

品川駅周辺街づくり担当

## 品川駅の改良について

### 1 品川駅の現状と課題

品川駅は、JRの在来線や新幹線をはじめ、京急線など多くの鉄道が乗り入れるターミナル駅で、今後は羽田空港の国際化やリニア中央新幹線の整備に伴い、広域交通の交通結節点としての機能強化が求められています。

現在の京急品川駅は、ホーム2面と3線からなる高架構造の駅舎となっています。

このため、下り方面のホームでは、複数の方面、種別の列車が同じホームで発着することから、ホーム内での混雑とともに、乗換時における上下移動を伴う複雑な経路など利便性に課題があります。また、品川駅西側の国道15号で分断された「高輪側の既成市街地」と「品川駅や芝浦港南側の既成市街地」の東西方向の連絡性が低いことや、既存の東西自由通路の混雑が課題となっています。さらに、西口広場においては、広場の機能が脆弱で歩行者空間も不足しています。

これらの課題を解消するため、「連続立体交差事業」として地平化などの事業、「鉄道駅総合改善事業」として2面4線化を含めた駅機能の強化の事業に対して支援を行います。

### 2 品川駅周辺の基盤整備

品川駅の北側では、環状第4号線の整備や補助第334号線として都市計画決定された北口広場の整備等とともに、JR品川駅の北口広場側への改札口の新設も計画されています。

品川駅の西側では、国道15号の上空を活用した品川駅西口駅前広場等の整備計画や、既存東西自由通路の延伸、北側の自由通路新設等の検討が進められています。

こうした都市基盤の整備にあわせて、京急品川駅では、機能的で、分かりやすく、利便性の高い駅への改良が計画されています。

### 3 連続立体交差事業

京急本線の連続立体交差事業は、東京都が事業主体となり、品川第一踏切（八ツ山橋）を含めた3箇所の踏切の除却とともに、現在、高架構造となっている京急品川駅の駅舎を地平化します。駅舎の地平化と国道15号の上空利用との連携により、駅利用者が現在の東西自由通路を介してデッキレベルでの移動が可能となるため、東西の連絡性が強化されます。令和2年4月1日に事業が認可されたため、事業関係者となる、品川区や鉄道事業者と連携を図りながら、事業の推進に取り組みます。

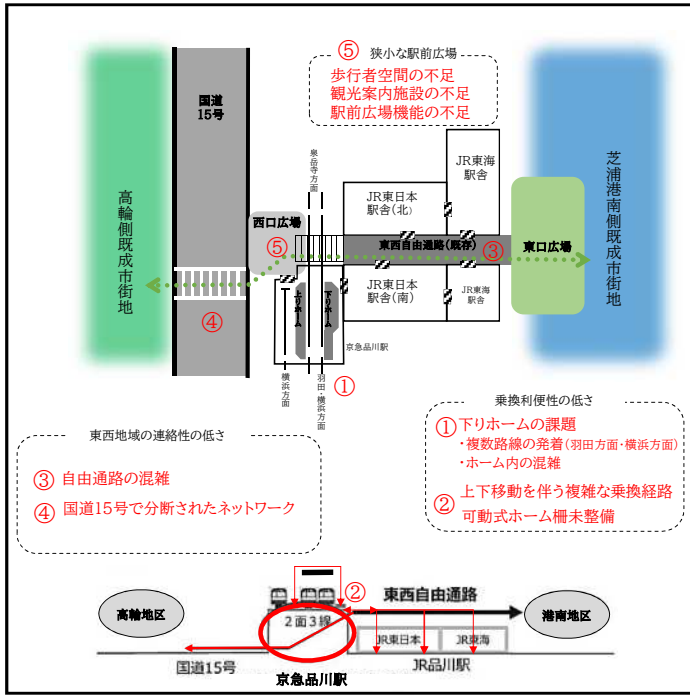
### 4 鉄道駅総合改善事業

京浜急行電鉄(株)が事業主体となり、京急品川駅において、「駅舎の改良による自由通路の混雑緩和」や「ホームや線路の改良による利便性と安全性の向上」、「高度化機能施設（観光案内施設等）の整備による利便性の向上」などの整備を予定しています。今後は、国、地方自治体（東京都、港区）、鉄道事業者で構成された協議会で、令和2年5月末に策定予定の整備計画書に基づき事業を行います。

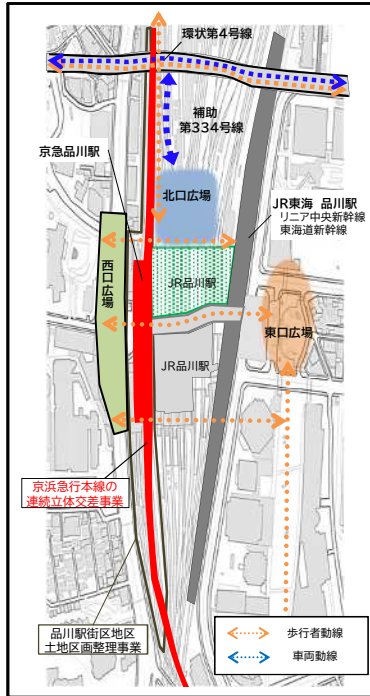
### 5 スケジュール（予定）

令和2年度（2020年度）	連続立体交差事業 事業着手
令和3年度（2021年度）	鉄道駅総合改善事業 事業着手
令和9年度（2027年度）	リニア中央新幹線品川駅開業、京急品川駅の地平化
令和11年度（2029年度）	事業完了（連続立体交差事業、鉄道駅総合改善事業）

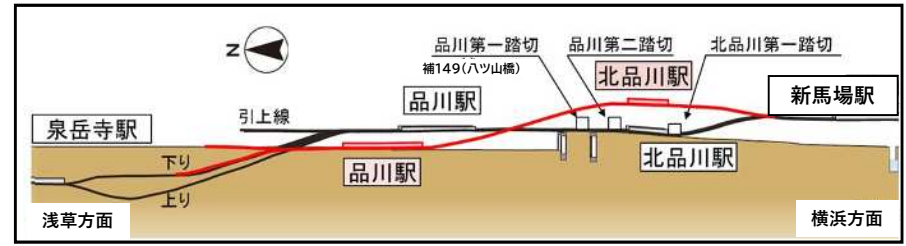
# 1 品川駅の現状と課題



# 2 品川駅周辺の基盤整備

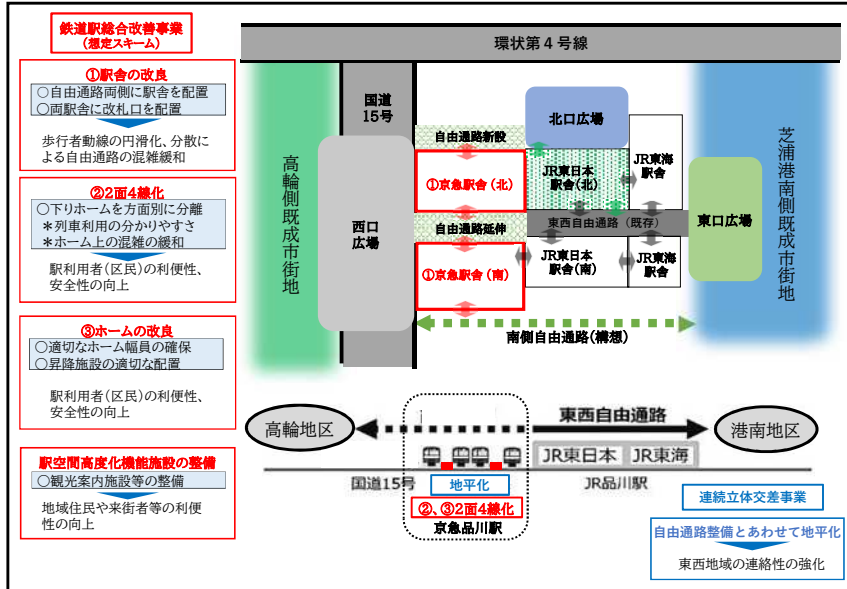


# 3 連続立体交差事業の概要



「京浜急行電鉄湘南線(京急本線)泉岳寺駅~新馬場駅間の連続立体交差化計画について(H28年度)」パンフレットに加筆修正

# 5 京急品川駅の改良後(イメージ)



# 4 鉄道駅総合改善事業の概要

