

地域公共交通利便増進実施計画
(新空港線 (第一期整備区間))

令和7年11月
大田区

～目次～

第1章 基本的な方針.....	1
1-1 計画の経緯.....	1
1-2 計画の目的.....	1
第2章 地域公共交通利便増進実施事業を実施する区域.....	2
第3章 内容及び実施主体.....	5
3-1 新空港線（第一期整備区間）の概要.....	5
3-2 国による支援の内容.....	7
3-3 地方公共団体による支援の内容.....	7
3-4 事業者による支援の内容.....	7
3-5 地域公共交通利便増進事業に必要な資金の額及びその調達方法.....	8
3-6 地域公共交通利便増進事業の実施予定期間.....	8
第4章 整備による効果.....	9

第1章 基本的な方針

1-1 計画の経緯

現在、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅は約800m離れているため、JR・東急蒲田駅から羽田空港へ向かう際は、この区間を徒歩等で移動する必要がある。新空港線第一期整備事業（以下、「本事業」という。）は、この両駅間の800mをつなげる新たな鉄道路線である。この800mを接続することで、区内の東西方向の移動利便性が向上するだけでなく、東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転が可能となり、区内の移動はもとより、東京圏全体に広がる新しい鉄道ネットワークの一翼を担うことで、羽田空港や、渋谷・新宿・池袋等のほか、川越・所沢・和光等の埼玉方面への移動利便性が格段に向上することが期待される。

新空港線は、国の交通政策審議会答申第198号において、「東京圏における国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」の一つに位置付けられ、さらに本事業に当たる区間については、「矢口渡から京急蒲田までの事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき」とされた。この答申などを踏まえ、矢口渡から京急蒲田駅付近までの区間を第一期整備と位置付けたうえで、令和4年6月6日に東京都と大田区の間で都市鉄道利便増進事業の地方負担分の負担割合について合意した。さらに、令和4年10月14日に第一期整備の整備主体となる第三セクターである羽田エアポートライン株式会社を設立した。この整備主体として想定される羽田エアポートライン株式会社と、営業主体として想定される東急電鉄株式会社が令和7年1月17日にそれぞれ整備構想、営業構想を国土交通省へ申請し、同年4月4日に各構想の認定を受けた。構想認定後、両社が共同で作成した速達性向上計画は令和7年8月1日に国土交通省へ認定申請され、同年10月3日に認定された。

1-2 計画の目的

本計画は、区内の東西移動の利便性を向上するとともに、国際競争力強化の拠点である渋谷、新宿、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上など、鉄道ネットワークの充実を図るために地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）を策定することに伴い、当該地域公共交通計画に即して、本事業を地域公共交通利便増進事業として実施するための計画として策定するものである。

第2章 地域公共交通利便増進実施事業を実施する区域

新空港線第一期整備区間として新たな路線（計画路線）を整備する東急電鉄多摩川線蒲田駅から京浜急行電鉄本線・空港線京急蒲田駅付近までの区間及び計画路線が接続する東急多摩川線を対象路線とする。

また、対象路線の駅勢圏を半径500mと設定し、対象路線から500mの範囲に存する町丁目を含む範囲を計画区域とする。



図2-1 計画区域（広域）

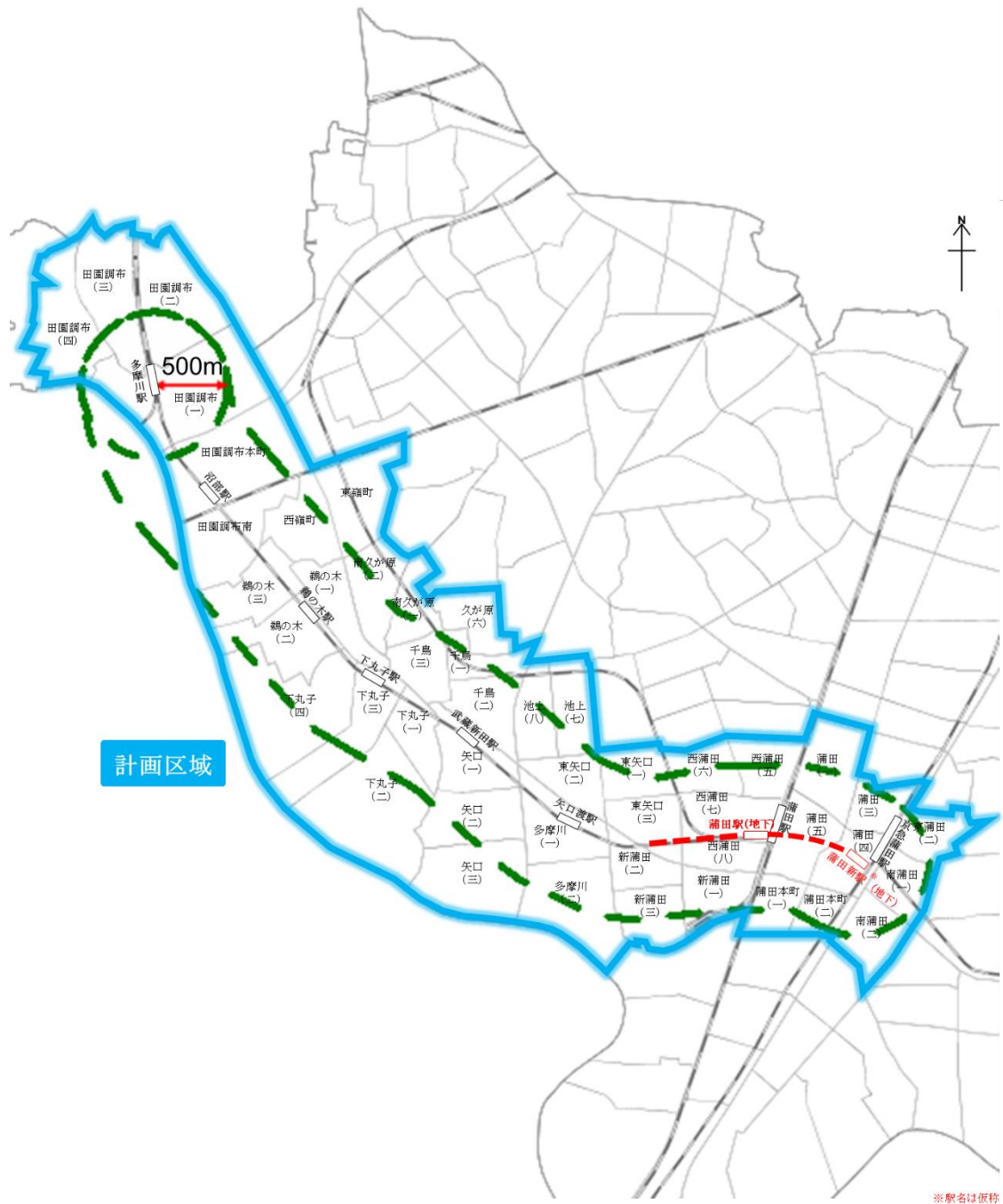


図 2-2 計画区域 (詳細)

計画区域の町名

蒲田一丁目、蒲田三丁目、蒲田四丁目、蒲田五丁目、
蒲田本町一丁目、蒲田本町二丁目、
南蒲田一丁目、南蒲田二丁目、東蒲田二丁目、
西蒲田五丁目、西蒲田六丁目、西蒲田七丁目、西蒲田八丁目、
新蒲田一丁目、新蒲田二丁目、新蒲田三丁目、
東矢口一丁目、東矢口二丁目、東矢口三丁目、
多摩川一丁目、多摩川二丁目、池上七丁目、池上八丁目、
矢口一丁目、矢口二丁目、矢口三丁目、
下丸子一丁目、下丸子二丁目、下丸子三丁目、下丸子四丁目、
千鳥一丁目、千鳥二丁目、千鳥三丁目、
南久が原一丁目、南久が原二丁目、久が原六丁目、
鶉の木一丁目、鶉の木二丁目、鶉の木三丁目、
東嶺町、西嶺町、田園調布本町、田園調布南、
田園調布一丁目、田園調布二丁目、田園調布三丁目、田園調布四丁目

第3章 内容及び実施主体

本計画の対象事業を「新空港線（第一期整備区間）」とする。

3-1 新空港線（第一期整備区間）の概要

新空港線（第一期整備区間）の整備概要は以下のとおりである。

表3-1 整備概要

区 間	東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間～京急蒲田駅付近
計画区間	複線 約 1.7km
設置駅	蒲田駅（地下）、蒲田新駅*（地下）
総事業費	約 1,248 億円
整備手法	上下分離方式
事業の主体	（上）営業主体 東急電鉄株式会社 （下）整備主体 羽田エアポートライン株式会社
運行条件	運行区間：渋谷方面～多摩川駅～蒲田駅～蒲田新駅* 運行頻度（蒲田駅～蒲田新駅*間） 朝最混雑時間帯：20本/時 程度 その他時間帯：10本/時 程度
開業目標	令和20年代前半

※駅名は仮称

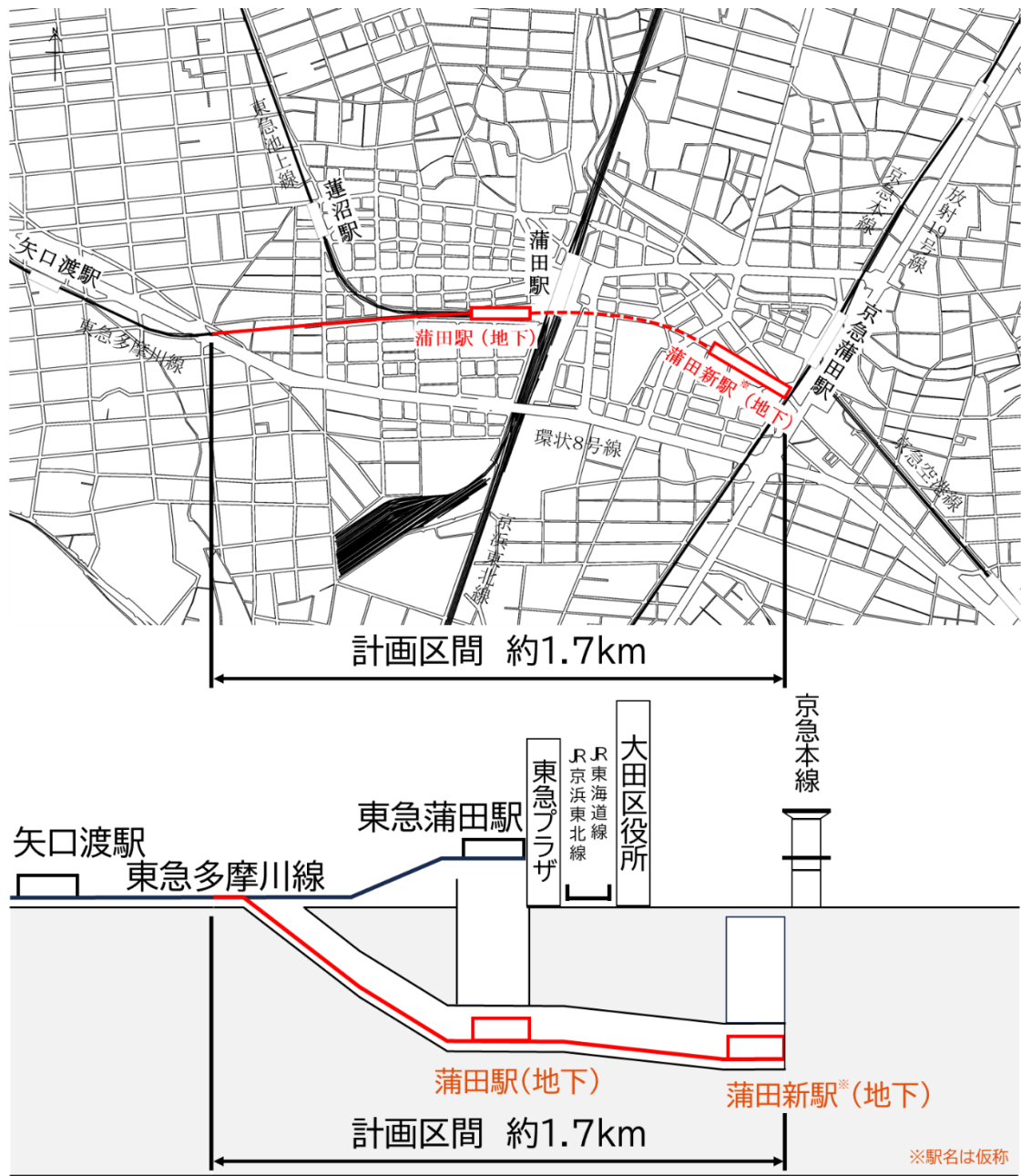


図3-1 平面図・縦断面図

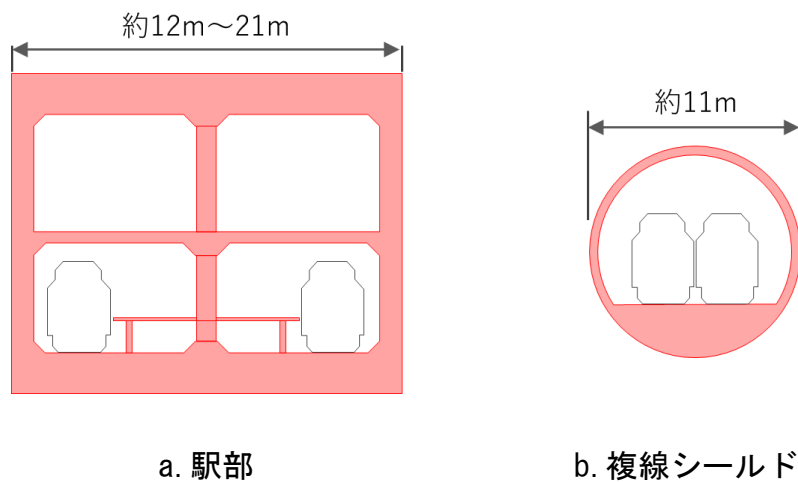


図 3 - 2 横断面図

3-2 国による支援の内容

新空港線（第一期整備区間）は、国から都市鉄道利便増進事業に基づく「事業費に対する補助金」及び「事業費に対する融資^{*}」の支援を受けることを想定。

※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 29 条の 2 に基づく、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの借入れ

3-3 地方公共団体による支援の内容

新空港線（第一期整備区間）は、地方公共団体（東京都）から都市鉄道利便増進事業に基づく「事業費に対する補助金」の支援を受けることを想定。

また、地方公共団体（大田区）から都市鉄道利便増進事業に基づく「事業費に対する補助金」及び「事業費に対する出資金」の支援を受けることを想定。

3-4 事業者による支援の内容

新空港線（第一期整備区間）は、事業者（東急電鉄株式会社）から「事業費に対する出資金」の支援を受けることを想定。

3-5 地域公共交通利便増進事業に必要な資金の額及びその調達方法

新空港線（第一期整備区間）の整備に必要な資金は、下表のとおりである。

表3-2 新空港線（第一期整備区間）の整備に必要な資金の確保等

内訳		調達方法	
		調達先等	調達主体
補助金	約 795 億円	国、東京都、大田区 (都市鉄道利便増進事業費補助)	羽田エアポートライン(株)
資本金	約 135 億円	大田区、東急電鉄株式会社	羽田エアポートライン(株)
借入金	約 318 億円	独立行政法人鉄道建設・運輸施設 整備支援機構(財政融資資金)等	羽田エアポートライン(株)
総事業費	約 1,248 億円		

※現時点の想定額

3-6 地域公共交通利便増進事業の実施予定期間

令和7年度から令和23年度を実施予定期間とする。

第4章 整備による効果

新空港線（第一期整備区間）の整備により、蒲田駅と京急蒲田駅間の約800mのミッシングリンクを解消することで、区内の東西移動の利便性を向上し、あわせて東急多摩川線や東横線との乗り入れを実施することで国際競争力強化の拠点である渋谷・新宿・池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部との羽田空港とのアクセス利便性の向上による東京圏の国際競争力の強化に資することが期待される。一例として、中目黒駅から京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））へのアクセスでは、所要時分が約36分から約23分に短縮され、2回の乗換が不要となる。

また、都心方面並びに東急多摩川線エリアと京急蒲田駅付近を結ぶ新たなアクセスルートを確保することで、蒲田駅周辺の路線等の混雑緩和や、鉄道ルート多重化によるリダンダンシーを確保し強靱な都市鉄道ネットワーク形成に資することが期待される。

表4-1 新空港線（第一期整備区間）の開業後のアクセス時間短縮効果

区間	開業前	開業後	時分短縮
中目黒駅－ 京急蒲田駅付近 （蒲田新駅（仮称））※1	約36分	約23分	約13分
多摩川駅－ 京急蒲田駅付近 （蒲田新駅（仮称））※2	約26分	約13分	約13分

※1 整備構想・営業構想及び速達性向上計画に記載の数値を引用した。
開業前は、中目黒駅から恵比寿駅及び品川駅を経由する経路を想定した。

※2 区による試算値である。
開業前は、多摩川駅から蒲田駅を経由する経路を想定した。蒲田駅から京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））までは、徒歩移動を想定した。

【参考：接続路線】

区間	開業前	開業後	時分短縮
中目黒駅－ 羽田空港第1・第2 ターミナル駅※3	約50分	約42分	約8分

※3 整備構想・営業構想に記載の数値を引用した。
開業前は、中目黒駅から恵比寿駅及び品川駅を経由する経路を想定した。