

神奈川東部方面線について

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」と略記）及び、営業主体である相模鉄道（株）と東急電鉄（株）から、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との報告が 8 月 26 日にあり、同日記者発表されました。

【報告内容】

○開業時期について

- ・ 相鉄・JR 直通線については、平成 30 年度内の開業を目指して進めてきたが、用地取得の難航や安全対策設備の検討に時間を要したことから、平成 31 年度下期の開業となる見通しとなった。
- ・ 相鉄・東急直通線については、平成 31 年 4 月の開業を目指して進めてきたが、用地取得の難航や調査の結果、想定よりも地質が軟弱で補助工法が必要になったことなどから、平成 34 年度下期の開業となる見通しとなった。

○事業費について

- ・ 昨今の建設需要増大等を背景とした建設物価の高騰、土壌汚染対策法の変更をはじめとする法令等の改正、地質調査の結果を踏まえた工法変更などにより、事業費が約 2,739 億円から約 4,022 億円へ増額となる見通しとなった。
- 今後、鉄道・運輸機構が事業再評価など必要な手続きを進めていく。
- 事業を進めるにあたって、可能な限りの工期短縮とコスト縮減に取り組んでいく。

1 これまでの経過

- 平成 27 年 10 月に鉄道・運輸機構から、用地取得の難航や地質調査の結果から追加の工事等が必要になっていることなど工事工程の遅れの可能性、建設物価の高騰や法令等の改正などから事業費増額の可能性があるとの説明がありました。
- 本市は鉄道・運輸機構に対して工事工程や事業費について説明を求め、国・県とともに工期短縮やコスト縮減の努力を要請するとともに、事業費縮減に向けた調整を行ってまいりました。
- 鉄道・運輸機構が中心となって、早期開業と事業費縮減に向けた検討を重ねてきた結果、上記の開業時期及び事業費の見通しとなり、今回の記者発表となりました。

- 本市はこの報告を受け、鉄道・運輸機構に対し、本事業を進めるにあたり一日でも早く開業できるよう最大限の努力を行うこと、コスト削減のため継続して努力することを強く要請したところです。

2 今後の対応

- 引き続き、鉄道・運輸機構に対し、工事工程や事業費についてより詳細な説明を求め、変更内容の妥当性を検証してまいります。
- 今後予定されている鉄道・運輸機構の事業再評価の結果を踏まえて、都市鉄道等利便増進法に基づく自治体同意協議において、本市としての判断を行います。

3 沿線の街づくり

- 開業時期の遅れは、沿線の街づくりに大きな影響を与えるため、地権者や地域の皆様のご理解を得ながら、着実に街づくりを進めます。
- 中でも、新駅となる羽沢駅(仮称)と新綱島駅(仮称)については、鉄道の開業時期を視野に入れ、街づくりが最適なスケジュールで進められるよう、地権者や地域の皆様、鉄道・運輸機構と調整しながらしっかりと取り組んでまいります。

<参考>沿線の街づくりの状況について

- ・ 羽沢駅(仮称)周辺:平成 28 年 1 月 事業認可(土地区画整理事業)
平成 28 年 3 月 都市計画決定(地区計画)
- ・ 新綱島駅(仮称)周辺:平成 28 年 9 月 5 日 都市計画決定(土地区画整理事業、市街地再開発事業、自転車駐輪場等)
- ・ 二俣川駅南口地区(市街地再開発事業):来年度の竣工を目指し工事中
- ・ 瀬谷駅南口第 1 地区(市街地再開発事業):組合設立に向けて手続中
- ・ 泉ゆめが丘地区(土地区画整理事業):調整池等の工事中

<参考>事業費の本市負担額について

今回報告があった事業費の場合、都市鉄道等利便増進法の事業スキームによる本市負担額(事業費の 2/9)は以下の通りとなります。

	現計画(H26.3 変更)		鉄道機構が示した変更計画(案)	
	事業費	本市負担	事業費 (現計画からの増額)	本市負担 (現計画からの増額)
東部方面線	2,739 億円	609 億円	4,022 億円 (+1,283 億円)	894 億円 (+285 億円)
相鉄・JR 直通線	782 億円	174 億円	1,114 億円 (+332 億円)	248 億円 (+74 億円)
相鉄・東 急直通線	1,957 億円	435 億円	2,909 億円 (+952 億円)	646 億円 (+211 億円)

※四捨五入の関係で合計が一致していません。