

3. 5つの公的不動産の利活用の効果

3-1 5つの公的不動産の利活用の基本的な方向性

ここでは、公的不動産の利活用が、将来都市像やまちづくりに対する効果・インパクトを期待できるものとして、上位・関連計画の位置付けやこれまでの検討経緯から、5つの公的不動産の利活用の基本方針や期待される効果を次表のとおり整理します。

表 公的不動産の利活用の方針

土地・建物名等	現状	利活用の基本方針及び期待される効果
鎌倉市役所 (将来的な 跡地活用含 む)	跡地 市役所、NPOセンター、 子どもの家	<ul style="list-style-type: none"> ○市民サービスの提供・公共施設再編と民間機能の導入による賑わいや憩いの創出 ・市民サービス機能の維持と鎌倉地域における公共施設の再編による付加価値の創出 ・市民の相談・手続きのための窓口をコンパクトに整備 →親しみやすく身近な市民サービス（窓口） ・ホール（生涯学習センター）、図書館、ミーティングスペースなど、市民の生涯学習、活動の拠点 →文化活動・生涯学習・市民活動の推進・発信 ・シェアオフィス、子育て施設などの導入による働く環境づくり →既存の歴史的遺産・自然環境に恵まれたこのまちで、働き、暮らすという新たなライフスタイルの定着 ・オープンスペースの活用により、市民や来訪者の憩いの場、子どもから高齢者までの世代間交流等の場を整備 →多世代間交流・地域活性化・魅力発信 <p style="color: red; font-weight: bold;">鎌倉駅直近の一等地において様々な魅力を発信することで鎌倉のブランド力向上・新たなライフスタイルの提案・「すみたまち鎌倉」の実現を目指す</p>
	移転先	○移転整備候補地は深沢地域整備事業用地（行政施設用地）とする。
梶原四丁目用地 (野村総合研究所跡地)	研究所跡地 (既存建物あり)	<ul style="list-style-type: none"> ○自然環境を生かした利活用（市民への開放を含む）と企業誘致 ・研究・開発系の企業誘致（求心力の高い企業を選定）により、雇用の創出・鎌倉で働くというライフスタイルを提案 →雇用の創出・若年世代（生産年齢）の社会増 →深沢拠点（深沢地域整備事業）、大船駅拠点との連携により、更なる企業誘致・創業を誘発 →鎌倉拠点のまちづくりとともに、新たなライフスタイルの創造

		<ul style="list-style-type: none"> ・企業と地域の連携により地域活力を創造 →敷地開放による子どもの遊び場、市民の憩いの場 →例えばプログラミング教室やマーケティング教室などの講座開催による市民との交流、共同研究やインターンシップの受け入れなど産学連携 →上記による人材育成 ・空洞化が進む郊外住宅団地へ若年層を誘導 →地域コミュニティの活性化 →空き家の有効活用など、安全で安心な地域づくり <p>郊外の環境の良い、ゆったりとした場所（豊かな緑に囲まれた広大な敷地）という立地を生かした高度な研究・開発系の企業誘致（求心力の高い企業を選定）により、「働くまち鎌倉」の実現を目指す</p>
深沢地域整備事業用地（行政施設用地）	国鉄大船工場跡地など（更地、一部暫定利用中）	<p>○本庁舎の移転先とし、消防本部や総合体育館と一体となったシビックエリアの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・賑わいや交流の創出や防災機能の拠点化 →本庁舎・消防本部を近接して整備することで発災時の災害対策本部としての機能強化 →災害対策本部と総合体育館・公園・グラウンドなどが近接することで受援力を向上させ、更なる防災力の強化 ・新しい拠点の形成、新しいまちの姿の構築 →本庁舎・総合体育館・グラウンドなどを近接して整備することで、深沢地域整備事業が導入を目指す医療・福祉・介護・子育て・健康増進機能といった民間との連携により、更に相乗効果を生み出すことで、市民に「医療」「健康」などの価値を提供 →都市機能の集積が期待できる「拠点」に本庁舎を配置することで、市民に身近な場所（市民が集まる場所）で行政サービスを提供することが可能となり、まちの暮らしやすさの向上、行政サービスのコスト削減を図ることができる。 <p>本庁舎・消防本部・総合体育館を一体的に整備することでシビックエリアを形成し、新しい拠点の機能強化・賑わいの創出とともに、市民に「医療」「健康」などの新たな価値を提供</p>
扇湖山荘	企業研修施設跡地（既存建物あり）	<p>○自然環境を生かした利活用（市民への開放を含む）と旧邸宅群の一つのシンボルとしての先導的な活用（企業誘致など）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・個々の活用が困難な旧邸宅について、扇湖山荘が先導的・中核的な役割を果たし、群として活用（旧邸宅ネットワークの形成）することで、旧邸宅の歴史的な価値や別荘文化などの価値をより効果的に創出するとともに、強く情報発信することが可能とな

		<p>る。</p> <p>→鎌倉の歴史・文化・まち並みの保存とまちに新たな価値創造</p> <p>→鎌倉の魅力創造と発信（ブランド力の維持）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧邸宅ネットワーク内のみならず低未利用資産の利活用の誘発による、更なる効果の獲得 <p>→地域経済及びコミュニティ等、地域の活性化</p> <p>→新たな観光資源の創造、観光の分散化、滞在時間の延長</p> <p>→既存ストック活用・リノベーションまちづくり（地域の潜在資源を活用した「まち育て」「魅力・価値創造」「地域課題の解決」）の先導的役割</p> <p>旧邸宅群のシンボル（先導的・中核的な存在）として活用することで鎌倉の歴史・文化・まち並みの保存と新たな価値創造、地域に存在する地域資源の活用によるまちづくりを誘発</p>
資生堂鎌倉工場跡地	工場跡地（更地）	<p>○利便性を生かした企業誘致</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「鎌倉芸術館周辺地区のまちづくり」において研究・開発・生産ゾーンに位置づけられ、「研究開発・業務施設機能強化と適切な更新誘導等」をまちづくりの方向性として掲げていることから、業務系機能の更新誘導によるまちづくりの推進を目指す <p>→市内の産業構造維持・地域経済の発展</p> <p>→雇用の創出・若年世代（生産年齢）の社会増</p> <p>→深沢拠点（深沢地域整備事業）との連携により、更なる企業誘致・創業を誘発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・単なる企業誘致に留まらず、利便性を生かし、大船地域の企業活動・創業などの拠点としての機能など新たな価値創造 <p>→鎌倉の玄関口としての活力維持</p> <p>→企業市民としてまちづくりへ参画するなど大船拠点のまちづくりを牽引</p> <p>→大船地域の活性化、「住みたいまち・住み続けたいまち」鎌倉を創造</p> <p>鎌倉のまちに相応しく、都市拠点のまちづくりに積極的に参画する企業誘致により、企業市民としての企業のあり方の提案とともに、産業構造の維持、地域経済の発展を目指す</p>

3-2 5つの公的不動産の利活用の進め方と効果

(1) 5つの公的不動産の利活用と効果の考え方

5つの公的不動産の利活用の取組は、「全市的な視点をもった公的不動産の利活用により持続可能な都市経営につながる魅力ある都市創造」を目的としたもので、総合計画や都市マスタープランといった行政計画に沿って、「鎌倉市人口ビジョン」や「鎌倉市まち・ひと・しごと創生総合戦略」（以下「総合戦略」という。）の実現を目指して検討を進めることとしています。

このため、特に鎌倉市まち・ひと・しごと創生総合戦略の基本方針である「働くまち鎌倉」、「住みたい、住み続けたいまち鎌倉」への寄与、基本目標（数値目標）や基本的方向（重要業績評価指標：KPI※）との相関関係を整理することで、公的不動産の利活用による効果を評価します。

※KPI：Key Performance Indicator の略称。施策ごとの進捗状況を検証するために設定する指標をいう。

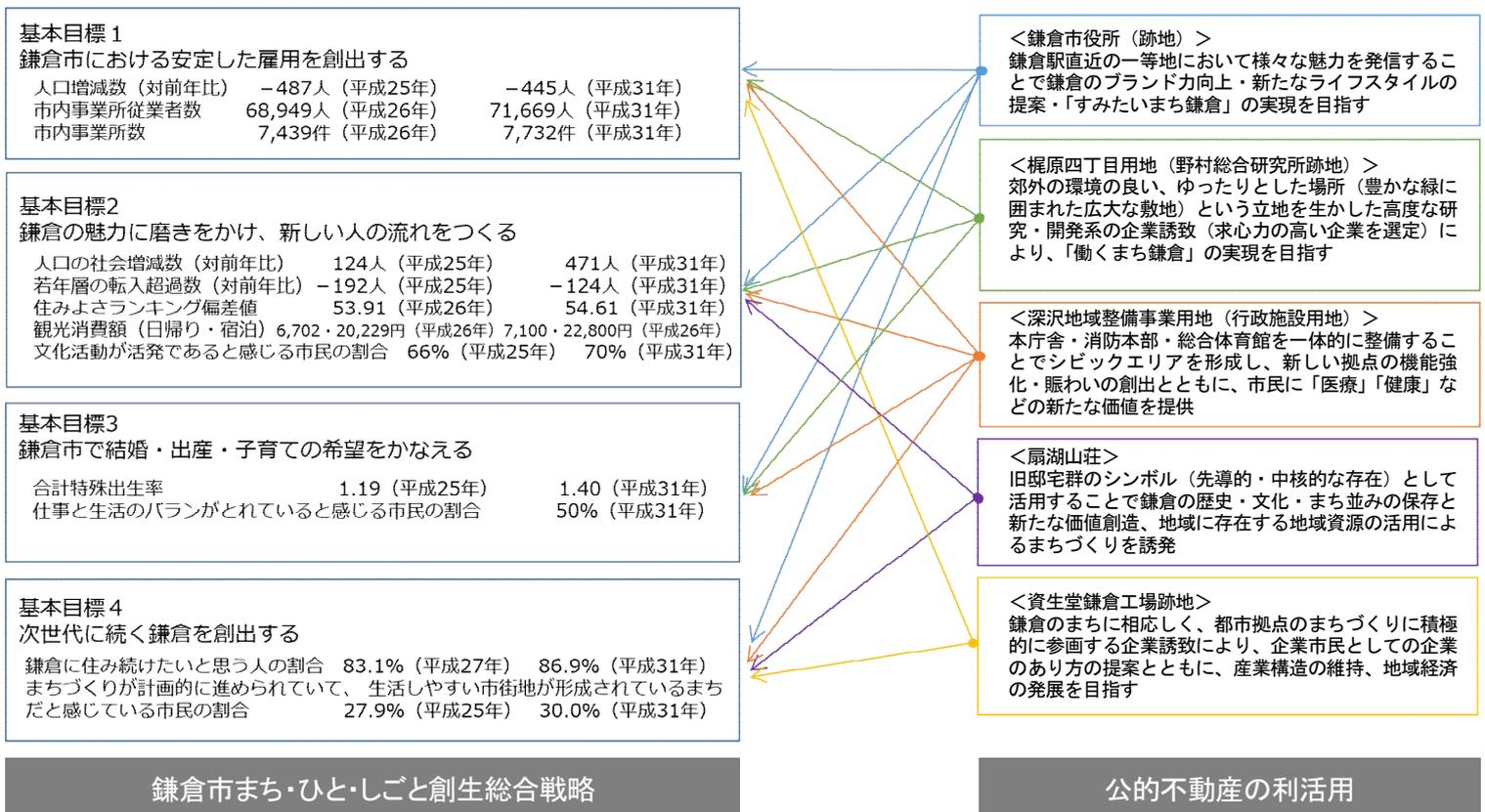
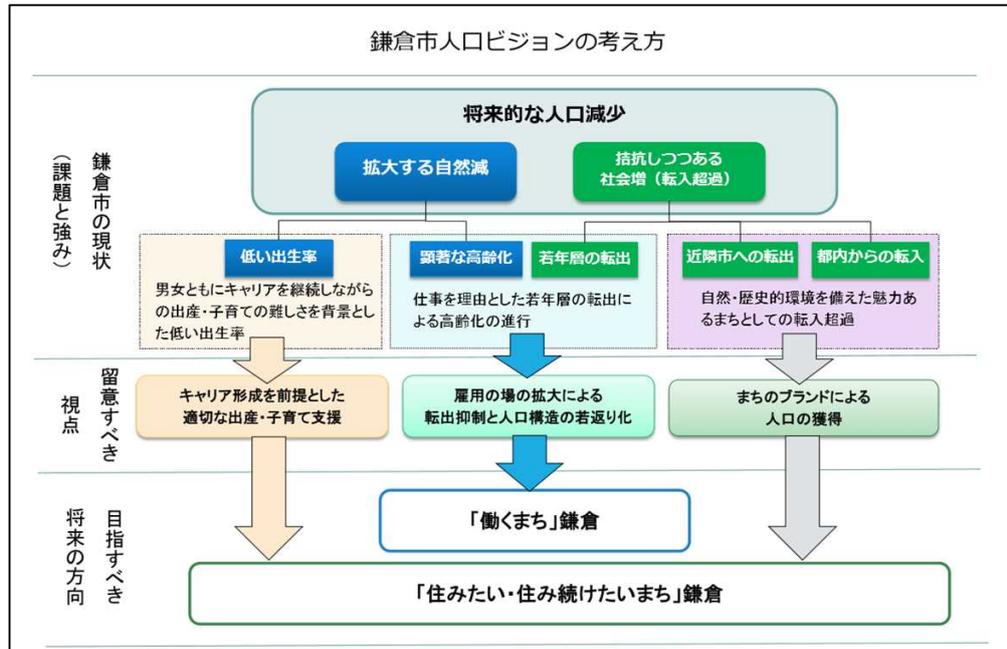


図 鎌倉市まち・ひと・しごと創生総合戦略 基本方針「働くまち鎌倉」、「住みたい、住み続けたいまち鎌倉」と公的不動産の利活用との関係

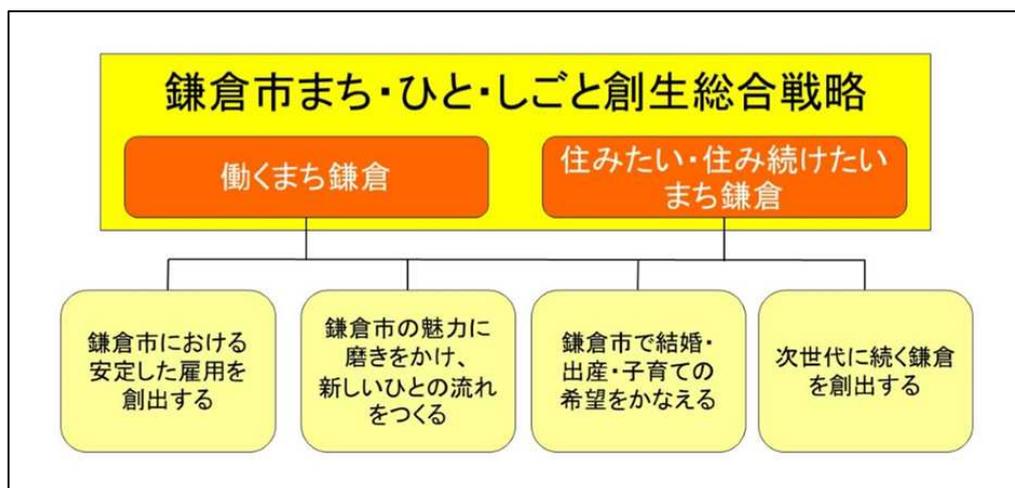
3-3 5つの公的不動産の利活用による効果の把握

(1) 5つの公的不動産の利活用の効果について

公的不動産の利活用の効果は、前項で整理した総合戦略の基本目標や数値目標・KPI との相関関係を踏まえて把握することとします。作業にあたっては、まず、人口に着目し、今後、予想される急激な人口減少をいかに克服するかの視点（「図：鎌倉市人口ビジョンの考え方」及び「図：鎌倉市まち・ひと・しごと創生総合戦略」参照）から整理を行うこととします。



図：鎌倉市人口ビジョンの考え方



図：鎌倉市まち・ひと・しごと創生総合戦略

人口減少を克服するためには、拡大する自然減と拮抗してしまいつつある社会増減へ

の対応が必要であり、鎌倉市まち・ひと・しごと創生総合戦略では、「働くまち鎌倉」、「住みたい・住み続けたいまち鎌倉」の実現を目指し（基本方針）、「鎌倉市における安定した雇用を創出する」、「鎌倉市の魅力に磨きをかけ、新しい人の流れをつくる」、「鎌倉市で結婚・出産・子育ての希望をかなえる」、「次世代に続く鎌倉を創出する」ことに取り組む（基本目標）こととしています。

このため、公的不動産の利活用が「人口」の自然増減、社会増減にどのような影響を及ぼすのかについて、大きく「雇用」と「まちの魅力や活性化」の視点から評価を行います。

○雇用（従業員）

- ・ 公的不動産の利活用による新たな事業所の増加、戦略的な企業誘致、空き家や空き店舗の活用、市内事業者の事業拡大や育成支援等による雇用創出の効果を示します。

○まちの魅力、活性化（住みよさ・永住意向の向上と新たな鎌倉のライフスタイルの創造）

- ・ 本庁舎移転による防災面・健康面でのバリューや市役所跡地における市民の利便性の向上や魅力発信、扇湖山荘の旧邸宅のシンボリック活用による新たな価値の創造などを通じて、市民活動の促進、地域コミュニティの活性化、文化や永住意向（鎌倉市に住み続けたいと思う人の割合等）や新たなライフスタイルの創造などの効果を示します。

なお、参考として、これらに誘発される経済波及効果を推計します。

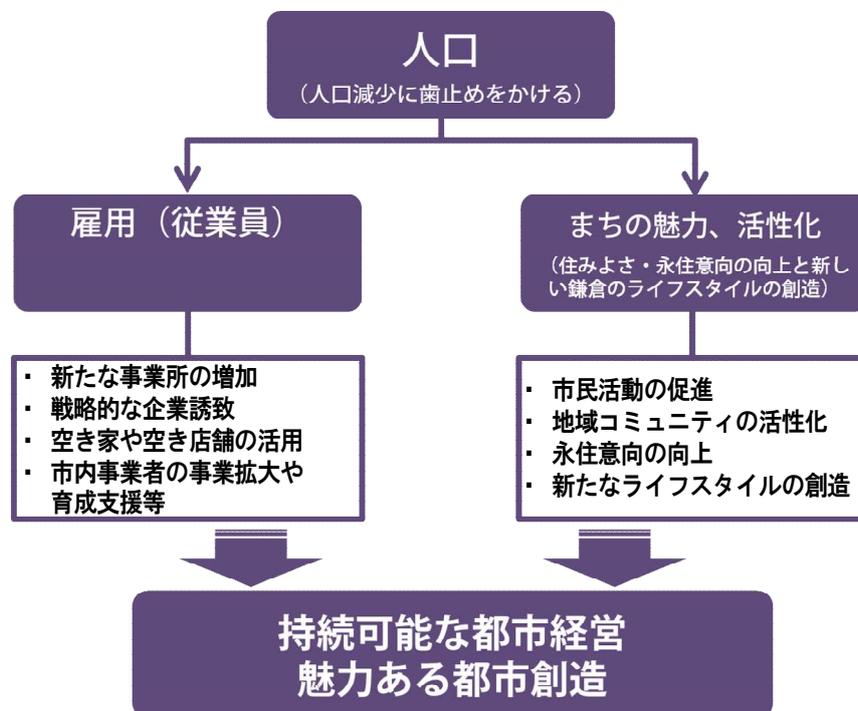


図 公的不動産の利活用に関する効果の関係(イメージ)

(2) 5つの公的不動産の利活用による効果の定性的な把握

人口	効果：人口減少に歯止めをかける
----	-----------------

「新たな雇用と企業立地の促進」、「職住近接型の雇用形態の確保や子育てしやすいまちづくりによる効果」、「住みよさ・永住意向の向上と新たな鎌倉のライフスタイルの創造」により、次のような人口誘導が期待できます。

○新たな雇用と企業立地の促進による効果

本市は、東京から 50km 圏内の首都圏に位置し、市内在住の就業者・通学者の 6 割以上が市外へ通勤・通学し、なかでも東京都特別区部への通勤が 24%を占めるというベッドタウンとしての機能を持っています。一方で、本市の昼夜間人口比率は 97.8%であり、ベッドタウンでありながらも高い比率を示しており、市外在住者に対し、雇用・教育の場を提供していることもわかります。市外通勤が多いということは市内雇用が低いことを示しますが、本市の場合は、市内雇用の場はあるものの、市内で雇用される市内在住者は比較的少なく、多くは市外に就業の場を求めているということになります。また、本市の人口移動の現状を見ると、就業・就学のタイミングである 25 歳以下の人口が都心部へ流出していることや、東京都特別区部へ転居した方のうち、半数が「通勤・通学時間」をその理由として挙げていることも、本市の在住者が都心にある企業等への就業志向を有していることを示しています。

更に、市外へ転出した方のうち、4 割の方々は、転居理由に「通勤・通学時間」を挙げており、通勤・通学が居住地の選択の大きな理由であることが明らかになっています。このことから、市内をはじめ、近隣での市内在住者の雇用が増えることで、若年層の流出抑制につながると考えられ、公的不動産の利活用により雇用の場を創出し、また誘発効果により新たな事業所が増加することになれば、人口減少に歯止めをかけることが可能になると考えます。

また、総合戦略の基本目標に掲げる「鎌倉市における安定した雇用を創出する」や「鎌倉市の魅力に磨きをかけ、新しいひとの流れをつくる」において、数値目標である「人口増減数(対前年比)」、「市内事業所従業者数」、「人口の社会増減数(対前年比)」や KPI である「市内事業所数」、「市内事業所での正社員率」などへの貢献が期待できます。

あわせて、企業誘致とともに本市に転入してくる市民に住み続けてもらえるよう、住みよさ・永住意向を向上させる取り組みを進めていくことでより効果が期待できるものと考えます。

○職住近接型の雇用形態の確保や子育てしやすいまちづくりによる効果

本市では、特に神奈川県・全国平均と比較して、女性の非婚化が進行する傾向にあるとともに、平均初婚年齢が上昇する晩婚化の状況にあります。これに伴い、20 代女

性の年間出産数が微減傾向にある一方、35歳以上の女性の年間出産数が増加する晩産化の進行が顕著に見られています。また、市民アンケート結果においても、35歳以上の女性のうち、25%を超える方が出産に対して不安を感じると答えており、本市においては、更にこの傾向が大きく出ていることから、晩産化が出生率の低下に影響していることが推察されます。

結婚することに対し、問題や不安として捉えられることとして、当該アンケート結果では男女ともにキャリア形成や趣味・娯楽の充実が上位に挙げられています。本市に見られる要因としては、高学歴化などを背景とした市内女性のキャリア形成が進んでいることの影響も考えられます。これは、首都圏の自治体において、高学歴化が進んだ都市では出生率が低い傾向にあることなどからも推察されます。

また、子どもを持つことに対し、問題や不安として捉えられる要因について、当該アンケート結果や子育て中の女性とのヒアリングでは、家事・育児の協力者や保育所などの支援が足りていない点を挙げられる方が多く、これまで以上に出産・育児に対して柔軟なサポートを必要とされていることが浮かび上がっています。また、この中では、都心へ通勤することと、市内や近隣地で勤務することが、キャリア形成において、大きな差異となることや、キャリアの継続については、企業における継続的な雇用だけでなく、起業による新たなキャリア構築に対する希望を持っていることもわかりました。

これらを踏まえると、本市において、出生率の向上を目指すためには、高学歴化や共働きを前提とした支援が必要です。このため、都心への通勤と子育てを両立するための駅近の保育施設等の整備、一時預かりや地域・学校と連携した子どもたちの居場所づくりなどとともに、起業支援を含めた職住近接型の雇用形態の確保など、子育てしやすいまちづくりを進めることが、人口の自然増につながるものと考えます。

このことから、総合戦略の基本目標で掲げる「鎌倉市における安定した雇用を創出する」や「鎌倉市で結婚・出産・子育ての希望をかなえる」において、数値目標である「人口増減数（対前年比）」・「合計特殊出生率」やKPIである「年間出産数」などへの貢献が期待できます。

○住みよさ・永住意向の向上と新たな鎌倉のライフスタイルの創造による効果

本市は、貴重な歴史的遺産や豊かな自然環境などが多くの人々を魅了し、都市ブランド調査や「住みよさランキング」等で上位になるなど、「選ばれるまち」としてのブランド力を有しています。市民及び転入者・転出者に対するアンケートの結果からも、自然環境やまち並みに魅力を感じて居住意向を持つ方が多いことが明らかになっており、人口動態上、継続して転入者が転出者よりも多い転入超過の状況が続いてきました。これは、古都保存法などを背景に、歴史的遺産と周囲の自然環境が一体をなしたまち並みが保存されていること、都心と一定の距離感を保ちつつも、通勤・通学圏内にある交通アクセスなどによるものと考えられます。

一方、本市から特に近隣市へ転出する方へのアンケートでは、転出先の決め手として「家賃・住宅価格」を選択している方が多く（たとえば藤沢市へ転出した方の7割

超)、地価等から見られる住宅取得費用が高いことが転入の障害になっていることが考えられますが、これは、結果的に住民の平均課税対象所得額が非常に高い都市となっていることや選ばれる都市となることにつながっており、単に低価格の住宅を供給するのではなく、本市の強みを活かすことが重要であるとも考えられます。

このため、市の魅力を引き続き高め、また、新たな鎌倉のライフスタイルを提案することで、転入増の傾向の維持や永住意向を向上させていくことが可能となることに加え、人口減少に歯止めをかけることに繋がることを期待できます。

このことから、総合戦略の基本目標に掲げる「鎌倉市における安定した雇用を創出する」や「鎌倉市に魅力に磨きをかけ、新しいひとの流れをつくる」において、数値目標である「人口増減数（対前年比）」・「人口の社会増減数（対前年比）」などへの貢献が期待できます。

雇用（従業員）

効果：新たな雇用と企業立地の促進

○雇用の確保

梶原四丁目用地（野村総合研究所跡地）、資生堂鎌倉工場跡地に企業誘致を行うことで、働く場（雇用）が創出されます。資生堂鎌倉工場跡地は、閉鎖前約 2.6ha の規模（敷地）があり、従業員数も約 500 名（2013 年 2 月時点）であったことを考えると、当時の規模には及ばないものの、誘致する企業（業種）や事業形態、地域への価値創造などによっては象徴的なものとなり、波及効果に期待が持てます。一方、梶原四丁目用地（野村総合研究所跡地）は、敷地規模が大きくポテンシャル（建築可能面積）も高く、以前研究所として使用されていたのと同程度の規模の床面積を確保することが可能です。単純に想定床面積から従業員数を算定することは困難ですが、資生堂鎌倉工場跡地と同様に、一定の働く場（雇用）の創出を見込むことができ、総合戦略の基本目標に掲げる「鎌倉市における安定した雇用を創出する」において、数値目標である「市内事業所従業者数」や KPI である「市内事業所数」・「市内事業所での正社員率」などへの貢献が期待できますが、当然ながら既存の事業所からの異動も想定され、必ずしも大きく雇用の場が創出されるとまでは考えられません。

しかしながら、公的不動産の利活用による企業誘致、また、そのための補助制度の充実などを総合的に PR して実践することで「働くまち鎌倉」としてのイメージを強く発信することが可能となります。また、企業の移転により一定程度の地元採用も期待でき、更に移転と同時に事業拡大があればその数も増加することが期待できます。例えば、長野県駒ヶ根市では、企業誘致に積極的に取り組むことで企業進出が進み、ある企業では、新事業所に要する従業員数 29 名のうちほぼ全員を地元から採用するなど、地域の雇用促進にも力を入れています*。

※参考：企業立地に頑張る市町村事例集 経済産業省

長期的に見れば市内での雇用は拡大することが期待でき、また、梶原四丁目用地（野村総合研究所跡地）における企業誘致と深沢地域整備事業で導入される業務施設（新たな産業・成長産業）との連携を図ることで、更に関連企業の誘致やサテライトオフィスの設置、ベンチャーのスタートアップ等の集積が期待できます。本市として積極的に支援を行う業種（成長産業など）を明確にし、戦略的に企業誘致を行うことでより一層の集積が進み、事業所の増加や就業機会の拡大が期待されます。

なお、総合戦略に基づき、国の地方創生加速化交付金を活用し、市内の空き家・空き店舗等の不動産を活用した企業活動の拠点を整備するための先行事業を平成 28 年度に実施したところ、事業選定枠 5 件の募集に対し 12 件の応募があり、5 件を事業選定（1 件は選定後辞退）しました。この事業を通じて、古民家をはじめとした空き家・空き店舗などの既存ストックの活用による雇用創出（企業誘致や創業支援）の可能性

を確認することができました。また、整備されたオフィスで企業が地域住民と交流することなど、地域に根付いた取組を行うことで、ワーク・ライフ・バランスの取れた働き方の浸透が進み、更なる誘発効果の可能性も確認することができました。

公的不動産の利活用（梶原四丁目用地、資生堂鎌倉工場跡地）において、先導的な取組が進むことで、これらの可能性や効果が更に高まるなどの期待が持たれます。

○既存産業の強化による事業所数の維持

今回検討を進めている公的不動産の利活用とは直接的に関連するものではありませんが、企業誘致のためのスペースが少ない本市においては、既存事業者の操業環境を維持し、市内事業者が市外へ転出することを防ぐことが非常に重要となります。近年、特に優良企業の事業規模拡大等により、市外に転出する事例が見受けられることから、これを防止することにも注力することが必要で、公的不動産利活用の取組みとともに市内事業者の事業拡大・育成支援についても十分に配慮していくことが必要です。

まちの魅力、活性化

効果：住みよさ・永住意向の向上と
新たな鎌倉のライフスタイルの創造

深沢地域整備事業用地（行政施設用地）への本庁舎移転、市役所跡地の活用、梶原四丁目用地・資生堂鎌倉工場跡地への企業誘致、扇湖山荘の活用等により、鎌倉の魅力向上、地域活性化、新しいライフスタイルの創造などが期待できます。鎌倉の魅力やブランド力の向上により「住みたいまち」としての価値を高め、市民生活の豊かさが増すことで「住み続けたいまち」となることが期待できます。

○まちに新たな価値を創造

深沢地域整備事業用地（行政施設用地）への本庁舎移転により防災面のバリュー及び健康面（ウエルネス）のバリュー提供が期待できることは、本庁舎移転整備候補地選定の項目で触れました。また、本庁舎移転後の市役所跡地では、市民の相談・手続きの窓口をコンパクトに整備するとともに、文化活動・生涯学習・市民活動の推進・発信及び、世代間交流や子育て支援・シェアオフィスなどの機能の導入を図ることにより、鎌倉駅直近の一等地に相応しい魅力発信を行うこととしています。

更に、扇湖山荘は、旧邸宅群のシンボルとして活用することで鎌倉の歴史・文化・まち並みの保存と新たな価値を創造するとともに、新しい人の流れをつくることを目指しています。これら公的不動産の利活用により次のような効果が期待できます。

◇参加・交流の場づくりによる市民活動の促進

魅力的な空間や場づくりが促進されることにより、心地よい場所で本を読む、カフェで親しい友人とおしゃべりをする、仲間たちと地域活動の企画を練るというように、市民活動が活性化され、鎌倉らしい自治活動を支え、創造的な活動を生み出すことが期待されます。

◇地域資源の有効活用により、まち並みの魅力（歴史的・文化的価値）向上

扇湖山荘の活用等により旧邸宅ネットワークが形成され、歴史的な価値に触れる機会が増えることにより、別荘文化等を知り、体験する機会が増加し、既存の文化財などと相まって、新たな鎌倉の魅力が創造されることが期待できます。また、潜在的な地域資源の活用が進むことで、地域の魅力向上とともに活力向上にも期待ができます。旧邸宅ネットワークが観光客に広く認知されることで新しい人の流れができ、更には、リピーターやリピート回数の増加、滞在時間の延長などにより、年間を通じて観光消費の増加が期待できます。

◇地域コミュニティ活性化や活性化による安全安心まちづくりを推進

エリアマネジメントの視点による市民自らが地域課題を解決するコミュニティの活性化や、空き家を活用したコミュニティの場づくりなどが進行し、地域力の向上が図られ、

安全・安心の地域社会が形成されることなどにより、永住意向の向上が期待できます。

これらの効果が、総合戦略の基本目標に掲げる「鎌倉市に魅力に磨きをかけ、新しいひとの流れをつくる」において、KPI である「住みよさランキング偏差値」・「観光客の満足度」・「宿泊観光客 1 人当たりの観光消費額」・「日帰り観光客 1 人当たりの観光消費額」・「文化活動が活発であり、新たな文化の創造・発信を行っているまちだと感じている市民の割合」・「豊かな歴史的遺産が大切に保全され、伝統的な文化が保存・継承されているまちだと感じている市民の割合」・「健康寿命の延伸」などに貢献するものと考えられます。

○新たな鎌倉のライフスタイル創造

企業誘致（雇用の場の創出）による職住近接の実現、起業支援を含めた職住近接型の雇用形態の確保や保育施設の整備等の子育てしやすいまちづくりを進めることで、ワーク・ライフ・バランスの充実とともに、まちに新たな価値が創造されることより、市民のライフスタイルが充実し、更に魅力的なまちになることが期待できます。また、古都の魅力の発信・向上等により、多くの歴史的遺産や、海・山に囲まれた豊かな自然環境に恵まれたまちで働き、暮らしていることを実感し、これまで以上に地域との関わりを深めることで、新たな鎌倉のライフスタイルが創造されるものと考えられます。

このように、都心に通勤するというこれまでのスタイルとは異なった鎌倉での生活が定着することで、総合戦略の基本目標で掲げる「鎌倉市における安定した雇用を創出する」や「次世代に続く鎌倉を創出する」において、数値目標である「鎌倉市に住み続けたいと思う人の割合」や KPI である「仕事と生活のバランスがとれている」と感じる市民の割合」などへの貢献が期待されます。

参考 経済波及効果の算定

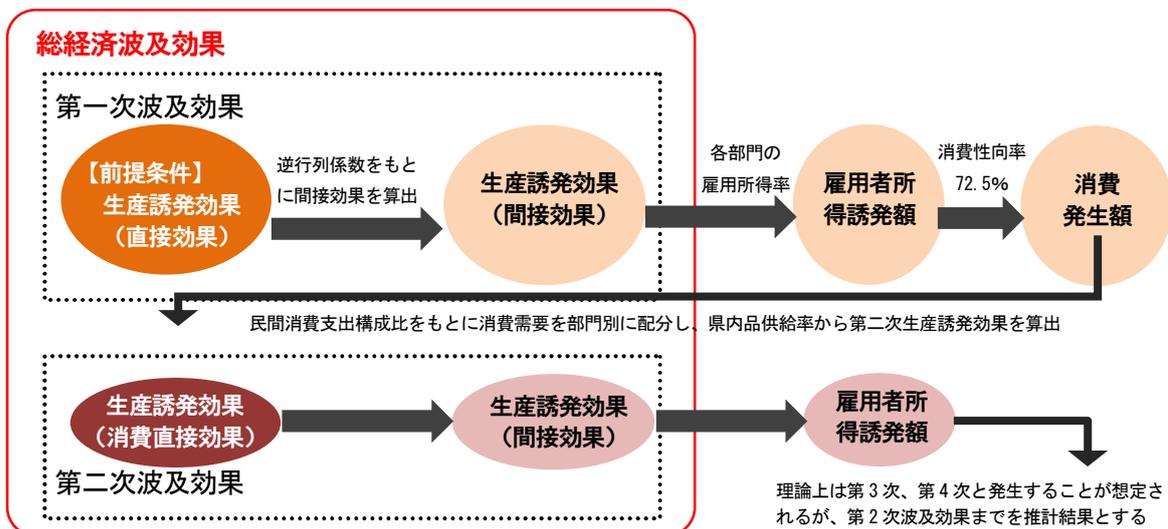
ここでは、5つの公的不動産の利活用方針の仮定した上で、経済波及効果を推定します。

5つの公的不動産の利活用では、それぞれの敷地において発生する雇用、税収だけではなく、利活用によって生じる経済波及を踏まえて市全体で新たに生じる効果が期待されます。そのため、それぞれの利活用の方向性に合わせて仮定できる各産業への直接的な生産誘発効果（直接効果）に加え、続いて生じる関係産業への生産誘発効果（間接効果）を求め、市全体の雇用者所得の増加から雇用者増加人数等を試算します。経済波及効果の算出にあたっては、神奈川県産業連関表（産業連関分析を表化したもの）をもとに作成された経済波及効果の簡易分析ツール^{※1}を活用します。なお、簡易分析ツールは産業部門の区分分類が3種類ありますが、雇用誘発者数の推計が可能で、より詳細な区分となっている中分類（108部門）のツールを利用して分析作業を行うこととします。

神奈川県産業連関表を用いた経済波及効果の推計は、各部門に発生する需要に対して県内産業への需要の割合を示す県内品供給率を用いることで、県内の産業への波及効果に限った波及効果を算出することができます。本市では、市の産業連関表を作成していませんが、本市で発生した需要に対する供給は市内だけではなく市外でも発生する中で、市外で発生した需要に対する供給が本市でも発生することが想定され、便宜的に以下の仮定の下に神奈川県産業連関表を用いて経済波及効果を算出します。

仮定① 神奈川県と鎌倉市では産業別の経費や付加価値の構成比が等しいと仮定^{※2}

仮定② 神奈川県と鎌倉市では産業別の移入率と移出率が等しいと仮定



※1 日本における産業連関表は、5年に1度総務省で日本全体の産業連関表が作成され、それに合わせて都道府県版の産業連関表も作成されている。神奈川県では昭和55年（1980年）から5年ごとに、主に県内の産業間の取引関係がわかる地域内表を作成しており、最新版は平成23年（2011年）のものとなっている。

産業連関分析においては、地域の各産業の経費や付加価値構成の比率を示す投入係数や、投入係数をもとに計算される逆行列係数、民間消費支出構成比、県内品供給率、就業係数・雇用係数（一人当たりの単位生産額（百万円）当たりの就業者数、雇用者数）が必要となる。

経済波及効果は、理論上は第3次、第4次と発生することが想定されるが、波及が進むにつれて効果が小さくなることから、実務上は第2次波及効果までを推計することが一般的となっている。

参考URL 神奈川県産業連関表：<http://www.pref.kanagawa.jp/cnt/f6782/p980567.html>

神奈川県経済波及効果の簡易分析ツール：<http://www.pref.kanagawa.jp/cnt/f6782/p20918.html>

経済波及効果推計の基礎知識（平成22年、浜銀総合研究所）：

<http://www.city.yokohama.lg.jp/shikai/pdf/siryot6-20100120-00-1.pdf>

※2 本市の産業連関表が作成されていないことから、分析を進めるためには市の経済規模での按分等による推計などが必要。

①前提条件（直接的な生産誘発効果（直接効果））の設定

対象となる公的不動産について、利活用方針を踏まえた想定される利活用の延べ床面積から、発生する直接的な生産誘発効果（直接効果）を設定します。

なお、今回の算出に当たっては、平成28年（2016年）版「鎌倉の統計」や総務省統計局の平成24年（2012年）経済センサス活動調査に掲載されている統計データに基づく平均値を用いています（詳細な分析データに基づく計算ではありません）。

整理番号	1	2	3	4	5	合計	
土地・建物名等	鎌倉市役所 (将来的な跡地活用を含む)	梶原四丁目用地 (野村総合研究所跡地)	深沢地域整備 事業用地 (行政用地)	扇湖山荘	資生堂鎌倉 工場跡地		
既存施設の 延床面積	12,000 m ²	15,000 m ²	0 m ²	1,700 m ²	0 m ²		
利活用の基本方針 の概要	賑わいや憩い を創出する 民間施設	自然環境を生か した利活用と企 業誘致	本庁舎 消防署 総合体育館	自然環境を生か した利活用 先導的な活用	利便性を生か した企業 誘致		
算定上、仮定する利用用途と直接効果	利用用途 ／産業分類	公共施設 小売業施設	サービス業 (情報通信系)	本庁舎 消防署 総合体育館	サービス業 (情報通信系)	サービス業 (情報通信系)	
	延床面積 (想定)	公共施設 4,000 m ² 民間施設 8,000 m ²	15,000 m ²	本庁舎 30,000 m ² 消防署 3,000 m ² 体育館 8,000 m ²	1,700 m ²	10,400 m ²	
	延床面積から 算出される新 たな年間商品 販売額・売上 額	67.5 億円/年 ^{※3} (1 m ² 当たりの販売 額 120.6 万円/ m ² ・年)	122.4 億円/年 (1 m ² 当たりの売上額 81.6 万円/m ² ・年)	0 億円/年	13.9 億円/年 (1 m ² 当たりの売上 額 81.6 万円/m ² ・ 年)	84.9 億円/年 (1 m ² 当たりの売 上額 81.6 万円 /m ² ・年)	288.7 億円
	備考	・本庁舎は法規制の範囲内での建替えを仮定する。 ・年間商品販売額は、商業統計調査（平成28年（2016年）版鎌倉の統計掲載）における、小売業の売場面積あたりの年間商品販売額を算出し、推計している。	・年間売上額は、平成24年（2016年）経済センサス活動調査における神奈川県の情報処理・提供サービス業の従業者数一人当たりの年間売上高を算出し、1人当たり床面積から年売上額を算出し、推計している。 ^{※4}	・各施設は市内の既存機能を集約するものであるため、当該敷地の利活用による市内での新たな経済波及効果は発生しない。	・年間売上額は、平成24年（2016年）経済センサス活動調査における神奈川県の情報処理・提供サービス業の従業者数一人当たりの年間売上高を算出し、1人当たり床面積から年売上額を算出し、推計している。 ^{※4}	・年間売上額は、平成24年（2016年）経済センサス活動調査における神奈川県の情報処理・提供サービス業の従業者数一人当たりの年間売上高を算出し、1人当たり床面積から年売上額を算出し、推計している。 ^{※4}	

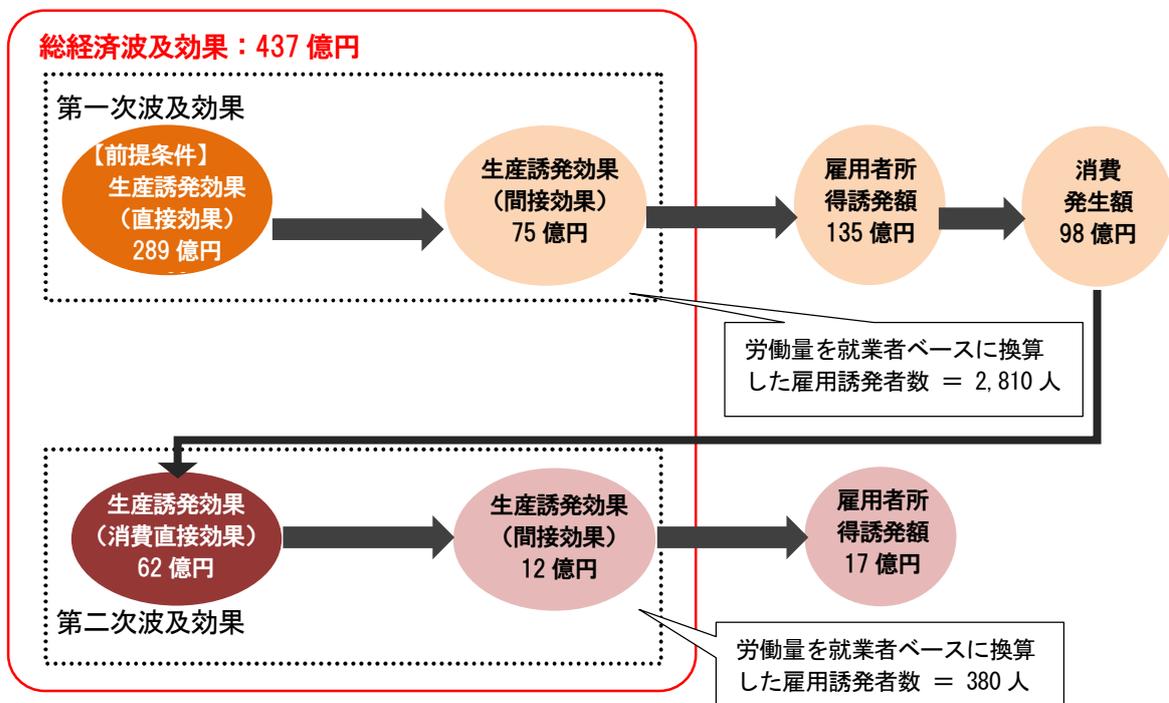
※3 バックヤード比率を 30.0%として売り場面積を算出する。

※4 国土交通省が整理する「オフィスワーカー1人当たりオフィス床面積の推移」において、2006年時点のオフィスワーカー1人当たり床面積は約20～30㎡であった。本市では、公的不動産の利活用において魅力的な雇用環境による新たな雇用の促進を目指していることから、オフィスワーカー1人当たりオフィス床面積を30.0㎡/人と仮定し、年間売上額を算出する。

参考URL 国土交通省「土地政策の中長期ビジョン」のイメージ・論点整理 補足資料：<https://www.mlit.go.jp/common/000034309.pdf>

②5つの公的不動産の利活用で新たに発生する経済波及効果の推計

経済波及効果の算出から、新規需要の発生に伴い誘発される効果（生産誘発効果）は、第一次波及効果が364億円（直接効果：289億円、間接効果：75億円）であり、第二次までの経済波及効果の総額は437億円となります。また、新規の需要発生により誘発された生産に対して、必要となる労働量を就業者ベースに換算した雇用誘発者数は1年間で合計約3,180人（第一次波及効果：約2,810人、第二次波及効果：約380人）と想定されます。



1年あたり平均的な経済波及効果の推計結果

なお、生産誘発効果が発生することで、雇用者所得だけではなく、営業余剰も発生することとなります。雇用者所得や営業余剰は消費や投資を生み、新たな需要を発生させますが、営業余剰については投資に回る割合が不明確であることなどから、第二次波及効果の需要の対象となる消費は、雇用者所得によるもののみを対象とすることになります。また、市内もしくは県内産業の生産能力を超えた需要の発生により、超過分を移輸入で対応したり、需要を在庫分で対応することによる生産波及の中断が生じたりする可能性があることなどから、経済波及効果分析には限界があることへの留意が必要となります。

3-4 交通環境への影響の分析

5つの公的不動産を利活用することにより、本市の交通環境にどのような影響を与えるか、本庁舎の移転による変化も踏まえ、見込まれる交通環境の変化等の全体的な影響の分析を行います。

①発生交通量の変化について

公的不動産の利活用により、5つの公的不動産のうち、梶原四丁目用地（野村総合研究所跡地）と深沢地域整備事業（行政施設用地）については、就業者及び市役所職員の通勤や来庁者により交通量の変化が見込まれます。

表 交通量の変化予想

土地・建物名等		現状	利活用の基本方針による交通への影響
鎌倉市役所 （将来的な跡地活用含む）	跡地	市役所、NPOセンター、 子どもの家	○職員、来庁者等の車両の減少による交通負荷の減少 ・職員の通勤のための自転車 203 台／日、バイク 190 台／日が減少 ・来庁者の自動車 約 500 台／日が減少
	移転先	○移転整備候補地は深沢地域整備事業用地（行政施設用地）とする。	
梶原四丁目用地 （野村総合研究所跡地）		研究所跡地 （既存建物あり）	○現在未利用地であり、就業者及び企業訪問のための車両の増加 ・就業者の通勤のための車両増加のほか、路線バスの増発がなされれば新たな発生交通が予想される。 ・日中は企業訪問のための車両の増加が想定されるが、増加の規模は利用する企業の特性に依存するものと考えられる。 ・現状の前面道路は、交通量は多くなく、研究所が立地した当時の道路規格ではあるが、幅員の広いものとなっている。就業者及び企業訪問のための車両の増加によって、前面道路に交通混雑が引き起こされる可能性は低いと想定される。
深沢地域整備事業用地 （行政施設用地）		国鉄大船工場跡地 など （更地、一部暫定利用中）	○土地区画整理事業及び職員、来庁者による湘南モノレール利用者、発生交通量の増加 ・職員の通勤による湘南モノレールの利用者増については、物理的に乗降は可能であるが、駅構内及びホームの混雑回避のために、分散

		<p>乗車、路線バスの利用促進、時差通勤等の工夫が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・職員の通勤のための自転車 203 台/日、バイク 190 台/日が増加 ・来庁者の自動車 約 500 台/日が増加 ・来庁者のピーク時の自動車台数は約 70 台/時と想定され、職員の通勤時間と来庁者のピークが重なった場合でも、土地区画整理後の発生交通量に加え、本庁舎の職員及び来庁者の発生交通量を上乗せした場合であっても混雑率は 1.00 未満と想定される。
扇湖山荘	企業研修施設跡地 (既存建物あり)	<p>○周辺交通への影響はほとんどないものと想定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関でのアクセスは困難であるが、利活用時に送迎バスの運行など、周辺道路への影響が少ない方法で行うことを想定しているため発生交通量はほとんど生じないと想定している。
資生堂鎌倉工場跡地	工場跡地 (更地)	<p>○従前の土地利用から大きく変更するような利活用は想定していないため、周辺交通への影響はほとんどないものと想定している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業誘致を行った場合、大船駅から徒歩圏にあり、就業者の鉄道通勤が主となると想定され、通勤時に車両が大幅に増加する可能性は低いと想定している。 ・企業訪問のための車両の増加の規模は利用する企業の特徴に依存するものと考えられるが、大船駅から徒歩圏にあり、企業訪問車両による影響はほとんどないものと想定される。

②考察

- ・上表の整理、参考資料に示す本庁舎移転による周辺交通への影響を踏まえ、5つの公的不動産の利活用による全市的な交通への影響は、少ないと想定できます。
 - 鎌倉市役所（本庁舎敷地）では、建物用途の変更や、本庁舎移転に伴い公用車分の駐車車が減少すること、現状の駐車場部分の縮小等により、現実的な交通量の減少が期待できます。
 - 梶原四丁目用地（野村総合研究所跡地）、扇湖山荘、資生堂鎌倉工場跡地では、民間利用に伴う発生交通量の増加はあるものの、従業員と出入りする搬入・搬出する業者及び、開放時の市民などの利用となるため、現在の交通量に対する影響は少ないと考えられま

す。

- 深沢地域整備事業用地（行政施設用地）では、本庁舎移転による交通量の増加が見込まれますが、具体的な交通量の推計を基に、発生交通量を加え周辺道路への影響を示す混雑度を求めましたが、一定の目安である 1.00 未満であるため、本庁舎移転による交通混雑が生じる可能性は低いと想定しています。

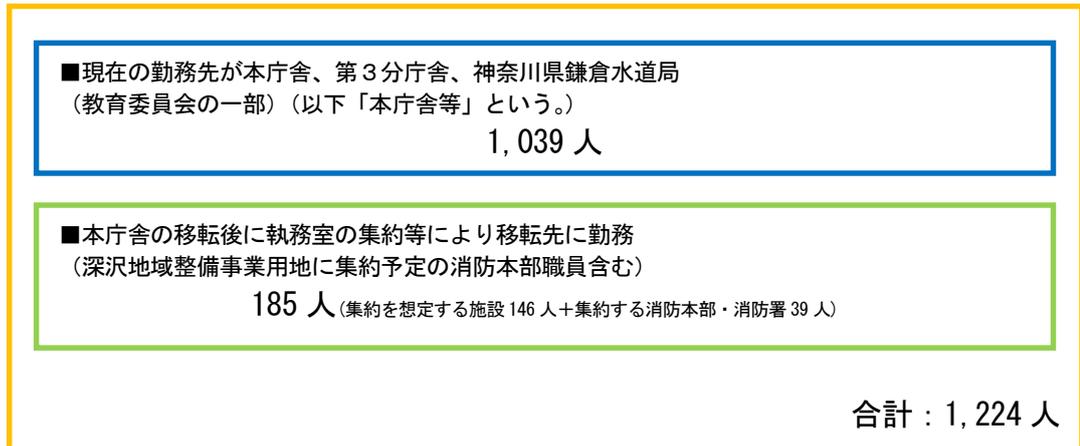
また、職員の通勤に対する検証をしたところ、湘南モノレールのピーク時の乗車率が多くなりますが、バスの利用や時差通勤など働き方の工夫等を取り入れて行くことで、影響は少なくできると考えています。

参考 深沢地域整備事業用地（行政施設用地）における本庁舎移転による周辺交通への影響

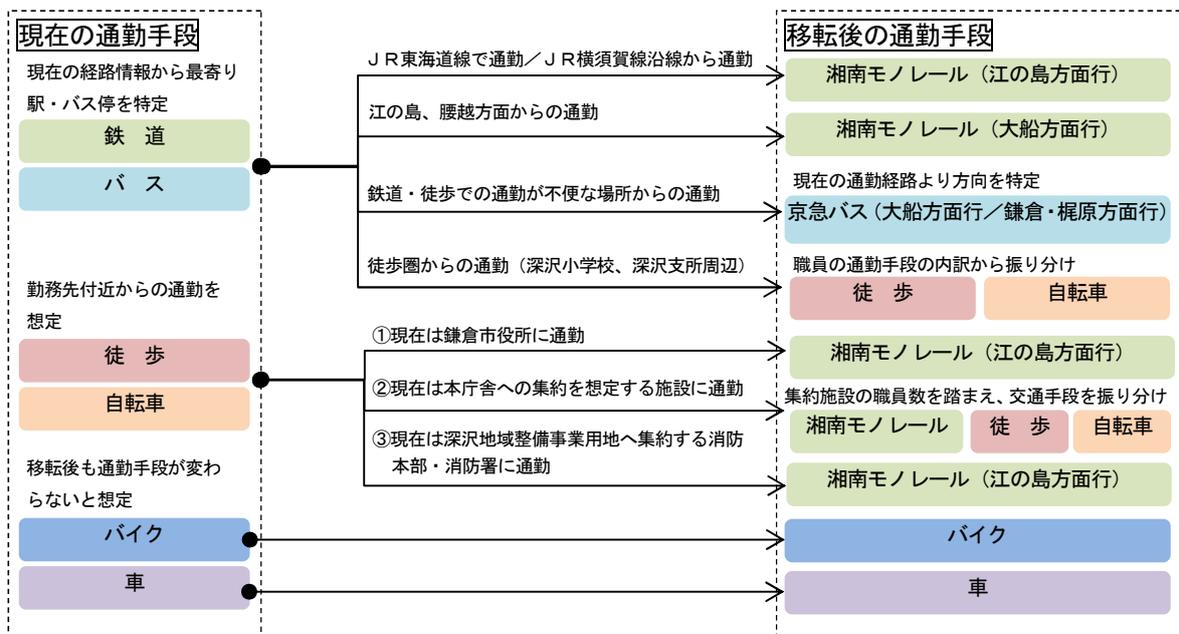
(1) 市役所職員による交通機関の利用者数の変化

○職員の主たる交通手段の想定

- ・平成 29 年（2017 年）4 月 1 日の全職員数 1,442 人（非常勤嘱託職員等を除く）のうち、本庁舎の移転等による勤務先等の変更の対象を次のように仮定し、試算します。



- ・上記 1,224 人の現在の市役所職員の主たる通勤手段から、深沢地域整備事業用地に通勤する通勤手段を次のように想定してシミュレートしました。
- ・なお、交通機関への影響をシミュレートする対象は影響が懸念されている湘南モノレール（以下「モノレール」という。）とし、大船駅から湘南江の島駅方面に 722 人、湘南江の島駅から大船駅方面に 68 人がモノレールを利用すると想定します。



移転後の通勤手段の振り分けの考え方

表 市役所職員の主たる通勤手段のシミュレート

単位 (人)

	現状の通勤手段		移転後の通勤手段の振り分け										
			湘南モノレール (江の島方面行)	湘南モノレール (大船方面行)	京急バス (大船方面行)	京急バス (鎌倉・梶原方面行)	徒歩	自転車	バイク	自動車			
①鎌倉市役所													
鉄道	545	▶	512	49	16	1	8	6	0	0	0	0	0
バス	47												
徒歩	63												
自転車	50												
バイク	161												
車	173												
合計	1,039												
②本庁舎への集約を想定する施設													
鉄道	65	▶	63	13	3	0	2	2	0	0	0	0	0
バス	18												
徒歩	9												
自転車	7												
バイク	23												
車	24												
合計	146												
③深沢地域整備事業用地へ集約する消防本部・消防署													
鉄道	20	▶	16	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0
バス	2												
徒歩	3												
自転車	2												
バイク	6												
車	6												
合計	39												
対象外													
鉄道	130	▶	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
バス													
徒歩													
自転車													
バイク													
車													
合計	218												
合計	1,442	1,442	722	68	20	1	12	8	190	203			

※1 「鉄道」「バス」の数は、平成29年(2017年)1月12日時点の職員の通勤経路データをもとに最寄り駅が湘南深沢駅になった場合の各職員の経路をシミュレートし、その集計数の内訳の割合を4月1日時点の職員数に乗じて算定している。また、①～③及び対象外の内訳も職員の通勤経路データの内訳の割合をもとに算定している。

※2 移転後の「徒歩」と自転車の振り分けは、現状の徒歩と自転車の分担率をもとに算出する。

※3 移転後の各公共交通機関及び「徒歩」、「自転車」は現状の通勤経路情報をもとに想定し、移転前に「徒歩」、「自転車」であった職員は各勤務地から比較的近い場所に暮らしているものと仮定すると共に、雨天時等のモノレール利用もあり得ることからあえてモノレールへの負荷が増す側に仮定して次の観点で交通手段を想定する。

①鎌倉市役所を勤務地としている場合：JR鎌倉駅からJR大船駅経由で「湘南モノレール(江の島方面行)」を利用

②本庁舎への集約を想定する施設を勤務地としている場合：鎌倉市公共施設再編計画に掲載される各施設の職員数より、JR大船駅から「湘南モノレール(江の島方面行)」を利用(168÷205≒82.0%)、深沢支所周辺から「徒歩」(18÷205≒8.8%)、腰越支所周辺から「湘南モノレール(大船方面行)」を利用(19÷205≒9.3%)の職員数で案分

③深沢地域整備事業用地へ集約する消防本部・消防署を勤務地としている場合：JR大船駅から「湘南モノレール(江の島方面行)」を利用

※4 「バイク」、「車」の職員は本庁舎の場所が変わっても手段を変えずに通勤が可能であると仮定し、移転後も交通手段変

更なしとしている。

(2) 職員の通勤におけるモノレールへの影響の分析方法と結果

- ・湘南モノレール株式会社が実施した平成 28 年（2016 年）の列車別各駅乗降人員調査（以下「H28 調査」という。）における市職員の出退勤の時間帯（7:30～8:30、17:15～18:15）に湘南深沢駅に到着（退勤の時間帯においては出発）するモノレールを利用すると想定した職員数を振り分け、追加乗客数（職員）として加算することで影響を分析します。
- ・通勤職員数の振り分けの考え方は、平成 28 年（2016 年）10 月の平日の職員（8:30 から 17:15 勤務の職員）の出退勤時間の分布を基に、湘南深沢駅にモノレールが到着する各時間帯の出勤人数と割合を算出し、その状況を始発駅の追加乗客数（職員）とするとして推定します。
- ・現在の運行しているモノレールの車両は、定員 224 人、満員時 496 人（湘南モノレール株式会社の HP より）。
- ・ここでは次表のとおり、最も影響が出る大船駅発車のモノレールの分析結果を示します。

乗客数の大きな増加が見込まれる湘南江の島方面行において、最大で 462 人が大船駅から乗車する推定となりました。満員時 496 人の乗客に対応可能な車両で運行していますが、現実的には、ホームのスペースの関係等により入場を制限して運行する場合もあることから、大船駅の構内外の混雑や乗車できない一般利用者の発生を回避するためにも、通勤時刻を分散して乗車することなどの工夫が必要となると見込まれます。

また、湘南深沢駅はすれ違い駅であるため、8:05 には両方面からの車両の乗降客は最大で 337 人（湘南江の島方面行の電車の降客（市職員 202 人及び一般の降客 36 人）及び一般の乗客 2 人＋大船駅行の電車の降客（市職員 19 人及び一般の降客 5 人）及び一般の乗客 73 人）が湘南深沢駅のホームで乗降することが予想できます。湘南深沢駅ホームの混雑回避を考える上でも、通勤時刻を分散して乗車することなどの工夫が必要となると見込まれます。

以上を踏まえ、本庁舎の移転により見込まれる、職員の通勤におけるモノレール利用の増加については、乗車時間の分散化や路線バス利用の促進、時差出勤等によって職員の通勤による特定の時間帯への利用集中の回避等により、湘南モノレールに係る負荷を軽減する取組を実施していくことが望ましいと考えられます。

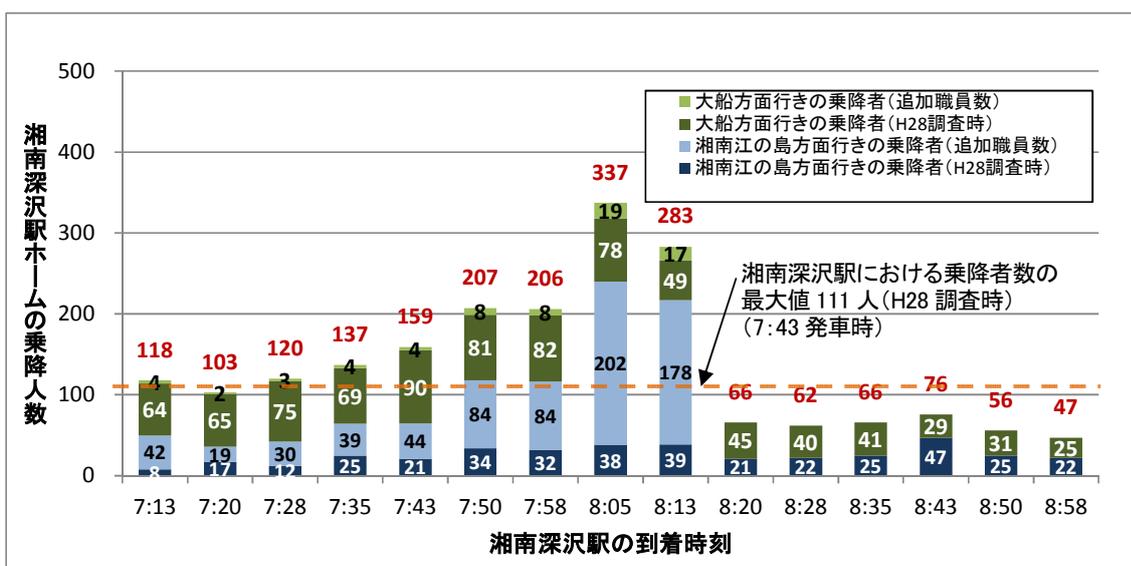


図 出勤時・湘南深沢駅での乗降者数

表 出勤時・湘南江の島方面行の追加乗車人数

	始業9本前 以前の電車	始業8本 前の電車	始業7本 前の電車	始業6本 前の電車	始業5本 前の電車	始業4本 前の電車	始業3本 前の電車	始業2本 前の電車	始業直前 の電車	合計
湘南深沢駅の発車時刻 (到着時刻の目安 として)	7:13 以前	7:20	7:28	7:35	7:43	7:50	7:58	8:05	8:13	
出勤時間帯 (徒歩10分で想定)	7:23 以前	7:30～ 7:37	7:38～ 7:44	7:45～ 7:52	7:53～ 7:59	8:00～ 8:07	8:08～ 8:14	8:15～ 8:22	8:23～ 8:30	
平成28年10月の時間 別延べ出勤人数 ※4	726人	328人	521人	669人	761人	1,467人	1,467人	3,508人 (ピーク)	3,089人	12,536人
時間別延べ出勤人数 の割合	5.8%	2.6%	4.2%	5.3%	6.1%	11.7%	11.7%	28.0%	24.6%	100.0%
各電車に通勤者の降客の分布状況を準用した職員数の乗車人数を配分										
モノレールでの出勤 人数(湘南深沢駅の 降車客数)	42人	19人	30人	39人	44人	84人	84人	202人	178人	722人※5
大船駅の発車時刻	7:07 以前	7:15	7:22	7:30	7:37	7:45	7:52	8:00	8:07	
H28調査の大船駅か らの乗客数	85人	74人	110人	209人	166人	247人	230人	260人	255人	
移転後の大船駅か らの乗客数(推定)	最大で 127人	93人	140人	248人	210人	331	314人	462人 (ピーク)	433人	

※4 標準の勤務シフトの職員を対象とし、休日及び遅刻・時間休みの出勤を除く1か月の延べ集計数

※5 四捨五入の関係により、合計が前ページの表と合わないことがある。

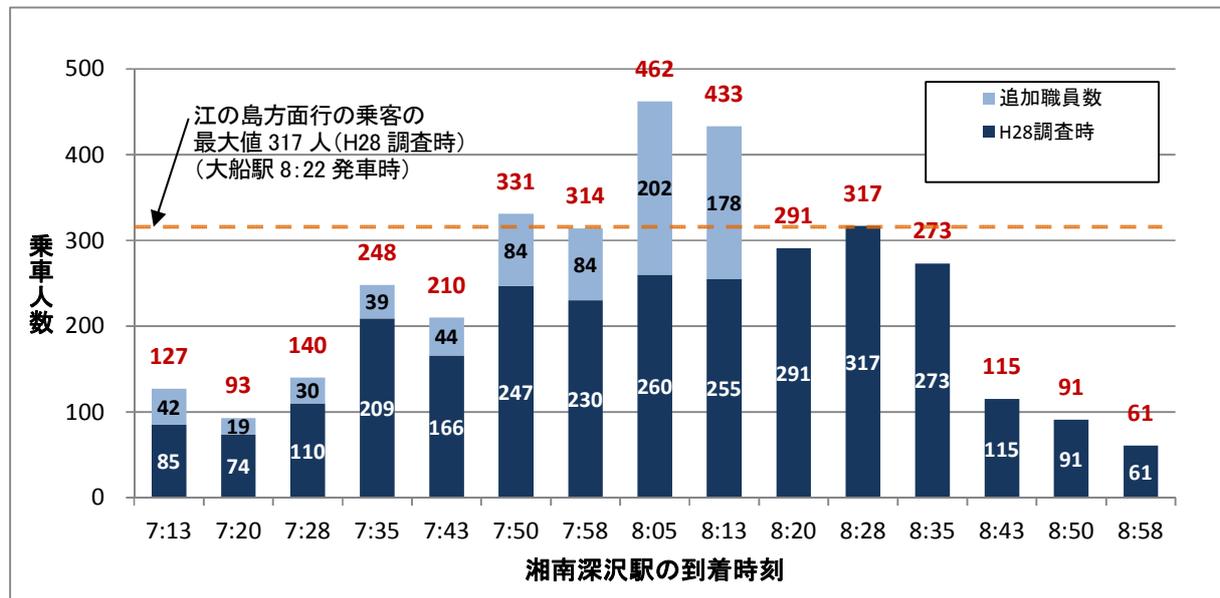


図 出勤時・湘南江の島方面行の大船駅からの乗客数

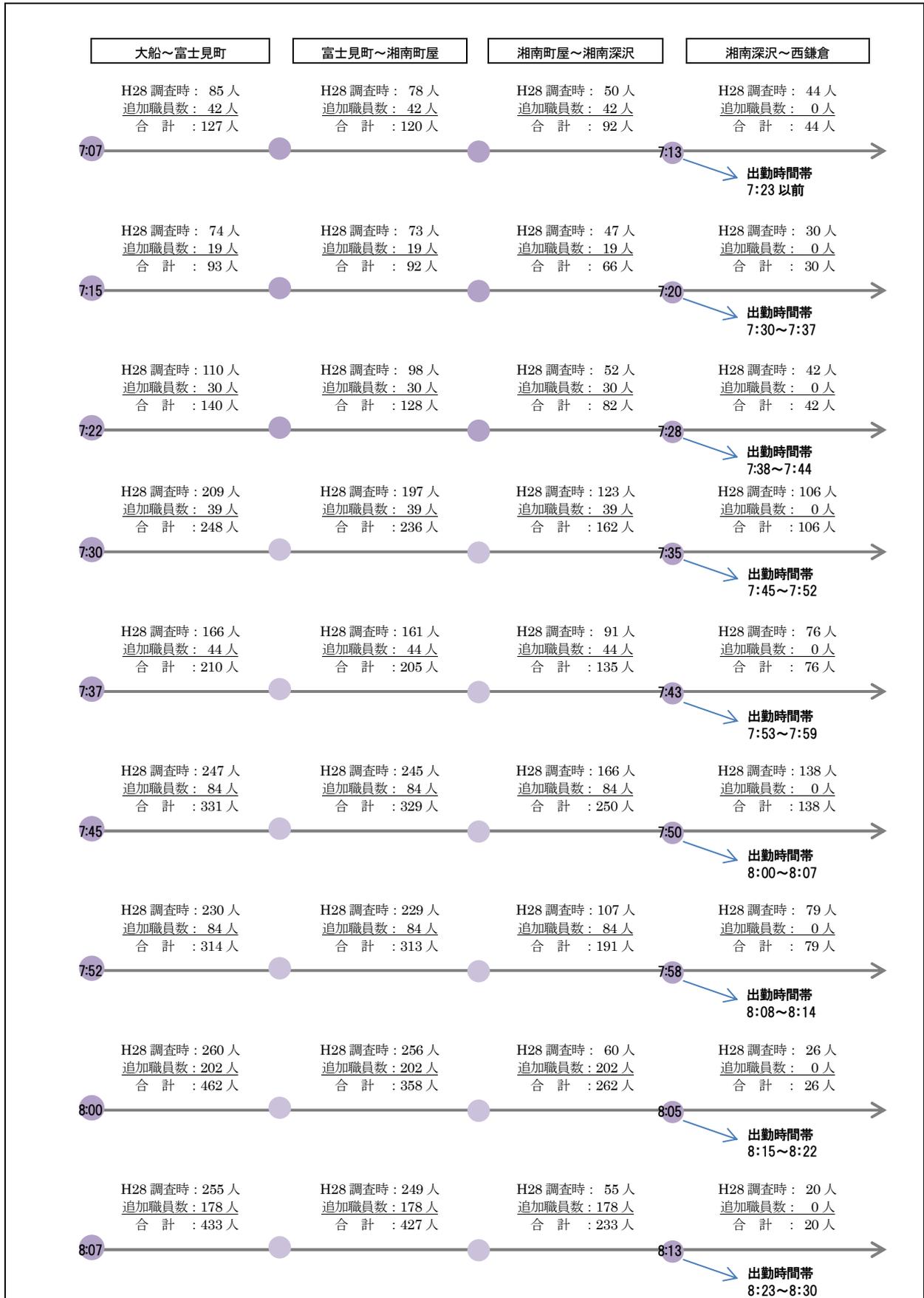


図 分析結果の一例 (出勤時・湘南江の島方面行)

※ 7:29 以前の出勤者は 7:13 湘南深沢駅発車のモノレールに乗車することとして推定。

表 出勤時・大船方面行の追加乗車人数

	始業9本前 以前の電車	始業8本 前の電車	始業7本 前の電車	始業6本 前の電車	始業5本 前の電車	始業4本 前の電車	始業3本 前の電車	始業2本 前の電車	始業直前 の電車	合 計
湘南深沢駅の発車時刻（到着時刻の目安として）	7:13 以前	7:20	7:28	7:35	7:43	7:50	7:58	8:05	8:13	
出勤時間帯（徒歩10分で想定）	7:23 以前	7:30～ 7:37	7:38～ 7:44	7:45～ 7:52	7:53～ 7:59	8:00～ 8:07	8:08～ 8:14	8:15～ 8:22	8:23～ 8:30	
平成28年10月の時間別の延べ出勤人数※4	726人	328人	521人	669人	761人	1,467人	1,467人	3,508人 (ピーク)	3,089人	12,536人
時間別延べ出勤人数の割合	5.8%	2.6%	4.2%	5.3%	6.1%	11.7%	11.7%	28.0%	24.6%	100.0%
▼ 各電車に通勤者の降客の分布状況を準用した職員数の乗車人数を配分 ▼										
モノレールでの出勤人数（湘南深沢駅の降車客数）	4人	2人	3人	4人	4人	8人	8人	19人	17人	69人※5
大船駅の到着時刻	7:19 以前	7:26	7:34	7:41	7:48	7:56	8:04	8:11	8:18	
H28調査の西鎌倉～湘南深沢の乗客数	159人	163人	180人	167人	178人	181人	168人	142人	116人	
移転後の西鎌倉～湘南深沢の乗客数（推定）	最大で 163人	165人	183人	171人	182人	189人 (ピーク)	176人	161人	133人	

※4 標準の勤務シフトの職員を対象とし、休日及び遅刻・時間休みの出勤を除く1か月の延べ集計数

※5 四捨五入の関係により、合計が前ページの表と合わないことがある。

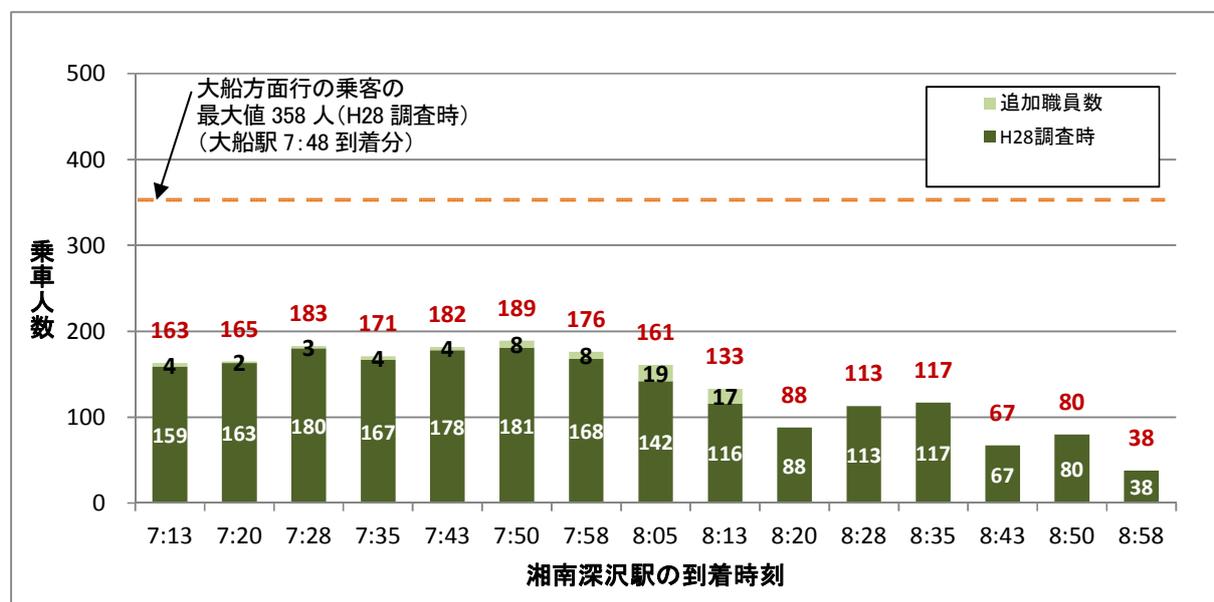


図 出勤時・大船方面行の大船駅からの乗客数

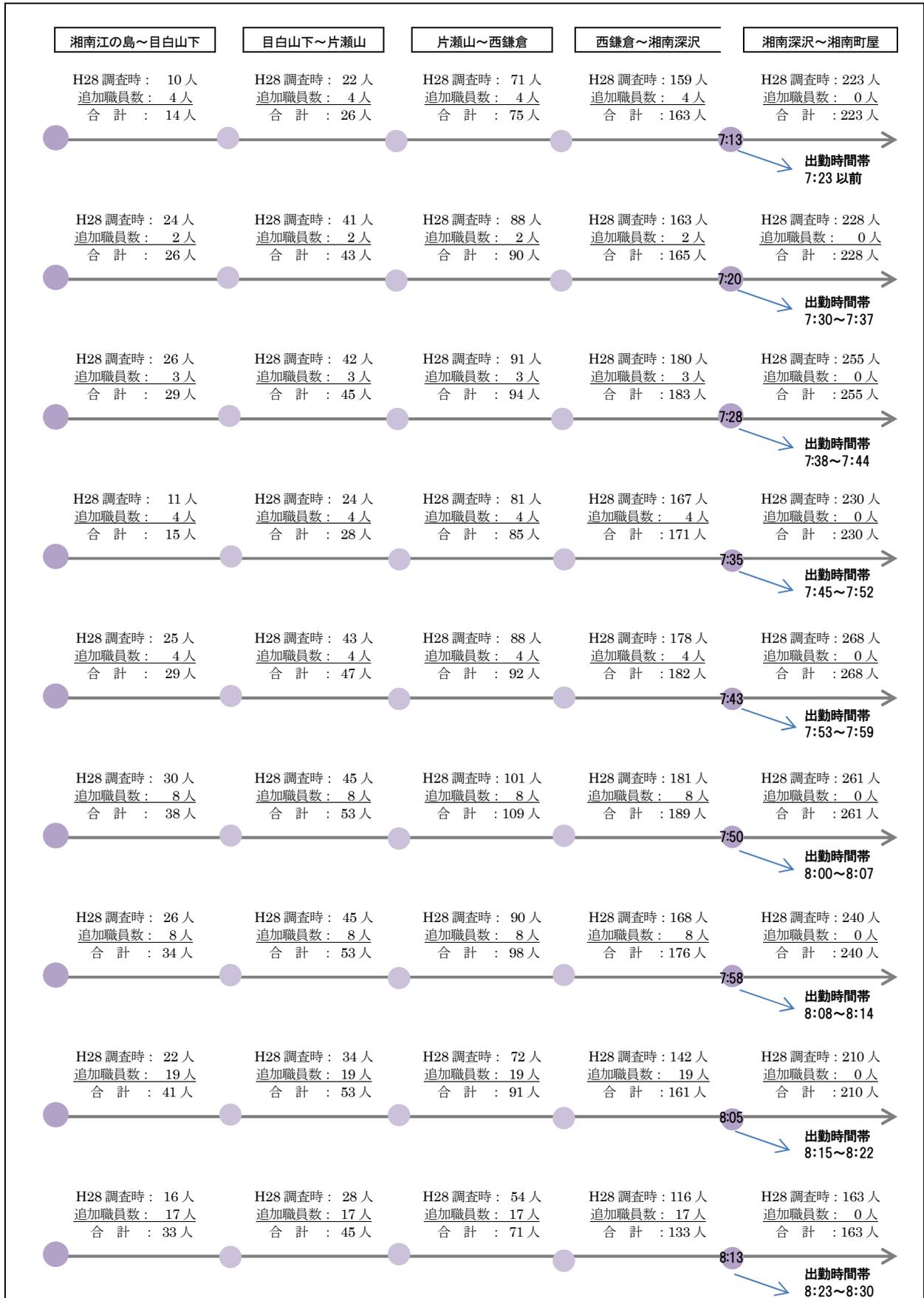


図 出勤時・大船方面行の分析結果

※ 7:29 以前の出勤者は 7:13 湘南深沢駅発車のモノレールに乘车することとして推定。

(3) 来庁者の交通実態

- ・現状の駐車場（バイク、自転車除く）の平均利用台数：約 500 台/日（切り上げ）
（開庁時間を約 9 時間と想定し、約 60 台/時（切り上げ）と設定）
- ・平成 27 年度（2015 年度）道路交通センサスによると、並行する腰越大船線のピーク比率（昼間 12 時間に対するピーク時 1 時間当たりの交通量の割合）は 9.6% でした。来庁者車両（車）についても、ピーク比率と同等になるものと仮定すると、12 時間分と換算した台数（720 台）に対して、ピーク時 1 時間当たりの来庁車両の台数は 70 台程度となると想定できます。

① 来庁車両の台数（12 時間換算）：60 台/時 × 12 時間 ≒ 720 台/12 時間

② ピーク時の来庁車両の台数：① × 9.6% ≒ 約 70 台/時

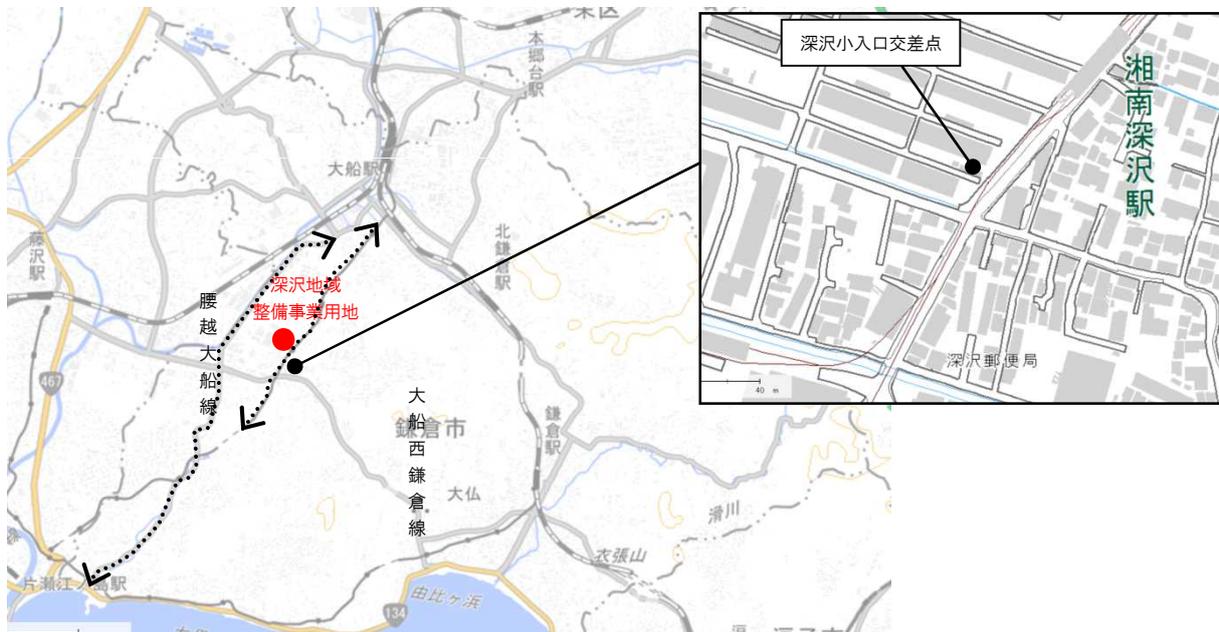
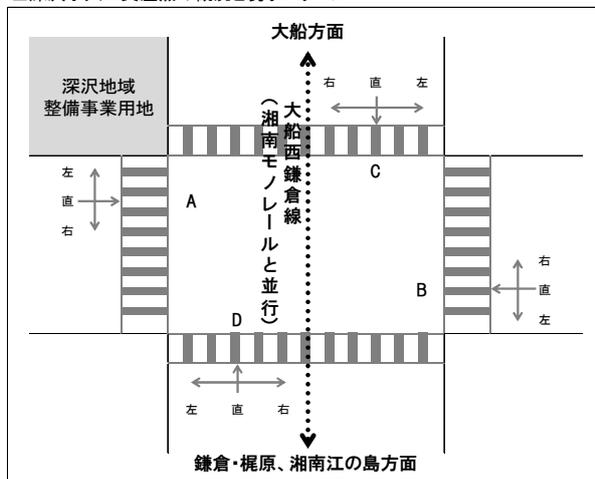


図 深沢小入口交差点の位置

■ 深沢小入口交差点の概況と現示パターン



	サイクル長: 90 秒			歩行者用現示		
	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	6φ
A	青 21 黄 3 赤 3					
B	青 21 黄 3 赤 3					
C		青 57 黄 3 赤 3				
D		青 57 黄 3 赤 3				

(4) 周辺交差点への影響

○職員の通勤における周辺交差点への影響の検証方法と結果

- ・平成 20 年（2008 年）東京圏パーソントリップ調査^{※1}の現況・将来 OD^{※2}（自動車起終点）表をベースに推計された村岡・深沢地域における新駅設置に伴う交通需要あるいは新駅周辺地区における周辺開発に伴う交通需要を勘案した将来交通需要予測結果を活用し、本庁舎の移転による周辺交差点への影響を分析します。
- ・深沢地域整備事業用地の直近にある「深沢小入口交差点」を分析の対象とします。この交差点における将来交通需要予測に、(1)で推計した職員の車両数^{※3}（バイク 190 台、自動車 203 台）、(3)で推計した来庁者の車両数を追加して分析します。
- ・路線バスは定員を約 50 名程度と仮定すると、大船方面行は 1 本未満の増発、鎌倉・梶原方面行は増発の必要はほぼ無いと想定し、大船方面行にのみ大型車を 1 台分追加して分析します。
- ・職員の通勤時と来庁者のピーク時が重なったと仮定し、職員のバイク・職員の自動車・路線バスと来庁者の自動車を大船西鎌倉線のそれぞれの方面の交通量の比率に応じて振り分け、各推計パターンの交通量に追加し、混雑度を算出します。

本庁舎移転後も深沢小入口交差点（大船西鎌倉線）は両方向ともに混雑度^{※4}が 1.00 未満であり、本庁舎の移転による周辺交差点への影響はないものと想定される。

※1 東京圏パーソントリップ調査は、10年に一度、夜間人口約 15,000 人を目安としたゾーンを最小単位とし、ゾーン内もしくはゾーン間で「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるものである。この結果を用いることで、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。

※2 ODとは、Origin（起点・出発点）と Destination（終点・目的地）の略であり、OD表は出発地から目的地に向かうトリップ数を発ゾーンと着ゾーンの対応関係ごとに整理したものとなっている。

※3 15 ページ表を参照。

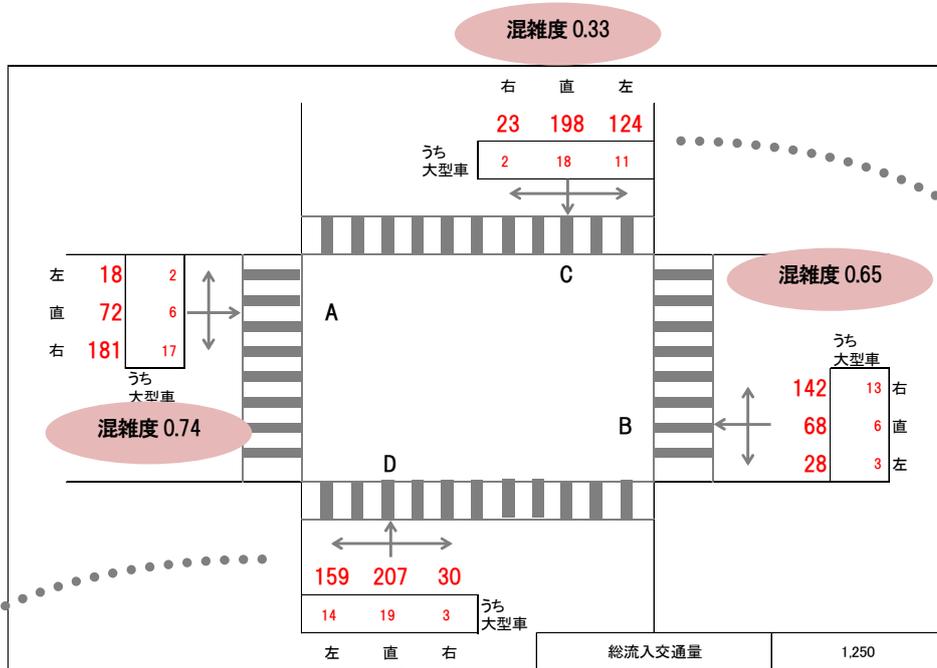
※4 混雑度とは以下の数式で算出される指標であり、1.0 を超えた場合は設計時に想定していた状態よりも過度にその道路が利用されていることを意味する。

$$\text{混雑度} = \text{交通量} \div \text{設計上の基準交通量}$$

混雑度の解釈（「道路の交通容量」より）

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	飽和時間は 0 時間 →昼間 12 時間を通じて、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.0～1.25	飽和時間はほとんどの区間で 1～2 時間以下 →昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	飽和時間は 0～12 時間 →ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	飽和時間がほとんどなくなる。 →慢性的混雑状態を呈する。

・深沢地域整備事業による深沢小入口交差点の将来交通需要予測に、本庁舎移転による職員の通勤車と来庁者のピーク時の車両数を追加しても、各方面の混雑度は 1.00 未満となっており、本庁舎移転による交通混雑が生じる可能性は低いと想定できます。



【大船方面】
 ○車両数：238 台追加
 (うち大型車を 1 台追加)

【鎌倉・梶原、湘南江の島方面】
 ○車両数：226 台追加
 (うち大型車を 0 台追加)

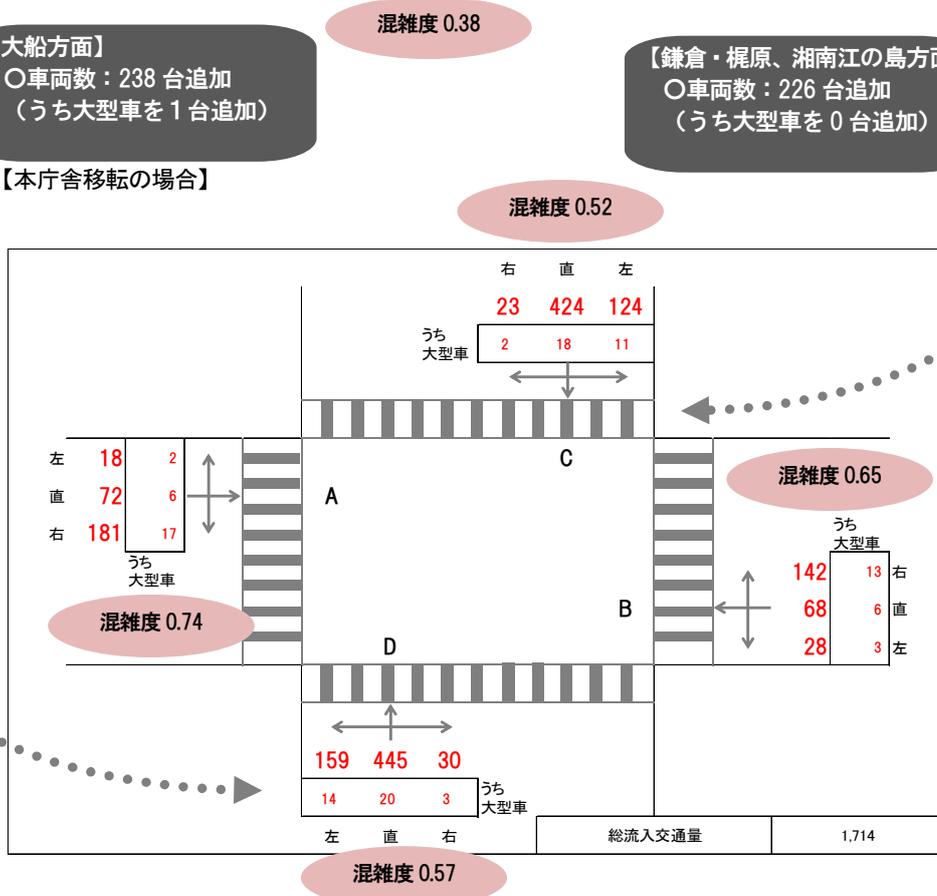
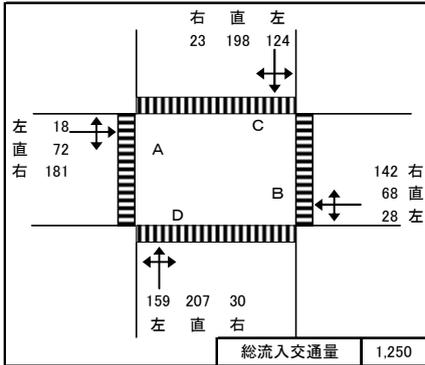


図 分析結果の一例 (将来、フルネット (平成 42 年 (2030 年) 時点で想定した将来道路網の状態)、新駅あり)

■□交差点解析結果 ⑦深沢小入口交差点(将来、フルネット、新駅あり)□■

《ピーク時交通量(台/時)》



《現示パターン》

サイクル長 90秒

← -- → 歩行者用現示

	1φ			2φ								
	青	黄	赤	青	黄	赤	青	黄	赤	青	黄	赤
A	21	3	3									
B	21	3	3									
C				57	3	3						
D				57	3	3						

《交差点需要率・車線混雑度・滞留長》

歩行者少ない 0.15

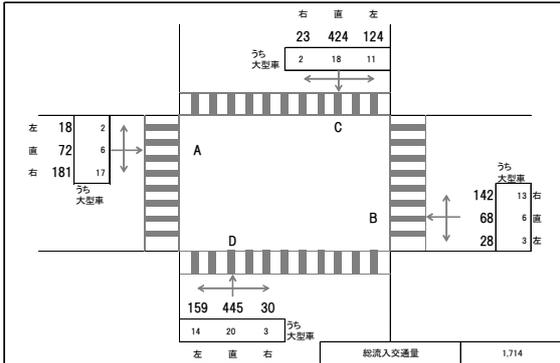
流入部	A				B				C				D			
	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全		
車線構成																
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S_B	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000		
車線幅員による補正值 (車線幅員)	α_w (m)	1.000 6.00	1.000 6.00	1.000 6.00	1.000 3.70	1.000 3.00										
縦断勾配による補正值 (縦断勾配)	α_G (%)	1.000 0.0%														
大型車混入率による補正值 (大型車混入率)	α_T (%)	0.941 9.0%														
左折車混入による補正值 (左折率)	α_{LT} (%)	0.983 6.6%	0.971 11.8%	0.971 11.8%	0.907 35.9%	0.907 35.9%	0.907 35.9%	0.907 35.9%	0.896 40.2%	0.896 40.2%	0.896 40.2%	0.896 40.2%	0.896 40.2%	0.896 40.2%		
(歩行者による低減率)	f_p	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15		
(有効青時間)	G	21	21	21	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57		
(歩行者用青時間)	G_p	16	16	16	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52		
横断歩道による補正值	α_L															
右折車混入による補正值 (右折率)	α_R (%)	0.846 66.8%	0.854 59.7%	0.854 59.7%	0.968 6.7%	0.968 6.7%	0.968 6.7%	0.968 6.7%	0.965 7.6%	0.965 7.6%	0.965 7.6%	0.965 7.6%	0.965 7.6%	0.965 7.6%		
(右折車当量)	E_{RT}	1.272	1.286	1.286	1.499	1.499	1.499	1.499	1.481	1.481	1.481	1.481	1.481	1.481		
現示変わり目で捌ける右折台数 (交差点内に滞留する右折車台数)	K															
対向直進交通の間隙で捌ける右折台数 (右折通過確率)	f															
(対向直進交通量)	q															
(対向直進車線数)																
飽和交通流率	S_A	1,566	1,560	1,560	1,650	1,627	1,650	1,627	1,627	1,627	1,627	1,627	1,627	1,627		
設計交通量	q	271	238	238	345	396	345	396	396	396	396	396	396	396		
流入部の需要率	$\rho = q/S_A$	0.173	0.153	0.153	0.209	0.243	0.209	0.243	0.243	0.243	0.243	0.243	0.243	0.243		
必要現示率	1φ	0.173	0.153	0.153												
	2φ				0.209	0.243	0.209	0.243	0.243	0.243	0.243	0.243	0.243	0.243		
車線可能交通容量	(台/時)	365	364	364	1,045	1,030	1,045	1,030	1,030	1,030	1,030	1,030	1,030	1,030		
車線混雑度		0.74	0.65	0.65	0.33	0.38	0.33	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38		
交通量 V_1	(台/時)	271	238	238	345	396	345	396	396	396	396	396	396	396		
	全赤	208	182	182	126	145	126	145	145	145	145	145	145	145		
	青丸 青矢	63	56	56	219	251	219	251	251	251	251	251	251	251		
交通量 V_2	(台/時)	208	182	182	126	145	126	145	145	145	145	145	145	145		
滞留台数(台/サイクル/車線)	N_1	6.8	6.0	6.0	8.6	9.9	8.6	9.9	9.9	9.9	9.9	9.9	9.9	9.9		
	N_2	5.2	4.6	4.6	3.2	3.6	3.2	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6		
平均車頭間隔	S	6.5m														
車線長係数	λ_1	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5		
	λ_2	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5		
滞留長	L_1	66m	59m	59m	84m	97m	84m	97m								
	L_2	51m	45m	45m	31m	35m	31m	35m								

注1) $L_1 = (\lambda_1 \times N_1 \times S)$ 、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」に基づいた一般的な算定式による。
 注2) $L_2 = (\lambda_2 \times N_2 \times S)$ ・右折車線 ⇒青矢時に流入する交通量は、すべて滞留しないものと想定。
 ⇒青丸時に流入する交通量は、直進間隙で捌ける交通量を差し引いた交通量のみが滞留するものと想定。
 ⇒全赤時に流入する交通量は、すべて滞留するものと想定。
 ・右折車線以外 ⇒青丸時、青矢時に流入する交通量は滞留せず、全赤時に流入する交通量のみが滞留するものと想定。

(出典：村岡・深沢地域における新駅設置に伴う交通需要あるいは新駅周辺地区における周辺開発に伴う交通需要を勘案した将来交通需要予測結果 資料編)

■ 口交差点解析結果 ⑦ 深沢小入口交差点(将来、フルネット、新駅あり) □

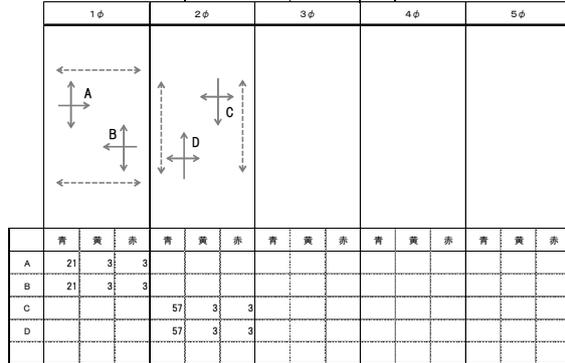
(ピーク時交通量(台/時))



(視示パターン)

サイクル長: 90秒

歩行者用視示



(交差点需要率・車線混雑度・滞留長)

車線構成	流入部	歩行者少ない				0.15
		A	B	C	D	
車線数		1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	SB	2,000	2,000	2,000	2,000	
(車線幅員)	(m)	6.00	6.00	3.70	3.00	
車線幅員による修正値	αW	1,000	1,000	1,000	1,000	
(縦断勾配)	(%)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
縦断勾配による修正値	αG	1,000	1,000	1,000	1,000	
(大型車混入率)	(%)	9.2%	9.2%	5.4%	5.8%	
大型車混入率による修正値	αT	0.939	0.939	0.963	0.961	
左折車の直進車換算係数		1.242	1.242	1.274	1.274	
(左折率)	(%)	6.6%	11.8%	21.7%	25.1%	
(歩行者による低減率)	f_p	0.15	0.15	0.15	0.15	
(有効青時間)	G	21	21	57	57	
(歩行者用青時間)	G_p	16	16	52	52	
横断歩道による修正値	αL					
α		3	3	3	3	
1時間当たりの捌け台数		0.0008	0.0008	0.0008	0.0008	
左折車混入による修正値	αLT	0.984	0.972	0.944	0.938	
右折車混入による修正値	αR					
(右折率)	(%)	66.8%	59.7%	4.0%	4.7%	
対向車線の交通量		238	271	634	571	
右折車が通過できる確率		0.650	0.650	0.540	0.650	
対抗直進車線の基本交通量		2,000	2,000	2,000	2,000	
α		0.884	0.877	0.834	0.844	
β		6	6	6	6	
右折車の直進車換算係数		1.278	1.285	1.979	1.882	
右折修正率		0.843	0.855	0.962	0.969	
視示数より目で捌ける右折台数 (交差点内に滞留する右折車台数) 対向直進交通の隙間で捌ける右折台数 (右折通過確率)	K					
(対向直進交通量)	q					
(対向直進車線数)						
飽和交通流率	SA	1,559	1,561	1,749	1,742	
設計交通量	q	271	238	571	634	
流入部の需要率	$\rho = q/SA$	0.174	0.152	0.326	0.364	視示の需要率
	1φ	0.174	0.152			0.174
	2φ			0.326	0.364	0.364
	3φ					0.000
	4φ					0.000
	5φ					0.000
青時間/サイクル長		0.233	0.233	0.633	0.633	
車線可能交通容量 (台/時)		364	364	1,108	1,103	交差点 需要率
車線混雑度		0.74	0.65	0.52	0.57	0.538
	(台/時)	271	238	571	634	
交通量V1		208	182	209	232	
	青赤	63	56	362	402	
	青矢					
交通量V2 (台/時)		208	182	209	232	
1時間当たりのサイクル数		40	40	40	40	
滞留台数(台/サイクル/車線)	N1	6.8	6.0	14.3	15.9	
	N2	5.2	4.6	5.2	5.8	
平均車線滞留時間	S(m)	6.5	6.5	6.5	6.5	
車線長係数	$\lambda 1$	1.5	1.5	1.5	1.5	
	$\lambda 2$	1.5	1.5	1.5	1.5	
滞留長	L1(m)	68	59	137	156	
	L2(m)	49	49	49	59	

注1) $L1 = (L1N19S) \cdot f$ (改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版)に基づいた一般的な算式による。
 注2) $L2 = (L2N29S) \cdot f$ (改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版)に基づいた一般的な算式による。
 ⇒ 青矢時に流入する交通量は、すべて滞留しないものと想定。
 ⇒ 青丸時に流入する交通量は、直進距離で捌ける交通量を差し引いた交通量のみが滞留するものと想定。
 ⇒ 全青時に流入する交通量は、すべて滞留するものと想定。
 ・右折車線以外 ⇒ 青丸時、青矢時に流入する交通量は滞留せずに、全青時に流入する交通量のみが滞留するものと想定。

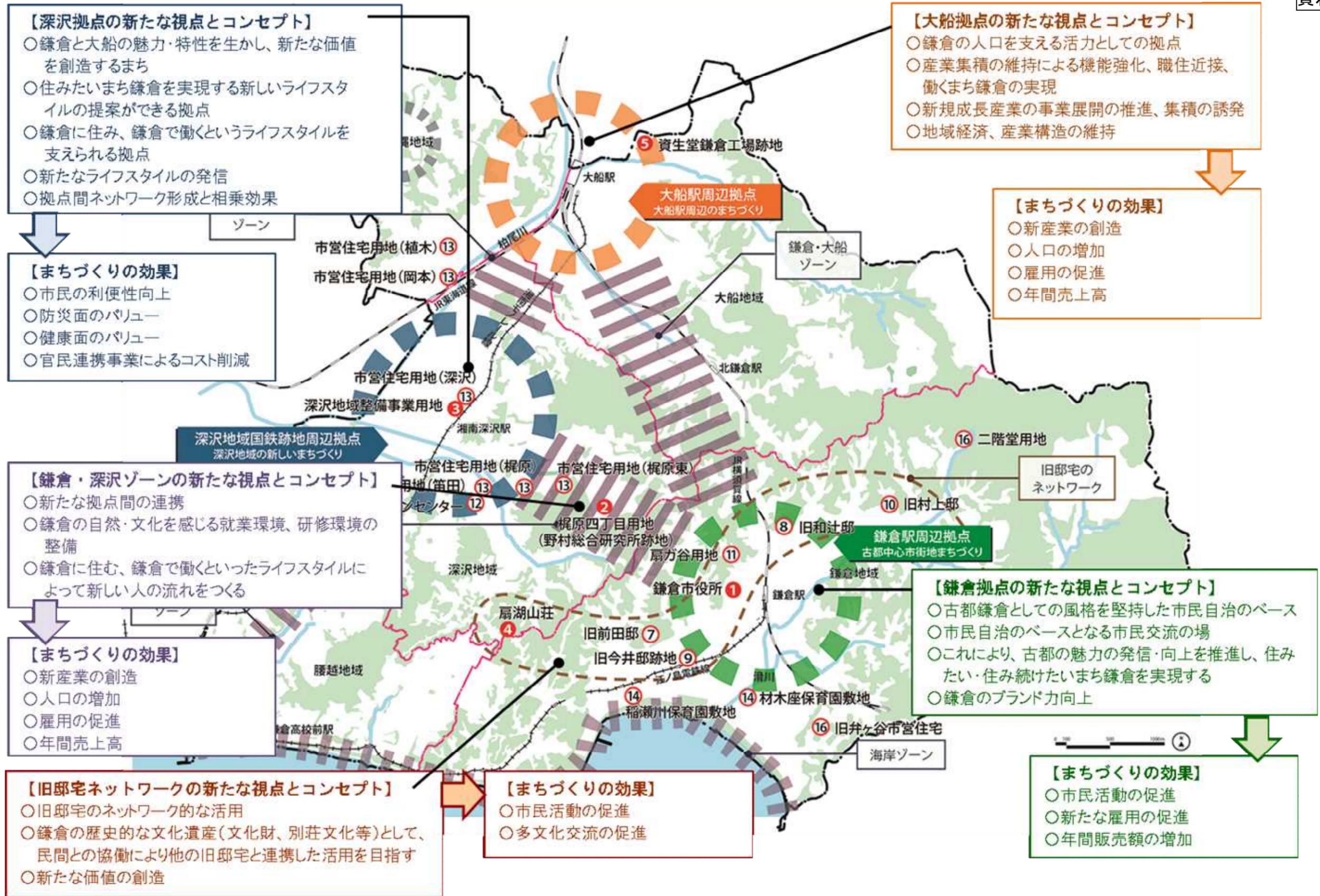


図 公的不動産を活用したまちづくりの効果

3-5 利活用の効果を最大化するために

公的不動産の利活用推進による効果を把握するためにいくつかのシミュレーションを実施してきましたが、これらはあくまでも推測（推計）であり、期待値も含まれています。

利活用の効果を最大化するためには、冒頭に整理した拠点とゾーンのまちづくりの方向性を明確にかつわかりやすく発信し続け、行政のみならず、市民・事業者が共有し、特に民間の事業活動がこの街づくりの方向性に沿って円滑に進められていくことが重要です。公的不動産の利活用はこれを誘発するためのパイロット事業に過ぎないことをしっかりと認識することが重要です。

このため、地域の様々なステークホルダーが参画する協議会の設置や各種補助制度の充実などの取組みを並行して進めていくことが必要となります。

【参考】

遊休不動産再生を活用したエリア価値向上手法に関するガイドライン～リノベーション・エリアマネジメントのすすめ～（案）

国土交通省 土地・建設産業局企画課

<http://tochi.mlit.go.jp/jitumu-jirei/areamanagement-guideline>