

第7章 都市圏域別の交通施策

「川崎・横浜都市圏域」、「三浦半島都市圏域」、「県央都市圏域」、「湘南都市圏域」、「県西都市圏域」の5つの都市圏域ごとに、交通施策の方向性及び県土連携軸等の機能強化を図る路線について整理しました。

1 川崎・横浜都市圏域

(1) 現況と課題

ア 国際利便性の高い都市交通基盤の整備

羽田空港の国際線増便や横浜港・川崎港を含む「国際コンテナ戦略港湾」指定など、国際的な交流連携の拠点機能や国際競争力の強化が図られており、国外との交流の拡大、活性化を促進するため、国際ゲートウェイへのアクセスや利便性の強化が必要です。

イ 交流を支える公共交通ネットワークの強化

本都市圏域は公共交通による移動の割合が高くなっています。特に、鉄道は、通勤通学で利用する住民だけでなく、増加する訪日外客など、国内外の来訪者の移動を支える重要な交通手段となっています。一方で、鉄道の混雑率は高く、使いやすく快適な交通基盤の整備・確保が必要です。

ウ 内陸部における渋滞への対応

内陸部の産業集積地と都心部・臨海部を結ぶ道路では、都心部へ通勤・業務によるアクセスに加え、横浜港・川崎港を利用する交通が内陸部からだけでなく首都圏各地から集中しており、慢性的に発生する渋滞への対応が必要です。

エ 今後の高齢化への対応

駅勢圏外の地域では住民が主体となった持続可能な地域公共交通の確保の取組が見られますが、今後の高齢化の進行や人口減少に向けて、取組の継続とさらなる移動手段の確保が必要です。

オ 人口集積地における災害対策

液状化や津波の浸水による危険性が高い都心部や臨海部に人口や産業が集積しており、交通網の多重性・代替性、災害時の緊急輸送機能の確保などが必要です。

(2) 都市交通の目標

「川崎・横浜都市圏域」では、羽田空港や横浜港・川崎港といった国際ゲートウェイを起点とする国際的・広域的な交流の活性化を図るとともに、都市圏域内、首都圏を結ぶ交通網における渋滞・混雑を緩和し、快適な移動環境の確保を図ることで、多様な人や産業が一堂に集結する国際的な交流拠点としての魅力・競争力を支える都市交通をめざします。

(3) 交通施策の方向性

ア 国際交通網を支える交通基盤の整備

国際ゲートウェイに接続する道路網や乗り入れる公共交通手段を確保し、羽田空港や横浜港・川崎港へのアクセス性・利便性を高めることで、MICE⁵⁸をはじめとして、国際的な交流を加速させ、国際拠点としての機能強化・集積を図ります。

イ 鉄道網の整備、交通結節点の整備改良

鉄道混雑緩和のため、新線の整備や複線化を進め、快適な交通環境の整備を図るとともに、交通施設の多言語対応、交通結節点の整備改良、シームレス化を進め、利便性や連続性を向上させることで、住民や企業、観光客の交流の活性化を図ります。

ウ 円滑な交通による産業経済活動の活性化

都心部・臨海部の国際的な競争力の効果を内陸部や首都圏全域の産業集積地へと波及させ、地域の活性化を促進するため、自動車専用道路及び並行する幹線道路の整備を進め、慢性的な渋滞の緩和と接続性の向上を図ります。

エ 多様な主体との連携による交通サービスの確立

地域住民が主体となった地域公共交通の確保の取組を引き続き実施するとともに、地域住民の取組支援や多様な主体と連携スキームの確立を図ります。

⁵⁸ MICE

… Meeting(会議)、Incentive Travel(研修旅行)、Convention(国際会議)、Exhibition(展示会)の頭文字からなる造語で、国際的なビジネスイベントの総称。

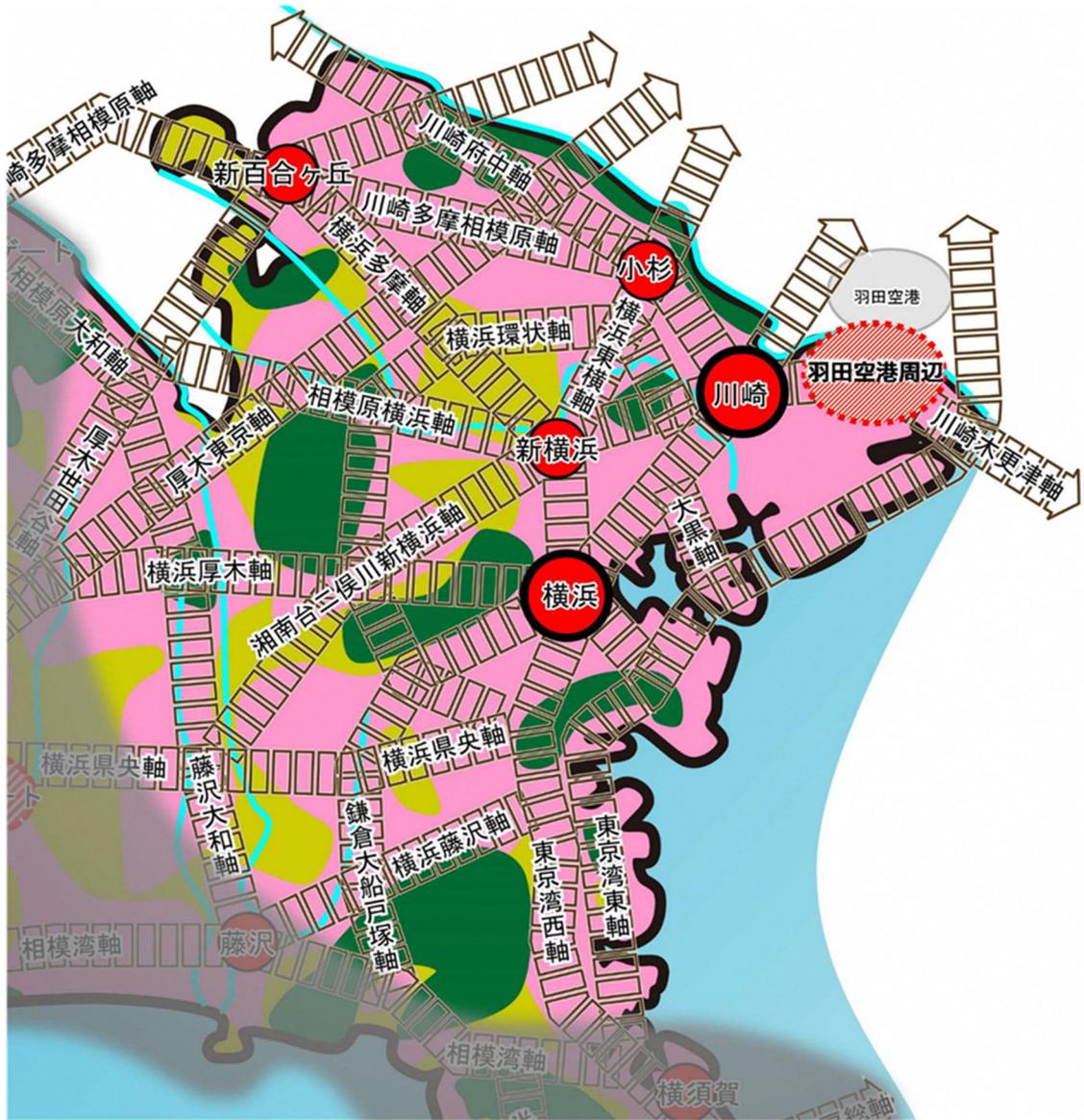
オ 安全で快適に利用できる交通網の整備

人口や産業が集積した地域であり、災害時の人命救助を円滑にし、業務の継続性を高めるため、自動車専用道路・多車線機能を有する一般幹線道路を中心に交通網の整備を進め、多重性・代替性を確保した安全で快適な広域ネットワークの整備を図ります。

表7-1 川崎・横浜都市圏域における主な交通施策

連携軸	主な施策
東京湾東軸	東海道貨物支線貨客併用化の促進及び川崎アプローチ線の新設
川崎府中軸 川崎木更津軸	川崎縦貫道路の整備促進
横浜藤沢軸	高速横浜環状南線、横浜湘南道路の整備促進
湘南台二俣川 新横浜軸	神奈川東部方面線の整備促進
横浜多摩軸	横浜市高速鉄道3号線の延伸

図7-1 県土連携軸と都市連携軸－川崎・横浜都市圏域－



*連携軸は、都市連携軸としての機能を合わせ持った県土連携軸を示しています。
 *ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	中核拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	広域拠点	
	自然的環境保全ゾーン	新たなゲート	

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

2 三浦半島都市圏域

(1) 現況と課題

ア 直面する高齢化の進行や人口減少に対応した移動手段の確保

高齢化などにより移動制約者が増加しているため、身近な移動手段の維持確保が難しくなっています。こうした社会情勢の変化を踏まえ、移動制約者の移動手段の確保が必要です。

イ 産業・観光流動と生活流動の両立

産業・観光による地域の活性化や交流人口の増加が期待されますが、三方を海で囲まれている地形的な要因により、幹線道路においては、産業や観光の流動と住民の生活流動が集中・混在し渋滞が発生しています。このため、渋滞を緩和し、川崎・横浜都市圏域や首都圏といった大消費地との交流の促進をしていくことが必要です。

ウ 急峻な地形による災害への対策

本都市圏域は土砂災害の危険箇所が多い地域となっているほか、大規模地震やそれに伴う津波による大きな被害が想定されています。このため、自然災害による交通遮断・孤立化に対して迅速な復旧や救助活動を支える交通網を確保することが必要です。

(2) 都市交通の目標

「三浦半島都市圏域」では、豊かな観光資源や首都圏へのアクセス性の良さを最大限に活かし、地域の魅力を高めるとともに、平時、災害時のいずれにおいても誰もが安全に快適に移動ができるような交通環境の整備を図ることで、交流の活性化を促進し、住民生活を支える持続可能な都市交通をめざします。

(3) 交通施策の方向性

ア 超高齢社会における地域公共交通の維持・確保

高齢化の進行が見込まれる中で、都市機能の集約を見据えながら公共交通網の再構築を図ります。また、多様な主体と連携し、地域の多様なニーズを踏まえた MaaS などの交通サービスを展開することで、日常生活の移動を支える利便性が高い持続可能な地域公共交通の確保を図ります。

イ 首都圏との対流を促す交通基盤の整備と有効活用

生活・産業・観光における円滑な流動の実現に向けて必要な道路整備を進めます。また、混在する流動を誘導・分離させるための交通システムの導入、流入調整、自転車を活用した観光地の周遊といった交通需要マネジメントに関する取組を推進し、既存インフラを有効活用した混雑緩和を進めることで、産業・観光の活性化と圏域内の住民生活の両立を図ります。

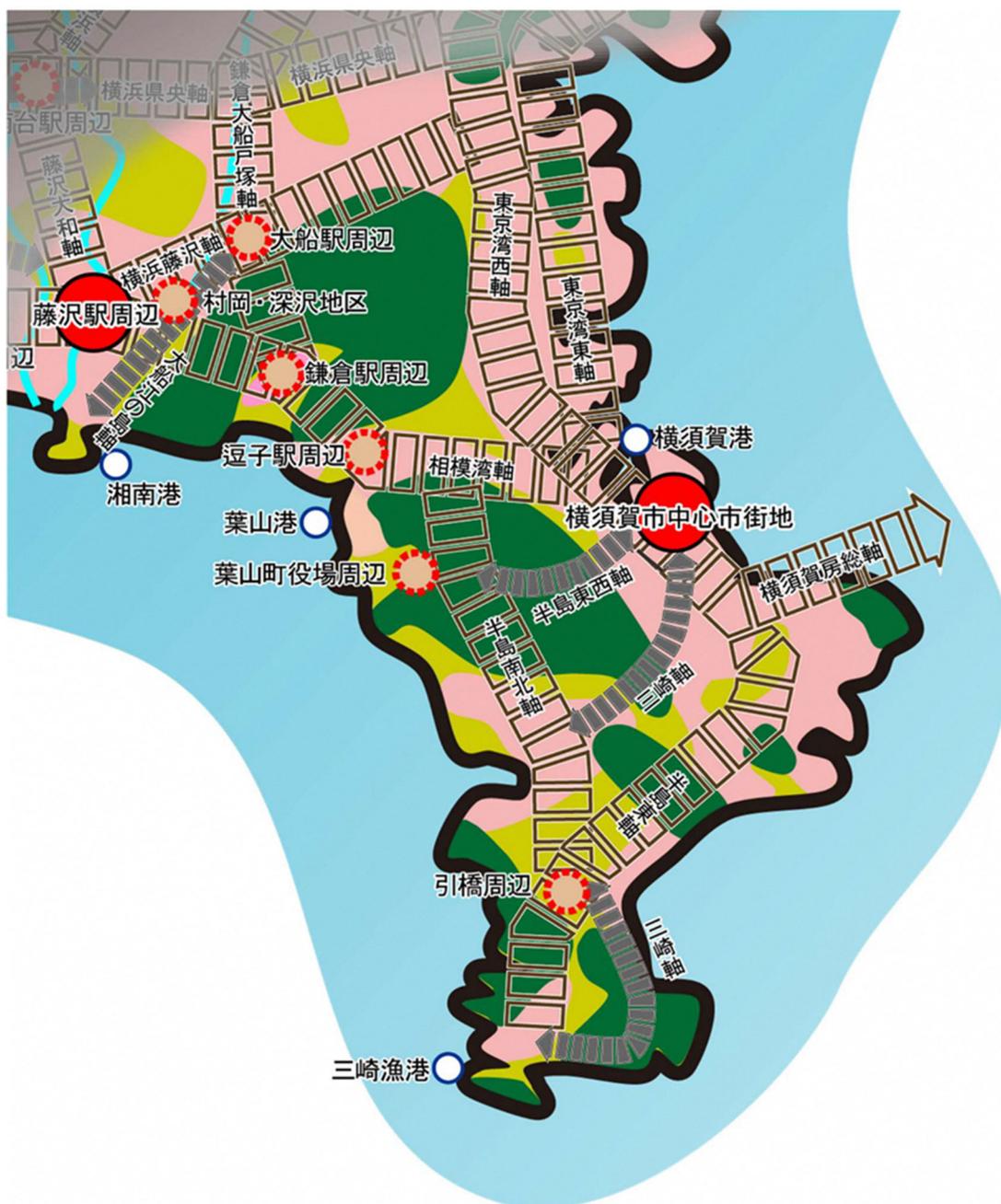
ウ 交通網の多重性・代替性の確保

平時だけでなく災害時においても、人命や生活の安全性、経済活動の継続性を確保するため、一般幹線道路網をはじめとした交通網の整備を進め、多重性・代替性の高い安全・安心な交通網の整備を図ります。

表 7-2 三浦半島都市圏域における主な交通施策

連携軸	主な施策
東京湾東軸	国道 357 号の整備促進
半島南北軸	都市計画道路西海岸線、三浦半島中央道路、三浦縦貫道路(Ⅱ期)の整備
横須賀房総軸	東京湾口道路計画の推進
東京湾西軸	(仮称)横須賀 PA スマートインターチェンジの整備促進
相模湾軸	JR 横須賀線の輸送計画の改善
半島東軸	京急久里浜線の延伸

図7-2 県土連携軸と都市連携軸－三浦半島都市圏域－



*ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

凡 例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	地域の拠点	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン		

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

3 県央都市圏域

(1) 現況と課題

ア 大都市圏を結ぶ交通網の整備効果の波及

リニア中央新幹線や新東名高速道路などの新たな広域交通網の整備が進められており、今後、広域的な流動の活性化が期待されています。都市圏域内及び県内全域にその整備効果を波及させ、流動の活性化を促進するため、県内各地と広域交通網を接続することが必要です。

イ 自動車専用道路沿線の地域における交通環境の改善

さがみ縦貫道路の開通や産業振興施策により、自動車専用道路沿線、特にインターチェンジ周辺では多くの企業の立地が進んでいます。このため、円滑な交通流動を実現し、周辺居住地における安全と経済活動を両立する交通環境の整備・改善が必要です。

ウ 郊外と鉄道駅を結ぶ交通網の形成

駅勢圏外の地域においては自動車利用率が高くなっています。このため、環境への配慮や地域公共交通のサービス水準を維持していくためにも、過度な自動車利用からの転換を促進し、郊外と鉄道駅を結ぶ利便性の高い公共交通の確保が必要です。

(2) 都市交通の目標

「県央都市圏域」では、自然環境や生活環境の保全を図るとともに、広域的な交通網の整備と切れ目のない交通網の形成を図ることで、人・物の流れを広域的に結びつけ、都市圏域内だけでなく県全体を活性化する都市交通をめざします。

(3) 交通施策の方向性

ア 利便性の高いシームレスな交通網の整備

リニア中央新幹線や新東名高速道路といった広域交通網の整備による広域流動を促進するため、シームレス化や、交通結節点の整備改良などを進め、交通網の連続性・利便性を向上させ交通の要衝としての機能強化を図ります。

イ 土地利用と道路整備の連携

自動車専用道路周辺での土地利用の適正誘導と連携して道路整備を進めることで、物流の効率化や、都市内での貨物車と一般車の混在を回避するなど、円滑で安全な交通環境の実現を図ります。

ウ 郊外と鉄道駅を結ぶ公共交通手段の確保・維持

鉄道駅への交通手段としての公共交通を確保し、郊外から鉄道駅への接続性・利便性を高めることで、自動車利用から鉄道利用への転換を図ります。また、この圏域に訪れる観光客の約8割が自動車を利用している地域の特性・実情を踏まえた交通サービスの展開を図ります。

表 7-3 県央都市圏域における主な交通施策

連携軸	主な施策
相模軸	JR 相模線の複線化 都市計画道路下今泉門沢橋線の整備
横浜厚木軸	武相幹線の整備検討
県央足柄軸	厚木秦野道路(国道 246 号バイパス)の整備促進
橋本津久井軸	リニア中央新幹線・神奈川県駅の建設促進
	津久井広域道路の整備促進
川崎多摩相模原軸	小田急多摩線の延伸

図 7-3 県土連携軸と都市連携軸—県央都市圏域—



*ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

凡 例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	新たなゲート	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン	地域の拠点	

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

4 湘南都市圏域

(1) 現況と課題

ア 産業ポテンシャル向上に資する交通環境の整備

新東名高速道路や厚木秦野道路などの自動車専用道路の整備が進められており、交通の利便性の向上が見込まれる中、一方でアクセス道路が未整備な箇所では、駅や観光地へ向かう道路の交通渋滞が課題となっており、産業ポテンシャルを更に高めていく交通環境の整備が必要です。

イ 交流連携を促進する交通網の整備

「南のゲート」では、東海道新幹線新駅誘致地区を中心とした環境共生モデル都市ツインシティを整備し、県土の新たな窓口にふさわしい都市機能の集積によって新たな拠点の形成を進めており、「北のゲート」や周辺都市、新たな産業・研究拠点との連携によって、地域活力を高める必要があります。

ウ 自転車利用環境の整備

本都市圏域では自転車の利用が多く、重要な交通手段となっています。一方で、利用者が増加することで、交通事故や駅前の放置自転車等の問題が発生することも想定されるため、安全・安心な自転車利用環境の整備や公共交通手段との接続性の向上が必要です。

(2) 都市交通の目標

「湘南都市圏域」では、交流連携の中心となる広域的な交通網と拠点の整備を図るとともに、まちづくりと連動し、まちなかを安全・快適に移動ができる交通環境の整備を図ることで、交流連携と環境共生による新たな活力を生み出す都市交通をめざします。

(3) 交通施策の方向性

ア 経済・産業を支える交通網の整備

自動車専用道路の整備を進め、利便性の高い広域網を形成するとともに、インターチェンジへのアクセス道路などの整備を進め、駅や観光地等に向かう交通渋滞を緩和し、交通の利便性・円滑性の向上を図ります。

イ 鉄道網の整備及び連携の強化

鉄道網の整備や輸送力強化を促進するとともに、乗り換えのシームレス化による広域的な交流促進を図ります。また、「南のゲート」として、東海道新幹線新駅の誘致を図るとともに、「南のゲート」を生かした交流連携と、都市圏域内外の経済、産業を活性化させる南北方向の交通軸の強化を進めます。併せて、「南のゲート」による全国との交流連携を県内全域へと拡大させていくための交通施策を進めます。

ウ 交通手段の混在を解消した多様で安全な交通手段の確保

自転車走行空間を充実させ、人と自転車の混在を解消するとともに、サイクルアンド(バス)ライドなど、多様な交通手段の連携を図ることで、公共交通、自転車、徒歩を中心とした安全・安心な交通システムの構築を図ります。

表 7-4 湘南都市圏域における主な交通施策

連携軸	主な施策
相模軸	JR 相模線の複線化
	東海道新幹線新駅の誘致
横浜県央軸	相鉄いずみ野線の延伸
	県道 410 号(湘南台大神)の整備
県央足柄軸	新東名高速道路、厚木秦野道路(国道 246 号バイパス)の整備促進
相模湾軸	新湘南バイパスの整備促進
	都市計画道路湘南新道の整備
横浜藤沢軸	横浜湘南道路の整備促進
	JR 東海道本線の村岡新駅(仮称)の設置

図 7-4 県土連携軸と都市連携軸－湘南都市圏域－



*ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

凡 例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	新たなゲート	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン	地域の拠点	

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

5 県西都市圏域

(1) 現況と課題

ア 過度な自動車利用の抑制

人口減少が進行し、人口密度が低いほか、山間部では集落が点在しており、地域公共交通の維持・確保が難しく、住民生活を支える上では自動車が不可欠な移動手段となっています。このため、自動車を活用しながらも、過度に自動車に頼らない交通体系の構築が必要です。

イ 国際的観光地における円滑な流動の確保

全国有数の温泉地である箱根をはじめとして、魅力あふれる観光地が位置しており、休日は、県内外から訪れる多くの観光客でにぎわっています。それに伴い、観光地では過度な交通集中による渋滞が発生し、地域の魅力を低下させる一因となっており、交通集中による渋滞を緩和し地域の活性化に資する円滑な流動の確保が必要です。

ウ 効果的・効率的な交通網の構築

隣接県との積極的な交流連携の促進、災害時における多重性・代替性の確保を図るため、新たな交通網を整備することで、既存のストックに集中する負荷を分散し、本都市圏域の「自立と連携」を支える交通網を効果的・効率的に構築することが必要です。

(2) 都市交通の目標

「県西都市圏域」では、自然・観光資源を保全・活用しながら、地域の魅力を高めていくために、かしこい自動車利用と公共交通手段の確保及び利便性向上を図るとともに、隣接県との連携及び都市圏域内の連携強化を図り、限られた輸送資源を有効に活用し、地域活力の向上に資する都市交通をめざします。

(3) 交通施策の方向性

ア 様々な交通手段の連携による利便性の確保

モビリティ・マネジメントなどの施策を展開し、過度な自動車利用からの転換を図るとともに、公共交通手段だけでなく、地域の多様な輸送資源の活用・連携や多様な主体との連携により持続可能な交通手段の確保を図ります。

イ 国際的観光地における円滑な観光流動の確保

観光地の魅力を維持・向上していくため、交通需要マネジメントを実施することで、公共交通の利便性・快適性を向上させ、円滑な観光流動の確保と回遊性の向上による地域の賑わいの創出を図ります。

ウ 富士箱根伊豆交流圏の形成

広域的な交流を促進し、災害時における代替性の確保や観光・自然資源の保全等の多様な面を考慮し、既存道路を有効活用するとともに、新たな道路整備を進め、隣接県との交流連携の基盤となる広域交通網の構築を図ります。

表 7-5 県西都市圏域における主な交通施策

連携軸	主な施策
県央足柄軸	新東名高速道路の整備促進
	(仮称)山北スマートインターチェンジの整備促進
相模湾軸	西湘バイパス延伸計画の促進
	神奈川と静岡の県境をまたぐ道路(伊豆湘南道路)計画の促進
	小田原環状道路の整備
酒匂西軸	(仮称)酒匂右岸幹線の具体化に向けた調整

図 7-5 県土連携軸と都市連携軸—県西都市圏域—



*ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	地域の拠点	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン		

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