

### 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）

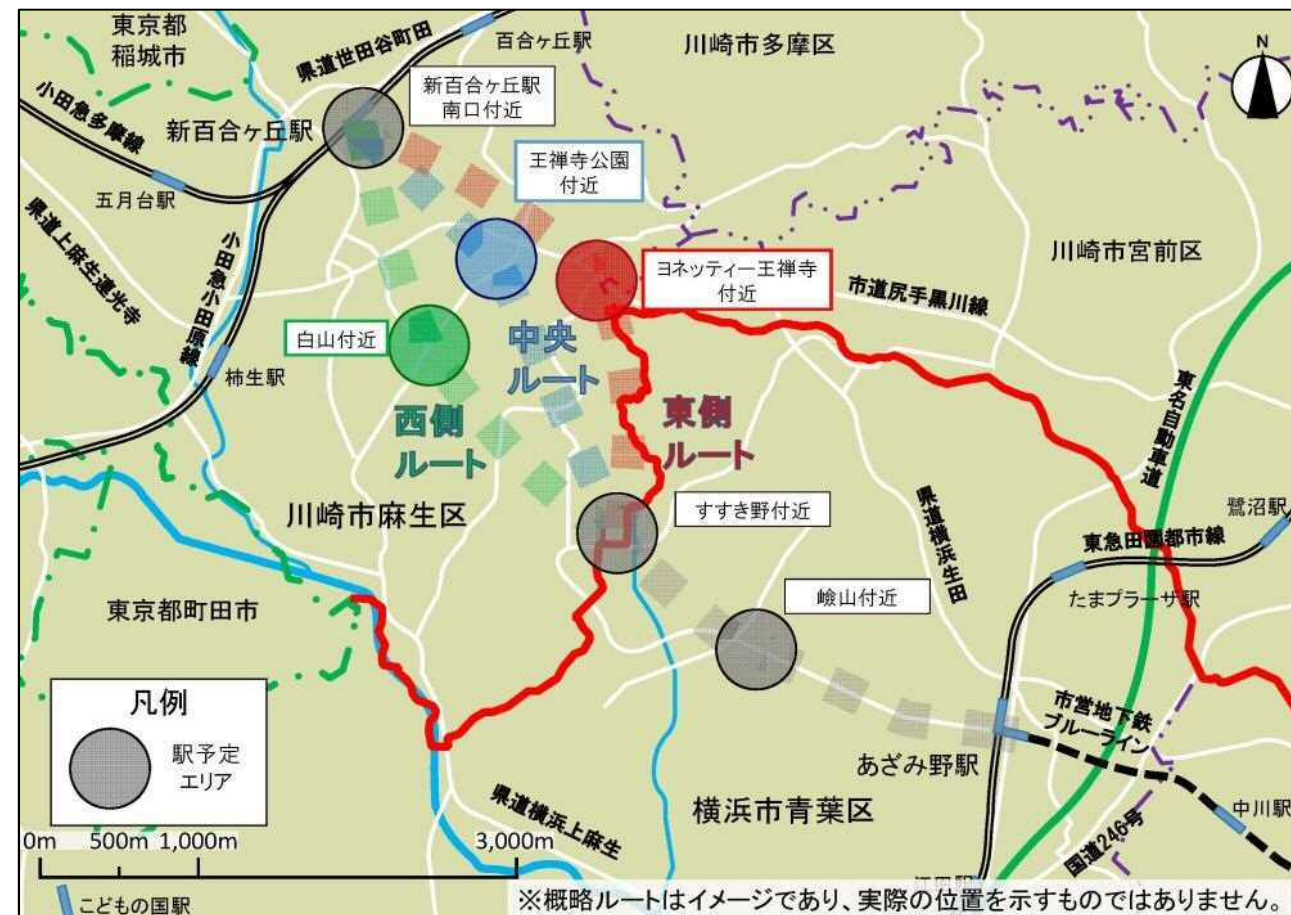
### 横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）事業の概要について

#### ■ 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

