

## 神奈川東部方面線の速達性向上計画の変更について(報告)

### 1 趣旨

神奈川東部方面線(相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線)について、整備主体である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下、「鉄道・運輸機構」という。)及び、営業主である相模鉄道(株)と東急電鉄(株)が、平成 28 年 8 月に、開業時期が遅れるとともに事業費が増額となる見通しであることについて公表しました。

その後、鉄道・運輸機構による事業再評価の手続きを経て、鉄道・運輸機構、相模鉄道(株)、東京急行電鉄(株)から、平成 28 年 12 月 2 日付で、神奈川東部方面線の速達性向上計画変更案に関する自治体への同意を求められたので、計画変更案の概要と本市としての今後の対応についてご報告します。

### 2 鉄道・運輸機構等から協議を受けた変更の概要

#### (1) 開業時期

相鉄・JR 直通線の開業時期が平成 30 年度内から平成 31 年度下期、相鉄・東急直通線の開業時期が平成 31 年 4 月から平成 34 年度下期とされています。

表 1 開業時期の変更内容

	現在の計画	計画変更案
相鉄・JR 直通線	平成 30 年度内	平成 31 年度下期
相鉄・東急直通線	平成 31 年 4 月	平成 34 年度下期

#### (2) 事業費

神奈川東部方面線の事業費が約 2,739 億円から約 1,283 億円増額し、約 4,022 億円とされています。

表 2 事業費変更額

	現在の計画 (市負担額)	今回増額 (市負担額)	計画変更案 (市負担額)
神奈川東部方面線	約 2,739 億円 (約 609 億円)	約 1,283 億円 (約 285 億円)	約 4,022 億円 (約 894 億円)
相鉄・JR 直通線	約 782 億円 (約 174 億円)	約 332 億円 (約 74 億円)	約 1,114 億円 (約 248 億円)
相鉄・東急直通線	約 1,957 億円 (約 435 億円)	約 952 億円 (約 211 億円)	約 2,909 億円 (約 646 億円)

※四捨五入の関係で合計が一致しません。

### 3 事業再評価の結果

開業時期や事業費が大きく変わるため、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」に基づき、鉄道・運輸機構が設置する第三者委員会(事業評価監視委員会)にて、事業の継続の可否等について審議が行われました。その結果、委員長から次の意見が出されました。

裏面あり

神奈川東部方面線事業は、建設費の増加等が発生しているが、事業を巡る社会経済情勢等の変化、事業による効果・影響、事業効率、事業の進捗状況について再評価を行った結果、事業の必要性が認められることから、事業の継続が妥当と考える。

なお、一日も早い開業を目指し、工程の管理に努めるとともに、コスト縮減に今後も継続して努力を払いつつ、事業を進めることが必要と考える。

表 3 費用便益比(B/C)

現在の計画(H26.3 前回再評価)	変更計画(H28.11 今回再評価)
2.3	1.6

#### 4 本市の対応経過

8月に鉄道・運輸機構から、開業時期が遅れるとともに事業費が増額となるとの見通しが示されて以降、本市は以下の点について鉄道・運輸機構等と調整を行ってきました。

##### (1) 本市からの要請

以下の項目について9月9日付で、本市から鉄道・運輸機構に要請を行い、12月2日に回答を得ました。

表 4 要請事項と回答内容

本市からの要請事項	鉄道・運輸機構からの回答
早期開業・コスト縮減に向けた最大限の努力	一日も早い開業とコスト縮減に向けて、最大限の努力をしております。
広域ネットワーク形成に向けた営業主と連携した取組	広域鉄道ネットワークの形成による整備効果の最大化を目指して、営業主と連携しております。
事業費の単年度負担額軽減に向けた検討	自治体の単年度負担軽減のため、事業進捗に伴う自治体からの補助金について平準化が可能となるよう、鉄道・運輸機構が一時的に資金調達を行い、事業の進捗に努めてまいります。
事業の進捗管理・執行管理の徹底	事業管理体制の強化に努め適切に事業管理を行うとともに、進捗状況等について定期的に説明を行い、ご意見を伺うなど相互に確認しながら事業を円滑に進めてまいります。
工事による周辺地域への影響を最小限とする施工計画の検討と有効な対策の実施	工事による周辺地域への影響については、施工を完了した部分から順次開放するなど、その影響が最小期間となるよう、関係者と連携しながら施工計画を立案し、工事を実施しております。
市民への十分な説明	開業時期の見通しや今後の事業進捗等について、沿線の皆様のご理解ご協力がいただけるように適切に情報提供を行っております。

(2) 事業費の単年度負担額の軽減に対する方策

本市の厳しい財政状況から年度負担の軽減を図るため、国や鉄道・運輸機構と協議・調整を重ねた結果、毎年度の負担額を一定とすることが出来る見通しが立ちました。

これにより、事業費がピークを迎える平成 29 年度から、単年度の負担額をほぼ一定額に抑えるよう、事業費の後年度負担が可能となる見込みとなりました。(本件は国の予算成立、国・県・市の補助交付要綱の改正後に実施できる予定です。)

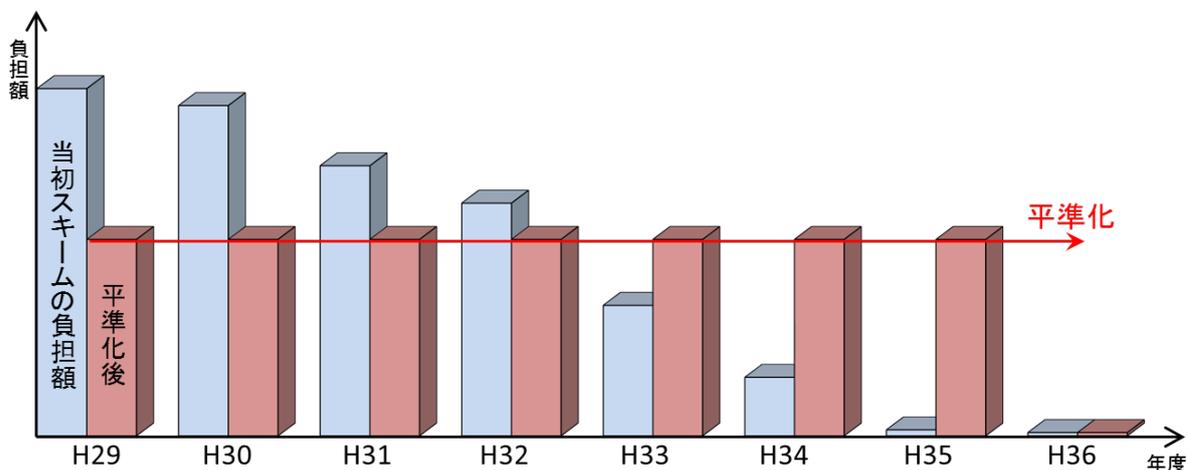


図 1 単年度負担額の平準化(イメージ)

(3) 事業費増額理由の精査

本市が事業費の増減理由について、具体的な増額内容について精査した結果、現時点ではこれ以上のコスト縮減が難しいことを確認しました。

表 5 事業費の主な増減理由

項目	内容	金額
建設物価の上昇	・ 東日本大震災の復興需要、東京 2020 オリンピック・パラリンピック開催決定を契機とした建設需要増大及び建設業担い手確保のための技術者の待遇改善政策等の影響を受け、建設物価高騰	約 538 億円
法令の改正	・ 「土壌汚染対策法」の改正により、処分費が増額(約 191 億円) ・ 「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の制定により、可動式ホーム柵の設置が必要となり増額(約 16 億円) ・ 「消費税法」の改正により、消費税率が 5%から 8%、10%に改定されることによる増額(約 61 億円)	約 268 億円
施工計画の見直しによる増額	・ 地質調査や現地の精査の結果、施工方法等が変更となり増額(約 404 億円) ・ 用地取得協議や、管理者との協議の結果、施工方法等が変更になり増額(約 288 億円)	約 692 億円
コスト縮減	・ 技術開発による縮減(約 107 億円) ・ 施工方法の見直しによる縮減(約 108 億円)	▲約 215 億円
合計		約 1,283 億円

裏面あり

#### (4) 開業遅れの要因の精査

本市が、具体的な開業遅れの要因について精査した結果、現時点ではこれ以上の工期短縮が難しいことを確認しました。

表 6 開業遅れの主な要因

路線名	要因
相鉄・JR 直通線	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 東海道貨物線接続区間での在来線直下へのトンネル施工に必要な用地取得が難航したことによる工事着手の遅れ</li><li>・ 横浜羽沢駅構内の安全対策設備の検討に時間を要したことによる工事着手の遅れ</li></ul>
相鉄・東急直通線	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 本線にかかる用地取得や集合住宅の居住者の転居に時間を要したことによる工事着手の遅れ</li><li>・ 新綱島地区において、地質調査の結果、当初想定よりも地質が軟弱であることが判明。その結果、地盤改良により地中梁を施工する必要が生じ、施工に時間を要している</li><li>・ 上記により、シールドトンネルの着手が遅れ、新綱島駅から新横浜駅へと掘削するトンネルが鶴見川の直下を横断する時期が掘削を制限される出水期に当たる見込みとなり工期が延伸となった</li></ul>

#### 5 本市の今後の対応

(1) 速達性向上計画変更の協議について、以下の点を踏まえて総合的に判断し同意する方向で進めることとします。

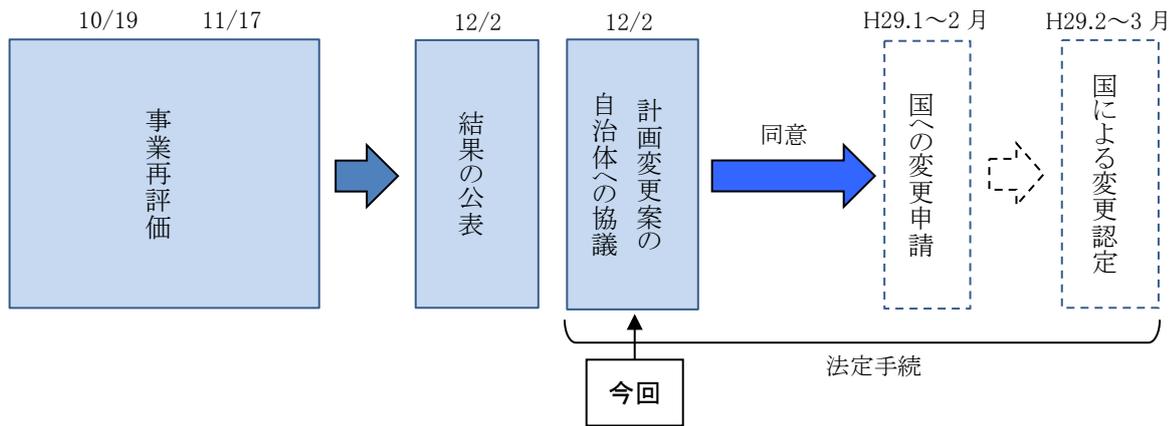
- ・ 開業の遅れや事業費の増額について精査の結果、やむを得ない内容であったこと
- ・ 市民の皆様から一日も早い開業を待望されていること
- ・ 本市の鉄道ネットワークを形成する重要な路線として事業を推進してきたこと
- ・ 鉄道・運輸機構が行った事業再評価の結果、「事業の継続が妥当」となったこと
- ・ 事業の進捗管理・執行管理体制が強化されること
- ・ 単年度負担額の軽減のため、補助金について平準化が可能となる見込みであること

(2) 神奈川東部方面線の工事の実施にあたっては、安全を最優先とし、一日も早い開業と徹底したコスト削減に向けた最大限の努力を行うこと、今後の事業進捗等について市民に対して丁寧な情報提供を行うこと、沿線地域にお住まいの市民へ工事による影響を極力小さくすることなど、鉄道・運輸機構に対して継続的に要請し、本市としても、国・県や営業主体とともに工事の進捗管理・執行管理に、より積極的に関与していきます。

(3) 本路線の整備効果の向上に大きく寄与する既存の鉄道ネットワークを活用した多方面アクセスについて、鉄道・運輸機構に対して、営業主体と連携しながら実現していくことを要請するとともに、本市としても、あらゆる機会を捉えて関係鉄道事業者に応し入れを行っていきます。

(4) 沿線のまちづくりについて、中でも(仮称)新綱島駅などの新駅周辺のまちづくりが進められている箇所では、鉄道・運輸機構に対し、両事業を連携・協力して進めることを要請します。本市としても、鉄道と近接することによる工事の安全性確保や事業コストにも配慮しながら、まちづくりにとって最適な整備スケジュールとなるよう調整を行い、着実にまちづくりを進めます。

<参考 1:鉄道・運輸機構が実施する今後の手続きフロー>



<参考 2:神奈川東部方面線の路線図>

