

新横浜駅地下鉄交差部工事(その1)

ドボクの面白さを、古いもの、新しいもの、消えゆくもの、身近なものなどを通じて広くお伝えします。ウェブサイトとの連動企画です！

【絵】モリナガ・ヨウ / 【文】溝淵 利明



東 京西部の三多摩地域に住んでいる者にとって、名古屋や京都・大阪方面への出張や旅行の際、新幹線の横浜駅は距離的に近いのですが、乗り換えが不便だったりします。したがって、多くの人が品川駅や東京駅を使っているように思います。今回の土木まくのうちは、相鉄・東急直通線工事(相鉄・JR直通線の羽沢横浜国大駅―東急東横線の日吉駅間、延長約10kmの鉄道工事)の新横浜駅地下鉄交差部工事を取材してきました。この相鉄・東急直通線が完成すると、新横浜駅へのアクセスが格段に向上するだけでなく、横浜市西部および神奈川県中央部と東京都心部へのアクセスも向上することになります。

相鉄・東急直通線新横浜駅地下鉄交差部工事は、JR新横浜駅の北側の地下に新駅舎を建設する工事で、交差する横浜市営地下鉄の下を直通線が通り、地下鉄を取り囲むようにして駅舎が建設されます。今回取材させてもらった区画は、横浜市営地下鉄とのまさに交差部直下の部分です。地下鉄の駅から直下に小口径の孔を削孔し、地下鉄の下部を地盤改良した後、地下鉄の側面方向から地下鉄の下にいくつか小断面のトンネル(NATM工法で施工)を掘って、杭で地下鉄を仮受けしながら掘削を行い、駅舎を構築していくという難工事です。われわれが取材した時はすでに地下約33mまでの掘削が終了し、4層構造となる鉄筋コンクリート造の躯体の側壁および床版部の構築が行われていました。地上で日常生活が営まれているその足元で、巨大な地下空間が建設されていることに感動しました。

モリナガ・ヨウ 1966年生まれ。現場見学だけは経験値の高い文系イラストレーター。『築地市場 絵でみる魚市場の一日』で第63回産経児童出版文化賞受賞。みぞぶち・としあき 法政大学デザイン工学部教授、専門はコンクリート材料、維持管理(非破壊検査)等、モットーは「コンクリートの一生を考える」。

取材「ごぼれ」話

東京都下に住む者にとって、新幹線の新横浜駅は近くて遠い存在です。今回取材した相鉄・東急直通線が完成すれば、新横浜駅まで何度も乗り換えることなくスムーズに行けるようになり、多くの人にとって新横浜駅へのアクセスが格段に良くなります。

さて、今回の取材場所はこの直通線の新横浜駅の駅舎建設工事のうち横浜市営地下鉄とちよと交差する区間です。工事はかなり進んでいて、掘削がほぼ終了し、躯体の構築が行われていました。取材では、横浜市営地下鉄線の躯体の上にも乗ることができましたし、躯体の下側も見ることができました。躯体下面には表面処理した跡が残っており、当時作業した本人も、まさか約30年もたって自分の仕事が見られるとは思っていませんでした。

地上部には、JR新横浜駅から続く円形の歩道橋があり、その支柱の一部(地下部分)が工事区画内にあつたことから、支柱を仮受けして、支障のある部分を切断してあつたのですが、場所打杭の断面を下からのぞいたのは初めての経験でした。きれいに鉄筋が配置されていて、コンクリートが充填されているのを見てみると、妙にテンションが高くなりました(コンクリートバカなのかもしれません)。(溝淵利明)

