

Special Feature

相鉄・東急新横浜線開業からもうすぐ2年 歴代の所長たちに聞く。 今だから話せるあんな話こんな話

2023年3月18日の開業からもうすぐ2年が経過する相鉄・東急新横浜線(羽沢横浜国大・日吉間)。
建設工事を担当してきた歴代の鉄道建設所長に、建設当時の貴重なエピソードを聞いてみた。

完成した綱島トンネル
(2023年1月撮影)

綱島鉄道建設所

[担当工事] 新綱島駅、綱島トンネル(日吉・新綱島)、
新横浜トンネル(新綱島・新横浜)ほか

かつては東京の奥座敷と呼ばれ、東急電鉄東横線の開業によって大きく発展した綱島。綱島鉄道建設所は、日吉駅(一部は東急電鉄に委託)から新綱島駅を経て新横浜駅までの建設を担当した。綱島トンネルは単線並列、新横浜トンネルは複線のシールドトンネルで、新綱島駅は地上部で横浜市などの都市計画による再開発事業が進行中だ。



イラストレーション：岡本倫幸

●相鉄・東急新横浜線土木工事の経緯

- 2013年 2月 土木工事着手
- 2021年 4月 本線の土木構造物がつながる
- 2022年 5月 全線のレール設置が完了
- 7月 新横浜駅にてレール締結式
- 8～11月 JRTTによる鉄道施設の検査
- 11月 相鉄、東急にて訓練運転開始
- 2023年 3月 相鉄・東急新横浜線開業



2018年4月～2020年3月
綱島鉄道建設所長

イラストレーション：川崎敏郎(以下、同)

直江 久永

北海道新幹線建設局 北斗建設事務所
企画担当グループ課長



小学生たちからもらった感想の手紙が 励みに

新綱島駅につながるトンネルは、日吉方面も新横浜方面も、円筒形の大きな機械が新綱島駅から掘り進むシールド工法で建設されました。新綱島駅は、一部を除いて地上から掘り下げる開削工法です。私が着任した時は、新綱島駅の開削はほぼ完了し、シールドマシンの発進準備が進んでいました。着任してまもなく、シールドマシンによる掘削が始まったのですが、工法が異なるトンネルと駅の接続部分には若干の誤差が生じるので、修正工事が必要でした。ところが当時は工期が厳しく、通常の手順では間に合いません。そこで、作業をトンネルの上部と下部に分け、昼はトンネルの受注業者さんが上半分を、夜は駅の受注業者さんが下半分を担当して作業を最適化し、間に合わせる事ができました。あの工夫はうまくいったと感じています。

思い出に残っているのは地元の小学校で4年生の教壇に立ったことですね。小学生を現場に案内するのはまだ難しかったので、教室で出張授業をやらせていただいたのです。「砂場で山を作って、両側から手を入れてトンネルを掘り、貫通させるのは楽しいでしょうか？僕たちはそれを本気でやっています」と話したところ、子どもたちはすごく興味を持ってくれました。後日、生徒さん全員から感想のお手紙をもらったのが本当にうれしくて、励みになりました。

それから、事務所があった綱島のランチ。所長を務めていると、打ち合わせに訪れた方と昼食に行くことが多いのですが、安くて美味しいお店にご案内したいじゃないですか。そこで、着任してから2カ月くらいかけて、綱島にあるあらゆるお店のランチを試しました。その結果、安くて美味しい中華料理屋さんを見つけまして、それからはいつもそちらにご案内していました。当日日替わりランチが600円ほどで、杏仁豆腐までついていました。とても好評でした。



2020年4月～2022年7月 / 2022年4月～2023年3月
綱島鉄道建設所長 / 新横浜鉄道建設所長(兼任)

下津 達也

鉄道技術センター 企画部企画課
鉄道企画グループ総括課長補佐(監理)



限られたスペースと開口部の活用を真剣に討論

私が着任した当時、綱島の工事はまさに最盛期で、2つのトンネルの掘削が進行中、新綱島駅も掘削が終わって駅躯体の構築を行っているところで、あらゆる部分が同時に進行し、待たなしの状況でした。トンネルは在任中に無事貫通し、軌道が敷設されたのですが、そうなると土木だけでなく建築、機械、電気といった各系統が、トンネル内で同時に作業をするようになります。これが大変でした。都市鉄道の地下工事は、作業スペースが限られ、資材の搬入口は開口部1カ所しかありません。どの部門が、いつ、どれだけの時間どのスペースを使うかという調整が、パズルのような作業でした。特に土木は大量の資材を使用するので、どうしても開口部を長時間占有してしまいます。ひとつの作業は途中で中断できないため、ある作業が終わらないと次に進めないことが多々ありました。そうした問題を各部門の担当者や受注業者さんと真剣に話し合い、お互い譲り合ったり、アイデアを出し合ったりして、合意形成をしていったのを覚えています。

地域の方々への見学会では、仮設階段を使って地下へ35m程度降りるのですが、皆さんが昇降に苦労しながらも笑顔だったのが印象的でした。

新横浜鉄道建設所

[担当工事] 新横浜駅、羽沢横浜国大駅*、羽沢トンネル(新横浜・羽沢横浜国大)、西谷トンネル(羽沢横浜国大・西谷)*ほか
*2019年11月に相鉄・JR直通線として開業。

1964年10月の東海道新幹線開業をきっかけに発展した新横浜。日産スタジアムや横浜アリーナなど数多くの人気スポットが集まる。新横浜駅は相鉄と東急の境界駅で、横浜市営地下鉄ブルーラインと立体交差する形で建設された。羽沢トンネルは、あらかじめ工場でパーツを製造する精度の高いセグメント工法と、現場でコンクリートを打設する経済性に優れた SENS を組み合わせて建設された。



2018年4月～2020年3月
新横浜鉄道建設所長

金子 伸生

関東甲信工事事務所 計画課長



若手職員との食事で太った身体を 現場への視察案内でダイエット

今でも思い出すのは、新横浜・羽沢横浜国大間にある羽沢トンネルの貫通です。このトンネルは2020年2月中の貫通を予定していました。万が一遅れると他の工事スケジュールに連鎖的な影響を与える恐れがあり、プレッシャーがありました。周囲のビルや跨線橋などの基礎との隔離が非常に小さく、わずかなミスも許されませんでしたし、シールドマシンは、停止する時間が長すぎると地盤に捕まってしまうリスクがあるため、常に一定のペースで進行する必要がありました。2月22日の夕方にシールドマシンが新横浜駅の躯体に到達した時は、達成感を感じましたね。もっとも、シールドトンネルは駅躯体の凹部に突っ込む形で貫通するため、山岳トンネルのように空間が開くわけではありません。3月半ばに凹部の防護が取り除かれて、シールドマシン先端のビットが姿を現した時、それまでの努力が報われた気がしました。

視察が多かったことも覚えています。多い時で1日3件、年間200件ほど案内しました。着任時は、建設所の若手とコミュニケーションをとろうと、一緒に食事に行くことも多かったのですが、彼らと同じものを食べていたらかなり太ってしまったのです。それが視察が増えると、新横浜駅の仮設階段で地下35mの昇降を繰り返すようになり、異動する時には体重が元に戻りました(笑)。

新横浜駅は、横浜環状2号線(横浜市道)を開削し造られました(左・2021年11月撮影)。現在の道路(右・2024年9月撮影)



2020年4月～2022年3月
新横浜鉄道建設所長

山本 尚文

北海道新幹線建設局 小樽建設事務所
企画担当グループ副長



限られた期間の中で工夫して進めた工事

私が着任した2020年春は、シールドマシンが新横浜駅に到達し、トンネル掘削工事が完了した直後であり、その後のトンネルの仕上げ工事や駅部の駅舎本体、出入口、換気塔などの工事がピークを迎えていた時期でした。

新横浜鉄道建設所は土木工事のほかに軌道工事も担当していて、特に軌道工事は私が在籍していた時が最盛期であり、工事範囲も羽沢トンネルから綱島トンネルまでと広範囲にわたっていました。

軌道工事は土木工事が終わったところから着手していきますが、トンネル内や駅内では軌道工事が終わらないと他系統の工事(電気工事や設備工事)が着手できないところが多くあり、土木、電気、設備といった各系統の工事との板挟みの中で、非常に限られた期間内で工事を完了させる必要がありました。それに加えて、工事に必要な資機材を地下に搬入する開口部は限定されており、他系統も同じ時期に資機材を搬入しなければなりません。そのため、厳しい工程の中、他系統と綿密に打ち合わせを行い、お互いに連携、協力をしながら、何とかして工事に必要な期間を絞り出していったことは苦勞した思い出の1つです。

開業の約1年前に北海道の小樽へ異動になりましたが、2023年夏に新横浜線を訪れました。私は歩くことが好きで、日吉駅から羽沢横浜国大駅までの約10km全線を、往路は電車に乗って開業したことを実感し、復路は同じ区間を歩いて沿線を観察してみました。羽沢横浜国大駅では立坑やその周辺の原状復旧がきれいに完了しているのを見て、感無量の思いでした。



2023年4月～
新横浜鉄道建設所長(現職)

白木 健亮

東京工事事務所 新横浜鉄道建設所長



開業後も続いている原状復旧工事

私は新横浜線が開業した後、2023年4月に所長に就任しました。その前は旧東京支社の工事課で新綱島駅を担当しており、土木工事だけでなく開業までを見届けられたことが大きな経験になりました。開業したのに、なぜ今も建設所があるのかと言いますと、開業後も仮設ヤードの復旧や移設施設の修復などの工事が続いているためです。今は、新横浜駅周辺の道路復旧や交番の新築工事、歩行者専用通路の整備などを担当しています。これまで鉄道の建設を担当してきましたが、今回のような復旧工事は少し勝手が違います。特に道路工事は夜間に行うことが多いですし、土木だけでなく建築工事も行います。初めて経験することも多かったのですが、専門の担当者と協力し、学びながら作業を進めています。芝公園にはJRTTの鉄道技術センターがあるのですが、新横浜線開業後は三田線への直通電車で乗り換えなしに行けるので、便利さを実感しています。一方で、地域の方から「道路はいつ元通りになりますか」といった質問も多く受けました。復旧作業が終わるまではご迷惑をおかけしている部分もありますので、2024年度末までに着実に復旧工事を終わらせたいと思っています。



ドレッセタワー新綱島とその周辺。タワーの手前に新綱島駅の入り口、右奥に東急東横線綱島駅が見える(写真提供：東急株)

相鉄・東急新横浜線の開業で、暮らしとまちがこう変わった!

文：栗原 景 (フォトライター)

人に優しい再開発が進む新綱島駅周辺

相鉄・東急新横浜線の開業によって、綱島に暮らす田中公二さんの生活は大きく変わった。以前は、毎朝自宅から日吉駅まで、急坂を延々と上っていたのが、新綱島駅の開業以来、鉄道の利用により坂を上る必要がなくなったからだ。

「新綱島駅は坂もないですし、綱島駅のようにバスや自転車で混雑することもないのでとても快適になりました。駅の上でできた『新綱島スクエア』にはスーパーなどがありま

すから、帰りに買い物ができるのも便利です」(田中さん)

新横浜線の開業は、相鉄線沿線や新横浜と都心の直結だけではなく、田中さんのような沿線の人々の生活をより快適にする変化をもたらしている。2023年12月には新綱島駅と直結する複合施設「新綱島スクエア」、24年3月には「新水ビル」がオープン。「新綱島スクエア」を構成する分譲マンション「ドレッセタワー新綱島」は、全179戸が完売した。

「開業以来、利用者数の増加が続いており、多くのお客様にご利用い



新綱島駅前の新水ビル

ただいております」と語るのは、東急電鉄株式会社鉄道事業本部技術戦略部技術企画課の小嶋悠氏だ。2023年度の東急新横浜線の利用者数は約2,800万人。1日平均7万7,000人が利用しており、直通する東横線や目黒線の利用者も伸びている。

「特に新横浜駅は、東海道新幹線へのアクセスが向上し、都心や当社線沿線から新横浜駅で新幹線に乗り換えるお客様が増えました。日産スタジアムで収容人員が7万人を超えるようなイベント開催日には、特に多くのお客様にご利用いただいております」(小嶋氏)

今後については、「新横浜線の速

達性と利便性が十分にお客様に浸透するには少し時間がかかります。より多くの方にご利用いただけるよう、一層しっかりとアピールしていきたいと思います」(小嶋氏)

新幹線へのアクセスも便利に

こうした状況は、相模鉄道側も同様だ。相鉄新横浜線の直近の利用者数は、相鉄・JR直通線の利用者も含めると1日約10万人弱となっている。相模鉄道株式会社経営統括部の松岡耕平課長は、「新線の開業当初には、徐々にお客様の認知が進むので、現状はおおむね予想通り、堅調に伸びていると評価しています」と語る。

事前の予想を上回っているのが、定期外利用、つまり通勤・通学以外の利用者だ。

「新幹線へお乗り換えになるお客様や、横浜アリーナ、新横浜ラーメン博物館といった観光施設へ向かわれる方が、私たちの想定よりも多くご利用くださっているのかなと感じています」(松岡氏)

横浜駅の1日平均乗降者数は、2022年度の約33万人に対して、2023年度は約31万5,000人となったが、混雑していることに変わりはない。

「今まで横浜駅で乗り換えて都心方面へ向かわれていたお客様に新横浜線を使っていただくことで、混雑している横浜駅で長い距離を移動することなく、楽に都心方面へ向かっていただくことが最大の利点だと考えています」(松岡氏)

利用者からも似た声が聞かれる。相鉄本線星川駅の近くに暮らし、毎月大阪に出張している麻里秀幸さんは、新横浜線の開業以来、横浜駅ではなく西谷駅で乗り換えて新横浜駅へ向かうようになった。

「出張で手荷物が多き時、横浜駅の人混みの中での乗り換えを避けられるようになり、西谷駅で隣のホームに

乗り換えるだけなので、とても楽になりました。また、新横浜駅では雨に濡れることなく、混雑も比較的少ないので便利です」(麻里さん)

新横浜線の開業によって、都心直結となった相鉄線沿線では、住宅や商業施設の開発も活発だ。相鉄不動産が手がける、相鉄いずみ野線ゆめが丘駅前の分譲マンション「グレーシアウエリス横浜ゆめが丘」は好調な売れ行きで、都内居住者からの問い合わせも多い。大規模複合商業施設の「ゆめが丘ソラトス」もオープンし、緑の多い環境はそのままに、東京方面からも人の集まるエリアに生まれ変わっている。

利便性を高める定期券サービスも拡大

新横浜線をより利用しやすくする施策も行われている。東急では、新横浜線日吉～新綱島間または東横線日吉～綱島間を含む定期乗車券の利用者は、綱島駅、新綱島駅どちらでも乗降が可能だ。また相鉄では、西谷



ゆめが丘駅前の分譲マンション、グレーシアウエリス横浜ゆめが丘のパース図(写真提供：相鉄グループ)



7月25日にオープンした駅前の大規模複合商業施設、ゆめが丘ソラトス(写真提供：相鉄グループ)

～新横浜間をすべて含むIC通勤定期乗車券の利用者は追加料金なしに横浜駅で乗降できる「YOKOHAMAどっちも定期」を実施している(西谷～横浜間の途中下車は不可)。2025年3月からは、相鉄・JR直通線も対象に加わる予定で、新横浜線の利用者はいつでも横浜へ出かけられるようになる。

開業2周年を目前に控え、ますます便利になる新横浜線。着実に、横浜とその周辺の人々の生活に欠かせない鉄道に成長している。



左は駅と直結するショッピングモール新綱島スクエア。スーパーマーケット、クリニック、横浜市港北区民文化センターミズキーホールなどが入っている(写真提供：東急株)。右は新綱島駅の改札口



新横浜線建設に伴う道路復旧工事が完了した現在の新横浜駅