

令和元年 8 月
横浜市・川崎市

高速鉄道 3 号線（横浜市営地下鉄ブルーライン）の延伸

「あざみ野～新百合ヶ丘」に関する説明会

次 第

1. 開会
2. 挨拶 及び 出席者紹介
3. 説明内容
 - (1) 事業の概要について
 - (2) 今後の事業の進め方について
 - (3) 川崎市側のルート・駅位置の考え方について
4. 質疑応答
5. 閉会

【配付資料】

資料 1 事業の概要について

資料 2 川崎市側の有力ルート案（東側ルート）の考え方について

参考資料 川崎市側の概略ルート・中間駅について
(補足説明資料)

横浜市高速鉄道 3 号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘） 事業の概要について

■ はじめに

横浜市高速鉄道 3 号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）については、平成 31 年 1 月に、本事業の整備効果、延伸区間の費用対効果及び採算性が認められることから、横浜市として事業化することとしました。本事業の概要や概略ルート・駅位置、今後の事業の進め方等についてご説明します。

■ これまでの経緯

平成 26 年度～ 事業化に向けた基礎調査を開始
 平成 28 年 4 月 交通政策審議会答申第 198 号（高速鉄道 3 号線延伸等が位置付けられる）
 平成 29 年度～ 横浜市交通局を事業候補者として、鉄道事業者の視点による調査検討を実施
 平成 31 年 1 月 事業化判断の公表

■ 事業概要

整備区間	あざみ野～新百合ヶ丘
整備延長	約 6.0 km ～ 6.5 km
概算事業費	約 1,690 億円 ～ 1,760 億円
ルート・駅位置	新駅 4 駅（既設あざみ野駅を除く）
事業主体	横浜市交通局（第一種鉄道事業者）
事業スキーム	地下高速鉄道整備事業費補助（想定）
開業	令和 12 年開業目標 （交通政策審議会答申の目標年次）

（※整備延長、概算事業費は、概略ルート 3 案を基にした数値）

■ 位置図



■ 整備効果

□ 広域的な鉄道ネットワークの形成

横浜・新横浜都心、港北ニュータウン、新百合ヶ丘・多摩ニュータウンなど、横浜と川崎市北部、多摩地域を結ぶ、新たな都市軸が形成されます。また、災害等による輸送障害発生時の代替経路が確保されます。

□ 新幹線へのアクセス機能の強化

横浜市北西部のみならず、川崎市北部・多摩地区など、広い範囲から新横浜駅へのアクセス機能が強化されます。

□ 移動時間の短縮（例）

○拠点間アクセスの強化 新百合ヶ丘～あざみ野	約 30 分→約 10 分 約 20 分短縮（乗換なし） 現状 路線バス利用
○新幹線アクセスの強化 新百合ヶ丘～新横浜	約 35 分→約 27 分 約 8 分短縮（乗換なし） 現状 町田（JR 横浜線）経由

□ 沿線地域の活性化

新駅周辺まちづくりの活性化や、ターミナル駅の交通結節機能、沿線地域の公共交通ネットワークの強化に寄与します。

■ 事業スキーム

□ 事業主体

横浜市営地下鉄を延伸する事業であり、これまでの建設、運営、経営等で培った技術や知見、ノウハウを最大限に活用するため、事業主体は横浜市交通局とします。

□ 費用負担（概算事業費を約 1,800 億円とした場合）

これまでの横浜市営地下鉄の延伸においても適用し、公営地下鉄事業に適用される基本スキームである、地下高速鉄道整備事業費補助を想定します。

（補助対象）約 1,500 億円（工事費、用地費等）

出資金 20.0% (300 億円)	国 25.7% ※1 (385 億円)	地方 28.6% ※2 (430 億円)	借入金 25.7% (385 億円)
-----------------------	------------------------	-------------------------	-----------------------

（補助対象外）約 300 億円（車両費、総係費、建設利息）

出資金 20% (60 億円)	借入金 80% (240 億円)
--------------------	---------------------

※1 今後、国と協議・調整が必要となります。

※2 本路線の事業効果や過去の鉄道整備事例等を踏まえて、横浜市と川崎市の負担割合「1：1」とし、両市協調のもと、事業を推進します。

■ 費用対効果分析・事業採算性分析

□ 費用便益比（B/C）1.48～1.59（30年）、1.83～1.97（50年）

（※鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルに基づき算出）

□ 累積損益欠損解消年 25～30年、累積資金不足解消年 33～36年

■ 横浜市・川崎市の連携

横浜市と川崎市は、平成 31 年 1 月に、相互に連携・協力し、早期開業を目指すことを目的として、覚書を交換しました。また、駅周辺の基盤整備や沿線のまちづくりについても、両市で相互に連携・協力して、取り組んでいきます。



写真 横浜市長・川崎市長 共同記者会見様子（平成 31 年 1 月 23 日）

横浜市高速鉄道 3 号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘） 事業の概要について

■ 概略ルート・駅位置の基本的な考え方

概略ルート・駅位置については、右に示す基本的な考え方に基づき、下図のとおり 3 案を設定し、いずれの案も費用対効果や事業採算性が認められます。

概略ルート 3 案について、総合的に評価した結果、「東側ルート」を、より整備効果が高い有力ルート案と考えています。詳細については、別紙 **資料 2** を参照ください。

概略ルート・駅位置図



概略ルート・駅位置の基本的な考え方

- 周辺の地形や土地利用、交差構造物等への影響を考慮し、地下トンネル構造を基本としたうえで、横浜市高速鉄道 3 号線における既設のあざみ野駅から、小田急線新百合ヶ丘駅南口付近まで延伸します。
- 新駅については、駅間隔を横浜市営地下鉄の既存駅と同様の間隔を基本とし、4 駅とします。
- 横浜市側のルートについては、道路下などの公有地を有効活用し、既設のあざみ野駅から横浜・川崎両市の市境となるすすき野付近までを基本とします。また、駅位置については、嶮山付近及びすすき野付近を基本とします。
- 川崎市側のルートについては、前述までを踏まえ、現実的かつ合理的な案として、中央を通るルート、西側を通るルート、東側を通るルートの 3 案を設定します。
- 川崎市側の駅位置については、幹線道路に近く、駅へのアクセスがしやすいこと、周辺の土地利用や人口集積、可能な限り道路などの公有地を活用することなどを考慮します。

■ 横浜市高速鉄道 3 号線の延伸に伴う駅周辺のまちづくりの方向性

- あざみ野駅
交通利便性を生かし、規制・誘導的手法等により商業・業務・文化機能の集積を中核とする拠点づくりを進めます。
 - 嶮山・すすき野付近
地域の状況に合わせ、周辺の環境にも配慮しながら、生活拠点としてまちづくりを進めます。
 - 新百合ヶ丘駅付近
民間活力を活かした土地利用転換の誘導や交通結節機能の強化、駅周辺の回遊性向上を目指し、ハード・ソフト両面での総合的な取組により、広域拠点にふさわしいまちづくりを推進します。
- ※ 川崎市側の中間駅については、ルート選定後にあらためて検討します。

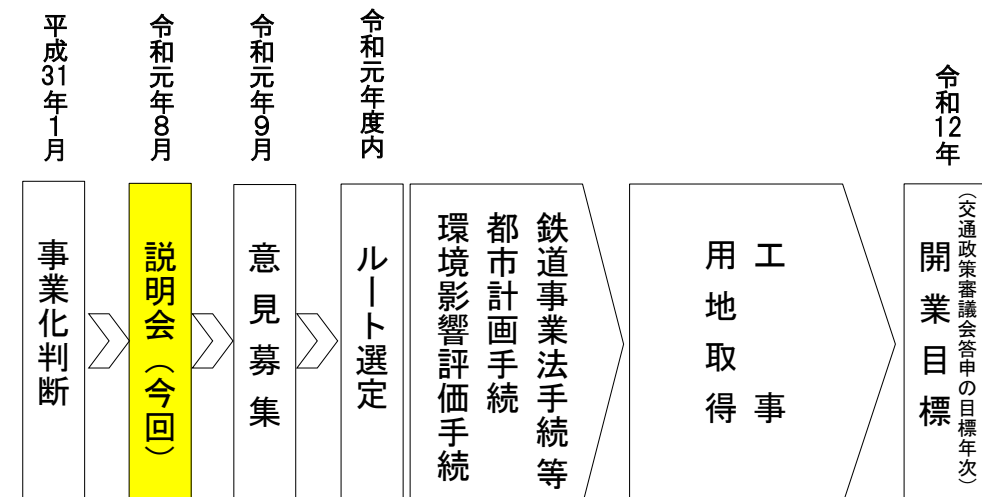
■ 今後の事業の進め方

令和元年 9 月より、川崎市側のルート・駅位置について意見募集を実施し、市民の皆様からのご意見を伺うとともに、令和元年度内を目途に 1 案に選定する予定です。

今後、国や関係者との協議・調整を進めるとともに、鉄道事業法や都市計画、環境影響評価等の手続を経て、早期の事業着手を目指します。

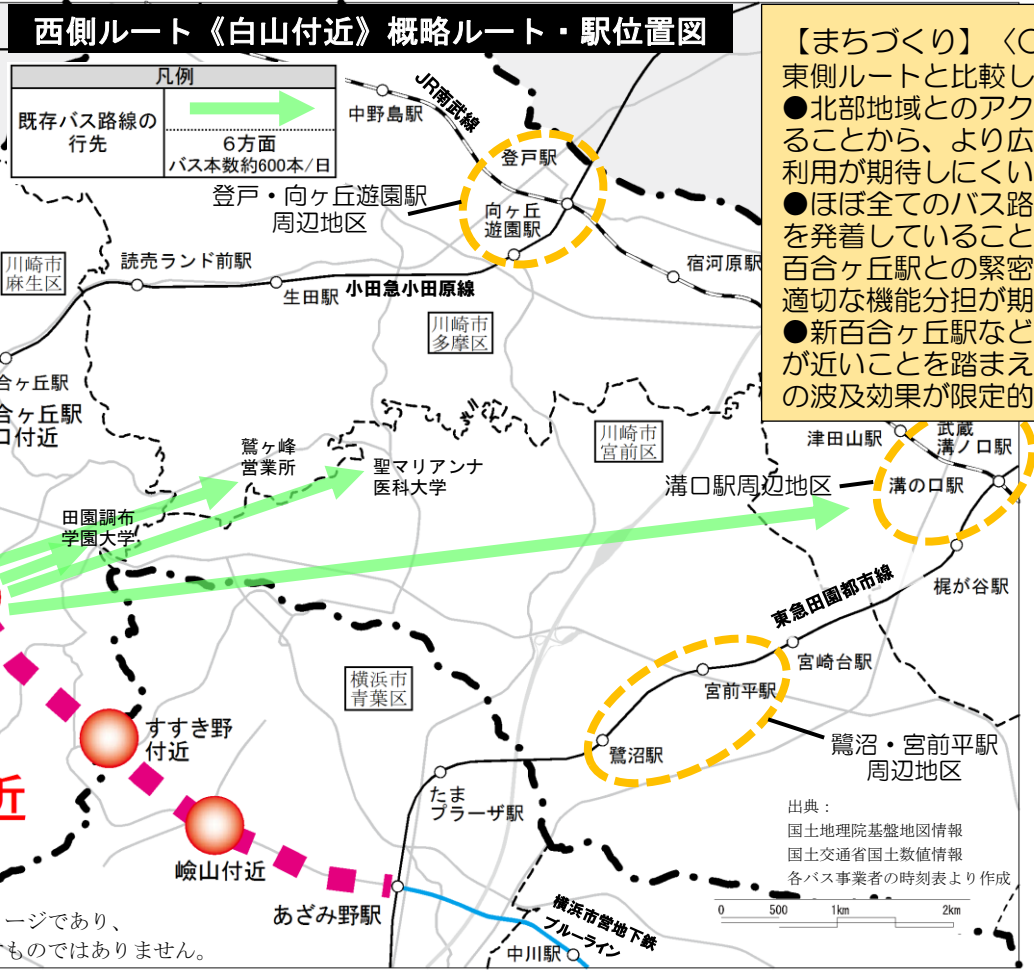
概略ルート案における事業採算性等の比較表

	西側ルート	中央ルート	東側ルート
整備延長	6.3 km	6.0 km	6.5 km
概算事業費	1,760 億円	1,690 億円	1,720 億円
輸送人員	7.8 万人/日	8.0 万人/日	7.9 万人/日
所要時間	約 10 分	約 9 分 30 秒	約 10 分
費用便益比 (B/C)	1.48	1.59	1.53
累積損益欠損解消年	30 年	25 年	28 年
累積資金不足解消年	36 年	33 年	34 年



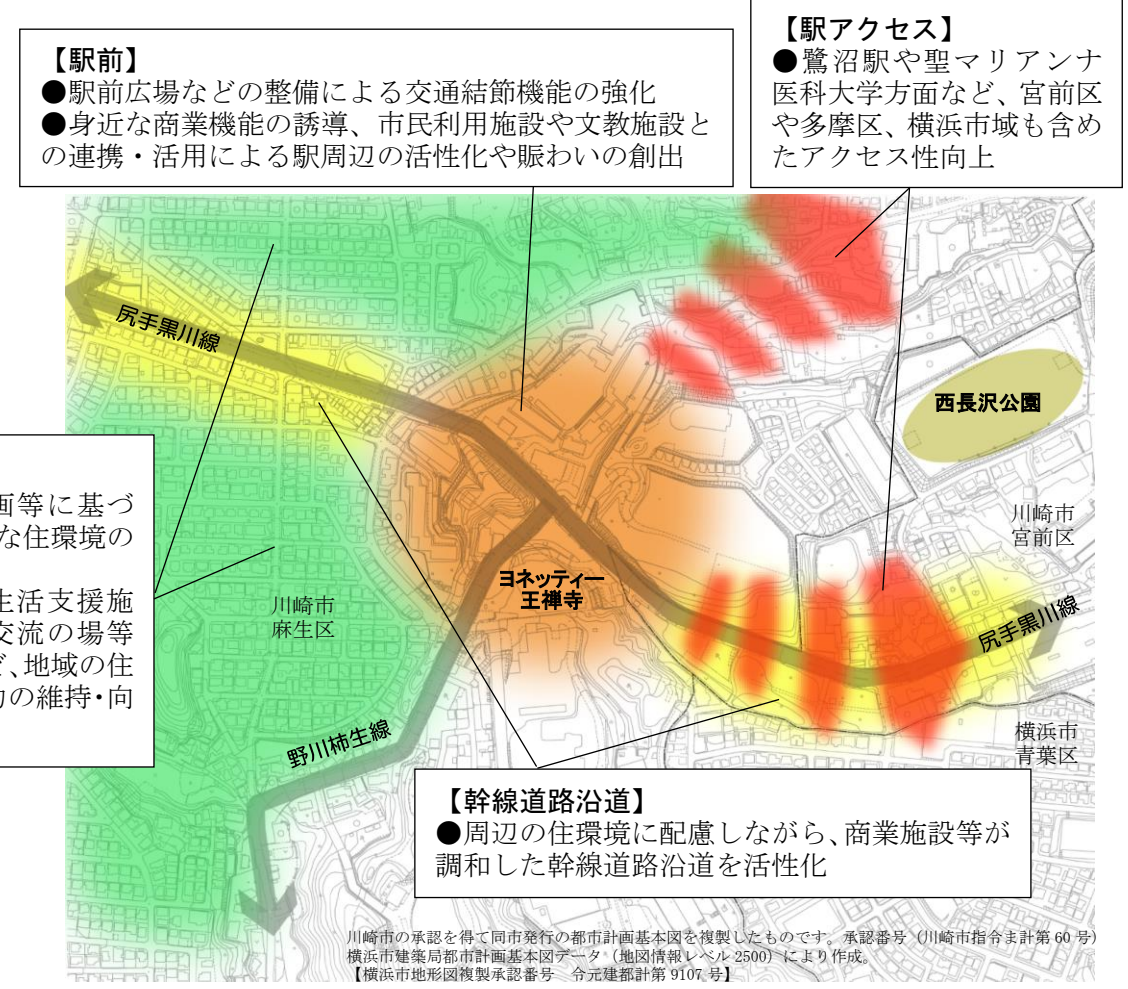
川崎市側の有カルート案（東側ルート）の考え方について

【地域交通】〈○〉《視点2》
東側ルートと比較して、
●バス路線の本数が多いが、方面数や行先を踏まえると、北部地域へのアクセシビリティが限定されると考える。
●ほぼ全てのバス路線が新百合ヶ丘駅を発着していることを踏まえると、鉄道と機能が競合することで、既存バス路線への影響が一定程度生じると考える。

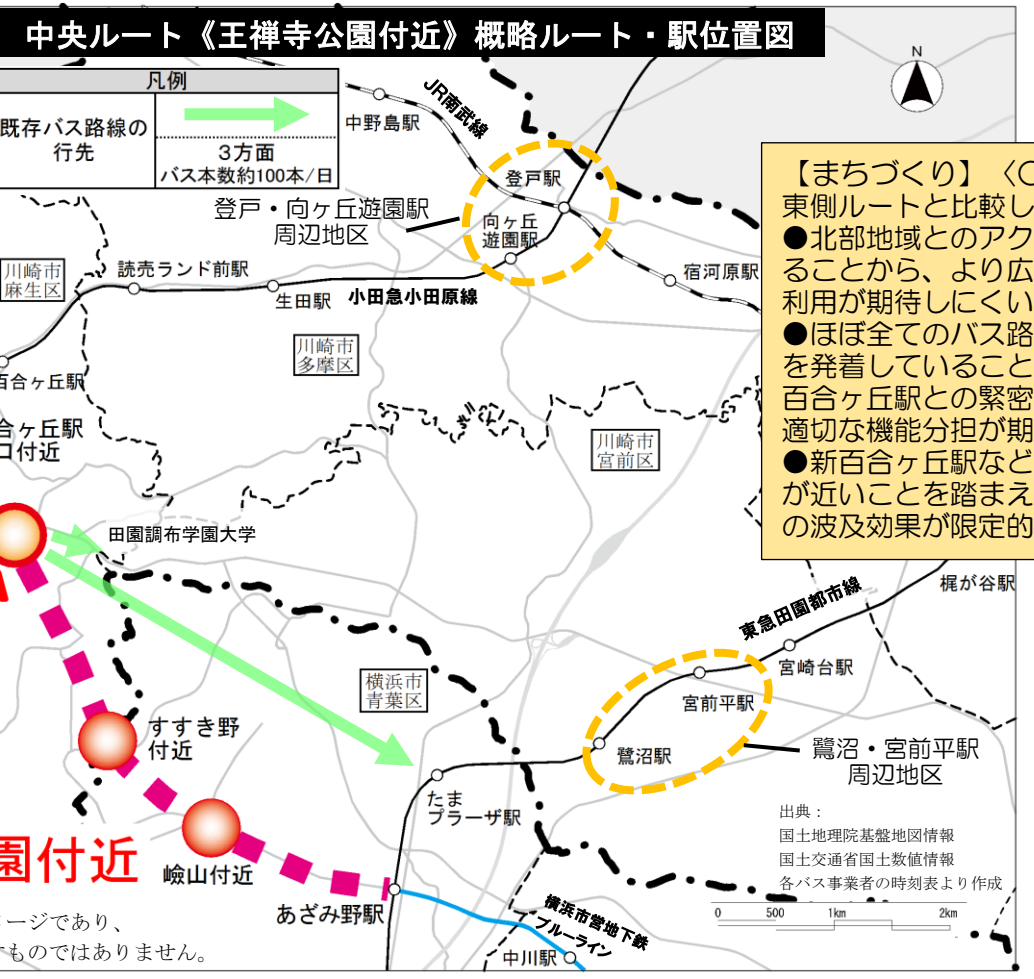


【まちづくり】〈○〉《視点3》
東側ルートと比較して、
●北部地域とのアクセシビリティが限定されることから、より広い地域からの人の利用が期待しにくい。
●ほぼ全てのバス路線が新百合ヶ丘駅を発着していることを踏まえると、新百合ヶ丘駅との緊密性が高いことで、適切な機能分担が期待しにくい。
●新百合ヶ丘駅などの既存駅との距離が近いことを踏まえると、中間駅設置の波及効果が限定的になると考える。

ヨネッティー王禅寺付近の駅周辺まちづくり（参考イメージ）



【地域交通】〈△〉《視点2》
東側ルートと比較して、
●バス路線の本数や方面数が最も少ないことを踏まえると、北部地域へのアクセシビリティが限定されると考える。
●ほぼ全てのバス路線が新百合ヶ丘駅を発着していることを踏まえると、鉄道と機能が競合することで、既存バス路線への影響が一定程度生じると考える。



【まちづくり】〈○〉《視点3》
東側ルートと比較して、
●北部地域とのアクセシビリティが限定されることから、より広い地域からの人の利用が期待しにくい。
●ほぼ全てのバス路線が新百合ヶ丘駅を発着していることを踏まえると、新百合ヶ丘駅との緊密性が高いことで、適切な機能分担が期待しにくい。
●新百合ヶ丘駅などの既存駅との距離が近いことを踏まえると、中間駅設置の波及効果が限定的になると考える。

《交通結節機能の強化と拠点性の向上》
○既存のバス路線が各方面にバランスよく運行されている。
→駅前広場などの整備を行うことで、交通結節機能の強化を図る。
→バス路線の充実や鉄道とバスの円滑な乗り継ぎを強化。
麻生区のみならず、宮前区や多摩区も含めた駅へのアクセシビリティを高める。
周辺地域の利便性向上に資する拠点となるよう様々な取組を進める。

《駅周辺における賑わいなどの向上》
○既に市民利用施設や文教施設などが集積している。
→バス路線との連携による新駅の高い交通結節機能を活かし、駅周辺地域や駅利用者への利便性向上を図る。
→身近な商業施設や市民利用施設、文教施設などの地域資源などとの連携・活用による賑わいの創出など、新駅設置の整備効果を最大限に活かす。

地域特性に応じた駅周辺にふさわしいまちづくりを推進する。

※上記のヨネッティー王禅寺付近の駅周辺まちづくりについては、有カルート案（東側ルート）のイメージを、参考でお示したものであり、具体的なまちづくりの方向性については、ルートを選定後、ルートや駅位置に応じてあらためて検討します。

川崎市側の概略ルート・中間駅について（補足説明資料）

本資料は平成 31 年 1 月 23 日に公表した資料になります。

参考資料
令和元年 8 月
川崎市

川崎市側の 3 つの概略ルート・中間駅については、費用対効果や事業採算性が認められることに加え、まちづくりや地域交通に関する視点からの検討を行い、総合的に評価した結果から、有力ルート案をお示しいたしました。本資料は、その考え方を補足するものです。

1. 費用対効果や事業採算性の比較

⇒ いずれの案も費用対効果や事業採算性が認められます。

	西側ルート	中央ルート	東側ルート
駅位置	あざみ野駅（既設）～嶮山付近～すすき野付近～川崎市域中間駅～新百合ヶ丘駅南口付近		
川崎市側中間駅	白山付近	王禅寺公園付近	ヨネッティ-王禅寺付近
整備延長	6.3 km	6.0 km	6.5 km
概算事業費	1,760 億円	1,690 億円	1,720 億円
輸送人員	7.8 万人/日	8.0 万人/日	7.9 万人/日
所要時間	約 10 分	約 9 分 30 秒	約 10 分
費用便益比 (B/C)	1.48	1.59	1.53
累積損益欠損解消年	30 年	25 年	28 年
累積資金不足解消年	36 年	33 年	34 年

2. まちづくりや地域交通に関する視点による比較

川崎市側の中間駅の設置にあたっては、まちづくりや地域交通に関する視点から、駅の設置効果を最大限に発揮できるよう、以下の 3 つの視点を踏まえて、比較検討を実施しました。

- 視点 1 多くの人々が利用できる環境が整っていること
- 視点 2 既存のバス路線を中心とした地域交通との連携などによる相乗効果が期待できること
- 視点 3 鉄道駅による周辺まちづくりの効果を活かすため、既存駅とのバランスを踏まえ中間駅が適切に配置されること

視点 1 多くの人々が利用できる環境が整っていること

⇒ いずれの案（駅）も、一定程度、多くの人々が利用できる環境が整っているものと考えられます。

西側ルート	中央ルート	東側ルート
・駅周辺に大規模団地などの住宅地や文教施設が存在する。 ○	・駅周辺に住宅地が存在する。 ○	・駅周辺に市民利用施設や文教施設、住宅地が存在する。 ○

視点 2 既存のバス路線を中心とした地域交通との連携などによる相乗効果が期待できること

⇒ 東側ルートは、多方面に向かう既存バス路線と鉄道との連携を図ることが可能であり、公共交通ネットワークの充実において、最も相乗効果が見込めます。

- ・東側ルートは、多方面に向かうバス路線が整っており、中間駅を設置した場合も、これらの既存バス路線との重複による影響が比較的小さいと考えられます。
- ・西側ルートは、既存バス路線の大半が白山付近と新百合ヶ丘駅を連絡する路線であり、中間駅を設置した場合、機能が重複すると考えられます。
- ・中央ルートは、バスの本数が少ないことや、新たに周辺エリアと接続するバス路線の可能性が低いと考えられます。

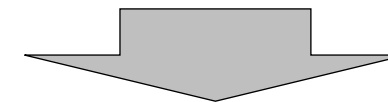
西側ルート	中央ルート	東側ルート
・既存バス路線の本数が多い。 ・既存バス路線の行先は多いが、大半が白山付近と新百合ヶ丘駅を連絡する路線であり、バスと鉄道の機能が重複する。 ○	・既存バス路線の本数が少ない。 ・既存バス路線の行先が少ない。 △	・既存バス路線の本数が多い。 ・既存バス路線と多方面で接続している。 ◎
(参考) 近傍を通過するバス総本数 ⇒約 600 本/日	(参考) 近傍を通過するバス総本数 ⇒約 100 本/日	(参考) 近傍を通過するバス総本数 ⇒約 400 本/日
(参考) 近傍のバス路線の行先 ⇒①新百合ヶ丘駅 ②大谷 ③聖マリアンナ医科大学 ④田園調布学園大学 ⑤溝口駅 ⑥鷺ヶ峰営業所	(参考) 近傍のバス路線の行先 ⇒①新百合ヶ丘駅 ②田園調布学園大学 ③たまプラーザ駅	(参考) 近傍のバス路線の行先 ⇒①新百合ヶ丘駅 ②宮前平駅 ③宮前区役所 ④溝口駅 ⑤鷺ヶ峰営業所 ⑥生田駅 ⑦柿生駅 ⑧あざみ野駅 ⑨たまプラーザ駅

視点 3 鉄道駅による周辺まちづくりの効果を活かすため、既存駅とのバランスを踏まえ中間駅が適切に配置されること

⇒ 既存駅から距離が離れている東側ルートが、中間駅設置の波及効果を最も期待できます。

- ・東側ルートは、他案と比較し既存の駅から中間駅までの距離が最も離れていることから、新百合ヶ丘駅等との機能分担を踏まえ、中間駅の周辺まちづくりの効果がより期待できます。また、バス路線等との連携により、麻生区のみならず宮前区や多摩区にまで、アクセス性や利便性向上の波及効果が期待できます。
- ・西側ルートは、利便性が高い新百合ヶ丘駅への既存のバス路線によるアクセス性が高いこと、また、中央ルートは、新百合ヶ丘駅までの距離が短いことから、新百合ヶ丘駅等との機能分担を踏まえると、駅周辺まちづくりの効果が限定的になる可能性があると考えられます。

西側ルート	中央ルート	東側ルート
・利便性が高く広域拠点である新百合ヶ丘駅へのバス路線が充実。 ・新百合ヶ丘駅、柿生駅との距離が近い。 ○	・利便性が高く広域拠点である新百合ヶ丘駅や、百合ヶ丘駅との距離が近い。 ○	・利便性が高く広域拠点である新百合ヶ丘駅や、百合ヶ丘駅から一定程度、距離が離れている。 ◎
(参考) 既存駅までの直線距離 新百合ヶ丘駅 約 1,500m 柿生駅 約 1,300m	(参考) 既存駅までの直線距離 新百合ヶ丘駅 約 1,300m 百合ヶ丘駅 約 1,500m	(参考) 既存駅までの直線距離 新百合ヶ丘駅 約 1,900m 百合ヶ丘駅 約 1,800m
(参考) 新駅-新百合ヶ丘駅間のバス本数 ⇒約 600 本/日	(参考) 新駅-新百合ヶ丘駅間のバス本数 ⇒約 100 本/日	(参考) 新駅-新百合ヶ丘駅間のバス本数 ⇒約 200 本/日



・費用対効果や事業採算性が認められることに加え、川崎市側におけるまちづくりや地域交通に関する視点からの検討を行い、総合的に評価した結果、両市としては、「東側ルート（ヨネッティ-王禅寺付近）」を、より整備効果の高い案と考えました。