

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

二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。

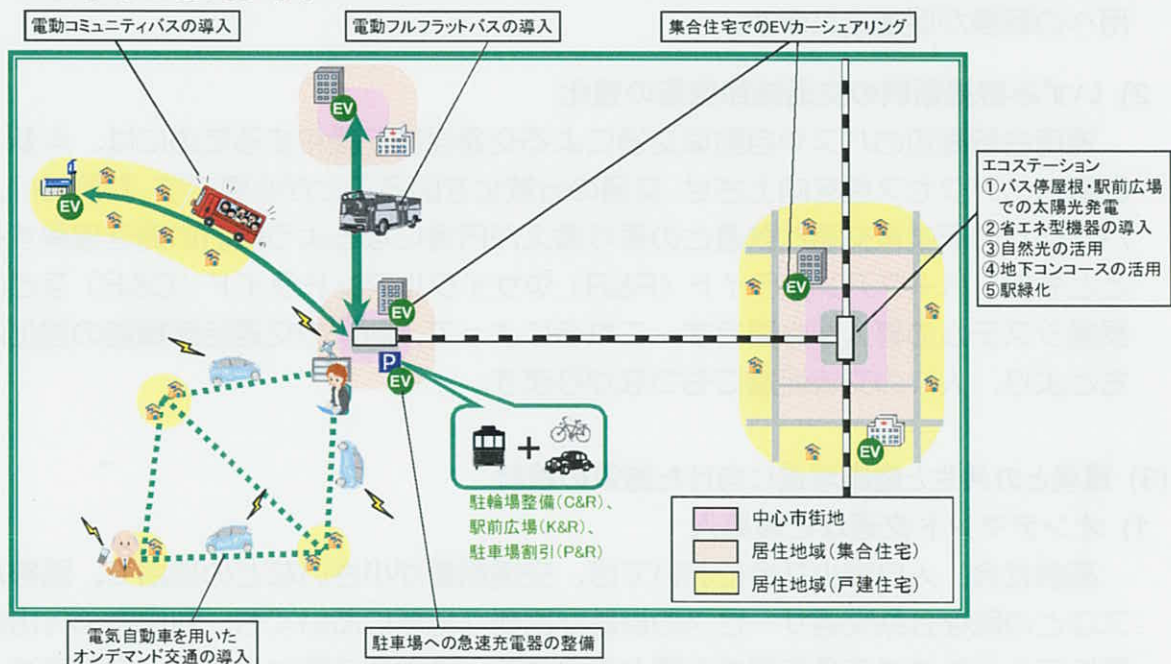


図 11 環境共生と健康増進に配慮した交通まちづくりのイメージ

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体（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。

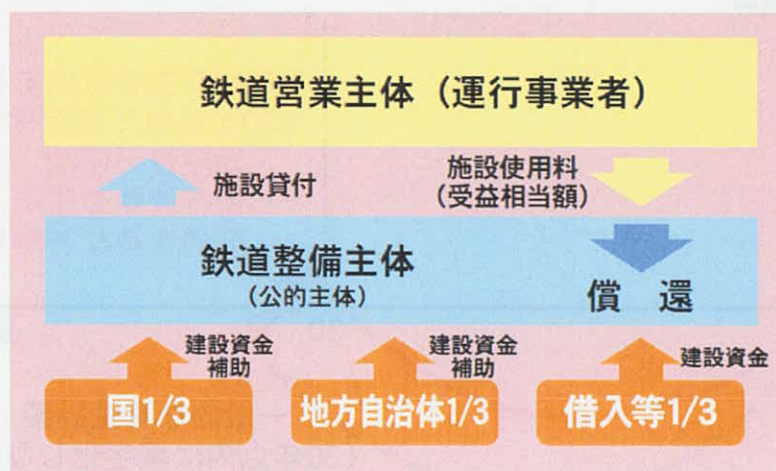


図 12 都市鉄道利便増進事業の概要

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

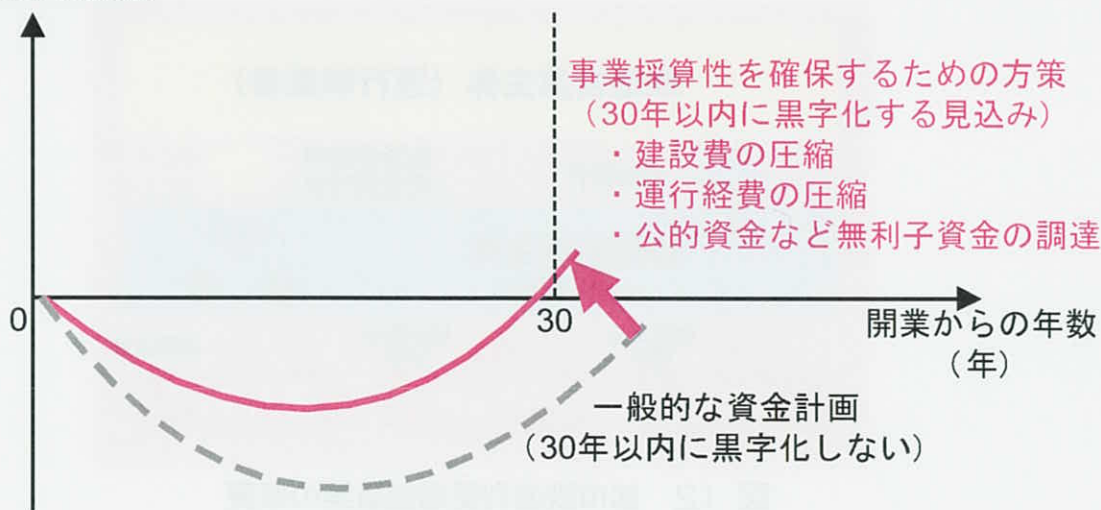


図 13 事業採算性を確保する方策のイメージ

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"> ○ 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 ○ 運行計画、建設費、運行経費の具体的検討 ○ 沿線の交通事業者との協議、調整 ○ 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
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"> ○ 交通ネットワーク再編の検討 ○ 地域や産学公連携によるまちづくりの検討 ○ 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

5-3 まちづくりと鉄道延伸のロードマップ(イメージ)

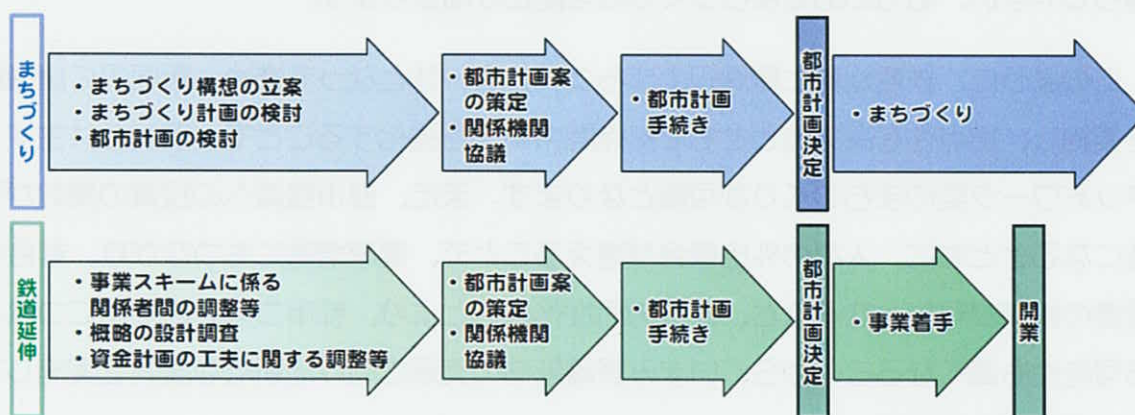


図 14 まちづくりと鉄道延伸のロードマップ(イメージ)

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

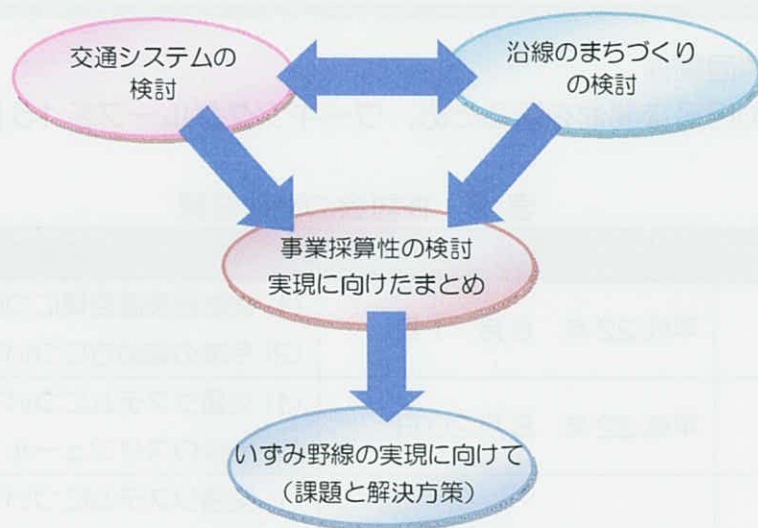


図 15 検討のフロー

・ 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 洸（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

・ 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。

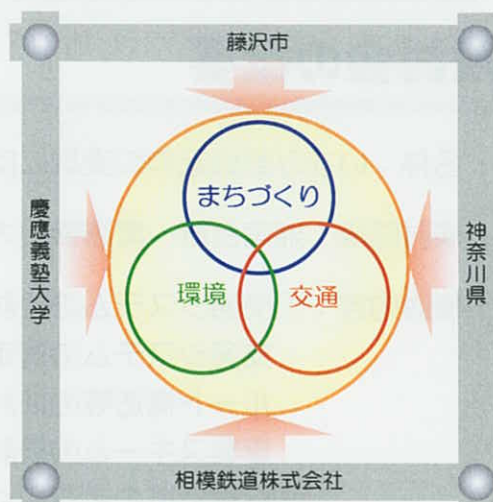


図 16 協働のイメージ

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