

令和2年1月23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号線の延伸における概略ルート・駅位置の決定について

資料1 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」
概略ルート・駅位置が決定しました！【報道発表資料】

資料2 川崎市側の概略ルート・駅位置の選定について

まちづくり局

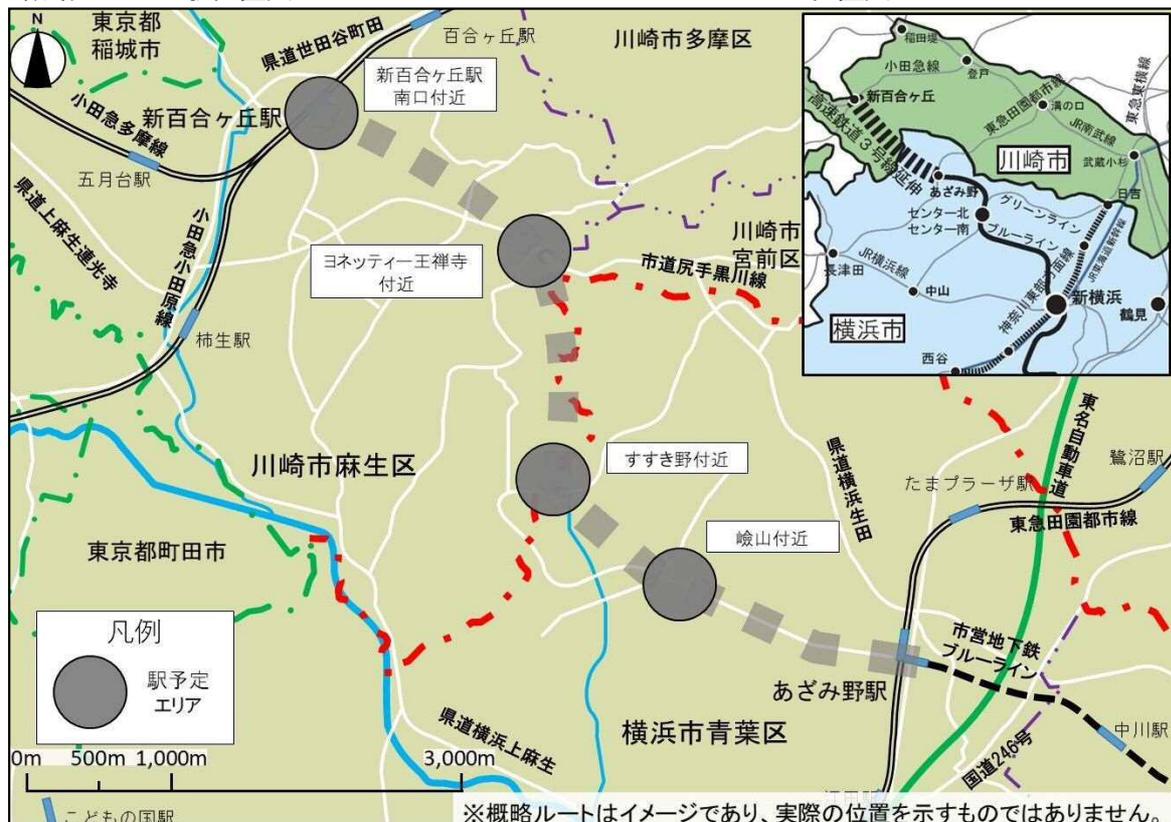


横浜市営地下鉄ブルーラインの延伸「あざみ野～新百合ヶ丘」 概略ルート・駅位置が決定しました！

- 横浜市及び川崎市は、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、平成31年1月に事業化の判断を発表し、早期実現に向けた取組を進めています。
- 市民の皆様、事業に対する理解を深めていただくため、令和元年8月に本路線に関する説明会を開催しました。また、同年9～10月に川崎市側の有力ルート案の考え方について意見募集を実施してきました。
- このたび、川崎市側のルートについては、地域交通やまちづくりの視点から評価を行うとともに、市民の皆様からの御意見等を踏まえ、総合的に判断した結果、ヨネッティ王禅寺付近を通るルートを選定し、別紙のとおり、概略ルート・駅位置について、両市で合意しました。
- 今後、本路線の概略ルート・駅位置を対象とし、環境影響評価手続の実施に向けた準備を進めていきます。

■概略ルート・駅位置図

■位置図



【お問い合わせ先】

横浜市都市整備局都市交通課	橋 詰	電話 045-671-3515
交通局建設改良課	上 杉	電話 045-326-3802
川崎市 まちづくり局交通政策室	久木田	電話 044-200-0147

■ 事業概要

整備区間	あざみ野 ～ 新百合ヶ丘
整備延長	約6.5 km
概算事業費	約1,720億円
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）

■ 整備効果

（1）広域的な鉄道ネットワークの形成

- ・横浜と川崎市北部、多摩地域を結ぶ、新たな都市軸の形成
- ・災害等による輸送障害発生時の代替経路の確保

（2）新幹線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の強化

（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）
- ・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）

（4）沿線地域の活性化

- ・新駅周辺まちづくりの活性化
- ・ターミナル駅の交通結節機能強化、沿線地域の公共交通ネットワークの強化

■ 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31年1月	横浜市高速鉄道3号線延伸の事業化判断の公表
令和元年8月	横浜市高速鉄道3号線延伸に関する説明会の開催
令和元年9月～10月	「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
令和元年11月	「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の結果及び川崎市の基本的な考え方の公表
令和2年1月	概略ルート・駅位置についての公表【今回】

横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）概略ルート・駅位置について

■ 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月に事業化の判断を発表しました。以降、市民の皆様には事業に対する理解を深めていただくため、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、令和元年8月に説明会を開催しました。また、同年9月から10月にかけて川崎市側の有力ルート案の考え方について意見募集を実施しました。このたび、横浜市と川崎市は、市民の皆様からの御意見等を踏まえ、本路線に関する概略ルート・駅位置について協議・調整し、以下のとおり合意しました。

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、駅周辺の活性化を図るため、ヨネッティ王禅寺付近に駅を設置するルートとします。

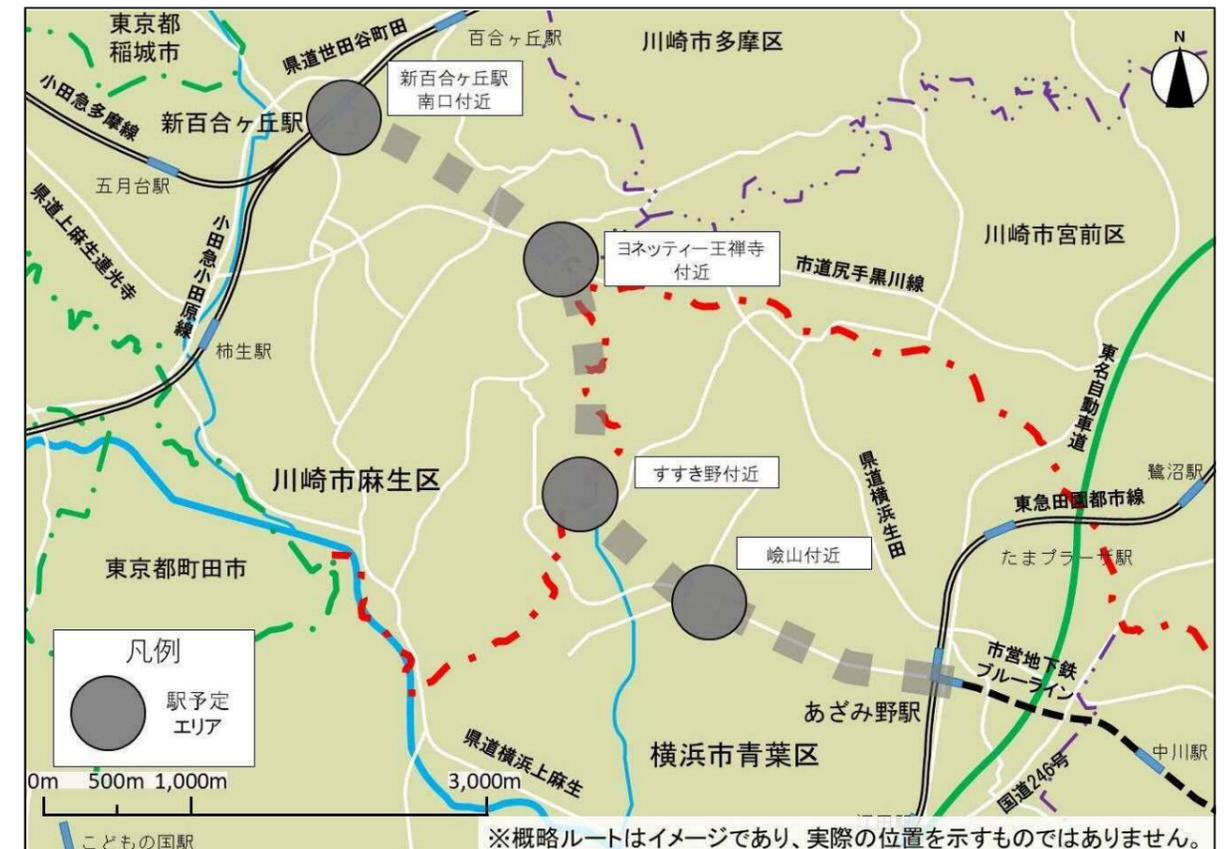
■ 横浜市高速鉄道3号線の延伸に伴う駅周辺のまちづくりの方向性

- 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。
- ヨネッティ王禅寺付近
路線バス等の円滑な駅アクセスを可能とする交通結節機能の強化等による川崎市北部地域の公共交通ネットワークの充実とともに、周辺の住環境に配慮しながら、地域資源の活用等による賑わいの創出など、駅周辺の活性化に資する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。

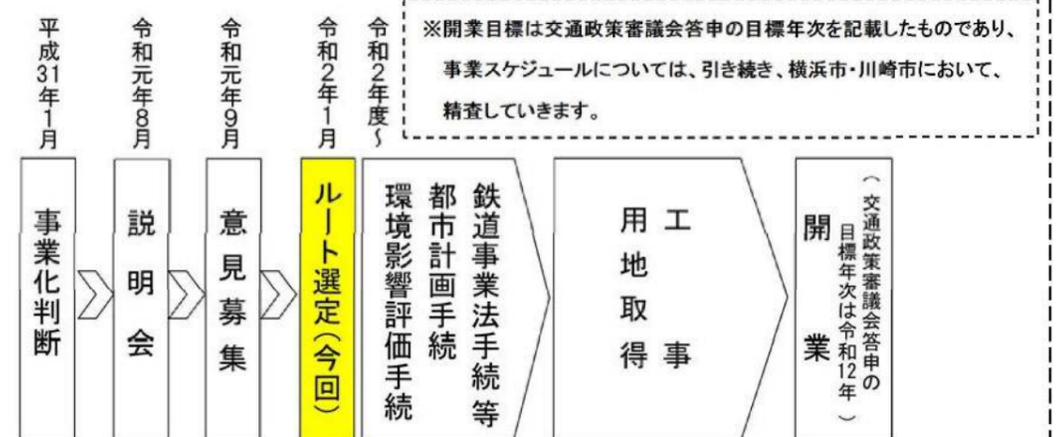
■ 今後の事業の進め方

- 概略ルート・駅位置の基本的な考え方を踏まえ、環境影響評価手続の着手に向けて、条例に基づき、事業の概要や環境への配慮が必要な事項等を記載した図書の作成を進めます。
- 今後、国や関係者との協議・調整を進めるとともに、環境影響評価や都市計画、鉄道事業法等の手続を経て、早期の事業着手を目指します。
- あわせて、本路線の整備効果が最大限発揮できるよう、新駅周辺の基盤整備や沿線のまちづくりに関する取組を推進します。

概略ルート・駅位置図



※ 参考 想定スケジュール



1. 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 号線の延伸等が位置付けられる)
平成 31 年 1 月	事業化判断の公表
平成 31 年 3 月	オープンハウス型の情報提供 (川崎市) 【来場者数】 約 280 名 (2 回合計) 【主な意見】 ○早期開業を希望する意見 ○資料の内容を確認する意見
令和元年 8 月	説明会開催 (両市) 【参加者数】 1,161 名 (4 回合計) 【主な質問・意見】 ○事業の整備効果や採算性に関する事 ○概略ルート・駅位置の考え方や駅周辺まちづくりに関すること ○今後のスケジュールに関する事 ○地下鉄工事や住環境等への影響に関する事 ○運行計画や既存バス路線の再編に関する事 ○新百合ヶ丘駅の乗り換えに関する事
令和元年 9・10 月	意見募集実施 (川崎市) 【意見提出数】 104 通 【意見件数】 261 件 【意見の要旨】 ○ルートや駅位置の評価について 198 件 ○事業の推進に関する事 31 件 ○その他 32 件
令和元年 11 月	川崎市側の概略ルート・駅位置についての「基本的な考え方」を公表 (川崎市) ○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考え方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した。 ○意見募集の結果を踏まえ、本市の基本的な考え方として、東側ルートを有力候補とする。
令和 2 年 1 月	概略ルート・駅位置についての公表【今回】

2. 川崎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。
- ・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る。

3. 新たに設置する川崎市側中間駅の役割

川崎市北部地域の状況を踏まえ、新たに設置する中間駅の役割は、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方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

4. 概略ルート・駅位置の比較検討および評価

川崎市側の中間駅の設置にあたっては、事業採算性等が認められることに加え、地域交通やまちづくりの役割の実現に向けて、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、評価しました。

視点 1 多くの方が利用できる環境が整っていること

駅周辺において、一定程度多くの方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。

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
駅 位 置	あざみ野駅 (既設) ～嶮山付近～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	ヨネッティー王禅寺付近
整 備 延 長	6. 3 キロ	6. 0 キロ	6. 5 キロ
概 算 事 業 費	1, 7 6 0 億円	1, 6 9 0 億円	1, 7 2 0 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 1 0 分	約 9 分 3 0 秒	約 1 0 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

視点 2 【地域交通】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

⇒東側ルートが、多方面かつ広範囲に向かうバス路線が整っていることなどを踏まえ、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。

視点 3 【まちづくり】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

⇒東側ルートが既存の駅から最も離れていることなどを踏まえ、中間駅が適切に配置されることで、より広い地域から多くの方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。



○費用対効果や事業採算性等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、より広い地域の方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 (ヨネッティー王禅寺付近)」を、より整備効果の高い有力候補としました。

川崎市側の概略ルート・駅位置の選定について

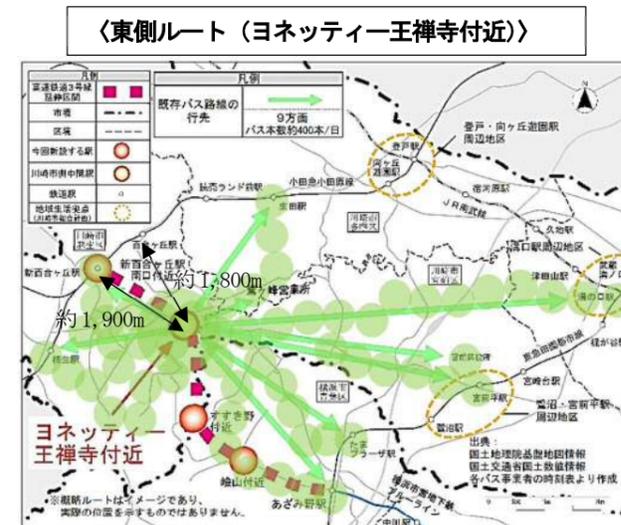
【参考データ】既存駅までの直線距離、既存バス路線状況および中間駅にアクセスできる概ねの地域図



最寄りの既存駅までの直線距離	約 1,300m
近隣のバス路線の方面数	6 方面
近傍を通過するバス総本数	約 600 本/日
新駅-新百合ヶ丘駅間のバス本数	約 600 本/日
中間駅に徒歩及びバスでアクセスできる人口	約 10 万人

最寄りの既存駅までの直線距離	約 1,300m
近隣のバス路線の方面数	7 方面
近傍を通過するバス総本数	約 400 本/日
新駅-新百合ヶ丘駅間のバス本数	約 400 本/日
中間駅に徒歩及びバスでアクセスできる人口	約 12 万人

※中央ルートについては、意見募集の御意見を踏まえ、近隣のバス停留所を含め、評価しています。



最寄りの既存駅までの直線距離	約 1,800m
近隣のバス路線の方面数	9 方面
近傍を通過するバス総本数	約 400 本/日
新駅-新百合ヶ丘駅間のバス本数	約 200 本/日
中間駅に徒歩及びバスでアクセスできる人口	約 18 万人

5. 川崎市側の概略ルート・駅位置の選定

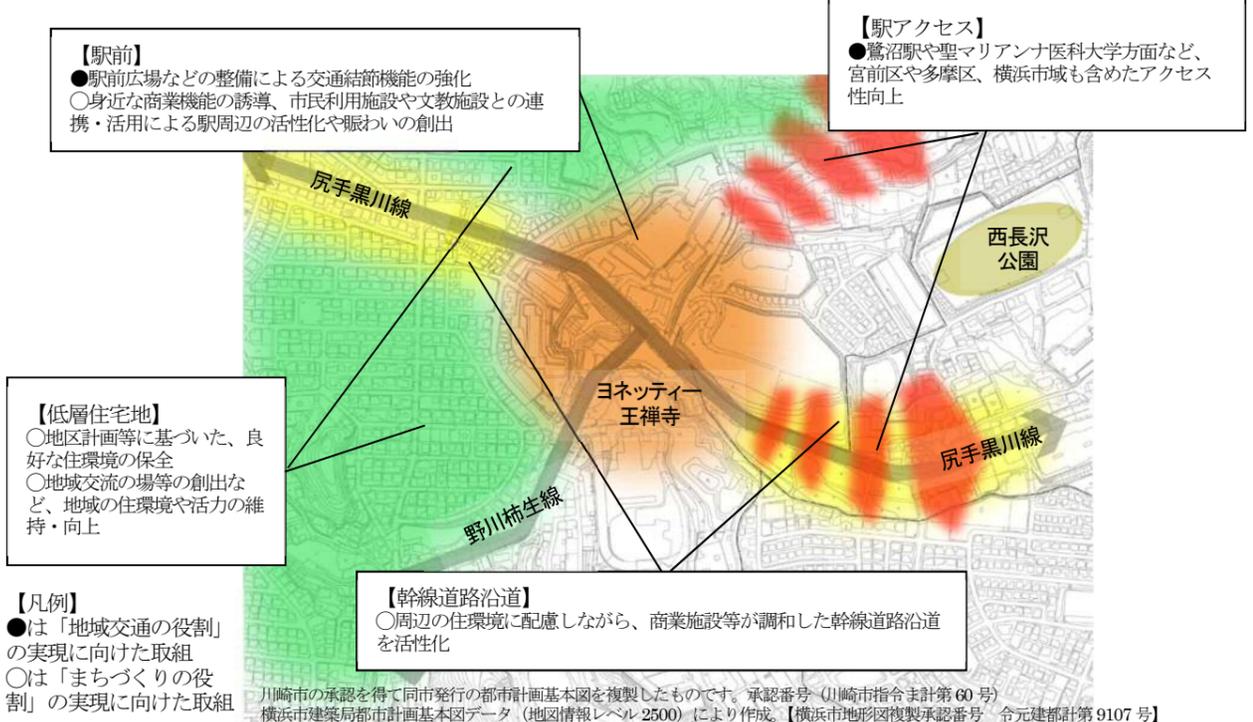
○北部地域の公共交通ネットワークの充実や、駅周辺の活性化等に資する観点及び意見募集結果を踏まえ、東側ルート（ヨネッティ-王禅寺付近）を有力候補とする考え方について、市民等への情報提供を行うとともに、最終的なルート選定に向けた全体の取りまとめを行い、総合的に判断した結果、**ヨネッティ-王禅寺付近に駅を設置するルートを選定します。**

【ヨネッティ-王禅寺付近における駅周辺まちづくりの方向性】

ルートの選定に併せたまちづくりの方向性は、次のとおりです。

○路線バス等の円滑な駅アクセスを可能とする交通結節機能の強化等による川崎市北部地域の公共交通ネットワークの充実とともに、周辺の住環境に配慮しながら、地域資源の活用等による賑わいの創出など、駅周辺の活性化に資するまちづくりを進めます。

【参考イメージ】



※本イメージは、都市計画マスタープランなどに基づき、期待できる機能などの方向性を参考として示しているものであり、具体的な位置・エリアや個々の土地利用のあり方を示しているものではありません。今後、関係者と協議調整を行うとともに、適宜、市民等へ情報提供を行いながら、具体的なまちづくりの方向性などについて検討を進め、取りまとめまいります。