

## 横浜駅における横須賀線ホーム拡幅に伴う施工計画について

J R 東日本 正会員 杉森 秀司  
J R 東日本 正会員 庄司 靖章

### 1. はじめに

JR 横浜駅は、東海道線、横須賀線、京浜東北・根岸線が乗り入れており、1日あたりの乗降人員は約78万人(2006年度、JR 東日本内第4位)を数える。そのほか東急東横線・みなとみらい線、京急線、相鉄線、横浜市営地下鉄線も乗り入れ、首都圏でも特に重要な交通拠点となっている。

### 2. 横須賀線ホームの現状

現在の横浜駅横須賀線ホームは、横須賀線および湘南新宿ライン等の列車が乗り入れる島式ホームとなっており、下記のような課題を抱えている。

横須賀線および湘南新宿ラインそれぞれの利用客が列をなし、ラッシュ時を中心に常にホーム上が混雑する。

相鉄線、市営地下鉄線からの乗り換えの影響もあり、大船方の混雑が顕著である。

他路線ホームにくらべて東京方に著しく寄っており、乗り換えの利便性に劣る。

これらを踏まえ、みなとみらい線開業に伴って撤去された東急東横線の旧高架橋跡地を活用し、横須賀線ホーム拡幅等により混雑緩和を図ることとした。

### 3. 施設計画

#### (1) 配線計画

横須賀線新上り線の線形については、東急東横線旧高架橋跡地内に収めるという制約に加え、以下の

ような条件を考慮して計画を行った(図-1)。

東京方ホーム端部で新田間川を越すスルーガード(内海川橋りょう)の移設を伴わないこと。  
横須賀線ホームや上り線付近に設置する将来計画の柱に支障しないこと。

大船方で上り線と近接するビルに対して、十分な施工基面幅を確保すること。

見通しや安全上の観点から、曲線半径を極力大きくし、曲線間にも直線部を確保すること。

以上の条件より、ホームの最大幅員は現状の7.8mから15.3mへ拡幅、最小曲線半径は600mとし、曲線間の直線を20m以上確保する計画とした。

#### (2) ホーム延伸

横須賀線ホームは、他路線ホームに対して大きく東京方に寄っており、上り列車と下り列車の停止位置も互いに30mほどずれている。そこで、単純にホームを拡幅するのみの「単純拡幅案」と、さらに延伸も併せて行う「拡幅延伸案」との2つについて以下のように比較検討を行った(図-2)。

拡幅延伸案の方が、大船方の南部自由通路利用や他ホームとの乗り換えの利便性に優れている。単純拡幅案では、先述の内海川橋りょうにおける制約により、東京方でほとんど拡幅できない。拡幅延伸案では、上下線それぞれの列車停止位置が揃う。

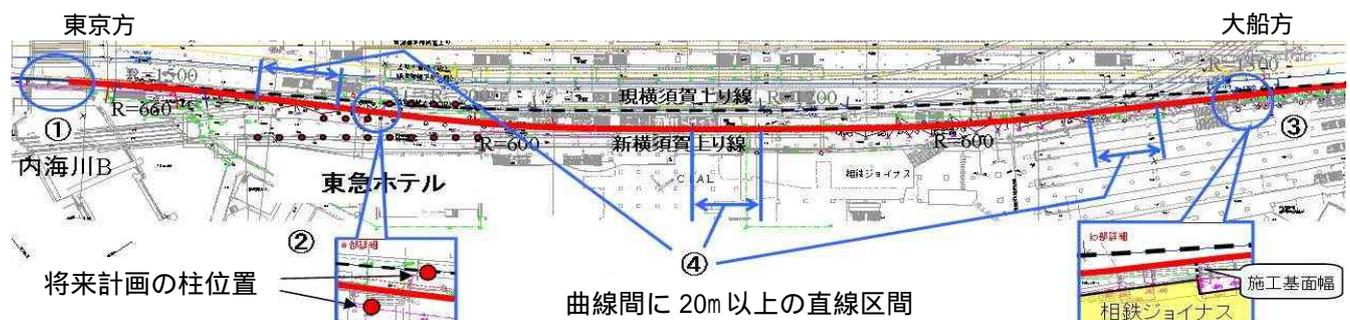


図-1 新上り線の線形制約条件

キーワード ホーム拡幅、混雑緩和、線路切換、線路閉鎖、流動調査

連絡先 〒221-0044 横浜市神奈川区東神奈川一丁目 東日本旅客鉄道(株)東京工事事務所 神奈川工事区

T E L 045-441-6300 E-mail : s-sugimori@jreast.co.jp

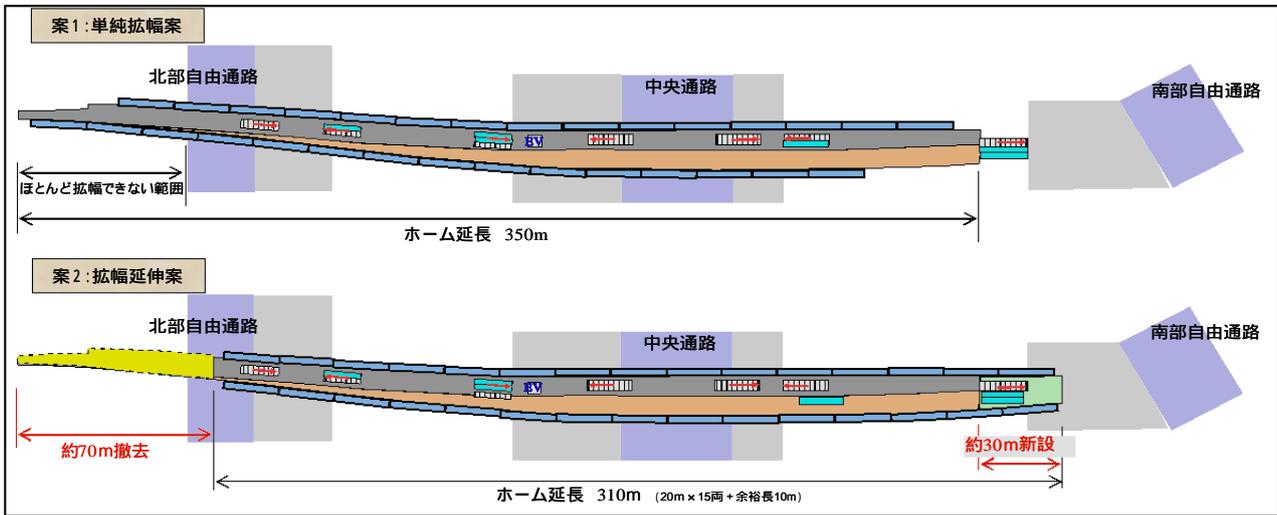


図-2 単純拡幅案と拡幅延伸案

以上より、拡幅延伸案を採用することとし、ホームの東京方端部 70m を撤去、大船方に 30m 延伸する計画とした。

(3) 階段・エスカレータ整備

将来的に湘南新宿ラインの増発、利用者の増加があった場合にも対応できるよう、階段を1箇所新設する。また、バリアフリー施設として計3基のエスカレータを整備する。

4. 工事内容

(1) 高架橋拡幅

横須賀線ホームは、東急東横線・みなとみらい線横浜駅のほぼ直上に位置し、大部分が高架橋構造となっており、ホーム拡幅および新上り線敷設のため、高架橋の拡幅を行う。これまで継続して行ってきた旧東急東横線高架橋撤去はほぼ完了しており、順次、駅部躯体の構築を行っている。

(2) ホーム拡幅

現在のホームに隣接させる形で、桁式構造により拡幅部の新ホームを構築する。拡幅のステップは以下のように計画している(図-3)。

事前作業

上り線線路をはさんで現在のホームの反対側に、新ホームおよび新上り線軌道を構築する。あわせて、既設ホーム上屋の改良も行う。

切替作業

既存の上り線から新上り線への線路切替作業を行う。また、旧上り線を跨ぐ形で、既設ホームと新ホームとの間に仮ホームを構築し、通路を確保する。仮ホーム位置は、事前の流動調査に基づき決定する。

事後作業

仮ホーム部分を順次 PC 版にて本設化する。また、階段・エスカレータの新設および下り線側のホーム延伸部施工を行い、完成後、下り線の停車位置を大船方へ移動させる。

撤去作業

最後に、旧ホームの東京方端部を撤去する。なお、これら一連の作業は線路閉鎖手続等を伴う。

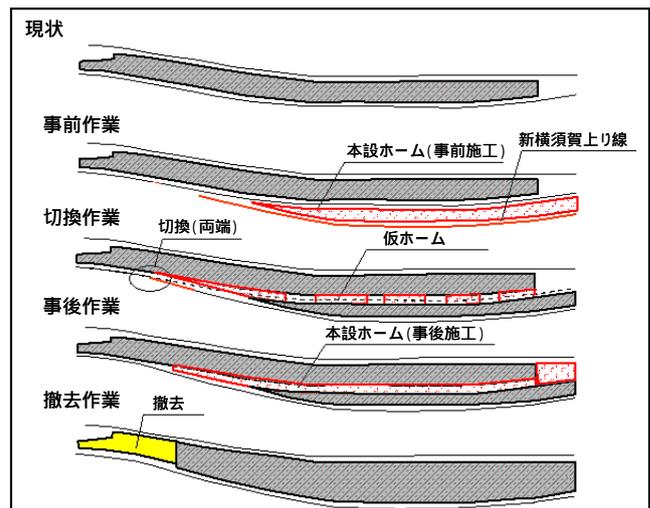


図-3 ホーム拡幅ステップ図

5. おわりに

東急東横線・みなとみらい線の横浜地下駅新設およびそれに関連する横浜駅改良プロジェクト全体としては、これまで10年以上の歳月をかけて工事を行っており、利用される方々には多大なご迷惑をおかけしている。今後は横須賀線ホーム拡幅のほか、より便利で使いやすい横浜駅とするため、中央東西自由通路の改良や、バリアフリー施設の新設等の施工を継続して進める予定である。