

I 新空港線、蒲蒲線ってなんですか？

- 1 新空港線とはどのような計画ですか？
- 2 悲願の蒲蒲線と言いますが
- 3 新空港線と蒲蒲線は同じものですか？
- 4 新空港線は羽田空港につながりますか？
- 5 2013年公表の新空港線計画がなぜ放棄されたのですか？
- 6 なぜ大田区が整備主体の中心になるのですか？
- 7 蒲蒲間だけの事ならもっといい計画はありませんか？

II 大田区民にとってはデメリットばかり？

- 8 多摩川線蒲田駅の乗換えはどうなる？
- 9 京急蒲田駅での乗り換えは約6分20秒
- 10 多摩川線沿線住民への影響は？
- 11 渋谷、池袋、埼玉方面からの利便性は良くなりますか？
- 12 大田区の東西交通が便利になるの？
- 13 ミッシングリンクの解消とは何ですか？

III この巨額の投資は公共事業として適切ですか？

- 14 一期整備事業だけで総事業費約1,360億円
- 15 二期整備事業には幾らかかるの？
- 16 新空港線の需要予測の根拠は？
- 17 一期整備事業の資金収支は？
- 18 他の空港アクセスとの競合は？
- 19 なぜ第三セクターで新空港線事業を行うの？
- 20 税金は今本当に必要なことに使ってほしい
- 21 運賃未定では採算もわかりません

IV 新空港線の情報を開示し区民に説明してください

- 22 計画の全体を説明してください
- 23 将来赤字が続いたら誰が負担しますか？
- 24 ゼロカーボンシティと言いますが
- 25 沿線まちづくりの起爆剤になりますか？
- 26 2023年の区長選の結果は区民の疑問の表れか？
- 27 署名活動で新空港線の疑問を広げていきます
- 28 疑問に思うことはどんどん問い合わせを
- 29 区長、区議に疑問を届けませんか？
- 30 多くの区民が疑問を持つ計画でも進めますか？



3 新空港線と蒲蒲線は同じものですか？

大田区では新空港線（蒲蒲線）と呼んでいますが、新空港線と蒲蒲線はイコールではありません。蒲蒲線は本来 JR 蒲田駅と京急蒲田駅の間 800 メートルの移動を便利にしたいという目的の計画です。新空港線は多摩川線の矢口渡駅付近から大鳥居駅手前までの鉄道施設の計画で、それにより東急蒲田駅と羽田空港がつながる計画です。

多摩川線が羽田空港につながることで、埼玉や新宿方面からのアクセスを良くする事を目的とした広域鉄道ネットワークのための計画です。

進行中の新空港線（蒲蒲線）計画の一期整備事業では、京急蒲田駅付近に出来る予定の南蒲田駅（仮称）までの建設計画なので、京急蒲田駅の羽田線まで歩いて乗り換えをしなくては羽田空港へ行くことはできません。地下深くに線路を通す今の計画では、東急蒲田地下駅から JR 蒲田駅への乗り換えや京急蒲田駅近に出来る予定の南蒲田駅（仮称）から京急蒲田駅への乗り換えは 5 分から 8 分はかかると見られていて、蒲蒲線としても便利になるとは言えません。

広域的鉄道網の整備を目的とした国策であるなら、新空港線は国と鉄道会社が整備を進めれば良いことです。



1 新空港線とはどのような計画ですか？

新空港線（蒲蒲線）とは、東急多摩川線を羽田空港へとつなぎ埼玉や新宿方面からのアクセスを便利にすることを目的に、国の交通政策審議会が2016年の答申に盛り込んだ計画です。現在、多摩川線は東急蒲田駅が終点となっていますが、新空港線は「東急多摩川線矢口渡駅付近から多摩川線を地下化し、東急蒲田駅地下駅、京急蒲田の近くの地下にできる予定の南蒲田駅（仮称）を通り、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる計画」と説明されています。2022年に整備事業について大田区と東京都が、地方負担分を7対3で負担することに合意し、一期整備を担う整備主体として第三セクターの羽田エアポートライン株式会社が設立されことから計画が本格的に動き出しました。

一期整備事業の費用は、京急蒲田駅近くまでで約1360億円かかる公表されていますが、羽田空港へつながる二期整備事業は、東急と京急の軌道幅が違うなど問題も多く、完成時期も事業費も公表されていません。新空港線は羽田空港につながって利便性が向上しての新空港線です。羽田空港につながる全体計画が明確にならないまま、見切り発車で着工することは無責任との批判が出てくるのも当然です。

新空港線には他にも、東急蒲田地下駅からJR線や池上線との乗り換え問題が生じ、多摩川線途中駅の乗客には逆に不便になることや、JR東日本のアクセス線との競合により赤字になる恐れがあるなど、知れば知るほど疑問がわいてきます。



2 悲願の蒲蒲線と言いますが

現在、JR 蒲田駅と京急蒲田駅 800 メートルの間の移動手段は、バスかタクシー、あとは歩くことになります。天気の良い日にのんびり歩くには程よい距離ですが、荷物がある人や移動に不自由を抱えた人にとっては、何か便利な移動手段があれば良いのにと ... 思う人もいるかもしれません。

大田区が策定した基本構想の 1972 年版で、「空港への交通アクセスの充実を図ります」との文だけが加わりました。この記述を根拠に京急蒲田駅と JR 蒲田駅の間をつなぐ蒲蒲線の事であり、大田区の悲願と言う人も一部にいますが、蒲蒲線についての明記はどこにも有りません。大田区の交通問題は他にもっと深刻な問題が沢山あります。大森南や昭和島、城南島などの交通困難地域、西馬込方面からの蒲田へのアクセス問題、JR 線の西と東の交通分断など、大田区として取り組むべきことは多くあり、区内交通全体を考えての計画こそが望まれていると言えます。

悲願の蒲蒲線が JR 蒲田駅と京急蒲田駅間 800 メートルの移動の利便性の事であるなら、安い費用で運用できる循環バスや動く歩道などの提案がなされてきました。

蒲蒲線が突然新空港線となって、鉄道交通の広域的ネットワークのためとして、多額の税金を使うことに納得出来ない大田区民は多いはずです。



4 新空港線は羽田空港につながりますか？

多摩川線が羽田空港へ直結するためには二期整備事業が修了する必要があります。しかし、現時点では一期整備事業が検討されているだけで、2035年に京急蒲田の近くの地下にできる予定の南蒲田駅（仮称）までの開業を目指すとしています。その新駅から大鳥居近くの京急羽田線と合流する二期整備事業について現時点では事業費も完成時期について何も説明されていません。

二期整備事業の重大な課題は東急と京急の軌間（レール）幅が違うため、そのまま乗り入れることが出来ない点です。対策として言われていることは、フリーゲイジトレイン（電車の車輪幅を調節する装置が付いた車両）を作るか、三線軌条（レールを1本増やし3本にする）などです。フリーゲイジトレインは、JR九州が新幹線で導入を計画したが断念。三線軌条もホームの問題などがあり、ほとんど実用化されていません。

2016年の交通政策審議会答申でも大鳥居までの整備については接続方法などの課題について、さらなる検討が必要と述べていますが、5年経過しても何も進んでいません。技術的な困難を抱えていることと現在京急蒲田から羽田空港までの運賃が280円となっていることから、京急蒲田駅近くの新駅から羽田までの運賃もそれを超えて設定することは難しいと見られ、採算性からも困難との指摘もあります。

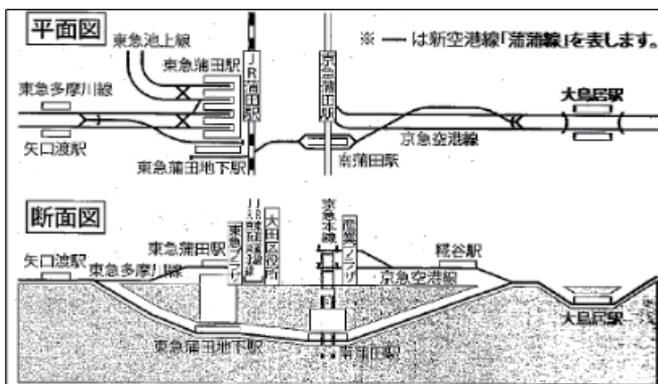
見通しのない計画を、区民や鉄道利用者には「羽田につながる」と言い続け、一期整備事業だけ着工しようというのは、地方自治の原則を逸脱するものとの批判を免れるものではありません。



5 2013年公表の新空港線計画はなぜ放棄されたのですか？

大田区は2022年6月に公表した新空港線（蒲蒲線）計画以前に、2013年8月に下記の概要図の新空港線計画を公表しています。図の説明文は明確に書かれていない点もありますが、この計画では

- (1) 渋谷方面からの副都心線の直通列車を東急多摩川線に乗り入れ、矢口渡駅付近から単線で地下化し東急蒲田地下駅まで乗り入れる。
- (2) 京急羽田空港線は大鳥居と糎谷駅間から新たに単線で地下化し、東急蒲田駅付近に新たに造る南蒲田駅（仮称）を経由して東急蒲田駅地下駅まで乗り入れる。
- (3) 新たな東急蒲田地下駅の同一ホームで乗客は東急線と京急に乘換え可能という計画のようです。この当初計画では東急蒲田地下駅から



羽田空港までは一本の線路で結ばれ、事業費は全体で1,080億円とされていました。この当初計画であれば東急蒲田地上駅は現行のままなので、新計画で生じる多摩川線・池上線・

京浜東北線の乗換えが不便になる問題や現行計画の二期整備事業で生じる東急・京急の軌道幅が異なることによる接続方法の課題は発生しません。

大田区はなぜ当初計画から現在の問題の多い計画に変更したのか、合理的理由を説明する必要があると言えませんか。



6 なぜ大田区が整備主体の中心になるのですか？

新空港線（蒲蒲線）計画は都市鉄道利便等促進法と言う鉄道の広域的ネットワークにより利便性を高めることを狙いとした法律に基づいて、2016年に国の交通政策審議会が、国際競争力強化に資するプロジェクトとして決めた計画です。

この計画では鉄道を建設し保有し貸し出す事業者（整備主体）とその設備を使用して鉄道を運行する事業者（運営主体）を分けて事業を実施する上下分離方式を採用しています。その整備主体として大田区と東急電鉄が出資する第三セクターを設立しました。資本金2億9500万円の61%を区が39%を東急電鉄が出資することを決め、2022年10月に羽田エアポートライン株式会社が設立されました。蒲蒲線が新空港線として広域的鉄道ネットワークを進めるための鉄道整備計画（これを国策と説明している）となったことで、大田区が整備主体の中心となって事業を進めることに対して疑問を持つ人も増えています。

しかも一期整備では羽田空港への接続は見通せず、京急蒲田止まりとの声も聴かれる状態では、着工する前にもう一度計画を見直すことが求められていると言えます。乗り換えが不便になり、沿線住民にもメリットが少ない現在の計画は、大田区が中心となって実施すべきものとは言えないでしょう。

便益を受ける埼玉や新宿方面、あるいは鉄道事業者が整備主体を担い、大田区は補助するのが区民の理解を得るためには必要ではないでしょうか。

JR東日本が進める羽田アクセス線は大田区内を通りますが、JR東日本が整備主体で事業が進められています。



7 蒲蒲間だけのことならもっといい計画はありませんか？

そもそも計画推進の根拠として大田区が挙げる国交大臣諮問機関「交通政策審議会」による答申内容は、

<3> 新空港線の 신설 (矢口渡 ~ 蒲田 ~ 京急蒲田 ~ 大鳥居)

- ・ 矢口渡駅において東急多摩川線と相互直通運転を行う。
- ・ 大鳥居駅において京急空港線と相互直通運転を行う。

と、新空港線と呼ぶ新線を矢口渡駅から京急大鳥居駅まで新設し、羽田空港まで広域で繋ぐことを示しています。したがって、大田区民にとって便利で心地よい蒲蒲間はこの計画では検討すらされていないのです。

東急蒲田駅と京急蒲田駅の間 800メートルの移動を便利にするだけであれば循環バス、オンデマンドバス、動く歩道など様々な方法が考えられ 1360 億円もの税金を投入しなくても可能です。

実際に以前は京急が JR 蒲田東口から京急蒲田駅までのワンコイン (100 円) バスを運行していましたが、2021 年 6 月に廃止されています。

新空港線 (蒲蒲線) 計画策定にあたって大田区はこのような代替手段について区民を交えた十分な協議をしたのでしょうか？

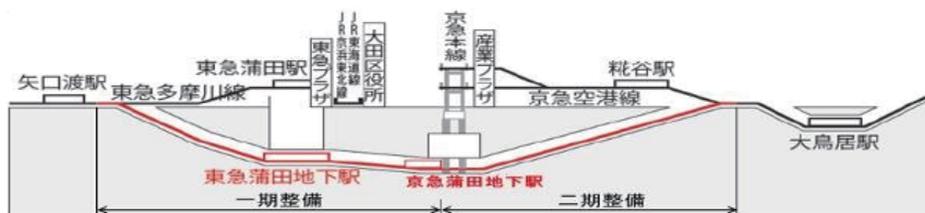
800メートルの距離を楽しみながら歩けるように、沿道のショッピングアーケードを充実するのも一つの手でしょう。また、雨天でも雨に濡れずに歩けるような工夫があれば、800メートルはそれだけで魅力的になるのではないのでしょうか。

なお、歩行が不自由な方々のためには、ワンコインバスの復活を望みたいところです。



8 多摩川線蒲田駅の乗換はどうなる？

大田区の説明では「東急多摩川線矢口渡駅の近くから多摩川線を地下化し、JR・東急蒲田駅の地下、京急蒲田駅の地下を通して、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる計画」とあります。



現在の東急線蒲田駅は地下駅に移動します。しかも一説では40メートルの深さと言われています。

乗換時間について：

東急蒲田地下駅からJR蒲田駅へは5分17秒と試算されていますが、実際はエスカレーターや階段で6～10分以上になるのではないかとの意見もあります。

東急蒲田地下駅から池上線蒲田駅へはやはりエスカレーターや階段で7～10分以上になると言われています。通勤・通学者にとっては不便極まりありません。

池上線がそのまま残されるため、これまでのような地上の移動での乗り換えはできなくなります。地域全体の利便性は何一つ考慮されていません。現在の頭端式ホームはバリアフリーであり、乗換に時間もかからず、駅の形としても貴重です。



9 京急蒲田駅での乗り換えは約6分20秒

現行の新空港線（蒲蒲線）計画の最終目的は、渋谷方面から蒲田経由で京急線に繋がって羽田空港まで乗り換えなしに早く着くことです。そのためにはいくつもの難題を解決しなければなりません。

まず一つ目の問題は、現在の東急蒲田駅が頭端式ホームと言って終着駅特有の行き止まりの形のため、そのままでは延伸できません。そこで多摩川線の蒲田駅ホームを現在の位置から地下に移し、大鳥居駅で京急線に繋げることとしています（池上線は現状のまま2階です）。

二つ目の問題は、東急と京急とは線路の軌間が異なることです。2016年4月20日の交通政策審議会答申第198号によれば「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」となっており、軌間問題の解決が課題となっています。そこで、工事全体を一期整備（矢口渡～京急蒲田）と二期整備（京急蒲田～大鳥居）に分けて、まず10年間で矢口渡から京急蒲田までの一期整備を先行させることとしました。

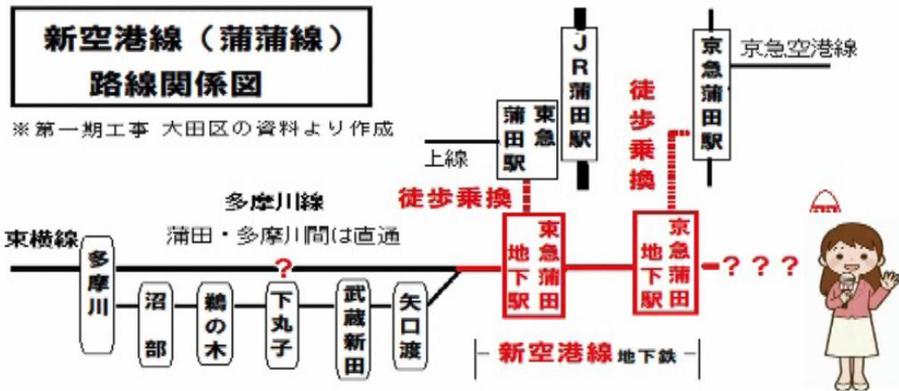
一期整備が終わった段階では、新しくできる京急蒲田駅付近の南蒲田駅（仮称）は二期整備を睨んで地下駅となるため、現在の京急蒲田駅への乗り換えが生じます。

なお、東急蒲田駅の頭端式ホームは、ヨーロッパの終着駅ではよく見かけますが、関東では上野駅に次ぐ2番目の規模。平らなホームに池上線と多摩川線が到着するので、乗り換えが簡単です。



10 多摩川線沿線住民への影響は？

現在の東急多摩川線は3両編成で運行されています。今後新空港線（蒲蒲線）に乗り入れ列車は8両編成なので途中駅では1時間に4本割り込み途中駅を通過する急行となります。多摩川線の運航本数が減り、各駅停車利用者の待ち時間が多くなります。ラッシュ時間では、現在の20本が16本に減り、ホームは溢れ危険な状態になりかねません。各駅停車利用の通学・通勤の方は新設される東急蒲田地下駅からの乗換時間に加え、一層不便になります。



急行と各駅停車が交互に運行されると多摩川線各駅の踏切渋滞が生まれることも、頭に置かなければなりません。区民にとっては、不便で問題があることばかりです。大田区にはぜひ考え直して欲しいと思います。



11 渋谷、池袋、埼玉方面からの利便性はよくなりますか？

蒲蒲線が完成しても渋谷方面からの乗客は乗り換えなしで羽田空港へは行けません。東急多摩川線が地下化され京急蒲田駅付近に新設される予定の南蒲田駅（仮称）から京急蒲田駅へ6分20秒（大田区公表値）かけて乗り換える必要があります。現在大田区から出されている情報を基に、蒲蒲線を利用して渋谷から空港まで行く所要時間と運賃を試算すると、以下のように蒲蒲線を利用すると現状より所要時間と運賃が増加しました。同様に川越や池袋から羽田に行く場合にも蒲蒲線完成後それを利用すると現状よりも所要時間が増加すると試算されています。（* 蒲蒲線の運賃は100円と仮定）

渋谷→羽田空港	経由地	時間	運賃	
現状	JR品川	41分	505円	
蒲蒲線完成後	多摩川	45分	628円*	京急蒲田乗換

新空港線（蒲蒲線）の羽田空港への乗り入れは、蒲蒲線の京急蒲田駅付近に新設される予定の南蒲田駅（仮称）から線路を大鳥居付近まで延長して京急線に接続する新空港線二期整備事業の完成後になります。しかし、東急線と京急線は線路幅が異なるのでその接続は簡単ではなく、大田区は東急・京急との協議が必要です。大田区からは協議が実施されているとの発表はなく、二期整備事業の完成予定や事業費は未定としています。更にJR東日本は東京駅と羽田空港間の空港アクセス線の工事を始めていますのでこれとの競合の問題も生じています。多額の税金を投入する事業には区民に納得できる説明が必要ではないかと考えます。



12 大田区の東西交通が便利になるの？

大田区が2023年4月19日公表したHPには蒲蒲線について「JR・東急蒲田駅から京急蒲田駅までの約800mを鉄道で結ぶことで、区内の東西の移動が便利になります」とあります。JR蒲田駅から蒲蒲線で新たに造られる東急蒲田駅地下駅への乗換えは約6分、そこから京急蒲田駅付近に新設される予定の南蒲田駅（仮称）までの乗車時間は2分、南蒲田駅から京急蒲田駅までの乗換えは約7分かかるのでJR・東急蒲田駅から京急蒲田駅へは蒲蒲線が完成しても合計15分かかります。東急蒲田地下駅で列車到着待ち時間があればそれ以上の時間が必要です。

現在JR蒲田駅と京急蒲田駅間は徒歩で14分の距離です。もちろん小さいお子さん連れ・大きな荷物をお持ちの方・歩行が困難な方等の方々には蒲蒲線の完成でその間の移動は便利になるかもしれませんが。しかし多額の税金を使う蒲蒲線計画でなくてもJR・東急蒲田駅と京急蒲田駅間に例えばシャトルバスを運行するなど、この間の東西交通をより良くできる方法はあるのではないのでしょうか？

大田区にはJR・東急蒲田駅と京急蒲田駅間だけではなく、西馬込と蒲田、大森東と平和島、中馬込と蒲田等々それ以外にも東西交通が不便な地域が多数存在します。限られた財政の中で大田区の東西交通が便利になり、より多くの人々の生活が向上する方法を区民と十分に話し合い、お互いに納得しながら計画を進めていくことが必要です。



13 ミッシングリンクの解消とは何ですか。

ミッシングリンクとは、元々は生物進化過程で連続性が欠けた部分を指しますが、転じて分断された鉄道や道路網に対して使われます。つまり、ミッシングリンクの解消とは、繋がっていなかった鉄道をつなげることを意味します。

蒲蒲間 800 メートルの移動手段の様々な可能性を大田区が検討しない理由の一つは、この「ミッシングリンクの解消」にあると見られています。電車で繋げることがミッシングリンクの解消であり、代替手段で蒲蒲間の移動が容易になったとしてもそれはミッシングリンクの解消にはならないという考え方です。

具体的には、交通政策審議会答申第 198 号で「矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、京浜東北線、東急多摩川線および東急池上線の蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能」と鉄道によってミッシングリンクを解消することを示唆しています。

実際には、ミッシングリンクの解消どころか、多摩川線の蒲田駅も京急蒲田新駅も地下にできることから乗り換えに時間がかかり、利便性などどこにもない計画です。

大田区民にとってミッシングリンクを解消とするなら都営地下鉄浅草線の西馬込駅から蒲田まで延伸することが大切ではないでしょうか。





14 一期整備だけで総事業費約 1,360 億円

蒲蒲線は東急多摩川線を矢口渡駅付近から地下化し、JR 蒲田駅・東急蒲田駅の地下駅を造り、更にそこから約 800 メートル線路を延長し京急蒲田駅付近に新設される予定の南蒲田駅（仮称）を作る計画です。大田区はこの蒲蒲線を新空港線一期整備事業と称し、総事業費を約 1,360 億円と公表しています。その内の区民負担額は約 360 億円（区民一人当たり約 5 万円）になります。

大田区は 2016 年 7 月時点では、疑問の 5 にある事業費 1,080 億円の当初新空港線計画を現行計画に変更し蒲蒲線の総事業費について 1,260 億円と公表していました。この金額に 2016 年から 2020 年までの物価上昇及び工事手法等の見直しを行い、2022 年 6 月時点で想定される条件のもと算出した金額として 100 億円増額された約 1,360 億円を公表しました。

この総事業費について現在の大田区の HP では「今後は第三セクター（蒲蒲線計画の線路や駅施設を作るために大田区と東急電鉄で設立した会社）が最新の物価上昇などを加味した上で、再度事業費を算出することになる」とあるだけで、これには 2022 年 6 月に東京都と大田区で締結された蒲蒲線計画の合意文書にある「事業費の圧縮に努める」との記載はありません。

最近の大型公共事業費では東京オリンピックの大会経費や大阪万博の会場建設費がそれぞれ当初予算の 1.94 倍、1.88 倍になっています。

同様の公的資金を当てにし事業費増加に歯止めのかかりにくい大型公共事業である蒲蒲線について、今後の総事業費がどれだけ増加するか全く不明です。



15 二期整備事業費には幾らかかるの？

2035年開業想定の新空港線一期整備事業で京急蒲田駅付近に新設される予定の南蒲田駅（仮称）から線路を延長して、大鳥居駅の手前で京急空港線と接続する約 1.9 kmの鉄道建設計画が新空港線の二期整備事業です。

二期整備事業では東急と京急の線路を接続する必要がありますが、二つの線路幅は異なり（線路幅 東急：1.067m、京急：1.435m）線路を単純に接続することは不可能です。しかし現時点では大田区の東急・京急等との協議等は実施されていないため、二期整備の事業費や完成時期の公表はなく概算事業費も全く不明な状態です。

相互乗り入れは難しいので、大鳥居駅での乗り換え案も検討せざるを得ないとの意見も出てきています。当初計画の東急蒲田地下駅での向かい側ホームへの乗り換えの方が現実的ではなかったのかとの区民の声もあります。

このように現在は新空港線一期整備事業完成後いつ二期整備事業が完了するかもわからない状態で、蒲蒲線の着工を大田区は進めようとしています。

大田区は蒲蒲線の着工を見合わせると共に、二期整備事業完成に向けての事業費を含む全体像を公表し、それに対する区民の意見を聞いてから一期整備（蒲蒲線）事業を進めるべきだと考えます。



16 新空港線の需要予測の根拠は？

2022年に大田区は2035年の蒲蒲線利用者の需要予測を、羽田空港へは1日1万4千5百人、その他1日4万2千5百人の合計5万7千人としています。2013年に行った新空港線の同様の需要予測では羽田空港へは1日1万5千8百人、その他は1日2万6千5百人の合計4万2千3百人としています。2013年の計画は羽田空港直通ではありませんが、この二つの需要予測について2013年の需要予測を100として比較すると。蒲蒲線全体での需要予測134と増加し、蒲蒲線の需要のうち空港への利用者は92と減少しますが、その他は160と増加することになります。これらの変動についての理由を大田区は説明していません。需要予測の根拠となる交通実態調査やビッグデータを使った根拠のある需要予測の公表が、区民の疑問の解消には必要です。

人口減少社会なのになぜ蒲蒲線の需要が増加するのか、特に空港利用者以外の需要がなぜ増加するのか、空港利用者の



減少の理由等の合理的説明がないと蒲蒲線の需要予測を信頼することはできません。令和5年版大田区政ファイルによれば東急蒲田駅の日乗降客は東急池上線も含め13万7千人、京急蒲田駅一日の乗降客は5万7千人です。



17 一期整備事業の資金収支は？

新空港線（蒲蒲線）一期整備事業費は総額約 1,360 億円です。これを国が 454 億円、東京都が 136 億円、大田区が第三セクターへの出資金 (61%)* を含め 374 億円、第三セクターその他出資者が出資金 (39%)* 35 億円を負担することとしています。出資金 90 億円を除く第三セクターの事業費の資金については 363 億円を借入れするとしています。しかし、借入金 (3 年据え置き、10 年返済) の返済により明らかに不足する追加資金手当ては予定されていません。返済が滞り事業継続が不可能になる非現実的な資金収支が無造作に提示されています。

大田区 HP では蒲蒲線の累積終止黒字化は開業後 17 年としていますが、2023 年 11 月に現在の需要予測・運賃・建設費予測を大田区に説明を求めても第三セクターでの事業認可申請がされるまでは不明との回答しか得られません。

昨今の東京オリンピック・パラリンピックや大阪万博事業費は当初予測の 1.9 倍 (それぞれ 7,340 億円から 1 兆 3,500 億円、1,250 億円から 2,350 億円) になっています。同様の事が蒲蒲線の事業計画で起きないとも限りません。その場合、大田区のいっている第三セクターの累積資金収支黒字転換年 17 年は絵に描いた餅になります。

*2023 年 12 月現在の出資比率



18 他の空港アクセスとの競合は？

羽田空港への交通アクセス方法は現在、京急空港線、東京モノレール、高速バス、京急バス、タクシーや一般乗用車などがあります。計画中的のものとしては、新空港線（蒲蒲線）のほかに JR 東日本が進めている空港アクセス線が2023年に着工されています。

空港アクセス線はすでにあった貨物線の引き込み線を活用して建設するもので、東京駅方面、池袋方面、新宿方面の3方向への接続を目指すとしてされています。建設中の空港アクセス線 JR 東山手ルートが 2029 年には開通する予定となっており、羽田空港から東京駅までは18分の予定です。

さらに西山手ルートが完成すると新宿方面からも短時間で接続すると言われています。 空港へのアクセスは鉄道だけではありません。首都高速道路の外環道が開通してから新宿からの高速バスは羽田まで時間も短く、渋滞で遅れることも少なくなり利用者を延ばしています。

一方、新空港線（蒲蒲線）は近い将来の羽田空港への直通運転の目途も立たず、ほかの交通手段に比べて羽田空港へのアクセスの優位性は低いのので、他のアクセス手段との競争は難しいと言わざるを得ません。





19 なぜ第三者セクターで新空港事業を行うの？

国や地方公共団体（第一セクター）と民間企業（第二セクター）の共同出資によって設立される事業体を第三セクターと言います。今回の新空港線（蒲蒲線）の施設整備事業はなぜ第三セクターで行うことになったのでしょうか？

新空港線と同様に大田区を通る JR 東日本の空港アクセス線は JR 東日本が単体で事業を実施することになっています。一般的に地方の過疎地などで他に交通手段がなく、高い公共性を必要とする場合の交通整備のための第三セクターが使われていましたが、最近は大崎駅と新木場を結ぶ臨海高速鉄道線や横浜駅と元町・中華街を結ぶみらい線など大都市でも使われています。このような第三セクター事業の多くが赤字になっていると報告されています。過疎地で他に代替え交通手段がないところでは、仮に第三セクターが赤字になっても税金が投入され維持することについて地元の理解が得られる場合もありますが、新空港線（蒲蒲線）は他に多くの代替え交通手段があり、これに該当するとは思われません。総務省の「第三セクター等の経営健全化に関する指針」では

- (1) 地方公共団体の信用力に依存しない事業計画であること
- (2) 事業実施ありきによる収支のつじつま合わせは厳に行うべきでは無い
- (3) 議会・住民などに丁寧な情報開示をすることを求めています。

今回の新空港線（蒲蒲線）はそれらが不透明で総務省の指針に従っておらず、赤字が発生した場合にはその負担は将来にわたって国民が背負う事になります。儲かる事業ならば、民間企業は単独で進めるでしょう。その意味で第三セクター方式を採用した理由は重要なポイントです。



20 税金はいま本当に必要なことに使ってほしい

一期整備だけで約 1360 億円。大田区の負担額は 363 億円。大田区の財政状況 2022 年度決算：基金残 1,240 億円。債務負担行為 502 億円。区債残 149 億円。実質財政余力 590 億円（R4 年度マネジメントレポートより）区財政負担 363 億円は財政を圧迫するのではないのでしょうか？

大田区長は「都市計画交付金で区の負担は限りなくゼロになる」といっていますが、本当でしょうか？ 都市計画交付金とは、都税として固定資産税と一緒に都に収めた都市計画税を、都が交付金として配分するものです。現時点ではこの交付金の対象事業に鉄道事業は含まれていません。

都との合意文書に「本事業（蒲蒲線）を都市計画公布金制度の対象事業とすることが出来るよう、東京都と大田区は調整を行う」という文言があります。東京都特別区都市計画交付金の交付対象事業は「1都市計画道路整備事業 2都市計画公園整備事業 3連続立体交差化事業 4市街地再開発事業 5土地区画整備事業 6防災街区整備事業7仮装場整備事業」に限られていて鉄道事業はその対象ではありません。

大田区はこれを根拠としていますが、現在はその決定はなされていません。更に特別区区長会では交付金制度のあり方に異議を唱えており、交付金制度そのものが変更される可能性があります。何も決まっていなのに、決まっているかの如くの言い分。そもそも区民にとって不利益の多い計画に税金を使うより、もっと必要なことに税金を使っていくべきです。

私たちは受け入れることはできません。



21 運賃未定では採算もわかりません

2022年6月まで行われた大田区と東京都の「協議の場」における需要予測の前提条件では、東急蒲田駅から蒲蒲線で京急蒲田駅付近に新設される予定の南蒲田駅（仮称）までの加算運賃（第三セクター会社の収入になる金額）は年間5万7千人の乗降客で100円と想定されています。しかしこの金額は東急電鉄との協議された金額ではありません。約1,360億円もの巨額の事業費をかける蒲蒲線の需要予測や収支計算のもととなる運賃が未定なのです。

未定であれば、今後当然それが変わる可能性があります。その結果需要予測や収支計算も変わります。大田区にこの点を質問すると第三セクターでの事業認可申請がされるまでは不明との回答しか得られません。多額の税金を投入する計画なのに、基礎中の基礎である運賃が未定で事業をこのまま進めることは止め、この点を大田区は区民を含めた関係者に十分わかるように説明してから事業を進めるべきです。



100円？





22 計画の全体を説明してください

新空港線計画は【都市鉄道等利便増進法】の制度を使って広域的鉄道網の利便性の向上を狙いとして計画されています。そうであるなら当然一期整備の京急線までの整備計画だけではなく、二期整備で羽田空港に直結する計画を立て、公共事業として成立するのか検討される必要が有ります。2013年に公表された新空港線の当初計画では東急蒲田地下駅から羽田空港までつながる計画でした。

それをある時は蒲蒲線と言い、ある時は新空港線と言い、羽田空港につながる見通しがないまま疑問に答えようとせずに事業を進めることに区民の多くは疑問を持っています。

新空港線であるなら羽田空港までつながる全体計画を示して、需要予測、利便性、採算性、収支計画などを示し検討すべきです。沿線街づくり構想や東西交通断絶の解消とか悲願の蒲蒲線とアピールしても空虚な言い訳にしか映りません。

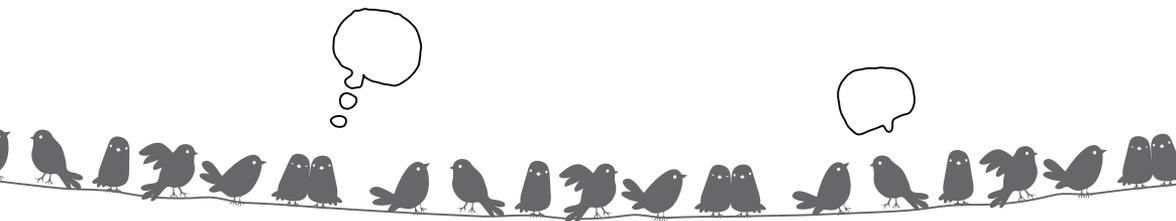
見切り発車では将来負の遺産として残り、長きにわたって負担を区民が払い続けることも心配されます。後世の区民から、地下駅から地上の駅へ乗り換える度に、なんでこんな不便なものを、大金をかけて作ったのかとひんしゅくを買わないためにも、今一度足を止めて全体計画を完成させてから区民全体で検討することが必要です。



23 将来赤字が続いたら誰が負担しますか？

大田区では新空港線（蒲蒲線）が開業してから、借入金を償還し終わる累積資金収支黒字転換年数について開業後 17 年と説明しています。第三セクターの借入金を返済するために年間56億円の返済が必要とされていますが、鉄道の使用料収入は年間21円億と想定されていますので、当面は借入金を返済するためにさらに短期借入金を借り入れする必要があります。資金繰りは火の車という計画の上に成り立っていると言えます。しかも、収入となる線路使用料は営業主体である東急電鉄との合意はまだできていないとのことです。更に鉄道建設後も維持補修費はかかるわけで、鉄道会社からの使用料すべてが借入金の返済に回るわけではありません。

競合する交通手段の方が便利で運賃も安ければ当然利用者はそちらに流れるので計画通りに収入が確保できません。総務省は第三セクターの資金調達について通知の中で、投入した資金を事業収入により回収が困難と認められる場合には、第三セクターによる事業化を断念すべきであるとのべ、事業実施ありきによる収支のつじつま合わせは厳に行うべきではない、と戒めています。大田区は第三セクターの61%の株式を保有しています。計画が破たんした時にはその分の責任を負うだけではすみません。





25 沿線まちづくりの起爆剤になりますか？

大田区は、新空港線の整備を契機として魅力あふれるまちづくりを進めて人を集める、沿線まちづくり構想を打ち出しています。新空港線と大田区全体のまちづくりを合わせてすすめることで地域の活性化につながるという考えです。駅前を再開発してどこでも同じようなまちづくりを進めても、持続的な魅力ある街にはならないという事が指摘されています。すでに各地で再開発の名のもとに作られた駅ビルや周辺の施設でテナントの撤退が起きています。そもそも街づくりは誰のためのものなのでしょうか。一部の開発業者が駅前の1等地を、税金を使って再開発するためのものではないはずです。

今まで大田区のまちづくりは、多様な地域の特性を生かしたまちづくりを進めてきました。それは、大田区が歩んできた歴史的な背景が有って自然と落ち着いた方向でもあったと言えます。

今まで区の取り組みが不十分であったために成果が上がっていないことは問題ですが、大森と蒲田の違いにとどまらず羽田や馬込、池上、調布地域などそれぞれの個性的で魅力あふれる地域特性を生かして、そこに住む人のための街づくりを進めてほしいものです。評判の悪い新空港線（蒲蒲線）をもっともらしく見せるために沿線まちづくり構想と言う派手な衣装を着せてもその中身は変わりません。魅力的な街がそこにあるから人は集まるので有って、交通手段を用意したから人が集まり次はまちづくりと言うのは話の順番が違います。今のままでは渋谷・新宿方面に大田区のお客さんが流出することはあっても、渋谷・新宿方面からお客さんが来るといふ事があるでしょうか。多様性を生かした、そこで暮らす人たちのためのまちづくりにこそ、力を入れることが求められているのです。



24 ゼロカーボンシティと言いますが

2022年大田区はゼロカーボンシティを目指すと言明し、2050年に温暖化効果ガス排出量実質ゼロの達成を明言しています。新空港線（蒲蒲線）については、大田区区報 2023年8月1日号でも「自動車から鉄道」への転換が促され、CO2削減により「ゼロカーボンシティへ貢献」と主張しています。しかし、これは後出しジャンケン、取ってつけたような理屈との印象を受けませんか。それは、このプロジェクトは元々環境に優しい省エネ社会を作ろうといった目的とは相入れないからでしょう。

新空港線（蒲蒲線）一期整備の工事は、予定どおりに進めば2025年着工後10年に渡り、直径8mの地下トンネルを1.7km掘り進め、地下駅を2駅掘り広げる大工事です。区は工事のデータを出していませんので、あくまで推計ですが、トンネル工事だけで排出される土砂量は10万トンとみられます。大量の土砂の排出と輸送だけみても大量のエネルギーを消費します。ゼロカーボンシティを目指す大田区の方針とは逆行する工事です。

東急蒲田駅と京急蒲田駅の800mを結ぶ一期整備によって自動車交通量がどの程度減少する見込みがあるのか、はっきり見通せているのでしょうか、大きな脱炭素効果が見込まれるなら予測数値が示されてよいでしょう。

また、地下駅はビルの高さ10階以上の深さとなりますので地上駅への乗り換えにはエレベーターやエスカレーターなどで1日数万人の人が上下に移動することになります。そのためのエネルギーは永遠と消費されます。今は歩いて移動するだけでエネルギーは使いません。

今のところ具体的根拠がない紋切り型の「自動車から鉄道へ」のイメージ先行型の主張の域を出ていません。使用する電力が再生可能エネルギーとなっていないので説得力には乏しい主張です。



26 2023 区長選の結果は区民の疑問の表れか？

2023年4月におこなわれた大田区長選挙では、新空港線（蒲蒲線）を推進するか、立ち止まって見直すかが一つの大きな争点となりました。

4期任期16年の松原前区長は、任期終了前の2022年6月、総事業費約1360億円の三分の一の地方自治体負担分を大田区70%、東京都30%の分担とすることで合意したと突如発表、ついで整備主体となる第三セクター（大田区61%、東急39%）を設立し、本事業の布石を打ちました。これを受けて、この区長選は新空港線（蒲蒲線）がクローズアップされ争点化しました。

主な立候補者は3人、鈴木晶雅氏が推進の立場、森愛氏、岡高志氏の2人が立ち止まって見直そうという立場を代表することになりました。

選挙の結果は下記のとおりでした。

候補者	投票数	割合
鈴木晶雅	104,444	39.60%
森 愛	93,847	35.60%
岡 高志	65,501	24.80%
合計	263,792	100.00%

鈴木氏が区長選に勝利しましたが、森氏が猛追肉迫し僅差となったことが一つ。また、3人の獲得票をみると鈴木票は4割、他2人の票が6割（159,348票）となっており、新空港線（蒲蒲線）について、投票した区民の過半数が疑問を抱いて、立ち止まって、その見直しをしてほしいという民意は確実にあると捉えてよいでしょう。



27 署名活動で新空港線の疑問を広げていきます

「署名活動に効果はあるのか？」はよく受ける質問です。近代社会は民主主義、つまり国民が主人公で運営される仕組みになっています。

選挙をはじめ多くの国民の声によって政治は動いていきますが、実際はその声が届かないことが多すぎます。そこで様々な表現で意思を伝えます。デモや集会だけでなく文化芸術、歌で表現をしたりします。

一人の声は小さくてもみんなの声が届けば社会は動きます。今までもさまざまな「署名」が行われてきました。「保育園増やして・子育てに支援を」「核兵器廃絶」「安保法制反対3000万人署名」など実に様々です。最近ではネットを活用し数日で数万達成した「インボイス・オンライン署名」は大きな話題になりました。要求のすべてが実現できたわけではありませんが、改善させたりしてきたのではないのでしょうか。

署名活動には多くの人に庶民の声を伝え広げるという効果があります。今回の署名活動を通じて多くの人が蒲蒲線計画について実態を知って疑問を持ち、その着工見合わせを求める声を増やしていくことが重要です。もちろん少ない署名より多数の署名は確実に大きな効果があります。

新空港線計画着工見合わせ署名は2024年3月末までに3万の署名を集めています



28 疑問に思うことはどんどん問い合わせを

大田区は、新空港線（蒲蒲線）を進めていくため、皆さんには新空港線のメリットを強調してきます。例えば東西の鉄道のミッシングリンクが解消され、埼玉、渋谷からの旅客が羽田に直行できて便利になると言いますが、大田区民にとって、それはどうなのか、蒲田駅が地下に潜れば便利どころか不便になるのではないかと疑問が湧いてくると思います。

更には言えば、一期整備では、東急多摩川線が京急蒲田駅近くの地下駅まで延伸するだけで、京急線とは繋がりませんので、遠方からの旅客も東急地下駅から京急地上駅への乗換えとなります。ミッシングリンクの解消は第二期整備となりますが、こちらは未だ全く手付かずの状況と言って良いでしょう。

この計画の内容を知れば知るほど、疑問は膨らむのではないのでしょうか。大田区のいうことを鵜呑みにするのではなく、なんでも疑問に思ったらまず大田区に問い合わせをしましょう。区民の率直な疑問や意見は、大田区としても無視できるものでもありません。この新空港線（蒲蒲線）に関する問い合わせ先は下記となります。

大田区役所 鉄道都市づくり課

電話：03-5744-1212 FAX：03-5744-1526

課の職員は、区民の疑問や要望にできる限り応えようという姿勢でいてくれていますので、遠慮なく意見交換してください。他に区民が区政への意見を表明する手段としては、

1. 区長への手紙（特別出張所等で所定の用紙・封筒が用意されている）
2. 区議会への請願・陳情などの仕組みがあります。疑問を持ちながら黙っているのは賛成している側にカウントされかねない今の時代、疑問があれば声に出すこと、大事ですね。



29 区長・区議に疑問を届けませんか？

現在、大田区長は新空港線計画に区民の懸念の声があることに対し「丁寧に説明したい」と話しています。しかし、区長は就任以来今まで新空港線（蒲蒲線）の具体的な計画を示さず「丁寧な説明」のないまま、イメージを先行させたPRのみ展開しています。

若い人向けに作った「区議会ガイドブック」には、区議会の主な仕事は、「区民の声を聞く」とあります。しかし、区議会で区民から出された請願や陳情のほとんどが不採択になっているように、区民の声を聞く議員がいても、十分な討議もないまま多数決で決められ「区民の声を聞く」議会になっているとは思えません。新空港線計画への区民の不安な声に対しても、「不安を希望に変えるよう、区議会も取り組んでいく」と話した議長がいましたが、いつ議長の言葉は実行に移されるのでしょうか？区民の疑問は広がるばかりです。最近の札幌五輪の招致断念を始め、住民運動で、自治体が政策を変えた事例は多くあります。

区民の中に疑問があることを承知しているのなら、区民の判断に役立つ正確で「丁寧な説明」をし、「区民の声を聞く」のが区長や区議の務めではないでしょうか？皆さんも区長・区議・区役所に疑問を投げかけてみませんか？「丁寧に説明したい」と言うポーズだけで実際には何も対応しない区長、区議は区民の懸念を真正面から誠実に受け止めているのでしょうか？

選挙で区長や議員を代え住民の声を反映させている杉並区のような例もあります。大田区でも、区長や議員がどのような対応をしてきたのか、しっかり覚えておいて次の選挙での投票の参考にすることが大切です。



30 多くの区民が疑問を持つ計画でもすすめますか？

新空港線（蒲蒲線）計画着工見合わせ署名を進める会として駅で署名を集めていると、「署名を集めても区がやろうとしているのだから止めることは、できないのでは？」という質問を受けることがあります。

市民が反対し中止した事業があります。2021年9月、横浜市のカジノを含む総合型リゾートの誘致は市民の反対で、反対を掲げる市長を選出して撤回。2022年には、札幌市で2030年の冬季五輪・パラリンピック招致をめざしていましたが、東京大会の汚職、談合などが明らかになり、地元の高い支持を得ることも、現時点では困難という事で断念されました。

大田区でも2022年春に行われた区長選挙では新空港線計画の問題は大きな争点のひとつになり、計画の「見直し・ストップ」を掲げた2人の候補は、合わせて6割を得票。区長選挙に投票した区民の考えは明らかになりました。

2024年1月末では羽田空港までの二期整備がいつになるのか、計画全体の事業費がいくらになるのか明らかにされないままです。これらの疑問を大田区に問い合わせても、計画は第三セクターの羽田エアポートライン株式会社が進めているので答えられないと言い、羽田エアポートライン株式会社は大田区に報告しているのでそちらで聞いてくれという回答しかしません。

区政は区民の疑問に誠実に答え、区民の意見を反映して行われるべきです。そのような区政にするためにこれを読んでいる皆さんも新空港線（蒲蒲線）に対する疑問を周りの人と話し合うのも良いかもしれません。

私たちからの疑問の声が大きくなればなるほど税金を使って行われる区政は良い方向に向かうと思いませんか？

あとがき

みなさまは新空港線（蒲蒲線）計画についてご存知でしょうか。大田区はイメージ宣伝ばかりで、区民が判断するために必要なことには、問い合わせしても答えません。

それにもかかわらず大田区は準備を進め 2025 年の着工を目指しています。

この計画について疑問を持つ沿線住民の方などが、公表された資料や区長への問い合わせなどを通じて、大田区民にとってデメリットの多い実態を明らかにしてきました。

2023 年の秋からは、「新空港線計画作工見合わせ署名をすすめる会」が設立されて、いったん立ち止まって見直しませんかと署名活動を進めています。

知れば知るほどこの新空港線計画は、誰のための計画なのかの疑問があふれてきます。

そのことを多くの区民に知ってもらいたいと集まった人たちが、疑問を出し合いその一つ一つに説明をつけてみました。

大田区にはまだまだ説明してほしいことが沢山あります。大田区は着工の前に、区民の疑問に答えて、より多くの区民が納得できる計画にしてほしいものです。

2024年2月 新空港線 30 の疑問編集者一同

執筆、編集などご協力いただいた団体、個人の方々

新空港線（蒲蒲線）計画 着工見合わせ署名をすすめる会

ホームページ：<http://miawase2.miawase.net>

メールアドレス：miawase@ab.auone-net.jp

オンライン署名：<https://t.co/ltR7B00Vlt>

大田区の新空港線計画を考える会

ホームページ：<https://abc.kagoyacloud.com>

蒲蒲線計画の見直しを求める住民の会

ホームページ：<https://www.nokamakama.com>

メールアドレス：no.kamakama@gmail.com

立憲パートナーズ大田の会

ホームページ：<https://cpmota.com>

メールアドレス：info@cpmota.com

岩井京子、岩井孝、可児裕二、門村充明、竹内眞治、中島邦枝、中島修一
中山洋子、馬場良彰、堀口裕之、横田悦子（五十音順）

頒布価格 200円