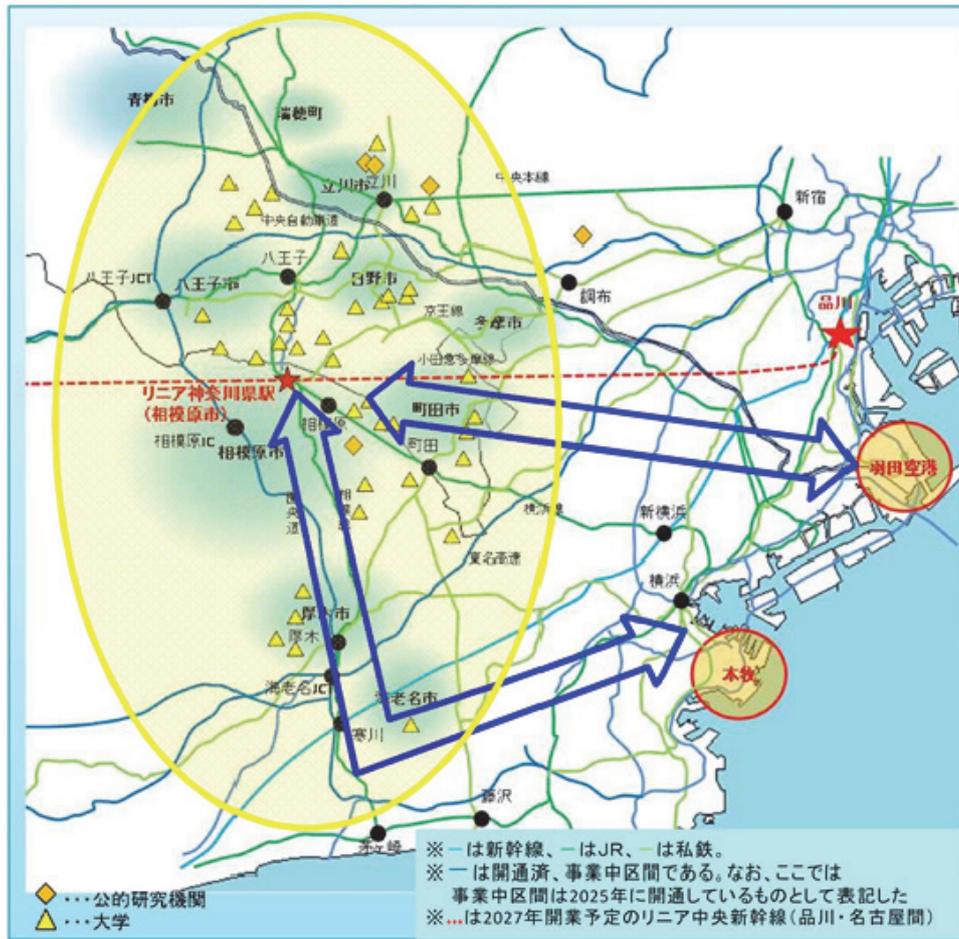


IV. 小田急多摩線延伸の意義と効果

1. 広域的な都市構造の形成

1.1 首都圏南西部エリアにおける広域交流拠点の形成

- ・リニア中央新幹線と圏央道の交点となる首都圏南西部エリアは、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で、ヒト、モノ等が行き交う交流拠点としての役割が期待されている。小田急多摩線延伸は、こうした重要なエリアにおける新たな鉄道路線として大きな意義を持つ路線である。
- ・小田急多摩線延伸線が、鉄道や道路が集中して結節するリニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）の近傍を通り、多摩都市モノレール延伸と併せて広範なエリアを有する多摩地域と相模原市域方面の南北方向、さらには町田市域内を結ぶことにより、リニア中央新幹線や圏央道がもたらす効果を周辺地域へ波及させることにつながり、首都圏南西部エリアにおける広域交流拠点の形成が促進される。
- ・また、リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）が設置される橋本、大きな開発ポテンシャルを持つ相模総合補給廠一部返還地、再生に向けたまちづくりが始まっている多摩ニュータウンを強力にネットワークで結びつけることが、首都圏南西部エリアにおける広域交流拠点の形成を図るうえで、大きな原動力となる。
- ・さらに、相模総合補給廠一部返還地については、強固な地盤である相模原台地に位置し、圏央道と既存道路ネットワークによる東北・北陸・関西方面等とのアクセス性にも恵まれており、延伸によって都県を跨いだ南北方向のアクセス性が向上し、同地区における新たな広域防災拠点の形成が図られることによって、首都直下地震など災害時に対する首都圏のバックアップ機能を担うことができる。

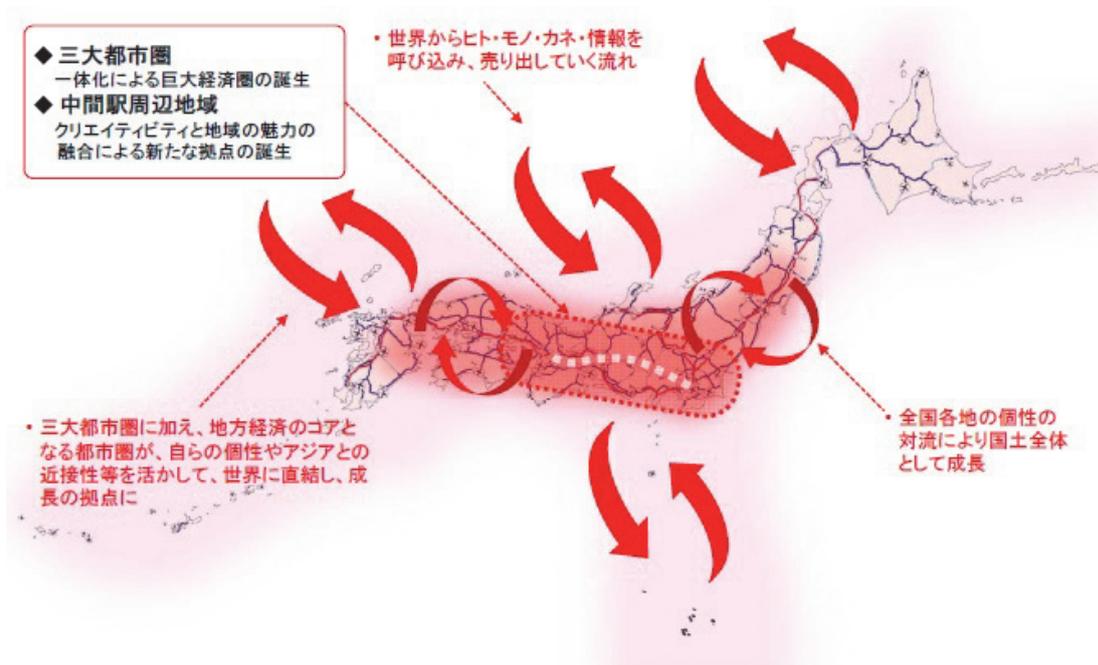


出典：首都圏広域地方計画

図 首都圏南西部エリアにおける広域交流拠点の形成（イメージ）

※リニア中央新幹線とスーパー・メガリージョン

- ・リニア中央新幹線の整備は、東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化、及び地域の活性化等の意義が期待されるとともに、国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトである。
- ・リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約1時間で結ばれ、時間的にはいわば都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏は一体化され、人口7,000万人を超える市場規模を有する巨大経済圏となる。そして、4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ等を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待されている。



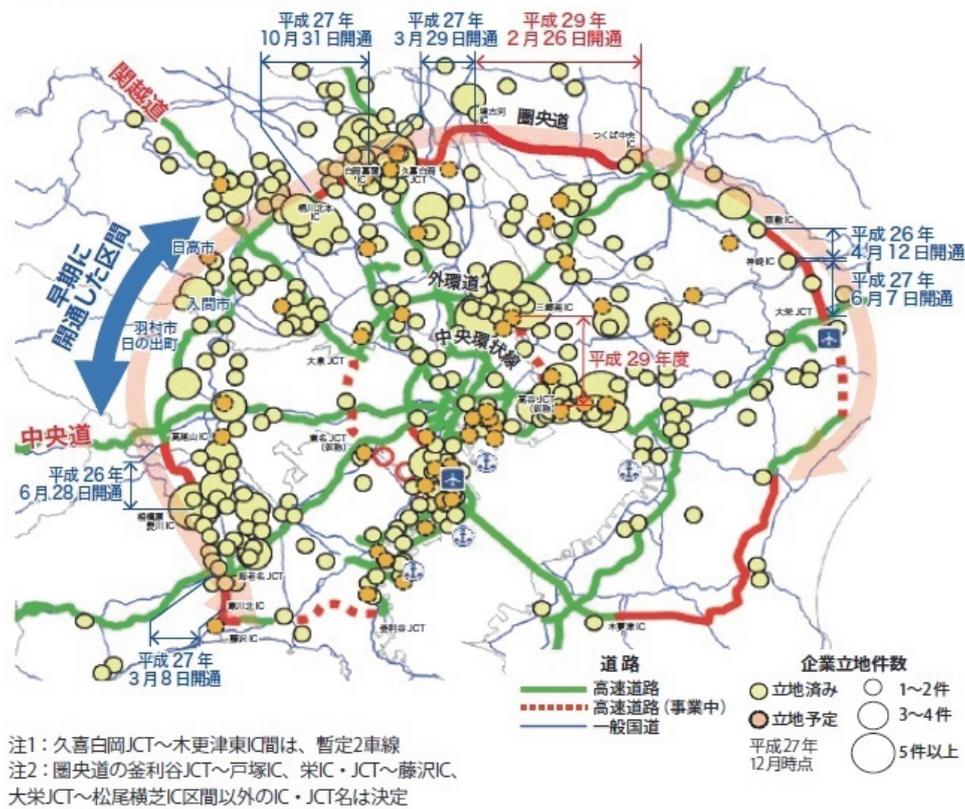
出典：国土交通省 スーパー・メガリージョン構想検討会 中間とりまとめ参考資料

図 スーパー・メガリージョン形成のイメージ

※圏央道の整備

- ・圏央道は、都心から半径およそ 40km～60km の位置に計画された、延長約 300km の高規格幹線道路であり、横浜、厚木、相模原、八王子、川越、つくば、成田、木更津などの都市を連絡し、東京湾アクアライン、東京外かく環状道路などと一体となって首都圏の広域的な幹線道路網を形成する首都圏3環状道路の、一番外側に位置する環状道路である。
- ・圏央道の整備により、京浜港と後背圏との広域交通ネットワークが形成され、交通分散により交通混雑緩和や輸送時間短縮、定時性の向上等の物流の効率化及びびりダンダンシーの確保等が期待できるほか、沿線市町では企業や大型物流施設等の立地や生産性の向上が進み、雇用や税収の増加に繋がっている。

暮らしを支える企業が続々と立地



出典：関東地方整備局ホームページ

図 企業立地が進む圏央道沿線

1.2 多様なイノベーションの創出促進

- ・首都圏南西部エリアは大学、研究機関や企業、ものづくり産業などが集積していることから、新たな産業や業務機能の集積、多様なイノベーションの創出が進む可能性を持つエリアである。
- ・新たな産業等の集積や多様なイノベーションの創出を図るためには、小田急多摩線延伸や多摩都市モノレール延伸などの鉄道ネットワークの強化や、南多摩尾根幹線の4車線化などの道路ネットワークの強化などにより、リニア中央新幹線等の広域的な交通ネットワークと地域の拠点とを結び、各拠点間の連携を促進し、交流を活性化することが必要である。
- ・特に、現在、「さがみロボット産業特区」として取組が進む神奈川県の中核・湘南地域方面と多くの大学・研究機関等を有する多摩地域方面とを結ぶ小田急多摩線延伸線は、両地域の連携によるさらなるイノベーション創出を生み出す重要な役割を担い、首都圏南西部エリアの活性化に寄与する。



出典：国土交通省 第20回国土審議会資料（一部加工）

図 首都圏南西部エリアにおける大学、研究機関等の集積

※多摩都市モノレールの延伸

- ・多摩都市モノレールは、多摩地域における相互の連携を強化し、多摩地域の南北方向の公共交通を充実させるため、東京都と多摩都市モノレール株式会社とで整備されたもので、現在多摩センター駅から上北台駅間の約16kmで運行されている。
- ・箱根ヶ崎、八王子、町田方面への延伸については、交通政策審議会答申において、小田急多摩線の延伸とともに、意義のあるプロジェクトの一つとして位置づけられており、延伸によって多摩地域を南北に結ぶ公共交通網と道路網が整備されることから、沿線地域内外の利便性が増し、地域の魅力が向上することはもちろんのこと、都市間交流が進み、多摩地域全体の発展に繋がることが期待されている。

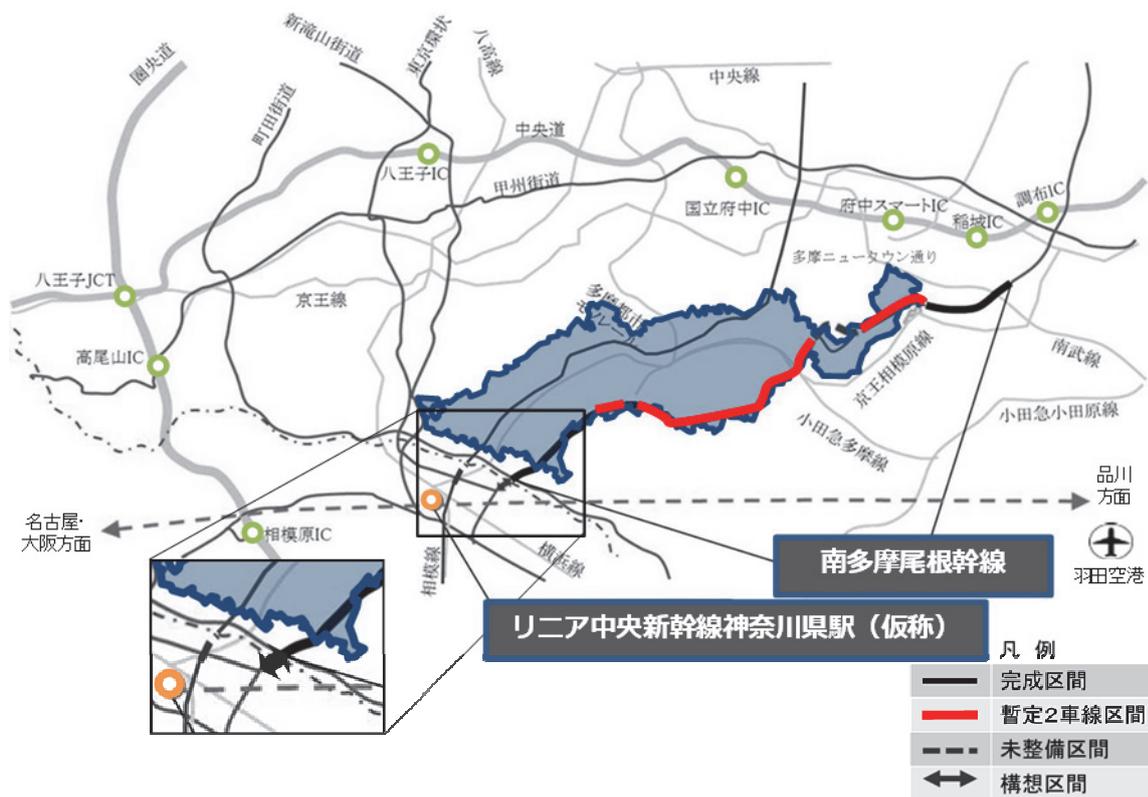


町田市ホームページを参考として作成

図 多摩都市モノレール及び小田急多摩線延伸図

※南多摩尾根幹線の4車線化

- ・南多摩尾根幹線は、多摩地域の骨格を成す幹線道路であるとともに、広域的な道路ネットワークを形成する重要な路線である。
- ・しかしながら、これまでに一部区間は4車線で整備されているものの、大半は暫定2車線であることから慢性的な交通渋滞が発生しており、生活道路に交通が流入するなど課題が生じている。
- ・南多摩尾根幹線の沿道では、道路整備と合わせて業務・商業用途への土地利用転換によるにぎわいづくりが検討されることで、地域の魅力が向上し、首都圏のみならず、圏央道や外環道等を介した、東北、北陸方面からのアクセス性の向上をもたらし、様々な産業の立地の促進が図られることが期待されている。

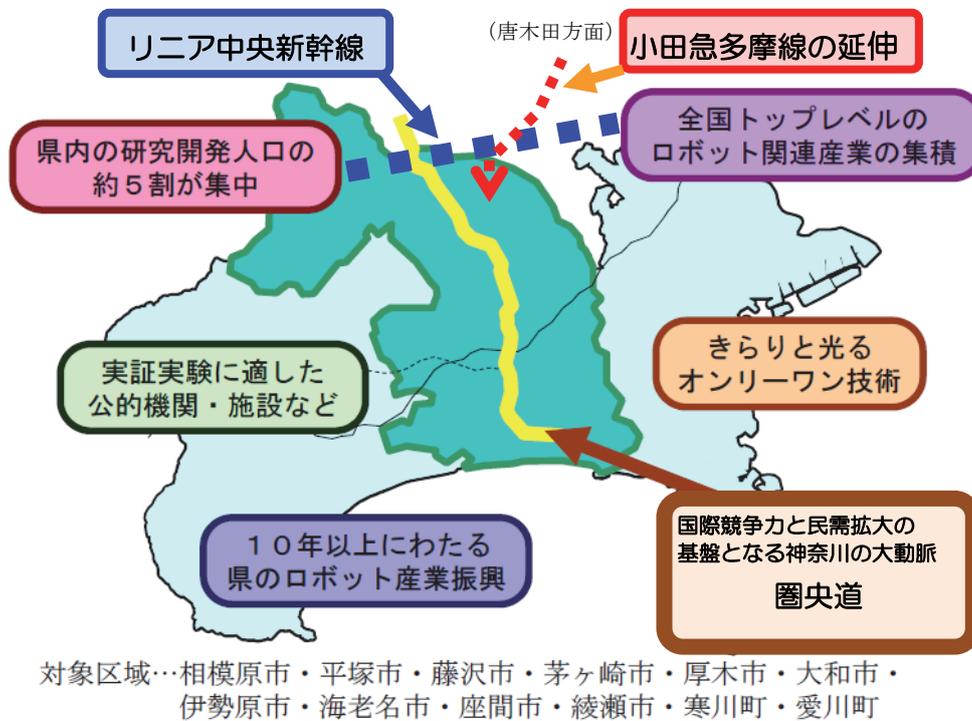


出典：多摩ニュータウン地域再生ガイドライン

図 南多摩尾根幹線と圏央道、リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）の位置関係

※さがみロボット産業特区

- ・神奈川県を中心に取組が進められている「さがみロボット産業特区」は、生活支援ロボットの実用化・普及を通じて、高齢化社会における介護負担の増加や災害時の捜索など、県民が直面する課題を解決し、県民生活の安全・安心の実現と地域経済の活性化を図るものである。
- ・国の特区制度（地域活性化総合特別区域）に基づく規制の特例措置を活用し、相模原市を含む県内の10市2町を同特区として位置付け、生活支援ロボットの実用化や普及を促進するとともに、関連企業の集積を進めている。



出典：神奈川県ホームページ（一部加工）

図 さがみロボット産業特区の区域と特区を取り巻く環境

2. 沿線まちづくりの促進

2.1 多摩市

○多摩ニュータウンのまちづくりの促進

- ・多摩ニュータウンは、東京都西南部の多摩丘陵に位置する、八王子、町田、多摩及び稲城の4市にわたる総面積2,853haの広大な地域であり、多摩センター駅を中心として鉄道ネットワークが形成されるとともに、都市基盤が高い水準で整備されている。
- ・初期入居開始から約45年が経過し、少子高齢化や住宅、施設の老朽化など様々な課題が顕在化しており、「多様な世代が豊かに暮らすことが出来る活力あるまち」の実現を目指し、再生に向けたまちづくりが始まっている。
- ・小田急多摩線延伸線が都県間を南北に結ぶことにより、リニア中央新幹線を活用した国内外、域内外との拠点間の相互交流が活発となり、大学や企業、先端産業などの集積を背景として、国内外の優秀な人材が集まり新たなビジネスチャンスが生まれるとともに、相模総合補給廠一部返還地の新たなまちづくりによる従業人口の定着とアクセス性の向上が相まって、多摩ニュータウンと相模原方面との新たな人の流動が生まれることで、豊かな住環境を有する多摩ニュータウンへの人口の定着が進み、多摩ニュータウンのまちづくりが促進される。
- ・また、既存路線を含めた複数の路線によって多摩ニュータウンと相模原市方面とがつながることで、リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）へのアクセス性がさらに向上するとともに、災害時等のリダンダンシー（代替経路確保）機能が強化される。

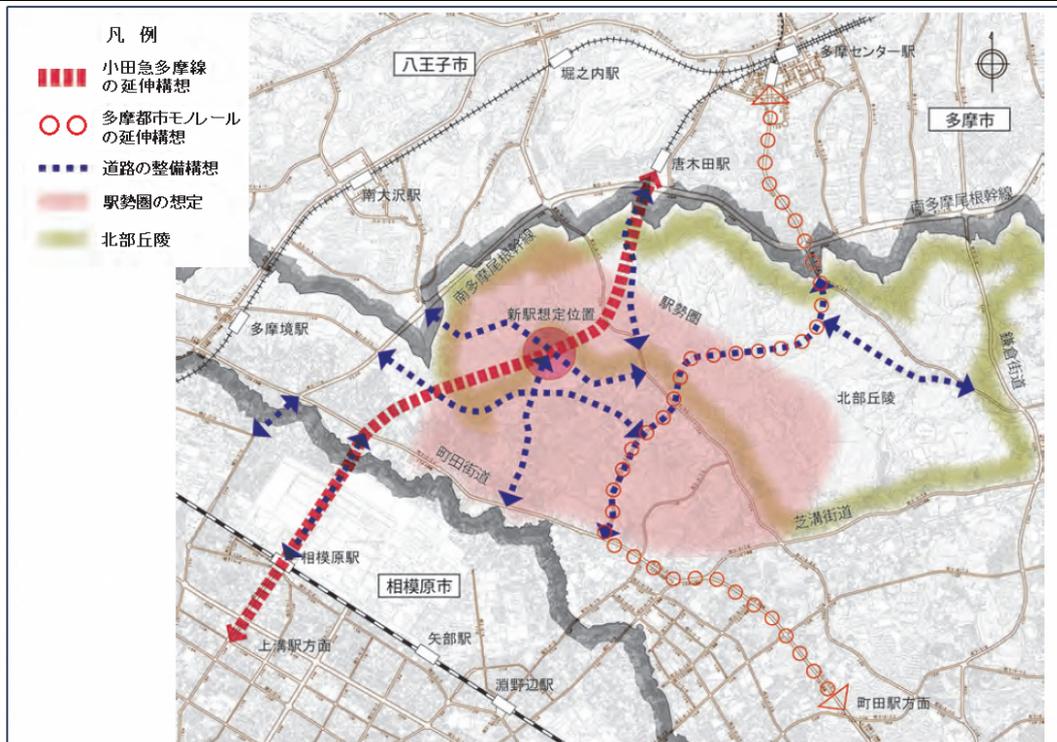


図 多摩ニュータウンと交通ネットワーク

2.2 町田市

○小山田周辺のまちづくりの促進

- ・小山田周辺地区は、小田急多摩線延伸のほか、多摩都市モノレール延伸や幹線道路の整備など今後の交通インフラの充実が見込まれると同時に、一級河川である鶴見川の源流や、多摩丘陵の原風景を残す豊かな自然環境を有する地区である。
- ・町田市は、鉄道が市域外縁部に集中していることから、小山田周辺地区は鉄道空白地区となっている。路線バスは町田駅行きと淵野辺駅行きが運行しているが、行き先は限定されており、特に多摩市方面へのアクセス性の低さが課題となっている。
- ・小山田周辺地区の高齢者人口は年々増加しており、交通利便性の低い地域を中心に、今後増加する高齢者などの交通弱者に配慮したまちづくりが必要である。
- ・小田急多摩線延伸を契機として鉄道網が整備され、新駅を中心とした道路網やバス網など交通ネットワークが形成されることにより、小山田周辺地区など町田市内北西部は通勤・通学をはじめとする市内外への交通利便性が向上するとともに、多摩ニュータウンや近隣の鉄道駅周辺地区、町田街道沿いの商業地など日常生活に必要な地区・施設、主要都市などとのアクセス性が向上し、住む人・訪れる人が増え、便利で安心して暮らせるまちとして、多様な世代の居住が促進される。
- ・また、新駅直近に位置する緑豊かな多摩丘陵の原風景を生かしたまちづくりによって、誰もが気軽に訪れ、みどりや水辺等を楽しめる広域的な癒しの拠点としてのまちづくりが促進される。



出典：小山田周辺まちづくり構想

図 小山田周辺のまちづくりと交通ネットワーク

2.3 相模原市

○相模原駅周辺のまちづくりの促進

- ・相模原駅前に位置し、今後のまちづくりにおいて自由度の高い土地利用が可能である相模総合補給廠一部返還地は、全体で約17haの面積を有し、小田急多摩線延伸と一体の新市街地の形成による相模原駅周辺地区全体の起爆剤の役割が期待されている。
- ・一部返還地の新市街地や、共同使用区域のオープンスペースを活用したスポーツ・レクリエーション施設等を目的として、多くの来街者が訪れるまちとなることが期待される。
- ・リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）からのアクセス性にも優れ、小田急多摩線延伸線とJR横浜線との結節による交通利便性の向上や、鉄道整備と一体的な魅力あるまちづくりによって同地区の価値がさらに高まり、中枢業務拠点としての機能集積など、広域交流拠点としてのまちの形成を促進することができる。また、鉄道事業者をはじめとした交通事業者や民間企業にとって同駅周辺のまちづくりが新たなビジネスチャンスに繋がることも期待できる。
- ・また、相模総合補給廠の未返還地（約197ha）はみなとみらい地区（約186ha）を上回る広大な面積を有し、将来のまちづくりの拡大を担うことができる高いポテンシャルを秘めている。小田急多摩線の延伸や相模原駅周辺のまちづくりの進展が、全面返還の促進に寄与することも期待できる。



※施設の配置や高さなどは、イメージであり、今後変更の可能性がある。

出典：相模原市広域交流拠点整備計画（一部加工）

図 相模原駅周辺の将来イメージ

※相模総合補給廠

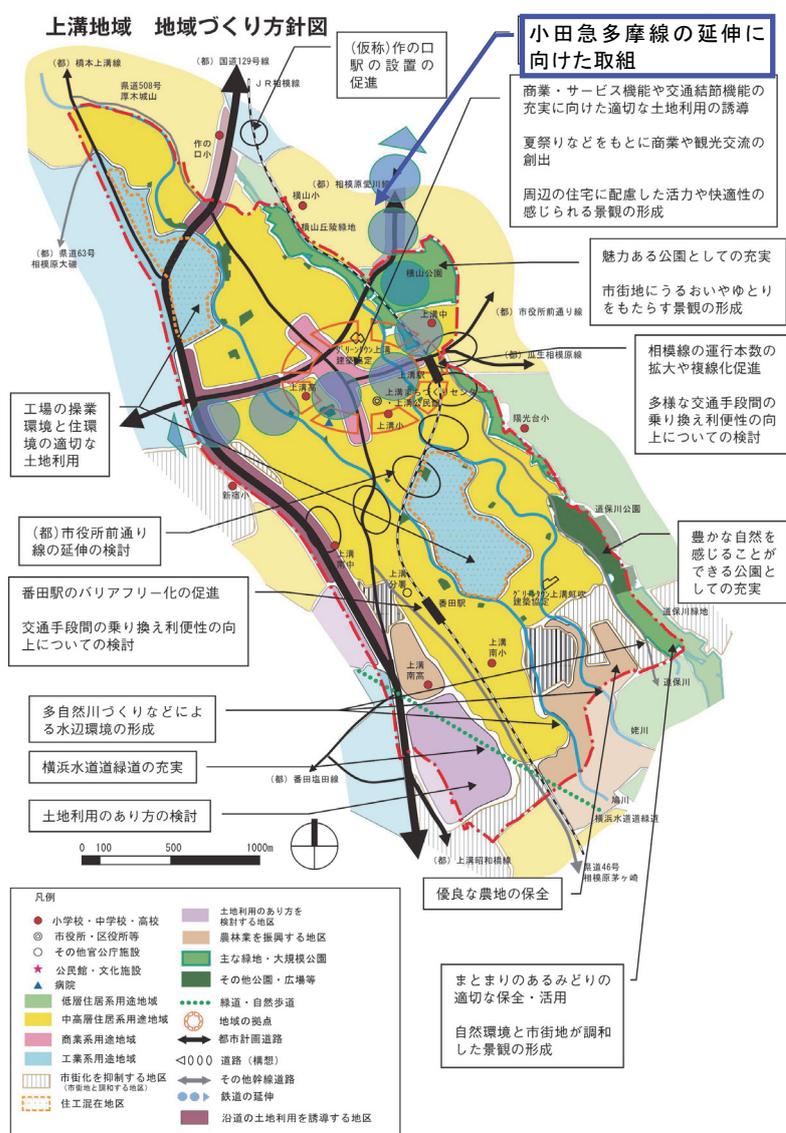
- 相模総合補給廠は、リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）に近接するJR横浜線相模原駅の北側に広がる米軍基地である。戦前、旧日本陸軍相模陸軍造兵廠として使用されていた施設で、昭和24年(1949年)に米軍に接收された後は、朝鮮戦争やベトナム戦争に伴い、在日米陸軍の主要な補給基地としての性格を持つようになり、現在に至る。
- 平成18年(2006年)5月の米軍再編による地元の軽減負担として、相模総合補給廠の一部約17haの返還と約35haの共同使用が日米両政府により基本合意され、平成20年(2008年)6月には約17haの返還が日米合同委員会で正式に合意された。また、平成24年(2012年)6月に後背地の約35haも米軍との共同使用が合意され、平成27年(2015年)12月に共同使用が開始された。
- 相模原市では平成28年(2016年)に「相模原市広域交流拠点整備計画」等を策定し、広域商業機能や広域交流機能、業務機能、行政機能、文化創造機能などを導入機能と想定し、一部返還地におけるまちづくりを進めていく予定である。



図 相模総合補給廠の全体図

○上溝駅周辺のまちづくりの促進

- ・上溝駅周辺は、古くから商業の中心として発展し、周辺には住宅を中心とした市街地が形成されているとともに、豊かなみどりや水辺を有する地区である。
- ・小田急多摩線の延伸や、延伸線とJR相模線との結節により、上溝地区と市内外とのアクセス性が強化され、同地区の拠点性が増し、特に上溝駅周辺は地域の拠点として、交通便利性や歴史的背景を生かした魅力ある商業地づくりが促進できる。
- ・また、上溝夏祭りなどの地域資源を活用した商業や観光交流の促進にも寄与する。
- ・さらに、小田急多摩線延伸線がJR相模線と結節し、交通ネットワークの拡充が図られることで、相乗効果的に両路線を利用した人の流動を促し、神奈川県の中核・湘南地域に跨るJR相模線沿線地域の活性化へ寄与することが期待できる。



出典：相模原市都市計画マスタープラン（一部加工）

図 上溝地域の地域づくり方針

※JR相模線と神奈川県における「南北ゲート」

- ・JR相模線は、リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）が周辺に設置される橋本駅とJR東海道線茅ヶ崎駅とを結ぶ、神奈川県における南北方向の鉄道ネットワーク機能を担う路線である。また、倉見駅周辺において、東海道新幹線と交差している。
- ・神奈川県の県央・湘南地域では、全国との交流・連携の窓口として、リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）を核とする「北のゲート」及び寒川町倉見地区周辺への誘致を目指す東海道新幹線新駅を核とする「南のゲート」を形成するとともに、これら南北ゲートを繋ぐJR相模線について複線化等の輸送力増強を図ることで、ネットワーク型都市圏を形成することを目指し、取組が行われている。



出典：国土交通省 第16回スーパー・メガリージョン構想検討会資料

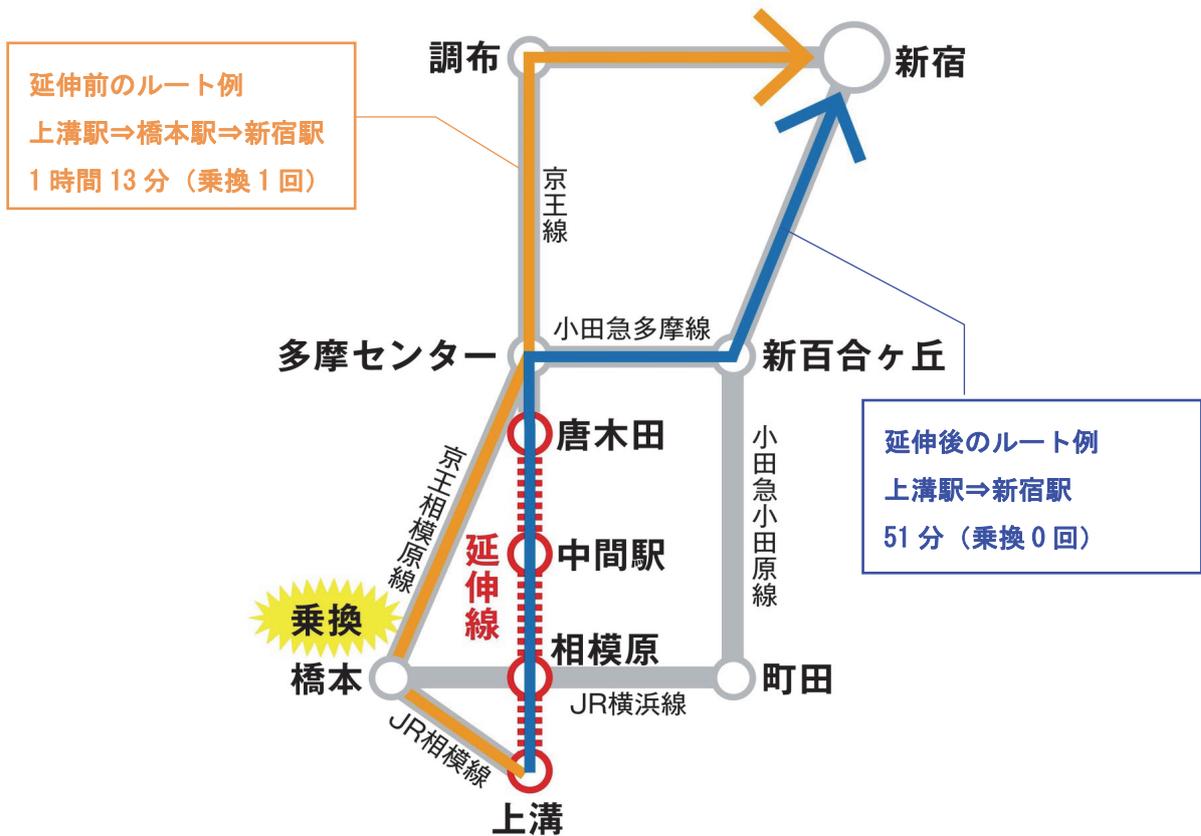
図 交流と連携を支えるネットワーク型都市圏の形成

3. 社会的要請への対応

(1) より便利で快適な暮らしの実現

①速達性の向上、乗換回数の減少、経路選択の自由度の向上

- ・延伸線エリアと都心方面及び横浜方面とのアクセス時間が短縮され、利用者（通勤・通学・私事・業務等）の利便性が向上する。
- ・また、経路の短絡による乗換回数の減少や、既存路線との結節により経路選択の自由度向上など、利便性の向上によって、より便利で快適な暮らしを実現できる。



※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。
 ※延伸後の経路・時間・効果は、検討試算結果。

図 速達性の向上・乗換回数の減少

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
		△27分	
		△12分	
		△22分	

※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。
 ※延伸後の経路・時間・効果は、検討試算結果。

図 都心方面への所要時分の短縮

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
		△17分	
		△14分	

※経路は相模原に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。
 ※延伸後の経路・時間・効果は、検討試算結果。

図 都心方面、多摩方面からの所要時分の短縮

②既存路線の混雑緩和

- ・答申において、ピーク時における主要 31 区間の平均混雑率を 150%にするとともに、ピーク時における個別路線の混雑率を 180%以下にすることを目指している。
- ・京王相模原線、小田急小田原線、J R 横浜線等の周辺路線の混雑率及び混雑区間の長さの改善が図られ、利用者の快適性に寄与する。
- ・利用者の快適性が向上することにより、いわゆる顧客満足度の向上が期待できるほか、利用者起因による遅延防止の効果も期待できる。

表 各路線の混雑率及び主要区間の平均混雑率

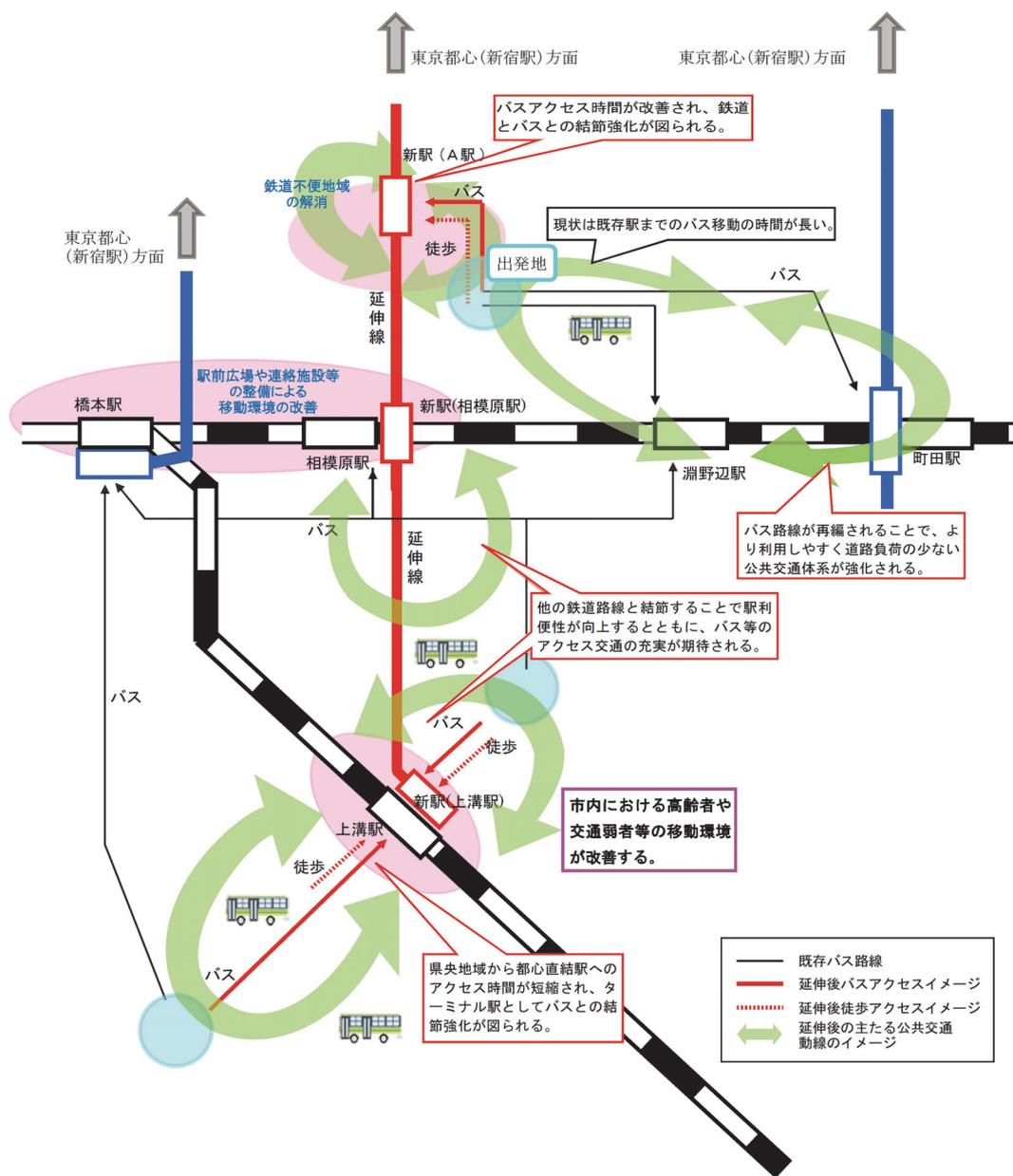
事業者名	路線名	区間	平成 29 年度 混雑率 (%)
京王電鉄	京王	下高井戸→明大前	167
	井の頭	池ノ上→駒場東大前	148
	相模原	京王多摩川→調布	130
小田急電鉄	小田原	世田谷代田→下北沢	151
	江ノ島	南林間→中央林間	121
	多摩	五月台→新百合ヶ丘	68
東京急行電鉄	田園都市	池尻大橋→渋谷	185
京浜急行電鉄	本線	戸部→横浜	144
相模鉄道	本線	平沼橋→横浜	133
横浜市	1・3号	三ツ沢下町→横浜	132
	4号	日吉本町→日吉	167
東京地下鉄	千代田	町屋→西日暮里	178
	半蔵門	渋谷→表参道	173
J R 東日本	東海道	川崎→品川	187
	京浜東北	川口→赤羽	173
	京浜東北	大井町→品川	186
	南武	武蔵中原→武蔵小杉	189
	横浜	小机→新横浜	169
	中央	中野→新宿	184
	根岸	新杉田→磯子	154
モノレール	多摩都市モノレール	泉体育館→立飛	93

※混雑率は最混雑時間帯 1 時間の平均

出典：国土交通省ホームページ（一部加工）

③ 鉄道不便地域の解消・総合交通体系の構築

- ・路線整備及び新駅の設置により、最寄り駅までのアクセス性が向上し鉄道駅勢圏が拡大することで、町田市・相模原市域の鉄道不便地域の解消に寄与する。
- ・将来的に田名地区を経由し、愛川・厚木方面への延伸が図られる場合には、さらなる鉄道ネットワークの形成や、鉄道不便地域の解消に寄与する。
- ・路線整備とそれに併せた駅前広場の整備や、バス路線網の再編成による公共交通との連携により、利便性の高い交通体系の構築が図られる。

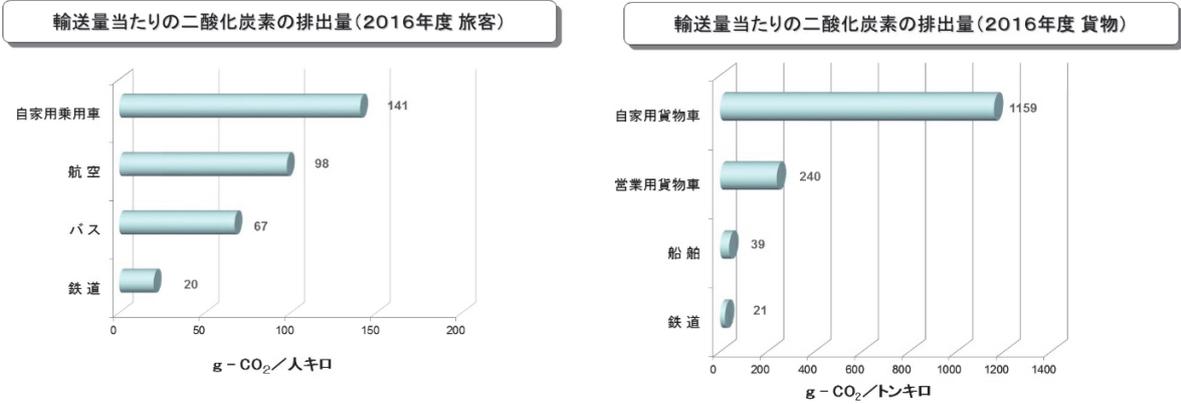


出典：小田急多摩線延伸実現化検討調査報告書（平成 23 年(2011 年)3 月）

図 鉄道不便地域の解消・総合交通体系の構築

(2) 環境負荷の軽減

・鉄道の利便性向上により、自動車から鉄道への利用転換が図られ、自動車交通量が削減されることにより、道路渋滞の緩和や二酸化炭素（CO₂）や窒素酸化物（NO_x）の排出量削減等がなされ、環境負荷が軽減し、地域環境の改善に寄与する。

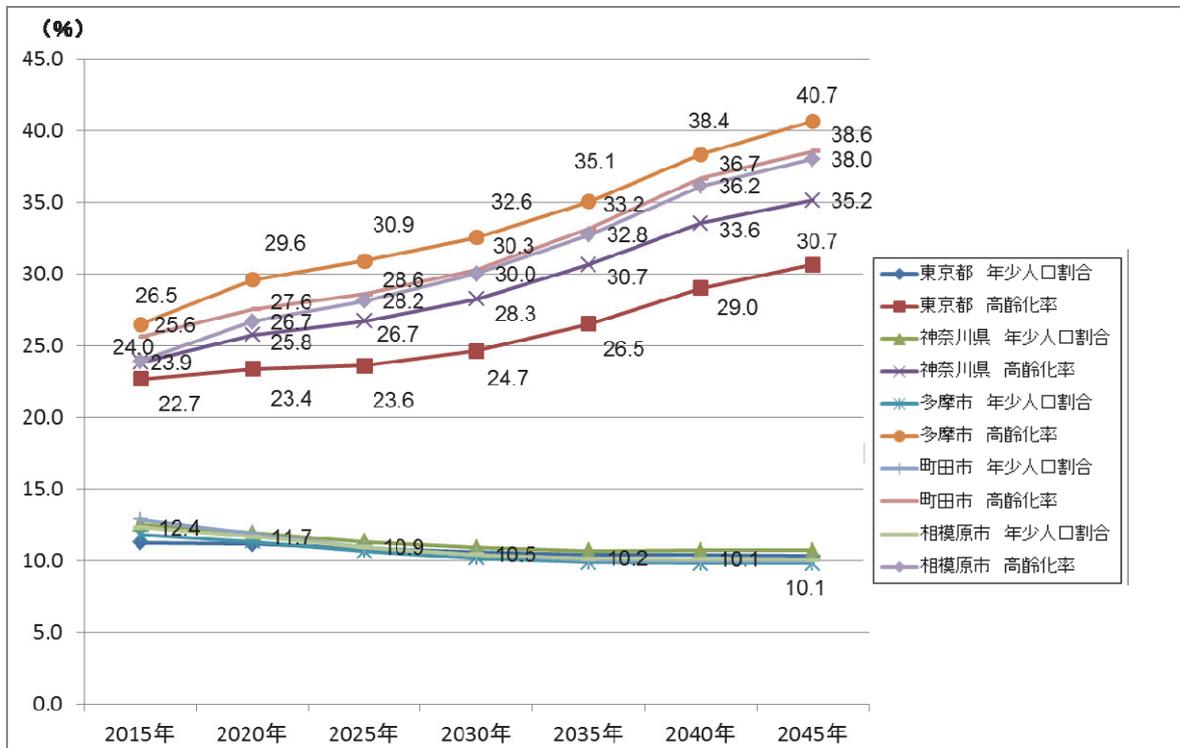


出典：国土交通省 輸送部門における二酸化炭素排出量

図 輸送量あたりの二酸化炭素の排出量

(3) 高齢社会への対応

・高齢化が進展する中で、高齢者等の移動手段が確保されることにより、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する。



出典：国立社会保障・人口問題研究所 将来推計人口(平成29年度(2017年度))より作図

図 高齢化率と年少人口割合

(4) 災害に強い地域づくり

- ・小田急多摩線延伸線が既存路線と結節することで、延伸線エリアと都心方面とのアクセス経路の拡充と同時にリニア中央新幹線と多摩方面とのアクセス経路が拡充することとなり、災害時等のリダンダンシー(代替経路確保)機能の強化が図られる。
- ・強固な地盤である相模原台地に位置し、圏央道による良好なアクセス性にも恵まれる相模総合補給廠一部返還地について、延伸によるリダンダンシー機能の強化などにより、同地区における新たな広域防災拠点の形成が図られることによって、首都直下地震など災害時に対する首都圏のバックアップ機能を担うことができる。

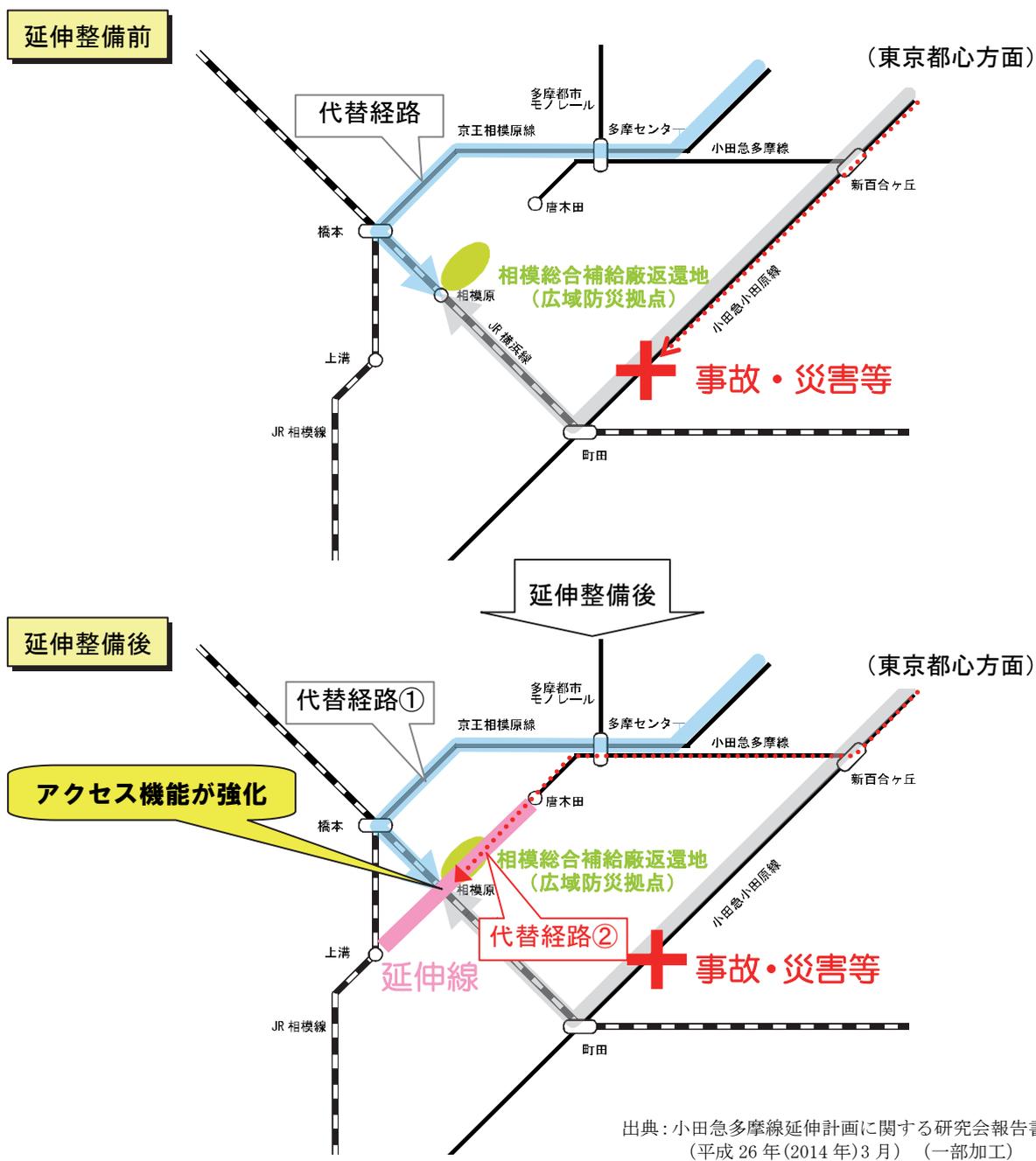


図 リダンダンシー(代替経路確保)機能の強化の例