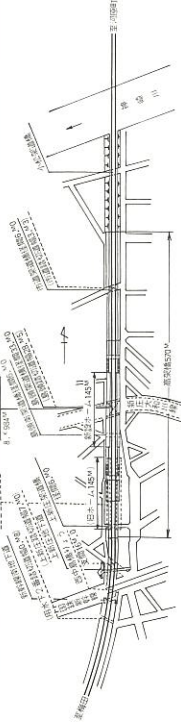
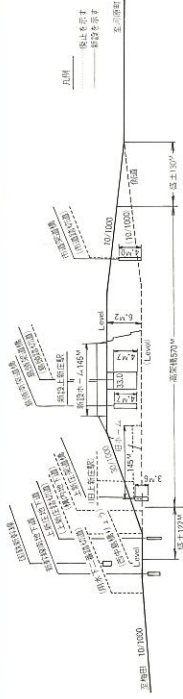


●平面図

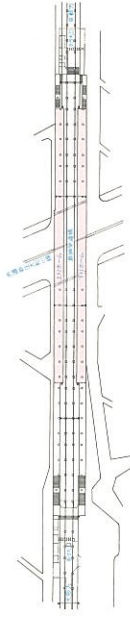


●縦断面図

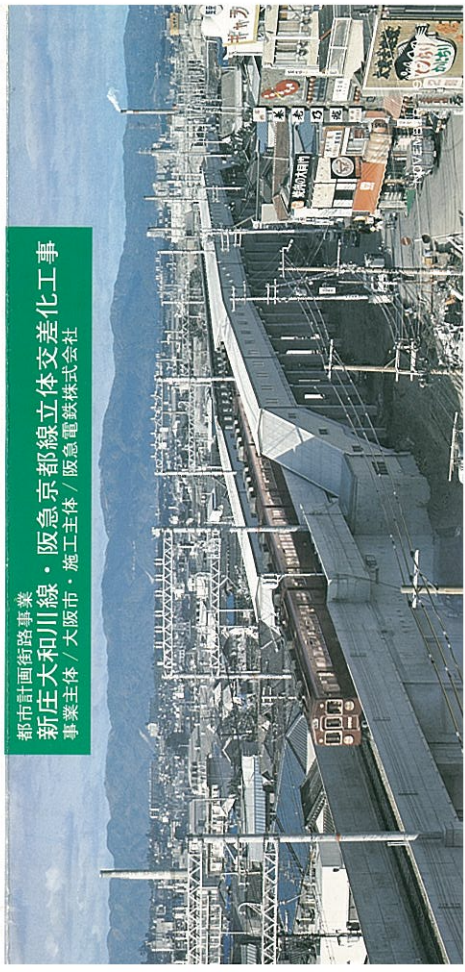


新駅とその付近

新しい上野駅は、高架ホームになりました。ホームは幅員5m、延長145mの相対式で改札口は、島頭築地橋をはさんで、南北2か所に設けました。また改札口に自動改札機を採用するほか、目のご不自由な方のための施設を設けるなど、近代的な駅に相応しい設計にすると共に、駅付近には、歩行者の安全を期すため、地下道を設け、利便を計りました。



都市計画街路事業
 新庄大和川線・阪京都線立体交差化工事
 事業主体 / 大阪市 / 施工主体 / 阪急電鉄株式会社



京都線上新庄駅付近の立体化完成

このたび、大阪府都市計画部街路事業の一環として、新庄大和田線と阪急京都線との立体交差工事が完成したことにより、上新庄駅は高架駅として開業する運びとなりました。これはひとえに関係者各位のご尽力と、地元皆さま方のご協力のためです。この工事の完成により、阪急鉄道の踏切のうち、交通遮断量が最も多い高頭踏切道をはじめ、前後3か所の踏切が立体化され、道路交通の円滑と鉄道輸送の安全が確保されました。また、高架になった上新庄駅は、近代的な駅に生まれ変わり、地元発展に大きく寄与するものと期待いたします。

工事中は何かとご不便、ご迷惑をおかけいたしました。が、皆さま方のご協力により完成できましたことをご厚くお礼申し上げます。

工事のあらまし

昭和47年4月16日の起工式に始まった上新庄駅付近立体交差工事は、途中に石油ショックによる工事の遅延もありましたが、無事完成いたしました。この工事の特色は、市街地における高架工事ということで、特に工事中の騒音防止を心がけて押し進めてきたことにあります。また完成後の電車騒音についても防音壁、コンクリールを採用するなど、最もの方策を講じると共に、快適な乗心地を実現するために、スラブ軌道といたしました。

工事延長 / 1,099m (新幹線新橋付近から神戸川南側の小松築道橋まで)
工期 / 第1工区・703m (鹿島建設施工) 第2工区・396m (鹿島建設施工)
着工 / 昭和47年4月16日
完成 / 昭和50年11月1日

上り線 / 昭和使用開始・昭和48年1月21日
下り線 / 昭和使用開始・昭和48年3月25日
仮上り線 / 昭和使用開始・昭和49年4月28日
新上り線 / 昭和使用開始・昭和50年4月6日
新駅営業開始・昭和50年12月1日

盛土区間 / 257m
高架橋区間 / 570m (架道橋区間を含む)
架道橋 / 上新庄架道橋・桁下3.6m、道路幅員6m

島頭架道橋・桁下4.7m、道路幅員33m
市道架道橋・桁下4.0m、道路幅員6m
地下道 / 新幹線地下道・桁下2.5m、幅員3m
上新庄地下道・桁下2.5m、幅員3m
総工費 / 約24億5,000万円

なお、この工事は、大阪府が事業主体となり、鉄道に関する工事を阪急電鉄が施行いたしました。



道路交通量が増し、よく自動車が停まった島頭架道橋切通し。



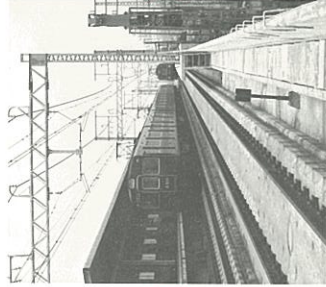
昭和47年10月、新幹線橋脚間に延長145mの仮設を設置。



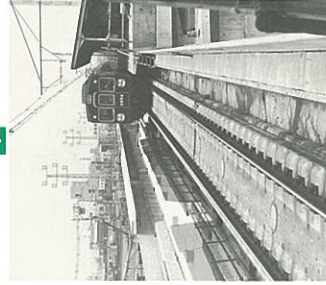
新幹線橋脚間の安全対策をしつつ、仮設工事は進んだ。



島頭架道橋を中央にもよんで仕舞う新しい上新庄駅。



昭和50年4月、上下線とも高架になり、加切は消えた。



昭和50年4月、上り線は新しい高架をしつ、仮設工事は消えた。