

東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）高架化の概念図

作成・半沢一宣（2014年2月）

※平面図は足立区と東武鉄道が作成したパンフレット『東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業の概要』を基に作成しました。

平面図は高架化後の線路配置のイメージを示したものであり、曲線などの縮尺は正確ではありません。

※縦断面図では勾配率などの縮尺をなるべく忠実に反映させるよう考慮しましたが、実際とは多少の誤差が考えられます。

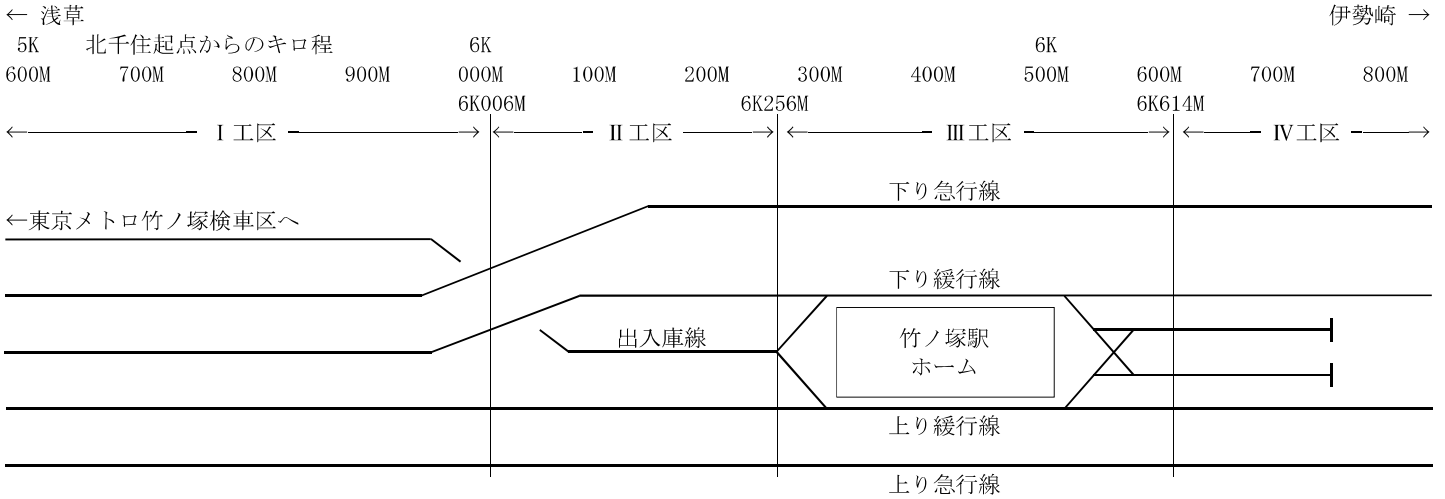
※‰=パーミル（千分率）、1km進むと何mの標高差が生じる割合の勾配を示す単位。

L=Level（水平、勾配が無い状態）。

高架化後の平面図（イメージ）

- 下り中線が廃止され、引上線も4本から2本に減らされます。

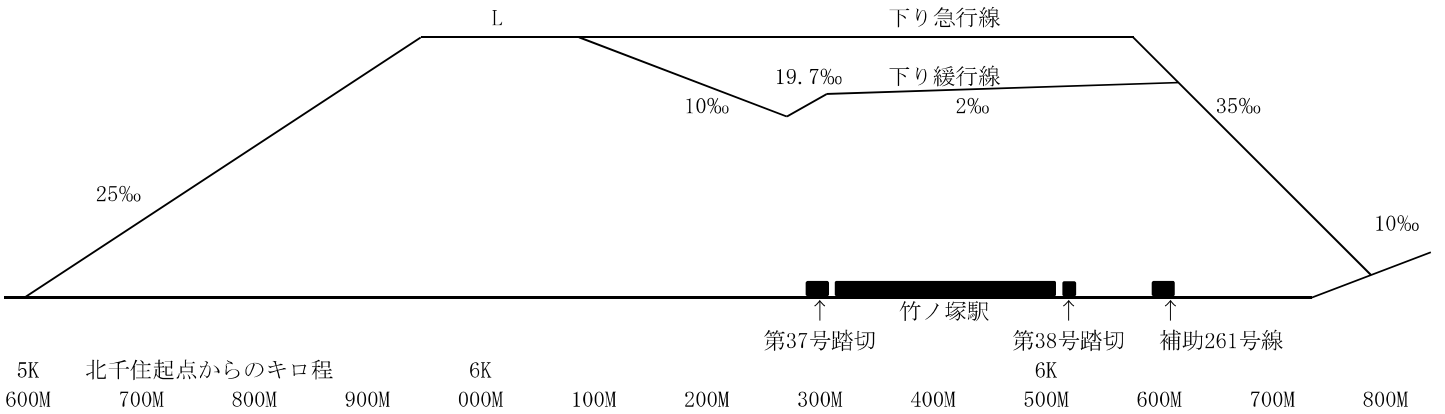
代わりに検車区出入庫線と上り緩行線とが直接つながることで、よりスムーズな列車の出入庫が可能となります。



下り線の縦断面図

- 東京メトロ竹ノ塚検車区の入庫線と下り線を立体交差させるための複雑な勾配の変化が見られます。

下り急行線が下り緩行線より高いまま進むのは、高架下のスペースを西口駅前広場の一部として活用する関連と思われる。



上り線および検車区出入庫線の縦断面図

- 東京メトロ竹ノ塚検車区から出庫する列車における上り勾配の35‰は、東京メトロ千代田線の北千住駅→荒川橋梁間と同じ勾配率ですが、東京メトロ日比谷線の三ノ輪駅→南千住駅間（1961年開業）の39‰よりは緩やかです。

