

# 平成24年度 村岡・深沢地区拠点づくり検討調査

(平成25年6月10日 記者発表参考資料)

湘南地区整備連絡協議会



## はじめに

藤沢市村岡地区・鎌倉市深沢地区（以下「村岡・深沢地区」という。）では、新駅設置を含む広域的なまちづくりを効果的に進めるため、平成20年3月に藤沢市、鎌倉市が、国、神奈川県などの関係機関と連携して「土地利用の構想案」と「道路インフラ整備の基本方針」を「村岡・深沢地区全体整備構想（案）」（以下、「全体整備構想（案）」という。）として取りまとめた。

平成20年度からは、神奈川県、藤沢市及び鎌倉市で組織する湘南地区整備連絡協議会において、新駅の乗降客数の推計、交通インフラ整備の方向性、新駅や駅前広場などの交通結節施設に係る規模、及び新駅に係る概算事業費など、「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い、課題等を取りまとめてきた。

その一方で、藤沢市、鎌倉市では地元住民をはじめ市民の方々と協働を図りながら土地利用等の具体的な検討を進め、鎌倉市では、平成22年9月に深沢地区土地利用計画（案）を作成し、藤沢市でも、平成24年3月に土地利用計画を含めた村岡地区整備計画（案）の取りまとめを行っている。

こうした状況の中、平成23年度と24年度の2ヵ年にわたり、両市でまとめた土地利用計画（案）を基に、広域的なまちづくりの視点から「まちづくり基本方針」を取りまとめるとともに、新駅乗降客数と将来交通量の推計、交通需要の変化やまちづくりによる効果等について調査を行った。

今後は、本検討調査の結果を踏まえ、神奈川県、藤沢市及び鎌倉市が湘南地区整備連絡協議会において関係機関の協力を得ながら、広域連携をさらに深め、村岡・深沢地区のまちづくりの早期実現に向けて取り組んでいくこととしている。

湘南地区整備連絡協議会

### 【参考】「湘南地区整備連絡協議会の構成等」

#### ○構成

- ・ 神奈川県 藤沢土木事務所長（会長）、都市計画課長、交通企画課長、都市整備課長、湘南地域県政総合センター企画調整部長、横須賀三浦地域県政総合センター企画調整部長
- ・ 鎌倉市 経営企画部長、まちづくり景観部長、拠点整備部長
- ・ 藤沢市 企画政策部長、計画建築部長、都市整備部長

#### ○設置年月

- ・ 平成10年4月（平成6年2月に設立した「湘南地区都市拠点総合整備事業推進協議会」を改組。現在の体制は、平成20年2月に拡充・強化したもの。）



## 目 次

|     |                    |    |
|-----|--------------------|----|
| I   | 検討調査の目的            | 1  |
| II  | 検討調査の流れ            | 2  |
| III | 調査対象地域の設定          | 3  |
| IV  | まちづくり基本方針          | 4  |
| V   | 新駅乗降客数と将来交通量の推計    | 7  |
| 1   | 推計の前提条件            | 7  |
| 2   | 新駅乗降客数の推計          | 8  |
| 3   | 将来自動車交通量の推計と評価     | 9  |
| VI  | 交通需要の変化やまちづくりによる効果 | 11 |
| 1   | 交通需要の変化による効果の算定    | 11 |
| 2   | まちづくりによる効果の算定      | 13 |
| VII | 今後の課題              | 14 |
| 1   | 交通インフラ整備の課題        | 14 |
| 2   | 広域連携に係る課題          | 14 |
| 3   | 交通事業者との連携強化        | 14 |

## I 検討調査の目的

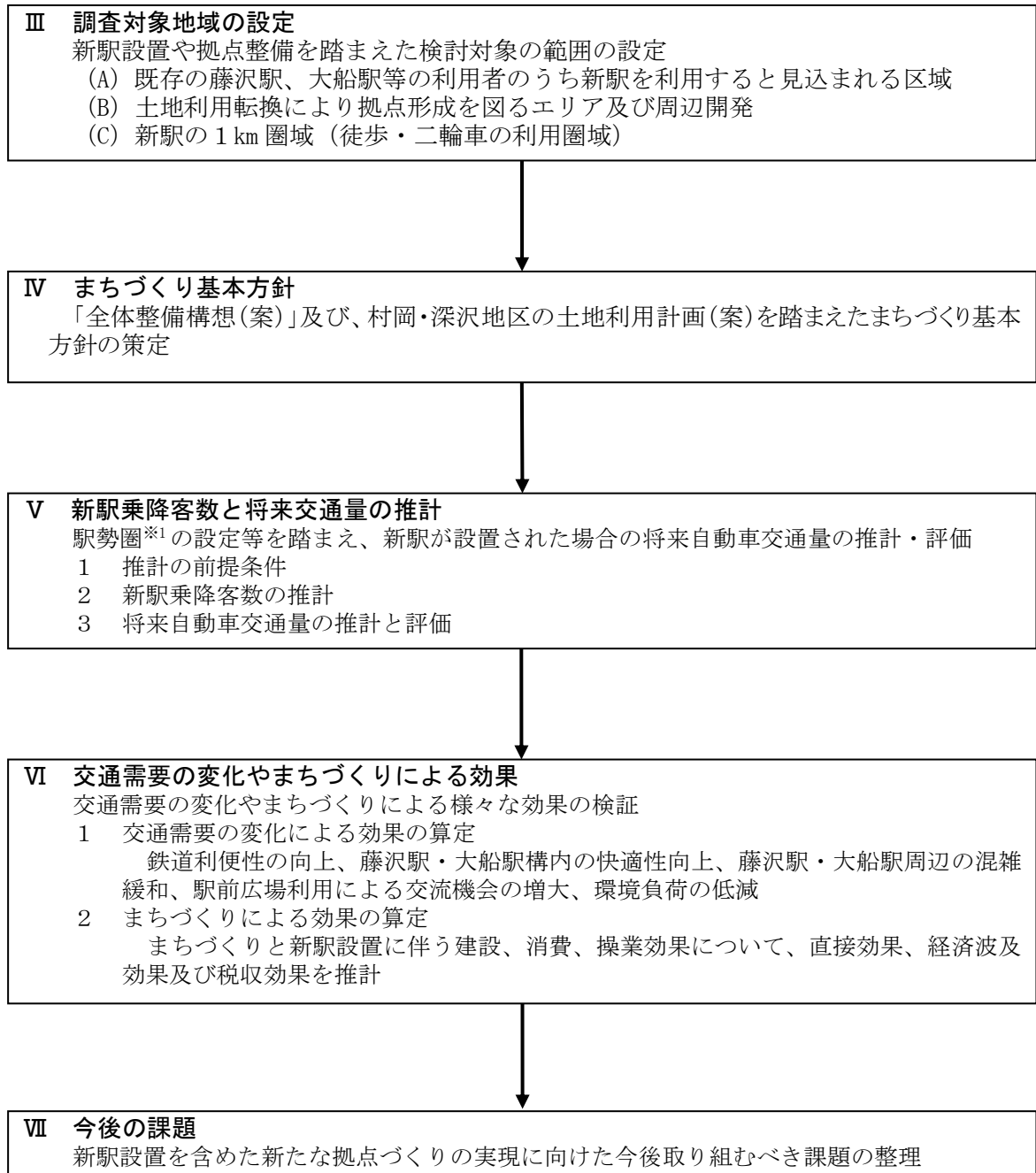
- 本検討調査は、平成20年パーソントリップ調査結果の確定や村岡・深沢地区の土地利用計画（案）の具体化に伴い、村岡・深沢地区が一体となった総合的なまちづくり計画の推進を図るための「まちづくり基本方針」の取りまとめに併せて、新駅乗降客数と将来交通量の推計、交通需要の変化やまちづくりによる効果等の検討を行うことを目的とする。

### ■ 村岡・深沢地区および新駅の位置（想定）



- ※ 全体整備構想（案）における検討対象エリアを村岡・深沢地区という。
- ※ 図中の道路名称については、代表路線名として本検討調査で使用する路線名を表記している。
- ※ 図中の「拠点形成エリア」とは、大規模な土地利用転換が見込まれる藤沢市村岡地区の湘南貨物駅跡地及び、鎌倉市深沢地区のJR大船工場跡地を中心とした区域とする。

## II 検討調査の流れ

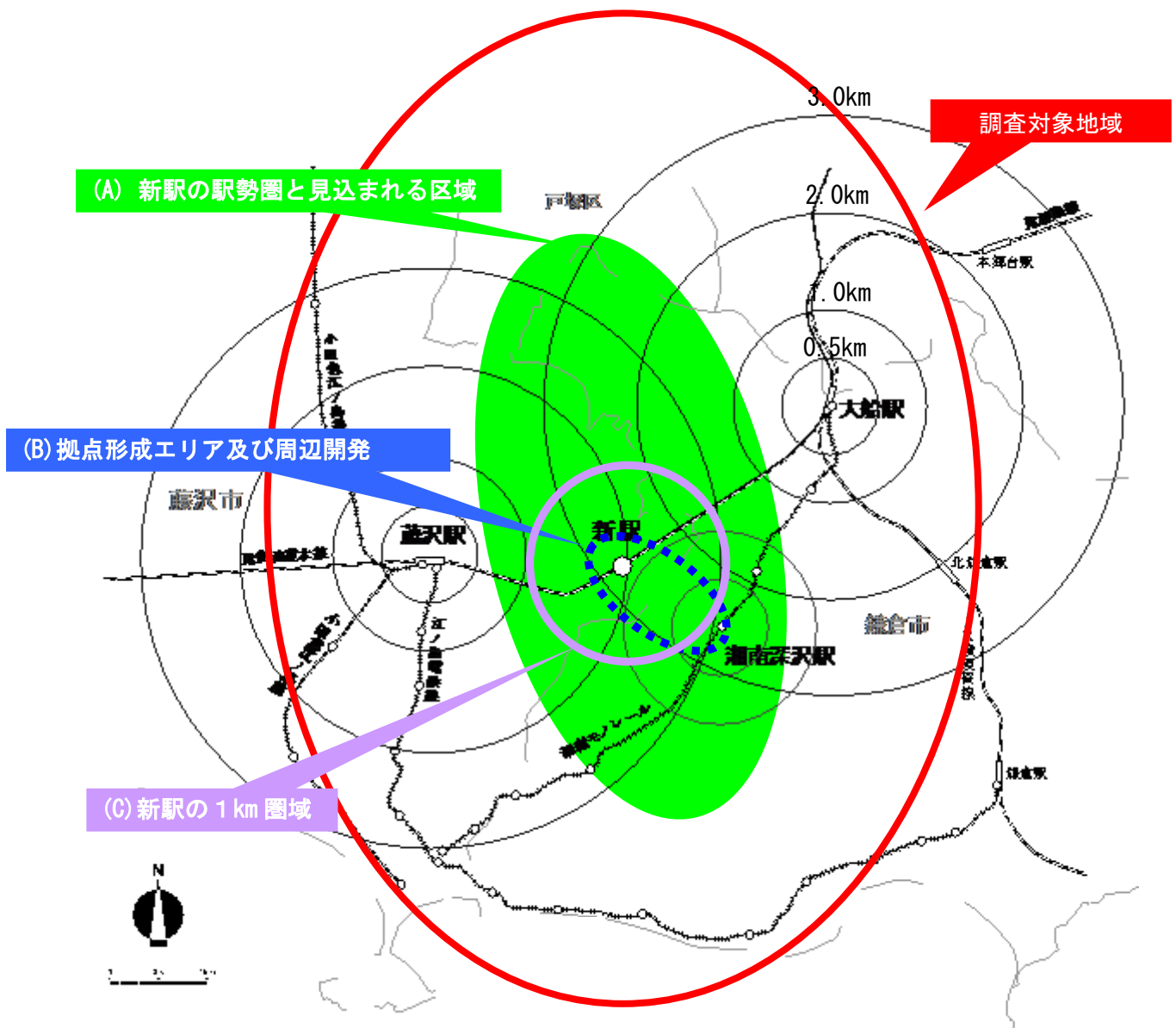


※1：駅勢圏：鉄道駅を中心としてその駅を利用すると期待される範囲

### Ⅲ 調査対象地域の設定

- 主な調査対象地域は、新駅や拠点整備との関係を踏まえて (A) ~ (C) のように分類する。
  - (A) 既存の藤沢駅、大船駅等の利用者のうち新駅を利用すると見込まれる区域
  - (B) 土地利用転換により拠点形成を図るエリア及び周辺開発
  - (C) 新駅の1 km圏域 (徒歩・二輪車の利用圏域)
- 新駅設置や拠点整備に伴う周辺交通への影響等を把握するためには、藤沢駅~大船駅周辺の市街地も含めて検討する必要があるため、調査対象地域としては、(A) ~ (C) 及び両駅を包含する区域とする。

#### ■ 調査対象地域





## IV まちづくり基本方針

- まちづくり基本方針は、全体整備構想（案）に照らした村岡・深沢地区の土地利用計画（案）の検証や、社会情勢・社会ニーズの変化等への配慮を行った上で、村岡・深沢地区の近接性や一体性を踏まえ、藤沢市、鎌倉市が村岡・深沢地区の相乗効果を発揮すべく、まちづくりを展開していくために必要な事柄を検討した。
- この方針を、今後の土地利用転換の誘導や基盤整備の実現に向けた指針、都市計画決定等の法定手続きに向けた指針、民間企業誘致に向けた対外的関心を高めるための指針として活用し、神奈川県、藤沢市、鎌倉市、関係機関との連携、協力体制によりまちづくりに取り組んでいく。

### 1) まちづくりの考え方

藤沢市、鎌倉市は、村岡・深沢地区のまちづくりの方向性を共有し、村岡・深沢地区を一体の都市拠点として捉え、このまちづくりを実現するため、以下の点に留意の上、相互に連携、協力して、都市計画、事業計画、関係者協議等に取り組む。

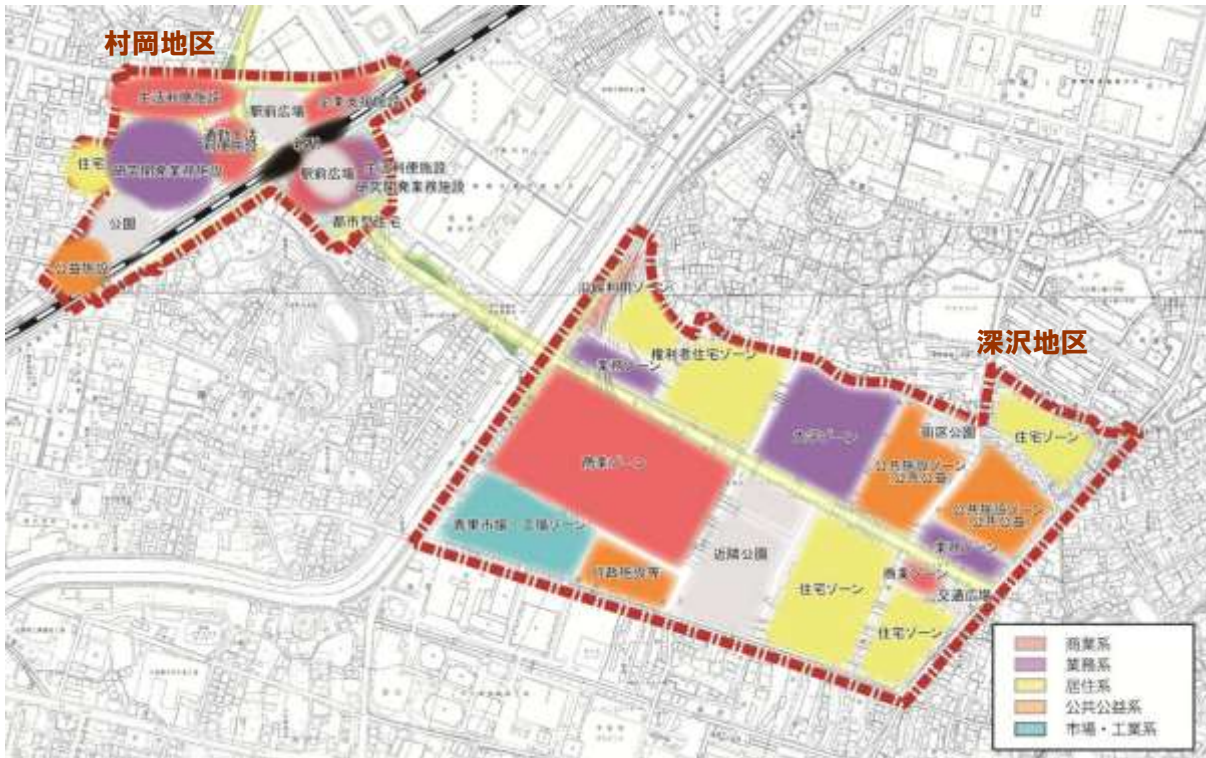
#### (7) 適切な都市機能等の分担

村岡・深沢地区の近接性、及び立地特性や街区構成等に鑑み、両市のまちづくりにおいて、適切に都市機能の分担を行うことを基本とし、村岡・深沢地区の整備効果が十分に発揮される土地利用を目指す。

両市が導入を検討している都市機能については、下表のとおり、全体整備構想（案）における拠点形成エリア内のゾーニングを踏まえて配置を行い、村岡・深沢地区の核となる機能を適切に役割分担することで、都市間の連携による相乗効果を図る。

| 全体整備構想(案)<br>ゾーニング | 全体整備構想(案)を基に、<br>藤沢市、鎌倉市において導入を検討している主な都市機能  |  |
|--------------------|--|--|
|                    | 村岡地区   | 深沢地区   |
| 交流・情報発信の核          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・研究開発業務施設</li> <li>・企業支援施設</li> <li>・公共公益施設</li> </ul>    |  |
| 健康的都市生活ゾーン         |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市型住宅</li> <li>・健康づくりをサポートするサービス・教育機能</li> </ul>   |
| 地域ブランド創出ゾーン        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・研究開発業務施設</li> <li>・駅近接の生活利便施設</li> <li>・都市型住宅</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・看護大学など医療福祉系大学</li> <li>・商業施設と連携した地場産業育成</li> </ul> |
| 賑わい核               |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・核となる商業施設</li> </ul>                                |
| 文化・交流ゾーン           |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・大学との連携を考慮した業務施設</li> <li>・生活サービス商業施設</li> </ul>    |

## ■藤沢市、鎌倉市の土地利用計画（案）のまとめ



※関係機関との協議により、変更される可能性がある。

### (イ) 都市拠点としてのポテンシャル拡大に向けた取組

村岡・深沢地区を一体の都市拠点として捉えて総合的に計画し、強力かつ魅力的に繋げて一体性をより強固なものとする事は、村岡・深沢地区を別個に計画、整備する場合に比べて、より大きな都市拠点としてのポテンシャルの拡大につながる。

今後は、都市拠点として成立、成長させるため、村岡・深沢地区一体の都市拠点づくり、都市拠点としてのポテンシャル拡大に向けた取組を推進する。

### (ウ) 新駅とまちづくりの相乗効果の発揮

村岡・深沢地区一体の魅力あるまちづくりを明確に打ち出すことは、多様な人々が数多くこのまちを訪れる状況を交通事業者等に予見させ、新駅設置をはじめとする公共交通網の充実に繋がり、採算性、実現性を高める力になる。

一方で、新駅設置は、周辺交通基盤の強化に繋がることから、駅周辺における土地利用の一層の高度化や企業誘致の実現、居住人口の増加、あるいは環境に配慮した「鉄道利用型ライフスタイル」の実現等、まちのブランド化等を推進する大きな力となり、都市拠点まちづくり全体に大きな効果をもたらすことになることから、両市が一体となり、鉄道をはじめとする公共交通の利用がしやすいまちづくりを推進することで、新駅とまちの良好な関係を築いていく。

## (イ) 周辺住民・企業の利便性等の向上

新駅設置をはじめとする公共交通網の充実により、周辺住民等の通勤・通学等の定時性や速達性の向上が見込まれるとともに、自動車利用者が公共交通利用にシフトすることにより、大船駅・藤沢駅周辺における交通環境の改善効果が見込まれる。

また、村岡・深沢地区へ就業や住居、交流等の都市機能が集積することにより、コンパクトな生活の場が創出され、周辺住民や企業等の生活利便性の向上等が期待される。

更に村岡・深沢地区は、我が国有数の企業等が集積する周辺市街地と隣接することから、村岡・深沢地区のまちづくりを通じて企業等集積の一層の強化や都市空間の連続化等を図り、都市拠点としての大きな相互連携を推進する。

## (ロ) 賑わいの波及

「村岡・深沢地区」として両市の市域全体の交流や回遊性の向上に取り組み、村岡・深沢地区の人々の賑わいが両市全体に波及することで、広域的な活力向上を目指す。例えば、より多くの人々がこのまちのリピーターとなり、まちの魅力が広く知れ渡ることで、これに触発されて新たな企業や施設の立地が進展する等の好循環を発生させていくことが極めて重要である。

## (ハ) 社会的ニーズへの対応

村岡・深沢地区の一体的なまちづくりにおいては、両市の都市特性を活かした先進的な都市拠点づくりを実現するべく、近年の社会的ニーズ等に十分に応えたものとするため、景観形成（歴史・文化を感じられる景観形成や周辺市街地との連続的な景観形成等）や環境配慮（緑化やヒートアイランド緩和策、環境負荷の少ない移動手段の活用等）、安全で安心な都市環境づくり（ユニバーサルデザインや大規模災害発生時の一時滞在等の防災機能の付与等）など、近年、社会的ニーズの高い事柄についても積極的に取り組み、地域のブランド化を推進する。

## 2) まちづくりの進め方

村岡・深沢地区のまちづくり、特に土地利用転換においては、都市基盤と宅地の整備を一体的に推進していくことが求められ、周辺市街地にも調和した、より確実なまちづくりを実現するために、都市計画法をはじめとした、まちづくりに関する様々な仕組みや制度を活用していく。そこで、神奈川県、藤沢市及び鎌倉市は十分な協議調整のもと、まちづくり手法を確実に運用していく。

村岡・深沢地区の土地利用転換は、短期間で全てが完了するものではなく、諸状況に応じて段階的に進んでいくものである。そこで、村岡・深沢地区のまちづくりを効果的かつ確実に進めていくためには、段階的な土地利用転換を展望し、これらをまちづくりの将来像に向けて適切に誘導することが重要となる。特に、土地利用転換に対応して必要となる広域的な公共施設については、神奈川県、藤沢市及び鎌倉市の協力体制の下、鉄道事業者との協議調整をはじめ、まちづくりの考え方の実現に向けて着実に進めていく。

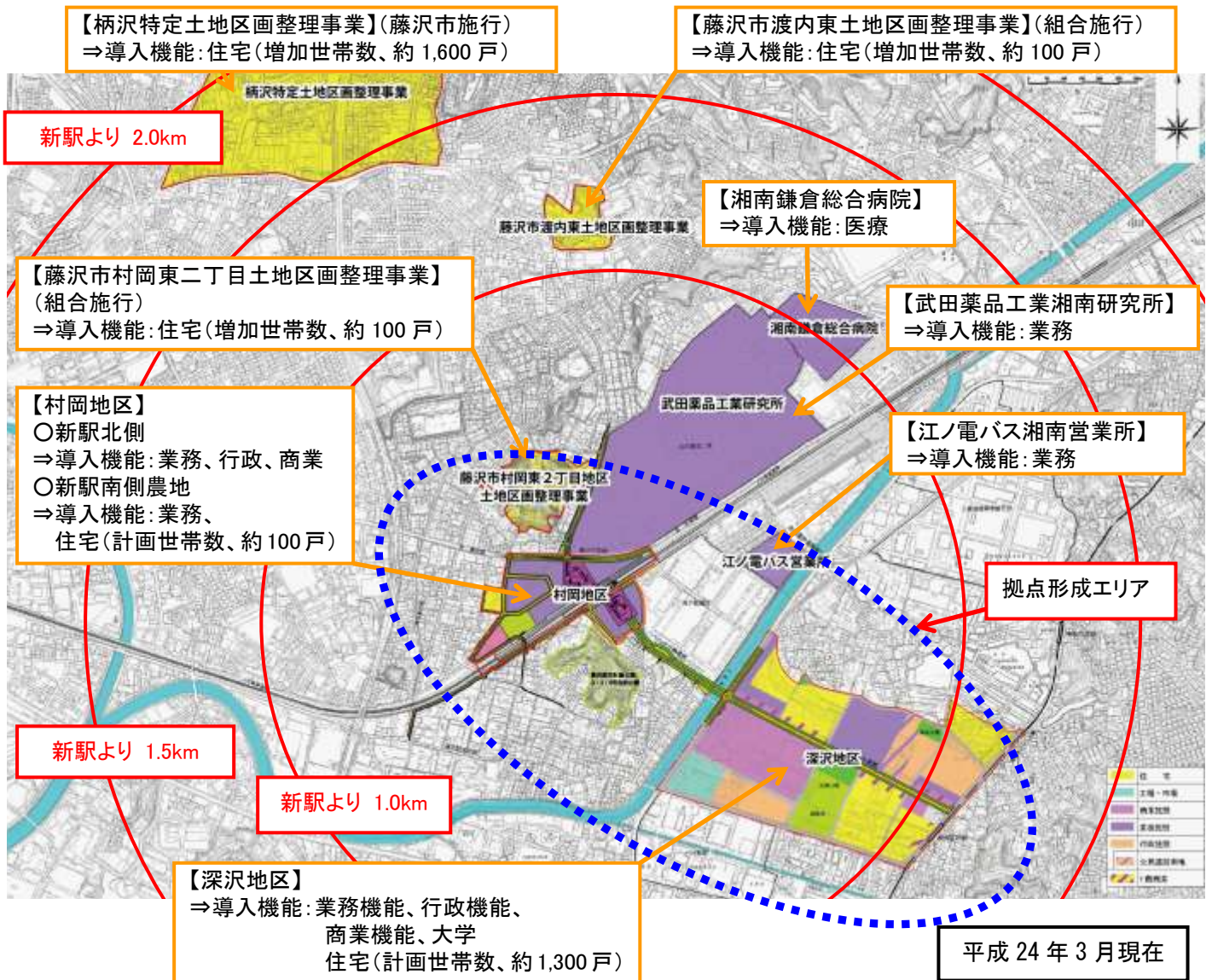


## V 新駅乗降客数と将来交通量の推計

### 1 推計の前提条件

- 村岡・深沢地区のまちづくりの動向は、概ね20年後程度を目標とすると下図に示したとおりである。
- 村岡・深沢地区の核となる拠点形成エリアでは、村岡・深沢地区の土地利用計画（案）がまとめられ、新駅1km圏内では、武田薬品工業湘南研究所、湘南鎌倉総合病院、江ノ電バス湘南営業所が完成するとともに、新駅北側では組合施行による土地地区画整理事業が着手されるなど、民間事業者による開発やまちづくりが先行して進められている。また、新駅1kmから2km圏内では、柄沢特定及び渡内東土地地区画整理事業によるまちづくりが進められている。以上を、将来交通需要を推計するための前提条件とした。

### ■ 村岡・深沢地区のまちづくりの動向



## 2 新駅乗降客数の推計

- 本検討調査では、平成20年パーソントリップ調査や平成23年度末現在での村岡・深沢地区の土地利用計画（案）を基に、重力モデル※2による村岡・深沢地区周辺の将来交通需要予測を行って、新駅乗降客数や駅端末交通としてのバス、自動車、徒歩、自転車など交通手段別の分担交通量を推計した。
- この結果、新駅の乗降客数は、平成42年において約65,800人/日と推計された（表-1）。これを交通手段別に駅端末交通として整理すると（表-2）のとおりとなる。

■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<br>(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<br>(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<br>(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

■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 |

※2：重力モデル：新駅の需要を予測する主流な推計手法。鉄道利用者がどの駅を選択するかを各駅の吸引力と駅と利用者の発着地間の距離による関係をモデル式として算定する方法。

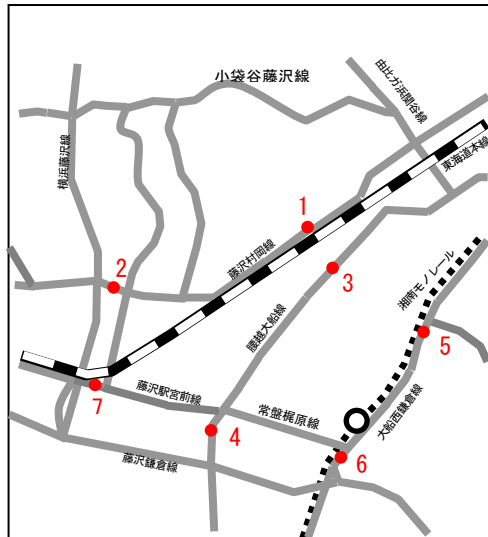
### 3 将来自動車交通量の推計と評価

- 平成20年パーソントリップ調査や、平成23年度末現在での村岡・深沢地区の土地利用計画（案）を基に、重力モデルによる村岡・深沢地区周辺の将来交通需要予測を行い、将来自動車交通の分担交通量を算出し、これに基づき将来道路網における将来自動車交通量の推計を、新駅あり、新駅なしの2ケースで行った。
- 拠点形成エリア及び周辺開発において新たに発生する自動車交通量については、新駅の有無によらず同等のものとし検討を行った結果、新駅ありのケースでは新駅なしのケースよりも周辺道路網における将来自動車交通量が減少し、周辺道路の交通混雑の改善がみられた。
- したがって「新駅の設置」により、村岡・深沢地区を中心とした周辺道路への影響を軽減させる効果のある事が確認できた。

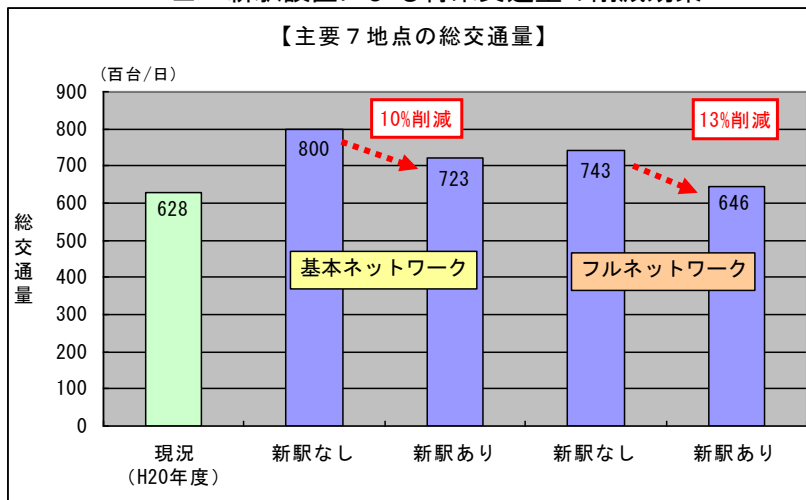
#### 1) 新駅設置による将来交通量の削減効果

下図に示す新駅周辺の7地点では、基本ネットワーク※3時には新駅設置によって総交通量が10%削減し、フルネットワーク※4時には総交通量が13%削減する。

■ 主要地点位置図（7地点）



■ 新駅設置による将来交通量の削減効果



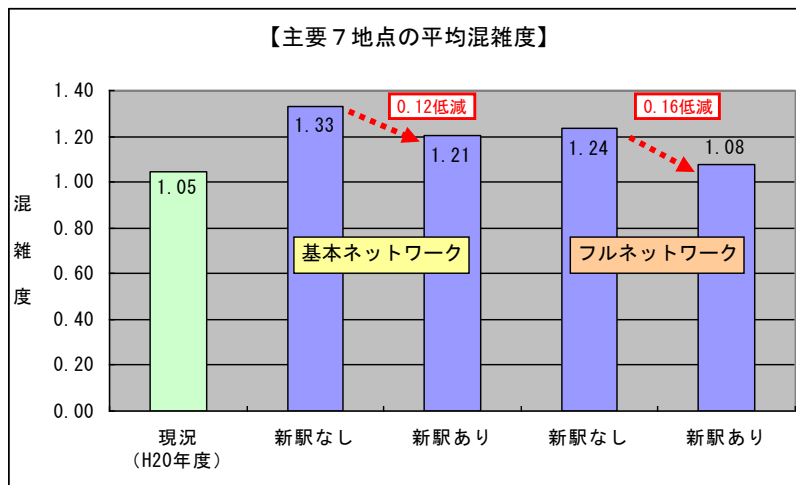
※3：基本ネットワーク：新駅が整備された時点で整備が完了している道路ネットワーク網

※4：フルネットワーク：すべての計画道路の整備が完了した道路ネットワーク網

## 2) 新駅設置による将来混雑度の低減効果

主要7地点における平均混雑度を見ると、基本ネットワーク時には新駅設置によって平均混雑度が0.12低減し、フルネットワーク時には平均混雑度が0.16低減する。

### ■ 新駅設置による平均混雑度の低減効果



### ■ 混雑度と交通状況の関係

| 混雑度            | 交通状況の推定  |
|----------------|--|
| 1.0未満          | 飽和時間 0, $Q/C < 1.0$<br>昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。   |
| 1.0<br>} 1.25  | 飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、 $Q/C$ はほとんどの区間で1.0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<br>} 1.75 | 飽和時間は0~1.2, $Q/C > 1$ の時間が10~15%<br>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渡状態と考えられる。 |
| 1.75以上         | 飽和時間0がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が50%を超える。<br>慢性的混雑状態を呈する。   |

【出典】道路の交通容量、昭和59年9月、社団法人日本道路協会

## 3) 拠点形成によるまちづくりや交通需要の変化に伴う効果の検証

新駅周辺の主要7地点では新駅の設置によって、将来交通量が減少することが確認できた。このような自動車交通量の削減は道路交通を円滑にする効果に加えて、歩行者の交通安全面や沿道の大気、騒音、振動といった環境面において、効果を発揮するものと考えられる。

本検討調査では将来交通量、将来混雑度、将来交差点需要率によって現在計画している拠点開発ボリュームが交通基盤(道路ネットワーク、交差点形状)に与える影響について検討したが、現在計画している将来道路網によって将来のピーク時においても交差点処理が可能であることを確認した。なお、右折滞留長などが現在の交差点形状に及ぼす影響などの検討は行っていないため、その検討の結果により交通管理者、道路管理者との協議が必要となる。



## VI 交通需要の変化やまちづくりによる効果

### 1 交通需要の変化による効果の算定

- 新駅を中心とした2km圏内の交通需要の変化によってもたらされる効果として、鉄道利便性の向上、藤沢駅・大船駅構内の快適性向上、藤沢駅・大船駅周辺の混雑緩和、駅前広場利用による交流機会の増大、環境負荷の低減について検討を行った。

#### 1) 新駅を中心とした2km圏内の居住人口及び従業等人口の設定

本検討調査で活用した新駅を中心とした2km圏内の居住人口及び従業等人口は、平成22年国勢調査によると次のとおりである。

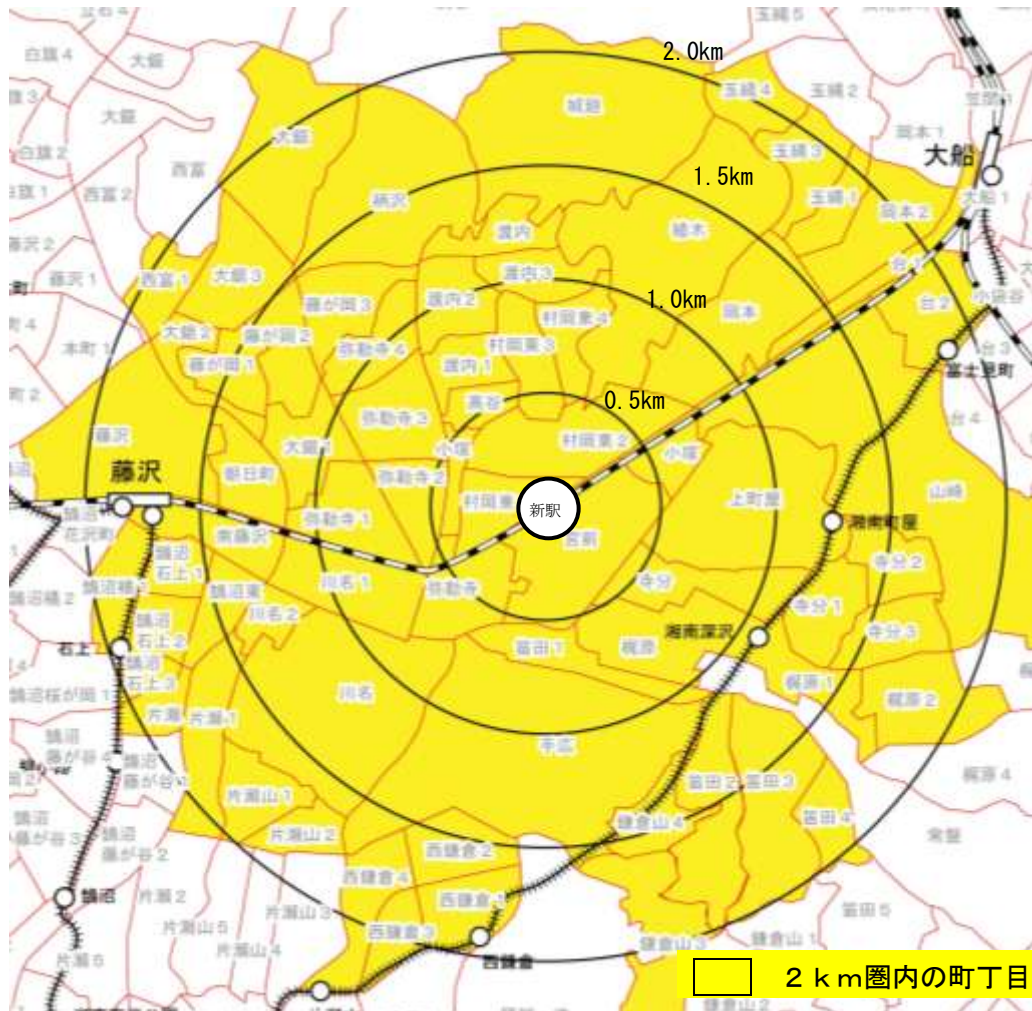
また、この他に拠点形成エリア及び周辺開発による居住人口及び従業等人口が増加し、地域の交通需要の変化に影響を与えることから、これらの居住人口及び従業等人口を基に、交通需要の変化による効果測定を行う。

#### ■ 新駅周辺の人口及び従業等人口

|               | 居住人口    | 従業等人口   |
|---------------|---------|---------|
| 新駅を中心とした2km圏内 | 49,984人 | 21,034人 |
| 拠点形成エリア及び周辺開発 | 7,706人  | 12,436人 |
| 合計            | 57,690人 | 33,470人 |

【出典】平成22年国勢調査

#### ■ 新駅を中心とした2km圏内の町丁目名





## 2) 交通需要の変化による効果

### (7) 鉄道利便性の向上

新駅2km圏内において、新駅の有無による時間短縮効果（新駅利用者1人当たり約1.8分）を求め、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005」に示された時間短縮効果の費用換算値である48.2円/分を乗算することにより、便益を算定すると約11.0億円/年の便益が発生するものと算定される。

### (イ) 藤沢駅・大船駅構内の快適性向上

新駅の有無による大船駅、藤沢駅の乗降客数の変化により、「都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル(案)」における支払意思額<sup>※5</sup>の基準値である20円/人から、約32.5億円/年の便益が発生するものと算定される。

### (ウ) 藤沢駅・大船駅周辺の混雑緩和

新駅が設置された場合は、藤沢駅や大船駅へ向かっている各駅の利用者の約7%が新駅を利用すると見込まれることから、両駅周辺の道路や駅前広場、駐輪場などへの負荷の緩和が期待される。

### (エ) 駅前広場利用による交流機会の増大

「都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル(案)」によると新駅の駅前広場利用者数に対し、支払意思額2円/人を乗算すると、約0.96億円/年の便益が発生するものと算定される。

### (オ) 環境負荷の低減（NOX、CO2排出量の削減）

拠点形成エリア及び周辺開発により発生する開発交通量について、自動車・バス・タクシー交通から発生するNOX及びCO2の排出量を「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005」を用いて新駅の有無別に算定すると、NOXは約529万円/年、CO2は約106万円/年の効果があると算定された。

---

※5：支払意思額：あるサービス等に対して支払っても良いと考える額

## 2 まちづくりによる効果の算定

- 村岡・深沢地区の土地利用計画（案）を基に、新駅がある場合及びない場合における開発規模の変化に着目し、まちづくりによる効果<sup>※6</sup>と新駅設置による効果<sup>※7</sup>を算定した。
- 建設効果<sup>※8</sup>、消費効果<sup>※9</sup>、操業効果<sup>※10</sup>については、拠点形成エリア内で増加する延床面積、居住人口及び従業員数を基本に、直接効果（建設投資額や消費額等）と経済波及効果（直接効果における投資額から、産業全体に及ぶ経済波及効果を「平成20年神奈川県産業連関表」により算出した額）を算出した。
- 税収効果については、その経済波及効果を基に、県内生産額の増加に伴う雇用者所得から推計した。

まちづくりと新駅によるそれぞれの直接効果及び経済波及効果を整理すると下表のとおりになる。

また、経済波及効果については、神奈川県全域を範囲とした波及効果の試算である。

### ■ 効果の種別と内容

|            | 直接効果       | 経済波及効果     |
|------------|------------|------------|
| 建設効果       | 約638億円     | 約977億円     |
| まちづくりによる効果 | 約484億円     | 約741億円     |
| 新駅設置による効果  | 約154億円     | 約236億円     |
| 消費効果       | 約45億円／年    | 約44億円／年    |
| まちづくりによる効果 | 約31億円／年    | 約30億円／年    |
| 新駅設置による効果  | 約14億円／年    | 約14億円／年    |
| 操業効果       | 約1,423億円／年 | 約1,805億円／年 |
| まちづくりによる効果 | 約1,126億円／年 | 約1,429億円／年 |
| 新駅設置による効果  | 約297億円／年   | 約376億円／年   |

上記の経済波及効果によって期待される税収増加額の合計は、まちづくりによる効果では、建設効果で約10.5億円、消費及び操業効果で約24.1億円／年となり、新駅設置による効果では、建設効果で約3.4億円、消費及び操業効果で約6.4億円／年となった。

※ 6：まちづくりによる効果：新駅がない場合での開発規模によりまちづくりを行った際の効果

※ 7：新駅設置による効果：上記の「まちづくりによる効果」に対して新駅設置による土地利用の高度化によって、新たに生まれる床需要を考慮した相乗的な効果（新駅自体（駅舎・駅前広場等）の投資効果ではない）

※ 8：建設効果：まちづくりにおいて、住宅や商店等の建築物の建設によって発生する効果

※ 9：消費効果：住民や従業員が物やサービスを消費することによって発生する効果

※ 10：操業効果：事業所が操業することによって発生する効果

## Ⅶ 今後の課題

### 1 交通インフラ整備の課題

- 極力自動車利用に依存しない『鉄道利用型ライフスタイル』の実現を目指すため、新駅設置に応じた公共交通機関の利用促進、自転車、徒歩等の快適性・安全性の高い交通ネットワークを構築する必要がある。

### 2 広域連携に係る課題

- 新駅設置は利用者の利便性向上効果に留まらず、地域の活性化等の多様な効果が期待されることから、新駅設置を含む広域的なまちづくりの実現に向けて、行政のみならず、地元住民や地元企業等の広域連携を図る組織づくりや、交通事業者と連携していく必要がある。
- 新駅設置を含む広域的なまちづくりを着実に進めるためには、国庫補助金や交付金をはじめ、民間資金等の活用により実現性の高い効率的な事業フレームや、両市のまちづくり、新駅設置を見据えた全体的な事業スケジュールを構築する必要がある。
- 「全体整備構想（案）」及び「まちづくり基本方針」に基づき、地区計画等のまちづくりや、シンボル道路等の基盤整備の計画において連携を図っていく必要がある。

### 3 交通事業者との連携強化

- 新駅設置を含む広域的なまちづくりを着実に進めるため、鉄道事業者（JR）との今まで以上の連携、協力を図るとともに、新駅設置に向けた民間企業との連携、具体的な事業スキーム、事業スケジュールを構築する必要がある。
- 新駅や拠点形成エリア内に導入する都市機能へのアクセシビリティ<sup>※11</sup>を向上させるため、バス事業者等の交通事業者との連携強化を図り、利便性の高いバス交通環境の実現が必要である。具体的には、速達性を高めるバス路線の設置や地域のニーズに応じた様々な乗合交通の活用等による、公共交通利用促進策の検討が必要である。

---

※11：アクセシビリティ：施設等へのアクセスのしやすさ