

相互直通運転実施へ向け速達性向上計画が認定されました

JR 東日本東海道貨物線横浜羽沢駅付近～新横浜駅付近～東急東横線日吉駅を結ぶ連絡線について

鉄道・運輸機構
相模鉄道株式会社
東京急行電鉄株式会社

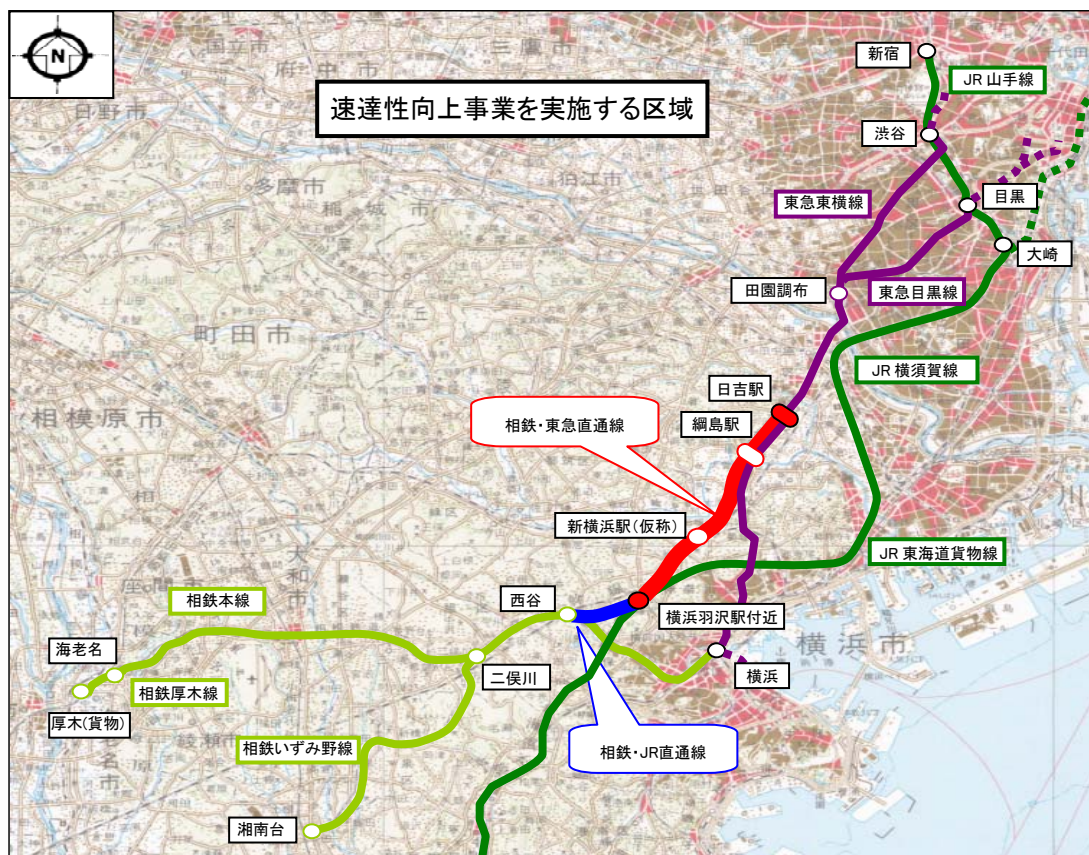
鉄道・運輸機構（本社：横浜市中区、理事長：小幡政人）と相模鉄道㈱（本社：横浜市西区、社長：及川陸郎 以下：相鉄）及び東京急行電鉄㈱（本社：東京都渋谷区、社長：越村敏昭 以下：東急）は、本日（4月11日）、国土交通省より速達性向上計画について認定を受けました。

この計画は、都市鉄道等利便増進法に基づき認定を受けた整備構想・営業構想に沿って昨年11月21日に計画申請していたもので、JR 東日本東海道貨物線横浜羽沢駅付近（横浜市神奈川区）から東急東横線日吉駅（横浜市港北区）間に約10.0kmの連絡線（相鉄・東急直通線）を新設するものです。

この連絡線は鉄道・運輸機構が整備・保有し、相鉄及び東急がこの連絡線を使用して営業し、別に鉄道・運輸機構と相鉄が速達性向上計画の認定を受けている連絡線（相鉄・JR直通線）と接続して活用することで、相鉄線と東急線との相互直通運転を行うものです。

この連絡線の整備により、運輸政策審議会答申第18号に位置づけられた神奈川東部方面線の機能を有する、神奈川県央部及び横浜副都心から東京都心部へ直結する新たな路線となり、首都圏における広域的な鉄道ネットワーク形成と機能の高度化がなされ、鉄道の利便性向上が図られるとともに、新幹線へのアクセス向上や、新横浜都心、二俣川・鶴ヶ峰副都心等のさらなる発展に資するものです。

概要は別紙のとおりです。



計画路線図

速達性向上計画の概要

1. 実施区域 東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東急東横線日吉駅まで
2. 事業内容
- 鉄道の種類 普通鉄道
 - キロ程 約10.0km
 - 軌間 1,067mm
 - 運行区間 海老名駅 ～ } 羽沢駅(仮称) ～ 日吉駅 ～ { 渋谷方面
湘南台駅 ～ } { 目黒方面
 - 運行頻度 朝最混雑時間帯 10～14本程度
その他時間帯 4～6本程度
 - 車両編成数 8両、10両
 - 運賃 現在の相鉄と東急の運賃体系を基本とし当該連絡線区間においては加算運賃を設定する。
 - 駅の位置 羽沢駅(仮称)：横浜市神奈川区羽沢町191番地7
新横浜駅(仮称)：横浜市港北区新横浜二丁目
綱島駅：横浜市港北区綱島西1-1-8
日吉駅：横浜市港北区日吉2-1-1
 - 工事期間 平成19年4月～平成31年3月(予定)
 - 総事業費 約1,957億円
 - 運行開始年月 平成31年4月(予定)
 - 施設使用料 約45.2億円/年
3. 整備効果の例
- | | | | |
|--------------------|------|---|--------------|
| 二俣川駅～目黒駅の所要時分 | 約54分 | → | 約38分(約16分短縮) |
| 大和駅～新横浜駅(仮称)の所要時分 | 約42分 | → | 約19分(約23分短縮) |
| 海老名駅～目黒駅の所要時分 | 約69分 | → | 約54分(約15分短縮) |
| 湘南台駅～新横浜駅(仮称)の所要時分 | 約49分 | → | 約23分(約26分短縮) |

(ご参考) 都市鉄道等利便増進法の概要について

都市鉄道の既存ストックを有効活用して行う、速達性の向上および駅施設の利用円滑化を対象とした新たな鉄道整備手法を定めた法制度。整備主体(第3セクターなど公的主体)と営業主(鉄道事業者など)を分離する、いわゆる上下分離方式が採用されています。この制度においては、整備主体が国と地方公共団体の補助を受け、残りの事業費を資金調達して施設整備を行い、営業主は運行により得られる受益相当額を施設使用料として整備主体へ支払うことになっています。

同法に定められた手続きにしたがい、国土交通大臣による構想認定を受けた場合には、認定構想事業者として、速達性向上計画を作成・提出することになります。同計画の大臣認定をもって、鉄道事業法における事業許可を受けたものとみなされます。

※この資料は本日、次の記者クラブにお届けしています。

- 兜倶楽部 ○国土交通記者会 ○建設専門誌記者会 ○運輸記者会 ○ときわクラブ
- 神奈川県政記者クラブ ○横浜市政記者会 ○横浜経済記者クラブ

この件に関する問い合わせ先

鉄道・運輸機構(広報・情報公開室)	TEL 045-222-9101	平嶋・樋口
相模鉄道(株)業務推進室(広報担当)	TEL 045-319-2057	山田・高木
東京急行電鉄(株)社長室秘書・広報部	TEL 03-3477-6086	新堀・佐々木