

事案一覧表

鉄道局鉄道事業課
旅客輸送業務監理室
平成31年3月5日

審議事案

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容								
鉄道の旅客運賃（加算運賃）の上限設定の認可	平成31年2月26日 平成31年2月26日	相模鉄道株式会社	<p>相鉄・JR直通線（西谷・羽沢横浜国大間）の開業に伴う旅客運賃（加算運賃）の設定。</p> <p>相鉄・JR直通線内の西谷から羽沢横浜国大までの区間を乗車する場合及び同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合は、次の金額を加算する。</p> <table border="0" data-bbox="699 936 1350 1088"> <tr> <td>普通旅客運賃</td> <td>30円</td> </tr> <tr> <td>定期旅客運賃</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 通勤定期旅客運賃（1ヶ月）</td> <td>1,140円</td> </tr> <tr> <td> 通学定期旅客運賃（1ヶ月）</td> <td>430円</td> </tr> </table>	普通旅客運賃	30円	定期旅客運賃		通勤定期旅客運賃（1ヶ月）	1,140円	通学定期旅客運賃（1ヶ月）	430円
普通旅客運賃	30円										
定期旅客運賃											
通勤定期旅客運賃（1ヶ月）	1,140円										
通学定期旅客運賃（1ヶ月）	430円										
備 考			<p>○開業区間 西谷・羽沢横浜国大間（2.1キロ）</p> <p>○開業予定 2019年度下期</p>								

相模鉄道路線図

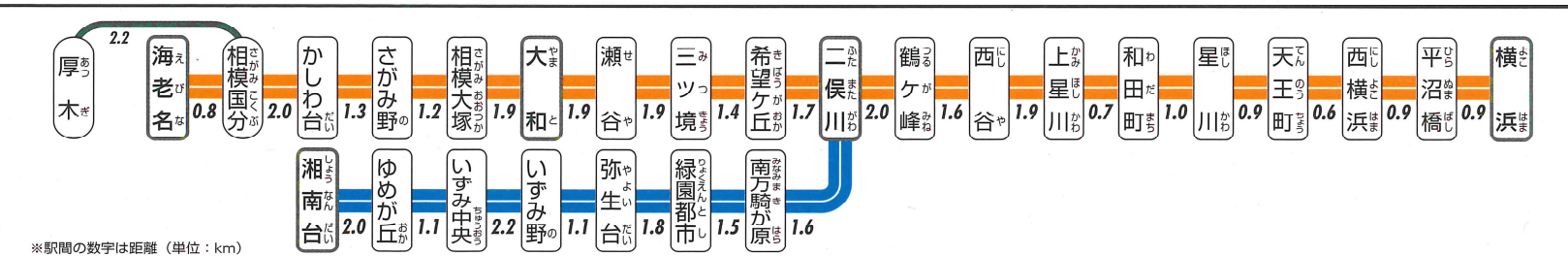


凡例

線名	区間	営業キロ程	
本線	横浜～海老名	24.6km	複線
いずみ野線	二俣川～湘南台	11.3km	複線
厚木線	相模国分～厚木	2.2km	単線
合計		38.1km	

事業着手路線

線名	区間	キロ程	
JR直通線	西谷～羽沢横浜国大	2.1km	複線
東急直通線	羽沢横浜国大～日吉	10.0km	複線
合計		12.1km	



相模鉄道（株） 相鉄・JR直通線加算運賃設定 運輸審議会説明資料 目次

I. 事業概要

1	相鉄・JR直通線の概要について	2
2	相鉄・JR直通線 路線図	3
3	西谷駅・羽沢横浜国大駅（概略図）	4
4	都市鉄道利便増進事業の概要	6

II. 相鉄・JR直通線の加算運賃について

5	加算運賃の設定に係る認可申請の概要について	8
6	相鉄・JR直通線（西谷～羽沢横浜国大間）の旅客運賃表	9
7	加算運賃設定の考え方	10
8	施設使用料について	11
9	相鉄における相鉄・JR直通線の収支見込みについて	12
10	相鉄・JR直通線に係る長期損益見込み（相鉄）	13

III. 相鉄・JR直通線の整備効果

11	相鉄・JR直通線の整備（相鉄・東急直通線を含む）	15
12	整備効果（所要時間、運賃比較）の詳細	16

IV. 需要予測

13	相鉄・JR直通線の需要予測	18
14	相鉄・JR直通線の輸送需要の内訳	19
15	相鉄・JR直通線 駅間流動図	20

V. その他

16	相鉄・JR直通線の利用促進策・サービス向上施策	22
17	相模鉄道株式会社の概要	23
18	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の概要	24
19	加算運賃の設定状況	25
20	関東圏各社普通運賃比較表	26

I . 事業概要

相鉄・JR直通線の概要について

1. 相鉄・JR直通線の概要

- (1)事業主体: 相模鉄道株式会社(以下「相鉄」という。営業主体)
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下「機構」という。整備主体)
- (2)区 間: 西谷駅・羽沢横浜国大駅間
- (3)営業キロ: 2.1km
- (4)駅 数: 1駅
- (5)運行本数: 92本/日(JR線との相直。上下計)(計画)
- (6)設備投資額: (営業主体) 54億円
(整備主体)4,022億円(相鉄・東急直通線を含む)
- (7)開業時期: 2019年度下期

2. 整備目的

相鉄線は、神奈川県央部及び横浜市西部と横浜市中心部を結ぶ路線であり、東京都心へアクセスするには横浜駅等での乗換が必要となっている。

相鉄・JR直通線は、神奈川県央部及び横浜市から東京都心への速達性向上、シームレス化による広域ネットワークの形成、周辺路線の混雑緩和等を図るべく、相鉄線西谷駅からJR東海道貨物線横浜羽沢駅までの間に連絡線を整備するものである。

3. 事業スキーム

相鉄・JR直通線事業は、「都市鉄道等利便増進法」に基づき、整備主体と営業主体を分離する、いわゆる「上下分離方式」により、整備が進められている。

事業スキームについては、国と地方自治体(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を整備主体である機構が資金調達して施設整備を行い、相鉄は、整備主体である機構に施設使用料を支払うスキームとなっている。

(1) 需要予測

	開業時(2019年度)	定着時(2022年度)
相鉄・JR直通線	56千人/日	70千人/日

(2) 事業の経緯

2000年 1月 運輸政策審議会第18号答申において、2015年度までに開業することが
適当な路線(「A1」)として位置付け

2006年 6月 相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線の営業構想及び整備構想の認定

2006年 11月 相鉄・JR直通線の速達性向上計画を認定(開業時期:2015年4月)

2007年 4月 相鉄・東急直通線の速達性向上計画を認定(開業時期:2019年4月)

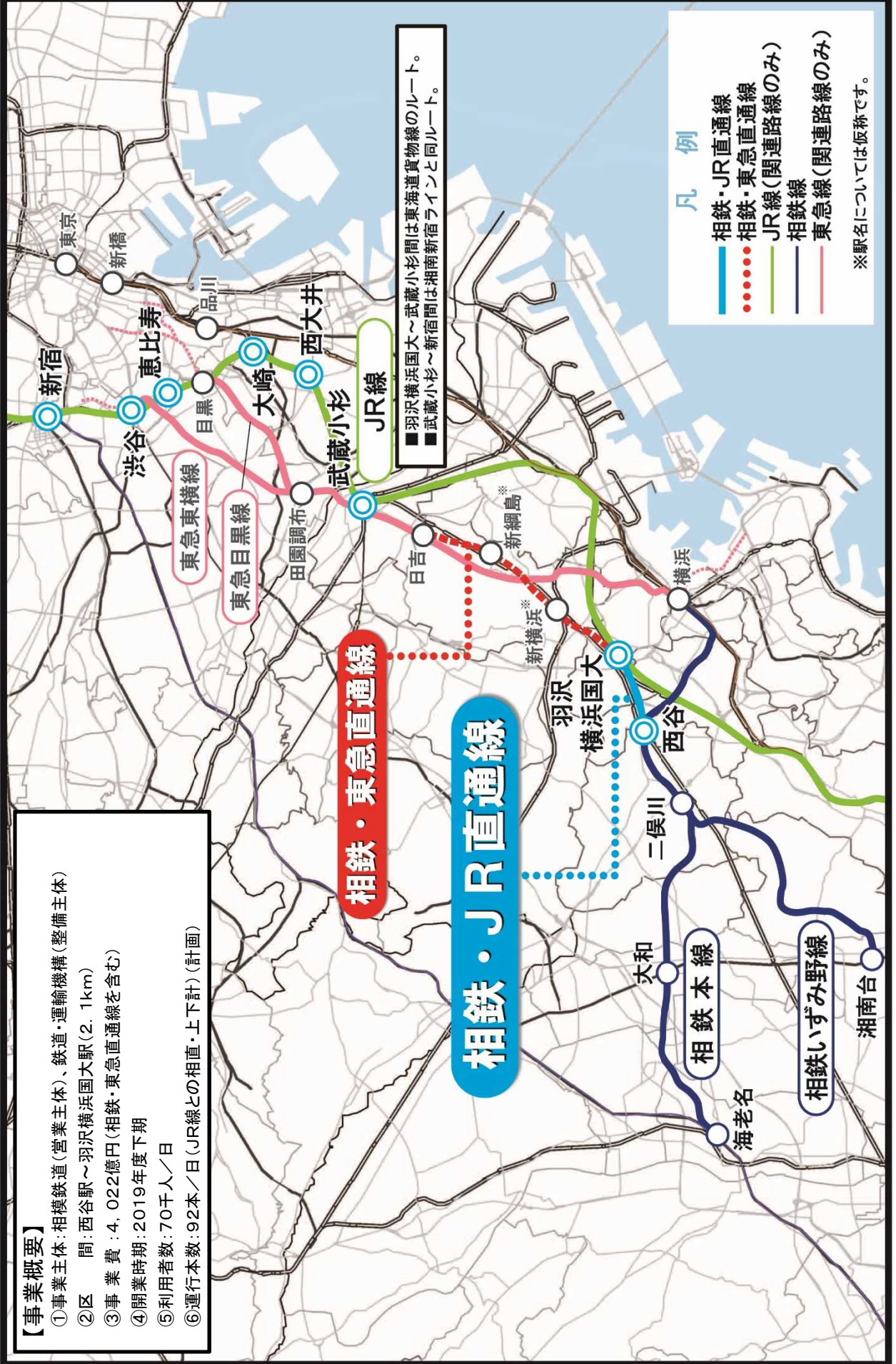
2014年 3月 速達性向上計画を変更認定
・相鉄・JR直通線の開業時期の変更(2018年度内)
・相鉄・JR直通線と相鉄・東急直通線の速達性向上計画を統合

2017年 3月 速達性向上計画を変更認定
・相鉄・JR直通線の開業時期を2019年度下期に変更
・相鉄・東急直通線の開業時期を2022年度下期に変更

相鉄・JR直通線 路線図

【事業概要】

- ①事業主体: 相模鉄道(営業主体)、鉄道・運輸機構(整備主体)
- ②区間: 西谷駅～羽沢横浜国大駅(2.1km)
- ③事業費: 4,022億円(相鉄・東急直通線を含む)
- ④開業時期: 2019年度下期
- ⑤利用者数: 70千人/日
- ⑥運行本数: 92本/日(JR線との相直・上下計)(計画)



相鉄・東急直通線

相鉄・JR直通線

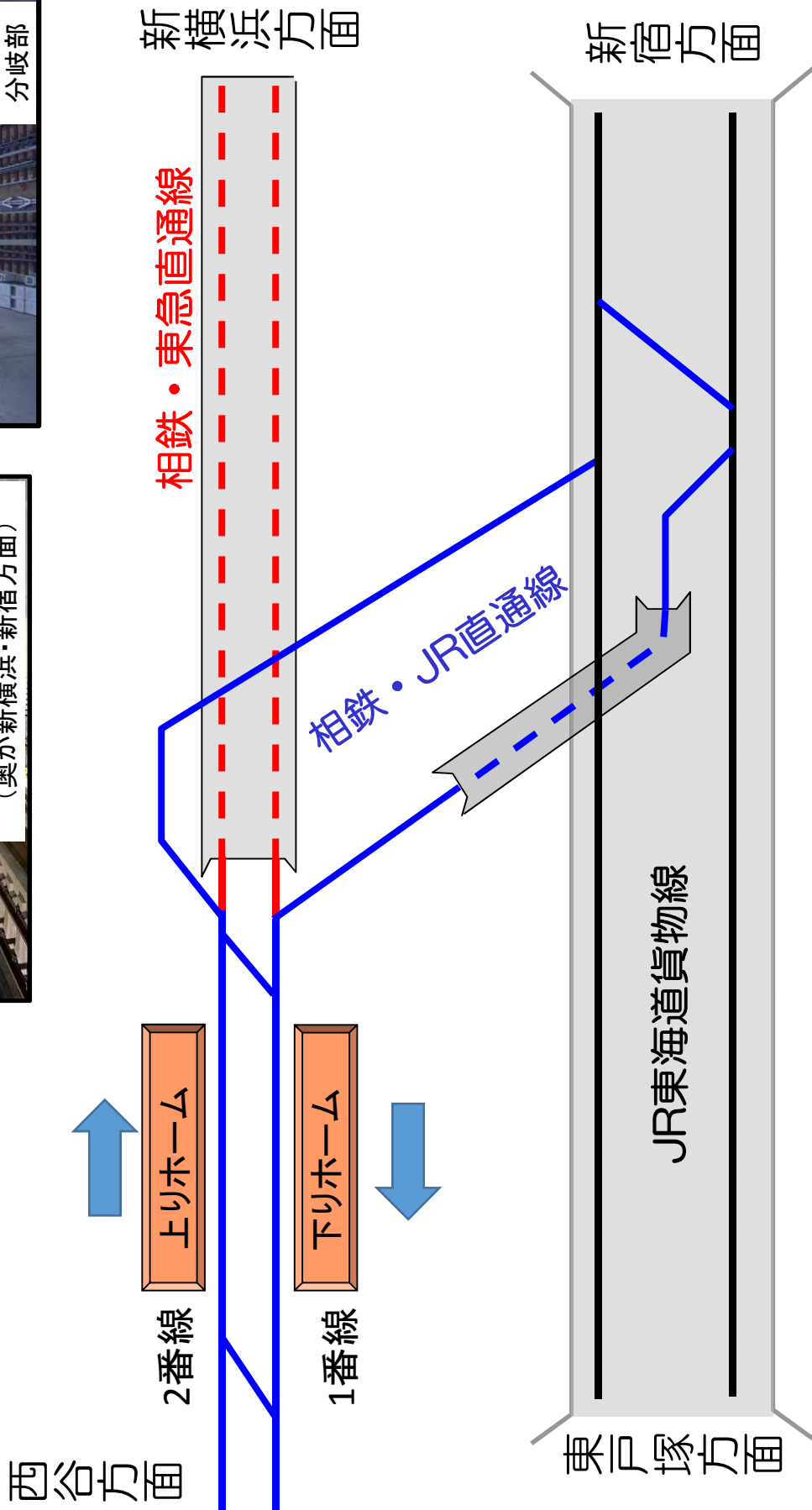
凡例

- 相鉄・JR直通線
- 相鉄・東急直通線
- JR線(関連路線のみ)
- 相鉄線
- 東急線(関連路線のみ)

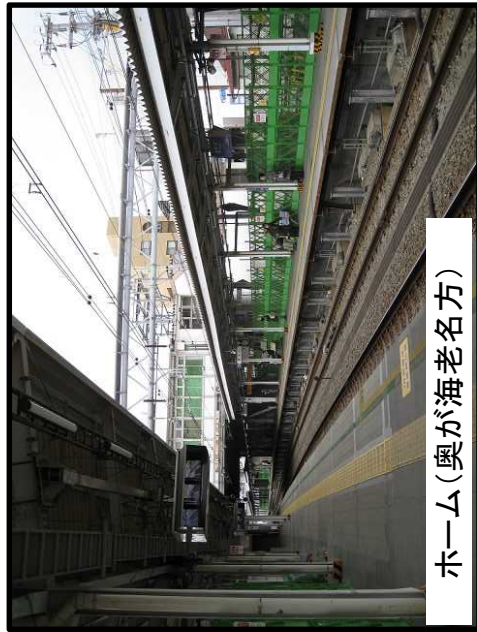
※駅名については仮称です。

■羽沢横浜国大～武蔵小杉間は東海道貨物線のルート。
■武蔵小杉～新宿間は湘南新宿ラインと同ルート。

羽沢横浜国大駅（概略図）



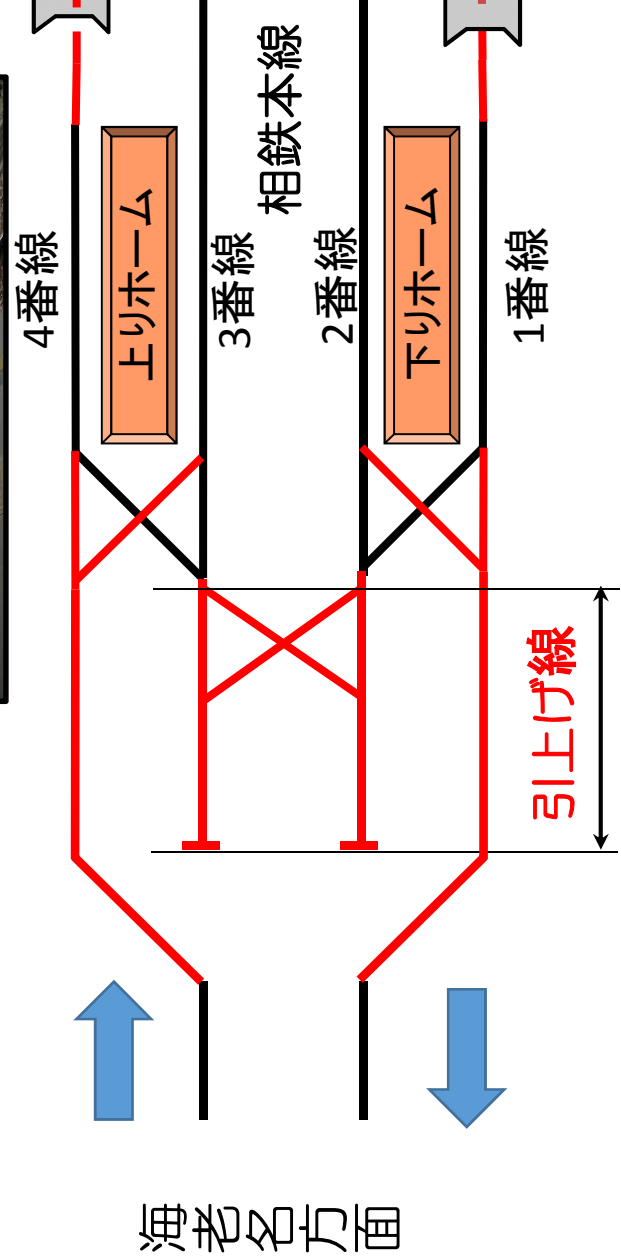
西谷駅 (概略図)



羽沢方面

横浜方面

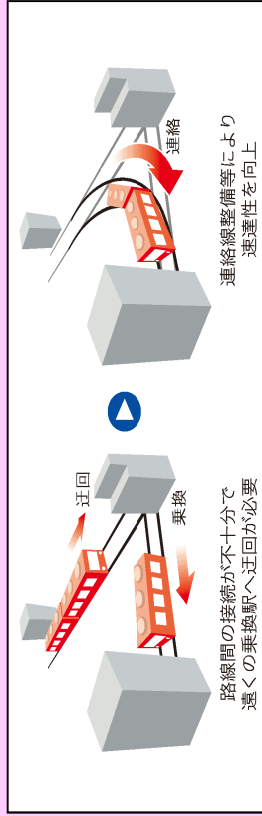
線路直



都市鉄道利便増進事業の概要

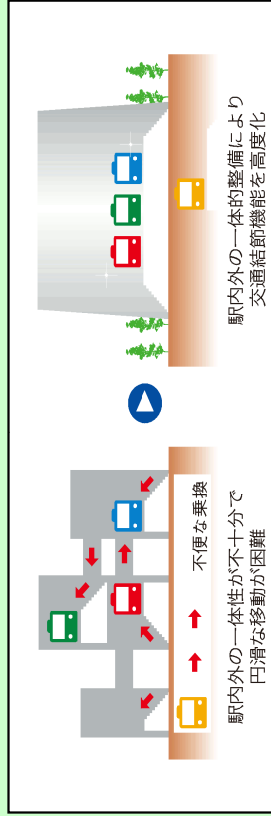
- 都市鉄道等利便増進法（H17.8施行）に基づき、既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設の整備により、都市鉄道等の利便を増進
- 施設を借りて営業する主体が、施設整備主体に対し、当該施設整備による受益の範囲内で使用料を支払う「受益活用型上下分離」を採用

速達性向上計画



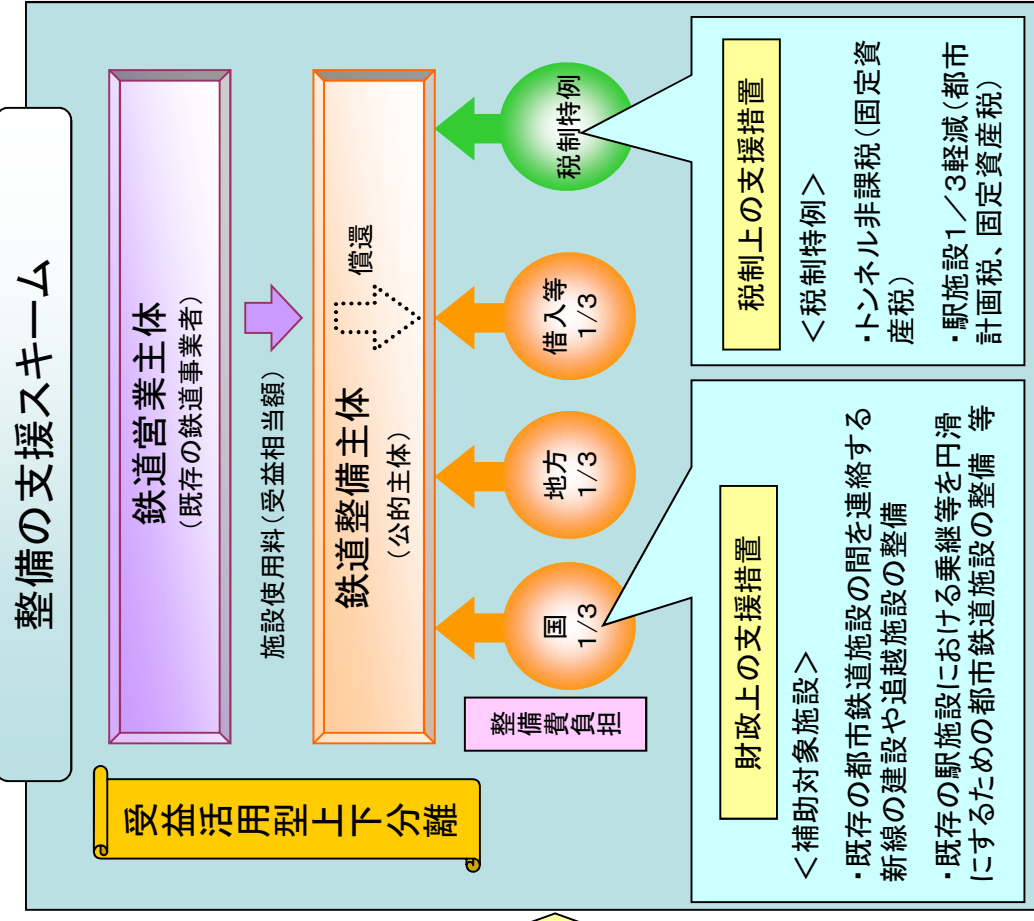
- ・ 連絡線の整備、追越施設の整備等により速達性の向上を図る内容
- ・ 施設整備主体と営業主体が、事業内容を調整して計画を作成
- ・ 既存路線に発生する受益も考慮した使用料設定が実現
- ・ 利用者や地域による提案を制度化

交通結節機能高度化計画



- ・ 駅内外の一体的な整備によって交通結節機能の高度化を図る内容
- ・ 都道府県が協議会を組織し、市町村、鉄道事業者、駅周辺施設の整備者等が参加（鉄道と都市の連携）
- ・ 利用者や地域による提案を制度化

計画認定



受益活用型上下分離

整備の支援スキーム

鉄道営業主体
(既存の鉄道事業者)

施設使用料(受益相当額)

鉄道整備主体
(公的主体)

償還

国 1/3

地方 1/3

借入等 1/3

整備費負担

税制特例

財政上の支援措置

- <補助対象施設>
- ・ 既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設や追越施設の整備
 - ・ 既存の駅施設における乗継等を円滑にするための都市鉄道施設の整備等

税制上の支援措置

- <税制特例>
- ・ トシネル非課税(固定資産税)
 - ・ 駅施設1/3軽減(都市計画税、固定資産税)

Ⅱ. 相鉄・JR直通線の加算運賃
について

加算運賃の設定に係る認可申請の概要について

1. 申請者等

(1) 申請者

相模鉄道株式会社 代表取締役社長 滝澤秀之

(2) 会社所在地

神奈川県横浜市西区北幸2丁目9番14号

2. 申請の内容

(1) 設定しようとする旅客運賃の上限を適用する路線

相鉄・JR直通線（西谷・羽沢横浜国大間 営業キロ2.1km）

(2) 設定しようとする旅客運賃の種類、額及び適用方法

相鉄・JR直通線内の西谷から羽沢横浜国大までの区間を乗車する場合及び同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合は、普通旅客運賃及び定期旅客運賃に以下の額を加算する加算運賃を設定。

① 普通旅客運賃 30円

② 定期旅客運賃

・通勤定期（1ヶ月） 1,140円

・通学定期（1ヶ月） 430円

(※) なお、2019年10月に消費税率の引き上げが行われる場合には、別途、消費税率引き上げに伴う運賃改定を行う予定。

3. 実施予定年月日

2019年度下期

相鉄・JR直通線（西谷～羽沢横浜国大間）の旅客運賃表

普通旅客運賃

	西谷	2.1キロ
加算運賃（円）	30	羽沢横浜国大
基本運賃（円）	144(150)	
合計（円）	174(180)	

（ ）内は磁気券利用時

通勤定期旅客運賃（1ヶ月）

	西谷	2.1キロ
加算運賃（円）	1,140	羽沢横浜国大
基本運賃（円）	4,870	
合計（円）	6,010	

（割引率：36.6%）

通学定期旅客運賃（1ヶ月）

	西谷	2.1キロ
加算運賃（円）	430	羽沢横浜国大
基本運賃（円）	1,620	
合計（円）	2,050	

（割引率：75.7%）

加算運賃の設定の考え方

1. 施設使用料及び加算運賃の設定の考え方

- (1) 相鉄・JR直通線は、機構が整備を行い、その建設コスト等については、相鉄が支払う施設使用料から償還するものとなっている。
- (2) 施設使用料は、都市鉄道等利便増進法に基づき、相鉄・JR直通線による相鉄の収入変化と経費変化の差額を算出した受益相当額をベースに決定されるが、基本運賃のみによる受益相当額をベースとした施設使用料では、速達性向上計画の認定基準（整備主体の累積資金好転年次が開業後30年程度等）を満たさないことから、事業収支の均衡、経営の健全性と利用者間の負担の公平を図るため、相鉄・JR直通線に加算運賃を設定するもの。

○機構の累積資金好転年次

加算設定あり	加算設定なし
2055年（開業後33年）	2075年（開業後53年）

(※) 累積資金好転の年数は、相鉄・東急直通線開業後（2022年度）からの年数

2. 加算運賃の設定

加算運賃の設定については、速達性向上計画の認定基準を満たすとともに、加算運賃を加えた運賃額が利用者の納得感を得られやすいよう、相鉄線各駅から相鉄・JR直通線を利用する場合とそれらの各駅から横浜駅を利用する場合の運賃が同程度となるなど大きく乖離しないよう、普通旅客運賃で30円、通勤定期運賃で1,140円、通学定期運賃で430円とする。

(円)

海老名		普通	通勤	通学
～横浜	基本	308 (310)	12,040	4,820
～羽沢 横浜国大	基本 加算 計	278 (280) +30 308 (310)	10,770 +1,140 11,910	4,360 +430 4,790

(円)

二俣川		普通	通勤	通学
～横浜	基本	195 (200)	8,250	3,170
～羽沢 横浜国大	基本 加算 計	174 (180) +30 204 (210)	6,680 +1,140 7,820	2,260 +430 2,690

(円)

湘南台		普通	通勤	通学
～横浜	基本	348 (350)	12,680	5,330
～羽沢 横浜国大	基本 加算 計	328 (330) +30 358 (360)	11,430 +1,140 12,570	4,750 +430 5,180

(円)

西谷		普通	通勤	通学
～横浜	基本	174 (180)	7,070	2,470
～羽沢 横浜国大	基本 加算 計	144 (150) +30 174 (180)	4,870 +1,140 6,010	1,620 +430 2,050

(円)

羽沢 横浜国大		普通	通勤	通学
～横浜	基本	174 (180)	7,070	2,470
～羽沢 横浜国大	基本 加算 計	144 (150) +30 174 (180)	4,870 +1,140 6,010	1,620 +430 2,050

(円)

相鉄・JR直通線 【加算運賃設定】		普通	通勤定期	通学定期
普通		+30円		
通勤定期			+1,140円	
通学定期				+430円

(円)

横浜		普通	通勤	通学
～横浜	基本	308 (310)	12,040	4,820
～羽沢 横浜国大	基本 加算 計	278 (280) +30 308 (310)	10,770 +1,140 11,910	4,360 +430 4,790

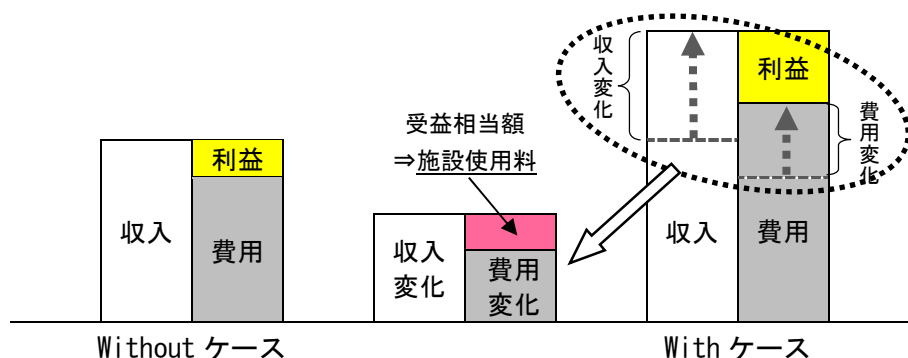
(円)

※ () は磁気券運賃、
通勤・通学は1か月の額

施設使用料について

1. 基本的考え方

相鉄・JR直通線の整備が「行われた場合（with ケース）」と「行われなかった場合（without ケース）」について、収入の増減額を「収入変化」、経費の増減額を「経費変化」として算定し、その差を「受益相当額」とし、施設使用料として設定する。



2. 施設使用料

	Without ケース	With ケース	変化
収入	31,183百万円	33,514百万円	2,331百万円
経費	人件費	+306百万円	816百万円
	経費	+298百万円	
	その他資本費	+212百万円	
受益相当額（収入変化-経費変化）⇒施設使用料			1,515百万円

	施設使用料	備考
2019年度（下期開業）	474百万円	開業日(2019年10月1日と仮定)から日割計算(183/366日)
2020年度	948百万円	需要予測結果により、開業後の人員の定着率を1年目80%、2年目90%、3年目100%として算出
2021年度	1,231百万円	
2022年度以降	1,515百万円	

3. 機構の長期資金収支見込

累積資金収支好転年度 2055年度（相鉄・東急直通線開業後33年目）

【参考】相鉄・JR直通線の事業費

総事業費：4,022億円（相鉄・東急直通線を含む）

国（補助金）	地方自治体（補助金）	鉄道・運輸機構
約1,341億円	約1,341億円	約1,341億円

相鉄における相鉄・JR直通線の収支見込みについて

1. 需要予測

開業1年目（2020年度）	需要定着時（2022年度）
56,272人/日	70,340人/日

2. 収入原価の算定結果

① 収入

需要予測により求められた輸送数量を基に旅客運輸収入を算出し、これに関連する運輸雑収及び営業外収入を加えたもの。

② 支出

機構に支払う施設使用料及び相鉄・JR直通線運行のために必要な人件費経費等

③ 算定結果

（単位：百万円）

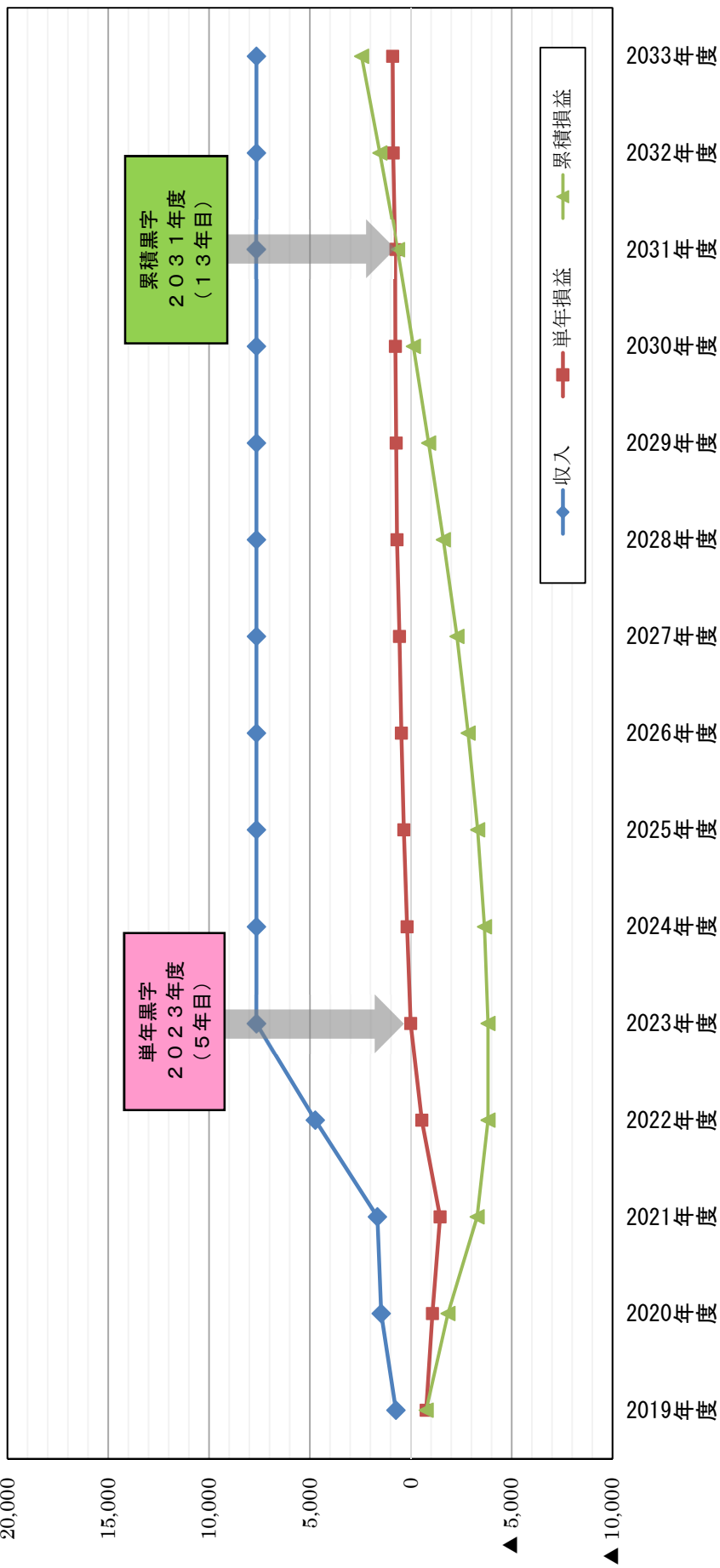
項目	推定年度	平年度			
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	計
収入計	733	1,468	1,648	4,736	7,852
基本運賃収入	419	840	943	2,707	4,490
加算運賃収入	268	536	602	1,730	2,868
その他収入	46	92	103	299	494
支出計	1,499	2,539	3,097	5,283	10,919
人件費	153	306	306	900	1,512
経費	149	298	298	583	1,179
施設使用料	474	948	1,231	2,479	4,658
諸税	12	34	45	54	133
減価償却費	598	753	1,021	1,046	2,820
雑支出	20	41	41	41	123
法人税等	0	0	0	0	0
事業報酬	93	159	155	180	494
差引損益	▲ 766	▲ 1,071	▲ 1,449	▲ 547	▲ 3,067
収支率（%）	48.9%	57.8%	53.2%	89.6%	71.9%

（※）2022年度については相鉄・東急直通線を含む。

相鉄・JR直通線に係る長期損益見込み（相鉄）

（相鉄・東急直通線を含む）

（単位：百万円）



	単年度収支	累積収支
損益収支黒字転換年度	2023年度（開業後5年）	2031年度（開業後13年）

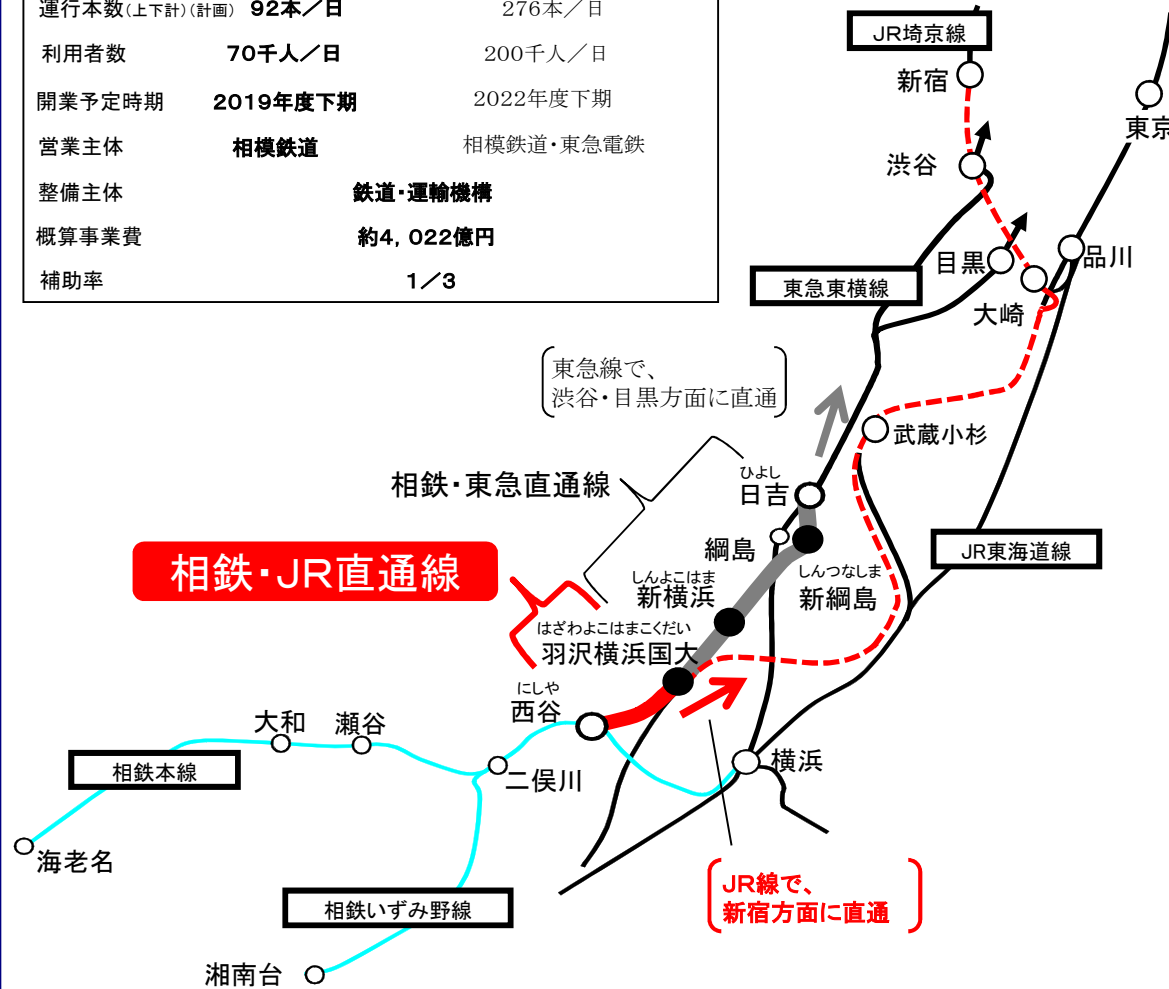
（注）累積資金収支の黒字転換年は、相鉄・JR直通線開業後（2019年度）からの年数

Ⅲ. 相鉄・JR直通線の整備効果

相鉄・JR直通線の整備(相鉄・東急直通線を含む)

事業概要 (神奈川東部方面線)

区間	【相鉄・JR直通線】 西谷駅～羽沢横浜国大駅 (2.1km)	【相鉄・東急直通線】 羽沢横浜国大駅～ 日吉駅(10.0km)
運行本数(上下計)(計画)	92本/日	276本/日
利用者数	70千人/日	200千人/日
開業予定時期	2019年度下期	2022年度下期
営業主体	相模鉄道	相模鉄道・東急電鉄
整備主体	鉄道・運輸機構	
概算事業費	約4,022億円	
補助率	1/3	



施策の効果

乗換回数の減少



所要時間短縮

相鉄・JR直通線		相鉄・東急直通線	
二俣川駅 新宿駅	現行 59分 開業後 44分 約15分短縮	二俣川駅 目黒駅	現行 54分 開業後 38分 約16分短縮
湘南台駅 澁谷駅	現行 60分 開業後 51分 約9分短縮	新横浜駅 澁谷駅	現行 41分 開業後 30分 約11分短縮

新横浜へのアクセス向上



整備効果（所要時間、運賃比較）の詳細

【二俣川駅～新宿駅】

開業前	相鉄線	湘南新宿ライン	時間： 59分 運賃： 745円
	二俣川駅 → 横浜駅 → 新宿駅 14分 (12分) 33分 195円 550円		
開業後	相鉄・JR直通線		時間： 44分 運賃： 754円
	二俣川駅 → 新宿駅 44分 相鉄 174円 加算運賃 30円 JR550円		

【湘南台駅～渋谷駅】

開業前	市営地下鉄	湘南新宿ライン	時間： 60分 運賃： 979円
	湘南台駅 → 戸塚駅 → 渋谷駅 11分 (9分) 40分 267円 712円		
開業後	相鉄・JR直通線		時間： 51分 運賃： 908円
	湘南台駅 → 渋谷駅 51分 相鉄 328円 加算運賃 30円 JR550円		

[凡例]

・乗換等の時間は（○）で表記。

※所要時間は、今後の計画により異なる場合がある。

※JR運行区間の運賃については、電車特定区間運賃が適用される。

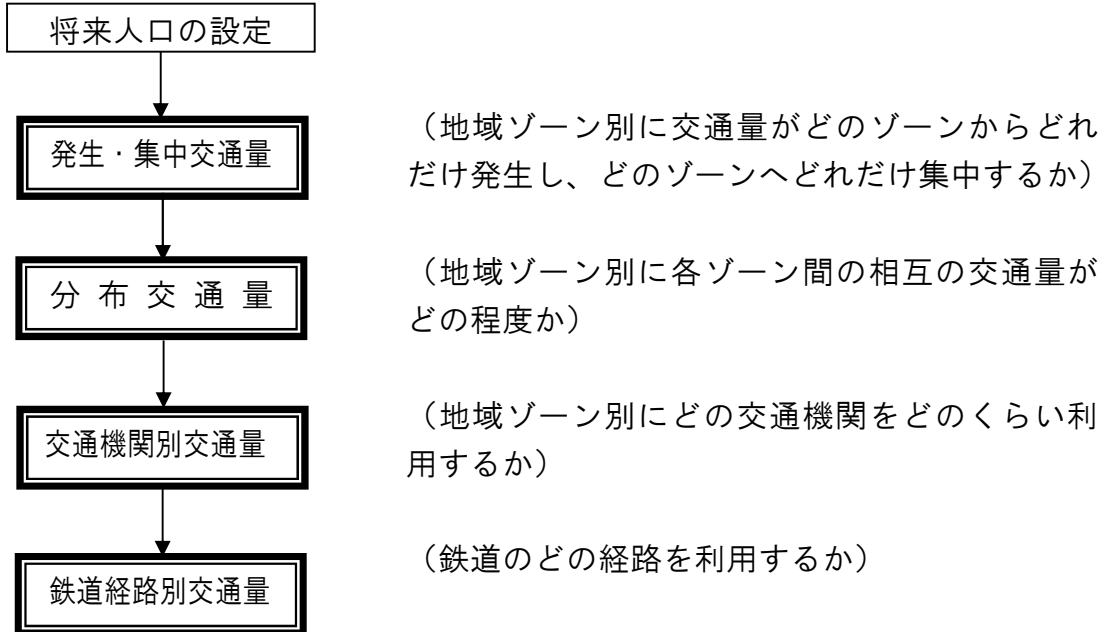
IV. 需要予測

相鉄・JR直通線の需要予測

1. 需要予測の構成

相鉄・JR直通線の需要予測は、東京都市圏の人口予測を基に四段階推定法により実施した。

四段階推定法による需要予測



2. 需要予測結果

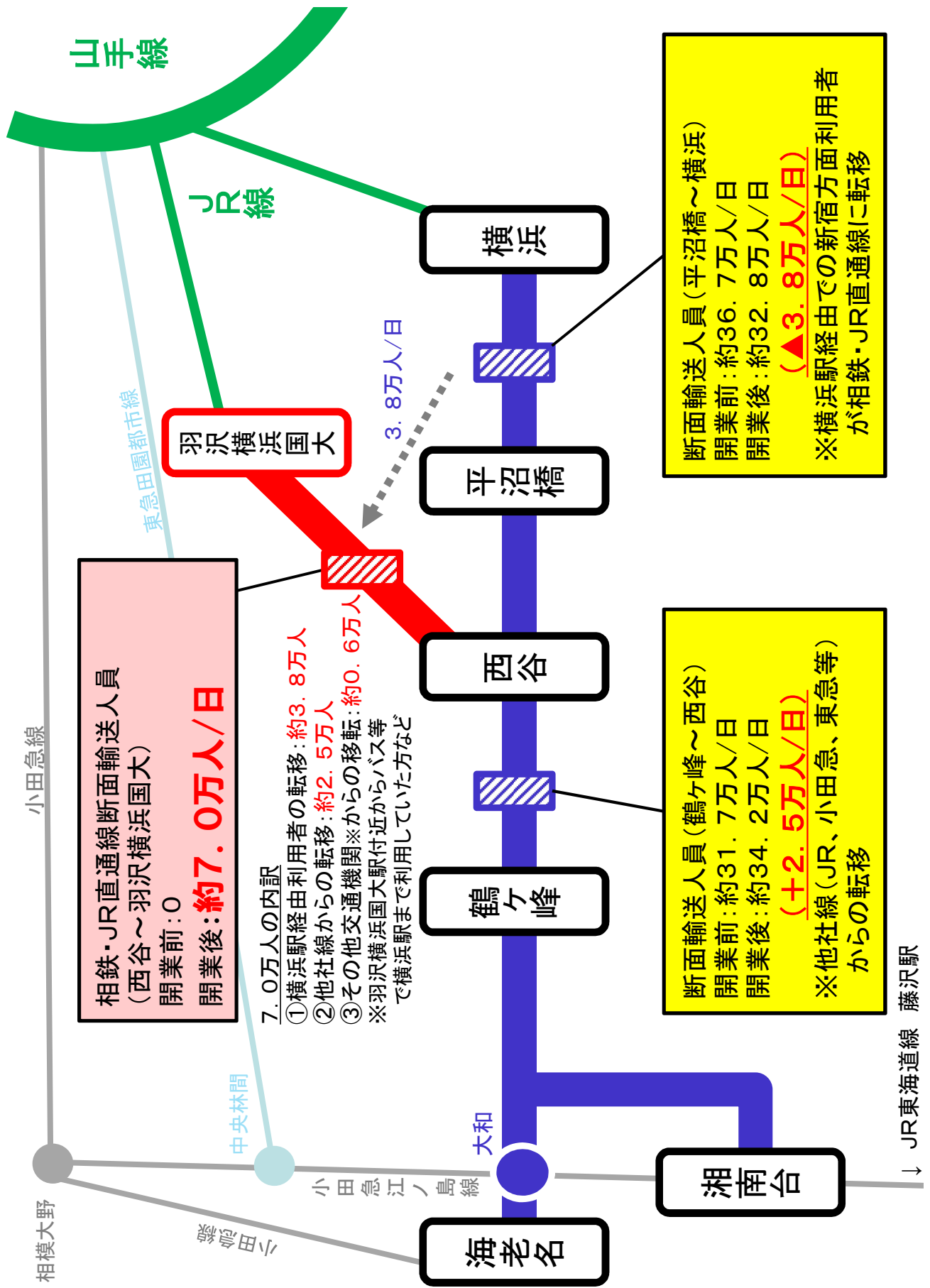
相鉄・JR直通線の需要予測結果は以下のとおりである。

(単位：人/日)

	2019年度 下期～	2020年度	2021年度	2022年度
輸 送 人 員	28,136	56,272	63,306	70,340
西谷⇒ 羽沢横浜国大	17,357	34,714	39,053	43,392
羽沢横浜国大 ⇒西谷	10,779	21,558	24,253	26,948

※相鉄・JR直通線における輸送人員の定着率については、2019、2020年度は80%（2019年度は下期開業想定のためその1/2）、2021年度は90%、2022年度に100%となる想定（東京メトロ副都心線開業時における西武有楽町線の定着率を参考とした）。

相鉄・JR直通線の輸送需要の内訳



相鉄・JR直通線 駅間流動図

(単位：万人/日)

横浜方面より 0.2
海老名・湘南台方面より 4.0
西谷駅乗車 0.2



JR線へ 4.1
羽沢横浜国大駅下車 0.2

JR線より 2.4
羽沢横浜国大駅乗車 0.3



西谷駅下車 0.2
横浜方面へ 0.1
海老名・湘南台方面へ 2.4

横浜方面内訳 (単位：人)

横浜	平沼橋	西横浜	天王町	星川	和田町	上星川
773	14	17	47	179	195	278

海老名・湘南台方面内訳 (単位：人)

鶴ヶ峰	二俣川	希望ヶ丘	三ツ境	瀬谷	大和	相模大塚	さがみ野	かしわ台	海老名
3,178	2,911	1,662	2,302	2,030	7,845	492	1,667	830	7,915

南万騎原	緑園都市	弥生台	いずみ野	いずみ中央	ゆめが丘	湘南台
545	1,217	847	818	1,421	137	3,771

横浜方面内訳 (単位：人)

横浜	平沼橋	西横浜	天王町	星川	和田町	上星川
1,156	13	11	41	38	37	98

海老名・湘南台方面内訳 (単位：人)

鶴ヶ峰	二俣川	希望ヶ丘	三ツ境	瀬谷	大和	相模大塚	さがみ野	かしわ台	海老名
2,800	2,290	1,134	1,513	1,219	4,011	432	1,208	642	4,233

南万騎原	緑園都市	弥生台	いずみ野	いずみ中央	ゆめが丘	湘南台
434	1,152	784	528	782	75	363