

川崎縦貫高速鉄道計画の経緯

日付	内容
2000年1月27日	運輸政策審議会答申第18号 「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」において、2015年までに開業すべき路線として位置付け 川崎縦貫高速鉄道(仮称)の新設(新百合ヶ丘－宮前平－元住吉－川崎) 川崎駅において京浜急行大師線との相互直通運転を検討
2001年5月11日	鉄道事業許可取得 初期整備区間(新百合ヶ丘－宮前平－元住吉)について国土交通大臣より鉄道事業許可を取得(営業キロ 15.4km 10駅)
2002年2～11月	川崎縦貫高速鉄道線研究会開催 効率性などの視点から事業費の縮減手法などを検討するため、学識経験者及び市民代表から構成される「川崎縦貫高速鉄道線研究会」を設置し、ディスカッション
2003年4月	川崎縦貫高速鉄道線研究会の提言を踏まえた事業計画の見直し 京浜急行大師線に加え、小田急多摩線とも相互直通運転を行うことや、車両基地の新設を取りやめ、小田急唐木田車庫を活用することなど計画の一部見直し 川崎縦貫高速鉄道線整備事業に関する検証結果 「行財政改革プラン」に沿って、地下鉄事業に関する需要予測や事業費の縮減等による採算性の検証、地下鉄建設による市財政への影響等を検証
2003年5月	川崎縦貫高速鉄道について市民アンケート(1万人)を実施
2003年6月9日	市民アンケート調査結果の公表 「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」 40.0% 「地下鉄事業は中止すべきである」 32.9% 「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」 15.8% 「よくわからない」 11.2%
2003年6月16日	5年程度着工を延期とする市の方針決定 アンケート調査結果及び市の財政見通しや地方税財政制度改革の動向を見極めるため、5年程度の着工延期
2004年9月	工事施行認可延長申請保留 工事施行認可申請期限である9月の時点で工事着手時期を示せず、施行認可申請を保留
2005年2月	市の事業再評価対応方針案を議会で報告 2005年第1回市議会定例会において、事業再評価に係る本事業の対応方針案を市長が報告
2005年2～3月	川崎市事業評価検討委員会の開催 事業を巡る社会経済情勢等の変化を踏まえ、市の対応方針案が客観的かつ公平な評価手法等に基づき実施されているか審議され、その結果、市の対応方針案は妥当なものであるとの判断が示される
2005年3月	市の事業再評価対応方針の決定 川崎市事業評価検討委員会からの具申意見を踏まえ、「現計画(元住吉接続)については中止し、路線を一部変更して武蔵小杉駅に接続する計画で、継続して川崎縦貫高速鉄道線整備事業を推進する」という市の方針を決定
2005年4～5月	川崎縦貫高速鉄道線整備事業に関する市民説明会の開催 市の事業再評価対応方針の内容等を説明するため、市内各区において説明会を開催
2005年5月13日	市の事業再評価結果を国土交通省鉄道局に提出
2005年8月29日	国土交通省による事業再評価結果の公表
2005年9月9日	国土交通大臣あてに平成18年9月30日を廃止予定日とする鉄道事業の廃止届を提出
2005年10月17日	国土交通大臣から廃止予定日の繰上げについて、公衆の利便を阻害するおそれがない旨が通知
2005年11月4日	国土交通大臣あてに鉄道事業廃止予定日を2006年4月1日に繰上げる旨市が届出
2006年4月1日	第一種鉄道事業(新百合ヶ丘－元住吉間)の廃止
2007年3月16日	2007年第1回川崎市議会定例会において新年度予算を可決 建設改良費として356,506千円を計上(調査設計費66,300千円、建設諸費252,144千円、建設利息28,062千円、予備費10,000千円)

2007年7月30日	平成18年度川崎市高速鉄道事業会計決算概況を公表 2億9,411万9,457円を支出として計上
2007年12月5日	川崎市議会本会議において、交通局が2008年度の事業認可取得が困難である旨答弁

川崎縦貫高速鉄道の事業概要

(記載内容はいずれも初期整備区間について)

事業主体		川崎市(第1種鉄道事業者)
営業キロ		16.7km
建設キロ		16.8km
駅数		11駅 (新百合ヶ丘駅-長沢駅-医大前駅-蔵敷駅-犬蔵駅-宮前平駅-野川駅-久末駅- 子母口駅-等々力緑地駅-武蔵小杉駅)
規格	設計最高速度	時速90km
	軌間	1,067mm
	軌条	50kgNレール
	電圧	直流1,500V
	集電方式	架空単線方式(剛体架線)
	走行方式	粘着駆動による電車方式
	車両	20m車両・先頭車定員136人、中間車145人
設備	信号保安装置	車内信号閉塞方式/ATC自動列車制御装置/ ATO自動列車運転装置/CTC列車集中制御装置 など
	通信保安設備	空間波方式列車無線設備 など
輸送需要		1日あたり約19万2,000人
運転	列車種別	急行・緩行(各駅停車) ワンマン運転
	所要時分	急行 約16分・緩行 約24分(急行退避時約26分)
	1時間あたり 運行本数	朝方ラッシュ 15本 日中閑散時 6本 夕方ラッシュ 10本
	終日運行本数	平日150本・休日129本
	編成車両数	6両編成
	必要車両数	15編成・90両
事業費		約4,439億円
相互直通運転		小田急多摩線・京浜急行大師線との相互直通運転を前提 (京浜急行大師線については2期区間までまで整備完了時)

川崎縦貫高速鉄道の各駅情報

駅名	急行停車	予測乗車人員	キロ程	構造	ホーム形式	乗り換え
新百合ヶ丘駅	●	48,300人	0.0km	地上	島式	小田急線
長沢駅		5,900人	2.7km	地下3層	島式	
医大前駅		8,100人	4.1km	地下3層	島式	
蔵敷駅		10,700人	5.1km	地下3層	島式	
犬蔵駅		6,600人	6.7km	地下2層	島式	
宮前平駅	●(追越し)	27,900人	8.3km	地下3層	島式(上下)	田園都市線
野川駅		5,200人	9.9km	地下3層	上下式	
久末駅		9,800人	12.0km	地下3層	島式	
子母口駅		8,700人	13.3km	地下3層	島式	
等々力緑地駅		4,200人	15.2km	地下4層	島式	

武蔵小杉駅	●	57,000人	16.7km	地下3層	島式	※
-------	---	---------	--------	------	----	---

※開通時点において、東急東横線・東急目黒線・JR南武線・JR横須賀線・JR湘南新宿ラインと乗り換え