

(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(説明資料)

この小冊子は、「鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた中間とりまとめ」の説明用の資料です。同資料の該当頁を本文中に示しています。なお、文章中に※がある用語は、巻末の「用語の説明」をご参照ください。

【目 次】

1. 鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた方針	1
2. 検討体制	1
3. 鎌倉地域を取り巻く交通環境の実態	1
4. 計画策定に向けた基本的な考え方	1
5. 鎌倉地域の地区交通計画の策定の検討結果	2
6. 今後の検討課題	5
7. 今後の取り組み	7
用語の説明	8

平成 27 年 3 月

鎌倉市交通計画検討委員会

1. 鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた方針(P2)

経緯

- ・ 20の施策の策定から概ね20年が経過し、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
- ・ 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、自動車の利便性が高まり、来訪車両が増加することが想定
- ・ 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
- ・ このため、20の施策の再評価や新たな施策の検討が必要

取組み方針

- ・ 「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
- ・ 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の検討を行う

2. 検討体制(P3)

- ・ 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、その下部組織として、同検討委員会専門部会を設置

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
○市民: 6名	○市民: 4名
○公共的団体: 6名	○公共的団体: 2名
○商工業者: 4名	○商工業者: 3名
○交通事業者: 5名	○交通事業者: 4名
○学識経験者: 3名	○学識経験者: 2名
○関係行政機関: 7名	
計: 31名	計: 15名

- ・ 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

3. 鎌倉地域を取り巻く交通環境の実態(P4~11)

1) 年間2千万人を超えた延入込観光客数 ⇒近年増加の傾向: P4

2) 依然として変わらない地域の幹線道路網の機能: P5~6

- ⇒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、多くの交差点では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
- ⇒都市計画道路*改良率約3割

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⇒平成32年までに全線開通: P7

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*、鎌倉フリー環境手形*の利用者が増加の傾向: P8

5) 喫緊の課題である鎌倉地域の交通問題⇒交通渋滞に伴い生活環境が悪化: P8

①慢性的な交通渋滞: P8

- ・ 八幡宮前交差点、下馬交差点、滑川交差点、明石橋交差点等で慢性的に交通渋滞が発生

②3連休や正月の参拝等における深刻な交通渋滞: P9

- ・ 鎌倉地域のほぼ全域が交通渋滞する日(特異日*)が年に数十日あり、鎌倉地域の放射状に広がる道路形態により、交通渋滞の影響が広範囲に拡大

③安全性が低下する歩行環境: P10

- ・ 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

④公共交通・緊急車両の機能の低下: P10

- ・ 交通渋滞により路線バスの速達性、定時性が低下、緊急車両は遅れが発生

⑤約8割の市民が必要を感じている対策: P11

- ・ 平成24年に実施した市民アンケート調査で、鎌倉地域で生じている交通問題について、「深刻であり、対策が必要」と回答した人の割合は約4割であり、平成7年の調査とほぼ同様の結果

4. 計画策定に向けた基本的な考え方(P12~13)

1) 計画目標 平成8年の「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」に準じ、引き続き次の3つの計画目標を踏襲: P12

- 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くらの観光地づくり

2) 目標年次 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を含む20の施策についても継続的に検討・実施: P13

3) 進め方 施策の実施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: P13

5. 鎌倉地域の地区交通計画の策定の検討結果(P14～38)

1)20の施策の再評価:P14～18、P20

- 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」にするか再評価

2)新たな施策:P19～20

- (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
 - パークアンドライドの民間駐車場の有効活用の検討
 - 新規循環バス「スーバ」の社会実験を実施し本格運行の検討
 - 代替交通手段の輸送力の増強等についての検討

3)新規循環バス「スーバ」:P21～24

- 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として、平成26年5月3日(土)～5日(月)に社会実験を実施

4)(仮称)鎌倉ロードプライシング:P25～34

- 課金に関する方向性について検討(本資料P4参照)

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の検討:P35～37

- 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、③パークアンドライドの拡充、④交通渋滞情報の提供を検討
- 交通規制を実施する場合は①正月三が日並みの交通規制が考えられ、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ことを確認

6)市民宣言:P38

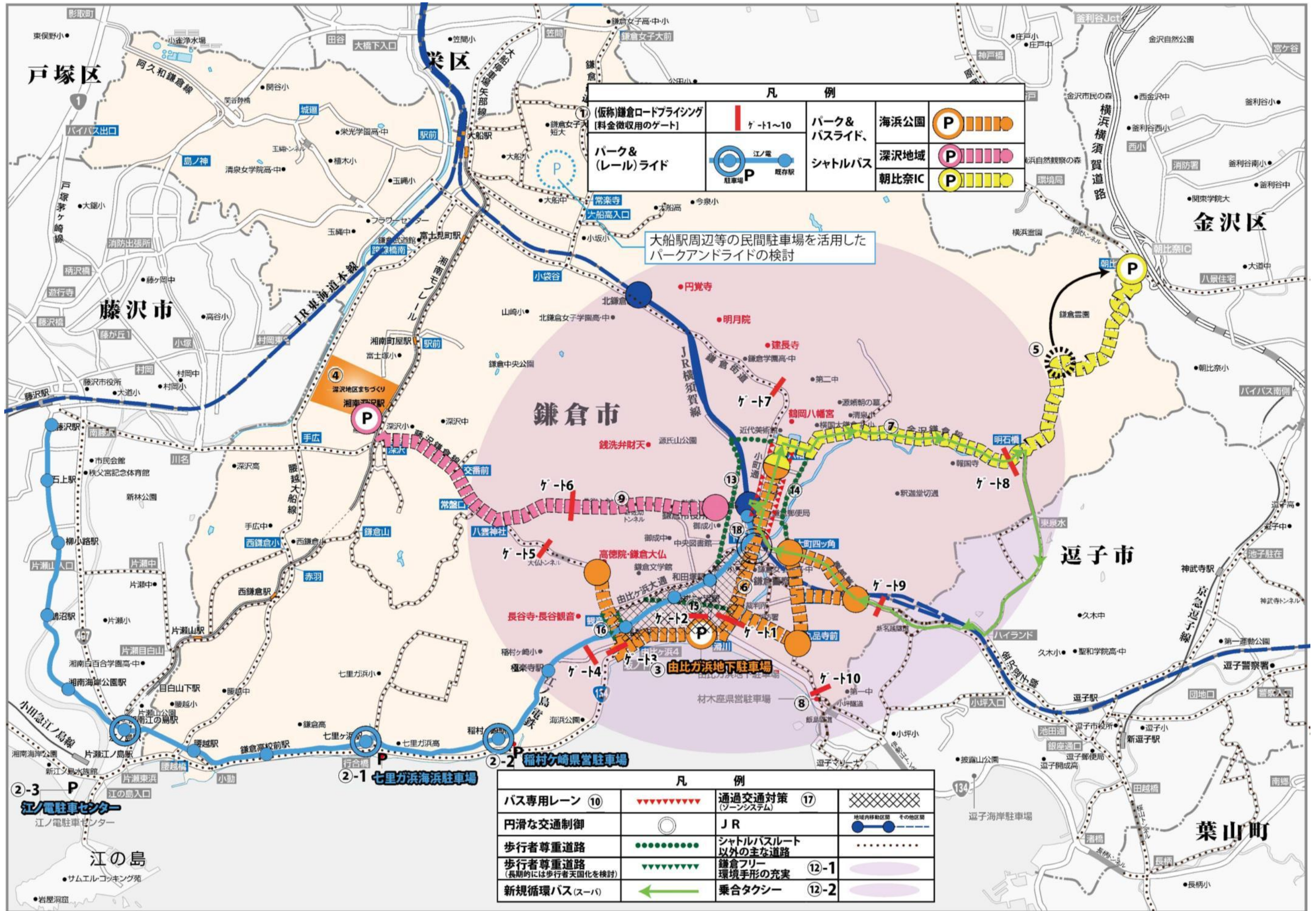
20の施策の再評価の結果(番号は次頁の図中番号と一致)

○:実施 △:ある程度の効果が期待できる施策を実施

分類	施策	番号	対象地区 又は区間	実施の 状況		再評価			今後の検討方針	
				実 験	実 施	継 続 実 施	継 続 検 討	見 直 し		廃 止
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				●		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	○	○	●			拡充する	
		②-2	稲村ガ崎		○	●				
		②-3	江の島		○	●				
		③	由比ガ浜		○	●				
		④	深沢地域 国鉄跡地	○			●		市関係課に要請していく	
	シャトルバス (ミニバス)	⑤	鎌倉霊園 ↓ 朝比奈方面	○				●	(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金収入により駐車場を整備する	
			⑥	海浜公園～ 鶴岡八幡宮		○	●		拡充する	
		⑦	鎌倉霊園～ 鶴岡八幡宮 ↓ 朝比奈方面～ 鶴岡八幡宮	○				●	(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金収入により実施する	
			⑧	大仏～材木座					●	—
			⑨	市役所～ 湘南深沢	○			●		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		△	●		本格実施をめざす	
バス追越し現示*	⑪	金沢鎌倉線					●	—		
乗り継ぎの 利便化策	鎌倉フリー環境手 形	⑫-1	鎌倉地域	○	○	●		拡充する		
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	○			●	(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金収入により実施する		
歩行環境の 向上策	歩行者尊重道路	⑬	今小路通り	○			●		(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金収入により実施する	
		⑭	小町大路				●			
		⑮	海浜公園～ 周辺観光拠点				●			
		⑯	江ノ電長谷駅前				●			
	ゾーンシステム*	⑰	由比ガ浜・ 長谷地区				●		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				●		本格実施をめざす	
総合的な交通情報		⑲	鎌倉地域	○			●		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	⑳	—	○	△		●		本格実施をめざす(随時取組みを進める)	

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しをめざす施策
 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の施策及び新たな施策の計画図



(仮称)鎌倉ロードプライシング:P25~34

①検討の必要性:P25~26、P29

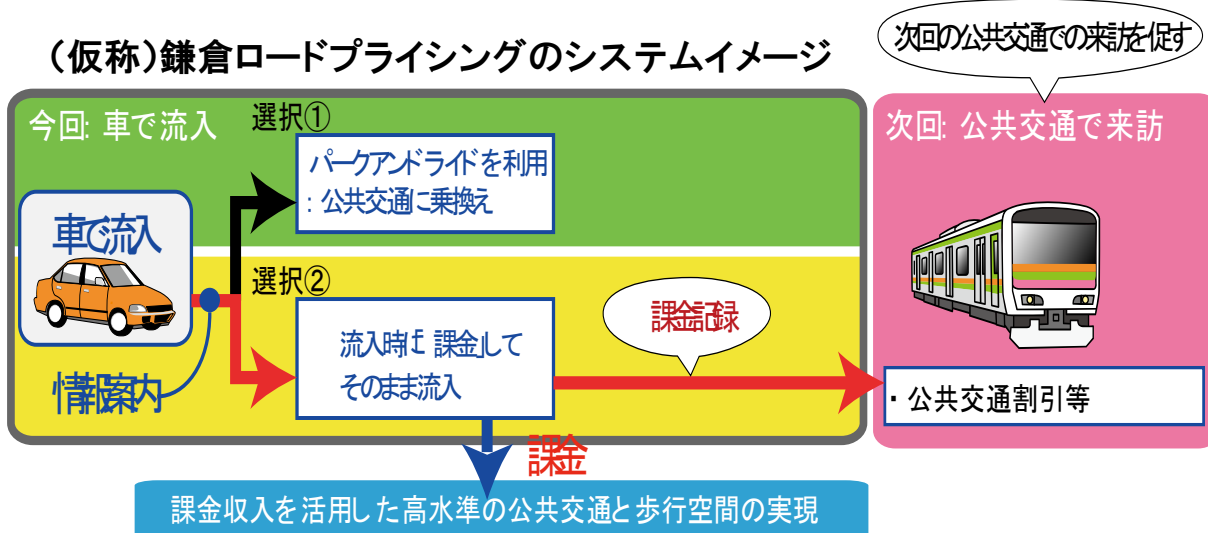
- ・ 土日祝日を中心に、流入交通量の集中等に伴い交通渋滞が悪化し、その沿線地域において日常生活の「移動の自由」が阻害
- ・ その抜本的な対策となる道路整備は短期間での実現が困難
- ・ 何らかの方法で自動車交通量を抑制することが必要
- ・ 状況に応じて車や公共交通が選択できる仕組みが必要であり、課金により自動車交通量を削減する検討が必要

②検討方針:P27~28

- ・ (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すことによって自動車交通量の削減を図る施策
- ・ 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を検討

- 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

(仮称)鎌倉ロードプライシングのシステムイメージ



③課金の方向性:P30~34

項目	方向性
■対象エリアの考え方 :P30	国道 134 号を除く鎌倉地域
■対象日の考え方 :P30~31	全ての土日祝日等 (120 日程度)
■対象時間の考え方 :P32	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
■課金単位の考え方 :P32	1 回毎に課金 (課金ポイントに流入 1 回につき課金)
■課金対象の考え方 :P33	鎌倉地域に流入する全ての自動車、二輪車 (軽車両を除く) ただし以下の車両は除く ・ 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
■課金パターンの考え方 :P33	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
■課金の使途の考え方 :P34	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

6. 今後の検討課題(P39～46)

1)20の施策(再評価後):P39～40

施策		主な検討課題
■パークアンドライド:P39	既に実施している駐車場	・ 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
	深沢地域国鉄跡地の駐車場	・ 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
	朝比奈方面での駐車場	・ 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
■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):P39		・ 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
■バス専用レーン(鎌倉参道線):P39		・ 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
■鎌倉フリー環境手形:P39		・ 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
■乗合タクシー:P39		・ 運行形態や契約の工夫、運行経費の確保等、交通事業者との調整・協議が必要
■歩行者尊重道路:P40		・ (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 ・ 代替経路となり得る路地の活用方策等の検討が必要
■ゾーンシステム:P40		・ 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
■江ノ電踏切と連動した信号処理(下馬交差点):P40		・ 具体的な対応策を検討し、関係機関との調整・協議が必要
■総合的な交通情報:P40		・ 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
■プロモーション:P40		・ 鎌倉地域の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

2)新たな施策:P41

施策		主な検討課題
■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
■新規循環バス「スーパ」		本格運行に向けた主な検討課題は以下のとおりである ・ 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 ・ 別途専用のバスや運転手の確保が課題 ・ 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 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
■地域公共交通の輸送力の増強(江ノ電、路線バス等)		・ 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

3)(仮称)鎌倉ロードプライシング:P42~46

①実現化に向けた検討課題:P42~44

項目	主な検討課題	検討方針
■法制度面 :P43	課金するための根拠法令等 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"> ・法定外目的税[*]や構造改革特区[*]等についての検討が必要 ・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 ・ETCを活用する際の法的な課題やその対応の検討が必要
■導入効果の予測:P43	(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"> ・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の実態調査、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
■適正な課金額:P43	交通渋滞の解消を図る具体的な課金額	<ul style="list-style-type: none"> ・(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
■具体的な課金の使途 :P43	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"> ・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の検討が必要
■具体的な課金方法 :P43	対象車両に応じた具体的な課金システム設計、機器、課金ポイント等 ○次回来訪時に何らかの方法で課金の一部を戻す方法 ○事前登録の具体的な処理体制、徴収逃れを追跡する方法 ○具体的な課金ポイントの位置 等	<ul style="list-style-type: none"> ・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、課金ポイント等の検討が必要
■運営体制:P44	(仮称)鎌倉ロードプライシングの運営体制	<ul style="list-style-type: none"> ・業務内容、規模等を想定し、必要な運営体制の検討が必要
■合意形成 :P44	市民や関係機関等との合意形成が必要 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	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査や交通シミュレーション等を用いて導入の効果と影響を予測し、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。
■経済効果 (事業者等との合意形成) :P44	(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 ○駐車場経営への影響、○商業者に対する効果と課題	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
■社会実験計画:P44	(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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

②検討体制の強化:P45

- ・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の活用等について検討するための特別委員会の設置が必要

③スケジュール:P46

- ・平成32年の東京オリンピック等の開催を1つの契機に捉え、(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

7. 今後の取組み(P47～50)

1) 今後の活動内容:P47～49

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

○専門的な技術の活用による施策の推進

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が必要

○各種調査と交通解析の実施

現状の交通量や交通渋滞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等を実施し、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必要

○社会実験の必要性

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

○合意形成の取組み

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

○情報の共有化

情報不足から生じる誤解等が生じないように平成26年11月に創刊した交通計画ニュースを継続的に発行するとともに、多様なプロモーションを展開

○全庁的な取組み

施策の実現化に向けては、観光・産業振興との連携、まちづくりとの一体的な整備など、総合的な取組みが必要

2) 今後の組織のあり方:P49

《鎌倉市交通計画検討委員会・同専門部会》

(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、各種アンケート設計、社会実験計画、新たな市民宣言等に関して、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

連携

《特別委員会・同幹事会》 **新規**

(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について、新たな委員会を設置し検討を進めることが必要

用語の説明

P1

首都圏中央連絡自動車道

東京都心部を中心に放射状に配置された東名高速道路、中央自動車道、関越自動車道、東北自動車道、常磐自動車道、東関東自動車道など相互に連絡する首都圏の3環状9放射の一番外側の環状道路であり、横浜市、厚木市、相模原市、八王子市、つくば市、成田市、木更津市などの東京郊外の諸都市を結ぶ自動車専用道路。

ロードプライシング

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施策。シンガポール、ロンドン等の諸外国で実施されている。課金の用途は、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。

なお、(仮称)鎌倉ロードプライシングとは、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訪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る。

都市計画道路

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。

交通需要マネジメント(TDM)施策

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施策。

パークアンドライド

鎌倉地域周辺の所定の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。

鎌倉環境フリー手形

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。

特異日

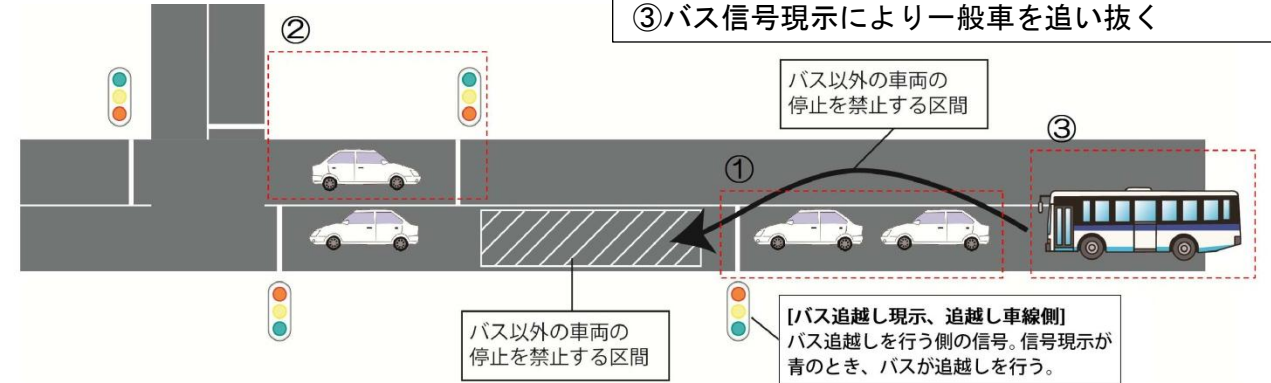
(公財)日本道路交通情報センターのVICSデータを用いて、「渋滞+混雑」を定量的に評価し、その高い順から上位数十番目までの日を、特に渋滞が著しい特異日と位置付けている。(渋滞：速度が10 km/h以下、混雑：20 km/h以下)

P2

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施策。

バス追越し現示の概念図



ゾーンシステム

地区をいくつかのゾーンに分割し、自動車の自由な出入りやゾーン間の移動を制限することにより地域に関係のない通過交通の流入を防止し、地区内の交通流動を秩序立て、バスなどの公共交通機関を優先し、歩行空間を確保しようとする施策。

P6

法定外目的税

地方公共団体が、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。岐阜県の乗鞍環境保全税、東京都の宿泊税などがある。

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つの段階で実施を進める。