

Ⅲ. 路線の概要及び計画上の位置づけ

1. 検討対象路線の概要

本調査の検討対象路線である小田急多摩線延伸線は、小田急多摩線唐木田駅から、多摩市、町田市、相模原市を通り、JR横浜線相模原駅、JR相模線上溝駅を結び、町田市内に1駅、相模原市内に2駅を設置することを想定した新設路線である。

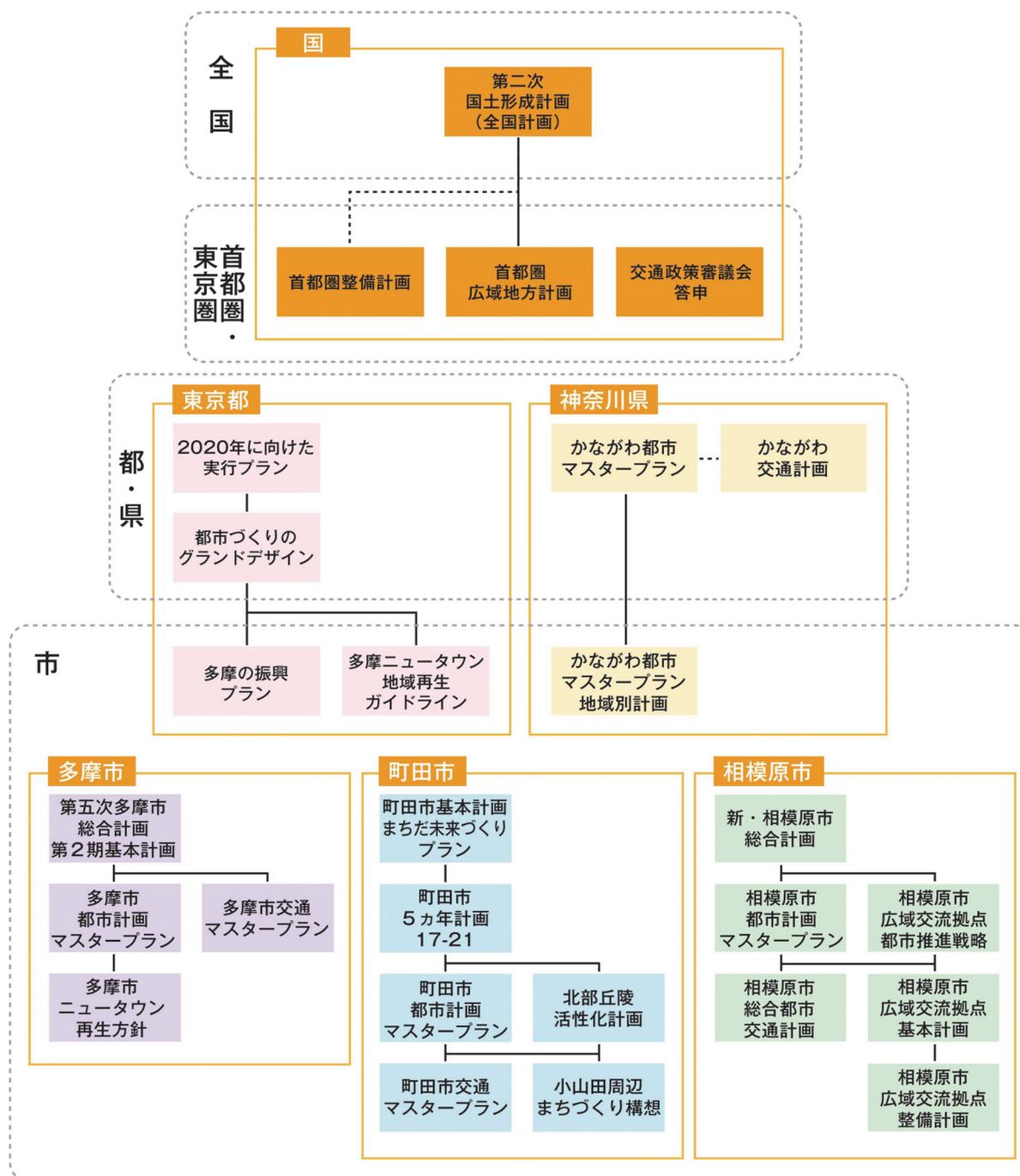
- ・区 間：小田急多摩線唐木田駅 ～ JR横浜線相模原駅 ～ JR相模線上溝駅
- ・延 長：約 8.8km（唐木田～相模原：約 5.8km 相模原～上溝：約 3.0km）



図 路線概要図

2. 上位計画・関連計画における位置づけ

各上位計画における小田急多摩線延伸をはじめとする交通網の考え方や、延伸線沿線のまちづくり等の位置づけについて整理する。



2.1 国

① 第二次国土形成計画（全国計画）（国土交通省、平成27年(2015年)8月）

【対流促進型国土の形成】

国土を取り巻く課題を踏まえ、国土の基本構想として、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携し、地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な流れである「対流」を全国各地でダイナミックに湧き起こし、イノベーションの創出を促す「対流促進型国土」の形成を掲げている。

また、そのための国土構造、地域構造として「コンパクト＋ネットワーク」を掲げ、国土全体に重層的かつ強靱な形で形成することにより、それぞれの地域が連携しながら生活サービス機能や高次都市機能、国際業務機能が提供され、イノベーションの創出や、災害に対し強くしなやかな国土構造が実現するとしている。

さらに東京圏を始めとする大都市圏においては、圏内地域間や地方都市等との間のネットワークの形成を進め多様な対流の発生・拡大を図り、また、リニア中央新幹線による三大都市圏の一体化により、イノベーションを創出する「スーパー・メガリージョン」の形成を推進することが示されている。

【総合的な交通体系の構築】

交通分野においては「総合的な交通体系の構築」を基本方向の一つとして、道路、鉄道、港湾、空港等がそれぞれの特性に応じて役割分担し、有機的かつ効率的な交通ネットワークを形成する必要があるとしている。

都市鉄道については、「地域の活性化を支援する交通体系の整備」として、具体的には、**新線建設や複々線化の推進、混雑率の緩和、既存ネットワークを有効活用した連絡線等の整備による速達性の向上及び鉄道駅内外の一体的な整備による交通結節機能の高度化**などが示されている。

② 首都圏整備計画（国土交通省、平成28年(2016年)3月）

【対流型首都圏の構築】

首都圏の将来像を、面的な対流の創出などにより、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展や、豊かな自然環境に適合し、上質・高効率・繊細さを備えた「洗練された首都圏」の構築を目指すこととしている。

圏域整備にあたっては、面的な交通ネットワークの活用により、一極集中型から首都圏全域での連携へ転換する「対流型首都圏の構築」を基本的方向とし、**面的な交通ネットワークの補強等**による首都圏版「コンパクト＋ネットワーク」構築や、**放射方向ネットワークと連動した多重リング状の環状方向ネットワークの形成**による郊外拠点同士の連携と、リングの中心である東京圏の世界都市機能の強化などが整備の基本的考え方として示されている。

また、地域整備の推進方策として、町田・相模原等の広域連携拠点において、**円滑な諸活動を支える交通・情報通信体系の整備等、広域的基盤施設の整備を推進すること**

している。

【鉄道ネットワークの形成】

具体的な施設の整備計画として、鉄道においては、広域的な連携に資する国内の交通体系の結節点としての機能の強化を図るとともに、対流型首都圏の構築に向け、**地方都市の拠点を結ぶ公共交通網を始めとするネットワークの形成や観光にも資する地方公共交通の充実の取組を推進**することとしている。

③ 首都圏広域地方計画（国土交通省、平成 28 年(2016 年) 3 月)

【首都圏南西部国際都市群の創出】

国土形成計画を受け、概ね平成 37 年(2025 年)までの計画期間を「運命の 10 年」とし、重点的に実施する具体的取組として 38 の戦略プロジェクトを位置づけている。

このうち「**首都圏南西部国際都市群の創出プロジェクト**」では、リニア中央新幹線の神奈川県駅周辺は、圏央道や鉄道が集中して結節しており、リニア中央新幹線の開通で首都圏南西部全域と羽田空港や中部・近畿圏とのアクセスが飛躍的に向上することや、首都圏南西部エリアには多数の大学や研究機関などが集積していることから、これらの連携により新たな産業集積や業務機能の集積が進み、首都圏を牽引する国際的な都市圏として発展していく可能性があるエリアとして、当該エリアを「首都圏南西部国際都市群」として位置づけ、内陸型国際ゲートウェイの整備推進、産業・研究機能の集積強化、災害時の拠点機能の強化と併せ、**南北の連携強化等、関連する交通インフラの整備等を具体的取組内容として定めている。**

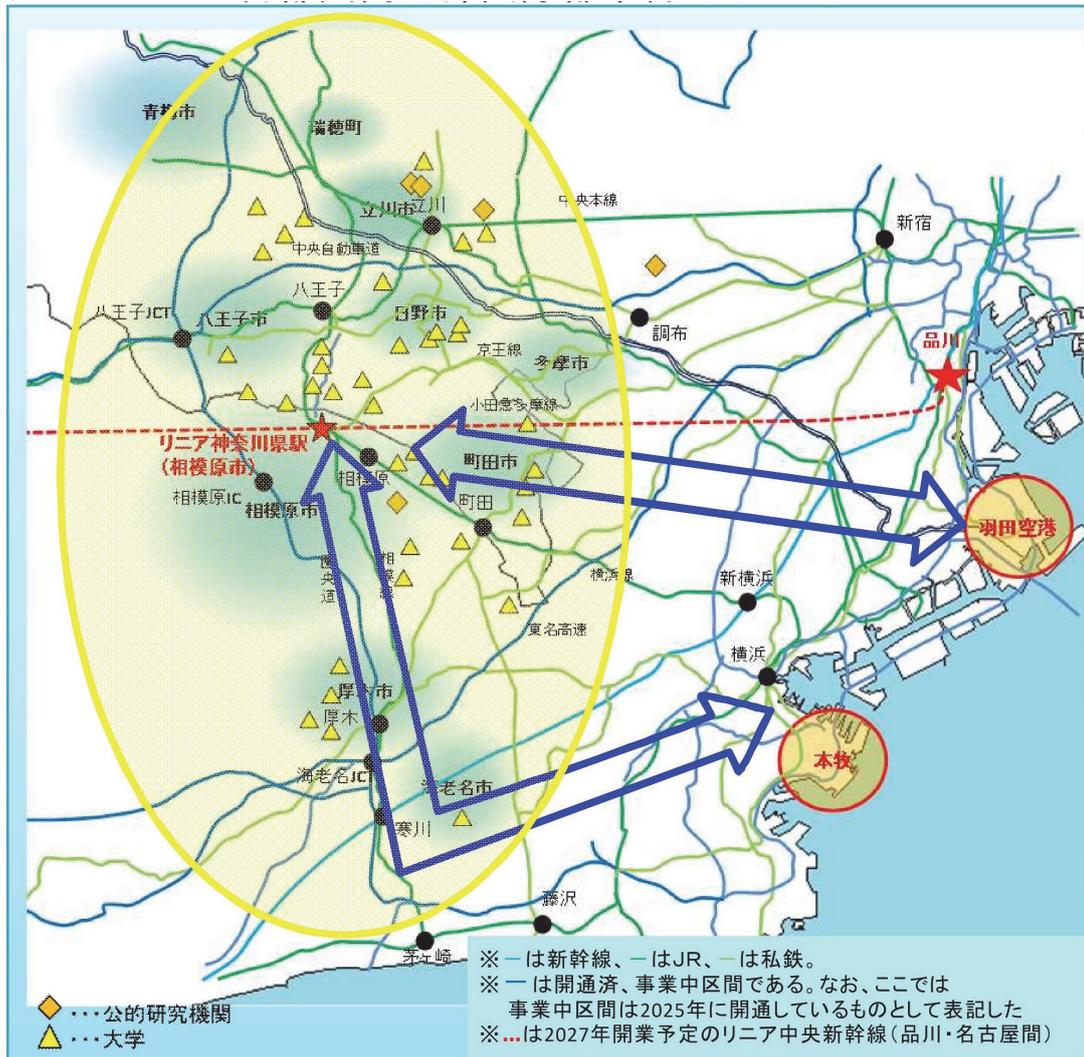
④ 交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」

(交通政策審議会、平成 28 年(2016 年) 4 月)

「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」の一つに、**小田急多摩線の延伸（唐木田～相模原～上溝）が、相模原市及び町田市と都心部とのアクセス利便性の向上が期待される路線として位置づけられている。**

なお、同答申の詳細については、後ほど別項として掲載する。

※以下、特に断りがない限り、本報告書において「交通政策審議会答申」、「答申」とは同答申のことを指す。



出典：首都圏広域地方計画

図 首都圏南西部国際都市群の創出プロジェクト イメージ図

2.2 都・県

(1) 東京都

① 都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～

(平成28年(2016年)12月)

「多摩・島しょの振興」の政策の方向性の一つとして、多摩地域においては、交通インフラの整備促進、産業集積の維持・発展、多摩ニュータウンなど地域の再生、森林の保全、福祉・医療サービスの拡充などを位置づけている。

鉄道ネットワークについては、答申において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線を中心に、具体化に向けて検討を実施することとしている。

② 都市づくりのグランドデザイン (平成29年(2017年)9月)

【多摩広域拠点、多摩イノベーション交流ゾーン】

広域的なレベルの都市構造として、「交流・連携・挑戦の都市構造」の実現を目指し、この構成要素として、道路・交通ネットワークの整備により広域的な産業連携や多くの人の交流が可能となる「多摩広域拠点」を、また同拠点域内に大学や企業、研究機関が集積し、道路・交通ネットワークを生かし多様なイノベーションの創出が図られる「多摩イノベーション交流ゾーン」を設定している。

都市像を実現するための都市づくりの「7つの戦略」やそれを具体化する「政策方針」においては、多摩イノベーション交流ゾーンについては大学や研究機関の集積を生かし、新たなイノベーションを創出することや、**道路・交通ネットワークを強化し、拠点間の連携を促進すること**などが示されている。

【多摩ニュータウンの再生】

多摩ニュータウンについて、古くなった生活基盤や住宅を時代のニーズに対応した施設に再生するとともに、充実する道路・交通ネットワークの効果を最大限に生かし、多様な世代が豊かに暮らせる活力のあるまちを実現し、今後のニュータウン再生のモデルとすることが方針として示されている。

具体的な取組としては、広域的な道路ネットワークの軸となる南多摩尾根幹線の整備を推進し、圏央道相模原インターチェンジやリニア中央新幹線神奈川県駅(仮称)へのアクセスを強化することや、多摩都市モノレールや圏央道、リニア中央新幹線など**広域的な道路・交通ネットワークの充実を契機に、多摩地域の拠点や隣接する相模原市などの拠点との交流を強化し、新たなビジネスチャンスの創出につなげる**ことなどが示されている。

【安全で使いやすい充実した鉄道ネットワーク】

安全で使いやすい充実した鉄道ネットワークにより、あらゆる人の快適で自由自在な移動の実現を方針とし、**答申において示された路線について検討の深度化を図りつつ鉄道ネットワークを充実させる**ことなどが示されている。

③ 多摩の振興プラン（平成 29 年(2017 年) 9 月)

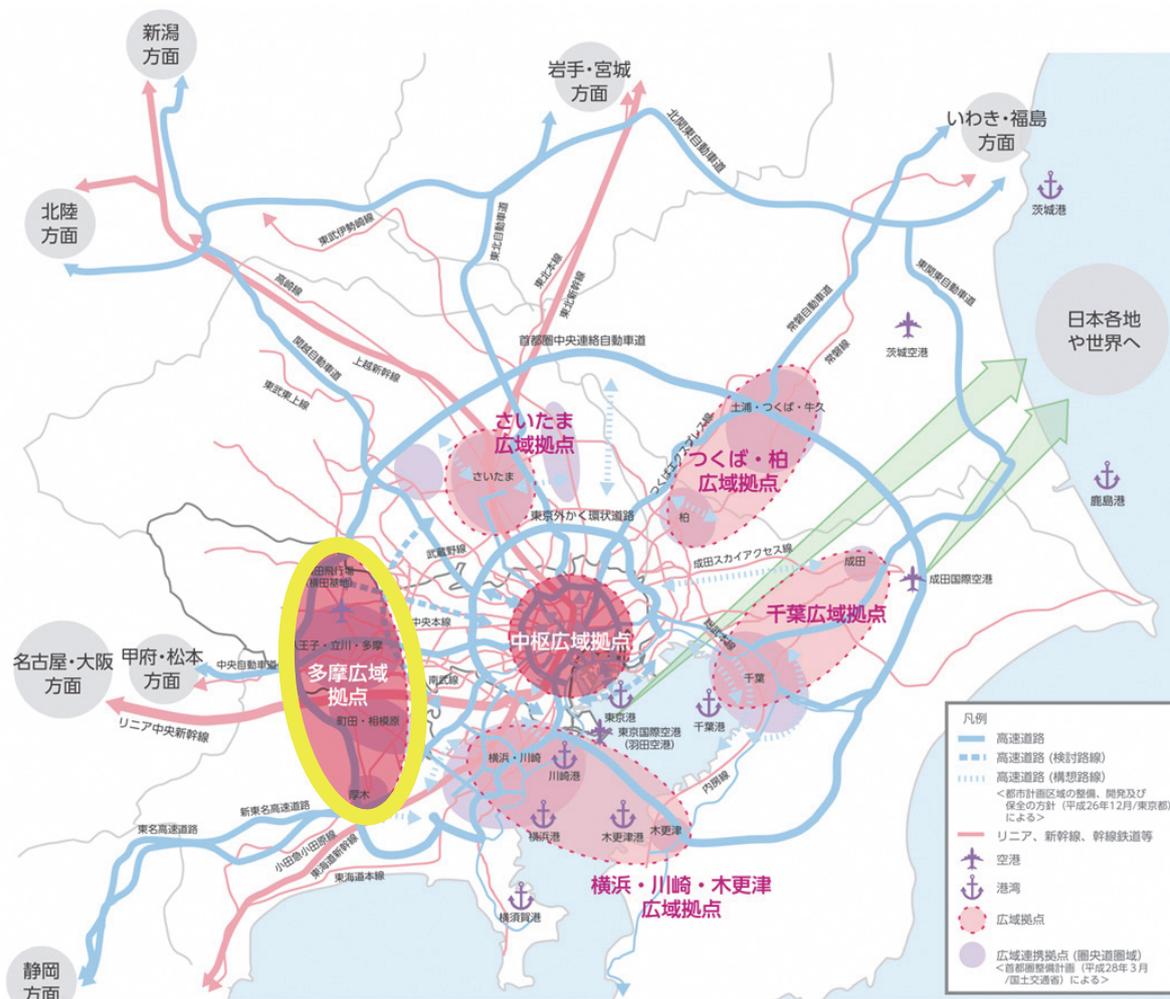
「2020 年に向けた実行プラン」を踏まえ、当面の取組の一つに「公共交通ネットワークの充実と快適な交通環境整備の促進」を掲げ、答申において事業化に向けて検討などを進めるべきとされた多摩都市モノレール等を中心に、沿線の市町や鉄道事業者などの関係者ととも、具体化に向け、事業スキーム等の検討を実施することや、鉄道混雑を緩和し、誰もが快適に鉄道を利用できるよう、交通やライフスタイルなど、様々な観点から取組を推進することとしている。

④ 多摩ニュータウン地域再生ガイドライン（平成 30 年(2018 年) 2 月)

多摩ニュータウンが目指す都市構造（広域）について「**広域的な道路・交通ネットワークを生かし、東京圏をリードするエンジンとなる『交流・連携・挑戦』のゾーンを形成**」を図ることで、八王子、立川、町田、相模原とも密接な関わりを持ちながら活発な都市活動が展開されていくとしている。

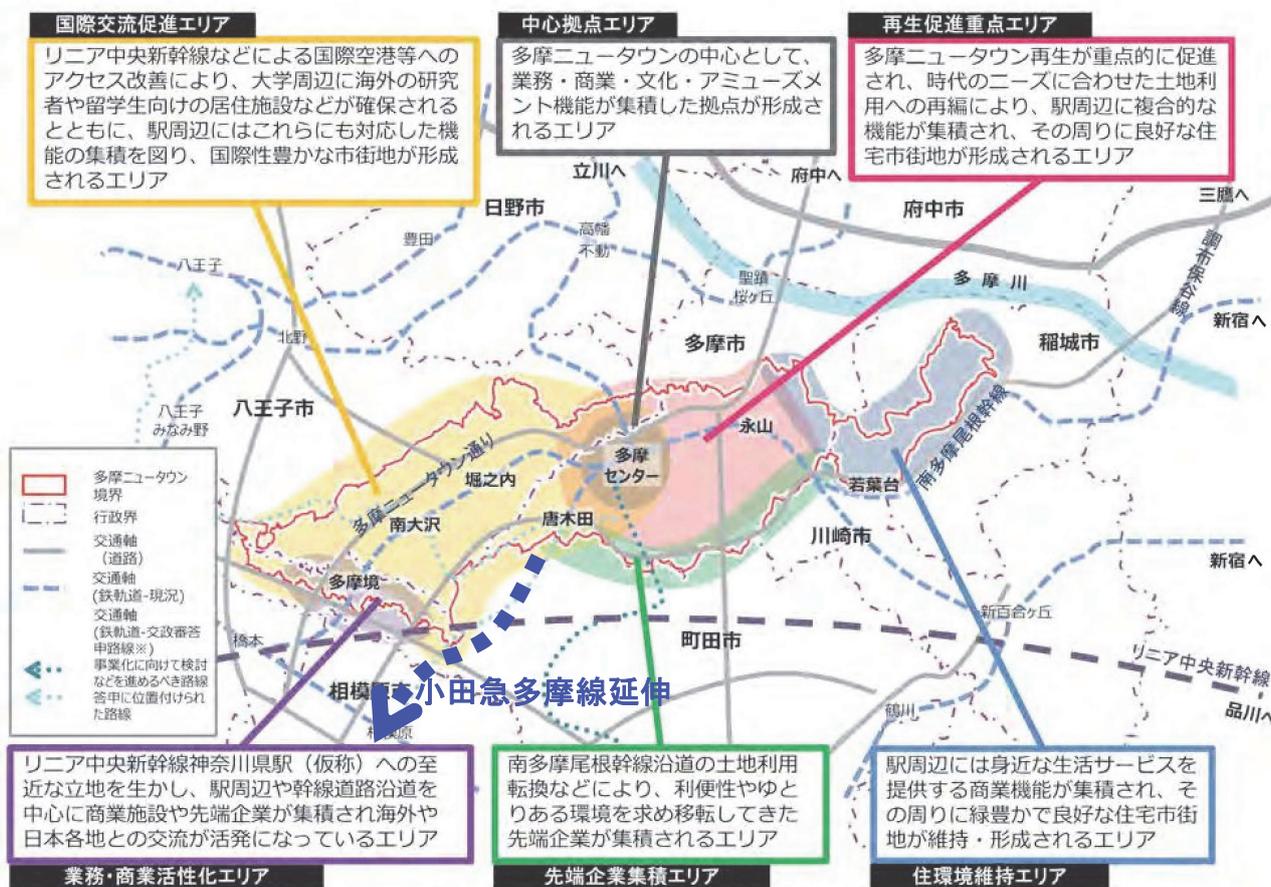
また、都市構造（地域）では「**道路・交通ネットワークの充実により周辺市街地との交流・連携も強め、地域全体のポテンシャルを高める職住近接のエリアを形成**」を図ることで、都県境を結ぶ道路ネットワークの形成により、橋本・相模原とも活発な交流がなされていくとしている。

さらに取組として、多摩都市モノレール延伸などによる交通ネットワークの形成を位置づけている。



出典：都市づくりのグランドデザイン(一部加工)

図 交流・連携・挑戦の都市構造



出典：多摩ニュータウン地域再生ガイドライン（一部加工）

図 多摩ニュータウンのエリア別将来地域像

(2) 神奈川県

① かながわ都市マスタープラン (平成 19 年(2007 年)10 月)

相模原市が位置する県央都市圏域においては、全国との交流連携の窓口となる新たなゲート(北のゲート)としてリニア中央新幹線駅誘致を図るとともに、環境共生型の拠点づくりを進めることとしている。

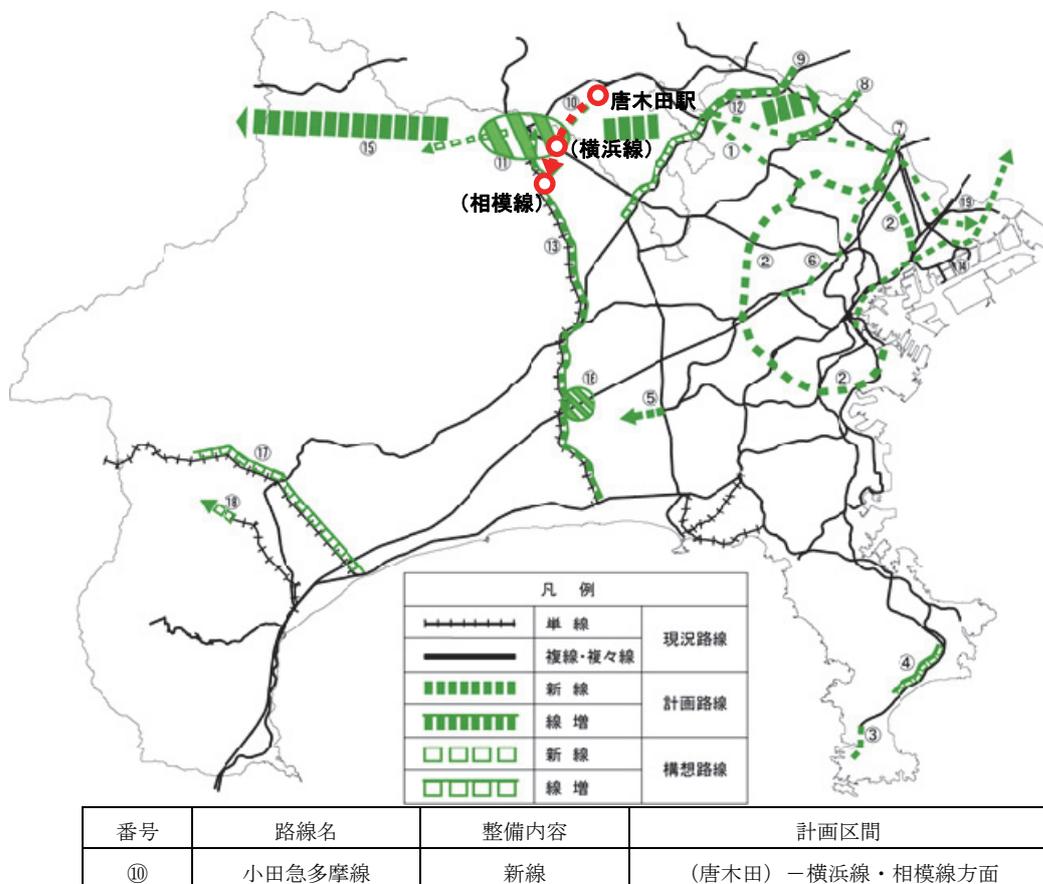
新たなゲートによる全国との交流連携を都市圏域内外に広く波及させるため、また近接する大都市などの市場との交流を促進するため、多方面に向けた連携軸の整備・機能強化として小田急多摩線の延伸促進が位置づけられている。

② かながわ都市マスタープラン地域別計画 (平成 22 年(2010 年)11 月)

「地域の拠点」として、「JR相模原駅周辺」が位置づけられ、駅北部にある相模総合補給廠の一部返還予定地のまちづくりを進めることで、さらなる拠点性の向上を図ることとしている。

③ かながわ交通計画 (平成 19 年(2007 年)10 月)

「将来の県土・都市像の実現に向けて」の中で、「京浜津久井連携軸」の強化のために必要な路線として小田急多摩線の唐木田から横浜線・相模線方面への延伸が位置づけられている。



出典：かながわ交通計画 (一部加工)

図 鉄道網構想図

2.3 市

(1) 多摩市

① 第五次多摩市総合計画 第2期基本計画 (平成27年(2015年)4月)

「安心して快適に暮らし、移動できるまちづくり」の現状と課題の一つとして、小田急多摩線、多摩都市モノレールの延伸が検討されている中で、広域的な公共交通網についても検討する必要があるとしている。

② 多摩市都市計画マスタープラン (平成25年(2013年)6月)

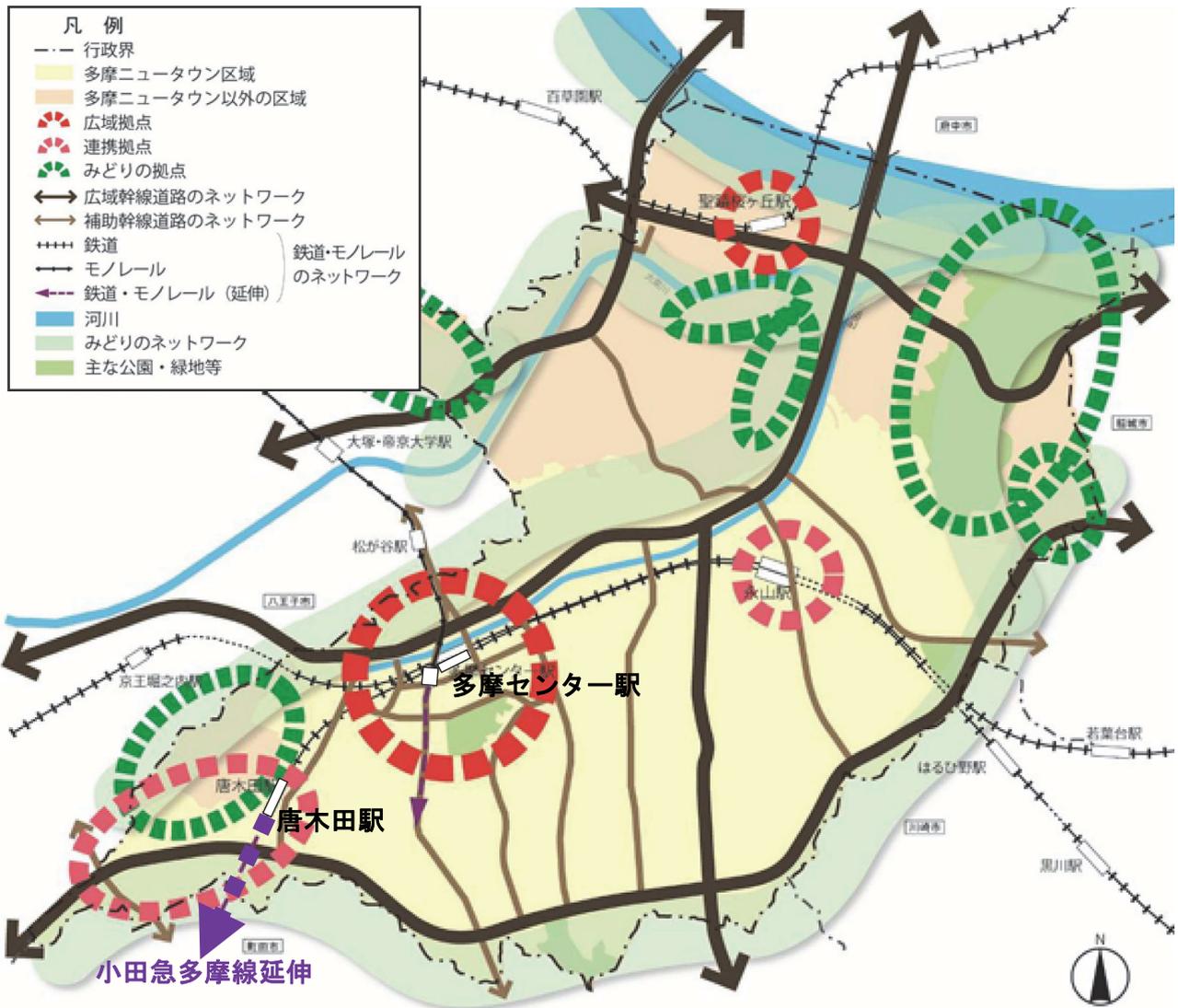
「交通ネットワーク充実の方針」の中で、「交通事業者や市民との連携により、環境負荷の軽減、高齢社会への対応など、さまざまな課題に対応した広域公共交通体系の充実を図る」とした上で、小田急多摩線の延伸促進などにより、安全性・信頼性が高く、快適で環境負荷の少ない広域公共交通体系の充実を図ることとしている。

③ 多摩市交通マスタープラン (平成30年(2018年)3月)

「基本的な方針と計画目標」の中で、まちの魅力をさらに高める広域公共交通の充実として、交通利便性の向上とともに、まちのにぎわいの創出や人の交流の活発化を目指して、小田急多摩線や多摩都市モノレールの延伸等のサービス向上等に取り組むこととしている。

④ 多摩市ニュータウン再生方針 (平成28年(2016年)3月)

多摩ニュータウンが持つ“強み”として、公共交通に優れた地域であり、将来は小田急多摩線や多摩都市モノレールの延伸も検討されていることを挙げている。また、多摩ニュータウン再生後の具体イメージにおいて、広域の交通ネットワークの充実を示している。



出典：多摩市都市計画マスタープラン（一部加工）

図 将来都市構造図

(2) 町田市

① 町田市基本計画まちだ未来づくりプラン (平成 23 年(2011 年)12 月)

基幹交通の整備では、幹線バスの結節点や、多摩都市モノレール及び小田急多摩線が延伸された際の新設駅など、新たな交通拠点の整備についても検討することとしている。

② 町田市 5 力年計画 17-21 (平成 29 年(2017 年)2 月)

利便性の高い交通環境をつくる政策の一つとして鉄道交通網の充実を掲げ、市内の公共交通網を充実するため、重点事業として小田急多摩線の延伸の早期実現に向け、関係機関との具体的な協議を進めることとしている。

③ 町田市都市計画マスタープラン (平成 23 年(2011 年)6 月)

全体構想編において、周辺都市とより活発な連携をとりながら持続的な発展を遂げていくために、これを支える交通網からなる都市活動軸を充実することとしている。そのなかで、多摩方面とのつながりを強化する鉄軌道系交通網の整備(小田急多摩線の横浜線・相模線方面への延伸)を働きかけていくこととしている。

④ 町田市交通マスタープラン (平成 18 年(2006 年)2 月)

重点目標である「鉄軌道をより利用しやすくする」の施策展開の基本的考え方において、小田急多摩線の早期延伸の促進が位置づけられている。

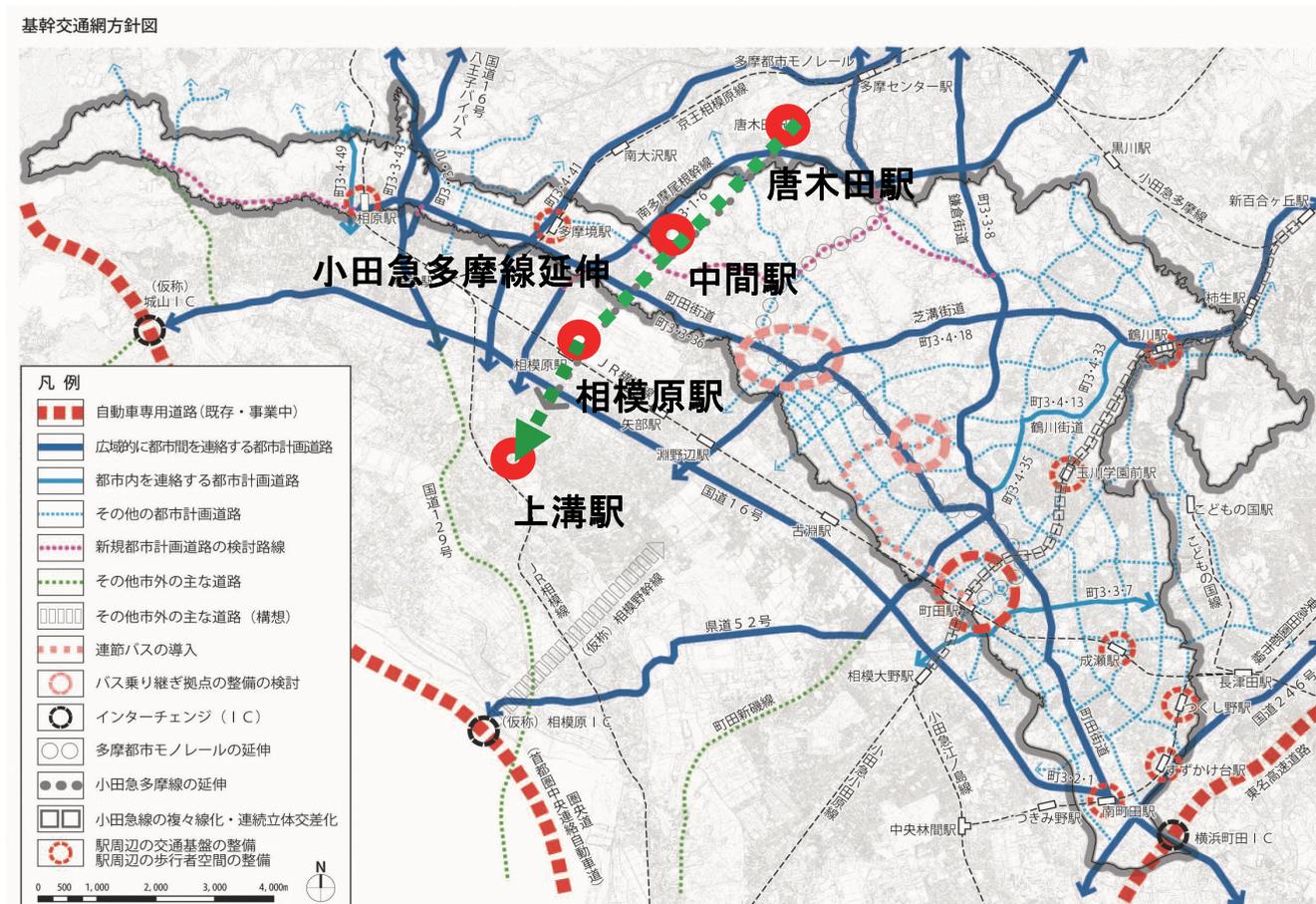
⑤ 町田市北部丘陵活性化計画 (平成 23 年(2011 年)3 月)

基本方針「いきいきと住み続けられる環境を整える」の中で、「交通アクセスの改善」が位置づけられるとともに「資源を磨き「地域力」を発信する」の中で、「新しい観光・交流の拠点をつくる」としている。

⑥ 小田急多摩線延伸新駅を中心とした小山田周辺まちづくり構想

(平成 28 年(2016 年)3 月)

延伸により新駅設置を想定する小山田周辺エリアについて、多様な交流などを通じて持続可能な“まちの空間”づくりを行うことを基本的な考え方に、鉄道延伸の取組と連動して、計画的・段階的なまちづくりを進めることとしている。



出典：町田市都市計画マスタープラン（一部加工）

図 町田市基幹交通網方針図

(3) 相模原市

① 新・相模原市総合計画（平成 22 年(2010 年) 3 月）

目指す都市像の実現に向け、特に優先的・重点的に取り組む重点プロジェクトを定めており、首都圏南西部における広域的な交流拠点都市の形成に向けた「広域交流プロジェクト」において、「相模原駅周辺地区整備事業」や「小田急多摩線延伸促進事業」が重点事業として位置づけられている。

② 相模原市都市計画マスタープラン

(平成 22 年(2010 年) 3 月策定、平成 28 年(2016 年) 3 月改定)

「相模原駅周辺地区」と「橋本駅周辺地区」を一体的なエリアとして「首都圏南西部における広域交流拠点」と位置づけ、エリアが有するポテンシャルや広域的な交通軸を生かした都市づくりを進めるとともに、リニア中央新幹線駅誘致や小田急多摩線の延伸などの取組を進めることとしている。

また、平成 28 年(2016 年) 8 月の改定により「広域交流拠点編」を追加し、相模総合補給廠一部返還地を北側に持つ相模原駅周辺については、国際的な業務・文化交流機能や広域集客機能及び産業支援機能などの高次都市機能の集積や、国、周辺自治体と連携した広域防災拠点機能の導入など中枢業務拠点の形成を目指すこととしている。

③ 相模原市総合都市交通計画（平成 24 年(2012 年) 3 月策定、平成 28 年(2016 年) 8 月改定)

都市力を高める交通ネットワークを実現し、全国との高速交通や周辺地域との広域交通ネットワークの形成を図るため、小田急多摩線を相模原市内へ延伸することを主な事業の一つとして位置づけている。

④ 相模原市広域交流拠点都市推進戦略（平成 26 年(2014 年) 6 月）

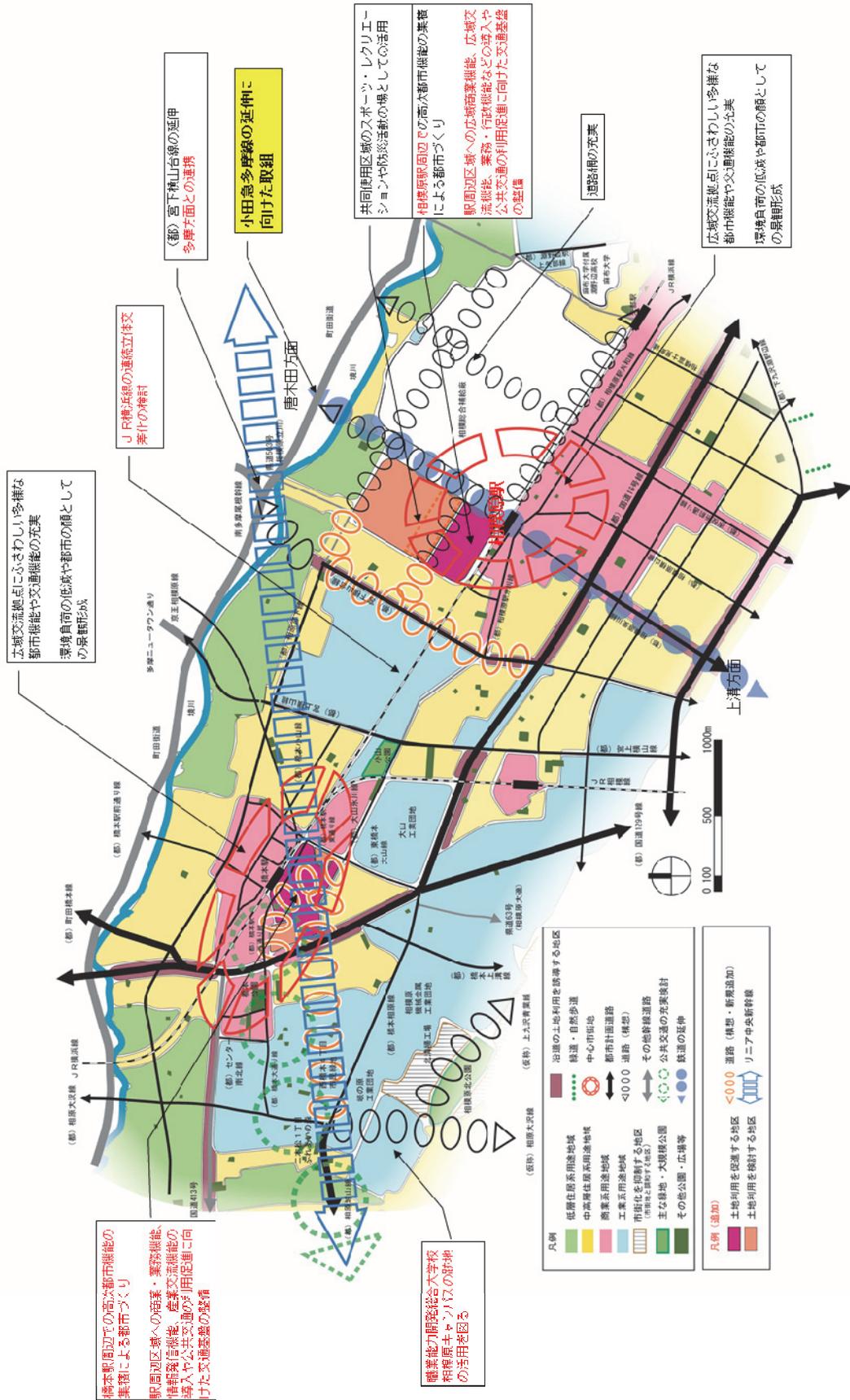
相模原市広域交流拠点基本計画（平成 26 年(2014 年) 6 月）

相模原市広域交流拠点整備計画（平成 28 年(2016 年) 8 月）

「推進戦略」では、リニア中央新幹線建設や圏央道の整備、相模総合補給廠の一部返還等のポテンシャルを生かし、首都圏南西部の玄関口として、また、様々な圏域からの交差網が交差する内陸ハブシティとして、広域交流拠点のまちづくりを進めるにあたり、3つの方向性を戦略の柱として定めている。小田急多摩線延伸については、延伸により東京都心や神奈川県内とのアクセス性が向上し、首都圏南西部の交通ネットワークが拡充するとともに、広域交流拠点の形成に寄与することが期待されると位置づけられている。

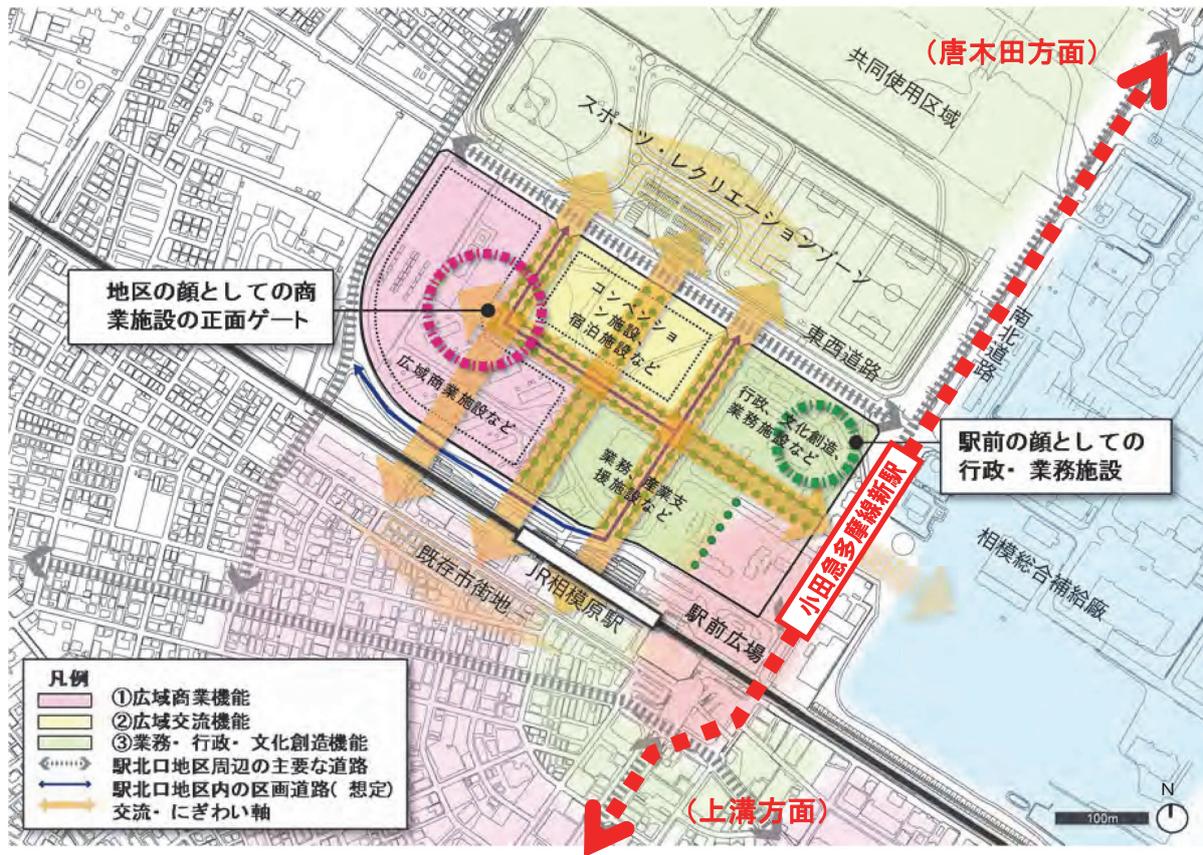
「基本計画」では、広域交流拠点形成に向けた広域交通ネットワークの構築の基本方針として、国内外からの情報・人材・文化の交流に向けたゲートウェイの構築や、周辺地域からの広域交流拠点に向けた交通アクセスの強化などを設定しており、この具体的取組として小田急多摩線の延伸を位置づけている。

「整備計画」では、相模原駅と延伸線新駅との乗換動線検討のほか、周辺施設と一体的な駅の整備の検討や、延伸の受益を踏まえた開発者負担金の導入など事業採算性の向上に向けた検討などの考え方を示している。



出典：相模原市都市計画マスタープラン(改訂版)(一部加工)

図 広域交流拠点づくり方針図



出典：相模原市広域交流拠点整備計画（一部加工）

図 相模原駅北口の土地利用ゾーニング（バランス配置パターン）

3. 交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」

東京圏の都市鉄道については、昭和 31 年（1956 年）に都市交通審議会答申第 1 号がとりまとめられて以来、平成 12 年（2000 年）の運輸政策審議会答申第 18 号に至るまで過去 8 度の答申に基づき、整備が進められてきた。

平成 26 年（2014 年）4 月、国土交通大臣から交通政策審議会に対して、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について諮問がなされ、平成 28 年（2016 年）4 月に、概ね 15 年後（平成 42 年（2030 年）頃）を念頭に置いた、地下鉄、民鉄線及び J R 在来線のほか、モノレール、新交通システム、路面電車等を含む鉄軌道を対象として、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」がとりまとめられた。

同答申では、空港アクセスの改善、列車遅延への対応、まちづくりとの連携など、東京圏の都市鉄道を取り巻く環境や課題を踏まえ、6 項目からなる「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を設定した。また、この「目指すべき姿」を実現する上で意義のあるプロジェクトとして、24 路線、8 駅のプロジェクト等が位置づけられた。なお、これらプロジェクトについて、答申第 18 号に見られたランク付け（A（A 1、A 2）、B）はなされず、それぞれの「意義」と「課題」が示されている。

小田急多摩線の延伸は、同答申において「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」16 路線の一つとして、「相模原市及び町田市と都心部とのアクセス利便性の向上」が期待できるものとされている。同時に、需要の創出につながる沿線開発や、費用負担のあり方を含む事業計画の検討を行うことや、都県に跨る路線として関係地方公共団体が協調して検討を行うことなどについて、課題として示されている。

・ 答申の概要

東京圏の都市鉄道に係る現状認識

- ネットワークの稠密性やサービス水準は、世界に誇るべき水準。
- 都市間の国際競争の激化、訪日外国人の増加、少子高齢化や人口減少、災害リスクの高まり、東京オリンピック・パラリンピックの開催決定等、東京圏の都市鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 空港アクセスの改善、混雑緩和等については、着実な取組がなされてきたが、更なる取組が必要。
- 加えて、駅空間の質の向上、遅延対策、災害対策の必要性が増大。

東京圏の都市鉄道が目指すべき姿

① 国際競争力の強化に資する都市鉄道

- ・ 都心のみならず、東京圏に複数点在するビジネス・観光等の拠点と **空港・新幹線駅とのアクセスを強化**。
- ・ **国際競争力強化の拠点となるまちづくりの進展とシンクロして駅や路線を整備**。整備時期、費用負担等について、開発サイド等との連携を強化。

② 豊かな国民生活に資する都市鉄道

- ・ 朝のピーク時間帯の混雑緩和に加え、夜間等の **朝のピーク時間帯以外の混雑へも対応**。
- ・ 鉄道事業者間のもとより、他モードも含めた **移動全体のシームレス化をより一層推進**。

③ まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道

- ・ すべての人が安心・安全に都市鉄道を利用出来るよう **ユニバーサルデザイン化を推進**。
- ・ 郊外部における **「鉄道沿線まちづくり」に向けて関係者の連携を強化**。

④ 駅空間の質的進化 ～次世代ステーションの創造～

- ・ 駅の関係者が一堂に会して、課題の共有と調整を図る場(駅まち会議)を設置し、PDCAサイクルを実施しながら駅に係る課題を解決する **「駅まちマネジメント」(駅マネ)を推進**。
- ・ 駅ナカ店舗の再配置やベンチの設置等による **分かりやすくゆとりある駅空間を形成**。
- ・ 自由通路等の整備による駅周辺の回遊性の向上やまちの顔としてのデザイン性向上等により、**まちとの一体性を創出**。

⑤ 信頼と安心の都市鉄道 ～安全運行を前提とした遅延対策の強化～

- ・ 遅延の現状と改善の状況を **「見える化」**し、それを踏まえ遅延対策を強化。
- ・ 鉄道利用者の行動判断に資するよう **情報提供を拡充**。

⑥ 災害対策の強力な推進と取組の「見える化」

- ・ 事業者における災害対策の **「見える化」**の推進。
- ・ ハード・ソフト両面の災害対策の強力な推進。



「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を実現する上で意義のあるプロジェクト

国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト

- <1>都心直結線の新設（押上～新東京～泉岳寺）
- <2>羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化（田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート～東京貨物ターミナル付近～羽田空港、新木場）
- <3>新空港線の新設（矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居）
- <4>京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
- <5>常磐新線の延伸（秋葉原～東京（新東京））
- <6>都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備（臨海部～銀座～東京）
- <7>東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）
- <8>都心部・品川地下鉄構想の新設（白金高輪～品川）

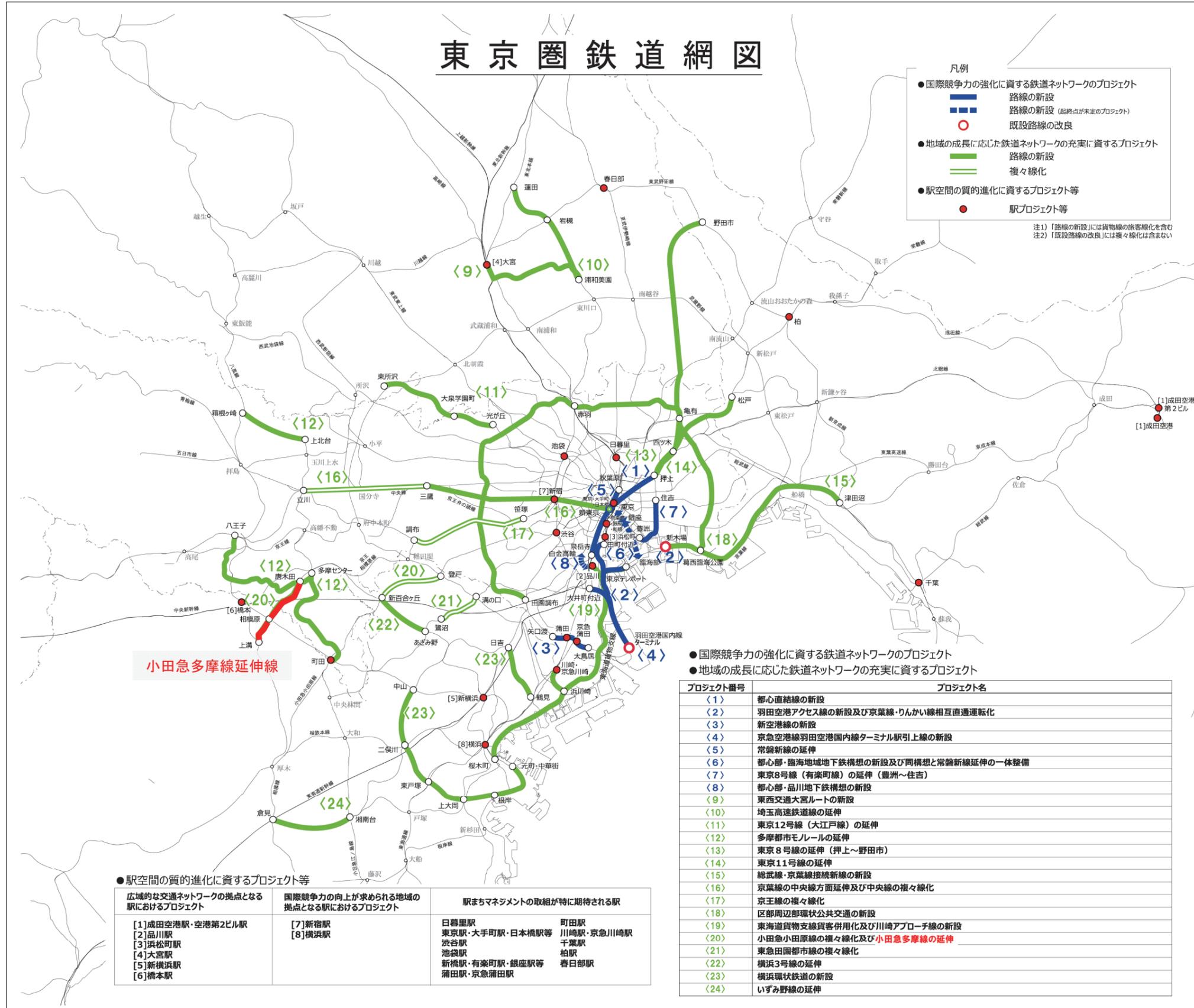
地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

- <9>東西交通大宮ルートの新設（大宮～さいたま新都心～浦和美園（中量軌道システム））
- <10>埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）
- <11>東京12号線（大江戸線）の延伸（光が丘～大泉学園町～東所沢）
- <12>多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎、多摩センター～八王子、多摩センター～町田）
- <13>東京8号線の延伸（押上～野田市）
- <14>東京11号線の延伸（押上～四ツ木～松戸）
- <15>総武線・京葉線接続新線の新設（新木場～市川塩浜付近～津田沼）
- <16>京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化（東京～三鷹～立川）
- <17>京王線の複々線化（笹塚～調布）
- <18>区部周辺部環状公共交通の新設（葛西臨海公園～赤羽～田園調布）
- <19>東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設（品川・東京テレポート～浜川崎～桜木町、浜川崎～川崎新町～川崎）
- <20>小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸（登戸～新百合ヶ丘、唐木田～相模原～上溝）
- <21>東急田園都市線の複々線化（溝の口～鷺沼）
- <22>横浜3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）
- <23>横浜環状鉄道の新設（日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街）
- <24>いずみ野線の延伸（湘南台～倉見）

駅空間の質的進化に資するプロジェクト

- 広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト：
 - [1] 成田空港駅・空港第2ビル駅、[2] 品川駅、[3] 浜松町駅、[4] 大宮駅、[5] 新横浜駅、[6] 橋本駅
- 国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクト：
 - [7] 新宿駅、[8] 横浜駅
- 駅まちマネジメント（駅マネ）の取組が特に期待される駅
 - ・ 国際競争力の強化に資する駅：
 - 日暮里駅、東京駅・大手町駅・日本橋駅等、渋谷駅、池袋駅、新橋駅・有楽町駅・銀座駅等、蒲田駅・京急蒲田駅 等
 - ・ 地域活力の創出に資する駅：
 - 町田駅、川崎駅・京急川崎駅、千葉駅、柏駅、春日部駅 等

東京圏鉄道網図



- 凡例
- 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
 - 路線の新設
 - 路線の新設 (起終点が未定のプロジェクト)
 - 既設路線の改良
 - 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト
 - 路線の新設
 - 複々線化
 - 駅空間の質的進化に資するプロジェクト等
 - 駅プロジェクト等
- 注1) 「路線の新設」には貨物線の旅客線化を含む
注2) 「既設路線の改良」には複々線化は含まない

小田急多摩線延伸線

●駅空間の質的進化に資するプロジェクト等

広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト	国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクト	駅まちマネジメントの取組が特に期待される駅
[1]成田空港駅・空港第2ビル駅 [2]品川駅 [3]浜松町駅 [4]大宮駅 [5]新横浜駅 [6]橋本駅	[7]新宿駅 [8]横浜駅	日暮里駅 東京駅・大手町駅・日本橋駅等 渋谷駅 池袋駅 新橋駅・有楽町駅・銀座駅等 蒲田駅・京急蒲田駅
		町田駅 川崎駅・京急川崎駅 千葉駅 柏駅 春日部駅

●国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
●地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

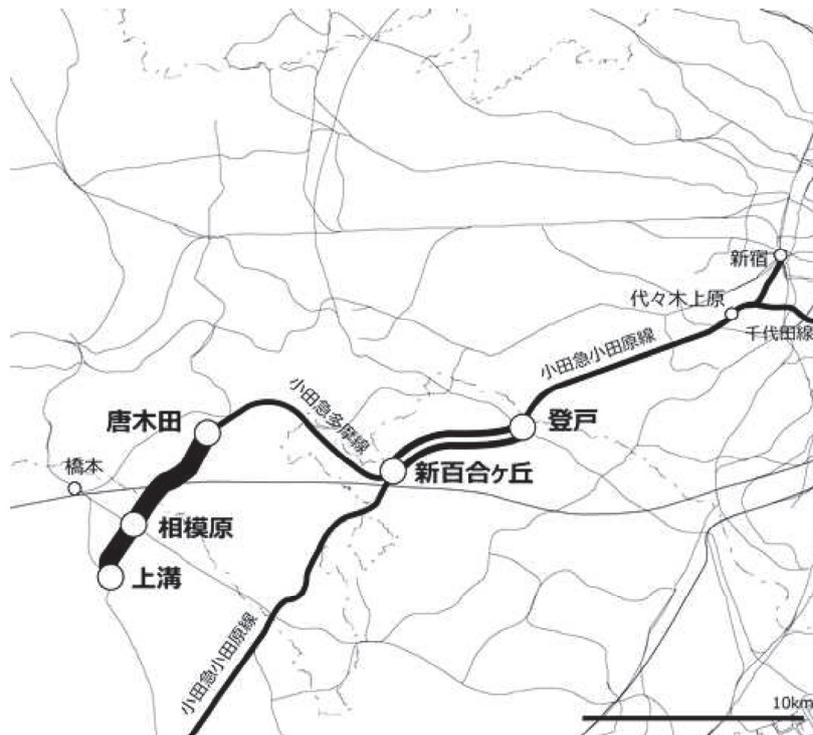
プロジェクト番号	プロジェクト名
<1>	都心直結線の新生
<2>	羽田空港アクセス線の新生及び京葉線・りんかい線相互直通運転化
<3>	新空港線の新生
<4>	京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新生
<5>	常磐新線の延伸
<6>	都心部・臨海地域地下鉄構想の新生及び同構想と常磐新線延伸の一体整備
<7>	東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲～住吉)
<8>	都心部・品川地下鉄構想の新生
<9>	東西交通大宮ルートの新設
<10>	埼玉高速鉄道線の延伸
<11>	東京12号線(大江戸線)の延伸
<12>	多摩都市モノレールの延伸
<13>	東京8号線の延伸(押上～野田市)
<14>	東京11号線の延伸
<15>	総武線・京葉線接続新線の新生
<16>	京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化
<17>	京王線の複々線化
<18>	区部周辺部環状公共交通の新生
<19>	東海貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新生
<20>	小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸
<21>	東急田園都市線の複々線化
<22>	横浜3号線の延伸
<23>	横浜環状鉄道の新生
<24>	いずみ野線の延伸

出典：
交通政策審議会答申
「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(一部加工)

・小田急多摩線延伸について

〈20〉 小田急小田原線の複々線化（登戸～新百合ヶ丘）及び小田急多摩線の延伸（唐木田～相模原～上溝）

- ・登戸から新百合ヶ丘までは複々線化を行う。
- ・唐木田から上溝までは延伸を行う。



【意義】

（小田急小田原線の複々線化）

- ・小田急小田原線の混雑の緩和。
- ・東京圏南部地域と都心とのアクセス利便性の向上。

（小田急多摩線の延伸）

- ・相模原市及び町田市と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

（小田急小田原線の複々線化）

- ・関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業スキームを含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

（小田急多摩線の延伸）

- ・収支採算性に課題があるため、関係地方公共団体等において、採算性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を着実に進めた上で、費用負担のあり方を含む事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・また、東京都と神奈川県に跨がる路線であるため、関係地方公共団体が協調して検討が行われることも期待。
- ・なお、関係地方公共団体において更なる延伸を検討する場合には、本区間の整備の進捗状況を踏まえつつ行うことが適当である。

4. 都市鉄道利便増進事業費補助

(1) 適用の考え方

本会議の前身である「小田急多摩線延伸計画に関する研究会」での検討において、

- ・民間鉄道事業者の参入意欲向上のため、施設整備と運行とを分離し、さらには適切なリスク分担を図ることが可能な上下分離方式の採用が望ましい
- ・施設整備の費用負担を軽減し、累積資金収支の早期黒字転換を図るためには、比較的手厚い補助であることが望ましい

などの観点を踏まえ、国の補助制度である「都市鉄道利便増進事業費補助」の適用を想定しており、本会議の調査においても同補助の適用を想定するものとする。

(2) 都市鉄道利便増進事業の特長

① 目的、事業内容

都市鉄道利便増進事業は、既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ、都市鉄道等の利用者の利便を増進することを目的としている。

具体的には、「速達性向上事業」と「駅施設利用円滑化事業」から構成され、このうち本路線が想定するのは「速達性向上事業」となる。

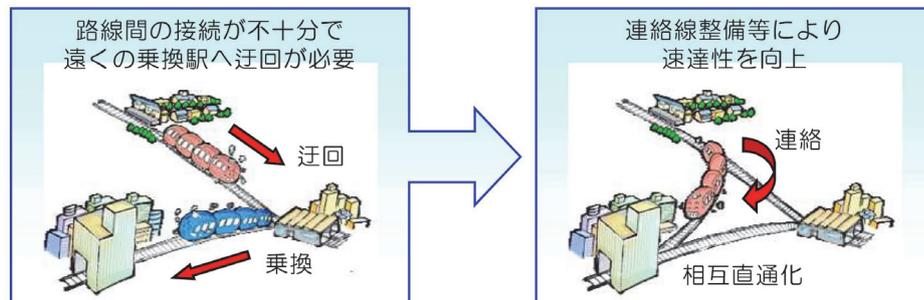
速達性向上事業とは、

- ・既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設
- ・複数の路線の間を連絡するために必要となる都市鉄道の整備（上記以外）
- ・列車が追い越しを行うために必要となる都市鉄道施設の整備

により、目的地に到達するまでに要する時間の短縮（速達性の向上）を図るものである。

本路線は、小田急多摩線唐木田駅からJR横浜線相模原駅、JR相模線上溝駅へ延伸し、相模原駅、上溝駅で結節することにより速達性向上を図るものであり、上記の要件を満たしている。

(速達性の向上)



出典：国土交通省 都市鉄道利便増進事業費補助の概要

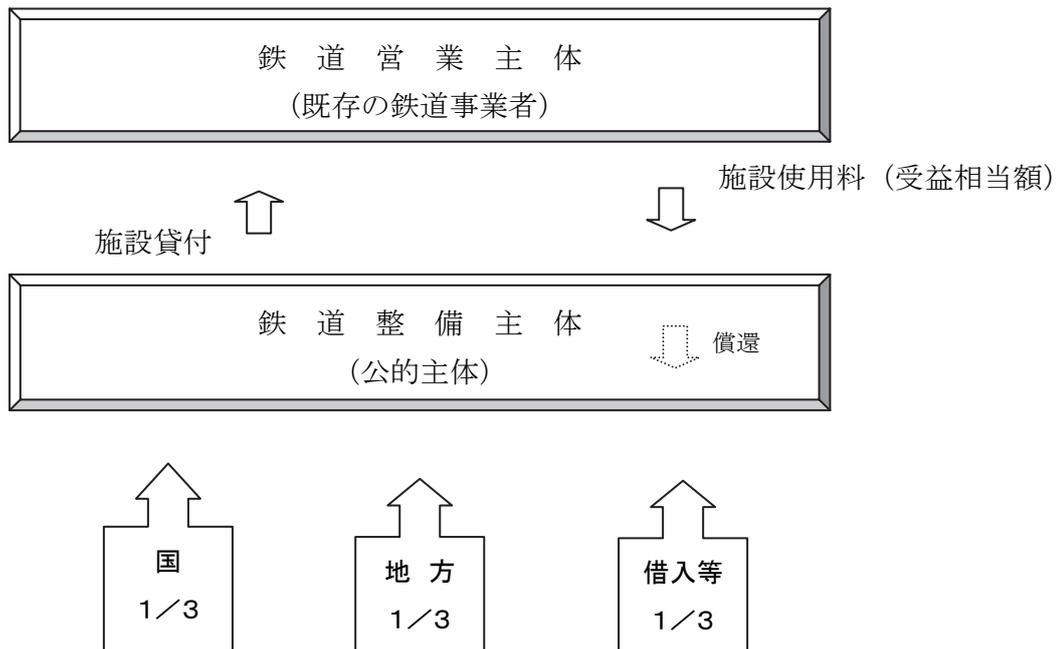
図 速達性向上の概念

② 事業手法

同事業は、施設を整備・保有する整備主体（公的主体）と、鉄道サービスを提供する営業主体（既存の鉄道事業者）の受益を活用する上下分離方式による制度である。

整備主体は、国の補助（1／3）と地方公共団体の補助（1／3）を受け、残りの事業費（1／3）を資金調達して施設を整備する。

営業主体は開業後、受益相当額を施設使用料として整備主体に支払うことにより、鉄道事業を実施する。



③ 施設使用料（受益相当額）等

整備主体は、営業主体から支払われる施設使用料を原資として、借入等の償還や管理費、諸税等に充当する。

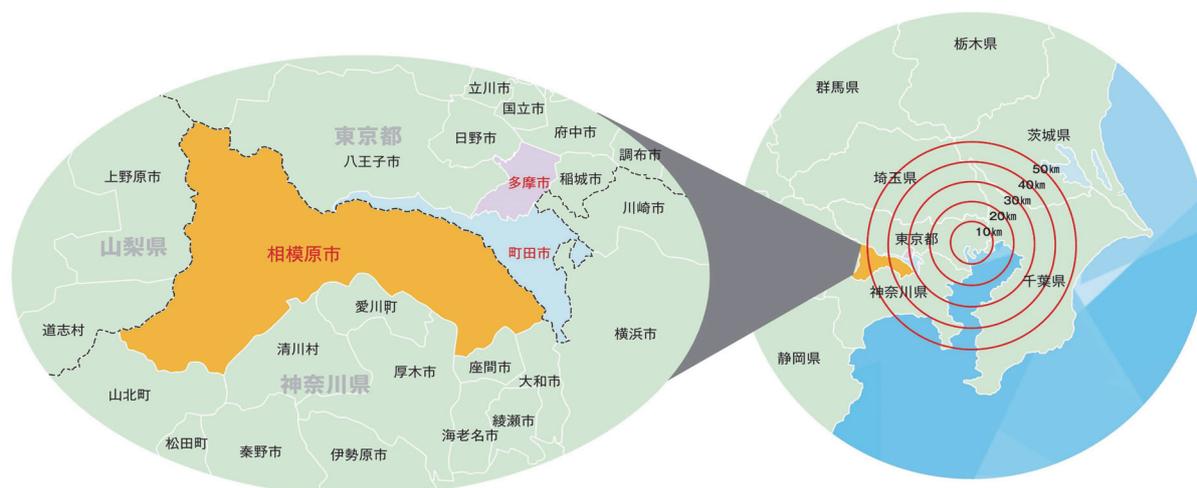
営業主体の支払う施設使用料は、運行により得られる受益相当額（既存路線の増減収効果も含む）である。

$$\langle \text{受益相当額（施設使用料）} \rangle = \langle \text{整備による収入変化} \rangle - \langle \text{整備による経費変化} \rangle + \langle \text{鉄道営業主体の既存線の損益変化} \rangle$$

5. 路線沿線の現況等

(1) 位置図

多摩市、町田市、相模原市ともに首都圏 30 k m から 60 k m 圏内に位置しており、都心へのアクセス性に優れていると同時に豊かな自然環境とも調和した地域である。



(2) 人口及び面積、駅の乗降人数等

① 多摩市

人口 148,855 人、市域面積 21.08 k m² の都市であり、鉄道については小田急多摩線、多摩都市モノレール、京王線、京王相模原線の 4 路線が利用されており、市内駅の 1 日あたりの乗降人数は約 33 万人。

② 町田市

人口 428,588 人、市域面積 71.6 k m² の都市であり、鉄道については小田急小田原線、J R 横浜線、京王相模原線、東急田園都市線の 4 路線が利用されており、市内駅の 1 日あたりの乗降人数は、約 76 万人。

③ 相模原市

人口 718,516 人、市域面積 328.91 k m² の都市であり、鉄道については、小田急小田原線、小田急江ノ島線、J R 横浜線、J R 相模線、J R 中央本線、京王相模原線の 6 路線が利用されており、市内駅の 1 日あたりの乗降人数は約 68 万人。

表 人口及び面積、駅の乗降人数等

(単位：人)

都市名	人口	市域面積 及び土地利用形態	路線名	駅名	平成29年度 一日乗降人数	自然環境
多摩市	148,855	21.08 k m ² (山林や農地等 自然的土地利用約25%、 宅地や商業施設等 都市的土地利用約75%)	小田急多摩線	小田急多摩センター	50,319	市の北部に多摩川が流 れ、谷戸風景も残る。 ニュータウン開発によって 整備・再生された公園・緑 地などの自然的環境が特徴 である。
			小田急多摩線	小田急永山	31,203	
			小田急多摩線	唐木田	19,277	
			多摩都市モノレール	多摩センター	36,665	
			京王相模原線	京王多摩センター	87,411	
			京王相模原線	京王永山	46,433	
			京王線	聖蹟桜ヶ丘	64,142	
合計				335,450		
町田市	428,588	71.6 k m ² (山林や農地等 自然的土地利用約70%、 宅地や商業施設等 都市的土地利用約30%)	小田急小田原線	町田	292,579	多摩丘陵に広がる豊かな 自然環境を有しており、鶴 見川水系の源流などは希少 な生き物の生息空間となっ ている。
			小田急小田原線	玉川学園	48,303	
			小田急小田原線	鶴川	69,141	
			JR横浜線	相原	21,294	
			JR横浜線	成瀬	38,280	
			JR横浜線	町田	225,420	
			京王相模原線	多摩境	20,487	
			東急田園都市線	南町田	29,415	
			東急田園都市線	すずかけ台	11,630	
			東急田園都市線	つくしの	11,954	
合計				768,503		
相模原市	718,516	328.91 k m ² (山林や農地等 自然的土地利用約70%、 宅地や商業施設等 都市的土地利用約30%)	小田急小田原線	相模大野	130,161	県民の水がめである相模 湖、津久井湖、宮ヶ瀬湖な どを有しており、南西部に おいては、丹沢大山国定公 園に指定されている森林地 帯が標高1,500mを超える 山々となって、貴重な自然 環境を形成している。
			小田急小田原線	小田急相模原	56,568	
			小田急江ノ島線	東林間	21,779	
			京王相模原線	橋本	97,219	
			JR横浜線	橋本	131,742	
			JR横浜線	相模原	58,382	
			JR横浜線	矢部	24,956	
			JR横浜線	淵野辺	77,308	
			JR横浜線	古淵	45,802	
			JR相模線	南橋本	11,144	
			JR相模線	上溝	12,364	
			JR相模線	番田	-	
			JR相模線	原当麻	9,900	
			JR相模線	下溝	-	
			JR相模線	相武台下	-	
			JR中央本線	相模湖	4,554	
JR中央本線	藤野	4,678				
合計				686,557		

人口は、平成30年(2018年)10月1日時点の住民基本台帳人口に基づく

乗降人数は、各鉄道事業者ホームページで公表された平成29年度(2017年度)実績に基づく

※色付け箇所は既設の小田急多摩線駅及び延伸線接続駅

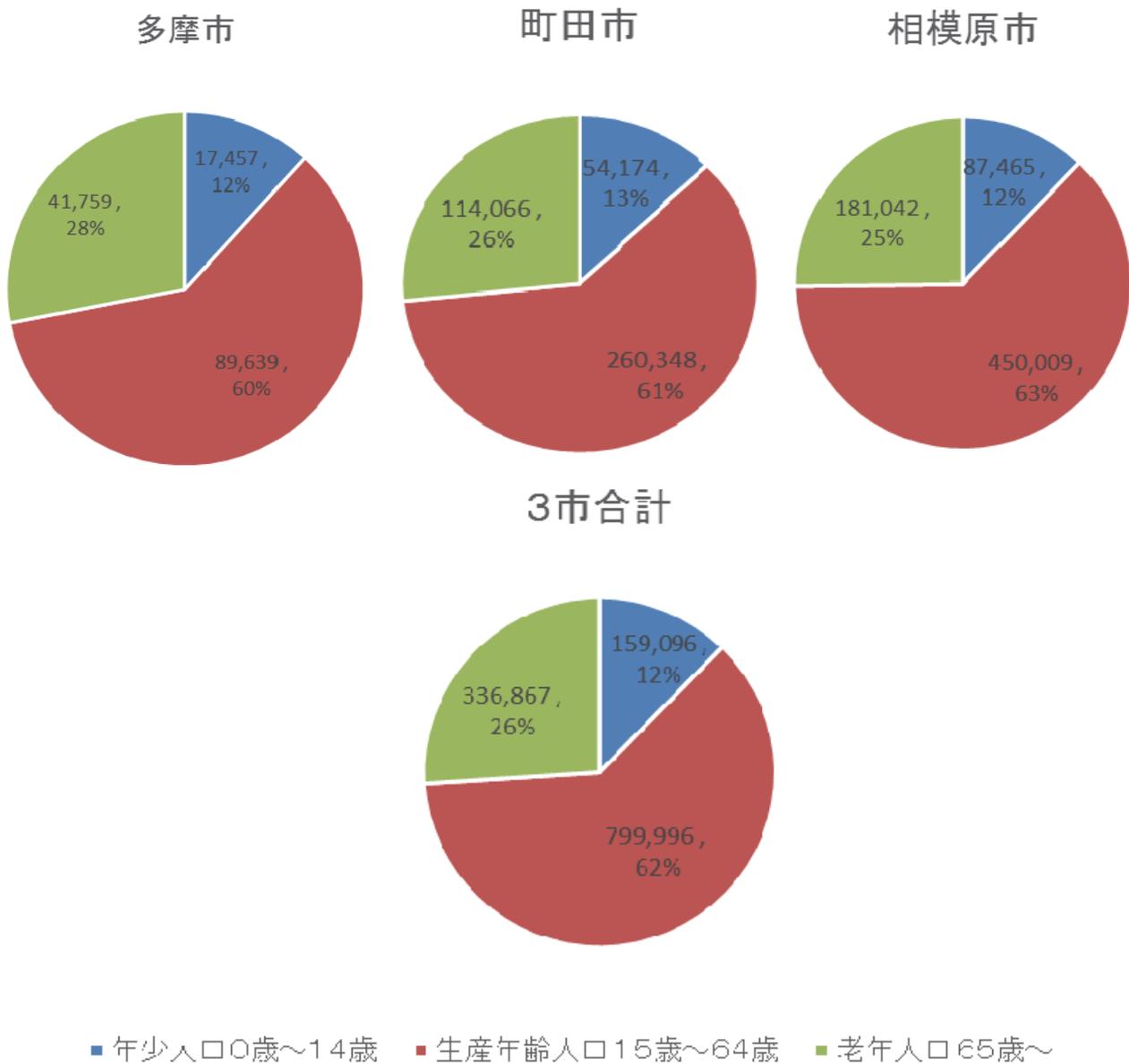
※JRは乗車人数のみ公表しているため、乗降人数は乗車人数の2倍で計上

※番田駅、下溝駅、相武台下駅の乗車人数は公表されていない

(3) 人口構造の特徴

多摩市、町田市、相模原市ともに老年人口(65歳以上)の割合は、25%を超えており、高齢化が顕著となっている。一方、3市の生産年齢人口と年少人口の合計は約96万人と100万人近くに達している。

(単位：人)



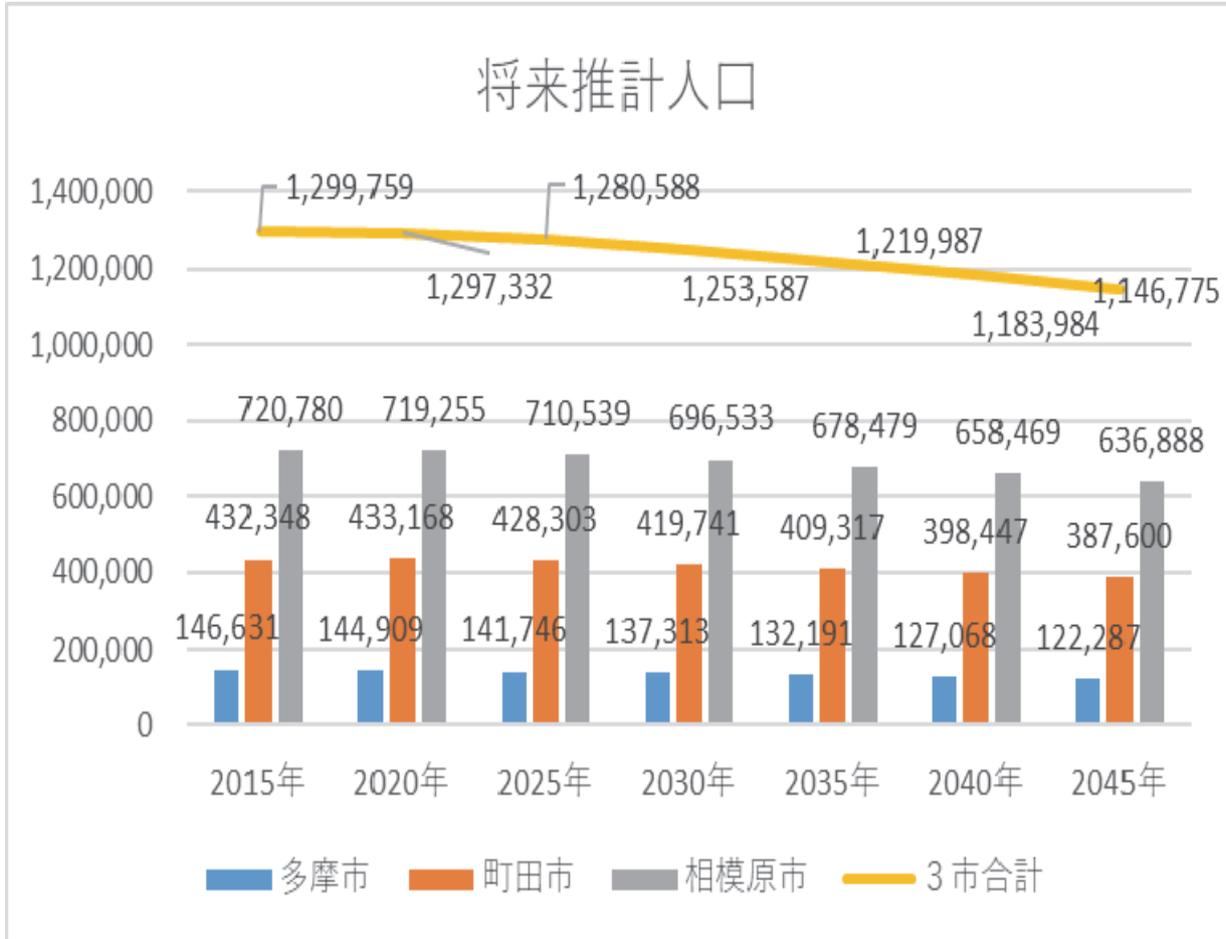
各市ホームページに掲載された人口統計(平成30年(2018年)10月1日現在)より作成

図 3市の人口構造

(4) 将来推計人口

国立社会保障・人口問題研究所が平成 29 年(2017 年)に公表した将来推計人口によると平成 32 年(2020 年)までは 3 市全体の人口はほぼ横ばいだが、その後は緩やかな減少傾向にあり、平成 57 年(2045 年)は、約 114 万人と推計されている。

(単位：人)



※2015年の人口は国勢調査に基づく人口実績、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計人口

国立社会保障・人口問題研究所ホームページより作成

図 3市の将来推計人口

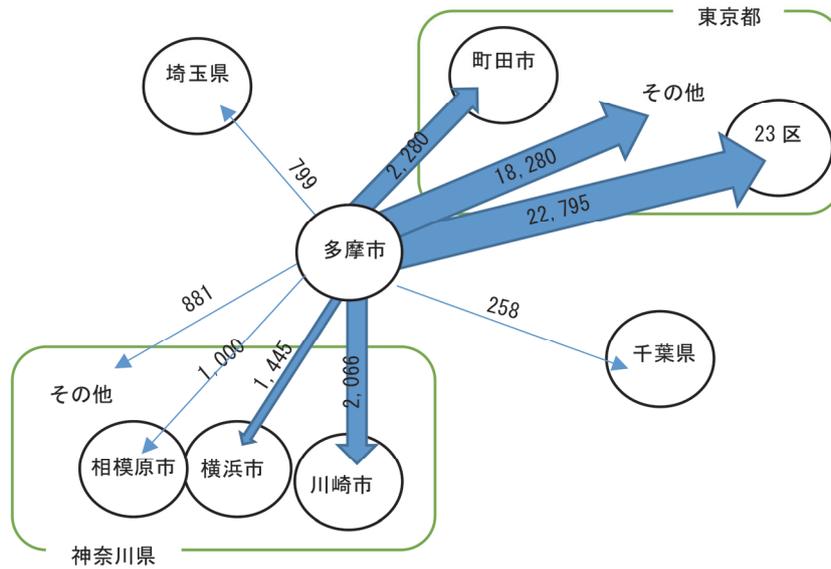
(5) 交通の特徴

① 都心アクセス型交通行動

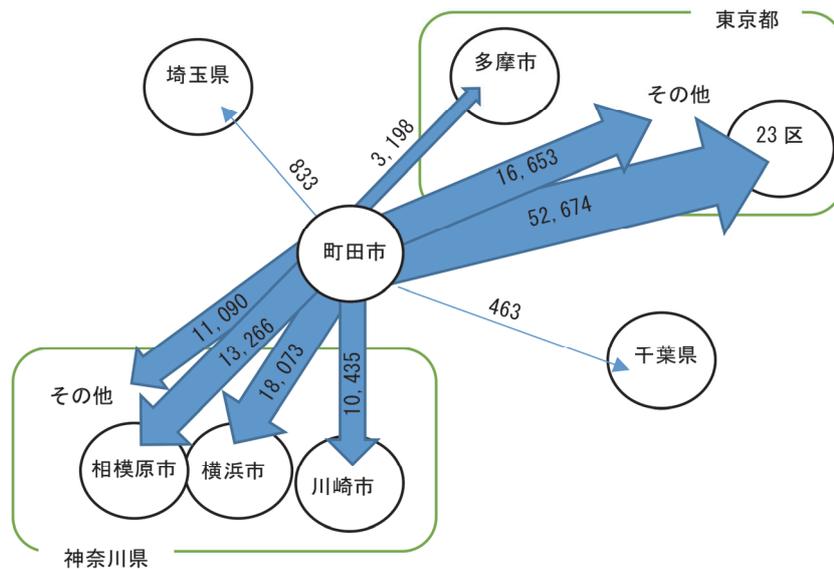
通勤・通学のため多摩市、町田市及び相模原市を出発する人の動き（発生トリップ）は、東京 23 区への動きが約 12.5 万トリップであり、突出して多く、都心への通勤、通学者が多いことがわかる。（東京都全体への動きとしては、約 22 万トリップ）

また、横浜市や川崎市、その他神奈川県への動きとあわせると約 13 万トリップの発生がある。

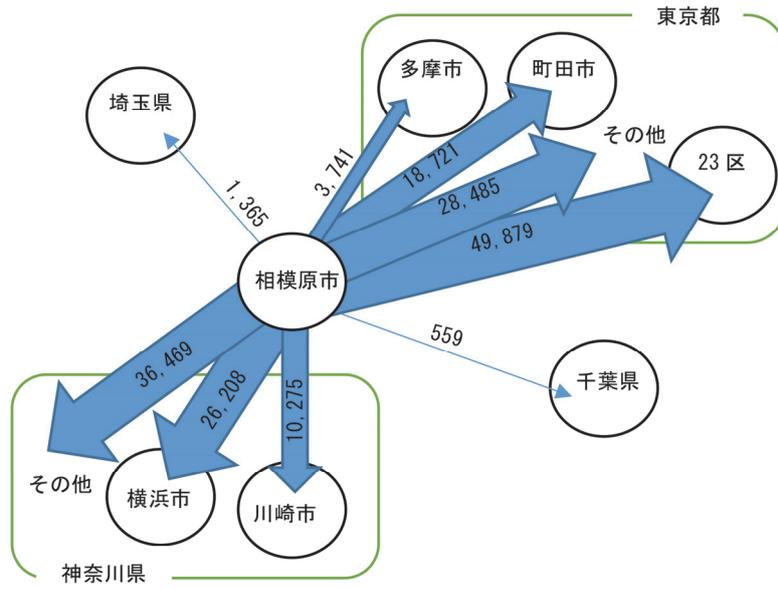
なお、多摩市、町田市、相模原市間の発生トリップは、約 4 万トリップあり、特に町田市と相模原市間でのトリップが多い。



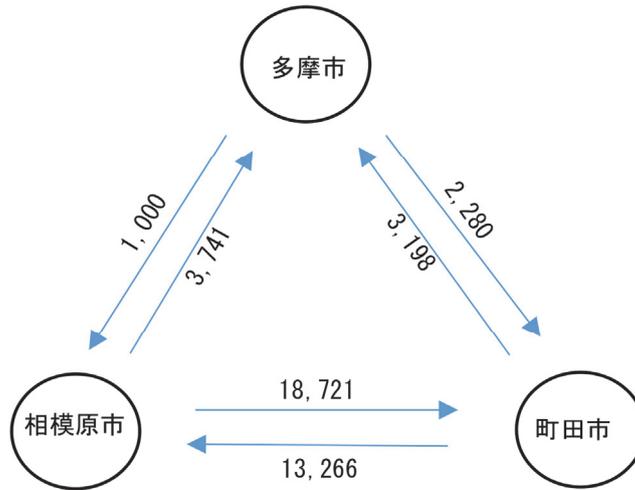
【多摩市からの発生トリップ数(通勤・通学)】



【町田市からの発生トリップ数(通勤・通学)】



【相模原市からの発生トリップ数(通勤・通学)】



【3市間での発生トリップ数(通勤・通学)】

第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

図 延伸線沿線地域からの人の動き

② 鉄道ネットワークと道路ネットワーク

鉄道ネットワークとしては、小田急小田原線・多摩線・江ノ島線、JR横浜線・JR相模線・JR中央本線、京王線・京王相模原線、東急田園都市線、多摩都市モノレールが、都心や横浜方面等とを結ぶ主要な交通手段として利用されている。

ただし、延伸線沿線となる相模原駅や上溝駅からは、都心方面へのアクセスのためには、乗り換えが必要となり、乗り換えの必要がない橋本駅や町田駅と比較し、10分から20分程度の時間が必要となる。

また、道路ネットワークとして、中央自動車道、圏央道、国道16号、国道20号、国道129号等が整備されている。特に圏央道の整備により16号、129号では渋滞の緩和が図られる一方で、これらを補完する幹線道路の自動車交通量の増加により、一部の幹線道路での交通渋滞の発生や、生活道路への通過交通の発生などの交通環境の改善が課題となっている。

基幹交通網方針図



出典：町田市都市計画マスタープラン(一部加工)

図 基幹交通網方針図

③ 鉄道空白地区の存在

相模原市、町田市ともに鉄道ネットワークは市域の外縁部に位置し、鉄道空白地区が存在している。鉄道空白地区にある町田市小山田桜台団地などの住宅地では、鉄道駅までのバス路線が設定されている。

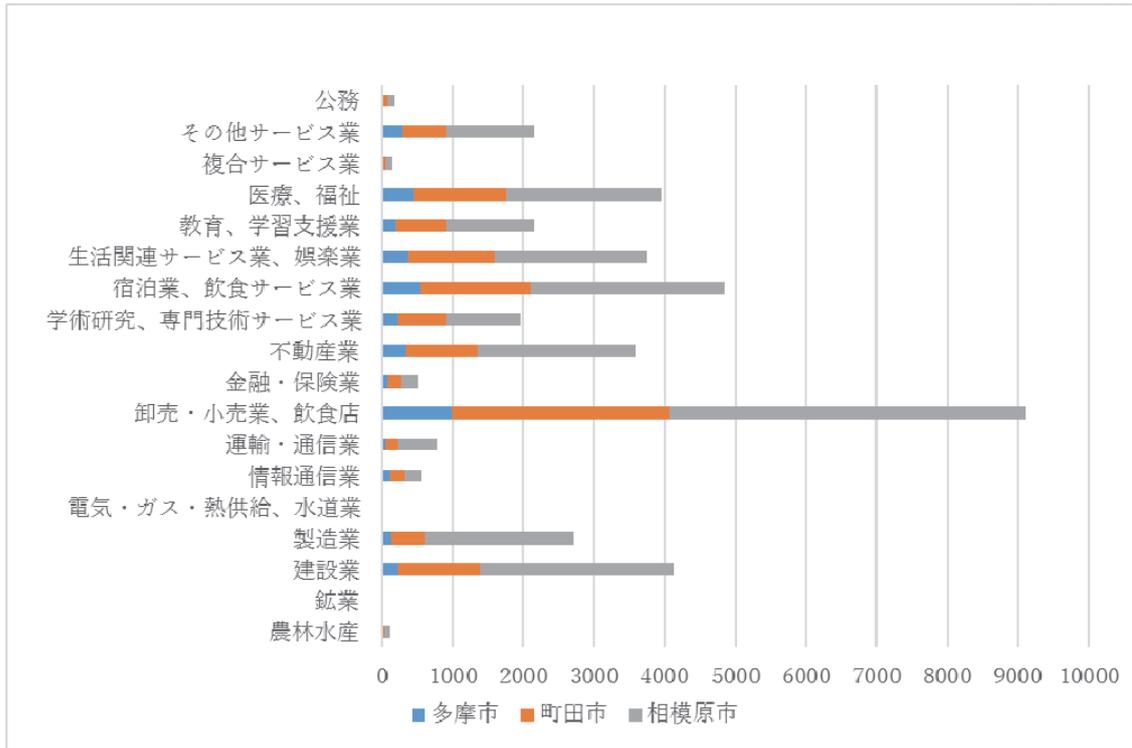
(6) 産業の特徴

① 産業別事業所数

産業別事業所数について、全事業所数は多摩市が約 4,000 社、町田市が約 12,500 社、相模原市が約 24,000 社となっており、卸売・小売業、飲食店の割合が大きい。

一次産業である農業、林業の割合は約 0.2%と少なく、2次産業の鉱業、建設業、製造業の割合は約 16.2%、第3次産業は約 81.8%となっている。東京 23 区外、神奈川県との比較では、相模原市は製造業の割合が高く、多摩市は情報通信業の割合が高い。多摩市・町田市共に医療福祉、学術研究・専門・技術サービス業の割合が高く、先端分野産業の集積が目立つ。

(単位：社)



平成 26 年 (2014 年) 経済センサス - 基礎調査結果 (総務省統計局) より作成

図 3 市の産業別事業所数

(単位：社)

	事業所総数	製造業	情報通信業	医療福祉	学術研究 専門・技術サービス
東京都 23 区外	135,612	7,597 (5.6%)	2,177 (1.6%)	13,717 (10.1%)	6,039 (4.4%)
神奈川県	304,113	19,751 (6.4%)	4,032 (1.3%)	28,104 (9.2%)	13,350 (4.3%)
多摩市	4,009	115 (2.8%)	111 (2.7%)	437 (10.9%)	229 (5.7%)
町田市	12,663	496 (3.9%)	219 (1.7%)	1,322 (10.4%)	688 (5.4%)
相模原市	24,010	2,097 (8.7%)	225 (0.9%)	2202 (9.1%)	1,047 (4.3%)

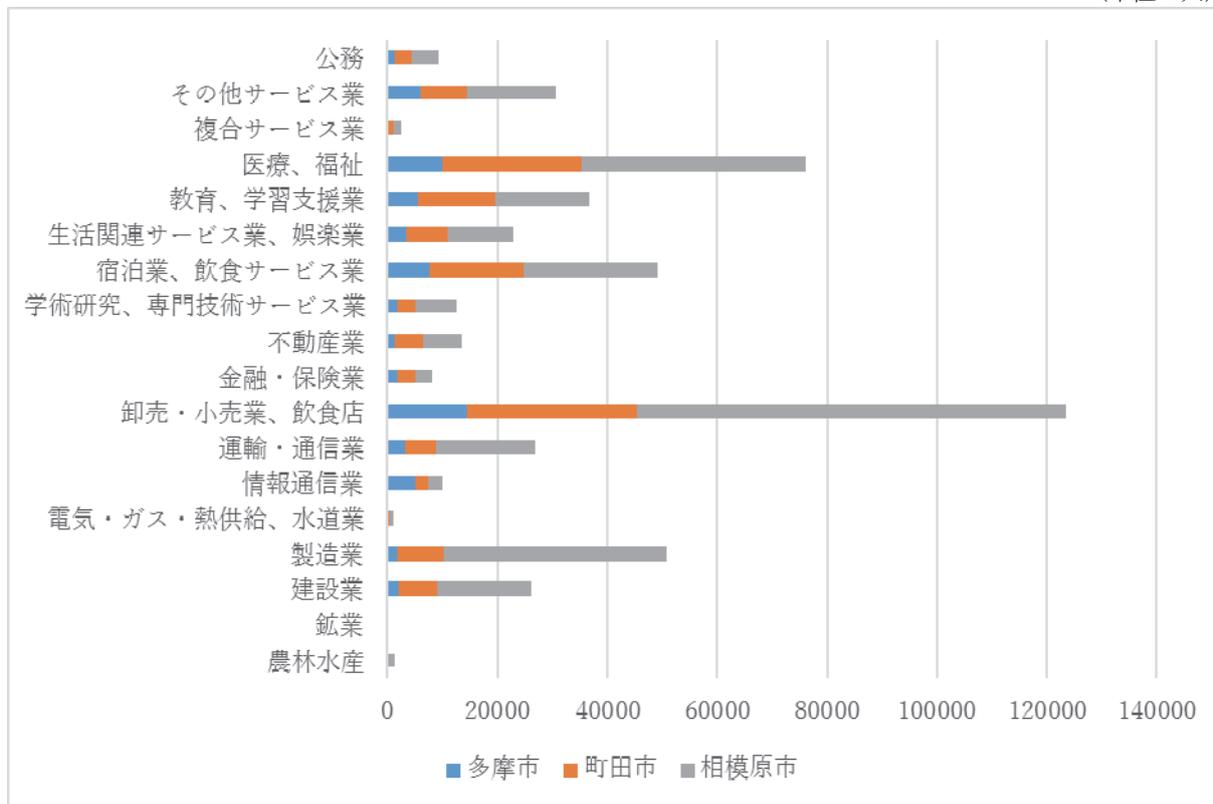
平成 26 年 (2014 年) 経済センサス - 基礎調査結果 (総務省統計局) より作成

図 構成割合に特徴のある主な業種

② 産業別従業員数

産業別従業員数について、全従業員数は多摩市が約 65,000 人、町田市が約 140,000 人、相模原市が約 265,000 人となっており、事業者数と同様に卸売・小売業、飲食店の割合が大きい。

(単位：人)



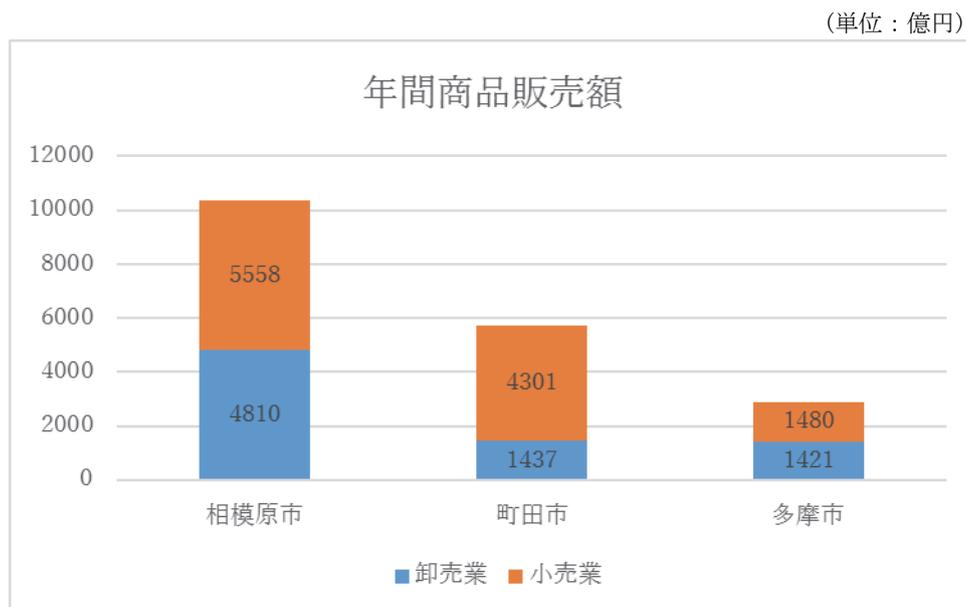
平成 26 年(2014 年)経済センサス - 基礎調査結果 (総務省統計局) より作成

図 3 市の産業別従業員数

③ 年間商品販売額

卸売業と小売業の年間商品販売額は、相模原市で1兆368億円、町田市が5,738億円、多摩市が2,901億円となっている。

相模原市の年間商品販売額は神奈川県内では横浜市、川崎市に次いで第3位の規模であり、また「町田市の経済・産業の状況」によると町田市の中心市街地の一角である原町田6丁目の年間商品販売額は、銀座、池袋駅東口、新宿駅西口などの東京都の商業集積地区(1,038地区)の中で第11位であり、商業の拠点となっている。



平成26年(2014年)経済センサス-基礎調査結果(総務省統計局)より作成

図 3市の年間商品販売額