

都市鉄道利便増進事業

神奈川東部方面線

相鉄・JR直通線

相鉄・東急直通線

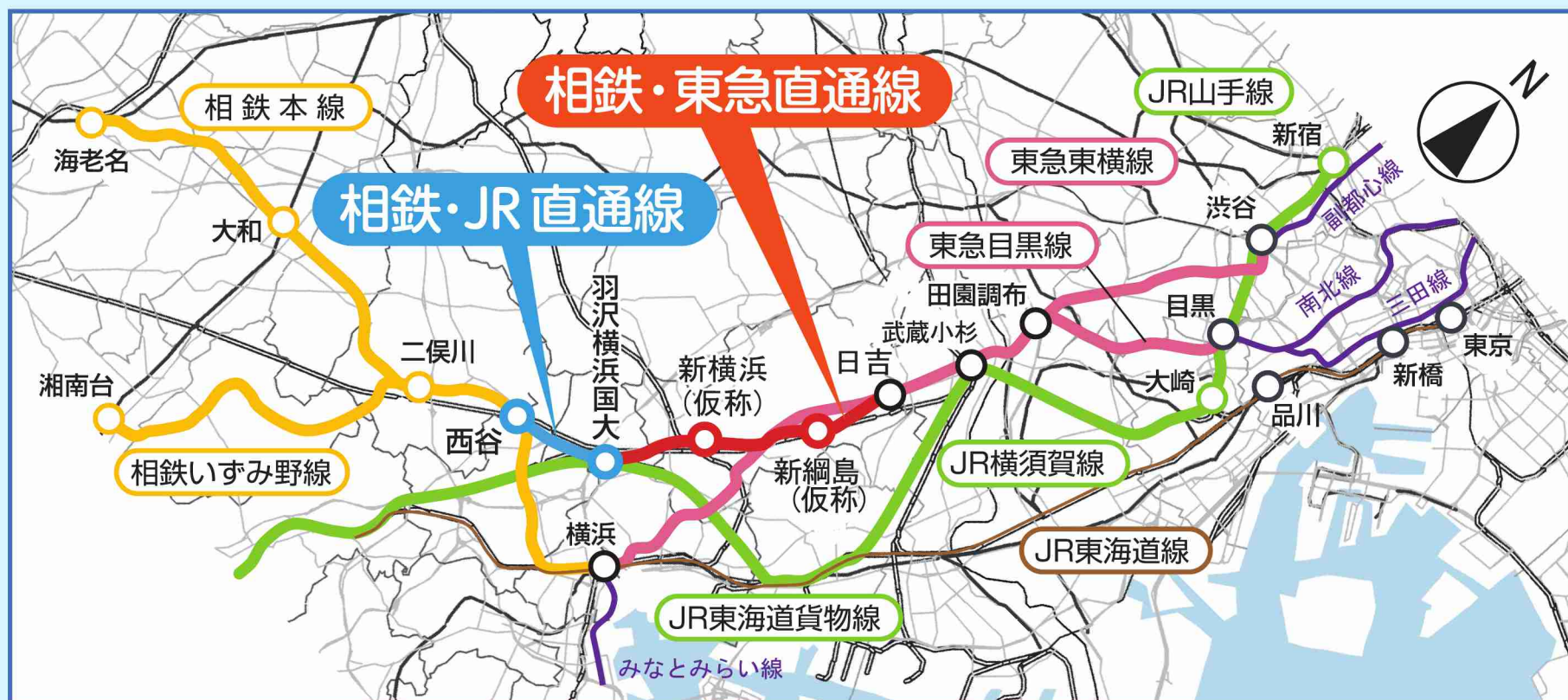
～計画路線マップ～





神奈川東部方面線整備事業は、都市鉄道等利便増進法に基づき、相鉄・JR 直通線（相模鉄道本線西谷駅～ JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近）および相鉄・東急直通線（JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近～東京急行電鉄東横線・目黒線日吉駅）の二つの連絡線を整備するものです。

この事業により、相鉄線と JR 線、相鉄線と東急線とが相互に乗り入れることができるようになり、横浜市西部地区及び神奈川県央部と東京都心部との速達性の向上や、広域鉄道ネットワークの形成が図られます。

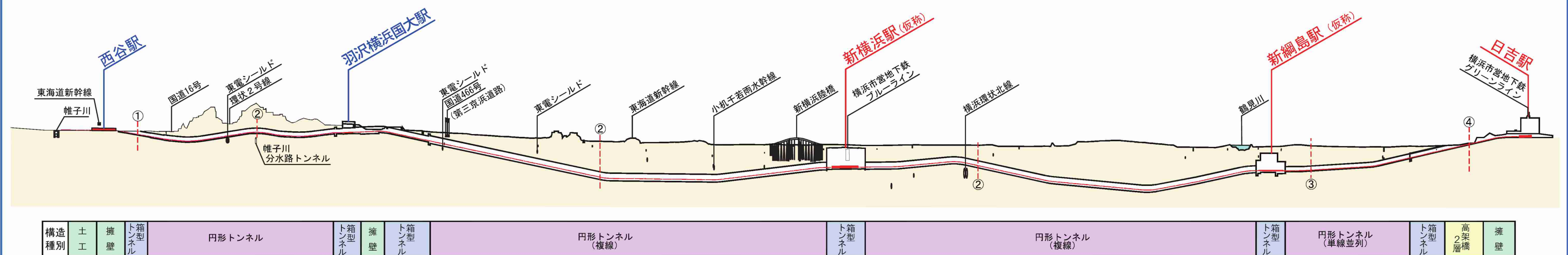


神奈川東部方面線 事業概要		
整備路線	相鉄・JR 直通線	相鉄・東急直通線
整備区間	相鉄本線西谷駅～ JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近	JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近～ 東急東横線・目黒線日吉駅
運行区間	相鉄線：海老名駅・湘南台駅～西谷駅 ～羽沢横浜国大駅～ JR 線：新宿方面	相鉄線：海老名駅・湘南台駅～西谷駅 ～羽沢横浜国大駅～東急線：日吉駅～ 渋谷・目黒方面
整備延長	約 2.7km	約 10.0km
整備主体	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
営業主體	相模鉄道株式会社	相模鉄道株式会社 東京急行電鉄株式会社
運行頻度 (片道)	朝ラッシュ時間帯：4 本／時 その他時間帯：2 ～ 3 本／時	朝ラッシュ時間帯：10 ～ 14 本／時 その他時間帯：4 ～ 6 本／時
開業予定時期	令和元年 11 月 30 日	令和 4 年度下期

 位置図・縦断図・断面図



縦断面図



断面図



①箱形トンネル
(複線)

②円形トンネル
(複線)

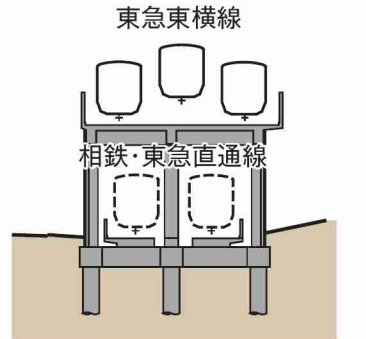
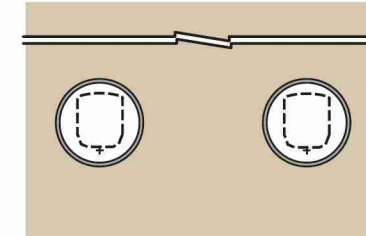
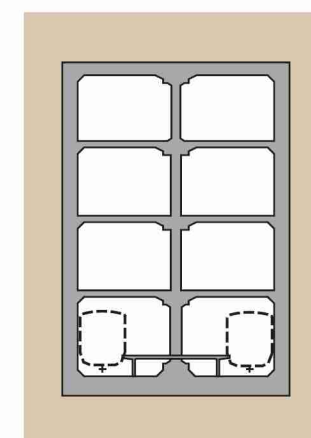
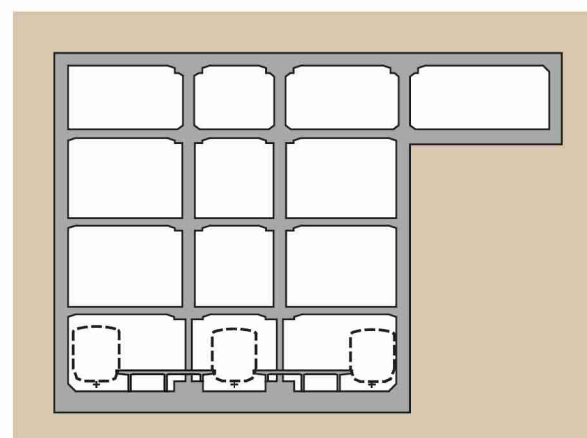
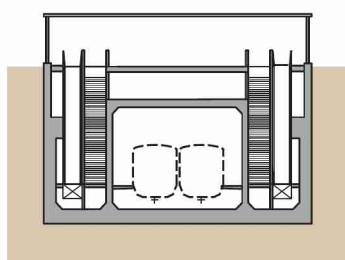
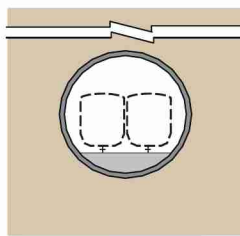
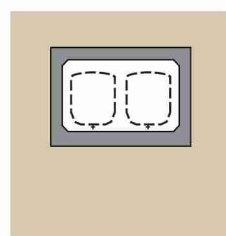
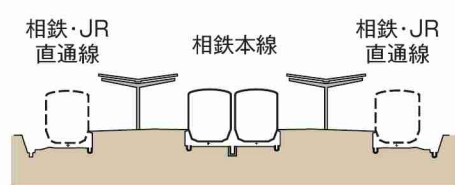
羽沢横浜国大駅

新横浜駅(仮称)

新綱島駅(仮称)

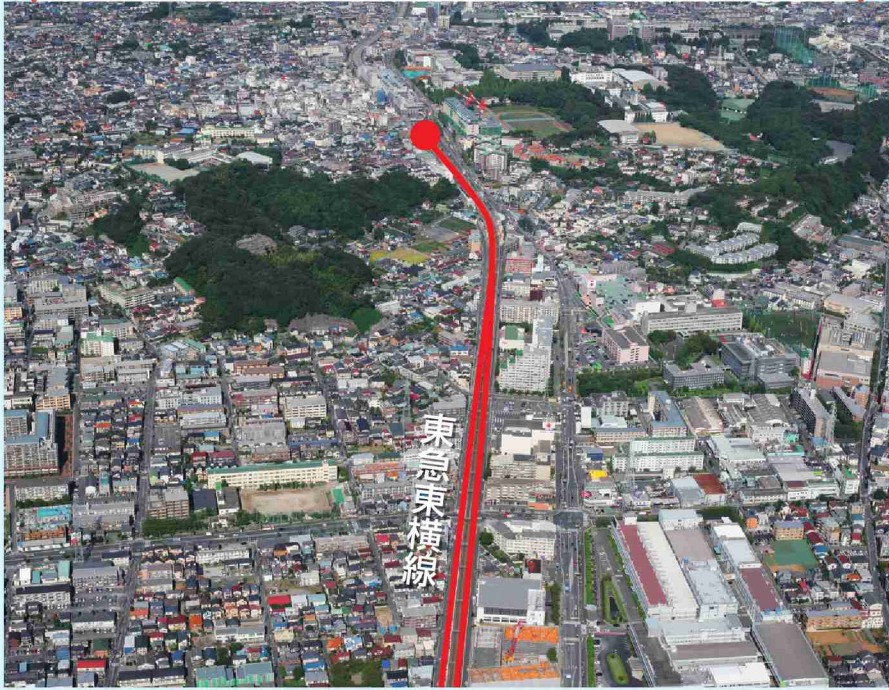
③円形トンネル
(単線並列)

④高架橋 2 層



🚉 駅周辺 (航空写真)

日吉駅 羽沢側より日吉側を望む



新綱島駅(仮称) 羽沢側より日吉側を望む



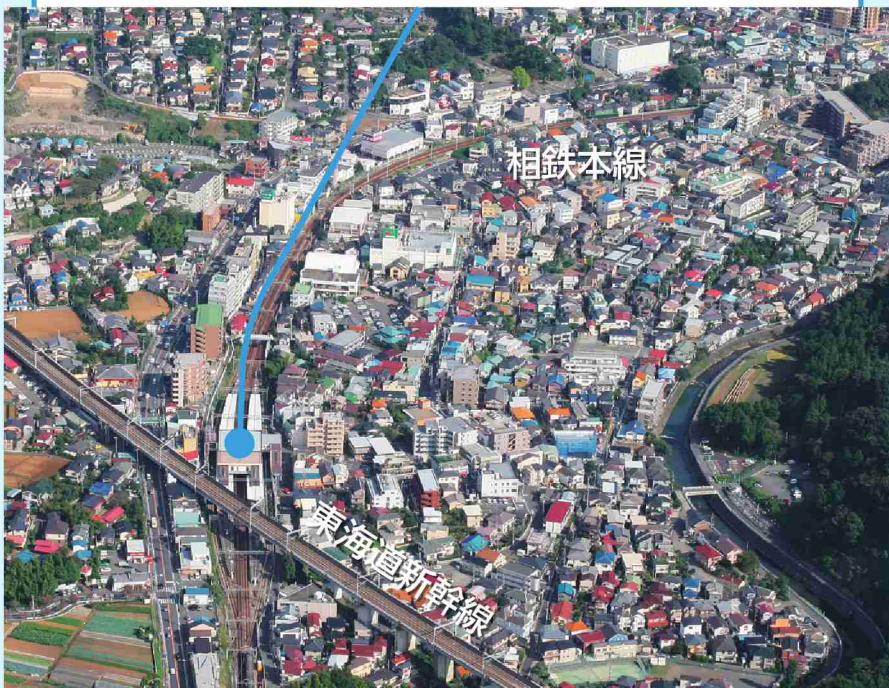
新横浜駅(仮称) 羽沢側より日吉側を望む



羽沢横浜国大駅 西谷側より羽沢側を望む



西谷駅 鶴ヶ峰側より羽沢側を望む



事業効果

1 横浜市西部・神奈川県央部と都心部との接続が強化

神奈川東部方面線開業により、横浜市西部や神奈川県央部から、新横浜都心、東京都心部方面が近くなります。



また、東京都心部と直結することにより、途中駅での乗り換え回数が減少するため、快適に目的地まで行くことができます。

例えば…、朝、二俣川の自宅から渋谷にある会社へ行く場合



2 新幹線へのアクセスが向上

東海道新幹線停車駅である新横浜駅付近に新駅を設置することにより、新幹線へのアクセスが大幅に向上します。

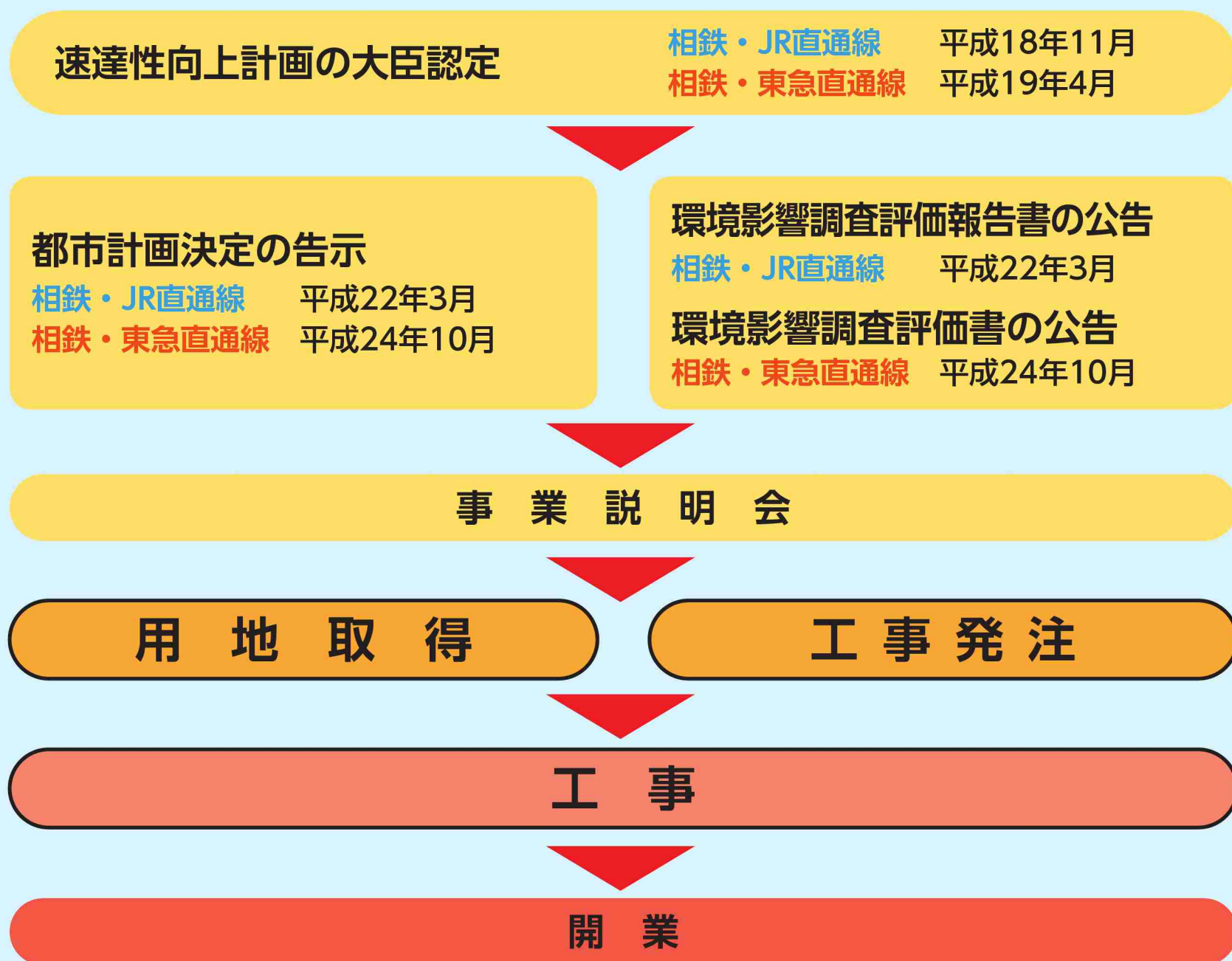


3 広域鉄道ネットワークの形成

新たな鉄道ネットワークが形成されることにより、地域間の連携や活性化が図られ、沿線地域のさらなる発展に寄与します。



🚗 主な事業の流れ



🚗 都市鉄道等利便増進法とは

この法制度は、既存の都市鉄道施設を有効活用し、速達性の向上および駅施設の利用円滑化を対象とした鉄道整備手法を定めたものです。

この制度では、整備主体（公的主体）と営業主（鉄道事業者）を分離する、いわゆる「上下分離方式」が採用されています。

本事業においては、国と地方自治体（神奈川県および横浜市）が総事業費の1/3ずつを補助し、残りの1/3を整備主体（鉄道・運輸機構）が資金調達して鉄道施設の整備を行います。営業主（相鉄および東急）は、整備主体に施設使用料を支払って営業を行います。

「受益活用型」上下分離方式

