



- ホーム低下に向けホーム面を仮設化
- 連動式ジャッキを使用したホーム低下（ホーム下の状況）
- ベルトコンベアを使ったパラスト運搬
- 直線区間に移設した施工後のホーム（列車とホームの隙間解消）

JR飯田橋駅ホーム移設事業 概要

- 所在地 東京都千代田区飯田橋4-10
- 施設管理者 東日本旅客鉄道㈱
- 設計者 JR東日本コンサルタンツ㈱
- 施工者 鉄建建設・前田建設工業共同企業体、東鉄工業㈱
- 関係者 大信工業㈱、保線機器整備㈱、㈱オムテック、建研工業㈱、第一カッター興業㈱、㈱タカタ、テッケン興産㈱、ビッグ測量設計㈱、向井建設㈱、㈱アント、オックスジャッキ㈱
- 着工日 2016年12月22日
- 竣工日 2022年5月31日



詳細や他の写真などは
左記の二次元コードから
Webページにアクセスしてご覧ください。

に比べて一日当たり三倍以上の延長の施工を可能にした。
本工事は、作業時間の厳しい制約があるなか、ホームの移設及び軌道・ホームの大規模な低下工事を高精度に遂行し、乗客の安全確保を実現し、この点が、日建連表彰土木賞に値するものと認められた。

東京都心にあり、一日に約一八万人が利用するJR飯田橋駅のホームを約二〇〇メートル西に移設し、併せて軌道とホームを最大五〇センチ以上低下させるといふ、前例のない鉄道工事である。移設前の旧ホームはR約三〇〇メートルの急曲線部に位置しており、ホームと列車の隙間が最大三センチ、段差が同二〇センチあった。年間十数件の転落事故が発生していたが、ホームを緩やかな曲線部に移設したことで、隙間は一五センチ、段差は五センチに縮小。安全性が大幅に向上した。

高さ（縦断勾配）については、施工区域内にある二カ所の既設構造物が、軌道高さを変えるに当たっての条件となった。その結果、ホームの位置を新宿方向に約二〇〇メートル以上うえて、軌道の勾配を大幅に緩和することが求められ、軌道を最大五三センチ、ホームを最大五一センチ、それぞれ低下させる必要が生じた。一日の作業時間は深夜の三時間ほどしか確保できないため、細かい作業を日々積み重ねた。軌道低下の事前準備（パラスト厚増化など）に一年三カ月、ホーム低下の事前準備（盛り土式ホームの桁式化など）に二年を要した。軌道とホームの低下工事は、一日の施工で八センチずつ、軌道とホームを順々に低下させた。低下作業は軌道で六一回、ホームで三八回に分けて行い、全体の工期は約五年半に及んだ。高精度の施工を短時間で行うためにCIMの活用、機械化施工を全面導入し、従来工法

受賞理由

JR飯田橋駅ホーム移設事業

日建連表彰2023



第4回土木賞

土木賞

土木賞は、募集の前年末までに概ね竣工した土木分野のプロジェクト・構造物を対象に、事業企画、計画・設計、施工、及び維持管理などに関する総合評価により選考を行います。選考に当たり、特に、施工プロセスの視点（施工プロセスの改善、良質な社会資本の効率的創出、土木技術の発展・伝承など）を重視しています。

《日建連表彰2023 第4回土木賞受賞プロジェクト・構造物》 赤谷3号砂防堰堤工事/天ヶ瀬ダム再開発トンネル減勢池部建設工事（1期～3期）/五十里ダム施設改良工事・五十里ダム取水放流設備新設工事/環2地下トンネル（仮称）及び築地換気所（仮称）ほか築造工事（27—環2築地工区）/北大阪急行線の延伸事業のうち土木工事/ JR飯田橋駅ホーム移設事業/多摩川スカイブリッジ/中央自動車道上田川橋の床版取替え/北陸新幹線 福井開発高架橋建設プロジェクト/陸前高田市震災復興事業の工事施工等に関する一体的業務/【特別賞】廣野ゴルフ倶楽部コース改修工事/【特別賞】芽登第二発電所 導水路改修プロジェクト