

新空港線（蒲蒲線）の整備に向け、 大きな一歩を踏み出しました！



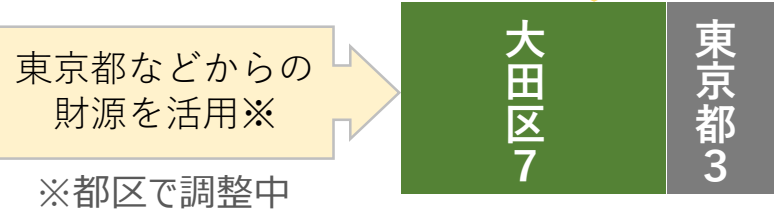
新空港線がつなぐ未来の大田区

新空港線を契機として輝くまちづくりを進めます

新空港線は、昭和57年の大田区基本構想に位置付けて以来、40年来の悲願でしたが、このたび、大田区と東京都は費用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。

今後、早期実現に向けた検討を深めるとともに、地域がさらに活性化するよう、皆様と連携し、魅力ある沿線のまちづくりを進め、これまで以上に大田区に住み続けたいと思っただけの「まち」を創造してまいります。

事業費総額



詳しくは裏面をご覧ください。

新空港線（蒲蒲線）の整備について

概要

東急多摩川線矢口渡駅付近から多摩川線を地下化し、JR・東急蒲田駅（地下）、京急蒲田駅（地下）を通り、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる計画です。

効果

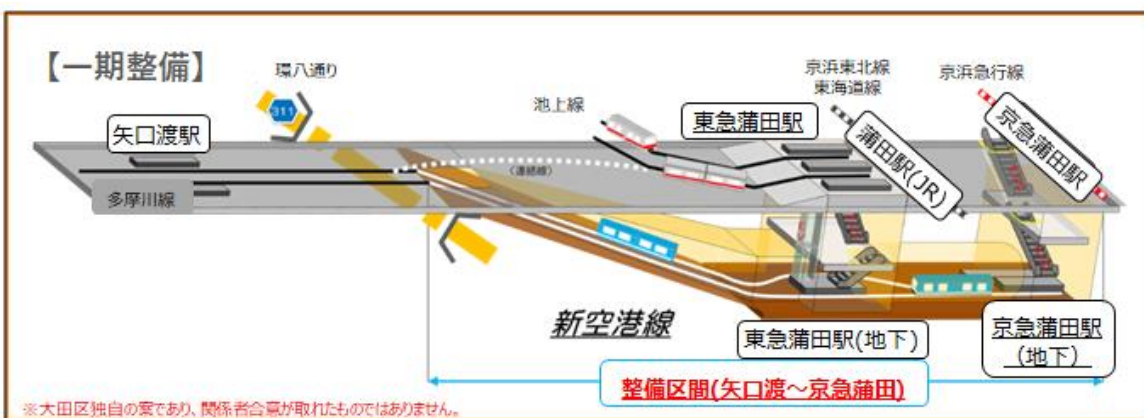
- **大田区内における東西の移動が便利になります。**
- 機能更新が求められている蒲田駅や、沿線の**まちづくりの起爆剤**になります。
- 区内から羽田空港や、渋谷・新宿・池袋、埼玉方面への**アクセスが便利**になります。
- **大規模災害時の代替ルート**としての役割も担います。
- 自動車から鉄道への転換によりCO₂が削減され、「**ゼロカーボンシティ**」の実現にも寄与します。

答申での評価

交通政策審議会答申第198号（平成28年4月）

- ①「矢口渡から京急蒲田間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の合意形成を進めるべき**」
→ **一期整備**
- ②「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」
→ **二期整備**

事業計画（一期整備）



●事業手法

既存の施設を有効に活用して、都市鉄道ネットワークをさらに便利にさせるための『都市鉄道利便増進事業』の活用を想定しています。

都市鉄道利便増進事業のイメージは右図のとおりです。

今後の予定

事業費（約1,360億円※1）を精査し、整備主体となる第三セクターの**早期設立**を目指していきます。その後、都市計画決定等の手続きに約3年間、決定後、第三セクターが事業認可を取得し、**工事着手から開業までは概ね10年程度**を想定しております。

※1 事業費は試算であり、今後精査・圧縮に努めていきます。

【問合せ先】

大田区 鉄道・都市づくり部 鉄道・都市づくり課 新空港線沿線整備担当 ☎5744-1212 FAX5744-1526

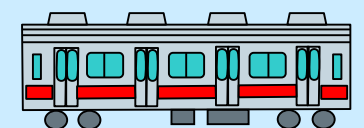
の整備について



東京都との合意内容

- 新空港線（矢口渡～京急蒲田）整備事業（**一期整備**）について、東京都と大田区は、以下のとおり合意した。
1. 大田区は、整備主体となる第三セクターに出資、都市鉄道利便増進事業の採択に向けた調整など、本事業を推進する主体となる。
 2. 東京都と大田区は、都市鉄道利便増進事業の地方負担分について補助を行う。その負担割合は、**東京都が3割、大田区が7割**とする。
 3. 大田区は、整備主体となる第三セクターとともに、本事業の事業計画の検討に当たり、**事業費の圧縮に努める**。
 4. 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**。
 5. 空港アクセス利便性の向上に資する京急蒲田から大鳥居までの整備（**二期整備**）について、東京都と大田区は、**引き続き実現に向けた関係者による協議・調整を行う**。
 6. 上記合意事項の実現に向けて、**東京都と大田区は、責任を持って必要な対応を行う**。

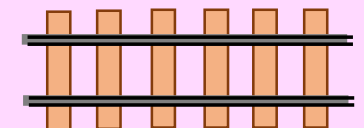
電車を走らせる会社
＝ 営業主体（鉄道事業者）



線路や駅等の使用料を払う

線路や駅等を貸し出す

線路や駅をつくる会社
＝ 整備主体（第三セクター）



借入金
は
使用料で返済

国からの補助金
1/3

地方からの補助金
1/3
都3割 区7割

銀行からの借入金
株主からの出資金※3
1/3

※3 区も出資予定

東京都などからの
財源を活用※2

※2 都区で調整中