

(素案)

地域公共交通計画
(新空港線第一期整備区間沿線地域)

令和7年8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鉄道で向かう際は、この区間を徒歩で移動する必要がある。新空港線第一期整備事業（以下、「本事業」という。）は、この両駅間の800mをつなげる新たな鉄道路線である。この800mを接続することで、区内の東西方向の移動利便性が向上するだけでなく、東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転が可能となり、区内の移動はもとより、東京圏全体に広がる新しい鉄道ネットワークの一翼を担うことで、羽田空港や、渋谷・新宿・池袋等のほか、川越・所沢・和光等の埼玉方面への移動利便性が格段に向上することが期待される。

新空港線は、国の交通政策審議会答申第198号において、「東京圏における国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」の一つに位置付けられ、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。

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。

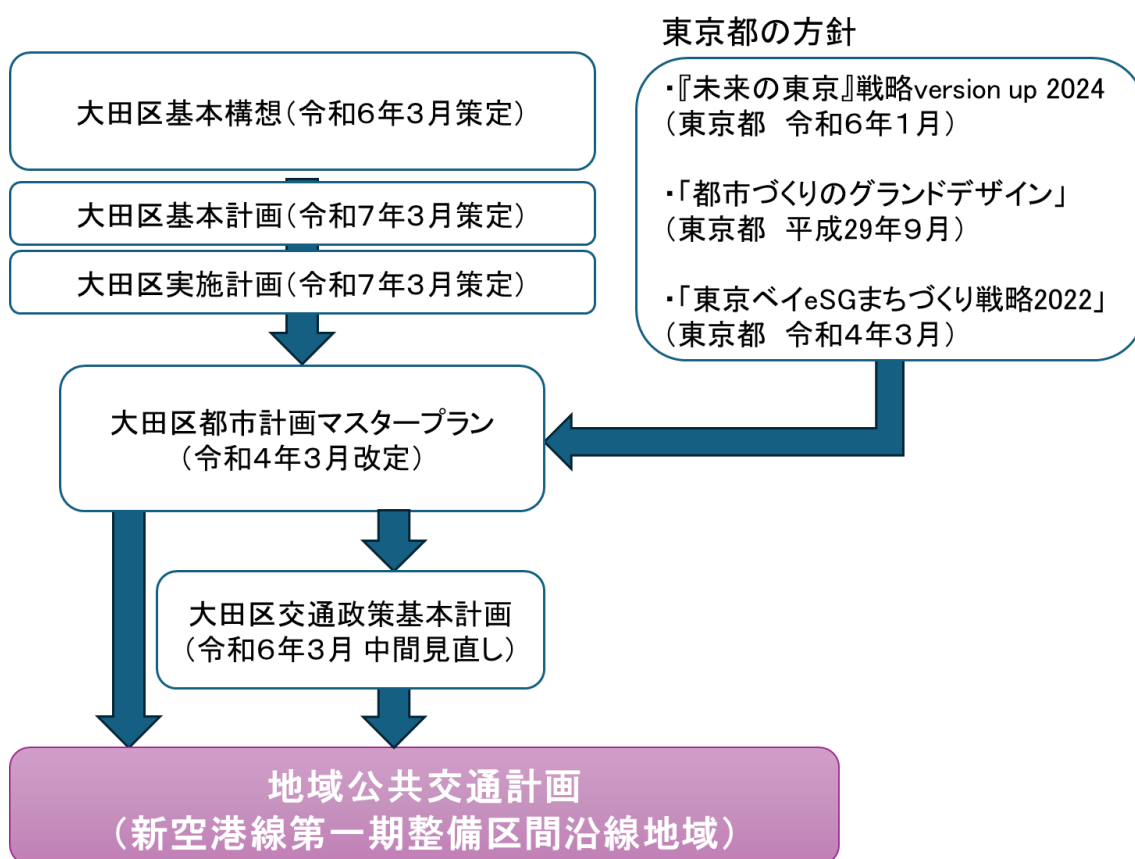


図1-1 計画の位置付け

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）

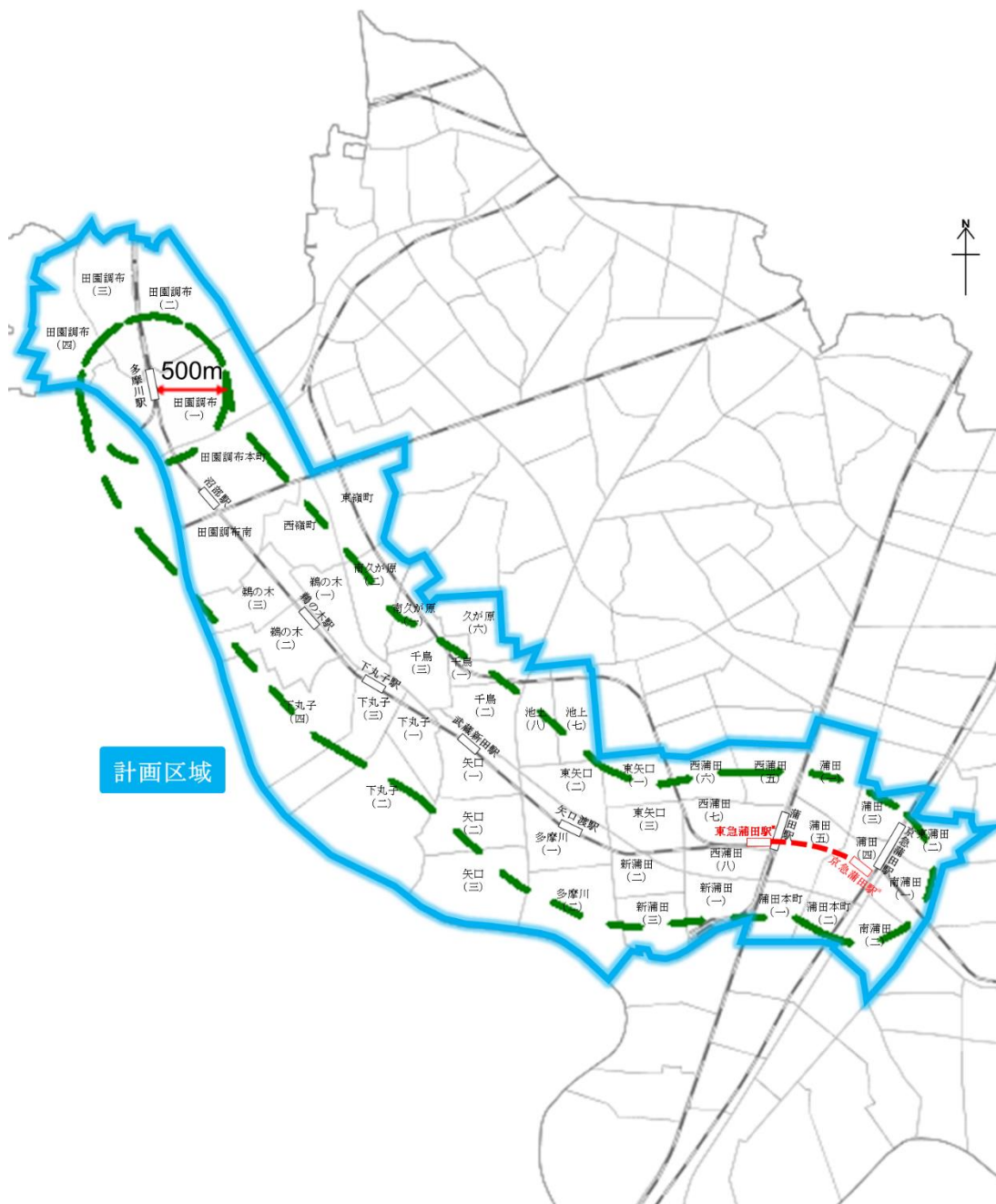


図 1 - 3 計画区域（詳細）

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	出典： 「住民基本台帳」 (令和 7 年 1 月)	b. 昼間人口 (人)	722,027	
世帯数	418,230		c. 昼夜比 (=b/a)	0.97	
人口密度 (人/km 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

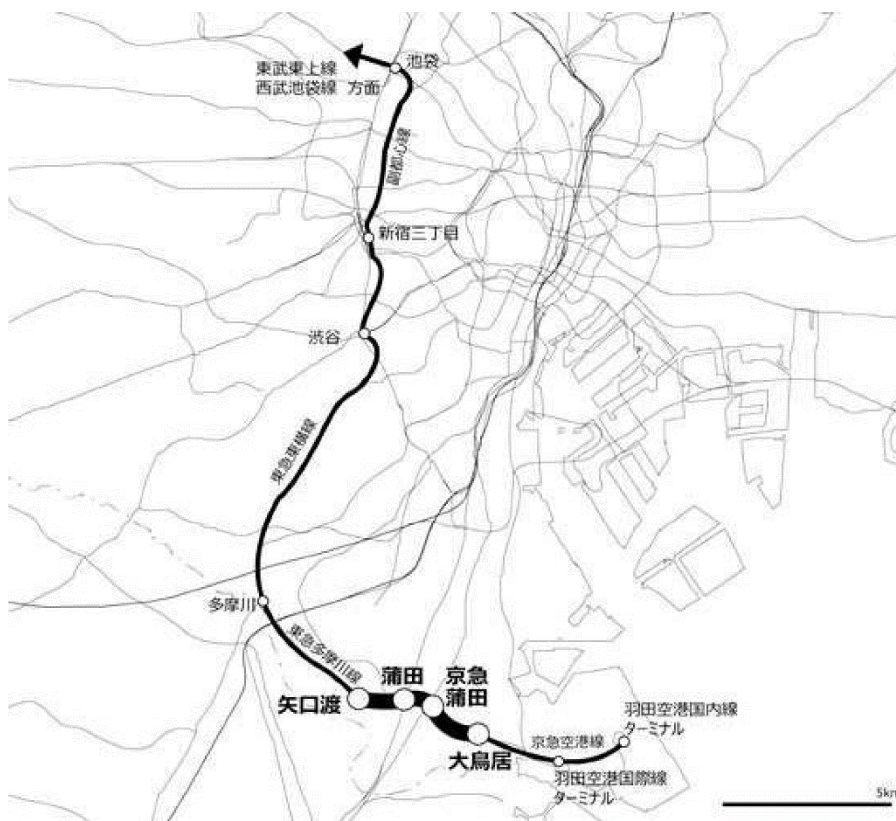
(1) 東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）（平成 28 年 4 月）

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)

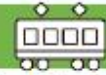
図 2－2 交通政策審議会答申第 198 号

（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と連携し促進します。

羽田空港へのアクセスが更に充実している

- あらゆる交通モードを活用し、空港への多様なアクセスの確保を図り、羽田空港の利便性を向上します（例：舟運、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バ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かけます。

横田基地へのアクセスが充実している

- 横田基地の周辺交通基盤の整備によりアクセス強化を図ります。

取組3 INITIATIVE

島民生活の安定と 自立的発展を支える

島しょ部への空と海のアクセスが充実している

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

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。

(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。

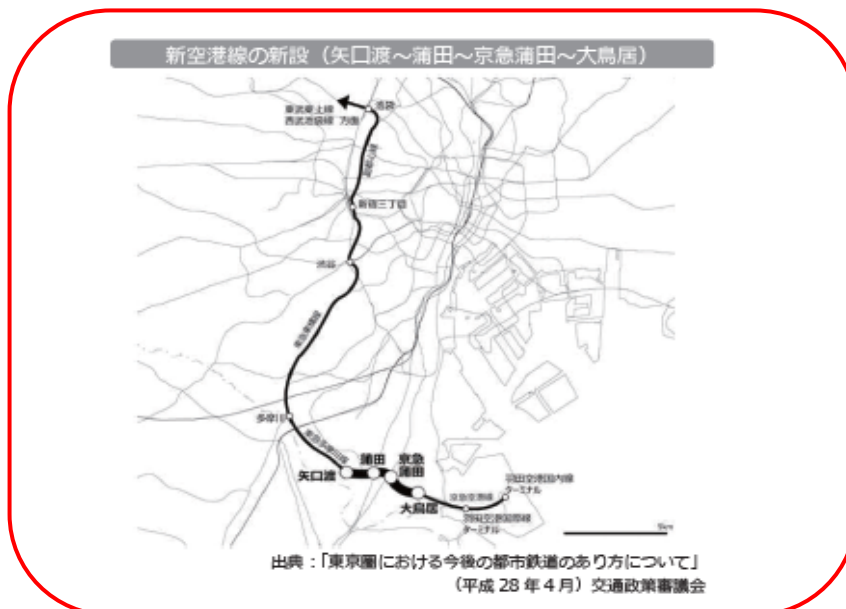
②広域連携軸を構成する鉄道等の整備

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）

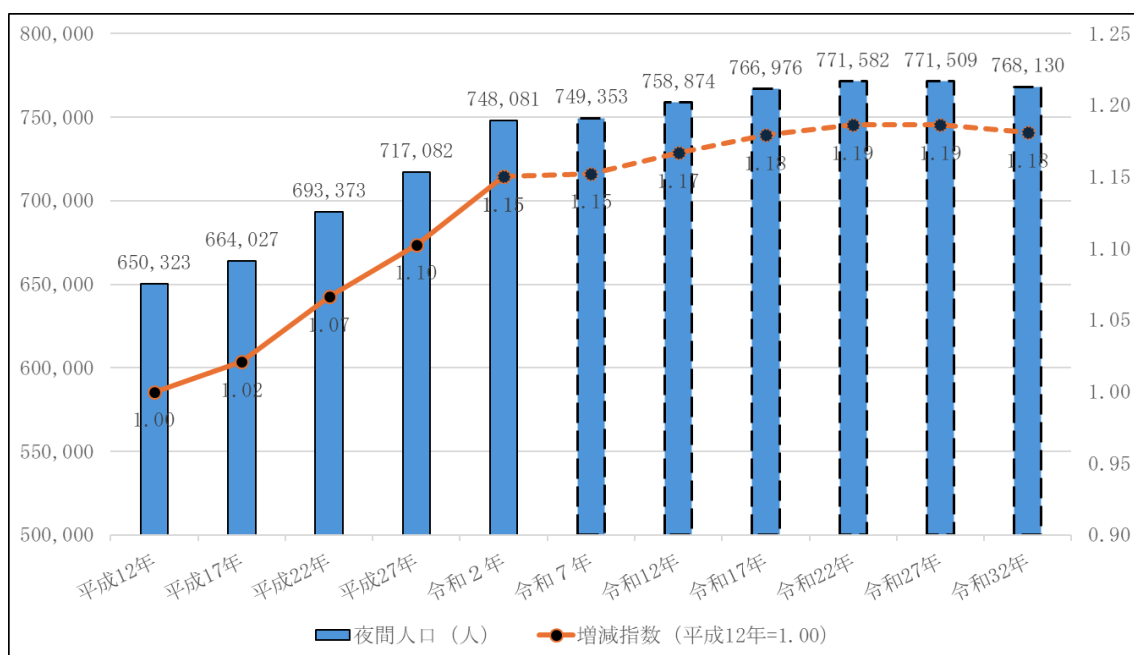


図 2－7 区の夜間人口の推移

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）

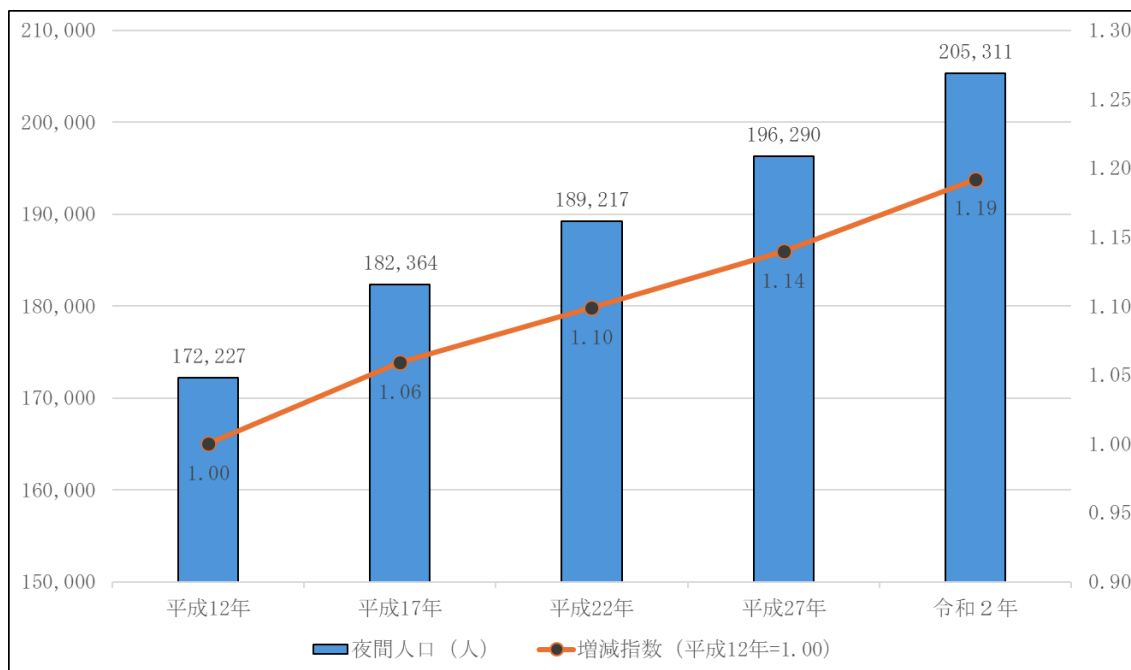


図 2－8 計画区域の夜間人口の推移

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）

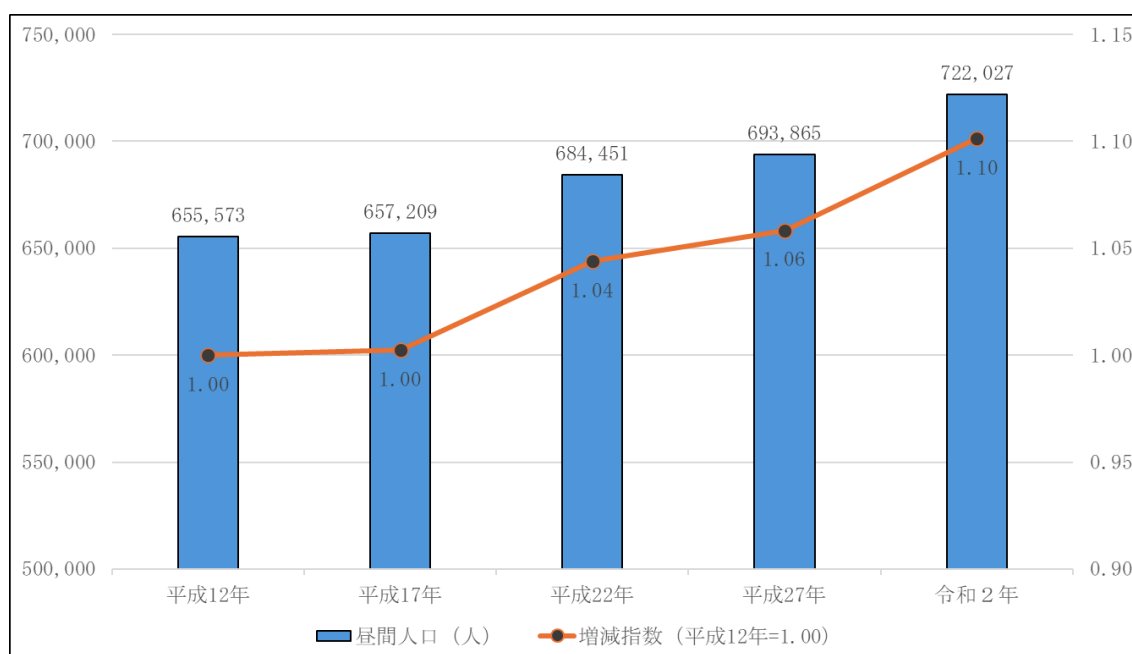


図 2－9 区の昼間人口の推移

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）

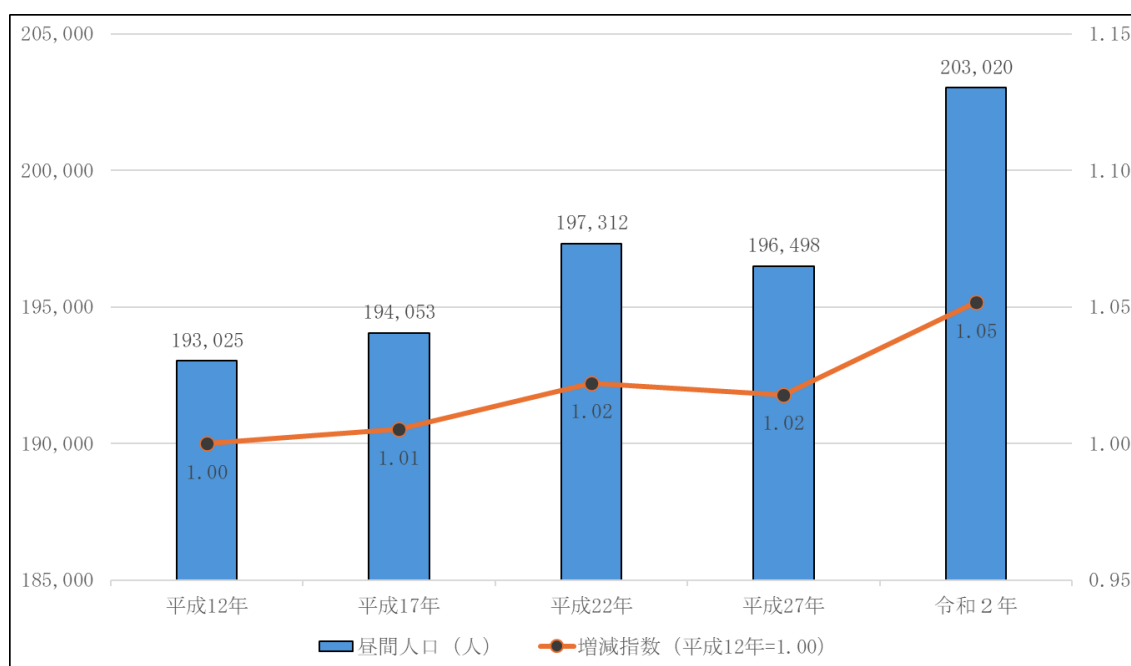


図 2－10 計画区域の昼間人口の推移

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）

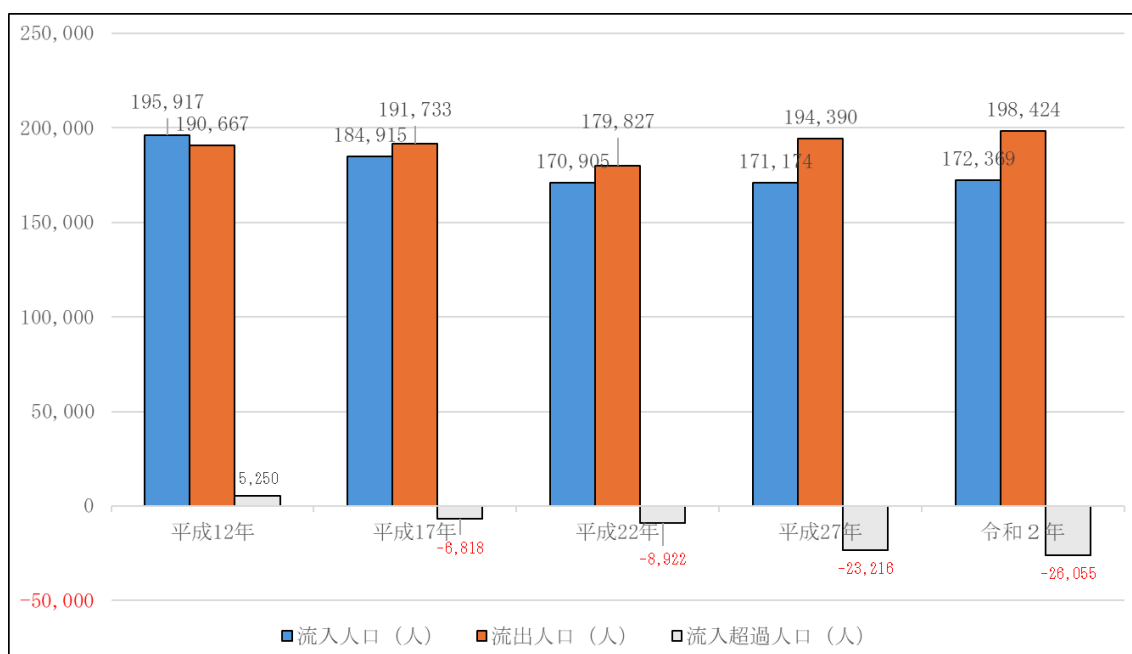


図2-11 区の流入・流出口の推移

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）

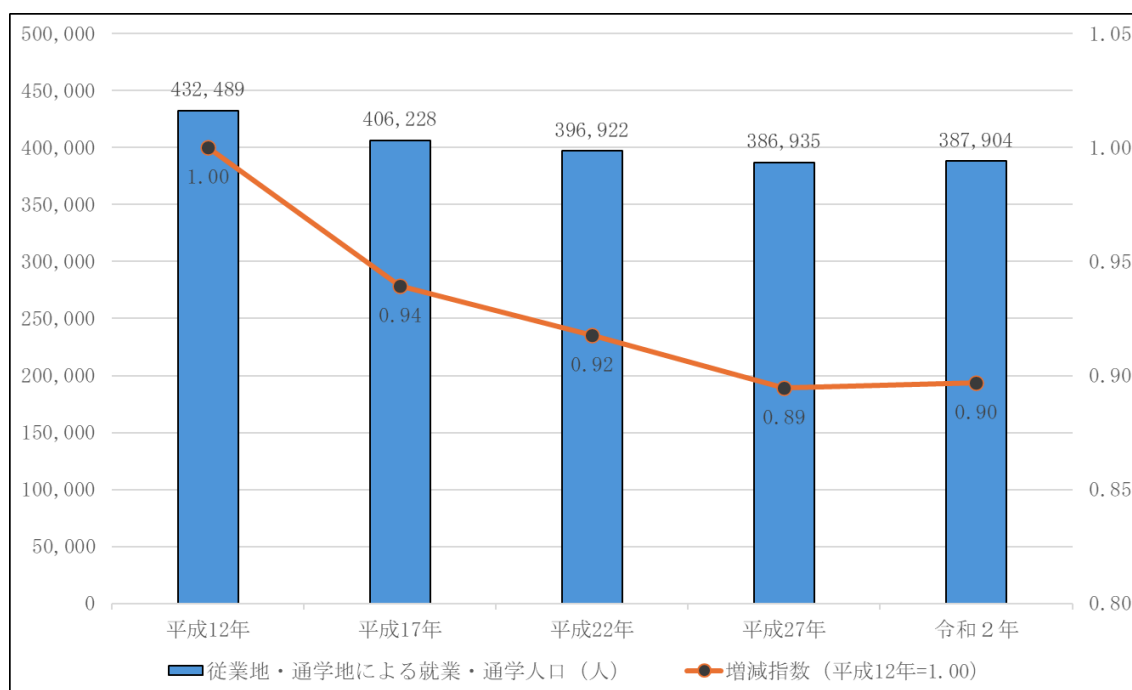


図 2－12 区の従業地・通学地による就業・通学人口（自宅外）

⑤ー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）

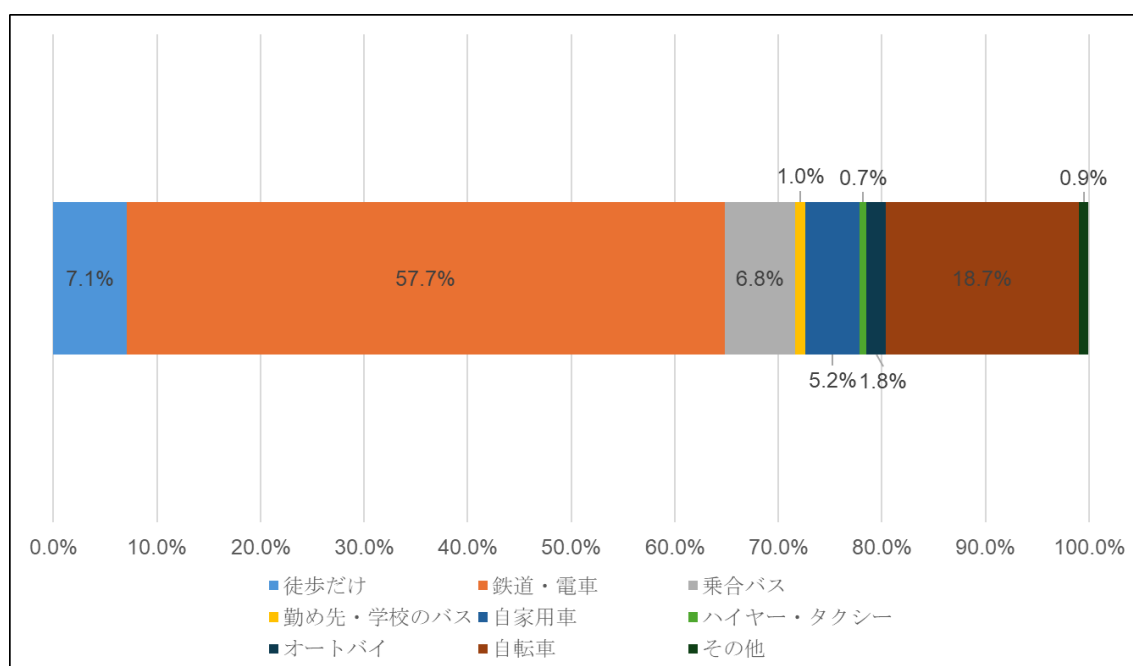


図 2－13 区の常住地による利用交通手段別就業者・通学者（令和２年）

⑤ー２ 計画区域の常住地による利用交通手段別就業者・通学者

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

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

	総 数	徒歩だけ	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス
人 数	90,866	7,172	62,239	4,453	878
分担率	100.0%	7.4%	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)

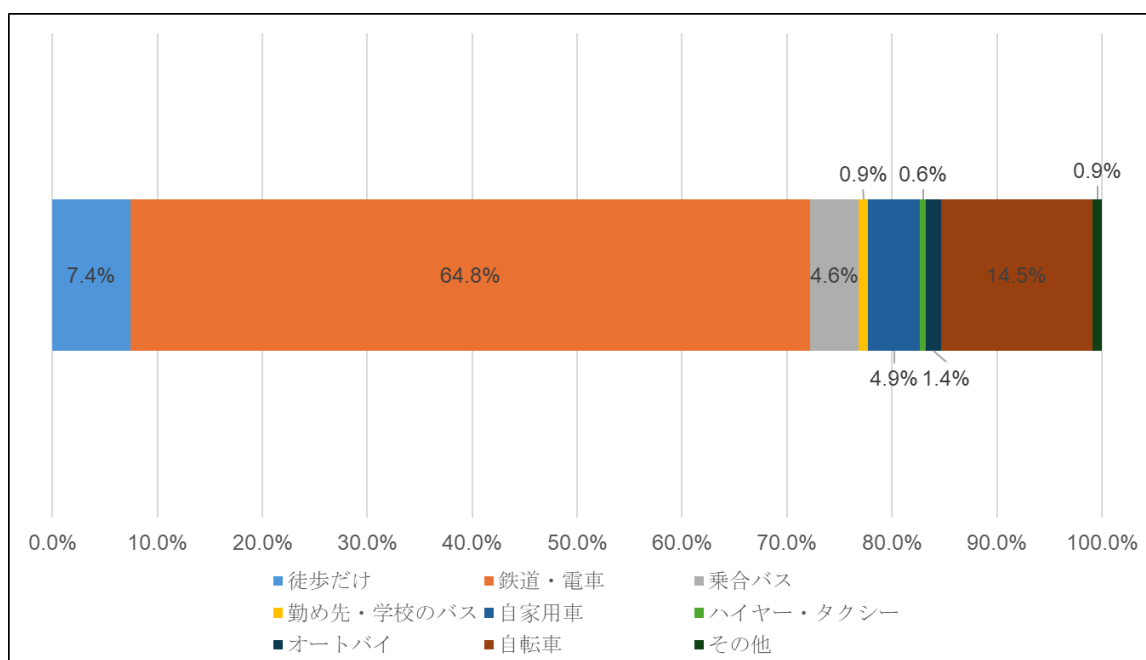


図 2－14 計画区域の常住地による利用交通手段別就業者・通学者(令和２年)

(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）

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。



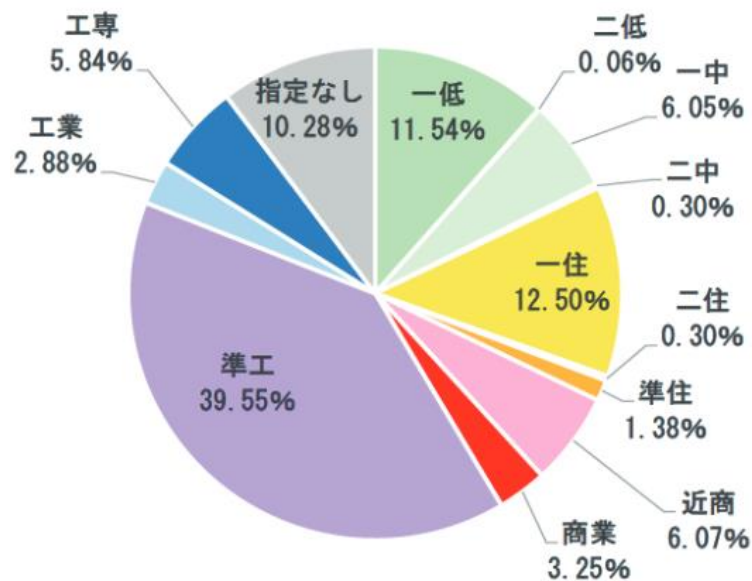
図2-16 大田区地域地区図（令和7年）

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 h a	32.13 (%)
内 訳	第一種低層住居専用地域（一低）	714.1 h a	11.54 (%)
	第二種低層住居専用地域（二低）	3.5 h a	0.06 (%)
	第一種中高層住居専用地域（一中）	374.5 h a	6.05 (%)
	第二種中高層住居専用地域（二中）	18.6 h a	0.30 (%)
	第一種住居地域（一住）	773.4 h a	12.50 (%)
	第二種住居地域（二住）	18.4 h a	0.30 (%)
	準住居地域（準住）	85.3 h a	1.38 (%)
商業系	小計	576.7 h a	9.32 (%)
内 訳	近隣商業地域（近商）	375.5 h a	6.07 (%)
	商業地域（商業）	201.2 h a	3.25 (%)
工業系	小計	2,985.5 h a	48.26 (%)
内 訳	準工業地域（準工）	2,446.3 h a	39.55 (%)
	工業地域（工業）	178.2 h a	2.88 (%)
	工業専用地域（工専）	361.0 h a	5.84 (%)
小計		5,550.0 h a	89.72 (%)
指定なし		636.0 h a	10.28 (%)
合 計		6,186.0 h a	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



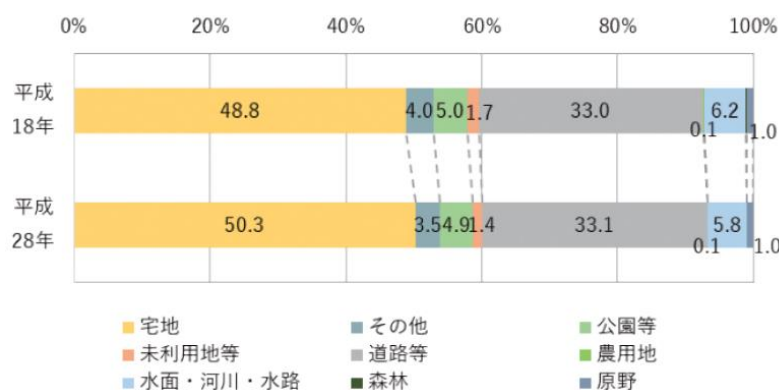
出典：「大田区都市計画マスタープラン」（大田区 令和 4 年 3 月改定）

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。

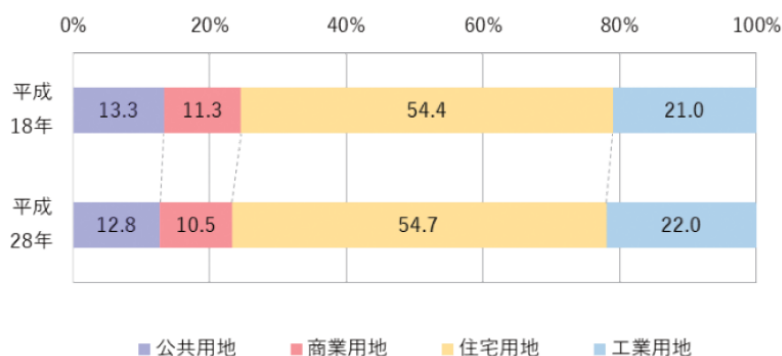


出典：「大田区都市計画マスタープラン」（大田区 令和 4 年 3 月改定）

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

2-4 計画区域周辺の交通等の動向

(1) 鉄道交通の状況

区には、JR線、東急線、京急線、都営地下鉄線、東京モノレール線が通っているが、区の西側と東側をつなぐ路線がなく、東西が分断されている状況である。なお、羽田空港アクセス線東山手ルート(計画)の整備が行われており、都心から区内の島部を通して羽田空港に至る計画となっている。

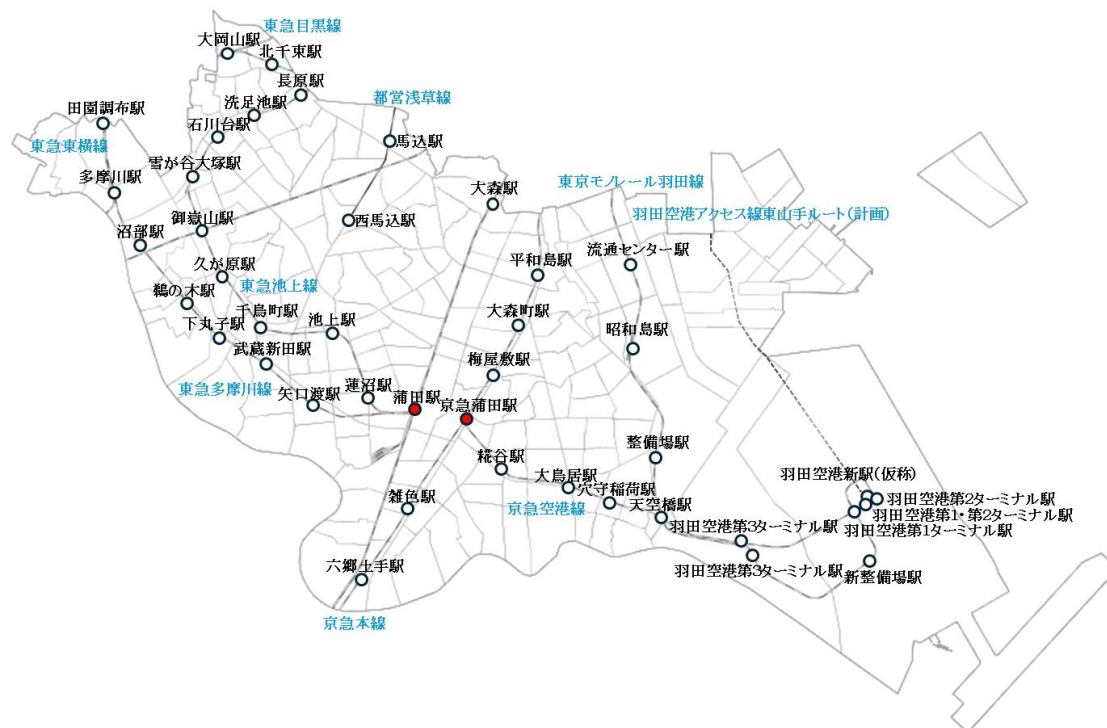


図 2-20 計画区域周辺の鉄道交通

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）

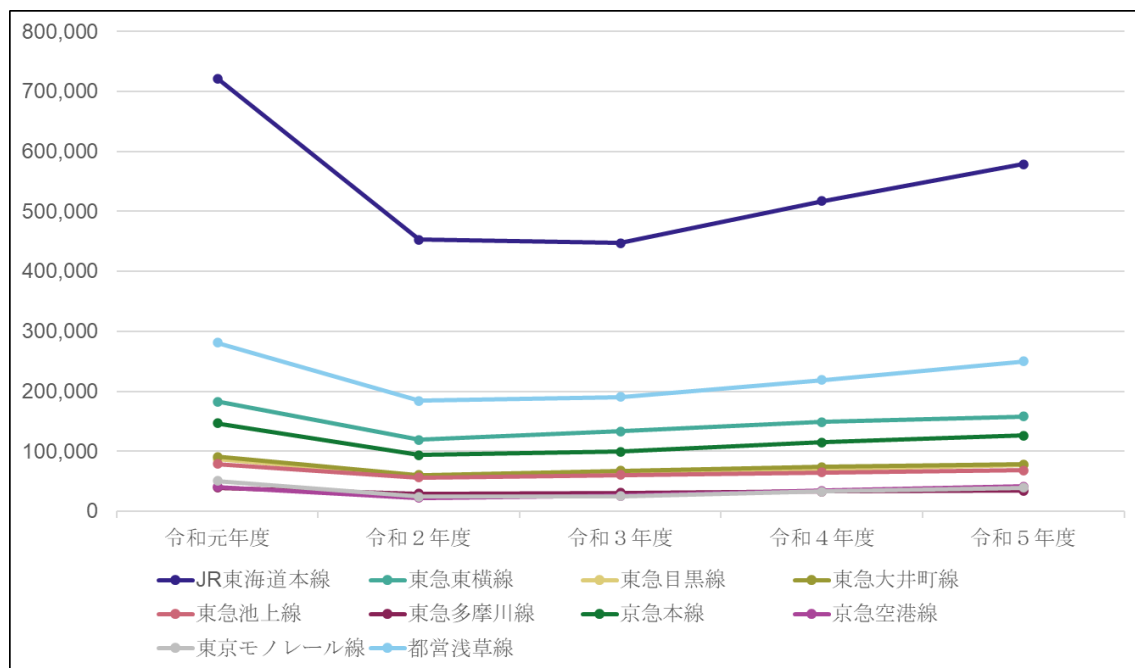


図2-21 周辺路線の乗車人員の推移（実数）

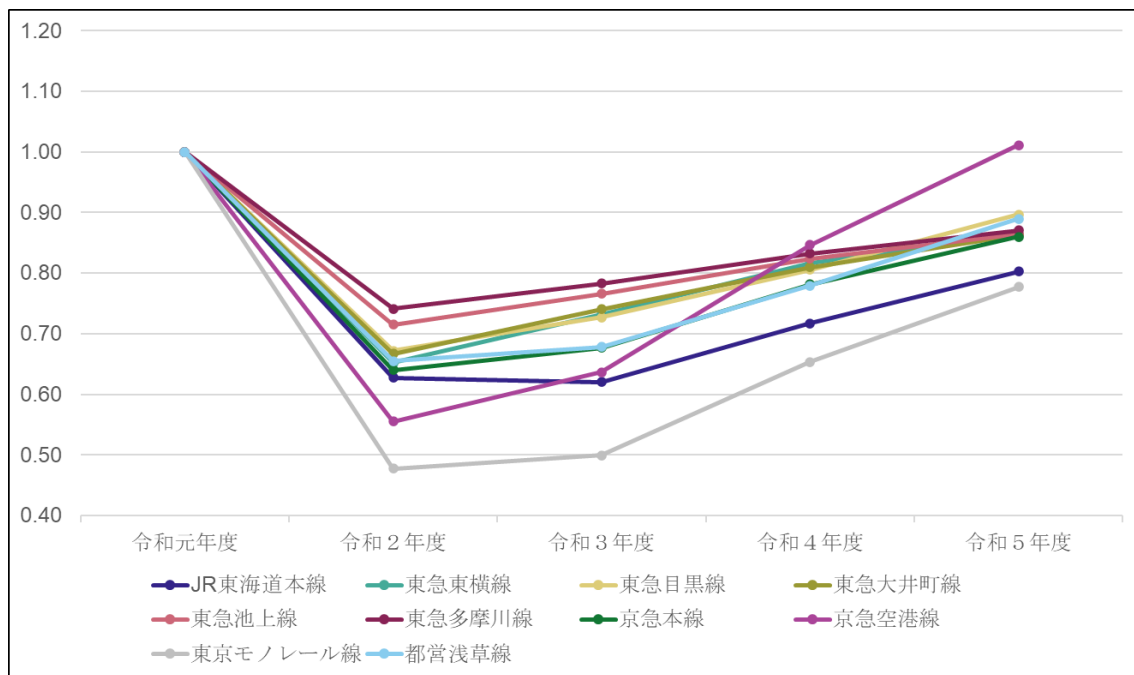


図 2-22 周辺路線の乗車人員の推移（指数）

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）

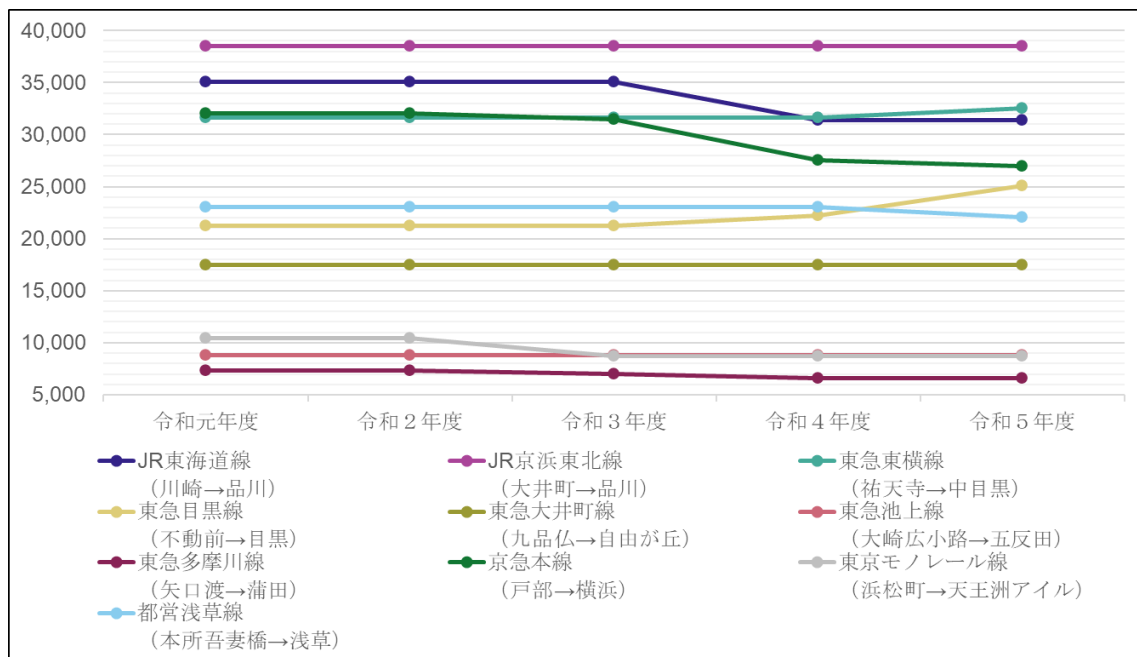


図 2-23 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送状況 (輸送力) (人)

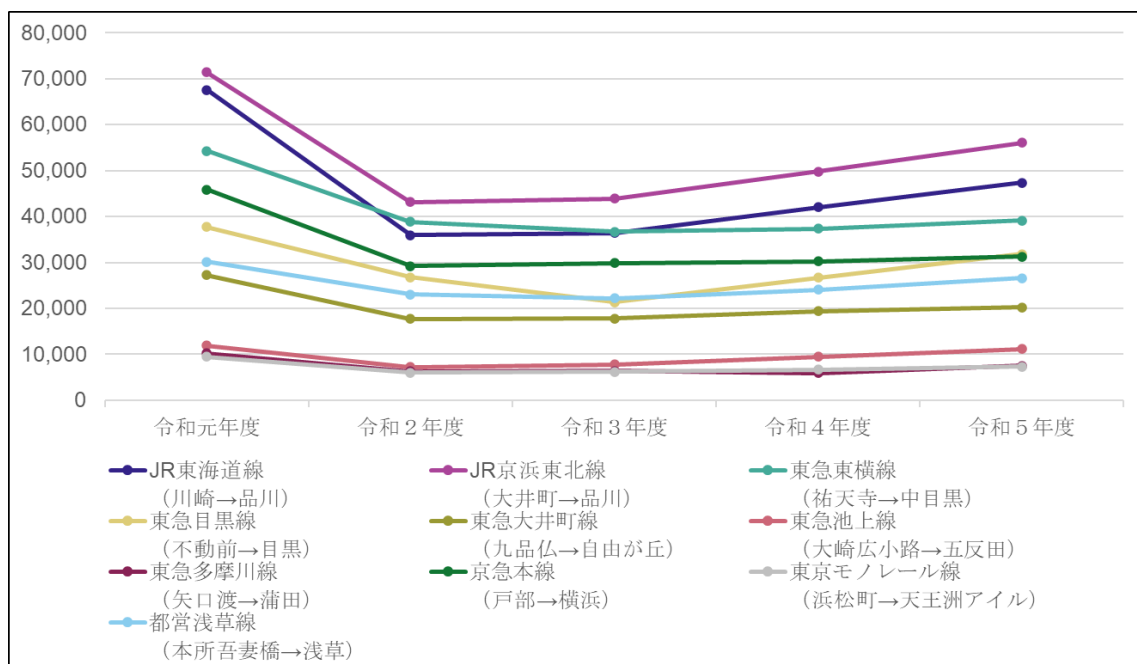


図 2-24 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送状況 (輸送人員) (人)

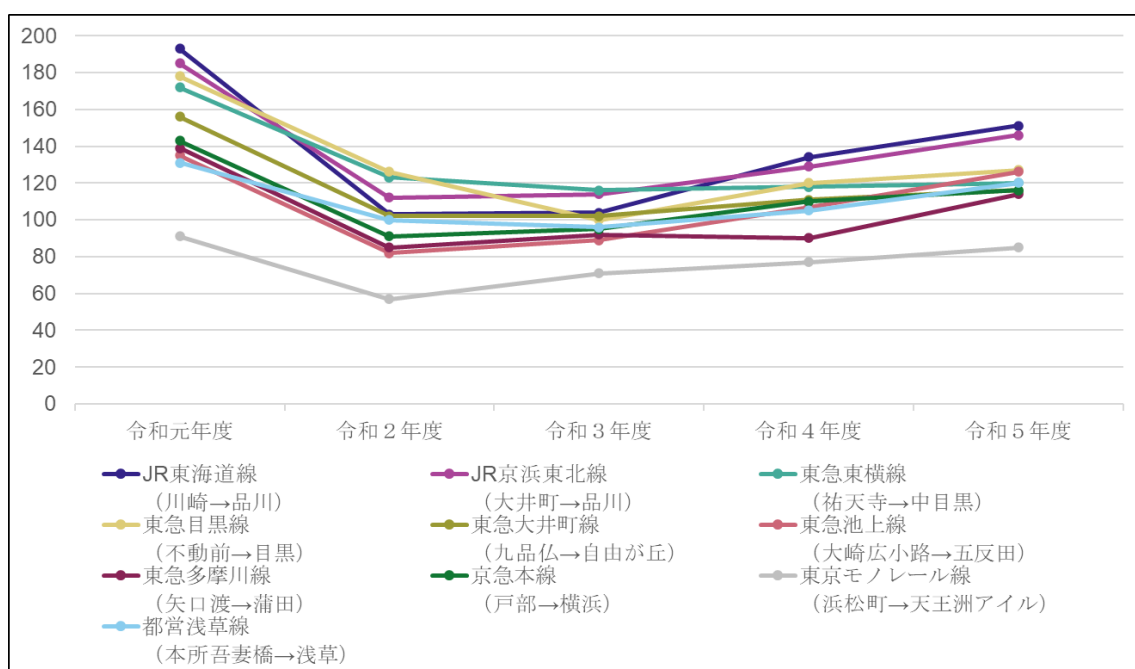


図 2-25 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送状況 (混雑率) (%)

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）

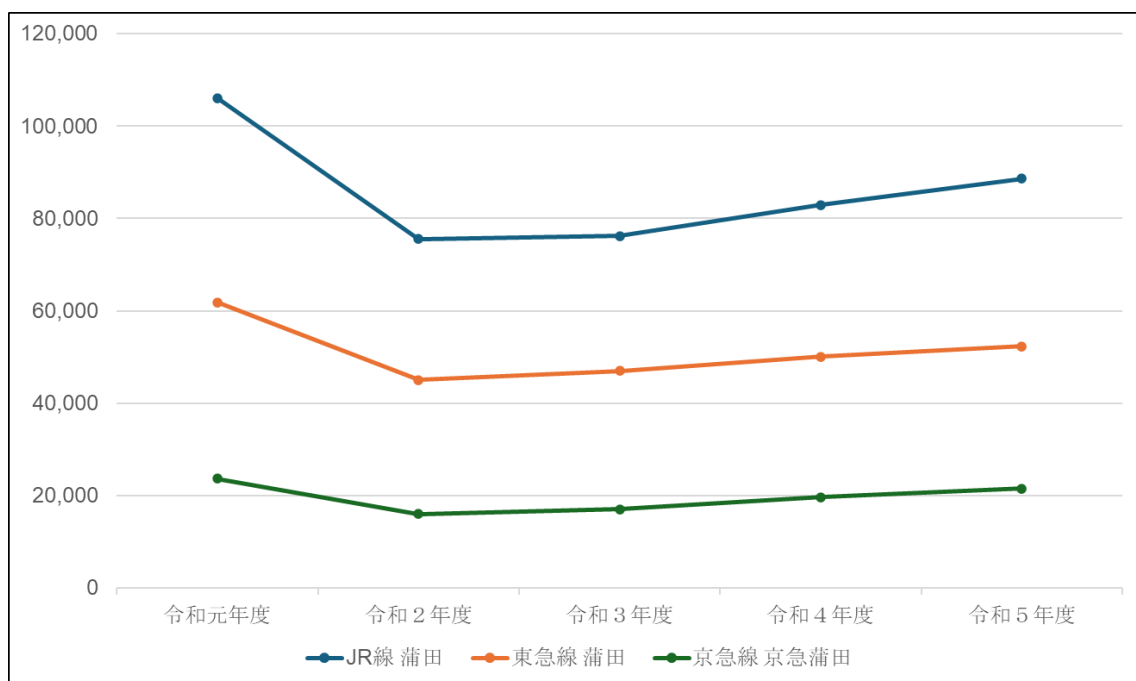


図 2-26 蒲田駅、京急蒲田駅の 1 年間あたりの乗降人員の推移（千人）

（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。

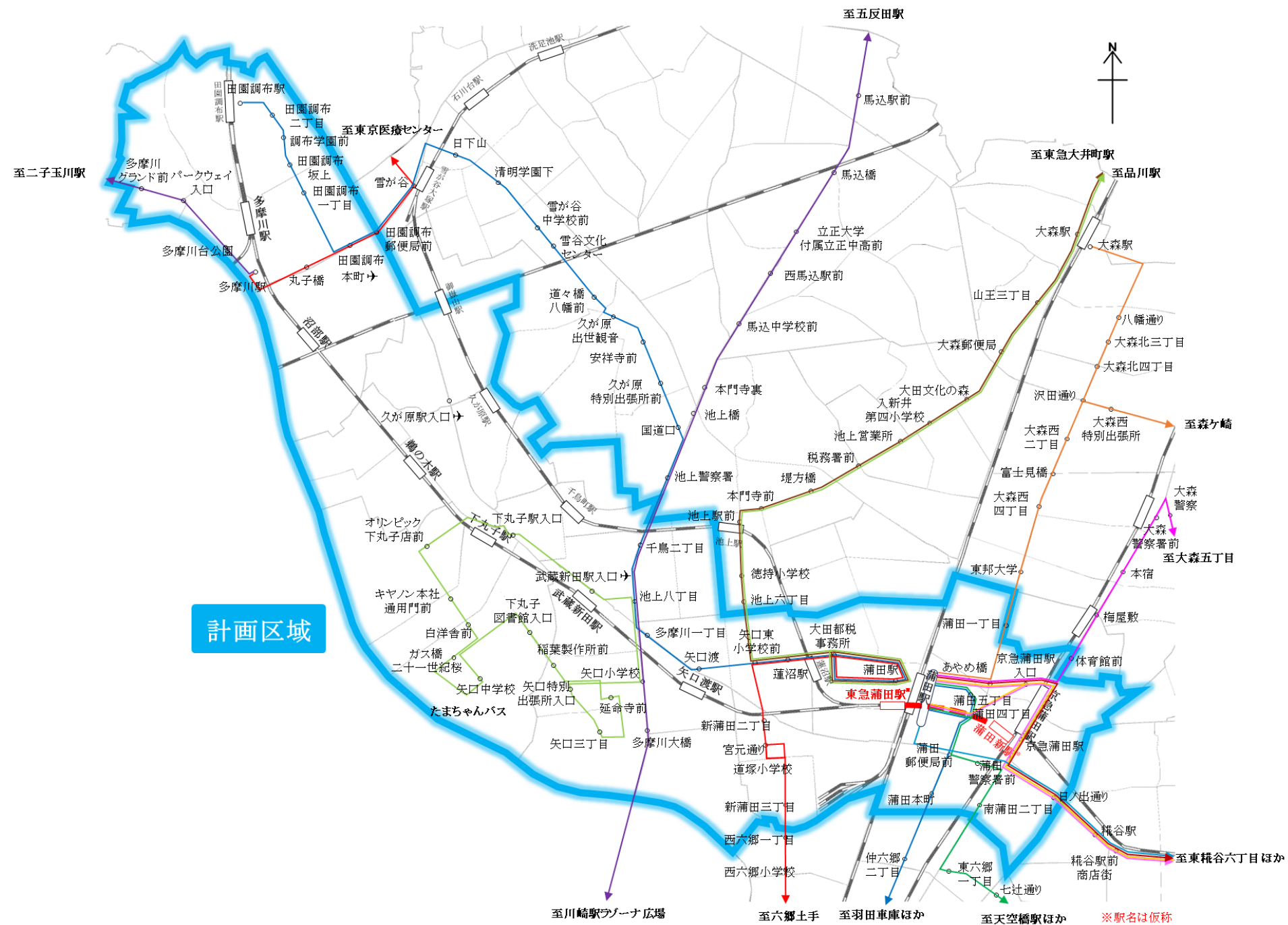


図 2-27 計画区域のバス路線図

（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）

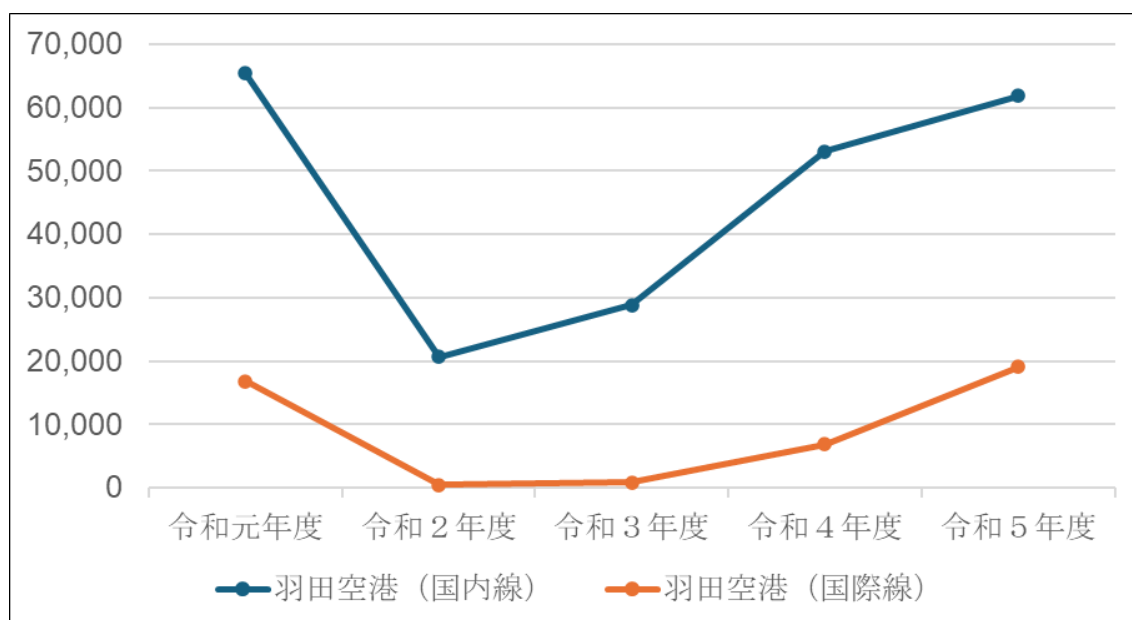


図 2－28 羽田空港の国内線、国際線の１年間あたりの航空旅客数の推移（千人）

(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。

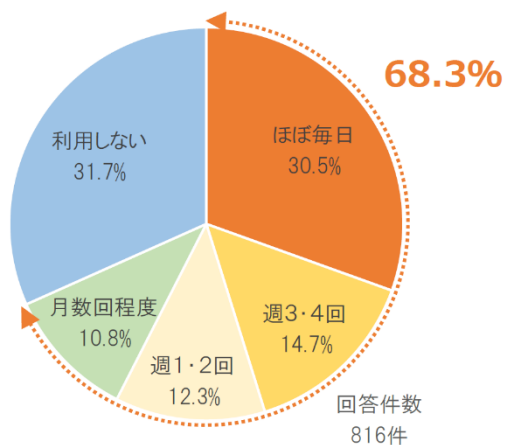


図 2-29, 30 出典：大田区自転車に関するアンケート調査（令和元年）

図 2-29 自転車の利用頻度

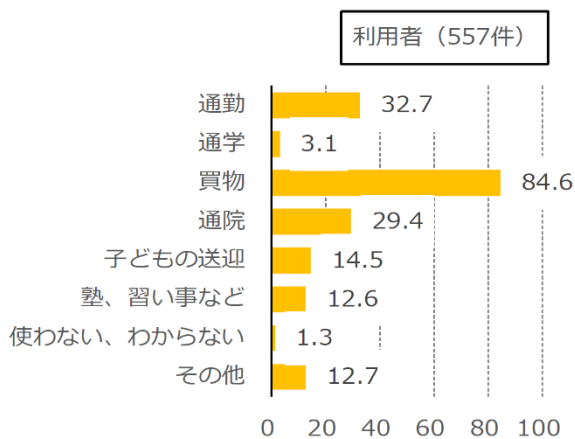
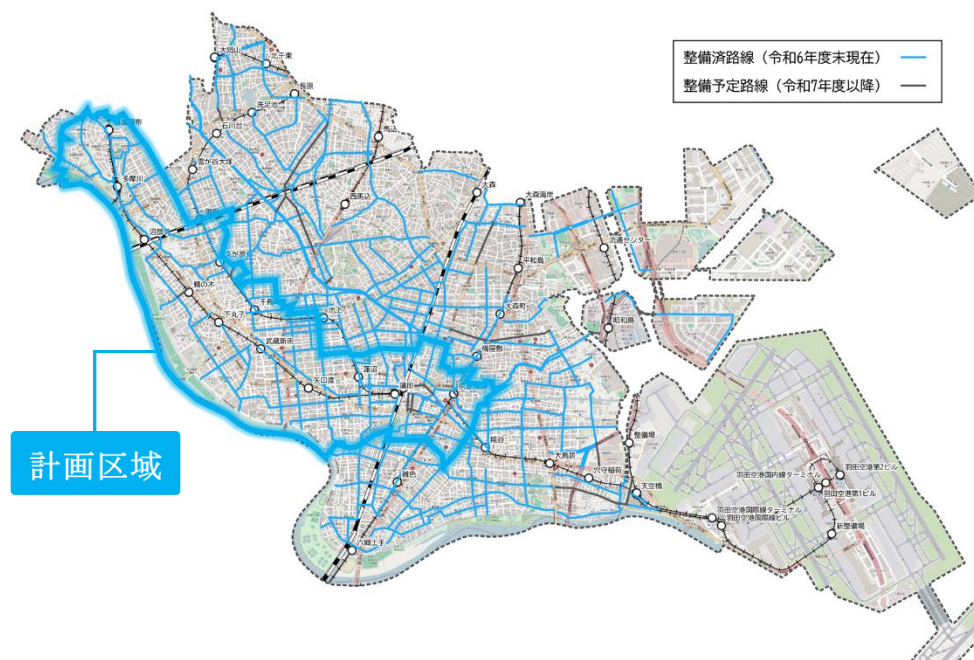


図 2-30 自転車の利用目的

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）

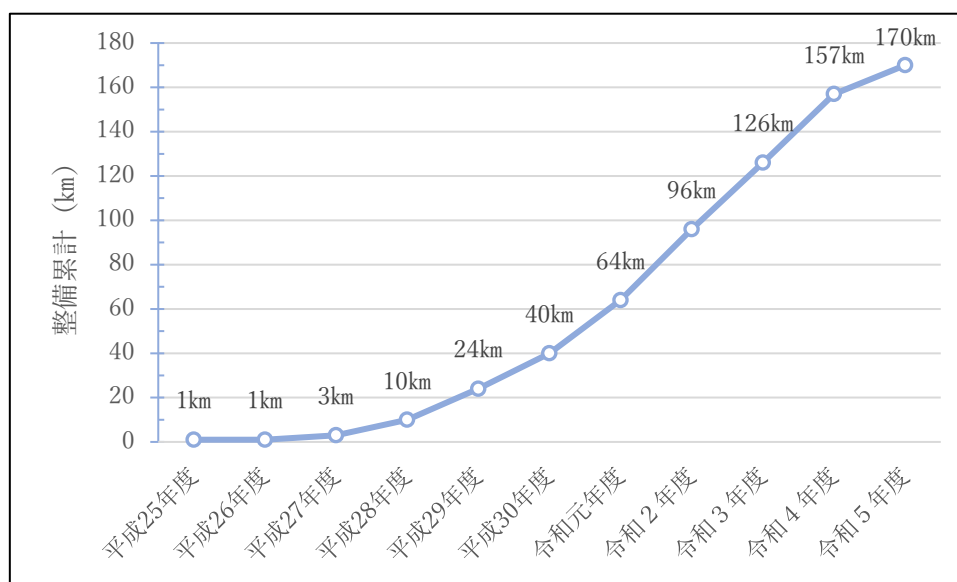


図 2-32 自転車ネットワーク路線の整備累計

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。

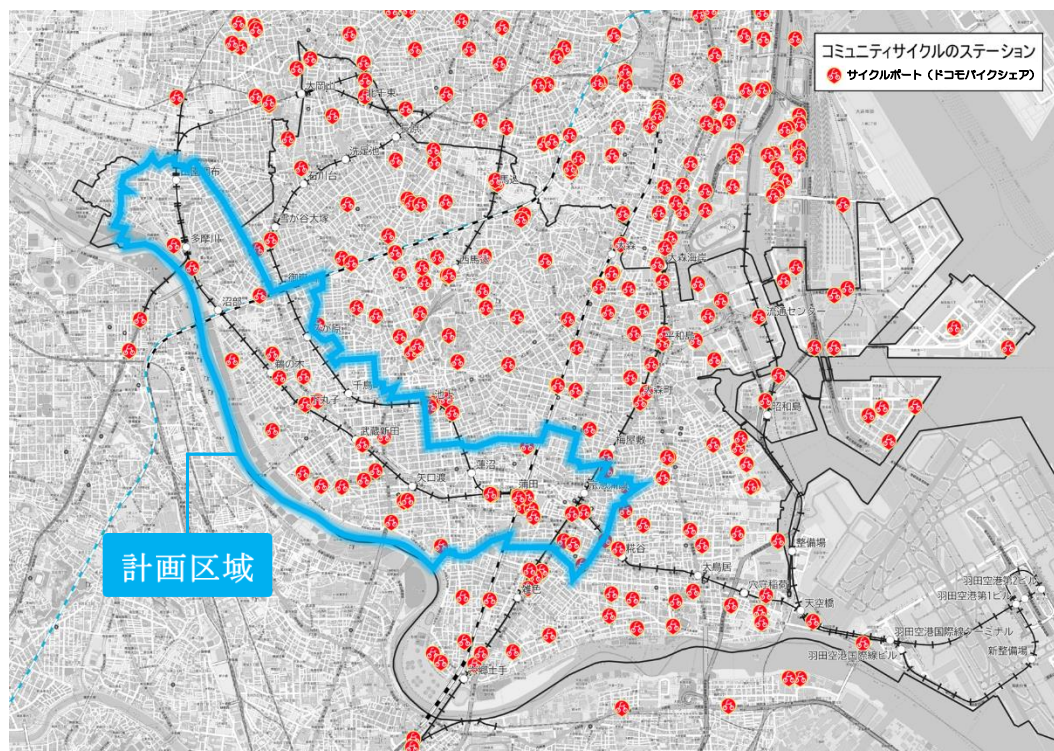


図2-33 大田区コミュニティサイクル（一部周辺自治体含む）

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」

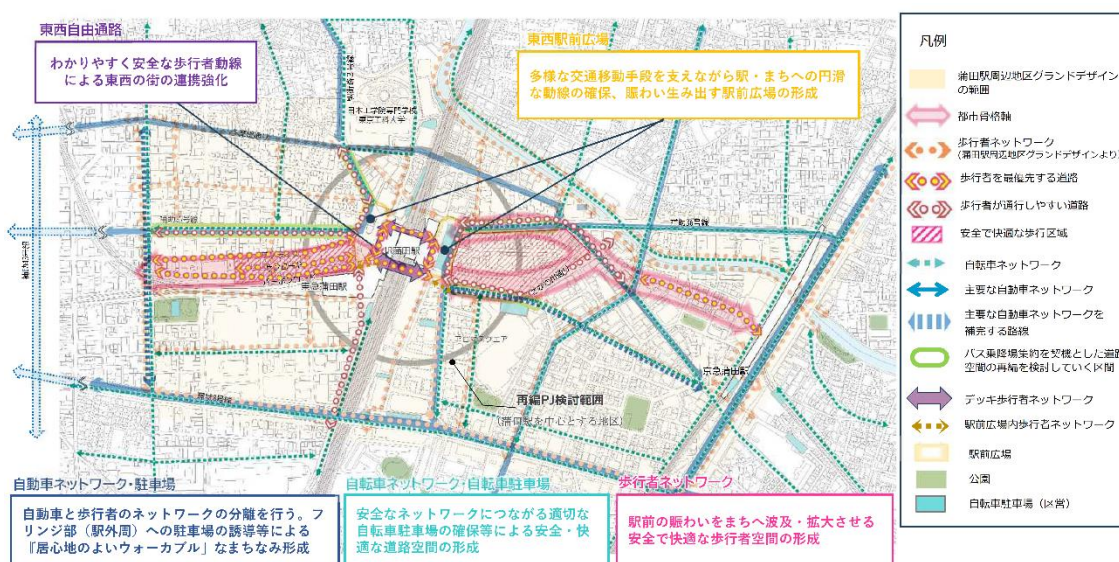
地図の出典：「©OpenStreetMap contributors」に追記

（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。

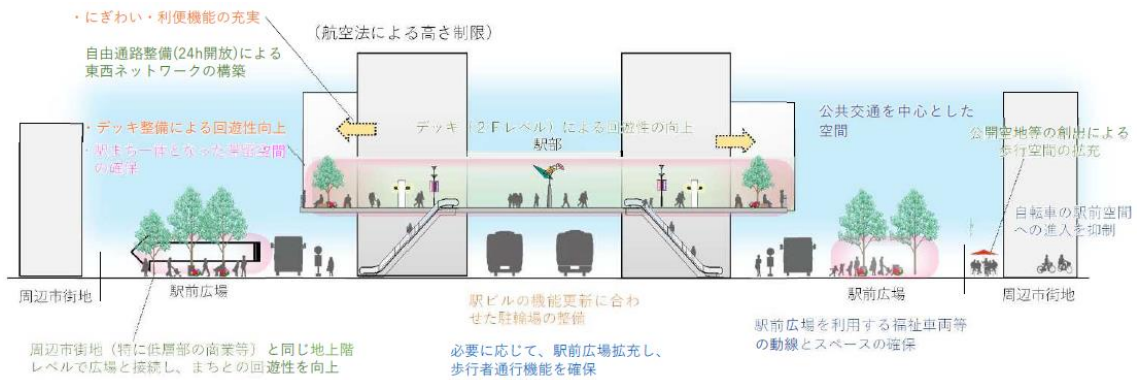
また、平成２５年１２月に策定された蒲田駅周辺再編プロジェクトの改定が予定されており、蒲田駅周辺では、新空港線開業時（令和２０年代前半）を見据えた交通ネットワークや基盤整備の方向性などを検討しているほか、蒲田駅東口駅前地区第一種市街地再開発事業が計画されている。

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）

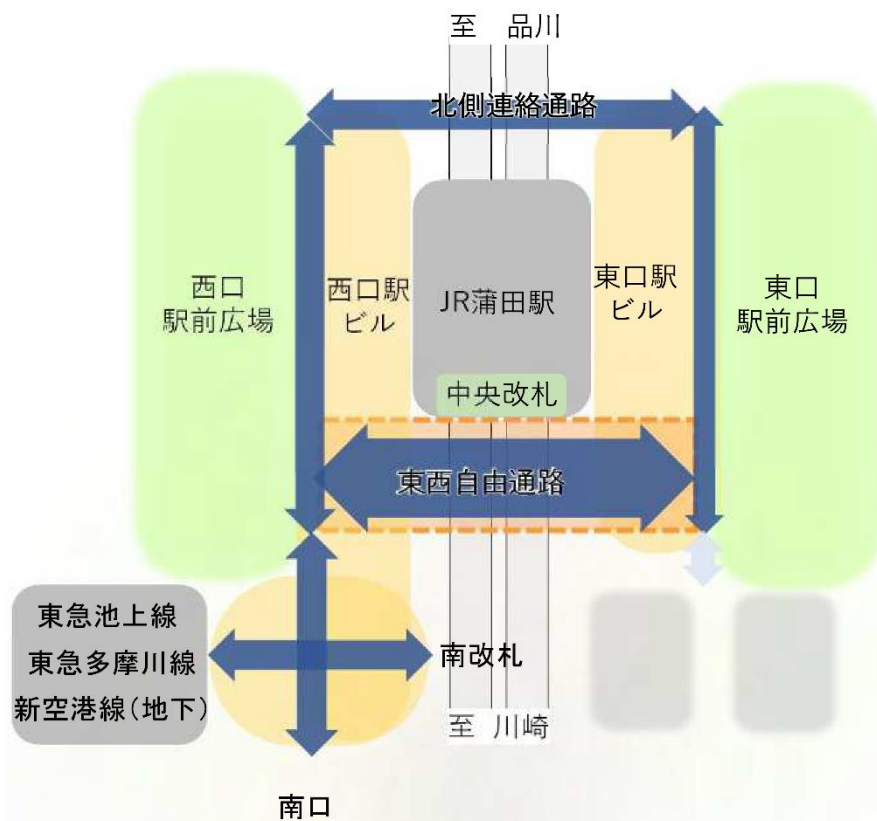


『※今後の各施設整備の検討状況などにより変更の可能性があります。また、各施設の位置や規模などは現時点でのイメージです。』

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

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

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

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

第4章 基本方針及び目標の設定

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

4-1 基本方針

本事業の整備により、蒲田駅と京急蒲田駅間の約800mのミッシングリンクを解消することで、区内の東西移動の利便性を向上し、あわせて東急多摩川線や東横線との乗り入れを実施することで、国際競争力強化の拠点である渋谷・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※1	約 36 分	約 23 分	約 13 分
多摩川駅－ 京急蒲田駅付近※2	約 26 分	約 13 分	約 13 分

※1 整備構想及び営業構想に記載の数値を引用した。

開業前は、中目黒駅から恵比寿駅及び品川駅を経由する経路を想定した。

※2 区による試算値である。

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

【参考：接続路線】

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

※3 整備構想及び営業構想に記載の数値を引用した。

開業前は、中目黒駅から恵比寿駅及び品川駅を経由する経路を想定した。

第5章 目標を達成するための取組

目標を達成するための取組として、本事業の整備を実施する。

なお、本事業は、地域公共交通利便増進事業としての実施を想定している。

5-1 整備の概要

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

本事業の整備概要は以下のとおりである。

表 5-1 整備概要

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

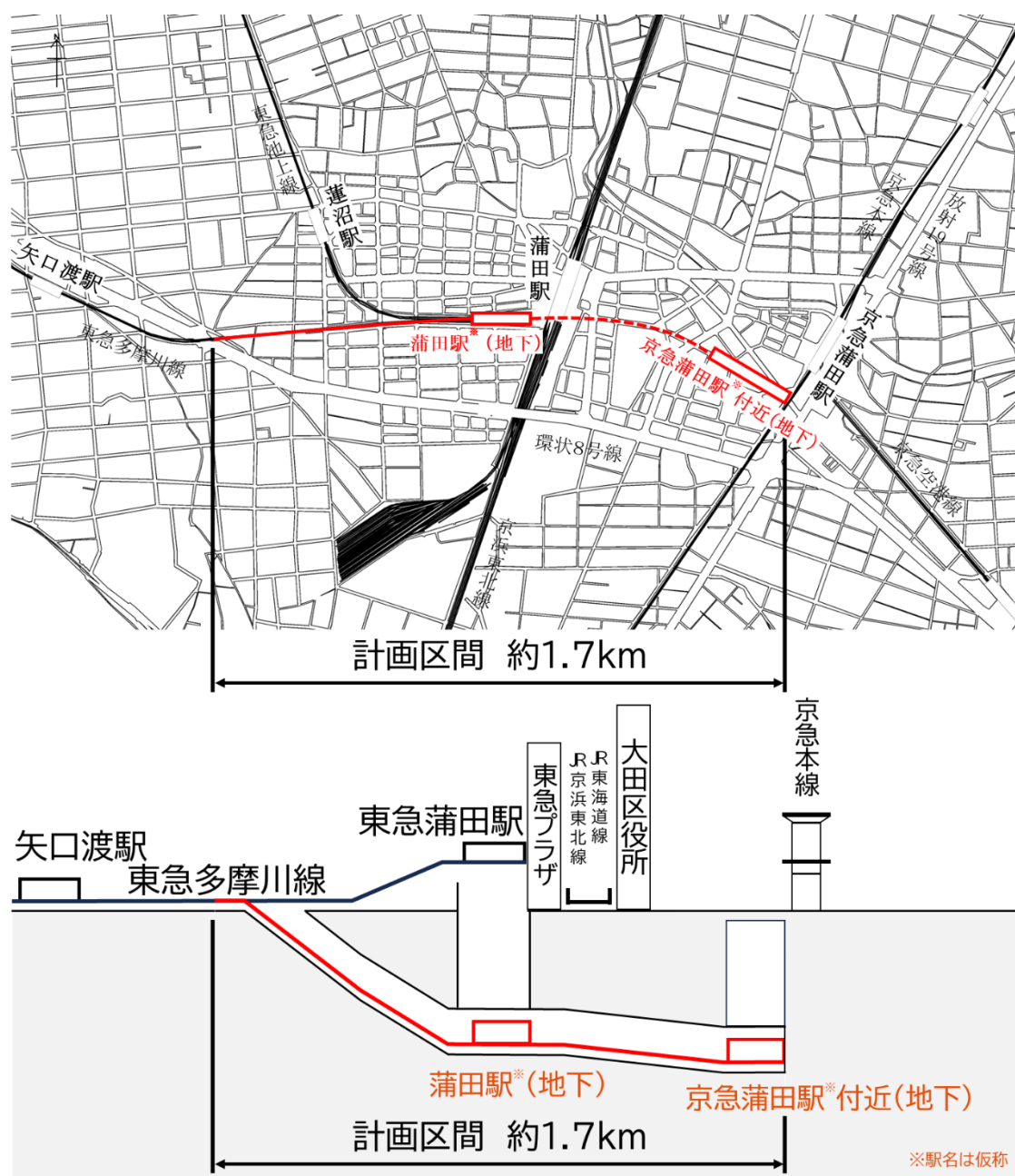
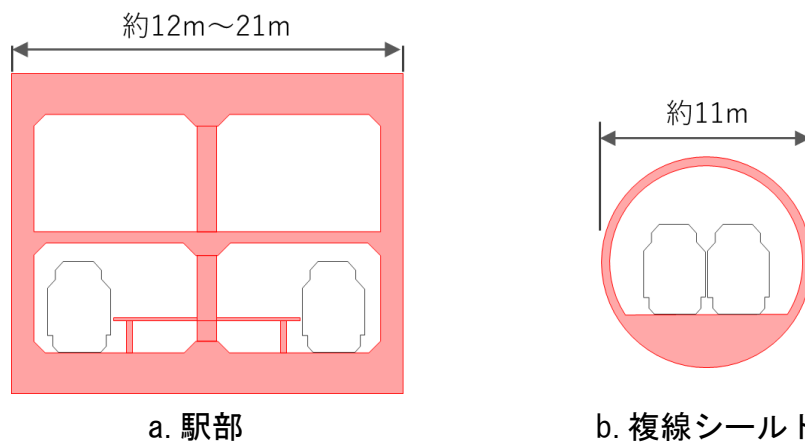


図 5 - 1 平面図・縦断図



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

※事業費及び借入金の調達先は現在の想定

5-3 整備による効果

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

また、都心方面並びに東急多摩川線エリアと京急蒲田駅付近を結ぶ新たなアクセスルートを確保することで、蒲田駅周辺の路線等の混雑緩和や、鉄道ルート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。