

第3章 ツインシティへの交通アクセスの骨格

1 交通アクセス整備の基本方向

(1) 鉄道等の公共交通網の整備

- 広域的な交流と連携の窓口(ゲート)となるツインシティへの周辺都市からの公共交通アクセスは、既存の公共交通網を活かしつつ、整備が進むように取り組みます。
- 取組みにあたっては、公共交通を利用しやすいよう、必要なアクセス整備や、都市づくりを順次進めていきます。

ア 東海道新幹線新駅の誘致

- ・ 寒川町倉見地区へ新幹線新駅を誘致することをめざします。

イ JR相模線の輸送力の増強

- ・ 所要時間の短縮や輸送力の増強を図りながら、全線の複線化をめざします。

ウ 相鉄いずみ野線のツインシティへの延伸

- ・ 湘南台駅からツインシティへの延伸をめざします。

エ 新たな交通システムの整備

- ・ ツインシティと主要な都市間等に新たな交通システムを整備することをめざします。

(2) ツインシティへの道路ネットワークの整備

- ツインシティを中心とした道路網は、既存の道路網の活用を図るとともに、新たな道路を整備するなどにより、長期的な展望の中で理想的な道路ネットワークを形成していきます。

ア 活用を図る既存の幹線道路網（事業中のものを含む）

- ・ 自動車専用道路…さがみ縦貫道路、第二東名高速道路
- ・ 一般幹線道路…国道129号、相模原茅ヶ崎線、丸子中山茅ヶ崎線、横浜伊勢原線、藤沢平塚線、伊勢原藤沢線 等

イ 新たな道路

- ・ 一般幹線道路…新橋と接続道路、藤沢寒川軸、平塚愛甲石田軸、平塚大神軸、伊勢原大神軸、海老名寒川軸
(※ 軸名は仮称)

2 交通アクセス整備の骨格事項

(1) 鉄道等の公共交通網の整備

ア 東海道新幹線新駅の誘致

《めざす姿》

- 寒川町倉見地区へ新幹線新駅を誘致します。
- 新駅誘致地区を中心に、様々な交通手段への乗換をスムーズにし、都市圏の「南のゲート」を形成します。

《目標年度》

- ・ 未定
- ・ ツインシティの都市づくりに関する地元の方々の理解・協力を得て、できるだけ早期に新駅を誘致できるよう、都市づくりを進めると共に、関係機関に対する要望活動を引き続き行っていきます。

《具体的な取組み》

- ・ 新駅を誘致できるよう環境づくりを進めます。
 - ① **新駅誘致地区周辺の都市づくり**

新駅を誘致できたときに必要となる用地規模をあらかじめ想定し、確保の見込みをたてた上で、周辺の都市づくりを進めます。
 - ② **新たな都市づくりに必要な交通基盤の整備**

周辺都市からの利用者交通を円滑、かつ適切に受け止めるため交通基盤を整備します。
- ・ 交通事業者をはじめとする関係機関に対して、引き続き新駅誘致に関する要望活動を行います。

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議(会長：県知事)は、平成12年度も東海旅客鉄道(株)に「新幹線新駅の設置」について要望しました。新駅期成同盟会は、関係機関に対して引き続き新駅誘致に関する要望活動を行っています。

これらの要望に対して、東海旅客鉄道(株)からは、「東海道新幹線は、東京～大阪間の大動脈輸送を使命として、設備能力の限界まで列車を設定しています。

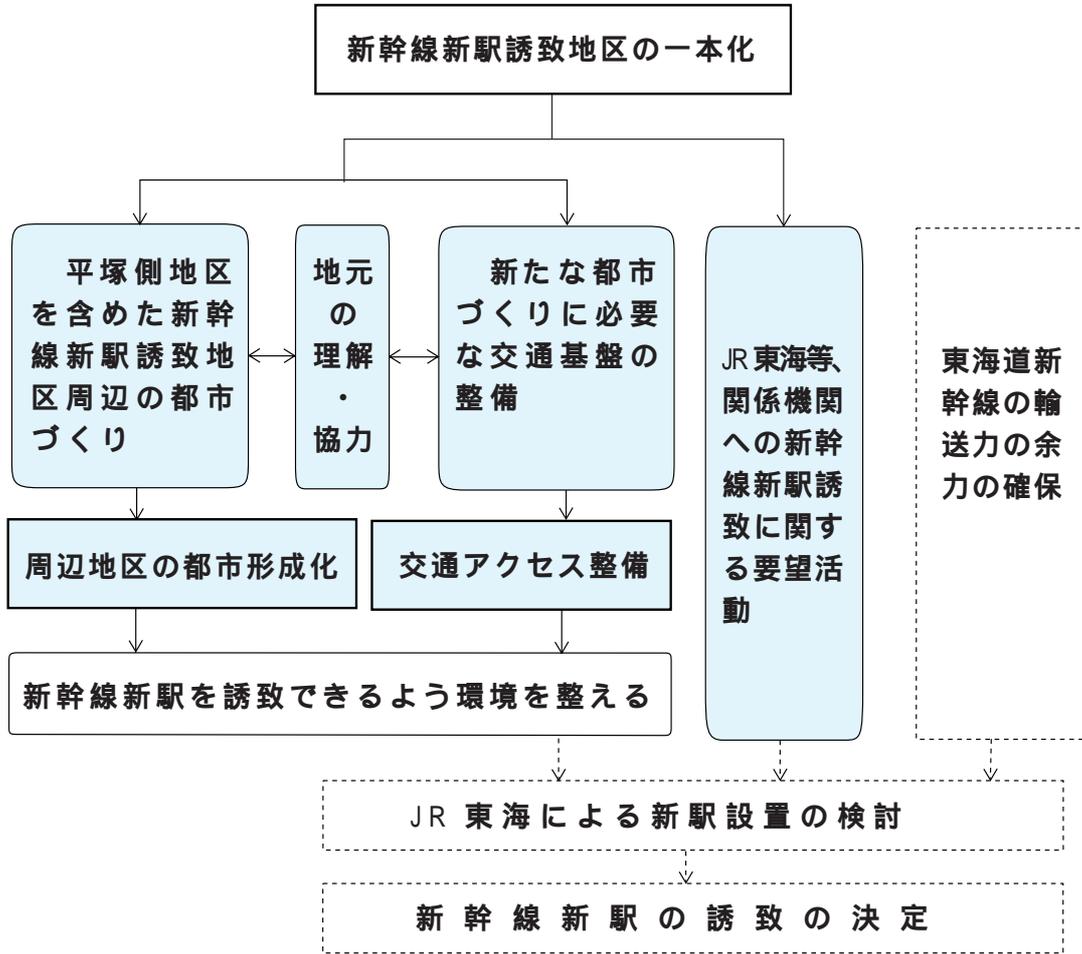
このような高密度の列車運行の中で、新たに中間新駅を設置することは、列車の到達時分の延伸や設定できる列車本数の減など、列車ダイヤ構成上多くの問題を生じさせ、結果的に量、質ともに全体の輸送力を落とすことになり困難であります。

とりわけ、品川駅開業後においては、列車ダイヤが一層稠密化していくこととなるため、新駅設置は極めて困難となります。

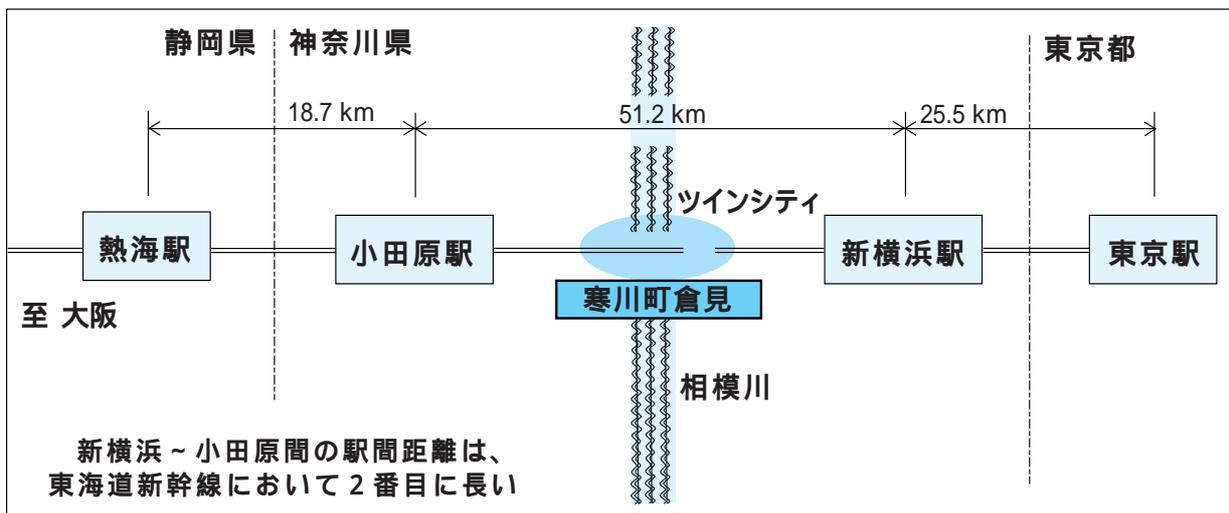
寒川町倉見地区の新駅につきましては、東海道新幹線の中でも輸送量の多い区間でダイヤも稠密であり、長期的に、中央新幹線の開業など、東海道新幹線の輸送力に余裕が生じた場合などにおいては、検討の対象になると考えております。

その際、これまでの新幹線新駅設置の場合と同様、周辺地区の都市形成やアクセス整備が進んだ上で、十分な需要見込みによる収支採算性の検証とともに、駅設置及び良好なダイヤ設定が可能な物理的条件の確保等、必要な事項について十分検討した上で可否を判断していく必要がある」という回答を得ています。

〈新幹線新駅誘致に向けたシナリオ〉



〈新幹線新駅要望位置図〉



イ JR相模線の輸送力の増強

《めざす姿》

- JR相模線の利用を促進させるとともに、順次、所要時間の短縮や、輸送力の増強を図りながら、全線(茅ヶ崎～橋本間)の複線化をめざします。

《目標年度》

- ・ 行違い施設の新設、信号保安施設改良等について、2015年までに整備されるよう取組みを進めます。

平成12年1月、運輸政策審議会は、『東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について』の答申(目標年次2015年)の中でJR相模線を「沿線開発の進捗等に伴う輸送需要動向を勘案し、信号保安施設改良、行違い施設の新設等を行う。」と位置づけました。

《具体的な取組み》

- ・ 各駅の利用形態、沿線住民の意向などを総合的に勘案し、次の項目に沿った各駅毎の交通改善方策を定めた上で、優先的、重点的に取り組めます。
 - ① バスや自転車など駅アクセス交通のサービス充実
 - ② 駅前広場やアクセス道路の整備など駅周辺の交通施設の整備
 - ③ バリアフリー化やシームレス化など、駅施設の利便性の向上
- ・ 既存の鉄道施設を有効に活用しながら、所要時間の短縮や輸送本数の増加などを図るため、行違い施設の新設などを早期に実現できるよう、方策を検討し、交通事業者と協議します。

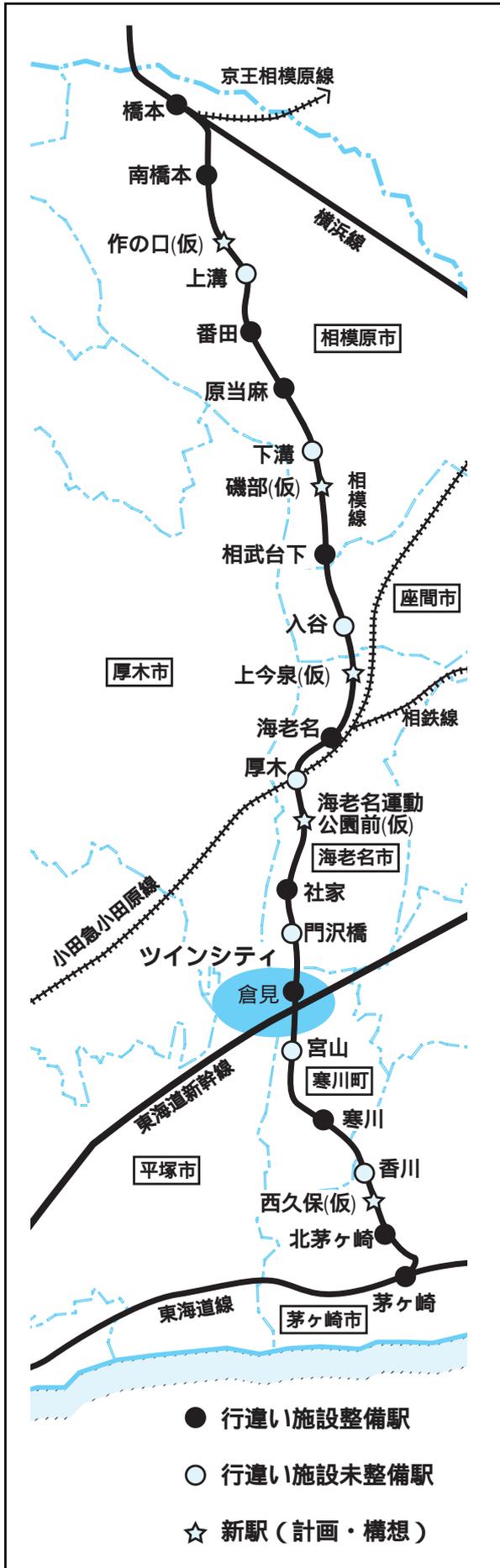
《課題》

- ・ 事業採算性を確保すること。

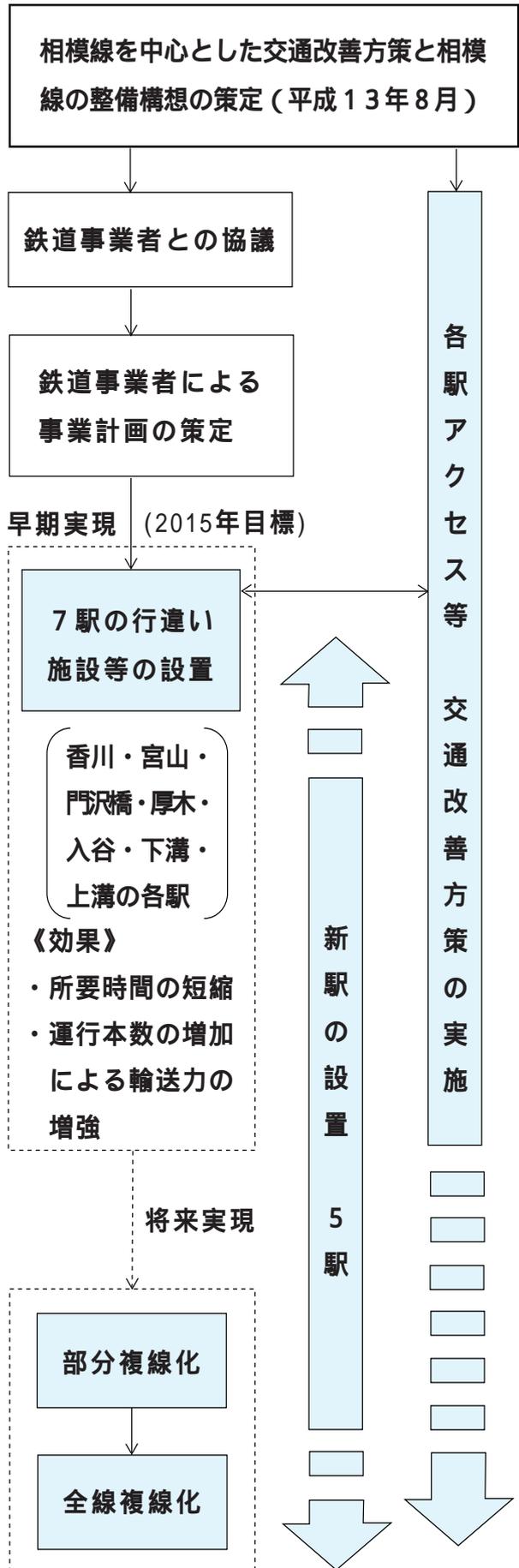
神奈川県鉄道輸送力増強促進会議(会長:県知事)は、平成12年度も東日本旅客鉄道(株)に「相模線の複線化の早期実現」について引き続き要望しました。

この要望に対して東日本旅客鉄道(株)からは「相模線の複線化は、莫大な投資を必要とすることと、将来の大幅な利用者の増加が不透明な状況であるため、沿線の開発状況等を勘案しつつ、検討する長期的な課題」であるといった趣旨の回答を得ています。

〈相模線の路線図〉



〈全線複線化に向けた段階的整備シナリオ〉



ウ 相鉄いずみ野線のツインシティへの延伸

《めざす姿》

- 相鉄いずみ野線は二俣川駅から湘南台駅まで開通していますが、この路線をツインシティに向けて延伸することをめざします。

《目標年度》

- ・ 未定

平成12年1月、運輸政策審議会は、『東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について』の答申の中で、相模鉄道いずみ野線は、「湘南台→相模線方面」への延伸を「今後整備について検討すべき路線」と位置づけました。

《具体的な取組み》

- ・ 湘南台駅以西の延伸については、地元市町による延伸方面のまちづくりを進めます。
- ・ 将来に向けた鉄道延伸のためのツインシティ内の各種方策について検討を進めます。

《課題》

- ・ 利用者数、事業採算性を確保すること。
- ・ 延伸事業の実現に向けた整備手法等について、関係機関により検討すること。

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議(会長：県知事)は、平成12年度、相模鉄道(株)に相鉄いずみ野線の「ツインシティ方面への延伸」と「平塚への延伸」について要望しました。

この要望のうち「ツインシティ方面への延伸」に対しては、相模鉄道(株)から「ツインシティ方面への延伸は、十分な輸送需要が見込めず、事業採算性を確保することが困難である。新駅の「期成同盟会」の下部組織において交通事業者の立場として参加しており、ツインシティ方面への延伸については、県央・湘南都市圏整備構想の交通ネットワーク整備等の中で研究していきたい。

しかしながら、新線の建設に要する費用は膨大であるので、新線建設事業に対する国・県・市等の公的助成の導入ならびに整備手法の検討が必要である」といった回答を得ております。

エ 新たな交通システムの整備

《めざす姿》

- 県央・湘南都市圏における公共交通の定時性を確保するため、主要な都市間には新たな交通システムを整備します。
- 新たな交通システムの整備にあたっては、次の点を整理して進めます。
 - ① 高齢者をはじめとする全ての人の移動を支えるため、交通政策上、導入すべきシステム
 - ② 利用者の需要動向等から、導入すべきシステム

《目標年度》

- ・ 未定
- ・ 整備する「公共交通軸」は、システムの内容等により、完成目標の年度等は異なるので、各軸の事業展開において、それぞれ目標を定めます。

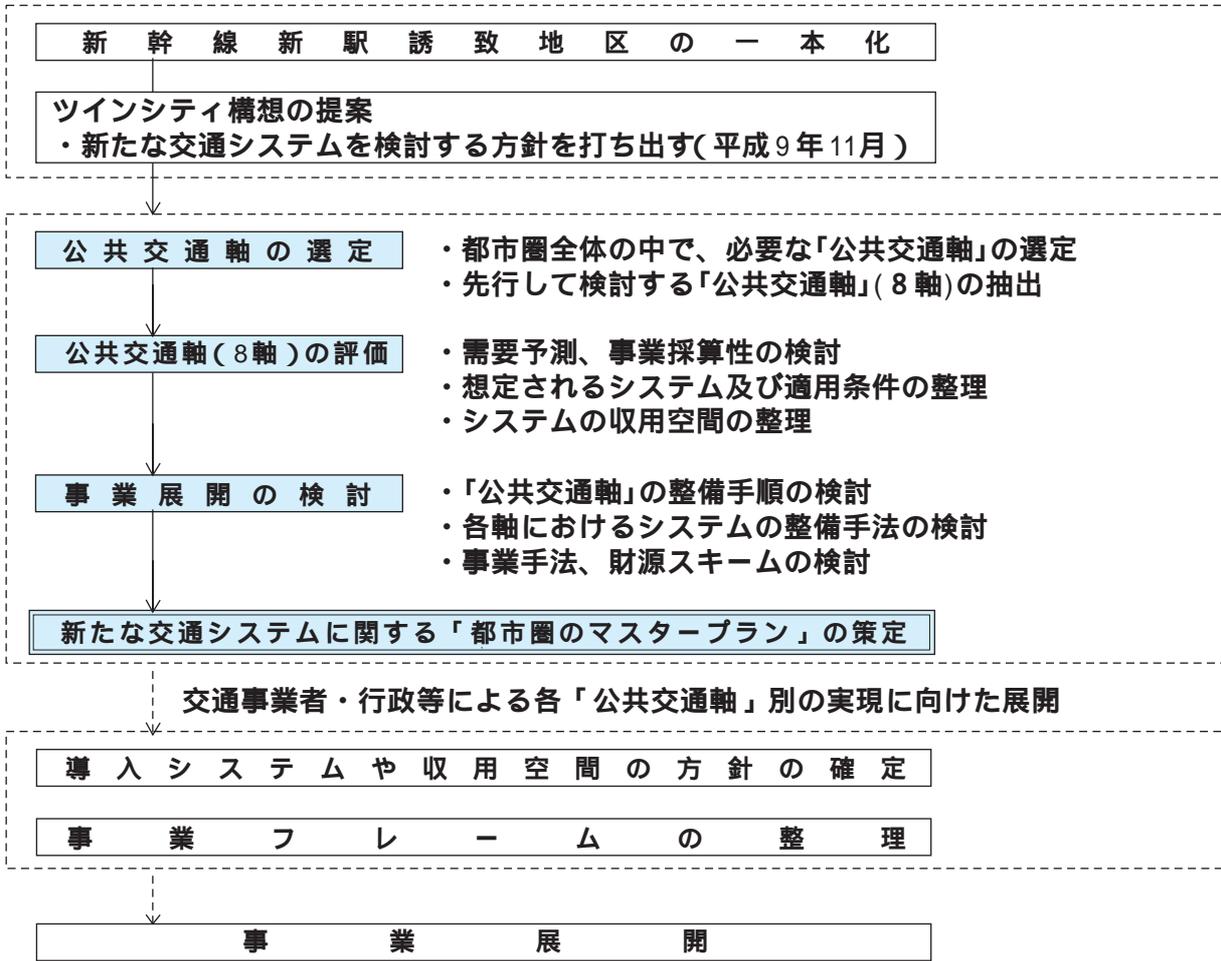
《具体的な取組み》

- ・ 新たな交通システムは、都市間のアクセス向上、公共交通不便地域の解消、広域ゲートの接続強化、主要地区開発などへのアクセス強化、といった視点から検討した「公共交通軸」のうちの8軸について、右のシナリオを踏まえてシステムの整備を進めます。
- ・ 需要等の検討を踏まえた上で、将来の県央・湘南都市圏の新たな交通システムに関するマスタープランを策定します。
- ・ マスタープラン策定後、交通事業者と行政等は、各「公共交通軸」別に導入システムや収容空間の方針を確定し、事業フレームを整理した上で、順次、事業展開を図ります。

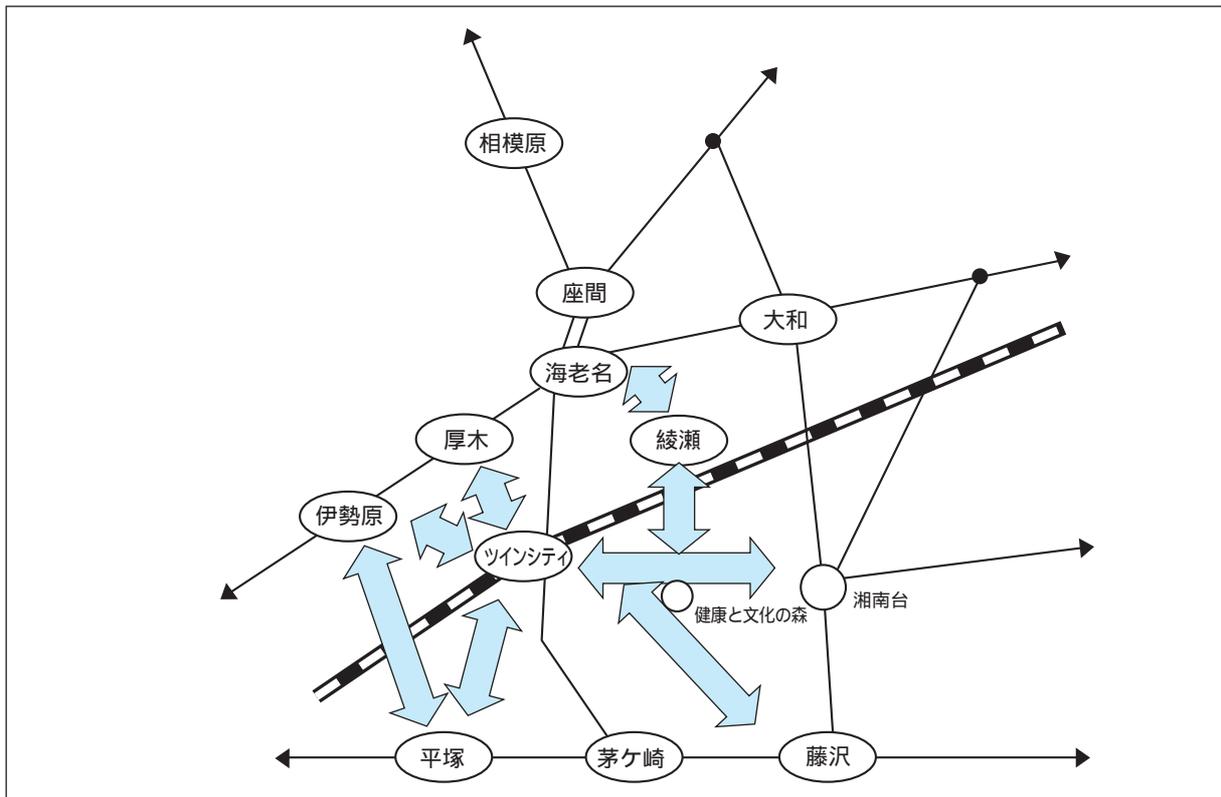
《課題》

- ・ 実現性の高い交通システムを選定すること。
- ・ 既存の道路空間で収容空間が不足する場合は、後述の「新たな道路軸」との連携も考慮すること。

新たな交通システム整備までのシナリオ



先行して検討を進めている「公共交通軸」(8軸)



(2) ツインシティへの道路ネットワークの整備

《めざす姿》

- 都市圏の道路ネットワークは、県土の骨格となる自動車専用道路網と、市町間の交流を支える幹線道路や身近な生活道路等から形成します。
- ツインシティ周辺では、自動車専用道路の整備状況やツインシティの都市づくりに合わせて、既存道路を活用していくことと、適切な時期に新たな道路を造ることにより、長期的な展望の中で理想的な道路ネットワークに完成させていきます。

《具体的な取組み》

- ・ ツインシティを中心とした道路網は、ツインシティのまち開きや、都市の形成過程を支えると共に、周辺都市の活性化を促すネットワークを形成します。
- ・ この道路ネットワークの形成において新たに位置づける道路軸については、ツインシティの形成過程に応じて整備を検討するものと、ツインシティだけでなく自動車専用道路の整備状況にも応じた整備を検討するものとに分けて整理し、道路ネットワークを形成します。
- ・ 新たな道路は、「かながわ交通計画」等の計画での位置づけや、事業主体（県・市町等）の決定、あるいは事業構造の見通しなど、事業化に関する環境を整えた上で、個々にスケジュールをたてて、都市計画決定等の手続きを経て事業化に結びつけます。

ア 活用を図る既存の幹線道路網

ツインシティが生まれて、人や物の集積が始まり、環境共生都市として発展し始める都市の形成過程では、既存の幹線道路の道路機能をそのまま活用することや、多車線化等の機能強化を図ることなどにより有効活用を図ります。

○ 左岸側（寒川側）南北方向

左岸側には、相模原茅ヶ崎線と丸子中山茅ヶ崎線が各々2車線で整備されているので、当分の間は、主にこの2本の県道が、左岸側の南北方向のアクセス交通を受け持つこととなります。

現在整備が進められているさがみ縦貫道路が完成すれば、地域内に混在している通過交通を受け入れることが可能になります。

また、既存の幹線道路の交通状況に応じて、丸子中山茅ヶ崎線等の多車線化等に関する検討を行います。

○ 左岸側（寒川側）東西方向

相模川東側の都市からのアクセスについては、現在、事業中の横浜伊勢原線（用田バイパス）の4車線化や、丸子中山茅ヶ崎線と相模原茅ヶ崎線を結ぶ道路（（都）寒川下寺尾線）の整備により、相模原茅ヶ崎線経由で主なアクセス交通を受け持つこととなります。

○ 右岸側（平塚側）南北方向

右岸側には国道129号が4車線で整備されているので、周辺の土地利用状況等から考えて、主に本路線が右岸側の南北方向のアクセス交通を受け持つこととなります。

○ 右岸側（平塚側）東西方向

相模川西側の都市からのアクセスについては、現在、事業中の戸田交差点の立体化、横浜伊勢原線の伊勢原立体や下落合の4車線化等、関連する道路整備が進められていることから、これらが完成すれば、国道129号経由で、主なアクセス交通を受け持つこととなります。

イ 新たな道路

新橋と接続道路は、ツインシティの成長と東西方向の行き来を支えるため、ツインシティのまち開きにあわせて整備します。

さらに、広域的な交流連携の拠点としてツインシティの都市全体が活気づく時期には、これを支える道路網の再構築を検討し、周辺の交通状況に応じて、ツインシティへの高いアクセス機能を担う道路を整備します。

(ア) ツインシティの形成過程に応じた道路ネットワークの整備

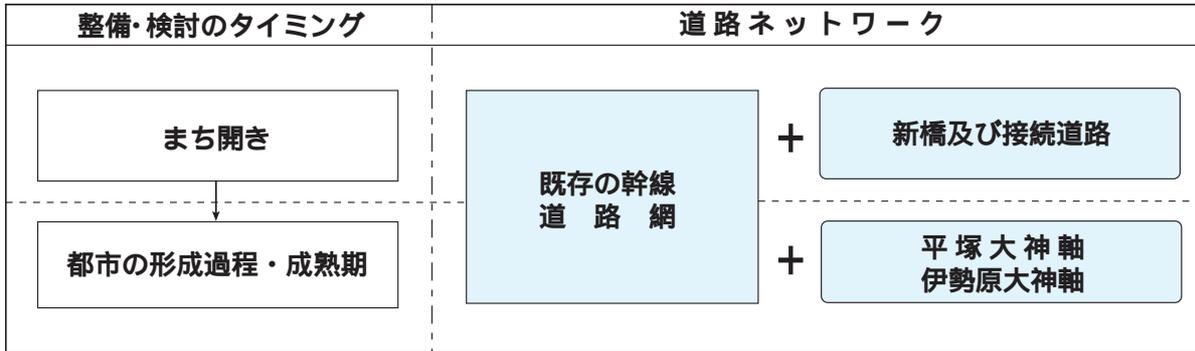
ツインシティに直接アクセスする次の2軸については、ツインシティの都市づくりの進捗に応じて検討を行います。

○ 右岸側（平塚側）東西方向

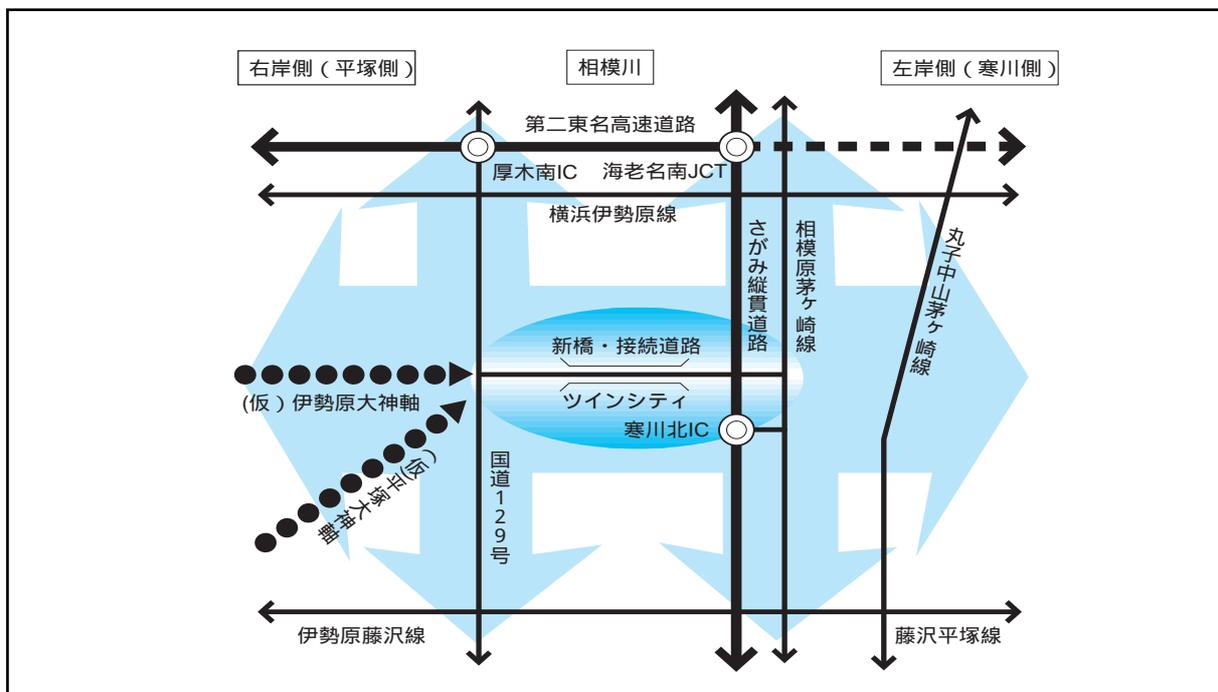
（仮）伊勢原大神軸については、都市間の交通アクセス機能を整理し、整備の検討を行います。

（仮）平塚大神軸は、市街地の環状道路とツインシティとを結ぶ道路機能や、都市間アクセス機能を整理し、整備の検討を行います。

〈道路ネットワーク形成のシナリオ〉



〈ツインシティの形成過程に応じた「新たな道路軸」〉



(イ) 自動車専用道路の整備状況に応じた道路ネットワークの整備

ツインシティ周辺の自動車専用道路の整備に伴い、ツインシティとその周辺地域はもとより、更に広い地域との交流連携を支える道路網を構成する必要があるため、既存の幹線道路を有効に活用しつつ、この道路機能を強化するため、自動車専用道路の整備状況に応じて、次の新たな道路軸の検討・整備を行います。

○ 左岸側（寒川側）東西方向

(仮)藤沢寒川軸については、さがみ縦貫道路が開通する際の寒川北インターチェンジへのアクセス道路となる相模原茅ヶ崎線が2車線であるため、インターチェンジへのアクセス向上や、東西方向の道路網を補完するため、整備に努めます。

○ 左岸側（寒川側）南北方向

(仮)海老名寒川軸については、インターチェンジへのアクセス機能を考慮して、第二東名高速道路の相模川以東への延伸の具体化にあわせて、整備の検討を行います。

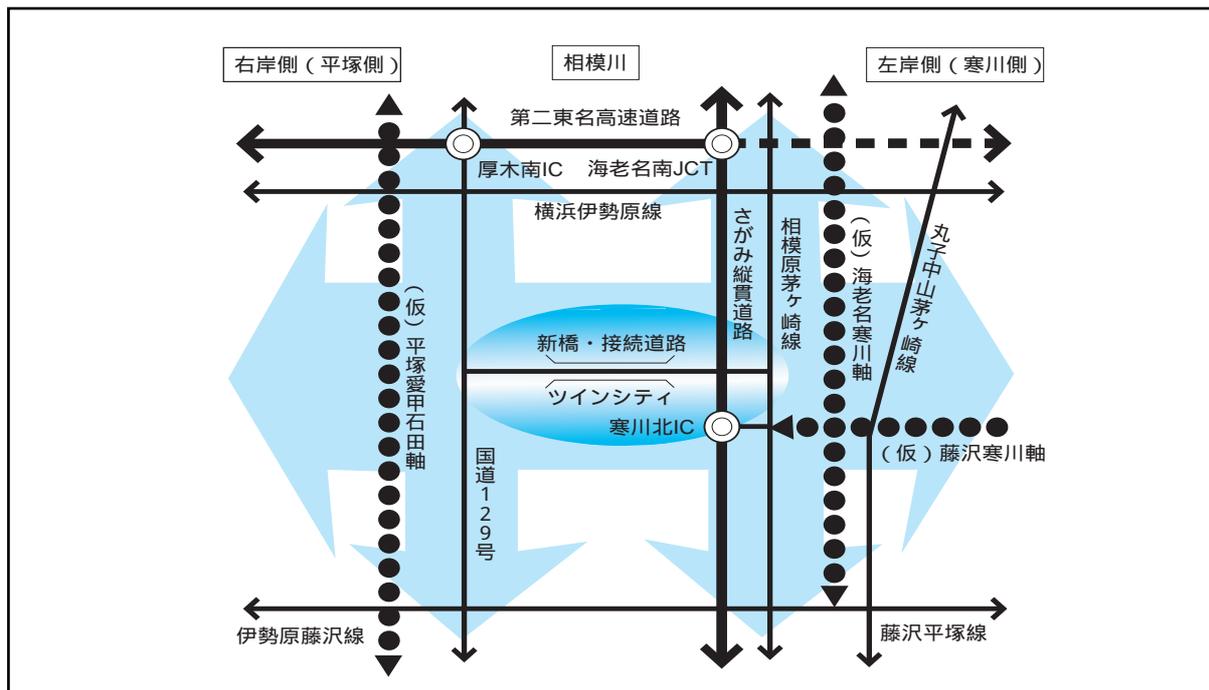
○ 右岸側（平塚側）南北方向

(仮)平塚愛甲石田軸については、さがみ縦貫道路が開通した後の南北方向の道路網を補完するため、国道129号の交通状況等を勘案しながら整備の検討を行います。

〈道路ネットワーク形成のシナリオ〉

整備・検討のタイミング	道路ネットワーク
さがみ縦貫道路の開通後	既存の幹線道路網 + 藤沢寒川軸 平塚愛甲石田軸
第二東名高速道路の延伸の具体化	+ 海老名寒川軸

〈自動車専用道路の整備状況に応じた「新たな道路軸」〉



《課題》

- ・ 新たに整備する道路軸の整備時期、事業主体、整備費用など事業構造を決定すること。