

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

神奈川東部方面線の整備主体である（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。）が、平成 25 年 4 月に、相鉄・JR 直通線の事業費が約 99 億円増額し約 782 億円となり、開業時期が平成 30 年度内となる見通しであることについて公表いたしました。

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 25 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協議を受領**したので、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いたします。

2 鉄道運輸機構等から示された計画変更案の概要（主な変更点）

（1）事業費

相鉄・JR 直通線の事業費が約 683 億円から**約 99 億円増額し約 782 億円**とされました。

表 1 事業費変更額

	現在の計画（市負担）	今回増額（市負担）	計画変更案（市負担）
相鉄・JR 直通線	約 683 億円（約 152 億円）	約 99 億円（約 22 億円）	約 782 億円（約 174 億円）

事業費ベース（ ）内は市負担ベース

（2）開業時期

相鉄・JR 直通線の開業時期が**平成 27 年 4 月から平成 30 年度内**とされました。

表 2 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 27 年 4 月	平成 30 年度内

（3）相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線計画の一体化等

相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線の**速達性向上計画が一体化**されるとともに、**既存の鉄道ネットワークを活用した多方面へのアクセス向上について今後検討**されることとなりました。

表 3 速達性向上計画の一体化及び運行区間

現在の計画	計画変更案
相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線が 別々の計画	神奈川東部方面線（相鉄・JR 直通線ルート、 相鉄・東急直通線ルート）として 1 つの計画
（相鉄・JR 直通線） 海老名駅・湘南台駅～西谷駅～羽沢駅（仮称）～ （新宿方面を基本とする）	現計画に下記を追記
（相鉄・東急直通線） 海老名駅・湘南台駅～西谷駅～羽沢駅（仮称）～ 新横浜駅（仮称）～新綱島駅（仮称）～日吉駅～ 渋谷・目黒方面	（既存の鉄道ネットワークを活用した多方面への アクセス向上も検討）

3 本市の対応経過

4月に鉄道運輸機構から、開業が遅れ、事業費が増額するとの見通しが示されて以降、本市として以下の点について鉄道運輸機構と調整を行ってきました。

(1) 本市からの要請

5月1日付で、「1日でも早く開業できるよう最大限の努力をすること、コスト縮減のため継続して努力すること、営業主と連携して広域鉄道ネットワークの形成による整備効果を高める努力をすること」について、公文書で鉄道運輸機構に要請を行いました。

(2) 増額内容の精査

鉄道運輸機構として可能な限りコスト縮減の検討も行った上で、約99億円の増額となったことが示されました。本市が増額内容について鉄道運輸機構に詳細な説明を求め、具体的な増額内容について精査し、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4 事業費の主な増減理由

項目	内容	金額
関係者協議による計画変更	○東海道貨物線の営業を支障させないための線路の切り替え工事の見直しや信号システムの改修の実施 ○下水道管理者との協議による上菅田雨水幹線移設計画の変更 ○道路管理者との協議による羽沢歩道橋の受け替え計画の変更 など	約61億円
地質調査等の結果を踏まえた工法変更	○開削工事箇所における地盤沈下対策の追加 ○相鉄営業線の安全運行対策のための変更 ○開削工事部において投棄が発覚した産業廃棄物の処分 など	約54億円
法令・基準等の改正	○法令等の変更による可動式ホーム柵の設置	約5億円
コスト縮減	○西谷トンネルのシールド機転用による製作費減 ○羽沢駅浮き上がり防止対策の工夫による駅構造物の変更 など	△約21億円
合計		約99億円

(3) 開業遅れの原因の精査

開業遅れの原因について、鉄道運輸機構から、「横浜羽沢駅構内の工事について、鉄道運輸機構が関係機関と事前協議を行い概略的な検討を行ってきましたが、実施設計の段階で貨物線の営業に支障を与えない工事計画を詳細に検討した結果、当初想定した以上に貨物営業線の配線切り替え作業やこれに伴う信号切り替え等の作業が膨大かつ複雑であることが判明した」との説明を受けました。

本市として、詳細な説明を求めた結果、**鉄道運輸機構が工期短縮に向けた検討についてJR東日本及びJR貨物との調整を最大限行った結果であることを確認**しました。

(4) 速達性向上計画の一体化及び多方面へのアクセス向上の検討

速達性向上計画を一体化することにより、事業の効率的執行が図られるメリットがあり、運輸政策審議会 18 号答申の趣旨からも**神奈川東部方面線として1つのプロジェクトとしたいとの提案**がありました。

また、本市からの要請も踏まえて、**相鉄・JR直通線ルート**の行き先について**既存の鉄道ネットワークを活用した多方面へのアクセス向上も検討**することにしたとの説明がありました。

(5) 工程の促進に向けた調整

相鉄・JR直通線だけでなく、相鉄・東急直通線も含めた事業全体について、より積極的に進めていくため、**鉄道運輸機構・県・市等の部長級による事業推進のための会議を新たに設置**しました。

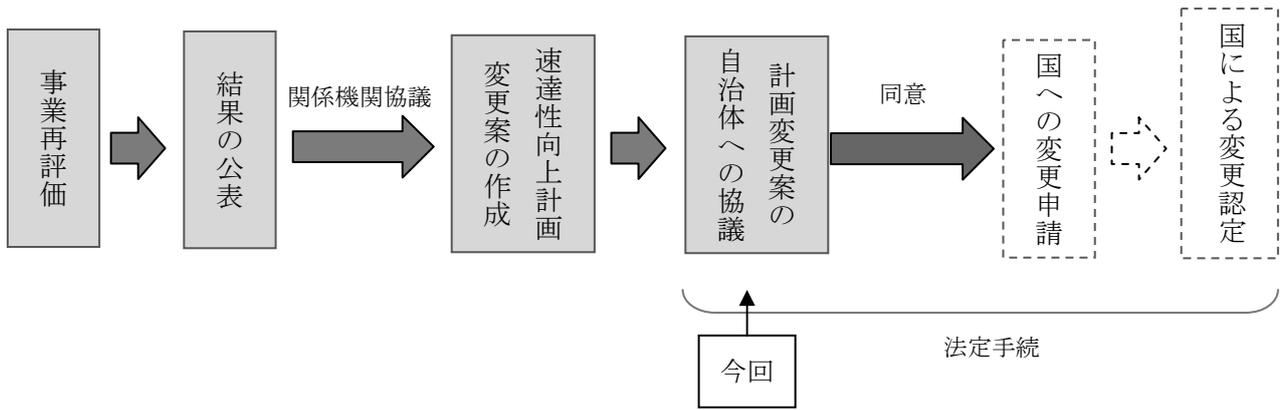
4 本市の今後の対応

このたびの事業費の増額や開業の遅れについては、**精査の結果やむを得ない内容であったこと、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、市民の皆様から一日も早い開業を待望されていることなどを総合的に勘案し、本市としても引き続き本事業を推進していく必要がある**と考えますので、**今回の協議について同意することとします。**

また、今後社会経済情勢等の急激な変化などやむを得ない場合を除き、今回の増額に関して更なる負担増を認めることは困難であることなどから、**徹底したコスト縮減を行うとともに、一日も早い開業に向けて最大限の努力をするよう、鉄道運輸機構に対して継続的に要請**することとします。

さらに、既存の鉄道ネットワークを活用した更なる整備効果の向上に向けた検討もあわせて要請するとともに、本市としてもこれまで以上に事業の工程管理等に積極的に関与してまいります。

<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>

