

いずみ野線延伸検討に関する とりまとめ

平成19年3月

いずみ野線延伸研究会

目 次

1 . 検討の目的	1
(1) 検討の背景	1
(2) 検討の目的及び内容	2
(3) いずみ野線延伸研究会について	3
2 . 「県央・湘南都市圏」の現況及び将来動向の整理	5
(1) 都市の将来像	5
(2) 交通に関する将来の方向性	7
(3) いずみ野線の延伸を検討する地域の状況	12
3 . いずみ野線延伸検討案の設定	13
(1) 検討の前提条件	13
(2) 検討対象とするシステムとその設定理由	13
(3) 設定した交通システム	14
(4) 検討対象とする延伸計画案の条件設定	15
(5) 設定した検討案ごとの利用者推計と利用者推計に基づく運行形態の設定	20
4 . いずみ野線延伸の期待される効果	25
(1) 環境負荷低減の効果	25
(2) 利用者利便性向上の効果	26
(3) いずみ野線延伸の費用対効果	29
5 . いずみ野線延伸の事業性の検討	32
(1) 鉄道・LRT の事業スキームの設定	32
(2) いずみ野線延伸の事業性の検討	34
6 . いずみ野線延伸検討のまとめと今後検討すべき課題	37
(1) いずみ野線延伸検討のまとめ	37
(2) 今後検討すべき課題	39

1. 検討の目的

(1) 検討の背景

神奈川県では、県中央地域を活性化して県土の均衡ある発展を図るため、東海道新幹線の新横浜駅と小田原駅のほぼ中間地点である、寒川町倉見地区に新駅を誘致する活動を行っている。そして、この新駅誘致地区と相模川を挟んだ対岸の平塚市大神地区とを一体化した環境共生モデル都市「ツインシティ」の整備に取り組んでいる。

「ツインシティ」が位置する県央・湘南都市圏は、人口約 280 万人を擁し、企業や大学の立地状況、製造品出荷額など、横浜、川崎に劣らない非常にポテンシャルの高い地域である。この都市圏の将来像については、現在の豊かな自然環境を生かしつつ、省エネルギーや循環型社会という地球環境にやさしい、「環境と共生する都市圏」の形成を目指すとともに、ツインシティや圏域内外の既存都市拠点との交流と連携を実現する、「ネットワーク型都市圏」の形成を目指すこととしている。

県央・湘南都市圏の交通の現状は、横浜、川崎と比較して、都市の公共交通の要ともいえる鉄道網の密度が低く、自動車交通に依存せざるを得ない状況であり、たとえば、東海道線、相模線、相鉄本線、小田急江ノ島線に囲まれた地域は、ほぼ中央を東海道新幹線が横切るものの、南北概ね 15km、東西概ね 8km にわたり鉄道の空白地帯となっている。このため、この地域における主要な交通手段の割合は、横浜市域と比べて鉄道利用が 6 割程度にとどまるのに対し、自動車利用が 1.4 倍という状況であり、人の交通手段の選択が鉄道の整備状況により大きく左右されている。

このような状況のもと、広域的な交流と連携の窓口(ゲート)となる新幹線新駅を誘致し、ツインシティという環境共生のモデルとなる都市づくりを進めているこの地域において、新幹線新駅を核とし、周辺都市からの利用者の利便性を確保するため、既存の公共交通網を活かしつつ、新たな鉄道等の公共交通を導入していくことは、今後到来する少子高齢化社会への対応や地球環境への配慮などからも、取り組むべき重要な課題であると考えられる。

本検討は、その具体的な取り組みのひとつとして、二俣川駅から湘南台駅まで開通している、相鉄いずみ野線のツインシティ方面への延伸をめざして、その実現可能性について検討を行うものである。

(2) 検討の目的及び内容

本検討では、いずみ野線の相模線方面への延伸を、寒川町倉見地区である新幹線新駅及びツインシティへの交通アクセスとして位置づけ、延伸地域の土地利用や開発動向、今後の少子高齢化の進展、環境負荷低減効果などを勘案した上で、鉄道での検討に加え、鉄道に比べ低廉な事業費で整備が可能な交通システムとして近年注目されているLRT についても検討対象に加えた。

延伸事業の実現可能性の検討においては、採算性の確保が最も重要な課題であることから、鉄道やLRT等のシステムごとに、基礎となる利用者予測を行うとともに、事業コストの縮減や利用者の利便性を加味した計画案を設定し、それぞれについての便益や概算事業費を算定し、事業採算性についての検討を行った。

検討にあたっては、移動時間短縮などの利用者の利便性向上や、CO₂排出量削減による環境負荷の低減効果などによる便益や費用対効果を算定するとともに、採算性については現行スキームでの事業収支や公的負担を含む各主体の負担割合などについても算定した。

また、今回は、鉄道やLRTについて、既存のシステムを前提として検討を行ったが、いずみ野線延伸の実現に向けては、公共交通網の充実強化という視点から、制度面についての検討や地域のコンセンサスづくりなど、今後検討を深めていくべき課題を明らかにすることもひとつの目的とした。

今後、本検討を踏まえ、各関係機関等において、いずみ野線延伸の事業の実現に向けた課題の解決を模索し、導入するシステムを絞り込んだ上で引き続き検討を深めるとともに、利用者の利便性及び社会的効果がより高いものとするため、関係者の合意に基づく適切な役割分担のもとにいずみ野線延伸が実現されることを期待するものである。

LRT (Light Rail Transit) : 従来の路面電車の走行環境、車両等をグレードアップさせた、人や環境に優しく経済性に優れた公共交通システム。

(都市計画中央審議会答申、平成 9 年 6 月)

(3) いずみ野線延伸研究会について

本検討では、いずみ野線延伸研究会を以下の通り設置し、議論を行った。

1) 設置目的

この研究会は、いずみ野線のツインシティまでの延伸をめざし、その実現に向けた研究を行うことを目的とした。

2) 検討事項

研究会は、上述の設置目的を達成するため、湘南台からツインシティへの延伸について、概略のルート・構造等について研究し、実現に向けて課題の整理・検討を行った。

3) 設置年月日

平成 16 年 10 月 21 日

4) 委員名簿(平成 18 年度)

委員長	東京工業大学	名誉教授	黒川 洸
委員	東京工業大学	教授	屋井 鉄雄
	横浜国立大学	教授	中村 文彦
	国土交通省	関東地方整備局建政部都市整備課長	
	"	関東運輸局鉄道部計画課長	
	神奈川県	環境共生都市整備担当課長	
	"	交通企画担当課長	
	"	道路管理課長	
	"	道路整備課長	
	"	藤沢土木事務所長	
	藤沢市	企画部長	
	"	計画建築部長	
	茅ヶ崎市	都市部長	
	寒川町	企画部長	
	"	都市部長	
	相模鉄道(株)	鉄道カンパニー事業統括部長	
		鉄道カンパニー事業統括部担当部長	
オブザーバー	平塚市	都市整備部長	(H18 より参加)

研究会に提案する必要な事項について協議または調整し、研究会の円滑な運営を図るため、検討部会を別途設置し議論した(部会長:横浜国立大学 教授 中村文彦)。

5) 開催経緯

いずみ野線延伸研究会を 8 回、同検討部会を 9 回、以下の日程で開催した。

開催日	会議名	主な議事内容
平成 16 年 10 月 21 日	第 1 回検討部会 第 1 回研究会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討の背景 ・ いずみ野線延伸計画の位置づけ ・ 研究会での検討内容とスケジュール
平成 16 年 12 月 20 日	第 2 回検討部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ LRT について ・ 沿線地域の需要特性 ・ ルート・構造案の特徴と課題
平成 17 年 1 月 20 日	第 2 回研究会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 延伸地域の沿線人口と交通特性 ・ 導入可能性のある交通システムおよびルート・構造案の比較、絞り込みの視点
平成 17 年 2 月 23 日	第 3 回検討部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 導入可能性のある交通システムおよびルート・構造案の比較
平成 17 年 3 月 18 日	第 3 回研究会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 導入可能性のある交通システムおよびルート・構造案の比較
平成 17 年 9 月 12 日	第 4 回検討部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 17 年度の検討方針 ・ 計画案の設定について
平成 17 年 10 月 14 日	第 4 回研究会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 17 年度の検討方針 ・ 計画案の設定について
平成 17 年 11 月 24 日	第 5 回検討部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 想定される計画案の特徴 ・ 計画案の設定と評価
平成 17 年 11 月 21 日	第 5 回研究会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 想定される計画案の特徴と課題 ・ 計画案の設定と評価
平成 18 年 2 月 15 日	第 6 回検討部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業化に向けた課題
平成 18 年 3 月 17 日	第 6 回研究会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道による具体化のためにはどのような事業スキームと支援方策が必要か ・ 鉄道による事業化に向けた課題 ・ 次年度検討課題
平成 18 年 8 月 30 日	第 7 回検討部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本年度の調査方針 ・ L R T 導入検討案設定方針
平成 18 年 10 月 18 日	第 8 回検討部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ L R T 等導入検討計画案の設定・概要 ・ 検討計画案の絞り込み
平成 18 年 11 月 1 日	第 7 回研究会	<ul style="list-style-type: none"> ・ L R T 等導入検討計画案の設定・概要 ・ 検討計画案の絞り込み
平成 18 年 11 月 28 日	第 9 回検討部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ いずみ野線延伸検討に関するとりまとめ 骨子(案)について
平成 19 年 1 月 31 日	第 8 回研究会	<ul style="list-style-type: none"> ・ いずみ野線延伸検討に関するとりまとめ 骨子(案)について

2. 「県央・湘南都市圏」の現況及び将来動向の整理

(1) 都市の将来像

1) 県央・湘南都市圏の将来像

県央・湘南都市圏は、環境と共生し、交流と連携を実現するネットワーク型都市圏となり、質の高い生活や諸活動を支えることが期待されている。

持続可能な社会を支える環境と共生する都市圏

- ・自然環境の回復と環境負荷の低減を進め、快適で、持続可能な社会を支える環境と共生する都市圏を形成する。

交流と連携を実現するネットワーク型の都市圏

- ・「広域連携拠点」等において諸機能の集積を図り、都市圏の自立性を高めるとともに、人・物・情報のネットワークを形成し、質の高い生活や諸活動を支える。

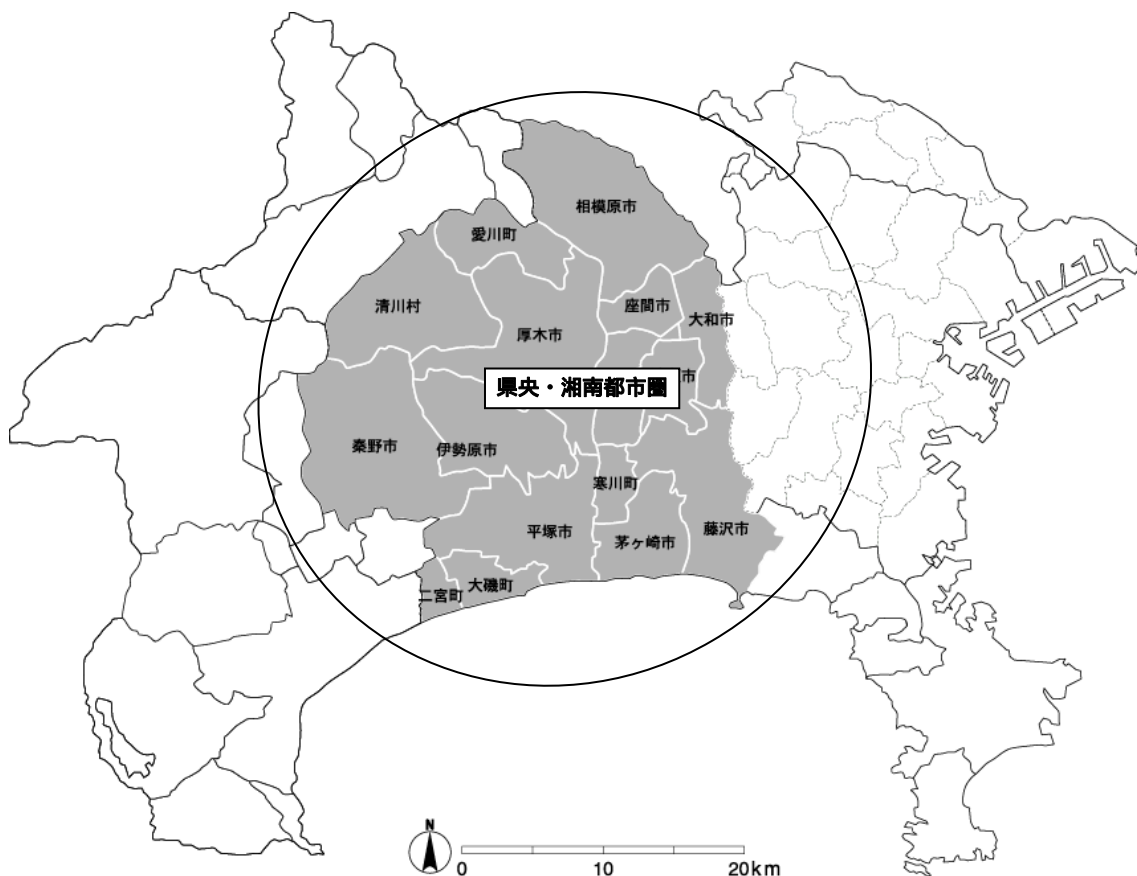


図 県央・湘南都市圏の位置図

相模原市の区域は旧津久井郡との合併以前の市域

2) ツインシティの整備（ツインシティ整備計画（平成14年4月）より）

ツインシティは新幹線新駅を誘致することにより県央・湘南都市圏の南のゲートとなり、環境と共生し、首都圏分散型ネットワーク構造実現のための核となることが期待されている。

ツインシティ（TC）整備の意義

首都圏を分散型ネットワーク型構造へと変えていくための核とする。

「県土全体のバランスある発展」を導く核とする。

県央・湘南都市圏を環境と共生する都市圏へと誘導していくための核とする。

ツインシティがめざす都市像

広域的な交流と連携の窓口（ゲート）となる都市

地域の環境と共生し、地球環境にやさしい環境共生都市

新しい産業を創出・育成する都市

新しい生活スタイル・ワークスタイルを実践する都市

新幹線新駅の誘致

- ・寒川町倉見地区へ新幹線新駅を誘致し、新駅誘致地区を中心に、様々な交通手段への乗換をスムーズにし、都市圏の「南のゲート」を形成する。

ツインシティ整備の計画人口

従業人口：約 10,000 人

居住人口：約 6,000 人

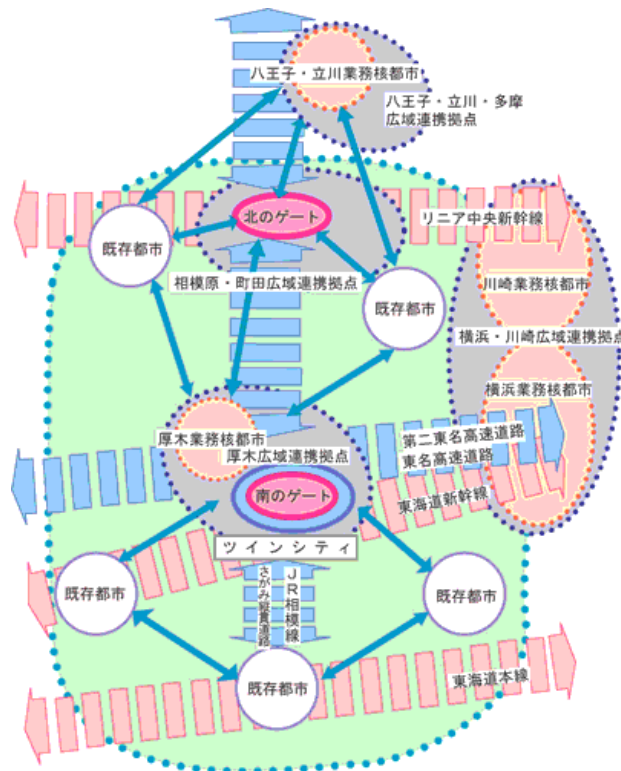


図 ネットワーク型都市圏形成の概念図

(2) 交通に関する将来の方向性

1) 県央・湘南都市圏の交通状況

県央・湘南都市圏は横浜地域に比べ鉄道網が少なく、自動車利用の割合が高い。

鉄道網の現況

県央・湘南都市圏が概ね位置する首都圏 30～40km 圏内外において鉄道網の密度に差がある。

【首都圏 30～40km 圏内外の鉄道例】

- ・境川渡河の都心放射型の鉄道：7 路線（東海道線、横浜市営地下鉄、相鉄いずみ野線、相鉄線、田園都市線、小田急線、京王相模原線）
- ・相模川渡河の都心放射型の鉄道：2 路線（東海道線、小田急線）



図 県央・湘南都市圏の鉄道網

交通手段の状況

湘南台～ツインシティ間のいずみ野線の延伸地域では、横浜市内と比べて鉄道利用の割合が低くなっている。

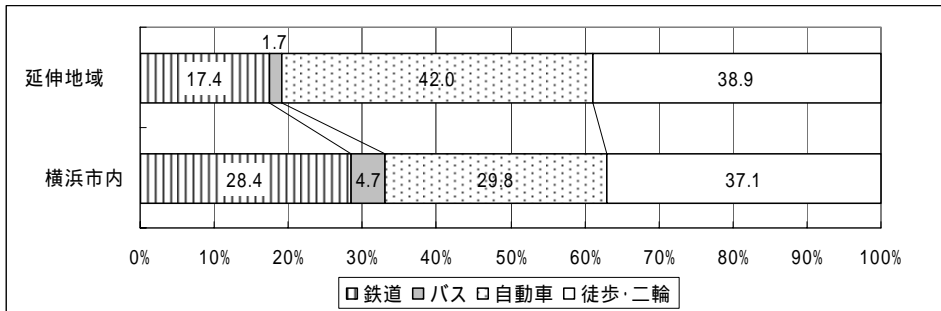


表 現況の主な利用交通手段の構成比

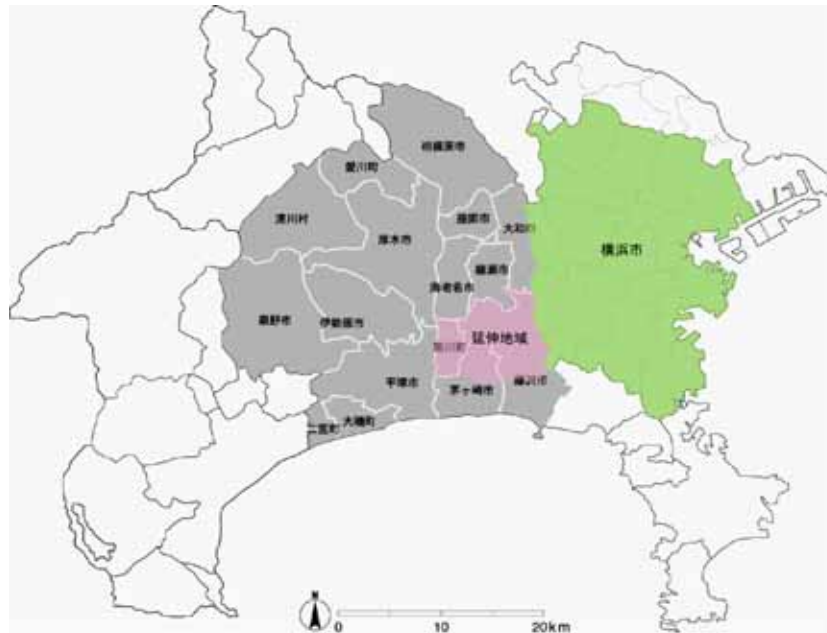


図 延伸地域 の位置

平成 10 年東京都市圏パーソントリップ調査における藤沢市北部、茅ヶ崎市北部、寒川町の区域

2) ツインシティをとりまく交通計画構想

相鉄いずみ野線のツインシティへの延伸や、県央・湘南都市圏における新たな交通システムの整備をめざしている。

ツインシティ整備計画（平成14年4月）に見る交通動向

i) 相鉄いずみ野線のツインシティへの延伸

- ・ ツインシティへの交通アクセスとなる鉄道は現在相模線のみであることから、新幹線新駅アクセスにふさわしい公共交通として、相鉄いずみ野線の湘南台からツインシティへの延伸を目指している。

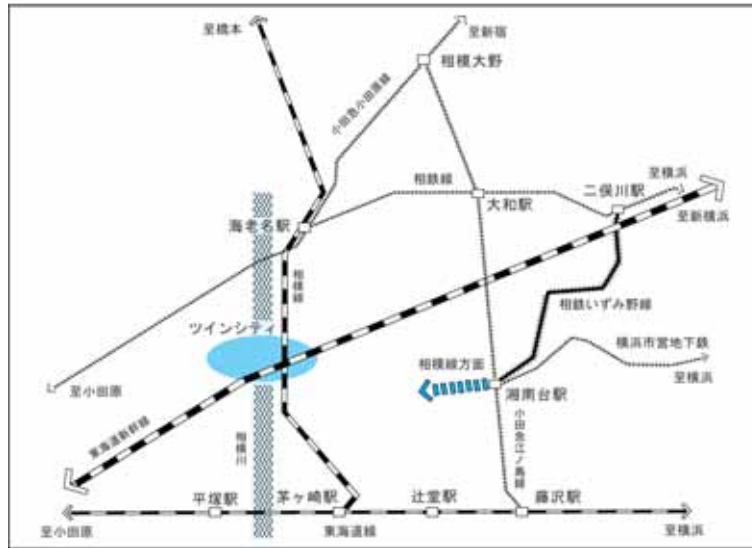


図 相鉄いずみ野線延伸のイメージ

ii) 新たな交通システムの整備

- ・ 県央・湘南都市圏における公共交通の定時性を確保するため、主要な都市間への新たな交通システムの整備をめざしており、先行して検討する公共交通軸（8軸）が選ばれている。

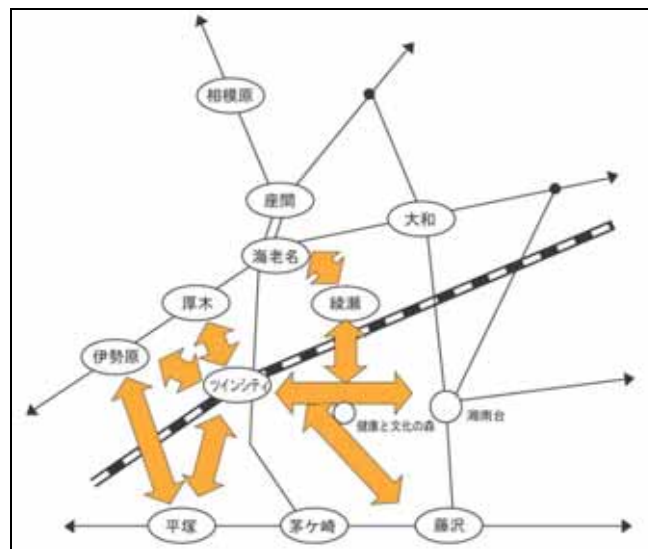


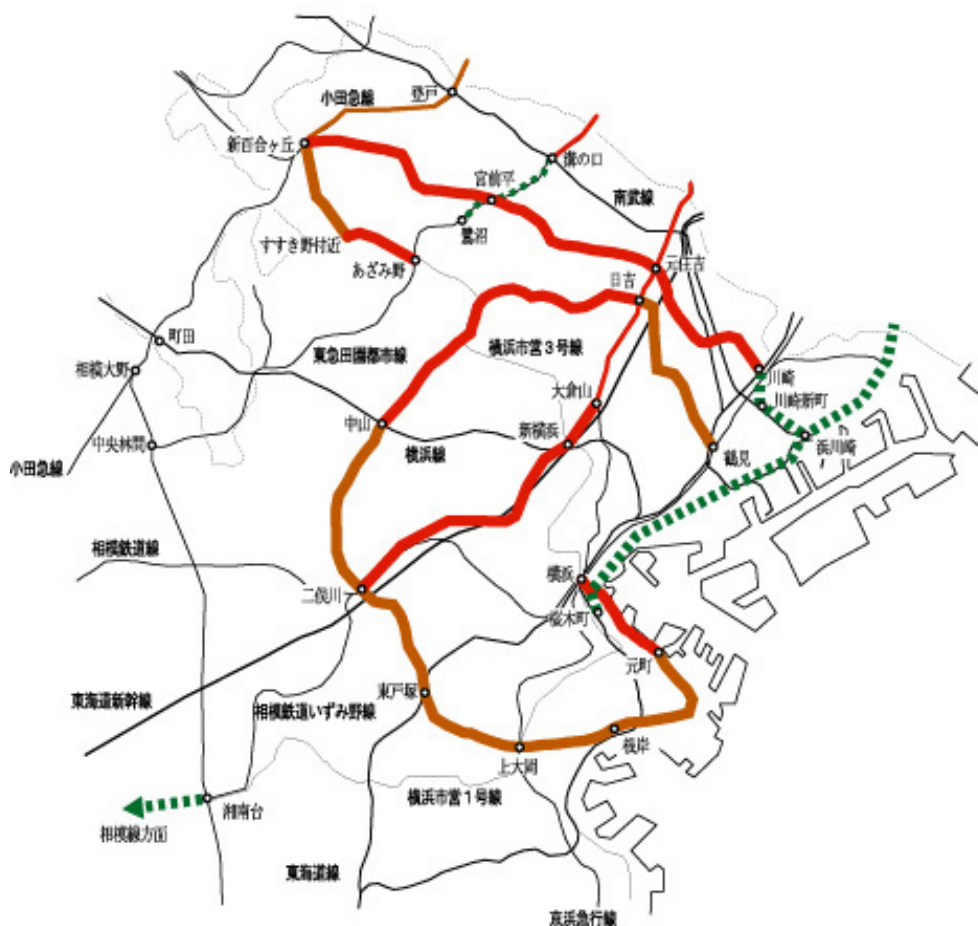
図 先行して検討を進めている「公共交通軸」(8軸)

上位計画に見る交通動向

i) 「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網整備に関する基本計画について」運輸政策審議会第18号答申（平成12年1月27日）

- ・今後整備について検討すべき路線

相模鉄道いずみ野線の延伸（湘南台 相模線方面）



凡 例		
目標年次までに整備を推進すべき路線(A) ・目標年次までに開業することが適当である路線 (A1) ・目標年次までに整備着手することが適当である路線 (A2)	路線の新設  	複々線化等  
今後整備について検討すべき路線 (B) (整備について検討すべき区間を方向で示す場合)		

(注) 1. 本図は、整備計画路線について、概ねのルートによりネットワークの概略を示したものである。
 2. 「路線の新設」には貨物線の旅客線化、「複々線化等」には改良を含む。

図 東京圏鉄道網図（横浜・川崎）

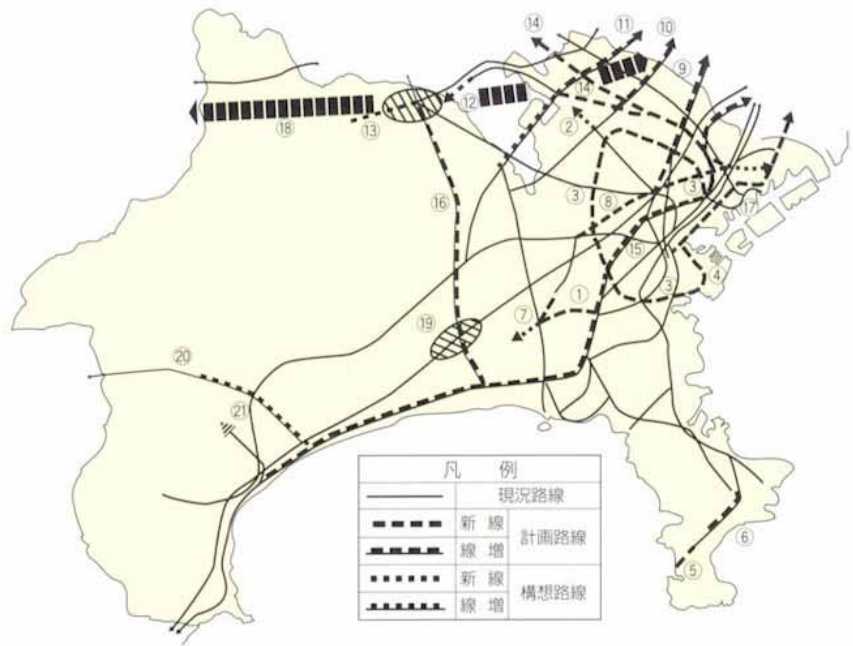
出典：運輸審答申第18号

ii) かながわ交通計画（平成 9 年 3 月改訂、平成 17 年 3 月追録版策定）

・ 構想区間

いずみ野線 湘南台～相模線方面

鉄道網構想図



番号	路線名	整備内容	計画区間	構想区間
①	横浜市高速鉄道1号線	新線	戸塚～湘南台	
②	横浜市高速鉄道3号線	新線		あざみ野以北への延伸
③	横浜環状鉄道	新線	鶴見～日吉～港北 ニュータウン～中山 二俣川～鶴ヶ峰～ 東戸塚～上大岡～榎岸 ～元町付近	
④	みなとみらい 21線	新線	横浜～みなとみらい21地区 ～元町付近	
⑤	京急久里浜線	新線	三崎口～油壺	
⑥	京急久里浜線	複線	京急久里浜～ 京急長沢	
⑦	相鉄いずみ野線	新線	いずみ中央～ 湘南台	湘南台～ 相模線方面
⑧	神奈川東部方面線 (仮称)	新線	二俣川～新横浜 ～大倉山 川崎	川崎～ 臨海部方面
⑨	東急東横線	複々線	(多摩川園)～ 大倉山	

番号	路線名	整備内容	計画区間	構想区間
⑩	東急田園都市線	複々線	(二子玉川園) ～鶴沼付近	
⑪	小田急小田原線	複々線	(東北沢)～ 新百合ヶ丘	新百合ヶ丘 ～相模大野
⑫	小田急多摩線	新線		(唐木田) ～相模原
⑬	京王相模原線	新線		橋本～ 相模中野
⑭	川崎縦貫高速鉄道 (JR武蔵野南線)	新線 旅客線化	川崎(府中本町) ～新百合ヶ丘	
⑮	東海道貨物線	旅客線化	小田原～ 東京都方面	
⑯	JR相模線	複線	茅ヶ崎～橋本	
⑰	東海道貨物支線	旅客線化	桜木町～ 東京都方面	
⑱	リニア中央新幹線・ 新駅	新線	甲府市方面～ 東京都方面	
⑲	東海道新幹線新駅	新駅		
⑳	御殿場線	複線		国府津～山北
㉑	大雄山線	新線		大雄山～ 御殿場線方面

注) 上記は構想図であり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

図 かながわ交通計画の鉄道網構想図

(3) いずみ野線の延伸を検討する地域の状況

今回、いずみ野線の延伸を検討する地域の土地利用の状況は、湘南台駅を中心に住宅、大規模工場が立地し、中間地点には、慶応義塾大学湘南藤沢キャンパスがあり、慶應大学の南部には住宅を主体とした湘南ライフタウンがある。その先ツインシティまでの区間のほとんどは市街化調整区域となっている。



図 現況の市街地の状況

延伸地域の公共交通の状況は、バス網が整備されており、湘南台駅や辻堂駅等において鉄道と接続し、都心方面等への通勤・通学に利用されている。また、道路の状況としては、ツインシティと湘南台を連絡する幹線道路の構想があり、一部の区間については整備済みとなっている。

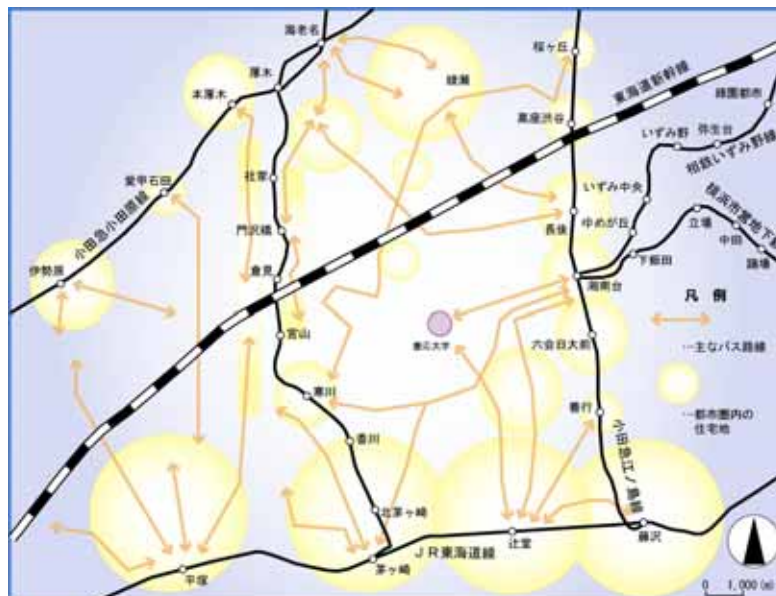


図 現況の公共交通体系

延伸地域における将来的な開発計画としては、大規模なニュータウンや工業団地等の構想こそないものの、慶応大学付近を中心に開発に向けた動きがある。

3. いずみ野線延伸検討案の設定

いずみ野線延伸の検討案の設定について以下の考え方でいった。

(1) 検討の前提条件

いずみ野線延伸区間の開業時には、新幹線新駅が開業しており、また、ツインシティはまち開きしているものとした。

いずみ野線の延伸は、新幹線新駅の誘致やツインシティの整備が前提条件であり、これらのプロジェクトと歩調を合わせてすすめていくものであることから、いずみ野線延伸区間の開業時には、新幹線新駅が開業しており、また、ツインシティはまち開き（新橋の完成、面整備の概成など）しているものとした。

(2) 検討対象とするシステムとその設定理由

速達性、定時性に優れた交通システムである鉄道に加え、鉄道に乗り入れ可能で整備費が鉄道と比較し低廉な中量輸送システムである LRT を検討対象とした。

1) 鉄道

運輸政策審議会答申やかながわ交通計画などの上位計画に適合し、速達性、定時性に優れ、いずみ野線と同じシステムである鉄道を検討対象の1つとした。表定速度はいずみ野線と同じ 40km/h と設定した。

2) LRT

鉄道との比較対象として、輸送力や表定速度などのサービスレベルが公共交通システムの中で鉄道の次位に位置するとともに、鉄道と比べ整備費が低廉であり、また、いずみ野線への乗り入れが可能である、近年、利用のしやすさや環境改善、都市の活性化への貢献という点で注目を浴びている LRT を検討対象に加えることとした。

LRT の表定速度については、以下の2通りについて設定した。

設定1：LRT 15km/h

国内の路面電車の標準的な数値であり LRT として最低限確保すべき表定速度である 15km/h を1つのケースとして設定した。

・路面電車の表定速度の例

都電荒川線（一部専用軌道）：16km/h

東急世田谷線（専用軌道のみ）：19km/h

設定 2 : LRT 25km/h

主要交差点との立体交差化や優先信号システムの導入などにより LRT として実現可能な表定速度であり、国内の新交通システムの標準的な数値でもある 25km/h を 1 つのケースとして設定した。

・新交通システムの表定速度の例

横浜新都市交通 : 25km/h

ゆりかもめ : 29km/h

3) 鉄道 + L R T

後述する、利用者推計の結果、中間駅である慶応大学を境に大きな差が見られることから、湘南台～慶応大学間を鉄道、慶応大学～ツインシティ間を L R T とする案を設定した。

(3) 設定した交通システム

(2) より、下記の 5 ケースを検討する交通システムとして設定した。

- ・鉄道(40km/h) : いずみ野線と同じ表定速度
 - ・L R T(15km/h) : 国内の路面電車の標準的な表定速度。
 - ・L R T(25km/h) : 工夫を行い可能と考えられる表定速度(新交通システムの国内事例程度の表定速度)
 - ・鉄道(40km/h) + L R T(15km/h) : 上記の組合せ
 - ・鉄道(40km/h) + L R T(25km/h) : 上記の組合せ
- 鉄道 + L R T は、湘南台～慶応大学間が鉄道、慶応大学～ツインシティ間が L R T

(4) 検討対象とする延伸計画案の条件設定

今回の検討にあたっての、ルート、構造形態の設定は以下のとおりとした。

1) ルートの設定

延伸地域における市街化の状況や、LRT 導入の可能性がある道路（構想路線を含む）の状況から湘南台～ツインシティをほぼ直線で結ぶルート（延長約 8.0km）とした。

・ 駅（鉄道）または電停（LRT）：鉄道、LRTとも同じ配置とし、中間に3駅設定。

駅間距離 1～2km 程度の鉄道の検討における配置を LRT でも採用

駅名を、湘南台駅、新駅 1、慶応大学駅、新駅 2、ツインシティ駅と設定

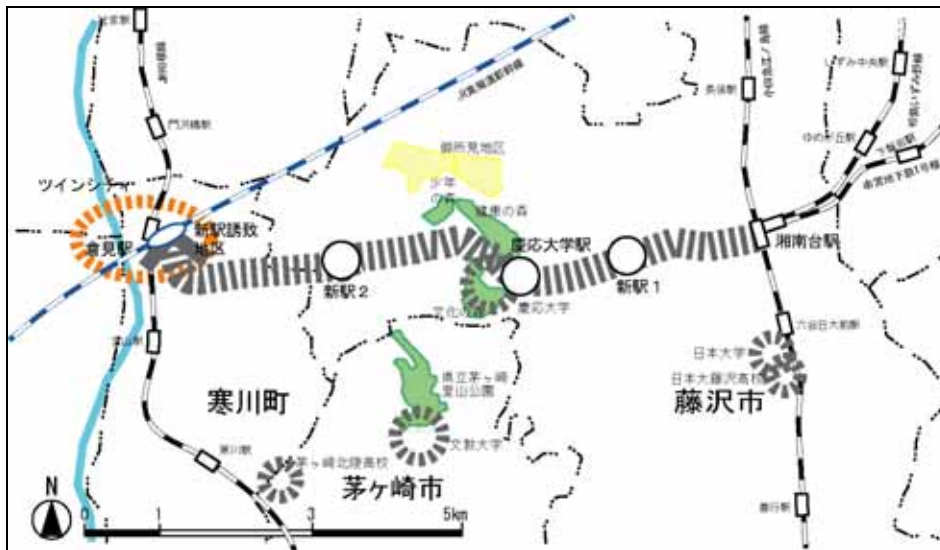


図 いずみ野線延伸部のルート案

2) 構造形態の設定

駅・電停の構造の設定

- ・湘南台駅：鉄道（鉄道 + LRT の場合を含む）、LRT とも地下 3 階と設定した。
LRT の場合は地上駅、地下 1 階（コンコース）駅も考えられるが、今回は相鉄への乗入れ可能な構造となる地下 3 階を検討対象として設定
- ・慶応大学駅：鉄道は高架駅、LRT は地上駅、鉄道 + LRT は高架駅
鉄道の駅は地下と高架が考えられるが、今回は建設コストが低くなる高架駅を検討対象として設定
鉄道 + LRT の場合の LRT の電停は地上と高架が考えられるが、今回は鉄道区間への乗り入れ可能な構造形態となる高架と設定
- ・ツインシティ駅：鉄道は地下、LRT（鉄道 + LRT の場合を含む）は地上と設定した。

導入空間の構造等の設定

- ・鉄道の導入空間の構造は、地下又は高架とする。
- ・LRT の導入空間として、道路に軌道敷を敷設する。但し、従前の道路機能の確保のために道路を拡幅し、従前の車線数を維持する案を検討対象に含める。
なお、駅の構造形態から、湘南台駅周辺は地下構造とし、また鉄道 + LRT の場合の慶応大学駅周辺は、高架構造と設定する。
- ・LRT の表定速度 25km/時の案は、走行速度向上策として交差点の信号制御による待ち時間が発生しないよう、主要な交差点においては LRT が立体交差道路（高架）を走行する設定とした。また、LRT の走行が優先となる信号制御システム（PTPS:公共車両優先システム）を採用する設定とした。

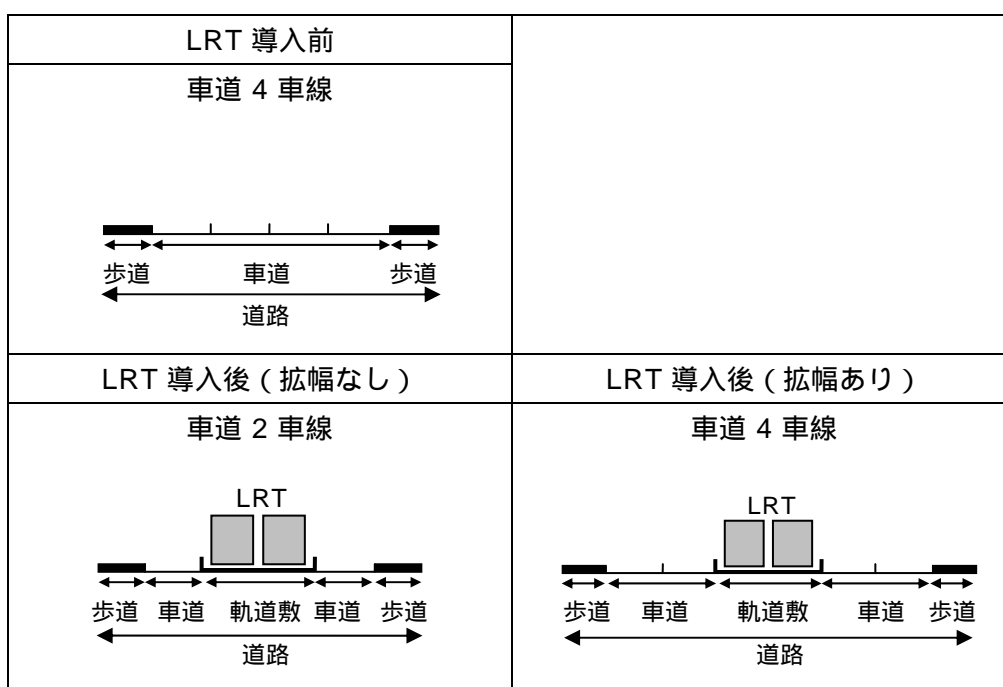


図 LRT を導入する場合の道路空間イメージ

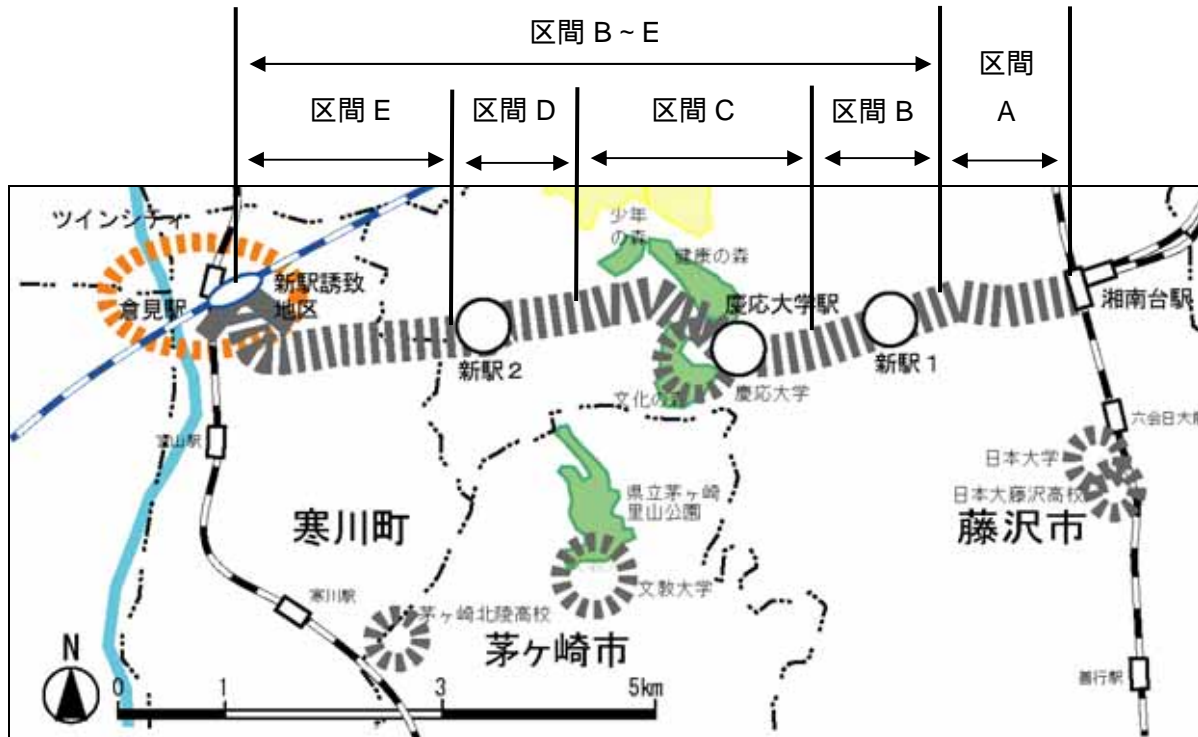


図 いずみ野線延伸部の道路整備状況

LRT の導入を想定している道路の状況（構想を含む）

区間 A：LRT を道路の地下に導入する区間

区間 B：現況幅員 16m（2 車線）、計画幅員 25m（4 車線）の区間

LRT 導入に際しては計画幅員への拡幅整備が必要な区間

区間 C：現況幅員 25m（4 車線）区間

区間 D：新設道路の整備中の区間（幅員 25m、4 車線）

区間 E：道路の構想がある区間

LRT 導入に際しては、4 車線（以上）の道路整備が必要となる区間

区間 B～E は、LRT の導入空間として道路に軌道敷を敷設することから、道路機能維持のためには拡幅が必要な区間

3) 運行形態の設定

車両数や運行本数等の運行形態を設定するためには、利用者推計のデータも必要なため、利用者推計実施後に運行形態を設定するものとした（p25 参照）。

【参考】湘南台の構造について（LRT の場合）

本検討では、湘南台駅を地下 3 階と設定したため、相鉄いずみ野線との乗換利便性がよい反面、小田急江ノ島線や横浜市営地下鉄との乗換利便性に劣るものとなっている。

これに対し地上や地下 1 階とした場合には、相対的に小田急江ノ島線や横浜市営地下鉄との乗換利便性は向上し、相鉄いずみ野線との乗換利便性は低下する。

表 湘南台での乗換利便性（LRT の場合）

湘南台駅の構造		地下 3 階（LRT 乗入可能性確保）	地上（駅広が基本）	地下 1 階（コンコース）	
イメージ図					
乗換利便性 (改札は B1F)	垂直方向	いずみ野線乗換	フロア移動なし	2 フロア分移動	
		小田急乗換	3 フロア分移動	1 フロア分移動	
		横浜市営乗換	3 フロア分移動	1 フロア分移動	
	水平方向	いずみ野線乗換	約 50m 移動	約 260m 移動	約 140m 移動
		小田急乗換	約 300m 移動	約 210m 移動	約 90m 移動
		横浜市営乗換	約 390m 移動	約 290m 移動	約 160m 移動

以上の検討の結果、絞り込まれた検討計画案を整理すると下表のとおりとなる。

表 検討計画案のイメージ

交通システム	イメージ図
鉄道 (40km/h)	
LRT (15km/h)	
LRT (25km/h)	
鉄道 + LRT(15km/h)	
鉄道 + LRT(25km/h)	

今回のLRTの表定速度の設定は電停数など、表定速度を左右する要因を勘案していないことから、今回設定した電停数に基づく運行計画から算出される表定速度とは必ずしも一致しない。

(5) 設定した検討案ごとの利用者推計と利用者推計に基づく運行形態の設定

1) 利用者推計の前提条件

平成 12 年度に策定された総合都市交通体系調査報告書（平成 10 年東京都市圏パーソントリップ調査）における将来需要推計（2020 年）の条件を基本として、いずみ野線の延伸線の利用者の推計を行った。

使用ネットワーク

平成 12 年度に策定された総合都市交通体系調査報告書（平成 10 年東京都市圏パーソントリップ調査）における将来鉄道ネットワークデータをベースに、新幹線新駅やいずみ野線延伸の延伸線、LRT 導入を想定している構想道路などを加えたものとした。

沿線開発

ツインシティ構想（p7 参照）や現在事業中の土地区画整理事業等は勘案するが、それ以外の新たな開発は見込まないものとする。

予測年次

平成 12 年度に策定された総合都市交通体系調査報告書（平成 10 年東京都市圏パーソントリップ調査）における将来予測年次である 2020 年とした。

運賃体系

現行の相鉄いずみ野線なみの運賃体系とした。

推計ケース

前述の 5 ケースを推計対象とした。

- i) 鉄道(40km/h)
- ii) LRT(15km/h)
- iii) LRT(25km/h)
- iv) 鉄道 + LRT(15km/h)
- v) 鉄道 + LRT(25km/h)

2) 利用者推計の結果

各交通システムの需要

鉄道の場合が最も利用者数が多く、また、どの交通システムにおいても湘南台駅～慶応大学間の利用者数に比べ、慶応大学以西の利用者数は概ね半減となる推計結果となった。

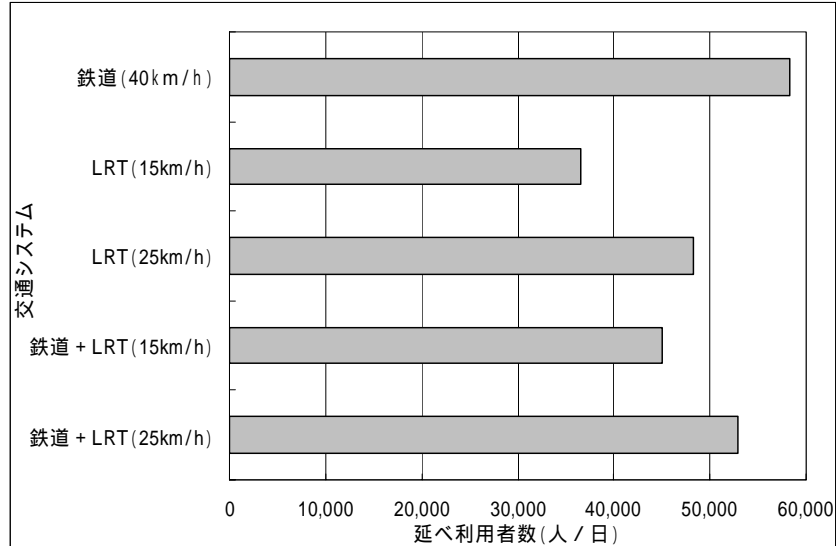


図 検討対象とした設定案ごとの利用者推計(一日あたり)

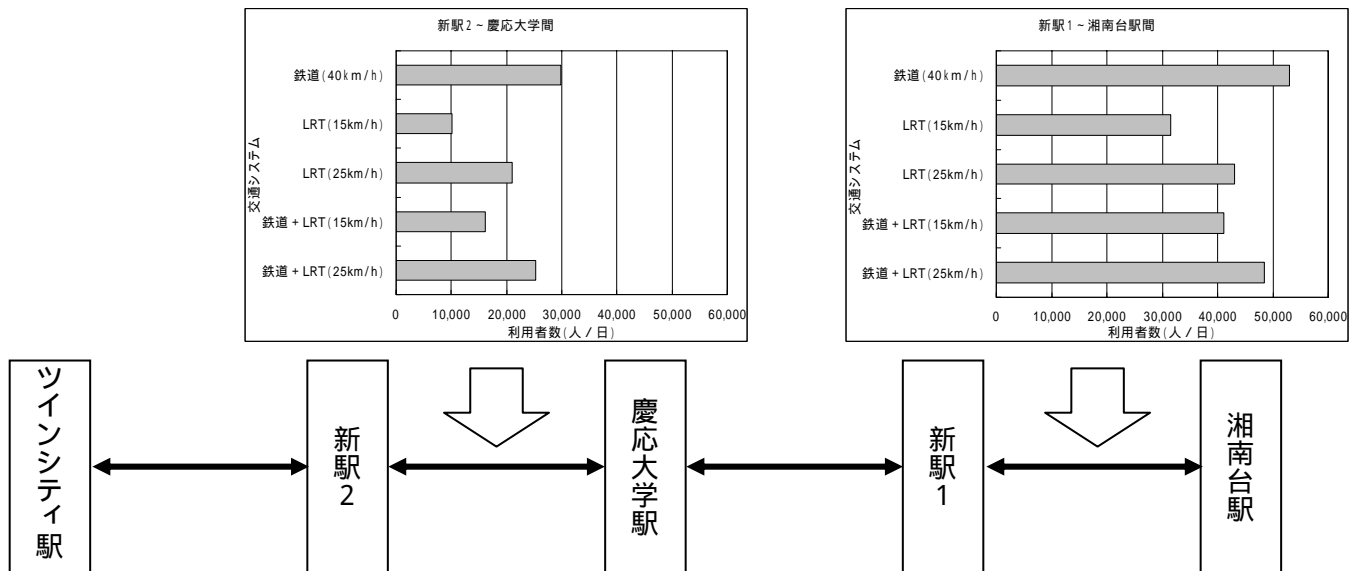


図 検討対象とした設定案ごとの駅間利用者推計の例(一日あたり)

延伸部利用者の発地、着地分布（鉄道 40km/h の場合）

- ・延伸部の利用者として、藤沢市北部に住居または勤務地がある人の利用が全体の約 3 ~ 4 割と最も多い。
- ・横浜市、川崎市、東京都区部方面への利用者も全体の約 2 ~ 3 割と多いが、他鉄道路線からの転換による利用者だと想定される。

鉄道（40 km/h）の場合における通勤・通学目的における、延伸部利用者の発地、着地分布を以下に示す。発側（約 31%）、着側（約 40%）といずれも藤沢市（北部）の割合が最も高い。これは発側では湘南ライフタウン、着側は慶応大学関連の利用者数が多いためである。

横浜市、川崎市、東京都区部からの発着は、発側で全体の 2 割程度、着側で全体の 3 割程度である。

利用者の発着で多い例は、延伸地域内での移動のための利用で全体の 11%程度、藤沢市（北部）と横浜市・川崎市の移動のための利用で全体の 18%程度などである。

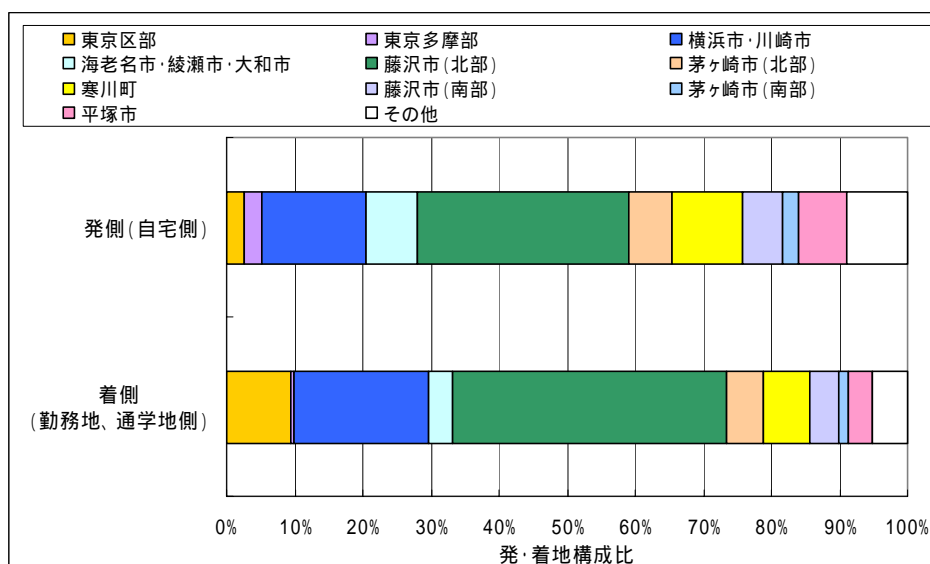


図 延伸部利用者（通勤・通学目的）の発地・着地分布（鉄道 40km/h の場合）

表 延伸部利用者（通勤・通学目的）の発着地点の代表例（鉄道 40km/h の場合）

発地点及び着地点		構成比
藤沢市（北部）	横浜市・川崎市	約 18%
延伸地域内の移動での利用		約 11%
藤沢市（北部）	東京都区部	約 8%
藤沢市（北部）	藤沢市（南部）	約 7%
寒川町	横浜市・川崎市	約 6%
藤沢市（北部）	平塚市	約 5%
藤沢市（北部）	海老名市・綾瀬市・大和市	約 4%
平塚市	横浜市・川崎市	約 3%

藤沢市（北部）と横浜市・川崎市間の移動での利用など

【参考】自動車等の利用からの転換の例

いずみ野線の延伸（鉄道の場合）により、湘南台駅へ徒歩や車等でアクセスする乗降客の内約 1 万人がいずみ野線の延伸区間を利用する転換が見込まれる。

上記転換者のうち、湘南台駅へ車でアクセスする乗降客の内約 8 百人が自動車以外の交通手段によりいずみ野線の延伸区間の駅を利用する転換が見込まれる。

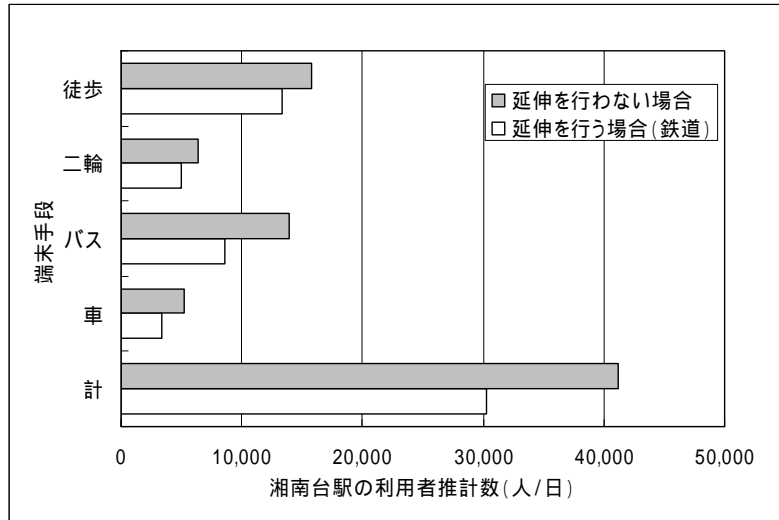


図 湘南台駅の利用者推計数（乗換のみの利用者を除く）

運行形態の設定

- ・ 鉄道の検討案として、相鉄車両が同じ編成で直通運転する案以外に、湘南台で分割併合する案と湘南台または慶応大学で乗換える案を設定に加えた。
- ・ LRT の検討案では、運行車両を輸送力の大きい広島電鉄のグリーンムーバーと同じ規模と設定した。

延伸部の利用者予測を基に、各交通システムの設定案の運行形態について、以下の通り設定した。

鉄道については、相鉄車両が同じ編成で直通運転する場合には輸送力に余裕があることから、コスト削減策として、分割併合（途中停車駅において編成車両の一部を分離して運行し、逆方向への運行に際し同一駅で分離した車両を併合して運行するもの）や、車両数の少ない編成で運行しこれと乗換える案を設定した。

最も混雑する時間帯（ピーク時）の運行本数については、最も混雑する区間の混雑率を最大でも 150%程度となるよう運行本数を設定した。

- ・ 計画案 A：相鉄の編成車両がそのまま延伸区間を運行するケース
- ・ 計画案 B：相鉄の編成車両の内、4 両が湘南台で分割併合して運行するケース
- ・ 計画案 C - 1：延伸区間は 2 両編成で運行するケース。運行は湘南台で分離されており、乗換が必要となる。
- ・ 計画案 C - 2：慶応大学までは相鉄の編成車両がそのまま運行するが、慶応大学以西は 4 両編成で運行するケース。運行は慶応大学で分離されており、乗換が必要となる。

表 ピーク時運行本数および輸送力

交通システム		1 編成 あたり 車両数 ¹	定員 (人/編 成)	ピーク時 運行本数 (本/時)	ピーク時 輸送力 (人/時)	ピーク時の 利用者推計 (人/時)	ピーク時混雑率 (%) (最も混雑する区間)	
鉄道 (40km/h)	計画案 A (相鉄へ直通)	10	1,560	7	10,920	約 6,600	61 (湘南台～新駅 1 間)	
	計画案 B (分割併合(湘南台))	4	610	7	4,270		155 (湘南台～新駅 1 間)	
	計画案 C-1 (乗換(湘南台))	2	290	14	4,060		163 (湘南台～新駅 1 間)	
	計画案 C-2	湘南台 ～慶応大学	10	1,560	7		10,920	61 (湘南台～新駅 1 間)
		慶応大学 ～TC	4	610	7		4,270	88 (慶応大学～新駅 2 間)
LRT(15km/h)		-	160 ²	17	2,720	約 4,100	152 (湘南台～新駅 1 間)	
LRT(25km/h)		-	160 ²	23	3,680	約 5,500	149 (湘南台～新駅 1 間)	
鉄道 + LRT(15km/h)	湘南台 ～慶応大学	10	1,560	7	10,920	約 5,100	47 (湘南台～新駅 1 間)	
	慶応大学 ～TC	-	160 ²	12	1,920		約 2,900	151 (慶応大学～新駅 2 間)
鉄道 + LRT(25km/h)	湘南台 ～慶応大学	10	1,560	7	10,920	約 6,000	55 (湘南台～新駅 1 間)	
	慶応大学 ～TC	-	160 ²	14	2,240		約 3,400	152 (慶応大学～新駅 2 間)

1 相鉄いずみ野線は現在 8 両または 10 両編成で運行しているが、今回の検討では全て 10 両編成で運行しているものとして設定した。

2 LRT の車両は、広島電鉄のグリーンムーバーと同じ輸送力を想定

4. いずみ野線延伸の期待される効果

いずみ野線を延伸した場合に期待される効果について、以下の視点に基づき効果を整理した。

【効果計測の視点】

- 1) 環境負荷低減の効果
 - ・ 温室効果ガス (CO₂) 排出量削減量
- 2) 利用者利便性向上の効果
 - ・ 利用者の移動時間短縮による便益
 - ・ 利用者の移動費用節減による便益
- 3) いずみ野線延伸の費用対効果
 - ・ いずみ野線延伸による純便益
 - ・ いずみ野線延伸の費用対効果

(1) 環境負荷低減の効果

いずみ野線延伸により自家用車利用等からの転換により、温室効果ガスの排出量の削減が見込まれる。特に鉄道の場合の削減効果が大きいと想定される。

鉄道の計画案BまたはC-1のケースで最も排出量削減効果が高い。ただしLRT (15km/h: 道路拡幅なし) の場合、自家用車利用等からの転換がそれほど見込めないことに加え、LRT導入にともなう車線数減少により道路が混雑し、自動車の平均走行速度等が低下することに起因してCO₂排出量が増加するとの試算結果になった。

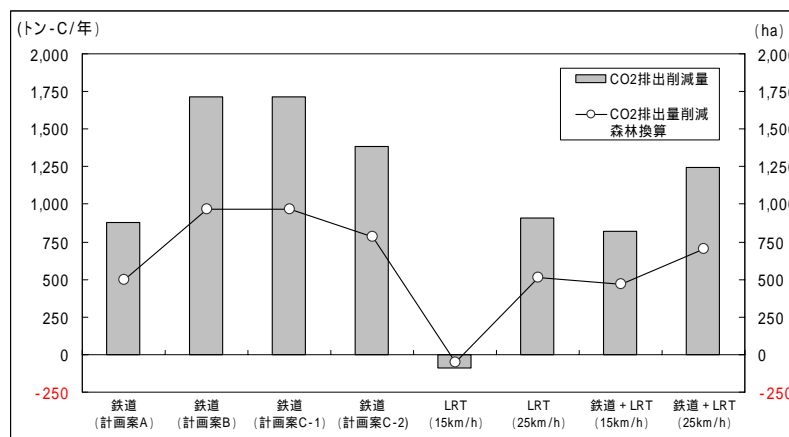


図 図 CO₂排出削減量など (道路拡幅なしのケース)

排出削減量に相当する CO₂を吸収するために必要な森林面積

(2) 利用者利便性向上の効果

- ・いずみ野線延伸により、利用者の移動時間は短縮され、特に鉄道の場合が最も時間短縮効果大きい。
- ・移動費用節減効果はどの交通システムでも同程度であると見込まれる。

移動時間短縮効果

いずみ野線の延伸を行わない場合に比べて、延伸を行った場合には利用者の移動時間短縮の便益として、年間 70～120 億円程度の便益が期待できる。

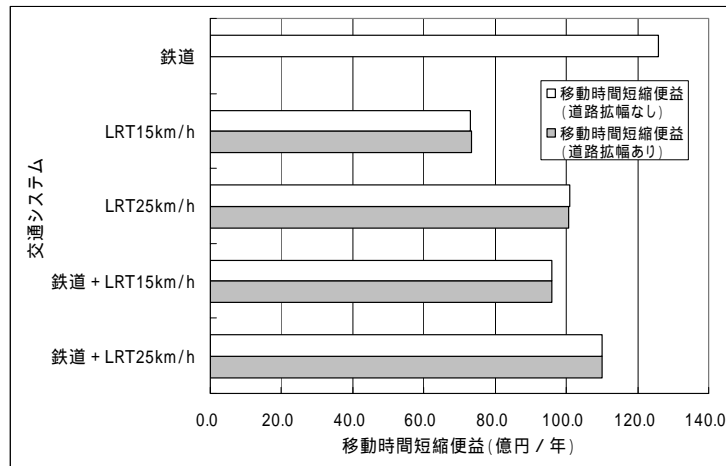


図 各交通システムの移動時間短縮便益

【参考】移動時間短縮の例

移動時間短縮の一例として、倉見（ツインシティ）駅 - 湘南台駅間に着目すると、現在の鉄道利用（45～50分程度）から最大30分以上の移動時間の短縮効果がある。

乗換のための待ち時間を含む

表 いずみ野線延伸の整備後の倉見（ツインシティ）駅 - 湘南台駅間の所要時間

交通システム	所要時間
鉄道(40km/時)	約12分
LRT(15km/時)	約32分
LRT(25km/時)	約19分
鉄道 + LRT(15km/時)	約24分
鉄道 + LRT(25km/時)	約16分

直通運転が行われるなど慶応大学駅で待ち時間がない場合

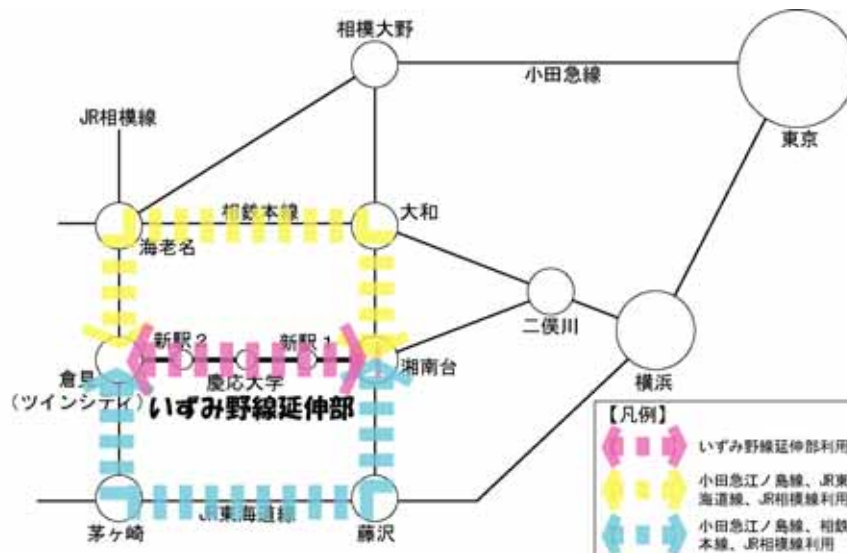


図 いずみ野線延伸による時間短縮の例

移動費用節減効果

いずみ野線の延伸を行わない場合に比べて、延伸を行った場合には利用者の移動に要する費用は年間約 30 億円程度節減できると見込まれる。

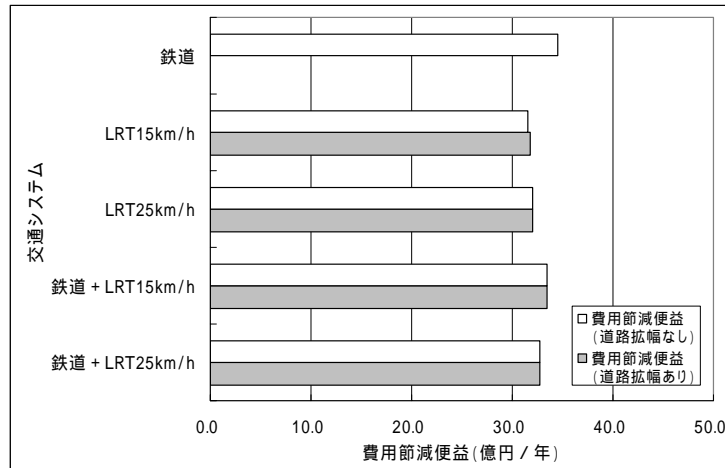


図 各交通システムの移動費用節減便益

移動に要する費用の差（鉄道・バスの運賃の差、自動車運転に要する費用（ガソリン代、保守費用等）との差など）

【参考】移動費用節減の例

移動費用節減効果の一例として、倉見(ツインシティ)駅 湘南台駅に着目すると、利用者の鉄道による移動費用が半分程度以下となる節減効果がある。

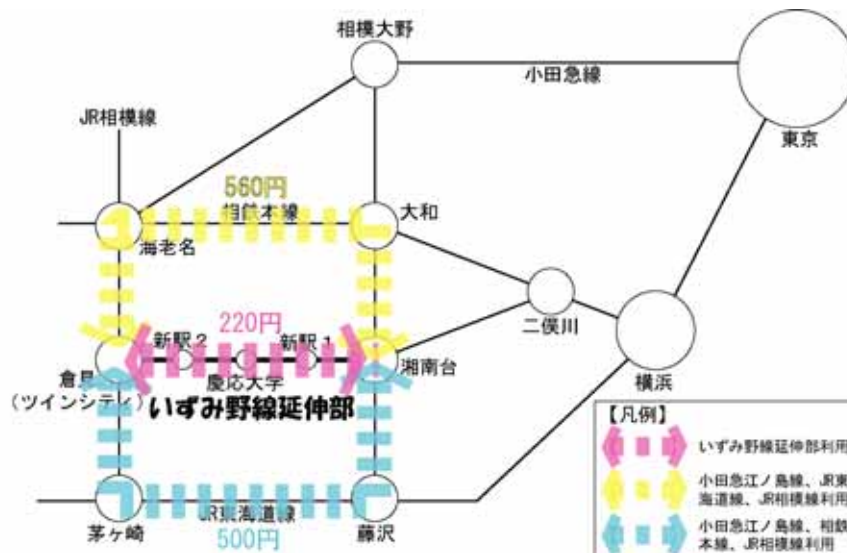


図 いずみ野線延伸による移動費用節減の例

延伸区間は、現行の相鉄いずみ野線なみの運賃体系とした。

(3) いずみ野線延伸の費用対効果

- ・どの交通システムでも費用対効果が大きく見込まれる。
- ・鉄道の場合が最も便益を増加させるが、事業費は最も大きい。
- ・費用対効果で見ると事業費が比較的小さいLRTの場合が最も大きい。

いずみ野線延伸の便益

いずみ野線の延伸により年間で100億円以上の便益が期待できる。鉄道(計画案BまたはC-1)で最大となり150億円以上となる。

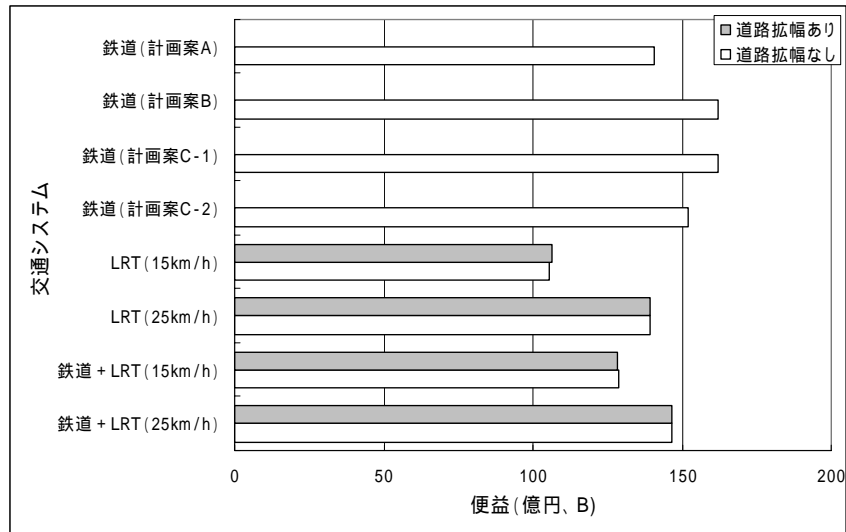


図 いずみ野線延伸の便益

便益の内訳

利用者便益	移動時間短縮便益、移動費用節減便益
供給者便益	交通事業者収益の変化(営業費を負の便益として計上、建設費・減価償却費は含まない) 事業採算性については5章参照
環境等改善便益	CO ₂ 排出量削減便益、NOx排出量削減便益、交通事故減少便益

いずみ野線延伸の概算建設費

概算建設費（事業費）は、鉄道の場合で多く最大で1,000億円を超えとなり、LRTの場合で最も少なく最小で400億円弱となる。

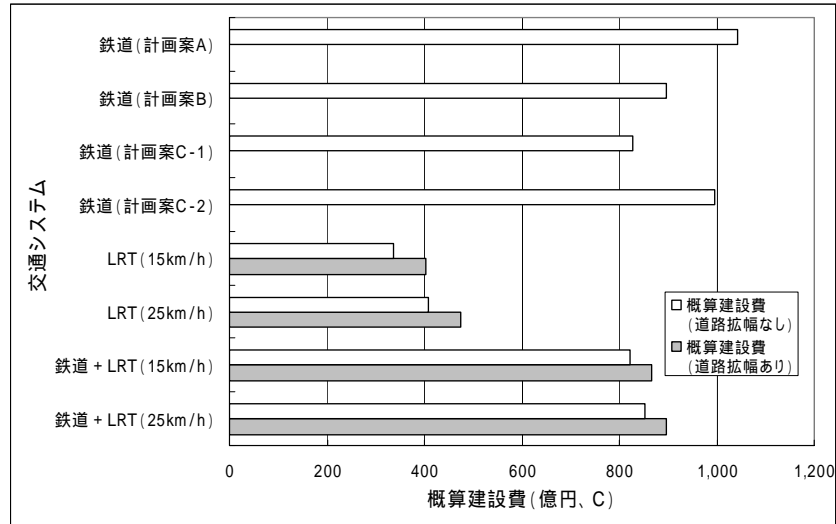


図 いずみ野線延伸の概算建設費（事業費）

概算建設費（事業費）の内訳

今回算出した概算建設費に含めているもの	<ul style="list-style-type: none"> ・本線構造物（高架、トンネルなど） 駅部（駅舎、機器など） 軌道、電気・通信設備（線、変電所など） 車両、車両基地、用地費（本線部、駅部、車両基地など） ・湘南台駅の改良費 ・主要交差点の立体交差化及び優先信号システムの整備費（LRT25km/hの場合） 道路改良費（道路拡幅を行う場合、用地・補償費含む）
今回算出した概算建設に含まれていないもの	<ul style="list-style-type: none"> ・LRT導入を想定している道路の未整備区間の整備費

いずみ野線延伸の費用対効果

社会経済上の効率性の評価指標である費用便益比は、どのケースでも2以上となり、十分な費用対効果が見込まれることがわかった。特にLRTのケースでは5以上の高い費用便益比となる。

また、純現在価値はどのケースでも1,000億円以上の効果が得られることがわかった。

評価期間は40年とし、算出には、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005」及び道路・街路事業の「費用便益分析マニュアル」を用いた。

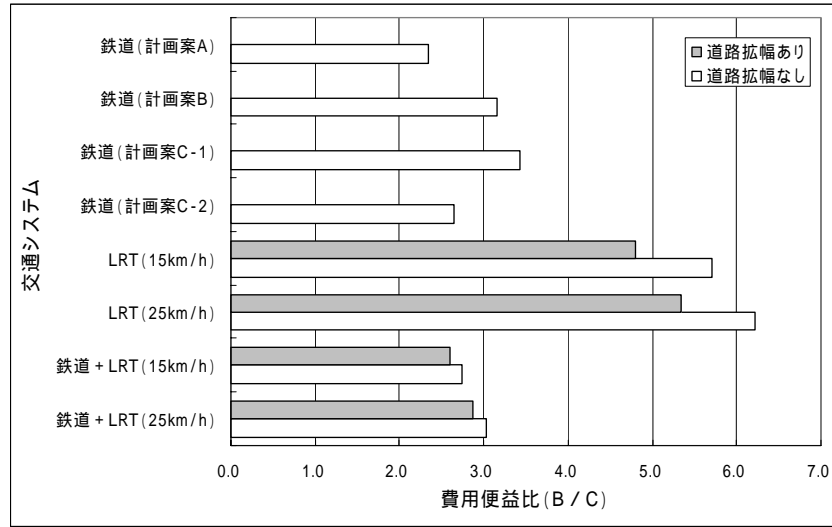


図 いずみ野線延伸の費用便益比 (B/C)

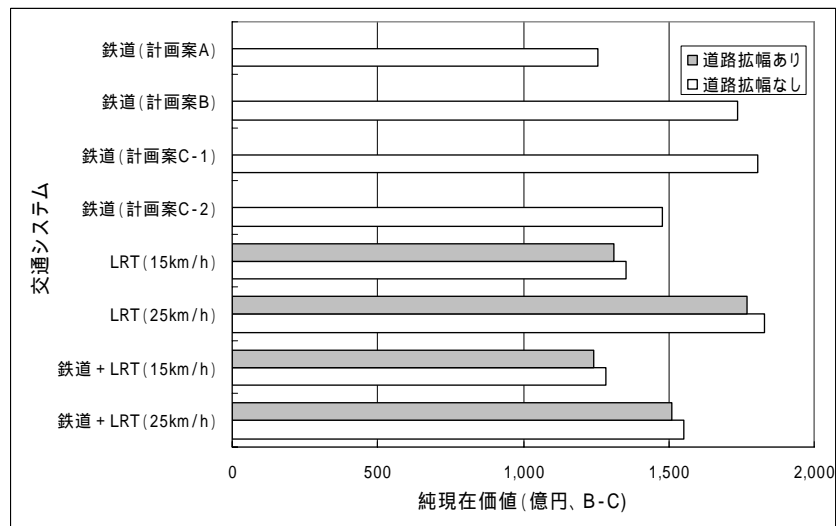


図 いずみ野線延伸の純現在価値 (B - C)

5. いずみ野線延伸の事業性の検討

前章ではいずみ野線延伸による社会経済上の効率性の効果を明らかにした。一方で、利用者からの運賃収入で運行及び初期投資の回収を行う事業である鉄軌道事業については、事業採算性などの検討を踏まえた、事業の実現化に向けての課題を明らかにする必要があることから、下記の視点に基づき事業性の検討を行った。

【事業性検討の視点】

- ・鉄軌道事業の収支採算性
- ・今回設定したスキームにおける建設費への公的負担の規模
- ・採算性確保のための支援策及びその規模

(1) 鉄道・LRTの事業スキームの設定

適用制度

- ・鉄道：鉄道事業法に基づく第1種鉄道事業（鉄道線路と車両を保有し、自らが事業・運営を行う）
一般的な鉄道事業である第1種鉄道事業とした。
- ・LRT：軌道法に基づく軌道事業（地下区間を含む）
地下区間も道路とみなし、軌道は道路上に敷設する。

補助制度の適用

- ・鉄道：地下高速鉄道整備費補助
本路線は首都圏に建設される都市鉄道であり、地下区間も存在するため、現行スキームで補助率が最も高い地下高速鉄道整備費補助を適用する。
- ・LRT：路面電車走行空間改築事業、都市再生交通拠点整備事業、LRTシステム整備費補助
走行路面、路盤、停留場の改築費やLRTシステムの構築に不可欠な施設に対する補助が受けられる現行の上記補助制度を適用する。

想定事業者

- ・鉄道：第三セクターとする
このメニューの補助対象は、公共または第三セクターになるが、今回は第三セクターに設定して検討する。
- ・LRT：第三セクターとする
- ・鉄道＋LRT：第三セクターとする
事業者は鉄道事業とLRT事業の両方の事業を行うものとする。

検討期間

- ・建設期間：5年間
- ・評価期間：40年間

鉄道事業及びLRT事業は開業後30～50年間で評価するが、今回は40年間で評価することとした。

(2) いずみ野線延伸の事業性の検討

- ・ LRT (25km/h) のケースを除き、償却後の累積の黒字化は見込めない
- ・ 建設費への国負担は最大で350億円程度、地方負担は450億円程度となる
- ・ 採算性確保のために運営への公的助成を行った場合、最大で700億円を超える支援が必要になる

鉄軌道事業としての採算性

LRT(25km/h)のケースでは、償却後累積が黒字化し事業採算性は確保されるが、他のケースでは黒字化せず、最大1,000億円の損益となり、今回設定した現行制度による事業スキームでは事業採算性は確保されない。

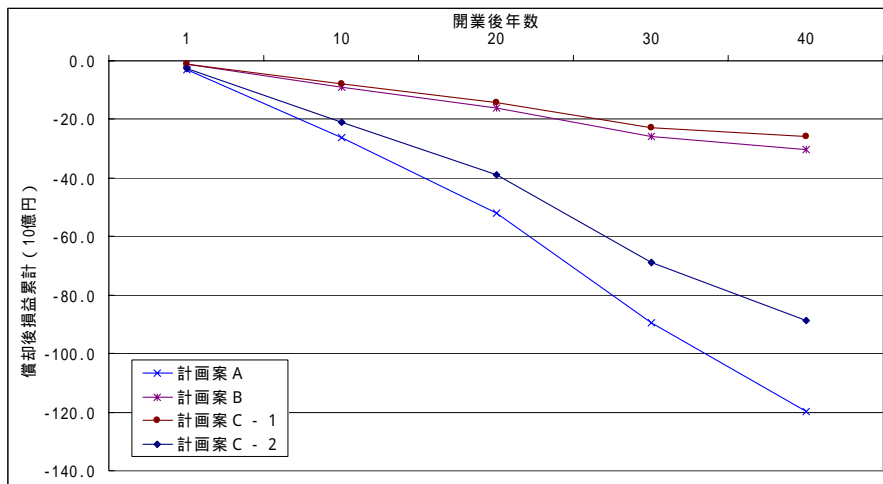


図 償却後累積損益の推移 (鉄道の場合)

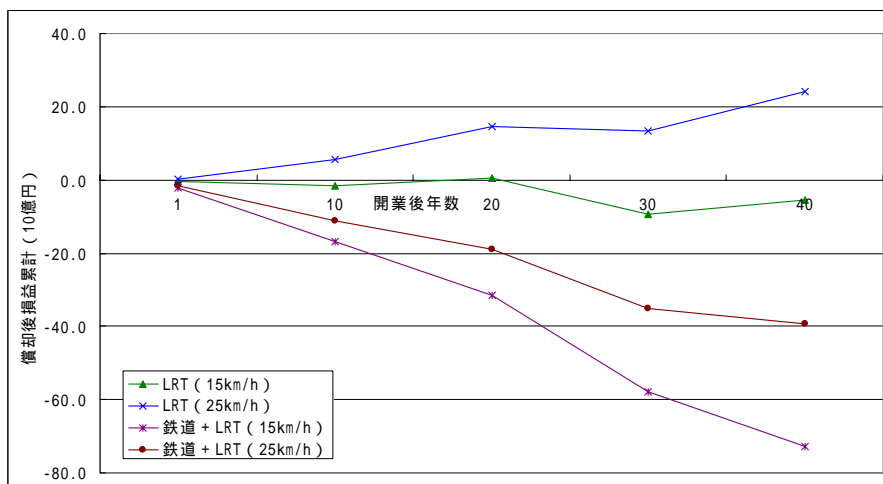


図 償却後累積損益の推移 (LRT、鉄道 + LRT、道路拡幅なしの場合)

道路拡幅ありの場合、道路条件が改善され利用者推計が変化し、償却後累積損益も変化する可能性がある。

今回設定したスキームにおける建設費への公的負担

鉄道及び鉄道 + LRT のケースでは全体建設費の 1 / 3 程度の割合を地方（県や地元市町）が負担することになる。

LRT のケースでは、鉄道に比べて地方負担の額は小さくなるものの、地方負担の割合は 4 ~ 5 割程度と大きくなる。

今回の設定では、インフラ部分を道路として整備するものと考え算出しているが、実際の役割分担は未定である。

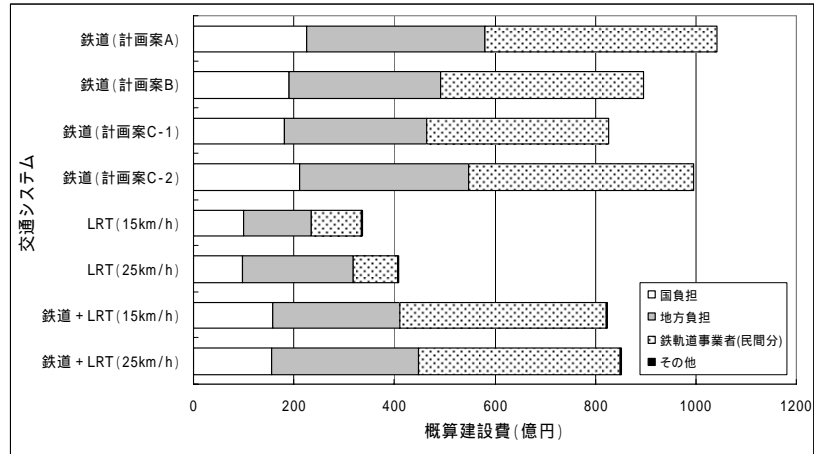


図 建設費の負担内訳（道路拡幅なし）

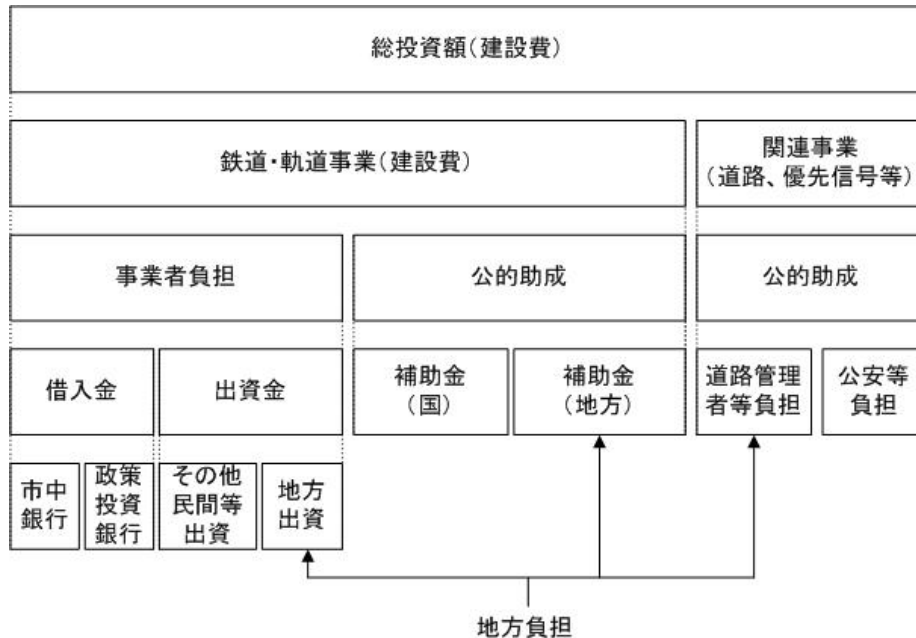


図 建設費の内訳と地方負担の部分総投資額の内訳

採算性確保のための方策（運営への公的助成）の検討

事業採算性確保のためには、建設費への公的助成以外に任意の公的助成等が必要となる。

今回は、地方による建設時以降に行う公的助成として、事業採算性が確保されるまで、建設費借入金利子の補給、固定資産税等の減免措置、運営補助（赤字補填）を順次行うケーススタディを行った。

鉄道（計画案 A 及び C - 2）及び鉄道 + LRT（15km/h）のケースでは約 500 億円以上となる大きな公的助成が必要になるとの結果になった。

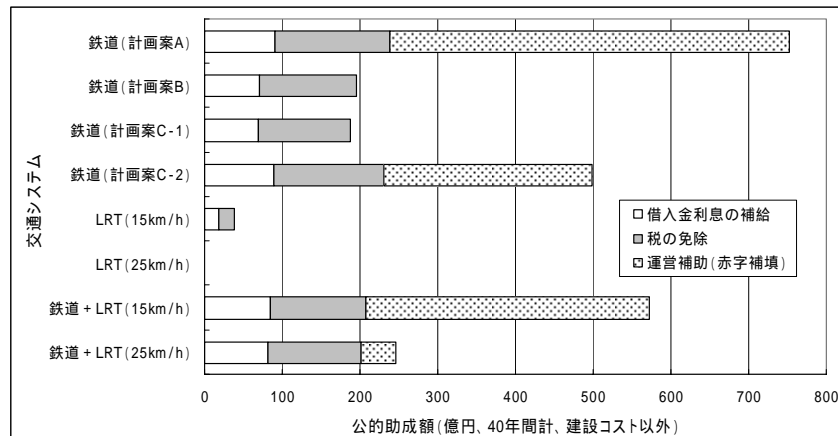


図 建設時以降の任意の公的助成額（道路拡幅なしの場合）

6 いずみ野線延伸検討のまとめと今後検討すべき課題

(1) いずみ野線延伸検討のまとめ

いずみ野線の延伸については、社会経済上の効率性が高く、その整備に公共が関与することに見合う公益性があり、ツインシティや新幹線新駅へのアクセスという役割にとどまらず、地域にとっても整備の必要性が高い路線であることが明らかになった。

一方、今回設定した検討案の中には、鉄軌道事業に求められる収支採算性が確保できないものや、収支採算性の確保のために公的助成が必要となるものがあることもわかった。

また、今回の検討では、ルートの選定や LRT の導入空間となる道路への影響、地域のニーズ等の詳細な検討は行っていないことから、今後はこれらの課題の解決に向けた検討を適切な役割分担のもとで進めていき、公共交通サービスとしての効果を最大限に発揮できる事業計画案を策定し、いずみ野線延伸の事業の実現を目指すことが必要であると考えられる。

1) 鉄道によるいずみ野線延伸の検討結果

速達性に優れたサービスを提供することができることから、最も大きな利用者数や利用者便益が期待できるとともに、環境負荷低減効果としてCO₂排出削減量も最も大きい。また、専用軌道を走行するため、自動車交通からの影響を受けることなく、安定したサービスの提供が可能となり、いずみ野線延伸の目的であるツインシティ・新幹線新駅へのアクセスのための交通手段として最も望ましいと考えられる。

一方、鉄道事業は建設費などの初期投資の規模が大きく、いずみ野線の編成車両をそのままツインシティまで運行させるケースでは、事業採算性が確保できないことがわかった。そこで事業採算性の改善案として、車両の分割併合や湘南台駅、慶応大学駅乗換という運行形態の工夫により、車両数削減、駅規模の縮小など建設費等を小さくしたケースでは、事業採算性の改善が図れることがわかった。

しかしながら、これら建設費を縮小したケースでも収支均衡までには至らないため、今回設定した現行の事業スキームに基づく公的助成を上回るさらなる助成が必要となることがわかった。

2) LRT によるいずみ野線延伸の検討結果

鉄道よりも速達性に劣るため利用者予測数が鉄道の6～8割程度となるものの、建設費が鉄道の1/3～1/2程度であるため、費用便益比は鉄道に比べて大きくなる。

今回の設定では、LRT(25km/h)のケースで事業採算性が確保される見込みであり、事業の実現に向けたハードルは鉄道よりは低いものと考えられる。

しかしながら、導入空間が道路となることから、今回行わなかった自動車交通への影響等についての詳細な検討や導入空間建設にあたっての道路管理者との役割分担(費用負担)の調整に向けた検討が必要となる。

また、今回設定したLRT(15km/h)は、バスでも提供可能な速達性のサービスレベルであることから、今回検討対象としなかったバスを含めた比較検討が必要であると考えられる。

3) 鉄道 + LRT によるいずみ野線延伸の検討結果

今回設定した鉄道 + LRT の計画案は、費用便益比、事業採算性は、鉄道と LRT の中間になる。但し、建設費が鉄道のケースとそれほど変わらず、そのため採算性確保のための公的助成も鉄道程度必要となる。

慶応大学駅からの利用者は横浜方面まで乗換なしで乗車できる一方、ツインシティ駅からの利用者は慶応大学駅で乗換（LRT が鉄道区間に乗入れ運行しない場合）しなければならないため、新幹線新駅へのアクセス性に劣る。

なお、今回検討した事業スキームは一つの事業者が短い区間で鉄道事業と LRT 事業を同時に実施するという形態としたが、別事業を含めた上で事業スキームを見直す検討の余地があると考えられる。

(2) 今後検討すべき課題

いずみ野線延伸に向けた今回の検討を踏まえ、今後さらに検討すべき課題が明らかになった。

第一に、事業の実現可能性を高めるためには、事業採算性が大きな要素となることから、今回設定した事業スキームにとらわれずに、建設から運営に至るまで、新たな制度の適用や公的支援、事業者負担のあり方について、新たな公共交通網の整備の視点から議論し検討を進める必要がある。その際、いずみ野線延伸の目的や役割、地域の公共交通への関与などについての地元理解を得るためのコンセンサス形成や、地域や企業、関係自治体、国等の協働による仕組みづくりが重要となる。

第二に、今回の検討では具体的な設定を行わなかった、鉄道やLRTのシステムの特性や地域の実情、周辺の土地利用を踏まえたルートや駅・電停箇所等を設定した、より詳細な延伸計画の作成、導入空間や運行形態などについての検討の深度化を行い、より実現可能性の高い事業計画案の策定に向けた取組みを進める必要がある。

いずみ野線延伸の実現に向けては、これらの課題について、鉄道やLRTのそれぞれのケースについて、各主体がそれぞれの立場で検討を深めていくことが必要である。

また、今後の検討にあたっては、今回の利用者推計の結果にとらわれずに、周辺交通ネットワークの状況変化等に留意する必要がある。

1) 地域のコンセンサスの形成や公共交通の持続的運営のための仕組みづくりの検討

いずみ野線延伸の目的や役割、地域の公共交通のあり方や公共交通への行政の関与について、住民や地元企業などが理解を深め、地域や企業、行政、国等の協働による公共交通の持続的運営のための具体的な仕組みづくりに関する検討や、地域が一体となっていずみ野線延伸の事業を実施していくためのコンセンサス形成についての検討などが必要である。

【具体例】

検討内容	鉄道	LRT
事業の実現、持続的運営のための仕組みづくりに関する検討課題		
<ul style="list-style-type: none"> 地域との協働によるいずみ野線延伸実現の仕組みづくりの検討 ・新たな仕組みによる公共交通の運営方式 ex. 周辺鉄道事業者や沿線企業、地域住民等の事業への参画・協働 ・受益者利益の還元の仕組み作り ex. 出資金、寄付金 ・地域資源の活用 ex. 大学等の人的資源 		

検討内容		鉄道	LRT
	公共事業としての新たなルールの設定の検討 ・建設費の負担、維持管理費の負担		
	国による助成等の拡充の提案等に関する検討 ・車両開発等への技術支援、成功事例や取組み等の情報提供、補助制度の拡充・新設 等		
	新たな事業スキームによる検討 ・新たに創設された制度の活用 等		
地域のコンセンサス形成に関する検討課題			
	いずみ野線延伸を骨格とした地域における総合的な交通連携の戦略の策定 ・地元自治体や公共交通事業者主体による、住民、地元企業、道路管理者、公安委員会などの関係者との協議等 ex. 地域のニーズに適する公共交通のあり方や必要性、導入すべき交通システム、ルートなどの協議 等		

凡例

- ： 検討が必要
- ： 検討が必要な場合があり
- ： 検討は基本的に必要なし

2) 地域の実情を踏まえた事業実現性の高い計画案の策定に向けた検討

鉄道や LRT の特性や延伸地域の土地利用状況や今後の市街化の動向などの地域の実情を踏まえたルート、駅・電停箇所、導入空間の設定、相鉄への乗入れなどの運行形態、なども勘案した計画案を具体的に設定し、事業費や運営費削減の工夫なども検討しつつ、事業実施の実現可能性の高い事業計画案の策定に向けた検討が必要である。

【具体例】

検討内容	鉄道	LRT
導入空間に関する検討課題		
ルート、駅位置の検討		-
軌道、電停の道路空間への導入にともなう影響の検討 ・道路上の位置、構造 ・道路交通機能の確保策の検討	-	
運行形態に関する検討課題		
相鉄への乗り入れの検討 ・鉄道車両の相互直通運転 ・LRT 車両の鉄道区間への乗り入れ運行 ex. 線形、車両、設備の規格、乗入れ駅の構造 等		
サービスレベルの向上策の検討 ・走行時間の短縮（速度向上、停車回数削減、乗降時間短縮）安全性の向上、乗換利便性の向上 等		
地域に関する検討課題		
地域の公共交通ネットワーク再編の検討 ・バス網の再編 ・駅、電停の交通結節機能の強化 等		
まちづくりとの連携の検討 ・駅・電停周辺部の市街化、重点的投資 等		
事業に関する検討課題		
初期コスト・運営コスト削減の検討 ・上下分離方式によるインフラ整備（公設民営）PFI 方式の活用、既存鉄道事業者との連携、事業助成基金の設立、運行体制の工夫 等		
ツインシティ～湘南台間の段階的整備の検討 ・湘南台 慶応大学間の先行整備 等		