

5 交通システム整備の方針

～人と環境にやさしい交通システムを実現するために～

1. 現況と課題

1) 市内の道路交通の状況

(1) 広域幹線道路の状況

国道 1 号、横浜横須賀道路、国道 134 号等の広域幹線道路が市の外縁部又は外側に位置し、市域を囲んでいます。さらに高速横浜環状南線の整備や、横浜湘南道路が都市計画決定され、整備が進められています。

さらに広域的に見ると、首都圏の大動脈となる首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の整備が進められており、平成 32 年度までに千葉県の一部区間を除いて、ほぼ開通する予定となっています。これにより、埼玉方面や山梨方面からの自動車の利便性が飛躍的に高まることから、本市への来訪車両の増加が予測されます。

(2) 道路整備水準

都市計画道路の整備水準については、整備済区間の割合が 81.1%（平成 24 年）（県平均 69.8%）となっていますが、道路網密度が低く、計画幅員も狭い状況です。都市計画道路については、見直し方針を平成 25 年 8 月に策定し、各路線を【見直し対象外】【存続】【変更】【廃止】【保留】に分類しました。

市内の道路状況は、鎌倉、腰越、深沢、大船、玉縄と地域ごとに異なっています。

幅員 12m 以上の道路は少なく、ほとんどの道路が幅員 12m 未満です。市街地内の道路には、幅員 4m 未満の細街路も多く見られます。道路が狭い等の理由で、歩道の設置率が低く、歩車が分離されていない道路が多いため、市民や観光客が安全快適に歩きにくい状況です。

地形上の理由から、谷戸に伸びる行き止まり道路が多くなっています。また、丘陵部の計画開発住宅地へのアクセス道路が一本の幹線道路に取りついているところが多く見られます。

(3) 交通需要マネジメント施策

交通需要マネジメント施策*として、平成 13 年度からパークアンドライド*や鎌倉フリー環境手形等を実施しています。

パークアンドライドは、鎌倉地域の外縁部の駐車場に観光目的の車を誘導し、駐車場から鉄道、バスまたは徒歩により鎌倉地域の中心部へ入ってもらうシステムです。現在、由比ガ浜、七里ガ浜、稲村ガ崎、江の島の 4 つの民間駐車場に協力を得て実施しています。なお、由比ガ浜では駐車場と鶴岡八幡宮または鎌倉駅東口を結ぶシャトルバス*（フクちゃん号）を運行しています。

平成 26 年度のパークアンドライドの利用台数は 18,894 台、鎌倉フリー環境手形の利用者数は 15,904 人であり、両施策とも利用者が増加するなどの効果をあげているものの、目に見えた交通渋滞の解消には至っていません。

(4) 道路の混雑状況

交通容量に対し、平日、休日共に交通量が多く、慢性的に混雑していますが、特に休日や夏期の交通量のピーク時に著しい渋滞が発生しています。

主要道路の混雑を避け、生活道路に自動車が流入する状況（通過交通）が見られます。

平成 32 年には東京オリンピック・パラリンピックの開催に伴い、多くの来訪者が本市を訪れることが予測されることから、自動車利用の抑制や公共交通への転換を促し、交通渋滞の解消を図ることが必要です。



(5) 住宅地内の交通環境

休日を中心として鎌倉地域に来訪車両が集中し、地域における主たる道路が渋滞すると、来訪車両が生活道路へ侵入し、市民生活に悪影響を及ぼしています。

2) 公共交通の状況

(1) 鉄軌道系(鉄道、モノレール)

市内にJR、江ノ電、湘南モノレールを合わせて5つの路線があり、市の規模から見ると充実しています。

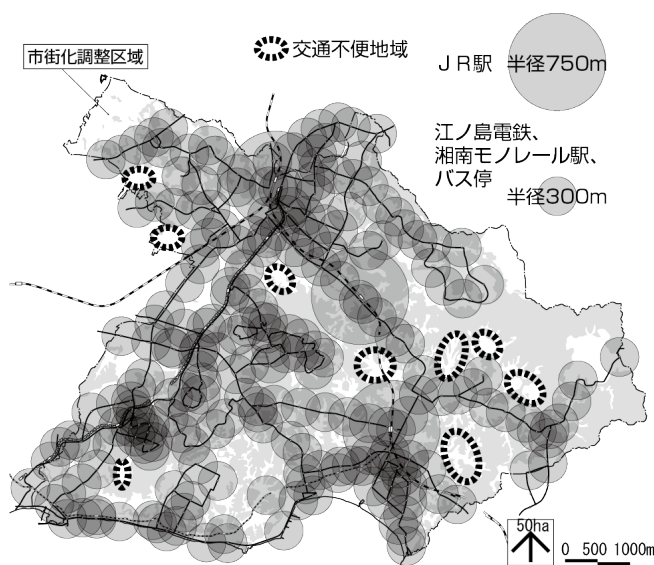
一方で、休日の江ノ電の観光客による混雑や湘南モノレールの通勤時における混雑など、地域公共交通の輸送力の増強が必要となっています。

(2) バスサービス

バスのルートは、ほぼ市内の各所をカバーしていますが、一部の住宅地ではバス利用が困難な地域が存在しています。また、サービス水準は高いものの、交通渋滞等による定時運行の困難さと運行速度の低下などが問題となっています。

そのため、鎌倉地域における新規循環バスの試みとして、これまでの循環バスのルートを逆回りにした「(通称) スーパ」(鎌倉駅→朝比奈方面→ハイランド住宅地→大町→鎌倉駅)の社会実験等を行っています。

図 公共交通と交通不便地域の状況



3) 駐車場

休日の観光客や夏期の海水浴客などによる路上駐車が見受けられます。

鎌倉地域においては、駐車場が主要な観光スポットに集中しており、特に観光バスの乗降や客待ちの駐停車が、渋滞発生の一要因となっています。

大船地域では、施設に対応した駐車場が不足しています。

2. 考え方

1) ゆとりとうるおいのある市民生活を実現する交通計画

交通に関する基本理念等を定めた「交通政策基本法」が平成25年12月に施行され、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識が示されています。

本市においても、人と環境にやさしい交通の都市を実現するため、第一に市民の通勤、通学、買物といった生活における交通環境の向上を図ると共に、観光客等の来訪者の交通環境の向上を図ります。

(1) 徒歩と公共交通を中心とした交通ネットワークの形成、交通利便性の確保

過度に自動車に依存することのない都市を目指し、高齢者や障害者を含め誰もが安心して歩いたり、快適に移動できる交通環境の整備を図ります。

特に、本市においては高齢化が進行していることから、公共交通の充実など多様な交通施策を展開することによって、モビリティ（流動性）やアクセシビリティ（交通利便性）の確保を図り、ゆとりとうるおいのある市民生活を支えます。

(2) 市街地の防災性や景観等アメニティの向上への貢献

道路等の交通施設の整備により、市街地の防災性の向上に貢献すると共に、施設整備に際し、景観の向上に配慮します。

(3) ライフスタイルの多様化への対応

週末に自家用車でショッピングセンターで買物を済ませる一方で、自動車離れが進むなど市民のライフスタイルは多様化しています。このような多様化に対応した交通システムの整備を図ります。

2) 鎌倉市の特性に見合った交通環境整備

豊かな歴史や自然環境、緑による市街地の分節、休日の観光交通の集中、鎌倉時代からの市街地構造を今に残す鎌倉地域という市の特性を踏まえた交通環境の整備を図ります。そのため、幹線道路の整備や公共交通の充実を図ると共に、交通需要マネジメント施策*の実施による自動車利用の抑制を行います。

一方、市民生活や防災性の向上のために必要な道路の整備については、優先的に取り組みます。新たな道路整備にあたっては、必要性や効果を検討し、市民との合意形成を図りながら進めます。

鎌倉地域においては、道路等の物的な施設整備による対応が難しい面もあるため、地域の特性にふさわしい交通需要マネジメント施策の導入により、市民生活への影響の低減を図ります。

(1) 低炭素まちづくりへの貢献

自然環境の保全や省エネルギー・省資源を実現し、都市の低炭素化等環境への負荷を軽減する交通システムを検討します。

(2) 休日や夏期の観光交通への対応

休日や夏期に鎌倉地域へ流入する観光交通の交通渋滞等に対して、交通環境を改善し、観光都市としての魅力の向上と良好な生活環境の維持を図ります。

(3) 既存施設の有効活用

効率的な交通システム整備を進めるため、改良等による既存施設の有効活用と交通情報システムの整備を図ります。

(4) 防災・減災まちづくりへの貢献

沿岸地域における津波襲来時の避難路や、市街

地における延焼拡大の防止、緊急車両の通行等、防災・減災に資する道路整備を図ります。

3) 活力維持のための骨格的交通網の整備

(1) 外周の骨格的な道路の整備強化による広域交通の処理

市内に流入する通過交通が多く、交通環境を一層悪化させていることから、周辺の広域幹線道路の整備を進め、通過交通を排除します。そのため、県の「かながわのみちづくり計画」を基本とし、その整備効果を十分に享受し、かつこれを補完する観点からの道路整備を進めます。

大船・深沢を中心に腰越まで含めた地域では、広域幹線道路へのアクセス向上を図り、自動車交通に効果的に対応した交通体系を整備します。

(2) 緑により分節化された市街地構造を支える交通の整備

鎌倉、大船、深沢、腰越の拠点間を結ぶ交通や緑により分節化された市街地を結ぶ交通を整備します。

4) 地域ごとの対応

古都継承地域（鎌倉）、都市地域（腰越、深沢、大船、玉縄）の状況に応じた対応を図ります。

(1) 「古都継承地域」における歴史的市街地にふさわしい交通環境の実現

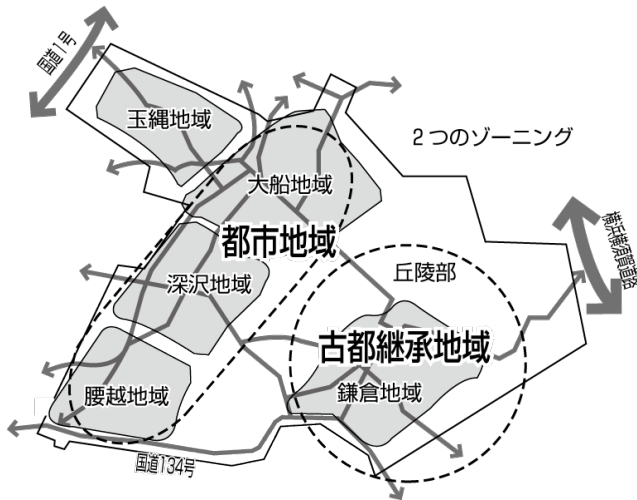
古都継承地域においては、自動車利用を抑制し、歴史的市街地にふさわしい交通環境を実現し、歴史的環境・自然環境の保全、安全で快適な観光の実現、市民生活への影響の低減を図り、市民の交通環境を改善します。

(2) 「都市地域」における自動車交通の処理

都市地域においては、市民の交通環境の向上を図るための道路整備を行います。

東海道本線沿いの地域では、大船や深沢の拠点整備等に合わせて、将来の鎌倉の活力を創造するため、自動車交通に対応した交通体系を目指します。

図 地域ごとの対応



3. 具体的な方針

1) 骨格的な幹線道路の整備

(1) 外周における骨格的な幹線道路整備

周辺市における道路整備との整合を図りつつ、本市の外周に骨格的な道路を確保します。

① 国道 134 号

海岸部の広域交通機能を強化するため、市街地と海岸を分断しないように配慮し、かつ植栽等による海岸部の景観や環境向上、防災・減災対策と併せて、国・県及び周辺都市と調整を図りながら、国道 134 号の機能強化を図ります。

② 高速横浜環状南線

国・県、周辺都市及び道路事業者と調整を図りながら、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の一部を形成する高速横浜環状南線の工事の推進を図ります。

③ 横浜湘南道路

国・県、周辺都市及び道路事業者と調整を図りながら、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の一部を形成する横浜湘南道路の工事の推進を図ります。

④ 横浜藤沢線

県、横浜市及び藤沢市と協調しつつ、整備の促進を図ります。

(2) 都市計画道路の効率的な整備

都市計画道路の見直し方針を踏まえ、都市計画変更の進捗を進めていきます。また、整備計画の作成を進め、段階的な都市計画道路の整備を図ります。

《由比ガ浜関谷線》

都市計画道路の見直し方針において、保留となっている由比ガ浜関谷線B区間（藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線合流部）については、交通量推計を行った結果、並行する路線である藤沢鎌倉線及び雪ノ下大船線の混雑緩和に寄与することが分かりました。

また、路線の役割として、国道 1 号と国道 134 号を連絡し、縦軸となる幹線道路であることから、津波避難や災害後の支援、復旧・復興のためにも本都市計画道路は必要性が高いと認識しています。

一方で、現在の線形のままでは、歴史的風土・緑地保全・景観に与える影響が考えられるため、今後「鎌倉市交通マスタープラン」などの見直しの際に、道路ネットワークの検討や、最適なルート及び構造形式等を精査し、計画の変更を検討することとします。

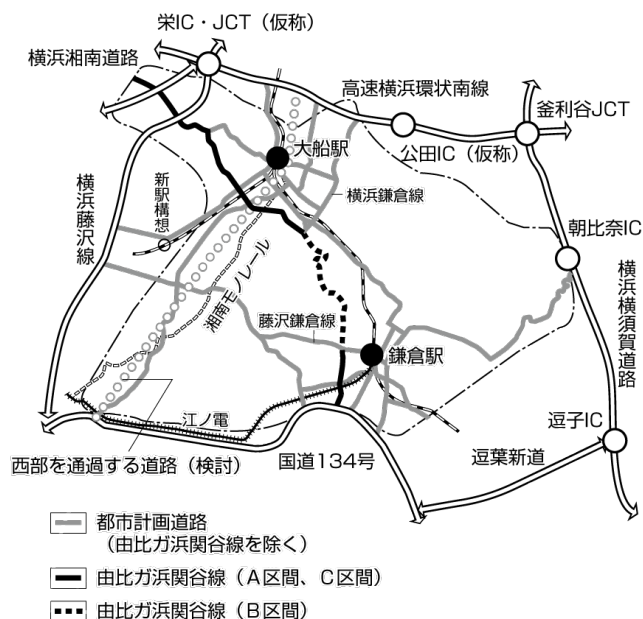
(3) 市の西部を通過する骨格的な幹線道路の整備検討

大船駅周辺及び深沢地域国鉄跡地周辺の拠点整備及び海岸部の交通機能強化に対応するため、市街地環境や緑の保全、市街地の分断、沿道の修景・景観形成に配慮しつつ、海岸部から深沢地域国鉄跡地周辺を通り、高速横浜環状南線方面に抜ける骨格的な幹線道路の整備を検討します。

この道路は、海岸部や丘陵部から深沢、大船方面へのアクセス向上、鎌倉地域への自動車流入抑制といった効果を持ちます。

具体的なルートや構造については今後検討を行い、市民等に対して、その必要性・整備効果を十分説明し、合意形成を図った上で、具体的な都市計画としての進捗を進めます。

図 骨格的な幹線道路



2) 鎌倉地域における交通需要マネジメント施策の推進

市民の安全で快適な生活を実現するため、鎌倉地域においては、道路の交通容量範囲内に自動車交通需要を抑えます。骨格的な幹線道路の整備により鎌倉地域を通過する交通を処理する一方、交通需要マネジメント施策*を実施します。同時に、歩行者空間の整備による歩く市民生活、歩く観光の促進、鎌倉地域の外縁における観光需要に対応する駐車場整備（パークアンドライド*駐車場）、ロードプライシング*等の自動車利用の抑制策及び公共交通の利用促進等を図ります。

交通需要マネジメント施策については、以下の
ようなメニューが考えられます。今後策定が予定
されている「鎌倉地域の地区交通計画」（平成 28
年度策定予定）等と連携しながら、関係機関との
協議を行うと共に市民との合意形成を図りつつ、
交通社会実験等を行い、その結果を踏まえ、実現
性や効果を検証し、最も効果的な方法により取り
組んでいきます。

【施策例】

①公共交通への転換方策

ア. パークアンドライド

現在運用しているパークアンドライド*駐車場は全て海浜部に位置しており、夏期は運用してい

ないなどの課題があることから、新たな駐車場の整備（深沢地域国鉄跡地周辺や大船駅周辺等の民間駐車場の活用等）について検討します。

イ. シャトルバス（ミニバス）

パークアンドライド*駐車場と観光拠点等を結ぶ
シャトルバス*（ミニバス）について、由比ガ浜地
下駐車場～鶴岡八幡宮以外のルートも検討します。

ウ. 鎌倉フリー環境手形

利用できる交通機関の拡大や地域の活性化方策（割引店舗の充実等）の連携など、サービスの充実と利便性を高めるため、スマートフォンのアプリケーション等を活用した運用等、電子化の拡充を検討します。

②その他の施策

歩行者尊重道路*やゾーンシステム*等について、検討します。

3)公共交通の維持・充実

以下のような多様な視点から、事業者や関係機関等と調整し、「地域公共交通活性化再生法（改正）」（平成 26 年 11 月施行）を活用するなど公共交通を維持・充実させ、公共交通間の連携強化、公共交通と徒歩、自転車交通との接続充実を図ります。

- ・ 誰にもやさしい交通環境の整備（自動車を運転できない高齢者や障害者の移動を支える）
- ・ 自動車交通の抑制による環境負荷の軽減
- ・ 観光交通への対応
- ・ 交通需要マネジメント施策*との連携
- ・ 交通不便地域の解消
- ・ 人口減少等による利用者の減少への対応

(1) 鉄道やモノレールのサービスの維持・向上

①輸送力の維持・増強

J R東海道本線・横須賀線・湘南新宿ライン、
江ノ電、湘南モノレールの運行本数の維持・増加
などを事業者に要請します。

②駅の交通結節点機能の強化

J R、江ノ電、湘南モノレール各駅について、

駅前広場の設置や改善整備、駐輪場の整備・充実、エスカレーター・エレベーターの設置等を引き続き推進します。また、鉄道とバスの接続向上等バスサービスとの一体化を促進します。

③新駅の設置検討

県及び藤沢市と連携し、ＪＲ東海道本線の大船駅と藤沢駅の間における、新駅設置の検討を進めています。

深沢地域国鉄跡地周辺と藤沢市村岡地区を一体としたまちづくりを進める中で、新駅の設置により、深沢地域の魅力の向上や交通ネットワークの形成への寄与等が期待されます。

(2) バスサービスの維持・向上

①バス路線網等の充実

バス路線の整備により市内の交通不便地域は解消されつつあるものの、未解消の地区や高齢化への対応のため、さらなる利便性の向上を目指し、路線・料金・運行本数等について充実を図ります。

②デマンドバス化

利用者のニーズにきめ細かく対応できるように、必要と可能性に応じて、デマンドバス*（呼び出し型）サービスの実施を検討します。

③バスの定時性の確保

バスの定時性の確保に向け、バス優先レーンを実施している鎌倉参道線の４車線区間において、バス専用レーンについて検討します。

④バス環境の充実

バスの利便性を向上するために、停留所の整備、バスロケーションシステム（携帯電話やスマートフォン等からバスの運行状況の確認が可能等）の導入について検討すると共に、高齢者、障害者等が利用しやすい低床バスの導入を促進します。



(3) 新たな公共交通手段の検討

交通不便地域への対応や丘陵部における移動、渋滞緩和、回遊性の向上、環境負荷の低減等を念頭に、市民や観光客の移動に寄与するように、超小型モビリティ等の新たな交通手段の活用可能性と市の支援のあり方について検討します。

【超小型モビリティの導入例】

- ・丘陵住宅地において超小型モビリティを共同利用するために、丘の入口に共同駐車場を整備し、一般車と超小型モビリティのパークアンドライド*を行う。これにより、丘の上の狭い道路も安心して通行することが可能となる。
- ・観光客向けに、超小型モビリティの貸し出しを行う（レンタサイクルの小型車版）。
- ・一般車、自転車及び歩行者と超小型モビリティ等が共生できる道路の整備 等

4) 快適な歩行者・自転車ネットワークの整備

市民や観光客が自家用車に頼らず快適に歩けたり、自転車を利用できるように、高齢者や障害者の利用に配慮し、誰にもやさしい歩行環境を実現します。主に鎌倉、大船、深沢の都市拠点に関わる歩行者・自転車ネットワークを整備します。また、その他の鉄道駅やモノレール駅、主要バス停の周辺などの日常生活の拠点となる地域についても、歩行者・自転車ネットワークの整備について検討します。

(1) 主要な道路における歩行者空間の整備

歩行者の多い道路については、歩道の設置や拡幅を検討すると共に、代替経路についても検討します。

(2) 歩く道の整備

市民や観光客が歩くことを楽しめるように、河川や海岸部、緑地や丘陵部において、プロムナード*や散歩道等を整備します。

また、「歩くまち」のPRを一層充実し、「歩く楽しみがある鎌倉」というイメージを定着させます。

5)住宅地内の交通環境の向上

住宅地の静かな環境を守り、防災性を高め、市民が安全で快適に生活できるように住宅地内の交通環境の向上を図ります。

(1)生活道路の改善

住宅地の身近な生活道路については、自動車利用の抑制策や公共交通への転換策と併せて、ハンブ*の設置等により、車の走行速度を抑え、歩行者の安全確保を図ります。

また、地域の主要な自動車の動線となっている道路や緊急車両の進入が必要な道路等の重要な道路について、拡幅整備を推進します。

(2)行き止まり道路の解消

行き止まりの谷戸やアクセス道路が 1 本しかない丘陵の計画開発住宅地については、災害時の 2 方向避難を確保するため、通過交通の排除に留意しつつ、通り抜け道路や新たなアクセス道路の整備を検討します。

6)地域間を結ぶ主要道路の整備

沿道の土地利用の誘導や景観向上に配慮しつつ、防災性を高め、拠点を支える道路や分節化された市街地を結ぶ道路、市内と市外を結ぶ主要な道路を整備します。また、円滑な道路交通を確保するため、交差点改良等必要な道路整備も行います。

(1)都市拠点周辺の道路整備

拠点整備に併せ、歩行者空間等を確保します。

①大船駅周辺

大船駅周辺に集中する自動車による交通渋滞の緩和を目指して、関係者との合意形成を図りながら、未整備の都市計画道路を含めた周辺の道路整備を行います。また、歩行者と自動車が安全に通行できるように、踏切整備について引き続き関係機関等との協議・調整を図ります。

②深沢地域国鉄跡地周辺

深沢地域国鉄跡地周辺の整備に伴い発生する自

動車交通処理のため、周辺道路の機能強化を図ります。

③鎌倉駅周辺

交通需要マネジメント施策*の実施と併せて、交差点改良等の必要な道路整備を行います。

(2)拠点間を結ぶ道路整備

各拠点の求心性を高めるため、また、拠点間の連携を強化するために、拠点間を結ぶ幹線道路及びフィーダー道路（幹線道路につながる支線道路）の整備を図ります。併せて、拠点へのアクセスを確保する公共交通の充実を図ります。

(3)市内と周辺市を結ぶ道路整備

鎌倉市と横浜市、藤沢市、逗子市を結ぶ道路の整備を図ります。

7)駐車場の整備

交通需要マネジメント施策*の実施及び拠点としての土地利用や機能集積上必要な駐車場を市街地整備等に合わせて整備すると共に、既存の駐車場の有効利用を図ります。なお、駐車場の整備にあたっては、緑等の自然環境の保全や良好な景観形成に留意します。

8)駐輪施設の整備

自転車交通が集中する拠点駅周辺においては駐輪施設の充実を図りながら、駅周辺の違法駐輪等の整序化を図ると共に自転車利用を促進します。

9)総合的な交通情報システムの整備

道路の渋滞状況や駐車場の利用状況、バスの運行情報等の必要な情報が手軽に迅速に入手できるように、新たな情報通信技術（ICT*等）の多面的な活用を図り、適切な情報を提供するシステムを整備します。

10)地域ごとの対応

地域ごとの対応については、次の通りです。

表 地域ごとの対応

地域	公共交通の維持・充実	快適な歩行者・自転車ネットワークの整備	駐車場の整備
鎌倉	居住者や観光客に対応するバスサービスの充実を図り、自家用車利用から公共交通及び徒歩・自転車の利用への転換を促します。	社寺等を回る歩く観光や主要な公共公益施設へのアクセスに対応した歩行者空間を整備します。また、歩いて買物を楽しめるように、商店街の歩行者空間を整備します。 海岸沿いの散策が楽しめるような歩行者空間の整備を図ります。	鎌倉地域の外縁部において、パークアンドライド*駐車場の整備します。この駐車場整備により、地域内の交通渋滞の緩和といった効果を期待します。 また、地域内においては、自動車交通需要を引き起こす駐車場の整備を極力抑制する一方、日常の買物、業務目的の駐車需要に対しては適切な駐車場を設置します。 長谷地区、北鎌倉地区においては、新たな駐車場整備を行うのではなく、鎌倉地区を中心としたパークアンドライド駐車場＋公共交通システムの導入、ロードプライシング*の検討等と一体となった交通需要マネジメント施策*で対応します。 また、海岸部における夏期の駐車需要には、臨時駐車場と公共駐車場で対応することを基本としつつ、不足分については公共駐車場の整備を検討します。
腰越	鎌倉地域及び深沢地域と結ぶ公共交通の充実を図ります。	腰越拠点の魅力を高めるため、江ノ電沿いの道路の歩行者環境の整備を図ります。 海岸沿いの散策が楽しめるような歩行者空間の整備を図ります。	地元商店街など、腰越地域の活性化に役立つ駐車場の整備を検討します。
深沢	東海道本線の新駅構想を視野に入れ、鉄道、モノレール、バス等多様な交通手段の選択性をいかにした複合交通拠点の整備を図ります。	深沢地域国鉄跡地周辺の整備に際し、歩道、公園の園路、街区間の歩道状空間の活用を図り、安全性が高く、豊かで快適な歩行者ネットワークを整備します。また、県道腰越大船線、市道大船西鎌倉線を結ぶ自転車ネットワークを整備します。	深沢地域国鉄跡地周辺の整備に合わせて、民間事業者との連携を図り、パークアンドライド*駐車場の整備を検討します。
大船	市街地再開発事業と連携した交通結節性の強化を図ります。	大船駅周辺は、商業地としての魅力を高めるような駅周辺の買物や業務に対応した歩行者空間を整備します。	大船駅周辺においては、既存の駐車場を効率的に利用するためのシステム整備を行うと共に、市街地整備と併せて積極的に買物、業務、観光需要に対応する駐車場の整備を推進します。
玉縄	大船駅と玉縄地域を結ぶバスサービスの充実を図ります。	玉縄城跡や社寺等の地域観光資源をつなぐ歩行環境の整備を図ります（玉縄トレイル等）。	(同上)

図 交通システム整備の方針

