

「神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)の建設」が 土木学会 技術賞 II グループを受賞

土木学会 技術賞 II グループ

[土木技術の発展に顕著な貢献をなし、社会の発展に寄与したと認められる画期的なプロジェクト]

神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)の建設

—既存ストックの有効活用を目指した都市鉄道等利便増進法に基づく「速達性向上事業」の適用第1号案件—

■ 鉄道・運輸機構 ■ 相模鉄道 ■ JR 東日本

相鉄・JR直通線は、神奈川県央部と東京都心部を直通させ、鉄道の利便性向上、地域の活性化等へ寄与することができる連絡線（延長約 2.7km）を新設するものです。

本事業は、都市鉄道等利便増進法の「速達性向上事業」の適用第1号案件であり、既存ストックを活用し、少ない投資によりミッキングリンクを解消することで、速達性向上、シームレス化および混雑緩和を図るものであります。

国道16号線の直下を小土被りで掘削する西谷トンネルは、相鉄本線西谷駅と羽沢横浜国大駅を結ぶ延長1,446mの複線トンネルです。本トンネルは市街地を通過する都市トンネルですが、安定した上総層群地盤が掘削対象となることから、東北新幹線三本木原トンネルで合理性・経済性が確認されたSENS（シールドを用いた場所打ち支保システム）を採用しました。SENSの適用としては3例目、都市トンネルとしては初めての採用となります。

以上のことから、本事業は都市部の土木工事の発展に大きく寄与するものであることが評価され、受賞することとなりました。

● 路線図



西谷トンネル工事で使用したシールドマシン



西谷トンネル



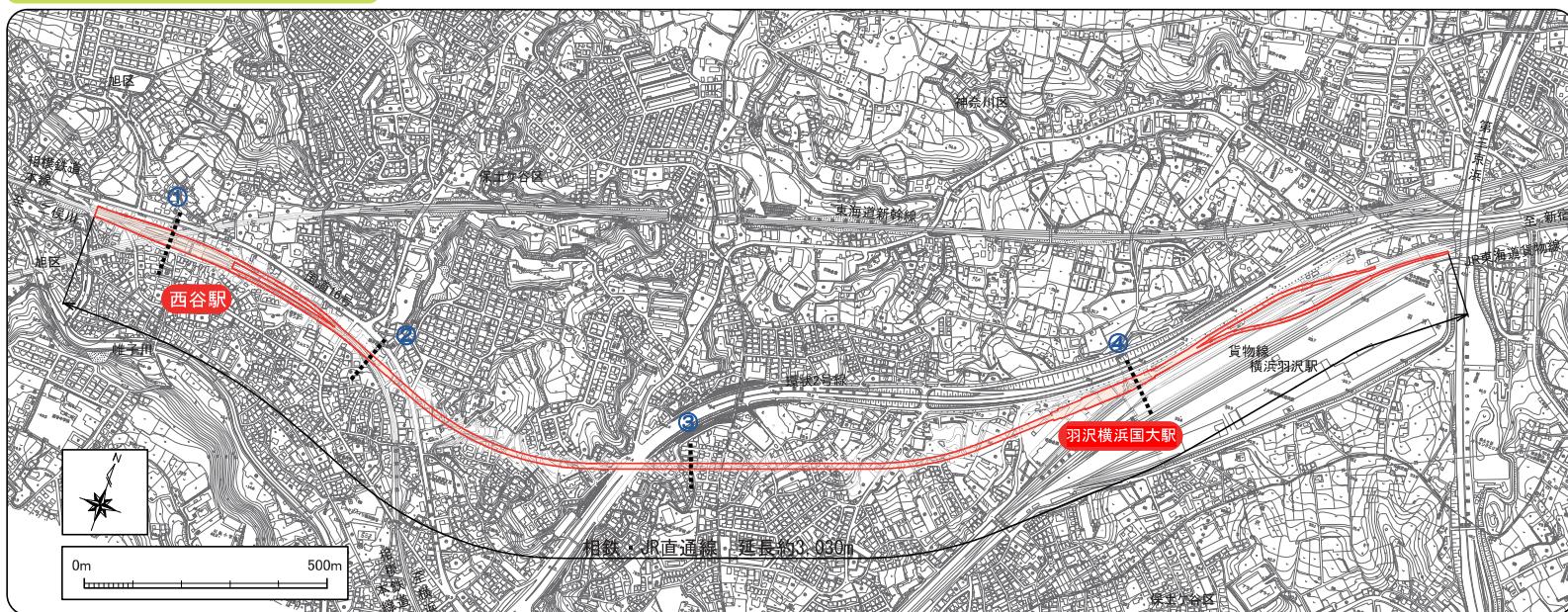
相鉄線・JR直通線の車両

相鉄・JR直通線事業

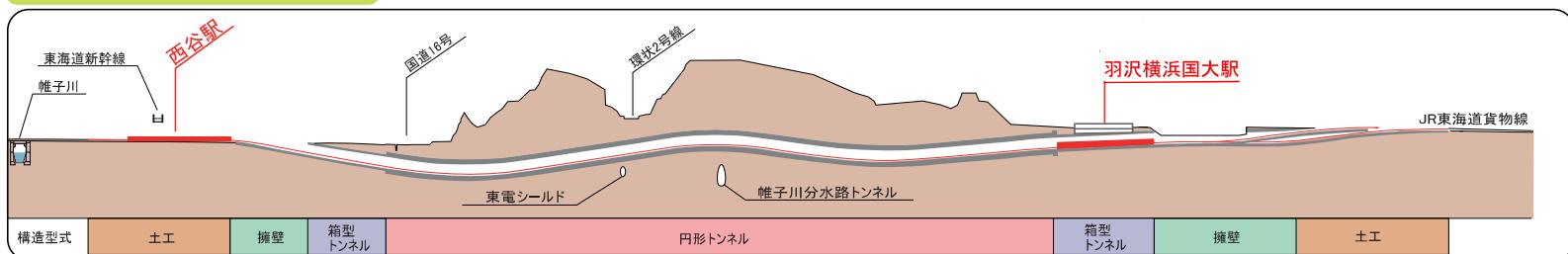
事業概要

整備区間	2.7km
開業時期	令和元年11月30日
整備主体	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
営業主体	相模鉄道株式会社
運行区間	相鉄線：海老名駅・湘南台駅～西谷駅 ～羽沢横浜国大駅～JR線：新宿方面
運行頻度 (片道)	朝ラッシュ時間帯：4本/時 その他の時間帯：2～3本/時

平面図



縦断図



整備効果

この連絡線の整備によって、相鉄線とJR線とが相互に乗り入れができるようになりました。これにより相鉄沿線から新宿などの東京都心部へ乗り換えることなく行けるようになり、所要時間も大幅に短縮されました。



現在の横浜駅経由と比較して
15分程度短縮する見込みです。

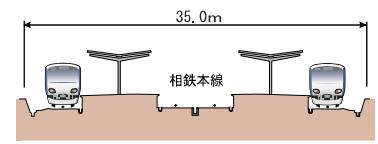
西谷上空から羽沢方面を望む



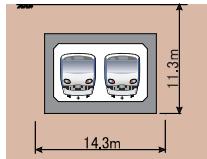
断面図

断面図位置は、平面図を参照ください。

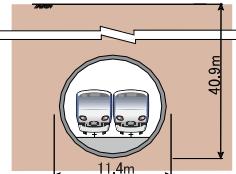
① 西谷駅



② 箱型トンネル



③ 円形トンネル



④ 羽沢横浜国大駅

