

### 武蔵野線吉川美南駅上り線切換工事に伴う作業時間短縮

JR 東日本	正会員	○金子 恵介
JR 東日本		石田 芳行
JR 東日本		鈴木 誠通
JR 東日本	正会員	藤岡 太造

#### 1. はじめに

武蔵野線吉川・新三郷間の旧武蔵野操車場跡地付近においては、大規模な土地区画整理事業が計画されており、今後、居住者の増加や商業機能の集積による鉄道利用者の増加が見込まれている。これを踏まえ、吉川市から当社に新駅設置の要望がなされた。一方、武蔵野線は首都圏輸送の重要な役割を担う線区であるものの、同線は線路延長に対して折返し可能な設備が少なく輸送障害時の早期運転再開が課題の路線となっている。そこで、新駅設置に併せ、折返し設備を設けるために2面3線化することとした。平成21年6月に吉川市と施行協定を締結し、現在、ホームおよび駅舎新設に関わる工事を進めているところであり、平成22年10月23日(土)～24日(日)にかけて上り線線路切換工事を実施した。本報告では、その切換工事に伴い実施した作業時間短縮の取組みについて述べる。

#### 2. 上り線線路切換工事概要

本切換工事は現上り線から新上り線への切換であり、工事施工区間の始・終端部付近で現上り線を破線し、軌きょうをそれぞれ最大2.3m横移動して事前敷設した計画線軌道(新上り線)と接続することにより、新上り線として使用開始する計画である(図-2)。作業内容は、線路移動102m(起点方)・103m(終点方)、架線調整258m(起点方)・252m(終点方)、新上り線に新設した軌道回路、信号機、地上子等の調整・試験を行う

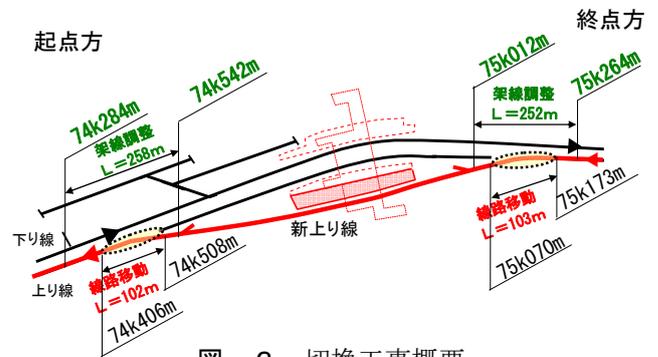


図-2 切換工事概要

ものである。系統間渡しについては、線路移動・継目構成・レールボンド取付後に、軌道信号渡し、軌道小通り整正・信号試験後に、軌道・信号電車線渡しを行い、試運転列車確認等を経て営業運転開始となる。

#### 3. 作業時間短縮の検討

##### (1) 作業時間短縮の必要性

切換工程を検討した結果、上り線については拡大間合いが必要となった。また、下り線については越谷貨物ターミナルへの影響を最小にするため所定間合いとすることが制約条件となった。拡大間合いに伴うバス代行輸送について、当該線区は前述したように折返し設備が少ないために運休が長期間となり、新松戸～南越谷間(6駅間、各駅に停車)で実施することとしたが、鉄道に併走する道路がないため、列車所要時間16分のところ約60分要することが分かった。したがって、施工計画において切換全体の時間短縮が求められ、以下に述べる作業時間短縮の検討を踏まえJR貨物を含む関



図-1 新駅設備概要

キーワード 新駅設置, 折返し設備, 時間短縮, 重機搬入路

連絡先 〒181-8512 東京都渋谷区代々木二丁目2番6号 JR新宿ビル

JR 東日本 東京工事事務所 東北・常磐 TEL03-3379-4301 E-mail: ke-kaneko@jreast.co.jp

