

(案)

# 鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた 中間とりまとめ

平成 27 年 3 月

鎌倉市交通計画検討委員会



# は じ め に

平成 27 年 3 月 鎌倉市交通計画検討委員会 委員長 岸井 隆幸



## 【目次】

序. 鎌倉地域の地区交通計画を策定する背景 .....	1
1. 鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた方針 .....	2
2. 検討体制 .....	3
3. 鎌倉地域を取り巻く交通環境の実態 .....	4
1)年間2千万人を超えた延入込観光客数.....	4
2)依然として変わらない鎌倉地域の幹線道路網の機能.....	5
3)来訪車両の利便性が高まる首都圏中央連絡自動車道の整備 .....	7
4)交通需要マネジメント(TDM)施策の推進 .....	8
5)喫緊の課題である鎌倉地域の交通問題.....	8
4. 計画策定に向けた基本的な考え方 .....	12
1)計画目標 .....	12
2)目標年次 .....	13
3)進め方.....	13
5. 鎌倉地域の地区交通計画の策定の検討結果 .....	14
1)20の施策の再評価.....	14
2)新たな施策 .....	19
3)新規循環バス「スーパ」.....	21
4)(仮称)鎌倉ロードプライシング .....	25
5)(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.....	35
6)市民宣言(検討事項) .....	38
6. 今後の検討課題.....	39
1)20の施策(再評価後).....	39
2)新たな施策 .....	41
3)(仮称)鎌倉ロードプライシング .....	42
7. 今後の取組み .....	47
1)今後の活動内容.....	47
2)今後の組織のあり方 .....	49



## 序. 鎌倉地域の地区交通計画を策定する背景

鎌倉地域の慢性的な交通渋滞は、交通渋滞を避けた来訪車両の生活道路への進入やバスの定時性や速達性の低下、緊急車両の遅れなど、市民の生活環境の悪化を招いている。

こうしたことを背景として、現在パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形などの施策を進めているが、目に見えた解消には至っていないことから、現在ある道路等を活用して、交通渋滞の解消に向けた地区交通計画の策定が必要となったものである。

鎌倉市は、歴史的遺産や自然景観を有する観光都市として、四季折々の見所を有し、平成 25 年の延入込観光客数は約 2,300 万人に達するなど、毎年多くの来訪者で賑わっている。

鎌倉の観光拠点である鎌倉地域は、南側の相模湾と三方の丘陵部による城郭都市として鎌倉時代に造成され、地域外との交流は七つの切通しで行われ、現在に至るまで道路網はほぼ鎌倉時代の形態を継承したものである。

こうした中、休日を中心に鎌倉地域に来訪車両が集中し、地域の大動脈といえる幹線道路が渋滞すると、交通渋滞を避けた来訪車両の生活道路への進入、バスの定時性や速達性の低下、緊急車両の到着遅れ等の市民の生活環境の悪化を招いている。

交通渋滞を抜本的に解消するには、道路等の整備が必要になるが歴史的環境の保全などの制約を抱えているため、短期的な整備は困難な状況である。

こうしたことから、平成 8 年 5 月に「20 の施策」を示した「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」（鎌倉地域交通計画研究会）が策定され、交通需要マネジメント施策であるパークアンドライド<sup>※1</sup>や鎌倉フリー環境手形<sup>※2</sup>等を実施してきたが、目に見えた交通渋滞の解消には至っていないのが現状である。

そこで、現在ある道路等を活用し、20 の施策を推進する地区交通計画の策定が必要となったものである。

※1) 鎌倉地域周辺の所定駐車場に自動車を停めて、江ノ電、シャトルバス等の公共交通に乗換えてもらうもので、駐車場と公共交通をセットで利用することによる料金割引が受けられるサービス。

※2) 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、江ノ電の鎌倉駅～長谷駅間が一日自由に乗り降りできるお得なきっぷであり、協賛店や寺社等で割引等のサービスを受けられる。

# 1. 鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた方針

「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」の「20 の施策」について、施策の再評価や新たな施策を検討する。

自動車利用の抑制策の 1 つであるロードプライシングについて、その実現化などに向けた計画検討を行う。

20 の施策の策定から概ね 20 年が経過しているが、交通渋滞の抜本的な対策となる市内の道路の状況は、歴史的環境の保全等、様々な制約があり、道路整備等が進んでいないことから平成 8 年当時と大きく変わっておらず、また、施策の実施、関係機関との協議等、鎌倉地域を取り巻く環境が変化している。

さらに、首都圏中央連絡自動車道が平成 32 年までに全線開通することにより、広域自動車ネットワークが強化され、自動車の利便性が高まり、さらに来訪車両が増加することが想定されることや、平成 32 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催により、鎌倉地域に多くの来訪車両が流入してくることも想定されるため、20 の施策の再評価や新たな施策の検討が必要となったものである。

交通渋滞の発生に伴い、鎌倉地域の日常生活の「移動の自由」が阻害され生活環境が悪化することから、自動車利用の抑制や公共交通への転換方策の実施が急務となっている。

こうした中、20 の施策の 1 つであり、自動車利用の抑制策の 1 つであるロードプライシング<sup>※</sup>について、平成 25 年 10 月に、市長から本検討委員会に対して検討の要請があったことから、その実現化に向けた計画の検討、実施条件の整理、また、ロードプライシング以外の施策の実現性を検討する。

## 鎌倉地域の地区交通計画の経緯と本計画の取組み方針

「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」  
(平成 8 年 5 月鎌倉地域交通計画研究会)  
⇒20 の施策の位置づけ

施策の一部は社会実験を実施  
(パークアンドライド等)

「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」  
その 2  
(平成 13 年 9 月鎌倉地域交通計画研究会)  
⇒20 の施策の実現に向けて

地区交通計画を取り巻く環境の変化

H32 東京オリンピック等の開催予定

鎌倉地域の地区交通計画の策定  
⇒20 の施策の再評価、新たな施策の検討

※) 交通渋滞の改善等を図るために、課金によって自動車交通量を減らし、道路を円滑に走行できるようにする方策であり、シンガポール、ロンドン等の諸外国で実施されている。課金された費用は、道路整備や公共交通の利便性を向上させる施策等に充てられる。わが国では東京都や京都市で検討されているが、まだ実施には至っていない。

## 2. 検討体制

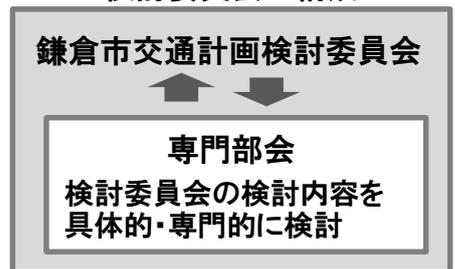
鎌倉地域の地区交通計画の策定及び推進に関し調査及び検討を行うため、市長の諮問機関として、鎌倉市交通計画検討委員会を設置し、その下部組織として、同検討委員会専門部会を設置し検討を進めている。

また、(仮称)鎌倉ロードプライシングの検討に際しては、特別委員会を設置する準備を進めている。

鎌倉地域の地区交通計画の策定に当たっては、市民生活や商業・観光振興に大きな関わりを持ち、地域の実情に十分配慮し、様々な関係者からの意見を聞くことが必要であることから、市民や自治町内会代表等にも参加を求め、計画の策定及び推進に関する調査及び検討を行うため、平成24年5月に市長の諮問機関として、鎌倉市交通計画検討委員会を設置した。

また、鎌倉市交通計画検討委員会の下部組織として、地域の実情に詳しい市民、公共的団体、商工業者、交通事業者、学識経験者による鎌倉市交通計画検討委員会専門部会を設置し、検討を進めている。

### 検討委員会の構成



### 鎌倉市交通計画検討委員会と鎌倉市交通計画検討委員会専門部会の開催状況

	鎌倉市交通計画検討委員会	鎌倉市交通計画検討委員会専門部会
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市民: 6名</li> <li>○公共的団体: 6名</li> <li>○商工業者: 4名</li> <li>○交通事業者: 5名</li> <li>○学識経験者: 3名</li> <li>○関係行政機関: 7名</li> <li>計 :31名</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市民: 4名</li> <li>○公共的団体: 2名</li> <li>○商工業者: 3名</li> <li>○交通事業者: 4名</li> <li>○学識経験者: 2名</li> <li>計 :15名</li> </ul>
平成24年度	3回	6回
平成25年度	3回	6回
平成26年度	3回	6回
合計	9回	18回

なお、後述する(仮称)鎌倉ロードプライシング<sup>※</sup>の検討に際しては、様々な検討課題がある中で、市単独での検討が困難な法制度や補助制度の活用等の課題等への対応については、平成27年度に特別委員会を設置し検討を進める予定である。

※) 鎌倉市交通計画検討委員会で検討を始めているロードプライシングであり、課金費用の一部を、課金された人が次回公共交通を利用して鎌倉に来院した際に運賃を割引くことや、商業・観光振興に充てることなどを検討しています。

### 3. 鎌倉地域を取り巻く交通環境の実態

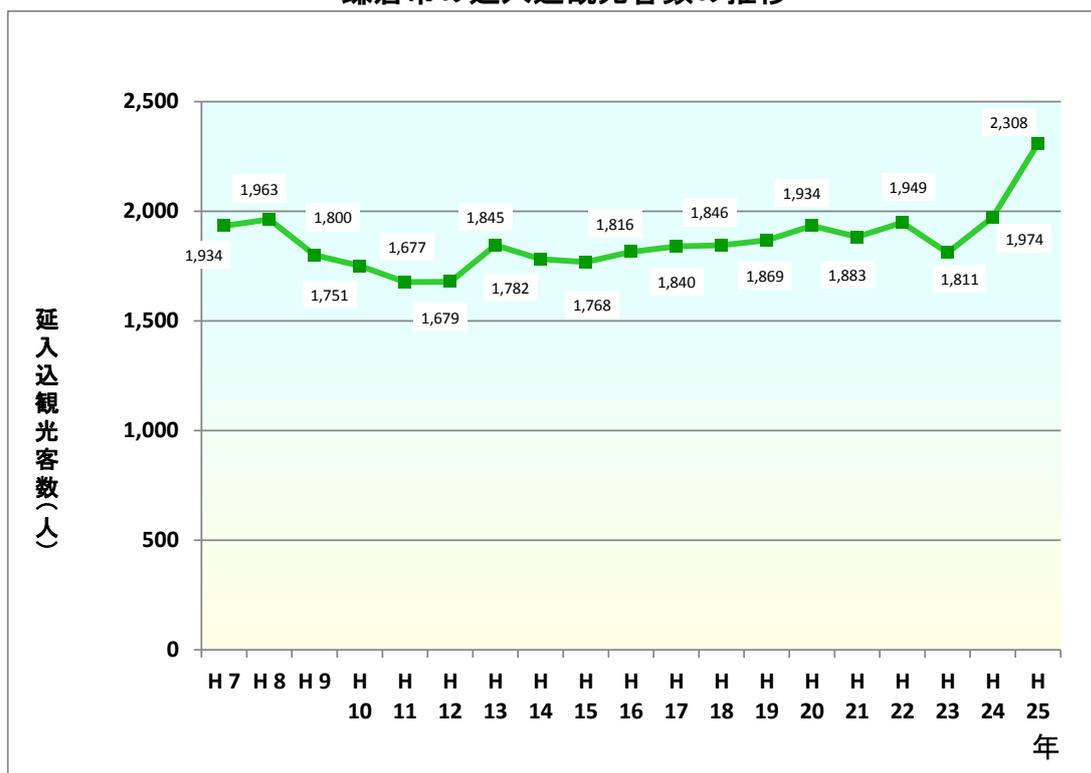
鎌倉市の延入込観光客数は、近年増加傾向を示し、広域幹線道路の整備の進展に伴う来訪車両の増加も予想される中で、鎌倉地域の幹線道路網は旧態依然とした姿を保っている。

#### 1)年間 2 千万人を超えた延入込観光客数

鎌倉市の延入込観光客数は、近年増加傾向を示している。

鎌倉市の延入込観光客数は、東日本大震災の発生以降の平成 23 年に一時的に減少したものの、それ以降は増加傾向を示しており、平成 25 年は約 2,300 万人※（平成 8 年に比べ約 2 割増加）となっている。

鎌倉市の延入込観光客数の推移



資料：観光商工課 入込観光客数推計表

※) 観光商工課 入込観光客数推計表

## 2)依然として変わらない鎌倉地域の幹線道路網の機能

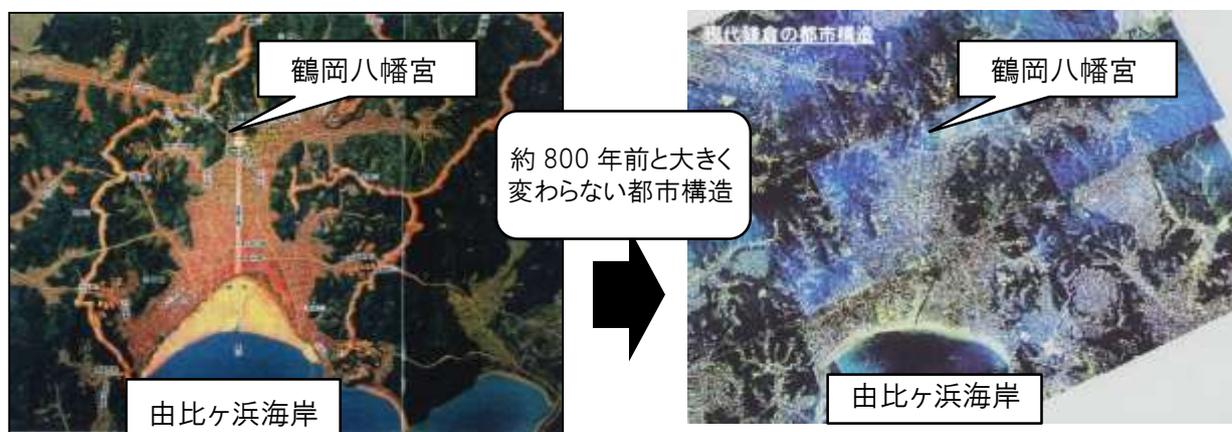
中世の道路形態を継承した鎌倉地域の道路網は、大型観光バスのすれ違いが困難な区間や歩行空間が十分に確保されていない道路等が存在し、多くの交差点では右左折交通が滞留する付加車線を持たないなど、道路整備の課題は平成8年と変わっていない。

鎌倉地域の道路網は、中世の形態をほぼ継承しており、歴史的環境の保全等様々な制約があることから、計画通りの道路整備には至っていない。

鎌倉市の都市計画道路\*39 路線（延長約 61,000m）のうち、整備延長は約 20,000m であり、改良率は約 33%に留まっている（次頁参照）。

従って、自動車と歩行者が物理的に分離された歩道が整備されていない箇所が多く、八幡宮前交差点のように右左折車両が滞留するための付加車線も十分に設けられていない状況である。

このため、自動車と歩行者が接触する危険性が増大するとともに、流入交通や大型観光バスの増加に伴い、交差点や大型観光バスのすれ違いが困難な区間があることや、駐車場への出入り等により、円滑な通行が阻害されている。



中世鎌倉の都市構造

現在の鎌倉の都市構造

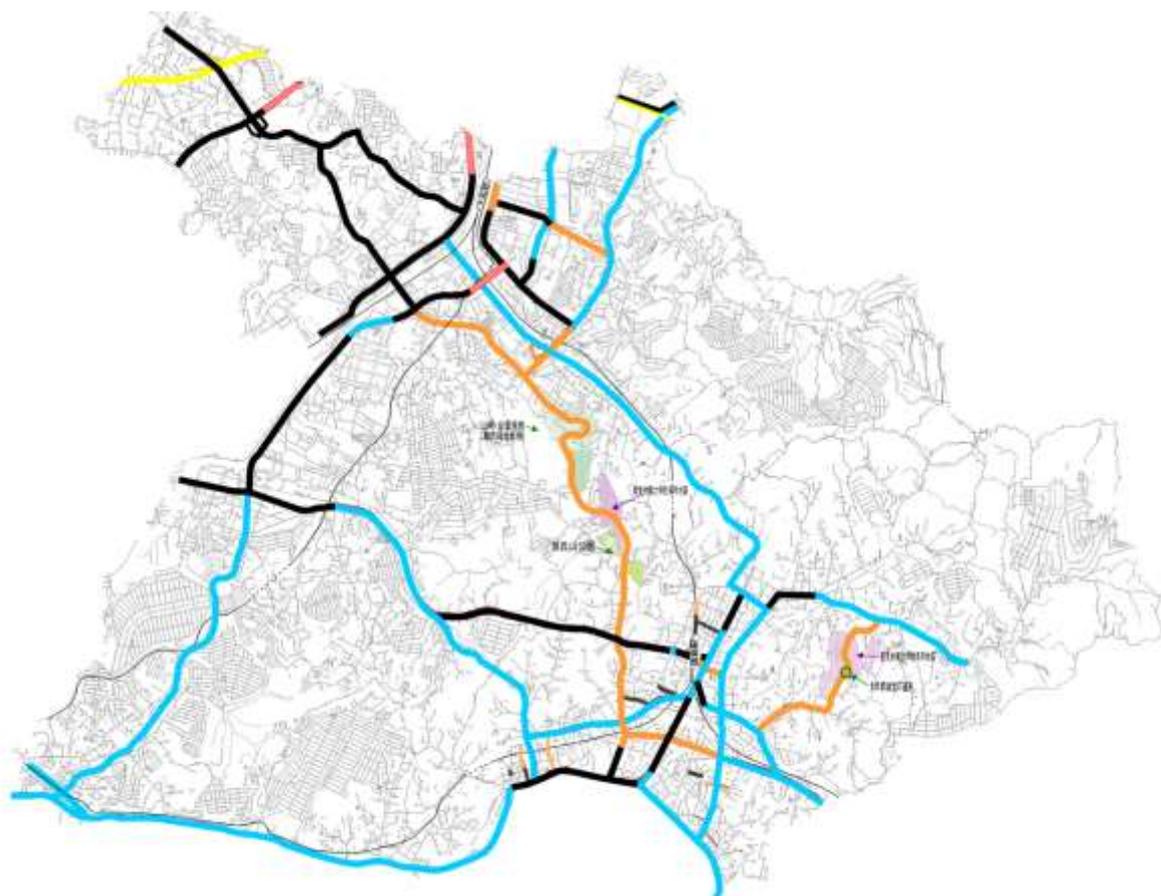
（国立歴史民俗博物館所蔵）

※) 都市計画道路は、都市計画法に基づく都市施設であり、自動車や歩行者の通行機能に加え、上下水道や電気ガスなどのライフラインの収容・防災空間の提供など都市の骨格を形成し、市民の日常生活と円滑な都市活動を送る社会インフラである。

## 都市計画道路の整備状況図

鎌倉市都市計画道路の概要 平成 25 年 8 月現在

- ・ 延長 : 61.343m
  - ・ 路線数 : 39 路線
  - ・ 改良率 : 約 33%
  - ・ 整備率 (改良済+概成済) : 80.3%
- (※概成済 : 幅員の 2/3 以上の整備または 4 車線以上の区間)



	改良済
	事業中
	概成済 (幅員の 2/3 以上整備または 4 車線以上の区間)
	未着手
	自動車専用道路
	区画街路 (疎開跡地道路)

### 3) 来訪車両の利便性が高まる首都圏中央連絡自動車道の整備

広域幹線道路である首都圏中央連絡自動車道が整備されることで、自動車の利便性が飛躍的に高まることから、鎌倉地域への来訪車両の増加が予測される。

首都圏の大動脈となる首都圏中央連絡自動車道の整備が進められており、2015年度には藤沢 IC から釜利谷 JCT 区間を除き、ほぼ全線が開通する予定である。

広域幹線道路網である首都圏中央連絡自動車道が整備され、埼玉方面や山梨方面からの自動車の所要時間が短縮されるなど、自動車の利便性が飛躍的に高まることから、鎌倉地域への来訪車両の増加が予測される。

#### 首都圏中央連絡自動車道の整備状況



出典：首都圏中央連絡自動車道建設促進会議資料

## 4)交通需要マネジメント(TDM)施策の推進

**パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形の利用者数は増加傾向にある。**

鎌倉地域の交通渋滞の改善に向けては、歴史的環境の保全等様々な制約があることから道路整備が長期化するため、鎌倉市は既存の道路や駐車場を有効に活用し、自動車から他の公共交通手段へ転換させることを目的とした交通需要マネジメント施策を進めており、平成13年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る。

パークアンドライドは、平成13年度に七里ガ浜駐車場のパークアンドレールライドと、由比ガ浜地下駐車場のパークアンドライドの2箇所を開始された。平成20年度以降は4箇所に拡大され利用台数は増加傾向にある（平成25年度の利用台数は16,674台）。

平成25年度の鎌倉フリー環境手形の利用者数は12,197人であり、平成13年度の実施開始から約1.3倍に増加している。

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改善には至っていないのが現状である。

## 5)喫緊の課題である鎌倉地域の交通問題

**鎌倉地域は、3連休や正月の参拝時期等に過度な流入交通が集中すると、交通渋滞が慢性的かつ広範囲に発生し、その沿線地域では日常生活の移動の自由が阻害され、生活環境が著しく悪化している。**

**平成24年に行った市民アンケートでは、約8割の市民が交通渋滞への対策が必要と感じており、交通渋滞の解消は喫緊の課題となっている。**

### ① 慢性的な交通渋滞

主要な交差点には、付加車線が設置されていないところが多く、1回の青信号で通過できない捌け残りが発生し交通渋滞が発生している。鎌倉地域では、八幡宮前交差点、下馬交差点、滑川交差点、明石橋交差点等において、慢性的に交通渋滞が発生している（次頁参照）。

## 土日祝日の慢性的に渋滞している交差点※1



平成 25 年度

## ② 3連休や正月の参拝等における深刻な交通渋滞

鎌倉地域の交通渋滞は、鎌倉地域全域が朝から夕方にかけて交通渋滞する日（特異日※2）が1年間に数十日あるという特徴を有している。こうした非常に深刻な交通渋滞は、3連休や正月の参拝時期、桜やあじさいの時期等に、発生する傾向が見られる。

また、大型観光バスのすれ違いが困難な道路や、大型観光バスの乗降、客待ち駐停車、駐車場への入場待ち等により、一時的に交通流が滞留することも、交通渋滞を発生させる要因の1つとなっている。さらに、鎌倉地域の道路形態により、中心部の交通渋滞が、放射状に接続する幹線道路に波及しており、交通渋滞の影響は単に中心部だけではなく、広範囲に広がる特徴を有している。

### 平成 25 年 1 月 13 日(日)14 時台の渋滞状況



資料：(公財) 日本道路交通情報センター  
地図情報：パスコ

※1) 慢性的に渋滞している交差点は、(公財) 日本道路交通情報センターのVICSデータを用いて、鎌倉地域の流入方向の土日祝日・時間帯別1年間の渋滞・混雑発生日数割合（渋滞+混雑日数/対象日数）を算定しその割合が概ね6割の交差点。（渋滞：速度が10km/h以下、混雑：20km/h以下）

※2) 同上のデータを用いて、「渋滞+混雑」を定量的に評価し、その高い順から上位数十番目までの日を、特に渋滞が著しい特異日と位置付けている

### ③ 安全性が低下する歩行環境

鎌倉地域の多くの道路は、車道と歩道が構造的に分離されていないことや、道路構造令※で示されている歩道幅員（2m以上）が確保されていないことから、観光客等が増加すると車道に歩行者が溢れ、歩行者の安全性が低下する。

また、自動車は、歩行者に配慮して走行するため、走行速度が低下し、道路容量が低下するなど、交通渋滞を悪化させる。



鶴岡八幡宮付近の主要地方道 21 号横浜鎌倉

### ④ 公共交通・緊急車両の機能の低下

鎌倉地域の多くの道路は、片側 1 車線の道路であることから、交通渋滞が発生すると、路線バスの定時性、速達性が著しく低下し、公共交通の利便性が低下している。

また、交通渋滞により、緊急車両の遅れが生じるなど、鎌倉地域の生活環境が悪化している。



一般県道 204 号金沢鎌倉

※) 道路構造令

道路を新設し、または改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めた政令である。

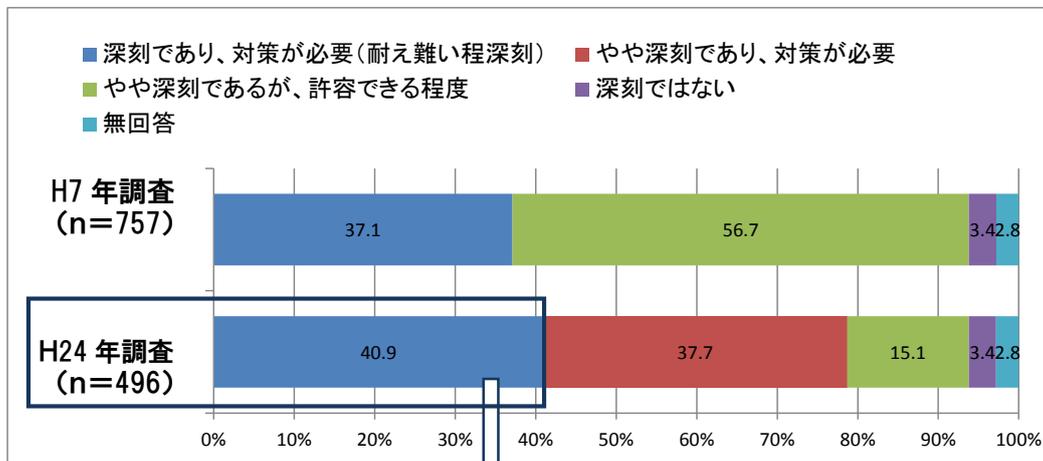
## ⑤ 約8割の市民が必要性を感じている対策

平成 24 年に行った市民アンケートでは、鎌倉地域で生じている道路交通問題について「深刻であり、対策が必要」が約 4 割、「やや深刻であり、対策が必要」が約 4 割、合計で約 8 割の人が対策の必要性を感じており、「深刻であり、対策が必要」と回答した人の割合は平成 7 年の調査とほぼ同様の結果となっている。

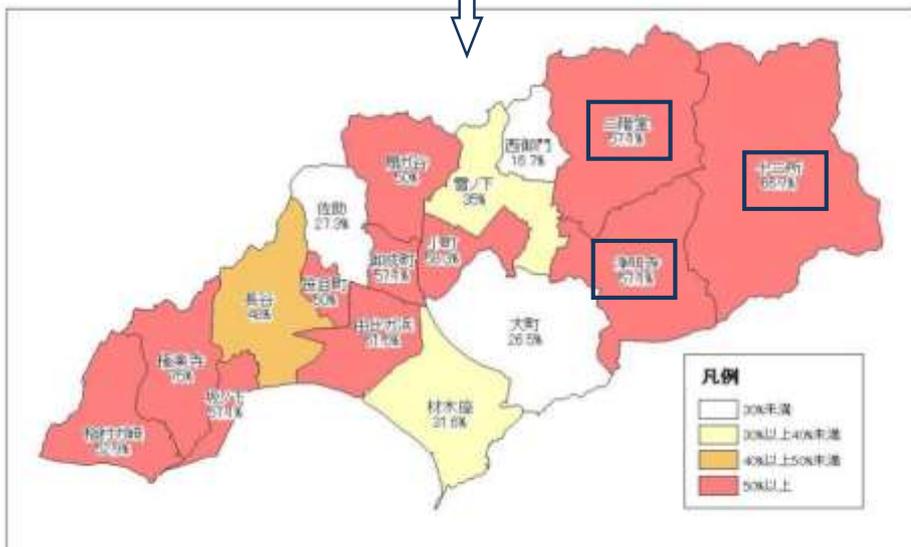
特に交通渋滞が著しい県道金沢鎌倉線沿道の二階堂、浄明寺、十二所地域では、鎌倉地域で生じている交通問題に対し、「深刻であり、対策が必要」と回答した人が全体の 6～7 割に達している。

### 【Q. 鎌倉地域で生じている道路交通問題について】

※平成 7 年に行った調査では、「耐え難いほど深刻か」「許容できる」の二者択一であったのに対し、今回はやや回答を変えていることから、回答が分散した傾向がみられる。



(深刻であり対策が必要な地域別割合)



資料：平成 24 年度市民アンケート調査 (n：サンプル数)

## 4. 計画策定に向けた基本的な考え方

### 1) 計画目標

交通渋滞の解消に向け、平成8年の提言に準じ、引き続き次の3つの計画目標を踏襲する。

- 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
- 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
- 活力とにぎわいのある、歩いて楽しい古都かまぐら観光地づくり

鎌倉地域交通計画研究会において、「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」が平成8年5月にまとめられ、この提言にある「20の施策」の中で、実施可能な施策から順次進めてきた。

特に、平成13年からパークアンドライドや鎌倉フリー環境手形等の施策を実施し、交通問題の解決を図ってきたが、目に見えた効果は得られていない。

したがって、交通渋滞の解消に向けた計画目標は、平成8年の提言に示された3つの目標を踏襲する。

## 2)目標年次

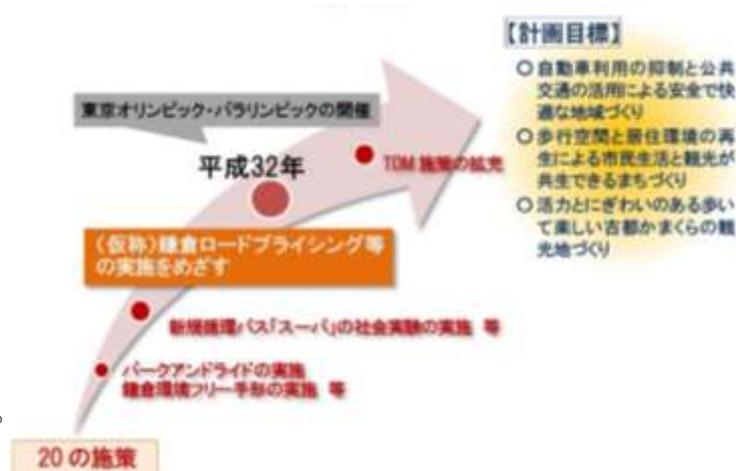
平成 32 年の東京オリンピック等の開催に伴い、多数の観光客が鎌倉地域に訪れることが予測される。

そこで、東京オリンピック等の開催を1つの契機と捉え、平成 32 年を目標に、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施をめざし、他の 20 の施策についても継続的に検討・実施する。

鎌倉地域の交通渋滞の解消は喫緊の課題であり、その取組みは急務となっている。しかしながら、自動車利用の抑制策の一つである(仮称)鎌倉ロードプライシング等の実現化に向けては、諸外国では実施されているものの、国内では東京都や京都市で検討しているが実施事例はないことから、導入効果や課題を明らかにするために社会実験等を重ね、計画の具体化に向けて取組んでいくことが必要である。

一方、概ね5年後の平成32年には東京オリンピック等が開催され、観光立国を標榜する我が国において、東京から気軽に来られる鎌倉地域には多くの観光客が訪れることが予測される。そこで、東京オリンピック等の開催が本計画を推進する契機と捉え、平成32年の実施を目標に、その後も継続的に施策を実施していく。

### 目標年次の捉え方



## 3)進め方

施策の条件が整い実施可能なものから段階的に社会実験、本格導入を進める。

鎌倉地域の交通渋滞の解消は喫緊の課題であることから、条件が整い実施が可能なものから、段階的に社会実験を積み重ねて、その効果や課題を明らかにし、地域の実情に適合した交通施策の実現をめざしていくものである。

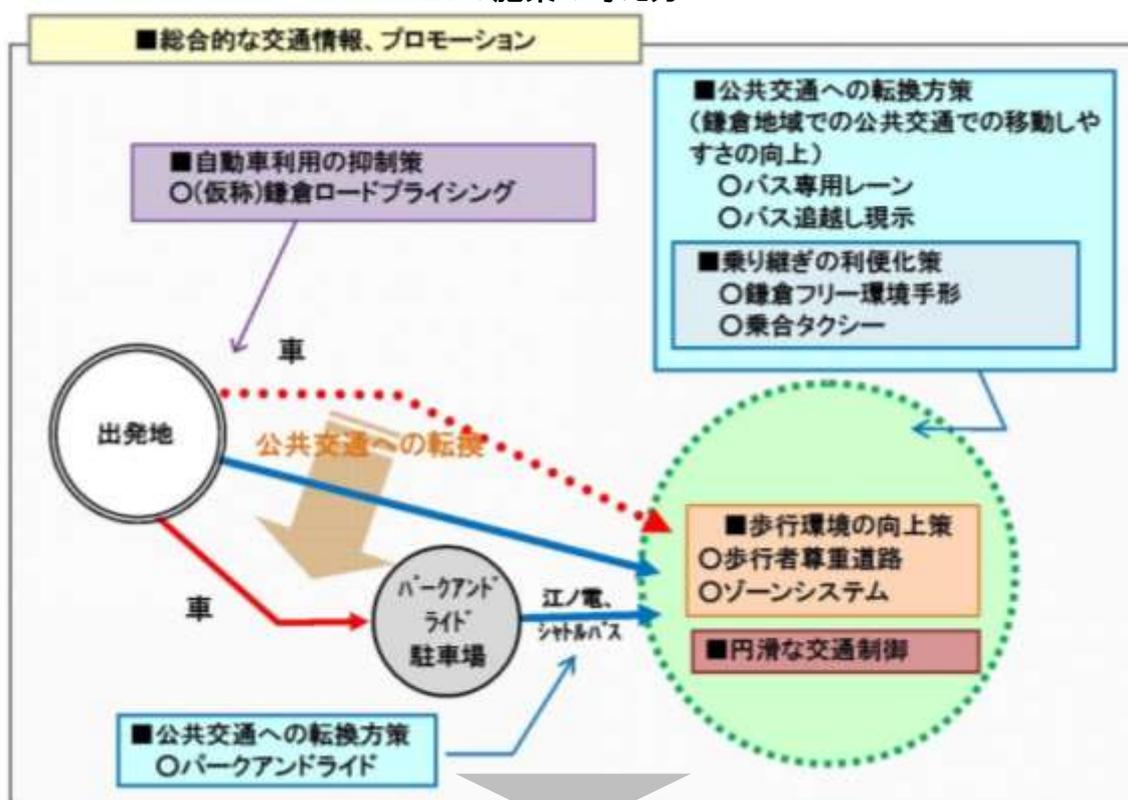
## 5. 鎌倉地域の地区交通計画の策定の検討結果

### 1)20 の施策の再評価

20 の施策は、地区交通を取り巻く環境の実態、これまでの関係機関との協議、社会実験の実施状況等を踏まえ、「継続実施」、「継続検討」、「見直し」、「廃止」にするかどうか再評価する。

なお、検討結果は 15～18 頁に示すとおりである。

#### 20の施策の考え方



- ① 出発地において自動車から公共交通への転換を促す。
- 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す。

20の施策の再評価の結果(1/4)

番号は 20 頁の図中番号に一致

分類	施策	番号	対象地区 又は区間	実施の 状況		再 評 価	今後の 実施方針	
				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 でに本格実 施をめざす	
公共交通 への転換 方策	パークア ンドライド	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 の拡充策を図っていく。	拡充する
		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検討 する。
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 補地を検討し見直す。	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	

継続実施:既に実施している施策であり、今後も継続して実施する施策

継続検討:実施には至っていないことから、今後も実施をめざし継続して検討する施策

見直し:これまでの検討から計画通りの実施が困難であることから、計画の一部を見直し実施をめざす施策

廃止:これまでの検討から実施が困難であり廃止する施策

20の施策の再評価の結果(2/4)

番号は20頁の図中番号に一致

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	
				実 験	実 施			
公共交通 への転換 方策	シャトル バス (ミニバ ス)  〔パークア ンドライド 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	パークアンドライドに合わせて、増便等の拡充策を検討する	拡充する
		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、パークアンドライドに合わせて、計画を見直す	他のルートを (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
		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
	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 めざす
	バス追越 し現示*	⑪	金沢鎌倉線			廃止	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、実現化は困難であり、廃止とする。	—
乗り継ぎ の利便 化策	鎌倉フリ ー環境手 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する	拡充する

実施の状況/●：実施、▲：ある程度の効果が期待できる施策を実施

※) バス追越し現示

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、交差点の手前にバスのスペースを確保し、バス追い越し専用信号により、交通量の少ない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。

20の施策の再評価の結果(3/4)

番号は 20 頁の図中番号に一致

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	
				実 験	実 施			
公共交通 への転換 方策	乗り継ぎ の利便化 策	⑫-2	鎌倉地域	●		継続検討 鎌倉地域の公共交通システ ム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	
	乗合タク シー							
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 地域の実情にあった実現化方 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	
		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 歩行者が多く、車道にはみ出 て通行していることから、代替 となる路地の活用等を含め検 討する
	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 めざす	
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 関係機関との協議を継続的に 行い、実現化を進める	本格実施を めざす	

実施の状況/●：実施、▲：ある程度の効果が期待できる施策を実施

※) ゾーンシステム

(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、徴収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、交通静穏化を図る施策。

20の施策の再評価の結果(4/4)

番号は 20 頁の図中に一致

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
				実 験	実 施		
総合的な交通情報		⑱	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	本格実施をめざす (市関係課等と連携し随時取組みを進める)
プロモーション	ニュースの発行等	㉔	—	●	▲	継続検討 市民、来訪者、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、ニュース以外の情報発信について継続的に検討する	本格実施をめざす (随時取組みを進める)

実施の状況/●：実施、▲：ある程度の効果が期待できる施策を実施

## 2)新たな施策

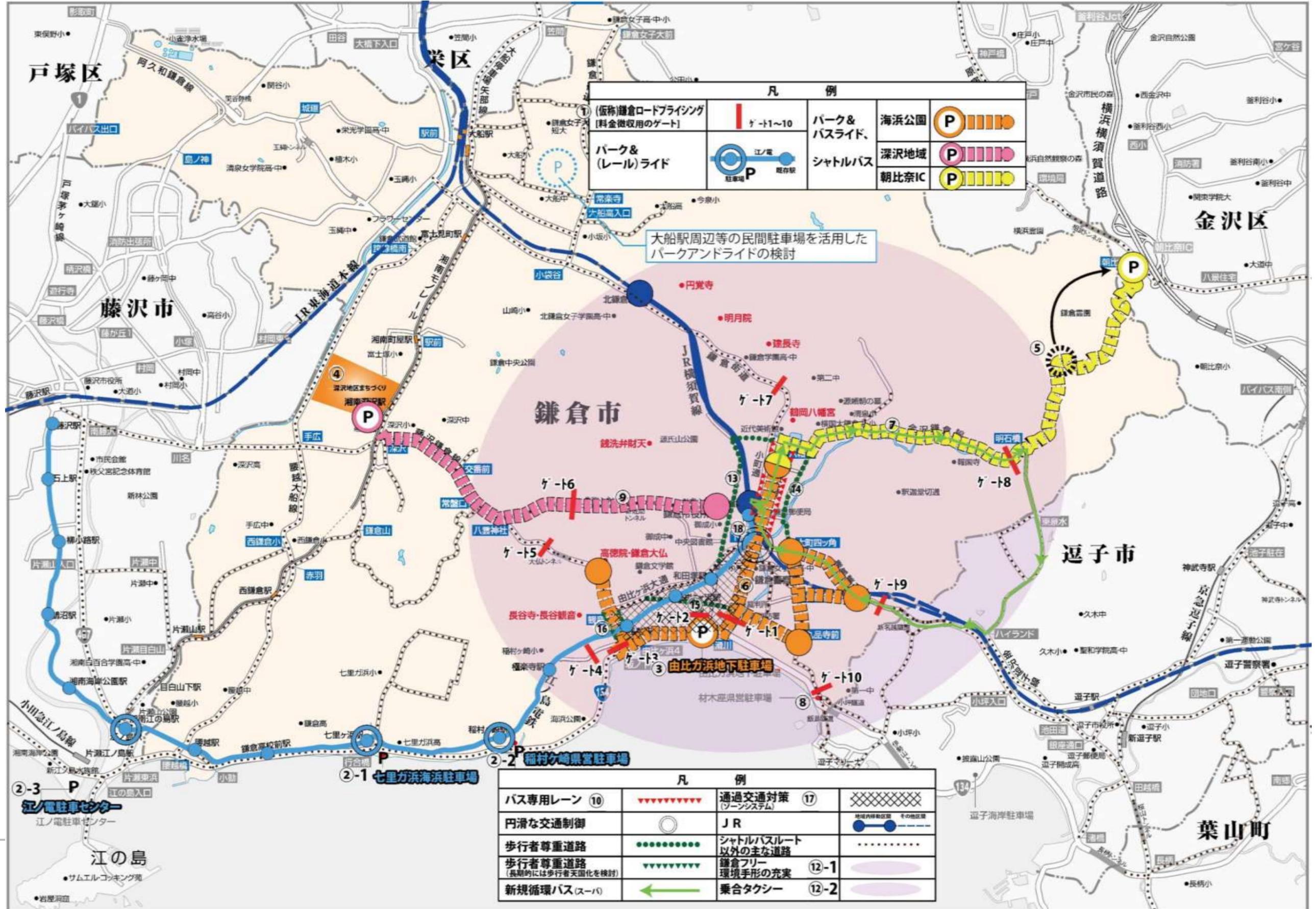
(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に向けて、委員から公共交通への転換に関する新たな施策について提案があり、検討を進めてきた。

- ・ 現在運用している 4 箇所のパークアンドライド用駐車場は、全て海浜部であり、夏期については運用していないなどの課題があることから、大船駅周辺等における民間駐車場の有効活用について検討する
- ・ 交通渋滞の発生に伴い、路線バスの定時性や速達性が損なわれ、市民の移動のしやすさが著しく低下する県道金沢鎌倉線沿線において、市民の生活の足の確保に向け、新規循環バス「スーバ」の社会実験を実施し、本格運行について検討する
- ・ (仮称)鎌倉ロードプライシングが実施された場合、公共交通の利用者の増加が予想されることから、代替交通手段の輸送力の増強等について検討する

### 検討内容と今後の実施方針

分類	施策	対象地区 又は区間	実施の 状況		検 討 内 容	今後の 実施方針
			実 験	実 施		
公共交通 への転換 方策	パークアン ドライド	民間駐 車 場 の活用			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アンドライド、バスライ ドを新たに検討する。	本格実施を めざす
	新 規 循 環 バス 「スーバ」		●		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検討する	本格実施を めざす
	地域公共交 通の輸送力 の増強	鎌倉地域			自動車から公共交通への転換を促すため、 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

20の施策及び新たな施策の計画図



### 3)新規循環バス「スーバ」

新規循環バス「スーバ」は、交通渋滞の発生に伴い市民の移動のしやすさが著しく低下する県道金沢鎌倉沿線において、在来の路線バスルートに比べ、比較的円滑な走行が可能な逆方向への新規循環バスを運行し、鎌倉駅までの総所要時間の短縮、定時性の確保を図ることを目的に社会実験を実施した。

#### 新規循環バス「スーバ」の社会実験の概要

項目	内容
事業形態	道路運送法第4条（一般乗合旅客自動車運送事業）
運行期間	平成26年5月3日（土）～5日（月）（3日間）
車両	中型バス（運転手を除く定員54人程度）5台（前面幕あり）
運行形態	鎌倉駅からハイランドまでは在来の路線バスのバス停を活用し、ハイランドから鎌倉駅までは急行運行
便数・ダイヤ	1日19便、10時から17時まで
バス停	在来のバス停を使用し、坂上バス停のみ実験時仮設バス停を追加 鎌倉駅は3番乗り場を使用（三菱東京UFJ銀行前）
運賃	在来の路線バス同様に距離帯運賃、現金、ICカード、定期券、回数券使用可能、鎌倉フリー環境手形は区間内は使用可能
走行環境の向上	公共車両優先システム（PTPS）※の導入、久木踏切等における誘導員の配置
所要時間の掲示	バス停で、在来の路線バスと新規循環バス「スーバ」の鎌倉駅までの所要時間を掲示

#### 新規循環バス「スーバ」のルート図



※) 公共車両優先システム（PTPS; Public Transportation Priority System）

バス等の定時運行を確保するとともに利用を促進して、道路の利用効率を向上させる施策であり、バスの通過に応じて信号機をコントロールし、信号による待ち時間を軽減してバスの運行を円滑にするシステム。

鎌倉地域の中でも特に交通渋滞による生活環境の悪化が著しい県道金沢鎌倉線において、20の施策の一つである「バス追い越し現示」の検討を進めてきたが、安全性の確保が問題であり、交通管理者との協議の中で、実現が困難な状況となった。

一方、鎌倉市交通計画検討委員会専門部会において、市民委員から県道金沢鎌倉沿線地域の路線バスの速達性及び定時性の向上による生活環境の回復を図ることを目的とした「バス追い越し現示」に代わる施策として、新規循環バス「スーバ」が提案され、社会実験の実施に至った。

社会実験では、走行環境の向上を図る公共車両優先システム（PTPS）の導入、利便性を高めるため、在来の路線バスと新規循環バス「スーバ」の鎌倉駅までの所要時間を掲示するなど、導入効果を高める取組みを同時に行った。

### ①利用状況

社会実験時には、著しい交通渋滞が発生しなかったにも関わらず、新規循環バス「スーバ」の利用者数は、当初の見込みを上回り5月3日（土）541人、4日（日）693人、5日（月）502人、3日間合計で1,736人、1便当り30.5人の利用があった。鎌倉駅での利用が最も多く、次いで浄明寺、ハイランドの順で利用されている。

### ②速達性・定時性向上の効果

社会実験を行った3日間とも、浄明寺バス停では、平均5分～8分到着遅れが発生したが、浄明寺バス停より先のバス停では遅れがほとんど発生しておらず、鎌倉駅東口への平均到着時間は、3日間平均で、想定していたダイヤよりも11分早いなど、定時性の向上が図られている。

ハイランド入口バス停から東泉水バス停の間は、新規循環バスの方が鎌倉駅までの距離は長いものの、東泉水バス停では新規循環バスの方が4分早いなど、鎌倉駅までの所要時間が短い。鎌倉駅までの平均旅行速度は、全てのバス停において、新規循環バス「スーバ」の方が、在来の路線バスに比べ2～7km/h速く、速達性の向上が図られている。

### ③利用目的・満足度

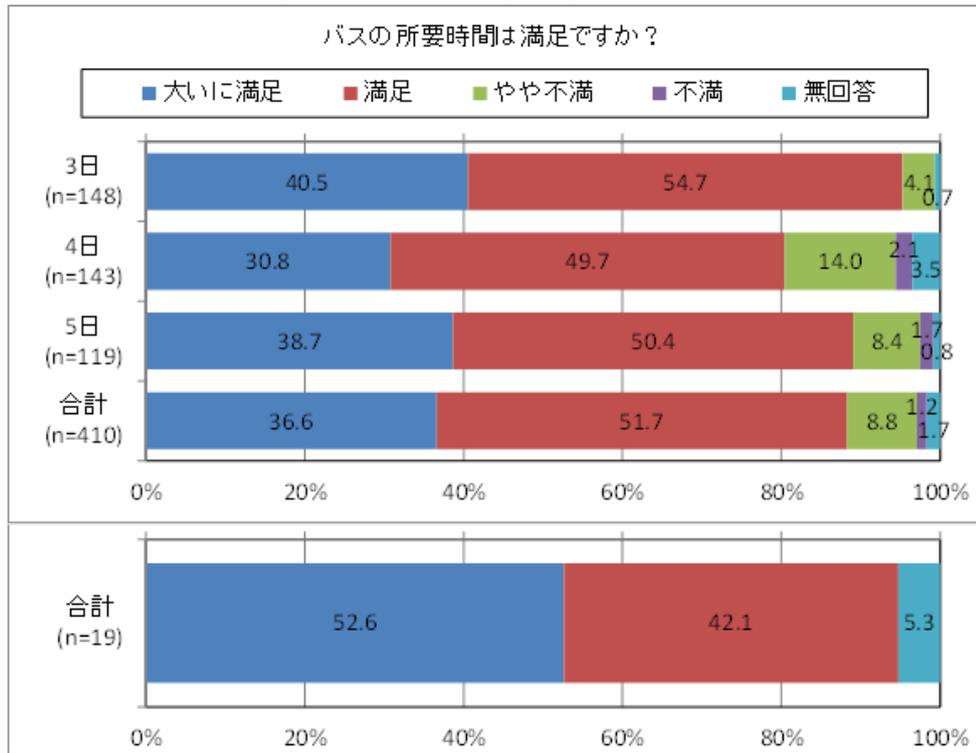
新規循環バス「スーバ」の利用目的は、日常生活である「買物」、「私事」、「仕事」の割合が合わせて63.5%であり、「観光」目的の28.5%を上回っている。

新規循環バスの目的地までの所要時間の満足度は、各バス停から鎌倉駅までの所要時間の表示を行ったこともあり、一般利用者では88.3%、市民モニターでは94.7%と、非常に高い。

新規循環バスの今後の利用意向に関する結果から、一般利用者の合計で22.2%が「何度かに1回は車が循環バスに代わるかもしれない」と回答しているなど、車から公共交通への転換が期待される。（次項参照）

## 利用者の所要時間の満足度

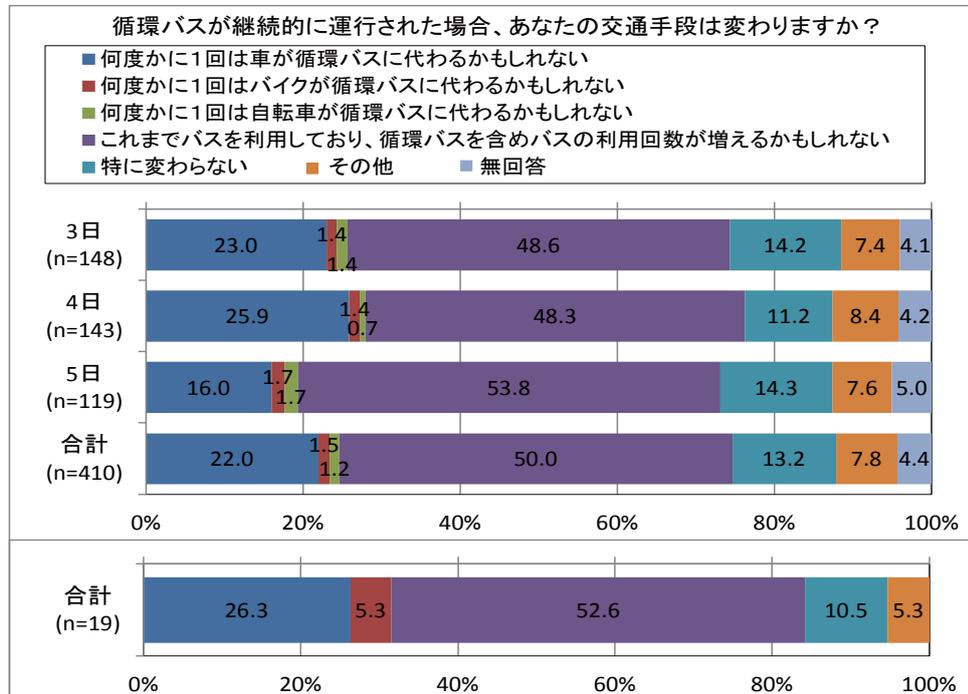
一般利用者



市民モニター

## 新規循環バス「スーバ」が運行された場合の交通手段変更の意思

一般利用者



市民モニター

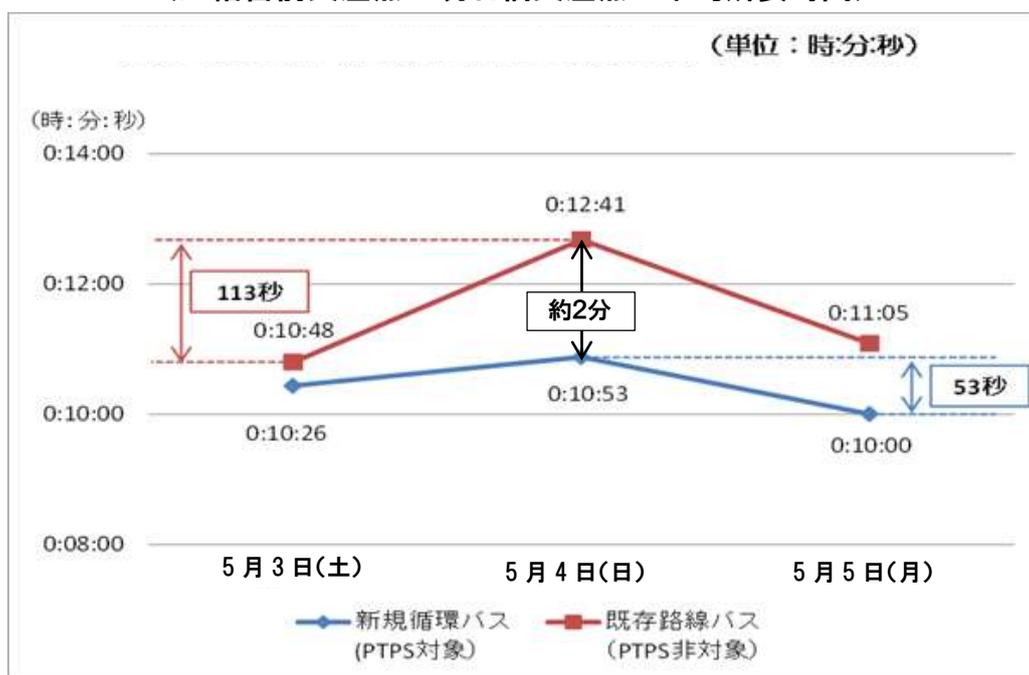
資料：平成 24 年利用者アンケート調査 (n：サンプル数)

#### ④公共車両優先システム(PTPS)の導入効果

公共車両優先システム (PTPS) の導入により、八幡宮前交差点から明石橋交差点までの平均所要時間の最大と最小の差が、PTPS 非対象は約 2 分であったのに対し、PTPS 対象が約 50 秒であり定時性が向上した。

また、5 月 4 日 (日) の同区間における PTPS 対象と非対象の平均所要時間は、PTPS 対象の方が約 2 分短いなど、速達性の向上に寄与している。

公共車両優先システム(PTPS)の導入効果  
(八幡宮前交差点⇒明石橋交差点の平均所要時間)



## 4)(仮称)鎌倉ロードプライシング

### ①検討の必要性

土日祝日を中心に、流入交通量の集中等に伴い交通渋滞が悪化し、その沿線地域において日常生活の「移動の自由」が阻害される。その抜本的な対策となる道路整備は短期間での実現が困難であり、何らかの方法で自動車交通量を抑制する必要がある。

来訪者は、車を使う必要性が高い場合もあることから、状況に応じて車や公共交通が選択できる仕組みが必要であり、課金により自動車交通量を削減する検討が必要である。

鎌倉地域の主要な道路は、市民生活を支える道路である一方で、来訪者の流入経路になっていることから、土日祝日を中心に流入交通の集中等により交通渋滞が悪化すると、その沿線地域では次のような生活環境の悪化を招き、日常生活の「移動の自由」が阻害される。

- ・ 交通渋滞を避けるため、来訪車両が道路幅員の狭い生活道路に進入し、これにより生活環境が悪化
- ・ 交通渋滞に伴いバスの定時性、速達性が低下
- ・ 緊急車両の遅れ

さらに、鎌倉地域の道路形態により、中心部の交通渋滞が、放射状に接続する幹線道路に波及していることから、交通渋滞の影響は単に中心部だけではなく、広範囲に広がり、非常に深刻な交通渋滞が発生している。**平成 25 年 1 月 13 日(日)14 時台の渋滞状況**

その抜本的な対策となる交差点改良や道路整備は、歴史的環境の保全等、様々な制約があることから、短期間での道路整備が困難となっている。

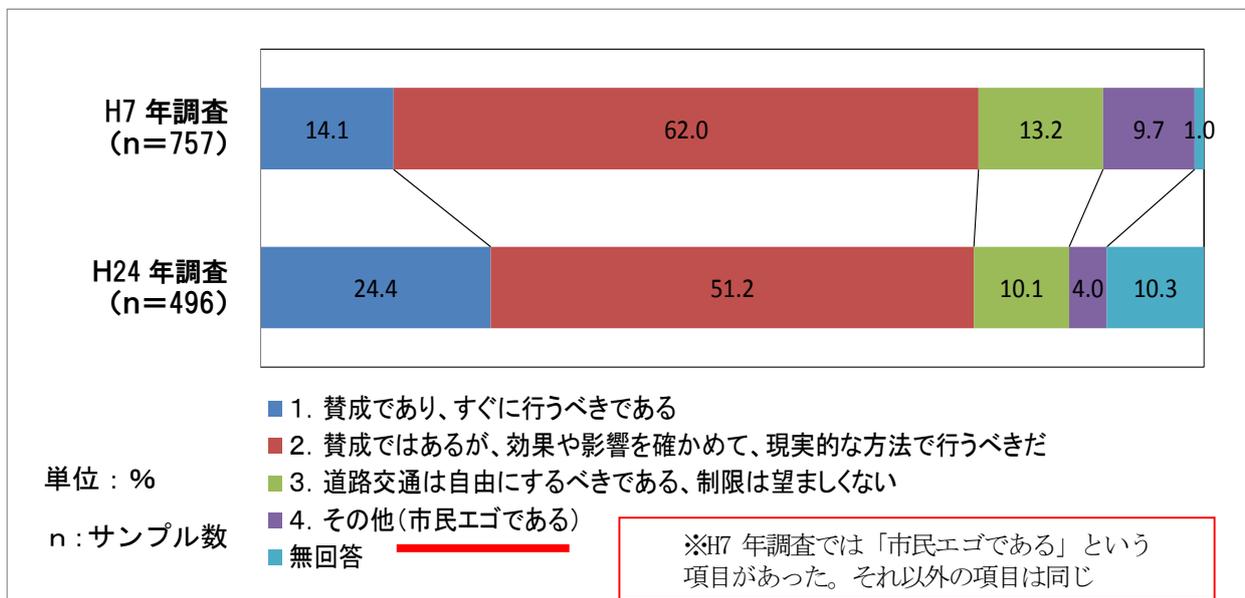
このため、自動車から公共交通への転換を促し、道路が円滑に通行できる程度まで自動車交通量を抑制することが必要であり、平成 24 年に行った市民アンケートでは約 7 割が、こうした考えに賛同している(次頁参照)。



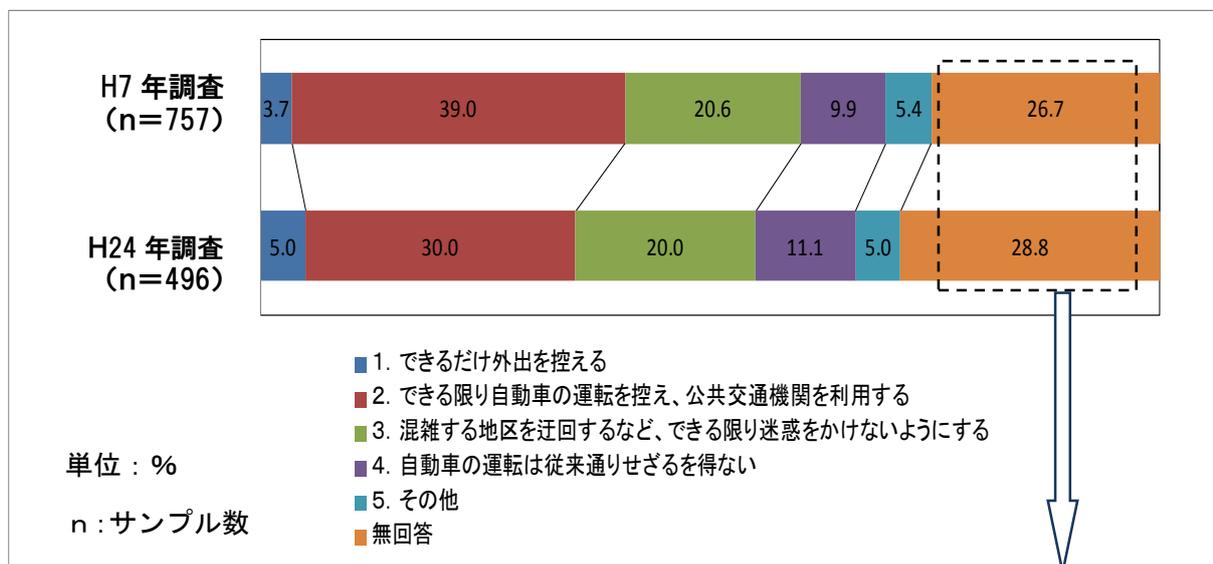
資料：(公財)日本道路交通情報センター  
地図情報：パスコ

一方、来訪者は手荷物が多く、高齢者や幼児が同乗する、立寄り先が多いなどで、車を使う必要性が高い場合もあることから、状況に応じて車と公共交通の選択ができる仕組みとして、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施が必要である。

**【Q. 鎌倉地域の交通渋滞の解消策として、自動車の乗り入れや走行を制限する考え方】**



**【Q. 鎌倉地域での自動車の乗り入れや走行を制限とした場合、あなたの協力の仕方】**



※無回答の多くは自動車を運転しない方の回答と想定される

資料：平成24年市民アンケート調査

## ②検討方針

(仮称)鎌倉ロードプライシングは、来訪車両への課金により、公共交通への転換を促し自動車交通量の削減を図る施策である。公共交通への転換促進、歩行環境の充実等が図れるよう次の仕組み等について検討を進める。

- 課金された人が次回公共交通を利用する際に運賃を割引く仕組み
- 円滑な料金徴収を行うための ETC 等の自動徴収の仕組み
- 事前登録により市民と来訪者等を認識・区別するための仕組み
- 課金の一部を商業・観光振興に充てる など

鎌倉地域での導入を検討する(仮称)鎌倉ロードプライシングは、鎌倉地域に流入する車両に対し料金を課すことで、自動車利用を控え公共交通への転換を促し、自動車交通量の削減を図るものであり、状況に応じて車と公共交通が選択できる施策である。鎌倉地域の手前で、バスや鉄道に乗り換えるパークアンドライド等と一体的に取り組むことでその効果が高まると考えられる。

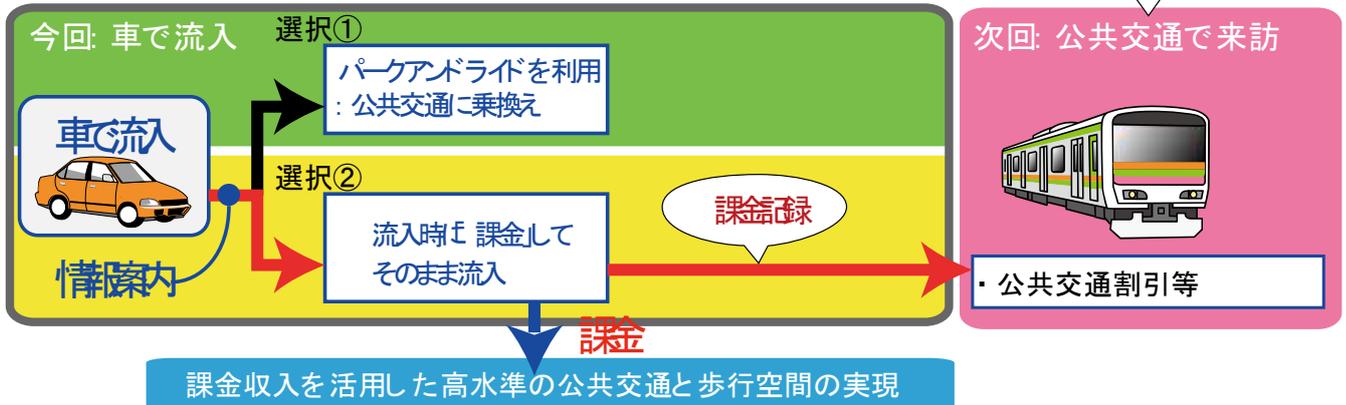
検討に際しては、平成 26 年 5 月に策定・公表した「鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会 (仮称)鎌倉ロードプライシングについて」の考え方(実施目的・効果、課金の使途、実施日、課金パターン)を基本に議論を重ねた。

(仮称)鎌倉ロードプライシングは、課金の徴収時に交通渋滞が発生しないようスムーズな流入を確保するため、ETC 等の自動徴収の仕組み(29 頁イメージ図参照)、公共交通への転換をより進めるため、課金の一部を課金された人が次回公共交通を利用して鎌倉に来訪した際に運賃を割引く仕組み、道路利用の公平性や利用の頻度を踏まえ、事前登録により市民と来訪者等を認識・区別するため仕組み等を検討している。

課金の使途は、諸外国で実施されているロードプライシング(次頁参照)のように、道路整備や公共交通の拡充に充てるとともに、鎌倉地域の歩行環境や回遊性を高める商業・観光振興に充てることを検討する。

(仮称)鎌倉ロードプライシングのシステムイメージ

次回の公共交通での来訪を促す



参考. 諸外国で実施されているロードプライシング

項目	シンガポール <sup>※1</sup>	ストックホルム <sup>※2</sup>	ロンドン <sup>※3</sup>
導入時期	1975年	2007年	2003年
課金目的 <sup>※4</sup>	・渋滞緩和	・平日の渋滞緩和 ・都市住民の生活環境改善	・平日の渋滞緩和 ・バス交通の改善
対象エリア	中心市街地 (7.25km <sup>2</sup> ) + 周辺の高速道路6路線	ストックホルム中心部 (35km <sup>2</sup> )	セントラルロンドン (Inner Ring Roadの内側: 22km <sup>2</sup> )
対象車両	対象エリアに流入する車両 (緊急車両を除く)	対象エリアに流入、流出する車両 (緊急車両、外交官車両、自動二輪車、バス、ハイブリッド車等は免除)	対象エリア内を通行する車両 (二輪車、タクシー、緊急車両等は課金免除、ハイブリッド車、電気自動車、9人乗り以上のバス等は100%割引 (但し登録料は支払う))
対象日	平日、土曜日 (日、祝日は無料)	平日 (土日、祝日は無料)	平日 (土日、祝日は無料)
課金単位	ゲート1回流入毎に課金	ゲート1回流入毎に課金されるが、1日の上限額が設けられている	1日単位で課金
課金額 (レートは2014年10月16日現在)	時間帯別・ゲート別・車種別に料金を設定、3ヶ月毎に料金を見直し 円換算約0~225円	時間帯別に料金を設定 円換算約148~296円 1日の上限は888円	円換算約1,950円 エリア内住民は90%割引
課金方法	車載器搭載による電波通信を活用した課金	・車載器 (無料貸与) 搭載車は、その場で課金され、後日領収書が送付 ・車載器未搭載車は事前に登録し、ナンバープレートで照合して確認	・商店、インターネット等により入域許可証を購入 (事前又は当日) ・デジタルカメラでナンバープレートを確認、それを入域許可証を取得した車両のデータベースと照合
課金の用途	一般財源	ストックホルム市内及び郊外の道路整備等	・公共交通機関の改善と運賃引下げ ・歩行者、自転車利用者のための環境整備等

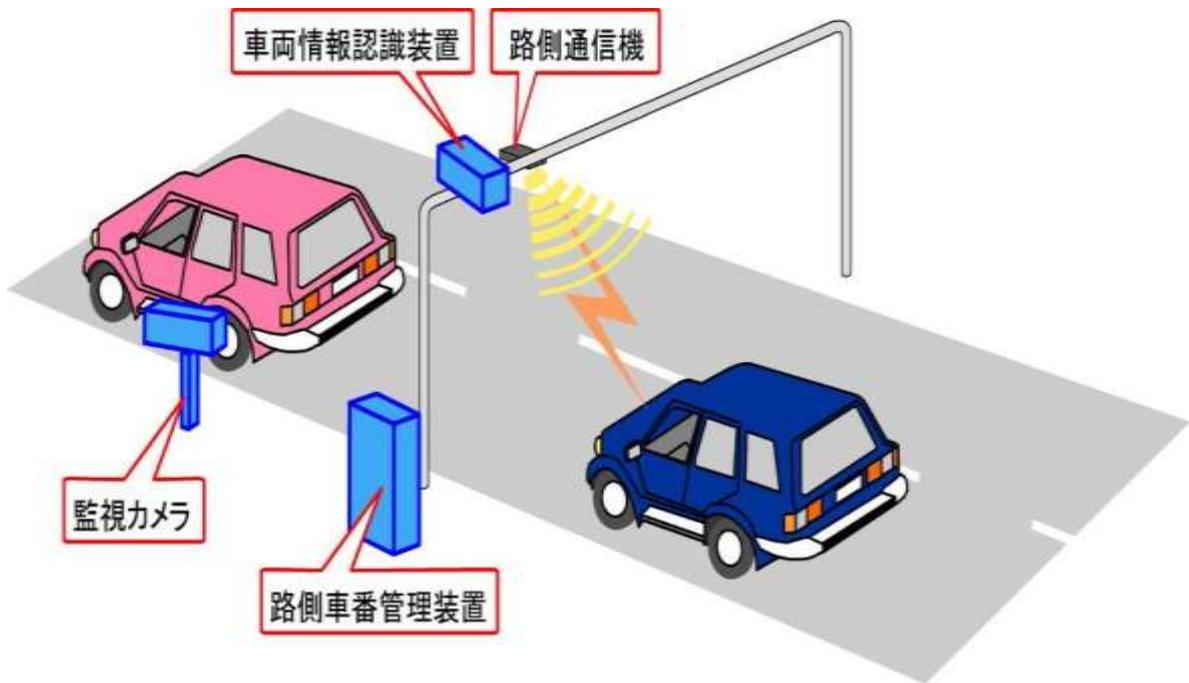
資料: ※1) シンガポール国土交通局 HP

※2) スウェーデン交通局 HP

※3) ロンドン交通局 HP (各HPの閲覧日2014年10月16日)

備考: ※4) 鎌倉地域は観光交通の渋滞対策であるのに対し、諸外国は主に中心市街地の通勤交通対策である。

参考. 市民と来訪者への異なる課金方法のイメージ



	市民	来訪者
ETC 対応車	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民は事前登録し、路側車番管理装置にデータを蓄積</li> <li>車両情報認識装置が、市民、来訪者を判別</li> <li>路側通信機により流入時に来訪者に比べ0~1割程度を課金</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両情報認識装置が、市民、来訪者を判別</li> <li>路側通信機により流入時に課金</li> <li>次回来訪時に、課金記録から、公共交通の利用時等に課金の一部を戻す</li> </ul>
ETC 非対応車	<ul style="list-style-type: none"> <li>事前又は移動途中に決済（推進するため料金割引等を実施）</li> <li>上記以外は、車両情報認識装置が事前決済していない車両を認識し、監視カメラで撮影、請求書を郵送</li> <li>請求書に応じ管理組織等で課金</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事前又は移動途中に決済（推進するため料金割引等を実施）</li> <li>上記以外は、車両情報認識装置が事前決済していない車両を認識し、監視カメラで撮影、請求書を郵送</li> <li>請求書に応じ管理組織等で課金</li> <li>次回来訪時に、課金記録から、公共交通の利用時等に課金の一部を戻す</li> </ul>

### ③課金の方向性

項目	内容
(イ)対象エリア	国道 134 号を除く鎌倉地域とする。
(ロ)対象日	全ての土日祝日等(120 日程度)とする。
(ハ)対象時間	8 時から 16 時までを基本とし、終了時間は、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。
(ニ)課金単位	1 回毎に課金(課金ポイントに流入 1 回につき課金)する。
(ホ)課金対象	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。ただし、緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両、路線バス、鎌倉市に営業区域があるタクシー、宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務車両等は除く。
(ヘ)課金パターン	鎌倉市外から流入する車両を 1 とした場合、鎌倉市民の負担割合は 0~0.1 程度とする。
(ト)課金の用途	システムの運営・管理費、公共交通への転換方策等に充てる。

#### (イ)対象エリアの考え方

鎌倉地域の交通渋滞は、道路形態により放射状に接続する幹線道路に波及していることから、鎌倉地域に交通渋滞が発生すると他の地域に交通渋滞が広がる。このため、交通渋滞の発生源となる鎌倉地域を対象エリアとする。

ただし、国道 134 号は、県土の骨格を形成する広域幹線道路として、内外、通過交通を処理する道路であり、中心部を通過していないことや、パークアンドライド用の駐車場利用者が、利用料金と重複して課金されないようにするため対象エリア外とする。

#### (ロ)対象日の考え方

対象日は、次の理由から全ての土日祝日等(120 日程度)とする。

- ・ 出発地からの自動車利用を抑制し、公共交通への転換を促すため、実施日を広く周知することや、路線バス等のサービス向上の対応のしやすさ等から、分かりやすい実施日の設定が必要である。
- ・ 特異日に限らず、終日慢性的に交通渋滞している交差点等があることから、特異日以外でも自動車利用の抑制を促すことが必要である。
- ・ 特異日は、過去の傾向から 3 連休以上の土日祝日が想定できるが、それ以外の特異日は一定ではなく事前に設定し周知することが困難である(次頁の表を参照)。

**交通渋滞が著しい上位 20 日の年次比較**  
(VICS データの渋滞・混雑を定量的に評価し、その高い日から整列)

2010年

	日付	曜日	3連休 以上の 中日	3連休 以上の 中日 以外	土日 祝日	初詣	桜	アジサイ	お盆	七五 三
1	1月10日	日	●			●				
2	9月19日	日	●							
3	3月22日	月		●			●			
4	5月3日	月	●					●		
5	6月12日	土			●			●		
6	7月18日	日	●							
7	4月3日	土			●		●			
8	10月11日	月		●						
9	6月26日	土			●			●		
10	3月30日	火					●			
11	6月20日	日			●			●		
12	5月2日	日	●							
13	9月20日	月		●						
14	3月14日	日			●					
15	1月9日	土		●		●				
16	2月6日	土			●					
17	8月13日	金							●	
18	8月10日	火							●	
19	6月27日	日			●			●		
20	8月11日	水							●	
該当日数			5	4	7	2	3	4	3	0
20日間に占める割合			25.0	20.0	35.0	10.0	15.0	20.0	15.0	0.0

2013年

	日付	曜日	3連休 以上の 中日	3連休 以上の 中日 以外	土日 祝日	初詣	桜	アジサイ	お盆	七五 三
1	1月13日	日	●			●				
2	5月4日	土	●							
3	1月4日	金				●				
4	9月14日	土		●						
5	10月13日	日		●						
6	9月22日	日	●							
7	2月10日	日	●							
8	6月22日	土			●			●		
9	1月27日	日			●	●				
10	7月14日	日	●							
11	3月19日	火								
12	5月5日	日	●							
13	3月26日	火					●			
14	6月23日	日			●			●		
15	5月3日	金		●						
16	9月23日	月		●						
17	3月21日	木					●			
18	6月15日	土			●			●		
19	9月21日	土		●						
20	11月23日	土			●					●
該当日数			6	5	5	3	2	3	0	1
20日間に占める割合			30.0	25.0	25.0	15.0	10.0	15.0	0.0	5.0

資料：(公財) 日本道路交通情報センターの VICS※データ

- 過去の傾向から、桜(3~4月)やお盆(8月)の時期は平日においても特異日があるが、時期の設定が難しく、また天候等の影響が大きいことから、事前に設定し周知することは困難である。また、通勤交通や業務交通等への影響が大きいことが懸念されることから、平日は対象外とする。
- 正月明けの第1週(1月)は、暦の上では平日だが、対象日としては休日扱いとする。

※) VICS

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し、カーナビゲーションなどを表示する情報通信システム

## **(ハ)対象時間の考え方**

来訪車両が対象時間を避けて、流入しないような時間を設定する。

### **【開始時間】**

交通渋滞の発生は、自動車は交差点容量を超え集中し、1回の青信号で通過できなかった車両が徐々に溜り悪化する。このため、交通渋滞が発生する前に、交通量を抑制することが必要である。そこで、開始時間は、鎌倉地域への流入方向に対し、慢性的に交通渋滞が発生している八幡宮前交差点や下馬交差点の交通渋滞が著しくなる前の8時に設定する。

### **【終了時間】**

終了時間は、鎌倉市民等にとって基本的に流入方向（帰宅等）になることから、遅くなれば市民への影響が大きいと考えられる。このため、できるだけ早い時間を設定する。

八幡宮前交差点、下馬交差点の交通渋滞は、16時以降（15時台以降）に大きく減少していることから、終了時間は16時を基本とし、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。

## **(ニ)課金単位の考え方**

（仮称）鎌倉ロードプライシングは、自動車から公共交通への転換を促しつつ、流入交通量を抑制することが目的である。流入毎に自動車の使い方を考えて頂くため、課金単位は1回毎とする。市内の業務車両は、鎌倉地域に複数回流入することが想定されるものの、課金対象外であることから影響がないと考えられる。

なお、観光交通が主要な観光スポットに行くのに出入りが生じ、流入毎に課金されないよう課金ポイントを検討する。

## (ホ)課金対象の考え方

公共交通、緊急車両、福祉車両、業務車両（経済活動に支障をきたさないよう配慮）等を除き、その原因となる全ての車両を課金対象とする（原因者負担）。

現行では、鎌倉市に営業区域がないタクシーが市外で乗客を乗せ、鎌倉市で降ろすことは可能であるが、(仮称)鎌倉ロードプライシングが実施され、鎌倉地域内の自動車の移動がしやすくなった場合に、新たなタクシーの来訪車両の増加も想定されることから、来訪車両の抑制を促すため、鎌倉市に営業区域がないタクシーは課金対象とする。

大型観光バスは、すれ違いが困難な道路区間があることや駐車場への出入等により、交通渋滞を悪化させる要因の1つであり、大型観光バスが増加すると交通渋滞の解消が図れないことが想定されることから、観光バスは課金対象とする。

なお、社会実験等の実施により想定していない車両等への対応が必要になる場合も考えられることから今後、別途組織を設置して検討する。

## (ヘ)課金パターンの考え方

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。対象エリアとなる鎌倉地域の境界線付近で、料金が異なると不公平感が高まり、課金ポイントの合意形成が困難になることが想定されることから、市民等は一律に課金することで公平性を担保する。市外からの来訪車両について一般車は一律にする。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。路線バス及び市内の遊覧バス以外のバス（主に観光バス）は、交通渋滞への影響から一般車よりも高額とする。

### 課金パターンの整理

項目	自動車、二輪車(軽車両を除く)				路線バス 及び市内 遊覧バス を除くバ ス(観光 バス等)	公共交通 (路線バ ス・鎌倉市 に営業区 域がある タクシー)	鎌倉市に 事業所 or 営業所を 持つ業務 車両、・宅 配車両等	緊急車 両、福祉 車両、障 がい者等 の車両
	鎌倉市内		鎌倉市外					
	鎌倉地域 に住んで いる人の 車両	鎌倉地域 外に住ん でいる人 の車両	近隣市 からの 車両	その他 からの 車両				
課金割合	0~0.1	0~0.1	1	1	2	0	0	0
課金額	0円	0円	1,000円	1,000円	2,000円	0円	0円	0円
	10円	10円						
	50円	50円						
	100円	100円						

(金額は考え方を分かりやすくするため鎌倉市外からの車両を仮に1,000円\*とした場合のイメージ)

※) 課金額1,000円は、鎌倉地域交通計画研究会 第13回(平成10年4月15日)資料の推計結果において、交通渋滞が解消する試算額により想定

## (ト)課金の使途の考え方

(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、公共交通への転換方策や歩行環境の拡充を図るための道路整備等に充てる。

### 課金の使途のイメージ



## 5)(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

特定の交差点での交通規制は、迂回交通を受け持つ道路で、新たな交通渋滞の発生が予測されるなど実現化は困難である。

交通規制を実施する場合は正月並みの交通規制の実施が必要であり、その場合は、住民合意や実施毎の費用の確保等が課題となる。

自動車利用の抑制策は、(仮称)鎌倉ロードプライシングと並行して、次のような自動車利用の抑制策について検討を進めている。

- ①正月三が日並みの交通規制
- ②主要な交差点の流入規制（明石橋、小袋谷、八雲神社前）
- ③パークアンドライドの拡充
- ④交通渋滞情報の提供

主要な交差点の流入規制は、迂回車両により新たな交差点で交通渋滞の発生が予測されることから、実現化は困難と考えられることから、正月三が日並みの交通規制を実施する場合は、住民合意や実施毎の費用の確保等の課題への対応が必要となる。

パークアンドライドの拡充のみでの対応は、鎌倉地域交通計画研究会 第13回（平成10年4月15日）資料の交通シミュレーションの結果から、交通渋滞の解消には至らないことや、交通渋滞を解消するために必要な駐車場の整備台数は約2,200台となり、駐車場整備の用地確保、整備費用の確保等が課題である。このため、(仮称)鎌倉ロードプライシング等を含め複合的に取り組むことが必要である。

また、平成26年5月3日～5日に行った新規循環バス「スーバ」の社会実験時に、鎌倉の交通渋滞の状況がマスメディア等にも多く取り上げられたことで、自動車利用を控えさせるきっかけを与えたと考えられることから、交通情報の提供も必要である。

### (仮称)鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用抑制策(1/3)

施策	想定される効果	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>・自動車交通量の削減に伴い交通渋滞の改善が図られる。</li> <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、快適性が確保される。</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及び警察官の配備</li> <li>・車両通行止め交差点でのスムーズな許可車両等の通行の確保 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。

(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(2/3)

施策	想定される効果	実施に向けた課題	今後の検討方針
② 主要な交差点の流入規制 (明石橋、小袋谷、八雲神社前)	交通規制の対象となる幹線道路の交通量は削減される。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通規制対象外の道路や交差点では、迂回車両による新たな交通渋滞の発生が予測され、その対応が必要</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スムーズな通過の確保 等</li> </ul>	下図のとおり、交通規制によって迂回する交通を受け持つ道路で、新たな交通渋滞が予測されることから、合意形成等、実現化は困難である。

主要な交差点の流入規制(明石橋、小袋谷、八雲神社前)の検討案



(仮称)鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用抑制策(3/3)

施策	想定される効果	実施に向けた課題	今後の検討方針
<p>③パークアンドライドの拡充</p>	<p>「鎌倉地域交通計画研究会 第13回(平成10年4月15日)」資料における交通シミュレーションでは、</p> <p>①鎌倉地域内が渋滞し駐車場が満車にならないと、パークアンドライドの利用が進まない。</p> <p>②駐車場からのシャトルバスの定時性、速達性が確保されないと十分なサービス水準が確保できない。</p> <p>以上のことから、パークアンドライドだけでは交通渋滞の解消には至らない。また、パークアンドライドのみで交通渋滞の解消を図るためには、公共交通が利用できる地域に、パークアンドライド用の駐車場を約2,200台確保する必要がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場整備の用地確保、整備費用の確保 等</li> <li>・ パークアンドライドのみで交通渋滞の解消を図るためには、公共交通が利用できる地域に、パークアンドライド用の駐車場を約2,200台確保する必要がある。</li> </ul>	<p>(仮称)鎌倉ロードプライシング等を含め複合的に取り組む。</p> <p>駐車場は(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。</p>
<p>④交通渋滞情報の提供</p>	<p>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れば、交通渋滞の緩和効果が期待される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全国的な周知徹底</li> </ul>	<p>他の施策を含め、複合的に取り組む。</p>

## 6)市民宣言(検討事項)

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検討する。

## 6. 今後の検討課題

### 1)20 の施策(再評価後)

再評価後の 20 の施策の実現化に向けては、関係機関との調整・協議、沿道市民との合意形成、財源の確保が課題である。

#### ① パークアンドライド

パークアンドライドは、利用台数が増加しているものの、さらなる利用促進策や、駐車時間の延長、夏季の運用などのサービス水準の拡充が必要となっている。

パークアンドライドの候補地である深沢地域国鉄跡地は、まちづくりと一体的な整備を進めることから、利用しやすい位置での駐車場の確保やバス待ち環境の整備等、より利便性に優れた駐車場の整備が必要である。

鎌倉霊園に代わる朝比奈方面での駐車場は、候補地の選定や駐車場の整備が必要である。

#### ② 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)

駐車場と鎌倉駅間等を運行するシャトルバスの定時性、速達性の確保等の利便性の向上の検討が必要である。

#### ③ バス専用レーン(鎌倉参道線)

既存のバス優先レーンの機能強化を図り、バス専用レーンを目指していくためには、路上駐車取締の徹底を強化し、専用レーン化した場合の効果や、周辺道路への影響を検証することが必要である。

#### ④ 鎌倉フリー環境手形

利用できる交通機関の拡大や商業・観光振興施策とのタイアップ等のサービスの拡充等の企画・販売方法や、利便性を高めるためのスマートフォンの活用や利便性に優れた決済等の電子化の検討が必要である。

#### ⑤ 乗合タクシー

在来の路線バスを補完する移動手段として、持続可能性を高めるため、運行形態や契約の工夫、運行経費の確保等、交通事業者等との調整・協議が必要である。

## ⑥歩行者尊重道路

(仮称) 鎌倉ロードプライシング等の自動車利用の抑制策により自動車交通量を減少させつつ、道路空間の再配分や通行規制等の検討が必要であり、沿道市民等との合意形成や関係機関との調整・協議が必要である。

代替経路となり得る路地の活用方策等の検討が必要である。

## ⑦ゾーンシステム

(仮称) 鎌倉ロードプライシング等の自動車利用の抑制策に合わせた通過交通対策であり、交通規制等を伴うことから周辺道路への影響を検証し、沿道市民等との合意形成や関係機関との調整・協議が必要である。

## ⑧江ノ電踏切と連動した信号処理(下馬交差点)

具体的な対応策を検討し、関係機関との調整・協議が必要である。

## ⑨総合的な交通情報

平成 26 年 5 月 3 日～5 日に行った新規循環バス「スーバ」の社会実験では、マスメディア等による情報発信の影響もあり、例年になく著しい交通渋滞の発生が見られなかったことから、情報発信による抑止力の効果は高いと考えられる。このため、手軽に必要な情報が迅速に入手できるように、市関係課等と連携したスマートフォン等を活用した企画や販売方法、持続可能性を高めるため広告収入等の確保、限られた予算の中で、情報を全国に周知する方法の検討が必要である。

## ⑩プロモーション

鎌倉地域地区交通計画の取組みを、広く市民等に周知し、理解を深めるための、具体的な方法の検討が必要である。

## 2)新たな施策

### ①民間駐車場の活用

**促進すべき駐車場の基本的な考え方の検討等が必要である。**

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アンドライドに関しては、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）の検討、民間事業者の実施条件等の確認等が必要である。

### ②新規循環バス「スーバ」

**運行体制の強化、通行環境の整備等が必要である。**

新規循環バス「スーバ」の本格運行に向けては、路線バスの相互通行が困難な久木踏切付近での交通誘導員配置の経費の確保や、交通誘導員に代わりスムーズに通行できる踏切の道路改良が必要であり、同踏切は逗子市内であることから、逗子市やJR等の協力を得ることが課題となる。今回の社会実験は3日間であったことから、交通事業者の協力のもと必要台数やドライバーを確保することが可能であったが、継続的に運行する場合は、交通事業者は別途専用のバスや運転手の確保が課題である。

また、在来の路線バスと重複しないような再編計画の検討や、社会実験時と同様に路線バスが併用される場合は、バスロケーションシステム（バス停までの到着時間、鎌倉駅までの所要時間の情報提供）の施設整備とその費用負担が課題となる。

実現化に向けては、交通事業者と連携し、路線バスの再編等も視野に入れつつ、関係機関との協議を進める。

### ③地域公共交通の輸送力の増強（江ノ電、路線バス等）

**車両の確保やバス待ち環境の整備等が必要である。**

自動車からの転換を促すため、代替交通手段の輸送力を高める車両等の確保やバス待ち環境の整備等、交通事業者との調整・協議が必要である。

### 3)(仮称)鎌倉ロードプライシング

#### ①実現化に向けた検討課題

**法制度や補助制度の活用等の検討が必要である。**

**導入効果、課題を予測するための実態調査、アンケート調査、交通シミュレーションを実施し、具体的な課金方法の検討や社会実験の実施等が必要である。**

(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実現化に向けた主な検討課題は、次頁に示すとおりである。

- ・ 法制度面
- ・ 導入効果の予測
- ・ 課金額
- ・ 具体的な課金の用途
- ・ 具体的な課金方法
- ・ 運営体制
- ・ 合意形成
- ・ 経済効果（事業者等との合意形成）
- ・ 社会実験計画 等

(仮称)鎌倉ロードプライシングの検討課題と検討方針(1/2)

項目	検討課題	検討方針
■ 法制度面	課金するための根拠法令等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 法定外目的税<sup>※1</sup>や構造改革特区<sup>※2</sup>等についての検討が必要。</li> <li>・ 法定外目的税の課金の目的については、鎌倉地域の特異性を明らかにするため、歴史的なまちづくりに活用する等の検討が必要。</li> </ul>
	交通渋滞が発生している周辺市に、(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	
	通信技術に関する法的課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ETC を活用する際の法的な課題やその対応の検討が必要。</li> </ul>
■ 導入効果の予測	(仮称)鎌倉ロードプライシングの導入効果、課題の検証	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (仮称)鎌倉ロードプライシングの導入後における自動車交通の予測、交通渋滞の解消、周辺市への影響等を検証するため、実態調査、観光や買物目的等の車両に対するアンケート調査を行い、これを基礎資料とした交通シミュレーションの実施が必要。</li> </ul>
■ 適正な課金額	交通渋滞の解消を図る具体的な課金額	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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、社会実験を重ねながら、適正な課金額を検討することが必要。</li> </ul>
■ 具体的な課金の使途	法制度、課金収入等を踏まえた具体的な課金の使途	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通シミュレーション等による課金収入を予測しつつ、課金の法制度面から適切な課金の使途を検討することが必要。</li> </ul>
■ 具体的な課金方法	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戻す方法(課金記録の交通 IC カードへのチャージ方法等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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することが必要。</li> </ul>
	事前登録の具体的な処理体制	
	徴収逃れを追跡する方法	
	具体的な機器の大きさ等を踏まえた具体的な課金ポイントの位置 等	

※1) 法定外目的税/地方団体が、地方税法に定める税目(法定税)以外に、条例で新設できる目的税であり、岐阜県の乗鞍環境保全税、東京都の宿泊税などがある。

※2) 構造改革特区/実態に合わなくなった国の法律による規制を、その地域に限って改革することで、構造改革を進めるとともに地域を活性化させることを目的に平成14年度に創出された制度であり、「規制改革の提案」「特区計画の認定申請」「特例措置の評価」の3つの段階がある。

(仮称)鎌倉ロードプライシングの検討課題と検討方針(2/2)

項目	検討課題	検討方針
<p>■運営体制</p>	<p>(仮称)鎌倉ロードプライシングの運営体制</p>	<p>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、必要な運営体制の検討が必要。</p>
<p>■合意形成</p>	<p>市民や関係機関等との合意形成が必要</p> <p>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</p>	<p>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等を通して合意形成を進めることが必要。</p>
<p>■経済効果(事業者等との合意形成)</p>	<p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場経営への影響</li> <li>・商業者に対する効果と課題</li> </ul>	<p>自動車利用者や店舗等に対するアンケート調査、駐車場の実態調査等を実施し、経済効果を検証することが必要。</p>
<p>■社会実験計画</p>	<p>(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</p>	<p>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、方法等の検討・実施が必要。</p>

## ②検討体制の強化

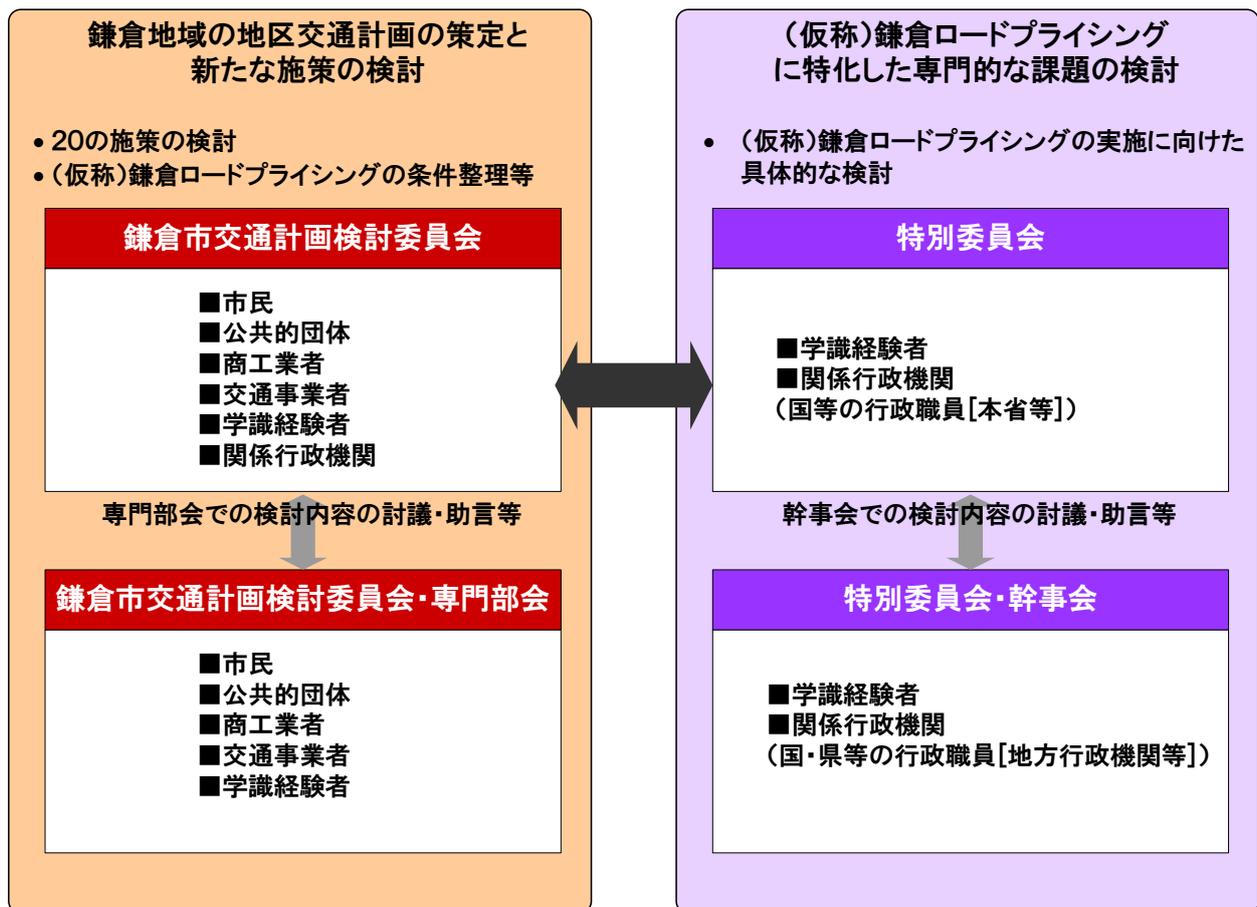
鎌倉市交通計画検討委員会と同専門部会の現行の体制に加え、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に向け、市単独での検討が困難な法的な課題や補助制度等について検討するための特別委員会の設置が必要である。

鎌倉市交通計画検討委員会と同専門部会では、これまで20の施策の再評価や(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金の詳細検討等を行ってきた。

(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施化に向けては、前述したように様々な検討課題がある中で、法的な課題や実施等に向けた補助制度等の専門的な課題があり、市単独での検討が困難である。

このため、20の施策、(仮称)鎌倉ロードプライシングの計画は、鎌倉市交通計画検討委員会と同専門部会が継続して検討し、(仮称)鎌倉ロードプライシングに特化した専門的な課題は、特別委員会を設置し検討を進めることが必要である。

### 鎌倉市交通計画検討委員会等組織図(案)



### ③スケジュール

平成 32 年の東京オリンピック等の開催を契機に渋滞のない鎌倉地域をめざした(仮称)鎌倉ロードプライシングを含む 20 の施策の検討・実施スケジュール(案)を定める。

その他の 20 の施策に関しては準備が整い次第、社会実験の実施を進める。

20 の施策と(仮称)鎌倉ロードプライシングの検討・実施スケジュール(案)

項目	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度以降	
	計画		実施計画	社会実験		
20の施策の再評価・実施 (短期的な施策)	再評価	準備が整い次第社会実験・本格実施				
(仮称)鎌倉ロードプライシングの検討	計画の検討					
	商業・観光振興策の検討					
	効果・影響検討	実態調査・アンケート調査・交通シミュレーション				
	課金システム等の具体的な検討	課金に関する根拠法令				
	法制度の検討					
	市民の広報活動とコミュニケーション	情報提供・個別意見交換	説明会、タウンミーティング等	社会実験 説明会	市民宣言	社会実験 ミーティング
	関係機関					
社会実験			計画検討	準備	実施 ● 効果検証	
体制	検討委員会					
	専門部会					
	特別委員会	準備会				

平成32年東京オリンピック等開催を契機に渋滞のない鎌倉地域をめざす

## 7. 今後の取組み

### 1) 今後の活動内容

鎌倉市交通計画検討委員会並びに同専門部会は平成 24 年 5 月に発足し、これまで委員会 9 回、専門部会が 18 回を開催し、鎌倉地域の交通渋滞の発生に伴う生活環境の回復に向け、議論や社会実験を重ねてきた。

その結果、20 の施策の再評価、(仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金に関する基本的な考え方の検討、(仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制を検討し、今回中間とりまとめとして一定の方向性を示すとともに、鎌倉地域の中で特に交通渋滞が著しい県道金沢鎌倉線において、平成 26 年 5 月 3 日(日)～5 日(火)の 3 日間新規循環バス「スーバ」の社会実験を実施した。

首都圏中央連絡道路の整備や、平成 32 年の東京オリンピック等の開催に伴い多くの観光客の増加が見込まれる中で、今後、鎌倉市においては、(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実現化の検討を主体に、パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形のサービスの拡充など、20 の施策の推進に向け、施策の条件が整い実施可能なものから段階的に社会実験、本格導入に取り組むことが必要である。

その際、市民や来訪者等に対し、鎌倉市の取組みを広く周知し、交通施策に対する理解を一層深めるとともに、関係機関を含め円滑な合意形成が図れる仕組みづくりが必要である。

そこで、以下に、今後の鎌倉地域の地区交通計画の策定に向け、特に、積極的に取り組むべき事項について整理する。

### ○専門的な技術の活用による施策の推進

(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実施に向けては、課金システム設計やその機器の規模、コスト等は、その実現化に向け特に重要な課題であり、通信技術等の専門的な検討も必要である。

課金システムに関するヒアリングを鎌倉市交通計画検討委員会専門部会において実施しており、民間企業の専門技術を活用・連携して施策の実現化に取り組むことが重要である。

## ○各種調査と交通解析の実施

(仮称) 鎌倉ロードプライシングを始めとした 20 の施策の実施により、交通渋滞の解消を図って行くためには、その効果と影響を明らかにし、市民や関係機関との合意形成を図ることが必要である。

このため、現状の交通渋滞や交通量を把握するための実態調査、(仮称) 鎌倉ロードプライシングを実施した場合の自動車利用者の変化を予測するためのアンケート調査、鎌倉地域内の駐車場利用への影響を把握するための駐車場利用実態調査等の各種調査を実施し、その調査結果に基づいた交通シミュレーションによる検証が求められる。

交通シミュレーションは、首都圏中央連絡道路等の整備や課金による広域的な自動車利用の変化を検証するための交通シミュレーションと、鎌倉地域内で交通量が減少した場合に、慢性的に渋滞する八幡宮前交差点の状況がどのような変化するかを予測する等の広域と地区の視点双方から行うことが望ましい。

## ○社会実験の必要性

(仮称) 鎌倉ロードプライシングを始めとした 20 の施策の実施により交通渋滞の解消を図って行くためには、「課金による公共交通への転換方策」、「公共交通のサービス水準の向上」等の検討が重要である。

鎌倉地域の実情により適した効果的な施策を構築するためには、社会実験を重ね、そこから得られる効果と課題を施策に反映させながら、適宜見直すことが必要である。

## ○合意形成の取組み

地区交通計画の推進にあたっては、アンケート調査や定量的な予測等を行いながら市民生活や商業・観光への影響に十分配慮しつつ、市民等相互の理解を深めることが必要である。

## ○情報の共有化

20 の施策の実施に向け、関係者との合意形成を円滑に進めるには、情報不足から生じる誤解等が生じないように鎌倉市交通計画検討委員会で議論されている内容を正確に伝えることが必要であり、平成 26 年 11 月に創刊した交通計画ニュースを継続的实施するとともに、多様なプロモーションを展開し、市民、来訪者、関係機関、行政が情報を常に共有することが必要である。

## ○全庁的な取組み

20の施策の実施に向けては、総合的な交通情報における観光・産業振興との連携、深沢地域のパークアンドライド等におけるまちづくりとの一体的な整備など、広範に渡る取組みが必要であることから、引き続き鎌倉市交通計画検討委員会を開催し、関係課を含めた全庁的な対応が必要である。

## 2)今後の組織のあり方

これまで、鎌倉市交通計画検討委員会並びに同専門部会では、鎌倉地域の地区交通計画の策定に向け、多面的な議論を重ね、今回の中間とりまとめの策定に至り、一定の成果が得られている。

今後は、さらに、(仮称)鎌倉ロードプライシングを始めとした20の施策の実現化に向けて、

- ・ 平成32年の本格実施をめざした(仮称)鎌倉ロードプライシングの適正な課金額や課金の使途、各種アンケート調査や実態調査の設計、社会実験計画等の検討
- ・ 20の施策のうち(仮称)鎌倉ロードプライシングに合わせて実施を検討するパークアンドライドや鎌倉フリー環境手形の拡充策、プロモーション等の検討
- ・ 新たな市民宣言の作成

など、引き続き様々な分野からの議論を重ね、総合的に検討を進めることが必要である。

その一方で、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に向けては、市単独では検討できない法的な課題や補助制度の活用等についての課題がある。

このため、(仮称)鎌倉ロードプライシングに特化したいくつかの専門的な課題は、新たに特別委員会を設置し検討を進めることが必要である。

今後は、鎌倉市交通計画検討委員会と特別委員会が、相互に連携して施策の実施をめざすことが望ましい。