

小田急多摩線延伸に関する関係者会議

報 告 書

町 田 市 ・ 相 模 原 市

目 次

I. 調査の目的と進め方

1. 調査の目的.....	1
2. 調査体制.....	2
3. 調査内容.....	3

II. 小田急多摩線延伸の取組の歩み

1. 小田急多摩線延伸の取組の歩み.....	4
------------------------	---

III. 路線の概要及び計画上の位置づけ

1. 検討対象路線の概要.....	6
2. 上位計画・関連計画における位置づけ.....	7
2. 1 国.....	8
2. 2 都・県.....	11
2. 3 市.....	16
3. 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」...	23
4. 都市鉄道利便増進事業費補助.....	28
5. 路線沿線の現況等.....	30

IV. 小田急多摩線延伸の意義と効果

1. 広域的な都市構造の形成.....	40
1. 1 首都圏南西部エリアにおける交流拠点の形成.....	40
1. 2 多様なイノベーションの創出促進.....	44
2. 沿線まちづくりの促進.....	48
2. 1 多摩市.....	48
2. 2 町田市.....	50
2. 3 相模原市.....	51
3. 社会的要請への対応.....	56

V. 概略路線計画等の検討

1. 延伸線部.....	62
1. 1 概略路線計画.....	62
1. 2 ルートの考え方.....	64
1. 3 主な線路の規格.....	67
1. 4 概略路線構造.....	69
1. 5 駅構造.....	73
2. 既設線の改良.....	78
3. 留置方法の検討.....	79
4. 施工イメージ等の検討.....	80
5. 概算建設費の試算.....	85
5. 1 概算建設費の試算にあたっての視点.....	85
5. 2 概算建設費の前提条件.....	85
5. 3 試算結果.....	86
5. 4 概算建設費の試算にあたっての特記事項等.....	86

VI. 需要予測及び事業採算性の検討

1. 需要予測の前提条件.....	89
1. 1 予測対象年次.....	89
1. 2 予測対象路線.....	89
1. 3 予測対象範囲.....	89
1. 4 予測対象旅客.....	89
1. 5 ゾーン区分.....	90
1. 6 人口.....	91
1. 7 交通サービス条件.....	97
1. 8 予測対象路線の運行条件.....	100
1. 9 需要予測手法.....	102
1. 10 事業採算性の前提条件.....	105
2. 需要予測結果.....	110
2. 1 輸送需要.....	110
2. 2 駅の乗降人員.....	111
2. 3 駅間輸送量及び利用者の旅客流動.....	112
2. 4 断面交通量変化.....	113
2. 5 利用者の分布状況.....	114
3. 事業採算性の検討結果.....	116

Ⅶ. 事業性向上方策等の検討

1. 事業性向上方策等の検討内容.....	117
2. 感度分析ケースの設定.....	118
2. 1 サービス感度.....	118
2. 2 事業手法による感度.....	120
2. 3 その他の要因による感度.....	121
3. 需要予測および事業採算性の検討結果.....	122
3. 1 サービス感度.....	122
3. 2 事業手法による感度.....	128
3. 3 その他の要因による感度.....	134

Ⅷ. 整備効果の検討

1. 費用便益分析.....	135
2. 延伸による意義・効果の達成度.....	141

Ⅸ. 調査のまとめと今後の取組

1. 調査のまとめ.....	163
2. 今後の取組.....	167

参考資料

- ・参考資料 1 小田急多摩線延伸に関する関係者会議設置要綱..... 参考-1
- ・参考資料 2 過年度の調査の経過について..... 参考-3

I . 調査の目的と進め方

1. 調査の目的

小田急多摩線の延伸については、これまでも路線計画や需要予測など、町田市・相模原市を中心として検討に取り組んできたところである。

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、小田急多摩線の延伸が「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（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。

また、同答申では収支採算性等の課題が意義と同時に示されたことから、関係者による意見交換、検討を行い、課題の整理を図ることを目的として「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。）を設置し、必要な調査を実施した。

2. 調査体制

【小田急多摩線延伸に関する関係者会議 構成員】

■学識経験者

- 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

- 小田急電鉄株式会社交通企画部部長
- 東日本旅客鉄道株式会社横浜支社企画部長

■国土交通省

- 関東運輸局交通政策部交通企画課長
- 関東運輸局鉄道部計画課長

■独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

- 東京支社計画部長

■東京都

- 都市整備局都市基盤部交通企画課長

■神奈川県

- 県土整備局都市部交通企画課長

■多摩市

- 都市整備部長

■町田市

- 都市づくり部長

■相模原市

- 都市建設局まちづくり計画部長

3. 調査内容

平成 28 年(2016 年) 4 月の交通政策審議会答申において、収支採算性を始めとする課題が示されたことを受け、関係者会議では、答申時点の概略路線計画等を基に、概算建設費等、諸条件を更新し、答申における鉄道ネットワークのプロジェクトの定量分析に用いられた将来交通需要の推計手法を再現したモデル（以下「交政審再現モデル」という。）を用い、需要予測、事業採算性及び費用便益分析の検討を行った。

答申において課題の一つとされた収支採算性の改善に向けては、運行本数等のサービスレベルや乗換利便性、バス路線、まちづくりといった観点から、感度分析によりこれらが事業性に与える影響を確認し、会議において意見交換、検討を行った。

Ⅱ．小田急多摩線延伸の取組の歩み

1. 小田急多摩線延伸の取組の歩み

小田急電鉄は昭和 33 年(1958 年)に小田原線鶴川駅を起点とし、町田市図師、J R 横浜線 淵野辺駅、J R 相模線上溝駅、相模原市田名及び大島を経由し、城山町（現：相模原市緑区）へ至る城山線の免許申請を行った。これを契機に、町田市、相模原市、城山町は同年 5 月に「小田急新路線建設促進協議会」を設置し、新線の建設促進に向けた取組を開始することとなる。この路線は実現には至らなかったが、この路線計画の存在が後々まで、小田急電鉄による横浜線沿線から上溝、田名を通り愛川方面へ向かう鉄道計画の端緒となった。

多摩ニュータウンの開発が決定すると、小田急電鉄は昭和 39 年(1964 年)に多摩線の新線建設免許の申請を行い、昭和 50 年(1975 年)4 月に新百合ヶ丘駅～小田急多摩センター駅が、平成 2 年(1990 年)4 月には小田急多摩センター駅～唐木田駅が開業された。

一方、昭和 60 年(1985 年)7 月の運輸政策審議会答申第 7 号において、「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」と位置付けられ、その後、平成 12 年(2000 年)1 月の運輸政策審議会答申第 18 号において、「唐木田から横浜線・相模線方面への延伸について、今後、整備を検討すべき路線」と位置付けられた。

平成 18 年(2006 年)5 月には、在日米軍再編協議において、相模総合補給廠の一部約 15ha のほか、鉄道及び道路用地として約 2 ha の返還が基本合意され、平成 20 年(2008 年)6 月の日米合同委員会にて正式合意され、平成 26 年(2014 年)9 月に国に返還された。これにより、相模原駅への導入空間の確保の見込みに目途がたち、延伸の実現に向けて大きく前進することとなる。

これらを契機として、町田市、相模原市では、延伸の実現に向けた具体的な検討を行うため、平成 18 年(2006 年)11 月に「小田急多摩線延伸検討会」を設置し、また平成 24 年度(2012 年)には「小田急多摩線延伸計画に関する研究会」を設置し、関係機関の協力を得ながら延伸の実現に向けた調査検討を進めてきた。

また、町田市、相模原市、厚木市、愛川町、清川村の超党派の議員により構成された「小田急多摩線延伸を促進する議員連盟」や町田市、相模原市、愛川町の各住民団体（町田小山小田急多摩線延伸促進協議会、小田急線延伸を促進させ最寄り駅を誘致する会、小田急多摩線延伸促進協議会、愛川小田急多摩線延伸促進協議会）による国をはじめとする関係機関への要望や、延伸を求める約 18 万人分の署名の国土交通大臣への提出など、行政のみならず議会、市民が一体となった延伸に向けた活動を行ってきている。

これらの活動が実を結び、平成 28 年(2016 年)4 月の交通政策審議会答申第 198 号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、延伸が「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。一方で収支採算性等の課題が示されたことから、町田市、相模原市は「小田急多摩線延伸に関する関係者会議」を設置し、関係機関とともに課題の整理を図るため、調査を実施してきたところである。

○小田急多摩線延伸に係る主な経緯

昭和 33 年(1958 年)	小田急城山線の新線建設免許の申請（のちに申請取消）
昭和 39 年(1964 年)	小田急多摩線の新線建設免許の申請
昭和 50 年(1975 年) 4 月	小田急多摩線の新百合ヶ丘駅～小田急多摩センター駅開業
昭和 60 年(1985 年) 7 月	運輸政策審議会答申第 7 号において、「唐木田駅から横浜線方面について、今後、新設を検討すべき方向」に位置づけ
平成 2 年(1990 年) 3 月	小田急多摩線の小田急多摩センター駅～唐木田駅開業
平成 7 年(1995 年) 3 月	小山田地域土地地区画整理事業（約 275ha）の地区決定(町田市)
平成 12 年(2000 年) 1 月	運輸政策審議会答申第 18 号において、「唐木田駅から横浜線・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」に位置づけ
平成 15 年(2003 年) 7 月	小山田地域土地地区画整理事業（約 275ha）の中止決定(町田市)
平成 15 年(2003 年) 7 月	相模原橋本駅周辺地域（36ha）が都市再生緊急整備地域に位置づけ
平成 17 年(2005 年) 5 月	北部丘陵まちづくり基本構想の策定（町田市）
平成 17 年(2005 年) 8 月	都市鉄道等利便増進法の施行
平成 18 年(2006 年) 5 月	在日米軍再編協議において相模総合補給廠の一部返還が基本合意
平成 18 年(2006 年) 11 月	「小田急多摩線延伸検討会」発足（委員：相模原市、町田市）
平成 20 年(2008 年) 3 月	相模原駅周辺地区まちづくり構想の策定（相模原市）
平成 20 年(2008 年) 4 月	都市交通施設整備基金の創設（相模原市）
平成 20 年(2008 年) 6 月	日米合同委員会において相模総合補給廠の一部返還が正式合意
平成 21 年(2009 年) 4 月	延伸実現化検討調査の実施(町田市、相模原市)
平成 22 年(2010 年) 3 月	相模原駅周辺地区まちづくり計画の策定（相模原市）
平成 23 年(2011 年) 3 月	北部丘陵活性化計画の策定（町田市）
平成 23 年(2011 年) 5 月	延伸実現化検討調査結果の公表(町田市、相模原市)
平成 24 年(2012 年) 7 月	「小田急多摩線延伸計画に関する研究会」発足 (委員：学識経験者、小田急電鉄株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、町田市、相模原市)
平成 26 年(2014 年) 5 月	小田急多摩線延伸計画に関する調査結果の公表(小田急多摩線延伸計画に関する研究会) 小田急多摩線延伸の推進に関する覚書の締結(町田市、相模原市)
平成 26 年(2014 年) 6 月	広域交流拠点基本計画の策定（相模原市）
平成 26 年(2014 年) 9 月	相模総合補給廠の一部が国へ返還（約 15ha 及び道路・鉄道用地約 2ha）
平成 27 年(2015 年) 7 月	相模原橋本駅周辺地域（36ha）の都市再生緊急整備地域が拡大され相模原橋本駅周辺・相模原駅周辺地域（89ha）に変更
平成 28 年(2016 年) 3 月	小山田周辺まちづくり構想の策定（町田市）
平成 28 年(2016 年) 4 月	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」において、「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」の一つに位置づけ
平成 28 年(2016 年) 8 月	「小田急多摩線延伸に関する関係者会議」発足
平成 28 年(2016 年) 8 月	広域交流拠点整備計画の策定（相模原市）

Ⅲ. 路線の概要及び計画上の位置づけ

1. 検討対象路線の概要

本調査の検討対象路線である小田急多摩線延伸線は、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、J R横浜線相模原駅、J R相模線上溝駅を結び、町田市内に1駅、相模原市内に2駅を設置することを想定した新設路線である。

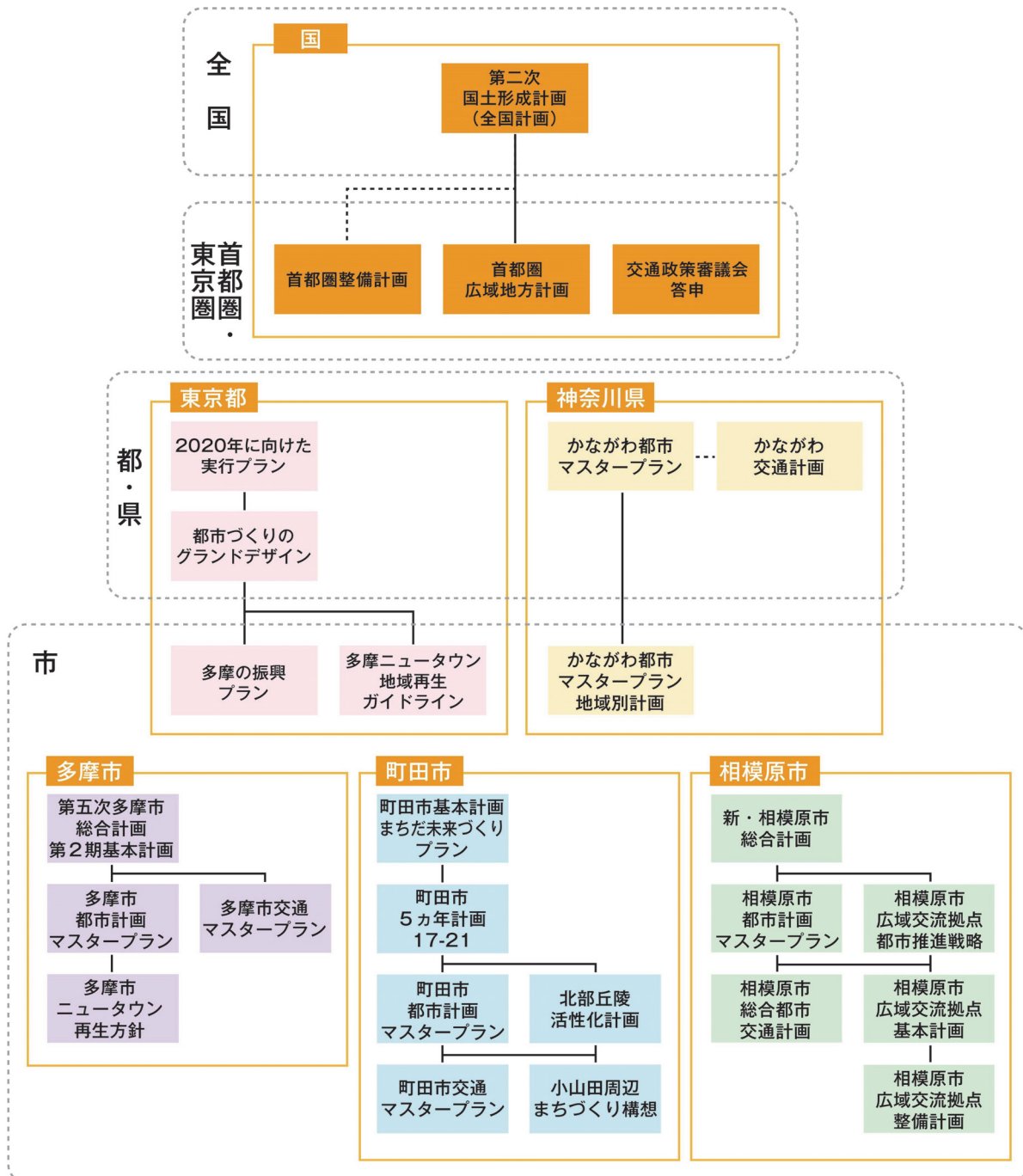
- ・区 間：小田急多摩線唐木田駅 ～ J R横浜線相模原駅 ～ J R相模線上溝駅
- ・延 長：約 8.8km （唐木田～相模原：約 5.8km 相模原～上溝：約 3.0km）



図 路線概要図

2. 上位計画・関連計画における位置づけ

各上位計画における小田急多摩線延伸をはじめとする交通網の考え方や、延伸線沿線のまちづくり等の位置づけについて整理する。



2.1 国

① 第二次国土形成計画（全国計画）（国土交通省、平成 27 年(2015 年)8 月)

【対流促進型国土の形成】

国土を取り巻く課題を踏まえ、国土の基本構想として、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携し、地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な流れである「対流」を全国各地でダイナミックに湧き起こし、イノベーションの創出を促す「対流促進型国土」の形成を掲げている。

また、そのための国土構造、地域構造として「コンパクト＋ネットワーク」を掲げ、国土全体に重層的かつ強靱な形で形成することにより、それぞれの地域が連携しながら生活サービス機能や高次都市機能、国際業務機能が提供され、イノベーションの創出や、災害に対し強くしなやかな国土構造が実現するとしている。

さらに東京圏を始めとする大都市圏においては、圏内地域間や地方都市等との間のネットワークの形成を進め多様な対流の発生・拡大を図り、また、リニア中央新幹線による三大都市圏の一体化により、イノベーションを創出する「スーパー・メガリージョン」の形成を推進することが示されている。

【総合的な交通体系の構築】

交通分野においては「総合的な交通体系の構築」を基本方向の一つとして、道路、鉄道、港湾、空港等がそれぞれの特性に応じて役割分担し、有機的かつ効率的な交通ネットワークを形成する必要があるとしている。

都市鉄道については、「地域の活性化を支援する交通体系の整備」として、具体的には、**新線建設や複々線化の推進、混雑率の緩和、既存ネットワークを有効活用した連絡線等の整備による速達性の向上及び鉄道駅内外の一体的な整備による交通結節機能の高度化**などが示されている。

② 首都圏整備計画（国土交通省、平成 28 年(2016 年)3 月)

【対流型首都圏の構築】

首都圏の将来像を、面的な対流の創出などにより、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展や、豊かな自然環境に適合し、上質・高効率・繊細さを備えた「洗練された首都圏」の構築を目指すこととしている。

圏域整備にあたっては、面的な交通ネットワークの活用により、一極集中型から首都圏全域での連携へ転換する「対流型首都圏の構築」を基本的方向とし、**面的な交通ネットワークの補強等**による首都圏版「コンパクト＋ネットワーク」構築や、**放射方向ネットワークと連動した多重リング状の環状方向ネットワークの形成**による郊外拠点同士の連携と、リングの中心である東京圏の世界都市機能の強化などが整備の基本的考え方として示されている。

また、地域整備の推進方策として、町田・相模原等の広域連携拠点において、**円滑な諸活動を支える交通・情報通信体系の整備等、広域的基盤施設の整備を推進すること**と

している。

【鉄道ネットワークの形成】

具体的な施設の整備計画として、鉄道においては、広域的な連携に資する国内の交通体系の結節点としての機能の強化を図るとともに、対流型首都圏の構築に向け、**地方都市の拠点を結ぶ公共交通網を始めとするネットワークの形成や観光にも資する地方公共交通の充実の取組を推進**することとしている。

③ 首都圏広域地方計画（国土交通省、平成 28 年(2016 年) 3 月)

【首都圏南西部国際都市群の創出】

国土形成計画を受け、概ね平成 37 年(2025 年)までの計画期間を「運命の 10 年」とし、重点的に実施する具体的取組として 38 の戦略プロジェクトを位置づけている。

このうち「**首都圏南西部国際都市群の創出プロジェクト**」では、リニア中央新幹線の神奈川県駅周辺は、圏央道や鉄道が集中して結節しており、リニア中央新幹線の開通で首都圏南西部全域と羽田空港や中部・近畿圏とのアクセスが飛躍的に向上することや、首都圏南西部エリアには多数の大学や研究機関などが集積していることから、これらの連携により新たな産業集積や業務機能の集積が進み、首都圏を牽引する国際的な都市圏として発展していく可能性があるエリアとして、当該エリアを「首都圏南西部国際都市群」として位置づけ、内陸型国際ゲートウェイの整備推進、産業・研究機能の集積強化、災害時の拠点機能の強化と併せ、**南北の連携強化等、関連する交通インフラの整備等を具体的取組内容として定めている。**

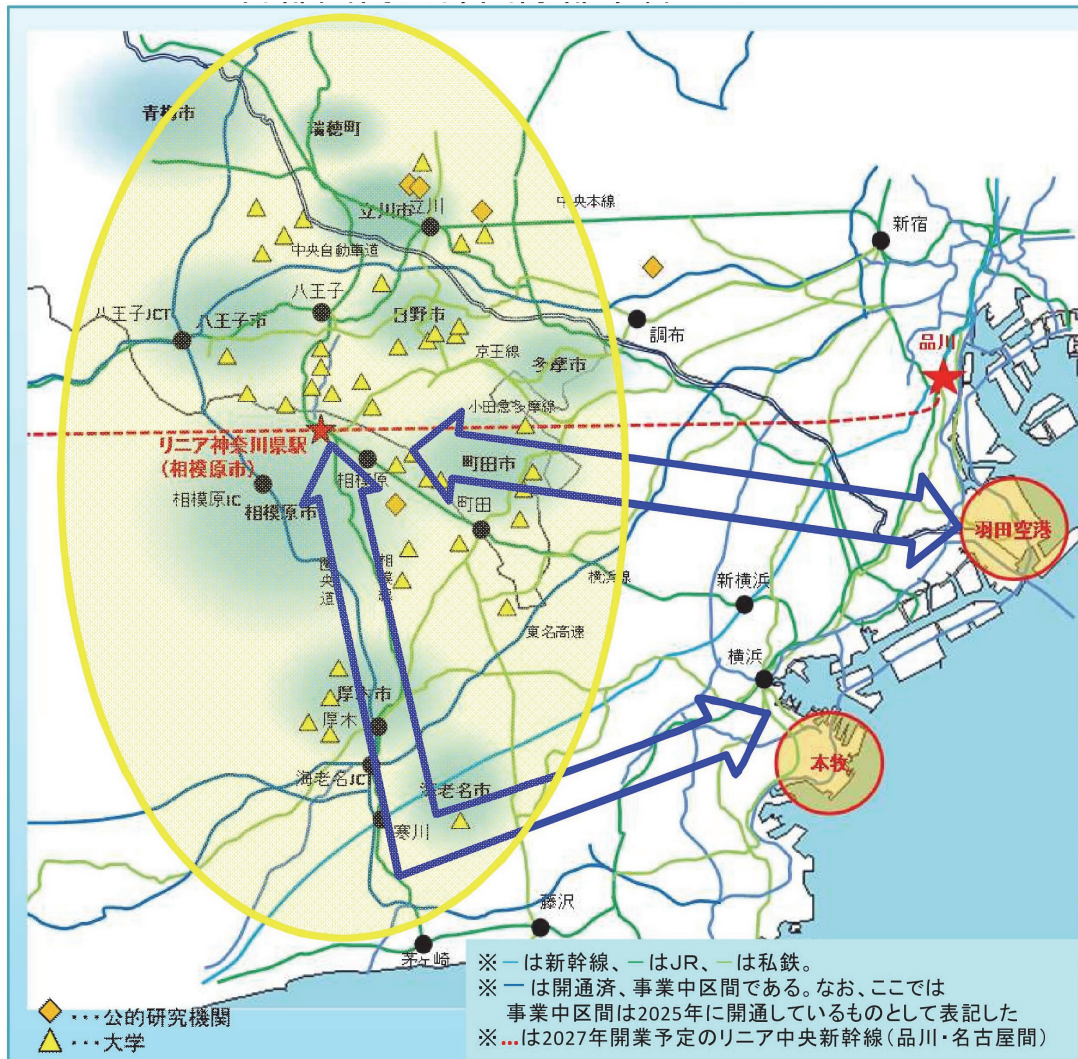
④ 交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」

(交通政策審議会、平成 28 年(2016 年) 4 月)

「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」の一つに、**小田急多摩線の延伸（唐木田～相模原～上溝）が、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が期待される路線として位置づけられている。**

なお、同答申の詳細については、後ほど別項として掲載する。

※以下、特に断りがない限り、本報告書において「交通政策審議会答申」、「答申」とは同答申のことを指す。



出典：首都圏広域地方計画

図 首都圏南西部国際都市群の創出プロジェクト イメージ図

2.2 都・県

(1) 東京都

① 都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020 年に向けた実行プラン～

(平成 28 年(2016 年)12 月)

「多摩・島しょの振興」の政策の方向性の一つとして、多摩地域においては、交通インフラの整備促進、産業集積の維持・発展、多摩ニュータウンなど地域の再生、森林の保全、福祉・医療サービスの拡充などを位置づけている。

鉄道ネットワークについては、答申において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線を中心に、具体化に向けて検討を実施することとしている。

② 都市づくりのグランドデザイン (平成 29 年(2017 年)9 月)

【多摩広域拠点、多摩イノベーション交流ゾーン】

広域的なレベルの都市構造として、「交流・連携・挑戦の都市構造」の実現を目指し、この構成要素として、道路・交通ネットワークの整備により広域的な産業連携や多くの人の交流が可能となる「多摩広域拠点」を、また同拠点域内に大学や企業、研究機関が集積し、道路・交通ネットワークを生かし多様なイノベーションの創出が図られる「多摩イノベーション交流ゾーン」を設定している。

都市像を実現するための都市づくりの「7つの戦略」やそれを具体化する「政策方針」においては、多摩イノベーション交流ゾーンについては大学や研究機関の集積を生かし、新たなイノベーションを創出することや、**道路・交通ネットワークを強化し、拠点間の連携を促進すること**などが示されている。

【多摩ニュータウンの再生】

多摩ニュータウンについて、古くなった生活基盤や住宅を時代のニーズに対応した施設に再生するとともに、充実する道路・交通ネットワークの効果を最大限に生かし、多様な世代が豊かに暮らせる活力のあるまちを実現し、今後のニュータウン再生のモデルとすることが方針として示されている。

具体的な取組としては、広域的な道路ネットワークの軸となる南多摩尾根幹線の整備を推進し、圏央道相模原インターチェンジやリニア中央新幹線神奈川県駅(仮称)へのアクセスを強化することや、多摩都市モノレールや圏央道、リニア中央新幹線など**広域的な道路・交通ネットワークの充実を契機に、多摩地域の拠点や隣接する相模原市などの拠点との交流を強化し、新たなビジネスチャンスの創出につなげる**ことなどが示されている。

【安全で使いやすい充実した鉄道ネットワーク】

安全で使いやすい充実した鉄道ネットワークにより、あらゆる人の快適で自由自在な移動の実現を方針とし、**答申において示された路線について検討の深度化を図りつつ鉄道ネットワークを充実させる**ことなどが示されている。

③ 多摩の振興プラン（平成 29 年(2017 年) 9 月)

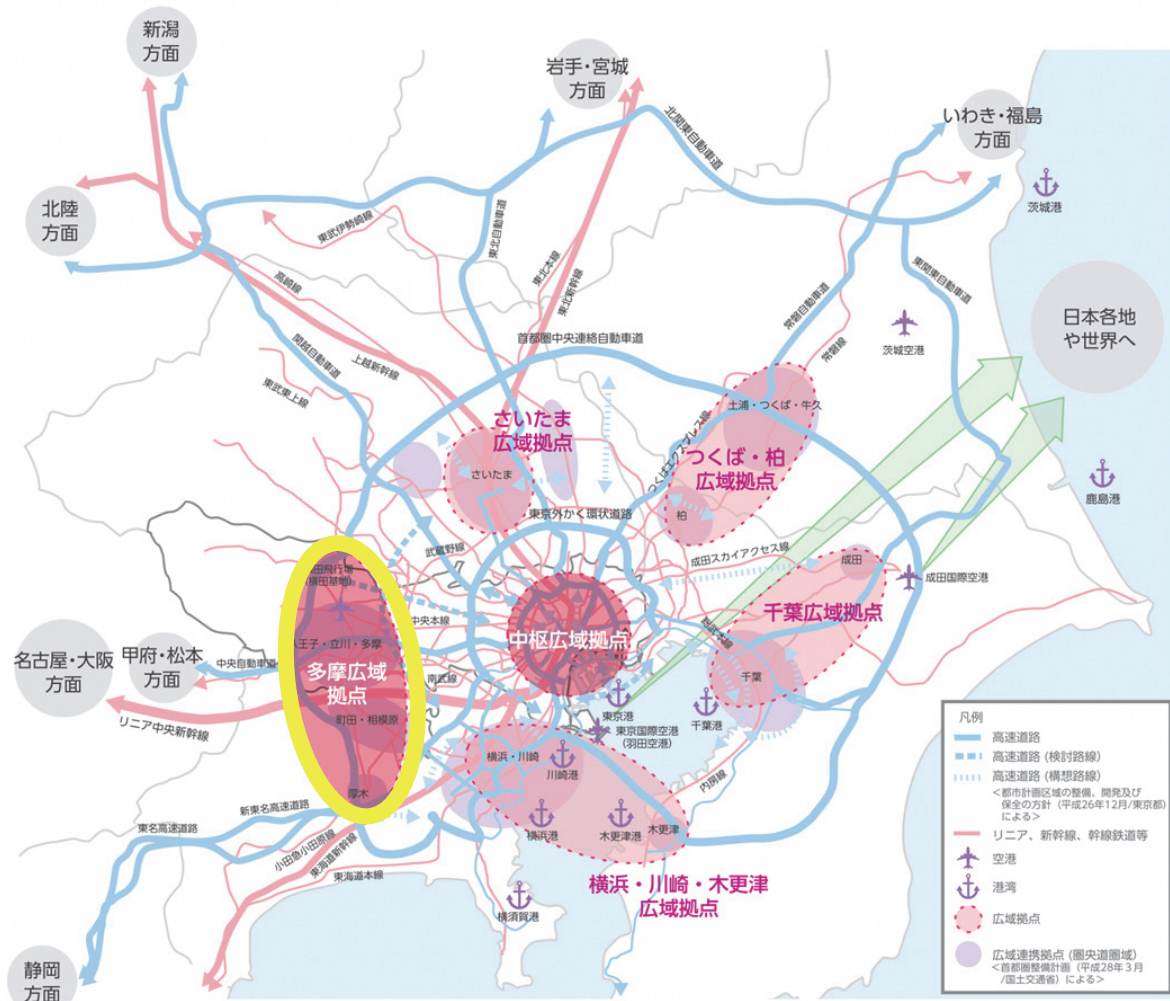
「2020 年に向けた実行プラン」を踏まえ、当面の取組の一つに「公共交通ネットワークの充実と快適な交通環境整備の促進」を掲げ、答申において事業化に向けて検討などを進めるべきとされた多摩都市モノレール等を中心に、沿線の市町や鉄道事業者などの関係者とともに、具体化に向け、事業スキーム等の検討を実施することや、鉄道混雑を緩和し、誰もが快適に鉄道を利用できるよう、交通やライフスタイルなど、様々な観点から取組を推進することとしている。

④ 多摩ニュータウン地域再生ガイドライン（平成 30 年(2018 年) 2 月)

多摩ニュータウンが目指す都市構造（広域）について「**広域的な道路・交通ネットワークを生かし、東京圏をリードするエンジンとなる『交流・連携・挑戦』のゾーンを形成**」を図ることで、八王子、立川、町田、相模原とも密接な関わりを持ちながら活発な都市活動が展開されていくとしている。

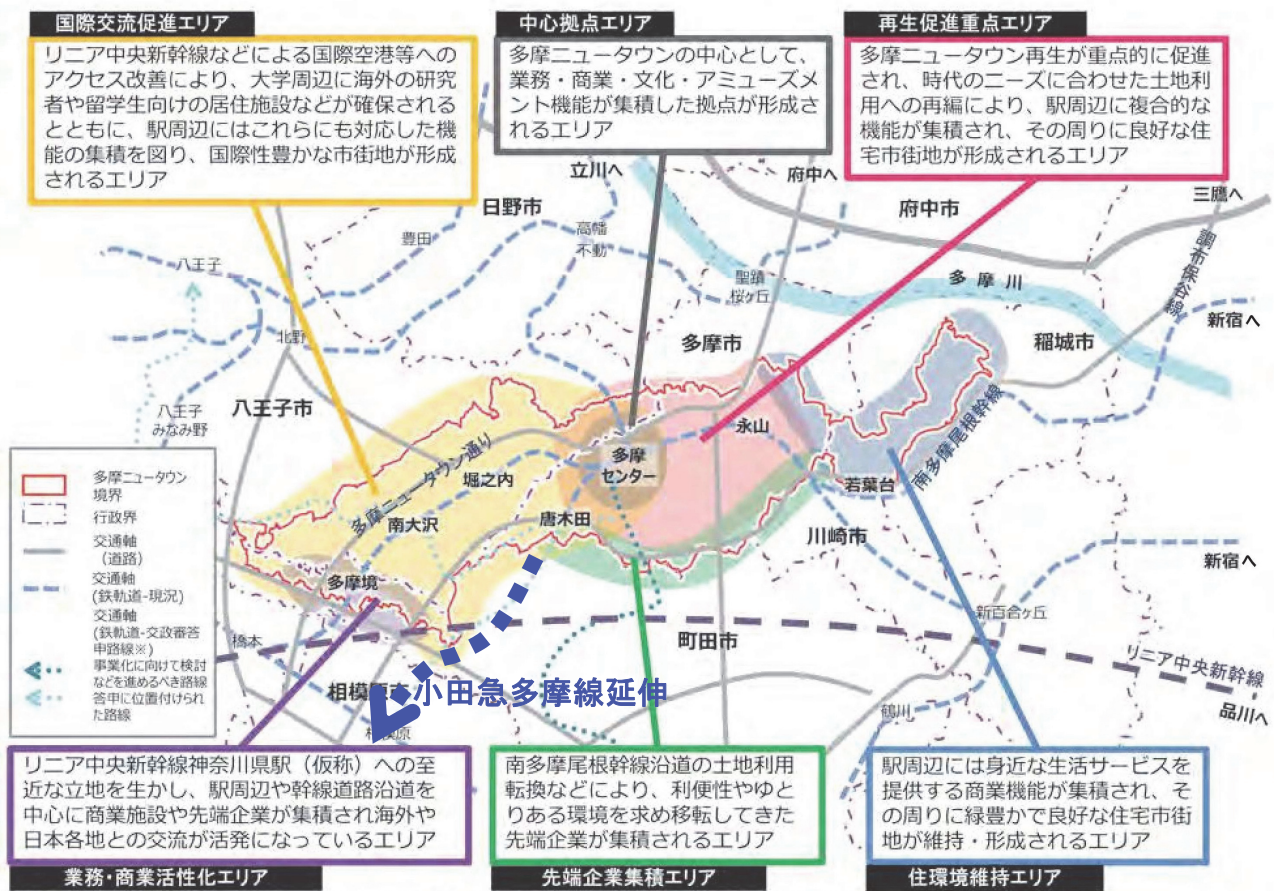
また、都市構造（地域）では「**道路・交通ネットワークの充実により周辺市街地との交流・連携も強め、地域全体のポテンシャルを高める職住近接のエリアを形成**」を図ることで、都県境を結ぶ道路ネットワークの形成により、橋本・相模原とも活発な交流がなされていくとしている。

さらに取組として、多摩都市モノレール延伸などによる交通ネットワークの形成を位置づけている。



出典：都市づくりのグランドデザイン(一部加工)

図 交流・連携・挑戦の都市構造



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 多摩ニュータウンのエリア別将来地域像

(2) 神奈川県

① かながわ都市マスタープラン (平成 19 年(2007 年)10 月)

相模原市が位置する県央都市圏域においては、全国との交流連携の窓口となる新たなゲート（北のゲート）としてリニア中央新幹線駅誘致を図るとともに、環境共生型の拠点づくりを進めることとしている。

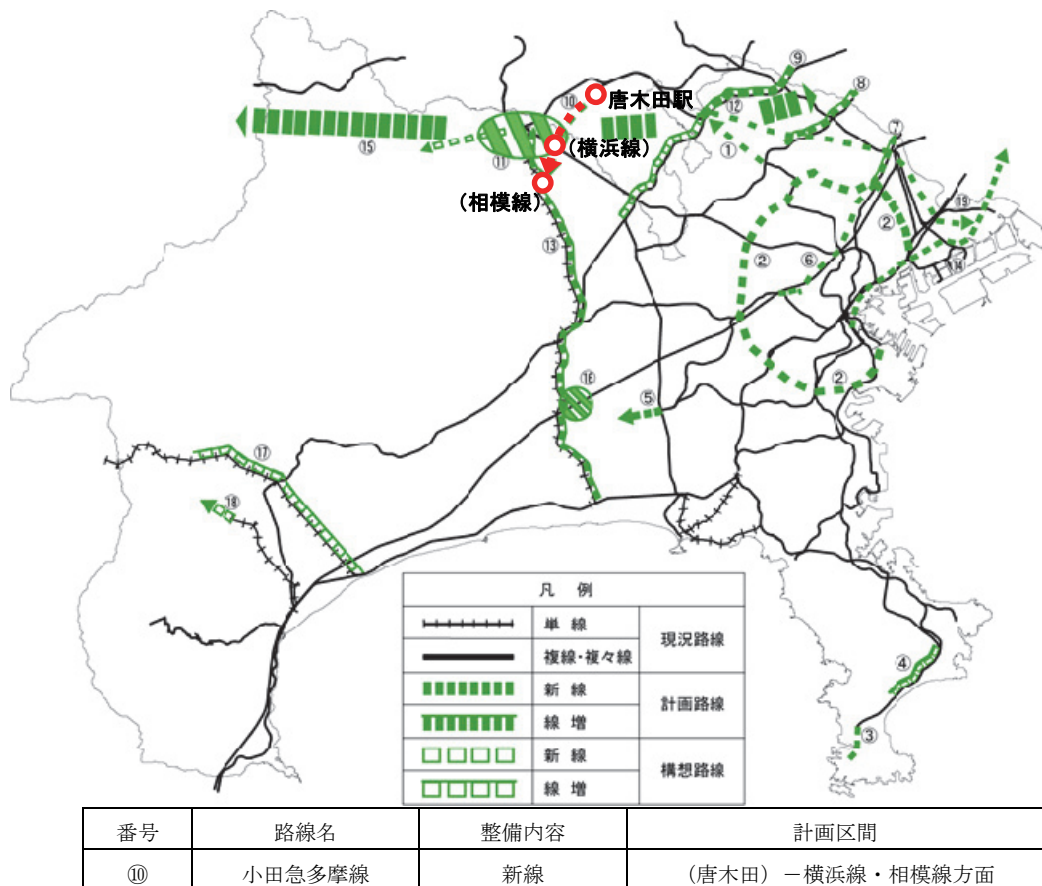
新たなゲートによる全国との交流連携を都市圏域内外に広く波及させるため、また近接する大都市などの市場との交流を促進するため、多方面に向けた連携軸の整備・機能強化として小田急多摩線の延伸促進が位置づけられている。

② かながわ都市マスタープラン地域別計画 (平成 22 年(2010 年)11 月)

「地域の拠点」として、「JR 相模原駅周辺」が位置づけられ、駅北部にある相模総合補給廠の一部返還予定地のまちづくりを進めることで、さらなる拠点性の向上を図ることとしている。

③ かながわ交通計画 (平成 19 年(2007 年)10 月)

「将来の県土・都市像の実現に向けて」の中で、「京浜津久井連携軸」の強化のために必要な路線として小田急多摩線の唐木田から横浜線・相模線方面への延伸が位置づけられている。



出典：かながわ交通計画（一部加工）

図 鉄道網構想図

2.3 市

(1) 多摩市

① 第五次多摩市総合計画 第2期基本計画 (平成27年(2015年)4月)

「安心して快適に暮らし、移動できるまちづくり」の現状と課題の一つとして、小田急多摩線、多摩都市モノレールの延伸が検討されている中で、広域的な公共交通網についても検討する必要があるとしている。

② 多摩市都市計画マスタープラン (平成25年(2013年)6月)

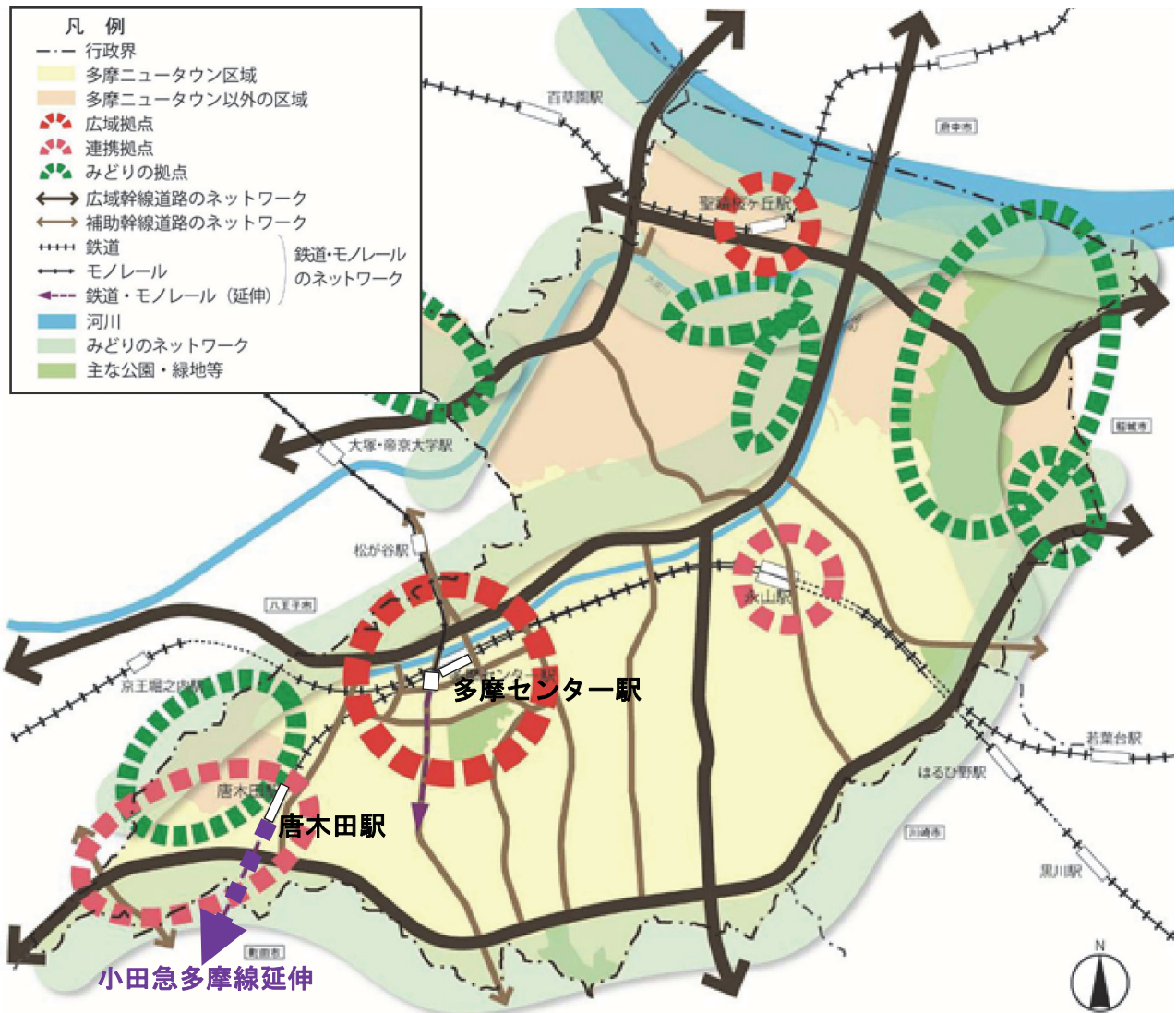
「交通ネットワーク充実の方針」の中で、「交通事業者や市民との連携により、環境負荷の軽減、高齢社会への対応など、さまざまな課題に対応した広域公共交通体系の充実を図る」とした上で、小田急多摩線の延伸促進などにより、安全性・信頼性が高く、快適で環境負荷の少ない広域公共交通体系の充実を図ることとしている。

③ 多摩市交通マスタープラン (平成30年(2018年)3月)

「基本的な方針と計画目標」の中で、まちの魅力をさらに高める広域公共交通の充実として、交通利便性の向上とともに、まちのにぎわいの創出や人の交流の活発化を目指して、小田急多摩線や多摩都市モノレールの延伸等のサービス向上等に取り組むこととしている。

④ 多摩市ニュータウン再生方針 (平成28年(2016年)3月)

多摩ニュータウンが持つ“強み”として、公共交通に優れた地域であり、将来は小田急多摩線や多摩都市モノレールの延伸も検討されていることを挙げている。また、多摩ニュータウン再生後の具体イメージにおいて、広域の交通ネットワークの充実を示している。



出典：多摩市都市計画マスタープラン（一部加工）

図 将来都市構造図

(2) 町田市

① 町田市基本計画まちだ未来づくりプラン (平成 23 年(2011 年)12 月)

基幹交通の整備では、幹線バスの結節点や、多摩都市モノレール及び小田急多摩線が延伸された際の新設駅など、新たな交通拠点の整備についても検討することとしている。

② 町田市 5 カ年計画 17-21 (平成 29 年(2017 年)2 月)

利便性の高い交通環境をつくる政策の一つとして鉄道交通網の充実を掲げ、市内の公共交通網を充実するため、重点事業として小田急多摩線の延伸の早期実現に向け、関係機関との具体的な協議を進めることとしている。

③ 町田市都市計画マスタープラン (平成 23 年(2011 年)6 月)

全体構想編において、周辺都市とより活発な連携をとりながら持続的な発展を遂げていくために、これを支える交通網からなる都市活動軸を充実することとしている。そのなかで、多摩方面とのつながりを強化する鉄軌道系交通網の整備(小田急多摩線の横浜線・相模線方面への延伸)を働きかけていくこととしている。

④ 町田市交通マスタープラン (平成 18 年(2006 年)2 月)

重点目標である「鉄軌道をより利用しやすくする」の施策展開の基本的考え方において、小田急多摩線の早期延伸の促進が位置づけられている。

⑤ 町田市北部丘陵活性化計画 (平成 23 年(2011 年)3 月)

基本方針「いきいきと住み続けられる環境を整える」の中で、「交通アクセスの改善」が位置づけられるとともに「資源を磨き「地域力」を発信する」の中で、「新しい観光・交流の拠点をつくる」としている。

⑥ 小田急多摩線延伸新駅を中心とした小山田周辺まちづくり構想

(平成 28 年(2016 年)3 月)

延伸により新駅設置を想定する小山田周辺エリアについて、多様な交流などを通じて持続可能な“まちの空間”づくりを行うことを基本的な考え方に、鉄道延伸の取組と連動して、計画的・段階的なまちづくりを進めることとしている。

基幹交通網方針図



出典：町田市都市計画マスタープラン（一部加工）

図 町田市基幹交通網方針図

(3) 相模原市

① 新・相模原市総合計画（平成 22 年(2010 年) 3 月）

目指す都市像の実現に向け、特に優先的・重点的に取り組む重点プロジェクトを定めており、首都圏南西部における広域的な交流拠点都市の形成に向けた「広域交流プロジェクト」において、「相模原駅周辺地区整備事業」や「小田急多摩線延伸促進事業」が重点事業として位置づけられている。

② 相模原市都市計画マスタープラン

(平成 22 年(2010 年) 3 月策定、平成 28 年(2016 年) 3 月改定)

「相模原駅周辺地区」と「橋本駅周辺地区」を一体的なエリアとして「首都圏南西部における広域交流拠点」と位置づけ、エリアが有するポテンシャルや広域的な交通軸を生かした都市づくりを進めるとともに、リニア中央新幹線駅誘致や小田急多摩線の延伸などの取組を進めることとしている。

また、平成 28 年(2016 年) 8 月の改定により「広域交流拠点編」を追加し、相模総合補給廠一部返還地を北側に持つ相模原駅周辺については、国際的な業務・文化交流機能や広域集客機能及び産業支援機能などの高次都市機能の集積や、国、周辺自治体と連携した広域防災拠点機能の導入など中枢業務拠点の形成を目指すこととしている。

③ 相模原市総合都市交通計画（平成 24 年(2012 年) 3 月策定、平成 28 年(2016 年) 8 月改定)

都市力を高める交通ネットワークを実現し、全国との高速交通や周辺地域との広域交通ネットワークの形成を図るため、小田急多摩線を相模原市内へ延伸することを主な事業の一つとして位置づけている。

④ 相模原市広域交流拠点都市推進戦略（平成 26 年(2014 年) 6 月）

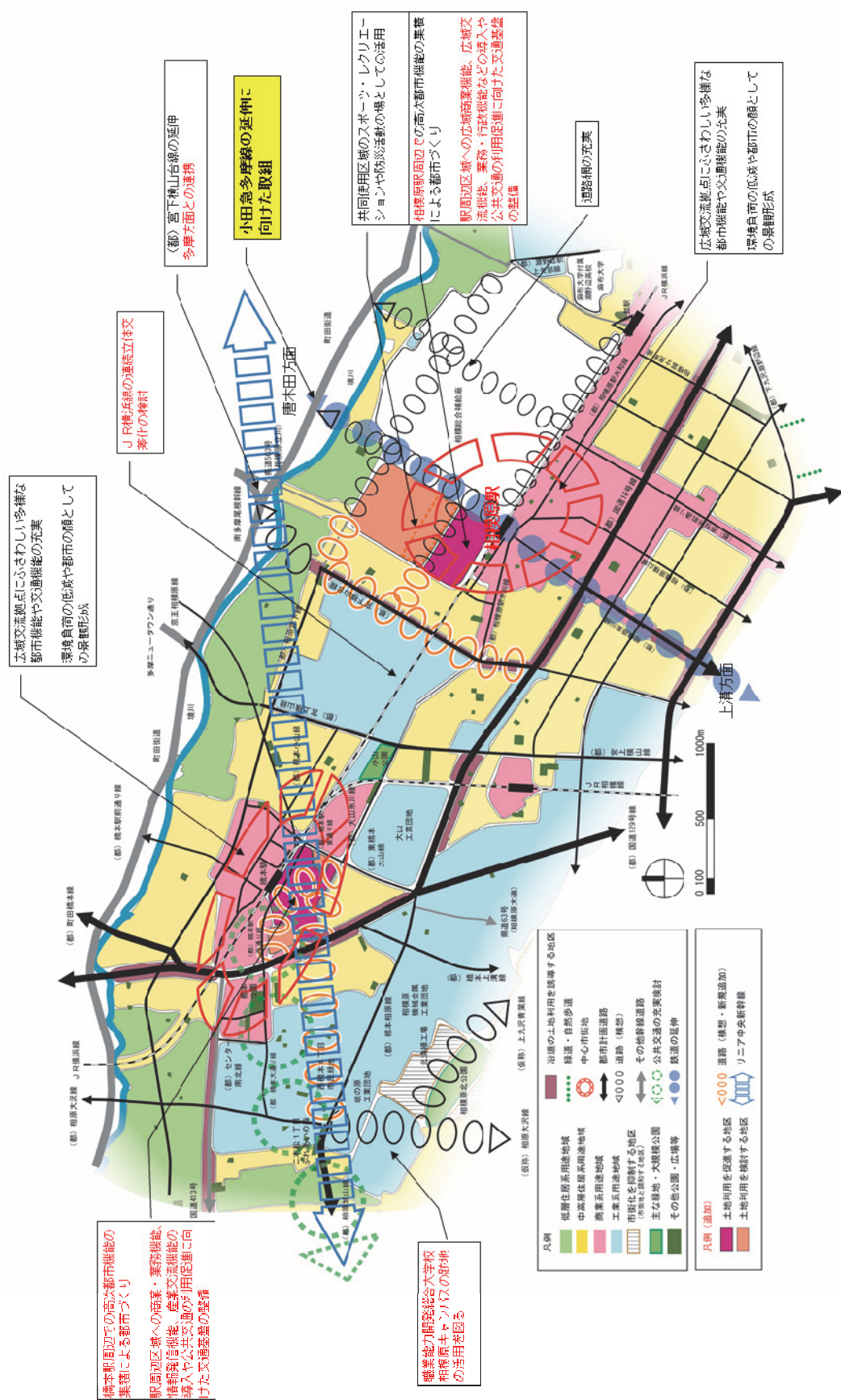
相模原市広域交流拠点基本計画（平成 26 年(2014 年) 6 月）

相模原市広域交流拠点整備計画（平成 28 年(2016 年) 8 月）

「推進戦略」では、リニア中央新幹線建設や圏央道の整備、相模総合補給廠の一部返還等のポテンシャルを生かし、首都圏南西部の玄関口として、また、様々な圏域からの交差網が交差する内陸ハブシティとして、広域交流拠点のまちづくりを進めるにあたり、3つの方向性を戦略の柱として定めている。小田急多摩線延伸については、延伸により東京都心や神奈川県内とのアクセス性が向上し、首都圏南西部の交通ネットワークが拡充するとともに、広域交流拠点の形成に寄与することが期待されると位置づけられている。

「基本計画」では、広域交流拠点形成に向けた広域交通ネットワークの構築の基本方針として、国内外からの情報・人材・文化の交流に向けたゲートウェイの構築や、周辺地域からの広域交流拠点に向けた交通アクセスの強化などを設定しており、この具体的取組として小田急多摩線の延伸を位置づけている。

「整備計画」では、相模原駅と延伸線新駅との乗換動線検討のほか、周辺施設と一体的な駅の整備の検討や、延伸の受益を踏まえた開発者負担金の導入など事業採算性の向上に向けた検討などの考え方を示している。



出典：相模原市都市計画マスタープラン(改訂版)(一部加工)

図 広域交流拠点づくり方針図

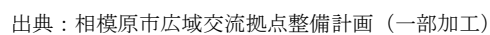


図 相模原駅北口の土地利用ゾーニング（バランス配置パターン）

3. 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」

東京圏の都市鉄道については、昭和 31 年（1956 年）に都市交通審議会答申第 1 号がとりまとめられて以来、平成 12 年（2000 年）の運輸政策審議会答申第 18 号に至るまで過去 8 度の答申に基づき、整備が進められてきた。

平成 26 年（2014 年）4 月、国土交通大臣から交通政策審議会に対して、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について諮問がなされ、平成 28 年（2016 年）4 月に、概ね 15 年後（平成 42 年（2030 年）頃）を念頭に置いた、地下鉄、民鉄線及び J R 在来線のほか、モノレール、新交通システム、路面電車等を含む鉄軌道を対象として、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」がとりまとめられた。

同答申では、空港アクセスの改善、列車遅延への対応、まちづくりとの連携など、東京圏の都市鉄道を取り巻く環境や課題を踏まえ、6 項目からなる「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を設定した。また、この「目指すべき姿」を実現する上で意義のあるプロジェクトとして、24 路線、8 駅のプロジェクト等が位置づけられた。なお、これらプロジェクトについて、答申第 18 号に見られたランク付け（A（A 1、A 2）、B）はなされず、それぞれの「意義」と「課題」が示されている。

小田急多摩線の延伸は、同答申において「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」16 路線の一つとして、「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」が期待できるものとされている。同時に、需要の創出につながる沿線開発や、費用負担のあり方を含む事業計画の検討を行うことや、都県に跨る路線として関係地方公共団体が協調して検討を行うことなどについて、課題として示されている。

・ 答申の概要

東京圏の都市鉄道に係る現状認識

- ネットワークの稠密性やサービス水準は、世界に誇るべき水準。
- 都市間の国際競争の激化、訪日外国人の増加、少子高齢化や人口減少、災害リスクの高まり、東京オリンピック・パラリンピックの開催決定等、東京圏の都市鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 空港アクセスの改善、混雑緩和等については、着実な取組がなされてきたが、更なる取組が必要。
- 加えて、駅空間の質の向上、遅延対策、災害対策の必要性が増大。

東京圏の都市鉄道が目指すべき姿

① 国際競争力の強化に資する都市鉄道

- ・都心のみならず、東京圏に複数点在するビジネス・観光等の拠点と空港・新幹線駅とのアクセスを強化。
- ・国際競争力強化の拠点となるまちづくりの進展とシンクロして駅や路線を整備。整備時期、費用負担等について、開発サイド等との連携を強化。

② 豊かな国民生活に資する都市鉄道

- ・朝のピーク時間帯の混雑緩和に加え、夜間等の朝のピーク時間帯以外の混雑へも対応。
- ・鉄道事業者間のもとより、他モードも含めた移動全体のシームレス化をより一層推進。

③ まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道

- ・すべての人が安心・安全に都市鉄道を利用出来るようユニバーサルデザイン化を推進。
- ・郊外部における「鉄道沿線まちづくり」に向けて関係者の連携を強化。

④ 駅空間の質的進化 ～次世代ステーションの創造～

- ・駅の関係者が一堂に会して、課題の共有と調整を図る場（駅まち会議）を設置し、PDCAサイクルを実施しながら駅に係る課題を解決する「駅まちマネジメント」（駅マネ）を推進。
- ・駅ナカ店舗の再配置やベンチの設置等による分かりやすくゆとりある駅空間を形成。
- ・自由通路等の整備による駅周辺の回遊性の向上やまちの顔としてのデザイン性向上等により、まちとの一体性を創出。

⑤ 信頼と安心の都市鉄道 ～安全運行を前提とした遅延対策の強化～

- ・遅延の現状と改善の状況を「見える化」し、それを踏まえ遅延対策を強化。
- ・鉄道利用者の行動判断に資するよう情報提供を拡充。

⑥ 災害対策の強力な推進と取組の「見える化」

- ・事業者における災害対策の「見える化」の推進。
- ・ハード・ソフト両面の災害対策の強力な推進。



「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

国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト

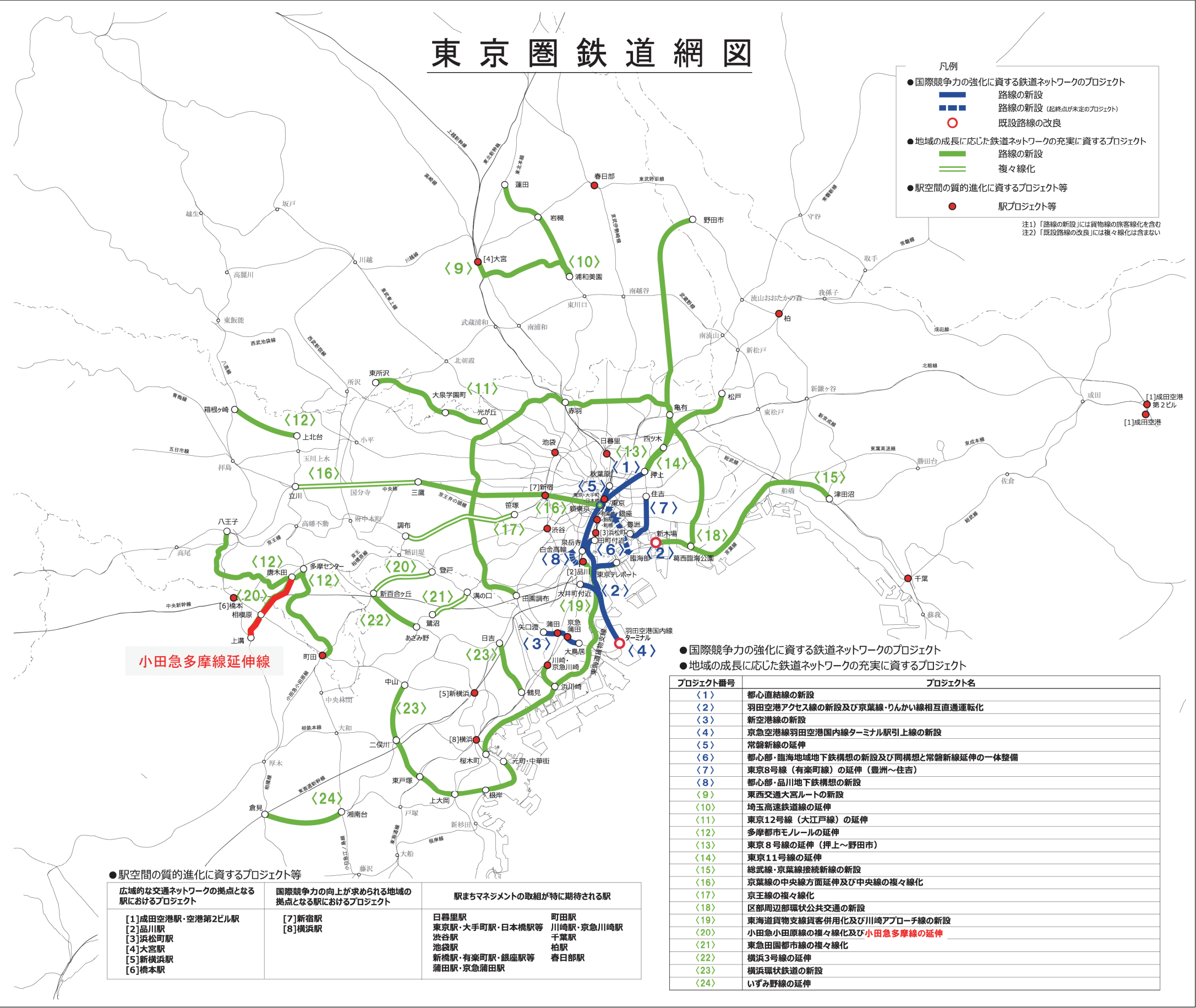
- <1>都心直結線の新設（押上～新東京～泉岳寺）
- <2>羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化（田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート～東京貨物ターミナル付近～羽田空港、新木場）
- <3>新空港線の新設（矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居）
- <4>京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
- <5>常磐新線の延伸（秋葉原～東京（新東京））
- <6>都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備（臨海部～銀座～東京）
- <7>東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）
- <8>都心部・品川地下鉄構想の新設（白金高輪～品川）

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

- <9>東西交通大宮ルートの新設（大宮～さいたま新都心～浦和美園（中量軌道システム））
- <10>埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）
- <11>東京12号線（大江戸線）の延伸（光が丘～大泉学園町～東所沢）
- <12>多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎、多摩センター～八王子、多摩センター～町田）
- <13>東京8号線の延伸（押上～野田市）
- <14>東京11号線の延伸（押上～四ツ木～松戸）
- <15>総武線・京葉線接続新線の新設（新木場～市川塩浜付近～津田沼）
- <16>京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化（東京～三鷹～立川）
- <17>京王線の複々線化（笹塚～調布）
- <18>区部周辺部環状公共交通の新設（葛西臨海公園～赤羽～田園調布）
- <19>東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設（品川・東京テレポート～浜川崎～桜木町、浜川崎～川崎新町～川崎）
- <20>小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸（登戸～新百合ヶ丘、唐木田～相模原～上溝）
- <21>東急田園都市線の複々線化（溝の口～鷺沼）
- <22>横浜3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）
- <23>横浜環状鉄道の新設（日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街）
- <24>いずみ野線の延伸（湘南台～倉見）

駅空間の質的進化に資するプロジェクト

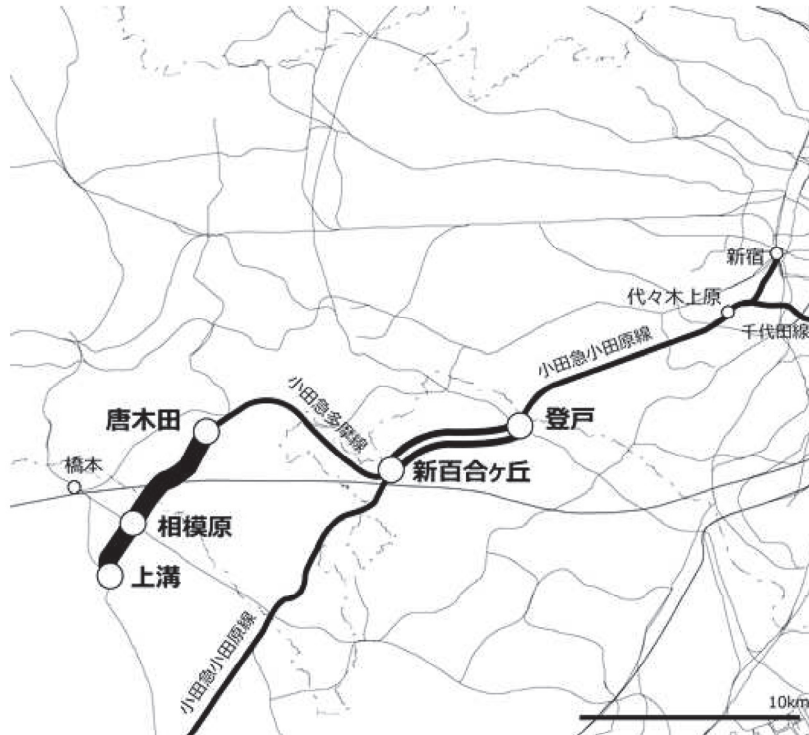
- 広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト：
 - [1] 成田空港駅・空港第2ビル駅、[2] 品川駅、[3] 浜松町駅、[4] 大宮駅、[5] 新横浜駅、[6] 橋本駅
- 国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクト：
 - [7] 新宿駅、[8] 横浜駅
- 駅まちマネジメント（駅マネ）の取組が特に期待される駅
 - ・ 国際競争力の強化に資する駅：
 - 日暮里駅、東京駅・大手町駅・日本橋駅等、渋谷駅、池袋駅、新橋駅・有楽町駅・銀座駅等、蒲田駅・京急蒲田駅 等
 - ・ 地域活力の創出に資する駅：
 - 町田駅、川崎駅・京急川崎駅、千葉駅、柏駅、春日部駅 等



・小田急多摩線延伸について

＜20＞ 小田急小田原線の複々線化（登戸～新百合ヶ丘）及び小田急多摩線の延伸（唐木田～相模原～上溝）

- ・登戸から新百合ヶ丘までは複々線化を行う。
- ・唐木田から上溝までは延伸を行う。



【意義】

（小田急小田原線の複々線化）

- ・小田急小田原線の混雑の緩和。
- ・東京圏南部地域と都心とのアクセス利便性の向上。

（小田急多摩線の延伸）

- ・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】

（小田急小田原線の複々線化）

- ・関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業スキームを含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

（小田急多摩線の延伸）

- ・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。

4. 都市鉄道利便増進事業費補助

(1) 適用の考え方

本会議の前身である「小田急多摩線延伸計画に関する研究会」での検討において、

- ・民間鉄道事業者の参入意欲向上のため、施設整備と運行とを分離し、さらには適切なリスク分担を図ることが可能な上下分離方式の採用が望ましい
- ・施設整備の費用負担を軽減し、累積資金収支の早期黒字転換を図るためには、比較的手厚い補助であることが望ましい

などの観点を踏まえ、国の補助制度である「都市鉄道利便増進事業費補助」の適用を想定しており、本会議の調査においても同補助の適用を想定するものとする。

(2) 都市鉄道利便増進事業の特長

① 目的、事業内容

都市鉄道利便増進事業は、既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ、都市鉄道等の利用者の利便を増進することを目的としている。

具体的には、「速達性向上事業」と「駅施設利用円滑化事業」から構成され、このうち本路線が想定するのは「速達性向上事業」となる。

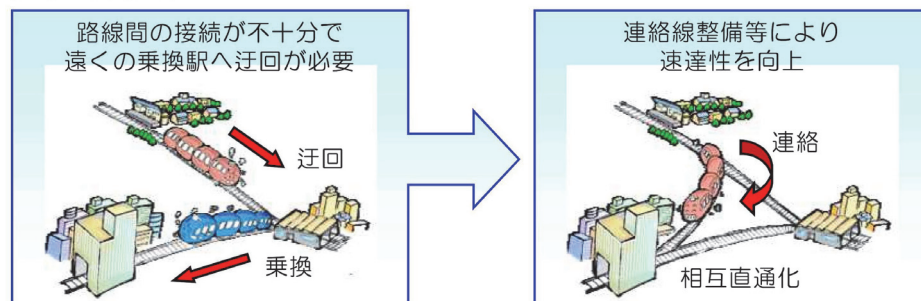
速達性向上事業とは、

- ・既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設
- ・複数の路線の間を連絡するために必要となる都市鉄道の整備（上記以外）
- ・列車が追い越しを行うために必要となる都市鉄道施設の整備

により、目的地に到達するまでに要する時間の短縮（速達性の向上）を図るものである。

本路線は、小田急多摩線唐木田駅からＪＲ横浜線相模原駅、ＪＲ相模線上溝駅へ延伸し、相模原駅、上溝駅で結節することにより速達性向上を図るものであり、上記の要件を満たしている。

(速達性の向上)



出典：国土交通省 都市鉄道利便増進事業費補助の概要

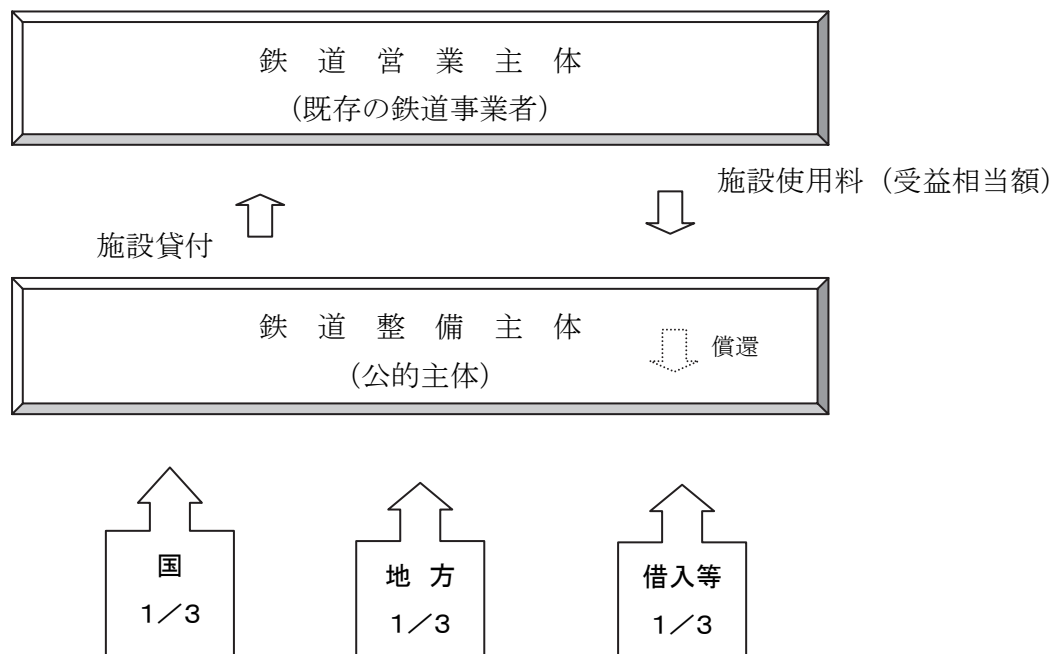
図 速達性向上の概念

② 事業手法

同事業は、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体（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。

営業主体は開業後、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。



③ 施設使用料（受益相当額）等

整備主体は、営業主体から支払われる施設使用料を原資として、借入等の償還や管理費、諸税等に充当する。

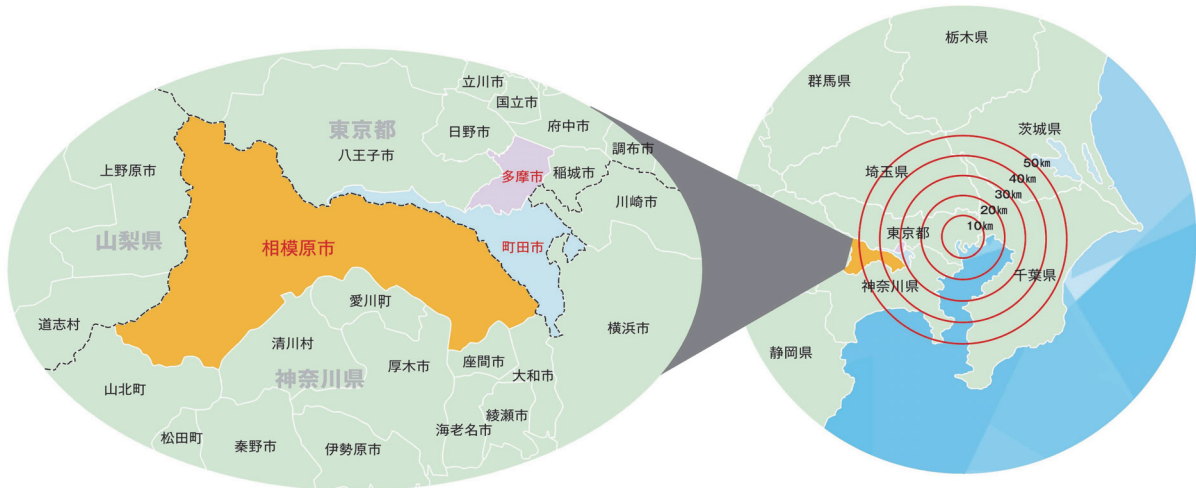
営業主体の支払う施設使用料は、運行により得られる受益相当額（既存路線の増減収効果も含む）である。

$$\begin{aligned} \langle \text{受益相当額（施設使用料）} \rangle &= \langle \text{整備による収入変化} \rangle - \langle \text{整備による経費変化} \rangle \\ &\quad + \langle \text{鉄道営業主体の既存線の損益変化} \rangle \end{aligned}$$

5. 路線沿線の現況等

(1) 位置図

多摩市、町田市、相模原市ともに首都圏 30 km から 60 km 圏内に位置しており、都心へのアクセス性に優れていると同時に豊かな自然環境とも調和した地域である。



(2) 人口及び面積、駅の乗降人数等

① 多摩市

人口 148,855 人、市域面積 21.08 km^2 の都市であり、鉄道については小田急多摩線、多摩都市モノレール、京王線、京王相模原線の 4 路線が利用されており、市内駅の 1 日あたりの乗降人数は約 33 万人。

② 町田市

人口 428,588 人、市域面積 71.6 km^2 の都市であり、鉄道については小田急小田原線、J R 横浜線、京王相模原線、東急田園都市線の 4 路線が利用されており、市内駅の 1 日あたりの乗降人数は、約 76 万人。

③ 相模原市

人口 718,516 人、市域面積 328.91 km^2 の都市であり、鉄道については、小田急小田原線、小田急江ノ島線、J R 横浜線、J R 相模線、J R 中央本線、京王相模原線の 6 路線が利用されており、市内駅の 1 日あたりの乗降人数は約 68 万人。

表 人口及び面積、駅の乗降人数等

(単位：人)

都市名	人口	市域面積 及び土地利用形態	路線名	駅名	平成29年度 一日乗降人数	自然環境
多摩市	148,855	21.08 k m ² (山林や農地等 自然的土地利用約25%、 宅地や商業施設等 都市的土地利用約75%)	小田急多摩線	小田急多摩センター	50,319	市の北部に多摩川が流 れ、谷戸風景も残る。 ニュータウン開発によって 整備・再生された公園・緑 地などの自然的環境が特徴 である。
			小田急多摩線	小田急永山	31,203	
			小田急多摩線	唐木田	19,277	
			多摩都市モノレール	多摩センター	36,665	
			京王相模原線	京王多摩センター	87,411	
			京王相模原線	京王永山	46,433	
			京王線	聖蹟桜ヶ丘	64,142	
			合計		335,450	
町田市	428,588	71.6 k m ² (山林や農地等 自然的土地利用約70%、 宅地や商業施設等 都市的土地利用約30%)	小田急小田原線	町田	292,579	多摩丘陵に広がる豊かな 自然環境を有しており、鶴 見川水系の源流などは希少 な生き物の生息空間となっ ている。
			小田急小田原線	玉川学園	48,303	
			小田急小田原線	鶴川	69,141	
			JR横浜線	相原	21,294	
			JR横浜線	成瀬	38,280	
			JR横浜線	町田	225,420	
			京王相模原線	多摩境	20,487	
			東急田園都市線	南町田	29,415	
			東急田園都市線	すずかけ台	11,630	
			東急田園都市線	つくしの	11,954	
			合計		768,503	
相模原市	718,516	328.91 k m ² (山林や農地等 自然的土地利用約70%、 宅地や商業施設等 都市的土地利用約30%)	小田急小田原線	相模大野	130,161	県民の水がめである相模 湖、津久井湖、宮ヶ瀬湖な どを有しており、南西部に おいては、丹沢大山国定公 園に指定されている森林地 帯が標高1,500mを超える 山々となって、貴重な自然 環境を形成している。
			小田急小田原線	小田急相模原	56,568	
			小田急江ノ島線	東林間	21,779	
			京王相模原線	橋本	97,219	
			JR横浜線	橋本	131,742	
			JR横浜線	相模原	58,382	
			JR横浜線	矢部	24,956	
			JR横浜線	淵野辺	77,308	
			JR横浜線	古淵	45,802	
			JR相模線	南橋本	11,144	
			JR相模線	上溝	12,364	
			JR相模線	番田	-	
			JR相模線	原当麻	9,900	
			JR相模線	下溝	-	
			JR相模線	相武台下	-	
			JR中央本線	相模湖	4,554	
			JR中央本線	藤野	4,678	
			合計		686,557	

人口は、平成30年(2018年)10月1日時点の住民基本台帳人口に基づく

乗降人数は、各鉄道事業者ホームページで公表された平成29年度(2017年度)実績に基づく

※色付け箇所は既設の小田急多摩線駅及び延伸線接続駅

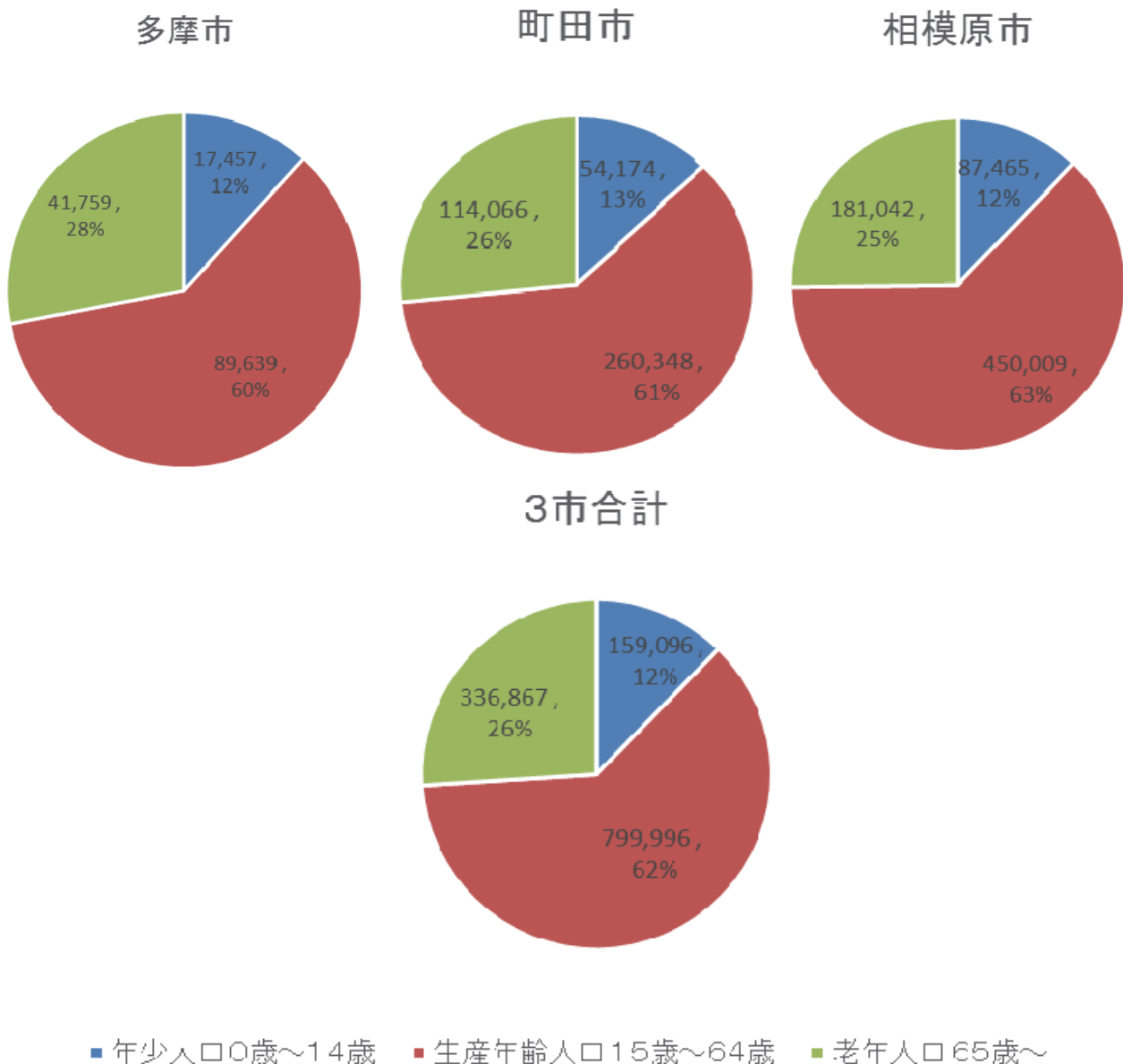
※JRは乗車人数のみ公表しているため、乗降人数は乗車人数の2倍で計上

※番田駅、下溝駅、相武台下駅の乗車人数は公表されていない

(3) 人口構造の特徴

多摩市、町田市、相模原市ともに老年人口(65歳以上)の割合は、25%を超えており、高齢化が顕著となっている。一方、3市の生産年齢人口と年少人口の合計は約96万人と100万人近くに達している。

(単位：人)



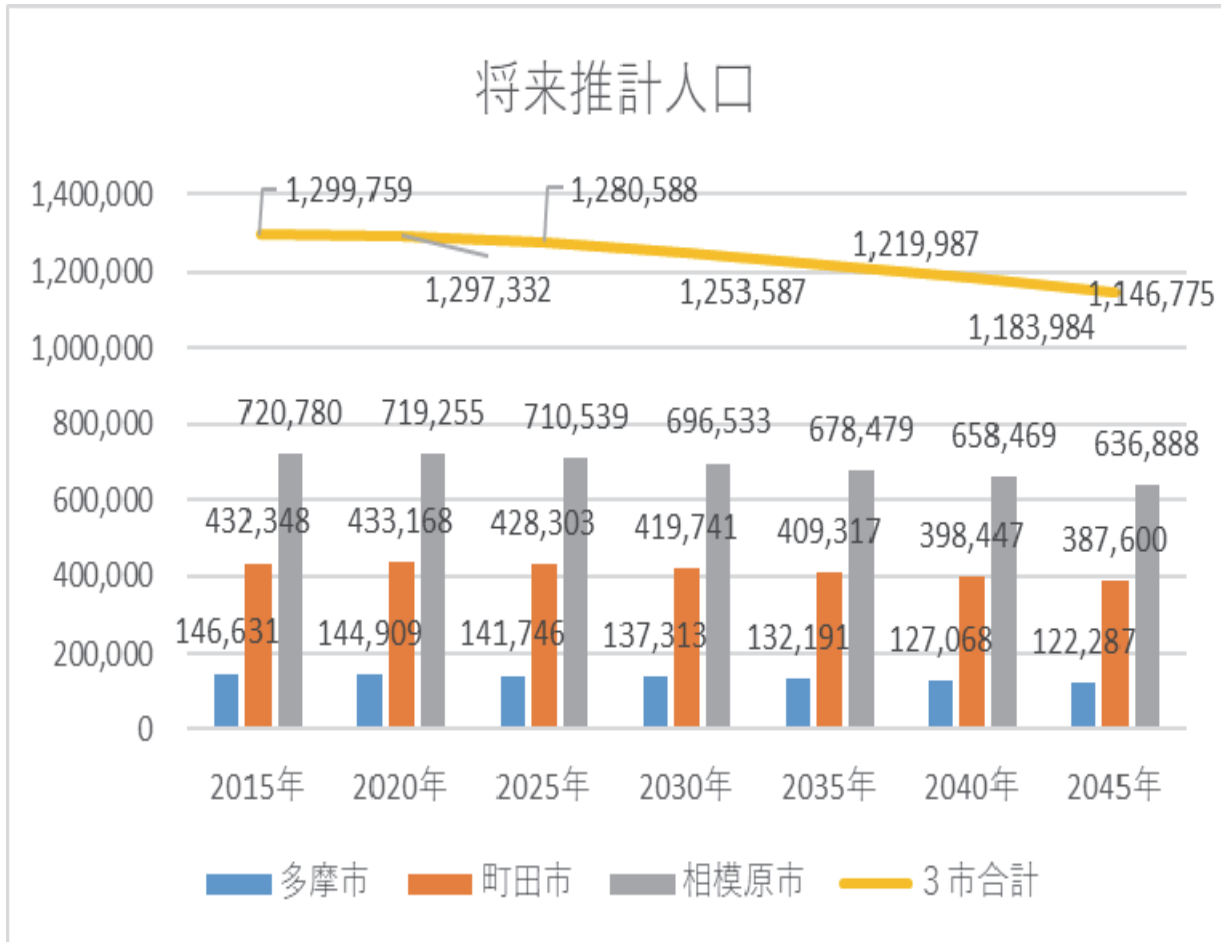
各市ホームページに掲載された人口統計（平成30年(2018年)10月1日現在）より作成

図 3市の人口構造

(4) 将来推計人口

国立社会保障・人口問題研究所が平成 29 年(2017 年)に公表した将来推計人口によると平成 32 年(2020 年)までは 3 市全体の人口はほぼ横ばいだが、その後は緩やかな減少傾向にあり、平成 57 年(2045 年)は、約 114 万人と推計されている。

(単位：人)



※2015 年の人口は国勢調査に基づく人口実績、2020 年以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計人口

国立社会保障・人口問題研究所ホームページより作成

図 3 市の将来推計人口

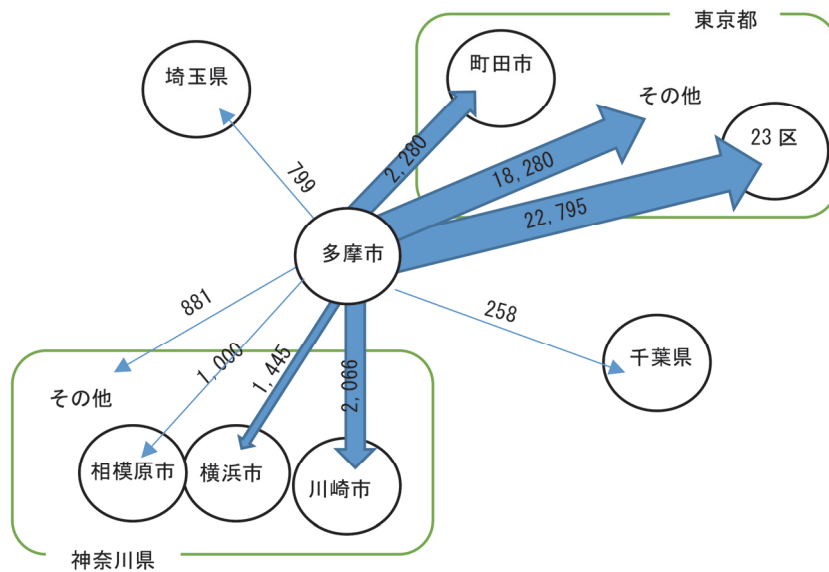
(5) 交通の特徴

① 都心アクセス型交通行動

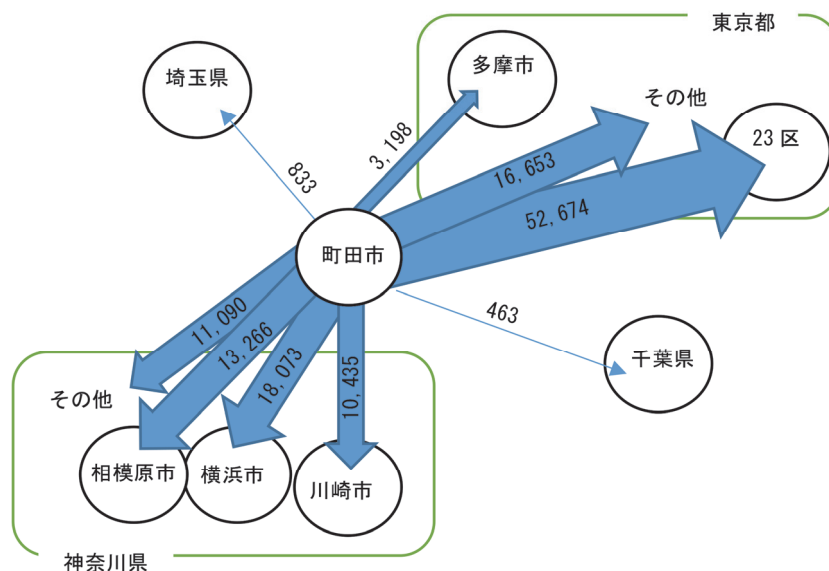
通勤・通学のため多摩市、町田市及び相模原市を出発する人の動き（発生トリップ）は、東京 23 区への動きが約 12.5 万トリップであり、突出して多く、都心への通勤、通学者が多いことがわかる。（東京都全体への動きとしては、約 22 万トリップ）

また、横浜市や川崎市、その他神奈川県への動きとあわせると約 13 万トリップの発生がある。

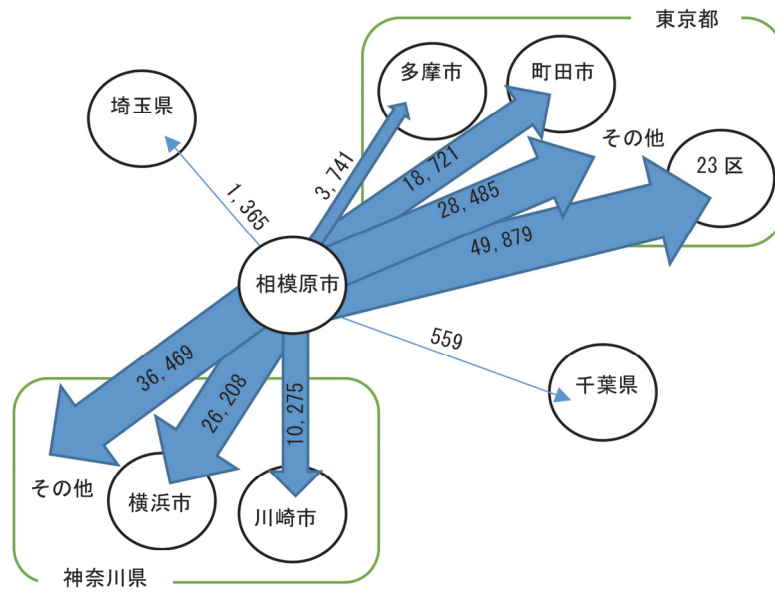
なお、多摩市、町田市、相模原市間の発生トリップは、約 4 万トリップあり、特に町田市と相模原市間でのトリップが多い。



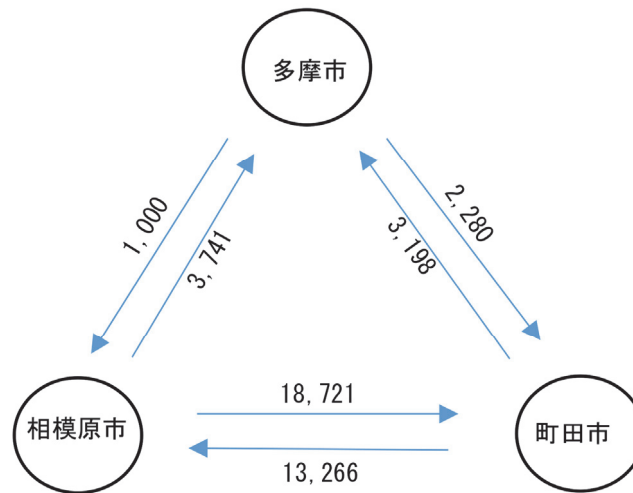
【多摩市からの発生トリップ数(通勤・通学)】



【町田市からの発生トリップ数(通勤・通学)】



【相模原市からの発生トリップ数(通勤・通学)】



【3市間での発生トリップ数(通勤・通学)】

第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

図 延伸線沿線地域からの人の動き

② 鉄道ネットワークと道路ネットワーク

鉄道ネットワークとしては、小田急小田原線・多摩線・江ノ島線、ＪＲ横浜線・ＪＲ相模線・ＪＲ中央本線、京王線・京王相模原線、東急田園都市線、多摩都市モノレールが、都心や横浜方面等とを結ぶ主要な交通手段として利用されている。

ただし、延伸線沿線となる相模原駅や上溝駅からは、都心方面へのアクセスのためには、乗り換えが必要となり、乗り換えの必要がない橋本駅や町田駅と比較し、10分から20分程度の時間が必要となる。

また、道路ネットワークとして、中央自動車道、圏央道、国道16号、国道20号、国道129号等が整備されている。特に圏央道の整備により16号、129号では渋滞の緩和が図られる一方で、これらを補完する幹線道路の自動車交通量の増加により、一部の幹線道路での交通渋滞の発生や、生活道路への通過交通の発生などの交通環境の改善が課題となっている。

基幹交通網方針図



出典：町田市都市計画マスタープラン(一部加工)

図 基幹交通網方針図

③ 鉄道空白地区の存在

相模原市、町田市ともに鉄道ネットワークは市域の外縁部に位置し、鉄道空白地区が存在している。鉄道空白地区にある町田市小山田桜台団地などの住宅地では、鉄道駅までのバス路線が設定されている。

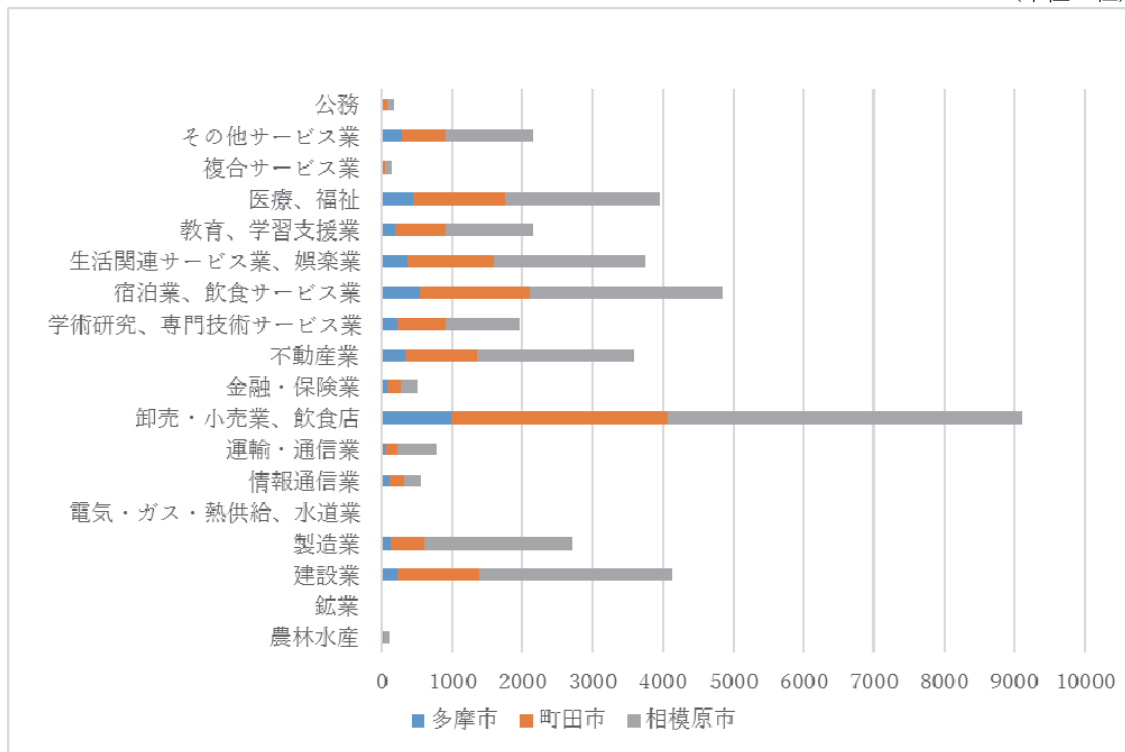
(6) 産業の特徴

① 産業別事業所数

産業別事業所数について、全事業所数は多摩市が約 4,000 社、町田市が約 12,500 社、相模原市が約 24,000 社となっており、卸売・小売業、飲食店の割合が大きい。

一次産業である農業、林業の割合は約 0.2%と少なく、2 次産業の鉱業、建設業、製造業の割合は約 16.2%、第 3 次産業は約 81.8%となっている。東京 23 区外、神奈川県との比較では、相模原市は製造業の割合が高く、多摩市は情報通信業の割合が高い。多摩市・町田市共に医療福祉、学術研究・専門・技術サービス業の割合が高く、先端分野産業の集積が目立つ。

(単位：社)



平成 26 年(2014 年)経済センサス - 基礎調査結果 (総務省統計局) より作成

図 3 市の産業別事業所数

(単位：社)

	事業所総数	製造業	情報通信業	医療福祉	学術研究 専門・技術サービス
東京都 23 区外	135,612	7,597 (5.6%)	2,177 (1.6%)	13,717 (10.1%)	6,039 (4.4%)
神奈川県	304,113	19,751 (6.4%)	4,032 (1.3%)	28,104 (9.2%)	13,350 (4.3%)
多摩市	4,009	115 (2.8%)	111 (2.7%)	437 (10.9%)	229 (5.7%)
町田市	12,663	496 (3.9%)	219 (1.7%)	1,322 (10.4%)	688 (5.4%)
相模原市	24,010	2,097 (8.7%)	225 (0.9%)	2,202 (9.1%)	1,047 (4.3%)

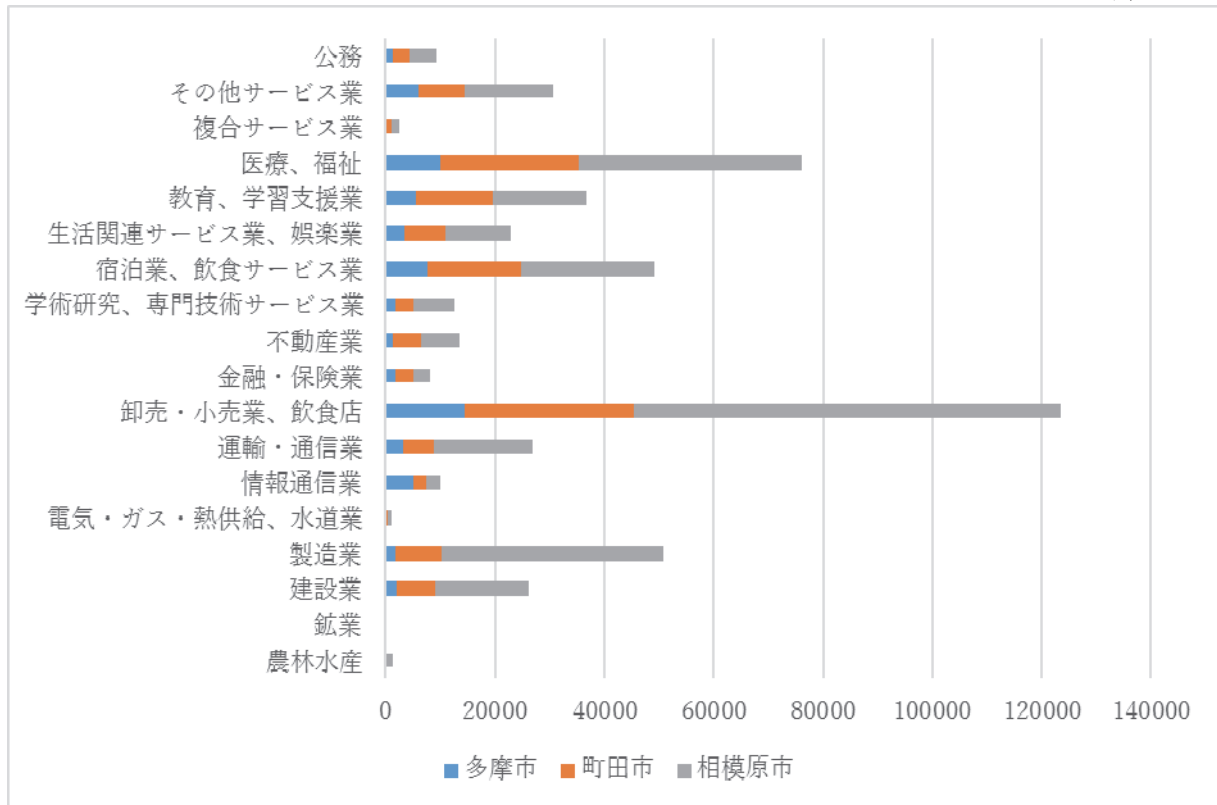
平成 26 年(2014 年)経済センサス - 基礎調査結果 (総務省統計局) より作成

図 構成割合に特徴のある主な業種

② 産業別従業員数

産業別従業員数について、全従業員数は多摩市が約 65,000 人、町田市が約 140,000 人、相模原市が約 265,000 人となっており、事業者数と同様に卸売・小売業、飲食店の割合が大きい。

(単位：人)



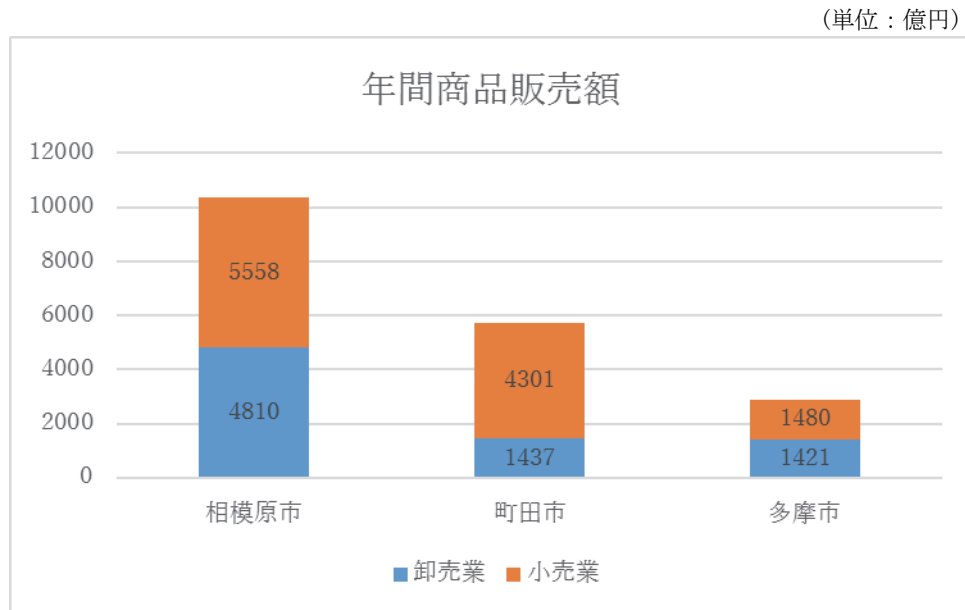
平成 26 年 (2014 年) 経済センサス - 基礎調査結果 (総務省統計局) より作成

図 3 市の産業別従業員数

③ 年間商品販売額

卸売業と小売業の年間商品販売額は、相模原市で 1 兆 368 億円、町田市が 5,738 億円、多摩市が 2,901 億円となっている。

相模原市の年間商品販売額は神奈川県内では横浜市、川崎市に次いで第 3 位の規模であり、また「町田市の経済・産業の状況」によると町田市の中心市街地の一角である原町田 6 丁目の年間商品販売額は、銀座、池袋駅東口、新宿駅西口などの東京都の商業集積地区(1,038 地区)の中で第 11 位であり、商業の拠点となっている。



平成 26 年(2014 年)経済センサス - 基礎調査結果 (総務省統計局) より作成

図 3 市の年間商品販売額