

高速鉄道3号線の延伸
(横浜市営地下鉄ブルーライン)
「あざみ野～新百合ヶ丘」に関する説明会

令和元年8月

横浜市・川崎市

次第

1. 開会
2. 挨拶 及び 出席者紹介
3. 説明内容(約20分)
 - (1) 事業の概要について 【横浜市】
 - (2) 今後の事業の進め方について 【横浜市】
 - (3) 川崎市側のルート・駅位置の考え方について 【川崎市】
4. 質疑応答
5. 閉会

■ はじめに(説明会の主旨について)

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。

本日は、**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**について広く市民の皆様にご説明します。

次第

1. 開会
2. 挨拶 及び 出席者紹介
3. 説明内容(約20分)
 - (1) 事業の概要について 【横浜市】
 - (2) 今後の事業の進め方について 【横浜市】
 - (3) 川崎市側のルート・駅位置の考え方について 【川崎市】
4. 質疑応答
5. 閉会

■ 出席者紹介

横浜市

横浜市 都市整備局 都市交通課

横浜市 交通局 建設改良課

川崎市

川崎市 まちづくり局 交通政策室
高速鉄道3号線延伸計画推進担当

次第

1. 開会
2. 挨拶 及び 出席者紹介
3. 説明内容(約20分)
 - (1) 事業の概要について 【横浜市】
 - (2) 今後の事業の進め方について 【横浜市】
 - (3) 川崎市側のルート・駅位置の考え方について 【川崎市】
4. 質疑応答
5. 閉会

(1) 事業の概要について

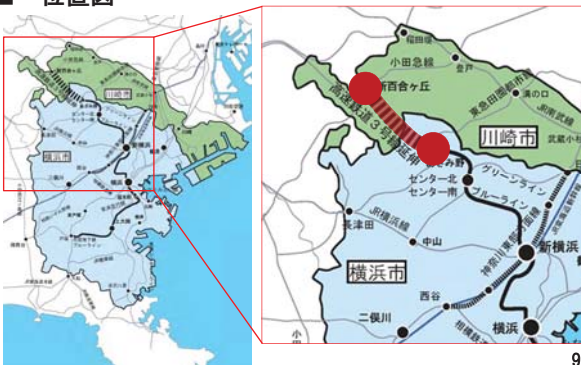
(1) 事業の概要について

■ 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

(1) 事業の概要について

■ 位置図



(1) 事業の概要について

■ 事業概要

整備区間	あざみ野～新百合ヶ丘
整備延長	約6.0 km ～ 6.5 km
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

(1) 事業の概要について

■ 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の強化

③ 移動時間の短縮

- 拠点間アクセスの強化（新百合ヶ丘～あざみ野） 約20分短縮
- 新幹線アクセスの強化（新百合ヶ丘～新横浜） 約8分短縮

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、沿線地域の公共交通ネットワークの強化

(1) 事業の概要について

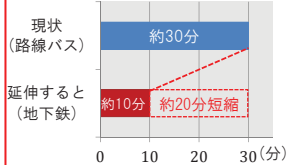
■ 整備効果

③ 移動時間の短縮

●拠点間アクセスの強化

新百合ヶ丘～あざみ野
約20分短縮
(乗換なし)

新百合ヶ丘～あざみ野の所要時間



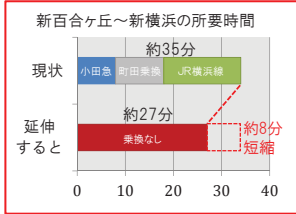
(1) 事業の概要について

■ 整備効果

③ 移動時間の短縮

●新幹線アクセスの強化

新百合ヶ丘～新横浜
約8分短縮
(乗換なし)



(1) 事業の概要について

■ 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の強化

③ 移動時間の短縮

- 拠点間アクセスの強化 (新百合ヶ丘～あざみ野) 約20分短縮
- 新幹線アクセスの強化 (新百合ヶ丘～新横浜) 約8分短縮

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、沿線地域の公共交通ネットワークの強化

(1) 事業の概要について

■ 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

- 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。

(1) 事業の概要について

■ 事業スキーム

費用負担の試算 (概算事業費を約1,800億円とした場合)

【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20.0% (60億円)	借入金 80.0% (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は「1：1」とし**、両市協調のもと事業を推進します。

(1) 事業の概要について

■ 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)
累積損益欠損解消年	25～30年
累積資金不足解消年	33～36年

(概略ルート3案を基にした数値)

※費用便益比は、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルに基づき算出。

(1) 事業の概要について

■ 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)

(1) 事業の概要について

■ 概略ルート・駅位置図



(1) 事業の概要について

■ 概略ルート・駅位置図



基本的な考え方に基づき、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カルート案と考えています。詳細については、[資料2]を参照ください。

(1) 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

ルート全体

- 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**を基本とします。
- 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、駅間隔を既存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

- 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、市境となるすすき野付近までを基本とします。
- 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

- 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。
- 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。

(1) 事業の概要について

■ 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



各案とも、費用対効果・事業採算性が認められる

(1) 事業の概要について

■ 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

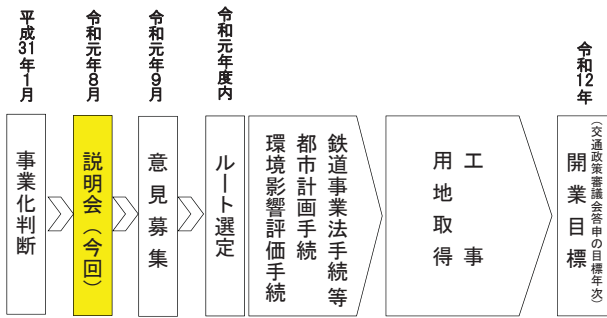
- 民間活力を活かした土地利用転換の誘導や交通結節機能の強化、駅周辺の回遊性向上を目指し、ハード・ソフト両面での総合的な取組により、広域拠点にふさわしいまちづくりを推進します。

※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。

高速鉄道3号線の延伸「あざみ野～新百合ヶ丘」に関する説明会

(2) 今後の事業の進め方について

(2) 今後の事業の進め方について



(3) 川崎市側のルート・駅位置の考え方について

川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方について

1 川崎市北部地域の現状

川崎市北部地域は山坂が多い → 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い

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

川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方について

1 川崎市北部地域の現状

新百合ヶ丘駅周辺地区



様々な都市機能が集積 (商業・業務・文化施設など)

身近な駅周辺(例:栗平駅)



日常生活を支える身近なまちづくり (日常的な買い物など)

川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方について

2 新たに設置する中間駅の役割

北部地域の現状

今後も公共交通が主要な交通手段として利用されると想定

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

川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方について

3 駅選定にあたっての比較検討・評価の視点

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

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

川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方について

3 駅選定にあたっての比較検討・評価の視点

視点1 多くの人が利用できる環境が整っていること

いずれの駅も、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。

新百合ヶ丘駅周辺

ヨネツティー
王禅寺付近
(東側ルート)



川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方について

3 駅選定にあたっての比較検討・評価の視点

視点1 多くの人が利用できる環境が整っていること

いずれの駅も、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。

新百合ヶ丘駅周辺

白山付近
(西側ルート)



川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方について

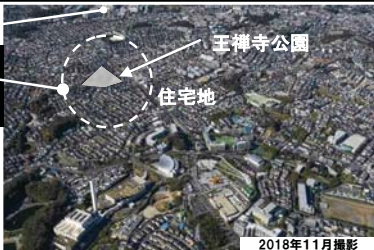
3 駅選定にあたっての比較検討・評価の視点

視点1 多くの人が利用できる環境が整っていること

いずれの駅も、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。

新百合ヶ丘駅周辺

王禅寺公園
付近
(中央ルート)



川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方について

3 駅選定にあたっての比較検討・評価の視点

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

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。

川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方について

3 中間駅の役割を踏まえた駅選定の視点

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

川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方について

4 川崎市側の有力ルート案の考え方

東側ルート
《ヨネツティー
王禅寺付近》



【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。

東側ルート
《ヨネッティ
王禪寺付近》



36-2

評価内容【地域交通】《◎》

- 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。
- バス路線が多方面に分散していることを踏まえ、鉄道と機能の競合によるバス路線への影響が比較的少ない。

東側ルート
《ヨネッティ
王禪寺付近》

既存バス路線の
行先



37

評価内容【地域交通】《◎》

- 駅の立地を踏まえ、鷺沼駅方面への路線など、バス事業者と連携し、ネットワークの充実に向けた取組が期待できる。

東側ルート
《ヨネッティ
王禪寺付近》



38

【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。

東側ルート
《ヨネッティ
王禪寺付近》



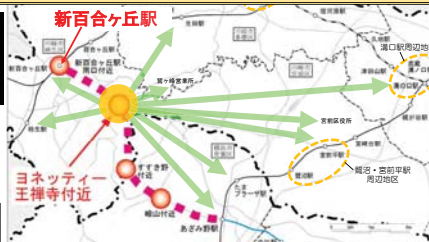
39

評価内容【まちづくり】《◎》

- 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。
- より広い地域の人々が利用でき、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。

東側ルート
《ヨネッティ
王禪寺付近》

既存バス路線の
行先



40

川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方について

4 川崎市側の有力ルート案の考え方

西側ルート
《白山付近》



41-1

評価内容【地域交通】《○》

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。
- 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。



評価内容【まちづくり】《○》

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、広い地域からの人の利用が期待しにくい。
- 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。
- 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。



川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方について

4 川崎市側の有力ルート案の考え方



評価内容【地域交通】《△》

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。
- 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。



評価内容【まちづくり】《○》

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、広い地域からの人の利用が期待しにくい。
- 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。
- 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。



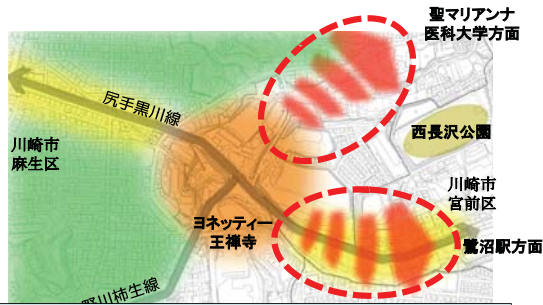
川崎市側のルート・駅位置の考え方について

4 川崎市側の有力ルート案の考え方
概略ルート・駅位置の基本的な考え方



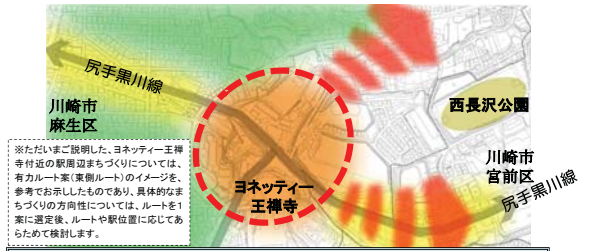
東側ルート（ヨネツティー王禅寺付近）を、より整備効果の高い有力ルート案と考えました

ヨネツティー王禪寺付近の駅周辺まちづくり
(●考イメージ)



【駅アクセス】
●聖マリアンナ医科大学方面のほか、宮前区や多摩区、横浜市域も含めたアクセス性向上

ヨネツティー王禪寺付近の駅周辺まちづくり
(●考イメージ)



※ただいまご説明した、ヨネツティー王禪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。

【駅前】
●駅前広場などの整備による交通結節機能の強化
●身近な商業機能の誘導、市民利用施設や文教施設との連携・活用による駅周辺の活性化や賑わいの創出

高速鉄道3号線の延伸「あざみ野～新百合ヶ丘」に関する説明会

次第

1. 開会
2. 挨拶 及び 出席者紹介
3. 説明内容(約20分)
 - (1) 事業の概要について 【横浜市】
 - (2) 今後の事業の進め方について 【横浜市】
 - (3) 川崎市側のルート・駅位置の考え方について 【川崎市】
4. 質疑応答
5. 閉会

高速鉄道3号線の延伸「あざみ野～新百合ヶ丘」に関する説明会

次第

1. 開会
2. 挨拶 及び 出席者紹介
3. 説明内容(約20分)
 - (1) 事業の概要について 【横浜市】
 - (2) 今後の事業の進め方について 【横浜市】
 - (3) 川崎市側のルート・駅位置の考え方について 【川崎市】
4. 質疑応答
5. 閉会