

交通政策調査特別委員会 案件一覧

(令和 7 年 10 月 21 日開催分)

○所管事務報告 5 件

部局	報告 順	件 名	資料 番号	説明者（所管課長名等）
まちづくり 推進部	1	大田区コミュニティバス矢口地域運行事業実施状況報告について（令和 7 年度上半期）	6	戸塚 公共交通・臨海部担当課長
鉄道・都市づくり部	2	新空港線第一期整備事業の速達性向上計画認定について	4	首藤 新空港線・沿線整備担当課長
	3	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）に関する区民意見公募手続（パブリックコメント）の実施結果と計画の策定について	5	首藤 新空港線・沿線整備担当課長
	4	令和 7 年度 大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会の開催について	6	首藤 新空港線・沿線整備担当課長
都市基盤 整備部	5	蒲田駅東口環八横自転車駐車場改修工事に伴う蒲田五丁目 44 番自転車駐車場の定期利用化について	4	厚川 都市基盤計画調整担当課長

大田区コミュニティバス矢口地域運行事業実施状況報告(令和7年度上半期)

交通政策調査特別委員会
令和7年10月21日

まちづくり推進部 資料6番
所管 都市計画課

表1 令和7年度上半期実績

	単位	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
1 運行日数	日	30	31	30	31	31	30	183
2 運行便数	便	540	558	540	558	558	540	3,294
3 令和6年度利用者	人	5,273	5,186	5,585	6,357	6,488	5,974	34,863
4 令和7年度利用者		5,232	5,213	5,788	6,685	7,005	6,378	36,301
5 増減人数(利用者)		-41	27	203	328	517	404	1,438
6 対前年度同月比(利用者)	%	-0.8	0.5	3.6	5.2	8.0	6.8	4.1%
7 対平成30年度同月比(利用者)	%	-2.6%	-3.7%	3.0%	-19.1%	-4.9%	-2.3%	-5.8%
8 令和6年度収入状況	円	704,907	687,087	745,188	852,178	858,801	797,967	4,646,128
9 令和7年度収入状況		696,405	694,221	766,740	890,342	934,557	851,043	4,833,308
10 増減額(収入状況)		-8,502	7,134	21,552	38,164	75,756	53,076	187,180
11 対前年度同月比(収入状況)	%	-1.2	1.0	2.9	4.5	8.8	6.7	4.0%
12 対平成30年度同月比(収入状況)	%	7.9%	6.7%	13.0%	-9.5%	5.7%	7.3%	4.3%

表2 同月利用者の推移

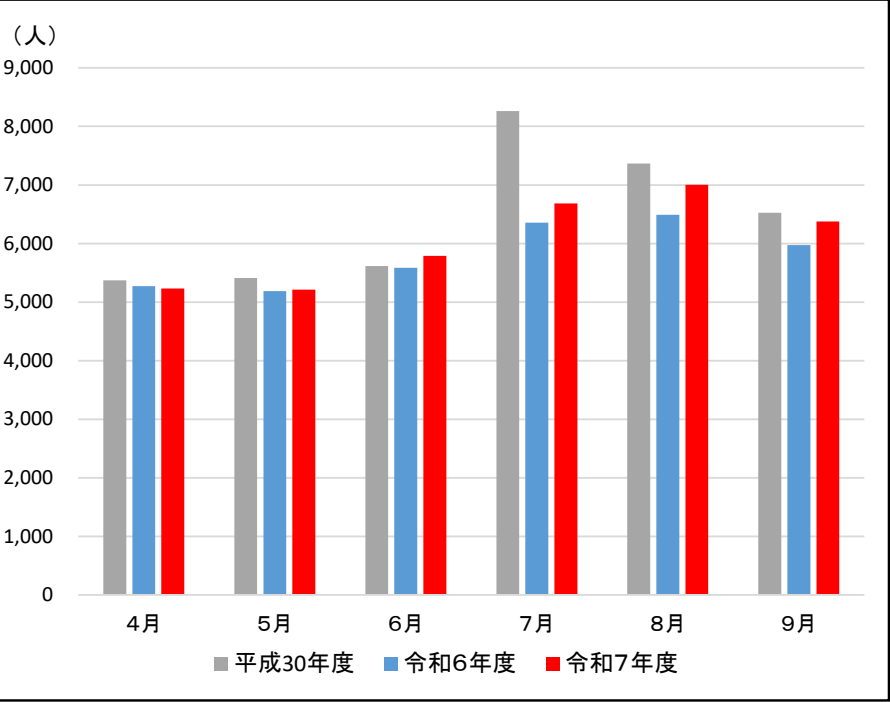


表3 平成21年度からの利用者の推移

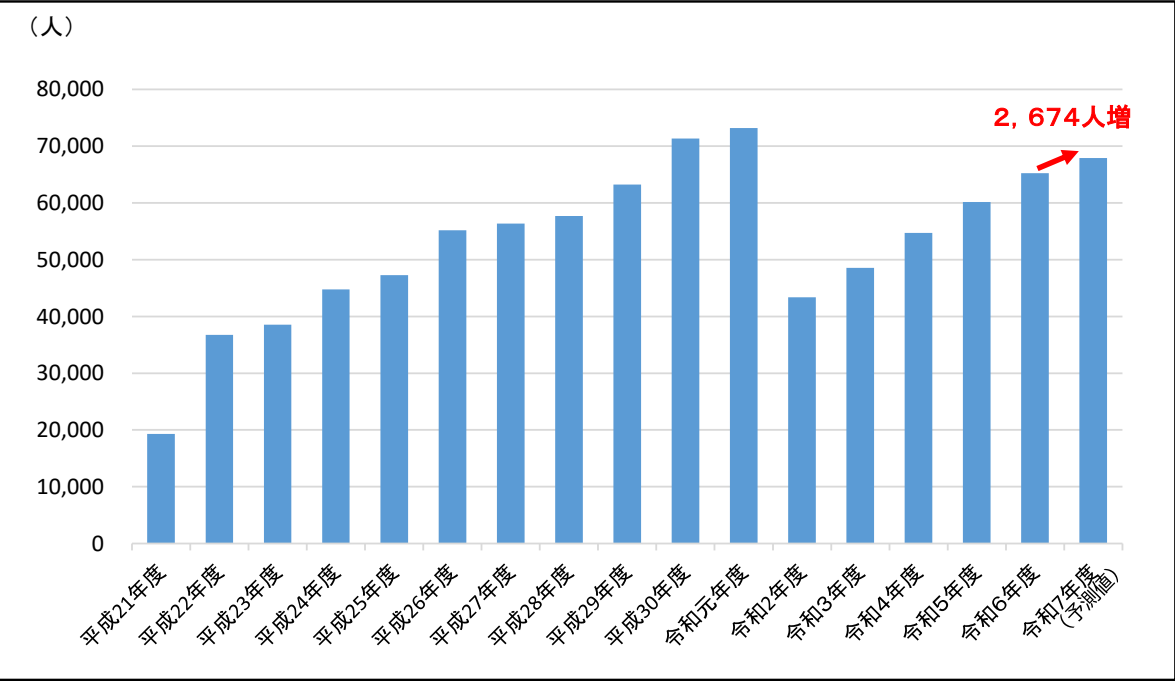


表4 上半期の対前年度比増加率による年間実績予測

令和6年度年間実績	
利用者数	65,236人
①運行収入	¥ 8,673,593
②広告収入等※	¥ 303,000
収入合計 ①+②	¥ 8,976,593
事業費 (EVバス1台運行想定)	¥ 17,870,541
収支率 (収入/事業費)	50.2%

上半期実績の傾向により
利用者が4. 1%
運行収入が4. 0%
増加すると

令和7年度年間実績(予測)	
利用者数 ※1	67,910人
①運行収入 ※2	¥ 9,020,537
②広告収入 (前年度と同じと仮定)	¥ 303,000
収入合計 ①+②	¥ 9,323,537
事業費 (EVバス+ディーゼルバス 2台運行・前年度ベース)	¥ 20,447,522
収支率 (収入/事業費)	45.6%

※東京都燃料費高騰緊急対策事業支援金を含む

※1 R7年度実績予測(人)＝R6年度実績(人)×(1+R7年度上半期対前年度比増加率)
※2 R7年度実績予測(円)＝R6年度実績(円)×(1+R7年度上半期対前年度比増加率)

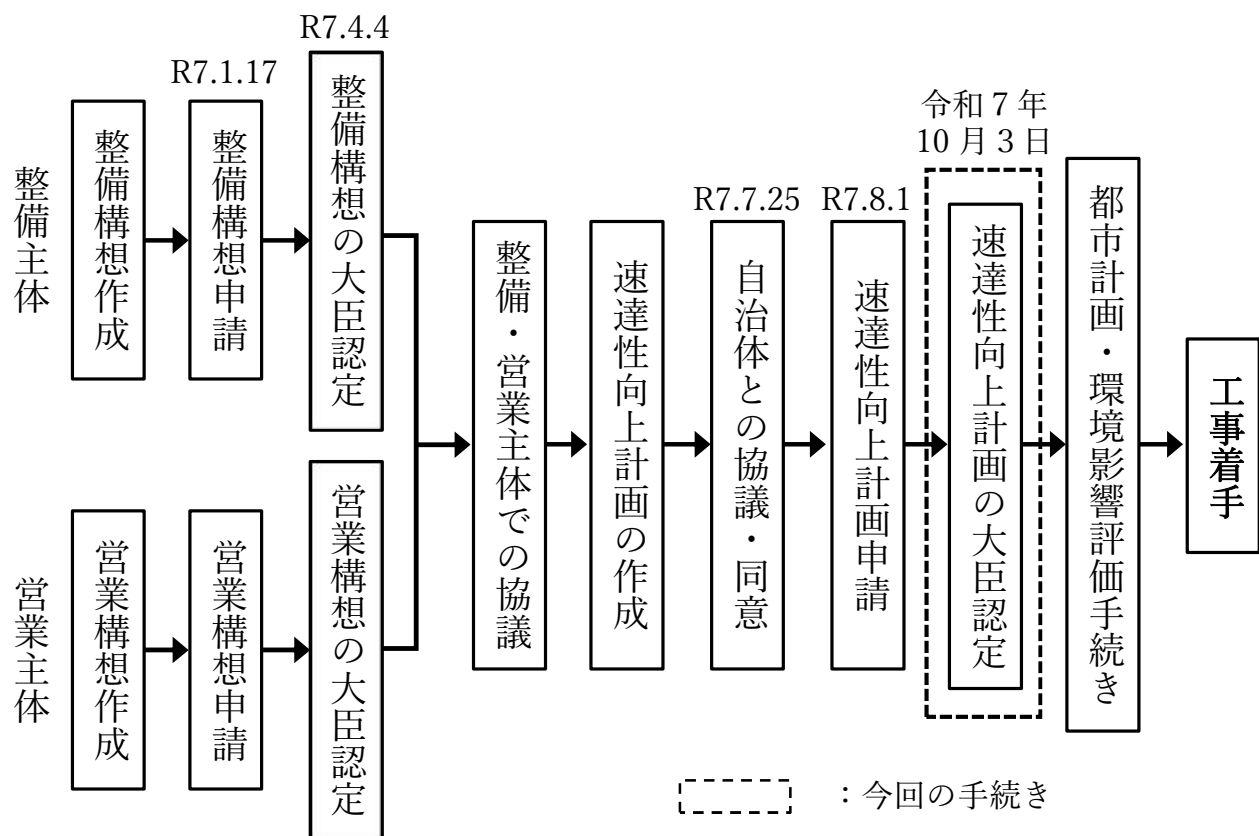
新空港線第一期整備事業の速達性向上計画認定について

1 手続きの流れ

新空港線第一期整備事業の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、令和7年8月1日に国土交通大臣に連名で提出した速達性向上計画が、10月3日に認定された。

今後は工事着手に向けて、羽田エアポートライン株式会社を中心となり、都市計画や環境影響評価、鉄道施設の設計を進めていくこととなる。

認定された速達性向上計画の概要は別紙のとおりである。



2 事業費について

事業費のうち、既存建築物の直下をシールドトンネルが通ることに伴う補強に係る費用については、以後のまちづくりにおける建替、再編等の可能性を踏まえ、補助対象外として整理することとした。

事業費 約 1,248 億円

国 1 / 3	地方 1 / 3		HAL 1 / 3		HAL (55 億円) (補助対象外)
	都 (3 割)	区 (7 割)	借入金	出資金 (2 割)	出資金 (55 億円)

※事業費は現時点の想定であり、今後変更となる可能性がある。

※大田区の負担額は以下のとおり

補助金	約 278 億円
出資金	約 49 億円
出資金	約 34 億円
合計	約 361 億円



令和7年10月3日

関東運輸局

都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画の認定について

関東運輸局は、羽田エアポートライン株式会社及び東急電鉄株式会社から申請のあった都市鉄道等利便増進法に基づく、速達性向上計画について、本日認定しました。

関東運輸局は、令和7年8月1日に、羽田エアポートライン株式会社及び東急電鉄株式会社から申請のあった速達性向上計画について、都市鉄道等利便増進法第5条第4項の規定に基づき、本日認定しましたので、お知らせします。

〔添付資料〕

別 添：認定した速達性向上計画の概要

別添図面：速達性向上事業を実施する区域

〔問い合わせ先〕 関東運輸局鉄道部計画課
竹村・脇・宮代
TEL：045-211-7243

○都市鉄道施設の整備を行おうとする者

羽田エアポートライン株式会社
東京都大田区大森西 1 丁目 1 2 番 1 号

○都市鉄道施設の営業を行おうとする者

東急電鉄株式会社
東京都渋谷区神泉町 8 番 1 6 号

○申請年月日

令和 7 年 8 月 1 日

○認定した速達性向上計画の概要

1 速達性向上事業を実施する区域（別添図面参照）

東急電鉄東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間から蒲田駅を経過し、京浜急行電鉄本線・空港線京急蒲田駅付近まで

2 速達性向上事業の概要

- ・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. 8 k m
（事業区域：連絡線 0. 8 k m、連絡施設 0. 9 k m）
- ・軌間：1, 0 6 7 m m
- ・駅の位置及び名称
蒲田駅：東京都大田区西蒲田七丁目
蒲田新駅（仮称）：東京都大田区蒲田四丁目
- ・運行条件
 1. 運行区間：渋谷方面～多摩川駅～蒲田駅～蒲田新駅（仮称）
 2. 運行頻度（蒲田駅～蒲田新駅（仮称）間）：
朝最混雑時間帯 2 0 本／時 程度
その他時間帯 1 0 本／時 程度
 3. 運賃：東急電鉄株式会社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。
※なお、運賃の上限は別途国土交通大臣の認可を要する。

【その他の都市鉄道施設関係】

- ・東急多摩川線多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備 等

3 都市鉄道施設の整備に要する期間

開始予定年月：令和 7 （2 0 2 5）年 1 0 月

終了予定年月：令和 2 4 （2 0 4 2）年 3 月 ※残工事期間含む

4 都市鉄道施設の整備に要する費用の額

総事業費約 1, 2 4 8 億円

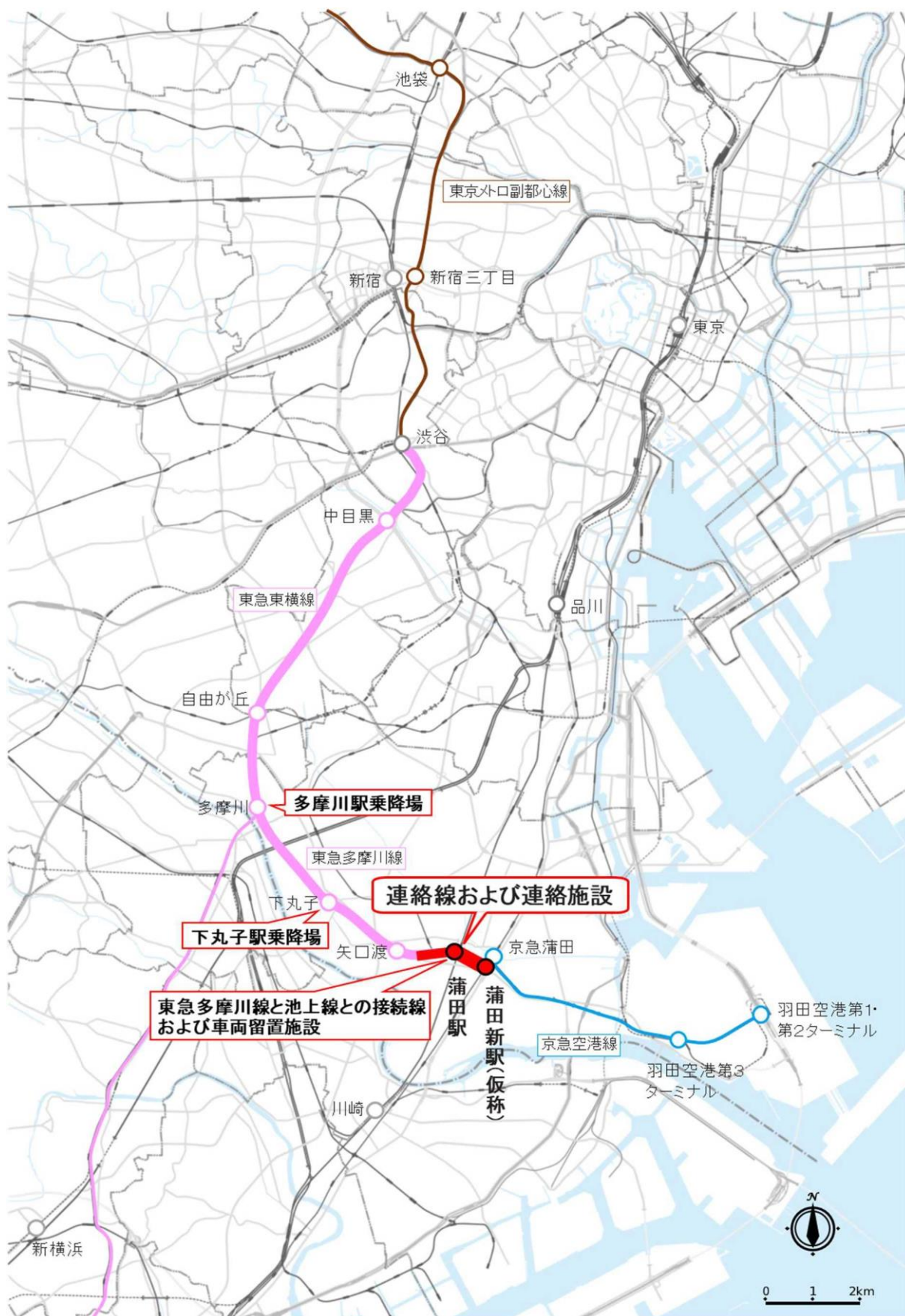
5 速達性向上事業の効果（具体例）

中目黒駅～京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））：約 3 6 分⇒約 2 3 分（約 1 3 分短縮）

自由が丘駅～京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））：約 3 7 分⇒約 1 5 分（約 2 2 分短縮）

6 都市鉄道施設の使用の開始予定時期

令和 2 0 年代前半



2025年10月3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受けました

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、国土交通省から速達性向上計画について認定を受けました。

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月に認定を受けた整備構想・営業構想に沿って8月1日に申請していたもので、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）

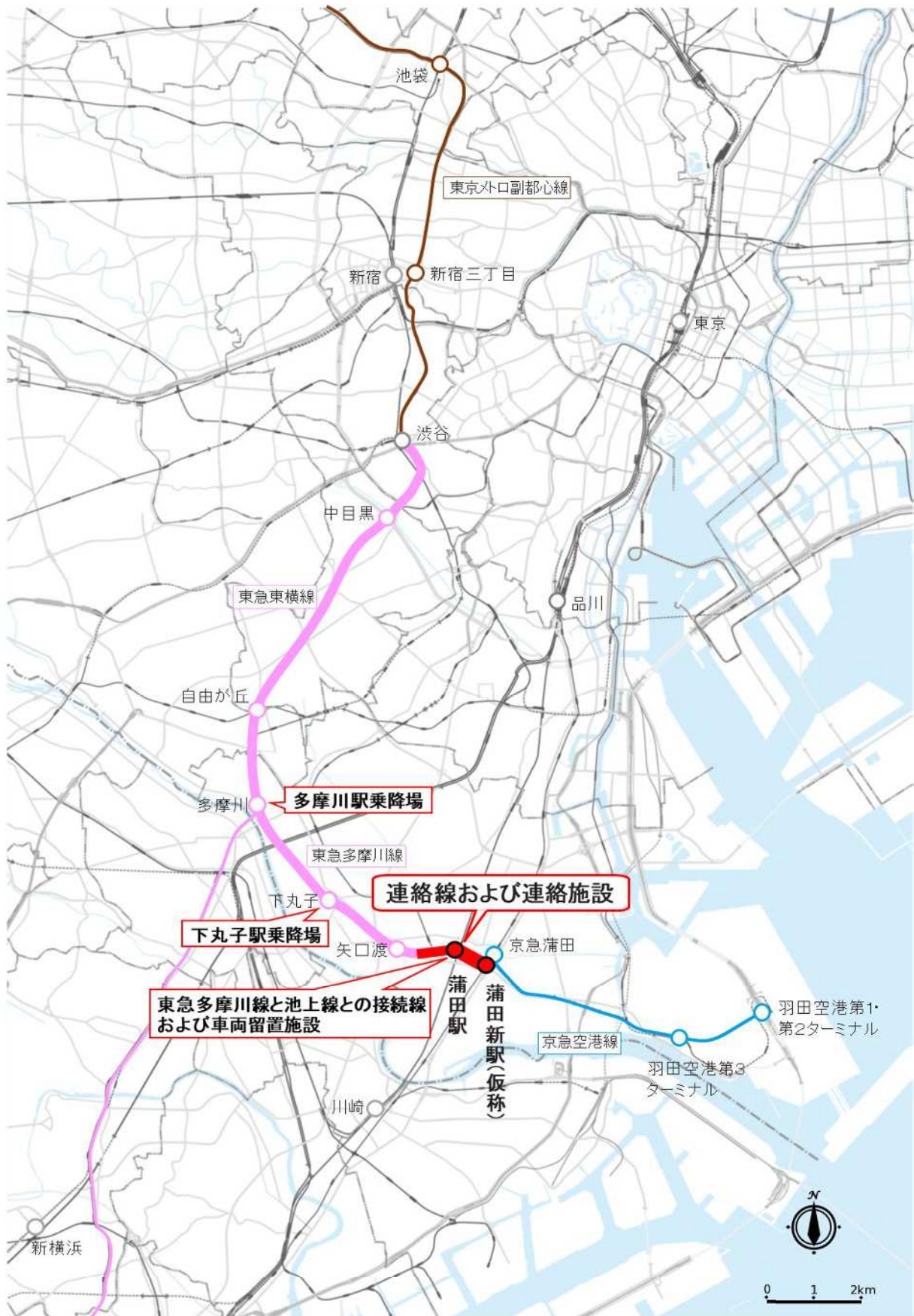
2. 主な事業内容

- 鉄道の種類 普通鉄道
- 営業キロ程 蒲田駅～蒲田新駅（仮称）間0.8 km
（事業区域：連絡線0.8 km、連絡施設0.9 km）
- 軌 間 1,067 mm
- 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）（素案）に関する
 区民意見公募手続（パブリックコメント）の実施結果と計画の策定について

1 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）に関する
 大田区区民意見公募手続（パブリックコメント）の実施結果

（1）実施期間

令和7年8月21日（木）から令和7年9月11日（木）まで

（2）周知方法

区ホームページ、区報、区公式X（エックス）

（3）閲覧方法及び閲覧場所

区ホームページ、鉄道・都市づくり課、区政情報コーナー、特別出張所

（4）ホームページ等閲覧数

区ホームページ 1,077回

区公式X 4,748回

（5）意見及び内訳

提出者数 計76名

提出意見数 要約20件（延べ251件） 別紙1のとおり

主な意見	提出件数
地域公共交通計画に関すること	2件 （6件）
パブリックコメントに関すること	1件 （2件）
新空港線の広報に関すること	1件 （13件）
新空港線の整備効果および意義に関すること	4件 （75件）
新空港線第一期整備の進捗に関すること	1件 （1件）
新空港線第一期整備の事業費に関すること	1件 （27件）
新空港線第一期整備の施工に関すること	2件 （8件）
新空港線第一期整備に伴う災害リスクに関すること	1件 （6件）
新空港線第一期整備後の運行計画に関すること	5件 （74件）
新空港線第二期整備に関すること	1件 （32件）
蒲田駅周辺まちづくりに関すること	1件 （7件）
計	20件 （251件）

2 地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）等の策定について

パブリックコメントの実施結果及び令和7年10月3日に認定された新空港線第一期整備事業の速達性向上計画の内容を踏まえ、別紙2及び別紙3のとおり地域公共交通計画を（案）を取りまとめた。

また、新空港線（第一期整備区間）を実施するため、地域公共交通利便増進実施計画（案）を別紙4のとおり作成した。

今後、令和7年10月中に両計画を策定する。

なお、パブリックコメントの結果及び速達性向上計画の認定を踏まえた修正内容は以下のとおりである。概要（案）、計画（案）のそれぞれにおいて、修正箇所を黄色塗りで表記している。

パブリックコメントの結果を踏まえた修正

修正箇所	内容
計画（案）P. 47	「産業の集積が進んでおり」を「産業が集積しており」に修正

認定を踏まえた修正

修正箇所	内容
計画（案）P. 1	速達性向上計画が認定されたことを記載
計画（案）P. 50 など 概要（案）P. 3 など	駅名称を「蒲田新駅（仮称）」に修正
計画（案）P. 52	資金の確保等に関する内訳を記載

その他の修正

修正箇所	内容
計画（案）P. 50 概要（案）P. 4	整備概要の記載項目を「輸送需要」から「運行条件」に変更

3 添付資料

パブリックコメント実施結果

別紙 1

地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）（案）（概要）

別紙 2

地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）（案）（本編）

別紙 3

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））（案）

別紙 4

○要約

【地域公共交通計画に関すること】

No.	意見要旨	区の考え方
1	P. 47 で「多摩川線沿線は産業集積が進んでおり」と書いているのは事実と異なるのではないか。 工場数は減っており、衰退しつつある状態のため、「産業が集積しており」という程度ではないか	ご指摘を踏まえ、表記を「～産業が集積しており、…」へ変更いたします。
2	交通不便地域への対応を求める (同意見 5 件)	区では、公共交通不便地域の改善に向け、コミュニティバス「たまちゃんバス」の運行や、デマンド型交通の実証実験などを行っております。また、深刻化するバス運転手不足による減便などの解決策として期待される、自動運転バスの社会実装に向けて、実証実験を行っております。 今後も、地域のニーズを捉えて誰もが安全・安心そして快適に移動できる交通環境の実現に向けて、交通事業者等と連携しながら取組を進めてまいります。

【パブリックコメントに関すること】

No.	意見要旨	区の考え方
3	パブリックコメントを行うことの広報や募集期間が不十分ではないか。機会拡充を求める。 (同意見 2 件)	パブリックコメントの実施については、区報、区ホームページ、区公式 X で周知をまいりました。意見募集期間は、大田区区民意見公募手続(パブリックコメント)実施要綱に基づき設定しております。

【新空港線の広報に関すること】

No.	意見要旨	区の考え方
4	区民に十分な説明がなされていないのではないかと。 (同意見 13 件)	区及び整備主体である羽田エアポートライン株式会社では、区内の各種地域イベントにおいて新空港線第一期整備事業の PR ブースを出展しており、多くの来場者の皆様と直接対話しながら、新空港線の事業内容や整備効果について説明を行うとともに、ご意見をいただいております。PR ブースでは、本事業に期待する効果をご自身で選択してシールを貼っていただく形式のアンケートを実施しており、本年 8 月に行われた大蒲田祭では、199 名の方からご回答をいただきました。「羽田空港や渋谷、新宿、池袋、埼玉方面へのアクセス強化」や「区内東西移動の利便性向上」、「区内のまちづくりの促進による地域の活性化」、「災害時における代替ルートとしての選択肢」の 4 つを選択した方で回答数の 9 割を超え、新空港線の実現を期待する方の声を多く頂いております。 また、多くお問い合わせをいただいている内容は、デメリットも含めて区ホームページの「新空港線（蒲蒲線）整備促進事業に関するよくある質問（Q&A）」でお答えしております。今後の進捗に応じて内容の更新を行ってまいります。 今後も、引き続き区ホームページや区報等、また各種地域イベントへの出展等を通して本事業の意義や必要性などの PR を行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。

【新空港線の整備効果及び意義に関すること】

No.	意見要旨	区の考え方
5	区民にメリットがないのにも関わらず区民に負担を強いられるのはおかしいのではないかと。 (同意見 47 件)	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などの PR を引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
6	新空港線に賛成している。早期開通を求める。 (同意見 4 件)	いただいたご意見を踏まえ、早期整備に向けて整備主体である羽田エアポートライン株式会社と検討を進めてまいります。
7	動く歩道やバス等の代替案の検討を求める。 (同意見 9 件)	ご提案いただいた代替案について、国の交通政策審議会答申第 198 号で、新空港線の意義の一つとして「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が向上」と示されており、ご提案いただいた動く歩道やバス等では、答申に示される鉄道ネットワークの強化が実現できないと考えております。
8	JR 羽田空港アクセス線と競合するのではないかと。 (同意見 15 件)	新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方で JR 羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。本事業の意義や必要性などの PR を引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。

【新空港線第一期整備の進捗に関すること】

No.	意見要旨	区の考え方
9	現在の手続きの進捗はどうなっているのか。また、今後の予定は何かあるのか。	新空港線第一期整備事業の進捗としましては、令和 7 年 1 月 17 日に羽田エアポートライン株式会社、東急電鉄株式会社がそれぞれ「整備構想」、「営業構想」の認定を国土交通省へ申請し、同年 4 月 4 日に認定されました。これを受け、両社が共同で速達性向上計画を作成し、同年 8 月 1 日に計画の認定を国土交通省へ申請いたしました。この計画が 10 月 3 日に認定されたことを受け、今後は、都市計画や環境影響評価の手続きを行っていくことになります。これらの手続きに 3 年程度かかり、その後工事に着手していくことを想定しております。

【新空港線第一期整備の事業費に関すること】

No.	意見要旨	区の考え方
10	費用がかかりすぎではないか。 また、今後の物価上昇についてはどう考えているのか。 赤字リスクについてもどう考えているのか。 (同意見 27 件)	新空港線第一期整備の事業費については、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行い、約 1360 億円から約 1248 億円に変更となっております。令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。 また、本事業は、都市鉄道利便増進事業として実施するものであり、事業費のうち、国が 3 分の 1、地方が 3 分の 1、羽田エアポートライン株式会社が 3 分の 1 を負担することになっていきます。都市鉄道利便増進事業は受益活用型上下分離方式であり、営業主である東急電鉄株式会社が受益相当額を施設使用料として羽田エアポートライン株式会社に支払うことになりますので、定期的かつ安定的な収入が見込まれております。

【新空港線第一期整備の施工に関すること】

No.	意見要旨	区の考え方
11	どのように整備されるのか、また、工事期間中や整備後の多摩川線の運行への影響はどうか。 (同意見 6 件)	新空港線は、東急多摩川線矢口渡駅の近くから多摩川線を地下化し、JR・東急蒲田駅の地下、京急蒲田駅の地下を通して、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる構想です。現在は、第一期として矢口渡駅・蒲田駅の間から京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））までの区間の整備に向けて取り組んでおり、今後、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が具体的な設計を進めていきます。 また、新たに整備される各駅についても、今後、羽田エアポートライン株式会社が具体的な設計を進めていきます。区は、安全・安心な鉄道施設となるよう、ホームドアの設置を含め、羽田エアポートライン株式会社に検討を求めてまいります。 施工計画は今後、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が検討いたします。鉄道利用者の皆様にご不便をおかけしないよう、また、安全な施工が行われるよう検討してまいります。
12	工事に伴う周辺への影響についてはどのように考えているのか。 (同意見 2 件)	工事に伴う周辺への環境については、環境影響評価に関する法令や条例等に基づき、今後対応してまいります。

【新空港線第一期整備に伴う災害リスクに関すること】

No.	意見要旨	区の考え方
13	地盤の安全性や豪雨などによる浸水リスクについて不安がある (同意見 6 件)	地盤に関するリスクへの対策については、今後、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が詳細な地質調査などを行いながら、必要に応じた対策工法を検討してまいります。また、浸水リスク等について、一般的には、地下鉄等では止水板や防水扉などを設置し、トンネル内部への浸水リスクを減らすとともに、トンネルに入った水を強制的にポンプで排水する設備を設けております。こちらについても今後、羽田エアポートライン株式会社が鉄道施設の設計を進める中で、対応について検討してまいります。

【新空港線第一期整備後の運行計画に関すること】

No.	意見要旨	区の考え方
14	蒲田駅や京急蒲田駅での乗換えが不便になるのではないかな。 (同意見 36 件)	東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。
15	東横線からの直通列車はどこに停車するのか。 (同意見 18 件)	東急多摩川線の停車駅については、新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している 3 両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。
16	長編成車両が通過する際の騒音が大きくなるのではないかな。	列車走行時の騒音等の周辺環境については、環境影響評価に関する法令や条例等に基づき、今後対応してまいります。
17	運行本数はどうなるのか。 (同意見 17 件)	運行本数については、朝の最混雑時間帯は 20 本／時程度、その他時間帯は 10 本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。
18	踏切遮断時間が増えるのではないかな。 (同意見 2 件)	踏切遮断時間については、営業主体が今後検討する運行ダイヤと関わる内容であるため、営業主体である東急電鉄株式会社に要望事項としてお伝えいたします。

【新空港線第二期整備に関すること】

No.	意見要旨	区の考え方
19	二期整備についての検討が進んでいない中で進めるのはおかしいのではないかな。 (同意見 32 件)	新空港線については、国の交通政策審議会答申第 198 号で、矢口渡から京急蒲田までの区間の先行整備により早期の事業効果の発現が可能であることが示されたことを受け、本区間を第一期とし、京急蒲田から先の区間を第二期として段階的に整備する計画としております。 なお、第二期整備区間は本計画の計画区域ではございませんが、第二期整備は、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。

【蒲田駅周辺まちづくりに関すること】

No.	意見要旨	区の考え方
20	地下でつなぐことでまちが衰退するのではないかな。 (同意見 7 件)	鉄道とまちづくりは車の両輪であり、都市を持続的に発展させるためにも鉄道整備とまちづくりを一体的に進めることが大変重要であります。新空港線整備を契機に、機能更新の時期を迎えている蒲田駅周辺のまちづくり機運も相当程度高まることが予想される中、限られた空間を最大限に有効活用しながら、利便性の高い都市空間の創出を目指し、まちづくりを具体化してまいります。より多くの方に「訪れてみたい」、「住み続けたい」と思っただけよう、新空港線整備とあわせてまちづくりを着実に進めてまいります。

大田区区民意見手続（パブリックコメント）に提出されたご意見と区の考え方

No.	分類	意見要旨	区の考え方
1	目標を達成するための取組	当該計画に限っては一見妥当だが、高齢化・少子化・格差問題など優先すべき社会課題がある中で、第一期区間の整備のみに1300億円投資することへの疑問が残る。 羽田空港へのアクセスは別ルートが工事中であり、大田区内の移動だけを目的とする計画は、特に空港直通運転ができない場合、区民負担が過大である。 また、蒲田・羽田周辺の魅力創出がなければ広域ビジョンから埋没する恐れがある。 そのため、京急蒲田駅までの第一期区間の整備だけでは過剰投資となり、第二期整備による羽田直通運転を含めた総合的計画と、工事中的他アクセス線との比較検討が不可欠である。	新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。 一方でJR羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 鉄道とまちづくりは車の両輪であり、都市を持続的に発展させるためにも鉄道整備とまちづくりを一体的に進めることが大変重要であります。新空港線整備を契機に、機能更新の時期を迎えている蒲田駅周辺のまちづくり機運も相当程度高まることが予想される中、限られた空間を最大限に有効活用しながら、利便性の高い都市空間の創出を目指し、まちづくりを具体化してまいります。より多くの方に「訪れてみたい」、「住み続けたい」と思っただけよう、新空港線整備とあわせてまちづくりを着実に進めてまいります。 また、京急蒲田から先の区間の第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。
2	目標を達成するための取組	大田区の税金投入を含む新空港線計画に反対する。反対する理由は以下のとおりである。 蒲田駅での地下・地上	東急蒲田駅・JR蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心とな

		間の乗換が不便化し、特に多摩川線から JR への乗換時間が大幅増加 計画の恩恵は主に区外の空港利用者であり、日常的に利用する区民 4 万人（主に JR 利用者）へのデメリットが大きい 新線は急行のみで多くの駅で乗換必要、急行運行による各駅停車の本数減少も懸念 代替案として動く歩道設置や商店街整備で経済効果も期待できる 現状でも混雑する 3 両編成の多摩川線に大きな荷物を持つ空港利用者が増加すれば収容能力に無理がある	って、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともにも今後検討してまいります。 東急多摩川線の停車駅については、新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している 3 両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。 ご提案いただいた代替案について、国の交通政策審議会答申第 198 号で、新空港線の意義の一つとして「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」と示されており、ご提案いただいた動く歩道では、答申に示される鉄道ネットワークの強化が実現できないと考えております。 鉄道とまちづくりは車の両輪であり、都市を持続的に発展させるためにも鉄道整備とまちづくりを一体的に進めることが大変重要であります。新空港線整備を契機に、機能更新の時期を迎えている蒲田駅周辺のまちづくり機運も相当程度高まることが予想される中、限られた空間を最大限に有効活用しながら、利便性の高い都市空間の創出を目指し、まちづくりを具体化してまいります。より多くの方に「訪れてみたい」、「住み続けたい」と思っただけけるよう、新空港線整備とあわせてまちづくりを着実に進めてまいります。
3	目標を達成するための取組	新空港線計画は「蒲田駅と京急蒲田駅の 800m をつなぐ」としているが、実際には「京浜蒲田駅付近駅」に接続するだけで、そこから京急蒲田駅へは地下から地上への移動と	東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともにも今後検討してまいりま

		徒歩が必要となり、本当の意味での直接接続になっていない。また、蒲田駅が地上と地下に分かれることによる乗換の不便さについて、区民に十分周知されていないため、沿線全住民への無記名アンケート調査を求める。さらに、この公民連携事業は大田区が6割以上負担する第三セクターであり、二期工事の目途も立たない中、JR路線との競合で採算が取れなくなれば区民負担増や区の財政悪化につながる恐れがある。 代替案として、完全な駅間接続か、屋根付き歩行者道路と魅力的な商業施設を組み合わせた楽しい空間の創出を提案する。	す。 区及び羽田エアポートライン株式会社では、区内の各種地域イベントにおいて新空港線第一期整備事業のPRブースを出展しており、多くの来場者の皆様と直接対話しながら、新空港線の事業内容や整備効果について説明を行うとともに、ご意見をいただけてまいりました。PRブースでは、本事業に期待する効果をご自身で選択してシールを貼っていただく形式のアンケートを実施しており、本年8月に行われた大蒲田祭では、199名の方からご回答をいただきました。「羽田空港や渋谷、新宿、池袋、埼玉方面へのアクセス強化」や「区内東西移動の利便性向上」、「区内のまちづくりの促進による地域の活性化」、「災害時における代替ルートとしての選択肢」の4つを選択した方で回答数の9割を超え、新空港線の実現を期待する方の声を多く頂いております。今後も、引き続き区ホームページや区報等、また各種地域イベントへの出展等を通して本事業の意義や必要性などのPRを行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 京急蒲田から先の区間の第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 また、新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方でJR羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。 本事業は都市鉄道利便増進事業として実施しま
--	--	--	---

			す。この事業は受益活用型上下分離方式であり、営業主体である東急電鉄株式会社が受益相当額を施設使用料として羽田エアポートライン株式会社に支払うこととなりますので、定期的かつ安定的な収入が見込まれております。 ご提案いただいた代替案について、国の交通政策審議会答申第 198 号で、新空港線の意義の一つとして「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」と示されており、ご提案いただいた動く歩道では、答申に示される鉄道ネットワークの強化が実現できないと考えております。
4	目標を達成するための取組	新空港線（蒲蒲線）計画に対して以下の理由から見直しを求める。 羽田空港アクセス線の先行開業が見込まれる中、新宿・池袋・埼玉方面からのアクセス改善効果が乏しい。 多摩川線利用者にとって、JR 蒲田駅への乗換が不便化し、一部駅では停車しなくなるなど区民の利便性が低下。 二期工事（京急蒲田以降）の見通しがないまま事業を進行させることに問題がある。 蒲田-京急蒲田間の 800m は都内の乗換距離として歩行可能な距離であり、大規模地下工事より歩行支援システムなどで蒲田の活性化を図る方が効果的。 大田区内の交通課題としては東西方向の移動不便解消が優先されるべき。 以上の理由から、区民に不便を強いるこの計画の	新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。 一方で JR 羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 京急蒲田から先の区間の第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 ご提案いただいた代替案について、国の交通政策審議会答申第 198 号で、新空港線の意義の一つとし

		抜本的見直しを要求する。	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」と示されており、ご提案いただいた動く歩道では、答申に示される鉄道ネットワークの強化が実現できないと考えております。 新空港線を整備することで、優先すべき課題として挙げていただきました「東西方向の移動の不便の解消」に加え、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
5	目標を達成するための取組	新空港線計画は第一期のみ具体化しており、二期以降は京急との調整が難航し具体化されていない状況である。また、矢口渡駅からの地下化計画や京急線への接続地点も曖昧なままである。 SDGsに基づく持続可能な地域交通計画であるべきだが、実際には以下のような問題点がある。 ・一部駅に停車しない ・運行本数の問題 ・多摩川線・池上線・JRとの乗換不便 これらの問題により区民の利便性が損なわれ、区への利益還元も期待できないため反対。これらの課題を整理した上で計画を再検討すべきである。	新空港線は、東急多摩川線矢口渡駅の近くから多摩川線を地下化し、JR・東急蒲田駅の地下、京急蒲田駅の地下を通して、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる構想です。現在は、第一期として矢口渡駅・蒲田駅の間から京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））までの区間の整備に向けて取り組んでおり、今後、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が具体的な設計を進めていきます。 京急蒲田から先の区間の第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 東急多摩川線の停車駅については、新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定してお

			ります。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。運行本数については、朝の最混雑時間帯は20本／時程度、その他時間帯は10本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。
6	目標を達成するための取組	新空港線計画が進まない理由は多くの問題を抱えているためと考えられる。特に東急側と京急側の間で利便性向上についての意見が一致しておらず、協力体制が築けていない点が大きな問題となっていると思う。 一方で、他のアクセス改善を目的とした交通計画は順調に進んでいることを考えると、このまま新空港線計画を継続しても時間と費用の無駄になる可能性が高い。	京急蒲田から先の区間の第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方で JR 羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。
7	目標を達成するための取組	羽田空港まで直行できない新空港線は多額の税金投入に見合わない。地下鉄化による乗換不便や多摩川線の間引き運転など	新空港線については、国の交通政策審議会答申第198号で、矢口渡から京急蒲田までの区間の先行整備により早期の事業効果の発現が可能であることが示されたことを受け、本区間を第一期とし、京急蒲田から先の区間を第二期として段階的に整備する計

		利便性に欠ける。東急電鉄の利益のための開発であり、JR アクセス線も既存で赤字は明らかな状況。赤字の区民負担は容認できず、加えて地下工事による液状化リスクもある。計画の早期中止を求める。	画としております。第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに関後検討してまいります。 運行本数については、朝の最混雑時間帯は 20 本／時程度、その他時間帯は 10 本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。 地盤に関するリスクへの対策については、今後、羽田エアポートライン株式会社が詳細な地質調査などを行いながら、必要に応じた対策工法を検討してまいります。
8	目標を達成するための取組	新空港線整備計画に反対。わずか 800 メートルの区間に 900 億円以上の税金投入は不要である。 「新空港線」と称しながら二期工事の見通しが立たず、実際には空港まで繋がらない状況は区民欺瞞といえる。さらに、JR 蒲田駅や京急蒲田駅での乗換の利便性低下が懸念され、区民にとって実質的なメリットがない。よってこの計画は早急に中止すべきである。	新空港線第一期整備の事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行い、約 1360 億円から約 1248 億円に変更となっております。令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。 京急蒲田から先の区間の第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続

			箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などの PR を引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
9	目標を達成するための取組	新空港線計画に反対である。中止を求める。理由は区民の日常生活が不便になるからである。区内のほとんどの駅が通過駅（停まらない）となり、電車の待ち時間が増える。踏切が下がる時間も増えて、交通の便も悪くなる。また多摩川線の蒲田駅が地下に移動して、毎日の乗換も不便になる。京急蒲田地下駅から京急蒲田駅までの乗換も相当な時間を要する。区	新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の

		民の利便性向上に繋がらない。しかもこの計画は、多くが税金で賄われる予定になっている。採算がとれない場合に、さらに区民負担が増える恐れがある。区民にとって不便になり、しかも事業費のほとんどを税金で賄おうとする新空港線計画に断固反対である。	短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 新空港線第一期整備の事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行い、約1360億円から約1248億円に変更となっております。令和4年6月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。
10	目標を達成するための取組	多摩川線鶴の木駅利用者にとって恩恵がなく、渋谷駅地下化後の乗換不便化や都立大学行きでの特急・急行待ちの経験から、蒲田駅・京急蒲田駅での乗換時、鶴の木駅での列車待ちで同様の不便が予想される。 「13分時短」は主に区外の人々が享受し、納税者である地元住民は通過待ちの不便を強いられる。効率化・経済成長を掲げるが、実際は民間企業が潤うだけで多くの住民が置き去りにされている。大田区が次世代のためにまちづくりを推進するのであれば、JR蒲田駅～京急蒲田駅間(800m)の大規模地下工事より、歩行困難者向けの循環ミニバス運行、商店街のリモデルと樹木・花壇・ベンチ設置による歩行者空間整	東急蒲田駅・JR蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。また、本計画では、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）までの時分短縮の例も記載しております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。 蒲田のまちづくりについては、蒲田駅周辺地区グランドデザインを地域のみなさまのご意見をいただきながら令和4年4月に策定いたしました。 蒲田駅前拠点の重点方策として、「駅とまちを円

		備、気候変動対策のまちの緑化や地震対策の無電柱化等への予算振替をしてほしい。 持続可能なまちづくりのために、莫大な工事費用・長期工期・環境負荷・2期工事見通しの不透明さを考慮し、計画を見直し住民と行政の協働による自然な賑わい創出を望んでいる。	滑に繋ぐ歩行者空間を創出」「にぎわい溢れる駅前空間を創出」を示しています。 新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
11	目標を達成するための取組	新空港線計画による利便性向上は見込めず、乗換の不便さも懸念される。また地盤問題もあり、大田区の貴重な税金をこの事業に投入することに反対である。	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。

			地盤に関するリスクへの対策については、今後、羽田エアポートライン株式会社が詳細な地質調査などを行いながら、必要に応じた対策工法を検討してまいります。
12	目標を達成するための取組	蒲蒲線計画に強く反対。わずか800mの延伸工事に多額の税金投入は無駄である。地下深くに駅を設置しても利用者の利便性は向上せず、多摩川線利用者は地下への移動を強いられる。 特に問題なのは、京急蒲田駅「近く」までしか行けないのに、羽田空港まで乗換なしで行けるかのような誤解を招く広報を東急と共にやっている点。区民に対する正確な情報提供が不足している。 JRと京急間の利便性向上には、コミュニティバスの頻発運行など即効性のある代替案がある。区民ではなく民間企業のための税金使用をやめるべきである。	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 東急蒲田駅・JR蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 区ホームページや区報等では、「羽田空港へのアクセスが便利になる」という表現を使っておりますが、ご意見を踏まえ、さらに分かりやすい広報に努めてまいります。 ご提案いただいた代替案について、国の交通政策審議会答申第198号で、新空港線の意義の一つとして「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」と示されており、ご提案いただいたコミュニティバス等では、答申に示される鉄道ネットワークの強化が実現できないと考えております。
13	目標を達成するための取組	新空港線（蒲蒲線）計画について、多額の税金を	区及び羽田エアポートライン株式会社では、区内の各種地域イベントにおいて新空港線第一期整備事

		投入する大規模開発であるにもかかわらず、区民への説明が不十分であるとの懸念がある。特に羽田空港までの乗り入れの技術的実現性が不明確なまま、予算だけが先行している印象を与えている。 さらに、物価高による予算超過のリスクや、先に開業予定の JR エアポートラインとの競合による採算性の問題も危惧される。赤字発生時には区民への追加負担となる可能性もある。 この状況を踏まえ、新空港線よりも防災対策や環境対策など直接区民の利益になる施策を優先すべきとの提言がなされている。災害に強いまちづくりを先に進め、その後に蒲蒲線計画を検討するという順序が望ましいとの意見である。	業の PR ブースを出展しており、多くの来場者の皆様と直接対話しながら、新空港線の事業内容や整備効果について説明を行うとともに、ご意見をいただいてまいりました。PR ブースでは、本事業に期待する効果をご自身で選択してシールを貼っていただく形式のアンケートを実施しており、本年 8 月に行われた大蒲田祭では、199 名の方からご回答をいただきました。「羽田空港や渋谷、新宿、池袋、埼玉方面へのアクセス強化」や「区内東西移動の利便性向上」、「区内のまちづくりの促進による地域の活性化」、「災害時における代替ルートとしての選択肢」の 4 つを選択した方で回答数の 9 割を超え、新空港線の実現を期待する方の声を多く頂いております。今後も、引き続き区ホームページや区報等、また各種地域イベントへの出展等を通して本事業の意義や必要性などの PR を行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 京急蒲田から先の区間の第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 新空港線第一期整備の事業費については、令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに、本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。 新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方で JR 羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構
--	--	---	--

			築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。 本事業は都市鉄道利便増進事業として実施します。この事業は受益活用型上下分離方式であり、営業主体である東急電鉄株式会社が受益相当額を施設使用料として羽田エアポートライン株式会社に支払うこととなりますので、定期的かつ安定的な収入が見込まれております。 新空港線事業は、大田区が40年来取り組んできた重要な事業であり、新空港線が整備されることで、区内の東西移動利便性が大きく向上するとともに、羽田空港と副都心や埼玉方面へのアクセスが拡充されるなど、東京圏全体の鉄道ネットワークが強化されます。また、新空港線と沿線のまちづくりをあわせて進めることで、地域の活性化にもつながります。このことから、引き続き新空港線の実現に向けて取り組みを進めてまいります。
14	目標を達成するための取組	新空港線運行により、矢口渡駅への在来線停車本数減少と蒲田駅での池上線・JRとの乗換時間増加が予想される。全体として利便性向上が見込めないため工事に反対。	新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。運行本数については、朝の最混雑時間帯は20本／時程度、その他時間帯は10本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。 また、東急多摩川線地下化に伴う蒲田駅における乗換について、東急蒲田駅・JR蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。

15	目標を達成するための取組	蒲蒲線は費用がかかり過ぎである。また東急線と京急線の線路の幅が違い途中までしか行かないという問題がある。その上、多摩川線の蒲田駅が地下深くなり乗換に時間が掛かってしまうなど、問題が山積している。	新空港線第一期整備の事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行います。令和4年6月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。 京急蒲田から先の区間の第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。
16	目標を達成するための取組	元々羽田空港直通を目的とした計画が、JR 蒲田駅と京急蒲田駅を地下でつなぐだけの工事に変質している。JR が既に空港への新線工事を進行中であり、区民税をこの計画に投入する必要性はない。計画は中止・撤回すべきである。区民の足を考えるなら地域バス路線の拡充に注力する方が有効である。また、駅前開発への寄与も疑わしい。	新空港線については、国の交通政策審議会答申第198号で、矢口渡から京急蒲田までの区間の先行整備により早期の事業効果の発現が可能であることが示されたことを受け、本区間を第一期とし、京急蒲田から先の区間を第二期として段階的に整備する計画としております。 新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方で JR 羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構

			築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。 ご提案いただいた代替案について、国の交通政策審議会答申第 198 号で、新空港線の意義の一つとして「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」と示されており、ご提案いただいたバス路線の拡大等では、答申に示される鉄道ネットワークの強化が実現できないと考えております。 鉄道とまちづくりは車の両輪であり、都市を持続的に発展させるためにも鉄道整備とまちづくりを一体的に進めることが大変重要であります。新空港線整備を契機に、機能更新の時期を迎えている蒲田駅周辺のまちづくり機運も相当程度高まることが予想される中、限られた空間を最大限に有効活用しながら、利便性の高い都市空間の創出を目指し、まちづくりを具体化してまいります。より多くの方に「訪れてみたい」、「住み続けたい」と思っただけけるよう、新空港線整備とあわせてまちづくりを着実に進めてまいります。
17	目標を達成するための取組	多くの区民の利便性向上につながらず、むしろ多摩川線利用者の利便性を低下させる計画に税金を投入すべきでない。今までなくても問題なく機能してきており、今後の人口減少を考えればさらに必要性は低下するだろう。	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などの PR を引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
18	目標を達成するための取組	この計画に反対。蒲田と京急蒲田間の移動が 10 分から 6 分 20 秒になるだけでミッシングリンクは解消されず、羽田空港直通	新空港線については、国の交通政策審議会答申第 198 号で、矢口渡から京急蒲田までの区間の先行整備により早期の事業効果の発現が可能であることが示されたことを受け、本区間を第一期とし、京急蒲田から先の区間を第二期として段階的に整備する計

		もない。多摩川線蒲田駅が地下化で駅が分断され、利便性が悪化する。区民一人当たり5万円もの負担を伴う不便な計画は将来に禍根を残す。計画中止と、特に影響を受ける多摩川線沿線住民への詳細説明・協議の場を求める。	画としております。第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 新空港線第一期整備の事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行い、約1360億円から約1248億円に変更となっております。令和4年6月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。 区及び羽田エアポートライン株式会社では、区内の各種地域イベントにおいて新空港線第一期整備事業のPRブースを出展しており、多くの来場者の皆様と直接対話しながら、新空港線の事業内容や整備効果について説明を行うとともに、ご意見をいただいております。PRブースでは、本事業に期待する効果をご自身で選択してシールを貼っていただく形式のアンケートを実施しており、本年8月に行われた大蒲田祭では、199名の方からご回答いただきました。「羽田空港や渋谷、新宿、池袋、埼玉方面へのアクセス強化」や「区内東西移動の利便性向上」、「区内のまちづくりの促進による地域の活性化」、「災害時における代替ルートとしての選択肢」の4つを選択した方で回答数の9割を超え、新空港線の実現を期待する方の声を多く頂いております。
--	--	---	---

			す。今後も、引き続き区ホームページや区報等、また各種地域イベントへの出展等を通して本事業の意義や必要性などのPRを行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
19	目標を達成するための取組	この計画は白紙撤回すべき。京急蒲田駅「付近」と表現されるが実際に駅に直接つながらないなら整備する意味が薄い。羽田空港へのアクセスは既存のリムジンバスで十分に需要を満たしている。	東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 新空港線を整備することで、羽田空港へのアクセスだけでなく、区内から渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
20	目標を達成するための取組	私は東矢口1丁目に25年住んでおり、JR 蒲田から京急蒲田まで歩く不便さは感じるものの、計画を知るほど疑問が増している。東急と京急の軌道幅の違いにより直通運転ができず乗換が必要となり、この乗り継ぎ時間を含めると現在の800m歩く時間より長くかかる可能性がある。両駅間の商店街がさらに衰退する懸念	京急蒲田から先の区間の第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 鉄道とまちづくりは車の両輪であり、都市を持続的に発展させるためにも鉄道整備とまちづくりを一体的に進めることが大変重要であります。新空港線整備を契機に、機能更新の時期を迎えている蒲田駅周辺のまちづくり機運も相当程度高まることが予想

		もあり、地下を電車が走れば商店街での買い物は難しくなる。蒲田は大きな駐車場もなく既に活気を失いつつあるため、新空港線より地下駐車場整備の方が町の活性化に繋がるだろう。また 800m の工事に 1370 億円もの費用がかかることは、物価高で生活苦の状態の区民にとって税金の無駄遣いである。多くの区民がこの計画の詳細を知らないまま進められており、現計画を見直し区民の意見をもっと聞く場を設けるべきである。高齢者として 800m の距離は遠く感じるが、この距離に巨額の費用をかけるより、健康のために歩き、財源は子どもたちや生活困窮者への支援に回す方が良い。急いで工事を着工することは中止し、計画の見直しを強く求める。	される中、限られた空間を最大限に有効活用しながら、利便性の高い都市空間の創出を目指し、まちづくりを具体化してまいります。より多くの方に「訪れてみたい」、「住み続けたい」と思っただけけるよう、新空港線整備とあわせてまちづくりを着実に進めてまいります。 区及び羽田エアポートライン株式会社では、区内の各種地域イベントにおいて新空港線第一期整備事業の PR ブースを出展しており、多くの来場者の皆様と直接対話しながら、新空港線の事業内容や整備効果について説明を行うとともに、ご意見をいただいております。PR ブースでは、本事業に期待する効果をご自身で選択してシールを貼っていただく形式のアンケートを実施しており、本年 8 月に行われた大蒲田祭では、199 名の方からご回答をいただきました。「羽田空港や渋谷、新宿、池袋、埼玉方面へのアクセス強化」や「区内東西移動の利便性向上」、「区内のまちづくりの促進による地域の活性化」、「災害時における代替ルートとしての選択肢」の 4 つを選択した方で回答数の 9 割を超え、新空港線の実現を期待する方の声を多く頂いております。 新空港線を整備することで、羽田空港へのアクセスだけでなく、区内から渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などの PR を引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
21	目標を達成するための取組	新空港線計画は当初羽田空港までの予定であったが、一期と二期工事に分	第二期整備に関しては、線路幅の違いに課題があるため、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線

		けられ、二期工事の内容が全く明らかにされぬまま、一期工事だけが進められている。蒲田と蒲田がつながり簡単に行き来できると期待していた多くの区民にとって今計画は全く期待外れである。まず地下化により上下の移動時間がかなりかかる。ラッシュ時などの混雑を想定しているのか疑問である。現在の東急蒲田駅は非常によく設計されており、乗換がスムーズに行われている。それをわざわざ不便にする計画は利用者にとって理解しがたい。 また、現在の駅の真下に新駅ができないため、これもまた余計な時間を要する。多摩川線利用者にとっては8、10両編成の車両が止まらず通過されることになり不便になる。さらに、矢口渡付近から地下化することだが、この近辺は軟弱地盤であり、多摩川が近く水害への対策が強化されるべき地域である。排水オーバーや多摩川氾濫時には地下鉄に洪水が押し寄せる可能性は十分ある。 何より工事困難な計画に多くの税金が使われることに異論がある。新空港線はおろか蒲蒲線すらつながらないこの計画は一	路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。運行本数については、朝の最混雑時間帯は20本／時程度、その他時間帯は10本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。 地盤に関するリスクへの対策については、今後、羽田エアポートライン株式会社が詳細な地質調査などを行いながら、必要に応じた対策工法を検討してまいります。また、浸水リスク等について、一般的には、地下鉄等では止水板や防水扉などを設置し、トンネル内部への浸水リスクを減らすとともに、トンネルに入った水を強制的にポンプで排水する設備を設けております。今後、羽田エアポートライン株式会社が鉄道施設の設計を進める中で、対応について検討してまいります。 本事業は、都市鉄道等利便増進法に基づいて整備構想、営業構想、速達性向上計画を作成し、国土交通省の審査を経てそれぞれが認定されていることから、適正な計画となっていると考えております。
--	--	---	--

		且中止し、区民、利用者、専門家の声をきちんと聞いて構築されることが望ましい。それが希望へとつながり区民からの信頼を勝ち取ることになる。再考を強く求める。	新空港線第一期整備の事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行い、約 1360 億円から約 1248 億円に変更となっております。令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。
22	目標を達成するための取組	・蒲田駅での乗りかえ不便 ・羽田空港までつながらない（つながる見込みがない）線にお金を使わないでほしい。 ・在来線の利用者にとって利はない。	東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 新空港線については、国の交通政策審議会答申第 198 号で、矢口渡から京急蒲田までの区間の先行整備により早期の事業効果の発現が可能であることが示されたことを受け、本区間を第一期とし、京急蒲田から先の区間を第二期として段階的に整備する計画としております。第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 新空港線を整備することで、羽田空港へのアクセスだけでなく、区内から渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めてい

			くための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
23	計画全般	1. JR がすでに品川駅から羽田空港への鉄道の計画が国の承認を得て実行されようとしている。新空港線の計画にある、渋谷、新宿、池袋から羽田空港への利便性を挙げているが、JRの方が利便性があるのは明らかである。 2. 総事業費 1248 億円とあるが、この見積もりは甘すぎる。現状でも建設資材の値上がりが続いており、開業目標が令和 20 年前半となっていることを考えると、コスト検討が不可欠である。 3. 区民の税金は区民のために使うべきである。	1 について、新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方で JR 羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。 2 について、新空港線第一期整備の事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行い、約 1360 億円から約 1248 億円に変更となっております。令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。 3 について、新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の

			意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
24	目標を達成するための取組	蒲蒲線計画は区報で多摩川駅から羽田空港までつなぐと報道されたが、実際には空港までは行かない。第1期工事は矢口渡から地下化し、JR 蒲田駅地下化を経て京急蒲田駅まで。これに対する区民への十分な説明がないまま、1370 億円もの費用（区税含む）が投入される計画が進んでいる。建設工事費は増え続けており、他区でも公共事業が延期・中止されている例が多い中、区民への現状説明が不足している。国交省認可だけで進めるのは無責任である。また、2031 年に JR 羽田空港アクセス線が先行開業することが判明し、採算性にも疑問がある。空港線利用者にとって、既に複雑な乗換がさらに困難になる恐れもある。蒲蒲線については、様々な区民の意見を聞き、十分な議論の場を設けるべきである。	区ホームページや区報等では、「羽田空港へのアクセスが便利になる」という表現を使っておりますが、ご意見を踏まえ、さらに分かりやすい広報に努めてまいります。 新空港線第一期整備の事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行い、約 1360 億円から約 1248 億円に変更となっております。令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。 新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方で JR 羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。
25	目標を達成するための取組	区民の税金を使って採算はとれるのか大いに疑問である。本来は JR 蒲田と京急蒲田間の利便性向上が目的だったはずだ。こ	新空港線第一期整備の事業費については、令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに、本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポ

		の区間の移動を便利にするなら、鉄道建設という巨額の投資ではなく、バス路線を充実させる方が効率的で現実的である。区民の税金は、より多くの区民が実感できる形で有効活用されるべきであり、バス路線の強化を切に願う。	ートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。 新空港線については、国の交通政策審議会答申第198号で、矢口渡から京急蒲田までの区間の先行整備により早期の事業効果の発現が可能であることが示されたことを受け、本区間を第一期とし、京急蒲田から先の区間を第二期として段階的に整備する計画としております。なお、同答申で、新空港線の意義の一つとして「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」と示されており、ご提案いただいたバス路線の充実等では、答申に示される鉄道ネットワークの強化が実現できないと考えております。
26	目標を達成するための取組	これまでの計画は不透明であり、区民への具体的な説明もないままに毎年予算に積立計上しているだけである。未来のための計画は大切ではあるが、身近な現在の生活を優先した予算執行をすべきである。今のままでは日常生活に支障をきたす状況である。	新空港線を整備することで、羽田空港へのアクセスだけでなく、区内から渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
27	目標を達成するための取組	新空港線は使いにくいと聞いており、便利になるとは思えない計画に大きな疑問がある。区民の足が不便にならないよう考えてほしい。例えばバスの運行は便が減らされてとても不便になっている。公共交通として区政が対応すべきである。新空港線に使われようとし	新空港線を整備することで、羽田空港へのアクセスだけでなく、区内から渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちが

		ている予算を、もっと区民が願っている交通のために使ってほしい。雨の日などバスを待っているお年寄りの方を見ると、とても痛ましく感じる。	にぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 区では、公共交通不便地域の改善に向け、コミュニティバス「たまちゃんバス」の運行や、デマンド型交通の実証実験などを行っております。また、深刻化するバス運転手不足による減便などの解決策として期待される、自動運転バスの社会実装に向けて、実証実験を行っております。 今後も、地域のニーズを捉えて誰もが安全・安心そして快適に移動できる交通環境の実現に向けて、交通事業者等と連携しながら取組を進めてまいります。
28	目標を達成するための取組	新空港線には大田区の税金を使ってほしくない。糺谷地域は利便性がないため中止を要望する。	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
29	目標を達成するための取組	区民の税金は区民のために使うべき。	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化

			につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
30	目標を達成するための取組	京急線がすでに羽田空港まで開通し、JRも空港アクセス線計画が国交省に承認されている状況で、さらに新空港線を建設する必要性に疑問がある。区民税金を第3セクターに投入し、将来赤字になれば再び区民負担となる懸念がある。 人口減少時代に急いで実施すべき事業ではなく税金の無駄使いである。同じ財源があるなら、高齢化に対応して減少・廃止されるバス便への補助など、身近な交通手段確保に力を入れるべき。交通権は人権である。	新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方でJR羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。 なお、本事業は都市鉄道利便増進事業として実施します。この事業は受益活用型上下分離方式であり、営業主である東急電鉄株式会社が受益相当額を施設使用料として羽田エアポートライン株式会社に支払うこととなりますので、定期的かつ安定的な収入が見込まれております。 区では、公共交通不便地域の改善に向け、コミュニティバス「たまちゃんバス」の運行や、デマンド型交通の実証実験などを行っております。また、社会問題化しているバス運転手不足などの解決策として期待される自動運転バスの社会実装に向けて、実証実験を行っており、減便等の対策として取り組んでおります。 引き続き、高齢者をはじめ誰もが安全・安心に移動できる交通環境の実現に向けて、地域の皆様や交通事業者等と連携しながら取組を進めてまいります。
31	目標を達成するための取組	計画当初の工事費見積もりは現実的でなく、近年の建設費高騰で当初予算の2倍以上になる恐れがある。開業後も赤字経営となり区民税金の継続投入が必要になる可能性が高い。 多摩川線は通過駅が増え	新空港線第一期整備の事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行います。令和4年6月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。

		利便性が低下するのに、なぜ大田区の税金を投入するのか理解できない。渋谷や目黒からの利便性向上なら東急電鉄が自社資金で実施すべきである。 区が積み立てた税金は、現在生活に困窮している区民への支援に使うべきであり、この計画は中止すべきである。	ます。 なお、本事業は都市鉄道利便増進事業として実施します。この事業は受益活用型上下分離方式であり、営業主である東急電鉄株式会社が受益相当額を施設使用料として羽田エアポートライン株式会社に支払うこととなりますので、定期的かつ安定的な収入が見込まれております。 新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。運行本数については、朝の最混雑時間帯は20本／時程度、その他時間帯は10本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。 新空港線事業は、大田区が40年来取り組んできた重要な事業であり、新空港線が整備されることで、区内の東西移動利便性が大きく向上するとともに、羽田空港と副都心や埼玉方面へのアクセスが拡充されるなど、東京圏全体の鉄道ネットワークが強化されます。また、新空港線と沿線のまちづくりをあわせて進めることで、地域の活性化にもつながります。このことから、引き続き新空港線の実現に向けて取り組みを進めてまいります。
32	目標を達成するための取組	羽田空港に直接つながらない「空港線」の意義が不明確。多摩川線沿線住民にとっては本数減少や乗換の不便さから却って利便性が低下する恐れがある。 JRの羽田空港直行路線計画が進行中の現状で、新空港線の必要性を感じる区民は少ない。むしろJR	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化

		蒲田～京急蒲田間のバス交通充実など、より費用対効果の高い代替案を検討すべき。 東急電鉄のためではなく、真に区民のための税金使用を求める。	につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。運行本数については、朝の最混雑時間帯は20本／時程度、その他時間帯は10本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。 新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方でJR羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。 ご提案いただいた代替案について、国の交通政策審議会答申第198号で、新空港線の意義の一つとして「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」と示されており、ご提案いただいたバス交通の充実では、答申に示される鉄道ネットワークの強化が実現できないと考えております。
33	目標を達成するための取組	新空港線第一期整備区間（素案）に反対する。 そもそも空港につながらない「新空港線」は無謀	①について、京急蒲田から先の区間の第二期整備については、線路幅の違いに課題があるため、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異な

		である。計画をとり下げるべきである。 ①京急のり入れを考えているが車輛のレールの中が違い、工事不可である。（京急は計画に同意していない。） ②大田区税のムダ使いである。 ③第1期工事で東急多摩川線を現在の蒲田駅から地下に新蒲田駅を作る、乗換利用者には遠いし不便が大きいものである。 ④JRで計画している品川駅かをら空港へ直通の「羽田空港アクセス線」と競合し赤字路線となるものである。	る路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 ②について、新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。 ③について、東急蒲田駅・JR蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 ④について、新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方でJR羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。
34	目標を達成するための取組	区民の為のものではない。区の財政を投資することは断固反対する。	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便

			利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
35	目標を達成するための取組	武蔵新田駅利用者にとって新空港線は停車せず不便になるにもかかわらず区民税を投入するのは不当である。さらに蒲田駅での乗換が複雑化し、足の不自由な者にとって移動が困難になるため反対である。	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。運行本数については、朝の最混雑時間帯は20本／時程度、その他時間帯は10本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。

			東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。
36	目標を達成するための取組	①当初の計画では羽田空港まで直通で便利になるというものであったはずだが、第一期整備ではそうになっていない。第二期整備の見通しも不明確である。②民間の鉄道事業に区民の貴重な税金を投入することは認められないものである。③区民にとって利便性の向上は見込めないものである。誰のための事業であるのか大いに疑問である。以上の理由から本事業には賛成できないものであり、早急に中止すべきである。	①について、新空港線については、国の交通政策審議会答申第 198 号で、矢口渡から京急蒲田までの区間の先行整備により早期の事業効果の発現が可能であることが示されたことを受け、本区間を第一期とし、京急蒲田から先の区間を第二期として段階的に整備する計画としております。第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 ②について、新空港線第一期整備事業は都市鉄道利便増進事業として実施するものであり、事業費のうち国が 3 分の 1 を、地方が 3 分の 1 を負担します。この地方負担分については、都が 3 割、区が 7 割を負担することや、「本事業の都市計画決定及び都市計画事業認可の後、大田区が本事業を特別区都市計画交付金制度の対象事業とすることができるよう、東京都と大田区は調整を行う」ことを東京都と大田区で合意しています。この交付金等を活用し、区の負担は最小限に抑えられると考えております。 ③について、新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大

			きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
37	計画全般	東急線と京急線の乗換に日常的に苦勞している。蒲田駅から京急蒲田駅までの距離は遠く、特に大きな荷物がある場合は非常に困難である。同僚たちも東急線から空港へのアクセスの不便さを常に訴えている。東急線の京急蒲田駅までの延伸は急務であり、その先への乗り入れも早急に実現すべきである。新空港線の開通は蒲田周辺だけでなく多摩川線沿線全体の活性化をもたらすものである。新空港線の早期開通を強く要望する。	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくためのきなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。 いただいたご意見を踏まえ、早期整備に向けて整備主体である羽田エアポートライン株式会社と検討を進めてまいります。
38	目標を達成するための取組	新空港線計画は多摩川線の多くの駅を通過してしまうものであり、区民にとって不便をもたらすものである。空港までのアクセス実現が不透明であるにもかかわらず拙速に進めるべきではない。むしろその予算があるならば、八潮市の陥没事故のような災害を防ぐため、下水管の調査などの安全対策に投じるべきである。区民の安全と利便性を優先すべきであり、現計画には反対である。	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくためのきなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸

			子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。運行本数については、朝の最混雑時間帯は20本／時程度、その他時間帯は10本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。 羽田空港までのアクセスについて、京急蒲田から先の区間の第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 新空港線事業は、大田区が40年来取り組んできた重要な事業であり、新空港線が整備されることで、区内の東西移動利便性が大きく向上するとともに、羽田空港と副都心や埼玉方面へのアクセスが拡充されるなど、東京圏全体の鉄道ネットワークが強化されます。また、新空港線と沿線のまちづくりをあわせて進めることで、地域の活性化にもつながります。このことから、引き続き新空港線の実現に向けて取り組みを進めてまいります。
39	目標を達成するための取組	1. 本計画は新空港線第一期計画に区の上位・関連計画で厚化粧したものであり、新空港線計画自体の説得力のなさを自ら露呈しているものである。 2. 新空港線による区民の速達性・利便性向上は極めて限定的であり、むしろ多摩川線利用者・沿線住民にとってはデメリ	1、2、4について、新空港線は、交通政策審議会答申第198号や区の総合計画、大田区都市計画マスタープラン等の上位計画に位置付けられた計画であり、本計画はこれらに基づいて策定するものです。新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく

		ットが多くなるものである。 3. JRの空港アクセス線の着工により新空港線の採算性はさらに疑わしくなっているものである。 4. このような計画に大田区の財源を投入することは中止すべきである。	貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 3について、新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方でJR羽田空港アクセス線（東山ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。
40	目標を達成するための取組	大田区が推進する新空港線（蒲蒲線）計画は多くの問題点を含むものである。当初は直通で羽田空港に行けるかのように宣伝されていたが、実際には乗換が必要であることが後になって明らかになったものである。 多額の区民税を投入するにもかかわらず、区民の羽田空港利用率は限定的であり、投資対効果は疑問である。多摩川線の一部駅が通過されることで待ち時間が増加し、地下駅からの移動も高齢者には負担となるものである。さらに池上線やJRへの乗換も複雑化し、区民にとっては不便が増すものである。	新空港線については、国の交通政策審議会答申第198号で、矢口渡から京急蒲田までの区間の先行整備により早期の事業効果の発現が可能であることが示されたことを受け、本区間を第一期とし、京急蒲田から先の区間を第二期として段階的に整備する計画としております。 新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。運行本数については、朝の最混雑時間帯は20本／時程度、その他時間帯は10本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。 東急蒲田駅・JR蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生するこ

		大田区と HAL の対応も不誠実である。第 1 期整備について質問しても「HAL に聞くように」と言い、HAL は「第 1 期しか分からない」と第 2 期整備については答えようとしらないものである。区民の税金を使いながらの説明不足は許されないものである。 地下掘削工事は高額な費用がかかり、軟弱地盤の安全性も懸念されるものである。大田区と HAL は計画を安全性と費用面から見直し、区民の要望を反映した真に有益な計画に練り直すべきである。また、この計画のための積立金や資金を物価高騰下で苦しむ区民支援に振り向けるべき。	となります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 新空港線に関する情報について、多くお問い合わせをいただいている内容は、デメリットも含めて区ホームページの「新空港線（蒲蒲線）整備促進事業に関するよくある質問（Q&A）」でお答えしております。今後の進捗に応じて内容の更新を行い、皆様にご理解をいただけるよう取り組んでまいります。 新空港線第一期整備の事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行い、約 1360 億円から約 1248 億円に変更となっております。令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。 新空港線事業は、大田区が 40 年来取り組んできた重要な事業であり、新空港線が整備されることで、区内の東西移動利便性が大きく向上するとともに、羽田空港と副都心や埼玉方面へのアクセスが拡充されるなど、東京圏全体の鉄道ネットワークが強化されます。また、新空港線と沿線のまちづくりをあわせて進めることで、地域の活性化にもつながります。このことから、引き続き新空港線の実現に向けて取り組みを進めてまいります。
41	目標を達成するための取組	蒲田における乗換の利便性が低下するものである。現行の運行ダイヤに急行が 4 本も入り込むとされており、様々な不便が生じるものである。 1360 億円という多額の費用は区民の福祉向上に充てるべき。	東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 運行本数について、新空港線第一期整備事業の営業構想、速達性向上計画において、朝の最混雑時間

			帯は 20 本／時程度、その他時間帯は 10 本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。 新空港線第一期整備の事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行い、約 1360 億円から約 1248 億円に変更となっております。令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。今後も引き続き事業費の圧縮に努めてまいります。 新空港線事業は、大田区が 40 年来取り組んできた重要な事業であり、新空港線が整備されることで、区内の東西移動利便性が大きく向上するとともに、羽田空港と副都心や埼玉方面へのアクセスが拡充されるなど、東京圏全体の鉄道ネットワークが強化されます。また、新空港線と沿線のまちづくりをあわせて進めることで、地域の活性化にもつながります。このことから、引き続き新空港線の実現に向けて取り組みを進めてまいります。
42	目標を達成するための取組	蒲蒲線をつくるのかと思ったら、新空港線になっていて驚いた。少し調べてみると、羽田空港にまで行くわけではなく、多くの費用が必要とされるものだった。大田区報でマスコットキャラを使い、決定済みかのように広報するのは不適切である。加えて、地下ホームへの昇降や、JR からの乗換が不便になることは受け入れがたい。	新空港線については、国の交通政策審議会答申第 198 号で、矢口渡から京急蒲田までの区間の先行整備により早期の事業効果の発現が可能であることが示されたことを受け、本区間を第一期とし、京急蒲田から先の区間を第二期として段階的に整備する計画としております。 新空港線第一期整備の事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行い、約 1360 億円から約 1248 億円に変更となっております。令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。

			ます。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに関後検討してまいります。
43	目標を達成するための取組	・通勤がよくなるとは思えないので中止するべき。 ・税金の使い方として無駄使いとなる。 ・もっとはっきり説明するべき。	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などの PR を引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 新空港線の事業費については、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに、本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを令和4年6月に、東京都と合意いたしました。これに基づき、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。 区及び羽田エアポートライン株式会社では、区内の各種地域イベントにおいて新空港線第一期整備事業の PR ブースを出展しており、多くの来場者の皆様と直接対話しながら、新空港線の事業内容や整備効果について説明を行うとともに、ご意見をいただいております。PR ブースでは、本事業に期待する効果をご自身で選択してシールを貼っていただく形式のアンケートを実施しており、本年8月に行われた大蒲田祭では、199 名の方からご回答をいただきました。「羽田空港や渋谷、新宿、池袋、埼玉方面

			へのアクセス強化」や「区内東西移動の利便性向上」、「区内のまちづくりの促進による地域の活性化」、「災害時における代替ルートとしての選択肢」の4つを選択した方で回答数の9割を超え、新空港線の実現を期待する方の声を多く頂いております。今後も、引き続き区ホームページや区報等、また各種地域イベントへの出展等を通して本事業の意義や必要性などのPRを行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
44	目標を達成するための取組	新空港線は東京北西部・埼玉県南西部と羽田空港を結ぶとされているが、JR線など羽田空港へのアクセス路線は既に十分存在する。通勤・通学・買い物などの日常生活に便利に使用している多摩川線に特急が走る空港線は不要。新空港線計画は白紙撤回すべきものである。	新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方でJR羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。 新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
45	計画全般	皆の意見を採用し過ぎて、つまらない再開発にならないようにしてほしい。	いただいたご意見を参考に、今後の検討に活かしてまいります。
46	計画全般	東急多摩川沿線や蒲田地域の利便性向上は明確だ	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが

		が、他地域の区民へのメリットが具体的に示されていない。全区民の税金を使う事業であるにもかかわらず、恩恵を受けるのは特定地域の住民に限定されている印象を与えるため、すべての区民が平等に恩恵を享受できる計画へと見直すべきである。	便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
47	計画全般	1 乗換時間増加の問題：新空港線計画では多摩川駅-京急蒲田駅間で13分の時間短縮を謳うが、地下化に伴う乗換時間（京急蒲田駅で約6分、JR線へは約5分20秒）を考慮すると実質的な短縮効果は限定的であり、多くの利用客にとって利便性が低下する。 2 廃線予定地の活用提案：東矢口三丁目公園～東急蒲田駅間の廃線予定地について、東急東横線の事例を参考に緑道として整備し、文教地区である周辺環境の保全に活用してはどうか。 3 踏切立体化：下丸子駅付近の多摩川線踏切を地下化することで、駅前空間を防災施設や緑道として有効活用でき、高架化と比較して高齢者やベビーカー利用者にとっても利便性が向上する。	1について、東急蒲田駅・JR蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。なお、本計画に記載しているのは、多摩川駅から京急蒲田駅「付近」への到着時間のため、京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））から京急蒲田駅への乗換時間は含んでおりません。 2について、現在、多摩川線と池上線は同じ車両で運行しており、これらの車両は池上線にある雪が谷大塚検車区の車庫へ回送運転等を行っております。今後も同様の運用を想定しており、両路線を接続する線路が引き続き必要になると想定しております。詳細については、今後羽田エアポートライン株式会社が検討してまいります。 3について、下丸子駅付近の下丸子1号踏切及び下丸子2号踏切は、改正踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切に指定されており、区では、両踏切の抜本的対策に向けた検討を進めております。道路と鉄道の立体交差化を念頭に、踏切の解消に向けた検討を進めてまいります。
48	計画全般	計画に以下の内容を記載	ご意見いただきました内容については、本計画に

		してほしい。 ① 都市計画手続きの流れの明示 ② 住民説明会の実施計画 ③ 停車駅名の明確化 ④ 沿線自治体・鉄道関係者との協議内容の公開 ⑤ 西馬込駅から下丸子駅・多摩川駅へのバス路線整備 ⑥ 計画のPR活動の積極的実施 ⑦ パブリックコメントの機会拡充	記載する内容ではないと考えており、以下でご回答いたします。 ①について、一般的には都市計画素案を作成し、都市計画素案説明会を実施した後、都市計画案を作成し、関係区市町村の住民及び利害関係人の意見書を踏まえ、都市計画審議会での審議を経て都市計画決定となります。 ②について、今後、都市計画手続きを行う中で、上記の説明会を実施し、皆様の意見をお聞きしていきます。 ③について、新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。 ④について、関係者との協議状況を含む新空港線に関することは、区ホームページに掲載しております。今後も事業の進捗に応じて、区民の皆様にお知らせしてまいります。 ⑤について、ご要望として承ります。 ⑥について、区ホームページや区報、各種地域イベントでのPRブースの出展などを通して、新空港線事業のPRに努めてまいりました。皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう、引き続き取り組んでまいります。 ⑦について、区で計画を策定する際には、大田区区民意見公募手続(パブリックコメント)実施要綱に基づき、引き続き区民の方々から広く意見を募集するため、パブリックコメントを実施してまいります。
49	計画の目的等	計画に対して全体的に強く賛成している。ただし、現状の計画では「大田区内から京急蒲田へのアクセス改善」が強調されているが、それよりも「蒲田・下丸子から渋谷	新空港線の整備効果として、区内の東西移動利便性向上、羽田空港や渋谷、新宿、池袋、埼玉方面へのアクセス強化、区内のまちづくりの促進による地域の活性化、災害時における代替ルートとしての選択肢等が挙げられます。ご意見いただきました副都心線エリアへのアクセス強化についても重要な整備効果の一つであると考えております。これらの整備

		や副都心線エリアへの直通アクセス実現」という広域的なメリットをより強調することで、より良い計画になると思う。	効果と併せて引き続き PR を行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組むとともに、早期整備に向けて整備主体である羽田エアポートライン株式会社と検討を進めてまいります。
50	その他	1. 一般区民に対する広報が不十分。「パブコメ募集」自体を知らない人が多く、20 日間の募集期間は短すぎる。真剣な広報活動を求める。 2. パブコメ結果も含め、蒲蒲線新設の【区民にとっての】「メリット・デメリット」を一覧にするなど、わかりやすく区民に示すべき。 3. 考えられる【区民にとっての】「メリット・デメリット」: (1) メリット ①多摩川線、池上線沿線住民の羽田空港アクセス向上 ②インバウンドや地方からの観光客誘致の一助 ③多摩川線、池上線駅前商店街の活性化可能性 (2) デメリット ①東横線との相互乗り入れで各駅停車本数減少の懸念 ②便数増加による沿線騒音増加、特に特急・急行の騒音問題深刻化 ③JR 蒲田駅での乗換利便性低下 ④通過客増加による JR 蒲田駅前、京急蒲田駅前商店街衰退リスク 4 以下の点について区民はほとんど知らないため、明確な説明を求める:	1 について、パブリックコメントの実施については、区報、区ホームページ、区公式 X で周知をしてまいりました。意見募集期間は、大田区区民意見公募手続(パブリックコメント)実施要綱に基づき設定しております。 2 について、区民の方々から多くお問い合わせをいただいている内容については、新空港線のメリット・デメリットを分け隔てなく、区ホームページの「新空港線（蒲蒲線）整備促進事業に関するよくある質問（Q&A）」でお答えしております。この内容については、今後の事業の進捗に応じて更新を図っていくとともに、今回実施いたしましたパブリックコメントの実施結果につきましても、区のホームページ等を通じてお知らせいたします。 3 のうち、メリットについては同様に考えております。一方、デメリットについては以下のとおり考えております。 ①新空港線の運行本数については、朝の最混雑時間帯は 20 本／時程度、その他時間帯は 10 本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。 ②列車走行時の騒音等の周辺環境については、環境影響評価に関する法令や条例等に基づき、今後対応してまいります。 ③蒲田駅での乗換について、東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。

	①羽田空港まで行かず途中駅で終点となる理由 ②東急と京急の軌道幅の違いへの対応方法 ③東急が主な受益者なのに大田区が巨額予算投入する理由 ④計画の現在の進捗状況と今後の予定 この問題は区民への影響が大きいため、「住民投票」実施を検討すべき。それにより区民の関心を高める一歩となる。	④蒲田・京急蒲田のまちづくりについて、鉄道とまちづくりは車の両輪であり、都市を持続的に発展させるためにも鉄道整備とまちづくりを一体的に進めることが大変重要であります。新空港線整備を契機に、機能更新の時期を迎えている蒲田駅周辺のまちづくり機運も相当程度高まることが予想される中、限られた空間を最大限に有効活用しながら、利便性の高い都市空間の創出を目指し、まちづくりを具体化してまいります。より多くの方に「訪れてみたい」、「住み続けたい」と思っただけけるよう、新空港線整備とあわせてまちづくりを着実に進めてまいります。 4については以下のとおりです。 ①羽田空港までの直通及び②軌道幅の違いについて、国の交通政策審議会答申第198号で、矢口渡から京急蒲田までの区間の先行整備により早期の事業効果の発現が可能であることが示されたことを受け、本区間を第一期とし、京急蒲田から先の区間を第二期として段階的に整備する計画としております。第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 ③事業費の負担について、新空港線第一期整備事業は、都市鉄道利便増進事業として実施するものであり、事業費のうち、国が3分の1、地方が3分の1、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が3分の1を負担することになっています。また、都市鉄道利便増進事業は受益活用型上下分離方式であり、営業主である東急電鉄株式会社は、受益相当額を施設使用料として羽田エアポートライン株式会社に支払うことになります。 新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等
--	---	---

			があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。 ④事業の進捗について、令和7年1月17日に羽田エアポートライン株式会社、東急電鉄株式会社がそれぞれ「整備構想」、「営業構想」の認定を国土交通省へ申請し、同年4月4日に認定されました。これを受け、両社が共同で速達性向上計画を作成し、同年8月1日に計画の認定を国土交通省へ申請いたしました。この計画が10月3日に認定されたことを受け、今後は、都市計画や環境影響評価の手続きを行っていくことになります。これらの手続きに3年程度かかり、その後工事に着手していくことを想定しております。 区及び羽田エアポートライン株式会社では、区内の各種地域イベントにおいて新空港線第一期整備事業のPRブースを出展しており、多くの来場者の皆様と直接対話しながら、新空港線の事業内容や整備効果について説明を行うとともに、ご意見をいただいております。PRブースでは、本事業に期待する効果をご自身で選択してシールを貼っていただく形式のアンケートを実施しており、本年8月に行われた大蒲田祭では、199名の方からご回答をいただきました。「羽田空港や渋谷、新宿、池袋、埼玉方面へのアクセス強化」や「区内東西移動の利便性向上」、「区内のまちづくりの促進による地域の活性化」、「災害時における代替ルートとしての選択肢」の4つを選択した方で回答数の9割を超え、新空港線の実現を期待する方の声を多く頂いております。今後も、引き続き区ホームページや区報等、また各種地域イベントへの出展等を通して本事業の意義や必要性などのPRを行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
51	目標を達成するための取組	新空港線(蒲蒲線)計画は見直し必須だ。線路の幅が東急と京急で違いがあり羽田空港まで直通運転	京急蒲田から先の区間の第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さい

	できない。東急東横線が8両編成のため東急多摩川線の駅はほとんど通過になり、その間は開かずの踏切となる。蒲田駅の地下化によって池上線、京浜東北線との乗換が必須となり、蒲田駅から京急蒲田間を徒歩で歩くより時間がかかる。2031年に開業するJR羽田空港アクセス線より需要があるかも疑問だ。 区の活動を見ると、メリットばかり強調し真実を公表していない印象を受ける。早期実現を求める声の人にデメリットを伝えても意見が変わらないか調査して欲しい。 東急東横線の8両編成車両で多摩川線を通わせるとどのくらい踏切が開かなくなるのか、地下化された蒲田駅から池上線とJR京浜東北線への乗換がどのくらいかかるのかを実証してほしい。 本計画は費用面や世界情勢の問題も深刻である。現在はインバウンドでも世界的な物価高、建設業界の人手不足、建設資材の高騰がある。これらは建設費の高騰化、開業年の延長に直結する。インバウンドも世界情勢や疫病の流行で終焉する可能性もあり、そういった見通しを踏まえて計画すべ	ホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。運行本数については、朝の最混雑時間帯は20本／時程度、その他時間帯は10本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。 東急蒲田駅・JR蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方でJR羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。 新空港線に関する情報について、区民の方々から多くお問い合わせをいただいている内容については、新空港線のメリット・デメリットを分け隔てなく、区ホームページの「新空港線（蒲蒲線）整備促進事業に関するよくある質問（Q&A）」でお答えして
--	---	--

		きだ。 私は毎日通勤で蒲田から京急蒲田間を利用しているが不便は感じない。大雨の日は 800m 間に屋根があれば十分。交通が必要ならバスも代替案としてあり得る。JR 羽田空港アクセス線の死角を突くように池上から羽田空港行のバスを運行する、蒲田からのシャトルバスを増便するなどの方法もある。	おります。今後の進捗に応じて内容の更新を行い、皆様にご理解をいただけるよう取り組んでまいります。 実証について、令和 2 年から令和 4 年にかけて行った都区協議の場において乗換時間の試算を行っており、地下の蒲田駅と JR 京浜東北線の乗換が約 5 分 20 秒、蒲田新駅（仮称）と京急蒲田駅の乗換が約 6 分 20 秒という結果になっております。乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 踏切遮断時間については、営業主体が今後検討する運行ダイヤと関わる内容であるため、営業主体である東急電鉄株式会社に要望事項としてお伝えいたします。 新空港線第一期整備の事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行い、約 1360 億円から約 1248 億円に変更となっております。令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。 ご提案いただいた代替案について、国の交通政策審議会答申第 198 号で、新空港線の意義の一つとして「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」と示されており、ご提案いただいたバスの運行等では、答申に示される鉄道ネットワークの強化が実現できないと考えております。
52	計画全般	羽田空港まで直接乗入れができない軌間寸法の違いを考えると、地下鉄道に固執せず両蒲田駅間周辺広域エリアの交通利便性向上策を検討すべきだ。渋谷・新宿方面から	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、

	は大崎・大井町・品川經由でのアクセスの方が優位性が高い可能性もある。受益者負担の観点からも疑問がある。列車ダイヤ改善による羽田空港アクセス効果が高まると予測される川崎市や埼玉県の使用負担はないのか。大田区在住者が税金と運賃の二重負担を強いられる不公平が生じる。空港従事企業の負担割合も不明確だ。事業における受益者の負担割合を明示すべき。防災面でも課題がある。地震時の津波浸水や豪雨時の多摩川・呑川の氾濫リスクを考慮すると、交通ネットワークの冗長性・BCPの観点から地下鉄道ではなく地上（道路上空レベル）での整備が望ましい。経済効果予測の問題もある。地下への新空港線整備による「多摩川線と池上線」「多摩川線とJR線」の乗換時間増加と、羽田空港へのアクセス時間短縮を比較したとき、乗換総人員から見た総時間増大による経済的損失の方が大きい懸念がある。また、通過交通化による地上商業施設の機会損失影響も深刻だ。区民にとっての経済効果予測を示すべきである。代替案として、高齢者や域外居住者・旅行者のアクセシビリティ	東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。 京急蒲田から先の区間の第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 事業費の負担割合に関し、新空港線第一期整備事業は、都市鉄道利便増進事業として実施するものであり、事業費のうち、国が3分の1、地方が3分の1、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が3分の1を負担することになっています。この地方負担分のうち、東京都が3割を、大田区が7割を負担します。他の自治体による費用負担は想定しておりません。また、空港関連企業の負担も現在は想定しておりませんが、事業に対する出資などの申し出をいただける場合には、受け入れも検討してまいります。 防災面では、一般的に地下鉄等では止水板や防水扉などを設置し、トンネル内部への浸水リスクを減らすとともに、トンネルに入った水を強制的にポンプで排水する設備を設けております。今後、羽田エアポートライン株式会社が鉄道施設の設計を進める中で、対応について検討してまいります。 経済効果に関しては、新空港線第一期整備と蒲田駅周辺のまちづくりによる経済波及効果を算定しており、大田区においては、初年度で約2,900億円、開業後10年で約5,700億円となることが確認されております。 鉄道とまちづくりは車の両輪であり、都市を持続的に発展させるためにも鉄道整備とまちづくりを一体的に進めることが大変重要であります。新空港線整備を契機に、機能更新の時期を迎えている蒲田駅周辺のまちづくり機運も相当程度高まることが予想
--	---	--

		を考慮した自動運転 LRT や自動運転バスのような街路との一体整備と、街路周辺施設へアクセスしやすい歩行者・専用モビリティ運行空間の整備を提案する。	される中、限られた空間を最大限に有効活用しながら、利便性の高い都市空間の創出を目指し、まちづくりを具体化してまいります。より多くの方に「訪れてみたい」、「住み続けたい」と思っただけけるよう、新空港線整備とあわせてまちづくりを着実に進めてまいります。 ご提案いただきました交通ネットワーク整備について、ご提案のような次世代型のモビリティ等は新空港線の整備とあわせた沿線の駅及び駅周辺のまちづくりの中で検討しております。例えば「蒲田駅周辺まちづくりグランドデザイン」の中で、「5. まちづくりの目標と分野別方針」分野別方針 7 【交通】において次世代型の新たなモビリティなどの多様な移動手段の有効活用を位置付けており、「4. 拠点・軸エリアのまちづくり」幹線道路沿道エリアでは、次世代モビリティなどの将来動向に応じた道路空間のあり方等の検討を重点方策として位置付けております。いただいたご意見を参考に、引き続き沿線のまちづくりの検討を進めてまいります。
53	目標を達成するための取組	①大田区負担分 500～600 億円(第三セクター出資、保守メンテナンス費含む)に対する詳細なシミュレーションの提示が必要である。 ②費用負担が区の福祉サービスや他の再開発案件に与える影響についての検討が必要である。 ③羽田空港を頻繁に利用しない区民にとっての恩恵が実際にあるのか、正直な回答を求める。 ④将来にわたる事業評価における責任の所在を明確にし、特定の人物の辞任でうやむやにならない体制づくりを提案する。	①について、今後、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が具体的な設計を進め、事業費についても精査してまいります。令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに、本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。 ②について、新空港線第一期整備は、都市鉄道利便増進事業として実施するものであり、事業費のうち国が 3 分の 1 を、地方が 3 分の 1 を負担します。この地方負担分については、都が 3 割、区が 7 割を負担することや「本事業の都市計画決定及び都市計画事業認可の後、大田区が本事業を特別区都市計画交付金制度の対象事業とすることができるよう、東京都と大田区は調整を行う」ことを東京都と大田区で合意しています。この交付金等を活用し、区の負担は最小限に抑えられると考えております。 ③について、新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方

			向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 ④についてはいただいたご意見を参考に、事業を進めてまいります。
54	課題	新空港線には賛成し、できるだけ早く開業してほしいと思っている。下丸子在住として一点だけ指摘するなら、P.47で多摩川線沿線は産業集積が進んでおり、と書いているのは事実と異なるのではないか。 工場数は減っており、衰退しつつある状態のため、「産業が集積しており」という程度ではないかと思う。	いただいたご意見を踏まえ、早期整備に向けて整備主体である羽田エアポートライン株式会社と検討を進めてまいります。 また、ご指摘を踏まえ、表記を「～産業が集積しており、…」へ変更いたします。
55	目標を達成するための取組	東急東横線からの羽田空港への路線整備に反対する。羽田空港への路線はすでに多方面から整備されており、新たな路線による8分や13分の時間短縮のために多額の費用を投じるのはコストパフォーマンスが悪い。 この計画は東急沿線住民や京急空港線沿線の住民にとっても使いづらいも	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための起爆剤となる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠

		のになると予想される。特に東急蒲田駅を通勤で利用している身としては、新路線の導入によって駅構内が複雑化し、利便性が低下することが容易に想像できる。 こうした点を考慮すると、計画の再検討が必要かと思う。時間短縮効果と費用対効果のバランス、既存利用者への影響をより慎重に評価すべきである。	な事業であります。引き続き新空港線の実現に向けて取り組みを進めてまいります。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。
56	目標を達成するための取組	この計画が羽田空港まで直接乗り入れるわけでもない中途半端なものだと思う。JR 蒲田での乗換も京急蒲田での乗換も不便で、結果として蒲田で降りる人も減ることになるだろう。このような計画に大田区が多額の費用を負担する意味がないと考える。むしろ、その予算を他の必要な事業に回してほしいので、この計画には反対である。	新空港線については、国の交通政策審議会答申第198号で、矢口渡から京急蒲田までの区間の先行整備により早期の事業効果の発現が可能であることが示されたことを受け、本区間を第一期とし、京急蒲田から先の区間を第二期として段階的に整備する計画としております。第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等

			があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
57	計画全般	①区民への周知が不足しており、特別出張所や地域庁舎単位での説明会やワークショップ開催が必要。 ②東急蒲田駅の多摩川線(地下)と池上線(地上)のホームが分離する計画は不便であり、同一階への設置を提案する。 ③新設駅と京急蒲田駅間の直接連絡(エスカレーターや動く歩道)が必要、現計画では東西移動の利便性向上が実現できない。また、二期工事も含めて着工の計画をしっかりと示すべきであるし、計画を見直すべき。 ④物価高騰などの状況から、総事業費1,248億円の妥当性を再精査し、費用便益分析の見直しが必要。	①について、区及び羽田エアポートライン株式会社では、区内の各種地域イベントにおいて新空港線第一期整備事業のPRブースを出展しており、多くの来場者の皆様と直接対話しながら、新空港線の事業内容や整備効果について説明を行うとともに、ご意見をいただいております。PRブースでは、本事業に期待する効果をご自身で選択してシールを貼っていただく形式のアンケートを実施しており、本年8月に行われた大蒲田祭では、199名の方からご回答をいただきました。「羽田空港や渋谷、新宿、池袋、埼玉方面へのアクセス強化」や「区内東西移動の利便性向上」、「区内のまちづくりの促進による地域の活性化」、「災害時における代替ルートとしての選択肢」の4つを選択した方で回答数の9割を超え、新空港線の実現を期待する方の声を多く頂いております。今後も、引き続き区ホームページや区報等、また各種地域イベントへの出展等を通して本事業の意義や必要性などのPRを行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 ②について、新空港線第一期整備は、蒲田の市街地を通ることや、既存のJR線と交差すること、将来的には第二期整備において京急線とも交差することから、地下で整備する計画となっております。 ③について、駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。京急蒲田から先の区間の第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅

			の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 ④について、令和4年6月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに、本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行っており、令和7年10月3日に国土交通省より認定された速達性向上計画において、費用便益比を算定しており、一般的に効率的な事業と評価される1.0を上回っていることを確認していると聞いております。
58	目標を達成するための取組	新空港線計画について、当初の羽田空港直通運転の見通しが立っており、現計画では地域交通の利便性向上も期待できない。計画は撤回または一時中止し、住民投票で是非を問うべきである。JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅間の移動不便は事実だが、採算性の低い鉄道敷設のみを解決策とする現アプローチは不適切である。	新空港線については、国の交通政策審議会答申第198号で、矢口渡から京急蒲田までの区間の先行整備により早期の事業効果の発現が可能であることが示されたことを受け、本区間を第一期とし、京急蒲田から先の区間を第二期として段階的に整備する計画としております。 新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
59	計画全般	①素案にはまず重要事項である線路使用料、加算運賃、費用便益比が示されておらず、十分な情報	①について、本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいて策定しております。加算運賃については現時点では決まっておらず、運賃は営業主体である東急電鉄株式会社が今後

	がない状態で区民に意見を求めている点が問題。 ②一期整備だけではミッシングリンクの解消には不十分で、徒歩 10 分が乗換時間 6 分 20 秒に短縮されるだけでは、JR 羽田空港アクセス線（東山手ルート）に劣る。 ③2023 年のパブリックコメントの区民意見に対し、二期整備について区は「引き続き検討を進める」としていたが、今回の素案では言及がなく、誰が責任を持つのかも不明確だ。HAL が二期整備の解決能力もないまま速達性向上計画を申請したことは越権行為といえる。 ④蒲田駅乗換の不便さへの言及がない。推定では蒲田駅乗換による損失は年間 36 億円にも上る。 ⑤総事業費は 10 数年後には値上がり必至であり、HAL は値上がりした事業費を負担し、線路使用料は 10 数年前に取り決めた価格しか貰えない。その負担は最終的に区民に及ぶ。 ⑥現時点での事業費だけでも区民一人当たり約 5 万円の負担となるが、それに対応するメリットが具体的に示されていない。 ⑦事業の意義や仕組みの PR を行うとしながら、肝心な情報が開示されてい	検討してまいります。 ②について、新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方で JR 羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。 ③について、本計画は、「地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）」としており、第二期整備区間においては計画の対象地域としておりません。また、羽田エアポートライン株式会社は、新空港線第一期整備事業の整備主体であり、第二期整備については事業スキームも含めて今後検討を行ってまいります。 ④について、東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 ⑤について、令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、今後も引き続き事業費の圧縮に努めてまいります。 ⑥について、新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上
--	---	--

		ない現状は、公平なパブリックコメントとは言えない。	に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 ⑦について、区ホームページや区報、各種地域イベントでのPRブースの出展などを通して、新空港線事業のPRに努めてまいりました。区民の方々から多くお問い合わせをいただいている内容については、新空港線のメリット・デメリットを分け隔てなく、区ホームページの「新空港線（蒲蒲線）整備促進事業に関するよくある質問（Q&A）」でお答えしております。引き続き区ホームページや区報、各種地域イベントへの出展等を通して本事業の意義や必要性などのPRを行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
60	目標を達成するための取組	現計画の蒲蒲線は「偽空港線」である。車両編成の混在（18m 車両 3 両と 20m 車両 8 両）によるホームドア問題、東横線直通の運行計画の無理、大森地域への還元なし、多摩川線だけの地下化による池上線との乗換不便化など問題が多い。代替案として池上線も含めた地下化と羽田空港直通優先の「区民のための蒲蒲線」を提案する。現原案には反対。	新たに整備される各駅については、今後、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が具体的な設計を進めていきます。区は、安全・安心な鉄道施設となるよう、ホームドアの設置を含め、羽田エアポートライン株式会社に検討を求めています。 新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の

			短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。運行本数については、朝の最混雑時間帯は20本／時程度、その他時間帯は10本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。区としては、利用者の皆様がより便利にご利用いただけるよう調整してまいります。 ご提案の羽田空港直通優先という案については、第二期整備に向けてのものと理解いたしました。池上線地下化の提案と併せて、ご意見として承ります。
61	目標を達成するための取組	新空港線（蒲蒲線）計画には多くの区民が知らない重要な問題点がある。 1. 地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）では羽田空港に直接つながらない。 2. 東急・JR 蒲田駅利用者は多摩川線が地下化することにより、JR 京浜東北線・東急池上線・東急多摩川線との乗換が不便になる。 3. 京急蒲田駅付近の地下に作られる予定の蒲田新駅（仮称）は京急蒲田駅と接続していないのでそこで乗換の不便が発生す	1 について、新空港線は、国の交通政策審議会答申第 198 号で、矢口渡から京急蒲田までの区間の先行整備により早期の事業効果の発現が可能であることが示されたことを受け、本区間を第一期とし、京急蒲田から先の区間を第二期として段階的に整備する計画としております。 区及び羽田エアポートライン株式会社では、区内の各種地域イベントにおいて新空港線第一期整備事業の PR ブースを出展しており、多くの来場者の皆様と直接対話しながら、新空港線の事業内容や整備効果について説明を行うとともに、ご意見をいただきました。PR ブースでは、本事業に期待する効果をご自身で選択してシールを貼っていただく形式のアンケートを実施しており、本年 8 月に行われた大蒲田祭では、199 名の方からご回答をいただきました。「羽田空港や渋谷、新宿、池袋、埼玉方面へのアクセス強化」や「区内東西移動の利便性向上」、「区内のまちづくりの促進による地域の活性

	る。 4. 蒲蒲線計画の総事業費約 1,248 億円(消費税抜き)は令和 4 年分の物価上昇までしか見込んでいないので今後更に増加することは確実であり、大田区が最終的に負担する金額は不明である。 以上の問題に対する提案： 1. 大田区民に現行蒲蒲線計画で利用者が今後うける便益と不便を公平に開示し、それに基づく賛否の住民投票(又はアンケート)を行い、多くの大田区民が満足する計画にしていく。 2. 蒲蒲線計画を進めるのであれば、新設される東急蒲田地下駅から直接 JR 京浜東北線ホームに接続させる(東急目黒駅と JR 目黒駅間接続のイメージ)。 3. 京急蒲田駅付近にできる蒲田新駅(仮称)から直接京急蒲田駅・大田区産業プラザ PiO に接続するようにする。これにより大田区の産業振興の拠点への接続が容易になり、第 I 京浜国道により分断されている京急蒲田駅周辺のまちづくり(活性化)にも良い影響がある。 4. 蒲蒲線の事業費は大田区と東急電鉄が出資している羽田エアポートラ	化」、「災害時における代替ルートとしての選択肢」の 4 つを選択した方で回答数の 9 割を超え、新空港線の実現を期待する方の声を多く頂いております。今後も、引き続き区ホームページや区報等、また各種地域イベントへの出展等を通して本事業の意義や必要性などの PR を行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 2 及び 3 について、東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅(仮称)・京急蒲田駅では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 4 について、新空港線第一期整備の事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行い、約 1360 億円から約 1248 億円に変更となっております。令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに、本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。
--	--	---

		イン株式会社が算定している。蒲蒲線の営業者は東急電鉄である。当事者が算定する事業費についてはその妥当性について第三者機関に物価上昇分も含めて精査してもらい、計画が進行してから事業費の高騰が無いようにする。	
62	計画全般	地域交通計画と称しながら新空港線整備の広報にすぎず、沿線住民が具体的にどのような恩恵を受けるのか明記されていない。地域交通計画を作るなら他の交通困難地域を優先すべきなのに、多摩川線沿線を選んだ理由の説明がない。最大の不利益を被る多摩川線沿線住民、特に東急蒲田での乗換問題解決策が何も提案されていない。新空港線が首都圏交通ネットワークの利便性増進が目的なら、便益を受ける地域に負担を求めるべきで、大田区が多額の整備費を負担する理由はない。実現しなければ大田区は撤退も検討すべき。インフレによる工事費・労務費高騰の中、高額な工事費の新空港線計画は東京都からも見直しを求められていた。前のめりにならず計画を再検討するのが正常な判断。特定企業1社だけの関与で計画を進める事で、他視点やチェッ	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 事業費の負担割合に関し、新空港線第一期整備は、都市鉄道利便増進事業として実施するものであり、事業費のうち、国が3分の1、地方が3分の1、整備主体である羽田エアポートラインが3分の1を負担することになっています。この地方負担分のうち、東京都が3割、大田区が7割を負担します。

		クがされず禍根を残す恐れがある。利益相反防止のため専門家や公的機関によるセカンドオピニオンが必要。東急と京急の相互直通運転構想は既に破綻している。羽田への直通運転が可能な別計画について、事業費・工期・沿線不便解消などあらゆる側面から再検討すべき。	工事費の高騰について、新空港線第一期整備の事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行い、約 1360 億円から約 1248 億円に変更となっております。令和 4 年 6 月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。 本事業は、都市鉄道等利便増進法に基づいて整備構想、営業構想、速達性向上計画を作成し、国土交通省の審査を経てそれぞれが認定されていることから、適正な計画となっていると考えております。 京急蒲田から先の区間の第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図ってまいります。
63	その他	新空港線よりも優先して、多摩川スカイブリッジの時のように川崎市と協力し、京急空港線と京急大師線をつなぐ地下鉄を整備してほしい。	新空港線事業は、大田区が 40 年来取り組んできた重要な事業であり、新空港線が整備されることで、区内の東西移動利便性が大きく向上するとともに、羽田空港と副都心や埼玉方面へのアクセスが拡充されるなど、東京圏全体の鉄道ネットワークが強化されます。また、新空港線と沿線のまちづくりをあわせて進めることで、地域の活性化にもつながります。このことから、引き続き新空港線の実現に向けて取り組みを進めてまいります。 その他の路線の整備については、ご要望として承ります。
64	目標を達成するための取組	本計画に反対し、白紙撤回を要望する。対象計画区域に在住の多摩川線沿線住民にとって、以下のデメリットが考慮されていない。 ① 蒲田駅地下化による、JR や池上線への乗換時間	①について、東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。

		の増加 ② 急行や特急電車通過時の待ち時間発生（多摩川線各駅への停車有無が明示されていない。すべて示してからパブリックコメントを行うべき。） ③ 巨額の税金負担 ④ 電車賃への工事費上乗せ ⑤ 長期工事に伴う環境影響（振動・騒音・煤塵等） ⑥ 工事期間中の多摩川線運行への影響（運行停止や減便の可能性） 再三、鉄道・都市づくり課に地域住民説明会の実施を求めたが実施されず残念である。大田区民への犠牲や負担を考慮しない進め方に地元 PTA 一同大きな憤りを感じている。	②について、新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している 3 両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。 ③について、新空港線第一期整備は、都市鉄道利便増進事業として実施するもので、事業費のうち地方負担分である 3 分の 1 の 7 割を区が負担することについて、東京都と合意しています。併せて、「本事業の都市計画決定及び都市計画事業認可の後、大田区が本事業を特別区都市計画交付金制度の対象事業とすることができるよう、東京都と大田区は調整を行う。」ことで合意しておりますので、この交付金等を活用することにより、区の負担は最小限に抑えられると考えております。 ④について、加算運賃については現時点では決まっておらず、運賃は営業主である東急電鉄株式会社が今後検討してまいります。 ⑤について、工事に伴う周辺への環境については、環境影響評価に関する法令や条例等に基づき、今後対応してまいります。 ⑥について、施工計画は今後、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が検討いたします。鉄道利用者の皆さまにできるだけご不便をおかけしないよう、また、安全な施工が行われるよう検討してまいります。
65	目標を達成するための取組	羽田空港への交通利便性向上は歓迎するが、地質学的観点から重大な懸念がある。蒲田駅東側の低地帯は液状化現象のリスクが高く、南海トラフ地震や近年増加する線状降水帯による河川増水の影響も心配される。	液状化リスクへの対策につきましては、今後、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が地質調査などを行いながら、必要に応じた対策工法を検討し、適切な事業計画を作成していくこととなります。また、浸水リスク等について、一般的には、地下鉄等では止水板や防水扉などを設置し、トンネル内部への浸水リスクを減らすとともに、トンネルに入った水を強制的にポンプで排水する設備を設けております。今後、羽田エアポートライン株式会社が

		地域公共交通計画概要にはこれらの安全対策が示されていない。国土交通省許可の計画であっても、地質調査結果、安全確保の方法、工事担当者についての情報開示を求める。 大田区ハザードマップでも指摘される液状化現象に対する対策を明確にし、区民負担の膨大な工事費用が将来世代に安全な交通インフラをもたらすことを確認してから実施すべき。	鉄道施設の設計を進める中で、対応について検討してまいります。
66	目標を達成するための取組	①大田区の負担が受益に比して過大である。受益者負担の原則から、東京都の他区や埼玉県など恩恵を受ける地域にも応分の負担を求め、大田区の負担比率を軽減すべき。 ②「ミッシングリンク解消」が他区民の羽田アクセス短縮に偏っており、区民目線での具体的メリットの提示が不足。例えば東糀谷地区住民の早朝深夜の JR 蒲田駅アクセス改善など、計画対象地域外も含めた区民全体へのメリットを例示すべき。 ③計画エリアは比較的交通の便が良い一方、区内の交通困難地域人口は2020年比で約8%増加（全国最高増加率）しており区のブランドに悪影響。蒲蒲線だけでなく、オンデマンド交通や自動運転	①について、事業費の負担割合に関し、新空港線第一期整備は、都市鉄道利便増進事業として実施するものであり、事業費のうち、国が3分の1、地方が3分の1、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が3分の1を負担することになっています。この地方負担分のうち、東京都が3割を、大田区が7割を負担します。他の自治体による費用負担は想定しておりません。 ②について、新空港線の整備効果として、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための起爆剤となる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。引き続き新空港線の実現に向けて取り組みを進めてまいります。 区では、公共交通不便地域の改善のために、コミュニティバス「たまちゃんバス」の運行や、デマンド型交通の実証実験などを行っております。また、

		バスなど交通困難地域の円滑化対策も強化すべき。	バス運転手不足など社会課題の解決策として期待される、自動運転バスの社会実装に向けて、バス事業者と連携し実証実験に取り組んでおります。 引き続き、実証実験等の結果も踏まえ区内公共交通の改善に向けた取組を進めてまいります。
67	基本方針及び目標の設定	計画は京急蒲田駅・羽田空港へのアクセス時間短縮を謳うが、前提条件に不整合がある。開業前は平面移動（徒歩）を基準にしながら、開業後の垂直移動（駅での上下移動）時間や運行形態が明示されていない。そのため数値目標として記載している根拠が不明である。 表向きは多摩川線沿線全体を対象としているが、実質的には中目黒駅・多摩川駅より北西部の利用者メリットのみが強調されている。 乗換を前提とする新空港線に対し、単なる蒲田駅東西間移動のための多額資金投入は過剰である。よって計画は一旦立ち止まり再検討すべきである。	東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。なお、本計画に記載しているのは、多摩川駅から京急蒲田駅「付近」への到着時間のため、京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））から京急蒲田駅への乗換時間は含んでおりません。また、本計画における所要時間は、営業主体である東急電鉄株式会社が平均的・一般的な所要時間及び待ち時間を考慮して計算しております。 新空港線の整備効果として、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための起爆剤となる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。引き続き新空港線の実現に向けて取り組みを進めてまいります。
68	目標を達成するための取組	① 「区内の東西移動の利便性向上」と謳われるが、地下化された東急蒲田駅からの池上線や JR 線への乗換は上下移動を伴い、6～8 分程度かかる。通勤・通学者や高齢者、車いす利用者など、多く	①について、東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。令和 2 年から令和 4 年にかけて

	の区民にとって現状より不便になる。 ② 多摩川線沿線には高校もあり多くの生徒が利用している。8両編成の急行が各駅に停車しない場合、待ち時間増加だけでなく、狭いホームへの人の滞留による危険性や踏切渋滞も懸念される。 ③ 2031年にはJR空港アクセス線が開業予定であり、都関係者からも「乗客が取られ採算は難しい」との懸念が出ている。 ④ 矢口渡駅付近での40m地下掘削に対し、地下水や地上のビル・マンションへの影響が懸念される。 ⑤ 現在の蒲田と京急蒲田間の徒歩10～12分に比べ、地下駅経由での移動はより時間がかかり、上下移動も必要となる。 以上の問題から、この計画は区内東西移動の利便性向上につながらず、1360億円もの税金（区民1人あたり5万円相当）を投じる価値がない。2042年までの工事で総額はさらに増加する見込みである。また、「新空港線」と称しながら空港接続の第2期整備の見通しは立っていない。 大田区基本計画によれば、新空港線を望む区民は現状35.9%に過ぎず、令	行った都区協議の場において乗換時間の試算を行っており、地下の蒲田駅とJR京浜東北線の乗換が約5分20秒、蒲田新駅（仮称）と京急蒲田駅の乗換が約6分20秒となっております。 ②について、新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。運行本数については、朝の最混雑時間帯は20本／時程度、その他時間帯は10本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。また、安全・安心な運行についても、東急電鉄株式会社に求めてまいります。 ③について、新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方でJR羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。 ④について、今後、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が具体的な設計を進めてまいります。掘削に伴う周辺の建物への影響も考慮しながら、適切な施工計画となるよう検討してまいります。地下水への影響については、環境影響評価に関する法令や条例等に基づき、今後対応してまいります。 ⑤について、東急蒲田駅・JR蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換について
--	---	--

		和 14 年の目標値でさえ 50%である。 計画の中止を求め、区民の声をしっかり聞き取り、協議を重ねることを望む。	は、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などの PR を引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
69	目標を達成するための取組	街壊しと住民追い出しにつながる鉄道ネットワーク計画に反対する。大田区からの説明は断片的で区に都合の良いものばかりだ。第二期整備事業が全く触れられていない点が問題である。羽田空港との「アクセス利便性向上」を目的とするなら、第二期工事の規模・内容・完成目途・費用負担について明確な説明が前提となるべきだ。多摩川線沿線住民にとって本計画は迷惑以外の何物でもない。3 両編成・各駅停車・全線 10 分弱の路線に割り込む電車の形態や本数など、住民にとって切実な問題の説明が不十分	本計画は、「地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）」としており、第二期整備区間においては計画の対象地域としておりません。 第二期整備に関しては、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 踏切遮断時間、発車間隔や所要時間は、運行ダイヤと関係すると考えております。東急多摩川線の運行本数については、朝の最混雑時間帯は 20 本／時程度、その他時間帯は 10 本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。 列車走行時の騒音等については、環境影響評価に関する法令や条例等に基づき、今後対応していく予定であると聞いております。

		である。運営主体がないとの回答では納得できない。具体的な生活破壊として以下が懸念される： ・急行列車の通過による踏切閉鎖時間の増加（通学・買物等への支障） ・8～10両編成がフルスピードで通過する際の騒音・安全面の問題 ・運行間隔や所要時間の悪化による利便性低下結果として不便で危険な街から住民、特に子育て世代が去り、高齢者だけの街になる恐れがある。区民の税金は企業の利便のためでなく、区民生活の向上と子どもたちの健全な成長のために使うべきである。JR 蒲田と京急蒲田を結ぶ便利で安価な、商店街の賑わいにつながる代替交通システムを、区民の意見を取り入れて創出する方向へ施政方針を変えるべきである。	新設する各駅については、今後、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が具体的な設計を進めていきます。区は、安全・安心な鉄道施設となるよう、ホームドアの設置を含め、羽田エアポートライン株式会社に検討を求めてまいります。併せて、安全・安心な運行についても東急電鉄株式会社に求めてまいります。 鉄道とまちづくりは車の両輪であり、都市を持続的に発展させるためにも鉄道整備とまちづくりを一体的に進めることが大変重要であります。新空港線整備を契機に、機能更新の時期を迎えている蒲田駅周辺のまちづくり機運も相当程度高まることが予想される中、限られた空間を最大限に有効活用しながら、利便性の高い都市空間の創出を目指し、まちづくりを具体化してまいります。より多くの方に「訪れてみたい」、「住み続けたい」と思っただけけるよう、新空港線整備とあわせてまちづくりを着実に進めてまいります。
70	目標を達成するための取組	①羽田空港まで乗換必須の計画に利便性なし。レール幅の問題（フリーゲージトレイン）は西九州新幹線で500億円投じても実用化できなかった技術で実現可能性に疑問 ②多摩川線蒲田駅地下化により乗換時間が6～10分に増加。高齢者や車椅子利用者に大きな負担 ③急行運転で多摩川線各駅に停車しないため、待	①について、新空港線については、国の交通政策審議会答申第198号で、矢口渡から京急蒲田までの区間の先行整備により早期の事業効果の発現が可能であることが示されたことを受け、本区間を第一期とし、京急蒲田から先の区間を第二期として段階的に整備する計画としております。第二期整備については、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。

		ち時間増加とラッシュ時の危険性が高まる ④8～10両編成電車が鶴の木駅などでホームからはみ出し、踏切を塞ぎ地域に混雑をもたらす ⑤東京北西部・埼玉南西部からのアクセス改善は現JR路線で十分。区民にとっての実利用と採算性に疑問。区民税金が赤字補填に使われる懸念区長には区民への詳細な説明を求める。	②について、令和2年から令和4年にかけて行った都区協議の場において乗換時間の試算を行っており、地下の蒲田駅とJR京浜東北線の乗換が約5分20秒、蒲田新駅（仮称）と京急蒲田駅の乗換が約6分20秒という結果になっております。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 ③、④について、新空港線第一期整備事業の整備構想、営業構想並びに速達性向上計画において、「多摩川駅及び下丸子駅の乗降場の整備をあわせて行う」と記載されており、東急東横線から直通する列車は多摩川駅、下丸子駅、蒲田駅、蒲田新駅（仮称）に停車することを想定しております。一方で、現在運行している3両編成の各駅停車は、多摩川駅から蒲田新駅（仮称）の間の各駅に停車することを想定しております。運行本数については、朝の最混雑時間帯は20本／時程度、その他時間帯は10本／時程度となっております。詳細な運行ダイヤにつきましては、営業主体である東急電鉄株式会社が主体となって検討していきます。なお、上記の駅以外の駅では、東横線から直通する列車の停車は想定しておりませんので、通常運行の中で直通列車が停車することによって踏切をふさぐということは想定しておりません。 ⑤について、新空港線は、区内の移動利便性の向上に加え、渋谷・新宿・池袋や埼玉県南西部など、東京圏西側の鉄道ネットワークの強化に資する路線であります。一方でJR羽田空港アクセス線（東山手ルート）は、東京圏東側の鉄道ネットワークの強化に視点を置いているものであります。このため、新空港線とは住み分けができるものであり、新空港線事業は羽田空港アクセス線と競合するのではなく、共存することによってより強固な東京圏の鉄道ネットワークを構築し、首都東京が将来にわたって持続的に発展し続けることができる事業であると考えております。
71	計画全般	蒲蒲線（新空港線）の構想から40年、やっとなりの	線路幅の違いについては、現在、線路幅が異なる路線の直通運転ができるフリーゲージトレインや、

		目を見ることになった。最初から興味を持っていた時折気にしていたが、待ちくたびれてあきらめてしまった。ところが、今年株主総会でこの件について質問があり、考え直すきっかけとなった。結論からいうとまだまだ先の話だと感じる。東急と京急との間に時間差があると思われ、第三セクターの状況も不明確だ。一方で「羽田空港アクセス線」も進行中で、時間は待ってられない。早く進めるべきだろう。 課題としては、レール（東急、京急）の幅の違い、渋谷方面の直通運転、地上・地下の連携（手荷物の容量）についての考慮が必要である。	線路を三本用いて線路幅の異なる路線を直通させる三線軌条、乗換抵抗の小さいホームでの対面乗換など、あらゆる接続方法・接続箇所を検討しております。今後も引き続き検討の深度化を図るとともに、関係機関や鉄道事業者と調整を図ってまいります。 直通運転等の課題については、営業主体である東急電鉄株式会社が、相互直通運転を想定する他社と協議を行ってまいります。 いただいたご意見を参考に、今後の検討に活かしてまいります。
72	目標を達成するための取組	区の税金を使って行うべきは鉄道ではなく住民の直接的な福祉である。地域にはたまちゃんバスがあり、足の悪い方だけでなく多くの方の足となっている。区内には交通困難な場所がたくさんある。羽田空港に直接繋がらない=線路の幅が違うし京急との話し合いもできていない。鉄道より大事なのは全区のコミュニティ交通網である。さらに保健所も以前あったように各地に作るべきだ。国保料金も下げるべきだなどたくさんの課題があ	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。

		る。 赤字が出たら区の予算で穴埋めするような仕組みで東急に儲けさせる今のやり方には絶対反対である。	
73	計画全般	この度、貴区が推進している新空港線（蒲蒲線）の整備構想について、強く賛成の意を表明する。 現在、羽田空港は日本の玄関口として、その役割がますます重要になっている。しかし、都心や首都圏北西部からのアクセスには改善の余地があり、特に大田区内での JR 蒲田駅と京急蒲田駅間の移動は、利用客にとって大きな負担となっている。 蒲蒲線が整備されることで、以下の大きなメリットが期待できる。 羽田空港へのアクセス改善と活性化： 東急東横線や東京メトロ副都心線との相互直通運転により、渋谷、新宿、池袋といった副都心エリアや、埼玉県・神奈川県方面からの羽田空港へのアクセスが大幅に向上する。これにより、ビジネス利用客や国内外からの観光客の利便性が高まり、羽田空港の国際競争力強化に貢献する。	新空港線事業について、ご意見いただいたとおり本事業は多くの整備効果があると考えております。 いただいたご意見を踏まえ、早期整備に向けて整備主体である羽田エアポートライン株式会社と検討を進めてまいります。

		蒲田駅周辺の再開発と街の価値向上: 蒲蒲線の整備は、蒲田駅周辺の一体的な再開発を促す起爆剤となる。これにより、駅周辺のインフラ整備が進み、賑わい創出や地域経済の活性化が期待される。また、交通結節点としての機能が強化されることで、大田区全体のブランドイメージ向上と、不動産価値の向上にもつながるものと確信する。 蒲蒲線の整備は、大田区民の生活利便性を高めるだけでなく、東京圏全体の発展に不可欠なプロジェクトである。 課題も存在するとは思いますが、長年の構想が実現に向け大きく前進したことを心から歓迎し、今後の一層の推進に期待する。	
74	計画全般	「地域公共交通計画」と銘打ちながら多摩川線沿線と京急蒲田間のみを対象とし、真に公共交通整備が必要な不便地域が含まれていない点に違和感がある。大田区は本来、交通不便地域の解消を優先すべきである。 計画が国の交通政策審議会答申や東京都の「未来の東京戦略」に位置づけられたことを根拠に推進されていることは、地域	本計画は、「地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）」しておりますので、対象以外の地域については言及しておりません。 区では、公共交通不便地域の改善に向け、コミュニティバス「たまちゃんバス」の運行や、デマンド型交通の実証実験などを行っております。また、深刻化するバス運転手不足による減便などの解決策として期待される、自動運転バスの社会実装に向けて、実証実験を行っております。 今後も、地域のニーズを捉えて誰もが安全・安心そして快適に移動できる交通環境の実現に向けて、交通事業者等と連携しながら取組を進めてまいります。

		のニーズより上位政策を優先する姿勢であり失望させられる。 多摩川線沿線は急速な発展とは無縁であり、それが地域の魅力。3両編成で地元の足として機能する多摩川線こそが地域公共交通の理想形である。東京都の「都市間競争」に資する政策に与することは間違いである。	新空港線事業は、大田区が40年来取り組んできた重要な事業であり、交通政策審議会答申第198号や東京都の各種計画、並びに区の総合計画や大田区都市計画マスタープラン等の上位計画に位置付けられた計画であります。 新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
75	計画全般	計画は蒲田駅と「京急蒲田駅付近」を結ぶだけで、そこから京急本線への乗換と待ち時間が発生するため実質的な利便性向上は見込めない。「東京圏全体の成長に寄与する」との名目で進められているが、他の沿線開発構想、完成期間、総税金投入額、採算性が不透明である。 物価高騰下での巨額税金投入は不適切であり、区は東京圏の成長より区民生活の豊かさを優先すべき。蒲田には文化的施設（映画館、美術館など）が不足し、区内には多くの交通不便地域が存在す	東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 事業費については、羽田エアポートライン株式会社が工事内容の見直し等を行い、約1360億円から約1248億円に変更となっております。令和4年6月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は整備主体である羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。また、新空港線第一期整備事業は、都市鉄道利便増進事業として実施するもので、事業費のうち地方負担分である3分の1の7割を区が負担することについて、東京都と

		る。同じ税金を使うなら、オンデマンドバス、コミュニティバス、介護タクシーなどの交通網整備や、区民が憩える公共・文化施設の充実など、区民の暮らし最優先の使い方を求める。	合意しています。併せて、「本事業の都市計画決定及び都市計画事業認可の後、大田区が本事業を特別区都市計画交付金制度の対象事業とすることができるよう、東京都と大田区は調整を行う。」ことで合意しておりますので、この交付金等を活用することにより、区の負担は最小限に抑えられると考えております。 本事業は都市鉄道利便増進事業として実施します。この事業は受益活用型上下分離方式であり、営業主体である東急電鉄株式会社が受益相当額を施設使用料として羽田エアポートライン株式会社に支払うこととなりますので、定期的かつ安定的な収入が見込まれております。 新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。 区では、公共交通不便地域の改善に向け、コミュニティバス「たまちゃんバス」の運行や、デマンド型交通の実証実験などを行っております。また、深刻化するバス運転手不足による減便などの解決策として期待される、自動運転バスの社会実装に向けて、実証実験を行っております。 今後も、地域のニーズを捉えて誰もが安全・安心そして快適に移動できる交通環境の実現に向けて、交通事業者等と連携しながら取組を進めてまいります。
76	目標を達成するための取組	私は多摩川線を利用して いる。新空港線は多摩川線 を利用して私たちが	新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便

	に本当に便利になるのか、国際競争力強化の拠点である渋谷、新宿、池袋や埼玉南西部のアクセスが便利になるとのことだが、多摩川線利用者には利便性どころか、沼部駅の踏切が開かずの踏切になる恐れや、蒲田駅でのJR線への乗換が不便になるといわれている。 どうして大田区の住民、とりわけ多摩川線沿線の住民にとって何のメリットもない事業に大金を使うのか。国際競争力より地域住民のことを最優先に考えるべきである。地域住民にきちんと説明できない計画を強引に押し進める理由が理解できない。 この計画の即時中止を要請する。	利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。
--	--	---

地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）（案） 概要版

1 計画の目的及び位置付け

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付ける。

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。

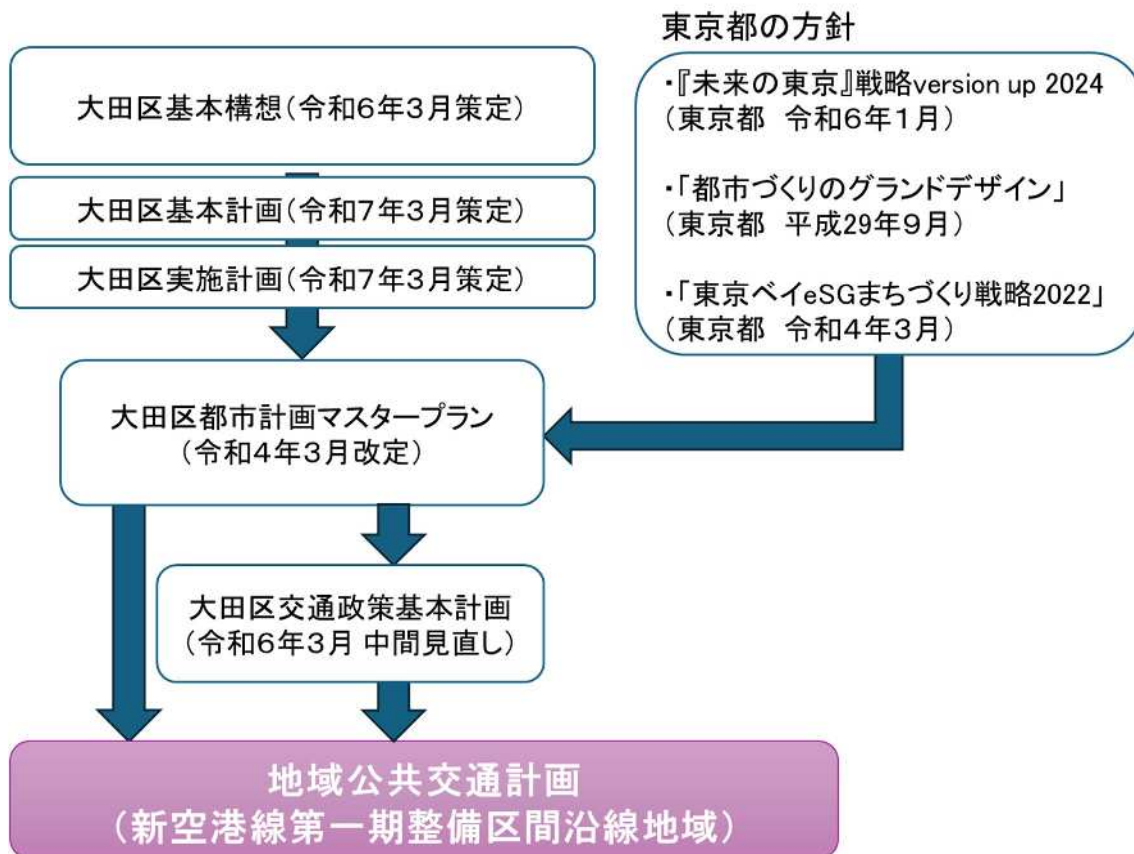
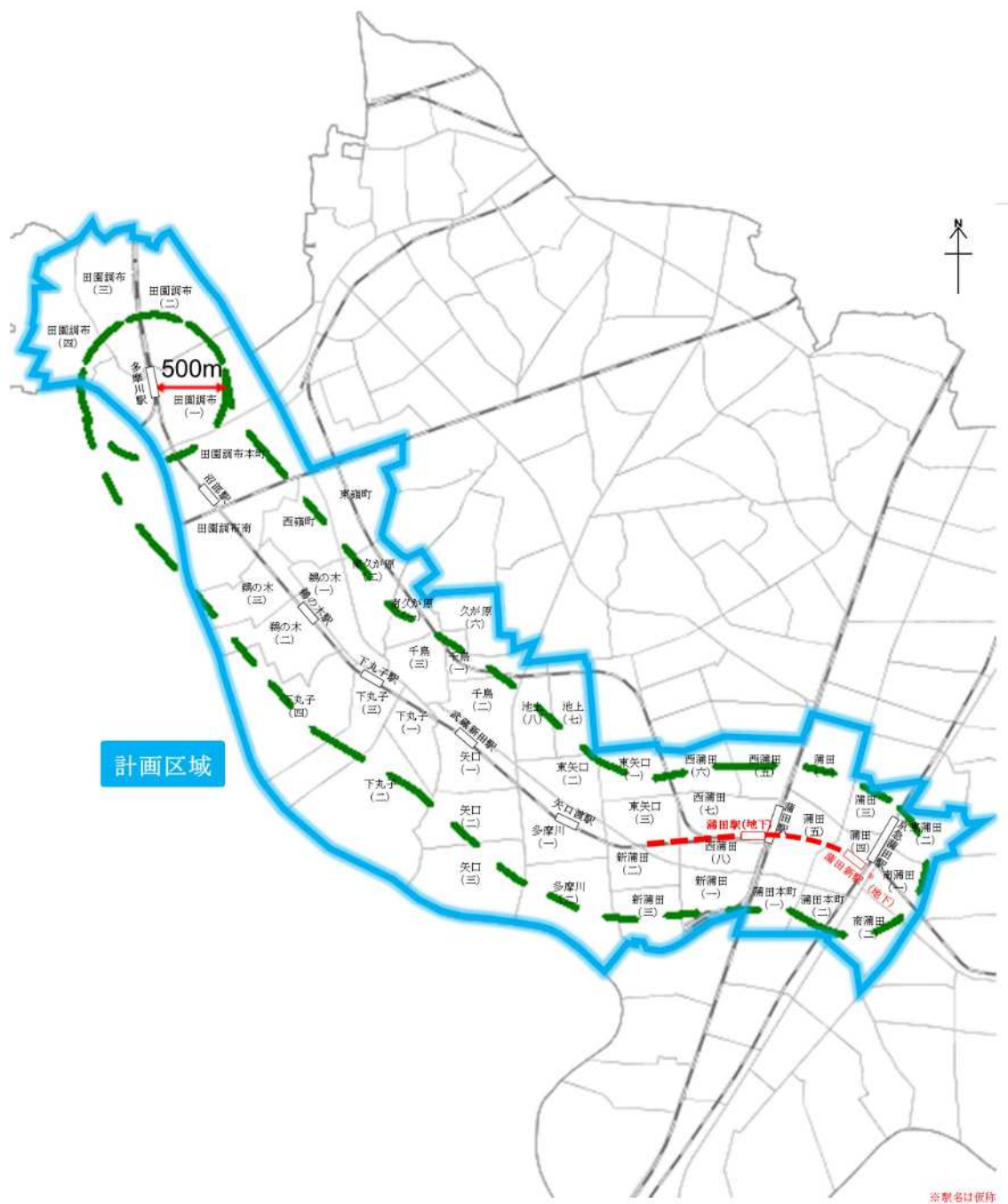


図 計画の位置付け

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。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。



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渋谷・新宿・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 (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	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。

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)、 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

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。

(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 10 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付け.....	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。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 計画の目的及び位置付け

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」を策定している。

「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付け、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。

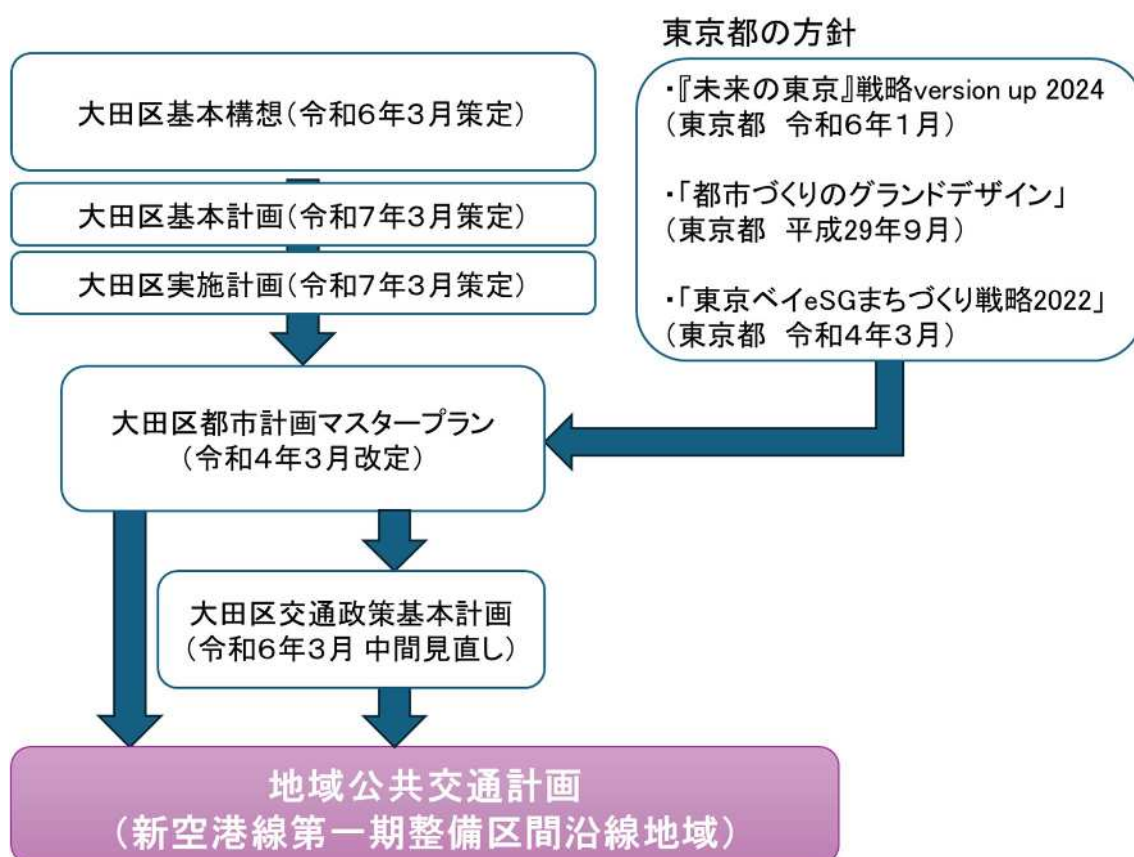


図1-1 計画の位置付け

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。また、対象路線の駅勢力圏を半径 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）

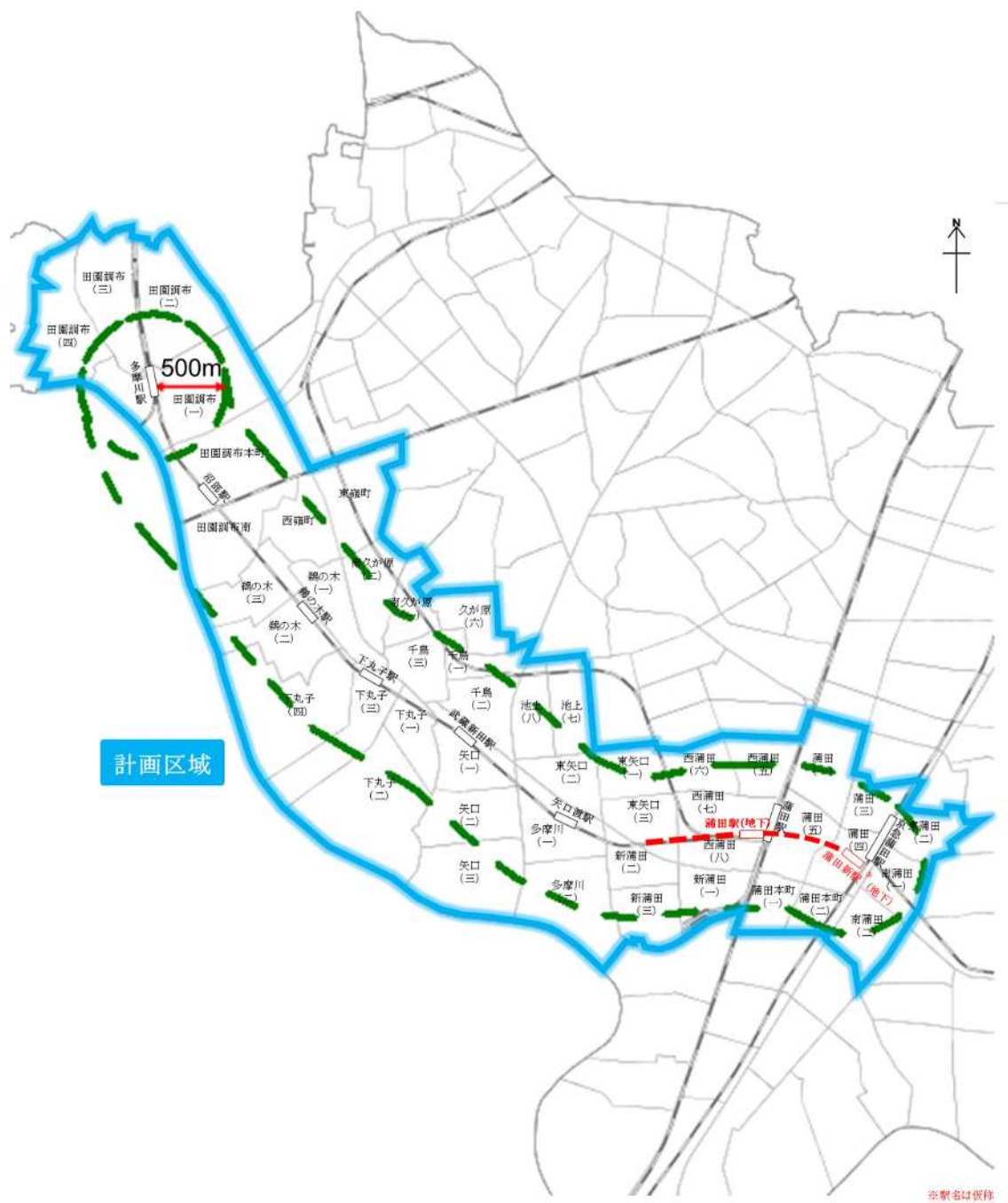


図 1 - 3 計画区域（詳細）

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、
鵜の木一丁目、鵜の木二丁目、鵜の木三丁目、
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。

第2章 現状

2-1 区の概況

計画区域は、区内に位置している。



図2-1 区の概況

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 ²)	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		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 ²)	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

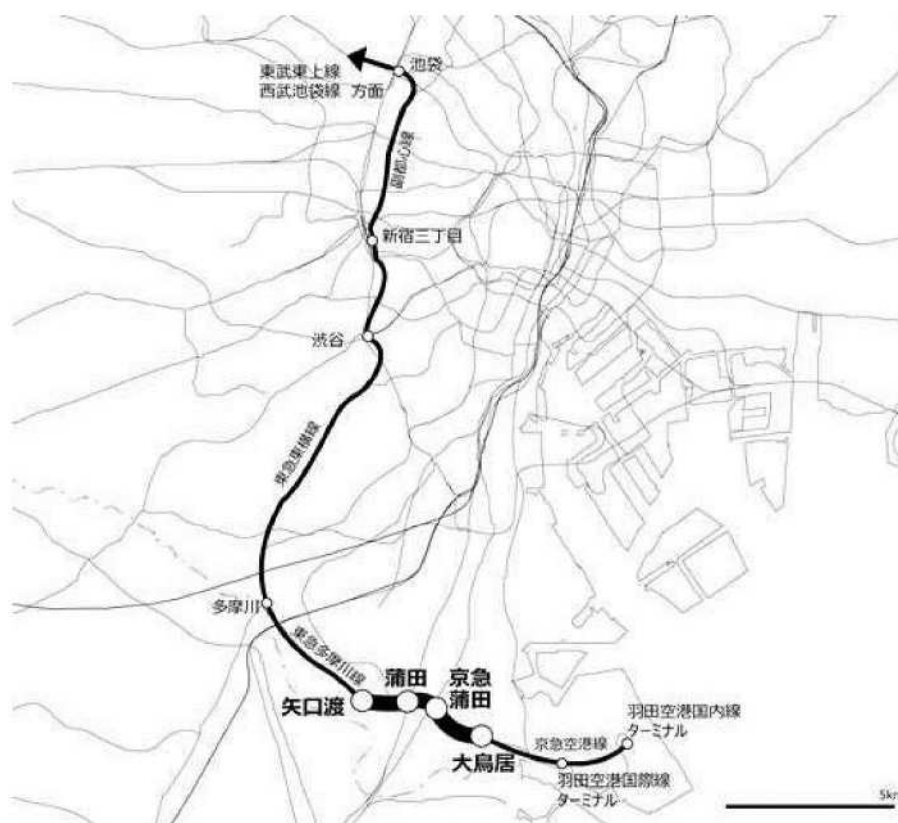
(1) 東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）（平成 28 年 4 月）

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（答申第 198 号）。

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 つに位置付けられ、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、軌間が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）」に追記
(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付けられており、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、J R 東日本が2031年度の開業を目指し事業中〕



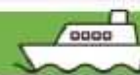
幹線道路ネットワークの強化

◆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)に追記

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、新空港線を含む路線について検討の深度化を図ることとしている。



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

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）に追記

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めます。
- 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：内環、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パリアフリー施設等の整備を支援します。

国際線が拡大した羽田空港のイメージ



画像提供 PIXTA

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掛けます。

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



85

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）に追記
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渋谷、新宿、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、池袋等や東京都北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 ① 区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C: 中長期的な実現を目指す取組(※なお、区A～Cは、事業進捗や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

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) に追記
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である「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る新空港線の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。

- ・区内から他都市への交通利便性の向上等を図るため、エイトライナー（区部周辺部環状交通）等、新たな交通ネットワーク及び既存公共交通相互の連携強化や利用促進の検討を関係自治体等と連携を図りながら進めます。



2. 拠点交流網をはじめとした交通環境の整備（P.59 拠点位置図参照）

① 拠点交流網をはじめとした道路網の整備

都市計画道路等の道路網整備を図ることで、地域における移動の円滑化を図ります。



- ・区内における人やモノの交流促進に資する地域交通ネットワークとして、主要道路及び鉄道等を骨格とした拠点交流網を位置づけ、域内移動の円滑化や地域連携の活性化を図ります。
- ・都市計画道路網の形成により、都市機能や都市空間の確保、地域環境の保全、都市防災機能の強化を図ります。
- ・広域連携軸と拠点交流網を形成する都市計画道路について、現在事業中路線の整備促進のみならず、東京都と区市町が共同で策定した「東京における都市計画道路の整備方針」に位置付けのある道路の事業化を進めます。
- ・未整備の都市計画道路については、社会経済情勢や道路に対するニーズ、地域の都市づくりの変化等を踏まえ、東京都などと連携して必要性を検討します。
- ・今後の大規模な土地利用転換などにあわせたネットワークを補完すべき区間の整備など、円滑な交通の流れとなるよう道路網のあり方について検討します。

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2-6-2 広域連携軸を構築する鉄道等の整備

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 計画区域一覧表

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 鵜の木一丁目、鵜の木二丁目、鵜の木三丁目、 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）

	実績				
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	650,323	664,027	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）

	将来					
年 次	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）

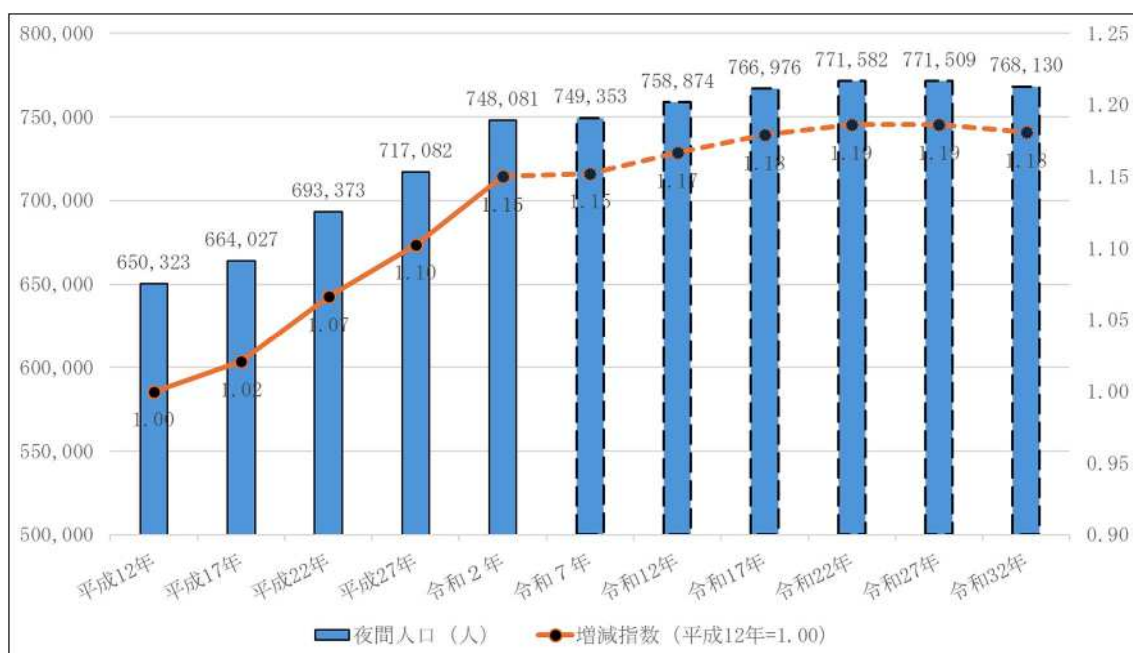


図 2－7 区の夜間人口の推移

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 17.22 万人と比較し、令和 2 年には 20.53 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）

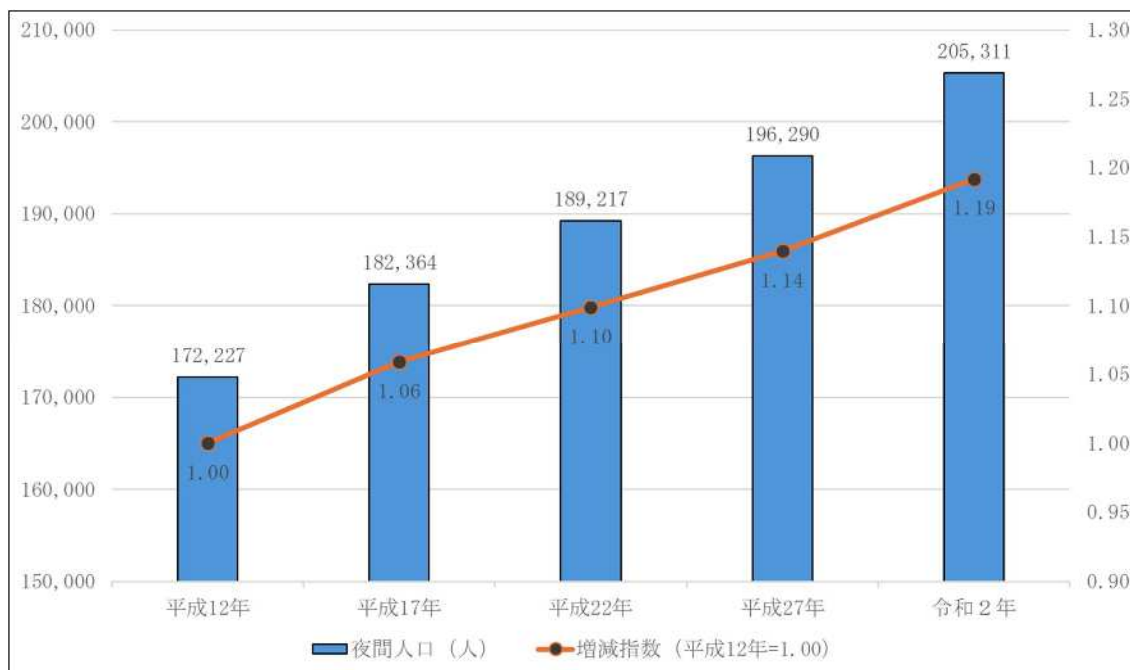


図 2－8 計画区域の夜間人口の推移

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

	実績				
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	655,573	657,209	684,451	693,865	722,027
増減指数	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 19.30 万人と比較し、令和 2 年は 20.30 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

	実績				
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	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）

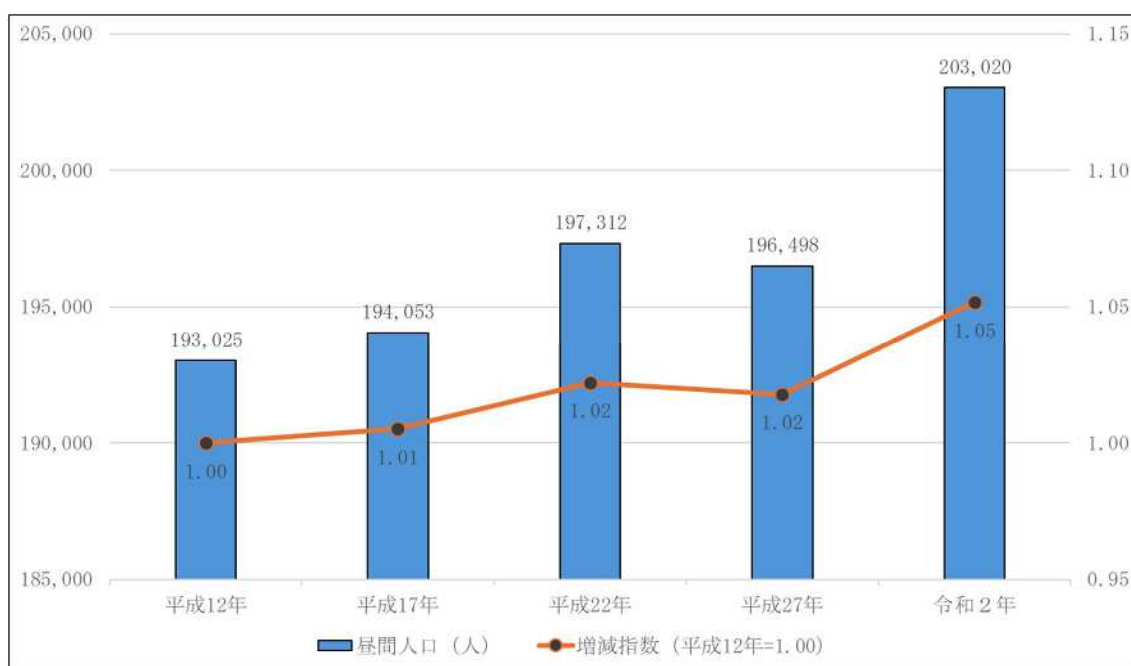


図 2－10 計画区域の昼間人口の推移

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）

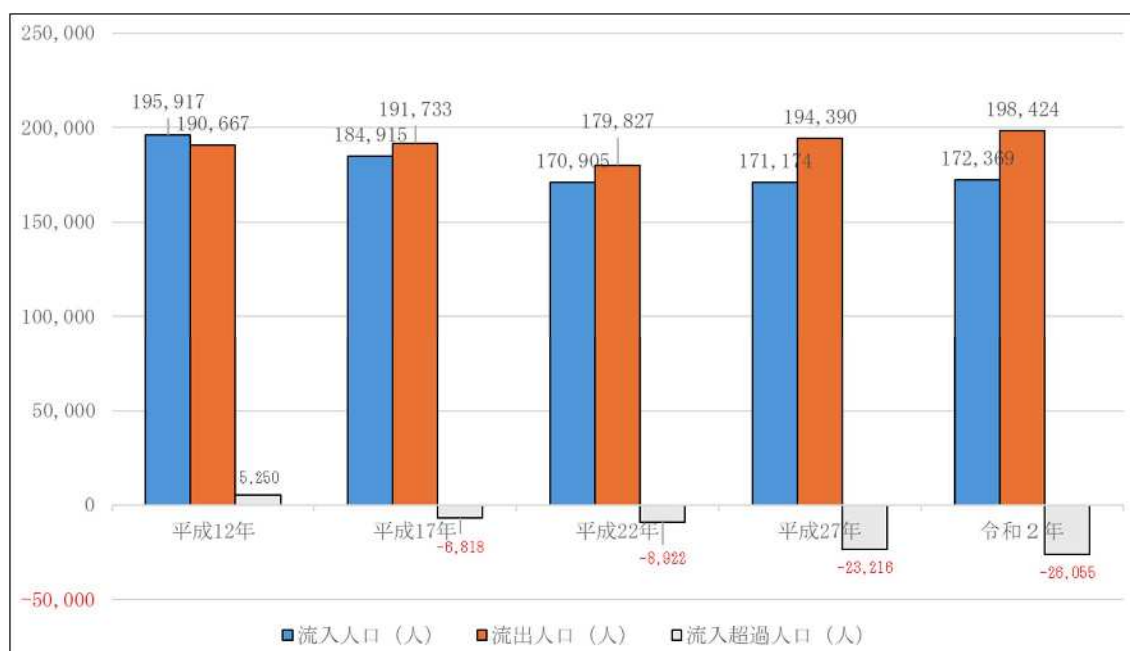


図2-11 区の流入・流出口の推移

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）

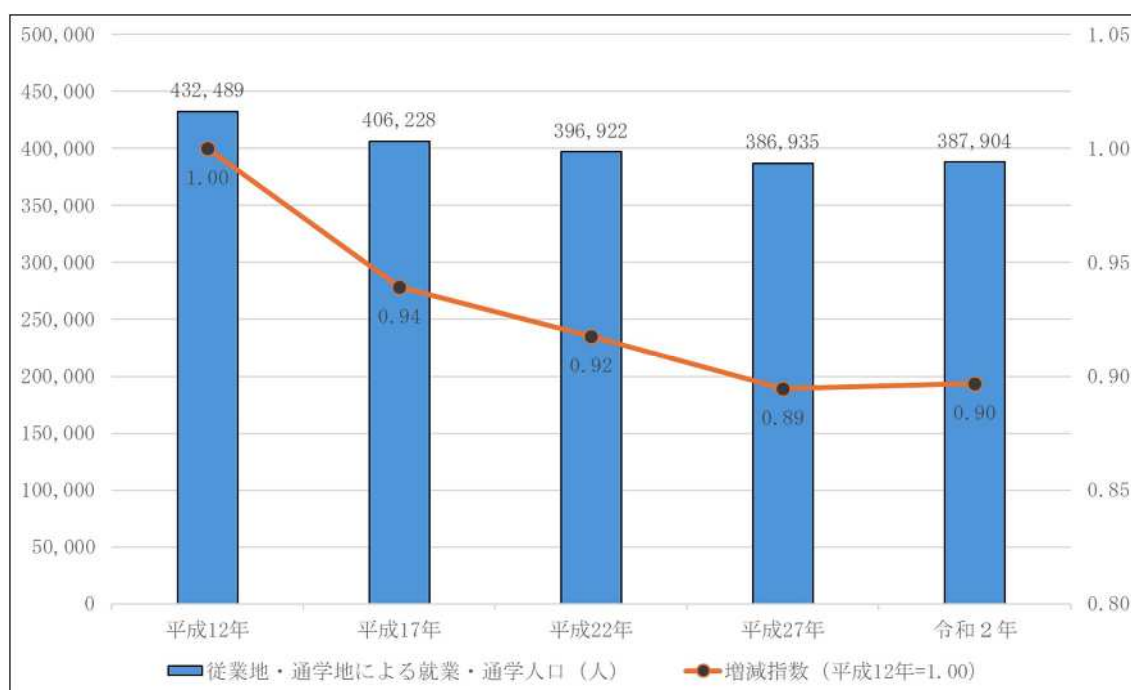


図 2－12 区の従業地・通学地による就業・通学人口（自宅外）

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(368,006)と総数は一致しない

出典：「国勢調査」（総務省統計局）

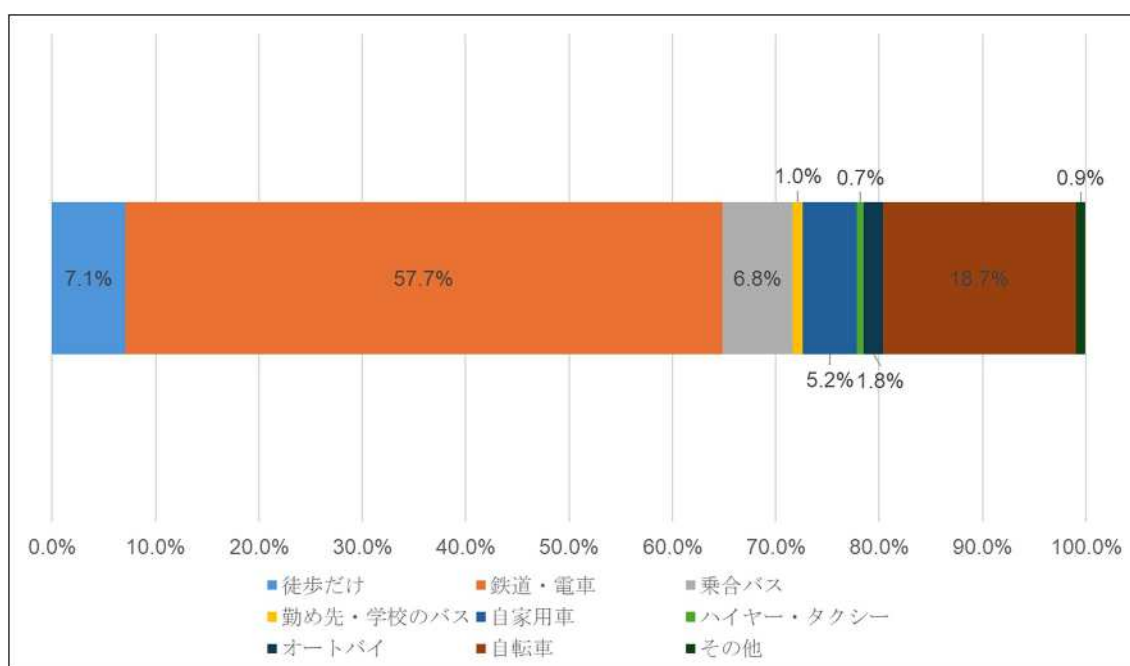


図 2－13 区の常住地による利用交通手段別就業者・通学者（令和 2 年）

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64.8%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%	7.4%	64.8%	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(96,154)と総数は一致しない

出典：「国勢調査」(総務省統計局)

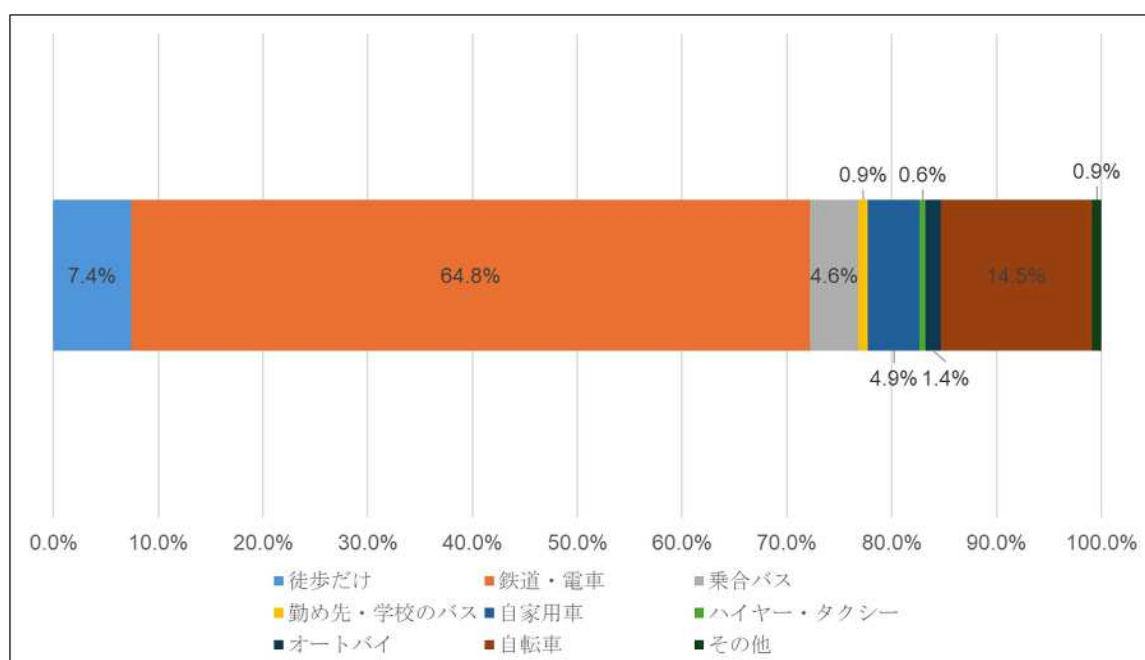


図 2－14 計画区域の常住地による利用交通手段別就業者・通学者(令和２年)

(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。

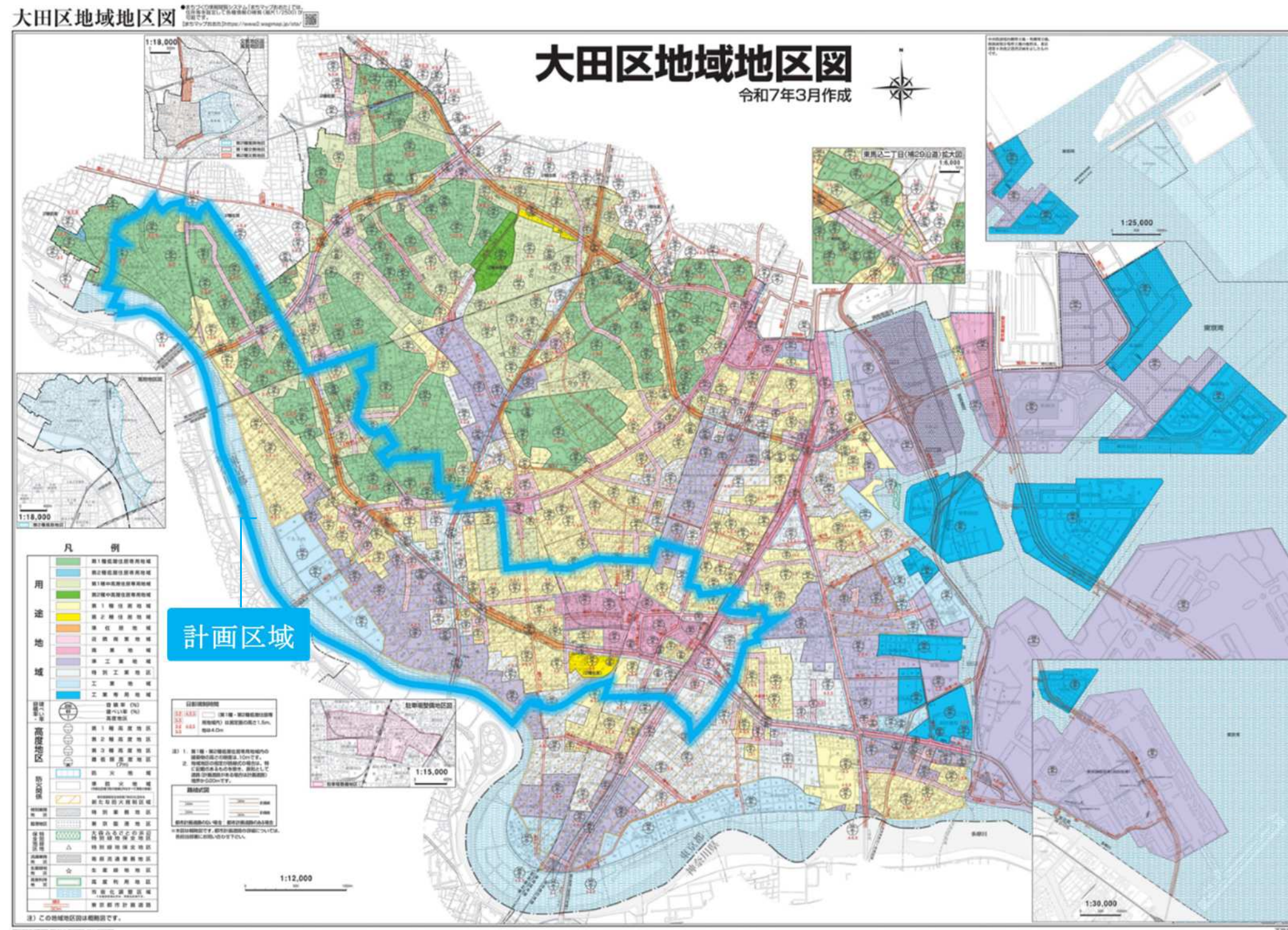


出典：「大田区都市計画マスタープラン」（大田区 令和 4 年 3 月改定）に追記

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

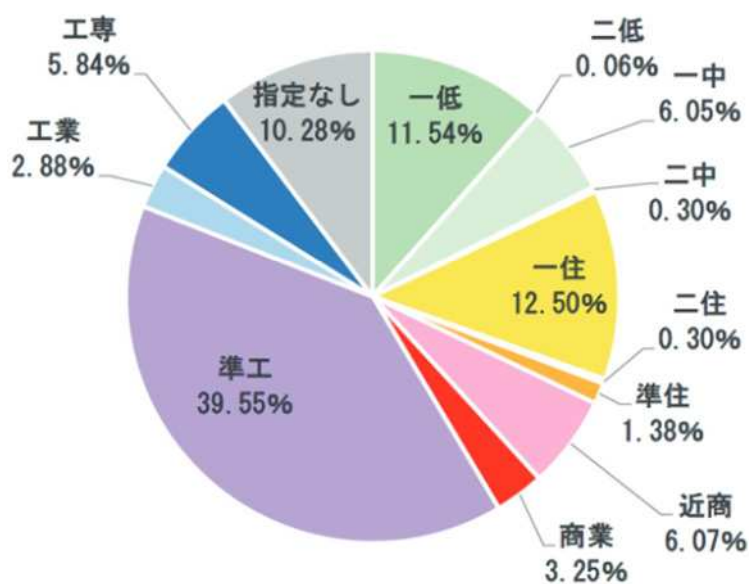
図 2-16 大田区地域地区図（令和 7 年）

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 年間で比較的大きな変化がある用途は、「宅地」(+1.5 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) 鉄道交通の状況

The map illustrates the extensive subway network surrounding Haneda Airport. Key lines shown include the Keihin-Toei Line (Keihin-Toei Line), Keikyu Line (Keikyu Line), Tokaido Line (Tokaido Line), and the planned access route from Haneda Airport to the Keikyu Line. Stations are marked with circles and labeled in Japanese. The map also shows the location of the airport terminals and the surrounding urban area.

図 2-20 計画区域周辺の鉄道交通

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）

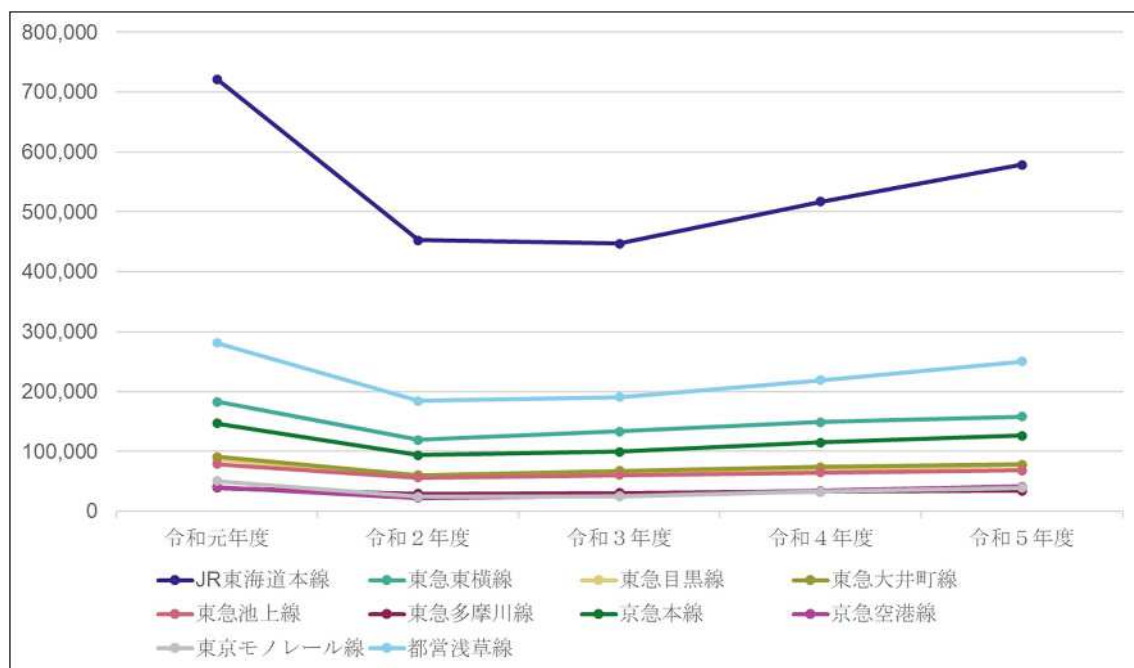


図2-21 周辺路線の乗車人員の推移（実数）

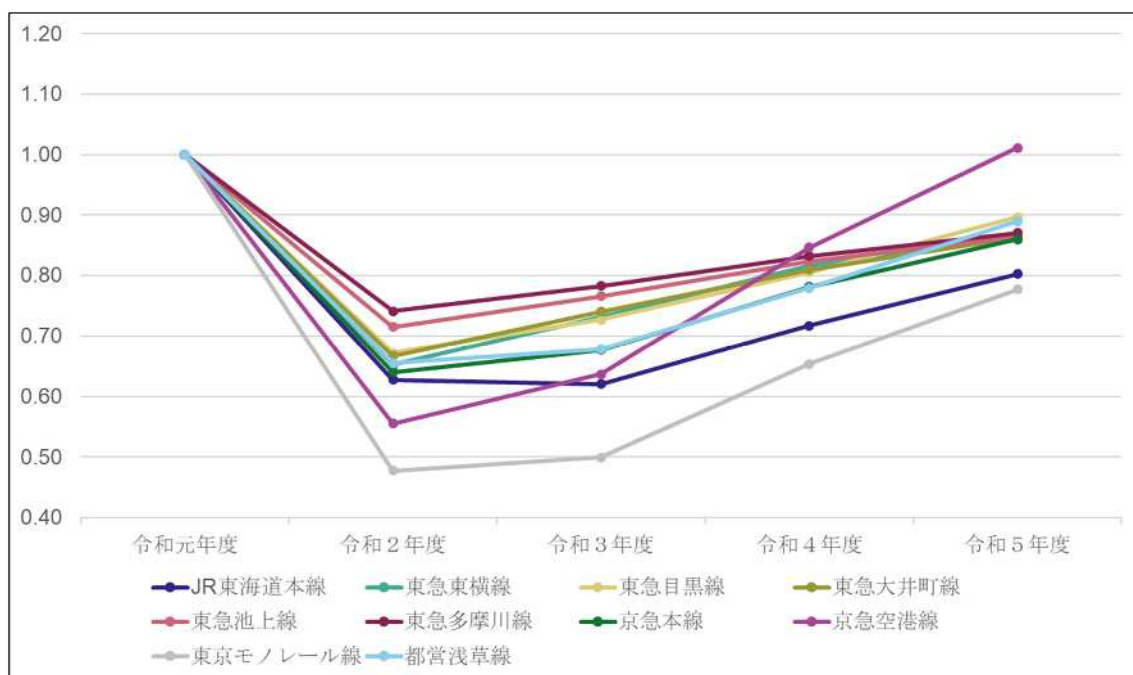


図 2-22 周辺路線の乗車人員の推移（指数）

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（令和元年度～令和 5 年度）」（国土交通省）

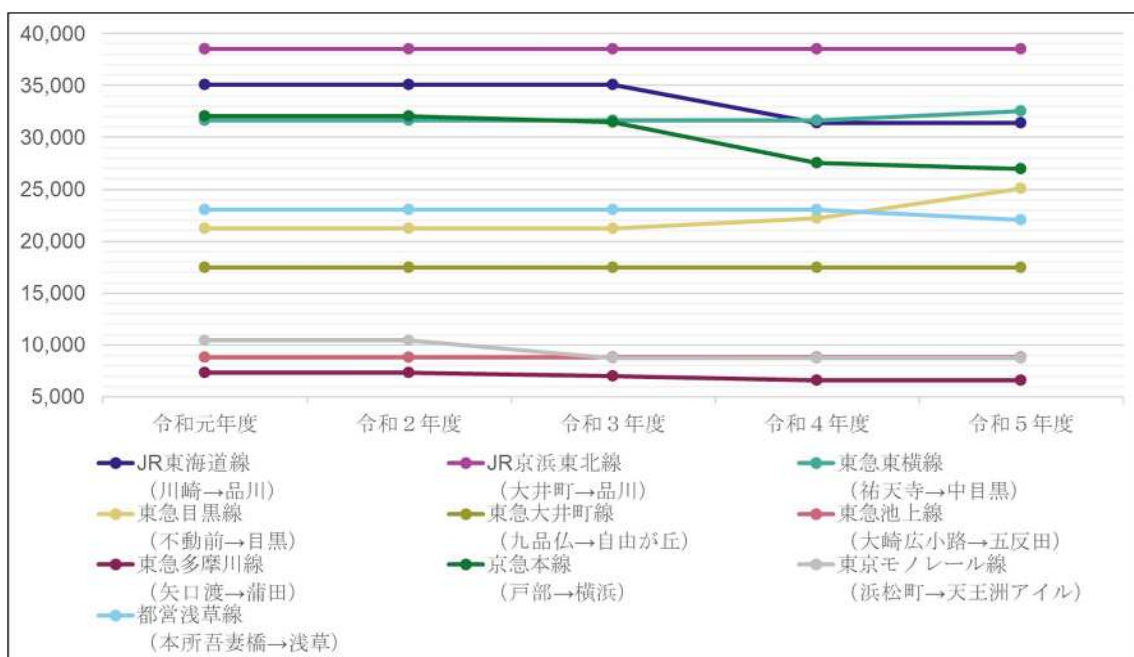


図 2-23 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送状況 (輸送力) (人)

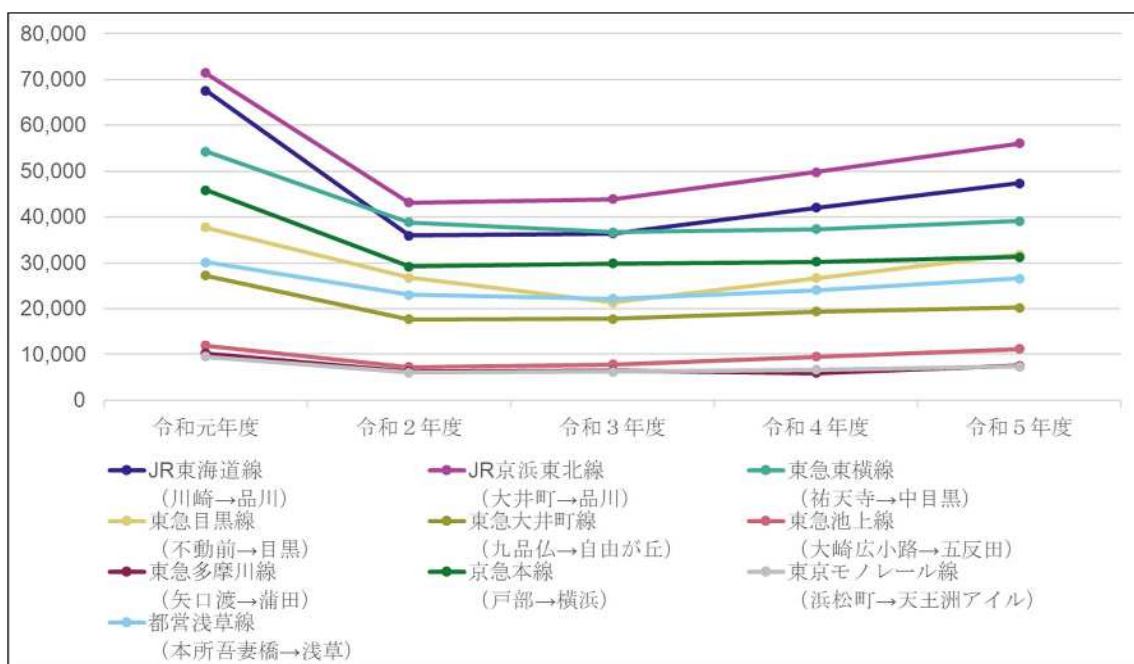


図 2-24 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送状況 (輸送人員) (人)

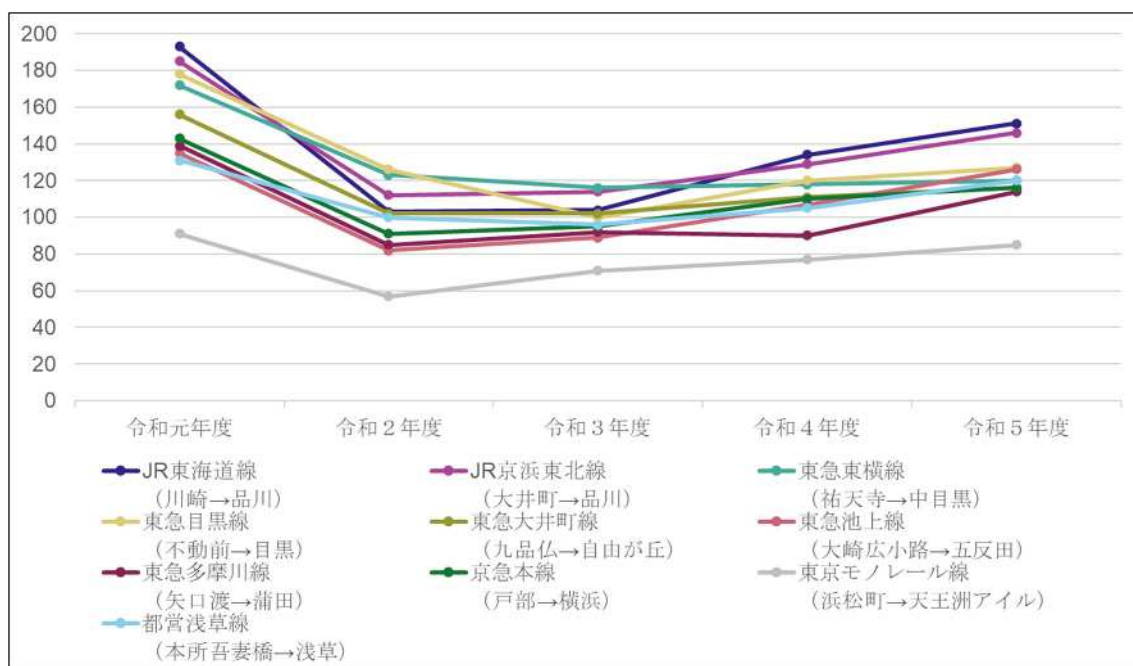


図 2 -25 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送状況（混雑率）（%）

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～令和5年度）運輸分野」（東京都）

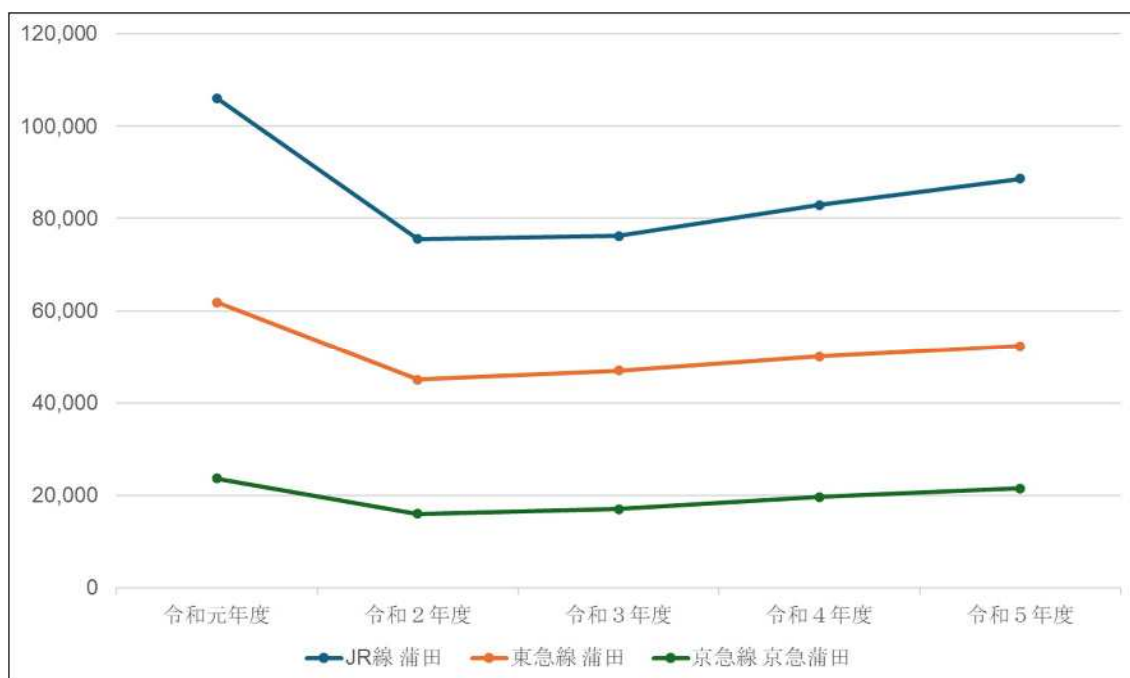


図 2-26 蒲田駅、京急蒲田駅の 1 年間あたりの乗降人員の推移（千人）

（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。

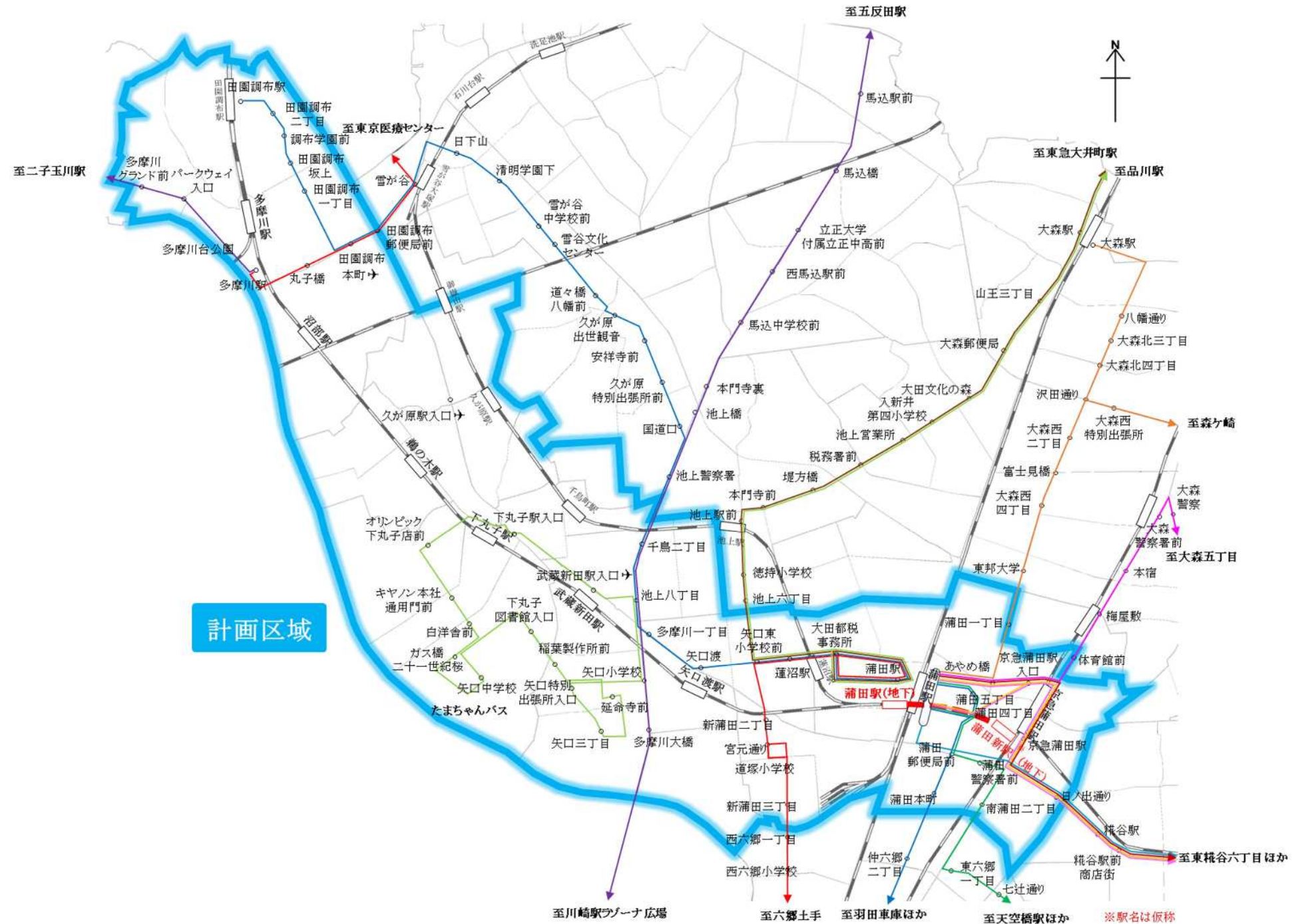


図 2-27 計画区域のバス路線図

（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年度の航空旅客数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～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、日常生活で比較的(月数回程度)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。

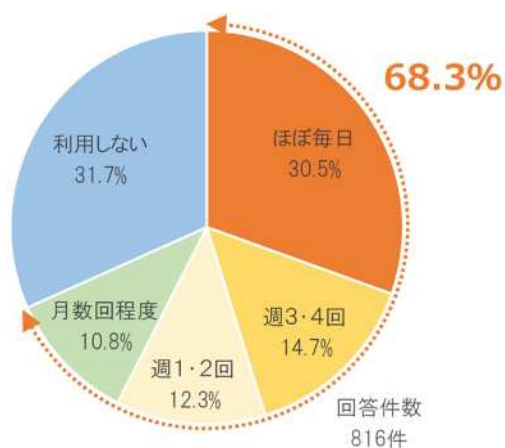


図 2-29, 30 出典：大田区自転車に関するアンケート調査（令和元年）

図 2-29 自転車の利用頻度

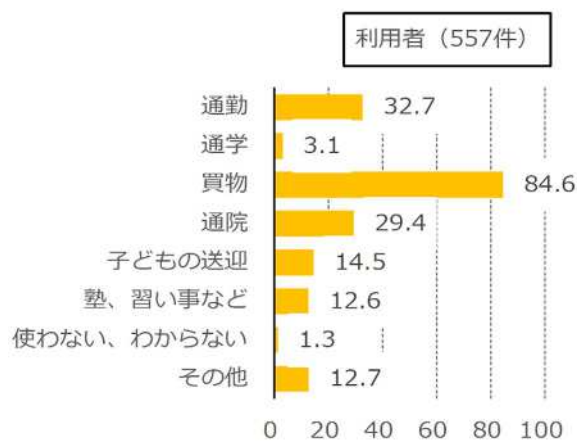
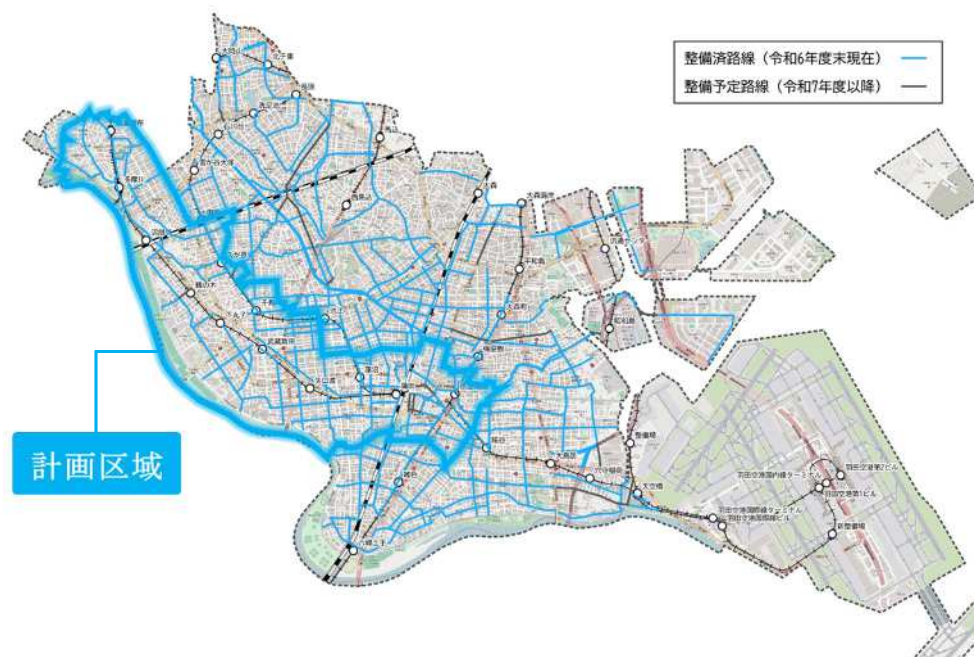


図 2-30 自転車の利用目的

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）

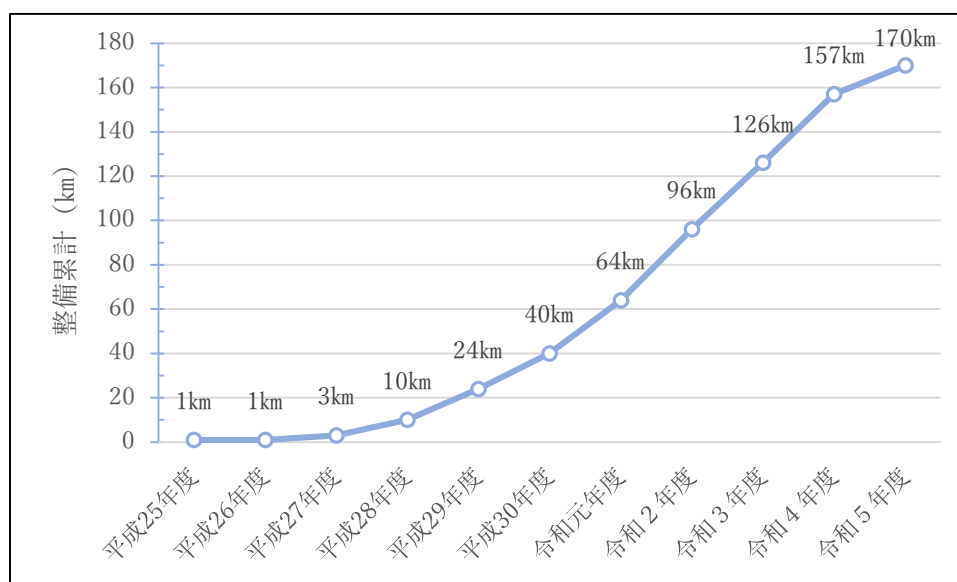


図 2-32 自転車ネットワーク路線の整備累計

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。

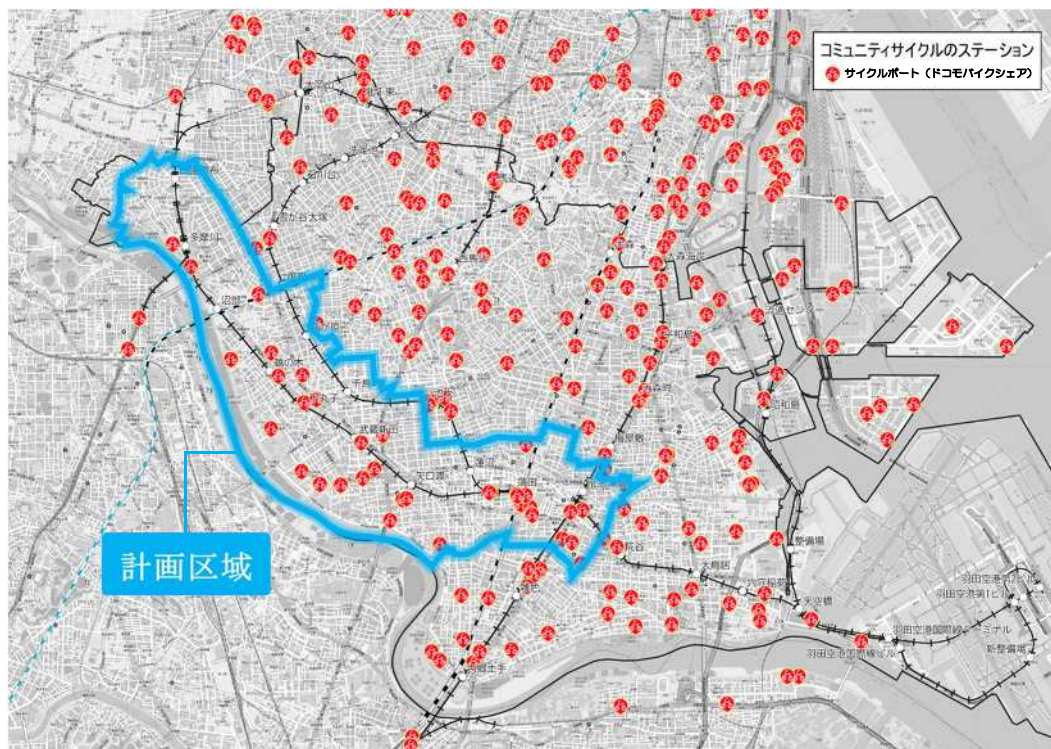


図2-33 大田区コミュニティサイクル（一部周辺自治体含む）

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」

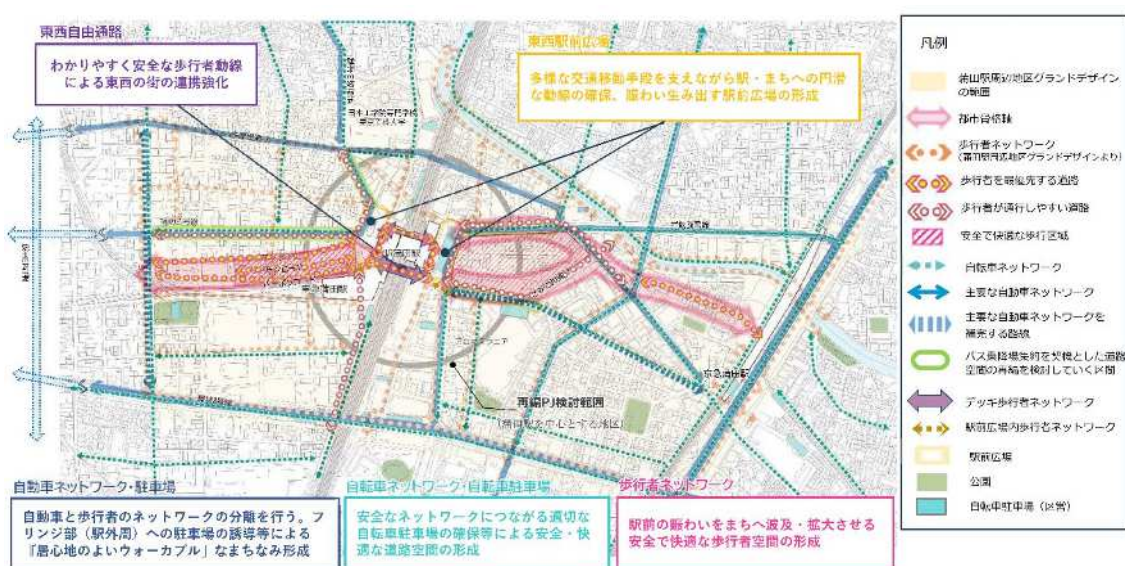
地図の出典：「©OpenStreetMap contributors」に追記

(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。

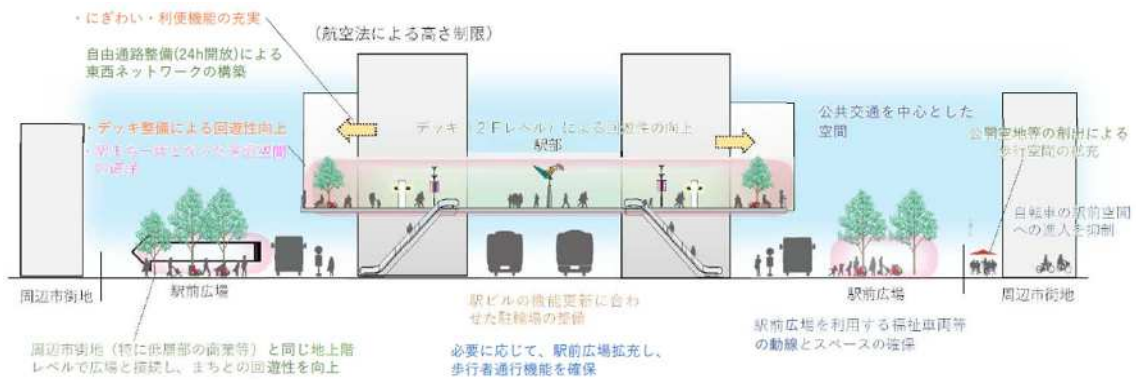
また、平成25年12月に策定された蒲田駅周辺再編プロジェクトの改定が予定されており、蒲田駅周辺では、新空港線開業時（令和20年代前半）を見据えた交通ネットワークや基盤整備の方向性などを検討しているほか、蒲田駅東口駅前地区第一種市街地再開発事業が計画されている。

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）

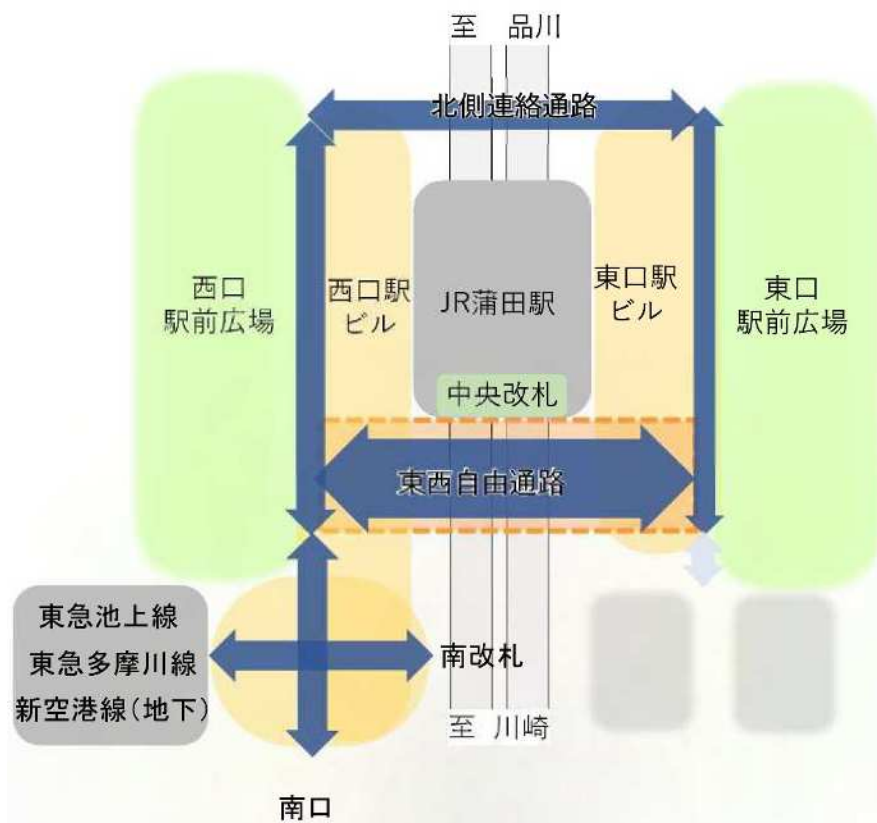


『※今後の各施設整備の検討状況などにより変更の可能性があります。また、各施設の位置や規模などは現時点でのイメージです。』

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、産業が集積しており、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 (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。

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

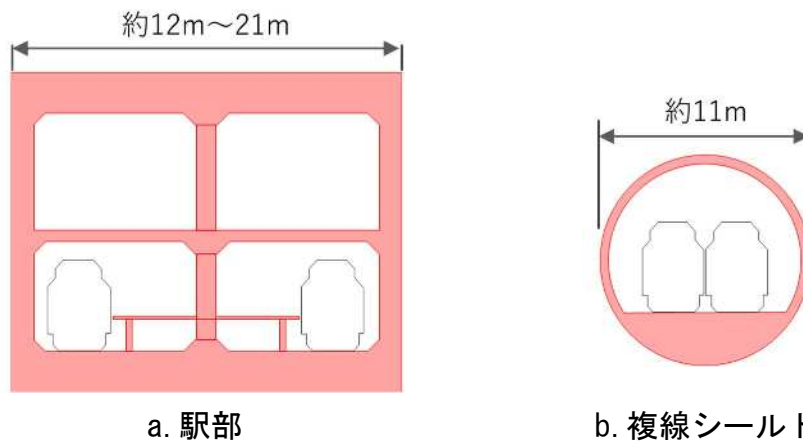
本事業は、東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間から東急多摩川線を地下化し、JR・東急蒲田駅の地下を通り京急蒲田駅付近に接続する事業である。あわせて、東急東横線と東急多摩川線との相互直通運転を実施することで、現在の東急多摩川線の車両に加え、東急東横線の車両が乗り入れる想定となっている。

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）、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



a. 駅部

b. 複線シールド

※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	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)	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、所要時間が約 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。

(案)

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 10 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。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）

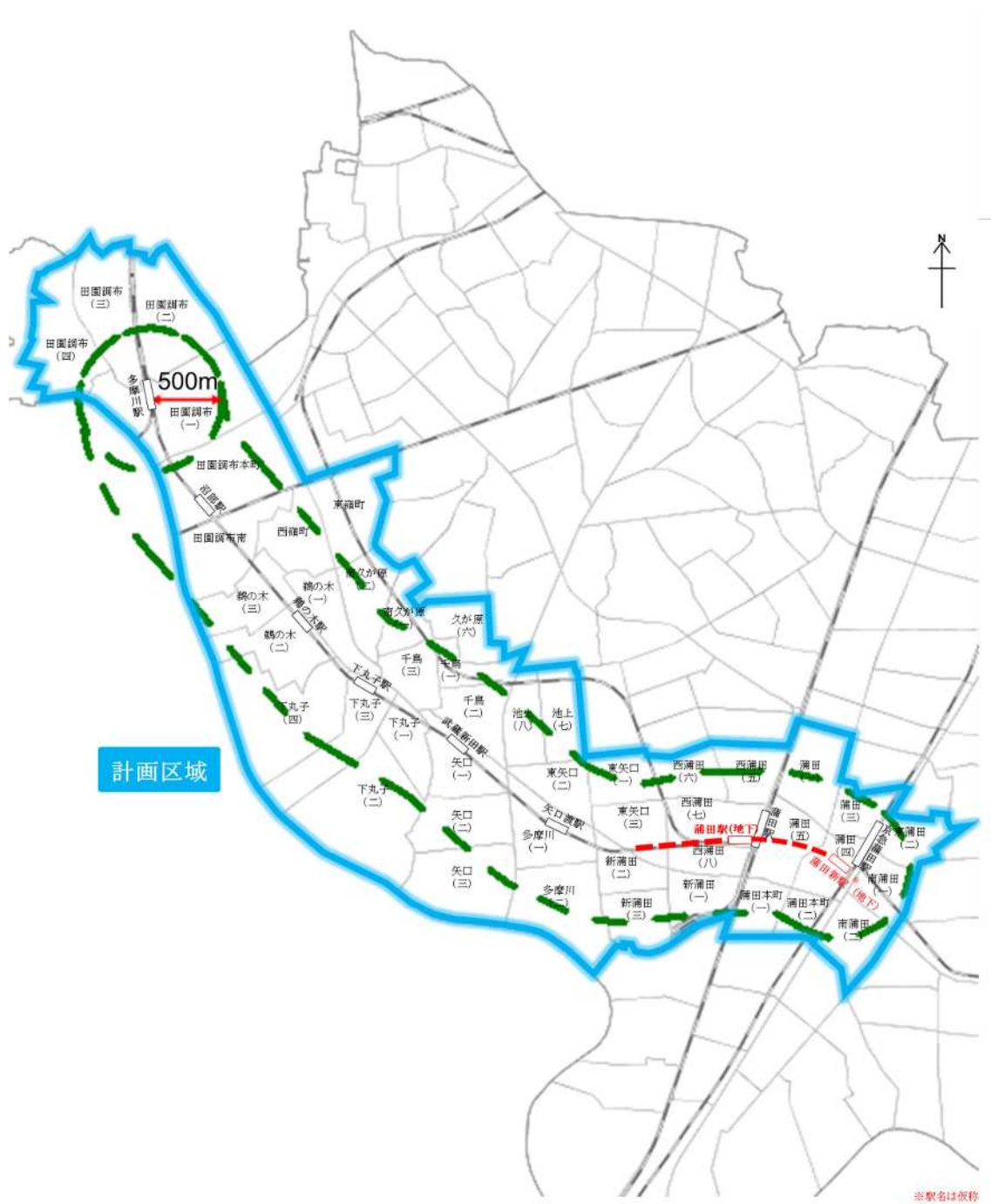


図 2 - 2 計画区域（詳細）

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、
鵜の木一丁目、鵜の木二丁目、鵜の木三丁目、
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

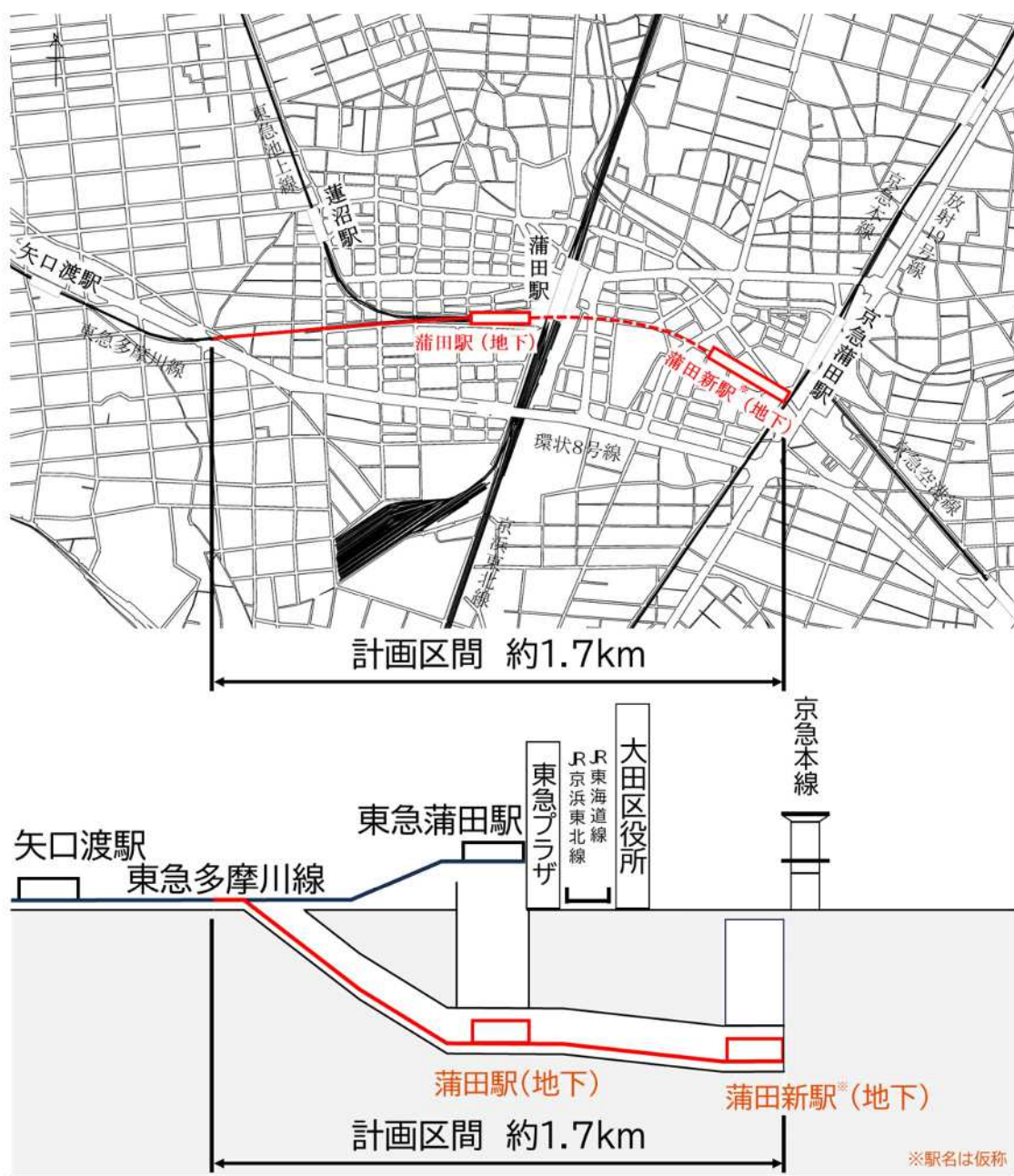


図 3 - 1 平面図・縦断図

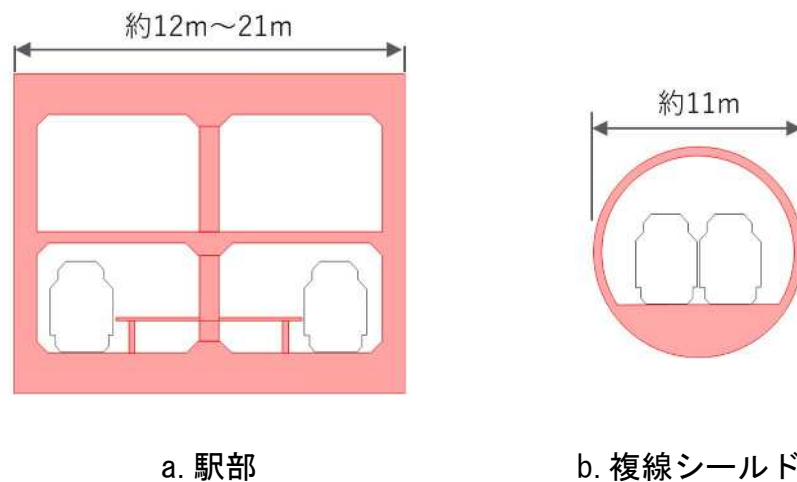


図 3－2 横断面図

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)	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

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 800 m 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））	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））	約 26 分	約 13 分	約 13 分

【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

交通政策調査特別委員会
令和7年 10 月 21 日
鉄道・都市づくり部 資料6番
所管 鉄道・都市づくり課

令和7年度 大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会の開催について

- 1 開催日時 令和7年 12 月 17 日（水）13 時～15 時
- 2 開催場所 新蒲田一丁目複合施設（カムカム新蒲田）新蒲田 1-18-16
地下2階多目的室
- 3 出席団体(予定)、出席者数約 250 名
 - ・協議会理事、協議会顧問
 - ・国会議員、都議会議員、区議会議員
 - ・羽田エアポートライン株式会社、東急電鉄株式会社
 - ・関係自治体
 - ・関係自治体議会
 - ・区内自治会・町会
 - ・区内団体（東京商工会議所大田支部、大田工業連合会、大田区商店街連合会、東京青年会議所大田区委員会、大田区立中学校 P T A 連合協議会、特定非営利活動法人 大身連、大田区観光協会、蒲田東地区まちづくり協議会等）
 - ・その他（東日本旅客鉄道株式会社、京浜急行電鉄株式会社）
- 4 次第
 - (1) 開会挨拶
 - (2) 来賓紹介・挨拶
 - (3) 顧問紹介・挨拶
 - (4) 活動報告
 - (5) 講 演 日本大学理工学部土木工学科教授 大沢昌玄氏（予定）
 - (6) 閉会挨拶

交通政策調査特別委員会 令和7年 10 月 21 日
都市基盤整備部 資料4番
所管 都市基盤管理課

蒲田駅東口環八横自転車駐車場改修工事に伴う

蒲田五丁目 44 番自転車駐車場の定期利用化について

蒲田駅東口周辺において、蒲田駅東口陸橋下自転車駐車場、蒲田駅消費者生活センター横自転車駐車場、蒲田駅東口環八横自転車駐車場の3施設の老朽化が進んでいる。

そのため、蒲田清掃事務所跡地を活用して令和5年8月に新設した蒲田五丁目 44 番自転車駐車場を主たる代替地とし、令和6年度から8年度にかけて順次、改修工事を行うこととしている。令和8年度は、以下のとおり蒲田駅東口環八横自転車駐車場の改修工事を行う。改修工事後は、完全定期利用化を想定している。また、蒲田駅東口環八横自転車駐車場の現在の定期利用者への代替措置として、一時利用のみである蒲田五丁目 44 番自転車駐車場を改修工事期間中のみ全て定期利用とし、優先的に利用できるようにする。

1 施設概要

(1) 蒲田駅東口環八横自転車駐車場

- ①開設日 平成2年11月1日（築35年）
- ②所在地 大田区蒲田五丁目47番先
- ③敷地面積 933 m²
- ④収容台数 835 台（定期利用者 519 台）

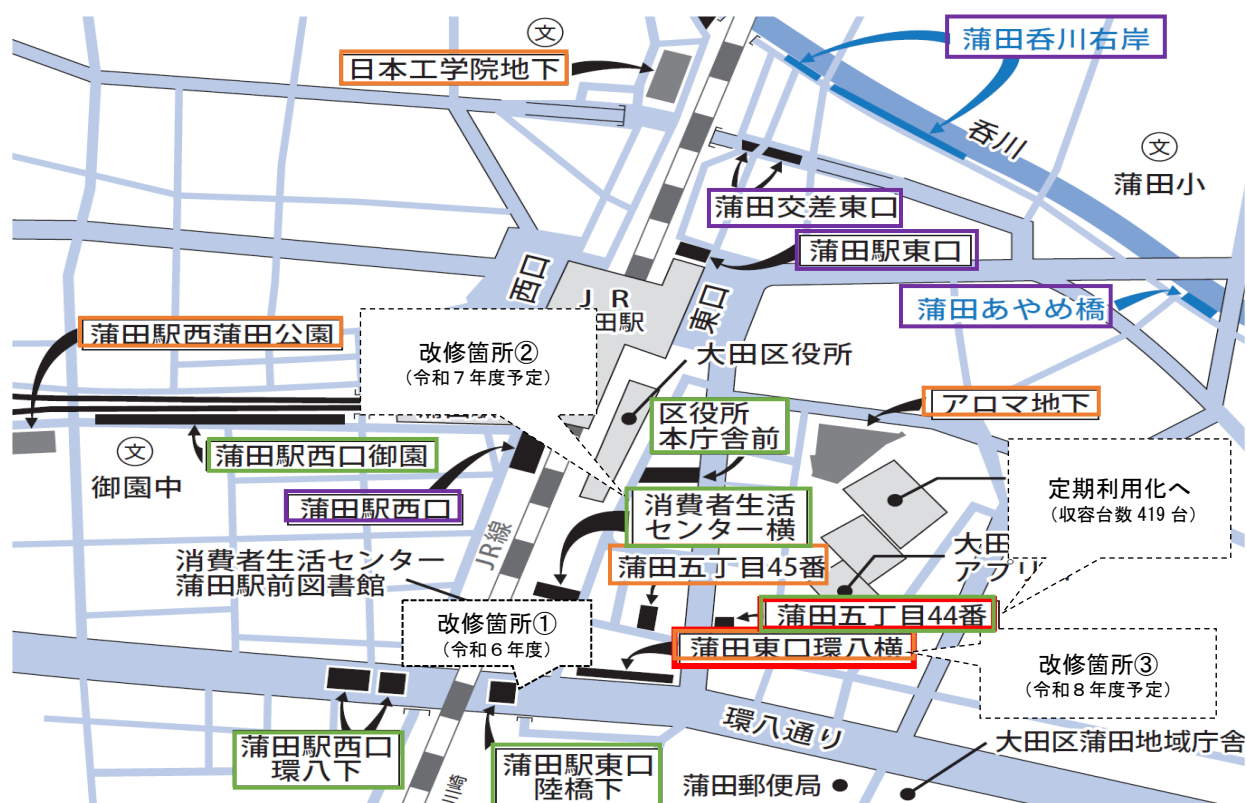
(2) 蒲田五丁目 44 番自転車駐車場

- ①開設日 令和5年8月1日
- ②所在地 大田区蒲田五丁目44番
- ③敷地面積 562.27 m²
- ④収容台数 419 台

2 定期利用化の概要

- (1) 運用期間 令和8年7月1日から令和9年3月31日まで（予定）
※蒲田駅東口環八横自転車駐車場を現在定期利用している方のみ利用予定。
- (2) 移行期間 令和8年6月中旬から令和8年6月末まで（予定）

【案内図】



定期利用あり
(随時)

定期利用あり
(抽選)

一時利用のみ