

いずみ野線延伸の実現に向けた検討会  
とりまとめ

平成 24 年 3 月

いずみ野線延伸の実現に向けた検討会



## はじめに

神奈川県中央部に位置する県央・湘南都市圏は、丹沢大山や相模川、湘南海岸といった豊かな自然環境に恵まれ、人口や産業、大学などの学術研究機関が集積しています。神奈川県では、自然環境の保全と都市圏の利便性向上、活力の創造とのバランスに配慮した環境と共生する都市づくりをめざしています。

また、この都市圏は、幹線道路や鉄道路線も集まり、交通の要衝として発展しており、地域活性化の大きな潜在力を持っていますが、交通ネットワークが弱く、都市圏全体の一体性に欠ける状況であり、都市拠点を結びつけ、ネットワーク化を図る必要があります。

現在、地球規模での低炭素社会の実現が大きな課題となっていること、また、神奈川県は、現時点では全国に比べて高齢化率は低いものの、今後、全国を上回るスピードで超高齢社会に移行することが予測され、移動制約者の増大等による交通の問題への対応が急務となっています。したがって、自動車に依存しない公共交通ネットワークの構築や都市機能の集積を促進する拠点性を持ったまちづくりの必要性が高まっています。

近年、リニア中央新幹線の手続きが具体的に進捗しており、全国との交流連携の窓口となる北のゲートの進展が目に見えてきました。今後は、北のゲートの進展を追い風にして、東海道新幹線新駅による南のゲートを具体化し、南北ゲートを中心とした公共交通ネットワークの形成を進めていきます。その中で、横浜・川崎といった大きな都市拠点と県央・湘南都市圏を有機的かつ密接につなぐ湘南台駅から南のゲートを結ぶ交通軸は、県土の交通軸としても大変重要であり、公共交通ネットワークを構築することが必要です。

そこで、湘南台駅から南のゲートとなるツインシティまでの公共交通ネットワークについて、「いずみ野線延伸研究会（平成 16～18 年度）」において検討を行いました。その結果、事業採算性等の課題があることが指摘されていました。

今回、神奈川県、藤沢市、慶應義塾大学、相模鉄道㈱の4者は、平成 22 年 6 月に「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会（以下、検討会とする）」を設立し、いずみ野線の湘南台駅から、将来的にはツインシティまでの延伸を目指しつつ、第一期として、比較的用户が見込める慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス周辺までの区間について、延伸の実現化方策を検討しました。

検討会においては、沿線地域に求められる機能を発揮できる交通システムとして「鉄道」を選定し、上下分離方式を採用した上で、鉄道（単線）で延伸し、沿線地域のまちづくりの進展も加え、さらなる運行経費の圧縮、無利子資金の調達等により、延伸の実現化方策として見込みが立つことを確認しました。

今後は、将来的な湘南台駅からツインシティまでの延伸の実現を目指しつつ、第一期区間の湘南台駅から慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス周辺までの延伸の実現に向けて課題解決に具体的に取り組んでいく必要があります。今後の人口減少、超高齢社会、環境との共生などの社会情勢を踏まえ、この沿線地域にふさわしい新たなまちのあり方について検証しながら、いずみ野線延伸の実現をめざして取り組んでいきます。

いずみ野線延伸の実現に向けた検討会

## 目次

1	いずみ野線延伸の意義	
1-1	いずみ野線延伸の意義	1
2	交通システムの検討	
2-1	交通システムに必要な要件	3
2-2	ルートや構造等の検討	4
2-3	運行計画等の検討	6
2-4	整備効果	7
2-5	交通システムの選定	8
3	沿線のまちづくりの検討	
3-1	沿線のまちづくりの現状	9
3-2	まちづくりの考え方	10
3-3	まちづくり方針	11
3-4	駅を中心としたまちづくりの方向性	12
3-5	交通体系再編の基本的な考え方	15
4	事業採算性の検討	
4-1	事業採算性の検討の前提条件	17
4-2	事業採算性の検討結果	18
5	いずみ野線延伸の実現に向けて	
5-1	延伸の実現に向けたまとめ	19
5-2	延伸の実現に向けた課題と取組	20
5-3	まちづくりと鉄道延伸のロードマップ（イメージ）	20
	参考資料	

# いずみ野線延伸の意義

## 1-1 いずみ野線延伸の意義

### ●環境と共生するネットワーク型都市圏の実現

神奈川県では、県央・湘南都市圏において環境と共生する都市づくりを進めるため、平成12年に県と関係市町とともに「基本計画」を、平成14年に「ツインシティ整備計画」を策定し、積極的に環境共生の取組を進めています。

また、寒川町倉見地区に誘致している東海道新幹線新駅と相模原市域内に設置が決定しているリニア中央新幹線神奈川駅を核として、全国との交流連携の窓口となる南北二つのゲートを形成し、この地域のポテンシャルがさらに向上することが期待されています。

南のゲートとなるツインシティでは、新幹線新駅誘致地区である寒川町倉見地区と、相模川対岸の平塚市大神地区とを橋りょうで結び、両地区を一体化した環境と共生した都市づくりをめざしています。

横浜、川崎といった大きな都市拠点と県央・湘南都市圏を有機的かつ密接につながり、湘南台駅から南のゲートを結ぶ交通軸は、県土の連携軸としても大変重要であり、公共交通ネットワークを構築することが必要です。

いずみ野線延伸によって、横浜や川崎と県央・湘南都市圏をつなぐ交流連携が強化され、各都市の持つ機能・個性・地域資源を結びつけ、豊かな自然に恵まれ、活力に富んだ環境と共生するネットワーク型都市圏の形成が大きく進展します。

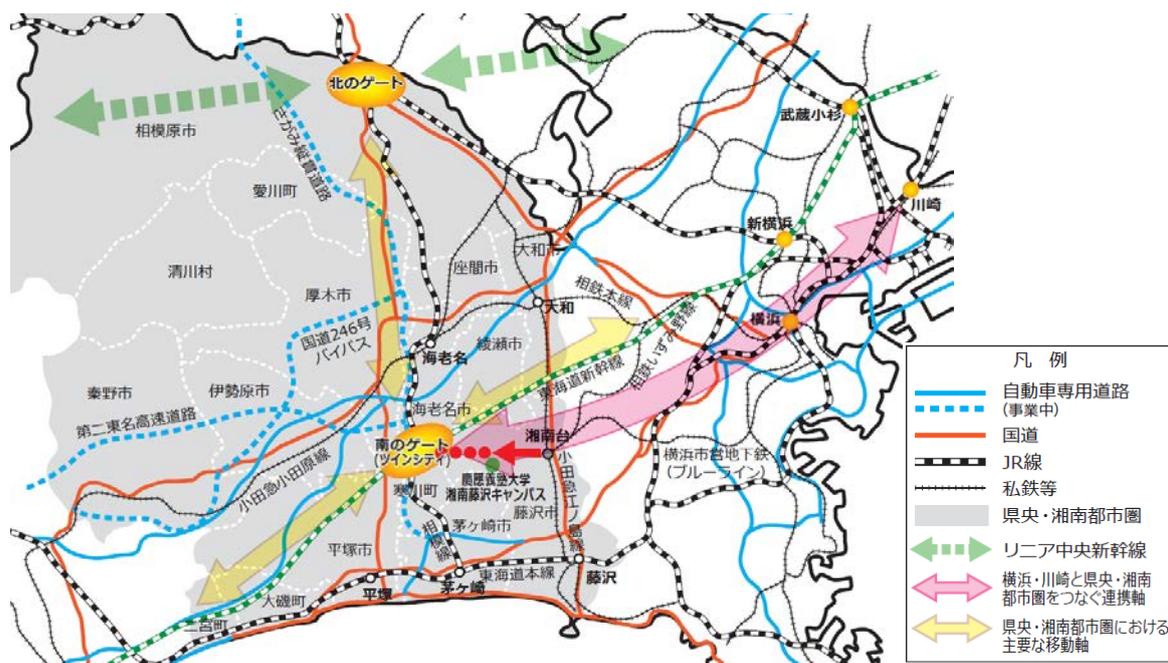


図1 県央・湘南都市圏の将来交通ネットワーク

## 1 いずみ野線延伸の意義

### ●公共交通を中心としたまちづくりの実現

いずみ野線の延伸は、ネットワーク型都市圏の実現はもとより、地域のまちづくりにも大きく寄与するものです。また、人口減少、超高齢社会における交通の問題や地球温暖化などの課題についても、いずみ野線の延伸による公共交通を中心としたまちづくりによって、これからの新しいモデルとなるような地域づくりを進めます。

今回の検討範囲である湘南台駅から慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス周辺までの地域は、大学などの知的資源、産業、自然などの地域資源を活かしたまちづくりを進めています。

慶應義塾大学湘南藤沢キャンパスでは、環境、健康などの研究機能の集積が進められており、まちの低炭素化や超高齢社会に対応する地域のまちづくりへの貢献も期待されます。

いずみ野線の延伸によって地域の公共交通の利便性が向上すると、自動車交通に依存する生活から、公共交通による生活への転換につながり、また、駅周辺の拠点性を高めることで、まちの魅力が増大し、人々の外出の機会が増え、それは健康増進につながります。

このように公共交通を中心としたまちづくりを進めることは、環境負荷を軽減する効果や健康増進による医療や福祉などの都市コストの抑制効果をもたらし、環境と共生し、活力と魅力のある持続可能な地域づくりに貢献するものです。

# 2

## 交通システムの検討

交通システムの検討では、交通システムに必要な要件を整理し、鉄道、LRT について概略のルートや構造等の検討を行った上で、沿線地域のまちづくりなどにふさわしい交通システムとして、鉄道（単線）を選定しています。

### 2-1 交通システムに必要な要件

交通システムの導入に対する多様な期待から、特に交通システムに求められる機能・役割として、「速達性」が高いことと既存の鉄道に乗り入れることが可能なシステムで「広域へのアクセス性」が高いことを要件としました（表 1 参照）。

また、将来のまちづくりの方向性と交通体系との関係から、交通システムに求められる要件については、以下のように整理しました（表 2 参照）。

表 1 交通システムに対する期待と求められる機能・役割

交通システム導入への期待	交通システムに求められる機能・役割
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ツインシティや横浜・東京方面を含めた広域的な連携、アクセス性強化</li> <li>○ 駅や電停を中心とした集約型都市構造の実現への寄与</li> <li>○ バス待ち状況改善による地域の交通問題解決</li> <li>○ 企業誘致などを含めた魅力・人気、沿線価値の向上</li> <li>○ 公共交通利用者の拡大</li> </ul>	<p>&lt;交通システム導入への期待に応えるために重要視すべき機能・役割&gt;</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">速達性</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">広域へのアクセス性 (鉄道への乗り入れ)</div> </div> <p>&lt;交通システムの価値を高める機能&gt;</p> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;">環境にやさしい</div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;">まちとの近接性</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;">地域交通の支援</div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;">沿線価値の向上 (魅力・人気の向上)</div> </div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center; width: 100%; margin-top: 10px;">公共交通の利用者拡大への寄与</div> </div>

表 2 将来のまちづくりと交通体系との関係

○ 主要な都市との連携強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 横浜、東京方面及び空港・新幹線駅などの国内外のゲートとのアクセス性が高い（行き来しやすい）ことが求められます。</li> <li>・ 通勤、通学、業務、買物、旅行等において、横浜、東京方面や新幹線新駅への移動時間の短縮（シームレス）が求められます。</li> </ul>
○ 延伸地域のまちづくりとのマッチング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅または電停周辺に、商業施設や金融機関、病院、学校等が集積し、その周辺に比較的高密な居住施設が立地することで、広域的な拠点を形成するとともに、居住者や来訪者の移動を支えることが求められます。</li> <li>・ 広域的な拠点や地域の各種拠点をクラスター型につなぎ、利便性と快適性が両立する地域構造を支えることが求められます。</li> </ul>

## 2 交通システムの検討

### 2-2 ルートや構造等の検討

鉄道については、建設費を圧縮することで、事業採算性の向上をめざす観点から、単線を採用しました。

LRT については、道路交通への影響を極力少なくし、定時性などのサービス水準の向上をめざす観点や道路空間の制約条件等から、道路上部空間を活用する立体型としました（表 3、図 2、図 3 参照）。

表 3 交通システムの概要

	鉄道（単線）	LRT（立体型）
延長	L＝約 3.3km	
駅（電停） ※新設箇所	2 駅 ・ A 駅 ・ B 駅	3 電停 ・ 湘南台駅（既設線に隣接） ・ A 駅 ・ B 駅
いずみ野線との 接続方法 (湘南台駅での接続場所)	直通運転のため乗り換えなし (地下 3 階。既存ホーム)	乗り換え (地下 3 階。既設ホームに隣接)
移動利便性 (速達性、広域 アクセス性)	高い (表定速度が高く、いずみ野線 への乗り換えが不要)	低い (表定速度が低く、いずみ野線 への乗り換えが必要)
概略ルートと 道路の基本的な 位置関係	地下区間：道路下（一部道路外） 高架区間：道路外	地下区間：道路下 高架区間：道路上

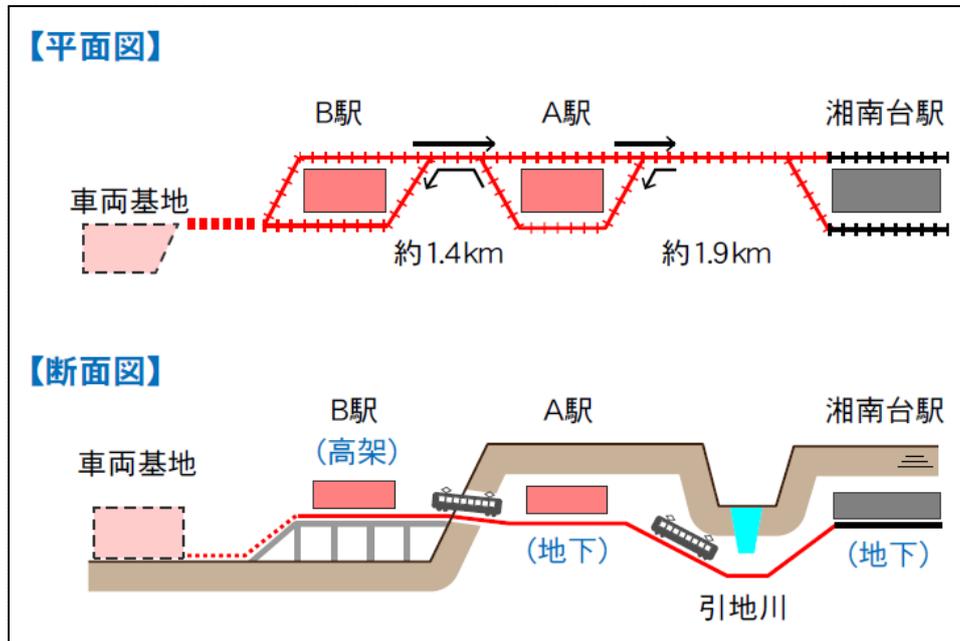


図 2 鉄道（単線）の平面図・断面図のイメージ

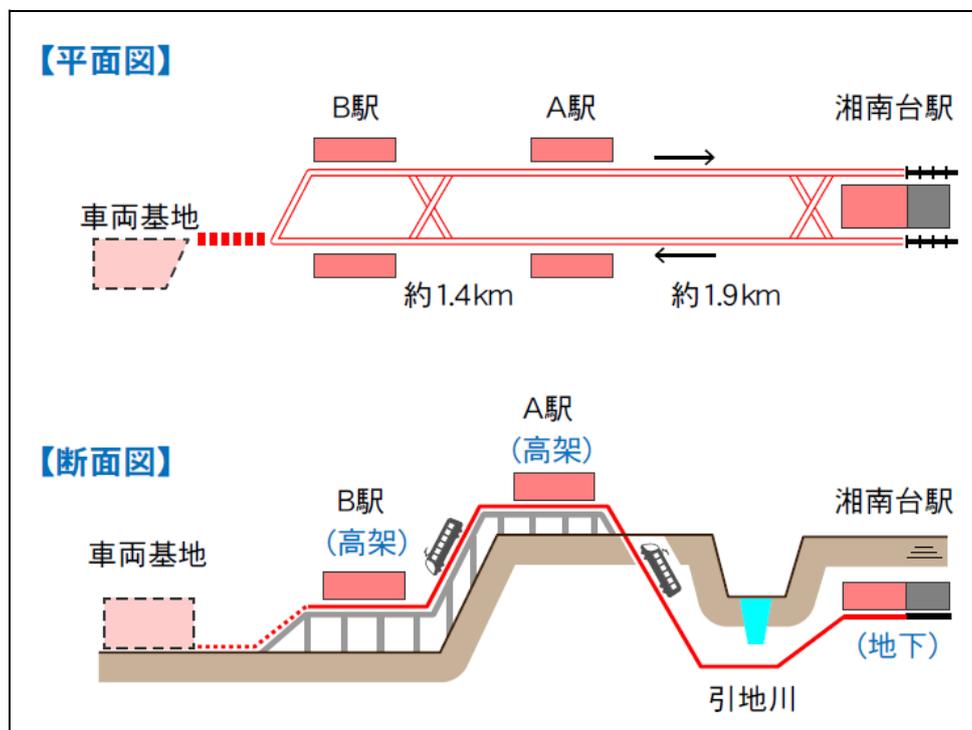


図 3 LRT（立体型）の平面図・断面図のイメージ

## 2 交通システムの検討

### 2-3 運行計画等の検討

各システムの輸送力を考慮した上で、運行計画について検討しました。鉄道（単線）の方がLRT（立体型）に比べて、大きな輸送力を持っています（表 4）。

また、整備方式および運行事業者と整備主体について整理し、LRT を導入する場合には、第3セクターを設立することを想定しています（表 5）。

表 4 各交通システムの運行計画

交通システム		鉄道（単線）	LRT（立体型）
定員		1,400 人/編成 相模鉄道株の車両を想定（10 両/編成）	150 人/編成 他の地域における LRV を想定
表定速度		約 40 km/h	約 25 km/h
所要時間		5 分/片道	8 分/片道
運行 本数	ピーク時	5（本/1 時間）	14（本/1 時間）
	オフピーク時	3（本/1 時間）	7（本/1 時間）
ピーク時輸送能力		7,000 人/ピーク 1 時間	2,100 人/ピーク 1 時間

表 5 整備方式および運行事業者と整備主体

システム	鉄道（単線）	LRT（立体型）
整備方式	整備主体と運行事業者を分離する方法 （上下分離方式）	
運行事業者 /整備主体	相模鉄道（株） /公的主体	第3セクター

## 2-4 整備効果

各交通システムの整備効果としては、B 駅から渋谷駅までの所要時間の短縮と乗り換え回数の減少について検討しました（図 4）。

＜B 駅～渋谷駅間の所要時間と乗り換え回数＞

- 現在の所要時間：85 分 乗り換え 2 回
- 相鉄・JR 直通線及び相鉄・東急直通線開業の効果  
所要時間：76 分（9 分短縮） 乗り換え 1 回
- LRT による延伸の効果（上記の直通線開業の効果を含む）  
所要時間：64 分（21 分短縮） 乗り換え 1 回
- 鉄道による延伸の効果（上記の直通線開業の効果を含む）  
所要時間：56 分（29 分短縮） 乗り換えなし

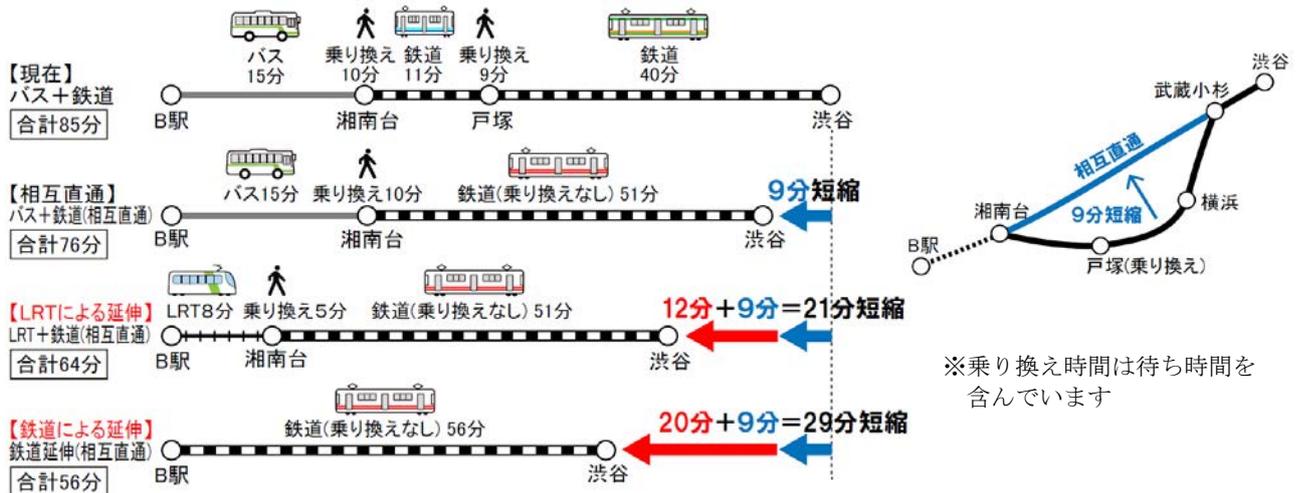


図 4 B 駅から渋谷駅までの所要時間

※(参考)環境改善効果

- 自動車から公共交通へ移動手段の変更が促進することで、二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) や窒素化合物 (NO<sub>x</sub>)、騒音の低減など、環境の改善効果が期待できます。

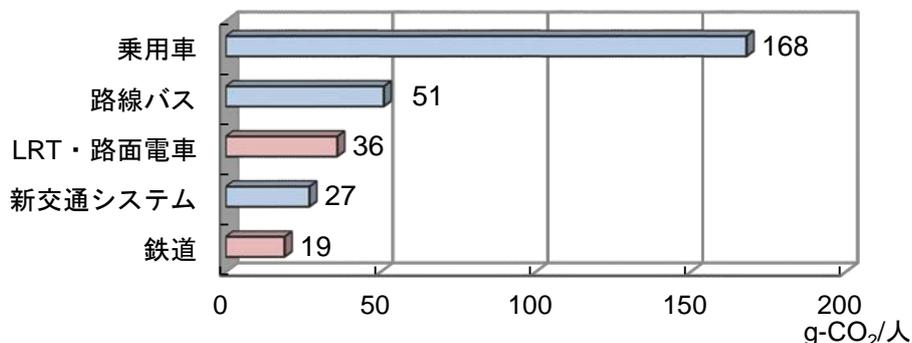


図 5 公共交通システム別の 1 人当たりCO<sub>2</sub>排出量

出典：乗用車・路線バス・鉄道：2009 年版運輸・交通と環境（平成 19 年度原単位、交通エコロジー・モビリティ財団）、LRT・路面電車・新交通システム：平成 14 年度国土交通白書（平成 12 年度原単位）を参考に作成

## 2 交通システムの検討

### 2-5 交通システムの選定

検討会では、交通システムについて、「特徴・導入効果」、「交通システムに必要な要件との関係」、「延伸のためにクリアすべき大きな課題」を整理し、総合的に比較検討した上で、鉄道（単線）を選定しました。

表 6 交通システムの比較検討

	鉄道（単線）	LRT（立体型）
特徴 導入効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ いずみ野線と直通運行になるとともに、表定速度が高いことから、広域的な交通利便性向上が見込まれ、神奈川県や沿線地域の将来的な発展や活力維持に効果的である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄道よりも駅勢圏が小さく、速度や乗り入れについて考慮すると、導入効果は地域の生活交通の利便性を確保することに限定される。</li> </ul>
交通システムに必要な要件との関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 速達性、広域アクセス性に優れる。</li> <li>○ 都市間連携強化への寄与は大きい。</li> <li>○ 駅周辺を中心とした広域的な拠点形成が可能である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 速達性、広域アクセス性は鉄道より劣る。</li> <li>○ 都市内交通を担う交通システムである。</li> <li>○ 電停を中心とした比較的狭い範囲で連続した市街地形成が可能である。</li> </ul>
延伸のためにクリアすべき大きな課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 採算性の確保</li> <li>○ 補助制度の適用（都市鉄道利便増進事業相当）</li> <li>○ 交通事業者等との合意形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 採算性の確保</li> <li>○ 立体型への補助制度の適用</li> <li>○ 第3セクターの設立と運行事業者の確保</li> <li>○ 相模鉄道株が保有する既存鉄道事業許可との整合整理</li> <li>○ 交通事業者等との合意形成</li> </ul>



上表より、交通システムの特徴・導入効果、交通システムに必要な要件、延伸のためにクリアすべき大きな課題から総合的に判断し、

**鉄道（単線）** を選定する

# 3

## 沿線のまちづくりの検討

沿線のまちづくりの検討では、いずみ野線延伸地域におけるまちづくりの考え方を整理し、まちづくり方針と拠点となる駅を中心としたまちづくりの方向性、さらにこれを支える交通体系再編の基本的な考え方を整理しました。

### 3-1 沿線のまちづくりの現状

A 駅北側周辺は、現在、北部第二（三地区）土地区画整理事業が施行されており、地区の骨格となる都市計画道路、安らぎの場としての公園並びに生活環境の向上を図る下水道・生活道路等の整備により、災害に強い安全で安心して暮らせるまちづくりをめざしている地域です。また、南側では、北部第二（一地区）土地区画整理事業や工業団地造成事業が完了した地域で、藤沢市の北部地域への企業立地需要に対する工場用地の供給と、これら工業地区の工場従事者の住宅及び北部地域の住宅需要に対応するため、市街地の基盤整備を実施してきた地域です。

B 駅周辺は、藤沢市都市マスタープランにおいて、多様化する市民生活や産業活動を支え、都市の文化や産業の創出・発信を担う場である都市拠点の一つとして位置づけられています。B 駅周辺を含む西北部地域では、まちづくりを進めていくための指針となる「西北部地域総合整備マスタープラン」が策定されており、この地域を藤沢市の活力を生み出す新たな産業ゾーンとし、「農・工・住が共存する環境共生都市」をめざすべき将来像として、まちづくりが進められています。

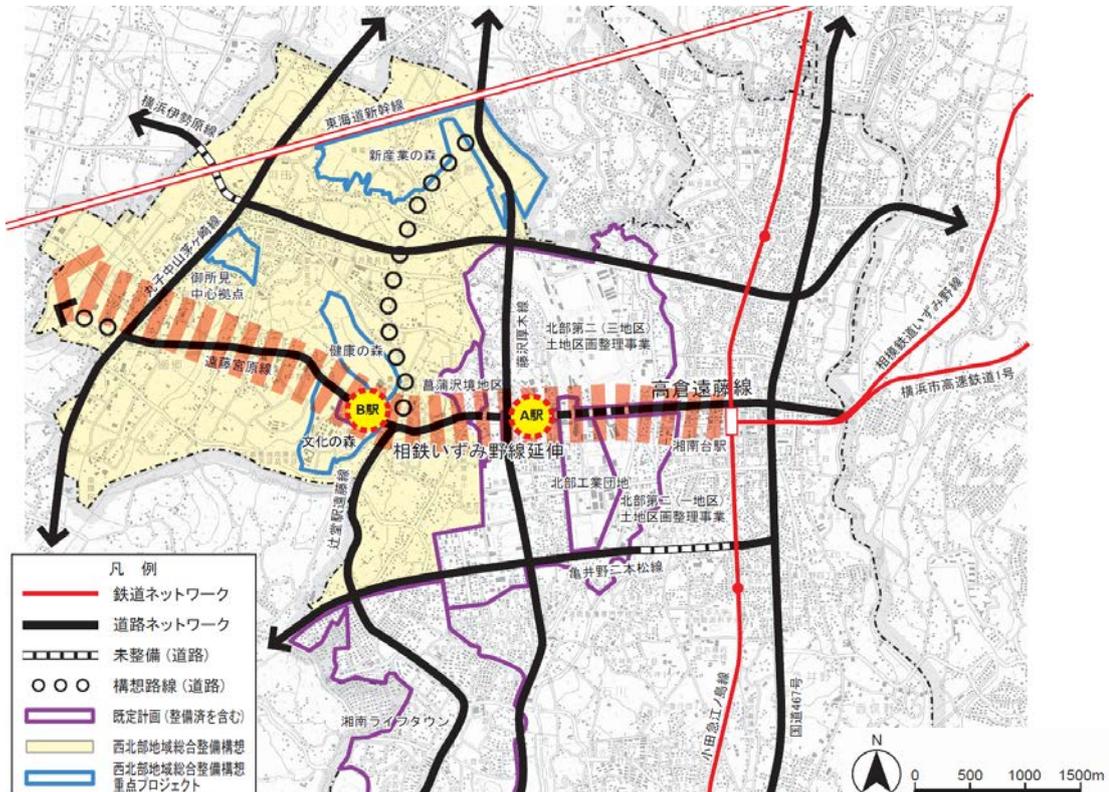


図 6 まちづくりの検討対象区域

### 3 沿線のまちづくりの検討

#### 3-2 まちづくりの考え方

～ 環境共生と健康増進のまちをめざして ～

藤沢市の北部の地域では、高度経済成長期には、住宅需要や企業立地需要に対応するため、土地区画整理事業や工業団地造成事業によるまちづくりを進めてきました。また、安定成長下の時代に入ると、生活環境の向上を図り、安全で安心して暮らせる質の高い市街地形成に取り組んできました。しかし、まちをとりまく社会の情勢は変化し続けています。近年では、環境との共生の必要性が高まるとともに、人口減少、少子高齢化が進展しており、この新しい時代におけるまちづくりのあり方について、見直していくことが求められています。

そこで、いずみ野線延伸地域においては、交通結節点である駅を中心とし、諸機能を集約することでまちの拠点性を高め、移動の制約を小さくして、人々の交流が活発なぎわいのあるまちをめざします。都市の機能は拠点間で適切に分担し、これらをサービス水準の高い鉄道などでつなぐことにより、拠点間の連携が図られ、より活力のある持続可能な地域が形成されます。

また、この地域には大学などの知的基盤、産業基盤、自然資源などの魅力ある地域資源があり、新たに創出する拠点では田園空間に囲まれた環境のもと、環境共生や人口減少、超高齢社会に対応した質の高い拠点空間の形成をめざします。拠点の形成に向けては、これらの地域資源を活かすことが効果的であり、住民とともに産学公が連携して取り組むことが重要となります。

このようなまちづくりが実現すると、すべての人々の外出機会の増加はもちろんのこと、活動の活性化が図られます。これは、生活の質の向上だけでなく、生活習慣病などの予防につながり、また閉じこもりなどの抑制も期待されます。したがって、人々の健康は維持され、結果として社会保障費の縮減にもつながり、自動車交通利用が減ることによって環境への負荷も低減され、高齢者が生活のために無理に自動車を運転することもなくなり、交通事故の防止にもつながります。

沿線地域ではいずみ野線の延伸を契機として、これからの時代の新しいモデルとなる環境共生と健康増進のまちづくりを進めていきます。

### 3-3 まちづくり方針

#### 3-3-1 沿線のまちづくり方針と市街地構造

(1) 新駅を中心とした新たな交流拠点の創出

いずみ野線の延伸により、A 駅と B 駅の 2 駅の設置を想定し、新駅を中心に地域資源を利活用した新たな交流拠点の創出を図ります。

(2) 健康・文化・産業などの都市拠点の機能強化による多機能連携都市軸の形成

湘南台駅周辺（文化・交流拠点）と健康と文化の森（学術文化新産業拠点）に加え、A 駅を新たな交流拠点として位置づけ、これらをいずみ野線の延伸によって連携することで、沿線地域全体を水と緑に囲まれた健康・文化・新産業などの機能強化による多機能連携都市軸の形成をめざします。

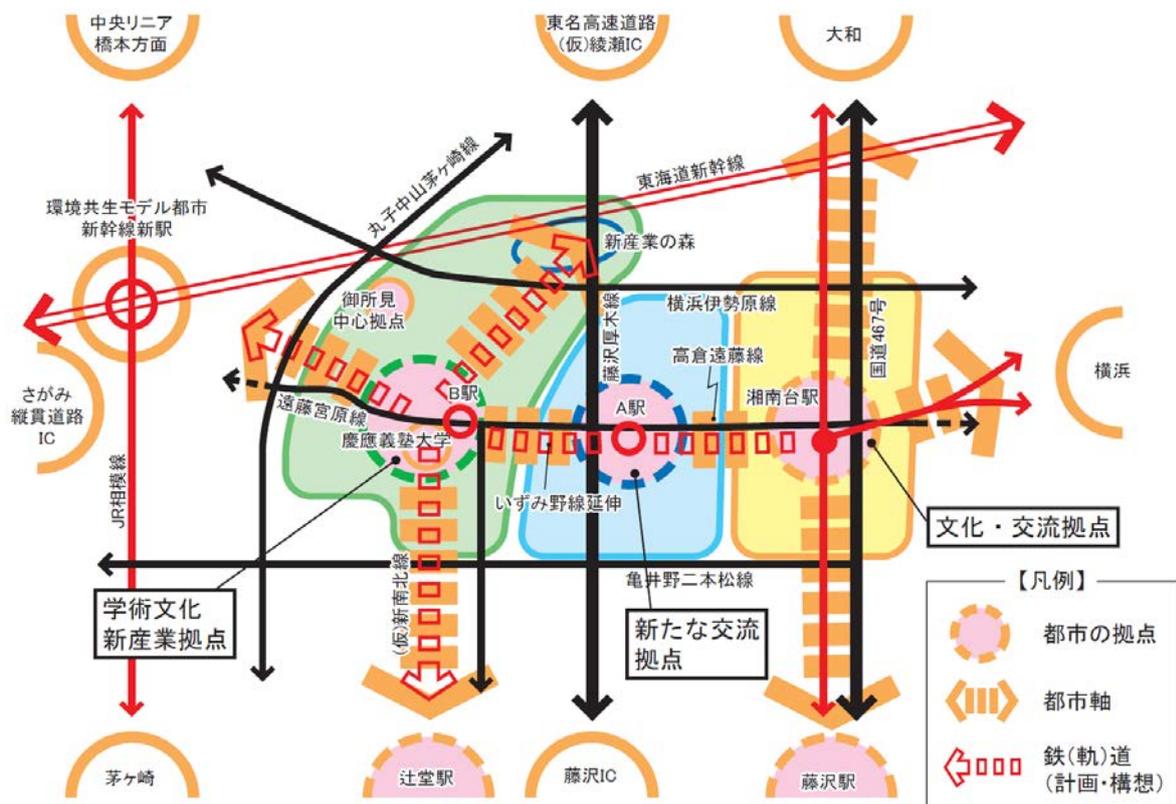


図 7 沿線市街地構造

### 3 沿線のまちづくりの検討

## 3-4 駅を中心としたまちづくりの方向性

いずみ野線の延伸に伴う新駅設置により、駅周辺における計画的な土地利用の誘導が必要となるため、3つの駅（A駅、B駅、湘南台駅）を対象に地区の目標像と整備イメージを整理しました。

### 3-4-1 A駅周辺地区

#### (1) 地区のまちづくりコンセプト:新たな交流拠点

- ・ さがみ縦貫道路や東名高速道路の（仮称）綾瀬インターチェンジ（IC）等へのアクセス性を活かし、北部工業団地を中心とする工業系産業機能の維持・充実をめざします。
- ・ A駅を新たな交通結節点として、後背の工業系産業との調和を図りながら、商業・住居機能の計画的な立地誘導をめざします。
- ・ 交通結節点としての機能強化を図るため、地区周辺に立地する工業系産業及び大学を活かした新たな交流機能の導入をめざします。
- ・ 人々の健康増進に向けた秋葉台公園などのスポーツ施設の活用や、大学などの研究機関との連携を検討します。

#### (2) 地区のまちづくり方針

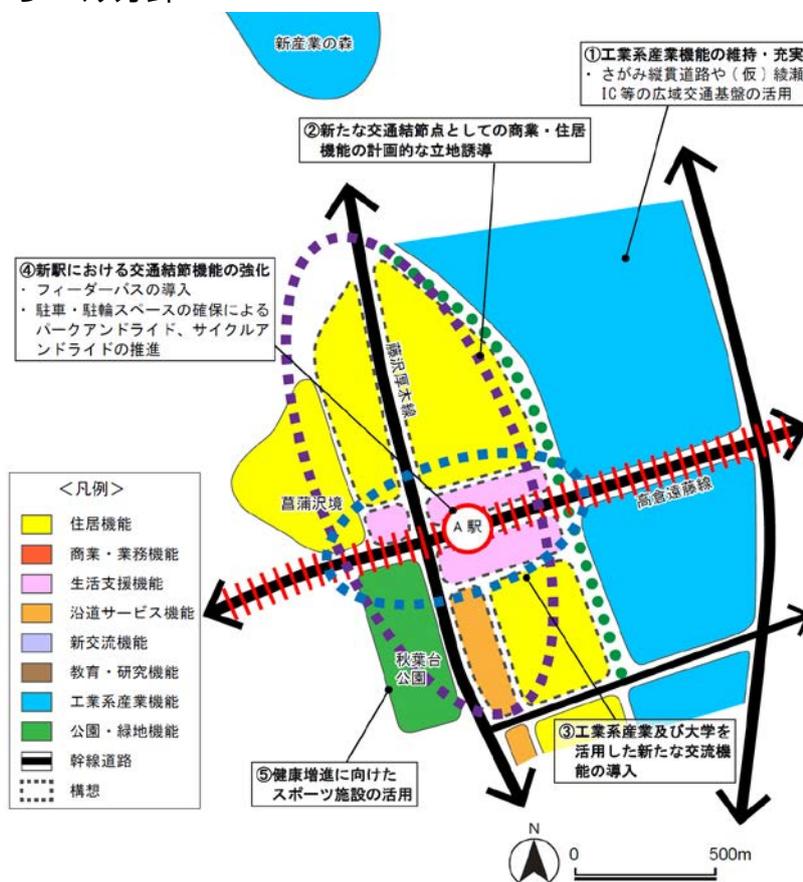


図 8 A 駅周辺地区のまちづくり方針

### 3-4-2 B駅周辺地区

#### (1) 地区のまちづくりコンセプト: 学術文化新産業拠点

- ・ 慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス（SFC）の持つ情報・環境・医療分野等の技術集積や学術・研究機能を核に、産学公連携による新産業育成や国際交流の拠点として一層の機能強化を図るとともに、藤沢市の新たな活力創造の場の創出をめざします。
- ・ 田園空間に囲まれた環境のもと、新たに創出する都市拠点にふさわしい質の高い拠点空間の形成をめざします。

#### (2) 地区のまちづくり方針

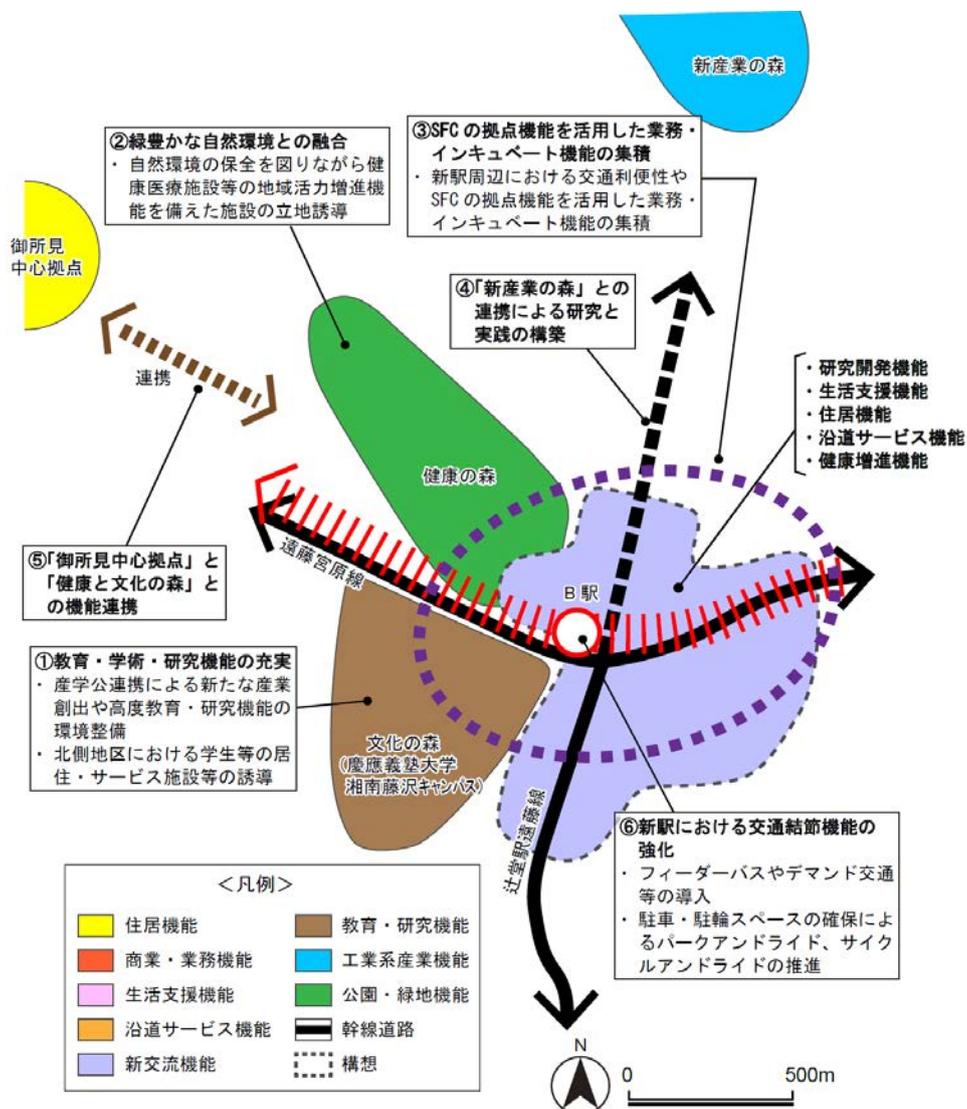


図 9 B 駅周辺地区のまちづくり方針

### 3 沿線のまちづくりの検討

#### 3-4-3 湘南台駅周辺地区(参考:藤沢市都市マスタープランより)

##### (1) 地区のまちづくりコンセプト:文化・交流拠点

- ・ 鉄道3線が結節する交通ターミナル機能を活用しながら、藤沢市北部地域における商業・業務機能の中心地として充実を図るとともに、質の高い都市空間の形成をめざします。
- ・ 市民や大学、北部工業系市街地に向かう人々が交流するのにふさわしいにぎわい、文化、交流の創出をめざします。

##### (2) 地区のまちづくり方針

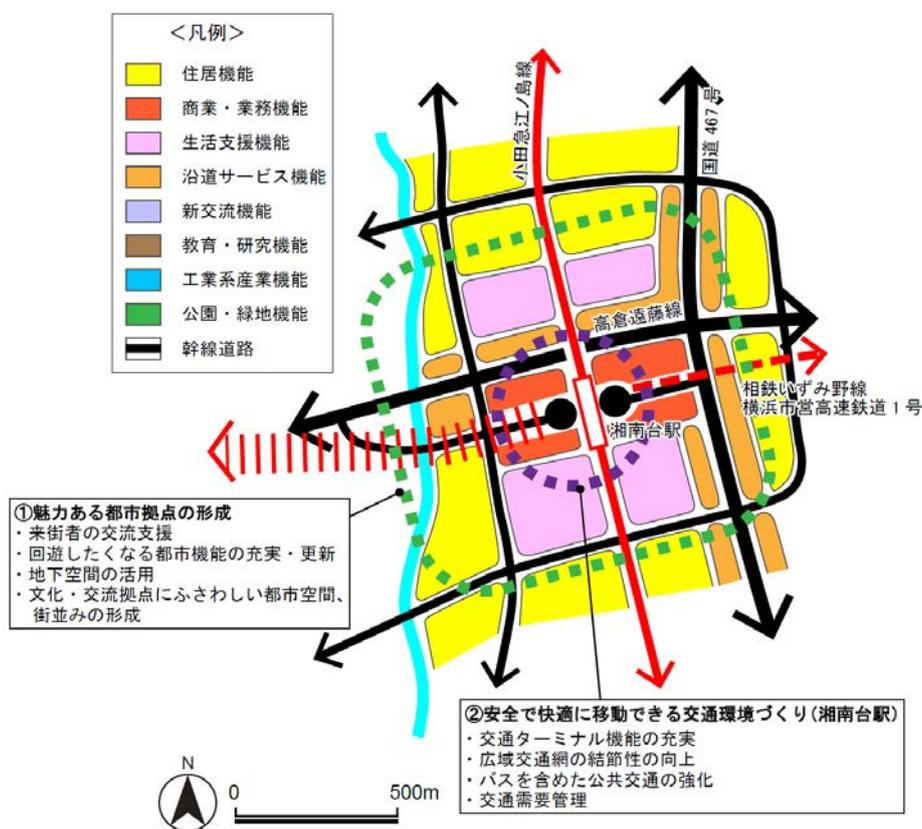


図 10 湘南台駅周辺地区のまちづくり方針

## 3-5 交通体系再編の基本的な考え方

### (1) 交通体系再編の目標

いずみ野線の延伸地域、特に B 駅周辺地域においては、公共交通のサービス水準が高くないことから、人々の交通行動は、自家用自動車への依存が高いものとなっています。そこで、バス網を含む交通体系を再編し、新駅にバス路線や自転車、徒歩、自動車など様々な交通手段でアクセスしやすい、鉄道を軸とした公共交通体系の形成をめざします。

これによって、沿線周辺からいずみ野線へのアクセスが容易になるとともに、鉄道による広域へのアクセス性も向上します。また、交通の利便性向上は、自動車から徒歩、自転車、公共交通への利用転換の促進により環境負荷が軽減されるとともに、子どもから高齢者までのあらゆる人々が交通結節点である駅に集まってくるため、駅を中心とした新たな交流拠点の形成が促進されます。このように、いずみ野線の延伸地域ではあらゆる人々が移動しやすいまちを、さらに新駅周辺では、人々が集まり活力のあるまちづくりをめざします。

### (2) 移動しやすい交通体系の形成に向けて

#### 1) いずみ野線新駅を活用した路線バス網の再編

いずみ野線延伸に併せて、現在湘南台駅などに集中するバス路線を再編し、いずみ野線新駅に接続するバス路線の新設が必要です。これによって、鉄道駅までのバス路線の路線距離が短縮され、また、交通需要密度が高まることによって、採算性の向上やサービス水準の向上につながり、自動車交通利用からバス交通利用への転換が促進されます。

#### 2) いずみ野線新駅の交通結節機能の強化

湘南台駅周辺のバスや自動車交通による交通混雑を緩和するためには、A 駅・B 駅へのアクセス性を向上させ、交通の分散化を図ることが必要です。新駅には、バスなどの駅端末交通と鉄道との乗り換えが円滑になるよう駅前広場を確保するとともに、パークアンドライド (P&R) やサイクルアンドライド (C&R) などの乗換システムの導入が必要です。これらによって、新駅の交通結節機能の強化はもとより、人々の交流促進にもつながります。

### (3) 環境との共生と健康増進に向けた施策の検討

#### 1) オンデマンド交通などの導入

高齢社会、人口減少社会においては、交通需要が小さいなどの理由で、路線バスなどの既存公共交通サービスの供給が困難な地域においても、利用者の外出需要に応えるための交通施策が必要となります。その解決策としては、自動車やミ

### 3 沿線のまちづくりの検討

ニバンなどで出発地から目的地まで輸送するオンデマンド交通など新たな公共交通システムの導入を検討していくことが効果的な方策と考えます。また、この方策によって、高齢者等の外出機会の創出にも寄与することが重要となります。

このように公共交通不便地域に居住する人々、特に高齢者の移動制約を改善することによって、外出や活動の活性化が図られ、それは、人々の健康増進への貢献にもつながります。

#### 2) 電気自動車（EV）などの活用、エコステーションの導入

公共交通体系の構築にあわせて、車両や駅などの交通結節点にも、新たな環境技術の導入を検討していくことが必要です。

新たなバスやオンデマンド交通、またカーシェアリング等の地域の交通システム導入にあたっては、電気自動車（EV）などの環境対応車の採用や駅などの施設においても、エネルギー負荷が小さく、環境に配慮したさまざまな設備、機能を導入していくことなどが必要です。

#### 3) モビリティマネジメントの導入

自動車交通に依存した人々の交通行動を変化させるためには、より使いやすい公共交通網の整備とあわせて、徒歩、自転車、公共交通などを適切に利用する状態になるよう、人々の意識や認知にコミュニケーションを通じて直接働きかける「モビリティマネジメント」が必要です。この地域においては、モビリティマネジメントの導入にあわせ、周辺の教育、研究機関やスポーツ施設等の資源の活用と行政が連携して取り組むことで、人々の健康増進効果はより実効性のあるものになると考えます。

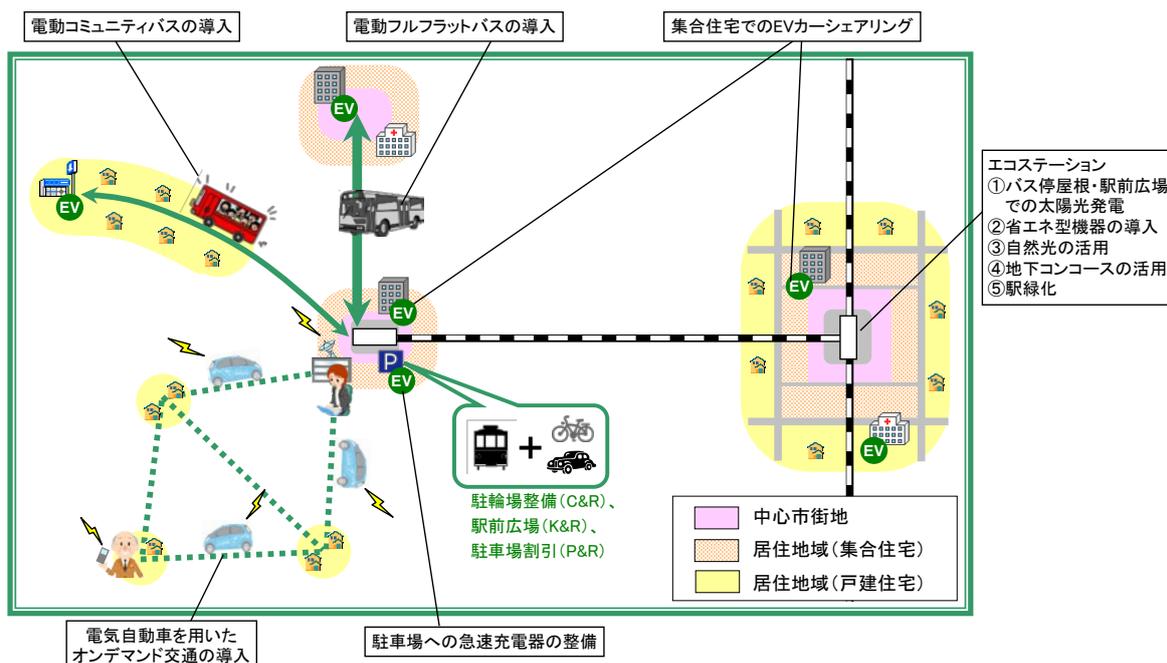


図 11 環境共生と健康増進に配慮した交通まちづくりのイメージ

# 4

## 事業採算性の検討

### 4-1 事業採算性の検討の前提条件

#### 4-1-1 利用者数

いずみ野線が鉄道（単線）で延伸し、「3 沿線のまちづくりの検討」において想定するまちづくりと鉄道延伸に伴うバス網などの交通体系の再編が進んだ場合の利用者数は、1日あたり約**25,800人**と推計しました。

#### 4-1-2 概算建設費

「2 交通システムの検討」における鉄道（単線）の規格を基に、概算の建設費を算出した結果、約**436億円**と算出されました。

#### 4-1-3 事業スキーム

事業スキームは、建設費の負担が抑えられ、新線整備には有利な手法であるため、延伸の実現性を高める観点から、「都市鉄道利便増進事業」の適用を想定して、試算を行いました。

この事業は、都市鉄道の既存ストックを有効活用し、「速達性の向上」および「駅施設の利用円滑化」を図るための新たな鉄道整備手法で、鉄道整備主体と鉄道営業主（運行事業者）を分離する、いわゆる「上下分離方式」です。

建設資金は、国と地方自治体が1/3ずつを補助し、残りの1/3は鉄道整備主体が借入などで調達します。鉄道整備主体の借入については、開通後、運行事業者が、施設使用料として運行に伴う受益相当額を鉄道整備主体に支払う仕組みです。

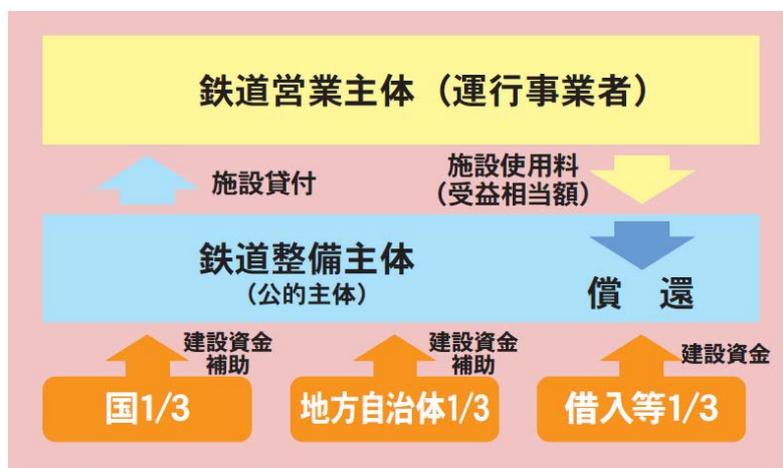


図 12 都市鉄道利便増進事業の概要

## 4 事業採算性の検討

### 4-2 事業採算性の検討結果

「4-1 事業採算性の検討の前提条件」において、想定した利用者数、概算建設費、事業スキームを用いて、事業採算性について試算をしました。

まず、一般的な施設使用料や建設資金の調達による試算を行ったところ、運行事業者の収支が単年度で黒字になるものの、鉄道整備主体の累積償却後損益が30年以内に黒字化しないため、事業採算性を確保するには至りませんでした。

そこで、事業採算性を確保するために、以下の2つの方策について検討し、事業採算性の確保が可能かを試算しました。

ひとつの方策は、鉄道整備主体の支出を減らすことを目的とした建設費の圧縮や資金調達の工夫です。建設費を削減して全体の借入金を減らすことや利息を伴う一般的な銀行等からの資金調達ではなく、公的資金などの無利子資金を調達することで、鉄道整備主体の支出が減少し、事業採算性を向上させることが可能となります。

もうひとつの方策は、鉄道整備主体の収入となる施設使用料を多く得るための方策です。ここで、図12に示す通り、施設使用料は運行事業者の受益相当額ですので、さらなる運行経費の圧縮などを行い、運行事業者の収益を向上させることにより、施設使用料を多くすることが可能となります。

検討した結果、上記2つの方策を最大限活用することができれば、鉄道整備主体の累積償却後損益が30年以内に黒字化し、**事業採算性を確保できる見込みが立つことを確認しました。**

このように、今後の鉄道延伸には、事業採算性を考える上で、まちづくりへの寄与や環境負荷の低減、公共交通での移動が促進されるなどの様々な効果も考慮に入れ、公的資金の投入などの方策を考えていく必要があります。

鉄道整備主体の  
累積償却後損益

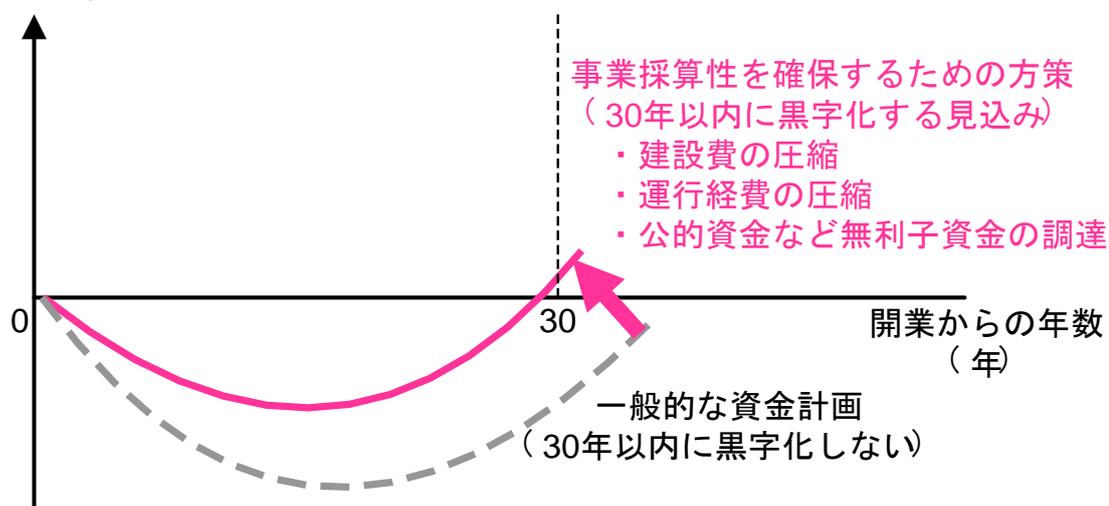


図 13 事業採算性を確保する方策のイメージ

# 5

## いずみ野線延伸の実現に向けて

### 5-1 延伸の実現に向けたまとめ

いずみ野線延伸の実現については、上下分離方式を採用した上で、鉄道（単線）で延伸し、運行経費の圧縮及び一般的な資金調達に加え、無利子資金の調達などの方策により、事業採算性を確保できる見込みが立つことを確認しました。

運行経費の圧縮のために、運行事業者の経営努力による人件費や経費などのランニングコストの圧縮が有効であり、無利子資金の調達は、地方公共団体や民間による資金の活用が有効な手法となります。

また、沿線地域では、いずみ野線の延伸を契機として、これからの時代の新しいモデルとなる環境共生と健康増進のまちづくりを進めてまいります。

環境共生の視点では、いずみ野線延伸が実現すると、横浜・川崎と県央をつなぐ県土の東西方向の交流連携が強化され、自動車交通から公共交通への転換による環境負荷の低減もされるなど、豊かな自然に恵まれ、活力に富んだ、環境と共生するネットワーク型都市圏の形成が大きく進展します。

健康増進の視点では、公共交通の充実により、移動制約の改善も図られ、高齢者の活動が活性化し、健康増進に寄与することが期待されるなど、誰もが移動しやすく、暮らしやすい、活力のあるまちづくりの可能性が高まります。

このように、鉄道延伸と駅周辺のまちづくりを一体となって進め、駅周辺に諸機能を集約し、拠点性を高めるとともに拠点間の連携を強化することで、環境と共生するネットワーク型のまちづくりが可能となります。また、都市整備への投資の集約が可能になるとともに、人々の外出機会が増えることで、健康増進にもつながり、社会保障費の縮減が可能となるなど、地域の活性化はもとより、都市コストの抑制につながる可能性も高くなることから、いずみ野線延伸の実現に向けた新たな展開を実施していく必要があります。

## 5 いずみ野線延伸の実現に向けて

### 5-2 延伸の実現に向けた課題と取組

いずみ野線延伸の実現に向け、交通システムの事業スキームや事業者との調整、沿線のまちづくりの検討などについて、鉄道延伸の意義や効果を踏まえ、神奈川県、藤沢市、慶應義塾大学、相模鉄道株の4者が中心となってそれぞれの役割にしっかり取り組み、連携し、幅広く多様な主体の参画を喚起する体制・組織づくりを進めながら、取り組んでいく必要があります。

表 7 延伸の実現に関する取組と課題

交通システムの導入に向けた取組と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 事業スキーム（鉄道整備主体・運行事業者、補助スキームなど）に係る関係者間の調整、合意形成</li> <li>○ 運行計画、建設費、運行経費の具体的検討</li> <li>○ 沿線の交通事業者との協議、調整</li> <li>○ 慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス（SFC）以西の公共交通ネットワークの検討</li> </ul>
沿線まちづくりの推進に向けた取組と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通ネットワーク再編の検討</li> <li>○ 地域や産学公連携によるまちづくりの検討</li> <li>○ 多様な主体による環境共生や健康増進のまちづくり推進に向けた検討</li> </ul>

### 5-3 まちづくりと鉄道延伸のロードマップ(イメージ)

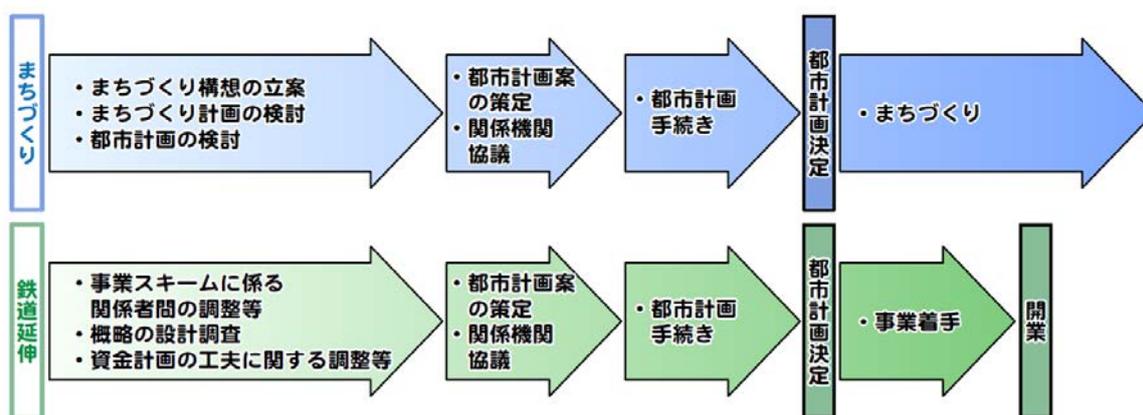


図 14 まちづくりと鉄道延伸のロードマップ（イメージ）

## 検討会の概要

- 名称：いずみ野線延伸の実現に向けた検討会
- 検討路線：湘南台駅～慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス（～ツインシティ）
- 検討内容：
  - ①交通システムの検討
    - 交通システムの選定（鉄道、LRT）
    - ルート構造等の検討
    - 事業スキームの検討
  - ②沿線地域のまちづくりの検討
    - まちの将来像の検討
    - 交通体系再編の考え方の検討
    - 環境施策に関する研究

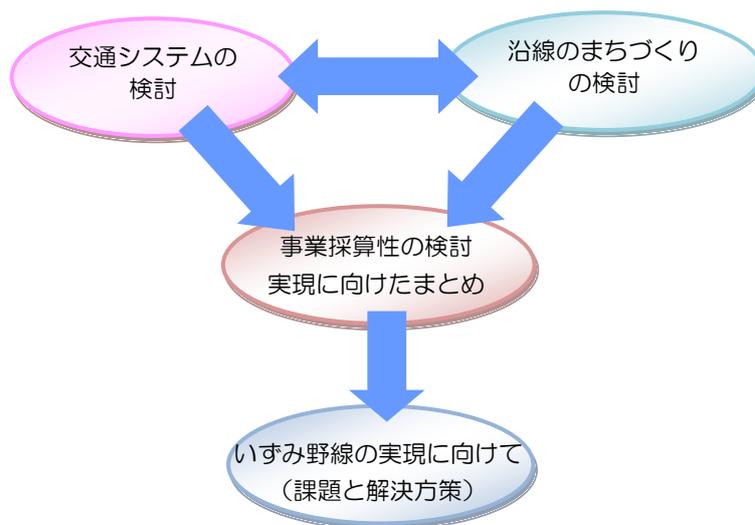


図 15 検討のフロー

- 検討会組織

表 8 検討会の委員

東京工業大学	名誉教授 黒川光（座長）
神奈川県	県土整備局環境共生都市部長
藤沢市	計画建築部長
慶應義塾大学	総合政策学部長
相模鉄道（株）	常務取締役経営管理部長

## 参考資料

### ・ 4者協働による検討の考え方

環境配慮型の交通システムを実現するためには、「最先端の研究成果」や、「鉄道事業者としての知識、経験」を結集させるとともに、「沿線地域のまちづくり」についても検討する必要があることから、4者は、それぞれ得意分野を生かした産学公の協働により、検討を行いました。

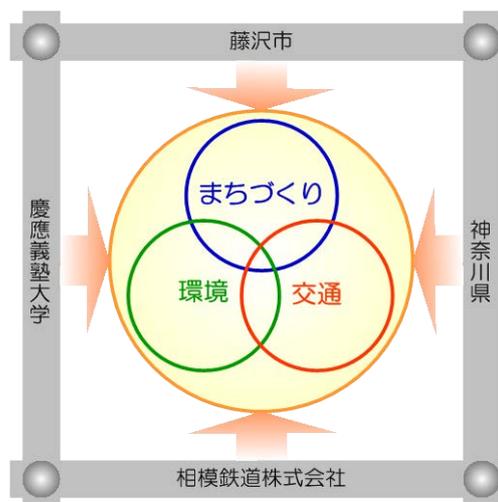


図 16 協働のイメージ

## 検討会の開催経緯

### ・ 検討会：7回開催

(検討会の円滑な開催を図るため、ワーキンググループを15回開催しました)

表 9 検討会の開催経緯

会議	日付	主な内容
第1回検討会	平成22年 6月 1日	(1) 検討会設置要綱について (2) 今後の進め方について
第2回検討会	平成22年 8月 20日	(1) 交通システムについて (2) 今後のスケジュール
第3回検討会	平成22年 11月 16日	(1) 交通システムについて (2) まちづくりについて (3) 環境施策について
第4回検討会	平成23年 2月 10日	(1) 交通システムについて (2) まちづくりについて (3) 環境施策について
第5回検討会	平成23年 8月 29日	(1) 検討会設置要綱の改正について (2) 交通システムについて
第6回検討会	平成23年 12月 27日	(1) まちづくりについて (2) 環境施策について (3) とりまとめ(案)について
第7回検討会	平成24年 3月 19日	(1) とりまとめ(案)について