

再評価 総括表

【神奈川東部方面線事業】(再評価)

整備主体 [鉄道建設・運輸施設整備支援機構]

| ①事業概要 | | | |
|---|---|--|---|
| 事業名 | 神奈川東部方面線速達性向上事業 | 整備区間 | 相鉄・JR直通線 西谷駅付近～横浜羽沢駅付近(2.7km) 相鉄・東急直通線 横浜羽沢駅付近～日吉駅(10.0km) |
| 供用年度 | 相鉄・JR直通線 2019年11月30日(建設期間:13年) 相鉄・東急直通線 2022年度下期(建設期間:15年) | 総事業費 | 4,022億円(車両費・建設中利息は含まず) |
| ②事業の主たる目的(ミッション) | | | |
| <p>相鉄線は、横浜駅と横浜市西部(旭区、瀬谷区、泉区)、神奈川県央部(大和市、海老名市、藤沢市等)を結ぶ路線であり、東京都心部へアクセスするためには横浜駅、大和駅、海老名駅、湘南台駅での乗換が必要となっている。</p> <p>近年の鉄道における速達性向上やシームレス化といった社会的要請の高まりを受け、効率的かつ効果的であり経済的にも優れた方法により、鉄道を整備することが求められている。本事業は、これらの達成を目的として、横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部や東海道新幹線新横浜駅を直結する神奈川東部方面線の整備を行うものである。</p> <p>これにより、両地域間の速達性を向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化、経路の選択枝の増加、乗換回数の減少、既設路線の混雑緩和等の鉄道の利便性向上を図るとともに、地域の活性化等に寄与することを本事業の目的とする。</p> <p>また、東海道新幹線新横浜駅へのアクセス向上が図られるとともに、新横浜都心、相鉄線及び東急線沿線等のさらなる発展に資するものである。</p> | | | |
| i)横浜市西部及び神奈川県央部から東京都心部へのアクセス性を、速達性向上、シームレス化により大幅に向上させる。 | | <p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 東京中心部、広域連携拠点、広域的な交通結節点相互間の連絡強化に資する整備を推進する。(首都圏整備計画：2006年9月) 横浜西部から新横浜都心を経由して東京都心方面と直結することにより速達性を高め、利用者の利便性の向上を目指すとともに、新横浜都心の機能強化や沿線地域の活性化を図るため、神奈川東部方面線の整備を推進する。(横浜市中期4か年計画 2018～2021：2018年10月) | |
| ii)極めて高い混雑率を示している東京都心からの放射状路線の混雑緩和を図る。 | | <p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤時の混雑緩和や長時間通勤等の課題への対応に資する整備を推進する。(首都圏整備計画：2006年9月) 混雑緩和の取組を通じて、150%にすることを旨とする。(交通政策審議会答申第198号：2016年4月) | |
| iii)横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部とを結ぶシームレスな広域鉄道ネットワークを形成する。 | | <p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 分散型ネットワーク構造の実現に向け、効率的かつ利便性の高い公共交通体系の整備を目指す。(首都圏整備計画：2006年9月) 鉄道網等の整備を推進し、相互直通運転や乗換円滑等を図ることにより、利便性が高く、利用者にとってシームレスな交通網を目指す。(首都圏整備計画：2006年9月) 他路線との相互直通運転化やミッシングリンクの解消といった観点からシームレス化を推進すべき。(交通政策審議会答申第198号：2016年4月) 県央、湘南方面と横浜及び東京都心との連絡強化による県内都市拠点の育成に寄与する。(かながわ交通計画：2007年10月) | |
| ③事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| <p>2015年国勢調査を基にした将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)によると、沿線地域の神奈川県央・県西部は2010年ごろをピークに、横浜市は2020年ごろをピークに減少している。川崎市の人口は現在も増加しているものの、2035年ごろをピークに減少することが予測されている。以上の社会経済情勢等の動向については、再評価の需要予測、事業効率の評価に取り入れている。なお、他の交通機関について、事業開始以降、本路線の輸送需要の見込みに大きく影響を与えるような新たな事業認可は生じていない。</p> <p>2020年の新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動の自粛等により、交通需要に大幅な減少が生じている。加えて、将来もテレワーク等の影響があるものと考えられるが、現段階でこれを正確に予測し本評価に取り入れることは困難であり、需要の動向を注視していく必要がある。</p> | | | |

| ④事業による効果・影響 | | | | | |
|---|--------------------------------|--|------------------------------|--|---------------------|
| 評価項目 | | 評価結果 | | | |
| 利用者への効果・影響 | | <p>■主要区間の所要時間の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> ・二俣川駅～新宿駅の所要時間 15分短縮(59分→44分) ・大和駅～渋谷駅の所要時間 11分短縮(58分→47分) ・二俣川駅～目黒駅の所要時間 16分短縮(54分→38分)(想定) ・大和駅～新横浜駅の所要時間 23分短縮(42分→19分)(想定) <p>■JR線等の放射状路線の混雑緩和が図られる。</p> | | <p><事業目的との関係>(目的i)、ii))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域から東京都心部への速達性向上、シームレス化を図り、放射状路線の混雑緩和を図るという目的は十分達成される。 | |
| 社会全体への効果・影響 | 住民生活 | <p>■横浜市西部及び神奈川県県央部と東京都心部とを結ぶシームレスな広域鉄道ネットワークの形成により、公共交通の利便性が向上することが期待される。</p> <p>■新幹線駅への接着による沿線住民の利便性の向上が期待される。</p> <p>■新駅設置により、地域住民の交通利便性の大幅な向上、地域間の流動の活発化が期待される。</p> | | <p><事業目標との関係>(目的iii))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横浜市西部及び神奈川県県央部と東京都心部とを結ぶシームレスな広域鉄道ネットワークを形成するという目的は十分達成される。 | |
| | 地域経済 | <p>■新駅設置により、民間投資機会の増加等地域のポテンシャルの向上に寄与することが期待される。</p> | | | |
| | 地域社会 | <p>■東京圏南西部を貫く新たな鉄道ネットワークが形成され、現在、相鉄線・東急沿線において進められているまちづくりの促進、活性化に寄与することが期待される。</p> | | | |
| 環境への効果・影響 | | <p>■鉄道の環境性能は1人・km当りCO₂排出量が自動車の約13%であり、本路線の開業により年間約1,500トンのCO₂排出量の削減が期待される。</p> | | | |
| 安全への効果・影響 | | <p>■本路線は主に地下構造であり、西谷駅～日吉駅では、踏切障害事故の要因となる平面交差、踏切道は無いことから、安全性が高い路線といえることができる。</p> | | | |
| ⑤事業効率(費用対便益・採算性) | | | | | |
| <p>■費用対便益 [現在価値化基準年度:2021年度] 計算期間:30年(50年)</p> | | | | | |
| ○事業全体の投資効率性 | | | | | |
| 費用 | 5,000億円 (5,131億円) | 貨幣換算した主要な費用: 建設費、用地費、車両費、維持更新費 | | | |
| 便益 | 10,073億円 (11,373億円) | 貨幣換算した主要な便益: 利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、残存価値 | | | |
| 費用便益比 B/C | 2.0 (2.2) | 純現在価値 NPV | 5,073億円 (6,242億円) | 経済的内部収益率 EIRR | 9.0% (9.1%) |
| 感度分析結果 (計算期間:30年) | 需要(+10%) | | 費用(+10%) | | 建設期間(+1年) |
| | B/C 2.2 | NPV 6,179億円 | B/C 2.0 | NPV 5,041億円 | B/C 2.0 NPV 4,879億円 |
| | EIRR 9.8% | | EIRR 8.9% | | EIRR 8.6% |
| | 需要(-10%) | | 費用(-10%) | | |
| B/C 1.8 | NPV 3,967億円 | B/C 2.0 | NPV 5,104億円 | | |
| EIRR 8.0% | | EIRR 9.0% | | | |
| ○残事業の投資効率性 | | | | | |
| 費用 | 「継続した場合」 5,000億円(5,131億円) | | 「中止した場合」 4,634億円(4,652億円) | | |
| 便益 | 「継続した場合」 10,073億円(11,373億円) | | 「中止した場合」 4,353億円(4,931億円) | | |
| 費用便益比 B/C | 15.6 (13.4) | 純現在価値 NPV | 5,354億円 (5,963億円) | 経済的内部収益率 EIRR | 9.3% (8.8%) |
| <p>「中止した場合」の状況:相鉄・JR直通線は開業、相鉄・東急直通線は未開業となる。相鉄・東急直通線区間における部分開業は困難であることから、当該区間の構造物を撤去または安全対策措置を施して存置し、取得した用地を全て売却することを基本とした。</p> | | | | | |
| ■採算性 | | <p>単年度営業収支黒字転換年 1年 累積資金収支黒字転換年 31年</p> | | | |
| <p>上記分析の基礎とした需要予測</p> <p>西谷～羽沢横浜国大の輸送人員:開業時 8.4万人/日、2035年17.1万人/日、2045年15.9万人/日</p> <p>新綱島～日吉の輸送人員:開業時 22.3万人/日、2035年22.5万人/日、2045年21.4万人/日</p> | | | | | |

| ⑥実施環境 | |
|--|--|
| 事業の実行性 | <ul style="list-style-type: none"> ■関係主体の合意 <ul style="list-style-type: none"> ・国及び関係自治体、営業主体と十分な協議を行っている。 ・国及び関係自治体において、毎年予算化されている。 ■法手続きの状況 <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道利便増進事業の営業構想・整備構想、速達性向上計画を認定済みである。 ・都市施設として都市計画決定済みである。 ・横浜市条例による環境影響評価は完了している。 ・工事施行認可を受けている。 ■交差施設との協議状況 <ul style="list-style-type: none"> ・交差施設の管理者との基本協議はすべて完了している。詳細協議は一部において協議中の施設があるが、今後の工事の進捗にあわせて完了する予定である。 ■用地の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・用地は概ね9割以上（地権者数比）を確保しており、未取得用地については、関係自治体と連携し、引き続き地元のご理解・ご協力を得ながら用地協議の進捗を図っていく。 |
| 事業の成立性 | <ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との関連 <ul style="list-style-type: none"> ・運輸政策審議会答申第18号において、2015年までに開業することが適当である路線（A1路線）に位置付けられている神奈川東部方面線の一部機能を有する路線である。 ・長期的、総合的な視点から首都圏の地域整備を推進することを目的として策定された「首都圏整備計画（2006年9月策定）」において、神奈川東部方面線（西谷ー横浜羽沢）について事業を推進すると位置付けられた路線である。 ・神奈川県（2025年）の総合的な交通ネットワークの形成を目指し、神奈川における望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示した「かながわ交通計画（2007年10月改定）」では、早期実現が期待されるとされている。 ・横浜市の今後20年を展望した市政の根本となる指針として策定された「横浜市基本構想（2006年6月策定）」を着実に具体化していくための計画である「中期4か年計画 2018～2021（2018年10月策定）」では、整備を進めるとされている。 |
| ⑦事業の進捗状況 | |
| <p>開業に向けて事業を進めている相鉄・東急直通線の進捗状況は、用地取得については9割以上完了し、工事に必要な箇所は確保済みとなっており、工事関係については、新横浜駅（仮称）、新綱島駅（仮称）などの土木工事は概ね完了し、現在は、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事を中心に施工している状況にある。</p> <p>今後とも、関係自治体と連携し、地元のご理解、ご協力を得ながら、安全管理と工程管理に努め、2023年3月の開業を目指し鋭意事業を進めて行く所存である。</p> | |
| ⑧費用縮減や代替案立案等の可能性の視点 | |
| <p>施工計画の変更や法令改正等による工事費の増額が発生したが、建設発生土の安価な処分先への搬出や開削駅における鋼製地中連続壁の本体利用によりコスト縮減を図ることで、認定された事業費である4,022億円で工事完了できる見込みである。今後も引き続き技術開発等によるコスト縮減に努めていきたい。</p> | |
| ⑨対応方針 | |
| <p>事業を継続することとしたい。</p> | |
| ⑩対応方針理由 | |
| <p>事業の進捗としては、トンネル・駅部の土木工事は概ね完了し、軌道・電気等の開業設備工事が進められていることや、事業の必要性についても、従前の再評価と比較して変わらないことから、事業を継続することとしたい。</p> | |