令和８年７月 17 日（金）、19 日（日）の計２日間で開催した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計画に関する都市計画素案の説明会並びに、東京都都市整備局のホームページにおいて、多くのご質問をいただきました。

ご質問の主な要旨とそれに対する回答について、以下に記載いたします。

なお、趣旨を損なわない範囲で要約、補足または一部抽出しております。

【都市計画及び事業計画に関する内容】

Ｑ１　本計画は中止すべき。

Ａ１

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。輸送障害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。

引き続き、本事業の意義や必要性などのご説明を丁寧に行い、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。

Ｑ２　本計画は多摩川線沿線の住民にメリットがない。

Ａ２

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。輸送障害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。

引き続き、本事業の意義や必要性などのご説明を丁寧に行い、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。

Ｑ３　新空港線に予算を割く正当性は何か。

Ａ３

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。輸送障害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。

引き続き、本事業の意義や必要性などのご説明を丁寧に行い、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。

Q4　本計画の区民に対する具体的なメリット、デメリットを教えてほしい。

A4

新空港線事業は、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、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。引き続き、本事業の意義や必要性などのご説明を丁寧に行い、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。

また、各駅停車の列車を含め、多摩川線のすべての列車が新空港線に直通することを計画しており、京急蒲田駅（京急本線、京急空港線）につながることで、品川、横浜、羽田空港など各方面へのアクセス利便性が向上します。

蒲田駅での JR 線への乗換時間については、現状約４分に対し、新空港線開業後は、約５分となります。

なお、本時間は主なホームにおける中心間の距離で算出しております。乗換時間については、ご利用されるお客様にご負担をかけないよう、エスカレーター等を適切に配置し、サイン類、設備レイアウトの工夫によりスムーズな動線とすることで乗換負担の軽減に努めてまいります。

Q5　東急蒲田駅の乗換利便性が低下する計画であり、都市計画素案を棄却すべき。

A5

蒲田駅での乗換えについては、エスカレーター等を適切に配置し、サイン類、設備レイアウトの工夫によりスムーズな動線とすることで乗換負担の軽減に努めてまいります。

本路線は、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。引き続き、本事業の意義や必要性などのご説明を丁寧に行い、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。

Q6　大田区より「区の 40 年来の悲願」「区はミッシングリンクにより東西に分断されている」との説明があったが、このような意識を持っている区民はごく少数である。区では、いつ誰がこのように考え、どのようにして受け継がれてきたのか。

A6

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）として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しました。その後、区では、検討を進めていく中で答申第 198 号や大田区基本計画、大田区都市計画マスタープランなどの上位計画に示された本事業の意義にたびたび立ち返り、着実に検討内容を引き継いできています。

Q7　国際競争力強化の拠点となる地域と、羽田空港との時間短縮効果はどの程度か。

A７

・新宿三丁目～羽田空港第１・第２ターミナル駅　約 61 分⇒約 54 分（約７分短縮）
・中目黒～羽田空港第１・第２ターミナル駅　　約 50 分⇒約 42 分（約８分短縮）
・自由が丘～羽田空港第１・第２ターミナル駅　約 51 分⇒約 34 分（約 17 分短縮）

※京急空港線及び東京メトロ副都心線内の所要時間は想定であり、渋谷駅での乗換時間は考慮しておりません。

Q8　スピード感をもって事業を進めるべき。

A８

事業の推進にあたっては、住民の皆様に事業計画や進捗状況等について丁寧にご説明し、ご意見を伺いながら、より魅力ある事業としていくことが重要です。いただいたご意見等を踏まえ、関係者間で連携し、事業採算性なども考慮しつつ、より利便性の高い事業となるよう計画の検討・調整を進めてまいります。

Q9　矢口渡駅付近における都市計画区間の考え方を教えてほしい。

A９

都市高速鉄道を定める範囲は、駅間を基本としており、都市計画区間は、矢口渡駅付近を起点とし、終点は京急蒲田駅付近に新設する蒲田新駅（仮称）の端部としているため、実際に工事を行う事業範囲よりも矢口渡駅側に起点を設定しています。

Q10　矢口渡第３号踏切について、交通課題への対策として、軌道の地下化や都市計画道路との立体交差を検討してほしい。

A10

矢口渡第３号踏切付近は、環状８号線がアンダーパスしており、地表部においては環状８号線の側道上下線や大田区道主要第 34 号線のほか、大田区道 10-58 号線等が交差する道路構造となっています。

新空港線整備の起点は、この環状８号線との物理的条件や経済性等の観点を踏まえ、当該踏切の先の蒲田駅方に設定しています。

交通上の課題については、当該箇所の道路構造の特性を踏まえ、可能な限り、関係者と連

携し適切に対応してまいります。

Q11　矢口渡４号踏切は撤去されるのか。

A11

東急多摩川線の線路を地下にアプローチしている部分（掘割）であり、当該踏切については廃止する予定です。

Q12　矢口渡４号踏切の廃止に伴う周辺影響はどの程度か。

A12

矢口渡４号踏切の廃止により、当該踏切部の一方通行の道路を通って線路を横断できなくなります。

廃止に伴う対応としては、一般的には付け替え道路の整備や跨線人道橋の設置などの迂回ルートの整備が挙げられますが、今後、踏切付近にお住まいの住民の皆様のご意見等を伺いながら、道路管理者や交通管理者とも協議して、決定してまいります。

Q13 新空港線開業後に、多摩川線沿線の踏切遮断時間はどのように変わるのか。

A13

踏切への影響については、上下線のすれ違いのタイミングなども関わってくるため、今後の詳細な運行計画等の検討・調整を踏まえて、詳細に確認してまいります。

Q14　新空港線整備と合わせて池上線も地下化すべき。

A14

本事業に関連した池上線の地下化については現時点で計画はございません。ご意見は担当部署に共有し、今後の参考にさせていただきます。

【施設計画に関する内容】

Q15　新設のホームの詳細位置を教えてほしい。

A15

地下化する蒲田駅については、現在の蒲田駅の直下に建設する計画です。蒲田新駅については、京急蒲田駅付近の交差点地下に設置する計画です。詳細については、今後検討してまいります。

Q16　下丸子駅について、乗降場整備と合わせて駅舎改良なども行う予定か。

A16

駅舎の改良については、現時点では予定はございませんが、開業までに必要なホーム上の安全対策などを講じてまいります。

なお、下丸子駅周辺にある２箇所の踏切（下丸子１号・２号踏切）は、歩行者の混雑や自動車の渋滞等による交通上の課題があることから、改良が必要な踏切として法の指定を受けており、区は最も効果的な踏切対策として、複数の踏切を一体的に解消することができる鉄道の連続立体交差化の実現に向け、現在検討を進めております。

区といたしましては、連続立体交差化が実現した場合、下丸子駅は高架化または地下化になる予定であることから、新空港線の乗降場整備（ホーム延伸）のスケジュールとできる限り整合性を図るべく、地域の方のご理解とご協力のもと、連続立体交差化の早期実現に向け取り組んでまいりたいと考えております。

Q17　東横線と多摩川線の車両では、車両数や１両ごとの長さ、ドア位置も異なるが、多摩川駅や下丸子駅のホームをどのように改良するのか。

A17

現在のホームを延伸して、東横線からの乗入れ列車が停車できるよう整備を計画しております。

なお、車両長、ドア数が異なることによる、ホーム上の安全対策は今後詳細を検討してまいります。

Q18　多摩川駅及び下丸子駅の改良に伴い、ホームドアは設置するのか。

A18

ホーム延伸を予定している多摩川駅と下丸子駅の２駅については、今後詳細を検討してまいります。

Q19　下丸子駅のホーム延伸について、現在の位置で延伸する計画か。

A19

現在のホームを延伸して、東横線からの乗入れ列車が停車できるよう整備を計画しております。

なお、下丸子駅周辺にある２箇所の踏切（下丸子１号・２号踏切）は、歩行者の混雑や自動車の渋滞等による交通上の課題があることから、改良が必要な踏切として法の指定を受けており、区は最も効果的な踏切対策として、複数の踏切を一体的に解消することができる鉄道の連続立体交差化の実現に向け、現在検討を進めております。

区といたしましては、連続立体交差化が実現した場合、下丸子駅は高架化または地下化になる予定であることから、新空港線の乗降場整備（ホーム延伸）のスケジュールとできる限り整

合性を図るべく、地域の方のご理解とご協力のもと、連続立体交差化の早期実現に向け取り組んでまいりたいと考えております。

Q20　蒲田新駅における切り欠き型のホームについて、図で示してほしい。

A20

説明会において使用したスライドの説明動画を東京都ホームページに掲載しております。

Q21　多摩川線内でホーム延伸を予定している駅について、建設できるスペースはあるのか。

A21

ホームの延伸が可能な計画となっております。

Q22　本線・連絡線・留置線の３つの路線の位置づけや具体的な利用方法を教えてほしい。

A22

本線については、矢口渡駅と蒲田駅の間の環状八号線を過ぎた付近から地下化する計画です。多摩川線の蒲田駅については、現在の蒲田駅の直下に建設する計画です。蒲田新駅については、京急蒲田駅付近の交差点地下に設置する計画であり、営業運転する全ての車両が蒲田新駅まで直通運転を行うことになります。

連絡線については、多摩川線と池上線は共通の車両及び車庫を使用して運行しているため、両路線を繋ぐ必要があり、その繋ぐ線路を指しております。なお、回送列車での使用を想定しております。

留置線については、多摩川線及び新空港線に東横線からの乗入れ車両が新たに増備されるため、その車両を夜間時間帯に停めておく施設となります。

Q23　現在、東急多摩川線蒲田駅のホームとして使用されているスペースはどのように活用されるのか。

A23

営業運転する列車については、蒲田新駅（仮称）まで直通列車で運行することから、蒲田駅では列車が地下駅を使用する計画となっているため、既存のホームの使用はございません。

なお、既存ホームである地上２階に池上線やＪＲ線との乗換え用の昇降設備を設ける計画であり、通路機能は整備します。

Q24　連絡線は単線か。

A24

単線で整備する予定です。

Q25　浅草線を延伸し、池上線の千鳥町や池上またはその中間地点にある第二京浜や多摩川線の武蔵新田や矢口渡またはその中間地点にある第二京浜等に新駅を設置することを検討してほしい。

A25

東京圏の鉄道ネットワーク整備については、基本的に、国の答申に基づいて進めており、ご要望の路線については国の答申への位置づけがございません。

Q26　留置施設は、現在の高架下の東急ストア周辺に整備するのか。

A26

留置施設の範囲については、留置する車両が踏切を横断しないように、矢口渡７号踏切から現在の東急多摩川線蒲田駅のホームまでの間の地上部に整備する計画ですが、詳細は今後検討してまいります。

なお、留置施設の整備により、ガード下の南北を横断する道路を閉鎖する予定はございません。

Q27　既存の高架施設を流用せずに地上に留置線を設けるのは、なぜか。

A27

現在の高架施設に向けての線路勾配は、留置施設を整備するうえで基準を満足していないため、矢口渡７号踏切から現在の東急多摩川線のホームまでの間の地上部に整備する計画です。

Q28　留置施設の整備計画をなぜこれまで説明してこなかったのか。

A28

留置施設については、今回の都市計画素案において、運行計画や車両運用上必要となる施設としてお示ししたものです。今後、詳細な設計や関係者との調整を進める中で、施設の範囲や周辺への影響等について、必要な情報を適切な時期に丁寧に説明してまいります。

Q29　留置施設を田園調布せせらぎ公園の一部に設置すれば、事業費縮減や工期短縮、乗換利便性の向上が図れるのではないか。また、東急ストアやガード下の店舗の立ち退きなども不要となるのではないか。まちづくりの推進をうたっているが、今の計画では、蒲田駅西口の南北を分断するのではないか。

A29

留置施設は、矢口渡７号踏切（東急多摩川線）から現在の蒲田駅ホームに向かって地上部に整備する計画です。詳細は今後検討してまいりますが、留置施設の整備により、矢口渡７号踏切やガード下の南北横断道路が閉鎖されることはございません。

なお、高架下の店舗については、権利関係者と調整のうえ、工事計画とも照らし合わせ、対

象となる店舗の方には今後個別にお話をさせていただきます。
　また、蒲田西口のにぎわいという点において、高架下は大事な要素であると認識しており、区として、まちづくりの中でどのような対応ができるか、地元の皆さんのお声を聴くとともに、関係事業者と連携しながら、今後検討してまいりたいと考えております。

【乗換利便性に関する内容】

Q30　蒲田新駅における京急線との乗換について、濡れずに移動できるなど、乗換利便性を高めてほしい。

A30
　蒲田新駅（仮称）から京急線への乗換えについては、地下から地上への上下移動や地上部での水平移動が必要となりますが、利用者の方が分かりやすく、円滑に移動できるよう、昇降設備や案内サイン、動線計画等について、関係者と調整しながら検討してまいります。できるだけ雨に濡れることがないように、利用者にとってよりよい乗換えとなるように検討してまいります。

Q31　京急線との乗換利便性向上について、京急電鉄との協議予定はいかがか。

A31
　蒲田新駅（仮称）から京急線への乗換えについては、地下から地上への上下間移動や地上部での水平移動が必要となります。引き続き、駅におけるスムーズな乗換えができるよう関係者と調整してまいります。

Q32　蒲田新駅のホームは一部狭いところがあるため、歩きにくいなど、乗降利便性に障害となるのではないか。

A32
　ホームの運用方法は、ご利用されるお客様にご負担をかけないよう、今後の運行計画等で検討してまいります。
　なお、直通列車用の８両ホームは、各停の３両編成と直通列車の８両編成ともに停車する計画であり、なるべく京急蒲田駅に近い位置に停車できるよう今後検討をしてまいります。

Q33　蒲田新駅の改札前に京急線の改札を配置することや、京急線に直接つながる昇降機を整備してほしい。

A33
　蒲田新駅（仮称）から京急線への乗換えについては、地下から地上への上下間移動や地上部での水平移動が必要となりますが、駅におけるスムーズな乗換えができるよう関係者と調

整のうえ検討してまいります。

Q34　東急蒲田駅について、JR 線直下及び大田区役所下に設置することや、地下に改札を設置するなど、JR 線との乗換利便性を高めてほしい。

A34

JR 蒲田駅と東急蒲田駅の乗換動線については、都と区の協議の場において、乗換動線の円滑化などの観点から検討しております。

蒲田駅での乗換えについては、エスカレーター等を適切に配置し、サイン類、設備レイアウトの工夫によりスムーズな動線とすることで乗換負担の軽減に努めてまいります。

Q35　東急蒲田駅において、乗換えに要する最長の距離や、混雑時の乗換時間を教えてほしい。

A35

蒲田駅での乗換えにつきまして、池上線への乗換えは現状約２分に対し、新空港線開業後は約３分となります。また、JR 線への乗換えは現状約４分に対し、開業後は約５分となります。なお、乗換時間は主なホームにおける中心間の距離で算出しております。

Q36　説明会スライドに「乗換不要」と記載されているが、下丸子駅以外の多摩川線の途中駅では乗換えが必要であり、意図的に誤った説明をしているのではないか。

A36

東横線との直通列車については、多摩川駅での乗換えが不要となります。

なお、新空港線については、各駅停車の列車を含めたすべての列車が蒲田新駅（仮称）に直通することを計画しております。そのため、東急多摩川線沿線から蒲田新駅（仮称）まではバリアフリーでシームレスな移動が可能となります。

Q37　蒲田新駅における京急線との乗換時間について、算出根拠を提示してほしい。

A37

距離は主なホームにおける中心間としており、歩行時間は大都市交通センサス及び実測による検証から算出しております。

Q38　東急蒲田駅における乗換利便性の向上について、これまでどのような検討が行われ、都と区の協議の場時点と比べて、どのように変化したのか。

A38

蒲田駅での JR 線への乗換時間については、現状約４分に対し、新空港線開業後は、約５分となります。また、蒲田新駅での京急線への乗換時間については、約６分となります。

なお、乗換時間は主なホームにおける中心間の距離で算出しております。

都区協議の場との乗換時間の違いについては、事業者においてホームの位置等から適切な時間を算出したことによるものとなります。

Q39　蒲田新駅と京急蒲田駅の乗換えはどこを通れるのか。

A39

蒲田新駅（仮称）から京急線への乗換えについては、地下から地上への上下間移動や地上部での水平移動が必要となりますが、駅におけるスムーズな乗換えができるよう関係者と調整のうえ検討してまいります。

Q40　東急蒲田駅において、地下階に JR 線への乗換改札を整備できないのか。またこのことを区は検討していないのか。

A40

JR 蒲田駅と東急蒲田駅の乗換動線については、都と区の協議の場において、乗換動線の円滑化などの観点から検討しております。

これを踏まえ、令和８年１月に改定した「蒲田駅周辺再編プロジェクト」において、蒲田駅周辺の歩行者動線イメージを示しております。歩行者ネットワークの形成にあたっては、駅や東西のまちをシームレスにつなぎ、デッキ階とグランドレベルの歩行者動線を重層的に確保していく方針としており、駅部における東西の行き来は、デッキ階レベルの歩行者ネットワークを充実させていきたいと考えております。

そのため、地下レベルで東西のまちを行き来する歩行者動線を確保する計画はございません。

Q41　東急蒲田駅の乗換えについて、池上線の地下化や、駅ビル建替などによる乗換利便性の向上を図る予定はあるか。

A41

蒲田駅での乗換えについては、エスカレーター等を適切に配置し、サイン類、設備レイアウトの工夫によりスムーズな動線とすることで乗換負担の軽減に努めてまいります。

Q42　京急線との乗換えについて、改札なしでシームレスに乗換えられるようにすべき。

A42

具体的な改札の運用方法については未定ですが、現在は、２つの改札がある状態を想定しています。乗換負担を少しでも軽減できるように、案内看板の適切な配置や昇降機の計画と合わせ、スムーズに移動できるよう配慮してまいります。

利用者の方ができる限り分かりやすく、円滑に移動できるよう、昇降設備や案内サイン、動線計画等について、関係者と調整しながら検討してまいります。

Q43　都と区の協議の場における B/C 算定の前提条件において、JR 中央改札を使用する設定となっているが、適正なのか。

A43

都と区の協議の場時点では、将来的な南口改札の取扱いが未定であったため、中央改札を使う前提で計算しております。なお、整備前後で同じ設定としております。

乗換時間については、国が公表している鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルなどの基準に基づき、ホーム中心間の距離等を用いて算定しております。

Q44　東急・JR 蒲田駅と京急蒲田をつなぐバス路線の強化や、動く歩道等で十分ではないか。

A44

蒲田駅と京急蒲田駅を結ぶ新空港線は、単なる徒歩連絡の代替ではなく、国の答申でも位置付けられたとおり、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を目的とする鉄道ネットワーク整備であり、輸送力・定時性・災害対応・まちづくり効果のいずれからも動く歩道では機能が不足しており、鉄道整備が必要だと認識しております。

Q45　蒲田駅構内・周辺のエレベーター・エスカレーターおよび通路幅の確保について、ラッシュ時の混雑緩和とバリアフリーを向上させてほしい。

A45

ＪＲ・東急蒲田駅周辺基盤施設の再整備においては、鉄道間の乗換えや駅からまち、まちから駅への移動が快適に行える環境を整備していくことが重要です。令和８年１月に改定した「蒲田駅周辺再編プロジェクト」において、誰もが安全で快適に移動できるバリアフリー空間を形成することにより東西のまちの連携を強化するとともに、安心して回遊できる、人を中心とした空間を形成することを掲げております。この方針に基づき、ラッシュ時の混雑緩和やバリアフリーの質的向上を図るとともに、誰にとっても使いやすく分かりやすい乗換動線を確保するため、引き続き、関係事業者との調整を進めてまいります。

Q46　東急蒲田駅において、処理能力の高いエレベーターの複数設置や大型化を検討してほしい。

A46

蒲田駅での乗換えについては、エスカレーター等を適切に配置し、サイン類、設備レイアウトの工夫によりスムーズな動線とすることで乗換負担の軽減に努めてまいります。

Q47　JR 蒲田駅の南口改札について、歩行者通行方向の明確化や幅員の拡大など、安全に移動できる構造にしてほしい。

A47

駅舎や駅ビルなどの機能更新と合わせて、誰にとっても安全で利便性の高い乗換空間を実現できるよう、区が中心となって、JR 南口改札についても関係事業者と連携し、検討してまいります。

【運行計画に関する内容】

Q48　多摩川駅において、東横線から東急多摩川線に乗り入れるために、配線変更は行うのか。

A48

田園調布駅付近において、目黒線から東急多摩川線へ繋がる線路を、東横線から東急多摩川線へ繋がる線路に変更することを予定しております。

Q49　新空港線整備後も、一部の東急多摩川線を現在のホームに発着させることはできないのか。

A49

現在の運行計画では、各駅停車も含め全ての列車が蒲田新駅（仮称）まで直通列車で運行するため、全ての列車が地下駅を使用する計画となっており、既存のホームでの発着は予定しておりません。

Q50　蒲田新駅の形状上、乗客は 8 両編成に満遍なく乗車せず下り方 2～3 両に集中するのではないか。

A50

ホームの運用方法は、ご利用されるお客様にご負担をかけないよう、エスカレーター等を適切に配置し、サイン類、設備レイアウトの工夫によりスムーズな動線とすることで乗換負担の軽減に努めてまいります。詳細は、今後の運行計画等で検討してまいります。

Q51　池上線から蒲田駅と矢口渡駅でスイッチバックし、蒲田新駅まで行くような運行は予定しているか。

A51

ご提案いただいた運行方法は予定しておりません。

Q52　東横線は、現在も遅延が頻繁に発生しており、新空港線への乗入れにより多摩川線の遅延が増えるのではないか。

A52

運行支障による影響を最小限にするため、運行支障発生時の運行調整や折返し運転を迅速にできるよう、運用ルール等を整理し、対応してまいります。

Q53　最混雑時間帯の各駅停車が、現状から減少する計画であるが、どのように利便性に配慮していくのか。

A53

各駅停車の列車を含め、多摩川線のすべての列車が新空港線に直通することを計画しており、京急本線、京急空港線につながり、品川、横浜、羽田空港など各方面へのアクセス利便性が向上されます。

各駅停車の運行本数については、朝間の最も混雑する時間帯１時間当たり、16 本程度、その他の時間帯では８本程度の運行となる計画を想定しております、現状の本数と比較すると、朝間の最も混雑する時間帯１時間当たりの本数では２本程度減となり、その他の時間帯では増減はございません。

ご利用されるお客さまに利便性の高いダイヤとなるように詳細な運行計画は今後開業までに検討してまいりますので、ご理解いただきたく存じます。

Q54　各駅停車は地下の駅を通らず連絡線経由でスイッチバックし五反田方面行きとする運用としてほしい。

A54

全ての列車が蒲田新駅（仮称）に直通する計画であり、連絡線を経由しての営業運転の予定はございません。

Q55　東横線の遅延を防ぐために、既存急行枠の再配分や、目黒線の活用などの運用を図るべき。

A55

詳細な運行計画等は、開業までに検討・調整してまいります。

Q56　多摩川線は追い越し設備がないが、急行は各駅停車を追い越せないのか。

A56

現在の多摩川線には、追い越しができるような施設はなく、本事業では新設する予定はないため、列車の追い抜きはないことを想定しております。

Q57　特急や急行が走っている間、各駅停車が運行できないということであれば、運行間隔が空きすぎるのではないか。

A57

朝間の最も混雑する時間帯１時間では東横線直通列車が４本程度・各駅停車１６本程度、その他の時間帯は、東横線直通列車が２本程度・各駅停車８本程度の運行本数を計画しており、運行間隔が著しく空くことはないと想定しております。

各駅停車を利用される方や、東横線から乗り入れる直通列車を利用される方に不便のないようなダイヤとなるように、今後検討してまいります。

Q58　東横線方面から乗り入れる車両は、８両編成のみか。

A58

８両編成で計画しております。

Q59　18m車両の多摩川線及び池上線について、ホームドア等の共有の観点で、20m 車両に変更すべき。

A59

開業後については、現在の 18m車両３両編成も含めた運行計画を想定しております。詳細については、開業までに検討・調整してまいります。

Q60　車両は、羽田エアポートラインが所有するのか。

A60

今回の事業で整備する車両については、営業主体である東急電鉄が保有します。

Q61　新空港線整備に伴う運賃割り増しはあるか。ある場合、どの区間で何円になるか。

A61

東急線の運賃体系を基本とし、新空港線（新線区間）について加算運賃の設定を想定しております。具体的な金額や詳細については、新線建設の事業性確保の観点や、周辺他路線の運賃水準等を勘案し、関係者と今後調整してまいります。

【事業費及び事業性に関すること】

Q62　大田区の費用負担が大きいのではないか。

A62

新空港線は、都心部や羽田空港方面への広域的なアクセス向上に資する一方、大田区内の東西方向の移動利便性向上や沿線まちづくりにも大きく寄与する事業です。都と区の費用負

担については、需要予測に基づき、都は空港アクセスに関する利用者等の分を、区は空港アクセスを除く大田区発着に関する利用者の分を、それぞれ負担することとしております。

Q63　これまでに公費として、東京都、大田区が拠出した決算額はいくらか。

A63

東京都及び大田区がこれまで都市鉄道等利便増進法に基づき、羽田エアポートラインに歳出した補助金はそれぞれ、東京都が約 500 万円、大田区が約 1,160 万円となります。なお、大田区においては、羽田エアポートラインへ出資もしており、令和７年度までの出資額は約３億 200 万円となります。

Q64　今後の総予算と、東京都、大田区、羽田エアポートライン及び東急電鉄の負担割合を教えてほしい。

A64

新空港線事業における総事業費は約 1,248 億円となります。また、負担割合については国・地方公共団体・事業者が 1/3 ずつ負担することが基本であり、地方公共団体の負担は東京都と大田区が3:7の割合で合意しております。なお、東急電鉄の負担額については、民間企業の経営に関する事項であるため、差し控えさせていただきます。

Q65　公費の予定額について、説明会において説明がなかったのはなぜか。

A65

今回の説明会は、都市計画に関する説明会であるためです。

Q66　都と区の費用負担割合はおかしいのではないか。

A66

都と区の都区協議の場において、事業費の地方負担分のうち、都は空港アクセスに関する利用者等の分を、区は空港アクセスを除く大田区発着に関する利用者の分を、それぞれ負担することを令和４年度に合意しております。

Q67　都は、なぜ羽田エアポートラインに出資しないのか。

A67

本事業は、これまで大田区が主体となり、事業化に向けた協議・調整を進めてきており、都は、そうした取組を支援してまいりました。

なお、都と区の協議の場において、大田区は、整備主体となる第三セクターに出資すること、都市鉄道利便増進事業の採択に向けた調整を行うことなどについて合意しました。

Q68　事業費が増大した場合も、都区負担割合は変わらないのか。

A68

現在、羽田エアポートラインが整備内容や整備手法などの詳細な精査を行っている状況であります。そのため、コスト縮減方策を含む具体的な整備内容等の検討結果も踏まえ、総合的及び効率的な観点から事業を推進していく必要があります。

なお、都区の費用負担割合は、都と区の協議の場において、都と区で合意した内容であるため、見直す予定はございません。

Q69　総事業費のうち、東急多摩川線と新空港線のそれぞれの内訳はいくらか。

A69

都市計画においては、既存の東急多摩川線を地下化する区間を都市高速鉄道としていることから二つの路線で区分しております。事業費については、新空港線事業として算出しており、総額約 1,248 億円としております。

Q70　都区の費用負担割合を決定した経緯を教えてほしい。

A70

都と区は、令和２年９月に協議の場を設置し、まちづくりの観点等も加味した事業プランの検討や需要予測等の精査、その結果を踏まえた都区負担等に関する協議を行い、令和４年６月に費用負担などについて合意に至りました。

費用負担の考え方としては、新空港線を利用する需要をもとに、都は空港アクセスや広域移動を担う分を、区は空港アクセスを除く大田区発着の分を負担することとしております。

Q71　大田区が負担する総額、拠出時期及び方法について教えてほしい。

A71

都市鉄道等利便増進法の補助金として約 279 億円、羽田エアポートラインへの出資金として約 83 億円の合計約 362 億円を予定しています。支払時期については、毎年度の工事等の進捗に応じて順次支払われていくものと考えております。

Q72　都は、本事業を都市計画交付金の対象とし、区へ交付金を拠出することを決定しているのか。

A72

都と区の協議の場において、「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。」ことについて合意しております。

なお、合意文については、東京都都市整備局のホームページに掲載しております。

Q73　工事費増大が想定されるため、区が費用負担することに反対である。

A73

現時点において物価高騰がどのように推移していくか先行き不透明な部分も多いことから、引き続き、今後の事業実施において詳細な精査を行いながら、効率的な工事計画の立案など、コスト縮減に努め、適切な事業費管理を実施してまいります。

Q74　事業費について、直近の物価高騰を反映して再算出及び公表すべき。

A74

現時点において物価高騰がどのように推移していくか先行き不透明な部分も多いことから、引き続き、今後の事業実施において詳細な精査を行いながら、効率的な工事計画の立案など、コスト縮減に努め、適切な事業費管理を実施してまいります。

Q75　整備主体は、物価高騰の動向を注視し、長期的な事業期間の中で適切にコスト管理を行うとのことであるが、その具体的な内容を提示してほしい。

A75

現時点において物価高騰がどのように推移していくか先行き不透明な部分も多いことから、引き続き、今後の事業実施において詳細な精査を行いながら、効率的な工事計画の立案など、コスト縮減に努め、適切な事業費管理を実施してまいります。

Q76　新空港線整備に伴い踏切の遮断時間が変わった場合、事業費に影響するのではないか。

A76

遮断時間については、上下線のすれ違いのタイミングなども関わってくるため、今後の詳細な運行計画等の検討・調整を踏まえて、影響について確認してまいります。

Q77　蒲田駅周辺の路線価は、直近数年で上昇しており、これを踏まえた用地買収費の増加を考慮するべき。

A77

現時点において地価がどのように推移していくか先行き不透明な部分も多いことから、引き続き、今後の事業実施において詳細な精査を行いながら、効率的な工事計画の立案など、コスト縮減に努め、適切な事業費管理を実施してまいります。

Q78　今後の物価高騰等による事業費増加について、どのように考えているか。

A78

現在の事業費約 1,248 億円は、都市鉄道等利便増進法に基づく整備構想作成時に羽田エアポートラインが算出した事業費であり、事業の実施段階においても適切な事業費管理に努

めてまいります。

Q79　現在公表されている事業費には、具体的な工法や工事計画が反映されているのか。

A79

現在の事業費約 1,248 億円は、都市鉄道等利便増進法に基づく整備構想作成時に羽田エアポートラインが策定した事業計画に基づき、算出した事業費であります。

また、今後も事業計画の精査を進めるとともに、事業の実施段階においても適切な事業費管理に努めてまいります。

Q80　今回の事業費は、どの年度の建設費から想定した事業費なのか。

A80

現在の事業費においては、令和 4 年度までの物価高騰を見込んでおります。

なお、本計画のような公共性の高い都市鉄道事業については、新たに国に予算採択された後も、国や関係機関から定期的に再評価を受けることになっております。この定期的な再評価の中で、事業性（B/C）も含めた総合的なチェックと評価を受ける機会があります。

Q81　今後、事業費が増大した場合は、事業を中止する可能性もあるのか。

A81

現時点において物価高騰がどのように推移していくか先行き不透明な部分も多いことから、引き続き、今後の事業実施において詳細な精査を行いながら、効率的な工事計画の立案など、コスト縮減に努め、適切な事業費管理を実施してまいります。

Q82　B/C 算定は妥当か。乗換時間等も含んでいるのか。

A82

国が公表している鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルに基づき、便益を算出しており、乗換時間についても考慮しております。

Q83　B/C 算定の根拠を教えてほしい。

A83

国が公表している鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルに基づき、便益を算出しております。

Q84　都と区の協議の場時点では、B/C が 2.0 であったが、速達性向上計画においては 1.5 に低下している。費用便益比の算出根拠を教えてほしい。

A84

協議の場で算出した費用便益比については、東京都が設定した前提条件に基づく結果であり、速達性向上計画における費用便益比は、羽田エアポートラインや東急電鉄において、自社の経営状況や経営計画に基づいて、算出されたものであります。そのため、前提条件が異なることから、一概に比較できるものではございません。

なお、費用便益比の算出については、国が公表している鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルに基づき、算出をしています。

Q85　B/C だけでなく、事業による効果・影響や、事業実施環境、採算性分析などの観点から評価をすべきではないか。

A85

費用便益比のみならず、収支採算性などの観点からも評価を行い、国において適正に審査されたものと認識しています。

Q86　B/C 算出において、東横線直通のための改築・改修や車両費、留置線新設等も考慮しているのか。

A86

費用便益比は、国が公表している鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルに基づき算出しています。

なお、事業費は新規建設区間のみならず、池上線との連絡線や留置施設、多摩川駅及び下丸子駅乗降場等の費用も含まれております。

Q87　B/C の具体的内容について情報公開を国土交通省関東運輸局に請求したところ「不存在」であり、根拠が無いという事であるが、問題ないのか。

A87

国における開示請求は、国において適切に対応されているものと認識しています。

Q88　「不存在」という扱いは、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」の「評価を行う過程において使用した資料については、後日外部から検証を可能とするため、適切に保存し、必要に応じて提示できるよう準備しておく」に抵触するのではないか。

A88

国における開示請求は、国において適切に対応されているものと認識しています。

Q89　需要予測の算定根拠を教えてほしい。

A89

需要予測については、国が公表している鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル等に基づき、将来人口、沿線開発、空港利用者数、交通ネットワークの状況、運行計画等の前提条件を設定したうえで算定しております。

Q90　需要予測について、都と区の協議の場の時点で 57 千人/日だったものが、速達性向上計画では 51 千人に減少しているが、なぜか。

A90

協議の場での需要予測は、東京都が暫定的に設定した前提条件に基づく結果であり、速達性向上計画における需要予測は、羽田エアポートラインと東急電鉄において、自社の経営状況や経営計画に基づいて、算出されたものであります。そのため、前提条件が異なることから、一概に比較できるものではございません。

Q91　過剰な需要予測結果となっていないか。

A91

需要予測については、国が公表している鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル等に基づき、運行計画等の前提条件を設定したうえで算定しております。

Q92　需要予測について、詳細な根拠資料の開示や、第三者による再検証を実施すべき。

A92

需要予測については、国が公表している鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル等に基づき、将来人口、沿線開発、空港利用者数、交通ネットワークの状況、運行計画等の前提条件を設定したうえで算定しております。

また、新空港線のような公共事業は、新規事業採択後、定期的に国から総合的な再評価を受ける機会がございます。

Q93　羽田エアポートラインは、適時・適切な情報開示についてどのように考えているか。

A93

羽田エアポートラインとしては、関係者と連携し、適時・適切なタイミングで必要な情報を皆様にご提供してまいります。

Q94　東急多摩川線と新空港線について、両線とも羽田エアポートラインが整備するのか。

A94

両路線とも羽田エアポートラインが整備する予定です。

Q95　想定よりも利用者が少なかった場合、羽田エアポートラインは赤字経営になるのではないか。

A95

都市鉄道利便増進事業に基づく上下分離方式では、営業主体が受益相当額を施設使用料として整備主体に支払い、整備主体はそれをもとに借入金等を返済していく仕組みであります。よって、整備主体となる第三セクターは定期的かつ安定的な収入が見込まれており、運賃収入によって経営するものとは状況が異なります。

Q96　羽田エアポートラインは、第三セクターとして健全な経営ができないのではないか。

A96

都市鉄道利便増進事業に基づく上下分離方式では、営業主体が受益相当額を施設使用料として整備主体に支払い、整備主体はそれをもとに借入金等を返済していく仕組みであります。よって、整備主体となる第三セクターは定期的かつ安定的な収入が見込まれており、運賃収入によって経営するものとは状況が異なります。

Q97　羽田エアポートラインが建設費を借り入れる際の、債務保証の状況及び予定について教えてほしい。

A97

羽田エアポートラインなど第三セクターの法人に対し、地方自治体が債務保証をすることについては、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第３条により、禁止されています。

新空港線で採用する都市鉄道利便増進事業に基づく上下分離方式は、営業主体である東急電鉄が、新空港線の開業後、受益相当額を施設使用料として整備主体である羽田エアポートラインに支払う仕組みです。

この仕組みにより、羽田エアポートラインは将来的に定期的かつ安定的な収入が見込まれ、施設使用料により借入金を返済していくことができます。

羽田エアポートラインの経営については、特に収益が発生する開業時に向け、長期的視点でコスト意識を持ちながら整備を進め、適切に財政運営を行うことが重要であり、大田区等が責任をもって財政運営を確認するとともに、法令に基づき適切に支援してまいります。

【用地に関する内容】

Q98　留置施設の整備に伴う、現在の商業施設が立ち退きとなることが想定されるが、そのための補償等を用地買収費として考慮するべき。

A98

留置施設の範囲については、留置する車両が踏切を横断しないように、矢口渡７号踏切か

ら現在の東急多摩川線蒲田駅のホームまでの間の地上部に整備する計画ですが、詳細は今後検討してまいります。なお、留置施設の整備により、ガード下の南北を横断する道路を閉鎖する予定はございません。

Q99　東急蒲田駅の高架下の店舗への影響はあるのか。

A99

高架下の店舗については、権利関係者と調整のうえ、工事計画とも照らし合わせ、対象となる店舗の方には今後個別にお話をさせていただきます。

Q100　留置線の用地はどのように確保するのか。

A100

既存の東急線用地を活用することを想定しています。

Q101　自分の所有地が都市計画範囲に含まれるように見えるが、今後、立ち退き等が発生するのか。

A101

工事計画を進める中で、立ち退きが必要となる範囲については、権利関係者の方々と調整の上、対象となる方へ今後個別にご相談やお話をさせていただきます。

【工事に関する内容】

Q102　大田区役所を建て替えすることなく、新空港線を建設することは可能なのか。

A102

大田区役所の地下部分の一部は、駐車場等の構造物が無い空間があり、今回の計画ではその空間を利用することにしております。また、駅周辺の建物については、現在の機能を維持しつつ新空港線の構造物を構築する計画となっており、建物については工事期間中、工事完了後も現在と同様の機能を維持いたします。

Q103　工事の時間帯について、「終電終了から始発の間」との説明があったが、なぜか。

A103

多摩川線をご利用いただいているお客様にご不便をおかけしないよう、電車の運行を確保しながら工事を進めるには、一部の工事は終電後の夜間にて行う必要があります。なお、詳細な施工方法等は今後開催を予定している工事説明会等でご説明させていただきます。

Q104　東急蒲田駅～京急蒲田駅間のシールド工事について、どの程度の深さまで掘削し、どの範囲まで工事の影響が出るのか。

A104

シールドトンネルの深さについては、約 27m となります。工事による影響については、影響が少なくなるような施工計画を検討してまいります。なお、影響は、今後実施する環境影響評価において評価してまいります。

Q105　連絡線の整備や多摩川線の地下化を予定している箇所は、一時的に営業線の運行を止めて工事を実施するのか。

A105

矢口渡～蒲田駅間については、開削工法を予定していますが、多摩川線を運行しながら工事を行っていくため、列車の運行が終了した夜間工事になると想定しています。

工事に際しては、今後開催を予定している工事説明会等や、チラシの配布などで周辺住民の皆様にしっかりとお知らせした上で、工事を進めてまいります。

Q106　今回の説明会において環境影響評価に関する説明がなかったが、地下水など、事前に環境影響を調査しないのか。

A106

環境影響評価については、7月 21 日に東京都環境局に環境影響評価調査計画書を提出したところでございます。また、8月7日より公示・縦覧を開始し、8月 26 日まで調査計画書に対する意見募集を行っておりました。今後皆様からの意見を踏まえ、環境影響評価書案を作成してまいります。

また、現地の地質を確認するための調査を実施しており、調査結果に基づき、適切に地質の状態を設計に反映させ、必要な対策を講じてまいります。

Q107　工事時の安全対策や、整備後の水害の危険性に対して懸念がある。

A107

工事の安全対策等については、今後開催を予定している工事説明会等で改めてご説明します。施工計画については、安全性を確保し、周辺への影響を小さくするように様々な方法を検討いたしますので、現段階で限定した計画でご説明申しあげることが難しく、ご理解を賜りますようお願いいたします。

Q108　盤ぶくれ対策など、工事着工後に、多額の追加事業費が必要となるのではないか。

A108

工事の安全対策については、今後開催する工事説明会で改めてご説明します。施工計画については、安全性を確保し、周辺への影響を小さくするように様々な方法を検討いたします

ので、現段階で限定した計画でご説明申しあげることが難しく、ご理解を賜りますようお願いいたします。

【説明会に関する内容】

Q109　資料について、全住民が見られるように公開するとともに、そのことを広報誌等で広く周知してほしい。

A109

説明会で使用したスライドやパンフレットは東京都ホームページにて公表しております。

Q110　説明会について、説明含めわずか 1 時間半で終了するというのは不誠実ではないか。

A110

説明会の時間については、片付けの時間、会場の警備上の問題などにより、設定をさせていただきました。

なお、当日質問できなかった方や説明会に参加できなかった方のために、ご意見フォームを設け、追加の質問を受け付けたところです。

Q111　質問の受付期間が短い。

A111

東京都のホームページに開設したご意見フォームについては、7月 17 日から8月 23 日まで期間を設けており、適切な期間を確保していると認識しております。

Q112　今回の説明会の録画を公開してほしい。

A112

説明会において使用したスライドの説明動画を東京都ホームページに掲載しております。

Q113　本計画について、田園調布側の町会・自治会や住民に対しては、どのように周知されているのか。

A113

区報をはじめ、区の公式 X（旧 Twitter）や LINE など、様々な手法を説明会の開催を周知するとともに、自治会・町会に対しても周知を行っております。

また、説明会で使用したスライドやパンフレットは東京都ホームページにて公表しております。

Q114　今回の説明会の開催日程は、どのような考え方で決定したのか。

A114

説明会の日程について、都市計画の素案が取りまとまってから、なるべく遅滞なく皆様へご説明の機会を設けたいという考えに基づいております。その中で、平日の夜間や休日の昼間など、より多くの方が参加しやすい日時を考慮して、今回の日程で開催いたしました。

Q115　本説明会にかかった費用はいくらか。

A115

羽田エアポートラインにおいて、今回の素案説明会及び今後予定する都市計画案及び環境影響評価書案説明会に関して、資料の作成、会場設営などの説明会等実施支援業務を契約しており、総額約４千万円となっております。

Q116　本計画について、多摩川線沿線の全世帯に対する調査が必要ではないか。

A116

説明会会場にご来場いただかなくても説明内容をご覧いただけるよう、７月 17 日から東京都都市整備局ホームページにパンフレット等を掲載しております。世帯ごとの意向調査を行う予定はありませんが、今後も適宜必要な説明を行い、地域の皆様方のご理解とご協力を得ながら取り組んでまいります。

Q117　新空港線の是非について、住民投票を実施すべき。

A117

住民投票を実施する予定はございませんが、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、引き続き、本事業の意義や必要性などのご説明を丁寧に行い、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。

Q118　説明会において、納得できない回答が多かったため、意見交換会の場を設けてほしい。

A118

皆様からいただいたご意見等を踏まえ、都市計画案の作成等の手続きを適切に進めてまいります。また、都市計画案の作成後は、その内容について、地域の皆様のご意見を伺うために、改めて、都市計画案説明会を開催させていただく予定です。

Q119　周辺地域の住民でのワークショップを開催し、まちづくりの方向性を住民と考えていくことが必要ではないか。

A119

蒲田駅周辺のまちづくりでは、学識経験者や関係行政機関に、まちづくり協議会などの地域団体等の代表を加えた蒲田都市づくり推進会議において、専門的な見地を踏まえた継続的な議論を行っていることに加え、様々な機会を捉えて意見交換の場を設け、より多くのご意見をいただきながら進めております。今後も、住民の皆様のご意見を丁寧に伺いながら、新空港線整備と蒲田駅周辺のまちづくりを着実に進めてまいります。

Q120　子供達の意見を優先すべき。

A120

今後、地域の小中学生からも意見を聞ける機会について考えてまいります。

【京急蒲田から大鳥居までの整備に関する内容】

Q121　１期整備についても、２期整備を見据えた構造とすべきではないか。

A121

京急蒲田から羽田空港方面の区間については、今回の計画区間との接続等含め、大田区が中心となって検討を行っているところでございます。

新空港線の構造については、京急蒲田から先の区間との接続に加え、周辺の皆様への影響や、必要コスト等を総合的に考えてまいります。

Q122　２期整備の見通しがない中、「新空港線」という名称はおかしいのではないか。

A122

新空港線は、国の諮問機関である交通政策審議会が平成 28 年にとりまとめた答申第 198 号において、新空港線については「矢口渡から京急蒲田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合意形成を進めるべき」「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。」と記載されました。

京急蒲田から羽田空港方面の区間に関しては、接続手法、接続箇所を技術面・採算面も含めて関係者間で引き続き検討していきます。「新空港線」という呼称は、国が公表している交通政策審議会答申第 198 号にて記載されており、その答申の中で、「矢口渡から京急蒲田までの先行整備」の意義が謳われております。

Q123　２期整備の見通しを示すべき。

Ａ123

京急蒲田から羽田空港方面の区間については、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、大田区が中心となって、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。

Q124　京急空港線を東急蒲田駅まで延伸し、東急蒲田駅において、東急線と京急線が乗り換えられるようにすることはできないのか。

Ａ124

京急蒲田から羽田空港方面の区間については、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、大田区が中心となって、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。

Q125　本計画及び構造において、２期整備は考慮されているのか。

Ａ125

京急蒲田から羽田空港方面の区間については、今回の計画区間との接続等含め、大田区が中心となって検討を行っているところです。

Q126　新空港線単独で羽田空港へ直結することも検討すべき。

Ａ126

京急蒲田から羽田空港方面の区間については、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、大田区が中心となって、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。

Q127　羽田空港アクセス線の東山手ルートが開業すれば、新空港線の利用者は減るのではないか。

Ａ127

需要予測については、需要予測時点において予測対象エリアで公表されている開発計画や鉄道計画は全て見込んだうえで需要予測を行っています。

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、新空港線とは棲み分け（すみ分け）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さらに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。

【沿線まちづくりに関する内容】

Q128　室内遊び場の充実など、住民が暮らしやすくなるように予算を使ってほしい。

A128

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。引き続き、本事業の意義や必要性などのご説明を丁寧に行い、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。

Q129　矢口渡付近から東急蒲田駅までに、緑道など地元住民のための活用策を考えているか。

A129

新しく地下化する多摩川線の軌道や連絡線など、鉄道施設が残るため、余剰として活用できるスペースはなく、現段階では、他用途への活用は想定しておりません。

Q130　JR 蒲田駅周辺の再開発も新空港線と一体的に検討してほしい。

A130

現在の蒲田駅周辺地区は、戦災復興の土地区画整理事業による都市基盤整備の完了から50 年以上が経過し、建物の多くが老朽化している一方、航空法の高さ制限があり、まちの機能更新が進まない状況にあります。駅周辺のまちの機能更新を図るためには、共同化・再開発等を活用しながら土地の高度利用を促進するとともに、個性ある蒲田特有の食文化や下町要素といった「蒲田らしさ」を活用・継承したまちづくりについても検討し、取り組んでまいります。

Q131　下丸子駅や蒲田駅周辺など、沿線まちづくりも進めてほしい。

A131

下丸子駅に関しては、新空港線における駅の改築（プラットホームの整備）が計画されているほか、下丸子１号・２号踏切における交通上の課題や、その他のまちの課題を解消するために鉄道の連続立体交差化と駅周辺のまちづくりを進めております。

蒲田駅周辺についても、駅部周辺の機能更新を進めるなど、新空港線の整備と合わせながら沿線まちづくりを進めてまいります。

区民の皆さまには引き続き事業へのご理解とご協力をお願いいたします。

Q132　どういった見通しの上で、沿線まちづくりが進むことや、沿線価値が上がるということを整備効果としているのか。

A132

蒲田駅周辺については、戦災復興の区画整理以降、建築物等の機能更新が行われてきていないエリアになっており、新空港線の整備と合わせながら、駅部周辺の機能更新を進めていきたいと考えております。

そういった機能更新と一体となって、駅周辺の基盤施設を整備していくことで、蒲田駅周辺がさらに魅力あふれる街づくりを進めていけるように取り組んでまいります。

Q133　池上線や浅草線の沿線住民にもメリットのある計画にしてほしい。

A133

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。引き続き、本事業の意義や必要性などのご説明を丁寧に行い、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。

Q134　東急蒲田駅が持つ景観的価値、文化的価値、鉄道遺産としての歴史的価値、歩行者公共空間及びユニバーサルデザインとしての価値などを、どのように評価したのか。

A134

東急蒲田駅の頭端式ホームが持つ開放的な景観や、始発・終着駅としての分かりやすい動線は、地域に親しまれている価値ある特徴であると認識しております。なお、池上線については、現在の高架橋の位置に残ります。

一方で本事業は、羽田空港へのアクセス向上や広域的な交通利便性の向上を目的としており、事業性、安全性、利便性などを総合的に考慮して検討を進めているものです。

地上２階には、池上線やＪＲ線との乗換え用の昇降設備を設ける想定であり、昇降設備の適正配置や利用しやすい動線の構築を進め、利用しやすい駅となるよう今後詳細な検討を進めてまいります。

Q135　新空港線整備と蒲田駅周辺のまちづくりを一体的に進め、いち早く実現させてほしい。

A135

新空港線の整備は、蒲田駅周辺の交通結節機能の強化や東西方向の移動利便性向上に資するものであり、周辺まちづくりと連携して進めることが重要であると認識しております。今後も、関係機関や鉄道事業者、地域の皆様と連携しながら、早期実現に向けて着実に取り組んでまいります。