

# 交通政策調査特別委員会 案件一覧

(令和7年1月21日開催分)

○所管事務報告 1件

部局	報告順	件名	資料番号	説明者（所管課長名等）
鉄道・都市づくり部	1	新空港線第一期整備事業の構想申請について	4	首藤 新空港線・沿線整備担当課長

## 新空港線第一期整備事業の構想申請について

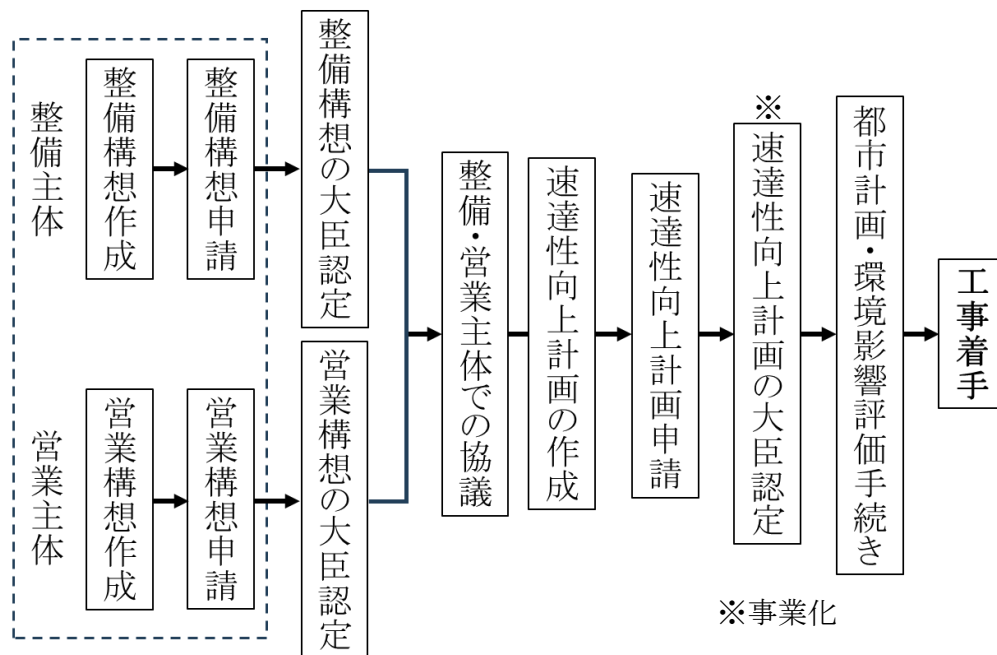
新空港線第一期整備事業について、「都市鉄道等利便増進法」に基づく事業化に向け、令和7年1月17日、整備主体及び営業主体から国土交通大臣に「整備構想」、「営業構想」が提出されました。

### 1 構想申請の概要

- (1) 路線：東急電鉄東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間から蒲田駅を通過し、  
京浜急行電鉄京急本線・空港線京急蒲田駅付近まで
- (2) 延長：線路延長 約 1.7 km  
連絡線延長 約 0.8 km
- (3) 概算総事業費：約 1,250 億円（税抜）
- (4) 事業予定期間：令和7年度下期～令和23年度末
- (5) 事業予定者：整備主体：羽田エアポートライン株式会社  
営業主体：東急電鉄株式会社

別紙、羽田エアポートライン株式会社及び東急電鉄株式会社のプレスリリース資料のとおり

### 2 今後の手続きの流れ



┌───┐ : 今回の手続き

2025年1月17日  
羽田エアポートライン株式会社

## 都市鉄道等利便増進法に基づく整備構想の認定の申請について

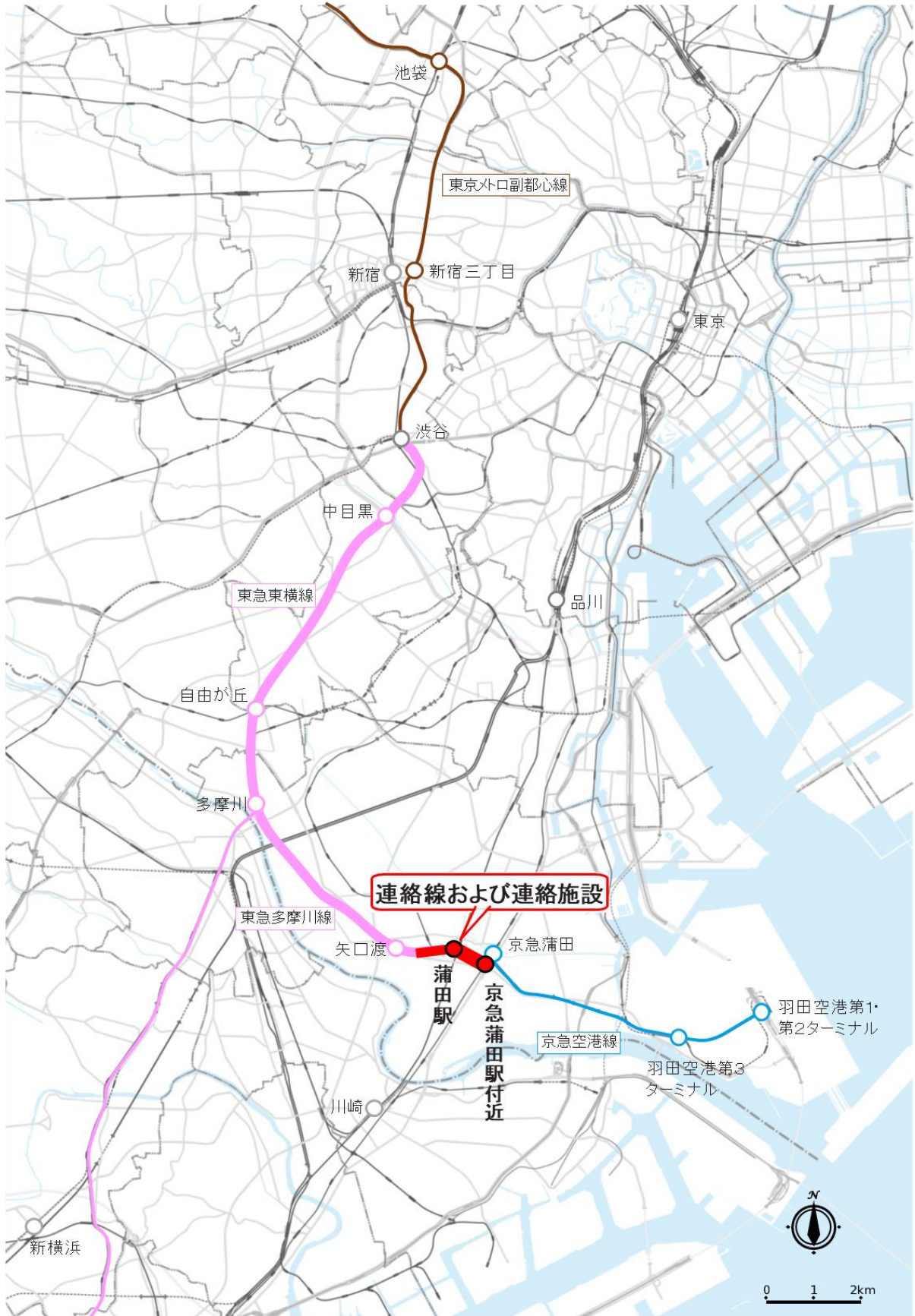
羽田エアポートライン株式会社は、都市鉄道等利便増進法に基づき、東急電鉄東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間から蒲田駅を經過し、京浜急行電鉄本線・空港線京急蒲田駅付近までの約1.7kmの連絡線および連絡施設の整備の実施に向けて、本日1月17日に国土交通省に整備構想の認定を申請しましたので、お知らせいたします。なお、申請の概要は下記のとおりです。

### 記

1. 実施区域  
東急電鉄東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間から京浜急行電鉄本線・空港線京急蒲田駅付近まで
2. 主な事業内容  
実施区域における連絡線および連絡施設の整備
  - ・鉄道の種類 普通鉄道
  - ・線路延長 約1.7km
  - ・施設の概要 単線・複線の別：複線
3. 整備に要する期間  
令和7年度下期～令和23年度末（予定）
4. 概算総事業費  
約1,250億円
5. 整備効果  
本整備は、交通政策審議会答申第198号に位置付けられ、東急多摩川線・池上線・JR京浜東北線蒲田駅と京急本線・空港線京急蒲田駅のミッシングリンクを解消する連絡線の整備と連絡線が東急多摩川線と乗り入れするための連絡施設の整備です。  
東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上本線、西武池袋線との広域鉄道ネットワークを通じて、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の向上に寄与するとともに、蒲田・京急蒲田地区等の更なる発展などに資するものです。

以上

路線概要図



**新空港線整備に向けて営業構想の認定を申請**

東急電鉄株式会社

当社は、本日、国土交通省に対し、都市鉄道等利便増進法に基づく営業構想の認定を申請しました。

この営業構想は、東急多摩川線を矢口渡駅付近から蒲田駅まで地下化するとともに、蒲田駅と京浜急行電鉄本線・空港線京急蒲田駅付近までの区間に新設される連絡線（新空港線）を活用し、東急多摩川線と新空港線の直通運転を実施しようとするものです。なお、一部列車については多摩川駅から東横線に乗り入れを想定しています。

この連絡線（新空港線）は、交通政策審議会第198号答申（2016年4月）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。

認定を申請した営業構想の概要は下記のとおりです。

**記****1. 実施区域**

東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間から京浜急行電鉄本線・空港線京急蒲田駅付近まで

**2. 事業内容**

鉄道の種類：普通鉄道

営業キロ：約0.8km（連絡線区間）

運行区間：渋谷方面～多摩川駅～蒲田駅～京急蒲田駅付近

**3. 整備効果の例**

中目黒駅 ～ 京急蒲田駅付近 約36分 ⇒ 約23分（約13分短縮）

自由が丘駅 ～ 京急蒲田駅付近 約37分 ⇒ 約15分（約22分短縮）

以上

**【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。

路線概要図

