

2025年10月3日

羽田エアポートライン株式会社

東急電鉄株式会社

新空港線整備に向けた速達性向上計画の認定を受けました

羽田エアポートライン株式会社（以下、羽田エアポートライン）と東急電鉄株式会社（以下、東急電鉄）は、本日、国土交通省から速達性向上計画について認定を受けました。

この速達性向上計画は、都市鉄道等利便増進法に基づき本年4月に認定を受けた整備構想・営業構想に沿って8月1日に申請していたもので、東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間から蒲田駅を経由し、京浜急行電鉄本線・空港線京急蒲田駅付近までの連絡線（新空港線）および連絡施設を新設し、新空港線と東急多摩川線との直通運転を行い、一部の列車については多摩川駅から東横線に乗り入れを行う計画です。また、連絡線（新空港線）および連絡施設は、羽田エアポートラインが整備・保有し、東急電鉄が使用して営業する計画です。

この新空港線事業は、交通政策審議会答申第198号において「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。

概要は別紙のとおりです。

【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。

【別紙】

速達性向上計画の概要

1. 実施区域

起 点：東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間（東京都大田区新蒲田二丁目）
主要な経過地：東急多摩川線蒲田駅（東京都大田区西蒲田七丁目）
終 点：京浜急行電鉄本線・空港線京急蒲田駅付近（東京都大田区蒲田四丁目）

2. 主な事業内容

- 鉄道の種類 普通鉄道
- 営業キロ程 蒲田駅～蒲田新駅（仮称）間0.8km
（事業区域：連絡線0.8km、連絡施設0.9km）
- 軌 間 1,067mm
- 運 行 区 間 渋谷方面～多摩川駅～蒲田駅～蒲田新駅（仮称）
※東横線から乗り入れる列車が停車できるよう、東急多摩川線多摩川駅および下丸子駅の乗降場（プラットホーム）の整備などをあわせて行う計画です。
- 運 行 頻 度（蒲田駅～蒲田新駅（仮称）間）
朝最混雑時間帯：20本/時 程度
その他時間帯：10本/時 程度
- 車両編成数 3両、8両
- 運 賃 東急電鉄の運賃体系を基本とし、蒲田駅～蒲田新駅（仮称）間は加算運賃を設定する
- 駅 の 位 置 蒲田駅 大田区西蒲田七丁目
蒲田新駅（仮称）：大田区蒲田四丁目
- 整 備 期 間 開始予定年月：令和7（2025）年10月
終了予定年月：令和24（2042）年3月 ※残工事期間含む
- 総 事 業 費 約1,248億円
- 運行開始時期 令和20年代前半

3. 整備効果の例

中目黒駅～京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））：約36分⇒約23分（約13分短縮）
自由が丘駅～京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））：約37分⇒約15分（約22分短縮）

計画概要図

