

東日本旅客鉄道(株)との相互直通運転実施に関する 速達性向上計画の認定を申請

神奈川県央部・横浜副都心～東京都心が乗り換えなしで直結

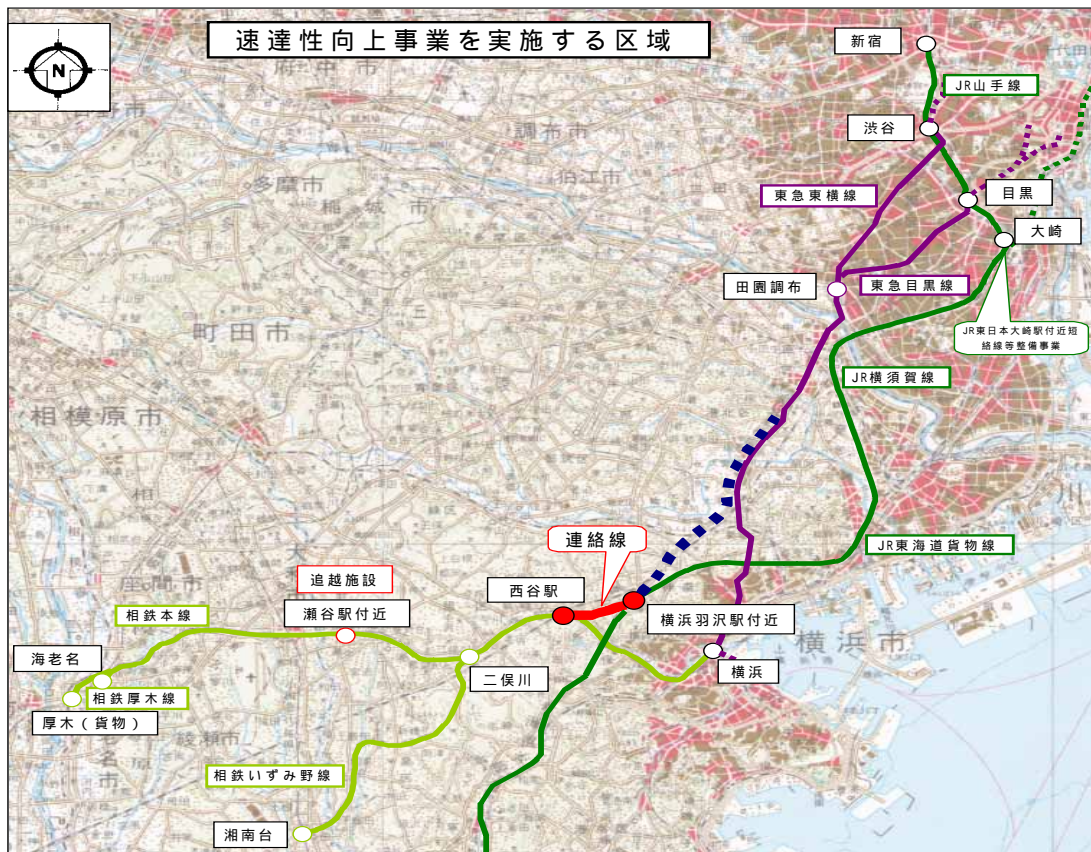
鉄道・運輸機構
相模鉄道株式会社

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(株)（本社：横浜市西区、社長：及川陸郎 以下：相鉄）は、本日8月31日、神奈川県央部（海老名・湘南台駅）・横浜副都心（二俣川・鶴ヶ峰駅）～東京都心（渋谷・新宿駅方面）を結ぶ連絡線整備及び相互直通運転の実施に向けて、国土交通省に速達性向上計画の認定を申請しました。

この計画は、6月9日に認定を受けた整備構想・営業構想に沿って都市鉄道等利便増進法に基づき申請するもので、相鉄線西谷駅（横浜市保土ヶ谷区）とJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近（横浜市神奈川区）間に新設される約2.7kmの連絡線を鉄道・運輸機構が整備・保有し、相鉄がこれを使用して相鉄線とJR線との相互直通運転を行うもので、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一部機能を有する路線となるものです。

相鉄・JR相互直通運転の実現により、神奈川県央部・横浜副都心と東京都心が乗り換え無しでつながることにより所要時間も大幅に短縮することが可能になり、首都圏における広域的な鉄道ネットワーク形成の一翼を担うこととなります。

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 相模鉄道本線西谷駅から、東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近まで
2. 事業内容
- 鉄道の種類 普通鉄道
- キロ程 約2.7km
- 軌間 1067mm
- 運行区間 海老名駅 ~ } 西谷駅 ~ 羽沢駅(仮称) ~ (新宿方面を基本とする)
湘南台駅 ~ }
- 運行頻度 朝最混雑時間帯 4本程度
その他時間帯 2~3本程度
- 車両編成数 10両
- 運賃 現在の相鉄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 西谷駅：横浜市保土ヶ谷区西谷町1101番地
羽沢駅(仮称)：横浜市神奈川区羽沢町191番地7
- 工事期間 平成18年9月~平成27年3月(予定)
- 総事業費 約683億円
- 運行開始年月 平成27年4月(予定)
- 施設使用料 約15.7億円/年
- 追越施設の新設 相鉄線瀬谷駅下り線に待避線を新設する。
3. 整備効果の例
- | | | |
|-----------------|------|--------------|
| 二俣川駅 ~ 新宿駅の所要時分 | 約59分 | 約44分(約15分短縮) |
| 大和駅 ~ 渋谷駅の所要時分 | 約58分 | 約47分(約11分短縮) |
| 海老名駅 ~ 渋谷駅の所要時分 | 約57分 | 約54分(約3分短縮) |
| 湘南台駅 ~ 渋谷駅の所要時分 | 約60分 | 約51分(約9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)と営業主体(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、営業主体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) | 045-222-9101 | 小田倉・樋口までどうぞ |
| 相模鉄道(株)業務推進室(広報担当) | 045-319-2057 | 山田・高木までどうぞ |