

これまでの高架化工事写真(1)

■ 高架化工事の記録

とうきょうスカイツリー駅付近の高架化工事(連続立体交差事業)では、定期的に高架化工事の様子などを撮影しています。最新の高架化工事のほか事業の概要、経緯や工事の順序などの説明を加えた映像を毎年作成して、連絡協議会(地元町会の促進住民協議会・墨田区議会鉄道立体化促進議員連盟・区で構成)で上映して紹介しているほか、区公式ユーチューブで公開してどなたでもご覧いただいています。なお、令和2年度及び令和3年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、協議会は書面開催となっています。

これまでの高架化工事写真の一部を時系列で紹介するほか、主な定点撮影箇所の写真を工事開始前と最近のものとの比較してご覧ください。



工事着手前(～2018年1月)

とうきょうスカイツリー駅付近には、国の基準を超えるボトルネック踏切(伊勢崎線第2号踏切)や歩道幅員が狭い言問通りがあります。これらを解消するために高架化工事に着手しました。まずは、周辺の家屋調査を行い、仮線化工事に必要な用地を確保するため、留置線付近の施設(建物や鉄道設備)の撤去・移転工事の計画を進めました。



【2016年5月】留置線付近の様子
撮影/東武鉄道



【2017年12月】伊勢崎線第2号踏切
撮影/墨田区



【2016年4月】言問通りの様子
撮影/墨田区

これまでの高架化工事写真(2)

仮線化工事(2018年5月～2020年3月)

工事用地を確保する撤去・移設工事を進めて、10線ある留置線を減線し、2019年3月に仮留置線に切替える工事を行いました。その後、鋼鉄製の仮高架橋を作ったり、土留めを兼ねた盛土構造の仮高架橋を作ったり、ホームを切取ったりして、上下線そのものを北側に移設する工事を進めました。

2019年12月と2020年3月に夜間切替え工事を行って、上下線の切替えが完了しました。



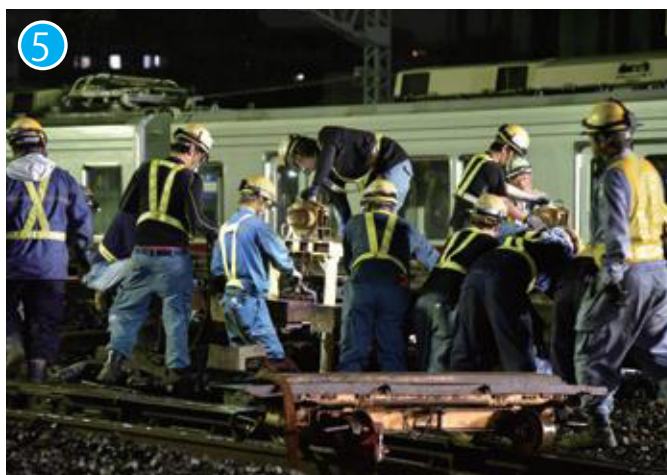
【2019年5月】駅付近の工事状況
撮影/東武鉄道



【2019年8月】仮高架橋の架設状況
撮影/東武鉄道



【2019年10月】仮踏切の準備状況
撮影/墨田区



【2018年9月】夜間の分岐器設置作業
撮影/東武鉄道

これまでの高架化工事写真(3)

上り高架橋工事 (2020年4月～)

上下線が切替わった後は、踏切の遮断機や道路のカラー舗装の位置も新しい位置に変えました。使わなくなった線路を撤去して、工事機械・車両のための搬出入路を確保して、上り線(浅草方面)高架橋の建設に着手しました。墨田区では、地盤が軟弱な低地が広がっているため、基礎杭を地中40m深くまで打設することから始めて、順次、高架橋を建設しています。

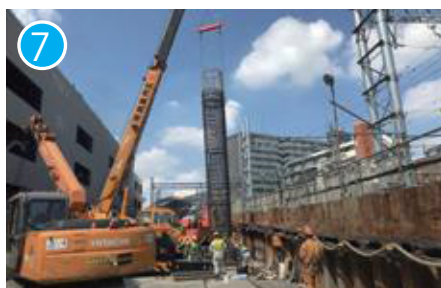
線路に近接した工事が続くので、引き続き夜間作業を伴いながら、順次高架橋を築造していきます。駅付近では、作業効率化のため、スロープ状の搬出入路も設置しています。



【2020年6月】仮線化完了後の踏切
撮影/東武鉄道



【2020年9月】搬出入路の確保状況
撮影/東武鉄道



【2020年9月】基礎杭の打設状況
撮影/東武鉄道



【2020年3月】線路切替人力作業
撮影/東武鉄道



【2020年9月】夜間の大型機械作業
撮影/東武鉄道



【2021年1月】現駅舎付近の仮設化状況
撮影/東武鉄道



【2021年1月】上り高架橋の地中梁工事
撮影/東武鉄道



【2021年1月】現駅舎付近の基礎工事
撮影/東武鉄道

定点撮影写真(1)

■ 押上駅自転車駐車場付近 — I工区 鹿島・東武谷内田・東鉄建設共同企業体ほか —

留置線(一時的に電車を停める線路)や伊勢崎線第2号踏切がある付近で、線路や踏切が北側(写真左側)に移設され、南側(写真手前)に確保した場所に高架橋を築造しています。

京成電鉄押上線や地下鉄半蔵門線直通線の構造物の近くでの工事を行っているエリアです。

平成30(2018)年7月



令和3(2021)年5月

