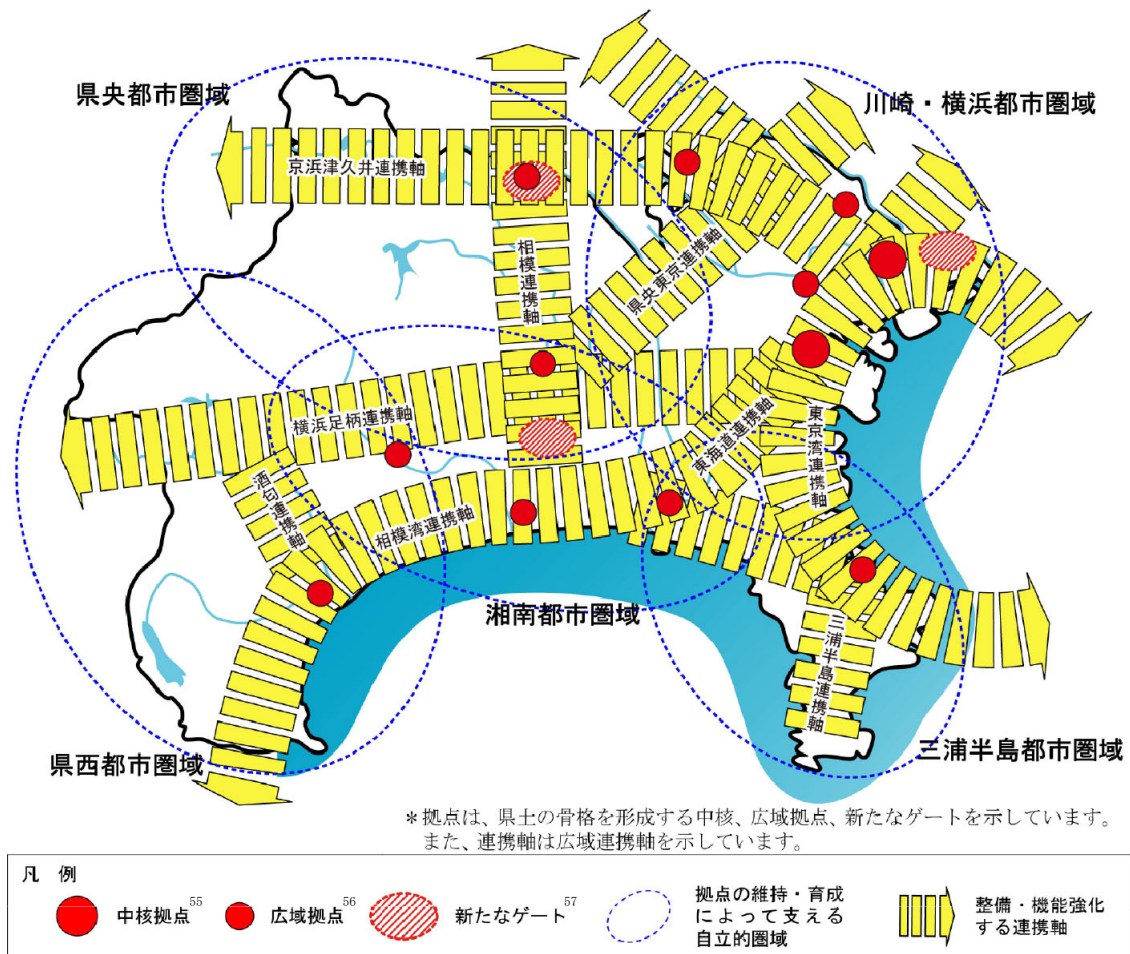


第6章 将来の県土・都市像の実現に向けて

かながわ都市マスタープランの「自立と連携」に対応するため、連携軸に対して、拠点の維持・育成を支える交通網を設定しています。(図6-1)

将来の県土・都市像の実現に向けて既存の道路・鉄道や公共交通など既存ストックの有効活用や自動車専用道路などの新たな整備といった、連携軸の機能強化・整備に必要な路線を整理しました。

図6-1 自立と連携の都市づくり



(出典) 「かながわ都市マスタープラン」(神奈川県県土整備局都市部都市計画課)

- ⁵⁵ 中核拠点 … 国際化、情報化の進展に対応した中枢業務管理、県内外からの多様なニーズを満たす総合性や専門性のある商業機能や、芸術・文化、研究、国際交流など、複合的な都市機能の集積を図る首都圏の中核となる拠点。
- ⁵⁶ 広域拠点 … 生活圏や経済活動の広がりに対応した商業、業務、研究開発、アミューズメント、教養文化、福祉・医療など、高度で多様な都市機能の集積を図り、県全体の広域的な観点に立った役割を有し、都市圏域全体の自立をけん引する拠点。
- ⁵⁷ 新たなゲート … 県内に集積する産業や拠点との連携によって新しい産業の創出・育成などを図るため、交通基盤の整備や都市機能の集積を誘導し、首都圏や全国、世界との交流連携を実現する機能を備えた神奈川の新たな窓口(ゲート)となる拠点。

【東京湾連携軸】

京浜臨海部の活性化を促進するとともに、国際線が増便された羽田空港、港湾、産業集積地や、東京湾を介して東京や千葉方面など、広域的な交流連携を促進するための鉄道網や道路網の整備が望まれます。

<鉄道網>

横浜環状鉄道

横浜市内の主要な生活拠点を環状方向に結び、鉄道ネットワークのより一層の充実が図られる路線となり、人の流れの増加、業務圏・商圏の拡大などが期待できます。

日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街間について検討されることが望まれます。

神奈川東部方面線

相鉄線とJR線、東急線の相互直通運転により、横浜足柄連携軸と東海道連携軸を効果的に接続し、県央、湘南方面と横浜及び東京都心との連絡強化による県内都市拠点の育成や、県央方面から新幹線への利便性向上にも寄与する路線です。西谷～羽沢横浜国大間は開業し、羽沢横浜国大～新横浜～日吉の区間について早期開業が望まれます。

東海道貨物支線の貨客併用化

京浜臨海部と東京都方面を連絡し、広域的鉄道ネットワークの一翼を担うとともに、東海道線等のバイパス路線として既設線の混雑緩和と、臨海部の活性化を促進する効果が期待されます。

川崎アプローチ線

川崎駅からJR南武支線にアプローチする新線を整備し、東海道貨物支線に連絡する路線で、臨海部の活性化を促進することが期待されます。

<道路網(自動車専用道路網)>

横浜横須賀道路

東京湾岸道路と一体となって東京湾岸地域の各都市を相互に連絡し、流通施設の誘導、住宅・レクリエーション施設などの適正な配置を誘導します。また、国道16号及び国道134号などと一体となって幹線道路網を形成し、横須賀市内中心部の混雑緩和を図るとともに、三浦半島地域の発展に寄与するこ

とが期待されます。

さらに、東京湾口道路と整合を図りつつ、拡幅を行うことにより、交通需要を効率的に処理し、房総地域との交流連携の促進が期待されるため、その検討が望まれます。

高速横浜環状南線

首都圏中央連絡自動車道の一部を形成し、横浜湘南道路、新湘南バイパス、さがみ縦貫道路と一体となって、川崎・横浜都市圏域と湘南都市圏域の結びつきを強化するとともに、東名高速道路などへの連絡性が高まることで広域的な交流連携の促進が期待されます。

川崎縦貫道路

東京湾アクアライン、東京湾岸道路及び都市内高速道路とのネットワーク化により、川崎都心部の都市機能の集積が図られるとともに、千葉方面との交流連携の促進が期待されます。

横浜環状道路(西側)

横浜環状道路の西側区間については、首都圏の道路ネットワーク計画や道路状況などを見ながら検討されることが望まれます。

東京湾口道路

三浦半島と房総地域、首都圏との交流連携を促進するとともに、東京湾臨海部の交通の整序化が期待されます。

首都圏との交流連携を促進することはもとより、国土軸である北東国土軸と西日本国土軸の結節点に位置していることから、国土軸同士の結びつきを強めるネットワーク機能強化、災害時の輸送・避難ルート確保の上からも重要な路線です。

東京横浜道路(仮称)

横浜と川崎を結び、都市の連携の強化を図るとともに、東京方向への将来交通需要に対応する路線として期待されます。

なお、本路線は、武相幹線や横浜環状道路(西側)の計画と整合を図りつつ検討されることが望まれます。

<道路網(一般幹線道路網)>

国道 357 号(東京湾岸道路一般部)

横須賀方面から横浜・川崎や東京・千葉に至る東京湾臨海部の連携が強化

されます。また、臨海部と内陸部との交通の集散機能を果たす道路として期待されます。

- ・都市計画道路横浜逗子線 等

【東海道連携軸】

歴史ある地域特性を踏まえて、広域的な観光振興を図り、交流連携を促進する鉄道網や道路網の整備が望まれます。

<鉄道網>

村岡新駅(仮称)

「村岡・深沢地区」におけるまちづくりと一体となって、JR 大船駅～JR 藤沢駅間の新駅設置を実現することで、大船駅、藤沢駅周辺地区に集中する交通混雑を緩和するとともに、ヘルスケア・ニューフロンティアなど最先端の新たな地域拠点の形成促進が期待されます。

<道路網(自動車専用道路網)>

横浜湘南道路

首都圏中央連絡自動車道の一部を形成し、高速横浜環状南線、新湘南バイパスと連絡することにより、県南部を東西に走る国道1号の混雑緩和を図り、さらに、さがみ縦貫道路などと一体となって、川崎・横浜都市圏域と湘南都市圏域・県央都市圏域の結びつきを強化し、広域的な交流連携を促進する路線として期待されます。

<道路網(一般幹線道路網)>

都市計画道路横浜藤沢線

横浜と湘南海岸とを結ぶ幹線道路として、広域拠点藤沢の都市機能の強化及び交通の整序化が期待されます。

【三浦半島連携軸】

三浦半島都市圏域内の回遊性を高めるとともに、地域特性を生かした広域的な交流連携を促進する鉄道網や道路網の整備が望まれます。

<鉄道網>

京浜急行久里浜線の延伸、複線化

三崎口以南への延伸により、鉄道不便地域の解消が図られるとともに、半島部での基幹的な交通軸となることが期待されます。さらに、今後のまちづくりの動向等を踏まえ、京急久里浜～京急長沢間の複線化の検討が望まれます。

<道路網(一般幹線道路網)>

都市計画道路西海岸線

三浦半島の南北軸の一部を構成し、渋滞緩和による地域の利便性の向上や、観光振興など地域の活性化に寄与する道路として期待されます。

- ・三浦半島中央道路
- ・三浦縦貫道路(Ⅱ期) 等

【相模湾連携軸】

多様な観光・交流やにぎわいの創出に向けて、相模湾岸のなぎさを軸とする広域的な交流連携を促進する道路網などの整備が望まれます。

<道路網(自動車専用道路網)>

新湘南バイパス

横浜からの放射方向の主要な路線で、藤沢や大磯と連絡し、国道1号、国道134号と一体となって幹線道路網を形成し、湘南地域の発展に寄与する路線として期待されます。

西湘バイパスの延伸

国道135号の渋滞緩和に寄与するとともに、小田原厚木道路などとの連携により、西湘地域の拠点都市や観光拠点を育成し、地域の活性化に寄与することが期待されます。

なお、本路線は、神奈川と静岡の県境をまたぐ道路(伊豆湘南道路)の計画を踏まえつつ、検討されることが望まれます。

神奈川と静岡の県境をまたぐ道路(伊豆湘南道路)

神奈川県西部地域と静岡県伊豆地域を結ぶ路線で、県西都市圏域だけでなく、県域を越えた広域的な都市間移動の円滑化により、物流の効率化や観光振興など地域の活性化に寄与するとともに、災害時における代替性を確保する路線として期待されます。

<道路網(一般幹線道路網)>

小田原環状道路

小田原市中心部から周辺地域に向かう放射状の幹線道路を相互に結ぶことにより、広域拠点小田原の都市機能の強化及び中心市街地への通過交通の排除が図られ、交通の整序化が期待されます。

- ・都市計画道路湘南新道 等

【京浜津久井連携軸】

都市的な京浜地域と自然豊かな県央地域を結び、山梨や東京の諸都市との広域的な交流連携を促進する鉄道網や道路網の整備が望まれます。

<鉄道網>

横浜市高速鉄道3号線の延伸

あざみ野から新百合ヶ丘への延伸により、横浜・新横浜都心等と川崎市北部、多摩地域を結ぶ、新たな都市軸が形成され、首都圏の鉄道ネットワークの一翼を担い、広域的な交通利便性の向上が期待されます。

リニア中央新幹線・神奈川県駅

東海道新幹線の代替機能を有し、良好なエネルギー効率や環境負荷の少ない輸送システムであり、本県にとって中京圏・近畿圏などとの交流連携を促進し、県土の均衡ある発展に資する路線です。そのため、北のゲートを構成する神奈川県駅及びリニア中央新幹線の早期開業が期待されます。

小田急多摩線の延伸

唐木田から上溝への延伸により、相模原市の都市機能を強化するとともに、東京方面への需要に対応し、京浜津久井連携軸を強化することが期待されます。

さらに、今後のまちづくりの動向等を踏まえ、愛川・厚木方面への延伸の検討が望まれます。

<道路網(自動車専用道路網)>

川崎縦貫道路

東名高速道路と都市内高速道路の連携のもと、川崎地域の縦方向に位置する主要地点を結ぶことにより拠点のネットワーク化を図り、川崎都心部の都市機能の集積に寄与するとともに、地域における主に縦方向交通の整序化により、地域環境の向上に寄与する路線として期待されます。

なお、この路線は、東京外かく環状道路の計画を踏まえつつ、幅広い検討が望まれます。

核都市広域幹線道路

横浜と多摩地域、さらには首都圏の業務核都市を連絡することにより、中核拠点である横浜及び川崎を育成することが期待されます。

構想路線として今後検討されることが望まれます。

横浜多摩幹線(仮称)

横浜都心から相模原方面の連絡強化、国道 16 号の負担軽減のため、保土ケ谷バイパスに続く国道 246 号以北の延伸の検討が望まれます。

相模野幹線(仮称)

さがみ縦貫道路から核都市広域幹線道路方向への路線であり、相模原市及びその周辺地域の交通の整序化をもたらすものとして検討されることが望まれます。

<道路網(一般幹線道路網)>

津久井広域道路

県央地域の一体化を図る主要交通軸として、県央地域の活性化、自立性の向上に寄与します。さらには、さがみ縦貫道路、国道 16 号などの幹線道路とネットワーク化することにより、県内、県外各地域との交流連携の促進が期待されます。

- ・都市計画道路横浜上麻生線
- ・都市計画道路尻手黒川線 等

【県央東京連携軸】

東京都心と直結し、資源を生かしあって活力を向上させるとともに、広域的な交流連携を促進する鉄道網や道路網の整備が望まれます。

〈鉄道網〉

東急田園都市線の複々線化

二子玉川～溝の口間は完成し、今後のまちづくりの動向等を踏まえ、鷺沼までの複々線化が期待されます。

小田急小田原線の複々線化

和泉多摩川～登戸間は完成し、引き続き、新百合ヶ丘までの複々線化が期待されます。

〈道路網(一般幹線道路網)〉

都市計画道路世田谷町田線

川崎市北部の主要な幹線道路で、県央東京連携軸の強化に寄与します。

- ・都市計画道路丸子中山茅ヶ崎線 等

【相模連携軸】

県土中央の南北方向の流動の拡大を図るとともに、多摩地域、埼玉方面など、より広域的な交流連携を促進する鉄道網や道路網の整備が望まれます。

<鉄道網>

相模線の複線化

県央都市圏域と湘南都市圏域の結びつきを強化し、将来は東海道新幹線新駅とリニア中央新幹線神奈川県駅をつなぐ南北方向の交通軸となることが期待される路線です。そこで、この路線の鉄道輸送力増強のため、段階的整備による複線化及び周辺鉄道網との連絡強化の早期実現が期待されます。

リニア中央新幹線・神奈川県駅

東海道新幹線の代替機能を有し、良好なエネルギー効率や環境負荷の少ない輸送システムであり、本県にとって中京圏・近畿圏などとの交流連携を促進し、県土の均衡ある発展に資する路線です。そのため、北のゲートを構成する神奈川県駅及びリニア中央新幹線の早期開業が期待されます。

東海道新幹線新駅

東海道新幹線は、都市圏内交通需要はもとより、広域交通需要へ対応し、全国との交流連携を通じて活力ある県土づくりに資することから、環境共生モデル都市ツインシティへの新駅設置の早期実現が期待されます。

<道路網(一般幹線道路網)>

県道 46 号(相模原茅ヶ崎)

さがみ縦貫道路などとともに県央都市圏域、湘南都市圏域における相模連携軸の強化に寄与します。

【横浜足柄連携軸】

「南のゲート」を生かす交通基盤を整備し、県土の東西方向の交流連携の促進を図るとともに、広域観光エリアを形成するため、山梨、静岡など、より広域的な交流連携を促進する鉄道網や道路網の整備が望まれます。

<鉄道網>

相鉄いずみ野線の延伸

湘南台から倉見への延伸により、県央部の鉄道不便地域の解消が図られるとともに、環境共生モデル都市ツインシティへのアクセスとして期待されます。

また、神奈川東部方面線との連絡により、湘南都市圏域と新横浜などの都市拠点との連絡強化が期待されます。

東海道新幹線新駅

東海道新幹線は、都市圏内交通需要はもとより、広域交通需要へ対応し、全国との交流連携を通じて活力ある県土づくりに資することから、環境共生モデル都市ツインシティへの新駅設置の早期実現が期待されます。

<道路網(自動車専用道路網)>

新東名高速道路

本県をはじめとする首都圏と名古屋圏などとの連携を強化し、国土の均衡ある発展を担うとともに、今後増大する広域交通需要や高速ニーズに対応する路線です。

県内においては、東名高速道路との適切な機能分担のもとに、県土の均衡ある発展と、自立性のある県土の創造に資する路線として期待されます。

また、この路線は、県土の骨格をなす横浜足柄連携軸を形成する武相幹線の一部として位置づけられる重要な路線です。

国道 246 号バイパス(厚木秦野道路)

現在の国道 246 号は、東名高速道路と一体となって県土東西方向の交通軸としての機能を担っているため、この路線のバイパスは今後の交通需要に質的、量的の両面から大きく貢献します。また、東名高速道路等への連絡性を高め、広く県内交通の利便性を向上させるとともに、新しい産業構造を展望した地域の活性化にも大きく寄与する路線として期待されます。

武相幹線(新東名高速道路)

川崎・横浜都市圏と県央都市圏域、湘南都市圏域間の交通の軸となり、東名高速道路などへの連絡性が高まり、これらの圏域において広く交通の整序化が図られ、広範囲にわたって一般道路の混雑が緩和され、都市環境と交通利便性の向上が期待されます。

なお、本路線の横浜～海老名間は、新東名高速道路の基本計画と整合を図りつつ検討されることが必要です。

平塚幹線(仮称)

東名高速道路と新湘南バイパスとの間を連絡し、湘南都市圏域での東西方向の連携強化及び横浜南部、三浦、湘南方面から東名高速道路への利便性向上に有効です。

さらに、横浜湘南道路などを介して東京湾岸道路と連絡することにより、東名高速道路の機能を代替する路線として検討が望まれます。

<道路網(一般幹線道路網)>

県道 22 号(横浜伊勢原)

新東名高速道路、武相幹線とともに川崎・横浜都市圏域と湘南都市圏域を結ぶ東西交通を担う重要な路線です。

- ・ 県道 410 号(湘南台大神) 等

【酒匂連携軸】

県土の東西方向の連携軸である相模湾連携軸と横浜足柄連携軸のつながりを強化して交流連携の促進を図るとともに、山梨、静岡など、より広域的な交流連携を促進する鉄道網や道路網の整備が望まれます。

＜道路網(自動車専用道路網)＞

足柄幹線(仮称)

東名高速道路と西湘バイパスの間を結び、湘南都市圏域・県西都市圏域から広域幹線道路への連絡性の向上を図る路線として検討が望まれます。

＜道路網(一般幹線道路網)＞

都市計画道路城山多古線外1

県西地域の中心部である、小田原駅へのアクセス機能を強化し、広域的な利便性の向上を図る路線です。