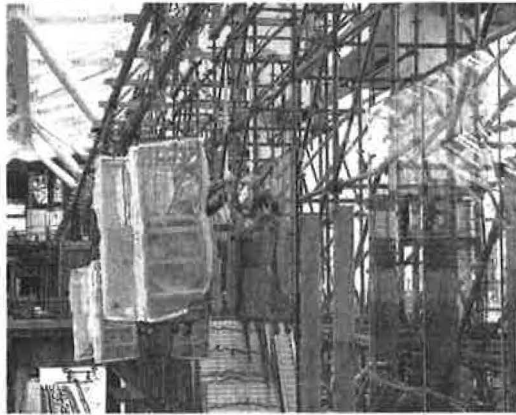


# 日綜ゴンドラ

# 「P-U-P工法」採用

## 山手線新駅の建設工事で

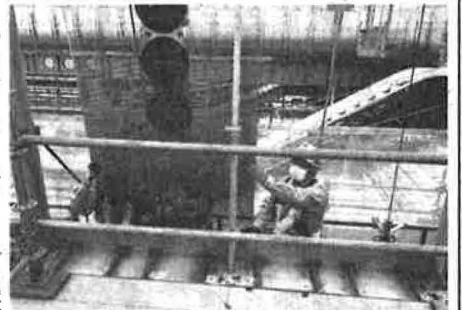
日綜産業グループの  
日綜ゴンドラ（本社）  
東京都中央区、比留間  
純社長（P-U-P）は



機重機揚重機パネルの作業中の様子（撮影協力・JR東日本）

「アップ」工法・パネル揚重機システムがJR山手線新駅「高輪ゲートウェイ駅」の建設工事で採用された。駅内部で1枚当たり幅1・2メートルのガラス手すりの取付工事で採用となった。施工を手がける大林組関係者によると、当初計画比で2割ほどの工期短縮にもつながったという。現場下部で実施していた軌道工事なども阻害せず、工事全体の作業性向上にも寄与した。

同システムはデッキ型ゴンドラと揚重機を併用。ゴンドラと揚重機を運ぶ専用走行レール・無線操作装置も備え、外装材などの揚重から取付、仕上工事までを一貫して対応できる。タワークレーンや重機などを使用しないため、外装材の取付作業の稼働や取付作業のコストが低減し、工期短縮にもつながる。現在の採用実績は50件に達しており、駅工事関連での採用は仙台駅に次いで2件目となる。



作業中の様子（撮影協力・JR東日本）

ガラス手すりの取付作業の様子（撮影協力・JR東日本）

い、同システムは4月末まで稼働していた。現場下部で同時並行的に実施していた軌道工事などを阻害せずに、取付工事を進める必要があったため「足場の採用は難しかった」（大林組担当者）という。現場上空で取付工事を完結させる必要がある。「まさに現場にフィッ

トした仮設計画だった」と同社と感想を述べた。

の採用によって工期短縮や作業性向上につなが

比留間社長は「力が必要な作業は足場の方が安定する」とするものの「今回のようなP-U-P工法の使われ方は珍しい。同工法

「品川新駅（仮称）新設工事」。JR山手線の田町―品川駅間に新設する駅で、昨年12月には高輪ゲートウェイ駅に名称が決まった。新駅は鉄骨造で地上3階・地下1階建て。

敷地面積は1万4964・02平方メートル、延床面積は52552・96平方メートル。鉄骨使用量は3600トン。施工は大林組・鉄建の共同企業体が行う。工期は2020年2月28日までを予定。構造には日鉄エンジニアリングの木鋼ハイブリッド部材も使用するなど、最新技術をふんだんに取り入れている。

# 日綜産業新聞

Japan Metal Bulletin

2019年（令和元年）  
6月14日（金）

第19733号  
Since 1936

# 鉄鋼関連・流通加工

## パネル揚重機システム

### 品川新駅建設現場で採用

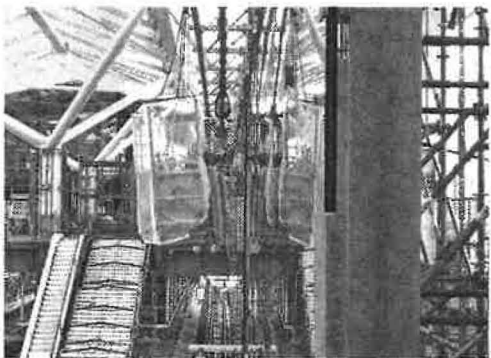
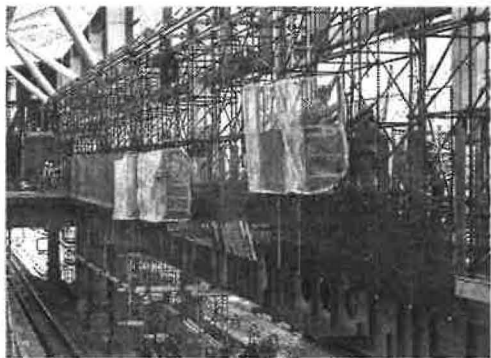
## 日綜産業グループ

日綜産業(本社・東京都中央区、社長・小野大氏)のグループ子会社で、仮設用ゴンドラリース業などを手がける日綜ゴンドラ(本社・東京都中央区、社長・比留間純氏)のパネル揚重機システム「P-UP工法」が、山手線の品川新駅(高輪ゲートウェイ駅)建設現場(大林組・鉄建共同企業体施工)で採用された。

同システムでは、デットが低減され、外装工  
ツキ型ゴンドラと揚重機の複合体)を併用して外装パネルの揚重から取付け、仕上げ工事まで一貫して行う。タワークレーンや重機などを使用しないため、外装材の取付用重機の稼働や取付作業のコス

地下1階、地上3階構造で延床面積は5252.96平方メートルとなる。P-UP工法が使用されたのは、建屋2階コンコースデッキ部分のガラスパネル設置工事。FGW-24(積載荷重240キログラム)、F

ここで床レベルから上  
で全作業を完結でき、  
ホーム上では別の作業  
ができるなどのメリッ  
トがあった。  
ガラスパネル設置工  
事は今年4月末までに  
完成し、ゴンドラは5  
月の大型連休前には解  
体された。日綜ゴンド  
ラは今後、外装材取付  
用重機の稼働や取付作  
業のコスト低減、作業  
性や工期短縮などを図  
ることができるとして  
新規建築案件をター  
ゲットに市場開拓を  
進めていく方針だ。



パネル揚重機システム「P-UP工法」4月上旬の現場作業の様子(撮影協力/東日本旅客鉄道)

## 【日綜ゴンドラ】高輪ゲートウェイ駅で活躍／P-UP工法を採用

日綜ゴンドラ（東京都中央区、比留間純社長）のP-UP工法が、JR山手線に新設される高輪ゲートウェイ駅（東京都港区）構内の吹き抜け部分のガラス手すり工事に採用された。同工法はこれまでに50件の導入実績があり、駅舎関係の工事ではJR仙台駅に次ぐ2件目の導入。同工法導入により、電車の電線工事などと並行して吹き抜け部分の作業が行えるため、従来に比べて6割から8割程度の工期短縮を実現した。



ゴンドラで作業している様子（撮影協力：JR東日本）

P-UP工法とは、デッキ型ゴンドラと揚重機（テルハクレーン）を併用し、外装材の取り付けから仕上げ工事までを一貫して行うことができるパネル揚重機システム。タワークレーンや重機などを使用しないため、重機の稼働や作業のコストが削減できる。

施工を担当している大林組・鉄建建設JVの高見朋宏工事長は、同工法を取り入れたことにより、床レベルから上だけで工事を行うことができるとし「本来は1～2カ月の調整が必要なところを1～2日の調整で済み、余計な調整がなくなった。今回の工事に一番フィットした工法」と話す。

なお、同駅舎の建築工事概要はS造地下1階地上3階建て、延べ床面積5252・96㎡で2020年2月末の完成を予定している。

〈2019/06/12配信〉

# 建通新聞

東京

発行所 建通新聞社

東京支社  
東京都港区新橋4-9-1  
新橋プラザビル16階  
〒105-0004 電話(03)5425-2070  
多摩支局 電話(042)527-7291  
<http://www.kentsu.co.jp/>  
新聞定価6ヵ月 40,200円(税込)

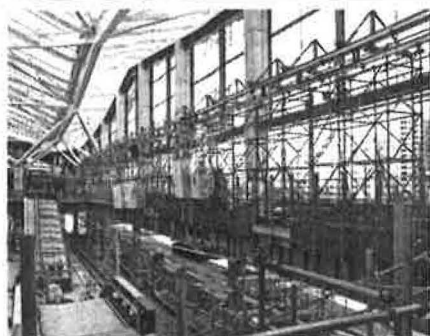
©建通新聞社 2019

発行紙  
神奈川/静岡/中部/大阪/岡山  
香川/徳島/愛媛/高知

## 「高輪ゲートウェイ駅」

### 日綜産業が現場見学会

日綜産業(中央区)は、JR東日本が港区に新設する「高輪ゲートウェイ駅」の現場見学会を開いた。関連会社の日綜コン



提供…JR東日本

使わず、重機の稼働や作業のコストを削減でき、工期の短縮も見込めるとい

施工を担当する大林・鉄建建設共同企業体の高見朋宏工事長は、「上下左右に移動できる揚重機システムは、安全性を確保でき、連立したパネルの設置にフィットした」と採用の経緯を説明した。

駅舎の規模は、鉄骨造地下1階地上3階建て延べ5252平方メートル。建築工事は2020年2月末の完成を予定。設計はJR東日本建築設計(渋谷区)が担当した。

様などを公開した  
写真。

PIUP工法は、デッキ型ポンドラと揚重機(テ