

Topics

- 平成20年度に実施した、広域的なまちづくりにかかる「村岡・深沢地区拠点づくり検討調査」についてご紹介します。
- まちづくりの動向についてお知らせします。

今号では、藤沢市村岡地区を含む「広域的なまちづくり」について、平成20年度に行いました「村岡・深沢拠点づくり検討調査」の内容についてお知らせします。

広域的なまちづくりや新駅の影響について調査を行いました！

◆広域的なまちづくりのスタート（昭和62年～平成7年）

まちづくりニュース第12号でお伝えしましたが、昭和62年の国鉄改革により国鉄清算事業団用地が誕生したことをきっかけに、鎌倉市深沢地区では「新たな都市拠点形成に向けた検討」が始まりました。また、藤沢市村岡地区においても湘南貨物駅跡地に新駅構想が位置づけられ、村岡地区のまちづくりが始まりました。そしてその後、両市においてJR東海道本線の新駅を前提とした、広域的なまちづくりの検討が行われました。



◆新駅を含む広域的なまちづくりの計画の転機（平成18年～平成19年）

その後、平成8年に藤沢市では村岡新駅構想が白紙撤回となり、新駅構想が不透明になっていました。しかし、平成18年に神奈川県が武田薬品工業(株)の新薬研究所を誘致し新駅構想が現実味を帯びたことや、JR東日本鎌倉総合車両センター大船工場機能の廃止により深沢地区のまちづくりが現実化してきたことから、平成19年8月に両市が国・県・JR等の参加のもと「村岡・深沢地区全体整備構想検討委員会」を設置し、広域的なまちづくりの将来像等の検討を行いました。同委員会において、平成20年3月に「村岡・深沢地区全体整備構想（案）」が取りまとめられました。（まちづくりニュース第12号で紹介）

◆広域的なまちづくりの調査の実施（平成20年～）

平成20年度に、神奈川県、藤沢市、鎌倉市で構成する「湘南地区整備連絡協議会」において、「村岡・深沢地区全体整備構想（案）」を基に『村岡・深沢地区拠点づくり検討調査』を実施しました。

調査の結果から、新駅は拠点整備と相互に密接なつながりがあり、新駅を設置することで様々な効果が得られることが分かりました。

（詳細は次頁以降をご覧ください）



村岡・深沢地区拠点づくり検討調査 報告書

「村岡・深沢地区拠点づくり検討調査」の概要

「村岡・深沢地区拠点づくり検討調査」の概要として、「新駅の乗降客数」、「交通インフラ整備の方向性」、「新駅設置及び拠点整備の効果」、並びにこれらを踏まえた「調査結果のまとめと今後の課題」についてご紹介いたします。

◆ 新駅の乗降客数について

1. 拠点形成エリアの土地利用

まちづくりの核となる“拠点形成エリア”は、深沢地区、村岡地区、新駅を含む下図の破線の範囲で設定しました。拠点形成エリアの土地利用は、現在両市でそれぞれ検討中ですが、これまで両市が検討を進めている土地利用や周辺道路への交通負荷等に配慮し、立地施設を「住宅」、「業務」、「商業」、「医療・福祉」、「行政サービス」、「文化・教育」と想定しました。本調査では、開発規模による影響を検討するため、以下のとおり、3つのケースの土地利用を想定し調査を行いました。

☆3つのケースの土地利用を想定☆

- ケース1ー都市型住宅が中心の土地利用
(発生集中交通量*が最小)
- ケース2ー住宅・業務・商業が複合した土地利用
(発生集中交通量*はケース1と3の間)
- ケース3ー業務・商業が中心の土地利用
(発生集中交通量*が最大)



※発生集中交通量とは、開発等に伴って発生及び、集中するバス・自動車・二輪車・徒歩の交通量です。

2. 新駅の乗降客数の予測

新駅の乗降客数の試算にあたっては、拠点形成エリアの土地利用を、「ケース1の都市型住宅中心で発生集中量が最小」のものと、「ケース3の業務・商業中心で発生集中量が最大」のものとして、新駅の乗降客数の最小予測値と最大予測値を出しました。

ここで、新駅乗降客は「A 大船駅や藤沢駅などの既存の駅から転換する乗降客」と「B 拠点形成エリアの開発により発生する新たな乗降客」、「C 新駅から1km圏内に住み、他の交通手段から鉄道に代わる乗降客」に分類することができるので、それぞれのケースで乗降客の予測を行いました。その結果、以下のとおりです。

- A「大船駅、藤沢駅等*から新駅に転換される乗降客」は、約43,000人
- B「拠点形成エリアの開発による新たな乗降客」は、約19,000人～32,000人
(ケース1 都市型住宅中心で約19,000人、ケース3 業務・商業中心で約32,000人)
- C「新駅から1km圏域で、他の交通手段から鉄道利用に代わる乗降客」は、約9,000人

これらを合計(A+B+C)すると、新駅の1日あたりの利用者数は約71,000人～約84,000人と予測されました。

※大船駅、藤沢駅の他に、湘南モノレールの湘南深沢駅を対象としました。

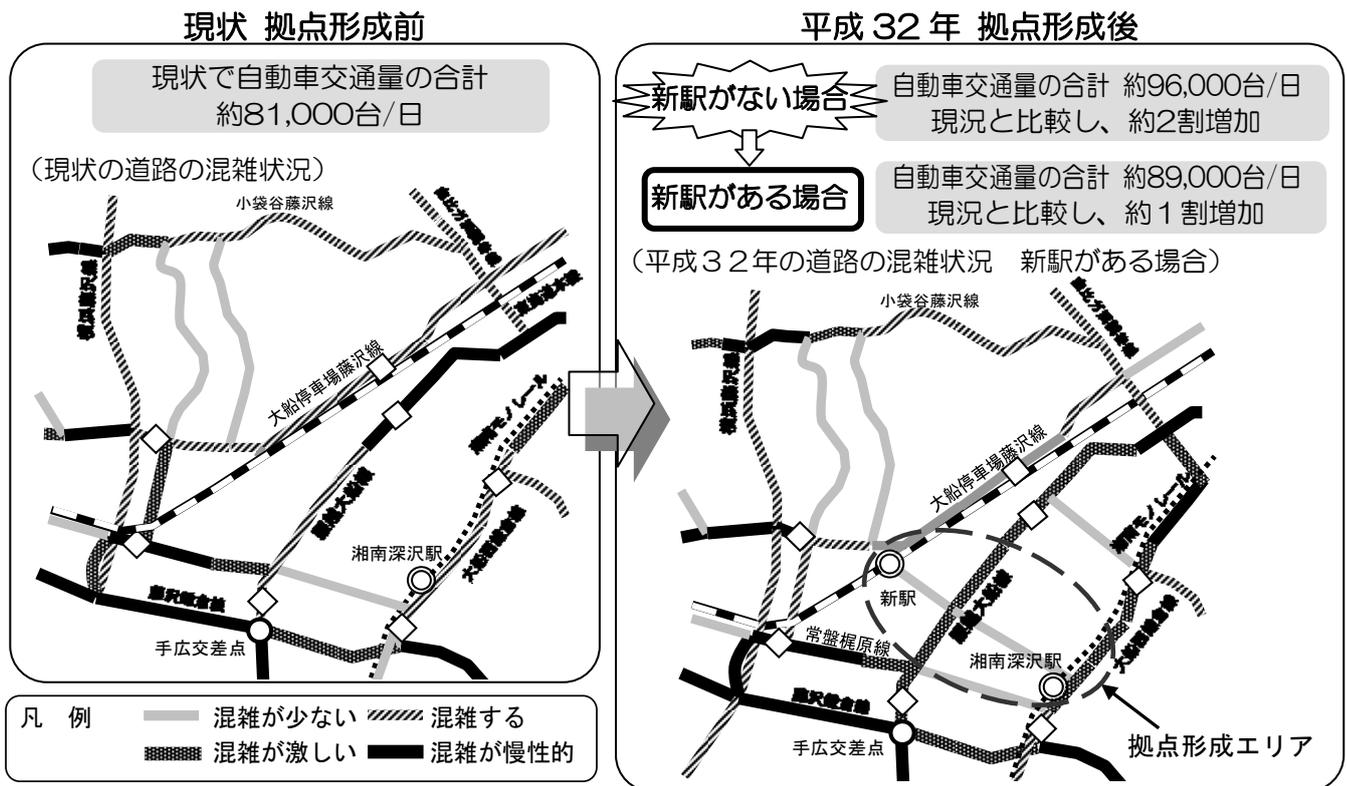
◆ 交通インフラ整備^{※1}の方向性について

1. 新駅設置の有無による周辺道路への影響

新駅設置の有無による周辺道路への影響を検討するために、平成32年時点の道路状況を「新駅がない場合」と、「新駅がある場合」とで条件設定を行い、拠点形成エリア周辺の7箇所の地点（図中のひし形の部分）の自動車交通量の合計値^{※2}からどれくらい変わるかを比較しました。

その結果、現状の自動車交通量が約81,000台/日に対して、拠点形成後の平成32年に「新駅がない場合」は、交通量が約96,000台/日となり約2割増加するのに対して、「新駅がある場合」は、交通量が約89,000台/日となり約1割増加となり、新駅により自動車利用から鉄道利用への転換が図られ、自動車交通量の増加が抑えられることが分かりました。

このことから、拠点整備によって増えると考えられる周辺道路の交通混雑は、新駅を設置することで一定程度抑えられることが分かりました。



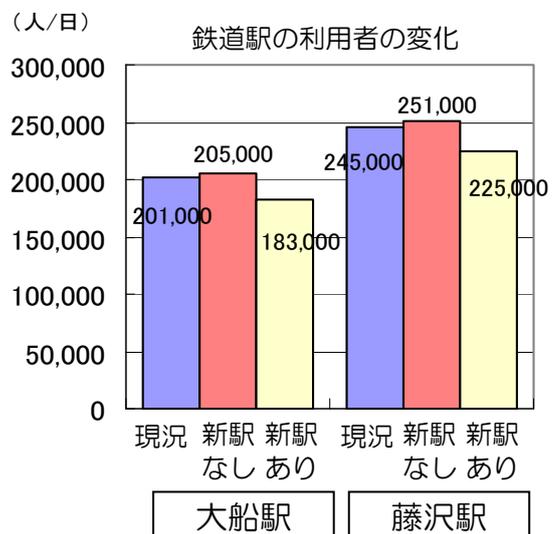
※1 インフラとは道路や駅などの生活や社会を支える社会基盤・構造物のことです。

※2 交通量は、図中のひし形◇の7箇所の地点の合計交通量で計算しています。

2. 新駅設置による大船駅・藤沢駅への影響

新駅がなしで拠点整備を行うと、大船駅・藤沢駅の利用者が増え、駅周辺の交通混雑はひどくなることが分かりました。

一方で、新駅がありで拠点整備を行うと、大船駅・藤沢駅の乗降客の一部の人が新駅を利用するため、大船駅・藤沢駅の乗降客が減少することになり、駅の混雑をはじめ、駅周辺の交通混雑が減ることが分かりました。



3. 交通インフラ整備の方向性

新駅設置の影響について、前頁のとおり周辺道路や、既存駅（大船駅・藤沢駅）において検討したところ、「新駅がない場合」は交通混雑が増加する一方で、「新駅がある場合」はその交通混雑が一定程度抑えられることが分かりました。

そこで、拠点整備に伴う交通混雑を減らすためには、新駅の設置に加え、鉄道利用を中心とした自動車利用に依存しない「**鉄道利用型ライフスタイル**」の実現が重要であるという結果になりました。交通インフラ整備の方向性としては、以下が考えられます。

- ① 駅前広場など新駅設置に伴う新たな交通基盤施設の整備
- ② バスなどの公共交通サービスの強化、自動車に依存しない交通環境の構築
- ③ 生活道路の改善など、周辺道路の充実
- ④ 広域的な幹線道路網整備の促進

これらの交通インフラ整備を実施については、本調査の検討結果にもとづき、今後さらに検討を深めていく中で、判断していきたいと考えています。

◆新駅設置及び拠点整備の効果について

1. 新駅設置の効果

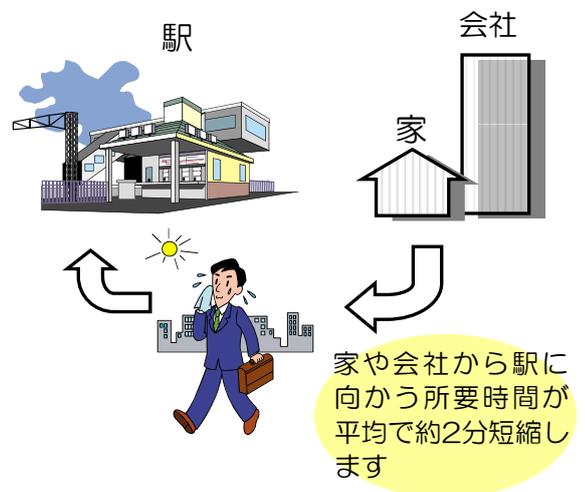
新駅設置の効果を検討した結果、以下の3つの効果が期待できます。

① 鉄道利用者の利便性の向上

深沢地区・村岡地区周辺に住んでいる人や働いている人が、現在、大船駅・藤沢駅などを利用している場合に、新駅設置により新駅の方が利用しやすくなると考えられます。このとき、新駅を利用すると、大船駅・藤沢駅を利用する場合よりも、駅までの所要時間が少なくて済みます。

この新駅までの所要時間の改善効果を定量化すると、新駅を利用した場合に、所要時間が平均約2分短縮されることが分かりました。これを時間価値*に換算し合計すると、年間あたり約15億円相当の便益になります。

*時間価値とは、ある時間を労働等の他の活動にあてたときの対価により、その時間の価値をお金に換算したものです。



② 大船駅・藤沢駅構内及び、駅周辺の混雑緩和

新駅設置により、大船駅、藤沢駅の利用者が約1割減少すると予想されるため、改札付近やホームの混雑緩和、安全性の向上が期待されます。（右の写真は、平日の朝の大船駅南改札の様子です。）



③ 大船駅・藤沢駅周辺の混雑緩和

新駅設置により、自動車・バスなどで藤沢駅や大船駅を利用する人の約1割が、新駅を利用するようになると予想されることから、藤沢駅や大船駅の周辺道路、駅前広場、駐輪場などの交通混雑緩和効果が期待されます。（右の写真は、平日の朝の大船駅西口付近の道路の様子です。）



2. 拠点整備の効果

拠点整備を行う効果を検討したところ、建設効果、消費効果、操業効果、経済波及効果、税収増加の5つの効果が期待できることが分かりました。

- ①建設効果：拠点整備により住宅や業務施設が建設されるとき、建設工事や建設資材の需要増加など新たな生産を引き起こす経済効果です。
- ②消費効果：居住人口や従業員人口増加に伴い、周辺地区の消費が増加する経済効果です。
- ③操業効果：企業等が営業することによる生産増加・雇用機会の拡大等の経済効果です。
- ④経済波及効果：上に挙げた①～③の、建設効果、消費効果、操業効果に伴う、経済波及効果です。
- ⑤税収増加：上に挙げた①～③の、建設効果、消費効果、操業効果から算出される個人市民税、法人市民税、地方消費税の増加にかかる効果です。



◆ 調査結果のまとめと今後の課題について

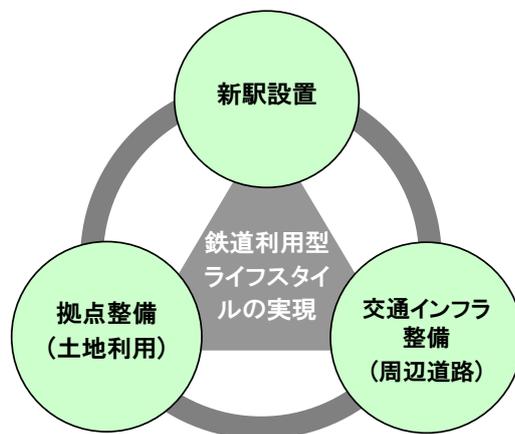
1. 拠点形成エリアの土地利用

本調査の中で、土地利用の考え方、新駅乗降客数の推計、周辺道路への影響など、「村岡・深沢地区全体整備構想（案）」の実現に向けて必要となる基礎的な事項について検討を行った結果、次の事項が明らかになりました。

- ①「拠点整備（土地利用）」、「新駅設置」、および「交通インフラ整備（周辺道路）」は、お互いに密接に関係していることが分かりました。
- ②「拠点整備」による経済波及効果をはじめ、「新駅設置」による駅利用者が便利になる効果（駅までの所要時間の短縮など）や、周辺道路の自動車交通の軽減など、様々な効果がもたらされることが分かりました。

今後の課題としては、「拠点整備（土地利用）」、「新駅設置」、「交通インフラ整備（周辺道路）」の3つの関係を相互連携しながら、自動車利用に依存しない『**鉄道利用型ライフサイクル**』の実現をめざすことが必要と考えられます。

今後は、新駅等について検討の深度化を図るとともに、権利者の方々・市民の皆さん等にご意見を頂きながら、新駅の必要性の判断、必要な交通政策の検討を行っていきたくと考えています。



◆ 新駅に対する今後の取組みについて

鎌倉市では、新駅構想が不透明であったため、これまで新駅構想を一旦脇において計画づくりを進めてきた経過があることから、新駅設置に対する方針が定まっていません。

したがって、今後、新駅設置の影響等についてさらに検討を深め、権利者や市民の皆さんなどにご相談しながら、市としての方向性を見極めていきたくと考えています。

深沢地区のまちづくりを取り巻く動向

◆ 市取得済用地の暫定利用状況について

面整備ゾーン内にありました旧国鉄清算事業団用地（約8.1ha）については、市が平成8年（平成7年は土地開発公社）から取得を開始し、平成20年3月に全ての用地の取得を完了しました。

現在、深沢整備事業が事業化されるまでの間、用地取得に要した借入金の返済に充てるため、また市民の皆さんに広く還元していくため、次のとおり市民開放や有償貸出しにより、取得済用地の有効利用を図る暫定利用を行っています。

■ A用地（約4.4ha）

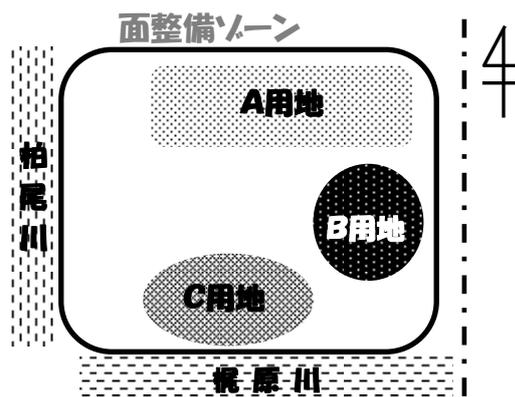
深沢多目的スポーツ広場や消防訓練用地として活用されています。

■ B用地（約1.7ha）

駐輪場や広場、ゲートボール場として活用されているとともに、「徳洲会スポーツセンターかまくら」として（医）徳洲会、「西鎌倉テニスクラブ」として（株）エバーグリーンに対し、有償で貸出しています。

■ C用地（約2.0ha）

拠点整備部大船駅周辺整備課が進めている「大船駅西口ペDESTロリアンデッキ等整備工事」の資材置場として活用されています。



★お知らせ★

同内容を右記のHPにも掲載しております！！今後も、より良いまちづくりに向け、皆様のご理解ご協力をお願いいたします。

計画についての問い合わせ先：

鎌倉市 拠点整備部 鎌倉深沢地域整備課

〒247-0056 鎌倉市大船二丁目7番8号

TEL：0467-44-7071 FAX：0467-47-3029

E-mail：kamafuka@city.kamakura.kanagawa.jp

HP：http://city.kamakura.kanagawa.jp/sangyou_machi/shigaichiseibi/index.html