

# 蒲蒲線（新空港線）計画を中止し、 区民のくらしを守り、地域経済を立て直します

2025年4月14日 日本共産党大田地区委員会、日本共産党大田区議団

都議会議員選挙まであと2か月余となりました。蒲蒲線（新空港線）計画の中止は大きな選挙争点のひとつです。日本共産党都議団は1月に「地域公共交通の危機打開・充実への提言」を発表し、「巨額がかかる蒲蒲線（新空港線）の計画は中止します」と明言しています。一方、国交省が4月4日、東急電鉄などの「営

業構想」「整備構想」を認定しました。

そこで、この計画のどこに問題があり、どうすれば中止できるのか、その道筋を区民のみなさんと一緒に考えるために、この政策をまとめました。「住民が主人公」を貫き、住民の利益への奉仕を最優先の課題とする大田区をつくるため、区民といっしょに力を合わせます。

## 一 広がる区民の世論と運動、区民不在のまま進む計画

日本共産党大田地区委員会は、区民のくらし、営業が物価高騰で深刻であり、区民には便利にならない路線の開発に反対し、中止を求めてきました。

前回の大田区長選（2023年4月）は新空港線計画の問題が大きな争点のひとつになりました。立候補した三人のうち二人は計画の「見直し・ストップ」を掲げ、合わせて6割を得票。区民の判断が明らかになりました。また、「新空港線（蒲蒲線）計画着工見合わせ署名運動」などの大きな区民運動がまきおこり、計画の中止を求める世論が広がっています。

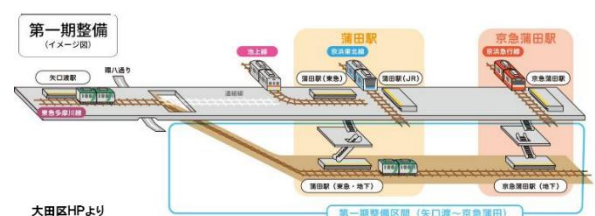
一方、政府は25年度予算に調査・設計費3000万円を計上しました。本年1月、東急電鉄は連絡線「新空港線」の「営業構想」を、第三セクター会社「羽田エアポートライン」は「整備構想」を、それぞれ国交省交通政策審議会答申第198号（16年4月）を根拠に国交省に申請しました（4ページ参照）。これは、東京都と大田区との合意（2022年）と三セク会

社の設立（同年）に続く計画の進展です。

事業化までの手続きは次のようになります。

- ①政府、東京都、大田区の本年度予算の執行
- ②国交省による「営業構想」「整備構想」認定。  
「速達性向上計画」（鉄道事業許可）申請
- ③三セク会社による調査・設計事業（25年度）  
とそれにもとづく国交省への許可申請
- ④都市計画、環境影響評価手続き

これから、中止を求める運動の正念場です。都議会では都議団が、連続躍進を力に都政を動かし都民要求を実現してきました。昨年の総選挙で自民・公明党が過半数を割り、区民・国民の世論と運動で要求を実現できる可能性が開けています。本年6月に都議選挙、27年には大田区長・区議会議員選挙が行われます。



## 二 この計画の概要 約900億円の税金投入

第一期工事（事業費1370億円、「整備構想」税抜き1250億円）で、現在の多摩川線蒲田駅ホームを廃止して東急蒲田地下駅に移し、京急蒲田駅付近の地下駅までひと駅延伸するとしています。東急電鉄は38年～42年の開業を予定し、東横線から乗り入れると説明。将来は京急空港線に乗り入れ羽田空港までつなげる計画です（第二期工事、事業費は未発表）。

事業費1250億円の財源予定は、国が約417億円、都が約125億円、区が約292億円、税金投入は合計約834億円もの巨額です。三セク会社からは借入金などで約417億円です。同社の資本金約90億円のうち区が約46億円以上の出資（51%以上）を予定し、区の税金投入は合計約338億円以上となり、区民一世帯当たり8万円を超えます。

### 三 この計画の本質的な二つの大問題

#### 1. 巨額な税金を含む 1250 億円もの巨費を、利便性も採算性もなく、経済効果が見込めない鉄道建設に投じて良いのか、という大問題です。

##### (1) 利便性はなく、むしろ悪くなります。

蒲田駅は構造的な欠陥をもつ駅に改変されます。多摩川線と JR 線、池上線の乗換え時間と距離が大幅に拡大するうえ、バリアフリーの町づくりに逆行します。多くの区民には利便性がなく、既存の交通手段の利用を選択することになります。多摩川線各駅はほとんど通過し沿線住民にメリットがなく、ホームや踏切に渋滞が発生し危険な状態になります。

##### (2) 採算性はなく、JR 空港アクセス線と競合し資金収支の悪化は避けられません。

第三セクター会社の収入は、東急電鉄が「受益相当額」で支払う施設使用料です。開業後の資金収支は毎年 30 億円を超える赤字が予想されます。その資金手当ての説明はありません。

なお、JR 空港アクセス線の東山手ルートが 2031 年開業予定です。西山手ルートなども予定されています。都関係者の一人は「根こそぎ乗客が取られ、採算をとるのは難しいのではないかと指摘しています（都政新報の報道）。もともと公共事業の計画は、需要を過大に、事業費を過少に見積もり、「採算性はある」と説明する場合が多く、事業開始の後で赤字に苦しむ例はたくさんあります。この計画は、すでに現時点で需要の減少、物価高騰による事業費の膨張が予想されており、財

蒲田駅が構造的欠陥に



政的破たんは避けられません。

##### (3) 経済効果は見込めません。

区は「費用便益比が 30 年間で 1.5」と説明していますが、マイナス要因や財政リスクを計算から除外しており、一面的で根拠も乏しい期待値に過ぎません。初年度 1400 億円の経済波及効果、新産業創造の拠点、「鉄道沿線のまちづくり構想」で駅周辺が賑わうと言っていますが、机上の空論でしかありません。

地域経済を立て直すために必要なことは、働きやすく、くらしやすいように福祉や医療、教育、中小企業の対策を強め、地域の人々を支えることです。

長期にわたり区財政を無駄な大型開発につぎ込むことは、区内経済の障害になります。

#### JR アクセス線と競合



#### 2. 住民の福祉を最優先にする地方自治体の機能と財政を根底から破壊します。

(1) 都区合意の発表や三セク会社設立のとき、区議会と区民への事前説明がありませんでした。区の外郭団体である三セク会社の区議会への報告は、形式的で簡単な財務報告だけであり、区の財政支出とリスク、将来の見通しなどの説明はありません。このように、計画に関する行政の説明責任が果たされず、すでに自治体の機能が低下しています。

(2) 計画の積立金は 100 億円を超える一方で、国保料の値上げや区施設使用料の値上げなど、区民の福祉・くらしの施策を圧迫しています。

(3) 三セク会社の出資金の 6 割超が大田区であり、社長を派遣し区職員を事実上「出向」させています。三セク会社の財政リスクは事実上、大田区と区民が負うことになります。

こうして、開業前の十数年間の建設費に 350 億円近くの税金をつぎ込み、開業後の 10 年間の借入返済で発生する数百億円もの資金収支の赤字を区財政から穴埋めすることが予想されます。

そのような事態になれば、区財政は東急電鉄に食い物にされ、地方自治が成り立たなくなります。国交省担当課は「受益が出ず施設

使用料が支払えないならば、東急電鉄と三セク会社で協議することになる」と言っています（国交省担当課への聞き取りより）。

（４）大田区は新空港線の事業費について「都市計画交付金を使えるように都と調整中」「出資金は財政調整交付金（財調）の特別交付金で財政措置」と言っていますが、とんでもありません。

本来、都市計画交付金は道路や公園などのためのものであり、鉄道建設に直接は使えません。それを「沿線まちづくり」の名で不要不急な鉄道建設と一体にして使うことは、あってはなりません。また、財調の特別交付金を新空港線の事業費に充てることは都区合意に含まれておらず、安定した財源となるか今後の見通しは不透明です。

#### 四 計画を中止するために―― 蒲蒲線計画への税金投入をやめ、くらし・福祉へ

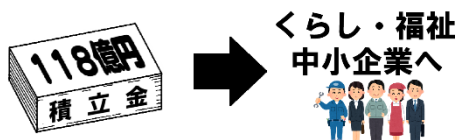
このまま進めば、区民は「失われる二十数年」を迎えることになります。

１．計画を中止し、区民のくらしを守り、地域経済を立て直すために、さまざまな分野の切実な区民要求と新空港線計画との矛盾を明らかにし、大きな区民運動を起こす必要があります。

- 交通困難地域の解消
- 地震の防災、減災対策の抜本的強化
- 複合施設の計画見直し
- 商店街振興と住みよいまちづくり
- 医療・介護・保育・福祉拡充
- 認可保育園の保育士増員
- 小中学校の教職員の増員
- 中小企業支援と労働者の賃上げ
- 老朽インフラの点検・整備

２．さらに、計画により低下した地方自治を回復し、住民本位の区政を確立しなければなりません。その上で、

①100 億円超の「新空港線整備及びまちづくり資金積立基金」を廃止し、福祉・くらし・中小企業の施策に当てます。



②区出資の三セク会社株式を東急電鉄に

譲渡し、区の関連役員と「出向」職員を引き上げます。

③その後の計画を東急電鉄の責任と財政に委ねます。

これは答申第 198 号と矛盾しません。例えば、JR 社が交通審答申を受けて同社の責任と財政で空港アクセス線の計画をすすめていることと同じです。



３．都議会議員選挙の勝利は計画中止に向かう大きな一歩です。

そのために、都議団の「都政を根本から変える 4 つのチェンジ」の政策を大田区で具体化し、発展させます。

- ◆区民のくらしを守り抜き、地域経済を立て直す
- ◆財界ファーストの「町壊し」から、住民参加の持続可能な「まちづくり」へ
- ◆命と健康を守り抜く区政、都政へ
- ◆人権と平和を大事にする区政、都政へ

#### 【参考文献、資料】

「新空港線整備に向けて営業構想の認定を申請」 東急電鉄 2025. 1. 17 ➡ 4 ページに  
「地域公共交通の危機打開・充実への提言」 日本共産党東京都議団 2025. 1. 9  
「2025 年度東京都予算編成に対する提案要求」 日本共産党東京都議団 2024. 12. 23  
「新空港線（蒲蒲線）計画着工署名運動 報告ダイジェス」 署名をすすめる会 2024. 5  
『「2021 年度新空港線都調査結果まとめ」について』 計画を考える会 2023. 5. 24

## 新空港線整備に向けて営業構想の認定を申請

2025年1月17日

東急電鉄株式会社

当社は、本日、国土交通省に対し、都市鉄道等利便増進法に基づく営業構想の認定を申請しました。

この営業構想は、東急多摩川線を矢口渡駅付近から蒲田駅まで地下化するとともに、蒲田駅と京浜急行電鉄本線・空港線京急蒲田駅付近までの区間に新設される連絡線（新空港線）を活用し、東急多摩川線と新空港線の直通運転を実施しようとするものです。なお、一部列車については多摩川駅から東横線に乗り入れを想定しています。

この連絡線（新空港線）は、交通政策審議会第198号答申（2016年4月）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。

認定を申請した営業構想の概要は下記のとおりです。

### 記

#### 1. 実施区域

東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間から京浜急行電鉄本線・空港線京急蒲田駅付近まで

#### 2. 事業内容

鉄道の種類：普通鉄道

営業キロ：約0.8km（連絡線区間）

運行区間：渋谷方面～多摩川駅～蒲田駅～京急蒲田駅付近

#### 3. 整備効果の例

中目黒駅～京急蒲田駅付近 約36分⇒約23分（約13分短縮）

自由が丘駅～京急蒲田駅付近 約37分⇒約15分（約22分短縮）

以上

### 【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。