

地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）（素案） 概要版

1 計画の目的及び位置付け

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。

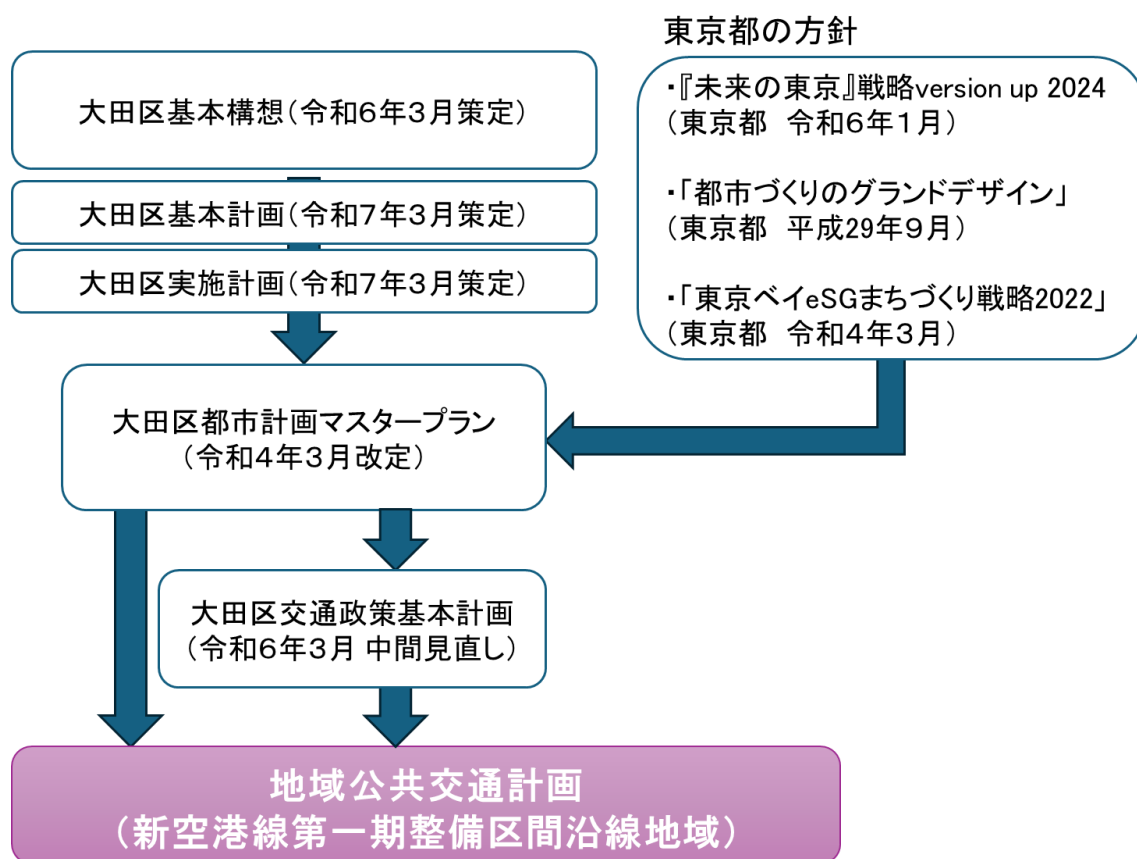


図 計画の位置付け

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。

- ・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※1	約 36 分	約 23 分	約 13 分
多摩川駅－ 京急蒲田駅付近※2	約 26 分	約 13 分	約 13 分

※1 整備構想及び営業構想に記載の数値を引用した。

開業前は、中目黒駅から恵比寿駅及び品川駅を経由する経路を想定した。

※2 区による試算値である。

開業前は、多摩川駅から蒲田駅を経由する経路を想定した。蒲田駅から京急蒲田駅付近までは、徒歩移動を想定した。

【参考：接続路線】

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

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

6 目標を達成するための取組

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

表 整備概要

区 間	東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間～京急蒲田駅付近
計画区間	複線 約 1.7km
設 置 駅	蒲田駅(地下)、京急蒲田駅付近(地下)
総事業費	約 1,248 億円
整備手法	上下分離方式
事業の主体 (想定)	(上)営業主体 東急電鉄株式会社 (下)整備主体 羽田エアポートライン株式会社
輸送需要	約 5.7 万人／日
開業目標	令和 20 年代前半

7 計画の実現に向けて

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

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