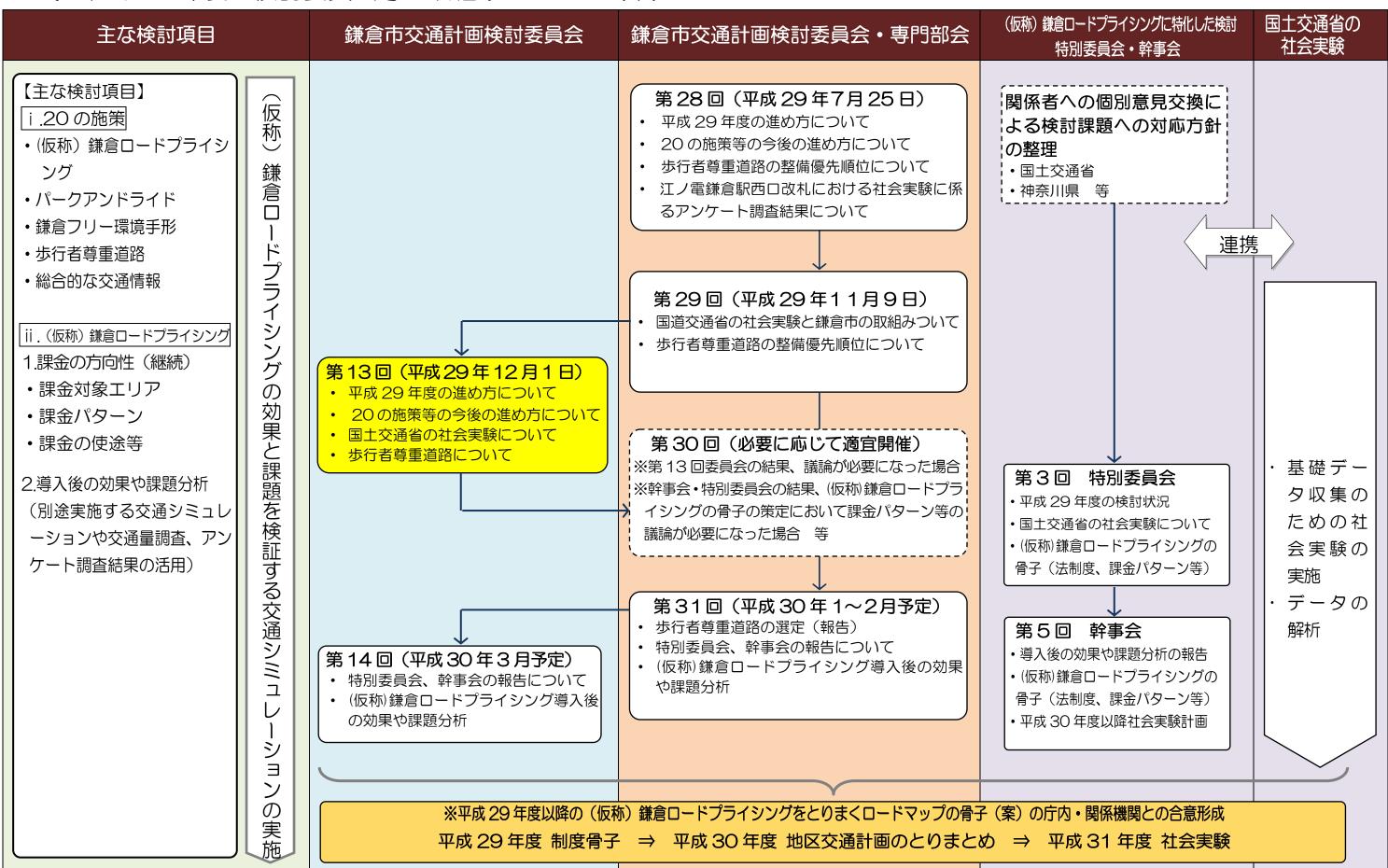
鎌倉市交通計画検討委員会

【第13回】

(目次)
1. 平成 29 年度の検討委員会等の取組みについて(案)1
2. 20 の施策の今後の進め方について2
3. 国土交通省の社会実験の概要と鎌倉市の取組み方針4
4. 歩行者尊重道路の整備優先順位について6
1)前回の委員会で確認された歩行者尊重道路の位置づけ、進め方6
2) 本日の主な論点8
3)整備路線選定の進め方(案)9
4)整備優先順位の評価基準(案)11

平成29年12月1日(金)

1. 平成 29 年度の検討委員会等の取組みについて(案)



2. 20 の施策の今後の進め方について

鎌倉地域の地区交通計画に係るロードマップ(1/2)

凡例 : 平成 29 年度に重点的に取り組む事業 検討、調整・協議 策定、実施 * 点線は必要に応じ実施

項目		V#+1E1/10277	+->-	スケジュール			
		進捗状況	主な検討課題	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度以降
	連絡自動車道(圏央道)の整備 今JCT:横浜環状南線及び横浜湘南道路)	事業着手	1	事業中			完了(H32年度予定)
倉地域の地	地区交通計画	平成 27 年 3 月 中間とりまとめの作成			策定(3月) ▲ (仮称)鎌倉ロード	プライシングの実施方針を反	を映する方針 実施は全て
の施策	(仮称) 鎌倉ロードプライシング	・実施方針の骨子素案の作成・検討課題の抽出・平成28年9月に効果、課題	◆課金の詳細等	交通シミュレーション	実施計画の作成 (3月)	実施に向けた準備	予定を含む
		を把握するために交通実態 調査を実施 ・平成 29 年 9 月 7 日に国土		関係機関との調整・協議	社会実験の準備	社会実験の実施	実施
		交通省の「観光交通イノベ ーション地域」に選定		★国の社会実験の動向を踏	まえ、スケジュールについては ⁴	課金システムのオペレーラ 後必要に応じて調整する	ション等の検証 特に関連が て実施が必
	パークアンドライド	・平成 24 年 11 月利用者アンケートの実施による利用促進に向けた改善策の検討	◆駐車時間の延長 ◆夏期の運用 ◆新規駐車場の確保			関する関係者との調整・協議	実施
		・整備目標の検討		深沢地区:大型バスの駐	車場整備(予定)	パークアンドライド駐車場の確保	果
	シャトルバス (パークアンドライ ド駐車場と観光拠点等の連絡)	_	◆在来の路線バスの 活用	パークアンドライドの駐	車場整備に合わせて必要に	応じて整備、交通事業者と	の調整・協議実施
	バス専用レーン	_	◆一般車への影響確認、交差点処理	交通シミュレーション★	実施の場合:(交通管理者、 バス専用レーンの設計	道路管理者、交通事業者との記	周整・協議) 実施
			◆実施時期	★ (仮称)鎌倉ロードプラー を導入した場合の効果と課		時間の短縮効果を踏まえつつ、	さらにバス専用レーン
	鎌倉フリー環境手形	平成 28 年度利用促進に向け た案内ポスターの作成	◆協賛店や利用できる交通機関の拡大 ◆電子化 ************************************	交通事業者等との調整・			
	乗合タクシー	平成 24 年 10 月 20 日から		調整・協議が整い次第実 交通事業者や地元との調	1403555		
		26 日までの7日間、住友常盤自治会で試験運行			調整・協議が整い次第実	施	
	歩行者尊重道路	平成 28 年度に再検討し新規 道路の位置づけ、整備計画を	◆整備優先順位 ◆個別道路の実施計画				
		作成		地元、交通管理者、道路			
				交通シミュレーション★		調整・協議が整い次第実施	- A
				★ (仮称)鎌倉ロードプラ	ライシング導入後の歩行者尊	重道路の交通量の減少等を予	則

鎌倉地域の地区交通計画に係るロードマップ(2/2)

凡例

: 平成 29 年度に重点的に取り組む事業 検討、調整・協議

策定、実施

*点線は必要に応じ実施

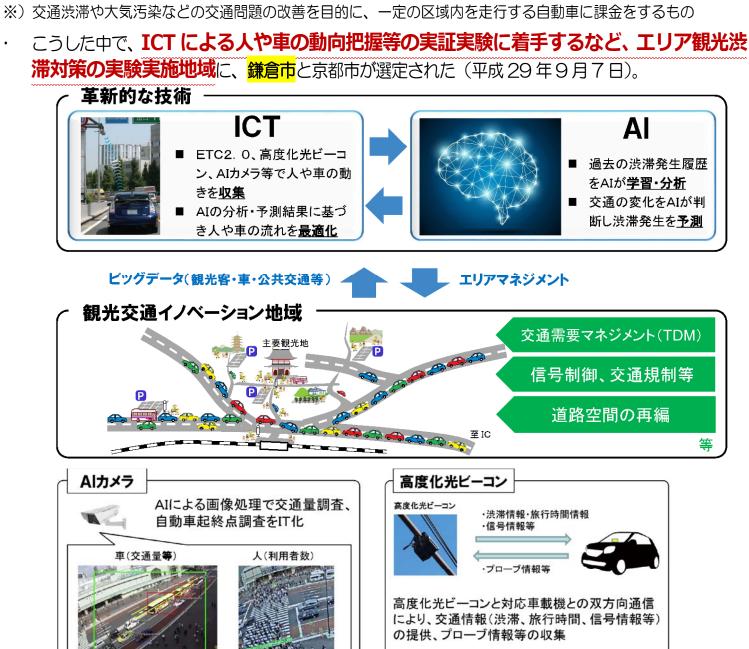
	項目	進捗状況	主な検討課題		スケジニ	ュール	
		進抄扒流	土仏快討味趣	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度以降
20 の施策等	ゾーンシステム ((仮称)鎌倉ロードプライシングの) 課金箇所の設置が困難な地区(由比 ガ浜地区等)において、課金逃れ等 を防ぐため、交通規制等を実施	_	◆(仮称)鎌倉ロード プライシングの課金 箇所に合わせた具体 的な計画の検討	(仮称)鎌倉ロードプラ の課金箇所の検討	イシング 実施の場合:(均対象エリア、施シングの課金箇所の結果を踏	J. C.	者との調整・協議)実施
	江ノ電踏切と連動した信号処理 (下馬交差点)	・平成 28 年 9 月に実施した交通量調査結果による下馬交差点の交差点解析を実施・信号の表示パターンを修正し交通処理能力の向上を検討	◆信号の表示パター ンを調整		実施の場合:(交通管理者、 具体的な信号改定、踏切遮 ライシング導入後のバスの所 更した場合の効果と課題を予	要時間の短縮効果を踏まえて	
	総合的な交通情報	鎌倉市ホームページに交 通情報を掲載	◆公共交通への転換 を促す効果的な情 報提供 ◆観光情報等と一体 となった情報提供	過去の渋滞発生の情報提供		D調整・協議 調整・協議が整い次第実が	TE CONTRACTOR OF THE PARTY OF T
	プロモーション	 ・交通計画ニュースの発行 ・平成 26 年 5 月 3 日~5 日 (3 日間)新規循環バス「スーバ」の社会実験の実施 ・平成 29 年 5 月 6 日 10 時~16 時に江ノ電の住民優先入場実験の実施 	◆社会実験等の参加型イベントの継続開催 ◆鎌倉が紹介された旅番組の最後に公共交通の利用を呼びかける			D調整・協議 整い次第実施	
	民間駐車場を活用したパークア ンドライド	事業者へのヒアリングを実施し実施条件の確認	びかける ◆一定期間の継続性 の担保 ◆稼働率の向上 ◆発券機・システム費 用等の費用分担			の調整・協議	
	新規循環バス「スーバ」	・平成 26 年 5 月 3 日~5 日 (3 日間) 社会実験を実施・検討課題の整理	◆久木踏切の円滑な 通行の確保 ◆費用対効果の検証 ◆路線バスの再編	交通シミュレーション★ ★ (仮称) 鎌倉ロードプライシング導入後のバスの所要時間の短縮効果を予測	・ 県道金沢鎌倉線の交 判断・ 運行に際しては久木		問整・協議を踏まえつつ実施を 必要であるが、関係者が多岐に
	地域公共交通の輸送力の増強	平成28年9月に実施した来 訪者アンケート調査結果に よる自動車からの転換利用 者の把握	◆(仮称)鎌倉ロード プライシングに伴う 転換交通に対応する 輸送力の確保	交通事業者等との調整・		IDD 時代には呼ばられています。	実施 実施 (仮称)鎌倉ロードプライシン
交通市民憲章	章 (案)	・平成 28 年 11 月に検討委員会案を作成・交通計画ニュースを通じた市民意見の募集		素案の作成 (仮称)鎌倉ロードプライ	市民意見の聴取シングの検討及び進捗を踏る	案の作成	制定

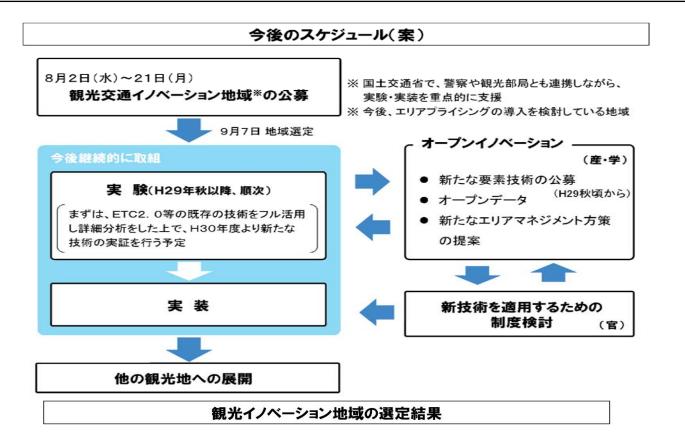
3. 国土交通省の社会実験の概要と鎌倉市の取組み方針

鎌倉市では、これまで検討してきた(仮称)鎌倉ロードプライシングの考え方をもとに、国土交通省が進める ICT 等の技術革新の活 用やエリアプライシング等の制度検討と連携することで、検討課題への対応が進み実現性が高まると考えています。

~ICT·AI を活用した観光渋滞対策~

- 国土交通省では、ICT (Information and Communication Technology)「情報通信技術」・AI (人 工知能)等の革新的な技術を活用し、警察や観光部局とも連携しながら、**エリアプライシング**※を 含む交通需要制御などのエリア観光渋滞対策に取り組んでいくこととしている。





鎌倉市 京都市

【選定理由】

地域の課題や、これまでの取組 を踏まえ、面的に観光渋滞対策を 行うエリアの絞り込みが行われて いる。

こうした地域の取組と連携するこ とにより、ICT・AIを活用した観光 渋滞対策の実装が期待できる。

今年度から、ICTによる人や車 の動向把握等の実証実験に着手 するなど、エリア観光渋滞対策の 実験実施地域として選定。

軽井沢町・神戸市

【選定理由】

地域の課題やこれまでの取組を 踏まえ、面的に観光渋滞対策を行 うエリアの絞り込みを行うことが必

今後、対策実施エリアの絞り込 みに向けた検討等を進めることに より、実験実施環境が整うことが期 待される。

今年度は、今後の取組方針や実 験計画等の更なる具体化に向けて、 検討を行う地域として選定。

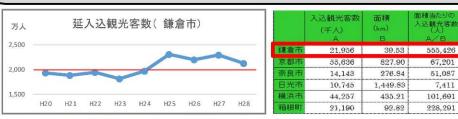
出典:国土交通省ホームページ

ICT・AIを活用した観光渋滞対策 提案概要 (神奈川県鎌倉市)

地域の課題

■地域や観光特性

- ・鎌倉市は日本初の武家政権が開かれた古都として<u>中世</u>の道路網を踏襲した都市構造をもつ
- ・入込観光客数は25年度以降2,000万人を超える状況
- ・<u>面積(km²)当たりの入込観光客数が約56万人</u>であり、 他の観光地と比較し狭い地域に観光客が集中









■観光渋滞特性

・鎌倉市の観光拠点である鎌倉地域では、<u>休日を中心に</u> 著しい交通渋滞が発生



これまでの取組

〇鎌倉市交通計画研究会(平成8年度設置)

- ・市民、学識経験者、交通事業者、関係行政機関等で構成し、<u>地域の交通問題の改善</u>に係る20の施策を提案し、実施可能なものから順次実施
- ・<u>H27年度からは、「(仮称)鎌倉ロードプライシング」に係る特別委員会を設置</u>し、課題 等について議論

〇パークアンドライド(平成13年度より実施)

- ・鎌倉地域周辺の所定駐車場(4箇所)で公共交通機関(<u>江ノ電、シャトルバスなど)への</u>乗り換えを実施(利用促進策として協賛店での料金の割引やサービスを実施)
- ○鎌倉フリー環境手形(平成13年度より実施)
- ・鎌倉地域の主要観光地をカバーする5路線のバスと江ノ電の鎌倉駅~長谷駅間が 1日乗降自由になる切符を販売(利用促進策として協賛店や神社等で割引等を実施)

今後の取組方針

- ・「第3次鎌倉市総合計画第3期基本計画後期実施計画(H29~H31)」に基づき、今年度は都市計画道路の整備や自動車利用の抑制策等を踏まえた交通シミュレーションを実施し、平成31年度には「(仮称)鎌倉ロードプライシング」の社会実験を実施予定
- ・今回の社会実験では、鎌倉地域への主要な出入口において交通流入台数や通過交通量、 ETC装着率の把握、AIカメラなどによる人や車の移動モード・回遊の把握を提案
- ・調査結果をロードプライシングの社会実験に繋げていく方針

(仮称)鎌倉ロードプライシングの概要とシステムイメージ・



出典)「鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた中間取りまとめ(H273)」より抜粋

※提出された企画提案書を基に国土交通省作成

4. 歩行者尊重道路の整備優先順位について

1)前回の委員会で確認された歩行者尊重道路の位置づけ、進め方

名称	備考
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
	都市計画道路として整備
拠点间追給 	されている海浜公園前交
	差点以北の区間は歩道が
	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
	請願書を受けて追加
し〜坂ノ下に抜ける	
A-1-	
中学校前~鎌倉女学院	11
前に抜ける道路	
抜ける道路	//
⑧若宮大路横須賀線高	専門部会での意見を踏ま
	えて追加
る道路	
9二の鳥居前交差点か	
	 ①今小路 ②小町大 ③加 ③加 ③加 ③加 ④工 がいる 一次の 一次の 一次の 一次の 一の 一の<

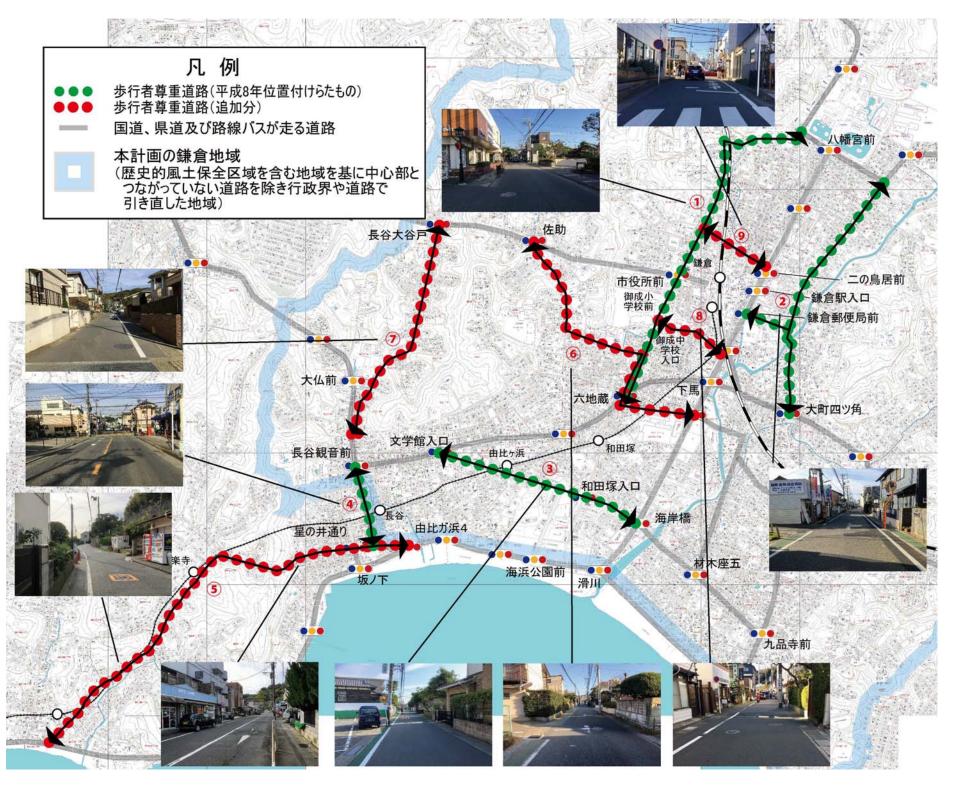


図. 歩行者尊重道路の位置づけ

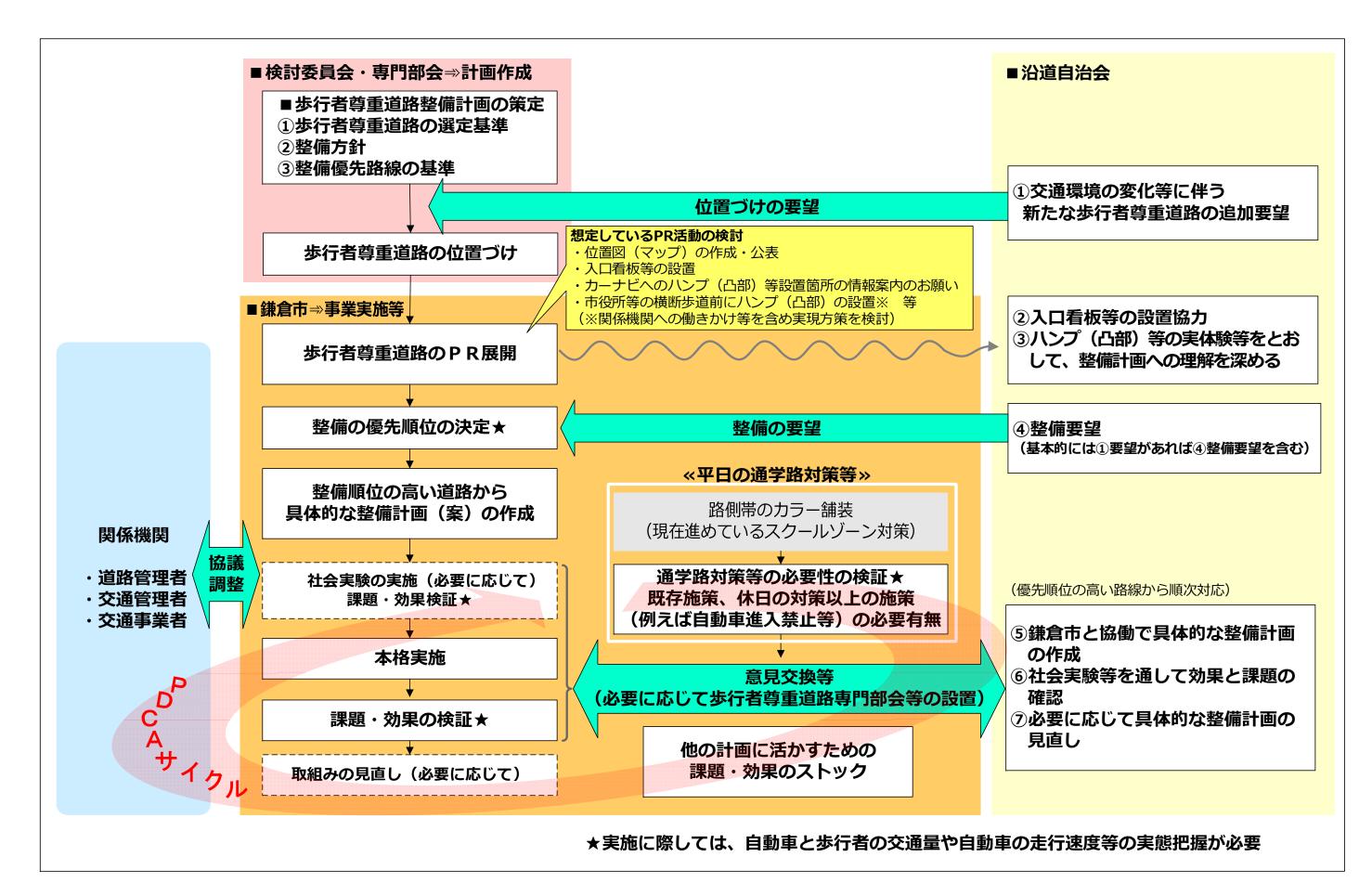


図. 計画から事業までの道すじ

2) 本日の主な論点

歩行者尊重道路の優先順位の決定方法と評価方法について議論します。

《第28~29回専門部会の主な意見》

▲:委員からの発言、♣:事務局の発言

【整備目標について】

- ◆歩行者尊重道路の整備目標は1年間1路線とあるが、道路交通の改善は喫緊の課題であり、このような進め方で良いか。もう少し柔軟に路線単位ではなく区間単位で他の路線も進められると良い。
- ♣カラー舗装などの対策は別途実施している。歩行者尊重道路は、財源的にも1年1路線で 進めざるを得ない。まずは1路線を早く進め、その実績の反響が大きければ、予算の話もあ るが、柔軟に数多くできるだけ早くやれるように対応させてもらいたい。

【歩行者尊重道路の沿道関係者について】

♠商店会も考慮した方が良い。

【整備優先順位の決定の進め方について】

- ◆地元も協力して交通安全を推進していく環境が整ってないと整備の効果が得られないことから、地元の理解、協力を深め発意を促す説明会等は重要。
- ◆優先順位を決める前に、対象の自治会、商店会等に整備のイメージを伝えた方が良い宣伝 になる。

【整備優先順位の評価基準(案)について】

- ♠点数付けは各項目の深刻さが反映されていれば良いが、各項目の点数は同じ重みではないので総得点による評価はどうかと思う。要望が3路線ぐらい挙がってきた時に、総合的に検討するなら良い。
- ♣歩行者尊重道路は全てを整備するので、優先順位は基本的に最低限必要なデータで決められるのが一番良いと考えた。スピード感と簡易さなども含めて考えたい。
- ♠ヒヤリハットは急ブレーキの回数だけではない。子どもたちに「どこで事故に遭いかけたか」などを把握することが必要である。

《専門部会案》

整備路線選定の進め方(案)

- ・安全対策の効果を高めるためには、沿道関係者のより 深い理解と協力が不可欠であり、行政と協働で取組む 環境づくりが重要。
- ・過去に今小路通りで行った社会実験では、ハンプ(凸部)等に対する不満もあったことから、誤解を与えない説明が必要。
- ・歩行者尊重道路の多くは、沿道に複数の自治会や商店 会が関係する中で、スピード感を持って次年度以降に 沿道関係者と協働で取り組むための手順を検討。

整備優先順位の選定基準(案)

- ・評価は既存のデータを活用しながら最低限必要な実態 把握に基づき客観的に行う。
- ・問題の深刻さが評価できるように評価基準を絞って行う。

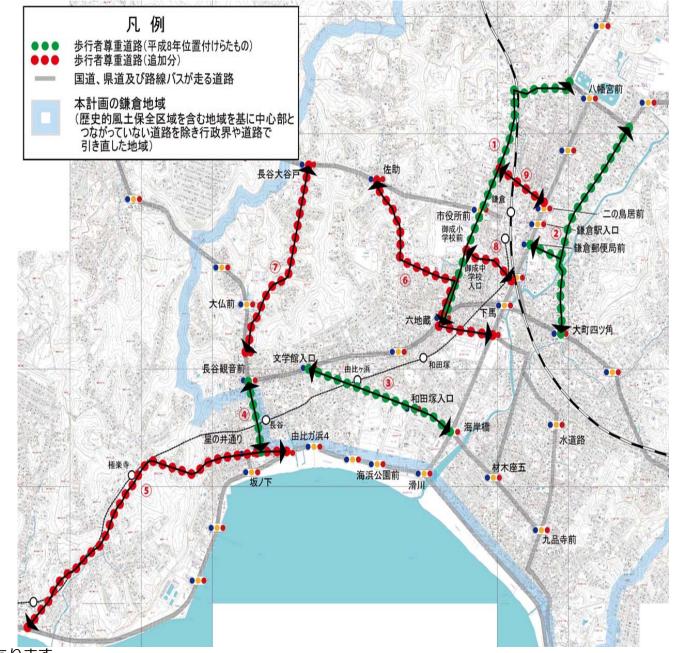
3)整備路線選定の進め方(案)

≪基本的な考え方≫

- 歩行者尊重道路の整備は、まずは1路線の整備をめざし、その実績の反響を踏まえ柔軟にできるだけ早く実施します。年度の当初から半年を掛けて整備計画の作成⇒次年度の予算措置⇒次年度整備の流れで進めることを考えています。
- ・ 平成31年度から事業を開始するため、今年度に平成30年度に検討する1路線を選定します。
- ・ 整備計画の作成や整備後の効果の確認は、日常的に利用している住民の方と協働で取り組みます。歩行者尊重道路の沿道には、複数の自治会や商店会があることから、先ずは行政が整備優先順位を定め、関係自治会等に協働で取組むことを呼びかける進め方を考えました。

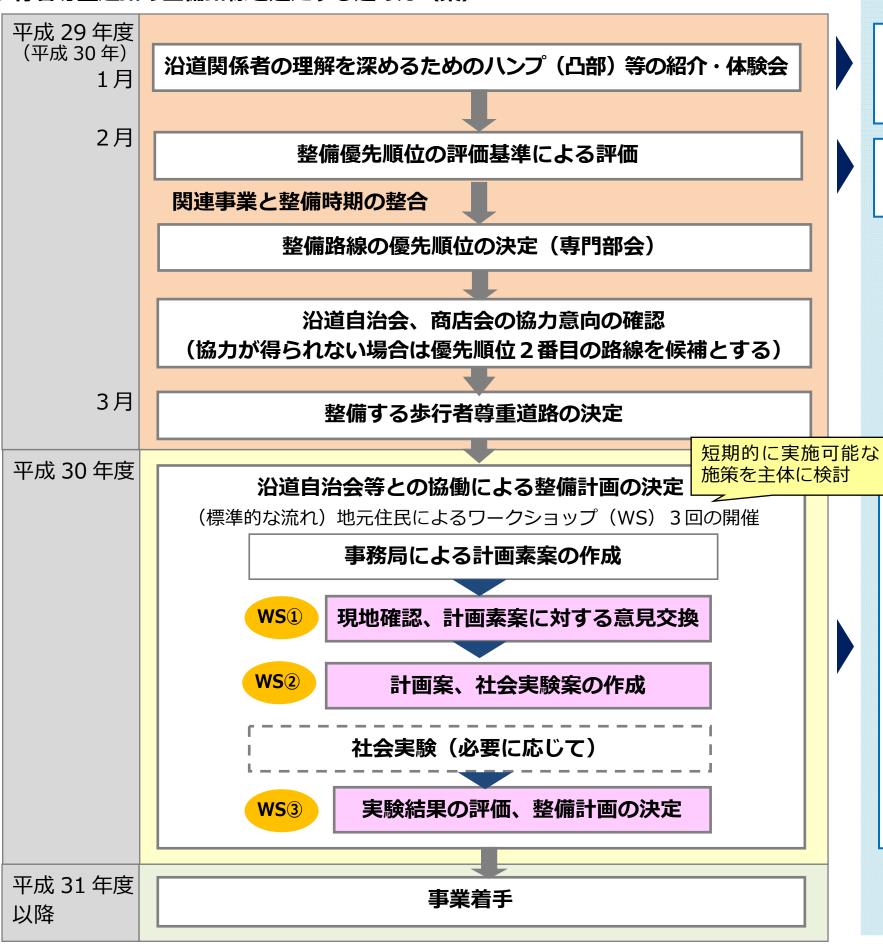
歩行者尊重道路沿道の自治会・商店会の一覧*

	一									
番	歩行者尊重道路 歩行者尊重道路	光		沿道商店会						
号	少1] 有导里坦昭	対象数	名称	対象数	名称					
1	今小路通り	6	由比ガ浜自治会 塔之辻自治会 蔵屋敷自治会 御成町末広自治会 扇ガ谷下町自治会 雪ノ下岩谷堂町内会	3	鎌倉由比ガ浜商店街振興組合 鎌倉小町商店会 鎌倉西口商店会					
2	小町大路	6	横町町内会 小町上町明光自治会 小町二丁目東自治会 小町上町東地区街灯会 小町元町町内会 大町八雲自治会	2	鎌倉横小路振興会 大町商店会					
3	海浜公園~周辺観光拠点間 道路	3	若宮町内会 由比ガ浜西自治会 長谷自治会	0	なし					
4	江ノ電長谷駅前道路	1	長谷自治会	1	長谷駅前通り商店会					
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	4	稲村ガ崎自治会 極楽寺自栄会 坂ノ下自治会 長谷自治会	0	なし					
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	3	佐助自治会 塔之辻自治会 由比ガ浜自治会	2	鎌倉由比ガ浜商店街振興組合 鎌倉由比ガ浜中央商業協同組合					
7	県道藤沢鎌倉線から長谷大 谷戸交差点に抜ける道路	1	長谷自治会	0	なし					
8	若宮大路横須賀線高架下付 近から御成小学校前交差点 に抜ける道路	2	蔵屋敷自治会 御成町末広自治会	1	鎌倉御成商店街協同組合					
9	二の鳥居前交差点から鎌工 会館ビルに抜ける道路	3	扇ガ谷下町自治会 八幡宮前自治会 小町二丁目自治会	3	鎌倉小町商店会 鎌倉表駅商友会 八幡宮前商店会					



[※]現段階の調査に基づくものであり、個々に自治会等へアプローチしていく際には追加・変更等する場合があります。

歩行者尊重道路の整備路線を選定する進め方(案)



《備考》

- 平成28年4月1日施行の新たな技術基準に合ったハンプ(凸部)等を説明し、歩行者への影響が少ないこと等を理解してもらう(予定)
- 歩行者交通量、自動車交通量調査等の実施
- 評価は交通環境が大きく変わった場合に行う

- 事業着手の予算措置を行うため、10 月頃までに 計画の見通しを得る
- 事業の実施主体となる道路課との連携を図る
- 事務局が作成する計画素案(たたき台)は、整備 優先道路の評価で収集する基礎データを基に作 成する
- ワークショップの中で、事務局が作成するたたき 台を基に、現地調査等を行い詳細なヒヤリマップ 等を作成する
- 社会実験に用いるハンプ(凸部)は、国土交通省等からの借用を想定し、極力費用をかけずに実施する

4)整備優先順位の評価基準(案)

≪基本的な考え方≫

- ・ 歩行者尊重道路(9路線)は全て整備する予定です。
- ・ 但し、江ノ電長谷駅前道路は、全線両側に歩道が整備され歩車分離がなされている中で、歩道の歩きやすさを高める波打ち歩 道の解消等の取組みを想定しており、整備には長期間を要することから、整備優先順位で評価せず別途整備促進を図ります。
- ・ 整備優先順位の選定を分かりやすく説明しやすくするためには、**客観的に判断できる指標**が必要です。最低限必要な現 状把握を基に点数化することが最良だと考えられます。

交通事故の予防が必要な道路⇒歩行者が多く速度の速い自動車も多い道路

整備優先順位の評価基準(案)

視点				具体的な評価方法(得点方法)		
		評価項目	評価方法	評価基準	点数	
事故対策	これ以上の交通事故	①歩行者に係る交通事故	警察からの提供データ	過去3年間の歩行者が当事者となる交通事故の発生件数が、	1	
	が起きない対策	の発生件数		歩行者尊重道路の1km当りの平均発生件数よりも多い		
事故防止	危険を感じる道路や	②ヒヤリハットの回数	プローブデータの借用**1	急ブレーキ箇所数が、歩行者尊重道路の1km当りの平均箇所	1	
	スピードが出やすい			数よりも多い		
	道路に対し、交通事故	③自動車の速度超過台数	プローブデータの借用**1	速度超過台数割合が 50%以上 ^{※2}	1	
	を未然に防ぐ		又は速度調査の実施	速度超過台数が、全歩行者尊重道路の平均交通量よりも多い		
		④歩行者交通量	交通量調査の実施	全歩行者尊重道路の平均交通量よりも多い	1	
		⑤自動車交通量	II .	道路構造令の歩車共存道が可能な500台/日 ^{※2} を上回る場合	1	

※1) 国土交通省の「生活道路の対策エリア」の登録を見据えつつ ETC2.O のデータを活用 ※2) 調査結果を踏まえ評価に差が出るよう検証

点数により整備優先順位を決定、同点の場合は例えば"自動車の速度超過台数の多さ"により決定 また、以下の他の事業との整合を踏まえる

- ・川喜多邸前付近は舗装の打ち換え(H31 年度予定)
- ・海浜公園~周辺観光拠点間道路の周辺は商業施設の立地(予定)