

鎌倉市交通計画検討委員会

【第12回】

(目 次)

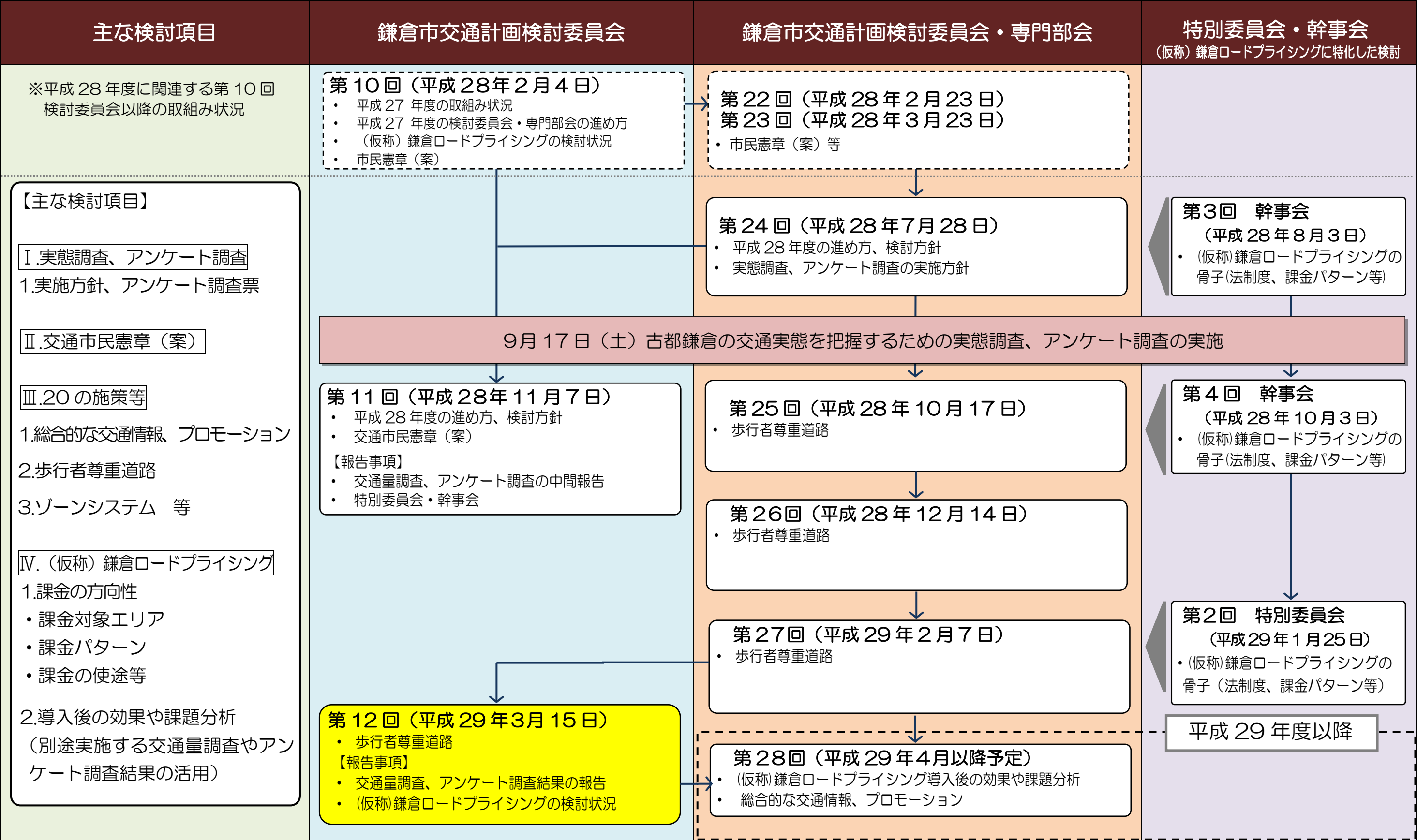
1. 平成 28 年度の検討委員会等の取組について.....	1
2. 歩行者尊重道路について	2
1) 「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」(平成 8 年)の歩行者尊重道路について.....	2
2) 歩行者尊重道路に関する専門部会の主な議論の内容	2
3) 本日の主な論点.....	4
4) 歩行者尊重道路整備計画(案)について	5

<報告事項>

3. 交通量調査、アンケート調査結果について.....	12
1) 調査概要	12
2) 調査結果	13
4. (仮称) 鎌倉ロードプライシングの検討状況について	19

平成 29 年 3 月 15 日 (水)

1. 平成 28 年度の検討委員会等の取組について



※検討する内容や開催時期が変更になる可能性があります。

2. 歩行者尊重道路について

1)「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」(平成8年)の歩行者尊重道路について

- 「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」(平成8年5月 鎌倉地域交通計画研究会)における20の施策において、4路線が歩行者尊重道路に位置付けられています。
- 歩行者尊重道路は、鎌倉地域の生活道路において、安全・安心な歩行者優先の道路空間を確保するため、自動車の速度抑制や歩行者を尊重する道路です。

歩行者尊重道路の施策の内容		
	道路名称	施策の内容
A	今小路通りでの歩行者系道路整備	鎌倉駅西口での交通静穏化、藤沢鎌倉線での自動車交通量の削減を図るために、歩行者に重視した再整備を行う
	小町大路での歩行者系道路整備	小町地域での交通静穏化を図るために、歩行者に重視した再整備を行う
C	海浜公園から周辺観光拠点間での歩行者系道路整備	パークアンドバスライドの拠点となる海浜公園からは長谷寺や大仏等の観光拠点及び材木座へは徒歩圏に含まれる このため、海浜公園から周辺観光拠点に至る道路を歩行者に重視した再整備を行う
D	江ノ電長谷駅前道路での歩行者系道路整備	江ノ電長谷駅から長谷寺や大仏への観光客が歩道から車道部に溢れているため、歩行者に重視した再整備を行う なお、本計画の精神が湘南地域全体に波及し、周辺の道路で交通量を受け持てる状況になった段階では、日祭日に時間規制等による歩行者天国化を検討する。

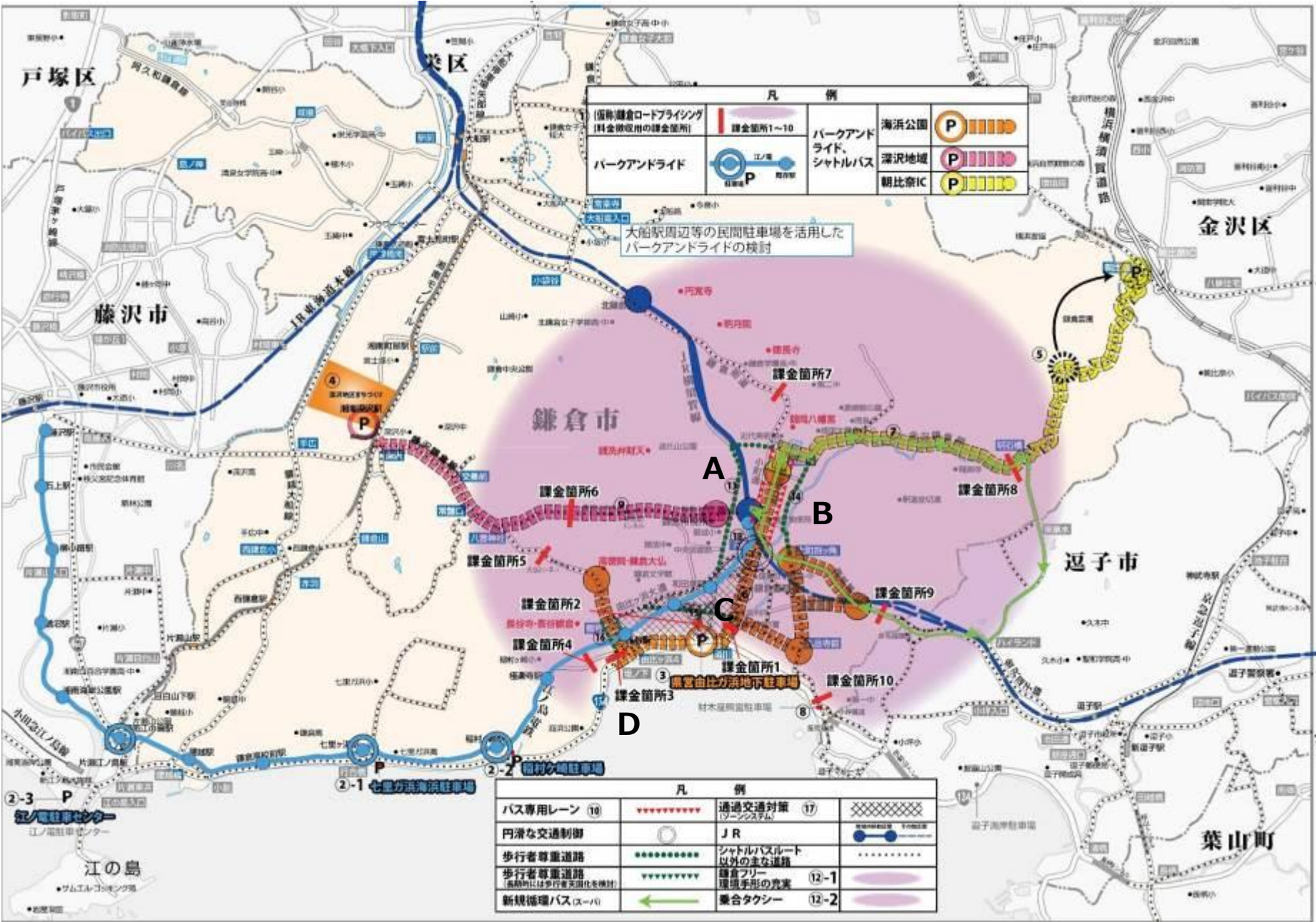


図.20 の施策

2) 歩行者尊重道路に関する専門部会の主な議論の内容

開催状況	主な議題	内容と主な意見
第25回 専門部会 (平成28年10月17日)	1) 検討の進め方 2) 歩行環境の問題・課題について 3) 主要な歩行者ネットワークについて	- 歩行者ネットワーク、歩行者尊重道路、請願道路、鎌倉市都市計画マスタープランの生活道路の枠組みや関係性の整理、専門部会で議論する道路の明確化について - 歩行者尊重道路の機能を確保するための行政の体制について - 平成8年の提言書以降の国等の取組み（交通バリアフリー、自転車利用環境創出ガイドライン、凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準等）の共有について など
第26回 専門部会 (平成28年12月14日)	1. 歩行者尊重道路計画の進め方について 2. 歩行者尊重道路の検討方針 1) 歩行者尊重道路の道路状況や機能の確認 2) 歩行者尊重道路と同様な役割を担う道路有無の確認 3) 施策メニュー、過去の今小路通りの社会実験、国の新たな技術基準等の情報共有 4) 歩行者尊重道路の検討方針(案)	- 検討委員会で議論する歩行者尊重道路の範囲について - 事業の道筋や整備優先度の検討の必要性について - 生活者や観光客が危険を感じている道路について（江ノ電長谷駅から大仏までの区間） - 歩行者尊重道路と同様な役割を担う道路について ①二の鳥居からJRの踏切を渡って今小路通りまでの道 ②下馬のガード下から江ノ電の踏切を渡って御成小学校の前に出る道 - 歩行者尊重道路は基本的に休日交通への対応であり、平日の通学対策は別途必要であることについて - 歩行者尊重道路の認知度について - 近年のハンプ（凸部）の性能についての共通認識が必要であることに - 歩行者尊重道路が目標にする自動車の通行速度やハンプ（凸部）の設置間隔等の設定について など
第27回 専門部会 (平成29年2月7日)	1. 歩行者尊重道路計画（案）について 1) 鎌倉地域の歩行環境の向上策の基本的な考え方 2) 定義 3) 計画から事業までの道筋 4) 道路の位置づけ 5) 整備方針（案） 6) 優先整備路線の評価基準（案）	- 沿道自治会の役割を明確にすることが必要であることについて - 歩行者尊重道路入口の周知方法について - 整備優先順位の考え方について（評価基準のみで評価、要望のあった路線から実施） - 自動車の速度が出やすい道路について（小町大路） - 沿道地域を巻き込んだ事業の進め方について - 歩行者尊重道路の事業評価について など

3) 本日の主な論点

「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」（平成 8 年）に位置づけている歩行者尊重道路について議論します。

《 歩行者尊重道路を検討する背景について 》

歩行者尊重道路は、平成 8 年に策定した「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」に位置づけた以降、以下のような取組が進められたことや取り巻く環境が変化したことから、その実施に向け基本的な考え方を検討します。

- ・ 今小路通りの社会実験の実施による施策効果
- ・ 今小路通りは一部歩道が整備されたこと
- ・ 「子供達と高齢者の歩行空間の安全を守る為、生活道路におけるあらゆる対策を講じるよう、鎌倉市に対して、働きかけることを求める請願書」（以下、「請願書」という）が平成 28 年 6 月議会で採択されたこと
- ・ 国の施策においてハンブ（凸部）等の新たな技術基準等が作成されこと など

《 第 2 5 ～ 2 7 回専門部会での歩行者尊重道路の検討について 》

- 歩行者尊重道路（案）の計画から、事業までの道すじや沿道自治会等との役割分担を検討しました。
- 歩行者尊重道路 4 路線の道路状況や機能を再確認し、同等の機能を持つ道路がないかを検証するため、歩行者尊重道路の選定基準（案）を策定しました。
- 歩行者尊重道路の選定基準（案）に基づき、同等の機能を持つ新たな歩行者尊重道路（案）を位置づけました。
- 歩行者尊重道路全体に関わる整備方針や整備の優先順位※の考え方を検討しました。

※整備の優先順位については結論に至っておらず現在議論を進めています

《 第 12 回検討委員会の主な論点 》

- ①計画から事業までの道すじと「検討委員会、専門部会」、「沿道自治会」、「鎌倉市」各々の役割について、計画を着実に進めるために追加、修正すべき視点がないか、どのようなことに注意が必要かを議論します（本資料 6 頁の内容）。
- ②歩行者尊重道路の選定基準（案）について、新たな道路の歩行者尊重道路への位置づけや、今後新たに位置づける場合に選定基準に問題がないかを議論します（本資料 7 頁の内容）。
- ③整備方針や優先的に整備すべき路線の考え方について議論します（本資料 9～11 頁の内容）。

4) 歩行者尊重道路整備計画(案)について

(1) 鎌倉地域の歩行環境の向上策の基本的な考え方

【自動車の幹線機能を担う道路】

自動車の幹線機能を担う国県道等(骨格的な道路、地域間を結ぶ主要道路)は、基本的に歩道が整備され、これ以上道路を広げて歩行空間を確保することは短期的には困難です。



県道藤沢鎌倉線

このため、歩行者の安全性の向上は、短期的には(仮称)鎌倉ロードプライシング等の施策により、自動車交通量を抑制し、歩行者と自動車の錯綜機会の減少をめざすとともに、長期的には歩道の拡幅等をめざします。

【生活道路】

歩行者尊重道路は基本的に生活道路であり、歩道が設置されておらず、自動車と歩行者が混在しています。

路側帯のカラー舗装やイメージハンブ等により、歩行空間の確保を図っていますが、自動車が相互ですれ違えない場合などはカラー舗装内に自動車がはみ出し通行することもあります。こうした道路は、(仮称)鎌倉ロードプライシング等の自動車の抑制策を実施しても、ドライバーの意識を変えないと安全性の確保が難しいことから、生活道路の中でも特に、交通の流入が想定される道路は、歩行者尊重道路に位置付け、自動車の速度抑制等をめざします。



歩行者尊重道路・小町大路



稲村ヶ崎小学校付近

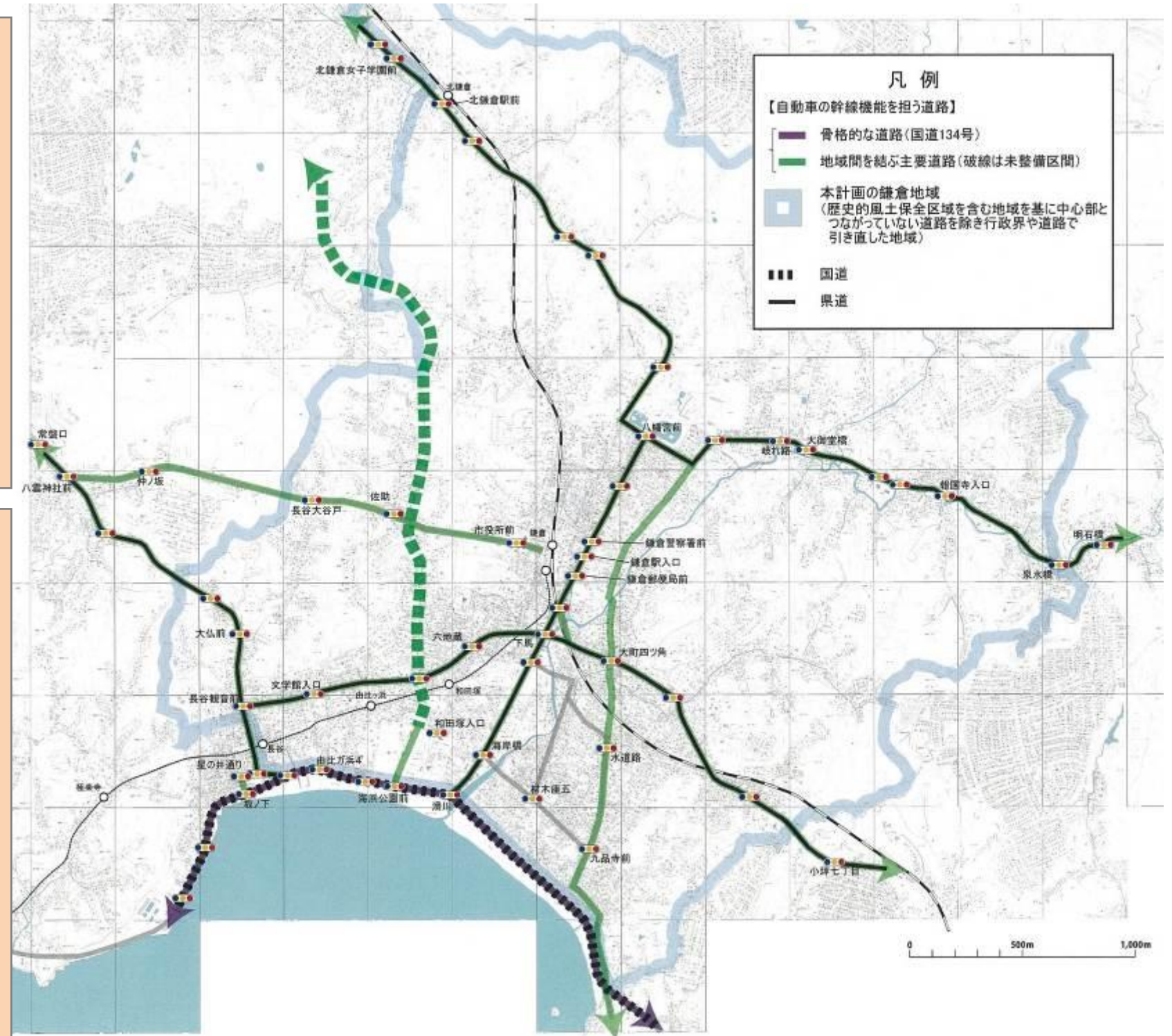


図.鎌倉市都市マスタープランの幹線道路網体系図

資料:「鎌倉市都市マスタープラン(平成27年9月)」を基に作成

(2) 計画から事業までの道すじ

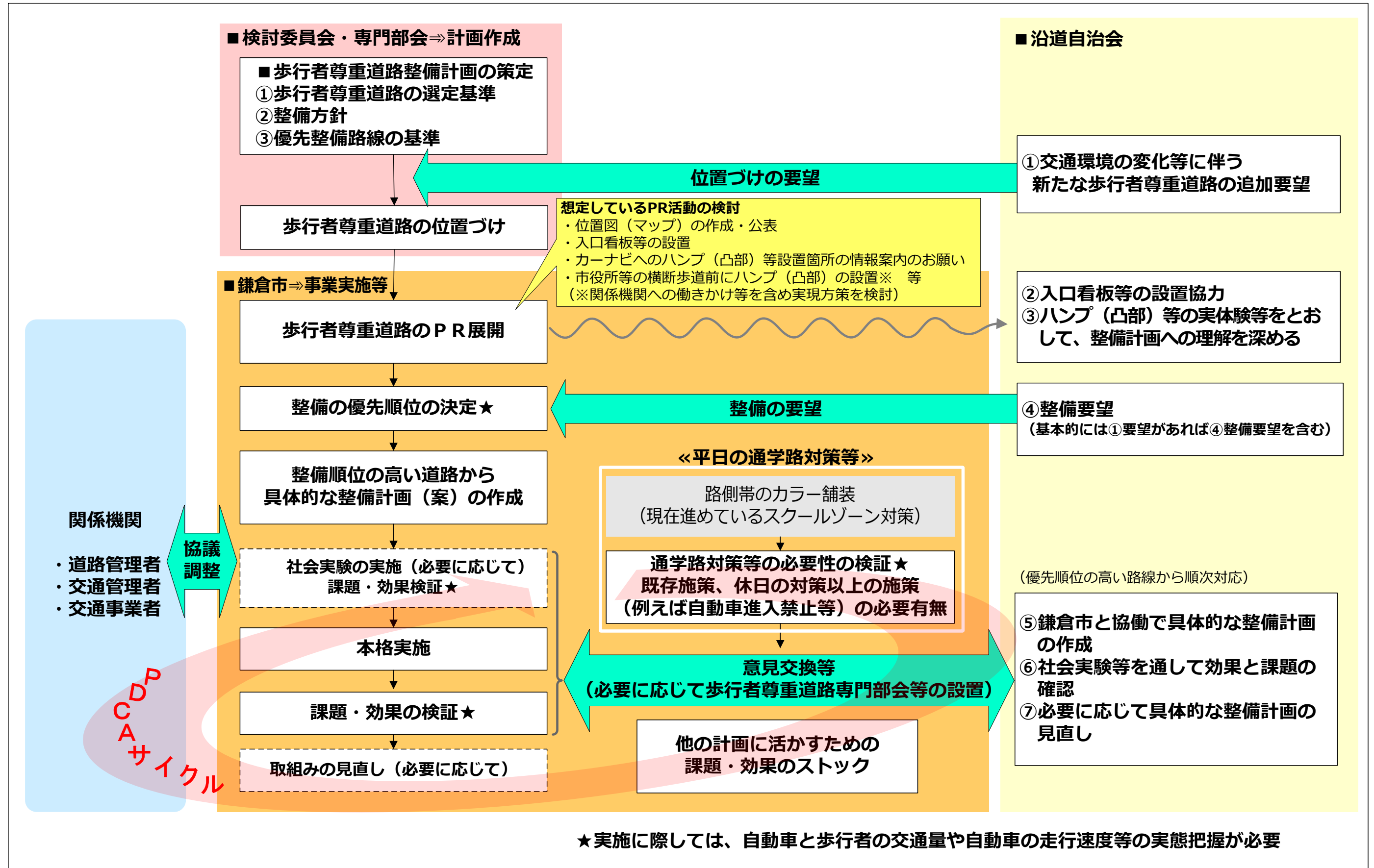


図. 歩行者尊重道路の計画から事業までの道筋

(3) 歩行者尊重道路の選定基準（案）

①歩行者尊重道路の選定基準

内容	備考
「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」で位置付けた歩行者尊重道路の道路状況や機能を整理し、歩行者尊重道路に位置付ける選定基準を検討しました。 - 歩行者尊重道路の選定基準（案）は次の全てに該当する道路です。 【選定基準】（案） ①自動車の幹線機能を担う国県道等以外の道路（生活道路） ②起終点のいずれかが国県道等の幹線道路と信号交差点で接続し、道路幅員が概ね5 m以上あり流入交通が進出しやすい道路（抜け道に利用される道路） ③歩道が整備されていない又は歩道が狭く車道にはみ出す区間を多く含む道路 ④路線バスが運行していない又は1日に1本程度しか運行していない道路	※歩行者尊重道路は、歩行者を積極的に誘導する道路ではなく、歩行者と自動車が共存せざるを得ない道路において、歩行の安全性を確保するために、ドライバーが歩行者を尊重して通行するよう促す道路

歩行者尊重道路に位置付けられると

【歩行者尊重道路としての取組】

- ①市民や来訪者からの理解を広く求めるため、PR活動を展開します。
- ②誰もが一目で分かるよう舗装の素材の工夫や道路入口への看板等の設置を検討します。
- ③自動車の通行や走行速度の抑制を図るための施策を検討します。
- ④歩道がある区間は必要に応じて波打ち歩道等の解消をめざします。

道路入口の看板イメージ



出典：生活道路の「歩」対策マニュアル

« 速度抑制効果の実績»
平成22年3月に実施した今小路通りの社会実験ではカラーコーンを設置し歩行空間を広げたことで、自動車の速度抑制効果があった

寿福寺前交差点方面【休日】
25.7 km/h⇒19.8 km/h
(▲約2割減)

六地藏交差点方面【平日】
32.2 km/h⇒23.6 km/h
(▲約3割減)

今よりも自動車交通量が減少することや、自動車がスピードを落として通行することで、安心して歩けることが期待されます

②歩行者尊重道路（案）

20の施策に位置づけられた4路線（下表①～④）に加え、「子供達と高齢者の歩行空間の安全を守る為、生活道路におけるあらゆる対策を講じるよう、鎌倉市に対して、働きかけることを求める請願書」（以下、「請願書」という）（平成28年6月議会で採択）に示されている①～④との重複を除く3路線（下表⑤～⑦）、専門部会で意見のあった下表⑧・⑨の2路線は選定基準（案）に該当することから、これら9路線を歩行者尊重道路候補路線として選定します。

区分	名称	備考
平成8年の 鎌倉地域 の地区交 通計画に 関する提 言に位置 付けられ ている歩 行者尊重 道路	①今小路通り	
	②小町大路	請願書を受け鎌倉郵便局 前交差点から小町大路間 を結ぶ道路を追加
	③海浜公園～周辺観光 拠点間道路	都市計画道路として整備 されている海浜公園前交 差点以南の区間は歩道が 確保されていることから 歩行者尊重道路の位置づ けを解除
	④江ノ電長谷駅前道路	
追加した 歩行者尊 重道路	⑤稲村ヶ崎駅近隣～極 楽寺駅～極楽寺切通 し～坂ノ下に抜ける 道路	請願書を受けて追加
	⑥佐助一丁目信号～御成 中学校前～鎌倉女学院 前に抜ける道路	//
	⑦県道藤沢鎌倉線から 長谷大谷戸交差点に 抜ける道路	//
	⑧御成小学校前交差点 から若宮大路横須賀 線高架下付近に抜ける 道路	専門部会での意見を踏ま え追加
	⑨二の鳥居前交差点か ら鎌工会館ビルに抜 ける道路	



図. 歩行者尊重道路の位置づけ（案）

(4) 整備方針（案）

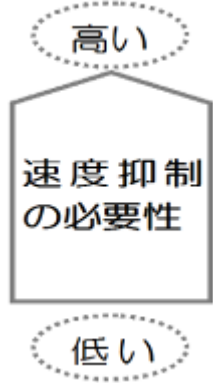
《基本的な考え方》

- ・ 歩行者尊重道路は、休日の自動車利用抑制策を実施しても流入車両等により一定の交通量が予測される道路であり、歩行者優先の道路空間の確保に向け運転手の低速な運転を促すことが必要です。
- ・ 一方、道路が限定された鎌倉地域において、歩行者尊重道路は、市民生活を支える国県道等への連絡や沿道施設へ連絡等の自動車の通行機能を担っています。実態や施策の効果を確認しつつ、自動車の利便性が著しく低下しない配慮が必要だと考えています。

《整備方針》

- ・ 歩行者尊重道路等は、自動車交通量の削減、自動車の速度抑制、出会い頭の交通事故の減少を目標とします。
- ・ 歩道が整備されている区間は、歩行環境の充実をめざします。

【交差点及び単路部の施策の方向性】

	分類	施策の方向性		施策メニュー		
交差点	自動車の円滑な処理が必要な国県道等から歩行者尊重道路等に進入する交差点	国県道等の自動車のスムーズな通行を損なわないようにするため、物理的なデバイス等を用いずに、歩行者尊重道路等に進入する認識を高め交通安全の注意を喚起する。		➤ 道路入口看板、法定外路面標示 ➤ カラー舗装によるイメージハンプ 等	舗装の素材の工夫	交通規制
	歩行者尊重道路間の無信号交差点	交差点を明確にし、速度抑制を図るとともに、出会い頭等の交通事故の発生を抑制する注意を喚起する。		➤ 交差点クロスマーク ➤ 交差点ハンプ（凸部）		
単路部	歩道が未設置の道路区間		信号交差点間等を1つの区間と捉え、物理的なデバイスを設置し、自動車の速度抑制を図る。なお、踏切や横断歩道は一時停止により速度抑制が図られることから、その位置を踏まえ設置を検討する。	➤ 路側帯のカラー舗装 ➤ ハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部） 等		
	片側歩道の区間		歩道が未設置の道路区間との接続において、速度抑制を図る。	➤ ハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部） 等		
	両側歩道の区間（江ノ電長谷駅前）	波打ち歩道の解消を図る。		➤ フラット歩道の整備 ➤ 裏道の活用 等		

ハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）の設置に関して

- ハンプ（凸部）の設置場所は、沿道への出入りへの影響が少なく合意が得やすい交差点での設置を第一とし、必要性や実現性が認められる場合は単路部での設置を検討
- 狭窄部、シケイン（屈曲部）は、車道幅員に応じて検討

平成 22 年に実施した社会実験結果の効果を踏まえつつ、ハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

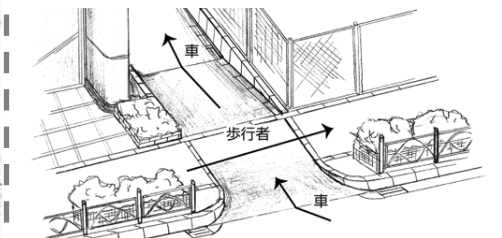
道路舗装の工夫



イメージ（東京都中央区日本橋室町）

踏切や横断歩道の位置を踏まえつつ、ハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

スムーズ歩道



イメージ図

交差点のハンプ（凸部）、単路部のハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

踏切や横断歩道の位置を踏まえつつ、ハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

電柱を利用した狭窄部



イメージ（神奈川県厚木市）

凡例

- 路側帯のカラー舗装を検討
- 交差点ハンプ（凸部）交差点クロスマークを検討
- スムーズ歩道等を検討
- 道路入口看板、カラー舗装によるイメージハンプ等を検討

凡例

- 歩道あり 両側
- 歩道なし
- 歩道なし
- センターライン有
- カラー舗装（交差点）
- 交差点クロスマーク
- 歩道あり 片側
- 歩道なし
- カラー舗装片側あり
- 歩行者専用道路
- 踏切
- 通学路

車道幅員が 4m を下回らない範囲で、路側帯のカラー舗装を検討
ハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

両側に歩道があることから、大仏までを含めフラット歩道を検討



イメージ（福島県喜多方市）

出典：福島県 HP

道路入口の看板イメージ



出典：生活道路のガ-対策マニュアル

現在の狭窄部等を活かしなが、交差点・単路部のハンプ（凸部）等を検討

二輪車を除く
進入禁止

裏道の活用を検討



踏切位置を踏まえつつ、ハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

図. 歩行者尊重道路の整備方針（案）

(5) 優先整備路線の評価基準の考え方（※専門部会で議論を進めています）

《基本的な考え方》

- 歩行者尊重道路の整備は、優先整備路線の評価基準より定めた優先順位に基づき、舗装の打換えや改良事業、沿道開発等との整備時期との整合性を踏まえ検討します。

【専門部会での主な意見】

- 優先整備路線の評価基準のみで優先順位を決めた方が分かりやすい。
→意見を踏まえ一部評価方法を修正
- 地元の要望があるところから整備すれば良いのでないか。
- 鎌倉地域の中で小町大路は自動車のスピードが出やすい。
- 地区交通計画全体との整合を考えるべきである。
- 北鎌倉や長谷観音の前の県道は一番人が溜まり危険である。市道ではないので整備できないということではなく、状況を共有し市と県で協働で検討すべきである。

◆優先整備路線の評価基準の考え方

視点		評価項目	評価内容
事故対策	これ以上の交通事故が起きないよう対策を講じる	①歩行者に係る交通事故の発生件数	交通事故の発生件数が多い程、整備の優先度が高いと評価
事故防止	危険を感じる道路やスピードが出やすい道路に対し、交通事故を未然に防ぐ	②ヒヤリハットの回数	自動車プローブデータ等から、急ブレーキ回数が多い程、整備の優先度が高いと評価
		③歩道の整備状況	歩道が整備されていない道路は整備の優先度が高いと評価
		④自動車の走行速度	自動車の通行速度が速い程、事故への危険性が高いため、整備の優先度が高いと評価
		⑤歩行者交通量	歩行者交通量が多い程、整備の優先度が高いと評価
		⑥自動車交通量（1日の交通量）	自動車交通量が多い程、整備の優先度が高いと評価 （道路構造令で自動車交通量が多い程、車道幅員や歩道確保が必要になるため）
実施熟度	地元の協力体制が整っている	⑦地元の要望	地元の要望があるところは、対策の必要性が高く、市民と協働で検討が進めやすいことから、整備の優先度が高いと評価
		⑧過去の経緯	過去に社会実験を実施している道路は、これまでの検討結果を活用できることから、整備の優先度が高いと評価
上位計画との整合	まちづくり計画に位置付けがあるか	⑨鎌倉市都市マスタープランの幹線道路網体系	鎌倉市都市マスタープランの幹線道路網体系図（平成27年9月）に生活道路等に位置付けられている道路は、まちづくりにおける必要性が高く、整備の優先度が高いと評価

※これらの評価項目を点数化して各路線ごとの優先順位を明らかにしていきます。

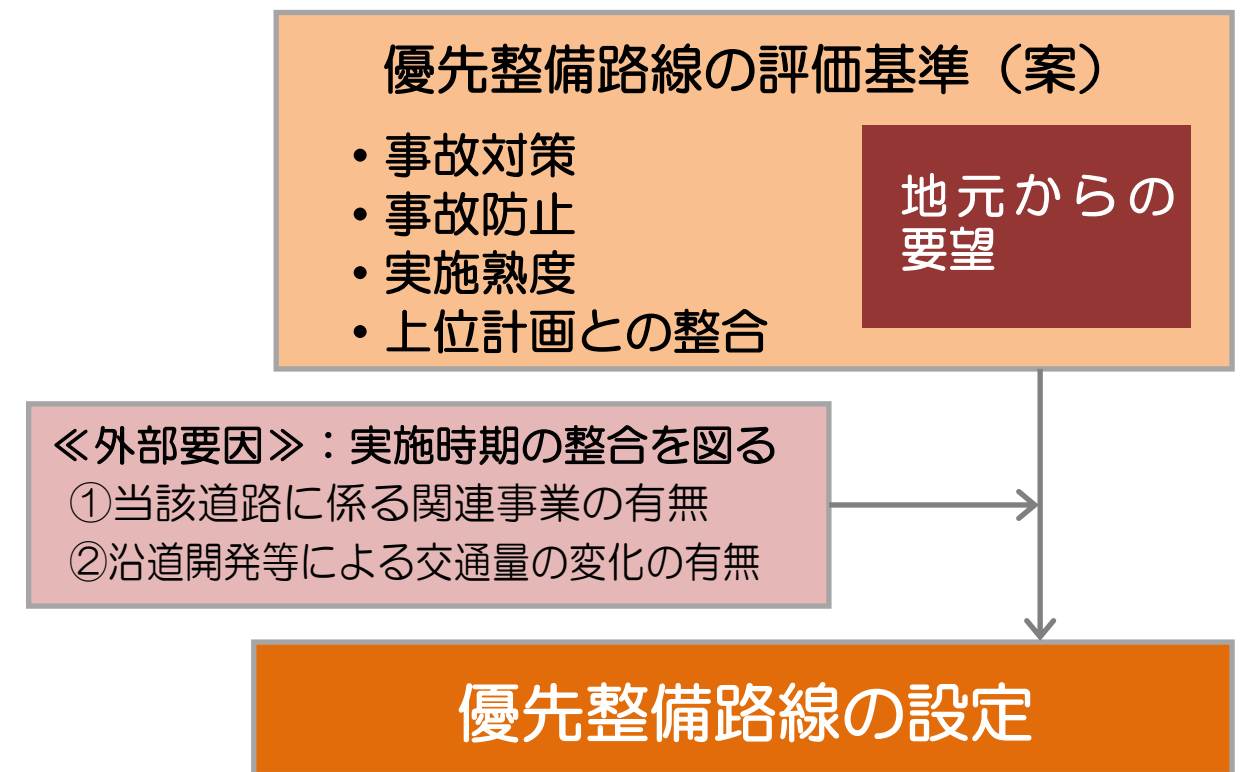


図.優先整備路線の設定フロー

3. 交通量調査、アンケート調査結果について

1) 調査概要

1.1 調査目的

本アンケート調査は、鎌倉地域の交通実態を詳しく把握するため、交通量調査の実施日における自動車利用の実態や自動車利用の抑制策に対する考え方等を把握することを目的に実施したものである。

1.2 調査日

平成28年9月17日(土)
(締め切り：平成28年11月8日(火))

1.3 天候

晴れ

1.4 調査項目及び内容

【アンケート調査項目及び内容一覧(1 / 2)】

調査名称	記号	対象者	件数	調査方法	調査内容
鎌倉市民 アンケート調査 (市民)	A	鎌倉地域の居住者	1,500 人	9月17日以前に 郵送による 配布、回収	・居住者の属性 ・9/17の自動車利用 ・内外移動の手段 ・交通渋滞やロードプライ シングに対する意見
	A'	鎌倉地域以外の居住者	1,500 人		
鎌倉市民 アンケート調査 (事業所)	B	鎌倉地域の事業者	1,500 箇所	9月17日以前に 郵送による 配布、回収	・事業所の属性 ・9/17の自動車利用 (営業車両・通勤車両) ・休日における交通移動 ・交通渋滞やロードプライ シングに対する意見
	B'	鎌倉地域以外の事業者	1,500 箇所		
来訪者 アンケート調査 (自動車利用者)	C	鎌倉地域内の駐車場 利用者 (対象駐車場は 別紙：調査箇所一覧表)	20 箇所	調査員が利用者に 調査票を配布し 郵送にて回収	・利用者の属性、使用金額 ・9/17の自動車利用 ・休日における交通移動 ・P&R やフリ-環境手形に対 する意見 ・交通渋滞やロードプライ シングに対する意見
来訪者 アンケート調査 (鉄道利用者)	D	鎌倉駅利用者	2,000 部	調査員が利用者に 調査票を配布し 郵送にて回収	・利用者の属性、使用金額 ・休日における交通移動 ・交通渋滞に対する意見
		北鎌倉駅利用者	1,000 部		
		長谷駅利用者	1,000 部		

【アンケート調査項目及び内容一覧(2 / 2)】

調査名称	記号	対象者	件数	調査方法	調査内容
買物客 アンケート調査	E	鎌倉地域内の買物客	386 部	市が商工会等を通して 各店舗に配布し、郵送に て回収	・利用者の属性、使用金額 ・休日における交通移動 ・交通渋滞やロードプライ シングに対する意見
タクシー運行に関する アンケート調査	F	鎌倉地域のタクシー事業社	—	市がタクシー事業社に 依頼し、回収	・9/17の運行歴(運転日 報)
宅配車両運行に関する アンケート調査	G	鎌倉地域の貨物事業社	—	市が貨物事業社 に依頼し、回収	・9/17の運行車両台数 ・9/17の運行歴(時間・ 経路)
来訪営業車に関する アンケート調査	H	鎌倉地域の事業所に来 訪する車両	3,000 箇所	鎌倉市民アンケート調 査(事業所)の対象者に 依頼して、来訪営業車に 配布し、郵送にて回収	・事業所の属性 ・9/17の高速道路の利用 ・9/17の自動車利用

1.5 最終の回収率

【各アンケート調査の回収結果】

アンケート種別		記号	配布数	回収数	回収率
鎌倉市民アンケート(市民)	鎌倉地域	A	1500	560	37.3%
	鎌倉地域外	A'	1500	485	32.3%
鎌倉市民アンケート(事業所)	鎌倉地域	B	1500	329	21.9%
	鎌倉地域外	B'	1500	301	20.1%
来訪者アンケート(自動車利用者)		C	1946	264	13.6%
来訪者アンケート(鉄道利用者)		D	4000	518	13.0%
買物客アンケート		E	386	72	18.7%
タクシーアンケート		F	-	45*	-
宅配車両アンケート		G	-	26*	-
来訪営業車アンケート		H	3000	189	6.3%

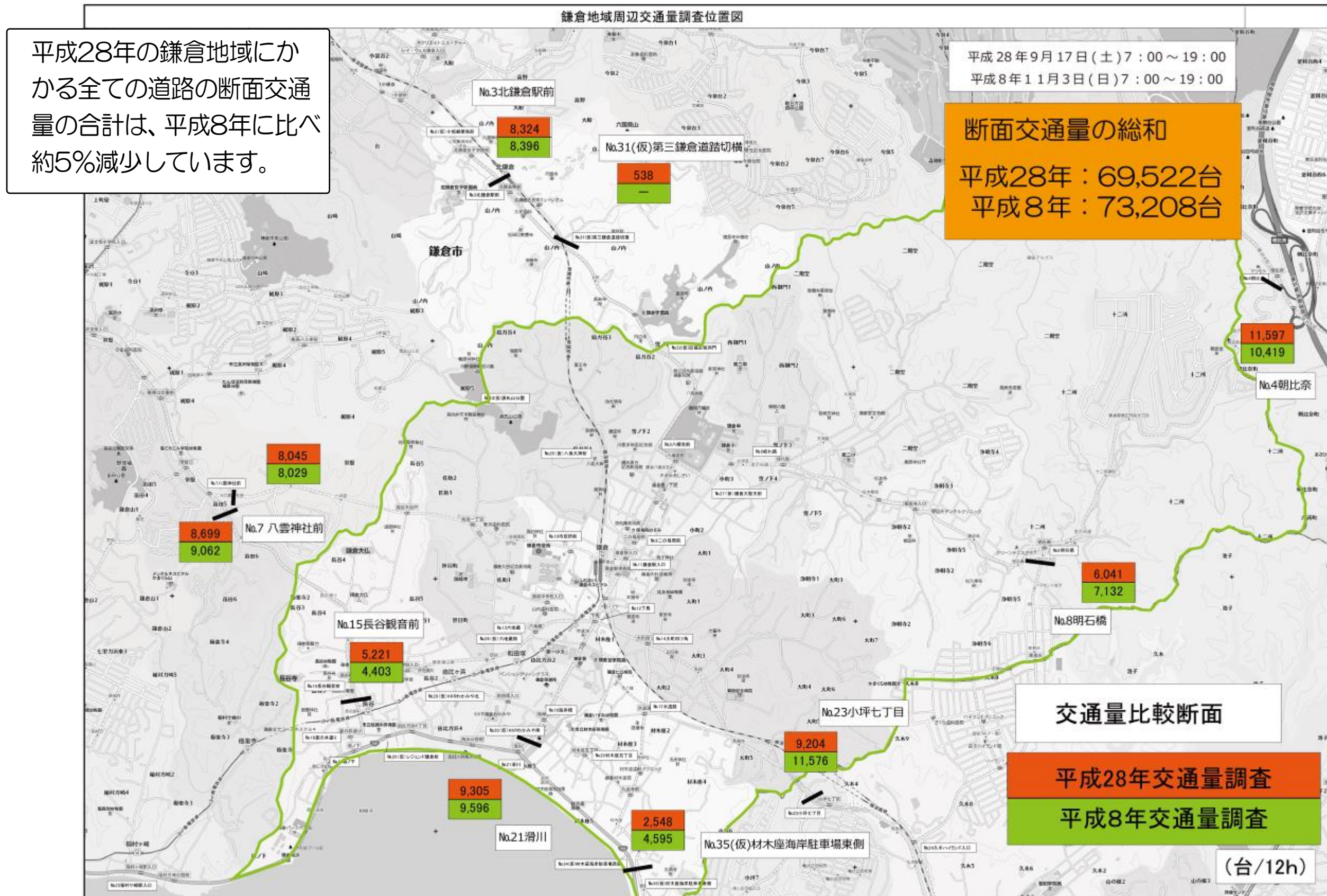
※タクシー・宅配車両の回収率は回答頂いた車両台数計を示す。

2) 調査結果

イ) 自動車交通量

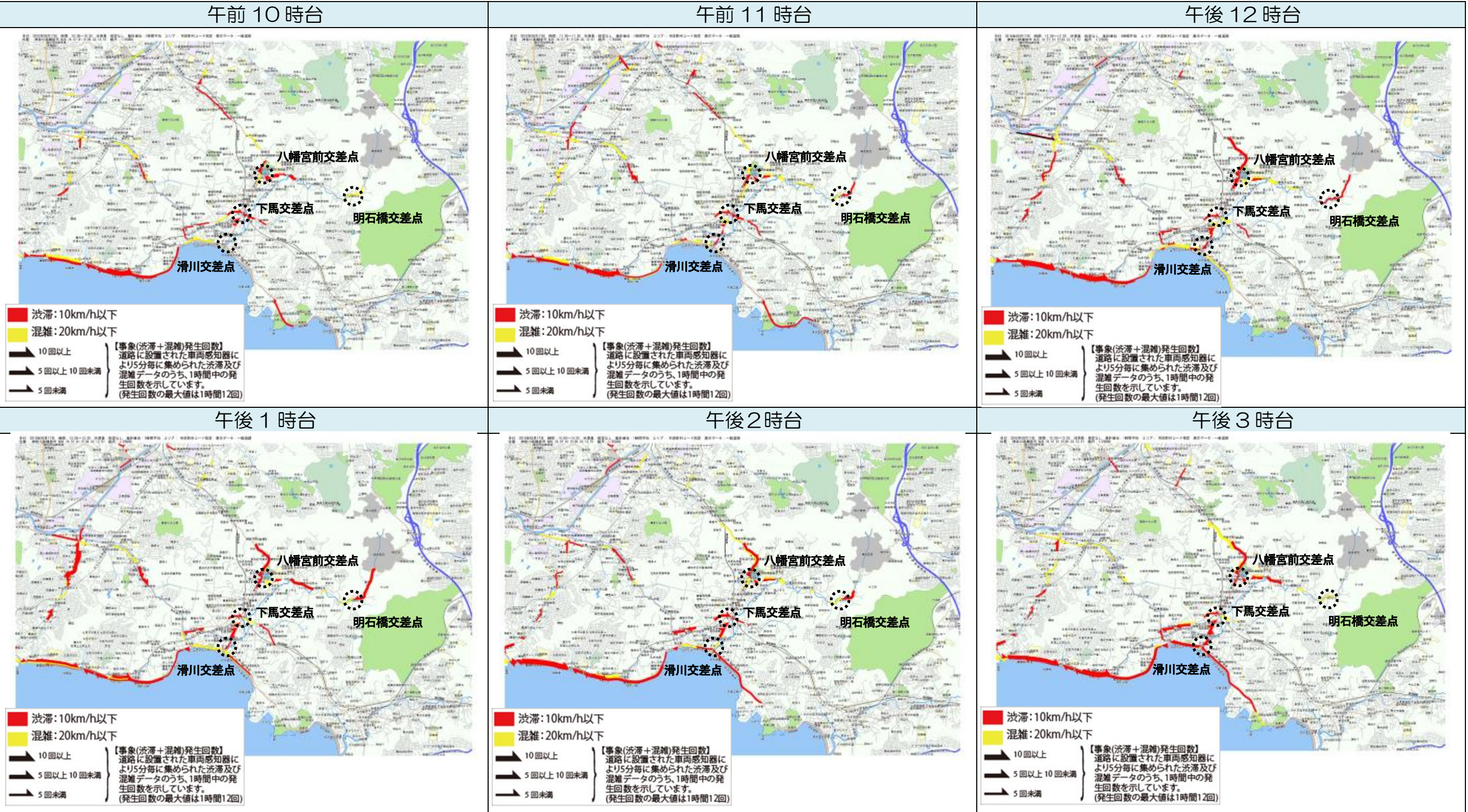
平成8年と平成28年断面交通量の比較

※平成8年の鎌倉地域区分により平成28年と平成8年を比較



参考.調査日の渋滞状況

交通量調査当日（平成28年9月17日（土））の鎌倉地域の交通渋滞状況を、（公財）日本道路交通情報センターのVICSデータの「渋滞+混雑」を用いて整理する。
（渋滞：速度が10 km/h 以下、混雑：20 km/h 以下）。なお、今後、平成28年の1年間における交通渋滞+混雑量の日別の比較を行い、調査当日の交通渋滞の状況を確認する。



資料：（公財）日本道路交通情報センター 地図情報：パスコ

□) 駐車場の分布状況

鎌倉地域内の一般来訪者が利用可能な駐車場は約3,200台です。

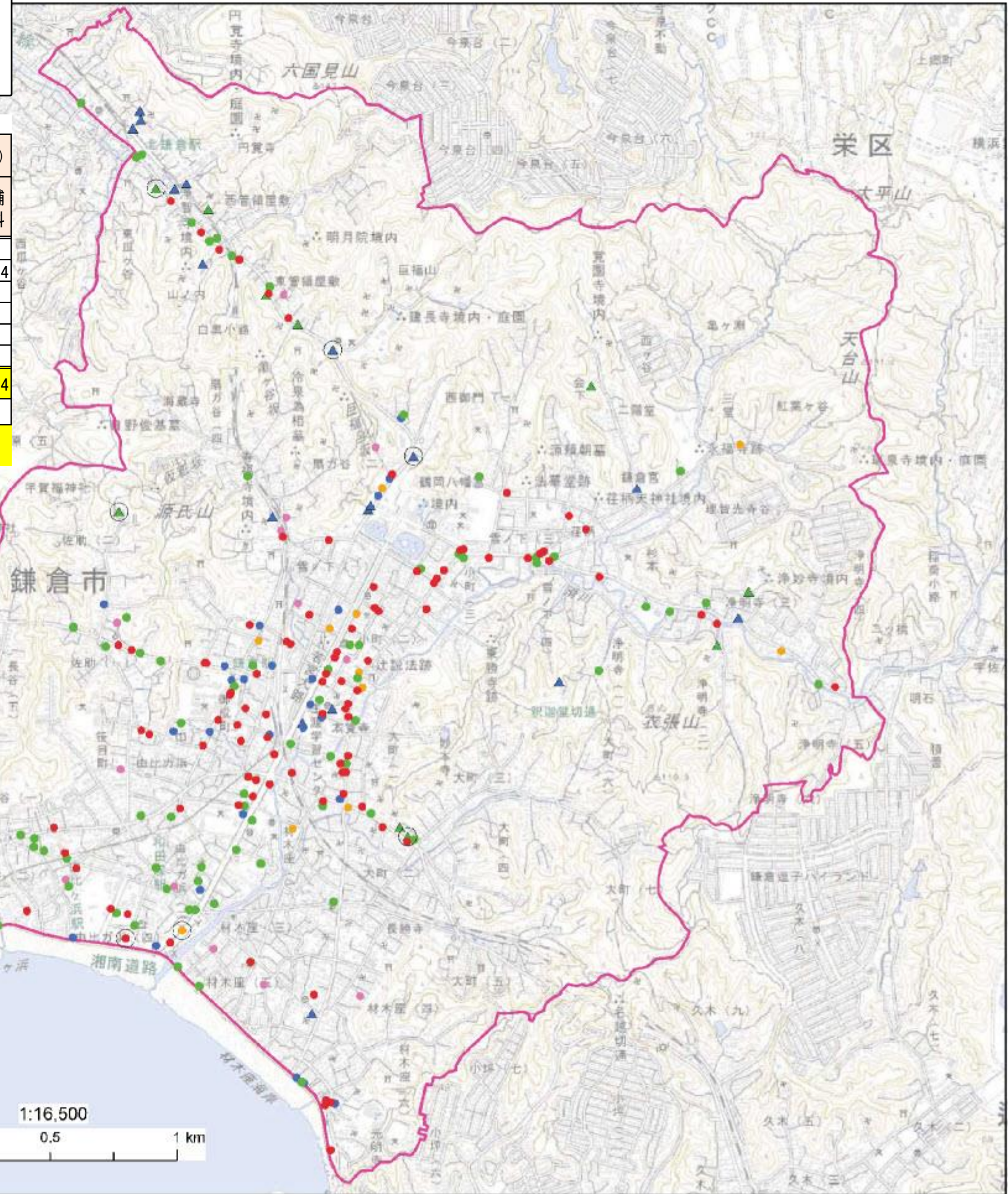
休日

駐車場タイプ	箇所数	一般車(台)			軽自動車(台)			観光バス(台)		障害者(台)	
		時間貸し	月極	店舗無料	時間貸し	月極	店舗無料	時間貸し	無料	時間貸し	店舗無料
コインパーキング	104	1,488	42	2	7			12		8	
店舗等専用駐車場	91		7	521			6	2	1		14
店舗等併用駐車場	45	830			20			20		4	
駐車場	13	230	60	7	2			40			
軒下パーキング	13	21									
月極駐車場	189		1,899	6		4					
合計	455	2,569	2,008	536	29	4	6	74	1	12	14
		5,113			39			75		26	
一般来訪者駐車可能台数(月極・観光バス以外)											3,166

コインパーキング：自動精算による有料駐車場
店舗等専用駐車場：店舗などに併設された、店舗利用者専用の駐車場（無料）
店舗等併用駐車場：店舗などに併設され、且つ、店舗利用者以外も利用可能な駐車場（有料）
駐車場：上記以外の一般利用可能な有料駐車場
軒下パーキング：住宅の空き駐車場を利用した有料駐車場
月極駐車場：月極契約制の駐車場（一般来訪者利用不可）

凡例

- コインパーキング
- 店舗専用駐車場
- ▲ 店舗専用駐車場(神社仏閣)
- 店舗併用駐車場
- ▲ 店舗併用駐車場(神社仏閣)
- 駐車場
- 軒下パーキング
- 観光バス駐車可
- エリア境界線



ハ) アンケート調査結果

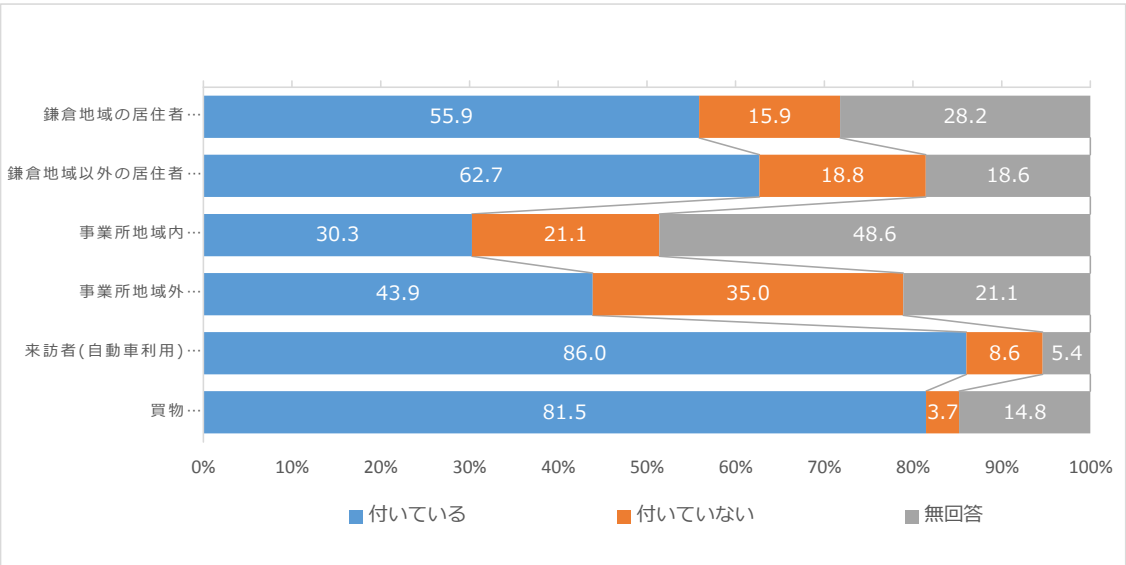
アンケート調査は、市民や来訪者等の属性毎に別のアンケートを実施していますが、違いを比較するため、いくつかの質問を同一の内容としています。以下に主要なアンケート結果を整理します。

ETC 車載器の設置状況

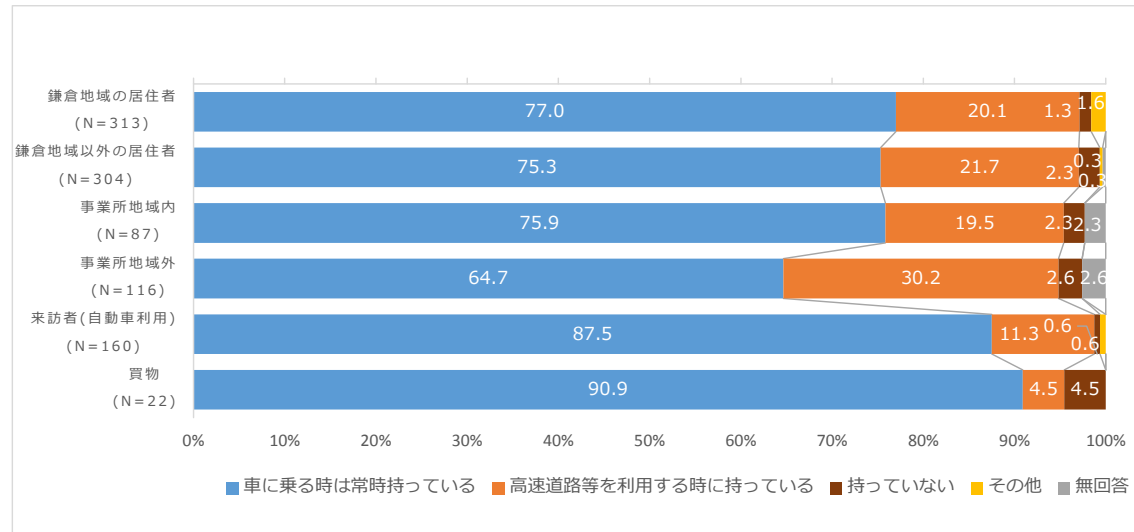
問.【アンケート対象：市民、来訪者】普段お使いになる車（来訪者は本日運転している車）のETC〔自動料金支払いシステム〕車載器の設置状況等についてお伺いします。

- 鎌倉地域以外の市民が普段利用する車の約6割、平成 28 年 9 月 17 日（土）に市外から来訪した人の約9割は ETC を設置
- ETC を設置している車の約7～9割は、車に乗る時に ETC カードを常時保有

①車載器は付いていますか？



②ETC カードの利用・保有状況

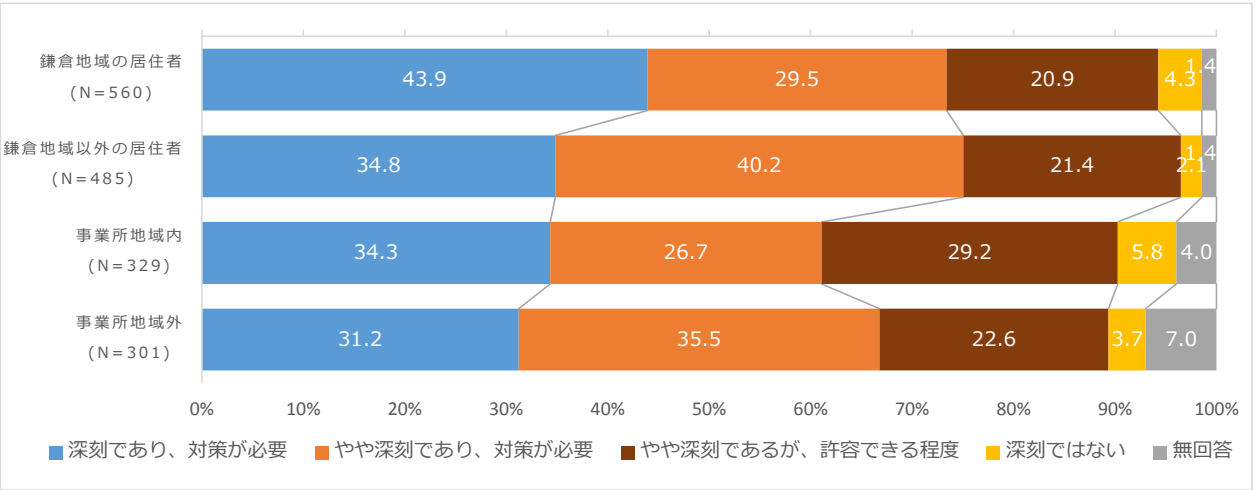


※来訪者（自動車利用）は居住地が市外のみを対象に集計（以下、同様）

鎌倉地域の交通渋滞

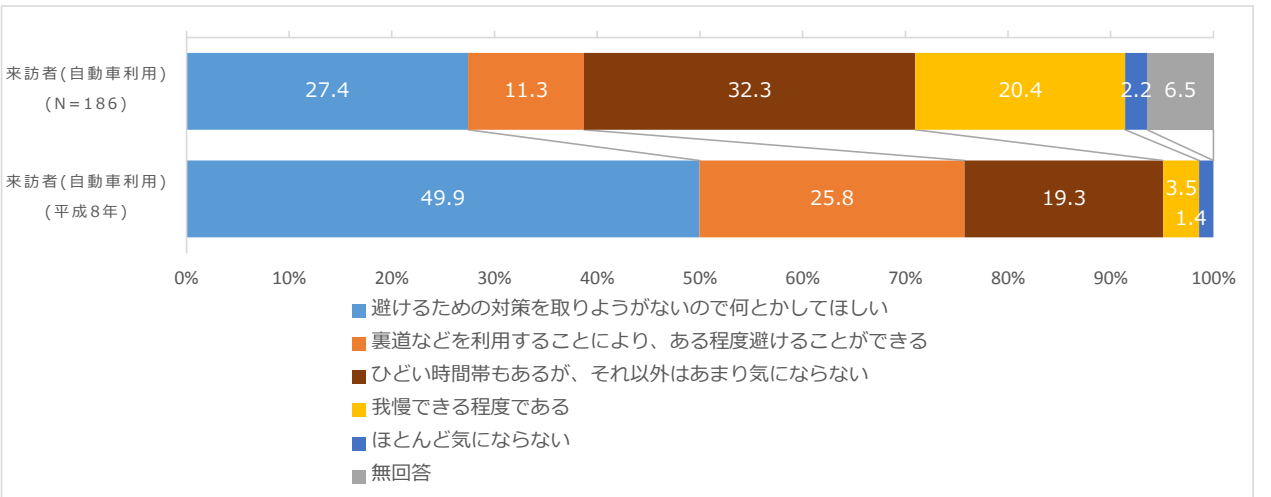
問.【アンケート対象：市民】休日（土日祝日）の鎌倉地域の交通渋滞についてどのようにお考えですか？あなたのお考えに最も近いもの1つをお選びください。

- 鎌倉地域の居住者は「深刻であり対策が必要」が約4割で最も高く、「やや深刻であり、対策が必要」を合わせると約7割の人が対策を必要としている
- 鎌倉地域外の居住者は、鎌倉地域の居住者に比べ「深刻であり対策が必要」が約3割でやや低いものの、「やや深刻であり、対策が必要」を合わせると約7割の人が対策を必要としている



問.【アンケート対象：来訪者】休日（土日祝日）の鎌倉の交通渋滞についてどのようにお考えですか？あなたのお考えに最も近いもの1つお選びください。

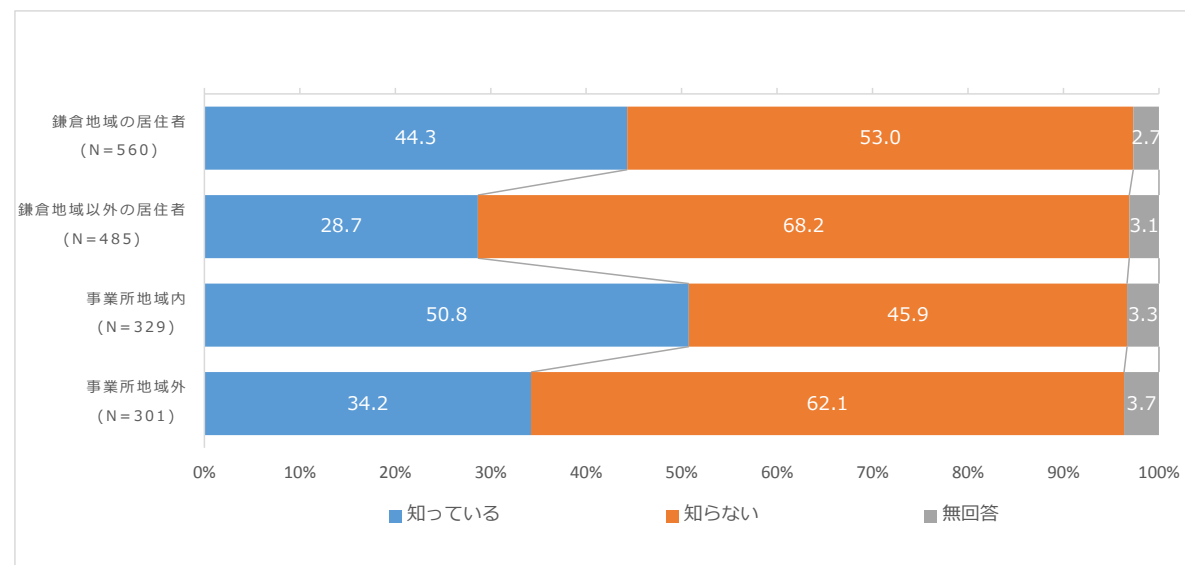
- 「避けるための対策を取りようがないので何とかしてほしい」の割合は平成 28 年が約 3 割であり、平成 8 年に比べ低下



（仮称）鎌倉ロードプライシングについて

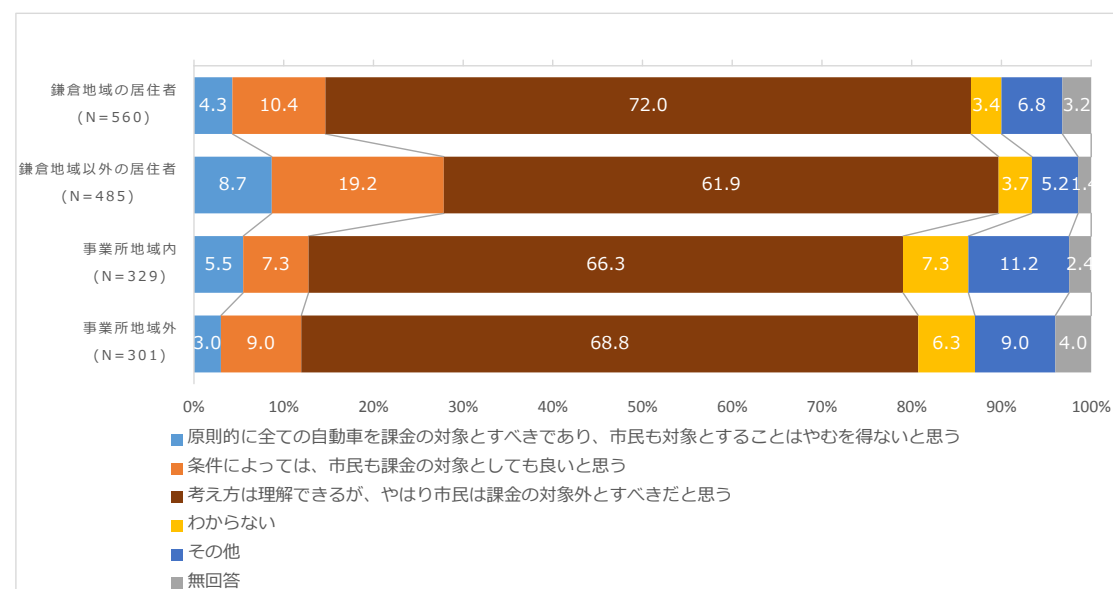
問.【アンケート対象：市民】休日（土日祝日）の自動車利用の抑制策についてお聞きます。鎌倉市が（仮称）鎌倉ロードプライシングの検討を進めていることを知っていますか。

- 鎌倉地域の居住者、事業者は、地域外に比べ感心が高く、居住者の約４割、事業者の約５割は検討を進めていることを知っている。
- 但し、鎌倉地域の事業所以外は、検討を進めていることを知らない割合の方が高い。



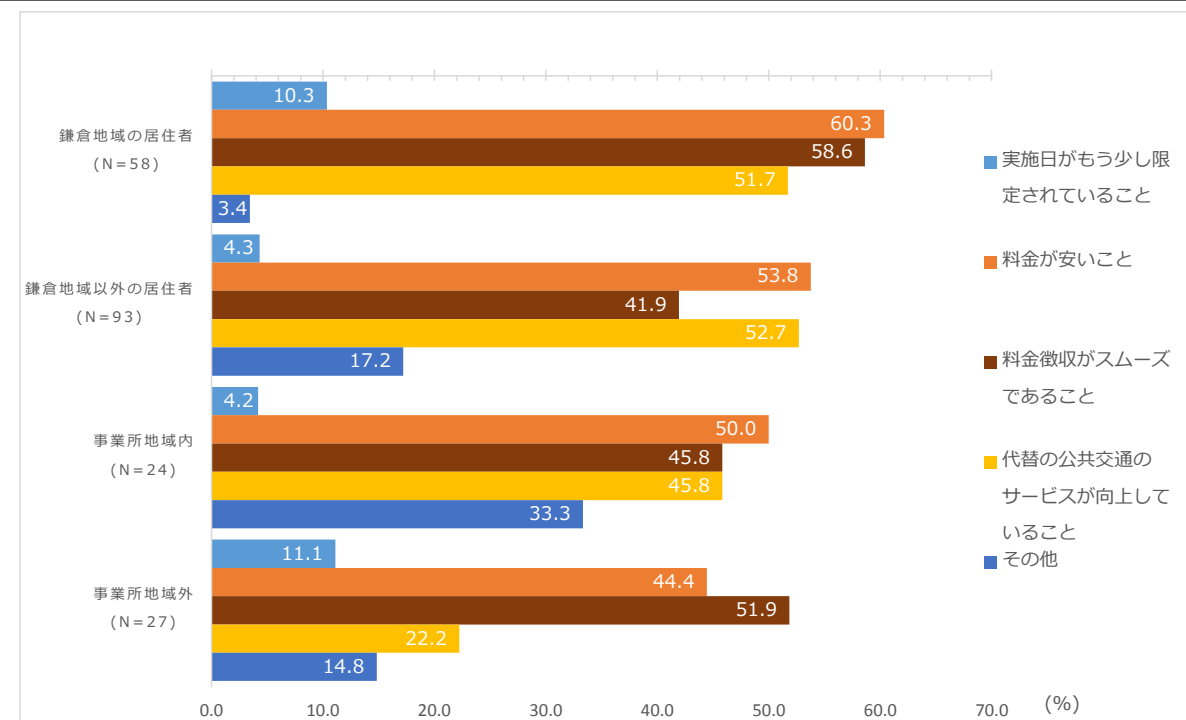
問.【アンケート対象：市民】（仮称）鎌倉ロードプライシングは、すべての土曜日、日祝日（１年間に１２０日程度）の午前８時～午後４時を基本に、鎌倉地域に流入する自動車への課金を検討していますが、あなたのお考えに最も近いもの１つお選びください。

- 「考え方は理解できるが、やはり市民は課金の対象外とすべきだと思う」の割合が最も高く約６～７割を占める
- 鎌倉地域外の居住者は、他に比べ「条件によっては市民も課金の対象として良い」の割合が最も高く約２割



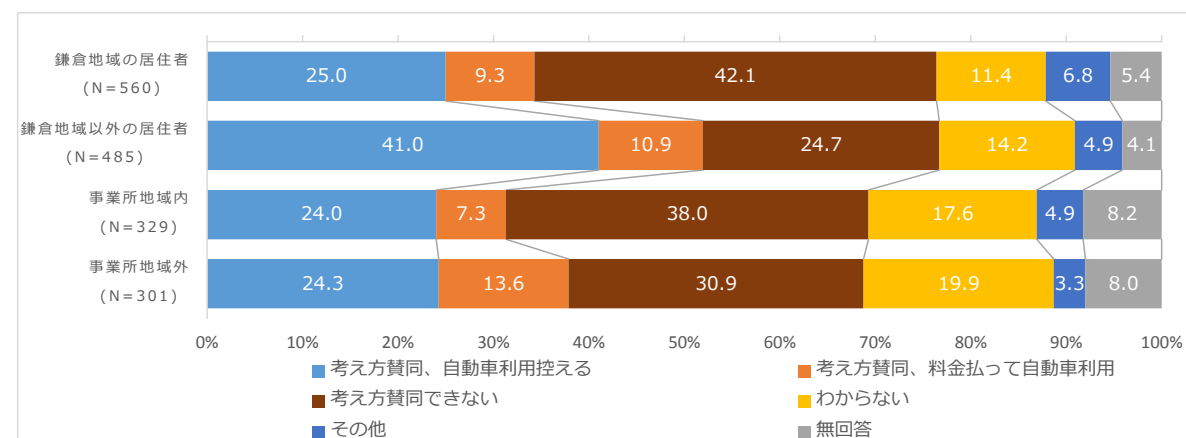
問.【アンケート対象：市民】（前記質問で）「２．条件によっては、市民も課金の対象としても良いと思う」とお答えになった方にお聞きます。どのような条件が大切だと考えますか。該当する全てに○を付けてください。

- 「実施日がもう少し限定されていること」の割合は他に比べ低い
- 鎌倉地域以外の居住者は、「料金が安いこと」と「代替の公共交通のサービスが向上していること」の割合がほぼ同じである



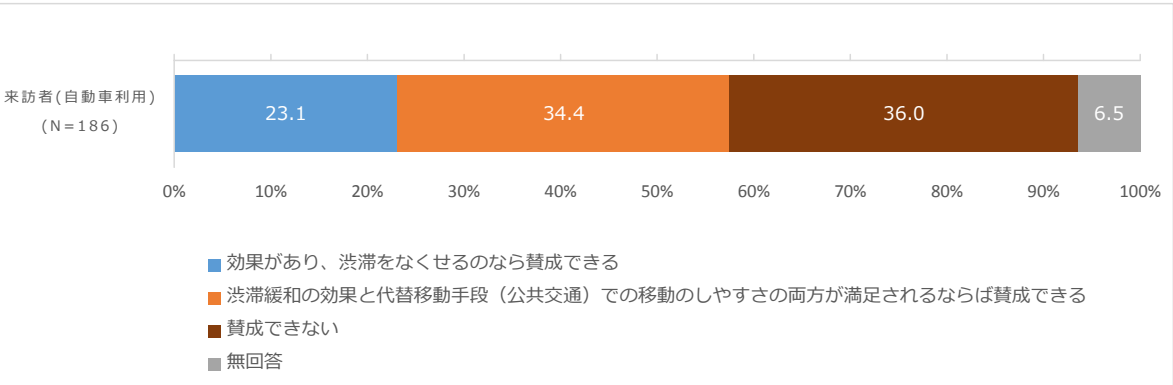
問.【アンケート対象：市民】（仮称）鎌倉ロードプライシングの導入に向け、来訪者の理解を高めるために、市民の過度な自動車利用を抑えることを促す方法として、来訪者の課金額の１割程度の料金（例えば１００円）を徴収する考え方もあります。あなたのお考えに最も近いもの１つお選びください。

- 鎌倉地域以外の居住者を除くその他の回答では、「考え方に賛同できない」割合が３～４割で最も高い一方、約２～３割の人が「考え方に賛同して自動車利用を抑える」と回答
- 鎌倉地域以外の居住者は、他に比べ「考え方に賛同して自動車利用を抑える」割合が高い



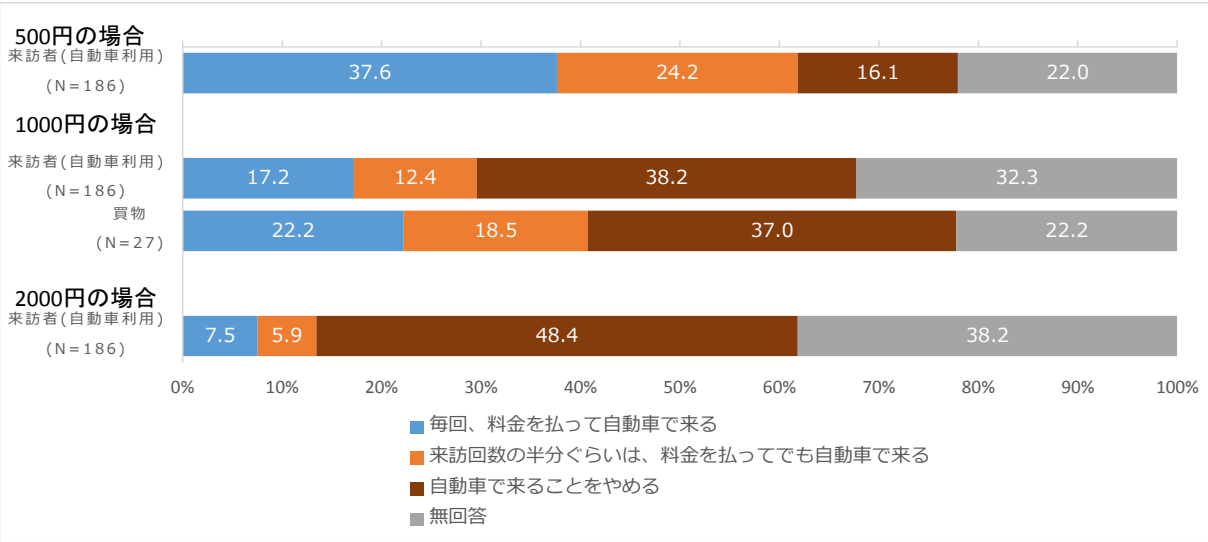
問.【アンケート対象：来訪者】休日（土日祝日）の鎌倉の交通渋滞についてどのようにお考えですか？休日に鎌倉地域に入る自動車に対して料金を徴収し、自動車利用の抑制を促すことに賛成できますか。あなたのお考えに最も近いもの1つお選びください。

- 「効果があり、渋滞をなくせるのなら賛成できる」割合が 23%、「渋滞緩和の効果と代替移動手段（公共交通）での移動のしやすさの両方が満足されるなら賛成できる」割合が 34%であり、合計で約6割が賛成の意向を示している



問.【アンケート対象：来訪者】料金を払うことにより交通渋滞のない道路を走行できるとした場合、徴収する金額により、あなたの行動はどのように変化しますか。鎌倉地域へ入るごとに徴収される料金が 500 円～2000 円の場合

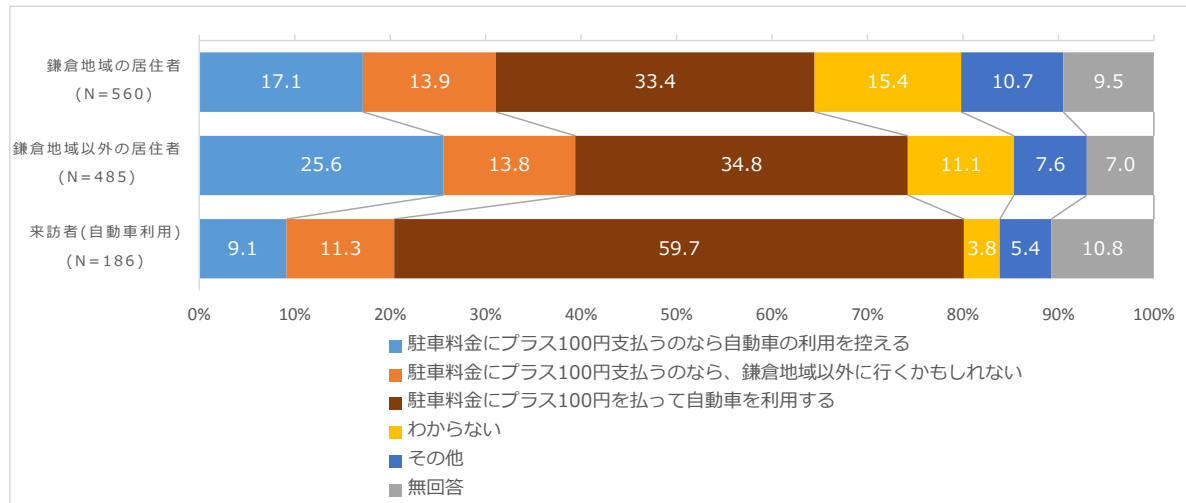
- 課金が 500 円の場合は、「毎回、料金を払って自動車で来る」割合が最も高く約4割を占める
- 徴収される料金により「自動車で来ることをやめる」割合は、500 円の場合が約2割、1000 円の場合が約4割、2000 円の場合が約5割である



駐車場課金について

問.【アンケート対象：市民、来訪者】福岡県太宰府市では、歴史的文化遺産及び観光資源等の保全と整備を図るため、駐車場利用者に対し、駐車料金とは別に、100 円の税金を徴収しています。こうした取組みを自動車利用の抑制策として、鎌倉地域で検討した場合、あなたのお考え最も近いものを1つお選びください。

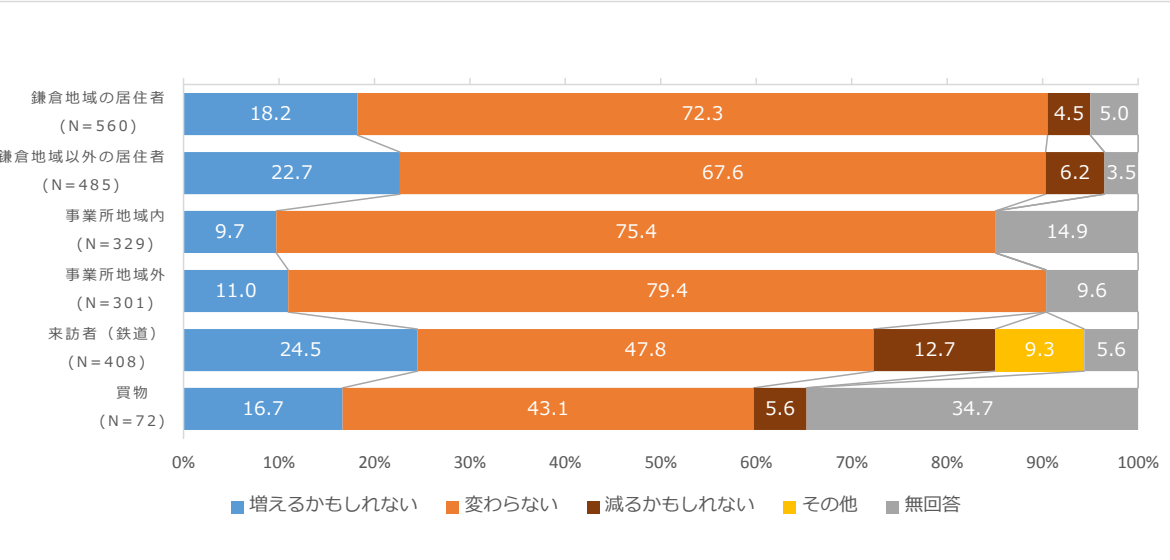
- 鎌倉市民は、「駐車料金にプラス 100 円払うのなら自動車の利用を控える」、「鎌倉地域以外に行く」の割合が約3～4割であり、鎌倉地域への自動車利用の一定の抑制効果がみられる
- 一方、来訪者は「100 円払って自動車を利用する」割合が約6割を占め、自動車利用の抑制効果が市民に比べ低い



交通渋滞が解消した場合の車利用について

問.【アンケート対象：市民、来訪者】休日（土日祝日）の鎌倉地域の交通渋滞が解消した場合、自動車の利用回数は増えますか。

- 交通渋滞が解消した場合、鎌倉市の居住者、鉄道を利用している来訪者、買物客の約2割は自動車の利用回数が「増えるかもしれない」と回答



4.（仮称）鎌倉ロードプライシングの検討状況について

平成 28 年度（仮称）鎌倉ロードプライシングに係る検討状況（継続検討）

検討テーマ			特別委員会幹事会			特別委員会及び幹事会での主な検討概要 （◆は幹事会、★は特別委員会）	方向性
			第2回	第3回	第4回		
課金の詳細（検討委員会で検討事項）							
	対象エリア	■鎌倉地域 ■国道134号線は対象外	●				検討
	対象日時	■全ての土日祝日等（年間120日程度）	●				検討
	対象時間	■8時から16時を基本とし、終了時間は課金ポイントの交通実態に応じ適切な時間を設定	●				検討
	課金単位	■1回ごとに課金（課金箇所流入1回につき賦課）する	●				検討
	対象者	■鎌倉地域に流入する全ての自動車、二輪車（軽車両を除く） ただし、以下を除く ・緊急車両、福祉車両、障がい者の車両 ・路線バス及び市内の遊覧バス、営業区域が鎌倉市のタクシー（鎌倉市、逗子市、葉山市） ・宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務車両	●	●	●	◆有人ゲートでなければ、運転者の特定は困難 ◆納税義務者は流入する自動車の使用者とし、支払いの方法でETCによることも可とする ◆運転者、ETC名義人、使用者それぞれの組み合わせがあるが、全てに対応できる必要がある ★課金逃れを追いかけるときはナンバープレートしか手がかりがないため、（車検証上の）車の使用者を課金対象とする必要がある ★納税義務者と課税客体は分ける必要がある	検討
	課金パターン（課金額と市民負担）	■市外から流入する車両を1とした場合、市民の負担は0～0.1程度とする	●	●	●	◆エリア内を走る車に区別はないので、市民負担を免除する理由がない ◆タイム課税、曜日課税にするには、外から原因者が入って来ると説明になり、市民に課税する根拠がない ◆市民理解を得るには0とすることが現実的 ◆どちらの場合が税の公平性にかなうのか ★課税のやり方、課税根拠、課金の負担のあり方の3つを整える必要があり、論理的整合性を追求すると市民負担0か ★社会実験的なことをやり、データを取るなどの取組が必要ではないか ※ 最終的な結論は出ていない	重点 検討
課金の使途			●	●	●	★（課金根拠を法定外税とした場合）目的税か普通税かにより使途が異なるので、今後、使途を明確にした上での調整が必要	重点 検討
課金の方法等（特別委員会、幹事会で検討事項）							
	法制度	■法定外（目的）税 ■税以外（地方自治法で定めのある収入等） ■特区の活用 ■道路法との関係	●	●	●	◆法定外普通税と目的税のいずれもが可能かを総務省に確認の上、あらためて税の使途・税目を検証 ◆課金という経済手法によって混雑を解消するならば、普通税でも可能である ◆法定外税をつくるには、課税根拠、徴税手法、課税範囲等が揃って同じ説明ができないといけない ◆道路に対する課金ではなく、エリア内に入る際に課金する課税、空間課税として整理する ★法定外目的税の導入の検討を進めるとともに、道路法との関係について整理する	検討
	技術的手段 （ETC＋カメラ、カメラのみ等）	■運用面（料金の收受方法、料金の管理体制、公正な徴収方法） ■システム面（基本要件、設置場所調査、設置方法、ETCの利用） ・高速道路型ETCの活用の検討（セキュリティの課題） ・ネットワーク型ETCの活用の検討（開発段階） ・カメラ補足と事前支払いでの対応（膨大な事後処理への対応）			●	◆総務省担当者は、「ETCとカメラ等で課金と徴収が確実にできるシステムでなければならない」という見解 ◆カメラ補足の人的負担やコスト面等での検証、ナンバープレートからの車両使用者を特定の可否を検討 ◆渋滞等を考えると、一時停止をしての料金徴収することは前提としない ★ETC活用については、さらなる調査・調整	重点 検討

※ オレンジ色の囲み部分は交通計画検討委員会において整理している内容
※ 表中の方向性欄、「重点検討」は内部検討を重点的に継続し、「検討」は関係機関との調整を目指す