



C-323-1



高輪ゲートウェイ駅舎(大屋根の金属部品、デッキ側面の幕板パネルとその下部の丸柱パネルを菊川工業が担当)

高輪ゲートウェイ駅の溶接

和をテーマに技術力發揮

JR東日本京浜東北線・山手線の停車駅として今年3月に開業したばかりの高輪ゲートウェイ駅(東京・港区)。和をテーマに折り紙をイメージしたステンレス製の大屋根も注目を集めている。施工には、デザイン性の高い溶接・板金加工で高い実績を持つ菊川工業(東京都墨田区)が参画した。同社に水密性を確保するために建築現場でジョイント部を水密溶接(防水性を確保するための全周溶接)したという桶(桶にするためのコの字形の部品)の溶接など、同駅舎のステンレス製大屋根の溶接施工について聞いた。

菊川工業は、大屋根ト締めや接着ではなく、建築現場で水密溶接でジョイントし、施工する。品質確保はもちろん、溶接で発生する火花による火災などを減らすために、割付は6点と従来品と比べて長い。

現場溶接では、工場製造とは異なり不安定な体勢で難溶接材の幅400mmの桶は、水溶接しなければいけない。また、必ず2人以上で溶接

作業を行うことになる。つまり複数の溶接技能者による協力態勢を敷く必要があるため、現場ごとに1人は熟練溶接士が配置されるように調整するとともに、有資格者のみに限定して工事にあたった。

同社では、大屋根のステンレス工事以外にも、デッキ側面の幕板パネルとその下部の円柱パネルを施工。330平方㍍の幕板パネルは、800×2000mm、板厚1.2mmのスチール曲げ加工品、外径1.4×高さ4.9mmの円柱パネル9本

面パネルなど、アルミニウム・ステンレス・スチールと材質にかかわらず複数を納品した。

同社が新駅工事を受注した背景として、3Dデータの活用が挙げられる。世界中の人が集まる 것을想定している新駅における大屋根の膜を支える鉄骨は、高い施工精度と品質が求められる。

そのため、施工者がある共同企業体は着工前に、コンピューター上で3次元の形状情報を加え、材料・部材の仕様・性能、仕上げ状態など、建物の属性情報を併せて持つ建物情報モデルを構築するシステム「BIM」を用いて検証を続けていた。

Ver Say No

いかなどの検証を行って過去に着手してきた金属加工実績だ。

実績とは、従来のように溶接技能者でなければ対応できない案件はもちろん、ファイバーレーザ溶接や摩擦攪拌接合(FSW)などの最新技術を駆使する打合わせなど、「できないを口にしない」ことで世界中の受注

にしない」を社訓として過去に着手してきた金属加工実績だ。

世界に発信する。



駅に使用された部材の溶接(菊川工業工場)

BIMデータだけで

難しいが、同社では3

次元CADを業界に先駆けて導入するなど、設計打合わせでBIM対応の体制が整っていた。そのため、膜工事と該当工事のデータを鉄骨3Dに重ね、干渉や穴が空かないことができた。

はもちろん、ファイバーレーザ溶接や摩擦攪拌接合(FSW)など

の最新技術を駆使する

打合わせなど、「で

きないを口にしない」

れば対応できない案件

はもちろん、ファイバーレーザ溶接や摩擦攪拌接合(FSW)など

の最新技術を駆使する

打合わせなど、「で

きないを口にしない」

れば対応できない案件

はもちろん、ファイバーレーザ溶接や摩擦攪拌接合(FSW)など

の最新技術を駆使する

打合わせなど、「で

きないを口にしない」

れば対応できない案件

はもちろん、ファイバーレーザ溶接や摩擦攪拌接合(FSW)など

の最新技術を駆使する

打合わせなど、「で

きないを口にしない」