

2011年9月6日
東日本旅客鉄道株式会社

千葉駅 駅舎・駅ビル建替え 本体工事の着手について

これまで千葉駅 駅舎・駅ビル本館(ペリエ1)の建替えに向けて、詳細設計および支障物撤去などの関連工事を進めてまいりましたが、いよいよ建物本体の工事に着手いたします。

完成後は、駅施設の移設・再配置や、駅と一体となった駅ビル・エキナカの展開により、分かりやすく開放感のある、千葉の玄関口としてふさわしいターミナル駅に生まれ変わります。

工事中の通路の移設、店舗の閉鎖などで、引き続きご迷惑をおかけしますが、ご理解とご協力をお願いいたします。

1. 計画概要

駅

コンコースを線路上空の3階に移設し、駅を橋上化することで、安全性、快適性、回遊性を高めつつ、千葉の新しい顔を創出します。

【安全・安心な駅】

駅・駅ビルの建替えにより、耐震性能が向上すると共に、高架橋の柱の耐震補強を合わせて行い、安全・安心な駅を実現します。

【快適でわかりやすい駅】

通路が広く天井の高い開放的な駅となり、さらに東口と西口が同一階で繋がることで、コンコース内での見通しが改善され、乗降・乗換ともにご利用いただきやすく、わかりやすい駅に生まれ変わります。

【街と一体となった便利な駅】

駅周辺の魅力あるまちづくりやネットワークの形成に向けて、千葉市と連携し、駅の北部(弁天地区)と接続して南北方向の通路機能を3階でも整備し、またモノレールと接続することでより便利な交通結節点とします。

駅ビル・エキナカ

千葉の魅力を発信し、地域の皆さまに日々の暮らしの中でご利用いただける、また多くの方に楽しんでいただける、魅力的な商業施設とします。

【千葉の魅力を感じる駅】

自然の豊かな恵みやスポーツが盛んな土地柄など、千葉ならではの魅力を広めるため、地産食材の産直販売や様々な情報発信に取り組めます。

【地域の方が集う駅】

地域の皆さまに、日々の生活の中で憩いや集いの場としてご利用いただけるよう、屋上庭園を整備します。また、文化交流にご活用いただけるホールを設置するとともに、ライフサポート機能として子育て支援施設(保育園等)や医療施設等を設置します。

【魅力的で楽しい駅】

高感度からデイリーまで多彩なニーズに対応できる品揃えで、これまでご利用いただいていたお客さまに加え、都心や郊外型の商業施設等で買物していた方や千葉を訪れる皆さまにもご満足いただけるよう、魅力ある駅ビル・エキナカを目指します。

環境への配慮

駅・駅ビル・エキナカ全体へのLED照明導入による節電や、太陽光パネルによる自然エネルギーの活用など、地球環境に配慮した施設とします。

2. 技術開発成果の導入

千葉駅駅舎・駅ビル建替え工事では、線路上空に大規模な建物を建設することから、以下のような理由で工事期間が長くなることが想定されました。

- 基礎杭の直径が大きく、施工可能な機械がない（人力施工となる）。
- 線路に近い場所や、限られた空間（ホーム等）では、深夜帯のみに施工せざるを得ない。

これらの課題を解決するため、以下の新技术を施工会社等と共同で開発しました。

- 「孔壁防護併用場所打ち杭工法（仮称）」
- 「超低空頭場所打ち杭工法（仮称）」

本工事では、これらの工法を導入し、安全を確保しつつ、工期の短縮を図ります。

3. 施設概要等

所在地	千葉市中央区新千葉一丁目
延床面積	約 70,000 m ²
階数	地上 7 階、地下 1 階
主要用途	駅施設・コンコース(約 16,000 m ²) エキナカ(約 8,000 m ²) 駅ビル(約 46,000 m ²)

(参考)旧駅舎・駅ビル(ペリエ1)
約 27,000 m ²
地上 6 階、地下 1 階
駅施設・コンコース(約 10,000 m ²) 構内店舗(約 2,000 m ²) 駅ビル(約 15,000 m ²)



全体鳥瞰図(イメージ)

メインエントランス(イメージ)

イメージは計画中的のものであり、変更となる場合があります。

【事業者】 東日本旅客鉄道株式会社
株式会社千葉ステーションビル（商業施設運営）

【スケジュール（予定）】

2011年10月 本体工事着手（2010年1月 関連工事着手済）
2016年夏頃 新駅舎開業、エキナカ開業（一部工事中）
2017年春頃 エキナカ全面開業、駅ビル開業（一部工事中）
2018年春まで 駅ビル全面開業

現時点での計画であり、今後の状況により変更となる場合があります。

千葉駅・駅ビルの諸元

【所在地】 千葉市中央区新千葉一丁目

【乗降人員】 約21万人 (2010年度)

【歴史】

- ・1894年(明治27年) 千葉駅開業
- ・1963年(昭和38年) 現位置に駅舎を移転
駅ビル開業
- ・2011年(平成23年)1月 駅ビル本館(ペリエ1)閉店

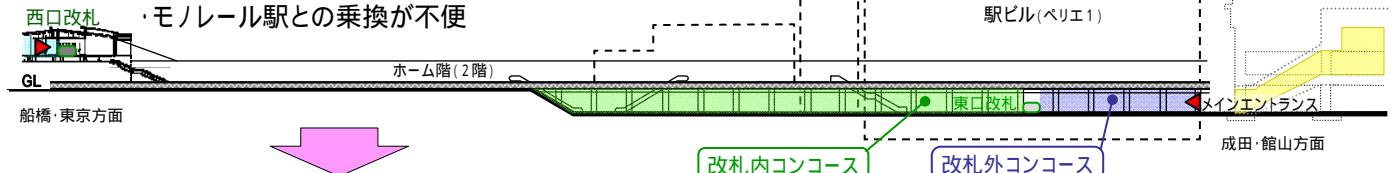
計画位置図



駅・駅ビル 断面図比較

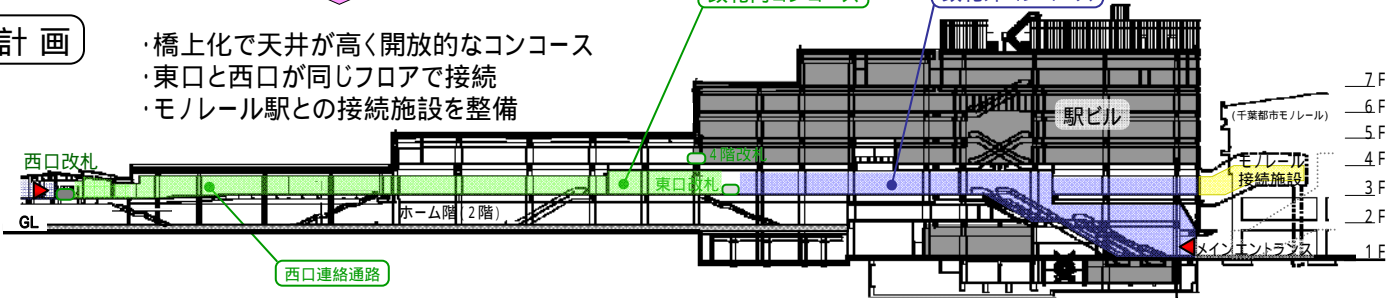
従前

- ・高架下で天井が低く狭いコンコース
- ・東口と西口が別フロアでわかりにくい
- ・モノレール駅との乗換が不便

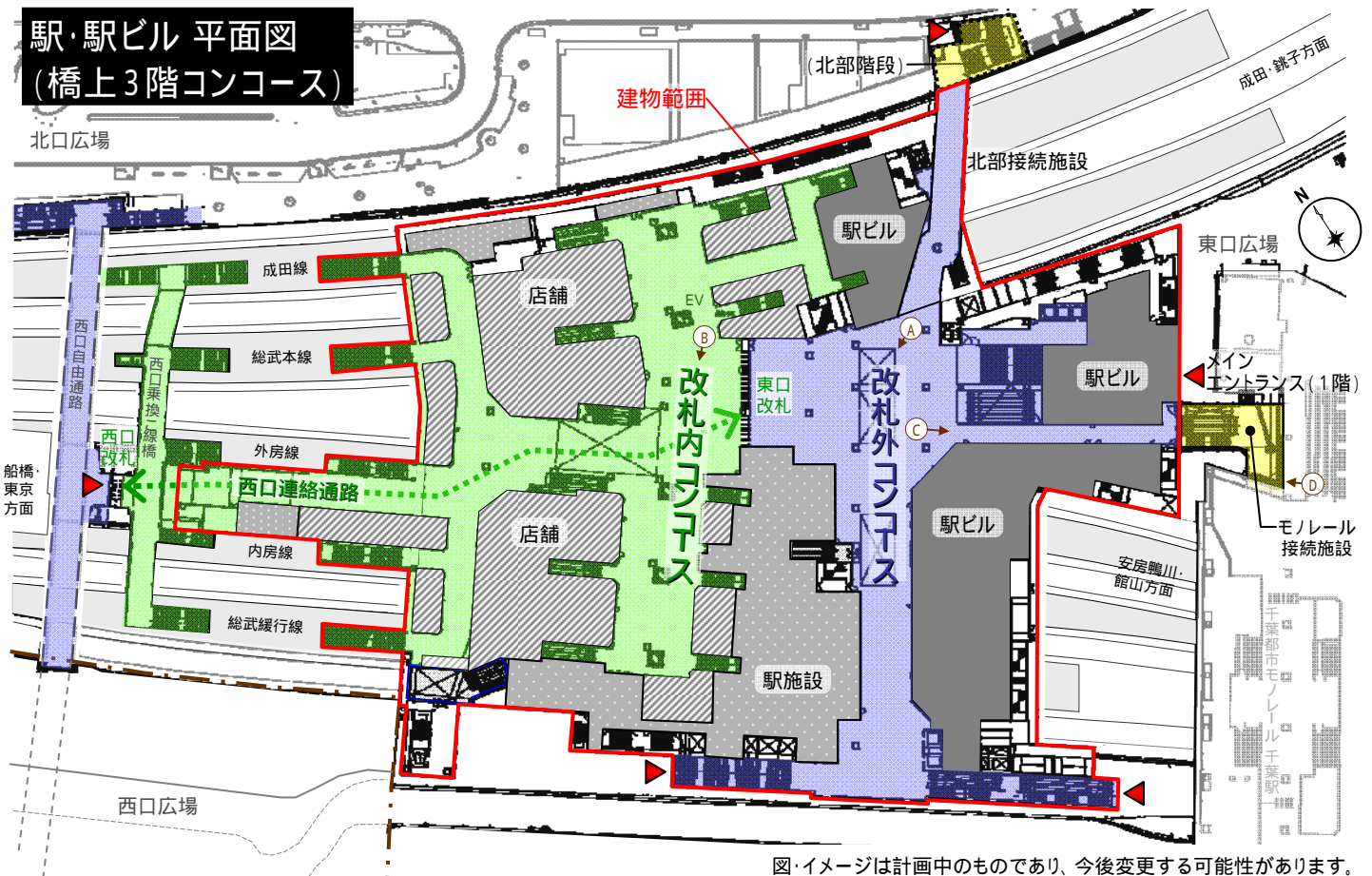


計画

- ・橋上化で天井が高く開放的なコンコース
- ・東口と西口が同じフロアで接続
- ・モノレール駅との接続施設を整備



駅・駅ビル 平面図
(橋上3階コンコース)



図・イメージは計画中のものであり、今後変更する可能性があります。

駅改良前後のイメージ

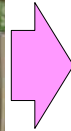
イメージは計画中的のものであり、今後変更する可能性があります。

【快適でわかりやすい駅】

従前 高架下で天井が低く柱が林立したコンコース



計画 橋上化で天井が高く開放的なコンコース

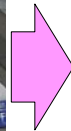


【街と一体となった便利な駅】

従前 1階からモノレール駅(3階)へアクセス



計画 3階からモノレール駅(3階)に直結



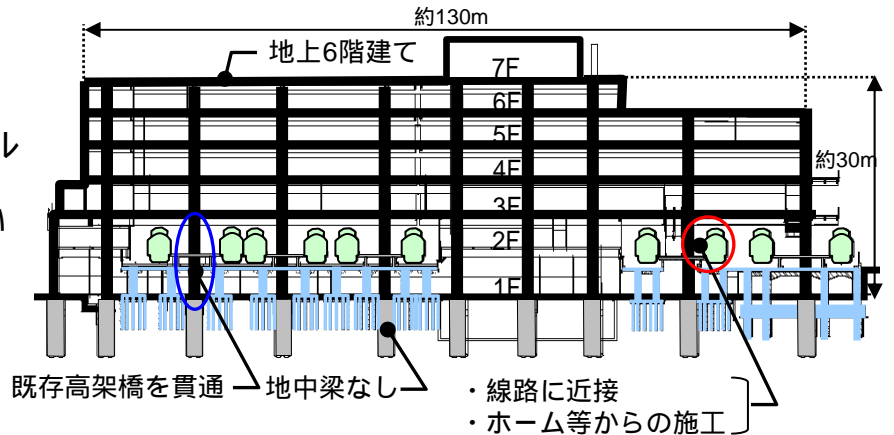
背景

一般的に { 建物の高さが高い(階数が多い) → 太い杭が必要 (但し、地中梁を設ければ縮小できる)
 ・柱が少なく開放的な建物

千葉駅は…

線路直上で6層、高さ約30m
 柱が少なく開放的な空間をとったビル
 コスト・工期の観点から地中梁なし
 柱が既存高架橋を貫通し、脚が長い

太い径の杭 (3.0m) が必要



- A) 大きな直径(3.0m)の杭
- B) 限られた空間(ホーム等)での施工
- C) 線路に近い場所での施工

機械が未開発のため、人力での施工
 安全確保のため、夜間施工

工事期間が長くなる

導入した新開発技術

《開発目標》

C) 線路に近い場所で 昼夜施工を可能とする

A) 大口径の杭の施工を 機械化

B) 施工に必要な空間を縮減

《開発した工法》

【孔壁防護併用場所打ち杭工法(仮称)】
 特許出願中(JR東日本、鉄建建設)
 周りの土が崩れないための防護鋼板を同時に施工が可能

防護鋼板を掘削と同時に 大口径の杭の機械施工が可能
 に建込むことが可能 (杭径 3.0m)

↓
 昼夜施工が可能

【超低空頭場所打ち杭工法(仮称)】
 特許出願中(JR東日本、鉄建建設、東亜利根ボーリング)
 機械が小型・軽量のため狭い場所でも施工が可能

高さ1.8mと 小型・軽量

狭い場所で 施工が可能

大口径の杭の機械施工が可能 (杭径 3.0m)

補助工法と組み合わせで 24時間の施工が可能

機械の小型・軽量化に伴い、 準備工事の削減が可能

《導入効果》

効率的な機械施工と昼夜での施工が可能

工事期間の短縮を図る