

は じ め に

高度成長時代から安定成長時代に移行して、交通問題は、従来の課題の上に新たな課題を加え、ますます錯綜の度を高めている。それらには、①交通施設整備の困難化、②国鉄再建問題に代表される交通事業の経営難、③輸送コストの高騰、④交通公害の多発などがあげられる。

一方、交通問題に対応する施策は、運輸行政、道路行政、交通取締行政という、中央官庁の伝統的なタテ割行政の中で個別体系中心に展開されている。

このような交通政策をめぐる環境の中で、私たちは、地域の立場から極めて現実的な検討と提案を行った。それらは、一つには、既存の交通施設を活用し、改善することであり、もう一つには、総合的な交通政策の推進のために行財政制度等の広範な活用、改善を図ることである。

また、これまでに神奈川の総合的な「交通白書」がいまだ作成されていない現在において、神奈川の交通問題の総体をひとあたりつかもうとした。

報告書は現実的な立場にたちながらできるだけ提案をすることに心がけた。構想なり提案なりを行うこと自体が交通問題解決への論議をまきおこすという意味で必要であると判断したからである。

この報告書において私たちは、交通のすべての分野の検討と提案を行ったが、それらの底を流れる視点として、「交通需要管理的視点」、「地域の間から、現場から見る視点」、「交通政策は、交通事業者、利用者、行政の3者の共同作品であるという視点」をあげることができると思われる。

いずれにせよこのような多岐にわたる検討と提案は、私たちの力だけではとうてい出来るわけがなく、さまざまな方々のご協力と支援があって始めてまとまったものであることを最初に申し添える。

昭和58年8月

「神奈川の交通体系の将来構想」に関する研究チーム

目 次

はじめに

目 次

提 言	1
第 1 章 神奈川における交通の現状と課題	10
の交通の現状と課題	12
1-2-1 1-1 神奈川における交通の概況	10
1-2 地域別 横浜地域	12
1-2-2 川崎地域	13
1-2-3 横須賀・三浦地域	15
1-2-4 県央地域	16
1-2-5 湘南地域	18
1-2-6 県西地域	20
1-2-7 津久井地域	22
第 2 章 交通体系の現状と今後の整備のあり方	24
2-1 交通需要管理の考え方と実現方策	24
2-2 交通施設・機関別の現状と今後の整備のあり方—運輸関係	30
2-2-1 鉄 道	30
2-2-2 バ ス	47
2-2-3 タクシ・ハイヤ	53
2-2-4 航 空	56
2-2-5 港 湾	58
2-3 交通施設・機関別の現状と今後の整備のあり方—道路交通関係	59
2-3-1 道 路	59
2-3-2 自 転 車	71
2-3-3 歩 行	73
2-4 物流整備の基本的考え方	77
2-5 交通と地域環境	78
2-6 交通機関の連続的施設整備	81

第3章 事例による実行可能性研究	85
3-1 交通需要管理の可能性研究－藤沢市藤沢駅周辺の地域を中心として－	85
3-2 既存交通施設の活用－東海道本線貨物専用線の旅客併用化－	94
3-3 総合的・連続的施設整備の可能性研究－国鉄相模線の改善－	103
3-4 地域交通体系の整備のあり方－特色ある地域を対象として（小田原・箱根地 域・平塚地域・津久井地域）－	111
3-5 県・市町村職員の交通問題に関する意識調査から	114
第4章 最適な総合交通体系を実現するために	120
4-1 交通施設整備に伴う受益者の開発利益の還元制度の検討	120
4-2 交通機関の総合的運営の推進方策	126
4-3 魅力ある道路づくりのための都市計画制度の活用	128
4-4 総合的な交通公害対策	135
4-5 交通関係行財政制度の見直し	142
4-5-1 道 路	142
4-5-2 運 輸	147
4-5-3 交通取締	156
4-6 新交通システムの導入の検討	158
4-7 神奈川交通会議（仮称）の設置	161
4-8 交通事業・交通政策への住民参加	163
4-9 最適な総合交通体系実現のためのアイデア集	165
あとがき	169
図表一覧	171

提 言

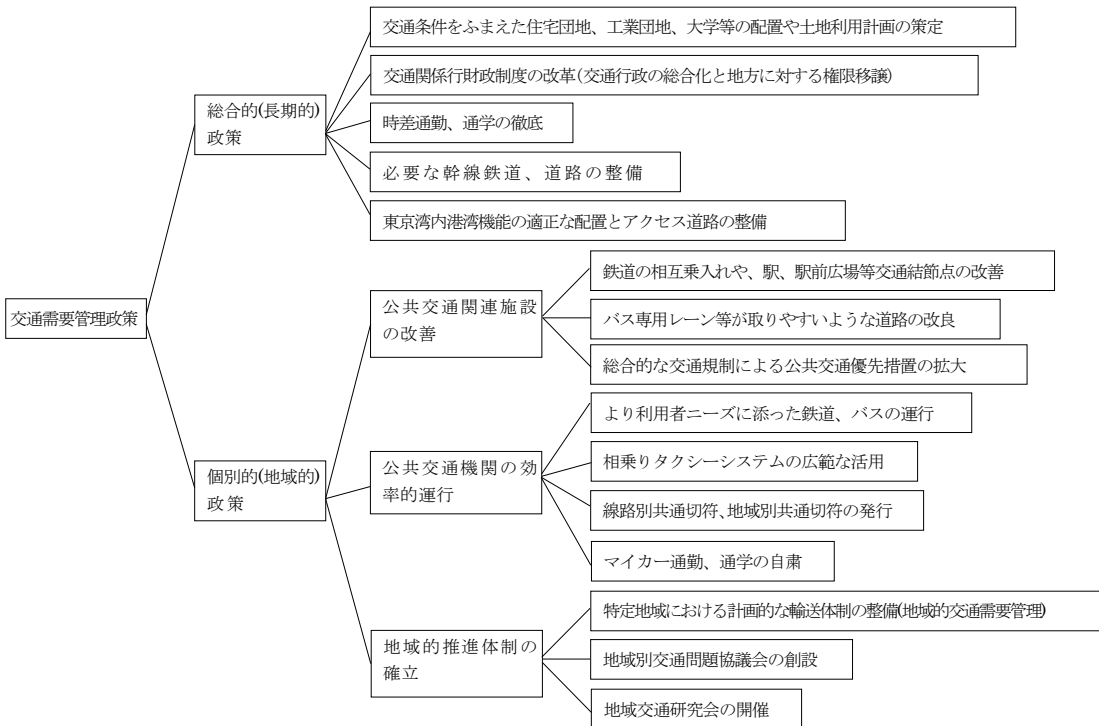
提言 1

今後の交通政策は、“交通需要管理”の哲学を基本に——時差通勤、通学で最適な形での交通機関利用を——

従来から提起されてきたことであるが、今までの鉄道や道路等の交通施設の整備は、将来の需要予測をにらんで（あるいは追われて）施設を整備するという需要追従型であったが、高度成長期から安定成長期を迎え、交通網の整備が極度に困難化している現在では、まず、既存の交通施設をいかに合理的に使用するかということが最も重要な課題である。

時差通勤、通学の徹底、バス優先通行措置の拡大、交通施設の整備状況を基本とした土地利用計画の策定や人口、産業の配置を行うことにより、従来の後追い型交通政策から交通需要を適正に管理し配置する交通需要管理型に転換させるべきである。

図 提言-1 交通需要管理政策体系図



提言 2

交通事業者や利用者が、積極的に参加した総合交通計画の策定を——真の社会計画としての交通計画を——

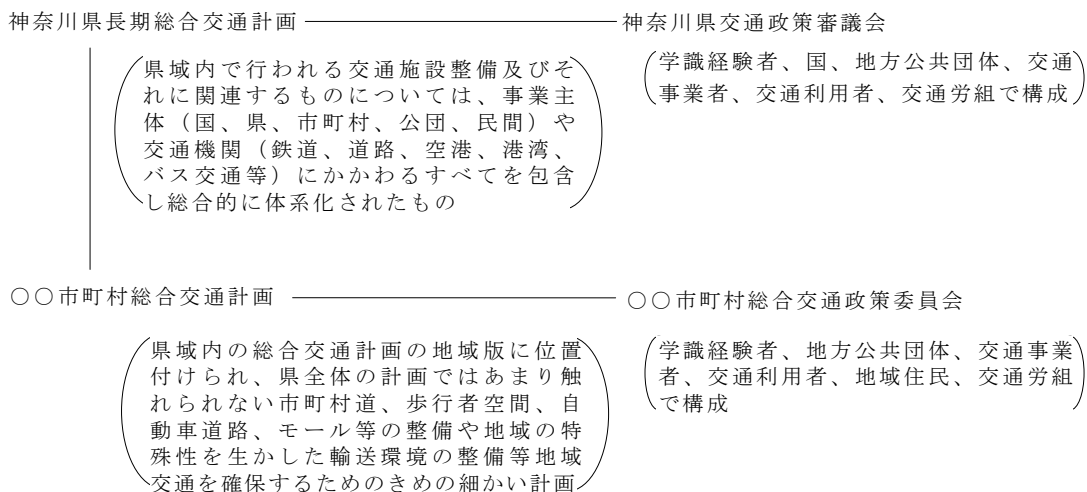
過去、神奈川県内において、交通計画策定の試みが行われた経験がないわけではないが、それらは、いずれも特定の交通機関のものであったり、あるいは、計画作りの参加者が、行政サイド（主に建設省、土木部、都市部サイド）に片より、国、県、市町村、交通事業者、利用者等交通に関し利害を有する関係者の参加によるものではなかった。

今後は、神奈川県域全体をとらえ、鉄道、道路、港湾、バス、物流、航空等すべての交通機関を網羅し、そしてそれらの計画が県域における最適な交通機関別分担関係の確立までをも誘導しうる内容を持った「神奈川県長期総合交通計画」を交通関係者すべての参加のもとに策定すべきである。

県では現在、交通マスタープランを策定中であるが、交通政策が、行政、交通事業者、利用者の共同作品であるという認識に今一度たちかえり、委員会のメンバーに、横浜、川崎以外の市町村、利用者、交通事業者の代表等参加の枠を広げ、真に社会計画としての交通マスタープラン作りをめざすべきである。

図 提言-2

神奈川県総合交通体系図



提言 3

総合性、連続性を持たせた交通機関の整備を——1枚の切符で、県内なら何にでも乗れ、どこでも行ける“かながわフリー切符”の発行を——

総合交通体系を実現させるためには、ただ単に各交通機関別の施設整備を行うだけでなく、これらの施設を総合的、連続的に整備し利用していくシステムが必要である。ところが、これらの課題は、交通事業者が親子関係にある事業者間や兄弟関係にある事業者間で比較的進展しているものの、全体としては大幅に遅れている。

今後は、県内の鉄道、バスといった大量公共輸送機関に総合性、連続性を持たせるため、県は交通事業者相互間の“場づくり”を積極的に整備する必要がある。

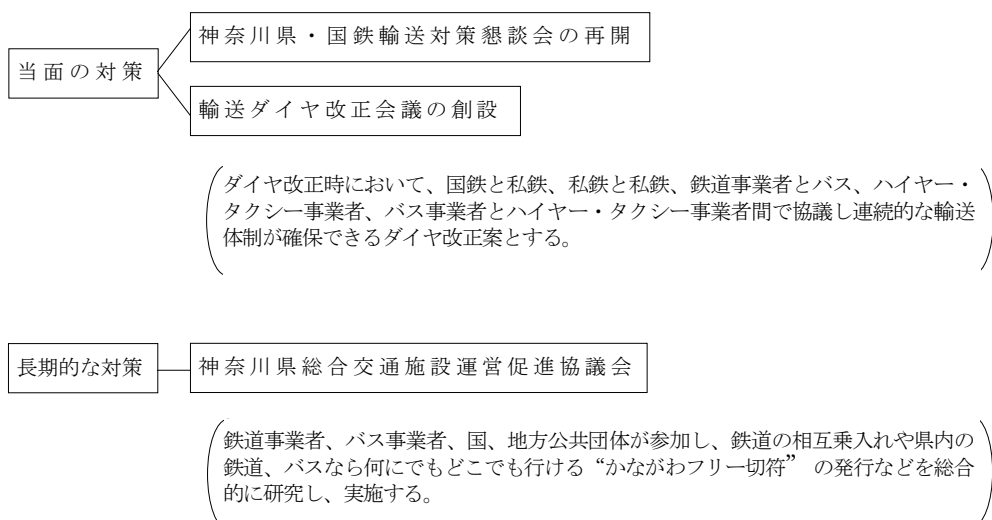
当面実施すべきものとして、既に設置されているがあまり活用がなされていない「神奈川県・国鉄輸送対策懇談会」の活用や、ダイヤ改正時における国鉄と私鉄、鉄道事業者とバス事業者の「輸送ダイヤ改正会議」の創設があげられる。

また、長期的な取り組みとしては、例えば小田急線と相模線の相互乗り入れや県内の鉄道、バスなら何にでも乗れどこでも行ける“かながわフリー切符”の発行などを総合的に研究し実施する「神奈川県総合交通施設運営促進協議会」を創設する必要がある。

なお、この協議会の構成員は交通事業者、国、地方公共団体の交通担当者等権限や利害を有する関係者の参加により構成されよう。

図 提言－3

総合性、連続性を持たせた交通機関整備のための施策体系図



提言 4

今後の交通網の整備には、民間活力の利用を——鉄道の新線建設や新駅設置は開発利益の還元方式で整備を——

高度経済成長期から安定経済成長期を迎えて、鉄道、道路等の交通施設が整備しにくい環境になってきている。それらの理由は、数多くあげられるわけであるが、ポイントは、鉄道は鉄道事業者の負担のみで建設し運営する方式、また、道路は行政が中心になって整備する方式が成熟化社会を迎えて限界にきていることである。

今後は、鉄道網の整備については、開発利益還元制度のシステム化（この報告書では「神奈川県内鉄道施設整備に対する受益者負担金に関する要綱」として提案している。）、道路については、例えば東京湾岸道路等の相当程度採算性の高い高速道路については、国や公社、公団でなく民間の手にその建設主体の地位を委ねることを検討すべきである。

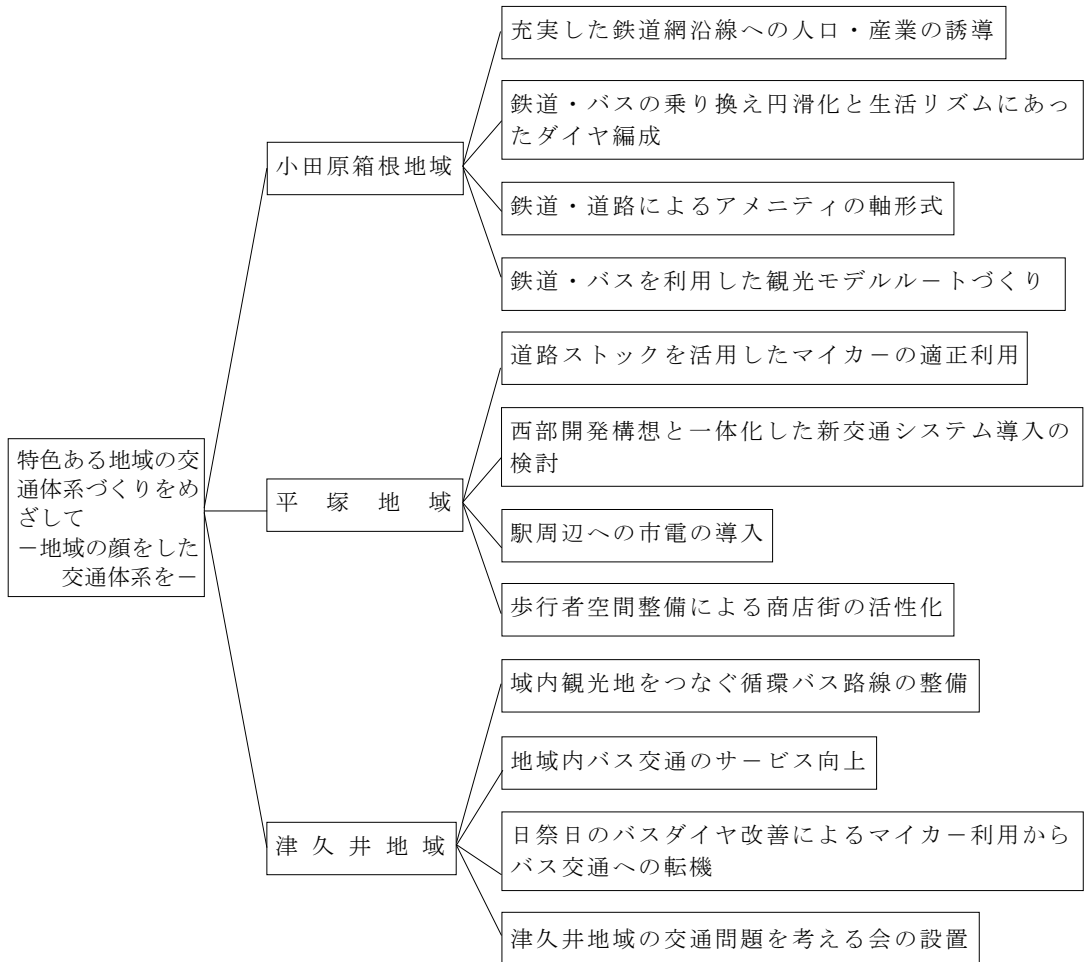
提言 5

特色ある地域の交通体系づくりをめざして——地域の顔をした交通体系を——

人それぞれに顔があるように、地域には地域の顔がある。例えば、小田原市は古い城下町で鉄道網が市内にくまなく発達し、16の鉄道駅が所在するが、城下町であったため道路はくねくねと曲がっている。一方津久井地域は、本県の残り少ない田園地域のひとつであり、地域にはまだ鉄道がなく公共交通機関はバス輸送にたよっている。津久井地域では、バスが一日数本しか走行しない路線もあり地域の足づくりが課題となっている。

これからの交通政策は、地域を熟知し、地域に適した施策が不可欠である。そのため今まで縦割であった交通関係の行財政システムを地域場で横つなぎにし、交通事業者、地域住民と手を携えつつ地域の顔をした鉄道駅、駅前広場、自転車道路、モールそしてそれらを総合的につなぎ合わせた交通体系作りを行うべきである。

特色ある地域の交通体系づくり施策図



提言 6

神奈川交通会議の創設を——交通事業者、利用者、行政関係者が一堂に会し 熱っぽく交通問題を話し合う場の設定を——

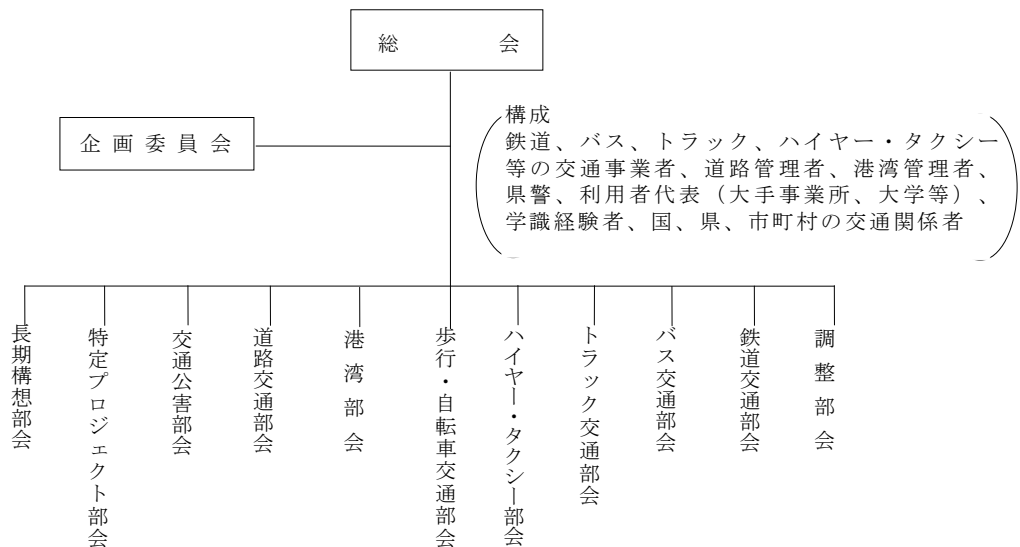
神奈川県内には、鉄道事業者が国鉄を含め11事業者、バスが12事業者、ハイヤー・タクシー178事業者（個人タクシーは除く）、トラック運送が414事業者、その他道路管理者が39主体、交通を取締る警察署が46ヶ所など交通をめぐる官庁や事業者は数多い。これらが相互に絡み合い、互いにその役割を補完、分担しつつ県の交通を構成している訳である。

「神奈川交通会議」は、これらの交通関係者と利用者が県域内交通の総合的な課題や個別の具体的な課題につき、ひざを交えて話し合う“場”なのである。

この提言では、交通問題解決のひとつの重要な手段として、協議会や連絡会議など様々な“場”作りを提案している訳であるが、この「神奈川交通会議」は、このような“場”のセンタ－的な役割を担うものとなる。

図 提言-6

神 奈 川 交 通 会 議 機 構 図



提言 7

小さなアイデア、小さな改善による交通環境の向上を

交通問題の解決方法で見逃せないのが、あまり費用がかからない、小さなアイデア、小さな改善による交通環境の向上である。特にあまり交通の専門家ではない素人の知恵を活用できるものは、できるだけ採用すべきである。このような素人の提案から改善された交通関係の事例も数多い。ここでは、2つの改善例を提案する。

(1) 休日、オフピーク時の鉄道、バス運賃半額化

鉄道、バスにおける輸送量は、平日のラッシュ時輸送量が一日の輸送量の約40%を占め、輸送力増強の施設整備もラッシュ時対策のためにあるといっても過言ではない。そこで、比較的利用客の少ない平日の午前10時～午後3時と休日については、子供料金並の半額にしたらどうか。利用客が少ないといっても、ある程度は運行せねばならず、せっかく運行するのであれば、利用客も喜び、収益にもつながるこのような運賃政策を取るべきであると考え。

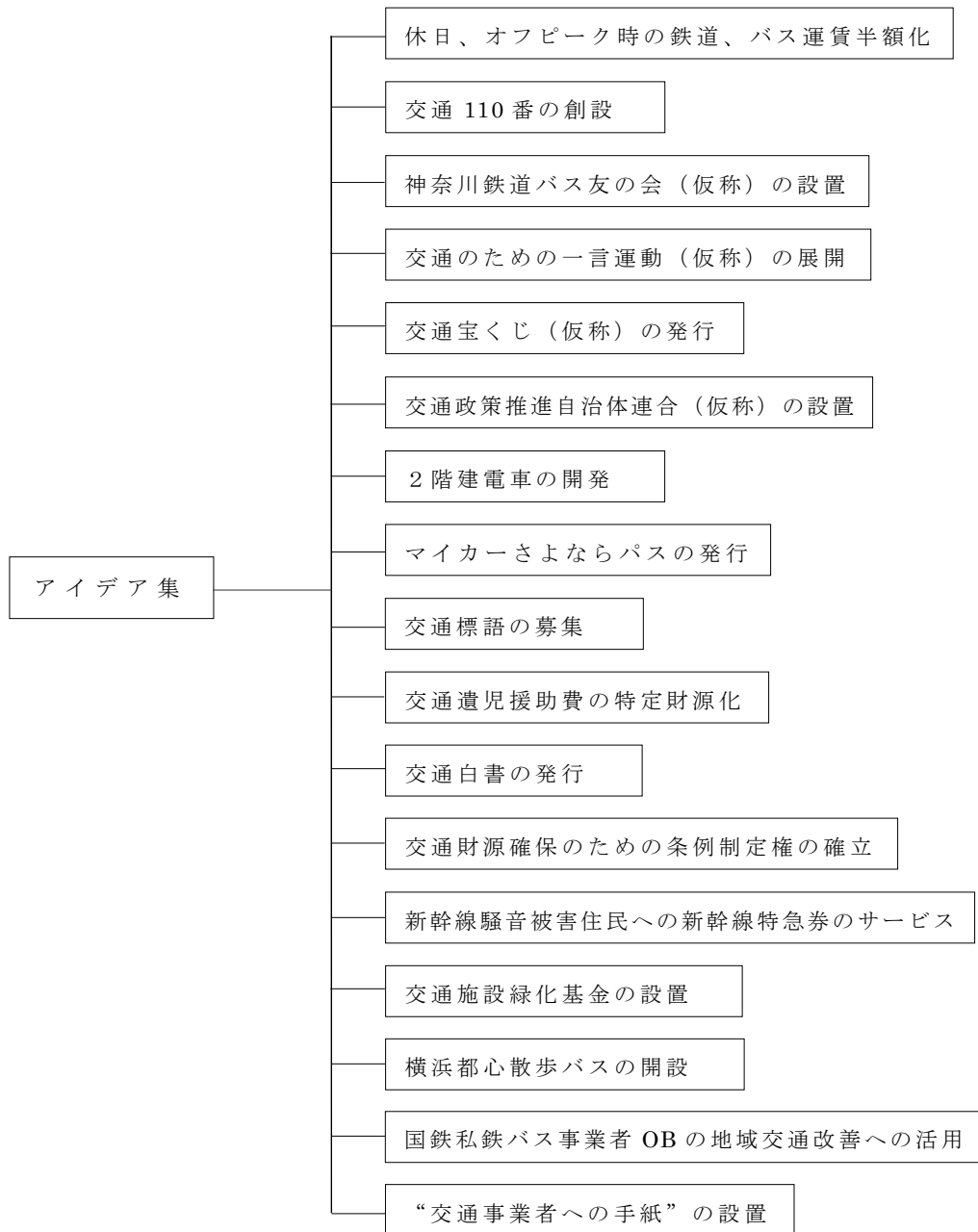
また、このような運賃体系は、オフピーク時に需要をシフトさせる新たな効果も期待でき、二重の意味で交通事業者にはメリットが大きいと思われる。

(2) 交通110番の創設

バス停の位置の変更やダイヤの改善、タクシーの増車など生活に密着した課題について、直接利用者の意見を反映させる場として、また道路のコースや観光コース等の案内の場として、各市町村ごとに交通110番を設置する。

図 提言-7

小さなアイデア、小さな改善による交通環境の向上



提言 8

神奈川県庁に総合交通政策課（仮称）の創設——地域における交通政策の拠点づくりを——

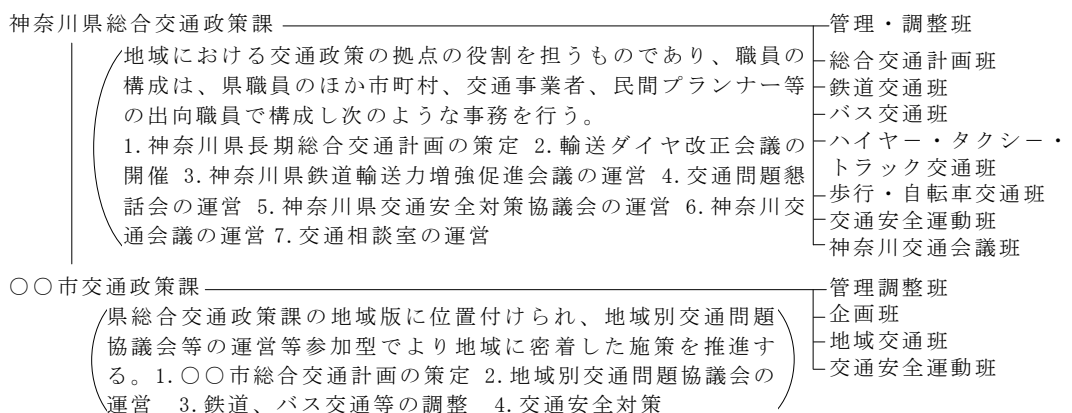
新しい交通政策を推進するためには、従来の交通政策における発想やシステムを大きく転換させる必要がある。また、交通にかかる様々な提案や提言、国や交通事業者等との交渉を行うには、幅広い見識や粘り強い交渉力が必要とされる。

そのため、地方自治体において、ただ単に“道路屋”、“街路屋”、“運輸屋”と言う国サイドから連なる専門領域的技術者でなく、地域の立場から総合的に交通政策を考える“総合交通屋”とも言える新しい人材の育成と、地域における交通政策の拠点としての“地域交通政策センター”の整備が不可欠となる。そのため、神奈川県庁には総合交通政策課（仮称）を県下の各市には交通政策課の創設を提案する。

このセクションは、文字通り“地域における交通政策のセンター”となり、また県下の交通事業者、道路管理者、交通取締りの警察官、交通利用者等交通にかかわる様々な職域の人々が提案や苦情、事業を持ち寄り一語に考え合う“交通相談室一”となりうるよう、職員の構成は、交通事業者や民間プランナー等の出向職員を含めて構成し、新しい政策に積極的に取り組める体制とすべきである。

図 提言－8

地域における交通政策の拠点づくり機構図



第1章 神奈川における交通の現状と課題

本章では神奈川における交通の現状と課題を交通手段別に明らかにし、さらに今後の対策に関する基本的考え方を示すとともに整備に関する構想の試案を提示した。

1-1 神奈川における交通の概況

神奈川県は、首都東京に隣接するとともに、わが国の先進地域をつらねる太平洋ベルト地域にあって、枢要な位置を占めている。すなわち、東京を中心とする首都圏の中核部の一角であると同時に、首都圏と関西、中部圏を結ぶ交通路の入口にあたる。また国際貿易港横浜、川崎港を有して東日本の玄関の役割をも果たしている。

面積は、2,400平方キロメートル（東西80キロメートル、南北60キロメートル）で、全国都道府県中、大阪府、香川県、東京都、沖縄県について小さい方から第5番目である。

地形は、西部に関東山脈の南端に位置する標高1,500メートル前後の丹沢山塊をひかえ、東部は平野、丘陵地などであり、可住地面積は全体の4割となっている。また南東部には、三浦半島が突き出して東京湾口をつくり、南西部には富士火山脈に属し景勝の地として知られる箱根連山と温泉群がある。

おもな河川は、東京との境界を流れる多摩川、県の中央部を南北に流れる境川、相模川および西部山間部に上流をもつ酒匂川、早川などがある。また海岸線は、延長約240キロメートルにおよび変化に富み、港湾に恵まれている。

人口は、高度経済成長期を境に飛躍的に増大し、昭和30～50年までの20年間に約350万人増加してきている。昭和40年代には平均20万人ずつ増加した人口も一段落し、現在では自然増を中心として年平均10万人と少なくなってきた。

土地利用は、昭和55年において農用地12%、森林39%、水面・河川・水路4%、道路7%、宅地24%、その他14%となっており、高度成長期の都市化の波により横浜、川崎地域を中心として、農用地、森林が住宅地、工場用地などに転用された。現在、都市化現象は幾分スローダウンしており、また都市開発地域も県央、湘南地域に移行してきている。

一方、県内の交通の現状であるが、県内における旅客輸送の分担関係を見てみると、旅客輸送については、鉄道48%（国鉄18%、私鉄29%、地下鉄1%）、バス21%、ハイヤー・タクシー4%、マイカー27%となっており、貨物輸送については鉄道3%、トラック76%（うち営業用39%、自家用37%）、海運16%、パイプライン2%、その他3%となっている。（旅客については、昭和56年の都市交通年報を基礎とした。貨物については、昭和55年度の運輸省全国貨物純流動調査における県域内及び県外への貨物の純流動による。）

本県における交通機関別の分担関係の特徴は、旅客においては、鉄道、バスといった大量

公共輸送機関の占めるシェアが多く、他の都道府県に比較してマイカーの利用率の低いことがあげられる。

また、貨物の方では、やはりトラックによる輸送が他の交通機関に抜きこんでいる。しかしながら、横浜港、川崎港を中心とした海運の発達や、石油パイプライン輸送等により他の都道府県と比べると、トラック輸送の割合は低いものとなっている。

次に、県内における輸送構造の特質としては、次の4点があげられる。

- (1) 首都東京に隣接するため、東京方面への輸送需要が多く輸送網もこれらの需要に対処すべく、県内を東西に走る路線を中心に整備が進んでいること。
- (2) わが国有数の国際貿易港である横浜港、川崎港を県内に配置しているため、港湾貨物に関する通過交通、交錯交通が多いこと。
- (3) 湘南地域、県央地域等において、都市化の進行による輸送量の増大が顕著になっていること。
- (4) 箱根、湯河原、鎌倉、三浦半島、湘南海岸といった観光地における観光客の輸送量がシーズンになると相当多くのウェイトを占めていること。

各交通機関別の現状と課題についてみると、最大の問題点は、港湾施設を除けば、鉄道、道路、バス、物流施設等すべての交通施設整備が困難化していることである。特に、鉄道、バスという大量公共輸送機関の整備が停滞している。これらの理由は、様々なものがあげられるが、主なものとしては、1. 輸送コストの高騰 2. 用地取得の困難化 3. 交通事業の経営難 4. 交通公害の多発 5. 国、地方公共団体の財政悪化 6. 交通に関する財源や権限の国と地方公共団体、民間との不均衡な配分、7. 個別政策体系中心でバラバラに行なわれる交通行政などがあげられる。

また、交通網の現状は、道路、鉄道の基本的ネットワークが東京を中心とした“国土軸”中心に形成されており、南北軸、地域間交通の整備が弱いことである。

バスについては、マイカー、自転車等の進出により利用の漸減傾向が続いており、運行環境の改善と共に長大路線の短縮化、競合路線の合理化等の課題があげられる。

ハイヤー、タクシーについては、個人タクシーが、横浜、川崎、横須賀の三市以外は配置されていないことや、県央地域、湘南地域など都市化現象の激しいところで人口に比較して配置台数が少ないことが課題としてあげられる。

鉄道と鉄道、鉄道とバスなど交通機関別の総合的、連続的な施設整備及び運営については会社が親子関係にある事業者間や兄弟関係にある事業者間で、比較的進展しているものの、全体としての遅れは否めない。特に、共通チケットや乗継運賃制度などソフト面の大幅な改善が望まれている。

また、鉄道駅、駅前広場、歩道などの交通施設はその地域におけるシンボルであり、文化的側面を持つものである。横浜の伊勢佐木モール、都心プロムナード事業、相模原の西門買い物広場等一部で努力はなされているものの、画一的な鉄道施設、車優先で自転車や

歩行者に利用しにくい道路のイメージは否めない。これらの改善と共に、横浜、川崎の臨海部のように交通機能（主にコンテナ等の大型トラック輸送）そのものが都市機能を阻害し、都市の均衡ある発展を妨げている状況もあり、都市と交通、地域と交通の関係を総合的な立場から見直すことが望まれている。

このような、神奈川県下の交通の現状と課題を、次に地域別に見てみることにする。地域の区分けは、あまり適切な区分ではないが、県の行政センターの管轄別を中心に、横浜、川崎、横須賀・三浦、県央、湘南、県西、津久井地域の7ブロックに分けた。

1-2 地域別の交通の現状と課題

1-2-1 横浜地域

横浜の都市としての特徴は、港湾機能、工業機能が特化して強い反面、中枢管理機能、卸機能が脆弱であること、また、我国で人口第二位の都市でありながら、昼間人口より夜間人口が多いという“住宅都市”であることである。

横浜地域における交通の現況を見てみると、概括的に言えることは、東京方面に路線が向いたいわゆる首都軸中心に整備されていることであり、また、量的にも体系的にも遅れており、300万都市としてのまとまりを欠いた構造となっていることである。

鉄道については、路線198kmが整備されており、東京方面への路線として国鉄東海道新幹線、東海道本線、横須賀線、根岸線（京浜東北線）、東急東横線、田園都市線、京浜急行線の7路線があげられ、また、市域内の連絡線として、市営地下鉄線、相模鉄道線、鶴見線の3路線があげられる。鉄道の整備状況は、横浜を中心とする放射状のネットワークが一応形成されているが、東京と直結する路線が多い。

道路については、約1万200kmが整備されており、東京方面への主要幹線として東名高速、国道1号、15号、246号、第3京浜道路、横浜羽田空港線があげられ、また、市域内の連絡線として横浜環状線、国道16号、横浜鎌倉線（鎌倉街道）などがあげられる。

道路の整備状況は、他の大都市と比較すると単位面積あたりの道路延長は、19.0km/km²で最長であるが、狭幅員道路が多いことと、港湾貨物を輸送する道路が都心部を横断しているため、道路が都市機能を阻害していることである。

歩行者空間、モールについては、伊勢佐木モール、都心プロムナード事業に代表されるように、努力の跡がうかがえるが、駅前広場、バスターミナル、公園広場については全体的に不足している。

今後の横浜地域における交通ネットワークの整備の課題については、次のようなものが考えられる。

鉄道については、横浜都市臨海部への郊外部からの連絡として、みなとみらい21への横浜線の延伸、市域内連絡線の整備として、市営地下鉄1号線、3号線、金沢シーサイドラインの整備、相鉄いずみ野線の湘南台までの延伸、東京方面への輸送の強化として、東急東

横線の複々線化と東横線の新横浜駅までの延伸があげられる。

道路については、港湾貨物を都心部から分離するための東京湾岸道路、東京ベイブリッジの整備、地域内の連絡と都心機能の強化のための市道高速2号線、横浜環状線、バス道路等の整備があげられる。

バス輸送については、横浜市内で約500程度の路線が運行されているが、横浜駅方面への都心部長距離路線のウェイトが比較的大きいため、今後は、バス事業者間で競合路線を合理化させると共に、戸塚駅、中山駅、長津田駅、三ツ境駅、磯子駅などのターミナル駅を中心に、駅と住宅を結ぶ短距離輸送型へバス路線の再編成を促進する必要がある。

港湾については、横浜港は、わが国では神戸と並ぶ世界的な国際貿易港であり、昭和57年度における港湾貨物の取扱量は、1.27億トンに及んでいる。今後の港湾施設の整備については、大黒ふ頭第1期（223ha）、大黒ふ頭第2期（100ha）、本牧ふ頭（221ha）、南本牧ふ頭（98ha）が計画されている。

歩行者空間については、全国的にも有名な数々の試みを、今後は都心部のみでなく市内全域にひろげる計画が立てられている。

1-2-2 川崎地域

川崎の都市としての特徴は、工業機能は、出荷額ベースで横浜の1.12倍と県下第1位をしめている反面、商業機能は、販売額ベースで横浜の5分の1となっているなど工業に特化していること、東京に隣接しているという立地条件などから中枢管理機能は脆弱であること、内陸地域では東京のベットタウン化の進行によって住宅都市としての性格をあわせもつこと、東西に長いその形状などから都市としての一体性を欠くことなどがあげられる。特に地域間の人の動きを昭和53年パーソントリップ調査によってみると、各区とも区相互の結びつきよりも東京区部、横浜市との結びつきが強く、川崎市全域と東京区部の間で1日延べ58万人、横浜市との間で1日延べ41万人がいききしている状況がうかがわれ、今後川崎を首都圏全体の中での核都市として位置づけていく意味からも、市域の縦軸の強化が大きな課題とされている。また、最近の状況としては、工業制限三法等による規制、土地・水などの立地条件、環境・資源問題等の制約によって工業を中心とする産業構造が転換期に入っており、知識、技術集約型の先端産業等による工業の再整備が課題となっている。

鉄道については、市域横断方向の路線が大部分で、北から南へ、京王相模原線、小田急小田原線、小田急多摩線、東急田園都市線、東急東横線、東海道新幹線、横須賀線、京浜東北線、東海道本線、京急本線など都心へむかう大動脈が走っているのに対し、市域縦断方向の路線は南武線と一部京急大師線のみとなっている。このため、市北部では東京指向が強くなるなど市域が分断されるとともに、南武線は、多摩川寄りのため市域を十分に駅勢圏内に包含できないなどの状況がみられる。

道路についても、東京方面への主要幹線として北から東名高速道路、国道246号、第三

京浜、国道1号、国道15号、首都高速横浜羽田空港線が市域を横断しているのに対して、市域縦方向には川崎府中線等わずかな幹線が走っているにすぎない。

バスについては、公営民営のバス網によっておおむね市全域がカバーされているが、長大路線が多く運行本数、定時運行が十分確保されないこと、交通量の増加や踏切、信号などによる渋滞で定時運行が確保できないこと、駅前ターミナルが未整備で乗り継ぎが不便であること等により十分なサービスが提供されていない。

その他市域には川崎港があり、わが国有数の国際港、首都圏の物流基地として重要な役割を果たしているが、専用ふ頭による重化学工業品を主体とした工業港であり、市民の消費生活に直結する商港的貨物はわずかで、また市民が直接利用できる施設もほとんどないため、市民と港との結びつきは弱いものとなっている。

川崎の交通を語るとき特徴的なものとして、交通公害の問題があげられる。大気汚染、騒音、振動などの交通公害は、最近の急激な自動車交通量の増加に伴い発生したものであるが、今後は、自動車等に対する単体規制のみならず土地利用と調和した道路体系さらには交通体系全体の整備計画の中で配慮されなければならない問題となっている。

今後の川崎地域の交通ネットワークの整備については、次のようなものが考えられる。

鉄道については、川崎市縦貫高速鉄道（5号線）の建設、新横浜・川崎・羽田空港線の建設、小田急小田原線の複々線化、高速鉄道6号線の延伸、東海道貨物別線の旅客化、武蔵野南線の旅客化、東急東横線の複々線化などがあげられているが、川崎の核都市化、川崎市内での都心副都心の育成、縦軸の強化等の課題に即しつつ、環境保護、安定成長経済下の財政事情等の要請を考慮に入れると、武蔵野南線の旅客化、南武線の立体化による輸送力増強と高速化等に重点をおくことが強くのぞまれているところである。なお、鉄道とバスとの相互乗り換え利便性の向上、鉄道駅相互間の結びつきの強化、道路と鉄道の交差部の立体分離（南武線その他、東横線、大師線）については、その積極的な取り組みが期待されている。

道路については、外郭環状道路、東京湾岸道路、東京湾横断道路等があげられているが、鉄道同様慎重な事業化を前提とした場合、東京湾岸道路の整備に重点をおくことが強くのぞまれているところである。なお、都市計画道路の市域縦方向を中心とした重点整備（鹿島田菅線、尻手黒川線、東京丸子横浜線等）、都心副都心部での駐車場の整備と配置等の適正化、自転車、ミニバイクの適正誘導、歩行者空間の整備、アメニティの向上等については、その積極的な取り組みが期待されている。

またバスについては、主要バス路線道路の重点的な改良整備、バスレーンの設置、バスベイの設置などにより、バス機能の強化がのぞまれている他、長大路線の短距離化、競合路線におけるダイヤ調整及び共通乗車券制度などによるサービス向上が課題とされている。

港湾については、商業港湾機能の整備拡充を図るとともに国際貿易港にふさわしい機能

を備えるため、港湾施設・機能の整備、陸上交通施設の整備等がのぞまれている他、市民とみなととのふれあいの場としての海浜公園、市民施設の建設等が課題とされている。

川崎については、以上のとおり、都市としての一体性の確保ということが一つの課題になっているわけだが、川崎の場合もともと地形的に非常に細長い形状をなしており、一体性の確保といっても自ずと限界があるのであって、一行政区域にあまりこだわるよりは、横浜川崎を一体としてとらえたうえで適正な交通体系の整備をはかっていくという視点をもつことも必要となっている。

1-2-3 横須賀・三浦地域

本地域における交通の現況を概括すると、変化に富んだ丘陵をもつ半島という地形上の制約から海岸線を中心に鉄道網及び道路網が構成されており、横浜地域等に接する半島導入部での道路交通混雑、また、東西方向の交通網が少なく道路交通混雑を引き起こすとともに東西の有機的つながりに欠けている点が課題として挙げられる。本地域の鉄道網は、半島北部は、国鉄東海道本線及び根岸線、私鉄では、京浜急行線（逗子線）、湘南モノレール線及び江ノ島電鉄が主に東西方向に高密度に整備されている。半島東部は、私鉄の京浜急行線（本線、久里浜線）が南北に走っており比較的鉄道の利便性はよい。一方、中南部、中西部については、国鉄横須賀線が一部走っているのみであり鉄道の利便性は余りよくない。道路網は、半島中央部に自動車専用道路として横浜横須賀道路が朝比奈まで供用中であり、将来衣笠まで延伸される予定である。また、一般幹線道路網は、地形上の制約もありいわゆるはしご型道路網を形成しており、半島東部海岸線沿に国道16号、西部海岸線沿に国道134号が走り、その間を県道金沢逗子線、主要地方道横須賀三崎線等が結んでいる。本地域の道路網の問題点としては、半島北部横浜地域と接する部分で南北断面の交通混雑が慢性的であること、また、半島西部と東部を結ぶ東西道路網が少ないため朝夕を中心として交通混雑を引き起こしていること、観光交通による混雑などが挙げられる。そこで、南北方向の道路交通容量増のために横浜横須賀道路の延伸及び湾岸線の延伸が計画され、これらの計画に付随して本町山中線、久里浜田浦線等の道路網整備が予定されている。しかしながら、半島中央丘陵部の開発にあたっては、自然災害面及び自然環境保全面から考えると慎重な対応が必要であり、やみくもに道路網整備を進めていくことは問題が多いとともに横浜横須賀道路延伸に伴い横須賀市街地を結ぶ取付け道路等で、新たな交通混雑、交通公害を引き起こす懸念があるので留意しておく必要がある。

今後の交通網整備の基本方向としては、鉄道については、京浜急行久里浜線の延伸強化を行うほかは、既存の鉄道網を有効に活用するという面に重点をおき、京浜急行本線の輸送力増強及び横須賀線の逗子以南の運行本数の増加、さらに駅前広場の整備等鉄道結節点の整備、将来的には、横須賀線と京浜急行線を一駅で結ぶことも東西交通網の有機的つながりの確保という点から必要である。また、鉄道網が現在ない半島南部については、当面

バス輸送の強化という方向で人口増に対処せざるをえない。この点、バス輸送については、半島西南部からの逗子駅及び横須賀駅等ターミナル駅への重要なアクセス網であり、朝夕の道路交通混雑のため定時性が確保されておらず不便が生じている点は大きな問題である。今後、少なくとも幹線的性格をもつバス路線については、優先的に交差点改良を行い混雑を解消すること、バス専用レーンの設置など積極的なバス優先策を講じる必要がある。また、鉄道との接続においては、とくに京浜急行線のターミナル駅を重点に駅前広場の整備が急がれるとともに、自転車歩行者空間整備という観点からは、駅前広場の整備にからめて買物モール、遊歩道及び自転車道路を整備していく必要がある。さらに三浦半島固有の問題として観光交通の問題があるが、自然環境保全等から道路網整備がむずかしいことから、積極的にマイカーから公共交通機関への転換策を講じる必要がある。そのためには、観光バスの充実等バス及び鉄道の利便性・快適性を向上させるとともに一定地域へのマイカー乗り入れ抑制策、また、緑道、遊歩道、自転車道等の整備も重要である。

1-2-4 県央地域

この地域の交通の特徴は、国道が6路線あり広域幹線道路網が比較的充実しているが、鉄道については6路線35駅であり、圏駅が広く人口が多いことを考えると充分とはいえずこのため端末交通機関としてのバスへの依存度が高いことなどがあげられる。

鉄道は、圏域南部を東西に走る小田急小田原線、相模鉄道本線、圏域東南部を南北に走る小田急江の島線が骨格をなし、圏域東部、中心部を南北に結ぶ国鉄横浜線、相模線がそれを補完している。骨格路線の3路線については、一日の運行本数が200本以上でかなり高サービスであるが、混雑度も高く今後特に朝夕の通勤・通学時間帯の輸送力増強が課題である。補完路線のうち特に相模線については、電化されておらず単線であり本数が少なく、さらに厚木駅での小田急線との接続が不便であり、これらの問題の解決を図る必要がある。

道路は、東西の広域幹線道路として東名高速道路、国道246号等、南北の幹線道路として国道129号、16号等がある。現状では交通容量は足りているが、将来不足する可能性もあり、今後その対応について検討していく必要がある。これらの広域幹線道路を、藤沢町田線、相模原大磯線、町田厚木線など主要地方道24路線、上粕屋厚木線、酒井金田線、相模原座間線などの一般県道21路線が補完している。この地域の道路網の特徴としては、国道クラスの広域幹線道路網が比較的高密度に配置されていること、県道クラスの道路についても比較的高密度に配置されているが、4車線以上の道路は少なく、ほとんどの路線が2車線しかない。このため、朝夕の通勤、通学時間帯に渋滞する道路がみうけられる。さらにこの地域は鉄道網が充分でないため、バス、マイカーへの依存度が高い市町村が多く、今後増加する人口の適正な配置を検討しないと朝夕の渋滞がより一層激しいものになると思われる。このような問題の解決策として道路整備が必要なことは言うまでもないが、また一方で都市計画の見直しを含めた土地利用の適正化を検討する必要がある。一例とし

て駅から離れた地区での宅地開発をおさえ、その代り海老名駅周辺、相模線沿線などの線引きを見直すことなど検討してみる価値があると思われる。

バスについては、神奈川中央交通、相模鉄道、京王帝都の3社が運営しているが、路線数、利用者数からみて神奈川中央交通が高い割合を占めている。前述の通りこの地域はバスへの依存度が高く、主要な道路になると1日500台以上ものバス交通があり端末交通機関として重要な役割を担っているにもかかわらず、朝夕の道路混雑のため定時性の確保が困難になってきており、マイカーや自転車への転換も増えてきている。このためバス事業者の経営が圧迫されてきており、その対策として買物バスの運行、冷房化、フリー乗降バスの運行などを行っている。バス事業者の企業努力は当然必要であるが、行政側としてもバス専用、優先レーンの設置、バス優先信号の設置、交差点改良による混雑箇所の解消等、積極的にバス交通をバックアップする必要がある。マイカーへの転換はさらに一層の道路混雑を引き起し、また自転車への転換は駅前の放置自転車問題を引き起す。その意味からもバス優先策は重要な交通政策と考えられる。

歩行については、相模原市の相模緑道、大和市の大和歩行者専用道、厚木市の旧玉川跡地を利用した落合吉際線など積極的に整備されている。市街地の道路についても、地元と調整したうえでレンガ舗装、植栽などがされており、徐々に楽しく歩ける道路に変化して来ている。今後、歩行者専用道の県道認定の困難さ、レンガ舗装の維持管理の難しさなど解決しなければならない問題も多い。

今後の交通施設整備の基本方向としては、鉄道については、京王電鉄相模原線の橋本乗入れ、東急電鉄田園都市線の中央林間乗入れが実施される他は、根本的な鉄道網不足を解決する新線計画がないことから、既存の鉄道網を有効に活用することに重点を置かざるを得ない。その意味で沿線の土地利用の見直しを含めた相模線の電化、複線化などの促進はこの地域の重要な課題である。鉄道のない西北部及び横浜線沿線と首都圏のベットタウンとして人口が急増した小田急沿線とのつながりに欠ける相模原市北部については、将来新交通システムなどの検討が必要になるであろうが、当面は既存の鉄道網及びバス輸送の強化で対応せざるを得ない。

道路については、現状では広域幹線網は比較的整備されているが、将来に向けて南北方向の軸をさらに1路線相模川の左岸に配置すべく検討してみる必要がある。県には相模川左岸堤防道路構想があり、国には首都圏中央連絡道構想があるので、この2路線のドッキングを含めて検討が必要である。その他に、この地域と横浜との結びつきの強さから、横浜県央道路構想があるが、これについてはそれほど急いで検討する必要性はないと思われる。圏内を結ぶ地域幹線については、現在多くの県道等で現道拡巾やバイパスなどの事業実施中であるが、事業費の大幅な伸びの期待できない今日、比較的短期間に事業効果の期待できる交差点改良にポイントをしばることも重要である。また長い区間の改良にあたっては、全車種を対象とするよりも、公共交通機関であるバスを対象としたバス専用レーン

整備などを行う方が、より大きい効果が期待できる施策だと思われる。

また、現在2車線となっている18m 道路の3車線化、道路網の整備の進んだ本厚木駅周辺や相模原駅周辺について、通勤、通学時間帯における交通規制によるバス専用道化などが考えられる。

1-2-5 湘南地域

湘南地域は、神奈川県の中南部に位置し、南側は、日本有数の海水浴場である湘南海岸に、北側は、丹沢山麓の台地に面しており、東側は、横浜・東京の大業務地と、鎌倉等三浦半島の観光地に、西側は、箱根等の観光地に接する、風光明眉で温暖な地で、5市3町から成っている。

この地域の特徴は、国鉄東海道本線と小田急小田原線及び江の島線の沿線に市街地が形成されていることと、この地域が首都圏の60km前後に位置していることから、これら公共広域交通の発達に合わせて首都圏のベッドタウンとして成長して来た住宅先行型の都市であることであるが、近年は、産業立地や商業施設等業務施設の集積により、徐々に自立型の都市に変わりつつある。

その中で、この地域の交通施設整備の状況をみると、総体的に、横浜・東京方面指向型の東西軸中心の整備が進められてきており、南北軸の整備が遅れている。

このような状況下で、この地域の交通について、各機関別に見ると、鉄道は、国鉄2路線（東海道本線、相模線）、私鉄4路線（小田急小田原線・江の島線、江の島電鉄線、湘南モノレール線）があり、その総延長は、76.4km（内、国鉄36.8km、私鉄39.6km）、駅数35駅（内、国鉄12駅、私鉄23駅）となっている。その中で、国鉄東海道本線と小田急小田原線・江の島線がこの地域の要を成しており、東京方面指向型で1日当りの運行本数も各々200本以上ある。しかし、それらのラッシュ時における混雑度は、常に200%を越している状況である。

一方、南北を結ぶ鉄道としては、この地域の東端に、小田急江の島線が、ほぼ中央の相模川左岸沿いに、国鉄相模線があるが、秦野市、伊勢原市等と、平塚市等の海岸側とを結ぶ路線がなく、しかも、国鉄相模線は単線路線で、県内唯一の未電化路線となっている。

上述のように、この地域の鉄道網構成は、一応ラダー型で形成されているが、東京、横浜方面指向型で整備されており、域内連絡網は不十分となっている。

このような状況の中で、この地域は首都圏への通勤・通学可能地域であること、気候温暖・風光明眉な地域環境であること等から、年々夜間人口が増加しており、これらの影響を受けて、要の路線における朝夕のラッシュ時の混雑は次第に悪化の傾向にある。

そのため、この地域における今後の対策として、次のような鉄道施設整備計画及び、構想がある。

- (1) 国鉄東海道本線、大船－平塚間の三複線計画
- (2) 相模鉄道いづみ野線、いづみ野駅から平塚までの延伸計画

- (3) 横浜市営地下鉄1号線、戸塚から小田急湘南台駅までの延伸計画
- (4) 国鉄相模線の複線化、及び電化更には国鉄東海道本線への乗り入れ構想
- (5) 域内連絡線として、新交通システムの導入構想（藤沢、平塚）

これらの中で、今後実現の可能性のあるのは、横浜市営地下鉄1号線のみであり、相模鉄道いづみ野線の延伸計画は、路線予定地が市街化調整区域が大部分を占めているため現在のところ実施の見通しがたっていない。

国鉄東海道本線の三複線計画は、国鉄の財政再建問題の解決がカギとなるが、この計画はむしろ、年々需要の減少している貨物線を利用することで代替した方が、国鉄の施設有効利用を図るという観点からも、効果的である。

国鉄相模線の電化と複線化計画、更には東海道本線乗り入れ構想は本県の相模軸形成の上にも重要なものであり、この路線沿線の土地利用計画の策定と合わせて検討することが求められよう。次に、域内連絡用として、最近新交通システムの導入について、藤沢市・平塚市等で構想が練られているが、構想の域を脱していない。特に、藤沢市においてはこの導入の可能性については、熱心に調査・検討を進めているが、経営採算面及び初期投資額の大きさ等の問題から実現については、かなりの困難が予想される。

この地域における鉄道の輸送力の増強については、横浜・東京への通勤・通学等の混雑解消についての東西軸の強化も重要な課題であるが、県央地区とのつながりや、域内、ことに秦野市、伊勢原市と海岸側の平塚市、茅ヶ崎市、藤沢市等とのつながりは自動車交通にたよっている状況から鉄道の南北軸の強化が必要となっている。

この地域の道路については、東西幹線道路としては、東名高速、小田原厚木（国道271号）、国道1号、134号、246号が整備されており、このうち東名と小田原厚木は自動車専用道である。又、南北幹線道路としては、この地域のほゞ中央の相模川右岸沿いを国道129号が、東端を主要地方道藤沢町田線が整備されている。この地域の幹線道路は、東西幹線を主に整備が進められてきており、南北路線の整備が遅れていると共に、道路交通を処理する絶対容量が不足しており、朝夕のラッシュ時、週末及び夏季での交通渋滞は特にひどい状況となっている。

この地域の道路交通の特徴は、通過交通が多いことであり、この通過交通の割合は、藤沢市、茅ヶ崎市、平塚市等の市境では50%近くを占め、これらの交通による交通事故の多発と、交通公害が深刻な問題となっている。

以上から、この地域の道路交通の課題としては

- ① 道路の機能分類による通過交通対策
- ② 公共交通の整備による観光交通対策が考えられる

このような状況の中で、現在この地域で進められている道路整備計画としては

- (1) 東西方向の交通混雑解消として ①新湘南国道 ②主要地方道横浜伊勢原線
- (2) 湘南海岸等の観光交通対策として、主要地方道横浜藤沢線

- (3) 南北交通の混雑解消として、主要地方道①平塚秦野線 ②相模原大磯線 ③秦野二宮線、④平塚伊勢原線 ⑤相模原茅ヶ崎線 ⑥藤沢厚木線

が挙げられ、これらの路線はこの地域にとっては、それぞれ重要な路線であるため、早期完成が望まれる。

以上の整備計画に加え、現在、この地域の新たな道路整備構想としては

- (1) 湘南海岸の整備と合わせて、国道134号の拡巾構想
- (2) 相模川左岸道路構想
- (3) 新湘南国道の延伸として、藤沢大磯線の拡巾等の構想

があるが、(1)については、湘南海岸地域整備構想の中で、“なぎさベルト”として、住民の憩いの場と共存できるような構想が現在神奈川県で進められており、大いに注目されている。

又、相模川左岸道路は、湘南と県央を結ぶラインとして、相模川の自然との調和を図りながらの構想が練られることが望まれている。

次に、この地域のバス交通の事業者についてみると、神奈川中央交通、江ノ島電鉄、箱根登山鉄道、相模鉄道の4社であるが、神奈川中央交通が全シェアの80%以上を占めている。バス網については、比較的細かく配置されており、このため、バスの利用状況は安定している。しかし、10年前と比較すると約5%程減少している。これは、道路混雑からバスの定時性の確保ができないため、自家用車通勤等に転換されたためと思われる。

以上から、この地域におけるバス交通の課題としては、道路整備の状況に合わせ、最寄駅との連絡等、効率の良いバス網の再編と、鉄道に合わせた深夜バスの運行についての検討が課題であり、今後はバス事業者、住民、行政が一体となった改善が必要となっている。

最後に、現在徐々に進められているサイクリングロードや、自然遊歩道の整備については、その完成はこの地域をより一層魅力的な環境とすると期待されている。

1-2-6 県西地域

この圏域は、小田原市、箱根町で昼夜間人口比が100%を越えているように、県内で最も高い就業率（83.2%）を持ち、地方中核都市小田原市を中心とした生活圏を構築している。この地域の交通構造の特質は、

1. 鉄道6路線、40駅（1駅当り人口8千人ー県平均2万人）など鉄道網の充実。
2. 日祭日を中心とする観光交通（日帰り観光客約3千万人）による市街地周辺の交通混雑。
3. 駅前広場未整備駅が多いため、バス交通が2極化（小田原駅、新松田駅）し、これに伴う鉄道とバス路線、バス事業者相互の競合、バス路線の長大化。等があげられる。

鉄道交通は、国鉄東海道線と小田急小田原線が高サービスの骨格路線を形成し、国鉄御殿場線、伊豆箱根鉄道大雄山線及び箱根登山鉄道線が地域内交通を分担しているほか、新幹線が長距離旅客の足として利用されている。域内交通を分担している3路線のうち、箱

根登山道線以外の2路線が乗車人員の減少傾向がみられるように、これらの路線の活性化（私鉄線については、線路施設、車両の改善等による乗りごちの改良、国鉄御殿場線は運行本数の増便の外、小田急小田原線との普通列車の相互乗り入れ、東海道線との直通運行の増加等の運行方法の改善等）が重要な課題である。とくに、国鉄御殿場線については、①上り普通列車が9時以降約2時間半の間、設定されていない、②あさぎり号の急行料金が小田急電鉄区間と国鉄区間が別体系となっている、③東海道線乗り入れ東京行直通列車（2本）が早朝に設定されている等地域に適した運営体系になっておらず、民営化（小田急電鉄運営）を含めて、まちづくり計画等と整合をとりながら総合的に検討する時期にきているといえる。

バス交通は、箱根登山鉄道と伊豆箱根鉄道にみられるような競合路線における共通乗車券、定期券の実現、山岳料金によるバス離れ対策などの特定課題とともに定時性確保のためのターミナル駅周辺の整備と路線の再編成等による効率的運行が課題としてあげられる。これらの課題に対して都市側としては、

1. 松田駅と新松田駅の総合化による小田原駅につぐ核の育成
2. 小田原駅の東西自由通路設置を含めた周辺整備
3. 大雄山駅の駅前整備と鴨宮駅、湯河原駅及び開成駅（新駅）の周辺整備

等の施策の検討が必要である。

道路は、東西方向の幹線（東名高速道路、西湘バイパス、箱根新道等）が整備されているが、西湘バイパスと国道135号との接続に見られるように幹線相互の結節点の未整備と地域内交通を分担する施設容量の不足により、休日の観光交通、通勤、帰宅交通等により市街地周辺は交通渋滞がおきている。

このため、幹線道路の整備として

1. 西湘バイパスの早川口への延伸—幹線道路相互の結節点の改良
2. 東名高速道路の拡幅整備—通過交通の利用促進

の早期着手が必要となっている。

また、地域内交通の改善課題として

1. 都市計画道路大井開成関本駅—南足柄市と東名高速道路大井松田インターチェンジを直結するとともに小田急小田原線への効率的バス路線の確保
2. 都市計画道路小田原早川線—小田原駅周辺の交通の円滑化
3. 主要地方道湯河原箱根仙石原線—湯河原駅と保養地との交通の円滑化
4. 主要地方道秦野二宮線—南北交通の整備

の早期整備と国道135号、主要地方道松田国府津線、県道松田羽根尾線等の整備の検討があげられる。

地域課題として、箱根をより一層個性豊かな保養地として発展させていくためのレクリエーション活動等の施策と連携し、特定の期間だけ湯本周辺等に仮設の駐車場を確保し、

マイカーから公共交通に乗り換えてもらい、自動車使用による観光客に新しい形で恵まれた自然、文化を楽しんでもらうための観光型パークアンドライドシステムの検討が必要となつてこよう。

今後、県西地域においては、この圏域特有の鉄道網の豊富さと、これを有効利用するためにバス交通の改善を図り、鉄道交通を中心とした利用者本位の地域交通体系を構築していくことが基本的に重要であろう。

1-2-7 津久井地域

この地域の特徴は、地形的に山地が多く起伏が著しいため平地が少ないことから、国道や県道及び流域に沿った狭い地域に集落が形成され、これらは分散ししかも小集落が多いため面的な市街地形成をなしておらず、道路、鉄道等の基盤整備が不十分で都市としての機能を持つに至っていない。しかしながら、近年首都圏への人口集中の影響を受けてベッドタウン化の傾向を強めており、人口増加は著しくその伸び率は昭和57年現在で年率3.4%と県下一であり、その結果、宅地需要を高め、無秩序な宅地開発や自然破壊等を生み出しつつある。

この地域の将来像としては、貴重な自然と県民の水源を保護するとともに、豊かな観光資源と主要産業である農林業との有機的結合を図った、自然に触れ合う、レクリエーションゾーンの形成が期待されている。

この地域の交通の特質は、鉄道が1路線、2駅という鉄道網の未形成、地形的制約や隣接地域依存の就業構造からのバス・自動車への依存度が極めて高いという道路依存型の地域構造をなしていることであり、交通の主力が通勤自動車であるため、主要幹線には朝夕の交通渋滞が見受けられ、また観光シーズンや日祭日には相当の交通渋滞が生じ、圏域住民の日常生活に支障をきたしている。

鉄道は、国鉄中央本線1路線で、しかも相模湖駅、藤野駅があるのみで運行本数も少ないが、近年首都圏のベッドタウンとしての傾向を強めており、人口増に見合った増発、電車区間の大月駅までの延長、及び藤野駅の駅舎改良等が必要となっている。また、京王線の橋本駅から相模中野までの延伸計画があるが、将来の人口フレームからして早急な実現はむずかしく、ますます道路への依存を高めていくとみられる。

バスは圏域で最も依存度の高い交通機関であり、国鉄中央本線の2駅を中心とする路線系統、及び圏域東部と国鉄横浜線橋本駅を結ぶ路線系統が主に通勤・通学の足となっており、運行本数の増大、鉄道の発着時間との連続性の確保、最終運行時間の延長等によるより一層の輸送力強化が必要となっている。また、地形的制約から集落が点在しているためこれをカバーする自由乗降路線が一部地域に設置され効果を上げているが、さらにこれの他地域への拡大、また豊富な観光資源の活用を図るため、鉄道駅を起点とする循環観光バスルートの開発等が考えられる。

道路については、地形的制約から市街地や集落が国・県道を中心に線的に広がっている

傾向が強いため、幹線道路としての機能のほかに生活道路としての機能をも併せもっているのが特徴的である。交通容量の面からは、国道20号、412号及び主要地方道相模原津久井線等の一部幹線道路を除いては充分であり、基盤整備及び交通安全の面から道路整備、歩道設置及び立ち遅れの著しい町道の整備が必要となっている。圏域唯一の渋滞路線である国道412号（三ケ木～相模湖）および主要地方道相模原津久井線（橋本～三ケ木）は、国道16号と20号を結ぶバイパス機能を有し、相模原方面への最短路線でもあり、また中央高速、相模湖 I・C への連絡路線でもあるため、通勤・帰宅時及び休日の観光交通により渋滞を生じているが、今後ますます道路依存を強めていくことを考えると、バイパス建設を含めた幹線道路網整備の検討、実施が必要となる。

また、就業構造から隣接地域への依存度が高く、それも相模原方面、特に相模原工業団地への就業者が多いことから、これら就業者及び企業の協力のもとに車の相乗りが実施されるならば、渋滞緩和に少なからぬ効果をもたらすとみられる。

さらに、夜間における交通をほとんど自動車、それもマイカーに頼らざるを得ない本圏域においては、バスの最終運行時間の延長とともに、住民の足としてタクシーが重要である。本圏域におけるタクシー台数は昭和57年現在18台で、1車当り人口が3332人、1車1回当り実車キロが6.4キロであり、住民の足というには程遠く、車両数の増加、乗り合いタクシーなどタクシーの充実が期待されている。

第2章 交通体系の現状と今後の整備のあり方

本章では、交通需要管理の考え方を示すとともにその実現のため交通施設・機関別に現状と課題を明らかにし、今後の整備のあり方を探った。

2-2-1 交通需要管理の考え方と実現方策

(1) 必要性和意義

地域社会の経済、文化、教育などの諸活動の根幹を支えるのは、人と物の円滑な移動であるが、そのための交通施設整備は、例えば、街路整備事業は年1%程度の整備率の進捗で、現在の計画を完成させるには半世紀以上も要するように、過去の計画に基づく事業の遂行、交通需要に応じる施設の整備は財政的に限界がある。そのため、多様なニーズに対応して、過去の計画や新たな要求について、利用者、住民の声を反映したスクラップアンドビルドを図りながらよりよい地域交通体系を構築していくことが重要であるといえる。

安定成長下における成熟社会では、第二次産業から第三次産業へ、素材型産業から知識集約型産業に活動の重点が移り、勤労志向から生活志向への価値観が変化すること等が規定されるが、このことは、交通需要の内容を変化させ、より質の高いサービスの要求となろう。また、マイカーの自由度が評価され、自家用車使用が増大することも考えられる。しかし、都市における自動車交通はあまりにも多すぎて、慢性的な交通混雑を呈しており、多くの場合、自動車が市民生活を支配することを許し、都市生活の快適性を奪っているともいえる。これに対処し、快適な都市活動を創造するためには、自動車交通を中心として、交通需要を適正に管理し、地域に適した関連施設の配置を代替案を含めて積極的に推進することが必要である。

今後の地域交通は、施設整備の困難さと多様な交通需要の要求の中で、① まちづくり等の施策と連携した効率的な交通施策整備と、② 良好な地域交通環境の創出のための積極的な交通需要管理の取り組み、が必要であるといえる。また、この両輪の施策を効率的に組み合わせ、活用し、相乗的効果が期待できるのは、地域交通の場において外にないことを関係者は十分に認識すべきである。

(2) 交通需要管理の基本的考え方

交通需要の管理とは、「人及び物の移動の交通手段の選択は、個人の意思決定に基づくが、良好な地域交通環境創出のための種々の施策の導入により、人の移動については積極的に公共交通への転換を図り、また、物の移動については、特定の港湾物流施設等に過度に負担がかからないように配慮しつつ、交錯交通を排除するとともに物流機能と都市機能との調整を図る。さらに、交通需要を適正に管理し、地域に適した関連施設を配置するための施策の調整を行政、交通利用者、住民が共同で行い、利用者にとっては利便性の高い公共交通網を構築し、地域にとっては良好な環境を生み出す」、ことを目的とする。すなわち、地域交通体系の健全な発展

のために、利用者、住民、交通事業者、行政当局等の関係者が連携、協調し、公共交通の利点を生かした高サービスを低コストで提供することとし、地域の社会構造、産業構造と調和した輸送体系を確立できるよう地域交通を地域でコントロールすることである。その理念としては、地域で定めた交通手段選択のルールに基づき関係者が創意工夫して快適な交通環境を創造することとしたい。

(3) 実施方法及び効果

(ア) 施策の体系

[図 2-1-1]

(イ) 当面の対策（通勤時を中心とした対策）

(A) 施策の内容

交通需要の適正な管理及び誘導には、長期的課題として、行財政制度の改革、交通条件を踏まえた土地利用、産業、人口の配置、自動車使用の抑制等の構造的、かつ、基本的問題がある。交通需要管理の本来の役割は、将来の良好な交通環境に向って行政、事業者、利用者等が一体となって、性急な対策より構造的な改革を一步づつ着実に推し進めることであるが、現下の交通問題についても積極的に取りくむ必要がある。その取り組み方は、地域々々諸々の事情により異なるが、利用者は、「乗ってやる」的考え方から「自分達の交通は自分達で育てる」という考え方にたち、その効果も目に見える改善を期待するより着実に公共交通の利便向上、良好な交通環境の創造につながることを期待すべきであるといえる。

① 公共交通利用の促進の環境整備（関連施設の整備）

㊦ 交通結節点の改善

交通結節点は、各交通機関、所管行政庁の役割の谷間的部分が多く、利用者本位のスムーズな乗りつぎが行えていない場合が多く、この部分の運行、施設の両面からの改善が望まれている。個別的には、始業、終業等にあつた運行ダイヤ、鉄道とバスとの連絡ダイヤの設定、利用者本位のバス停の位置の確保、風防よけ屋根、ベンチ等の設置によるバス停施設の改善等があげられる。

㊧ 道路の効率的改良

例えば、車道幅10m程度の道路の3車線化（1線はバス専用通行帯）、交差点の改良等の公共交通の円滑化に寄与する整備をモデル事業として発足させ、地域に適した効率的な施策を実施する。

㊨ 総合交通規制等による公共交通優先措置の拡大

バス優先のための規制（専用レーン、バス優先信号の設置等）をはじめ、速度制限、車両の通行禁止などの規制、駐車規制等を総合的に組み合わせ、交通量の抑制を図るとともに、公共交通の優先措置の拡大を図る。

② 公共交通の効率的運行（運行方法の改善）

㊩ 効率的な鉄道、バスの運行

始業、終業に合わせたダイヤの設定のほかに、バスについては、運行経路、運行方法（直通運行等）、運行車両（ミニバス等の導入）についても、地域特性にあった方法を採用するとともに、民間事業所等が折り返し場所等を提供することにより効率的な輸送を確保する。

④ 相乗りタクシーシステムの採用

バス交通を補完し、マイカーの利便性に対抗するために、タクシーの相乗り制度（道路運送法第24条の2）を確立し、例えば、終業にあわせて鉄道駅まで利用できるよう特定の場所、時間によってはタクシーが待っている等のきめ細かいサービスを行う。

⑦ 地域共通チケットの導入

バスと相乗りタクシーの共通チケット（例えば、バスはチケット1枚使用、相乗りタクシーは2枚使用等）を事業者の協力のもとに実現し、より乗りやすさの促進をはかる。

③ 個人交通の地域特性に応じた活用（マイカーの自粛）

⑦ マイカー通勤の自粛

積極的に交通事業者と協調して、代替交通手段を確保し、公共交通機関の利用促進のPRの運動を展開する。また、残業等により、代替交通手段の確保がむずかしい場合は、マイカーを活用するが、通勤時には、若干の時間帯をずらす等の配慮が望ましい。

④ 自転車交通の活用

事業所内に自転車置場を整備し、近距離交通（自宅～勤務先等）については、自転車交通を積極的に活用を図る。

④ 推進体制の確立（協議会等の設置）

⑦ 地域別交通問題協議会の設置

交通問題に対する利用者の意見を関係者に組織的、制度的に伝わるよう両者で組織化を図り、相互に理解、協調し、身近で具体的な改善を行うが、まず、事業所等の特定の交通需要がある地域で積極的に設置されることが望まれる。この協議会を通じて、利用者、住民が適正に交通需要をコントロールし、地域の良い交通環境を創出する。すなわち、協議会が交通需要管理の基礎団体の役割を担っているといえる。

〔表 2-1-1〕

④ 地域交通研究会の開催

協議会が中心となり、周辺住民、従業員、関係者を対象に、例えば、学識者の講演を行うなど地域交通改善の研究、協調活動を展開する。

(B) 地域の特性

〔表 2-1-3〕

⑦ 事業所集中地域

この地域は、事業所の始業、終業等に合わせ、目的、利用交通手段等のトリップの内容及び改善のための施策をは握しやすく、事業所の積極的な協力が得られれば、適切な交通需要管理の効果が最も期待できる。関係者の組織化も可能で、周辺の住民と協調した総合的な施策の展

開が望まれる。

④ 大規模団地周辺地域

この地域は、個人交通手段のトリップは複雑で、交通需要に対応した公共交通機関の改善は多様であり、交通需要管理の早急な効果は期待できないが、通勤時、帰宅時、買物交通等について、地域特性を生かして公共交通の利便性を高め、きめ細かい誘導の施策を実施することが望まれる。

⑤ 学園周辺地域

この地域は、登校・下校を中心として、関係者の協調により、交通需要管理は構築されつつあり、現在の体制をさらに充実化を図り、反対ルートの地域への活用などを含め、一層利便性に富んだ公共交通機関の整備が望まれる。

⑥ その他（通勤、通学時混雑する地域）

この地域は、当面の改善は困難であるが、地域の特性を生かした交通環境の整備のため組織化を図り一歩ずつ改善を進めることが望まれる。

(4) 地域交通改善の県民運動の展開

(ア) 地域交通週間の設定

交通問題は、日常生活に密接に関係する重要な課題であり、公共交通機関には利便性として相互の連続性、総合性が求められている。一方、車社会は生活の利便性、産業活動の効率化を促進したが、交通混雑、事故、環境汚染等を深刻化させ、生活環境の悪化を招いており、県民一人ひとりが交通について真剣に考える時期にきているといえる。そのため、地域交通週間を設定し、地域の交通は地域で育てる、とともに良好な環境を創造する運動を交通事業者等と協調し、シンポジウム、交通博覧会の開催、神奈川交通マップの作成等を行いながら交通安全の組織等と連携して、適正な交通需要の管理のあり方を含めて、地域交通改善の県民運動を展開する。

(イ) 「道の日」の設定

ノーカーディ、道路を守る月間等の運動を、より効果的施策とするため、女性・子供等常住者の目でみる道路、人と車の共存、生活と道等の視点で、「神奈川道の日」を設定し、マイカー使用の自粛、不法路上駐車等の排除、店舗の案内、商品展示の道路の不法占用の撤去、道路美化等の県民運動を展開し、適正な交通需要管理の効果を目でみてわかる環境を作り出す。

[表 2-1-2]

図2-1-1 交通需要管理政策体系図

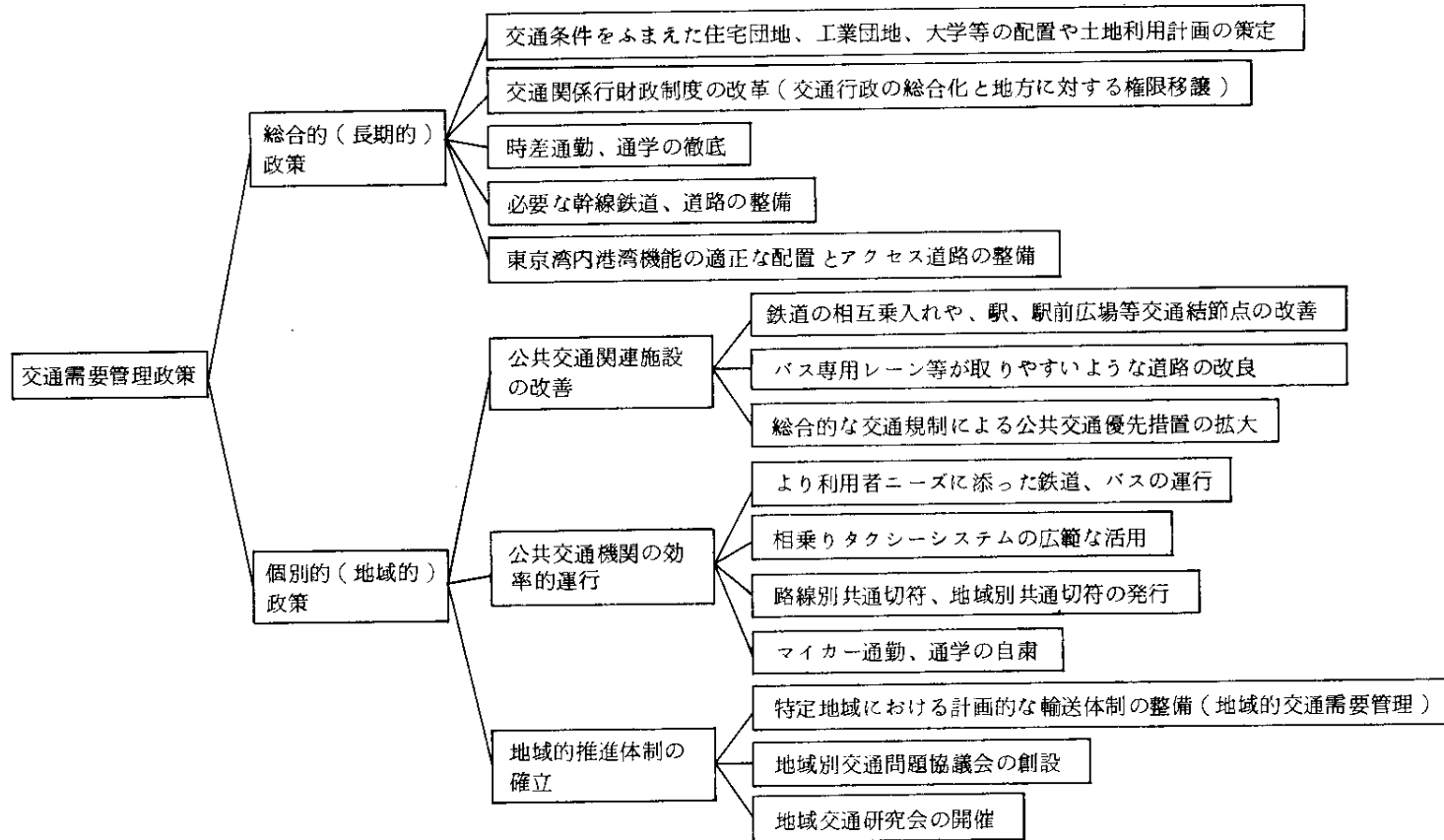


表2-1-1 A 地域交通問題協議会（仮称）

	開催回数	構 成 員 等	活 動 内 容
定例会	年2回程度	事業所等(特定の交通需要)、交通事業者(バス、タクシー)、行政(市町村)	情報交換、地域交通マップ等の資料の作成、周辺住民の意識のは握のためのアンケート調査の実施、施策の研究、調査、実験等を行う。
特別会	課題毎随時	課題に係わる関係者、周辺住民の代表を招き、意見交換等を行う。	例えば、鉄道事業者を招き、鉄道とバスとの連絡体制のダイヤ設定について話しあう。

表2-1-2 神奈川道の日（仮称）の概要

	事 項	内 容
設定月日	3月3週の日曜日	
運動の内容	道路上の不法の駐車車両をはじめ、占用物件をとりどぎ、生活者のための道路の姿をとりもどす。	マイカー使用の自粛、路上駐車車両の排除、店舗の案内、商品の不法占用の撤去、道路の清掃・美化・緑化、沿道修景、沿道地区計画、公共交通機関利用促進等の運動を地域の課題に沿って展開する。
関連催事の開催	道の日をより効果的にするため、関係者と協調して道路に関するイベントを開催する。	道の日記念マラソン、歩行者天国、都市を歩いて見る会、割引きバスの運行、道路植樹等の関連イベントを地域の特性に沿って開催する。
運動の組織	交通安全運動の組織と連携して行う。	

表2-1-3 交通需要管理地域特性

	トリップのは握	需要管理の効果	改 善 方 向
㊦ 事業所周辺地域	◎	◎	周辺住民と協調した総合的施策の展開
㊧ 大規模団地周辺地域	△	○	きめ細かい公共交通への誘導施策の実施
㊨ 学園周辺地域	◎	△	需要管理は構築されつつあり、現在の体制の充実
㊩ その他(通勤通学時混雑する地域)	×	○	

◎ 充分 ○ まあ充分 △ ふつう × 不十分

2-2 交通施設・機関別の現状と今後の整備のあり方—運輸関係—

2-2-1 鉄 道

(1) 鉄道交通の現状と課題

鉄道交通は、国鉄が10線、298km、109駅、1日平均乗降人員391万人であるが、民鉄は13社、24線、290km、230駅、1日平均乗降人員603万人で、両者を合わせると県民1日平均1.4回利用している根幹的な交通施設である。本県の交通機関別の鉄道の分担率は、約50%で首都圏（約60%）を下回っているが、中京圏（約30%）を大きく上回っており、通勤、通学を中心として交通体系の基盤を形成している。

鉄道の輸送人員は、モータリゼーションの進行等により、大きな増加（40年→45年20%増45年→50年17%増、50年→55年11%増）はないものの着実に利用者は増している。国鉄、民鉄の別では、価格メカニズム（例；小田原～東京間55年国鉄運賃970円、小田原～新宿間55年小田急電鉄運賃450円）等の作用により民鉄の伸び（50年→55年国鉄2%増、民鉄16%増）が著しい。ピーク時1時間当りの混雑率は、幹線をはじめ主要な地域連絡線においても目標とすべき150%を著しく上回っている。国鉄は、根岸線（新杉田～磯子間）の278%をはじめ、東海道、横須賀、南武、横浜の5路線が200%を越えている。私鉄も東京急行田園都市線・新玉川線（池尻大橋～渋谷）が231%、東京急行東横線208%、小田急小田原線205%の3線が200%以上で相模鉄道、京浜急行本線の主要路線も200%を越さないものの150%を大きく上回っている。なお、私鉄は表2-2-1-1のとおり運行形態を数種類に分類して運行しているので、特急、急行等の快速運行列車は、この数値をはるかに上回る混み方であることが想定される。

駅の利用状況をみると、1日平均の乗車人員（路線別）が5万人を越える駅は、国鉄が10駅私鉄が8駅あり、1位は国鉄横浜駅の339,653人である。横浜駅は、国鉄のほか、相模鉄道線193,034人、京浜急行線158,951人、東急東横線53,492人、横浜市地下鉄26,178人で1日の乗車人員は77万人にもなっている。また、その他の10万人以上の駅は、国鉄川崎駅（140,252人）だけであるが、藤沢駅、登戸駅が国鉄と小田急線を合わせると10万人以上の乗車人員となる。新駅は、十日市場駅（横浜線54年開駅）が7,498人、東戸塚駅、新川崎駅（共に横須賀線55年開駅）がそれぞれ7,648人、3,419人の1日平均乗車人員となっている。〔表2-2-1-2〕

鉄道網は、東西を結ぶ幹線路線網が施設的（国鉄4線、私鉄4線）にも運行本数などのサービスのにも充実しているが、地域連絡線は、複線化率が50%未満であるように大きく遅れをとっている路線が多い。施設整備の状況をみると、現在、整備中の幹線路線としては、東急田園都市線の中央林間駅への延伸、京王相模原線の橋本駅への乗り入れの2本があり、ともに首都への幹線ネットワークが新たに構築されるために本県の鉄道利用体系の大きな変化と鉄道利用への需要喚起が生じよう。さらに、京浜急行三崎線の油壺への延伸、横浜市地下鉄の上永谷～戸塚、横浜～新横浜間等での新線建設が施工中である。

1日平均県民約2人に1人が利用しているように県の交通体系の骨格を形成している国鉄は全国

レベルで約1兆円近い助成を受けても、なお1兆円を越す赤字が生じ、累積が約17兆円にも達しており、構造的赤字経営になっているといえる。貨物部門の合理化、地方ローカル線の廃止等の抜本的対策を行っても、当分は国鉄自身のみによる新たな施設整備は期待できないとみられているが、神奈川県の子来の交通体系を考慮すると、今後、線路増設、新駅設置、貨物専用線の旅客化等の諸々の整備が必要となる。このため、さらに一層、自治体と鉄道事業者と密接に協調し、自治体側は利用促進の運動から鉄道網を基本とした土地利用計画、産業、学園の配置、誘導等の施策の展開により、地域に即した整備を積極的に進めることが求められよう。

(2) 鉄道交通整備の基本的考え方

公共交通とは、不特定多数の利用者を対象とする交通手段をさし、代表的な交通機関は鉄道とバスである。とりわけ鉄道は、時間あたり7万人程度の輸送能力と30～160kmの距離サービスをもっている大量輸送機関である。都市は、この鉄道線に沿って発展し、駅は都市の中核的施設として機能するとともに都市計画等の地域計画の規定要因となっているといえ、駅を中心とした開発が促進され、土地等に膨大な利益をもたらしてきた。エネルギー効率の面から見ても、鉄道は、バス147 (Kcal/人・km、乗用車694、航空機702)に比べ民鉄100、国電51で、今後とも、鉄道は積極的に整備を進める必要がある非常にすぐれた交通機関である。

安定成長のもとでは、大巾な需要増や開発の一環としての新たな施設整備等も期待できないので、過去の計画の実現、施設改善の要請を地域交通の立場と既存施設の有効利用の視点で優先順位をつけ、効率的に整備を進めることが重要であるといえる。さらに、過去の計画に基づいたまちづくりが進行している地域もあるので、当面、計画の凍結も打ち出すことも必要となろう。都市側も、さらに鉄道に対して積極的に協調に努力し、例えば、道路の位置づけを一步踏み込み、都市交通の内の特定施設（固定資産税法では、駅の自由通路部分を減免措置しているように駅施設の一部を歩道と位置づける等）について、建設省所管事業として助成制度を充足させることなどの対応が必要となろう。このような、都市側の施策が実現するならば、人の移動の連続性を画期的に高め、地域交通の改善に大きく寄与すると考えられる。

鉄道は、まちづくりの戦略として、大きな位置をしめている点を踏まえ、今後の整備の基本的考え方として次の5点を提起する。

1. 地域交通改善の視点で、利用者の参加のもとにつくられる、まちづくり計画と整合した施策であること。
2. 運営方法、運賃、料金体系など運営体系を中心におき、他の交通機関との連続性の向上を図る整備であること。
3. 既存施設を有効に活用した効率的な改善であること。
4. 全国のネットワーク、首都のネットワークを踏まえた地域ネットワークの強化に寄与する施策であること。
5. 外国人割引制度、成田空港へのアクセス化、案内表示等の施設の充実など国際化の視点を踏まえた整備を推進すること。

(3) 鉄道施設整備構想試案

鉄道交通の整備は、高度成長時代に計画された首都中心の施設整備計画に基づき進められてきたが、安定成長時代に入り、そのテンポは交通事業の経営難、開発利益の減少等により急速に遅れるとともに見直しに対する要請が各方面から出され、国においても新たなニーズを加えるため、運輸政策審議会東京圏部会において検討されている。

県内の国鉄は、横浜線の相模～八王子間の複線化工事などを進めているが、昭和55年10月の東海道線、横須賀線の分離運行により、過去の計画に基づく大プロジェクトは終焉を告げたとってもよい。私鉄は、東急田園都市線の中央林間への延伸等が実施中であるが、相模鉄道いづみ野線の平塚までの延伸、京王相模原線の橋本以西への延長等の計画は目途も立っていない状況にある。地下鉄は、横浜市が地域交通改善の要請に効率的に対応し、3号線の横浜～新横浜間などで積極的に整備を進めている。しかし、川崎市の地下鉄は見直しも立っていないし、横浜市の2号線、4号線については、見直しが要請されている。新交通システムは、横浜市の金沢シーサイドライン（仮称、新杉田～金沢八景）で事業化のための調査を進めているほか、藤沢市の湘南ライフタウン線（仮称、辻堂～ライフタウン）などで諸々の調査を行っているが採算性、関連道路の整備、環境、景観等の問題が山積しており、具体化にいたっていない。さらに、新たなニーズとして、羽田アクセスのための公共輸送機関の整備（相鉄線～新横浜～川崎～羽田空港）、横浜線の横浜都心部への延伸（みなとみらい線、東神奈川～石川町）などがあげられるが、膨大な施設整備費を要するため、あらゆる面から十分に調査が行われることが必要であろう。

自治体と鉄道との関わりは、制度的には地下鉄建設を除き、意見を国に具申する立場と一部要綱等に基づく任意の負担があるが、ほとんど国、事業者を中心に進められ、自治体は住民の改善要望を鉄道事業者に要請する活動を行ってきただけである。これからは、一層地域の交通手段とするため、地域連絡線の活性化、地方ローカル線の民営化、貨物専用線の旅客化等について積極的に事業者と一体となって考えていくことが必要である。国鉄の地方ローカル線は、乗車密度を一つのはかりとして基準（1日1km²、000人以下）を下回る乗車効率の悪い路線について、第三セクター等による運営を除き廃止またはバス路線への転換を推進しているが、このことは、過疎地域の鉄道を廃止するとともに相模線のような都市周辺のローカル線をも当分の間、利便性の低い鉄道のまま推移させることが想定される。それでは、都市周辺のローカル線はモータリゼーションに押され、さらに鉄道ばなれを促進するものと考えられる。したがって、諸々の制約を受ける国鉄が運営すると採算がむずかしいが、例えば、学校等の催事に合わせて臨時便を設定する等の可能な柔軟性の高い私鉄事業者が経営すると採算がとれる路線については、積極的に民営化を推進すべきであるといえる。都市周辺のローカル線こそ、地方自治体の積極的な介入と協調が必要であり、施設の譲渡方法、助成制度等を含めた民営化の検討を神奈川から提唱していくことは大いに意味があることであろう。

今後の鉄道整備は、大規模な施設整備が期待できない厳しい経済環境が想定される中で、運

行方法、運賃、料金体系など運営体系の改善を中心において、乗り換え施設の整備など既存施設の改善に重点をおいた施設体系の整備を利用者の評価、他の交通機関との有機性等を考慮した優先順位をつけ、駅前広場、アクセス道路の整備等の自治体のまちづくり計画等の諸計画と齎合を図りながら効率的かつ利用者中心に推し進めていく必要がある。

次に大きな課題になっている羽田アクセスのための公共交通機関の整備について、プロジェクトチームの考え方を述べたい。

○羽田アクセスのための公共交通機関の整備

神奈川県在住者の羽田空港利用者は、年間300万人を越えており、そのアクセスのほとんどが横浜駅からのバス交通に依存しているが、これに加えて複数の交通手段を設けることは重要であり、定時性にすぐれた鉄道でのアクセス方法は最も望ましい。

相鉄線～新横浜～川崎～羽田空港ルートの新線構想は、新横浜、川崎両駅周辺の活性化に大きく寄与するとはいえ、あまりにも膨大な建設費が必要で、その実現には困難が予想される。今後、調査、研究を進める上で、表2-2-1-3の東海道貨物専用線活用ルートと京浜急行羽田空港線延伸ルートの2ルート整備案と経費、採算性、速達性、利便性、土地利用、社会経済効果等総合的に比較検討を加えることを提案したい。

表2-2-1-2 主要駅の1日平均乗車人員表

	駅名	乗車人員		駅名	乗車人員
国鉄	横浜	339,653人	私鉄	横浜(相鉄)	193,034人
	川崎	140,522		横浜(京急)	158,951
	大船	74,741		上大岡	63,481
	戸塚	73,797		京浜川崎	60,061
	藤沢	68,022		藤沢	59,399
	鶴見	65,493		登戸	54,786
	武蔵小杉	65,214		横浜(京急)	53,492
	登戸	53,552		本厚木	50,864
	小田原	53,493		溝ノ口	49,394
関内	50,205	大和	49,036		

表 2-2-1-1 国鉄・私鉄通勤時1時間交通量

国鉄収支（営業）係数

線 路	区 間	昭 和 55 年 度 実 績						線 区 別 経 営 成 績					
		列車種別	編成および 運転本数	編成×回数 1両当り定員	輸送力 (人)	輸送量 (人)	混雑度 %	50 年度	51	52	53	54	55
国鉄東海道本線	藤 沢 → 大 船			15×15 (110) 15×1 (81)	22,510	52,060	231	174	169	154	135	127	133
〃 横須賀線	保土ヶ谷→横浜			15×11 (110)	15,730	33,610	214	209	205	171	162	160	172
〃 南武線	矢 向 → 尻 手			6×20 (140)	16,800	36,780	219	158	145	115	111	105	104
〃 横浜線	新横浜→菊 名			7×11 (140)	10,780	23,500	218	148	136	111	108	99	96
〃 根岸線	新杉田→磯 子			10×10 (140)	14,000	36,960	278	150	130	98	93	86	88
〃 鶴見線	国道→鶴見小野			3×20 (140)	8,400	15,490	184	536	545	474	464	458	439
〃 相模線	厚 木→茅ヶ崎			4.3×4 (126)	1,890	2,800	148	571	516	446	411	355	349
〃 御殿場線	国府津→山 北			8×2 (110)	1,760	1,716	98	486	421	370	391	339	383
小田急小田原線	世田谷代田→ 下北沢	急 行	10両×10本	10・10・8・6×29 (140)	35,286	35,286	205	(注) 1. 国鉄調べ 2. 50年度～54年度は収支係数、 55年度は営業係数である。 混雑度 = $\frac{\text{輸送人員}}{\text{輸送力}}$ 混雑度 100%……定員乗車。座席がいっぱいで、吊皮にもドア近くの手すり等にも乗客がいっぱい。つまりあぶれた人がいない。 150%……100%の状態がさらに混んできて、肩が触れ合い、吊皮にもつかまれぬ人が全体の半数近くいるが新聞を楽にひろげられる状態。 200%……もつとからだに触れ合い、相当圧迫感はあるが、週刊誌程度ならなんとか……。 250%……電車が揺れるたびに、からだは斜めになり、身動きできず手も動かせない。 300%……物理的限界に近く、からだに危険がある状態。					
		準 急	10両×9本 8両×1本										
		普 通	6両×9本										
京浜急行線	戸 部→横 浜	特 急	12両×12本	12・8・6・6×24 (127)	28,712	28,712	175						
		急 行	8両×5本 6両×1本										
		普 通	6両×6本										
東急急行 東 横 線	祐天寺→中目黒	急 行	8両×4本 7両×3本	8・7・6・8×27 (132)	24,648	51,305	208						
		普 通	6両×13本										
		日比谷 線直通	8両×7本										
田園都市線 ・新玉川線	池尻大橋→渋谷	普 通	8両×15本	8×15 (142)	17,040	39,414	231						
		急 行	8両×14本 8両×2本 7両×12本	8・8・7×28 (140)	29,680	52,715	178						

(注) 国鉄、私鉄各社調べ (出典:)

表2-2-1-3 羽田アクセス整備案

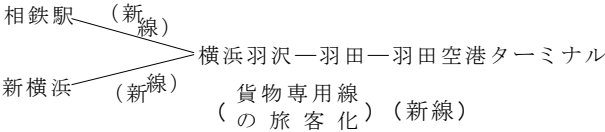
	内 容
<p>① 貨物専用線活用 ル ー ト</p> <p>(新横浜～羽田空 港ターミナル 約25分程度)</p>	 <p>相鉄駅 (新線) 新横浜 (新線) → 横浜羽沢—羽田—羽田空港ターミナル 貨物専用線 (の旅客化) (新線)</p> <p>相鉄駅～新横浜～大倉山間は、新線建設（新幹線連絡線）を行い、相模鉄道から東横線へ乗り入れる。</p>
<p>② 京浜急行羽田空 港線延伸ルート</p>	<p>京浜急行本線—京浜蒲田—羽田空港駅—羽田空港ターミナル (新線建設)</p> <p>○京浜蒲田での直通乗り入れを促進する。 ○羽田空港ターミナル駅は、貨物専用線活用ルートとの総合駅化を図る。</p>

図2-2-1-2 (あ) 鉄道整備体系試案

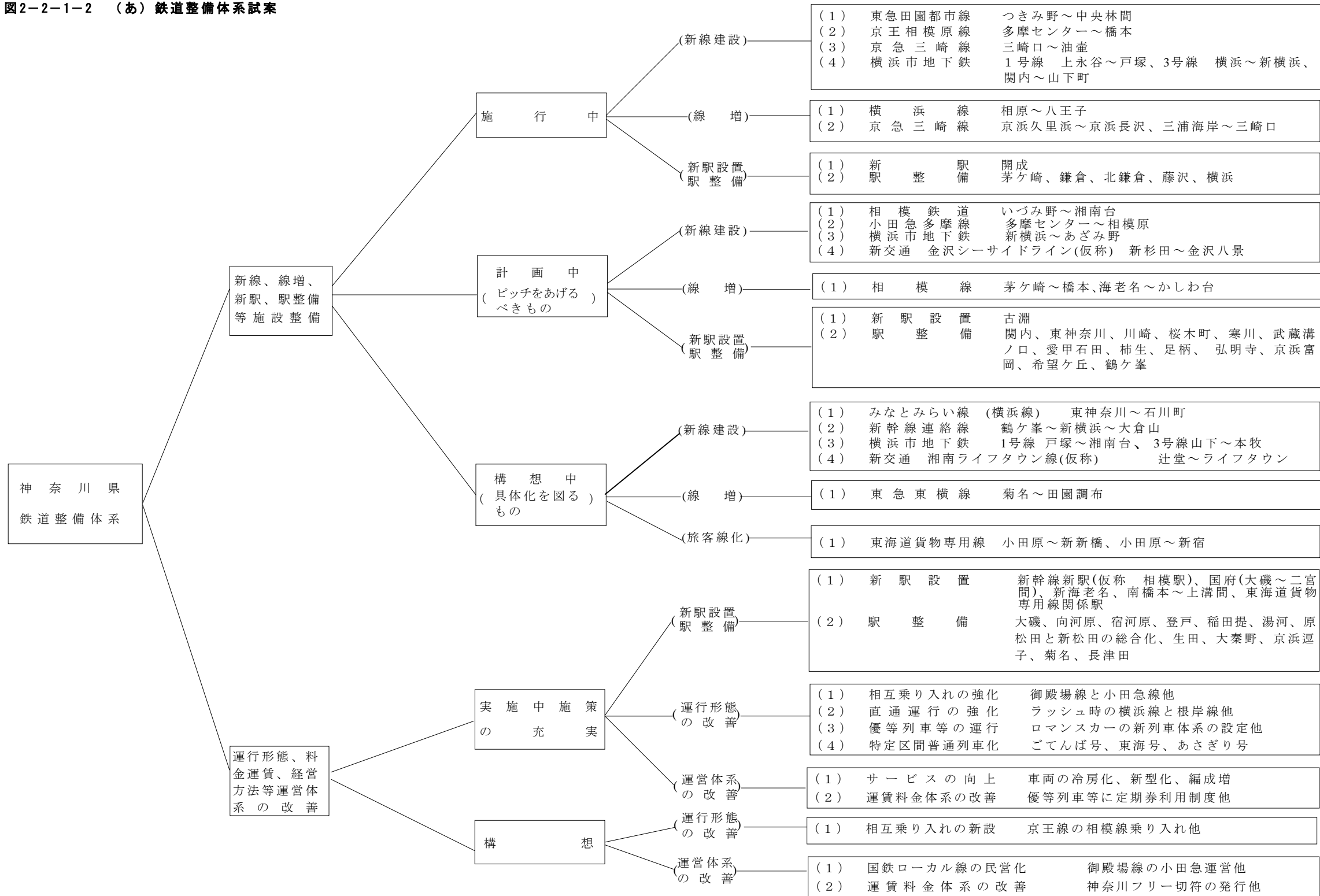


表2-2-1-4 (い) 整備計画の主要事業の内容

① 新線、線増計画

	事業者	路線名	区分	区間	内容等	
施行	国鉄	横浜線	複線化	相原～八王子 $l=6.9km$	全線複線化に伴い、運行本数の増加新列車体系の確立が期待される。	
	私鉄	東急田園都市線	新線建設	つきみ野～中央林間 $l=1.2km$	新たな首都(渋谷、永田町)への幹線の開通で県央、湘南地域の発展に寄与する路線で、完成後の利用者のニーズにあった運行方法等が望まれる。渋谷～中央林間約45分。	
		京王相模原線	新線建設	多摩センター～橋本 $l=8.9km$	県の交通体系上画期的路線で、ターミナル駅橋本を中心として津久井、県央地域が飛躍的に発展することが想定され、連絡線(相模線、横浜線)の充実が待たれる。新宿～橋本約50分	
		京急電鉄三崎線	新線建設	三崎口～油壺 $l=2.0km$	用地取得中。三浦地域の発展と観光交通(道路交通)の混雑緩和が期待される。	
		〃	複線化	京浜久里浜～京浜長沢 $l=4.0km$ 三浦海岸～三崎口 $l=2.2km$	京浜久里浜～京浜長沢間 実施中	
	中	地下鉄	横浜市営1号線	新線建設	上永谷～戸塚 $l=3.5km$	戸塚～上大岡～関内～横浜～新横浜が結ばれ、市内の活性化と新幹線をはじめ幹線5本と有機的に連絡されるので、地域内連絡線として相乗の効果が期待される。
			横浜市営3号線	新線建設	関内～山下町 $l=1.9km$	
			(計)		新線建設 線路増設	5路線 延長24.6km 2路線 延長13.1km
	計画 中 (ピッチを あげるべきもの)	国鉄	相模線	複線化	茅ヶ崎～橋本 $32km$	(1) 民営化の検討 ①橋本～厚木 京王帝都 新宿発～厚木行 ②茅ヶ崎～厚木 相鉄 海老名～かしわ台貨物線活用 (2) 相模軸の核として、整備に併せて都市計画の見直しが望まれる。 (3) 東海道線への乗り入れの検討。
				旅客線化 複線化	海老名～かしわ台 $2km$	
廃止				寒川～西寒川 $1.5km$		

表2-2-1-4つづき

計 画 中 (ピ ッ チ を あ げ る べ き も の)	私 鉄	相模鉄道 いづみ野 (一部)	新線建設	いづみ野～湘南台 4 km	戸塚区西部の足を確保するとともに小田急線との連絡により湘南地域と横浜をさらに強力に結び、両地域の発展に寄与する。早急の具体化が望まれる。
		小田急多摩線 (一部)	新線建設	多摩センター～相模原 7 km	計画では、橋本への延伸であるが、京王との重複は必要ない。ターミナル駅までの延伸が必要である。
		小田急小田原線	複々線化	新宿～相模大野32.5 km	車両編成の長大化等では、輸送力増強には限界があるので、複々線化が望まれる。
	地 下 鉄	横浜市営3号線	新線建設	新横浜～あざみ野 11 km	港北ニュータウンの足を確保するとともに田園都市線と横浜中心部とを結ぶが、田園都市線の列車体系(あざみ野駅は急行通過駅)の検討が望まれる。
	新 交 通 シ ス テ ム	金沢シーサイド ライン (仮称)	新線建設	新杉田～金沢八景 12 km	金沢埋立地への足を確保するとともに根岸線と京浜急行との連絡線として重要である。
			線路増設		
(計)		新線建設	4 路線	34 km	
		線路増設	1 路線	34 km	
計 画 中 (当 面 断 面 す べ き も の)	国 鉄	東海道線	複々線化	大船～平塚 17 km	昭和41年 運輸大臣認可
		横須賀線	複線化	横須賀～久里浜 8 km	
		御殿場線	複線化	国府津～御殿場 36 km	民営化の検討(小田急電鉄運営)の中で計画の策定が必要である。
	私 鉄	小田急多摩線 (一部)	新線建設	多摩センター～城山 19 km	41年 路線免許
		京王相模原線 (一部)	新線建設	橋本～相模中野 8 km	41年 路線免許
		相模鉄道 いづみ野線 (一部)	新線建設	湘南台～平塚 21 km	43年 路線免許 湘南ライフタウン(新交通システム)に合わせて延伸を検討する必要がある。
	(計)		新線建設	3 路線	48 km
線路増設			3 路線	61 km	

表2-2-1-4つづき

構想中 (具体化を図るもの)	国鉄	みなとみらい線 (横浜線)	新線建設	東神奈川～石川町 12 km	
		東海道貨物 専用線	旅客線化	小田原～汐留 90 km	
	私鉄	東急東横線	複々線化	菊名～田園調布 11 km	本線(渋谷)と目蒲線乗り入れと分離運行を行い、輸送力の増強を行う
	事業主体 不明	新幹線連絡線	新線建設	鶴ヶ峯～新横浜～大倉山 9 km	相鉄線の東横線乗り入れ (例)海老名～二俣川～新横浜～渋谷
	地下鉄	横浜市 1号線	新線建設	戸塚～湘南台 10 km	昭和47年 運政審答申 湘南台から先の延伸も含めて検討する必要がある。
		横浜市 3号線 (一部)	新線建設	山下町～本牧方面 4 km	昭和47年 運政審答申 みなとみらい線と調整して効率的整備が望まれる。
	新交通 システム	湘南ライフタウン線 (仮称)	新線建設	辻堂～ライフタウン 5 km	助成制度の改善が望まれる。
	(計)		新線建設	5路線 40 km	
		新路増設	1路線 11 km		
		旅客線化	1路線 88 km		
構想中 (困難なもの)	国鉄	武蔵野南線	旅客線化	新鶴見操～稲田提付近 19 km	
	事業主体 不明	羽田アクセス線	新線建設	二俣川～新横浜～川崎～羽田	
	地下鉄	横浜市 2号、 4号線	新線建設	2号線 神奈川新町～ 屏風ヶ浦 11 km 4号線 鶴見～港北 ニュータウン 13 km	昭和47年 運政審答申
		川崎市	新線建設	新百合丘～大師	昭和47年 運政審答申
		都営	新線建設	三田～港北ニュータウン ～茅ヶ崎 22 km	昭和47年 運政審答申
	(計)			5路線	

表2-2-1-4つづき ②運行形態、運営体系の改善

	項目	内容	改善の方法	実施・効果等
実 施 中 (充 実 を 図 る)	運行形態の改善	相互乗り入れの強化	御殿場線と小田急線、普通列車の運行	ラッシュ時を中心として効率的に行い、将来は、民営化の検討が必要である。 (例)御殿場発～新宿行 普通列車
			京浜急行、都営地下鉄、京成電鉄優等列車の運行	成田アクセス等に期待されるが、連絡運輸業務の改善と都営地下鉄の急行化の導入を図る必要がある。 (例) 三崎口発～成田空港行 快速列車の設定
		直通運行の強化	セミ湘南の運行(東海道線から横須賀線への乗り入れ)	ラッシュ時を中心として、時間3便程度 (例) 平塚発～津田沼行
			横浜線と根岸線ラッシュ時	昼間時2本程度乗り入れているが、ラッシュ時関内8時、8時30分頃着が必要である。
			御殿場線と東海道線	当面、設定時間の改善 松田発7時、7時30分頃
		優等列車等の運行	ひかり号停車の増便	新横浜駅 全面停車、小田原駅 増停車
			ロマンスカーの新列車体系の設定	(例) 丹沢号 新宿～町田～大秦野～小田原
			イベントに対する特定列車の運行強化	(例) ①元町フェアレディ号 八王子発～石川町駅(快速列車) ②ミナトマツリ号、③七夕列車、 ④大洋ホエールズ応援号 等
			東海道線から房総方面への優等列車の運行	57年度夏試行されたが、PR不足等により利用者は少なかったが、日祭日を中心に定期運行の設定が望まれる。
			東海道線の快速列車の運行	試行されているが、連絡、時間帯等を考慮した設定が必要である。
			特定区間普通列車化	ごてんば号、東海号、あさぎり号
		サービスの向上	車両の冷房化の促進	年5%程度の整備率のアップ
			新型車両の導入	中小私鉄3線の新車両導入がとくに期待される。
			列車の編成増	東海道 三ツドア15両化、相模線 4両化、小田急 準急10両化、京浜急行 急

表2-2-1-4 つづき

	運営体系の改善	サービスの向上	列車の編成増	行8両化、東横線 8両化、相模鉄道8両化	
		運賃・料金体系の改善	優等列車等に定期券利用制度の確立	当面は、曜日、時間帯を限定して、急行グリーン車の定期券利用制度を導入することが望まれる。	
			列車とバス等のフリーパス券の拡大、充実	箱根フリー切符のように、当面は観光型域内切符の充実を図り、将来的には、通勤、通学用まで拡大することが望まれる	
			こだま号の利用促進	こだま4人乗り割り引き制度(3人分相当料金)の枠を広げ、例えば2人で1.7人分料金(こだまアベックシート)とする。	
			外国人割引制度	成田アクセスで当面実施が望まれる。	
構	運営体系の改善	相互乗り入れの新設	こどもの国線と東急田園都市線	こどもの国線の通勤線化の確立。	
			京王線、相鉄線と相模線	(例) 新宿発～茅ヶ崎駅	
			ロマンスカーの熱海乗り入れ	小田原で乗り入れ施設が必要	
			小田急多摩線の横浜線乗り入れ	相模原で乗り入れ施設が必要	
			小田急小田原線の相鉄線乗り入れ	海老名で乗り入れ施設が必要	
	想	運営体系の改善	国鉄ローカル線の民営化	相模線 橋本～厚木間	京王相模原線 橋本での直通乗り入れ施設の整備
				相模線 茅ヶ崎～厚木間	相模鉄道 相鉄かしわ台から乗り入れ西寒川駅廃止
				御殿場線	小田急線
		運営体系の改善	運賃料金体系の改善	神奈川フリー切符の発行	共通乗車券制度の拡大、一枚の切符で県内の鉄道、バスに乗車可
				列車と列車の初乗り運賃の割引制度の確立	二者以上の初乗り運賃は一者だけ払う制度
				列車とバスとの割引券の発行	列車とバスの共通定期券を求めた場合、割引率をあげる。

2-2-2 バス

(1) バス交通の現状と課題

本県において、バス輸送は鉄道の駅と住宅地とを結ぶ端末交通手段として重要な役割をになっている。特に陸上旅客機関別（バス、タクシー、マイカー、鉄道等）にみたバス交通の分担率を首都圏（15.3%）、京阪神圏（15.9%）と比較すると、本県は24.5%（51年度）と著しく高く、マイカー利用の増加により利用率が幾分低下しつつあるとはいえ、地域住民の足として十分利用されている交通機関である。

県下のバス事業をみてみると、バス事業者12社（うち公営2、民営10）、系統数1993、バス車両4722台、免許路線3785kmとなっており、路線密度は約1.6km/km²とかなり高密度にバス路線が配備されている。輸送人員をみてみると、年間約8億人にも達し、1人当りの乗車回数は114回と首都圏で最も高い数字を示している。

バス事業者の営業範囲はおおむね地域ごとに分けられていて、西湘地域が箱根登山鉄道、伊豆箱根鉄道及び富士急行、湘南、県央、県北地域から横浜市内にかけて神奈川中央交通、また県央地域から横浜市内にかけて相模鉄道、湘南、三浦半島地域が江の島鎌倉観光、京浜急行、そして横浜、川崎市内在が横浜市営、川崎市営、川崎鶴見臨港バス、東京急行、小田急バスとなっている。

これ等の事業者の多くは鉄道事業者であり、バスが経営の中心になっている事業者は、川崎市営、神奈川中央交通、川崎鶴見臨港バスの3社のみである。このうち神奈川中央交通は、系統数、系統キロ、車両数、輸送人員の全ての点で本県全体の30%程度を占めており、県内のバス事業者の代表的存在となっている。

表2-2-2-1 事業者別バス指数

	系統数		系統キロ		車両数		輸送人員	
	総数	%	総数	%	総数	%	総数	%
横浜市	395	19.8	2,963	18.5	1,016	21.5	166,155	20.9
川崎市	168	8.4	1,120	7.0	349	7.4	59,942	7.5
神奈川中央交通(株)	576	28.9	4,761	29.7	1,439	30.4	245,904	30.9
京浜急行電鉄(株)	181	9.1	1,310	8.1	476	10.1	87,961	11.0
川崎鶴見臨港バス	85	4.3	465	2.9	339	7.2	57,648	7.2
東京急行電鉄(株)	108	5.4	720	4.5	300	6.4	54,965	6.9
相模鉄道(株)	99	5.0	621	3.9	254	5.4	45,064	5.7
江ノ島電鉄(株)	90	4.5	607	3.8	181	3.8	33,646	4.2
箱根登山鉄道(株)	146	7.3	1,843	11.5	169	3.6	19,256	2.4
小田急バス(株)	37	1.9	198	1.2	86	1.8	16,784	2.1
富士急行バス(株)	57	2.9	627	3.9	48	1.0	4,606	0.6
伊豆箱根鉄道(株)	51	2.5	803	5.0	65	1.4	4,793	0.6
計	1,993	100	16,037	100	4,722	100	796,724	100

神奈川県都市部都市政策課（神奈川県交通関係資料集より）

近年、大都市圏のバス交通は、道路交通渋滞の慢性化にともない運行速度の低下、定時性の悪化等その円滑な運営に種々の障害を生じている。本県もその例外ではなく、さらにバスターミナル、駅前広場等のバス関連施設の整備が必ずしも十分とはいえないこともあり、より一層きびしい状態にある。

一例として横浜市内のバス交通をみると、平均表定速度は13.5km（運輸白書）であり、さらにピーク時をとってみると全バス路線の70%以上が運行速度10km/h未満となっている。

（都道府県道路網整備計画－バス路線に関する調査－関東地建資料）

このような問題の解決策の一つとしてバス優先、専用レーンの設置があるが、昭和55年度時点で県下のバス優先レーンについては、24路線33区間51.28km、専用レーンについては17路線26区間26.9kmであり、両方合わせても全バス路線延長の2.1%にすぎない。また設置されている市町村は、横浜市、川崎市、横須賀市、小田原市の4市のみである。一方、昭和55年度道路交通情勢調査によれば、バス交通が500台/12h以上の道路が32路線58地点、300台/12h以上をとると20市、130地点近くもあり、今後更にバス優先・専用レーンの設置が望まれるところであるが、本県においては広幅員の道路が少なく、大幅な増加は期待できない。

表2-2-2-2
バス優先・専用レーン設置状況

市別	規制別	線路別	区間数	延長km
横浜市	専用レーン	13	21	23.75
	優先レーン	13	21	33.90
	計	21	42	57.65
川崎市	専用レーン	4	5	3.15
	優先レーン	7	7	12.21
	計	10	12	15.36
横須賀市	専用レーン	—	—	—
	優先レーン	3	3	2.62
	計	3	3	2.62
小田原市	専用レーン	—	—	—
	優先レーン	1	2	2.55
	計	1	2	2.55
計	専用レーン	17	26	26.90
	優先レーン	24	33	51.28
	計	41	59	78.18

神奈川交通関係資料集より

(注) 同一線路で、優先・専用の両レーンを設置している線路は1路線とする。

表2-2-2-3 バス交通の多い道路

(1000台/12h以上)				
線路別	観測地点名	自動車交通量	バス交通量	
国道1号	横浜市神奈川区二ツ谷町	31,475	1,169	
国道16号	〃 中区桜木町	39,321	1,381	
国道132号	川崎市川崎区中島2丁目	21,654	1,063	
国道133号	横浜市中区本町5丁目	33,056	1,854	
⊕横須賀停車場線	横須賀市汐入1丁目	5,149	1,426	
⊕横浜伊勢原線	横浜市戸塚区矢部町	14,156	1,094	
⊕横浜生田線	〃 西区北郷井沢	30,766	1,134	
⊕青木浅間線	〃 西区楠町	18,837	1,506	
⊕横浜鎌倉線	〃 港南区日野町	25,339	1,164	
○茅ヶ崎(停)線	茅ヶ崎市新栄町	6,284	1,568	
○大船(停)吉田線	横浜市戸塚区笠間町	9,232	1,172	
計 11路線	11地点			
(500台/12h以上、100台/12h未満)				
国道1号	横浜市戸塚区原宿	38,240	679	
〃	〃 西区金港町	54,408	517	
〃	〃 〃 浜松町	30,376	552	
〃	〃 保土ヶ谷区保土ヶ谷1丁目	23,425	938	
〃	〃 戸塚区柏尾町	16,690	823	
〃	〃 〃 戸塚町	11,412	744	
〃	茅ヶ崎市十間坂	19,255	685	
〃	小田原市浜町	15,751	659	
〃	〃 本町	16,474	923	
〃	〃 風祭	11,117	629	
〃	足柄下郡箱根町山崎	18,046	781	
〃	〃 〃 湯本	8,696	583	
〃	〃 〃 宮ノ下	8,549	565	
国道16号	横浜市保土ヶ谷区鶴岡町	27,011	841	
〃	〃 〃 東川島町	20,833	647	

バス交通の混乱は、マイカー・自転車等への転換を促進させさらに道路混雑を招き、また駅前の放置自転車問題を引き起す要因ともなっている。一方バス交通の円滑化は、それ等の問題の解決と共に、省エネルギー、環境保全にも大きく影響する。その意味でバス交通の円滑化は重要であるといえよう。その解決のためには、多くの課題が山積されているが、特に次の2点が重要であると考えられる。

- ① バス事業者のサービス向上：車輛の改善バス路線のわかり易さへの工夫、共通運賃制度の導入などバス利用の促進を図るための努力。
- ② 行政側のバス運行環境の整備：バス優先・専用レーンの設置、バスターミナル・駅前広場の整備、時差通勤、通学の実施など。

バス事業者の企業努力は当然のことであるが、行政側がいかにバックアップするかが、バス交通の円滑化のための大きなポイントであるといえよう。

(2) バス交通整備の基本的考え方

バス交通は、鉄道と共に公共交通機関の代表であり、輸送能力、距離サービスの点で鉄道に比べ劣ってはいるものの、路線網の点でははるかにきめ細かいサービスが可能な交通機関であり、鉄道網を補完する形で発達してきた。

エネルギー効率の面から見ても、鉄道には劣るものの乗用車に比べはるかにすぐれており、鉄道網の発達している地域においては端末交通機関として、その他の地域については、幹線交通機関として整備を進める必要があるすぐれた交通機関である。しかし、近年道路渋滞にともなう定時運行の困難化、運行速度の低下は利用者に対しその信頼度を著しくそこね、さらに戸口性、機動性などの点ですぐれたマイカーの増加もあり、バス交通の置かれた立場はかなりきびしいものがある。

今後、限られた道路空間をより有効に活用し、省エネルギー、環境保全の面からも効果のあるバス交通の円滑化は社会的使命であるという認識を持ち、行政側もバス交通に対する積極的

国 道	1 6 号	横浜市磯子区磯子町	39,616	844
"	"	" 南区吉野町	30,396	774
"	"	相模原市矢部	28,763	507
国 道	132 号	川崎市川崎区夜光2丁目	12,892	739
国 道	134 号	鎌倉市由比ヶ浜	6,276	549
国 道	246 号	厚木市木売場	45,100	720
⊕	横 浜 鎌 倉 線	横浜市南区大岡2丁目	37,044	638
"	"	" 戸塚区桂町	18,956	978
⊕	横 浜 上 麻 生 線	" 神奈川区西神奈川町4丁目	23,235	947
"	"	" 緑区川和町	9,512	520
⊕	原 宿 六 浦 線	" 戸塚区上郷町	12,780	502
⊕	横 浜 伊 勢 原 線	" 戸塚区和泉町	11,465	508
⊕	藤 棚 伊 勢 崎 線	" 西区浜松町	26,927	570
⊕	山 下 本 牧 磯 子 線	" 中区新山下2丁目	20,121	688
⊕	世 田 谷 町 田 線	川崎市川崎区登戸	14,701	679
"	"	" 多摩区万福寺	14,313	504
⊕	丸 子 中 山 茅 ヶ 崎 線	" 高津区千年	11,664	657
⊕	横 須 賀 三 崎 線	横須賀市佐野1丁目	14,326	722
"	"	三浦市原町	12,169	525
⊕	戸 塚 茅 ヶ 崎 線	藤沢市本鶴沼	20,076	548
⊖	鶴 見 溝 ノ ロ 線	横浜市鶴見区鶴見町	26,628	904
⊖	子 母 口 綱 島 町	" 港北区綱島台	10,127	777
⊖	中 山 駅 (停) 線	" 緑区中山町	8,735	896
⊖	平 戸 桜 木 町 線	" 南区井戸ヶ谷中町	17,120	517
⊖	阿 久 和 鎌 倉 線	" 戸塚区原宿町	13,618	564
⊖	菖 蒲 沢 戸 塚 線	" 戸塚区深谷町	14,278	696
⊖	大 師 河 原 幸 線	川崎市殿町3丁目	15,417	703
⊖	扇 町 川 崎 (停) 線	" 川崎区浅野町	9,615	572
"	"	" " 大島2丁目	11,491	629
⊖	川 崎 町 田 線	" 幸区大宮町	31,647	870
⊖	相 模 原 (停) 線	相模原市清兵衛新田	9,992	812
⊖	本 厚 木 (停) 線	厚木市中町	7,840	697
計 2 6 路 線		4 7 地 点		
累 計 3 2 路 線		5 8 地 点		

(注) 1. ⊕は主要地方道 ⊖は一般県道 2. 累計については、1000台/12h以上と500台/12hで、重複する線路は1線路とした。 3. 東名高速道路は除く

なバックアップが必要であるという立場で次の4点を今後の整備の基本理念として提案したい。

- ① バス交通は地域的な公共交通機関として重要であり、自治体はバス交通対策により積極的に取り組む必要がある。そのために、バス利用者、バス事業者、県、市が一体となってバス交通を活用・整備していく。
- ② 交通規制を活用し、既存道路等既存施設を有効に活用する。
- ③ 道路、駅前広場などの整備にあたっては、バス交通優先の考えに立ち、交差点改良バスベ이의設置も含めたバス路線整備のための総合計画を地域の特性に応じて策定し、個々の施策を組み合わせ相乗的に効果を発揮させるようにする。
- ④ バス事業者は、市場調査を積極的に実施し、潜在需要を喚起していくとともに、運行方法の改善、車輛の改善等利用者にとって利便性の高いシステムになるよう努力するとともに、行政側もそれ等の試みに何らかの形でバックアップする。

(3) バス交通の施設整備試案

バス交通については、その運営がバス事業者、関連施設である道路、駅前広場等の整備管理が建設省及びその関連の地方公共団体、交通の規制等が警察、路線免許などの許認可関係が運輸省と多岐に渡っており、それ等の間を調整し具体的な整備計画をたてる組織が現在のところ完備されていない。これについては、第4章で述べるが、整備計画の前提としてこのような組織作りが重要である。

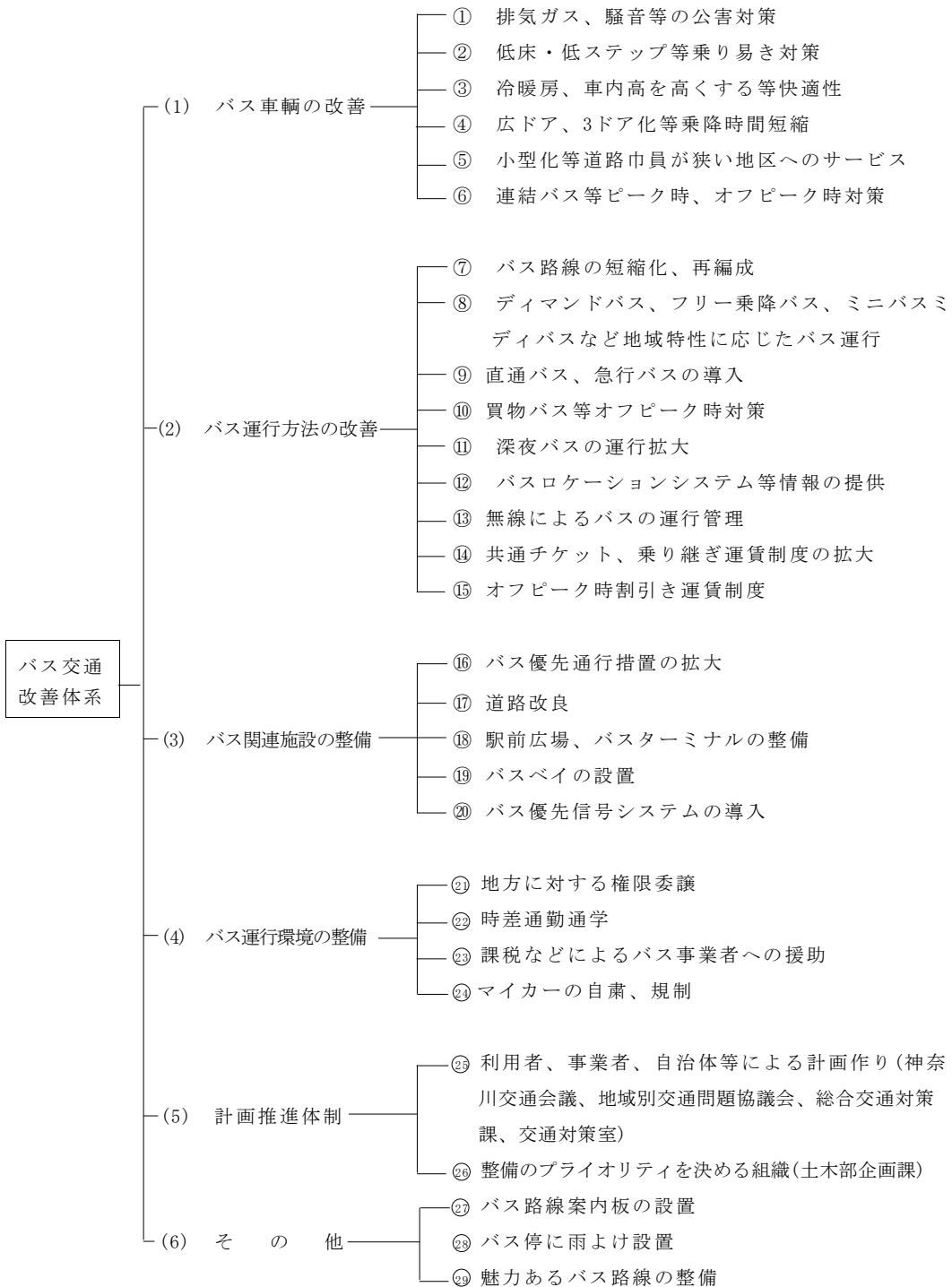
バス交通施設の整備については、他の交通手段と同様そのハード、ソフト両面での整備が必要であるが、関連施設、運行環境等についても整備しなければならない点が多い。それ等を体系化すると図2-2-2-1のようになる。これを目的別に分けて以下説明する。

(ア) 定時運行確保のため ④⑦⑬⑭⑰⑱⑲⑳㉑㉒

バス交通の円滑化のためには、定時性の確保が重要な課題であり、そのためには上記の対策(④、⑦、…、㉑)等が考えられる。このうちバス優先通行措置(⑭)については、(1)項で述べた通り現状での拡大はあまり望めない。このため道路改良(⑱)に期待がかかるところだが、これには多額の事業費がかかり早急な対応は困難である。また一方では、現在バス優先通行措置が行われている道路での一般車輛によるバスレーン進入があり、このような措置がとられたからといって簡単にバス交通の円滑化が図られるとは限らない。このため、次の2点を提案する。

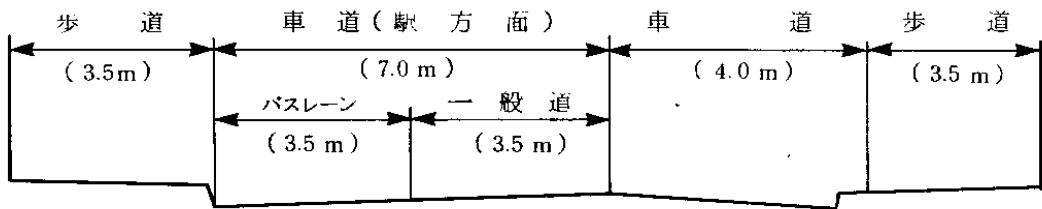
- a) 18m道路を3車線化し、1車線をバス優先・専用レーン化する。
- b) バス優先・専用レーンには、ワインカラー等県下で統一されたカラー舗装を行う。

図2-2-2-1 バス交通改善体系図



現在県下では18mの都市計画道路が多いが、これは旧道路構造令（S35年）による4車線道路である。しかし、現在の道路構造令では2車線しかとれず、また新しい道路の都市計画決定等もあり必ずしも4車線にする必要がなくなったため、現在2車線で供用されているものが多い。また、このような道路のうち特に市街地の中のものについては、停車帯を設けないものも多く、かなり余裕のある幅員構成となっている。そこで、18m道路を次の幅員構成（図2-2-3-2）に変え、バス優先・専用レーンを1車線設ける。

図2-2-3-2 18m都市計画道路の幅員構成改善案



3車線道路の場合、リバーシブルレーンにすることも考えられるが、道路交通がピークになるのは朝の通勤・通学時間帯であることが多く、夕方の帰宅時間帯がそれ程大きなピークにならないことを考えると、駅に向うレーンのみをバス専用としても充分効果が期待できる。

なお、このような施策は単独で行うよりも、バス優先信号システム(20)と合わせて行う方が、より大きな効果が期待できる。さらには、バス停、ターミナル等での乗降でかなりのロスタイムがあることを考えると、広ドア、3ドア化による乗降時間の短縮(4)も行う必要がある。また将来に向けて、バスターミナル、駅前広場の整備も重要である。

結局、バス交通の円滑化のためには、前記各施策を個々に行うのではなく、総合的・連続的に行うことが重要である。

(イ) バス利用促進のため……②③⑤⑧⑨⑩⑪⑫⑭⑮⑰⑲

バス利用促進のための施策には2つの面があり、1つは現在バスを利用している人々のバス離れをくい止めることであり、もう1つは、新しい需要を喚起することである。しかし、どちらについてもポイントは利用者にとって利用し易いバス及びバス交通になることである。

(ウ) バスによる道路混雑解消のため……⑦⑬⑱⑲

都心部及びその周辺において、バスが団子状に運行され道路混雑の一因となっていることを避けるため、鉄道の数駅以上に及ぶ長大路線については駅前広場整備と整合を図りながら駅間又は駅中心の短縮路線に再編成する。また、都心部においては、無線によるバスの運行管理を行い、適正な間隔でバス運行が図れるよう検討する。

(エ) マイカーに対する優位性確保のため……①⑳㉑

マイカーに比ベバスは大量輸送機関としてエネルギー効率の面ではるかに優れており、省エネルギーの立場から課税などの面でバス優遇措置をとる。同時に、環境保全の面でマイカーに対する優位性をより確実なものにするため、排気ガス、騒音等の公害対策についても一層推進する必要がある。

(オ) バス事業者の経営安定のため……⑥ ⑩ ⑮ ⑳

特に郊外の住宅地と鉄道の駅を結ぶバス路線にあつては、車輛数、乗務員共にピーク時対応であるため、オフピーク時対策が経営安定のための重要な課題である。そこで、オフピーク時の割引運賃制度、買物バス等の運行について積極的な検討が必要であり、また将来に向けて、バスの大型化、連結バスの導入も検討する必要がある。

(カ) 計画推進体制の確立……㉑ ㉓ ㉔

前記の諸改善も、個々に、バラバラに行われたのでは事業効果も薄れてしまう。そのため、多岐にわたる改善策を総合的に計画し実施していく組織作りが重要になってくる。同時に、利用者の声をくみ取り、事業者との調整あるいは事業者間との調整を行う組織作りが必要である。

そのために、県においては交通会議の設置、その窓口としての総合交通政策課、またバス関連施設である道路、駅前広場等の整備の手法、プライオリティを検討する土木部企画課の設置市においては地域別交通問題協議会の設置、その窓口としての交通対策室等の設置が望まれる。(詳しくは、4章で述べる)

行政改革が叫ばれている今日、これ等新しい組織作り、特に新しい課を設けることは困難であると思われる。また、たとえそれが可能になっても、準備期間等の余裕はなく即座の対応が求められ、同時に多大な事業効果も期待されるであろう。従って、総合交通対策課が設置された時には、すぐに課の運営ができ、また事業効果があげられるよう当面の準備段階として都市政策課による対応を望みたい。

また、市においても、交通対策室の設置は県の場合と同様混雑が予想される。当面の対策としては、特にバス路線及び関連施設の総合計画については、県が中心となり策定していく必要があるだろう。そのためには、県内各土木事務所に通策副技幹を置き、そこが中心となり管内各市町村と協力して計画作りを行うことも効果の期待できることだと思う。

2-2-3 タクシ・ハイヤ

(1) タクシ・ハイヤの現状と課題

神奈川県下のタクシ・ハイヤは、昭和57年4月現在で、10,638台があり、住民662人に1台の割合となる。このうち、タクシは、会社と個人があり、会社所属のタクシは、7,609台で177社に所属しており、個人タクシは、2,754台となっている。又、ハイヤは275台があり、現在は、横浜・川崎の両市しかない。

会社所属のタクシについて各地域別に見ると、横浜市域に3,445台、川崎市域に1,153台があり、この両市で全体の60.4%を占めている。その他の地域では、横須賀三浦半島地域が985台、湘南地域が782台、県央地域が638台、県西地域が588台、津久井地域が18台の順となっており、

県西地域が住民569人に1台の割合となり、住民1人当りに対する台数は、横浜市に次いで多いが、この地域は、箱根等の観光地を控えているためと思われる。

個人タクシーは、県内では、横浜・川崎・横須賀の三市以外は営業許可が下りないため、この三市のみで、その台数は2,754台（横浜1,852台、川崎581台、横須賀321台）となっている。

また、特殊タクシーとして、身障者用のタクシーであるが、県下では「みどりのタクシー」として3台がある。

以上、県下のタクシー・ハイヤーは、横浜・川崎両市中心型であるとともに、各地域とも、中心駅集中型である。このため、市街地を少しはずれたり、地方の市街地の中では、タクシーの利用がしにくい状況である。また、タクシーの量の不足から、必要な時や、緊急の時に間に合わなかったりすることが多く、住民から信頼される足となっていない。今後のタクシーについては、これらの地域格差をなくすための配車計画や、タクシープールの増設等が課題としてある。

次に、タクシーの1日1台当りの平均走行キロ数であるが、昭和56年度で280km/日・台であるが、昭和53年度の293km/日・台に比較して、漸減の傾向にある。これは、道路の交通混雑が大きく影響しているとみられ、この走行キロ数の減少に比例して、運賃収入も減少している。タクシー企業は、この不足をカバーするため、利用料金の値上げで対処しているが、これは、一層客離れを引き起し、タクシーよりも自家用車でというように、更に、道路混雑に、拍車をかけることになる。

(2) タクシー・ハイヤーにおける対策の基本的考え方

タクシー・ハイヤーは、鉄道やバス等の公共交通機関と異なり、戸口から戸口へ、誰でもが自由しかも、好きな所へ行けるという利便性がある。また、利用の仕方に工夫を加えれば、自家用車を維持することよりも、経済的な面もある交通手段である。

このように、タクシー・ハイヤーは、自家用車に替わる交通手段として利用されることが、最も望ましい姿である。

この望ましい姿に、一歩でも近づけるために、今後の対策の基本的考え方として、次の点を提案したい。

- ① 利用者にとって、安心と信頼性が得られる交通手段であること。
- ② 利用しやすい適正配車を図ること。

表2-2-3-1 自家用車の年間維持費（1000cc 以上1500cc 以下の自家用乗用車の場合の法定等にかかる費用）

項 目	費 用(円/年)	備 考	
自 動 車 税	30,000		
重 量 税	12,600	25,200円/2年	
保 険	強 制	16,325	32,650円/2年
	任 意	45,500	車両60万円、対人1億円、対物200万円、搭乗者傷害1千万円で割引率30%の場合
車 検	30,000	60,000円/2年	
6ヶ月定期点検	18,000	12,000円/回で2年で3回＝36,000円/2年	
計	152,425	ガソリン代及び車の償却費は含まず。 月当り \div 12,700円	

(3) タクシ・ハイヤの改善構想試案

タクシ・ハイヤは、道路交通の混雑から、走行キロ数の減少と共に、そのスピードも鈍り、自家用車の増加等から、その利用者も減少している。そのため、運賃収入も減少している。そこで、運賃収入の不足分を、利用料金のアップでしのぐ形を取っているが、それがまた、利用者離れとなる悪循環の繰返しともなっている。

しかし、経営者側も、無線タクシの増車や、運転手教育等を行い経営努力をして利用者増を図っているが、その程度の経営努力では、利用者の増加はなかなか図れない。その中で、関西方面のMKタクシでは、利用料金のアップをおさえて利用客の増加を図ったり、貨物タクシや小型タクシ等を導入して、経営努力をしていることは、特筆すべきことかと思われる。

そこで、今後、タクシ・ハイヤが、鉄道・バス等の公共交通機関の補完として、利用者から愛され・親しまれ、自由にしかも安心して利用できる交通機関とするため、また、現在の地域格差のある配車等を考慮して、個人タクシの地域割も、現在の3市のみではなく、将来人口800万都市の神奈川県全域が対象となることが望まれると共に、郊外部においては、兼業タクシ（例えば、米屋、八百屋等との兼業）も許可すること等が検討されてもよく、他の公共交通機関との有機性等を配慮して、次のような改善を推し進めていくことが考えられる。

- ① 乗り合いタクシの促進には、自治体も協力する。
- ② 身障者等に対する「みどりのタクシ」の購入には、自治体も、補助をすると共に、そのPRにも積極的に協力する。
- ③ 繁華街、及び、利用者の多い場所には、タクシベイの増設を、行政が積極的に行う。
- ④ 個人タクシの地域枠の廃止と拡大について、住民と行政が一体となって、運動を推し進める。
- ⑤ タクシプールの共同化と共に、共同無線、及び、共同配車システムの導入

- ⑥ アイデアタクシーの導入により、利用者から親しまれるタクシーにする。（例えば、買物タクシー・外人タクシー等）
- ⑦ 乗り合いタクシー促進のため、車輛の大型化の導入（例えば、8人乗り、9人乗り等）
- ⑧ 貨物タクシーの導入（例えば、ライトバンタクシー等）
- ⑨ ミニタクシーの導入（例えば、軽四タクシー等）
- ⑩ 苦情相談の場を、企業と自治体の協力で開設する。

2-2-4 航 空

本県は、世界に開かれた国際文化県、国内各地と結ばれた教育文化県を標榜しているところから、特に航空に期待される役割は大きいといえる。

本県からの利用圏内にある空港としては、羽田空港、成田空港、厚木飛行場の3つがあるが、羽田空港は沖合展開、成田空港は2期工事、厚木飛行場は基地返還という課題をかかえている。

これらの課題に即して各空港別に次の4点の施策をあげることにしたい。

① 厚木飛行場の民間空港化

特に厚木飛行場については、基地返還というむずかしい課題をかかえた状況にあるとはいえ、県内唯一の空港であり、民際外交の推進県であることからすると、将来的には神奈川平和空港や民際外交空港という名の民間空港として整備をはかる可能性を追求することは意味あることと考える。

② 既存路線の拡充改良による羽田アクセスの確保

羽田空港と成田空港については、地理的には県外にあることから県内からそこへのアクセスを確保することが重要である。羽田空港へは、現在横浜駅等からのバス輸送が主体となっているが、羽田空港の沖合展開に伴う利用者増への対応、新幹線新横浜駅とのリンク、川崎の核都市化、横浜駅の混雑緩和等の課題に対応するため、現在の東海道貨物専用線、京浜急行羽田空港線など既存路線を活用した形での羽田アクセスの確保が必要と考える。

③ アジア各国との航空ルートの羽田空港利用

また空港へのアクセスの問題からは離れるが、羽田空港の沖合展開による空港整備がなされた際には、現在成田空港から発着しているアジア各国との間の航空ルートは、再び羽田空港から発着するようになることが望まれる。これは、国内線、国際線を空港によって完全にわけている例は諸外国においてもほとんどないこと、また日本はアジアの一員であり、アジア各国との結びつきをこそ今後ますます深めていく必要があること等の理由からである。

④ 成田空港への玄関“YCAT”（横浜シティ・エア・ターミナルの拡充強化）

次に成田空港へは、現在鉄道ルートについては、**①**国鉄横須賀線、総武線ルート **②**京浜急行、地下鉄浅草線、京成電鉄ルート **③**国鉄、京成電鉄ルート **④**小田急、地下鉄千代

田線、国鉄常盤線、成田線ルートがあり、バスルートについては、①YCATルート②TCATルートがあり、その詳細は表2-2-4-1のとおりとなっている。このうち県内からはYCATルートの充実が期待されている。YCATは、横浜-成田空港間アクセスルートの検討がなされ、いくつかの交通機関別のルートが検討対象となったが、輸送能力、輸送コスト、輸送時間等を総合的に勘案した結果YCATを設け、直通バスにより輸送することとなったものである。YCATの利用客数は、昭和57年現在出発客到着客あわせて年間290,846人、1日平均797人となっている。

YCATのかかえる課題としては、横浜駅からYCATまでの交通手段に難点のある立地条件、チェックイン業務の困難性、遊休バスの利用、送迎客の制限（空港警備のための制限）、利用客の誘致等があげられる。このうち立地条件については、できるだけ横浜駅に近接した場所への移転が望まれるが、駅そのものとの一体的立地が無理であるならば、出島開発、MM21計画等の進行過程でより有利な条件の位置を検討することが望まれる。利用客の誘致については、YCATの行った調査によれば、利用客の34%は5回以上の利用者でありまた利用客の79%は再び利用すると答えていることからすると、PRさえうまくすればその便利さ快適さが理解されて利用客の増加もみこまれるものと思われる。また、本県が今後国際文化県として多くの外国人との交流を深めていくためには、外国人にも利用されやすい交通サービスが提供される必要がある。このためには、すべての交通機関が外国人の利用を想定した案内表示、語学力、国際感覚を身につけた職員の養成等に努力することはもちろん、これとの連携のもとに、外国人が利用しやすい総合的国際的な交通案内業務輸送サービス業務をYCATの機能として位置づけることも重要だと思われる。

表2-2-4-1 成田空港までのアクセス手段

(交通関係資料集：昭和58年2月現在)

交通機関	経路	所要時間 (乗り換え時間含まず)
鉄		2時間15分
		2・17
道		2・08
		2・08
バス		1・30
		1・38

2-2-5 港 湾

本県は、三浦半島を境に東に東京湾、西に相模湾に面しているため、すぐれた港湾に恵まれ特定重要港湾として横浜港、川崎港、重要港湾として横須賀港、地方港湾として真鶴港、大磯港、葉山港、湘南港、その他漁港として三崎漁港他23港を有している。

それぞれの性格は、横浜港が外貿を中心とした商業港及び石油精製等を主体とした工業港、川崎港が鉄鋼、石油精製、石油化学等を主体とした工業港、横須賀港は自動車輸出及びフェリーを中心とした商業港となっている。

港湾貨物の取扱い状況を主要三港についてみると、横浜港が年間1億2,700万 tのうち外貿（出）23%、外貿（入）24%、内貿53%、川崎港が年間9,100万 tのうち外貿（出）1%、外貿（入）48%、内貿51%、横須賀港が年間1,200万 tのうち外貿（出）23%、外貿（入）1%、内貿76%となっている。

港湾整備の課題とそれに対する施策としては次の4点があげられる。

① 周辺道路網の整備とのバランスに留意した港湾整備

港湾は、海上交通と陸上交通との結節点をなす重要な交通施設であり、特定重要港湾から漁港にいたるまで、すべて単に船舶の発着を伴うのみならず、自動車交通の集中発生を伴うものである。従って港湾整備は、単に係留施設や海運倉庫等の物流関連施設の整備のみで完結するものではなく、むしろ周辺道路網の整備とのバランスに留意した健全な発展こそが重要であるといえる。

特に横浜港では、他地域からの港湾貨物が大量に取扱われていることにより港湾関連トラックが臨海部に集中する結果、交通の混雑が生じ、港湾機能のみならず都市機能まで著しい支障を及ぼしており、この状況は、県庁前の道路が通称“コンテナ街道”と呼ばれていることに象徴されているといえる。

② 東京湾内の港湾の適切な機能分担

今後の港湾整備の方向を考えるに際しては、東京湾内諸港湾（東京港・千葉港等）と適正な機能分担を行うとともに、東京湾内の諸港湾の機能の一部を茨城新港に移すなど、横浜港に過度な負担がかからないような配慮が望まれる。横浜市においては、現在、大黒ふ頭（第1期、第2期）、本牧ふ頭等の港湾整備が進められつつあるが、これらも東京湾岸道路等周辺道路網整備の進捗状況からみて、いたずらに港湾整備のみを急ぐ結果となるおそれもあるので、今後、港湾当局と道路当局の緊密な連携のもとに整備が進められることが望まれる。

③ 地方港湾4港の積極的な活用

また地域内交通への港湾の貢献を促進するため、地方港湾4港の積極的な活用を図ることを提案したい。例えば、これからの地方港湾4港の機能として、地震時の防災拠点、海洋レクリエーション基地などがあげられる。

④ 人々が憩える場としての港湾整備

港湾は、現在まで、物流関連施設に重点がおかれてきたところから、市民の港の利用が容易でなくなっている傾向がみられる。これからの港湾整備は、人々がそこで憩える機能にも着目しながら、公園レクリエーション施設等の整備にも配慮が求められている。

2-3 交通施設・機関別の現状と今後の整備のあり方——道路交通関係——

2-3-1 道 路

(1) 道路の現状と課題

本県の道路は、国道628.5km（うち高速自動車国道79km、一般国道549.5km）、県道1,430km（うち主要地方道700.9km、一般県道729.1km）、市町村道21,541kmの合計23,600kmで構成されている（昭和56年4月現在）。改良率・整備率および舗装率については、一般国道がそれぞれ100%、50.5%、100%、主要地方道が84.9%、42.8%、95.1%、一般県道が72.1%、44.6%、89.2%、市町村道が改良率39.7%、舗装率59.7%となっている。国道や県道の幹線道路については、一次改築はほとんど完了しているが、その約半分は交通量の著しい増加により交通混雑・渋滞を引きおこしており、市町村道については改良率・舗装率とも極めて低く整備の立ち遅れが目立つ。

また、昭和46年～56年における自動車保有台数と道路事業費（横浜、川崎を除く）の推移についてみると、自動車保有台数は2.03倍（946,723台→1,919,106台）、道路改良費は1.39倍（9,607,882千円→13,351,493千円）、街路整備費は1.35倍（4,502,441千円→6,067,874千円）となっており、自動車の急増に対して、投資額の面からも、道路整備の進捗のテンポは極めて遅いことがわかる。

本県の幹線道路網（図2-3-1-1）についてみると、広域的には東京都市圏の道路網に包含されているため、東西方向に強い軸線をもったラダー型を形成している。東西方向の幹線道路としては、東名高速道路、国道1号、15号、134号、246号、271号（小田原厚木道路）、主要地方道・東京野川横浜線（第三京浜）等があってよく発達している。南北方向の幹線道路としては、国道16号、129号、255号、412号、主要地方道・秦野二宮線、平塚伊勢原線等があげられるが、東西方向に比べてその整備が遅れているのか特徴的である。また、幹線道路網がネットワークとして不十分で、環状道路が形成されていないため、都心流入部で交通渋滞を引き起こし、通過交通が市街地に入り込み、さらに生活道路にまで侵入し、交通事故、交通公害等の社会問題を引き起こしている。また都市基盤をなす都市計画道路においては、その整備状況が昭和56年3月31日現在改良率36.4%と低く、基盤整備が立ち遅れているのか現状である。

先にも示したように、自動車の急増に対して道路整備が追いつけないのが現状であり、さらに安定経済成長に移行し、道路特別会計の伸びも期待できない現在、自動車交通需要追従型の

道路整備は限界に達しており、いまや新しい道路整備の哲学の確立が必要となっている。本来交通施設整備は総合的な交通体系マスタープランのもとに計画的に行われるべきものであるが残念ながら現在のところ本県独自のマスタープランは確立されておらず、各交通施設毎にバラバラに需要追従型の整備が行われてきた感が強く、各交通施設相互の整合性が欠如していたように思われる。

また現在整備中、あるいは計画中の路線は、そのほとんどが高度経済成長期に計画されたものであり、それら全てを早期に整備することは明らかに不可能であり、それらが本当に必要か否かを再検討した上で、投資効果も考え併せて、整備の優先順位をつけて効率的な整備を促進していく必要があり、必要のないものについては休止あるいは計画中止等の英断を行うことも必要となろう。

(2) 道路整備の基本的考え方

本来、道路は自動車交通のための交通処理機能のみならず、市民の生活・コミュニケーション空間であり、震災・火災等の緊急時における避難空間であり、他の交通機関や公共施設の収容空間であり、緑の供給空間であり、また都市の骨格をも規定する基本的な公共空間である。しかしながら、従来は飛躍的に増大する道路交通需要への対応に追われるあまり、自動車交通需要追従型の道路整備に主眼点が置かれ、道路が持つ他の多様な機能への配慮が不十分であった。

また、道路は、自動車・歩行者・自転車・公共交通機関といった多種の交通機関が利用しており、本来これらの交通機関は同一レベルで論じられなければならないわけであるが、従来は自動車特にマイカー対策によって道路整備が行われてきた。しかしながら都心部においては道路混雑によりすでに通勤通学時にマイカーを利用する余地は少なく、結局のところ、道路づくりはマイカー普及を中心としたモータリゼーションには追いつけないと思われる。したがって限られた道路スペースで大量の人と物を移動させなければならない都市の交通においては、輸送力の大きい公共交通機関が有効であり、今後の道路整備は公共交通の利便に対応していく必要がある。

また、生活に「うるおい」や「ゆとり」が強く求められるようになってきた今日、歩行環境居住環境を考慮した潤いのある道路づくりが望まれるわけであるが、そのためには通過交通の分離が必要であり幹線道路網の整備も併せて行っていく必要がある。

そこで、安定経済成長に移行し、限られた財政状況下において、本県における今後の道路整備の基本的方向として次のようなことが適当と考える。

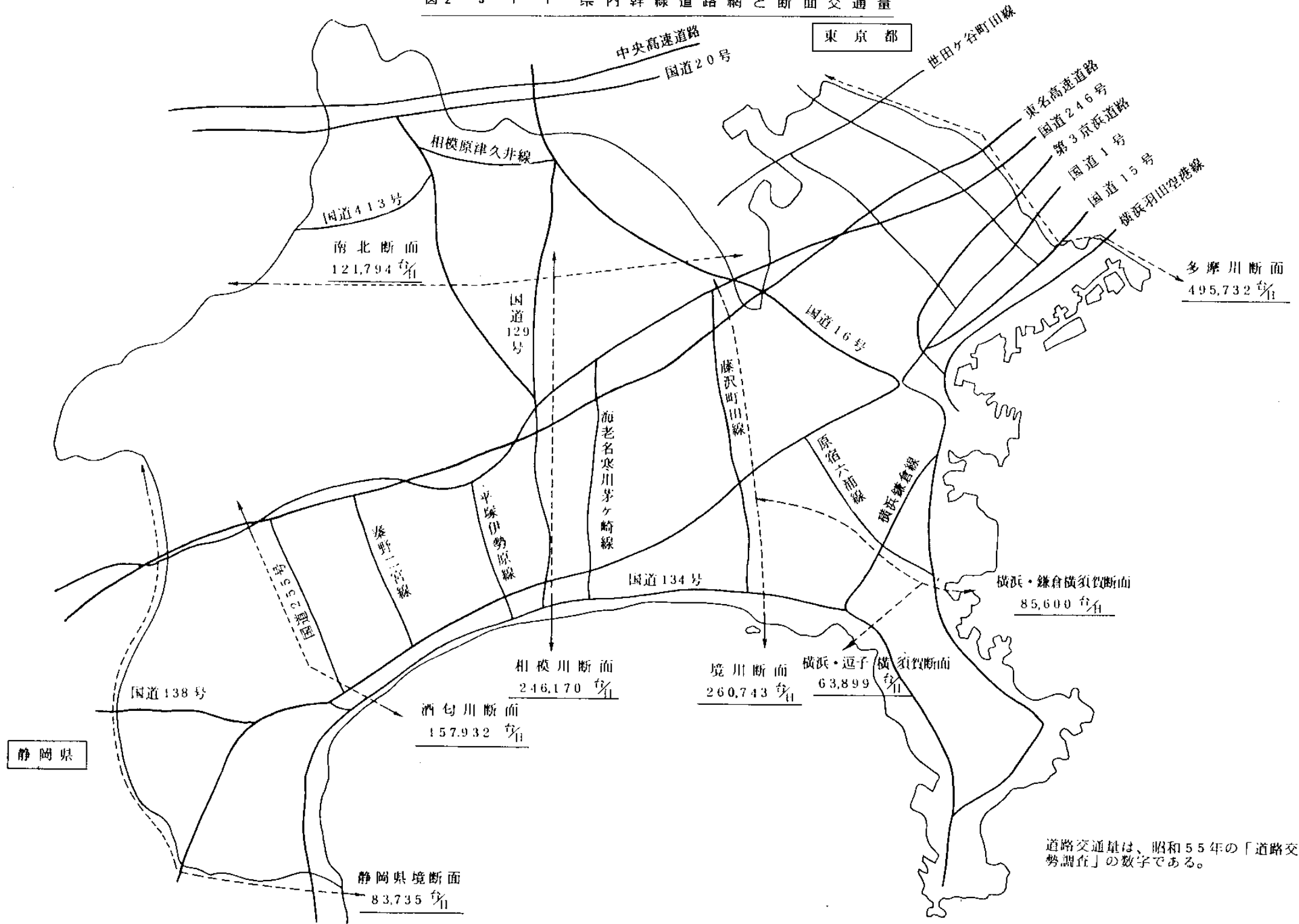
① 道路の機能分化の徹底とそれに対応した道路整備

地域住民のコミュニティの場を形成する「道路」と経済活動を支える動脈としての「道路」との機能を明らかにし、その目的に応じた道路整備を行っていく。

② 公共交通の将来像に対応した効率的な道路整備

道路を整備する場合、道路構造令のみに頼った整備をするのではなく、その使われ方を

図2-3-1-1 県内幹線道路網と断面交通量



道路交通量は、昭和55年の「道路交通情勢調査」の数字である。

考えて、バス専用レーンやリバーシブルレーン等を整備段階当初から考慮した公共交通との共存を意図した方法等を導入し効率的整備を行っていく。

③ 投資効果を考慮した優先順位付けによる効率的道路整備

物価上昇率を考慮すると低下の一途をたどっている道路予算において、高度経済成長期に計画された道路・街路を全て早期に整備することは不可能であり、本当に必要か否かを再検討した上で、投資効果も考え併せて、整備の優先順位をつけて効率的に進めていく。

④ 沿道土地利用と整合のとれた道路整備

従来、市街地における通過交通排除のために折角バイパスを建設してもいつのまにか沿道には住居がはりつき、交通公害等を引き起こしてバイパスの機能を失っている場合が多くみられる。これは通過交通の処理のために建設したバイパスの沿道の用途地域を住居地域としているところに問題があり、本来幹線道路沿いは商業地域、工業地域等の住居系を排した指定を行うべきであり、将来幹線道路の新設にあたっては積極的に実施していくべきである。

また、止むなく住居系地域を通過する幹線道路の建設にあたっては、広規格道路においては、昭和55年10月「幹線道路の沿道の整備に関する法律」の施行により、補助事業として環境施設帯の設置ができるようになったわけであるが、その適用を受けない幹線道路においても、県単独費の投入により環境施設帯を設置し良好な沿道環境を創造していくことが必要であろう。

⑤ 交通規制管理者との協力に基づく既存道路の効率的利用

現在、都市内の幹線道路にはすでに両側にビルや住居が立ち並び、拡幅の可能性はほとんどなく、30年代に計画決定をみた都市計画道路も事業化は容易ではない。このような状況下においては、既存の道路網を前提として、これらの効率的利用を図っていく必要があるわけで、その方法としては、一方通行、右折禁止、バス優先・専用レーンの実施等交通規制策を導入せざるを得ない。この場合、道路交通法の適用を受けるが、これには「安全」「円滑」「環境」の3本柱があり、従来警察は「安全」を前面に立ててきた感が強く、今後は「安全で円滑」という視点に立って、道路管理者との調整を図っていけば、既存道路網の効率的な活用も可能となろう。

⑥ 民間活力の利用による道路整備の検討

一般の道路整備とは異なり有料道路制度のもとで順調に歩んできた有料道路事業も、補給金の増大、財投資金の伸びの鈍化、金利の上昇等財源の確保が困難になってきており、大規模プロジェクトについては、採算のとれる可能性のあるものについては、民間資金、民間企業を活用していく方策をさぐっていくことも考えられる。たとえば、イギリスにおいて現在検討されている方法であるが、民間企業が道路を建設し、それを政府に貸し付け政府がその道路の交通量に応じて賃貸料という形で民間企業に支払いを行っていくという方法が考えられている。このような方法を含めての検討が必要であろう。

(3) 道路整備構想

高度経済成長から安定経済成長に移行して道路予算の大幅な伸びが期待できず、交通需要追随型の道路整備が限界に達している今日、また量から質への転換が求められているなかで、今後の道路整備にあたっては、高度経済成長期に着手、計画された道路（都市計画道路を含む）を全て整備することは不可能であり、投資効果を考慮して、優先順位をつけた効率的整備が望まれる。

特に広規格の幹線道路については、莫大な事業費がかかり、沿道環境への影響も大きいことから、すべての計画・構想路線の実現は無理であり、投資効果・環境対策・必要性等再検討を加えたうえで、優先順位をつけて整備していくべきである。また都市基盤を構成する地域幹線道路については、その整備状況が著しく立ち遅れている現在、その整備促進を図る必要がある。それも道路のもつ多機能（交通処理・コミュニケーション空間・防災空間・収容空間・緑の供給空間等）を考慮した質的な整備を図る必要がある。しかしながら、予算の伸び悩み、都市部における用地取得難のなかで整備を促進するには、財源の確保に努めることも然ることながら投資効果を考慮して優先順位をつけた明確な整備計画をたて効率的に整備していくことが必要である。このような観点から幹線道路整備の構想試案を作成してみた。（表2-3-1-1及び図2-3-1-2）

また市街地において道路新設、拡幅の困難ななかでは、既存道路の有効利用を図っていくことが不可欠であり、一方通行・右折禁止等の適切な組み合わせによる交通円滑化、4車線道路におけるバス優先・専用レーンの設置等交通規制策の導入が考えられるが、既に可能なところではほとんど導入されている（表2-2-2-2）。今後は2車線道路においても歩道を縮めることなく3車線確保できる道路については、バス優先レーン、リバーシブルレーンの設置を交通規制関係者との協力のもとに実施していくことが必要となろう。

表2-3-1-1 幹線道路整備構想試案

	番号	事業主体	道路名	区 間	延長	幅員 又は車線	概 算 事業費	工 期	備 考
施 行 中	①	国	新 湘 南 国 道	藤沢市城南 ～ 大磯町	km 8.4	m 40	億円 446	46～	一般国道1号のバイパス 交通混雑の解消を図る。
	②	〃	一 般 国 道 16 号	相模原市中和田 ～ 相模原市橋本	14.2	25	-	45～	現道拡幅(4～6車)による交通混雑緩和 橋本5差路の早急なる立体化が望まれる
	③	〃	一 般 国 道 246 号 (大和～厚木バイパス)	大和市上草柳 ～ 町田市	7.0	22～50	413	43～	国道246号のバイパス 交通混雑緩和 保土ヶ谷バイパス(国道16号)との早急なる 立体交差化が望まれる。
	④	日本道路 公 団	一 般 国 道 16 号 (南横浜バイパスⅡ期)	横須賀市衣笠町 ～ 金沢区朝日奈町	13.1	14	789	48～59	国道16号のバイパス 横須賀・三浦地区の交通混雑緩和
	⑤	〃	〃 (金 沢 支 線)	横浜市金沢区幸浦 ～ 金沢区釜刈谷町	4.6	(暫定2車) 7	440	58～65	〃
	⑥	〃	横 浜 新 道 拡 幅 (一 般 国 道 1 号)	横浜市保土ヶ谷区常盤台 ～ 同 藤 塚 町	3.6	21	565	58～65	6車化 交通混雑緩和
	⑦	首都高速 道路公団	東 京 湾 岸 道 路 (横 浜 高 速 湾 岸 線)	横浜市中区本牧埠頭 ～ 鶴見区生麦	6.8	4車	1,233	54～60	横浜における都市機能と港湾機能の分化 横浜ベイ・ブリッジを含む
	⑧	〃	〃 (高 速 湾 岸 線 3 期)	川崎市川崎区浮島町 ～ 大田区東海	9.2	6車	1,326	58～67	横浜・川崎における都市機能と港湾機能 の分化
	⑨	〃	高 速 ・ 横 浜 羽 田 空 港 線 (2 期)	横浜市中区本牧埠頭 ～ 神奈川区千若町	8.9	4車	1,093	42～60	港湾地域の高速道路へのアクセス 横浜公園～東神奈川間 5.6km 供用中
	⑩	〃	横 浜 高 速 2 号 線 (中 央 線)	横浜市中区元町 ～ 保土ヶ谷区狩場町	7.7	4車	728	46～60	横浜中心部と東名高速との連絡

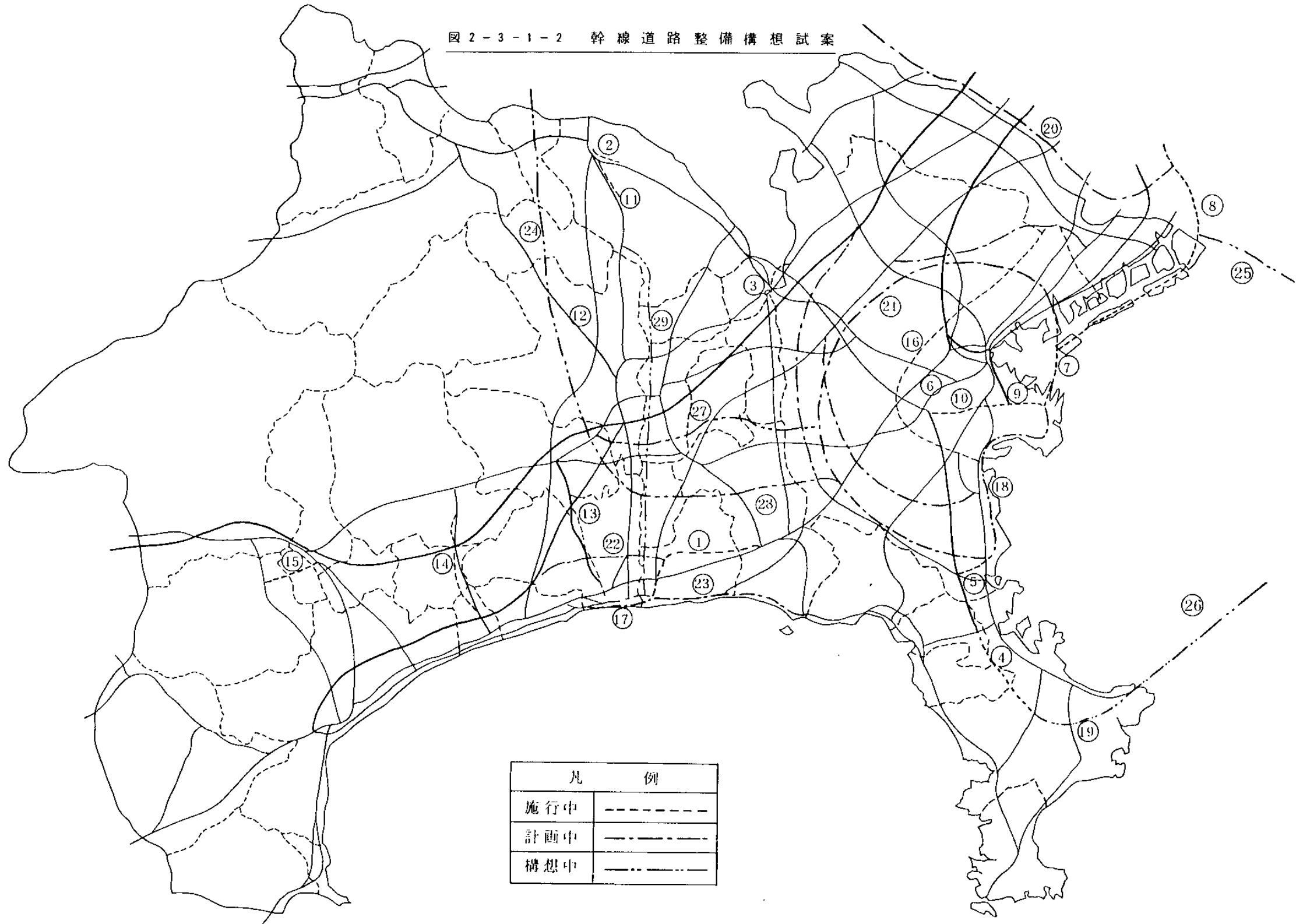
	番号	事業主体	道路名	区間	延長	幅員 又は車線	概算 事業費	工期	備考
施行中	⑪	神奈川県	一般国道129号	平塚市八幡 ～ 相模原市橋本	22.2 km	22 m	億円 402	44～63	南北交通軸の強化 4車線
	⑫	"	一般国道412号 (上萩野バイパス)	厚木市妻田 ～ 同上萩野	5.7	22	126	57～70	"
	⑬	"	主要地方道 平塚・伊勢原線	平塚市下宿 ～伊勢原市上粕屋	6.3	(2車) 16	100	45～60	南北交通軸の強化
	⑭	"	主要地方道 秦野二宮線	二宮町一色 ～ 秦野市落合	8.3	(4車) 20～24	125	46～62	" 東名・秦野中井 I.C.開設に伴い秦野市内 3.4 km供用中
	⑮	"	都市計画道路 大井開成関本線	大井町 ～ 南足柄市関本	4.7	2～4車	75	42～61	地域幹線として機能 東名高速へのアクセス機能
	⑯	横浜市	環状2号線	横浜市磯子区森 ～ 港北区烏山	17.4	22～42	-	48～	旧市街部の交通混雑緩和 周辺市街地相互の連絡強化
計画	㊦	国	新湘南国道	茅ヶ崎市下町屋 ～ 大磯町	6.5				現在の計画案では海岸線を通るため、自然環境保全の面から問題あり。 都・計・道・湘南新道を経て、小田原厚木道路への接続の検討
	㊧	首都高速 道路公団	東京湾岸道路	横浜市中区本牧埠頭 ～ 金沢区釜川谷町	16.0				港湾機能と都市機能の分化に効果大 ただし、市街地通過部については、沿道 環境に配慮した構造型式(半地下又は地 下式)
	☆	"	"	横須賀市池田町 ～ 同走水	4.5				横須賀・三浦地域の交通円滑を図るため には、湾岸道路は134号までの接続で充 分
	㊨	未定	東京外郭環状道路	川崎市高津区二子新地 ～ 川崎区浮島	17				東京都心部の交通円滑化に効果大。川崎 市の広域的核都市としての基盤整備に効果

	番号	事業主体	道路名	区間	延長	幅員 又は車線	概算 事業費	工期	備考
計 画 中	◎ 22	未定	横浜環状道路	横浜市鶴見区生麦～保土ヶ谷～金沢区釜刈谷町	km 42.5	m 4車	億円		横浜市都心部の交通円滑化、市街地からの通過交通の排除。環境対策に十分な配慮。
	◎ 23	神奈川県	都市計画道路 湘南新道	平塚市四の宮 ～同万田	7.7	25～34m			新湘南国道と接続して国道1号のバイパス機能。新湘南国道延伸計画を当該道路を経て小田原厚木道路への検討
	◎ 23	〃	一般国道134号	茅ヶ崎市柳島 ～鎌倉市腰越	11.4	25			新湘南国道・湘南新道の完成後も、茅ヶ崎～藤沢間の混雑解消ならず、改良の必要。神奈川の顔でもある湘南海岸を通過するため環境保全に充分配慮した構造、沿道土地利用計画との一体整備。
構 想 中	☆ 24	未定	首都圏中央連絡道路	津久井郡城山町本沢ダム ～平塚市西田村	28.0				首都圏近郊整備地帯の外縁上、多核的都市構造の展開に寄与。県内には相模川左岸道路構想もあり、両者の調整と併せて必要性の検討。
	☆ 25	〃	東京湾横断道路	川崎市浮島 ～千葉県木更津市	15	6車			房総半島の開発に効果はあるが、環境問題、採算上等問題が多い。
	☆ 26	〃	東京湾口部横断道路	横須賀市走水 ～千葉県富津市	10				技術面の向上に効果大も、莫大な事業費、自然環境の破壊等問題が多い。
	☆ 27	〃	横浜県央道路	厚木市戸田 ～横浜市戸塚区上柏尾	17.0				横浜と県央地域、東名との直結を図るも市街化区域通過による環境破壊が問題。
	☆ 28	〃	横浜小田原道路	秦野市中尾 ～横浜市金沢区埋立地	40.0				東京湾岸道路と首都圏中央連絡道との接続、横浜環状と重複。市街地通過による環境破壊が問題。
	◎ 29	〃	相模川左岸道路	茅ヶ崎市 ～相模原市	23.7	32			湘南地域における南北幹線である藤沢町田線、藤沢厚木線のバイパス機能を有し、藤沢市域の混雑緩和に効果。

注) ◎印：着手すべきであるが、環境面等慎重な対応が必要な道路

☆印：当面は断念すべき道路（21世紀になってから検討すべき道路）

圖 2-3-1-2 幹線道路整備構想試案



凡 例	
施行中	-----
計画中	—————
構想中	- · - · - · -

2-3-2 自 転 車

(1) 自転車交通の現状と課題

県内の自転車台数は、約288万台で身近で軽負担の交通手段になっているが、駅前等の放置自転車と歩道上を高スピードで走行する無謀運転により、最も規制を要請される交通機関となっている。駅前に集中する全体の割以下の自転車の駅前周辺駐輪場（収容台数8万台）の利用価値と11万台の放置自転車のために、本来の省エネルギー、無公害の交通手段が一方的に悪者扱いされているといえる。

ミニバイク（50cc以下の原動機付自転車）は、ここ数年、前年比3割強の保有台数の伸びを示しており、事故防止を中心とした新しい交通対策が急がれている。

二輪車交通は、モータリゼーションの進行により危険率が高くなる一方、経済性、定時性、利便性、連続性が非常にすぐれているため、駅へのアクセス交通を主体に市街中心部への交通が多くなり、自転車の歩道利用、不法駐車等により、歩行者との共存ができず、モラル、マナーが問題となっている。代表的な駅前の放置自転車は、交通機関相互の連続性を求めた利用者の要求が噴き出した結果で、結節点の改善に一層の努力が望まれる。県内の放置自転車500台以上の箇所は、国鉄26駅、民鉄38駅の64駅に及んでおり、横浜市、川崎市、藤沢市など都市部での駅が多くなっている。

(2) 自転車交通対策の基本的考え方

自転車交通は、駅へのアクセス交通と近距離の通勤、業務、買物交通等として、活用されていくことが想定されるが、自転車自身がレジャー、スポーツ用と一目でわかるよう区分し、自転車歩行者通行可の歩道を通行する場合には、徐行義務等を厳守した安全走行を行い、歩行者との共存を図る。また、マナー、モラルの問題については、交通安全の組織等と連携して積極的に県民、市民運動を展開することが必要である。

今後の自転車交通の整備の基本理念として、次の2点を提案したい。

- ① 自転車歩行者通行可の歩道を活用するとともに、買物や業務交通の円滑化のため、大規模店舗等の協力により市街周辺に駐輪場を設置し、市街中心部への乗り入れを抑制し、自転車交通の改善を図る。
- ② 駅へのアクセス交通としては、最も利便性、連続性、定時性がすぐれた交通手段となっているため、価格メカニズムを導入した駐車方法を確立し、各交通機関が駅前を平等に使用する観点に立ち、他の交通機関との間での利用調整を行う。一つの目途として、駅から150m程度以内の駐輪場は、原則として有料化を図り、指導、取り締りを適正に行うとともに自転車の登録制度の検討を行い、総合的な駅周辺の施策と連携して、他の交通機関と有機性をもった自転車交通を確立する。

(3) 自転車交通整備構想試案

自転車交通は、約4km程度までの近距離の交通市場を受けもち、一部でバス交通と競合しており、この傾向は、更に、続くものと想定される。駅へのアクセス交通としての自転車交通は、

駐輪場が整備されている駅においても放置自転車が後をたたないようにモラルの問題になっているとはいえる。バス交通との調和を保つため、バス停付近に小規模の自転車置き場を設置し、サイクルアンドバスライドシステムを積極的に促進を図る時期に来ているものと思われる。制度的には、自転車関連施設は、その一部を自転車が負担するような受益者負担の原則を検討することが重要である。

[表2-3-2-1]

表2-3-2-1 自転車交通整備体系試案

	事業内容等	事業主体	計画概要	備考
駐輪場の整備	駅周辺駐輪場の設置 (サイクル アンド ライド システム)	市 町 村 民 間 等	地域連絡線主要 駅を中心として 約50か所程度の 設置	比較的駐輪場用地取得が可 能な駅周辺
	駅前駐輪場の改築、有 料化	市 町 村 民 間 等	既存駐輪場の約 1割30か所程度 の改築	改築とともに収容方法(自 転車の車輪止めの設置等) の改良を検討する。
	バス停付近の小規模な 駐輪場の設置(サイクル アンド バスライド シ ステム)	市 町 村 民 間 道路管理者	バス停の約 50%300か所程度 の新設	沿道地区計画、沿道総合設 計制度等を活用して借地を 含めて巾広く検討する。
	市街中心部周辺に駐輪 場の設置	民 間	主要駅付近中心 に10か所程度の 整備	商業振興施策、再開発事業 等の施策と総合化して促進 を図る。
自転車道の 整備	自転車歩行者通行可 を含めた自転車道の標識 等の表示の整備	公安委員会 道路管理者	駅中心に約200m 程度の整備	歩行者の多い所を中心に徐 行、停車、降車しての通行 等の表示とカラー舗装によ る路面表示
自転車交通 マナー向上 運動の展開	モラル向上のための県 民市民運動の展開	市 町 村 県	50団体程度	交通安全運動の組織等の既 存団体と連携してモデル運 動の実施等効果的に運動を 促進する。

2-3-3 歩 行

(1) 歩行の現状と課題

歩行は人間にとって最も基本的な交通手段であり、昭和53年パーソントリップ調査によると代表交通手段別トリップは、鉄道-20.8%、バス-5.9%、自動車-24.9%、徒歩・二輪車-48.3%であり、徒歩・自転車交通のシェアは非常に大きい。歩道は、屋外における主要な歩行空間であり、歩行者のための安全な通行空間であるとともに、都市における貴重な緑の供給の場であり、地域住民のコミュニティの場でもある。

本県における交通事故と歩道整備延長との関係の推移をみると（図2-3-3-1）、歩道整備の効果は明らかであるが、昭和56年現在で歩道整備率は10.4%、2466.6km、うち県道は50.8%、739.5km、市町村道は6.5%、392.2kmというように極めて低く、道路交通の場においてつねに弱い立場にある歩行者や自転車が交通事故の危険にさらされており、その整備の早急なる促進が望まれるところである。

また、最近は安全面からの歩道設置促進のみならず、「生きがい」や「うるおい」といった生活の質的充実を求める住民の意識の高まりのなかで、都市部においては「くつろぎ」のある歩行空間の形成が叫ばれており、本県においても、ようやく歩行者専用道やコミュニティ道路の概念の導入およびその整備に取り掛ったのが現状である。現在までに完成および実施中のものとしては、横浜の伊勢佐木モール、馬車道通り、大岡川プロムナード、藤沢市の長後南および長後北歩行者専用道、引地川緑道緑地、大和市の大和歩行者専用道、相模原市の相模原緑道緑地、厚木市の旧玉川跡地を利用した落合吉際線および横浜市の港北ニュータウンのコミュニティ道路があげられるが、今後尚一層の整備促進が望まれる。

(2) 歩行者空間整備の基本的考え方

道路、特に市街地における道路は本来地域住民のコミュニティの場であったわけであるが、急激なモータリゼーションの波にのみ込まれ、従来の道路整備は主として自動車交通を対象としたものとなり、歩行者交通や歩行空間は片隅に追いやられ、その附随的なものとしか意識されなくなってしまった。たとえば、歩道幅についても、道路総幅員の4分の1にするという幅員構成上のバランスから決定したり、自動車交通における車線のように歩行者1人当りの単位通行幅を0.75mと想定し、歩道幅員をその数倍になるように決定するというように、歩道は唯単に歩ける、通行の機能が保障されていればよかった。しかしながら、社会の多様化、高度化に伴い住民の価値観も多様化し、生活に「うるおい」や「ゆとり」を求める風潮が強まってきたこともあり、ようやく最近になって歩道設置の促進、歩行者天国や歩行者専用道の整備が行われるようになったのが現状である。

歩行は人間の日常生活の最も基本的な交通手段であり、人間の生活時間の中でかなりの部分を占めているわけであり、自動車や公共交通機関の機能は歩行という機能と結びついて初めてトータルとしての交通システムが形成されることを考えると、これからの歩行者空間整備の基本的方向として、歩行環境の整備は他の交通機関の整備と同一レベルで論じ、実施していかね

ばならない。

したがって歩行者空間整備にあたっては、原則として、人間優先の安全かつ快適な歩行者環境の形成、つまり歩車分離の原理による歩行者環境の形成が必要である。しかしながら道路が狭かったり道路の数が少ないために分離して整備することが困難な地域もあるわけで、そのような所では車を締め出してしまうと生活が成り立たなくなる恐れさえあるが、そこで新しい視点として、オランダのデルフト市で初めて実施されたボンエルフと呼ばれる歩車共存道路の原理の導入が考えられる。この原理は車の速度を人間の速度に落とさせるように道路構造を変えることであり、このような低速な歩行に限定すれば、人間のヒューマンなスケールになじむものとなり同一レベルにおける共存が可能なものとなる。したがって、これからの歩行空間整備においては地域の状況に応じて、「歩車分離」か「歩車共存」かの取捨選択を行い、その原理に基づいて、安全で快適な環境を創出していくべきである。

また、自動車や公共交通機関の機能が歩行という機能と結びついて初めてトータルとしての交通システムを形成することを考えると、歩行の連続性を高めること、すなわち抵抗なく歩ける距離を伸ばすことは、自動車や公共交通機関の使われ方に影響を与えるわけであり、交通結節点の施設整備、歩行者空間のネットワーク化等、歩行の連続性を高める施策の実現を図っていく必要がある。

以上のような視点に立って、今後の歩行者空間の整備方針を次に示す。

(3) 歩行空間の整備方針試案

1. 沿道環境に調和した歩道の設置促進

本県における歩道整備率は56年現在10.4%と極めて低くその整備の早急なる促進が望まれるが、歩行空間に快適性、利便性が望まれる今日、安全性の視点からただ無味乾燥なアスファルトの歩道を造る段階ではなく、植樹やフラワーポット等による自然環境の整備やタイル・れんが等舗装の質や色彩などの構造に変化を持たせるなど沿道環境に調和した整備を促進する。

2. 商店街・駅前通りのモール化

商店街や駅前通りは、地域の商業機能が集中した場であり、人びとが集まる場であるが、そこでは買物や散歩にくる人々がぶらぶら歩きのできる楽しさがあること、つまり徘徊できる機能を持つことが必要であり、このことは伊勢佐木モールの成功をみれば一目瞭然である。

3. コミュニティ道路（歩車共存）の整備促進

歩行の連続性を高め、安全で快適な歩行環境を創造するには「歩車分離」が最善策に違いないが、狭い道にたくさんの人々の生活がはりついている所では車を締め出せば生活が成り立たなくなる恐れがある。このような場所では、人と車の共存を前提とした「歩車共存」の歩行環境整備、つまりコミュニティ道路の整備が必要であろう。これにより、居住地区での快適な生活と自動車交通を両立させることが可能であり、今後本県においても、居住地区のみならず学校・レクリエーション施設等を含む地域にも積極的に適用すべきである。

4. 歩行者空間のネットワーク化

「ゆとり」と「うるおい」のある街への関心が高まっている今日、市街地においては楽しく歩ける環境創造が大切である。歩行者が抵抗なく歩ける距離は一般に500m以内と言われているが、歩行空間が魅力あるものとなると、その距離は1kmぐらいまで延びることが知られている。さらに抵抗なく歩ける距離が延びれば、それが車や公共交通機関の使われ方にまで影響を与える。したがって、都心およびその周辺に点在する商業施設、緑地、公園、学校、駅、遊歩道等の歩行者空間を連続的にネットワーク化し、それも積極的に植樹等を行い「緑のネットワーク」を形成し、歩行者のモビリティを高めるとともに、都市環境をより豊かでうるおいのあるものにしていく必要がある。たとえば、現在整備されている引地川緑道緑地、長後南および長後北歩行者専用道、大和歩行者専用道および相模原緑道緑地を連続させればより一層の効果が期待できる。

また、自然との触れ合いが強く望まれるなかで、居住地域のみならず、箱根、三浦、津久井等の観光地においても、駅・バスターミナル等を起点とした自然遊歩道の整備促進、さらにはそのネットワーク化が望まれる。

5. 住民参加による歩行者空間整備

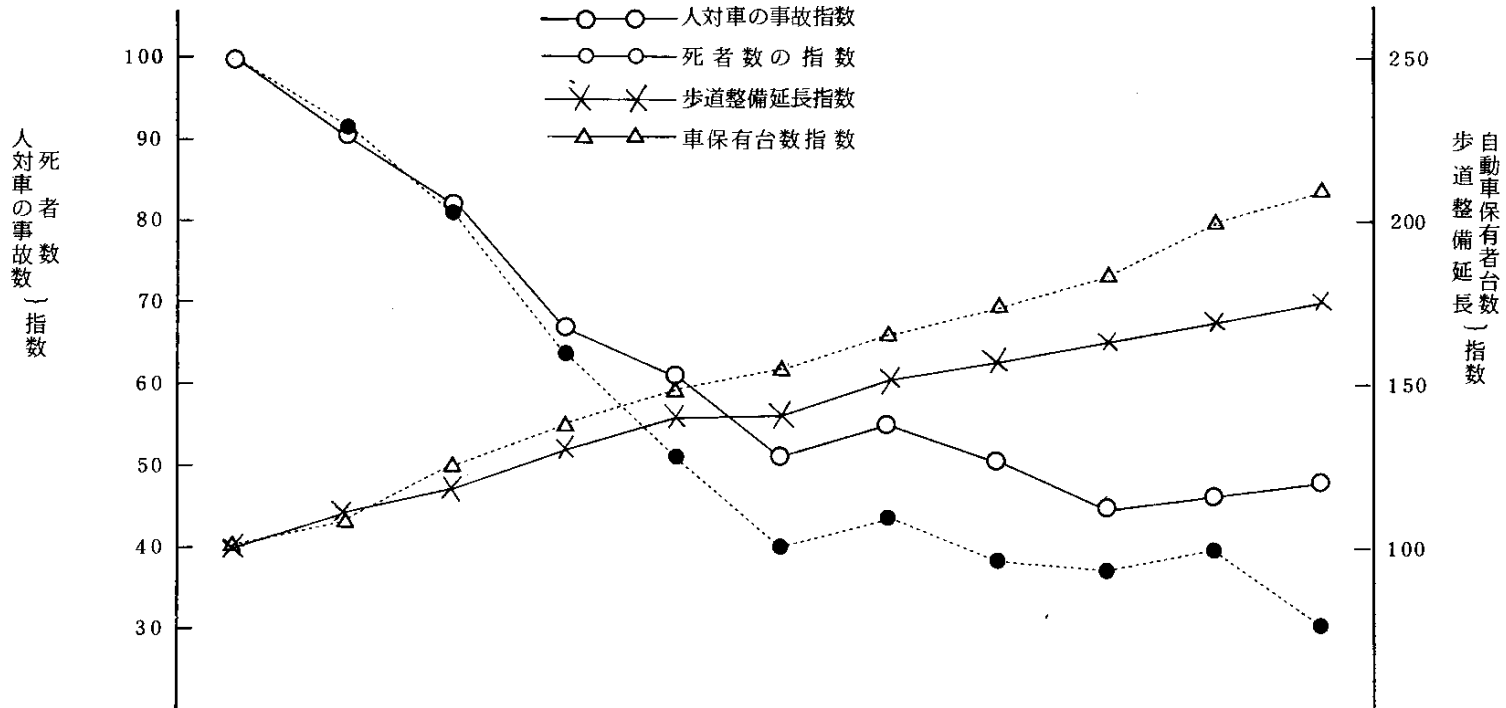
歩行空間は、住民と道路、私的空間と公共空間との接点、つまり半公共空間ともいえるものであり、沿道住民にとって「自分の庭」とも考えられる。しこがって、その整備にあたっては当初段階からの関係住民の参加を仰ぎ、沿道ひいては道路への愛着の強化を図っていく必要がある。たとえば、住居と歩道との境界として塀、車庫、玄関アプローチ等があるが、塀についてはブロック塀など高いもの、隠蔽するもの、冷たい肌合いのものは止めて生垣にするとか、玄関アプローチは閉鎖的な門扉は止めて歩道からの連続性を高め、しかも歩道と同一素材による仕上げにするとか、また車庫についても歩道との間をあえて明確に区分せず、車がない時は子供達の遊び場として提供するといった工夫を住民との協議のもとに施せば、地域固有の愛着のもてる居住環境を創造できると思われる。

また、街路樹等緑の維持管理についても、直接には行政が行わずに、地域住民による愛護会など構成して、街路樹の保護・育成、愛護思想の普及、街路樹周辺の清掃等の活動をしてもらい、これに対し行政から会に対して報償金を交付するというように、住民に対して沿道は「自分の庭先」であるという意識を高めていく必要があろう。

6. 用地買収に伴う残地の有効利用

道路事業を進める上で用地買収上、移転先（代替地）、残地（過小宅地）の処理、借地権者の移転等多数の問題があり、用地確保が困難な情勢であるが、このうち残地については、歩道の一部として取り入れ小公園、休憩所等歩行環境の改善を図るものとして位置付け道路区域に積極的に入れ、補助事業の対象とならない場合には単独費にて用地買収を行っていくことにより、事業の円滑化と併せて歩行環境の改善を図っていく必要があろう。

図2-3-3-1 交通事故と歩道整備延長の推移 (昭和45年度を100とする)



年 度	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55
人对車事故数	2,044 ^件	1,870	1,675	1,375	1,252	1,136	1,166	1,043	900	947	991
死 者 数	251 ^人	232	204	162	138	104	111	99	94	100	74
歩道整備延長	598.8 ^{km}	685.0	746.1	832.5	876.4	891.1	917.9	941.5	964.1	986.4	1,012.5
車保有台数	830,127 ^台	934,150	1,057,350	1,178,523	1,250,779	1,320,839	1,404,077	1,494,128	1,601,968	1,705,485	1,811,310

(土木部道路管理課調べ)

2-4 物流整備の基本的考え方

神奈川県における物流（物的流通）構造の特徴は、(1)工業出荷額が全国シェアの1割を占めるなど、我が国における代表的な「産業県」であるため、入荷量より出荷量が多いこと、(2)貨物全体量に比較して、港湾貨物の量が多く、横浜・川崎の都心臨海部が物流基地化していること、(3)首都東京に隣接しているため、通過交流や交錯交通など東京に関連する輸送が多いことがあげられる。

本県における物流対策の基本的考え方としては、物の流通と都市機能が相互に調和がとれ、連続性をはかりつつ発展することである。そのための、今後における物流対策の基本的考え方として、次の5点を提案したい。

- ① 港湾貨物が過度に集中するのを防止するため、東京湾内における港湾機能の再配分、東京湾岸道路の整備促進等、物流をめぐる周辺対策を総合的に推進させる。
- ② 物流における輸送機関の役割分担（鉄道とトラック、自家用と営業用等）を総合的に再検討し、あるべき物流における交通機関別の役割と、その具体化への手段を明確にする。
- ③ 市街地部における、無秩序な個別の配送センターや倉庫の乱立を防止するため、一定の市街地ごとに、トラック配送センターを整備し、都市機能と流通機能との調和をはかる。
- ④ 重複配送や交錯交通を防止するため、共同宅配の実施や、空荷輸送の防止など物流合理化を総合的に推進する。
- ⑤ 国鉄の貨物輸送合理化に対応させた新しい輸送体系の整備と対策を検討する。

これらを具体的に実施する方法として、次の5点を提案したい。

- ① 神奈川県貨物輸送計画の策定
県域内の相互輸送、県域と県外との貨物輸送量を推計し、これに基づく関連政策の実施や、需要の誘導を行っていく。
- ② 神奈川県物流対策センターの創設
県、市町村、輸送業界、ユーザーが一体となった物流対策センターを創設することにより、物流合理化や配送センター等の整備等について、具体的な話し合いを行う。
- ③ 川崎市域内における商業貨物の輸出入を行うため、湾岸道路の整備と相まって川崎港（シビルポートランド）に、コンテナバースを2バース程度整備し、東京湾と横浜港に片寄っている商業貿易貨物の一部を分担する。
- ④ 国鉄貨物輸送合理化に対応した対策を検討するため、神奈川県国鉄輸送対策懇談会を早急に再開し、新しい貨物輸送体系や、ヤード廃止に伴う新しいまちづくり計画等を早急に実施する。
- ⑤ トラック会社数社で、共同企業体を創設し、国鉄の施設を借用して貨物輸送を行うなど最適な交通機関別の輸送体系のあり方をめざして、具体的な提案を国や事業所へ働きかける。

表2-4-1 物流施設整備方針試案

の
の
の
の
の

	実 施 中	計 画 中	早急に構想を具 体化すべきもの	将来的な課題
コンテナバース の 整 備			川崎港(2バース)	横須賀港(2バース)
流通センター又 は大規模流通施 設の整備	大黒ふ頭(横浜港) 大黒ふ頭第2期(〃) 本牧ふ頭(〃) シビルポートアイ ラド (川崎港)	南本牧ふ頭		大井・松田インター チェンジ付近
トラック配送セ ンターの整備	横浜市、川崎市、 厚木市		相模原市、平塚市	
トラック配送セ ンター(地区セン ター)の整備	相模原市、藤沢市			大和市、綾瀬市、 座間市、伊勢原 市、秦野市、小田 原市

2-5 交通と地域環境

交通問題は、交通混雑又は交通施設の未整備による利便性の低さなどの交通利用者側、あるいは、バスの経営収支の悪化など交通施設供給者側において生ずる問題だけでなく、交通施設とその周辺の地域において生じている問題も重要である。

交通施設が周辺の地域に不利益を与え問題を起こしている典型的な例が交通公害問題とりわけ自動車の排出ガスによる大気汚染、自動車の走行にともなう騒音、振動等の自動車公害問題である。特に、大都市及びその周辺地域は、都市活動の活発化に伴う自動車交通量の増大により深刻さを増している状況である。神奈川県においてもその例外ではなく、横浜港、川崎港及び横須賀港という日本で有数の大港湾をかかえているため物資流動が活発であり、それに伴う貨物車交通が問題となっている。特に、横浜市域は、政令指定都市の中でも道路密度が低い状況もあり、人口の密集する市街地の幹線道路に多くの貨物車が流入し自動車公害の深刻さを増している。また、横浜市等東京湾臨海部を中心とした地域以外では、県央地域の東名高速道路厚木インターチェンジ周辺を核として倉庫等流通業務的施設が立地する中で、周辺幹線道路の交通量が増加しており影響が問題となっている。

神奈川県の自動車公害の状況をみると、大気汚染に関しては、自動車排出ガスに含まれる窒素酸化物にかかる大気汚染が大きな問題となっており、昭和56年度における大気汚染常時測定結果によれば、道路沿道に設置されている自動車排出ガス測定局28局中、環境基準が定められている二酸化窒素については、16局が環境基準（日平均値0.06ppm）をオーバーしている状況で、ここ数年間の傾向を見ても横ばいの状況である。また、神奈川県では、二酸化窒素については独自の環境目標値（年平均値0.02ppm）を定めており、これと比較すると28局中実に27局が、目標値を上回っている。また、現在施行している工場等の固定発生源に対する窒素酸化物の総量規制後においても横浜市等東京湾臨海部地域及び主要幹線道路周辺の一部地域では、環境基準を達成しないと予想されている。

道路騒音については、昭和56年度の測定結果をみると道路に面する地域では、表2-5-1に示すように90箇所中昼間において環境基準を満足した地域は17.8%しかなく、また、夜間においても23.3%しか満足していない状況である。また、県の公安委員会等に対策を要請もする目安として定められている要請基準についても夜間では25.6%もの箇所で基準をオーバーしており、沿道住民に深刻な影響を与えている。

県内の自動車交通量をみると、道路端の昼間騒音が75ホン程度と沿道の生活環境に特に著しい支障があると思われる道路は東名高速道路、国道1号線、16号線、129号線及び246号線等広域幹線道路として位置づけられるものが多い。なお、道路に面する地域の環境基準を表2-5-2に示す。

このような自動車公害の解決には、まず、自動車排出ガス規制等自動車自体の無公害化が重要であり、国において自動車排出ガス規制及び騒音規制等の段階的強化が図られてきている。

しかしながら、自動車自体の規制も自動車排出ガス発生機構の複雑さ（NO_x 減少に伴い、逆に黒煙やCOなど他の汚染物質が増加するなど）等により技術的限界があり、困難さを伴っている。このほか、道路対策として、道路構造の改善、沿道グリーンベルト、防音壁の設置、交通規制対策として速度制限、通行制限等が一部実施されている。しかしながら、個別の施策の実施のみでは十分ではなく、将来の地域構造のあり方を踏まえた道路網の整備、物流施設の適正な配置などを含めた自動車交通総量の抑制又は集中排除対策、物流幹線道路の半地下化など道路構造対策及び幹線道路周辺の適正な土地利用の誘導、環境施設帯の設置など沿道環境対策を総合的に推進していくことが課題である。（第4章 参照）

また、道路建設に伴う自然環境の破壊も、特に、神奈川県に残された貴重な緑を守るという観点から大きな問題である。県では、道路建設にあたって、自然環境の保全及び公害等の防止などを図るため環境アセスメントを実施するとしているが、路線位置がほぼ固まった段階で調整を図ったとしても、自然環境を保全するという点からは限られた対応しか期待できない。ややもすると事業者サイドで効率性あるいは建設費用等経済性などの面からのみルートのしぼり込みがなされるので、路線代替案の作成段階などできるだけ早期の段階で調整を図るとともにアセスメントの際複数の路線代替案を事業者側に提示させることを前提とすることも必要である。さらに、道路建設自体の自然環境破壊に加え問題なのは、道路周辺地域の利便性が向上することにより新たな宅地開発などの開発圧力が生じ、虫食い状に自然環境破壊が進んでいくことであり、むしろ場合によってはこのような波及的影響の方が大きい。少なくとも広域幹線道路を建設する際には、将来の周辺土地利用の方針及び自然環境保全の方針を明確にし必要な規制をかけておくことを前提としたい。

しかし、道路についてはマイナス面だけではなく、逆に防災空間等として地域環境づくりにおいて積極的な役割を演じている面も当然重要である。街区の形成に実要な役割を荷なっているのはもちろん、防災・避難空間 日照・通風・採光空間、まとまりのある緑化空間、さらに小さなレベルでは、子供の遊び場などとしても非常に大切なものである。しかしながら、現在の道路は必ずしもこれらの空間機能に十分答えているとは言い難いので、今後これらの機能を有効に生かす方向で諸施策を推進していくことが必要である。

鉄道については、周辺に与える影響として、とくに新幹線騒音が問題となっており、周辺200m程度が環境基準を達成しえない状況である。対策としては、既に住宅が相当程度立地してしまっている地域では、防音壁の設置、建物への防音工事化等の対策が中心となるが、未だ住宅が立地していない地域では、各種都市計画制度の活用により、緩衝緑地帯の確保及び住宅立地をさける方向で土地利用を誘導していくことが原則である。

さらに鉄道の駅及び幹線道路などは、地域の核であり顔である施設であるので、どこの駅をみても同じであり、個性がないという点も地域環境創造の観点からは問題である。今後地域の顔たる文化性をもった交通施設づくりも大きな課題となろう。

最後に、交通事故の問題について概括すると県内の交通事故による死傷者は、昨年1年間で2

万3千人に達しており、人口1人当りの死傷者数は全国平均に比較して低いものの東京都などに比較して高い状況にある。最近、オートバイ・ミニバイクの普及に伴いこれらの交通事故が増加しており、また、貨物車による事故率も上昇傾向にあることが問題にされている。今後とも交通規制を十分行うことはもちろんのことであるが、歩行者・自転車・バイク・車の分離を進めていくこととともに歩車が共存しうる道路のつくり方についても模索していく必要がある。

表2-5-1 56年度市町村の測定による道路交通騒音状況

環境基準 の地域	要請基準 の区域	測 定 地 点 数	環境基準満足地点数				
			朝	昼	夕	夜	計
A 地域	第1種区域	60	5	9	4	7	25
	第2種区域		(8.3)	(15)	(6.7)	(11.7)	(10.4)
B 地域	第3種区域	30	8	7	10	14	39
	第4種区域		(26.7)	(23.3)	(33.3)	(46.7)	(16.3)
計		90	13 (14.4)	16 (17.8)	14 (15.6)	21 (23.3)	64 (6.7)

環境基準 の地域	要請基準 の区域	測定 地点数	要請基準超過地点数				
			朝	昼	夕	夜	計
A地域	第1種区域	13	—	—	—	—	—
	第2種区域	47	16 (34)	4 (8.5)	17 (25.5)	21 (44.7)	58 (30.9)
B地域	第3種区域	27	1 (3.7)	—	—	2 (7.4)	3 (2.8)
	第4種区域	3	—	—	—	—	—
計		90	17 (18.9)	4 (4.4)	17 (18.9)	23 (25.6)	61 (16.9)

注()内の%は各地点数/測定地点数 計欄()内は計地点数/測定地点数×4

表2-5-2 道路に面する地域の環境基準

(単位：ホン)

地域の区分	時間の区分		
	昼間	朝・夕	夜間
A地域のうち2車線を有する道路に面する地域	55以下	50以下	45以下
A地域のうち2車線を超える車線を有する道路に面する地域	60以下	55以下	50以下
B地域のうち2車線以下の車線を有する道路に面する地域	65以下	60以下	55以下
B地域のうち2車線を超える車線を有する道路に面する地域	65以下	65以下	60以下

- 備考 1. Aを当てはめる地域は主として住居の用に供される地域とすること。
2. Bを当てはめる地域は相当数の住居と併せて商業、工業などの用に供される地域とすること

2-6 交通機関の連続的施設整備

(1) 現状と課題

都市においては、徒歩・自転車・バイク・自動車・バス・鉄道等の多種多様な交通手段がその特性に応じて様々な使われ方をしているが、これらの交通手段はそれだけで多様な都市交通需要を満たすものではなく、相互にしかも連続的に結びついて初めてその需要は満たされるものであり、したがって交通手段相互間の乗り換えの利便性を高めるため交通結節点の整備は重要課題と言える。

都市における種々の交通結節点のうち最も主要なものとして駅前広場があるが、これは鉄道・バス・自動車・徒歩等の多種多様な交通が集中する場所であるとともに、都市の顔・シンボルとしての機能をも併せもっているが、現在その整備は立ち遅れており、駅周辺の交通幅輦、バスバ

一スの不足、自転車、バイクの不法放置等大きな問題を生じており、早急なる整備促進が望まれる。駅前広場の整備は、都市計画事業者と鉄道事業者の間の適切な費用負担に基づき進められるべきであるが、両者の財成上の問題や事業化時期の不整合によりなかなか進まないのが実情であり、両者の協力体制の確立が必要となっている。また増加の著しい自転車、バイクの不法放置については、バス交通などの関連において都市交通上での位置付けを明確にする中で、各交通機関が駅前を平等に使用できるようにすることが必要となっている。

次に、鉄道駅までの主要交通手段であるバスについて見てみると、朝夕のラッシュ時の道路混雑により定時性の確保が難しく利用者のバス離れを増大させているが、バス停におけるバスがいつくるかわからないといったバス待ちのイライラバもバス離れを助長していることも見逃せない。バス停は徒歩とバスとの結節点であり、その連続性（この場合の連続性は移動の物理的な連続性ではなく待つ間の心理的な連続性といえる）を高めることができれば、バスをあきらめようとしている人々を引きとめることが可能といえる。

さらに、住民の価値観の多様化や高齢化の進行、産業と生活面における自動化の進展に伴い高齢者・女性・身体障害者等の移動機会の増大が予想されるが、これらの人々の利便性を確保するためにも、乗り換え施設整備にあたっては、乗り換え案内情報のわかり易さの確保や移動に伴う肉体的負担の軽減化を図っていく必要が高まろう。

また、公共交通機関の利用者にとって、各種交通機関を乗り継いだ際の運賃の額も大きな問題である。併算制度により乗り換えるたびに初乗り運賃が加算されているのが現状であり、公共交通機関への誘導を図るうえでの改善が必要となっている。

尚、現在本県において行われている連続的施設整備を以下に示す。

① 鉄道の相互乗り入れ

都営地下鉄（浅草線）と京浜急行（泉岳寺～逗子海岸）

- 京浜急行と都営地下鉄（泉岳寺～押上）
- 京浜急行と京成電鉄（押上～小岩）
- 営団地下鉄（千代田線）と小田急電鉄（代々木上原～本厚木）
- 営団地下鉄（半蔵門線）と東京急行電鉄（渋谷～つきみ野）
- 箱根登山鉄道と小田急電鉄（小田原～箱根湯本）
- 国鉄御殿場線と小田急電鉄（あさぎり号）（松田～御殿場）

② 駅前広場（主要駅）

- 藤沢駅 ○ 辻堂駅 ○ 大船駅東口 ○ 川崎駅東口（実施中）

③ バスロケーションシステム

- 横浜市（横浜駅西口を起終点とする本牧線）

(2) 交通機関の連続的施設整備の基本的考え方及び整備方針

都市の交通機関を利用する場合には、出発地から目的地までいくつかの公共交通機関を乗り継ぐ場合が多く、それも日常的に行われるものであるから、この乗り継ぎが肉体的、心理的、経済的に大き

な負担となるとともに、時間的ロスをもたらし、公共交通機関を使いにくいものになっている。ドア・ツー・ドアのマイカーに比べて、公共交通機関の大きなデメリットがこの乗り継ぎを必要とすることであり、したがって公共交通機関の乗り継ぎの際に、移動の連続性すなわち乗り継ぎのし易さを確保し、乗り継ぎ抵抗を少なくして、出発地から目的地までの移動をスムーズにすることが、マイカーから公共交通機関への誘導の鍵を握っている。そのためには、可能なかぎりの施策を取り入れる必要があり、ここでは(1)乗り継ぎの早さ、容易さの確保、(2)乗り継ぎのわかり易さの確保、(3)乗り継ぎの心理的負担の軽減、(4)乗り継ぎの運賃の連続性の確保の4点を基本的考え方として施設整備を進めることが重要であると考えられる。そこで、この4項目に添った整備方針を以下に示す。

① 乗り継ぎの早さ、容易さの確保

1. 鉄道相互乗り入れによる直通運転の実施

検討対象路線：

- 東海道本線と相模線（ターミナル駅・辻堂駅）
- 相模線と京王線（ ” ・橋本駅）
- 相模線と相鉄線（ ” ・厚木駅）
- 東横線と相鉄線（ ” ・新横浜駅）
- 小田急線と相鉄線（ ” ・厚木駅）
- 東海道線と小田急線（ ” ・小田原駅）

2. 主要駅における駅前広場の整備促進

特に下記の駅について連続性を配慮した駅前広場の整備が望まれる。

- 戸塚駅 ○茅ヶ崎駅 ○長後駅 ○相模原駅 ○桜木町駅 ○横浜駅 ○平塚駅

3. 鉄道駅等における上下移動には、エスカレーター（スロープ式も含めて）の導入を図る。
4. 乗り継ぐ交通機関のダイヤを調整し、待ち時間の短縮を図る。
5. バスの乗降を容易にするため、低床化をはかる。

② 乗り継ぎのわかりやすさの確保

1. 駅やバス停において、乗り場、通路、出入口等のわかりやすい案内標識を国際化も踏まえて、その充実をはかる。
2. 目的地までのルート、ダイヤなどをわかりやすく案内できるよう電話、映像設備等を設け、横浜のような多種の交通機関が集中するところでは交通案内センターの設置をはかる。
3. 関係する各交通事業者が協力して、鉄道・バスの路線・運転系統・時刻表等を一体化し、わかりやすく表現したパンフレットを作成、配布する。

③ 乗り継ぎの心理的負担の軽減

1. バスを待つときの心理的抵抗感を軽減するため、主要バス路線においてバスロケーションシステムの導入をはかる。

2. 待ち時間を少しでも快適なものとするため、バス停において屋根・風防、ベンチ、花壇等の充実をはかる。
 3. 待ち時間の有効利用がはかれるよう、公衆電話、売店等の設置をはかる。
- ④ 乗り継ぎの運賃の連続性の確保
1. 鉄道相互間の初乗り運賃割引制度の確立をはかる。
 2. 鉄道とバスの割引券の発行の充実をはかる。
 3. 共通乗車券の充実による「神奈川フリーキップ」の発行等。
 4. 共通運賃制度導入について積極的な検討をはかる。

第3章 事例による実行可能性研究

本章ではいくつかの事例を設定して、交通需要管理の考え方や既存交通施設活用について実行可能性を検討した。

第一の事例は、藤沢市藤沢駅周辺を中心とした事業所に対するアンケートとヒアリングにより交通需要管理の考え方の可能性を探ってみた。

第二の事例は、既存交通施設の活用の可能性を探るために東海道本線貨物専用線の旅客併用化を検討した。

第三の事例では、交通施設の総合的・連続的施設整備について検討するため、国鉄相模線を対象としてその改善方策を探った。

第四の事例では、小田原市、平塚市、津久井地域とそれぞれ特色ある地域における地域交通体系のあり方を探ってみた。

さらに交通問題に関する県・市町村職員にアンケートを実施し、われわれの研究における考え方の裏づけを得ようとした。

これらのことはそれぞれさらに綿密な検討を必要としているが、今後の論議に一石を投ずることを狙いとして提起した。

3-1 交通需要管理の可能性研究

—藤沢市藤沢駅周辺の地域を中心として—

(1) 現 況

本テーマについては、藤沢市内にある事業所のうち、国鉄東海道本線沿線の事業所2社、小田急江の島線沿線の1社を対象として、その事業所に勤務する人達の通勤時における交通問題等について、一部抽出のアンケート調査、及び、ヒヤリング調査から交通需要管理の可能性を検討した。

今回の調査対象事業所は、M社、T社、E社で、各社とも藤沢市の中心部に近い所に位置しており、各社における最寄駅からの交通手段について触れてみると、M社は、国鉄東海道本線の藤沢駅と辻堂駅の間の方にあり、それぞれの駅から、路線バスで10～15分位かかり、バスの本数としては、藤沢駅から辻堂団地行と辻堂駅行が有り1日の運行本数も145本（朝7時～8時の間14本）と相当な運行本数がある。

T社は、やはり国鉄東海道本線の藤沢駅と大船駅の間に位置しており、藤沢駅から同社行の路線バスが有り、10～15分位かかり、バスの本数は、1日20本がある。

E社は、藤沢駅から同社行の路線バスが出ているが、本数も少なく（1日16本）、時間も20分前後かかる。また、同社は、小田急江の島線の善行駅から徒歩で15分前後で行け

るが、朝は、同駅から同社行の専属バスを5本出している。

以上、各社における最寄駅からの交通手段について述べたが、各社における従業員数とその従業員が通勤に利用する交通手段について見ると、次の表のとおりとなっている。

表 3-1-1 従業員の通勤利用交通手段

従業者通勤手段		事業所		
		M 社	T 社	E 社
従業者数		1,400名	605名	860名
通勤利用者交通手段	電車・バス等公共交通機関	≒ 540	≒ 260	≒ 350
	自家用車	≒ 510	≒ 220	≒ 300
	オートバイ・二輪	≒ 250	} ≒ 125	≒ 70
	徒歩	≒ 100		≒ 140

(2) 問題点・課題

次に、この調査で提起された、通勤時における交通の問題点・課題について述べると、今回の調査で目についた点は、各社とも鉄道駅からの徒歩圏としては、少し遠いため、路線バスや専用バスを利用しなければならない状況にあり、現在の各社が利用するバス路線は、道路混雑が激しく、定時性・速達性に欠けること、また、M社を除く2社は、終バスも20時にはなくなるため、残業等で遅くなった場合の交通手段に苦慮している状況である。そのため、各社とも通勤用の交通手段として自家用車が多く、公共交通機関の利用者は、全体の約40%にすぎず、残業等で遅くなることが予測できるときは、自家用車で通勤する状況である。

そこで、各社の駐車場の状況を見ると、M社は、構内に120台分が駐車でき、不足分の390台分については、民間の駐車場を借りている。それでもまだ不足しており、現在、駐車場の空きを待っている人が相当数いる状況である。

T社では、220台が全部構内に駐車できているが、既に満杯で、やはり駐車場の空くのを待っている人がいる状況である。

E社は、まだ余裕があり、いつでも自家用車通勤が可能のように見受けられた。

このように、自家用車通勤が各社とも目立つ中で、自家用車の相乗りについて、T社では禁止しており、他の2社は特に規制はしていないが、奨励もしていない。T社での禁止については、通勤時に交通事故を起して、通勤経路等の関係から労務災害の適用が受けられなかったという事例があり、禁止しているとのことであった。

また、アンケート調査、及びヒヤリング結果からの通勤時における交通手段別の問題については次のとおりであった。

<事業所従業員の通勤方法についてのアンケート調査>

① 鉄道について

国鉄東海道本線は、混雑が激しく、運行本数や、連結車両数の増加を希望する声が多く、三複線化計画の実現を望む声もあった。また、この混雑解消のための提案として、時差通勤・通学を希望する声が出ており、中には、この時差通勤・通学に何らかの優遇処置をしてでも徹底してほしいという意見もあった。

② バスについて

バスについても、運行本数を増やしてほしいという意見が多く、運行本数増を行うことにより、鉄道との連絡も良くなるとの意見もあった。それと、バスの定時性・速達性の確保の観点から、バス専用レーンの設置を希望する声が多く出ていたが、反面、現在の道路事情から、専用レーンは無理であると言う意見もあった。また、バスの運行時間の延長と、バス停の改良を希望する意見も目についた。

③ 道路交通について

道路交通に関する意見としては、道路の整備をしてほしいという意見がやはり多く、その具体的な意見としては、幹線道路網の整備と、立体交差の増設を希望する声が多かった。また、現在の道路のほとんどの交叉点には、信号が付いており、信号が多過ぎるという意見が多くあった。

次に、現在の道路混雑を解消する提案として、公共交通機関の充実や、自家用車の相乗りを奨励すべきであるという意見があった。

④ 交通事故・交通公害について

交通事故対策としては、運転手のマナーの再教育と、取締りの強化を行い、更に、道路の整備をすることが急務であるとの意見が多く、公害対策としては、現在の乗用車のみではなく、全車を対象とすべきであるという意見が目についた。

<M社でのヒヤリング結果について>

このヒヤリングは、通勤時の交通問題について、ユーザーの生の声を聞くことにより、問題解決の糸口に、という企画で本社において10名の方から直接意見を聴取したものである。

同社は、先にも述べたとおり、国鉄東海道本線の藤沢駅と辻堂駅との間に位置し、各駅からの連絡は、バス以外にはないこと、バス路線が主要地方道戸塚茅ヶ崎線に当たるため、この道路混雑が激しく、バスの定時性・速達性が確保されないこと、乗継ぎによる不便等から、公共交通機関通勤より自家用車通勤の方が、はるかに時間のロスが少ない状況にある。そのような状況から、このヒヤリングの中でも、通勤時における交通問題としては、道路交通に関する意見が多く出された。

その主なものとしては

ア 主要地方道戸塚茅ヶ崎線の道路混雑を解消してほしい。特に、夏季における観光交通を排除するための道路の新設を早くしてほしい。

イ 平塚方面からの通勤では、茅ヶ崎市内の道路混雑が激しいので、バイパス等を早期に完成してほしい。

ウ バスの定時性確保のための対策、及び深夜バスの運行を行ってほしい。

エ 信号が多すぎるので少なくしてほしい、又信号の連続性を保ってほしい。

等の意見が出された。

(3) 通勤時における交通需要管理の方策

以上、今回の調査結果から、この地域における通勤時の道路混雑解消の対策として、特に、自家用車通勤から、公共交通機関への転換を図る方策としては、次の点を解決することが必要となると考えられる。

① 通過交通・観光交通等を市街地から排除し、バスの定時性・速達性を確保する。公共交通機関優先のための道路整備として、最低限の路線の整備を早急に図る。

ア.新湘南国道 イ.主要地方道横浜藤沢線 ウ.主要地方道藤沢厚木線 エ.主要地方道横浜伊勢原線

② 国鉄東海道本線貨物線の旅客線化で、国電並みの停車間隔の導入

これについては、M社、及びT社においては、第3章の2で提案されている新駅を設置することにより、相当利用価値が高まると予想できるとともに、現在の旅客線の混雑解消にも大きく寄与することが考えられる。

③ 路線バス運行諸問題の解決の方策として、バス利用の事業所とバス事業者、さらには、自治体をも含めた「協議会」を設置し、バスの運行時間、本数等、バス交通に関する問題を協議する場を設けることが必要である。

④ 各社の協力により、自家用車通勤を少しでも少なくする方策として、各社の駐車場を必要最少限にし、自家用車通勤を極力減らす努力をしよう。

⑤ 各社の協力により、時差通勤を実施する。

⑥ 自家用車通勤については、相乗り制度を積極的に進める。

以上、この地域における交通需要管理の対策としては、これらの問題点が解決できることにより、大巾に改善されることと思われるが、ヒヤリングや、アンケートにおける実態等から、自家用車の利便性・自由性から判断すると、自家用車の需要は今後更に増加することが考えられ、自家用車通勤から、公共交通機関通勤への転換は、関係者のかなりの努力が必要であると痛感された。

表 3-1-2 事業所従業員の通勤方法についてのアンケート集計結果

依頼数 = 264

回収数 = 234 (男 = 189人 女 = 45人)

回収率 = 88.6%

Q 1. 住 所

藤 沢 市	74人 (北側 = 61 南側 = 13)	31.6%
鎌 倉 市	20	8.5
逗子市・葉山町	3	1.3
横 浜 市	36 (戸塚区 12 瀬谷区 5 その他 19)	15.4
大 和 市	6	2.6
綾 瀬 市	4	1.7
海 老 名 市	2	0.9
寒 川 町	5	2.1
茅 ヶ 崎 市	27	11.5
平 塚 市	17	7.3
そ の 他	40	17.1
藤沢市内及び藤沢市隣接市区町	155人	66.2

Q 2. 通勤時間

0 ~ 15分	37人	15.8%
15 ~ 30分	60	25.6
30 ~ 60	73	31.2
60 ~ 90	50	21.4
90以上	13	5.6

Q3. 最長利用交通機関

電 車	73人	31.2%
バ ス	30	12.8
自家用車	86	36.8
オートバイ	10	4.3
自 転 車	9	3.8
徒 歩	26	11.1

Q4-1 自家用車通勤の状況

○免許証及び自家用車の有無

	有	無
免許証	172人	62人
自家用車	145人	89人

○通勤状況

使用している	106人 (自家用車を持つてゐる人の73.1%が使用している)	45.3%
使用してない	128人	54.7%

Q4-2 自家用車使用内容

○利用回数

1～2日	8人	7.5%
3～4日	2	1.9
5～6日	93	87.7
その他	3	2.8

○利用地域

藤 沢 市	31人	29.2%
横 浜 市	20	18.9
平 塚 市	13	12.3
茅 ヶ 崎 市	12	11.3
そ の 他	30	28.3

○性 別

男	97人	(全男性189人)
女	9	(全女性45人)

○年 令

30～39才	48人	45.3%
40～49才	27	25.5
20～29才	24	22.6
50～59才	4	3.8
15～19才	1	0.9
不明	2	1.9

○自宅用車通勤内容

自宅～会社	106人	100%
-------	------	------

○駐車方法

会社の駐車場	77人	72.6%
会社近くの駐車場	27	25.5
その他	2	1.9

Q 5 通勤に自家用車を使用する理由

1. 乗継ぎ時間調整不備	44人	41.5%
2. 電車・バスの運行ルート悪い	40	37.7
3. 電車・バスの本数が少ない	35	33.0
4. 車に乗るのが好き	21	19.8
5. 電車・バスの中が混雑	18	17.0

Q 6 今後の自家用車通勤の使用意向

1. 公共交通機関に変える	27人	25.5%
2. このまま続ける	33	31.1
3. どちらともいえない	46	43.4

Q 7 公共交通機関通勤から自家用車通勤の意向

1. 考えていない	106人	82.8%
2. 考えている	22	31.1

自家用車を買ったら	11人
勤務先に駐車場があれば	8
免許証が取れたら	6
道路混雑が解消されたら	2

Q8. 交通混雑の解消方法の提案

(1) 鉄道 (回答126人 53.8%)

1. 本数・車両増・複々線化	68人	54.0%
2. 時差通勤・通学の徹底 (時差通勤に助成を)	19	15.1
3. 運賃の値下げ	9	7.1
4. 乗継ぎ不便の解消	6	4.8
5. 通勤時グリーン車の廃止	3	2.4
6. 人口の集中化を防ぐ施設の配置	2	1.6

(2) バス (回答131人 56.0%)

1. 本数を増やす	48人	36.6%
2. バス専用道路、専用レーンをつくる (バス路線の検討)	28	21.4
3. 運行時間の延長	8	6.1
4. バス停の改良及び運行表示	6	4.6
5. 時差通勤・通学の奨励	5	3.8

(3) 道路交通について (回答159人 67.9%)

1. 道路整備をしてほしい 〈立体交差を増やす、 バイパスの増設〉	53人	33.3%
2. 信号が多すぎる 〈信号のあり方の検討を〉	35	22.0
3. 違反の取締り強化	6	3.8
4. 公共交通機関の充実	2	1.3
5. 自家用車相乗りの奨励	2	1.3

(4) 交通事故や交通公害について (回答94人 40.2%)

1. 運転手のマナーの教育等	30人	31.9%
2. 取締りの強化	20	21.3
3. 道路の整備を	15	16.0
4. 全車を公害対策車に	6	6.4

(5) その他 (回答30人 12.8%)

- 住民と行政が共に考える場づくりを
- 最寄駅から通勤専用バスを

Q9. 身障者や老人の身になっての現在の交通施設の状況

利用出来る	41人	17.5%
利用出来ない	185	79.1
無回答	8	3.4

利用出来ない理由 (回答159人 86.0%)

1. 階段が多い	62人	40.0%
----------	-----	-------

- その他
- 車イスの通れるスペースがない。
 - バスや電車のステップが高い。
 - シルバーシートが少ない。

Q11. その他の意見 (回答87人 37.2%)

- 道が狭く歩道が少ない。
- 自転車の乱暴運転の防止。
- 交通調査を定期的に行い有効なバス路線を確立してほしい。

3-2 既存交通施設の活用

—東海道本線貨物専用線の旅客併用化—

わが国の貨物輸送は、40年代に入っても高い成長を示し、49年以降オイルショックによる産業、消費活動の縮小に伴い減少が一時みられたが、50年を底として再び増加し、現段階ではピーク時の47年度の水準を超えている。このような、貨物輸送量の推移にもかかわらず、国鉄の貨物輸送は、表3-2-1のとおり、47年以降減少し、56年度ではトン数で1.9%、トンキロで9.8%までシェアが低下している。これは、効率的で低コストのトラック輸送に押された結果で、今後もこの傾向が続くものと想定される。このため、貨物専用線として整備された鉄道網を、今後、いかに有効に活用するかが、安定成長における鉄道整備の大きな課題といえる。〈表3-2-1〉

国鉄は、17兆円をこえる膨大な累積赤字を拘えており、各方面で論議されているように、国鉄自身ですべての整備を期待することは困難であるので、国、自治体、関係の交通事業者等が協調を図り、諸施設を総合化した整備構想を策定し、それに基づき、貨物専用線旅客線化を進めることが重要であるといえる。そのためには、自治体が調整する役割を担い、早急に活用方法の調査、研究に着手し、まちづくり計画等と整合させる必要がある。当面は、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議（会長知事、全市町村及び商工団体で構成、我々の研究では神奈川県交通会議鉄道部会）の中で具体的に論議されることが望まれる。

われわれは、東海道本線貨物専用線を旅客幹線性格をもつ地域連絡線として活用することの可能性を探ってみた。とりあえず、その名称を「神奈川なぎさレーン」と名づけてみた。しかし駅名、駅の位置等はあくまで仮定のもとでの試案であり、それ以上ではないことをお断りしておく。

また、われわれの検討では、同線の整備主体や採算性の問題や快速電車等優等列車の運行の問題等多面的な比較検討には及びえなかった。その他なお検討を必要とする事項が多いことを申し添えておく。

(1) 東海道貨物専用線の概要

表 3-2-2 のとおり、①小田原～羽田～新新橋（仮称）ルート、及び②小田原～品鶴線～山手線ルートとも約 90 kmで、ともに首都へ結ばれており、旅客線化が完成した場合は、利便性の高い鉄道となることが想定される。〈表 3-2-2〉

(2) 神奈川なぎさレーン（仮称）の整備計画案

この線と同様の目的で計画された京葉線（千葉～東京貨物ターミナル）は、都心まで乗り入れ、旅客併用線とすることが決定（58年7月都心乗り入れの工事施工認可取得）していることも踏まえ、本線も旅客線化を図り、3期計画で地域連絡線として整備し、神奈川なぎさレーン（仮称）と名づけ、湘南なぎさベルトの核とすることが考えられる。

① 当面の計画

小田原～羽田～新新橋（仮称）ルートについて、主要駅への接続、貨物駅の旅客駅

化を図るとともに羽田空港へのアクセス交通としても活用する。小田原～新新橋（仮称）間の所要時分は約100分程度で17駅で開業する。11両編成とし、ラッシュ時10本程度の運行計画を確立する。

② 中期計画

小田原～新新橋（仮称）ルートに加えて、小田原～品鶴線～山手線ルートも併行して開業するが、ラッシュ時は各ルートそれぞれ6本程度の運行を行う。既存駅、鉄道交差箇所の新駅を設置し、地域連絡線として乗りつぎ、接続等を配慮した運行形態を確立する。小田原～新宿所要時分は約100分程度、25駅程度で営業を行う。

③ 長期計画

両ルートとも、地元の要望に沿い出来る限り中間駅を設置し、地域に適した利便性の高い鉄道とする。両ルートとも31駅程度とし、所要時分は約120分程度となる。

なお、3期の計画とも、各駅停車のほか、地域の実状にあった快速運行も計画する。

<表3-2-3> <図3-2-1> <表3-2-4>①～②<表3-2-5>

(3) 新駅整備手法、花水駅（仮称）の場合

花水駅（仮称）は、平塚駅と大磯駅の中間の現相模貨物駅の旅客駅化作を図るもので、周辺は開発がほぼ完了した住宅地域で、高等学校が点在しているので、通勤、通学を中心として地域交通の改善に大きく寄与することが想定される。道路交通条件は、国道1号線、県道平塚秦野線、公所大磯線等と隣接しており、要衝の場所であるので、バス交通等と有機的に接続すれば、広範囲の住民の利便に供するものと思われる。一方、通勤通学体系の他、レジャー等と連携した施策を考慮すると、駅は約7ヘクタール弱の面積を有し、関連施設の整備は十分に設置が可能であるので、具体的なまちづくり計画の策定が望まれるが湘南なぎさベルト軸のレジャーの鉄道駅基地として、次のような施策の展開の検討が期待される。

1. 金目川右岸サイクリングコースを活用した湘南海岸、丹沢山塊などへのサイクリング基地の建設
2. 隣接する金目川につり公園の設置
3. 高麗山～湘南平～城山公園～国府駅（仮称、新駅）等のハイキング、自転車観光等の基地の整備。

等があげられる。

表3-2-1 国鉄の貨物輸送実績

	輸送トン数 (百万トン)	輸送トンキロ (億トンキロ)	機関別シェア (%)	
			トン数	トンキロ
30年度	160	426	19.3	52.1
40 〃	200	564	7.4	30.3
45 〃	199	624	3.8	17.8
50 〃	142	466	2.8	12.9
56 〃	111	334	1.9	7.8

(陸運統計要覧)

表3-2-2 貨物専用線の概要

	内 容
1. 新新橋、羽田ルート 小田原～大船～東戸塚～羽沢～鶴見～ 羽田～新新橋(汐留) (1) 小田原～東戸塚付近 (2) 東戸塚付近～新新橋(汐留)	約90km 旅客線と平行 約47km 貨物専用別線 約43km
2. 品鶴線、山手線ルート 小田原～鶴見(新新橋、羽田ルート と同じ)～大崎～新宿 (1) 品鶴線 鶴見～品川 (2) 品川～新宿	約89km 横須賀線運行区間 山手線貨物専用線(赤羽方面へ東 北線通勤新線とスルー運転が可能)

表3-2-3 神奈川なぎさレーン（仮称）の整備計画案（東海道貨物専用線の旅客化）

区 間	当面の計画	中 期 計 画		長 期 計 画	
	(羽田、新新橋ルート) 小田原～新新橋	(羽田、新新橋ルート) 小田原～新新橋	(品鶴線、山手線ル ート) 小田原～新 宿	(羽田、新新橋ルート) 小田原～新新橋	(品鶴線、山手線ル ート) 小田原～新 宿
距 離	約 90 km	90	89	90	89
駅 数 (うち新駅数)	17 (8) 駅	24 (10)	25 (8)	31 (16)	31 (14)
運 行 時 分	97 分	103	100	119	117
通勤時1時間当り運行本数	10本/時間	6	6	6	6
1編成当り車両数	11 両	11	11	11	
総 車 両 数	約 220 両	270		290	
概算整備費 ①羽田～空港ターミナル間新 線建設費 ②新駅、駅整備、車両基地、 車両費 ③変電所、信号機整備費他	億円程度 約 1,100	1,500		1,700	
そ の 他	(参考)東海道線東 京～小田原 84km 94～97分	品鶴線は、横須賀線と同一線路を使用する ので、横須賀線のダイヤの修正が必要である。			

表3-2-4. 神奈川なぎさレーン（仮称）運行計画表（案）

	距離	駅名 (駅間距離)	当面の 計 画	中期計画	長期計画	備 考
①	0	小 田 原 (3.1)	時 分 7 : 00	時 分 7 : 00	時 分 7 : 00	小田原～鴨宮間の中間駅は線路構造 上困難
②	3.1km	鴨 宮 (1.2)		7 : 04	7 : 04	
③	4.3	西湘南(仮称) (1.9)	7 : 05	7 : 07	7 : 07	新駅 西湘(貨)駅利用
④	6.2	国 府 津 (一)	7 : 09	7 : 10	7 : 10	
5	—	押 切 (仮称) (一)			7 : 13	新駅
⑥	10.8	二 宮 (一)		7 : 14	7 : 17	
⑦	—	国 府 (仮称) (一)		7 : 17	7 : 20	新駅、線路勾配を修正し高架化する ため地下駅
⑧	16.1	大 磯 (一)		7 : 21	7 : 24	
⑨	18.3	花 水 (仮称) (1.8)	7 : 20	7 : 24	7 : 27	新駅 相模(貨)駅利用
⑩	20.1	平 塚 (一)	7 : 23	7 : 27	7 : 31	
11	—	中 島 (仮称) (一)			7 : 35	新駅
⑫	25.3	茅 ケ 崎 (一)	7 : 29	7 : 33	7 : 38	
13	—	松 浪 (仮称) (一)			7 : 41	新駅
⑭	29.1	辻 堂 (一)		7 : 37	7 : 44	
15	—	鶴 沼 (仮称) (一)			7 : 48	新駅
⑮	32.8	藤 沢 (2.1)	7 : 35	7 : 42	7 : 51	
⑯	34.9	湘 南 (仮称) (一)	7 : 38	7 : 45	7 : 54	新駅 湘南(貨)駅利用
⑰	37.4	大 船 (一)	7 : 42	7 : 48	7 : 58	
19	—	西戸塚(仮称) (一)			8 : 01	
⑱	43.0	戸 塚 (一)	7 : 49	7 : 55	8 : 05	

21	—	柏尾 (仮称) (一)			8:08	新駅、柏尾～上星川間はトンネル構造等で中間駅の設置は困難
22	52.6	上星川 (仮称) (一)	7:57	8:03	8:16	新駅、相模鉄道線交差駅
23	54.4	羽沢 (仮称) (1.8)	8:01	8:06	8:20	新駅、羽沢(貨)駅利用
24	59.6	大口 (仮称) (5.2)		8:11	8:25	新駅、横浜線交差駅であるが、横浜線大口駅との総合化が望まれる
25	63.2	鶴見 (3.6)	8:10	8:15	8:29	
26	66.4	川崎新町 (1.8)	8:14	8:19	8:33	
27	68.2	浜川崎 (3.0)		8:22	8:36	
28	—	池上 (仮称) (一)	8:19	8:25	8:40	新駅
29	74.0	羽田 (6.6)	8:23	8:29	8:43	新駅、羽田～空港ターミナル間(約2km)の新線建設を行い一部車両の直通運行
30	80.6	東京貨物ターミナル (8.9)			8:50	新駅
31	89.5	新橋 (汐留貨)	8:37	8:43	8:59	汐留(貨)駅を利用するが再開発計画との整合が望まれる
(品鶴線、山手線ルート—新宿から先は東北通勤新線とスルー運転) (2.2)						
26	65.4	新川崎 (一)		8:18	8:32	
27	—	夢見崎 (仮称) (一)		8:20	8:35	新駅、新鶴見(操)利用
28	81	大崎 (3.6)		8:31	8:46	
29	84	恵比寿 (1.6)		8:35	8:50	
30	86	渋谷 (3.4)		8:37	8:52	
31	89	新宿		8:40	8:57	赤羽方面へ東北通勤新線とスルー運転

◎ 当面の計画 開業駅

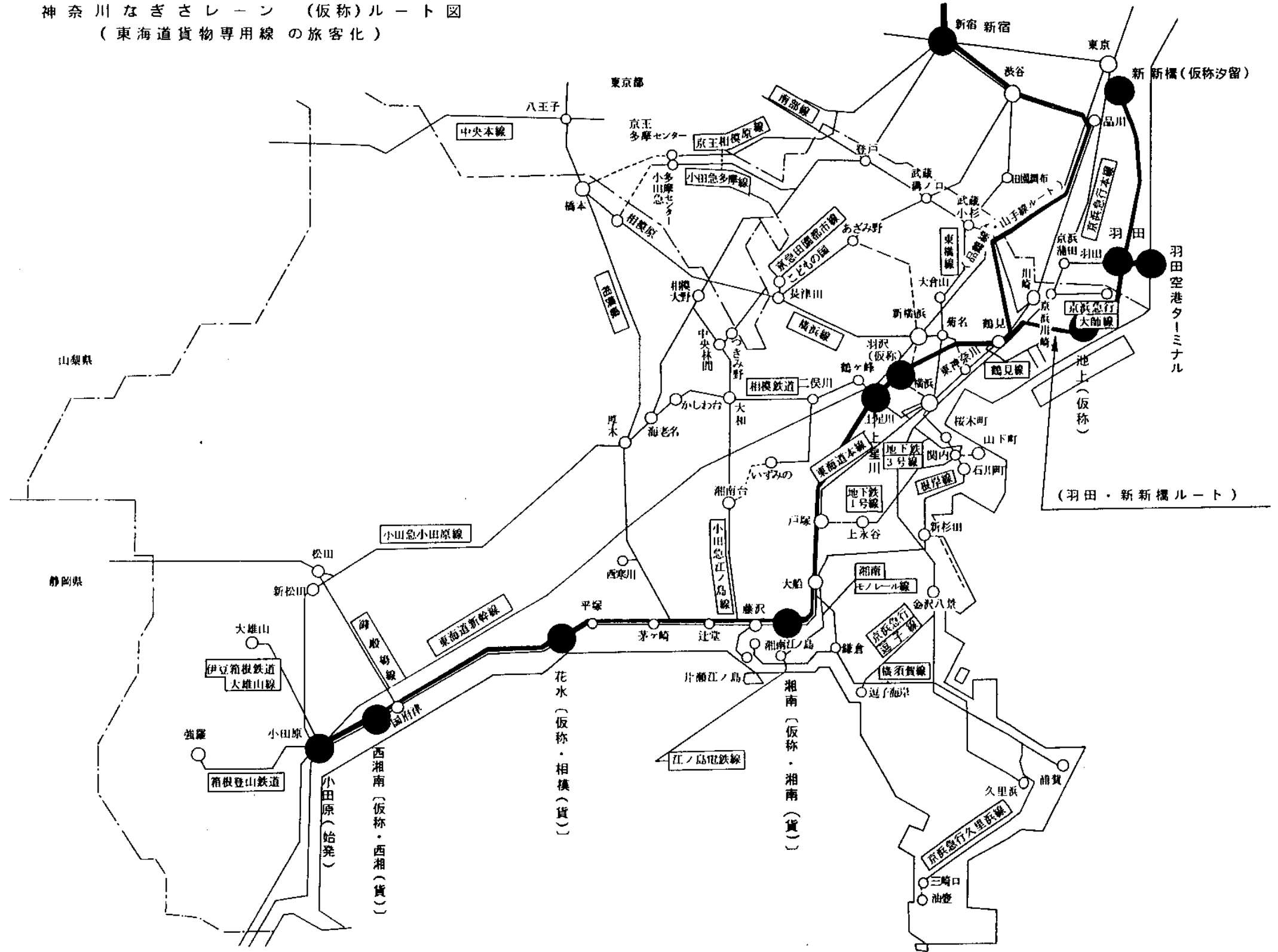
○ 中期計画 //

表3-2-5. 神奈川なぎさレーン（仮称）の施設整備計画案

当面の計画 小田原～新新橋（仮称） 89 km

	数 量	概算整備費	整備者とその費用		整 備 方 法 等
				億円	
羽田～羽田空港ターミナル 新線建設	約 2 km	約 300 億円	民 間	約 300	民間主導で整備を行い、京急羽田空港線と総合化を図る。 通行料によって償還する。
新 駅	8 駅	約 250	受 益 者	200	原則として、開発利益還元制度を行い地元負担（受益者負担）とする。
			国 鉄	50	
駅 整 備	9 駅	約 150	自 治 体	80	
			国 鉄	70	
車両、車両基地、変電所設置、信号器整備等	車 両 約 220 台他	約 400	国 鉄	400	貨物駅跡地の売却等により、資金を調達する。
計		約 1,100	国 鉄	520	
			民 間	300	
			自 治 体	80	
			受 益 者	200	

図 3 - 2 - 1 神奈川 なぎさレーン (仮称) ルート図
 (東海道貨物専用線の旅客化)



3-3 総合的・連続的施設整備の可能性研究

—国鉄相模線の改善—

(1) 国鉄相模線の現況

国鉄相模線は、茅ヶ崎駅と橋本駅とを結ぶ、昭和6年4月に開通した、延長33.3kmの単線・ディーゼル路線であり、県中央部を南北に貫く地域連絡線である。乗車人員のここ数年の推移をみると（表3-3-1）、ほぼ横這いの状況であり、そのほとんどが朝夕の通勤通学者によって構成されている。また、相模線沿線は、社家駅から相武台下駅にかけて、大部分が市街化調整区域となっており（図3-3-2）、大量輸送機関である鉄道の立

表3-3-1 相模線各駅乗車人員の推移

駅名 \ 年度	5 3	5 4	5 5	5 6
北 茅 ヶ 崎 駅	1,196	1,208	1,227	1,210
香 川 駅	3,064	3,141	2,959	2,721
寒 川 駅	3,771	3,941	4,282	4,554
宮 山 駅	826	788	807	507
倉 見 駅	1,082	1,153	1,149	914
門 沢 橋 駅	864	947	924	687
社 家 駅	345	374	377	341
厚 木 駅	6,479	6,685	6,724	6,225
入 谷 駅	133	143	142	117
相 武 台 下 駅	410	437	425	413
下 溝 駅	433	450	441	472
原 当 麻 駅	1,313	1,410	1,464	1,731
番 田 駅	1,119	1,108	1,172	1,192
上 溝 駅	3,329	2,335	2,342	2,171
南 橋 本 駅	1,081	1,063	1,031	1,091
(相模線支線) 西 寒 川 駅	136	88	136	117
計	24,581	25,271	25,602	24,463

地条件としては極めて不利な状況にあり、しかも南北方向の交通需要の少なさ、さらにディーゼル・単線という輸送力の弱さも手伝って赤字路線となっている。

しかしながら、本県の将来の土地利用の方向からすれば、人口抑制のなかで県央地域でのかなりの人口増が予想され（昭和75年において約32万人増）、また京王相模原線の橋本駅ま

での延伸が昭和62年に実現されることにより、相模線は都心へのアクセス機能を有することになる。さらに、今後の鉄道整備にあたっては、既存施設の効率の利用を図っていかねばならない実情を加味すれば、相模線の改善は魅力的なものとなってくる。そこで総合的・連続的施設整備の視点から相模線の改善手法を探ってみることとする。

(2) 改善にあたっての前提条件

1. 相模線沿線特に駅周辺の線引の見直し

鉄道のもつ利点（大量輸送、定時運行性、高速輸送性）を有効に生かすためには、在来鉄道の沿線に人をはりつけることが必要であり、沿線において宅地開発の適切な誘導を行い、土地利用の面から鉄道と市街地の一体的整備を行う必要がある。そのためには相模線沿線特に駅周辺の市街化調整区域から市街化区域への編入が必要であるが、土地利用の有効性を考慮すれば止むを得ぬ手続きと言えよう。公共交通機関や道路施設が未整備な地域において大規模な宅地開発を行い交通混雑を助長しているケースが見受けられるが、それに比べればはるかに効果的、経済的であると言える。

相模線沿線において市街化調整区域が多くみられる社家駅から相武台下駅にかけては小田急小田原線も近接しており、また良好な居住環境を保持していくことを考慮して、市街化をはかる区域は、徒歩による駅勢圏を考えて、基本的には駅を中心とすることが望ましい。

2. 頭脳センター構想関連施設の誘致

前提条件1により沿線に住居がはりついても、そこから発生する需要はほとんど都心への通勤・通学者であり片荷輸送となる可能性が強く、それでは鉄道のもつ利点を完全には生かし切れない。そこで双方向需要の喚起を図るため、他地域からの人々の集積を図る必要があるが、その施策としては工業団地等の誘致も考えられるが、良好な居住環境・自然環境を保持していくことを考慮して、大学や研究施設など頭脳センター構想関連施設の誘致をはかることが望ましい。

3. 民営鉄道への無償譲渡

前提条件1および2の実施により鉄道の立地条件が整備されれば、今度は相模線の電化、複線化による輸送力の増強ということになるが、現在年間2兆円の赤字を拘える国鉄においては、新たに設備投資する余裕はなく、しかも国鉄再建に対して臨調の答申においても設備投資の抑制、赤字ローカル線の分割・民営化がうたわれていることからして、相模線の改善を図るには民営化による整備の可能性が高く、それも民営鉄道の設備投資意欲を喚起するうえからも無償譲渡し、国鉄はその余力を東海道線等の主要幹線の輸送力増強に振り向けるほうが得策だといえる。

(3) 改善方法試案

1. 厚木～茅ヶ崎間は相模鉄道へ、厚木～橋本間は京王帝都電鉄へ無償譲渡

現在相模線は、厚木駅において小田急小田原線と接続しており、小田急線を境にして人

の流れが南北に分析される傾向が強く、また京王相模原線が62年には橋本駅まで延伸されることになり、厚木～橋本間沿線は都心へのアクセス機能を有することを考えれば厚木～橋本間は京王帝都に譲渡し一体的に整備されることが望ましい。また、厚木～茅ヶ崎間については、相模鉄道の貨物専用線がかしわ台～厚木間に設置されており、これを利用して、横浜－厚木－茅ヶ崎を結ぶ地域連絡線として位置付け、相模鉄道に譲渡することにより一体的に整備されることが望ましい。

2. 海老名新駅の設置

現在、相模線と小田急小田原線が厚木駅で、相鉄線と小田急小田原線が海老名駅でそれぞれ接続しているが、3路線の連続性を考えると1つの駅で接続することが望ましく海老名駅周辺が市街化調整区域となっており用地確保が容易なことからも、海老名駅においてこれら3線を接続させることとする。したがって、前項で提案した相模線の譲渡区間は海老名新駅の設置に伴い、京王帝都電鉄の区間を、海老名～橋本間に変更することとする。

3. 乗り継ぎにおける連続性の確保

本提案により相模線が分割民営化されると、茅ヶ崎駅における相鉄線と東海道本線の乗り継ぎ、海老名駅における相鉄線、小田急線、京王線の乗り継ぎ、橋本駅における京王線と横浜線の乗り継ぎといった異種事業者間の乗り継ぎが行われるわけであるが、ここでは「神奈川総合交通施設運営促進協議会」（第4章2参照）の協議に基づき、適切なダイヤ編成、乗継運賃割引制度の導入等の施策により、乗り継ぎにおける移動の連続性、運賃の連続性を図る。

表3-3-2 国鉄・相模線、改善構想（案）概要

	京王相模原線	相模鉄道本線
区 間	海老名～橋本～新宿	茅ヶ崎～海老名 ～横浜
距 離	55.9 km	40.5 km
駅 数（うち相模線）	33(9) 駅	27(10) 駅
運 行 時 間	約 71 分	約 52 分
ラッシュ時1時間当り運行本数	6本/時間	6本/時間
概 算 整 備 費 (電化・複数化、海老名新駅駅、 整備、車両基地、電気・信号)	約 995 億円	約 870 億円
発 生 乗 客 数 (大学・研究センターの誘致各2件)	約 22,000人	約 10,000人

表3-3-3 京王海老名線（仮称）（海老名—新宿）、相鉄茅ヶ崎線（仮称）（茅ヶ崎—横浜）時刻表

(1) 京王線（海老名～新宿）

距離	駅名 (駅間距離)	各駅停車	快速	距離	駅名 (駅間距離)	各駅停車	快速
0	海老名 (3.0)	時分 7:00	7:30	43.0	つつじヶ丘 (1.0)	8:00	8:23
3.0	入谷 (1.7)	7:04		44.0	仙川 (1.6)	8:02	
4.7	相武台下 (2.9)	7:07		45.6	千歳烏山 (1.2)	8:04	8:26
7.6	下溝 (1.3)	7:11	7:39	46.8	芦花公園 (0.7)	8:05	
8.9	原当麻 (2.1)	7:13		47.5	八幡山 (0.6)	8:07	
11.0	番田 (1.5)	7:16		48.1	上北沢 (0.8)	8:08	
12.5	上溝 (2.9)	7:18	7:45	48.9	桜上水 (0.9)	8:10	8:30
15.4	南橋本 (2.0)	7:22		49.8	下高井戸 (0.9)	8:11	8:31
17.4	橋本 (4.3)	7:25	7:51	50.7	明大前 (0.8)	8:13	8:33
21.7	由木平 (4.5)	7:31	7:57	51.5	代田橋 (0.8)	8:14	
26.2	京王多摩センター (2.3)	7:37	8:03	52.3	笹塚 (3.6)	8:16	8:35
28.5	京王永山 (2.6)	7:39	8:05	55.9	新宿	8:22	8:41
31.1	若葉台 (3.3)	7:42					
34.4	稲城 (1.6)	7:45					
36.0	京王よみうりランド (1.4)	7:48	8:12				
37.4	京王稲田堤 (1.3)	7:50	8:14				
38.7	京王多摩川 (1.2)	7:52	8:16				
39.9	調布 (0.6)	7:54	8:18				
40.6	布田 (0.7)	7:55					
41.3	国領 (0.9)	7:57					
42.2	柴崎 (0.8)	7:58					

(2) 相模鉄道 (茅ヶ崎～横浜)

距離	駅名 (駅間距離)	各駅停車	急行	距離	駅名 (駅間距離)	各駅停車	急行
1	茅ヶ崎 (1.3)	7:00	7:30	24	天王町 (0.6)	7:57	
2	北茅ヶ崎 (2.1)	7:02		25	西横浜 (0.9)	7:59	
3	香川 (1.7)	7:05		26	平沼橋 (0.9)	8:00	
4	寒川 (2.1)	7:08	7:36	27	横浜	8:02	8:22
5	宮山 (1.4)	7:11					
6	倉見 (1.4)	7:13					
7	門沢橋 (1.6)	7:15					
8	社家 (2.6)	7:18					
9	厚木 (1.7)	7:22	7:47				
10	海老名 (2.8)	7:25	7:50				
11	かしわ台 (1.3)	7:29	7:54				
12	さがみ野 (1.2)	7:31	7:56				
13	相模大塚 (1.9)	7:33	7:58				
14	大和 (1.9)	7:35	8:00				
15	瀬谷 (1.9)	7:38	8:03				
16	三ツ境 (1.4)	7:40	8:05				
17	希望ヶ丘 (1.7)	7:42	8:07				
18	二俣川 (2.0)	7:45	8:10				
19	鶴ヶ峰 (1.6)	7:48					
20	西谷 (1.9)	7:50					
21	上星川 (0.7)	7:52					
22	和田町 (1.0)	7:54					
23	星川 (0.9)	7:56					

3-4 地域交通体系の整備のあり方

—特色ある地域を対象として（小田原・箱根地域、平塚地域、津久井地域）—

本研究では、交通機関別、交通施策別に様々な提案がなされているが、これらの提案は究極的には、それぞれの地域で、それぞれの地域を熟知した人々の手によって、地域に適した形で、具体的に適用実現されていくべきものと考えられる。それは、地域の顔をした交通体系を生みだし育て続ける努力によってこそ、生きたものとなるわけである。

そこで、以下、県下の特色のある地域を3地区選びそこにおける地域交通体系のあり方をケーススタディとしてとりあげてみたい。これはあくまで我々の描いたラフなスケッチである。実際に地域の人々によって地域の顔をした交通体系が構想されるときには、捨てられてもよい案である。大事なことは、地域の人々一人一人が自由な発想で自分のスケッチをもつことであり、お互いのスケッチをもちよって、地域にもっともふさわしいスケッチをつくりあげていくことである。

(1) 小田原・箱根地域

小田原・箱根地域は、鉄道を中心とした公共交通機関網のストックが大きく、昼夜間人口比も100%以上となっており、独自の圏域を形成している。また城下町としての歴史にも恵まれ、都市空間のアメニティを向上させるうえでの素材にもすぐれ、観光客の入込みも多い。

そこで、この地域の特色を生かした地域交通体系のあり方としては、次のような施策が考えられる。

第一に、鉄道交通機関網のストックを十分に活用することが重要であり、人口、産業の配置も鉄道交通機関網の沿線に誘導することにより、より一層自立した圏域の確立にも資するものがあるといえる。もちろんこのことが安易な開発志向につながるとすれば、厳にこれを慎しむべきだが、一定の開発要件を満たしているものに限っては、交通貧困地帯よりむしろ公共交通機関網のストックのあるルート沿いに誘導することが適当と考えられる。

第二に、公共交通機関網のストックを十分に活用するために、いわばソフト面の改善を構ずる必要があるといえる。たとえば、鉄道駅の駅舎改良や駅前広場の整備を行い、地域の核とするとともに鉄道相互あるいは鉄道とバスの乗り換えを円滑なものとしたり、鉄道バスのダイヤ編成を生活のリズムに十分対応したものとなるよう配慮したりすることにより、マイカー利用から鉄道バス等の利用への転換を図るなどの施策が望まれる。

第三に、鉄道や道路をアメニティの軸とするとともに、鉄道駅舎を周囲の都市景観とマッチしたものとしたり、交通施設をいわば観光資源として活用する施策を構ずることも考えられる。

第四に、観光動線のパターン化、メニュー化、モデルルート化を図り、鉄道網を活用した観光ルートの定着を推進するとともに、観光ルート上必要な区間のバス網等を重点的に整備することにより、マイカーから公共交通機関網への利用転換を誘導することが望まれる。こうした観光動線のモデルルート化としては図3-4-1のようなものが考えられる。

(2) 平塚地域

平塚地域は、バス網のストックの大きいところで、昼夜間人口比も100%以上とバランスのとれた圏域を形成しており、道路のストックにもすぐれたものがある。一方、駅前広場は鉄道からバスへの乗り換えに数多くの階段の昇降を要するなど、歩行者の利便上問題があり、鉄道網が東西方向のみであることから南北軸の形成が不十分である。また、最近歩道上の事故が多く、商店街の地盤沈下が生じているとともに、駐車施設も十分に整備されていない。

そこで、この地域の特色を生かした地域交通体系のあり方としては、次のような施策が考えられる。

まず第一に、道路のストックがすぐれている反面、鉄道網による南北軸が未形成であるところから、マイカーの適正な活用を誘導する区域とすることが考えられる。

第二に、現在平塚市西部地域の開発整備計画が検討されており、その是非は今後の慎重な議論にまたねばならないが、この検討に際しては、開発と一体化した新交通システム等による公共交通機関整備の可能性が追求される必要がある。

第三に、駅周辺の交通施設として市電を導入し、世界各地の市電を集めて走らせることにより、地域を活性化させることも検討に値する。この場合運行ルートとしては図3-4-2のようなものが考えられる。

第四に、商業ルネッサンスの観点から商業機能を再整備するとともに、七夕祭りなどのイベントと歩行者空間の整備により商店街の活性化を図る施策を構想することも重要だ。

(3) 津久井地域

津久井地域は、鉄道が中央線のみで、ほとんど道路交通にたよっている。また観光農業を主体とした産業振興に力を入れ、入込客も日祭日を中心に相当数にのぼっている。

そこで、この地域の特色を生かした地域交通体系のあり方としては、次のような施策が考えられる。

まず第一に、津久井地域内の観光地をまわる循環バス路線を整備し、マイカー利用から公共交通機関利用への転換をはかることが必要である。

第二に、道路改良とバス停位置の整合を図ったり、バス網の適正配置、終バス延伸などにより、地域内バス交通のサービスを向上させることが望まれる。

第三に、日祭日のバスダイヤを改善し、マイカー利用からの転換を誘導することが必要である。

第四に、津久井地域は、相互に関係も深く交通問題への対応も各町ごとの対応ではなく地域全体としての対応が望まれるので、「津久井地域の交通問題を考える会」を行政、交通事業者、観光業者、住民等により組織し、地域内の交通サービスの改善を推進することが重要である。この組織の構成案としては、表3-4-1のようなものが考えられる。

図3-4-1 小田原・箱根地域観光モデルルート

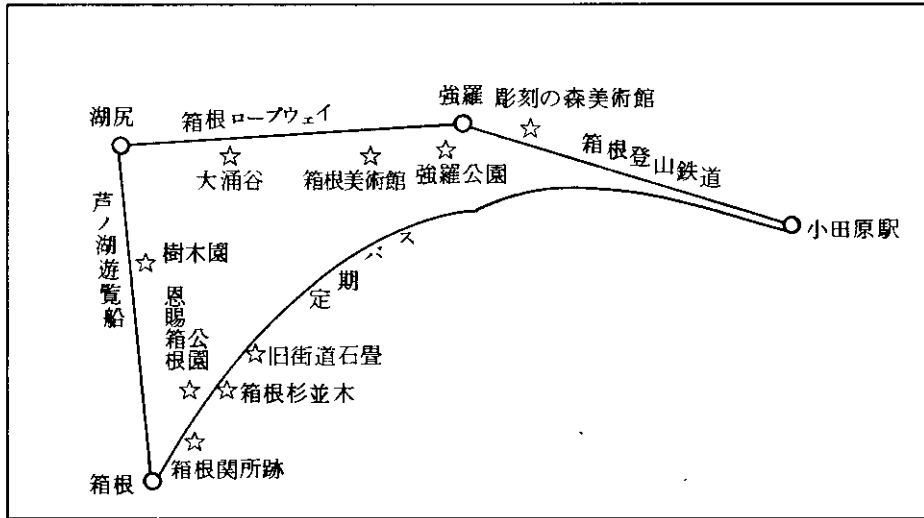


図3-4-2 平塚地域市電運行ルート

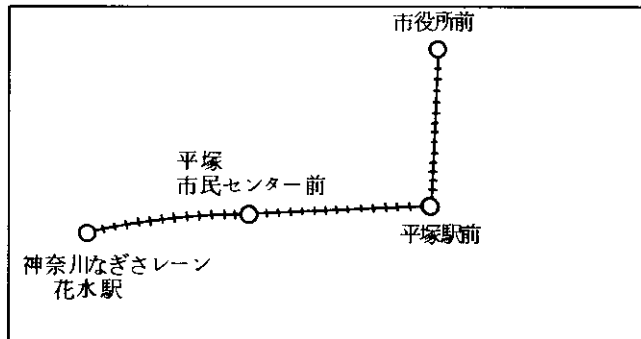


表3-4-1 津久井地域の交通問題を考える会

- 津久井地区行政センター
- 津久井土木事務所
- 津久井警察署
- 城山町
- 津久井町
- 相模湖町
- 藤野町
- 日本国有鉄道
- 神奈川中央交通
- 各町観光協会
- 各町自治会連合会

3-5 県・市町村職員の交通問題に関する意識調査から

本研究チームでは、交通関係の行政職員（県及び県内市町村）に対してアンケートを実施し、研究方向に客観性をもたせることとした。アンケートの質問項目は、通勤時利用交通機関の状況、自宅付近の自動車交通に伴う影響、交通政策の認知、評価、交通行政の権限、財源の配分、利用者主体の運営方策、交通政策への市民参加、マイカー利用規制、公共交通機関への転換施策等であるが以下その結果の概要を述べたい。

(1) 調査対象

調査総数は300であったが、回収数は200で回収率は66.7%であった。回収数の内訳は性別では、男98.5%、女1.5%、年齢では、10代～20代14.5%、30代42%、40代29.5%、50～60代12%、職種では、県の事務職8.5%、県の技術職22%、市町村の事務職35%、市町村の技術職33%となっている。

(2) 通勤時利用交通機関の状況

通勤にあたって通常利用している交通機関は、鉄道48.0%、自家用車37.0%、バス34.0%、オートバイ・自転車19.0%、徒歩だけ8.5%の順となっている。

鉄道は2人に1人が利用している反面、自家用車がバスをうわまわっていることが注目される。

(3) 各交通機関別の利用者の評価

通勤時の利用機関についていくつかの問題をあげ、そう思う、ややそう思う、どちらともいえない、あまりそうは思わない、そう思わないの5段階評価で聞いたところその結果は次のとおりとなっている。

「運転本数が少ない」については、鉄道が、そう思う12.5%、ややそう思う19.8%に対してバスが、そう思う42.6%、ややそう思う14.7%と鉄道よりバスの方が運転本数が少ないという評価を受けている。

「運賃料金がが高い」については、鉄道が、そう思う35.4%、ややそう思う19.8%、バスが、そう思う50.0%、ややそう思う13.2%と、鉄道よりバスの方が運賃料金がが高いという評価を受けている。

「冷暖房、接客態度などサービスに問題がある」については、鉄道が、そう思う13.5%、ややそう思う22.9%、バスが、そう思う30.9%、ややそう思う27.9%と、鉄道よりバスの方が問題があるという評価を受けている。

これは、バスの場合、ワンマンバスの運転手の接客態度の印象、冷房の普及率の低さなどが影響しているものと思われる。

「混雑がはげしい」については、鉄道が、そう思う38.5%、ややそう思う25.0%、バスが、そう思う25.0%、ややそう思う17.6%と、バスより鉄道の方が混雑がはげしいという評価を受けている。

鉄道利用者の評価とその利用鉄道名をクロス集計したところ、その結果は次のとおりと

なっている。

「運転本数が少ない」について、そう思う、ややそう思うの合計が高いのは、中央本線（100.0%）、横浜線（66.7%）、御殿場線（66.7%）、あまりそう思わない、そう思わないの合計が高いのは、営団地下鉄（100.0%）、京浜急行電鉄（66.7%）、小田急電鉄（62.8%）、相模鉄道（56.3%）、根岸京浜東北線（56.0%）となっている。

「料金が安い」について、思うの合計が高いのは、御殿場線（100.0%）、中央本線（100.0%）東海道本線（91.2%）、横浜線（83.4%）、根岸京浜東北線（68.0%）、思わないの合計が高いのは、南武線（66.7%）、営団地下鉄（66.6%）、京浜急行電鉄（50.0%）、小田急電鉄（48.6%但し思うも45.7%）、東京急行電鉄（36.4%但し思うも36.4%）となっている。

「サービスに問題がある」について、思うの合計が高いのは、中央本線（100.0%）、南武線（66.7%）、横浜線（50.0%）、横須賀線（50.0%）、東海道本線（47.1%）、根岸京浜東北線（44.0%）、思わないの合計が高いのは、営団地下鉄（66.6%）、小田急電鉄（51.5%）、東京急行電鉄（45.5%但し思うも36.4%）、相模鉄道（43.8%）、京浜急行電鉄（41.6%但し思うも41.6%）となっている。

「料金・サービス」については、概して私鉄の方が国鉄より相対的に良い評価を受けていることが注目される。但し、利用鉄道別のクロス集計は、サンプル数が少ないものもあり、また複数の鉄道を利用している場合それぞれについて聞いたわけではないので、客観性には難点がある。

「混雑がはげしい」について、思うの合計が高いのは、横須賀線（100.0%）、南武線（100.0%）、中央本線（100.0%）、営団地下鉄（100.0%）、京浜急行電鉄（83.3%）、根岸京浜東北線（80.0%）、相模鉄道（75.0%）、東海道本線（70.6%）、小田急電鉄（62.9%）東京急行電鉄（54.6%）となっている。

バスについては、その他に、「定時運行が確保されていない」について、そう思う38.2%、ややそう思う22.1%、「停留所に屋根がないので雨の日は困る」について、そう思う52.9%、ややそう思う17.6%となっている。これは、バスの場合の特殊な課題がうきばりにされた結果となっている。

自家用車については、「道路が混雑している」が、そう思う44.6%、ややそう思う24.3%、「ガソリン代が高い」が、そう思う73.0%、ややそう思う14.9%、「税金が高い」がそう思う67.6%、ややそう思う20.3%となっている。これは、ガソリン代、税金がマイカー利用への抑制要因になりうる可能性を示すものといえよう。

オートバイ、自転車については、「交通状態に左右されない」が、そう思う47.4%、ややそう思う18.4%、「危険を感じる」が、そう思う34.2%、ややそう思う28.9%、「天候の悪い日に不便を感じる」が、そう思う78.9%、ややそう思う2.6%となっている。

各交通機関について、「通勤に便利だ」という項目についても聞いているが、そう思う

が多いのは、自家用車（77.0%）、オートバイ自転車（68.4%）、鉄道（37.5%）、バス（23.5%）の順となっている。当然のことながら、自家用車の利便性がよくあらわれている。

鉄道駅、バスターミナル、駅前広場等の交通施設については、「駅前広場が不便だ」が、そう思う43.0%、ややそう思う18.0%、「階段が多い」が、そう思う25.5%、ややそう思う17.0%、「乗り換え距離が長い」が、そう思う15.5%、ややそう思う16.0%、「悪天候をしのご施設が整備されていない」が、そう思う30.5%、ややそう思う20.0%となっている。これは、交通結節点の整備という課題をうきぼりにした結果といえる。

(4) 自宅付近の自動車交通に伴う影響

自宅付近の自動車交通に伴う影響についていくつかの側面をあげて聞いたところ、その結果は次のとおりとなっている。

自動車騒音・振動などの影響は、ひどい10.5%、ややひどい16.0%、排気ガスの影響は、ひどい4.0%、ややひどい13.0%、道路歩行者の交通安全については、危険20.5%、やや危険36.0%となっている。

自宅付近に限定したせいか騒音、振動、排気ガスの影響をひどいとするものは比較的少数になっているのに対し、道路歩行者の交通安全について問題とするものが多く、これからの道路整備の方向を示唆するものといえる。

(5) 神奈川県交通政策の認知・評価

神奈川県の交通政策の主なものを3つあげその認知・評価の状況を聞いたところ、その結果は次のとおりとなっている。

知られている割合は、道路網の整備管理70.5%、鉄道バス事業者への要望活動46.0%、交通体系の計画づくり69.0%となっている。所属職種別の認知状況は、道路網の整備管理については、県技術（84.1%）、県事務（76.5%）、市町村事務（72.9%）、市町村技術（59.1%）の順、事業者への要望活動については、市町村事務（65.7%）、県事務（41.2%）、市町村技術（37.9%）、県技術（29.5%）の順、交通体系の計画づくりについては、県技術（81.8%）、市町村事務（70.0%）、市町村技術（63.6%）、県事務（58.8%）の順となっている。

評価されていない割合は、道路網の整備管理が、やや不十分29.5%、不十分27.5%、鉄道バス事業者への要望活動が、やや不十分25.0%、不十分20.5%、交通体系の計画づくりがやや不十分26.0%、不十分23.5%となっている。

所属職種別の評価状況は、評価していない割合の高い所属職種をみると、道路網管理については、県技術（やや不十分34.1%、不十分34.1%）、市町村技術（やや不十分27.3%、不十分31.8%）が高く、要望活動については、県技術（やや不十分27.3%、不十分22.7%）、市町村技術（やや不十分19.7%、不十分28.8%）が高く計画づくりについては、県技術（やや不十分31.8%、不十分25.0%）、市町村技術（やや不十分28.8%、不十分22.7%）が高い。

いずれにしても、行政職員自らが交通行政に対して厳しい見方をしているわけで、これは、一面では現状の問題を反映するものであるが、また一面では今後の施策改善へのエネルギーが潜在的にあるものとみることもできよう。

(6) 交通行政の権限、財源の配分

交通行政の権限財源の配分が適切かどうかを聞いたところもっと県、市町村中心にすべきだ（46.5%）、もっと市町村中心にすべきだ（18.5%）、もっと県中心にすべきだ（12.5%）等が多くなっている。これを所属職種別にみると、「もっと県市町村中心に」が多いのは、県事務職（64.7%）、県技術職（54.5%）、「もっと県中心に」が多いのは、市町村事務職（14.3%）、県技術職（13.6%）、「もっと市町村中心に」が多いのは、市町村技術職（24.2%）、市町村事務職（18.6%）となっている。

いずれにしても、この結果からは、交通行政の分野でも、地方の時代が行政職員の意識レベルでは到来しているものの、行政施策への具体化は各種の事情から困難化していることがうかがわれる。

(7) 利用者主体の運営方策

鉄道バス等の運営をより一層利用者主体とするためにどのような政策が重要かを聞いたところその結果は、国の指導をかえる（38%）、利用者が積極的に発言していく（38%）、県が交通事業者に助成をしたり働きかけを行う（34%）、法制度を改善する（29%）、市町村が交通事業者に助成をしたり働きかけを行う（19.5%）の順となっている。地方の時代が今後の課題であることを反映して、「国の指導をかえる」が多いのは当然として、「利用者が積極的に発言していく」がそれと同様に多いことが注目される。

これを所属職種別にみると、事務職では利用者が積極的に発言が多く（県47.1%、市町村50.0%）、技術職では「国の指導をかえる」が多い（県40.9%、市町村42.4%）

また、交通行政の権限、財源の配分の考え方とのクロス集計をみると、交通行政の配分で国中心の配分としたもののうちでは、法制度改善（50.0%）、県市町村中心の配分としたもののうちでは県の働きかけ（39.8%）、県中心の配分としたもののうちでは、国の指導（48.0%）、市町村中心の配分としたもののうちでは利用者の発言（40.5%）がそれぞれ多くなっている。

(8) 交通政策への市民参加

交通政策への市民参加の現状についての考え方を聞いたところ、もっと機会をふやすべきだ（68%）、現状でよい（15.5%）、もっと機会をへらすべきだ（3%）の順となっている。この結果も当然とはいえ、交通行政の分野でも市民参加が大きな課題であることを示すものといえる。

これと利用者主体の運営方策とのクロス集計をみると、市民参加が現状でよいとした率の高いものは、「利用者主体の運営方策」で「現状でよい」としたもの（33.3%）、「法制度改善」としたもの（20.7%）、「国の指導をかえる」としたもの（15.8%）の順とな

っている。

(9) マイカーの利用規制

マイカーの利用規制についてどう考えるかを聞いたところ「公共交通機関の発達しているところでは場所によっては、マイカー規制もやむをえない」(55.5%)、「事業所、大規模団地住民等の協力が得られれば、積極的に公共交通機関への転換を図るべきだ」(16%)、「マイカー規制は勇断をもって拡大すべきだ」(14.5%)、「マイカーの利便は最大限尊重すべきだ」(9.0%)の順となっている。

これを通勤時利用交通機関別にみると、利便尊重としたもののうちでは、自家用車利用者がもっとも多く(13.5%)、規制拡大としたもののうちでは、自家用車利用者がもっとも少く(5.4%)となっている。

しかし、自家用車利用者においても、利便尊重派はむしろ少数であるといつてよく、マイカーと公共交通機関の調和ある利用については、マイカー利用者を含めておおむねコンセンサスの得られる可能性を示すものといえる。

(10) 公共交通機関への転換施策

公共交通機関への転換の施策として16の施策をあげ、それぞれについて実施の是非を聞いたところ、その結果は次のとおりとなっている。

実施すべきだと思うが比較的多かった施策としては、バスや地下鉄の運行本数の増加(64.5%)、バスと地下鉄間の無料乗り換え制度(46.5%)、バス、電車、駅内の鉄道、バス情報提供の改善(78%)、ラッシュアワー時の主要道路でのバス専用レーンを増やす(75.5%)、ラッシュアワー時の中心業務地区での1人乗り自動車利用の規制(49.5%)、主要都市中心部の中心業務地区における利用車の路上駐車規制(82.5%)、自家用車街路駐車の有料化(56%)、時差通勤による労働時間制をとる企業に対する税制優遇措置(49%)がある。

実施すべきだと思うと実施すべきでないが均衡した施策としては、中心業務地区内の無料交通手段の提供(28.5%、28%)、ラッシュアワー時以外の交通料金の割引(35%、25%)、鉄道、バス車内の自転車収容ラックの設置(29%、35.5%)、都市部駐車場設置の規制(40.5%、38%)、中心業務地区における市外からの駐車に対する規制(46%、34.5%)がある。

実施すべきでないが、比較的多かった施策としては、主要道路の利用距離による料金制の導入(44%)、都心乗入れ賦課金制度の導入(46%)、自動車利用者の登録、免許料金の引上げ(57%)がある。

この結果は、総じて、現在実施されている施策の延長線上にある施策はコンセンサスが得られやすく、料金等の割引、加算を伴う施策はそれぞれ過剰サービス、過剰規制としてコンセンサスを得られにくい傾向がうかがわれる。

これらをマイカーの利用規制についての考え方とのクロス集計でみると、主要道路の利

用距離による料金制の導入、1人乗り自動車規制、都心乗入賦課金制、市外からの駐車規制、車利用者登録免許料金引上げ等の施策に対しては、マイカー利便尊重とするものにあつては実施すべきでないとするものが多い（それぞれ66.7%、66.7%、61.1%、66.7%、66.7%）のに比べて、マイカー規制拡大とするものにあつては実施すべきであるとするものが多い（それぞれ44.8%、79.3%、44.8%、44.8%、55.2%）結果となっている。

(11) ま と め

選択式回答についての分析は、以上のとおりであり、おおむね私達の研究方向をうらづけてくれるものとなっている。

この他自由記述式回答にも熱心な回答がよせられ、それらのすべてが私達の研究に大きな刺激と示唆を与えてくれた。

第4章 最適な総合交通体系を実現するために

本章では最適な総合交通体系を実現するために解決または実現すべき政策課題をさまざまな分野から検討した。

4-1 交通施設整備に伴う受益者の開発利益の還元制度の検討

鉄道、道路等の整備に伴って発生する開発利益は、一般的には、交通網の整備によってのみ発生するものでなく、それに伴い行われる土地区画整理事業、都市再発事業、住宅開発等、地域全体の開発の結果もたらされるため、その評価方法が極めて困難であり、我が国においては、ニュータウン鉄道の開発者負担、戦前のおおさか市における市営地下鉄及び、神戸市の市営バス事業以外は、特定の交通施設整備費に開発利益の一部を充当することはなされなきている。

しかしながら、安定経済成長時代が定着し、交通事業者が土地を先行取得し、自身の開発利益を計算しながら交通施設整備を行うことが困難化してきている現状では、何らかの方法で交通施設における開発利益の還元を考えるべき時期を迎えている。神奈川県下における新線建設が、昭和50年以降、わずか17kmにすぎないことひとつを見てもこのことが裏打ちされているように思われる。

今後の、鉄道、道路等の施設整備は、地域の経済社会を発展させるのに不可欠な施設の整備については、交通施設の整備に伴う開発利益を算定し受益者がその受益の量に応じて、交通事業に負担することが考えられる必要がある。

開発利益の負担のあり方であるが、ここでは、国レベルにおける抜本的な諸制度の改正を待たずとも、地方自治体レベルにおいてでも実施が可能な鉄道における新線建設と新駅設置についての開発利益の還元を提案することとする。

鉄道における新線建設と新駅設置は、施設整備による受益の程度が著しくかつ受益者を特定することが比較的容易と思われるため、県が、神奈川県鉄道施設整備に伴う開発利益還元要綱（仮称）を制定し、ゆるやかな行政指導の形で実施することが必要であり可能と考える。

内容としては、鉄道事業者への負担の方式を、例えば、鉄道事業者、行政、土地所有者が参加して、〇〇鉄道〇〇線整備機構というような第3セクターを創設し、この第3セクターが鉄道施設の整備に伴う開発利益を徴収し、鉄道用地を買収する。鉄道事業者は、この土地を第3セクターから借用し、鉄道施設を整備する方法をとる。

この方式による鉄道施設の整備については、土地所有者の負担を迎ぐものであるため、対象地域について、一定数（人数においても面積においても）以上の同意の上で、整備を進めるものとする。

開発利益を第3セクターに負担する者は、駅からの距離に応じ（鉄道駅から500m、1,000m、1,500m、2,000m、3,000mに区分）一定規模以上〔土地所有が、1企業（世帯主）あたり1,000

m²以上}の土地所有者が負担するものとする。

開発利益の算定は、鉄道施設の整備を行う前の類似した地域2～3ヶ所と比較して、地価上昇分を中心とする当該土地所有による開発利益取得額を計算し、これを基準に算出する。

開発利益の基本的な費用の捻出方法は、新線から、おおむね500m程度の区画整理事業を行い、その公共用地に新線用地をあて、減歩分で充当する。(この用地を土地区画整理組合が、第3セクターに寄付する形をとる。)ただし、新線が整備されてからも10年以内は、一定規模以上の開発者は、駅からの距離に応じ、開発利益を第3セクターに負担することとする。(図4-1-1 鉄道施設(新線建設、新駅設置)の整備に伴う開発利益の還元フローチャート、図4-1-2 鉄道新線建設に伴う開発利益の還元システムモデル、表4-1-1 鉄道施設整備における開発利益還元制度の主な事例、参照)

神奈川県内鉄道施設整備に対する受益者負担金に関する要綱骨子(案)

目 的

高度経済成長時代を経て、県内における鉄道網の整備が困難化してきている。それらの原因には、輸送コストの高騰、鉄道用地の取得難等、様々な条件があげられるが、従来鉄道事業が鉄道用地及び駅周辺を先行取得し、鉄道路線を引いた後に、住宅やスーパー等で、自ら開発利益を生み出すという“自社完結型の開発利益還元方式”が破綻していることが、最も大きな理由と考えられる。

鉄道網の整備については、国鉄の赤字を例にあげるまでもなく、鉄道事業そのものが経営的に、それほど収益性の高い事業ではない一方、一度鉄道新線が引かれたり、新駅ができたりすると、新しい町ができ、有形、無形の開発利益が発生する。

そこで、今後県民が快適で住みやすい生活環境を作るために整備が不可欠な、鉄道網の整備については、鉄道事業者、行政、そして受益を受ける人々の参加と協力による“市民鉄道”方式の整備が必要となってきた。現在の山積する交通問題を解決し、体系的な鉄道網の整備を図るため、鉄道事業者、開発者、市民に協力を要請するものである。

主な内容

1. 開発利益還元制度の対象鉄道施設は、新線、新駅とする。
2. 開発利益の算定は、同様なケース(地域)の算出を行い、当該ケースの開発利益を想定する方法を用いる。
3. 開発利益を鉄道事業者負担する者は、駅からの距離に応じ、一定規模以上の土地所有者が負担する。
4. 鉄道施設の整備については、土地所有者の負担を仰ぐものであるため、一定数(人数においても、面積においても)以上の同意の上で整備するものとする。
5. 鉄道事業者への負担の方式は、〇〇鉄道〇〇線整備機構という第3セクターを創設し、この第3セクターから土地を鉄道事業者が借用し(しかし、税金分程度の地代を支払う)、鉄道施設を整備することとする。(この第3セクターは、神奈川県庁内に置き、鉄道事

業者、行政、土地所有者が参加する。)

6. 鉄道が整備された後、一定規模以上の開発者から支払われる開発利益は、駅や新線沿線の環境改善費に当てる。

7. 第3セクターでは、新線の輸送計画や輸送サービスの改善等について協議し、交通事業者に働きかけを行う機能も持たせ、当該新線、新駅を文字通り“市民鉄道”の性格を持たせるようにする。

(参 考)

開発利益については、大手私鉄数社の経営、計画担当者にヒアリングしたところによると、鉄道事業者が、鉄道用地等を生行取得し、鉄道を引き、その後に住宅やスーパーマーケット等で開発利益を生み出すといういわゆる“自社完結型の開発利益還元方式”で、収支を均衡させる場合には、鉄道新線沿線の駅勢圏（少なくとも駅から500m以内）の土地の3割を買収することを必要としている。（3割の土地を保有することが、大ざっぱに言って、鉄道新線建設の損益分岐点と言われる。）

従来、大手私鉄は、新線沿線用地の4割から8割程度を買収してから新線建設を行ったため、自社完結型の開発利益還元方式が可能となったが、現在では、鉄道沿線の1割程度しか買収できないことが最大のネックとなっており、私鉄方式による新線建設が限界になってきていると言ってよい。

そこで、今回のような要綱の形で開発利益の還元制度を提案した訳であるが、その算定にあまりに厳格さを要求すると、開発利益額の算定は困難となるし、また、幾つかの地域の過去の開発利益を算定してみたが、類似地域でも、地域に依り大きな差が発生したりする。また、開発利益の負担地域と負担を免れる地域は、川ひとつ、道路ひとつをはさんだ程度の距離となり、不平等さが残る。

このように、開発利益の還元の制度化は問題が多く、そのため今まで実施されずに来ているが、鉄道事業が現在病んでおり、とても自力で新たな路線を整備する力が、乏しくなっている。その反面、鉄道施設の整備に伴う開発利益は、どの地域でも必ず、しかも大幅に発生することから、そのマイナス面に目を向けるのではなく、実施の方向で検討してみるという視点が必要と考える。

図4-1-1

鉄道施設（新線建設、新駅設置）の整備に伴う開発利益の還元フローチャート

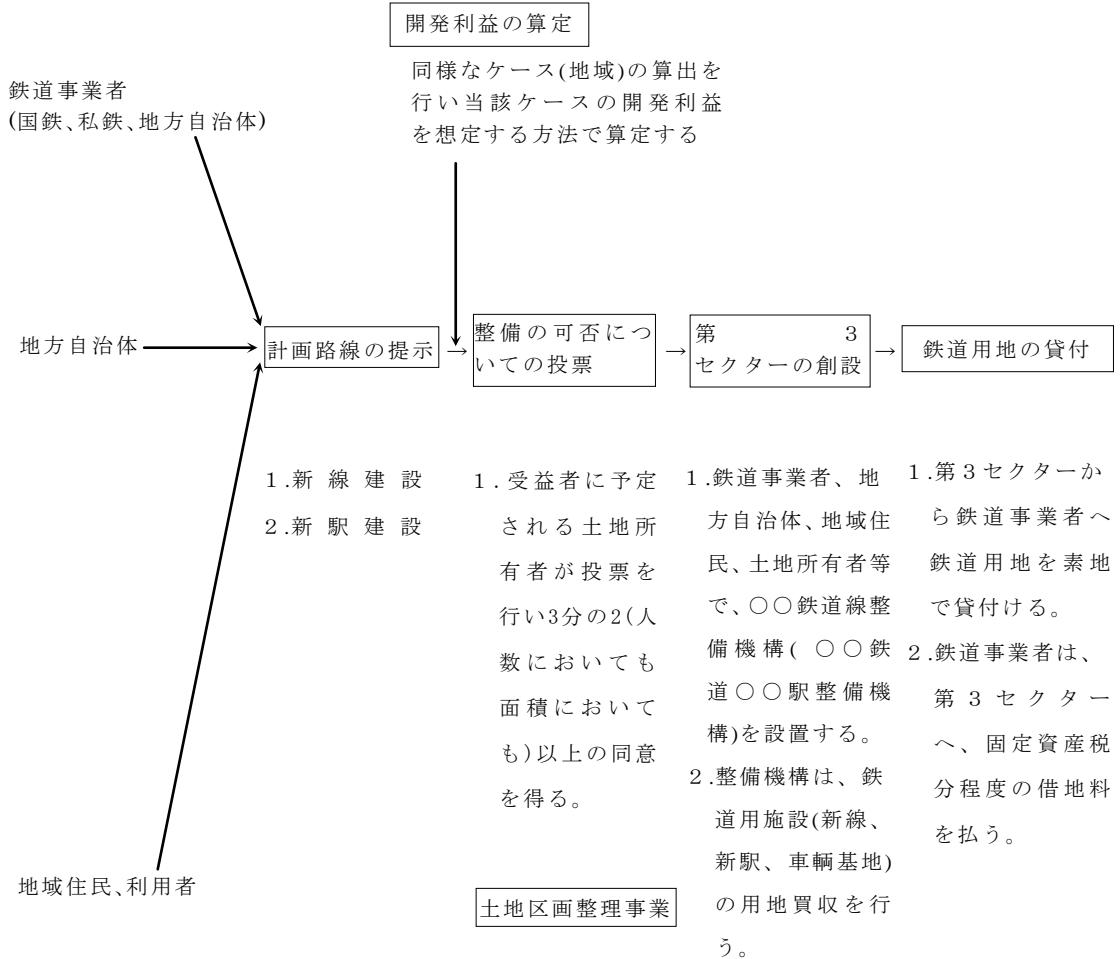


図 4-1-2 鉄道新線建設に伴う開発利益の還元システムモデル

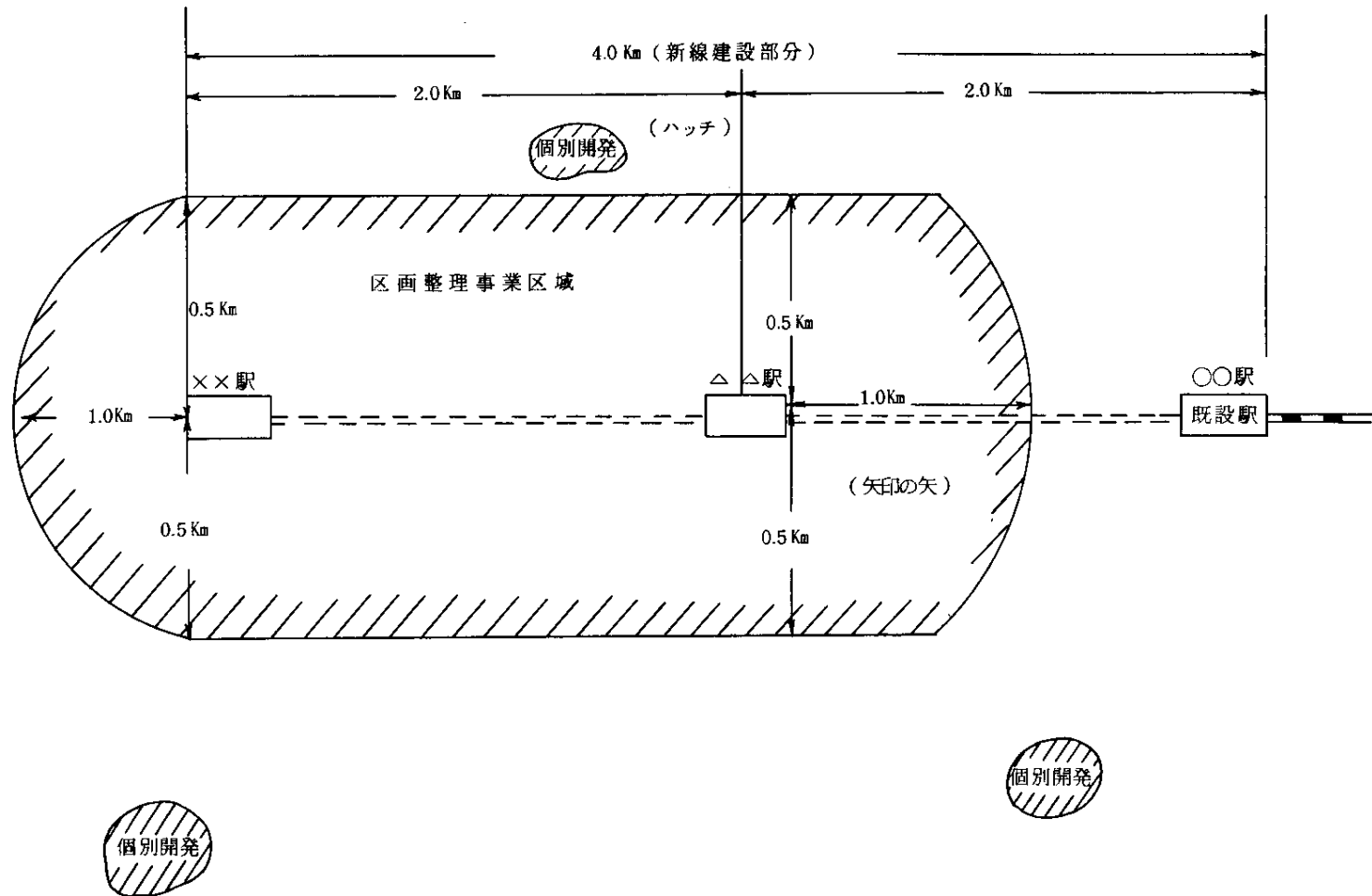


表4-1-1 鉄道施設整備における開発利益還元制度の主な事例

	大阪市営地下鉄	ニュータウン開発者負担	神戸市交通事業に対する開発者負担に関する要綱(案)
根拠法規(要綱)	都市計画法の規定にもとづき、「大阪都市計画事業高速度軌道建設受益者負担に関する件」	大都市高速鉄道の整備に対する助成措置等に関する覚書、ニュータウン線建設工事に対する開発者負担の細目に関する協定	神戸市交通事業に対する開発者負担に関する要綱
適用路線	都市計画法(大正8年法第36条)にもとづく大阪市営地下鉄	地方公共団体またはこれに準ずる事業主体(第3セクター)が建設するニュータウン線および日本鉄道建設公団が建設する私鉄のニュータウン線	高速鉄道建設計画と関連し、高速鉄道の輸送にたよらなければならない開発地域
負担者	地下鉄沿線の土地所有者、受益者および10年以上の存続期間を有する永小作人地上権者、賃借人、使用借主、転借人	新住宅市街地開発事業または土地区画整理事業の施行者	市街化区域内で行われる土地区画整理事業等特定の開発行為の施行者
負担内容	(1)負担額事業費の1/4 (2)負担方法 駅からの距離により甲、乙、丙、丁の4ランクに分けて負担を行う。	(1)負担額 ア. 鉄道敷設用地、車庫用地は、造成工事完了後素地価格で譲渡 イ. 鉄道建設工事費施工基面以下の工事費の2分の1を負担する ウ. 車庫地等	(1)開発区域内鉄道用地費 (2)開発区域内路盤下工事費 (3)開発地関連鉄道用地費 (4)開発地関連路盤下工事費
備考			昭和48年7月に作成されたが、実施されずにいる。

4-2 交通機関の総合的運営の推進方策

最的な総合交通体系を実現するためには、ただ単に各交通機関別の施設整備を行うだけでなく、これらの施設を総合的連続的に整備し利用していくシステムが必要である。今後の都市交通においては、自動車から公共交通機関への誘導、すなわち利用しやすい公共交通機関の整備が不可欠であり、そのためにも各交通機関の総合的連続的整備を推進していかねばならないわけであるが、その最終的な理想の姿としては公共交通の一元的運営であろう。

そこで、公共交通の一元的運営に向けて解決すべき課題として、

- ① 運輸関係監督法令の改正及び地方への権限移譲
- ② 「総合交通施設運営促進協議会」の設立（「神奈川交通会議」の調整部に属する）
- ③ 公的機関からの財政援助による公共交通機関の一元的運営

の3点があげられる。

(1) 運輸関係監督法令の改正及び地方への権限移譲

我が国の交通行政は、運輸、道路、交通取締の3本柱よりなるが、典型的な縦割行政のなかで、それらを所轄する行政官庁は運輸省、建設省、警察庁に分かれており、それらの権限は地域レベルに流れるにあたっては個別体系で対応するに至っている。また鉄道・バス等の公共交通機関を所轄する運輸行政にあたっては、地方自治体が関与する機会が希薄であるのが特徴的である。今後の都市交通政策のなかで重要な位置を占める公共交通機関に対して、権限なき状況にある地方自治体の役割には限度があり、都市における公共交通機関の計画的な整備、運営を遂行していくためには、陸運行政等地域に関する国の権限は地方の実情を熟知した地方自治体に移譲されるべきである。

また現行の運輸関係法は、前述したように、そのほとんどが各交通機関ごとに個別的に制定されたもので、その多くは各事業分野の過当競争の防止が良質な輸送サービスの確保、ひいては公共の福祉の増進につながるという前提に立ち、事業者の新規参入や運賃料金の規制等を定めているが、今後の交通施設の総合的連続的整備の必要性から、共通乗車券の発行等に対応させるべく、各種法令制度を根本的に再検討し、時代に即応した新しい制度の設置を行うべきである。

(2) 「総合交通施設運営促進協議会」の設置

鉄道の相互乗り入れや乗継運賃割引、共通乗車券の導入等総合的連続的な交通施設の整備が叫ばれている今日、会社が親子関係にある事業者間や兄弟関係にある事業者間では比較的総合的連続的な交通施設の整備や運営が実施されているが、全体としては大幅に立ち遅れていると言わざるを得ない。これは運輸事業者間の協力体制の不備に問題があるわけであり、運賃原価主義に基づく個別利益追求型の運輸事業に起因するであろう。いまや公共交通は社会サービスとして捉えるべき時であり、各運輸事業者においてもコスト主義から利用者本位への転換を行う必要がある。究極的には、そのことが利用者増につながり、経営の安定につながるであろう。

そこで、交通事業者、国、地方自治体の交通行政担当者による「神奈川総合交通施設運営促進協議会」を設置し、交通施設の総合的連続的な整備、運営の研究・実施を行う必要がある。そこでは、たとえば横浜、川崎を中心とした一定区域内における共通運賃制度の設定および各事業者への精算方法、相模線と京王線との相互乗り入れ等経営主体の異なる事業者間の相互乗り入れなどを“公共交通は社会サービスである”という同一視点に立って検討、実施していく。なお、この協議会の設置にあたっては、地方鉄道法や道路運送法等を改正し、法制度の裏付けのもとに行う必要がある。

また、当協議会の設置に先立ち、各交通事業者相互間の場づくりを提供するものとして当面実施すべきものに、既に設置されているがあまり活用がなされていない「神奈川県・国鉄輸送対策懇談会」の積極的活用や、ダイヤ改正時における国鉄と私鉄、鉄道事業者とバス事業者の「運行ダイヤ改正会議」の創設等があげられる。なお、以上の各会議は我々の研究における「神奈川交通会議」の調整部会に属する。

(3) 公的機関からの財政援助による公共交通機関の一元的運営

公共交通機関の利用者にとって運賃は重要な問題であり、乗継ぎの場合初乗り運賃が加算されていく併算運賃制度、国鉄における全国一律の運賃基準をはじめとする企業間の運賃格差の改善が望まれている。移動の連続性が要求される公共交通機関にとって、運賃もまたその連続性をはばむ壁となっており客離れの一因をなしている。これらの解決策としては、乗継ぎ運賃の割引制度、さらに一步すすめて西欧諸国で実施されている公共交通の一元化による共通運賃制度が考えられる。しかしながら、トロレトの“ワン・フェア・システム”パリの“オレンジ・パス”等の共通運賃制度が成功し公共交通機関に旅客がもどってきた背景には、公的機関からの財政援助があったことも忘れてはならない。つまり財政援助と運賃政策が適切に組み合わせられて初めて可能なものとなるわけである。財政援助の対象としては、共通乗車券、共通運賃の導入等、公共政策の履行により生じた減収分の補填分にあてるものとし、運賃として利用者が負担するのは交通機関の維持、運行に必要な経常的費用とする。その財源としては、公共交通によって集積の利益を享受している都心部の企業から従業員数、敷地面積などに応じた特別税（フランスにおける都市交通税に相当）を徴収するといった新しい財源の導入を図る必要があろう。

都市交通の一元化を考えた場合、国・公・私営交通企業の一元的統合が理想であるが、西欧諸国とは異なり私営交通企業が経営効率化の努力を重ね自立経営を維持していることを考えれば、一元化は必ずしも所有権の統合や経営努力の自主性を奪うものではなく、社会サービスとして要求される政策の実行を運営するための責任及び権限の一元化であればよいであろう。

以上により、公共交通機関の一元的運営が可能となれば、次のような魅力的施策が実現されるであろう。

① 路線別バス均一料金の設定

- ② 地域別鉄道・バス均一料金の設定
- ③ 地域別鉄道・バス共通定期券の発行
- ④ 県内の鉄道・バス全てに利用でき、どこへでも行ける共通乗車券—かながわフリーキップ—の発行

4-3 魅力ある道路づくりと都市計画制度の活用

全国各地で行なわれている住民アンケート、意識調査等においては、福祉、教育と並び「まちづくり」が行政に最も期待されているが、「まちづくり」とは、地域に適した都市施設の整備であり、一般的には、道路、公園、下水道、河川、住宅等の身近な生活環境の整備であると思われる。道路については、安全、環境保全、都市緑化、文化化、都市景観、都市防災等の視点に立ち、地域交通の改善に寄与する整備が望まれている。本県の道路整備状況であるが、都市計画道路は、739路線、2,285kmあるが、表4-3-1のとおり、改良率をはじめ市街化面積あたりの整備においても全国の主要地域と比較すると劣っているといえる。今後の道路整備は、安定成長、道路財源の横ばい等の財政的に非常に厳しい状況と公共用地取得の困難さが増す中で、より事業の効率化、総合化を図り、魅力ある道路づくりを行い、その用地取得には、都市計画制度を広範に活用し、まちづくりの施策と連携した地域に適した推進体制を整えていくことが重要である。

(1) 道がまちをつくる

住民ニーズの多様化、高齢化社会への対応等の要請の中で、今後、都市における道路整備の進めるべき方向として、次の4点をあげたい。

- ① 公共交通機関を効果的に活用できるよう有機的に連結し、広域ネットワークを踏まえた調和のとれた地域ネットワークを構築する。
- ② 沿道の土地利用と調和させるよう道路の機能の分化を図る。(幹線と生活道路との機能分離)
- ③ 道路に生活空間としての親しみとうるおいを与え、快適な道路環境を創出する。
- ④ 災害に強い道路づくりを行うとともに、適切な維持修繕と地域のニーズにあったきめ細かい整備を行う。

さらに、「道がまちを作っていく。」という視点に立ち、面的整備計画、沿道整備地区計画、沿道総合設計制度、建築協定、幹線道路の緑地帯化計画等と併行して魅力ある道路づくりを目指すことが必要である。

(2) モデル事業制度の創設

現在の道路事業は、プロジェクト関連事業を除き、ほとんどが40年代後半に地元の了解を得て、着手したもので、財政事情の悪化等により大幅に整備が遅れ、土地の買い取り請求等の地域事情、部分開通などの経済効果等を考慮した優先順位を決めて効率的に進めている。一部の路線で完成をみているものの大部分が今後の整備を待つ状況にあり、新規路線の事業

化は困難になっているが、一方、まちづくり、交通体系の変動は、新しい道路づくりを強く要請し、住民、市町村から数多くの要望が出されている。このことは、職員アンケート調査（3章5節参照）でも県の道路整備が充分である（やや充分であるも含めて）と評価している割合がわずか13%にすぎないことにもあらわれていると思われる。

また、従来計画された道路は、資の面から見て、社会的資産として21世紀の世代へ引継ぐに十分にふさわしい道路とは必ずしもいえず、各方面から魅力ある道路づくりが要請されている。これらの状況を踏まえ、早急に魅力ある道路づくりのためのモデル事業の創設が待たれる。その概要骨子は、表4-3-2のとおりとすることが考えられる。

モデル事業施行にあたって、新たな都市計画の決定、変更を要する場合は、地元に対して趣旨、必要性、効果、私権の制限、事業にあたっての土地譲渡の手法等を十分に説明し、事業化の際に摩擦が起きないように努める必要がある。

(3) 公共用地取得のための土地情報バンクの設立等

都市計画制度は、新法施行後15年を経過したので、住民は、その制度の要旨を徐々に理解し、都市計画決定に基づきまちづくりが進行しているといえる。そのため、住民から事業実施の見通し、事業計画地の買い取り請求等の問い合わせが相次いでいるが、現実の事業化にあたっては、表4-3-3にみられるように事業そのものに対する反対は少なくなっているにもかかわらず、個別の補償、特に代替地要求で暗礁に乗りあげる場合が数多くあり、効率的整備にあたって最も解決が急がれる課題である。これに対応して現在行われている施策

- ① 地域に精通している市町村の地元との調整、折衝のための組織化（国県道対策室等の設置）
- ② 開発公社等による代替地の先行取得制度
- ③ 事業予定地の税制面の恩典（固定資産税等の減免措置）

等の充実、活性化を積極的に推進すべきである。これらの施策の効果をより複合的、相乗的なものにするために次の二つの施策の制度化を提案したい。

(ア) 神奈川県土地情報バンク（仮称）の設立

例えば、住工混在解消のための工業団地が計画された場合の住宅地域にある工場跡地の提供、公共事業を推進するために代替地を提供してもよいと考える企業、地主のリスト及び国、自治体等の所有地などを体系的に集成した土地情報バンクを設立し、代替地対策として有効に活用する。

(イ) 移転者のための共同開発制度の実現

現在、他に移転するための土地がない公共事業の土地譲渡者が調整区域に移転先を求めた場合、諸々の条件を整えば、開発審査会の議を得て、移転が可能になっているが、この制度を効率的に発展させ、近く市街化が想定できる調整区域では、個別の開発許可でなく、他に土地を求めることの出来ない複数の移転者を一つの団体として、一定の基準に合

ったものについては開発を可能とし、これを代替地として幹施を行う。この場合、安易な制度化は乱開発につながるので条件等には十分留意するものとする。

(4) 都市交通整備特別会計（仮称）の発足

表4-3-4のとおり、近年、道路整備のための財源は、横ばい状況になっているにもかかわらず、都市モノレール、連続立体交差事業等新たなニーズが次々に出現し、地域の要望に応えられない財政状況にあるといえる。そのため、ニーズの高い都市交通の改善のための特別会計を発足させ、駅を中心とした交通結節点、歩行環境の整備等の都市環境の改善に努める時期に来ていると思われる。財源としては、自動車関連部品、ミニバイク、自転車への課税、貨物車の重量税の率の引き上げ等を検討するほか、都市交通税（仮称、都市部の事業所所有の交通施設あるいは、従業員数等に課税）の新設を検討する。また、補助対象施設を大幅に改善させ、道路施設以外でも、公共交通機関の連続性を高める施設には、ある程度充当できるようにする必要がある。

この施策は、21世紀に向って、既存のまちづくりの諸制度を効率的に補完し、公共交通の利用促進と交通環境の大幅な改善に寄与するもので、是非とも実現を図ることが望まれる。

表4-3-1 都市計画道路の比較表

	自動車専用道路を除く都市計画道路延長 (km)	改良済、概成済		道路延長 / 市街化区域面積	
		延長(km)	進捗率(%)	計画 (km/km ²)	現況 (km/km ²)
札幌市	647.58	437.32	67.5	2.79	1.88
東京都区部	1,650.34	1,119.45	67.8	2.92	1.98
川崎市	274.15	135.13	49.3	2.20	1.08
横浜市	622.01	221.99	35.7	1.95	0.69
名古屋市	827.19	624.01	75.4	2.75	2.07
京都市	480.33	277.65	57.8	3.22	1.86
大阪市	478.00	360.63	75.4	2.35	1.77
神戸市	594.28	353.07	59.4	3.17	1.88
広島市	237.44	139.88	58.9	1.91	1.12
北九州市	537.65	286.93	53.4	3.71	1.98
福岡市	349.35	172.53	49.4	1.89	0.93
横浜、川崎を除く神奈川県	1,251.86	677.65	54.1	2.70	1.46

(都市計画年報)

表4-3-2 アメニティ道路モデル事業の概要

	内 容
1 規 格	地域幹線道路(高規格道路)で、その整備により大幅に公共交通機関の改善に寄与する路線である。
2 区 間	1,000メートル程度を目途に、街区単位とする。
3 総 合 施 策	沿道地区計画、沿道総合設計制度、建築協定等の策定が想定される地域である。
4 施 策 内 容 と 地 元 協 調	魅力ある道路とするため、特に交通結節点の整備に留意し・道路法の範ちゅうにない施設(バス停の風よけ、ベンチ等)は地元(自治会等)の管理とする体制を整えるとともに、ゆとりのためのオープンスペースを確保するため残地等は極力買収するように努める。ゆとりのスペースは、緑化、コミュニティ関連施設等を設置する。
5 事 業 期 間 等	5年程度を目途に、国庫補助事業と単独事業を併せて施行する。さらに文化のための1%システムも活用する。
6 県 市 町 村 と の 協 調	住民、市町村、県の共同作品として地域の顔となる整備を行うため、地域に精通した市町村と県が住民の意向に沿って、事業を進める。

表4-3-3 都市計画道路整備における用地取得不調理由 (A市)

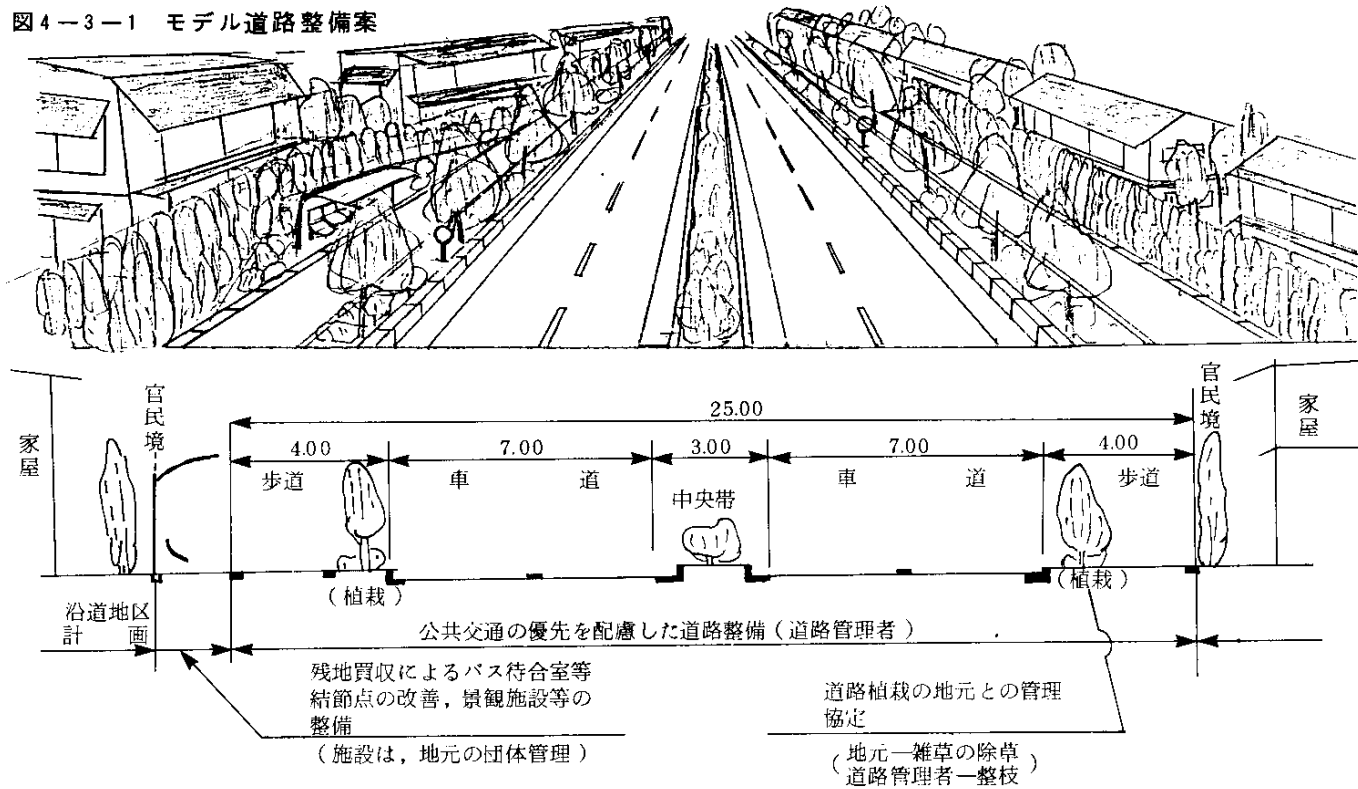
理 由	件数比率
1 土地価格不調整	10.2%
2 補償価格不調整	17.8
3 代替地要求対応困難	23.8
4 権利割合不調整	7.2
5 複数権利者の転出時期のずれ	11.9
6 事業への反対	0.9
7 仮営業所要求対応困難	2.3
8 移転先の確保困難	17.8
9 その他	8.1

表 4 - 3 - 4 道路財源制度と財源の 5 年間の推移

税 目		内 容	税 率		道路財源額
国	揮 発 油 税	全 額		53	15,598 億円
	石 油 ガ ス 税	収入額の 1/2	17.5 円/kg (約 4,900 円/kl)	54	17,689
	自 動 車 重 量 税	収入額の 3/4 は国の一般財源であるが、実質的には、このうち 8 割相当額が道路財源となっている。	乗用車 { 自 12,600 円/t・年 営 5,600 円/t・年 貨物車 { 自 6,300 円/t・年 営 2,800 円/t・年	55	18,629
				56	18,732
				57	18,930
地 方	地 方 道 路 譲 与 税	収入額の 64 %……… 都道府県及び指定市 “ の 36 %……… 市町村	8.200 円/kl	53	9,377 億円
	石 油 ガ ス 譲 与 税	石油ガス税の収入額の 1/2 …… 都道府県及び指定市		54	11,300
	軽 油 引 取 税	全額都道府県及び指定市	24,300 円/kl	55	11,768
	自 動 車 取 得 税	収入額の 3 割……… 都道府県 “ 7 割……… 市町村	取得価格の 5 % (営業用車、軽自動車は 3 %)	56	11,479
				57	12,075
自 動 車 重 量 譲 与 税	自動車重量税の収入額の 1/4 …… 市町村				

(道路行政 昭和 56 年度版)

図4-3-1 モデル道路整備案



沿道地区計画の例

1. 垣根の樹種協定……数種の樹種を指定し, 新たに垣根を設置する者等の沿道の住民と協定を結ぶ。設置者には, 一定の助成を行う制度を創設する。
2. 建築協定……沿道の新改築する者に対して高さ, 主要な色彩, 空間等について, 協定を締結する。一定の区間, 協定が結ばれた場合, 容積率の拡大等の都市計画用途地域の変更を行う。

4-4 総合的な交通公害対策

神奈川県における交通公害の現状と課題については、2-2-11で述べたように自動車公害では、物資流動に伴う貨物車交通を中心に深刻かつ広域的な問題となっている。この問題の解決のためには、個別の対策のみでは対応しきれず、発生源規制、交通規制、道路構造対策及び沿道土地利用対策等各種対策を総合的に推進する必要がある。個別対策の対応の困難性及び各種対策の総合的推進の必要性という点では、新幹線騒音問題も同様であるが、ここでは、自動車公害問題に焦点をあて対策の検討を行う。

自動車公害対策を考える上での施策体系を図4-4-1に、また、現行の自動車公害対策のための主な法制度を表4-4-1に示す。このように自動車公害対策として位置づけられる施策は多種多様であり、また権限をもつと思われる主体が複雑にからみあっている状況にある。このため、今まで各主体が自動車公害の解決という視点を抜きにバラバラに施策を進めて問題を深刻にしてしまった側面があった。例えば、幹線道路を建設するにあたって単に道路計画区域内についてのみ目がむけられ、沿道の土地利用について自動車公害の防止の観点からどう誘導していくかという視点がないまま、沿道への住居立地が進み問題を顕在化させた例などが挙げられる。

このような認識から、今後県が取り組むべき課題として次のようなものが考えられる。

(1) 自動車公害対策推進会議の設立

ともかく、今までバラバラに調査や諸施策を進めてきた主体（県、県警、横浜市及び川崎市等関係市町村、国、運輸業者等）が、一緒に施策を推進していく場づくりがまず必要となる。当面取り組むべき課題として、改めて自動車公害の現状と課題を整理し自動車公害白書などを作成したり、施策推進に係る各種調査の総合的企画調整などが考えられるが、将来的には、以下のような諸施策の立案及び推進をサポートするものとする。

なお、本会議は、本章第7節で提案する神奈川交通会議の交通公害部会に位置づけられるものである。

(2) 自動車公害防止基本計画の策定

中長期的な視点に立って諸施策の体系化及び方向づけを行うとともに、各主体の役割を明確に位置づけるなどの内容をもつ自動車公害防止基本計画を策定する。

(3) 東名等広域幹線道路沿道土地利用指針の策定

自動車公害をこれまで深刻化させ広域化させた大きな原因は、沿道の明確な土地利用計画がないところに道路建設を進めてきたことによる。そこで、県内の東名高速道路など広域幹線道路（道路端の騒音レベルが75ホンを超えると判断されるおおむね昼間12時間交通量2万4千台以上の道路）について、沿道両側一定巾（200m～400m）程度について既存の土地利用の状況及び自動車公害の現状等を調査し、環境基準等達成の観点から将来的な土地利用の誘導の指針を定める。この指針により、沿道整備法の適用等現行制度の活用を検討するとともに、線引きの見直し、用途地域の設定又は変更、交通マスタープランの策定及び土地区画整理事業等面的整備計画策定などの都市計画の諸段階における上位指針と位置づけておき適

正な土地利用を誘導していく。なお、幹線道路の新設及び改築にあたっては、本指針を定めるとともに適切な規制及び誘導手段を用意しない限り建設を進めないものとする。

(4) 地域自動車交通管理指針

自動車公害問題の深刻な一定地域について、自動車公害防止の観点から公害の現状、交通の流れ等を調査したうえで物流関連施設、駐車場など自動車交通需要の大きな発生要因となる施設の適正な立地誘導及び抑制指針を定めるとともに、交通規制及び交通管理による交通の流れの総合的管制方針を策定し、貨物車の乗り入れ、物流専用レーンの設置等の諸施策を誘導していく。例えば考えられる地域として、港湾関連貨物車の影響の大きい東京湾臨海部地域、東名インター関連では、厚木インター周辺地域、観光交通関連では、鎌倉等湘南海岸地域などが挙げられる。

(5) 無公害道路建設モデル事業の推進

広域幹線道路の新設あるいは改築にあたって、既存市街地における地下化、半地下化など道路構造対策、緩衝緑地公園の設置及び沿道の用途規制等沿道環境整備対策、速度規制及び貨物車専用レーン等交通規制対策など万全な対策を行い成果を明らかにする。例えば、湾岸道路、新湘南国道の新設、国道134号線の拡巾などについて、県でも積極的に取り組む姿勢を示してよいのではないかと。

(6) 幹線道路モデル緑化ベルト事業の推進

幹線道路について、公害対策、緑地空間の確保、良好な景観形成など総合的な視点から緑化対策を行い成果を明らかにする。例えば、国道129号線沿道について、道路区域内を緑化することはもちろん、緩衝緑地制度、緑道緑地整備及び工場緑化協定などを十分活用し沿道両側20m～50m程度の緑地帯化を誘導していくなどが挙げられる。

(7) 発生源規制強化対策の推進

自動車排出ガス低減技術等の導向を自動車工業界、学者等からヒアリングを行うなどにより調査し、必要に応じ国に対して規制強化を積極的に働きかける。

(8) その他各種諸制度の有効活用及び指針等の策定

既存の各種諸制度を自道車公害防止の視点から有効活用するとともに、総合的推進を図るための指針や要綱等を策定する。都市計画制度を中心に考えられる主な課題は次のとおりである。

ア. 既存の沿道環境整備手法の積極的検討

現在の沿道環境整備手法としては、昭和55年に施行された「幹線道路の沿道の整備に関する法律」に基づく「沿道環境整備制度」がある。これらの概要は、表4-4-2に示すが、いずれも幹線道路の交通騒音障害の防止と沿道の適正な土地利用を図る目的でつくられたものであるが、県内で適用された事例はない。指定の難しさ、助成の不充分さ、用途等の指定基準の不備等はあるにしても、積極的な適用の検討がなされるべきものと考えられる。また、昭和49年の道路局長・都市局長通達「道路環境保全のための道路用地の取得及

び管理に関する基準」によって4車線以上の道路の新改築にあたって10m～20mの緩衝緑地帯等の用地を取得することができる制度の適用も十分考えうる。

イ．沿道の用途地域決定における土地利用誘導基準の見直し

欧米諸国では、沿道における公害防止の観点から、住宅・病院等の新築を制限したり防音構造化を厳格に義務づけている場合が多い。日本においても、神戸市では自動車公害防止条例の中で、指定道路の一定中の範囲の中での建物の新築にあたり、防音構造の義務づけを行い実効を挙げていることなどは参考となる。少なくとも、都市計画の用途地域決定における基準を自動車公害防止の観点から見直す必要があり、さらに建物の防音構造の義務づけについても検討すべきである。一例を表4-4-3に示す。

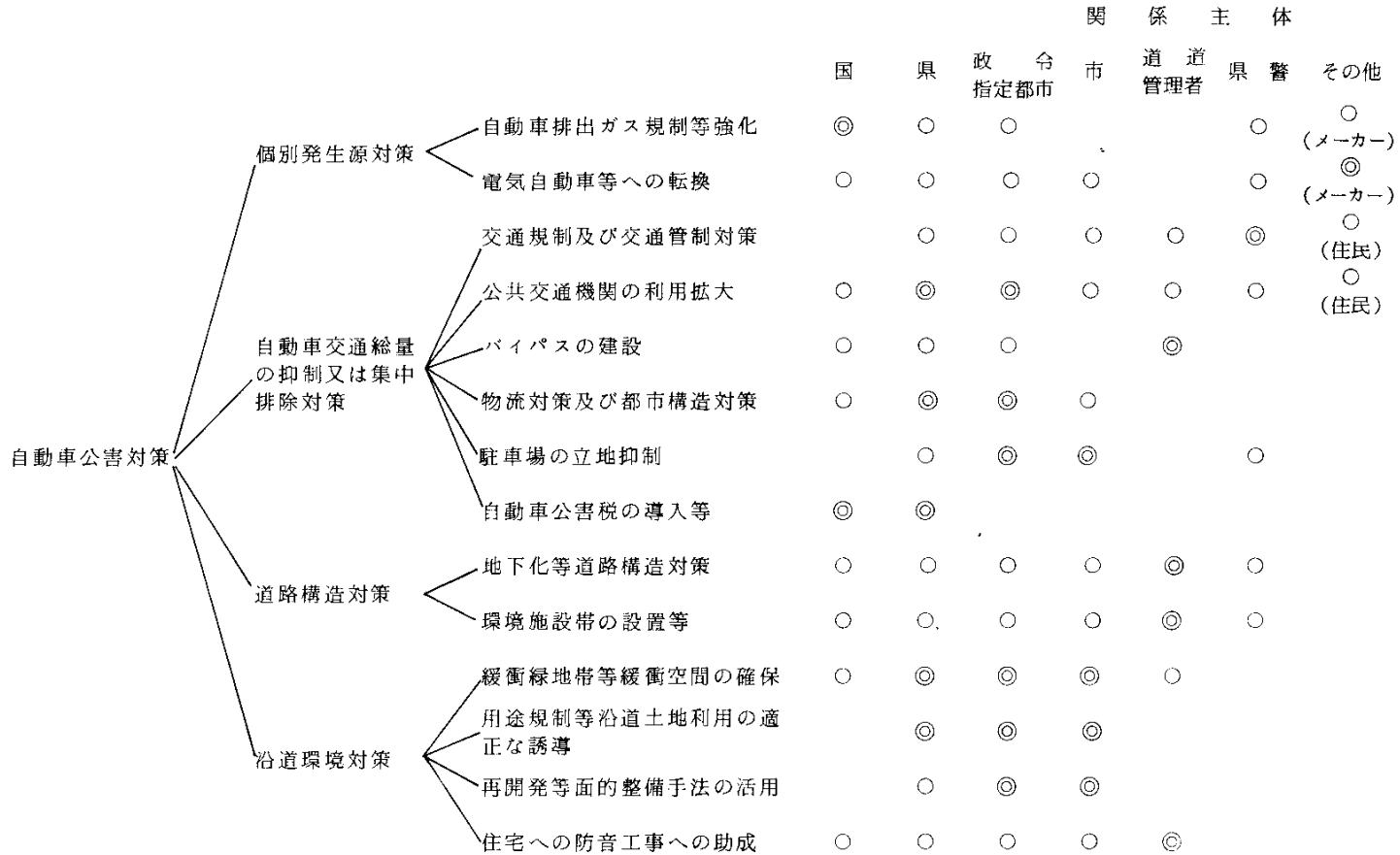
ウ．自動車公害防止の観点からの道路構造令等の見直し

道路計画の策定に係る方針を、公害防止及び沿道環境整備の観点から再検討するとともに、必要に応じ道路構造令についても積極的に見直すことも考えてよいのではないか。

エ．地区計画制度等面的整備手法の有効活用

住環境整備に係る面的整備事業は、土地地区画整理事業及び市街地再開発事業を始め数多くあり、使い方によっては、その中で緩衝緑地帯の確保、緩衝建物の誘導が可能である。また、地区計画制度を用い沿道地区計画のような形で整備していくことも考えられる。

図 4-4-1 自動車公害対策体系図



註) ◎推進にあたっての中心的主体
○関係主体

表4-4-1 現行の自動車公害対策のための主な法制度

	環境基準等	自動車構造に関する対策	交通流・量に関する対策	道路構造に関する対策	沿道環境に関する対策
大気汚染	<ul style="list-style-type: none"> ○大気汚染に係る環境基準(環境庁告示) S₂O₂CO、浮遊粒子状物質、NO₂、光化学オキシダント ○要請基準(総理府令)CO 	<ul style="list-style-type: none"> ○自動車排出ガスの量の許容限度(環境庁告示) CO、HC、NO_x粒子状物質 ○道路運送車両の保安基準(運輸省令) 	<ul style="list-style-type: none"> ○都道府県知事は要請限度をこえている場合、公安委員会に、道路交通法上の措置を要請する。(大気汚染防止法)(騒音規制法)(振動規制法) ○公安委員会は、要請があった場合等において必要があると認めるときは、交通規制を行う。(道路交通法) 	<ul style="list-style-type: none"> ○都道府県知事は特に必要があると認めるときは、道路構造の改善等に関し、道路管理者又は関係行政機関の長に意見を述べる。ことができる。(大気汚染防止法)(騒音規制法)(振動規制法)(注)振動規制法にあっては要請 ○道路の標準幅員に関する基準(案)について(建設省課長通知) ○道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準(建設省局長通知) 	<ul style="list-style-type: none"> ○高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る障害の防止について(建設省局長通知) ○幹線道路の沿道の整備に関する法律
騒音	<ul style="list-style-type: none"> ○騒音に係る環境基準(閣議決定) ↓ 地域指定 ↓ ○要請基準(総理府令) 	<ul style="list-style-type: none"> ○自動車騒音の大きさの許容限度(環境庁告示) ↓ ○道路運送車両の保安基準(運輸省令) 		<ul style="list-style-type: none"> ○道路管理者は要請があった場合において必要があると認めるときは道路構造の改善を行う。(振動規制法) 	
振動	<ul style="list-style-type: none"> ○振動の規制に関する基準(環境庁告示) ↓ 地域指定 ↓ ○要請基準(総理府令) 				

「交通公害対策と土地利用制御」環境庁土地利用研究会報告より抜粋(一部追加)

表4-4-2 沿道環境整備手法

	沿道環境整備制度
(1)所 管	建設省都市局(街路課)・(都市計画課) " 道路局路政課
(2)発足年度	昭和55年5月
(3)根拠制度	幹線道路の沿道の整備に関する法律
(4)事業主体	市町村
(5)目 的	幹線道路について、沿道整備道路、沿道整備協議会、沿道整備計画、沿道整備促進のための施策等に関し必要な事項を定めることにより、道路交通騒音による障害を防止するとともに、沿道の適正かつ合理的な土地利用を図り、もって円滑な道路交通の確保と良好な市街地の形状に資する。
(6)内 容	① 沿道整備道路の指定 ② 沿道整備協議会の設置 ③ 沿道整備計画に関する都市計画の策定 ④ 土地の買取り ⑤ 緩衝建築物の整備の促進 ⑥住宅の防音構造化の促進
(7)事業対象区域	都市計画法第5条の規定により指定された都市計画区域(同法第7条第1項の規定による市街化区域以外の地域にあっては、政令で定める地域に限る)内において、沿道整備道路に接続する土地の区域で、道路交通騒音により生ずる障害の防止と適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため、一体的かつ総合的に市街地を整備することが、適切であると認められる区域
(8)補助・助成	① 土地の買入れに関する資金の貸付け 国は、市町村が区域内の土地を買入れる場合2/3以内の金額を無利

	<p>子で貸付けることができる。</p> <p>②緩衝建築物の建築等に要する費用の一部負担 道路管理者は計画区域内で遮音上有効な機能を有する建築物を建築する者へその費用の一部を負担する</p> <p>③防音構造化の促進 道路管理者は、区域内において建築基準法第68条2第1項に基づく条例により建築物の構造に関する防音上の制限が定められた際、既住居用建築物の防音工事に関して必要な助成その他その促進のための措置を講ずる。</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

表4-4-3 用途地域決定における緩衝対策の目安

対 象		環 境 目 標						対 策 の 目 安		
		騒 音			振 動		二酸化窒素	緩衝距離 (m)	さけるべき 隣接用途	
		昼間	朝夕	夜間	昼間	夜間				
主 要 幹 線 道 路	自動車専用道路	2車線をこえる車線	(ホ)	(ホ)	(ホ)	(デジベル)	(デジベル)	県下の全地域において年平均0.02ppm以下	200	住居系
	日2万4千台以上の道路		60	55	50	65	60		70	住居系
	日1万2千台以上2万4千台未満の道路	以下	以下	以下	55				50	50
	日6千台以上1万2千台未満の道路	2車線	55	50		45	以下			以下

注) 日2万4千台以上の道路とは、一日の交通量(昼12時間)が2万4千以上の道路をいう。

4-5 交通関係行財政制度の見直し

4-5-1 道 路

(1) 道路財政制度

現在のわが国の道路整備は、国・地方共に道路財源を規定し、その会計を特別会計化した道路整備緊急措置法に負うところが大きい。これは、歴史的にも貧弱だった我国の道路ストックが、第2次世界大戦により皆無に等しい状態になったことから、国土復興の思想のもと欧米の先進諸国に追いつくことを目的とし設定されたものである。

当初、昭和28年に設定された時には「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」として、揮発油税を道路整備の財源としたものであったが、その後、税制改正に伴い財源をふやすとともに税率をアップし、また昭和33年には「道路整備緊急措置法」として改正され今日に到っている。(表-4-5-1-1参照)

この法律を根拠法令として昭和29年に第1次がスタートした道路整備5ヶ年計画も、現在第9次を迎えるに到り、総額38兆2,000億円と莫大な事業計画が立てられており多大でさらに多様化している事業への要望を考えると、充分とはいえないが、今日の苦しい財政事情も合わせて考える時に、その目的である安定した財源確保は立派に果しているといえよう。

今後この法律(特定財源制度)のあり方であるが、今日の財政事状の悪化を背景とし、道路整備がある程度の水準に達しているという考えから一般会計化を図る大蔵省等と、現状でも欧米等先進諸国に比べ整備水準が低いことなどを理由に、このままの存続を図る建設省等とが対立しているが、道路特定財源制度が、道路の主たる受益者である自動車利用者に道路整備費を負担させているという合理的な受益者負担制度であることを考えると、一般会計化は問題が多いと考えられる。また運輸省サイドからは、陸上公共交通整備特別会計構想が出され、その財源措置としてガソリン税、自動車重量税などが考えられている。これについても、受益と負担の関係があいまいである等の批判が出されているが、例えば、陸上公共交通網の未発達が、自動車を利用する一因になっていることなどもあり、あなたがち無関係ともいえず、また陸上交通を総合的にとらえるという点からも、今後十分な検討が必要と思われる。

最後に、このような道路特定財源制度に対する論争には、残念ながら地方の視点が欠如していると思われる。今後の検討については、地方の立場から特に次の2点を強調したい。

- ① 道路特定財源制度のもとでも、地方自治体の道路整備費については、特定財源化率が44%(昭和57年度)であり、一般財源を1兆6千億円(うち起債が約6千億円)近く投入している。
- ② 都道府県道、市町村道共に整備率は50%に達していない。特に生活道路である市町村道の整備が大巾に遅れている。

(2) 道路財政制度の問題点

人々の価値観が多様している今日、道路施設への要望も多様化して来た。いまや、道路

整備に求められているのは、単に通行空間の整備としての量的な充実にとどまらず、道路利用者の立場に立った使いやすく、うるおいのある質的に充実した道路づくりである。

さらに本県がかかえる「みどり」の問題、地震の問題等の解決のためには、より質の高い道路整備が必要とされよう。すなわち、今後の道路整備は全国一律の道路ではなく、「かながわの道」として子や孫に誇れる特徴のある道路造りをめざすべきである。そのためには、今後単独費の投入を積極的に図らなければならないが、と同時に財源の確保が重要になってくる。その意味から次の7点について改善が必要であろう。

(長期的な課題として)

- ① 貨物車、営業者の優遇税率—受益者負担、加害者負担の原則に立ち、自家用乗用者なみの課税
- ② 地方税のあり方—地方税の税率は地域特性に応じ地方の手で
- ③ 譲与税の配分方法—特定財源制度の趣旨に合った配分を
- ④ 補助金制度と負担金制度—補助がなくても整備・管理できる財政制度を
- ⑤ 自転車に対する課税の検討—受益者負担の原則に立ち、応分の負担を
- ⑥ 自動車税の位置づけ—地方の一般財源である自動車税の一部を道路及び道路関連施設に

(当面の課題として)

道路特別会計の存続と対象事業の拡大—道路関連施設全てを対象事業に

①貨物車、営業者については、自動車重量税、自動車取得税で多大な恩典が与えられている。また、これは地方一般財源であるが、自動車税においても優遇措置がとられている。

一方、道路舗装に対する影響は特に大型貨物車で大きく、ある試算によれば乗用車の10倍以上にも及ぶという結果が得られている。さらに、騒音、振動、排気ガスなどの交通公害の主な原因が大型貨物車であるという現状を考えると、経済活動への影響もあり早急な増税はむりとしても、今後受益者負担の原則、さらには加害者負担の原則に立ち、徐々に自家用車なみ、場合によってはそれ以上の税負担を行うべきである。これにより増加する税収の一部を緑化、沿道環境整備、道路の維持管理費等に当てる。

②現在、道路関係税すべてについて、国が一律に税率を定めているが、地方税である軽油引取税、自動車取得税については、地域の実情に合った税率が定められるようにすべきである。「公共交通機関が発達しマイカーの必要性の低い地域には高い税率を」、また、「マイカーが生活必需品となっている地域には低い税率を」等、地方自治体が独自の判断で定められるようにした方が、交通政策上からも有効である。

③現在、地方道路譲与税を初めとする全ての譲与税は、管理道路の延長及び面積により按分されているが、これは道路整備を目的とした道路特定財源制度の趣旨に反すると思われる。極端な例で説明すると、広く長い道路を管理する地方自治体であっても、道路交通量が少なければ道路整備の必要性はあまりなく、また自動車の受ける受益も総合す

ればそれ程大きなものではないであろう。一方、狭く短い道路を管理する地方自治体であっても、道路交通量が多ければ、道路整備は緊急に行わなければならないだろうし、またそれによる自動車の受益は相当大きなものになるだろう。その意味で、例えば発生集中量による配分、あるいは管理道路の延長・面積に発生集中量を加味する等適正な配分方法の確立が望まれる。さらには将来に向けて、地方税化の検討も望まれる。これは地方自治体が道路整備計画をたてるに当たり、その財源確保の上からも重要な課題となってくる。

④国道の管理に関する費用については、道路法第50条に都道府県の負担率が定められると共に義務づけられている。一方補助については、同第56条に国の補助率が定められていると共に補助することができることとされている。このことから、国に都合のいい法律であり、国と地方のバランスがとれていないという批判もあるが、ここでは、むしろこの法律の意味する「地方の道路は地方で責任をもって整備・管理する」という考え方を尊重したい。問題なのは、補助金にたよらなければ整備・管理できない現在の財政制度であり、その解決策としては、現在の道路財源を全て地方税化することが考えられる。その中から地方自治体は、国道の管理に関する費用を国に対して負担する。これだけでは地域間のバランスが大きいくずれの恐れがあるので、地域の実情に合わせて負担金を国に納め、国は補助金として税収の少ない地方自治体を援助する。

今後、地方の時代の進展と共に、地方自治体の役割はより重要なものとなってくると思われる。一方国にあっては、今までのように自ら事業に手を出し、また全国ベースで補助金の配分、管理を行う必要はうすれてくると思われる。むしろ地域間のアンバランスの調整等にその必要性がでてくるであろう。

その意味でもこのような制度に変えていくことは、重要な課題だと考えられる。

⑤自転車については、近年駅前の放置自転車問題で地方自治体はその対策に迫られており、また一方で、自転車専用道、自転車歩行者専用道の整備、あるいは自転車専用レーンの設置等、住民の自転車関連施設へのニーズも高まっている。このような中で、自転車が無税であるということは、受益者負担の原則からみても問題があると思われる。今後自転車への課税及びそれを財源とした上記施設の整備を検討していく必要があるだろう。

⑥自動車税は都道府県の普通税であり、自動車の保有に対して課税するものであるが、道路整備の特定財源とはされていない。その性格については、財産税とみる考え方、道路利用税とみる考え方、しゃし税とみる考え方、特別な固定資産税とみる考え方などがあるが、どれをとっても何らかの形で難点があり、明確な位置づけはされていない。いずれにしても、普通税として地域の行政ニーズに応じた配分がされているわけである。しかし、道路利用税とみる考え方もあり、一方本県の道路事情が決していいとは言えず（例えば、バス優先・専用レーンの設置を行おうとしても、それに対応できる道路が少なく現状以上にふやすことが困難であるということにおいても、その実情が表われている。）また、緑化、それに

伴う維持管理費の問題、さらには地震対策、バスレーン対策等に積極的な投資が必要なることを考え合わせると、この財源の一部を道路整備、あるいはその関連施設整備にあてていくことも今後検討しなければならないであろう。その場合でも、安定した財源のもとで実情にあった整備計画を立てるために、自動車税のうちの一定割合をこのような対策にあてていくことで、より事業効果が期待できると思われる。

⑦今までに、様々な問題点、課題を述べてきたが、これらの多くは時間をかけて検討すべきものであり、早急には結論がでないと思われる。近い将来に向けては様々な課題があると思われるが、最後に一点だけ述べておきたい。それは補助金の運営についてであり、今後より柔軟な運営を望みたい。かつては、特定財源の性格上、補助金は道路整備についてのみしか認められていなかったが、その後様々なニーズに答えるために、例えば緑化、歩行者専用道等についても補助対象が拡大されてきている。今後さらに拡大していき、道路と同等の機能を有する施設、及びその関連施設などという解釈をとるならば、地域の実情にあった道路整備あるいは交通施設整備が行えると思われる。

(3) 道路行政制度

国の道路行政は、道路を所管する道路局、街路を所管する都市局により遂行されている。それを受けて地方のレベル（都道府県）では、道路局サイドの道路整備を行う道路建設課、都市局サイドの街路整備を行う都市施設課もしくは都市計画課が設置されている場合が多い。道路と街路を、その機能面から明確に区分することは難しいが、一般的には市街地内の道路を街路、その他を道路としている。また両局間の施行区分として、国道を除く都市計画路のうち、人口集中地区内を都市局所管、その他を道路局所管としている。

国における道路行政の2元化は、地方においてもその2元化をもたらす、弊害を指摘する声も一部にはあるが、一方2元化によるメリットもない訳ではない。道路・都市両局のいい意味での対抗意識が、コミュニティ道路、特定都市交通施設、自転車歩行者専用道などの新しい道路及びその関連施設の整備を可能にし、国民のニーズをいち早く行政に反映させようとする姿勢をもたらしているとも考えられる。

重要なのは、国の行政制度がどうであろうと、地方の段階で調整を行い、道路行政の一元化を図ることである。その意味で、本県において昭和57年の行政改革に伴い、街路を担当していた都市施設課街路係及び調査係の一部と、道路を担当していた道路建設課が合併し、道路整備課となったことは一つの試みとして今後注目に値する。ただし、都市部が担当することになった土地区画整理事業、市街地再開発事業とどのように調整をとっていくかが新しい課題として生じてきており、今後検討が必要であろう。道路行政の一元化とともに、本県の道路・街路整備にとって重要なことは、21世紀に向けて「神奈川の道」をどのような組織で、またどのような哲学で進めて行くかということであろう。一方で道路・街路整備への要望が増大している反面、また一方では環境問題等で反対

も起る今日の情勢を考えると、どのような哲学に裏づけられた道路・街路整備なのか、また整備手法、整備順位をどうするのか等今後慎重に検討しなければならない。

このような観点から次の3点を提案したい。

- ① 神奈川道路構造令の策定—道路の哲学のために
- ② 土木部企画課の設置—整備手法、順位の検討のために
- ③ 道路公社の強化、民間資本導入の検討—苦しい財政事情への対応のために

①道路構造令も何回かの改訂を経て、今日では多種多様な住民の声に答えられるものになって来ている。これは道路構造令を策定する国の道路行政サイドが、広く外部に耳を向け始めているからであり、その意味で評価すべきであるが、本県ではさらに一歩進めて、道路行政サイドのみならず、環境サイド、防災サイド、商工サイド等道路に関連する部局が共同で作る神奈川道路構造令の策定を提案したい。これは現在行われている道路整備に直ちに用いることを目的としたものでなくてもよい。むしろ将来の道路の姿を明示する指針として、さらには道路整備の哲学としてこれに向けて努力する目標となることを期待する。

②現在、都市政策課で交通マスタープランを策定準備中であり、またこの報告書の提言に出ている交通会議による道路整備への提言が行われることも考えられる。これらについては、道路整備の将来に向けての目標として位置づけられるだろうが、その中で整備順位をどう決めるか、整備手法をどうするのが目標達成のための重要な鍵となってくる。すなわち理想と現実をつなぐ組織が必要となるだろう。その意味で、土木部企画課の設置が望まれる。

③今日の苦しい財政事情のもと、より高度の受益者負担の形態である有料通路の導入を積極的に検討する必要がある。そのためには道路公団、首都高速道路公団の活用もさることながら、道路公社も有効に活用・強化していく必要があると思われる。と同時に民間活力の導入も検討が必要であろう。

表4-5-1-1 道路財源一覧

科 目		税 率	摘 要
国	揮 発 油 税	45,600円/ <i>kl</i>	収入額の1/2が国、残り都道府県及び指定市 収入額の3/4は国の一般財源であるが、慣例でこのうち8割は道路財源(但し、S57年度は48%) 1/4は市町村 (2輪車、軽自動車についても別途税率が定められている)
	石 油 ガ ス 税	17.5円/ <i>kg</i>	
	自 動 車 重 量 税	乗用車 { 自家用車 12,600円/t年 { 営業用 5,600円/t年	
		貨物 { " 6,300円/t年 { " 2,800円/t年	
地 方	地方道路譲与税	8,200円/ <i>kl</i>	64% …… 都道府県及び指定市 36% …… 市町村
	石油ガス譲与税	上 記	
	軽油引取税	24,300円/ <i>kl</i>	都道府県及び指定市
	自動車取得税	取得額の5%(営業車 軽自動車3%)	30% …… 都道府県 70% …… 市町村
	自動車重量譲与税	上 記	

4-5-2 運 輸

運輸行政は、鉄道、軌道、自動車運送事業、海運、航空等の運送事業の適正な運営、公正な競争を確保するための許認可行政と補助金行政の総体といえることができる。

まず、許認可行政の概要を交通機関別に述べると以下のとおりである。

鉄道については、国有鉄道が、日本国有鉄道法によって機関、組織等を、鉄道敷設法、日本鉄道建設公団法によって新線建設等を、国有鉄道運賃法によって運賃等をそれぞれ規制されており、地方鉄道が、地方鉄道法によって事業免許、工事施行認可、運賃、運転速度・度数等の認可の規制を受けている。

軌道については、軌道法によって、事業特許(運輸大臣の他に建設大臣)、工事施行認可(同上)、運賃、運転速度・度数等の認可(運輸大臣)の規制を受けている。

自動車運送事業については、道路運送法によって、事業免許、運賃認可、運送約款認可等

の規制を受けている。

海運については、海上運送法によって、事業免許、運賃認可、運送約款認可等の規制を受けている。

航空については、航空法によって、路線免許、運賃認可、運送約款認可等の規制を受けている。

各事業ごとの経営主体、根拠法令の所管をまとめると、表4-5-2-1のとおりであり、鉄道軌道については、経営主体によって所管官庁が、建設、運輸、自治にまたがっており、自動車運送についても、一部自治省の所管となるなど縦割りで複雑な構造になっており、総合的な施策が推進しにくいしくみとなっている。特に運輸行政は、建設省によって所管される道路行政、国家公安委員会、警察庁によって所管される交通取締行政との間に十分な連携がはかられる必要があるが、所管官庁が異なることから十分な連携がはかられているとはいえない。

また、補助金行政の概要については、国鉄に対する助成、公的負担が表4-5-2-2公営、民営陸上公共運輸事業に対する助成、公的負担が表4-5-2-3、空港、港湾施設整備の負担割合が表4-5-2-4にそれぞれみるとおりとなっている。港湾、空港等が国、地方公共団体による公的負担によっているのに対して、鉄道、バスは原則として事業者負担となっており、例外的に任意的な政策補助がなされているにすぎない。

また、許認可行政、補助金行政を通じて、財源、権限が中央に集中していることから、地域の実情に即した施策の展開が困難であるばかりではなく、縦割りの弊害が地方にまで持ちこまれることとなっている。

たとえば、鉄道の建設整備に係る許認可制度に地方の意見が十分に反映されなかったり、乗合バス事業に係る許認可制度においても地方行政との調整が不十分であるなどの状況がみられる。

以上のような現状と問題点をふまえると次のような施策を講じることが重要と思われる。

(1) 交通省の設置

縦割り行政の欠陥を改め、交通行政の一元化を図るためには、中央官庁に交通省を設置し、運輸行政、道路行政、交通取締行政を一元化し、総合的かつ機動的な行政運営を行わせる必要がある。

従来省庁のわくぐみをかえて組織面、意図面での一体化をはかることは、きわめて困難な事業といわざるをえないが、現在そうした組織体制をとるようになった諸外国の例もあり、強力なリーダーシップと地方からの強い要請があれば、中央省庁といえども不動のものとはいえない。

最近、臨調答申における行政改革論議を契機として、総理府と行政管理庁の統合案や、許認可行政中心から政策立案を軸にした官庁への脱皮をはかる運輸省改革案等の動向が注目されているが、これらも将来の交通省設置へむけた有意義な前例となることが期待される。(2)

総合交通整備特別会計の設置

現在、道路、空港、港湾については、それぞれ特別会計を持ち、各々の特定財源から施設の整備を行うのに対し、鉄道事業については、このような特定財源はなく、自己の事業の中で施設整備を負担している。そこで、総合交通整備特別会計を設置し、財源調達と投資配分を一元化することにより、各交通機関における投資配分の不均衡を是正し、総合的な交通施設の整備を行う必要がある。

今直ちに特別会計の設置は無理でも、道路財源の一部を公共交通機関の整備にあてることが望まれる。これを新幹線やローカル線の整備にあてるというのであれば反発もあろうが、都市交通の整備のためにあてるというのであれば支持を得られると思われる。すなわち、そこには公共交通機関の整備によって道路混雑が緩和されることになれば、道路利用者にもメリットになるという論理がなりたつのである。

(3) 一括総合補助金方式の採用

特別会計が設置された際には、補助金も一括総合補助金方式によって交付されることが望ましい。従来の補助金制度は、交通機関によって補助金の額が異なるなどかえって地域に適切な交通機関の選択をさまたげる結果となっていた。今後は、後で述べる権限移譲とも関連するが、地域のたてた交通計画に即して地域の計画主体に一括して補助金を交付することとし、各交通事業者への補助金配分はその計画主体から行われるようにすることが重要である。このことにより、異なる交通事業主体間の総合的な交通運営（共通運賃制、相互乗入れ、乗り換え施設の一体化）に対しても、指導力を発揮しうることになるものと思われる。

(4) 地方自治体への権限の移譲

これからの交通施策は、地域を熟知した人によってなされる必要がある。運輸省にも陸運局があつて地域を知っているということになるかもしれないが、他地域への人事異動を伴うのでその連続性が不十分である。したがって、運輸行政に係る権限は、地方自治体に移譲されることが望ましい。

しかし、このことは、中央官庁がいらなくなるということではない。地域がそこにふさわしい交通手段を選択する場合、中央官庁の有効なアドバイスは重要である。

具体的には、次のような権限移譲が望まれる。

- (ア) 国有鉄道の新線建設及び在来線の改良工事等の計画の決定を行うときは、都道府県知事及び政令指定都市の意見を聴取することとし、都道府県知事は、この意見聴取にあたってはさらに関係市町村長の意見を聴取することとする。
- (イ) 民営鉄道の新線建設及び在来線の改良工事等の許認可の権限は、都道府県知事及び政令指定都市の長に移譲することとし、都道府県知事は、この許認可にあたっては、関係市町村長の意見を聴取することとする。ただし複数の都道府県又は政令指定都市にまたがるものにあつては上記（ア）に準ずることとする。
- (ウ) 乗合バス事業の免許等の権限は、地域の実情に精通している都道府県知事及び政令指

定都市の長に移譲することとし、都道府県知事は、さらにその権限を特定行政庁である市等に移譲するか、その権限の行使にあたっては関係市町村長の意見を聴取することとする。

この他、現在、地方公共団体が、国鉄の駅舎建設費の一部を負担することは、地方公共団体の国鉄等への寄付金等の支出を原則として禁じた地方財政再建促進特別措置法の規定により困難となっているが、これなども、国が後見的に一律に禁じることは妥当といえず、地方の自主的な判断にゆだねられることが望ましい。

(5) 交通施設整備5カ年計画の策定

現在、国において、道路、空港、港湾等の施設整備5カ年計画が存在するが、個別体系における計画であり、また地域的な位置付けの弱い計画である。そこで新たに交通施設整備5カ年計画を策定することとし、鉄道、道路、港湾、空港、バス等の施設整備をすべて含めるとともに行政投資と民間投資を総合した計画とする。

また国レベルの計画と県レベルの計画の2層構造とし、相互の連携に留意するものとする。

(6) 利用者主体の法律の改正運用

各地域に即応した交通体系の確立のためには、いかなる交通手段が供給されるべきかは基本的に利用者のニーズをふまえた地方の場で決定されなければならない。その場合、たとえばバスにしてもタクシーハイヤーにしても地域のニーズにこたえる様々な態様があつてよいのであつて、許認可制度の画一的な基準によって利用者の利益がそこなわれてはならない。したがって今後は利用者を主体とした法律の改正を積極的に行う必要がある。

しかし、法律改正はしばしば非常な困難を伴うものであるから、条項を最大限拡大解釈したり、法の盲点をついたりして交通サービスを向上させる努力が重要である。

たとえば、ダイヤモンドバスは、路線を定めて定期に運行するという要件に該当しないので、乗合免許ではできないわけで、貸切免許ですることになるが、貸切免許の場合通常は、不特定多数の乗客を相手に営業できない。しかし、例外規定として列車が不通のときなどに営業できることになっており、この規定を解釈運用で活用して実施しているわけである。

このように、法律は、将来の交通サービスの動向をすべて想定したうえでつくられているものではなく、常に新しい交通ニーズに真摯に対応しようとする人々の手によって柔軟に運用され、やがては改正されていくものである。熱意と創意さえあれば現行法制度下でもかなりのことができるのであり、今の法律の中でぎりぎりの努力をすることが大事だといえる。

(7) 神奈川県庁に総合交通政策課（仮称）の創設

新しい交通政策を推進するためには、従来の交通政策における発想やシステムを大きく転換させる必要がある。また、交通にかかる様々な提案や提言、国や交通事業者等との交渉を行うには、幅広い見識やねばり強い交渉力が必要とされる。

そのため、地方自治体において、“道路屋”“街路屋”“運輸屋”“環境屋”等の専門領域的職員とは異った、地域の立場から総合的に交通政策を考える“総合交通屋”ともいえる新しい人材の育成と地域における交通政策の拠点としての“地域交通センター”の整備が不可欠となる。そのため、神奈川県庁には、総合交通政策課（仮称）を、県下の各市には交通政策課の創設を提案する。

このセクションは、文字通り“地域における交通政策のセンター”となり、また県下の交通事業者、道路管理者、交通取締の警察官、交通利用者等交通にかかわる様々な職域の人々が、提案や苦情や事業を持ち寄り、一諸に考えあう“交通相談室”となりうるよう、職員の構成は、交通事業者や民間プランナー等の出向職員を含めて構成し、新しい政策に積極的に取り組める体制とすべきである。

(8) 国鉄運営への民間活力の導入

国鉄は、現在巨額の累積赤字をかかえるなど構造的赤字経営におちいつている。この問題は、運輸行政における大きな解決課題であるばかりでなく、今や大きな政治問題にまでなっている。今後、貨物部門の合理化、地方ローカル線の廃止等の抜本的対策が構じられていくものと思われるが、少なくとも民間活力の導入によって今まで以上のサービス水準を確保しつつ、なおかつ近い将来黒字経営にまで経営改善できる路線も考えられるので、このような路線については、積極的に民営化をはかることが重要である。

表4-5-2-1 交通事業の種類表

交通事業の種類		経営主体	根拠法令	法令の所管
鉄 道	国 有 鉄 道	日 本 国 有 鉄 道	日本国有鉄道法	運 輸 省
	地 方 鉄 道	地 方 公 共 団 体	地方鉄道法	運 輸 省
			地方公営企業法	自 治 省
	(地 下 鉄)	私 人	地方鉄道法	運 輸 省
			商 法	
			地方鉄道法(大阪市営地下鉄は軌道法による。)	運 輸 省
	(索 道) 普通索道 特殊索道 貨物索道	地 方 公 共 団 体	地方公営企業法	自 治 省
			帝都高速度交通営団	運 輸 省 ・ 建 設 省
地方鉄道法			運 輸 省	
索道規則			”	
軌 道	私 人	地方公営企業法	自 治 省	
		地方鉄道法	運 輸 省	
軌 道	私 人	策道規則	”	
		商 法		
		軌道法	運 輸 省 ・ 建 設 省	
自 動 車 運 送	日 本 国 有 鉄 道	地方公営企業法	自 治 省	
		地方公営企業法	自 治 省	
		商 法	運 輸 省	
自 動 車 運 送	地 方 公 共 団 体	地方公営企業法	自 治 省	
		地方公営企業法	自 治 省	
		商 法	運 輸 省	
自 動 車 運 送	私 人	地方公営企業法	自 治 省	
		地方公営企業法	自 治 省	
		商 法	運 輸 省	

表4-5-2-2 国鉄に対する助成、公的負担

	制 度 名	内 容
国による助成	大都市圏輸送対策補助金 地方交通線特別交付金 在来線工事補助金 公害安全対策補助金 国鉄地方バス路線維持補助金	対象工事支出計画額×対象率 (0.9)×補助率(0.3) 過去10箇年の工事について利率 3.5%を超える部分の補助 施設整備費×1/2 運輸省地方バス路線補助と同様
日本鉄道建設公団方式による助成	地方開発線(A線)方式 地方幹線(B線)方式 主要幹線(C線)方式 大都市幹線(D線)方式 新幹線(G線)方式 津軽海峡トンネル(E線)方式	日本鉄道建設公団が建設し、運輸大臣が国鉄に無償で貸付けている。 日本鉄道建設公団が建設し、運輸大臣が国鉄に有償で貸付けている。30年元利均等償還、公団に対し4.5%を上回る分を国が利子補給 公団に対し、3.5%を上回る分を国が利子補給、15%政府出資
地方公共団体、受益者の負担	鉄道利用債券の引受 鉄道建設債券の引受 請願駅の建設費負担	国鉄が行う在来線の線増電化工事につき、地元の地方公共団体、受益者が国鉄鉄道債券も引き受けている。 日本鉄道建設公団が行う国鉄の新線建設工事につき地元の地方公共団体、受益者が鉄道建設債券を引受けている。地元の請願駅の説置工事につき地元の地方公共団体、受益者が国鉄に負担を行っている。

表4-5-2-3 公営、民営陸上公共運輸事業に対する助成公的負担

		国	地方公共団体	備考
鉄 道	地下鉄	29.925%	出資 10% 補助 29.925% 計 39.925%	
	鉄道 ニュータウン	(事業費—開発者負担—開接費) $\times 0.9 \times 0.36 \times 1 / 2$ づつ		事業費—(国、自治体の補助+開発者負担) 他に開発者負担あり
	鉄建公団	5%を上回る分の利子を国と地方公共団体が折半して負担する		
	モノレール	$44.9\% \times 2/3$	$44.9\% \times 1/3$	
	新交通 システム	$44.9\% \times 2/3$	$44.9\% \times 1/3$	
	中小私鉄 欠損補助	地方鉄道軌道整備法による欠損額を国と地方公共団体が折半で補助		
	中小私鉄 近代化設備	近代化設備整備費の2割(地方自治体が補助しない場合は1割)	近代化設備整備費の2割	
バ ス	地方バス 路線	運行に伴う 欠損補助	乗車密度5—15人で一定の場合に、バス事業者に対し都道府県が赤字を補助し、その半額を国が都道府県に補助を行う。	
	維持費 補助金	車両購入 補助	一定の場合に、バス事業者に対しバスの代替車両の購入費補助を都道府県が行い、その半額を国が都道府県に補助を行う。	
	施設開発 補助	デマントバス 施設モデル 事業費補助	デマントバスを導入するバス事業者に対し、施設整備費を都道府県が補助し、その半額を国が都道府県に補助を行う。	
	新住宅地 バス路線	運行により生ずる欠損を国と地方公共団体が折半で補助(補助期間 2年間)		開発者が国定施設及びバス車両を負担
	都市新 バスシステム	バス事業者に対しバスロケーションシステムと運行管理システムの整備費の半額を国が補助		

表4-5-2-4 空港・港湾施設整備の負担割合

	区 分	国	都 道 府 県	摘 要
空 新 港 改 良 工 事	第一種空港	1	—	
	第二種空港	3 / 4	1 / 4	
	第三種空港	1 / 2	1 / 2	
新 港 改 良 工 事	特 定 重 要 港 湾	10/10まで	—(港湾管理者)	外国貿易の増進上特に重要な 港湾の水域施設、外かく施設
	”	7.5/10まで	25/10以上(”)	外国貿易の増進上特に重要な 港湾のけい留施設
	重 要 港 湾	7.5/10以内	2.5/10以上(”)	臨港交通施設の建設又は改良 の港湾工事
	”	1/2以内	1/2以上(”)	”
	地 方 港 湾	4/10以内	6/10以上(”)	水域施設、外かく施設、けい 留施設又は臨港交通施設の建 設

表4-5-3-1 道路交通取締（道路交通法）

	項 目	内 容
交 通 機 関	歩 行	① 歩行者は歩道と車道の区別のない道路においては、道路の右側端によって通行しなければならない。(10条) ② 歩行者は、横断歩道がある場所の附近においてはこれによって道路を横断しなければならない(12条)
	車 輛 及 び 路 面 電 車	① 車輛は道路の中央から左の部分を通行しなければならないのを原則とする(17条) ② 車輛相互の間の優先順位は、1自動車及びトロリーバス・2自動二輪車及び軽自動車、3原動機付自転車(18条)
許 可	道 路 使 用 の 許 可	① 道路工事、広告版等の工作物の設置、露店、屋台店の出店等にあたっては警察署長の許可を受けねばならない。(77条)
免 許	運 転 免 許	① 自動車及び原動機付自転車を運転するものは公安委員会の運転免許を受けなければならない。(87条)

4-5-3 交通取締

道路交通取締行政は、道路交通法により公安委員会や警察署長が行う道路交通上の取締一般、道路使用の許可、免許等の行政である。

具体的内容としては、歩行者の右側通行、車輛及び路面電車の左側通行、道路工事や道路における工作物の設置等にあたっての警察署長の許可、公安委員会による自動車等の運転免許の交付等があり、その詳細は表4-5-3-1のとおりである。

道路交通法は、当初安全という視点から出発したが、次に円滑という視点さらには環境という視点を加味するようになってきたが、まだ公共交通機関を乗りやすくするという視点については充分とはいえない。

たとえば、バス停の間隔も、サービス向上よりも規制の観点が優先し、間隔を広くする方向の判断が働くことになる。信号の待ち時間の長さなども、人間は待っているときは乗り物に乗っているときの時間の感じ方の3倍に感じているという事実を忘れ、公共交通機関相互の

間をつなぐ歩行者環境の向上に対する配慮が不十分となっている。

警察当局がしばしば規制規準の画一的な運用に終始し、それも規制の現場にいけばいくほど厳しく運用する傾向があることは否定できない。これは、昨今の交通戦争の状況、暴走族に代表される運転モラルの低下など警察をとりまく状況に厳しいものがあることからするとやむをえない面があり、また、当初交通は総合的に対応する必要があると主張したのは警察だったが、周囲の支持が得られなかったため、かえって警察に必要以上の責任感をもたせてしまったことに起因するものともいえる。

たとえば、パーキングメーターも午後7時までは使用できるが、それ以後の閑散期は駐車禁止になるわけで、これなども夜間の無料駐車を認めると不公平だといふささか杓子定規な考え方によるものだ。

以上のような現状と問題点をふまえると次のような施策を講じることが重要だと思われる。

(1) 地域交通指導員の設置

交通取締行政に民間人ボランティアを活用するとともに、交通取締行政への市民の関心を高め、また交通取締行政に民意を反映させるために地域交通指導員を設置する。

地域交通指導員は、自治会、老人会、婦人会、PTA等の団体を通じて民間ボランティアに委嘱し、次のような機能を担わせる。

ア 駐車違反の自動車へのステッカー貼付と警察への通報

イ 地域住民、交通利用者からの警察への要望の取次ぎ

(2) 交通教育の実施

自動車免許証取得者以外は、道路交通法にふれる機会も少なく、ましてや児童生徒にあっては、十分な知識の定着をみていない。そこで学校教育の一環として交通ルール・モラルの学習や地域の交通事情の学習の機会を数多く設けることが必要である。

かつて、一環した交通教育の必要性が提言されたことがあったが、文部省が他教科への影響を心配してとりあげられなかった。その後交通戦争の激化に伴い、しつこくとりあげられることになったが、体育局の所管になったため、交通事故から逃げるという発想になってしまい、交通ルールやモラルの問題が軽視される結果となった。当時から積極的な対応が図られていれば、放置自転車問題も今ほど深刻化しなかったものと思われ、今こそ交通教育の実施が強く求められる。

(3) 道路行政との連携強化

道路は、道路行政によって整備管理され、そこでの交通は、交通取締行政によって規制誘導される。道路の整備管理が立派になされていても、交通取締が有効になされなければ道路の利用価値は失われてしまうのであり、逆に、交通取締が有効になされるためには、道路の整備管理段階から必要な配慮をすることが望まれる。いってみれば、道路行政が、道路の生みの親なら、交通取締行政は、道路の育ての親ということになる。従来から、

この生みの親と育ての親との連絡調整の機会はそれなりに設けられてきたが、必ずしも十分なものであったといいきれない。先に述べた交通省の設置、総合交通政策課の創設、後に述べる神奈川交通会議の設置等の提案も、道路行政との連携強化の下に展開される交通取締行政を構想したものである。

(4) 自動車レクリエーションから脱自動車レクリエーションへの転換

わが国においては、レクリエーション施設の整備が遅れていることなどから、自動車が単に移動の手段ではなくそれ自体がレクリエーションの手段になっている。その様相こそ異なるが、日曜ドライバーも暴走族も、自動車レクリエーションの象徴といえ、その未熟あるいは無謀な運転形態が、交通取締行政の地道な努力をこえて、交通事故を誘発する結果となっている。今後は、各種レクリエーション施設の整備とそこへの鉄道バスによるアクセスルートの確保により、脱自動車レクリエーションを普及誘導していく必要がある。

4-6 新交通システムの導入の検討

(1) 新交通システムの現状

新交通システムは、都市における交通輸送の各種問題点、すなわち、

- ① 鉄道におけるネットワークの不足の補助として、
- ② モーターレーゼーションの普及による道路混雑の解消として、
- ③ 交通事故の増大、
- ④ 交通公害の増大、

等、多種・多様な交通需要に対応するために、タクシー的に利用できる個別輸送システムのものから、バスと鉄道の間を受けもつ中量軌道輸送システムのものまでが、研究開発されている。

我が国では、バスと鉄道との中間を受け持つ、中量輸送の軌道系の、ガイドウェイバスシステムとモノレールシステムのものも多く建設されており、この普及に、建設省では、鉄道事業にない補助制度（インフラストラクチャーの44.9%を補助）を確立して、建設省の所管事業として取組んだことは、評価してよく次のところでは、既に開業にこぎつけている。

- ① 大阪市の南港ポートタウン線（延長6.9km、昭和56年度開業）
- ② 神戸市のポートアイランド線（延長6.4km、昭和56年度開業）
- ③ 千葉県勝田台のユウカリが丘線（一部開業、延長4.2km、昭和57年開業）

があり、又、現在建設中のものとしては、

- ① 愛知県小牧市の桃花台線（延長10.4km、昭和62年開業予定）
- ② 北九州市の小倉線（延長8.7km、昭和59年度開業予定）
- ③ 千葉市の山の手線（延長17.7km、昭和64年度開業予定）
- ④ 池田市他3市の大阪モノレール（延長13.5km、昭和63年度開業予定）

がある。

一方、神奈川県下では、次の路線が調査、検討あるいは、構想されている。

- ① 横浜金沢シーサイドライン
- ② 藤沢市湘南ライフタウン線
- ③ 相模原市モノレール
- ④ 川崎市高津区多摩区循環モノレール
- ⑤ 横浜、県央モノレール
- ⑥ 厚木市都市モノレール

これらの中で、建設にこぎつけたのは、横浜金沢シーサイドラインのみであるが、藤沢市の湘南ライフタウン線は、大規模住宅団地の足として、藤沢市で熱心に検討しており、地域の土地利用計画と含め、中都市における新交通システム導入の試金石として、その実現が注目されている。

(2) 新交通システム導入に関する問題点

新交通システムは、先にも述べたとおり、現在の都市における交通の諸問題を解決する一つの方策としては、大変魅力のある交通機関であり、今後の公共交通機関（特にバス交通）の輸送体系に大きな変革をもたらすことが予想されるシステムであると言える。

このような状況に鑑み、全国各地で調査検討が行われているが、なかなか実施に踏み切れない状況にある。

この問題点としては、

- ① 我が国では、実施例が少なく、システムの標準化や仕様が確立されていないため、建設費が不明確であること。
- ② 今までに実施された例をとると、建設費が高いこと。
- ③ 建設費が高いため、現行の補助制度だけでは、経営収支が成り立ちにくいこと。
- ④ 鉄道駅端末交通として計画されているものが多く、このため片荷輸送が主体となり経営収支に悪影響を及ぼすこと。
- ⑤ 道路上の空間を利用するため、景観や日照問題が生ずること。
- ⑥ 道路巾員の相当広い所（最低でも20m）を要すること。

などが挙げられる。

これらの問題点の中で、特に疑問と思われるものは、現在開業中のもので、安全性を重視したためか、安全施設の設備投資に莫大な費用をかけているものがあるし、千葉県勝田台のユーカリが丘線のように、相当簡素化をして建設費を安くしている例もあり、今後は、このような矛盾をなくすような仕様の確立が望まれると共に、現在、進められている建設・運輸両省での標準化作業は、このような問題点を踏まえると、実施例も少ない現段階としては、まだまだ改良の余地があり、時期早尚の感がしないでもない。

また、もう一つの問題点としては、現在建設中あるいは、計画・検討中のものの中で、実際の新交通システム建設費以外に、関連の施設整備に相当な費用がかかることが予想さ

れ、この費用が以外と大きいため、新交通システムの建設に圧迫がかかることである。

(3) 新交通システム導入の方策への提案

以上述べたように、新交通システムの導入において、我が国の現状では、その実施例が少ない上に、日も浅いため、その評価もまちまちであること。それに加え、現在までの実施例からみて建設費が高いため、大都市や県が事業主体となって実施されているのが実態であり、中小の都市が事業主体となるのは、非常に困難な状況にある。

そこで、現在、建設省・運輸省の両省で建設費の低廉化を図るため、システムの標準化作業や、各種施策に取り組んでいるが、ここでは、新交通システムの導入を促進するために、次のような施策を提案する。

- ① 初期投資の軽減を図るため、駅設備については、必要最少限で開業できるような仕様の導入
- ② 新交通システム利用者（需要）の得られにくい、中小都市等には、国・県等で借入金に対する無利子助成、あるいは、借入金の利息に対する補助等の施策の導入
- ③ 開発利益の環元システムの確立
- ④ 民間主導型運営の導入

①については、前にも述べたように、千葉県勝田台にあるユーカリが丘線の例もあることから、ある程度採算の見通しが立つまでは、神戸ポートアイランド線のような設備をしなくても開業許可を下ろすことが期待され、これが解決できれば、建設初期投資額も相当軽減できるものと思われる。

②については、借入金の利息が大きく経営収支の見通しを暗くしており、中小都市での足ぶみの原因となっており、この金利を少なくすることにより、健全な経営が計れることから、この助成等が確立されれば、新交通システム導入の可能性が生まれる。

③については、当報告書の第4章に取り上げているとおりであり、この方式を採用することにより、今後の公共交通機関の発展に大きく寄与することと思われる。

④については、現在、国の基準の中で、出資金について、自治体が51%以上と規定されているが、民間で実施の意志がある場合は、51%以下でも実施できるよう、制度改善を国に要望する必要がある。

4-7 「神奈川交通会議」(仮称)の設置

神奈川県は、首都東京の西側に隣接し、首都圏の中核部の一部を成し、同時に、首都圏と開西・中部圏を結ぶ交通路の重要な入口に当り、なおかつ、国際貿易港の横浜・川崎港を有し、東日本の玄関の役割を果たすなど、交通をはじめとし、種々の重要な位置を占めている。

このような中で、神奈川県の交通は、夜間人口の集中と、人や物の移動範囲の拡大等から、鉄道においては、ラッシュ時の混雑は、目に余る状況であり、道路においては、慢性渋滞や交通事故・交通公害等様々な交通問題を引き起している。

このような状況に鑑み、神奈川県を始めとし、県下の市町村では、この交通問題解決のために苦慮している。しかし、交通問題は、市町村が個々に事業を進めてもその効果は少なく、又、一朝一夕に解決できる問題も少なく、長い年月と、莫大な費用を投入しなければならないことから、その間に交通事情が変化し、問題の解決が進んでいない。

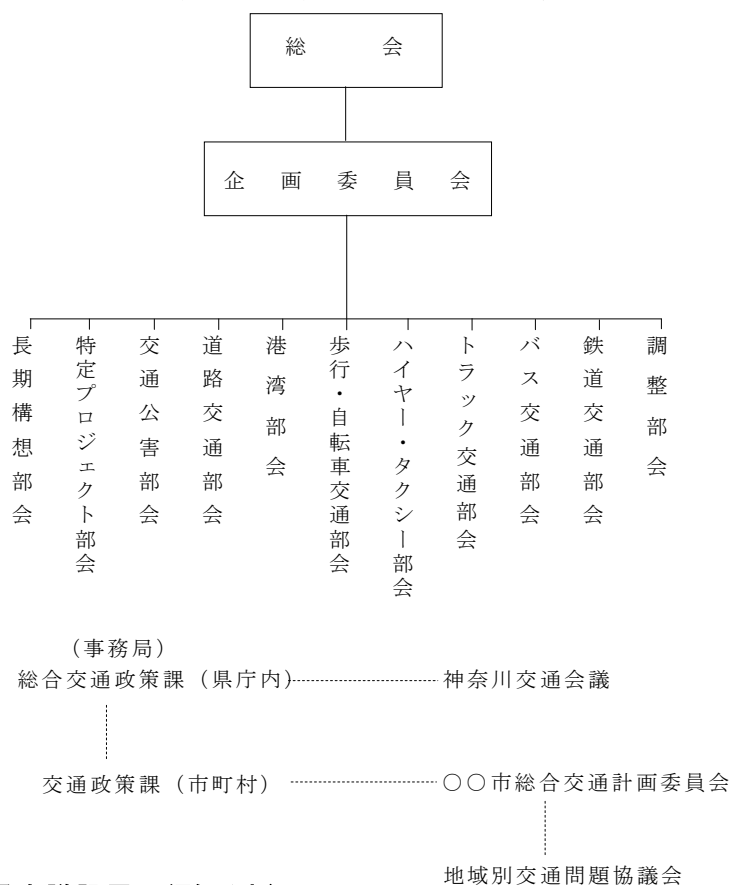
このように、各々がバラバラに実施している交通計画や事業等を、県を始め、市町村と交通事業者、更には、住民等が一体となって進めるならば、無駄な投資や労力が省け、より効果的な交通施策が可能と思われる。

そこで、この一体となって協議・相談等を行う、場”として、「神奈川交通会議」(仮称)の設置を提案するものである。

この会議は、図4-7-1に示すような構成とするもので、現在、神奈川県で「神奈川県輸送力増強促進会議」を設けているが、これもこの会議の部分(鉄道部会)とし、縦横の連絡は密にして、効果的に交通問題を解決する場とするものである。

次に、この会議を統括する事務局として、県庁内に、「総合交通政策課」の設置を提案するもので、これは県庁内で、それぞれが計画・実施している交通政策(交通情報・交通計画・道路事業等)の調整を行うとともに、神奈川交通会議の運営も行う課とするものである。また、次章で述べる「地域別交通問題協議会」からの、意見・提案等を市町村の事務局でとりまとめたものを、さらに、県庁のこの課でとりまとめ、これを「神奈川交通会議」に計ることもできるように、あらゆる機会を設け、神奈川県の交通問題の解決に向けて積極的に取り組む体制をつくりあげてを提案する。

(図4-7-1) 神奈川交通会議機構図



〔神奈川交通会議設置要綱〕(案)

(目的)

第1条、県下における交通の諸問題の解決のため、効果的な施策を県民生活優先の立場に立って、総合的に研究・検討・協議・実施することを目的として、神奈川交通会議を置く。

(構成員)

第2条、神奈川交通会議の構成員は、次のとおりとし、知事が任命する。

1. 交通事業者（鉄道、バス、ハイヤー・タクシー、トラック、港湾）
2. 地方自治体（県及び市町村の道路管理者、交通関係者）
3. 交通警察
4. 交通労組
5. 利用者（大規模事業所、大学等）
6. その他（学識経験者等）

(構成)

第3条、構成は、総会と部会からなり、部会は、次の部会を置く。

- | | |
|----------------|----------------|
| 1. 調整部会 | 7. 港湾部会 |
| 2. 鉄道交通部会 | 8. 道路交通部会 |
| 3. バス交通部会 | 9. 交通公害部会 |
| 4. トラック交通部会 | 10. 特定プロジェクト部会 |
| 5. ハイヤー・タクシー部会 | 11. 長期構想部会 |
| 6. 歩行・自転車交通部会 | |

(会長及び部会長)

第4条、神奈川交通会議の総会には、会長1人、副会長2人を置き、委員の互選により定める。又、部会には、部会長1人、副部会長2人を置き、部会委員の互選により定める。

(任期)

第5条、委員の任期は、2年とし、再任はさまたげない。

(会議)

第6条、神奈川交通会議の総会は、会長が招集し、会長は、その座長となる。

2. 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開催することができない。
3. 各部会の会議は、部会長が招集し、座長は部会長が務めるものとする。又、会議は、同条1項と同様とする。

(事務局)

第7条、神奈川交通会議の事務局は、県庁内総合交通政策課におく。

4-8 交通事業・交通政策への住民参加

——「地域別交通問題協議会」(仮称)の設置について——

交通問題は、先にも述べたとおり、一朝一夕に解決できるものではなく、長い年月と莫大な費用がかかり、又、一人や二人の力で解決できるものではない。

しかし、交通問題は、身近な小さなことを解決することにより、又、一寸したヒントにより、大きな問題を解決する可能性を秘めている。

それは、大規模工事をして、新しく道路を造ったり、鉄道の建設をするのではなく、一寸した工夫や改善、あるいは、協力によって、交通の流れがスムーズになったり、道路を歩くにも楽しさが増すような解決があると思われる。

そこで、ここにおいては、今まで行政が一方的に進めてきた交通政策について、住民のモラルの向上も含めて、住民の小さなアイデアを集積するための「場」づくりを提案したい。その「場」というのは、「地域別交通問題協議会」(仮称)で、おおむね中学校区を1単位として、住民・交通事業者、更には、この地域にある事業所(従業員数100人以上の事業所)が連携し、地域に適した交通環境を整備することにある。

次に、この場づくりにおける行政当局の役割としては、市区町村にこの窓口となるセクション（交通対策室等）を設置し、この協議会の始動の手助けを行うとともに、このシステムが十分に働くように庶務やアドバイザーの役割も担い、その場で解決できない問題などが生じた場合は、行政内部への働きかけや、前章で述べた「神奈川交通会議」に図る等の窓口にもなる。

又、県庁にもこのシステムの窓口のセクション（総合交通政策課等）を設置して、市区町村への指導。援助等を行うとともに、地域からの要請があれば会議への出席もする。

【〇〇市地域別交通問題協議会要綱（案）】

（目 的）

第1条、地域における交通の諸問題解決と、住民の交通モラルの向上をめざし、地域住民の手で交通問題に取り組むことを目的として、「地域別交通問題協議会」（以下「協議会」という）を置く。

（設置基準及び構成）

第2条、協議会は、おおむね中学校校区を1単位として設置し、その構成は、次のとおりとする。

1. 地域内住民代表者
2. 関連交通事業者（鉄道・バス・ハイヤー・タクシー事業者）
3. 地域内事業所（従業員数100名以上）
4. その他

（委 員）

第3条、協議会の委員は、20人以内として、市（区町村）長が任命する。

（任 期）

第4条、委員の任期は、1年とし、再任はさまたげない。

（会 長）

第5条、協議会に会長1人、副会長2人を置き、委員の互選により定める。

（会 議）

第6条、協議会の会議は、会長が招集し、会長は、その座長となる。

2. 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開催することができない。
3. 委員が特に支障のある場合は、代理者を会議に出席させることができる。

（庶 務）

第7条、協議会の庶務は、〇〇市交通対策室で処理する。

【参 考】

協議内容課題例

(1) 地域内の交通カルテの作成

地域内の交通に関するあらゆる問題を持ちより、これをカルテとしてまとめ、住民同志の問題意識の高揚と、モラルの向上を訴える。

(2) 交通事業者と地域住民との話し合いの場

バス停の位置や、運行経路・時間など、又、鉄道駅の臨時改札口の開設等を話し合う。

(3) 地域内の道路樹木の管理は、地域住民の手で、

道路樹木の手入れは、現在、ほとんどの自治体で、毎年莫大な費用をかけて行っているにもかかわらず、樹木の枝が折られたり、傷められている。又、植栽の中に、ゴミや空缶が捨てられており、折角の並木が見にくいものとなっている。

このため、住民が自ら手を下すことにより、愛着がわき、大事に育てる意識を高めることができると思われる。

(4) 交通基礎知識の向上のための講習会の開催

これは、交通安全のための講習会等を行ったり、“満員電車を楽しく乗る方法”等のような知恵の出し合いをすること。

(5) 表 彰

親切なバスやタクシーの運転手さんとか、親切な駅員さんをこの場で表彰する。

4-9 最適な総合交通体系実現のためのアイデア集

本章では、1~8までの節で、重要と思われる8つの側面から、最適な総合交通体系を実現するために解決すべき政策課題を検討してきた。しかし、私達研究チームの議論の過程では、今ただちに8つの政策課題のいずれかに位置づけられないまでも、今後の政策展開の過程で参考となりうるいくつかのアイデアが提出された。そこでこれらをアイデア集としてまとめ若干のコメントを加えておきたい。中には単なる思いつきの域を出ないものもあるが、最適な総合交通体系を実現することがきわめて困難であることはいうまでもないことからすると、逆にどんなささいなアイデアも軽視できないことになるともいえる。大事なことは、いろいろなアイデアを「単なる思いつき」ときめつけてしまうのではなく、そこから「政策へのヒント」を見出す努力である。そして交通事業者、交通行政担当者および交通利用者が、日頃交通問題に直面する中からひらめいたアイデアをもちよることを通じてこそ、交通政策の明日は開かれるのである。私達のつたないアイデア集は、こうした交通政策におけるアイデア合戦の契機となることを期待して提出されたものである。アイデアということであれば、知りすぎているがために硬直した思考をしがちな専門家よりも、素人の知恵の中にこそ豊かな発想が見出しうるのである。

(1) 休日、オフピーク時の鉄道、バス運賃半額化

鉄道、バスにおける輸送量は、平日のラッシュ時輸送量が1日の輸送量の約40%を占め、輸送

力増強の施設整備もラッシュ時対策のみにあるといっても過言ではない。そこで、比較的利用客の少ない平日の午前10時～午後3時と休日については、子供料金並みの半額にしたらどうであろうか。利用客が少ないといっても、ある程度は運行せねばならず、せっかく運行するのであれば、利用客も喜び、収益にもつながるこのような運賃政策を取るべきであると考え。

また、このような運賃体系は、オフピーク時に需要をシフトさせる新たな効果も期待でき、二重の意味で、交通事業者にはメリットが大きいと思われる。

(2) 交通110番の創設

バス停の位置の変更やダイヤの改善、タクシーの増車など生活に密着した課題について、直接利用者の意見を反映させる場として、また道路のコースや観光コース等の案内の場として、各市町村ごとに交通110番を設置する。

(3) 神奈川鉄道バス友の会（仮称）の設置

マイカー利用から鉄道バス等の公共交通機関利用への転換を図るためには、公共交通機関利用者を組織化し、公共交通機関への支援団体とするとともに、公共交通機関利用者の増加を図ることが重要であるので、神奈川鉄道バス友の会（仮称）を設置する。

(4) 交通のための一言運動（仮称）の展開

公共交通機関を真に利用しやすいものにするためには、利用者が、公共交通機関の利用上感じた不満や、不便をその場でどんどん交通事業者になげかけていくことが重要であるので、交通のための一言運動（仮称）を展開する。

(5) 交通宝くじ（仮称）の発行

公共交通機関への関心をよびおこし、公共交通機関利用を推進するため、交通宝くじ（仮称）を発行する。発行主体としては、神奈川鉄道バス友の会が考えられ、当選者には、公共交通機関利用券を支給し、売上金は、共通フリー切符の精算の経費等に充てる。

(6) 交通政策推進自治体連合（仮称）の設置

交通に関する財源・権限の地方移譲を図るとともに、交通行政の効率化、科学化、公正化を期し、交通行政の専門家を養成したり、交通に対する住民ニーズを集約したりするための、全国の自治体相互の横断的組織として、交通政策推進自治体連合（仮称）を設置する。

(7) 2階建電車の開発

通勤地獄の解消を図るため、乗車定員を増加させた2階建電車を開発する。すでに国の内外でも例があるが、各車両にモーターがついていないと低床にできるため開発がしやすい。バスの場合は、停留所間隔が短いため2階建てだと観光的価値はともかく利用しやすさの点では難点があるようだ。

(8) マイカーさよならバスの発行

マイカー利用を抑制し、公共交通機関利用を促進するため、マイカー利用をみあわせた家族旅行、グループ旅行用に電車、バスを自由に乗りつぐことのできる共通フリーパスを発行する。

(9) 交通標語の募集

交通政策への県民参加を促進するため、交通政策推進のための標語を募集する。標語の有効性については議論があるが、標語をつくろうとすることによって、交通政策へのかかわりをもととすることは大事だと思われる。

(10) 交通遺児援助費の特定財源化

交通遺児援助費の財源を確保するため、道路の特定財源の一部をあてることとする。

(11) 交通白書の発行

交通問題の現状と課題を明らかにし、交通政策の実績効果を分析した交通白書を発行する。

(12) 交通財源確保のための条例制定権の確立

交通政策のための財源を条例で自由に立法化できる権限を確立し、地域の実情に即した交通政策を展開することができるようにする。

(13) 新幹線騒音被害住民への新幹線特急券のサービス

新幹線騒音被害住民への苦痛をやわらげ、その被害の補償の一環として、新幹線特急券をサービスする。

(14) 交通施設緑化基金の設置

道路・鉄道の沿線、バス停、鉄道駅の周辺、駅前広場等の交通結節点の環境を向上させるため、植樹等による緑化が有効と考えられるが、そのための資金確保のため交通施設緑化基金を設置する。

(15) 横浜都心散歩バスの開設

横浜の関内、桜木町地区は、通勤、観光等の人の動きの多いところであるので、桜木町駅、県庁、山下公園、関内駅等を8の字型に循環するバス路線を開設する。

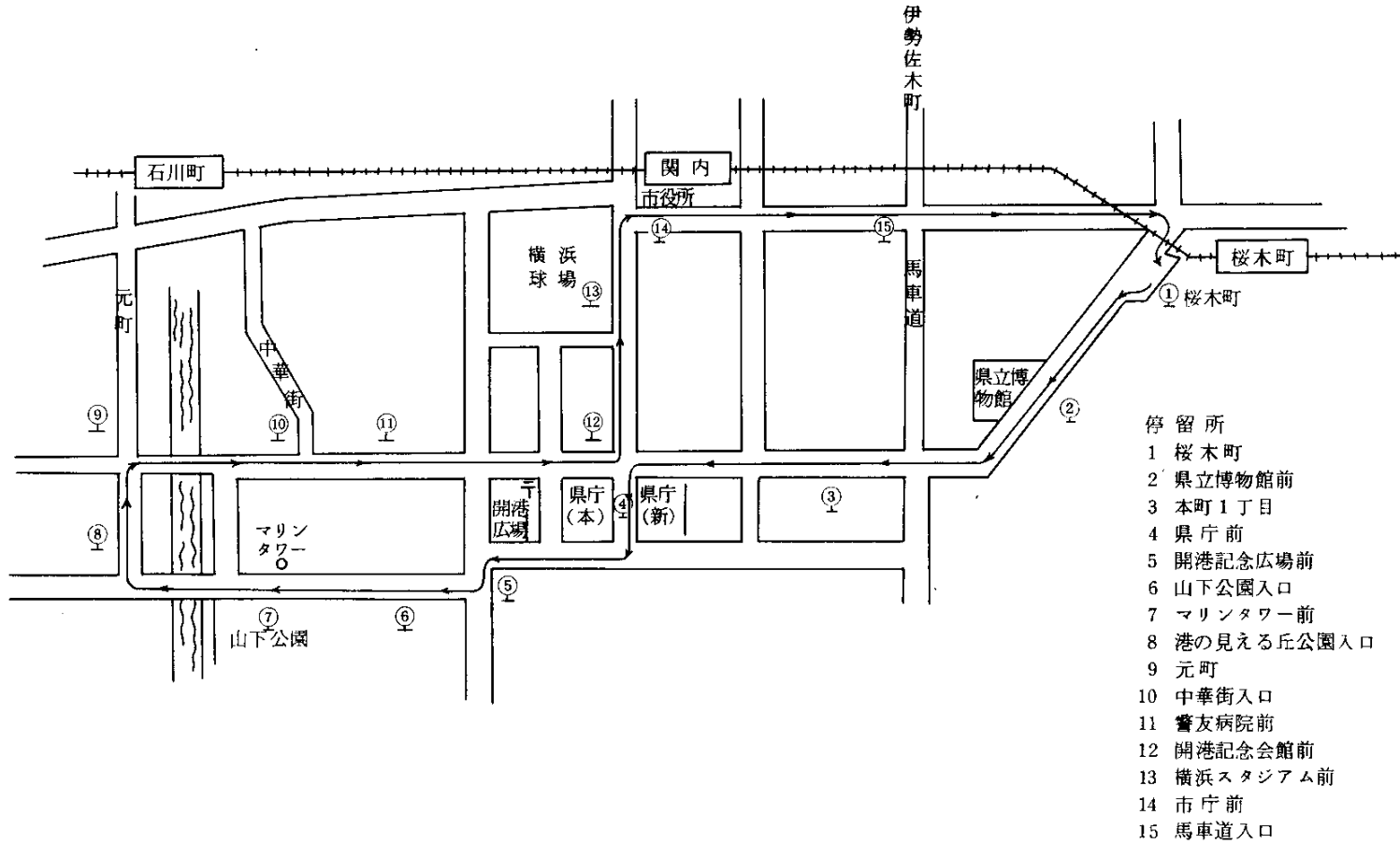
(16) 国鉄私鉄バス事業者 0B の地域交通改善への活用

国鉄私鉄バス事業者 0B は、県下にも多くおられるので、その技術、経験をいかして地域の交通改善の担い手になっていただくため、貨物線旅客化路線の鉄道業務等の一部をおまかせする他、地域の各種交通関係会議のリーダーとして活躍していただく。

(17) “交通事業者への手紙” の設置

交通利用者が、交通事業者への苦情、要望を手軽につたえられるように、鉄道、バス、タクシー・ハイヤーの車内や駅、バス停等に交通事業者への投書箱を設置する。

図 4 - 6 横浜都心循環バス路線 (案)



- 停留所
- 1 桜木町
 - 2 県立博物館前
 - 3 本町1丁目
 - 4 県庁前
 - 5 開港記念広場前
 - 6 山下公園入口
 - 7 マリンタワー前
 - 8 港の見える丘公園入口
 - 9 元町
 - 10 中華街入口
 - 11 警友病院前
 - 12 開港記念会館前
 - 13 横浜スタジアム前
 - 14 市庁前
 - 15 馬車道入口

あ と が き

研究期間の1年を振り返ると、かけ足で地域における交通問題を通り抜けた気がする。手を広げすぎという批判もあるが、今までの交通政策の報告書で希薄であった、“総合性”や“地域性”に重点を置いたためである。チーム員には、交通行政の伝統的な縄張りである、運輸派、道路派、環境派のそれぞれの代表がいたが、各論の細部にわたる部分はともかく総論の今後の地域における交通政策のあり方については、全員当初からその方向付けは一致をみていた。チーム員の皆が、“安定成長時代の地域交通のあり方”に強い危機感を持っていたものと思われる。

報告書で提案した幾つかが、県を始めとして、国、市町村、交通事業者、利用者の中で、実施、定着することを望みますが、私たちも自主研究グループの形でアフターケアを行なうと共に、学会や雑誌等に積極的に発表し、1つでも、2つでも実現が図られるよう努力したいと考える。また、この報告書を契機として地域における交通政策のあり方について、新しい、“風”

が起ることを期待する。最後に、この調査研究にあたり、ケーススタディで御協力を願った藤沢市内の事業所の方々、交通問題についてのアンケートに御協力をいただいた県、市町村の交通関係の職員の方々、調査でお世話になった国・各県、市町村の方々、資料提供や適切なアドバイスを頂戴した延べ13人に及ぶ学識経験者、交通事業者の方々に心から感謝の意を表したい。特に朝日新聞編集委員岡並木さんには、報告書の各分野について懇切ていねいな御指導をいただいたことを申し添える。御協力を願った方々を巻末に次のような形で掲載させていただく事でお礼にかえさせていただきたい。

報告書を作成するにあたり御指導を願った主な方々

氏名	役職
新井 健	東京工業大学社会工学科助手
安 敬 雄	京浜急行電鉄(株)鉄道事業本部次長
大 西 隆	長岡科学技術大学助教授
岡 並 木	朝日新聞編集委員
片倉 藤 吾	神奈川中央交通(株)運輸部長
小 林 重 敬	横浜国立大学助教授
斉 藤 俊 輔	国鉄首都圏本部旅客課サービス課長
塩 沢 俊 彦	運輸省第二港湾建設局企画課長
島 野 滋 夫	相模鉄道(株)技術部管理課長(前経営管理室課長)
清 水 敏 雄	(社)神奈川県乗用自動車協会事務局長
菅 原 操	前国鉄常務理事
坪 田 賢 治	川崎市公害局騒音振動第二課長
森 田 稔	(株)日通総合研究所常務取締役兼経済研究部長

(50音順)

昭和58年度 8月

「神奈川の交通体系の将来構想」に関する研究チーム

土 屋 明	平塚土木事務所 (サブリーダー)
松 田 宏 一	環境部環境管理課 (前大気保全課)
三 浦 雅 彦	県央道路建設事務所 (前道路整備課)
河 原 正 幸	津久井土木事務所
吉 田 弘	都市部都市政策課
増 田 辰 弘	商工部工業貿易課 (チームリーダー)
吉 川 省 三	藤沢市都市計画課
佐々木 豊	自治総合研究センター (コーディネーター)

図 表 一 覧

1. 図

図	提言－1	交通需要管理政策体系図	1
図	提言－2	神奈川県総合交通体系図	2
図	提言－3	総合性、連続性を持たせた交通機関整備のための施策体系図	3
図	提言－5	特色ある地域の交通体系づくり施策図	5
図	提言－6	神奈川交通会議機構図	6
図	提言－7	小さなアイデア、小さな改善による交通環境の向上	8
図	提言－8	地域における交通政策の拠点づくり機構図	9
図	2-1-1	交通需要管理体系図	28
図	2-2-1-1	羽田アクセスのための公共交通機関の整備ルート案	36
図	2-2-1-2	鉄道整備計画体系図	37
図	2-2-1-3	鉄道整備計画（地図）	45
図	2-2-2-1	バス交通改善体系図	51
図	2-2-2-2	18m都市計画道路の幅員構成改善案	52
図	2-3-1-1	県内幹線道路網と断面交通量	61
図	2-3-1-2	幹線道路整備構想試案	69
図	2-3-3-1	交通事故と歩道整備延長の推移	76
図	3-2-1	神奈川なぎさレーン（仮称）のルート図	101
図	3-3-1	国鉄相模線の現況及び改善案	107
図	3-4-1	小田原・箱根地域観光モデルルート	113
図	3-4-2	平塚地域市電運行ルート	113
図	4-1-1	鉄道施設（新線建設、新駅設置）の整備に伴う開発利益の還元 フローチャート	123
図	4-1-2	鉄道新線建設に伴う開発利益の還元システムモデル	124
図	4-3-1	モデル道路整備案	134
図	4-4-1	自動車公害対策体系図	138
図	4-7-1	神奈川交通会議構成図	162
図	4-9-1	横浜新都心循環バス路線（案）	168

2. 表

表	2-1-1	A地域交通連絡協議会（仮称）	29
表	2-1-2	「神奈川道の日」（仮称）の概要	29

表 2-1-3	交通需要管理地域特性	29
表 2-2-1-1	国鉄・私鉄通勤時1時間交通量及び国鉄収支（営業）係数	34
表 2-2-1-2	主要駅の1日平均乗車人員	33
表 2-2-1-3	羽田アクセス整備案	35
表 2-2-1-4	鉄道整備計画の主要事業の内容	39
表 2-2-2-1	事業者別バス指数	47
表 2-2-2-2	バス優先、専用レーン設置状況	48
表 2-2-2-3	バス交通の多い道路	48
表 2-2-3-1	自家用車の年間維持費	55
表 2-2-4-1	成田空港までのアクセス手段	57
表 2-3-1-1	幹線道路整備構想試案	65
表 2-3-2-1	自転車交通整備体系試案	72
表 2-4-1	物流施設整備方針試案	78
表 2-5-1	56年度市町村の測定による道路交通騒音状況	80
表 2-5-2	道路に面する地域の環境基準	81
表 3-1-1	従業員の通勤利用交通手段	86
表 3-1-2	事業所従業員の通勤方法についてのアンケート集計結果	89
表 3-2-1	国鉄の貨物輸送実績	96
表 3-2-2	貨物専用線の概要	96
表 3-2-3	神奈川なぎさレーン（仮称）の整備計画案	97
表 3-2-4	神奈川なぎさレーン（仮称）の運行計画表案	98
表 3-2-5	神奈川なぎさレーン（仮称）の施設整備計画案	100
表 3-3-1	相模線各駅乗車人員の推移	103
表 3-3-2	国鉄相模線改善構想案の概要	105
表 3-3-3	京王厚木線（仮称）（海老名～新宿）、相鉄茅ヶ崎線（仮称）（茅ヶ崎～横浜）時刻表	109
表 3-4-1	津久井地域の交通問題を考える会	113
表 4-1-1	鉄道施設整備における開発利益還元制度の主な事例	125
表 4-3-1	都市計画道路の比較	131
表 4-3-2	アメニティ道路モデル事業の概要	132
表 4-3-3	都市計画道路整備における用地取得不調理由	132
表 4-3-4	道路財源制度と財源の5年間の推移	133
表 4-4-1	現行の自動車公害対策のための主な法制度	139
表 4-4-2	沿道環境整備手法	140
表 4-4-3	用途地域決定における緩衝対策の目安	141

表	4-5-1-1	道路財源一覧	147
表	4-5-2-1	交通事業の種類	152
表	4-5-2-2	国鉄に対する助成、公的負担	153
表	4-5-2-3	公営、民営陸上公共運輸事業に対する助成公的負担	154
表	4-5-2-4	空港、港湾施設整備の負担割合	155
表	4-5-3-1	道路交通取締（道路交通法）	156