

鉄道整備により沿線地域への寄与が期待される効果

都市鉄道の整備により、一般に沿線地域への寄与が期待される主な効果の概要を以下に示します。

主体等	効果の分類	効果の概要	具体的な内容
沿線地域	住民	住民生活利便性向上など	都市鉄道沿線住民にとってのアクセス利便性向上とともに、商業施設等の立地による生活利便性の向上 ・都市へのアクセス利便性の改善 ・沿線人口の増加 ・生活関連施設の充実 ・住宅立地の増加
	企業	企業活動利便性向上など	駅周辺への人口増に対応したサービス産業などの新規企業立地、企業・事業所などの活動利便性の向上 ・沿線の業務活動利便性向上 ・企業立地の促進・雇用の拡大
	地域社会	都市環境の改善	自動車交通の削減などによる環境改善 ・NOx、CO ₂ 排出量減少
		土地利用の適正化	通勤通学等の都市交通利便性向上による居住地、業務地などの土地の資産価値の向上 ・土地利用の高度化、都市開発の進展
		地域所得・税収増	都市活性化による地域所得・税収の増 ・税収増加（個人、法人、事業所、都市計画土地関連税など）

(参考文献：高津俊司『鉄道整備と沿線都市の発展』成山堂書店、2008年)

沿線のまちづくりの状況

土地区画整理事業や再開発事業など、沿線地域のまちづくりの促進が期待されます。



【ゆめが丘駅周辺のイメージパース】
(出典：泉ゆめが丘土地区画整理組合)



【新綱島駅(仮称)周辺の再開発完成イメージパース】
(出典：横浜市)

※このイメージパースは計画中のものであり、確定したものではありません。

事業概要

	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東海道貨物線横浜羽沢駅付近 約2.7km	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
整備主体	(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
営業主体	相模鉄道(株)	相模鉄道(株)・東京急行電鉄(株)
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)～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：4本/時程度 その他時間帯：2～3本/時程度	朝ラッシュ時間帯：10～14本/時程度 その他時間帯：4～6本/時程度

お問い合わせ先

● 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 東京支社 総務課広報担当
〒105-0011
東京都港区芝公園2-4-1 (芝パークビル)
TEL 03-5403-8780
FAX 03-5403-8770
http://www.jrtt.go.jp/

● 東京急行電鉄株式会社 東急お客さまセンター
〒150-8511
東京都渋谷区南平台町5-6
TEL 03-3477-0109
FAX 03-3477-6109
http://www.tokyu.co.jp/railway/activity/network/

● 相模鉄道株式会社 相鉄お客様センター
〒220-0004
横浜市西区北幸2-9-14
TEL 045-319-2111
FAX 045-319-2191
http://www.sotetsu.co.jp/

事業の概要や工事の進捗状況など詳しい情報は、以下のホームページをご覧ください
「都市鉄道利便増進事業 相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線」ホームページ
http://www.chokutsusen.jp/

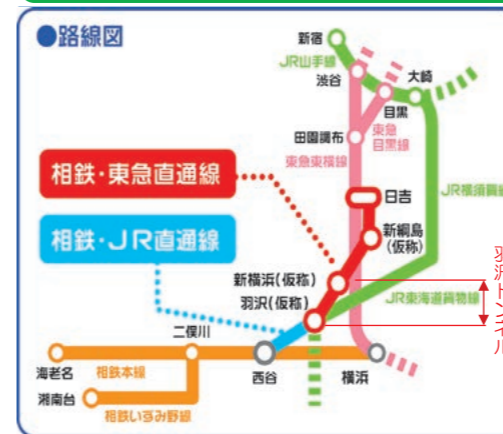
神奈川東部方面線だより

相鉄・JR直通線 — 西谷駅～羽沢駅(仮称)間
相鉄・東急直通線 — 羽沢駅(仮称)～日吉駅間

「神奈川東部方面線」は、相鉄本線西谷駅からJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近で、JR東海道貨物線へ乗り入れる「相鉄・JR直通線」と、JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近から新横浜駅を經由し、東急東横線・目黒線日吉駅で東急線へ接続する「相鉄・東急直通線」を整備し、相鉄線とJR線、東急線との相互直通運転を行うものです。

本事業は、都市鉄道等利便増進法に基づいた速達性向上事業として進めており、横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部との広域かつ多様なネットワークの形成により、時間短縮、新幹線へのアクセス向上等、利便性の向上が図られるとともに地域の活性化等に寄与します。

羽沢トンネルのシールドマシン組み立て状況



羽沢駅(仮称)付近の発進立坑で、新横浜駅(仮称)に向かうシールドマシンを組み立てている状況です。



◆羽沢トンネル

羽沢トンネル(円形トンネル)は、羽沢駅(仮称)と新横浜駅(仮称)を結ぶ約3.4kmのトンネルです。

シールドマシンは、西谷トンネル(羽沢駅(仮称)～西谷駅間)で使用したマシンを転用します。また、道路施設等の交差近接する区間約1.1kmには、都市部で標準的に用いられている工法(工場製作したセグメントをマシンで組み立てて構築する工法)を採用しますが、残りの約2.3kmには新開発したSENS(掘削と同時にマシンの後方からコンクリートを打設して構築する工法)を採用してコスト削減に努めています。

左側がマシン先端部の面盤です。この面盤を回転させながら右側の地山を掘進します。

全体平面図・工事進捗状況

相鉄・JR直通線

①西谷駅周辺(開削トンネル部)



相鉄本線の線路下の掘削が完了し、箱型トンネルを構築しています。

②西谷トンネル



トンネル本体の土木工事が完了し、今後は軌道工事や電気工事等の設備工事を実施します。

③羽沢駅(仮称)



駅舎の躯体工事が完了し、今後は地上部の駅舎工事や軌道工事・電気工事等の設備工事を実施します。

④JR貨物 横浜羽沢駅



駅構内において、開削トンネルを構築するための土留杭の工事を実施しています。



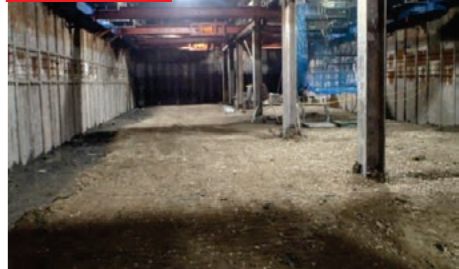
相鉄・東急直通線

⑤羽沢トンネル



羽沢駅(仮称)から新横浜駅(仮称)に向かうシールドマシンの組み立てが完了し、掘進を開始しています。

⑥新横浜駅(仮称)



鋼製地中連続壁の建て込みが完了し、環状2号線の下で掘削しています。

⑦新綱島駅(仮称)



駅舎の本体壁となる鋼製地中連続壁の建て込み工事を実施しています。

⑧日吉駅付近



東横線の高架橋拡幅区間において、高架橋の柱工事を実施しています。

※国土地理院の承認を得て、同院発行の数値地図50000(地図画像)を複製したものです。(平25情復、第942号)