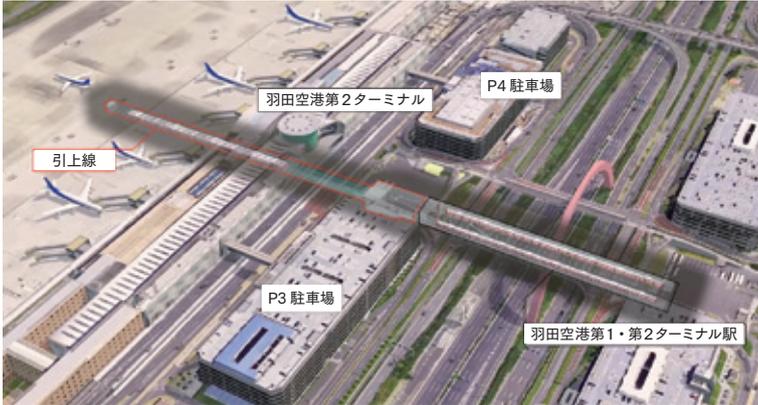




■羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線のイメージ



(上) 品川駅～羽田空港間は京急電鉄のエアポート快特利用で羽田空港第1・第2ターミナル駅には14分、羽田空港第3ターミナル駅には11分で到着する。／(左) 京急電鉄は軌道・ホーム等の鉄道施設の整備をする。政府目標で2030年にインバウンド旅行者6000万人とされるなか、今後も増大が見込まれる訪日外国人の需要に備える。

■連続立体交差事業を行う区間(品川)

品川第一踏切道・品川第二踏切道・北品川第一踏切道の3カ所の踏切が除却されることにより、周辺の交通渋滞が解消される。連続立体交差事業を行うエリアは、泉岳寺駅～新馬場駅間の約1.7kmの区間。仮線・直上・別線工法を駆使する複雑な工事が進められている。



3路線が答申された。それが「羽田空港アクセス線」、「蒲蒲線（新空港線）」、そして京急空港線「羽田空港引上線」である。

京急空港線は、京急蒲田駅から多摩川に沿うように走り、羽田空港第3ターミナル駅を経由して羽田空港第1・第2ターミナル駅まで至る路線だ。

現状、終点となる羽田空港第1・第2ターミナル駅は島式ホーム1面2線で、ホーム上で列車が折り返しており、これ以上、運行本数は増やせない。そこで、ホームの奥に向かってさらに線路を伸ばし、車両を一時収容するスペースを新設することで発着数を増やす。

しかし、品川方面への運行本数を増やすには、「引上線」だけでは対応できない。なぜなら、現在2面3線しかない京急線品川駅がボトルネックになるからだ。京急線品川駅では地平化と同時に2面4線化工事が始まっている（※17ページ左上図参照）。これは単にこれまで利用者にとってわかりづらかった品川駅の利便性を高めるだけではない。羽田空港の引上線とセットで輸送力増強の布石になっている。

京急線品川駅の2面4線化は、地平化や駅周辺の大規模再開発と同時並行で進めているため、実現までにはさまざま

羽田と並行で進む品川駅の改良工事

さまざまな苦勞がともなった。京急線品川駅は、連続立体交差事業の一環として整備することになったが、従来の用地だけでは実現することが難しく、事業を円滑にスタートさせるため、土地区画整理事業により用地を手当てした。この区画整理事業の一環として、それまで泉岳寺駅隣接地にあった京急の本社ビルも横浜に移転することとなった。2019年の京急グループ本社移転にはこうした背景もあった。また、駅改良工事に合わせるように品川駅の隣の北品川駅高架化や立体交差化などを一気に進めることで、3つの踏切がなくなるほか、2030年代には新しい京急線品川駅の直上に京急とJR東日本によるオフィス、商業施設、ホテルなどが入る巨大ビル群が誕生する予定だ。

利用者が増え続ける羽田空港、リニア中央新幹線の開業と東京メトロ南北線の延伸が控える品川——この二つの交通結節点としてのポテンシャルが高まるなか、品川の再開発によって、まち全体の魅力は増すはずだ。

京急が掲げる「移動」と『まち創造』の相互価値共創のスパイラルアップを象徴する、羽田空港引上線工事と京急線品川駅改良工事によって、陸と空のデュアルゲートウェイ品川・羽田が大きく変貌する日は近い。

生まれ変わる陸と空の玄関口

生まれ変わる陸と空の玄関口

生まれ変わる陸と空の玄関口

生まれ変わる陸と空の玄関口