

線路上空におけるJR飯田橋駅の旧駅舎撤去工事の施工報告について

東日本旅客鉄道株式会社 東京工事事務所 正会員 ○飯塚 直人
東日本旅客鉄道株式会社 東京工事事務所 正会員 伊東 寛

1. はじめに

JR 飯田橋駅は、東京都千代田区北西部に位置する乗降人員が約 9.4 万人/日の中央線の駅（緩行線の 1 面 2 線、急行線の通過）である。また、東京メトロ東西線・有楽町線・南北線、都営地下鉄大江戸線との乗換駅でもあり、都心部有数の交通の結節点である。

飯田橋駅のホームは約半径 $R=300\text{m}$ の急曲線部に位置するため、軌道のカントの影響により列車が傾いたまま停車をする。そのため、列車とホームの間の離隔・段差が大きく、この安全対策としてホームを新宿方の直線区間へ移設することにより列車とホームの間の離隔・段差を解消する工事を行っている（図-1）。

また近年、駅西口周辺では再開発が進められており、利用者が増加していることから、今回のホーム移設に併せて旧西口駅舎とスロープを撤去するとともに新たに人工地盤の構築と駅舎の新設を行う。本稿では、線路上空における旧西口駅舎の人工地盤の撤去について施工報告を記す。

2. 施工方法

まず作業条件について、仮設構台上の 90t クローレンが線路上空を旋回することや軌陸の高所作業車を使用し架線に近接した箇所で作業することから全て線閉・停電作業とした。本工事における線路閉鎖間

合いは 0 : 59 ~ 4 : 32、停電間合いは 1 : 30 ~ 4 : 00 である。

施工ステップとしては以下の通りとなる。①床板上全面のスラブ表面保護コンクリートの研り作業、②コアドリルにてワイヤーソーの通し孔や吊り治具を通すための孔の削孔、③床板、スラブのワイヤーソー等による切断、及びクレーンによる撤去④梁、柱も同様にコア削孔及び切断、撤去を行う。

仮設構台上の 90t クローレンから届かない範囲や人工地盤上での作業の補助的な役割を担うために人工地盤上に覆工板を設置し、13t ラフタークレーンを配置する。この 13t ラフタークレーンの逃げ道を作りながら人工地盤の撤去を行うため中央急行下り線側の⑤通りから中央緩行上り線側の①通りに向けて施工する（図-2）。

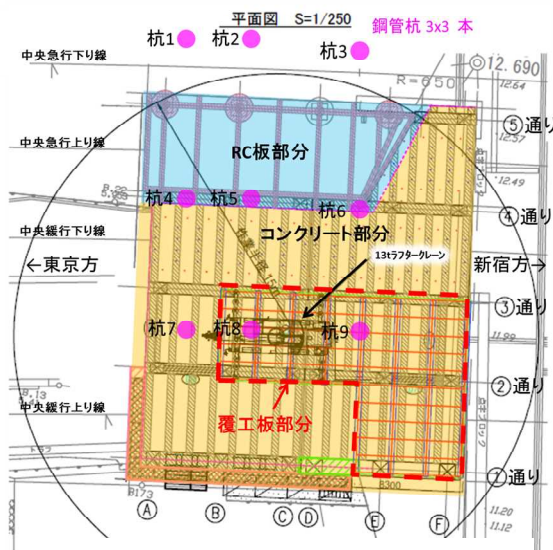


図-2 旧西口駅舎人工地盤平面図

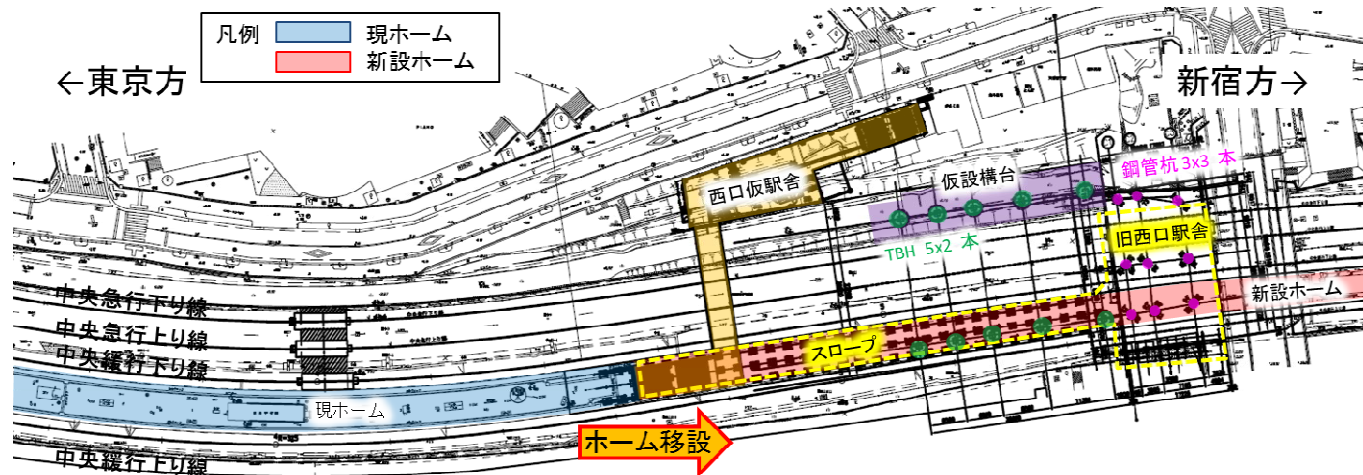


図-1 全体平面図

