

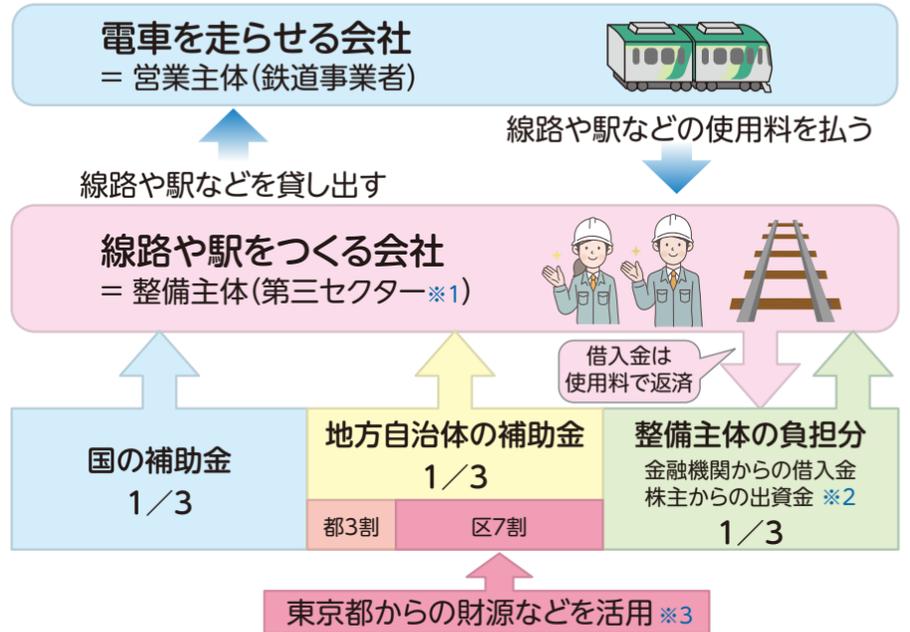
新空港線について、大田区と東京都は地方自治体が負担する費用の負担割合などについて合意し、大きな一歩を踏み出しました。

新空港線は、右図のとおり、電車を走らせる会社（営業主体）と線路や駅をつくる会社（整備主体）とに分けて、事業を進めていきます。

整備主体に対しては、国が3分の1、地方自治体が3分の1の補助金を交付します。この地方自治体が補助する部分について、都が3割、区が7割を負担することで合意しました。

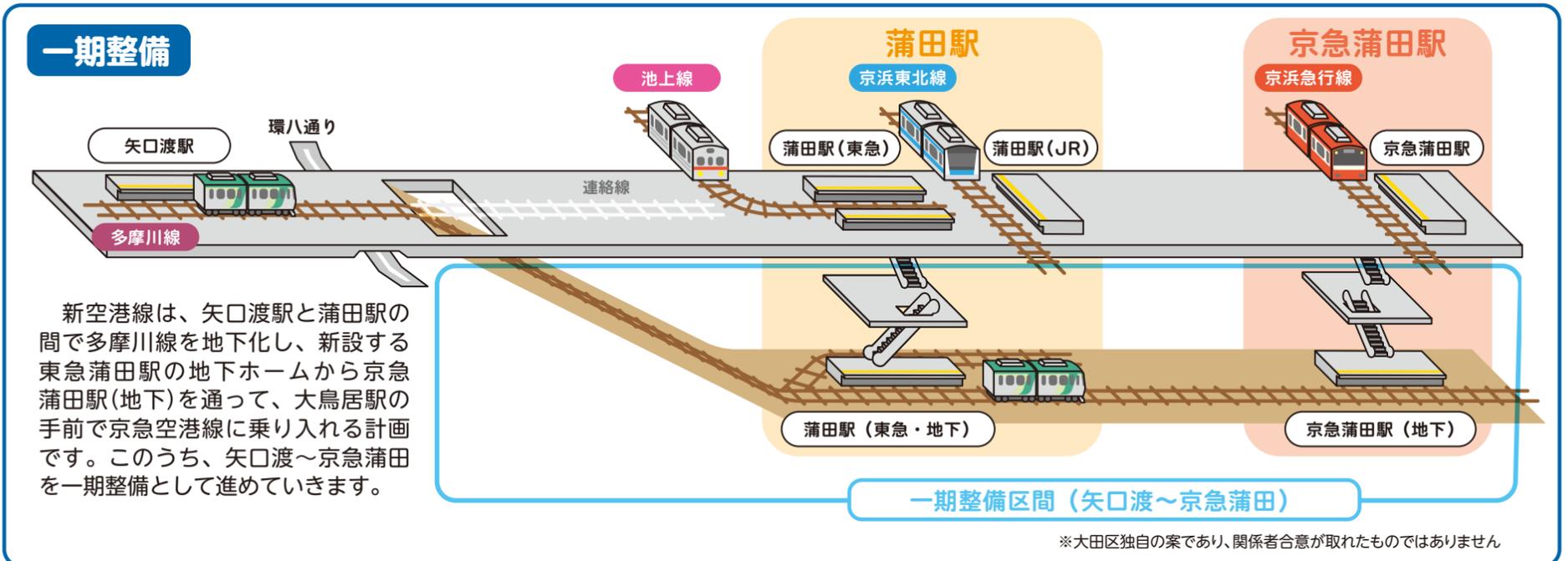
また、区が負担する部分については、東京都からの財源などを活用する調整を進めています。なお、整備主体が負担する借入金については、営業主体からの使用料で返済することになります。

新空港線整備事業における費用のしくみ (都市鉄道利便増進事業)



※1 国または地方公共団体(第一セクター)が、民間企業(第二セクター)と共同出資により設立した法人のこと
※2 区も出資予定 ※3 都区で調整中

新空港線の一期整備について(矢口渡～京急蒲田)



よくあるご質問

Q 今後はどのように進めていくのですか？

A まずは、事業費を精査して、線路や駅をつくる会社として整備主体(第三セクター)を設立します。その第三セクターが、鉄道事業を行うための認可を取得した後に、さまざまな手続き(都市計画決定など)があります。その手続きに約3年間かかり、その後、工事を始めてから開業までは、おおむね10年程度かかると考えています。



Q 整備にかかる費用はどのくらいですか？

A これまでの試算では、新空港線の整備にかかる費用は、約1,360億円となっています。この整備費用を国と地方自治体(東京都と大田区)と第三セクターで負担することとなっていますが、今後、関係者との協議などにより、精査していきます。



Q 整備とともに、どんなまちづくりが進むのですか？

A 新空港線の整備とともに、蒲田駅周辺の機能更新を同時に行うなど、地域の特徴を生かした沿線のまちづくりを進めることで、さらに魅力的な大田のまちにしていきます。

