

「相鉄・JR」「相鉄・東急」相互直通運転にみる

利便性の増進。

「相鉄・JR直通線」および「相鉄・東急直通線」の整備事業により、いよいよ念願の都心部乗り入れを果たす相模鉄道。

新横浜駅へのアクセスを実現する東京急行電鉄。

新たな連絡線を整備し、相互直通運転を行う——構想を練り上げ、

協議を重ね、ようやく、すべての関係者の合意へと導いたのは、

「お客さまの利便性と速達性の向上がすべてに優先される」との共通の想いだった。

取材・文◎茶木 環（シャイナリスト） 撮影◎織本知之
写真提供◎相模鉄道株式会社・東京急行電鉄株式会社

個社としてではなく、
鉄道ネットワークを担う
一事業者として責任を
果たしたい。



相模鉄道株式会社
鉄道カンパニー
プロジェクト推進部長

古瀬 円
Madoka FURUSE

危機感からの打開策

相鉄線は、人口360万人を擁する横浜市の中心部と神奈川県東部を結ぶ主要な交通ネットワークとして、沿線地域での生活に欠かすことのできない社会インフラとなっている。そして、横浜駅から東京へ——相互直通運転による都心部への乗り入れは、相模鉄道（相鉄）にとつて長年の懸案事項だった。漠とした都心部への乗り入れ構想が具体的にようになってきたのは、平成13年頃からだ。それは輸送人員の減少による危機感からだったと相模鉄道株式会社鉄道カンパニーの古瀬円プロジェクト推進部長は言う。

「平成7年をピークに16年までの9年間、乗客の減少が続いていました。その間、ハード・ソフト両面でさまざまな施策を実施してきましたが、決め手が見つからない。減少基調の現状を打開するためには、東京都心部への乗り入れを実現するしかないのではないかと考えたのです」

それまで、駅構内店舗の拡充やグループ各社と連携した駅周辺再開発、駅前広場や駐車場の整備、さらには交通バリアフリー法が目標とする平成22年度に先駆けての全駅バリアフリー化の実施など、他の交通モードに対する競争力の強化を目指し、さまざまな施策を積極的に展開してきてはいた。こうした努力が実ってか、歯止めはかかりつ

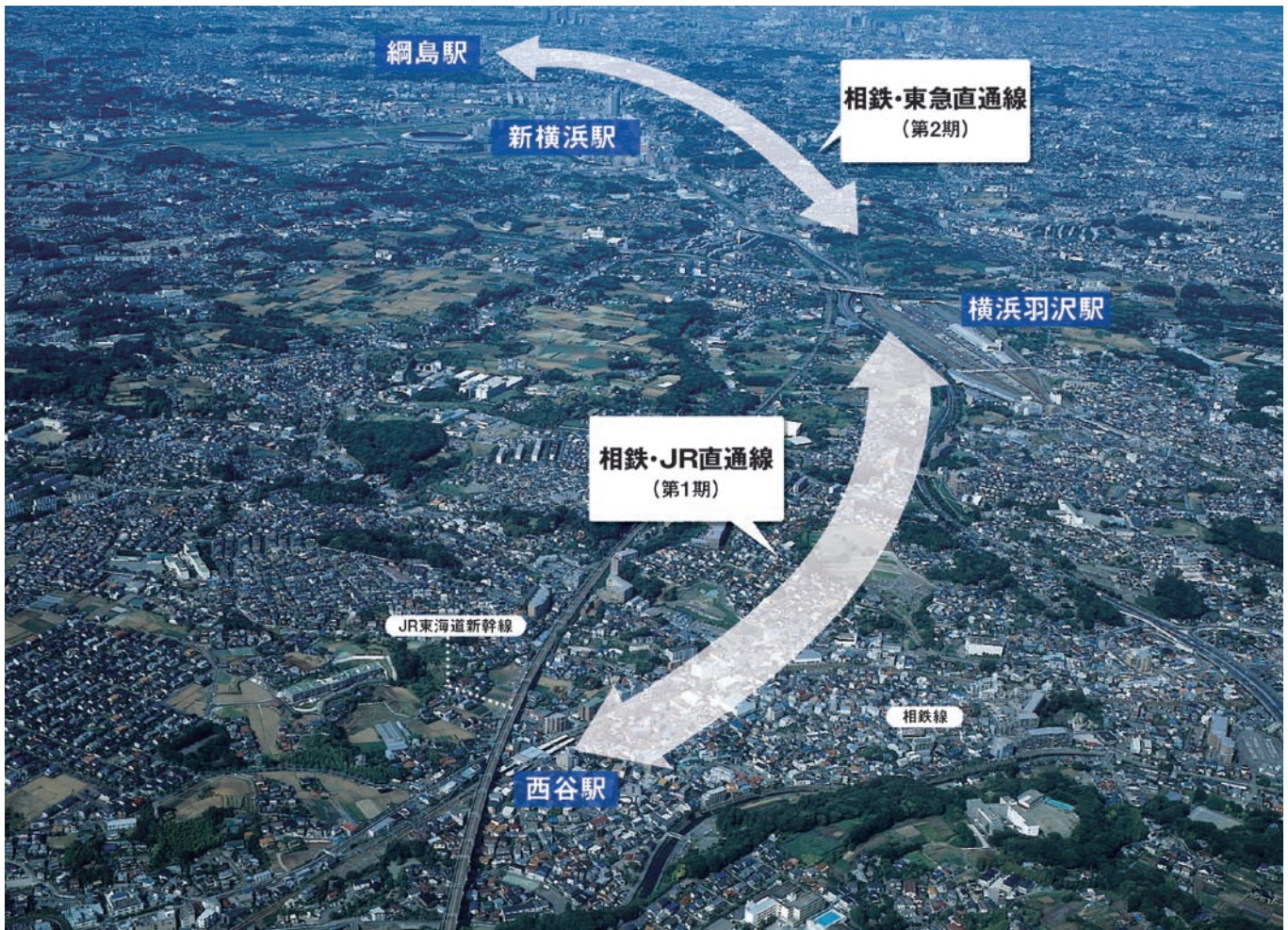
つあるもの、予断を許さない厳しい事業環境が続いていたのだ。

輸送人員が回復し、バブル期をしのぐ勢いを見せている事業者はすべて相互直通によるネットワークを構築している。相鉄は相互直通を行っていない、いわゆる「クローズされた路線」を特徴としている。ターミナルである横浜駅の西口再開発を事業基盤とし、「いかに横浜駅に集客するか」に重点を置いてきたためでもある。しかし、これ以降、都心部へ乗り入れる方策の具体的な検討が開始された。

一方、平成14年から、相鉄はコスト削減のためにJR型の車両導入を開始していた。JRの231系をベースに製造された10000系と呼ばれる車両だ。結果から見れば、JR東日本と車両製造を通じ新たな関係を持ったことが、相鉄・JR直通線実現への近道になったのかもしれない。相互直通の際には、事業者それぞれが保有する車両が阻んでしまうこともあるが、相鉄とJR東日本の間にはそうした問題もほとんど生じない。

それぞれのメリットを生かす

相鉄とJR東日本の協議が始まった。協議を重ねる中で、相鉄本線西谷駅からJR東日本東海道貨物線・横浜羽沢駅付近までの区間に連絡線を敷設、東海道貨物線に乗り入れ、JR東



相鉄・JR直通線と相鉄・東急直通線の整備区間を望む。



速達性向上計画の概要

	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東日本東海道貨物線 横浜羽沢駅付近 約2.7 km	JR東日本東海道貨物線 横浜羽沢駅付近～ 東急東横線日吉駅 約10.0 km
運行区間	海老名駅・湘南台駅～ 西谷駅～羽沢駅(仮称)～ 新宿方面	海老名駅・湘南台駅～西谷駅～ 羽沢駅(仮称)～新横浜駅(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: 4本/時程度 その他の時間帯: 2～3本/時程度	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
事業費	約683億円	約1,957億円
事業予定期間	平成18年11月～平成27年3月	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)	相模鉄道(株)・東京急行電鉄(株)

整備効果例

	相鉄・JR直通線	相鉄・東急直通線
二俣川駅～新宿駅 約59分⇒約44分	約 15 分短縮	二俣川駅～目黒駅 約54分⇒約38分 約 16 分短縮
大和駅～渋谷駅 約58分⇒約47分	約 11 分短縮	海老名駅～目黒駅 約69分⇒約54分 約 15 分短縮
湘南台駅～渋谷駅 約60分⇒約51分	約 9 分短縮	湘南台駅～新横浜駅(仮称) 約49分⇒約23分 約 26 分短縮

日本横須賀線に合流する経路が検討され始めた。協議を続け、平成16年8月に最終的な合意にたどりついた。期せずして都市鉄道等利便増進法の制定とともに、その適用案件となったことで、一気に計画が具体化した。

「JR東日本が最終的に相直を受け入れてくれたことが大きかったと思います。神奈川県側には東海道線があります。神奈川県側には東海道線がありますが、今は相鉄しかない県央地域からダイレクトに都心部に乗り入れていくことに需要があると判断していただけたのではないのでしょうか」

一方で、地元自治体である横浜市は、運輸政策審議会第18号答申に位置づけられた神奈川東部方面線構想を長い間実現できずにいた。横浜市の意向としては、相鉄・JR直通線の整備計画だけでは不十分だ。東部方面線の可能性を探る横浜市が提案してきたのは、横浜羽沢駅から新横浜駅を経由して、東急東横線の綱島駅・日吉駅までをつなげる、もうひとつの連絡線整備を加えるプランだ。この2路線が完成すれば、当初の計画とは異なるものの、「実質的な神奈川東部方面線」として十分な機能する。横浜市の提案は意外ではあったが、関係者それぞれにメリットがあり、かつ事業自体の意義は大きなものだった。

また、都市鉄道等利便増進法の「受益活用型上下分離方式」により、鉄道事業者は受益相当額を施設使用料とし

て支払う形となり、コスト負担は軽減された。しかし、それが捻出できるだけの需要が果たしてあるのだろうか。

「東急電鉄さんと一緒に、どれぐらの乗客が見込めるかを検討した結果、3年ぐらいで償還できそうだと結論が出ました。そこで当社と東急電鉄さん、整備主体である鉄道・運輸機構さんと一緒に正式に手を挙げたのです」

相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線、2つの路線を同時に整備するという新たな神奈川東部方面線の一大プロジェクトが動き出した。

相鉄・JR直通線は、整備区間が西谷駅～JR東日本東海道貨物線の横浜羽沢駅付近の約2.7キロ。事業費は6.83億円で、平成27年4月の開業を予定している。相鉄・東急直通線は、横浜羽沢駅付近～東急東横線日吉駅間の約10キロ。事業費は19.57億円。平成31年4月の開業予定だ。

どちらも事業自体には着手されているが、新線部分の工事認可等の行政手続きを進めている段階で、現在（平成19年11月時点）は相鉄・JR直通線について、地域への住民説明会を行っている最中だ。

西谷駅～横浜羽沢駅付近間については、ほとんど地下を通ることになるが、今後2年ほど費やして、環境影響調査等の手続きが実施される。実際の工事着手は平成21年4月以降になる予定だ。

この2つの直通線が完成すると、都内各所へアクセスする際、飛躍的な時間短縮が実現できる。都市鉄道等利便増進法の到達性向上計画に基づいたこの鉄道整備効果は非常に大きい。

ソフト面の充実を図る

相鉄では、相互直通運転の実施を念頭に、より細やかな乗客サービスのあり方を検討している。

「利用していただくお客さまにとって魅力あるダイヤを検討していきたいと思っています。また、駅の案内のサインや路線図なども事業者ごとにバラバラで、自社の表示しかなく、まだまだ改善の余地があります。万が一事故などが起こった際、相互直通の弱点は直通線全線に影響が出てしまうことなんです。その影響の波及をいかに小さくものに止め、詳細な状況をお客さまにどうお知らせするか。その仕組みも考えていきたい」

こうした取り組みは、今後は個社単位ではなく、ネットワークを構築する全事業者で取り組んでいくべきことでもある。

「私たちは広域な鉄道ネットワークの一部なのです。相互直通運転の場合、電車に乗っているお客さまから見れば、ここからが何々鉄道で、ここからは違う鉄道という意識はないでしょう。私たちは相模鉄道ではなく、『鉄道』とい

うサービスを提供する一員、その一部であろうと思うのです」

古瀬部長の言葉に、これからの「鉄道ネットワーク」時代の真意が見えた。



相鉄・JR直通線の連絡線敷設の始点となる西谷駅。



いずみ野線起点駅の二俣川駅。



混雑緩和と 鉄道ネットワークの拡充。 お客さまの利便性向上を 第一に。



東急電鉄



東京急行電鉄株式会社 執行役員
鉄道事業本部 副事業本部長

泉 康幸
Yasuyuki IZUMI

沿線人口増で混雑緩和に対応

東急電鉄は東京の西南部に総延長100・1kmの鉄軌道を運営している。東横線、田園都市線の2大幹線と、目黒線、大井町線、池上線、東急多摩川線、世田谷線（軌道）、こどもの国線（第2種鉄道事業）の8路線。その特徴は、1本の長大な路線ではなく、各路線が相互に接続し、自社線内でのネットワークをつくっていることだと言えるだろう。相互直通運転による都心への乗り入れ口は渋谷、中目黒、目黒の3カ所と、アクセスの良さも誇る。一時期、輸送人員が減少したが、その利便性の高さとブランド力で右肩上がりの数字を記録。平成18年度には輸送人員が10億人を超えた。

そのため現在、最優先の課題となっているのが混雑緩和である。最も混雑率の高い田園都市線を例にとると、朝のラッシュ時には1時間に29本を運行しているほか、急行を一部区間では各駅に停車させる準急とし混雑の平準化を図るなど、ダイヤの工夫による混雑対策を行っている。夕方の下りについても相互直通先と共に運転本数増による混雑緩和に取り組んでいる。さらに平成17年には、1車両4扉を6扉に増やした6扉・座席格納車両を導入。現在12編成が導入済みで、混雑感の緩和と遅延の防止に役立っている。

東京急行電鉄株式会社の泉康幸執行役員鉄道事業本部副事業本部長は大規

模な混雑緩和策について説明する。

「東横線の混雑緩和策として進めたのが、目蒲線の一部を目黒線として系統変更し、平成12年に営団地下鉄（現・東京メトロ）南北線、都営三田線との相互直通運転を開始したことです。これにより200%を超えていた東横線の混雑率を170%以下まで下げることができました。東横線のお客さまが目黒線にシフトしたんですね。そこで最も混雑が激しい田園都市線についても、お客さまが大井町線に移っていただくことで混雑緩和を図るため、大井町線の改良工事を進めています」

東急電鉄のブランドイメージは際立って高い。「東急沿線に住みたい」という人は多く、沿線人口は増加の一途をたどっている。現在、東急電鉄の路線が走る自治体は東京都、神奈川県、17市区。エリア人口は約500万人で、この5年間に約6%増加している。こうした人口動態をみても、東急沿線に今後も乗客が集中することが見込まれる。

最初に相互直通実現を果たす

東急電鉄が相互直通運転に乗り出したのは早い。昭和39年には東横線と営団地下鉄日比谷線との相互直通を開始。構想としては京成電鉄と都営浅草線の方が早かったが、東横線・日比谷線の実稼働が先じた。昭和53年には新玉川線と営団半蔵門線、平成12年に

東急ネットワーク図



東横線は、平成20年に開業する東京メトロ副都心線との相互直通を24年に開始することが決定している。それに続き、31年には相鉄との直通線が開通する。

「当社は、東京メトロ副都心線との相互直通運転が実現すると、東京メトロ有楽町線を通じて東武鉄道、西武鉄道ともつながることができずから、どこが終点なのか分からないくらいのネットワークになりますね」

さらなる広がりにも期待

は目黒線と営団南北線・都営三田線、平成16年には東横線がみなとみらい線とつながっている。

こうした流れを追ってみると、非常に積極的に広域な鉄道ネットワークに参加していることがうかがえる。

「当社の鉄道に対する発想は、田園調布や洗足の開発を手がけた田園都市株式会社が当社のルーツであることが示すように『都心に勤める人のための電車』という位置づけです。まちづくりをして、その街に住む方が都心に通って仕事をします。ですから、ネットワークで都心につながるというのは当社のDNAでもありますし、まちづくりという観点でも必然の流れなのです」

「新横浜への新幹線アクセスと空港へのアクセスという意味で、非常に魅力的だった」——運輸政策審議会第18号答申について、東急電鉄が持った印象だ。しかし、ネックとなったのはやはりその建設費用と整備手法だった。東急電鉄としても実現の可能性を探って、検討に参画していた。事態はしばらく停滞していたが、都市鉄道等利便増進法の施行により、横浜市、神奈川県との意向に沿った新たな計画が可能となり、一気に進展した。

「この法律の制定によって、相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線を一気につくった方がいいと、関係者の思いが一つにまとまったと言えらると思います」



1 日吉駅ホーム。2008年6月に目黒線が日吉駅まで延伸する。
2 目黒線延伸工事(日吉にて)。
3 武蔵小杉～日吉間で進められている複々線化工事(元住吉にて)。

神奈川県東部方面線の整備により、神奈川県東部や横浜副都心から東京都心部へ直結する新たな路線が誕生する。

「首都圏の広域鉄道ネットワークが完成することは、鉄道事業者にとつてのみではなく、首都圏にお住まいの方々にとっても大きな価値をもつと思います」東急線が新横浜駅につながるメリットは大きく、期待も高まる。

「沿線にお住まいの方はビジネスや旅行で新幹線を利用されることも多い。このアクセスは沿線の魅力を向上させてくれるのだと確信しています」

相互直通が直面する課題

しかし泉副事業本部長は今後、相互直通運転に際して鉄道事業者が抱える

であろう課題も指摘する。「相互直通運転は、単純にどこかへ行くという点では利便性を高めますが、路線が長くなることによって、運転支障の頻度やそれによるお客さまへの影響が大きくなることも予想されます。たとえば、東横線の運転支障の影響が埼玉の方まで影響することが出てくるでしょうし、またその逆の影響もあるでしょう。より多くのお客さまにご利用いただける便利な鉄道となる一方、混雑も増加するでしょうし、運転支障時には影響を受けるお客さまも多くなる可能性があります」

混雑緩和策や運転支障の防止策は、常に先を見据えて取り組んでいかなければならない課題でもある。また、現在は各社各様である車両や設備についても統一すべきではないかという意見もある。

より利便性の高い鉄道ネットワークをつくりあげていくには、ソフト面でも事業者間のネットワークを密にし、共通の意思のもとに行っていくかなければならない。乗客サービスのソフト面がしっかりしてこそ、ハード面の整備効果が生きてくるのである。

神奈川東部方面線の開通で 期待される“地域活性化”

神奈川東部方面線の整備プロジェクトにおいて、最も住民に近い立場にいるのは地元自治体だ。30年近く構想が練られていた今プロジェクトの本格稼動に横浜市は期待をかける。



横浜市都市整備局鉄道事業課
神奈川東部方面線担当課長

黒水公博
kimihiro KUROMIZU

なんとしても実現したいという思い

運輸政策審議会の第18号答申で平成27年の開業が望ましいA1路線として位置づけられた神奈川東部方面線の構想は、そのかなり前からあったらしく、昭和60年の運輸政策審議会第7号答申にも既に載っていました。昭和56年頃から、神奈川県や横浜市らが、県央部から羽田空港へアクセスする路線として、調査・研究に着手しているようです。

横浜市は、運政答申路線の実現に向け取り組んでおり、第18号答申のA1路線については、ほとんど実現しています。平成16年のみなとみらい線の開業をはじめとして、相模鉄道いずみ野線の延伸、さらに、横浜市営地下鉄では4号線も開業間近となっています。

しかし、神奈川東部方面線については、横浜市も様々な総合計画を立てる中で整備を位置付けてはいましたが、なかなか具体化しませんでした。東京方面に向かう路線の素質としてはすごくいいものだったんですが…。第3セクターでの整備なども含め、様々な検討を進めてきたと聞いていますが、どうい路線を敷くのか、収支は合うのか、鉄道事業者も手を挙げづらかったのだと思います。

構想段階から30年近くという長い時間がかかりましたが、実現に向け一気に動き始めたのは都市鉄道等利便増進法のおかげです。今回は受益活用型上下分離方式を導入し、総額約2700億円のうち、地方自治体分の負担として、事業者や国と同額の、約900億円を横浜市と神奈川県で負担することとなっています。この整備事業計画は、当初と形は違えども、神奈川東部方面線の実質的な実現でもあり、市としても「なんとしても実現させたい」という非常に強い思いがありました。

その理由の一つに、新横浜駅付近のさらなる活性化がありま

す。新幹線駅である新横浜にJRの横浜線、横浜市営地下鉄3号線、そしてもう一つの路線が加われば、都心としてさらに発展します。

整備効果を最大限に引き出す

横横浜市は、この鉄道事業に対する補助者という側面もありますが、地域行政を担う者として、地域の発展に大きな責任を持っています。鉄道を敷いて運行させて終わり、ということではありません。鉄道事業者、鉄道・運輸機構、国、県、市——この事業に携わっているプレイヤーの中で、地域住民が一番近く、地域そのものを見据えていかなければならないのが横浜市です。たとえば、いかに利用しやすい駅にしていこうということも、都市側が考えて行く必要があります。アクセスのためのバス路線や駐輪場の設置、歩行者動線の工夫など——鉄道の整備効果を最大限に発揮するために市が果たすべき役割というのは、たいへん大きいと思います。

また、本事業で新たに駅をつくる羽沢付近は、幹線道路はありますが鉄道面ではすごく不便な状態で、地域の皆さんに「陸の孤島」と言われるぐらいに利便性が低い。新駅ができれば必然的にその地域のポテンシャルが上がりますよね。地域自体にも様々な恩恵があると思いますし、自治体としてはそうした効果にも非常に期待しています。

神奈川東部方面線は、都市鉄道等利便増進法の第1号案件でもあり、なんとしても成功させなければならないという思いが強いですね。これからの鉄道整備は、何の支援もなく整備が進められて行く時代ではありません。都市における鉄道の整備のあり方において、都市政策と連携するこの法律のスキームは非常に意義深い手法であると考えています。