

1 はじめに

1.1 「新たな相模線交通改善プログラム」策定の背景

神奈川県は、神奈川県庁の県庁・湘南都市圏の公共交通機関として重要な役割を担うJR相模線は、平成3年に電化され、一定の輸送力の改善が図られたものの、単線であるため、列車の行違い待ち、運行本数の制限により、乗車時間及び待ち時間が長くなるなど、十分なサービスが確保されているとは言えず、また、駅周辺の交通環境も周辺地域の鉄道駅と比べ遅れている状況があります。

「運輸政策審議会答申第18号（平成12年1月）」においても、「沿線開発の進捗状況等に伴う輸送動向を勘案し、信号保安施設の改良、行違い施設の新設等を行う（輸送力増強）」ことが位置付けられています。

そこで、「相模線複線化等促進期成同盟会（平成10年2月設立）」では、相模線を活用して誰もが利用しやすい公共交通体系を実現するため、相模線を中心とした交通改善への取組みについて、事業内容、主体、スケジュール等を明確にするとともに、これを目標に相模線を中心とした公共交通の整備の促進を図るため、平成10～13年度に実施した調査研究を基に、「相模線を中心とした交通改善方策と整備構想（交通改善プログラム）（平成13年8月）」を策定しました。また、平成16年度には、社会経済情勢の変化や交通状況の変化等を踏まえて計画の見直しを実施しました。

しかし、交通改善プログラムの達成状況としては、駅及び周辺交通改善方策について未整備な施策も多いこと、また、複線化に向けた整備構想（輸送力の向上）については、2010年（平成22年）に第1ステップ（4駅行違い施設の整備）が完了し、2025年（平成37年）には全線複線化が完了予定となっているものの進展が見られない状況です。

また、平成19年にJR東日本に提案した「3駅行違い施設の整備案（香川駅、厚木駅、上溝駅）」に対し、平成22年にJR東日本から「信号保安設備の改修、分岐器の改良、PRC改修等による輸送改善」の代替案が提案されていますが、期成同盟会としての方針が具体化されていない状況となっています。

さらに、JR東海が平成39年に東京都・名古屋市間の開業を目指すリニア中央新幹線の神奈川県駅の位置が橋本駅付近に示されたことや、少子高齢化の進展、大震災等の大規模災害への対応など、平成16年度の改定時期から社会情勢が大きく変化しています。

相模線複線化等促進期成同盟会構成団体

神奈川県、茅ヶ崎市、相模原市、海老名市、座間市、寒川町

相模原商工会議所、茅ヶ崎商工会議所、海老名商工会議所、座間市商工会、寒川町商工会

1.2 「新たな交通改善プログラム」策定の目的

以上のような背景を踏まえ、リニア中央新幹線の建設に向けた手続きの加速をはじめとする周辺環境の変化や少子高齢化の進展等の社会情勢の変化に対応した、新たな交通改善プログラムの策定を行いました。

このプログラムでは、相模線を中心とした公共交通の整備に向けて、リニア中央新幹線の東京都・大阪市間の開業予定などを勘案し、概ね2045年度（平成57年度）までに取り組む内容についてまとめました。