

京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業

における事業化までの取組について

1. 品川駅周辺のまちづくりと事業概要

品川駅・田町駅周辺は、平成26年9月に策定された「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」で、将来像として「国際交流拠点・品川」と掲げている。これに基づき、リニア中央新幹線や環状第4号線の整備等、様々なまちづくりの取組が進められており、駅機能の強化に向けた京急品川駅の地平化等による品川駅の再編や、拠点性を高める道路ネットワークの構築に向けた品川第一踏切の解消が位置づけられている。

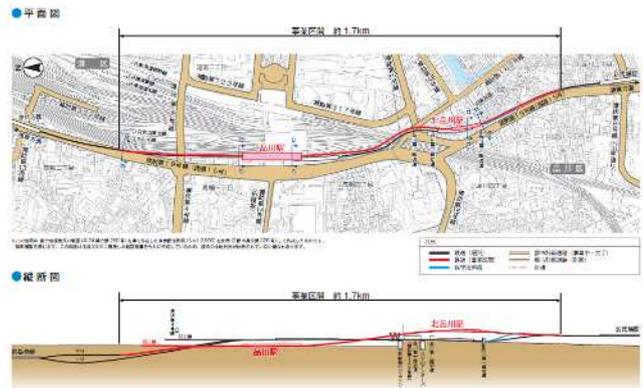


図-1 京浜急行本線連立事業の平面図及び縦断面図

本事業は、泉岳寺駅から新馬場駅までの約1.7kmの区間について、北品川駅周辺の高架化など道路と鉄道を連続的に立体交差化を行うことで、品川第一踏切、品川第二踏切、北品川第二踏切の3箇所の「開かずの踏切」を除却し、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上を図る。またそれに併せ、現在高架となっている京急品川駅を地平化するとともに、京急電鉄の機能増強として駅ホームを2面4線化することで鉄道輸送力の増強を図る。本事業については、平成30年12月に都市計画決定され、令和2年4月に都市計画事業認可を取得した。

2. 計画段階での取組について

計画段階での取組として、第一に、本事業は、踏切除却に加え品川駅の地平化による歩行者動線の改善等、踏切除却以外にも大きな事業効果が期待でき、それを踏まえて費用便益分析を行った。第二に、品川駅周辺では、ターミナル駅の駅機能及び近接するJR東日本等の営業線の運行を確保しながら、様々な事業を進めていく必要があり、計画段階で複数の関係者との施工調整を行った。この2つの取組を以下に紹介する。

3. 品川駅の地平化と費用便益分析

連続立体交差事業における費用便益分析は、「費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>（国土交通省 道路局 都市局）」に基づき分析を行う。本マニュアルの便益については、踏切解消に伴う自動車・歩行者・自転車における「移動時間短縮便益」、「走行経費減少便益」、「交通事故減少便益」の3便益を基本としている。

本事業の特徴として、現在、2階の高さにある品川駅を地平化する。また、この地平化とともに東西自由通路の延伸を併せて行

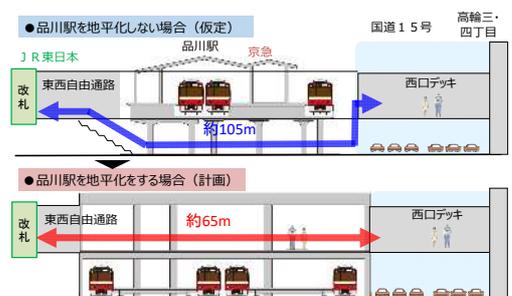


図-2 京急電鉄駅利用者の歩行者動線図

うことで、国道 15 号・品川駅西口駅前広場と接続される。国道 15 号については、道路上空の空間を有効活用するなどの品川駅西口駅前広場の再編整備計画が進められており、今後、車と歩行者との空間が分離され、安全な歩行空間を確保し、駅とまちとの回遊性が向上する。そのため、今回の費用便益分析については、「品川駅の地平化に伴う歩行者の移動時間短縮便益」を取り入れることとした。図-2 のとおり、品川駅（JR 東日本）と西口デッキを移動する駅利用者は、品川駅の地平化をしない場合、移動距離が約 105m であるが、品川駅を地平化した結果、移動距離が約 65m に短縮される。また、図-3 のとおり、品川駅（京急電鉄）についても、同様に移動距離が約 70m から約 55m に短縮される。B/C 算出に当たり、これらの「品川駅の地平化に伴う歩行者の移動時間短縮便益」を含め、国との協議を行い、平成 29 年度新規着工準備採択時に B/C=1.27 となった。

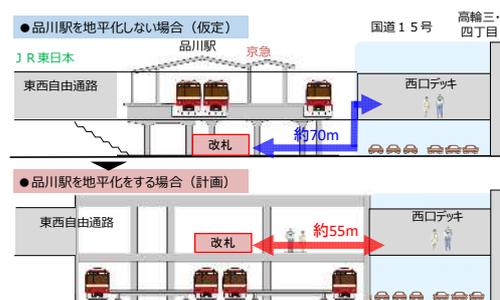


図-3 JR 東日本品川駅利用者の歩行者動線図

4. 計画段階での施工調整について

本事業の特徴としては、品川駅周辺の拠点開発に伴い、図-4 のとおり、複数の事業が進められている。これらの事業が、異なる事業主体のもと品川駅周辺の限られた空間において同時期に進んでいく予定であり、各事業が施工を進める上で、工程は複雑に組み合わさっている。また、2027 年のリニア中央新幹線整備事業（品川駅～名古屋駅間）の開業を見据えた、目標スケジュールの中で工事を行う必要がある。そのため、計画段階から、多岐に渡る関係者間で施工調整を行うことが求められた。

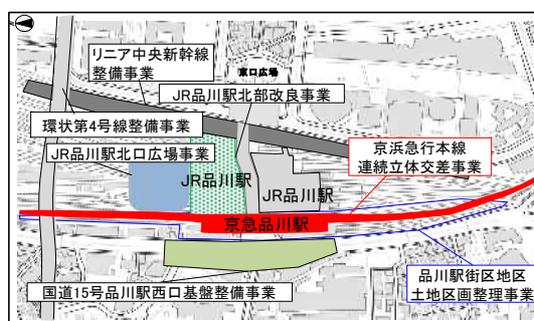


図-4 品川駅周辺の事業位置図

まず、事業間での情報共有を図り、安全かつ円滑な工事を行うことを目的に、品川駅周辺施工調整の会議体を設置し、令和元年 12 月に第 1 回目を開催した。今後、会議体の中で施工調整の協議及び情報共有を行うことになる。

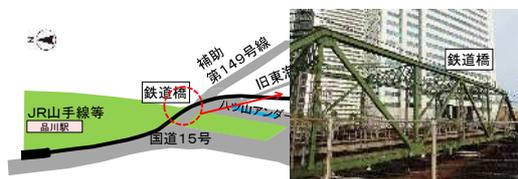


図-5 八ツ山跨線々路橋位置図及び写真

また、品川駅から北品川駅にかけて、線路を現況の東側に敷設する別線工法を計画しており、東海道本線等（JR 東日本）との交差部における八ツ山跨線々路橋架け替えの工事を行う必要がある。本八ツ山跨線々路橋は、長大スパンの橋梁であり、JR 東日本の在来線に近接し、鉄道上空を跨ぐため、高難度の工事が想定される。本設計、工事に際して、東京都、京急電鉄（株）及び JR 東日本（株）にて協議を行い、平成 31 年 3 月に八ツ山跨線々路橋架け替え等整備に関する基本協定を 3 者で締結した。鉄道の安全性確保の観点から一部橋台を除く新設跨線々路橋の架け替え工事を JR 東日本（株）が担うことを予定している。

5. 終わりに

本事業は大規模拠点整備と連携しながら推進していくものである。このため、事業の便益算定をはじめ計画段階からの綿密な施工調整等過去の連立事業で例のない取組を行っている。今後については、引き続き関係者との協議調整を重ね、早期に工事着手を図っていく。