

「銀座線『渋谷駅』移設工事現場見学会」を実施

実施日：令和元年9月11日(水)



右／銀座線が走るそばで伊藤所長による詳しい解説に耳を傾ける見学者一同。屋根は、現場の構台で組み立てたM型アーチをスライド工法で施工。年末年始に第3回線路切替が行われる予定で、1月に新ホームの供用開始が始まる。下／屋根上に設けられたスカイデッキ。左は11月1日に開業する「渋谷スクランブルスクエア」で地上47階建ての超高層ビル。



土木技術者には知見を得る機会として、一般の方には土木現場により興味を深めていただくために開催している現場見学会、今回は「100年に一度」といわれる大型再開発で変貌著しい渋谷へ赴き、工事中の銀座線「渋谷駅」を見学した。

◆開業から80年、初の大規模改修

2019年9月11日(水)、当会は「銀座線『渋谷駅』移設工事現場見学会」を実施した。駅を130m移設して明治通り上空に新駅を設け、相対式ホームを1面2線の島式ホームに変更する工事で、設計監修は内藤廣氏。

日本初の地下鉄は1927(昭和2)年に浅草～上野間で開通。数年後には銀座～新橋間、新橋～渋谷間が開通し、現在の銀座線にあたる路線が完成した。

現在の銀座線渋谷駅はJRの真上や百貨店3階にホームを設けた構造のため、東京メトロ単独での工事が難しかったが、渋谷駅周辺の再開発に合わせて工事が実施できることとなり、本工事が開業80年で初の大規模改修となった。当駅は1日の乗降人員22万人(2018年度平均)にもかかわらず、ホームの安全性や乗換えの利便性が課題だった。高架橋橋脚



工事説明や現場案内をしてくださったのは統括所長・現場代理人の伊藤浩氏(所属は東急建設株)

による周辺道路の混雑解消などにも配慮してホームの移設や形状変更等が計画された。列車運休を最小限に抑えながら既存構造物の解体から線路切替、駅舎等の新設工事までを行った。とても難しい現場な上、複数の事業者における土木工事で建築工事が複雑に絡む。線路切替工事では、BIMとCIMを

統合した、東急建設(株)独自技術の「UiM(Urban Information Modeling/Management)」によるアニメーションで工事イメージの共有を図ったといい、その貴重な映像を拝見した。伊藤浩統括所長の案内で、一同は橋脚、線路、スカイデッキ、渋谷ヒカリエへの連絡通路などを見学した。



駅の屋根上部にスカイデッキを整備。完成後、渋谷ヒカリエから渋谷マークシティまでがこのデッキでつながり、歩けるようになる。

◆渋谷のまちづくりに寄与するインフラ施設

銀座線渋谷駅の地下には川が流れる。暗渠だった渋谷川が「渋谷ストリーム」(2018年9月開業)の遊歩道として整備され、その水流は隣接する「渋谷スクランブルスクエア」(2019年11月開業予定)と当駅を横切る。その下には鉄道乗換え用の地下広場、さらにその下には、4,000㎡の雨水貯留槽が建設されている。

渋谷のまちづくりに寄与する重要なインフラ施設の現場を目の当たりにし、参加者の関心がより高まった1日となった。

