

## 地下鉄8号線延伸に係る費用負担について

## 1 地下鉄8号線延伸に係る費用負担の枠組み

地下鉄8号線延伸（事業者：東京メトロ、総事業費：約2,690億円）は、地下高速鉄道整備事業費補助<sup>※</sup>を活用し、補助対象経費について、国が約25.7%、東京都が約48.6%を支援することとなっている。

ただし、東京都が支援する約48.6%の一部について、東京都から区の負担を求められている。

## ※ 地下高速鉄道整備事業費補助

- ・地下高速鉄道を整備する事業者に対し、国と地方公共団体で補助を行う制度
- ・車両費や総係費などの経費は補助対象外
- ・下記フレームは公営地下鉄が整備する場合の負担比率

地方出資金 (20%)	補助金 (54.3% (国:25.7% 地方:28.6%))	借入金 (25.7%)
----------------	-----------------------------------	----------------

本路線の整備にあたっては、東京メトロがこれまでの閣議決定や法律において完全民営化の方針が規定されていることを踏まえる必要があるため、出資ではなく補助という形で公的支援を実施。

<東京都から示された費用負担の枠組み>

国 補助 25.7%	都 補助 48.6%	事業者 (鉄道運輸機構による) 都市鉄道融資
---------------	---------------	------------------------------

※都補助の一部を区が負担することについては協議中

## 2 東京都が本区に負担を求める理由

地下鉄8号線延伸は、公営地下鉄ではなく東京メトロが事業主体となるものの、地方出資金相当の2割は事業収支上必要となる。

東京都は、地下鉄8号線延伸への補助（48.6%）にあたって、第三セクターへの出資等も視野に入れて江東区地下鉄8号線建設基金を積み立て、費用負担の意思を示していた本区の負担を念頭に置いていたことから、地元区への貢献が大きい新駅整備に係る部分の補助に対して区の一定の負担を求めている。

### 3 江東区地下鉄8号線建設基金の概要

江東区地下鉄8号線建設基金は、地下鉄8号線の建設に要する経費の財源に充てるため、平成22年度から積立てを開始しており、今年度末の基金残高見込みは100億円となる。

本基金の設置により、必要な財源を確保することに加え、区としての負担の意思を示すことで関係機関に早期実現を働きかけてきた。

**【参考】江東区地下鉄8号線建設基金条例 第1条**

地下鉄8号線の建設に要する経費の財源に充てるため、江東区地下鉄8号線建設基金（以下「基金」という。）を設置する。

### 4 区の方針

区は、下記の事由等を勘案し、地元区への貢献が大きい新駅整備に係る部分の補助に対して一定の費用負担を行うこととする。

<事由>

- ・区は、中間新駅が本区の発展に極めて重要な役割を果たすと考えており、兼ねてより、強く整備を要望してきたこと。
- ・二つの中間新駅が整備されることになったが、事業を計画どおりに進めるためには、区が費用負担を行い事業に参画することが不可欠であること。