

# 新潟駅における都市機能を維持したペDESTリアンデッキの施工

東日本旅客鉄道株式会社 正会員 ○倉澤 龍平 東日本旅客鉄道株式会社 正会員 木崎 智至  
東日本旅客鉄道株式会社 正会員 神宮 勝久 東日本旅客鉄道株式会社 月東 雄規

## 1. はじめに

当社は、事業主体である新潟市とともに新潟駅周辺整備事業を推進している。万代ペDESTリアンデッキはその一環として万代広場上空に整備された東西連絡通路であり、2026年9月17日に全面供用開始された。本工事は駅、高架下施設及びバスターミナルの利用を継続した状態で進める必要があった。また、既設連絡通路の撤去による歩行者動線の変化やバスターミナルの供用開始に伴い、施工ヤード、搬入経路等が段階的に変化した。特に中央大屋根は当初の予定である、バスターミナル部の供用開始前の施工が困難になったことから、施工方法の再検討を行った。本稿では供用中の駅前広場において都市機能を維持するために行った施工上の工夫について説明する。

## 2. 工事概要

万代ペDESTリアンデッキは東西方向に延びるデッキ本体、東側・西側・中央部に配置した階段・エレベーター及びエスカレーター等の昇降施設、東西小屋根、中央大屋根等から構成される(図-1)。施工は杭基礎、フーチング、橋脚、桁、屋根及び階段、仕上げの順に行った。また、万代広場では当社の工事に加え、新潟市による広場整備も行われており、ヤードの使用範囲について適宜調整する必要があった。

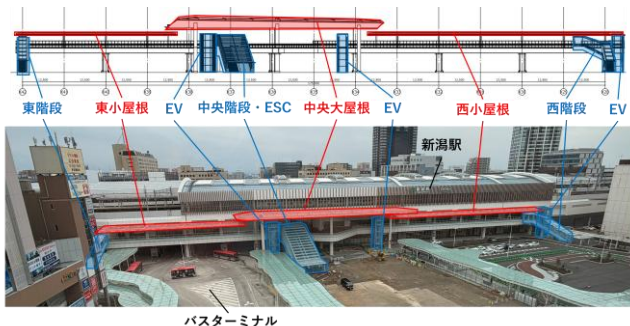


図-1 万代ペDESTリアンデッキの施設構成

## 3. 仮通路への切り替えに対応した施工

本工事の施工範囲には、駅の南北を結ぶ既設の東

側・西側連絡通路があり、これらを利用して駅から万代広場への歩行者動線を確保していた。しかし、工事の進捗に伴って両連絡通路を段階的に使用停止する必要があり、代替となる歩行者動線の整備と施工ヤードへの工事車両動線の再構築が課題となった。

東側連絡通路は2023年3月に使用を停止したため、代替となる歩行者動線を確保した。しかし、これによってこれまで搬入ルートとして利用していた東側ゲートも使用できなくなるため、万代広場内に新たな搬入ゲートを設置した。位置の選定に当たっては、後続する万代広場整備工事(新潟市施工)において、工事着手が遅くなる場所を選定した。これにより、工事の進捗に伴うゲートの再移設を抑え、後続工事においても継続して使用できる搬入経路を確保した(図-2、図-3)。

西側連絡通路は2024年3月に使用を停止したことから、その代替となる仮通路を整備した。ただし、仮通路の供用後は施工ヤードが分断され、工事車両の横断が困難になるほか、既設連絡通路の撤去工事の開始により、従来の西側ヤードも使用できなくなる予定だった。そこで、仮通路供用後に施工が困難となる西側エレベーターの建設工事を先行した(図-3、図-4)。

また、東西連絡通路の使用停止により、駅から万代広場側への経路の一部が狭隘となり、流動機能の低下が懸念された。このため、デッキ下を東西に結ぶ中央仮通路を整備した。これにより2024年4月に開業した高架下店舗の出入り口を活用する動線が生み出され、駅から万代広場側への歩行者動線を複数経路に分散することができた(図-4)。

## 4. バス運行下における中央大屋根の施工

中央大屋根は、当初バスターミナルの供用開始前に施工を完了する計画であった。バスターミナル部分に足場を設置するとともに、大屋根の東西両側に80tラフタークレーンを配置し、分割した梁を順次

キーワード 新潟駅、仮通路、施工計画、ペDESTリアンデッキ

連絡先 〒950-0905 新潟県新潟市中央区天神尾1丁目45番21号 東日本旅客鉄道(株) Email:r-kurasawa@jreast.co.jp

架設する計画としていた（図- 5）。

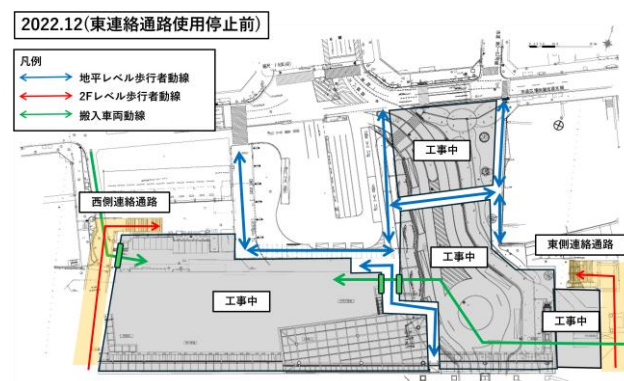


図- 2 東側連絡通路使用停止前の動線計画

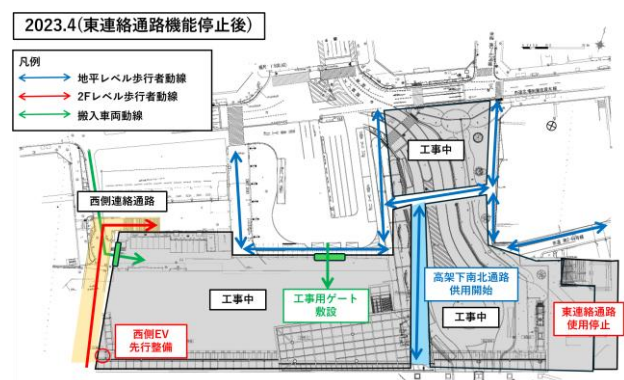


図- 3 東側連絡通路使用停止後の動線計画

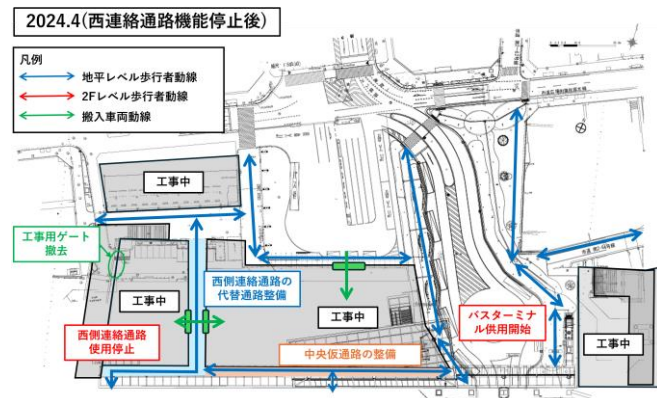


図- 4 西側連絡通路使用停止後の動線計画

しかし、設計の見直し等により着手時期が遅れ、2024年3月のバスターミナル供用開始後も施工を継続する必要性が生じた。供用開始後はバスターミナル部分へのクレーン設置ができないうえ、同部分に仮設する足場を6か月以内に撤去することが求められた。このため、限られた施工ヤードと期間に対応した施工計画へ変更した。

施工ヤードを西側に集約し、分割した梁を架設箇所で順次組み立てる方法から、複数の梁を地上で組み立てた後に架設する地組方式へ変更した。地組した大梁の重量と作業半径に対応するため、使用する

クレーンも80t ラフタークレーンから200t オールテレーンクレーンへ変更した（図- 6）。これにより、バスターミナル部分にクレーンを配置することなく、足場上での梁の組立ておよび支保工の組み換えを減らす施工計画とした。

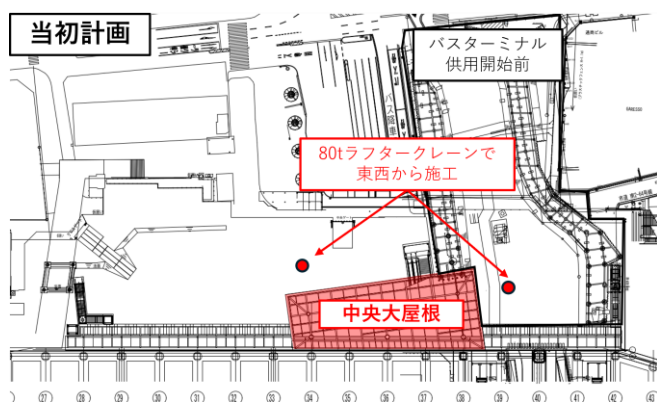


図- 5 大屋根敷設の当初計画

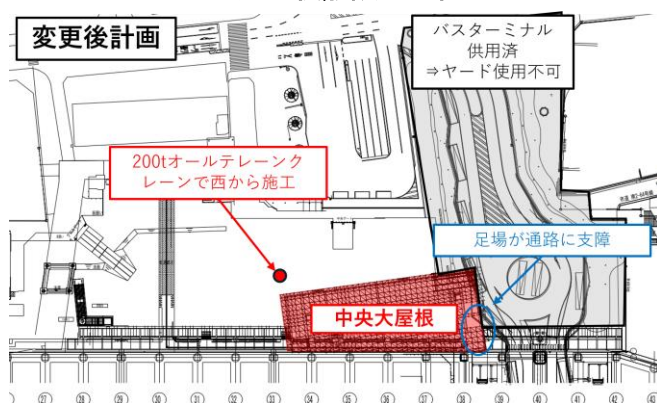


図- 6 大屋根敷設の変更後計画

## 5. まとめ

本工事では、供用中の新潟駅において、歩行者動線及びバス運行を維持しながらペDESTリアンデッキを施工した。既設連絡通路の使用停止に対しては、仮通路の整備、施工順序の変更及び搬入経路の再編を行った。また、バスターミナル供用後の中央大屋根施工では、大梁の地組、使用クレーンの大型化により、限られた施工ヤードと期間に対応した。本事例から、供用中施設に近接する工事では、歩行者動線の確保に加え、動線切替後の施工ヤード、搬入経路及び揚重条件の変化を事前に把握し、施工計画へ反映することが重要であるといえる。