

交通政策調査特別委員会 案件一覧

(令和 8 年 7 月 21 日開催分)

○所管事務報告 2 件

部局	報告 順	件 名	資料 番号	説明者（所管課長名等）
まちづくり 推進部	1	京急空港線加算運賃について（令和 7 年度）	3	戸塚 公共交通・臨海部 担当課長
都市づくり部 ・ 鉄道部	2	東京都踏切対策基本方針の改定について	3	大見 新空港線・沿線整備 担当課長

京急空港線加算運賃について（令和7年度）

京浜急行電鉄株式会社は、令和7年度末における加算運賃の状況について公表しました。

加算運賃の概要につきましては下記のとおりです。

記

○ 加算運賃の状況

平成10年11月18日の羽田空港駅（現羽田空港第1・第2ターミナル駅）開業時から、羽田空港直下へのトンネル建設をはじめとする空港線の延伸工事や、空港線の輸送力増強工事に要した設備投資等を回収するため、天空橋駅～羽田空港第1・第2ターミナル駅間と他の区間をまたがって乗車する場合に加算運賃を徴収しており、令和元年10月1日に加算運賃を50円に引き下げを実施しました。

令和7年度末における回収状況は 90.1% となっております。

詳細については、別途資料『加算運賃の状況について』を参照願います。

加算運賃の状況について

当社では、1998 年 11 月 18 日の羽田空港駅（現羽田空港第 1・第 2 ターミナル駅）開業時から、羽田空港直下へのトンネル建設をはじめとする空港線の延伸工事や、空港線の輸送力増強工事に要した設備投資額等を回収するため、加算運賃をいただいております。

2025 年度末における状況は下記の通りです。

記

	累計	【2025 年度】
設備投資額（A）	約 700 億円	
施設使用料、支払利息等（B）	約 432 億円	【約 13 億円】
加算運賃収入（C）	約 979 億円	【約 23 億円】
基本運賃収入からの回収額（D）	約 41 億円	【約 1 億円】
回収率（C + D）／（A + B）	90.1 %	

上記の通り、設備投資額等（A および B）の加算運賃等（C および D）による回収が、当該区間利用者が堅調に増加し、順調に進捗してきたことから、2019 年 10 月 1 日に加算運賃の引下げを実施いたしました。現在の回収状況が続くと、今後 10 年程度で回収率が 100% に達する見込みです。今後につきましても、回収状況を勘案しながら適時・適切に検討してまいります。

空港線につきましては、羽田空港駅開業後も、羽田空港国際線ターミナル駅（現羽田空港第 3 ターミナル駅、2010 年度供用開始、投資額約 150 億円）の建設や、連続立体交差事業に合わせて、輸送力の増強・速達性の向上を図るため、本線から空港線への分岐点である京急蒲田駅の総合改善事業（2012 年度供用開始、当社負担分約 70 億円）の実施など多額の追加投資を行い、羽田空港へのアクセス機能が向上しております。

今後も、引き続き積極的な営業活動に努めるとともに、利便性向上を図るべく、鋭意努力して参ります。

お客様におかれましては、加算運賃につきまして、引き続きご理解をお願い申し上げます。

以 上

（過去 5 年間のデータは次ページ）

京浜急行電鉄(株)の加算運賃について

平成10年11月設定

天空橋駅～羽田空港駅〔現羽田空港第1・第2ターミナル駅〕（3.2キロ）170円

令和元年10月より 50円に引下げ

※ただし、2025年度末において、羽田空港第1・第2ターミナル駅～羽田空港第3ターミナル駅、
羽田空港第1・第2ターミナル駅および羽田空港第3ターミナル駅～天空橋駅相互間の
普通旅客運賃は加算していない。

【加算運賃に係る資本費コスト及び回収額】

(単位:百万円)

	年 度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	累計額
		2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	
A	設備投資額 70,081						70,081
B	施設使用料・支払利息等	840	843	894	1,038	1,323	43,200
C	加算運賃収入	1,012	1,593	2,004	2,210	2,330	97,929
D	基本運賃収入からの回収額	0	0	0	407	111	4,136
年度末累計額による回収率		85.6%	86.3%	87.5%	89.0%	90.1%	90.1%
(G+D) / (A+B) × 100							

【鉄道事業収支】

	年 度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
		2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
営業収入	旅客運賃	57,349	65,997	74,818	81,474	83,514
	運輸雑収	2,556	2,721	2,435	2,564	2,489
	計	59,905	68,718	77,253	84,038	86,003
営業費用	人件費	21,880	23,255	22,718	22,668	23,702
	修繕費	4,963	5,754	5,808	5,568	5,807
	その他経費	14,617	15,774	14,766	16,152	16,653
	諸税	4,511	4,585	5,622	4,485	4,466
	減価償却費	19,175	18,741	18,625	18,480	18,610
	計	65,146	68,109	67,539	67,354	69,239
営業損益		-5,241	609	9,714	16,684	16,764
営業外収益		491	523	481	448	520
営業外費用		2,082	2,020	2,334	2,222	3,747
経常損益		-6,832	-888	7,861	14,910	13,537
特別利益		0	0	0	0	0
特別損失		0	0	0	0	0
税引前当期純利益		-6,832	-888	7,861	14,911	13,537
法人税等(調整額含む)		2,813	1,562	17,444	1,846	4,999
当期純利益		-9,645	-2,450	-9,582	13,065	8,538
配当所要額		1,446	1,617	2,120	3,618	6,036
最終損益		-11,091	-4,067	-11,703	9,447	2,502

基本運賃収入割合	全線	56,337	64,404	72,814	79,264	81,184
	加算区間	1,394	2,138	2,910	3,415	3,594
	比率	2.5%	3.3%	4.0%	4.3%	4.4%

加算区間に係る按分額(鉄道事業最終損益×基本運賃収入割合(損失の場合は0))

基本運賃収入からの回収額	0	0	0	407	111
--------------	---	---	---	-----	-----

東京都踏切対策基本方針の改定について

1 概要

東京都内に存在する踏切とその周辺では、交通渋滞や地域分断、事故の危険性、災害時における避難経路の遮断など、様々な問題が発生している。東京都は、踏切における様々な問題の解決に向け、総合的かつ計画的に踏切対策を推進することを目的に、平成16（2004）年6月に踏切対策基本方針を策定した。

その後、約20年が経過する中、鉄道や道路の需要動向や人口動態の変化、まちづくりの進展といった社会情勢の変化等を踏まえ、令和8（2026）年6月に同方針が改定された。改定にあたり、区が踏切対策と合わせた駅周辺のまちづくり検討を進めている下丸子駅周辺地区の路線である東急多摩川線及び近隣する東急池上線が鉄道立体化の検討対象区間に抽出されたため、内容について報告する。

2 主な内容

(1) 目標時期

2050年代

(2) 重点踏切（重点的に対策を実施または検討すべき踏切＝382箇所）※区内計41箇所

路線名	踏切道名
JR 東海道本線	新田ほか11箇所
JR 東海道支線	霜田
東急大井町線	旗の台3号
東急池上線	千鳥町1号ほか14箇所
東急多摩川線	下丸子1号、下丸子2号ほか8箇所
京急空港線	糀谷第2踏切道ほか1箇所

(3) 重点交差予定箇所（優先的に整備すべき都市計画道路と鉄道との交差予定箇所＝9箇所）※区内計1箇所

都市計画道路名	鉄道路線名
補助28号線	東急池上線

(4) 鉄道立体化の検討対象区間（鉄道立体化の可能性を検討すべき区間＝15 区間）

※区内計 2 区間

路線名	区間名
東急池上線	御嶽山～千鳥町駅付近
東急多摩川線	鶉の木～武蔵新田駅付近

※具体的な施行範囲等は、今後の詳細な検討段階において設定する。

(5) 鉄道立体化以外の対策の検討対象区間（早期に実施可能な対策を関係者間で検討すべき区間＝130 区間）※区内計 14 区間

路線名	駅間
JR 東海道本線	大森～蒲田（駅間内で計 2 区間）、蒲田～川崎
JR 東海道支線	西大井～新川崎
東急大井町線	旗の台～北千束
東急池上線	長原～洗足池、洗足池～石川台、石川台～池上、千鳥町～蒲田
東急多摩川線	多摩川～沼部、武蔵新田～蒲田、矢口渡～蒲田
京急空港線	糀谷～大鳥居、穴守稲荷～天空橋

(6) 今後の踏切対策の推進

東京都が総合調整を行う立場から、「踏切対策推進会議（仮称）」を設置し、踏切対策の状況の共有化を図るなど、共通課題の解決に向けて関係者間で検討していく。

3 踏切対策基本方針（改定）※東京都のホームページに掲載（下記のとおり）

・「東京都都市整備局踏切改定」で検索



「鉄道立体化の検討対象区間」

区間名	東急池上線 御嶽山～千鳥町駅付近	区間番号	14
		関連自治体	大田区
抽出視点	道路整備、まちづくりの推進		
■現況			
区間範囲 東急池上線：雪が谷大塚5号踏切～千鳥町3号踏切（御嶽山駅、久が原駅、千鳥町駅を含む）			
踏切状況 踏切数：17箇所（うち重点踏切3箇所） 歩行者ボトルネック踏切：3箇所（雪が谷大塚5号、御嶽山6号、千鳥町1号）			
都市計画道路等 交差する都市計画道路：2箇所（補助第28号線【優先整備路線】、補助第44号線）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・ 交差する都市計画道路の整備計画及び事業実施時期との整合 ・ 近接する既設の道路立体箇所（第二京浜）の影響 ・ 近接する送電線及び鉄塔への影響 ・ JR横須賀線及びJR湘南新宿ラインとの交差部における構造等			
■位置図			
凡例 ● 重点踏切 ● その他の踏切 ▲ 重点交差予定箇所 — 鉄道路線 — 主な道路 — 現道のない都市計画道路 — 優先整備路線 — 緊急輸送道路			

区間名	東急多摩川線 鵜の木～武蔵新田駅付近	区間番号	15
		関連自治体	大田区
抽出視点	まちづくりの推進、都市鉄道の利便性向上		
■現況			
区間範囲			
東急多摩川線：鵜の木1号踏切～武蔵新田1号踏切（下丸子駅、武蔵新田駅を含む）			
踏切状況			
踏切数：8箇所（うち重点踏切4箇所）			
自動車ボトルネック踏切：1箇所（下丸子2号）			
歩行者ボトルネック踏切：4箇所（鵜の木1号、下丸子1号、下丸子2号、下丸子4号）			
都市計画道路等			
交差する都市計画道路：1箇所（補助第28号線）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・鵜の木駅、武蔵新田駅への影響			
・交通政策審議会答申第198号に位置付けのある、新空港線（矢口渡～京急蒲田）の整備計画等との整合			
■位置図			