

川崎縦貫高速鉄道線整備事業に関する
事業再評価対応方針案について

平成17年2月

川崎縦貫高速鉄道線整備事業（地下鉄事業）は、本市の南北を結ぶ基幹的な広域交通幹線網整備の一環として、鉄道不便地域の改善や広域鉄道ネットワークの形成など、さまざまな整備効果が期待されることから、平成12年の運輸政策審議会の答申に位置付けられ、平成13年5月には新百合ヶ丘から元住吉までの初期整備区間について鉄道事業許可を取得し、工事着手に向けて必要な手続を進めてまいりました。

しかしながら、本市の財政状況や地方税財政制度改革をめぐる動向が先行き不透明な状況にあり、こうした諸環境の変化を見極めるには一定の期間が必要なこと等を総合的に勘案し、平成15年6月に、本事業については5年程度着工を延期することを表明いたしました。

本事業は、平成13年度予算において補助事業採択を受けておりますので、着工を延期したことで、平成17年度に「事業採択後5年が経過した時点で未着工の事業」に該当することから、事業再評価の対象となるものでございますが、事業再評価に係る本市の手続きについては本年度末までに実施して、本事業に対する市の対応方針を明らかにすること、また、その際には、許可を取得した新百合ヶ丘から元住吉までの区間を基本としつつ、小杉駅周辺の再開発計画の具体化、JR横須賀線武蔵小杉新駅計画など周辺地域環境の変化等を踏まえ、市民の利便性や事業の採算性などあらゆる可能性について検討し、市民にとってより良い方策を探ることを、昨年12月議会で申し上げ、その後、精力的に検討を進めてまいりました。

今般、「川崎市事業評価検討委員会」に諮問する本市の対応方針案がまとまりましたので、その概要について御報告申し上げます。

事業再評価の第一段階として、許可を取得した新百合ヶ丘から元住吉について、「事業の必要性等」、「事業進捗の見込み」の視点から、事業を巡る社会経済

情勢等の変化を踏まえ、国勢調査のデータを平成7年から平成12年に置き換えるなど最新のデータに基づき、需要予測、事業費の算出、収支試算、費用対効果分析を実施いたしました。

その結果、事業費は金利の低下等により4,606億円と620億円の減少となりましたが、輸送需要が1日あたり15万2千人と許可時に比べ2万7千人減少したことから、収支採算面においては、運輸政策審議会答申第19号で採算性の目安とされた、開業後40年での累積欠損金及び資金不足の解消ができず、収支均衡を図れない見込みとなりました。

このような結果となった主な要因としては、運賃の改定率について、川崎縦貫高速鉄道線研究会の提言を踏まえて人件費の上昇率程度を見込んだところ、直近10年間の上昇率が年平均0.24%であることから、改定率を5年で1%と厳しく設定したこと、平成12年に鉄道利用者の動向を調査した「大都市交通センサス」の結果によれば、低迷する社会経済情勢の下、鉄道利用者が時間よりも料金を意識して路線を選択する傾向が強まり、本路線の利用者数が減少したことなどが考えられるところでございます。

第二段階として、第一段階の視点に加え「コスト縮減や代替案立案等の可能性」の視点から、川崎縦貫高速鉄道線研究会の提言を踏まえて事業費の縮減や小田急多摩線との相互直通運転などの見直しを行った上で、評価を実施いたしました。

その結果、第一段階と比べ輸送需要は1日あたり2千人増加し、事業費は590億円減少しましたが、収支採算面では、累積欠損金及び資金不足の解消が、採算性の目安とされた開業後40年を超え、収支均衡に長期間を要する見込みとなりました。

次に、第三段階として、本市が「川崎市事業評価検討委員会設置要綱」に基づき独自に、小杉駅周辺の再開発計画の具体化や、JR横須賀線武蔵小杉新駅計

画など周辺地域環境の変化を踏まえ、路線を一部変更して小杉駅に接続する計画で評価を行いました。

その結果、見直し後の第二段階の事業再評価と比べ、事業費は路線延長が約1キロメートル長くなることなどから4,246億円と230億円増加いたしますが、輸送需要が1日あたり20万4千人と約5万人増加することから、収支採算面では、累積欠損金及び資金不足は開業後40年以内に解消する見込みとなりました。

これは、JR南武線、東急東横線及び新駅計画のあるJR横須賀線の3線に接続することにより、広域交通ネットワークが強化されるとともに、川崎フロンターレのホームグラウンドがあり多くの市民が利用する等々力緑地へのアクセスが改善され、本路線の利便性が大幅に向上したことによるものと思われま

す。

また、小杉駅に接続する計画の場合、費用対効果分析の結果も、第一段階の許可時計画で再評価を実施した場合や、第二段階の小田急多摩線との相互直通運転など見直しを加えた場合に比べ、優位な結果となっております。

以上申し上げましたとおり、元住吉駅に接続する現計画は、需要の減少などにより、長期にわたり累積欠損金及び資金不足が解消できない見込みとなり、安定した経営ができない恐れがある一方、小杉駅に接続する計画は需要の大幅な伸びが期待でき、その結果、収支採算性が確保できる見込みであること、整備効果も高いことなどが明らかとなりました。

私といたしましては、本市の地下鉄事業の整備意義、必要性は、許可取得時と比べむしろ高まっていると考えるところでございますが、こうした結果等を踏まえ、現計画については中止し、路線を一部変更して小杉駅に接続する計画で、継続して地下鉄事業を推進することが妥当であるとの判断に至ったところでございます。

今後は、この対応方針案を「川崎市事業評価検討委員会」に諮問し、具申された意見を尊重して本市の対応方針を策定し、国に送付する予定でございます。

その後、国の再評価結果の公表がなされた後に必要な諸手続を進め、小杉接続計画で、できるだけ早期に工事着手できるよう全力で取り組んでまいりたいと考えております。

一昨年、5年程度着工を延期した際に、本市の財政状況や地方税財政制度改革をめぐる動向が不透明で、これを見極めるには一定の期間が必要であると申し上げましたが、現在も、本市の財政状況は依然として厳しく、また、国の三位一体の改革も不十分な状況にあります。

こうした中で、地下鉄事業を推進していくにあたりましては、歳出中大きなウエイトを占める公債費や下水道事業への繰出金がピークを過ぎた時期に、地下鉄事業に係る償還が本格的に始まるような事業スケジュールを考えてまいります。

また、今後とも、現在策定中の新総合計画・実行計画の推進と連携を図りながら、行財政改革を一層推進し、確かな財政基盤の確立に努めてまいりたいと考えております。

今後も引き続き、「川崎は再生したな」「川崎に暮らしていて良かったな」と実感できるようなまちづくりを進めていきたいと思っておりますので、市民の皆様方の一層の御支援、御協力を賜りますようお願い申し上げ、川崎縦貫高速鉄道線整備事業に関する事業再評価の対応方針案についての御報告とさせていただきます。

平成17年 2月17日

川崎市長 阿部 孝夫