伸線トンネル及び何文田駅新設工事

(以下本工

二〇一一年に着工した、「香港地下鉄觀塘延

ことができる。

事)」は、その中の一つである。

プロジェクト概要

香港

Hong Kong

フラ整備計画は、

「一○大プロジェクト」 と呼ば

香港の建設ラッシュは今まさに最盛期を迎え、 れ、二〇〇九年頃から徐々に具現化し始めた。

いたる所で大型揚重機が林立する姿を目にする

の主要インフラ整備事業に携わってきた。

香港行政長官の施政方針にて掲げられたイ

工を機に、

香港に進出して以来五〇年余り香港

当社は、

一九六二年、

ロアシンマンダム

の着

概況

西松建設株式会社 香港支店長

遠藤 智

Satoshi Endo

る。

付随工事として、

避難及び換気立坑、

既設油麻地駅の改造を

る沙田中環線との乗換駅として地下に建設され

含んでいる。

用立坑、連絡通路設置、

香港地下鉄觀塘 延伸線トンネル及び 文田駅新設工事

何文田駅カバーン覆工用セントル

世界で活躍する

土砂)を含むすべての資機材を搬出入しながら らには構築工が追い掛けて行くという、 西両方向への切羽の制御発破掘削を行い、 (ダイナマイトなどで爆砕されて出た岩石や トンネルを施工する。各々の立坑から発破ず

分を除いては、 部で約三三○平方㍍の地下空洞となっている部 ったのち、 層構造となっている。下層両端のトンネル接続 砂部では三五 当社は切梁を使わない開削工法を提案し、 方、 何文田駅は将来線との乗換駅であるこ 地下に七階建の駅舎を構築する。 七一万立方㍍の明かり掘削を行 七五度の法面を吹付けコンクリ 岩盤部では一〇/パごと

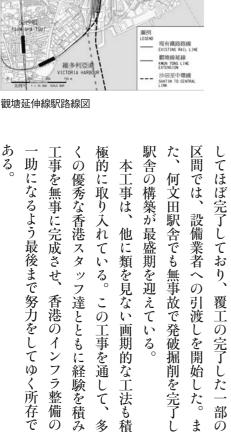
> ながら、 る。 に小段を設けた鉛直壁をロックボルトで支保し 最深部が六五景に及ぶ掘削を行ってい

横で大規模な開削工事を行うことはあまり例が 密を極めた。 の過程及び施工段階での計測管理は慎重かつ綿 ない。計画・設計と政庁からの承認に至るまで 香港においても、 集合住宅や基幹道路のすぐ

アクセスが限られた中での工事である。

非常に

発破工法により掘削しており、 実施している。 一重の鉄カゴや駅舎掘削の全体を覆うワイヤ また、二九万立方景の岩盤のうち、 ッシュを設置するなど万一 の可能性も排 防護工として、 約半分は



多

香港50周年記念行事の模様



駅舎の構築が最盛期を迎えている。 た、何文田駅舎でも無事故で発破掘削を完了し 区間では、設備業者への引渡しを開始した。 現在、トンネルの掘削は地下空洞の半分を残 覆工の完了 した一部の ま

0

工事の特徴

建設工事である。

何文田駅は、

觀塘線延伸と将来計画されてい

油麻地駅の引き込み線ト

ンネルから新駅へと続

トンネル約二世だと、新設される何文田駅の

觀塘線の新駅建設及び延伸工事のうち、

既設の

本工事は、香港九龍地区を東西に走る地下鉄

を利用した二箇所の立坑から、住宅・商業ビル や鉄道営業線の直下を通る土被り一五~三〇片 本工事は市街地での施工であり、 公共遊休地



何文田駅舎構築

41 **片** 建設業界 2014.8