

銀座線浅草駅折返し線整備計画について

東京地下鉄株式会社 正会員 ○荻野 竹敏
同 福田 隆二
同 津田 由治

1. はじめに

東京メトロ銀座線は、昭和2年(1927年)12月30日に「東洋唯一の地下鉄道」のキャッチコピーが使われ、浅草～上野間2.2キロで営業を開始した日本初の地下鉄である。銀座線の大部分は掘削深さ10mに満たない開削工法で建設されており、土被りの浅い構造が特色である。

現在の銀座線は、東京都台東区の浅草駅から渋谷区の渋谷駅まで全線14.3キロを結び、上野・日本橋・銀座・新橋・赤坂・青山・渋谷といった東京都心の繁華街やビジネス街を縫うように走る主要路線となっている。このように、東京都内の大動脈の役割を果たしている銀座線であるが、現在開発中の渋谷駅街区土地地区画整理事業や虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開発事業に伴い、さらに重要な役割を担う路線となる。

銀座線全般において駅リニューアル、ホームドア設置工事及びバリアフリー工事を施工中であるが、本稿では列車の遅延吸収能力の向上及び混雑緩和並びに浅草駅の発着番線の固定化によるサービスの向上を目的とした浅草駅折返し線整備計画について報告する。

2. 改良計画の概要

現在、銀座線渋谷駅の奥取り分岐と浅草駅の渋谷方にある前取り分岐を利用して折返し運転(図-1)しているが、渋谷駅の大規模改良による前折返し化に伴い、浅草駅奥取り折返し(図-1)による遅延吸収機能の維持向上が必須となる。本改良計画(図-1)は供用中の銀座線浅草駅留置線部の奥に折返し線を新設し、浅草駅奥取り分岐を利用しての折返しによる遅延吸収機能の向上及び上野車両基地出庫の上野駅平面交差支障の解消並びに浅草駅の発着ホームの固定化によるお客様の利便性の向上を図ることを目的としている。

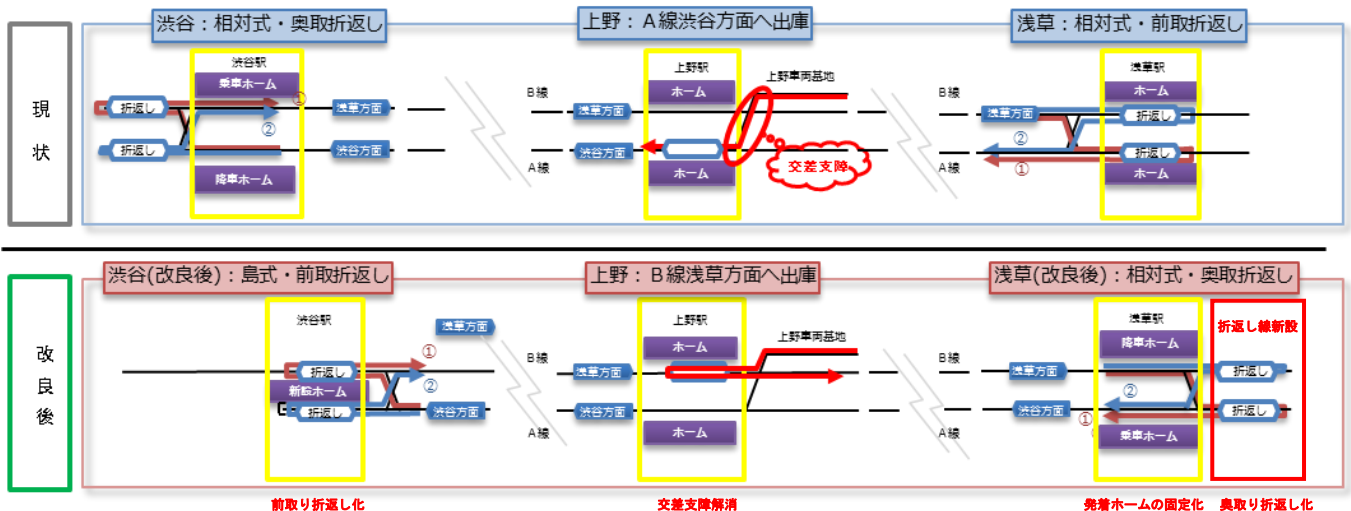


図-1 銀座線浅草駅改良計画図

今回の改良工事における配線計画(図-2)は、浅草駅の渋谷方前取り分岐を撤去し、駅後方に設置されている3線留置線部の奥に分岐と折返し線2線を設置するものである。改良後は、既設留置線3線と新設折返し線2線を使用し折り返し運転及び夜間留置を行う計画である。

キーワード 地下鉄, 駅改良, 折返し線, 混雑緩和, 遅延吸収機能

連絡先 〒110-8614 東京都台東区東上野 3-19-6 東京地下鉄(株)鉄道本部改良建設部 TEL. 03-3837-7132

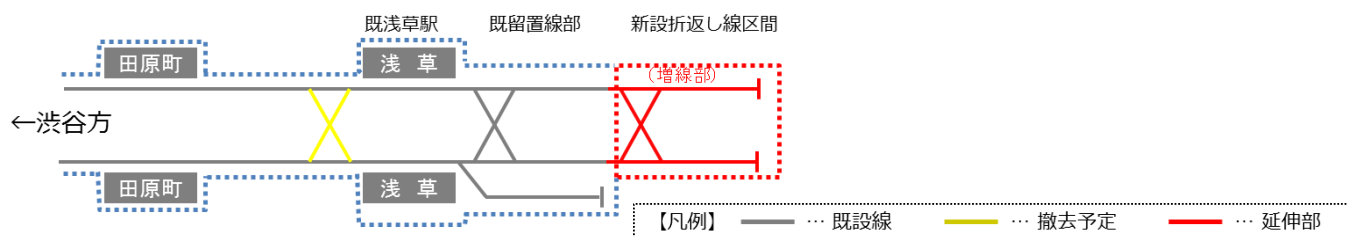


図-2 銀座線浅草駅付近配線概略図

3. 工事の概要

浅草駅の既存折返し線の奥に、折返し線約210mを新設するとともに、接続隧道・連絡風洞を介して、新設ビルのB2階～1階に換気設備（換気塔・送風機等）及び乗務員出入口、2階～4階に信号機器室、5階に電気室を整備する。また、折返し線の新設に伴う電力供給のため、台東区立花川戸公園内地下に変電所を新設し、折返し線～変電所間の区道（二天門通り）に接続隧道（約120m）を整備するが、折返し線整備及び接続隧道整備に伴い支障する下水道管の移設工事も施工する（図-3）。

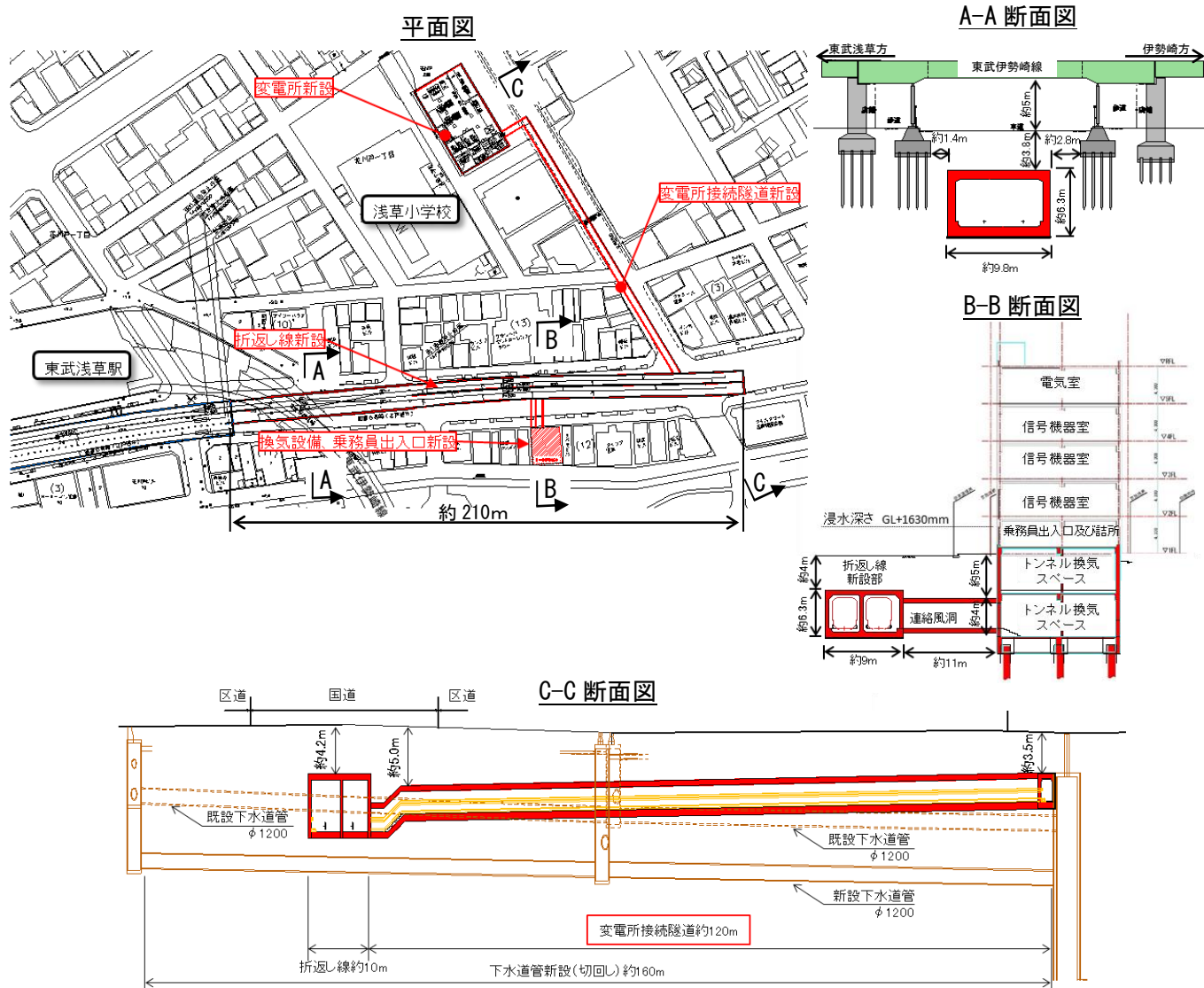


図-3 銀座線浅草駅折返し線新設計画図

4. おわりに

本工事は下水管移設の管推進工事以外は全て開削工事にて計画しているが、隅田川に近い軟弱な沖積層での工事であり、近隣沿道や東武伊勢崎線に近接しての施工であるため細心の注意を払い、これまでに蓄積した新線建設のノウハウを最大限に活用し、安全且つ確実に工事を進めていく所存である。なお、本施工についても今後報告していきたい。