

## 村岡地区のまちづくりの取組について

村岡地区のまちづくりでは、神奈川県、鎌倉市及び本市（以下「3縣市」と言う。）で平成30年度に「藤沢市村岡地区・鎌倉市深沢地区のまちづくりと村岡新駅（仮称）設置に関する合意書」（以下「平成30年度合意」と言う。）を取り交わしました。

この合意をもとに、令和3年2月8日に、東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」と言う。）と3縣市で、「東海道本線大船・藤沢間村岡新駅（仮称）設置に関する覚書」（以下「新駅設置等に関する覚書」と言う。）を締結いたしました。

今回は、新駅設置等に関する覚書締結について及び昨年12月市議会定例会の建設経済常任委員会への報告以降の主な取組についてを報告するものです。

### 1 新駅設置等に関する覚書締結について

#### （1）新駅設置等に関する覚書締結までの経緯

平成30年度合意に基づき令和元年度と2年度の2箇年で実施した、「新駅設置及び自由通路に関する概略設計」の結果及び新駅整備費用に対するJR東日本の負担について次のとおり報告がありました。

- ・新駅整備費 約150億円  
(詳細設計、新駅建設、システム改修、用地等費用含む)
- ・自由通路整備費 約16億円
- ・施工期間 概ね8箇年（工事着手から）
- ・JR東日本負担分 15%

これらの結果をもとに、本市としては事業実施を判断できる状況にあることを確認した上で、改めて3縣市で新駅設置を進めることを確認し、JR東日本と3縣市で、「新駅設置等に関する覚書」を締結しました。

#### （2）「新駅設置等に関する覚書」の内容について

- ①東海道本線大船・藤沢間村岡新駅（仮称）設置に関する事業の基本的事項を定め、3縣市及びJR東日本が相互に協力して円滑に事業を実施することを目的とする。
- ②新駅整備の詳細設計及び工事の施行等は、JR東日本が行うこととし、詳細については、別途、基本協定等を締結して定める。
- ③新駅整備事業に要する費用負担は、以下によることを基本とし、その詳細は別途3縣市及びJR東日本で協議して定める。  
神奈川県30% 藤沢市27.5% 鎌倉市27.5% JR東日本15%

## 村岡新駅の完成イメージ図（南東側から北西方向を望む。）



※現時点でのイメージであり，実際とは異なる場合があります。

## 2 広域的なまちづくりの検討について

3 県市による平成30年度合意に基づき，村岡地区と鎌倉市深沢地区（以下「両地区」と言う。）で一体的なまちづくりを行うための方向性をとりまとめるとともに，両地区一体による土地区画整理事業の施行に必要となる，施行者の絞り込みや事業フレーム，計画の整合性等について協議・調整を進めています。

両地区一体施行による土地区画整理事業の施行者については，神奈川県，独立行政法人都市再生機構に絞りましたが，独立行政法人都市再生機構がより適していると判断し，3 県市から施行要請をしていきたいと考えています。

## 3 本市における主な取組

### （1）村岡新駅周辺地区のまちづくりについて

#### ① 村岡新駅周辺地区まちづくり方針

令和2年12月にとりまとめました「村岡新駅周辺地区まちづくり方針（素案）」については，村岡地区の説明会を12月6日と10日に開催し，12月18日から1月18日の期間でパブリックコメントを実施しました。今後，提出いただいたご意見等に対して市の考え方を付して公表するとともに，今年度内での「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」の策定を予定しています。

## ② 経済波及効果

藤沢駅周辺地区と連携して実施している、各事業の経済的な効果及び影響等の調査については、各事業の効果について調査を終え、事業相互の影響を含め、とりまとめを行っています。

その一部となる村岡新駅設置及び周辺地区まちづくり事業を実施した場合の事業効果等については、開発パターンを「村岡新駅周辺地区まちづくり方針（素案）」をもとに、村岡新駅周辺地区内で創出する床面積や立地機能等といった本調査に必要な前提条件を仮定した上で、経済波及効果を算出しました。

### 算出の前提条件

- ・容積率は現状の200%
- ・立地施設として、研究開発拠点として目指す施設が誘導できた部分（約80%）と市場性に委ねた部分（約20%）と仮定し、研究機能・業務機能（約80%）、商業機能（約2%）、生活支援サービス機能（約10%）、住宅（約8%）を想定。

表—1

	第1次波及効果		第2次波及効果 <sup>※4</sup>
	直接効果 <sup>※2</sup>	第1次間接波及効果 <sup>※3</sup>	
生産誘発効果 <sup>※1</sup>	約540億円/年	約160億円/年	約120億円/年
誘発就業者数 <sup>※5</sup>	約4,300人	約1,400人	約700人

<参考> 建設工事に伴う経済波及効果

### 算出の前提条件

- ・建設費として350億円を仮定

表—2

	第1次波及効果		第2次波及効果 <sup>※4</sup>
	直接効果 <sup>※2</sup>	第1次間接波及効果 <sup>※3</sup>	
生産誘発効果 <sup>※1</sup>	350億円（仮定）	約95億円	約85億円
誘発雇用数 <sup>※5</sup>	約3,700人		約600人

- ※1 元となる経済活動と、それがきっかけとなり発生する他の経済活動により生じる生産額
- ※2 経済波及効果をもたらすきっかけとなる需要発生額。業務、研究、商業等の生産額（業務、研究は従業者数×労働生産性で算出）
- ※3 直接効果から誘発される生産額（施設整備等）
- ※4 直接効果と第1次間接波及効果に伴う生産活動で所得を得た雇用者の消費に伴って生じる生産額
- ※5 生産誘発効果の生産に必要な労働量から算出した就業者数・雇用数

この経済波及効果は、研究開発拠点として設定した開発パターンで順調にまちづくりが進んだ際に見込める効果を算出したものであり、まちづくりでは、誘発就業者数を達成できるように、また算出した生産誘発効果以上に効果が得られることを目指します。

## (2) シンボル道路等及び土地区画整理事業等について

シンボル道路及び南北の駅前広場については、交通管理者や地権者との協議を実施しながら、基本設計をとりまとめ、調整を行っています。

土地区画整理事業については、地権者等の意向を踏まえながら、事業化に向けて、概略換地設計及び事業フレームをとりまとめるとともに、鎌倉市深沢地区との一体施行に向けた調整・協議を進めています。

事業費縮減に向けて、事業のコンパクト化も含めて取り組んでいます。

## 4 今後のスケジュール及び進め方について

	2018年度 平成30年度	2019年度 令和元年度	2020年度 令和2年度	2021年度 令和3年度	2022年度～ 令和4年度～
<b>新駅設置</b>	まちづくりと新駅設置の三者合意	概略設計	新駅設置等の覚書締結	基本協定締結	<ul style="list-style-type: none"> <li>詳細設計</li> <li>工事</li> </ul> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> <span style="font-size: 2em;">→</span> 概ね8年         </div>
<b>まちづくり</b>	まちづくりと新駅設置の三者合意	まちづくり方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>新駅設置等の覚書締結</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画決定 (区画整理区域、道路、地区計画等) ※一部段階決定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業認可 (土地区画整理事業シンボル道路)</li> <li>仮換地指定</li> <li>工事</li> </ul> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> <span style="font-size: 2em;">→</span> </div>

新駅設置に向けて、令和3年度は、詳細設計等を実施するための基本協定締結に向け、3縣市及びJR東日本で調整を進めます。

まちづくりにおいては、区画整理区域やシンボル道路等の都市計画決定の手続きを進めるとともに、土地区画整理事業の認可に向けた調整や、村岡新駅周辺地区まちづくり方針を踏まえた具体化に向けた検討等を目指しています。

また、市民や事業者等に対して、事業への理解を得られるよう引き続き情報発信等を行います。併せて、交付金等の特定財源の確保に向けた協議・調整を進める予定です。

以上  
都市整備部 都市整備課