

特集 都市鉄道等利便増進法
[利便性の高い都市鉄道ネットワークへ]

都心部乗り入れ実現で 広域鉄道ネットワークの 一翼を担う。

念願の東京都心部乗り入れが実現する。
都市鉄道等利便増進法における速達性向上事業の第1号案件として認定された相模鉄道とJR東日本、相模
鉄道と東急電鉄の直通線。
首都圏の広域鉄道ネットワークを担う、鉄道事業者としての気概、抱負、広がるビジョンなどを
相模鉄道株式会社 鳥居眞代表取締役社長にうかがった。

相模鉄道株式会社
代表取締役社長 社長執行役員
鳥居 眞
Makoto TORII

文●茶木 環（ジャーナリスト） 撮影●織本知之





バリアフリーと環境に配慮した新型車両10000系。

都心部乗り入れの実現へ

——相模鉄道（相鉄）は長い間、横浜駅西口の開発に力を注いでこられ、横浜とともにという印象が強いのですが、

鳥居 当社の創立は大正6年ですが、昭和20年代から事業の多角化を進めています。昭和30年に横浜駅西口で商業施設建設を手掛けたのをきっかけに、昭和40年代から西口の再開発と新線建設を2大事業に掲げてきました。48年

に相鉄ジョイナスが開業し、いずみ野線は51年に開業しました。平成10年には横浜ベイシエラトン ホテル&タワーズを開業しています。

——東京都心部乗り入れについての構想はいつ頃からお持ちだったのですか。

鳥居 いずみ野線の延伸と沿線開発で当社の輸送人員は順調に増加していきましたが、平成7年をピークに右肩下がり減少を続け、16年にはピーク時の10%減まで落ち込みました。現在、

下げ止まりはしたものの、維持・増加に苦心している状態です。

数年前からお客さまの減少について議論を重ねるうちに、これは少子高齢化や景気低迷による雇用調整といった社会構造の変化だけではなく、当社と他社が有する鉄道のネットワークの違いが影響しているのではないだろうか。そう考えるようになりまし。他社においては、輸送人員の回復が堅調で、かつ沿線人口も維持・増加できているケースが多い。関東大手民鉄9社の中で、都心部に乗り入れていないのは当社だけです。当社沿線から東京都心へ向かう場

合は必ず乗り換えをしなければなりません。お客さまが鉄道路線を選ぶ時代となり、利便性向上の努力をしていかなければ輸送規模が縮小してしまうという強い危機感もありました。

都心部への乗り入れは、相鉄グループの長年の夢であり、悲願でもありましたが、具体的に動き出したのはこの時点からと言っていいでしょう。

——その乗り入れの方法ですが、どのように検討されたのでしょうか。

鳥居 さまざまな都心部乗り入れ方策が検討されましたが、その中で、JR東日本線への乗り入れについて社内での研究を進め、実際にJR東日本さんに打診させていただくとともに検討を重ねていきました。その話し合いの中で、当社線の西谷駅から横浜羽沢駅付近間に連絡線を建設して相互乗り入れを行うという案が浮上してきたのです。

その後、関係者の間でさまざまな議論を重ねてきましたが、平成17年の都市鉄道等利便増進法の制定・施行が契機となって、事業が大きく動き出しました。横浜羽沢駅付近から新横浜駅を経由し、東急東横線の日吉駅に至る連絡線の整備計画も同時に進み、すべての関係者の合意を得て、相鉄、JR東日本、東急電鉄3社による新たな鉄道ネットワークが誕生することとなったのです。

——直通線の整備により、都心部乗り入れの夢が実現することになりますね。

鳥居 現在の相鉄線は、神奈川県内で完結しているクローズされた路線ですが、本路線がすべて実現したときには、相鉄と東京都心が直接つながり、乗り換えなしで向かうことができる目的地が飛躍的に増えることになります。当社も、まさしく首都圏における広域鉄道ネットワークの一翼を担うこととなります。また、JR東日本、東急電鉄との直通線は、近年の鉄道全体のシームレス化・バリアフリー化といった社会的要請に応えることにもなります。

時代の移り変わりとともに当社の鉄道網も変わっていく、変わらなければならないという決意を表すものであるとも考えています。

——新横浜へのダイレクトなアクセスも可能になります。

鳥居 そうですね。新幹線駅、また横浜市の新都心として発展著しい新横浜に、当社の電車が到達することになります。これはイメージ的にも、実質的にも効果が大きいと思います。相鉄線沿線に住むお客さまの新幹線へのアクセスが非常に良くなる。活性化した新横浜の街に出掛けやすくなる。横浜という地域の視点から見れば、関西方面からの集客も期待でき、街の活性化につながると言えるでしょう。

——今回の整備計画は、都市鉄道等利便増進法という新しい制度が果たした役割も大きかったようですが。

鳥居 はい。自己資金を原則とし、一

部補助金をいただきながら上下一体型で取り組む方法では、たとえば20年間、というチームの中で鉄道事業者個社が採算をとるのは不可能です。

都市鉄道等利便増進法の整備スキームには受益活用型上下分離方式が導入され、国が総事業費の3分の1、神奈川県と横浜市が合わせて3分の1、整備主体である鉄道・運輸機構が3分の1を負担します。

当社は営業主体として施設使用料を支払うという形でコストを負担します。過重な負担を負わずに済み、少ない投資で効果が大きい事業の可能性、新たな取り組みへのチャンスが増える。鉄道事業者にとっては非常にありがたい法律だと思います。

利便性が飛躍的に向上

——直通線の整備によって、大幅な時間短縮ができ、利便性という点では、飛躍的な向上が見込めますね。

鳥居 そうですね。JR東日本との直通線では、朝ラッシュ時に二俣川駅〜新宿駅間で15分程度、大和駅〜渋谷駅間で11分程度の短縮が見込まれます。

東急電鉄との直通線では、二俣川駅〜目黒駅間で16分程度、大和駅〜新横浜駅間では23分もの短縮が見込まれています。お客さまにとっては乗り換えがなくなるほか、移動の所要時間が短縮され、利便性は格段に向上するもの

と考えています。また、ダイヤ編成の詳細は未定ではありませんが、当社でも特急を設定し、線内で5分程度の時間短縮が実現するよう検討しています。

さらに極端な話ですが、線路がつながっている限り、さまざまな行き先を設定することが可能にもなります。具体的な運行計画等は関係者間において開業までに確定していくことになりませんが、当社線のネットワーク効果が大きく広がる可能性もあり、お客さまにさまざまなサービスを提供することができるとは期待しています。

開業は、JR東日本との直通線が平成27年4月、東急電鉄との直通線が31年4月の予定ですが、1日でも早くサービスを提供できるよう取り組みたいと思っています。

トラブルへの迅速な対応を

——直通線で相鉄として課題があるとすればどんなことでしょうか。

鳥居 そうですね。ネットワークが広がることによって、当社で何かトラブルが起こった時には、他社にも影響を及ぼしてしまうということを懸念しています。そういった中ではやはり、自社線の中では少なくともトラブルを起さないために、安全対策の強化に取り組んでいきたいと思っています。

車両故障を少なくすることが必要ですし、踏切事故に対する対策も重要で

す。当社線には現在、踏切が53箇所と、かなりの数が残っているのですが、踏切の事故やトラブルでダイヤが乱れることもありますから、連続立体交差事業を推進するなど、施設の改良を進めたいと考えています。この直通線の実現を契機に、さらに安全・安定輸送を行うための投資が重要だと認識しています。「事故・障害に強い線区」にすることが第一に必要ですし、強い線区に整えることが相互直通に携わる関係者の義務であるとも言えるでしょう。

グループ全体にも効果

——相鉄がこれまで力を入れてきた横浜駅西口の再開発という点からはいかがでしょうか。

鳥居 実は、直通線の話が持ち上がったから、「横浜駅西口の開発はどうなる

んだ」というお客さまの声がたくさんありました(笑)。相鉄・JR直通線の整備によって、西口への来街者数が変動し、西口が衰退してしまうのではないかと心配してくださった 것입니다。

当社はこれまで横浜駅西口を基盤として、横浜市、神奈川県の中でのみ存在を示すローカル的な存在でいました。沿線の人がいかに西口に集まるかを考えてきたのです。けれども「現状に満足した瞬間に発展はない」というのが当社のポリシーですから、良いものは残し、悪いものは直しながら、横浜駅西口開発についても改めて考えていきたいのです。川崎や鴨居に大型商業施設が開業して、横浜駅西口商業施設を取り巻く環境は非常に厳しくなっているという現状もあります。

横浜駅の1日平均乗降人員は200万人超で、日本の駅の中で第4番目となっています。当社の乗降人員は44万人ですから、横浜駅全体の中の4分の1に過ぎない。考えなければならぬのは、利便性を高めるとともに、横浜駅を利用する人たちにとって、いかに魅力的な横浜駅西口にするか、整備を進めていくことにあると言えるでしょう。

交通のキーステーションである新横浜と歴史ある横浜の街では、その役割は大きく異なり、競合というより棲み分けができ、ともに発展していけると確信しています。



横浜駅西口の顔、相鉄ジョイナスと横浜高島屋。



相模鉄道株式会社
代表取締役社長 社長執行役員
鳥居 眞
Makoto TORII

相互直通に 携わる者の責任として さらなる安全対策の 強化に取り組みたい。

——沿線の活性化については、どのような期待をお持ちですか。

鳥居 都心部乗り入れによる利便性の向上で、当社線の沿線価値が総合的に高まると考えています。また、それに伴い、人口の流入も期待でき、沿線の活性化に効果があると考えています。

さらに具体的にお話すると、たとえば新横浜駅に近い二俣川駅などは、再度、開発の芽が出てきます。現在、昭和30年代前半にできた団地の住民が世代交代する時期に当たっているのですが、第二世代の方たちにとって暮らしやすい環境や街に改めて整えていく必要が生じてくるでしょう。こうした取り組みも「沿線価値の向上」の一環となりますし、同様の開発可能地域が他にもいくつもあります。

ですから、鉄道以外の事業、グループ全体からみても、今回の直通線整備は大きな効果があるのではないかと考えています。鉄道業が基本として持つ「安全・安心・安定」の志と努力を社会的なバックボーンとして、今度は他の事業をどう展開するのかということが課題になります。いかに自社の経営資源を活用して自社のエリア内を活性化し価値を上げていくか。相鉄グループとしても、そのための長期戦略の構築が急務となってきますね。

いずみ野線の延伸計画

——相鉄が検討中の路線計画は実は、



相鉄横浜駅1日平均乗降人員は44万人を数える。

もう一つ、おありですね。

鳥居 ええ、いずみ野線の湘南台以西への延伸計画です。地域住民の方々や関係自治体からも多くの働きかけをいただいております。当社としても広域ネットワーク形成や街づくりにおいて効果が大きいと考えています。けれどもその建設費用について、一民間企業が背負うにはとても厳しい状態だというのが本音です。この路線新設を、ぜひとも必要な社会資本と位置づけて、上下分離方式の導入や各種公的な支援制度、また公共施設の誘致などによる輸送需要の創出や事業採算性の確保など、官民一体となった連携と協力をお願いしたいと考えています。

そうした条件を整えば、当社としては、藤沢市遠藤地区（慶應義塾大学湘



上り方面で乗り換える乗客にとっては都心部乗り入れが待ち遠しい。

南藤沢キャンパス付近）まで3.5キロの区間の延伸・運行については、ぜひ推進していきたいと考えています。

——改めて、鳥居社長からご覧になって相鉄の魅力はどんなところでしょう。
鳥居 ひとつはやはり「地場密着」でしようね。それがいい面であり、また改善すべき部分を残しています。総延長30km強の路線でコンパクトにまとまっていますので、「山椒は小粒で」と言いたいところですね（笑）。当社なりの良さを今後つくりあげていく必要があると思っています。

目まぐるしく変化する社会の状況を的確に理解し、お客さまの利便性を向上させる、自社の発展につなげる——鉄道事業者としての永遠の課題です。