

事案一覧表

鉄道局鉄道事業課
旅客輸送業務監理室
令和4年8月23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	令和4年8月9日 令和4年8月9日	相模鉄道株式会社 東急電鉄株式会社	<p>相鉄・東急直通線（羽沢横浜国大・新横浜間）の開業に伴う旅客運賃（加算運賃）の設定。</p> <p>相鉄・東急直通線内の羽沢横浜国大から新横浜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> <p>普通旅客運賃 40円 定期旅客運賃 通勤定期旅客運賃（1ヶ月） 1,520円 通学定期旅客運賃（1ヶ月） 580円</p> <p>相鉄・東急直通線（新横浜・新綱島間）の開業に伴う旅客運賃（加算運賃）の設定。</p> <p>相鉄・東急直通線内の新横浜から新綱島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> <p>普通旅客運賃 70円 定期旅客運賃 通勤定期旅客運賃（1ヶ月） 2,620円 通学定期旅客運賃（1ヶ月） 970円</p>
備考			<p>○開業区間 羽沢横浜国大・日吉間（10.0キロ）</p> <p>○開業予定 2023年3月</p>

相鉄・東急直通線
加算運賃の設定について
(運輸審議会ご説明資料)

令和4年8月23日
鉄 道 局

目次

(頁)

1. 相鉄・東急直通線の概要	
○ 相鉄・東急直通線の概要	2
○ 神奈川東部方面線の整備	3
○ 新横浜駅・新綱島駅・日吉駅概略図	4
○ 都市鉄道利便増進事業の概要	7
2. 加算運賃設定認可申請の概要	
○ 相鉄・東急直通線に係る施設使用料について	9
○ 加算運賃設定の考え方	11
○ 加算運賃の設定状況	13
○ 相鉄東急直通線収入原価算定表	14
○ 主な利用者サービスの向上策	16
3. 会社の概要等について	
○ 相模鉄道株式会社の概要	19
○ 東急電鉄株式会社の概要	20

1. 相鉄・東急直通線の概要

相鉄・東急直通線の概要について

1. 相鉄・東急直通線の概要

- (1)事業主体: 相模鉄道株式会社(以下「相鉄」という。営業主体)
東急電鉄株式会社(以下「東急」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)区間及び営業キロ: 羽沢横浜国大・新横浜間(相鉄) 4.2km
新横浜・日吉間(東急) 5.8km
- (3)新設駅数: 2駅(新横浜・新綱島)
- (4)運行本数: 204本/日(相鉄線・東急線との相直。上下計)(計画)
- (5)設備投資額: (営業主体)相鉄:106億円 東急:188億円
(整備主体)4,022億円(相鉄・JR 直通線を含む)
- (6)開業時期: 2023年3月

2. 整備目的

相鉄・東急直通線は、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、神奈川県央部からの新幹線アクセスの向上等を図るべく、相鉄羽沢横浜国大駅から東急日吉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・東急直通線事業は、「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、相鉄及び東急は、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(2022年度)	定着時(2026年度)
相鉄・東急直通線 (羽沢横浜国大～日吉)	129千人/日	198千人/日

(2) 事業の経緯

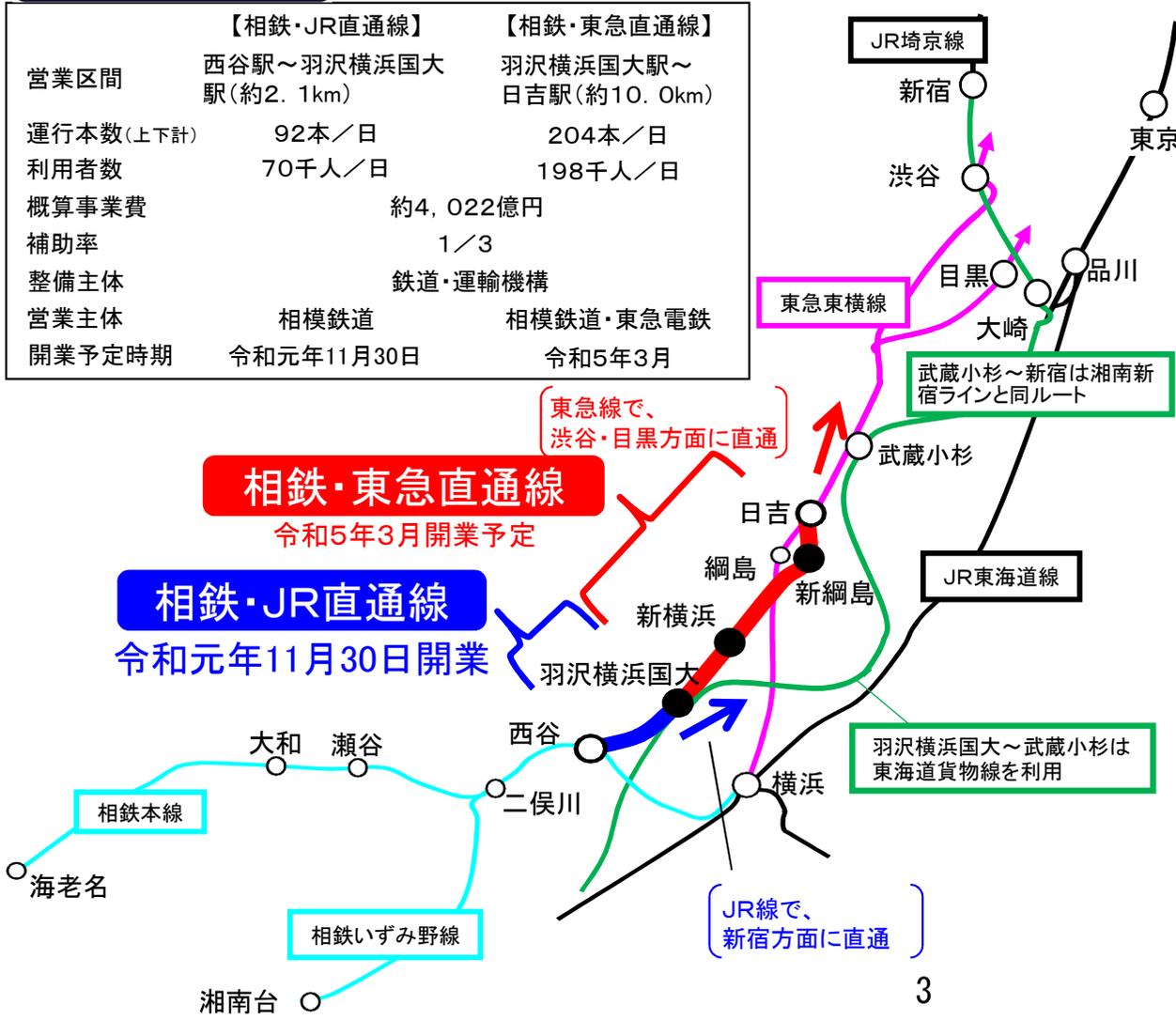
- 2000年 1月 運輸政策審議会第18号答申において、2015年度までに開業することが適当な路線(「A1」)として位置付け
- 2006年 6月 相鉄・JR 直通線及び相鉄・東急直通線の営業構想及び整備構想の認定
- 2006年 11月 相鉄・JR 直通線の速達性向上計画を認定(開業時期:2015年4月)
- 2007年 4月 相鉄・東急直通線の速達性向上計画を認定(開業時期:2019年4月)
- 2014年 3月 速達性向上計画を変更認定
 - ・相鉄・JR直通線の開業時期の変更(2018年度内)
 - ・相鉄・JR直通線と相鉄・東急直通線の速達性向上計画を統合
- 2017年 3月 速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
- 2019年 11月 相鉄・JR 直通線営業開始
- 2023年 3月 相鉄・東急直通線営業開始予定

神奈川東部方面線(相鉄~JR・東急直通線)の整備 (都市鉄道利便増進事業)

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を図る「都市鉄道等利便増進法」のスキームを活用し、神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線)の整備等を推進。

事業概要

	【相鉄・JR直通線】	【相鉄・東急直通線】
営業区間	西谷駅～羽沢横浜国大駅(約2.1km)	羽沢横浜国大駅～日吉駅(約10.0km)
運行本数(上下計)	92本/日	204本/日
利用者数	70千人/日	198千人/日
概算事業費	約4,022億円	
補助率	1/3	
整備主体	鉄道・運輸機構	
営業主体	相模鉄道	相模鉄道・東急電鉄
開業予定時期	令和元年11月30日	令和5年3月



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 渋谷駅	現行 60分 開業後 51分 約9分短縮	新横浜駅 渋谷駅	現行 41分 開業後 30分 約11分短縮

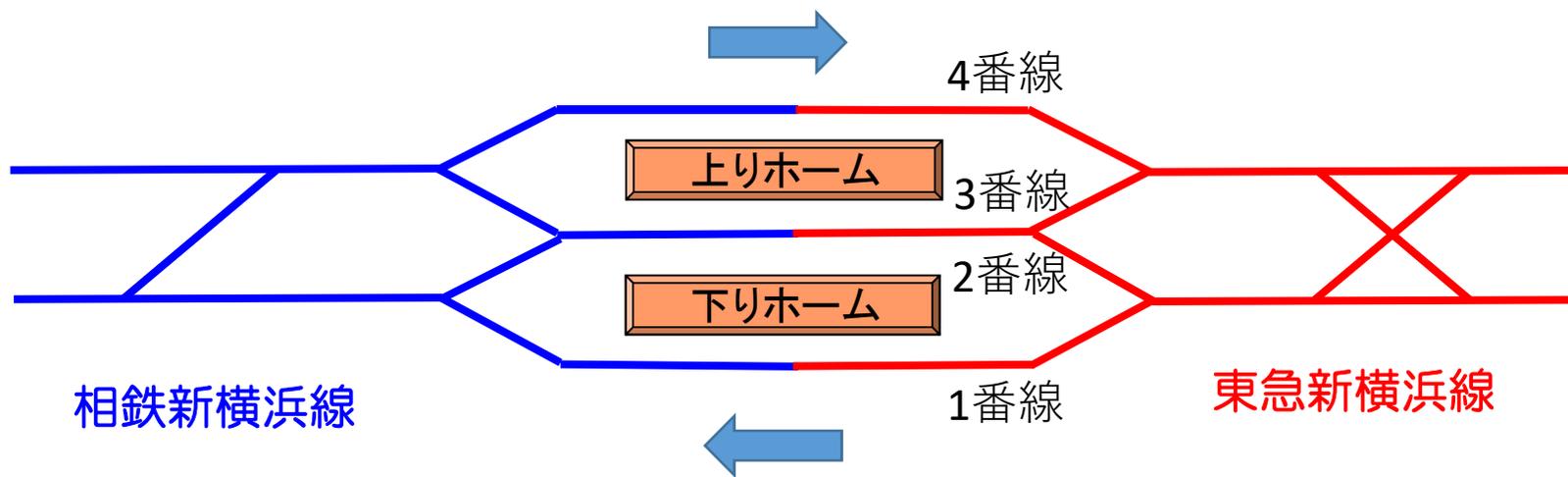
新横浜へのアクセス向上



新横浜駅（概略図）

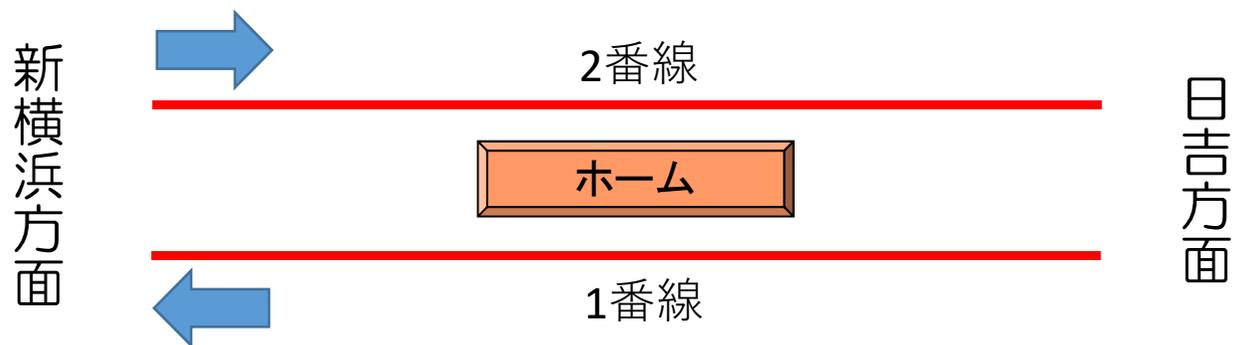
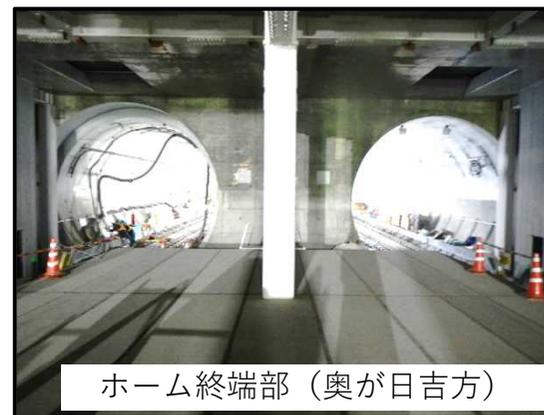
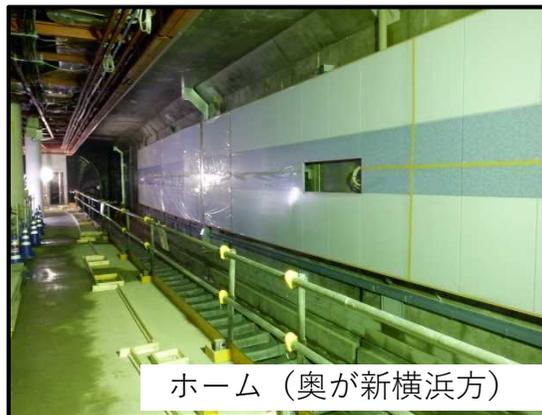


羽沢
横浜
国大
方面

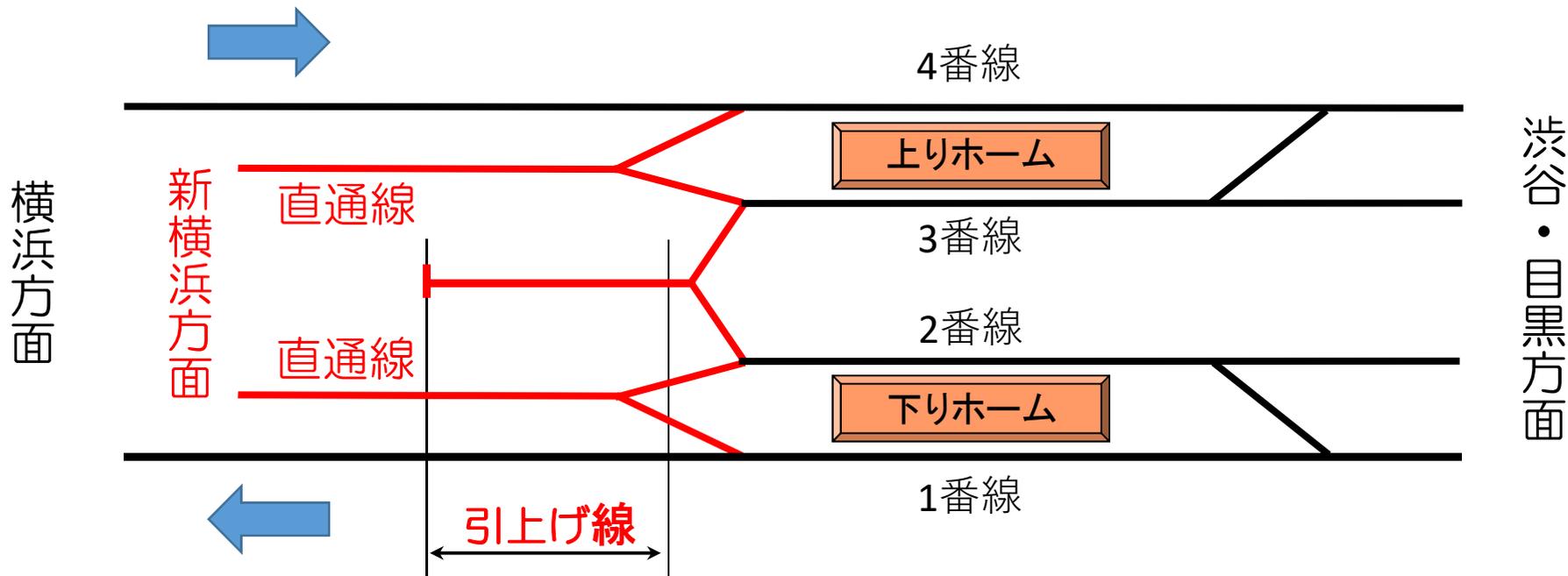


日吉
方面

新綱島駅（概略図）



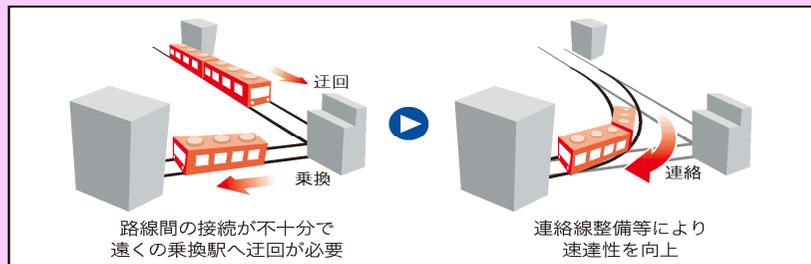
日吉駅（概略図）



都市鉄道利便増進事業の概要

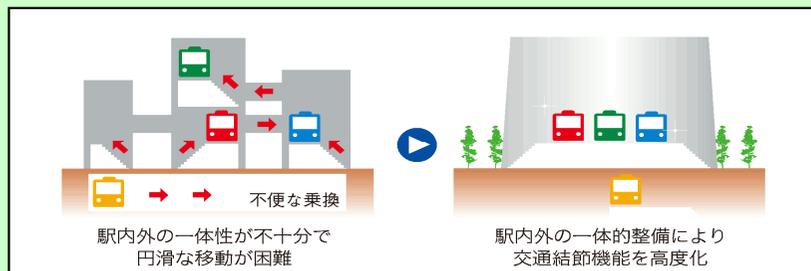
- 都市鉄道等利便増進法（H17.8施行）に基づき、既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設の整備により、都市鉄道等の利便を増進
- 施設を借りて営業する主体が、施設整備主体に対し、当該施設整備による受益の範囲内で使用料を支払う「受益活用型上下分離方式」を採用

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

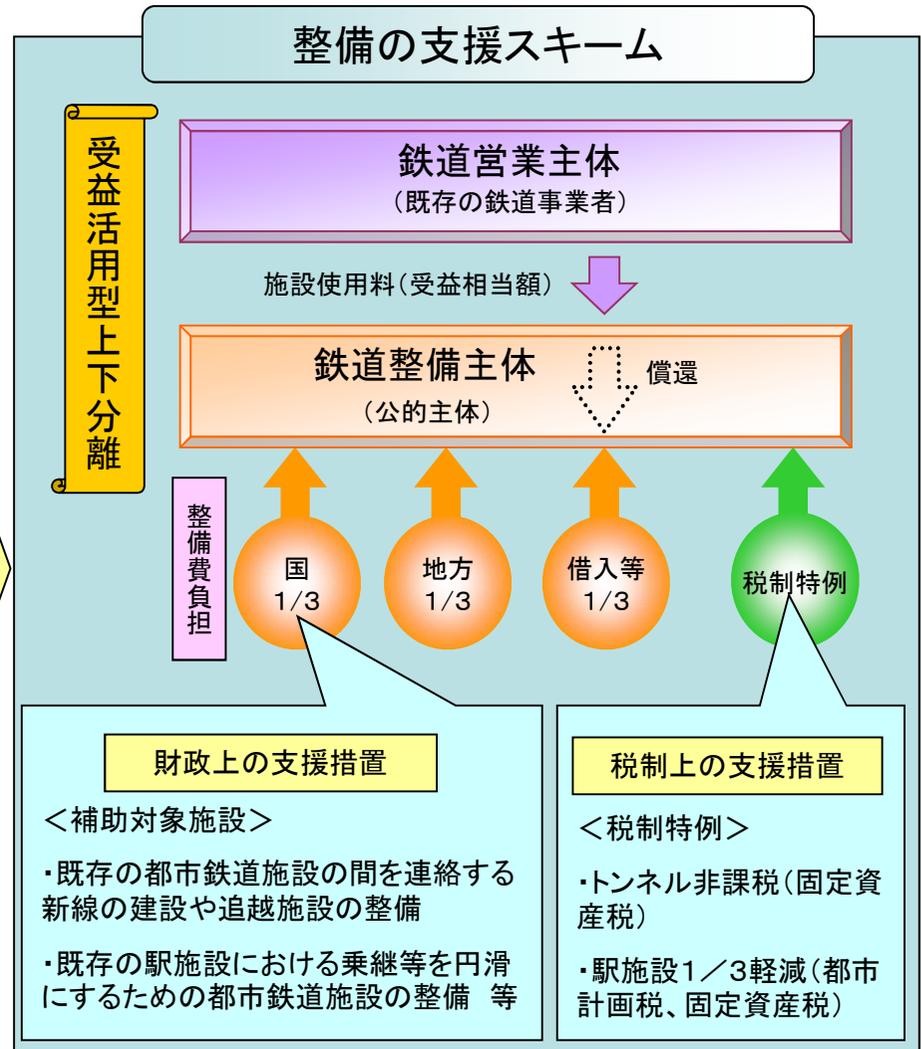
交通結節機能高度化計画



- ・ 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

整備の支援スキーム

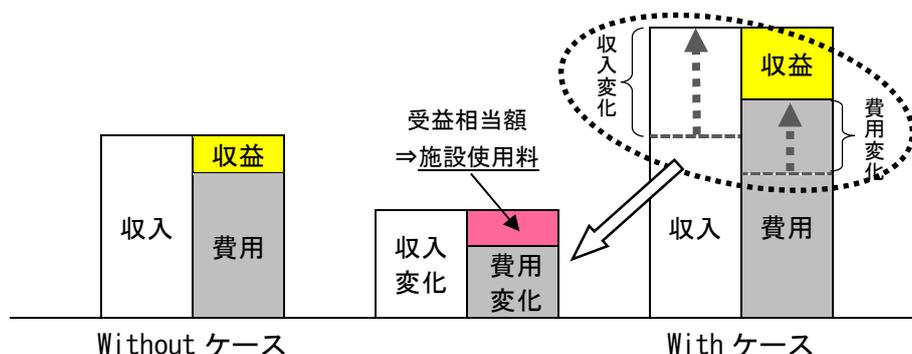


2. 加算運賃設定認可申請の概要

相鉄・東急直通線に係る施設使用料について

1. 基本的考え方

相鉄・東急直通線の整備が「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

【相鉄】

	Without ケース	With ケース	変化
収入	33,413百万円	37,164百万円	3,751百万円
経費	人件費	+915百万円	2,074百万円
	経費	+797百万円	
	その他資本費	+362百万円	
受益相当額（収入変化-経費変化）⇒施設使用料			1,677百万円

	施設使用料	備考
令和4年度（3月開業）	31百万円	開業日（令和5年3月1日を想定）から日割計算（31/365日） 需要予測結果により、開業後の人員の定着率を1年目65%、2年目75%、3年目85%、4年目100%として算出
令和5年度	364百万円	
令和6年度	739百万円	
令和7年度	1,114百万円	
令和8年度以降	1,677百万円	

【東急】

	Without ケース	With ケース	変化
収入	157,804百万円	163,572百万円	5,768百万円
経費	人件費	+1,108百万円	3,289百万円
	経費	+1,498百万円	
	その他資本費	+683百万円	
受益相当額（収入変化-経費変化）⇒施設使用料			2,479百万円

	施設使用料	備考
令和4年度（3月開業）	39百万円	開業日（令和5年3月1日を想定）から日割計算（31/365日） 需要予測結果により、開業後の人員の定着率を1年目65%、2年目75%、3年目85%、4年目100%として算出
令和5年度	460百万円	
令和6年度	1,037百万円	
令和7年度	1,614百万円	
令和8年度以降	2,479百万円	

3. 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の長期資金収支見込

累積資金収支好転年度 令和38年度（相鉄・東急直通線開業後34年目）

【参考】神奈川東部方面線の事業費

総事業費：4,022億円

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

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・東急直通線は、機構が整備を行い、その建設コスト等については、相鉄及び東急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・東急直通線による相鉄及び東急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・東急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
2056年（開業後34年）	2102年（開業後80年）でも黒字転換せず

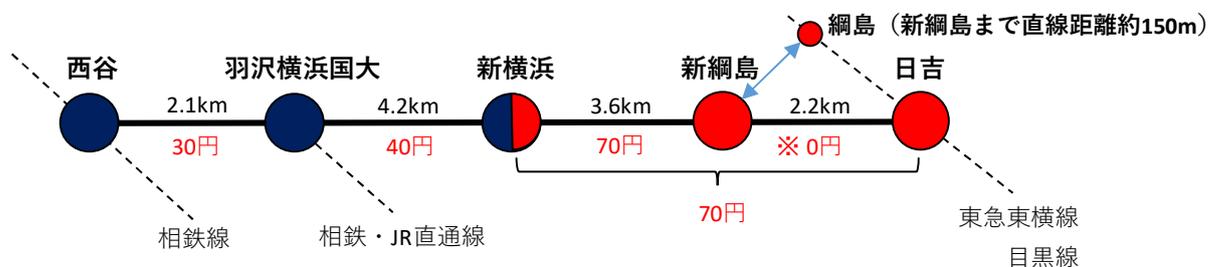
（※）累積資金好転の年数は、相鉄・東急直通線開業後（2022年度）からの年数

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・東急直通線を利用する場合と他の路線を利用した場合の運賃が同程度となるなど大きく乖離しないよう設定する。

羽沢横浜国大～新横浜間（相鉄）	普通旅客運賃	40円
	通勤定期運賃（1か月）	1,520円
	通学定期運賃（1か月）	580円

新横浜～新綱島間（東急）	普通旅客運賃	70円
	通勤定期運賃（1か月）	2,620円
	通学定期運賃（1か月）	970円



※新綱島駅は、東横線の綱島駅と近接した位置関係にあるため、新綱島駅及び綱島駅から東横線・目黒線方面へ利用する際の運賃が同額となるよう、新綱島～日吉間の利用に対しては加算運賃を設定しない。

3. 運転時分と運賃比較

発駅	着駅	経路	所要時分	磁気運賃（うち加算運賃）
二俣川	目黒	ST線	38分	630円（140円）
		SJ線（大崎乗換）JR線	45分	690円（30円）
		相鉄線（横浜乗換）東急線	54分	510円
大和	新横浜	ST線	19分	340円（70円）
		相鉄線（横浜乗換）JR線	41分	440円
		相鉄線（横浜乗換）横浜市交	42分	520円
湘南台	新横浜	ST線	23分	430円（140円）
		横浜市交	44分	430円
		横浜市交（戸塚乗換）JR線	43分	590円
新横浜	渋谷	ST線	30分	360円（70円）
		JR線（菊名乗換）東急線	41分	430円

※現時点での想定であり、今後変更の可能性がある。

※2023年春から予定の東急電鉄運賃改定を見込む。

※JR東日本のバリアフリー料金は見込まない。

※湘南台～新横浜のST線加算運賃140円は、相鉄いずみ野線加算運賃70円含む。

加算運賃の設定状況（令和4年8月現在）

会社 区分	京 成		京 王	京 急	相 鉄			名 鉄				京 阪	
	東成田線	本線	相模原線	空港線	いずみ野線		相鉄・JR直通線	知多新線	豊田線	羽島線	空港線	鴨東線	中之島線
新線区間	京成成田 ～ 東成田	京成成田 ～ 成田空港	京王多摩川 ～ 橋本	天空橋 ～ 羽田空港	二俣川 ～ いずみ中央	いずみ中央 ～ 湘南台	西谷 ～ 羽沢横浜国大	富 貴 ～ 内 海	赤池 ～ 梅坪	新羽島 ～ 江吉良	常滑 ～ 中部国際空港	三条 ～ 出町柳	大江橋 ～ 中之島
営業キロ	7.1	8.1	21.4	3.2	8.2	3.1	2.1	13.9	15.2	1.3	4.2	2.3	1.4
当初設定時期	S53.5	H3.3	S54.1	H10.11	S51.4	H11.3	R1.11	S49.6	S54.7	S57.12	H17.1	H1.10	H20.10
現 行 加算運賃 (円)	70	140	20~22 和 20	50	6 和まで 20 7~9 和 40	30	30	3 和まで 20 4~6 和 30 7~9 和 40 10~12 和 50 13~15 和 60 16~18 和 70	3 和まで 20 4~7 和 30 8~11 和 40 12~15 和 50 16~18 和 60	30	2 和まで 30 3 和 50 4~5 和 80	60	60
回収率 (R3 実績)	9.0%	77.9%	96.1%	85.6%	17.1%		5.0%	19.6%	49.9%	7.9%	19.5%	36.0%	19.0%

会社 区分	近 鉄			南 海	阪 神	JR北海道	JR西日本	JR四国	JR九州	泉北高速鉄道
	鳥羽線	けいはんな線		空港線	阪神なんば線	千歳線	関西空港線	本四備讃線	宮崎空港線	泉北高速線
新線区間	宇治山田 ～ 鳥羽	長田 ～ 生駒	生駒 ～ 学研奈良登美ヶ丘	泉佐野 ～ 関西空港	西九条 ～ 大阪難波	南千歳 ～ 新千歳空港	日根野 ～ 関西空港	宇多津 ～ 児島	田吉 ～ 宮崎空港	光明池 ～ 和泉中央
営業キロ	13.2	10.2	8.6	8.8	3.8	2.6	11.1	18.1	1.4	2.2
当初設定時期	S45.3	S61.10	H18.3	H6.6	H21.3	H4.7	H6.6	H8.1	H8.7	H7.4
現 行 加算運賃 (円)	6 和まで 10 7~12 和 20 13~14 和 30	3 和まで 40 4~6 和 60 7~10 和 70 11~14 和 90 15~18 和 110 19 和 130	3 和まで 120 4~7 和 170 8~11 和 230	4 和まで 60 5 和~ 90	20	日根野・りんくうタウン 160 りんくうタウン・関西空港 170 日根野・関西空港 220	110	130	20	
回収率 (R3 実績)	49.7%	25.6%	8.1%	34.4%	61.8%	90.5%	19.9%	43.8%	51.0%	12.6%

相鉄・東急直通線収入原価算定表

【相模鉄道】

算 定 区 間：羽沢横浜国大～新横浜間（4.2km）

申請加算運賃額：普通旅客運賃 40円

通勤定期運賃（1か月） 1,520円

通学定期運賃（1か月） 580円

（単位：百万円）

項目	推定年度	平年度			
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	計
収入計	179	2,105	2,428	2,753	7,286
基本運賃収入	107	1,255	1,448	1,642	4,345
加算運賃収入	60	706	814	923	2,443
その他収入	12	144	166	188	498
支出計	1,099	3,802	3,933	4,098	11,833
人件費	78	915	915	915	2,745
経費	68	797	797	797	2,391
施設使用料	31	364	739	1,114	2,217
諸税	124	117	87	74	278
減価償却費	556	1,401	1,219	1,049	3,669
雑支出	0	0	0	0	0
法人税等	0	0	0	0	0
事業報酬	242	208	176	149	533
差引損益	▲ 920	▲ 1,697	▲ 1,505	▲ 1,345	▲ 4,547
収支率（%）	16.3%	55.4%	61.7%	67.2%	61.6%

【東急電鉄】

算 定 区 間：新横浜～日吉間 (5.8km)

申請加算運賃額：(新横浜～新綱島間)

普通旅客運賃 70円

通勤定期運賃 (1 か月) 2,620円

通学定期運賃 (1 か月) 970円

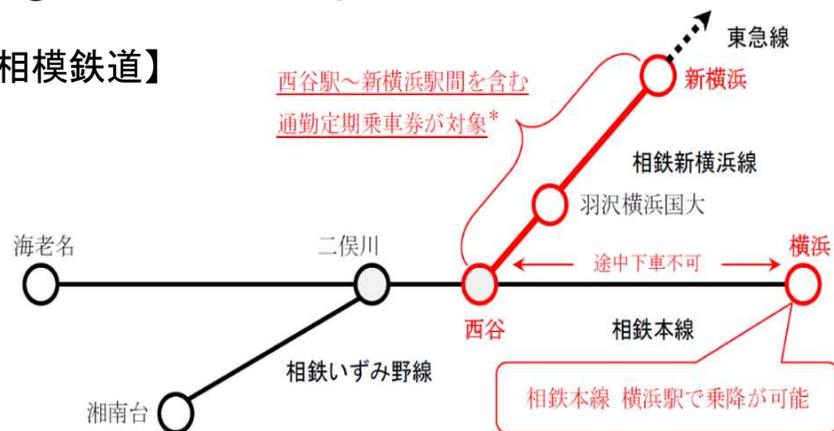
(単位：百万円)

項目	推定年度	平年度			
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	計
収入計	439	5,177	5,974	6,770	17,921
基本運賃収入	276	3,253	3,754	4,254	11,261
加算運賃収入	147	1,734	2,001	2,268	6,003
その他収入	16	190	219	248	657
支出計	987	6,390	6,643	6,871	19,904
人件費	94	1,108	1,108	1,108	3,324
経費	127	1,498	1,498	1,498	4,494
施設使用料	39	460	1,037	1,614	3,111
諸税	0	0	167	141	308
減価償却費	245	2,915	2,489	2,122	7,526
雑支出	0	0	0	0	0
法人税等	0	0	0	99	99
事業報酬	482	409	344	289	1,042
差引損益	▲ 548	▲ 1,213	▲ 669	▲ 101	▲ 1,983
収支率 (%)	44.5%	81.0%	89.9%	98.5%	90.0%

相鉄・東急直通線の利用促進施策・サービス向上施策

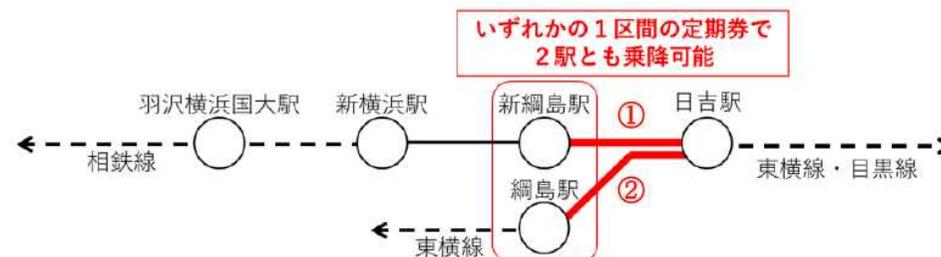
①乗降駅の特例の導入

【相模鉄道】



※ ICカード乗車券に限るものとし、通学定期乗車券を含む乗車券は対象としない。

【東急電鉄】



- ①日吉～新綱島駅間を含む定期券をお持ちのお客さまは綱島駅でも乗降が可能
- ②日吉～綱島駅間を含む定期券をお持ちのお客さまは新綱島駅でも乗降が可能

②お客様に対するPR活動



※この広告は「相鉄がと一っても便利になりますよっ」ということ
をお伝えしています。相鉄・東急直通線 2023年3月開業予定



③ 新型車両の導入



相鉄・東急直通線用新型車両
20000系・21000系



【新型車両の特徴】

- ・外装のキーカラーとしているYOKOHAMA NAVYBLUEは、横浜の街が刻んできた歴史をイメージ
- ・内装のトーンはグレーをキーカラーとし、ガラスや金属を多用
- ・時間帯により昼光色や電球色に変化するLED方式の調光調色照明を採用
- ・車いす・ベビーカーのお客様向けのフリースペースを全車両に設置

④ 安全性の向上

【相模鉄道】全駅にホームドアを設置予定

- ・2021年度末まで...横浜、西谷、鶴ヶ峰、二俣川、希望ヶ丘、大和、相模大塚、さがみ野、かしわ台、湘南台、羽沢横浜国大の11駅に設置済み
- ・2023年度末までに、海老名を除く全駅(25駅)に設置予定



西谷駅ホームドア



【東急電鉄】2019年度に世田谷線、こどもの国線を除く全ての駅にホームドア整備済み



市が尾駅ホームドア

3. 会社の概要等について

相模鉄道株式会社の概要

1. 会社の概要

1. 会社名 相模鉄道株式会社
2. 代表者名 代表取締役社長 千原 広司
3. 所在地 神奈川県横浜市西区北幸2丁目9番14号
4. 設立年月日 1964年(昭和39年)11月24日
5. 事業内容 鉄道事業
6. 社員数 1,068人
7. 資本及び株主(2022年3月31日現在)
発行済株式数 700,000,000株
資本金 100,000,000円
8. 大株主

株主名	株式数(株)	出資比率(%)
相鉄ホールディングス(株)	700,000,000	100.0

2. 輸送状況

(2022年3月31日現在)

1. 営業範囲 1県(神奈川県)
2. 営業路線数 4線(本線、いずみ野線、相鉄新横浜線、厚木線)
3. 営業キロ数 40.2キロメートル
4. 駅数 26駅
5. 保有車両数 402両
6. 輸送実績(2021年度)
 - ・輸送人員 184,080千人
 - ・旅客運輸収入 25,015,746千円
 - ・車両走行キロ 48,185千km

東急電鉄株式会社の概要

1. 会社概要

1. 会社名 東急電鉄株式会社
2. 代表者名 代表取締役社長 福田 誠一
3. 所在地 東京都渋谷区神泉町8番16号
4. 設立年月日 2019年4月25日
5. 事業内容 鉄軌道事業
6. 従業員数 3,731人(2022年3月)
7. 資本及び株主
発行済株式数 2株
資本金 100百万円
8. 大株主

株主名	株式数(株)	出資比率(%)
東急株式会社	2	100.0

2. 輸送状況

(2022年3月31日現在)

1. 営業範囲 1都1県(東京都、神奈川県)
2. 営業路線数 8線(東横線、目黒線、田園都市線、大井町線、池上線、東急多摩川線、世田谷線、こどもの国線)
3. 営業キロ数 104.9キロメートル
4. 駅数 97駅
5. 保有車両数 1,287両
6. 輸送実績(2021年度)
 - ・輸送人員 897,002千人
 - ・旅客運輸収入 107,742,916千円
 - ・車両走行キロ 148,044千km