

日建連表彰 2024 第 5 回土木賞

新宿駅東西自由通路新設他

日建連表彰2024



第5回土木賞

一般社団法人日本建設業連合会（日建連）では、2020年に同賞を創設し、社会基盤として国民生活と経済活動を支える土木分野の優れたプロジェクト・構造物を表彰しています。

新宿駅東西自由通路新設他 概要

- | | |
|------------------------------|--------------------------|
| ●所 在 地：東京都新宿区新宿3丁目（JR 新宿駅構内） | ●施 工 者：大成建設株式会社 |
| ●施設管理者：東日本旅客鉄道株式会社 | ●関 係 者：高橋建設株式会社、日特建設株式会社 |
| ●設 計 者：JR 東日本コンサルタンツ株式会社 | ●着 工 日：2012年9月26日 |
| | ●竣 工 日：2022年5月20日 |



《日建連表彰 2024 第 5 回土木賞受賞プロジェクト・構造物》 秋田新幹線斉内川橋りょう改築工事／JR 横須賀線武蔵小杉駅2面2線化他／首都高速道路 高速大師橋更新事業／新日下川放水路工事／**新宿駅東西自由通路新設他**／清内路水力発電所 新設工事の内 土木・建築本工事／玉来ダム本体建設工事／東海道線支線南2地区路盤新設他工事／阪神高速3号神戸線床版更新工事／三ツ子島埠頭 第三栈橋新設工事／【特別賞】蔵玉隧道・拡幅工事〔県単道路改良（幹線）工事〕／【特別賞】白川発電所 熊本地震の震災復旧工事

【土木賞】土木賞は、募集の前年末までに概ね竣工した土木分野のプロジェクト・構造物を対象に、事業企画、計画・設計、施工及び維持管理などに関する総合評価により選考を行います。選考に当たり、特に、施工プロセスの視点（施工プロセスの改善、良質な社会資本の効率的創出、土木技術の発展・伝承など）を重視しています。

▶詳細や他の写真などは
右の二次元コードから
Web ページにアクセス
してください。



受賞理由

本工事は、新宿駅の利用者や地元の長年の願いである、分断されていた東西のまちを繋ぐ、駅改札内のコンコースを拡幅改良し、自由通路として提供する工事である。新宿駅は、JR 線と民鉄 5 路線の鉄道が乗り入れ、1 日当たり約 300 万人が利用する世界最大のターミナル駅であるが、駅東側は繁華街、西側は都庁をはじめとしたオフィス街が広がり、その中央には路線数が多く面積が広い駅・鉄道施設が存在し分断されていた。

工事可能な場所は狭隘な駅構内のみであり、また、周囲を大規模商業施設に囲まれる立地条件、さらに、最短 3 時間である短い作業時間などにより、東西の自由通路化が進まず、南北に約 300 m 離れた通路を迂回することを強いられていた。旅客動線を切り回すスペースがない中で駅機能を損なうことなく工事を進めるべく、高架橋への階段の新設は既設階段を撤去することなくその直上に仮階段を継ぎ足しながら仮階段を構築し、同じ旅客動線を確保しつつ工事を進めた(写真－1、2)。

周辺を商業施設に囲まれているため、駅の中央

にある工事場所近傍から東口広場までの 7 路線の地下 11 m に直径 2.4 m、延長約 145 m の工事用トンネルを設けることで、資機材搬出入ルートを確認した(写真－3)。自由通路の設置位置にあった路盤盛土を撤去するための軌道やホームの高架化では、短い作業時間への対応が課題であり、軌道を受ける工事桁の設置を複数の桁架設から一括架設に変更した。作業時間遅延リスクを解消するため、軌道、電気、土木の異なる分野の作業間の調整、重機などの効率的稼働を計画し、分単位の工夫により日々の作業時間を短縮し、工事を完成させた。

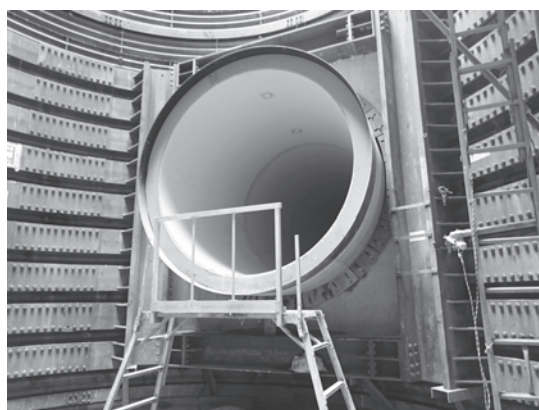
本工事は、幾多の制約条件を乗り越え、利用者や地元の長年の願いであった東西を接続する利便性の高い自由通路を実現するものであり、同時に改札内コンコースと山手線や中央線のホームとのバリアフリー化を、幾多の創意工夫により成し遂げたものであり、日建連表彰土木賞に値するものと認められた。



写真－1 既存階段の撤去の様子



写真－2 仮階段施工状況



写真－3 推進管発進側