

平成23年度 村岡・深沢地区拠点づくり検討調査
業務委託
(その2)

～報告書～

平成24年 3月

湘南地区整備連絡協議会

目 次

はじめに	1
I 章 調査の流れ	2
II 章 駅勢圏の設定	3
1. 新駅周辺の現況	3
2. 駅勢圏設定の考え方	4
3. 鉄道端末交通手段の現状	6
4. 新駅の駅勢圏	8
III 章 需要予測	10
1. 居住人口	10
2. 従業等人口	11
3. 居住人口の鉄道利用率	12
4. 従業等人口の鉄道利用率	13
5. 新駅の乗車人員	14
6. 拠点開発を見込んだ新駅の乗車人員	16
IV 章 将来推計	22
1. 将来推計の考え方	22
2. 転移、転換分の乗車人員	24
3. 拠点開発分の乗車人員	27
4. 将来の新駅乗車人員	27
V 章 今後の検討課題	29
1. 検討課題の整理	29
2. 今後の検討課題	30
○参考資料	i

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。）における、新駅設置を含む広域的なまちづくりについては、平成20年3月に藤沢市、鎌倉市の両市が取りまとめた、「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。）を基に、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、平成20年度には、村岡・深沢地区拠点づくり検討調査（以下「H20年度拠点づくり調査」という。）を実施し、新駅の乗降客数の推計、交通インフラ整備の方向性など全体整備構想（案）の実現に向けて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。

また、平成22年度には、「全体整備構想（案）」の実現に向け、H20年度拠点づくり調査において取りまとめた「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」を目指し、新駅及び駅前広場など交通結節施設に係る検討をはじめ、新駅概算事業費の把握を行い、新駅設置を含む広域的なまちづくりの推進を図るための検討課題を取りまとめた。本検討調査では、平成20年パーソントリップ調査結果や両市の土地利用計画（案）を踏まえ、平成20年度拠点づくり調査の深度化を図るとともに、新駅設置に向けて基本的な検討事項として駅勢圏の把握、設定、将来の新駅乗車人数の推計・検証を進め、併せて新駅設置の先進事例での取り組み状況を参考に、次年度以降に取り組むべき課題の整理を行ったものである。

今後は、これまでに湘南地区整備連絡協議会で実施した拠点づくり検討調査結果をふまえながら検討調査の深度化を図りつつ、新駅設置を含めた新たな拠点づくりの実現に向けて取り組んでいくものである。

なお、今回の検討調査にあたっては、既往資料や既往調査に基づき行ったものであり、この計画を具体化する段階では、鉄道事業者の判断や協議を経る必要があるものである。

I 章 調査の流れ

駅勢圏法による新駅の乗車人員を想定するまでのフローを示す。

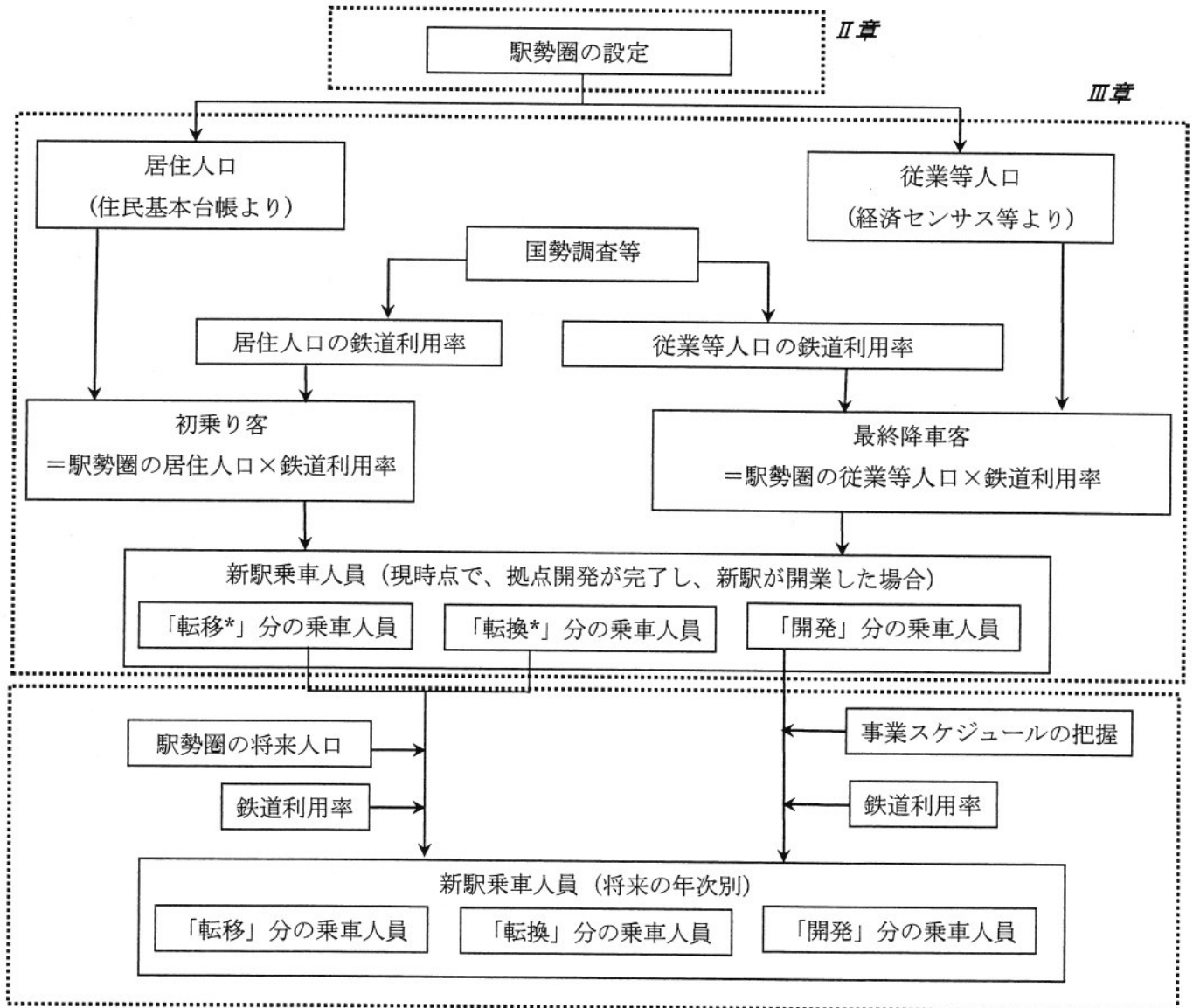
新駅の利用者は、新駅周辺に居住している人が駅を利用する乗車客(初乗り客)と新駅周辺に通勤・通学する人が駅を利用する降車客(最終降車客)から構成されている。

まず駅勢圏を定め、この圏内における居住人口と従業等人口について駅を利用している人口の割合である鉄道利用率をそれぞれ乗じることで初乗り客と最終降車客を算出する。さらに、拠点開発分を含めた将来の居住人口及び従業等人口に鉄道利用率を乗じて、新駅の乗車人員とする。

予測に際しては、現時点で新駅周辺の拠点開発が全て完了し、新駅が開業した場合についての作業を行う。

つぎに、新駅の駅勢圏人口の将来動向及び拠点開発の開発スケジュールを把握し、将来の新駅乗車人員を推計する。

■作業の手順



*「転移」、「転換」については、P5参照

II 章 駅勢圏の設定

1. 新駅周辺の現況

1-1 土地利用の現況

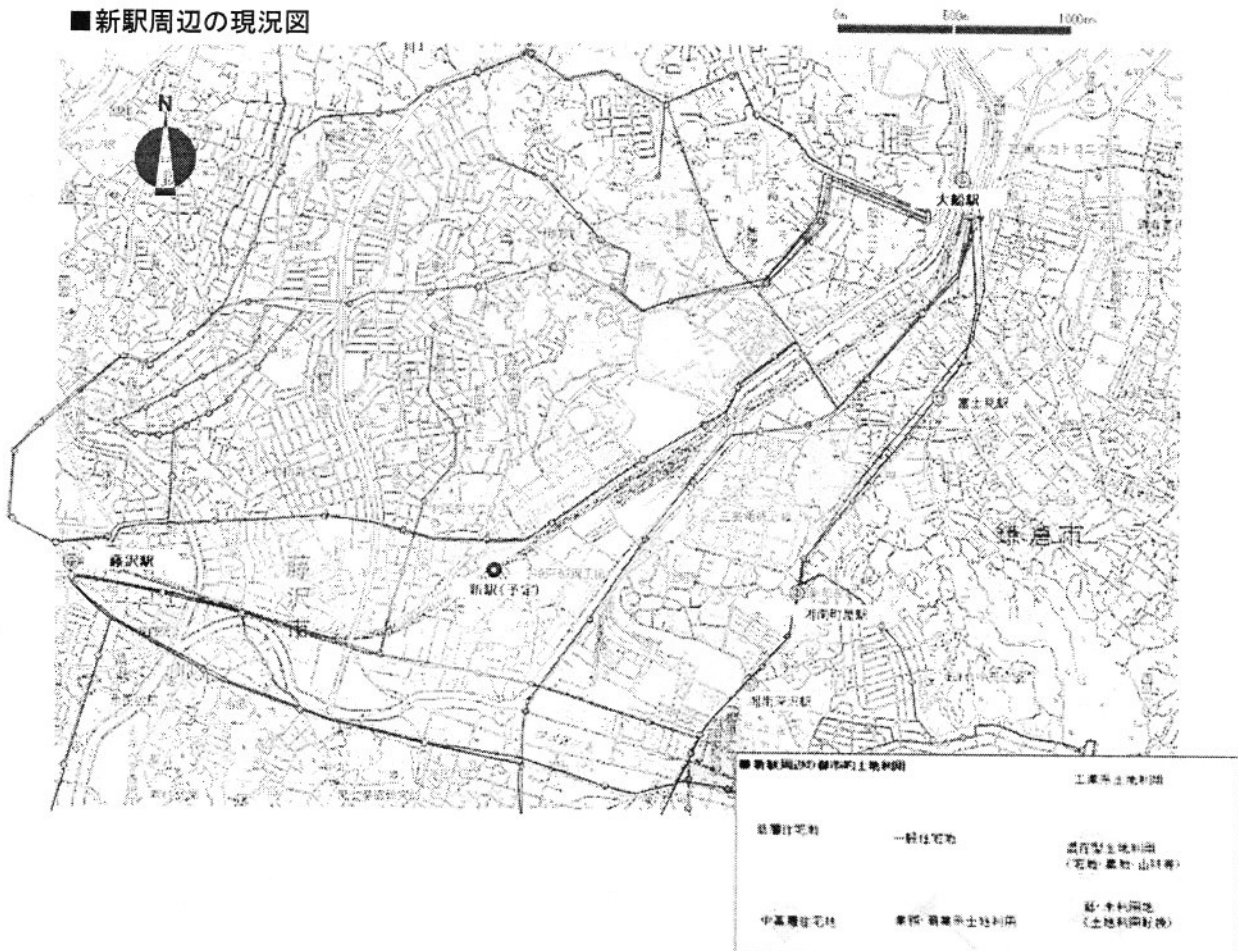
村岡・深沢地区の土地利用をみると、JR東海道本線の北側では、昭和40年代から土地区画整理事業による住宅開発や大規模なマンション開発が進み、一定の基盤整備が行われている。

一方、南側では、神戸製鋼所、三菱電機、中外製薬などの大規模な工場や研究機能が集積するとともに、民間開発などによる住宅地や湘南モノレール駅を中心に小規模な商業施設が立地している。

また、村岡・深沢地区は、成熟した住宅系の市街地が形成されるなか、平成23年2月には、武田薬品工業(株)湘南研究所が完成するなど既存工場への新たな研究機能の集積が進められるとともに、藤沢市、鎌倉市の両市では、旧湘南貨物駅跡地や鎌倉総合車両センター跡地などの大規模な低・未利用地を核とした新たな広域的な都市拠点の形成を目指した取り組みを進めているところである。

村岡・深沢地区は、大船駅と藤沢駅のほぼ中間に位置しており、藤沢市、鎌倉市の両市が目指している「新たな拠点づくり」により、新たな鉄道需要が見込まれることから、新駅の駅勢圏の形成が考えられる地区である。

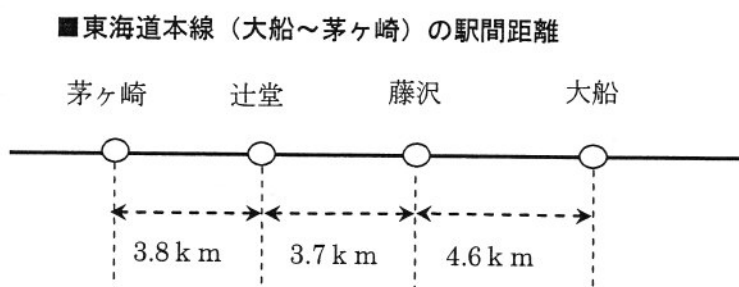
■新駅周辺の現況図



1-2 既存駅の駅間距離

村岡・深沢地区を横断するJR東海道本線の大船駅から茅ヶ崎駅までの駅間距離は、下図のとおり、大船駅、藤沢駅間は4.6km、藤沢駅、辻堂駅間は3.7km、辻堂駅、茅ヶ崎駅間は3.8kmとなっている。

同地区周辺の既存駅の駅間距離をみることで、沿線での駅勢力圏の範囲が把握できる。



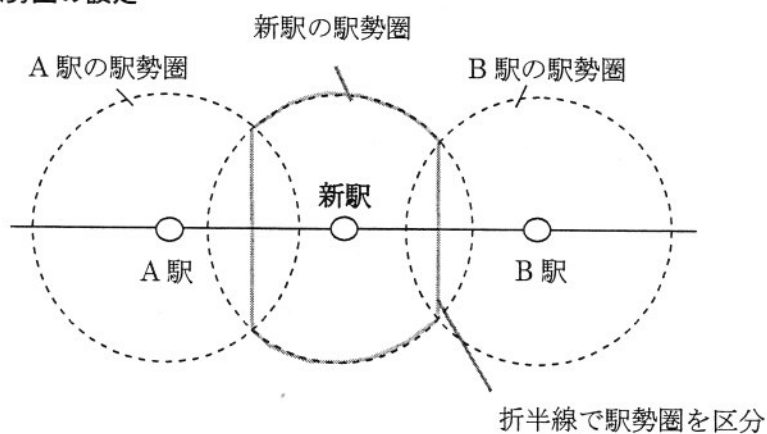
2. 駅勢力圏設定の考え方

2-1 駅勢力圏の設定

駅勢力圏は、鉄道端末交通手段の歩行系（徒歩、自転車）を主体に考え、その圏域から駅勢力圏を設定する。

新駅の駅勢力圏と隣接駅の駅勢力圏が競合する圏域については、折半線*で駅勢力圏を区分する。

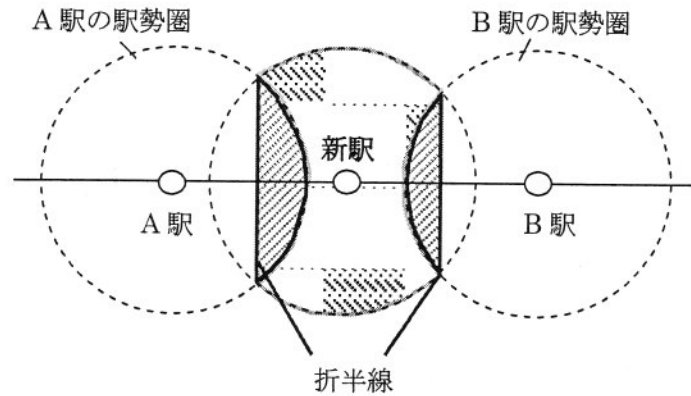
■駅勢力圏の設定



2-2 隣接駅からの転移、転換

既存 A・B 駅間に新駅を設置した場合、新駅の駅勢圏と隣接駅の駅勢圏との重複部分で折半線から新駅側は、既存 A・B 駅の駅勢圏から新駅の駅勢圏となり、既存 A・B 駅利用から新駅利用へ「転移」するエリアと捉え、それ以外の重複しない部分は、既存 A・B 駅利用外と考え、新たに新駅の駅勢圏となり、他の交通手段から鉄道へ交通手段が「転換」されるエリアと捉える。

■隣接駅からの転移、転換



「転移」対象区域(既存 A・B 駅の駅勢圏)

: 新駅と隣接駅の駅勢圏が重複する部分の居住者、従業者等の鉄道利用者



他の交通手段からの「転換」対象区域

(既存駅では鉄道利用対象外にしている範囲)

: 新駅と隣接駅の駅勢圏が重複しない部分の居住者、従業者等の鉄道利用者

新駅は、大船駅と藤沢駅のほぼ中間における新たな「まちづくり」により、新たな需要が期待されることから、新駅の駅勢圏の形成が考えられる。

3. 鉄道端末交通手段の現状

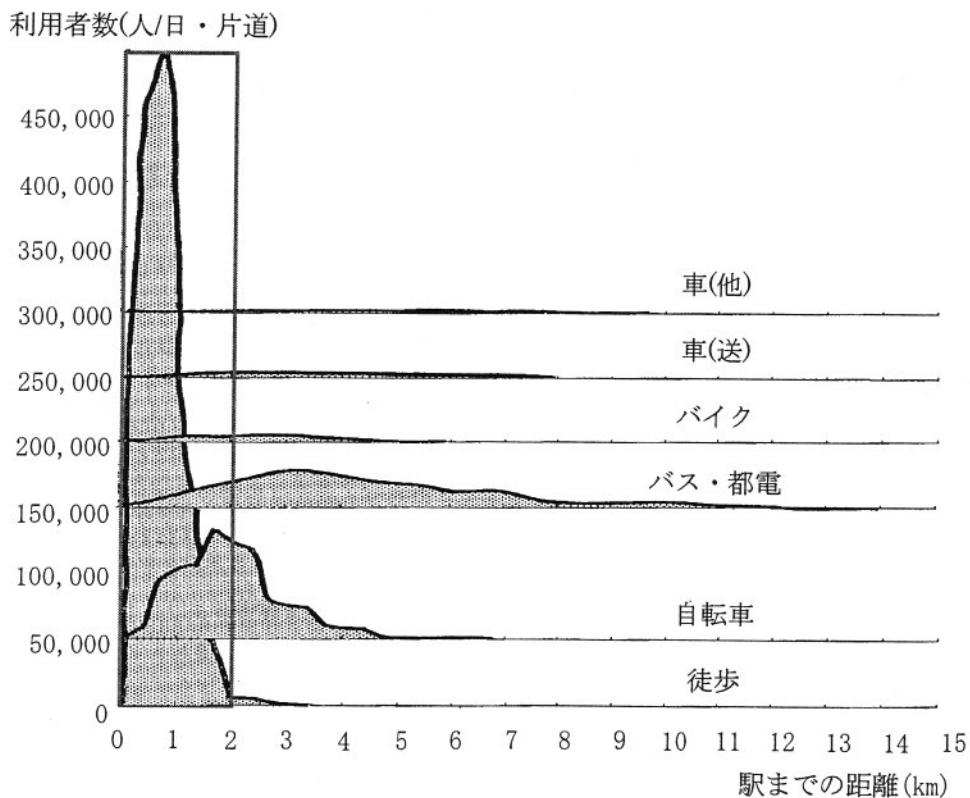
大都市交通センサス、平成20年度パーソントリップ調査等の既往調査から、鉄道端末交通手段としての一般的な歩行系（徒歩、自転車）の利用圏域は、次のとおりである。

3-1 大都市交通センサス

大都市交通センサスの分析から、駅までの距離と端末交通手段別の利用状況が明らかにされている。

徒歩利用者は、ほぼ2km圏内が利用圏域になっていると見ることができる。また、自転車利用者数についても、駅までの距離が2kmのところ、最大の利用者数になっていることから、歩行系の圏域は、駅を中心に半径2,000m程度とみることができる。

■駅までの距離と端末交通手段利用状況との関係



(平成7年大都市交通センサス ((財)運輸経済研究センターH9年) に加筆)

3-2 平成20年パーソントリップ調査

平成20年パーソントリップ調査のデータからみた、距離帯別鉄道駅端末交通手段の構成比は、次のとおりである。

まず、半径1,000mまでは、歩行系（徒歩、自転車）の構成比が80%以上である。

半径、1,000～2,000mでも、歩行系の構成比が50%以上を占めている。

しかし、半径2,000～2,500mをみると、歩行系の構成比が14%となり、半径2,000mを超えると歩行系以外の交通手段別構成比が85%以上を占め、歩行系の割合が大きく減少する。

このようなことから、歩行系の圏域は、駅を中心に半径2,000m程度とみることができる。

■ 駅利用者のアクセス距離

藤沢駅・大船駅の距離帯別鉄道駅端末交通手段の構成比

距離	路線バス・ 都電	自動車	ハイヤー・ タクシー	2輪車	自転車	徒歩	合計
500m未満	0.3%	0.0%	0.1%	0.0%	0.9%	98.7%	100.0%
500-1000m	12.2%	2.5%	0.9%	2.1%	8.4%	74.0%	100.0%
1000-1500m	34.0%	8.9%	2.6%	0.9%	7.9%	45.7%	100.0%
1500-2000m	32.7%	7.3%	3.0%	4.2%	14.0%	38.8%	100.0%
2000-2500m	71.4%	6.7%	1.2%	6.6%	6.0%	8.0%	100.0%
2500m以上	60.9%	14.2%	2.9%	6.4%	7.0%	8.5%	100.0%

※四捨五入のため、合計値が異なることがある。

(平成20年度パーソントリップ集計結果より)

4. 新駅の駅勢圏

4-1 駅勢圏の範囲

前述した「2. 駅勢圏設定の考え方」、「3. 鉄道端末交通手段の現状」を次のとおり整理した。

- ・新駅は、鉄道利用客が期待できる圏域（駅勢圏）を背景に立地していると考えられ、村岡・深沢地区周辺のJR東海道本線の既存駅の駅勢圏をみると、2km程度となっている
- ・平成20年度パーソントリップ調査などの既往調査結果から、鉄道端末交通手段の歩行系（徒歩、自転車）の利用圏域は、概ね半径2km圏となっている

以上のことから、新駅の駅勢圏は2kmと設定する。

4-2 湘南モノレールの考え方

新駅の駅勢圏（2km）には、湘南モノレールの湘南深沢駅や湘南町屋駅が位置しており、この両駅及び新駅利用客の利用圏域の取り扱い方を整理したうえで、新駅の乗車人員の推計を行う必要がある。

4-1にて、新駅の駅勢圏を半径2.0kmと設定したが、ピーク時における湘南モノレールの輸送力は、JR東海道本線の輸送力と比べると4%程度*であり、交通手段として湘南モノレールを選択する割合は低くなると考えられる。

そのため、本調査では、湘南モノレールの駅勢圏を、面積比で4%**（駅勢圏半径2.0km→400m）とみなし、その範囲内の鉄道利用者は、湘南モノレールを選択するとして検討を行う。

*ピーク時間帯の輸送力

- ・東海道本線：36,140人/時（20本/時と想定）
- ・湘南モノレール：1,544人/時（8本/時）

（平成20年都市交通年報より）

** 駅勢圏の面積比

新駅の駅勢圏（2 km）の面積は、以下のとおり12.56 km²となる。

駅勢圏（2 km）面積

$$2 \text{ km} \times 2 \text{ km} \times 3.14 = 12.56 \text{ km}^2$$

ピーク時における湘南モノレールに輸送力は、JR東海道本線の輸送力の4%であり、以下のとおり、輸送力から推測した湘南モノレールの利用圏域の面積は、0.5024 km²で、半径400 mの範囲と推測される。

湘南モノレールの利用圏域の面積

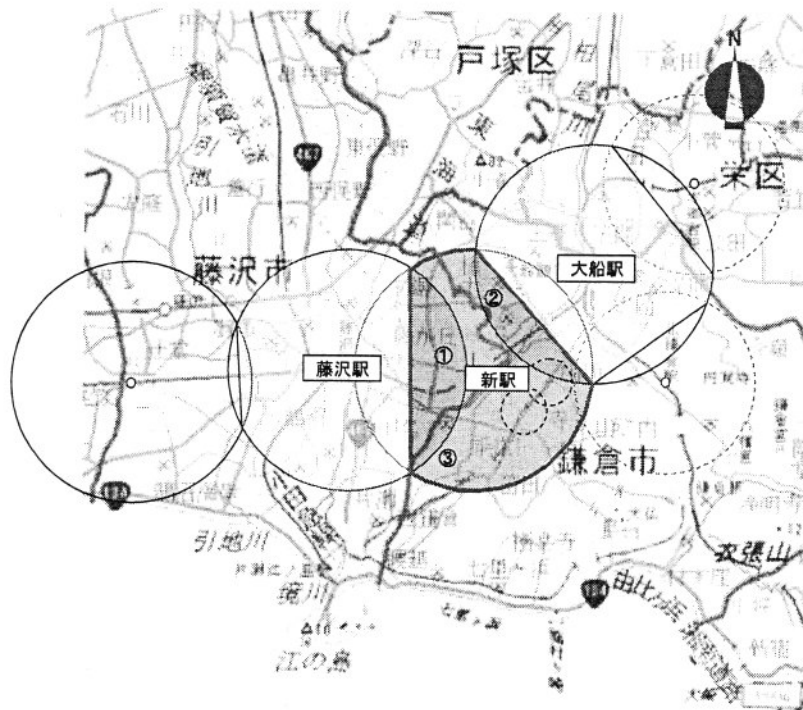
駅勢圏（2 km）面積 輸送力

$$12.56 \text{ km}^2 \times 4\% = 0.5024 \text{ km}^2$$

$$\sqrt{(0.5024 / 3.14)} = 0.4 \text{ km (400 m)}$$

○ 駅勢圏 2.0 km 圏

(※新駅：2.0 km 大船駅：2.0 km 藤沢駅：2.0 km 湘南モノレール：0.4 km)



※ ①：転移(藤沢駅→新駅) ②：転移(大船駅→新駅) ③：転換

○ : モノレール駅勢圏

Ⅲ章 需要予測

1. 居住人口

新駅の駅勢圏に含まれる居住人口は、住民基本台帳の町丁目別集計をもとに集計する。駅勢圏の境界に位置し、一部のみが駅勢圏に含まれる町丁目の居住人口については、地形等自然条件を考慮した上で、駅勢圏内に含まれる範囲に応じた割合を町丁目ごとに設定し、その割合を町丁目の居住人口に乗じて推計する。

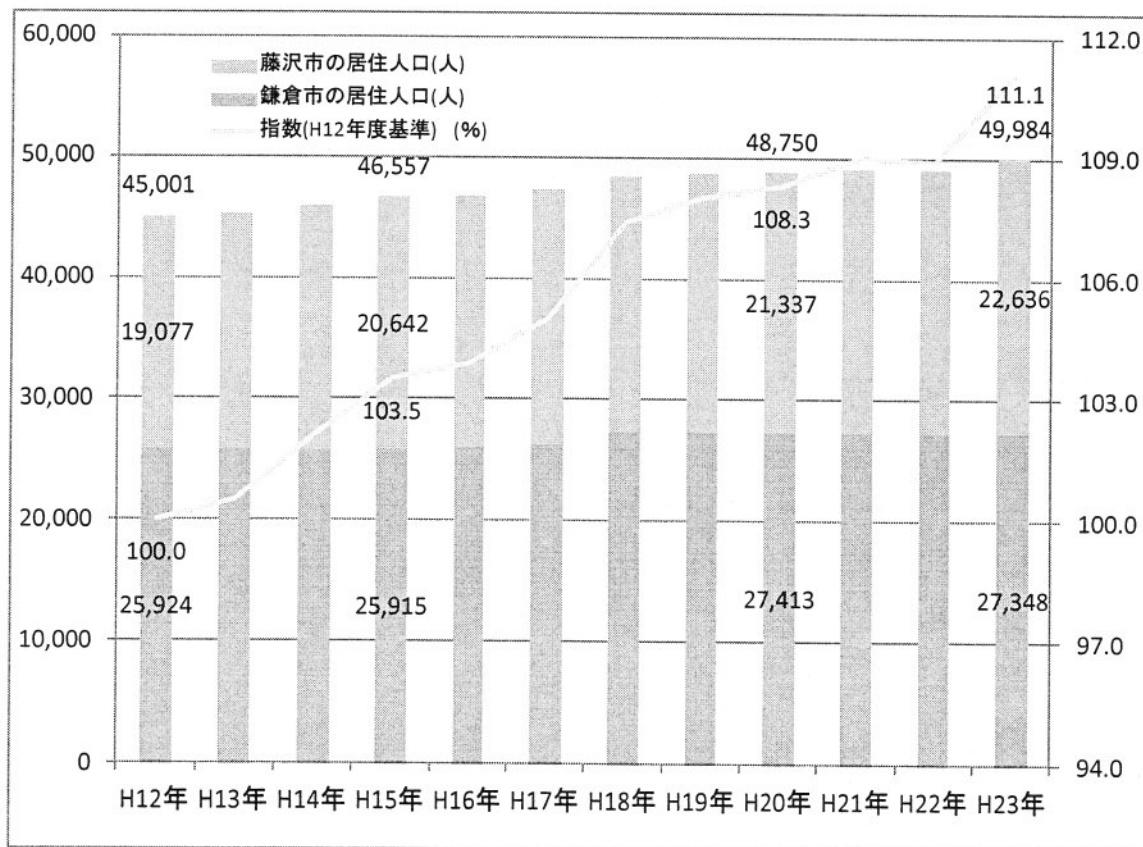
なお、新駅の駅勢圏にはモノレールの駅勢圏(湘南深沢駅、湘南町屋駅)は含めていないことからモノレール駅勢圏内の居住人口は加味していない。

集計した結果、平成23年時点の新駅 駅勢圏(2.0 km)内の居住人口は49,984人で、平成12年時点に比べ、約1割増加している。

■居住人口の推移(2.0 km圏)

	H12年	H13年	H14年	H15年	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年
駅勢圏内居住人口(人)	45,001	45,223	45,932	46,557	46,762	47,232	48,330	48,611	48,750	49,038	49,016	49,984
鎌倉市の居住人口(人)	25,924	25,898	25,733	25,915	26,030	26,309	27,335	27,390	27,413	27,420	27,283	27,348
藤沢市の居住人口(人)	19,077	19,325	20,199	20,642	20,732	20,923	20,995	21,221	21,337	21,618	21,733	22,636
指数(H12年度基準)(%)	100.0	100.5	102.1	103.5	103.9	105.0	107.4	108.0	108.3	109.0	108.9	111.1

(出典：住民基本台帳各年10月1日より)



2. 従業等人口

新駅の駅勢圏に含まれる従業等人口のうち、就業者については、事業所・企業統計調査(平成13、18年)及び経済センサス*(平成21年)をもとに集計し、通学者については、駅勢圏内の私立中学及び私立・県立高校を対象として平成23年現在の学生案内等の生徒数より集計する。

ここで、従業等人口のうち就業者については、居住人口と同様に、地形等自然条件を考慮した上で、駅勢圏内に含まれる範囲に応じた割合を町丁目ごとに設定し、その割合を町丁目の就業人口に乗じて推計する。通学者については、新駅が最寄駅となる学校に通学する生徒数としている。

なお、新駅の駅勢圏にはモノレールの駅勢圏(湘南深沢駅、湘南町屋駅)は含めていないことからモノレール駅勢圏内の従業等人口は加味していない。

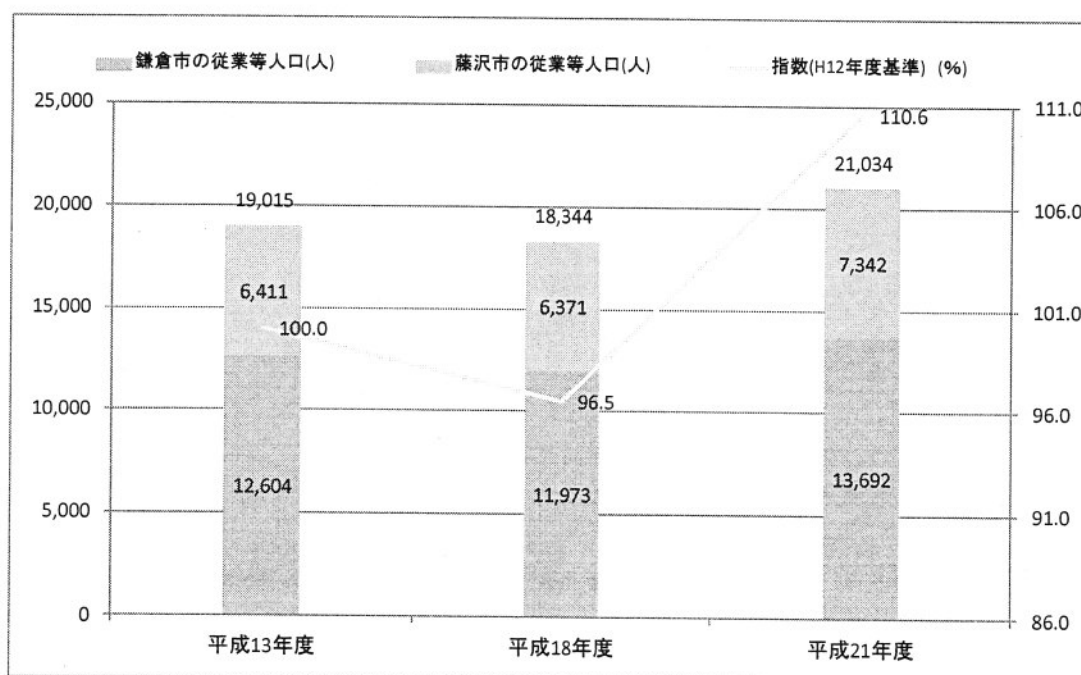
*「事業所・企業統計調査」は、平成18年の調査を最後とし、平成21年から「経済センサス」に統合

集計の結果、従業等人口は、JR大船車両センターや武田薬品工業(株)の工場が廃止されたことから平成18年度に落ち込んでいるが、これは社会経済情勢の影響を受けやすいためと考えられ、調査年度により変動がある。

平成21年度調査では、駅勢圏(2.0km)内の従業等人口は、約21,000人である。

■従業等人口の推移(2.0km圏)

	平成13年度			平成18年度			平成21年度		
	従業等人口(人)	就業者(人) (H13事業所・企業統計調査より)	通学者(人) (学校案内等より)	従業等人口(人)	就業者(人) (H18事業所・企業統計調査より)	通学者(人) (学校案内等より)	従業等人口(人)	就業者(人) (H21経済センサスより)	通学者(人) (学校案内等より)
駅勢圏内従業等人口(人)	19,015	18,415	600	18,344	17,744	600	21,034	20,434	600
鎌倉市の従業等人口(人)	12,604	12,004	600	11,973	11,373	600	13,692	13,092	600
藤沢市の従業等人口(人)	6,411	6,411	0	6,371	6,371	0	7,342	7,342	0
指数(H12年度基準)(%)	100.0			96.5			110.6		



3. 居住人口の鉄道利用率

現時点の新駅駅勢圏における居住人口の鉄道利用率は、居住人口のうち、国勢調査で集計されている鉄道・電車利用者数をもとに設定する。ただし、この国勢調査で集計している鉄道・電車利用者は主に定期利用者を対象としていることから、近隣駅の定期外利用の状況を考慮した上で、鉄道利用率を推計する。

なお、現時点で集計されている鉄道・電車利用者数は、平成12年国勢調査第28表（利用交通手段（9区分）、男女別15歳以上自宅外就業者数及び通学者数・町丁・字等）が最新データとなっており、この鉄道・電車利用者数を使用して設定するものとする。

居住人口に対する鉄道・電車利用者数の割合については、大船駅、藤沢駅の駅勢圏（2km圏）の居住人口166,492人のうち、鉄道・電車利用者は、47,142人であり、鉄道利用率としては、28.3%となる。なお、この鉄道利用率は、定期利用を前提としたものである。

近隣駅の定期外利用については、藤沢駅、大船駅の乗車人員のうち、約65%が定期利用、残りの約35%が非定期利用になっている。また、新駅は中間駅となることから、辻堂駅と性格が類似しているとみることができ、辻堂駅では、乗車人員のうち、約72%が定期利用、残りの28%が非定期利用となっている（参考資料参照）。

ターミナル性が強く、来訪者が多くなる藤沢駅、大船駅の定期外利用割合は大きく、中間駅である辻堂駅の場合、定期外利用割合が小さくなっている。新駅の定期外利用割合については辻堂駅の割合を参考に設定するものとする。

したがって、定期利用率28.3%を辻堂駅の定期利用率72%で割り戻すと約39.3%と推計されることから、新駅駅勢圏における居住人口の鉄道利用率を40%と設定する。

■居住人口の鉄道利用率（2.0km圏）

	居住人口(人) (H12国勢調査より)	鉄道・電車利用者(人) (H12国勢調査より)	鉄道利用率(% (定期)	鉄道利用率(% (定期外を考慮)
大船駅駅勢圏	66,000	20,189	30.6	42.5
藤沢駅駅勢圏	100,492	26,953	26.8	37.2
合計	166,492	47,142	28.3	39.3

39.3 ÷ 40%

4. 従業等人口の鉄道利用率

居住人口の鉄道利用率と同様に、現時点の新駅駅勢圏における従業等人口の鉄道利用率は、新駅に隣接する大船駅及び藤沢駅の駅勢圏における従業等人口の鉄道利用率から設定する。

従業等人口の鉄道利用率は、従業等人口のうち、平成12年国勢調査第10表・11表(従業地・通学地による常住市区町村、利用交通手段(9区分)別15歳以上自宅外就業者・通学者数)より集計した鉄道・電車利用者の割合である。国勢調査の従業等人口の集計は市区町村単位でしかされていないため、居住人口の鉄道利用率と同様な方法で駅勢圏の鉄道利用率を算出できない。大船駅は横浜市の戸塚区と栄区、鎌倉市に、藤沢駅は藤沢市と鎌倉市に駅勢圏が及ぶため、それぞれの市・区全体の鉄道利用率を算出した上で、駅勢圏内の従業等人口に占める市・区の割合で加重平均したものを従業等人口の鉄道利用率とした。

なお、従業等人口より求まる鉄道利用者は定期客とする。

集計の結果、従業等人口の鉄道利用率(2.0km圏)については、大船駅(40.5%)、藤沢駅(40.2%)と両駅ともにほぼ40%となっていることから、新駅の従業等人口に対する鉄道利用率を40%と設定する。

■市・区全域の従業等人口の鉄道利用率

	従業等人口 (人)	就業者(人) (H13事業所・企業統 計調査より)	通学者(人) (学校案内等より)	鉄道・電車利用者(人) (H12国勢調査より)	鉄道利用率(%)
藤沢市全域	162,835	152,185	10,650	65,438	40.2
鎌倉市全域	76,572	69,462	7,110	32,183	42.0
戸塚区全域	85,815	82,335	3,480	36,592	42.6
栄区全域	29,979	26,589	3,390	9,967	33.2

■従業等人口の鉄道利用率(2.0km圏)

	従業等人口 (人)	就業者(人) (H13事業所・企業統 計調査より)	通学者(人) (学校案内等より)	構成比(%)	鉄道利用率(%)
大船駅勢圏内従業等人口(人)	38,504	37,424	1,080	100.0	40.5
戸塚区の従業等人口(人)	67	67	0	0.2	42.6
栄区の従業等人口(人)	6,600	6,600	0	17.1	33.2
鎌倉市の来街人口(人)	31,837	30,757	1,080	82.7	42.0
藤沢駅勢圏内従業等人口(人)	58,419	54,159	4,260	100.0%	40.2
藤沢市の従業等人口(人)	57,007	53,347	3,660	98.0%	40.2
鎌倉市の従業等人口(人)	1,412	812	600	2.0%	42.0

5. 新駅の乗車人員（H23年時点で新駅が開業した場合）

「1. 居住人口」及び「2. 従業等人口」で示した駅勢圏居住人口及び従業等人口に「3. 居住人口の鉄道利用率」並びに「4. 従業等人口の鉄道利用率」で示した新駅の鉄道利用率を乗じることによって、初乗り及び最終降車の乗車人員を算出した。

その結果、新駅の乗車人員は、28,408人/日となった。

■新駅の乗車人員（2.0km圏）

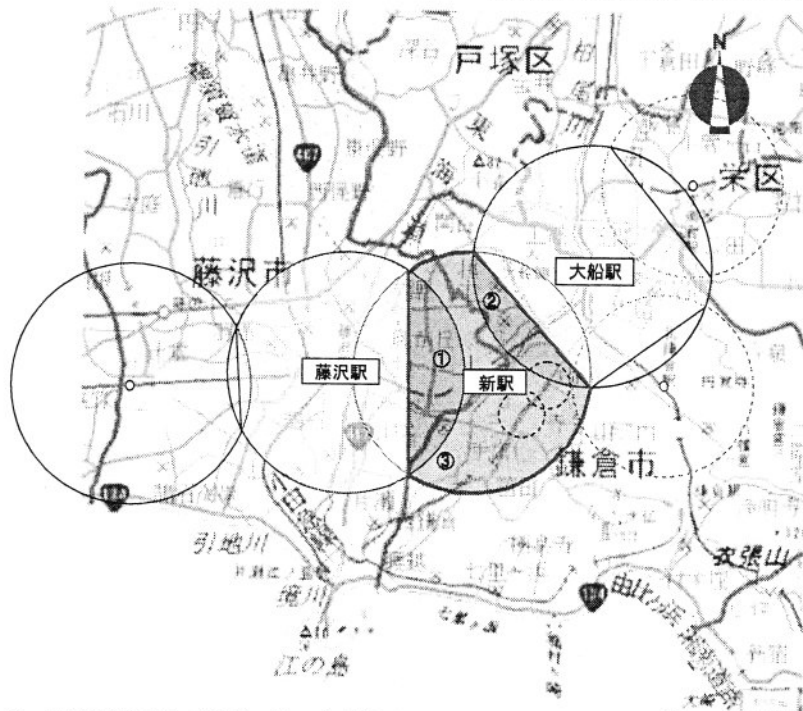
	初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21経済センサス、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)	49,984	21,034	71,018
鉄道利用率(%)	40.0	40.0	-
新駅乗車人員(人/日) (駅勢圏人口×鉄道利用率)	19,994	8,414	28,408

次に、新駅の駅勢圏のなかで、大船駅及び藤沢駅の駅勢圏と重なるエリアから新駅利用に転換する乗車人員と、それ以外のエリアから新駅利用に転換する乗車人員を算定する。

■新駅駅勢圏人口の転移・転換区分（2.0km圏）

		初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21経済センサス、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)		49,984	21,034	71,018
転移(人/日)	藤沢駅(①)	16,669	6,100	22,769
	大船駅(②)	10,202	5,279	15,481
転換(人)(③)		23,112	9,655	32,767

※四捨五入のため、合計値が異なることがある。



※ ①：転移(藤沢駅→新駅) ②：転移(大船駅→新駅) ③：転換 ○：モノレール駅勢圏

■藤沢駅から「転移」する乗車人員 (①)・・・藤沢駅の駅勢圏と重なるエリア

	初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21事業所統計、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)	16,669	6,100	22,769
鉄道利用率(%)	40.0	40.0	-
新駅乗車人員(人/日)	6,668	2,440	9,108

■大船駅から「転移」する乗車人員 (②)・・・大船駅の駅勢圏と重なるエリア

	初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21事業所統計、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)	10,202	5,279	15,481
鉄道利用率(%)	40.0	40.0	-
新駅乗車人員(人/日)	4,081	2,112	6,193

■他の交通手段から「転換」する乗車人員 (③)・・・新駅駅勢力圏のうち転移部分以外のエリア

	初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21事業所統計、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)	23,112	9,655	32,767
鉄道利用率(%)	40.0	40.0	-
新駅乗車人員(人/日)	9,245	3,862	13,107

新駅の乗車人員(28,408人)のうち、転移(大船駅及び藤沢駅と新駅の駅勢圏が重なるエリア)については、次表の新駅の乗車人員の転移・転換区分(2.0km圏)のとおり、大船駅からの転移が6,193人、藤沢駅からの転移が9,108人となり、転換(新駅駅勢力圏のうち転移部分以外のエリア)が13,107人となる。

■新駅の乗車人員の転移・転換区分(2.0km圏)

		初乗り	最終降車	合計
転移(人/日)	藤沢駅(①)	6,668	2,440	9,108
	大船駅(②)	4,081	2,112	6,193
転換(人/日)(③)		9,245	3,862	13,107
新駅乗車人員(人/日)		19,994	8,414	28,408

6. 拠点開発を見込んだ新駅の乗車人員（H23年時点で拠点開発が完了し、新駅が開業の場合）

前述（「5. 新駅の乗車人員」）の乗車人員は、現時点（平成23年）で新駅が開業した場合の乗車人員の試算である。ここでは、前述の乗車人員のほか、現時点で、新たに拠点開発が現段階で完了した場合の拠点開発に係る乗車人員を試算し、最終的な新駅乗車人員を推計する。

6-1 拠点開発の計画フレーム

■ 拠点開発の計画フレーム（藤沢市、鎌倉市資料より作成）

新駅周辺の土地利用計画		従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
A-1	業務施設	44				
A-2	業務施設	154				
A-3	商業施設	473				
A-4	業務施設	1,699				
A-5	業務・商業施設	417				
A-6	業務施設	210				
A-7	住宅			100	2.4	240
A-8	業務施設	438				
村岡地区等の土地利用計画		従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
村岡東二丁目	住宅			120	2.4	288
渡内東	住宅			90	2.4	216
柄沢特定	住宅			1,600	2.4	3,840
深沢地区の土地利用計画		従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
B-1	業務施設	441				
B-2	行政施設	821				
B-3	住宅			252	2.4	605
B-4	行政施設	359				
B-5	公民連携地(大学)	330				
B-6	業務施設	200	1,000			
B-7	住宅			200	2.4	480
B-7	商業施設	51				
B-8	住宅					0
B-9	業務施設	373				
B-10	業務施設	532				
B-11	商業施設	1,500				
B-12	工場・市場					
B-13	行政施設	821				
B-14	住宅			594	2.4	1,425
B-14	商業施設	48				
B-15	住宅			255	2.4	612
B-15	商業施設	45				
B-16	商業施設	180				
決定済み		従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
武田薬品工業湘南研究所	業務					
湘南鎌倉総合病院	医療・福祉					
江ノ電バス湘南営業所	業務					
拠点開発の計画フレーム(計)		従業人口	通学人口			居住人口
		12,436	1,000			7,706

※四捨五入のため、合計値が異なることがある。

上記の通り整理すると、拠点開発の計画フレーム(藤沢市、鎌倉市資料より作成)は合計で21,142人となった。

6-2 拠点開発に係る乗車人員

拠点開発のうち、新駅の駅勢圏に該当する拠点開発（P19参照）を抽出し、抽出された拠点開発の計画に鉄道利用率を乗じることで、初乗り客及び最終降車客を算出する。

なお、鉄道利用率については、新駅の駅勢圏の既存市街地と同等と考え、「3. 居住人口の鉄道利用率」及び「4. 従業等人口の鉄道利用率」で示した鉄道利用率を乗じる。

駅勢圏2.0kmにおける開発に係る「居住人口」は約4,300人となり、これに鉄道利用率40%を乗じると約1,700人/日（初乗り客）が発生する。

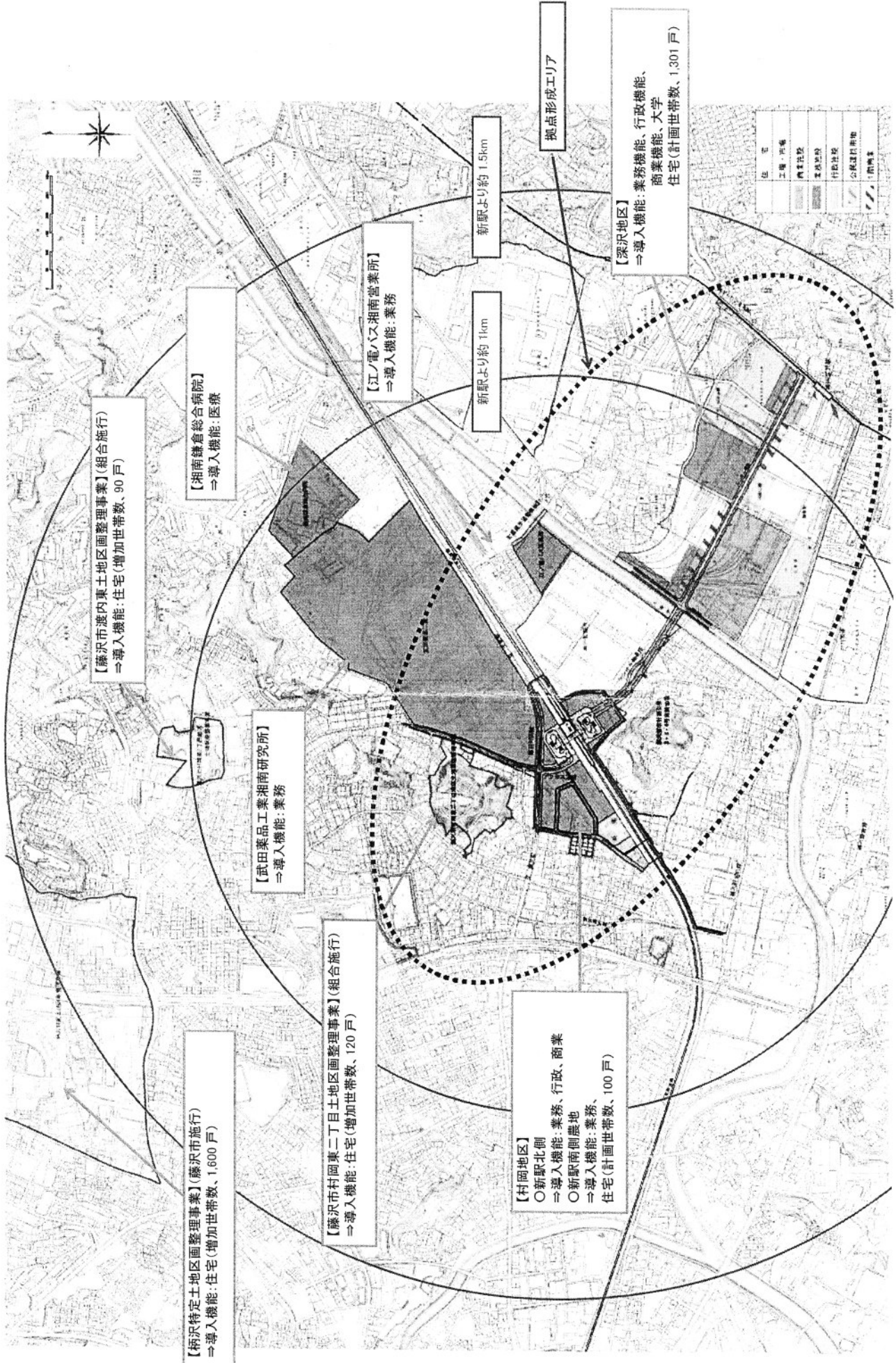
また、開発に係る「従業等人口」は約10,000人となり、これに鉄道利用率40%を乗じると約4,000人/日（最終降車客）が発生する。

初乗り客、最終降車客を合わせると開発により約5,700人/日の乗車人員が見込まれる。

■拠点開発における新駅乗車人員（2.0km圏）

新駅周辺の土地利用計画		新駅(2km)	大船・藤沢	従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
A-1	業務施設	100%	0%	44				
A-2	業務施設	100%	0%	154				
A-3	商業施設	100%	0%	473				
A-4	業務施設	100%	0%	1,699				
A-5	業務・商業施設	100%	0%	417				
A-6	業務施設	100%	0%	210				
A-7	住宅	100%	0%			100	2.4	240
A-8	業務施設	100%	0%	438				
村岡地区等の土地利用計画		新駅(2km)	大船・藤沢	従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
村岡東二丁目	住宅	100%	0%			120	2.4	288
渡内東	住宅	100%	0%			90	2.4	216
柄沢特定	住宅	80%	20%			1,600	2.4	3,072
深沢地区の土地利用計画		新駅(2km)	モノレール	従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
B-7	住宅	100%	0%			200	2.4	480
	商業施設	100%	0%	51				
B-9	業務施設	100%	0%	373				
B-10	業務施設	100%	0%	532				
B-11	商業施設	100%	0%	1,500				
B-13	行政施設	100%	0%	821				
決定済み		新駅(2km)	他駅	従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
武田薬品工業湘南研究所	業務	100%	0%					
湘南鎌倉総合病院	医療・福祉	100%	0%					
江ノ電バス湘南営業所	業務	100%	0%					
新駅駅勢圏 2.0km (モノレール控除)		従業等人口(通学含む)		居住人口				
		10,012		4,296				
鉄道利用率(%)		40		40				
乗車人員(人/日)		4,005		1,718				
		5,723						

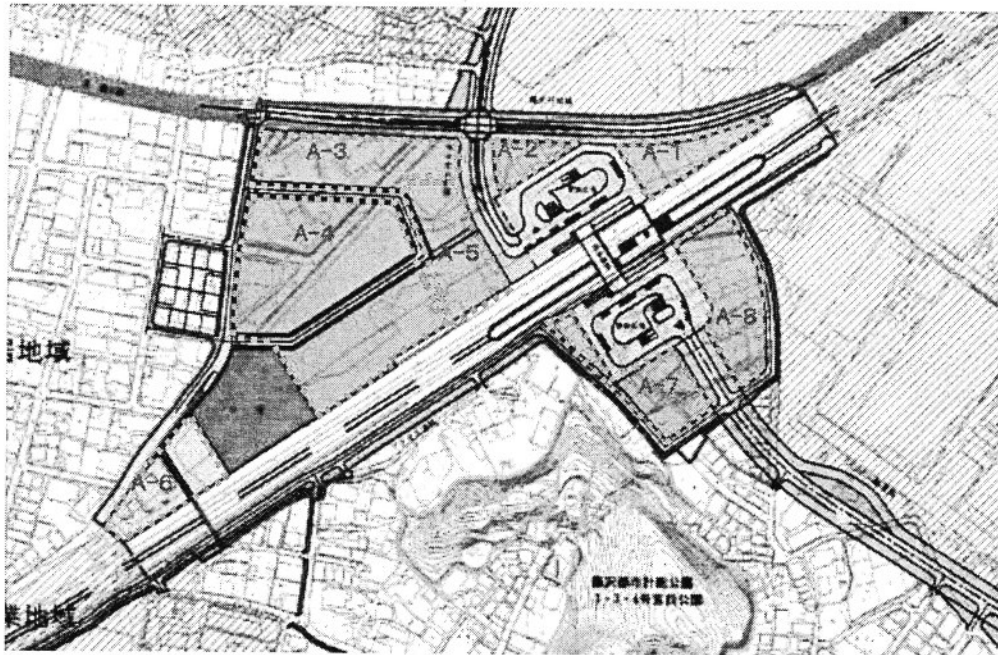
■村岡・深沢地区のまちづくり動向



平成23年度村岡・深沢地区拠点づくり検討調査(その1)より

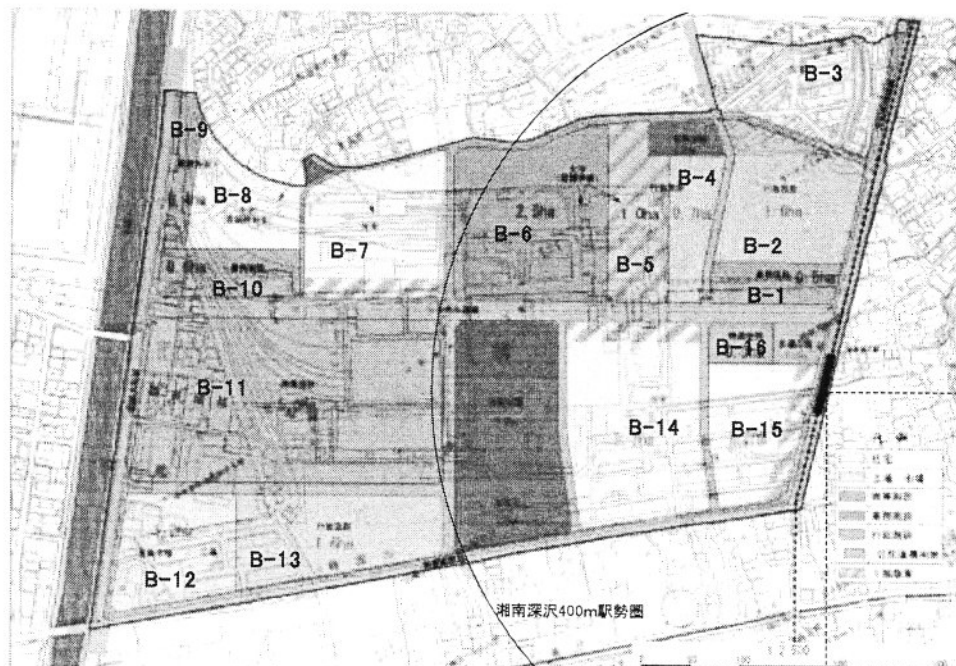
平成24年3月現在

■村岡地区での拠点開発計画



平成23年度村岡・深沢地区拠点づくり検討調査(その1)より

■深沢地区での拠点開発計画における湘南深沢駅の駅勢圏



平成23年度村岡・深沢地区拠点づくり検討調査(その1)より

6-3 新駅の乗車人員

「5. 新駅の乗車人員」の項で算定したように、新駅の乗車人員については、これまで大船駅、もしくは藤沢駅の駅勢圏にあったエリアから、新たに新駅の駅勢圏に内包されるエリアへの「転移」相当は、下表の通り、約15,300人/日となり、そのうち大船駅から約6,200人/日と、藤沢駅から約9,100人/日が新駅の利用者に転移する。

また、これまで駅勢圏外にあったエリアが、新たに新駅の駅勢圏に内包されるエリアになることからの「転換」相当は、約13,100人/日となった。

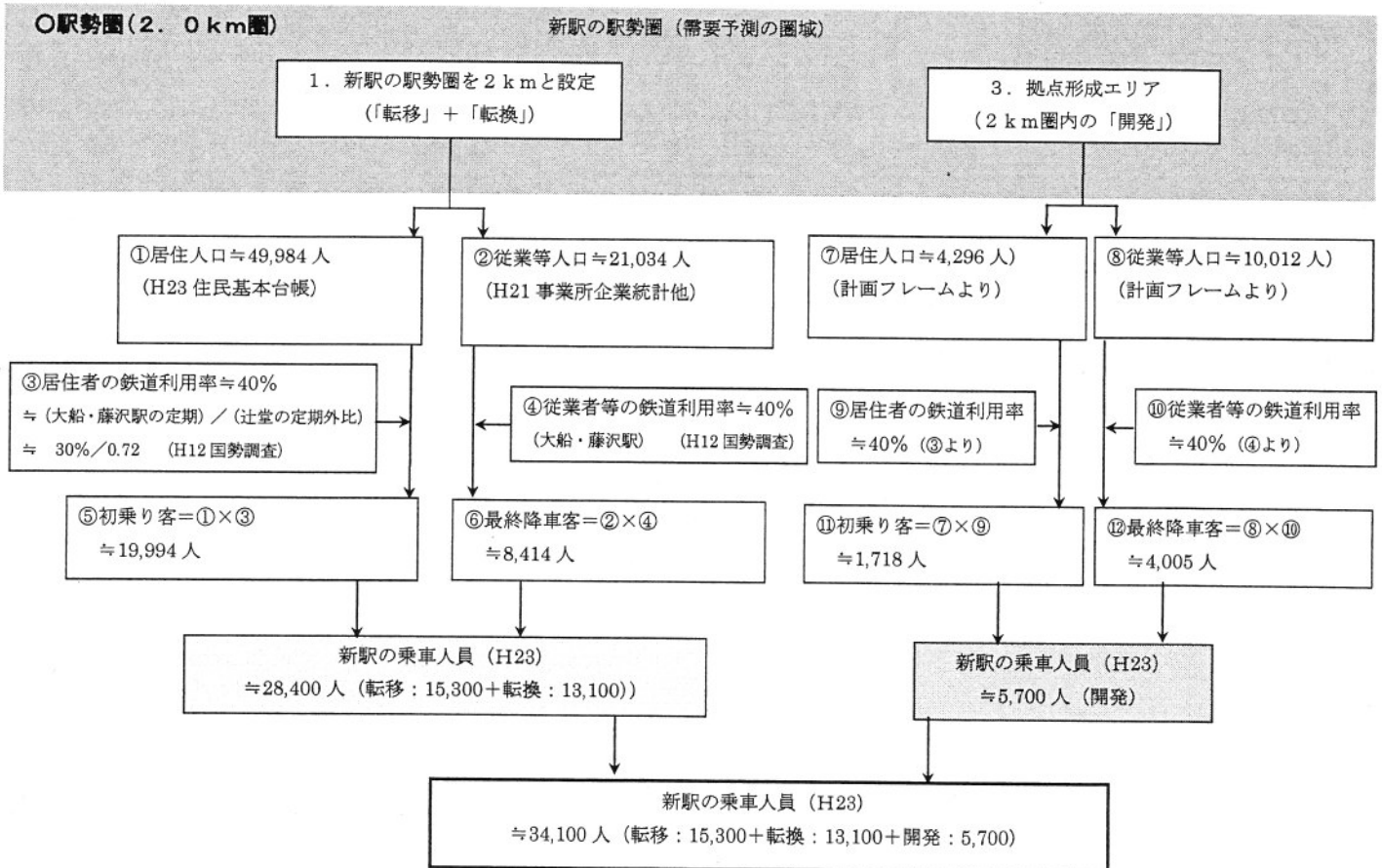
「6-1 拠点開発に係る乗車人員」の項で算定したように、現在明らかになっている大規模拠点開発等からの「拠点開発」相当は、約5,700人/日（現時点で開発が完了とした場合）となった。

これら「転移」、「転換」及び「拠点開発」相当の利用者を合計した約34,100人/日が、新駅乗車人員となった。

■新駅の乗車人員（2.0km圏）

		初乗り	最終降車	合計
転移(人/日)	藤沢駅(①)	6,668	2,440	9,108
	大船駅(②)	4,081	2,112	6,193
転換(人/日)(③)		9,245	3,862	13,107
拠点開発(人/日)		1,718	4,005	5,723
新駅乗車人員(人/日)		21,712	12,419	34,131

■算定結果の概要



■ 駅勢圏法による検討結果の概要

(平成23年時点で現段階で計画されている拠点開発が完了した場合)

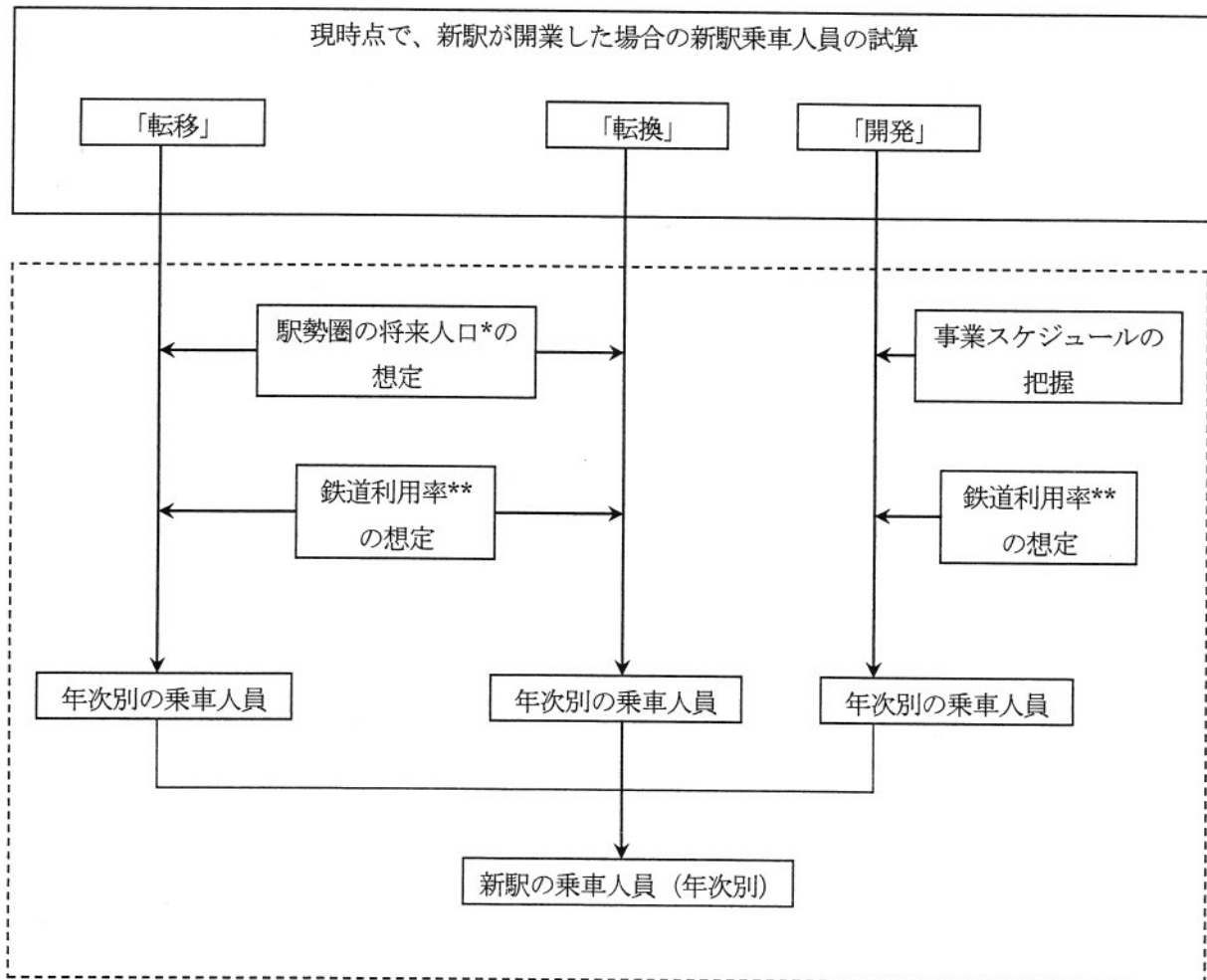
現時点(平成23年)	駅勢圏(2.0km圏)		
駅勢圏の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 既往文献より歩行系の駅勢圏を把握し、2.0kmと設定 東海道本線(大船～茅ヶ崎)の平均駅間距離(約4km)より駅勢圏を2.0kmと設定 新駅の駅勢圏と競合する湘南モノレール(湘南深沢・湘南町屋)の駅勢圏については、新駅の駅勢圏に含めない 		
新駅 駅勢圏	新駅:2.0km 大船駅:2.0km 藤沢駅:2.0km 湘南モノレール:400m		
駅勢圏図			
新駅乗車人員(平成23年時点で開業した場合)	初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21事業所統計、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)	49,984	21,034	71,018
鉄道利用率(%)	40.0(定期:30%)	40.0	-
新駅乗車人員(人/日) (駅勢圏人口×鉄道利用率)	19,994	8,414	28,408
	初乗り 実数(人)	最終降車 実数(人)	合計(人)
転移 藤沢駅 ①	6,668	2,440	9,108
大船駅 ②	4,081	2,112	6,193
転換 ③	9,245	3,862	13,107
新駅乗車人員(人/日)	19,994	8,414	28,408
予測結果の概要	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>隣接駅からの転移</p> <p>①転移 藤沢駅 → 新駅 ≒ 9,100人/日</p> <p>②転移 大船駅 → 新駅 ≒ 6,200人/日</p> <p style="text-align: right;">⇒ 15,300人/日</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p>新規利用者</p> <p>③転換 ≒ 13,100人/日 ④開発 ≒ 5,700人/日</p> <p style="text-align: right;">⇒ 18,800人/日</p> </div> <p style="margin-top: 10px;"> ・ 新駅の乗車人員は約34,100人/日 ・ 転移(約15,300人) ・ 大船駅からの転移は約6,200人(H20 大船駅乗車人員:約92,800人) ・ 藤沢駅からの転移は約9,100人(H20 藤沢駅乗車人員:約102,600人) ・ 転換(約13,100人) ・ 拠点開発(約5,700人) </p>		

第IV章 将来推計

1. 将来推計の考え方

新駅乗車人員の将来推計については、次の手順で行うものとする。

- ①本検討業務に係る新駅乗車人員の整理
- ②駅勢圏の将来人口について、上位計画、各種人口予測値を基に想定
- ③将来の鉄道利用率を想定
- ④駅勢圏の将来人口を基に、年次別の「転移」、「転換」相当分の新駅乗車人員を算出
- ⑤「拠点開発」分については、駅勢圏内での拠点開発及び周辺開発の事業スケジュールを基に計画フレーム（居住人口、従業等人口）を年次別に把握
- ⑥事業ごとに、年次別の「開発」相当分の新駅乗車人員を算出
- ⑦ ④及び⑥で算出された新駅乗車人員を合算し、年次別の新駅乗車人員を整理



* 「転移」「転換」分の駅勢圏の将来人口

・将来居住人口

将来の居住人口の推計については、鎌倉市、藤沢市の人口推計をもとに、算出するものとする。

・将来従業等人口

新駅周辺に立地する事業所の動向を見ると、社会経済情勢に対処するため製造機能から研究機能への転換など産業の高度化が進められているようである。今後も、この産業構造の転換を進める傾向で推移すると考えられる。将来従業等人口の推計については、新駅周辺に立地する事業所動向の影響を大きく受けるものであり、その推移を見極めることは難しい面があることから、現状の従業等人口のまま推移するものとする。

** 鉄道利用率

・居住人口の将来鉄道利用率

居住人口の年齢階層については、高齢者の増加など大きく変わっていくものと推測される。その影響から、移動手段の変化なども考えられるが、「鉄道利用型ライフスタイル」を目指した施策を実施することで、現状の鉄道利用率は確保できるものと考えられる。このようなことから、将来の居住人口の鉄道利用率は現状のまま推移するものとする。

・従業等人口の将来鉄道利用率

企業の環境対策の一環として従業者の公共交通利用の促進を図っていくものと考えられることから、将来の鉄道利用率が向上すると期待される面もあるが、将来従業等人口の項でも述べたように、社会経済情勢に大きく左右されることから、本推計にあたっては将来の従業等人口の鉄道利用率は現状のまま推移するものとする。

2. 転移、転換分の乗車人員

将来の新駅乗車人員を想定するにあたり、初乗り客については、新駅の駅勢圏が鎌倉・藤沢両市に包含されるため、両市の居住人口の将来推計をもとに算出し、最終降車客については、現状のまま推移するものとする。

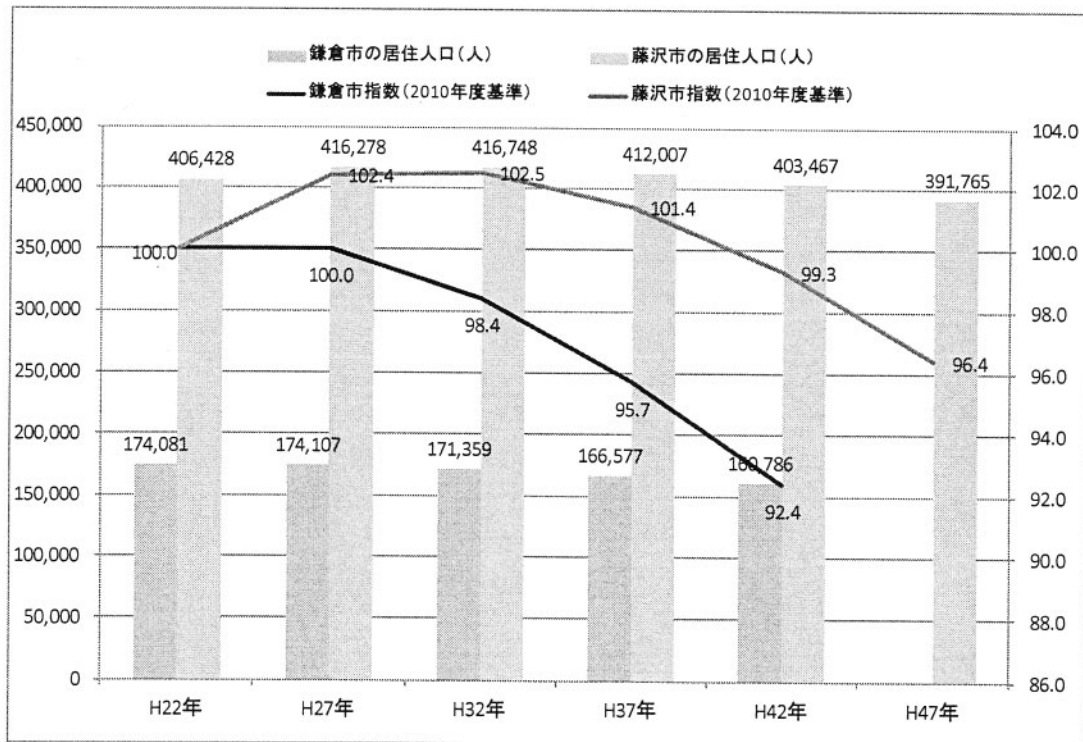
鎌倉・藤沢両市で推計された将来人口を以下に示す。

■鎌倉・藤沢両市の将来人口

	H22年	H27年	H32年	H37年	H42年	H47年
鎌倉市の居住人口(人)	174,081	174,107	171,359	166,577	160,786	-
藤沢市の居住人口(人)	406,428	416,278	416,748	412,007	403,467	391,765
鎌倉市指数(2010年度基準)	100.0	100.0	98.4	95.7	92.4	-
藤沢市指数(2010年度基準)	100.0	102.4	102.5	101.4	99.3	96.4

出典：鎌倉市将来人口推計調査レポート(2011年10月)、藤沢市新総合計画(2011年4月)

※鎌倉市の将来人口は、H22～H47年の推計結果から5カ年ごとに引用

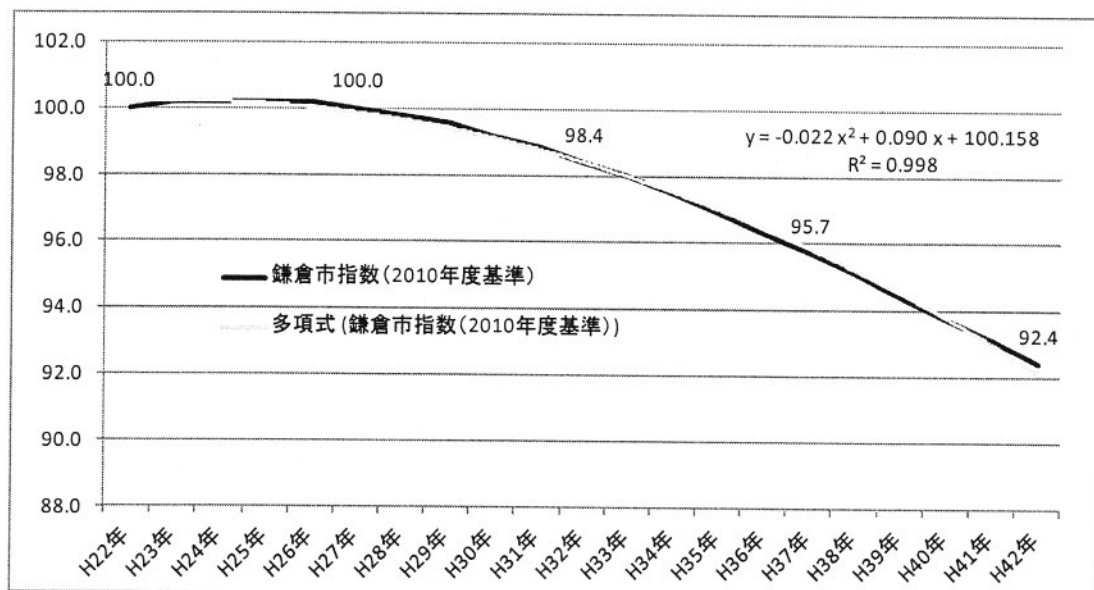


新駅の駅勢圏となる両市の将来推計によると、鎌倉市は平成27年まで微増するものの、その後減少傾向となっており、藤沢市は平成32年をピークに減少傾向となっている。

両市の人口の増減率から近似式を算出すると以下のとおりとなる。

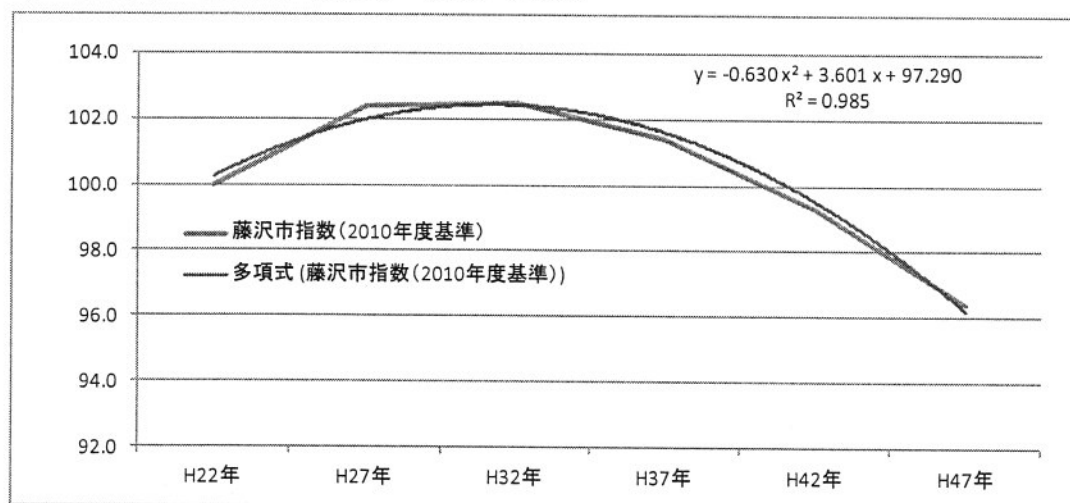
■ 鎌倉市の人口増減率の近似式

$$y = -0.022x^2 + 0.090x + 100.158 \quad (R^2 \text{ 値 } 0.998)$$



■ 藤沢市の人口増減率の近似式

$$y = -0.630x^2 + 3.601x + 97.290 \quad (R^2 \text{ 値 } 0.985)$$



新駅の駅勢圏内の居住人口も両市の将来推計と同様の傾向を示すものとして、両市の人口増減率の近似式から将来の駅勢圏居住人口を推計すると以下のとおりとなる。(詳細は資料編参照)

■将来の新駅駅勢圏内居住人口

		H23年	.....	H27年	.....	H32年	.....	H37年
転移(人/日)	藤沢駅(①)	16,669	.....	16,997	.....	17,072	.....	16,937
	大船駅(②)	10,202	.....	10,207	.....	10,081	.....	9,840
転換(人/日)(③)		23,112	.....	23,236	.....	23,051	.....	22,596

つぎに、将来の居住人口の鉄道利用率については、現状のまま推移するとして、将来の居住人口に鉄道利用率(40%)を乗じることで、将来の初乗り客を算出すると以下のとおりとなる。

■将来の初乗り客(転移、転換)

		H23年	.....	H27年	.....	H32年	.....	H37年
転移(人/日)	藤沢駅(①)	6,668	.....	6,799	.....	6,829	.....	6,775
	大船駅(②)	4,081	.....	4,083	.....	4,032	.....	3,936
転換(人/日)(③)		9,245	.....	9,294	.....	9,220	.....	9,038

また、将来の従業等人口については、社会経済情勢の影響を受けていると考えられることから、現状のまま推移するとし、将来の最終降車客も以下に示すとおり現状のまま推移するとする。

■将来の最終降車客(転移、転換)

		H23~	備考
転移(人/日)	藤沢駅(①)	2,440	※最終降車は現状のまま推移するとする
	大船駅(②)	2,112	
転換(人/日)(③)		3,862	

将来の初乗り客と、現状のまま推移するとした最終降車客を合計することで、将来の新駅乗車人員を算出した将来の乗車人員は、次のとおりである。

居住人口が減少傾向にあることから、「初乗り客」は現時点よりもやや減少するため、新駅の乗車人員は平成23年の乗車人員(28,408人/日)が、平成37年には、28,163人/日に減少する。

■転移、転換(総括表)

(人/日)

			H23年	.....	H27年	.....	H32年	.....	H37年	記事
駅勢圏 居住人口	転移	藤沢駅→新駅(①)	16,669	.....	16,997	.....	17,072	.....	16,937	ア)
		大船駅→新駅(②)	10,202	.....	10,207	.....	10,081	.....	9,840	イ)
	転換(③)	23,112	.....	23,236	.....	23,051	.....	22,596	ウ)	
	合計	49,983	.....	50,440	.....	50,204	.....	49,373	エ)=ア)+イ)+ウ)	
鉄道利用率(初乗り) %			40	.....	40	.....	40	.....	40	オ)
乗車人員 (初乗り客)	転移	藤沢駅→新駅(①)	6,668	.....	6,799	.....	6,829	.....	6,775	カ)=ア)×オ)
		大船駅→新駅(②)	4,081	.....	4,083	.....	4,032	.....	3,936	キ)=イ)×オ)
	転換(③)	9,245	.....	9,294	.....	9,220	.....	9,038	ク)=ウ)×オ)	
	合計	19,994	.....	20,176	.....	20,081	.....	19,749	ケ)=カ)+キ)+ク)	
乗車人員 (最終降車客)	転移	藤沢駅→新駅(①)	2,440	.....	2,440	.....	2,440	.....	2,440	コ)
		大船駅→新駅(②)	2,112	.....	2,112	.....	2,112	.....	2,112	シ)
	転換(③)	3,862	.....	3,862	.....	3,862	.....	3,862	サ)	
	合計	8,414	.....	8,414	.....	8,414	.....	8,414	ス)=コ)+サ)+シ)	
乗車人員 (合計)	転移	藤沢駅→新駅(①)	9,108	.....	9,239	.....	9,269	.....	9,215	セ)=カ)+コ)
		大船駅→新駅(②)	6,193	.....	6,195	.....	6,144	.....	6,048	ソ)=キ)+サ)
	転換(③)	13,107	.....	13,156	.....	13,082	.....	12,900	タ)=ク)+シ)	
	合計	28,408	.....	28,590	.....	28,495	.....	28,163	チ)=セ)+ソ)+タ)	

3. 拠点開発分の乗車人員

II章では、拠点開発が完了した時点の拠点開発分の乗車人員を試算したが、ここでは鎌倉・藤沢両市の拠点開発の計画フレームに沿った、年次ごとの乗車人員を整理する。

鎌倉・藤沢両市の拠点開発によって新たに増加する計画人口を、開発スケジュールをもとに年次ごとに整理した上で、計画人口を居住人口と従業等人口に区分すると以下のとおりとなる。

(詳細は資料編参照)

■拠点開発の計画人口(藤沢市、鎌倉市資料より作成)

	H23年	.....	H27年	.....	H32年	.....	H37年
居住人口(人/日)	0	.....	1,948	.....	4,205	.....	4,296
従業等人口(人/日)	3,300	.....	3,300	.....	6,183	.....	10,012

2. と同様に、将来の鉄道利用率も現状の既成市街地の鉄道利用率(P14・15参照)と同じとみなして、拠点開発の計画人口に居住人口及び従業等人口の鉄道利用率(40%)をそれぞれ乗じることで、将来の初乗り・最終降車客を算出した将来の乗車人員は、つぎのとおりである。

拠点開発が完了する平成37年には、拠点開発からの新駅の乗車人員が5,723人/日になると推計される。

■開発(総括表)

(人/日)

	H23年	.....	H27年	.....	H32年	.....	H37年	記事
計画居住人口	0	.....	1,948	.....	4,205	.....	4,296	㊦)
鉄道利用率(初乗り客)%	40	.....	40	.....	40	.....	40	㊧)
乗車人員(初乗り客)	0	.....	779	.....	1,682	.....	1,718	㊨)=㊦)×㊧)
計画従業等人口	3,300	.....	3,300	.....	6,183	.....	10,012	㊩)
鉄道利用率(最終降車客)%	40	.....	40	.....	40	.....	40	㊪)
乗車人員(最終降車客)	1,320	.....	1,320	.....	2,473	.....	4,005	㊫)=㊩)×㊪)
乗車人員(合計)	1,320	.....	2,099	.....	4,155	.....	5,723	㊬)=㊨)+㊫)

4. 将来の新駅乗車人員

転移、転換分と拠点開発分を合わせた将来の新駅乗車人員は、つぎのとおりである。

平成23年では、「転移」、「転換」から合わせて約28,400人/日の乗車人員が見込まれ、「開発」からは約1,300人/日の乗車人員が見込まれることから、合計約29,700人/日となる。

拠点開発が完了する平成37年では、「転移」、「転換」から合わせて約28,100人/日の乗車人員が見込まれ、「開発」からは約5,700人/日の乗車人員が見込まれることから、合計約33,800人/日となる。

■将来の新駅乗車人員(総括表)

(人/日)

	H23年	.....	H27年	.....	H32年	.....	H37年	記事
転移	藤沢駅→新駅(①)	9,108	9,239	9,269	9,215	㊭)より
	大船駅→新駅(②)	6,193	6,195	6,144	6,048	㊮)より
転換(③)	13,107	.....	13,156	.....	13,082	.....	12,900	㊯)より
開発	1,320	.....	2,099	.....	4,155	.....	5,723	㊰)より
乗車人員(合計)	29,728	.....	30,689	.....	32,650	.....	33,886	㊱)=㊭)+㊮)+㊯)+㊰)

■ 駅勢圏法による検討結果の概要 (平成37年)

平成37年時点	駅勢圏(2.0km圏)																													
<p>駅勢圏の考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既往文献より歩行系の駅勢圏を把握し、2.0kmと設定 ・ 東海道本線(大船～茅ヶ崎)の平均駅間距離(約4km)より駅勢圏を2.0kmと設定 ・ 新駅の駅勢圏と競合する湘南モノレール(湘南深沢・湘南町屋)の駅勢圏については、新駅の駅勢圏に含めない 																													
<p>新駅 駅勢圏</p>	<p>新駅:2.0km 大船駅:2.0km 藤沢駅:2.0km 湘南モノレール:400m</p>																													
<p>駅勢圏図</p>																														
<p>新駅乗車人員(平成37年))</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>初乗り (将来推計より)</th> <th>最終降車 (H21事業所統計、 学校案内より)</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>49,373</td> <td>21,034</td> <td>70,407</td> </tr> <tr> <td>40.0 (定期:30%)</td> <td>40.0</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>19,749</td> <td>8,414</td> <td>28,163</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>初乗り 実数(人)</th> <th>最終降車 実数(人)</th> <th>合計(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6,775</td> <td>2,440</td> <td>9,215</td> </tr> <tr> <td>3,936</td> <td>2,112</td> <td>6,048</td> </tr> <tr> <td>9,038</td> <td>3,862</td> <td>12,900</td> </tr> <tr> <td>19,749</td> <td>8,414</td> <td>28,163</td> </tr> </tbody> </table>			初乗り (将来推計より)	最終降車 (H21事業所統計、 学校案内より)	合計	49,373	21,034	70,407	40.0 (定期:30%)	40.0	-	19,749	8,414	28,163	初乗り 実数(人)	最終降車 実数(人)	合計(人)	6,775	2,440	9,215	3,936	2,112	6,048	9,038	3,862	12,900	19,749	8,414	28,163
初乗り (将来推計より)	最終降車 (H21事業所統計、 学校案内より)	合計																												
49,373	21,034	70,407																												
40.0 (定期:30%)	40.0	-																												
19,749	8,414	28,163																												
初乗り 実数(人)	最終降車 実数(人)	合計(人)																												
6,775	2,440	9,215																												
3,936	2,112	6,048																												
9,038	3,862	12,900																												
19,749	8,414	28,163																												
<p>駅勢圏人口(人)</p>																														
<p>鉄道利用率(%)</p>																														
<p>新駅乗車人員(人/日) (駅勢圏人口×鉄道利用率)</p>																														
<p>転移 藤沢駅 ①</p>																														
<p>大船駅 ②</p>																														
<p>転換 ③</p>																														
<p>新駅乗車人員(人/日)</p>																														
<p>予測結果の概要</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">隣接駅からの転移</th> <th rowspan="2">15,200人/日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①転移 藤沢駅 → 新駅 ≒ 9,200人/日</td> <td rowspan="2">⇒</td> </tr> <tr> <td>②転移 大船駅 → 新駅 ≒ 6,000人/日</td> </tr> <tr> <td colspan="2">33,800人/日</td> <td rowspan="3">18,600人/日</td> </tr> <tr> <th colspan="2">新規利用者</th> </tr> <tr> <td>③転換 ≒ 12,900人/日</td> <td>④開発 ≒ 5,700人/日</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新駅の乗車人員は約33,800人/日 ・ 転移(約15,200人)と転換(約12,900人)は、ほぼ同数 ・ 大船駅からの転移は約6,000人(H20 大船駅乗車人員:約92,800人) ・ 藤沢駅からの転移は約9,200人(H20 藤沢駅乗車人員:約102,600人) 			隣接駅からの転移		15,200人/日	①転移 藤沢駅 → 新駅 ≒ 9,200人/日	⇒	②転移 大船駅 → 新駅 ≒ 6,000人/日	33,800人/日		18,600人/日	新規利用者		③転換 ≒ 12,900人/日	④開発 ≒ 5,700人/日														
隣接駅からの転移		15,200人/日																												
①転移 藤沢駅 → 新駅 ≒ 9,200人/日	⇒																													
②転移 大船駅 → 新駅 ≒ 6,000人/日																														
33,800人/日		18,600人/日																												
新規利用者																														
③転換 ≒ 12,900人/日	④開発 ≒ 5,700人/日																													

第V章 今後の検討課題

1. 検討課題の整理

この項では、新駅設置を含めた新たな拠点づくりの実現のため、新駅設置とまちづくりが一体的となった先進事例のフローを参考にしながら、これまで、湘南地区整備連絡協議会と両市が取り組んできた経緯を踏まえ、今後の取り組むべき検討課題を整理する。

1-1 村岡・深沢地区拠点づくりのこれまでの取り組み

村岡・深沢地区における、新駅設置を含む広域的なまちづくりを進めるため、藤沢市、鎌倉市が共同で両地区が一体となった将来像等を取りまとめた村岡・深沢地区全体整備構想(案)(以下「全体整備構想(案)」という。)を、平成19年度に策定した。

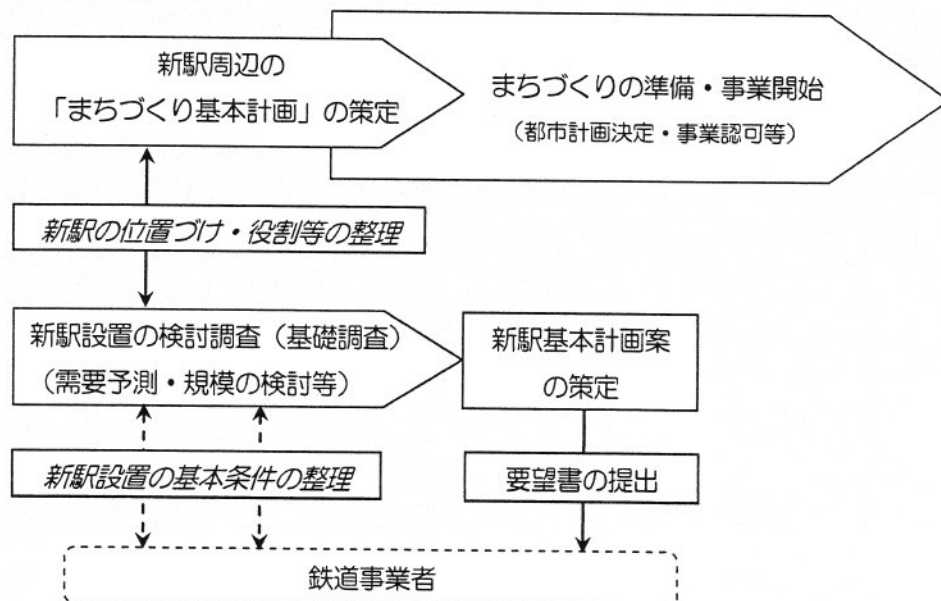
平成20年度からは、この全体整備構想(案)を踏まえつつ、両市がそれぞれに権利者・市民等と協議・調整を図りながら具体的な土地利用計画の策定に着手するとともに、湘南地区整備連絡協議会を中心に、新駅乗降客数の推計、交通インフラ整備の方向性の検討、交通需要予測、新駅規模の検討や新駅概算事業費等新駅に関する基礎的な調査を段階的に進め、新駅設置を含む広域的なまちづくり検討を図るために必要となる基礎的な資料や両市のまちづくりの検討に必要な資料の作成を進めてきた。

現在、両市の土地利用計画がまとまり、都市計画決定に向けた事前調整が開始されるなど、両市のまちづくり検討が進められてきたことから、新駅設置を含む広域的なまちづくりに向けた資料づくりを段階的に進めているところである。

1-2 先進事例の取り組み

これまで調査した先進事例をみると、以下のような取り組みを経ながら、新駅設置とまちづくりを一体的に進めている。

■ 先進事例の取り組み



1-3 取り組みの方向性

「1-2 先進事例の取り組み」と両市のまちづくり検討状況を比較すると、両市の土地利用計画が取りまとめられるなど、まちづくり基本計画が進められ、湘南地区整備連絡協議会において、新駅乗降客数の推計や交通需要予測や新駅規模の検討などを行っていることから、「先進事例の取り組み」にある新駅設置の検討調査（基礎調査）を取りまとめる段階に来ていると考えられる。

先進事例から見ると、次は、都市計画決定に向けたまちづくりの準備を進めつつ、基礎調査のうち不足している調査等を進めていく必要があることが類推できる。

2. 今後の検討課題

「1. 検討課題の整理」における「1-3 取り組みの方向性」や、先進事例の取り組みを踏まえ、今後の検討課題を整理する。

①村岡・深沢地区が一体となったまちづくり計画の策定

村岡・深沢地区では、全体整備構想（案）を作成後、両市がそれぞれ土地利用計画案を取りまとめたところにある。「1-2 先進事例の取り組み」に照らすと「まちづくり基本計画」が策定された段階に入っているが、今後、新駅設置を含む広域的なまちづくりを推進するためには、両市の土地利用計画(案)を踏まえた、将来イメージ、事業スケジュール、事業スキーム等の検討を行い、両地区が一体となったまちづくり計画の策定を進める必要がある。

②新駅設置の検討調査の深度化

「1-2 先進事例の取り組み」に照らすと「新駅設置の検討調査」の段階にあることから、これまで実施した需要予測や新駅設置概算事業費に関する基本的事項の取りまとめや、新駅の交通需要には、業務・商業施設の買い物客などの利用も想定されることから、これらの需要の扱い方も検討していくことが必要となる。

併せて、新駅を含む広域的なまちづくりの深度化を図るためには、新駅設置費用をできる限り軽減することが重要であり、国庫補助金の活用方策等に関する検討も深めていくことが必要である。

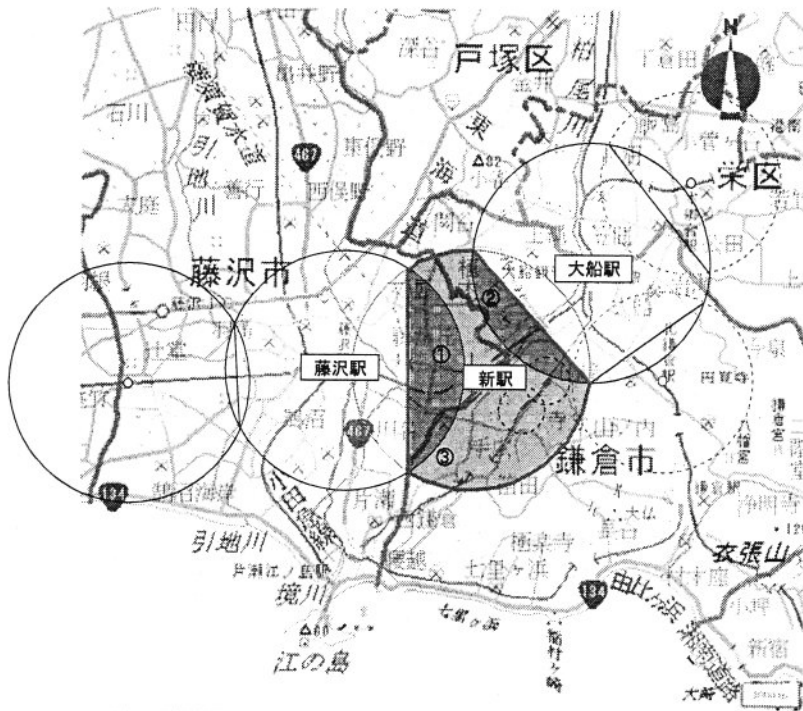
なお、上記①から②の課題の検討にあたっては、湘南地区整備連絡協議会を中心に、神奈川県、藤沢市、鎌倉市の広域連携をさらに深めていくことが重要である。

○参考資料

《駅勢圏2. 0km圏と1. 5km圏の比較》

(2. 0km圏)

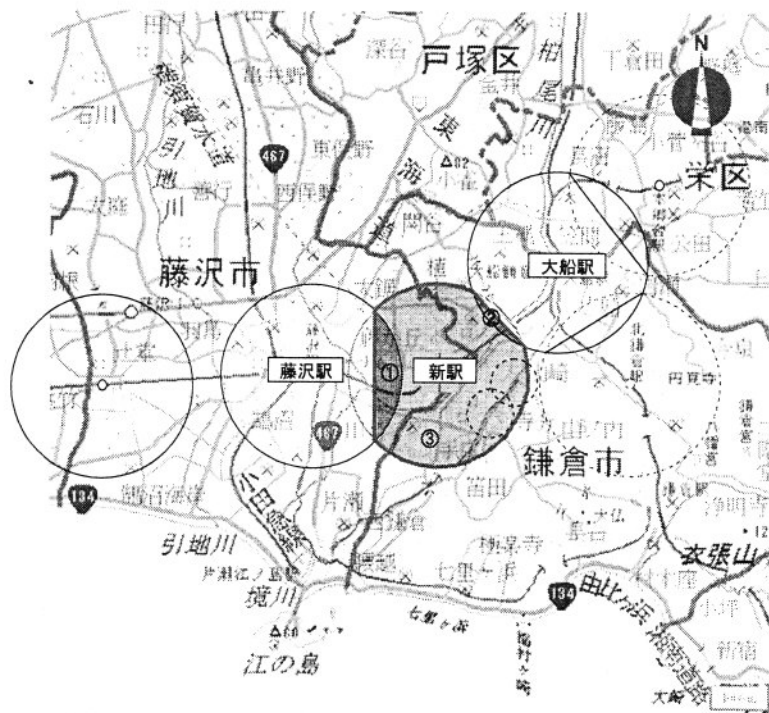
(※新駅: 2. 0km 大船駅: 2. 0km 藤沢駅: 2. 0km 湘南モノレール: 0. 4km)



※ ①: 転移(藤沢駅→新駅) ②: 転移(大船駅→新駅) ③: 転換 ○: モノレール駅勢圏

(1. 5km圏)

(※新駅: 1. 5km 大船駅: 1. 5km 藤沢駅: 1. 5km 湘南モノレール: 0. 4km)



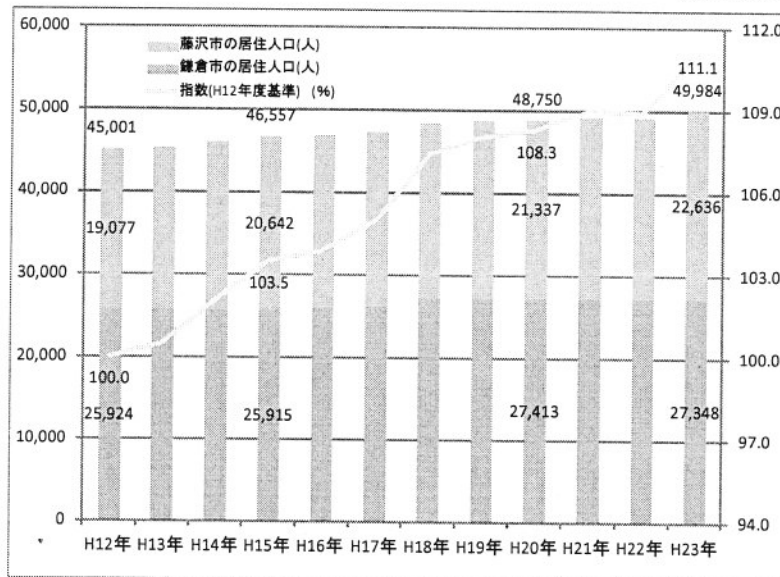
※ ①: 転移(藤沢駅→新駅) ②: 転移(大船駅→新駅) ③: 転換 ○: モノレール駅勢圏

■居住人口の推移 (P10 参照)

(2. 0 km圏)

	H12年	H13年	H14年	H15年	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年
駅勢圏内居住人口(人)	45,001	45,223	45,932	46,557	46,762	47,232	48,330	48,611	48,750	49,038	49,016	49,984
鎌倉市の居住人口(人)	25,924	25,898	25,733	25,915	26,030	26,309	27,335	27,390	27,413	27,420	27,283	27,348
藤沢市の居住人口(人)	19,077	19,325	20,199	20,642	20,732	20,923	20,995	21,221	21,337	21,618	21,733	22,636
指数(H12年度基準) (%)	100.0	100.5	102.1	103.5	103.9	105.0	107.4	108.0	108.3	109.0	108.9	111.1

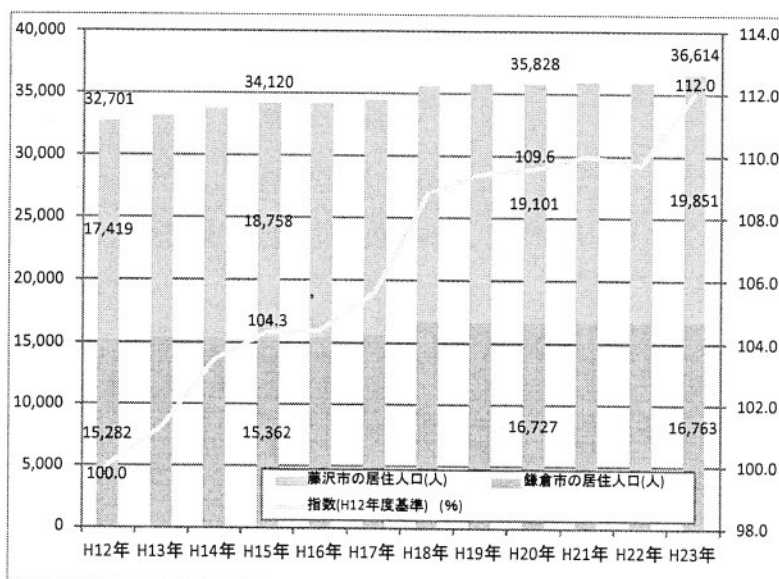
(出典：住民基本台帳各年 10月1日より)



(1. 5 km圏)

	H12年	H13年	H14年	H15年	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年
駅勢圏内居住人口(人)	32,701	33,101	33,812	34,120	34,148	34,544	35,589	35,759	35,828	35,976	35,886	36,614
鎌倉市の居住人口(人)	15,282	15,405	15,354	15,362	15,413	15,678	16,741	16,679	16,727	16,761	16,708	16,763
藤沢市の居住人口(人)	17,419	17,696	18,458	18,758	18,735	18,866	18,848	19,080	19,101	19,215	19,178	19,851
指数(H12年度基準) (%)	100.0	101.2	103.4	104.3	104.4	105.6	108.8	109.4	109.6	110.0	109.7	112.0

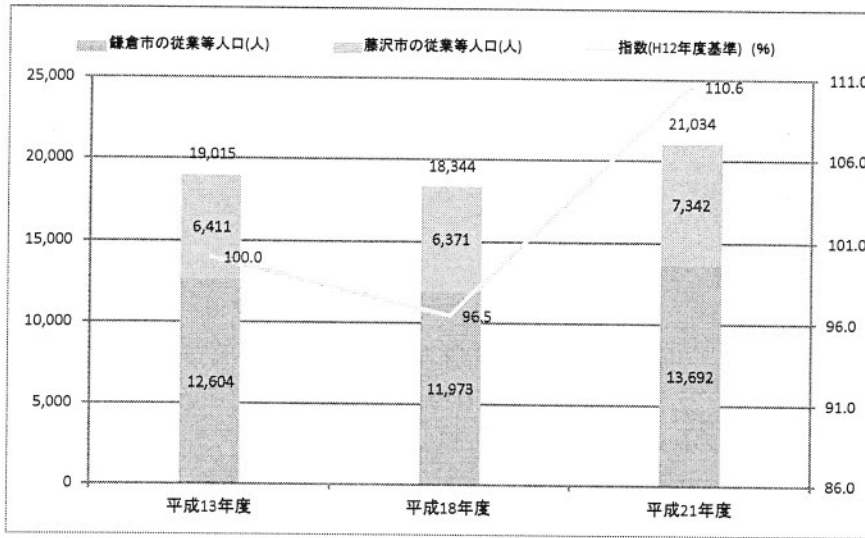
(出典：住民基本台帳各年 10月1日より)



■従業等人口の推移 (P11 参照)

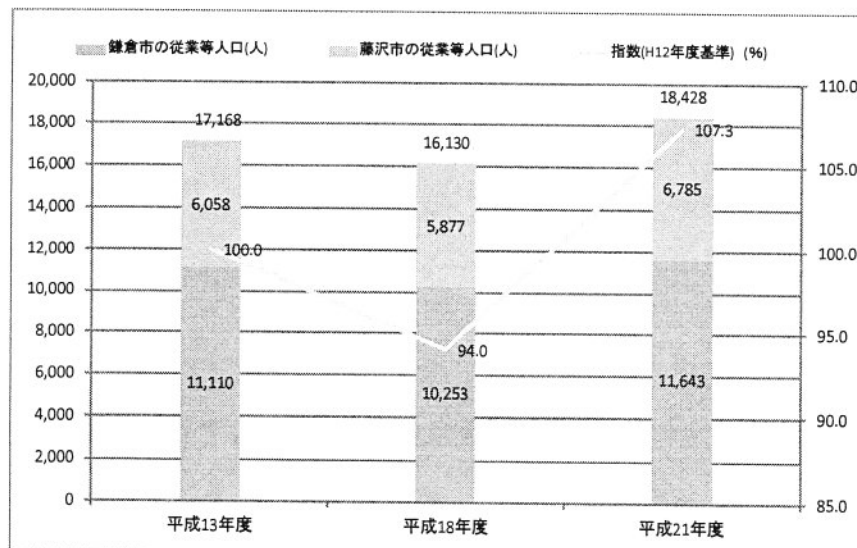
(2.0 km圏)

	平成13年度			平成18年度			平成21年度		
	従業等人口 (人)	就業者(人) (H13事業 所・企業統 計調査より)	通学者(人) (学校案内 等より)	従業等人口 (人)	就業者(人) (H18事業 所・企業統 計調査より)	通学者(人) (学校案内 等より)	従業等人口 (人)	就業者(人) (H21経済セ ンサスより)	通学者(人) (学校案内 等より)
駅勢圏内従業等人口(人)	19,015	18,415	600	18,344	17,744	600	21,034	20,434	600
鎌倉市の従業等人口(人)	12,604	12,004	600	11,973	11,373	600	13,692	13,092	600
藤沢市の従業等人口(人)	6,411	6,411	0	6,371	6,371	0	7,342	7,342	0
指数(H12年度基準) (%)	100.0			96.5			110.6		



(1.5 km圏)

	平成13年度			平成18年度			平成21年度		
	従業等人口	就業者(人) (H13事業 所・企業統 計調査より)	通学者(人) (学校案内 等より)	従業等人口	就業者(人) (H18事業 所・企業統 計調査より)	通学者(人) (学校案内 等より)	従業等人口	就業者(人) (H21経済セ ンサスより)	通学者(人) (学校案内 等より)
駅勢圏内従業等人口(人)	17,168	16,568	600	16,130	15,530	600	18,428	17,828	600
鎌倉市の従業等人口(人)	11,110	10,510	600	10,253	9,653	600	11,643	11,043	600
藤沢市の従業等人口(人)	6,058	6,058	0	5,877	5,877	0	6,785	6,785	0
指数(H12年度基準) (%)	100.0			94.0			107.3		



■居住人口の鉄道利用率 (P12 参照)

(2.0 km圏)

	居住人口(人) (H12国勢調査より)	鉄道・電車利用者(人) (H12国勢調査より)	鉄道利用率(% (定期)	鉄道利用率(% (定期外を考慮)
大船駅駅勢圏	66,000	20,189	30.6	42.5
藤沢駅駅勢圏	100,492	26,953	26.8	37.2
合計	166,492	47,142	28.3	39.3

(1.5 km圏)

	居住人口(人) (H12国勢調査より)	鉄道・電車利用者(人) (H12国勢調査より)	鉄道利用率(% (定期)	鉄道利用率(% (定期外を考慮)
大船駅駅勢圏	51,835	16,288	31.4	43.6
藤沢駅駅勢圏	59,170	16,453	27.8	38.6
合計	111,005	32,741	29.5	41.0

■従業等人口の鉄道利用率 (P13 参照)

(2.0 km圏)

	従業等人口 (人)	構成比(%)		鉄道利用率(%)	
		就業者(人) (H13事業所・企業統 計調査より)	通学者(人) (学校案内等より)		
大船駅勢圏内従業等人口(人)	38,504	37,424	1,080	100.0	40.5
戸塚区の従業等人口(人)	67	67	0	0.2	42.6
栄区の従業等人口(人)	6,600	6,600	0	17.1	33.2
鎌倉市の来街人口(人)	31,837	30,757	1,080	82.7	42.0
藤沢駅勢圏内従業等人口(人)	58,419	54,159	4,260	100.0%	40.2
藤沢市の従業等人口(人)	57,007	53,347	3,660	98.0%	40.2
鎌倉市の従業等人口(人)	1,412	812	600	2.0%	42.0

(1.5 km圏)

	従業等人口 (人)	構成比(%)		鉄道利用率(%)	
		就業者(人) (H13事業所・企業統 計調査より)	通学者(人) (学校案内等より)		
大船駅勢圏内従業等人口(人)	29,823	28,743	1,080	100.0	40.6
戸塚区の従業等人口(人)	0	0	0	0.0	42.6
栄区の従業等人口(人)	4,841	4,841	0	16.2	33.2
鎌倉市の来街人口(人)	24,982	23,902	1,080	83.8	42.0
藤沢駅勢圏内従業等人口(人)	46,877	44,807	2,070	100.0%	40.2
藤沢市の従業等人口(人)	46,877	44,807	2,070	100.0%	40.2
鎌倉市の従業等人口(人)	0	0	0	0.0%	42.0

■新駅の乗車人員 (P14 参照)

(2.0 km圏)

	初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21経済センサス、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)	49,984	21,034	71,018
鉄道利用率(%)	40.0	40.0	-
新駅乗車人員(人/日) (駅勢圏人口×鉄道利用率)	19,994	8,414	28,408

(1.5 km圏)

	初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21経済センサス、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)	36,614	18,428	55,042
鉄道利用率(%)	40.0	40.0	-
新駅乗車人員(人/日) (駅勢圏人口×鉄道利用率)	14,646	7,371	22,017

■新駅駅勢圏人口の転移・転換区分 (P14 参照)

(2.0 km圏)

		初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21経済センサス、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)		49,984	21,034	71,018
転移(人/日)	藤沢駅(①)	16,669	6,100	22,769
	大船駅(②)	10,202	5,279	15,481
転換(人)(③)		23,112	9,655	32,767

※四捨五入のため、合計値が異なることがある。

(1.5 km圏)

		初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21経済センサス、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)		36,614	18,428	55,042
転移(人/日)	藤沢駅(①)	7,806	2,839	10,645
	大船駅(②)	1,873	700	2,573
転換(人)(③)		26,935	14,889	41,824

■藤沢駅から転移する乗車人員 (①)・・・藤沢駅の駅勢圏と重なるエリア (P15 参照)

(2.0 km圏)

	初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21事業所統計、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)	16,669	6,100	22,769
鉄道利用率(%)	40.0	40.0	-
新駅乗車人員(人/日)	6,668	2,440	9,108

(1.5 km圏)

	初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21事業所統計、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)	7,806	2,839	10,645
鉄道利用率(%)	40.0	40.0	-
新駅乗車人員(人/日)	3,122	1,136	4,258

■大船駅から転移する乗車人員 (②)・・・大船駅の駅勢圏と重なるエリア (P15 参照)

(2.0 km圏)

	初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21事業所統計、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)	10,202	5,279	15,481
鉄道利用率(%)	40.0	40.0	-
新駅乗車人員(人/日)	4,081	2,112	6,193

(1.5 km圏)

	初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21事業所統計、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)	1,873	700	2,573
鉄道利用率(%)	40.0	40.0	-
新駅乗車人員(人/日)	749	280	1,029

■他の交通手段から転換する乗車人員 (③)・・・新駅駅勢力圏のうち転移部分以外のエリア (P15 参照)

(2.0 km圏)

	初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21事業所統計、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)	23,112	9,655	32,767
鉄道利用率(%)	40.0	40.0	-
新駅乗車人員(人/日)	9,245	3,862	13,107

(1.5 km圏)

	初乗り (H23住民基本台帳より)	最終降車 (H21事業所統計、 学校案内より)	合計
駅勢圏人口(人)	26,935	14,889	41,824
鉄道利用率(%)	40.0	40.0	-
新駅乗車人員(人/日)	10,774	5,956	16,730

■新駅の乗車人員の転移・転換区分 (P15 参照)

(2.0 km圏)

		初乗り	最終降車	合計
転移(人/日)	藤沢駅(①)	6,668	2,440	9,108
	大船駅(②)	4,081	2,112	6,193
転換(人/日)(③)		9,245	3,862	13,107
新駅乗車人員(人/日)		19,994	8,414	28,408

(1.5 km圏)

		初乗り	最終降車	合計
転移(人/日)	藤沢駅(①)	3,122	1,136	4,258
	大船駅(②)	749	280	1,029
転換(人/日)(③)		10,774	5,956	16,730
新駅乗車人員(人/日)		14,646	7,371	22,017

※四捨五入のため、合計値が異なることがある。

■拠点開発における新駅乗車人員 (P17 参照)

(2.0km圏)

新駅周辺の土地利用計画		新駅(2km)	大船・藤沢	従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
A-1	業務施設	100%	0%	44				
A-2	業務施設	100%	0%	154				
A-3	商業施設	100%	0%	473				
A-4	業務施設	100%	0%	1,699				
A-5	業務・商業施設	100%	0%	417				
A-6	業務施設	100%	0%	210				
A-7	住宅	100%	0%			100	2.4	240
A-8	業務施設	100%	0%	438				

村岡地区等の土地利用計画		新駅(2km)	大船・藤沢	従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
村岡東二丁目	住宅	100%	0%			120	2.4	288
渡内東	住宅	100%	0%			90	2.4	216
柄沢特定	住宅	80%	20%			1,600	2.4	3,072

深沢地区の土地利用計画		新駅(2km)	モノレール	従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
B-7	住宅	100%	0%			200	2.4	480
	商業施設	100%	0%	51				
B-9	業務施設	100%	0%	373				
B-10	業務施設	100%	0%	532				
B-11	商業施設	100%	0%	1,500				
B-13	行政施設	100%	0%	821				

決定済み		新駅(2km)	他駅	従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
武田薬品工業湘南研究所	業務	100%	0%					
湘南鎌倉総合病院	医療・福祉	100%	0%					
江ノ電バス湘南営業所	業務	100%	0%					

新駅駅勢圏 2.0km (モノレール控除)		従業等人口(通学含む)	居住人口
		10,012	4,296
鉄道利用率(%)		40	40
乗車人員(人/日)		4,005	1,718
		5,723	

■拠点開発における新駅乗車人員

(1.5km圏)

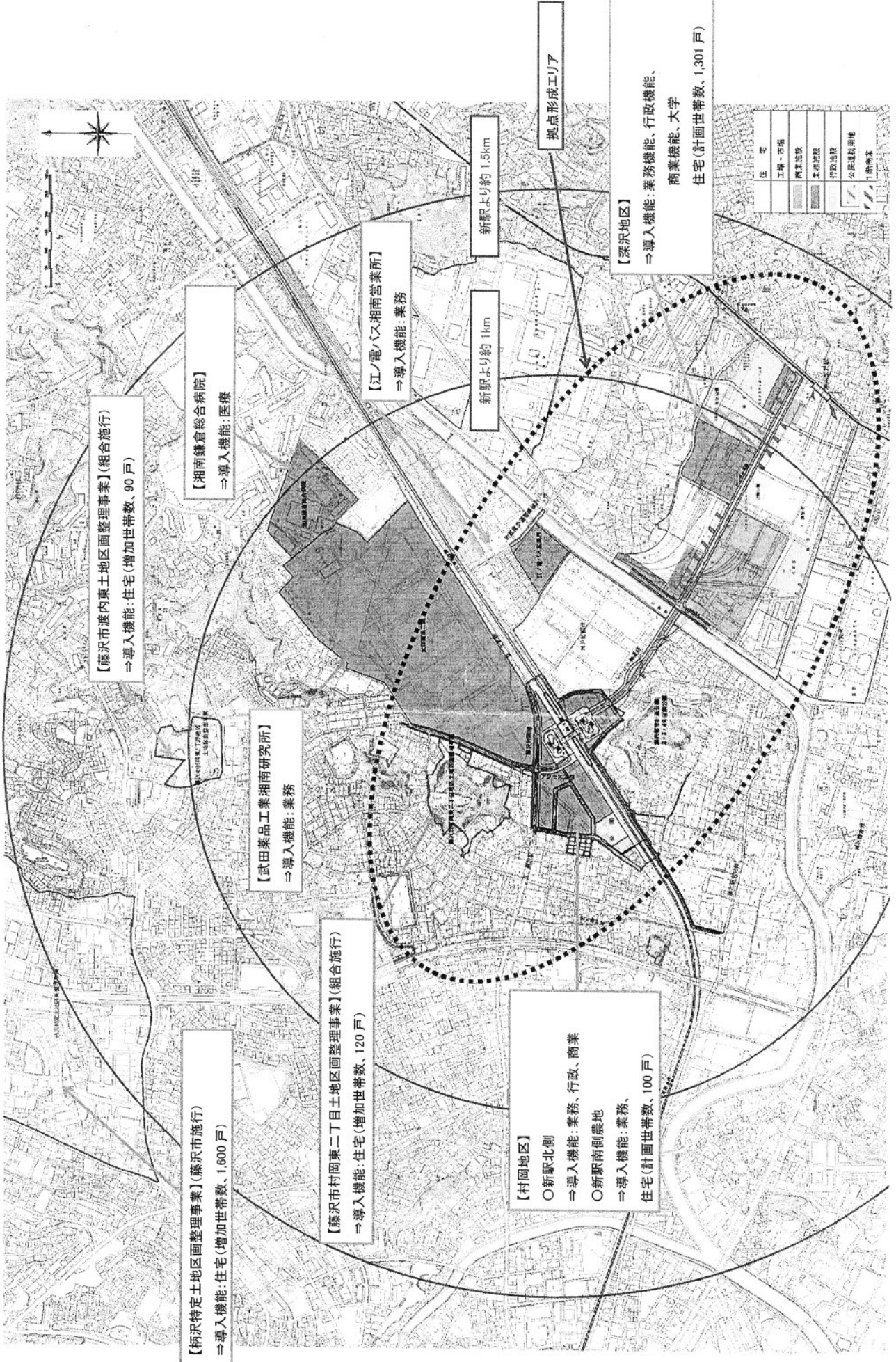
新駅周辺の土地利用計画		新駅(1.5km)	大船・藤沢	従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
A-1	業務施設	100%	0%	44				
A-2	業務施設	100%	0%	154				
A-3	商業施設	100%	0%	473				
A-4	業務施設	100%	0%	1,699				
A-5	業務・商業施設	100%	0%	417				
A-6	業務施設	100%	0%	210				
A-7	住宅	100%	0%			100	2.4	240
A-8	業務施設	100%	0%	438				

村岡地区等の土地利用計画		新駅(1.5km)	大船・藤沢	従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
村岡東二丁目	住宅	100%	0%			120	2.4	288
渡内東	住宅	100%	0%			90	2.4	216
柄沢特定	住宅	20%	20%			1,600	2.4	768

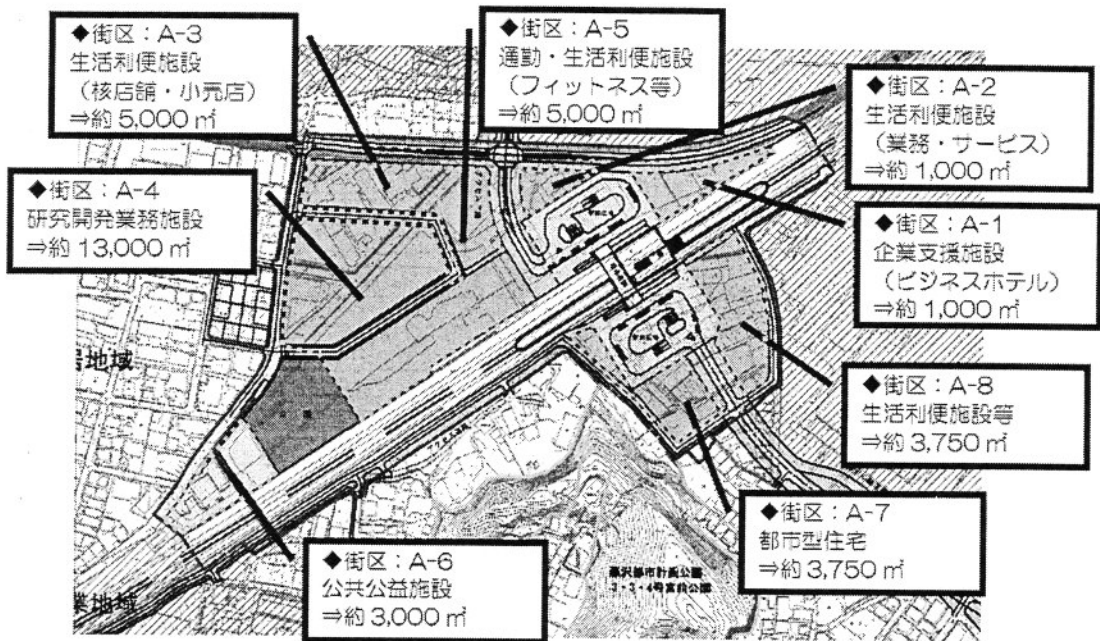
深沢地区の土地利用計画		新駅(1.5km)	モノレール	従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
B-7	住宅	100%	0%			200	2.4	480
	商業施設	100%	0%	51				
B-9	業務施設	100%	0%	373				
B-10	業務施設	100%	0%	532				
B-11	商業施設	100%	0%	1,500				
B-13	行政施設	100%	0%	821				

決定済み		新駅(1.5km)	他駅	従業人口	通学人口	世帯数	世帯人員	居住人口
武田薬品工業湘南研究所	業務	100%	0%					
湘南鎌倉総合病院	医療・福祉	100%	0%					
江ノ電バス湘南営業所	業務	100%	0%					

新駅駅勢圏 1.5km (モノレール控除)		従業等人口(通学含む)	居住人口
		10,012	1,992
鉄道利用率(%)		40	40
乗車人員(人/日)		4,005	797
		4,802	

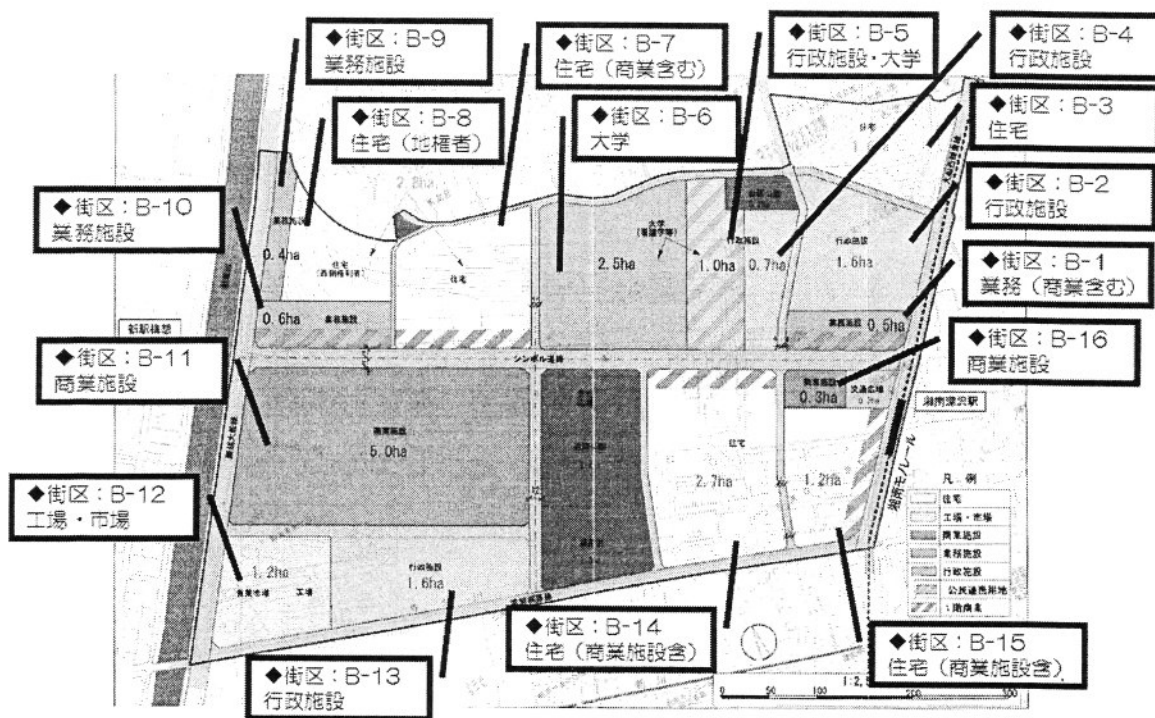


■村岡地区の土地利用計画（案）



平成23年度村岡・深沢地区拠点づくり検討調査(その1)より

■深沢地区の土地利用計画（案）



平成23年度村岡・深沢地区拠点づくり検討調査(その1)より

■新駅の乗車人員(P20 参照)

(2.0 km圏)

		初乗り	最終降車	合計
転移(人/日)	藤沢駅(①)	6,668	2,440	9,108
	大船駅(②)	4,081	2,112	6,193
転換(人/日)(③)		9,245	3,862	13,107
開発(人/日)		1,718	4,005	5,723
新駅乗車人員(人/日)		21,712	12,419	34,131

(1.5 km圏)

		初乗り	最終降車	合計
転移(人/日)	藤沢駅(①)	3,122	1,136	4,258
	大船駅(②)	749	280	1,029
転換(人/日)(③)		10,774	5,956	16,730
開発(人/日)		797	4,005	4,802
新駅乗車人員(人/日)		15,443	11,376	26,819

※四捨五入のため、合計値が異なることがある。

■JR 大船駅の利用者数(年間)

			2000年度 (H12)	2001年度 (H13)	2002年度 (H14)	2003年度 (H15)	2004年度 (H16)	2005年度 (H17)	2006年度 (H18)	2007年度 (H19)	2008年度 (H20)	2009年度 (H21)	2010年度 (H22)		
定期 (人/年)	下り	発	6,310,916	6,314,524	6,205,133	6,277,337	6,280,076	6,256,139	6,395,010	6,423,091	6,470,396	-	-		
		着	14,207,575	14,066,694	13,818,088	13,966,891	14,278,493	14,568,195	14,882,654	15,128,737	15,145,753	-	-		
	上り	発	14,207,575	14,066,694	13,818,088	13,966,891	14,278,493	14,568,195	14,882,654	15,128,737	15,145,753	-	-		
		着	6,310,916	6,314,524	6,205,133	6,277,337	6,280,076	6,256,139	6,395,010	6,423,091	6,470,396	-	-		
定期外	下り	発	3,993,084	4,052,223	4,187,261	4,331,471	4,325,899	4,410,779	4,553,723	4,757,671	4,861,169	-	-		
		着	6,373,244	6,502,004	6,693,570	6,925,868	6,919,261	6,914,396	7,157,260	7,464,837	7,507,267	-	-		
	上り	発	6,024,267	6,143,499	6,371,580	6,603,951	6,627,875	6,641,315	6,882,328	7,317,443	7,408,973	-	-		
		着	3,925,860	4,053,088	4,121,431	4,322,206	4,314,147	4,435,533	4,592,740	4,811,534	4,904,813	-	-		
1日当たり乗車人員			83,660	83,772	83,786	85,190	86,335	87,333	89,627	91,877	92,839	93,343	93,679		
定期			56,215	55,839	54,858	55,312	56,325	57,053	58,295	58,885	59,222	-	-		
定期外			27,445	27,933	28,928	29,878	30,010	30,280	31,332	32,992	33,617	-	-		
資料												都市交通年報		JR東日本HP	
1日当たり乗車人員			1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	-	-		
定期			0.672	0.667	0.655	0.649	0.652	0.653	0.650	0.641	0.638	-	-		
定期外			0.328	0.333	0.345	0.351	0.348	0.347	0.350	0.359	0.362	-	-		
乗車人員(対2000年度比)			1.00	1.00	1.00	1.02	1.03	1.04	1.07	1.10	1.11	1.12	1.12		

■JR 藤沢駅の利用者数(年間)

			2000年度 (H12)	2001年度 (H13)	2002年度 (H14)	2003年度 (H15)	2004年度 (H16)	2005年度 (H17)	2006年度 (H18)	2007年度 (H19)	2008年度 (H20)	2009年度 (H21)	2010年度 (H22)		
定期 (人/年)	下り	発	7,683,966	7,657,273	7,548,156	7,669,543	7,716,844	7,816,175	7,957,487	8,305,554	8,425,820	-	-		
		着	15,130,694	14,887,937	14,857,882	15,043,359	15,194,595	15,402,123	15,669,338	16,157,823	16,202,377	-	-		
	上り	発	15,130,694	14,887,937	14,857,882	15,043,359	15,194,595	15,402,123	15,669,338	16,157,823	16,202,377	-	-		
		着	7,683,966	7,657,273	7,548,156	7,669,543	7,716,844	7,816,175	7,957,487	8,305,554	8,425,820	-	-		
定期外	下り	発	4,636,256	4,701,587	4,646,756	4,658,057	4,619,618	4,655,048	4,651,045	4,894,284	4,867,040	-	-		
		着	6,353,597	6,428,752	6,619,763	6,829,398	6,802,788	6,896,761	7,230,379	7,811,326	7,995,766	-	-		
	上り	発	6,362,680	6,417,510	6,595,521	6,817,494	6,849,035	6,960,951	7,173,784	7,861,492	7,964,707	-	-		
		着	4,601,038	4,635,703	4,676,841	4,725,136	4,724,706	4,753,776	4,780,714	4,985,022	5,000,448	-	-		
1日当たり乗車人員			92,640	92,231	92,187	93,411	94,192	95,436	97,128	101,692	102,630	102,240	102,284		
定期			62,506	61,768	61,386	62,057	62,771	63,612	64,731	66,840	67,475	-	-		
定期外			30,134	30,463	30,801	31,354	31,421	31,825	32,397	34,852	35,155	-	-		
資料												都市交通年報		JR東日本HP	
1日当たり乗車人員			1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	-	-		
定期			0.675	0.670	0.666	0.664	0.666	0.667	0.666	0.657	0.657	-	-		
定期外			0.325	0.330	0.334	0.336	0.334	0.333	0.334	0.343	0.343	-	-		
乗車人員(対2000年度比)			1.00	1.00	1.00	1.01	1.02	1.03	1.05	1.10	1.11	1.10	1.10		

■JR 辻堂駅の利用者数(年間)

			2000年度 (H12)	2001年度 (H13)	2002年度 (H14)	2003年度 (H15)	2004年度 (H16)	2005年度 (H17)	2006年度 (H18)	2007年度 (H19)	2008年度 (H20)	2009年度 (H21)	2010年度 (H22)		
定期 (人/年)	下り	発	1,507,338	1,515,280	1,521,795	1,556,208	1,554,275	1,550,150	1,596,748	1,616,916	1,600,544	-	-		
		着	10,368,900	10,315,677	10,273,863	10,278,744	10,240,035	10,271,491	10,268,747	10,382,650	10,500,484	-	-		
	上り	発	10,368,900	10,315,677	10,273,863	10,278,744	10,240,035	10,271,491	10,268,747	10,382,650	10,500,484	-	-		
		着	1,507,338	1,515,280	1,521,795	1,556,208	1,554,275	1,550,150	1,596,748	1,616,916	1,600,544	-	-		
定期外	下り	発	1,023,326	1,051,017	1,077,770	1,109,853	1,098,259	1,107,672	1,122,722	1,111,922	1,101,397	-	-		
		着	3,598,505	3,605,873	3,582,013	3,584,671	3,504,535	3,458,089	3,493,635	3,505,566	3,432,801	-	-		
	上り	発	3,509,863	3,537,199	3,567,072	3,582,794	3,484,068	3,430,894	3,447,863	3,509,757	3,466,017	-	-		
		着	998,930	1,016,443	1,047,537	1,099,292	1,086,650	1,097,102	1,117,747	1,117,510	1,106,527	-	-		
1日当たり乗車人員			44,957	44,984	45,042	45,157	44,867	44,822	45,030	45,413	45,667	45,557	45,837		
定期			32,538	32,414	32,317	32,336	32,313	32,388	32,508	32,786	33,154	-	-		
定期外			12,420	12,570	12,726	12,821	12,554	12,434	12,522	12,628	12,513	-	-		
資料												都市交通年報		JR東日本HP	
1日当たり乗車人員			1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	-	-		
定期			0.724	0.721	0.717	0.716	0.720	0.723	0.722	0.722	0.726	-	-		
定期外			0.276	0.279	0.283	0.284	0.280	0.277	0.278	0.278	0.274	-	-		
乗車人員(対2000年度比)			1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.01	1.02	1.01	1.02		

■湘南町屋駅の利用者数(年間)

			2000年度 (H12)	2001年度 (H13)	2002年度 (H14)	2003年度 (H15)	2004年度 (H16)	2005年度 (H17)	2006年度 (H18)	2007年度 (H19)	2008年度 (H20)	2009年度 (H21)	2010年度 (H22)
定期 (人/年)	下り	発	18,120	20,160	15,750	12,300	11,070	13,170	14,610	15,090	19,740	-	-
		着	426,720	411,900	354,600	334,200	349,560	354,510	378,210	394,020	379,260	-	-
	上り	発	426,720	411,900	354,600	334,200	349,560	354,510	378,210	394,020	379,260	-	-
		着	18,120	20,160	15,750	12,300	11,070	13,170	14,610	15,090	19,740	-	-
定期外	下り	発	34,182	34,429	30,936	33,363	35,313	35,626	34,752	35,595	36,229	-	-
		着	798,962	796,848	744,170	728,391	742,725	744,947	751,516	754,408	733,021	-	-
	上り	発	691,435	694,957	656,692	650,419	666,765	686,467	689,511	702,308	679,608	-	-
		着	37,826	37,178	34,519	36,597	38,918	38,164	37,536	39,053	40,233	-	-
1日当たり乗車人員			3,207	3,182	2,899	2,815	2,912	2,986	3,061	3,134	3,054	-	-
定期			1,219	1,184	1,015	947	988	1,007	1,076	1,118	1,093	-	-
定期外			1,988	1,998	1,884	1,868	1,924	1,978	1,984	2,016	1,961	-	-
資料			都市交通年報										
1日当たり乗車人員			1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	-	-
定期			0.380	0.372	0.350	0.336	0.339	0.337	0.352	0.357	0.358	-	-
定期外			0.620	0.628	0.650	0.664	0.661	0.663	0.648	0.643	0.642	-	-
乗車人員(対2000年度比)			1.00	0.99	0.90	0.88	0.91	0.93	0.95	0.98	0.95	0.00	0.00

■湘南深沢駅の利用者数(年間)

			2000年度 (H12)	2001年度 (H13)	2002年度 (H14)	2003年度 (H15)	2004年度 (H16)	2005年度 (H17)	2006年度 (H18)	2007年度 (H19)	2008年度 (H20)	2009年度 (H21)	2010年度 (H22)
定期 (人/年)	下り	発	17,190	19,440	15,900	16,500	14,520	11,490	8,910	10,650	12,660	-	-
		着	595,320	578,400	567,690	565,500	551,820	534,600	481,020	468,240	458,790	-	-
	上り	発	595,320	578,400	567,690	565,500	551,820	534,600	481,020	468,240	458,790	-	-
		着	17,190	19,440	15,900	16,500	14,520	11,490	8,910	10,650	12,660	-	-
定期外	下り	発	60,585	62,393	60,188	59,122	58,534	57,642	56,493	57,818	56,537	-	-
		着	477,356	478,327	480,239	483,941	473,296	478,450	462,953	474,016	464,637	-	-
	上り	発	442,500	441,241	442,760	456,588	447,190	440,880	424,580	435,165	426,776	-	-
		着	56,409	58,134	55,528	56,768	56,010	55,681	55,406	58,201	58,751	-	-
1日当たり乗車人員			3,056	3,018	2,977	2,999	2,937	2,862	2,660	2,655	2,616	-	-
定期			1,678	1,638	1,599	1,590	1,552	1,496	1,342	1,308	1,292	-	-
定期外			1,378	1,380	1,378	1,409	1,386	1,366	1,318	1,347	1,324	-	-
資料			都市交通年報										
1日当たり乗車人員			1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	-	-
定期			0.549	0.543	0.537	0.530	0.528	0.523	0.505	0.493	0.494	-	-
定期外			0.451	0.457	0.463	0.470	0.472	0.477	0.495	0.507	0.506	-	-
乗車人員(対2000年度比)			1.00	0.99	0.97	0.98	0.96	0.94	0.87	0.87	0.86	-	-

■将来人口フレーム

年次	2010 (H22)	2015 (H27)	2020 (H32)	2025 (H37)	2030 (H42)	2035 (H47)	出典
藤沢市	406,428	416,278	416,748	412,007	403,467	391,765	藤沢市新総合計画(2011年4月)
			417,000		403,000		藤沢市都市計画マスタープラン(2011年3月)
	408,259	414,761	417,111	415,751	411,498	404,815	国立社会保障・人口問題研究所(2009年3月)
鎌倉市		165,000					鎌倉市第3次総合計画(2011年12月:後期実施計画)
	174,081	174,107	171,359	166,577	160,786		鎌倉市将来人口推計調査レポート(2011年10月)
	170,648	168,266	164,408	159,383	153,618	147,435	国立社会保障・人口問題研究所(2009年3月)

《資料編》

■将来の馬場駅内居住人口転移・転換

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
居住人口	16,669	16,852	16,909	16,957	16,997	17,029	17,053	17,068	17,074	17,072	17,062	17,043	17,016	16,981	16,937
転換①	10,202	10,228	10,225	10,218	10,207	10,191	10,170	10,145	10,115	10,081	10,042	9,998	9,950	9,897	9,840
転換③	23,112	23,220	23,236	23,242	23,236	23,221	23,195	23,157	23,110	23,051	22,981	22,901	22,810	22,708	22,596

■開発に係る人口

	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	H31年	H32年	H33年	H34年	H35年	H36年	H37年
居住人口	0	360	720	1,328	1,948	2,584	3,064	3,384	3,955	4,205	4,205	4,205	4,205	4,205	4,296
従業等人口	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	5,260	6,183	7,882	7,882	8,144	8,144	10,012

新駅周辺の土地利用計画	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
住居系	0	0	0	0	0	0	0	0	240	240	240	240	240	240	240
非住居系	0	0	0	0	0	0	0	0	846	1,736	3,435	3,435	3,435	3,435	3,435

村岡地区等の土地利用計画	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
村岡東二丁住宅	0	0	0	88	188	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288
遠内東住宅	0	40	80	120	160	216	216	216	216	216	216	216	216	216	216
柄沢特定住宅	0	320	640	1,120	1,600	2,080	2,560	2,880	3,072	3,072	3,072	3,072	3,072	3,072	3,072

深沢地区の土地利用計画	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
住居系	0	0	0	0	0	0	0	0	139	389	389	389	389	389	480
非住居系	0	0	0	0	0	0	0	0	1,114	1,147	1,147	1,147	1,409	1,409	3,277

決定済み	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
武田薬品研業務															
湘南鎌倉総合医療・福祉															
江ノ電バス業務															

■転移・転換(総括表)

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	記事		
駅勢圏 居住人口	転移	16,669	16,852	16,909	16,957	16,997	17,029	17,053	17,068	17,074	17,072	17,062	17,043	17,016	16,981	16,937	ア)		
	①② 大船駅→新駅	10,202	10,228	10,225	10,218	10,207	10,191	10,170	10,145	10,115	10,081	10,042	9,998	9,950	9,897	9,840	イ)		
	転換③	23,112	23,220	23,236	23,242	23,236	23,221	23,195	23,157	23,110	23,051	22,981	22,901	22,810	22,708	22,596	ウ)		
合計	49,983	50,300	50,370	50,417	50,440	50,441	50,418	50,370	50,299	50,204	50,085	49,942	49,776	49,586	49,373	49,147	エ) = ア) + イ) + ウ)		
鉄道利用率(初乗り) %	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	オ)		
乗車人員 (初乗り客)	転移	6,668	6,741	6,764	6,783	6,799	6,812	6,821	6,827	6,830	6,829	6,825	6,817	6,806	6,792	6,775	6,757	カ) = ア) × オ)	
	①② 大船駅→新駅	4,081	4,091	4,090	4,087	4,083	4,076	4,068	4,058	4,046	4,032	4,017	3,999	3,980	3,959	3,936	3,913	キ) = イ) × オ)	
	転換③	9,245	9,288	9,294	9,297	9,294	9,288	9,278	9,263	9,244	9,220	9,192	9,160	9,124	9,083	9,038	8,993	ク) = ウ) × オ)	
合計	19,994	20,120	20,148	20,167	20,176	20,176	20,167	20,148	20,120	20,081	20,034	19,976	19,910	19,834	19,749	19,660	19,560	ケ) = カ) + キ) + ク)	
乗車人員 (最終降車客)	転移	2,440	2,440	2,440	2,440	2,440	2,440	2,440	2,440	2,440	2,440	2,440	2,440	2,440	2,440	2,440	2,440	コ)	
	①② 大船駅→新駅	2,112	2,112	2,112	2,112	2,112	2,112	2,112	2,112	2,112	2,112	2,112	2,112	2,112	2,112	2,112	2,112	ク)	
	転換③	3,862	3,862	3,862	3,862	3,862	3,862	3,862	3,862	3,862	3,862	3,862	3,862	3,862	3,862	3,862	3,862	シ)	
合計	8,414	8,414	8,414	8,414	8,414	8,414	8,414	8,414	8,414	8,414	8,414	8,414	8,414	8,414	8,414	8,414	8,414	サ) = コ) + ク) + シ)	
乗車人員 (合計)	転移	9,108	9,181	9,204	9,223	9,239	9,252	9,261	9,267	9,270	9,269	9,265	9,257	9,246	9,232	9,215	9,198	9,181	タ) = カ) + コ)
	①② 大船駅→新駅	6,193	6,203	6,202	6,199	6,195	6,188	6,180	6,170	6,158	6,144	6,129	6,111	6,092	6,071	6,048	6,025	6,003	チ) = キ) + ク)
	転換③	13,107	13,150	13,156	13,159	13,156	13,150	13,140	13,125	13,106	13,082	13,054	13,022	12,986	12,945	12,900	12,854	12,808	リ) = ク) + シ)
合計	28,408	28,534	28,562	28,581	28,590	28,590	28,581	28,562	28,534	28,495	28,448	28,390	28,324	28,248	28,163	28,078	27,993	ニ) = タ) + チ) + リ) + サ)	

■開発(総括表)

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	記事
計画居住人口		0	360	720	1,328	1,948	2,584	3,064	3,384	3,955	4,205	4,205	4,205	4,205	4,205	4,296	ハ)
鉄道利用率(初乗り客) %		40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	ト)
乗車人員(初乗り客)		0	144	288	531	779	1,034	1,226	1,354	1,582	1,682	1,682	1,682	1,682	1,682	1,718	イ) = ハ) × ト)
計画従業等人口		3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	5,260	6,183	7,882	7,882	8,144	8,144	10,012	ニ)
鉄道利用率(最終降車客) %		40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	ス)
乗車人員(最終降車客)		1,320	1,320	1,320	1,320	1,320	1,320	1,320	1,320	2,104	2,473	3,153	3,153	3,258	3,258	4,005	ホ) = ニ) × ス)
乗車人員(合計)		1,320	1,464	1,608	1,851	2,099	2,354	2,546	2,674	3,686	4,155	4,835	4,835	4,940	4,940	5,723	ヘ) = イ) + ホ)

■将来の新駅乗車人員(総括表)

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	記事	
乗車人員(合計)	転移	9,108	9,181	9,204	9,223	9,239	9,252	9,261	9,267	9,270	9,269	9,265	9,257	9,246	9,232	9,215	9,198	ト)より
	①② 大船駅→新駅	6,193	6,203	6,202	6,199	6,195	6,188	6,180	6,170	6,158	6,144	6,129	6,111	6,092	6,071	6,048	6,025	チ)より
	転換③	13,107	13,150	13,156	13,159	13,156	13,150	13,140	13,125	13,106	13,082	13,054	13,022	12,986	12,945	12,900	12,854	リ)より
開発		1,320	1,464	1,608	1,851	2,099	2,354	2,546	2,674	3,686	4,155	4,835	4,835	4,940	4,940	5,723	ヘ)より	
合計		29,728	29,998	30,170	30,432	30,689	30,944	31,127	31,236	32,220	32,650	33,283	33,225	33,264	33,188	33,886	34,116	ニ) = ト) + チ) + リ) + ヘ)

■ 駅勢圏内居住人口(モノレールの駅勢圏内居住人口を控除) (P10 参照)

	H12年	H13年	H14年	H15年	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年
駅勢圏内居住人口(人)	45,001	45,223	45,932	46,557	46,762	47,232	48,330	48,611	48,750	49,038	49,016	49,984
鎌倉市の居住人口(人)	25,924	25,898	25,733	25,915	26,030	26,309	27,335	27,390	27,413	27,420	27,283	27,348
藤沢市の居住人口(人)	19,077	19,325	20,199	20,642	20,732	20,923	20,995	21,221	21,337	21,618	21,733	22,636

(出典：住民基本台帳各年 10月1日より)

■ モノレールの駅勢圏内居住人口

	H12年	H13年	H14年	H15年	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年
湘南町屋駅(人)	2534	2536	2526	2514	2517	2542	2528	2519	2570	2587	2583	2598
湘南深沢駅(人)	2298	2264	2261	2203	2194	2109	2056	2033	2041	2048	2088	2090
合計	4832	4800	4787	4717	4711	4651	4584	4552	4611	4635	4671	4688

(出典：住民基本台帳各年 10月1日より)

■ 新駅の駅勢圏内居住人口(モノレールの駅勢圏内居住人口を含む)

	H12年	H13年	H14年	H15年	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年
駅勢圏内居住人口(人)	49,833	50,023	50,719	51,274	51,473	51,884	52,914	53,163	53,361	53,673	53,687	54,672
鎌倉市の居住人口(人)	30,756	30,698	30,520	30,632	30,741	30,961	31,919	31,942	32,024	32,055	31,954	32,036
藤沢市の居住人口(人)	19,077	19,325	20,199	20,642	20,732	20,923	20,995	21,221	21,337	21,618	21,733	22,636

※四捨五入のため、合計値が異なることがある。

(出典：住民基本台帳各年 10月1日より)

■ 駅勢圏内従業等人口(モノレールの駅勢圏内従業等人口を控除) (P11 参照)

	平成13年度			平成18年度			平成21年度		
	従業等人口(人)	就業者(人) (H13事業所・企業統計調査より)	通学者(人) (学校案内等より)	従業等人口(人)	就業者(人) (H18事業所・企業統計調査より)	通学者(人) (学校案内等より)	従業等人口(人)	就業者(人) (H21経済センサスより)	通学者(人) (学校案内等より)
駅勢圏内従業等人口(人)	19,015	18,415	600	18,344	17,744	600	21,034	20,434	600
鎌倉市の従業等人口(人)	12,604	12,004	600	11,973	11,373	600	13,692	13,092	600
藤沢市の従業等人口(人)	6,411	6,411	0	6,371	6,371	0	7,342	7,342	0

■ モノレールの駅勢圏内従業等人口

	H13年度	H18年度	H21年度
湘南町屋駅(人)	3505	3089	3790
湘南深沢駅(人)	1187	957	838
合計	4692	4046	4628

(出典：事業所・企業統計調査及び経済センサスより)

■ 新駅の駅勢圏内従業等人口(モノレールの駅勢圏内従業等人口を含む)

	平成13年度			平成18年度			平成21年度		
	従業等人口	就業者(人) (H13事業所統計より)	通学者(人) (学校案内等より)	従業等人口	就業者(人) (H18事業所統計より)	通学者(人) (学校案内等より)	従業等人口	就業者(人) (H21経済センサスより)	通学者(人) (学校案内等より)
駅勢圏内従業等人口(人)	23,707	23,107	600	22,389	21,789	600	25,662	25,062	600
鎌倉市の従業等人口(人)	17,296	16,696	600	16,018	15,418	600	18,320	17,720	600
藤沢市の従業等人口(人)	6,411	6,411	0	6,371	6,371	0	7,342	7,342	0

※四捨五入のため、合計値が異なることがある。