

# 相模線を中心とした 交通改善方策と整備構想、 利用促進方策 概要版

— 新たな相模線交通改善プログラム —

平成26年3月

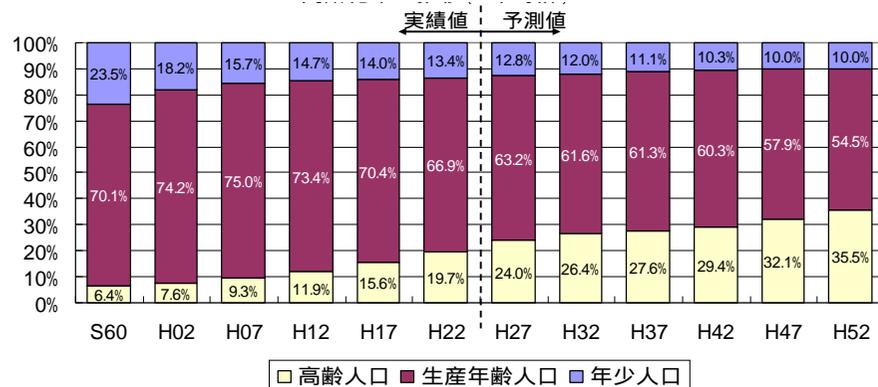
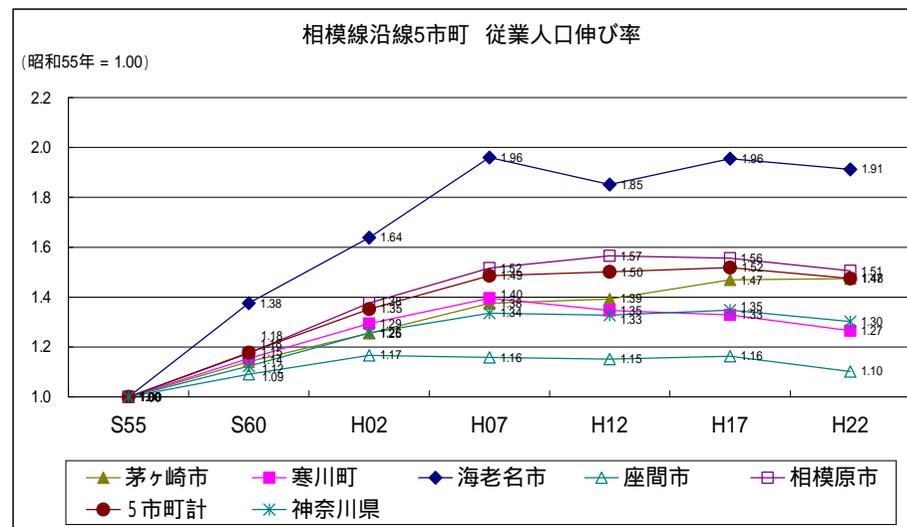
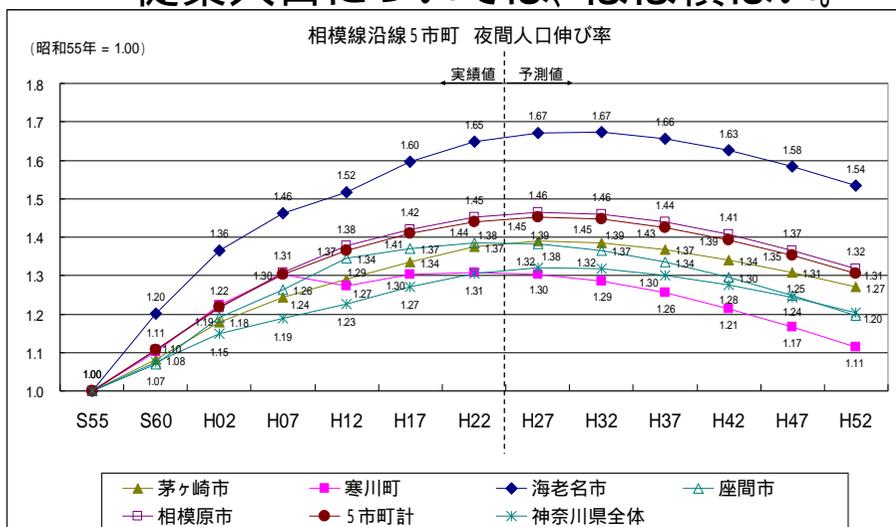
相模線複線化等促進期成同盟会

# 相模線沿線地域の現況

夜間人口については、平成22年時点では微増傾向だが、全国的な人口動向により平成27~32年をピークに減少に転じ、平成52年には、平成22年の約9割と推計。

沿線5市町計の高齢化率は、平成22年時点では約20%だが、平成42年には約30%、30年後の平成52年には約35%に達し、全国的な動向により割合が上がると予測。

従業人口については、ほぼ横ばい。



出典: S55 ~ H22は国勢調査、  
H27 ~ 52は国立社会保障・人口問題研究所予測値

鉄道は、相模線が県北から湘南地域を縦断するほか、東京都心へアクセスするJR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、JR横浜線が横断している。

道路に関しては、県道46号(相模原茅ヶ崎線)、さがみ縦貫道路(一部建設中)が相模線とほぼ並行しており、東名高速道路、国道246号、県道22号(横浜伊勢原線)などが地域を横断している。



表 相模線の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

図 相模線の周辺道路

# 主な交通関連プロジェクト

プログラム P16～17

## リニア中央新幹線

- ・東京都～名古屋市間が2027年、東京都～大阪市間が2045年開業予定。
- ・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。

## 東海道新幹線新駅

- ・東海道新幹線と相模線の交差点である寒川町倉見地区に新駅を設置する計画。

## 小田急多摩線・相鉄いずみ野線の延伸

- ・運輸政策審議会答申第18号に位置付けられており、それぞれの路線の延伸について、沿線自治体を中心に検討が進められている。

## 首都圏中央連絡自動車道(さがみ縦貫道路)

- ・茅ヶ崎JCT～相模原ICまでは、ほぼ相模線に並行。
- ・現在建設中の寒川北IC～海老名JCT、相模原愛川IC～高尾山IC(平成26年6月開通予定)の完成により全線開通。

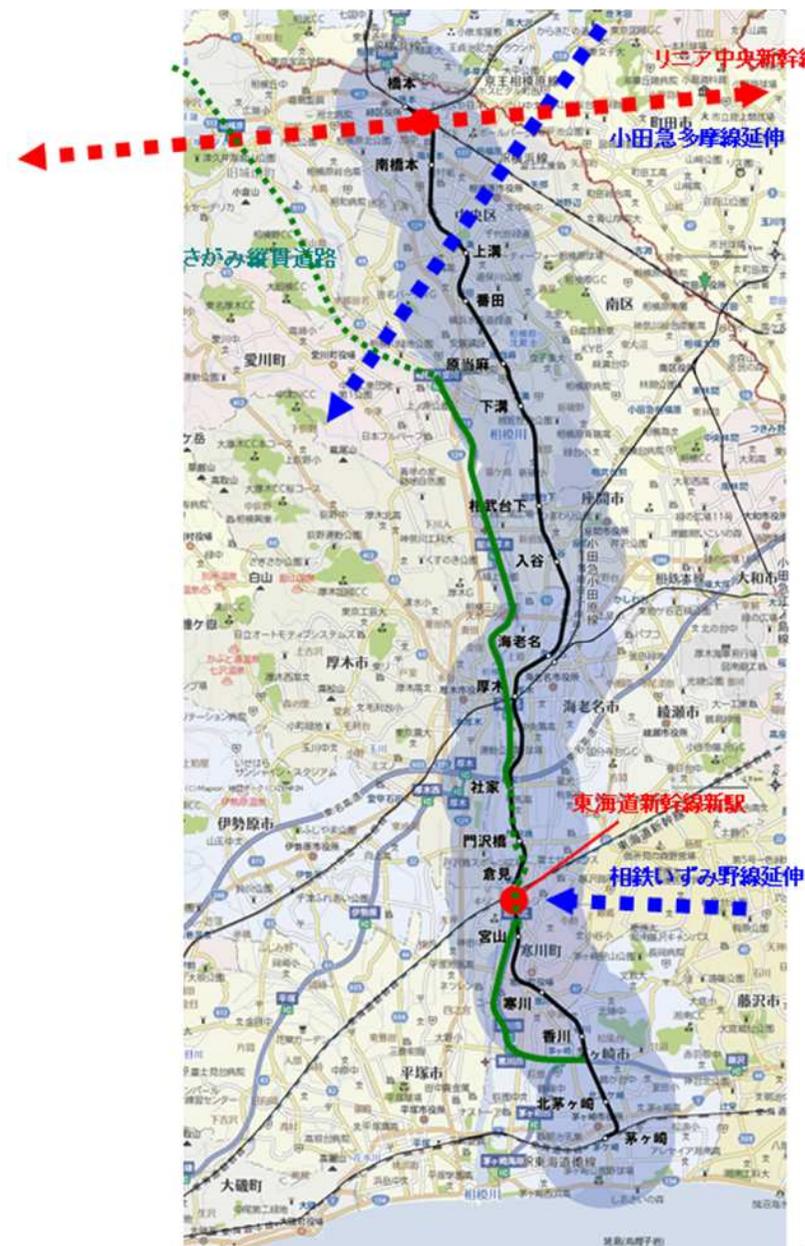


図 相模線関連プロジェクト(交通関係)



相模線の現況及び課題を踏まえ、県央・湘南都市圏域においては、次の観点から相模線の複線化等(輸送サービス向上)が必要である。

## (1) 地域の活動を支える主要交通軸の形成

地域住民の日常生活や沿線企業の産業活動を支えていくため、相模線の輸送サービスレベルを向上し、バス交通などと連携を図りながら、県央・湘南都市圏の主要交通軸を形成することが必要。

## (2) 人と環境にやさしい持続可能なまちづくりの実現

駅を中心とした集約型のまちづくりを進めるとともに、公共交通への利用転換を図り、過度に自動車に依存しない持続可能なまちづくりを実現することが重要であるため、相模線の輸送サービス改善による鉄道の利便性や駅機能の向上が必要。

また、大規模災害時の代替機能としての観点から、首都圏を放射状に結ぶ鉄道と環状的に結節する相模線の輸送機能の向上が望まれる。

## (3) 広域交通ネットワークを生かした人やもの、情報が行き交う、活力あるまちづくりの実現

橋本駅付近へのリニア中央新幹線駅や倉見駅付近への東海道新幹線新駅整備が計画されるとともに、小田急多摩線や相鉄いずみ野線の延伸等による交通ネットワーク拡充が期待されており、活力あるまちづくりを進めていくために、広域交通へのアクセス路線として効果を波及させ、沿線地域のもつポテンシャルを最大限発揮させることが重要であり、相模線の抜本的輸送サービス改善が必要。

沿線地域ならびに神奈川県将来動向や、相模線複線化等(輸送サービス向上)の意義・必要性を踏まえ、相模線及び相模線沿線まちづくりの将来像を定めた。

## 相模線及び相模線沿線まちづくりの将来像

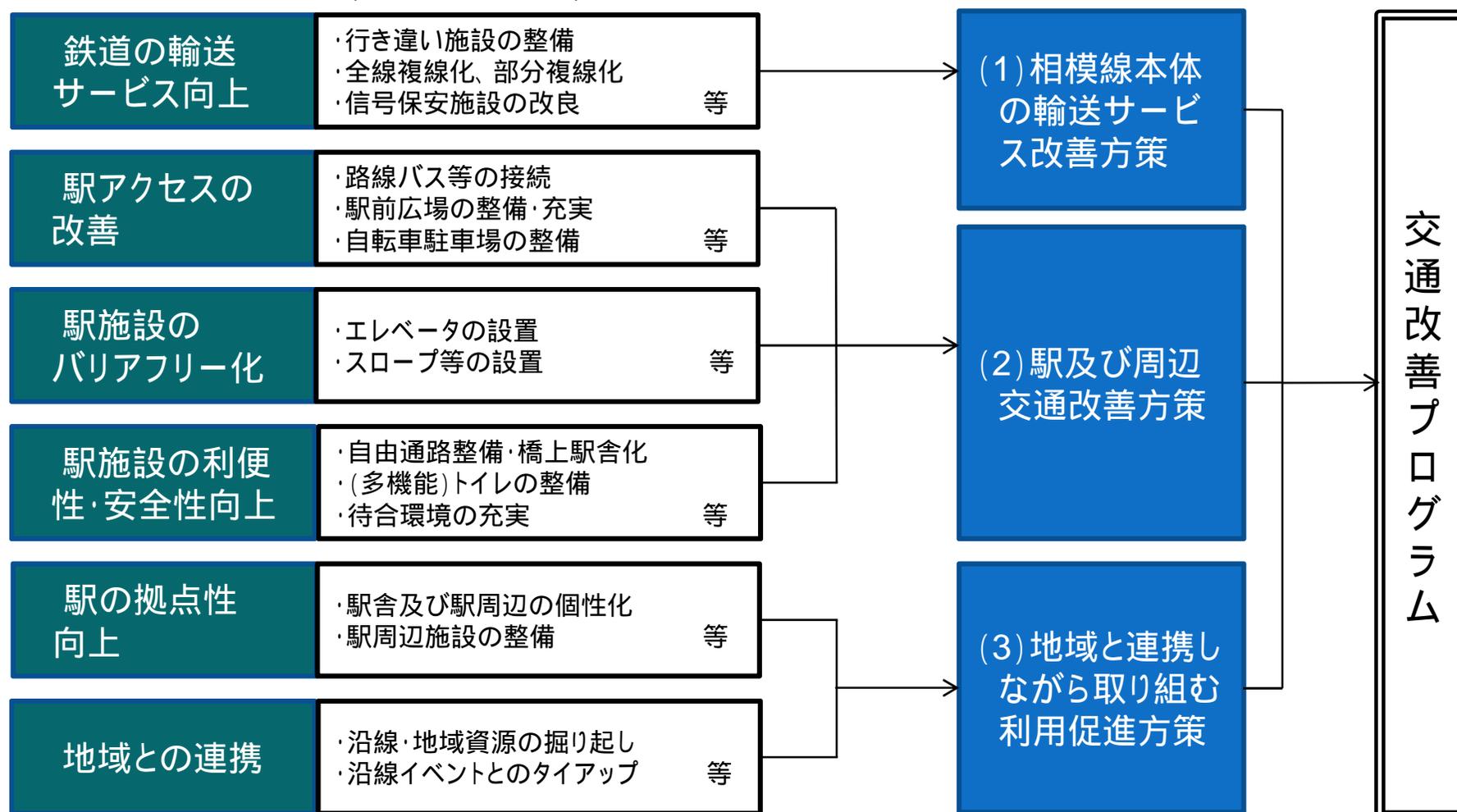
沿線で生活・活動するすべての人が利用しやすい鉄道  
 相模線を中心とした持続可能なまちづくり  
 広域的に人・もの・情報が行き交う活力あるまちづくり

相模線及び相模線沿線まちづくりの将来像実現に向けて、5つの取組みの方向性、及びそれらに対応する6つの施策を定めた。

5つの取組みの方向性	6つの施策					
	① 鉄道の輸送サービス向上	② 駅アクセスの改善	③ 駅施設のバリアフリー化	④ 駅施設の利便性・安全性向上	⑤ 駅の拠点性向上	⑥ 地域との連携
1. 利便性の高い輸送サービスの確保	○	○				
2. 高齢者・子どもにやさしい駅及び周辺環境の整備		○	○	○	○	
3. にぎわい創出のための拠点性の向上					○	○
4. 災害に強いまちづくりへの貢献	○			○	○	
5. 広域高速鉄道網へのアクセス性の強化	○	○				

6つの施策を「相模線本体の輸送サービス改善方策」、「駅及び周辺交通改善方策」、「地域と連携しながら取り組む利用促進方策」の3つの視点で分け、交通改善プログラムとして整理する。

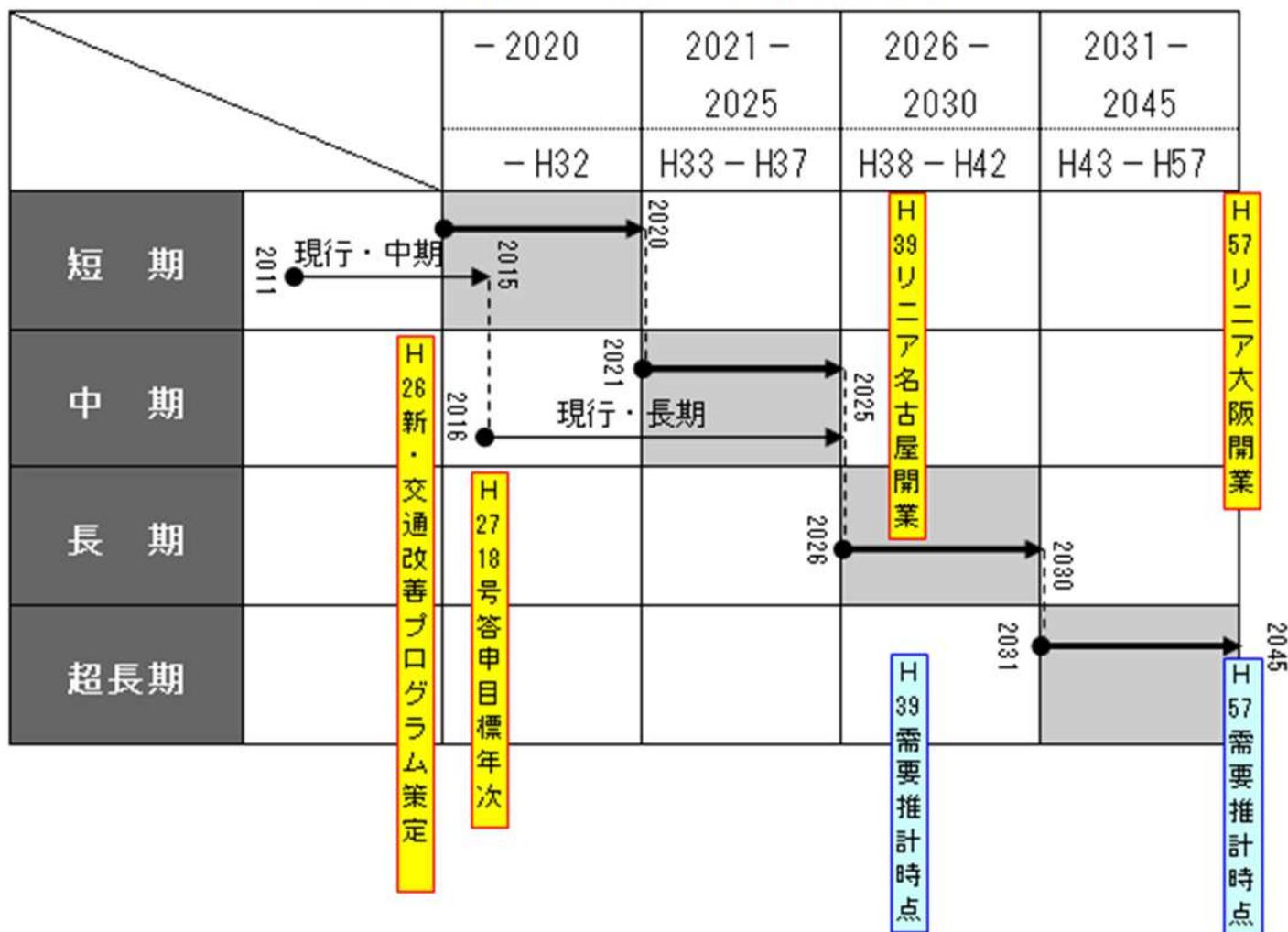
【6つの施策(具体的施策例)】



## 目標年次

超長期的にはリニア中央新幹線の大阪開業を見据えつつ、2015年から2045年までの約30年間で次のとおり4区分して目標を設定した。

表 交通改善プログラムの時間軸設定



# 相模線本体の輸送サービス改善方策(柱となる主要施策)

2027年のリニア中央新幹線の名古屋開業を見据え、第1ステップとして、駅行違い施設整備(整備費用:約172億円)や、信号保安設備改修、分岐器改良等(整備費用:約60～90億円)による輸送改善を目指す。

その後、部分複線化を進め、2045年のリニア中央新幹線の大阪開業を見据え、最終段階である全線複線化を目指す。

段階的整備内容	輸送サービス水準等 (整備費用は概算額)	整備構想スケジュール			
		短期	中期	長期	超長期
		～2020 -H32	2021～ 2025 H33-37	2026～ 2030 H38-42	2031～ 2045 H43-57
① 柱となる主要施策					
現状	所要時間：63～67分 ビ <sup>0</sup> ・ク時運行本数：4本/時				
第1ステップ(ケースA) 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※1	所要時間：50～60分程度 ビ <sup>0</sup> ・ク時運行本数：4本/時 整備費用：60～90億円	→ (H33まで)			
第1ステップ (ケースB) 行違い施設	4駅行違い施設新設 (香川駅・宮山駅・厚木駅・入谷駅)	→			
	3駅行違い施設新設 (門沢橋駅・下溝駅・上溝駅)	→ (H33まで)			
第2ステップ 部分複線化 (香川～寒川、宮山～倉見、 門沢橋～社家、社家～厚木、 海老名～入谷、相武台下～下溝、 下溝～原当麻、番田～上溝)	所要時間：50～55分程度 ビ <sup>0</sup> ・ク時運行本数：6本/時 整備費用：330億円		→		
第3ステップ 全線複線化	所要時間：50分程度 ビ <sup>0</sup> ・ク時運行本数：8本/時 整備費用：430億円			→	

※1 第1ステップ(ケースA)の「段階的整備内容」は、平成22年7月22日付 JR東日本資料による

※2 第1ステップ(ケースB)、第2ステップ、第3ステップの「段階的整備内容」は、平成18年度「相模線を中心とした交通改善方策と整備構想 改訂版」による

※3 以上より全線複線化に掛かる費用の合計は992～1,022億円となる

# 相模線本体の輸送サービス改善方策(その他施策等)

複線化に向けた取組みと合わせ、「ホームの延伸(6両化)」や「新駅の設置」を目指す。早期に効果が期待される「八王子駅直通の運転本数の増加」や「始発・最終電車の繰り上げ・繰り下げ増便」、「新型車両の導入」の実現を目指す。

段階的整備内容	輸送サービス水準等 (整備費用は概算額)	整備構想スケジュール			
		短期	中期	長期	超長期
		~2020 -H32	2021~ 2025 H33-37	2026~ 2030 H38-42	2031~ 2045 H43-57
② 柱となる主要施策と合わせて相乗効果を狙って取り組む施策					
ホーム延伸(6両化)	整備費用: 175 億円	□ □	→		
新駅の設置	(仮) 西久保駅	整備費用: 80 億円	□ □	→	
	(仮) 海老名運動公園前駅		□ □	→	
	(仮) 作の口駅	整備費用: 70 億円	□ □	→	
	(仮) 上今泉駅		□ □	→	
(仮) 磯部駅					
③: その他の施策					
八王子駅直通の運転本数の増加	-	□ □	→ (H39 まで)		
始発電車の繰り上げ増便、最終電車の繰り下げ増便等による他線との乗継ぎ改善	-	□ □	→ (H39 まで)		
新型車両の導入	-	□ □	→ (H39 まで)		

# 駅及び周辺交通改善方策(茅ヶ崎市・寒川町)

プログラム P45～61

	駅名	施策
茅ヶ崎市	茅ヶ崎駅	・ <u>待合い環境の充実(中期)</u>
	北茅ヶ崎駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>コミュニティバスの運行(短期)</u></li> <li>・<u>駅前広場の整備・充実(短期)</u></li> <li>・<u>エレベータの設置(短期)</u></li> <li>・<u>列車運行案内情報の充実(中期)</u></li> <li>・<u>無人駅の有人化(中期)</u></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>自転車駐車場の整備・充実(短期)</u></li> <li>・<u>自由通路整備及び橋上駅化(短期)</u></li> <li>・<u>(多機能)トイレの整備(短期)</u></li> <li>・<u>待合い環境の充実(中期)</u></li> </ul>
	香川駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>企業送迎バスの運行(短期)</u></li> <li>・<u>自由通路整備及び橋上駅化(短期)</u></li> <li>・<u>(多機能)トイレの整備(短期)</u></li> <li>・<u>列車運行案内情報の充実(中期)</u></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>駅前広場の整備・充実(短期)</u></li> <li>・<u>エレベータの設置(短期)</u></li> <li>・<u>アクセス道路の整備・充実(中期)</u></li> <li>・<u>待合い環境の充実(中期)</u></li> </ul>
寒川町	寒川駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>路線バス等の駅前広場への乗入れ(短期)</u></li> <li>・<u>自転車駐車場の整備・充実(中期)</u></li> <li>・<u>待合い環境の充実(中期)</u></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>列車運行案内情報の充実(中期)</u></li> </ul>
	宮山駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>駅前広場の整備・充実(中期)</u></li> <li>・<u>列車運行案内情報の充実(中期)</u></li> <li>・<u>無人駅の有人化(中期)</u></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>(多機能)トイレの整備(中期)</u></li> <li>・<u>待合い環境の充実(中期)</u></li> <li>・<u>自転車駐車場の整備・充実(長期)</u></li> </ul>
	倉見駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>エレベータの設置(中期)</u></li> <li>・<u>列車運行案内情報の充実(中期)</u></li> <li>・<u>無人駅の有人化(中期)</u></li> <li>・<u>路線バス等の駅前広場への乗入れ(長期)</u></li> <li>・<u>自転車駐車場の整備・充実(長期)</u></li> <li>・<u>アクセス道路の整備・充実(長期)</u></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>(多機能)トイレの整備(中期)</u></li> <li>・<u>待合い環境の充実(中期)</u></li> <li>・<u>駅前広場の整備・充実(長期)</u></li> <li>・<u>相鉄いずみ野線の延伸(超長期)</u></li> </ul>

下線付きは、平成16年交通改善プログラムで位置付けがなく、「新たな相模線交通改善プログラム」で位置付けた新規施策

# 駅及び周辺交通改善方策(海老名市・座間市)

プログラム P45～61

	駅名	施策
海老名市	門沢橋駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>自転車駐車場の整備・充実(短期)</u></li> <li>・<u>列車運行案内情報の充実(中期)</u></li> <li>・<u>無人駅の有人化(中期)</u></li> <li>・<u>アクセス道路の整備・充実(超長期)</u></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>(多機能)トイレの整備(中期)</u></li> <li>・<u>待合い環境の充実(中期)</u></li> <li>・<u>駅前広場の整備・充実(超長期)</u></li> <li>・<u>自由通路整備及び橋上駅化(超長期)</u></li> </ul>
	社家駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>自転車駐車場の整備・充実(短期)</u></li> <li>・<u>エレベータの設置(中期)</u></li> <li>・<u>列車運行案内情報の充実(中期)</u></li> <li>・<u>無人駅の有人化(中期)</u></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>駅前広場の整備・充実(短期)</u></li> <li>・<u>(多機能)トイレの整備(中期)</u></li> <li>・<u>待合い環境の充実(中期)</u></li> </ul>
	厚木駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>列車運行案内情報の充実(中期)</u></li> <li>・<u>自由通路整備及び橋上駅化(超長期)</u></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>待合い環境の充実(中期)</u></li> </ul>
	海老名駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>駅前広場の整備・充実(短期)</u></li> <li>・<u>待合い環境の充実(中期)</u></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>自由通路整備及び橋上駅化(短期)</u></li> <li>・<u>ホームの拡幅(超長期)</u></li> </ul>
座間市	入谷駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>自転車駐車場の整備・充実(中期)</u></li> <li>・<u>アクセス道路の整備・充実(中期)</u></li> <li>・<u>列車運行案内情報の充実(中期)</u></li> <li>・<u>無人駅の有人化(中期)</u></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>駅前広場の整備・充実(中期)</u></li> <li>・<u>(多機能)トイレの整備(中期)</u></li> <li>・<u>待合い環境の充実(中期)</u></li> </ul>

下線付きは、平成16年交通改善プログラムで位置付けがなく、「新たな相模線交通改善プログラム」で位置付けた新規施策

# 駅及び周辺交通改善方策(相模原市)

プログラム P45～61

	駅名	主な施策
相模原市	相武台下駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エレベータの設置(中期)</li> <li>・列車運行案内情報の充実(中期)</li> <li>・無人駅の有人化(中期)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(多機能)トイレの整備(中期)</li> <li>・待合い環境の充実(中期)</li> </ul>
	下溝駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの充実(中期)</li> <li>・(多機能)トイレの整備(中期)</li> <li>・待合い環境の充実(中期)</li> <li>・駅前広場の整備・充実(長期)</li> <li>・自由通路整備及び橋上駅化(長期)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スロープ等の設置(中期)</li> <li>・列車運行案内情報の充実(中期)</li> <li>・無人駅の有人化(中期)</li> <li>・アクセス道路の整備・充実(長期)</li> </ul>
	原当麻駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新しい交通システムの検討(短期)</li> <li>・列車運行案内情報の充実(中期)</li> <li>・無人駅の有人化(中期)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車駐車場の整備・充実(中期)</li> <li>・待合い環境の充実(中期)</li> </ul>
	番田駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車駐車場の整備・充実(中期)</li> <li>・待合い環境の充実(中期)</li> <li>・駅前広場の整備・充実(長期)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・列車運行案内情報の充実(中期)</li> <li>・無人駅の有人化(中期)</li> <li>・自由通路整備及び橋上駅化(長期)</li> </ul>
	上溝駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・列車運行案内情報の充実(中期)</li> <li>・無人駅の有人化(中期)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・待合い環境の充実(中期)</li> <li>・小田急多摩線の延伸(長期)</li> </ul>
	南橋本駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・待合い環境の充実(中期)</li> </ul>
	橋本駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港リムジンバスの運行(長期)</li> <li>・駅前広場の整備・充実(長期)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・P &amp; R用駐車場の整備(長期)</li> <li>・アクセス道路の整備・充実(長期)</li> </ul>

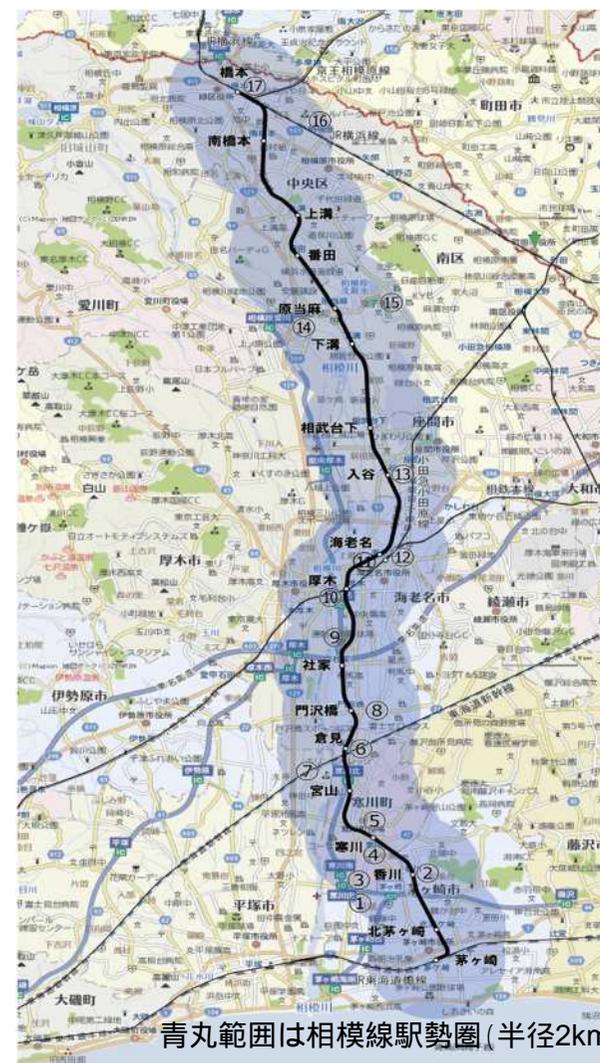
# 駅及び周辺交通改善方策(駅周辺に関する改善策)

プログラム P50~51

各自治体において計画している駅周辺のまちづくり計画を推進していくことにより、相模線沿線に人口を集積させていく。

表 駅周辺のまちづくり

NO	市町名	町丁目名	駅勢圏	事業名	目標
1	茅ヶ崎市	萩園	香川駅	萩園字上ノ前地区まちづくり整備	長期
2	茅ヶ崎市	香川	香川駅	香川駅周辺まちづくり整備計画	中期
3	寒川町	田端	寒川駅	田端西地区まちづくり事業	中期
4	寒川町	一之宮	寒川駅	寒川駅南口整備事業	長期
5	寒川町	岡田	寒川駅	寒川駅北口地区土地区画整理事業	短期
6	寒川町	倉見	倉見駅	ツインシティ倉見地区整備事業	長期
7	平塚市	大神	倉見駅	ツインシティ大神地区整備事業	長期
8	海老名市	本郷・門沢橋地区	門沢橋駅	本郷・門沢橋地区整備事業	不明
9	海老名市	運動公園周辺地区	社家駅	運動公園周辺整備事業	不明
10	海老名市	厚木駅周辺	厚木駅	厚木駅周辺市街地再開発事業	長期
11	海老名市	上郷 (海老名駅西口地区)	海老名駅	海老名駅西口土地区画整理事業	短期
12	海老名市	上郷 (海老名駅駅間地区)	海老名駅	(民間による開発行為)	不明
13	座間市	入谷2丁目	入谷駅	入谷駅東口地区土地区画整理事業	超長期
14	相模原市	南区当麻地区	原当麻駅	当麻地区土地区画整理事業	中期
15	相模原市	南区麻溝台・新磯野ほか	原当麻駅	麻溝台・新磯野土地区画整理事業	長期
16	相模原市	中央区小山地区	南橋本駅	広域交流拠点基本計画(相模原駅周辺)	長期
17	相模原市	緑区橋本2丁目	橋本駅	広域交流拠点基本計画(橋本駅周辺)	長期



出典:神奈川県、沿線各市町資料

青丸範囲は相模線駅勢圏(半径2km)

観光等を目的とした定期外利用層と、通勤通学を目的とした定期利用層に分けて施策を実施する。

種別	施策
定期外利用層	沿線の地域資源の掘り起こし 駅舎及び駅周辺の個性化 統一コンセプト、イメージ戦略 イベント列車の運行 利用促進イベント インターネットによる情報発信 沿線観光パンフレットの作成 情報発信スペースの設置 マイレール意識の醸成 等
定期利用層	沿線企業に対する利用促進奨励 モビリティマネジメントの実施 コミュニティバスや共同通勤バスの導入検討 等



イメージ戦略例



情報発信スペース例



職場までの道のりマップ例

# 期待される整備効果

平成39年では、人口減少の影響により、基本需要は、現況に対して2.9%減少すると見込まれるが、相模線の輸送サービスが向上された場合、現況に対し2.9%の増加になると見込まれる。

平成57年では、基本需要は、他路線整備効果等(リニア大阪開業+東海道新幹線新駅)で、現況に対して12.2%増となり、相模線の輸送サービスが向上された場合、23.2%の利用者増が期待される。

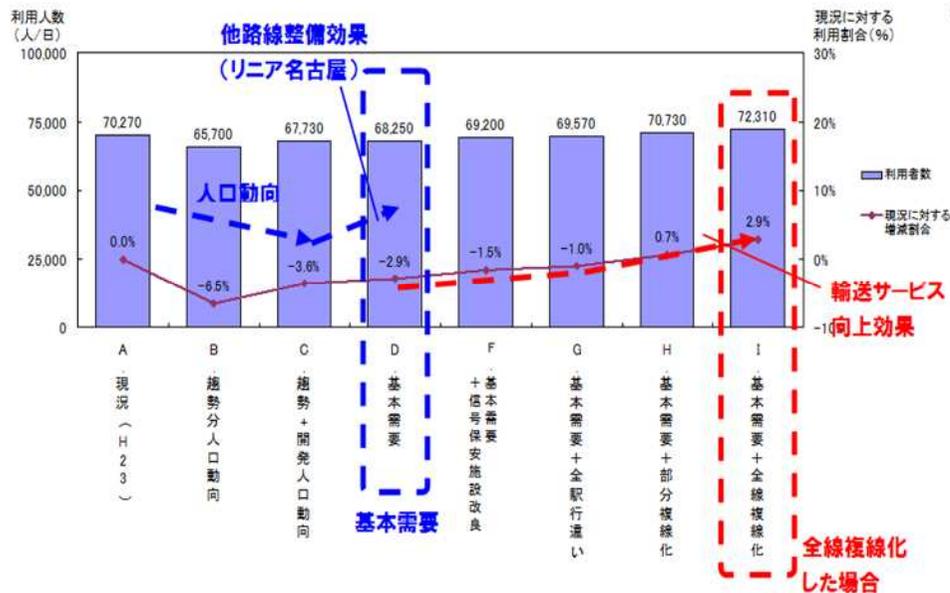


図 平成39年需要推計

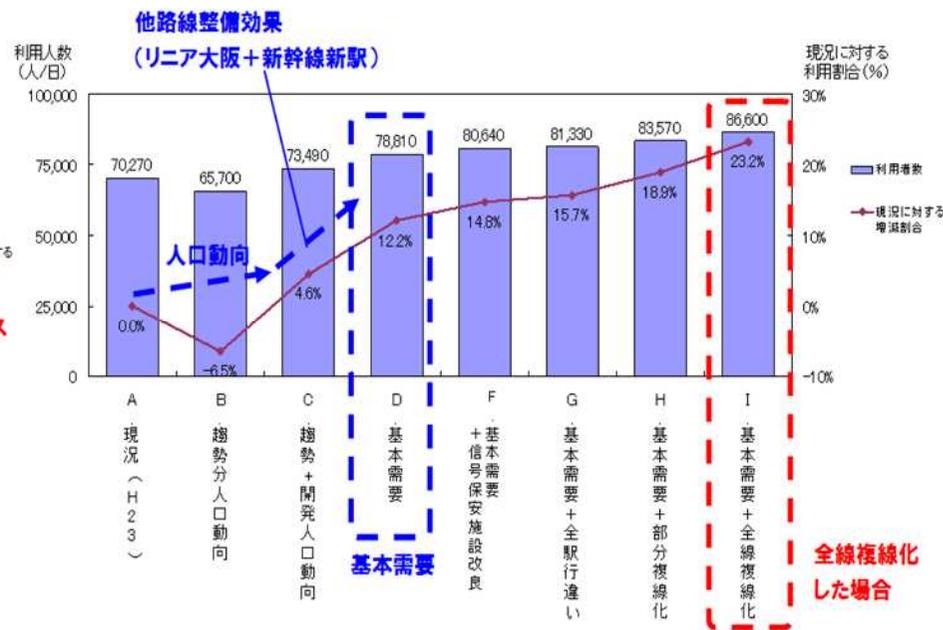


図 平成57年需要推計

沿線の開発計画は開業年次が明らかなもののみ、開発進捗率を考慮して試算  
輸送サービス向上による需要増分は発生(居住)側需要のみ反映  
駅周辺交通改善策や利用促進策等に伴う需要増は見込んでいない

趨勢分の人口はH39年から一定、沿線の開発計画は進捗率100%として試算  
輸送サービス向上による需要増分は発生(居住)・集中(従業)側ともに反映  
駅周辺交通改善策や利用促進策等に伴う需要増は見込んでいない

# 施策効果等による相模線需要の試算

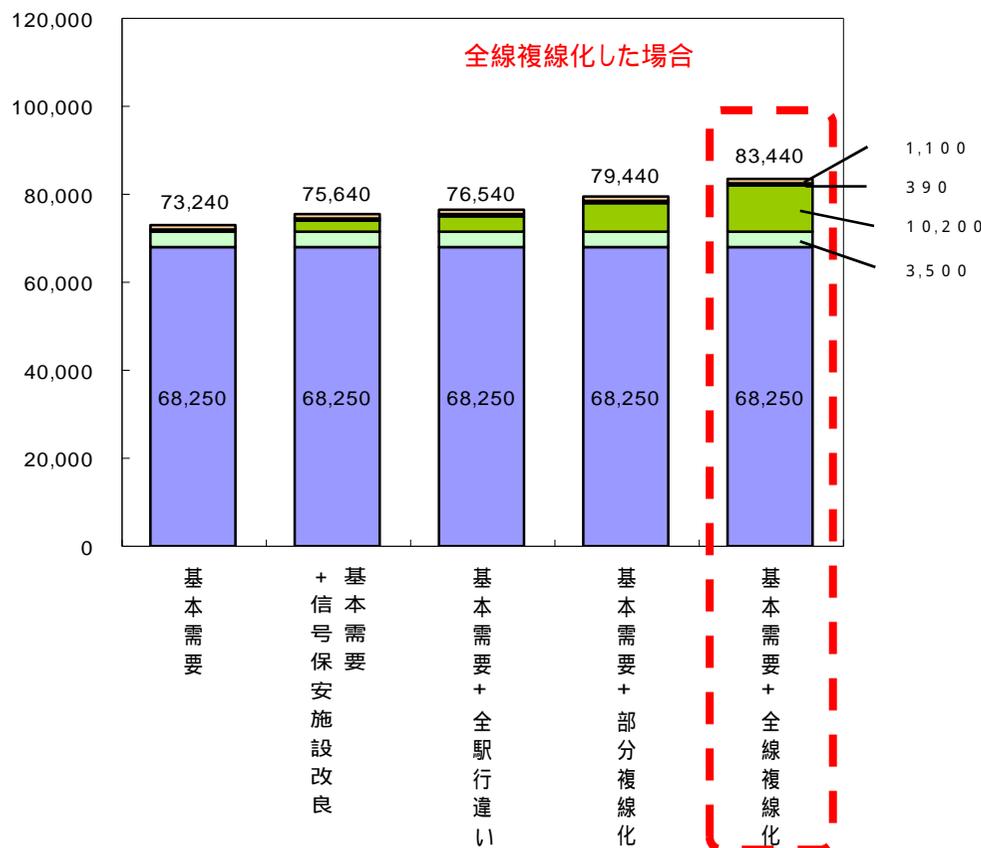
プログラム P72~73

「駅及び周辺交通改善方策」実施による効果、高齢社会の進展による需要の増加など、行政の取り組み・努力によっては利用者増につながる可能性がある。

「駅アクセス改善策実施ケース」、「利用促進方策実施による輸送サービス改善最大発揮ケース」、「ロボット特区による雇用創出ケース」、「高齢者の鉄道利用率向上ケース」について試算を行ったところ、全線複線化が実現した場合、平成39年時点では基本需要推計結果(P17)より約1.1万人/日の需要増、平成57年時点では約1.9万人/日の需要増となる。

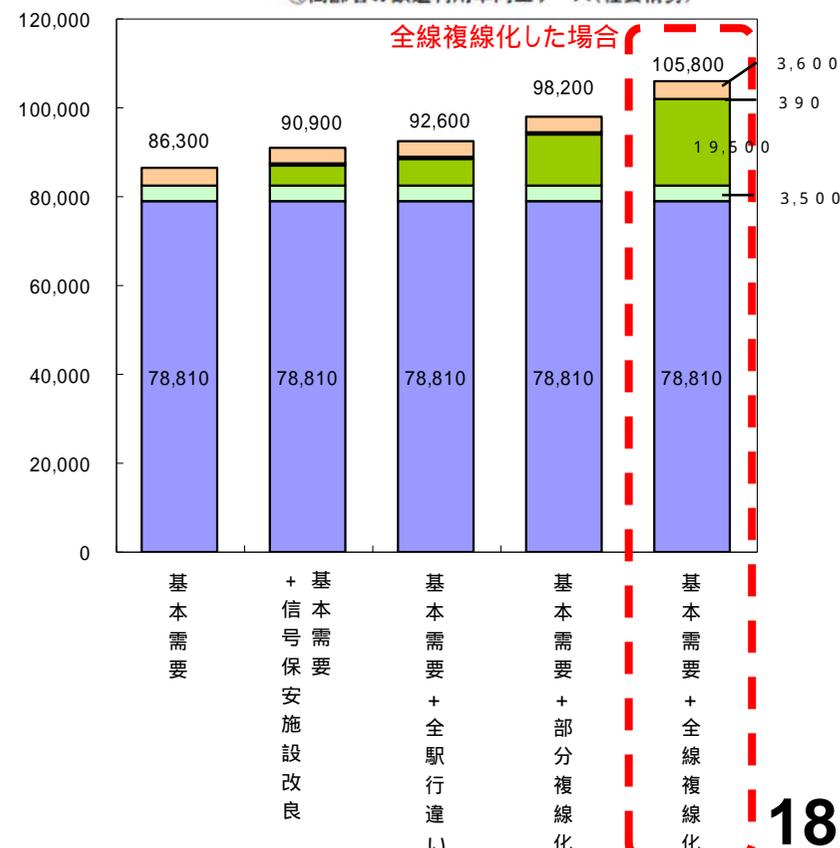
【H39】

(人/日)



【H57】

(人/日)



- 基本需要
- ① 駅アクセス改善実施ケース
- ② 利用促進方策実施による輸送サービス改善最大発揮ケース
- ③ ロボット特区による雇用創出ケース(社会情勢)
- ④ 高齢者の鉄道利用率向上ケース(社会情勢)

### (1) 所要時間短縮効果

・相模線の輸送サービス向上により、相模線利用者の乗車時間の短縮・待ち時間(他路線との乗り継ぎ含む)の短縮が期待される。

### (2) 移動費用節減

・交通改善プログラムの実施により、他の交通手段や他路線から相模線に転換することで、移動費用の節減が期待される。

### (3) 混雑緩和効果

・交通改善プログラムの実施により、相模線の輸送力が増強され、ピーク時混雑率が低下することが期待される。

### (4) 乗降環境改善

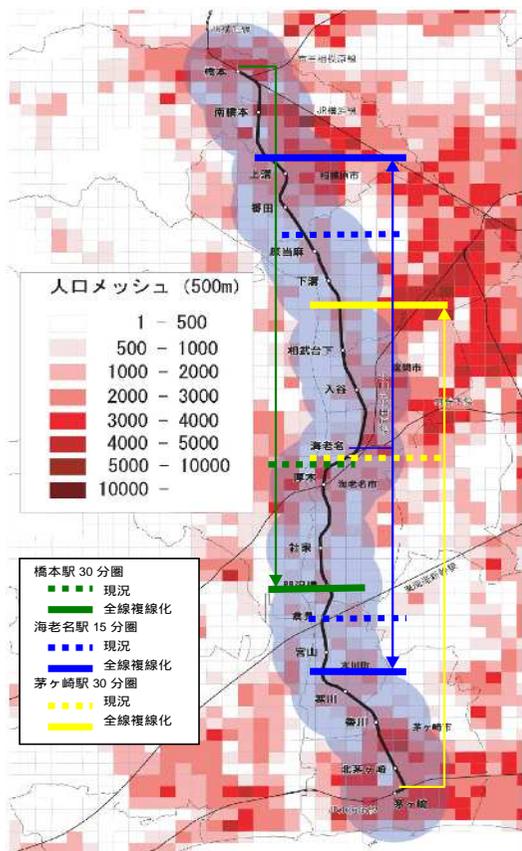
・駅施設のバリアフリー化や待ち環境の充実等により、鉄道利用に対する抵抗感の軽減が期待される。

# 期待される整備効果(社会全体への効果)

複線化等(輸送サービス向上)の意義・必要性の観点に応じて、社会全体への効果が期待される。

## (1) 地域の活動を支える主要交通軸の形成

- 相模線が全線複線化した場合の所要時間短縮により、茅ヶ崎駅・海老名駅・橋本駅への時間圏域人口(夜間人口・従業人口)が約14~17万人増加すると見込まれる。



相模線沿線地域の夜間人口(500mメッシュ及び駅2km圏)

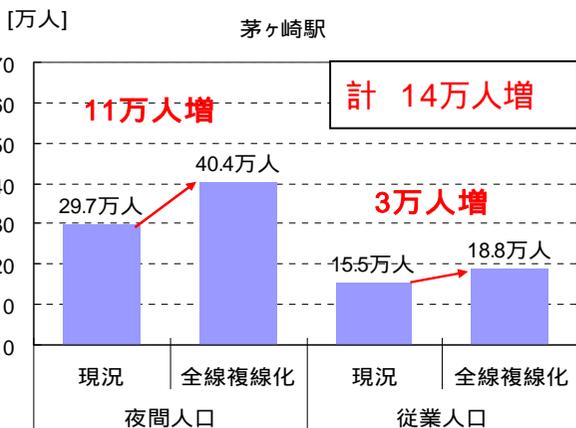
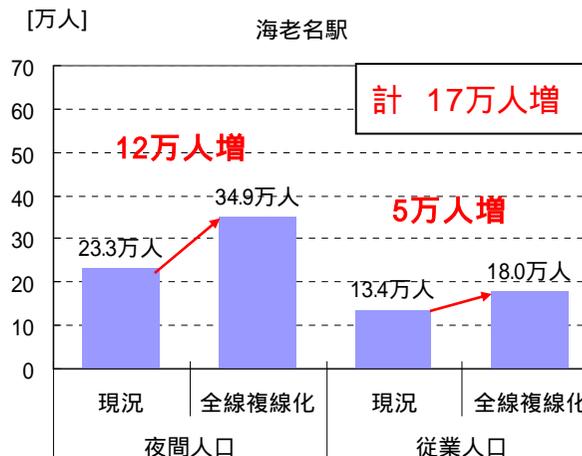
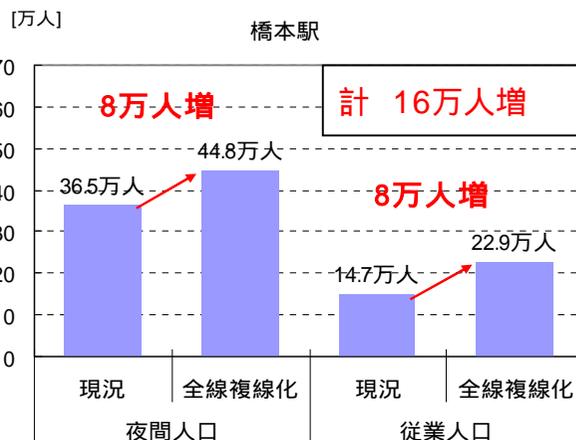


図 地域拠点へのアクセス性向上効果

現況の人口を基に推計(人口の経年変化は考慮せず)

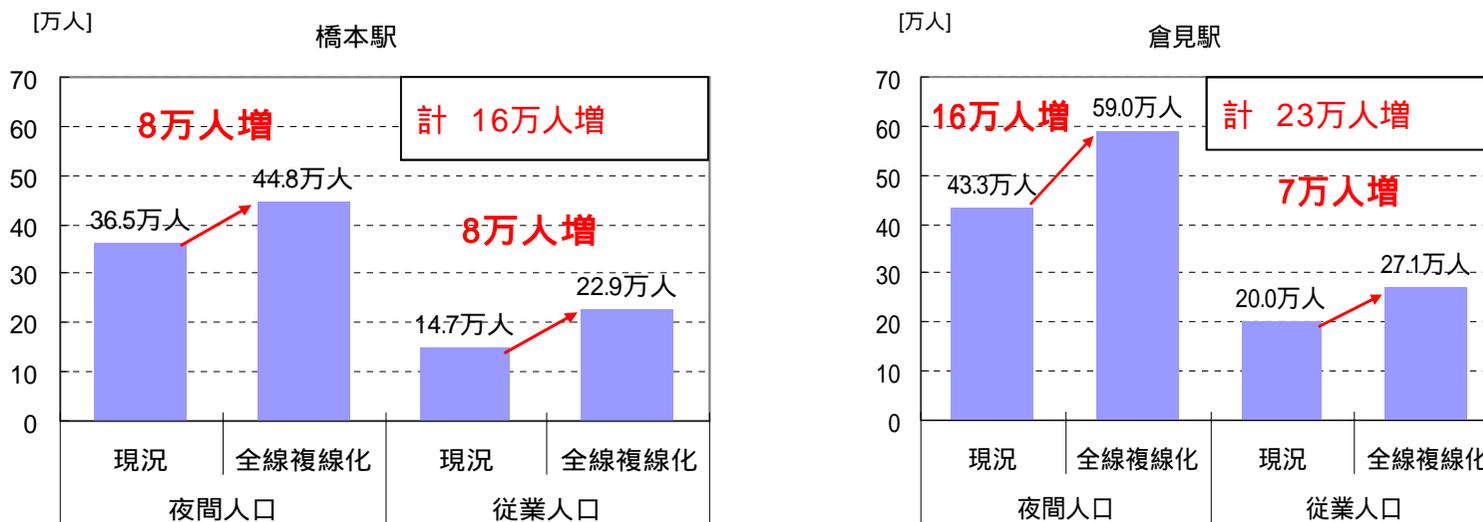
## (2) 人と環境にやさしい持続可能なまちづくりの実現

- ・自動車利用から鉄道利用への転換により、道路渋滞の減少及び環境負荷の軽減が期待される。
- ・駅の拠点性が高まることにより、賑わいの創出・地域の活性化が期待される。
- ・災害等において、他路線の輸送障害時の代替機能として期待される。

## (3) 広域交通ネットワークを生かした人やもの、情報が行き交う、活力あるまちづくりの実現

- ・相模線が全線複線化した場合の所要時間短縮により、広域交通拠点となる橋本駅への30分圏域人口(夜間人口・従業人口)が約16万人、倉見駅の30分圏域人口(夜間人口・従業人口)が約23万人増加することが期待される。
- ・相模線沿線の夜間人口が増加するとともに、企業の立地促進(従業人口増加)が期待される。

図 広域交通拠点へのアクセス性向上効果



「相模線本体の輸送サービス改善方策」は、鉄道事業者に対し、理解と協力を求めるともに、同盟会構成団体においても、さらなる調査の深度化を図り、整備構想の具体化に向け、積極的に取り組んでいく。

「相模線本体の輸送サービス改善方策」は、他の2つの視点の改善方策と連携し、段階的整備により、効果を確認しながら進めていくため、方策毎の役割分担に基づき、進捗管理を行いながら、計画を進めていく。

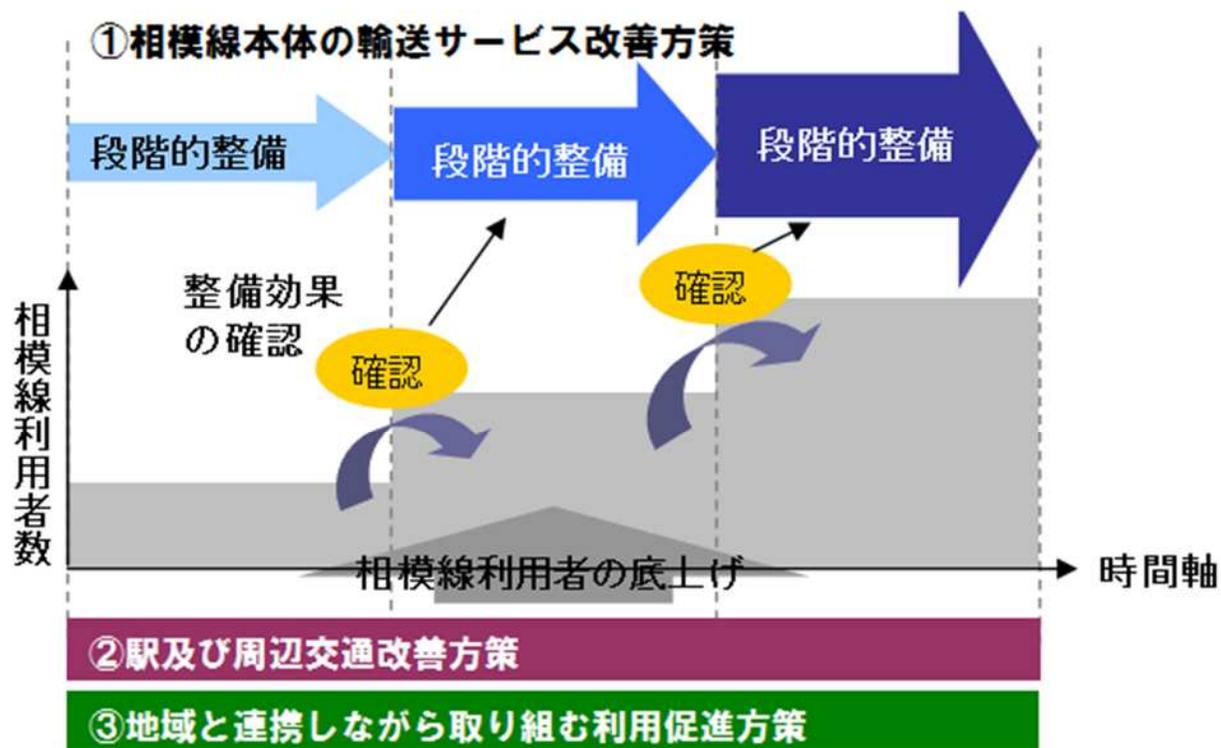


図 輸送サービス改善方策の段階的整備のイメージ