

# 交通政策調査特別委員会 案件一覧

(令和7年8月5日開催分)

○所管事務報告 2件

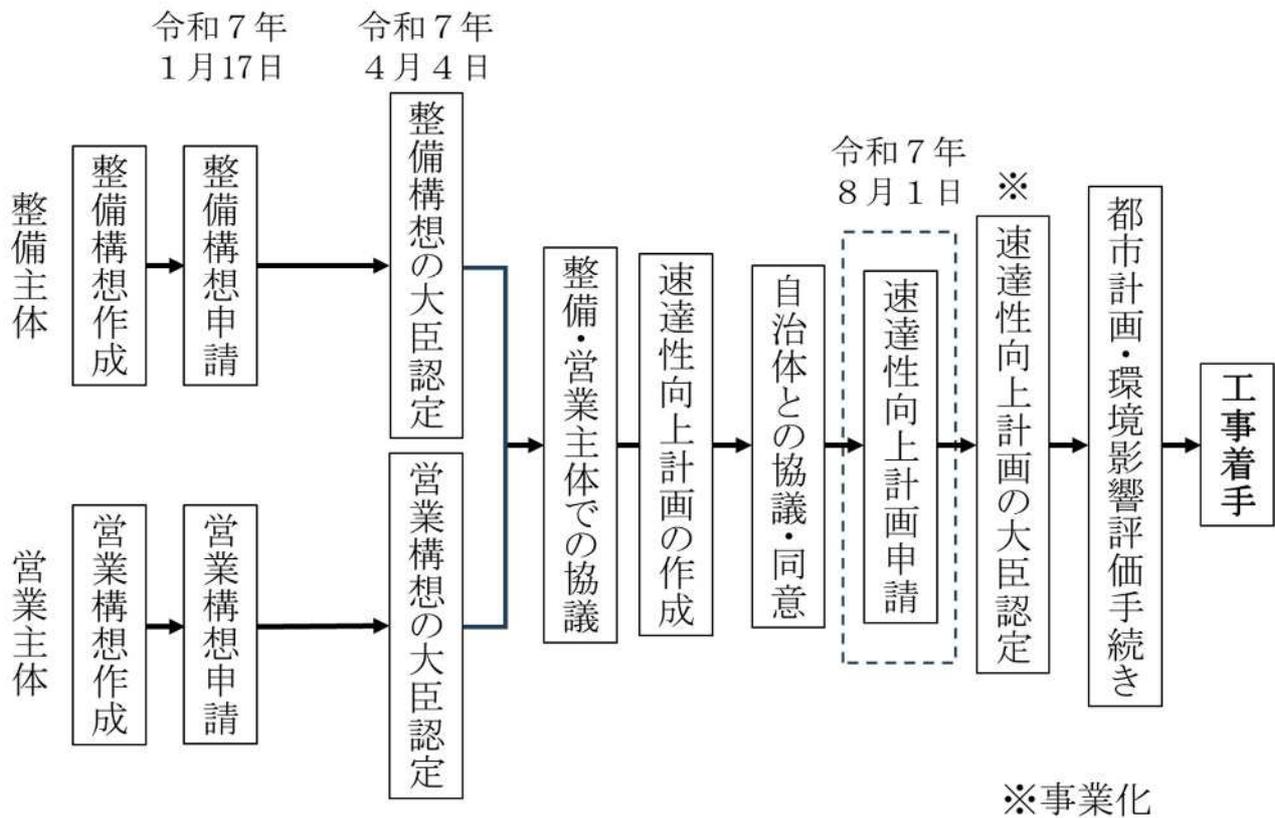
部局	報告順	件名	資料番号	説明者（所管課長名等）
鉄道・都市づくり部	1	新空港線第一期整備事業の速達性向上計画認定申請について	2	首藤 新空港線・沿線整備担当課長
	2	地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）の策定について	3	首藤 新空港線・沿線整備担当課長

新空港線第一期整備事業の速達性向上計画認定申請について

1 今後の手続きの流れ

令和7年4月4日の整備構想及び営業構想の大臣認定を受け、整備主体となる羽田エアポートライン株式会社及び営業主体となる東急電鉄株式会社が協議し、速達性向上計画を作成してきました。このたび、速達性向上計画の認定を申請することについて、地元自治体（東京都及び大田区）の同意を求める協議がありましたので、これに同意し、別紙のとおり、国土交通大臣に8月1日に両社連名で速達性向上計画の認定を申請しました。

なお、速達性向上計画の内容については、大臣認定後、国土交通省において公表される予定です。



[---]: 今回の手続き

2 自治体同意協議について

都市鉄道等利便増進法第5条第3項では、「速達性向上計画の認定を申請しようとする者は、計画について、事業を実施する区域をその区域に含む地方公共団体（東京都及び区）に協議し、その同意を得なければならない。」となっています。

2025年8月1日

羽田エアポートライン株式会社

東急電鉄株式会社

## 新空港線整備に向けた速達性向上計画の認定を申請

羽田エアポートライン株式会社（以下、羽田エアポートライン）と東急電鉄株式会社（以下、東急電鉄）は、本日、国土交通省に速達性向上計画の認定を申請しました。

この速達性向上計画は、都市鉄道等利便増進法に基づき本年4月4日に認定を受けた整備構想・営業構想に沿って申請するもので、東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間から蒲田駅を経由し、京浜急行電鉄本線・空港線京急蒲田駅付近までの連絡線（新空港線）および連絡施設を新設し、新空港線と東急多摩川線との直通運転を行い、一部の列車については多摩川駅から東横線に乗り入れを行う計画です。また、連絡線（新空港線）および連絡施設は、羽田エアポートラインが整備・保有し、東急電鉄が使用して営業する計画です。

この新空港線事業は、交通政策審議会答申第198号において「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」の一つに位置づけられており、JR京浜東北線、東急多摩川線および池上線蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、国際競争力強化の拠点である渋谷・新宿・池袋などや東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上に寄与するとともに、蒲田・京急蒲田地区をはじめとした地域のさらなる発展などに資するものです。

概要は別紙のとおりです。

## 【参考】都市鉄道等利便増進法の概要について

都市鉄道の既存路線を有効活用して行う、速達性の向上および駅施設の利用円滑化を対象とした鉄道整備手法を定めた法制度となります。営業主体（鉄道事業者など）と整備主体（第3セクターなど公的主体）を分離する、いわゆる上下分離方式が採用されています。この制度においては、整備主体が国と地方公共団体の補助を受け、残りの事業費を資金調達して施設整備を行い、営業主体は運行により得られる受益相当額を施設使用料として整備主体へ支払うことになっています。

同法に定められた手続きにしたがい、国土交通大臣による構想認定を受けた場合には、認定構想事業者として、速達性向上計画を作成・提出することになります。同計画の大臣認定をもって、鉄道事業法における事業許可を受けたものとみなされます。

## 【別紙】

### 速達性向上計画の概要

#### 1. 実施区域

起 点：東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間（東京都大田区新蒲田二丁目）  
主要な経過地：東急多摩川線蒲田駅（東京都大田区西蒲田七丁目）  
終 点：京浜急行電鉄本線・空港線京急蒲田駅付近（東京都大田区蒲田四丁目）

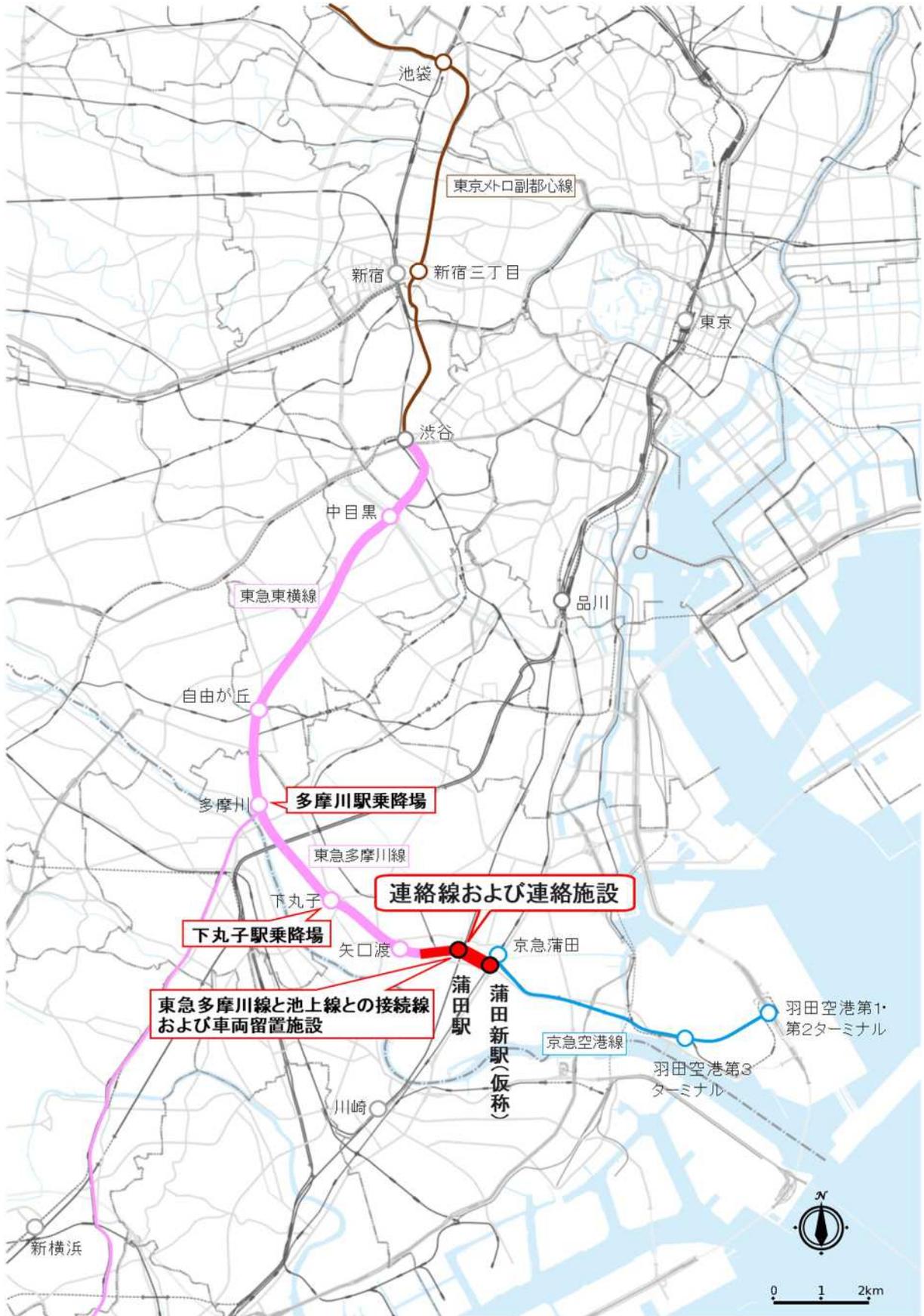
#### 2. 主な事業内容

- 鉄道の種類 普通鉄道
- 営業キロ程 蒲田駅～蒲田新駅（仮称）間0.8km  
（事業区域：連絡線0.8km、連絡施設0.9km）
- 軌 間 1,067mm
- 運行区間 渋谷方面～多摩川駅～蒲田駅～蒲田新駅（仮称）  
※東横線から乗り入れる列車が停車できるよう、東急多摩川線多摩川駅および下丸子駅の乗降場（プラットフォーム）の整備などをあわせて行う計画です。
- 運行頻度（蒲田駅～蒲田新駅（仮称）間）  
朝最混雑時間帯：20本/時 程度  
その他時間帯：10本/時 程度
- 車両編成数 3両、8両
- 運 賃 東急電鉄の運賃体系を基本とし、蒲田駅～蒲田新駅（仮称）間は加算運賃を設定する
- 駅の位置 蒲田駅 大田区西蒲田七丁目  
蒲田新駅（仮称）：大田区蒲田四丁目
- 整備期間 開始予定年月：令和7（2025）年10月  
終了予定年月：令和24（2042）年3月 ※残工事期間含む
- 総事業費 約1,248億円
- 運行開始時期 令和20年代前半

#### 3. 整備効果の例

中目黒駅～京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））：約36分⇒約23分（約13分短縮）  
自由が丘駅～京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））：約37分⇒約15分（約22分短縮）

# 計画概要図



## 地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）の策定について

### 1 計画の目的

区内の東西移動の利便性向上のみならず、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、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拡大・強化を図るためのものとして、新空港線第一期整備事業の進展に合わせ、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。

### 2 計画の素案

地域公共交通計画(新空港線第一期整備区間沿線地域) (素案)

【概要】… 別紙1

【本編】… 別紙2

### 3 パブリックコメントの実施概要

#### (1) 閲覧・募集期間

令和7年8月21日(木) から 9月11日(木) まで

#### (2) 閲覧場所

鉄道・都市づくり課、区政情報コーナー、各特別出張所

#### (3) 意見提出方法

郵送、ファクシミリ、電子申請、窓口へ持参

#### (4) 区民周知方法

区報8月21日号、区ホームページ、X（エックス）

### 4 今後のスケジュール

令和7年10月 策定（予定）

## 地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）（素案） 概要版

### 1 計画の目的及び位置づけ

地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）は、交通政策基本計画を基に、公共交通ネットワークの実現に向けた計画として位置づける。

区内の東西移動の利便性向上のみならず、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、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拡大・強化を図るためのものとして、新空港線第一期整備事業の進展に合わせ、本事業沿線地域を対象として策定するものである。

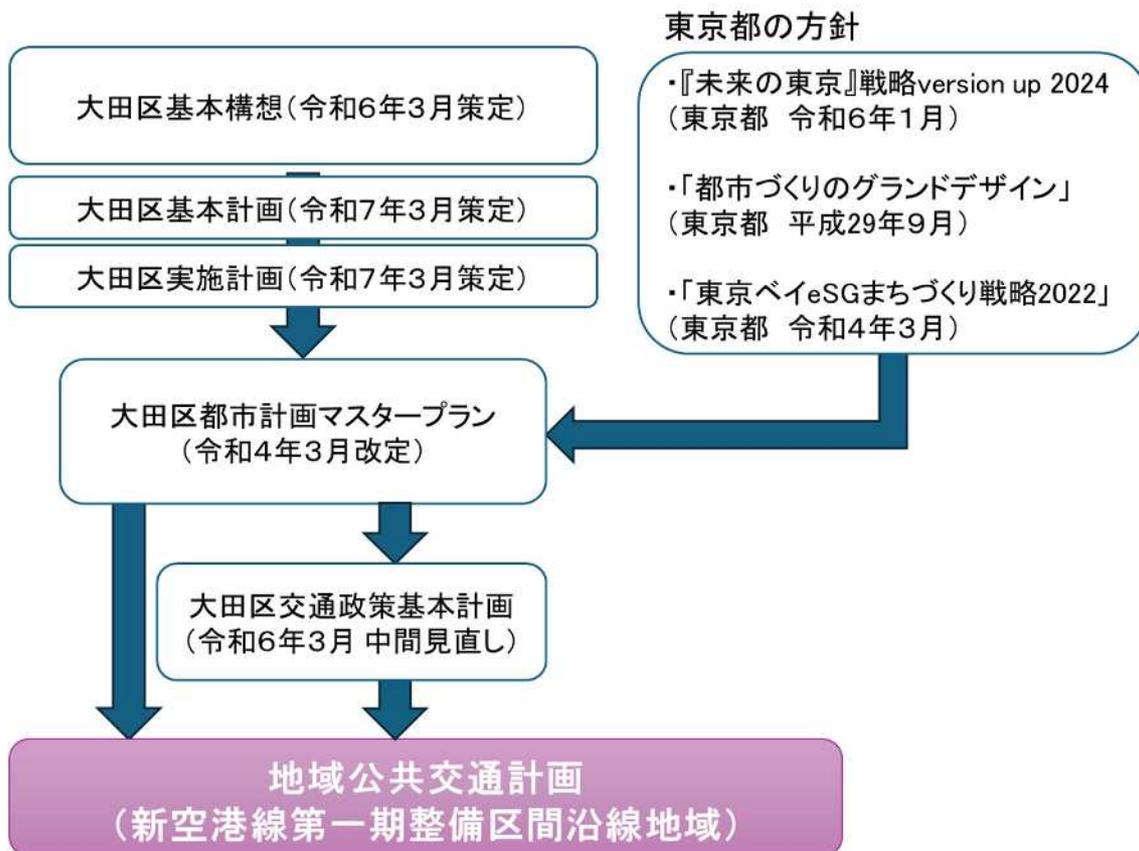
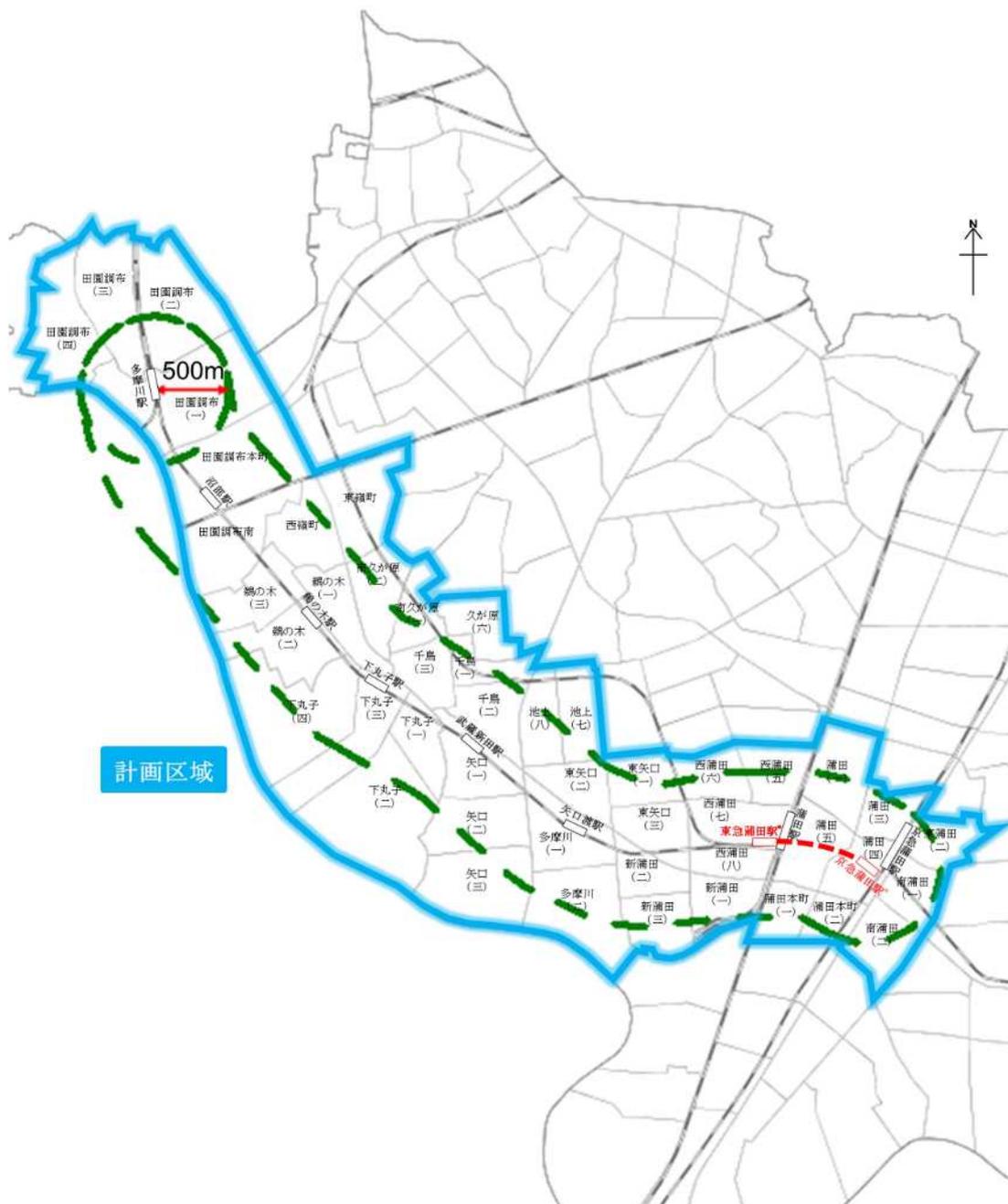


図 計画の位置付け

### 2 計画区域

本事業で新たな路線を整備する区間及びこの路線が接続する東急多摩川線を対象路線とする。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。



### 3 計画期間

令和7年度から令和23年度までを計画期間とする。

### 4 課題

周辺区市の都市づくりの進展や広域交通ネットワークの形成、羽田空港の機能強化などから、東京圏における大田区の役割はより一層大きくなっている。国際都市おおたとして広域拠点性の強化・向上を図るため、区が一体となって東京圏全体の成長に寄与する都市づくりが必要である。

- ・区全域及び計画区域における利用交通手段としては、鉄道・電車が最も多くの割合を占めている
- ・周辺路線の鉄道の乗車人員数は回復基調にある

- ・羽田空港の旅客数も回復している
- ・一方、鉄道路線、バス路線において東西移動がスムーズではなく、区が東西に分断されている状況にある



蒲田駅と京急蒲田駅の間を結び、東急多摩川線を通じて区内の移動利便性の向上、羽田空港や都心方面へのアクセス利便性の向上のため、本事業の整備促進を図っていく必要がある。

## 5 基本方針及び目標

### (1) 基本方針

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するとともに、国際競争力強化の拠点である新宿・渋谷・池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部や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。

新たなアクセスルートを確保することで、混雑緩和や、鉄道路線の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。

### (2) 目標

基本方針に基づき、達成状況を評価するため、新空港線の開業後のアクセス時分短縮を数値目標として設定する。

表 新空港線の開業後のアクセス目標時分

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

※1 整備構想及び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。

※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	約 50 分	約 42 分	約 8 分

※3 整備構想及び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。

6 目標を達成するための取組

目標を達成するための取組として、本事業の整備を実施する。  
本事業は、地域公共交通利便増進事業としての実施を想定している。  
整備の概要は、以下のとおりである。

表 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)、京急蒲田駅付近(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 (想定)	(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
輸送需要	約 5.7 万人／日
開業目標	令和 20 年代前半

7 計画の実現に向けて

本事業は、都市鉄道利便増進事業として実施する事業であることから、羽田エアポートライン株式会社が整備主体として整備を進め、東急電鉄株式会社が営業主体として鉄道を運行していくこととなる。一方で、区も本事業を推進する立場から、本計画に掲げる基本方針と目標を達成するため、両者及び国や東京都などの関係機関と連携しながら本事業を確実に進めていく。また、都市鉄道利便増進事業補助を行う立場として、事業費や事業スケジュールの把握に努め、適切な進捗管理を行うとともに、整備中及び整備後における地域公共交通の動向を注視し、開業後は、数値目標の達成状況を確認する。

これらの取組の実施にあたっては、区と羽田エアポートライン株式会社、東急電鉄株式会社の三者が連携し、適時適切な広報活動等を行うことで本事業の仕組みや考え方、意義の PR を行い、本事業への理解・共有を図っていく。

(素案)

地域公共交通計画  
(新空港線第一期整備区間沿線地域)

令和 7 年 7 月

大田区

～ 目次 ～

第1章 計画の目的等.....	1
1-1 背景.....	1
1-2 計画の目的及び位置づけ.....	2
1-3 計画区域.....	3
1-4 計画期間.....	5
第2章 現状.....	6
2-1 区の概況.....	6
2-2 上位計画及び関連計画.....	8
(1) 東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）（平成28年4月）	8
(2) 「未来の東京」戦略 version up 2024（令和6年1月）	10
(3) 都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月）	12
(4) 東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022（令和4年3月）	15
(5) 大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月）	17
2-3 人口等の動向.....	20
(1) 人口の動向・現状.....	20
(2) 人口の動向・現状.....	21
(3) 土地利用状況.....	29
2-4 計画区域周辺の交通等の動向.....	33
(1) 鉄道交通の状況.....	33
(2) バス交通の状況.....	40
(3) 航空旅客の状況.....	41
(4) 自転車交通の状況.....	42
(5) 周辺地区の開発動向.....	45
第3章 課題.....	47
第4章 基本方針及び目標の設定.....	48
4-1 基本方針.....	48
4-2 目標.....	49
第5章 目標を達成するための取組.....	50

5-1	整備の概要.....	50
5-2	事業に必要な資金の額・調達方法.....	52
5-3	整備による効果.....	53
5-4	計画の実現に向けて.....	53

## 第1章 計画の目的等

### 1-1 背景

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鉄道で向かう際は、この区間を徒歩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」の一つに位置づけられ、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についての負担割合を合意した。さらに、令和4年10月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月に各構想の認定を受けた。

## 1-2 計画の目的及び位置づけ

大田区では、交通政策基本法を踏まえ、「大田区都市計画マスタープラン」等に準拠した大田区の交通に関わる基本的かつ総合的な計画として大田区交通政策基本計画を策定しており、地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）（以下、「本計画」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を踏まえて、交通政策基本計画を基に、公共交通ネットワークの実現に向けた計画として位置づける。区内の東西移動の利便性向上のみならず、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北や西部・埼玉県南西部や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拡大・強化を図るためのものとして、本事業の進展に合わせ、本事業沿線地域を対象として策定するものである。

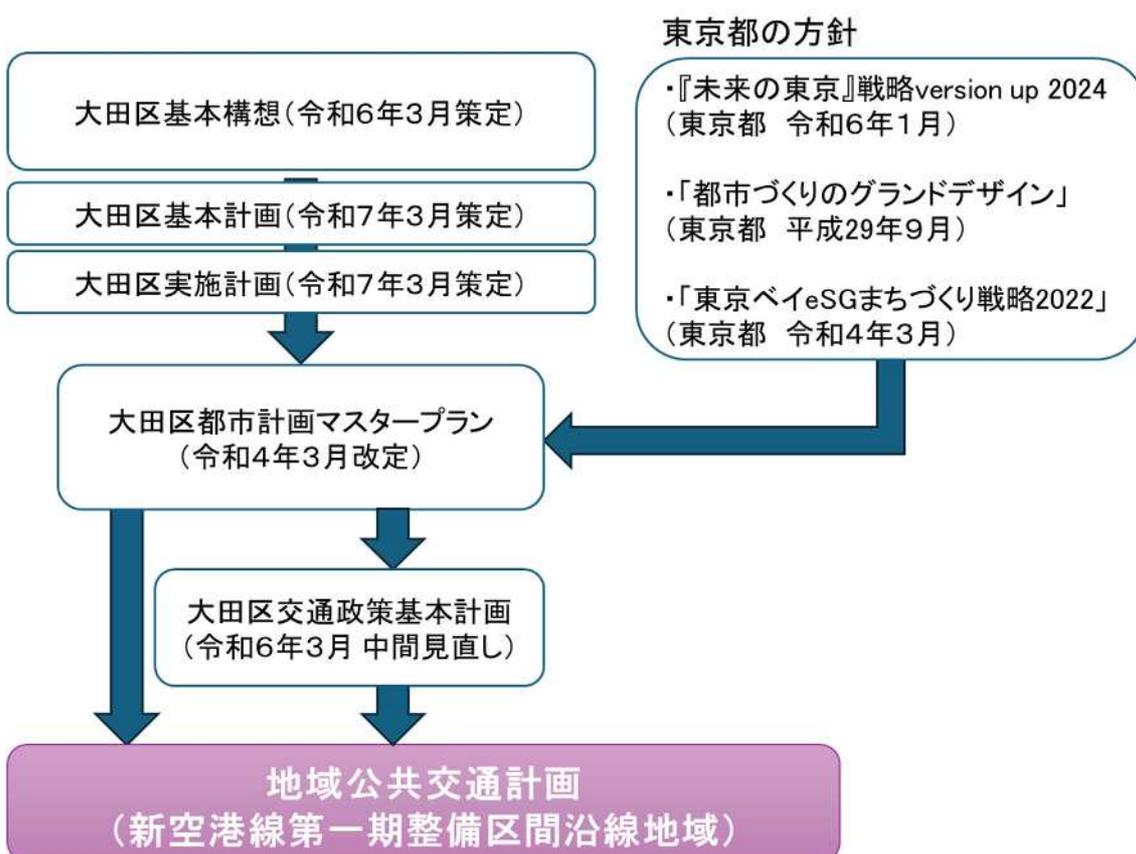


図1-1 計画の位置づけ

### 1-3 計画区域

本事業で新たな路線（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。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 1-2 計画区域（広域）

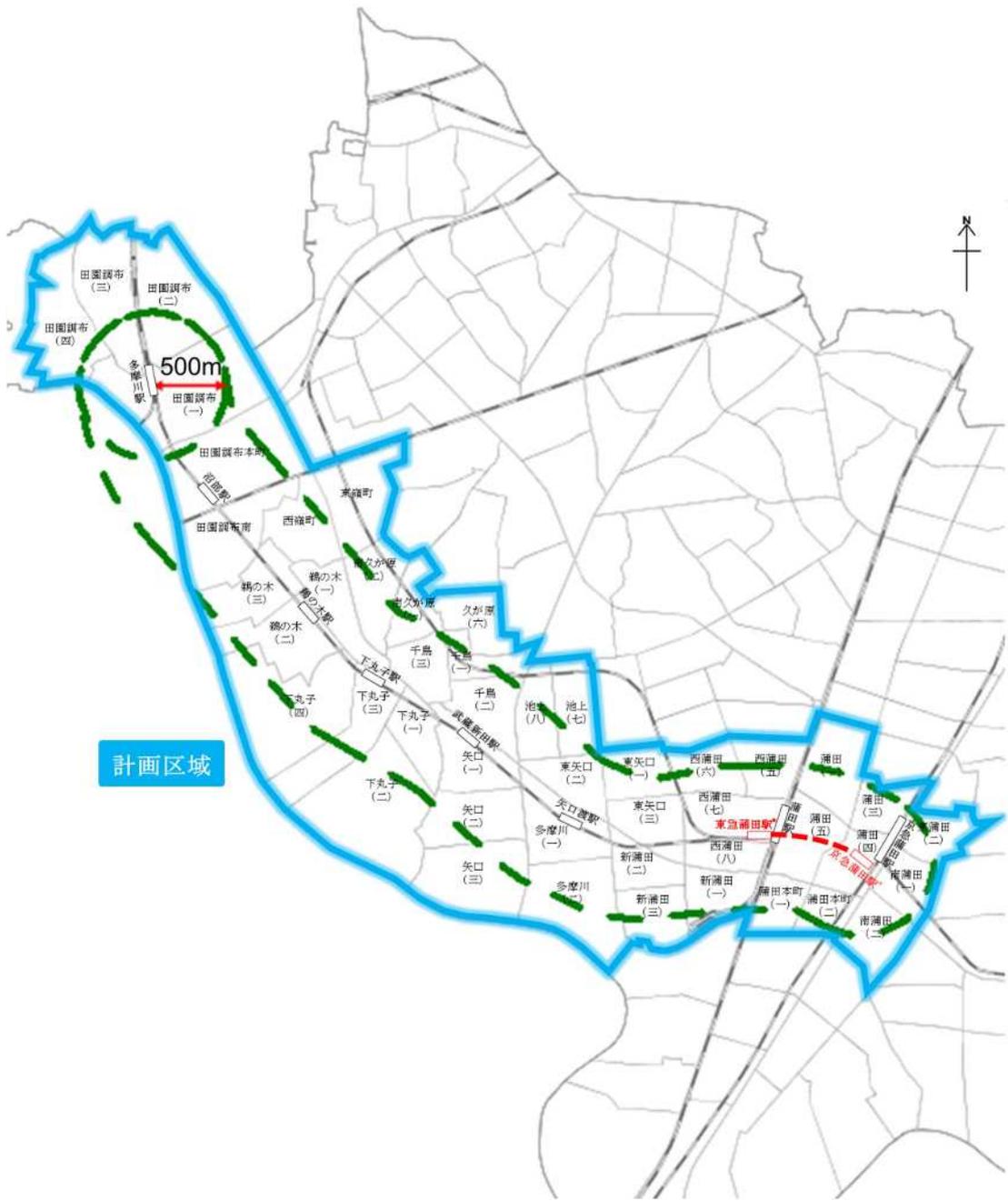


図 1 - 3 計画区域 (詳細)

#### 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

#### 1-4 計画期間

令和7年度から令和23年度までを計画期間とする。



区の概況は、下表のとおりである。

表 2 - 1 区の概況

面積・人口					
面積 (km <sup>2</sup> )	61.86	出典： 「全国都道府県市 区町村別面積調」 (令和6年10 月)(国土地理 院)	a. 夜間人口 (人)	748,081	出典： 「国勢調査」 (令和2年) (総務省統計局)
人口 (人)	739,982	出典： 「住民基本台帳」 (令和7年1月)	b. 昼間人口 (人)	722,027	
世帯数	418,230		c. 昼夜比 (=b/a)	0.97	
人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	11,962				
年齢構成比			就業者数(従業地による就業者数)		
15歳未満 (人)	74,263	出典： 「住民基本台帳」 (令和7年1月)	第一次 (人)	454	出典： 「国勢調査」 (令和2年) (総務省統計局)
15～64歳 (人)	501,719		第二次 (人)	58,661	
65歳以上 (人)	164,000		第三次 (人)	272,733	
平均年齢 (歳)	45.15		分類不能産 業(人)	15,610	
			総数(人)	347,458	

## 2-2 上位計画及び関連計画

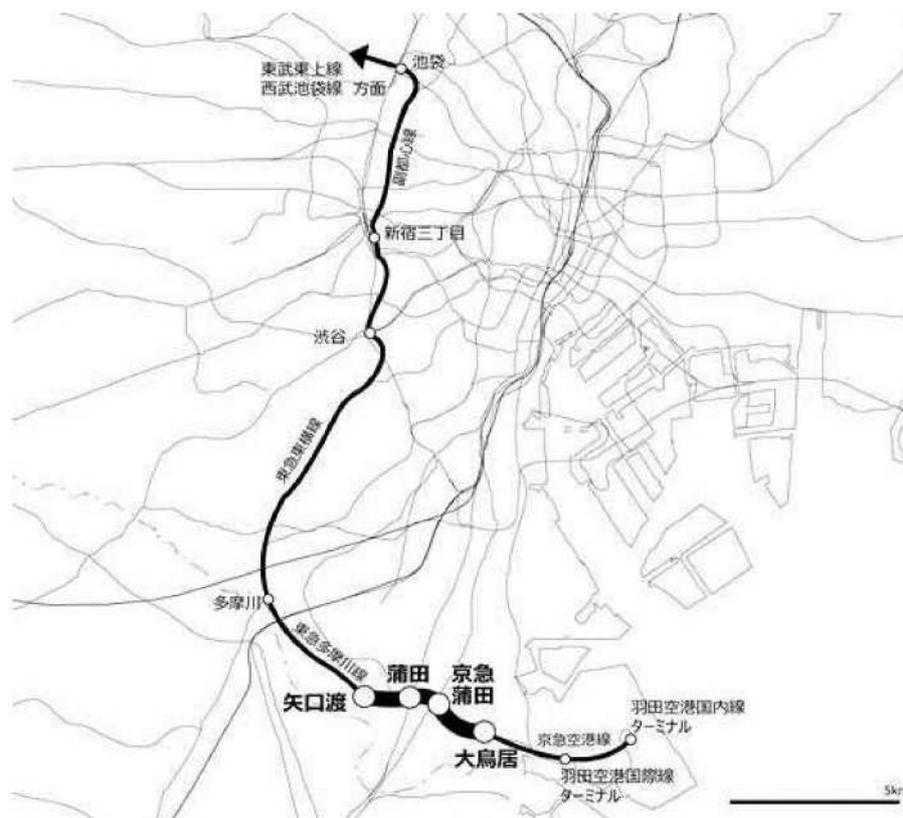
### (1) 東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）（平成28年4月）

平成26年4月に国土交通大臣から交通政策審議会に対して、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について諮問がなされたところであり、概ね15年後（令和12年頃）を念頭に置いて地下鉄、民鉄線及びJR在来線のほか、モノレール、新交通システム、路面電車等を含む鉄軌道を対象として、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」が答申された。

新空港線は、「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークプロジェクト」の1つに位置づけられ、事業の意義について、「矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、京浜東北線、東急多摩川線及び東急池上線の蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能」、「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を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、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が向上」と示された。また、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、費用負担のあり方について合意形成を進めるべき。」と評価された。

### 〈3〉 新空港線の新設（矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居）

- ・ 矢口渡駅において東急多摩川線と相互直通運転を行う。
- ・ 大鳥居駅において京急空港線と相互直通運転を行う。



#### 【意義】

- ・ 矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、京浜東北線、東急多摩川線及び東急池上線の蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能。
- ・ 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を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、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が向上。

#### 【課題】

- ・ 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。
- ・ 大鳥居までの整備については、軌間異なる路線間の接続方法等の課題があり、さらなる検討が行われることを期待。

出典：「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」

（交通政策審議会 平成 28 年 4 月）

図 2 - 2 交通政策審議会答申第 198 号

## (2) 「未来の東京」戦略 version up 2024 (令和6年1月)

ポストコロナを迎えた今、我が国が先送りしてきた課題に挑み、東京のポテンシャルを最大限活かすことで、持続可能な未来への歩みを加速させるため、東京都は令和3年3月に策定した「未来の東京」戦略の政策をバージョンアップし、「未来の東京」戦略 version up 2024」を令和6年1月に公表した。

新空港線（蒲蒲線）は、東京の活動を支える都市基盤整備と物流機能の強化に向けて、「都心・多摩の鉄道ネットワークの強化」の取組の一つに位置づけられており、関係者による事業化に向けた協議・調査を着実に実施していくとしている。

世界から人と投資を呼び込み、都市間競争を勝ち抜くため、鉄道ネットワークや幹線道路ネットワークの更なる整備、羽田空港の機能強化や首都圏物流を支える東京港の機能強化を推進



都心・多摩の鉄道ネットワークの強化

新たな鉄道ネットワークの整備に向けた取組を確実に進展させる

次の各路線について、鉄道事業者をはじめとする関係者との協議・調整を加速し、調整が整った路線から順次事業に着手

⑨ 多摩都市モノレールの延伸(箱根ヶ崎方面)

・2030年代半ばの開業を目指し、早期事業化に向け、手続を着実に実施

⑦ 中央線の複々線化

・国など関係者と連携し、仕組みづくりを進める

⑧ 多摩都市モノレールの延伸(町田方面)

・関係者と事業化について協議・調整を進める

⑥ 東京12号線(大江戸線)の延伸

・関係者と事業化について協議・調整を進める



⑤ 新空港線(蒲蒲線)

・関係者による事業化に向けた協議・調整を着実に実施

① 東京8号線(有楽町線)の延伸

④ 都心部・品川地下鉄(南北線の延伸)

・2030年代半ばの開業を目指し、早期事業化に向け、手続を着実に実施

② 都心部・臨海地域地下鉄

・更なる計画のブラッシュアップを進め、早期事業化に向けた関係者との協議、調整を加速

③ 羽田空港アクセス線

・関係者との協議・調整を加速

〔東山ルートは、JR東日本が2031年度の開業を目指し事業中〕



幹線道路ネットワークの強化

◆道路整備の推進

・環状第4号線や南多摩尾根幹線道路等の幹線道路の整備を推進



・用地取得事務について、システムの構築などにより効率化



東京港の機能強化

・令和10年代後半を目標年次とした、「東京港第9次改訂港湾計画」に基づき、東京港のふ頭機能を強化

◆コンテナふ頭等の機能強化

・中央防波堤外側コンテナふ頭Y3の整備や、青海コンテナふ頭など既存ふ頭の再編整備を推進

・新海面処分場コンテナふ頭や、中央防波堤内側内貿ユニットロードふ頭を機能拡充



◆港湾DXの導入推進

・コンテナ予約制事業の拡大や、遠隔操作が可能な荷役機械の導入など、ふ頭における港湾DXを推進

◆カーボンニュートラルポートの形成

・港湾脱炭素化推進計画の策定  
・トレーラーやふ頭背後地の脱炭素化を促進



◆観光受入機能の向上

・晴海客船ターミナルの再整備や東京国際クルーズターミナルの設備拡充により、客船受入機能を強化



羽田空港の機能強化

今後の航空需要に着実に対応するため、空港容量の拡大やビジネスジェット受入体制強化を検討

◆更なる機能強化に向けた取組

・新飛行経路の運用を踏まえつつ、今後の需要予測等を基に、更なる機能強化の検討を国に働き掛け

◆ビジネスジェット受入体制

・ビジネスジェットの需要動向を踏まえ、世界の主要都市を参考に、受入拡大や需要喚起に関する方策を検討



(出典) 日本ビジネス航空協会

世界最高の交通ネットワークの構築により、人・モノの自由自在な交流を実現

出典:『未来の東京』戦略 version up 2024(東京都 令和6年1月)

図2-3 東京の活動を支える都市基盤整備と物流機能の強化

### (3) 都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年 9 月）

東京都は、平成 28 年 9 月に東京都都市計画審議会から示された答申「2040 年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について」を踏まえ、2040 年代を目標時期として、目指すべき東京の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す「都市づくりのグランドデザイン」を平成 29 年 9 月に策定した。

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の成功とその先の東京の未来への道筋を明瞭化した実行プランが目指す「新しい東京」の実現に向け、本計画では 2040 年代を見据え「活力とゆとりのある高度成熟都市」を都市づくりの目標として、分野を横断する 7 つの戦略を設定し、先進的な取組を進めている。

7 つの戦略のうち「戦略 2 人・モノ・情報の自由自在な交流を実現」における「政策方針 4 国内外の人・モノの活発な交流を支える空港機能を強化する」の取組の一つとして、羽田空港へのアクセスの更なる充実に向けて新空港線を含む答申 198 号で示された路線について検討の深度化を図ることとしている。



政策方針 4 POLICY

## 国内外の人・モノの活発な交流 を支える空港機能を強化する

国内外の人・モノの玄関となる空港の更なる機能強化や多様なアクセスの確保により、2020年以降も増加を続けるインバウンド需要やビジネスパーソンのニーズに確実に対応します。

羽田空港へのアクセス強化イメージ



出典：「都市づくりのグランドデザイン」（東京都 平成 29 年 9 月）

図 2-4-1 都市づくりの7つの戦略における政策方針及び取組

取組1 INITIATIVE

増加する国内外の航空需要を支える

羽田空港が更に機能強化されている

- 区部中心部に近い羽田空港の強みを生かし、安全や環境対策に配慮しつつ、2020年に向けた飛行経路の見直しを進め、空港容量の拡大を図る施設整備の推進を引き続き国に求めるなど、更なる機能強化に取り組みます。
- 羽田空港跡地について、空港と隣接する立地を生かし、産業・交流機能、情報発信機能、宿泊機能などを備えたまちづくりを国及び地元区と連携し促進します。

羽田空港へのアクセスが更に充実している

- あらゆる交通モードを活用し、空港への多様なアクセスの確保を図り、羽田空港の利便性を向上します(例:舟乗、深夜早朝アクセスバスなど)。
- 羽田空港と国際競争力の高い拠点を結ぶ羽田空港アクセス線\*や新空港線\*\*の新設について、検討の深度化を図ります。
- 国道357号多摩川トンネル等、空港とつながる広域幹線道路の整備を国に求めていきます。
- 羽田空港、成田空港の利用者が多く集まる主要ターミナル駅について、円滑な乗継ぎを実現するバリアフリー施設等の整備を支援します。



取組2 INITIATIVE

首都圏西部地域の航空利便性を向上する

横田基地の軍民共用化の実現に向けた取組を促進している

- ビジネス航空を含めた民間航空利用の実施に向けて、日米協議を進展させるよう国に働きかけます。

横田基地へのアクセスが充実している

- 横田基地の周辺交通基盤の整備によりアクセス強化を図ります。

取組3 INITIATIVE

島民生活の安定と自立的発展を支える

島しょ部への空と海のアクセスが充実している

- 国や町村と連携し、島しょ部の空港、ヘリコプターなどの発着施設の機能充実や安定的な運行により、島しょ部への航空アクセスの充実を図ります。
- 港湾・漁港の静穏化に向けた施設整備を推進し、離島と本土間を結ぶ定期航路の就航率の向上を図るとともに、荒天時においても安全で安心して確実に利用できるような取組を進めます。

首都圏と島しょ部の空港状況



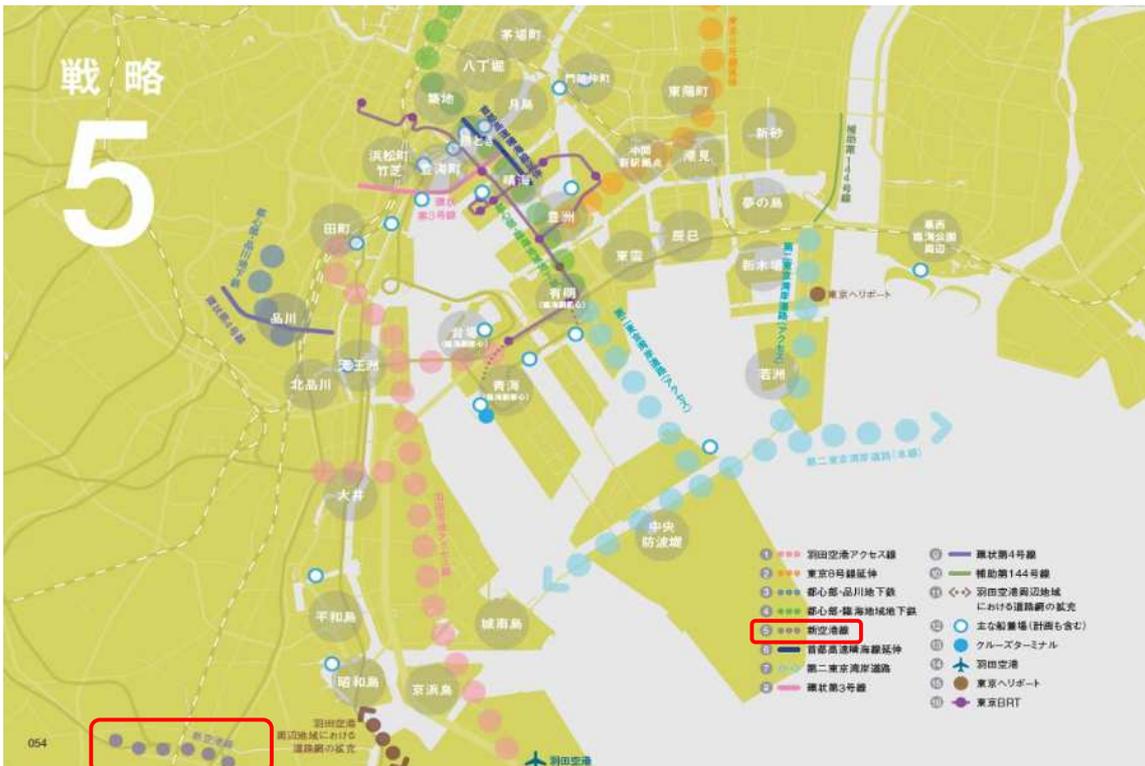
出典：「都市づくりのグランドデザイン」（東京都 平成 29 年 9 月）

図 2-4-2 都市づくりの 7 つの戦略における政策方針及び取組

#### (4) 東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022 (令和4年3月)

東京都が策定した「東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022」は、「ベイエリア全域」を対象としており、グリーンとデジタルを基軸として、「都市づくりのグランドデザイン」を踏まえ、サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した次世代の都市づくりを進めていくための行政の取組や民間誘導の方策を示している。

新空港線は、「まちの魅力や活動の基盤となる快適で多様な移動手段の充実」に位置付けられている主要施策のひとつであり、東急東横線、東京メトロ副都心線などとの相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上が期待される本路線の事業化に向けた関係者の取組を加速していくこととしている。



## まちの魅力や活動の基盤となる 快適で多様な移動手段の充実



### 主要施策 [ 鉄道ネットワークの充実強化 ]

#### ① 羽田空港アクセス線の新設

機能拡充を図る羽田空港と国際競争力強化の拠点である区部中心部や新宿、臨海部等とのアクセス利便性の向上が期待される羽田空港アクセス線について関係者との協議・調整を加速(田町(東山手)ルート2029年度運行開始予定)

#### ② 東京8号線の延伸(有楽町線)

臨海部と区部東部の観光拠点とのアクセス利便性の向上や東西線の混雑緩和が期待される東京8号線の早期事業化に向けた取組を加速(開業目標 2030年代半ば)

#### ③ 都心部・品川地下鉄の新設

リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅及び同駅周辺地区と六本木等の都心部とのアクセス利便性の向上が期待される品川地下鉄の早期事業化に向けた取組を加速(開業目標 2030年代半ば)

#### ④ 都心部・臨海地域地下鉄の新設

区部中心部と開発が進む臨海地域とをつなぐ基幹的な交通基盤、言わば背骨としての役割  
大いなるポテンシャルを有するベイエリアの鉄道網を充実させ、東京を持続可能な都市にし、日本の成長を確かなものとしていく上で重要な路線として、臨海地下鉄の事業計画の検討を進め、路線の具体化を更に加速

#### ⑤ 新空港線の新設(蒲蒲線)

東急東横線、東京メトロ副都心線などの相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上が期待される新空港線の事業化に向けた関係者の取組を更に加速

**主要施策** 東京ベイeSGまちづくり戦略における主要施策。こども：小中高生へのWEBアンケートにおいて関心の高かったベイエリアへの希望や大切にしたいこと(メダルの数)は関心の高さを表す。  
① 区分A：2030年までの実現を目指す取組(取組の特性により一部未着手・制度構築等を含む。) ② 区分B：2040年までの実現を目指す取組(取組の特性により一部未着手・制度構築等を含む。)  
③ 区分C：中長期的な実現を目指す取組。④など、区分A~Cは、事業進捗状況変化により変更の可能性あり。  
④ TOKYO FORWARD 東京2020大会の成果を未来につなぐ取組。セロエミッション 東京戦略の推進に資する取組。

バックキャストで描くベイエリアの戦略 055

出典：「東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022」(東京都 令和4年3月)

図2-5 対象エリアの多様な移動手段

#### (5) 大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月）

区では、令和4年3月に都市計画に関する基本的な方針として「大田区都市計画マスタープラン」を改定している。

本マスタープランの第4章部門別方針において、広域連携軸を構成する鉄道等の整備として、新空港線は羽田空港から東京圏北西部をつなぐ広域的な交通利便性向上のため、交通政策審議会答申第198号において「進めるべき」とされており、地域の活性化や災害時の迂回ルートとしての機能など様々な整備効果が期待され、早期開業に向けた取組を推進するとしている。

(2) 交通

1) 現状と課題

区内には、広域連携軸を形成する道路網や鉄道網による、広域交通ネットワークの計画があります。広域交通ネットワークを形成する都市計画道路は、未整備の区間もあり交通混雑や渋滞を引起す原因の一つとなっています。また、広域的な公共交通の利便性向上のため、新空港線の早期実現に向けて取り組む必要があります。

超高齢化社会を迎える中、多様化する都市づくりや交通環境へのニーズに対応するため、地域交流網をはじめとした地域交通の利便性向上が望まれます。区内東西方向の利便性の向上や、ウォーカブルな都市空間づくり、防災性の面からの改善など、暮らしやすさの視点を踏まえた取り組みが必要です。

また、老朽化が進む都市基盤施設の長寿命化など地域の安全の確保や、ユニバーサルデザインに配慮した交通環境整備のさらなる推進が必要です。加えて、脱炭素の視点から、小型モビリティ等の先端技術について区内における都市開発を契機として導入を進めるなど、活用検討が求められています。

2) 方針

1. 広域連携軸の強化 (P.97 交通部門図参照)

①広域連携軸を構成する道路網の整備

安全・円滑に移動できる広域的な道路網の整備を進めます。



- ・大田区の広域拠点域と周辺区市の主要拠点を結び、広域拠点域の発展に資する役割を担う広域交通ネットワークとして、幹線道路及び鉄道等を骨格とした広域連携軸を位置付け、更なる利便性の強化・向上をめざします。
- ・広域連携軸を構成する幹線道路のうち事業中（放射 19 号線（国道 15 号、第一京浜国道）、放射 17 号線（産業道路）、都市高速道路第 1 号線（高速大師橋）、東京湾環状線）区間の都市計画道路の早期完成と未整備区間の早期解消を図り、他区・隣接県を広域的に連絡する道路ネットワークの形成を進めます。
- ・交通インフラ整備を進め、東京圏を支える高度な交通・物流網の一翼を担います。そのため、幹線道路などで発生している渋滞を解消するための対策や、物流拠点へのアクセス円滑化等について検討を進めます。

②広域連携軸を構成する鉄道等の整備

にぎわいと交流を生む、便利で安全な公共交通ネットワークの整備を進めます。



- ・羽田空港から東京圏北西部をつなぐ広域的な交通利便性向上のため、交通政策審議会答申第 198 号において「進めるべき」とされており、地域の活性化や災害時の迂回ルートとしての機能など様々な整備効果が期待される新空港線の早期開業に向けた取り組みを推進します。



## 2-3 人口等の動向

### (1) 人口の動向・現状

本事業の沿線の計画区域における人口の動向・現状や土地利用状況などを整理する。

表2-2 エリア分類一覧表

エリア	町丁目
計画区域	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

(2) 人口の動向・現状

①-1 夜間人口（区全域）

区の夜間人口は、平成12年の65.03万人と比較し、令和2年には74.81万人（平成12年比1.15倍）と増加し、令和22年には77.16万人（平成12年比1.19倍）まで増加し、以降は微減傾向と推計されている。

表2-3 区の夜間人口の推移（人）

年次	実績				
	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年
大田区	650,331	665,674	693,373	717,082	748,081
増減指数	1.00	1.02	1.07	1.10	1.15

出典：「国勢調査」（総務省統計局）

年次	将来					
	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年	令和32年
大田区	749,353	758,874	766,976	771,582	771,509	768,130
増減指数	1.15	1.17	1.18	1.19	1.19	1.18

出典：「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」

（国立社会保障・人口問題研究所）

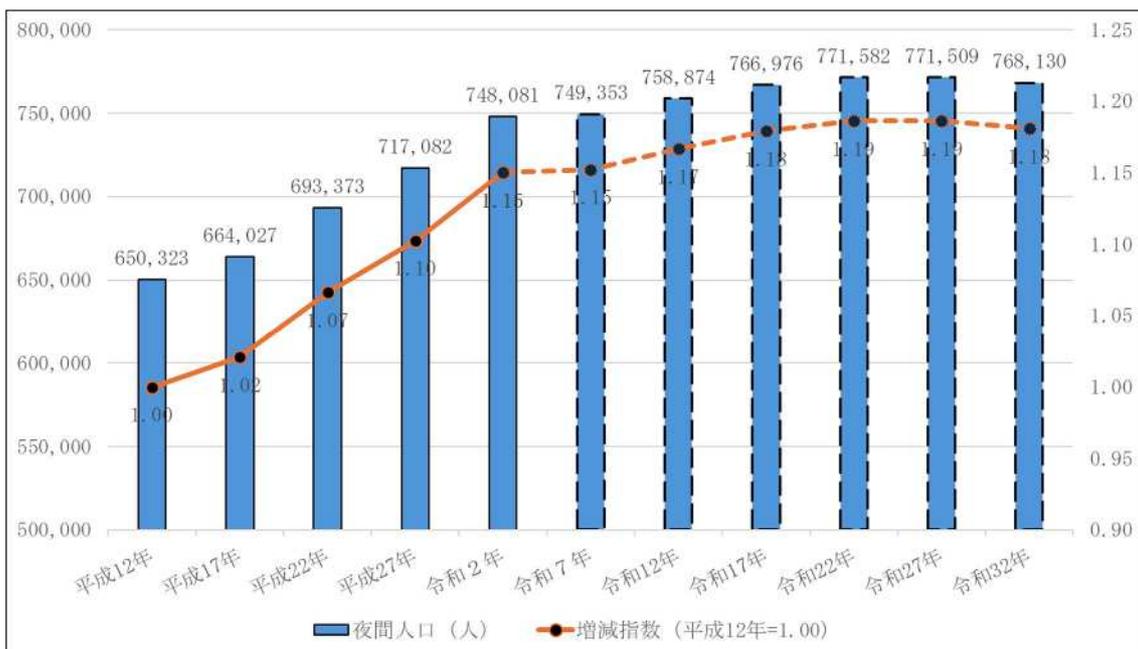


図2-7 区の夜間人口の推移

### ①－２ 夜間人口（計画区域）

計画区域の夜間人口は、平成 12 年の 17.04 万人と比較し、令和 2 年には 20.32 万人（平成 12 年比 1.19 倍）に増加している。区全域の夜間人口の平成 12 年から令和 2 年の増加割合（約 15%）と比較して、計画区域では 4 ポイント高くなっている。

表 2－4 計画区域の夜間人口の推移（人）

年次	平成 12 年	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年	令和 2 年
計画区域	172,227	182,364	189,217	196,290	205,311
増減指数	1.00	1.06	1.10	1.14	1.19

出典：「国勢調査」（総務省統計局）

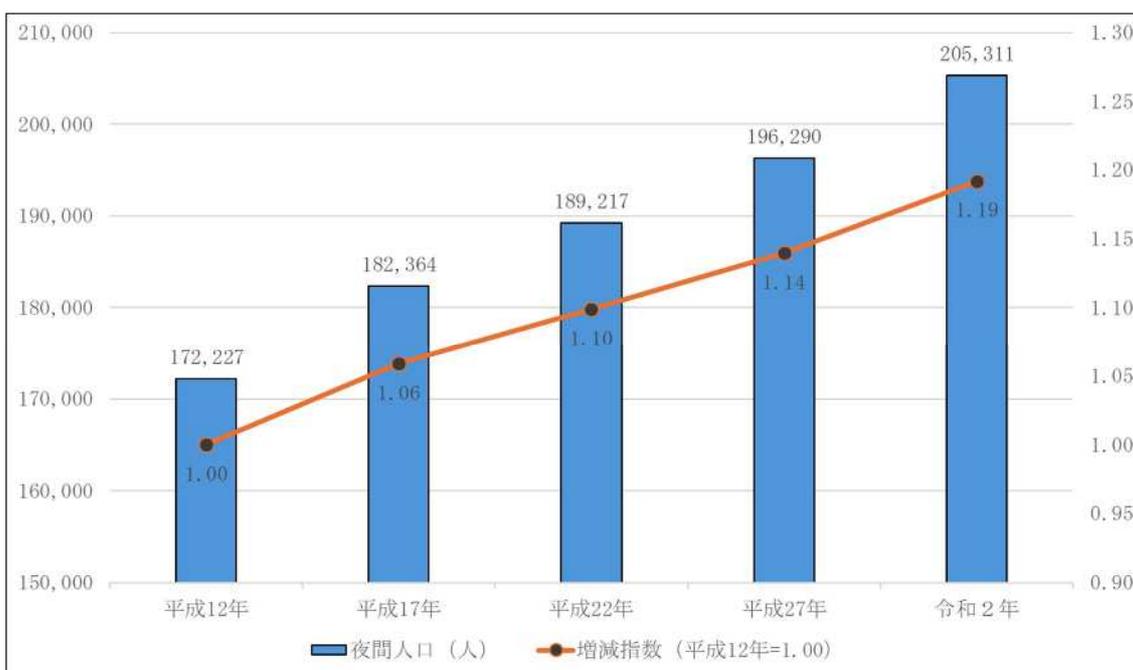


図 2－8 計画区域の夜間人口の推移

## ②－１ 昼間人口（区全域）

区の昼間人口は、平成12年の65.56万人と比較し、令和2年は72.20万人（平成12年比1.10倍）と増加している。

表2－5 区の昼間人口の推移

年次	実績				
	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年
大田区	655,573	657,209	684,451	693,865	722,027
増減指数 平成12年：1.00	1.00	1.00	1.04	1.06	1.10

出典：「国勢調査」（総務省統計局）

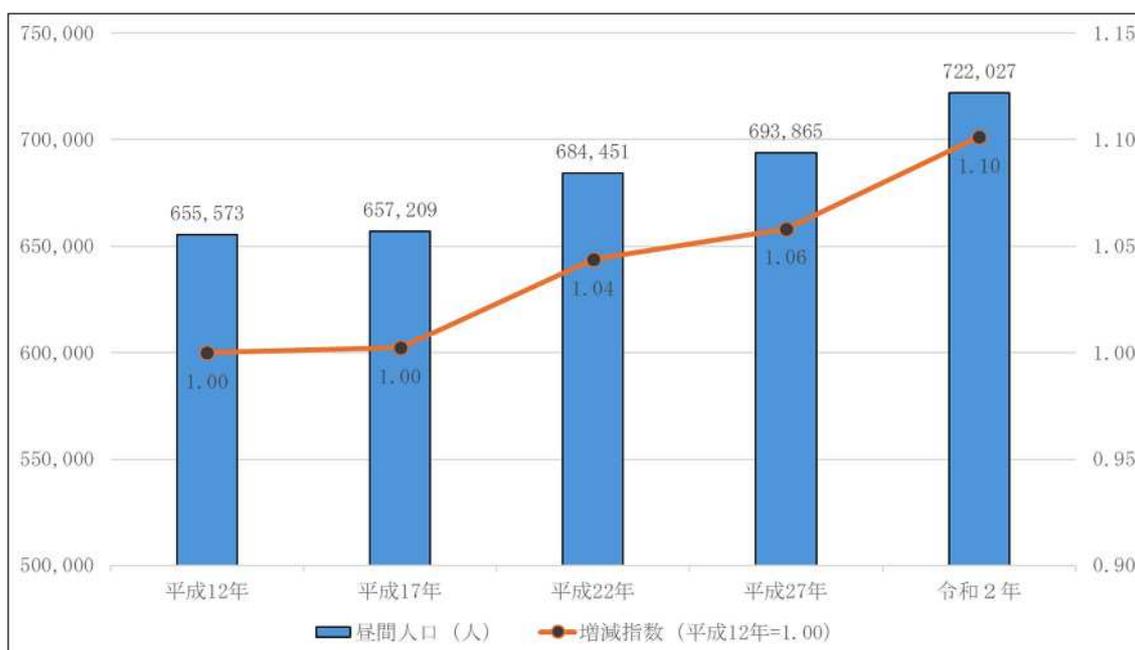


図2－9 区の昼間人口の推移

## ②-2 昼間人口（計画区域）

計画区域の昼間人口は、平成12年の19.23万人と比較し、令和2年は20.21万人（平成12年比1.05倍）と増加している。区全域の昼間人口の平成12年から令和2年の増加割合（約10%）と比較して、計画区域では5ポイント低くなっている。

表2-6 計画区域の昼間人口の推移

年次	実績				
	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年
計画区域	193,025	194,053	197,312	196,498	203,020
増減指数	1.00	1.01	1.02	1.02	1.05

出典：「東京都統計年鑑（国勢調査による東京都の昼間人口）」（東京都）

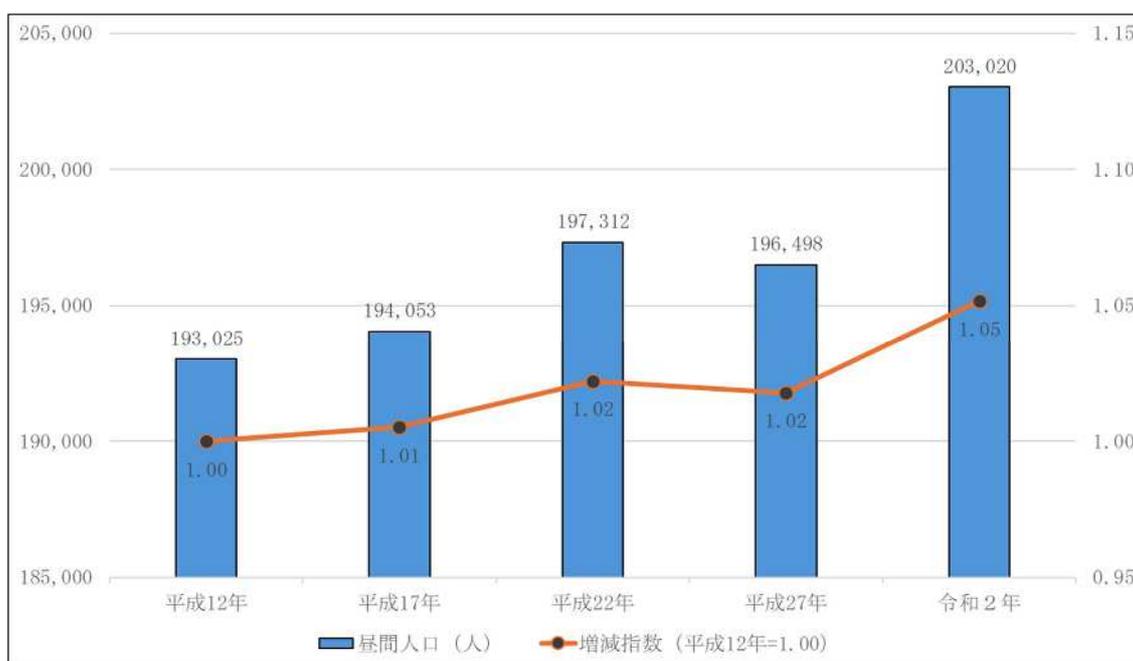


図2-10 計画区域の昼間人口の推移

### ③ 流入・流出口（区全域）

区の流入人口は、平成12年は19.59万人、令和2年は17.24万人（平成12年比0.88倍）と減少し、流出口は、平成12年は19.07万人、令和2年は19.84万人（平成12年比1.04倍）と増加している。流入超過人口は、平成12年は流出に対して流入が0.53万人多かったが、令和2年は逆に流入に対して流出が2.61万人多くなっている。

表2-7 区の流入・流出口の推移（人）

年次	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年
a. 流入人口	195,917	184,915	170,905	171,174	172,369
増減指数	1.00	0.94	0.87	0.87	0.88
b. 流出口	190,667	191,733	179,827	194,390	198,424
増減指数	1.00	1.01	0.94	1.02	1.04
c. 流入超過人口 (=a-b)	5,250	△ 6,818	△ 8,922	△ 23,216	△ 26,055

出典：「東京都統計年鑑（国勢調査による東京都の昼間人口）」（東京都）

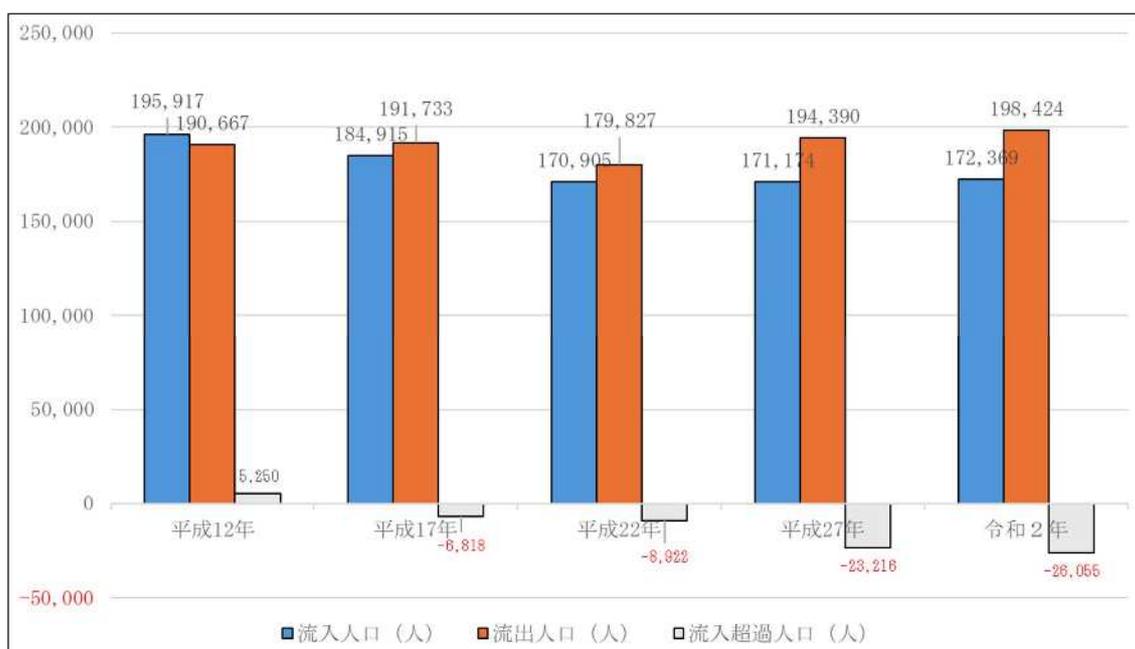


図2-11 区の流入・流出口の推移

#### ④ 従業地・通学地による就業・通学人口（区全域）

常住地と就業者が従業する場所及び通学者が通学する場所がともに大田区内にあり、従業する場所が自分の居住する家又は家に附属した店・作業場など以外である人の人口は、平成12年の43.25万人と比較し、令和2年は38.79万人（平成12年比0.90倍）と低下している。

表2-8 区の従業地・通学地による就業・通学人口（自宅外）（人）

年次	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年
大田区	432,489	406,228	396,922	386,935	387,904
増減指数	1.00	0.94	0.92	0.89	0.90

出典：「東京都統計年鑑（国勢調査による東京都の昼間人口）」（東京都）

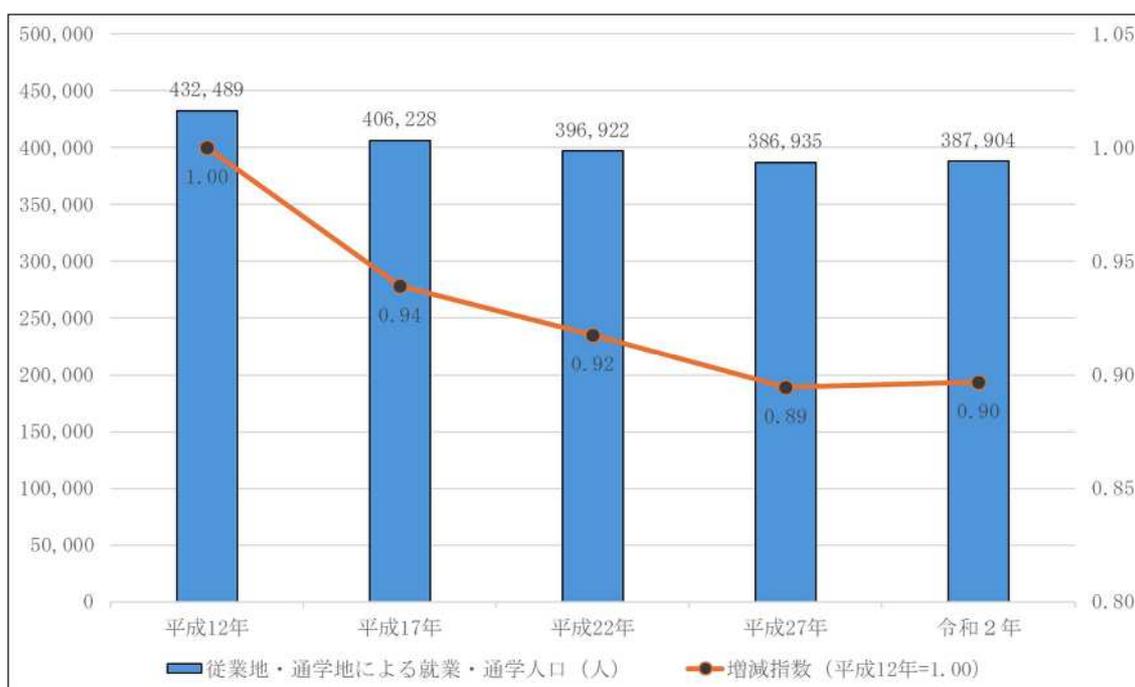


図2-12 区の従業地・通学地による就業・通学人口（自宅外）

⑤－１ 常住地による利用交通手段別就業者・通学者（区全域）

区全域において常住する者のうち、就業・通学する者が普段利用している交通手段毎の人口の割合は、「鉄道・電車」が57.7%で最も多くなっている。

表 2－9 区の常住地による利用交通手段別就業者・通学者(人) (令和2年)

	総数	徒歩だけ	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス
人数	337,454	26,205	212,374	25,181	3,607
分担率	100.0%	7.1%	57.7%	6.8%	1.0%
	自家用車	ハイヤー・タクシー	オートバイ	自転車	その他
人数	19,248	2,488	6,728	68,850	3,325
分担率	5.2%	0.7%	1.8%	18.7%	0.9%

※複数回答のため内訳の足し上げと総数は一致しない

出典：「国勢調査」(総務省統計局)

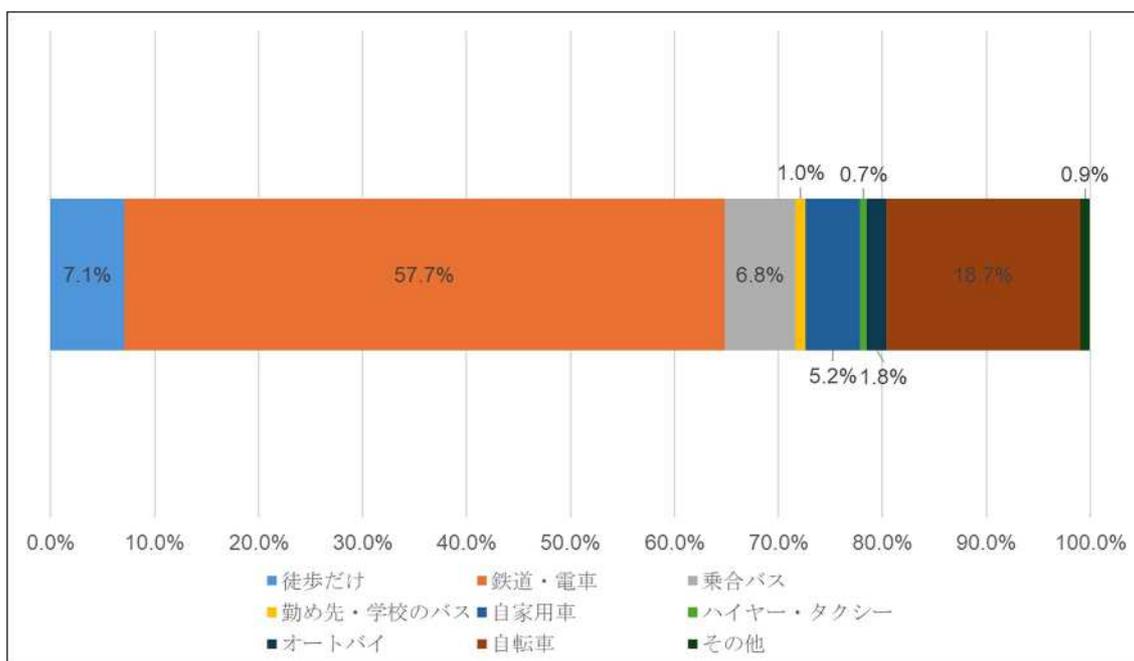


図 2－13 区の常住地による利用交通手段別就業者・通学者（令和2年）

⑤－２ 計画区域の常住地による利用交通手段別就業者・通学者

計画区域において常住する者のうち、就業・通学する者が普段利用している交通手段毎の人口の割合は、「鉄道・電車」が64.7%で最も多くなっている。

表 2－10 計画区域の常住地による利用交通手段別就業者・通学者(人)(令和2年)

	総数	徒歩だけ	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス
人数	90,866	7,172	62,239	4,453	878
分担率	100.0%	7.5%	64.7%	4.6%	0.9%
	自家用車	ハイヤー・タクシー	オートバイ	自転車	その他
人数	4,687	553	1,386	13,932	854
分担率	4.9%	0.6%	1.4%	14.5%	0.9%

※複数回答のため内訳の足し上げと総数は一致しない

出典：「国勢調査」(総務省統計局)

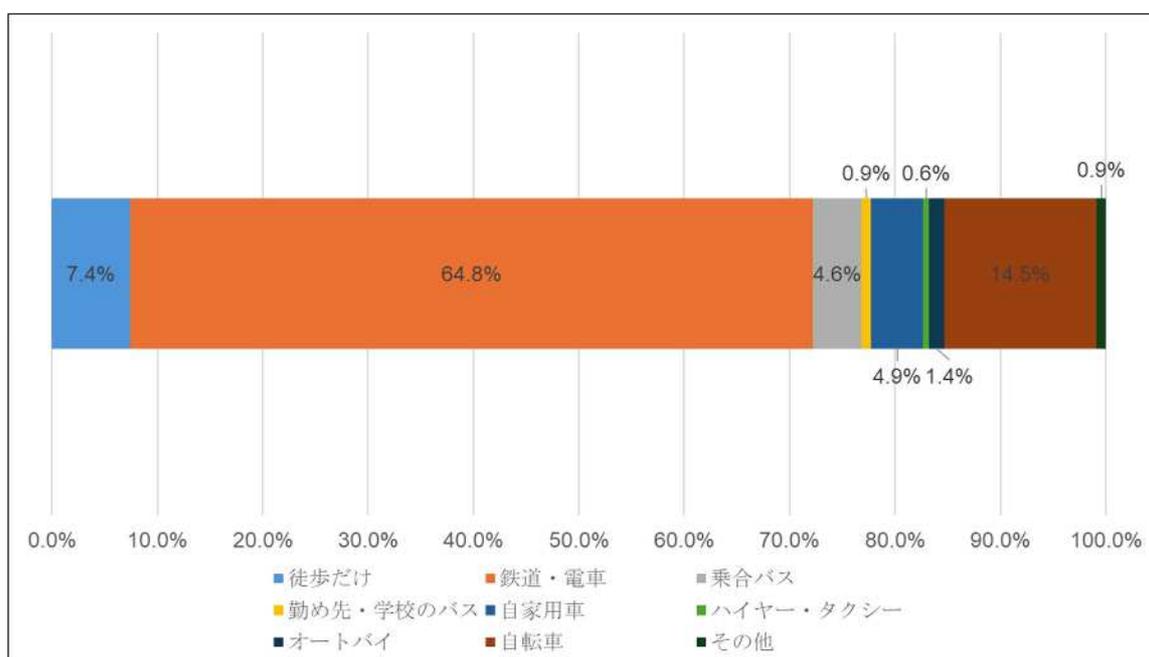


図 2－14 計画区域の常住地による利用交通手段別就業者・通学者(令和2年)

(3) 土地利用状況

① 土地利用現況図

良好な住宅地から業務商業が集積する中心市街地、埋立島部の産業系土地利用に至るまで様々な土地利用が存在する。

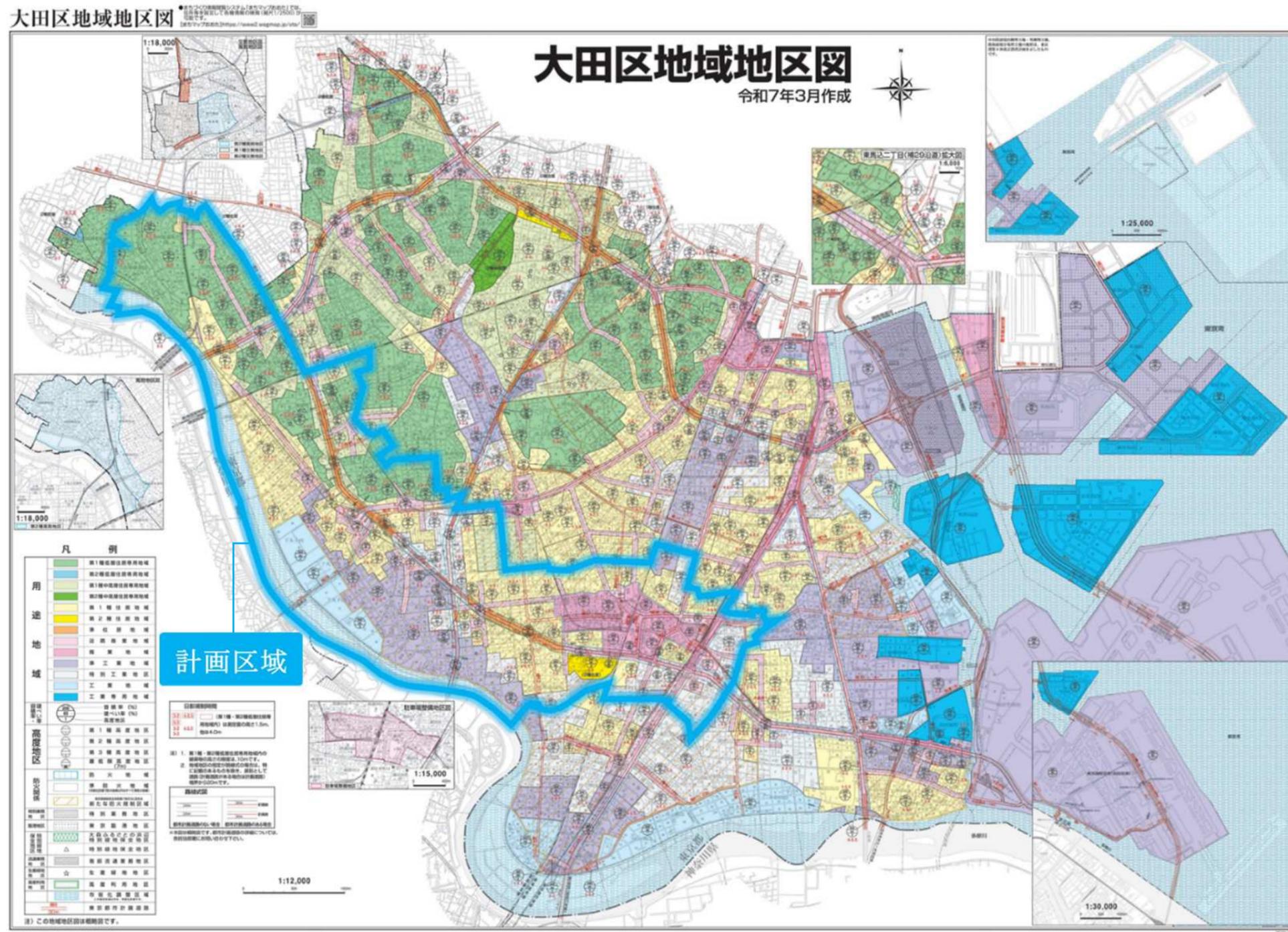


出典：「大田区都市計画マスタープラン」（大田区 令和4年3月改定）に追記

図2-15 土地利用現況図（平成28年）

② 地域地区図

区の用途地域指定の割合は準工業地域、第一種住居地域、第一種低層住居専用地域の順となっている。



出典：「大田区地域地区図」に追記

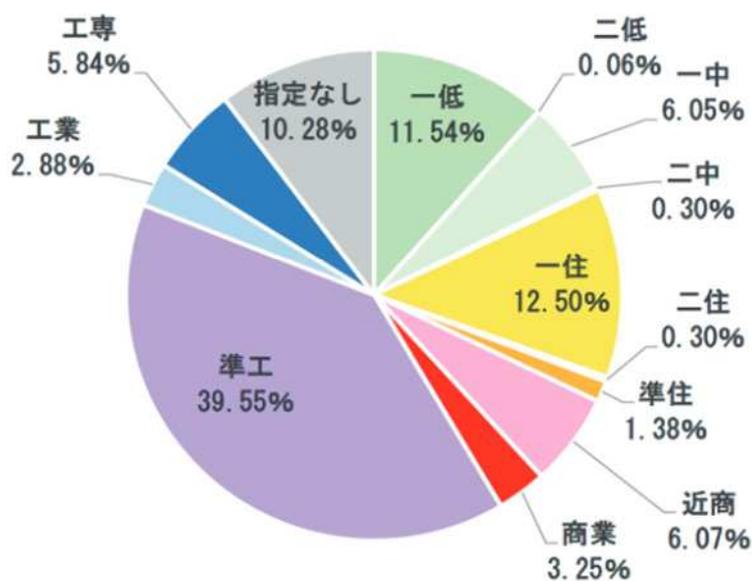
図2-16 大田区地域地区図（令和7年）

表 2-11 用途地域の指定状況

令和3年4月1日現在		指定面積	区総面積割合
住居系	小計	1,987.8 ha	32.13 (%)
内 訳	第一種低層住居専用地域(一低)	714.1 ha	11.54 (%)
	第二種低層住居専用地域(二低)	3.5 ha	0.06 (%)
	第一種中高層住居専用地域(一中)	374.5 ha	6.05 (%)
	第二種中高層住居専用地域(二中)	18.6 ha	0.30 (%)
	第一種住居地域(一住)	773.4 ha	12.50 (%)
	第二種住居地域(二住)	18.4 ha	0.30 (%)
	準住居地域(準住)	85.3 ha	1.38 (%)
商業系	小計	576.7 ha	9.32 (%)
内 訳	近隣商業地域(近商)	375.5 ha	6.07 (%)
	商業地域(商業)	201.2 ha	3.25 (%)
工業系	小計	2,985.5 ha	48.26 (%)
内 訳	準工業地域(準工)	2,446.3 ha	39.55 (%)
	工業地域(工業)	178.2 ha	2.88 (%)
	工業専用地域(工専)	361.0 ha	5.84 (%)
小計		5,550.0 ha	89.72 (%)
指定なし		636.0 ha	10.28 (%)
合計		6,186.0 ha	100.00 (%)

出典：「大田区都市計画マスタープラン」(大田区 令和4年3月改定)

用途地域指定の割合



出典：「大田区都市計画マスタープラン」(大田区 令和4年3月改定)

図 2-17 用途地域の指定状況 (%)

### ③ 区の土地利用状況

平成 28 年の区の土地利用状況は、「宅地」の割合が最も高く、次いで「道路等」「水面・河川・水路」の順となっている。

平成 18 年から平成 28 年までの 10 年間で大きな変化がある用途は、「宅地」(+1.5 ポイント)と「その他」(△0.5 ポイント)と「水面・河川・水路」(△0.4 ポイント)と「未利用地等」(△0.3 ポイント)である。



出典：「大田区都市計画マスタープラン」(大田区 令和 4 年 3 月改定)

図 2-18 土地利用比率

平成 28 年の区の「宅地」の利用内訳は「住宅用地」が最も高く、次いで「工業用地」「公共用地」「商業用地」の順となっている。平成 18 年から平成 28 年までの 10 年間での変化は「住宅用地」(+0.3 ポイント)、「工業用地」(+1.0 ポイント)、「公共用地」(△0.5 ポイント)、「商業用地」(△0.8 ポイント)である。



出典：「大田区都市計画マスタープラン」(大田区 令和 4 年 3 月改定)

図 2-19 宅地利用比率



### ① 周辺路線の乗車人員の推移

周辺路線の乗車人員は、全体的な傾向として令和2年度は令和元年度と比較し大きく減少（0.48～0.74倍）したが、令和3年度以降は段階的に回復基調にある。

表2-12 周辺路線の乗車人員の推移（千人）

路線名		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
JR東海道本線	乗車人員（千人）	721,161	452,543	447,472	516,955	578,665
	指数	1.00	0.63	0.62	0.72	0.80
東急東横線	乗車人員（千人）	182,541	119,024	133,646	149,026	157,717
	指数	1.00	0.65	0.73	0.82	0.86
東急目黒線	乗車人員（千人）	86,765	58,291	63,056	69,860	77,805
	指数	1.00	0.67	0.73	0.81	0.90
東急大井町線	乗車人員（千人）	90,932	60,662	67,303	73,601	78,525
	指数	1.00	0.67	0.74	0.81	0.86
東急池上線	乗車人員（千人）	78,840	56,374	60,383	64,982	68,127
	指数	1.00	0.72	0.77	0.82	0.86
東急多摩川線	乗車人員（千人）	39,546	29,311	30,970	32,927	34,432
	指数	1.00	0.74	0.78	0.83	0.87
京急本線	乗車人員（千人）	146,644	93,897	99,284	114,600	126,091
	指数	1.00	0.64	0.68	0.78	0.86
京急空港線	乗車人員（千人）	40,615	22,555	25,848	34,368	41,068
	指数	1.00	0.56	0.64	0.85	1.01
東京モノレール線	乗車人員（千人）	50,810	24,269	25,389	33,199	39,481
	指数	1.00	0.48	0.50	0.65	0.78
都営浅草線	乗車人員（千人）	281,086	184,180	190,652	219,020	249,979
	指数	1.00	0.66	0.68	0.78	0.89

出典：「東京都統計年鑑(令和元年度から令和5年度の運輸分野)」(東京都)

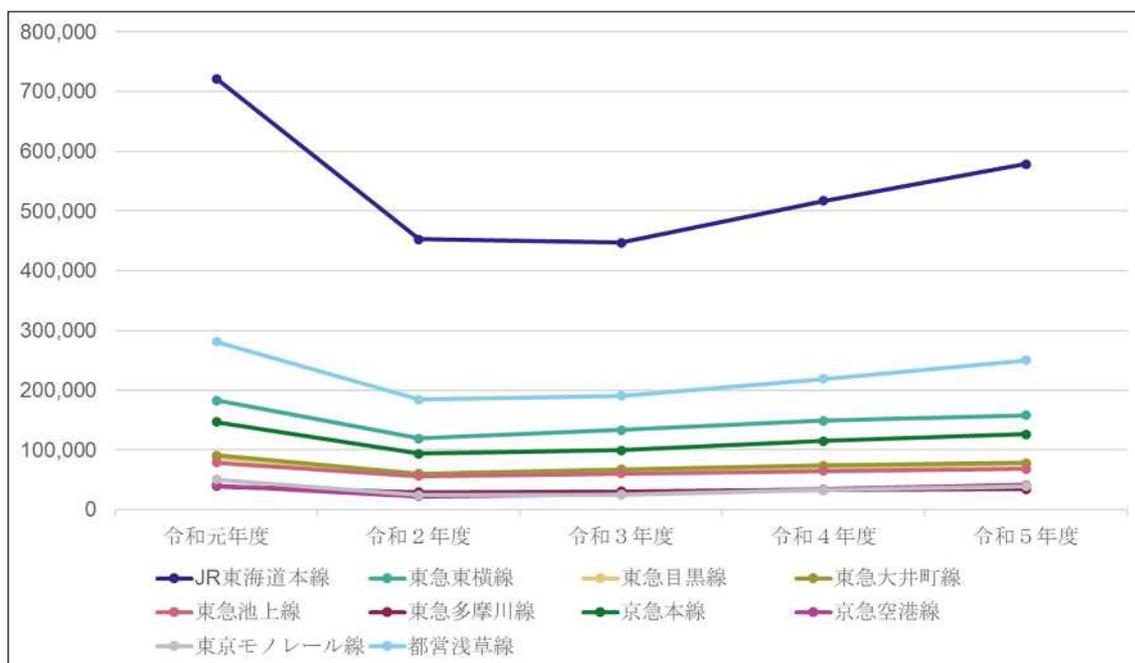


図2-21 周辺路線の乗車人員の推移（実数）

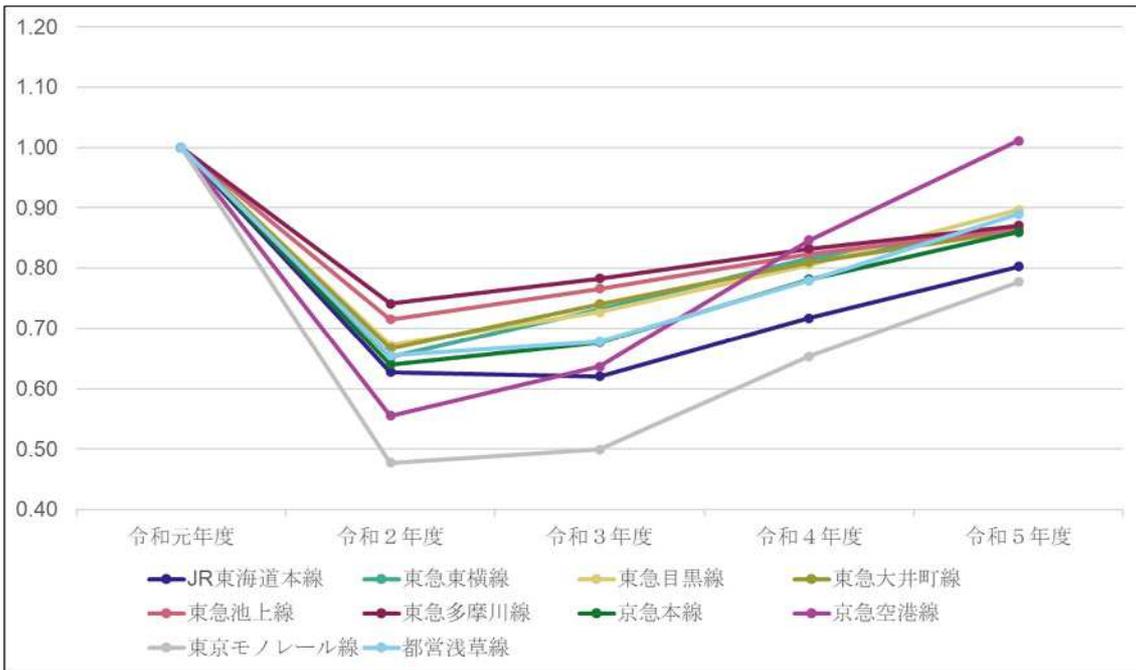


図 2-22 周辺路線の乗車人員の推移（指数）

## ② 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送状況

周辺路線の混雑率（令和 5 年度）は、JR 東海道線（川崎→品川）151%、JR 京浜東北線（大井町→品川）146%、東急東横線（祐天寺→中目黒）120%、東急目黒線（不動前→目黒）127%、東急大井町線（九品仏→自由が丘）116%、東急池上線（大崎広小路→五反田）126%、東急多摩川線（矢口渡→蒲田）114%、京急本線（戸部→横浜）116%、東京モノレール線（浜松町→天王洲アイル）85%、都営浅草線（本所吾妻橋→浅草）120%となっている。

表 2-13 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送状況

路線名		令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
JR東海道線 (川崎→品川)	輸送力(人)	35,036	35,036	35,036	31,348	31,348
	輸送人員(人)	67,560	35,930	36,430	42,060	47,400
	混雑率(%)	193	103	104	134	151
JR京浜東北線 (大井町→品川)	輸送力(人)	38,480	38,480	38,480	38,480	38,480
	輸送人員(人)	71,350	43,100	43,860	49,790	56,020
	混雑率(%)	185	112	114	129	146
東急東横線 (祐天寺→中目黒)	輸送力(人)	31,650	31,650	31,650	31,650	32,568
	輸送人員(人)	54,311	38,853	36,719	37,347	39,082
	混雑率(%)	172	123	116	118	120
東急目黒線 (不動前→目黒)	輸送力(人)	21,264	21,264	21,264	22,218	25,080
	輸送人員(人)	37,766	26,757	21,368	26,662	31,852
	混雑率(%)	178	126	100	120	127
東急大井町線 (九品仏→自由が丘)	輸送力(人)	17,472	17,472	17,472	17,472	17,472
	輸送人員(人)	27,259	17,759	17,818	19,394	20,268
	混雑率(%)	156	102	102	111	116
東急池上線 (大崎広小路→五反田)	輸送力(人)	8,832	8,832	8,832	8,832	8,832
	輸送人員(人)	11,943	7,278	7,842	9,450	11,128
	混雑率(%)	135	82	89	107	126
東急多摩川線 (矢口渡→蒲田)	輸送力(人)	7,360	7,360	6,992	6,624	6,624
	輸送人員(人)	10,257	6,268	6,433	5,962	7,551
	混雑率(%)	139	85	92	90	114
京急本線 (戸部→横浜)	輸送力(人)	32,000	32,000	31,500	27,539	27,000
	輸送人員(人)	45,889	29,201	29,899	30,236	31,317
	混雑率(%)	143	91	95	110	116
東京モノレール線 (浜松町→天王洲アイル)	輸送力(人)	10,440	10,440	8,700	8,700	8,700
	輸送人員(人)	9,496	5,989	6,204	6,699	7,362
	混雑率(%)	91	57	71	77	85
都営浅草線 (本所吾妻橋→浅草)	輸送力(人)	23,040	23,040	23,040	23,040	22,080
	輸送人員(人)	30,128	23,083	22,183	24,103	26,605
	混雑率(%)	131	100	96	105	120

出典：「最混雑区間における混雑率（2019～2023）」（国土交通省）



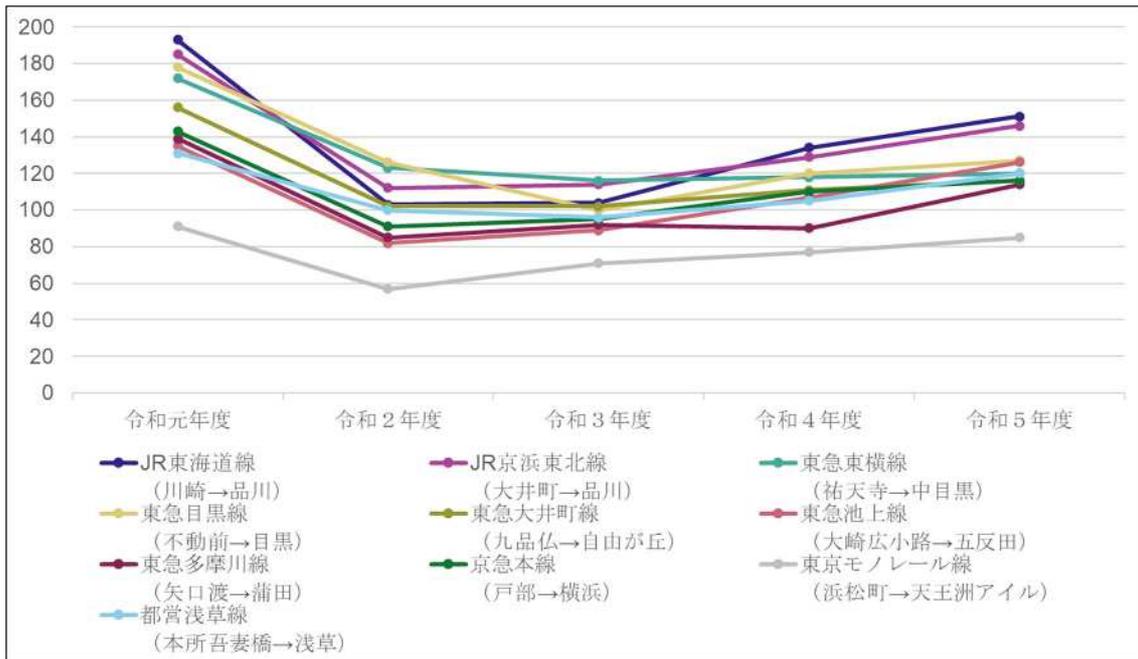


図 2 - 25 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送状況 (混雑率) (%)

### ③ 蒲田駅、京急蒲田駅の駅利用者数

表 2-14 蒲田駅、京急蒲田駅の 1 年間あたりの乗降人員の推移（千人）

路線名	駅名	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
J R 線	蒲田	106,092	75,530	76,166	82,962	88,650
東急線	蒲田	61,794	45,046	47,038	50,071	52,358
京急線	京急蒲田	23,642	16,014	17,088	19,682	21,544

注：J R 線は乗車人員の 2 倍として乗降人員を算出

出典：「東京都統計年鑑（令和元年度から令和5年度の運輸分野）」（東京都）

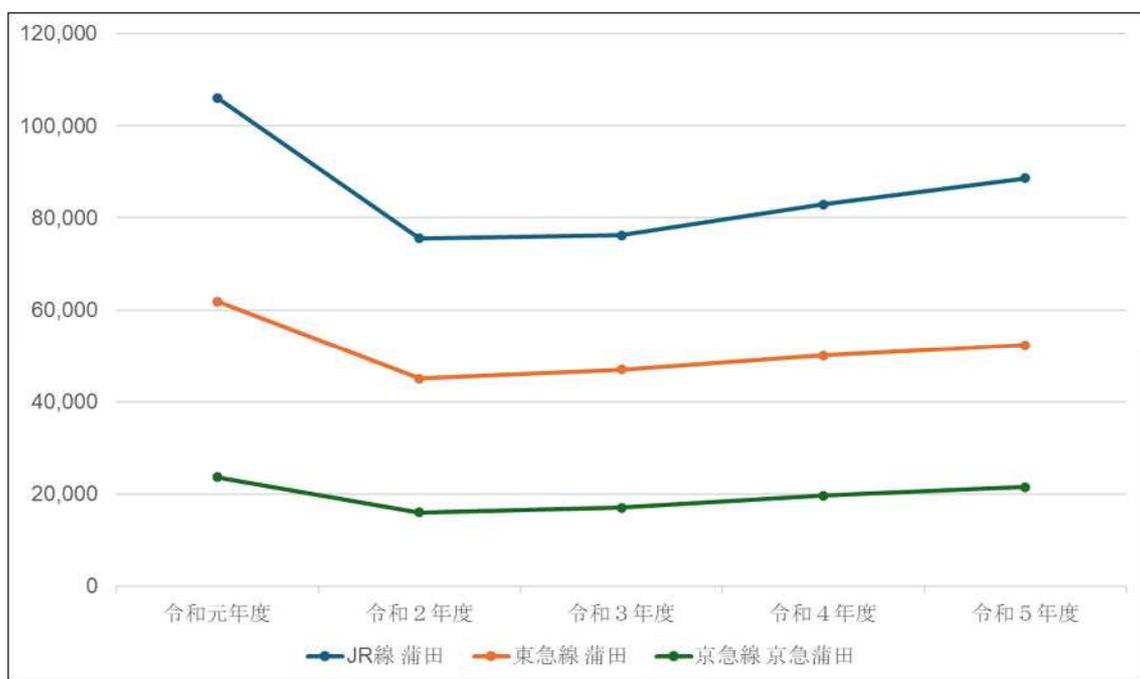


図 2-26 蒲田駅、京急蒲田駅の 1 年間あたりの乗降人員の推移（千人）

(2) バス交通の状況

計画区域においては、JR線の西側では東急バスが、東側では京浜急行バスが運行されている。

また、矢口地区（下丸子駅、武蔵新田駅周辺）においては、大田区コミュニティバス（たまちゃんバス）が運行されている。

以下に計画区域内を通るバス路線を示す。

なお、図中の「➔」は空港連絡バスのバス停を示す。

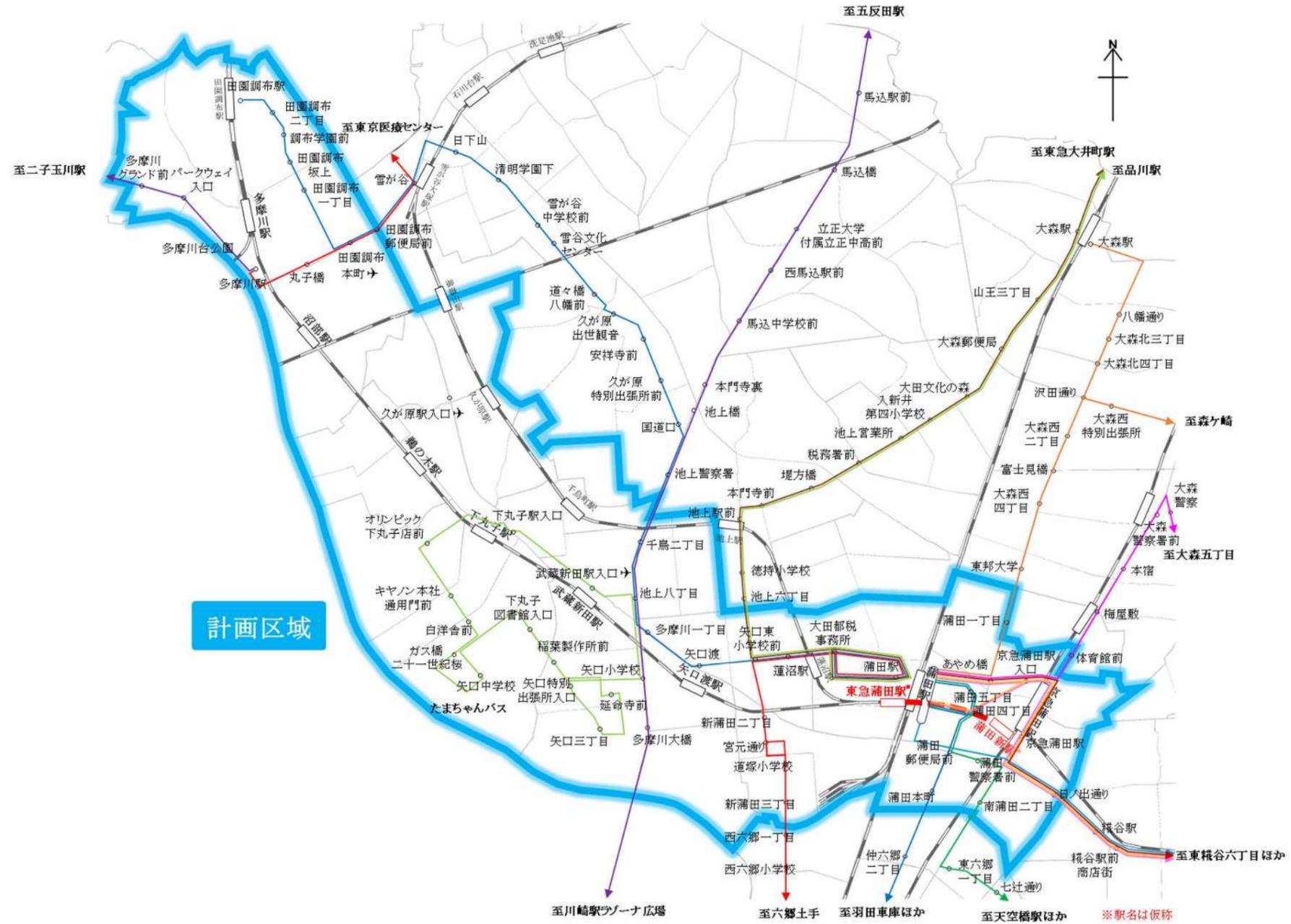


図2-27 計画区域のバス路線図

### (3) 航空旅客の状況

区臨海部には羽田空港が位置しており、国内線、国際線ともに令和2年度は大きく減少したが令和3年度以降は増加傾向にある。特に国際線については、コロナ禍前である令和元年度の旅客数を上回る水準まで増加している。

表2-15 羽田空港の国内線、国際線の1年間あたりの航空旅客数の推移(千人)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
羽田空港(国内線)	65,396	20,606	28,872	53,062	61,841
羽田空港(国際線)	16,823	414	830	6,809	19,099

出典：「空港管理状況(令和元年度から令和5年度)」(国交省航空局)

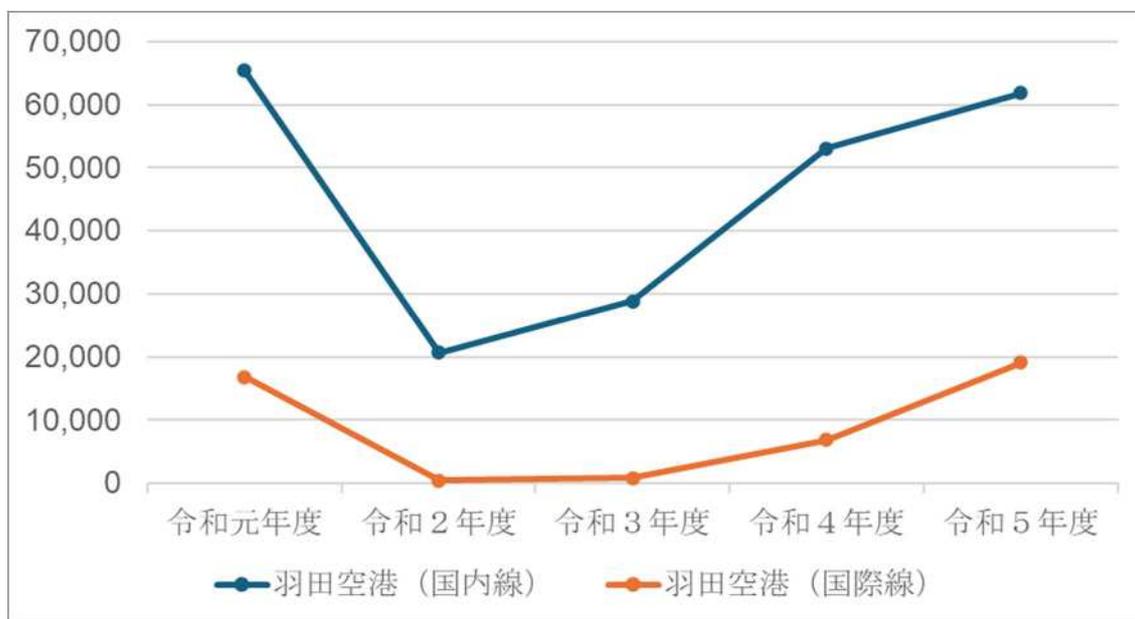


図2-28 羽田空港の国内線、国際線の1年間あたりの航空旅客数の推移(千人)

#### (4) 自転車交通の状況

区民の日常生活における自転車利用頻度は、「ほぼ毎日」が 30.5%で最も多く、月数回程度の日常生活で比較的自転車を利用している層までを合計すると、全体の 68.3%に上る。また、自転車の利用目的は、「買物」が 84.6%で最も多く、次いで「通勤」、「通院」が多くなっている。

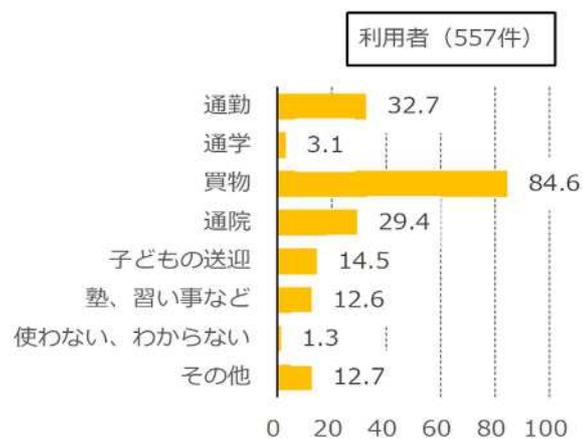
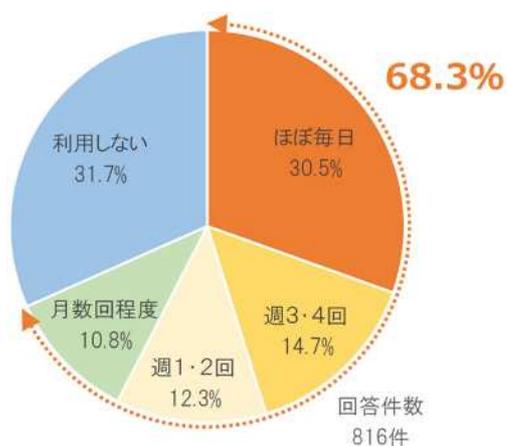


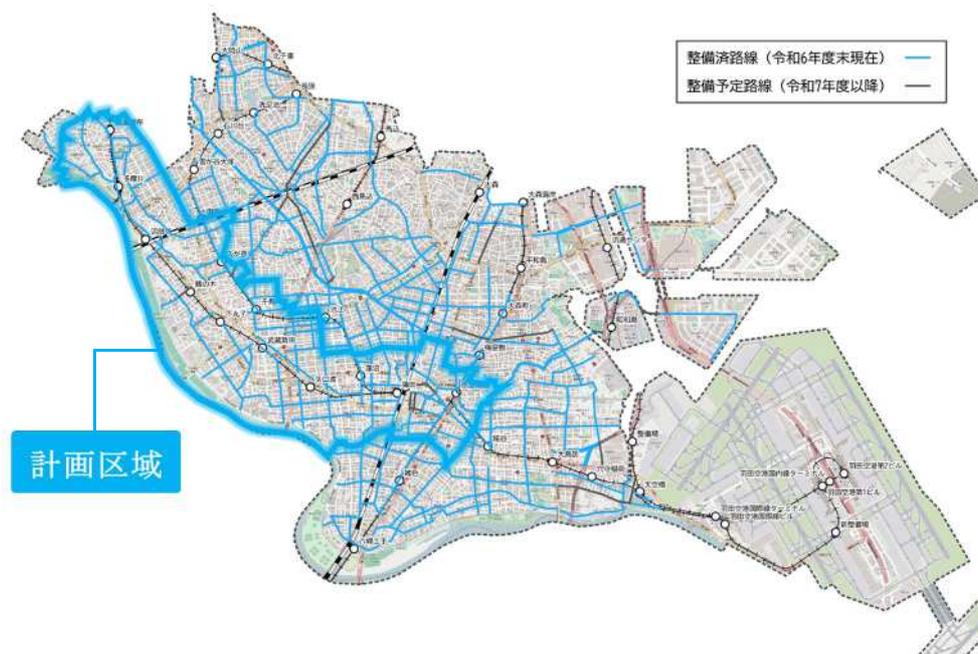
図 2-29, 30 出典：大田区自転車に関するアンケート調査（令和元年）

図 2-29 自転車の利用頻度

図 2-30 自転車の利用目的

### ① 自転車走行環境

「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」では、区道のどこからでも自転車で1～2分(約250m)で到達できる自転車ネットワーク路線として、大田区全域にわたり整備されている。



出典：「大田区ホームページ」に追記

図2-31 自転車ネットワーク路線の整備状況（令和6年度末時点）

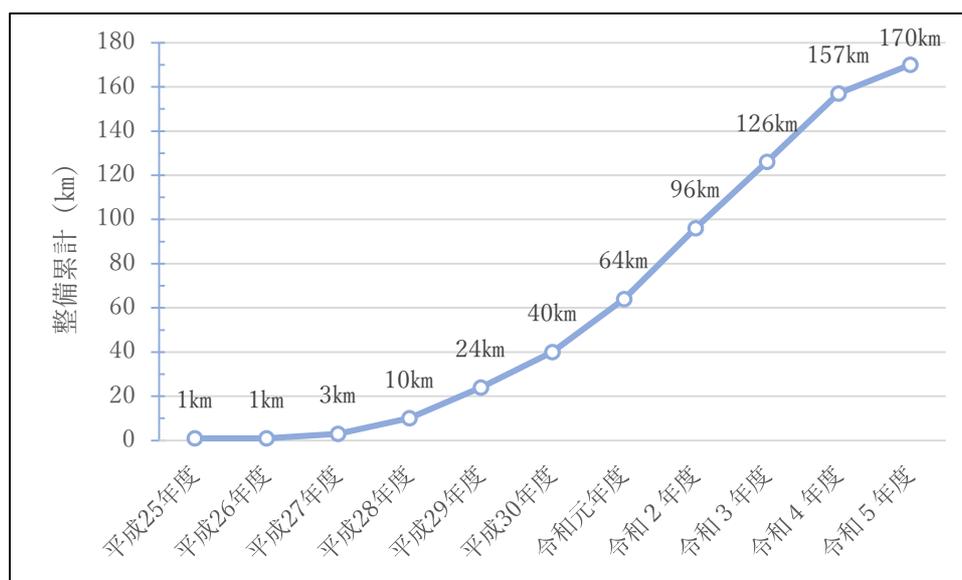


図2-32 自転車ネットワーク路線の整備累計

## ② シェアサイクル

大田区はシェアサイクル事業を「大田区コミュニティサイクル」として、令和4年12月から本格実施している。令和7年5月現在、隣接する自治体含む都内17区で相互利用でき、移動手段として浸透している。

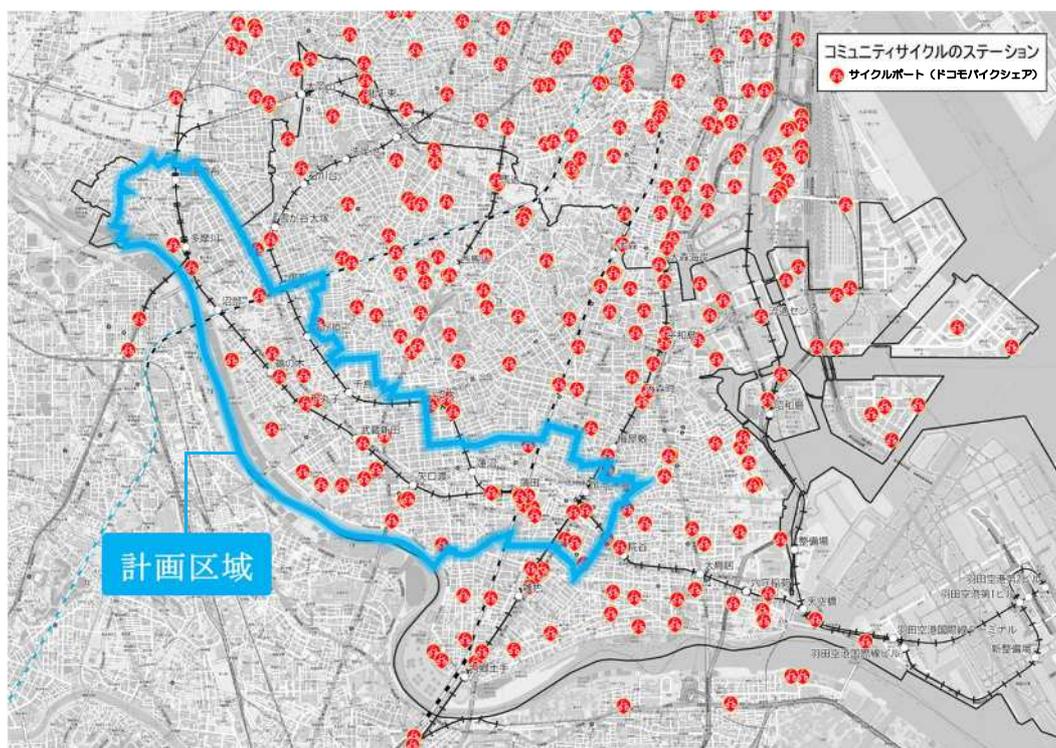


図2-33 大田区コミュニティサイクル（一部周辺自治体含む）

設置箇所（令和7年5月現在）

データの出典：「株式会社ドコモ・バイクシェア / 公共交通オープンデータ協議会」

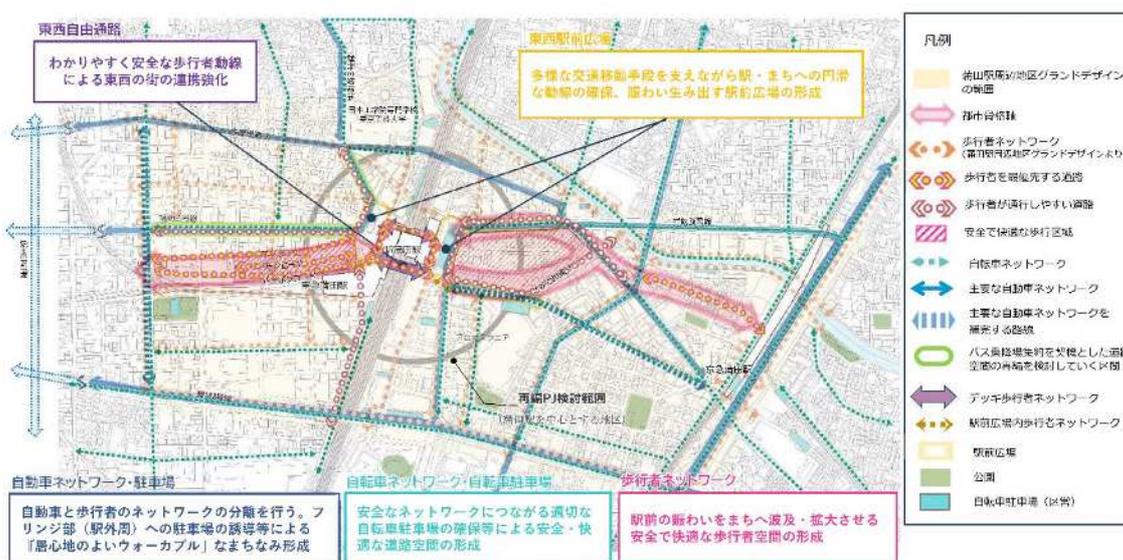
地図の出典：「©OpenStreetMap contributors」に追記

## (5) 周辺地区の開発動向

令和4年4月に改定された蒲田駅周辺地区グランドデザインでは、「駅前広場と一体となった駅・駅ビルの一体的な機能更新の検討を進めます。」「駅周辺街区を中心に、老朽建築物の建替えと合わせ、共同化・協調化を促進し、高度利用を図ります。」とされている。

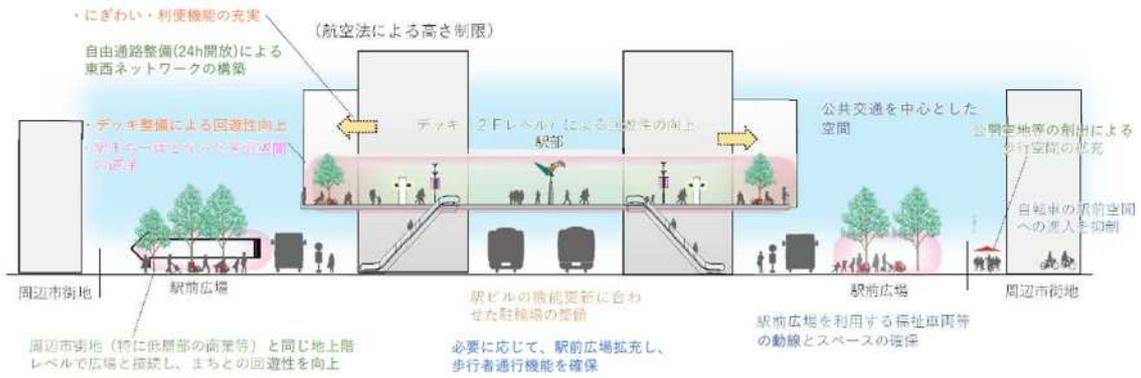
また、平成25年12月に策定された蒲田駅周辺再編プロジェクトの改定が予定されており、蒲田駅周辺では、新空港線開業時（令和20年代前半）を見据えた交通ネットワークや基盤整備の方向性などを検討しているほか、蒲田駅東口駅前地区第一種市街地再開発事業が計画されている。

京急蒲田駅周辺では、京浜急行線の連続立体交差事業と併せて京急蒲田西口駅前地区第一種市街地再開発事業が平成27年度に完了し、その他にも京急蒲田センターエリア北地区第一種市街地再開発事業が計画されている。



出典：蒲田駅周辺再編プロジェクト（蒲田駅周辺交通戦略）（骨子案）

図2-34 蒲田駅周辺の全体像（将来交通ネットワークとまちづくりの姿）

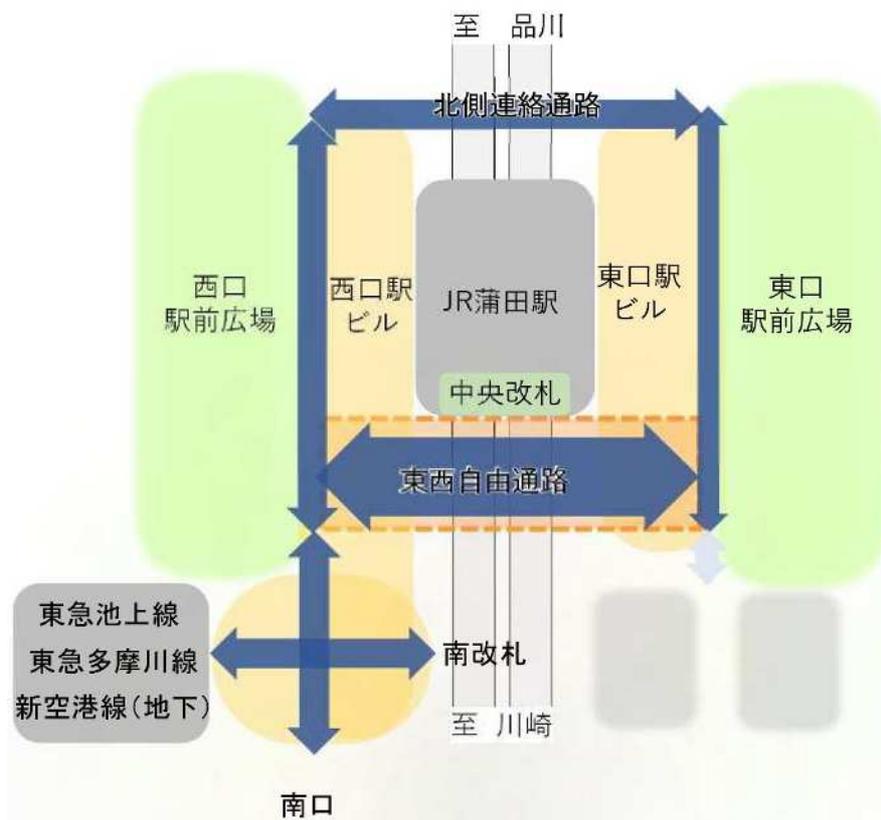


『※今後の各施設整備の検討状況などにより変更の可能性があります。また、各施設の位置や規模などは現時点でのイメージです。』

出典：蒲田駅周辺再編プロジェクト（蒲田駅周辺交通戦略）（骨子案）

図 2-35 駅と東西駅前広場のイメージ

デッキ階レベルの回遊性イメージ



出典：蒲田駅周辺再編プロジェクト（蒲田駅周辺交通戦略）（骨子案）

図 2-36 デッキ階レベルの回遊性イメージ

### 第3章 課題

周辺区市の都市づくりの進展や広域交通ネットワークの形成、羽田空港の機能強化などから、東京圏における大田区の役割はより一層大きくなっている。国際都市おおたとして広域拠点性の強化・向上を図るため、区が一体となって東京圏全体の成長に寄与する都市づくりが必要である。

蒲田駅周辺においては、魅力とにぎわいのある中心拠点としての役割を果たすため、駅周辺街区の機能更新や都市基盤施設の整備、交通利便性の向上などが必要となる。また、蒲田駅周辺や京急蒲田駅周辺では、第一種市街地再開発事業が計画されるなど、東京の玄関口としての都市づくりが進んでいる。今後は、交通ネットワークの強化や周辺エリアとの機能連携等により、区内への波及効果の創出などが求められる。

蒲田駅から多摩川駅を結ぶ東急多摩川線沿線では、産業集積が進んでおり、豊かな自然環境と賑わい、居住環境との調和により、新しいビジネスとライフスタイルの創出が期待される。多摩川駅周辺、下丸子駅周辺は、生活拠点として、暮らす・働くなどの生活を支える多様な機能を有する、もしくは今後機能向上を図る地区と位置付けられている。

このように区内各地区でまちづくりが進められており、区全域及び計画区域において、昼間人口、夜間人口ともに増加している。

区全域及び計画区域における利用交通手段としては、鉄道・電車が最も多くの割合を占めている。周辺路線の鉄道の乗車人員数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大以前の水準には達していないものの、回復基調にある。また、羽田空港の旅客数も回復しており、特に国際線についてはコロナ禍前の旅客数を上回る数値となっている。一方で、区内には鉄道路線における西側と東側をつなぐ路線がないことに加え、バス路線においても運行会社が異なることから東西移動がスムーズでなく、区が東西に分断されている状況にある。

これらのことから、区の中心拠点である蒲田に位置する蒲田駅と京急蒲田駅の間を結び、東急多摩川線を通じて区内の移動利便性を向上するだけでなく、羽田空港や都心方面へのアクセス利便性を高めていくため、交通政策審議会答申第198号や東京都の上位計画、大田区都市計画マスタープランの位置付けなどを踏まえ、本事業の整備促進を図っていく必要がある。

## 第4章 基本方針及び目標の設定

国の交通政策審議会の答申や東京都及び区の上位計画、区内の課題や蒲田駅周辺、京急蒲田駅周辺など鉄道沿線のまちづくりの取組等を踏まえ、基本方針を設定する。

### 4-1 基本方針

本事業の整備により、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新宿・渋谷・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による東京圏の国際競争力の強化に資する。

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、鉄道ルートの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。

## 4-2 目標

基本方針に基づき目標を定め、その達成状況を評価するため、数値目標を設定する。

都心方面と蒲田駅・京急蒲田駅周辺とのアクセス利便性の向上等により、鉄道ネットワークを拡充する。

### 【数値目標】 所要時分短縮

新空港線の開業後のアクセス時分短縮として、下表の目標時分を設定する。

表 4-1 新空港線の開業後のアクセス目標時分

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

※1 整備構想及び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。

※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 整備構想及び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。

## 第5章 目標を達成するための取組

目標を達成するための取組として、本事業の整備を実施する。

なお、本事業は、地域公共交通利便増進事業としての実施を想定している。

### 5-1 整備の概要

本事業は、東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間から東急多摩川線を地下化し、JR・東急蒲田駅の地下を通り京急蒲田駅付近に接続する事業である。あわせて、東急東横線と東急多摩川線との相互直通運転を実施することで、現在の東急多摩川線の車両に加え、東急東横線の車両が乗り入れる想定となっている。

本事業の整備概要は以下のとおりである。

表5-1 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）、京急蒲田駅付近（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 （想定）	（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
輸送需要	約 5.7 万人／日
開業目標	令和 20 年代前半

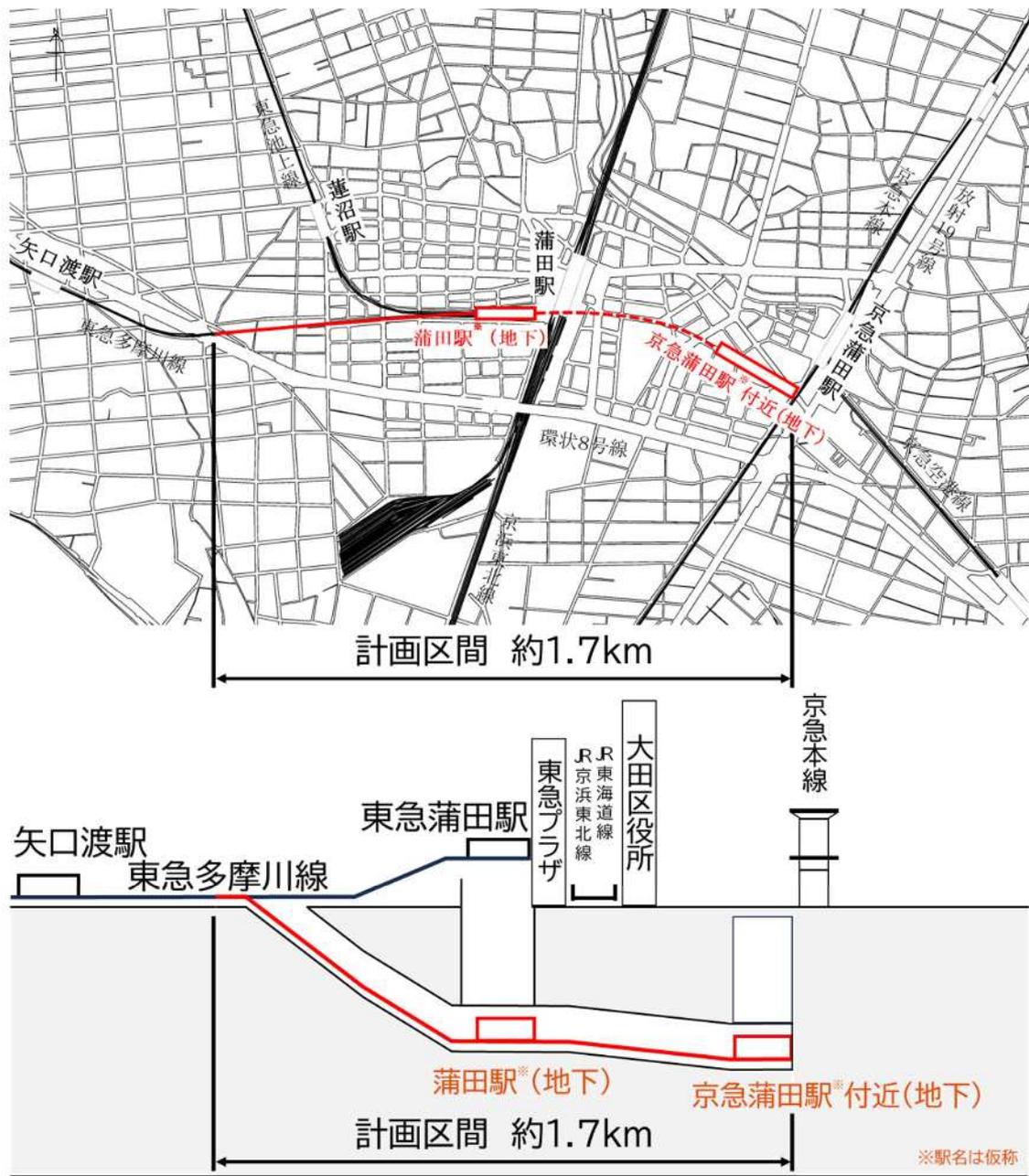
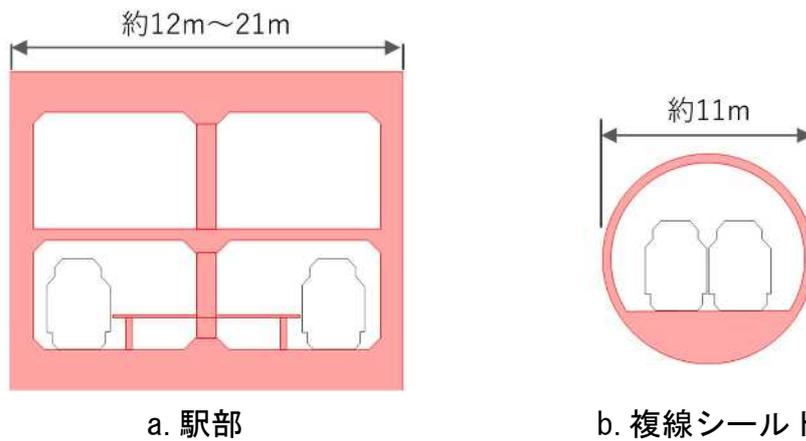


図5-1 平面図・縦断面図



※現時点での想定であり、変更になる可能性がある。

図5-2 横断面図

## 5-2 事業に必要な資金の額・調達方法

本事業の整備に必要な資金は、下表のとおりである。

表5-2 本事業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		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		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		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)	羽田エアポートライン(株)
総事業費	約 1,248 億円		

※事業費及び借入金の調達先は現在の想定

### 5-3 整備による効果

本事業の整備により、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新宿・渋谷・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。

### 5-4 計画の実現に向けて

本事業は、都市鉄道利便増進事業として実施する事業であることから、羽田エアポートライン株式会社が整備主体として整備を進め、東急電鉄株式会社が営業主体として鉄道を運行していくこととなる。一方で、区も本事業を推進する立場から、本計画に掲げる基本方針と目標を達成するため、両者及び国や東京都などの関係機関と連携しながら本事業を確実に進めていく。また、都市鉄道利便増進事業補助を行う立場として、事業費や事業スケジュールの把握に努め、適切な進捗管理を行うとともに、整備中及び整備後における地域公共交通の動向を注視し、開業後は、数値目標の達成状況を確認する。

これらの取組の実施にあたっては、区と羽田エアポートライン株式会社、東急電鉄株式会社の三者が連携し、適時適切な広報活動等を行うことで本事業の仕組みや考え方、意義のPRを行い、本事業への理解・共有を図っていく。