

# 鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

## 【第1回】

### (目次)

1. 第1回検討委員会のまとめ .....	1
2. 鎌倉地域に係るデータ整理について .....	2
(1) 整理するデータ一覧と概要 .....	2
(2) 今回提示するデータ .....	3
3. 鎌倉地域地区交通計画の基本的な考え方（レビュー） .....	20
(1) 鎌倉地域の交通実態について .....	20
(2) 鎌倉地域における交通問題の体系化 .....	21
(3) 交通施策の基本的な考え方 .....	22
(4) 市民アンケートによる実態把握 .....	23
(5) 施策の目標と基本的な考え方 .....	25
(6) 自動車交通の実態調査 .....	26
(7) 目標とする交通量の検討 .....	29
4. 導入施策の評価と共有化 .....	30
5. 専門部会の今後の進め方（案） .....	31

平成24年6月8日（金）

## 1. 第1回検討委員会のまとめ

■ 第1回検討委員会では、鎌倉地域地区交通計画を再検討する上で、平成7年度以降の基礎データの整理、社会実験の評価と共有化を行い、検討の進め方などについて、以下のように議論されました。

分類	主な意見	項目	内容
1. 基礎データの整理	■ 鎌倉地域地区交通計画を再検討する上で、計画を策定した平成7年度以降の鎌倉地域に関する基礎データを収集し整理する必要がある。	人口	・人口の動向
		道路整備	・都市計画道路の整備（全県との比較、整備が進まなかった理由）
		鉄道利用	・鉄道利用の混雑状況
		観光客	・観光客の動向 ・観光客の来訪交通手段
		バス遅れ	・バス遅れに関する理由（事故渋滞？）と発生時間帯
		道路渋滞	・道路渋滞の発生状況（14時以降）
		自動車交通の質	・休日の自動車交通（通過、内外、内々）
		駐車場	・一般有料駐車場（コインパーキングなど）の台数の変化
		歩行環境の整備	・無電柱化の計画実施状況
2. 導入施策の評価と共有化	■ 本格導入した施策の状況と渋滞緩和との関係を整理し、共有化する必要がある。	本格導入施策の状況	・パーク＆ライド、環境手形、シャトルバス（ふくちゃん号）の利用状況
		渋滞と流入台数との関係	・鎌倉地域に何台の車が流入すると渋滞するのか？ （⇒ 鎌倉地域への流入交通量を何台削減すると渋滞緩和するのか？）
3. 検討の進め方	■ 上記を踏まえながら、基本的な進め方を議論する必要がある。 ■ 世界遺産との関連性、渋滞緩和に効果的な方策の検討、情報提供、ロードプライシングとの関連、鉄道の容量との関連などについて検討する必要がある。	基本的な進め方	・コンセプトが大切（大きな内容と細かな具体の話の両輪で進める） ・観光施策と交通施策の両方に対応できる方策の検討（観光の質の分析が必要）
		世界遺産との関連性	・世界遺産登録によって増加する観光客への対応策の検討 ・世界遺産の推薦ルートの提示（歩く観光との関連） ・平泉で市民が受けた影響の把握（市民意識調査が実施されているか？） ・バッファゾーン内外で差が生じないで、来訪者をもてなす方策の検討（全市一体的な方策の検討）
		渋滞緩和に効果的な方策の検討	・バス遅れ（最大120分）を改善する有効な方策の把握 ・パーク＆ライドは朝比奈方面に必要（朝比奈～七里ヶ浜では鎌倉地域を通過する）
		情報提供	・休日に車で来訪した場合の大変さの周知
		ロードプライシングとの関連	・世界遺産とロードプライシングとの関連性 ・ロードプライシングを財源とした鎌倉地域内の公共交通の運営 ・駐車場施策との組み合わせの可能性
		鉄道の容量との関連	・広域的に自動車から鉄道へ転換できる可能性の検証（江ノ電は既に容量を超えている。JRの対応可能性の検討）
4. その他	■ 信号制御、バス・タクシーの運行、パーク＆ライド駐車場の運営上の課題などがある。	鎌倉地域内の信号制御	・自動車交通流動に対応した信号制御の工夫（左折レーンの整備などを含む）
		バス・タクシーの運行	・現在の道路交通事情で運行することが前提（定時性が確保されていることが大切） ・歩道が狭いため、車道を歩く人との安全性の確保が課題（建長寺～北鎌倉など）
		パーク＆ライド駐車場の運営上の課題	・一般有料駐車場の問い合わせに対して公共駐車場は案内しているが、その他の民間駐車場（コインパーキング）の案内は施策として矛盾 ⇒ 駐車場施策を含めて、どのように取り組んでいくかが課題

2. 鎌倉地域に係るデータ整理について (1) 整理するデータ項目と概要 (   今回提示   第2, 3回に提示予定)

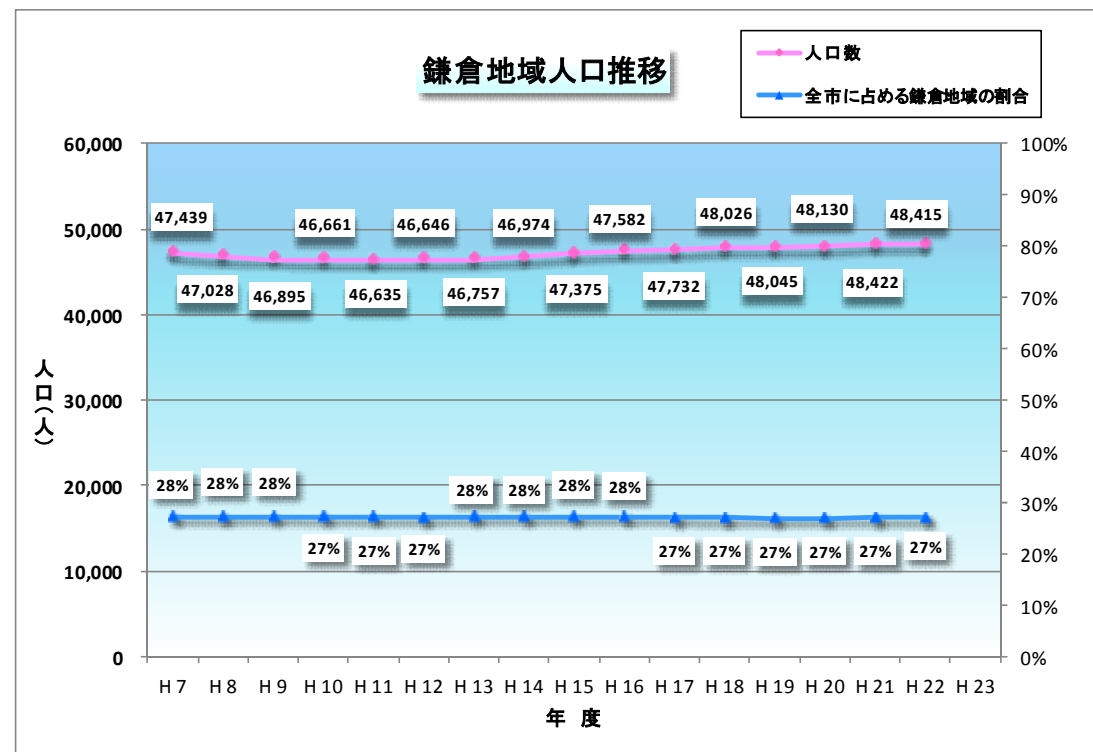
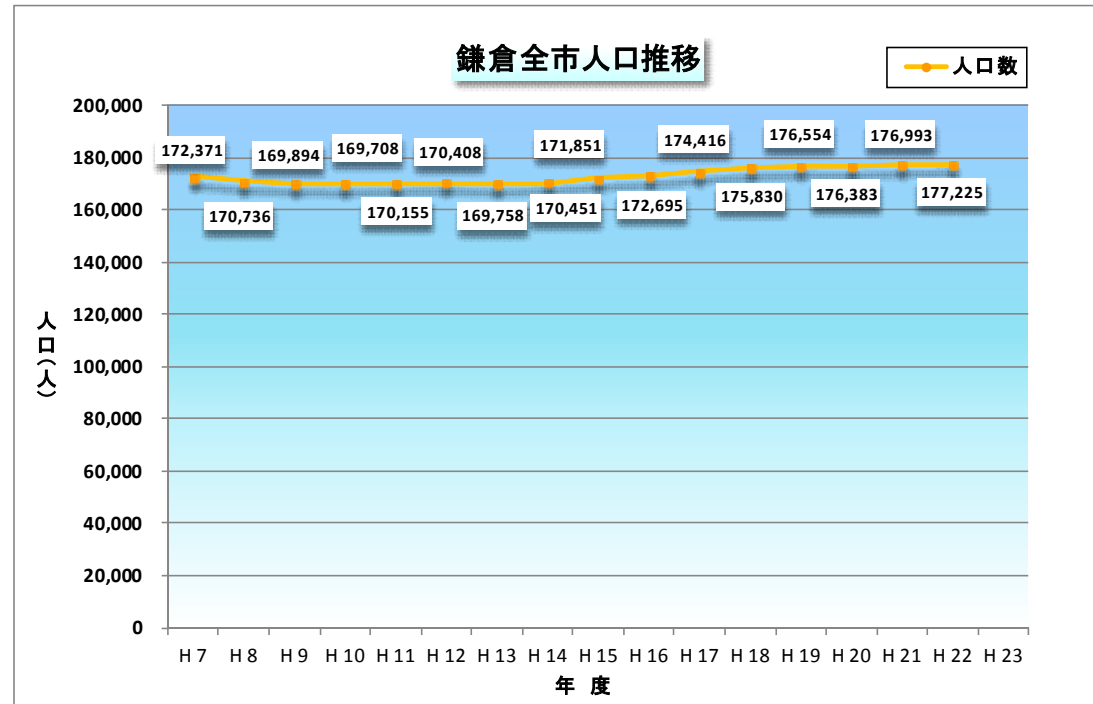
■ 第1回の検討部会及びワークショップにおける意見などを踏まえて整理するデータ項目と、その概要を以下に整理します。

大分類	中分類	項目	データ	記載頁	概要
1. 既往資料による鎌倉地域に関するデータ	①人口	人口	平成7年～平成23年【市統計書】 1. 全市の推移 2. 鎌倉地域の推移 (全市割合の推移)	3頁	■ 全市人口は約17.7万人、鎌倉地域内人口は約4.8万人で、全市に占める割合は27%
		年齢別人口	平成7年～平成23年【市統計書】 1. 全市の推移 2. 鎌倉地域の推移 (全市比較)	3頁	■ 鎌倉地域内の65歳以上人口は年々増加、平成22年で約1.5万人、全市割合30% (人口割合の27%を上回る)
		観光商業系の事業所と従業員	平成7年、12年、17年、22年【事業所統計】 1. 全市の推移 2. 鎌倉地域の推移 (全市比較)	4頁	■ 平成21年の鎌倉地域内の事業所数は約1,600事業所(対全市47%)、従業員数は約9,100人(同38%)
	②土地利用	用途別土地利用	鎌倉地域内の用途別土地利用面積の推移【都市計画基礎調査】	—	(第2回専門部会で提示予定)
	③道路整備	広域・市内	平成7年～平成23年 鎌倉市の都市計画道路の整備状況(整備済、概成済、未整備) 高速道路ネットワークの整備状況と計画 無電中化の実績・計画	5, 6頁	■ 都市計画道路は平成7年度以降、大船駅周辺、関谷地域、鎌倉地域で整備推進。平成23年度末で整備率33.0%、概成率80.2% ■ 鎌倉市の北側では、首都圏の高速ネットワークとして横浜湘南道路と横浜環状南線が平成27年度開通を目標として整備推進 ■ 無電中化は、鎌倉地域の小町通り、大船駅地域の県道大船停車場線で平成25年度までに整備完了の予定
		鎌倉地域	歩道整備や歩行空間確保などの状況	—	(第2回専門部会で提示予定)
	④交通量	市内及び周辺	平成7年以降、幹線道路における交通量の推移【センサス】	7頁	■ 国道134号は若干減少する傾向、市内及び横浜市側の道路では概ね平成6年と同程度
	⑤鉄道	JR、江ノ電	平成7年～平成23年 1. 利用状況	8頁	■ 定期以外の年間乗車人員 JR：鎌倉駅753万人、北鎌倉駅106万人 江ノ電：鎌倉駅478万人、長谷駅230万人、腰越駅55万人
	⑥観光客	観光入込客	平成7年～平成23年【市統計書、観光動態調査】 1. 観光入込客の推移	9頁	■ 平成8年度の約1,960万人をピークとして平成11年度にかけて減少、その後は増加し、平成22年度は約1,950万人
		交通手段分担	【市観光動態調査】 1. 入込時間帯 2. 休日観光客の交通手段	10頁	■ 鎌倉への到着時間は概ね11時まで、出発時間は15時以降 ■ 交通手段は、電車・バスが7～8割、自家用車が2～3割
⑦環境手形		環境手形の利用枚数	11頁	■ 年間の発行枚数は平成14年以降増加、平成21年は1.4万枚、平成23年は減少し1.1万枚	
⑧パーク&ライド	P利用	各パーク&ライド駐車場の利用台数	11頁	■ 年間の利用台数は、江ノ島と稲村ヶ崎を含めて増加、平成21年は1.3万台、平成23年は減少し1.2万台	
⑨バス交通	定期遊覧バス	定期遊覧バスの利用者数	12頁	■ 平成17・18年の1.9万人をピークに、平成22年は1.4万人	
2. 第1回提示データのうち確認するもの	⑩バス遅れ	要因整理	事故渋滞との関連【京急バス、江ノ電に確認】	13頁	■ 金沢鎌倉線ではバスと自家用車の接触事故が発生しているが120分の遅れは事故の前に発生。横浜鎌倉線では事故なし。
		発生状況	最大遅れは、同じ時間帯で発生しているのか？	13頁	■ 特定の時間帯に限らず発生
		平均遅れは、過年度と比較してどうか？	14頁	■ 全車両の平均遅れは、過年度(H.9.8月～H.10.7月)よりも短縮	
3. データを追加紹介するもの	⑪OD	自動車	通過・内外・内々【平成8年度OD調査データ】	26～28頁	■ 地域外からの来訪交通が47%、通過交通が22%
	⑫VICS	渋滞長	14時以降の紹介	15～16頁	■ 鎌倉地域の渋滞は10時以降急速に発生し19時頃まで続く
4. 実態に関する鎌倉地域のデータ	⑬駐車場	鎌倉地域	平成5年度調査の鎌倉駅周辺地区における時間制一般駐車場の台数(平日492台、休日592台)の変化	17頁	コインパーキングを含む時間制一般駐車場のデータ収集 ⇒ 今後、現地確認を実施(第3回専門部会で提示予定)
	⑭踏切	踏切遮断時間	鎌倉駅北側、北鎌倉駅南側の踏切での遮断時間	18頁	■ 基準に基づき、なるべく警報時間を短くするように工夫しており、警報時間を短縮することはできない状況
5. 鎌倉地域以外の観光地データ	⑮観光客	観光入込客	世界遺産登録前と登録後の変化【奈良市、京都市、日光市からの聞き取り】	19頁	■ 3都市ともに世界遺産登録の都市は観光客が増え翌年は減少 ■ 直近では、登録時に比較して日光市は減少、京都市と奈良市は増加
6. パーソナルリサーチ調査のデータ分析	⑯OD	OD量と分布	H.10PTとH.20PTの比較 鎌倉地域を含む中ゾーンの目的別発生集中量、私事目的の平日OD分布(全手段、鉄道、自動車)	—	(第3回専門部会で提示予定)

## (2) 今回提示するデータ

### ①-1 人口

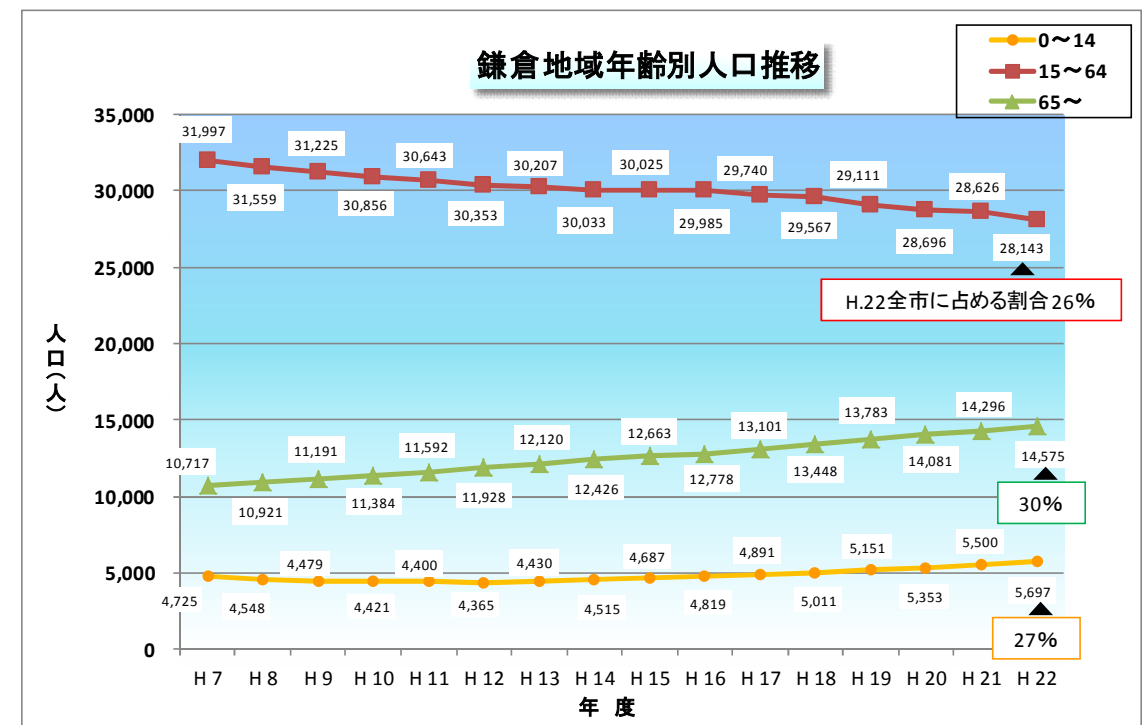
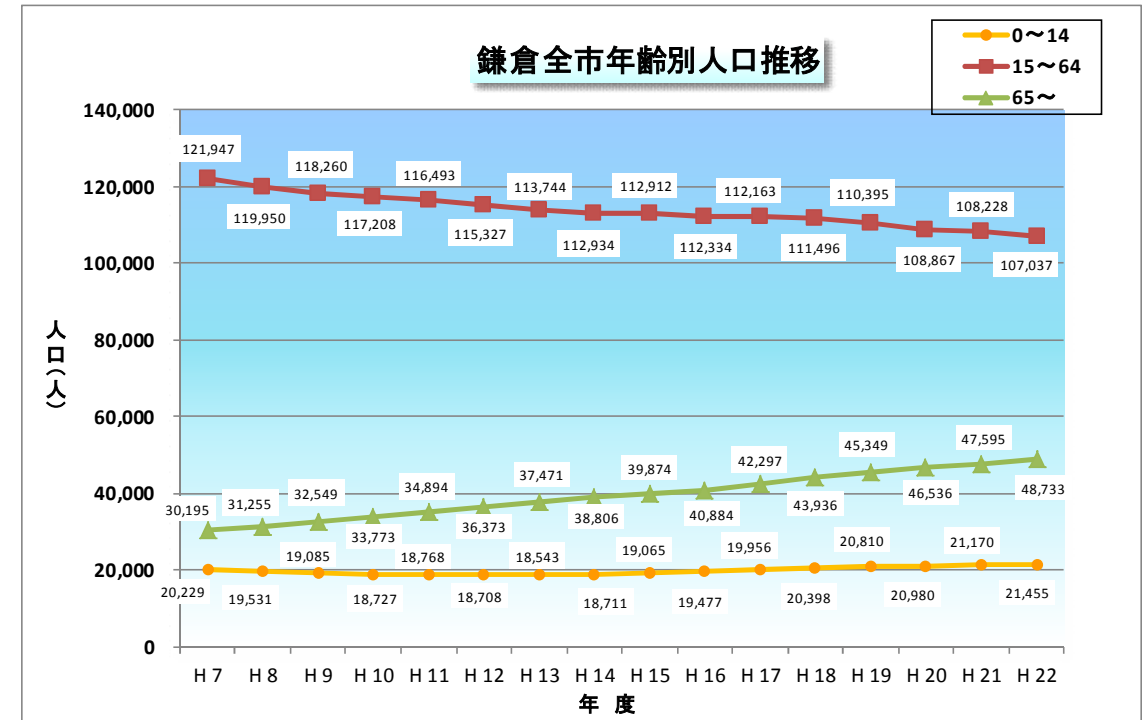
■ 全市人口は約 17.7 万人、鎌倉地域内人口は約 4.8 万人で、全市に占める割合は 27%となっています。



資料：住民基本台帳

### ①-2 年齢別人口

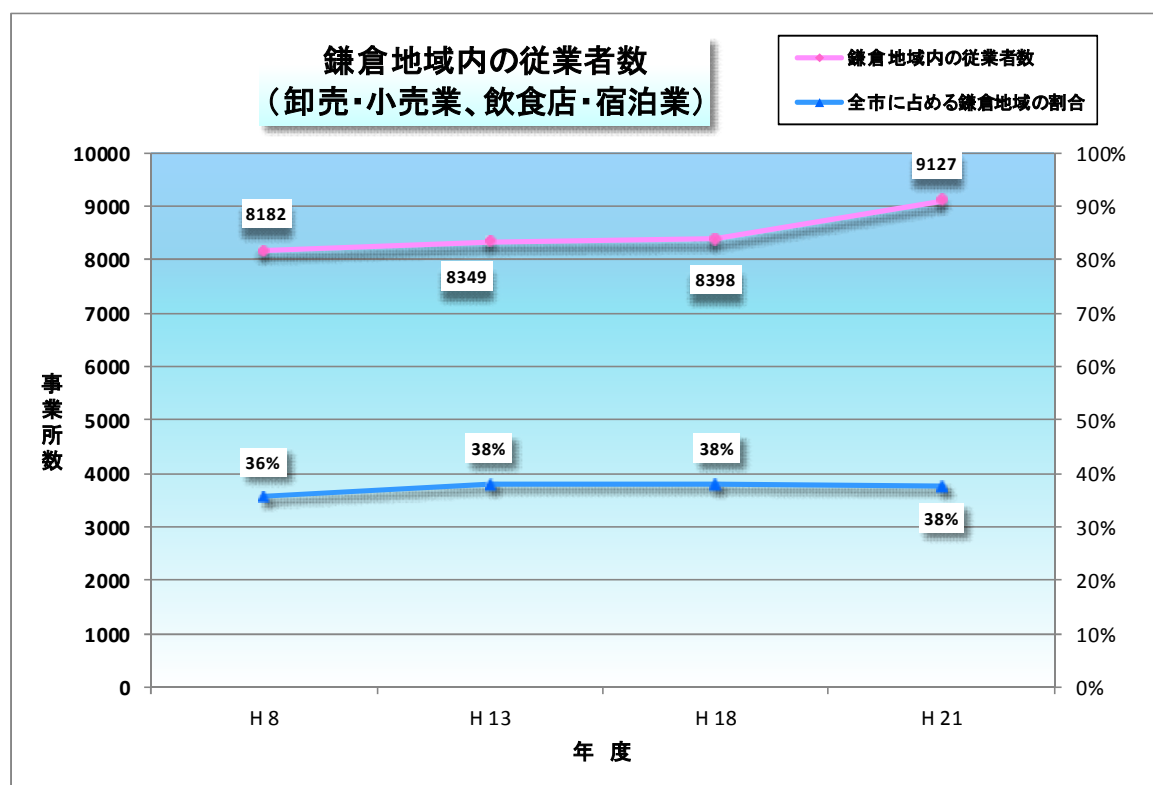
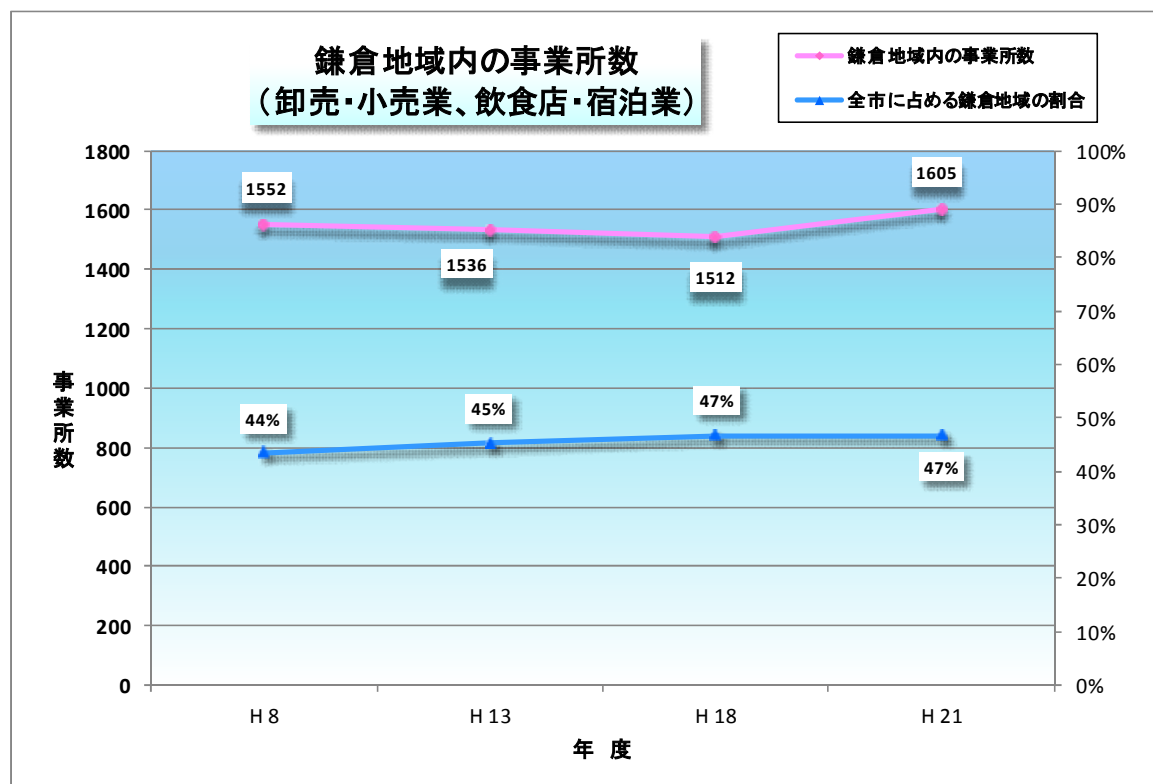
■ 鎌倉地域内の 65 歳以上人口は年々増加、平成 22 年で約 1.5 万人、全市割合 30%で、人口割合の 27%を上回っています。



資料：住民基本台帳

### ①-3 観光商業系の事業所と従業員

■ 平成21年の鎌倉地域内の事業所数は約1,600事業所(対全市47%)、従業員数は約9,100人(同38%)となっています。



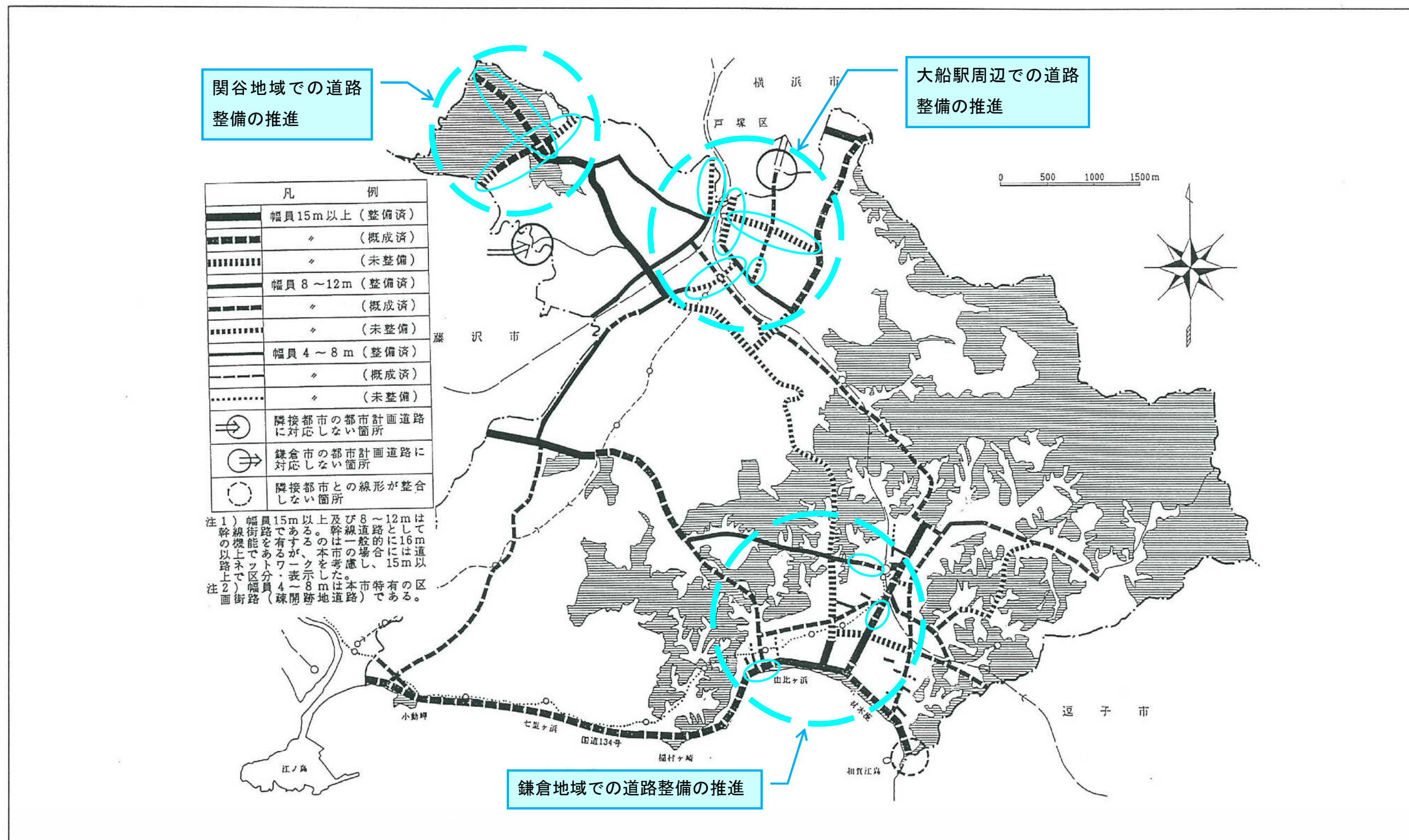
資料：事業所・企業統計調査

### ③ 道路整備

■ 鎌倉市の都市計画道路は 39 路線 (61,343m) で、平成 7 年度以降、大船駅周辺、横浜湘南道路と接続する関谷地域、鎌倉地域において整備が進められ、平成 23 年度末で改良率は 33.0%、整備率 (整備済+概成済 (※)) は 80.2%となっています。

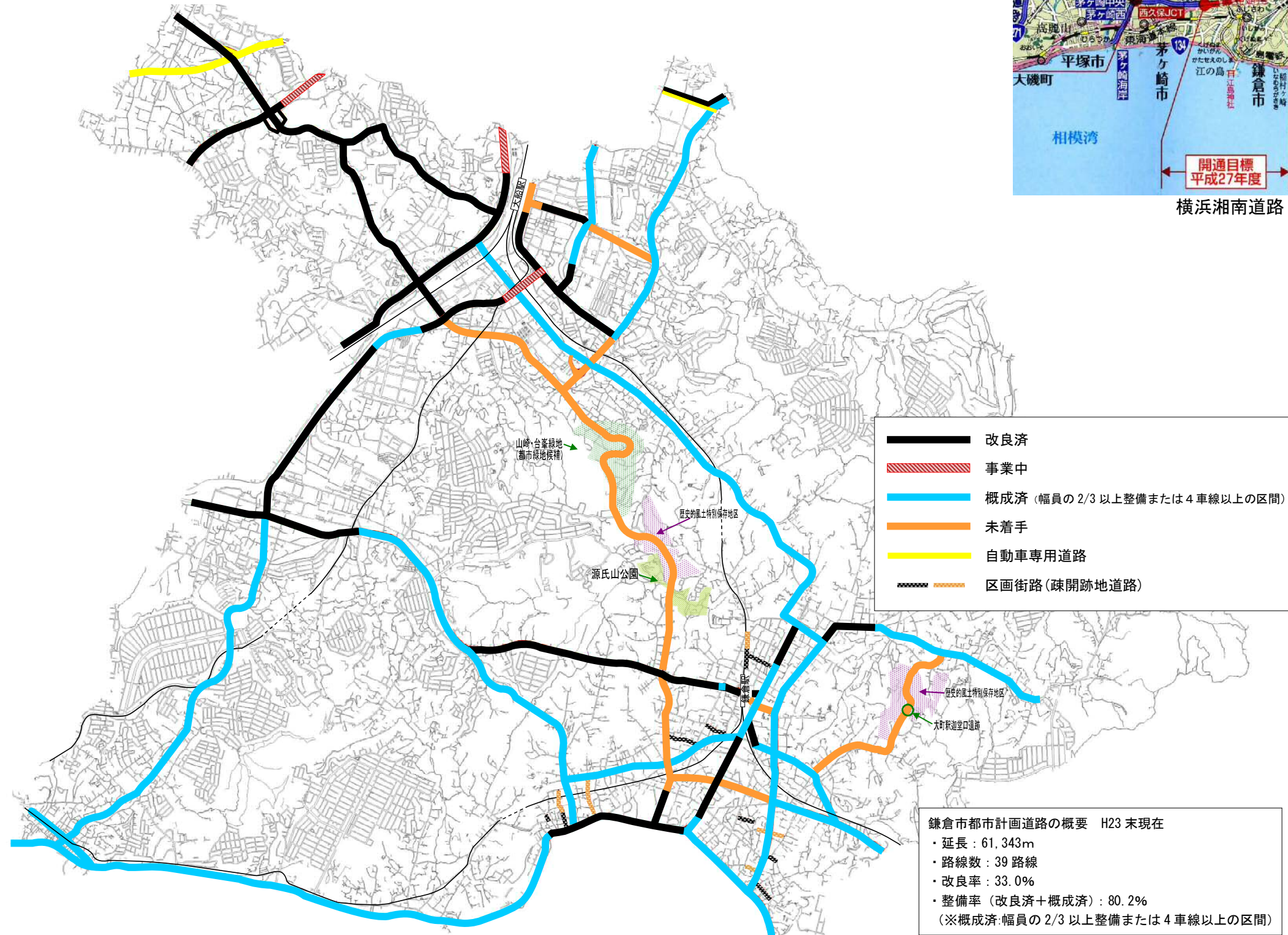
※) 概成済：計画幅員の 2/3 以上整備済の区間。

都市計画道路の整備状況 (平成 6 年度末)



- 鎌倉市の北側では、首都圏の高速ネットワークとして横浜湘南道路と横浜環状南線が平成27年度開通を目標として整備が進められています。
- 良好な歩行空間と道路景観を実現する無電柱化は、鎌倉地域の小町通りで平成25年度までに整備完了の予定です。

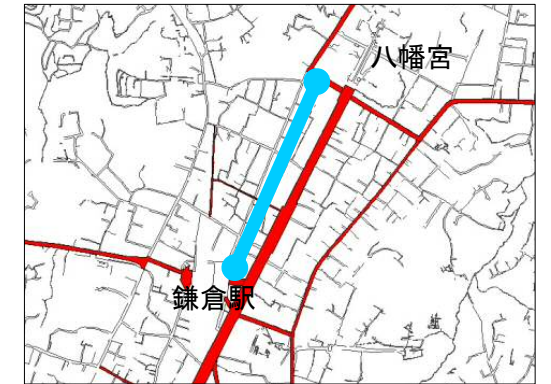
都市計画道路の整備状況（平成23年度末現在）



鎌倉市周辺での高速道路の整備計画



無電柱化区間（H21～H25）  
小町通り（道路延長600m）

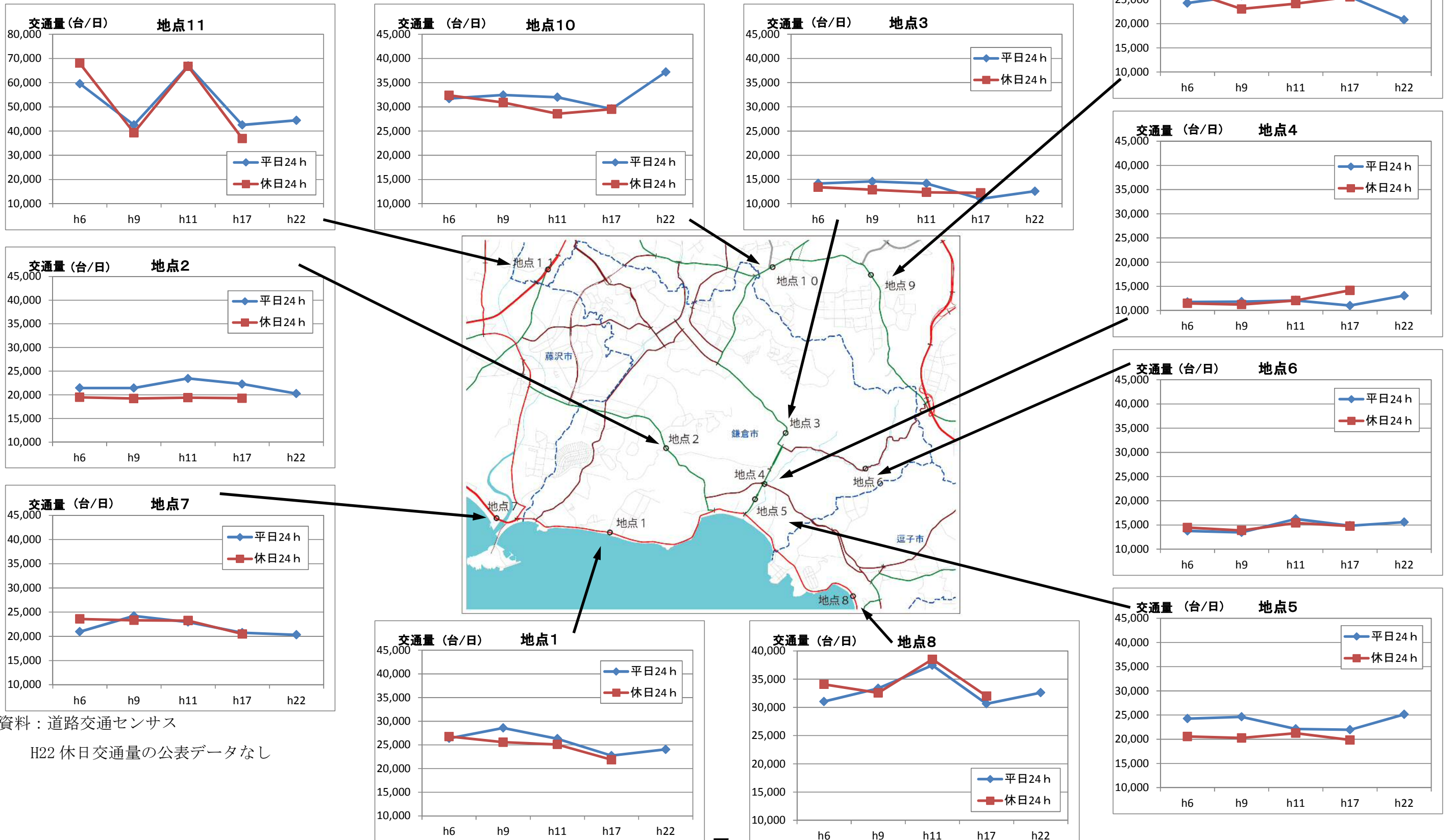


資料：無電柱化推進計画（H21～H25）  
平成21年3月18日  
神奈川県無電柱化地方協議会

### ④ 交通量 (市内及び周辺での交通量)

■ 国道 134 号は若干減少する傾向にありますが、市内及び横浜市側の道路では概ね平成6年と同程度となっています。

センサスによる自動車交通量のグラフ (平日、休日)



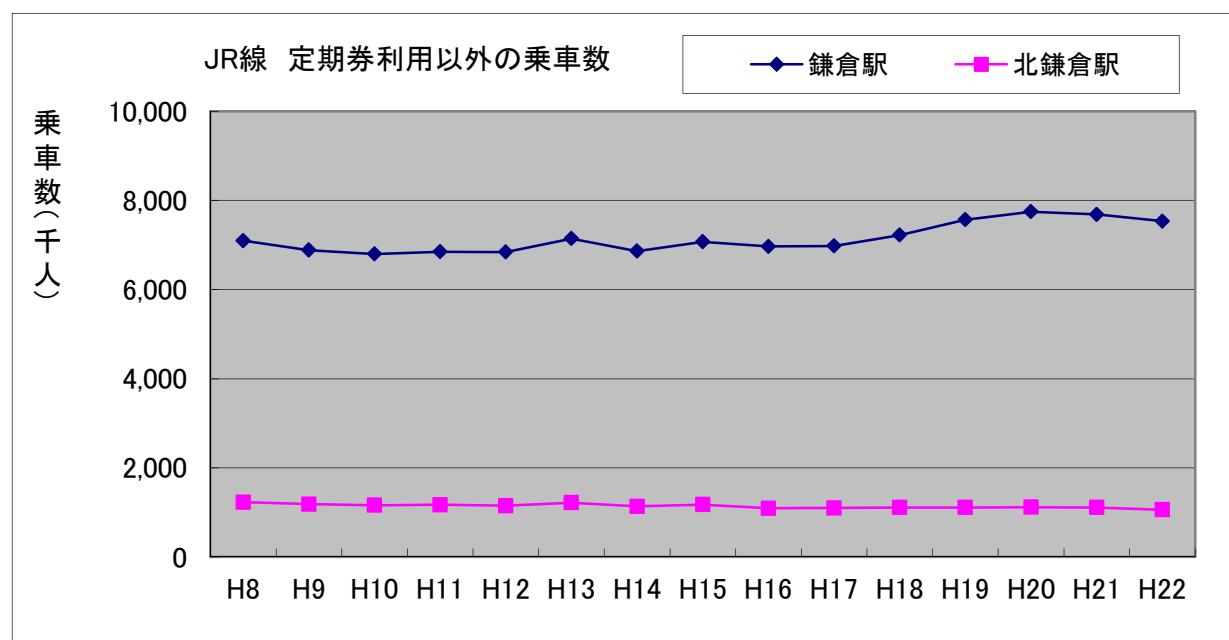


## ⑤ 鉄道

■ JR駅では、平成22年の定期以外の年間乗車人員は、鎌倉駅で753万人、北鎌倉駅で106万人となっています。

※) 365日の単純平均値：鎌倉駅2.1万人、北鎌倉駅3千人

JR駅の定期以外の乗車数の推移（鎌倉駅、北鎌倉駅）



単位：千人

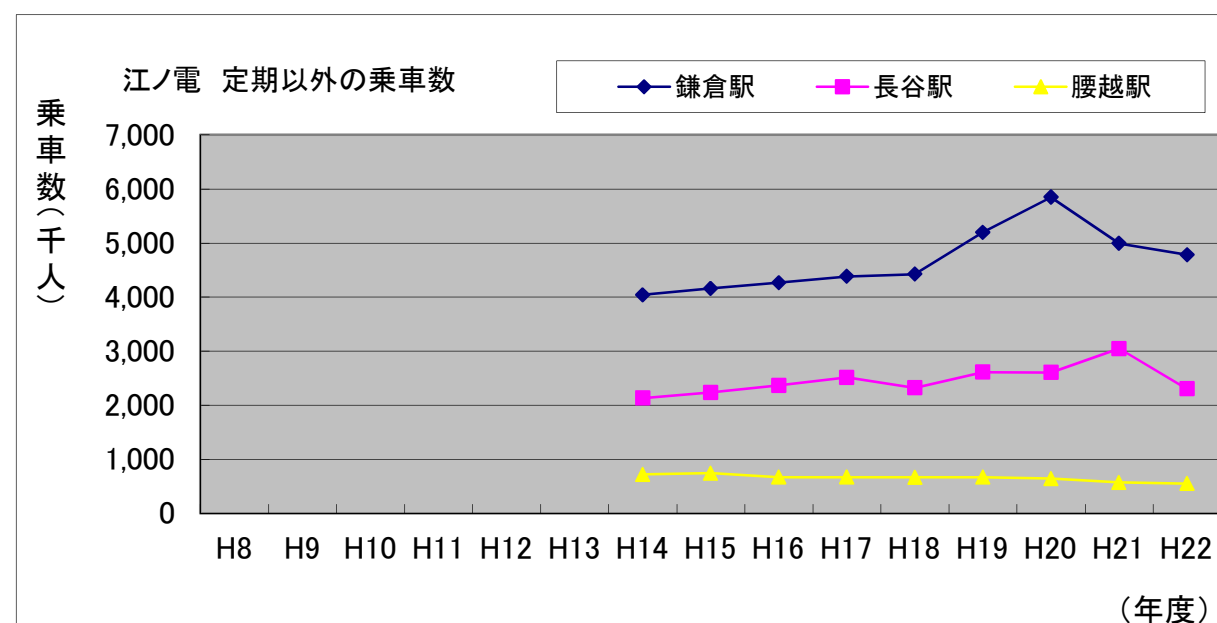
	鎌倉駅	北鎌倉駅
H8	7,093	1,226
H9	6,882	1,181
H10	6,797	1,158
H11	6,848	1,169
H12	6,838	1,147
H13	7,139	1,215
H14	6,861	1,132
H15	7,070	1,171
H16	6,966	1,090
H17	6,977	1,096
H18	7,220	1,107
H19	7,564	1,108
H20	7,743	1,112
H21	7,683	1,106
H22	7,533	1,058

出典：鎌倉市の観光事情〔平成23年度版〕（資料：JR東日本横浜支社 企画室）

■ 江ノ電では、鎌倉駅で478万人、長谷駅で230万人、腰越駅で55万人となっています。

※) 365日の単純平均値：鎌倉駅1.3万人、長谷駅6.3千人、腰越駅1.5千人

江ノ電の定期以外の乗車数の推移（鎌倉駅、長谷駅、腰越駅）



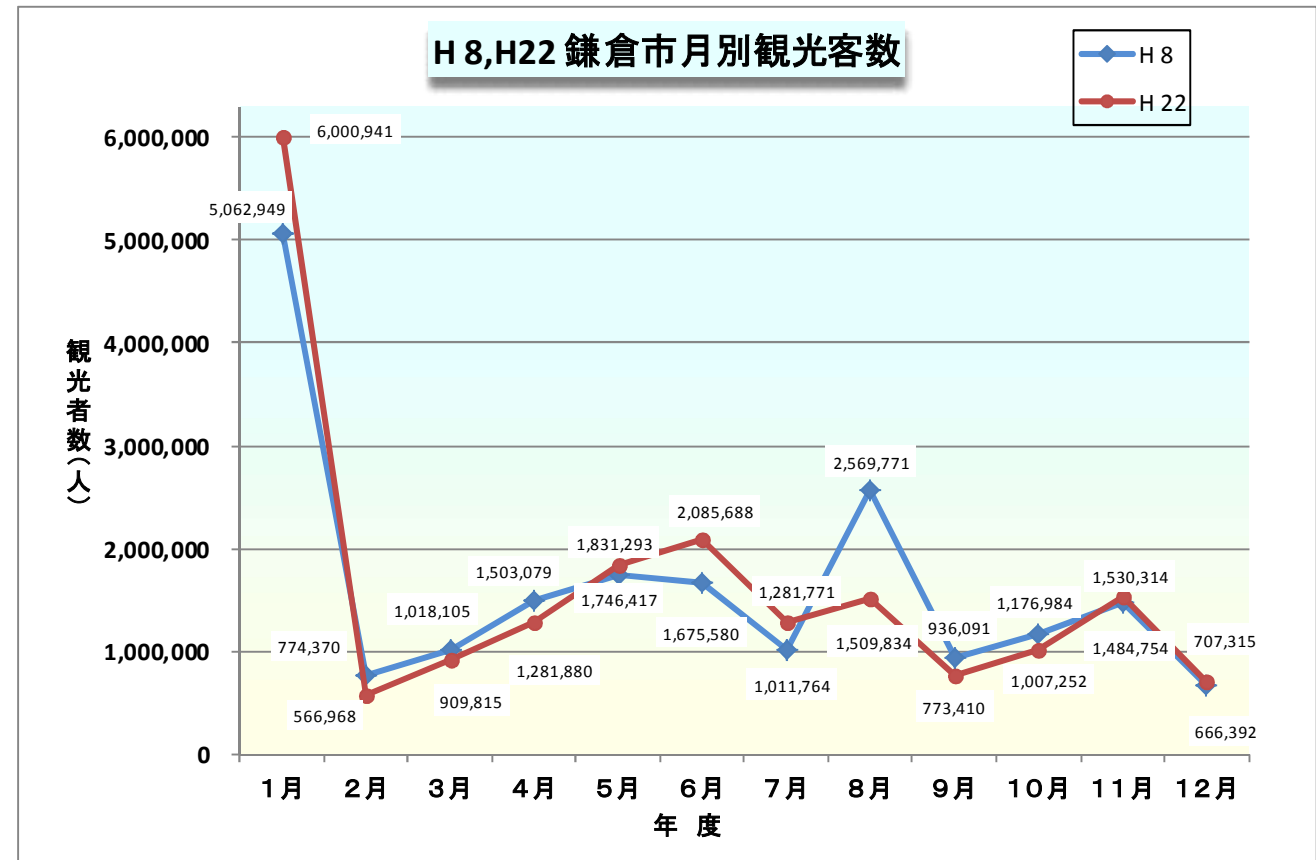
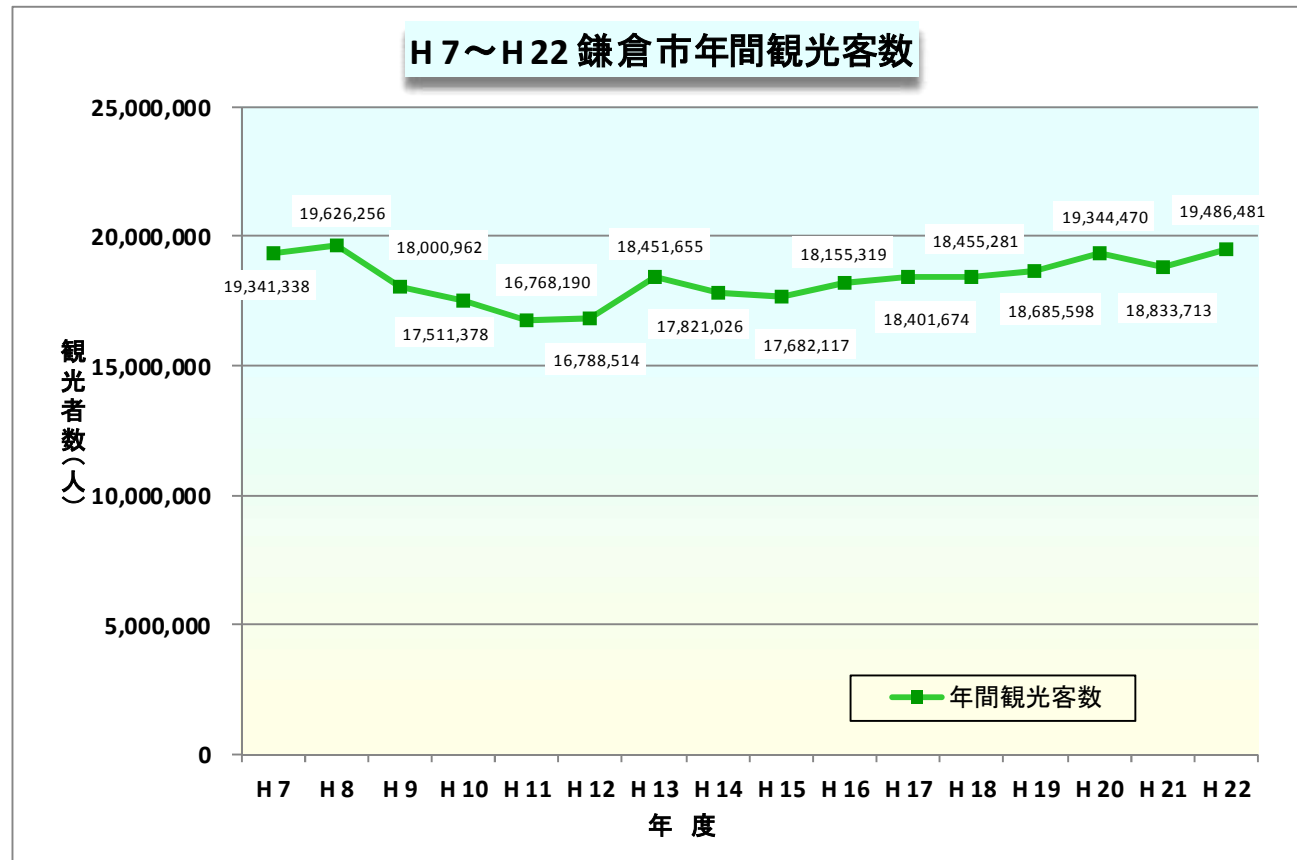
単位：千人

	鎌倉駅	長谷駅	腰越駅
H8			
H9			
H10			
H11			
H12			
H13			
H14	4,041	2,130	717
H15	4,159	2,236	741
H16	4,267	2,366	668
H17	4,382	2,513	667
H18	4,422	2,319	664
H19	5,197	2,611	668
H20	5,844	2,603	639
H21	4,992	3,045	568
H22	4,781	2,302	548

出典：鎌倉市の観光事情〔平成23年度版〕（資料：江ノ電電鉄(株)鉄道部営業課）

### ⑥-1 観光客（入込）

■ 鎌倉市の年間観光客数は、平成7年度以降では、平成8年度の約1,960万人をピークとして平成11年度にかけて減少しましたが、その後は増加傾向にあり、平成22年度は約1,950万人となっています。月別に見ると、1月は増加し、8月は減少しています。



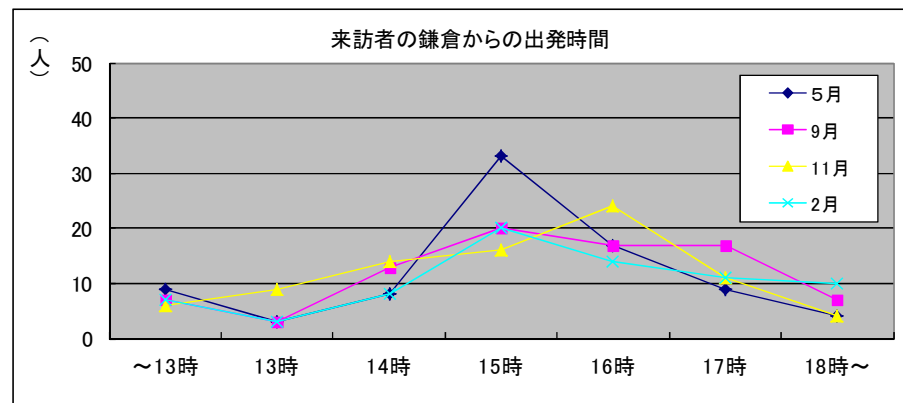
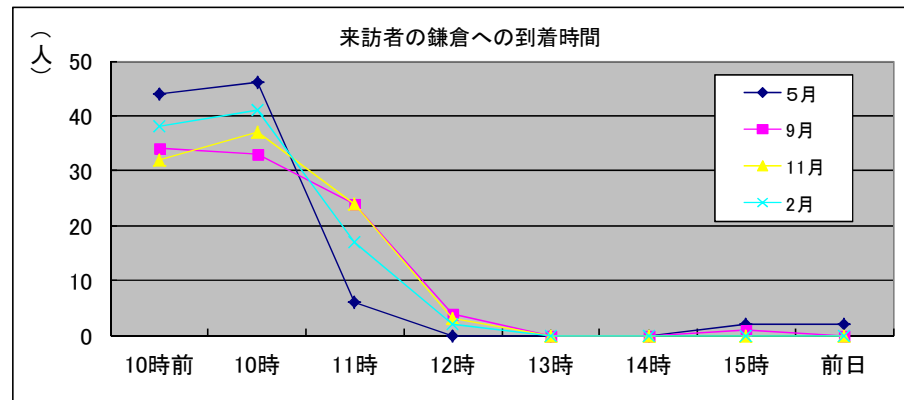
H7～H23 鎌倉市観光客数													
年度	年間観光客数	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
H7	19,341,338	4,942,933	645,847	897,558	1,210,167	1,966,262	1,840,139	1,104,301	1,965,639	711,908	1,443,557	1,874,602	738,425
H8	19,626,256	5,062,949	774,370	1,018,105	1,503,079	1,746,417	1,675,580	1,011,764	2,569,771	936,091	1,176,984	1,484,754	666,392
H9	18,000,962	4,828,796	752,652	995,842	1,182,070	1,669,267	1,666,505	937,610	2,011,424	779,789	1,238,669	1,409,758	528,580
H10	17,511,378	4,628,386	659,893	1,034,323	1,169,037	1,633,782	1,649,408	937,556	1,962,060	741,247	1,084,603	1,442,872	568,211
H11	16,768,190	4,666,735	529,497	678,282	880,783	1,485,254	1,486,790	965,477	1,680,929	772,422	1,314,864	1,650,444	656,713
H12	16,788,514	4,688,684	665,855	819,209	1,267,738	1,645,973	1,628,344	913,772	1,580,554	649,423	1,048,243	1,321,665	559,054
H13	18,451,655	4,634,735	639,797	892,079	1,511,313	1,617,286	1,819,691	1,218,112	1,628,200	884,868	1,166,685	1,733,639	705,250
H14	17,821,026	4,656,716	625,535	988,171	1,371,423	1,541,714	1,691,538	1,205,367	1,578,035	796,996	1,141,496	1,646,339	577,696
H15	17,682,117	4,361,716	568,689	822,103	1,279,333	1,487,804	1,756,875	808,521	1,408,930	1,068,949	1,348,956	1,934,570	835,671
H16	18,155,319	4,528,737	795,886	985,435	1,428,868	1,808,436	1,803,237	998,274	1,544,105	891,215	999,257	1,705,178	666,691
H17	18,401,674	4,653,407	591,590	841,753	1,422,782	1,705,024	1,852,673	988,151	1,818,618	867,406	1,112,131	1,768,445	779,694
H18	18,455,281	4,921,916	556,060	895,133	1,305,733	1,615,107	1,917,498	1,000,986	1,632,873	872,346	1,206,015	1,749,870	781,744
H19	18,685,598	5,362,687	642,114	825,728	1,345,878	1,578,247	1,947,804	833,236	1,880,302	871,522	1,110,772	1,465,321	821,987
H20	19,344,470	5,645,966	586,998	950,833	1,266,416	1,516,985	2,021,747	1,105,007	1,811,100	841,180	1,184,950	1,607,448	805,840
H21	18,833,713	5,764,527	635,453	910,191	1,368,587	1,529,223	1,972,754	830,181	1,615,418	1,043,860	985,478	1,455,048	722,993
H22	19,486,481	6,000,941	566,968	909,815	1,281,880	1,831,293	2,085,688	1,281,771	1,509,834	773,410	1,007,252	1,530,314	707,315

資料：観光商工課

## ⑥-2 観光客（到着・出発時間、交通手段）

- 鎌倉への到着時間は概ね 11 時まで、出発時間は 15 時以降となっています。
- 観光客の交通手段は、電車・バスが 7～8 割、自家用車が 2～3 割で、平成 7 年度当時と概ね同様となっています。

来訪者の鎌倉への到着時間及び鎌倉からの出発時間（平成 23 年度）



鎌倉への到着時間

	単位:人			
	5月	9月	11月	2月
10時前	44	34	32	38
10時	46	33	37	41
11時	6	24	24	17
12時	0	4	3	2
13時	0	0	0	0
14時	0	0	0	0
15時	2	1	0	0
前日	2	0	0	0

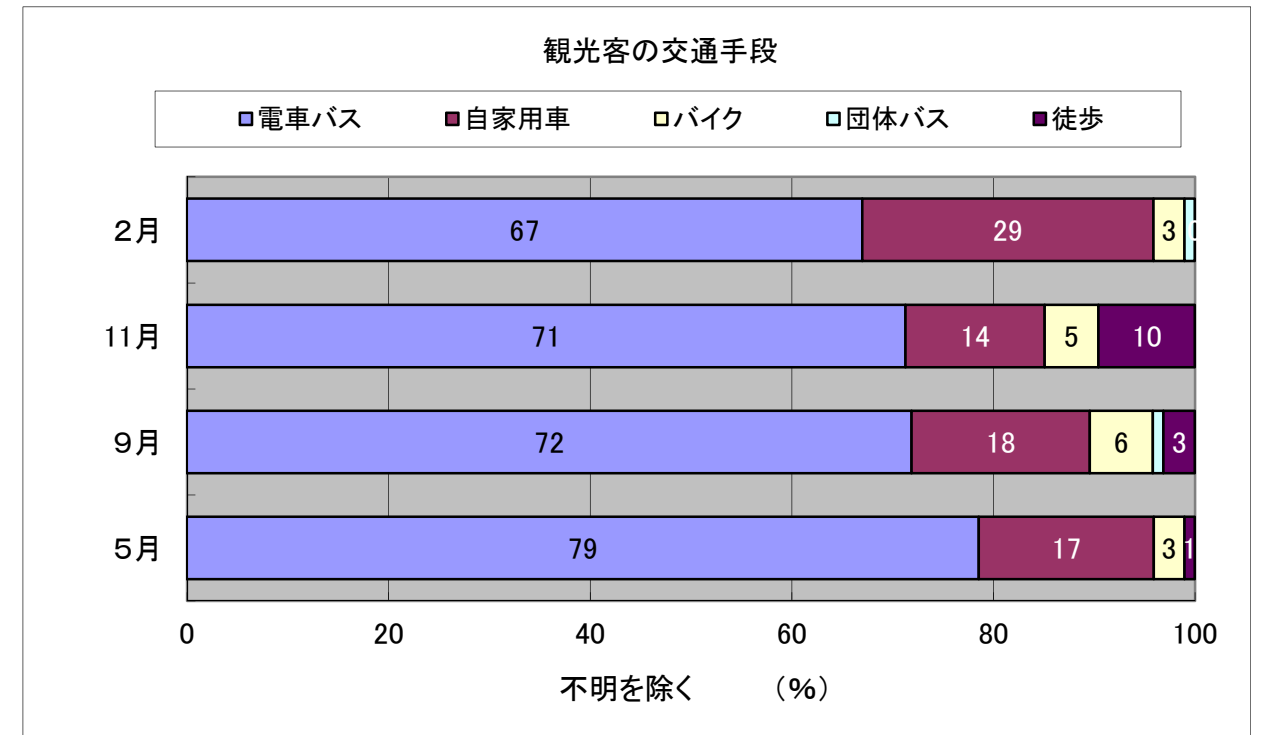
鎌倉からの出発時間

	単位:人			
	5月	9月	11月	2月
～13時	9	7	6	7
13時	3	3	9	3
14時	8	13	14	8
15時	33	20	16	20
16時	17	17	24	14
17時	9	17	11	11
18時～	4	7	4	10

出典：鎌倉市の観光事情〔平成 23 年度版〕（資料：来訪者アンケート）

- ・来訪者アンケートは、年 4 回行われる神奈川県入込観光客数調査と一緒に実施。
- ・調査地点：5 月及び 11 月が鶴岡八幡宮、9 月及び 2 月が銭洗弁財天。

来訪者アンケートによる観光客の交通手段（平成 23 年度）



	電車バス	自家用車	バイク	団体バス	徒歩	不明	合計
5月	77	17	3	0	1	2	100
9月	69	17	6	1	3	4	100
11月	67	13	5	0	9	6	100
2月	65	28	3	1	0	3	100
	278	75	17	2	13	15	400

出典：鎌倉市の観光事情〔平成 23 年度版〕（資料：来訪者アンケート）

【参考：第 19 回研究会資料より／鎌倉市観光動態調査（平成 6 年 3 月）による来訪者の交通手段の想定】

	合計	鉄道	自家用車	路線バス	自転車・バイク	タクシー・ハイヤー	その他
全体	2,145	1,603	430	24	56	4	28
実							
円覚寺	427	369	48	1	7	1	1
銭洗弁財天	444	340	83	7	10	1	3
高德院大仏	414	287	103	4	14	-	6
134号海岸	219	105	94	2	16	1	1
瑞泉寺	204	146	41	0	3	0	14
小町通り	437	356	61	10	6	1	3
概							
春期	545	401	115	5	20	2	2
夏期	524	381	117	1	22	0	3
秋期	549	442	79	10	4	1	13
冬期	527	379	119	8	10	1	10
成							
全体	100.0%	74.7%	20.0%	1.1%	2.6%	0.2%	1.3%
円覚寺	100.0%	86.4%	11.2%	0.2%	1.6%	0.2%	0.2%
銭洗弁財天	100.0%	76.6%	18.7%	1.6%	2.3%	0.2%	0.7%
高德院大仏	100.0%	69.3%	24.9%	1.0%	3.4%	0.0%	1.4%
134号海岸	100.0%	47.9%	42.9%	0.9%	7.3%	0.5%	0.5%
瑞泉寺	100.0%	71.6%	20.1%	0.0%	1.5%	0.0%	6.9%
小町通り	100.0%	81.5%	14.0%	2.3%	1.4%	0.2%	0.7%
比							
春期	100.0%	73.6%	21.1%	0.9%	3.7%	0.4%	0.4%
夏期	100.0%	72.7%	22.3%	0.2%	4.2%	0.0%	0.6%
秋期	100.0%	80.5%	14.4%	1.8%	0.7%	0.2%	2.4%
冬期	100.0%	71.9%	22.6%	1.5%	1.9%	0.2%	1.9%

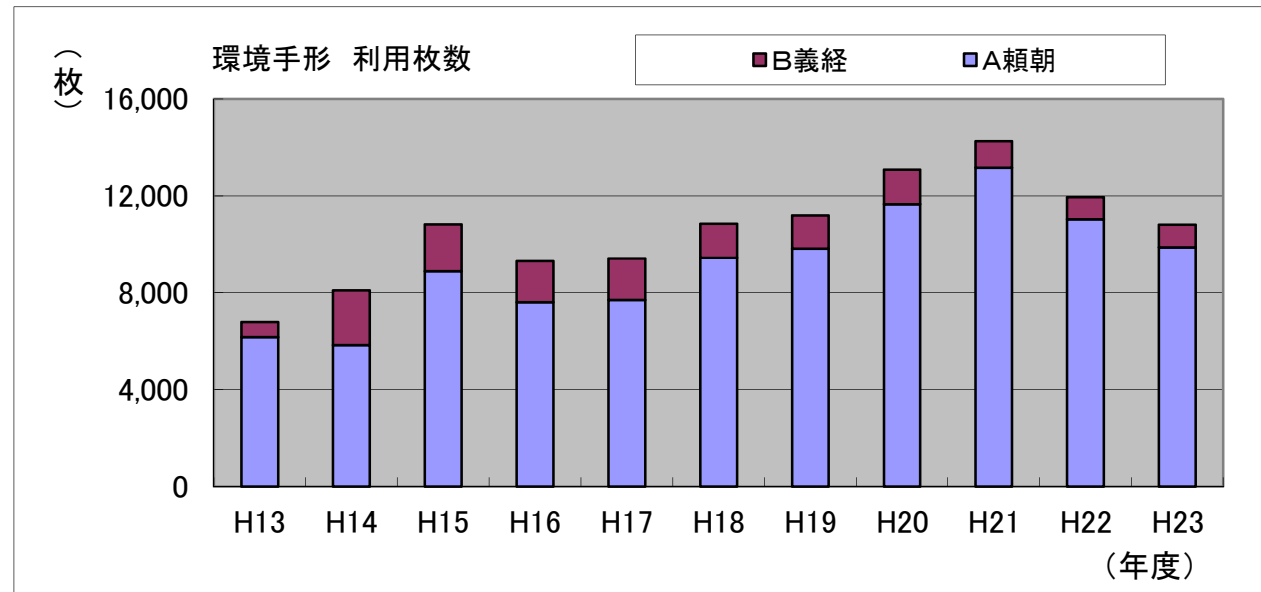
・平成 6 年 3 月の動態調査により、円覚寺、銭洗弁財天、高德院大仏、134 号線海岸、瑞泉寺、小町通りにおける来訪交通手段を合計して、年間平均の鎌倉地域への交通手段分担として想定した。

- 鉄道 74.7%
- 自家用車 20.0%
- 路線バス 1.1%
- 自転車・バイク 2.6%
- タクシー・ハイヤー 0.2%
- その他 1.3%

## ⑦ 環境手形

■ 年間の発行枚数は平成14年以降増加し、平成21年は1.4万枚でしたが、平成23年は減少し1.1万枚でした。

環境手形発行枚数の推移



環境手形

	単位:枚数/年		
	A頼朝	B義経	計
H13	6,168	620	6,788
H14	5,832	2,252	8,084
H15	8,877	1,938	10,815
H16	7,604	1,697	9,301
H17	7,696	1,714	9,410
H18	9,431	1,417	10,848
H19	9,823	1,371	11,194
H20	11,649	1,432	13,081
H21	13,160	1,093	14,253
H22	11,036	904	11,940
H23	9,872	942	10,814

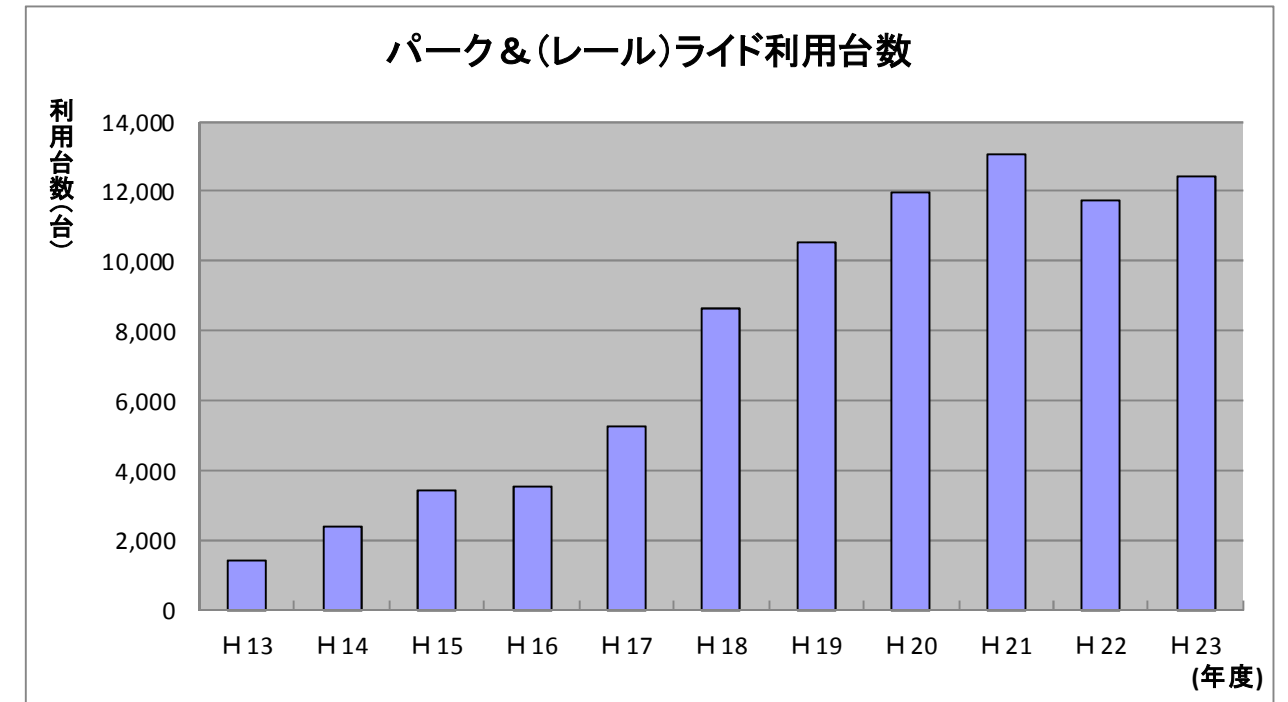
10月からの6ヶ月間

資料: 鎌倉地域交通円滑化施策実績表

## ⑧ パーク&ライド

■ 年間の利用台数は、江ノ島と稲村ヶ崎を含めて増加し、平成21年は1.3万台でしたが、平成23年は1.2万台でした。

パーク&ライド利用台数の推移



\*H14~H17七里ガ浜、由比ガ浜の2箇所、H18 江ノ島を加えた3箇所、H19以降稲村ガ崎を加えた4箇所

パーク&(レール)ライド

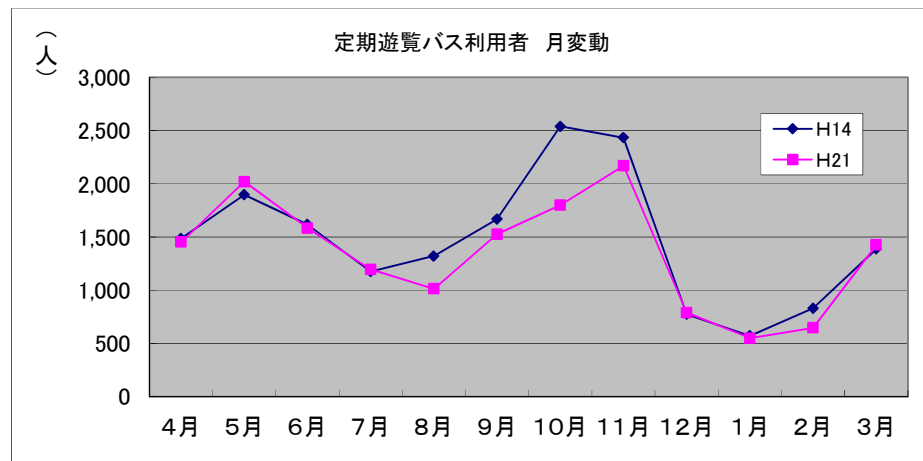
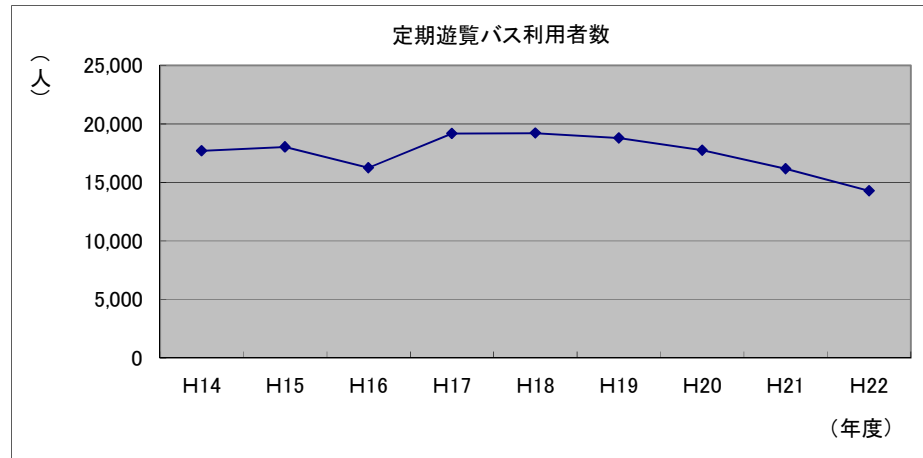
	単位:台/年				
	七里ガ浜	由比ガ浜	江ノ島	稲村ガ崎	計
H13	1,028	365			1,393
H14	1,476	924			2,400
H15	1,739	1,664			3,403
H16	1,710	1,847			3,557
H17	2,916	2,330			5,246
H18	4,536	3,219	913		8,668
H19	5,027	3,404	1,949	133	10,513
H20	4,841	3,025	2,401	1,672	11,939
H21	5,163	2,921	3,009	1,985	13,078
H22	3,880	2,363	3,228	2,292	11,763
H23	3,529	2,626	3,664	2,577	12,396

資料: 鎌倉地域交通円滑化施策実績表

## ⑨ バス交通

- 江ノ電の定期遊覧バスの年間利用者数は、平成17・18年の1.9万人をピークに減少し、平成22年は1.4万人となっています。
- 月別では秋季の11月が最も多くなっています。

江ノ電定期遊覧バスの利用者数の推移



	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
4月	1,486	1,885	1,541	1,810	1,704	1,684	1,495	1,453	1,379
5月	1,898	2,013	2,096	2,435	2,407	2,134	1,993	2,020	1,971
6月	1,618	1,730	1,593	1,935	1,922	1,846	1,946	1,585	1,716
7月	1,176	1,171	1,045	1,291	1,423	1,287	1,146	1,196	1,170
8月	1,322	1,309	1,116	1,182	1,324	1,435	1,293	1,014	975
9月	1,668	1,534	1,259	1,291	1,415	1,519	1,275	1,527	1,076
10月	2,539	2,414	1,979	2,553	2,652	2,437	2,201	1,799	1,782
11月	2,434	2,336	2,067	2,466	2,458	2,542	2,596	2,169	1,918
12月	775	864	668	975	815	1,004	984	790	710
1月	572	572	579	679	648	507	493	551	572
2月	830	768	803	849	849	775	804	647	655
3月	1,388	1,431	1,509	1,715	1,604	1,631	1,527	1,426	368
計	17,706	18,027	16,255	19,181	19,221	18,801	17,753	16,177	14,292

出典：鎌倉市の観光事情

江ノ電定期遊覧バスの運行ルート（鎌倉市を中心に表示）



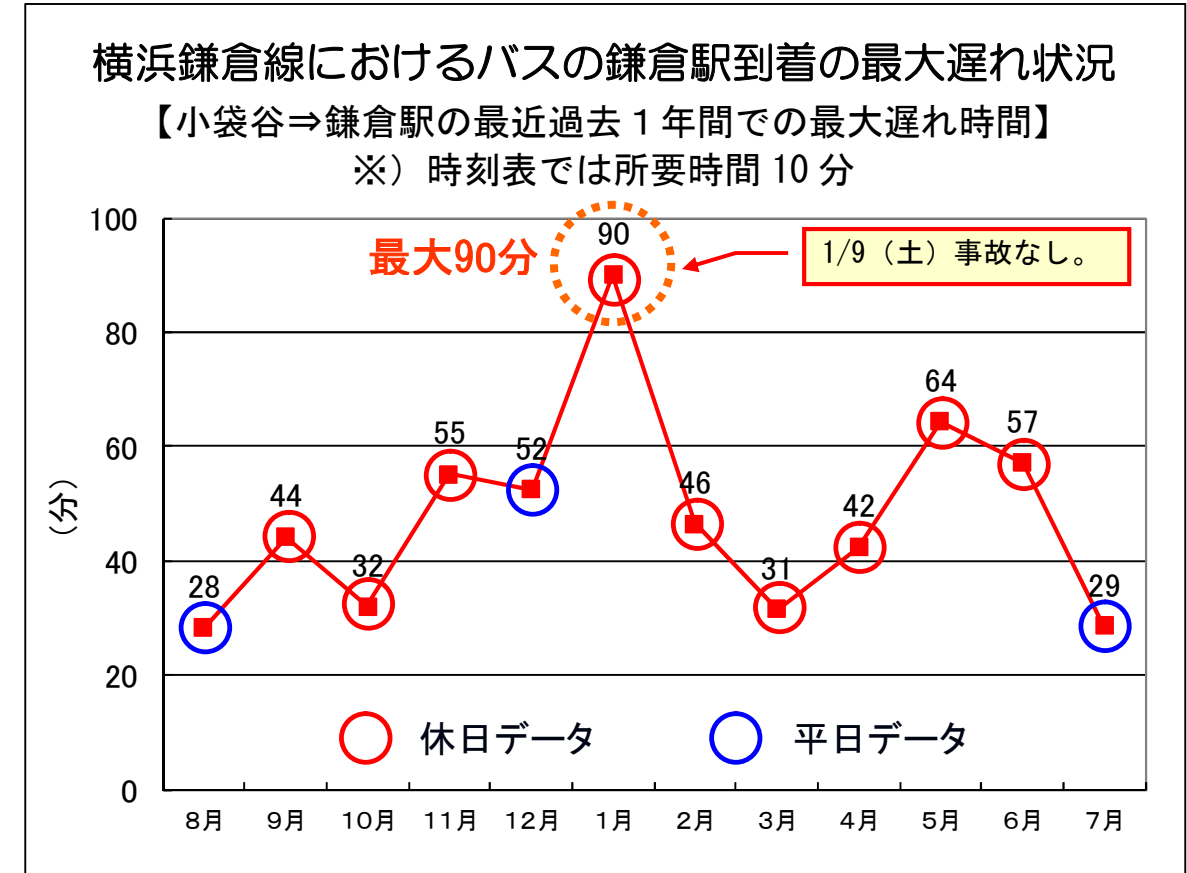
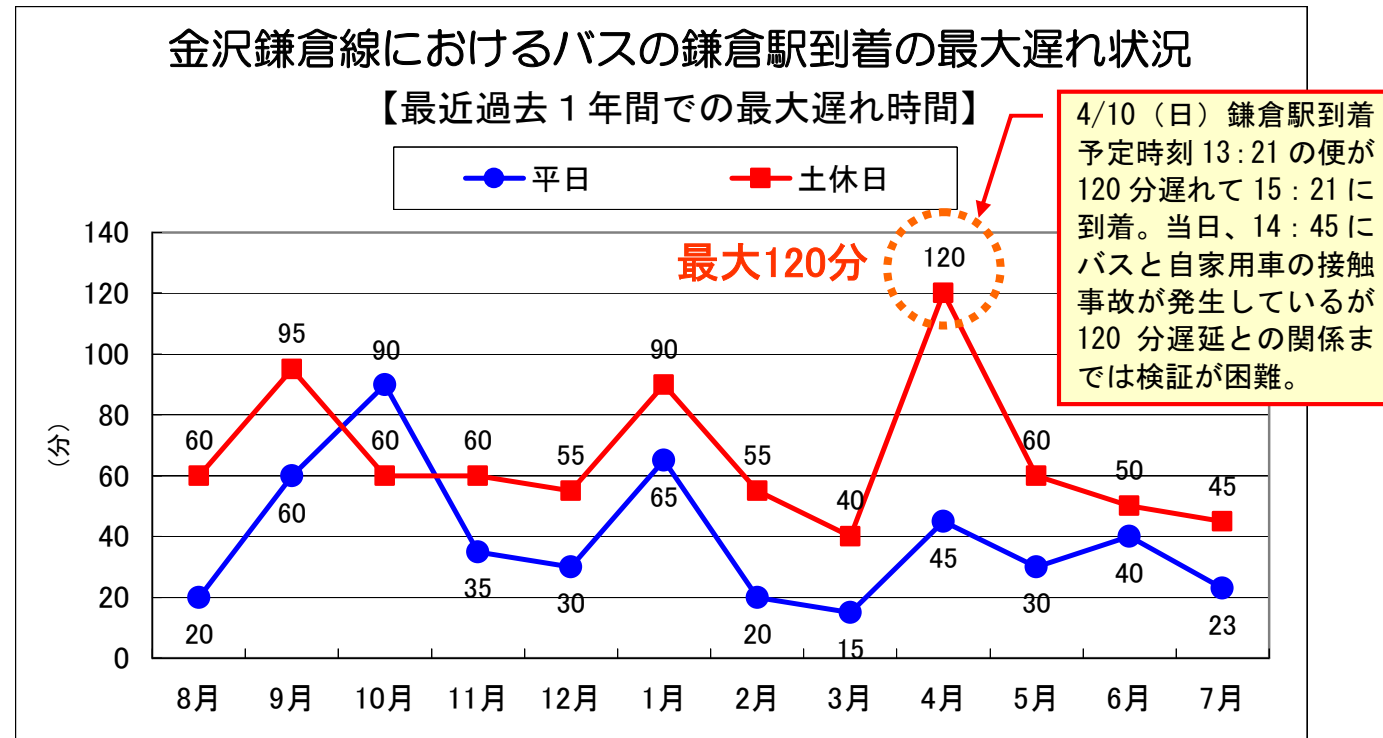
名称	コース	料金
よしつね号	午前半日コース 約2時間50分 江ノ島→江ノ島海岸→鎌倉駅→長谷寺→大仏→鎌倉宮→鶴岡八幡宮→建長寺→鎌倉駅	*
しずか号	1日コース (昼食付き) 約4時間30分 鎌倉駅→建長寺→鶴岡八幡宮→鎌倉宮→昼食→長谷寺→大仏→鎌倉駅	大人 4,400円 小人 3,350円
よりともし号	午後半日コース 約2時間50分 鎌倉駅→建長寺→鶴岡八幡宮→鎌倉宮→長谷寺→大仏→鎌倉駅	大人 2,250円 小人 1,320円

\*）平成24年8月廃止

出典：江ノ電ホームページ

### ⑩ バス遅れ状況-1 (最大遅れ)

■ 過去1年間で、金沢鎌倉線の朝比奈⇒鎌倉駅は時刻表上15分ですが、4月10日(日)の120分遅れ(当日、バスと自家用車との接触事故あり)が最大で、土休日では40~95分の遅れが特定の時間帯に限らず発生しています。横浜鎌倉線の小袋谷⇒鎌倉駅は時刻表上10分ですが、1月の休日に90分遅れ(事故なし)が最大で、30~60分の遅れが発生しています。



最大遅れ発生状況の整理

年月	平日			休日			
	最大遅れ時間	発生日	鎌倉駅到着予定時刻	最大遅れ時間	発生日	鎌倉駅到着予定時刻	
平成22年	8月	20分	11日	60分	14日	12:07	
			10:49				
			11:40				
			12:00				
			12:10				
9月	60分	22日	11:40	95分	19日	14:27	
10月	90分	6日	15:03	60分	11日	16:27	
11月	35分	10日	11:09	60分	3日	17:37	
12月	30分	29日	13:00	55分	31日	15:07	
平成23年	1月	65分	5日	13:58	90分	9日	11:07
			14:20				
			15:03				
	2月	20分	16日	9:26	55分	26日	17:07
	3月	15分	2日	16:10	40分	20日	10:07
			9日	11:19			10:37
				11:40			11:07
				12:58			11:37
				15:56			
			30日	10:49			
4月	45分	13日	11:33	120分	10日	13:21	
			13:10				
			13:40				
			14:00				
			14:32				
5月	30分	18日	14:32		3日	11:40	
						12:19	
6月	40分	15日	11:45	50分	4日	15:15	
			12:04				
7月	23分	13日	11:06	45分	16日	18:45	

※) 14:45にバスと自家用車の接触事故。上記120分の遅れは事故前に発生。

※1) 平日は、毎月の水曜日を調査対象とした。  
※2) 休日は、全ての土曜日、日曜日、祭日を調査対象とした。

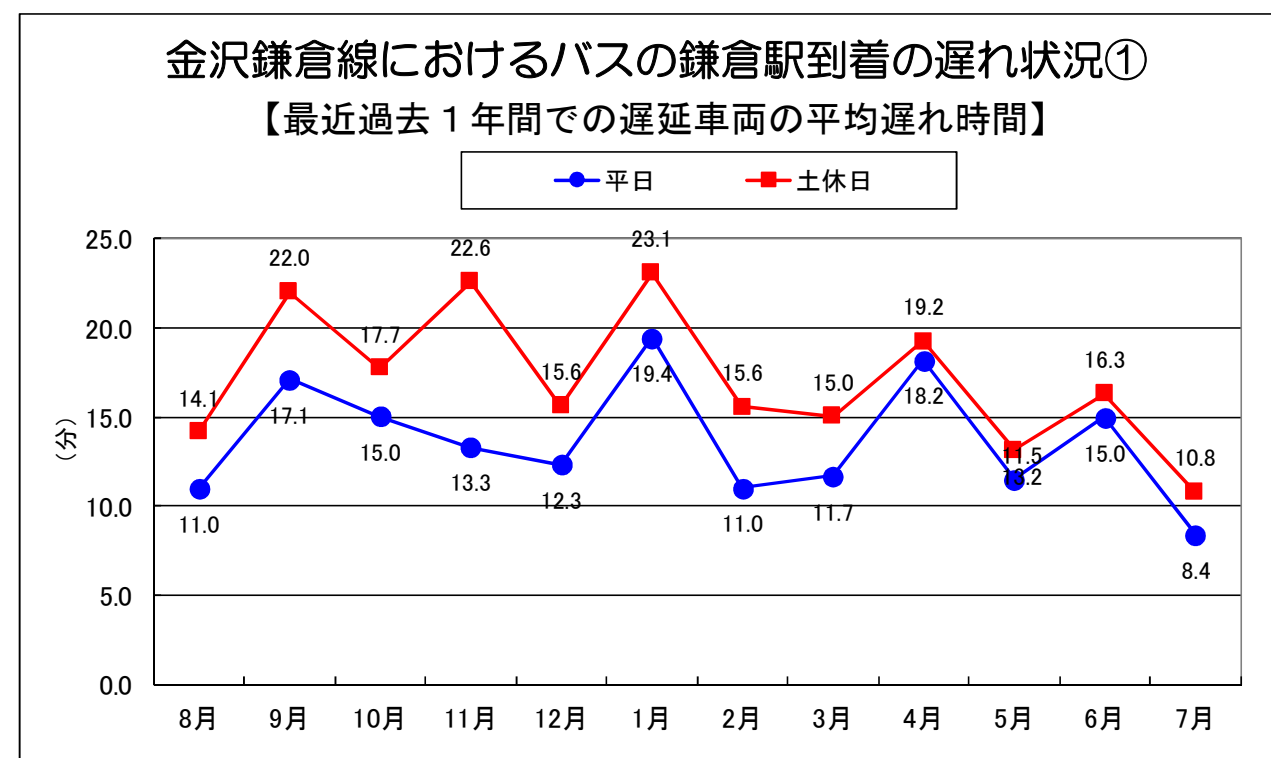
※) 鎌倉駅操車表(京急バス)より



※) 江ノ電より

### ⑩ バス遅れ状況-2 (遅延車両の平均遅れ)

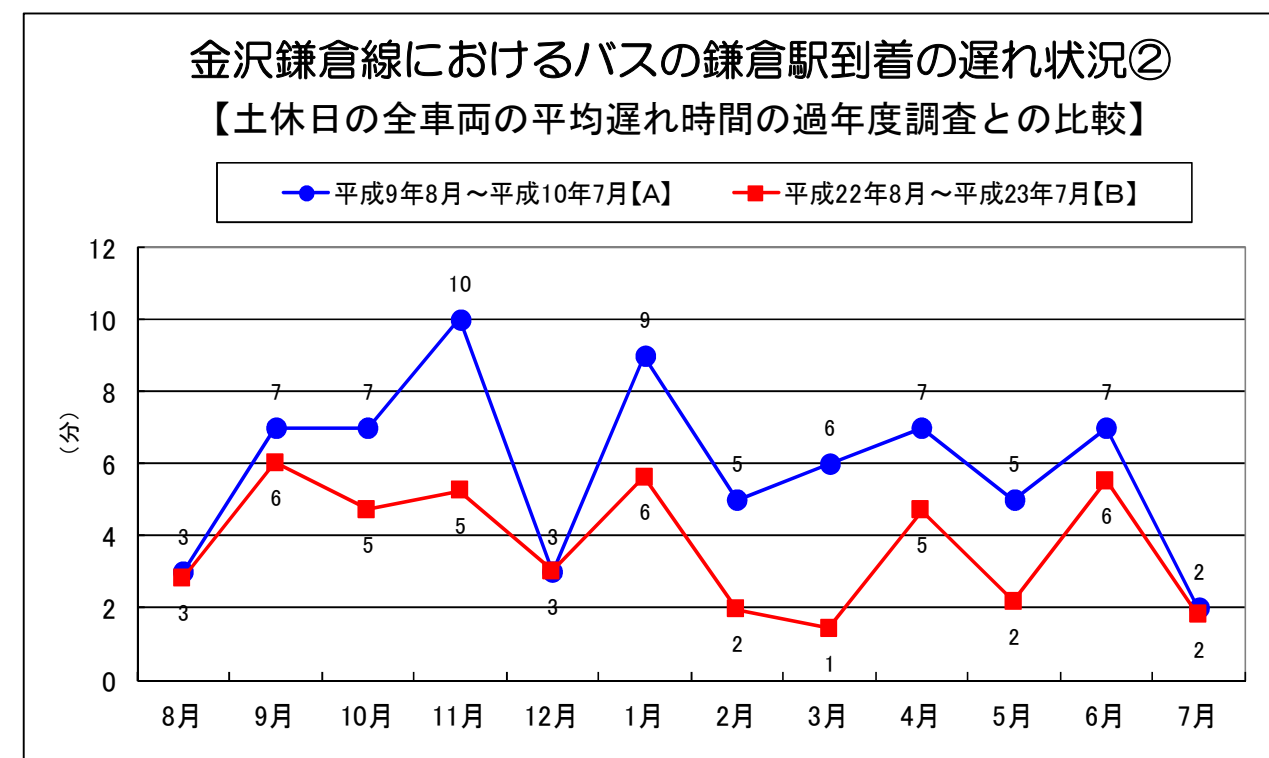
■ 金沢鎌倉線で遅延したバスのみを対象とした場合、過去1年間では全ての月で平日よりも土休日の方が遅れており、平成23年1月の土休日が23分で最大となっています。



資料：鎌倉駅操車表

### ⑩ バス遅れ状況-3 (全車両の平均遅れ)

■ 全てのバスを対象とした場合の平均遅れを見ると、過去1年間では9月、1月、6月が6分となっています。  
■ 過年度調査(平成9年8月～平成10年7月)と比較した場合には、8月、12月、7月は殆ど同じですが、その他の9箇月は遅れ時間が短縮しています。



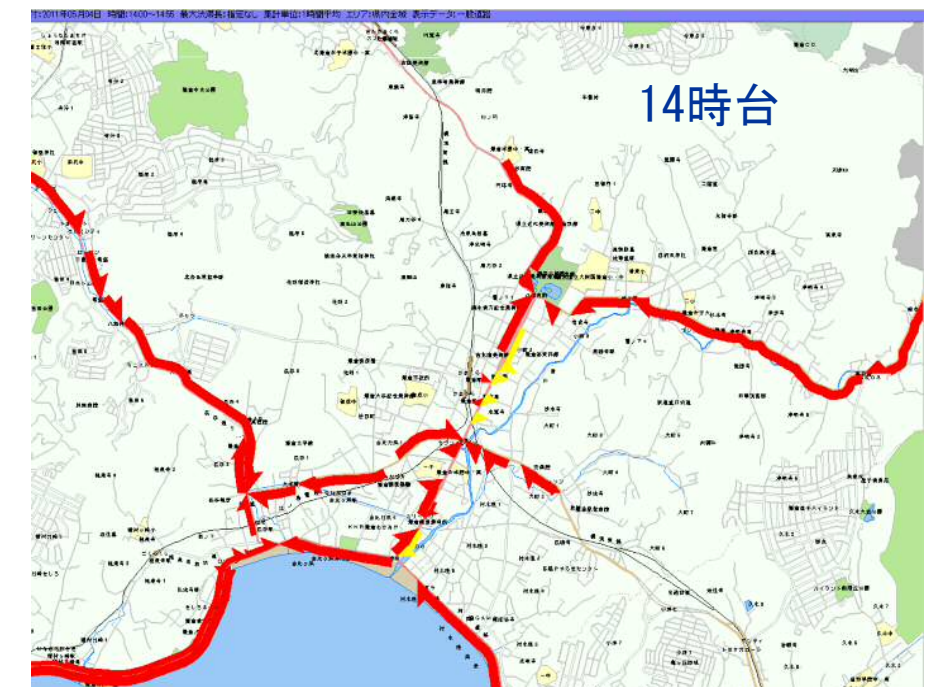
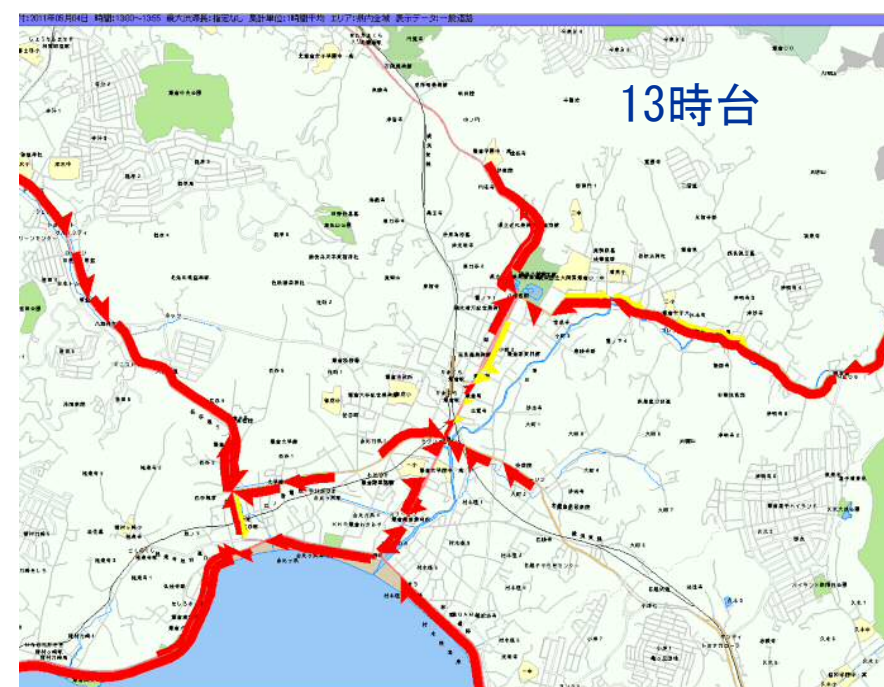
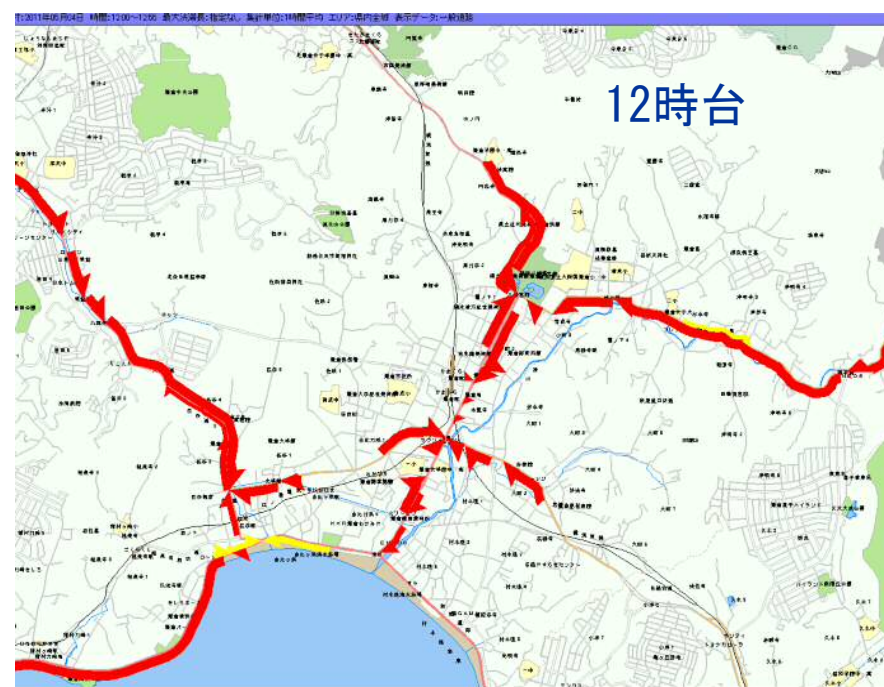
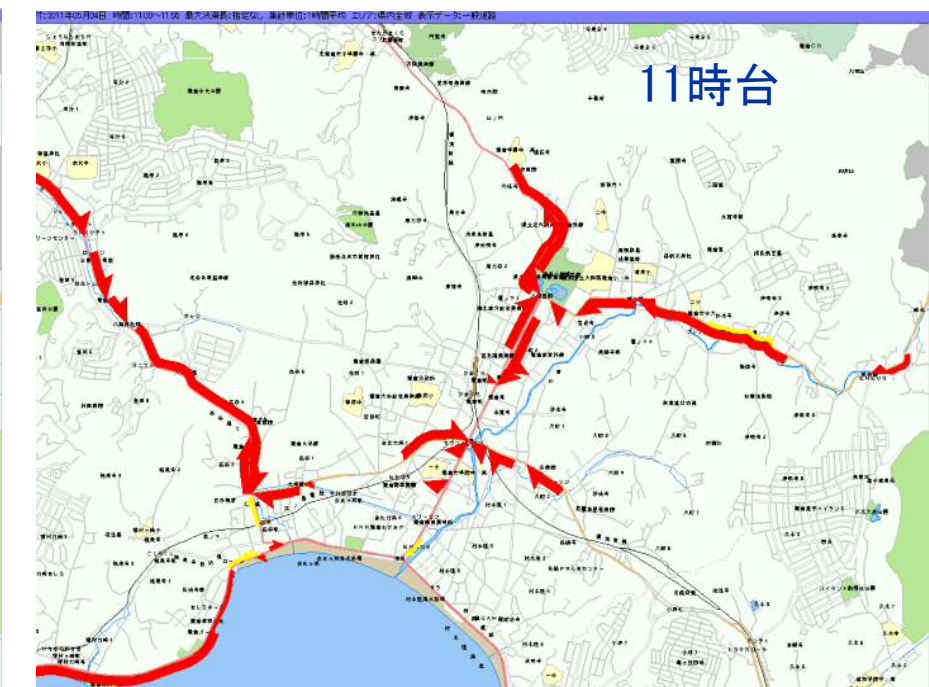
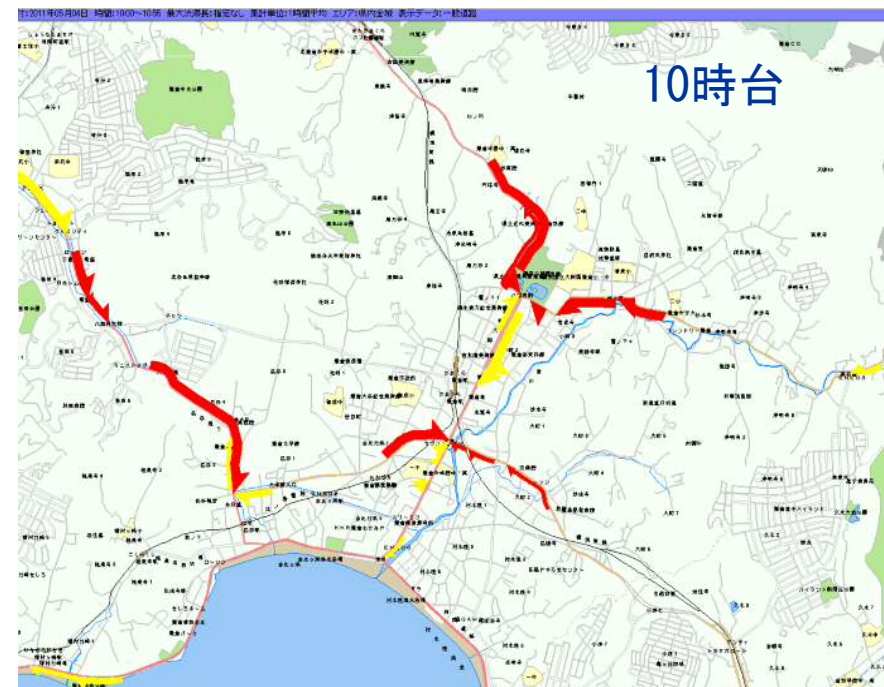
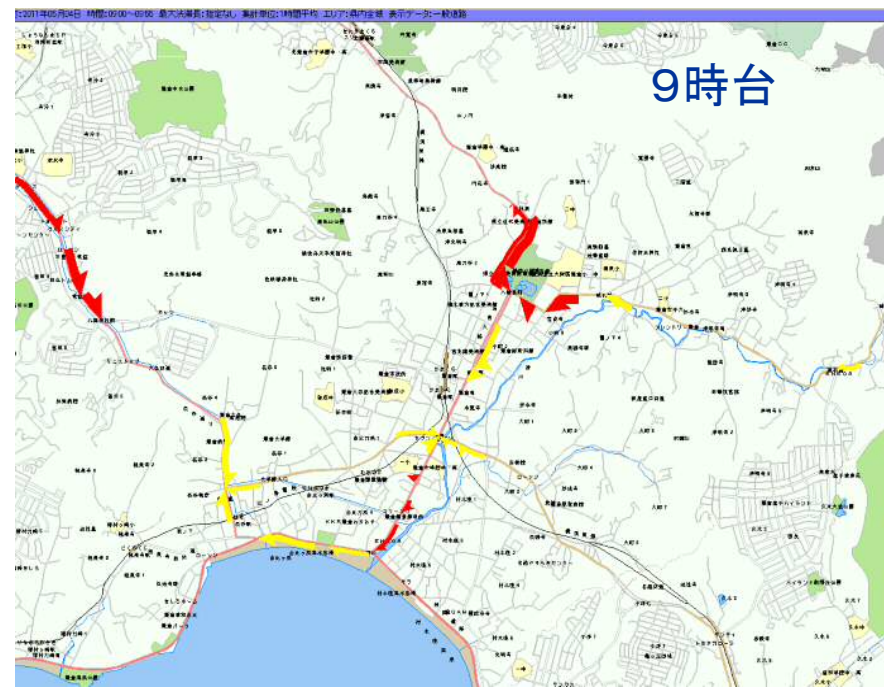
資料：鎌倉駅操車表

## ⑫ 渋滞長の変化【VICSデータより】

■ 鎌倉地域の渋滞は10時以降急速に発生し、その状態が19時頃まで続きます。



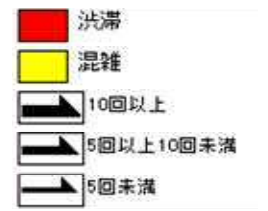
【平成23年のGW：5月4日（水/みどりの日）】（1 / 2） ※）1月、11月の土休日も同様の傾向になっています。



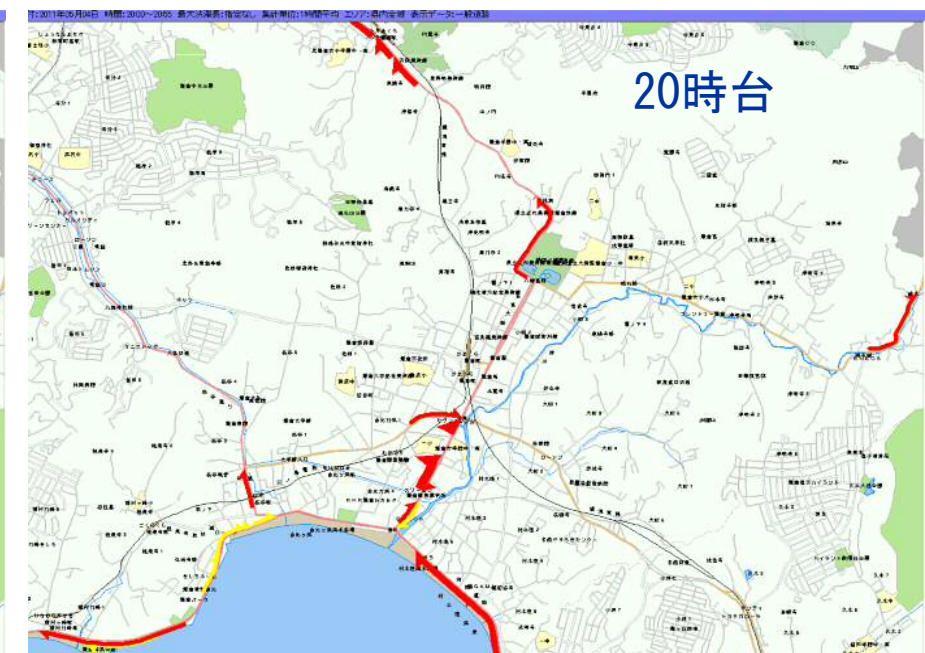
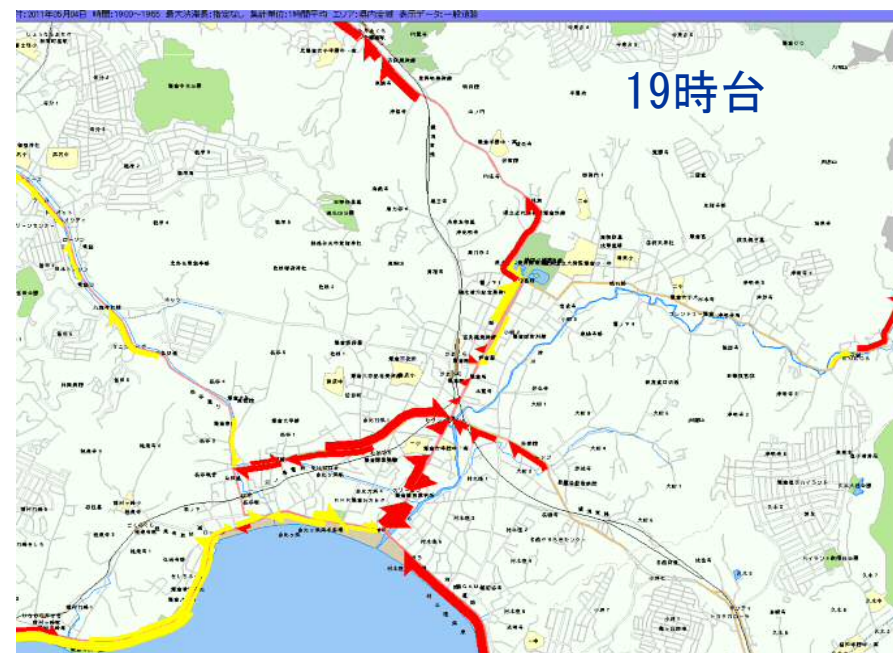
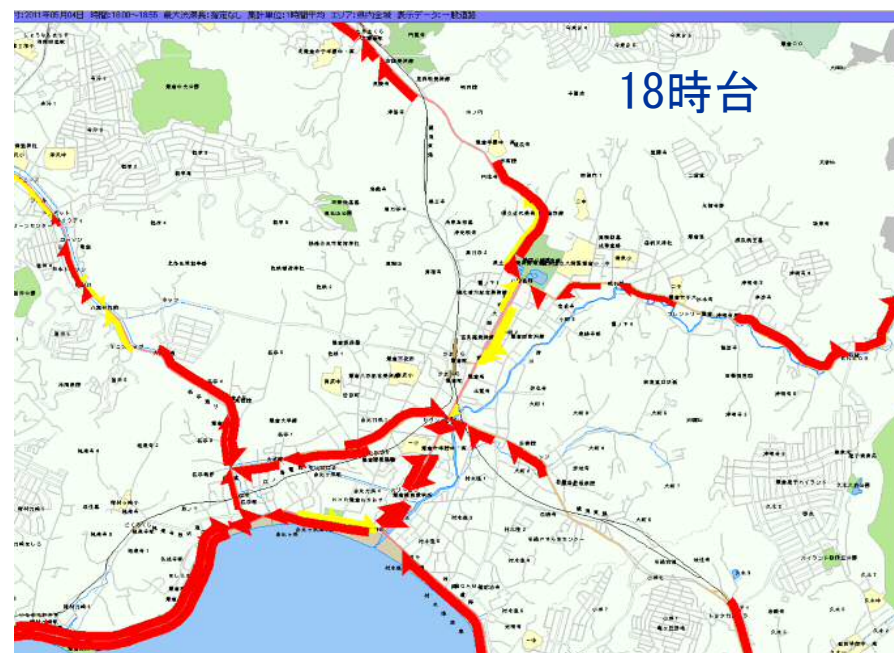
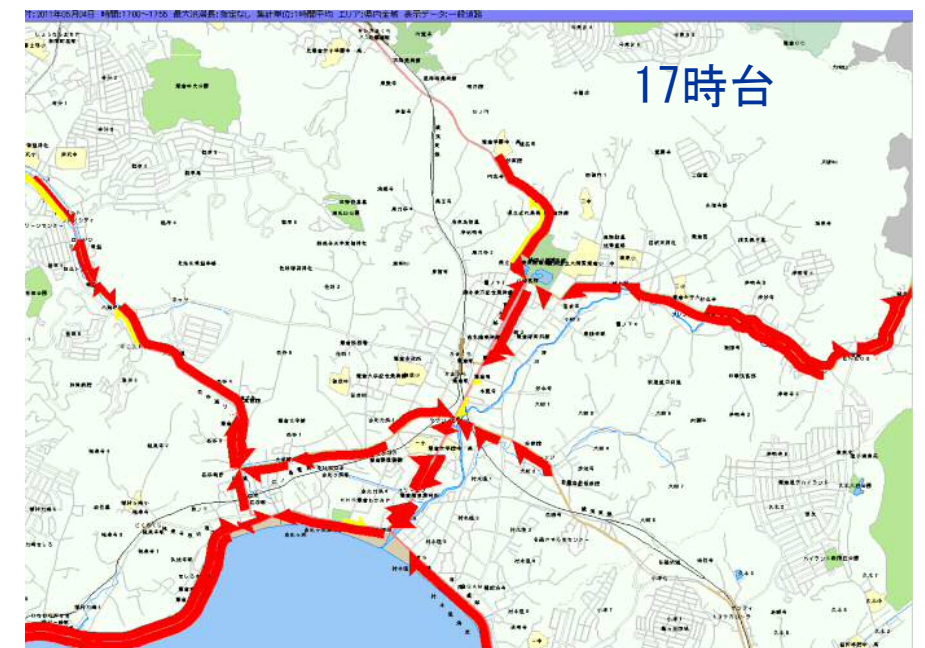
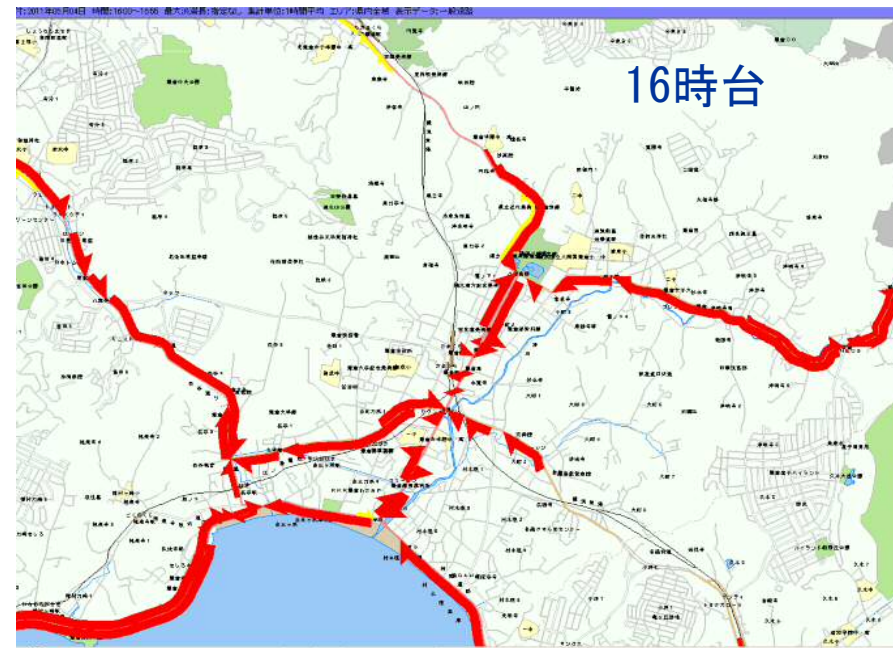
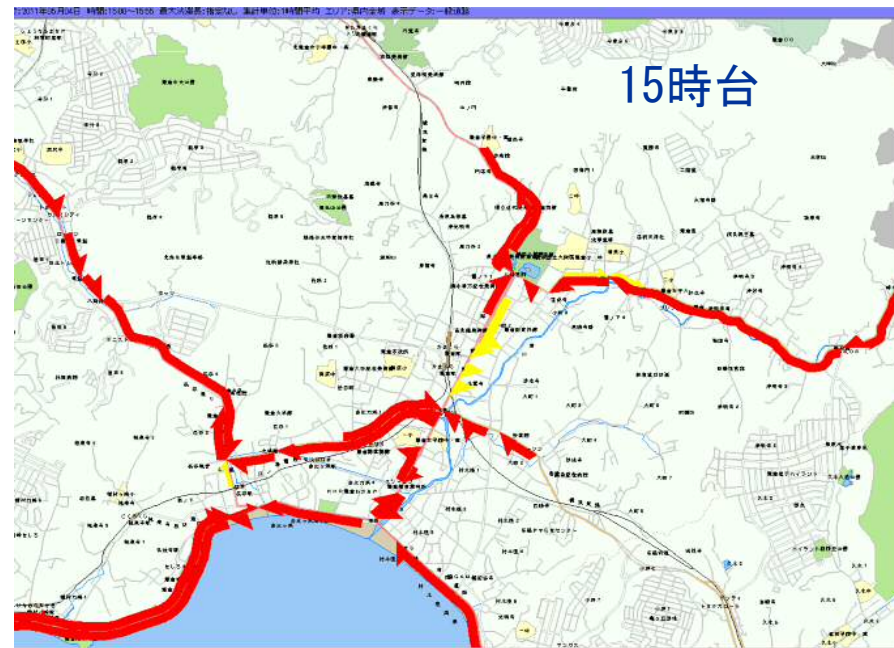
VICS：Vehicle Information and Communication System の略。渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信する情報通信システムのことです。

資料：(財)日本道路交通情報センター  
地図情報：パスコ





【平成23年のGW：5月4日（水／みどりの日）】（2／2） ※）1月、11月の土休日も同様の傾向になっています。



資料：(財)日本道路交通情報センター  
地図情報：パスコ

### ⑬ 駐車場

- 平成5年当時、鎌倉駅周辺地区では、有料時間制一般の駐車場として平日用492台、休日用592台が設置されていました。
- 本調査では、同じ範囲の中で、有料時間制一般の駐車場の収容台数を現地確認します。

鎌倉市駐車場整備基礎調査（平成5年度駐車場実態調査報告書）より

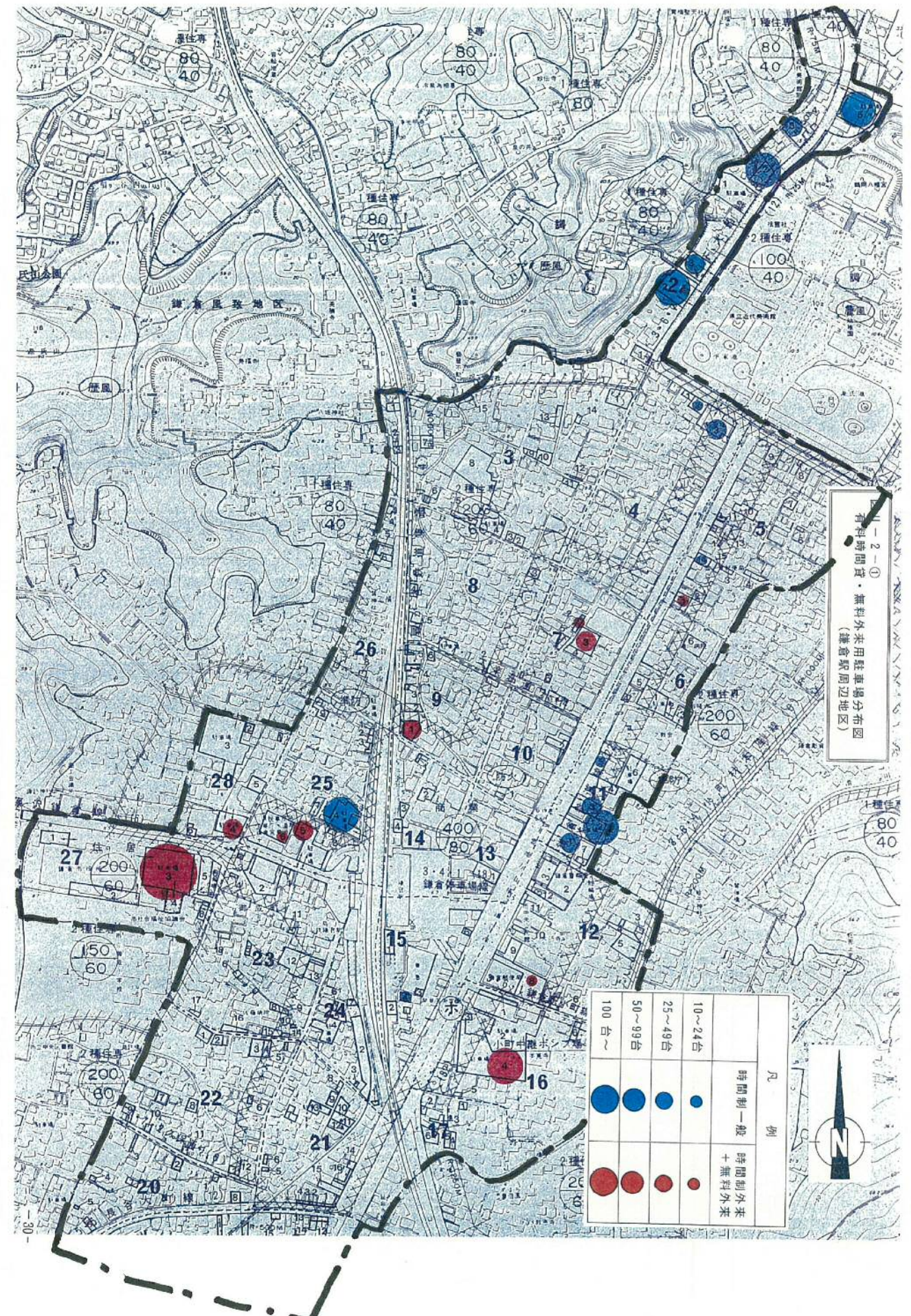
表Ⅱ-5 地区別の駐車場設置状況総括

		鎌倉駅周辺地区			
		平日		休日	
駐車場総収容台数		2,388		2,388	
構造別	平地含	2,218	92.9(%)	2,218	92.9(%)
	簡易立	28	1.2(%)	28	1.2(%)
	立体	13	0.5(%)	13	0.5(%)
用途別	建物内	129	5.4(%)	129	5.4(%)
	有料	905	37.9(%)	905	37.9(%)
	時間制一般	492	20.6(%)	592	24.8(%)
	時間制外来	77	3.2(%)	77	3.2(%)
付帯施設別	無料	321	13.4(%)	221	9.3(%)
	業務用	183	7.7(%)	183	7.7(%)
	自由使用	410	17.2(%)	410	17.2(%)
付帯施設別	民間独立駐車場	1,241	52.0(%)	1,241	52.0(%)
	公営独立駐車場	0	0.0(%)	0	0.0(%)
	スーパー・デパート	113	4.7(%)	113	4.7(%)
	事務所専用	253	10.6(%)	253	10.6(%)
	商店・飲食店専用	145	6.1(%)	145	6.1(%)
	アパート・マンション	101	4.2(%)	101	4.2(%)
	官庁	309	12.9(%)	309	12.9(%)

\*) 鎌倉市役所駐車場の休日開放のため平日と休日では用途が異なる。

区分	内容	備考
有料時間制一般	料金を支払えば誰でも利用できる一般駐車場で、料金システムが表示してあるもの。	今回の調査対象
有料時間制外来	デパートやショッピングセンター等の利用者用で料金システムが表示してあるもの。(例) 2時間以内無料とあってもこの区分に入れる。	基本的に観光客対応ではないので、今回は調査対象外

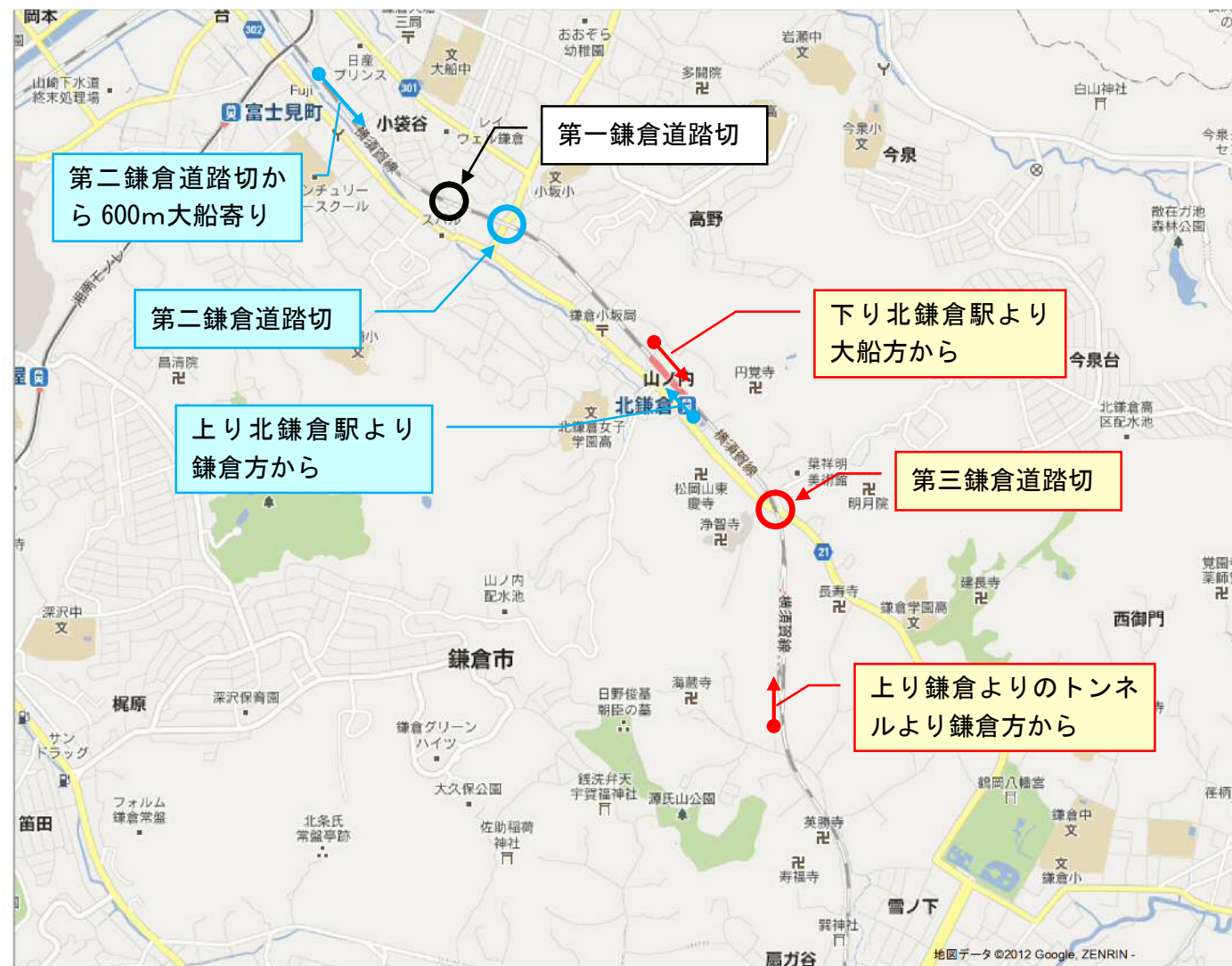
鎌倉市駐車場整備基礎調査（平成5年度駐車場実態調査報告書）より



## ⑭ 踏切

■ 基準に基づき、なるべく警報時間を短くするように工夫しており、警報時間を短縮することはできない状況にあります。

鎌倉駅～大船駅間の踏切の警報開始点



### 横須賀線第二鎌倉道・第三鎌倉道についての問い合わせ結果 (平成19年6月7日)

#### 【内容】

地域住民より第二鎌倉道・第三鎌倉道の警報時間について長い、土日など渋滞が激しく、なんとかならないかとの要望があり、お聞きしたい。

- ① 踏切の警報時間は基準があるのか。
- ② 両踏切の警報開始点はどこから警報するのか。
- ③ 警報時間を短縮する事ができないのか。
- ④ ダイヤは上下線が踏切で交差するように組んでいると聞いたことがあるが本当か。

#### 【回答】

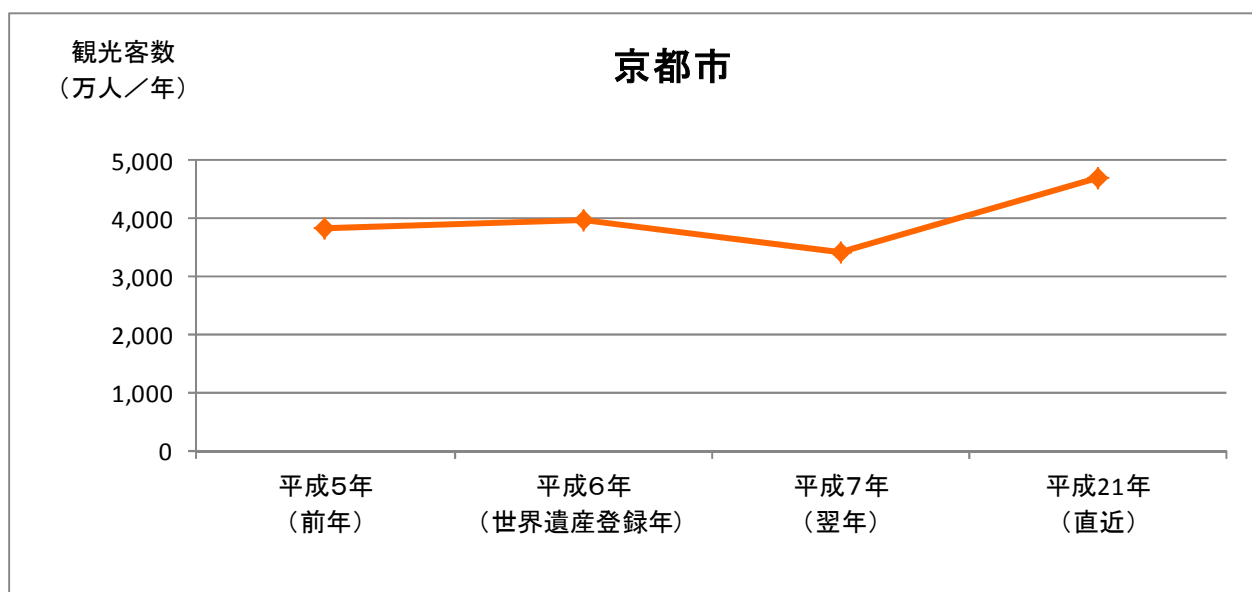
- ① 基準は御座います。その決められた値を満たすよう列車のスピードを考慮して決めています。(なるべく、警報時間を短くするようにしている。)
- ② 第二鎌倉道 下り第一鎌倉道より約600m大船寄りから  
上り北鎌倉駅より鎌倉方から  
第三鎌倉道 下り北鎌倉駅より大船方から  
上り鎌倉よりのトンネルより鎌倉方から
- ③ 現時点では短縮できません。
- ④ 輸送課に確認し、そのような事はない事を確認後、その旨を連絡した。

### ⑮ 世界遺産登録地の観光客数の推移

- 世界遺産登録地のうち、古都指定都市の京都市と奈良市、首都圏の主要な観光地である日光市における観光客数の推移を見ます。
- 3都市ともに世界遺産登録の都市は観光客が増え、翌年は減少しています。
- 直近では、登録時に比較して日光市は減少していますが、京都市と奈良市は増加しています。

世界遺産登録地の観光客数の推移

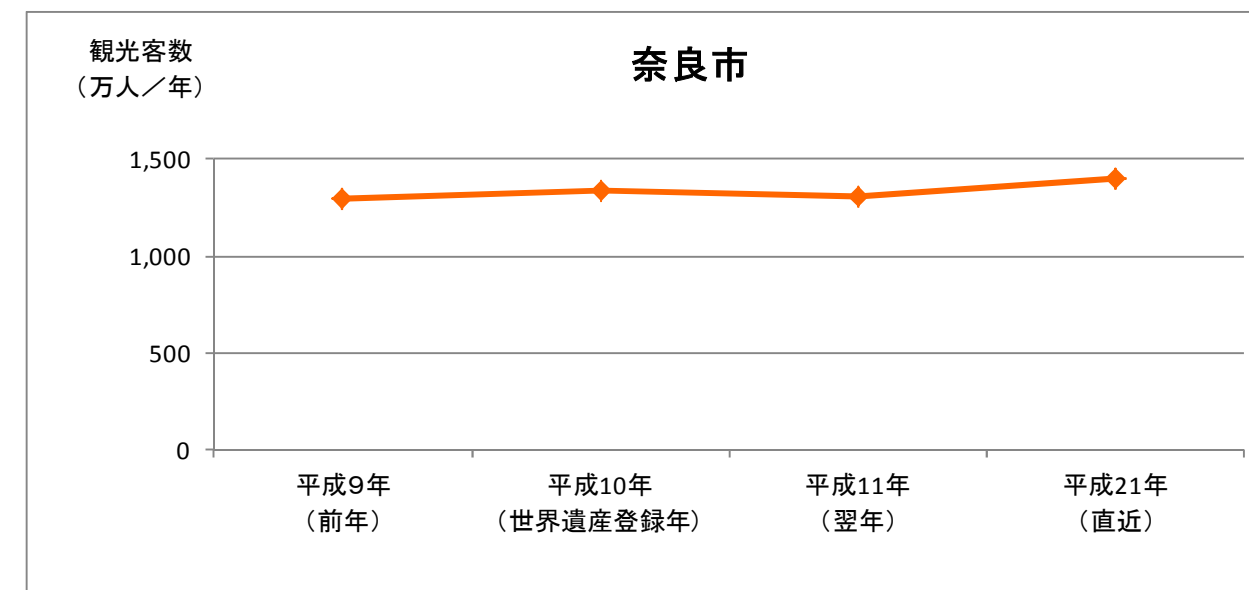
京都市	平成5年 (前年)	平成6年 (世界遺産登録年)	平成7年 (翌年)	平成21年 (直近)	観光客数の傾向
観光客数	3,839	3,967	3,434	4,690	登録時増加、翌年減少、直近は登録時より増加
H.5を100%	100%	103%	89%	122%	



資料：鎌倉市観光課の聞き取り調査（平成23年12月5日）

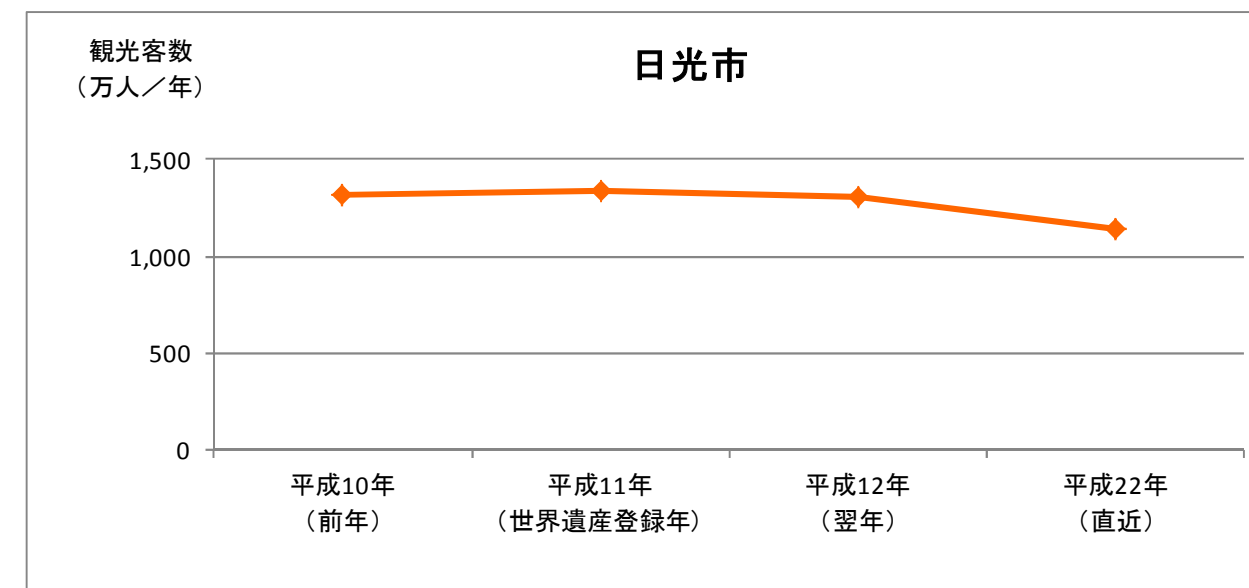
(万人/年)

奈良市	平成9年 (前年)	平成10年 (世界遺産登録年)	平成11年 (翌年)	平成21年 (直近)	観光客数の傾向
観光客数	1,296	1,339	1,306	1,400	登録時増加、翌年減少、直近は登録時より増加
H.5を100%	100%	103%	101%	108%	



(万人/年)

日光市	平成10年 (前年)	平成11年 (世界遺産登録年)	平成12年 (翌年)	平成22年 (直近)	観光客数の傾向
観光客数	1,320	1,341	1,311	1,137	登録時増加、翌年減少、直近は登録時より減少
H.10を100%	100%	102%	99%	86%	

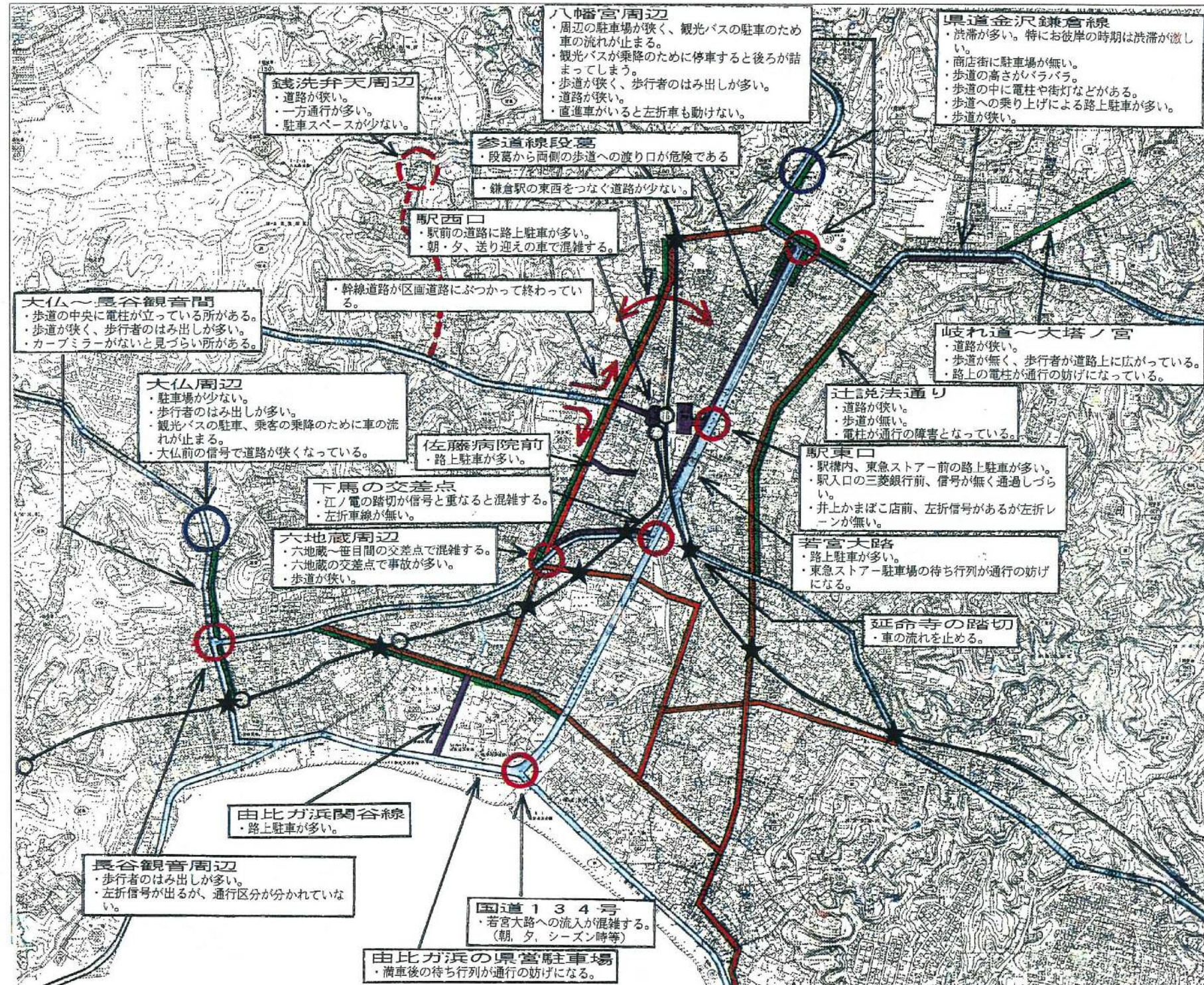


### 3. 鎌倉地域地区交通計画の基本的な考え方（レビュー）

#### (1) 鎌倉地域の交通実態について

■ 平成3年度の基礎調査において各種ヒアリングを実施し、鎌倉地域の交通問題を把握しました。

図4-1 鎌倉地域の交通問題地図



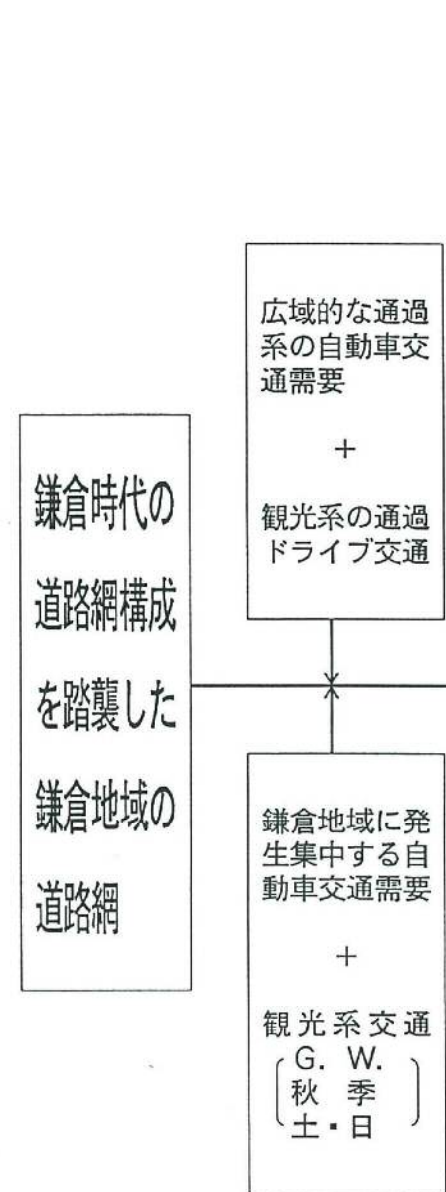
- 鎌倉地域の交通課題として以下の3つが考えられる。
- ① 交通渋滞の解消  
鎌倉市民および観光客等の移動の自由を確保し、渋滞に伴う経済的損失、精神的・肉体的ストレス等の軽減
  - ② 安全な歩行者空間の確保  
鎌倉市民の通勤、通学、買物、私事等の日常生活において、および観光客が観光する際に安全に歩行できる空間を確保する。
  - ③ 鎌倉にふさわしい交通環境の確保  
景観、修景等にも配慮した快適で魅力ある交通環境の整備を行い、古都鎌倉らしさを創出する。

凡 例	
	鉄道・駅
	幹線道路
	交通量が多い区画道路
	主要な踏切
	路上駐車が多い路線
	歩道整備が特に必要な路線
	渋滞が多く発生する交差点
	観光バスの駐停車が問題となっている地点

## (2) 鎌倉地域における交通問題の体系化

- 道路網体系、交通需要、把握された問題点などから、鎌倉地域における交通問題を体系化しました。
- 特に、幹線道路が交通渋滞する結果、生活道路へ自動車が流入し、居住環境を阻害していることを大きな問題として捉えました。

### 【道路網形態】 【交通需要】



### 【把握された問題点】

- 【幹線道路の渋滞に関する問題】**
  - ・ 幹線系の道路が若宮大路から放射状にのびており、自動車交通が集中し混雑するとともに、各交差点で渋滞が著しい
  - ・ 全体的に幹線道路網が不足し、横須賀線の東西を結ぶ道路が少なく、しかも若宮大路以外は横須賀線及び江ノ電と踏切で交差しているため、主要な交差点や平面交差点を起点として道路渋滞が引き越されている
  - ・ 路上駐車が自動車の走行の妨げとなっている（特に鎌倉駅東西駅前広場、若宮大路、六地藏付近、頼朝商店街） ⇒ 路上駐車は商業活動（買物・荷捌き）により生じており、単純に排除することは困難である
  - ・ 駐車待ち行列が渋滞の原因となっている（滑川の県営駐車場）
  - ・ 全体的に駐車場が少なく、小規模なものが分散している
  - ・ 路上駐車等のために、信号の左折現示が機能していない（八幡宮前、鎌倉駅入口、下馬、長谷観音前）
  - ・ 駐車場の規模が小さく、大型バスの出し入れで道路をふさぐ（特に八幡宮周辺、大仏周辺）
  - ・ バス路線の道路幅員が狭いため、バス乗降時に道路をふさぐ
- 【公共交通に関する問題】**
  - ・ 道路が渋滞するため、バス運行の定時性を確保することができず、利用者離れが進んでいる
  - ・ 交通不便な地区があり、かつ高齢者にとって公共交通が不便である
- 【歩行者の安全性に関する問題】**
  - ・ 通過交通が区画道路に流入している（特に若宮大路、国道134号と平行する道路）
  - ・ 歩道が少なく、あっても幅員が狭い（特に八幡宮前、大仏～長谷駅、岐れ道、辻説法通り、円覚寺～建長寺で整備が必要）
  - ・ 路上駐車車両が歩道に乗り上げ、歩行の妨げとなっている（特に六地藏付近、頼朝商店街）
  - ・ 幅員の狭い歩道の中央に電柱等が立っており、歩行の妨げとなっている

### 【問題の整理】

- 自動車交通に対応したネットワークが構成されていない
- 道路・駐車場の容量の小ささに対して需要が多すぎる
- 【渋滞を助長する要因】**
  - 駐車場の不足（道路の狭さ）
  - 観光バスの駐車場が小規模
  - 交差点形態、信号が不適切
  - バスベイの不足（道路の狭さ）
- ↓ 道路網や駐車場の脆弱さが公共交通や歩行環境にも影響を与えている
- バスが走行しにくい道路構造（単路部、交差点）
- 道路が混雑しており、公共交通としてのネットワークにも問題がある
- 幹線道路で交通渋滞する結果、生活道路（区画道路）へ自動車が流入する
- 駐車場の不足、道路の狭さが歩行環境を阻害する

### (3) 交通施策の基本的な考え方

- 鎌倉地域における交通問題の体系化と基本的な命題から、交通施策の基本的な考え方を組み立てました。
- 通過交通に対する長期的な道路整備に加え、自動車交通量を鎌倉地域にふさわしいレベルに抑制するための交通需要コントロール（地元住民を含む）、歩行の安全性や快適性を確保するための地区交通対策、きめ細かな公共交通機関の整備・充実を図っていくものとなりました。

#### 【鎌倉地域での基本的な命題】

「歴史的遺産都市（観光都市）と住宅都市という

異なる都市の性格をどのように調和させていくか」



鎌倉地域での交通として

どのような選択をしていくのか？

#### 【交通施策の基本的な考え方】

- ① 鎌倉地域では、都市の利便性、快適性、安全性を確保するためにも都市計画道路の整備を推進していくことが必要である。しかし、自動車交通需要に応じてさらに大規模な道路の整備は困難であり、かつ「古都」という都市特性を考慮した場合、鎌倉地域が目指すべき姿ではないと考えられる。
- ② このため、鎌倉地域にとっての通過交通を軽減するための道路整備を推進していくことが必要である。また、鎌倉地域に目的を持つ交通も多く、かつ地域内（市民）の自動車交通需要も増大する傾向にあるので（\*）、観光交通のみならず地元住民の自動車も含めて、自動車交通量を鎌倉地域にふさわしいレベルに抑制するための交通需要コントロールが必要ではないだろうか。  
\*）鎌倉地域内の自動車交通量は、昭和53年に比較して昭和63年には約 1.2倍になっている。
- ③ さらに、鎌倉地域における歩行の安全性や快適性を確保するために、地区交通の対策が必要ではないだろうか。
- ④ また、今後さらに市民の高齢化が進行することを考慮すると、高齢者にとって安全できめ細かなサービスを提供する公共交通機関を整備・充実していくことが重要である。
- ⑤ 以上のことを考慮すると、交通施策の基本的な考え方は次のようになるのではないだろうか。

- 通過交通に対応する長期的な道路整備
- +
- 自動車交通量を鎌倉地域にふさわしいレベルに抑制するための交通需要コントロール（地元住民を含む）
- 歩行の安全性や快適性を確保するための地区交通対策
- きめ細かな公共交通機関の整備・充実（観光客及び地元住民）

## (4) 市民アンケートによる実態把握

- 鎌倉地域地区交通計画を立案していくには、交通問題に対する市民意識を把握することが重要だと考えました。
- 平成7年10月に市民アンケートを実施した結果、鎌倉地域の交通問題が『耐え難いほど深刻』が37%であり、地区交通計画を推進していく必要があることが検証されました。
- 本調査では、交通問題に対する市民意識を把握し、平成7年度との比較を通じながら検討を進めることが必要だと考えられます。

【資料2：「1. 市民アンケート調査集計結果」参照 平成7年10月中旬～下旬に実施/配付：1000票、回収 757票（回収率75.7%）】

### 1. 鎌倉地域の道路交通問題について (Q1, 2)

- ”道路の混雑（特に休日）により自動車で移動することが困難となること”が最も大きな交通問題となっている

鎌倉地域の道路交通問題が「耐え難い程深刻」は約4割であり、その具体的な事項としては、「休日の渋滞・混雑」が約8割と最も多くなっている。さらに、鎌倉地域内の内訳を見ると、金沢鎌倉線、国道134号、藤沢鎌倉線、長谷大町線を主要な道路とした沿道地区において指摘が多くなっている。

これは、主軸となる道路が休日に混雑するため、地区外への移動（地区内への帰宅）が思うようにできないことを示しており、それ以外の地区でも非常に大きく問題視されていることから、以下の事項が鎌倉地域における最も重要な都市交通課題とされる。

”円滑な移動性を確保する施策を早急に推進していくこと”

また、「歩行者や自転車が危険」、「駐車場が少ない」、「路上駐車が多数」が約35%、「路線バスの定時性の欠如」、「古都鎌倉の雰囲気自動車の洪水で壊されている」が約20～25%となっており、非常に多く集中する自動車に対して対応できていないことによる問題が指摘されている。

### 2. 鎌倉地域の道路交通を考える上での基本的な考え方について (Q3)

- 鎌倉地域再生の第一義の目標として、  
”安全で快適な歩行環境をつくること”を掲げる
- その実現化の施策としては、  
”自動車交通量の抑制”と”公共交通の充実”を軸とする

基本的な考え方としては、「安全で快適な歩行環境をつくること」が約7割と最も多く、「道路整備の推進、道路交通の円滑化」が約6割、「自動車交通量の

抑制」と「公共交通の充実」が約45%となっている。このため、鎌倉地域再生の第一義の目標として、「安全で快適な歩行環境をつくること」を掲げていくものとする。

その実現化の施策としては、「道路整備の推進」といった意見も多く、今後とも積極的に取り組まねばならないが、これまでの都市整備の過程を考慮すると、特に鎌倉地域では道路整備は単なる用地問題だけではなく、短期的に実現していくことは非常に困難である。

このため、本研究会では、「安全で快適な歩行環境をつくること」のために、「自動車交通量の抑制」と「公共交通の充実」を軸として実現化の方策を検討していくものとする。

### 3. 鎌倉地域への自動車の乗り入れを制限する施策について (Q4～9)

- 基本的に賛同されており、実験（試行）による効果の確認、曜日や時間の限定、情報提供による混乱の回避が必要とされている
- 自動車の乗り入れを制限する施策は、全ての自動車を公平に扱うべきであるとされており、代替えとなる公共交通機関の充実を図ることが不可欠である

自動車の乗り入れを抑制することは、約75%の市民が支持している。

但し、「効果や影響を確かめて現実的な方法で」が約6割であり、「実験（試行）による効果の確認」や「曜日や時間の限定」が約5割、「情報提供による混乱の回避」が約45%となっている。

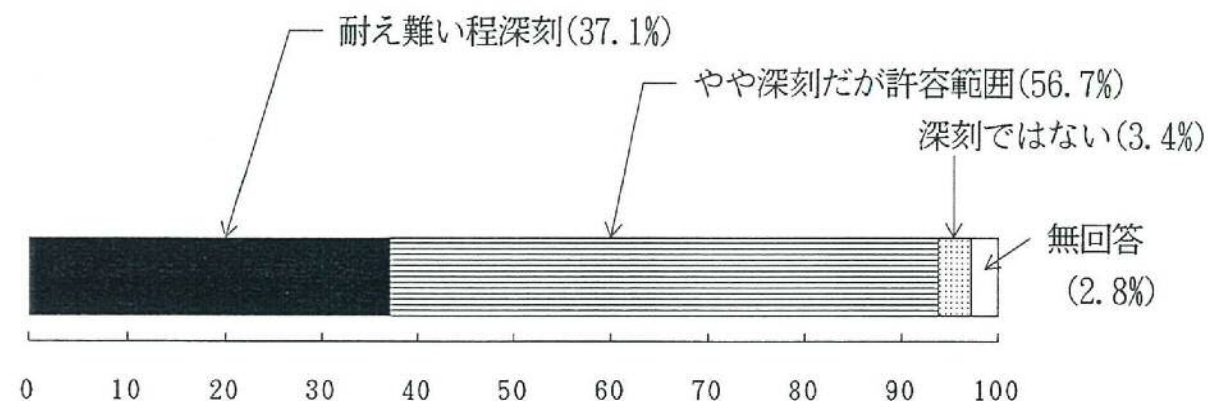
自動車の乗り入れを制限する施策は、「全ての自動車を公平に扱うべきである」が約7割であり、施策を導入する場合には「自動車の利用を控え、公共交通機関を利用する」市民が多いことから、代替えとなる公共交通機関の充実を図ることが不可欠である。

但し、鎌倉地域内に通勤している市民は、約6割は賛同しているが、「他の地域が混乱するので賛成できない」が約3割となっていることから、より具体的な施策の検討に際しては、公平性（居住地、勤務地、車種等の区分）について十分な調整を図っていく必要がある。

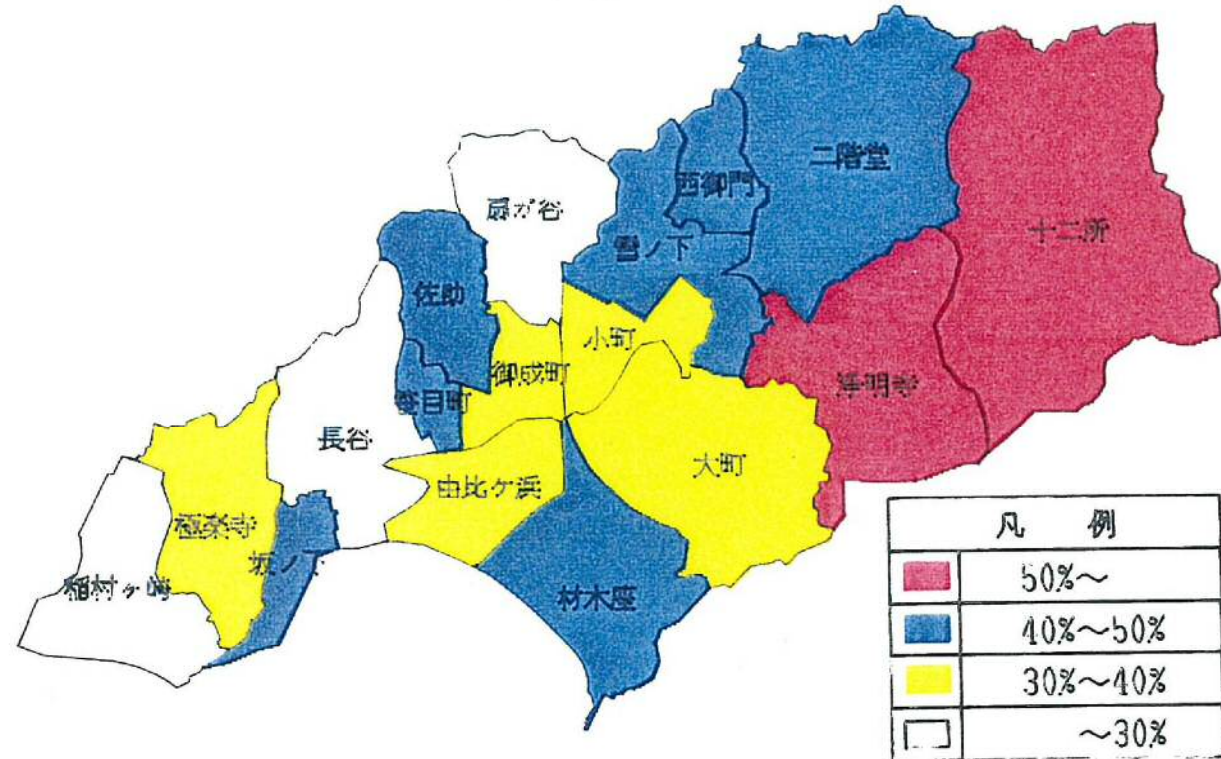


【平成7年度市民アンケート調査結果より】

Q1. 鎌倉地域の道路交通問題についての考え方 (1つ回答)



【1. 耐え難いほど深刻であり、即刻手を打つべきである】



《全市的な傾向》

■ 「耐え難いほど深刻」が37.1%であるが、「やや深刻だが許容範囲である」56.7%、「深刻ではない」3.4%となっている

〈鎌倉地域内での傾向〉

■ 十二所や浄明寺で「耐え難いほど深刻」が5割以上であり、二階堂や西御門や雪ノ下が4~5割となっており、金沢鎌倉線1本で移動をしなければならない地区において交通問題が顕著となっている

■ 「耐え難いほど深刻」が4~5割となっている地区としては、国道134号沿道の材木座や坂ノ下、藤沢鎌倉線沿道の佐助、長谷大町線沿道の笹目町であり、いずれも主要な道路1本に依存している地区である

■ 上記以外の地区では、交通問題はあるものの、代替えのルートがあるために、それ程深刻には受け止められていない

## (5) 施策の目標と基本的な考え方

- 鎌倉地域の価値を高めるための第1目標を『歩行環境の充実』とし、第2の目標を『公共交通の充実』としました。
- 施策の基本的な考え方としては、自動車交通抑制方策を導入することによって公共交通機関の再生を図るための基盤を与え、かつ公共交通網の充実を図っていくものとしました。

### 【専門部会での検討資料】

#### □ 施策の基本的な考え方の例

##### ① 鎌倉地域の価値を高めるための第1目標を設定する

例えば歩くことで良さのわかる歴史都市鎌倉の交通対策として、歩行環境の充実を第一優先とする。そのために、各種の地区交通対策を地域全体で打ち出していく。(自転車についてもこの枠組みの中で考えていく)

##### ② 第2の優先目標を設定する

例えば高齢化などを考えると、市民の足としての公共交通の充実が必要である。

##### ③ 同様その他必要欠くべからざる優先目標を設定する

④ 列記した目標を満足するための施策の組み合わせを検討し、目標と施策に相反関係がある場合には目標の優先性を重視する

例えば目標を実現するためには、鎌倉地域の自動車交通量そのものが多すぎるので、地域全体での交通需要コントロールが必要である。その場合には、自動車以外(公共交通など)でのモビリティを市民と観光客のために提供することが必要である。

### 【専門部会での方向性】

- 鎌倉地域の価値を高めるための第1目標としては、歩行環境の充実を第一義とする
- 第2の優先目標としては、公共交通の充実を図る
- 施策の基本的な考え方としては、自動車交通抑制方策を導入することによって公共交通機関の再生を図るための基盤を与え、かつ公共交通網の充実を基本とする

### 【専門部会での主な討議内容とアンケート調査結果の概要】

- (1) 「① 鎌倉地域の価値を高めるための第1目標」について
  - ・ 第1の目標を何にするのが重要。鎌倉地域での魅力は何か、なぜ移り住むのか、なぜ訪れるのかということを確認することが重要であるが、やはり「安心して歩けるということ、車を気にせずにゆったりできる」ことではないか。
  - ・ 第1目標として自転車をさらに重視し、かつバイクにも考慮する必要がある。
- (2) 「② 第2の優先目標」について
  - ・ 歩行環境の充実には公共交通機関の充実が必要であり、第2の優先目標としての「市民の足としての公共交通の充実」は当然のことではないだろうか。
- (3) 「④ 施策の組み合わせ」について
  - ・ 歩行環境と公共交通機関の充実を図るには、正月三ヶ日の交通規制を365日に拡張する方策もあるが、問題があり過ぎるとされた。
  - ・ 今のバスは不規則であるし、路線も少ないのでバス離れが生じるという悪循環にある。バスを便利にすればマイカーに頼らなくてよいので、バスを便利にきめ細かく走らせる計画が必要である。
  - ・ 自動車の量を適性に抑制することでバスの定時性や走行性を確保することが主要なねらいになる。公共交通サービスの向上を図り、鎌倉地域の都市交通の体系化を図れば、かなりの移動性は確保できる。
  - ・ 自転車と歩行者の安全性確保には、歩道幅員の現状にも考慮する必要がある。

#### ■ アンケート調査結果(資料2のP.9参照)

- ・ 「安全で快適な歩行環境をつくること」 ⇒ 約7割
- ・ 「道路整備の推進、道路交通の円滑化」 ⇒ 約6割
- ・ 「自動車交通量の抑制」、「公共交通の充実」 ⇒ 約45%

## (6) 自動車交通の実態調査 (その1)

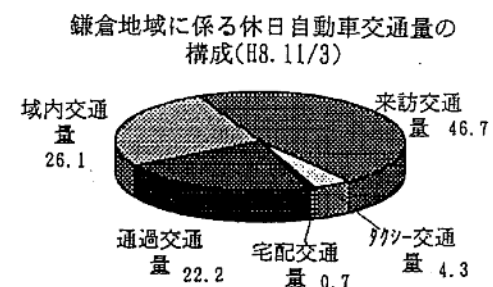
- 平成8年度に、鎌倉地域における交通需要を把握するための交通量調査 (OD調査) を実施しました。
- この結果、地域外からの来訪交通が47%、通過交通が22%であり、鎌倉地域の交通問題を改善するには、地域外からの来訪交通に対する方策が重要であることが把握されました。

### II. 自動車の動きに関する調査

#### ① 鎌倉地域に係わる交通需要の概要について

【自動車交通量の構成①/居住地ベースで分解】

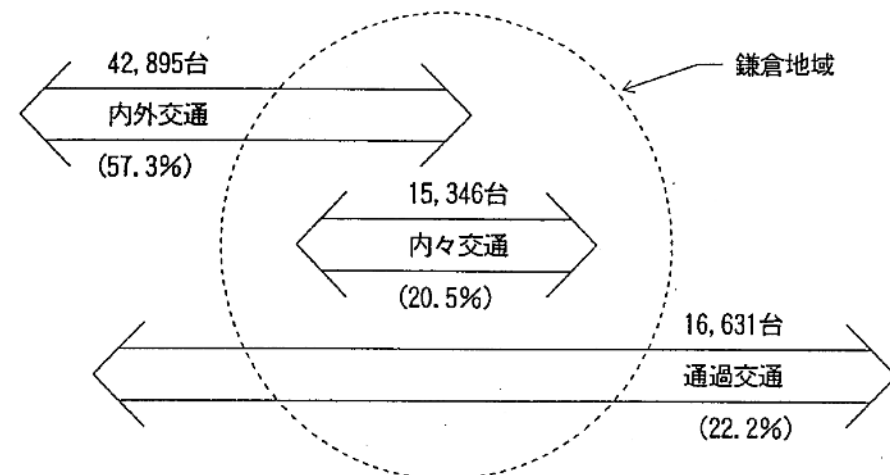
交通の属性	交通量 台/12時間	構成比 (%)
域内交通量	19,528	26.1
来訪交通量	34,969	46.7
タクシー交通量	3,238	4.3
宅配交通量	506	0.7
通過交通量	16,631	22.2
総交通量	74,872	100.0



域内交通：鎌倉地域内に居住する世帯あるいは事業所を持つ事業者の交通  
 来訪交通：鎌倉地域内に在住しない人の交通  
 タクシー交通：鎌倉地域内に営業所があるタクシーの交通 (通過する場合は通過交通)  
 宅配交通：鎌倉地域内に営業所がある宅配車の交通 ( " )  
 通過交通：鎌倉地域内を単純に通過するだけの交通

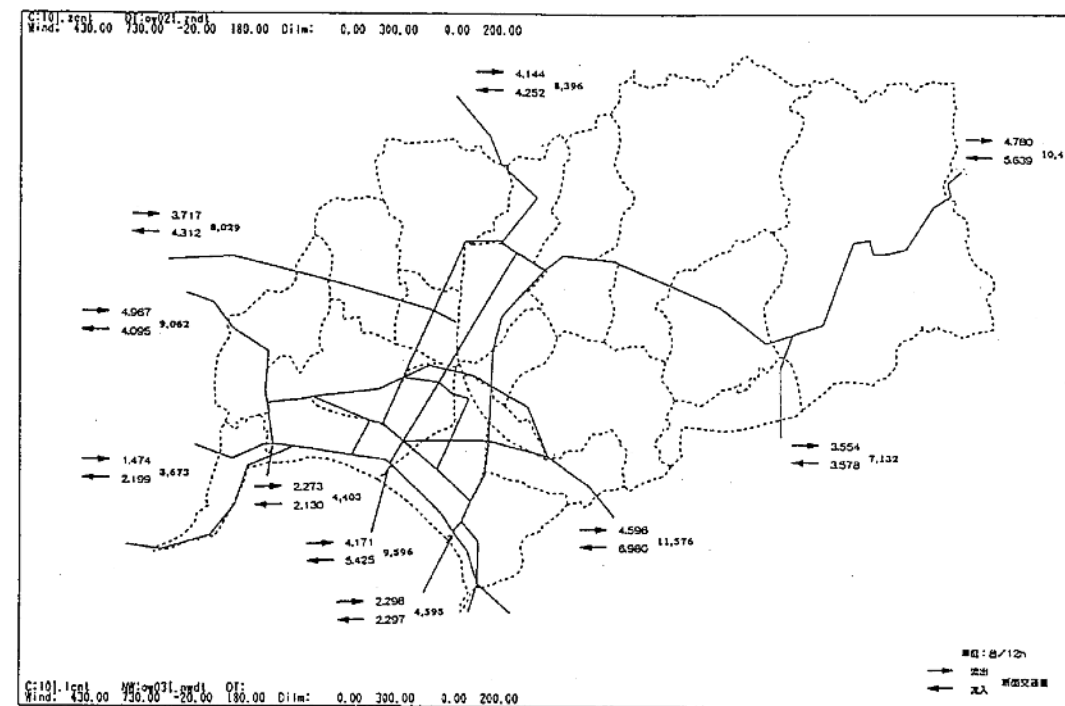
- 鎌倉地域における休日交通量は、地域外からの来訪交通が47%、通過交通が22%で、域外からの交通が69%を占めている
- また、内外・内々・通過に分解すると、内外57%、内々20%、通過22%となり、内外が最も多くなっている
- 鎌倉地域周辺での12時間の断面交通量は約7.7万台であり、10箇所中6箇所が休日交通の主要な出入口となっている
- 但し、調査日の若宮大路も大渋滞となっており、その中で通過した交通量が96百台程度であっただけで、空いていた訳ではない点に留意する必要がある

【自動車交通量の構成②/内外・内々・通過に分解】



内外交通：鎌倉地域の外から地域内へ、または地域内から地域外への交通  
 内々交通：鎌倉地域内で動く交通  
 通過交通：鎌倉地域内を単純に通過するだけの交通

【鎌倉地域の出入口における12時間交通量】



## (6) 自動車交通の実態調査 (その2)

■ 通過交通として測定された交通量のうち、朝比奈～逗子ハイランドが多いことから、八幡宮周辺の中心部を通過する交通は、22%以下だと想定されます。

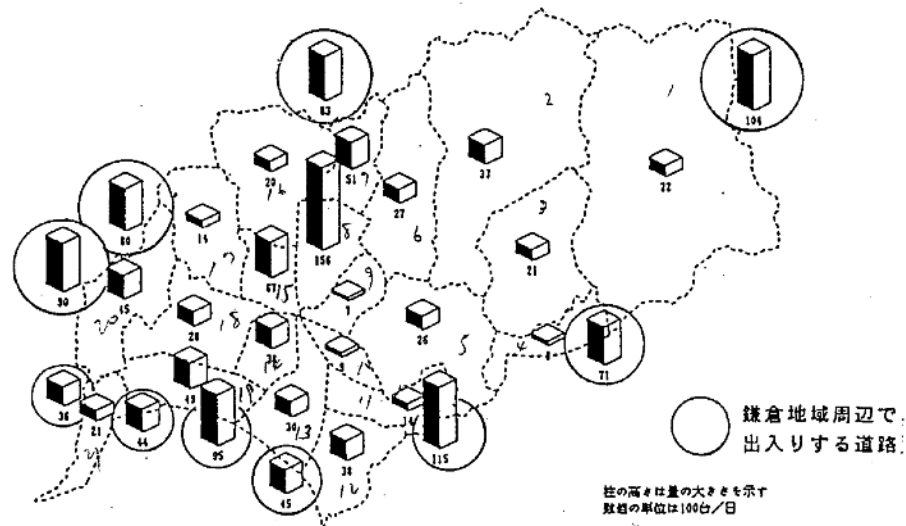
### II. 自動車の動きに関する調査

### ② 鎌倉地域内での自動車の動きについて

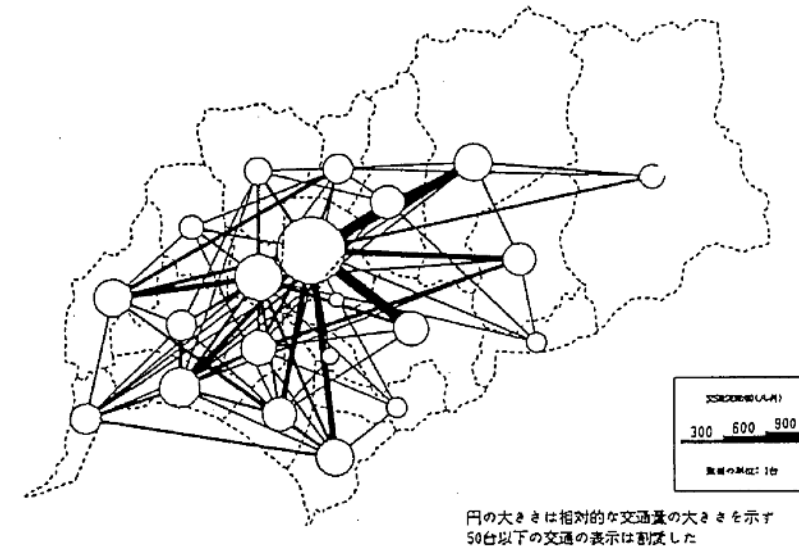
■ 鎌倉地域に発生・集中する自動車交通は、鎌倉駅周辺や中心商業施設がある小町地区が最も多く、次いで市役所のある御成町が多くなっている

■ 通過交通は朝比奈～逗子方面や横須賀～藤沢方面が多く、かなり偏りがあるが、内外、内々交通ともに鎌倉地域内のほぼ全域に広がっている

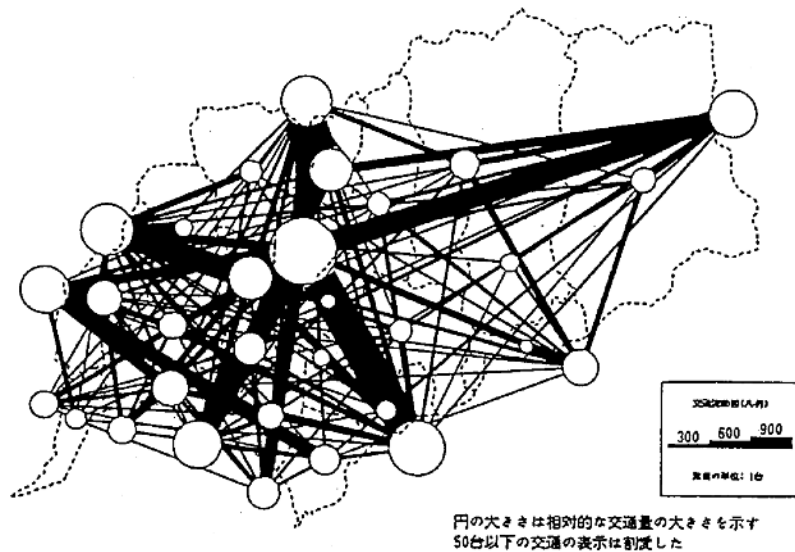
【自動車の発生集中量】



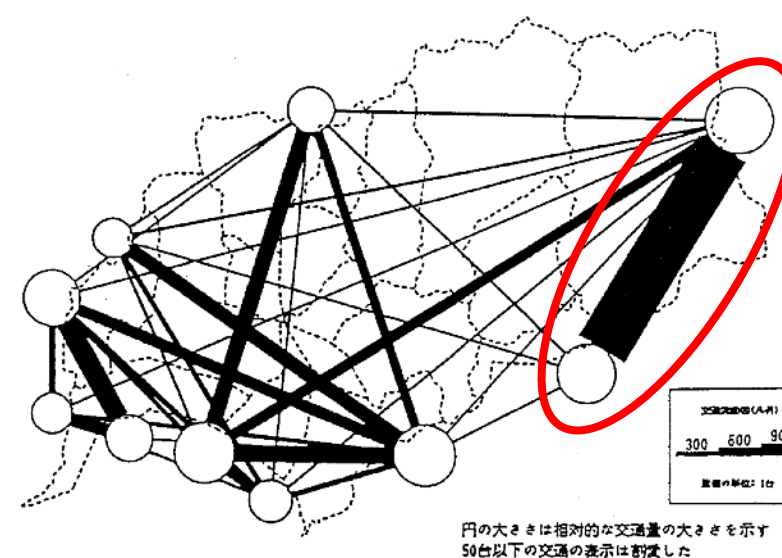
【希望路線図②/内々交通】



【希望路線図①/内外交通】



【希望路線図③/通過交通】



## (6) 自動車交通の実態調査 (その3)

■ 交通実態調査と同時に実施したアンケート調査では、休日の道路混雑により、居住者の自動車のうち約3,600台は他の交通手段に転換し、約1,500台は移動そのものを諦めており、鎌倉地域外からの流入交通をある程度抑制しても、これら居住者の潜在需要が顕在化すると、抑制効果が失われる可能性が高いことが把握されました。

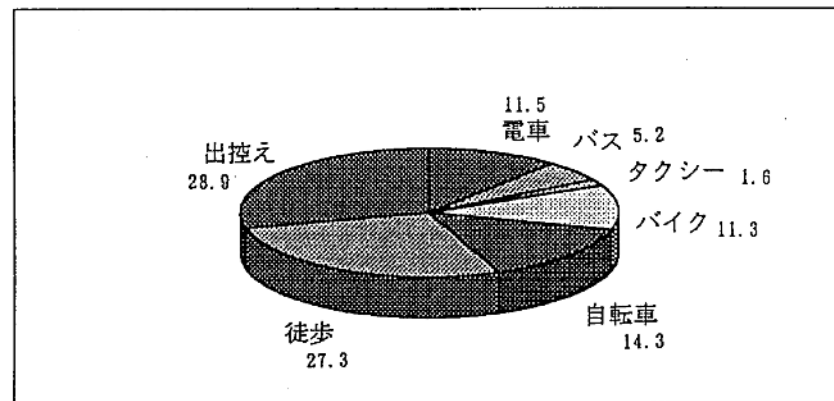
### II. 自動車の動きに関する調査

#### ⑤ 道路混雑により他の手段へ転換・出控えた自動車交通について

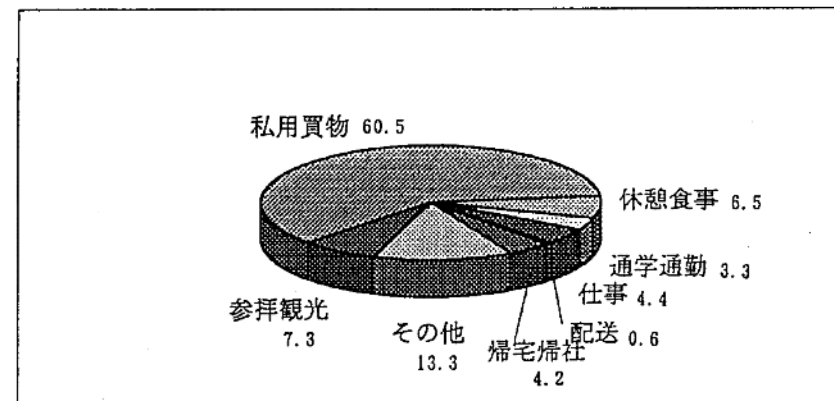
- 休日の道路混雑により、居住者の自動車のうち約3600台は他の交通手段に転換し、約1500台は移動そのものをあきらめている (合計で約5100台)
- 転換した交通手段としては、バイク、自転車、徒歩が多く、潜在需要の53%となっている

- これらの潜在需要については、徒歩や二輪車ですむ交通目的に対しても、利用可能な条件になれば自動車が利用される可能性が高いと考えられ、鎌倉地域外からの流入交通をある程度抑制しても、これら居住者の潜在需要が顕在化すると、抑制効果が失われる可能性が高いことを示している

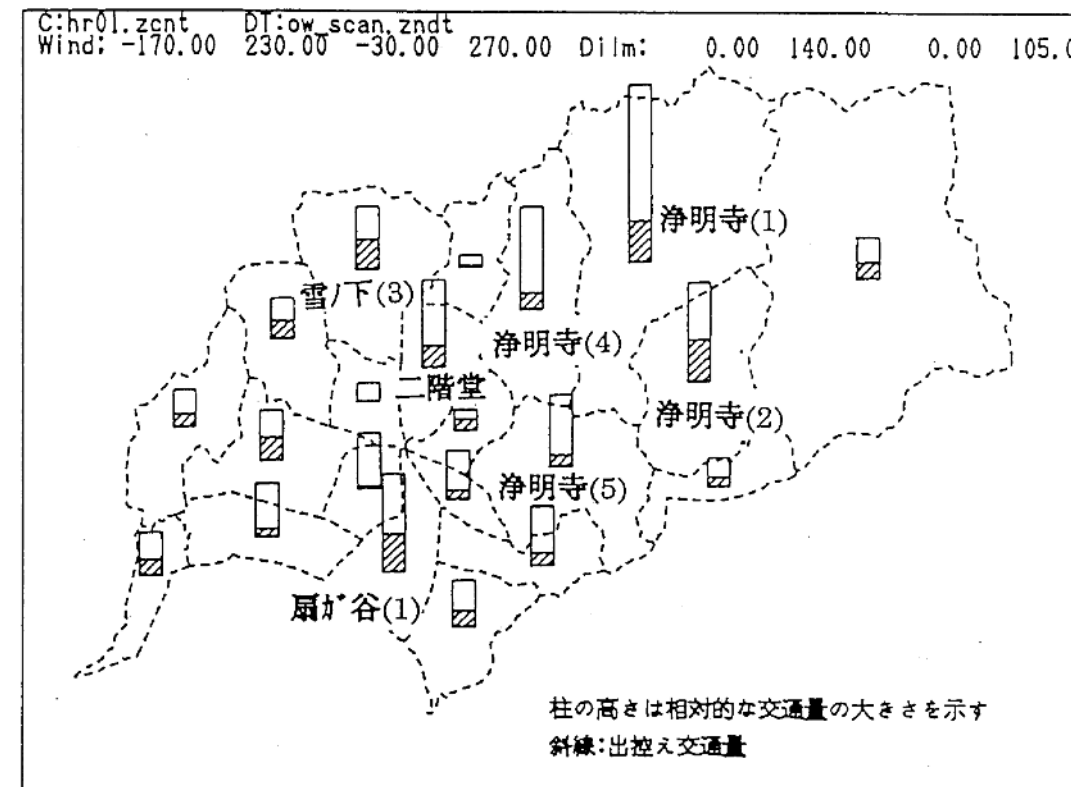
【道路が混雑しているために利用した他の交通手段】



【道路が混雑しているために自動車利用を控えた目的交通】



【道路の混雑により潜在化した自動車交通需要の分布】



- ・ 道路の混雑により潜在化した交通需要が多いゾーンとしては、金沢鎌倉線沿いの浄明寺1丁目の14%が最も多く、次いで浄明寺2丁目、4丁目及び扇ガ谷1丁目の8%、浄明寺5丁目の6%、雪ノ下3丁目の5%となっており、これら7ゾーンで56%を占めている

## (7) 目標とする交通量の検討

■ 第16回研究会(H.11.2.1)では、目標とする交通環境の3つの条件を設定し、その条件を実現するためには、休日における交通を当時の現状の60~70%にすることが必要であるとされました。

### 研究会が提案する目標とする交通環境の条件

- 案①:住宅地域などの幅員の狭い道路において、通過交通が減少し、安全で静かな居住・歩行環境が保たれている。
- 案②:地域内の交差点での信号待ちの回数が2~3回以内である。
- 案③:ほぼ時刻表どおり路線バスが運行されている。

シミュレーションでは、上記の目標とする交通環境を実現した際の地域内の自動車の交通量を想定した。

### シミュレーションの結果

#### 交通量を現況の60%まで削減した場合

- 信号待ちの回数  
現況7回⇒約3回
- 路線バスの所要時間  
約35分⇒約17分  
(定時運行の場合15分)

#### 交通量を現況の70%まで削減した場合

- 信号待ちの回数  
現況7回⇒約3.5回
- 路線バスの所要時間  
約35分⇒約25分  
(定時運行の場合15分)

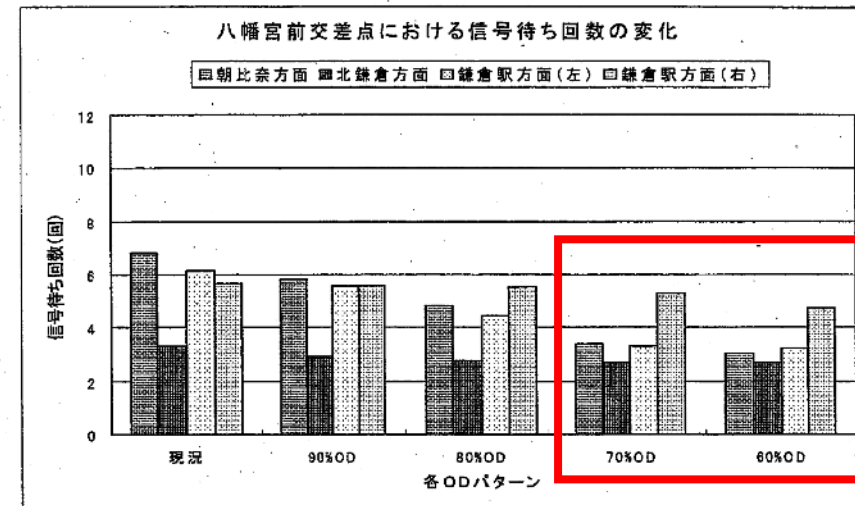
### 目標とする交通量

研究会が目標と定めた交通混雑の水準を達成するためには、休日の交通量を現状の60~70%とすることが必要であると考えました。

#### (研究会の目標)

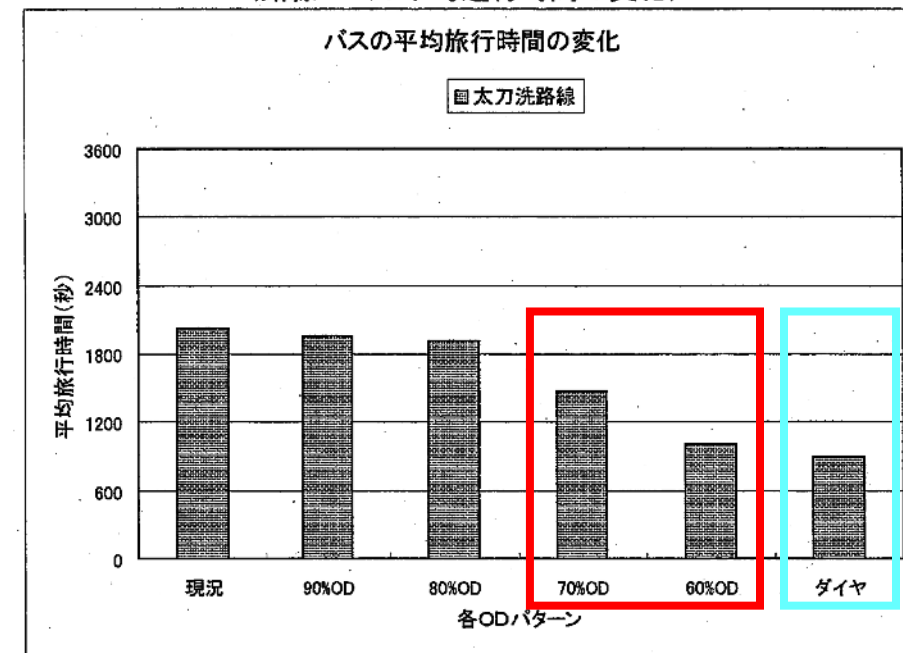
- 観光シーズンの休日でも信号待ちが2~3回以内
- 路線バスの所要時間がほぼ時刻表どおり運行される。

### 「信号待ち回数」の改善の視点からの検討 (八幡宮前交差点での信号待ち回数の変化)



鎌倉地域の代表的な交差点である八幡宮前交差点(太刀洗方面から鎌倉駅に向かう路線)において、信号待ち回数の変化のシミュレーションを行った。

### 「バスの定時運行」の確保の視点からの検討 (路線バスの平均運行時間の変化)

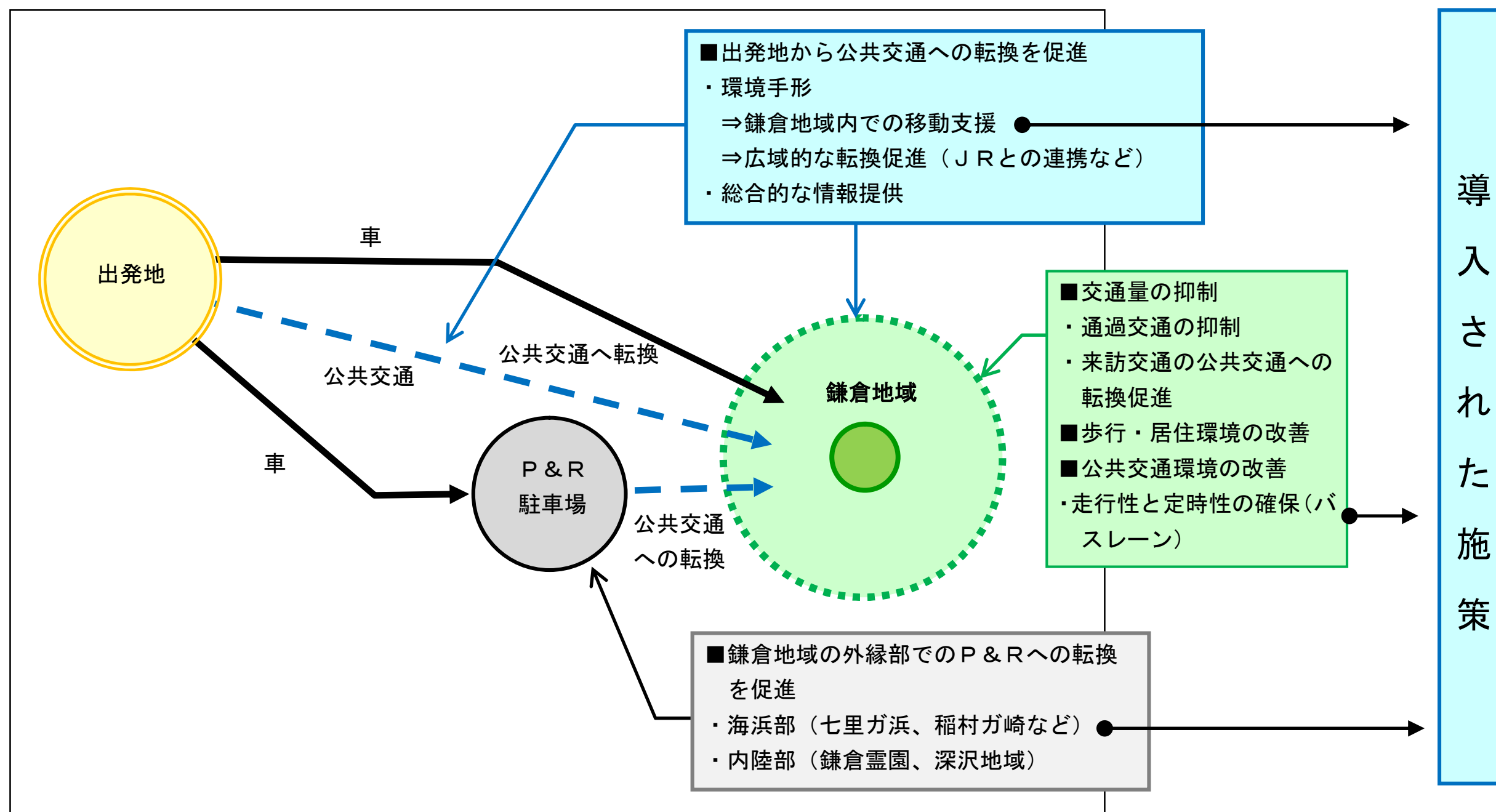


最も混雑が激しかった太刀洗方面から鎌倉駅に向かう路線のある休日の交通量を10%ずつ減らし、路線バスの平均運行時間の変化のシミュレーションを行った。

## 4. 導入施策の評価と共有化

- 20の施策のうち、5つの施策が実現しましたが、鎌倉地域内の交通環境は平成7・8年当時と比較して、バスの平均遅れ時間が短縮されていますが、全体的にはそれ程改善されていません。
- 鎌倉地域内における交通環境の改善を実感するには、休日の自動車交通量を60~70%にすることが一つの目安ですが、現在までに導入された施策では、その水準を達成できるまでには至っていないと考えられます。

施策の組み立てと複合的な効果の概念図



## 5. 専門部会の今後の進め方（案）

- 第2回検討委員会までの進め方（案）を以下に示します。
- 第2回と第3回の専門部会においては、鎌倉地域地区交通計画の再評価と、市民アンケート案について検討を進めていきます。

## 専門部会の進め方（案）

回	主な検討内容	主な目的
第1回専門部会（H. 24. 6. 8）	(1) 鎌倉地域に係るデータ整理① (2) 鎌倉地域地区交通計画の基本的な考え方（レビュー） (3) 導入施策の評価と共有化	■実態の確認  ■市民意識調査実施の必要性の確認
第2回専門部会（H. 24. 7月）	(1) 鎌倉地域に係るデータ整理② (2) 鎌倉地域地区交通計画の再評価① 【20の個別施策について】 (3) 市民アンケート素案の検討①	
第3回専門部会（H. 24. 8月 or 9月）	(1) 鎌倉地域に係るデータ整理③【実態調査系、P T】 (2) 鎌倉地域地区交通計画の再評価② 【20の個別施策について】 (3) 市民アンケート素案の検討②	
▼		
第2回検討委員会（H. 24. 10月）	(1) 鎌倉地域に係るデータ (2) 鎌倉地域地区交通計画の再評価 【20の個別施策について】 (3) 市民アンケート案	