

報告事項 1

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(株)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	

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県駅を核として、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ぐ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。

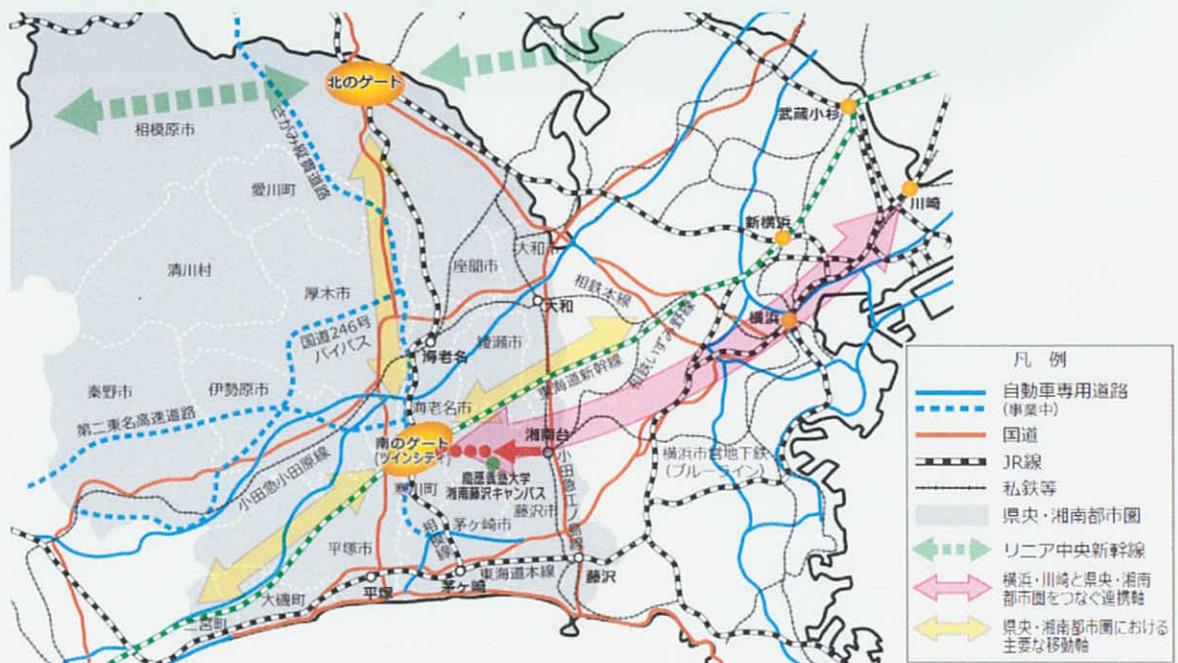


図1 県央・湘南都市圏の将来交通ネットワーク

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"> ○ 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 ○ 駅や電停を中心とした集約型都市構造の実現への寄与 ○ バス待ち状況改善による地域の交通問題解決 ○ 企業誘致などを含めた魅力・人気、沿線価値の向上 ○ 公共交通利用者の拡大 	<p>＜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＞</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>＜交通システムの価値を高める機能＞</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <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-around;"> <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; margin-top: 10px;">公共交通の利用者拡大への寄与</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"> ・ 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。 ・ 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。
○ 延伸地域のまちづくりとのマッチング	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。

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

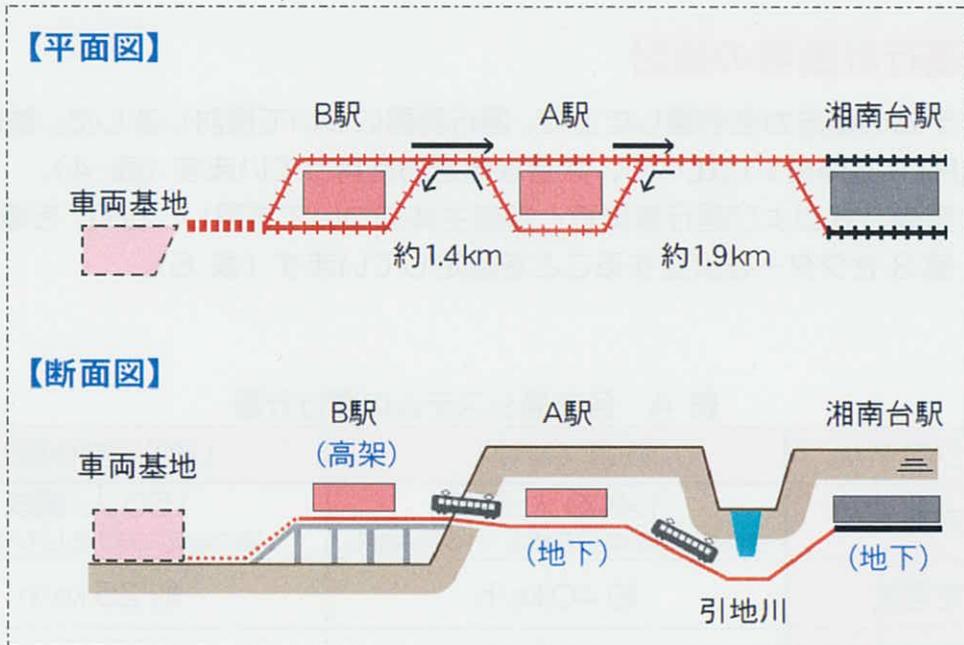


図 2 鉄道（単線）の平面図・断面図のイメージ

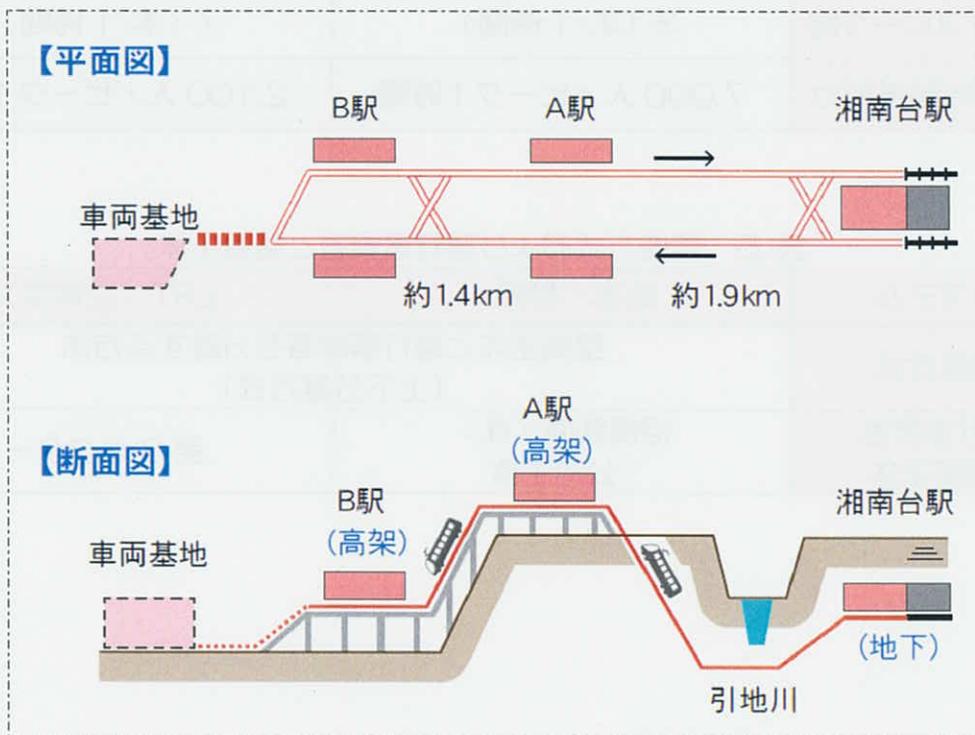


図 3 LRT（立体型）の平面図・断面図のイメージ

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