

川越

所沢

和光市

池袋

新宿

渋谷

蒲田エリア

大田区

羽田空港
エリア

新空港線について

～未来の大田区のまちづくりに向けて～



1 新空港線の概要

【経緯】

新空港線は、昭和57年（1982年）の大田区基本構想に位置づけて以来、本年（2022年）でちょうど40年を迎える。今般、区の悲願である新空港線整備に向けた大きな第一歩を踏み出す。

【新空港線の効果】

羽田空港と渋谷、新宿、池袋などの拠点をつなぎ、国際都市東京の鉄道ネットワークを強化する。

鉄道ネットワークの強化



【新空港線の計画】

東急多摩川線矢口渡駅付近から多摩川線を地下化し、JR・東急蒲田駅（地下）、京急蒲田駅（地下）を通り、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる計画である。



約800mの分断(徒歩約10分)の解消

新空港線の評価 —答申第198号より抜粋—

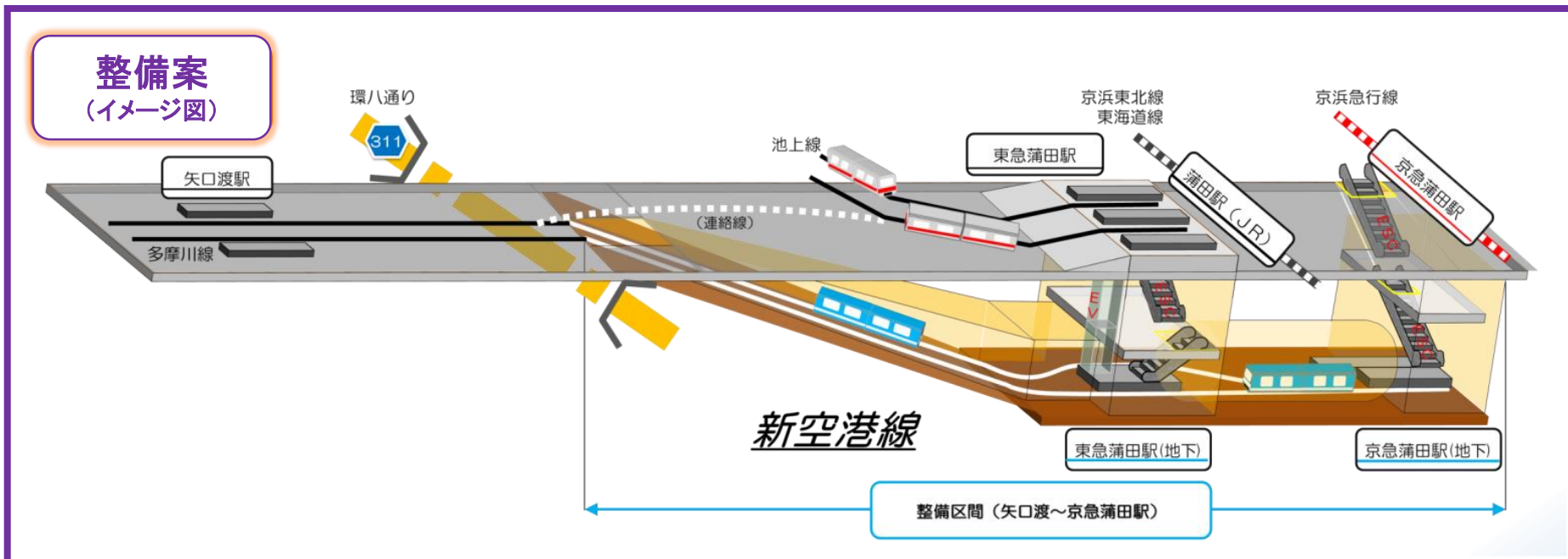
- ① 「矢口渡から京急蒲田間の事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等についての合意形成を進めるべき」 ⇒ 一期整備
- ② 「大鳥居までの整備については、軌間が異なる路線間の接続方法等の課題があり、さらなる検討が行われることを期待。」 ⇒ 二期整備

3 答申を受けて

○第一期整備

今回の整備は、答申の内容に沿い、区内の東西交通の分断を解消するために、まずは東急多摩川線を複線で京急蒲田駅まで延伸する。

◆第一段階



※大田区独自の案であり、関係者合意が取れたものではありません。

○京急蒲田地下から先について（第二期整備について）

鉄道事業者間の軌道幅が異なることから、フリーゲージトレインの開発動向を注視しながら、三線軌条等あらゆる方法で引き続き整備に向け検討していく。

4 新空港線（矢口渡～京急蒲田）整備事業における都区合意内容

新空港線（矢口渡～京急蒲田）整備事業（以下「本事業」という。）について、東京都と大田区は、以下のとおり合意した。

1. 大田区は、整備主体となる第三セクターに出資、都市鉄道利便増進事業の採択に向けた調整など、本事業を推進する主体となる。
2. 東京都と大田区は、都市鉄道利便増進事業の地方負担分について補助を行う。その負担割合は、東京都が3割、大田区が7割とする。
3. 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。
4. 本事業の都市計画決定及び都市計画事業認可の後、大田区が本事業を特別区都市計画交付金制度の対象事業とすることができるよう、東京都と大田区は調整を行う。
5. 空港アクセス利便性の向上に資する京急蒲田から大鳥居までの整備について、東京都と大田区は、引き続き実現に向けた関係者による協議・調整を行う。
6. 上記合意事項の実現に向けて、東京都と大田区は、責任を持って必要な対応を行う。

※①合意文書は区ホームページ及び配布資料をご確認ください。

※②「協議の場」に関する資料についても区ホームページ及び配布資料をご確認ください。

川越・和光・所沢
渋谷・新宿・池袋
等の各都市へ

新空港線がつなぐ未来の大田区

新空港線を契機として輝くまちづくりを進めます

下丸子エリア



令和島

臨海部エリア



大森エリア

新空港線

蒲田エリア



羽田空港エリア

