

○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な。 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な	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な。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な。 (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。
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。