

相鉄・東急直通線 計画のあらまし

相鉄・東急直通線は、神奈川東部方面線の機能の一部として、相鉄・JR直通線の羽沢駅（仮称）から新横浜を経由し、東急東横線・目黒線日吉駅までの区間に連絡線を整備するものです。

この連絡線の整備により、相鉄線と東急線との相互直通運転が可能となり、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化が図られるとともに、速達性の向上、新幹線アクセスの向上、JR東海道線などの既設路線の混雑緩和や乗換回数の減少、沿線地域の活性化等に寄与します。

事業概要

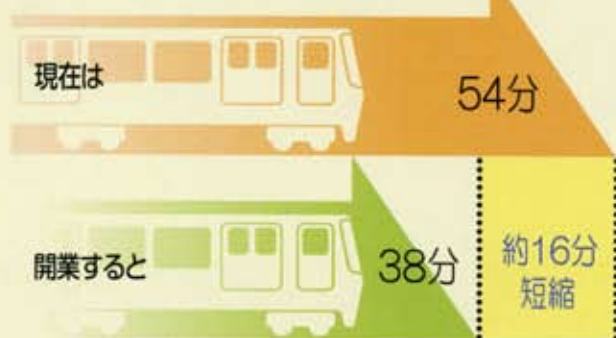
整備区間	JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近～東急東横線・目黒線日吉駅（約10.0km）
事業費	約1,957億円
事業予定期間	平成19年4月～平成31年3月
整備主体	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
営業主	相模鉄道株式会社・東京急行電鉄株式会社
運行区間	海老名駅・湘南台駅～西谷駅～羽沢駅（仮称）～新横浜駅（仮称）～新綱島駅（仮称）～日吉駅～渋谷方面・目黒方面
運行頻度	朝ラッシュ時間帯：10～14本/時 程度 その他の時間帯：4～6本/時 程度

これまでの経緯と今後の予定

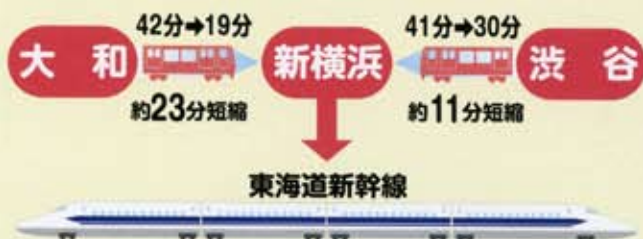
平成12（2000）年 1月	運輸政策審議会答申第18号において、神奈川東部方面線が答申される。
平成17（2005）年 8月	都市鉄道等利便増進法が施行される。
平成18（2006）年 6月	都市鉄道等利便増進法に基づく営業構想・整備構想の認定を国土交通大臣より受ける。
平成19（2007）年 4月	都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画の認定を国土交通大臣より受ける。
平成31（2019）年 4月	開業予定。

整備効果

●二俣川駅から目黒駅までの所要時間短縮例



●東海道新幹線へのアクセス向上例



●朝ラッシュ時の所要時間を想定。所要時間は乗換時間、待ち時間を含む。

（参考）相鉄・JR直通線

相鉄・JR直通線は、相模鉄道本線西谷駅からJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近までの区間に連絡線を整備し、相鉄線とJR線との相互直通運転を行うもので、平成27年4月の開業を目指しています。

事業概要

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（約2.7km）
事業費	約683億円
事業予定期間	平成18年11月～平成27年3月
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	相模鉄道株式会社
運行区間	海老名駅・湘南台駅～西谷駅～羽沢駅（仮称）～新宿方面
運行頻度	朝ラッシュ時間帯：4本/時 程度 その他の時間帯：2～3本/時 程度

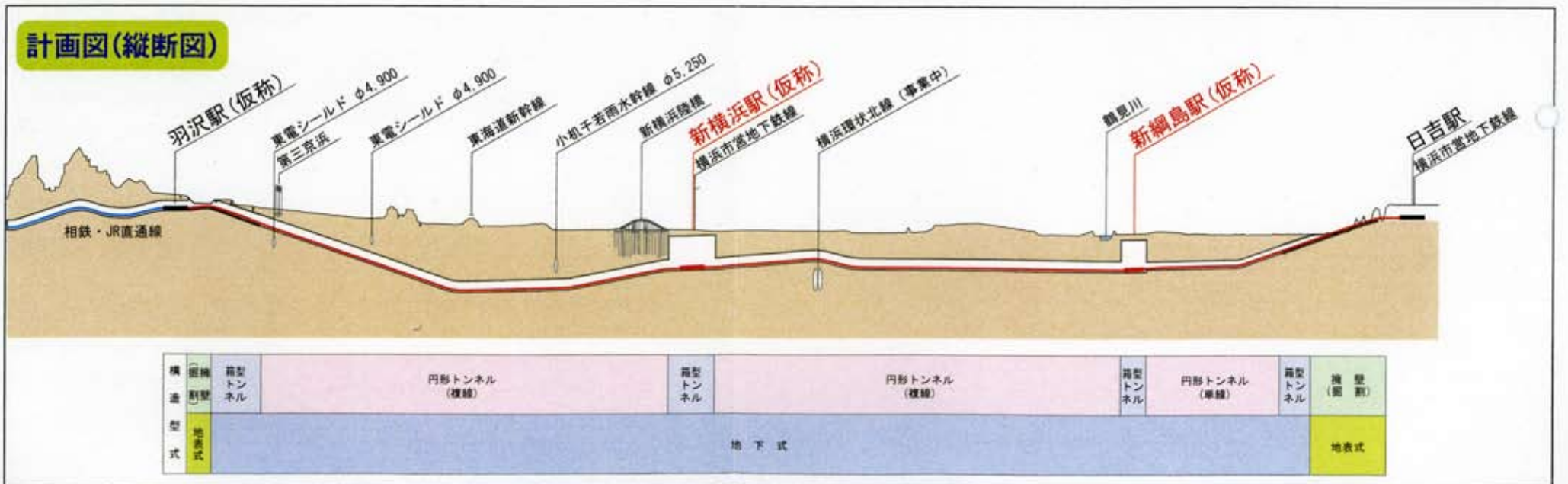
相鉄・東急直通線建設事業計画図

計画図(平面図)



本書に掲載した地図は、国土地理院の承認を得て、同院発行の2万5千分の1の地形図を複製したものである。
 (承認番号) 平20開復 第135号

計画図(縦断図)



路線図



都市鉄道等利便増進法とは

この法制度は、都市鉄道の既存ストックを有効活用し、速達性の向上および駅施設の利用円滑化を対象とした新たな鉄道整備手法を定めたものです。この制度では、整備主体、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、国と地方公共団体（神奈川県及び横浜市）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）が資金調達して施設の整備を行います。営業主（相鉄及び東急）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



(注) 国土交通大臣による認定を受けた速達性向上計画に基づく都市鉄道施設・駅施設の整備に対し、上記の支援措置。