



1. 移設管の発進側 2. 既存階段の撤去の様子 3. 踏面プレート設置の様子

### 新宿駅東西自由通路新設他 概要

- 所在地 東京都新宿区新宿3丁目(JR新宿駅構内)
- 施設管理者 東日本旅客鉄道(株)
- 設計者 JR東日本コンサルタンツ(株)
- 施工者 大成建設(株)
- 関係者 高橋建設(株)、日特建設(株)
- 着工日 2012年9月26日
- 竣工日 2022年5月20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。

# 新宿駅東西自由通路新設他

## 受賞理由

本工事は、新宿駅の利用者や地元の長年の願いである、分断されていた東西のまちをつなぐ、駅改札内のコンコースを拡幅改良し、自由通路として提供する工事である。新宿駅は、JR線と民鉄五路線の鉄道が乗り入れ、一日当たり約三〇〇万人が利用する世界最大のターミナル駅であるが、駅東側は繁華街、西側は都庁をはじめとしたオフィス街が広がり、その中央には路線数が多く面積が広い駅・鉄道施設が存在し分断されていた。

工事可能な場所は狭隘な駅構内のみであり、また、周囲を大規模商業施設に囲まれる立地条件、更に、最短三時間である短い作業時間などにより、東西の自由通路化が進まず、南北に約三〇〇m離れた通路を迂回することを強いられていた。旅

客動線を切り回すスペースがないなかで駅機能を損なうことなく工事を進めるべく、高架橋への階段の新設は既設階段を撤去することなくその直上に仮階段を継ぎ足しながら仮階段を構築し、同じ旅客動線を確保しつつ工事を進めた。

周辺を商業施設に囲まれているため、駅の中央にある工事場所近傍から東口広場までの七路線の地下一一層に直径二・四m、延長約一四五mの工用トンネルを設けることで、資機材搬出入ルートを保った。自由通路の設置位置にあった路盤盛土を撤去するための軌道やホームの高架化では、短い作業時間への対応が課題であり、軌道を受ける工事桁の設置を複数の桁架設から一括架設に変更した。作業時間遅延リスクを解消するため、軌道、電気、土木の異なる分野の作業間の調整、重機などの効率的稼働を計画し、分単位の工夫により日々の

作業時間を短縮し、工事を完成させた。

本工事は、幾多の制約条件を乗り越え、利用者や地元の長年の願いであった東西を接続する利便性の高い自由通路を実現するものであり、同時に改札内コンコースと山手線や中央線のホームとのバリアフリー化を、幾多の創意工夫により成し遂げたものであり、日建連表彰土木賞に値するものと認められた。

日建連表彰2024



第5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2024 第5回土木賞受賞プロジェクト・構造物》 秋田新幹線内川橋りょう改築工事/JR横須賀線武蔵小杉駅2面2線化他/首都高速道路 高速大師橋更新事業/新田下川放水路工事/新宿駅東西自由通路新設他/清内路水力発電所 新設工事の内土木・建築本工事/玉来ダム本体建設工事/東海道線支線南2地区路盤新設他工事/阪神高速3号神戸線床版更新工事/三ツ子島埠頭 第三栈橋新設工事/【特別賞】蔵玉隧道・拡幅工事(県単道路改良(幹線)工事)/【特別賞】白川発電所 熊本地震の震災復旧工事