

北陸を代表する交通の要衝が新時代を迎える 伝統文化をちりばめた北陸新幹線敦賀駅



① 敦賀駅東口で進む都市計画工事 ② 工事の進捗状況を説明する澤口所長 ③ 敦賀市の鳥ユリカモメをイメージした駅舎中央部の屋根 ④ 駅前通りから見た敦賀駅

いよいよ完成・開業まで1年を切った北陸新幹線 金沢・敦賀間。新しい終着駅となるのが、福井県の敦賀駅だ。古来交通の要衝として栄えた港町に、新幹線の風が吹く。建築工事が最終段階を迎えた敦賀駅を取材した。

文・写真：栗原 景 (フォトライター)

現場レポート
(YouTube 動画)は
こちらから！



ユリカモメの飛翔を イメージした大屋根

福井県敦賀市は、歴史ある北陸地方の交通の要衝だ。江戸時代には現在の大阪と北海道とを結んだ「北前船」の寄港地として栄え、市街地は、港に近い気比神宮を中心に門前町が発展し、古くから商業のまちとして知られている。

敦賀駅は、新橋・横浜間に鉄道が開業してからわずか10年後の

1882年に開業した歴史ある駅だ。1889年には米原まで全通して東京や大阪と鉄道で結ばれた。1912年には東京からパリ・ロンドンに至る欧亜国際連絡列車の運行が開始されると、大陸への玄関となる国際港として開かれ、多くの人々が敦賀から大陸に渡った。

そんな敦賀駅に、真新しい高架駅が姿を現した。2024年春完成・開業予定の北陸新幹線敦賀駅だ。既に白山総合車両基地・敦賀間115km

のレールがつながり、工事は最終段階に入ろうとしている。

「敦賀駅の駅舎デザインは、『空にうかぶ～自然に囲まれ、港を望む駅



古くから栄えた敦賀港

～』をコンセプトとしています」
駅前駐車場の屋上で駅舎を指さして説明するのは、敦賀鉄道建築建設所の澤口敬司所長だ。岩手県出身の53歳。建築設計のプロとして約30



年のキャリアを持ち、この春、相鉄・東急直通線の開業を見届けて敦賀に着任した。

「この鳥をご存知ですか」
澤口所長が取り出したのは、カモメのような鳥の写真の切り抜きだ。「これは、敦賀市の鳥である“ユリカモメ”です。駅舎の中央部に、斜めに張り出した大屋根がありますね。あれは、このユリカモメが飛翔する姿をイメージしています」

2021年2月から工事が始まった駅舎建設は、22年2月に旅客上家の建設に着手。同年6月には基本構造の建方を完了し、現在はほぼ内装まで仕上がっている。

「現在の進捗状況は95%（2023年5月末現在）で、案内表示関係の工事とライフラインの接続が若干

残っています。最終的にクリーニングをして、9月からは各種検査に入ります」

敦賀鉄道建築建設所は、2019年4月に開所した。敦賀駅の旅客上家をはじめとする各種建物のほか、敦賀車両基地（仮称）や周辺の変電所建物、消雪基地建物などの建築を担当している。現在は、澤口所長のほか所員5名、技術員1名、運転手1名の8人体制。建設主体として、工程管理をはじめとする業務を行う。

現場から出たアイデアが 活かされる

澤口所長の案内で、東口から駅舎に入った。敦賀駅は西口に市街地があり、新幹線の駅が建設されている場所はかつての敦賀機関区の跡地



①コンコース天井意匠 ②緑をアクセントカラーとした東口（山側）エントランス。西口（海側）は青を使用 ③新幹線改札内トイレの意匠

だ。日本海沿いを縦貫する複合特急「日本海」や貨物列車を牽引した機関車の拠点、今は新幹線の拠点に生まれ変わろうとしている。

階段で2階乗り換えコンコースに上る。広々とした空間の中央に連絡改札口があり、南側が在来線、北側が新幹線コンコースだ。敦賀港の



コンコースの壁に再現された山車の水引幕の意匠

赤レンガ倉庫にちなみ、一部の壁はレンガ調のデザインで、弧を描いた白い天井には木目調の梁に照明が配置されている。

「天井は、北前船の帆をイメージして、全体に白い膜を張っています。在来線との乗り換えがスムーズになるよう、改札は整備新幹線の駅としては最多となる19通路を用意し、エスカレーターは駅全体で26基、エレベーターは20人乗りの大型タイプを6基確保しました」

柱のうち12本には、中国の故事や唐獅子などを描いたガラス板が展示されている。これは、毎年9月に開催される気比神宮例大祭で巡行する山車の水引幕をモチーフとした

ものだ。在来線コンコースには待合室があり、木製のかわいいベンチが目を取り、

「港で船を係留するピットをイメージしてデザインしたベンチです。当初これは鉄板で作る予定でした。現場で“木製にしたほうが、柔らかみがあって良いのでは”という声が上がリ、関係各所の了解をとったうえで、県産木材を使用することになりました」

こうした現場の声が活かされる事例は今までもあったという。

「私がかつて担当した上越妙高駅の待合室のベンチは、素材の木をほとんど加工せずに使っています。こ



港で船を係留するピットをイメージした待合室のベンチ 木材をそのまま活かした上越妙高駅の待合室のベンチ



建設所での澤口所長

れも、当初は“木の風合を活かしてきれいに加工・成型する”という仕様でした。ところが、調達された木材があまりにも良かったので、現場から提案して木の曲がり具合そのまま使用することにしました」

上越妙高駅の木製ベンチは、同駅の名物のひとつとなり、今でもSNS等で頻繁に紹介されている。

乗り換えをラクにするための特急専用ホーム

階段を下りると、在来線特急専用ホームの31～34番線がある。ホームの両側に線路がある島式ホームを2本配置した2面4線、大阪・名古屋方面から北陸新幹線に接続する特急が発着する。

敦賀駅の新幹線ホームは、従来の在来線ホームからは約200m離れている。在来線ホームからは、跨線

橋による横の移動と、新幹線ホームへの縦の移動があることにより、乗り換えには10分程度を要してしまう。

そこで、乗り換え需要が高い特急については、よりスムーズに乗り換えができるよう、新幹線の直下に在来線特急専用ホームが設けられることとなった。特急から下車した乗客は、エスカレーターやエレベーターでコンコースに昇り、連絡改札口を通過して新幹線ホームに向かう。横の移動がほとんどなくなり、乗り換え所要時間は約4分に短縮された。一方、地域内での利用が多い普通列車と、北陸本線敦賀・大聖寺間の運行を開業後に引き継ぐハピラインふくいの列車は、北陸新幹線開業後も既存の1～7番線に発着する。

新幹線ホームも、在来線特急専用ホームと同様2面4線だ。西口

側の11番線のみ行き止まりで、12～14番線は南側の敦賀車両基地につながっている。海側・山側とも列車が発着する部分は窓が大きくとられ、見晴らしが良い。

「敦賀駅新幹線ホームのいちばんの特徴が、ここからの眺めです。視点が高く見通しが利くので、市街地全体と敦賀湾まで見渡すことができます。天気が良ければ、“北陸のハワイ”と呼ばれる水島まで見えますよ」

天井を見上げると、先ほど外から



①新幹線ホームからの眺め ②在来線特急専用ホーム ③新幹線ホームについて説明する澤口所長

気比神宮例大祭で巡行する山車をいつでも見られる みなとつるが山車会館

毎年9月の気比神宮例大祭で巡行する山車6基を収め、うち3基を実際に見られる展示施設。祭りの様子を紹介するスクリーンシアターでは、迫力ある映像の後に実物の山車がせり出し、祭りの臨場感をいつでも味わうことができる。敦賀駅コンコースの壁に再現された水引幕が見られる。



みなとつるが山車会館(上) 山車会館に展示されている山車(右)



福井県敦賀市相生町7-6 / TEL.0770-21-5570 / 開館時間10:00～17:00 / 月曜(祝日の場合は翌日)、祝日の翌日、12月29日～1月3日休 / 入館料300円(高校生以下無料) / <https://tsuruga-yama-museum.jp/>



①船のキャビンをイメージした待合室 ②③新幹線ホーム



佐野主任 (上)
施工状況を確認する澤口所長と佐野主任 (下)
見た大屋根の構造がよくわかる。
「駅自体は、ラーメン構造の土木躯体のうえに駅上家を載せる、実績

のある標準的な構造を採用しています。一方で、この大屋根部分のように、部材を斜めに配置してデザイン性を高めた駅はあまり例がなく、当駅の大きな特徴となっています」

ホーム全体を船に見立てる

ここで、澤口所長はいったんライターのもとを離れた。代わって案内をしてくれたのが、入社6年目、敦賀に来てまもなく3年になる佐野慶輔主任だ。大学で建築工学を学び鉄道建設の世界に足を踏み入れた31歳。学生時代から公共施設の整備に興味があり、鉄道・運輸機構(JRTT)に関心を持ち勉強して採用試験に臨むと、出会いがあった。「採用試験の担当者がとても尊敬できる方だったのです。その人に憧れて、入社に至りました」

今はJVの方々と共に連絡をとる工程管理と施工確認が主な仕事であり、将来は新幹線の駅を一から設計するのが夢だ。

新幹線ホームを歩くと、木目調の床タイルが目に入った。

「この駅は、ホーム全体を船に見立ててデザインしています。この床は、船の甲板をイメージしたものです。この待合室を見てください」

佐野主任が言った。ホーム中ほどにある待合室は、大型の窓の四隅が曲線を描いている。

「この待合室や喫煙室などは、船のキャビンに見立てています。上の換気塔は、煙突を表現しています。これはJRTTの職員がデザインしたものです」

敦賀駅のデザインは、多くの整備新幹線の駅と同様、パブリック・イ

ンボルメントという市民参加型の手法がとられた。まず、2017年1月に、敦賀市がデザインコンセプトを「空にうかぶ～自然に囲まれ、港を望む駅～」と決めてJRTTに提案。このコンセプトに基づいて、JRTTは同年11月に3つのデザイン案を敦賀市に提示した。

敦賀市では、市民フォーラムを開催したり、市内の小中学校や高校で生徒たちから意見を聞くといった市民参加による意見交換を重ね、2018年2月、デザイン案をJRTTに推薦。その後、JRTTではさらに多くの人から意見を聞き検討を重

ね、デザインを深めていった。こうして多くの人々の思いを取り入れた北陸新幹線敦賀駅。駅周辺の景観にもマッチして、敦賀市の新しい顔として定着しつつある。

2012年6月に、金沢・敦賀間が開工してから11年。いよいよ、建設工事は大詰めだ。

「駅本体の工事はほぼ完了しましたが、まだ最終的な工程が残りと、その後は各種検査が控えています。気を緩めず、まずは安全第一で予定通り開

業を迎えたいですね」
相鉄・東急直通線に続き、開業を見届けることになりそうな澤口所長が、静かな口調で語った。北陸新幹線の整備は、いよいよラストスパートだ。



敦賀駅西口の外観

JV紹介 土木部門と連携が大切！ 新幹線の駅建設に携わる一生ものの仕事

鹿島・竹中土木・前田産業特定建設工事共同企業体
北陸新幹線、敦賀駅新築 JV 工事事務所

加藤 美津夫 副所長
阿部 隼輔 主任



加藤副所長 (左) と阿部主任 (右)

敦賀駅の建設は鹿島・竹中土木・前田産業 JV が行っているが、建築分野は主に鹿島建設が担当している。敦賀駅新築 JV 工事事務所の加藤美津夫副所長は、この道30年のベテランだ。地元福井県の出身で、工程管理をはじめ20社以上に及び業者の調整などの業務を行っている。

「マンションや工場、病院など、これまでさまざまな建築物を担当してきましたが、整備新幹線の駅は初めてです。敦賀駅の場合、竹中土木さんがつくられた土木躯体、つまり高架橋の上に私たちが駅舎を建てるというのが、他の現場にはない特徴です。土建一体の連携が大切で、冬の厳しい気候を見越した工程管理も重要でした」(加藤さん)

もう1人の阿部隼輔主任は埼玉県出身の10年目。以前は、現在も進行中のJR御茶ノ水駅の改良工事を担当していた。

「御茶ノ水駅は営業線のすぐ上で施工する難しさがありました。新幹線は高速鉄道なので、各種の規格がよりシビアで正確性を求められます。また、敦賀は海からの風が強いので、その対策も必要です」(阿部さん)

加藤さんにとっては地元福井の新幹線建設ということで、思いもひとしおだ。

「やはり地元で新幹線が来るというのはうれしいです。自分の子どもや孫の世代まで残る仕事というのは、やり甲斐がありますね。また敦賀は歴史もあって、とてもコンパクトにまとまった魅力あるまちです。ぜひ、新幹線で多くの方に訪れてほしいですね」(加藤さん)

「新幹線の駅舎をつくる仕事って、一生に一度あるかないかだと思います。そう考えると、ワクワクしますね」(阿部さん)

Book Store 敦賀駅前知的体験空間がオープン ちえなみき

敦賀駅西口に、2022年9月1日、全国的にも珍しい公設書店「ちえなみき」がオープンした。丸善雄松堂、編集工学研究所といった本の目利きによる、新刊だけでなく古今東西の良書3万冊を販売している。敦賀の人と活動を、書籍を通して紹介する「本人」コーナーやカフェスペースもあり、駅前のにぎわい拠点として注目されている。



吹き抜けにある樹木のオブジェも見ものだ (左)
店内にはさまざまな形の読書スペースも設けられている

福井県敦賀市鉄輪町1-5-32 otta内 / TEL.0770-47-5606 / 開館時間 10:00 ~ 20:00 / 水曜休 (祝日の場合は翌日)
<https://chienamiki.jp/>