

1 調査名称：（村岡・深沢地区）都市・地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：藤沢市（湘南地区整備連絡協議会）

3 調査圏域：藤沢市管内ほか（藤沢市村岡地区・鎌倉市深沢地区）

4 調査期間：平成27年度

5 調査概要：

藤沢市の村岡地区及び鎌倉市の深沢地区では、新駅設置を中心とした自動車利用に極力依存しないまちづくりの実現に向け、地方公共団体と交通事業者等が連携し、役割分担による推進体制を構築した上で、「広域的な交通環境を改善する交通ネットワークの形成」、「極力自動車に依存しない、鉄道利用型ライフスタイルの実現」、「環境にやさしく、健康をサポートする交通環境の形成」の3つの戦略に基づく交通戦略を策定した。

I 調査概要

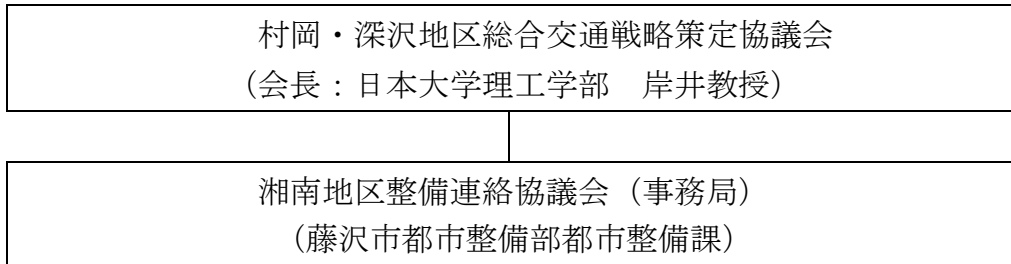
1 調査名称：（村岡・深沢地区）都市・地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

1. 村岡・深沢地区総合交通戦略の位置づけ
 - 1.1 総合交通戦略とは
 - 1.2 村岡・深沢地区における総合交通戦略の目的
 - 1.3 総合交通戦略検討の流れ
 - 1.4 総合交通戦略の目標年次
 - 1.5 対象時期
 - 1.6 検討組織
 - 1.7 戦略策定までの流れ
 - 1.8 総合交通戦略策定後の実施方策
 - 1.9 村岡・深沢地区におけるまちづくりの検討の経緯
 - 1.10 村岡・深沢地区の概要
 - 1.11 過年度までの調査における検討内容
2. 想定される課題と解決の方向性
3. 戦略目標の設定
 - 3.1 地区の将来像を踏まえた交通面での整備方針設定の考え方
 - 3.2 交通の戦略目標案
4. 戦略別プラン
 - 4.1 戦略1：広域的な交通環境を改善する交通ネットワークの形成
 - 4.2 戦略2：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
 - 4.3 戦略3：環境にやさしく、健康をサポートする交通環境の形成
 - 4.4 戦略目標と実施施策の関係
5. 施策実施展開の考え方
 - 5.1 新駅整備前後による段階的取組
 - 5.2 目標設定と効果把握による着実な推進
 - 5.3 ハード・ソフト施策の展開
 - 5.4 新駅整備時期と深沢地区のまち開き
6. 戦略別施策パッケージと事業実施スケジュール
 - 6.1 戦略1：広域的な交通環境を改善する交通ネットワークの形成
 - 6.2 戦略2：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
 - 6.3 戦略3：環境にやさしく、健康をサポートする交通環境の形成

- 6.4 個別の施策内容
- 7. 戦略実施の効果と目標値
- 8. 戦略策定後の取組
 - 8.1 PDCA サイクルによる着実な推進
 - 8.2 推進体制
- ◎平成27年度 村岡・深沢地区総合交通戦略策定協議会 委員名簿
- ◎用語集

3 調査体制



4 委員会名簿等：

分類	所属・役職
学識経験者	日本大学理工学部 教授 (岸井 隆幸)
	慶應義塾大学総合政策学部 教授 (古谷 知之)
交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社企画部長
	湘南モノレール株式会社 運輸部長
	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長
	江ノ島電鉄株式会社 自動車部長
	京浜急行バス株式会社 経営企画部長
	社団法人神奈川県バス協会 相模支部藤沢地区会長
	社団法人神奈川県バス協会 鎌倉支部 副支部長
行政	国土交通省関東地方整備局建政部都市整備課長
	国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課長
	神奈川県県土整備局都市部都市計画課長
	神奈川県県土整備局都市部交通企画課長
	神奈川県藤沢土木事務所道路都市部長
	神奈川県警察本部交通規制課都市交通対策室 副室長
	神奈川県 藤沢警察署 交通課長
	神奈川県 鎌倉警察署 交通課長
	藤沢市計画建築部長
	藤沢市都市整備部長
	藤沢市土木部長
	鎌倉市都市整備部長
	鎌倉市拠点整備部長
	鎌倉市まちづくり景観部長

II 調査成果

1 調査目的

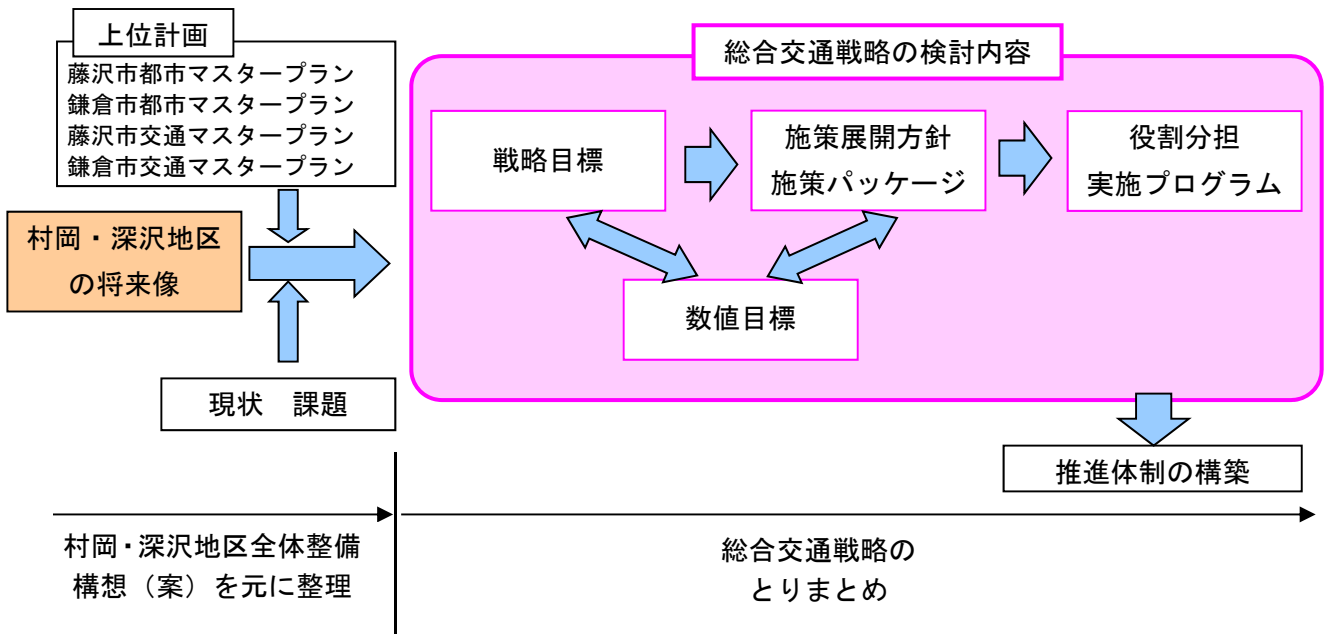
村岡・深沢地区（村岡地区：藤沢市、深沢地区：鎌倉市）のまちづくりについては、平成19年度に策定した「村岡・深沢地区全体整備構想（案）」を基本に、この構想（案）の実現に向け、神奈川県、藤沢市、鎌倉市が連携し、各種調査を実施するとともに、両市のまちづくりについては藤沢市と鎌倉市が個別のまちづくり計画等を策定するなど、まちづくりに向けた熟度が高まっています。

これらの状況を踏まえ、「村岡・深沢地区全体整備構想（案）」に示す「新駅設置を中心とした自動車利用に極力依存しないまちづくり」の実現に向け、地方公共団体と交通事業者等が連携し、役割分担による推進体制を構築した上で、短期・中期的な戦略目標を定め、関係者間の実施プログラムによる着実な推進を図り、持続的な施策の展開を図ることを目的に行ったものです。

2 調査フロー

総合交通戦略の策定にあたっては、村岡・深沢地区全体整備構想（案）で検討されている村岡・深沢地区の将来像をもとに、藤沢市都市マスタープラン、鎌倉市都市マスタープラン、藤沢市交通マスタープランおよび鎌倉市交通マスタープランなど上位計画による交通整備の方向性や、地区等の現状、課題から交通の戦略目標を設定します。

その後、数値目標や施策パッケージまでつながるシナリオを構築し、役割分担や実施プログラムを検討し、総合交通戦略としてとりまとめます。



3 調査圏域図

面積:42.3ha
(藤沢市域:9.7ha)
(鎌倉市域:32.6ha)



4 調査成果

1. 村岡・深沢地区総合交通戦略の位置づけ

1.1 村岡・深沢地区における総合交通戦略の目的

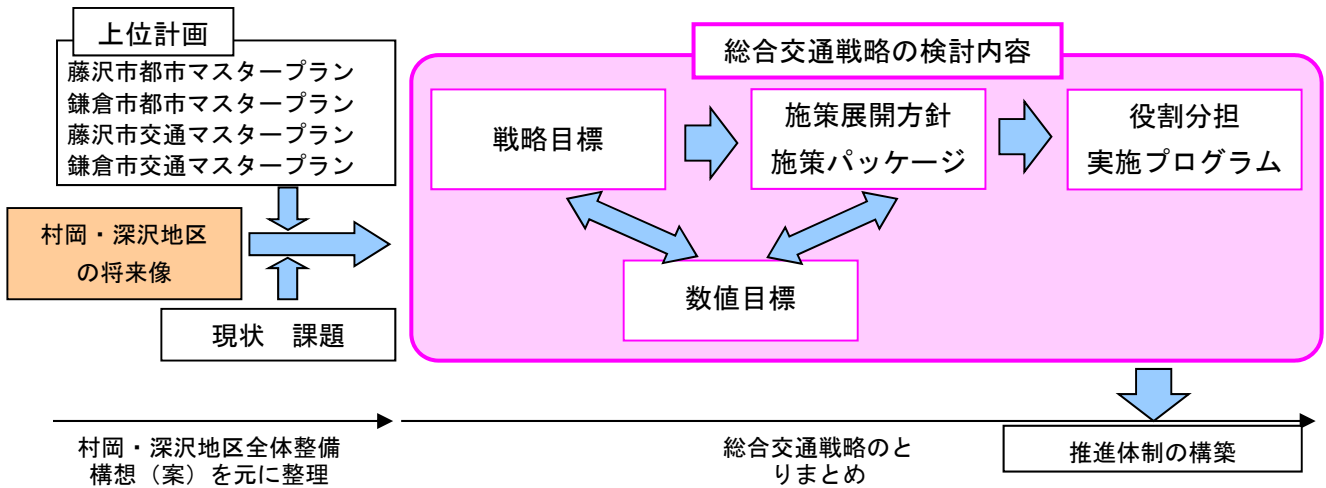
「村岡・深沢地区全体整備構想（案）」に示す「新駅設置を中心とした自動車利用に極力依存しないまちづくり」の実現に向け、地方公共団体と交通事業者等が連携し、役割分担による推進体制を構築した上で、短期・中期的な戦略目標を定め、関係者間の実施プログラムによる着実な推進を図り、持続的な施策の展開を図るため、村岡・深沢地区に特化した総合交通戦略を策定するものです。

※本戦略において、極力依存しない自動車とは、自家用車や通勤等に使える自動車を指し、バス・タクシーや輸送のためのトラックは含まれておりません。

1.2 総合交通戦略検討の流れ

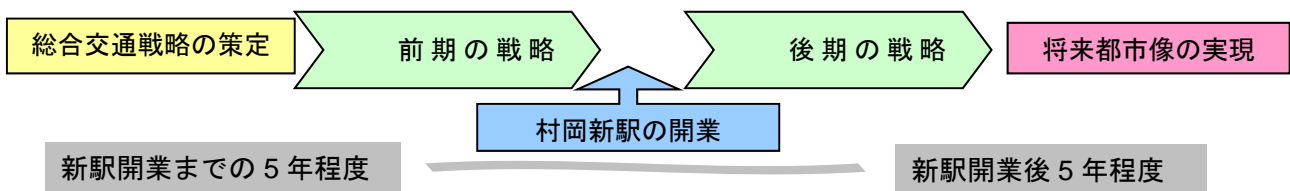
総合交通戦略の策定にあたっては、村岡・深沢地区全体整備構想（案）で検討されている村岡・深沢地区の将来像をもとに、藤沢市都市マスタープラン、鎌倉市都市マスタープラン、藤沢市交通マスタープランおよび鎌倉市交通マスタープランなど上位計画による交通整備の方向性や、地区等の現状、課題から交通の戦略目標を設定します。

その後、数値目標や施策パッケージまでつながるシナリオを構築し、役割分担や実施プログラムを検討し、総合交通戦略としてとりまとめます。



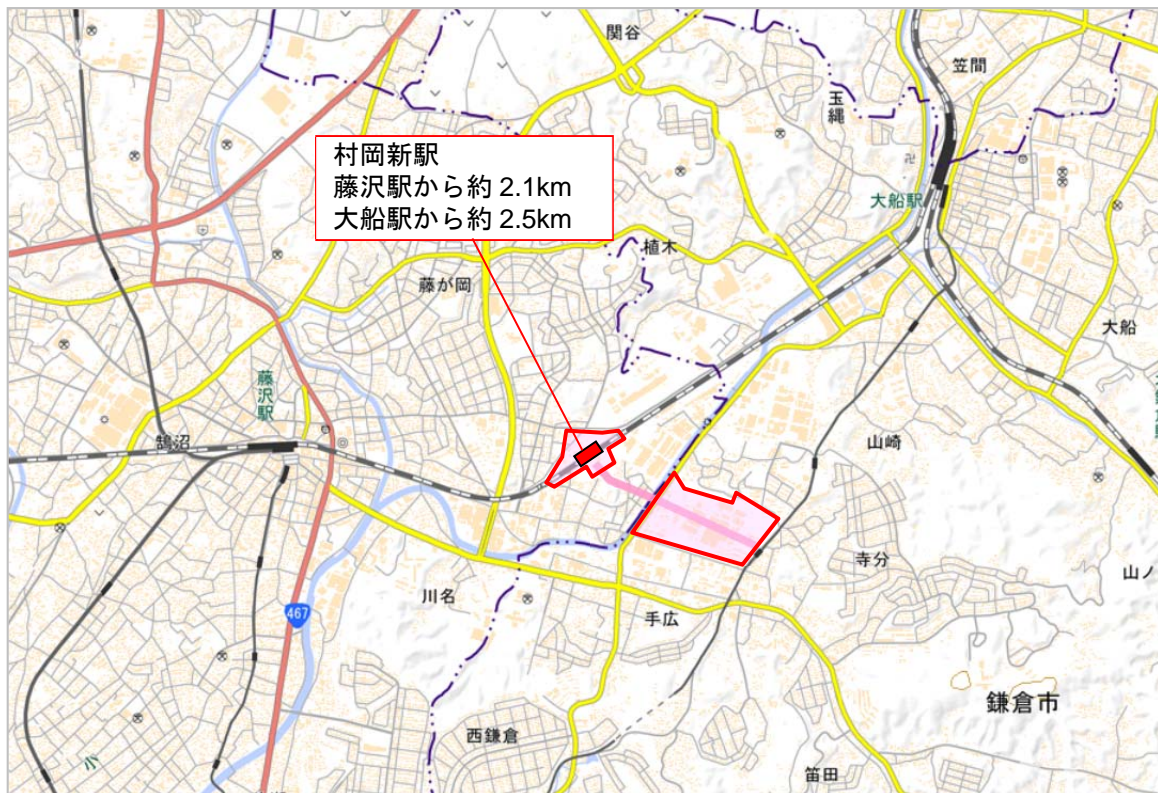
1.3 総合交通戦略の目標年次

目標年次となる新駅開業の前後 5 年間（10 年間程度）に実施する取り組みについて、前期 5 年と後期 5 年に分けて整理します。



1.4 村岡・深沢地区の概要

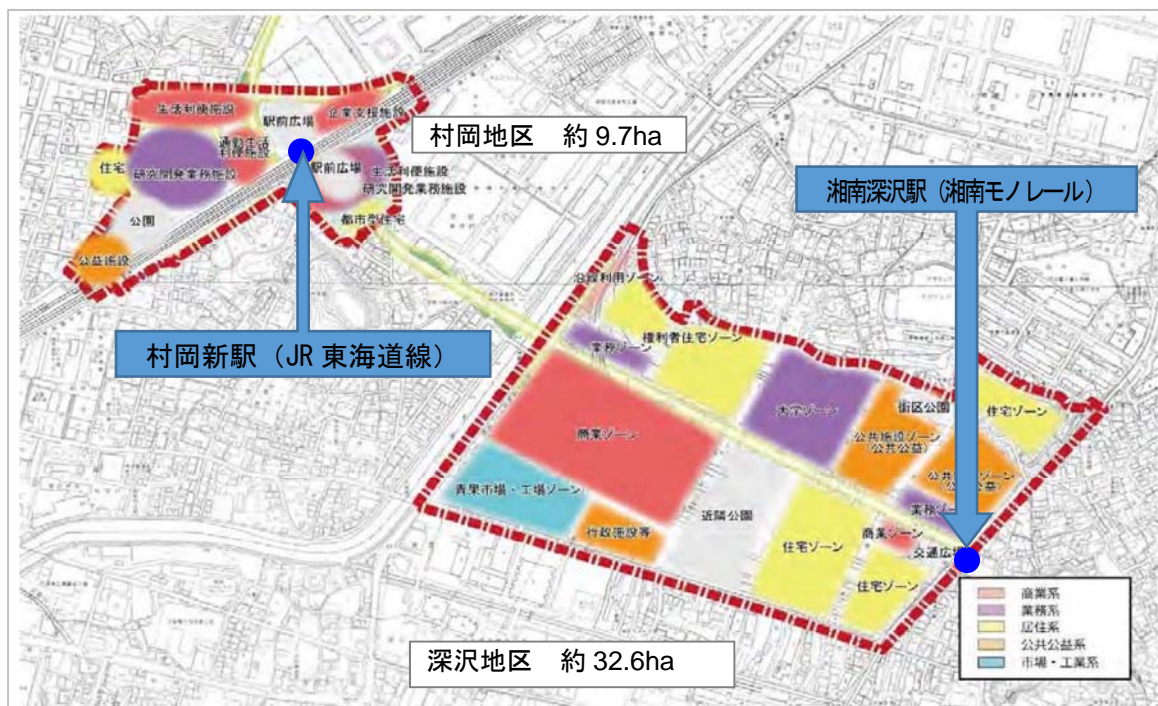
<村岡・深沢地区の位置>



地図：国土地理院地形図

<村岡・深沢地区の計画範囲>

村岡・深沢地区総合交通戦略の計画範囲は下図に示す範囲とします。



出典：「平成 24 年度 村岡・深沢地区拠点づくり検討調査」平成 25 年 3 月 湘南地区整備連絡協議会

2. 想定される課題と解決の方向性

村岡・深沢地区周辺の現況交通状況および将来において想定される状況から、将来においても藤沢駅・大船駅ならびに駅周辺地区の交通混雑は緩和されないと考えられ、鉄道利用者の分散化を図り、引き続き公共交通機関の利用を促進する必要があると考えられます。また高齢化が進むなかで、安全で健康的な生活を実現するためにも、歩行者・自転車の通行環境の向上ならびに公共交通機関の利用促進が必要です。

まちづくりの動向

- 村岡・深沢地区では都市開発が計画されている
- 深沢地区には大規模商業施設や大学等も計画されている
- 当該都市開発により1日あたり10万トリップエンドの発生集中交通が見込まれている

現況交通状況

- 広域道路ネットワークは概ね整備されているが、藤沢駅・大船駅の周辺道路で混雑が発生
- 藤沢駅・大船駅の周辺道路の混雑は、休日も平日と同程度存在
- 鉄道、バスの公共交通ネットワークは藤沢駅、大船駅周辺で概ね整備
- 鉄道需要の基礎需要として東京都、横浜市、川崎市への通勤交通が多い
- 藤沢駅鉄道利用者の端末交通自動車利用者は、広域からアクセス
- 藤沢駅、大船駅の乗降客数は現在も増加傾向にあることから駅施設が混雑
- 私事目的の集中交通（到着交通）は自動車分担率が高い

将来において想定される状況

- 当面、生産年齢人口は大きく減少せず通勤需要は減少しない
- 今後、高齢者割合が大幅に増加する

何も対策を実施しなかった場合の課題

- 生産年齢人口の減少が少なく、将来においても藤沢駅・大船駅ならびに駅周辺道路の混雑は継続すると予想される
- 休日の道路交通量は多く、来訪者の自動車利用率が高いことから、新規の開発は自動車交通の増加につながる懸念がある
- 高齢社会において健康を維持するために、歩くことを基本とした生活習慣が必要

課題解決の方向性

- 藤沢駅、大船駅に集中する交通混雑を緩和するため、新駅の設置による鉄道駅利用の分散化を実現する必要がある
- 都市開発による発生集中交通が自動車に過度に依存しないために、新駅を整備し、新駅へのアクセス性を高める必要がある
- 道路ネットワークが概ね完成しているなかで混雑を緩和するためには、新駅へのバス路線の新設・再編により公共交通機関のサービス水準を高め、公共交通機関の利用を促進する必要がある
- 公共交通および徒歩・自転車の利用を促進するための道路整備等の対策が必要である

村岡・深沢地区拠点づくりには、新駅の整備が不可欠

歩行者・自転車や公共交通機関の利用を促進するためのハード対策、ソフト対策を総合的・戦略的に実施し、当該計画地周辺の道路交通および鉄道・モノレール駅で生じている課題の解決を図っていく

3. 戦略目標の設定

3.1 交通の戦略目標

村岡・深沢地区の交通の整備方針と戦略目標を以下のとおり設定します。

●交通の整備方針

極力自動車利用に依存せず、豊かさとふれあいを感じるまちを実現する

●交通の戦略目標

戦略1：広域的な交通環境を改善する交通ネットワークの形成

戦略2：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

戦略3：環境にやさしく、健康をサポートする交通環境の形成

[交通機能の整備方針]



4. 戦略別プラン

4.1 戦略目標と実施施策の関係

3つの戦略目標の達成に向けては、各パッケージ施策を着実に進めることが重要です。なかでも、「新駅の整備」「新駅の駅前広場の整備」「新駅へのバス路線の新設」「バス路線の再編」については、すべての戦略目標を達成するうえで核となる施策になります。

パッケージ施策について、ハード施策とソフト施策に分け、以下のとおり整理しました。

	戦略1 広域的な交通環境を改善する交通ネットワークの形成	戦略2 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	戦略3 環境にやさしく、健康をサポートする交通環境の形成
ハード 施策		新駅の整備	
		新駅の駅前広場の整備	
		シンボル道路（新駅～腰越大船線）の整備	
		シンボル道路（腰越大船線～湘南深沢駅）の整備	
		周辺交差点の改良	
		新駅南北自由通路の整備	
		区画道路の整備	
		湘南深沢駅のバリアフリー化と駅前広場の整備	
		駐輪場の整備	
		レンタサイクル（コミュニティサイクル）の導入	
ソフト 施策		新駅へのバス路線の新設	
		バス路線の再編	
		市民向けモビリティマネジメントの導入	
		企業向けモビリティマネジメントの導入	
		来訪者向けモビリティマネジメントの導入	
		新駅発着の企業バスの運行	
		新駅と深沢地区を結ぶシャトルバス運行	
		公共交通利用ポイントの導入	

5. 施策実施展開の考え方

5.1 新駅整備前後による段階的取組

- 本戦略は新駅整備とバス路線の新設、再編が核となるため、効果の発現を確実なものとするために、新駅整備の前後で段階的取組を実施します。
- 新駅整備前には、既存の交通体系において、公共交通機関利用促進に向けたソフト施策を中心に実施します
- 新駅整備に前後して、新駅を中心とした新たな交通体系を構築し、公共交通機関の利用促進や歩行環境・自転車走行環境等の改善による戦略目標の達成を図ります。

5.2 目標設定と効果把握による着実な推進

- 本戦略を推進するにあたっては、戦略毎に達成すべき具体的な数値目標を設定し、効果を計測しながら、着実に施策を推進します。
- 数値目標については、中間年次に計測し、効果の発現が遅れている場合は、戦略内容を見直します。

5.3 ハード・ソフト施策の展開

- 目標の達成に向けては、新駅整備等のハード施策に加え、市民や来訪者にもご協力いただけるような公共交通機関利用促進策等のソフト施策を実施します。
- 新駅整備前については、ソフト施策を中心として展開します。
- 新駅整備直後から効果が発現できるように、バス網の再編、自転車・歩行者利用環境の改善等、新駅整備の前から協議や対策実施を行います。

5.4 新駅整備時期と深沢地区のまち開き

- 深沢地区のまち開きは、特定の街区が整備されるまちの立上げから段階的に進むことが想定されますが、本格的なまち開きの時期は、行政施設・民間施設がある程度整備される、概ね新駅整備後の5年後を想定します。なお、まちの立上げは、新駅整備時期と同時期くらいになると想定されます。

6. 戦略別施策パッケージと事業実施スケジュール

6.1 戦略1：広域的な交通環境を改善する交通ネットワークの形成

(1) 将来像と目標

計画地区の範囲を含む、藤沢駅、大船駅間の公共交通利用を高めることで藤沢駅・大船駅の周辺道路の混雑緩和を図るとともに、鉄道利用における駅選択の分散化を実現し、藤沢駅・大船駅の駅施設の混雑緩和を図ります。

(2) 施策パッケージ

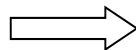
新駅の整備前までに、駅前広場整備やシンボル道路の整備を行うとともに、新たなバス路線の整備やバス路線の再編について、バス事業者と調整します。

市内全域での公共交通機関促進に向けては、新駅整備前の段階から広報や教育プログラム等を通じモビリティマネジメントに取り組みます。

	実施施策	主な施策効果	関係主体	スケジュール	
				新駅整備前	新駅整備後
ハード 施策	新駅の整備	・既存駅からの分散 ・開発需要の公共交通利用促進	鉄道事業者、地方自治体		
	新駅の駅前広場の整備	・既存駅からの分散 ・開発需要の公共交通利用促進	地方自治体、鉄道事業者		
	シンボル道路（新駅～腰越大船線）の整備	・新駅へのアクセス性向上	地方自治体		
	シンボル道路（腰越大船線～湘南深沢駅）の整備	・深沢地区へのアクセス性向上	地方自治体		
	周辺交差点の改良	・バス路線の新設及び再編に伴うバス等公共交通の円滑な移動	地方自治体		
ソフト 施策	新駅へのバス路線の新設	・既存駅からの分散 ・既存地域の利便性向上	バス事業者、地方自治体		
	バス路線の再編	・既存駅からの分散 ・既存地域の利便性向上	バス事業者、地方自治体		
	新駅発着の企業バスの運行	・企業の公共交通利用促進	周辺立地企業、地方自治体		
	企業向けモビリティマネジメントの導入	・企業の公共交通利用促進	周辺立地企業、地方自治体		協力要請・啓発活動
	市民向けモビリティマネジメントの導入	・市民の公共交通利用促進	地方自治体		教育プログラム作成・啓発活動等
	来訪者向けモビリティマネジメントの導入	・来訪者の公共交通利用促進	地方自治体、民間事業者、バス事業者、鉄道事業者		施策検討・運用体制の構築等

凡例：

検討・協議



整備



施策実施・展開



深沢地区まち開き
(新駅整備5年後)

6.2 戦略2：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

(1) 将来像と目標

新駅整備およびバス路線の再編、住民や企業へのモビリティマネジメントなどによる、新駅を活用した公共交通利用の促進、徒歩・自転車利用の促進を図るとともに、深沢地区の開発による新たな自動車需要を抑制することで、公共交通を中心としたまちを形成します。

また、新駅を中心とした新たな公共交通体系を形成することで、極力自動車利用に依存しない、鉄道利用型のライフスタイルを実現します。

(2) 施策パッケージ

新駅の整備前までに、駅前広場整備やシンボル道路の整備を行うとともに、新駅へのバス路線の新設やバス路線の再編の検討について、バス事業者と調整します。

湘南深沢駅のバリアフリー化・駅前広場整備については深沢地区のまちづくりに併せて整備し、周辺交差点の改良については、深沢地区のまちづくりに併せて整備方法等を検討します。

	実施施策	主な施策効果	関係主体	スケジュール	
				新駅整備前	新駅整備後
ハード 施策	新駅の整備	・開発需要の公共交通利用促進	鉄道事業者、地方自治体		
	新駅の駅前広場の整備	・開発需要の公共交通利用促進	地方自治体、鉄道事業者		
	新駅南北自由通路の整備	・開発需要の公共交通利用促進	地方自治体、鉄道事業者		
	シンボル道路（新駅～腰越大船線）の整備	・新駅へのアクセス性向上	地方自治体		
	シンボル道路（腰越大船線～湘南深沢駅）の整備	・深沢地区へのアクセス性向上	地方自治体		
	区画道路の整備	・村岡地区、深沢地区の交通機能及びアクセス性の向上	地方自治体		
	駐輪場の整備	・新駅の利便性向上 ・開発地区の自転車利用促進	地方自治体、鉄道事業者、モノレール事業者、民間事業者		
	周辺交差点の改良	・バス路線の新設及び再編に伴うバス等公共交通の円滑な移動	地方自治体		
	湘南深沢駅のバリアフリー化と駅前広場の整備	・深沢地区へのアクセス性向上	地方自治体、モノレール事業者		
	レンタサイクル（コミュニティサイクル）の導入	・新駅周辺の利便性向上	地方自治体、民間事業者		
ソフト 施策	新駅へのバス路線の新設	・既存地域の利便性向上	バス事業者、地方自治体		
	バス路線の再編	・既存地域の利便性向上	バス事業者、地方自治体		
	新駅と深沢地区を結ぶシャトルバス運行	・来訪者の公共交通利用促進・利便性向上	進出企業、バス事業者、地方自治体		
	新駅発着の企業バスの運行	・企業の公共交通利用促進	周辺立地企業、地方自治体		
	企業向けモビリティマネジメントの導入	・企業の公共交通利用促進	周辺立地企業、地方自治体	協力要請・啓発活動	
	市民向けモビリティマネジメントの導入	・市民の公共交通利用促進	地方自治体	教育プログラム作成・啓発活動等	
	来訪者向けモビリティマネジメントの導入	・来訪者の公共交通利用促進	地方自治体、民間事業者、バス事業者、鉄道事業者	施策検討・運用体制の構築等	
	公共交通利用ポイントの導入	・自動車利用の抑制	民間事業者、地方自治体	事業者への協力要請システム構築等	

凡例：

検討・協議

整備

施策実施・展開

深沢地区まち開き
(新駅整備5年後)

6.3 戦略3：環境にやさしく、健康をサポートする交通環境の形成

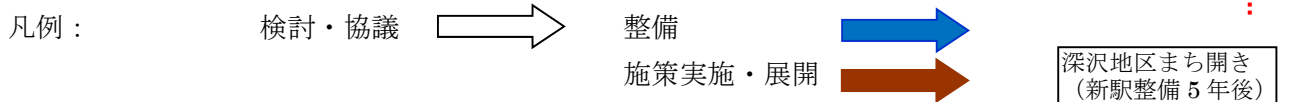
(1) 将来像と目標

新駅を中心とした鉄道・バスのネットワーク、および歩行者や自転車にとって利用しやすい道路整備を行うことで、すべての人が利用しやすい歩行環境を実現し、市民や来訪者が安全で快適に歩行できることで、健康増進をサポートします。

(2) 施策パッケージ

公共交通機関と、徒歩・自転車を賢く組合せることで、自動車利用を抑制させます。自動車を極力利用しないことで、環境にやさしく、また、徒歩や自転車を多く利用することで、健康増進につなげます。そのため、シンボル道路や駐輪場の整備といったハード施策に加え、企業や市民のモビリティマネジメント、店舗等と連携した公共交通利用ポイント制等の導入により、公共交通機関の利用促進を図ります。

	実施施策	主な施策効果	関係主体	スケジュール	
				新駅整備前	新駅整備後
ハード 施策	新駅の整備	・ 開発需要の公共交通利用促進	鉄道事業者、地方自治体	⇒	⇒
	新駅の駅前広場の整備	・ 開発需要の公共交通利用促進	地方自治体、鉄道事業者	⇒	⇒
	新駅南北自由通路の整備	・ 新駅へのアクセス性向上	地方自治体、鉄道事業者	⇒	⇒
	シンボル道路（新駅～腰越大船線）の整備	・ 深沢地区へのアクセス性向上	地方自治体	⇒	⇒
	シンボル道路（腰越大船線～湘南深沢駅）の整備	・ 深沢地区へのアクセス性向上	地方自治体	⇒	⇒
	区画道路の整備	・ 村岡地区、深沢地区の交通機能及びアクセス性の向上	地方自治体	⇒	⇒
	駐輪場の整備	・ 新駅の利便性向上 ・ 開発地区の自転車利用促進	地方自治体、鉄道事業者、モノレール事業者、民間事業者	⇒	⇒
	湘南深沢駅のバリアフリー化と駅前広場の整備	・ 深沢地区へのアクセス性向上	地方自治体、モノレール事業者	⇒	⇒
	レンタサイクル（コミュニティサイクル）の導入	・ 新駅周辺の利便性向上	地方自治体、民間事業者	⇒	⇒
ソフト 施策	新駅へのバス路線の新設	・ 来訪者の利便性向上	バス事業者、地方自治体	⇒	⇒
	バス路線の再編	・ 来訪者の利便性向上	バス事業者、地方自治体	⇒	⇒
	新駅と深沢地区を結ぶシャトルバス運行	・ 来訪者の公共交通利用促進・利便性向上	進出企業、バス事業者、地方自治体	⇒	⇒
	企業向けモビリティマネジメントの導入	・ 企業の公共交通利用促進	周辺立地企業、地方自治体	協力要請・啓発活動	⇒ 運用
	市民向けモビリティマネジメントの導入	・ 市民の公共交通利用促進	地方自治体	教育プログラム作成・啓発活動等	⇒ 運用
	来訪者向けモビリティマネジメントの導入	・ 来訪者の公共交通利用促進	地方自治体、民間事業者、バス事業者、鉄道事業者	施策検討・運用体制の構築等	⇒ 運用
	公共交通利用ポイントの導入	・ 自動車利用の抑制	民間事業者、地方自治体	事業者への協力要請・システム構築等	⇒ 運用



7. 戦略実施の効果と目標値

戦略の実施に向けては、戦略毎の達成状況を確認するための数値目標を設定し、新駅整備時点、新駅整備5年後の状況を確認し、効果を検証します。効果計測時点で達成状況が悪い場合は、対策の見直しを行います。

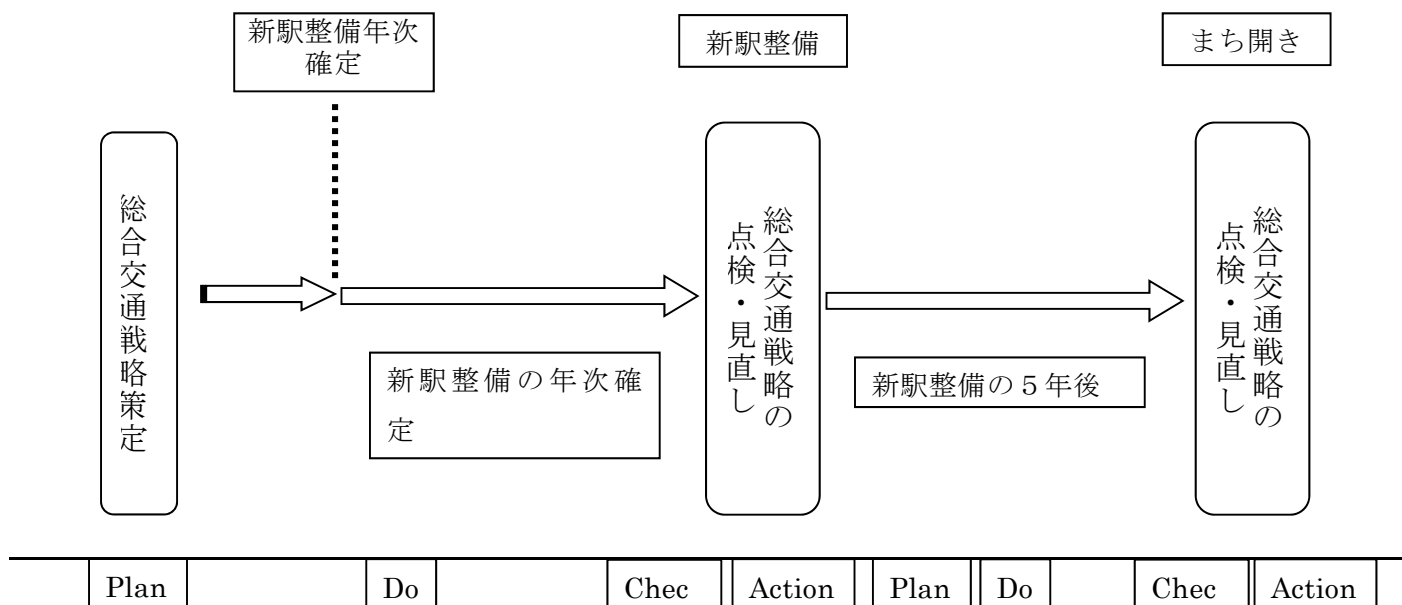
戦略内容	評価内容	評価指標	現況値	目標値		備考
				新駅整備時点	新駅整備5年後	
戦略1：広域的な交通環境の改善	藤沢駅施設の混雑緩和	駅乗降客数（JR）	約21.1万人/日	約19万人/日	約18万人/日	
	大船駅施設の混雑緩和	駅乗降客数（JR）	約19.2万人/日	約17万人/日	約16万人/日	
	新駅への転換交通量	新駅利用者の転換前利用駅	—	既存駅から8%転換		新駅利用者へのアンケート調査
	藤沢駅・大船駅周辺道路の混雑緩和	道路交通センサスの混雑度	1.33程度（平日）	藤沢駅、大船駅周辺で1.25以下	藤沢駅、大船駅間で1.25以下	交通量10%、混雑度0.12削減（出典：H24検討調査）
	自動車依存の低下	P.T.調査目的別交通手段分担率	自動車分担率 通勤：15～20% 私事：30～40%	概ね現況の5ポイント減少	概ね現況の7ポイント減少	
	駅15分アクセス	藤沢市域の駅まで15分圏の人口割合	72%	—	90%	90%（出典：藤沢市交通マスタープラン）
戦略2：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	来訪者の公共交通利用促進	公共交通手段分担率アンケート調査	約62%（企業アンケート）	新駅整備で5ポイント増加	バス再編でさらに5ポイント増加	従業員30人以上の事業所にアンケート調査を実施
	新駅へのアクセスの公共交通、自転車利用率	P.T.調査目的別交通手段分担率	—			
戦略3：環境にやさしく、健康をサポートする交通環境の形成	来訪者の公共交通利用促進	公共交通手段分担率アンケート調査	—			
	自転車利用状況	レンタサイクル貸出数	—			
	歩数の拡大	地区周辺市民モニターによる歩数計測	—			新駅整備前後で計測結果を比較

8. 戦略策定後の取組

8.1 PDCA サイクルによる着実な推進

新駅の整備には、計画・設計から整備まで、概ね5年を要することから、本総合交通戦略は、新駅整備の年次確定後10年を対象期間とし、施策パッケージの実施状況について、PDCAサイクルに基づき、進行状況を確認するとともに、その効果については、補足的なデータ収集により周辺交通への影響等の確認・検証等を行います。

本総合交通戦略の点検、見直しは、①新駅整備時（新駅整備、駅前広場、シンボル道路整備後）、及び②新駅整備の5年後（行政施設・民間施設が一定程度整備されるなど村岡地区・深沢地区のまち開き後）の2つの段階で実施し、それぞれの状況に応じて施策の見直しを行い着実な推進を図ります。



8.2 推進体制

実現性や効果の高い総合交通戦略を実施するためには、地方公共団体だけが行うのではなく、市民や周辺企業、交通事業者、来訪者が、各々の立場から参画することが重要です。

そのため、多様な立場で参画できる場として、「(仮)交通戦略会議」を設立し、施策の進捗管理や効果の把握・評価を行います。