

平成29年1月27日（金）・28日（土）に開催した、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の都市計画素案等の説明会において、多くのご質問をいただきました。主な質疑について、以下に概要を掲載します。なお、説明会の発言を要約、加筆修正を行っています。

## <主な質疑概要>

### 【連続立体交差事業】

#### Q1. 本事業の目的は何か。

A1.

（東京都）

- 本事業は、道路と平面交差している鉄道を一定区間で立体化し、区間内の3箇所踏切を同時になくすことで、踏切遮断による交通渋滞の解消や踏切事故の解消を目指している。また、これまで鉄道で分断された地域を一体化し、地域の活性化を図ることを目的としている。

#### Q2. 今回の連続立体交差事業の事業主体は、どこになるのか。

A2.

（東京都）

- 連続立体交差事業は、道路交通の円滑化や踏切事故を解消するとともに、鉄道による地域分断を解消するなど、非常に公共性の高い事業であり、東京都が事業主体となって鉄道事業者と連携して進めていく。なお、鉄道施設の工事等については、鉄道の運行を確保しながら工事を実施する必要があるため、京急電鉄が工事を実施していく。

#### Q3. 本事業に要する事業費は、誰が負担することになるのか。

A3.

（東京都）

- 連続立体交差事業は費用負担のルールが定められており、23区内における一般的な費用負担は、事業費のうち85%を国や東京都、地元区が負担し、15%を京急電鉄が負担することとなっている。なお、85%のうち、その55%を国が負担し、45%を東京都と地元区で負担することを基本としている。

#### Q4. 京急本線の連続立体交差事業は、いつ頃に完成予定なのか。

A4.

（東京都）

- JR東海(株)のリニア中央新幹線品川～名古屋間の開業目標時期である2027年には、京急線を高架化し踏切を除却するなど、概ねの工事を実施できるよう進めていく。

**Q5. 今後のスケジュールについて、どのようになるのか。**

A5.

(東京都)

- 今後の予定は、都市計画案の説明会を平成29年度、都市計画決定を平成30年度を目途に行う考えである。なお、事業全体のスケジュールは、JR東海(株)のリニア中央新幹線が2027年開業目標としていることを踏まえて進めていく考えである。

(品川区)

- 品川区の駅前広場事業については、皆様の意見を踏まえた駅前広場の計画にしていきたいと考えており、今後、皆様の意見を頂きながら形状等を決めたいと考えて、連続立体交差事業とあわせて進めていく予定である。

**Q6. 「京浜急行電鉄湘南線」という言葉は聞き慣れないが、これは何なのか。**

A6.

(東京都)

- 都市計画の名称であるが、聞き慣れない名称であるため、今回の説明会では「京急本線」という名称で説明させて頂いている。

**Q7. 現在、JR品川駅と京急品川駅の乗換えが不便であるが、改善されるのか。**

A7.

(東京都)

- この計画で京急品川駅のホームは地平化されるため、JR線の改札口と同じ高さに京急線の改札口を計画しており、現在より利用しやすくなると考えている。

**Q8. 今回の連続立体交差事業に伴い、京急品川駅は北側に移設するのか。**

A8.

(東京都)

- 北品川駅付近の3つの踏切を除却した後、品川駅にかけて既設線にすりつけを検討した結果、鉄道の縦断勾配等の影響により、品川駅を北側に移設する計画としている。

**Q9. 現在の京急品川駅を利用して、泉岳寺駅に取り付くことはできないのか。**

A9.

(東京都)

- 現在の高架橋の高さにすりつけた場合、鉄道の縦断勾配や、各ホームへ入線するために必要な分岐器などの配置により、泉岳寺駅までの改良範囲が大きくなる。このため、事業費の面も含めて、現在の計画が合理的であると判断した。

**Q10. 構造形式の選定において、地下方式で「3か所の区道の通行に支障」とあるが、高架方式においても、工事期間中、区道に支障を与えるのではないか。**

A10.

(東京都)

- 地下方式で「3か所の区道の通行に支障」としているが、これは工事期間中に係わらず、事業完了時に道路通行に支障がある評価となっている。
- 一方、高架方式は、将来的に区道の通行に支障を与えない計画である。なお、工事期間中については、沿道、沿線の方々のご協力を得て進めていきたいと考えている。

**Q11. 本事業の高架化区間は、直上工法なのか。**

A11.

(東京都)

- ハツ山跨線鉄道橋付近から北品川駅付近については、新しく別の線路をつくる工法としている。なお、北品川駅から新馬場駅付近にかけては、直上工法としている。

**Q12. 計画区域がJR東日本(株)の留置線と重複するが、協議状況はどうなっているのか。**

A12.

(東京都)

- JR東日本(株)の留置線等は、今後、土地区画整理事業の区域として整理する予定であり、東京都も含めて関係者で調整を進めている。

**Q13. 品川駅から北品川駅付近の鉄道線形は、東側に移設しているが、本区間では民地を用地取得しないといけないのか。**

A13.

(東京都)

- 現在のハツ山跨線鉄道橋の直上に架ける場合、周辺にJR各線やハツ山アンダーパス、補助第149号線(ハツ山通り)があり、橋脚の設置が難しい等の状況があるため、北側に新設の鉄道橋を架ける必要がある。この位置から北品川駅方向へ鉄道位置を、現在の位置に戻していく線形としているが、東側の方々には、一部土地をお譲りさせて頂くよう、ご協力をお願いしたい。

**Q14. 今回の連続立体交差事業に伴って、現在のJR山手線や留置線に影響があるのか。**

A14.

(東京都)

- 土地区画整理事業の中でJR東日本(株)、京急電鉄など関係者と調整を進めていく。

**Q15. 今回の連続立体交差事業の高架下などは、どのような活用を考えているのか**

A15.

(東京都)

- 連続立体交差事業のルールでは、線路がなくなり残存する土地や高架下利用できる面積の15%について、東京都や地元区で利用することが可能です。今後、事業が進み利用できる範囲が明らかになった段階で、有効に活用していけるよう地元区などの関係者で調整していく。

**Q16. 景観に対する影響については、品川区はどのように対応していくのか。**

A16.

(品川区)

- 本事業は、東京都環境影響評価条例の対象事業であり、今後、事業実施による景観への影響を適切に予測評価されるものと考えている。また、旧東海道地区は景観重点地区と定めているので、北品川駅や高架橋の外観を調整していきたい。

**Q17. 鉄道の高架化に伴う圧迫感や騒音に対する影響について、どのように対応していくのか。**

A17.

(東京都)

- この事業は、東京都環境影響評価条例の対象事業であり、今後、事業実施による鉄道騒音や景観への影響について検討していく。

**Q18. 京急品川駅から北品川駅にかけて、上り勾配となるが、車両の能力として問題はないのか。**

A18.

(京急電鉄)

- 現在の泉岳寺駅から品川駅間より若干緩い勾配であり、車両の能力に問題はない。

**Q19. 将来の京急品川駅、北品川駅の改札口はどのようになるのか。**

A19.

(京急電鉄)

- 京急品川駅の計画では、ホームが地表に位置しているため、JR線と同様に2階レベルに改札口とコンコースが設置される予定である。
- 北品川駅については、現状と大きく変更することなく、今後、詳細を検討する。

**Q20. 品川第一踏切付近で、現在、京急本線はS字の線形であるが、高速化を図るため直線の線形にできないのか。**

A20.

(京急電鉄)

- 鉄道の技術的な検討や周辺の土地の利用状況を勘案し、橋脚の設置位置を検討した結果、この計画が最適であると判断した。

**Q21. 工事期間中に、運休など鉄道運行に支障することはあるのか。**

A21.

(京急電鉄)

- 工事のために何日も電車を運休することはできないと考えており、今後、詳細な施工計画を検討していく。

**Q22. 将来的に京急本線のダイヤは、どのようになるのか。**

A22.

(京急電鉄)

- 現在、ダイヤ改正については考えていない。この事業は長期にわたるため、今後、乗客のニーズを踏まえて検討していく。

**【品川駅周辺まちづくり】**

**Q23. 現在の品川駅西口（高輪口）の駅前広場周辺は、将来、どのようになるのか。**

A23.

(東京都)

- 今回の連続立体交差事業に合わせて、国道15号の拡幅整備、品川駅西口の駅前広場の再編整備、既存東西自由通路の西側延伸等を段階的に整備していく予定であり、計画が具体化した段階でご説明させていただく。

**Q24. 環状第4号線の延伸部と京急本線の交差箇所は、どのようになるのか。**

A24.

(東京都)

- 環状第4号線の延伸部は、現況の地形等を考慮して、道路が京急線の上空を通過する立体交差を想定している。詳細については、現在検討中であり、計画が具体化した段階でご説明させていただく。

**Q25. 補助第332号線は、JR新駅へのアクセス道路ということになるのか。**

A25.

(港区)

- 国道15号からJR新駅までのアクセス道路として都市計画決定している。

**Q26. この都市計画の中で、北品川駅方面から品川駅にかけての歩道を整備してほしい。**

A26.

(東京都)

- 今後、品川駅周辺における都市基盤の整備にあわせて、国道15号の歩道幅員などを国土交通省と調整していくことになると考えている。

【北品川駅周辺まちづくり】

**Q27. 北品川駅の駅前広場は、都市計画決定されるが、強制的な収用を行うのか。**

A27.

(品川区)

- 品川区としては、強制的な手段ではなく、地域の皆様のご協力を頂いて、任意での取得で進めていきたいと考えている。

【その他】

**Q28. 飛行機が、事業区間の上空を飛行する計画となっているが、飛行機の騒音を踏まえて、今回、計画されているのか**

A28.

(東京都)

- 本事業は、東京都環境影響評価条例の対象事業であるため、今後、鉄道の騒音については、環境影響評価の手続きの中で影響を明らかにしていく。なお、国際交流拠点を目指して品川駅周辺で、様々な事業が動きだしているが、個々の事業でそれぞれ環境に与える影響に配慮して実施していく。

**Q29. 国土交通省の審議会で、地下鉄南北線を品川駅方面に延伸させる案が示されているが、この計画はどうなっているか。**

A29.

(東京都)

- 昨年4月に交通政策審議会の答申として、品川駅に地下鉄を導入する構想が示されている。現在は、構想段階であり、具体的な計画にはなっていない。