

横浜市高速鉄道 3 号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）の事業化判断について（報告）

1 趣旨

横浜市高速鉄道 3 号線の延伸について、事業化に向けて横浜市、川崎市が協調し、事業計画について合意形成を進めてきたところです。このたび、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す。今後、事業許可に向けて、国や関係者との協議・調整を進めていきます。

2 これまでの取組状況

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（今回）

3 事業概要

整備区間	あざみ野～新百合ヶ丘
整備延長	約 6. 0 k m ～ 6. 5 k m
概算事業費	約 1, 6 9 0 億円 ～ 1, 7 6 0 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	平成 4 2 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

4 整備効果

（1）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。

（2）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。

（3）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（J R 横浜線）経由

（4）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。

（5）需要予測 約 8. 0 万人／日

5 事業スキーム

（1）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。

（2）費用負担 （概算事業費を約 1, 8 0 0 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, 5 0 0 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 3 0 0 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。

6 費用対効果分析・事業採算性分析

○費用便益比（B／C）1. 4 8～1. 5 9（3 0 年）、1. 8 3～1. 9 7（5 0 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 2 5～3 0 年、累積資金不足解消年 3 3～3 6 年

7 まとめ

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、上記の計画内容を基本として、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きを経て、早期の事業着手を目指します。

横浜市高速鉄道 3 号線の延伸 概略ルート・駅位置について

1 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、次のことを踏まえ、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。

- ・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。



図 概略ルート・駅位置 案

表 各案における事業採算性等の比較（あざみ野～新百合ヶ丘）

	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

2 川崎市側の有カルート案について

（1）有カルート案の考え方

- 設定した 3 案については、いずれも費用対効果や事業採算性が認められており、3 案とも実現可能なルートとなっています。
- これに加え、川崎市側のまちづくりや地域交通に関する視点から検討を行い、総合的に評価した結果、「東側ルート」を、より整備効果の高い案と考えました。

（2）主なメリット

- ・ヨネッティー王禅寺付近に川崎市側の中間駅を設置した場合、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。
- ・また、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、アクセス強化や利便性向上の波及効果が期待できます。

3 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

（1）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。

（2）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。

（3）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。

（4）ヨネッティー王禅寺付近【参考イメージ】

《交通結節機能の強化と拠点性の向上》

ヨネッティー王禅寺付近においては、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ことから、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とともに、バス路線の充実や鉄道とバスの円滑な乗り継ぎを強化することで、麻生区のみならず、宮前区や多摩区、横浜市域も含めた駅へのアクセス性を高め、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ます。

《駅周辺における賑わいなどの向上》

ヨネッティー王禅寺付近においては、既に市民利用施設や文教施設などが集積していることを踏まえ、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の利便性向上を図るため、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ことで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します。

※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 1 案に選定後、ルートや駅位置に応じてあらためて検討します。

4 ルート選定における今後の進め方について

- 今回はこれまでの検討結果を踏まえた有カルート案をお示したものです。
- ルートについては、今後、市民の皆様へ情報提供を行い、御意見を伺うとともに、平成 31 年度中を目途に 1 案に選定する予定です。