

1. はじめに

摂津本山駅は、乗車人員約2万3千人/日で、約6割が定期利用者のJR神戸線の中でも利用者の多い駅である(図-1)。駅は島式ホーム2面4線の地上駅であり、ホームと線路南北両側にある駅舎とは、ホームの神戸方端部から下る階段及び地下通路で連絡する構造となっている。JR神戸線において、唯一バリアフリーが未整備の駅となっていた。



図-1 位置平面図

本工事では、バリアフリー化を目的とした駅橋上化に合わせて、ホームを上り下りとも神戸方に70m延伸する。そのため、既設ホームと延伸ホームの接続部となる階段部については、橋上駅切換当夜でのホーム切換工事が必要となる(図-2)。ホーム切換工事は、限られた時間内での作業であることに加え、階段といった狭隘かつ足場の悪い中での作業となるため、無事施工を完遂するためにも、確実な施工計画の策定が必要不可欠となる。本稿では、ホーム切換工事の施工方法について報告する。

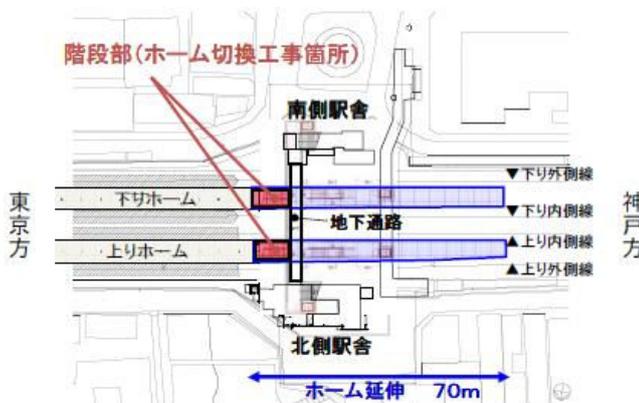
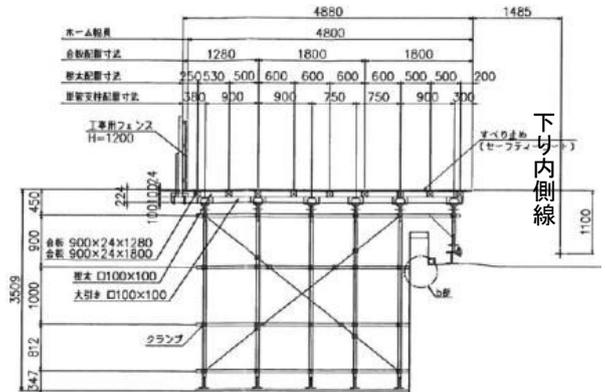
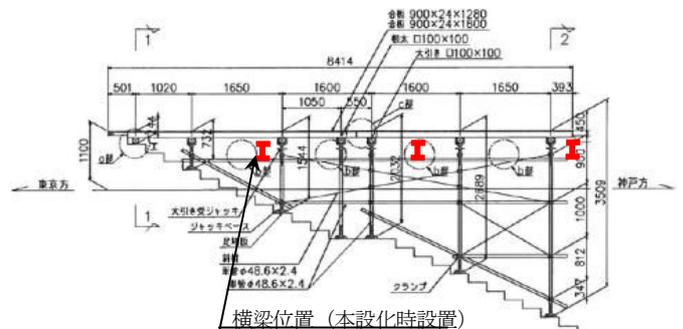


図-2 切換工事箇所

2. 仮設ホーム構造

ホーム接続箇所である階段部については、橋上化に併せて仮設ホームを構築する計画とした。仮設ホームの側面図及び断面図を図-3に示す。単管にて足場を構築し、単管上部にジャッキを取り付け、そこに大引き(木材)を線路直角方向に約1600mmピッチで設置する。単管及び大引きの割付については、本設化作業を考慮し、設置する横梁等を避けられる構造としている。そして、大引きの上には、根太(木材)を線路平行方向に500mmピッチで設置し、厚さ24mmの合板(1800\*900)を2枚重ねて根太の上に設置する。各木材はスクリーボルトにて固定する構造となっている。輸送障害等が発生した場合においても、作業が行えるように、軌陸車等の重機を使用せず、全て人力による施工を前提とし、このような仮設ホーム構造とした。また、外側線側には転落防止としての仮フェンスの設置を行い、乗車位置目標及び点字ブロック等の諸標類については、全て仮シートで設置することとした。



(下りホームを起点方から終点方を望む)

図-3 仮設ホーム 側面図・断面図

