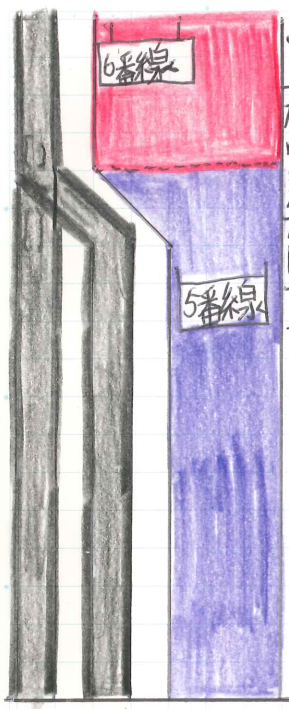
どんどん変わる蒲田新聞

市小　組　郎
行賀賀　2　太行　19.
発須浦校年島遼発　26(木)
横立学5長　2019.

京急蒲田駅特殊ホーム

京急蒲田駅は1901年に開業し、2010年に高架化工事を開始し、今の高架駅京急蒲田駅となっています。高架駅になると、特殊なホームが誕生しました。そのホームは2階の5番線と、3階の2番線にあります。

その名も、「切欠きホーム」です。切欠きホームはホームを一部切り取り、そこに線路をしき、新しいホームを作り、電車が停車するというもので、つまり、ホームの中にホームがあるということです。ちなみに、この作りのホームは、JR甲府駅の身延線のホームも同じようになっています。

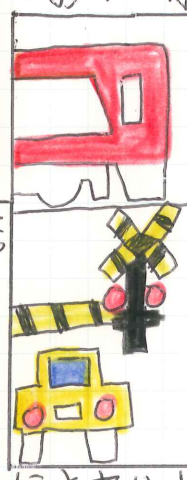


↑ホームの中の5番線ホームです。
←上から見た図です。

高架化の理由

さて、この京急蒲田駅がなぜ高架駅になったか、という理由は大きく2つあります。

1つ目は、この京急蒲田駅の近くには第一京浜という、交通量が多い道路があります。その道路をまたいでいかないといけない、京急空港線がありました。そこで、踏切を置いてみましたが、踏切のせいで、第一京浜の渋滞が起きてしまっていました。



←問題の踏切と車の渋滞

2つ目の問題は第一京浜の道路が箱根駅伝のコースになっていることです。もちろん踏切の所も入っているため、踏切が「おくれてしまう。」「早く行かないと!」「ひきはなされる。」

そこで、駅、駅付近の線路を高架化、踏切廃止がおこなわれました。

→問題の踏切があった場所と、第一京浜。

あとがき編集後記

この新聞を書いたり、資料を集めていると、自分が、すごく勉強になりました。終わった時の、たっせい感、よし、やるぞ!という集中力がきたえられました。また、ぜひ、機会があったら、参加したいな、と思いました。

実さいに現場に行ってみて、ああ、ここが、問題になった場所だな、ここが、特殊な所なんだな、こういう作りになっているんだ!と、実感して、発見もできました。こういうことを、もっとたくさんやっていきたいです。

蒲蒲線情報

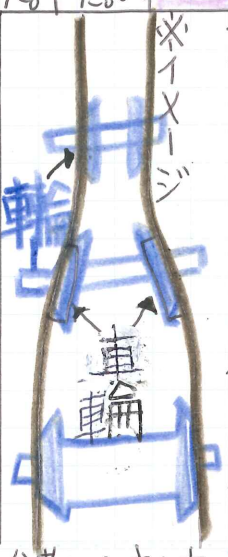
蒲蒲線は、京急空港線大鳥居駅から、東急、JR線蒲田駅の地下を通り、東急線矢口渡駅までの路線です。

ここで、一つの大きな問題がありました。そのままではできないということです。なぜなら、京急線の線路のはばは、1435mmに対して、東急線は、1067mmのため、はばがちがうのです。仮に、このままで走らせることはできないです。

そこで、フリーゲージトレインを使おうという案がでました。フリーゲージトレインと、特殊な車輪を使うと、線路のはばがちがう場合でも、走らせられます。こういうことで、フリーゲージトレインを使おうとしているのです。

←そのままの場合

←フリーゲージトレインを使う



蒲蒲線開通後はどうなるか。

※ウィキペディアなどから、参考にしました。