

新空港線及び沿線まちづくり等の促進に関する協議の場における検討結果（第1～5回）

1. 協議の目的

新空港線は、矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、他路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する効果があります。この整備にあたってはまちづくりと一体となって進め、乗換利便性や空港へのアクセスを向上させ、路線の効果を最大限に引き出すことが必要です。こうした観点も踏まえ、新空港線をより良い事業プランとし、その結果をベースに都区負担などに関する協議を進めてきました。

2. 検討結果

○乗換利便性の向上について

（1）JR 蒲田駅と東急蒲田駅の乗換動線

JR 蒲田駅と東急蒲田駅（地下の新空港線ホーム）の乗換利便性について、現在の跨線橋の有無及びJR 南改札機能の有無によって以下の3案で比較した結果、乗換動線の円滑化などの観点から、**案2**としました。

	案 1	案 2	案 3
乗換時間	約5分10秒	約5分20秒	約5分30秒
乗換動線の円滑化等	乗降客が中央改札と南改札とに分散	- 乗降客が中央改札と南改札とに分散 南改札ラッチ内のスペースが拡大 新たなバリアフリールート[※]の確保が可能となるスペースを創出	乗降客が中央改札に集中し、さらなる渋滞の発生

（２）京急蒲田駅の駅位置

更に、京急蒲田駅に接続する新空港線の駅位置について、乗換時間、事業費、まちづくりの観点などを下表のように比較した結果、**区道直下案**としました。

	区道直下案	西口接続案 1 (京急蒲田駅により近接した位置)	西口接続案 2 (区道直下案と西口接続案 1 との中間位置)
乗換時間	約 6 分 20 秒	約 5 分 40 秒	約 6 分 10 秒
事業費の増減	±0	+ 約 200 億円	+ 約 150 億円
まちづくりの観点	● 道路下になるため既成市街地への影響が最小限	● 既成市街地への影響大 ● 将来の土地利用に制限	● 既成市街地への影響大 ● 将来の土地利用に制限
二期工事への影響	● 公的施設用地を活用するため民有地への影響が最小限	同上	同上

※表中の事業費は平成 28 年度に大田区が公表した金額（約 1,260 億円）をベースに比較検討した。

○沿線や駅周辺まちづくりの促進について

- 蒲田駅周辺地区基盤整備研究会での検討結果を加味し、鉄道整備とあわせて**蒲田駅周辺等沿線のまちづくりを促進していく**ことを確認し、竣工時期が公表されている再開発事業を需要予測に盛り込むこととしました。

○需要予測及び収支採算性等の精査について

- 新空港線の工事の施工難易度や特殊性を加味し、事業費の適切性について検証を行いました。また、最新のデフレーター（物価上昇分を除去して実質値を得るために用いる物価指数）を考慮するとともに、工事手法などを見直した結果、予定される**総事業費は約 1,360 億円※**となりました。

※現時点で想定される条件のもと算出した事業費であり、今後、大田区、第三セクター及び関係者により事業費の精査・圧縮に努めます。

これらの前提条件に基づき需要予測を行い、収支採算性を精査した結果、以下のとおりとなりました。

- **新空港線利用者数 = 約 5.7（万人/日）（内、航空旅客：約 1.5（万人/日）、都市内旅客：約 4.2（万人/日））**
- **費用便益比（B/C） = 総便益 / 総費用 = 2.0**
- **累積資金収支黒字転換年 = 30 年** ※「累積資金収支黒字転換年 = 17 年」について、30 年に訂正します。

なお、本路線の収支採算性等は、整備主体が算出しております。

○都区負担の考え方について

- **都は空港アクセスに関する旅客等その他の旅客分を、区は空港アクセスを除く大田区発着に関する旅客分を、それぞれ負担することとし、都と区の費用負担割合を 3 : 7 としました。**