

令和元年11月21日

まちづくり委員会資料

所管事務報告

横浜市高速鉄道3号線延伸における意見募集の結果
及び本市の基本的な考え方について

資料1 横浜市高速鉄道3号線延伸に関するルートの考え方についての
意見募集の結果及び本市の基本的な考え方

資料2 「川崎市側の有カルート案(東側ルート)の考え方」についての
意見募集結果

参考 川崎市側の有カルート案(東側ルート)の考え方について
【意見募集資料】

まちづくり局

横浜市高速鉄道3号線延伸に関するルートの方針についての意見募集の結果及び本市の基本的な考え方

1 目的

- 横浜市高速鉄道3号線延伸に伴う川崎市側の概略ルート・中間駅について、本市北部地域の現状を踏まえ、新たに設置する中間駅の役割として、本市にとって大きなメリットとなるよう、「北部地域の公共交通ネットワークの充実等に資すること」、「より広い地域から多くの人々が身近な駅として利用でき、その効果により駅周辺の活性化や利便性の向上等に資すること」を掲げております。
- これに向けて実現可能な3つのルートと比較評価し、その上で、「東側ルート（ヨネッティー王禅寺付近）」をより整備効果の高い有カルート案とする考え方について、意見募集を行ってまいりました。
- このたび、その意見募集の結果及びそれを踏まえた本市の基本的な考え方をお示しします。

2 取組の経過

	参加者数
平成31年3月20日（水）オープンハウス型情報提供①（麻生区役所）	約130名
3月23日（土）オープンハウス型情報提供②（麻生区役所）	約150名
合計	約280名
令和元年8月23日（金）説明会①（麻生区役所）	212名
8月25日（日）説明会②（麻生区役所）	250名
8月26日（月）説明会③（あざみ野第一小学校：横浜市）	263名
8月31日（土）説明会④（嶮山小学校：横浜市）	436名
合計	1,161名

3 川崎市側の有カルート案（東側ルート）の考え方についての意見募集の結果

- 募集期間：令和元年9月17日（火）～10月16日（水）
- 意見提出数：104通 意見件数：261件

4 意見の要旨と本市の考え方の区分

（「川崎市側の有カルート案（東側ルート）の考え方についての意見募集結果」の詳細は別添資料2参照）

項目	①	②	③	④	⑤	計
1 ルートや駅位置の評価について	81	21	54	42	0	198
ア 費用対効果や事業採算性に関する事	0	0	17	0	0	17
イ 地域交通の視点（地域交通との連携）に関する事	16	2	12	16	0	46
ウ まちづくりの視点（機能分担や波及効果）に関する事	53	16	8	19	0	96
エ その他評価全般に関する事	12	3	17	7	0	39
2 事業の推進に関する事	16	15	0	0	0	31
ア 早期開業に向けた事業推進に関する事	16	0	0	0	0	16
イ 周辺環境や住環境等への配慮に関する事	0	7	0	0	0	7
ウ 新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりに関する事	0	8	0	0	0	8
3 その他	0	0	0	0	32	32
ア 事業全般に関する事	0	0	0	0	21	21
イ 事業以外の内容に関する事	0	0	0	0	11	11
合計	97	36	54	42	32	261

【考え方の区分】

- ①：御意見の趣旨が本市の考え方に沿ったもの
- ②：御意見の趣旨を踏まえ、今後、計画の検討を進めていく上で参考とするもの
- ③：質問・要望の御意見であり、「本市の考え方」を説明するもの
- ④：質問・要望の御意見であり、新たに「本市の考え方」を補足説明するもの
- ⑤：その他

◎意見のまとめについて

- 本市の考え方の趣旨に沿った御意見が寄せられる一方で、中央・西側ルートを希望する御意見も寄せられました。

5 新たに「本市の考え方」を補足説明する内容

- ④に区分した御意見については、意見・要望の趣旨を踏まえ、これまでに説明してきたことに加え、一定の補足を要する内容のため、精査を行い、新たに本市の考え方を補足して説明いたします。

(1) 地域交通の視点に関する事

意見の要旨；「将来のバス路線で評価すべきではないか」
「中央ルートのバス本数は、近隣バス停を含め考慮すべきではないか」

<市の見解>

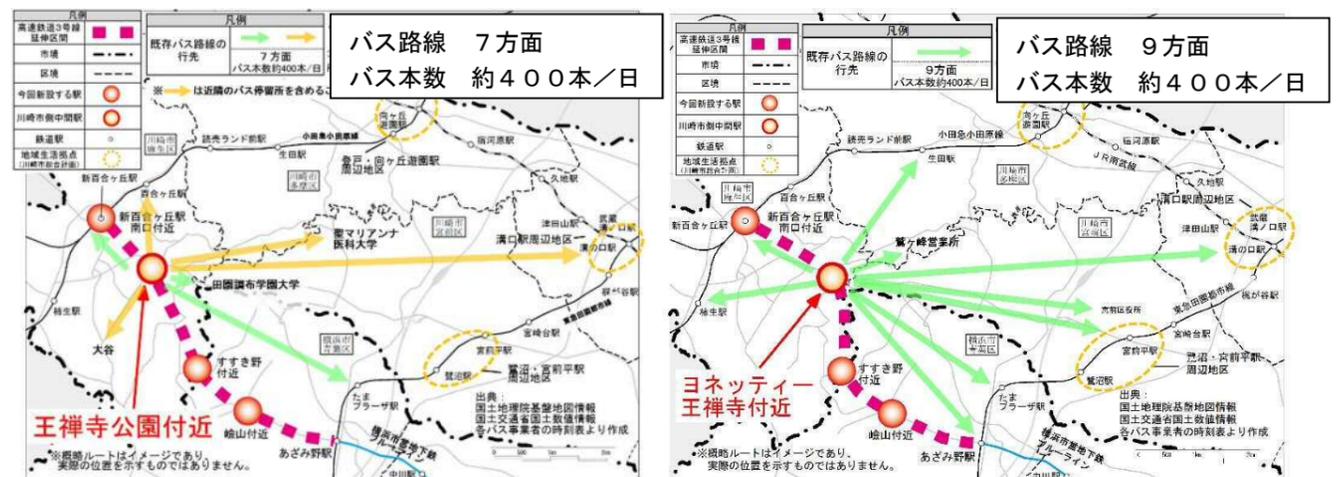
●バス路線のネットワークの評価

- 地下鉄の開業目標である令和12年の本市北部地域における人口は、現在とほぼ変わらない推計となっており、バス利用者数も一定程度見込まれるものと想定されることや、既成市街地においては、バスネットワークが構築されているため、現在の状況を踏まえ、将来のバス路線の検討を要することから、既存のバス路線を基に評価しております。

●中央ルートのバス本数等

- バス本数等については、道路や土地利用などの周辺状況を勘案するとともに、当該地に中間駅を設けた場合に、多くの人が利用しやすいアクセス性を考慮した主要な道路からのバス停留所の運行本数と方面をお示したものです。
- 中央ルートについては、この考え方に基づき、尻手黒川線を主要な道路として、当該道路上のバス停留所の方面数や本数等で評価しており、御意見の菅早野線上のバス停留所については、良好な住宅沿道を多くの人が往来することを想定した場合のアクセス性が懸念されることから、含めていないものです。
- なお、菅早野線上の停留所を含めた場合、7方面、約400本/日（下図参照）となりますが、東側ルートのバス路線の方が、多方面かつ広範囲となるため、評価としては変わらないと考えます。

⇒東側ルートについては、多方面かつ広範囲に向かうバス路線が整っていることを踏まえ、麻生区のみならず宮前区・多摩区の北部地域の公共交通ネットワークの充実に資することから、より整備効果が高いことを、改めて確認しました。



〈中央ルートにおける近隣のバス停留所を含めた場合の行先方面図〉

〈東側ルートにおける行先方面図〉

横浜市高速鉄道3号線延伸に関するルートの方針についての意見募集の結果及び本市の基本的な考え方

(2) まちづくりの視点に関すること

意見の要旨；「中間駅における将来のまちづくりを示し、判断すべきではないか」
「利用者が多く見込まれる中間駅のルートとすべきではないか」

<市の見解>

●中間駅周辺のまちづくり

- ・まちづくりの評価としては、駅周辺の活性化や利便性の向上等に向けて、より広い地域から多くの人が利用できる環境となる観点から、既存駅からの距離等で評価しております。
- ・中間駅の役割の実現に向けて、ルート選定後、具体的なまちづくりの方向性を示してまいります。

●中間駅利用者の見込み

- ・事業採算性等が認められる中で、東側ルートは、既存のバス路線が整っていることを踏まえ、多方面かつ広範囲の地域と連携していることで、より広い地域の人々の利用が期待できます。
- ・その地域の人口の目安として、中間駅に徒歩及びバスでアクセスできる概ねの地域を考慮した人口（下図参照）を確認したところ、東側ルートが最も多いことから、引き続き、利用できる環境が整っているものと考えております。

⇒これにより、東側ルートの中間駅が適切に配置されることで、より広い地域の人々が利用できる環境となることから、整備効果が高いことを改めて確認しました。
更に、ヨネッティー王禅寺付近においては、現行の都市計画上の制約は少なく、公共用地等の活用による駅前広場等の基盤整備の充実が期待できるものと考えております。

(3) その他評価全般に関すること

意見の要旨；「宮前区を通るルートとすべき」、「用地取得が容易なルートとすべき」

<市の見解>

●宮前区を通るルート

- ・本市としてルートを検討したところ、延長の長大化により、費用対効果や事業採算性が認められない結果となったことから、鉄道事業において費用対効果等が認められないルートを設定することは難しいと判断しました。

●用地取得が容易なルート

- ・3案いずれのルートにおいても、民有地を通る可能性はあり、その場合は権利設定に御理解いただきながら事業を進めていくこととなるため、ルートの選定においては用地取得の容易性を評価項目とするものではないと考えております。

6 本市の基本的な考え方

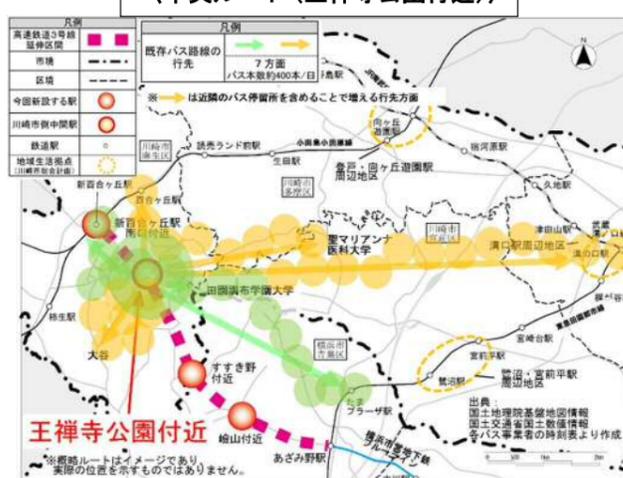
- ・川崎市側のルート案について、説明会や意見募集などを通じて、東側ルートを有力ルート案とする本市の方針の趣旨に沿った御意見が寄せられる一方、中央・西側ルートを希望する意見も寄せられ、その趣旨を踏まえ、これまでの内容に新たに補足した内容を加えて精査したところ、東側ルートが、より整備効果が高いことを改めて確認いたしました。
- ・意見募集の結果を踏まえ、このたび、**本市の基本的な考え方として、東側ルートを有力候補といたします。（下図赤色ルート参照）**
- ・この内容について、情報提供等を行うとともに、**最終的なルート選定に向け、引き続き、公正かつ公平な観点から精査を行い、今年度内を目途に、横浜市と調整を進めながら、総合的に判断し選定してまいります。**
- ・本市としては、今回、頂いた御意見も参考にしながら、交通政策審議会答申の目標年次である令和12年の開業目標に向けて、横浜市と連携・協力して、取組を進めてまいります。



〈西側ルート（白山付近）〉



〈中央ルート（王禅寺公園付近）〉



〈東側ルート（ヨネッティー王禅寺付近）〉



〈概略ルート・駅位置図 案〉
(事業化判断時の公表資料より)

【参考】
中間駅に徒歩及びバスでアクセスできる人口

- 西側ルート:約 10 万人
- 中央ルート:約 5 万人
(近隣を含めた場合約 12 万人)
- 東側ルート:約 18 万人

〈中間駅に徒歩等及びバスでアクセスできる地域概略図〉

●はアクセスできる概ねの地域 (●は近隣を含めた場合の地域)

「川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方」についての意見募集結果

1 目的

- ・横浜市高速鉄道3号線延伸に伴う川崎市側の概略ルート・中間駅について、本市北部地域の現状を踏まえ、新たに設置する中間駅の役割として、本市にとって大きなメリットとなるよう、「北部地域の公共交通ネットワークの充実等に資すること」、「より広い地域から多くの人が身近な駅として利用でき、その効果により駅周辺の活性化や利便性の向上等に資すること」を掲げております。
- ・これに向けて実現可能な3つのルートを比較評価し、その上で、「東側ルート（ヨネツティー王禅寺付近）」をより整備効果の高い有力ルート案とする考え方について、意見募集を行ってまいりました。
- ・このたび、その意見募集の結果及びそれを踏まえた本市の基本的な考え方を取りまとめました。

2 意見募集の概要

意見募集期間	令和元年9月17日（火）～令和元年10月16日（水）
意見の提出方法	電子メール、FAX、郵送・持参
募集の周知方法	<ul style="list-style-type: none"> ・市政だより（令和元年9月21日号） ・川崎市・横浜市ホームページ ・資料の閲覧 川崎市：まちづくり局交通政策室、宮前・多摩・麻生区役所 宮前区向丘出張所、多摩区生田出張所 川崎市情報プラザ、 横浜市：都市整備局都市交通課、交通局建設改良課、青葉区役所、 あざみ野駅行政サービスコーナー 横浜市市民情報センター
結果の公表方法	・川崎市・横浜市ホームページ等

3 意見募集の結果

(1) 提出方法別内訳

意見提出数（意見件数）		104通	（261件）
内訳	電子メール	80通	（205件）
	郵送・持参	13通	（37件）
	FAX	11通	（19件）

(2) 意見提出者の区分

意見提出数		104通
川崎市 (小計59通)	麻生区	50通
	宮前区	4通
	ほか市内	5通
横浜市 (小計9通)	青葉区	7通
	ほか市内	2通
県外（東京都、茨城県）		2通
区分（住所）記入		70通
区分（住所）未記入		34通

4 意見の要旨と本市の考え方の区分

【全体総括表】

項目	①	②	③	④	⑤	計
1 ルートや駅位置の評価について	81	21	54	42	0	198
ア 費用対効果や事業採算性に関する こと	0	0	17	0	0	17
イ 地域交通の視点（地域交通との連 携）に関すること	16	2	12	16	0	46
ウ まちづくりの視点（機能分担や波 及効果）に関すること	53	16	8	19	0	96
エ その他評価全般に関すること	12	3	17	7	0	39
2 事業の推進に関すること	16	15	0	0	0	31
ア 早期開業に向けた事業推進に関す ること	16	0	0	0	0	16
イ 周辺環境や住環境等への配慮に関 すること	0	7	0	0	0	7
ウ 新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりに 関すること	0	8	0	0	0	8
3 その他	0	0	0	0	32	32
ア 事業全般に関すること	0	0	0	0	21	21
イ 事業以外の内容に関すること	0	0	0	0	11	11
合計	97	36	54	42	32	261

【考え方の区分】

- ①：御意見の趣旨が本市の考え方に沿ったもの
- ②：御意見の趣旨を踏まえ、今後、計画の検討を進めていく上で参考とするもの
- ③：質問・要望の御意見であり、「本市の考え方」を説明するもの
- ④：質問・要望の御意見であり、新たに「本市の考え方」を補足説明するもの
- ⑤：その他

① 御意見の趣旨が本市の考え方に沿ったもの（97件）

意見要旨	市の見解
<p>1ーイ 地域交通の視点（地域交通との連携）に関すること（16件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●公共施設であるヨネッティー王禅寺や大学、聖マリアンナ医大病院に近く、公共交通機関としての役割を担うことが出来る。（同趣旨ほか8件） ●多方面へ向かうバス路線が整っており、鉄道とのアクセスが良好。（同趣旨ほか6件） 	<p>本市は、地域交通やまちづくりの評価の視点を踏まえ、中間駅を適切に配置することで、北部地域の公共交通ネットワークの充実や、拠点駅へのアクセス性向上に資するとともに、より広い地域の人が利用できる環境が確保されることから、駅周辺の活性化や利便性向上等に最も寄与するものとして、東側ルートを有カルート案としたものです。</p> <p>いただいた御意見は、本市の考え方に沿ったものであることから、今後も引き続き横浜市と連携して、今年度内を目途に1案に選定してまいります。</p>
<p>1ーウ まちづくりの視点（機能分担や波及効果）に関すること（53件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●中間駅設置による駅前広場等の整備により、駅周辺の活性化が期待できる。（同趣旨ほか27件） ●多方面かつ広範囲の地域と連携し、より広い地域の人々の利用が可能。（同趣旨ほか20件） ●新百合ヶ丘駅との機能分担が期待できる。（同趣旨ほか2件） ●既存の駅と最も離れており、中央、西側ルートに比べ波及効果が大きい。 	
<p>1ーエ その他評価全般に関すること（12件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●東側ルートは他案より住宅地を避けたルートだと思う。（同趣旨ほか4件） ●尻手黒川道路の渋滞緩和が期待できると思う。（同趣旨ほか3件） ●東側ルートは、市有地の有効活用が可能ではないか。 ●リニア非常口工事により地質状況が調査済であること。 ●すすき野周辺に駅ができれば、東側ルートに賛成。 	
<p>2ーア 早期開業に向けた事業推進に関すること（16件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●東側ルートにて、早期着工、開業を期待。（同趣旨ほか12件） ●全員が満足する解決策はないが、早期決定、早期着工を望む。 ●高速鉄道3号線が新百合ヶ丘まで延びると便利になる。開業に向けて頑張ってもらいたい。 ●開業を楽しみにしている。 	

② 御意見の趣旨を踏まえ、今後、計画の検討を進めていく上で参考とするもの（36件）

意見要旨	市の見解
<p>1-イ 地域交通の視点（地域交通との連携）に関すること（2件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●新百合ヶ丘駅や中間駅で既存バスの再編や買い物バス等の検討に取り組んでほしい。 ●西側ルートは、中間駅設置より新百合ヶ丘へのアクセス向上（バス増便、タクシーベイ設置等）が効果的。また、総合病院へバス路線等を開設してほしい。 	<p>本市は、北部地域の公共交通ネットワークの充実や、より広い地域から多くの人々が利用でき、その効果により駅周辺の活性化や利便性の向上等に資するものとして、東側ルートを有力ルート案としたものです。</p> <p>地域公共交通については、高齢化の進展等を踏まえ、身近な地域における交通の一層の充実を図るため、地域特性や市民ニーズを適切に踏まえた交通環境の整備が重要になるものと考えています。このため、誰もが利用できる路線バスや、買い物送迎バスの活用など多様な主体と連携した取組を進めているところです。</p> <p>いただいた御意見は、今後、事業を実施していく上での参考とさせていただきます。</p>
<p>1-ウ まちづくりの視点（機能分担や波及効果）に関すること（16件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●中間駅設置により、周辺への利便性向上等の波及効果が高まるよう、駅前広場等の整備をお願いしたい。（同趣旨ほか7件） ●中間駅設置により、多方面かつ広範囲の地域と連携し、より広い地域の人々の利用が可能となるよう、バス路線の新設・増便をお願いしたい。（同趣旨ほか4件） ●ヨネッティー王禅寺付近の駅周辺まちづくりのイメージを示してほしい。（同趣旨ほか1件） ●東側ルートを選定するのであれば、中央・西側ルート周辺のまちの活性化を図ってほしい。 	<p>新たに設置する中間駅は、北部地域の公共交通ネットワークの充実や、より広い地域から多くの人々が利用でき、その効果により駅周辺の活性化や利便性の向上等に資することで、本市にとって大きなメリットとなるよう取組を進めてまいります。</p> <p>意見募集資料として、ヨネッティー王禅寺付近の駅周辺まちづくりの参考イメージをお示ししたところですが、中間駅周辺のまちづくりの方向性等については、ルートを1案に選定した後、ルートや駅位置を踏まえながら具体的な検討を進めてまいります。</p> <p>川崎市域の中間駅については、北部地域の公共交通ネットワークの充実や駅周辺の活性化などの視点も加え、総合的に評価し、東側ルートを有力案としたものです。</p> <p>一方で、麻生区内においては、高度成長期に計画的に建設された住宅地や団地型マンションにおいて、建物の経年に併せて高齢化が進行し、住宅地においては、地域活力の低下等が懸念されております。</p> <p>これらの状況を踏まえ、地区の特性や地域の意向に応じて、住宅地や団地型マンションの維持・再生に向け、土地利用の動向を踏まえた適切な誘導とともに、地域の活動等を支援してまいります。</p>

意見要旨	市の見解
<p>1-エ その他評価全般に関すること (3件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ヨネッティー王禅寺付近はリニア中央新幹線の非常口工事と重複しているが、地盤の状況や工事の長期化などを懸念している。(同趣旨ほか2件) 	<p>地下鉄の走行による振動や工事中の騒音などの周辺環境への影響については、環境影響評価手続の中で、調査・予測・評価を行ってまいります。</p>
<p>2-イ 周辺環境や住環境等への配慮に関すること(7件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●駅新設に際し、周辺環境や住環境に配慮して工事を進めてほしい。(同趣旨ほか3件) ●施工中の工事車両増大などに適切に対応してほしい。(同趣旨ほか1件) ●地下部分の騒音振動対策が不明。事前に市民に説明してほしい。 	<p>地下鉄の走行による振動や工事中の騒音などの周辺環境への影響については、環境影響評価手続の中で、調査・予測・評価を行ってまいります。</p>
<p>2-ウ 新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりに関すること (8件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●新百合ヶ丘駅北口・南口の魅力向上をぜひ実施してほしい。(同趣旨ほか6件) ●駅周辺まちづくりの際は、魅力ある新百合ヶ丘を保全するため、景観に配慮してほしい。 	<p>新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりについては、高速鉄道3号線の延伸計画進捗など周辺環境の変化に合わせ、景観面にも配慮しつつ、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めざし、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進めてまいります。</p>

③ 質問・要望の御意見であり、「本市の考え方」を説明するもの (54件)

意見要旨	市の見解
<p>1-ア 費用対効果や事業採算性に関すること (17件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●費用対効果や事業採算性を踏まえると、中央ルートを選択すべき。(同趣旨ほか13件) ●まちづくりの構想が先にあって、利用者数が算出されるのでは。 ●西側ルートの費用対効果は甘すぎるのではないか。 ●極力コストが安い案にしてほしい。 	<p>費用対効果や事業採算性等については、3案選定にあたって実現可能性を確認するために算出したもので、いずれの案も費用対効果や事業採算性が認められることを確認しています。</p> <p>本市は、地域交通やまちづくりの評価の視点を踏まえ、中間駅を適切に配置することで、北部地域の公共交通ネットワークの充実や、拠点駅へのアクセス性向上に資するとともに、より広い地域の人が利用できる環境が確保され、駅周辺の活性化や利便性向上等に最も寄与するものとして、東側ルートを有力ルート案としたものです。</p>
<p>1-イ 地域交通の視点(地域交通との連携)に関すること(12件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●路線バスを利用して中間駅を利用する人は少ないのではないか。(同趣旨ほか9件) ●交通拠点としても、新百合ヶ丘駅始発で、中間駅は経由地となる。尻手黒川線を活用すれば中央ルートでも問題ないと思う。 ●高齢者にとっては、路線バスの方が利便性が高い。本数の少ないバス路線をルートとすべきでは。 	<p>既存の土地利用から3案ともに多くの人の利用が見込めるなか、ヨネッティー王禅寺付近については、既存バス路線が整っていることを踏まえ、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をお示ししてきましたが、その地域の人口の目安として、中間駅に徒歩及びバスでアクセスできる概ねの地域を考慮した人口(資料1)を確認したところ、東側ルートが最も多いことから、引き続き、利用できる環境が整っているものと考えております。</p>

意見要旨	市の見解
<p>1-ウ まちづくりの視点(機能分担や波及効果)に関すること(8件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●高齢化が進む新ゆりグリーンタウン、麻生台団地などの街の再生にとって、西側ルートは大きな起爆剤になることから、西側地区に駅をつくり、街の再生を図って欲しい。(同趣旨ほか4件) ●既存駅から離れすぎている。(同趣旨ほか1件) ●東側ルートはゴミ処理施設などイメージが悪く、選定すべきではない。 	<p>川崎市域の中間駅については、北部地域の公共交通ネットワークの充実や駅周辺の活性化などの視点も加え、総合的に評価し、東側ルートを有力ルート案としたものです。</p> <p>一方で、麻生区内においては、高度成長期に計画的に建設された住宅地や団地型マンションにおいて、建物の経年に併せて高齢化が進行し、住宅地においては、地域の活力の低下等が懸念されております。</p> <p>これらの状況を踏まえ、地区の特性や地域の意向に応じて、住宅地や団地型マンションの維持・再生に向け、土地利用の動向を踏まえた適切な誘導とともに、地域の活動等を支援してまいりたいと考えております。</p> <p>川崎市側の中間駅については、北部地域の公共交通ネットワークの充実や駅周辺の活性化などの視点も加え、総合的に評価し、東側ルートを有力案としたものです。</p>
<p>1-エ その他評価全般に関すること(17件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ルート決定方法を明確にしてほしい。(同趣旨ほか3件) ●住民へ納得のいく説明をしてほしい。 ●ルートの評価方法について確認したい(同趣旨ほか1件)。 ●川崎市北部地区のランドデザインを示したうえでルートの評価、選定を行うべき。(同趣旨ほか1件) ●横浜市に配慮したルートになっているのでは。(同趣旨ほか3件) ●中央ルートが尻手黒川道路の渋滞解消に寄与すると思う。(同趣旨ほか1件) ●中央ルートに一票。 ●王禅寺公園駅は側線の設置が可能で駅事務所も広くとれる。 	<p>高速鉄道3号線の延伸につきましては、市民の関心も非常に高いことから、費用対効果や事業採算性等については、3案選定にあたって実現可能性を確認するために算出したもので、いずれの案も費用対効果や事業採算性が認められることを確認しています。有力ルート案については、地域交通やまちづくりの評価の視点を踏まえ、中間駅を適切に配置することで、北部地域の公共交通ネットワークの充実や、拠点駅へのアクセス性向上に資するとともに、より広い地域の人々が利用できる環境が確保され、駅周辺の活性化や利便性向上等に最も寄与するものとして、川崎市が主体的な役割を担い、東側ルートを有力ルート案として取りまとめたものです。</p>

④ 質問・要望の御意見であり、新たに「本市の考え方」を補足説明するもの（42件）

意見要旨	市の見解
<p>1ーイ 地域交通の視点（地域交通との連携）に関すること（16件）</p> <p>●将来のバス路線で評価すべきではないか。（同趣旨ほか7件）</p> <p>●中央ルートของバス本数は、近隣バス停を含め再評価すべきではないか。（同趣旨ほか7件）</p>	<p>地下鉄の開業目標である令和12年の本市北部地域における人口は、現在とほぼ変わらない推計となっており、バス利用者数も一定程度見込まれるものと想定されることや、既成市街地においてはバスネットワークが構築されているため、現在の状況を踏まえ、将来のバス路線の検討を要することから、既存のバス路線を基に評価しております。</p> <p>バス本数等については、道路や土地利用などの周辺状況を勘案するとともに、当該地に中間駅を設けた場合に、多くの人が利用しやすいアクセス性を考慮した主要な道路からのバス停留所の運行本数と方面をお示したものです。</p> <p>中央ルートについては、この考え方に基づき、尻手黒川線を主要な道路として、当該道路上のバス停留所の方面数や本数等で評価しており、いただいた御意見の菅早野線上のバス停留所については、良好な住宅沿道を多くの人が往来することを想定した場合のアクセス性が懸念されることから、含めていないものです。</p> <p>なお、菅早野線上の停留所を含めた場合、7方面、約400本/日（資料1）となりますが、東側ルートのバス路線の方が、多方面かつ広範囲となるため、評価としては変わらないと考えます。</p>
<p>1ーウ まちづくりの視点（機能分担や波及効果）に関すること（19件）</p> <p>●中間駅における将来のまちづくりを示し、判断すべきではないか。（同趣旨ほか13件）</p> <p>●利用者が多く見込まれる中間駅のルートとすべきではないか。（同趣旨ほか4件）</p>	<p>まちづくりの評価としては、駅周辺の活性化や利便性の向上等に向けて、より広い地域から多くの人が利用できる環境となる観点から、既存駅からの距離等で評価しております。</p> <p>中間駅の役割の実現に向けて、ルート選定後、具体的なまちづくりの方向性をお示してまいります。</p> <p>事業採算性等が認められる中で、東側ルートは、既存のバス路線が整っていることを踏まえ、多方面かつ広範囲の地域と連携していることで、より広い地域の人の利用が期待できます。</p> <p>その地域の人口の目安として、中間駅に徒歩及びバスでアクセスできる概ねの地域を考慮した人口（資料1）を確認したところ、東側ルートが最も多いことから、引き続き、利用できる環境が整っているものと考えております。</p>

意見要旨	市の見解
<p>1-エ その他評価全般に関すること(7件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●宮前区を通るルートとすべき。(同趣旨ほか3件) ●用地取得が容易なルートとすべき。(同趣旨ほか2件) 	<p>本市としてルートを検討したところ、延長の長大化により、費用対効果や事業採算性が認められない結果となったことから、鉄道事業において費用対効果等が認められないルートを設定することは難しいと判断しました。</p> <p>3案いずれのルートにおいても、民有地を通る可能性はあり、その場合は権利設定に御理解いただきながら事業を進めていくこととなるため、ルートの選定においては用地取得の容易性を評価項目とするものではないと考えております。</p>

⑤ その他(32件)

意見要旨	市の見解
<p>3-ア 事業全般に関すること(21件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●リニア中央新幹線との交差について、技術的に問題は無いのか。(同趣旨ほか3件) ●リニア非常口に駅が出来れば利便性が格段に向上すると思う。(同趣旨ほか1件) ●新百合ヶ丘駅は小田急線の真下に設置し、リニア新幹線橋本駅方面の交通利便性も視野に入れ、多摩線等、延伸可能性を残しておいた方が良い。(同趣旨ほか1件) ●東側ルートを基に、①新駅を東百合ヶ丘側に移動。②吹込付近に新駅追加。③小田急との接続。④新百合ヶ丘駅を山口台に。⑤新駅から聖マリアンナ医大、グリーンタウンへコミュニティバスやLRTを検討してほしい。 ●日吉地区方面には深夜バスがなく、付近には空き地も多いため商業施設の建設も期待できる。日吉地区こそ駅を作る意味があると思う。 ●地表の起伏が不明だが、トンネルではなく高架構造とした方が予算の節約になるのではないかと。 ●中間駅は、相対式ホームにしてほしい。 ●新駅名について、単なる市民投票ではなく、広く公募し住民の意見を取り入れ、周辺の資産価値が高まるような駅名としてほしい。 ●反社会勢力が工事等を受注しないよう、厳格な審査・監査をお願いしたい。 ●青葉区の方にとっても、延伸によるメリットがあることをアピールしたら如何か。 	<p>概略ルート3案は、リニア中央新幹線の計画位置を踏まえたトンネルの計画としております。交差部については、今後、具体的なルート・駅位置を定めていく中で、関係者と協議を行っていきます。</p> <p>なお、リニア中央新幹線の駅については計画されておりません。</p> <p>小田急線と高速鉄道3号線は、線路の幅や電気の供給方法など、鉄道施設の規格が異なるため、相互直通運転を行う予定はありません。</p> <p>本市は、地域交通やまちづくりの評価の視点を踏まえ、中間駅を適切に配置することで、北部地域の公共交通ネットワークの充実や、拠点駅へのアクセス性向上に資するとともに、より広い地域の人が利用できる環境が確保されることから、駅周辺の活性化や利便性向上等に最も寄与するものとして、東側ルートを有力ルート案としたものです。</p> <p>中間駅周辺のまちづくりの方向性等については、ルートを1案に選定した後、ルートや駅位置を踏まえながら具体的な検討を進めてまいります。</p> <p>概略ルート検討の基本的考え方として、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ております。</p> <p>いただいた御意見は、今後、事業を実施していく上での参考とさせていただきます。</p>

意見要旨	市の見解
<ul style="list-style-type: none"> ●1990年代には既に東側ルート案が存在したのではない。これまでの経緯など情報公開をお願いしたい。 ●川崎市と横浜市で事業費の負担割合はどうなっているのか。 ●東側ルートなら、川崎市域の延長を最小限に抑え、1:1としている費用負担を見直すべき。 ●収益の一部を川崎市が収受する仕組みにできないか。 ●事業費を運賃だけで償却する考えは反対。また、コスト削減に知恵を使うべき。 ●横浜市の鉄道運営能力には、課題が多く、事故も多発していることから、延伸計画に反対。 	<p>これまでの取組といたしましては、平成26年度から事業化に向けた基礎調査を開始し、平成29年度から、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してきました。これらを踏まえ、実現可能な3案に対し総合的に評価した結果、東側ルートを有力ルート案として、今年1月に事業化判断の公表を行ったところです。</p> <p>費用負担については、これまでの横浜市営地下鉄の延伸においても適用し、公営地下鉄事業の基本スキームである、「地下高速鉄道整備事業費補助」を想定しています。また、地方自治体の補助については、本路線の事業効果を踏まえて、横浜市と川崎市の負担割合を「1:1」とし、両市協調のもと、事業を推進してまいります。</p>
<p>3-イ 事業以外の内容に関すること(11件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●川崎縦貫鉄道の計画は復活しないのか？(同趣旨ほか2件) ●東急と共同で、鷺沼駅から東横線多摩川駅間の地下鉄を計画してほしい。 ●高速鉄道3号線を所管する市の組織体制を知りたい。 ●都市計画法に基づく「王禅寺公園地区計画」の遵守および罰則の厳罰化を検討してほしい。 ●開業時のバス再編では、運転士を配置転換すべきではなく、福祉的な輸送を充実させるべき。 ●新百合ヶ丘駅までの幹線道路について右折レーンの延長増加、都市計画道路の早期開通、特に横浜市境部分と長沢線をお願いしたい。 ●まちの活性化を図るため、尻手黒川線の防音壁を撤去しては。 ●地下鉄に側道を設け、新百合ヶ丘まで歩けるようにしてほしい。 ●歩道側の街灯がないか薄暗いため設置を望む。道路橋の下もLED化して欲しい。 	<p>川崎縦貫鉄道計画については、市内の鉄道不便地域の改善等や既存鉄道の混雑緩和を図るため、計画されたところですが、本市にとって財政負担が極めて大きいことなどを踏まえ、交通政策審議会への提案を行わず、平成30年3月に計画を廃止したものです。</p> <p>鉄道ネットワークの多重性(リダンダンシー)の向上については、国土交通省の交通政策審議会の答申(平成28年4月)を踏まえ、川崎市総合都市計画の「10 各交通施策の方向性」にお示しする「将来めざすべき鉄道ネットワーク」の実現に向けて取組を進めていきます。</p> <p>今年度より、まちづくり局交通政策室に「高速鉄道3号線延伸計画推進担当」を設置し、早期開業を目指しております。</p> <p>当該地区計画における建築物の用途の制限や敷地面積の最低限度などについては、川崎市地区計画条例に規定されており、建築確認申請等の審査項目となっていることから、その実効性を担保しております。</p> <p>いただいた御意見の趣旨につきまして、関係部署と共有します。</p>

川崎市側の有カルート案（東側ルート）の考え方について

本資料は令和元年8月の説明会で配布した資料になります。

意見募集資料

令和元年9月
川崎市

参 考

1 川州市の北部地域の現状

- 北部地域は、山坂が多いなどの地形状況から、駅勢圏に比べエリアの奥行きが広いという地域特性を有しています。
- そのため、商業施設やサービス施設などが集積する鉄道駅までのアクセスはバス利用者が多く、今後もバスなどの公共交通が、主要な交通手段として利用されることが想定されます。
- また、本市の広域拠点である新百合ヶ丘駅周辺地区においては、様々な都市機能の集積が図られており、身近な駅周辺においても、日常生活を支えるまちづくりが進められています。

2 新たに設置する川崎市側中間駅の役割

- 新たに設置する中間駅の役割は、本市にとって大きなメリットとなるよう、以下のように考えています。

【地域交通の役割】

北部地域の公共交通ネットワークの充実等に資すること

【まちづくりの役割】

より広い地域から多くの人々が身近な駅として利用でき、その効果により駅周辺の活性化や利便性の向上等に資すること

3 駅選定にあたっての比較検討・評価の視点

視点1 多くの人々が利用できる環境が整っていること

駅周辺において、一定程度多くの人々が利用できる環境が整っていることが望ましい。
⇒3案とも、輸送人員を踏まえた事業採算性等が見込まれることを確認した。

【地域交通】

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

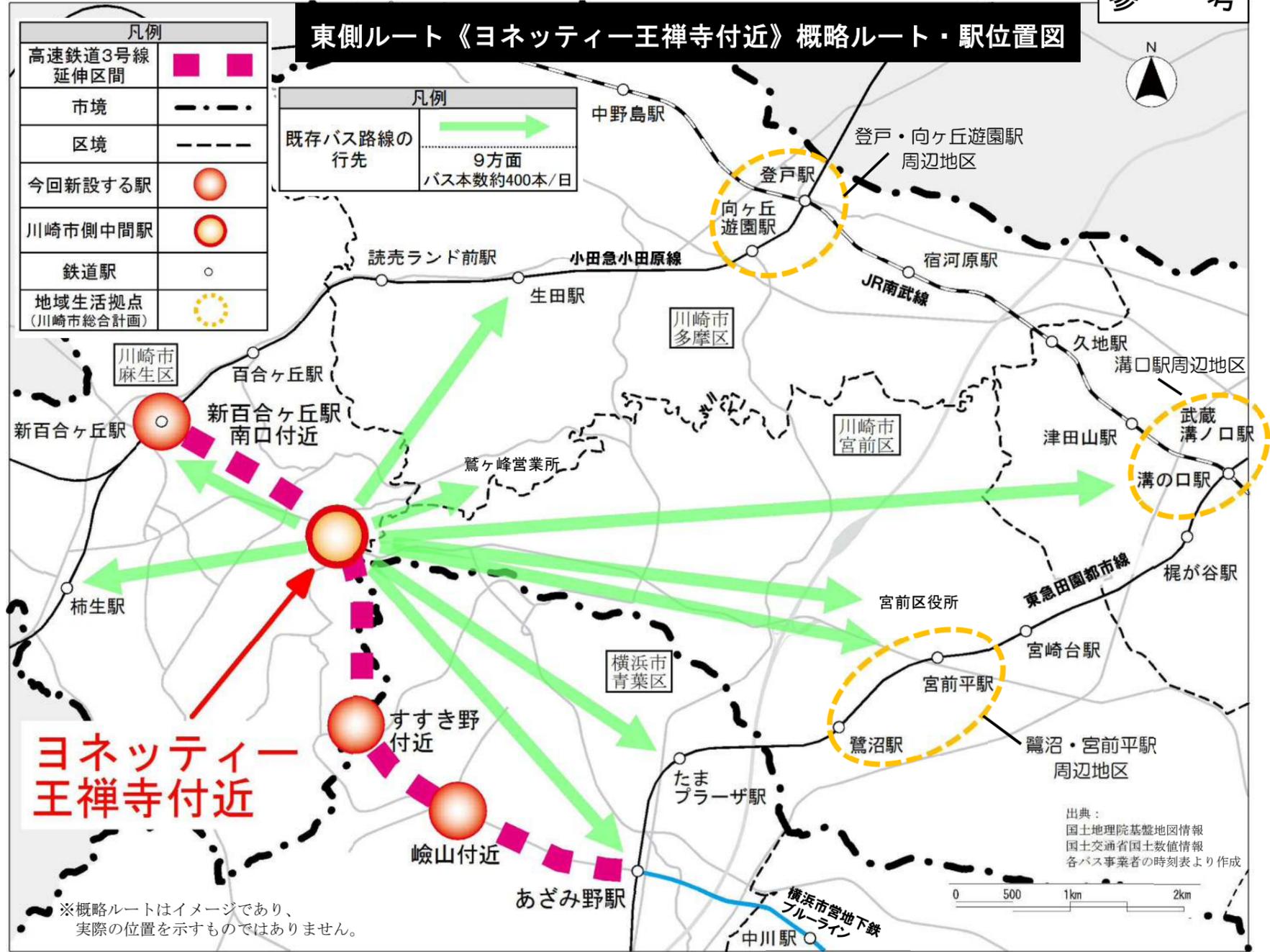
北部地域は既成市街地が広がっており、バスネットワークが既に存在するため、鉄道とバスの機能が競合することなく、多方面への連携により公共交通ネットワークを充実させることや、適切な機能分担を行うことが望ましい。

【まちづくり】

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

新たな中間駅の設置により、日常生活を支える身近なまちづくりを進めるため、より広い地域の人々が利用できる環境となることにより、駅周辺のまちの活性化・利便性の向上等に繋がることが望ましい。

4 川崎市側の有カルート案の考え方



【地域交通】〈◎〉《視点2》
北部地域の公共交通ネットワークの充実や、拠点駅へのアクセス性向上に最も寄与する。

- 多方面かつ広範囲に向かうバス路線が整っていることを踏まえ、鉄道とバスの連携による北部地域のアクセス性について高い効果が期待できる。
- 既存のバス路線が多方面に分散していることを踏まえ、鉄道との競合によるバス路線への影響が、比較的少ないと考える。
- 駅の立地を踏まえ、バス事業者と連携することで、鷺沼駅方面への路線など、更なるネットワークの充実に向けた取組が期待できる。

【まちづくり】〈◎〉《視点3》
中間駅が適切に配置されることで、より広い地域の人々が利用できる環境となることから、駅周辺の活性化や利便性向上等に最も寄与する。

- 既存のバス路線が整っていることを踏まえ、多方面かつ広範囲の地域との連携により、より広い地域の人々の利用が期待できる。
- 既存のバス路線が多方面に分散していることを踏まえ、新百合ヶ丘駅等との機能分担が期待できる。
- 新百合ヶ丘駅などの既存の駅と最も離れていることを踏まえ、より広い地域の人々が利用でき、中間駅設置による、周辺への利便性向上等の波及効果が高まることが期待できる。

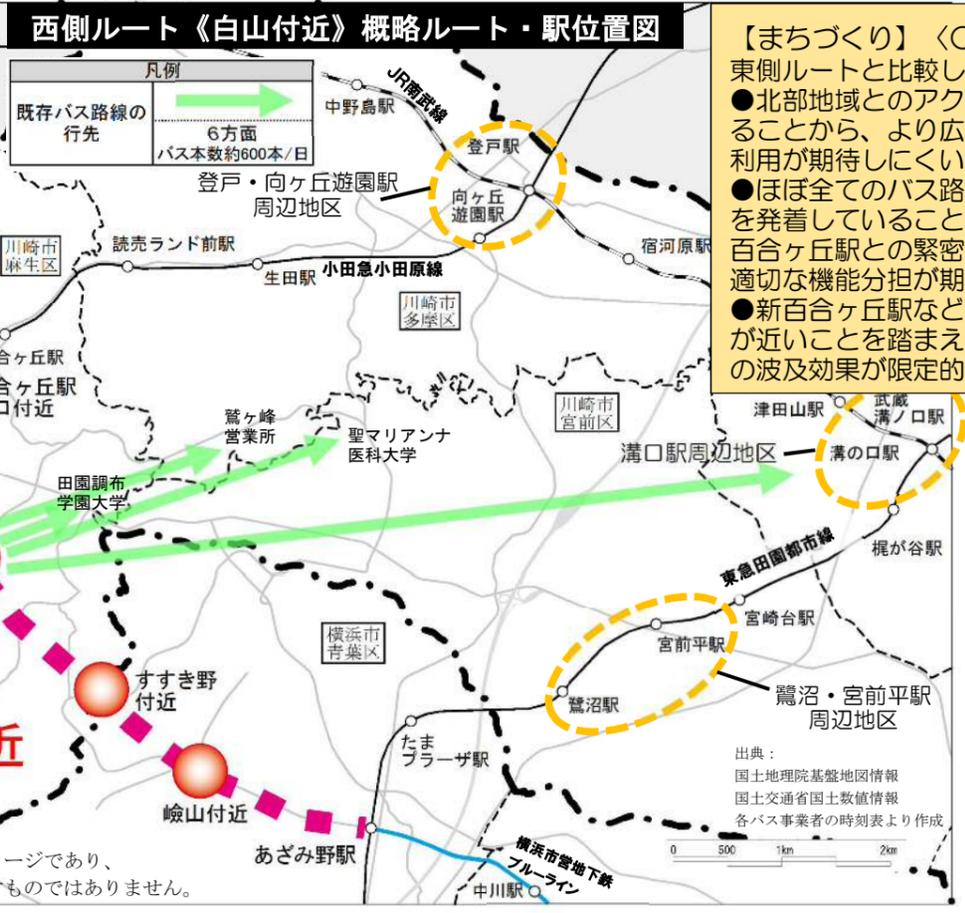
費用対効果や事業採算性が認められることに加え、川崎市側の地域交通やまちづくりの視点から総合的に評価した結果、北部地域の公共交通ネットワークの充実等や、より広い地域の人々が利用できる環境となること等に最も寄与することから、「東側ルート（ヨネッティエー王禅寺付近）」を、より整備効果の高い有カルート案と考えました。

川崎市側の有カルート案（東側ルート）の考え方について

本資料は令和元年8月の説明会で配布した資料になります。

意見募集資料
令和元年9月
川崎市
参 考

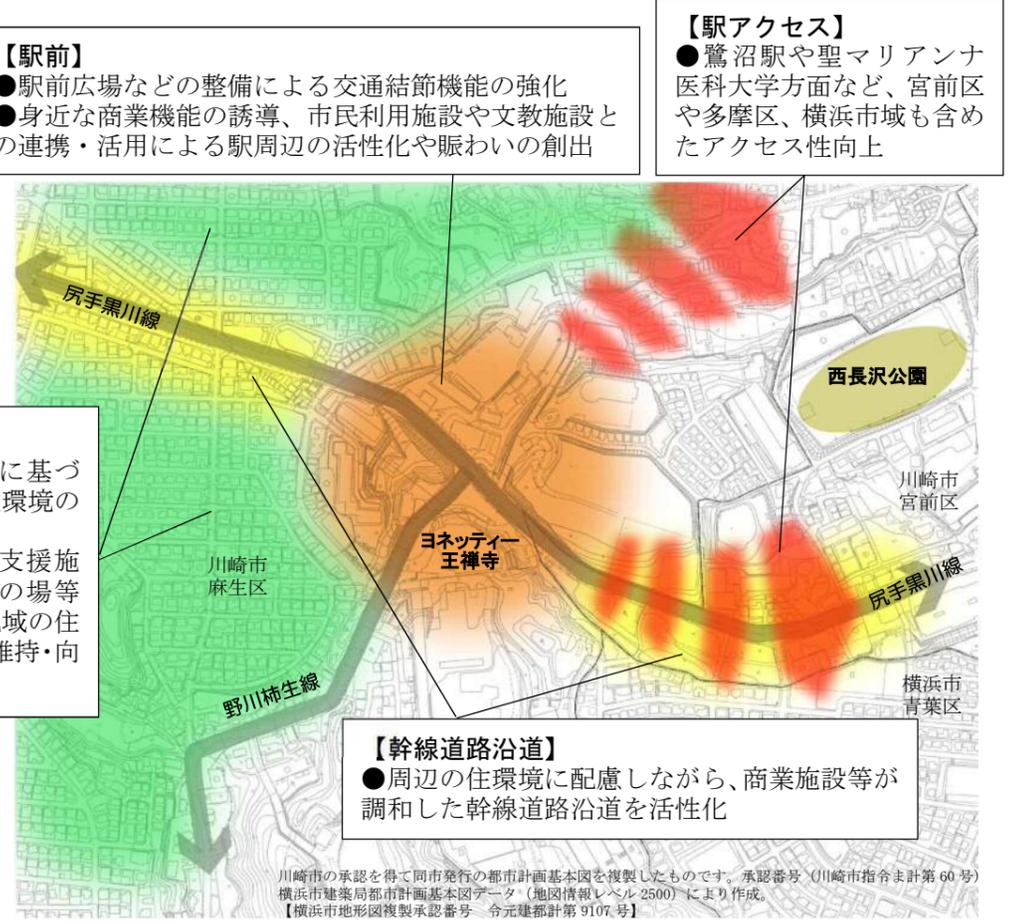
【地域交通】〈○〉《視点2》
東側ルートと比較して、
●バス路線の本数は多いが、方面数や行先を踏まえると、北部地域へのアクセス性が限定されると考える。
●ほぼ全てのバス路線が新百合ヶ丘駅を発着していることを踏まえると、鉄道と機能が競合することで、既存バス路線への影響が一定程度生じると考える。



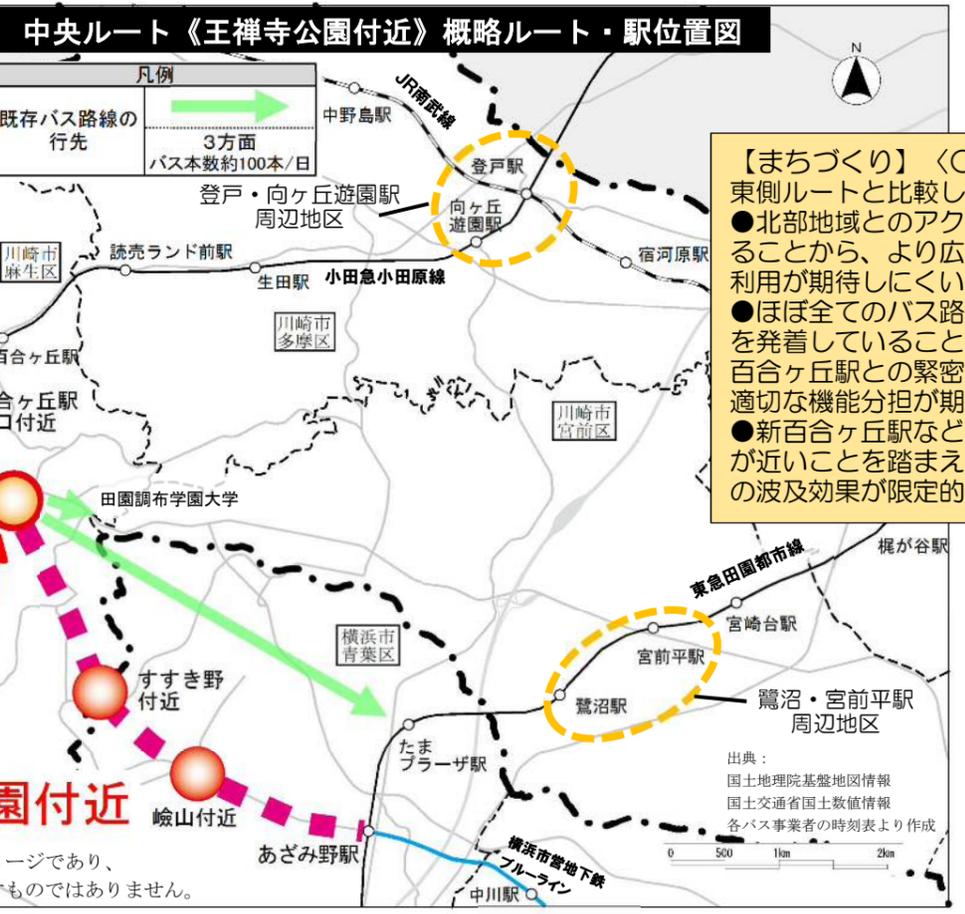
【まちづくり】〈○〉《視点3》
東側ルートと比較して、
●北部地域とのアクセス性が限定されることから、より広い地域からの人の利用が期待しにくい。
●ほぼ全てのバス路線が新百合ヶ丘駅を発着していることを踏まえると、新百合ヶ丘駅との緊密性が高いことで、適切な機能分担が期待しにくい。
●新百合ヶ丘駅などの既存駅との距離が近いことを踏まえると、中間駅設置の波及効果が限定的になると考える。

凡例	
高速鉄道3号線 延伸区間	■ ■
市境	- - -
区境	- - -
今回新設する駅	○
川崎市側中間駅	○
鉄道駅	○
地域生活拠点 (川崎市総合計画)	◎

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ス性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ス性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。

凡例	
高速鉄道3号線 延伸区間	■ ■
市境	- - -
区境	- - -
今回新設する駅	○
川崎市側中間駅	○
鉄道駅	○
地域生活拠点 (川崎市総合計画)	◎

《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ス性を高める。
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。

意見募集資料
令和元年9月
川崎

参 考

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。

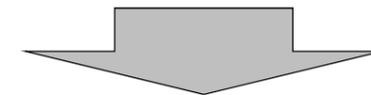
西側ルート	中央ルート	東側ルート
・既存バス路線の本数が多い。 ・既存バス路線の行先は多いが、大半が白山付近と新百合ヶ丘駅を連絡する路線であり、バスと鉄道の機能が重複する。 ○	・既存バス路線の本数が少ない。 ・既存バス路線の行先が少ない。 △	・既存バス路線の本数が多い。 ・既存バス路線と多方面で接続している。 ◎
(参考) 近傍を通過するバス総本数 ⇒約 600 本/日	(参考) 近傍を通過するバス総本数 ⇒約 100 本/日	(参考) 近傍を通過するバス総本数 ⇒約 400 本/日
(参考) 近傍のバス路線の行先 ⇒①新百合ヶ丘駅 ②大谷 ③聖マリアンナ医科大学 ④田園調布学園大学 ⑤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。

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6.0km～6.5km
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。

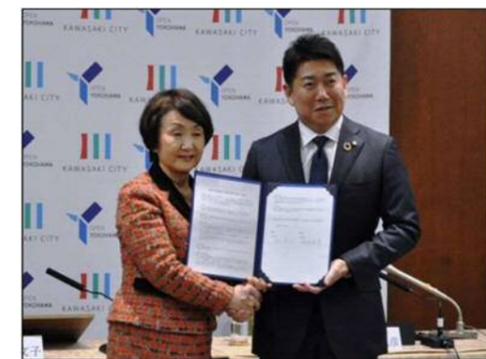


写真 横浜市長・川崎市長 共同記者会見様子（平成31年1月23日）

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

