

2 相模線沿線地域の現況

2.1 概況

- 相模線沿線地域は神奈川県内の県央・湘南地域に位置し、東京都心からおよそ 40～50 km の距離にあり、都心への通勤圏となっています。同地域では、緑地を有する肥沃な相模平野が広がり、地域を縦断する相模川に代表されるように、豊かな自然環境に恵まれています。
- 沿線地域は、茅ヶ崎市、寒川町、海老名市、座間市及び相模原市の 4 市 1 町からなり、沿線市町全体の人口は約 126 万人で県全体の約 14% を占めています。また、市街化区域が大部分を占め、都市的な土地利用がなされている一方で、農用地等により市街化が抑制されている地域もあります。



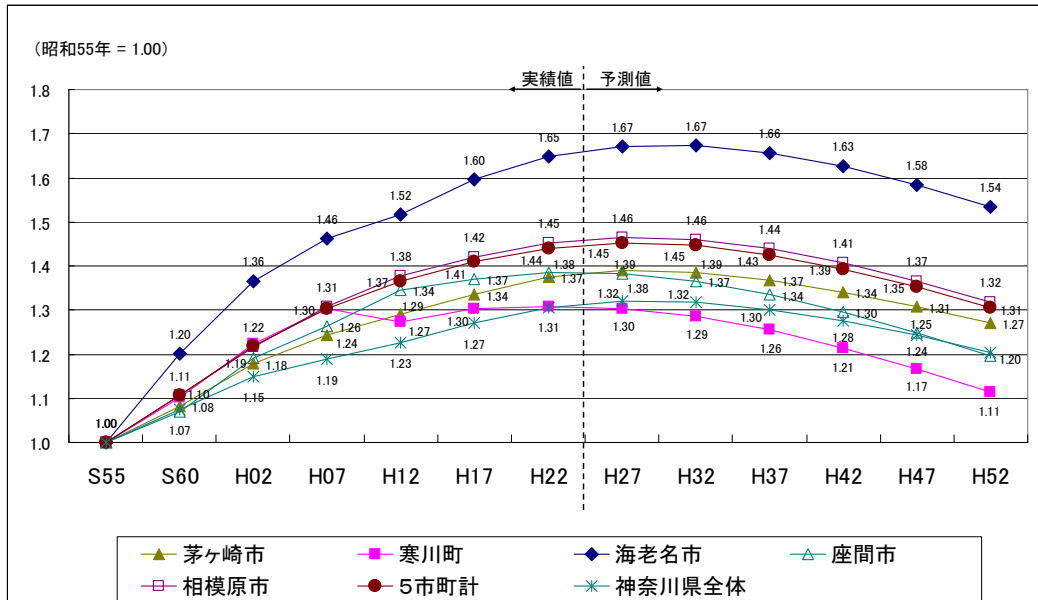
出典：神奈川県ホームページを基に作成

図 相模線沿線広域図

2.2 人口動向

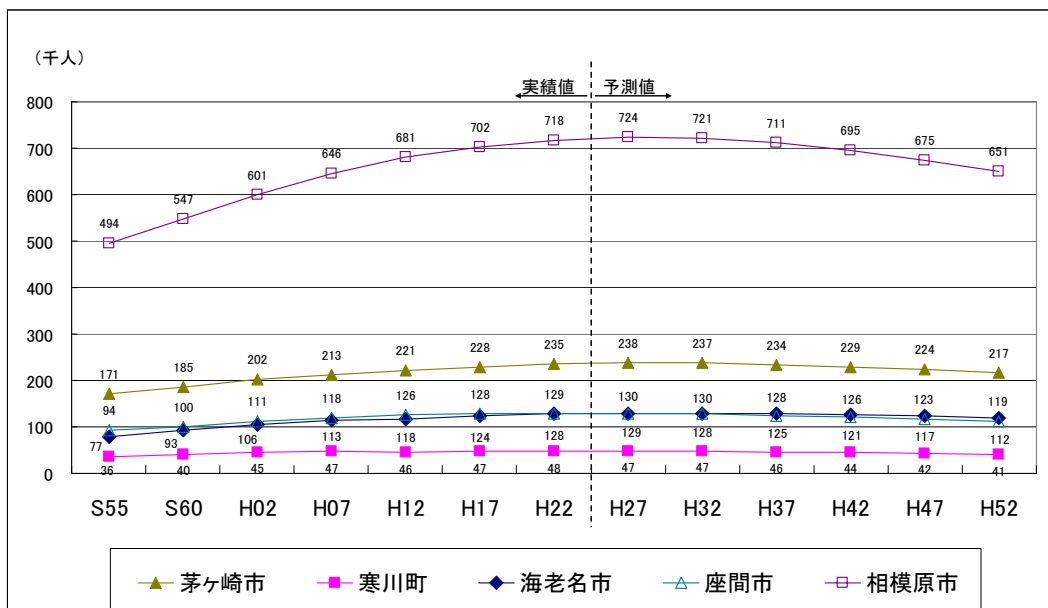
2.2.1 沿線市町の夜間人口の推移

- 沿線5市町計の人口は、神奈川県全体の伸び率を上回って増加していましたが、平成22年時点では微増傾向となっています。
- 今後は平成27～32年をピークに減少に転じると見込まれ、平成52年には、平成22年の約9割になると見込まれます。
- 減少傾向に入るのが比較的に早いのは座間市と寒川町で、平成22年現在概ね横ばいです。



※相模原市の人口は全年次ともに現市域の人口（旧城山町・旧津久井町・旧相模湖町・旧藤野町含む）
 出典：S55～H22は国勢調査、H27～H52は国立社会保障・人口問題研究所予測値

図 相模線沿線5市町 夜間人口伸び率（昭和55年を1、予測値は平成22年ベース）

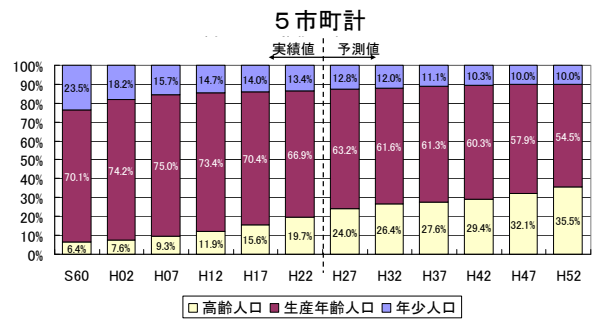
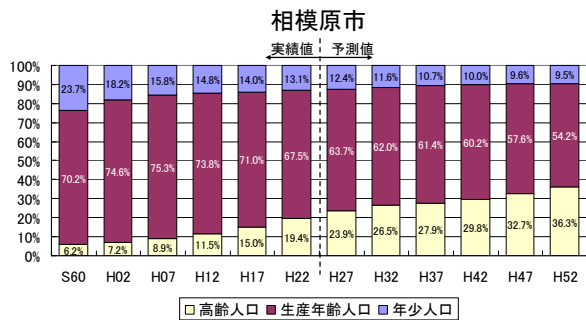
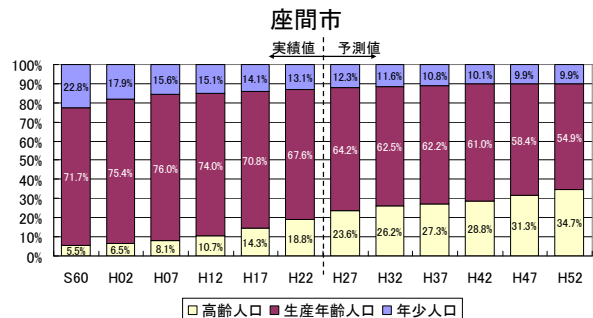
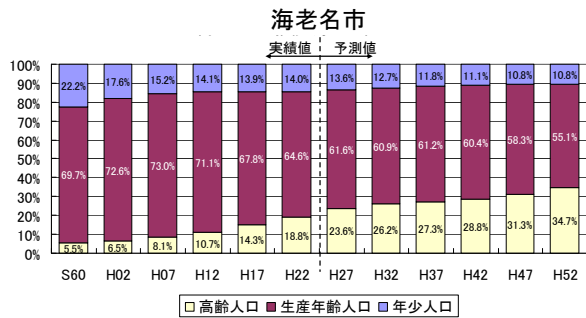
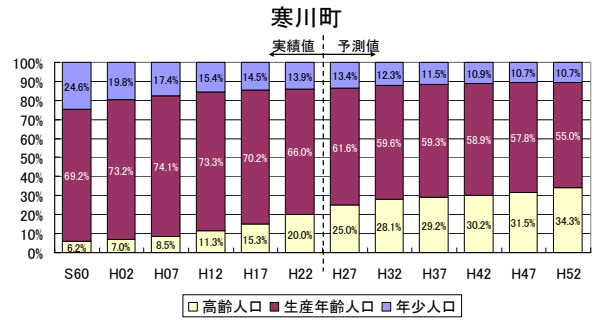
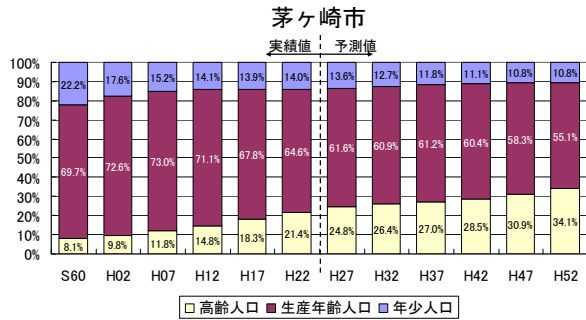


※相模原市の人口は全年次ともに現市域の人口（旧城山町・旧津久井町・旧相模湖町・旧藤野町含む）
 出典：S55～H22は国勢調査、H27～H52は国立社会保障・人口問題研究所予測値

図 相模線沿線5市町 夜間人口（予測値は平成22年ベース）

2.2.2 沿線市町の年齢構成の推移

○ 沿線5市町計の高齢化率は、平成22年時点で約20%ですが、20年後の平成42年には概ね30%、30年後の平成52年には35%に達するなど、少子高齢化社会が急速に進展していくことが予想されます。



出典：S60～H22 は国勢調査、H27～H52 は国立社会保障・人口問題研究所予測値

図 相模線沿線5市町 高齢化率の推移

2.2.3 沿線市町の従業人口の推移

- 沿線5市町の従業人口は、いずれもほぼ横ばいから減少傾向に転じています。ただし、5市町計の伸び率は神奈川県よりも高くなっています。
- 駅周辺開発などが進む海老名市、相模原市、茅ヶ崎市では伸び率が高くなっていますが、座間市と寒川町の伸び率は低くなっています。

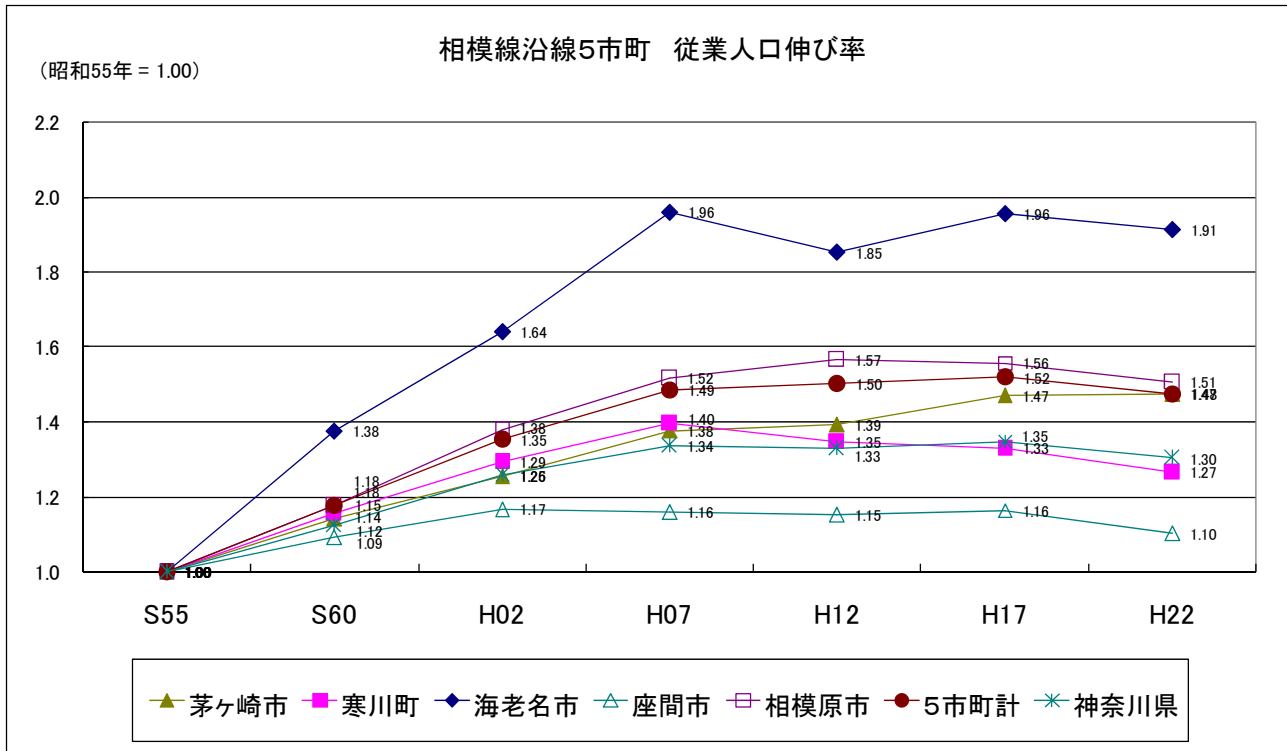


図 相模線沿線5市町 従業人口伸び率 (昭和55年を1とする)

表 相模線沿線5市町 従業人口の推移

(人)

	S55	S60	H02	H07	H12	H17	H22
茅ヶ崎市	43,969	50,175	55,177	60,476	61,202	64,610	64,812
寒川町	17,361	20,033	22,461	24,225	23,380	23,075	21,972
海老名市	27,449	37,776	44,980	53,805	50,820	53,674	52,490
座間市	35,810	39,060	41,767	41,477	41,225	41,650	39,449
相模原市	163,926	192,644	225,659	248,585	256,618	255,101	246,838
5市町計	288,515	339,688	390,044	428,568	433,245	438,110	425,561
神奈川県	2,638,584	2,964,764	3,315,368	3,524,474	3,503,357	3,557,439	3,436,282

出典: 国勢調査

2.2.4 沿線地域の人口分布

- 沿線の夜間人口密度は、JR 東海道本線や小田急小田原線、JR 横浜線などの他路線沿線と比べて低くなっています。また、寒川町などで駅から 1 km 程度離れた地区にも人口が分布しています。
- 沿線の従業人口密度は、夜間人口同様、JR 東海道本線や小田急小田原線、JR 横浜線などの他路線沿線と比べて低くなっています。また、寒川町や海老名市南部、相模原市などに集積が見られますが、駅から 1 km 以上離れた地区も多くなっています。

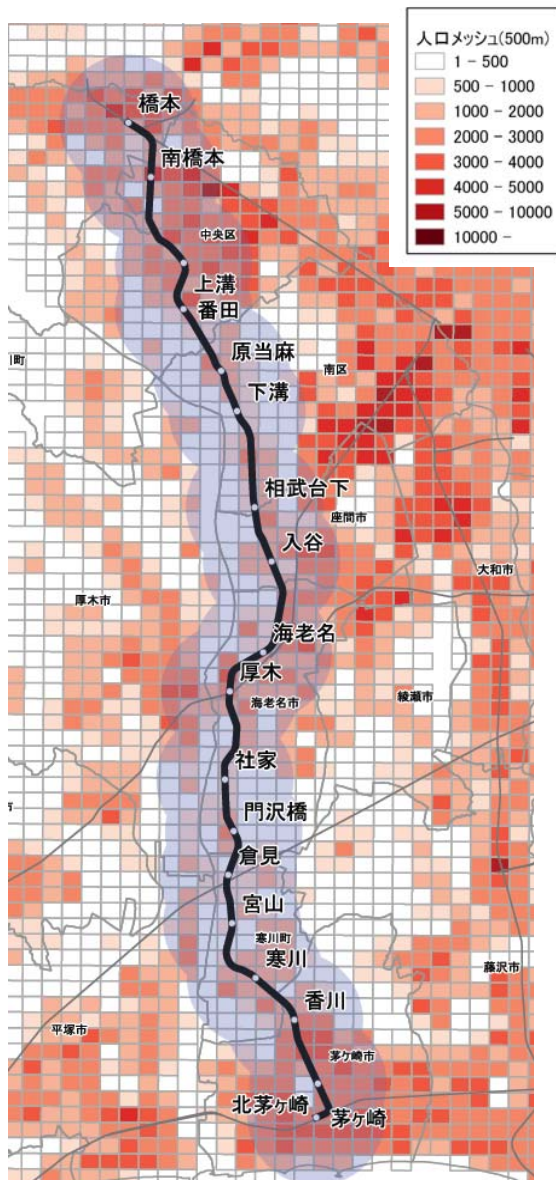


図 相模線沿線地域の夜間人口
(500m メッシュ及び駅 2 km 圏)

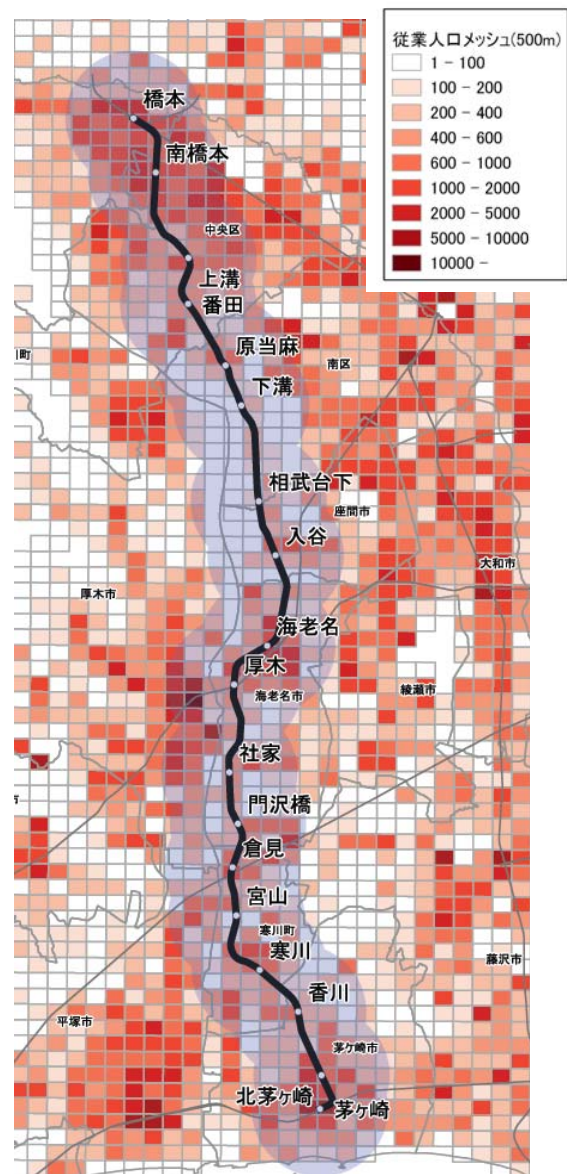
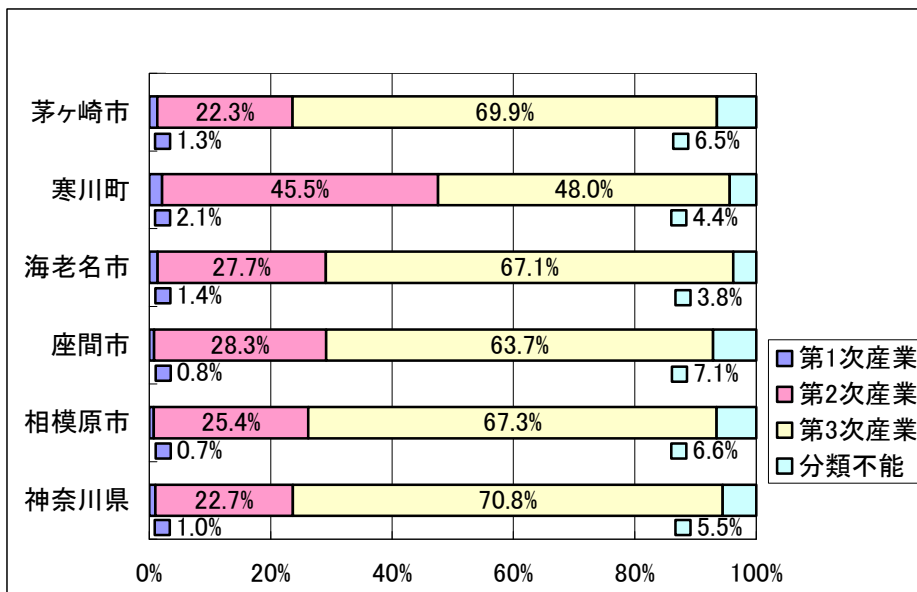


図 相模線沿線地域の従業人口
(500m メッシュ及び駅 2 km 圏)

2.3 産業・観光

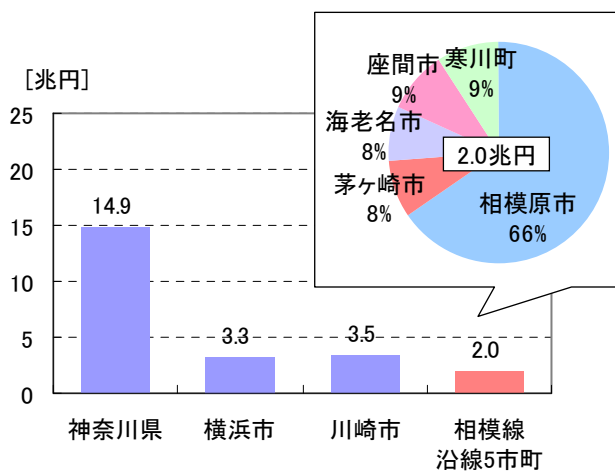
2.3.1 沿線市町の産業別従業人口構成と製品出荷額・商品販売額

- 沿線5市町の産業別従業人口構成は、茅ヶ崎市以外で神奈川県と比べて第2次産業比率が高い傾向にあります。
- 特に寒川町は第2次産業と第3次産業がほぼ同じ比率であり、第2次産業の比率が他の地域に比べて高くなっています。
- 沿線5市町の製造品出荷額・商品販売額ともに約2兆円となっており、相模原市が占める割合が6割を超えています。



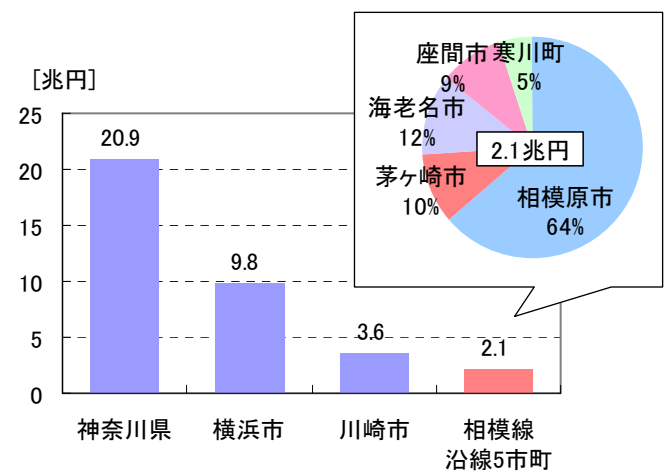
出典：H22 国勢調査

図 相模線沿線5市町 産業別従業人口構成（H22）



出典：工業統計調査結果報告（H21）

図 製造品出荷額（H21.1～H21.12）



出典：商業統計調査結果報告（H19）

図 年間商品販売額（H18.4～H19.3）

2.3.2 沿線の観光施設と入込客数

- 沿線地域には、年間 100 万人を超える観光客が訪れる茅ヶ崎海岸や県立相模原公園、相模原麻溝公園をはじめとした自然を生かした観光施設や、県内で 3 番目、年間 200 万人を超える参拝者が訪れる寒川神社などの魅力ある地域資源が点在しています。
- 沿線 5 市町の観光入込客数は、相模原市が年間約 1,000 万人と最も多く、次いで、茅ヶ崎市と寒川町が約 200 万人程度、海老名市と座間市は年間 20～30 万人と少なくなっています。



表 相模線沿線 5 市町観光入込客数（平成 22 年）

市町名	延観光客数	宿泊客数	日帰り客数
茅ヶ崎市	2,082	50	2,032
寒川町	1,855	-	1,855
海老名市	244	-	244
座間市	301	-	301
相模原市	10,172	439	9,733
合計	14,654	489	14,165

出典：「平成 22 年入込観光客数調査」神奈川県商工労働局産業部観光課

図 相模線沿線の主要観光施設

2.4 交通の現況

2.4.1 鉄道の状況

- 沿線地域の鉄道としては、相模線が地域を縦断するほか、東京都心を中心とした放射状路線である J R 東海道本線、小田急小田原線、京王相模原線、横浜都心へアクセスする相鉄本線、J R 横浜線が横断しています。
- 相模線沿線市町内の断面交通量は、J R 東海道本線（茅ヶ崎～辻堂）が約 28 万人/日、小田急小田原線（相模大野～町田）が約 45 万人/日、京王相模原線（橋本～多摩境）が約 9 万人/日、相鉄本線（海老名～かしわ台）が約 13 万人/日、J R 横浜線（古淵～町田）が約 26 万人/日に対し、相模線（北茅ヶ崎～茅ヶ崎）は約 4 万人/日となっています。

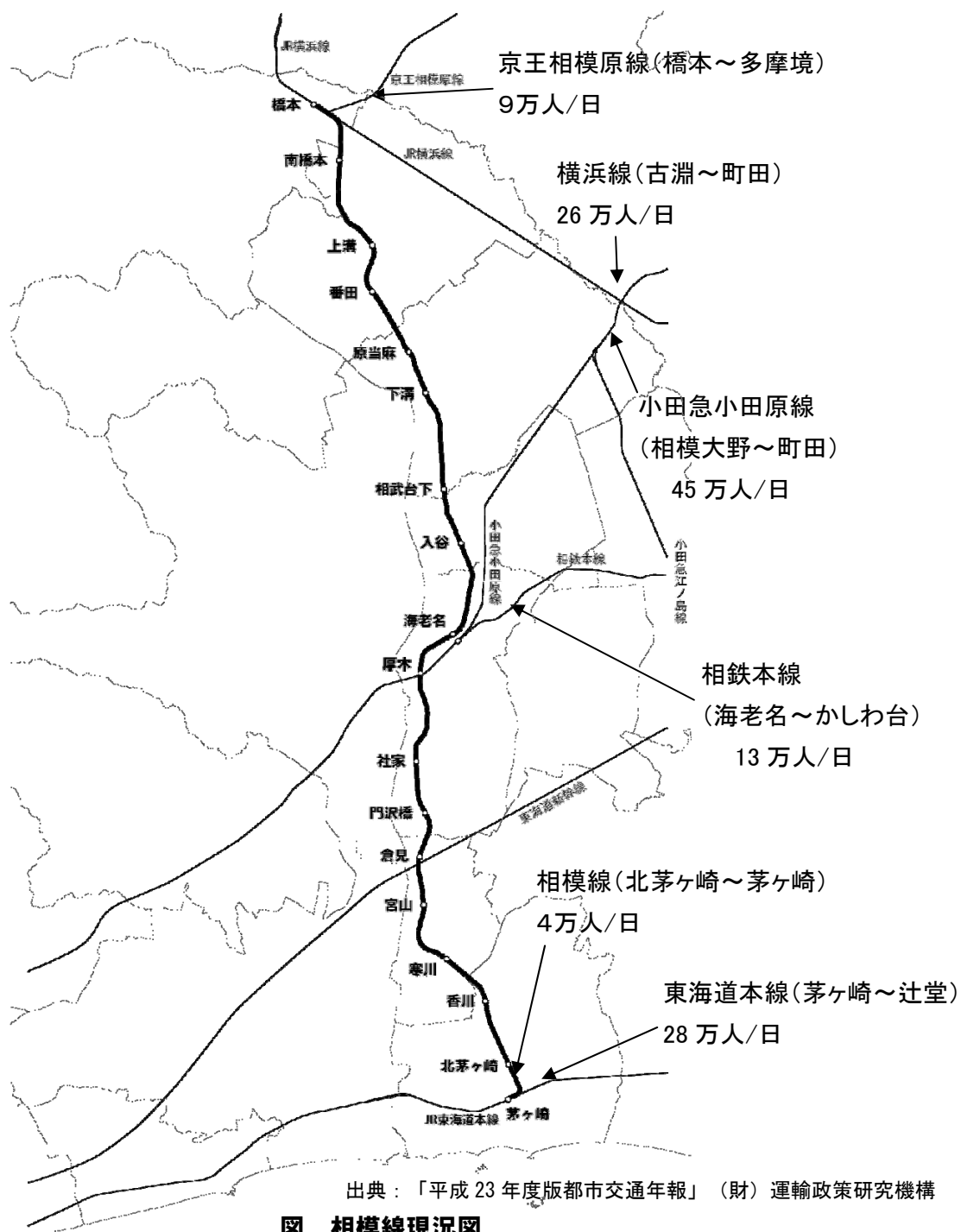


図 相模線現況図

2.4.2 道路交通の状況

- 相模線とほぼ並行し、地域を縦断している県道 46 号線（相模原茅ヶ崎線）、さがみ縦貫道路（寒川北 I C～海老名 J C T、相模原愛川 I C～高尾山 I Cは建設中）を中心にして、東名高速道路や国道 246 号、県道 22 号（横浜伊勢原線）など主要な道路が地域を横断しています。
- 相模線周辺の道路の混雑状況については、県道 22 号（横浜伊勢原線、④）と県道 45 号（丸子中山茅ヶ崎線、⑥）の混雑時旅行速度が 15 km/時程度となっており、神奈川県的一般道平均（23.9 km/時）を大きく下回っています。



図 相模線の周辺道路

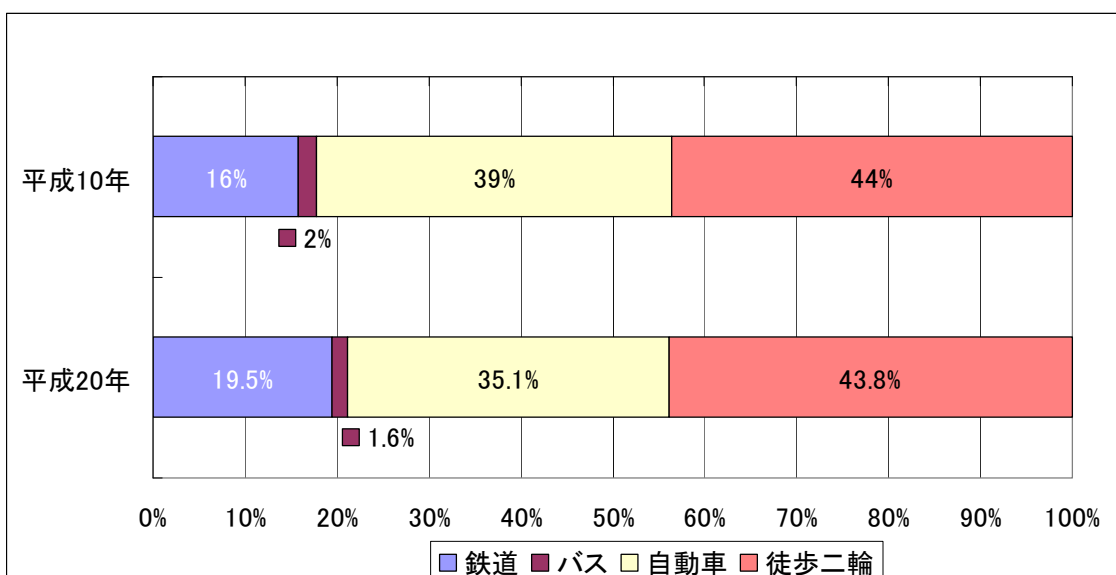
表 相模線周辺道路の混雑時旅行速度

	路線名	地点	(平日) 混雑時 平均旅行速度 (km/時)
①	国道 129 号	相模原市中央区上溝 2322-2	29.2
②	県道 51 号 (町田厚木線)	座間市四ツ谷 772	23.2
③	国道 246 号	海老名市下今泉 1000	48.6
④	県道 22 号 (横浜伊勢原線)	厚木市戸田 520	14.9
⑤	県道 46 号 (相模原茅ヶ崎線)	高座郡寒川町宮山 1756	29.4
⑥	県道 45 号 (丸子中山茅ヶ崎線)	茅ヶ崎市円蔵 2433	16.7
	神奈川県 一般道 平均		23.9

出典：H17 道路交通センサス

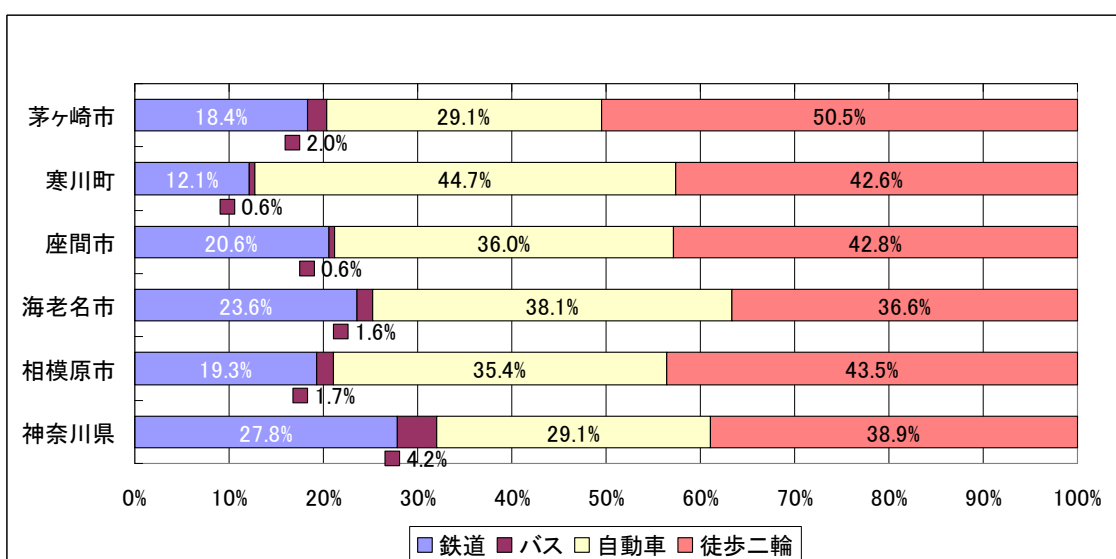
2.4.3 代表交通手段別分担率

- 沿線5市町計の平成20年の代表交通手段分担率は、鉄道が約20%、自動車が約35%、徒歩・二輪が約44%となっており、バスは1.6%と極めて少ない状況です。平成10年の結果と比較すると、鉄道の分担率は約4%増加し、自動車の分担率は約4%減少しています。
- 沿線市町の代表交通分担率を神奈川県と比較すると、鉄道の分担率が低く、自動車の分担率が高くなっています。
- 沿線市町別に代表交通手段分担率をみると、相模線以外の路線を有しない寒川町は他市と比較して鉄道分担率が低く、自動車分担率が高くなっています。



出典：平成20年パーソントリップ調査

図 沿線5市町計の代表交通手段分担率（全目的）



出典：平成20年パーソントリップ調査

図 相模線沿線5市町代表交通手段分担率（全目的、平成20年）

2.5 県央・湘南都市圏の整備

2.5.1 県土・まちづくりの目標・政策の基本方向(かながわグランドデザインより)

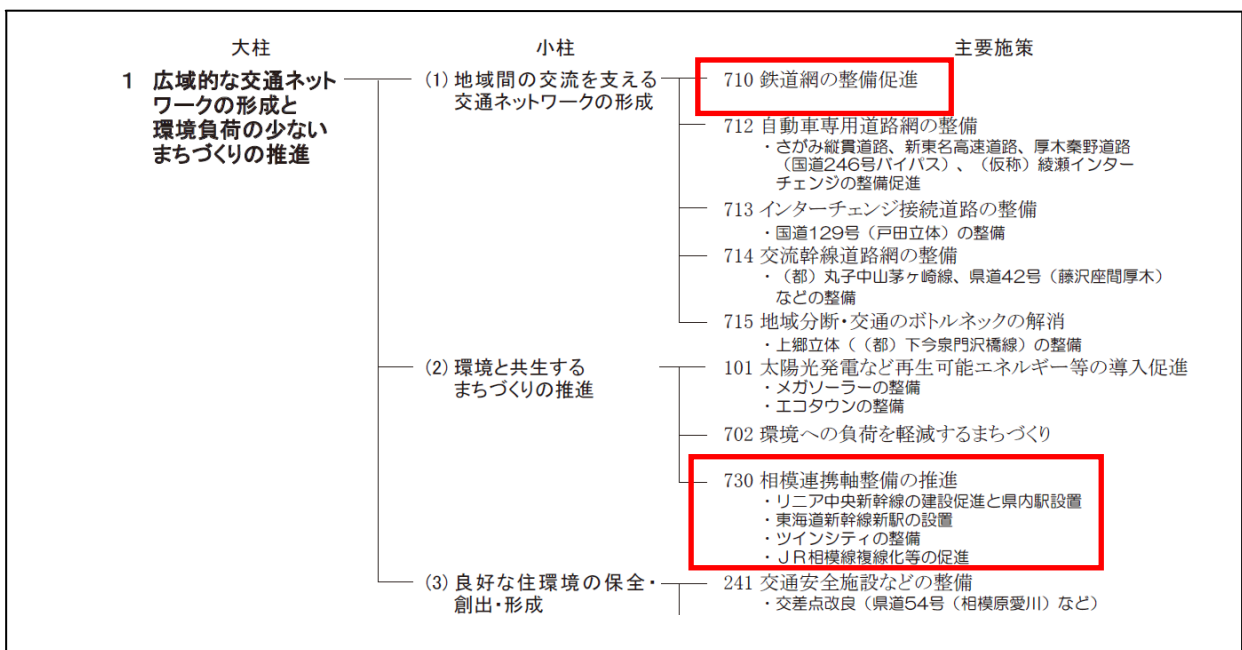
- 県土・まちづくりの目標では、「ネットワークの拡充・強化による活力ある県土づくり」と「環境との共生による持続可能な県土の形成」が掲げられています。
- 政策の基本方向では、「南北軸の形成による地域間の交流・連携強化」に加え、「都市機能の集約化」、「公共交通の充実」などが挙げられています。

出典：かながわグランドデザイン（平成24年3月）

2.5.2 施策体系(かながわグランドデザインより)

(1) 県央地域(海老名市、座間市、相模原市を含む)の施策体系

- 県央地域の施策体系では、“広域的な交通ネットワークの形成と環境負荷の少ないまちづくりの推進”において、「鉄道網の整備促進」と「相模連携軸整備の推進」が位置付けられています。



【参考】その他施策の大柱

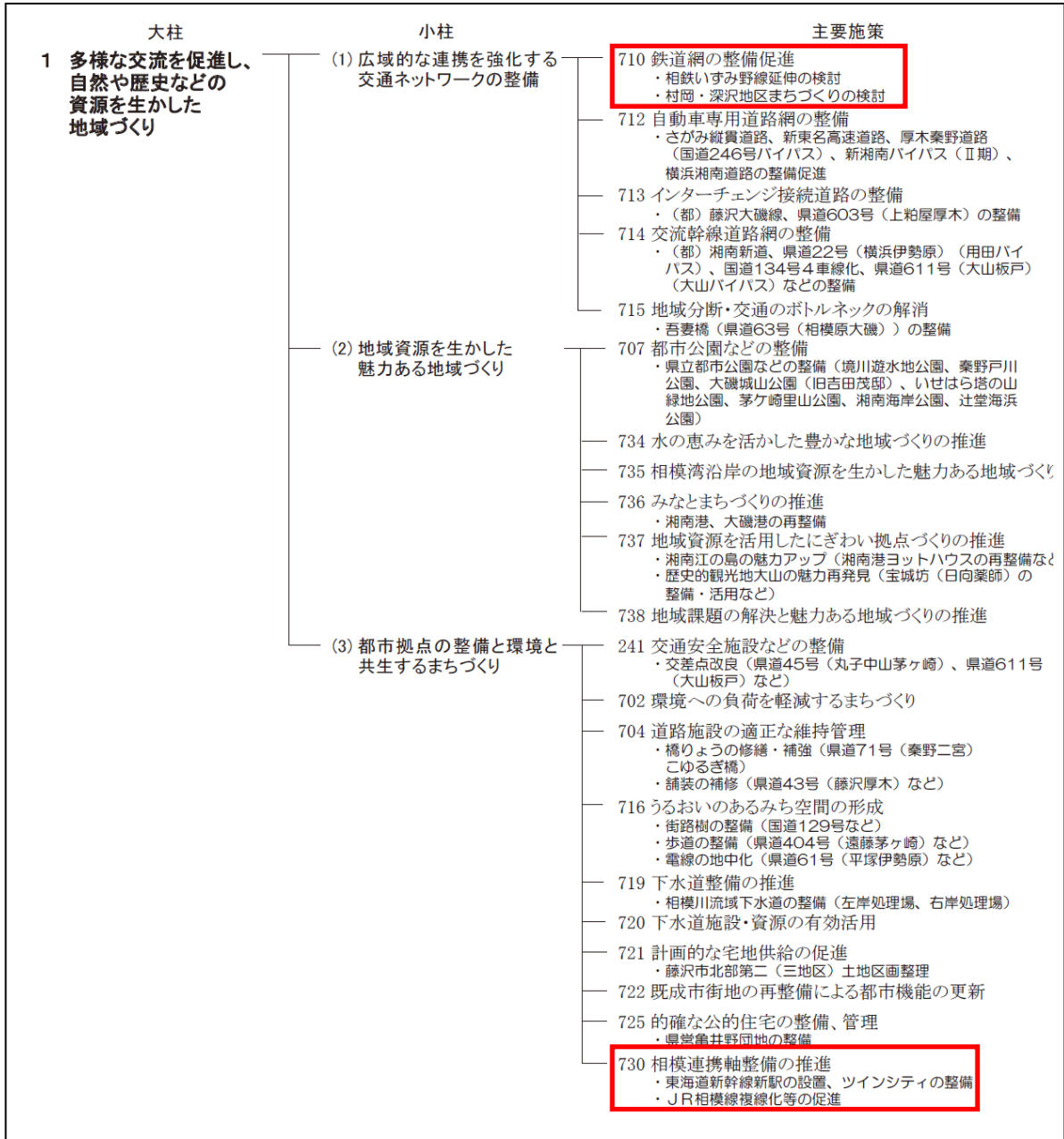
- 2 新たな産業集積の促進と地域特性を生かした産業の振興
- 3 災害に強い安全なまちづくりと地域の安全の確保
- 4 水源環境や身近な自然の保全と再生

出典：かながわグランドデザイン 実施計画 主要施策・計画推進編 2012-2014

図 県央地域の施策体系

(2) 湘南地域(茅ヶ崎市、寒川町を含む)の施策体系

- 湘南地域の施策体系では、“多様な交流を促進し、自然や歴史などの資源を生かした地域づくり”において、「鉄道網の整備促進」と「相模連携軸整備の推進」が位置付けられています。



【参考】その他施策の大柱

- 2 新たな産業集積の促進と地域の魅力を生かした産業の振興
- 3 地震や豪雨などの自然災害に備えた安全・安心の確保
- 4 湘南の豊かな自然の保全と再生の推進

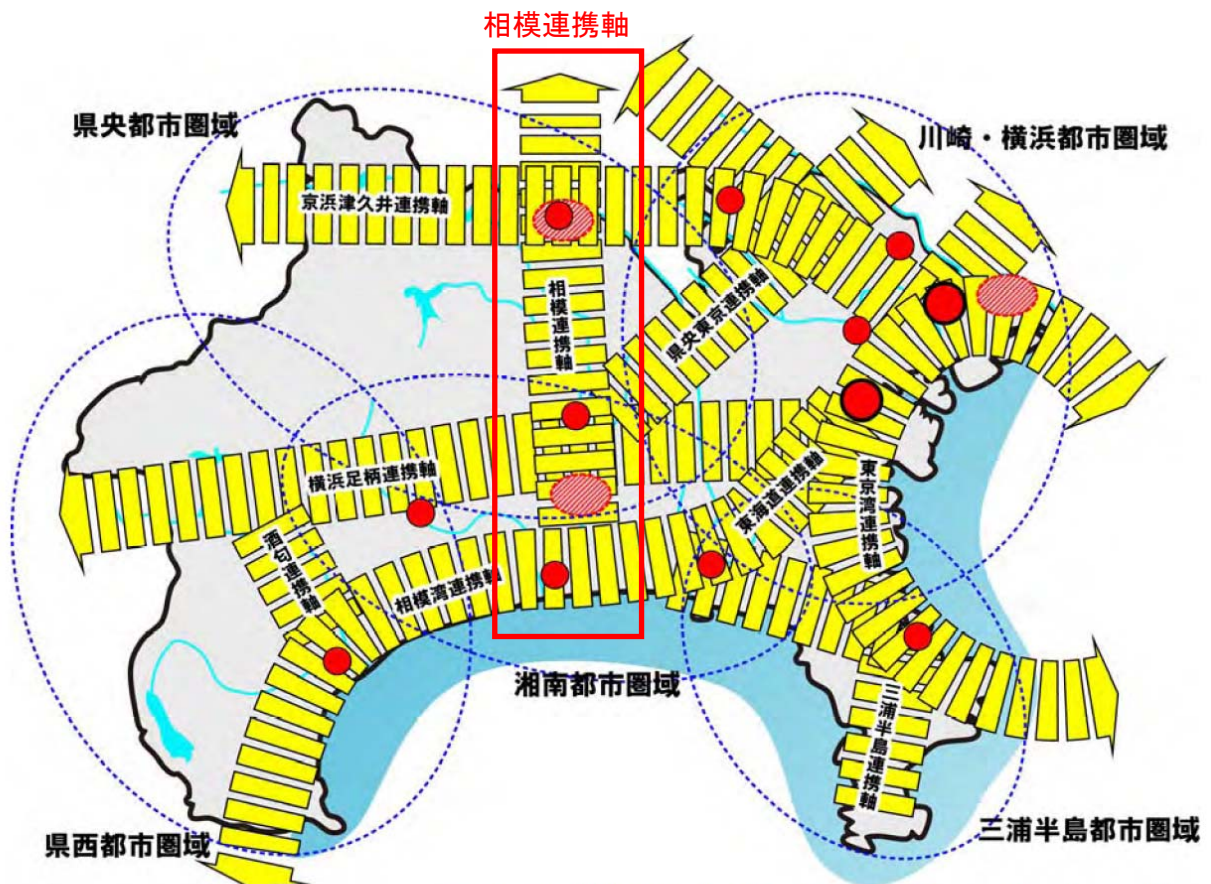
出典：かながわランドデザイン 実施計画 主要施策・計画推進編 2012-2014

図 湘南地域の施策体系

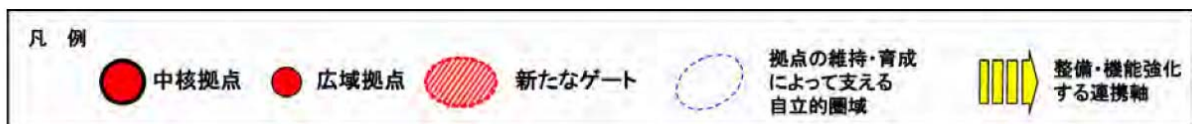
2.5.3 相模連携軸(かながわ都市マスタープランより)

相模線沿線地域では、新たなゲートとして、リニア中央新幹線駅による「北のゲート」とと東海道新幹線新駅による「南のゲート」、広域拠点として「橋本」と「厚木」と「平塚」、これらをつなぐ連携軸として「相模連携軸」が位置付けられています。

相模連携軸は、南北の新たなゲートを生かして県土中央の南北方向の流動拡大を図るとともに、多摩地域・埼玉方面など、より広域的な交流連携を図るもので、また、自然的環境の保全に向け、相模川流域の広域的な交流連携を図るとともに、県総合防災センターを核としたネットワークによる防災力の向上を図るものです。



* 拠点は、県土の骨格を形成する中核、広域拠点、新たなゲートを示しています。また、連携軸は広域連携軸を示しています。



出典：かながわ都市マスタープラン

図 相模連携軸

2.6 主な関連プロジェクト

相模線沿線では、リニア中央新幹線の神奈川県駅の設置や東海道新幹線新駅設置の実現可能性の高まり、更には全線開通が間近に迫るさがみ縦貫道路の整備など、これまでにない広域交通ネットワーク網が実現しつつあります。

こうした広域交通ネットワークの充実により、新幹線駅周辺のまちづくりの促進やインターチェンジ周辺への企業集積が図られるとともに、沿線地域を含む「さがみロボット産業特区」を生かしたものづくり産業の促進による雇用の創出も期待されるなど、非常に大きなポテンシャルを有する地域です。

2.6.1 まちづくり

(1) 広域交流拠点基本計画(相模原市:H26年度策定予定)

リニア中央新幹線の神奈川県駅が橋本駅付近に設置されることが示されていることから、リニア中央新幹線駅のインパクトを生かし、橋本駅周辺と相模総合補給廠返還予定地を核としたまちづくりが期待される相模原駅周辺を一体的なエリアとした首都圏南西部の広域交流拠点としてふさわしいまちづくりの検討を進めています。

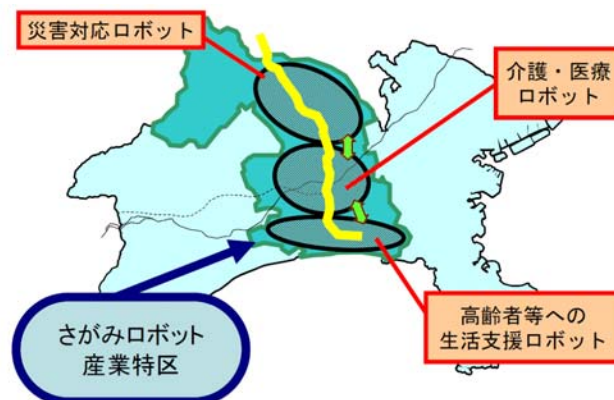
(2) ツインシティ整備計画(神奈川県:H14年度策定)

東海道新幹線新駅の誘致を進めている寒川町倉見地区と相模川対岸の平塚市大神地区とを新たな道路橋によってつなぎ、両地区の機能分担と機能連携が図られた一体的な都市を整備して、全国との交流連携の窓口となるゲートを形成するとともに、環境と共生するモデル都市を目指しています。

(3) その他の計画

香川駅、寒川駅、海老名駅、原当麻駅など相模線沿線全域にわたり、さがみ縦貫道路 I C 等を活用した地域整備が計画、事業化されています。

また、神奈川県では、さがみ縦貫道路の全線開通を機に神奈川県内経済の活性化を図るため、この沿線地域等を対象として、地域活性化総合特区「さがみロボット産業特区」として国から指定を受け、関連企業の集積を進めています。



出典: 神奈川県ホームページ

図 さがみロボット産業特区

2.6.2 交通

(1) リニア中央新幹線

リニア中央新幹線は、東京都と大阪市を約1時間で結ぶ新幹線の整備計画であり、国土の大動脈の二重系化や世界でも有数の人口集積地域である三大都市圏の高速かつ安定的な輸送が期待されます。平成25年9月に、神奈川県駅が橋本駅付近に設置されることが明らかになるなど、建設に向けた計画が具体化されています。

リニア中央新幹線の概要（JR 東海発表）	
■開業目標	
・ 東京都-名古屋市間	2027年（平成39年）
・ 東京都-大阪市間	2045年（平成57年）
■最高設計速度	
・ 時速 505km	
・ 東京都-名古屋市間を最速 40分、東京都-大阪市間を最速 67分	

(2) 東海道新幹線新駅

東海道新幹線新駅は、同新幹線の中で2番目に長い駅間距離（51.2km）である新横浜駅と小田原駅の概ね中間地点であり、相模線との交差点である寒川町倉見地区に新駅を設置する計画です。神奈川県、県中央部の10市町及び経済団体等では「神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会」を設立し、県央・湘南都市圏の利便性向上のために、新駅の誘致に取り組んでいます。

(3) 小田急多摩線・相鉄いずみ野線の延伸

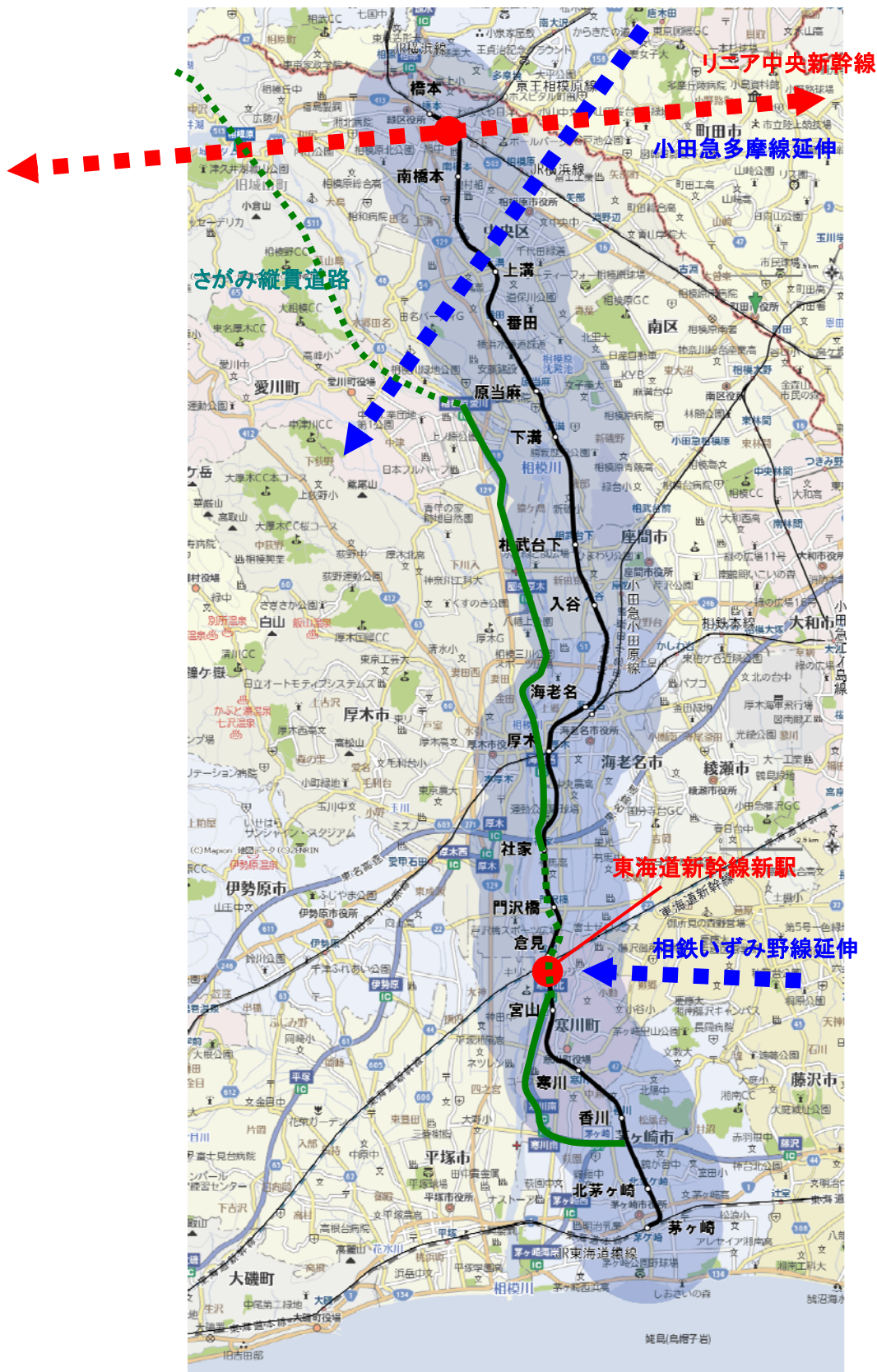
県央・湘南地域の鉄道ネットワークとして、小田急多摩線及び相鉄いずみ野線の延伸が「運輸政策審議会答申第18号（平成12年1月）」に位置付けられており、それぞれの路線の延伸について、沿線自治体を中心とした検討が進められています。

運輸政策審議会答申第18号（平成12年1月）

- ・ 新たな東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本的な計画として策定されたもので、目標年次は2015年（平成27年）、対象地域は東京都心部を中心とする概ね半径50kmの範囲とし、高速鉄道を中心として、モノレール、新交通システム、路面電車等を含む鉄軌道を対象交通機関としています。
- ・ 整備計画を①既設路線の改良等、②路線の新設、複々線化等に分け、②については答申路線として整理されています。

(4) 首都圏中央連絡自動車道(さがみ縦貫道路)

さがみ縦貫道路は、圏央道のうち神奈川県内区間の別称であり、特に茅ヶ崎JCTから相模原ICまでの区間は相模線とほぼ並行して計画されています。現在建設中の寒川北IC～海老名JCT間、相模原愛川IC～高尾山IC間の完成により全線開通となります（平成26年度予定）。



※青丸範囲は相模線駅勢圏(半径2km)

図 相模線関連プロジェクト(交通関係)

2.7 社会情勢

相模線及び沿線地域を取り巻く社会情勢として、以下の項目について整理します。

2.7.1 人口減少と少子高齢化

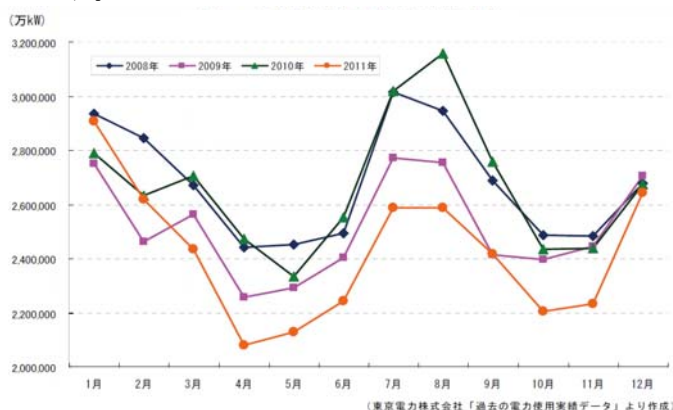
沿線5市町計の人口推移は、平成27～32年をピークに減少傾向に入ることが見込まれ、平成52年には、平成22年の約9割に減少すると見込まれます。

また、沿線5市町計の高齢化率は、平成22年時点で約20%であるが、平成42年には概ね30%、平成52年には35%に達するなど、少子高齢化社会が急速に進展していくことが予想されます。

2.7.2 エネルギー・環境問題

福島第一原子力発電所の事故により電力不足が発生し、安全・安心なエネルギーの確保が差し迫った課題となっています。

また、地球温暖化など、環境をめぐる問題が懸念される一方で、環境を守ろうとする県民意識が、一層高まっています。



出典: かながわランドデザイン 基本構想

図 東京電力管内の電力使用実績の推移

2.7.3 災害対策

平成23年3月に発生した東日本大震災では、多くの人々や財産が被害に遭うとともに、帰宅困難者が多数発生するなど、広範囲に影響が出ました。神奈川県においても、今後想定される大規模な地震や津波、突発的・局地的な集中豪雨などの自然災害への対応力の強化が課題となっています。

2.7.4 鉄道を取り巻く環境の変化

近年、鉄道サービスについての鉄道事業者の取組みや利用者からの要請が、「最低限提供すべき基本的サービス」から、バリアフリー、車内空間・駅空間の快適性、利用者への多様な情報提供等、「多様で高質なサービス」へと高度化してきています。

このようなサービスの高質化・多様化は、鉄道が潜在的な利用者層を顕在化させ、公共交通機関として利用者を選択されるために、極めて重要な取組みです。

出典:「環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像」(交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会)