

## Ⅸ. 調査のまとめと今後の取組



## 1. 調査のまとめ

交通政策審議会答申を受け、平成 28 年度（2016 年度）に「小田急多摩線延伸に関する関係者会議」を設置し、答申で示された収支採算性等の課題の整理に向け深度化調査を行った。

### (1) 整備計画

整備計画として、以下の内容について深度化を行った。

#### ■深度化内容

##### ○基本ケース

相模原駅において、駅周辺の回遊性を向上させるための地下連絡通路を活用し、地下乗換による J R 横浜線との乗換利便性向上を検討

##### ○駅位置変更ケース

地下連絡通路に加え、相模原駅位置の変更による J R 横浜線との乗換利便性向上の検討

##### ○段階的整備ケース

唐木田駅～相模原駅間を先行整備区間とし、初期投資を抑え部分開業した場合の検討

#### ■結果概要

|       | 基本ケース   | 駅位置変更ケース       | 段階的整備ケース                                  |
|-------|---|----------------|---|
| 整備区間  | 唐木田駅～上溝駅<br>(延長約 8.8 k m)                     |                | 唐木田駅～相模原駅<br>(延長約 5.8 k m)                |
| 駅設置数  | 3 駅<br>町田市域：1 駅 (中間駅)<br>相模原市域：2 駅 (相模原駅、上溝駅) |                | 2 駅<br>町田市域：1 駅 (中間駅)<br>相模原市域：1 駅 (相模原駅) |
| 概算建設費 | 1,300 億円                                      | 1,300 億円 (参考値) | 870 億円 (参考値)                              |
|       | 平成 29 年度(2017 年度)価格、消費税 10%                   |                | (同左)                                      |

※相模原駅での J R 横浜線との乗換形態

- ・基本ケース、駅位置変更ケース：別途整備される地下連絡通路を活用した乗換え
- ・段階的整備ケース：現在の J R 相模原駅の橋上駅舎を経由した乗換え

### (2) 需要予測

国勢調査やパーソントリップ調査等の各種統計データを最新のデータに置き換えるとともに、最新の需要推計モデルを用い、開発計画の定着人口の見直しを行い、将来の人口減少を想定し実施した。

■深度化内容

- 交通政策審議会答申で用いられた需要推計モデルの再現モデルを用い推計
- 開業想定年を平成 45 年(2033 年)に見直し
- 開業想定年次における相模総合補給廠一部返還地の開発人口を、ビルトアップ曲線による定着(1,600 人)から、他の開発での定着事例を参考として 8,000 人に見直し
- 最新の国勢調査結果、最新の将来人口動向等の反映
- 将来の人口減少を考慮し、平成 45 年(2033 年)と平成 57 年(2045 年)の 2 断面で予測

(その他条件)

- 運行条件：ピーク時急行 3 本、各停 6 本、オフピーク時急行 3 本、各停 3 本
- 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
- 乗換条件：

| 予測ケース    | 移動時間参考値(秒)     |               |
|----------|----------------|---------------|
|          | JR 横浜線<br>相模原駅 | JR 相模線<br>上溝駅 |
| 基本ケース    | 293            | 190           |
| 駅位置変更ケース | 281            |               |
| 段階的整備ケース | 305            |               |

■結果概要

延伸線輸送人員は、平成 45 年(2033 年)において、基本ケースで 73.3 千人／日、駅位置変更ケースでは乗換利便性の向上により約 2 千人／日増の 74.9 千人／日となった。段階的整備ケース(唐木田駅～相模原駅間 先行整備)では 53.3 千人／日となり他のケースと比較して約 2 万人／日減少するものの、キロあたり輸送人員は約 1 千人／日増加する結果となった。

| 予測ケース    | 延伸線輸送人員<br>(千人／日) |           | キロ当たり輸送人員<br>(千人／日・km) |           |
|----------|-------------------|-----------|------------------------|-----------|
|          | H45(2033)         | H57(2045) | H45(2033)              | H57(2045) |
| 基本ケース    | 73.3              | 67.1      | 8.3                    | 7.6       |
| 駅位置変更ケース | 74.9              | 68.6      | 8.5                    | 7.8       |
| 段階的整備ケース | 53.3              | 49.5      | 9.2                    | 8.5       |

### 1.3 収支採算性

累積資金収支黒字転換年が基本ケースで 42 年、段階的整備ケースで 26 年となった。

| 予 測<br>ケース | 単年度資金収支<br>黒字転換年 | 累積資金収支<br>黒字転換年 |
|------------|------------------|-----------------|
| 基本ケース      | 11 年             | 42 年            |
| 駅位置変更ケース   | 11 年             | 40 年            |
| 段階的整備ケース   | 11 年             | 26 年            |

※都市鉄道利便増進事業費補助を想定

○鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012 年改訂版）に基づくリスク分析結果

|           | 収入変化<br>(億円/年) | 概算事業費<br>(億円) | 累積資金収支<br>黒字転換年 |
|-----------|----------------|---------------|-----------------|
| 基本ケース     | 35.6           | 1,300         | 42 年            |
| 事業費 ±10%  | —              | 1,430 (+10%)  | 49 年            |
|           | —              | 1,170 (-10%)  | 36 年            |
| 収入変化 ±10% | 39.2 (+10%)    | —             | 31 年            |
|           | 32.1 (-10%)    | —             | 51 年超           |
| 建設期間 ±1 年 | —              | —             | 43 年(+1 年)      |
|           | —              | —             | 41 年(-1 年)      |

#### 1.4 整備効果

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）を用いた事業評価を行った結果、費用便益比は、各ケースとも1を上回る結果となった。

各ケースとも社会的に効率的な事業であることが確認された。

| 予測ケース    | 費用便益比（B/C） |        |
|----------|------------|--------|
|          | 開業後30年     | 開業後50年 |
| 基本ケース    | 1.2        | 1.4    |
| 駅位置変更ケース | 1.2        | 1.4    |
| 段階的整備ケース | 1.3        | 1.5    |

## 2. 今後の取組

今後、小田急多摩線の延伸を実現するためには、調査結果を踏まえつつ、事業化を念頭においてさらに具体的な調査、検討を行い、鉄道事業者や関係自治体など、各関係者の合意が可能な事業計画を策定することが必要である。

今後の事業化に向けて、取組が必要な事項や留意が必要な事項などについて、以下に述べる。

### (1) 事業化を見据えた計画案の検討の深度化

- 1) 今後、事業実現化に向けては、事業実施時のリスクを低減するため、用地アセスメントやボーリング調査など、順次、具体的な調査に着手するとともに、コスト縮減の観点や運用面・保守面への考慮を踏まえたうえで、小田急電鉄の中長期的な計画に基づく施設、列車運用、運賃等サービス水準についての事業化を念頭においた検討の深度化が必要である。
- 2) まちづくり計画の進捗にあわせて、まちづくり計画と整備計画案の整合性確保等について、検討を深度化する必要がある。
- 3) 各駅のレイアウトについて、需要予測結果を踏まえた需要面やまちづくりとの整合などの観点から、出入口位置や必要な設備配置の検討を深度化する必要がある。特に、相模原駅については、都市側との連携の視点や鉄道事業者との協議を踏まえつつ、乗換施設や出入口位置、その他設備の配置について検討が必要であるとともに、さらなる乗換利便性の向上の観点から、駅の位置や形状についてもさらに検討していくことが必要である。
- 4) 既存設備との関係も考慮しつつ、変電所設置位置等の設備計画について検討を深度化する必要がある。
- 5) コントロールポイントにおける施工等を考慮した建設工期について、検討を深度化する必要がある。
- 6) 交通政策審議会答申における都心方面の人口集中の継続ケース・緩和ケースの考え方を取り入れた将来人口の設定や、開発による来街者数の影響についての整理など、幅を持った予測による分析を行う必要がある。

## (2) 沿線のまちづくり

- 1) 平成 39 年(2027 年)に東京・名古屋市間の開業が予定されているリニア中央新幹線神奈川県駅(仮称)が橋本駅付近に設置されることを踏まえ、相模原駅周辺と橋本駅周辺を一体的なエリアとする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、延伸線整備が交流の一躍を担い、ひいては延伸線の需要に繋がるよう連携して整備に取り組んでいく必要がある。
- 2) 相模総合補給廠一部返還地を核とする相模原駅周辺地区のまちづくりについて、延伸線新駅の設置を踏まえ、機能集積のゾーニングや乗換を考慮した歩行者の回遊動線など、まちの姿を検討するとともに、延伸の整備進捗も見据えてまちづくりを進めることで、延伸線整備とまちづくりが相互に好影響をもたらし、業務集積や来街者の獲得、延伸線の需要増加につながるよう、着実なまちづくりに取り組んでいく必要がある。
- 3) 中間駅や上溝駅の設置が計画される沿線地域において、駅設置を前提とした道路計画、駅前広場計画(必要機能の検討、規模の検討等)、土地利用計画等の周辺まちづくり計画について、具体的な検討を進める必要がある。
- 4) 鉄道の延伸整備にあわせた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必要がある。

## (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について、検討を行う必要がある。
- 2) 事業採算性の向上に向けては、鉄道サービス水準を踏まえた需要・運賃収入を前提としながら、建設コストのさらなる縮減を図るとともに、関連事業も含めた制度の要件緩和など、事業性向上に向けた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) 事業実現化に向けて、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必要がある。
- 2) 事業の円滑な実施に当たっては、地域住民の理解を得ることが重要であることから、事業計画の策定段階においては、地域の意見を聞きながら、地域と一体となって延伸の実現に向けて取り組む必要がある。