

相鉄・東急 直通線工事

地下って今どうなっているの？

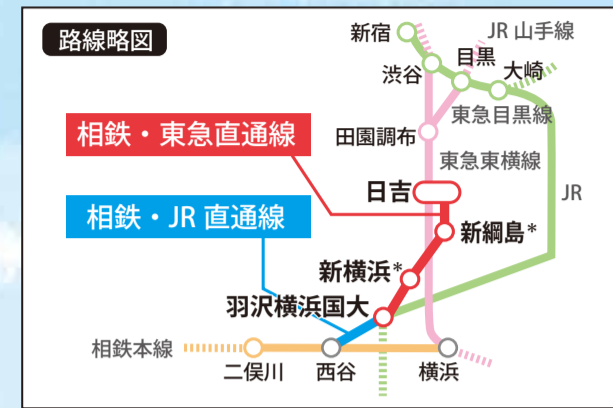
相鉄・東急直通線（羽沢横浜国大駅～日吉駅間）は、2022年度下期の開業に向けて、現在工事が進められています。この整備により、相鉄線と東急線との相互直通運転が可能となり、市内を横断する広域鉄道ネットワークが形成され、新幹線へのアクセスが向上する等市内の移動が便利になります。

2020年12月には、綱島地区に開業する新駅の名称が「新綱島駅」と選定され、着々と事業が進められています。2018年に本紙で紹介してから約3年、地下工事がどう進んでいるのか紹介します。

※3月時点の内容です。今後、スケジュールは変更になる場合があります

工事の進捗状況は、ウェブサイトで掲載中

直通線 検索



*図中の新横浜駅及び新綱島駅の駅名称は、都市鉄道等利便増進法に基づき手続後に正式に決定します

図はイメージです



3年前



既存高架橋を新しい高架橋に改築し、線路を敷設している



新横浜駅*

羽沢トンネル
(複線約3.5キロメートル)

横浜北線

新横浜トンネル
(複線約3.3キロメートル)

新綱島駅*

綱島トンネル
(単線約1.1キロメートル)

新横浜駅地下4階の様子(環状2号線の真下)。ホームの形ができています



3年前



新綱島駅から発進したシールドマシンは新横浜駅に到達し、マシンが解体されてトンネルが繋がった



ここから新横浜駅に向けてシールドマシンが発進した。現在は線路敷設等を進めている

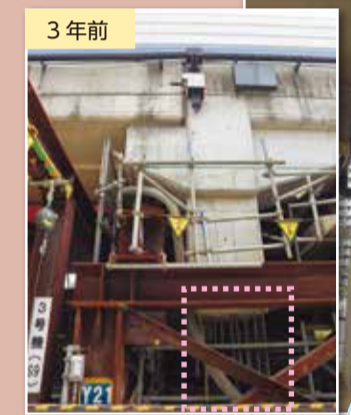


3年前



下り線 上り線

シールドマシンの折り返し地点



3年前

地下躯体が完成し、既存の東横線高架橋の受け替えも完了した



新横浜駅工区



鉄道・運輸機構 やまもと 山本さん

羽沢横浜国大駅から新横浜駅間の羽沢トンネルは、2020年2月に掘削が完了し、現在線路等を敷設しています。今後は電車線や信号機等を設置する工事を進めています。新横浜駅舎は外側の躯体構築が終わり、現在は地上への階段設置等の工事をしています。今後は駅舎内の工事を進めています。駅舎工事を進めていくにあたり、環状2号線の中央分離帯に設けられた狭い工事ヤード内で、各工事間で連携をとりながら工事を行っています。新駅は市営地下鉄に直交する構造のため、地下鉄に影響が出ないように十分配慮しながら、安全に工事を進めています。

新綱島駅工区



鉄道・運輸機構 しむら 下津さん

新横浜トンネルは、シールドマシンを使う「シールド工法」によって2020年11月に掘削が完了しました。綱島トンネルの上り線(日吉行き)は、2020年8月に掘削が完了し、折り返し地点でマシンを反転させて、現在は下り線を掘進中です。新綱島駅舎は躯体工事や内装工事等を進めているほか、地上からの掘削が困難な範囲は「非開削工法」を採用して工事を進めています。新綱島駅付近は住宅が建ち並んでいるため、周辺環境に十分配慮して工事を進めています。

日吉駅工区



東急電鉄(株) たかはし 敦博さん

日吉駅から新綱島駅に向かって地上から地下に潜っていく約1キロメートルの区間を、営業線の直下で、既存の東横線高架橋を改築しながら、相鉄・東急直通線の工事を行っています。現在は躯体構築のほか、線路敷設や電気設備工事等を進めています。周辺は閑静な住宅街のため、騒音対策や工事車両の適切な誘導等、周辺環境に配慮しながら、引き続き工事を進めています。

●工事についての問合せ
日吉駅工区 東急電鉄(株) 東急お客さまセンター ☎ 03-3477-0109
新綱島駅、新横浜駅工区 鉄道・運輸機構東京支社広報担当 ☎ 03-5403-8780
●紙面についての問合せ
企画調整係 ☎ 540-2229 ☎ 540-2209

写真提供(新横浜駅-新綱島駅):鉄道・運輸機構