

京	急	蒲	田	駅	付	近	
連	続	立	体	交	差	事	業
に	つ	い	て		2000	▶	2016



東京都



大田区



京急電鉄

# 事業のあらまし

東京都、大田区、そして京急電鉄は、東京都の都市計画事業の一環として、都市高速鉄道京浜急行電鉄本線（平和島駅～六郷土手駅間）及び同空港線（京急蒲田駅～大鳥居駅間）の連続立体交差事業を進めてきました。

本事業は、京急本線の平和島駅から六郷土手駅までの延長約5.4km（事業区間約4.7km）の区間、及び同空港線の京急蒲田駅から大鳥居駅までの延長約2.1km（事業区間約1.3km）の区間を連続的に立体交差化するものです。

本事業により環状8号線、第一京浜など合計28箇所の踏切が除却され、踏切による交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性が向上しました。

さらに鉄道により分断されていた地域が一体化されるとともに、関連側道や駅前広場などを整備することによって、新たな魅力あるまちづくりが推進されます。

# 事業の経緯

平成11年 3月 8日	都市計画決定	本線：平和島駅～六郷土手駅間 / 空港線：京急蒲田駅～大鳥居駅間
平成12年 12月 28日	事業認可取得	本線：梅屋敷駅～六郷土手駅間 / 空港線：京急蒲田駅～大鳥居駅間
平成14年 3月 27日	事業認可取得	本線：平和島駅～京急蒲田駅間
平成22年 5月 16日	上り線全線高架化	
平成22年 9月 25日	環状8号線付近高架化（踏切4箇所除却）※	
平成24年 10月 20日	下り線全線高架化（踏切24箇所除却）	

## ● 立体交差化により解消された踏切道（計28箇所）

踏切道の名称	現況踏切道幅員	踏切道の名称	現況踏切道幅員
平和島第5踏切	6.2m	京急蒲田第9踏切	5.5m
大森町第1踏切	5.0m	京急蒲田第10踏切	7.3m
大森町第3踏切	6.6m	京急蒲田第11踏切	4.6m
大森町第4踏切	6.5m	京急蒲田第12踏切	4.1m
梅屋敷第1踏切	5.4m	京急蒲田第13踏切	8.8m
梅屋敷第2踏切	5.2m	雑色第1踏切	5.3m
梅屋敷第3踏切	5.6m	雑色第2踏切	7.5m
梅屋敷第4踏切	25.1m	雑色第3踏切	7.6m
梅屋敷第5踏切	4.0m	雑色第4踏切	2.2m
京急蒲田第2踏切	12.2m	京急蒲田(空)第1踏切	23.3m
※京急蒲田第4踏切	5.0m	京急蒲田(空)第2踏切	5.0m
※京急蒲田第5踏切	29.7m	京急蒲田(空)第3踏切	6.6m
※京急蒲田第6踏切	7.2m	京急蒲田(空)第4踏切	6.3m
※京急蒲田第8踏切	5.6m	糀谷第1踏切	7.3m

## ● 立体交差化された都市計画道路（計6路線）

都市計画道路名	計画幅員（鉄道交差部）	備考
補助34号線	15.0m	大森町第3踏切道
補助36号線	25.0m	梅屋敷第4踏切道
環状8号線	30.0m	京急蒲田第5踏切道
補助42号線	15.0m	京急蒲田第13踏切道
放射19号線	50.0m	京急蒲田(空)第1踏切道
補助39号線	20.0m	—

# 本事業の特徴

## 直接高架工法

早期の高架化実現を図るため、営業線の真上に跨ぐかたちで高架橋を構築する直接高架工法を事業区間全体（約6km）のおよそ6割にあたる、約3.5kmに採用し、事業期間の短縮に取り組みました。



■直接高架施工機による基礎杭施工の様子

## 環8仮立体

環状8号線と京急本線の交差部は、開かずの踏切として交通渋滞が大きな問題となっていました。

そこで本事業では、環状8号線と京急本線上り線との交差部付近を他の区間に先行して仮立体化することで、踏切による渋滞を大幅に改善し、事業効果の早期発現を図りました。



■環状8号線付近上り線の仮高架橋

## 二層高架

京急蒲田駅は、空港線への分岐駅となっています。そのため1日に大変多くの電車が行き交うことから、高架橋駅を上下線別の二層式として整備し、空港アクセスの利便性が向上しました。



■京急蒲田駅の二層高架橋

# 工事の概要

## 都市高速鉄道京浜急行本線

- ① 区 間 平和島駅(大森北三丁目)～六郷土手駅(仲六郷四丁目)間
- ② 延 長 約5.4km(事業区間約4.7km)
- ③ 構 造 型 式 高架方式
- ④ 駅 施 設 大森町駅、梅屋敷駅、京急蒲田駅、雑色駅
  - 1) ホーム延長 113m(6両編成) ※京急蒲田駅は389m(12両編成と6両編成)
  - 2) ホーム幅員 2.5m～5.8m ※京急蒲田駅は2.1m～12.0m

## 都市高速鉄道京浜急行空港線

- ① 区 間 京急蒲田駅(蒲田三丁目)～大鳥居駅(西糀谷三丁目)間
- ② 延 長 約2.1km(事業区間約1.3km)
- ③ 構 造 型 式 高架方式
- ④ 駅 施 設 京急蒲田駅、糀谷駅
  - 1) ホーム延長 149m(8両編成)
  - 2) ホーム幅員 糀谷駅:2.9m～4.0m ※京急蒲田駅は本線参照

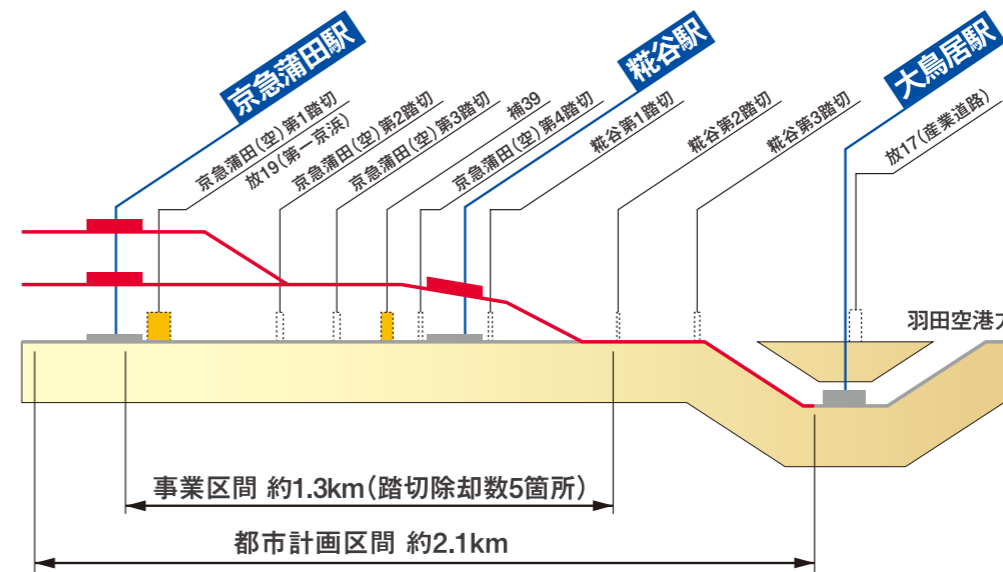
## 都市高速鉄道付属街路(関連側道)

幅員:6m(一部13m)、路線数:7本(本線5本、空港線2本)

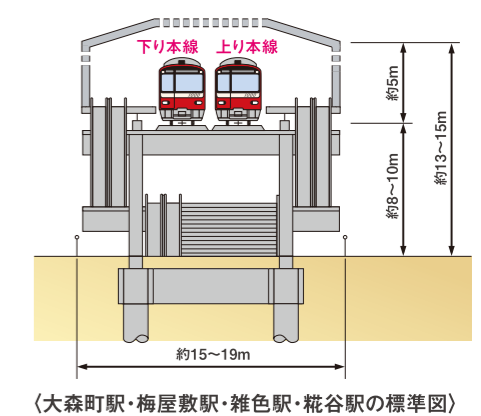
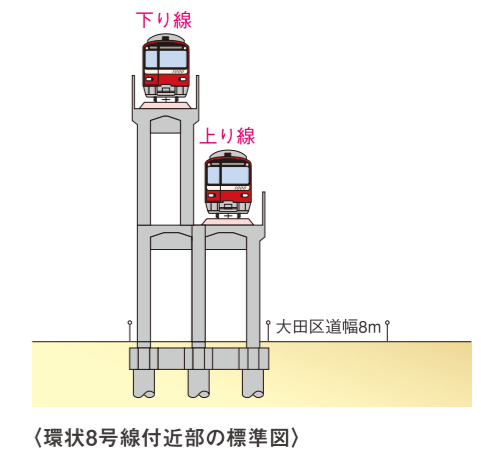
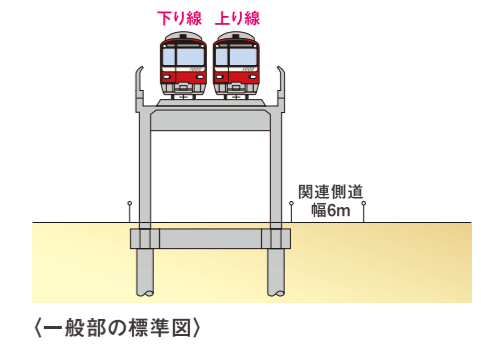


- 凡例
- 事業区間
  - 関連側道(計画)
  - 駅前広場およびアクセス道路(計画)
  - 立体交差化される都市計画道路
  - 踏切除却箇所(28箇所)
  - 環8仮立体

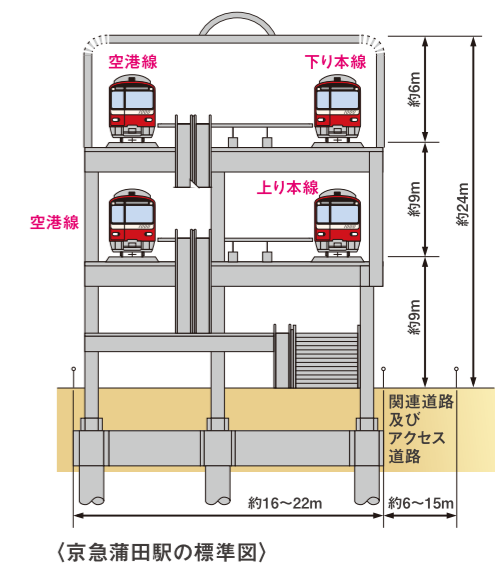
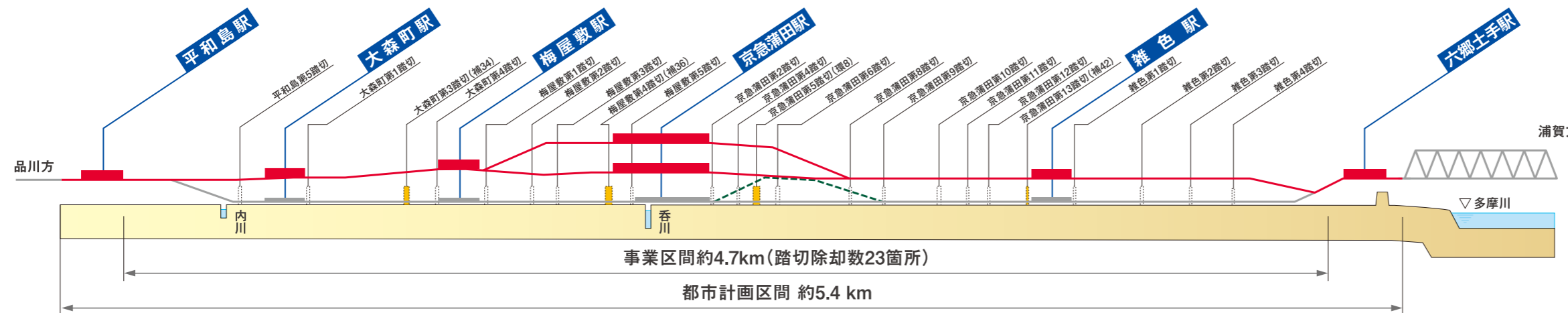
# 縦断図【空港線】



# 断面図



# 縦断図【本線】



※上記の図は品川方から浦賀方を見た図です。  
※図はイメージです。

# 全線高架化による主な効果

自動車交通が円滑化!

渋滞が**0**に

踏切により発生していた交通渋滞が解消。  
 第一京浜 最大780m(高架前) ▶ 0m(高架後)  
 環状8号線 最大710m(高架前) ▶ 0m(高架後)

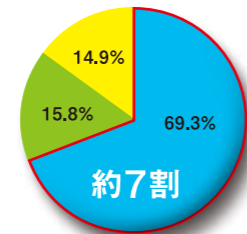
第一京浜の平均  
 走行速度が約**3割**  
 アップ!

第一京浜の環7～環8間に  
 おける朝・昼・夕の平均走行速度

環状8号線の平均走行速度も約**2割**アップ

第一京浜 19.6km/h(高架前) ▶ 24.7km/h(高架後)  
 環状8号線 18.8km/h(高架前) ▶ 23.4km/h(高架後)

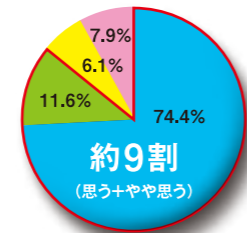
## 羽田空港へのアクセス向上。



羽田空港への  
 道路アクセスが良くなった

■ 思う ■ 変わらない ■ 分からない  
※地元タクシー会社へのアンケート調査結果 回答者数=215人

## 地元の方々も、効果を実感。



子どもの通学・高齢者の  
 移動など安心感が高まった

■ 思う ■ やや思う ■ 変わらない ■ 分からない  
※地元の方々へのアンケート調査結果 回答者数=215人

### 住民の声

- 子どもの通学・高齢者の移動など安心感が高まった
- 踏切遮断で通行を妨げられなくなった
- 羽田空港への道路アクセスが良くなった
- 緊急出動時の移動がスムーズになった

# 利便性の向上と魅力あるまちづくり

## ● 高架下利用

道路と鉄道が立体交差することで生まれる高架下空間に、駐輪場を設置することで、放置自転車の削減に役立ちます。また、地域活動拠点や防災関連施設の設置により、地域の安全性を向上させます。



駐輪場 (他所事例)

京急鶴見駅付近



防災備蓄倉庫 (他所事例)

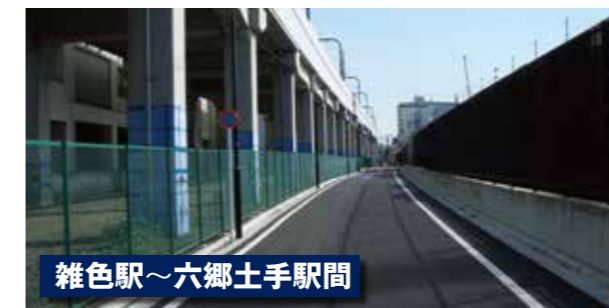
弘明寺駅～上大岡駅間

## ● 関連側道

連続立体交差事業により関連側道が整備されることで、沿線の住環境の保全や現道機能の補完により、歩行者空間が確保され、魅力あるまちづくりに貢献します。



大森駅付近



雑色駅～六郷土手駅間

## ■ 再開発と駅前広場整備

連続立体交差事業を契機とした再開発事業と駅前広場整備により、バス・タクシーなどへの乗換が便利になるとともに、賑わいのあるまちづくりが推進されます。



京急蒲田西口駅前再開発

完成イメージ



京急蒲田西口駅前広場

完成イメージ



京急蒲田東口駅前広場

完成イメージ



糞谷駅前再開発

完成イメージ

## ● 第一京浜

Before



高架前

After



高架後

## ● 環状8号線

Before



高架前

After



高架後



## 連続立体交差事業は、道路整備の一環として行う事業です

東京都が事業主体となり、社会資本整備総合交付金により実施する  
都市計画事業です

### 連絡先

- 東京都建設局道路建設部鉄道関連事業課 TEL.03-5320-5334
- 大田区都市基盤整備部建設工事課 TEL.03-6436-8731
- 京浜急行電鉄(株)鉄道本部立体交差部都心連立課 TEL.03-3280-9235
- 京浜急行電鉄(株)鉄道本部立体交差部用地課 TEL.03-3280-9211