

特集：相互直通運転による利便性・速達性の向上

[ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み]

都心への直通実現

首都圏の広域的な鉄道ネットワークの一翼を担う

2022年1月27日、相鉄新横浜線・東急新横浜線の2023年3月開業（予定）が発表された。都市鉄道等利便増進法に基づく神奈川東部方面線整備事業のうち、もう一方の相鉄・JR直通線は2019年に既に関業しており、来春の相鉄・東急直通線開業によって神奈川県中部や横浜市西部から東京・埼玉に至る広域的な鉄道ネットワークが形成されることになる。相鉄鉄道（相鉄）にとってはこれらの直通線の開業によって、長年の宿願である東京都心部への乗り入れが実現し、沿線利用者は利便性が格段に向上する。コロナ禍など鉄道事業者にとっては厳しい状況が続いているが、相鉄はこの機運をどう捉え、どのような戦略を取っていくのか、話を伺った。

取材・文◎茶木 環（作家／エッセイスト）

撮影◎織本知之



都市鉄道等利便増進法に基づく相直

相鉄・JR直通線と相鉄・東急直通線の二つの連絡線整備は神奈川県東部方面線整備事業と呼ばれ、「都市鉄道等利便増進法」に基づき進められている事業である。相鉄・JR直通線は2006年、相鉄・東急直通線は2007年にそれぞれ速達性向上計画の大臣認定を受けた。なお、相鉄・JR直通線は2010年、相鉄・東急直通線は2012年に都市計画決定された。

都市鉄道等利便増進法は、既存の都市鉄道施設を有効活用することにより、速達性の向上や駅施設の利用円滑化を図ることを目的とするものである。この制度では整備主体と営業主体（鉄道事業者）を分離する上下分離方式が採られており、国と地方自治体（神奈川県・横浜市）が総事業費の3分の1ずつを補助し、残りを整備主体である鉄道・運輸機構が資金調達して鉄道施設の整備を行い、施設を保有する。営業主体である相鉄と東急電鉄は鉄道・運輸機構に施設使用料を支払うスキームとなっている。

二つの直通線のうち相鉄・JR直通線の営業主体は相鉄で、相鉄本線西谷駅―JR東海道（貨物）線横浜羽沢駅付近の区間に約2・7kmの短絡線が、整備主体である鉄道・運輸機構により整備された。2019年11月30日に開業しており、相鉄線の海老名駅から、西谷駅を経由して、羽沢横浜国大駅で

JR線に乗り入れ、新宿方面へ運行している。新設された羽沢横浜国大駅は相鉄とJRの分岐駅となり、また駅自体も共同使用駅であるが、駅業務は相鉄が行っている。

都心への乗り入れは長年の宿願

相鉄は前身である神中鉄道が1977年に創立して以来、神奈川県東部を基盤としてきた鉄道会社である。現在のターミナルである横浜駅には1933年に乗り入れ、1950年代に西口の土地を取得して開発を主導してきた。そうした横浜中心部への人口集中と沿線開発によって発展してきたが、相互直通運転による東京都心部への乗り入れは、相鉄にとって長年の宿願となっていた。

その背景について、経営企画部交通戦略担当の井上剛志課長は「1990年代には当社も含めて関東の民鉄各社は輸送人員が減少傾向にあった。その後半頃には、当社以外の東京都心部に乗り入れている他の鉄道会社は上昇傾向に移っていったが、当社は残念ながらそうならなかった。通勤先や学校などが集中する東京都心部にダイレクトアクセスできるか否かが輸送人員や沿線への定住に大きく影響することを実感し、2000年以降、東京都心部乗り入れを検討するようになった」と説明する。

さらに、「相鉄・JR線の開業日に

二俣川駅のホームに新宿行きの電車が入ってきたのを見たときは、ようやく実現したと感慨深かった。周囲にいらしたお客さまからも『来た、来た』と声が上がりが、皆さま何か特別な電車が来たという反応をされていて、とても嬉しかった」と語る。

2019年開業の相鉄・JR直通線

現在、相鉄・JR直通線は朝ラッシュ時など一番多い時間帯で1時間に4本、その他の時間帯は2〜3本運行されている。所要時間例として最速で、二俣川駅―新宿駅間約44分、海老名駅―武蔵小杉駅間約36分、大和駅―渋谷駅間約45分などとなっている。

「15〜30分に1本の運行で、お客さまからは運転本数をもっと増やしてほしいという声も上がっている」と井上課長は語る。

また、これまで自社線内で完結していた相鉄の路線は、沿線に住み、横浜に通勤・通学する人々の輸送を主な役割としていたため、比較的シンプルな形態の運行だった。相鉄・JR直通線の運行が組み込まれたことで、行き先も増え、ダイヤが複雑化しているが、待ち時間やホーム移動など、乗り換えストレスの軽減に尽力している。

「直通線の開業以降、分岐駅となる西谷駅や二俣川駅で直通列車と横浜方面に向かう列車が接続して、スムーズに乗り換えができるようにダイヤ設定

を工夫している。また、夕方や夜の帰宅時間帯には優等列車と各駅停車が西谷駅等で接続して、早く到着したい人、あるいは時間がかかっても座って移動したいというように、電車を選択できるようにした。お客さまのニーズやご利用状況に合わせての選択肢が増えたと思う」

行き先や列車の種類も増えたため、ホームのアナウンスもより丁寧で分かりやすいアナウンスを心掛けていくという。

「鉄道を利用される方はコロナ禍で減少しており、相鉄・JR直通線の利用者も、当初計画していた数の4割程度に留まっている。しかし、推移を見ると、開業後からコロナ禍となるまでの間の平均利用者は1日当たり約2万5000人、2020年度の平均利用者は1日当たり約2万1000人だったが、2021年12月には約2万7000人とコロナ禍前を越えた。今後も少しずつ増加していくと考えている。鉄道利用全体が落ち込んでいる中で、この直通線の利用者は健闘しており、相直効果は出ていると思う」と井上課長は語る。



相模鉄道株式会社 経営企画部 課長

井上剛志
Tsuyoshi INOUE

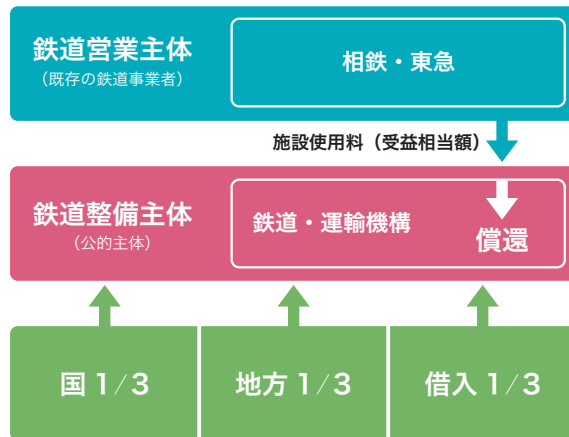


羽沢横浜国大駅から望む羽沢トンネル。中央の2線が相鉄・東急直通線用



左/相鉄・JR直通線開業で新設された羽沢横浜国大駅。ここでJR線に切り替わる。上/平日は1時間に2~4本運行されている新宿方面行き。右/羽沢横浜国大駅外観

■「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、上図の支援措置。



相鉄・東急直通線は来春開業予定

2023年3月開業予定の相鉄・東急直通線は、JR東海道(貨物)線横浜羽沢駅付近から東急東横線と目黒線の日吉駅までの約10kmが整備される。営業主体は相鉄と東急電鉄で、運行区間は相鉄線の海老名駅・湘南台駅から西谷駅・羽沢横浜国大駅を経由して整備区間に入り、新駅の新横浜駅と新綱島駅を通じて、日吉駅から渋谷・目黒方面に向かう。営業分岐駅は新横浜駅で、両社の共同使用駅となり、両社で駅業務を行うことになる。

朝ラッシュ時の運転本数は1時間当たり10~14本、その他の時間帯は4~6本を予定している。

この直通線の開業で、神奈川県中部や横浜市西部と東京都心部が直結され、例えば、二俣川駅-目黒駅間は現在、横浜駅と大崎駅で乗り換え約54分かかるところ、乗り換えなしで約38分となり、16分程度短縮される。相互直通運転で、乗り換え回数が減少し、所要時間が短縮されるなど、利用者はより快適に目的地に行くことが可能となる。

また、相鉄沿線や東急東横線・目黒線沿線から東海道新幹線が停車する新横浜駅へのダイレクトアクセスが可能になる。例えば、大和駅から新横浜駅に行くには現在、横浜駅で乗り換えをして約42分かかっているが、相直後は乗り換えなしで約19分と大幅に短縮される。長期化するコロナ禍で控えられる

ではいるが、移動ストレスの緩和により、長距離移動が増加することが予想される。

「東京都心部への乗り入れもメリットは大きいと思うが、新横浜駅への乗り入れによって、新幹線アクセスは格段に向上する」と井上課長は語る。

2013年3月に東急東横線と東京メトロ副都心線との相直が渋谷駅を通じて開始したことにより、西武池袋線(西武有楽町線)、東武東上線、横浜高速鉄道みなとみらい線の5社局7路線が1本の線路で結ばれることになった。みなとみらいのような新都心、渋谷・新宿・池袋の3大副都心、西武球場、観光地の川越や秩父などが結ばれたことで各地へのアクセスが簡略化され、人流が大いに活性化したが、相鉄新横浜線と東急新横浜線が開業すると、それに加えて、相鉄本線・いずみ野線、東急東横線・目黒線、東京メトロ南北線・副都心線、都営三田線、埼玉高速鉄道埼玉スタジアム線が直通運転がなされ、7社局14路線を結ぶ首都圏の広大な鉄道ネットワークが形成されることになる。広域鉄道ネットワークのさらなる充実により、地域間の連携と活性化が図られ、各地域のさらなる発展にもつながる。

沿線各地域で進むまちづくり

商業ビルや百貨店、オフィスの建設・運営など横浜駅西口開発を牽引

特集：相互直通運転による利便性・速達性の向上

[ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み]

整備計画の経緯

2000年1月 運輸政策審議会答申第18号で、神奈川東部方面線の整備について答申。

2005年8月 都市鉄道等利便増進法施行。

2006年5月 都市鉄道等利便増進法に基づく相鉄・JR直通線の整備構想を鉄道・運輸機構が国土交通省に申請、相鉄が営業構想を申請。

都市鉄道等利便増進法に基づく相鉄・東急直通線の整備構想を鉄道・運輸機構が国土交通省に申請、相鉄・東急が営業構想を申請。

2006年6月 相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線の整備構想および営業構想が認定を受ける。

2006年8月 都市鉄道等利便増進法に基づく相鉄・JR直通線の速達性向上計画を国土交通省に申請。

2006年11月 国土交通省より相鉄・JR直通線の速達性向上計画認定を受ける。

都市鉄道等利便増進法に基づく相鉄・東急直通線の速達性向上計画を国土交通省に申請。

2007年4月 国土交通省より相鉄・東急直通線の速達性向上計画認定を受ける。

2009年10月 国土交通省より相鉄・JR直通線の工事施工認可を受ける。

2010年3月 横浜市より西谷-羽沢間の都市計画決定(横浜国際港都建設計画都市鉄道第6号相鉄・JR直通線)が告示される。

相鉄・JR直通線の起工式が行われる。

2012年10月 横浜市より羽沢駅-日吉駅間の都市計画決定(横浜国際港都建設計画都市鉄道第6号相鉄・東急直通線)が告示される。

国土交通省より相鉄・東急直通線の工事施工認可を受ける。

2014年3月 都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画変更認定(開業時期等の変更/神奈川東部方面線)。

2017年3月 都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画変更認定(開業時期等の変更/神奈川東部方面線)。

2018年12月 西谷駅-新横浜駅間の路線名称「相鉄新横浜線」、新横浜駅-日吉駅間の路線名称「東急新横浜線」を発表。

2019年5月 相鉄・JR直通線に設定する加算運賃が認可される。

2019年11月 相鉄・JR直通線が開業し、JR線との相互直通運転を開始。羽沢横浜国大駅が開業。

2022年1月 相鉄・東急直通線 2023年3月開業(予定)を発表。

相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線 路線図



してきた相鉄グループは、今後の鉄道ネットワークの拡充を視野に入れ、沿線のまちづくりに注力している。注目度が最も高いのは、横浜駅西口に近接した鶴屋町地区で進められている「横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業」で、現在建設中の延べ面積約7万9330㎡、地上43階、高さ約178mの高層の複合施設「THE YOKOHAMA FRONT」には住宅、店舗、事務所、ホテルなどが入居する。全国初の住宅容積率の緩和を活用した国家戦略住宅整備事業であり、海外から横浜都心臨海部に進出したグローバル企業の就業者の生活支援に必要な機能を併設して「職住近接の住環境」を整備し、横浜都心臨海部の国際的ビジネス拠点機能を高めていく。なお、住宅部分は2023年12月下旬に竣工し、2024年4月下旬に入居を開始する予定となっている。

また、横浜市と相鉄ホールディングスは、「相鉄いずみ野線沿線の次代のまちづくりの推進に関する協定」を2013年に締結した。いずみ野線沿線地域にはさまざまな地域の資源や魅力が存在する一方で、少子高齢化社会の郊外住宅地に共通する課題があり、市民・地域団体、大学、行政、民間企業との協働で新たなまちづくりを進めるというものである。そのいずみ野線のゆめが丘駅周辺では、「泉ゆめが丘地区土地区画整理事業」の一環で、開発が推進されている。ゆめが丘駅に隣接して約170店舗のテナントが入居する大規模集客施設が2024年春に開業する予定で、地区内には2026年度までに総戸数約400戸の分譲マンション開発も予定されている。

この他にも、星川駅-天王町駅間(高架化)では、連続立体交差事業に



本線の始発駅・海老名駅はリニューアル工事が進められている



左・上／本線の中心駅の一つ、二俣川駅。横浜市旭区に所在し、現在は横浜経由の都心通勤が多い



上・左・下／本線と直通線が分岐する西谷駅。2面4線の1・4番線が直通線、2・3番線が横浜とつながる本線。両列車間は接続に十分な配慮がなされている



よって生まれる空間を有効活用して地域の活性化を図ることが計画されている。まちづくりと交通ネットワーク整備の相乗効果で沿線の魅力を高めるビジネスチャンスと捉え、グループで推進するという。

沿線への移住・誘客を促進

東京都心部への乗り入れによって移動の利便性を高め、沿線では魅力あるまちづくりを行う——この両輪によって沿線の魅力向上の先に相鉄が目指す一つに沿線エリアの定住増加がある。

「JR線や東急線との相互直通運転で、当社線は横浜に行きやすいということに加えて、東京都心部にアクセスしやすい沿線となる。これまで東京都心部に勤務される方が当社沿線を選ぶことは少なかったのだが、JR線や東急線との相直で東京都心部に通勤する方、家族が通学されるような方にも、住まう沿線として、選択肢の一つに加えていただけるのではないかと井上課長は期待を寄せる。

また、コロナ禍という鉄道事業にとって厳しい状況も、ある意味では前向きに捉え、「テレワークの普及などワークスタイルの変化で東京都心部から郊外へ移住する人が増えている。相直効果と郊外への関心からか、当社グループの不動産部門にも沿線外からの問い合わせが増えるなど、これまでになかった新たな動きがあり、この流れ

をうまく捉えていきたい」とする。沿線地域への定住の一方で、広域ネットワークを生かした交流人口の増加、相鉄沿線に誘客する施策も重要な課題である。

「2013年に、東京メトロ副都心線と東急東横線が接続して実現した5社局7路線の相直では人の流れが大きく変わったと聞いており、今回の相直によって当社線にもそうした変化を期待している。しかし、当社グループは横浜駅西口以外の沿線地域は主に定住を目的とした開発を行ってきており、沿線の周辺には他社線のような有名な観光地があまりないのが実情。SNSなどでは思わぬ場所やものが注目を集めたりするので、現在、社員から沿線おすすめスポットを募集するような取り組みも行っている。例えば、ゆめが丘は自然が豊かでキャンプなどもできるといふ私たちが知らなかったような情報が集まってきた。コロナが収束し、東急電鉄との相直が実現した段階で沿線の魅力をPRできるよう準備している」と井上課長は語る。

こうした中で、沿線地域への集客機会となるイベントも予定されている。相鉄本線の瀬谷駅を最寄り駅とする米軍施設「上瀬谷通信施設」の跡地（2015年に返還）では、2027年の3月から9月に、花や緑を通じた健康と福祉、環境の向上、経済強化などを目的に「国際園芸博覧会」の開催が予定されている。

特集：相互直通運転による利便性・速達性の向上

[ネットワークを拡充する相模鉄道の取り組み]



西谷駅を出発する相鉄・JR直通線の12000系新宿行き

定期券にサービス付加で価値を上げる

相直による他地域との新たな人の流れは通勤・通学や観光面だけではなく、これまでにはないネットワークを構築していく可能性もある。

「例えば、慶応大学の湘南藤沢キャンパスは湘南台駅が最寄り駅の一つとなっているが、同じ慶応大学の日吉キャンパス（都営三田線）や三田キャンパス（都営三田線）とも相鉄・東急直通線の開業によってつながるので、さまざまな可能性が生まれるのではないかと考えている。学生をターゲットにした施策も考えていきたい」と井上課長は語る。

また、直通線の開業後によって、相鉄沿線から複数の経路で東京都心部と行き来が可能になる。それに対応して、複数の経路で利用できる特殊二区間定期券などのサービス導入が検討されている。

「他社線も同様だと思うが、コロナ禍で毎日通勤・通学しない状況が続いたことで、定期券離れがかなり進んでいる。それをきっかけに当社でも定期券のあり方について改めて考えるようになった。今後は、いろいろな経路でさまざまな場所に行けることが当社の強みになっていく。そうした中で、これまでの経路が固定された定期券ではその強みを発揮できないのではないかと思うようになった。定期券に付加価値をつける意味からもぜひ導入した

い。例えば、勤務先や学校が東京都心部にあって平日は新横浜を経由する直通線を利用して決まったルートで通うが、休日は横浜で楽しんでいただく。さまざまな利用を想定して、それに合った鉄道輸送のサービスを提供していく」と井上課長は説明する。

また、沿線にリニューアルされた二俣川駅や駅ビルのほかにも、開発途中のゆめが丘駅の商業施設が完成すると、通勤や通学だけではなく、身近な場所に買い物や遊びなどを目的とした、数駅間の小規模な短距離移動が増加することも予想される。

「これまでは沿線内の各エリアと横浜とを行き来する動きがメインであったが、当社線自体は比較的コンパクトな路線なので、そういった動きも促していきたい。今後は相直を利用した広域の移動も沿線内の小さな移動についても鉄道会社としてそれを誘う発信をして、相鉄沿線で過ごす時間や生活を楽しくしていただきたい」と井上課長は語る。

鉄道は地域と非常に密着した交通機関であり、相互直通運転はアクセスの所要時間や乗り換えの減少といった利便性のほかに、それぞれの地域で培われてきた人々の暮らしや文化が遭遇し、さらなる活性化・発展につながる側面がある。相鉄が携わる二つの直通線の開業で実現する鉄道の広域ネットワークはそうした意味でも大きなものをもたらすであろう。