

# 鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

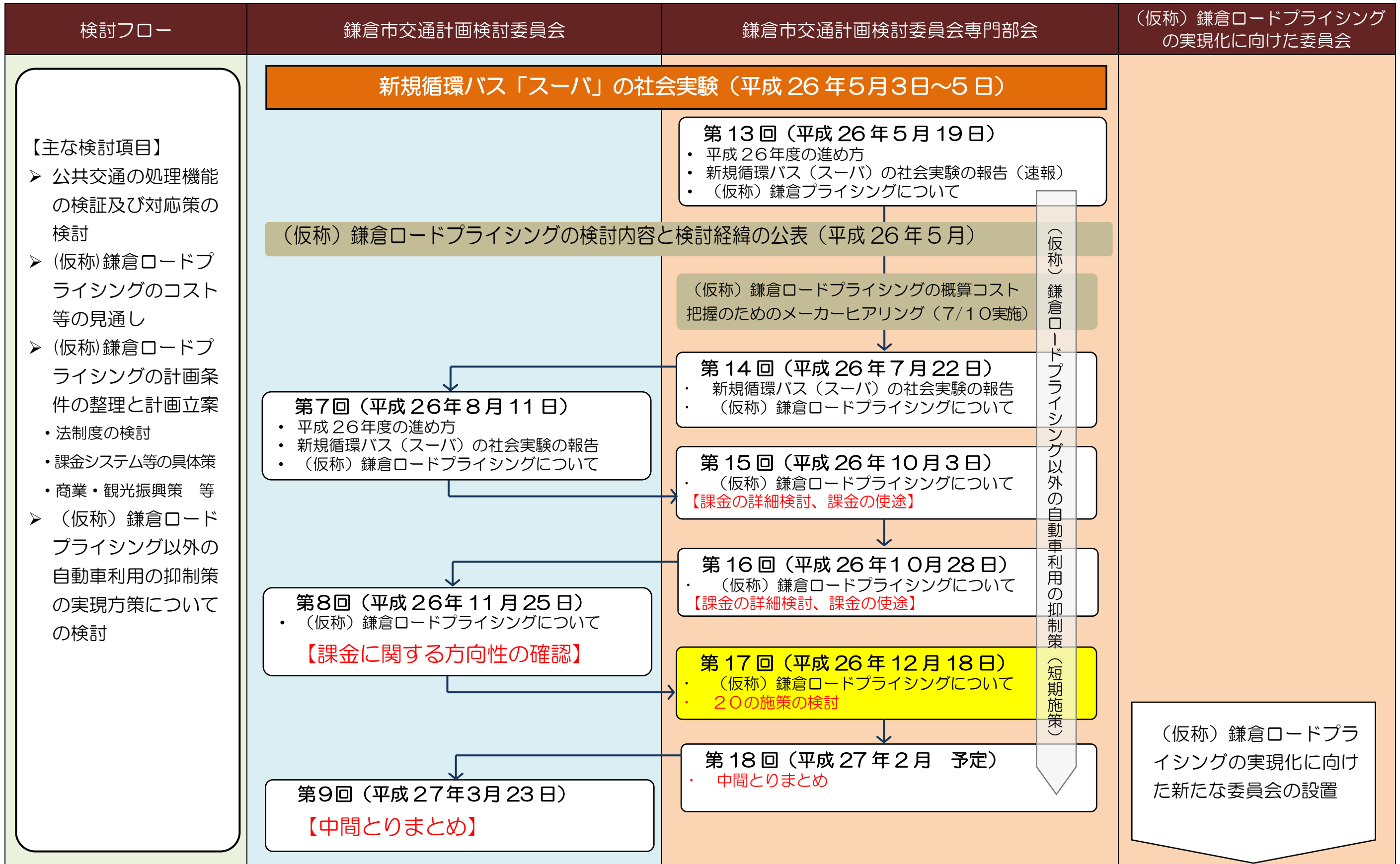
## 【第17回】

### (目次)

1. 平成26年度の進め方 .....	1
2. 第8回検討委員会での主な意見とその対応 .....	2
3. (仮称) 鎌倉ロードプライシングに関して第8回検討委員会です承が得られた内容 .....	4
4. (仮称) 鎌倉ロードプライシングの今後の検討課題と検討方針 .....	5
5. 本日の論点 .....	6
6. 20の施策の評価(案) .....	11
7. 鎌倉地区交通「市民宣言(案)」 .....	15
8. (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策 .....	16

平成26年12月18日(木)

# 1. 平成26年度の進め方



※第13回専門部会までは、「(仮称) 鎌倉プライシング」と記載していましたが、第13回専門部会以降は、委員の意見を踏まえ「(仮称) 鎌倉ロードプライシング」と記載しています。

## 2. 第8回検討委員会での主な意見とその対応

### 《(仮称) 鎌倉ロードプライシングについて》

項目	主な意見	対応
代替交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>鎌倉地域内の江ノ電、バス、タクシーは、車の代替交通として対応は可能か。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>江ノ電は、特異日以外は入場制限をかける程の混雑は発生しないことから、対応が可能であり、特異日の代替交通を検討します。</li> <li>(仮称) 鎌倉ロードプライシングが実施され、交通渋滞が解消されれば、バスを充実させることは可能です。</li> <li>タクシーは、車両台数が需要を上回っており、同施策が実施され交通渋滞が解消されれば、タクシーを充実させることは可能です。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道 134 号の路線バスが運行されれば、地域住民の移動しやすさが高まるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>江ノ電では、ゴールデンウィーク期間において、鉄道混雑緩和に向けた鎌倉駅→国道 134 号→由比ガ浜（長谷駅周辺）を結ぶ鉄道代行バスを試験的に運行した経緯があることから、国道 134 号の運行について、交通事業者と協議していきます。</li> </ul>
観光バスの課金	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光バスは、交通渋滞の解決に向け、課金して流入を減らして頂きたい。長谷の高徳院の観光バスの入出庫が渋滞を招いており、坂ノ下の方まで車が並ぶことも度々ある。住民は非常に迷惑している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光バスは、課金対象とします。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>修学旅行は、課金額を少し免除するなどの細かいことまで考えるべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>修学旅行のバスは、平日が多いことから、課金対象にならないことが想定されます。課金対象日の修学旅行バスの課金額は、今後検討します。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方からの観光客が観光タクシーを利用する場合、地方の旅行会社が例えば横浜のタクシー会社に一括して予約するが、横浜のタクシーは課金されるので議論が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーは、車両台数が需要を上回っており、余裕があることから、鎌倉市に営業区域のないタクシーは課金対象とします。</li> </ul>
パーク&ライド	<ul style="list-style-type: none"> <li>例えば上高地等のように、駐車場で路線バスに乗り換えるシステムを整備すべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場で公共交通に乗り換えるパーク&amp;ライドの拡充策を検討します。</li> </ul>
法制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>法的に(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実施が可能か。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>課金については、法定外目的税や構造改革特区を考慮しており、(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実現化に向けた新たな委員会を設置し検討します。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>課金を税金として取る場合、交通渋滞は鎌倉だけではないので、周辺の都市でも導入するところが出てくるのではないか。周辺の都市への影響も踏まえ検討すべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>法定外目的税の課金の目的については、歴史的なまちづくりに活用する等の検討が必要です。</li> </ul>
将来的な自動車利用の見通し	<ul style="list-style-type: none"> <li>2013 年は 2010 年よりも延入込観光客数が増加しているが、交通渋滞は減少しており、この傾向によれば 2016 年はもう少し減るのではないか。これから 50 年先 100 年先には、車の台数は減る傾向にあるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10 年から 20 年先を見越した場合、2015 年度には首都圏中央連絡道路が藤沢 IC から釜利谷 JCT 区間を除きほぼ全線完成する予定です(資料 2 参照)。このため、埼玉方面や山梨方面等から鎌倉地域への自動車の流入は、増加が想定され、交通渋滞が懸念されることから、(仮称) 鎌倉ロードプライシングの検討が必要だと考えています。</li> </ul>

項目	主な意見	対応
周辺道路への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県道金沢鎌倉線の迂回路の整備が必要ではないか。明石橋交差点に課金ポイントが設置されれば、ハイランドの先で交通渋滞が発生するのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (仮称)鎌倉ロードプライシングは、自動車交通量の抑制を促すため、交通量は減少することが想定されます。今後、交通シミュレーション等を実施し検証します。</li> </ul>
課金ポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 課金所のゲートは、どのようなものを想定しているのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 課金ポイントや形状については、まだ具体的に決まっていません。メーカーと協議し、鎌倉の景観に配慮したものを検討します。</li> </ul>
地域経済への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (仮称)鎌倉ロードプライシングを実施した場合、駐車場利用の減少に伴う影響や、交通渋滞が解消されれば課金しても来訪者は増加するなどの地域経済への影響の検討が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (仮称)鎌倉ロードプライシングの効果と影響については、自動車利用者等に対するアンケート調査等を実施し検討します。</li> </ul>

#### 《(仮称)鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策》

項目	主な意見	対応
自動車利用の抑制策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民は、交通渋滞により、目的地までの所要時間が読めなくなる。例えば「別の経路を用いれば何分で行ける」などの情報が提供されれば、選択する道路が多くなり、移動しやすくなるのではないか。</li> <li>・ 「鎌倉の駐車場は高い」や「残り駐車台数は何台」などの情報を提供することで、車の利用を控える人もいるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本的に、交通情報は交通管理者が行うことから、鎌倉市独自で提供することは出来ませんが、平成25年度市ホームページで公表したように、既往の渋滞結果を提供することは可能です。</li> <li>・ 鎌倉地域の駐車場は、一元管理されていないことから、全部の駐車場を対象に満空情報を提供することは難しいと考えられます。今後、駐車場の利用状況等も把握しながら、効果的な情報提供を検討します。</li> </ul>

### 3. (仮称) 鎌倉ロードプライシングに関して第8回検討委員会です承が得られた内容

#### 《課金の詳細検討》

項目	内容
1. 対象エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 対象エリアは鎌倉地域とする。</li> <li>■ 国道 134 号は対象エリア外とする。</li> </ul>
2. 対象日	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 対象日は全ての土日祝日等（120 日程度）とする。</li> </ul>
3. 対象時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 対象時間は、8時から 16 時までを基本とし、終了時間については、課金ポイントの交通実態に応じて適切な時間を設定する。</li> </ul>
4. 課金単位	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 課金単位は 1 回毎とする。</li> </ul>
5. 課金対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 課金対象は、次の課金対象外を除く、鎌倉地域に流入する全ての自動車、二輪車（軽車両を除く）とする。 （課金対象外） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両</li> <li>・ 路線バス及び市内の遊覧バス、鎌倉市に営業区域があるタクシー（鎌倉市、逗子市、葉山町）</li> <li>・ 宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務車両</li> </ul> </li> <li>■ 観光バス等については、課金対象とする。</li> <li>■ 想定していない車両等への対応は、別途組織を設置して検討する。</li> </ul>
6. 課金パターン	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 課金は、「市民」と「来訪者」とで異なった課金額を基本とする。道路利用の公平性の観点から、市民からも利用頻度を踏まえ来訪者の概ね 0～1 割程度課金する。鎌倉市民は一律に課金する。</li> <li>■ 市外からの流入車両については、一般車は一律にする。</li> <li>■ 鎌倉市に営業区域がないタクシーは、一般車と同等の課金額とする。</li> <li>■ 観光バス等は、交通渋滞への影響から一般車よりも高額とする。</li> </ul>
7. 課金の使途	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ (仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金の使途は、システムの運営・管理費に充てる他、来訪者等の公共交通サービスの向上や快適な歩行環境の拡充等に向け、公共交通への転換方策や道路整備等に充てる。</li> </ul>

#### 4. (仮称) 鎌倉ロードプライシングの今後の検討課題と検討方針

##### 《これまでの議論で指摘された検討課題とその検討方針》

項目	検討課題	検討方針	検討主体
法制度面	法的な実施可能性 交通渋滞が発生している周辺都市に、(仮称) 鎌倉ロードプライシングの導入が過度に広がらないような法制度面の適用等	<ul style="list-style-type: none"> <li>法定外目的税や構造改革特区等について検討します。</li> <li>法定外目的税の課金の目的については、歴史的なまちづくりに活用する等の検討が必要です。</li> </ul>	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実現化に向けた新たな委員会が検討します。
課金額	具体的な課金額 (初期値)	自動車利用者へのアンケート調査による (仮称) 鎌倉ロードプライシングの実施後の行動変化、交通シミュレーションによる導入効果や周辺道路への影響等を検証し、基本的な課金額を検討します。	検討委員会、専門部会が検討します。
具体的な課金方法	対象車両に応じた具体的な課金システム、機器、課金ポイント等	<p>メーカーの協力を得ながら、対象車両に応じた具体的な課金システム、機器、課金ポイント等を検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>次回来訪時に課金記録から、何らかの方法で課金の一部を還元する方法 (課金記録の交通 IC カードへのチャージ方法等)</li> <li>事前登録の具体的な処理体制</li> <li>徴収逃れを追跡する方法</li> <li>具体的な機器の大きさ等の見通しを得た段階で具体的な課金ポイントの位置 等</li> </ul>	メーカーの協力を得ながら鎌倉市が検討します。
運営体制	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの運営体制	具体的な課金方法等が明らかになった段階で、業務内容、規模等を想定し、必要な運営体制を検討します。	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実現化に向けた新たな委員会等の意見を踏まえ鎌倉市が検討します。
合意形成	①市民 ②事業者 ③交通事業者 ④駐車場事業者 ⑤国 ⑥道路管理者 (神奈川県) ⑦交通管理者 (神奈川県警察本部等) ⑧周辺自治体 (横浜市、藤沢市、逗子市) 等に対する合意形成	導入後の交通渋滞の解消、駐車場利用の変化、経済効果等をアンケートや交通シミュレーション等を用いて定量評価し、導入の効果と影響を予測した上で、協議、説明会・タウンミーティング、シンポジウム等を通して合意形成を進めます。	鎌倉市が検討します。
経済効果 (事業者等との合意形成)	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの導入による平日を含めた経済的な効果、影響 <ul style="list-style-type: none"> <li>車での来訪者の変化 (駐車場経営への影響等)</li> <li>商業者に対する効果と課題</li> </ul>	自動車利用者に対するアンケート調査等を実施し、経済効果を検討します。	鎌倉市が検討します。
社会実験計画	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの平成32年度の本格実施に向けた社会実験計画	実施の影響や課題を明らかにするとともに、適正な課金額の設定等に向け、社会実験の内容、方法等を検討します。	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実現化に向けた新たな委員会の意見を踏まえつつ、検討委員会、専門部会が検討します。



## 5. 本日の論点

### 論点1. 20の施策の評価

(仮称)鎌倉ロードプライシングは、鎌倉地域の交通問題の解消を目指した20の施策の1つの大きな柱です。20の施策を一体的に進めることで、交通渋滞の解消等が着実に進むと考えています。そこで、これまでの社会実験や関係機関との協議等を踏まえ、20の施策を評価するとともに、(仮称)鎌倉ロードプライシングの平成32年までの本格実施に合わせて実施すべき施策及び追加施策等、今後の実施方針を示した事務局案について議論します。

### 論点2. 市民宣言

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」では、計画目標を実現するため、市民自身のこれまでの自動車交通に関する考え方や利用方法を見直す必要があると考え、その精神を「鎌倉地区交通市民宣言(案)」としてまとめ、表明することとしました。

#### 《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) 活力とにぎわいのある歩いて楽しい古都かまくらの観光地づくり

(仮称)鎌倉ロードプライシング等の実現化に向け、平成8年に作成した市民宣言(案)について、新たな視点や見直す視点がないか議論します。

### 論点3. (仮称)鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策

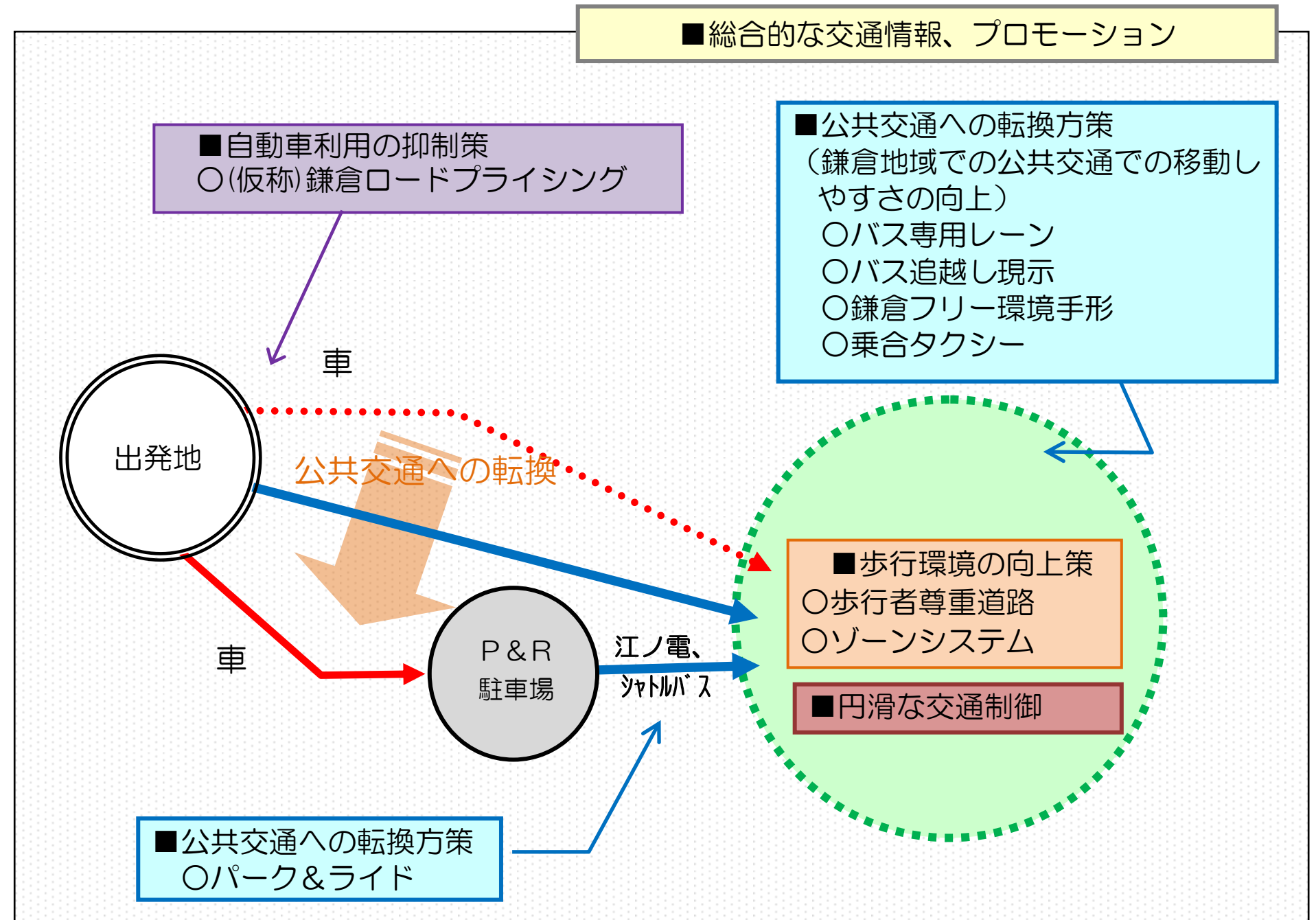
(仮称)鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策について、今後の検討方針を議論します。

## 《20の施策の考え方》

- 自動車から公共交通への転換方策として、『パーク&ライド』等を整備し、自動車利用の抑制策として『(仮称)鎌倉ロードプライシング』を導入します。
- 『鎌倉フリー環境手形』等により鎌倉地域内の公共交通での移動しやすさを確保します。
- 『歩行者尊重道路』等により歩行者の快適で安全な通行空間を確保します。
- こうした交通施策をより有用性を高めるため、『総合的な交通情報』等を提供しま

- ① 出発地での自動車から公共交通への転換を促します。
- ② 鎌倉地域への流入に対し、自動車から公共交通への転換を促します。

鎌倉地域の交通渋滞の解消を図り、市民の居住環境の向上を図ります





20の施策の概要(1/2)

分類	施策	No.	対象地区 又は区間	実施の 状況		施策の内容	
				実 験	実 施		
自動車利用 の抑制策	(仮称)鎌倉 ロードプライ シング	①	鎌倉地域外縁部			鎌倉地域と連絡する主要な道路に、課金ポイントを設置し、料金を徴収することで、自動車利用の抑制を図る施策。	
公共交通へ の転換方策	パーク&ライ ド	②-1	七里ガ浜 (車→江ノ電)	◎	●	鎌倉地域の外縁部の駐車場にマイカーを止め、江ノ電、または鎌倉駅、鶴岡八幡宮方面へ向うシャトルバスに乗り換え、鎌倉地域へ移動するシステム。  ※協賛寺社の拝観料割引や縁起物の進呈等、協賛美術館等の入館料割引や粗品進呈	自動車1台あたり1,800円 5時間分の駐車料金、江ノ電全線(藤沢駅~鎌倉駅)1日乗り降りフリー切符が2枚、※
		②-2	稲村ガ崎 (車→江ノ電)		●		自動車1台あたり1,800円 6時間分の駐車料金、江ノ電全線(藤沢駅~鎌倉駅)1日乗り降りフリー切符が2枚、※
		②-3	江の島 (車→江ノ電)		●		自動車1台あたり1,500円 5時間分の駐車料金、江ノ電江ノ島駅~鎌倉駅の1日乗り降りフリー切符が2枚、※
		③	由比ガ浜 (車→シャトルバス)		●		自動車1台あたり1,660円 4時間分の駐車料金、シャトルバスの1日乗降自由のフリー切符2枚、※
		④	深沢地域国鉄跡地 (車→シャトルバス)	◎			—
		⑤	鎌倉霊園 (車→シャトルバス)	◎			—
	シャトルバス (ミニバス)	⑥	海浜公園~ 鶴岡八幡宮		●	パーク&ライド駐車場から鎌倉駅、鶴岡八幡宮方面に直行するバス。	ふくちゃん号が土日休日に運行
		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		⑩	鎌倉参道線の4車 線区間		●	鎌倉駅東口を起終点とする路線バスの主軸であり、かつパーク&バスライドのシャトルバスの主要な路線となる八幡宮前交差点~下馬交差点間をバス専用レーンとする(現在一部の区間がバス優先レーン)。路上駐車を排除する効果も持ち合わせる。
バス追越し現 示		⑪	金沢鎌倉線			バス専用道路やバス専用レーンが設置できない2車線道路で、バス追い越し専用信号により、対向車線を一時的にバスの通行レーンとし、バスを優先的に走らせる方策。(10頁参照)	
乗り継 ぎの利 便化策	鎌倉フ リー環 境手 形	⑫-1	鎌倉地域	◎	●	鎌倉地域内の観光スポットを広くカバーした5つの路線バスと、電車の特定区間が一日自由に乗り降りできるお得なフリーきっぷ。 大人570円・小人290円。	

20の施策の概要（2/2）

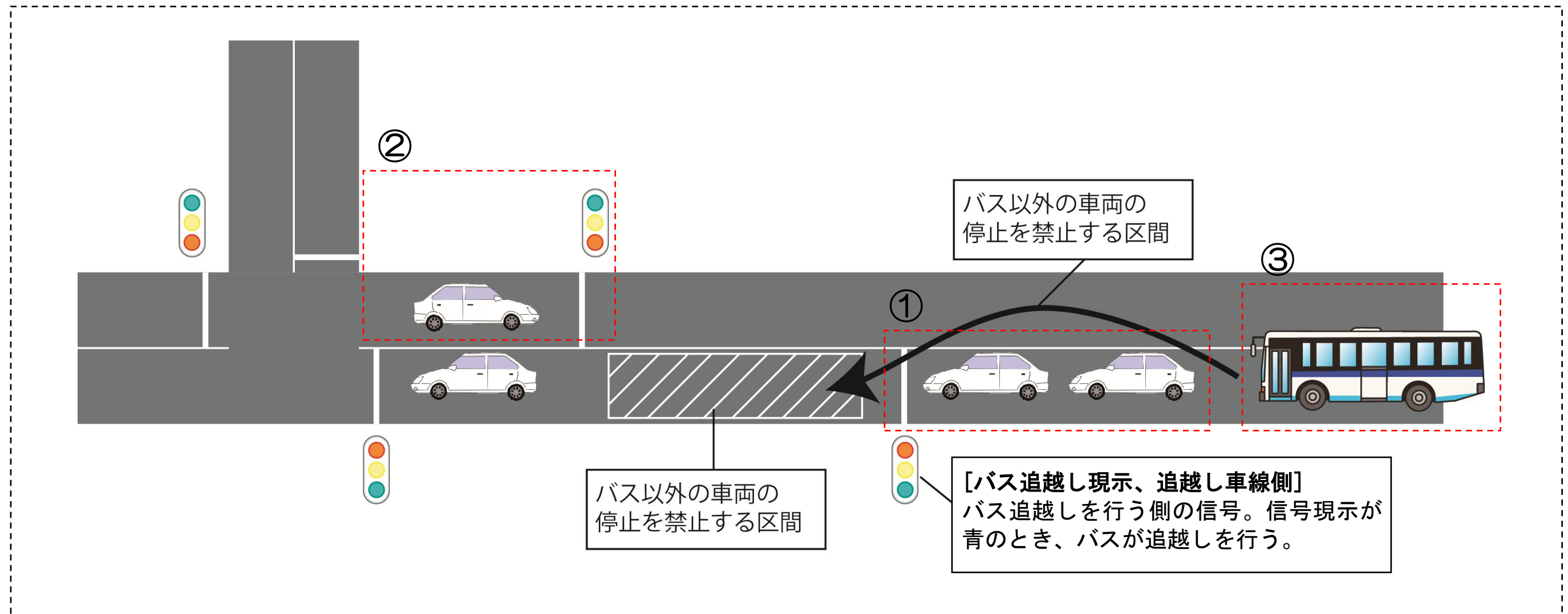
分類	施策		No.	対象地区 又は区間	実施の 状況		施策の内容
					実 験	実 施	
公共交通への 転換方策	乗り継ぎの利 便化策	乗 合 タ ク シー	⑫-2	鎌倉地域	◎		ワゴン車等の車両を用いて、路線バス等と同様に所定の乗降ポイントを乗合輸送するシステム。
歩行環境の 向上策	歩行者尊重道 路		⑬	今小路通り	◎		鎌倉駅西口周辺での交通静穏化、藤沢鎌倉線での自動車交通量の削減を図るために、歩行者を重視した再整備を行う。
			⑭	小町大路			小町地域での交通静穏化を図るために、歩行者を重視した再整備を行う。
			⑮	海浜公園～ 周辺観光拠点			パーク&バスライドの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で歩行者を重視した再整備を行う。
			⑯	江ノ電長谷駅前			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、歩行者を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つ状況になった段階では、日祭日に時間規制による歩行者天国について検討する。
	ゾーンシステ ム		⑰	由比ガ浜・長谷地区			（仮称）鎌倉ロードプライシングの課金ポイントの設置が困難なことが想定される地区において、課金逃れの車両や通過交通の流入を防ぐため、地区の主要道路を部分的に改良、交通規制等により通過交通を排除し、交通静穏化を図る。
円滑な 交通制御	江ノ電踏切と 連動した信号 処理		⑱	下馬交差点			下馬交差点の交通処理能力を高めるために、江ノ電踏切と連動させた信号制御を行う。
総合的な 交通情報	鎌倉地域にお ける総合的な 交通情報の提 供		⑲	鎌倉地域	◎		道路の混雑状況、駐車場の満空状況、（仮称）鎌倉ロードプライシングの実施状況等について多様なメディアで提供する。
プロモー ション	PRやキャン ペーン等のソ フト施策・情 報発信		⑳	—	◎		市民宣言の精神を周知し、よりよいまちづくりを進めるために、地元住民や商業者及び交通事業者と行政との協働によるPRやキャンペーン等のソフト施策を展開する。調査、企画、実験内容や評価等についても広く情報を発信する。

## 《バス追越し現示の考え方と概念図》

### ■バス追越し現示の考え方

- ①従来の停止線よりも手前に一般車を止める
- ②対向車が来ないように信号を制御する
- ③バス信号現示により一般車を追い抜く

### ■バス追越し現示の概念図



## 6. 20の施策の評価（案）

これまでの検討委員会、専門部会の議論等を踏まえ作成した「20の施策の評価」の事務局案（特に、今後の実施方針）について議論します。

### 20の施策の評価（案）（1/3）

分類	施策	No.	対象地区 又は区間	実施の 状況		再評価	今後の 実施方針	主な検討課題
				実 験	実 施			
自動車利用 の抑制策	（仮称）鎌倉ロードプライシング	①	鎌倉地域外縁部			継続検討 他の施策だけでは、交通渋滞の解消には至っていないことから、実施に向け検討する。	平成32年までに本格導入を目指す	・ 法制度面 ・ 課金方法 等
公共交通への 転換方策	パーク&ライド	②-1	七里ガ浜	◎	●	継続実施 利用者は増加しており、利用促進に向け更なるサービスの拡充策を検討する。	拡充する	・ 利用促進策 ・ （周知徹底、駐車時間の延長等） ・ 夏季の運用 等
		②-2	稲村ガ崎		●	継続実施		
		②-3	江の島		●	継続実施		
		③	由比ガ浜		●	継続実施		
		④	深沢地域 国鉄跡地	◎		継続検討 現在進められている市街地整備計画において駅前広場の計画もあることから、まちづくりとの整合を図りバス路線の再編も視野に入れつつ検討する。	市関係課に要請していく	—
		⑤	鎌倉霊園 ↓ 朝比奈方面での 検討	◎		見直し 鎌倉霊園の駐車場は、全ての土日祝日に活用する合意形成が得られないなど、課題が多い。このため、新たな候補地を検討する。	他の駐車場を（仮称）鎌倉ロードプライシングの課金収入により整備する	・ 朝比奈ICからの流入交通を受ける新たな候補地の確保 ・ 駐車スペースの確保 等
	民間駐車場の活用				新規検討 大船駅周辺等の比較的規模の大きな民間駐車場を活用したパーク&ライド、バスライドを検討する。	本格導入を目指す	・ 促進すべき駐車場等の基本的な考え方（地域、規模、既存路線バスのサービス水準等）	



20の施策の評価（案）（2/3）

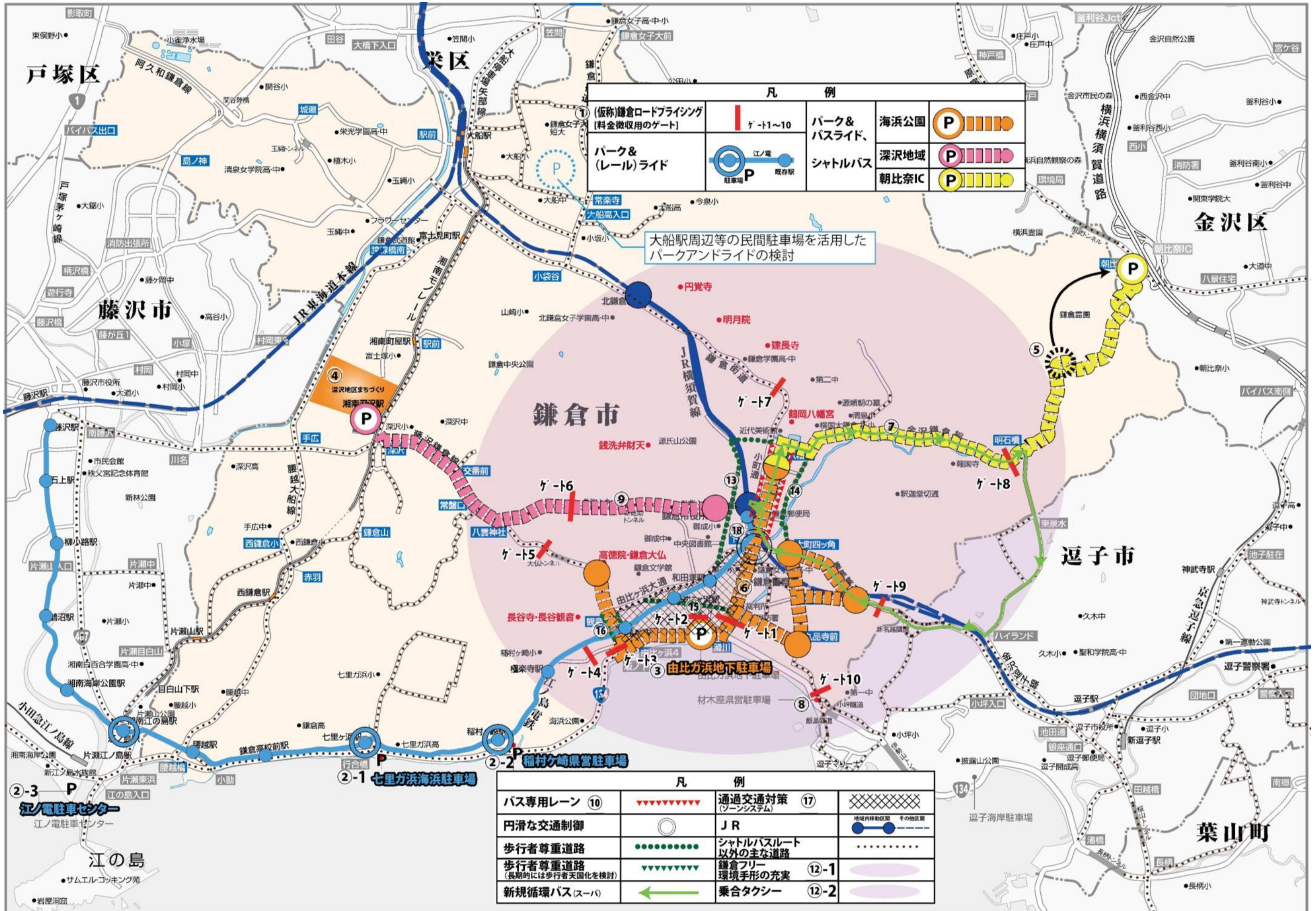
分類	施策	No.	対象地区 又は区間	実施の 状況		再評価	今後の実施方針	主な検討課題	
				実 験	実 施				
公共交通への 転換方策	シャトルバス (ミニバス)  〔パーク&ラ イド駐車場 と観光拠点 等の連絡〕	⑥	海浜公園～ 鶴岡八幡宮		●	継続実施 パーク&ライドに合わせて、増便等の 拡充策を検討する。	拡充する	・ 定時性、速達性の 確保 ・ 一般客への開放 (有料)	
		⑦	鎌倉霊園～ 鶴岡八幡宮 ↓ 朝比奈方面～ 鶴岡八幡宮	◎		見直し 路線バスの活用も視野に入れつつ、パ ーク&ライドに合わせて、計画を見直 す。	他のルート(仮称) 鎌倉ロードプ ライシングの課 金収入により 整備する	・ 定時性、速達性の 確保 ・ 観光地に合せた乗 車ポイント	
		⑧	大仏～材木座			廃止 材木座駐車場をパークアンドライドの 候補地として位置づけるのが難しいた め廃止とする。	—	—	
		⑨	市役所～ 湘南深沢	◎		継続検討 路線バスの再編等を踏まえつつ検討す る。	市関係課に要請し ていく	・ 定時性、速達性の 確保	
	バス専用レー ン	⑩	鎌倉参道線の 4車線区間		▲	継続実施 バス優先レーンは実施済み。今後専用レ ーン化について検討する。	本格実施を目指す	・ 若宮大路の路上駐 車対策の強化	
	バス追越し現 示	⑪	金沢鎌倉線			廃止 県道金沢鎌倉線沿道地域では、交通渋 滞の発生に伴い市民の移動しやすさが 著しく低下することから、路線バスの 定時性、速達性の向上が課題である。 バス追越し現示は、これまでの交通管 理者との協議において、実現化はかな り厳しい状況であり、はみ出す反対車 線の通行が円滑に行える環境を整える ことが条件である。	—	—	
	新規循環バス 「スーバ」			◎		新規検討 平成 26 年5月3～5日実施した新規 循環バス「スーバ」の社会実験では、 3日間で 1,736 人の利用があるなど、 利用者の満足度は高い。 路線バスの再編等も踏まえつつ検討す る。	市内循環バス等の 本格実施を目指す	・ 久木踏切の改良 ・ 運行車両、ドライ バーの確保 ・ バスロケーション システムの導入	
	乗り継ぎの利 便化策	環境 手形	⑫-1	鎌倉地域	◎	●	継続実施 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)と連携 しサービスの充実を検討する。 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、電子化を検討する。	拡充する	・ サービスの拡充 ・ 電子化

20の施策の評価（案）（3/3）

分類	施策		No.	対象地区 又は区間	実施の 状況		再評価	今後の実施方針	主な検討課題		
					実 験	実 施					
公共交通への 転換方策	乗り継ぎの利 便化策	乗 合 タ ク シー	⑫-2	鎌倉地域	◎		継続検討	鎌倉地域の公共交通の拡充が必要であり、在来の路線バスを補完する移動手段として継続して検討する。	(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金収入により整備する	・ 交通事業者との調整、協議	
	地域公共交通の輸送力の増強			鎌倉地域			新規検討	車からの転換を促すため、江ノ電、路線バス等の代替交通手段の輸送力の増強等を検討する。	(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金収入により整備する	・ 交通事業者との調整、協議	
歩行環境の 向上策	歩行者尊重道 路		⑬	今小路通り	◎		継続検討	道路空間の再配分、通行規制等を踏まえつつ、その実現化方策を検討する。 交通バリアフリー等の整備を踏まえつつ、実現化方策を検討する。	(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金収入により整備する	・ 沿道住民等との合意形成 ・ 道路管理者、交通管理者との調整、協議	
			⑭	小町大路			継続検討				
			⑮	海浜公園～ 周辺観光拠点			継続検討				
			⑯	江ノ電長谷駅前			継続検討				
	ゾーン システム	⑰	由比ガ浜・長谷地区			継続検討	(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金ポイントと整合を図りつつ、検討する。	本格実施を目指す	・ 地域住民等との合意形成 ・ 道路管理者、交通管理者との調整、協議		
円滑な 交通制御	江ノ電踏切 と連動した 信号処理		⑱	下馬交差点			継続検討	常に交通渋滞が発生する特定箇所の対応は重点課題であり、関係機関との協議を継続的に行い、実現化を進める。	本格導入を目指す	・ 道路管理者、交通管理者との調整、協議 ・ 財源の確保	
総合的な交通情報				⑲	鎌倉地域	◎		継続検討	パソコンやスマートフォンのアプリケーションソフトによる観光情報とセットで、総合的な交通情報体系の実現化を検討する。	本格導入を目指す (観光商工課等と連携し随時取組みを進める)	・ 具体的な方法 ・ 全国的な周知徹底 ・ 継続的に運用するため広告等による財源の確保
プロモーション	ニュースの 発行等		⑳	—	◎		継続検討	市民、観光客、交通事業者、その他関係者に対し、鎌倉地域の地区交通計画や地域の活性化の取組みなど、継続的に広く情報発信する方法を検討する。	本格導入を目指す (随時取組みを進める)	・ 具体的な方法	



20の施策の案内図（図中番号は11～13頁の表中のNO.を表す）





## 7. 鎌倉地区交通「市民宣言（案）」

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」では、計画目標を実現するため、市民自身のこれまでの自動車交通に関する考え方や利用方法を見直す必要があると考え、その精神を「鎌倉地区交通市民宣言（案）」としてまとめ、表明しました。

《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) 活力とにぎわいのある歩いて楽しい古都かまくらの観光地づくり

（仮称）鎌倉ロードプライシング等の実現化に向け、平成8年に作成した市民宣言（案）について、新たな視点や見直す視点がないか議論します。

《鎌倉地域の地区交通計画に関する提言（平成8年5月）に盛り込まれた市民宣言（案）》

### 鎌倉地区交通 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」をつくります。

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

## 8. (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策

(仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策のこれまでの議論を踏まえ、今後の検討方針を議論します。

### これまで検討した (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策

項目	効果	実施に向けた課題	今後の検討方針
①正月三が日並みの交通規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>鎌倉地域内は、歩行者専用道路や許可車両以外通行できない車両通行制限道路等により、歩行者の安全性、快適性が確保されている</li> <li>交通渋滞の解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○道路利用者や住民との合意形成</li> <li>○全国的な周知徹底</li> <li>○実施毎に発生する人員配置等に要する費用の確保</li> <li>○車両通行止め交差点での円滑な交通流動の確保等</li> </ul>	(仮称) 鎌倉ロードプライシングと並行して、交通渋滞解消効果と実現可能性を見据えつつ、交通規制等の自動車利用の抑制策についても、交通管理者等と協議していく
②主要な交差点の流入規制 (明石橋、小袋谷、八雲神社前)	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通規制の対象となる幹線道路の交通量は削減される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通規制対象外の交通渋滞への対応</li> <li>○道路利用者や住民、逗子市等との合意形成</li> <li>○全国的な周知徹底</li> <li>○①よりも規模は小さいことから安価ではあるが、実施毎に発生する人員配置等に要する費用の確保</li> <li>○車両通行止め交差点での円滑な交通流動の確保等</li> </ul>	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金収入により整備する
③パーク&ライド拡充	(パーク&ライドの拡充のみでは交通渋滞の解消には至らないことが予測される)	○駐車場整備の用地確保、整備費用の確保 等	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金収入により整備する
④交通渋滞情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 26 年 5 月に実施した新規循環バス「スーバ」の社会実験時において、事前の報道等の影響もあり交通渋滞が非常に少なかったことから、広く周知徹底が図れば、交通渋滞の緩和効果が期待される</li> </ul>	○全国的な周知徹底	本格導入を目指す

