

小田急多摩線延伸計画に関する研究会

報告書(概要版)

町田市・相模原市

目次

1. はじめに	P1
2. 延伸線沿線を取りまく環境	P2
3. 小田急多摩線延伸の意義・必要性、ミッション	P4
4. 路線整備の概要	P5
5. 概算事業費の試算	P6
6. 需要予測・事業採算性等の検討	P7
7. 事業性向上方策等の検討	P9
8. 延伸による整備効果	P10
9. 今後の課題等	P16

1. はじめに

(1) 背景・目的

- 平成 12 年 1 月の運輸政策審議会答申第 18 号において、「唐木田から JR 横浜線、JR 相模線方面への延伸について、今後整備について検討すべき路線（B 路線）」に位置付け。
- 平成 18 年 5 月の在日米軍再編協議において、相模総合補給廠の一部約 15 ヘクタールのほか、鉄道及び道路用地として約 2 ヘクタールの返還が基本合意され、平成 20 年 6 月の日米合同委員会にて正式合意。
- 平成 18 年 11 月に町田市、相模原市による「小田急多摩線延伸検討会」を設置。

年度	検討経緯
平成 18 年度	路線の意義・必要性の整理、事業手法・事業形態の比較検討、事業推進に向けての課題の抽出・整理等
平成 19、20 年度	事業推進に向けた検討を進める上での基礎資料となる需要予測、比較検討ルート of 概算事業費の試算や事業性の検討等
平成 21、22 年度	路線の意義・必要性の再整理、事業推進に向けて駅数（5 駅・3 駅）や運行サービス等（運行本数・運賃等）の様々なケースを組み合わせた実現化方策の検討等 調査結果の公表（平成 23 年 5 月）



- 更なる検討の深度化を図るため、平成 24 年 7 月に「小田急多摩線延伸計画に関する研究会」を設置。
- 沿線の土地利用構想及び人口フレーム推計並びに広域交通網などの研究を進めながら、小田急多摩線延伸の沿線まちづくりなどの課題を整理し、実行可能な計画案を取りまとめる。

(2) 調査体制

【小田急多摩線延伸計画に関する研究会構成員】

会 員	オブザーバー
○芝浦工業大学 岩倉教授	○国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課長
○筑波大学 堤教授	○国土交通省関東運輸局鉄道部附企画課長
○東京大学大学院 高見助教	○東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長
○町田市都市づくり部長	○神奈川県県土整備局都市部交通企画課長
○相模原市都市建設局まちづくり計画部長	○東日本旅客鉄道株式会社横浜支社企画部長
○（独）鉄道・運輸機構東京支社計画部担当部長	○多摩市都市整備部長
○小田急電鉄（株）交通企画部長	

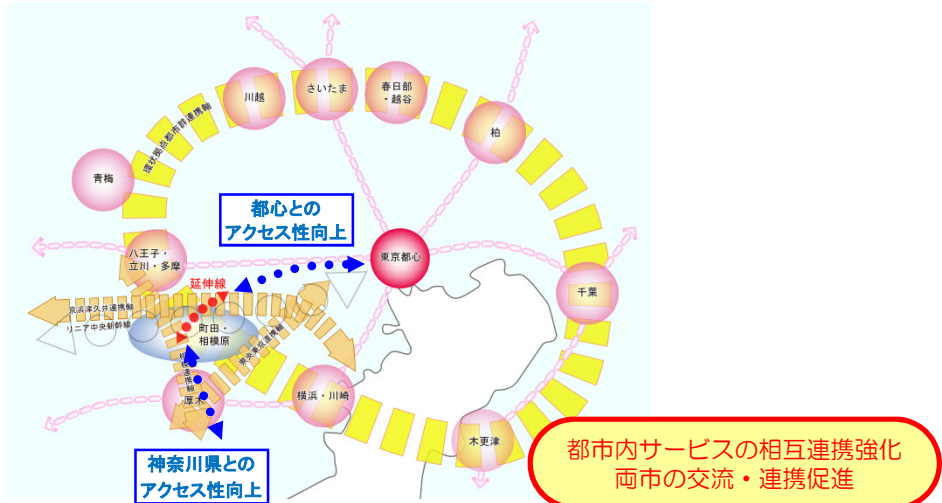
2. 延伸線沿線を取りまく環境

- ・小田急多摩線沿線の現況等について、地勢・人口・土地利用、交通、産業・経済・観光等の観点からの現況、上位計画・関連計画における位置づけ、社会情勢等より整理を行った。

○上位計画

- ・首都圏西部の広域連携拠点としての位置付け
- ・町田・相模原業務核都市としての位置付け

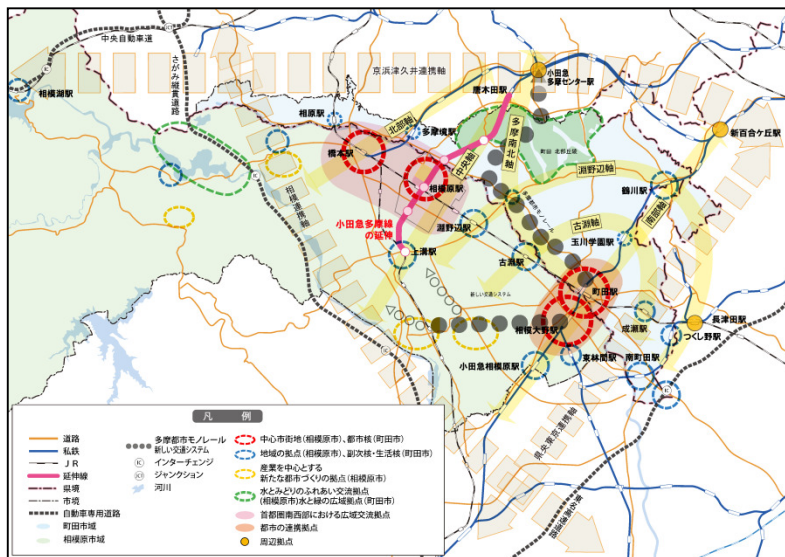
町田・相模原業務核都市の機能強化による 首都圏西部の広域連携拠点の形成促進



出典：小田急多摩線延伸実現化検討調査報告書(平成 23 年3月)

○交通

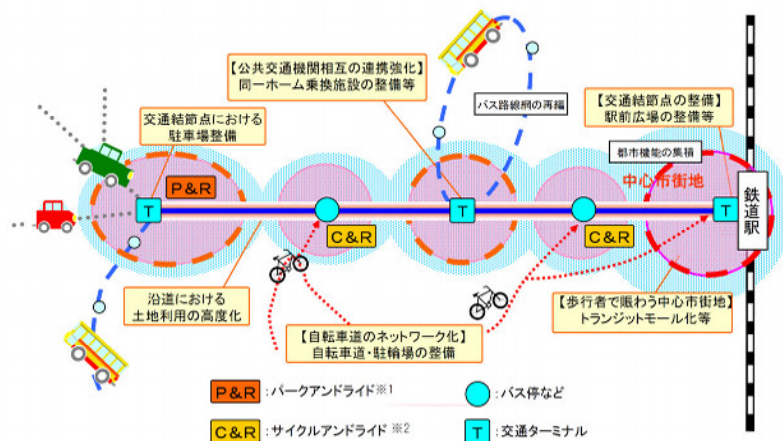
- ・東京都心方面との鉄道アクセス性（所要時間、乗継ぎ）が不便
- ・平成 39 年に東京都～名古屋市間が開業予定のリニア中央新幹線駅が橋本駅付近に設置
- ・さがみ縦貫道路の开通による交通の要衝としての期待



出典：小田急多摩線延伸実現化検討調査報告書(平成 23 年3月)

○まちづくり

- 公共交通主体の持続可能なまちづくりの必要性
- 相模総合補給廠の一部返還予定地を核としたまちづくりの進展
- 北部丘陵地域の保全と活性化の両立



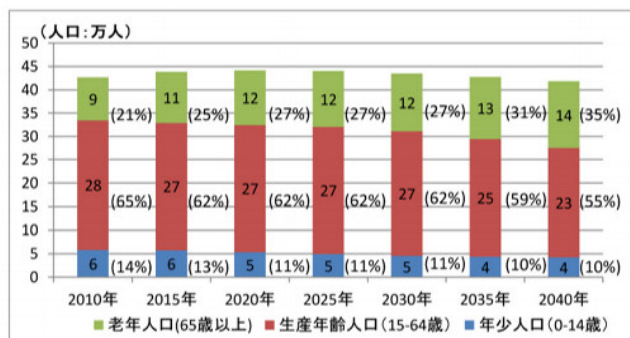
出典: 相模原市総合都市交通計画

図 持続可能なまちづくりの形成促進イメージ

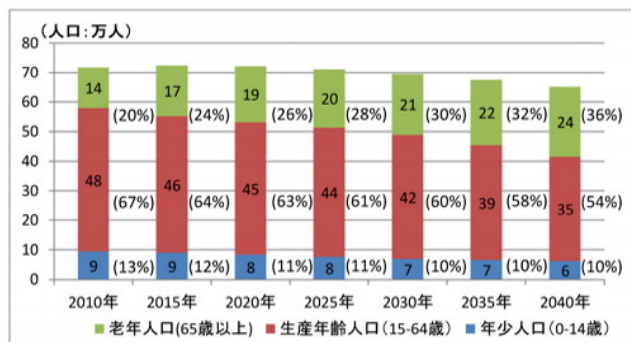
○社会情勢

- 少子高齢化、人口減少社会の進展
- 今後想定される大規模災害等への対応
- 環境問題への関心の高まり

町田市



相模原市



出典: 国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』(平成 25 年3月推計)より作成

図 年齢3区分別推計人口

3. 小田急多摩線延伸の意義・必要性、ミッション

- 延伸線沿線を取り巻く環境を踏まえ、「広域的な都市構造の形成」、「まちづくりの促進、地域経済・産業の活性化」、「首都圏西部の鉄道ネットワーク機能の強化」、「社会的要請への対応」の4つの視点から路線整備の意義・必要性について整理を行った。
- 町田市・相模原市の沿線地域の将来を展望すると、相模総合補給廠の一部返還予定地の有効活用等を行い、相模原駅周辺と橋本駅周辺を一体的なエリアとして首都圏西部の広域連携拠点を創出するとともに、町田・相模原業務核都市の更なる機能強化が求められており、これらの達成に寄与する観点から、小田急多摩線延伸のミッション（主たる目的）を以下のとおり設定した。

- ①首都圏西部の広域連携拠点として、町田・相模原業務核都市の機能強化を図るため、既存路線である小田急多摩線と結節するとともに、JR横浜線やJR相模線との乗換利便を確保し、町田・相模原都市圏と東京都心や神奈川県内とのアクセス性の向上を図る。
- ②既存路線との結節により、首都圏西部の鉄道ネットワークの機能強化を図り、既存路線の混雑緩和や利用者の経路選択の自由度・リダンダンシー（代替の交通手段）の確保により、利用者の利便性・移動の確実性の向上を図る。
- ③町田・相模原都市圏の連携軸を強化し、両市間の交通利便性の向上を図るとともに、路線整備と併せた新駅の設置によりバス・マイカー等との交通結節機能を強化することで、114万都市圏を形成する町田・相模原都市圏の交流・連携を促進し、一体的な都市力の向上を図る。
- ④路線整備及び新駅の設置により、鉄道不便地域を解消し、駅を中心に公共交通の利便性を高め、鉄道の沿線に都市機能をより集積させることで、環境負荷の軽減、少子高齢化社会へ対応した持続可能なまちづくりの形成促進を図る。
- ⑤路線整備及び新駅の設置により、町田市域の北部丘陵地域や相模原市域の相模原駅周辺地区、上溝駅周辺地区の利便性や魅力を向上し、まちづくりの促進、地域経済・産業の活性化を図る。

4. 路線整備の概要

(1) ルート・路線構造の検討

- 本調査においては、過年度の検討経緯を踏まえて、3 駅整備（中間駅：A 駅、結節駅：相模原駅、上溝駅）を基本に検討を行った。なお、他の駅の設置については、3 駅整備後のまちづくりの動向や需要の動向を踏まえた中での将来の検討課題とする。
- 道路、河川、既設構造物等のコントロールポイント（施工上の技術的、社会的に大きな制約条件）を踏まえ、平面線形・縦断線形の検討を深度化した。平面・縦断計画の概要は下図のとおりである。

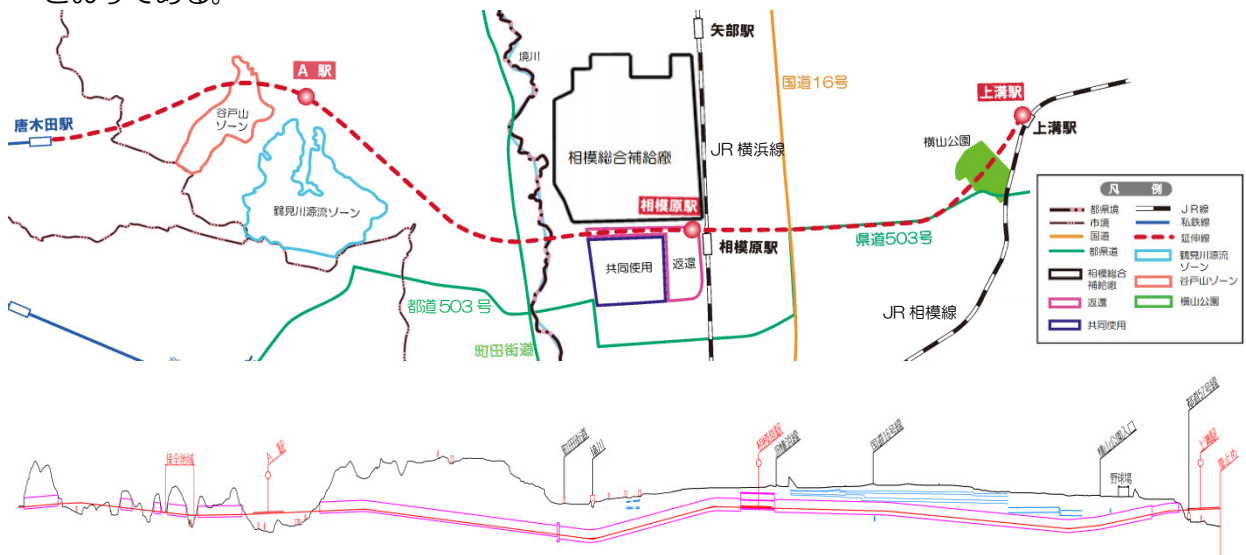


図 整備計画案（平面・縦断略図）

(2) 既設線の改良の検討

- 延伸線整備後の運行として小田急多摩センター駅での一部折り返し運転を想定し、駅及び駅付近で引上げ線及び追越し設備を整備することとした。

(3) 留置方法の検討

- 延伸線整備により増備となる車両編成数 7～8 編成分の留置については、既存車庫の活用の可能性、駅留置の可能性、留置線新設の検討により、駅留置にて計 5 編成の対応が可能と考えられ、新たに 2～3 編成分の留置場所の確保の検討が必要である結果となった。なお、不足する留置線を新設した場合には、30 億円～50 億円のコスト増となる結果となった。

(4) 駅構造等の検討

- A 駅については、周辺道路の状況等を踏まえ高架 2 層構造とした。
- 相模原駅については地下 2 層構造とし、JR 横浜線との乗換利便性を考慮し、改札の数や出入口の位置、地下連絡通路の整備等について検討を行い、乗換時間が最短 5 分となる JR 側に乗換専用改札口及び地下連絡通路整備を前提とする案を想定した。
- 上溝駅については高架構造とし、JR 相模線との乗継利便性を考慮した駅位置とした。

5. 概算事業費の試算

- 概略路線計画や施工方法の検討の深度化を踏まえた概算建設費の試算結果（平成 23 年度価格）は下表のとおりである。

表 概算建設費

（単位：億円）

費目	概算建設費	備考
工事費	940	
用地費	100	用地買収、地上権設定、家屋補償等
土木費	560	路盤、高架橋、トンネル等
設備費	280	軌道費、建築費、機械費、電気費
総係費	90	工事附帯費（測量、設計等）、管理費
消費税（5%）	50	
合計	1,080	

注）概算建設費は、現在までの概略設備計画調査による構造物の大まかな検討に基づいて想定したものである。

- 上表の概算建設費は、地質状況、鉄道事業者及び道水路等公共施設管理者などの関係機関との協議、沿線建物、都市側のまちづくり計画などの関連事業計画、支障物、詳細設計、用地買収に係る補償等、施工方法、物価変動、工事工程等により変更の可能性がある。
- 相模原駅は、出入口のほか JR 相模原駅への地下連絡通路整備を見込んでいる。
- 小田急多摩センター駅及び駅付近の既設線改良（引上げ線及び追越し設備）を見込んでいる。
- 留置線整備（建設）費用は、見込んでいない。
- 概算建設費は、平成 23 年度価格とし、建設利息は含んでいない。

【参考】新駅の概算建設費

新駅の概算建設費として、当該路線全体の概算建設費のうち、A 駅、相模原駅、上溝駅に着目して下表のとおり整理した。

表 新駅の概算建設費

（単位：億円）

	概算建設費
A 駅	65
相模原駅	220
上溝駅	85

注）新駅の概算建設費は、各駅部の整備で必要となる工事費、総係費及び消費税を含んでいる。

6. 需要予測・事業採算性等の検討

(1) 前提条件

(需要予測の前提条件（基本ケース）)

- ・ 予測対象年次：平成 38 年
- ・ 将来人口：将来の人口減少を想定し、平成 38 年、平成 52 年の 2 断面で需要予測を実施
- ・ 開発人口：相模総合補給廠一部返還予定地などの沿線開発人口を設定し、開発定着を考慮
- ・ 運行条件：

運行区間	運行本数（時間当たり）		備考
	ピーク時	オフピーク時	
新宿行	急行 3 本/時		
千代田線直通		急行 3 本/時	※延伸線内各駅停車
新百合ヶ丘行	各停 6 本/時	各停 3 本/時	

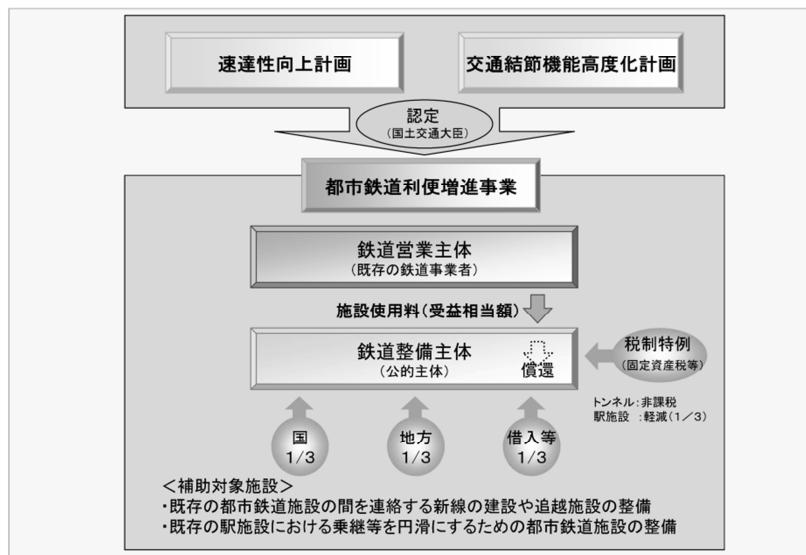
- ・ 延伸線内の運賃：小田急電鉄の運賃体系＋加算運賃 50 円で設定
- ・ 他路線との乗換時間：相模原駅 5 分、上溝駅 3 分

※本ケースは需要予測のケースとして設定したものであり、事業実施段階における運行条件を示すものではない。

(事業採算性の前提条件)

- ・ 「都市鉄道利便増進事業」を適用し、整備主体を「公的主体」、営業主体を「小田急電鉄株式会社」と想定

都市鉄道利便増進事業の財政上・税制上の支援措置



出典:国土交通省 HP

図 都市鉄道利便増事業の財政上・税制上の支援措置

(2) 需要予測の検討結果（輸送需要・駅別乗降人員）

- 需要予測結果は、平成 38 年時点の輸送人員が 69.7 千人/日、駅乗降人員は A 駅で 7.2 千人/日、相模原駅で 37.9 千人/日、上溝駅で 30.3 千人/日となり、平成 52 年ではそれぞれ約 1 割減となった。

表 輸送需要

予 測 年 次	輸送人員 (千人/日)	扣当たり 輸送人員 (千人/日・ km)	輸送人扣 (千人扣/日)	輸送密度 (千人扣/日・ km)
平成 38 年	69.7	7.9	454	51.6
平成 52 年	62.8	7.1	406	46.1

表 駅別乗降人員 (千人/日)

予 測 年 次	唐木田駅	A 駅	相模原駅	上 溝 駅
平成 38 年	1.8	7.2	37.9	30.3
平成 52 年	1.6	6.6	34.7	26.6

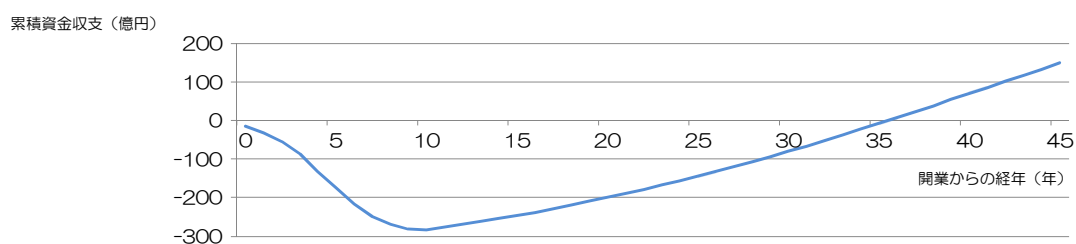
(3) 事業採算性の検討結果

- 単年度資金収支黒字転換年 11 年、累積資金収支黒字転換年 36 年との結果となった。

単年度資金収支 黒字転換年	累積資金収支 黒字転換年
11 年	36 年

- 注) ・留置線設置に関する費用を除く。
 ・人口減少を考慮 (H38・H52 の 2 断面予測)。

(参考) 収支試算グラフ



開業からの経年	開業	...	10年	11年	35年	36年
単年度資金収支 (億円)	-16.1		-1.7	+6.6						+15.1	+15.5		
累積資金収支 (億円)	-31.3		-283.0	-276.3						-8.3	+7.2		

7. 事業性向上方策等の検討

- ・事業性の向上方策について、「サービス感度」、「広域鉄道ネットワーク・まちづくり感度」、「事業費の感度」、「事業手法による感度」の4つの視点で検討を行うとともに、様々な変動要因を想定した事業リスク分析を行い、以下の知見を得た。

視点	項目	得られた知見
サービス感度	運行本数	・ピーク時の急行を3本/時増発した場合、輸送人員が約4.2～4.7千人/日増加し、累積資金収支黒字転換年は1年短縮される。
	運行形態	・オフピーク時の急行の行先を変えた場合、利用者は減少する傾向となり、累積資金収支黒字転換年も2年長くなる。
	運賃	・加算運賃なしの場合、利用者は大幅に増えるものの、収入の減少により、累積資金収支黒字転換年は基本ケースに比べて13年長くなる。一方、加算運賃を100円とした場合、累積資金収支黒字転換年は4年短縮される。
	乗換時間 (相模原駅)	・乗換時間が6分の場合と5分の場合では、乗換時間6分の場合の方が約5千人/日需要減が見込まれ、累積資金収支黒字転換年は6年長くなる。乗換時間が事業性に与える影響は大きい。
広域鉄道ネットワーク・まちづくり感度	リニア中央新幹線	・リニア中央新幹線の利用者が直接的に延伸線に与える影響は大きくないが、今後、リニア駅周辺のまちづくりが進むことにより、延伸線利用者の増加につながることを期待される。
	補給廠開発	・ビルトアップ曲線を適用した場合、開発規模による事業性への影響は小さい。一方、開業時に開発が100%完了したケースでは、累積資金収支黒字転換年が5年短縮される。
事業費の感度	相模原駅施工条件緩和・留置線新設等	・施工条件の緩和等により、事業費を圧縮することで、累積資金収支黒字転換年が3年短縮する一方、留置線を新設する場合、4年長くなる。
事業手法による感度	段階的整備	・相模原駅までを先行整備した場合、累積資金収支黒字転換年は11年長くなる結果となり、今後、整備手法も含めた検討の深度化を図る必要がある。
	請願駅、開発者負担金	・負担金200億円が導入された場合、事業性が大きく改善し、累積資金収支黒字転換年が9年短縮される結果となり、今後、延伸線における導入可能性を検討していく必要がある。

視点	項目	累積資金収支黒字転換年	得られた知見
リスク分析	事業費 +10% / -10%	42年/31年	<ul style="list-style-type: none"> ・特に収入変化や経費変化が事業性に与える影響が大きいことが確認された。 ・今後、事業の確実性を高めるべく、建設期間や事業費の増加を招かないように施工環境を整えるとともに、需要の創出方策や効率的な事業運営による経費の圧縮方策についても検討を深度化し、事業性を向上させていく必要がある。
	収入変化 +10% / -10%	27年/50年超	
	経費変化 +10% / -10%	45年/30年	
	建設期間 +10% / -10%	36年/36年	

8. 延伸による整備効果

(1) 費用便益分析

「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012 改訂版）」に基づき、費用便益分析を実施した。B/C は、1.5(30 年)~1.7(50 年)（基本ケース）となり、社会的に効率的な事業であることが確認できた。

表 費用便益分析結果

	基本ケース	
	30 年	50 年
利用者便益	902 億円	1,101 億円
供給者便益	46 億円	56 億円
環境等改善便益	-2 億円	-3 億円
期末残存価値	99 億円	39 億円
便益計 (B)	1,044 億円	1,194 億円
総費用 (C)	702 億円	702 億円
費用便益比 (B/C)	1.5	1.7

(2) ミッションの達成度の検討

■ミッション①

首都圏西部の広域連携拠点として、町田・相模原業務核都市の機能強化を図るため、既存路線である小田急多摩線と結節するとともに、JR横浜線やJR相模線との乗換利便を確保し、町田・相模原都市圏と東京都心や神奈川県内とのアクセス性の向上を図る。

○都心部等への速達性の向上・乗換改善

- ・町田・相模原都市圏と東京都心方面、横浜や川崎、多摩エリアなどの周辺業務核都市とのアクセス時間が短縮。
- ・延伸線と直通運転が行われる小田急多摩線や小田急小田原線、東京メトロ千代田線において、乗換なしで移動ができるようになり、乗換利便性が向上。

○リニア中央新幹線へのアクセス性向上

- ・町田市北部や多摩市南部からのリニア中央新幹線駅（橋本駅付近）へのアクセス向上、アクセス経路増による利便性の向上。

○首都圏西部における広域連携拠点の形成促進・業務核都市の機能強化

- ・町田市・相模原市域へのアクセス性向上により町田市・相模原市域の魅力が向上し、商業・業務機能の集積、雇用の創出、地価の上昇などの経済効果が期待され、首都圏西部の広域連携拠点の形成促進、町田・相模原業務核都市の機能強化、さらに相模連携軸との結節により県域を越えた広域連携軸の総合的な強化に寄与。

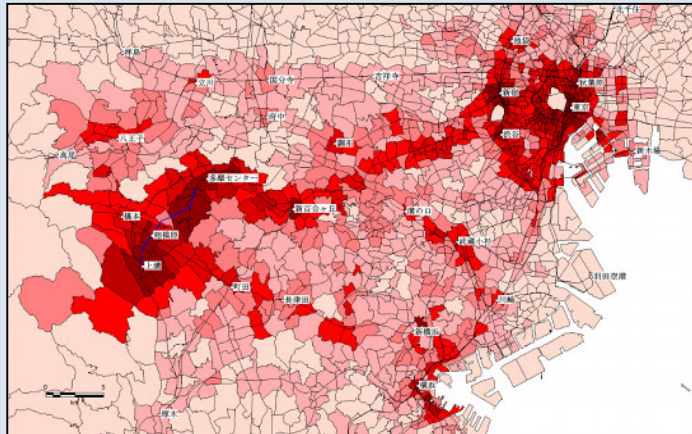


図 利用者便益分布（発着地集計・帰宅含む、基本ケース、平成 38 年）

現状の経路（ ）内は所要時間	多摩線延伸後の経路（ ）内は所要時間	時間の変化
小山田周辺 ↓ 路線バス (30分) ↓ 町田駅 ↓ 乗換え(5分) ↓ 小田急 ↓ 町田駅 ↓ 乗換え(5分) ↓ 小田急 ↓ 東京都心(新宿) 1時間23分	小山田周辺 ↓ 小田急多摩線延伸線 (5分) ↓ 多摩センター駅 ↓ 乗換え(1分) ↓ 小田急多摩線 ↓ 小田急小田原線 ↓ 東京都心(新宿) 49分	△34分
相模原駅 ↓ JR横浜線 (11分) ↓ 町田駅 ↓ 乗換え(10分) ↓ 小田急 ↓ 町田駅 ↓ 乗換え(5分) ↓ 小田急 ↓ 東京都心(新宿) 1時間9分	相模原駅 ↓ 小田急多摩線延伸線 (49分) ↓ 東京都心(新宿) 49分	△20分
上溝駅 ↓ JR相模線 (7分) ↓ 橋本駅 ↓ 乗換え(4分) ↓ 相模原線 ↓ 橋本駅 ↓ 乗換え(68分) ↓ 東京都心(新宿) 1時間19分	上溝駅 ↓ 小田急多摩線延伸線 (52分) ↓ 東京都心(新宿) 52分	△27分

※現状の経路は、新宿に8:30前後に到着する列車を選択して算出。
 ※各鉄道事業者やバス事業者のホームページの時刻表を元に集計。
 (JR:2012.3.17ダイヤ、小田急:2012.3.17ダイヤ、京王:2011.9.23ダイヤ、神奈川中央交通:2012.5.28ダイヤ)
 ※延伸後の経路・時間は、本研究会での試算結果。

図 都心部等への速達性の向上

■ミッション②

既存路線との結節により、首都圏西部の鉄道ネットワークの機能強化を図り、既存路線の混雑緩和や利用者の経路選択の自由度・リダンダンシー（代替の交通手段）の確保により、利用者の利便性・移動の確実性の向上を図る。

○鉄道ネットワークの拡充

- 沿線地域と東京都心方面との直通が可能となるとともに、JR横浜線、JR相模線と結節が図られることにより、首都圏西部の広域的な鉄道ネットワークが拡充。

○既存路線の混雑緩和

- 京王相模原線、小田急小田原線、JR横浜線等の周辺路線で混雑率及び混雑区間の長さの緩和が図られ、利用者の快適性が向上。

○災害に強い地域づくり(交通リダンダンシーの確保)

- 周辺路線で事故・災害等が生じた場合の鉄道輸送のリダンダンシー（代替の交通手段）機能が確保されるとともに、相模原駅周辺地区における広域防災拠点の形成に寄与。

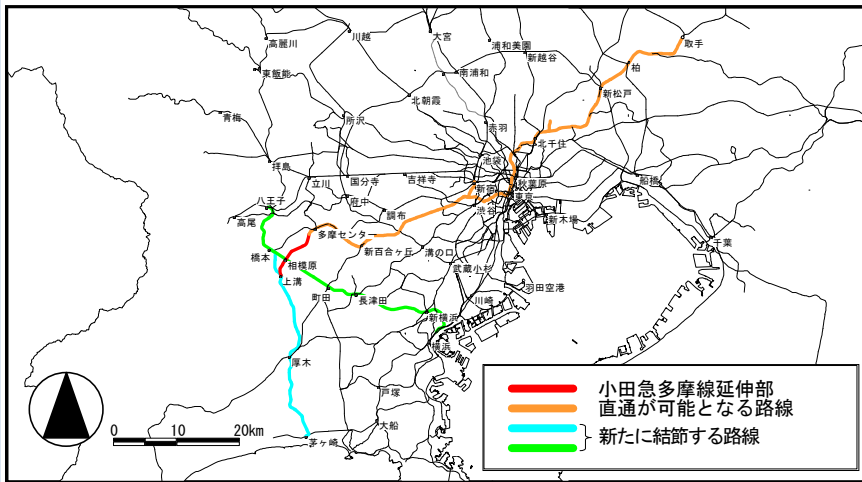


図 小田急多摩線の延伸により直通が可能となる路線

表 小田急多摩線延伸に伴う周辺区間の混雑率の変化（基本ケース、平成 38 年）

線名	区間		混雑率 (%)		
			平成 21 年度実績	延伸線	
				なし	あり
JR横浜線	相模原	⇒	橋本	174	164
JR相模線	南橋本	⇒	橋本	190	156
京王相模原線	京王堀之内	⇒	京王多摩センター	105	96
	京王多摩川	⇒	調布	119	118
京王線	下高井戸	⇒	明大前	162	161
小田急小田原線	柿生	⇒	新百合ヶ丘	156	153
	世田谷代田	⇒	下北沢	188 ^{※3}	193 ^{※3}
小田急多摩線	唐木田	⇒	小田急多摩センター	33	120
	五月台	⇒	新百合ヶ丘	88	112
延伸線	A 駅	⇒	唐木田	-	95

※1 主要区間の混雑率の平成 21 年度実績値は「都市交通年報平成 23 年版」による。

※2 主要区間以外については実績値がないため、「主要区間」の実績値と「平成 17 年度大都市交通センサス」における区間別ピーク時 1 時間交通量の割合を用いて推計した値を「実績値」とした。

※3 小田急小田原線（世田谷代田⇒下北沢）の混雑率は、小田原線の複々線化（平成 30 年度予定）完了後の運行ダイヤを反映したものとなっていない。（小田急電鉄HPでは、平成 30 年度の混雑率を 160%台と予測している。）

■ミッション③

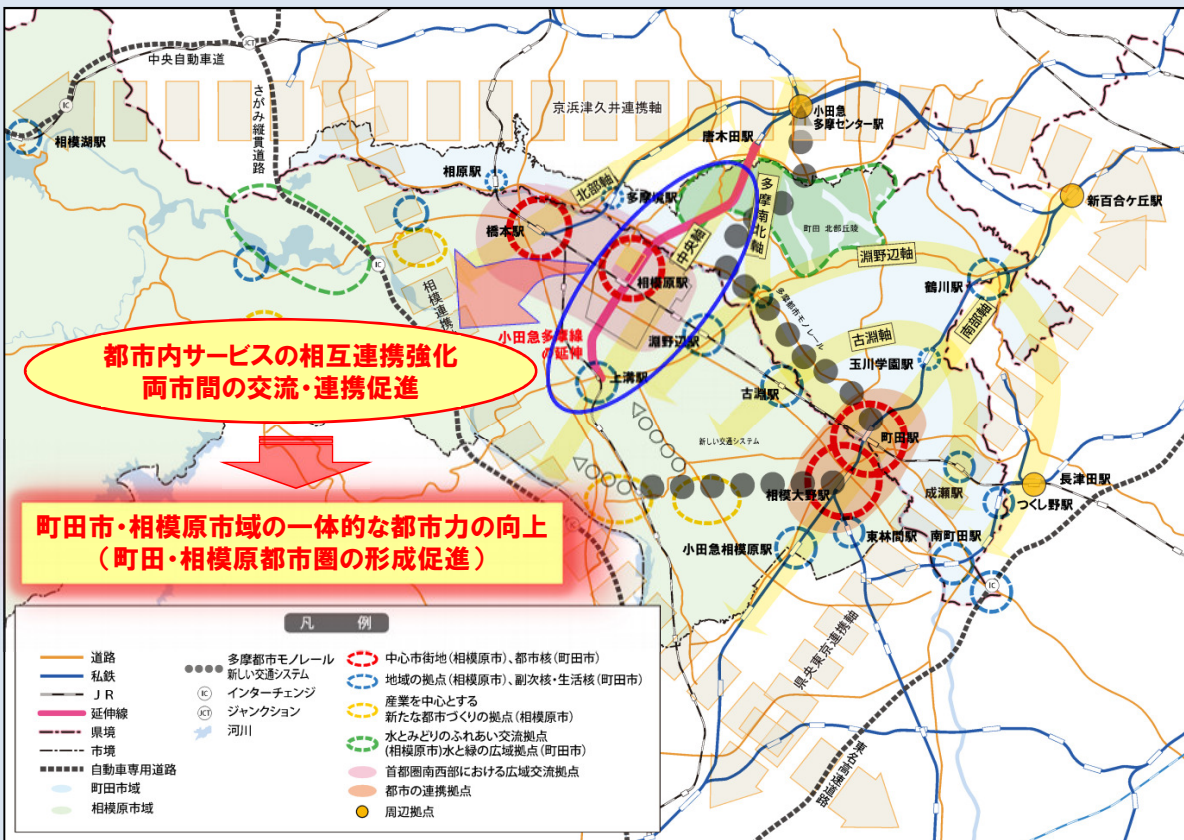
町田・相模原都市圏の連携軸を強化し、両市間の交通便利性の向上を図るとともに、路線整備と併せた新駅の設置によりバス・マイカー等との交通結節機能を強化することで、114万都市圏を形成する町田・相模原都市圏の交流・連携を促進し、一体的な都市力の向上を図る。

○町田・相模原都市圏の形成促進

- ・町田市と相模原市の市域を越えた都市間サービスの相互利用がしやすくなる。
- ・両市における都市内サービスの相互連携が強化され、交流・連携が促進。114万都市圏としての町田市・相模原市域の一体的な都市力の向上に寄与。

○交通結節機能の強化

- ・バス路線の再編や自転車等による駅へのアクセス交通が充実。
- ・駅前広場の整備による交通結節機能の強化。



出典：小田急多摩線延伸実現化検討調査報告書(平成23年3月)

図 町田・相模原都市圏の形成促進

■ミッション④

路線整備及び新駅の設置により、鉄道不便地域を解消し、駅を中心に公共交通の利便性を高め、鉄道の沿線に都市機能をより集積させることで、環境負荷の軽減、少子高齢化社会へ対応した持続可能なまちづくりの形成促進を図る。

○持続可能なまちづくりの形成促進

- ・ 鉄道駅を中心に公共交通の利便性を高め、鉄道の沿線に都市機能をより集積。
- ・ 自動車に過度に依存せず、便利で快適な都市生活が実現できる持続可能なまちづくりの形成促進。

○鉄道不便地域の解消

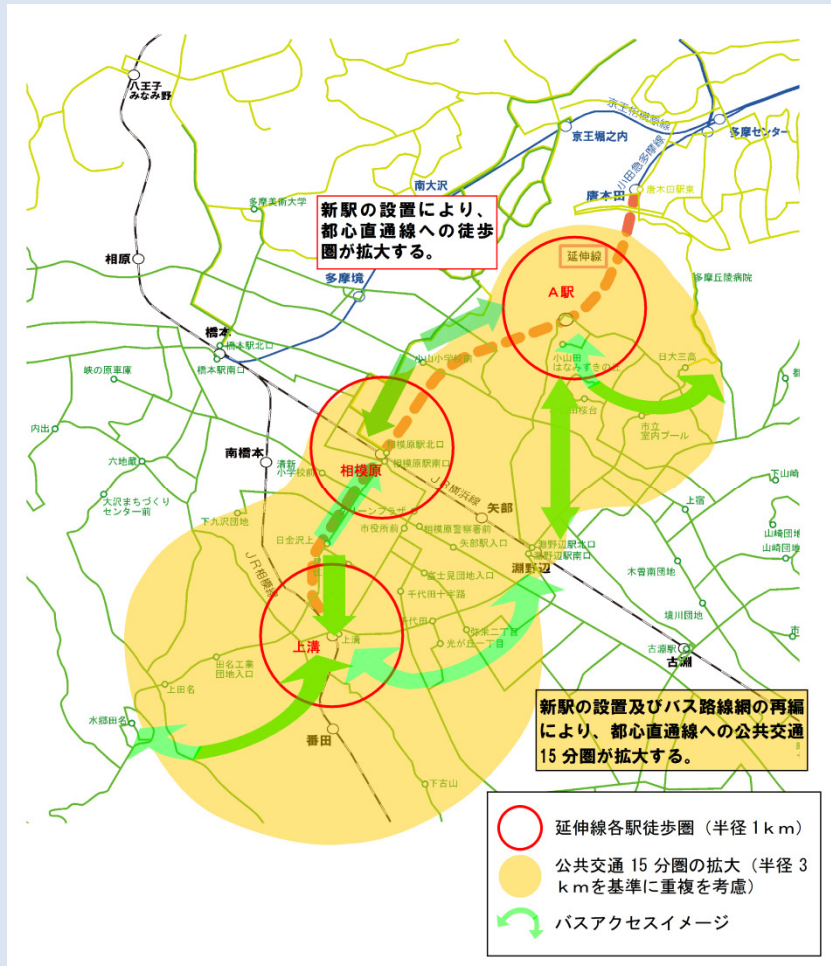
- ・ 駅設置による駅勢力圏人口の増加、鉄道不便地域の解消。
- ・ 駅前広場の整備やバス路線網の再編等の公共交通との連携による、駅を中心とした公共交通の利便性向上。

○環境負荷の軽減

- ・ 自動車から鉄道への交通手段の転換により、二酸化炭素（CO₂）及び窒素酸化物（NO_x）の減少など、環境負荷の軽減に寄与。

○高齢者等の交通弱者の外出機会の増加

- ・ 高齢者・障がい者等の交通弱者の移動手段が確保され、外出機会の増加が図られるとともに、自立的な社会経済活動への参画に寄与。



出典：小田急多摩線延伸実現化検討調査報告書（平成23年3月）に加筆修正

図 都心直通線への徒歩圏及び公共交通15分圏の拡大

■ミッション⑤

路線整備及び新駅の設置により、町田市域の北部丘陵地域や相模原市域の相模原駅周辺地区、上溝駅周辺地区の利便性や魅力を向上し、まちづくりの促進、地域経済・産業の活性化を図る。

○北部丘陵地域の活性化・魅力向上

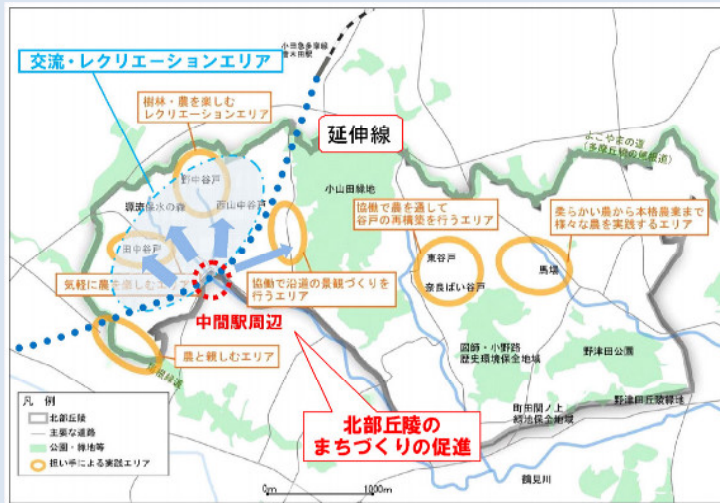
- ・北部丘陵地域への交通アクセスの改善・充実。
- ・地域の交流を支える玄関口の役割。北部丘陵地域の活性化や魅力向上に寄与。

○相模原駅周辺及び上溝駅周辺のまちづくりの促進

- ・相模総合補給廠一部返還予定地を核としたまちづくりが計画されている相模原駅周辺地区における、駅周辺地区の魅力向上、集客力向上が図られ、橋本駅周辺地区と一体的な「広域交流拠点」としてのまちづくりの促進に寄与。
- ・上溝駅周辺地区での魅力ある商業地づくりの促進に寄与。

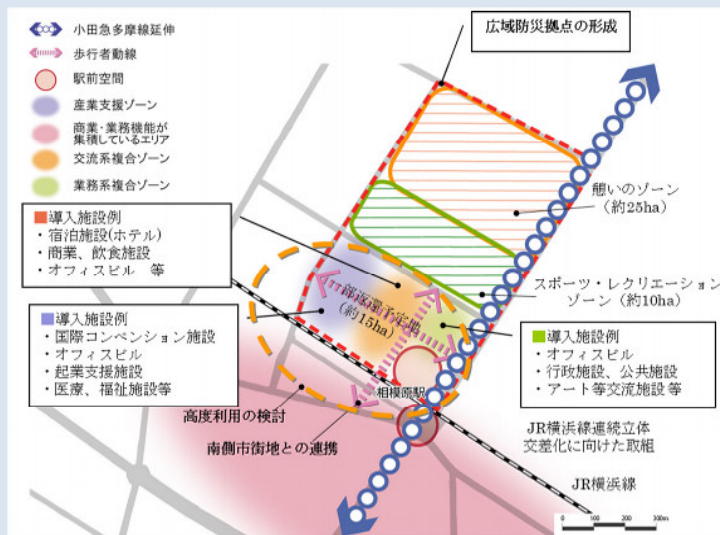
○地域経済・産業の活性化

- ・沿線の魅力向上により、土地利用が促進され、産業・業務機能が集積し、産業の活性化・雇用の創出に寄与。
- ・多様な交流、まちのにぎわいが創出され、商業・観光等の地域経済の活性化に寄与。



出典：
町田市北部丘陵活性化計画
(町田市)2011年3月に追記

図 北部丘陵地域の活性化・魅力向上（まちづくりの促進）



出典：
相模原市広域交流拠点基本
計画(案)

図 相模原駅前土地利用ゾーニング図

9. 今後の課題等

今回の調査では、需要予測や事業採算性の結果、基本ケースにおける累積資金収支黒字転換年は36年となるが、運行サービスやまちづくり、事業費圧縮等の施策を実施することにより、事業性向上が図られ、事業許可の目安となる30年以内となるケースも確認された。

今後、小田急多摩線の延伸を実現するためには、以下の課題の解決に向けて取り組みを進めることが必要である。

(1)沿線のまちづくり

- 1) 橋本駅付近へのリニア中央新幹線（平成39年東京・名古屋市間開業）神奈川県駅の設置が計画されていることから、相模原駅周辺・橋本駅周辺を一体的エリアとした首都圏南西部の広域交流拠点の形成に向けたまちづくりを着実に進める。
- 2) 上溝駅や中間駅の設置が計画される沿線地域では、駅設置を前提とした道路計画、駅前広場計画等の検討や、周辺まちづくり計画、土地利用計画等について具体的検討を進める。
- 3) 鉄道の延伸整備にあわせた利便性の高いバス路線網の再編等、地域における公共交通ネットワークのあり方について検討を進める。

(2)事業化を見据えた計画案の検討の深度化

- 1) 当該路線との直通運転が想定される小田急電鉄の中長期的な計画に基づく車両運用の検討、必要な留置線施設及び変電所設置等の設備計画の検討、運賃等サービス水準の検討の深度化を図り、それに基づく事業性の検討についても深度化を進める。
- 2) 需要予測について、今回の調査結果を踏まえつつ、需要予測の深度化を図り、結果の妥当性について分析していく必要がある。
- 3) 鉄道施設計画においては、i) 今後のまちづくり計画の進捗にあわせた整備計画案との整合性確保、ii) 需要予測結果を踏まえた出入り口位置や設備配置、防災面など各駅のレイアウトの検討、iii) コントロールポイント（施工上の技術的、社会的に大きな制約条件）の個所における施工等を考慮した建設工期の検討、等について検討を深度化する。

(3)財源の確保

- 1) 建設費変動や需要変動等のリスク発生時における利用者や事業制度面での対応のあり方、リスク分担の考え方も考慮しつつ、円滑かつ効率的に事業実施が可能となる具体的な事業スキーム等について検討を行う。
- 2) 事業採算性の向上に向けて、建設コストの更なる縮減、延伸線整備により生じる受益を踏まえた開発者負担金の導入や駅設置における地元負担金の導入等の財源確保策の検討、都市整備との一体的な整備による鉄道整備費用の縮減等の方策等について検討を進める。また、関連事業も含めた制度の要件緩和などの働きかけを行うことも考えられる。

(4)関係者の合意形成

- 1) 鉄道サービス水準のあり方及び路線整備計画等に関する関係者間での協議・調整等を踏まえ、都市鉄道利便増進事業の適用や事業主体について決定するとともに、費用負担のあり方も含めた関係者の合意形成を図る。
- 2) 事業の円滑な実施に向け、事業計画の策定段階においては、地域の意見を反映し、地域と一体となって延伸の実現に向けて取り組むことができるよう、仕組み（住民合意に係るPRや情報公開、住民参画等の具体的方法の検討、体制づくり等）づくりを進める。

小田急多摩線延伸計画に関する研究会
報告書（概要版）

平成 26 年 3 月

町田市・相模原市
