

## **1 章. プロローグ (約 36 秒) 平成 2 4 年 1 0 月 2 1 日 全線高架切替工事完了**

2012 年 10 月 21 日、京急蒲田駅付近において、ついに全線高架化が実現しました。  
それでは事業の概要について、振り返ってみましょう。

## **2 章. 事業の目的と概要 (約 2 分 35 秒)**

京浜急行電鉄は、東京都心部と、首都圏南部および羽田空港とを首都圏交通の重要な路線として、また沿線に暮らす人々の生活に欠かすことの出来ない交通手段として大きく貢献してきました。

しかし京急蒲田駅付近において、首都圏の重要幹線道路である環状 8 号線、国道 15 号など、道路と鉄道が平面交差し、慢性的な交通渋滞や沿道の地域分断などを起こしていました。

この箇所は、環状 8 号線に唯一残されていた踏切であり、交通のボトルネック状態が生じていました。

この問題を解消するため、京浜急行電鉄本線の平和島駅から六郷土手駅までの延長約 4.7km、同空港線の京急蒲田駅から大鳥居駅までの延長約 1.3km を連続的に高架化し、道路と鉄道を立体交差化する「京浜急行本線及び同空港線（京急蒲田駅付近）連続立体交差事業」を進めてきました。

本事業は、東京都が事業主体となり、道路整備の一環として施行（せこう）する都市計画事業であり、大田区及び京急電鉄と連携して進めてきました。

立体交差化で解消される踏切道は、本線・空港線合わせて 2 8 箇所にもなります。

高架化される駅は、大森町駅、梅屋敷駅、京急蒲田駅、雑色駅及び糀谷駅の 5 駅です。

この事業が完了し、踏切がなくなると、慢性的な交通渋滞が解消され、まちの活性化が期待できるとともに、羽田空港へのアクセスも向上します。

## **3 章. 3 つの特徴的なポイント (約 2 分 00 秒)**

本事業で行われてきた 3 つの特徴的なポイントをご紹介します。

一つ目は、事業全体の中で、約 6 割の区間で採用された「直接高架工法」による立体化工事です。

建物が密集した用地条件下でも列車の運行を妨げることなく、線路の真上に高架橋を構築し、短期間で施工する工法です。

二つ目は「環状 8 号線付近」の立体化工事です。

環状 8 号線の渋滞を早期に緩和させるため、仮設高架橋を用いて、全事業区間の中でも、いち早く立体交差化を行いました。

三つ目は、本事業に合わせて、品川・都心方面及び横浜方面から、羽田空港へのアクセス機能を向上させるため、京急蒲田駅を上下線別の二層高架構造に改良した点です。

工事は国道 15 号側へ、3 回の切替を行い、駅を構築していきました。

京急蒲田駅の、2 階ホームは、本線上り線と空港線、3 階ホームは、本線下り線と空港線の二層高架構造にすることで、列車の運行本数の増加を図りました。

この京急蒲田駅の改良工事は、「京急蒲田駅総合改善事業」として進めてきました。

#### **4 章. 事業の進捗① ～事業開始から、環状 8 号線交差部下り線高架切替工事（平成 22 年 9 月）まで～ （約 3 分 11 秒）**

それでは、これまでの事業の経過を見てみましょう。

平成 12 年 12 月に事業着手。

平成 13 年 2 月には、当時の森首相、石原東京都知事が環状 8 号線踏切部の交通渋滞状況を視察。

事業の早期完成の必要性を確認されました。

工事は平成 13 年 12 月、京急蒲田駅付近から着手。

平成 16 年 11 月には、「直接高架工法」を主体とした立体化工事を開始。

以後、事業区間全線において、着々と工事を進めていきました。

平成 20 年 5 月、環状 8 号線交差部において仮上り線高架切替工事を行い、事業区間内で初めての立体化を実現。

京急蒲田駅部もその堂々とした姿を現します。

国道 15 号の横断部では高架橋の桁を設置しました。

事業着手から 10 年を経た平成 22 年 5 月には、上り線の高架切替え工事を行い、真新しい高架橋、そして高架ホームに営業列車を無事に迎えることができました。

この切替工事により、踏切遮断時間が約 4 割減少し、開かずの踏切状態が解消されました。

平成 22 年 9 月には、環状 8 号線交差部において、仮設高架橋に下り本線を切替え、全線高架化に先立ち、上下線を立体化。

この日、環状 8 号線に唯一残っていた踏切が撤去され、踏切によって最大 7 1 0 m あった交通渋滞が解消されました。

平成 24 年 9 月、全線高架化に先立ち、京急蒲田駅において、沿線の方々を中心に、一般見学会を開催。

およそ 3 千名の方々が訪れ、使用開始前の 3 階ホームなどを見学されました。

## 5 章. 事業の進捗② ～ 下り線高架切替工事（平成 24 年 10 月）ドキュメント ～ （約 4 分 31 秒）

そしてついに、事業着手から 12 年経過した平成 24 年 10 月 20 日。

すべての関係者が待ち望んでいた、下り線高架切替工事の日を迎えました。

切替地点は、本線平和島方、六郷土手方、そして空港線大鳥居方の 3 カ所。

この工事を終えれば、全線の高架化が実現します。

国道 15 号を横断する踏切道を、羽田空港行き最終列車が通ります

本線の最終列車が京急蒲田駅を出発。

最後の切替工事に臨みます。

平和島方切替地点では、昭和 40 年代に建設された既設高架橋と、この事業で建設した新設高架橋の高さを揃えるため、軌道に乗せたまま、延長 109m、高さ最大約 1m70cm ジャッキアップして、新しく構築した高架橋に接続します。

最終列車から始発列車までのわずか 4 時間で行わなければならない難工事です。

ジャッキアップ工事に続き、新しい高架線路と既設線路を接続します。

六郷土手方切替地点でも、既設高架橋を延長 62m、高さ最大約 70 c m ジャッキアップして、新しい高架橋に接続しました。

大鳥居方切替地点でも、これまでの軌道に移設し、新設した高架橋へ接続しました。

国道 15 号横断部を含む、各踏切道でも撤去作業が続きます。

各駅でも、切替に備え、仮設階段や信号設備の撤去やサイン表示の差し替えなどを行いました。

そして 4 時 43 分、試運転列車が平和島方切替地点に近づいていきます。

無事に切替地点を通過しました。

そして京急蒲田駅に入線。

試運転列車は六郷土手方切替地点・・・

そして空港線大鳥居方切替地点も無事に通過していききました。

最終列車から始発列車までの 4 時間の中で、無事に工事が完了。

営業列車が新しいホームに入線し、普段通り、お客様を迎えることができました。

この下り線高架切替工事により、全線高架化が実現。

すでに解消していた環状 8 号線交差部、そしてこの日なくなった国道 15 号との交差部を含めて、全 28 箇所の踏切がなくなりました。

これにより、国道 15 号では、踏切によって最大 780m あった交通渋滞が解消されました。

また京急蒲田駅が 2 層高架駅として生まれ変わったことにより、品川と横浜の両方面から、羽田空港への直通列車を増発することが可能になり、空港アクセスの増強が達成できました。

## **6 章.エピローグ      (約 35 秒)**

道路ネットワーク形成の促進、さらに魅力溢れる東京のまちづくりに大きく貢献する、京急蒲田駅付近連続立体交差事業。

東京都、大田区、京急電鉄では、引き続き事業完了に向けて、着実に工事を進めて参ります。