地域と協調する新しい「まち」

JR博多シティ

JR博多シティ

JR博多駅に延床面積20万m²の「まち」が誕生。全館商業施設となった三代目の新駅ビル「JR博多シティ」だ。鉄道を抱える難工事に挑むのは旧駅舎も手がけた清水建設。地域が連携する防災対策のステージとなる。

地域に愛され、誇りとなる「まち」

一昨年三月、福岡・九州の玄関ともいえる博多駅が、歴史的な大変貌を遂げた。新駅ビル「JR博多シティ」の開業である。地下三階、地上一〇階。約二〇万平方メートルの延べ床面積に約二三〇の百貨店や専門店、ホール、シネコンが集積するまさに巨大な「まち」。着工は平成十八年、五年の歳月をかけて日本最大規模の駅ビルが誕生した。

旧博多駅は昭和三十八年の開業。老朽化が著しく、また山陽新幹線、地下鉄線の段階的な開業により一日の利用者は当初の七万人から三五万人に増加したため、滞留空間の充実や動線の強化が望まれてきていた。周辺街区は旧駅ビルにより東西に分断され、駅前の混雑も日常的なものとなっていた。

プロジェクトを牽引した九州旅客鉄道㈱の今林泰担当部長は「開業から約半世紀を経た旧駅ビルの改修事業は、国鉄がJRとして再スタートを切った二五年前からの懸案でした。九州新幹線の全通を機に、当社のフラッグシップステーションとして生まれ変わるべく、多くのエネルギーを注いできました」と胸を張る。

南側三階に新設された改札内にはカフェや休憩用のテーブルが設置された。在来線ホームにも直結。新駅ビルの随所に動線と滞留スペースの工夫が見られる。

写真左側（北側）が旧駅ビルの敷地。新駅ビルは南側と線路上空部を増設したL字型の構造となった。（提供：九州旅客鉄道㈱）

P project manager

防災機能、公共機能の高度化に貢献する「まち」を目指す

九州旅客鉄道株式会社
事業開発本部 開発部 担当部長
今林 泰

JR博多シティのコンセプトは「人々の記憶に残る、オンリーワンの駅」。新しい「まち」の創造です。

この基本構想を実現するため、旧駅ビルが抱えていた問題点を改善することが大きなテーマとなりました。旧駅ビルはとにかく「ごちゃごちゃ」していた、というのがお客様の印象ではないでしょうか。公共機能の高度化に貢献することも駅ビルの使命です。利用者の急増という背景もありますが、混雑に未対応であった反省を踏まえ、動線の確保と回遊性の向上を大きな設計テーマに掲げました。こうした課題の解決が、災害時の避難ルートの確保、迅速な誘導といった緊急時の対応力に直結することは言うまでもありません。今後は周辺の企業、施設、市民と協力し、防災におけるソフトウェアのさらなる強化を図ります。今後は「博多まちづくり推進協議会」などとの連携も視野に、心地よい時間、空間を過ごしていただくだけではなく、安心、安全を提供する「まち」を目指していきます。

写真：特記以外は中原一隆

市街地との結節点となる駅前広場は歩行の自由度が非常に高い。ケヤキを植樹し緑豊かな賑わいの空間としても整備された。

生まれ変わった駅前広場

かつての駅前広場は利用者の増加で手狭となり、歩行者・広場空間が不足、交通機関相互の乗換動線もわかりにくいといった指摘があった。現在の駅前広場にはそうした面影はない。シンボルともいえる大屋根、豊かな植栽。コンセプトである「ゆとりのある賑わいの空間」と呼ぶに相応しい空間に生まれ変わった。計画にあたっては利用者の声を取り入れるため学識経験者、市民、地域代表などが連携する再整備検討会で議論が重ねられた。

中央コンコースから正面のはかた駅前通り、福岡センタービル方面の市街地を目指す歩行者が、ゆったりとした足取りで広場を通り抜けていく。駅ビルの二階に沿って南北に伸びるペデストリアンデッキ（空中回廊）は北側の大博通り、バスターミナル方面へ車道を跨ぎ、安全に歩行者を誘導。広場のアクセントにもなっている大屋根の下は、様々な祭りやイベントが行える賑わい空間として多くの市民に利用されている。

日常の動線は災害時の避難ルート、生命動線でもある。すべての人に「優しく」「便利な」「分かりやすい」施設となり、緊急時に人々が安全に退避できる場所として機能するはずだ。

上／博多口と筑紫口を結ぶ広々としたコンコースは交通結節点としての機能を向上。
下／地下鉄、地下街に備えられたサインもJR博多シティと共通化され、視認性が強化された。

3階部には緊急時用の避難通路が設けられた。（提供：清水建設㈱）

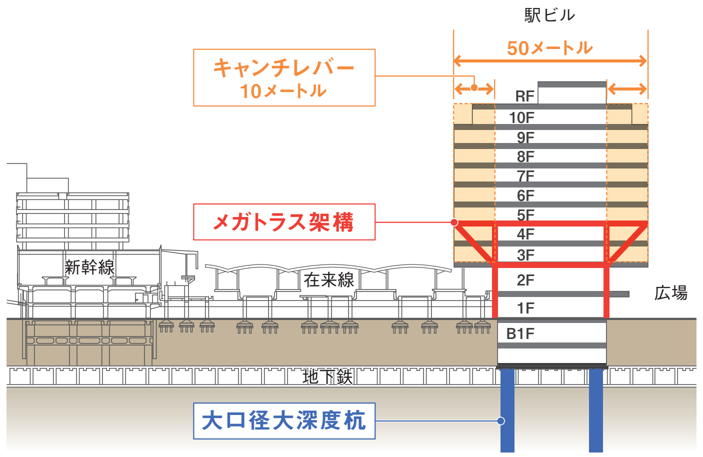
キャンチレバーで上空に広がる

JR博多シティは、正面から見ると「和」を連想させる縦格子が目を引く美しい建物だ。

旧駅ビル部分は売場の奥行きを広げるために三階以上を東西に一〇㍍張り出すキャンチレバー構造を採用。この「頭でっかち」の建物は、岩盤下約一八㍍（地下約三七㍍）まで打設された直径約三㍍の大深度杭で支えられ、地震時における安全性も確保している。

「日夜大勢の人々が利用する鉄道と駅施設を守るために二重、三重の安全対策を講じました。最先端の施工技術を導入した西日本有数の建物といえます」と語るのは施工を担った清水建設㈱九州支店の上田雅之副支店長。施工ステップごとに構造解析を行い、施工手順を考慮して安全性を確保していった。

五年間の施工には延べ七五万人の作業員が従事し、「JR博多シティ」という新しいまちが完成した。駅ビル、広場、周辺施設の回遊性が高まり、賑わいが生まれている。この連携がこれからの防災対策にも活かされていくだろう。



3階から10階部分がJR線路側、駅前広場側へ張り出すキャンチレバー構造とすることによって、延べ面積の拡充を可能とした。（提供：九州旅客鉄道㈱）

軌道の仮受け、移し変えは、十分な施工空間が確保できない状況の中、終電から始発までの限られた時間帯に少しずつ行われた。（提供：清水建設㈱）

E engineer

一度も列車を止めなかった、鉄道を抱えた施工

清水建設株式会社
九州支店 副支店長
上田雅之

旧駅ビルは奥行きがなく回遊性に乏しい施設でした。JR博多シティでは売場面積を広くとることが課題でしたが、旧駅ビルとその隣地だけでは敷地が狭いうえ、福岡空港に近接するため約60mの航空制限がかかり、大幅なボリューム増ができません。このため、線路の上下にも駅ビルを拡張。線路を仮杭に渡した工事桁で仮受けし、列車を通常運行させながら、上空部、地下部を同時に施工する難工事となりました。この仮軌道の整備は夜間の限られた時間で行いましたが、工事の遅延などで列車を止めたことは一度もありません。また駅の利用者がとても多いので、工事従事者全員にお客様の安全を最優先するよう指導を徹底。JR西日本様とも密に連携を図り、最も安全で効率的な工法を常に追求しました。

結果、旧駅ビルの6倍もの規模となるJR博多シティが無事に完成。人生で一度経験できれば幸運といえるビッグプロジェクトであり、今後もこの「まち」の発展を見守りたいと思います。