

鎌倉市交通計画検討委員会

【第1回】

(目 次)

1. 鎌倉地域における交通計画のこれまでの取り組みについて	1
① 検討の経緯	1
② 鎌倉市交通マスタープランの概要	2
③ 鎌倉地域地区交通計画の概要	4
2. 鎌倉地域における交通環境の現状	6
① 主要な交差点での流入交通量の推移	6
② 鎌倉地域での渋滞発生状況【VICSによる検証】	7
③ 鎌倉駅へのバスの到着状況【バス会社の操車表による検証】	8
④ 交通環境に対する市民意識	9
3. シンポジウム・ワークショップの報告	10
① シンポジウムでの意見	10
② ワークショップでの意見	11
4. 鎌倉市交通計画検討委員会について	12
5. 鎌倉地域地区交通計画の見直しの考え方	13
① 世界遺産登録・商業の活性化に向けて	13
② 鎌倉地域地区交通計画の見直しの方向性	14

平成 24 年 5 月 11 日（金）

1. 鎌倉地域における交通計画のこれまでの取り組みについて

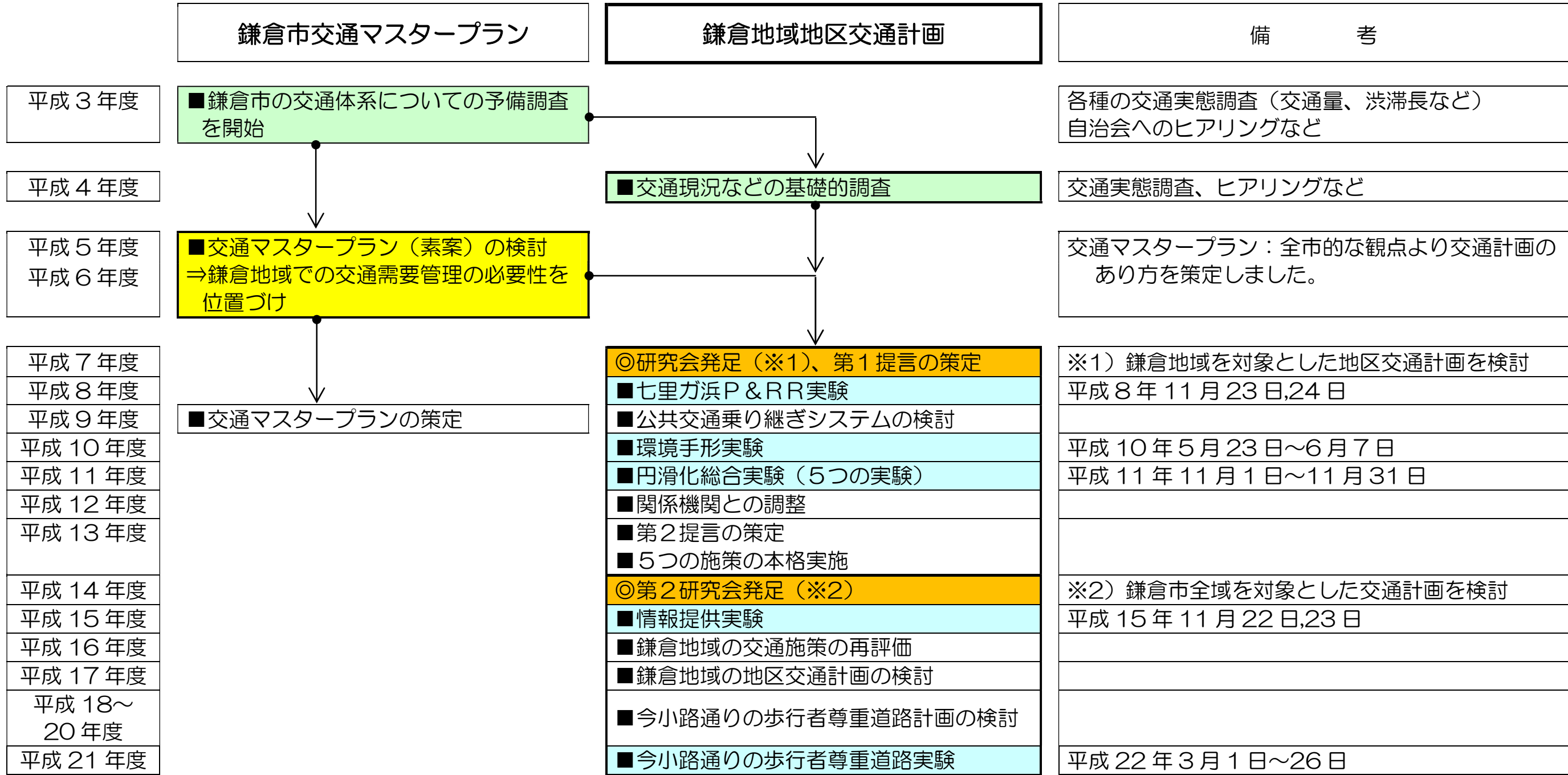
① 検討の経緯

- 平成3年度に鎌倉市交通体系の予備調査が開始され、平成4年度には鎌倉地域の交通現況などの基礎的調査が実施されました。

■ 平成5, 6年度の交通マスタープランでは、鎌倉地域を「古都継承地域」として位置づけ、交通需要を管理する必要がある地域としました。

■ 平成7年度に鎌倉地域地区交通計画研究会が発足し、鎌倉地域地区交通計画を策定しました。

■ その後、社会実験を実施して施策の効果と課題を把握しながら、施策を実現してきました。



② 鎌倉市交通マスタープランの概要

- 交通の観点より将来の都市構造として、『4つの拠点と5本の交通動線』と『交通体系上の2つのゾーニング』を提案しています。
- 鎌倉駅周辺地域を『古都継承地域』として位置づけ、市民生活や地域の経済活動との調和を図りながら、古都らしさを継承し、快適な都市機能を高めていくものとし、道路や交差点などを早期に整備することが困難であることも考慮して、公共交通を主体とする地域としています。



- 《交通体系整備の4つの基本方針》
- ① 鎌倉の将来の活力を創造する交通環境の整備
 - ・「都市地域」では、市街地整備の構想に対応して幹線道路網を計画的に整備し、広域幹線道路へのアクセスの向上を図るとともに、円滑で快適な公共交通機関の確保やその他の自動車も使いやすい交通環境を整備することによって、将来の鎌倉の活力を創造し、自動車交通に積極的に対応した交通体系をめざします。
 - ② 古都鎌倉の歴史性を生かした交通需要管理施策の推進
 - ・「古都継承地域」では、公共交通機関の使いやすさを向上させ、自動車の利用を抑制することを基本とし、古都らしさを生かし、歩行者や自転車の交通環境の向上を主体とした交通体系をめざします。
 - ③ 幹線道路網の強化などによる住宅地での居住環境の保全
 - ・住宅地域では、周辺の幹線道路の強化や住宅地内の道路における交通の静穏化(※)により通過交通を抑制し、居住環境の保全を図るとともに、ミニバス路線の新設や路線の見直しなどにより交通不便地域の解消をめざします。
 - ④ 安全で快適にだれもが使いやすい交通施設の整備
 - ・交通施設の整備にあたっては、高齢者や障害者などの利用にも十分な配慮を講ずることとし、物理的な段差の解消やスムーズな乗換えなど、だれもが使いやすい交通施設(交通施設のバリアフリー化)をめざして取り組みを進めます。

■ 鎌倉地域地区交通計画の策定へ

※) 交通の静穏化：住宅系地域などにおいて、通過交通の進入や走行速度の上昇などの交通問題に対応して、路面を盛り上げたり、車道を蛇行させるなどの方法により、地区内の車の速度を抑制する手法をいいます。

鎌倉市交通マスタープランにおける『交通体系方針図』

【鎌倉市の都市計画道路の決定及び整備状況】
※) 平成 23 年 3 月 31 日現在
都市計画決定：39 路線、61,343m
改良済延長：20,233m (改良率：33.0%)

鎌倉市交通体系方針図

- 凡 例
- 都市地域

自然緑地

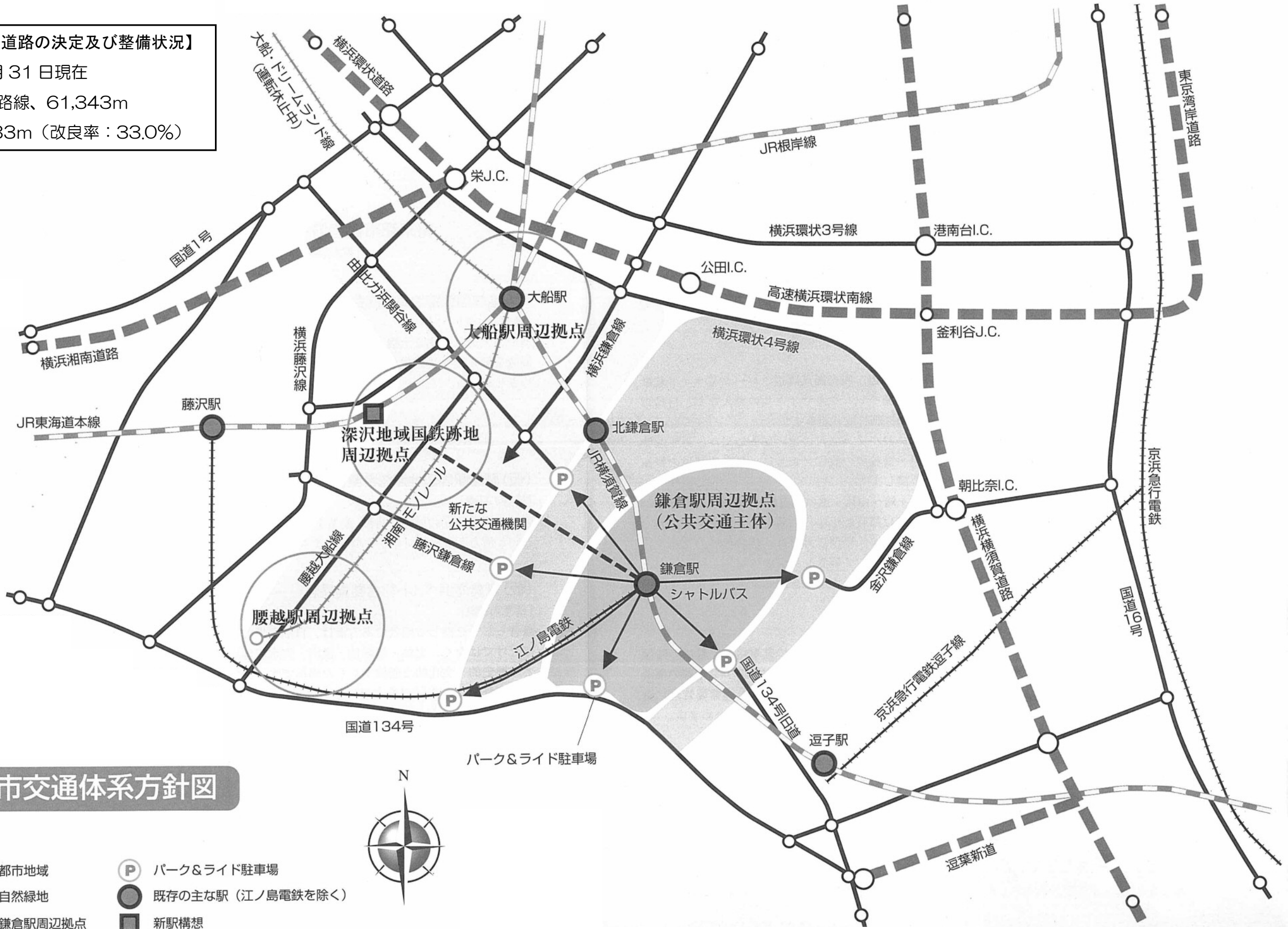
鎌倉駅周辺拠点

P

既存の主な駅 (江ノ島電鉄を除く)

新駅構想

パーク&ライド駐車場



③ 鎌倉地域地区交通計画の概要

- 交通渋滞が特に著しく、幹線道路のみならず生活道路にも車が進入し、歩行者の安全性が脅かされている休日問題を早期に解消することを目標とし、現在の交通施設（道路や駐車場など）を活用した交通需要マネジメント施策を、計画当初より市民主体で検討を進めてきました。
- 平成7年度から8年度にかけて提言を策定し、その理念を市民宣言（案）として取りまとめました。平成21年度までに5回の社会実験や市民意識調査を含む各種のアンケート調査を実施し、施策の効果と課題を把握してきました。
- 平成13年度に、それまでの活動を総括して提言2を策定し、現在（平成24年3月時点）までに5つの施策が実現しています。

《地区交通計画の取り組みの3つの基本》

- 1. 市民主体で取り組んでいく（市民主体で市民と行政が協働）
- 2. 現在ある交通施設を基本として取り組んでいく
- 3. 実験を重ねながら計画の具体化に取り組んでいく

《地区交通計画策定の基本的な位置づけ》

（1）計画の位置づけ

- ① 日本の代表的な古都の中心である鎌倉地域において、自動車利用を抑制し、公共交通を主体とする交通手段に転換することによって、古都の再生を図る。
- ② 周辺の都市をも含めた湘南・三浦半島地域全体の交通改善へと発展させていくために「先導的な役割を果たす地域」として位置づける。

（2）計画目標

- ① 自動車利用の抑制と公共交通の活用による安全で快適な地域づくり
- ② 歩行空間と居住環境の再生による市民生活と観光が共生できるまちづくり
- ③ 活力と賑わいのある、歩いて楽しい古都かまぐらの観光地づくり

市民宣言（案）

私たち鎌倉市民は、自らの自動車利用を自粛し、徒歩と公共交通を中心とする交通環境を創り、古都鎌倉の歴史的遺産や風土を活かした新しい街づくりを進めることを宣言します。

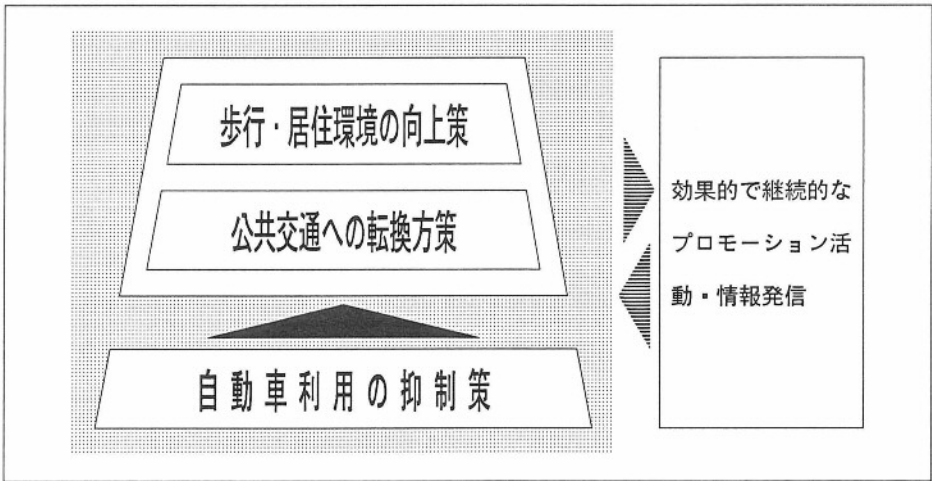
その実現に向けては地区で働く人達や遠来の顧客とともに手を携えて進めます。

私たち鎌倉市民は、
「歩いて楽しい街」
「静かできれいな街」
「子供や高齢者にやさしい街」
「電車やバスが利用しやすい街」そして
「市民と遠来の顧客が共生しやすい街」をつくれます。

私たち鎌倉市民は、この宣言の精神が湘南地域へそして全国に広まることを願います。

平成〇年〇月
鎌 倉 市

《鎌倉地域の歩行・居住環境の向上を目標とする施策の組み立て》



《20の施策の実験実施と実現化の状況》

分 類	施 策	No.	対象地区又は区間	実験			H.13年 度より 実施	実験 第4回 H.15 11月	H.18年 度より 実施	H.19年 度より 実施	実験 第5回 H.22 3月
				第1回 H.8 10月	第2回 H.10 5～6月	第3回 H.11 11月					
自動車利用 の抑制策	ロードプライシング	1	鎌倉地域外縁部								
		2-1	江ノ電七里ガ浜	●		●	●				
公共交通へ の転換方策	パーク&ライド	2-2	稲村ガ浜							●	
		2-3	江の島						●		
		3	由比ガ浜				●				
		4	深沢地域国鉄跡地			●					
		5	鎌倉霊園			●					
	シャトルバス (ミニバス)	6	海浜公園～鶴岡八幡宮			●					
		7	鎌倉霊園～鶴岡八幡宮			●					
		8	大仏～材木座								
		9	市役所～湘南深沢			●					
	バス専用レーン バス追越し現示	10	鎌倉参道線の4車線区間			●					
		11	金沢鎌倉線								
	乗り継ぎの利便化策 (環境手形) 乗合タクシー	12-1	鎌倉地域		●	●	●				
		12-2	鎌倉地域		●	●					
歩行環境の 向上策	歩行者尊重道路 ゾーンシステム	13	今小路通り			●					●
		14	小町通り								
		15	海浜公園～周辺観光拠点								
		16	江ノ電長谷駅前								
円滑な交通制御 総合的な交通情報 プロモーション		17	由比ガ浜・長谷地区								
		18	下馬交差点								
		19	—			●		●			
		20	—					●			

注) 図中の番号は4頁右下の表中の番号と対応しています。

朝比奈
I.C.

ゲート6
鶴岡
い幡宮

⑥ シャトルバス“フクちゃん号”
(由比ガ浜地下駐車場～鶴岡八幡宮)

利用者アンケートより H.15.1 月より江ノ電利用を追加

②-1 七里ガ浜パーク & レールライド

由比ガ浜

	凡	例
バス専用レーン		歩行者尊重道路 (長期的には歩行者天国化を検討)
バス追越し現示		通過交通対策 (ゾーンシステム)
円滑な交通制御		J R
歩行者尊重道路		シャトルバスルート 以外の主な道路

2. 鎌倉地域における交通環境の現状

・鎌倉地域の交通環境を、「主な交差点での流入交通量の推移」「鎌倉地域での渋滞発生状況」「鎌倉駅へのバスの到着状況」の3つのデータと、「市民意識調査」で検証しました。

【交通環境の検証方法】

鎌倉地域の交通環境に関する3つのデータ

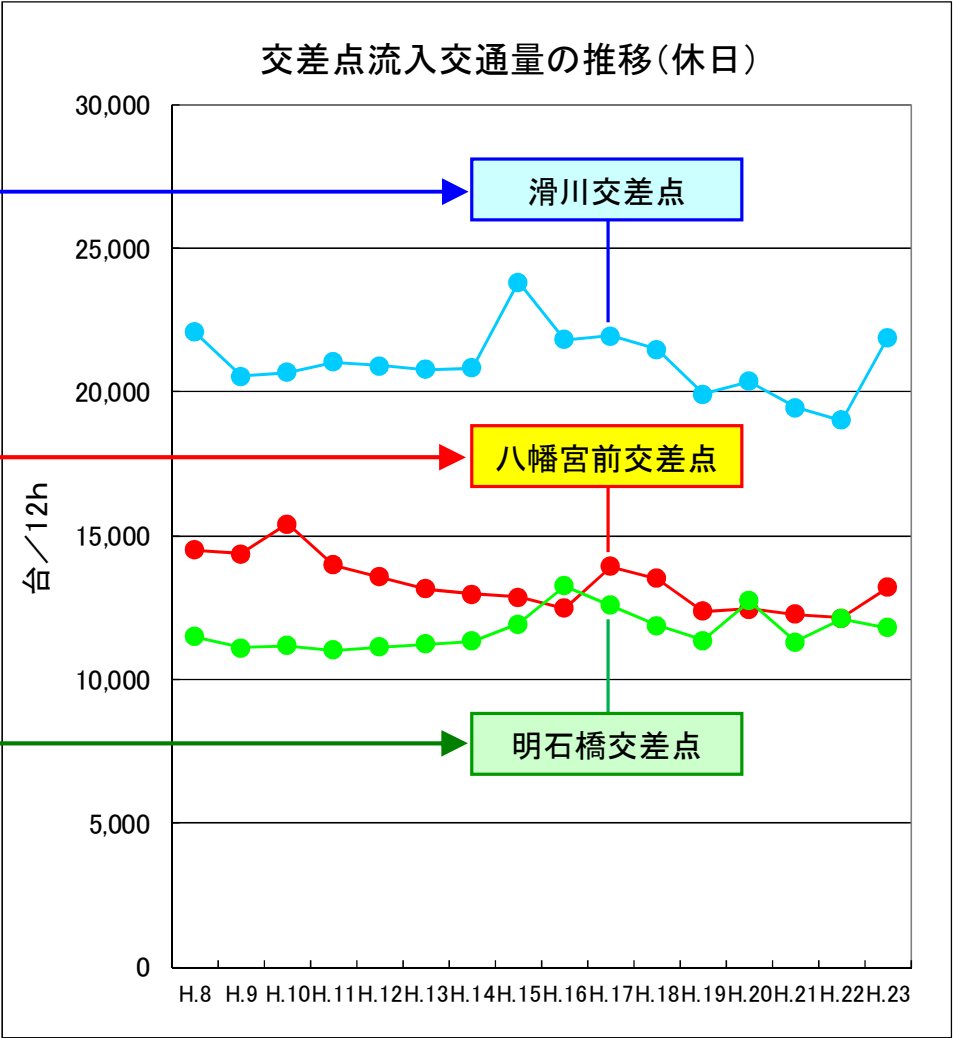
- ① 主要な交差点での流入交通量の推移
- ② 鎌倉地域での渋滞発生状況
- ③ 鎌倉駅へのバスの到着状況

+

④ 市民意識調査
■平成7年度 ■平成23年度

① 主要な交差点での流入交通量の推移

■ 全体的に横ばい、若干減少する傾向にありましたが、平成23年度には八幡宮前交差点と滑川交差点で増加しています。



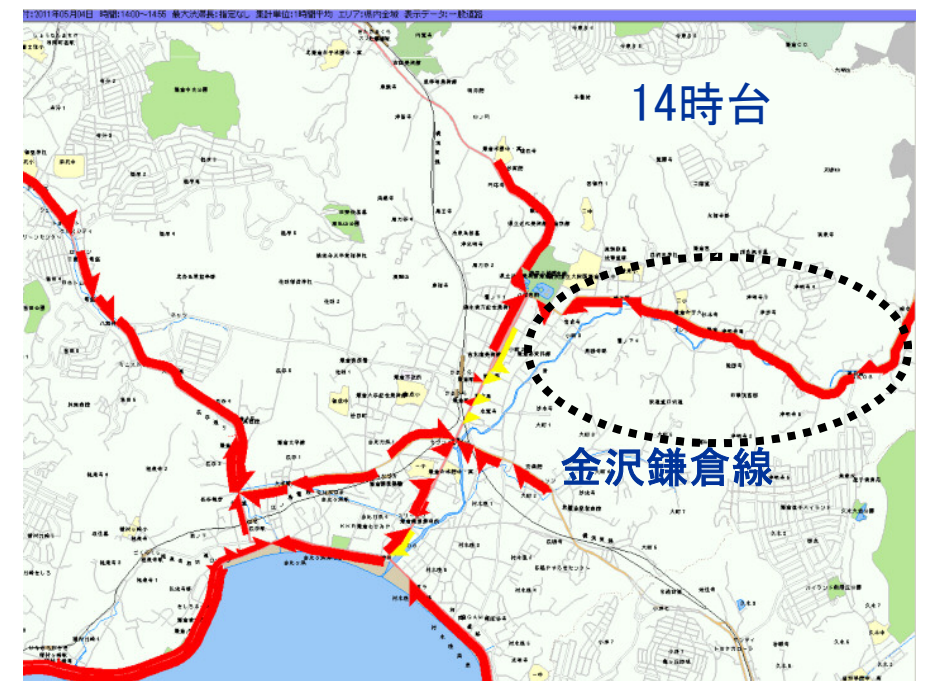
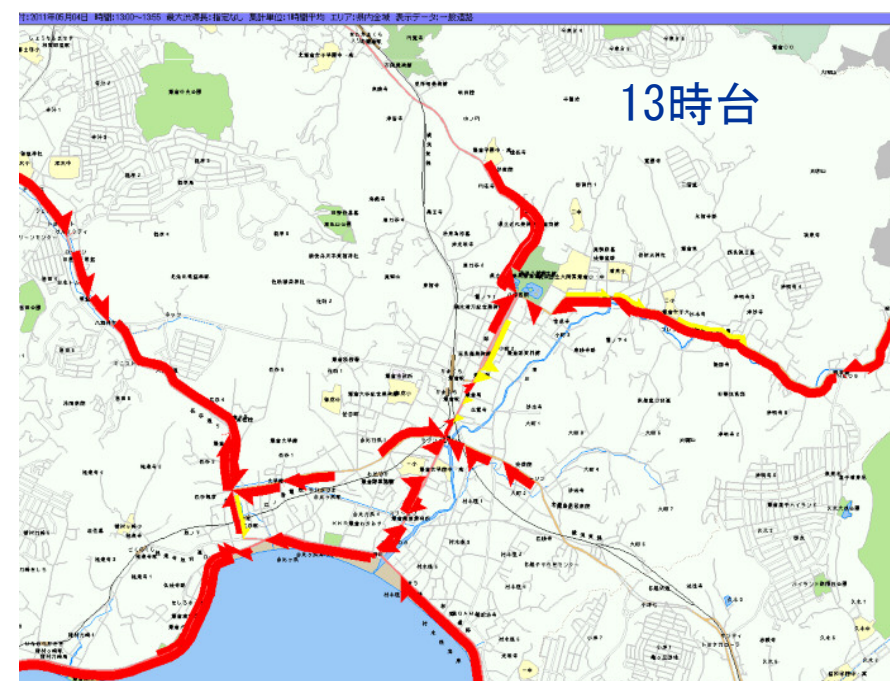
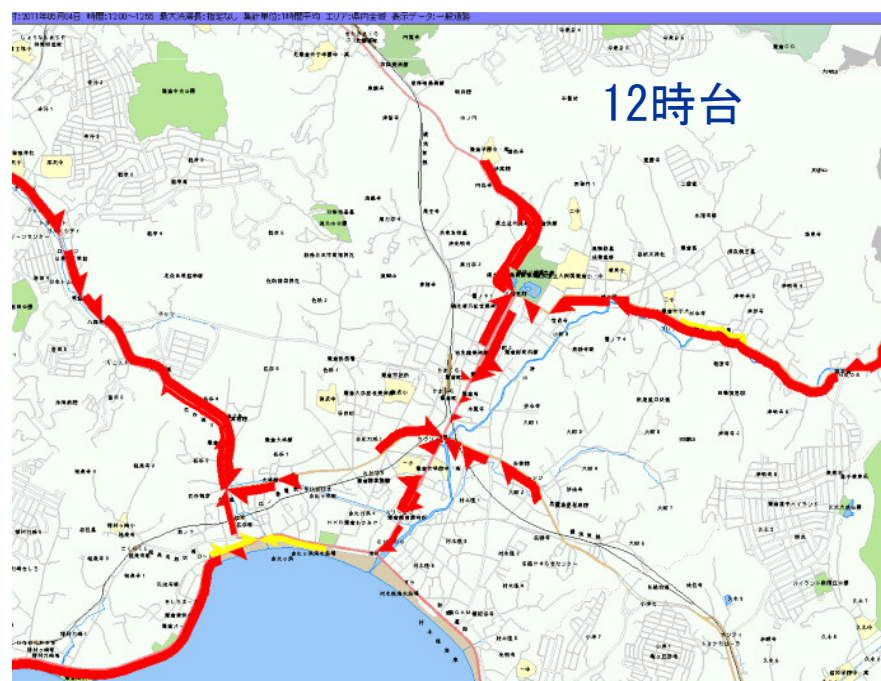
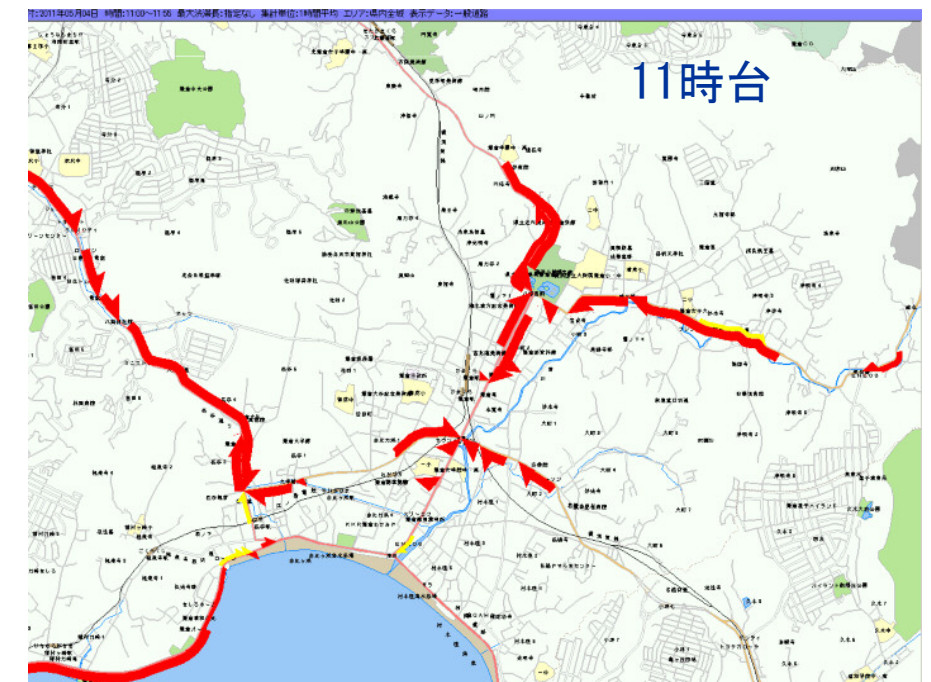
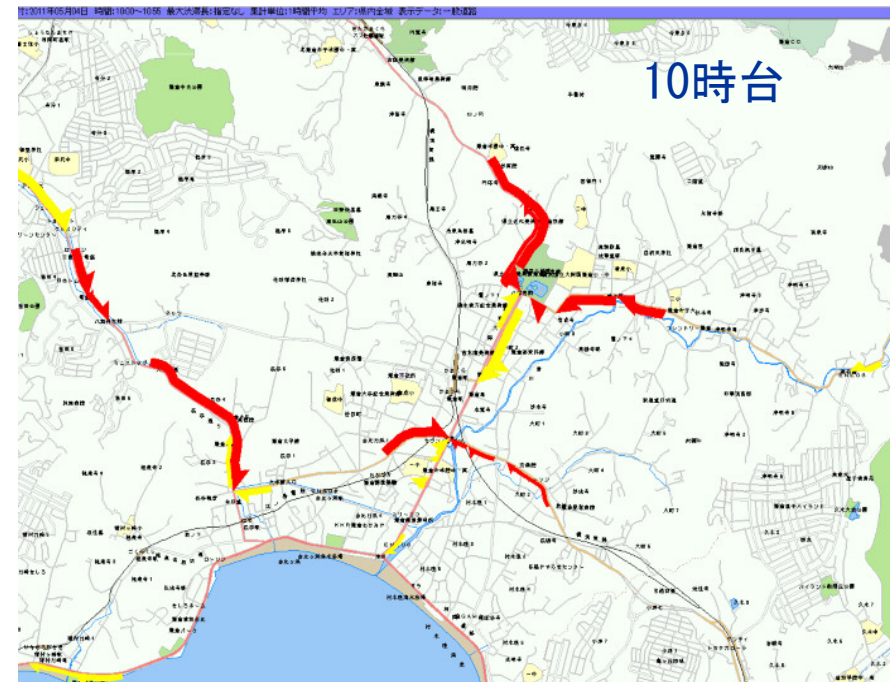
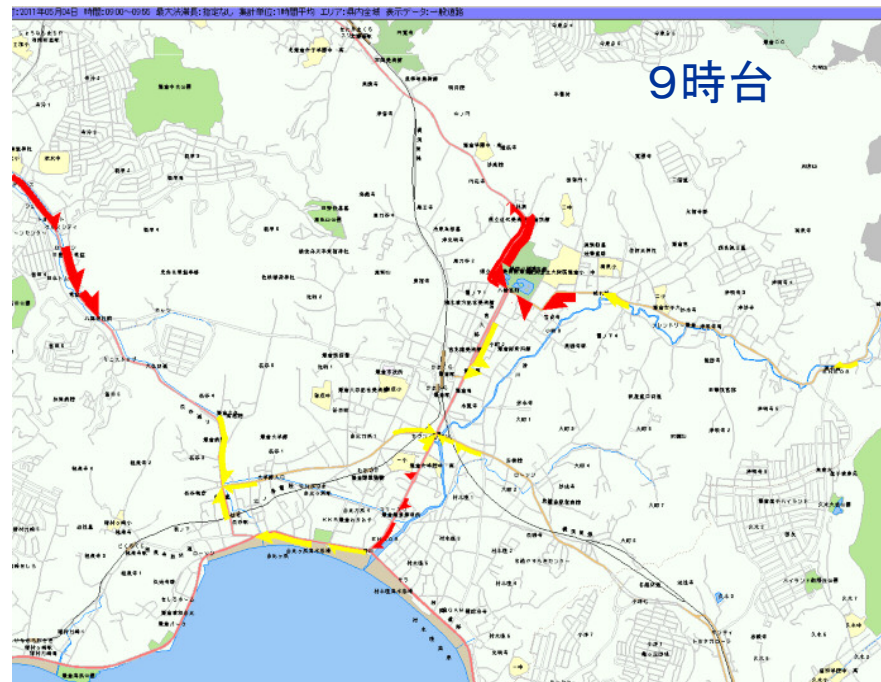
	H.8	H.9	H.10	H.11	H.12	H.13	H.14	H.15	H.16	H.17	H.18	H.19	H.20	H.21	H.22	H.23
滑川交差点	22,065	20,554	20,661	21,041	20,905	20,769	20,820	23,816	21,808	21,946	21,465	19,908	20,347	19,448	19,003	21,879
八幡宮前交差点	14,497	14,353	15,394	13,978	13,563	13,148	12,959	12,872	12,458	13,918	13,500	12,379	12,436	12,255	12,131	13,209
明石橋交差点	11,478	11,101	11,181	11,006	11,115	11,225	11,334	11,914	13,248	12,564	11,879	11,349	12,727	11,314	12,100	11,791

当該年次のデータがないため、前後の年次の平均値とした箇所。

② 鎌倉地域での渋滞発生状況【VICSによる検証】

■ 鎌倉地域の渋滞は11時台以降に急速に発生し、13時台以降は全域で深刻な状況になっています。

【平成23年のGW：5月4日（水／みどりの日）】 ※）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。

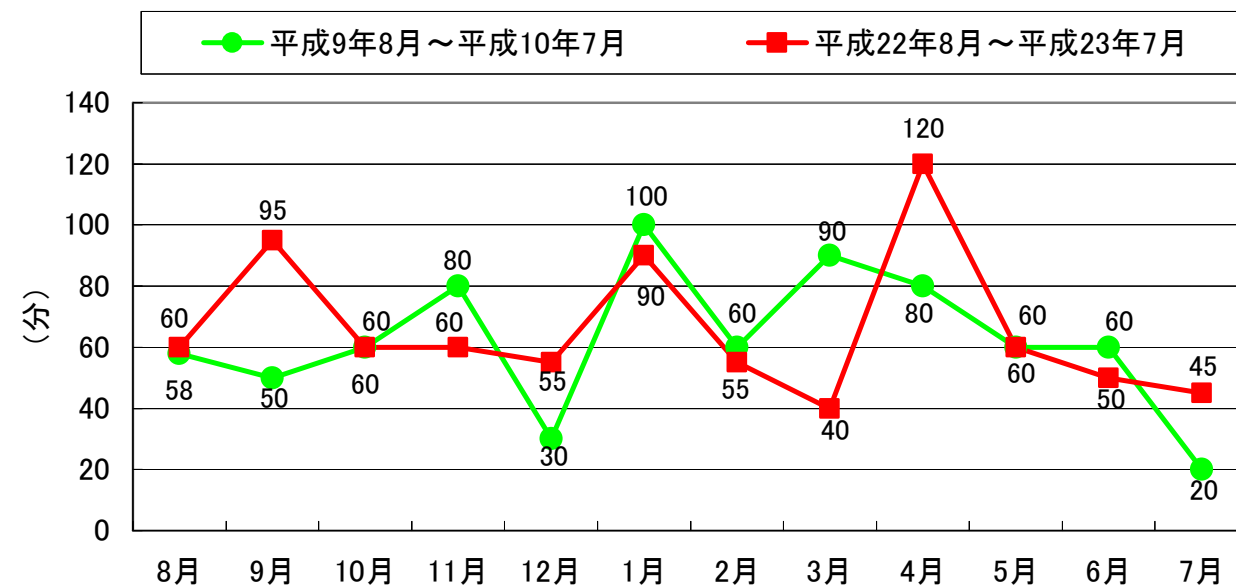
資料：(財)日本道路交通情報センター
地図情報：パスコ

③ 鎌倉駅へのバスの到着状況【バス会社の操車表による検証】

- 金沢鎌倉線で、朝比奈から鎌倉駅に向かうバスの遅れ時間は、過年度と大差がなく、過去1年間では4月の休日の120分遅れが最大となっています。横浜鎌倉線上の小袋谷⇒鎌倉駅は、時刻表上10分ですが、1月の休日に90分遅れとなっています。

金沢鎌倉線におけるバスの鎌倉駅到着の遅れ状況①

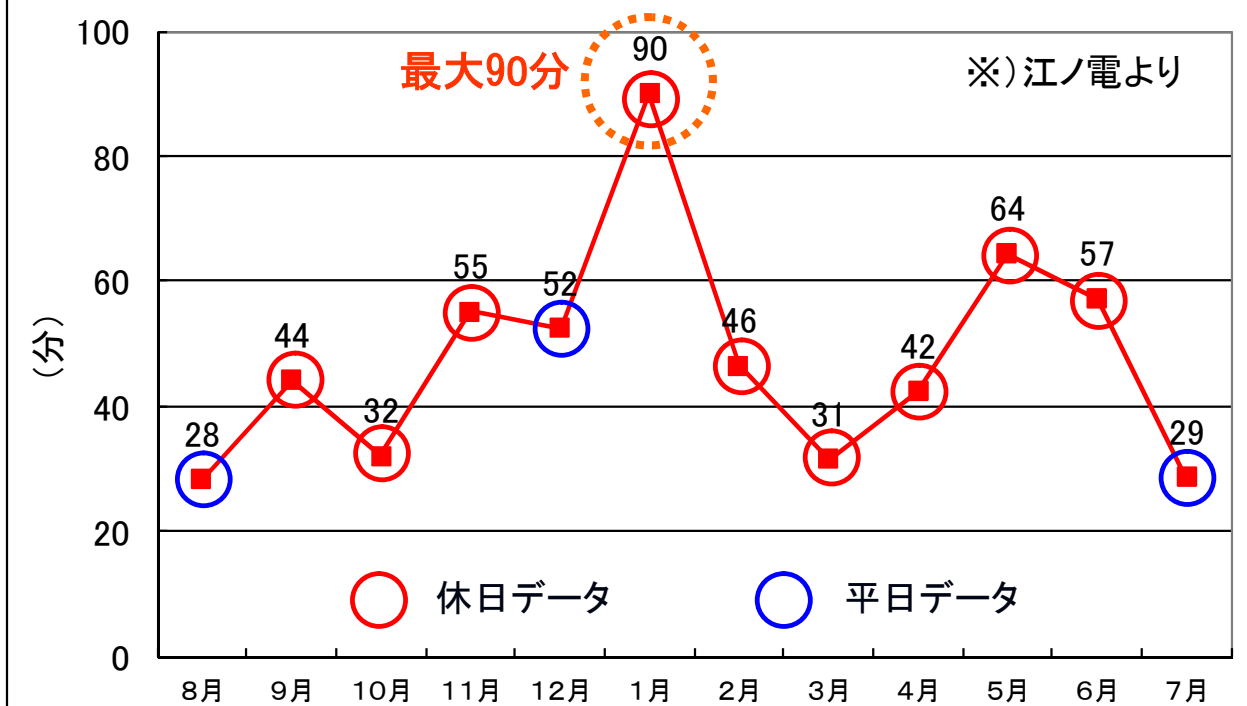
【土休日の最大遅れ時間の過年度との比較】



横浜鎌倉線におけるバスの鎌倉駅到着の最大遅れ状況

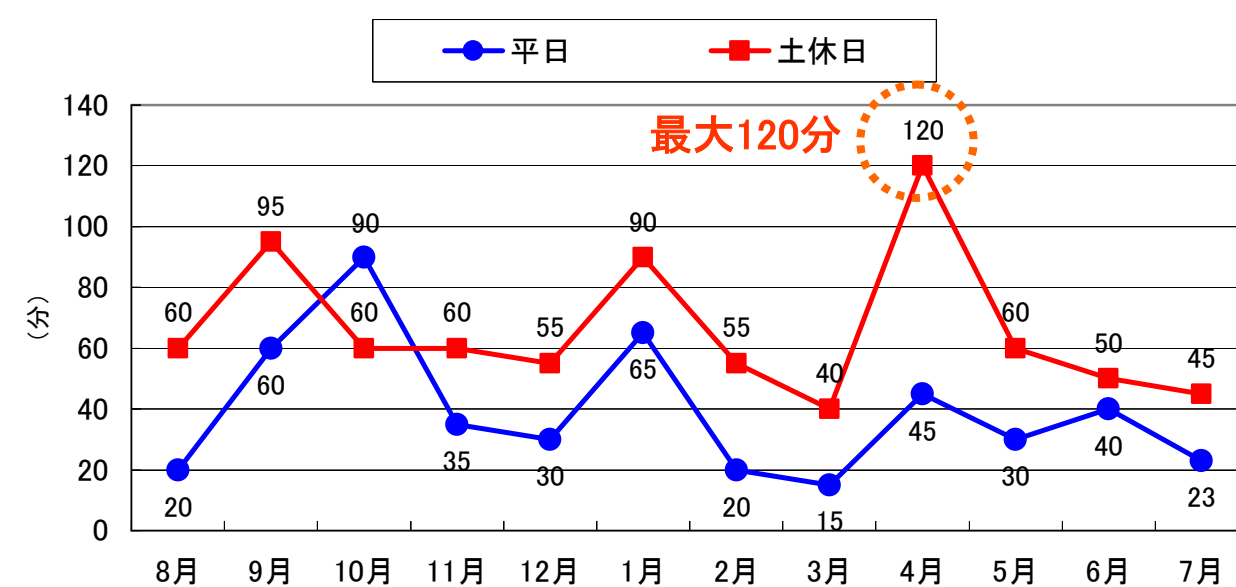
【小袋谷⇒鎌倉駅の最近過去1年間での最大遅れ時間】

※) 時刻表では所要時間10分

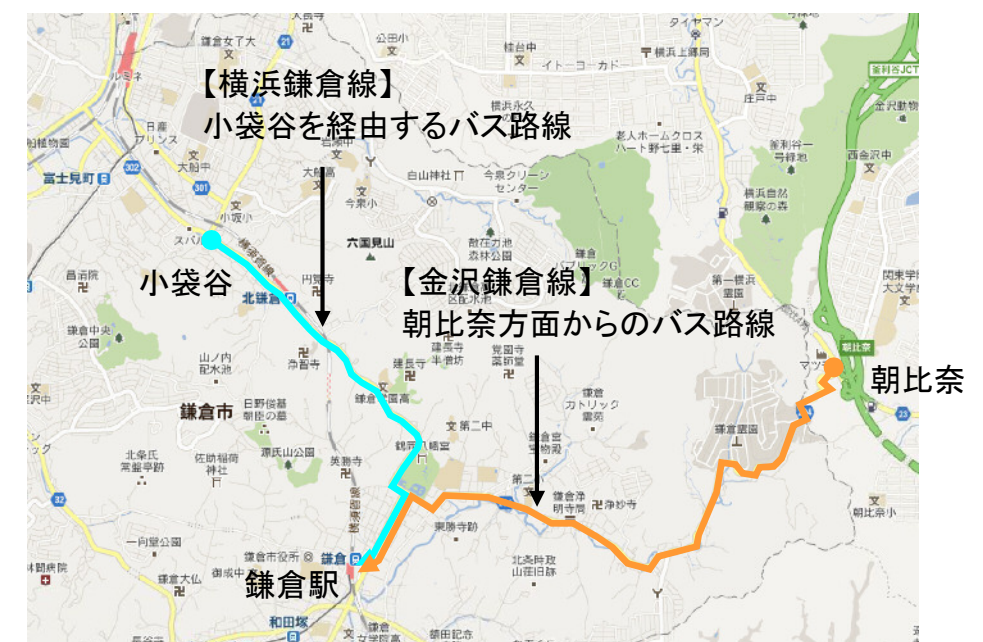


金沢鎌倉線におけるバスの鎌倉駅到着の遅れ状況②

【最近過去1年間での最大遅れ時間】



※) 鎌倉駅操車表(京急バス)より



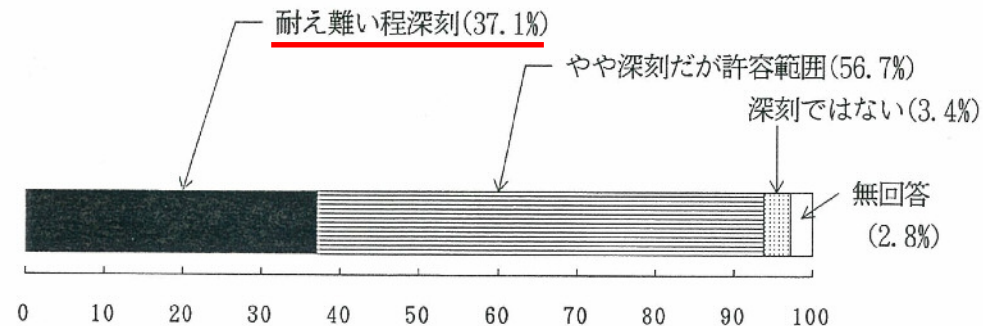
④ 交通環境に対する市民意識

■ 平成7年に鎌倉地域内の居住者を対象とした第1回市民アンケートでは、交通問題が「耐え難い程深刻」が37%で、鎌倉地域の道路交通を考える上では「安全で快適な歩行環境をつくる」が71%となっています。

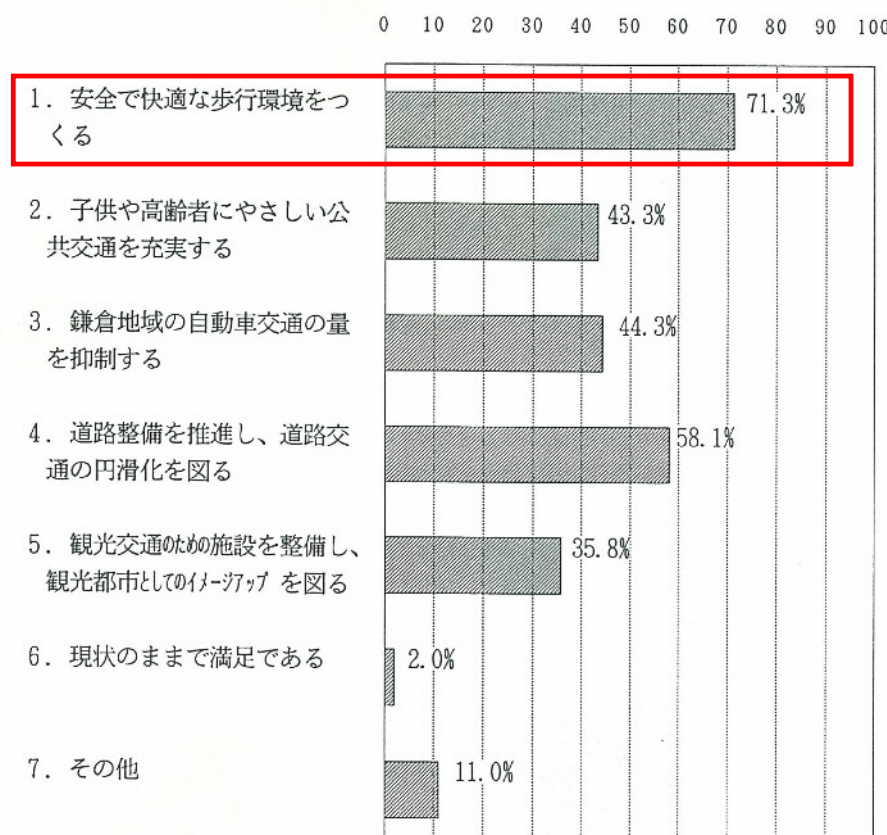
《第1回市民アンケート調査（平成7年10月）》

配布：1,000票 回収：757票（回収率 75.7%）

Q1. 鎌倉地域で生じている道路交通問題について（ひとつだけ回答）



Q3. 鎌倉地域の道路交通を考える上での基本的な考え方（3つまで回答）



■ 平成23年に鎌倉市民を対象としたアンケートでは、以下のようになっています。

- * 『幹線道路はスムーズ、生活道路は安全な歩行環境が確保されているまちか？』
⇒ 「あまりそう思わない」43%、「そう思わない」40%（合計83%）
- * 『歩いている時、自動車に対して身の危険を感じたことは？』
⇒ 「よくある」22%、「ときどきある」46%（合計68%）
- * 『10年前と比べ、快適に歩いたり、安心して自転車に乗れる道が増えたと感じる？』
⇒ 「あまり感じない」45%、「感じない」33%（合計78%）
- * 『世界遺産登録で心配だと感じていることは？』
⇒ 「観光客がさらに増えた場合、市民の日常生活全般に支障（交通渋滞や騒音など）が出る」33%

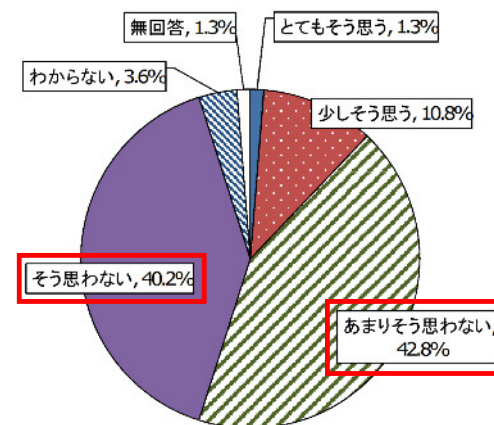
《平成23年度 第3次鎌倉市総合計画第2期基本計画に関する市民意識調査（平成24年3月）》

■ 配布数：2,000人（平成24年1月1日現在、鎌倉市在住の18歳以上の市民より単純無作為抽出）

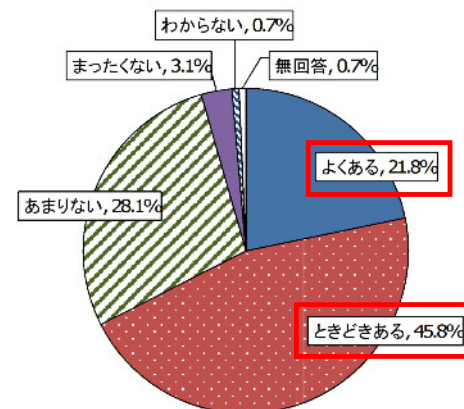
■ 有効回答数：1,016票（回収率 50.8%）

鎌倉市の「まちのイメージ」について

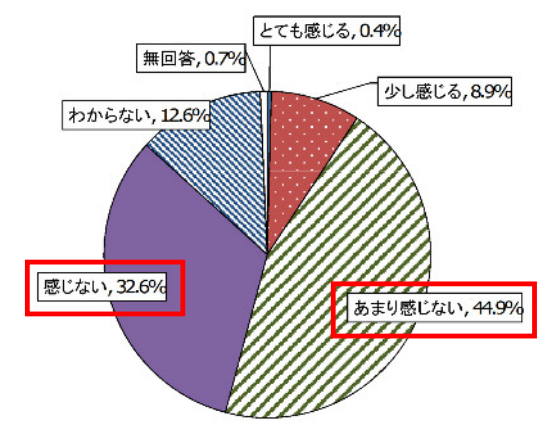
(17) 鎌倉市は、幹線道路については、スムーズな交通環境が、また、生活道路については安全な歩行環境が確保されているまちだと思いますか。（ひとつだけ回答）



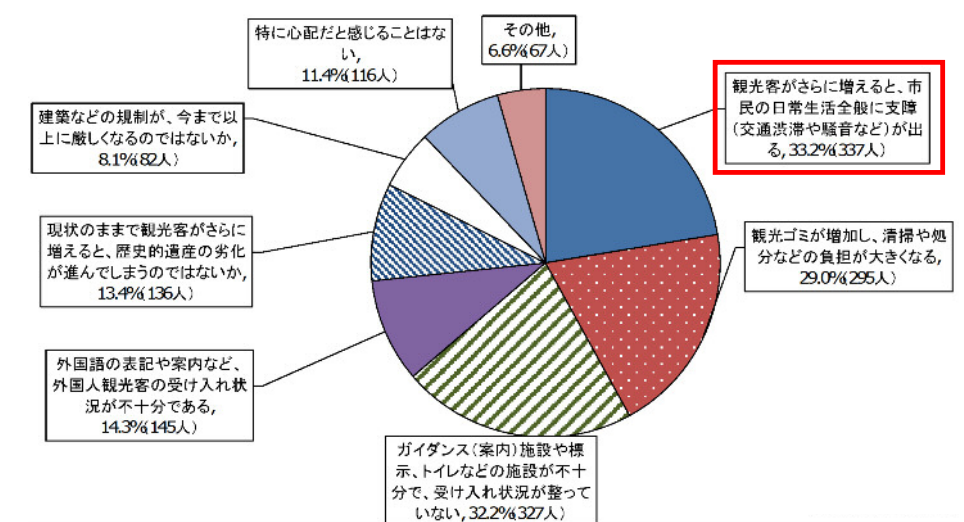
Q25. あなたは、最近1年間の間に、自宅前の道路、もしくは通勤・通学路を歩いている時に、あなたの横を自動車が通過することで身の危険を感じたことはありますか。（ひとつだけ回答）



Q26. あなたは、10年前と比べて、鎌倉市内に、快適に歩いたり、安心して自転車に乗れる道が増えたりしてきたと感じますか。（ひとつだけ回答）



Q40. 鎌倉の世界遺産登録について、心配だと感じていることはありますか。（ひとつだけ回答）



3. シンポジウム・ワークショップの報告

① シンポジウムでの意見

- 平成23年10月19日の『どうする！ 休日の鎌倉の交通渋滞 ～地域の活性化につながる交通政策を考える～』には100人が参加し、埼玉大学の久保田先生の基調講演「交通まちづくりの新しい展開」、鎌倉地域の交通の現状報告、パネルディスカッションがなされました。
- 会場への問い掛けに対しては、交通渋滞は大変で、渋滞が緩和されれば観光客は増え、自分でも交通問題にやれることがあるとの回答でした。
- シンポジウム終了後の場内アンケートでは、鎌倉地域の交通渋滞の現状については、「よく分かった」23%、「分かった」61%で、今後、鎌倉地域の活性化につながる地区交通計画を検討していくことについては、「取り組みは必要だと思う」が96%でした。

【シンポジウム開催概要】

■ 日 時：平成23年10月19日(水) 13:30～16:30

■ 会 場：鎌倉商工会議所 地下ホール

【主催】鎌倉市

【後援】国土交通省関東地方整備局、神奈川県

【参加者】100人

【プログラム】

《開 会》 13:30

《挨拶》 13:30～13:35

松尾 崇 鎌倉市長

《第1部》 13:35～14:25

■ 基調講演「交通まちづくりの新しい展開」

久保田 尚 氏 埼玉大学教授

■ 鎌倉の交通渋滞の現状報告

宮崎 隆 鎌倉市都市整備部交通政策課 課長代理

《第2部 パネルディスカッション》 14:30～16:30

● コーディネーター 岸井 隆幸 氏

● パネリスト 久保田 尚 氏 杉本 晴子 氏 田原 良平 氏

(50音順) 藤倉 まなみ 氏 ベンツ・リンドブラッド 氏

《閉 会》 16:30

パネルディスカッションの状況



パネルディスカッション時、コーディネーター：岸井氏の会場への問い掛けに対して“丸うちわ”で回答



Q. 休日の鎌倉の交通渋滞は大変である⇒〔(青) 大変である：約9割〕

Q. 休日の鎌倉の交通渋滞は10年前に比べて良くなっている⇒〔(青) 良くなっている：約3割〕

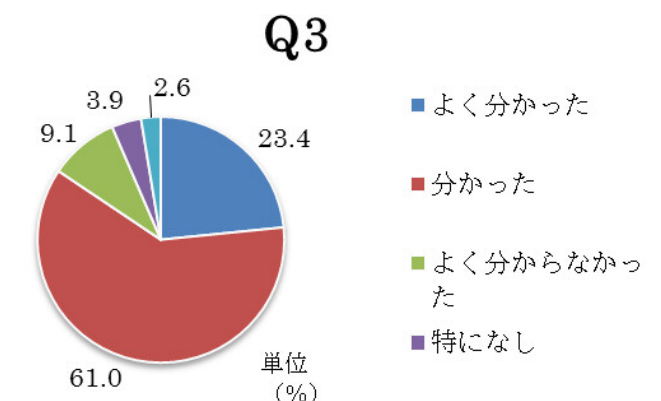
Q. 休日の鎌倉の交通渋滞は観光交通が原因である⇒〔(青) 原因である：約10割〕

Q. 車での観光交通が10年前に比べ増えている⇒〔(青) 増えている：約1割〕

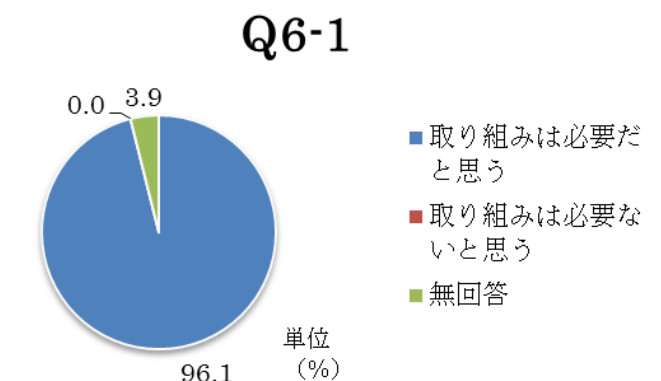
Q. 渋滞が緩和されれば観光客は増える⇒〔(青) 増える：約6割〕

Q. ご自身でも鎌倉の交通問題に何かやれることがある⇒〔(青) YES：約9割〕

Q3 鎌倉地域の交通渋滞の現況報告についてお聞かせ下さい(1つだけ)



Q6 今後、鎌倉地域の活性化につながる地区交通計画を検討していく予定です。取り組みに対する意見をお聞かせください。



② ワークショップでの意見

- 平成 24 年 2 月 25 日・3 月 5 日のワークショップに 74 人が参加しました。
- 「鎌倉中心部のにぎわいと混雑」について話し合い、第 1 回・第 2 回共に、「混雑や渋滞はうんざりだけど、まちのにぎわいは必要」という中間的な意見が中心となっています。
- 参加者の意見をキーワード別に整理すると、「ロードプライシングを含めた流入規制の導入」、「情報提供、啓発活動」、「立場の違う人への理解」といった意見が多くなっています。

【ワークショップ開催概要】

- 日 時：【第 1 回】平成 24 年 2 月 25 日（土）19～21 時
【第 2 回】平成 24 年 3 月 5 日（月）19～21 時
- 会 場：鎌倉市役所 第 4 分庁舎 811 会議室
- 参加者

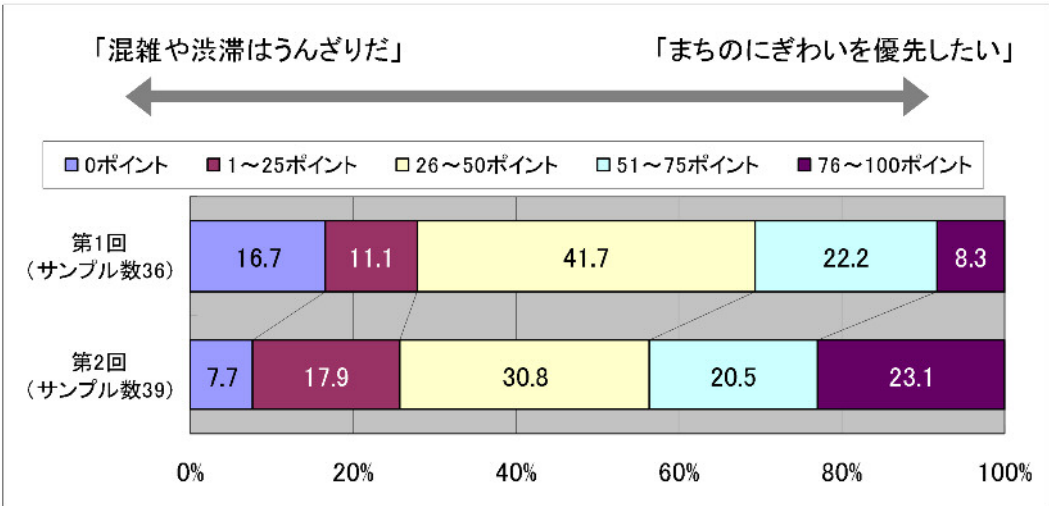
	市民	商業者	来訪者	合計
第 1 回	29 人	1 人	4 人	34 人
第 2 回	30 人	6 人	4 人	40 人
合計	59 人	7 人	8 人	74 人

- ワークショップスケジュール
 - ◆ 開会の挨拶 【松尾市長】
 - ◆ 自己紹介（参加者がペアになり、1 分間×3 セット）
 - ◆ ワークショップについて（進め方の説明）
 - ◆ 取材・編集ワーク（3 人一組で「鎌倉中心部のにぎわいと混雑について感じていること」を取材し、自分が「書き手」となった人のこだわり・主張をとりまとめ、ポイント（点数）化）
 - ◆ ワールドカフェ（4 人 1 組で考え方をまとめる）
 - ◆ 共有・チェックアウト（成果物の確認）
 - ◆ 講評 【久保田尚氏、藤倉まなみ氏】
※第 2 回ワークショップにて
 - ◆ 閉会の挨拶 【山内都市整備部長】

ワールドカフェ
の状況

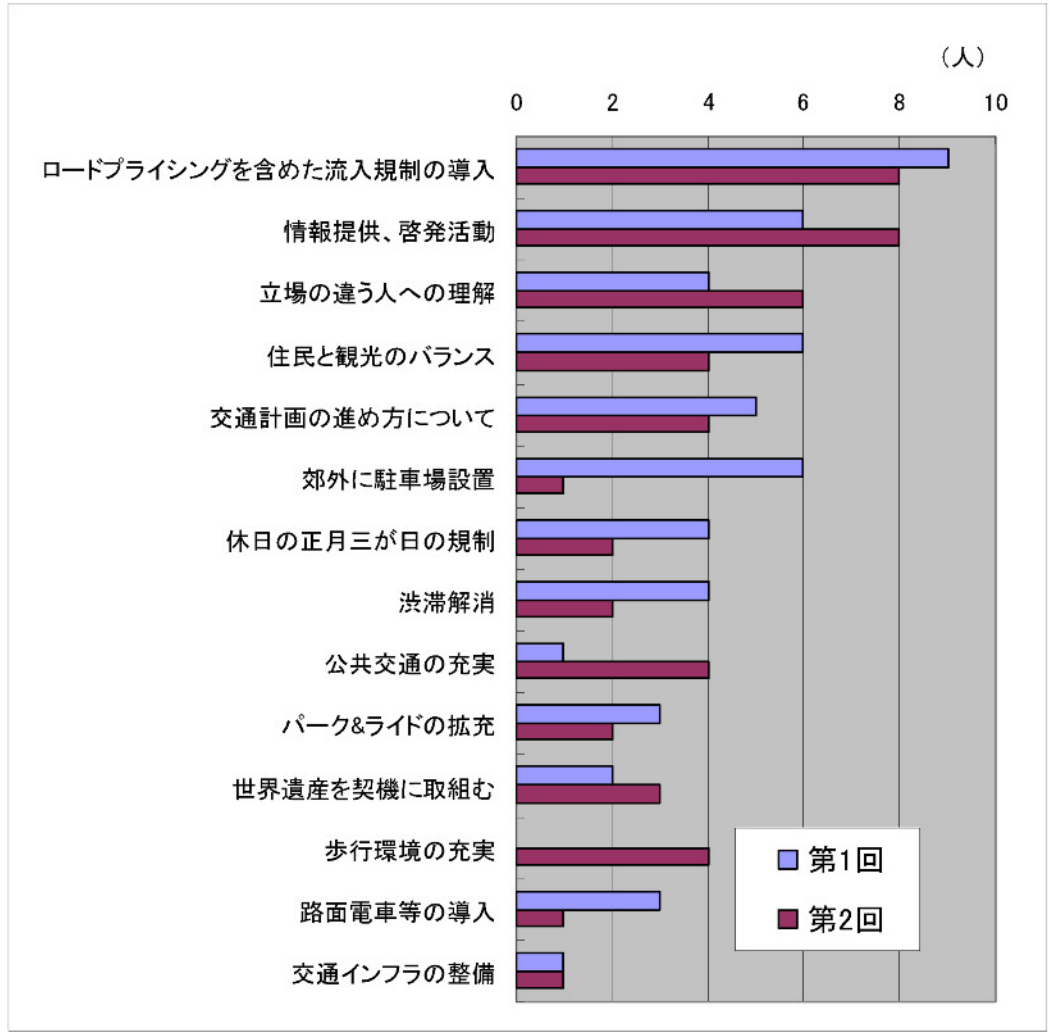


(1)取材・編集ワーク/ワークショップ参加者が付けたポイントランク化の内訳



※ポイントの見方…0ポイントが「混雑や渋滞はうんざりだ」、100ポイントが「まちのにぎわいを優先したい」という傾向を示しています。

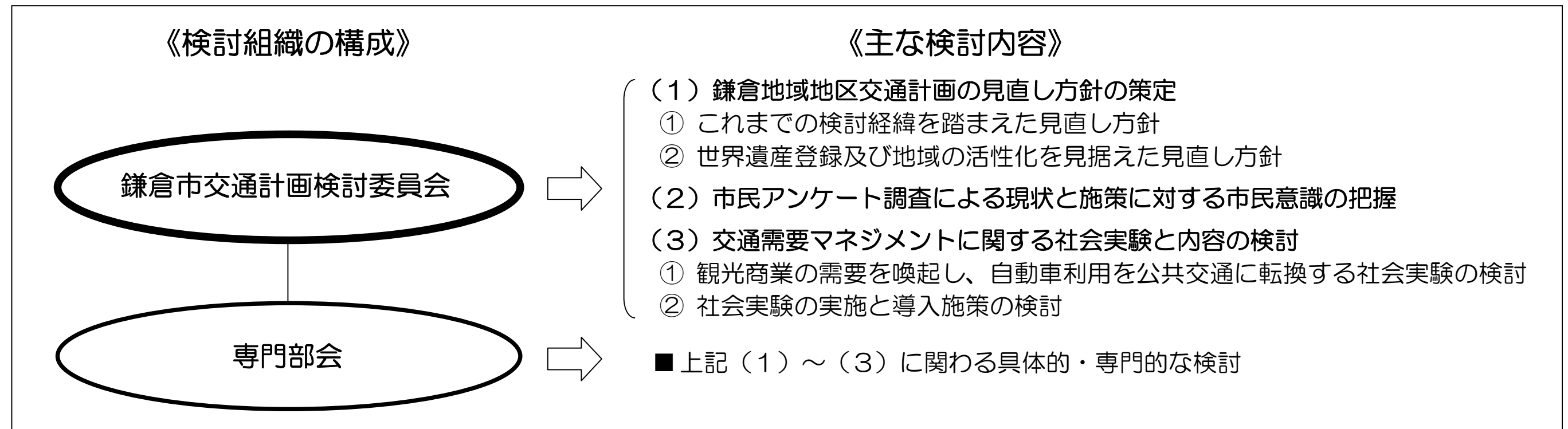
(2)共有・チェックアウトの整理/ワークショップで参加者が一番印象に残ったこと(意見が多い順に整理)



※参加者 1 名で複数の項目に該当するケースもあります。

4. 鎌倉市交通計画検討委員会について

- 鎌倉地域地区交通計画に基づき、パーク&ライド（七里ガ浜、由比ガ浜）、シャトルバス（由比ガ浜～鶴岡八幡宮）、バス専用レーン（鎌倉参道線）、環境手形を実施した結果、一定の効果はありましたが、鎌倉地域内の交通環境を大きく改善するには至っていない状況にあります。
- 一方、平成23年度の市民意識調査では、世界遺産登録によって観光客がさらに増えた場合、市民の日常生活全般に支障（交通渋滞や騒音など）が出ることが懸念されています。
- このため、市民の安全性を守り、かつ世界遺産にふさわしい交通環境を創出し、地域の活性化に寄与する交通施策を検討することを目的として、鎌倉地域地区交通計画を見直します。見直しに際しては、市民アンケート調査によって、現在の鎌倉地域の交通環境や施策の考え方に対する市民意識を十分に把握し、その意向を反映していくものとします。
- 検討組織としては、基本的な方針を検討する鎌倉市交通計画検討委員会と、具体的・専門的な検討を行う下部組織の専門部会とします。



《平成24・25年度の概略スケジュール（案）》

	平成24年度												平成25年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
交通計画検討委員会		○ 第1回				○ 第2回					○ 第3回			○ 第4回				○ 第5回					○ 第6回	
市民アンケート								→																

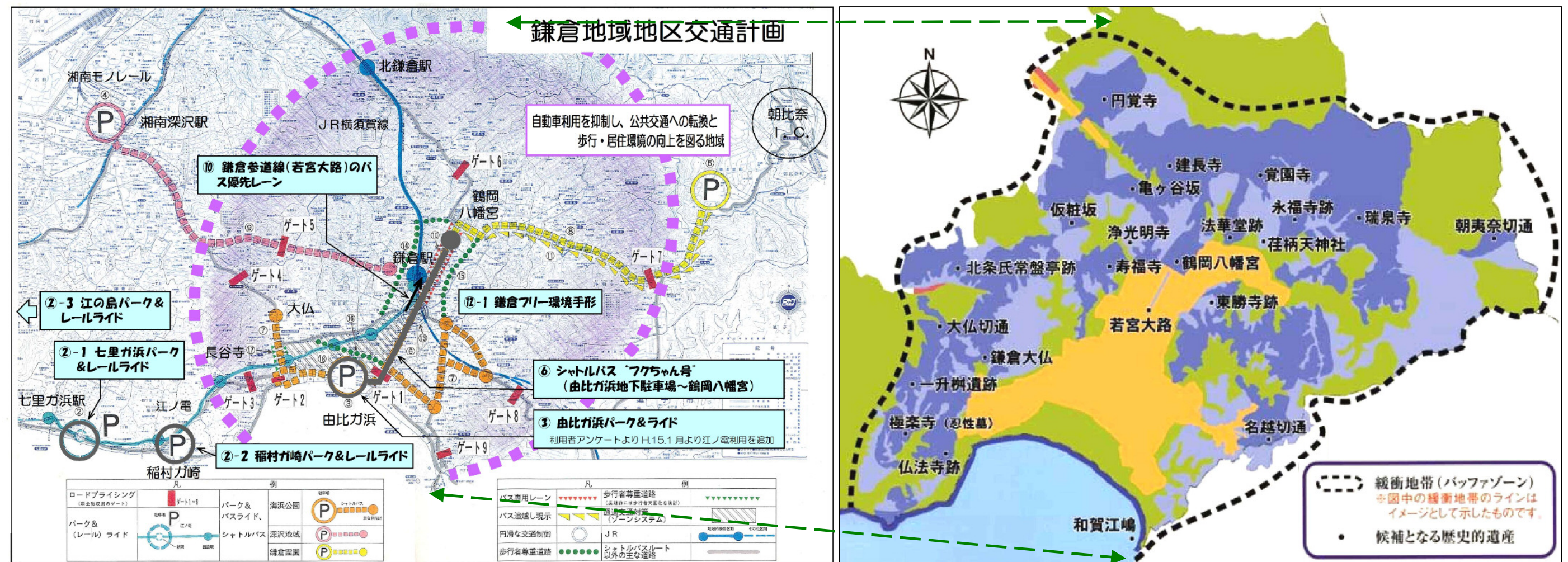
5. 鎌倉地域地区交通計画の見直しの考え方

① 世界遺産登録・商業の活性化に向けて

- 鎌倉の歴史的遺産は、平成4年に「古都鎌倉の寺院・神社ほか」として、ユネスコ世界遺産委員会の暫定リストに掲載され、平成16年に「武家の古都・鎌倉」という考え方をまとめています。
- 世界遺産の緩衝地帯（バッファゾーン）の案は鎌倉地域を内包しており、見直しに際しては、世界遺産登録の計画と連携し、観光商業の振興や居住環境の改善に寄与する内容としていくことを考えています。

鎌倉地域地区交通計画と世界遺産登録の検討範囲との関係

世界遺産の緩衝地帯（バッファゾーン）の案は鎌倉地域を内包しており、2つの計画を相互に連携させていきます



資料：「鎌倉市の登録推進準備のための取り組み」より

② 鎌倉地域地区交通計画の見直しの方向性

- これまでの取り組み経緯や、世界遺産登録や商業の活性化などの新たな視点を考慮すると、広域的には自動車交通を鉄道に転換させ、地域内では公共交通と観光・商業の充実を図っていくことを、短期的な目標として進めることが考えられます。
- このため、鎌倉地域内の交通環境の実態と今後の方向性について、市民アンケートで市民意識を把握していくことが必要だと考えられます。

分 類	これまでの検討経緯・内容	今後の方向性
自動車利用の抑制策	■ロードプライシングについては、検討当初から公平性などを含めて慎重な検討がなされ、平成 13 年度の第2提言では基本的な枠組みまでを取りまとめました。 ■但し、実現に向けては、さらに詳細な検討、鎌倉地域内外及び周辺市町村との合意形成、法律改正を含めた国との調整などを行っていく必要があります。	■公共交通への転換方策を進めた上で、鎌倉地域内及び周辺の交通環境を考慮して、取り組み方や課題などを検討してはどうか
公共交通への転換方策	■これまでに、社会実験を実施しながら、パーク＆ライド（七里ガ浜、由比ガ浜）、シャトルバス（由比ガ浜～鶴岡八幡宮）、バス専用レーン（鎌倉参道線）、環境手形を導入してきました。 ■但し、内陸部のパーク＆ライド（朝比奈方面、深沢地域）では実現する見通しが立っていない状況にあるため、中長期的な位置づけに切り替える必要があると考えられます。 ■また、現在の環境フリー手形は地域内での取り組みとなっていますが、出発地からの鉄道利用を促進する方策に高めていく必要があります。	■自動車の出発地から公共交通への転換、鎌倉地域における公共交通サービスの充実を図る方策を、世界遺産登録と連携して積極的に推進していけばどうか
歩行環境の向上策	■今小路通りの歩行者尊重道路の計画を平成 18～20 年に検討し、平成 21 年度に社会実験を実施しました。 ■歩行時の安心感の向上など一定の効果を認めることができましたが、さらに検討すべき課題を明らかにできました。	■公共交通への転換方策を進めた上で、鎌倉地域内の交通環境を考慮して、取り組みを進めていけばどうか
総合的な交通情報	■平成 15 年度に、鎌倉地域の渋滞画像を湾岸線及び第三京浜の2箇所のPA（大黒、保土ヶ谷）で提供、ドライバーの行動変化を捉える社会実験を実施し、その効果を確認しました。 ■但し、当時は、画像情報の収集・管理、提供に関して具体的な実現方策までを検討するには至りませんでした。	■VICS データなどを利用した鎌倉地域における道路の混雑状況を、多様なメディアを通じて提供していけばどうか
プロモーション	■上記の社会実験を通じて多くの市民が参画し、その状況は広く発信され、鎌倉市の取り組みは全国に周知されることになりました。	■世界遺産登録と連携したプロモーション活動と情報発信を推進していけばどうか

鎌倉地域地区交通計画の短期的な進め方（案）

