

「小田急多摩線延伸に関する関係者会議」における検討結果について

小田急多摩線の延伸については、平成28年4月の交通政策審議会答申において、意義のあるプロジェクトとして位置付けられるとともに、収支採算性等の課題が示されました。

本市及び町田市では、答申を受け、平成28年8月に学識経験者、小田急電鉄、関係地方公共団体等の関係者で構成する「小田急多摩線延伸に関する関係者会議」を設置し、課題解決を図るため調査検討を進めてきました。

このたび、「小田急多摩線延伸に関する関係者会議」における検討結果を取りまとめましたので、公表いたします。

- 1 公表日時 令和元年5月28日（火） 正午
町田市と同日発表

2 公表内容

「小田急多摩線延伸に関する関係者会議 調査のまとめ」

- ・調査の目的等
- ・収支採算性等向上の検討
- ・小田急多摩線延伸の意義と効果の検証
- ・今後の取組の方向性
- ・調査結果を受けて

検討結果の詳細「小田急多摩線延伸に関する関係者会議 報告書」につきましては、本市及び町田市のホームページに掲載するとともに、両市の行政資料コーナーへ配架します。

< 問合せ先 >
交通政策課
直通電話：042-769-8249

小田急多摩線延伸に関する関係者会議

調査のまとめ

町田市・相模原市

令和元年(2019年)5月

「調査のまとめ」について

「調査のまとめ」は「小田急多摩線延伸に関する関係者会議」（以下、「関係者会議」という）の報告書の内容を受け、関係者会議において、調査結果の検証を行ったうえで、今後の進め方を検討し、取りまとめたものである。

目 次

1．調査の目的等

- (1) 調査の経過及び目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
- (2) 調査内容・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
- (3) 対象路線・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2

2．収支採算性等向上の検討

- (1) 前提条件・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
- (2) 各検討ケースの概算建設費及び収支採算性等の分析結果・・・・・・4

3．小田急多摩線延伸の意義と効果の検証

- (1) 広域的な都市構造の形成・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
- (2) 沿線まちづくりの促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
- (3) 社会的要請への対応・・・・・・・・・・・・・・・・・・14

4．今後の取組の方向性

- (1) 事業化を見据えた計画案の検討の深度化・・・・・・・・・・17
- (2) 沿線のまちづくり・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
- (3) 財源の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
- (4) 関係者の合意形成・・・・・・・・・・・・・・・・・・17

【調査結果を受けて】

1 . 調査の目的等

(1) 調査の経過及び目的

多摩ニュータウンの開発とともに整備された小田急多摩線は、唐木田駅を終端とする全長10.6km（新百合ヶ丘駅～唐木田駅）の路線である。

町田市、相模原市をはじめとする地元自治体は、都市化の著しい進展を背景として、増加する都心方面等への通勤・通学需要への対応や、周辺地域における望ましい都市構造形成のため、同線のＪＲ横浜線及び相模線方面、さらには愛川・厚木方面への延伸を求めてきた。

同線について、昭和60年（1985年）の運輸政策審議会答申第7号では「唐木田から横浜線方面について、今後、新設を検討すべき方向」として、平成12年（2000年）の運輸政策審議会答申第18号では「唐木田から横浜線・相模線方面への延伸について、今後、整備について検討すべき路線」として位置づけられた。

平成18年（2006年）には、在日米軍再編協議において、ＪＲ横浜線相模原駅の北側に位置する相模総合補給廠の一部返還が基本合意され、これを契機として、町田市と相模原市では、同年以降、延伸の実現に向けた具体的な検討を、関係機関の協力を得ながら共同で行ってきた。さらに平成26年(2014年)に国へ一部返還されたことにより、相模原駅の導入空間確保に目途が立ち、延伸の実現に向けて大きく前進することとなった。

平成28年（2016年）4月の交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」では、同線の延伸（唐木田～相模原～上溝）が「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿を実現する上で意義のあるプロジェクト」の一つとされた。

一方、収支採算性等の課題も同時に示されたことから、同年8月に、学識経験者や小田急電鉄、国、関係自治体など関係機関で構成する関係者会議を設置し、課題の解決を図ることを目的に調査を実施した。

【交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（抜粋）】

[位置付け]

- ・小田急多摩線の延伸（唐木田～相模原～上溝）が「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」の一つとされた。

[意義]

- ・相模原市及び町田市と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

[課題]

- ・収支採算性に課題があるため、関係地方公共団体等において、採算性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を着実に進めた上で、費用負担のあり方を含む事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・また、東京都と神奈川県に跨がる路線であるため、関係地方公共団体が協調して検討が行われることも期待。
- ・なお、関係地方公共団体において更なる延伸を検討する場合には、本区間の整備の進捗状況を踏まえつつ行うことが適当である。

(2) 調査内容

答申における将来交通需要の推計手法を再現したモデルを用い、需要の創出につながる利便性の向上方策など、収支採算性の確保に向けた検討を行った。また、小田急線複々線化に伴う新ダイヤへの更新、開業想定年次の見直しなどを行い、需要予測、収支採算性及び費用便益分析の検討を行うとともに、延伸の意義と効果について検証を行った。

(3) 対象路線

本調査では、小田急多摩線唐木田駅から、多摩市・町田市・相模原市を通り、JR横浜線相模原駅、JR相模線上溝駅を結び、町田市内に1駅（中間駅）、相模原市内に2駅を設置することを想定した対象路線とした。



区 間：小田急多摩線唐木田駅～JR横浜線相模原駅～JR相模線上溝駅
延 長：約8.8km（唐木田～相模原：約5.8km 相模原～上溝 約3.0km）

2. 収支採算性等向上の検討

(1) 前提条件

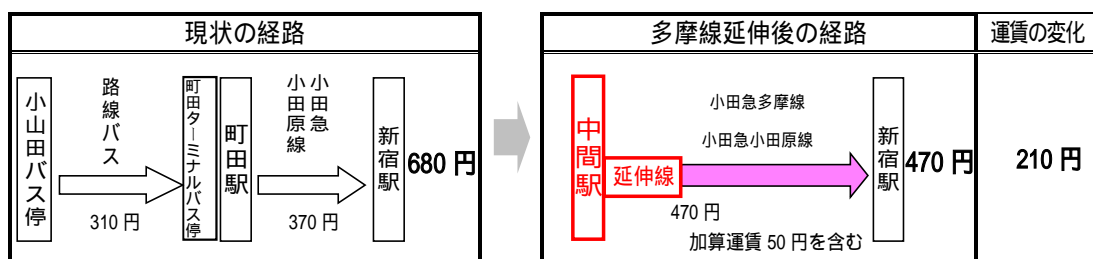
交通政策審議会答申において示された収支採算性の課題解決を図るため、答申時点の計画を基に、需要の創出につながる様々な方策を検討し、乗換利便性の向上や開発人口の定着速度を同規模の開発事例を参考に、早期定着を条件とした。また、小田急線複々線化に伴う新ダイヤへの更新、開業想定年次の見直しなどを行い、前提条件を設定した。

- ・開業想定年次：令和15年（2033年）
- ・想定運行本数：ピーク時 9本/h（急行3本、各停6本）
オフピーク時 6本/h（急行3本、各停3本）
- ・運賃設定：小田急電鉄の運賃体系に50円の加算運賃（1）を想定して設定
- ・想定事業スキーム：都市鉄道利便増進事業（2）
- ・想定事業主体：営業主 小田急電鉄株式会社
整備主体 公的主体
- ・沿線地域開発：相模総合補給廠一部返還地等の開発による将来人口の増加を見込む
（相模総合補給廠一部返還地の将来計画人口（従業員20,000人、夜間人口3,000人）は「相模原市広域交流拠点整備計画（平成28年8月）」に基づく。）
- ・JR横浜線との乗換：延伸線新駅とJR相模原駅については、地下連絡通路による乗換を想定

1 加算運賃制度は、新線建設により直接的に利便を享受する利用者に、新線建設にかかった設備投資費用の一部負担を求めるため、既存の運賃に一定の金額を加算するもの。

<参考>

- ・延伸前と延伸後の新宿駅（都心方面）までに要する運賃の比較例



中間駅の設置予定地の最寄りにある「小山田」バス停を「現状の経路」の出発地点としている。

- 都市鉄道利便増進事業は、施設を整備・保有する整備主体（公的主体）と、鉄道サービスを提供する営業主（既存の鉄道事業者）の受益を活用する上下分離方式による制度である。
整備主体は、国の補助（1/3）と地方公共団体の補助（1/3）を受け、残りの事業費（1/3）を資金調達して施設を整備する。
営業主は開業後、受益相当額を施設使用料として整備主体に支払うことにより、鉄道事業を実施する。

(2) 各検討ケースの概算建設費及び収支採算性等の分析結果

○ 基本ケース（唐木田～上溝）

| 予測ケース | 概算建設費 | 輸送人員 | 整備効果 (B/C) | | 収支採算性 |
|-------------------|---------|----------|------------|-----|-------|
| | | | 30年 | 50年 | |
| 基本ケース (唐木田～上溝) | 1,300億円 | 73.3千人/日 | 1.2 | 1.4 | 42年 |

B/C：費用便益比。一般に費用対効果と表される評価指標の一つ。所要時間の短縮など延伸により生み出される効果（便益 = Benefit）を貨幣換算し、建設費などの費用（Cost）との比率で表したものを。

収支採算性：開業後の収入で建設時の借入金を返済するなど、整備主体における資金の収入と支出を差引した累積的な資金収支が、黒字転換に要するまでの年数を示したものを。

- ・関係者会議で行った事業性向上方策の感度分析から、収支採算性の改善に効果的であったJR相模原駅での乗換利便性を向上するための地下連絡通路の整備を想定し、また、相模総合補給廠一部返還地の開発人口の定着速度を同規模の開発事例を参考に見直しを行い、開発人口の早期定着を見込んだことで、平成28年に交通政策審議会が行った需要予測の結果から、収支採算性に一定の改善が認められた。
- ・整備効果 (B/C) は、その値が1以上であれば、その事業を社会的に見て効率的な事業と評価するものである。基本ケースの分析結果では整備から30年、50年後の整備効果がともに1以上であることから、本事業が社会的に見て効率的な事業であると評価できる。
- ・都市鉄道利便増進事業の適用については、収支採算性が30年が目安とされており、基本ケースの分析結果は42年であることから、収支採算性を改善するため概算建設費の縮減などのさらなる検討を行う必要がある。

○ 収支採算性等の向上方策

駅位置変更ケース（唐木田～上溝）

基本ケースから、更なる乗換利便性向上のため、延伸線新駅の位置を極力JR相模原駅に近づけたケース

| 予測ケース | 概算建設費 | 輸送人員 | 整備効果 (B/C) | | 収支採算性 |
|----------------------|---------|----------|------------|-----|-------|
| | | | 30年 | 50年 | |
| 駅位置変更ケース (唐木田～上溝) | 1,300億円 | 74.9千人/日 | 1.2 | 1.4 | 40年 |

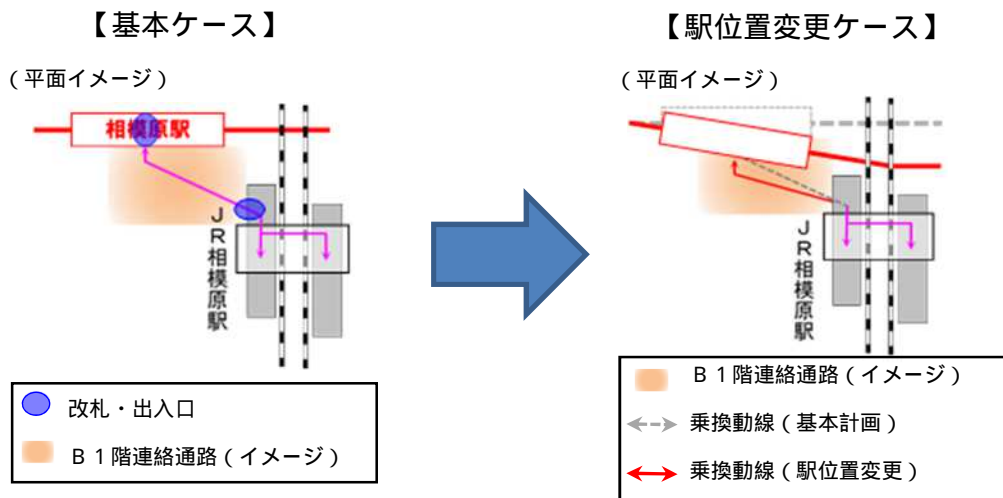


図 駅位置変更のイメージ

- 基本ケースの地下連絡通路の整備、相模総合補給廠一部返還地の開発人口の早期定着の条件に加え、延伸線新駅の位置を極力JR相模原駅に近づけたことにより、基本ケースよりもJR相模原駅との乗換移動時間が短縮され、さらに乗換の利便性が向上したことから、基本ケースから2年の収支採算性の改善が認められた。

- 整備効果 (B/C) は、その値が1以上であれば、その事業を社会的に見て効率的な事業と評価するものである。駅位置変更ケースの分析結果では整備から30年、50年後の整備効果がともに1以上であることから、本事業が社会的に見て効率的な事業であると評価できる。

- 都市鉄道利便増進事業の適用については、収支採算性が30年が目安とされており、駅位置変更ケースの分析結果は40年であることから、収支採算性を改善するため概算建設費の縮減などのさらなる検討を行う必要がある。

○ 収支採算性等の向上方策

段階的整備ケース 第1期整備区間（唐木田～相模原）

段階的整備は、唐木田～相模原間を第1期整備区間として先行整備し、後に、相模原～上溝間を第2期整備区間として段階的に整備を行うもの。

なお、今回の調査は、唐木田～相模原間を先行整備する第1期整備区間とし、初期投資を抑え部分開業したケース

| 予測ケース | 概算建設費 | 輸送人員 | 整備効果 (B/C) | | 収支採算性 |
|----------------------------------|-------|----------|------------|-----|-------|
| | | | 30年 | 50年 | |
| 段階的整備ケース 第1期整備区間 (唐木田～相模原) | 870億円 | 53.3千人/日 | 1.3 | 1.5 | 26年 |

JR相模原駅への乗換は現状の橋上駅舎を経由することを想定している。

- ・先行整備する唐木田～相模原間を第1期整備区間とし、部分開業とすることで初期投資を抑え、基本ケースと同様に相模総合補給廠一部返還地の開発人口の早期定着を見込んだことで、基本ケースと比較して、輸送人員は減少したものの収支採算性が都市鉄道利便増進事業の適用の目安とされる30年を満たす結果となった。
- ・整備効果 (B/C) は、その値が1以上であれば、その事業を社会的に見て効率的な事業と評価するものである。段階的整備ケースの分析結果では整備から30年、50年後の整備効果がともに1以上であることから、本事業が社会的に見て効率的な事業であると評価できる。
- ・今回は、第1期整備区間（唐木田～相模原）のみを調査したものであることから、第2期整備区間（相模原～上溝）についても調査研究を行うとともに、第1期整備区間（唐木田～相模原）については、さらなる検討の深度化を図る必要がある。

3 . 小田急多摩線延伸の意義と効果の検証

(1) 広域的な都市構造の形成

・ 首都圏南西部エリアにおける広域交流拠点の形成

- ・ リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）、相模総合補給廠一部返還地、多摩ニュータウンを強力にネットワークで結びつけることによって、ヒト・モノ等が活発に行き交う広域交流拠点の形成を図る大きな原動力となる「核」が構築されている。
- ・ 小田急多摩線の延伸により、広範なエリアを有する多摩地域、相模原地域が南北に結ばれ、都心方面への直通運転、他路線との交通結節など都県を跨ぐ移動が容易となっている。
- ・ 延伸線整備による都県間アクセス性の向上により、都心方面との連携、県央・湘南方面との相互連携が図られる。さらには答申路線である多摩地域北部及び町田方面への多摩都市モノレール延伸プロジェクトとの連携による更なる交通ネットワークの拡大によって、首都圏南西部エリアにおける広域交流拠点の形成が図られ、同エリアの発展につながる事が認められる。
- ・ また、延伸によって都県を跨いだ南北方向のアクセス性が向上することで、相模総合補給廠一部返還地について、新たな広域防災拠点の形成が図られ、首都直下地震など災害時に対する首都圏のバックアップ機能の構築につながる事が認められる。

【広域自治体における広域交流拠点の形成について】

- ・ 東京都圏域では、延伸線整備による都県間やリニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）へのアクセス性向上が、多摩都市モノレール延伸による多摩地域の交通ネットワークの強化とも連携して、多摩地域と相模原市方面との南北方向、さらに町田市域内との交通軸が強化される。これにより広域的な産業連携や多くの人の交流が可能となり、東京都が目指している「多摩広域拠点」の形成実現につながる事が認められる。
- ・ 神奈川県圏域では、延伸線整備による神奈川県北部地域と東京都方面とのアクセス性が向上することで、リニア中央新幹線とも連携し広域的な交流が促進され、神奈川県が目指す、小田急多摩線延伸線も含む「京浜津久井連携軸」の形成実現につながるとともに、延伸線がJR相模線へ結節することで、県央・湘南地域の南北方向の流動が拡大し、「相模連携軸」の強化につながる事が認められる。



図 小田急多摩線延伸との連携強化による広域交流拠点の形成(イメージ)

・多様なイノベーションの創出促進

- ・大学、研究機関やものづくり産業などが集積する首都圏南西部エリアにおいて、小田急多摩線延伸による利便性の向上効果は沿線周辺地域を越え、エリア内に広く発生している。延伸により、交通アクセス性が向上することで拠点間の交流が活性化され、エリア内の大学・研究機関等においてもアクセス性向上の便益を享受し、さらに多摩都市モノレールやJR相模線との結節により、多くの大学・研究機関等を有する多摩地域と「さがみロボット産業特区」エリアを結び、互いのエリア間で多くの流動が発生し、新たなイノベーションの創出につながる事が認められる。
- ・また、都心方面、横浜方面に対しても、利便性の向上効果が発生し、延伸が同エリアの価値を高めるとともに、地域の持つポテンシャルが生かされることで、さらなる企業や大学等の進出にもつながることが認められる。

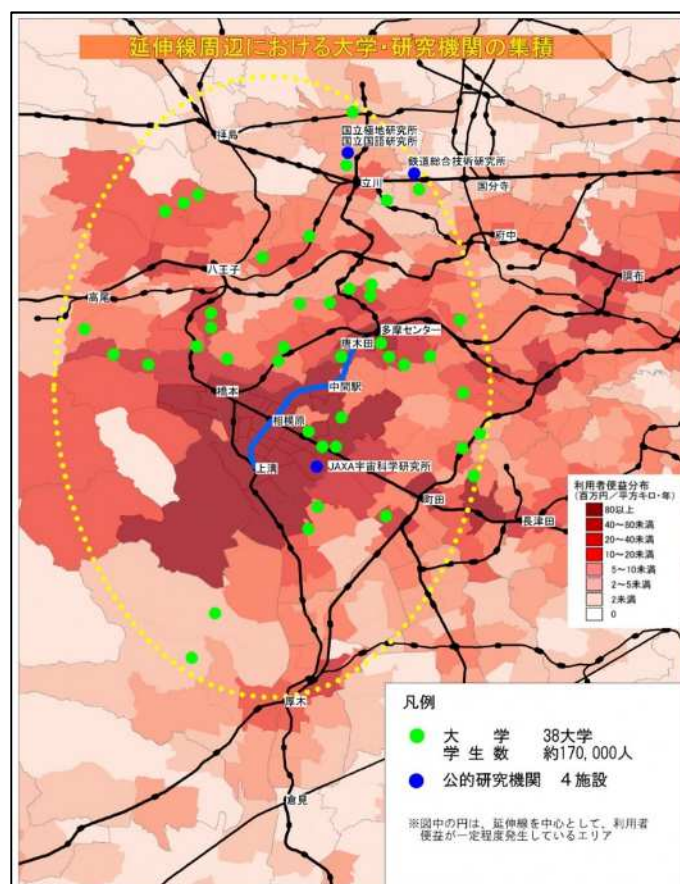


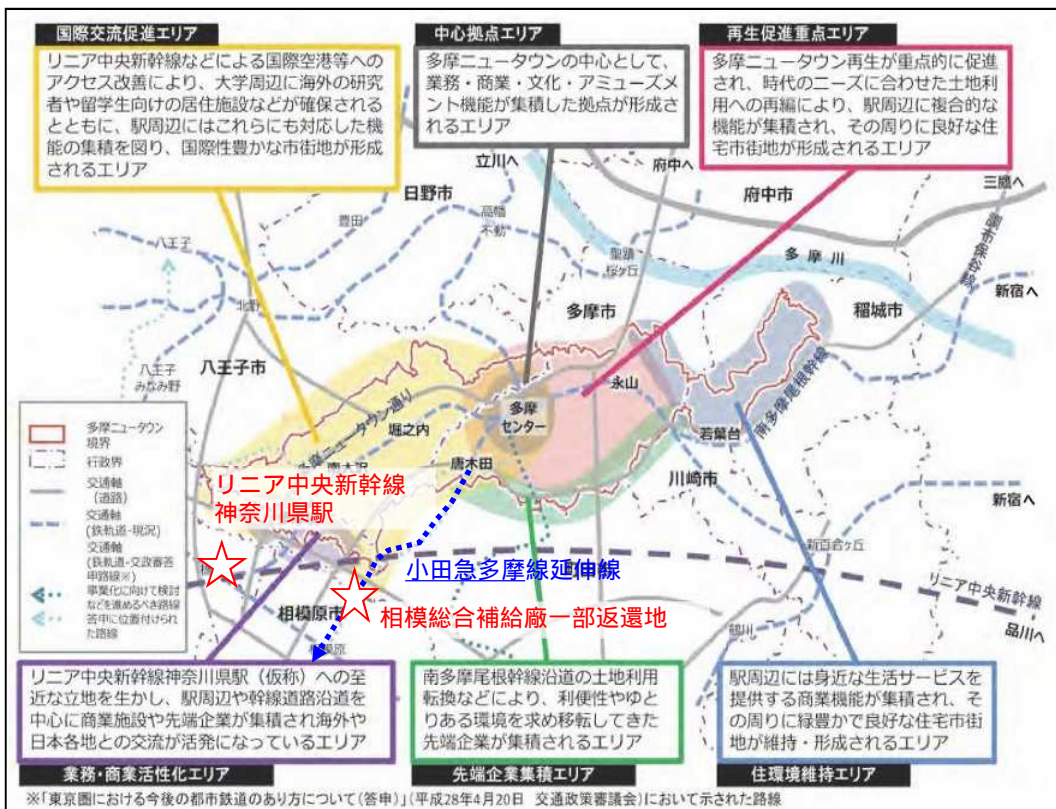
図 延伸線利用者の便益分布と大学・研究機関の集積(令和15年(2033年))

利用者便益: 総所要時間の短縮便益、交通費用減少便益、乗換利便性向上便益、車両内混雑緩和便益といった現時点で学術的に貨幣換算が可能な項目であり、これらは、いずれも事業を実施した場合(with)と実施しない場合(without)との交通サービス変化により発現するものである。

(2) 沿線まちづくりの促進

・多摩市

- ・小田急多摩線の延伸によって、都県間が南北に結ばれることで、リニア中央新幹線神奈川県駅(仮称)がある橋本エリア、相模総合補給廠一部返還地での新たなまちが形成される相模原エリアなどの周辺市街地との連携が強化されるとともに、唐木田駅の1日あたりの乗降人員が新たに約3.3千人増加し、さらには、小田急多摩センターなど既存の小田急多摩線への流動も発生することが確認できた。また、こうしたことによって、国内や域内だけにとどまらない拠点間の相互交流につながり、新たなビジネスチャンスが生まれ、さらなる企業、大学などの集積が進み、多摩ニュータウンの活性化と新たな発展が促進されることから、多摩ニュータウンが目指す地域像の実現につながることを認められる。
- ・小田急多摩線延伸線によって、既存路線を含めた複数の路線で多摩ニュータウンと相模原市方面とがつながり、リニア中央新幹線神奈川県駅(仮称)へのアクセス性のさらなる向上や、災害時等のリダンダンシー(代替経路確保)機能強化が図られることで、多摩ニュータウンの拠点性が高まることが確認できた。

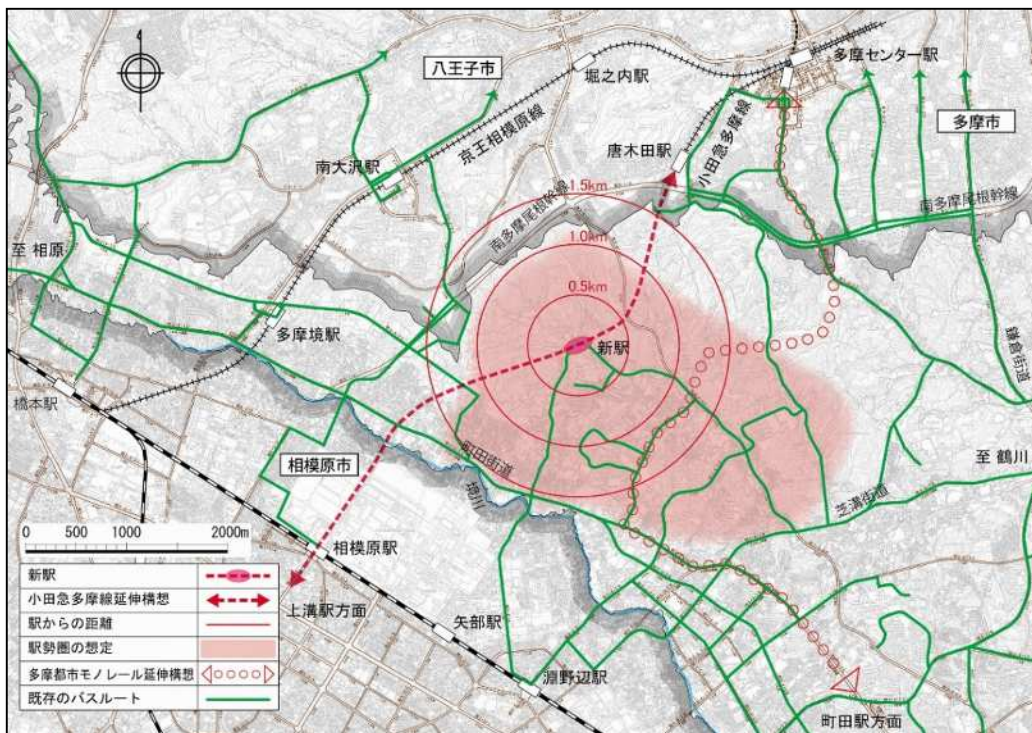


出典:多摩ニュータウン地域再生ガイドライン(一部加工)

図 多摩ニュータウンが目指すエリア別の地域像

・町田市

- ・小田急多摩線の延伸と新駅が設置されることで、町田市北西部における鉄道空白地区が解消され、新宿への所要時間が約30分短縮されるなど、首都圏へのアクセス性が大幅に向上しており、1日あたり約10千人の乗降人員が生み出されることが確認できた。
- ・新駅設置により、駅を中心とした道路網やバス路線網などの交通ネットワークの形成や都市機能の充実が図られるとともに、みどりや地形を生かした景観づくりがなされ、住みやすく、若い世帯にも選ばれる持続可能なまちの形成につながることから、居住者が増加し、小山田周辺まちづくり構想の実現につながることを認められる。



駅勢圏の想定(ピンク色の網掛け範囲)は、小田急多摩線延伸のほか、多摩都市モノレール延伸構想によるものを含む。

出典：小山田周辺まちづくり構想

図 新駅設置による鉄道空白地区の解消

・相模原市

【相模原駅周辺地区】

- ・相模原駅周辺地区では、小田急多摩線の延伸や、延伸線とJR横浜線との結節により交通利便性が向上したことで、延伸線新駅の1日あたりの乗降人員が約41.2千人となり、人の流動が促進されることが確認できた。
- ・延伸線の整備と相模総合補給廠一部返還地の新たなまちづくりが相互に効果を発揮することで、令和15年(2033年)の小田急多摩線延伸線開業時までには従業員人口8千人、夜間人口3千人が、令和27年(2045年)には、従業員人口17.6千人が定着することにもつながり、中枢業務拠点としての機能集積が進むことで、広域交流拠点としてのまちの形成につながることが認められる。

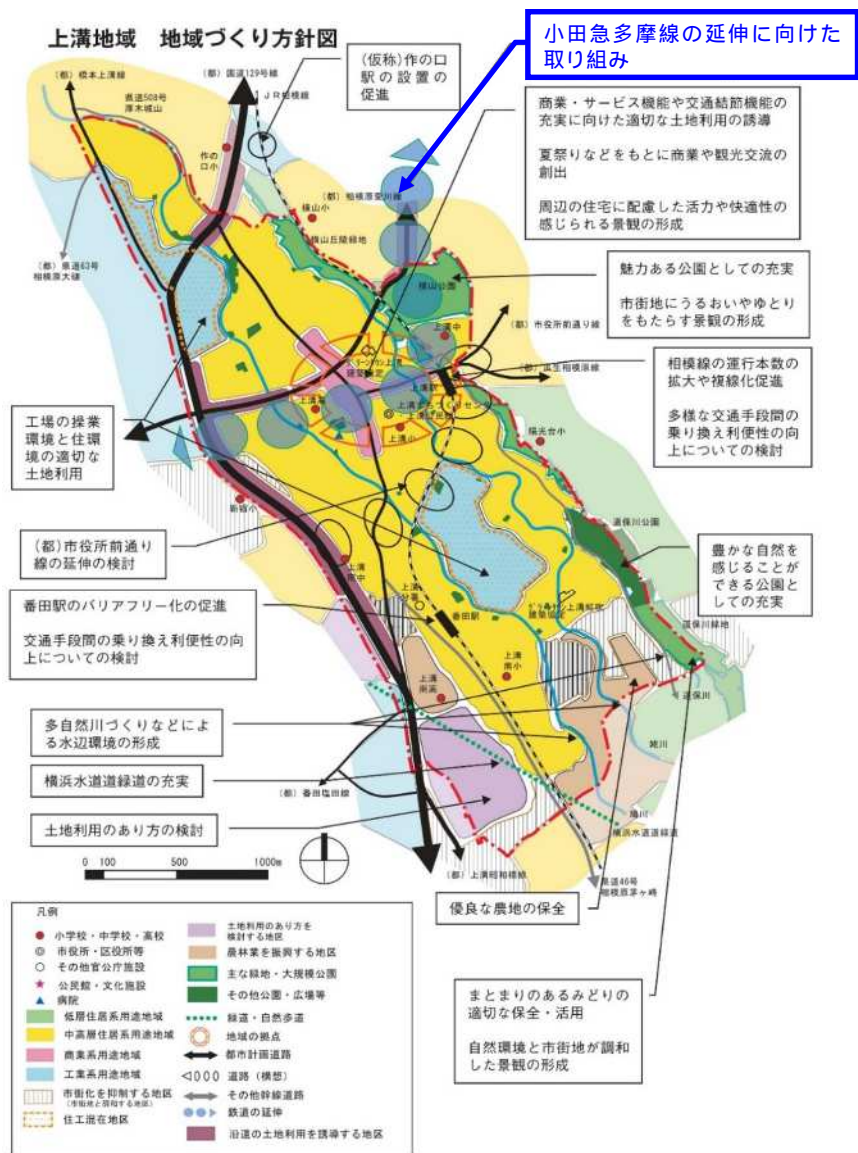
(相模総合補給廠一部返還地の将来計画人口は「相模原市広域交流拠点整備計画(平成28年8月)」に基づく。)



図 相模総合補給廠の全体図

【上溝駅周辺地区】

- ・小田急多摩線の延伸や、延伸線とJR相模線の結節により、上溝地区と市内外のアクセス性が強化されることで、延伸線新駅の1日あたりの乗降人員が約29.1千人となり、同地区の拠点性が高まっており、商業地として発展している上溝駅周辺地区は、地域の拠点としての位置づけが高まり、同地区における、交通利便性や歴史的背景を生かした魅力ある商業地の形成につながることが認められる。



出典：相模原市都市計画マスタープラン(一部加工)

図 上溝駅周辺地区の商業地づくり

(3) 社会的要請への対応

・より便利で快適な暮らしの実現

- ・小田急多摩線延伸により、既存路線との結節及び直通運転が図られ、延伸線地域から都心方面、県央・湘南方面、さらには広範なエリアを有する多摩地域などと延伸線地域との相互の移動の速達性向上、乗換回数の減少、経路選択の自由度の向上、混雑緩和、鉄道不便地域の解消等が図られ、より便利で快適な暮らしの実現につながっていることが認められる。

・環境負荷の軽減

- ・小田急多摩線延伸に伴い、自動車利用から鉄道利用への転換により、二酸化炭素(CO₂)及び窒素酸化物(NO_x)の減少など、環境負荷の軽減に寄与していることが確認できた。

・高齢社会等への対応

- ・高齢化が進展する中で、高齢者等の移動手段が確保されることにより、外出機会の増加が図られるとともに、自立的な社会経済活動への参画に寄与することが認められる。

・災害に強い地域づくり

- ・小田急多摩線延伸線が既存路線と結節することで、延伸線エリアと都心方面や、リニア中央新幹線と多摩方面などの経路選択肢が増え、災害時等のリダンダンシー(代替経路確保)機能が強化されていることが確認できた。
- ・リダンダンシー機能が強化されることで、相模総合補給廠一部返還地を中心とした、新たな広域防災拠点の形成が図られ、首都直下地震など災害時に対する首都圏のバックアップ機能の構築につながることを認められる。

・社会的要請への対応における主な効果

(新宿(都心方面)への所要時間短縮効果)

| 現状の経路 ()内は所要時間 | | 多摩線延伸後の経路 ()内は所要時間 | | 時間の変化 |
|-----------------|------------|---------------------|-----|-------|
| | 1時間 13分 | | 46分 | 27分 |
| | 1時間 | | 48分 | 12分 |
| | 1時間 13分 | | 51分 | 22分 |

経路は新宿に8:30前後に到着する列車を選択して算出。
各鉄道事業者やバス事業者のホームページの時刻表を元に集計。
延伸後の経路・時間・効果は、検討試算結果。

図 都心方面への所要時分の短縮

(都心方面、多摩方面から相模原方面への所要時間短縮効果)

| 現状の経路 ()内は所要時間 | | 多摩線延伸後の経路 ()内は所要時間 | | 時間の変化 |
|-----------------|-----------|---------------------|-----|-------|
| | 22分 | | 5分 | 17分 |
| | 1時間 3分 | | 49分 | 14分 |

経路は相模原に8:30前後に到着する列車を選択して算出。
各鉄道事業者やバス事業者のホームページの時刻表を元に集計。
延伸後の経路・時間・効果は、検討試算結果。

図 都心方面、多摩方面からの所要時分の短縮

4 . 今後の取組の方向性

(1) 事業化を見据えた計画案の検討の深度化

- ・ 事業実施時のリスクを低減するための具体的な調査や、サービス水準等についてさらなる検討
- ・ まちづくり計画と整備計画案の整合性の確保
- ・ 需要面やまちづくりとの整合などを考慮した駅レイアウト（駅の位置・形状など）
- ・ コントロールポイント（ 3 ）における施工等を考慮した建設工期
- ・ 将来人口や来街者数の影響についての整理

3 地形、河川、道路、既設構造物など技術的または社会的に大きな制約条件のある箇所

(2) 沿線のまちづくり

- ・ 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着実なまちづくりとリニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）が設置される橋本駅周辺との一体的なまちづくりによる、広域交流拠点としてのまちの形成
- ・ 中間駅や上溝駅の設置が計画される沿線地域における道路計画、駅前広場計画、土地利用計画など、周辺まちづくりの具体的な検討

(3) 財源の確保

- ・ 建設費変動や需要変動等のリスク発生時における対応等の整理
- ・ 建設コストのさらなる縮減、関連事業も含めた制度の要件緩和の働きかけなど

(4) 関係者の合意形成

- ・ 都市鉄道利便増進事業の適用を踏まえた事業主体の決定、費用負担のあり方も含めた合意形成
- ・ 地域住民への説明、地域と一体となった延伸の取組

【調査結果を受けて】

- ・全線一括整備（唐木田～上溝）である基本ケースや駅位置変更ケースにおいては、収支採算性に一定の改善が図られたものの未だに課題が残り、概算建設費の縮減など、さらなる検討が必要な結果となった。
- ・段階的整備ケースにおいては、先行して整備する第1期整備区間（唐木田～相模原）の収支採算性が都市鉄道利便増進事業の適用の目安とされる収支採算性が30年を満たす結果となったが、今回、調査を実施した区間は第1期整備区間（唐木田～相模原）のみであることから、第2期整備区間（相模原～上溝）についても調査研究を行うとともに、第1期整備区間（唐木田～相模原）については、さらなる検討の深度化を図る必要がある。
- ・各ケースとも課題や留意すべき事項はありつつも、答申で示された課題の一つである収支採算性の向上が図られ、事業実現に向けた進展が認められた。
- ・また、延伸の意義と効果においては、小田急多摩線の延伸によってリニア中央新幹線の開業や多摩都市モノレールの延伸、相模総合補給廠一部返還地をはじめとする沿線開発等のポテンシャルが発揮され、首都圏南西部の発展につながることも認められた。
- ・これらの結果を踏まえ、今後はこれまでの「調査研究の段階」から、路線計画や運行計画、開業想定年次など、具体的かつ詳細な検討を通じ、関係者が「事業参画を判断するための検討段階」へ移行すべく、各関係者との調整を進めていく。

【小田急多摩線延伸に関する関係者会議 構成員】

- ・日本大学 岸井隆幸 特任教授 [会長]
- ・芝浦工業大学 岩倉成志 教授 [会長代理]
- ・交通事業者（小田急電鉄、JR東日本横浜支社）
- ・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構東京支社
- ・国土交通省（関東運輸局）
- ・関係自治体（東京都、神奈川県、多摩市、町田市、相模原市）