

都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線
及び都市高速鉄道新空港線
都市計画素案説明会

東 京 都
羽田エアポートライン株式会社
東 急 電 鉄 株 式 会 社

ただいまから、都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線及び都市高速鉄道新空港線の都市計画素案についてご説明いたします。

説 明 の 概 要

東急電鉄東急多摩川線及び新空港線の計画について

- ① 計画の策定経緯
- ② 整備効果
- ③ 計画の概要
- ④ 都市計画の区域について

今後の手続き

- ⑤ 工事着手までの流れ

本日の説明内容ですが、東京都市計画、都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線及び都市高速鉄道新空港線の計画についてご説明したのち、今後の手続きについてご説明いたします。

なお、本日の説明会では、両方の路線を総称して、「新空港線事業」と統一してご説明させていただきます。

新空港線事業の概要



まず初めに、新空港線事業の概要についてご説明いたします。

新空港線事業は、東急多摩川線の矢口渡駅と蒲田駅の間から、蒲田駅を經由し、京浜急行電鉄本線・空港線の京急蒲田駅付近までを結ぶ路線です。

羽田エアポートライン株式会社が整備主体として施設を整備・保有し、東急電鉄株式会社が営業主体として施設を借り受け、電車の運行を行います。

計画の策定経緯及び位置付け

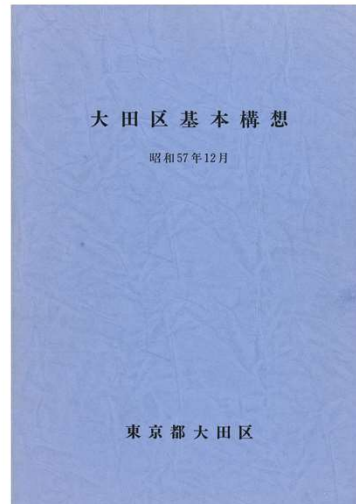
3

次に、新空港線事業の計画の策定経緯及び位置付けについて、ご説明いたします。

計画の策定経緯及び位置付け①

大田区基本構想（昭和57年12月）

- ・区内の東西方向を連絡する東西連絡線（現在の新空港線）の整備促進を位置づけ



出典：大田区基本構想

新空港線事業は、昭和57年12月の大田区基本構想において、住みよいまちの基盤づくりに資する交通体系として、区内の東西方向を連絡する鉄道網「東西連絡線」現在の新空港線の、整備を促進することが位置付けられ、本格的な検討がスタートいたしました。

計画の策定経緯及び位置付け②

国土交通省 交通政策審議会 答申第198号（平成28年4月）

「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」

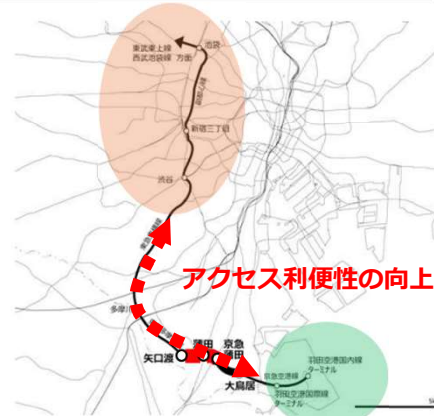
- ・矢口渡から京急蒲田までは、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき

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20日

交通政策審議会



出典：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について

5

その後、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会が、平成28年4月に取りまとめた、答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」、において、国際競争力の拠点である新宿、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資する路線であり、「矢口渡から京急蒲田までは、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」と位置付けられました。

計画の策定経緯及び位置付け③

都区の合意と羽田エアポートライン株式会社の設立（令和４年）

- ・都区協議の場で費用負担割合が決定（令和４年６月）
- ・大田区および東急電鉄株式会社の出資で羽田エアポートライン株式会社が設立（令和４年１０月）



都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画の認定（令和７年）

- ・羽田エアポートライン株式会社と東急電鉄株式会社の連名で申請した速達性向上計画を関東運輸局長が認定（令和７年１０月）
- ・同認定により、鉄道事業について国土交通大臣のみなし許可

こうした答申を踏まえ、地方の費用負担等について、令和４年６月に東京都と大田区の間で合意がなされ、令和４年１０月に大田区と東急電鉄株式会社の出資により、整備主体となる羽田エアポートライン株式会社が設立されました。

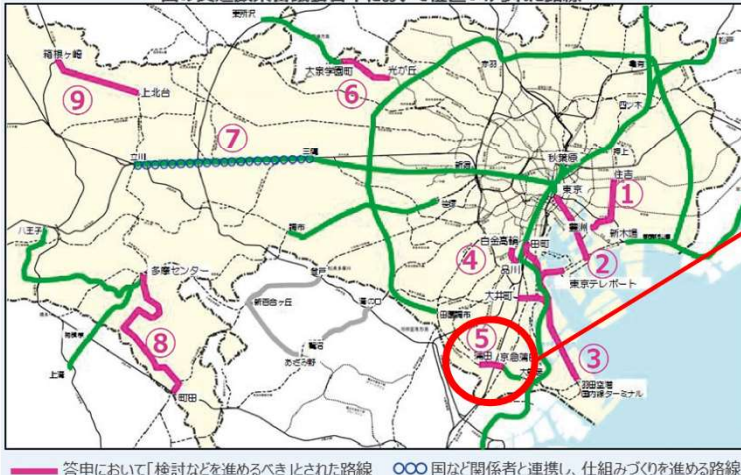
さらに、都市鉄道等利便増進法に基づき、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と、営業主体である東急電鉄株式会社の連名で、令和７年８月１日に速達性向上計画を国土交通省関東運輸局に申請し、同年１０月３日に認定を受けました。

速達性向上計画の認定により、鉄道事業のみなし許可も合わせて取得しております。

計画の策定経緯及び位置付け④

2050東京戦略～東京もっとよくなる～（令和7年3月）
都市活動や都民生活を支える公共交通ネットワークの充実強化

「国の交通政策審議会答申において位置づけられた路線」



- ① 東京8号線(有楽町線)の延伸
- ② 都心部・臨海地域地下鉄
- ③ 羽田空港アクセス線
- ④ 都心部・品川地下鉄(南北線の延伸)
- ⑤ 新空港線（蒲蒲線）**
- ⑥ 東京12号線(大江戸線)の延伸
- ⑦ 中央線の複々線化
- ⑧ 多摩都市モノレールの延伸(町田方面)
- ⑨ 多摩都市モノレールの延伸(箱根ヶ崎方面)

出典：2050東京戦略～東京もっとよくなる～ 7

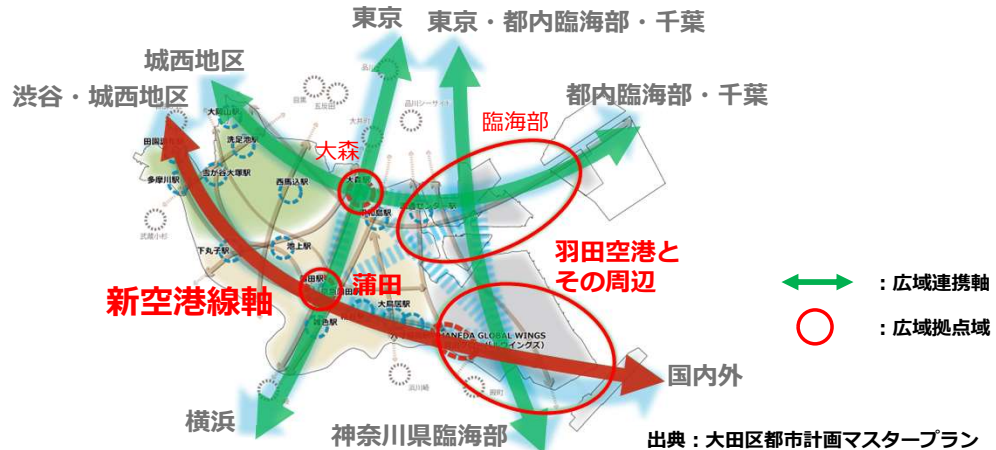
また、東京都は令和7年3月に策定した「2050東京戦略 ～東京もっとよくなる～」において、今後、人口減少局面にあっても、都市間競争を勝ち抜き、首都東京の都市活動や都民生活を支えていくため、インフラの充実強化を目標としております。

その中で、鉄道については、国の答申で位置付けられた路線を中心に、世界に類を見ない高密度で正確・安全な鉄道ネットワークの更なる充実強化を図っていくこととしており、新空港線はその1つとして位置付けられております。

計画の策定経緯及び位置付け⑤

大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月）

将来の都市構造として「拠点」と「都市軸」を都市空間の骨格と位置付け



「拠点交流網」として、広域拠点域間の回遊性を向上させ、産業や人々の交流など有機的な連携を図ることで周辺への波及効果などを生み出す

さらに、大田区が令和4年3月に2040年代を目標年次として改定した「大田区都市計画マスタープラン」において、将来の都市構造として「拠点」と「都市軸」を都市空間の骨格と位置付けています。

このうち「都市軸」については、都市間の連携や交流の促進及び強化に資する広域交通ネットワークとして、幹線道路及び鉄道を骨格とした「4つの広域連携軸」が設定されています。

「新空港線軸」についても、大田区の広域拠点域である「蒲田」や「羽田空港とその周辺」の発展に資する「拠点交流網」として、広域拠点域間の回遊性を向上させ、産業や人々の交流など有機的な連携を図ることで周辺への波及効果などを生み出す役割を担うため、更なる利便性の強化・向上をめざす」としています。

整備効果

9

次に、この計画を推進することによる主な整備効果について、ご説明いたします。

整備効果

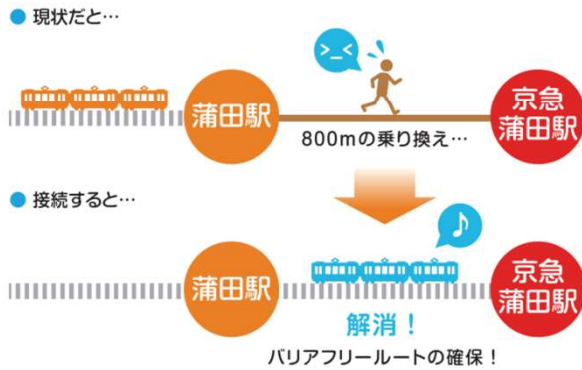
- ① 蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンク解消
- ② 広域鉄道ネットワークの形成による利便性向上と東京圏の国際競争力向上
- ③ 輸送障害時等における代替経路の確保
- ④ 蒲田駅周辺をはじめとする鉄道沿線のまちづくりの推進

10

整備効果としては四点あり、
一点目は、蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクの解消
二点目は、広域鉄道ネットワークの形成による利便性向上と東京圏の国際競争力向上
三点目は、輸送障害時等における代替経路の確保
四点目は、蒲田駅周辺をはじめとする鉄道沿線のまちづくりの推進になります。
これらの詳細につきましては、次のスライドよりご説明いたします。

整備効果

① 蒲田駅と京急蒲田駅間の ミッシングリンク解消



まず、一点目です。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、現在、両駅間を徒歩による移動から、鉄道に転換し、バリアフリーでシームレスな移動が実現いたします。

また、ミッシングリンクの解消に伴い、区内の東西方向の移動の、利便性が向上いたします。

整備効果

②広域鉄道ネットワークの形成による利便性向上と東京圏の国際競争力向上



続いて、二点目ですが、東急東横線などの既存路線との相互直通運転が実現することで、広域鉄道ネットワークを形成し、利便性向上に寄与するとともに、日本全体を牽引する東京圏の国際競争力の向上へつながります。

東急東横線が蒲田駅や京急蒲田駅付近まで乗り入れることとなるため、新宿や渋谷等から蒲田エリアへのアクセスが飛躍的に向上することや、蒲田エリアをはじめとする東急多摩川線沿線から、東横線直通電車を利用することで、渋谷方面へ乗換なしで辿りつくことができるようになります。

また、国際競争力強化の拠点である「渋谷・新宿・池袋エリア」と、今後ますます国際空港として旅客数の増加が期待される「羽田エリア」を結ぶことで、日本の国際競争力の向上につながります。

整備効果

③ 輸送障害時等における 代替経路の確保



13

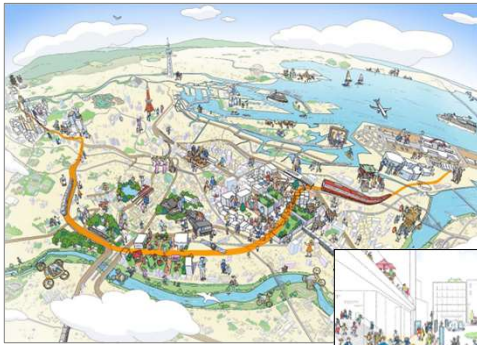
続いて、三点目ですが、羽田エリアからの代替経路が確保されます。

具体的には、輸送障害時等により一部の区間が通れなくなってしまった場合でも、複数のルートが存在することにより、移動経路が確保されます。

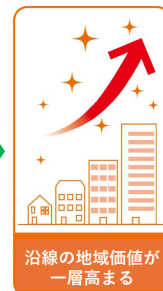
新空港線事業により、例えば、京急線や東京モノレールに、運転休止や遅延などのトラブルが発生した場合でも、これを代替する移動ルートとしての利用が期待されます。

整備効果

④ 蒲田駅周辺をはじめとする 鉄道沿線のまちづくりの推進



出典：大田区鉄道沿線まちづくり構想
蒲田駅周辺地区グランドデザイン



続いて四点目ですが、蒲田駅周辺をはじめとする鉄道沿線のまちづくりの推進です。

新空港線の整備は、老朽化しつつある駅周辺の市街地の更新や、区内各地域の特色を活かした持続的なまちづくりを進めるきっかけとなる事業です。

新空港線の整備により、鉄道沿線地域に新たな利用者呼び込み、沿線地域の価値が向上します。

それに伴い、これまで以上に魅力あふれ、誰もが暮らしやすい先進的でにぎわいのあるまちづくりの推進が期待されます。

計画の概要

15

続いて、計画の概要について、ご説明いたします。

平面図



16

はじめに、今回の計画区間のルート等についてご説明いたします。

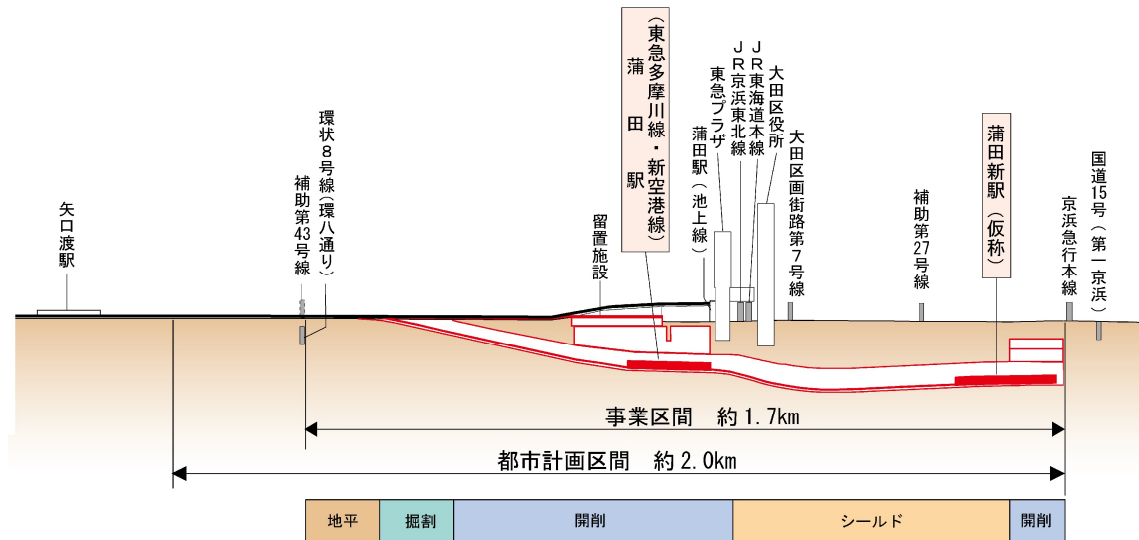
これからご説明いたします平面図は、画面の上側が北側となります。

新空港線事業は、先ほどもご説明いたしましたが、矢口渡駅付近から、東急多摩川線を地下化し、京急蒲田駅付近に至る路線で、地下駅として蒲田駅と蒲田新駅を整備する計画です。なお、駅名は仮称であり、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と営業主体である東急電鉄株式会社において、開業までに決定することとなります。

計画区間は、起点となる矢口渡駅付近から、京急蒲田駅付近の間で、約2.0kmを、新たに都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線及び都市高速鉄道新空港線として定めてまいります。

このうち、実際に工事を行う事業区間としては、東急多摩川線と環状8号線が交差する付近を起点として約1.7kmとなります。

縦断面図



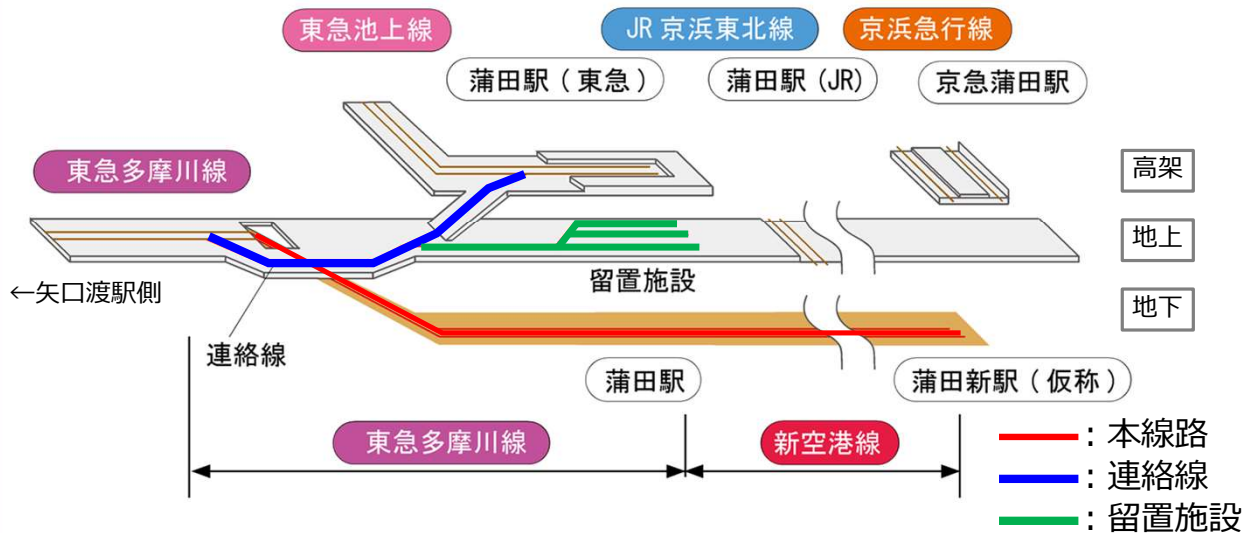
17

次に縦断面図についてご説明いたします。

縦断面図は、線路に沿って切った断面で、左側が矢口渡駅側、右側が蒲田新駅側となります。蒲田駅と蒲田新駅の2つの地下駅を整備する計画です。

この内、矢口渡駅から蒲田駅までの区間や、蒲田新駅の一部は、開削工法を用いて箱型のトンネルを整備し、蒲田駅と蒲田新駅の間は、シールド工法を用いて円形のトンネルを整備する計画です。

その他の都市鉄道施設



18

続いて、その他の都市鉄道施設について、ご説明いたします。

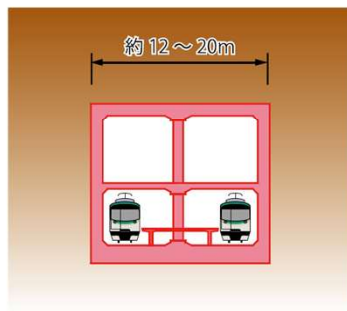
こちらは、左側が矢口渡駅側、右側が蒲田新駅側、図面中央付近が蒲田駅となります。

地下化する本線路の他に、東急多摩川線と池上線は、同じ車両を使っており、矢口渡駅から蒲田駅までの間の地上部において、両路線を行き来する連絡線を整備する計画です。

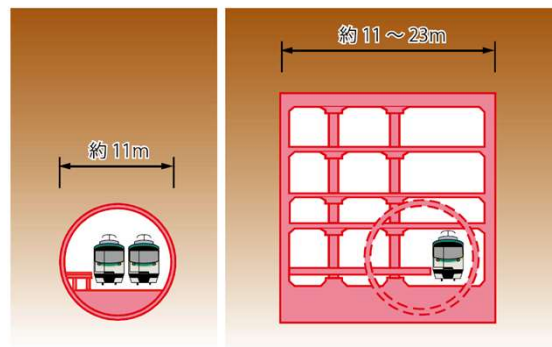
また、新空港線事業に合わせ、車両を新たに増やす必要があることから、蒲田駅付近の地上部に、夜間帯などに車両を置いておくことのできる留置施設を整備する計画です。

横断面図（駅部）

蒲田駅



蒲田新駅



続いて、蒲田駅及び蒲田新駅の標準的な横断面図についてご説明いたします。

蒲田駅は、ホームを1面、その両側に線路を配置する計画です。

開削工法を採用するため、四角い箱型のトンネルとなり、幅は約12mから20mとなる計画です。

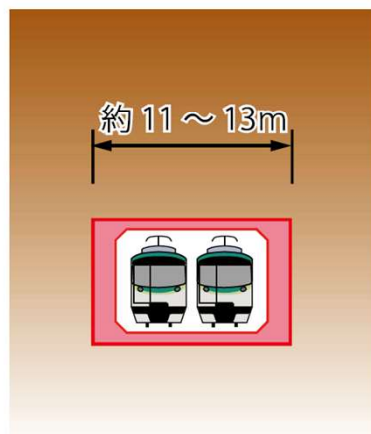
蒲田新駅は、周辺住民の皆さまへの影響を最小限とするため、既存の道路用地内に収まるように、3両編成の車両のみ停車するホームと、8両編成と3両編成の両方の車両が停車可能なホームを、縦列に配置する必要があります。そのため、1面2線の切り欠き型のホームとする計画です。

シールド工法の部分は円形のトンネルとなり、幅は約11m。開削工法の部分は、四角い箱型のトンネルとなり、約11mから23mとなる計画です。

横断面図（駅間）

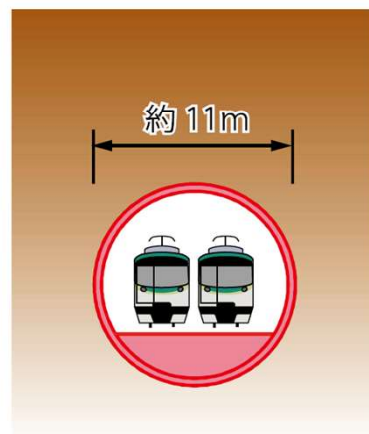
開削区間

東急多摩川線区間



シールド区間

蒲田駅～蒲田新駅間



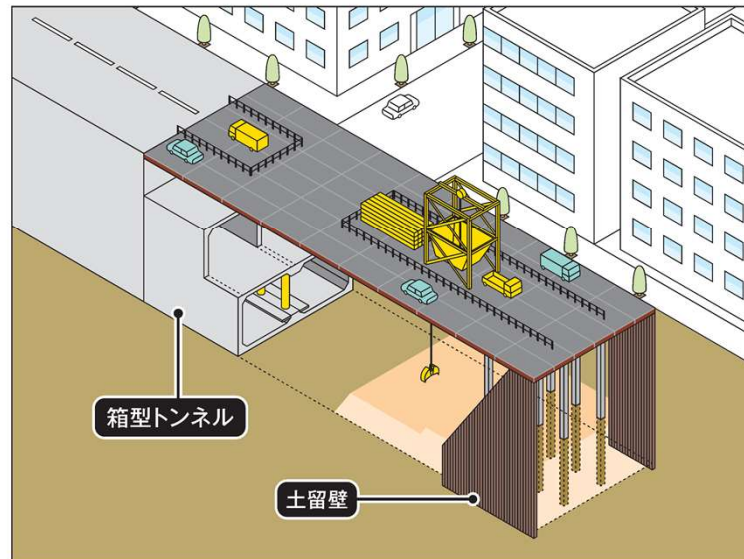
次に、駅部以外の駅間の横断面図についてご説明いたします。

東急多摩川線区間は開削工法を採用するため、四角い箱型のトンネルとなり、幅は約11mから13mとなる計画です。

蒲田駅から蒲田新駅間は、シールド工法を採用するため、円形のトンネルとなり、幅は約11mとなる計画です。

開 削 工 法

開削工法による工事の一事例



21

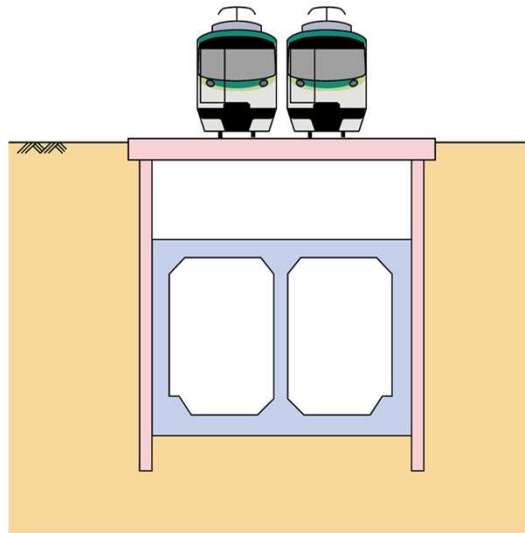
ここで、各建設工法のイメージについてご説明いたします。

まず、多摩川線を地下化する部分や蒲田駅など、箱型トンネルを建設する際に用いられる開削工法についてです。

道路を一時的に通行止めや切り回しなどをしながら、掘削時に周りの土を抑える壁を設置し、鉄板で上から蓋をします。

その後、蓋をした道路の下を、上から下に向かって掘っていき、地下に、箱型のトンネルを構築する工法です。

開削工法（東急多摩川線区間）



22

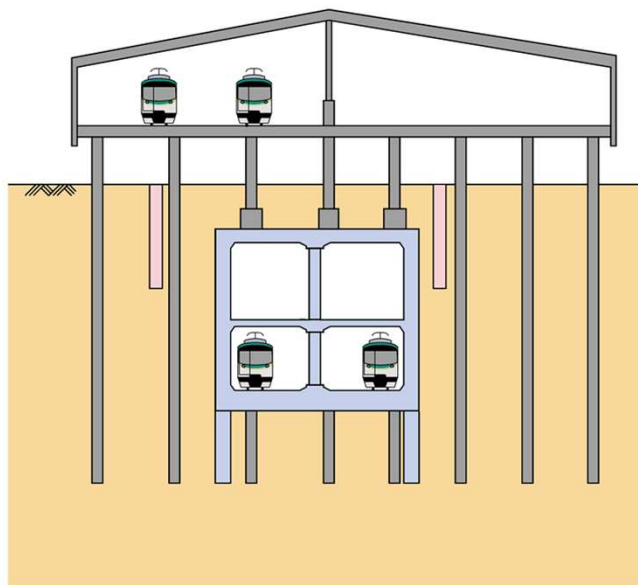
開削工法のうち、東急多摩川線の地下化区間についてご説明いたします。まずは、掘削時に周りの土を抑える壁を地中に設置し、次に地上の線路を仮受いたします。

その後、現在の東急多摩川線の線路がある高さから掘削を進め、壁が倒れてしまわないように突っ張り棒のようなものを設置していきます。

掘削が完了したのち、地下の空間に箱型のトンネルを構築します。

トンネル構築後、地上にある東急多摩川線を地下に切り替えます。

開削工法（駅部）



23

続いて、蒲田駅部についてご説明いたします。

現在の駅の下での作業となり、作業空間を確保するため、まず地盤面を掘り下げます。

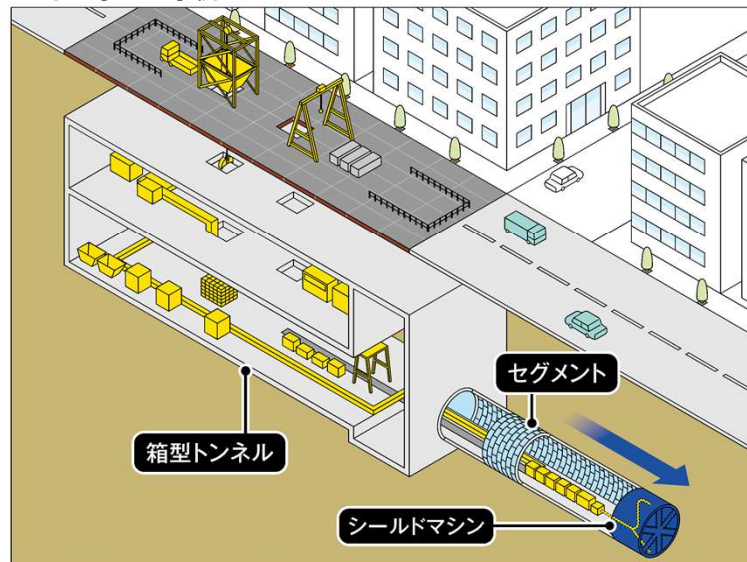
次に箱型のトンネルの壁を先行して構築します。

その後、箱型のトンネルの上部を構築し現在の駅の受け替えを行い、順次掘り下げながら、箱型のトンネルを上から構築します。

トンネル構築後、地上にある東急多摩川線を地下に切り替えます。

シールド工法

シールド工法による工事の一事例



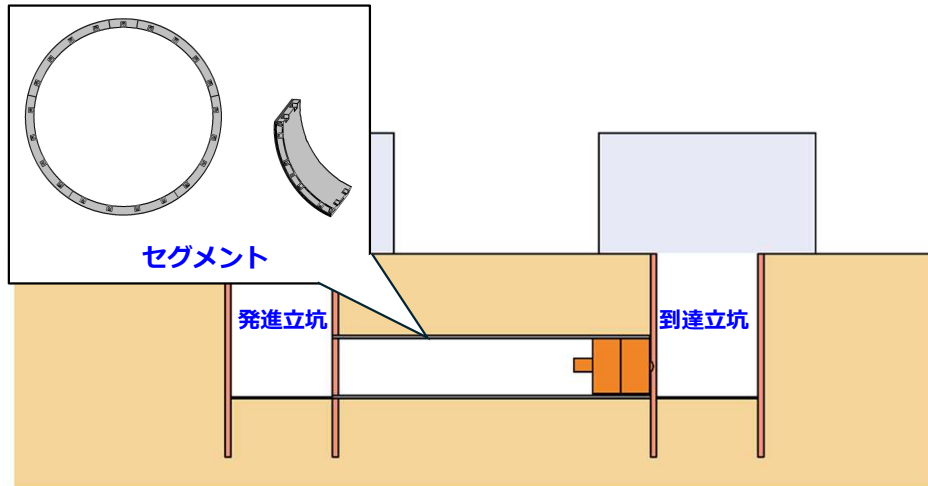
24

続いて、シールド工法についてご説明いたします。この工法は、開削工法で構築した箱型のトンネルから、シールドマシンという円形の機械を用いて地下を横方向に掘り進む工法です。シールドマシンの前側で土を掘り、マシンの後ろ側で、セグメントと呼ばれるトンネルの壁を円形に組み立てていきます。

これらの作業を繰り返しながら、トンネルを構築していきます。

シールド工法

シールド工法による工事の施工ステップ



25

シールド工法の詳細な施工ステップについてご説明いたします。
まずシールドマシンが発進し・到達するための立坑をそれぞれ整備し、発進立坑にシールドマシンを配置、到達立坑に向けて掘り進める工法となります。

都市計画の区域について

26

次に、新たに都市高速鉄道の都市計画を定めることとなる区域について、ご説明いたします。

都 市 計 画 概 要

名 称

- ①東京都市計画 都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線
- ②東京都市計画 都市高速鉄道新空港線

区 間

- ①大田区多摩川一丁目～大田区西蒲田七丁目
- ②大田区西蒲田七丁目～大田区蒲田四丁目

延 長

- ①約 1, 2 1 0 m
- ②約 7 6 0 m

構造形式

- ①地表式、地下式
- ②地下式

今回、新たに2つの路線を東京都市計画、都市高速鉄道として定めてまいりますが、名称は、東京都市計画、都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線と東京都市計画、都市高速鉄道新空港線となります。

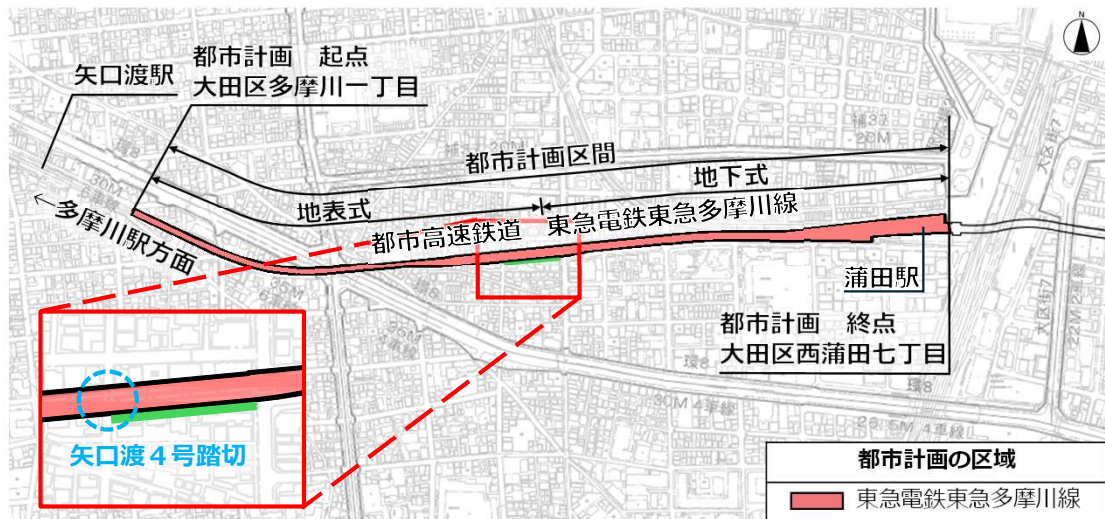
区間については、東急電鉄東急多摩川線が、大田区多摩川一丁目～大田区西蒲田七丁目。新空港線が、大田区西蒲田七丁目から大田区蒲田四丁目となります。

延長は、東急電鉄東急多摩川線区間が約1,210m、新空港線区間が約760mとなります。

構造形式は、東急電鉄東急多摩川線区間が地表式及び地下式となり、新空港線区間は地下式となります。

都市計画の区域

①東急電鉄東急多摩川線



28

まず、東急電鉄東急多摩川線の区域を示します。

赤色の範囲は、新たに都市高速鉄道の都市計画として定める区域を示しております。

現在の東急多摩川線の直下に配置することを基本としておりますが、一部、東急線の用地の外側になる箇所もあります。

蒲田駅は現在の蒲田駅の直下に整備します。

なお、緑色で着色した範囲は、都市計画は定めませんが、道路を一部付け替える範囲となっております。これは、東急多摩川線を地下化することにより、現在、一方通行となっている矢口渡4号踏切が廃止されるため、その迂回路として、新たに道路を整備するものです。

また、迂回路以外の対策も、地域の皆さまのご意見も伺いながら、今後検討してまいります。

都市計画の区域

②新空港線



次に、新空港線の区域を示します。

既存の道路の下を最大限活用することを基本としており、主に大田区道主要第89号線の下を通るルートとしています。起点は東急多摩川線の蒲田駅付近となり、そこから東側へ進み、京急蒲田駅付近が終点となります。

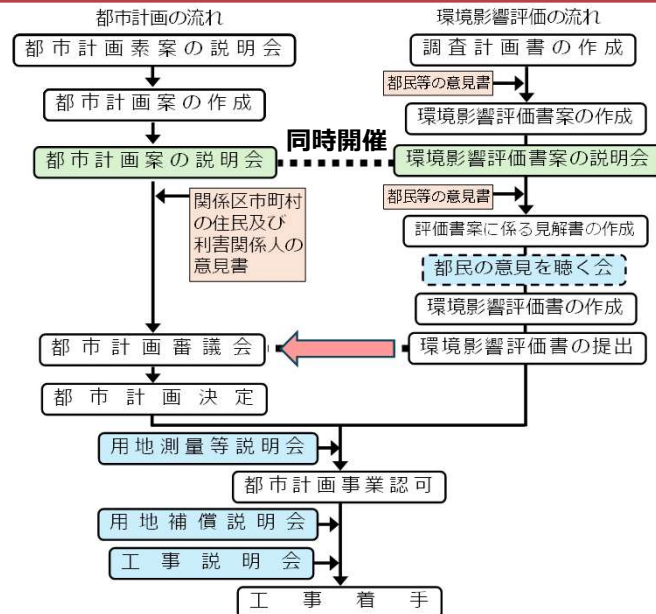
なお、新しく設ける蒲田新駅につきましては、京急蒲田駅付近の交差点周辺に整備します。

今後の手続きの流れ

30

最後に、これまでご説明した新空港線事業の計画が、工事着手に至るまでの今後の手続きの流れについて、ご説明いたします。

今後の手続きの流れ（全体）

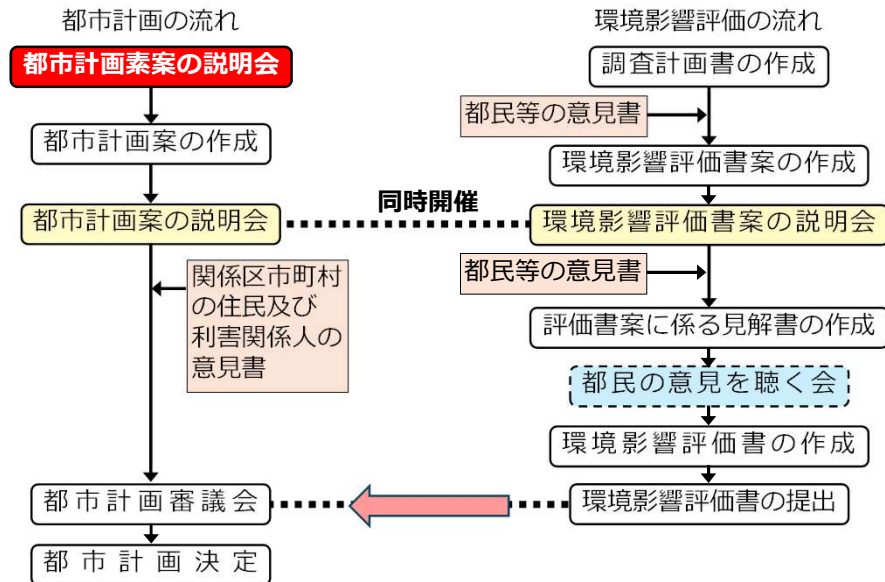


工事着手に向けては、今回の計画を都市計画決定することが必要となります。

都市計画決定に至るまでには、大きく2つの流れがあります。

ひとつは、画面左側の都市計画の流れ、もうひとつは、画面右側の環境影響評価の流れになります。この2つの流れのあと、工事着手までの流れがあります。

今後の手続きの流れ（１）



32

まず、都市計画の手続きについて、ご説明いたします。

本日の説明会は赤色で示した、都市計画案の説明会にあたります。

この説明会で皆様からいただいたご意見を参考にして、今後、都市計画案を作成いたします。都市計画案の作成後は、公告・縦覧を行い、都庁や区役所及び一部の出張所で皆様に公開するとともに、都市計画案の説明会を開催いたします。

その際、ご意見のある方は、都市計画案に対する意見書を提出することができます。

その後、都市計画審議会において、この都市計画案について審議を行い、その議決を経て都市計画決定を行います。

次に、環境影響評価の手続きについて、ご説明いたします。

はじめに、新空港線事業が周辺に与える影響を調査・予測・評価する手法を取りまとめた、環境影響評価調査計画書を作成し、東京都知事に提出いたします。

提出後、公示・縦覧が行われ、都庁や区役所及び一部の出張所で皆様に公開いたします。

その際、ご意見がある方は、調査計画書に対する意見書を提出することができます。

次に、調査計画書に沿って、事業予定区間周辺の環境現況調査を行い、その結果等を踏まえて、事業実施による環境への影響を予測・評価した環境影響評価書案を作成いたします。

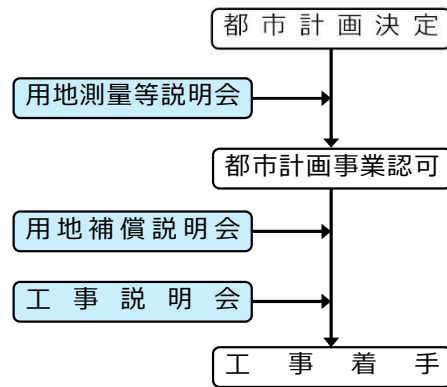
その後、公示・縦覧が行われ、都庁や区役所及び一部の出張所で皆様に公開するとともに、評価書案の説明会を開催いたします。

なお、評価書案の説明会は先ほどご説明した都市計画案の説明会と同時に開催いたします。評価書案に対し、ご意見のある方は、調査計画書と同様に、「意見書」を提出することができます。

そのご意見について、評価書案に係る見解書を作成し、都民の意見を聴く会を経て、環境影響評価書を作成し、東京都知事に提出いたします。

提出した評価書は、都市計画審議会において、先ほどの都市計画案を審議する際の参考資料とされます。

今後の手続きの流れ（２）



以上の手続きが完了したのち、整備主体である羽田エアポートライン株式会社为中心となり、用地測量等説明会や都市計画事業認可、用地補償説明会、工事説明会を経て、工事に着手する予定です。

お問い合わせ先

●都市計画について

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課
TEL 03-5388-3321

●事業計画について

羽田エアポートライン株式会社 建設部
TEL 03-6404-8857
東急電鉄株式会社 鉄道事業本部 工務部 土木課
TEL 03-5459-5244

東京都及び羽田エアポートライン株式会社と東急電鉄株式会社は、今回ご説明した新空港線事業の早期実現に向け鋭意取り組んでまいりますので、皆様方のご理解とご協力をお願い申し上げます。

また、お問い合わせ先は本日配布した資料に同封しているパンフレットの裏表紙に記載されておりますので、ご質問等がありましたら、ご連絡ください。

以上で、新空港線事業に関する都市計画素案の説明を終了いたします。ご清聴ありがとうございました。