

しあわせをつくる
トンネルをつくる

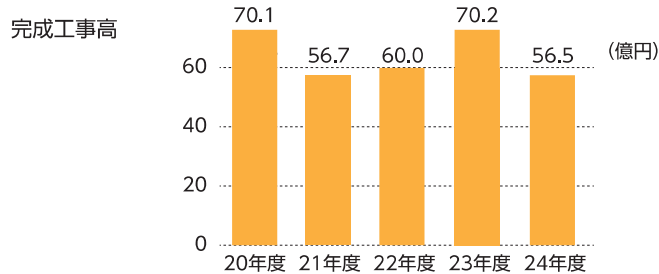
トンネル工事専門業 Since1957
YOSHIDANAO

会社概要

商号 吉田直土木株式会社
建設業許可 許可番号 国土交通大臣許可(特一3)1109号
建設業の種類 土木事業 とび・土木事業
設立 1957年12月1日 吉田組 創業
1974年 8月1日 吉田直土木株式会社 改称
所在地 本社 東京都練馬区豊玉北三丁目16番4号
TEL:03 - 3994 - 3661
拠点 名古屋支店 愛知県春日井市如意申町二丁目35番地5
大阪総合事務所 大阪府東大阪市東鴻池町五丁目9番41号
北陸機械工場 富山県下新川郡朝日町草野293
資本金 50,000,000円
従業員数 200名
主たる取引先 株式会社大林組
戸田建設株式会社

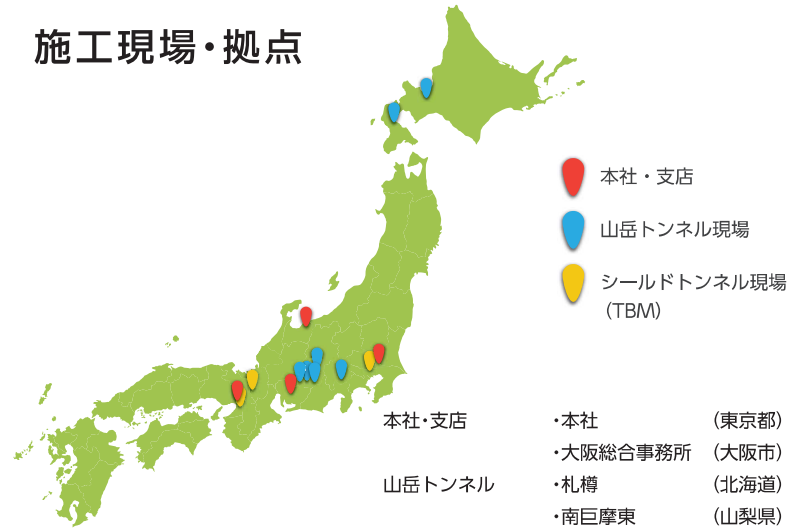
完成工事数 山岳トンネル 329件
シールドトンネル 351件
その他 91件
計 771件

施工延長累計 山岳トンネル 421km
シールドトンネル 422km
計 843km



施工現場・拠点

(2025年7月時点)



本社・支店	山岳トンネル	シールドトンネル (TBM)	合計
・本社 (東京都)	・札幌 (北海道)	・外環中央B F (東京都)	10現場
・名古屋支店 (愛知県)	・南巨摩東 (山梨県)	・加納元町 (大阪府)	山岳トンネル:7現場 シールドトンネル:3現場
・大阪総合事務所 (大阪市)	・長島 (岐阜県)		
・北陸機械工場 (富山県)	・駒場 (岐阜県)		
・立岩 (北海道)			
・遠山川 (長野県)			
・新丸山 (岐阜県)			
・新山科 (京都府)			

取得可能資格一覧

- 一級、二級土木施工管理技士
- 発破技士
- 大型自動車、大型特殊免許
- 職長安全衛生責任者
- ずい道等の掘削等作業主任者
- 車両系建設機械運転
- 小型移動式クレーン
- 玉掛け
- 甲、乙種火薬類保安責任者
- 一種、二種衛生管理者
- 登録トンネル基幹技能者
- 地山の掘削作業主任者
- ずい道等の覆工作業主任者
- 酸素欠乏・硫化水素危険作業主任者
- 高所作業車
- ガス溶接 その他技能講習、特別教育多数

誠意と信頼と挑戦

○

私たちは1957年の創業以来、トンネル工事のプロ集団として地球に挑み続けてきました。企業理念である「トンネル工事を通して、すべての人々と自分自身を幸せにします」のもと、人々の生活の礎の為に、約800kmという地上から大気圏を優に超える距離を掘削しています。

日本は山脈の国です。多様な岩盤が幾重にも重なり、掘り進めるごとに違った表情を見せます。トンネルを掘削するには極めて困難ですが、挑戦し続けることで日本のトンネル技術は世界の頂点に立ちました。その最前線に私たちは立っています。

自然の深い懐に分け入り対話すること、最先端テクノロジーを駆使すること、自然と人と技術が一体となった姿こそ、吉田直の挑戦のゴールです。

私たちはこれからも地球に挑み続けます。



代表取締役社長 佐野 博昭



2025年度 入社式



トンネル貫通式

沿革・実績

1957年 初代社長・吉田直治が内田組より独立し吉田組を創業
株式会社大林組の名義人となる

1957年 最初の工事である国鉄北陸本線今庄隧道を施工

1964年 株式会社吉田組設立

1971年 名古屋支店設立 愛知県春日井市

1974年 本社を東京都練馬区へ移転
吉田直土木株式会社に改称

1977年 タイ バンコク水道局シールド工事に指導員を派遣

1979年 殉職者慰霊塔建立

1986年 津軽海峡 青函トンネルを施工(日本最長の海底トンネル)

1986年 関越自動車道 関越トンネル 上り線水上川を施工
(日本の山岳道路トンネルで最長)

1989年 大阪支店設立 大阪府東大阪市

1992年 秋田自動車道 湯田トンネルを施工

1994年 東京湾横断道(アクアライン)でマシン外径14.14mのシールド施工
(当時の世界最大級のシールド工)

1996年 北陸自動車道 山王トンネルを施工

2004年 新潟中越地震復興緊急工事

上越新幹線 魚沼トンネル改修

2009年 山梨リニア実験線 御坂トンネル(西)を施工

2011年 首都高横浜環状北線シールドトンネルで拡幅掘削工事(682m)を施工

2014年 東日本大震災・震災復興による吉浜釜石トンネルを施工

2016年 佐野博昭が社長に就任(4代目)

2017年 創業60周年

2019年 北陸新幹線 加賀北トンネルを施工

2020年 北海道新幹線 立岩トンネルを施工

2021年 中央リニア新幹線 南巨摩東トンネルを施工

2023年 大阪メトロ夢洲シールドを施工

御坂トンネル



横浜環状北線



大阪万博大阪メトロ夢洲シールド



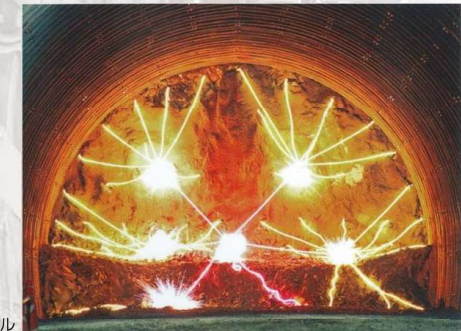
青函トンネル



関越トンネル



アクアライン



大夕張トンネル

トンネル掘削総延長は 800 km 越え

確かな技術、後世にのこる仕事。

事業紹介

吉田直土木はトンネル工事のスペシャリスト・コントラクター。元請との協力体制のもとにトンネルを自らの手で造り上げていきます。10mを超える大型重機や爆薬を用いてトンネルを掘り進めていく荘厳なトンネル工事。その工法の一部を紹介します。

山岳工法

地盤そのものがトンネルを保とうとする自然の作用を活用した工法。大型の重機がトンネル内を稼働し、大量の爆薬で岩盤を砕く様子はダイナミックで目が離せません。掘った直後のトンネル壁面にコンクリートを吹きつけ、アーチ状の鋼製支保工や長さが数メートルにもなるロックボルトで補強しながらトンネルを安全に支えます。



大型重機ドリルジャンボによる掘削作業



大量の爆薬を設置し、爆破することで岩盤を砕く

- 1 削孔・装薬
- 2 発破・掘削
- 3 ずり出し
- 4 支保工建込み
- 5 コンクリート吹付け
- 6 ロックボルト打設



土砂をダンプに積み込み、坑外へ搬出する



アーチ形にトンネルを支える支保工を建て込む

インバート工・覆工

インバートはトンネル底面の沈下、変形を防ぐため、逆アーチ状にコンクリートを打設します。

覆工はトンネル内への漏水を防ぐために防水シートを貼り、半円筒形の大きな鋼製型枠(セントル)を使ってコンクリートの壁を仕上げます。どちらもトンネルの将来の品質を左右する重要な工事です



インバート機橋と打設後のコンクリート



セントルによるトンネル坑口打設

シールド工法

筒形のマシンで地盤を支えながら回転するカッターで掘削、同時にトンネルの内壁を造成する工法。

壁をジャッキで押してシールドマシンを前進させます。コンピュータ制御で自動化されており、地上に影響を与えないよう掘り進めます。「地宙船」と呼ばれるのも頷ける精密さを持っています。



貫通後の巨大なシールドマシン



掘削前のマシン上部



トンネル工事専門業 Since1957

YOSHIDANAO

吉田直土木株式会社 東京都練馬区豊玉北三丁目16番4号

<https://www.yoshidanao.jp>