

村岡・深沢地区総合交通戦略（素案）

資料編

< 目 次 >

1. 村岡新駅の利用者数の推計.....	1
2. 両市の上位計画で位置づけられた交通の将来像.....	2
2.1 藤沢市交通マスタープラン（平成 26 年 3 月）	2
2.2 鎌倉市交通マスタープラン（平成 16 年 5 月）	3
3. 新駅整備による大船駅、藤沢駅の混雑緩和効果.....	4
3.1 新駅設置による転換交通量.....	4
3.2 大船駅・藤沢駅周辺の混雑緩和	5
4. 村岡・深沢地区の交通をとりまく現状	6
4.1 人口推移（実態および将来予測）	6
4.2 大船駅・藤沢駅等の乗降客数の推移	8
4.3 藤沢駅、大船駅の端末交通手段	9
4.4 路線バスの状況.....	10
4.5 道路交通の現況（平日・休日の交通量、混雑度）	11
5. 周辺企業アンケートの結果.....	18
6. 現況写真.....	19

1. 村岡新駅の利用者数の推計

本戦略の基幹事業である新駅について、平成 24 年度「村岡・深沢地区拠点づくり検討調査」において、下記の様に乗降客が推計されています。

■新駅の乗降客数の推計結果（表－１）

区域	計測の対象	新駅乗降客数 (1日当たり)	イメージ図
(A) 新駅の駅勢圏と見込まれる区域 (転移転換)	大船駅・藤沢駅・湘南深沢駅利用者の新駅利用の潜在需要	約 35,200 人	
(B) 拠点形成エリア及び周辺開発 (新規増加)	施設立地による新たな鉄道利用者の発生集中	約 30,600 人	
合 計		約 65,800 人*	

* 以下により新駅の乗降客数が増加する可能性がある。
 ・ 鉄道以外の代表交通手段から鉄道利用への転換
 ・ 新駅へアクセスするバス路線が整備された場合 等

新駅の乗降客数の増加の可能性として、

- ・ 鉄道以外の代表交通手段から鉄道利用への転換
- ・ 新駅へアクセスするバス路線が整備された場合 等

があげられており、新駅の利用者増加のためバス路線の再編が重要な役割を果たすと考えられます。

■駅端末交通手段別需要（表－２）

(10人止)

種 別	対 象	バス	自動車	タクシー	二輪車	自転車	徒歩	合 計
転移転換	新駅周辺の潜在需要	2,000	2,800	800	1,400	4,000	24,200	35,200
新規増加	拠点形成エリア	1,820	360	140	310	1,350	24,720	28,700
	周辺開発	450	110	30	30	160	1,120	1,900
	小 計	2,270	470	170	340	1,510	25,840	30,600
合 計		4,270	3,270	970	1,740	5,510	50,040	65,800

【参考】平成 20 年調査結果（湘南地区整備連絡協議会による）

- (A) 約 43,000 人
 (B) 約 19,000 人～約 32,000 人（ケース 1 都市型居住中心の土地利用 約 19,000 人 ケース 2 商業・業務・住宅複合の土地利用 約 28,000 人、ケース 3 商業・業務中心の土地利用 約 32,000 人）
 (C) 約 9,000 人

(新たなバス路線が整備された場合の増加分)

出典：「平成 24 年度 村岡・深沢地区拠点づくり検討調査」平成 25 年 3 月 湘南地区整備連絡協議会

2. 両市の上位計画で位置づけられた交通の将来像

2.1 藤沢市交通マスタープラン（平成 26 年 3 月）

藤沢市の中長期的な総合交通体系の方向性を示す藤沢市交通マスタープランにおいて、（仮）村岡新駅周辺については以下のとおり示されています。

○最寄り駅まで15分の交通体系づくり

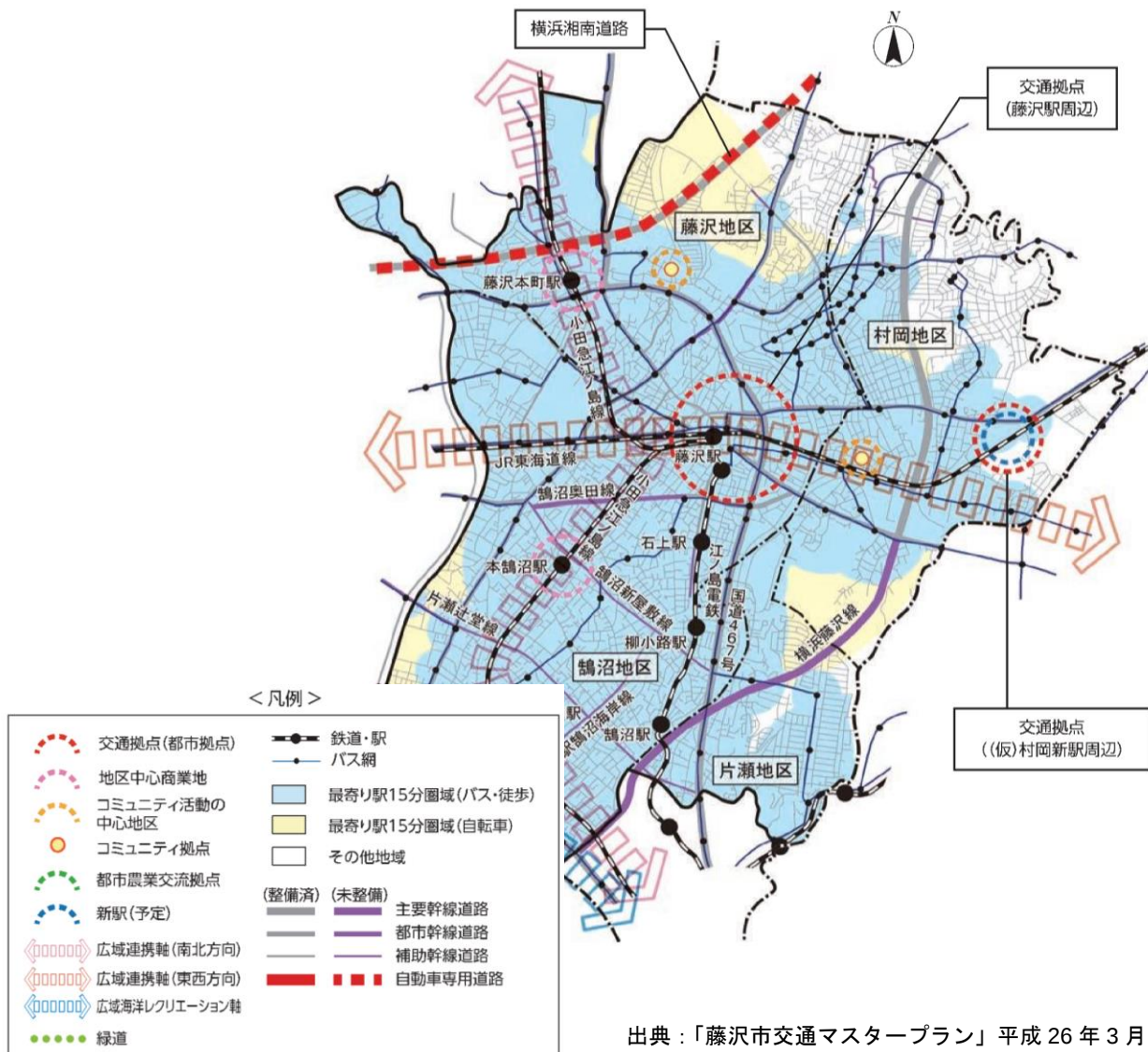
■最寄り駅まで15分圏域の拡大、藤沢駅に集中する交通負荷の軽減、村岡地区などの地域北部の利便性向上などを図るため、新たな交通拠点（都市拠点）の形成に向け、ＪＲ東海道本線への（仮）村岡新駅設置を促進します。あわせて、既存のバス路線の再編や新規路線の導入など公共交通網の充実を図ります。

○都市拠点における交通機能の強化

【（仮）村岡新駅周辺】

■（仮）村岡新駅周辺では、歩行者、自転車が通行しやすい、安全・安心して移動できる交通環境づくりを進めます。また、隣接する鎌倉市深沢地区との広域的な連携を踏まえながら、交通施策を進めます。

【藤沢駅・（仮）村岡新駅周辺地域 交通方針図】



出典：「藤沢市交通マスタープラン」平成 26 年 3 月 藤沢市

2.2 鎌倉市交通マスタープラン（平成 16 年 5 月）

鎌倉市交通マスタープランにおける深沢地域の交通体系整備の施策として、国鉄跡地周辺の新しい拠点づくりとして、道路整備と湘南深沢駅を中心としたモノレールやバスなどによる公共交通の利便性向上をめざしている。

<鎌倉市における公共交通整備の基本方針>

<基本方針>

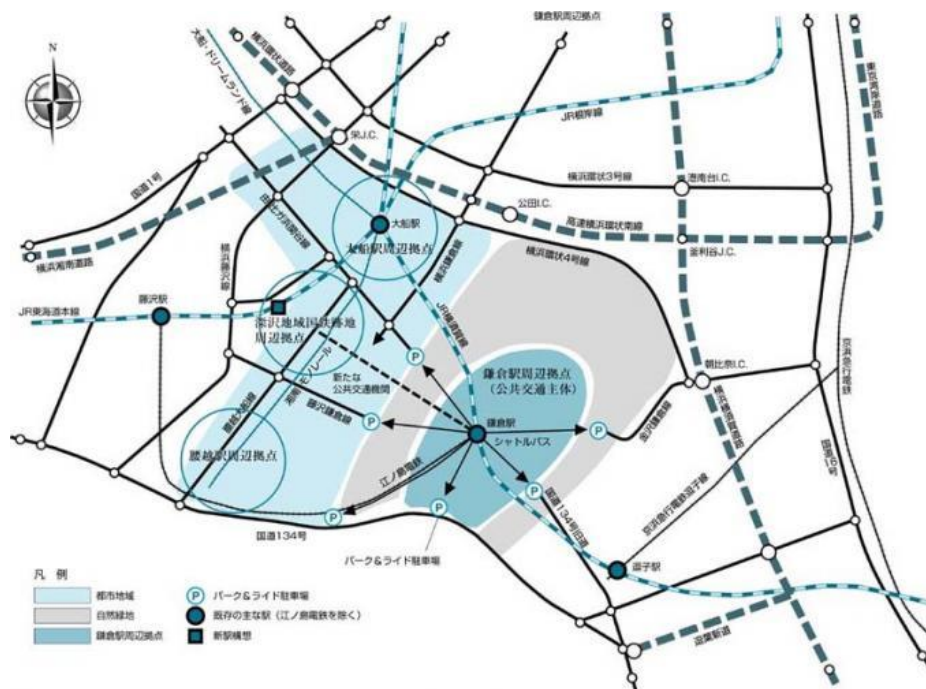
- 1 利用者の立場に立ったバスサービスの充実
- 2 公共交通機関相互の連携が図られたバス交通体系の実現
- 3 バス走行環境の総合的向上
- 4 移動制約者が利用しやすいバス交通の実現
- 5 環境負荷が小さなバス交通の実現
- 6 バス利用促進に向けた意識の高揚

<深沢地域の公共交通の整備>

新しい都市拠点づくりでは、湘南深沢駅を中心として、モノレールやバスなどによる公共交通の利便性の向上をめざしています、さらに、拠点間のアクセシビリティの向上を図るためには、公共交通システムの導入可能性について、今後検討が必要となります。

加えて、バスシステムの体系化（ミニバス網の充実）などにより、さらなる交通不便地域の解消や本地域の公共交通サービスの向上に取り組めます。

【鎌倉市交通体系方針図】



出典：「鎌倉市交通マスタープラン」平成 16 年 5 月 鎌倉市

3. 新駅整備による大船駅、藤沢駅の混雑緩和効果

3.1 新駅設置による転換交通量

「平成 24 年度 村岡・深沢地区拠点づくり検討調査」では、新駅の乗降客数の推計結果として、約 65,800 人を想定しており、既存駅利用者が新駅利用へ転移する量として、そのうち、約 35,200 人を想定している。

内訳を見ると、大船駅の場合、現況乗降客数 213,000 人に対し、新駅を整備することで 200,600 人に減少すると予測しており、現在よりも 12,400 人（現況の約 6%）減少する。同様に藤沢駅では、現況乗降客数 252,000 人に対し、新駅整備により 236,200 人になり、現在よりも 15,800 人（現況の約 6%）減少する。

このように、新駅設置により、大船駅・藤沢駅の乗降客が新駅に転換し、改札周辺やホームでの安全性、快適性の向上が期待できる。

■ 新駅の有無による各駅の乗降客数の変化

駅名		全手段	増減率
大船	現況	213,000	—
	新駅有	200,600	0.94
	新駅なし	217,000	1.02
藤沢	現況	252,000	—
	新駅有	236,200	0.94
	新駅なし	254,600	1.01
湘南深沢	現況	5,400	—
	新駅有	2,900	0.54
	新駅なし	5,500	1.02
湘南町屋	現況	6,400	—
	新駅有	6,000	0.94
	新駅なし	6,400	1.00

出典：平成 24 年度 村岡・深沢地区拠点づくり検討調査

また、大船駅、藤沢駅は、現在でも乗降客数が増加しており、将来、新駅が整備されなかった場合は、大船駅で 217,000 人、藤沢駅で 254,600 人に増加すると考えられ、これらが新駅整備により新駅で転換することから、転換交通量は大船駅で 16,400 人、藤沢駅で 18,400 人になると予想される。

3.2 大船駅・藤沢駅周辺の混雑緩和

新駅が設置されず、拠点の形成のみ行われた場合、大船駅、藤沢駅への自動車利用者数が増加することから、既存駅周辺の交通混雑に拍車がかかることが想定される。

しかしながら、新駅整備がある場合は、自動車やバスなどで藤沢駅や大船駅に向かっている各駅の利用者の約 6%が新駅を利用すると見込まれ、既存駅周辺の道路や駅前広場、駐輪場などへの負荷が軽減される。

例えば、大船駅の端末交通手段別交通量を見ると、自家用車を利用する乗降客数が 8,000 人であり、将来、新駅が整備されなかった場合は 10,400 人まで増加するが、新駅整備により 8,700 人まで減少することから、周辺道路への影響は限定的である。

一方、平成 24 年度調査の予測では、新駅整備の有無にかかわらず、バス交通を利用する乗降客数は減少すると予測されていることから、周辺道路の混雑解消に向けては、新駅整備に加えて、バス交通の再編やモビリティマネジメントの実施等により、自家用車からバスへ転換する乗降客数を増加させる必要があると考えられる。

また、藤沢駅についても、将来の自家用車アクセスが大幅に増加するという予測結果であることから、大船駅同様、バス交通の再編や利便性向上等により、自家用車からバスへ転換する乗降客数を増加させるとともに、新駅のさらなる活用により、周辺道路の混雑緩和を図る必要があると考えられる。

■ 各駅の手段別乗降客数の変化

駅名		バス	自家用車	タクシー	二輪	徒歩	全手段
大船	現況	57,900	8,000	2,900	19,900	124,200	213,000
	新駅有	45,200	8,700	2,600	20,000	124,100	200,600
	新駅なし	53,800	10,400	3,100	21,100	128,700	217,000
藤沢	現況	42,600	4,300	2,300	18,400	184,300	252,000
	新駅有	41,600	7,500	2,300	15,000	169,800	236,200
	新駅なし	50,300	9,200	2,700	16,100	176,300	254,600
湘南深沢	現況	0	0	100	900	4,500	5,400
	新駅有	300	100	0	200	2,300	2,900
	新駅なし	1,000	200	100	400	3,900	5,500
湘南町屋	現況	0	0	0	0	6,400	6,400
	新駅有	200	0	0	100	5,800	6,000
	新駅なし	0	0	0	100	6,300	6,400

単位：人/日

出典：平成 24 年度 村岡・深沢地区拠点づくり検討調査

4. 村岡・深沢地区の交通をとりまく現状

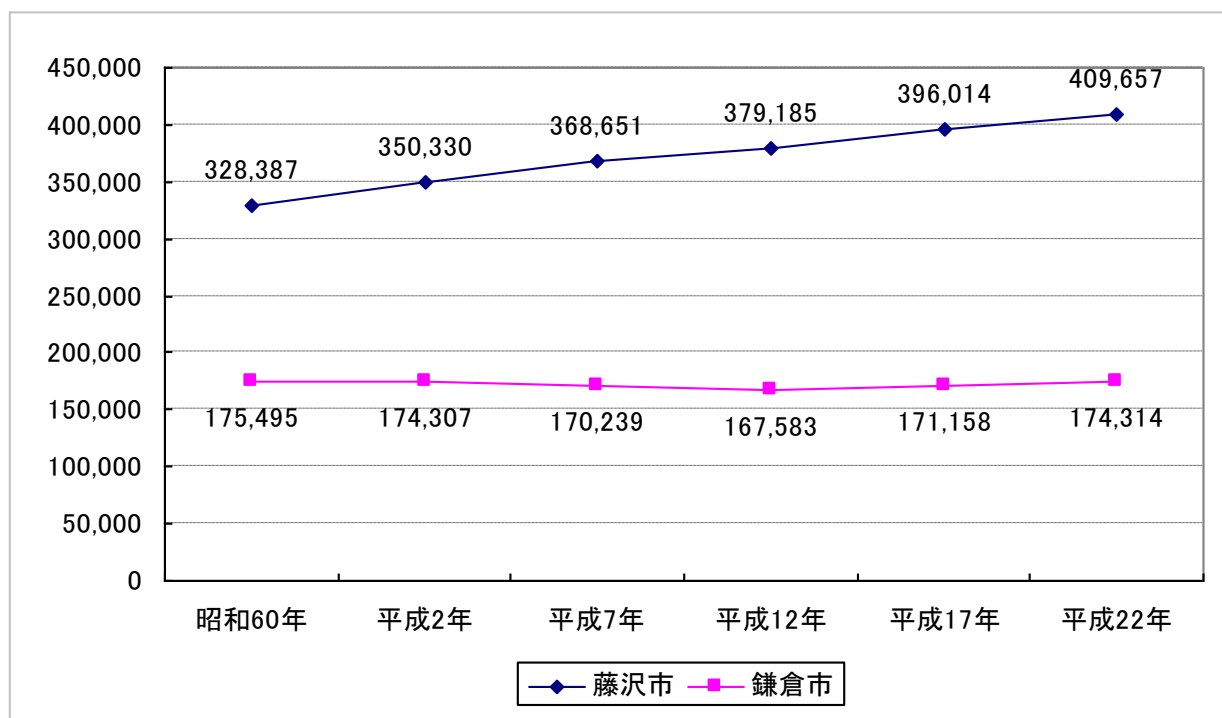
村岡・深沢地区の交通をとりまく現況として、以下 6 項目を整理し、現況および将来の課題を抽出します。

- 人口推移（実態および将来予測）
- 大船駅・藤沢駅の乗降客数推移
- 藤沢駅、大船駅の端末交通手段
- 路線バスの状況
- 道路交通の現況（平日・休日の交通量、混雑度）
- ゾーン別の交通現況（通勤目的、私事目的の実態）

4.1 人口推移（実態および将来予測）

4.1.1 鎌倉市・藤沢市の人口の推移

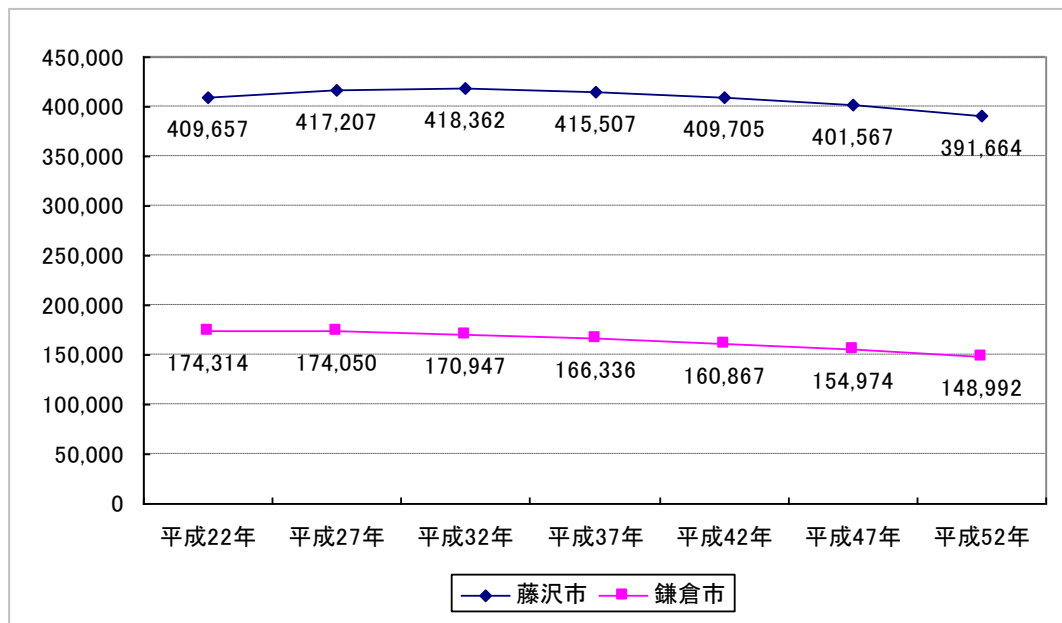
藤沢市では一貫して人口は増加傾向にあり、鎌倉市では昭和 60 年以降、ほぼ横ばいで推移しています。



資料：国勢調査

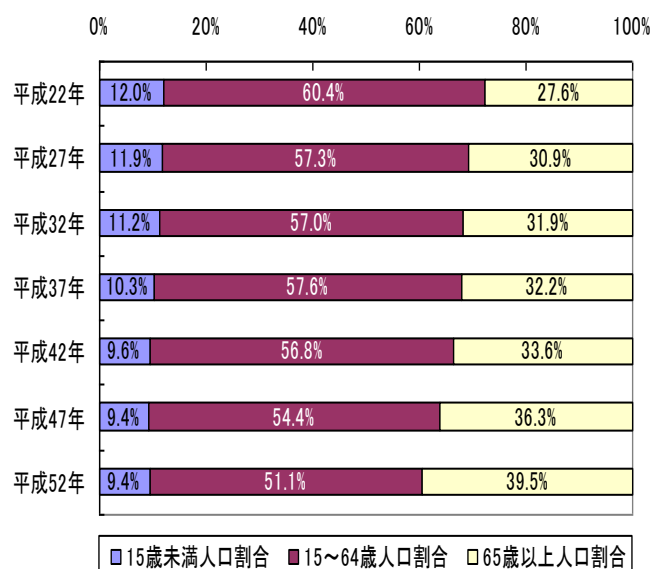
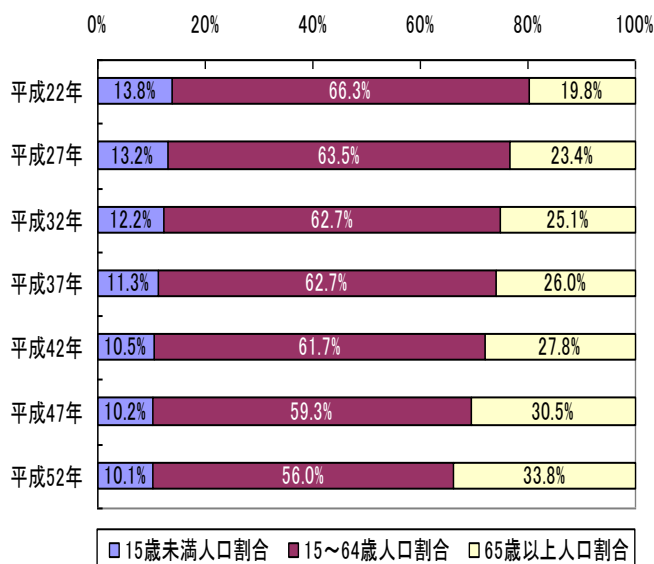
4.1.2 鎌倉市・藤沢市の将来人口

国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口をみると、藤沢市は平成 32 年頃まで人口は増加する予測がされており、鎌倉市は年々減少傾向にあります。また、年齢階層別人口をみると、両市ともに、65 歳以上人口の割合は増加し、15 歳未満人口の割合は年々減少するものの、当面は若年層の大きな減少は予測されていないのが現状です。



年齢階層別人口割合(藤沢市)

年齢階層別人口割合(鎌倉市)

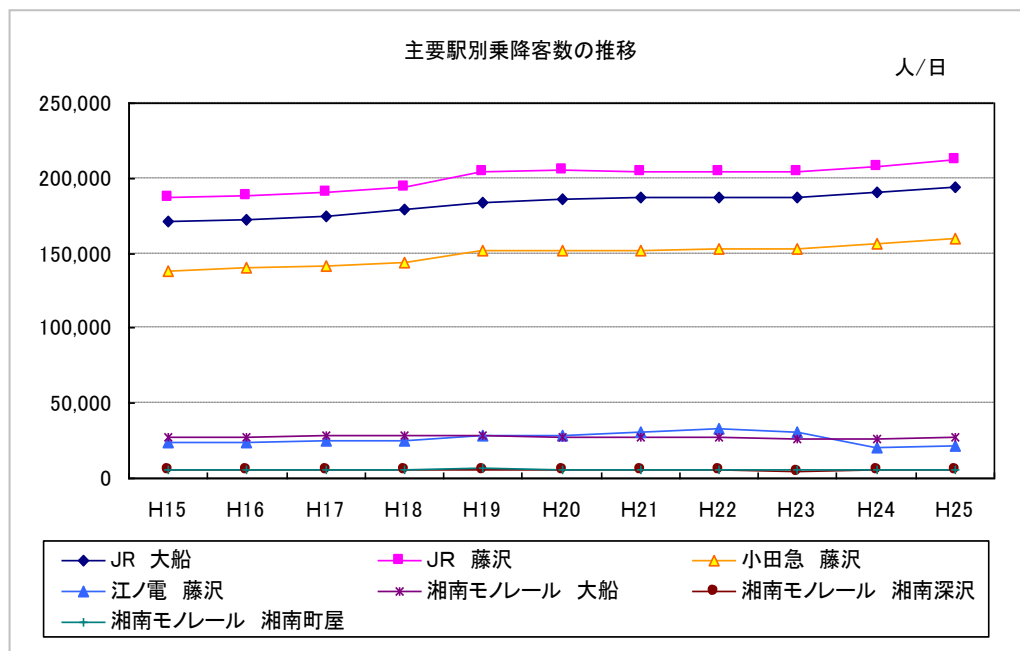


資料：『日本の地域別将来推計人口』（平成 25（2013）年 3 月推計）

国立社会保障・人口問題研究所

4.2 大船駅・藤沢駅等の乗降客数の推移

大船駅（JR）、藤沢駅（JR、小田急）ともに平成 18 年から 19 年にかけて増加し、以降も乗降人数は増加傾向にあり、両駅への交通の集中は続いています。



資料：鉄道事業者資料

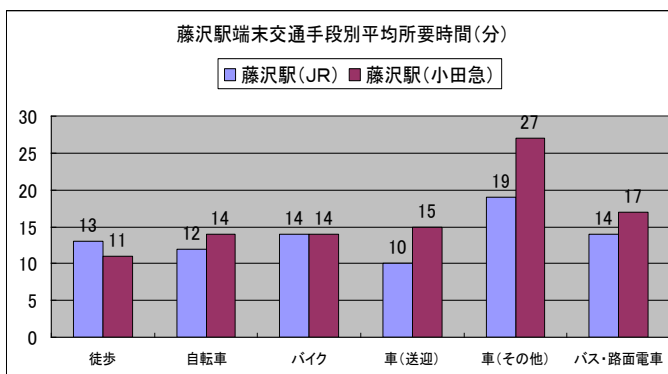
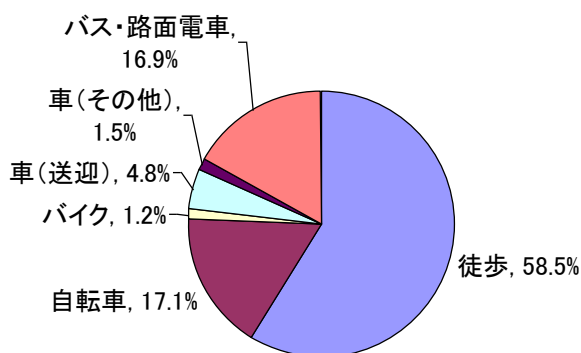
4.3 藤沢駅、大船駅の端末交通手段

(1) 藤沢駅（JR＋小田急）

藤沢駅（JR、小田急）における端末交通手段は徒歩が約 58.5%と最も多く、次いで、自転車、バスが概ね 17%です。

自動車の利用は、送迎が 4.8%、パーク＆ライド等が 1.5%の自動車計で 6.3%であるが、小田急線が新宿方面の始発駅でもあることから、平均所要時間が 27 分と長く、広域から藤沢駅に集中していると考えられます。

藤沢駅(JR＋小田急)端末交通手段分担率



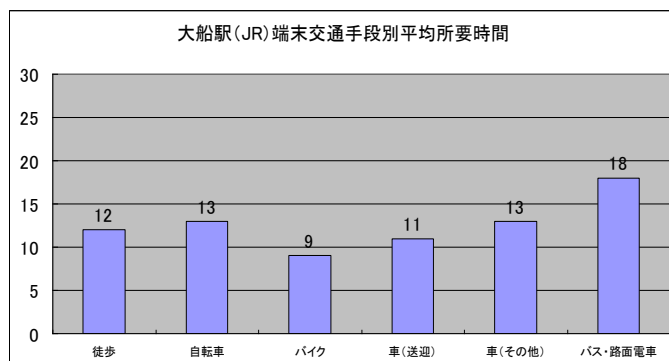
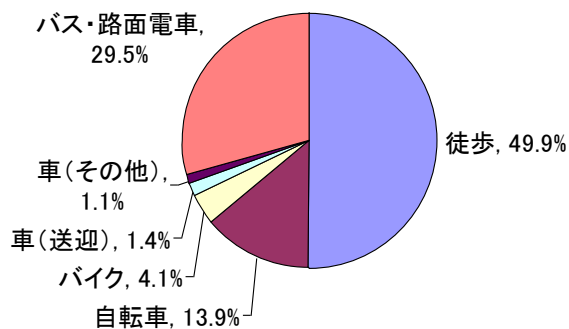
出典：H20 東京都市圏 P.T.調査

(2) 大船駅（JR）

大船駅（JR）における端末交通手段は徒歩が約 49.9%と藤沢駅よりも少なく、バス交通が 29.5%と多くなっている。自動車の利用は合計で 2.5%と藤沢駅と比較が少ないです。

平均所要時間は、バスを除き 15 分程度であり、駅の勢力圏としては藤沢駅と同程度と考えられます。

大船駅(JR)端末交通手段分担率



出典：H20 東京都市圏 P.T.調査

4.4 路線バスの状況

■ 藤沢駅、大船駅を中心に網羅的にバス網が整備されており、湘南モノレール、小田急江ノ島線、江ノ電と併せて、計画地周辺の多くの地区で公共交通での移動が可能となっています。

	系統数	運行本数(発／日)
藤沢駅北口	36	965
藤沢駅南口	19	475
大船駅西口	17	516
大船駅東口交通ターミナル	25	588
大船駅東口バスターミナル	17	617



出典：「神奈川県内乗合バス・ルートあんない No3」(H26 一般社団法人神奈川県バス協会)

4.5 道路交通の現況（平日・休日の交通量、混雑度）

4.5.1 周辺道路の混雑状況

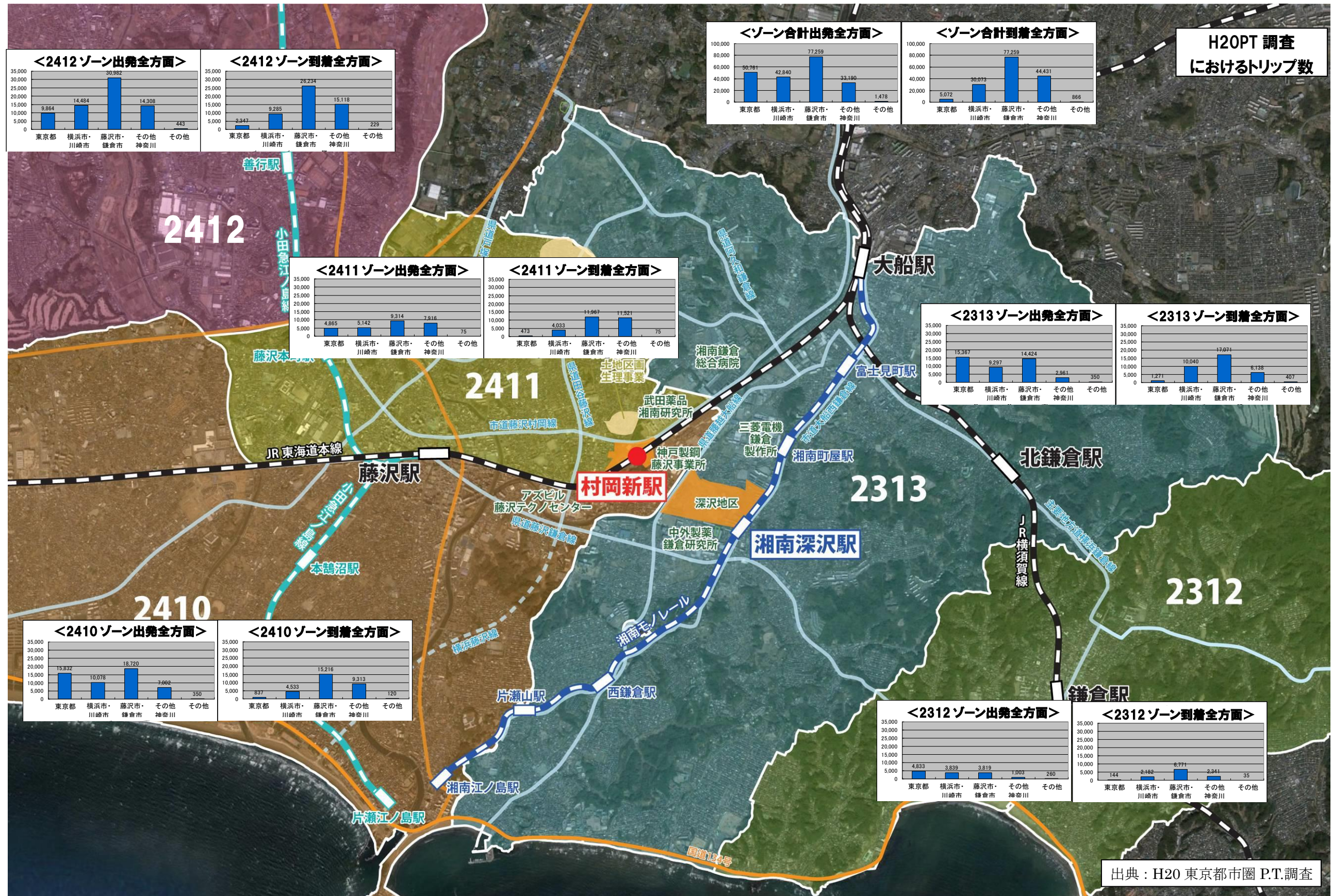
- 計画地周辺の道路は、国道および駅周辺の道路を中心に、混雑度が 1.0 を超えている区間が多く見受けられます。
- 平日・休日で交通量および混雑度にほとんど差がない状況になっています。



4.5.2 ゾーン別の交通現況（通勤目的、私事目的の実態）

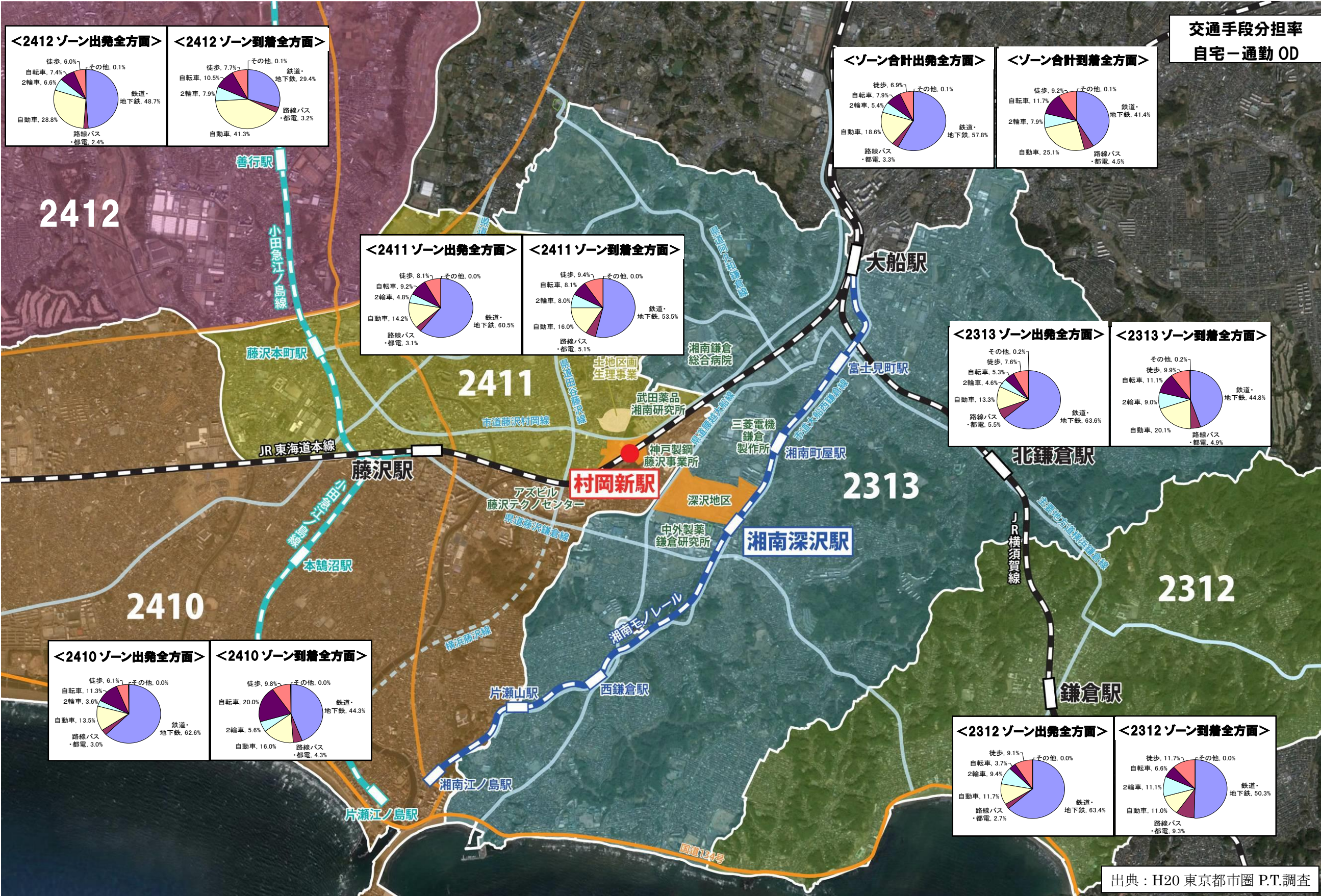
(1)周辺地区における通勤目的の方面別トリップ数（出発・到着）

- 出発方向の通勤交通を見ると、東京都+横浜市・川崎市のトリップを合計すると、藤沢市・鎌倉市を目的地としたトリップを上回っており、これらが鉄道利用基礎的需要となっています。
- 計画地を含む 2313 ゾーンでは、東京都方面への通勤交通が、藤沢市・鎌倉市内々の通勤交通を上回っています。



(2)周辺地区における通勤目的の代表交通手段（出発・到着）

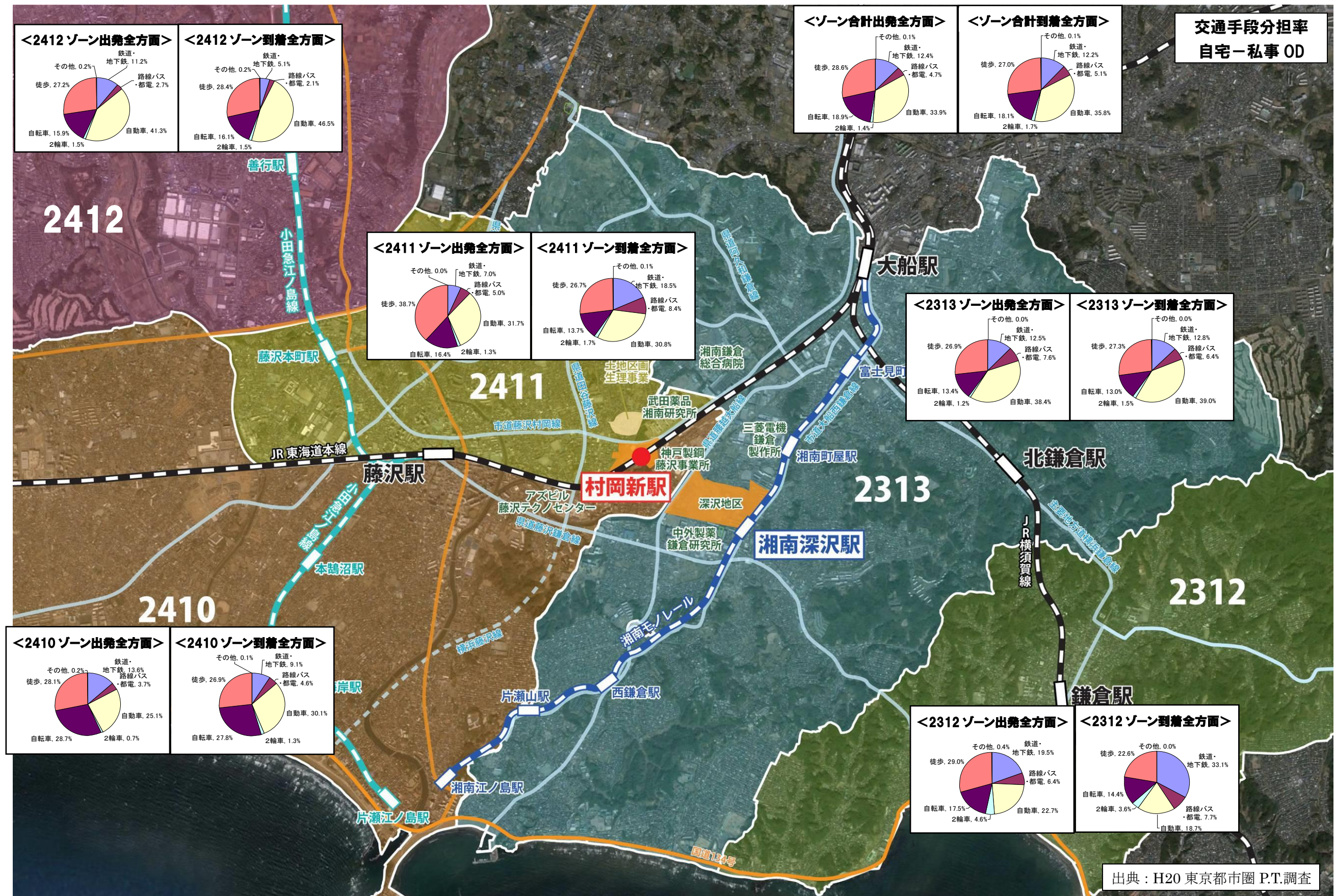
- 藤沢駅に近い 2411 ゾーンでは、地域からの出発、地域への到着で代表交通手段分担率に差がないが、他のゾーンでは、出発方向に比べて、到着方向の鉄道分担率が小さくなっています。
- ターミナル駅である藤沢駅から離れた 2412 ゾーン、2313 ゾーンでは、出発交通に比べて到着交通における自動車分担率が高くなっています。



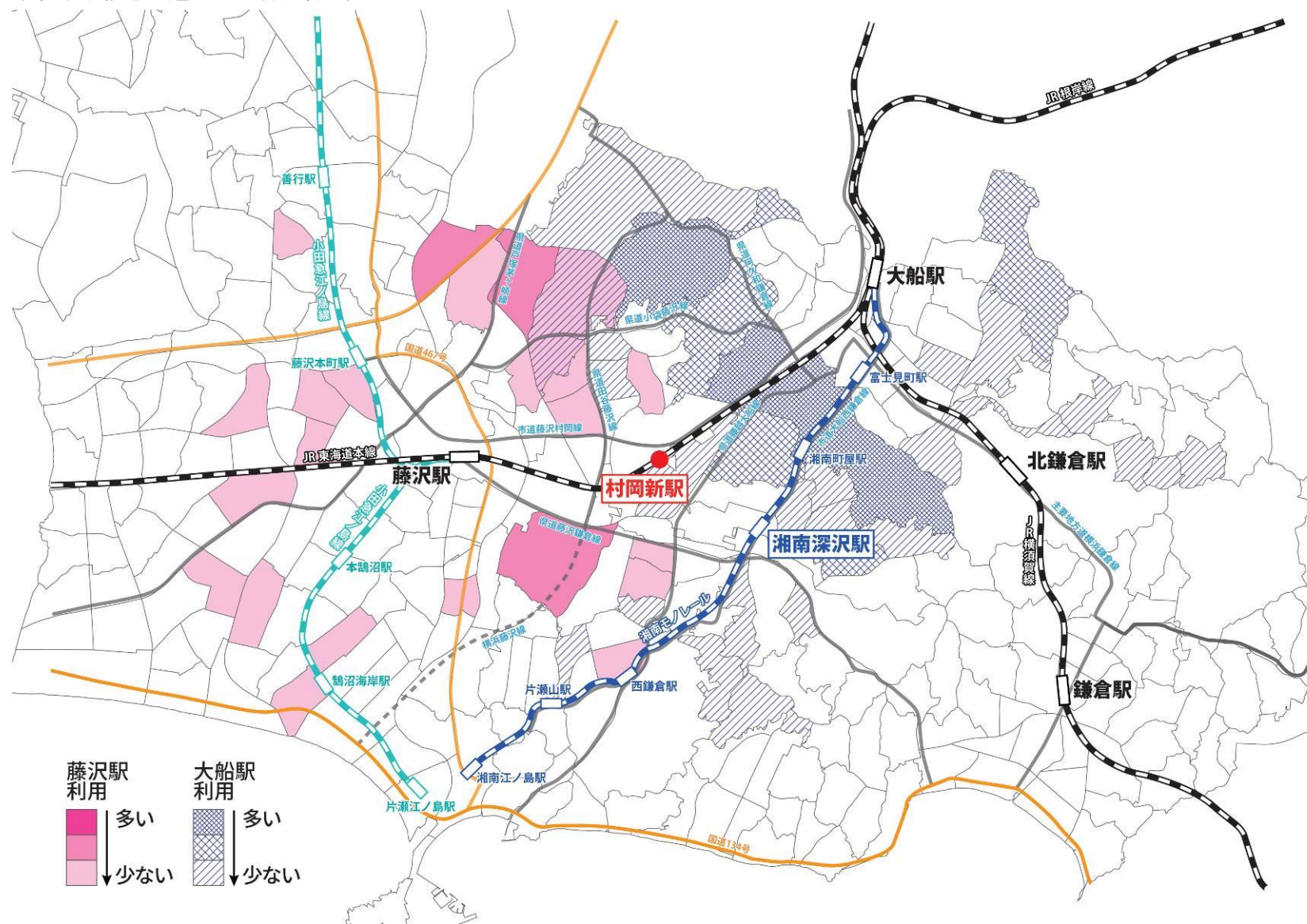
(3)周辺地区における私事目的の代表交通手段（出発・到着）

■私事目的における自動車交通分担率は、出発方向で約 33%、到着方向で約 35%と、徒歩・自転車を除き、最多になっています。

■鎌倉駅を含む 2312 ゾーンを除き、出発交通よりも到着交通の自動車分担率が高くなっています。

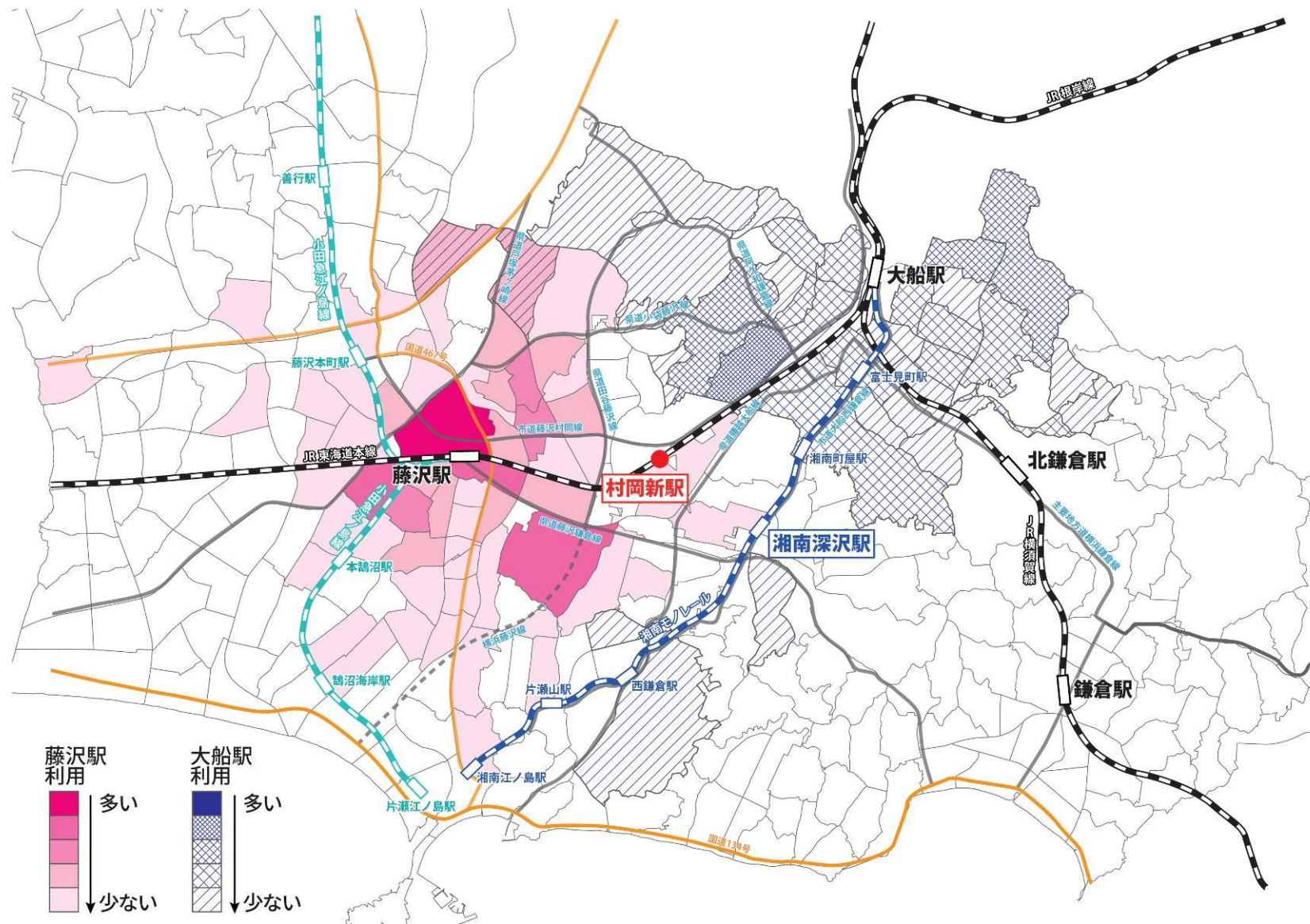


◇駅乗り継ぎ交通 バス利用者出発地



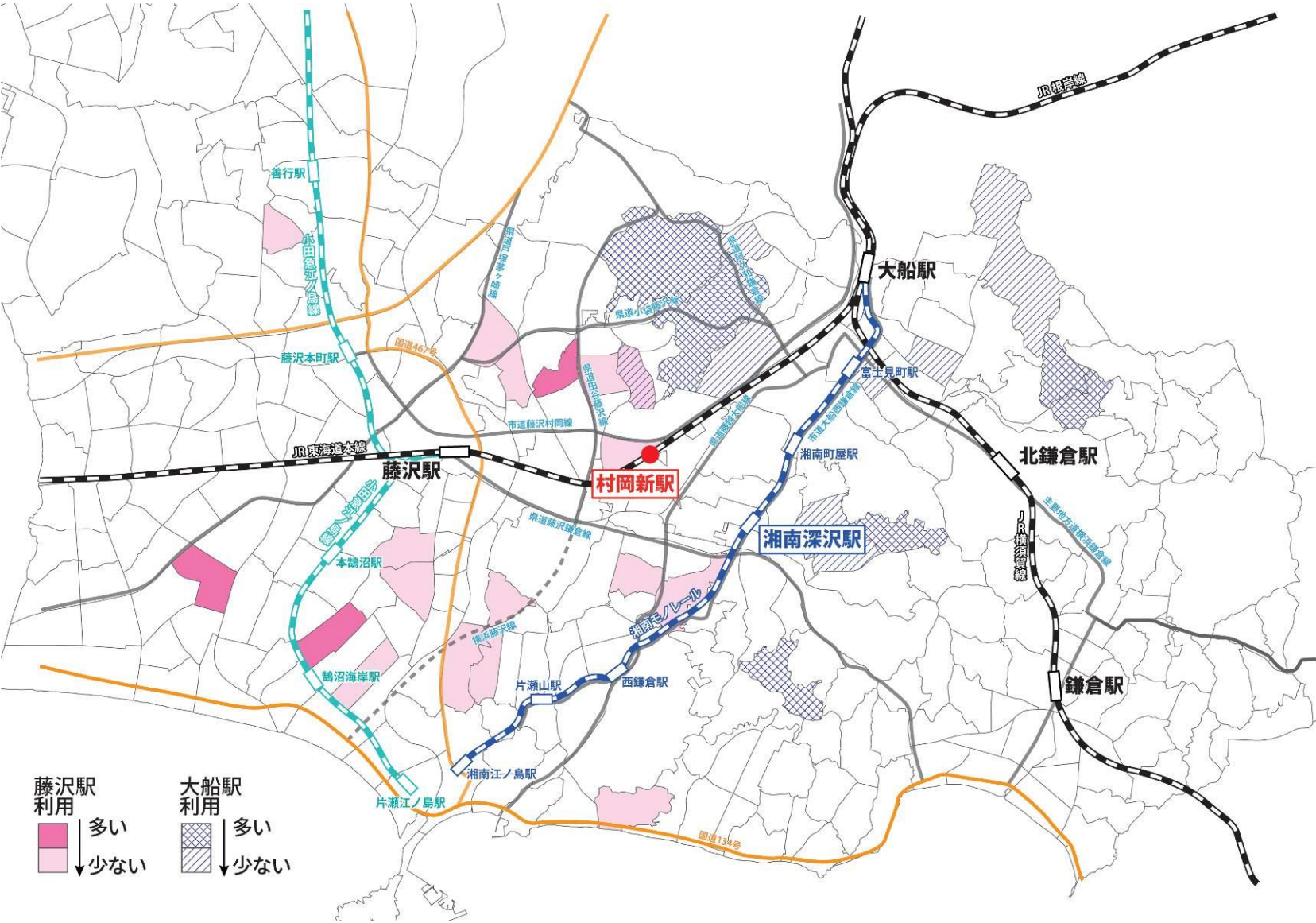
資料：H22 大都市交通センサス

◇駅乗り継ぎ交通 徒歩自転車出発地



資料：H22 大都市交通センサス

◇駅乗り継ぎ交通 自動車（送迎含む）出発地



資料：H22 大都市交通センサス

5. 周辺企業アンケートの結果

- ・新駅周辺に立地する企業約 60 社を対象にアンケートを実施、約 30 社から回答
- ・そのうち規模の大きい時事業所の回答は以下に示すとおり

①新駅徒歩圏となる主な事業所の新駅利用想定人数
・ A 社（従業員 1,800 人、うち新駅利用 1,000 人） ・ B 社（従業員 1,400 人、うち新駅利用 400 人） ・ C 社（従業員 650 人、うち新駅利用 400 人） ・ D 社（従業員 1,800 人、うち新駅利用 400 人） ・ E 社（従業員 640 人、うち新駅利用 150 人）
②新駅への企業バス運行を希望する企業
・ F 社（従業員 1,800 人、うち新駅利用 400 人） ・ B 社（従業員 1,400 人、うち新駅利用 400 人） ※B 社は、新駅からの利用者向け送迎バスの運行に期待
③徒歩圏以外の企業も道路混雑を避けるために新駅利用に期待
・新駅徒歩圏以外の企業も、道路が混雑し所要時間がかかり、定時性がよくない藤沢駅発着、大船駅発着のバス利用が課題と捉えている。 ・新駅発着の新規バス路線の整備により、駅から事業所までの所要時間が短縮され、渋滞が回避できることに期待されている。
④公共交通機関への転換の協力
・従業員の多い企業を中心に、公共交通機関利用への転換に協力的（ぜひ協力したい、可能な範囲で協力したい）となっている。

6. 現況写真

●朝間混雑時の状況

[藤沢駅]

▼JR 線ホームの状況



▼乗換通路の状況



▼JR 改札内の状況



▼バスターミナル内バス待機状況



▼藤沢駅バス待ち行列の状況



▼藤沢駅バス待ち行列の状況



[大船駅]

▼JR 線ホームの状況



▼乗換通路の状況



▼構内通路の状況



▼東口バス待ち行列の状況



▼駅→西口バスのりばへの通路の状況



▼西口バス待ち行列の状況

