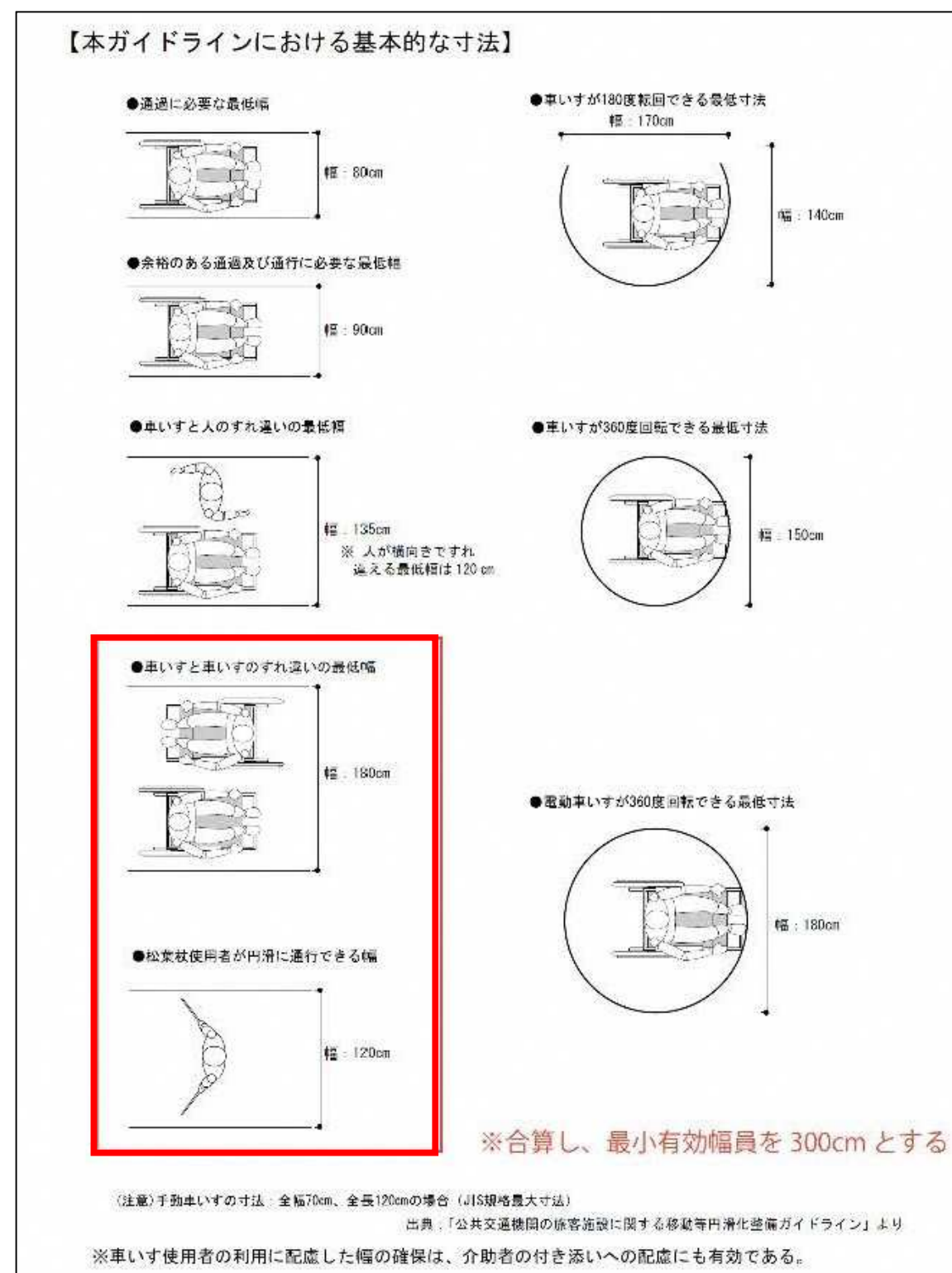


1F中央口からの視線

## 2) シェルターの幅員・高さの検討

## (1) 歩行空間の幅員

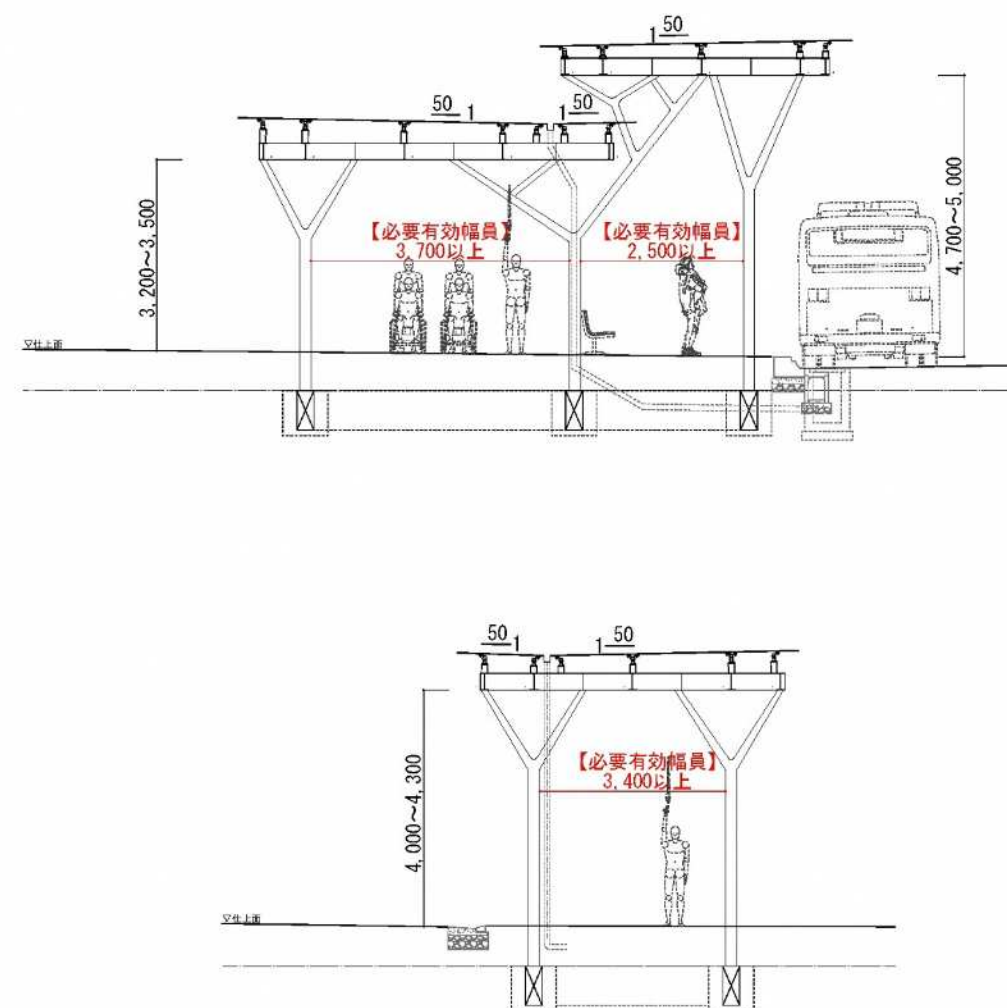
シェルターの【最小有効寸法】は都市公園の移動等円滑化整備ガイドラインより、「車いすと車いすのすれ違い」と「松葉杖使用者通行幅」を合算した3.0mとする。



出典：「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン(改訂版) H24.3 国土交通省」

各シェルターは交通量計算から導き出した有効幅員に、追い越し幅員 1.0m を合算した寸法を【必要有効幅員】として計画する。

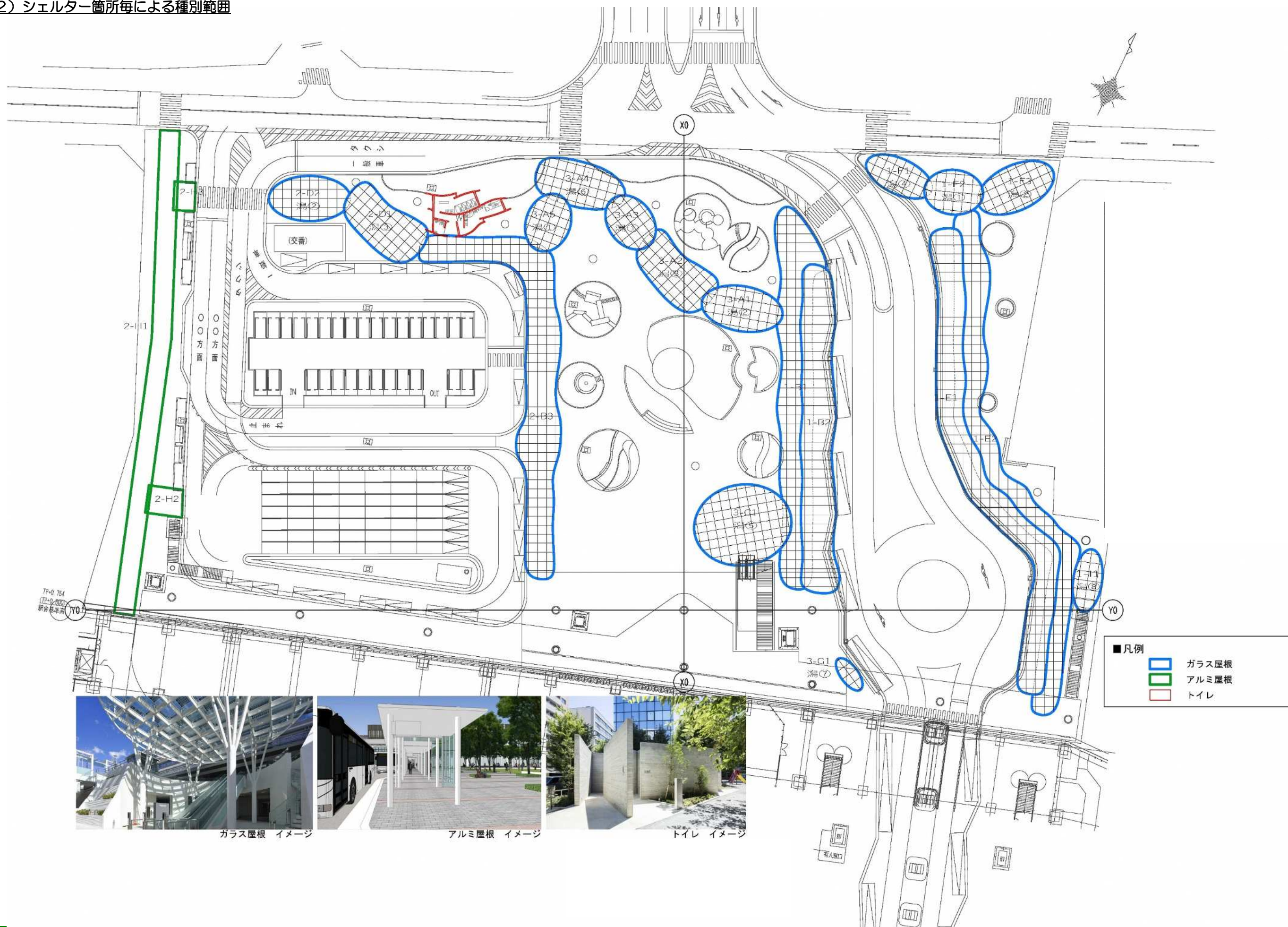
【必要有効幅員】は絶対条件とし、各シェルターの柱位置を千鳥配置する等し利用者が柱を意識しない空間づくりを行う。



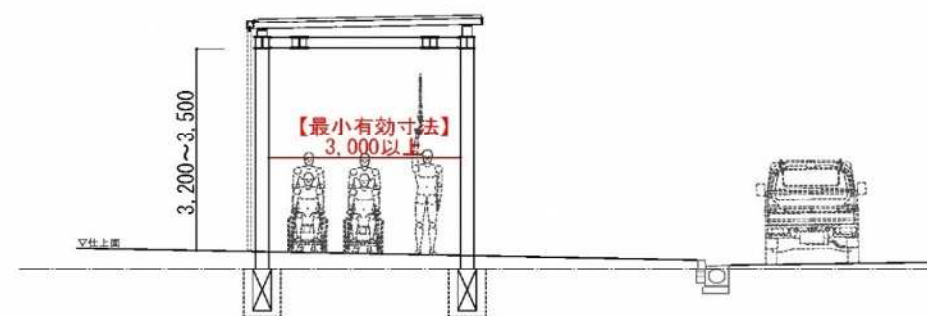
## (2) 歩行空間の高さ

各部の軒天井の高さは、歩行空間の天井高さは、傘を持ち上げた高さを考慮し、3.2m以上。  
バスの交通車道部については、道路面より4.7m以上。

(2) シェルター箇所毎による種別範囲

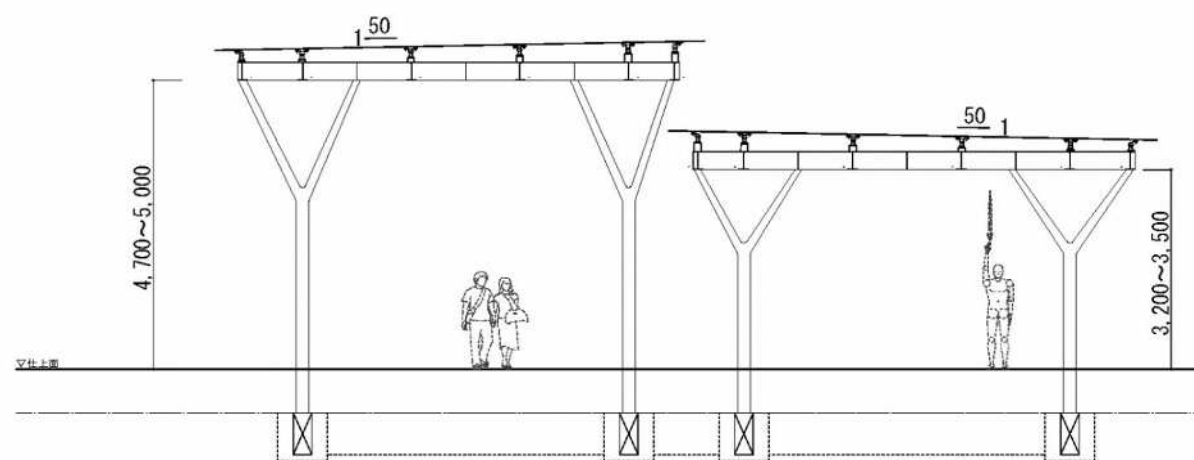


3) シェルター断面図



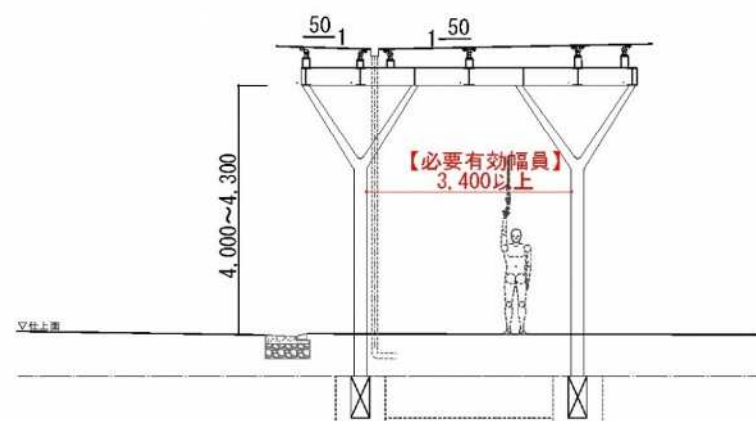
広場西側シェルター

2-H1 断面図



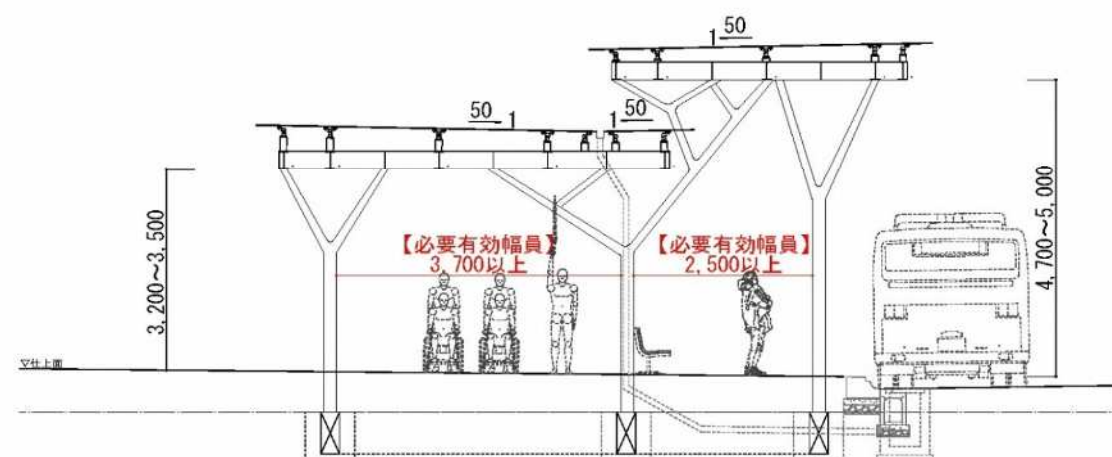
広場中央（北）東西横断シェルター

渦シェルター 断面図



広場中央（西）一般車、タクシー乗降付近 シェルター

2-B3 断面図



広場中央（東）バス乗車場付近 シェルター

1-B1,2 断面図

## 2-4. 照明設計

### 1) 広場照明設計

#### ■広場照明設計方針

シェルターを活かしたイルミネーションによって、ペDESTリアンデッキからの眺望を印象的にする。  
地上部は、歩行者や車両の安全性に配慮しつつ、滞留空間は落ち着きある照明演出を行う。

#### ■広場照明検討

広場照明（歩行空間）：機能照明としてシェルター下は5Luxの照度を確保する。  
広場照明（広場照明）：イルミネーションをより強調するため、差指定照度（2Lux）を確保するにとどめる。島の園路やベンチなどには誘導灯やライン照明を行い、安全に配慮すると共に、メリハリのある照明計画とする。  
道路部：交差点、車道、駐車場は、基準照度を確保する。

#### ■照度設定案

場所	照度（輝度）	準拠基準
交差点	20lx～	道路照明設置基準
車道	3lx～（1cd/m2）	警察（JIS）
駐車場	5lx～	JIS
シェルター下	5lx～	
その他広場	2lx～	JIS※交通量一般の最低値を採用

#### ■広場内の照度について

	考え方	導入する照明機器等
案1	広場全体で照度を確保する	ハイポール灯 ローポール灯 地中埋込式 JRやシェルターからの投光 など
案2	主要動線（シェルター下）は照度を確保し、その他広場内は景観演出照明のみとする（段差部などは安全安心に配慮した照明配置を行う）	ローポール灯 地中埋込式 樹木のアップライト ファニチャー など

#### ■照明イメージ（広場一般部）

##### A ローポール灯



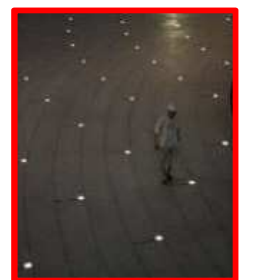
里山内に設置し、周辺の動線を照らす。植栽や積雪時に埋もれることなく居場所空間を明るく照らす高さH600程度のものとする。シンプルで昼間は目立たない形状とする。

##### B アップライト



里山内に設置。調光可能な形状とする。里山の樹木を照らし、居場所空間を淡く照らす。

##### C 埋込照明



駅舎と東大通から広場中央へ向けた動線沿いに設置し、里山へと柔らかく誘導する。

##### D ファニチャー照明



居場所空間を夜間でも安心して利用できるよう、里山のファニチャー（ベンチや階段）に付帯させる。

#### ■照度基準

JIS Z9110-1979		
場所の分類		照度 (lx)
駅前広場	交通量大	10~75
	一般	2~30
歩道（商業地域）	車道の交通量大	20
	車道の交通量小	10
駅舎	車寄せ	20~75
駐車場	公共施設などの付属	5~30

JIS Z9111-1988		
場所の分類		輝度(cd/m2)
比較的低い制限速度と、主として夜間、中程度の交通量がある混合交通		1
横断歩道 横断歩道付近における照明器具の配置・配列は、横断中及び横断しようとする歩行者の状況を自動車の運転者がよく視認できるように留意		一般部に準拠

照明学会		
場所の分類		照度 (lx)
使用状況大	周囲が明るい	20
	周囲が中程度明るい	15
	周囲が暗い	10
使用状況中	周囲が明るい	10
	周囲が中程度明るい	7.5
	周囲が暗い	5
使用状況小	周囲が明るい	7.5
	周囲が中程度明るい	5
	周囲が暗い	3
階段、急なスロープ	周囲が明るい	20
	周囲が中程度明るい	15
	周囲が暗い	10

警視庁 安全安心まちづくり推進要綱		
場所の分類		照度 (lx)
公園・公衆トイレ	公園内	3~
	公衆トイレ周辺	50~
車道		3~
駐車場（500m2以上）	車路	10~
	駐車エリア	2~
駐車場		3~

道路照明設置基準（日本道路協会）		
場所の分類		輝度(cd/m2)
一般国道等	幹線・補助幹線道路	0.5~0.7

場所の分類		照度 (lx)
交差点		20程度
歩道等		5~

#### ■照明イメージ（車道、駐車場）

##### ハイポール灯



安全を確保するためハイポール灯とする。デザインはシェルターの柱同様、里山の樹木に見立てた形状とする。

## 2) シェルター照明設計

## ■シェルター設計方針

## • 照明機能区分と役割（機能照明）

シェルター通路の照明は、周辺の光環境を考慮して高齢者や障害者等も安全で円滑な移動を図るために適切な照明を計画する。

## • 照度基準と設計照度

設定する照度としては下記「JIS Z 9110」照度基準を準拠する。

設計照度は下記表より駅前広場（交通量大）平均照度10Lx～75Lxを満足させる。

## ■通路、広場、公園

照度 (lx)	通路				交通関係広場	公園
	地上		地下			
1000				(16) 商店街 (繁華)		
750				(16) 商店街 (一般)		
500	(16) アーケード、商店街 (繁華)			(16) 連絡通路 (交通量大)		
300	(15) アーケード、商店街 (一般)			(16) 連絡通路 (一般)		
200						
150						
100						
75		商店街 (繁華)				
50		商店街 (一般)				
30					駅前広場、空港広場 (交通量大)	
20					駅前広場 (一般)	主な場所
10						
5						
2						
1						その他の場所

注意 (15) 深夜には、1/10～1/20の照度の残照燈を設置する。  
 (16) 出入口部は、地上との連絡構造を考慮して増強することが望ましい。交差部については、より高い照度とすることが望ましい。

備考 1. 本表は、主として歩行者の為の公共施設について設定したものである。  
 2. 地下街の各構えに接する地下道に設ける非常用照明設備は、床面で10lx以上の照度を確保すること。  
 3. 主として自動車交通を対象とした照明については、下記の基準による。  
 (i) 自動車交通の用に供する道路は、JIS Z 9111 (道路照明基準)。 (ii) 自動車交通の用に供するトンネルは、JIS Z 9116 (トンネル照明基準)。  
 (iii) 横断歩道は、JIS Z 9114 (道路照明基準)。  
 4. 通路には階段を含む。

現南口シェルターの平均照度は約100Lx程度

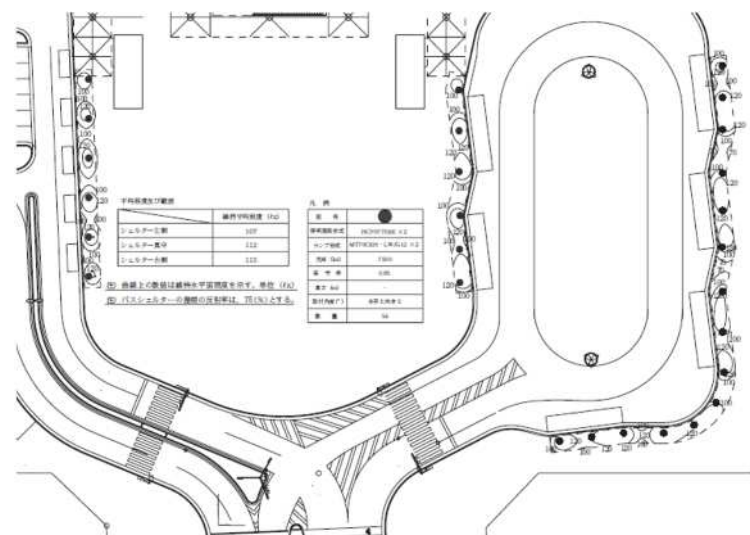


図10 バスシェルター、タクシー乗り場 照度分布図

## • 光源の選定

シェルターの照明は高効率で長寿命が求められる。また、屋外に設置されていることから、防雨・防湿性が必要であるため、光色と演色性が適切なLED照明を採用する。

## • 灯具形状の選定

シェルター歩行時にまぶしさを感じないように制限されていること、車道からもまぶしさを感じないような形状の照明器具としてアップライトを採用します。

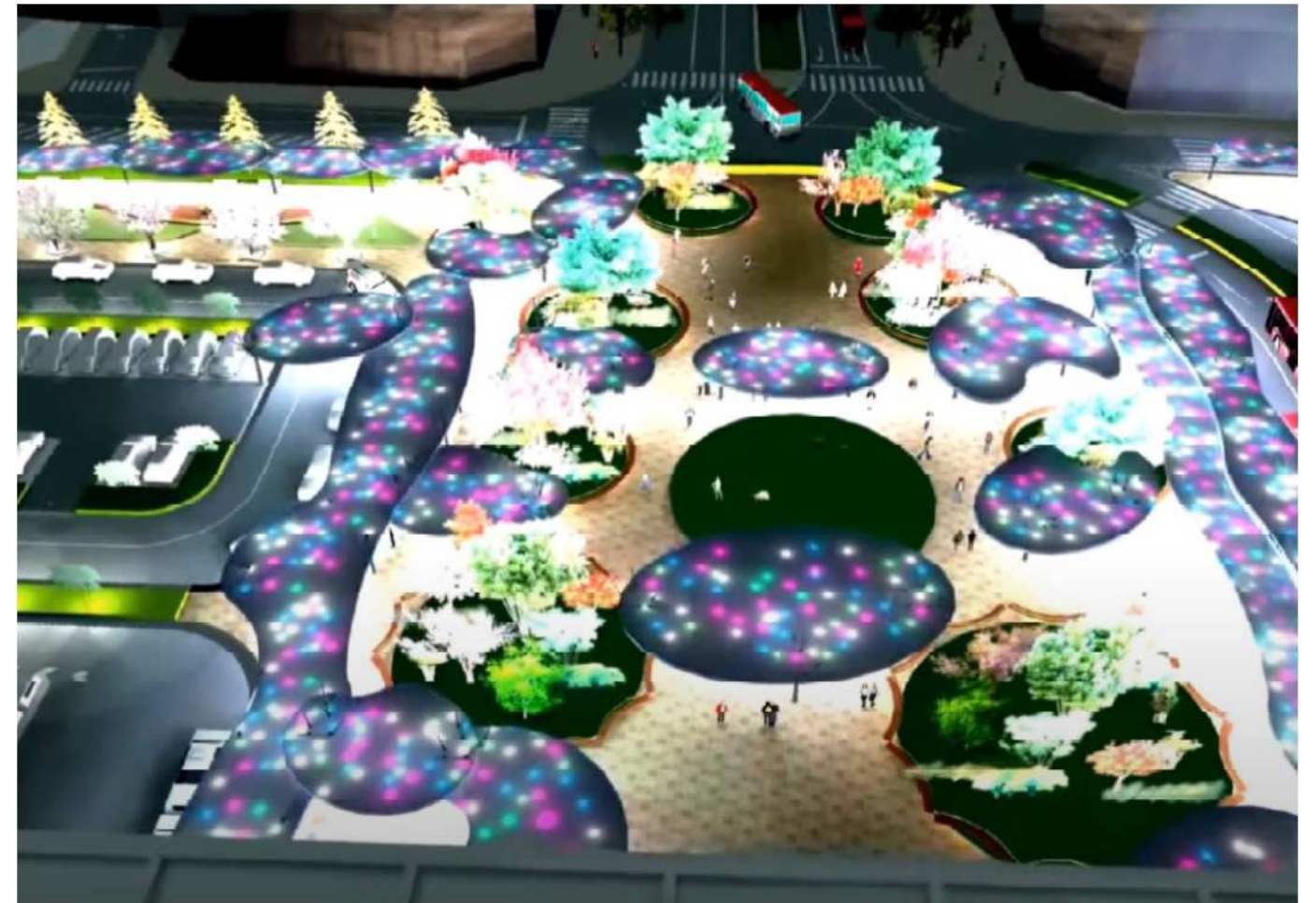
## • 照明機能区分と役割（演出照明）

シェルターの格子梁に内蔵した照明等を設置し、桜や蓮の花、紅葉のころの色合いを演出し、新潟の四季を感じさせる計画とする。

また、時間による自動演出照明制御が可能でプログラム変更により様々な色の変更、明るさの変更、点滅の演出が可能な計画とする。

制御装置は電気室内に制御コントローラーを設置する。

【演出照明イメージ】 ※イメージであり、決定した演出ではない。今後変更する可能性あり！

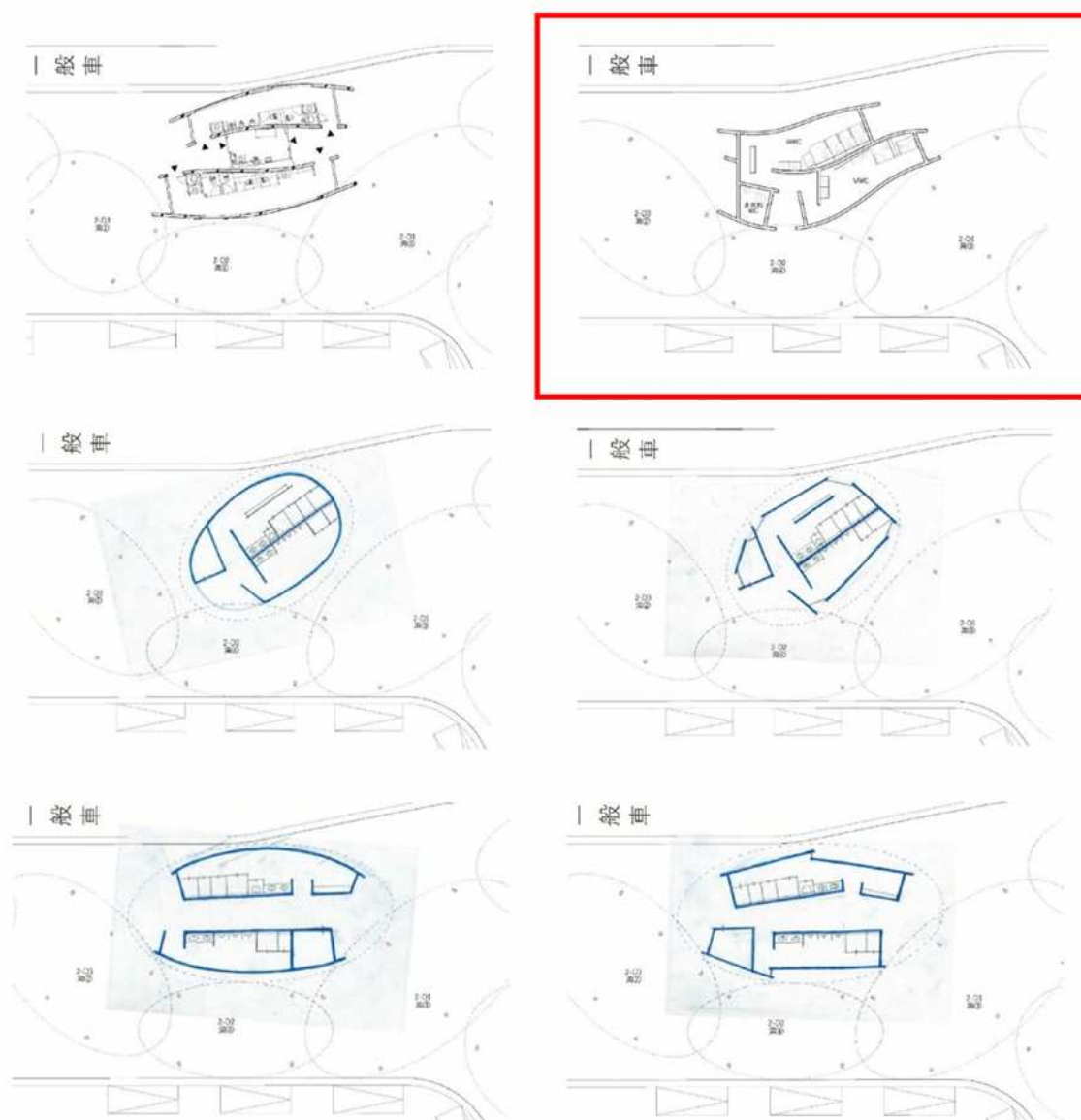




## 2-5. トイレ設計

## トイレ設計方針

シェルターや防風壁、バス待合などとのデザインの調和に配慮し、柔らかい曲線を用いた意匠とする。また、トイレらしくない外観とすることで、広場空間の意匠性を損なわない計画とした。東西方向の利用動線を考慮しながら、シェルターから濡れずに利用でき、かつ、広場全体の意匠計画と調和する曲線を用いた案を採用する。



## トイレ平面図

