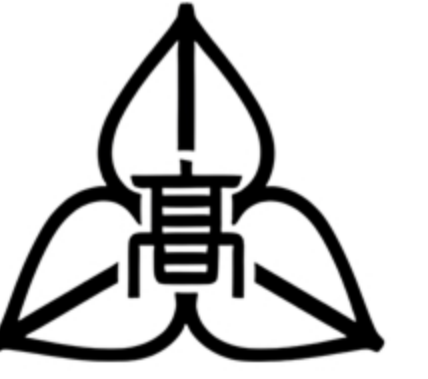




綾瀬市における鉄道路線開通の可能性について

大豆生田 航也 関沢 優斗 西久保 琉偉 山田 晴也
神奈川県立横浜緑ヶ丘高等学校



背景

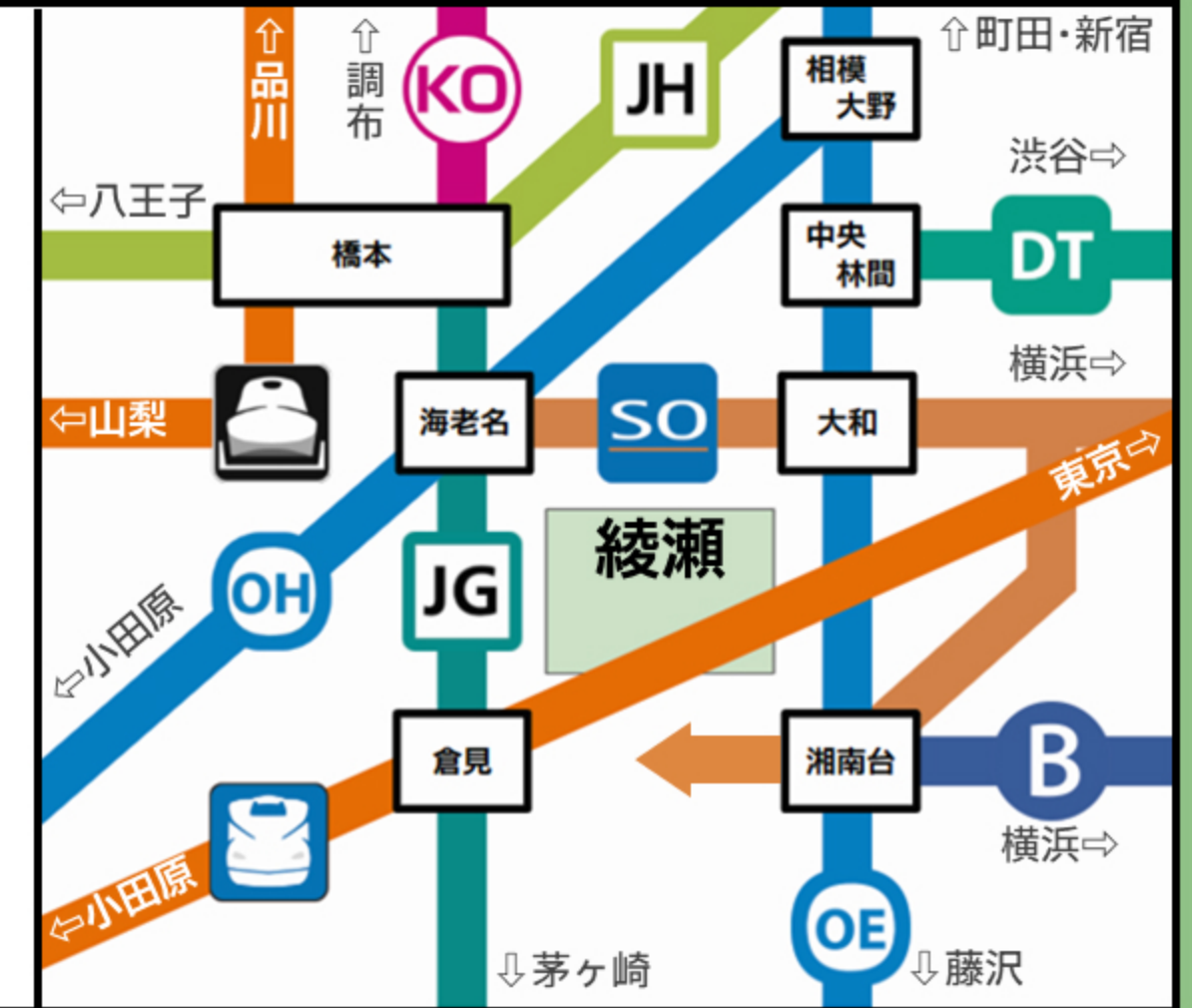
神奈川県綾瀬市は、全国に6市のみ存在する「鉄道未開の市」の一つ。(※)
市民の**62%以上**が公共交通の改善を希望。少子高齢化社会において、交通の利便性は、**持続可能なまちづくり**の重要な要素の一つ。
※区町村、離島、平成の大合併、貨物駅を除き、廃駅を含まず。

目的

実際の市民の声を考慮しつつ、経済・環境・観光などの観点で、具体的な可能性と課題を考察し、実現に向けた方策を提案。
アクセス改善で、市の魅力向上を目指す。

鉄道網 (予定路線含む)

- リニア中央新幹線
- JR横浜線
- 京王相模原線
- 小田急小田原線
- 相鉄線 (本線/いずみ野線)
- 横浜市営地下鉄ブルーライン
- 東海道新幹線
- JR相模線
- 東急田園都市線
- 小田急江ノ島線



手順/参考文献

結果

考察

① 歴史分析

綾瀬市及び周辺都市の文献調査

綾瀬市史3/4/7
綾瀬市史 新聞記事目録 第1/2集
神奈川県史 通史編 6/7 / 資料編 18
鎌倉市史 近代通史編 海老名市史4
相模原市史4 大和市史3
小田急25年史 相鉄50年史
他下記

▲「津久井—綾瀬—横浜」の路線が複数申請
⇒「津久井—(南武線)—横浜」が勝ち残る
▲小田急「綾瀬→辻堂」「六会→藤沢」で争う
⇒六会経由で開業
▲厚木海軍飛行場が市内に、相鉄線から引込線
⇒引き込み線の活用は認められず、現在は廃線
▲相鉄「いずみ野→長後→平塚」を計画
⇒長後商店街の反対運動、湘南台経由で開業

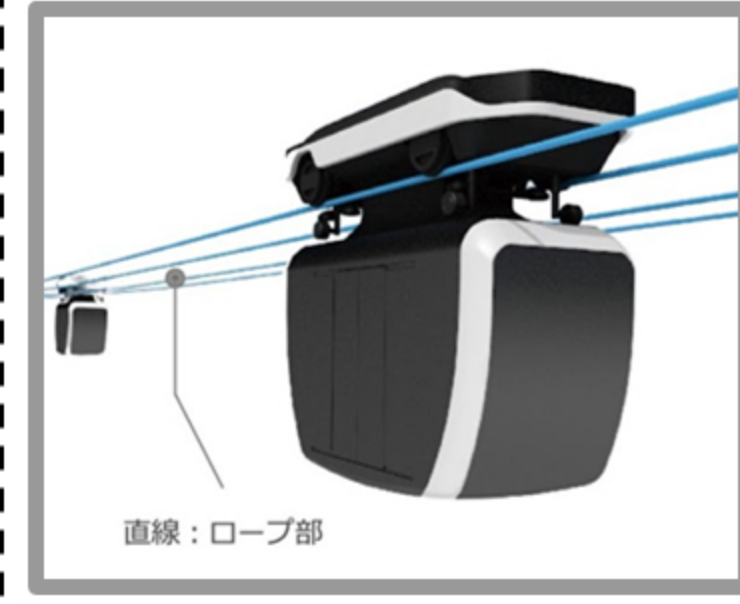
昔の南武線は、川と街道に沿う貨物線。綾瀬には**副産物も街道もない**ため負けた。
江ノ電に対抗するため直線的な六会経由に。綾瀬には小田急が**開発する余地**がなかった。
周辺の開発も関係機関に管理されており、新規路線の開通がはばかれた。
「長後→平塚」の途中に綾瀬市があり、駅ができていた可能性がある。

② システム分析

既存の交通システムを費用や地理的制約などで比較

宇都宮市『LRT START BOOK』
阿佐海岸鉄道『DMVとは?』
Zip Infrastructure株式会社
他下記

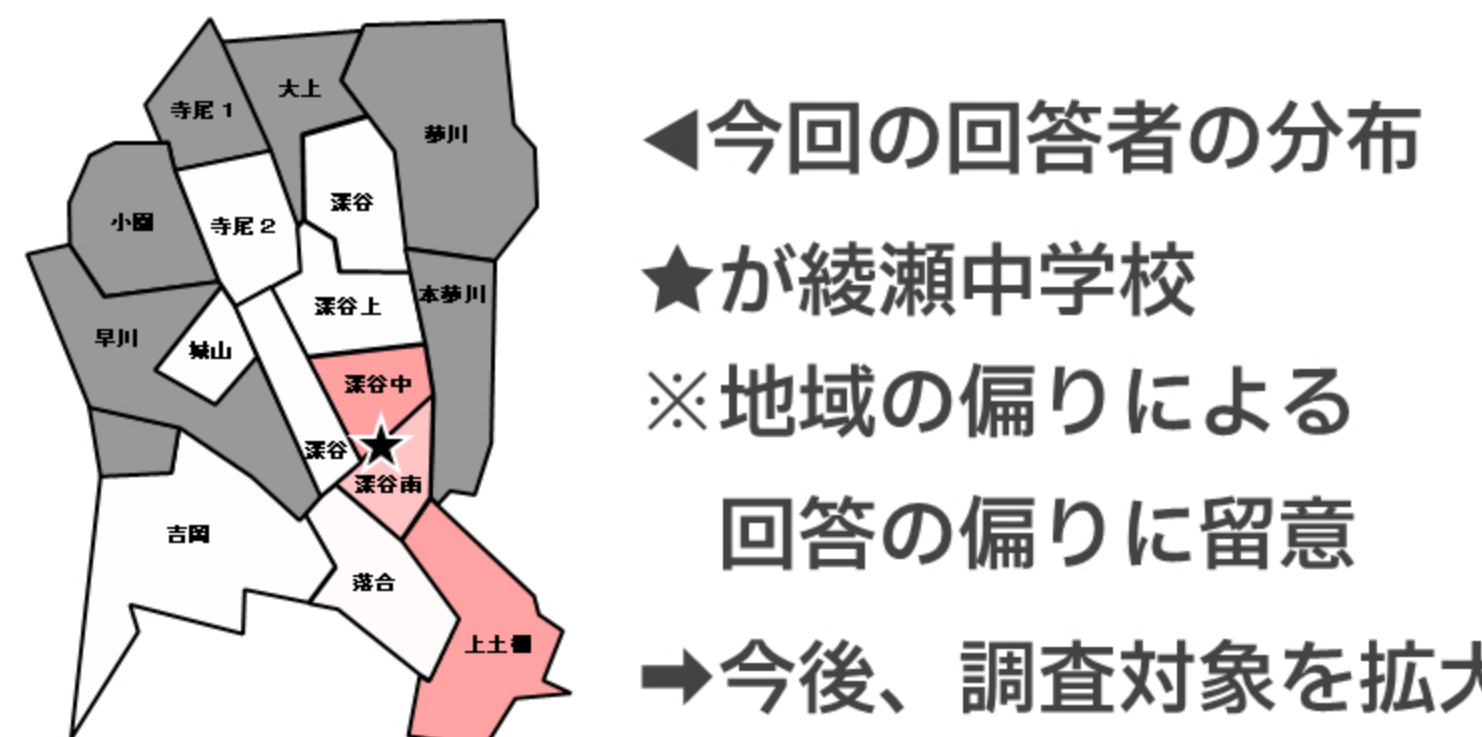
- ◆LRT (次世代型路面電車)
 - ◆AGT (自動案内軌条式旅客輸送システム)
 - ◆DMV (デュアル・モード・ビークル)
 - ◆Zippar (都市型自走式ロープウェイ) → **採用**
- などの新交通システムも検討

神奈川県と提携している「Zippar」を採用

● **最安価** (約15億円/km)
● **急勾配/急カーブ**対応
⇒3つの川による河岸段丘/用地買収の縮小に対処可

③ 意識調査

市内在住/在学/在勤を対象にアンケートを行い傾向を分析

方法 Googleフォームを用いたアンケート
対象 綾瀬市立綾瀬中学校
生徒**337名**及び教職員**14名**



- ①市内に鉄道駅は必要か
⇒75.57%が必要と回答。利便性・復興が理由。
- ②市内でよく行く地域/③駅を設置する場所
⇒市役所、学校、公園、カラオケ周辺が人気。
- ④市外でよく行く地域
⇒近隣の海老名/藤沢/大和/横浜が過半数。
- ⑤最寄り駅への交通手段
⇒バス55%/自動車18%/自転車16%/徒歩8%
- ⑥最寄り駅
⇒東側3駅80%/海老名駅15%/大和駅3% / 湘南台駅2% / 北側3駅2% / 西側3駅0%

中学校に近い地域、駅に近い地域で必要の回答数が減少。理由は**現状で満足**。
市役所周辺には**行政/商業施設**が密集しており高割合。対象が学生のため公園が人気。
東京等の**県外への意識が低く**、周辺地域で生活が完結。対象が学生ということもある。
綾瀬中学校は自転車通学が禁止。バス通学は許可。**バスは高く遅い**という意見が散見。
バスの本数と相関関係あり。東側は神奈中バス、西側は相鉄バスが占領。

④ ヒアリング

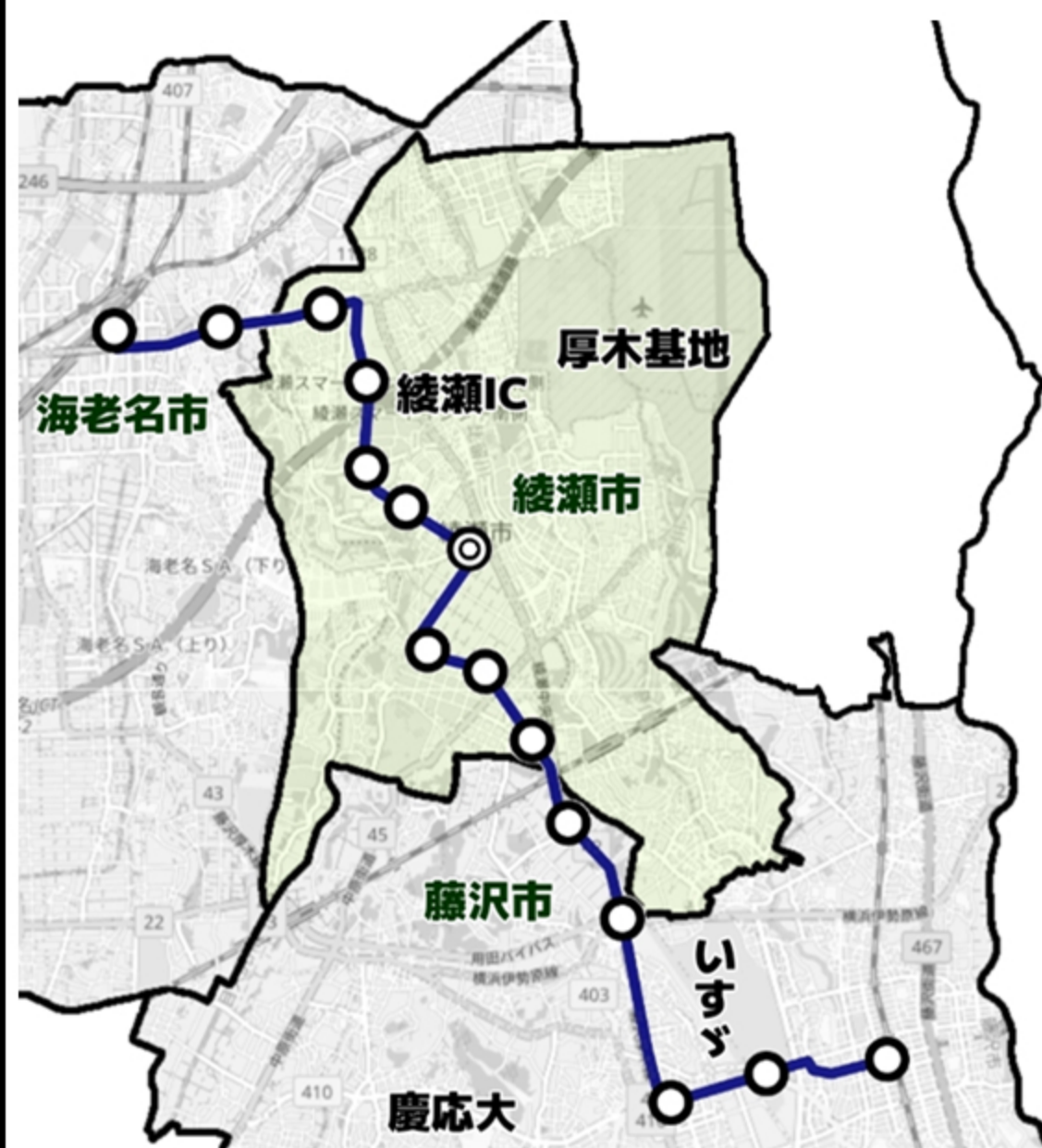
市としてのビジョンを調査

対象 綾瀬市役所 都市整備課 地域公共交通担当
⇒今後、他の市や関係企業に対象を拡大
※考察は省略

- ①これまでの綾瀬市での鉄道誘致の検討
⇒厚木基地引込線の活用計画、海老名市・藤沢市と新交通システム協議会の設立などが頓挫。
- ②現在の地域公共交通に関する市の考え方
⇒複合的な交通手段の展開を目指す。高速バス、シェアサイクル、AI型デマンド交通など。
- ③県が連携協定を締結している「Zippar」及びその活動内容についてご存知か
⇒存じており、秦野市内の実験線を見学し、その状況を注視している。

⑤ ルート選定

産業道路沿いに工業地帯経由し海老名→湘南台を結ぶルート



- ②相模国分寺
 - ③相模日立 (日立事業所)
 - ④東名綾瀬 (三井MFLP)
 - ⑤早川中央 (工業団地)
 - ⑥城山公園
 - ⑦綾瀬市役所
 - ⑧吉岡工業団地
 - ⑨綾瀬車庫 (神奈中の車庫)
 - ⑩落合春日台
 - ⑪藤綾跨線橋 (物流センター)
 - ⑫いずゞ北門
 - ⑬秋葉台
 - ⑭いずゞ南門
- の全15駅 (全長13km弱)

- 吉岡遺跡郡埋蔵物による計画変更の可能性
⇒**該当地域を優先**してボーリング等**地質調査**
- 東名高速道路/東海道新幹線との交差
⇒NEXCO東日本/JR東海との協議の上建設
- 利用者数想定: 約**12000人/日**
- 総費用想定: 約**238億円**
⇒30年で回収と仮定すると、海老名←湘南台間**350円**で黒字の見込み (既存路線同区間は最速408円最安356円)

結論

本調査の想定は理論値であり、現実はかなり厳しいと考えられる。しかし、公共交通は旅客輸送だけで収益を得る訳では無い。不動産業や観光業の同時展開、第三セクター (官民共同) による運営を行い、市として総合的利益を追求することが必要。実現のためには、政策及び市民の再考が求められる。

文献

- 綾瀬市役所 『平成22年綾瀬市総合都市交通計画』『令和5年綾瀬市市民満足度調査 報告書』『綾瀬市の公共交通について』
- 座間市 『座間市及びその周辺における鉄道関係資料』
- 内田宗治 『地形と歴史で読み解く 鉄道と街道の深い関係 東京周辺』
- 鉄道情報館 『鉄道駅がない地域・市町村一覧 (全国都道府県別)』

協力

