

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

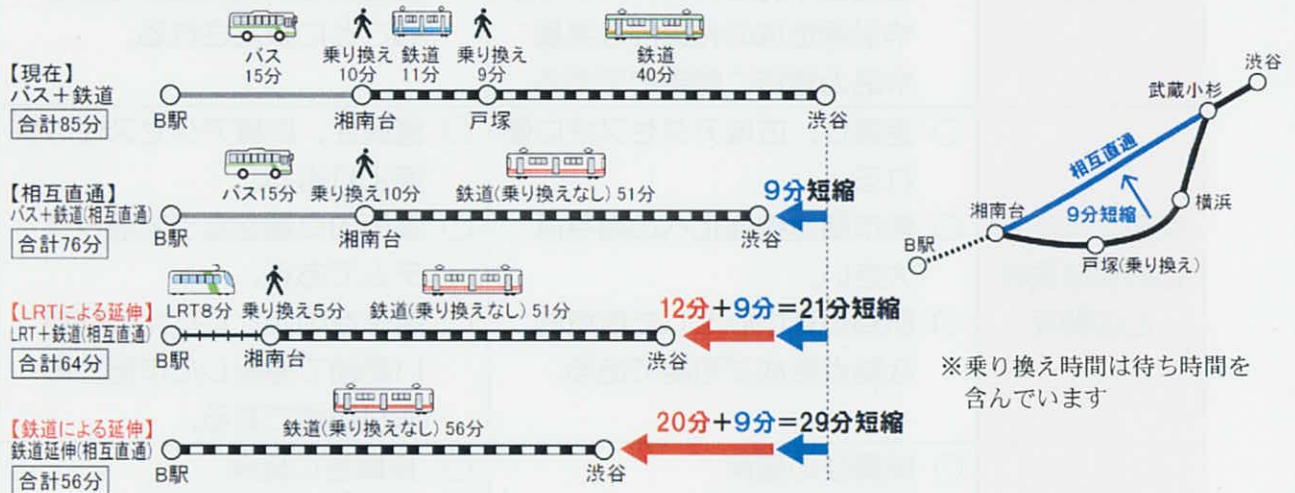


図 4 B 駅から渋谷駅までの所要時間

※(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 (CO₂) や窒素化合物 (NO_x)、騒音の低減など、環境の改善効果が期待できます。

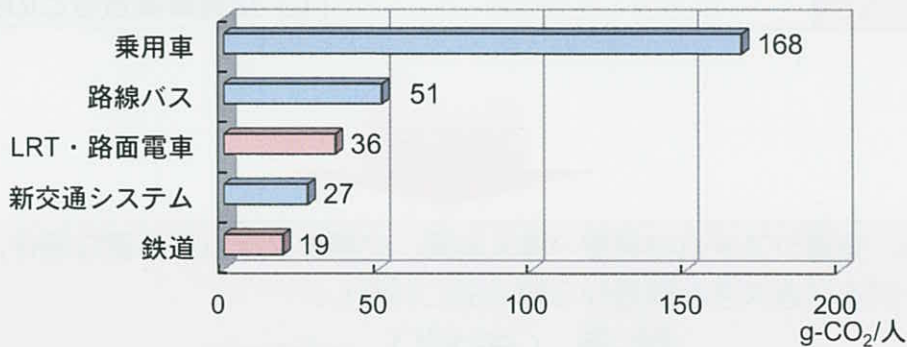


図 5 公共交通システム別の 1 人当たり CO₂ 排出量

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"> ○ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。
交通システムに必要な要件との関係	<ul style="list-style-type: none"> ○ 速達性、広域アクセス性に優れる。 ○ 都市間連携強化への寄与は大きい。 ○ 駅周辺を中心とした広域的な拠点形成が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 速達性、広域アクセス性は鉄道より劣る。 ○ 都市内交通を担う交通システムである。 ○ 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。
延伸のためにクリアすべき大きな課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 採算性の確保 ○ 補助制度の適用（都市鉄道利便増進事業相当） ○ 交通事業者等との合意形成 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 採算性の確保 ○ 立体型への補助制度の適用 ○ 第3セクターの設立と運行事業者の確保 ○ 相模鉄道(株)が保有する既存鉄道事業許可との整合整理 ○ 交通事業者等との合意形成

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

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。

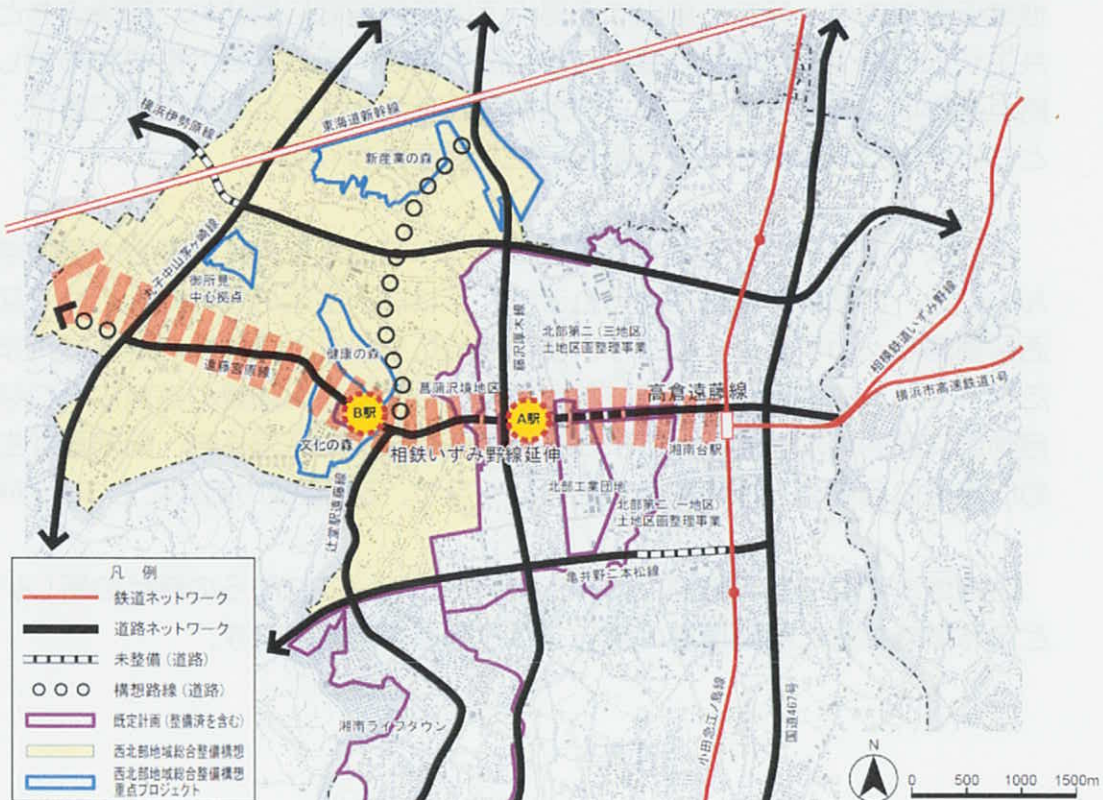


図 6 まちづくりの検討対象区域

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。

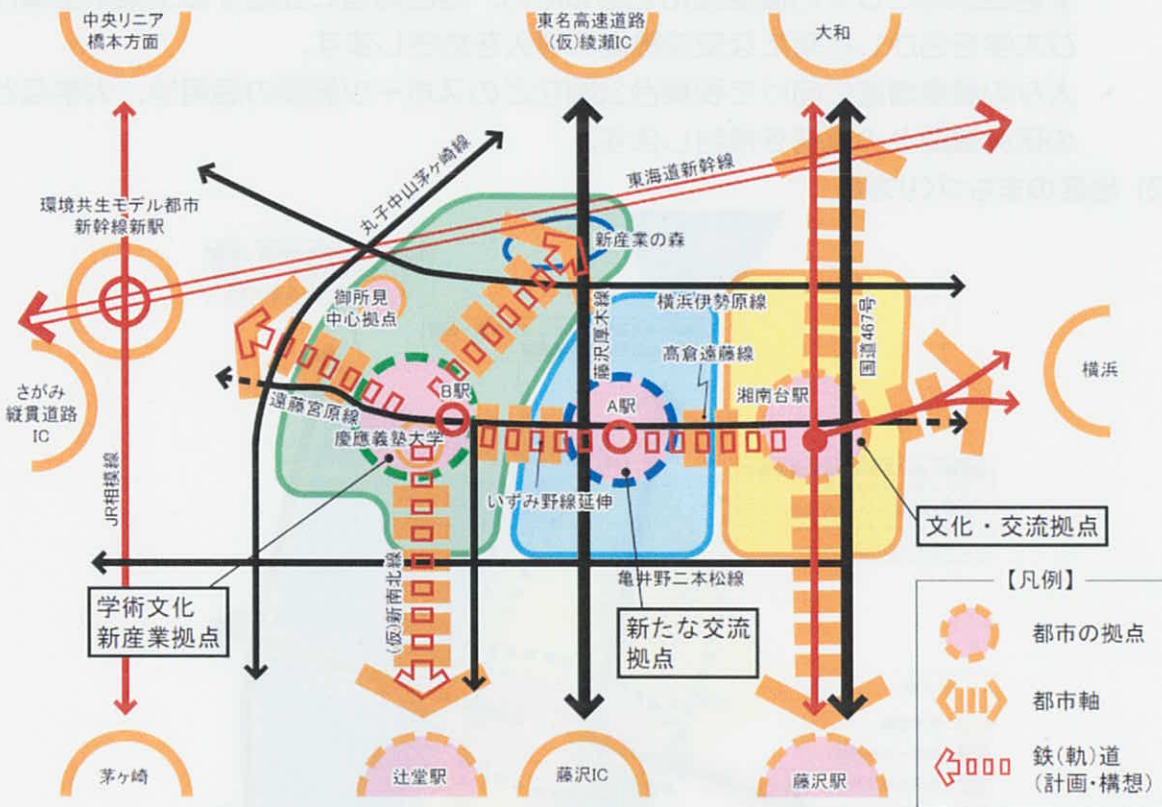


図 7 沿線市街地構造

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

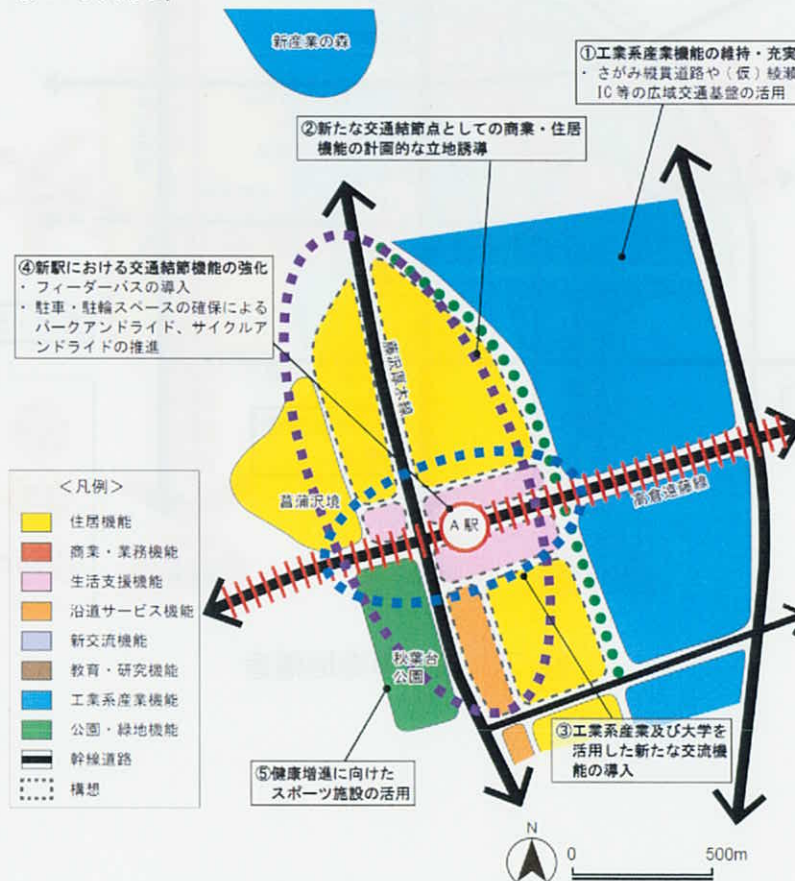


図 8 A 駅周辺地区のまちづくり方針

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

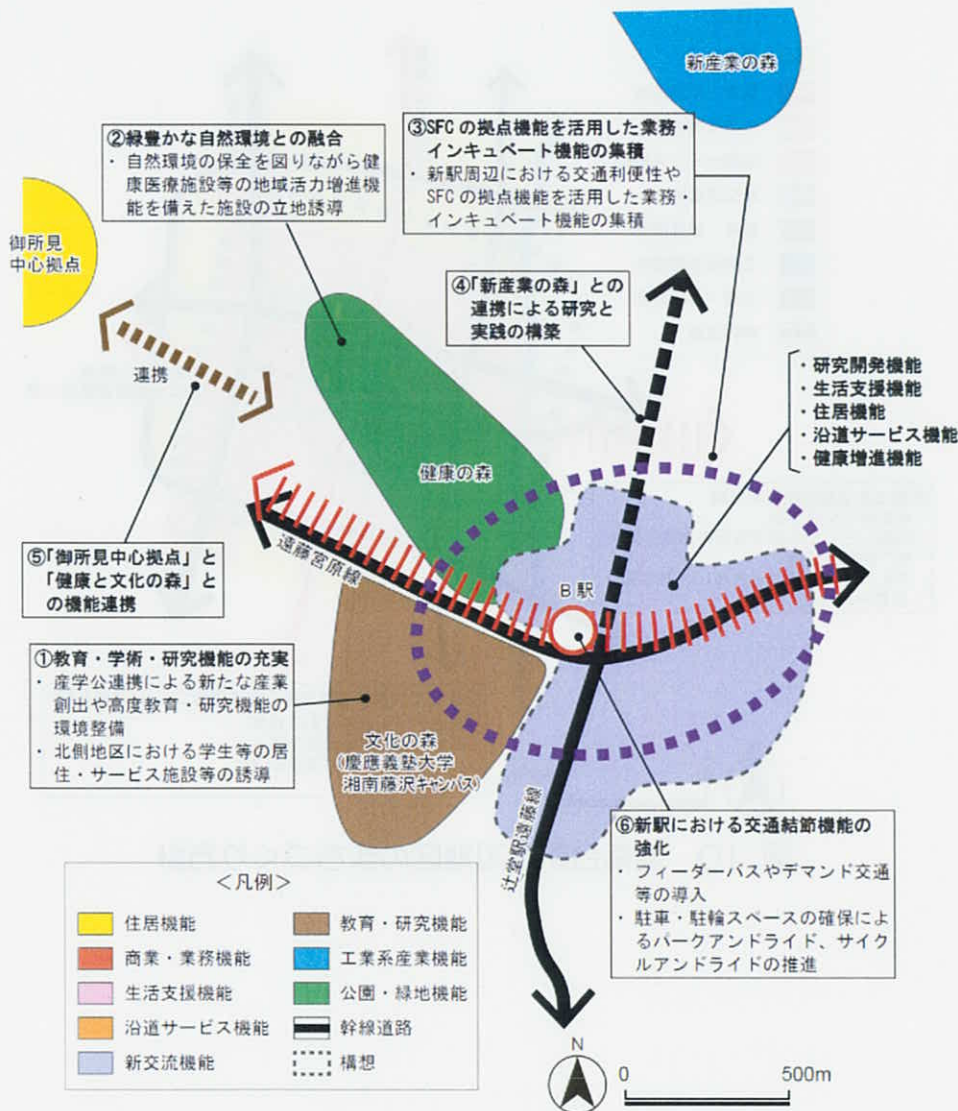


図 9 B 駅周辺地区のまちづくり方針

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

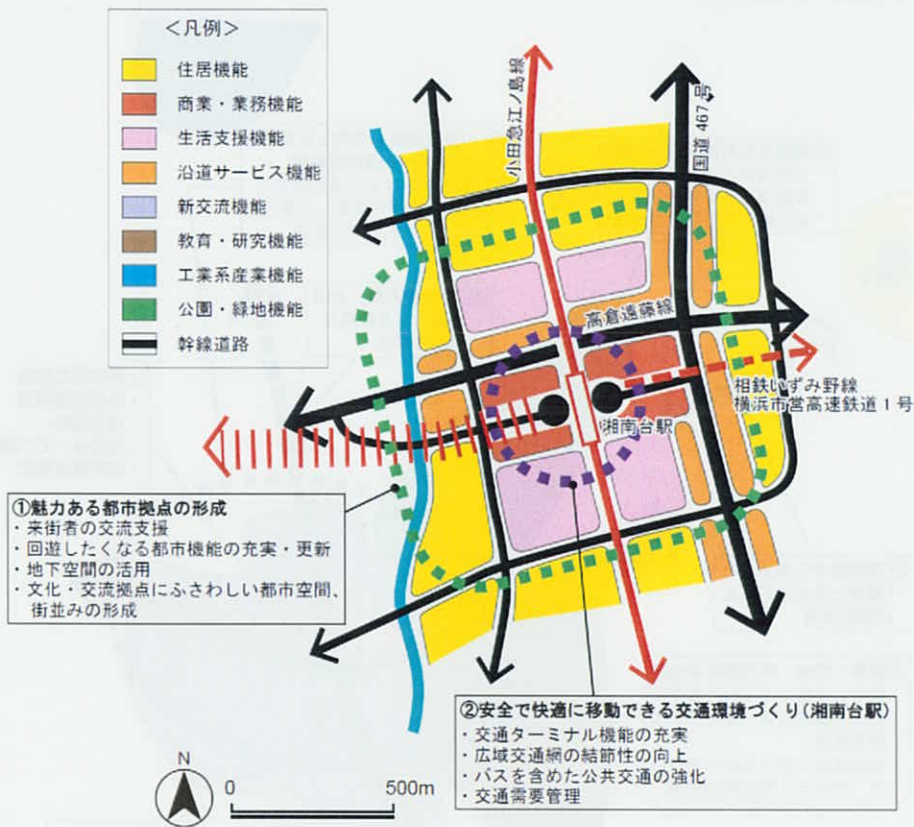


図 10 湘南台駅周辺地区のまちづくり方針