

鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

【第2回】

(目 次)

1. 第1回専門部会のまとめ	1
2. 本日の部会の進め方	2
3. 鎌倉地域に係るデータ整理について	3
(1) 建物現況状況.....	3
(2) 駐車場分布図.....	4
4. 鎌倉地域地区交通計画検討の基本認識.....	5
5. 鎌倉地域地区交通計画の再評価	6
(1) 20の施策の実施状況と課題の整理.....	6
(2) 主な論点.....	9
6. 市民アンケート調査の枠組み	10
資料編1. 第1回専門部会の意見に対する論点の整理	15
資料編2. 鎌倉地域地区交通計画の見直し方法	19
資料編3. 【平日】鎌倉地域への交通手段（観光・行楽・レジャー）目的集中量	20

平成24年7月2日（月）

1. 第1回専門部会のまとめ

■ 第1回専門部会では、主に鎌倉地域の交通実態、計画の検討方法、地区交通計画の考え方、世界遺産に向けてなどについて、以下のように議論されました。

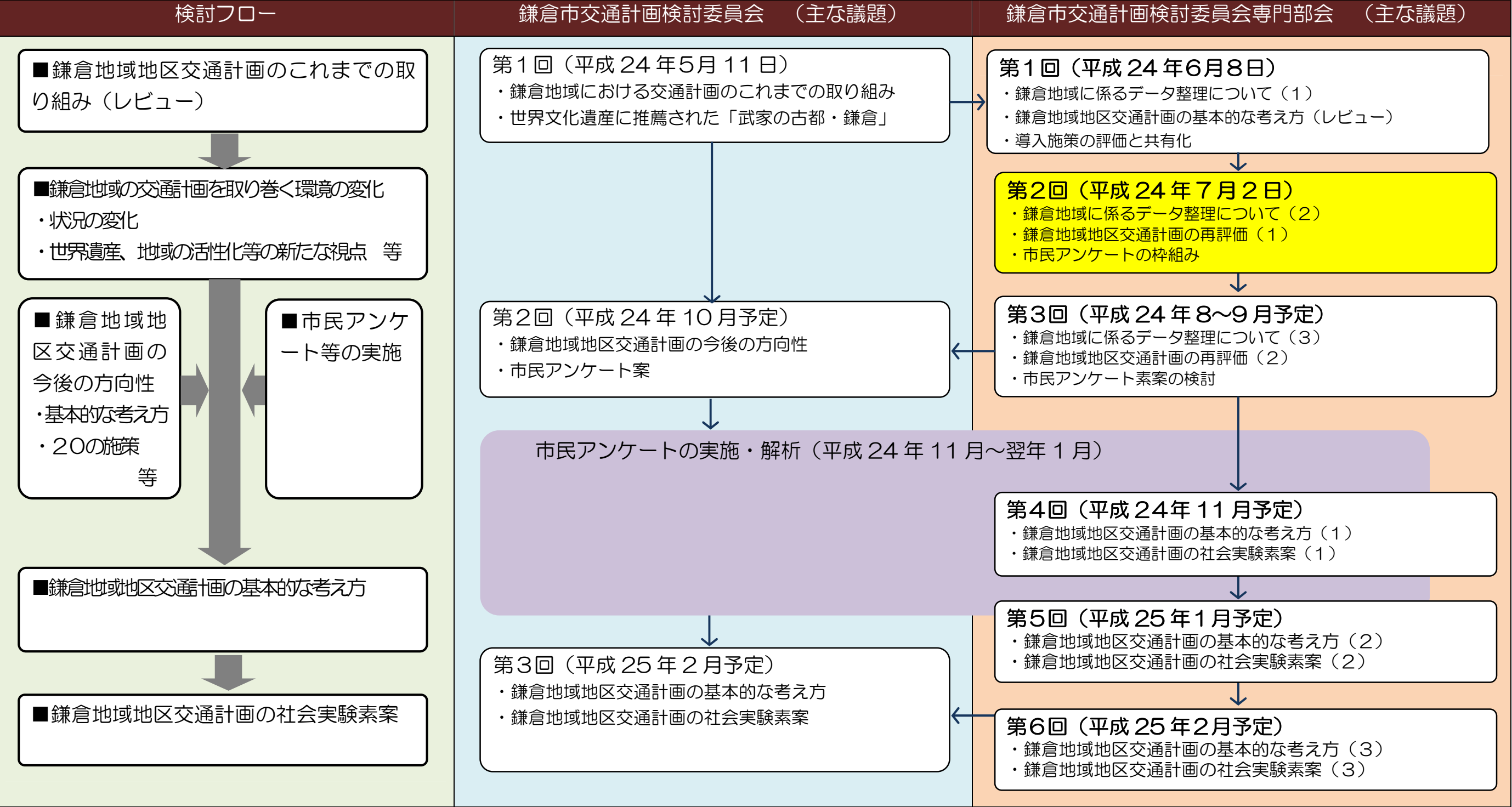
分 類	主な意見	項 目	内 容
1. 鎌倉地域の交通実態について	■実感として車の流れは良くなっている 朝比奈が一番の問題 ■鎌倉地域を通過する自動車は少ないのではないか	自動車	・交通渋滞の変化 ・通過交通量
	■歩行者は非常に増えている	歩行者	・歩行者交通量の変化
	■休日は定時性が守られていない ■観光客の利用は少ない ■定時性確保の努力はしている	路線バス	・最大遅れの原因分析（バスと自家用車の接触事故の存在は確認できたが、バス遅れとの因果関係までは不明） ・ピーク時混雑時間帯でのバスの運行方法（定時性の確保）
	■休日の江ノ電は非常に混雑	鉄道	・ゴールデンウィーク時の鉄道の混雑状況
	■踏切時間のこれ以上の短縮は困難	踏切	・JR踏切の制御方法について（これ以上の遮断時間短縮は困難な状況）
	■学生団体の利用が増えている	その他	・平日観光の変化
2. 計画の検討方法について	■駐車場、パーク＆ライド利用者に対する実態把握が必要である。	市民アンケート	・内容の確認
		駐車場利用実態	・駐車場実態把握の必要
		パーク＆ライド利用実態	・利用実態の把握が必要
3. 地区交通計画の考え方について	■住環境と観光のバランスが重要	商業者からみた交通環境のあり方	・商業者の意識
	■通過交通対策として高速道路の整備は効果的か	道路整備	・道路整備の状況
	■概成済みは整備するか ■由比ガ浜関谷線は見直すか	都市計画道路の整備	・今後の都市計画道路整備の考え方
	■海浜部のパーク＆ライドの充実が必要	パーク＆ライド	・パーク＆ライドの検討について
	■交通流動パターンは平成7・8年当時のデータを用いて交通量を最新値に更新	地区交通計画を検討する上での交通量	・交通流動パターン
	■藤沢鎌倉線の踏切区間は幹線的に利用している	幹線道路網	・幹線道路網
	■高齢社会に向けた交通問題への取り組みが必要である	福祉交通	・タクシー利用、買い物宅配サービス利用の増加 ・介護事業車両の増加
4. 世界遺産に向けた交通計画の考え方について	■公共交通を利用して歩くことを徹底する ■朝比奈インターからの出入りを抑制する	基本的な方向性	・歩行者重視、公共交通の活用

2. 本日の部会の進め方

- ①第1回の部会の意見を平成7・8年当時の地区交通計画の考え方、施策に照らし、その論点、確認事項を整理しました。これを基に、今後の鎌倉地域地区交通計画の方向性を議論します。

②市民アンケートの枠組み（調査対象・内容）を確認します。

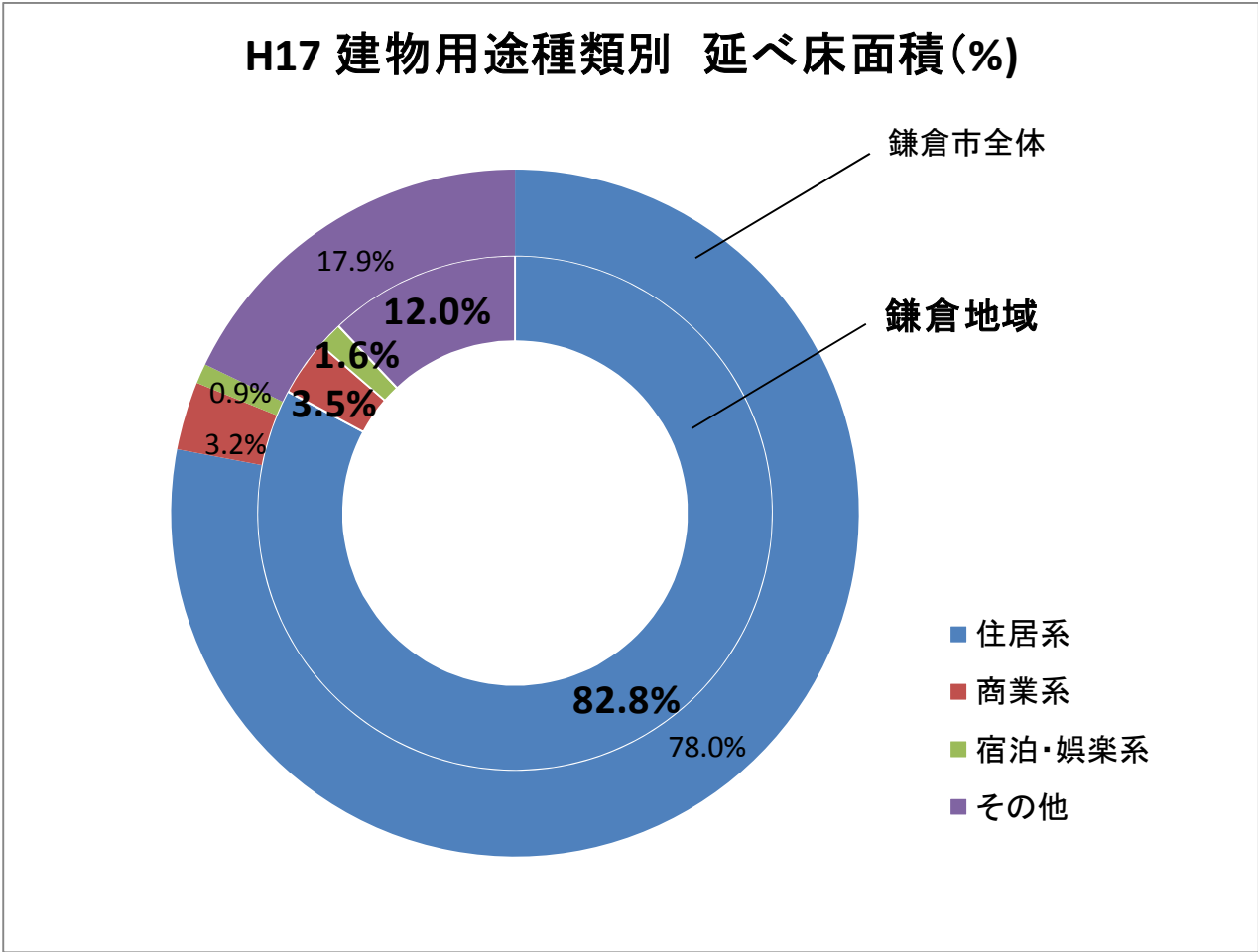
平成24年度の進め方（案）



3. 鎌倉地域に係るデータ整理について

(1) 建物現況状況

■ 鎌倉地域の「商業系用途」の建物床面積は、平成 12 年から 17 年の 5 年間で市全域よりも大きく増加しています。



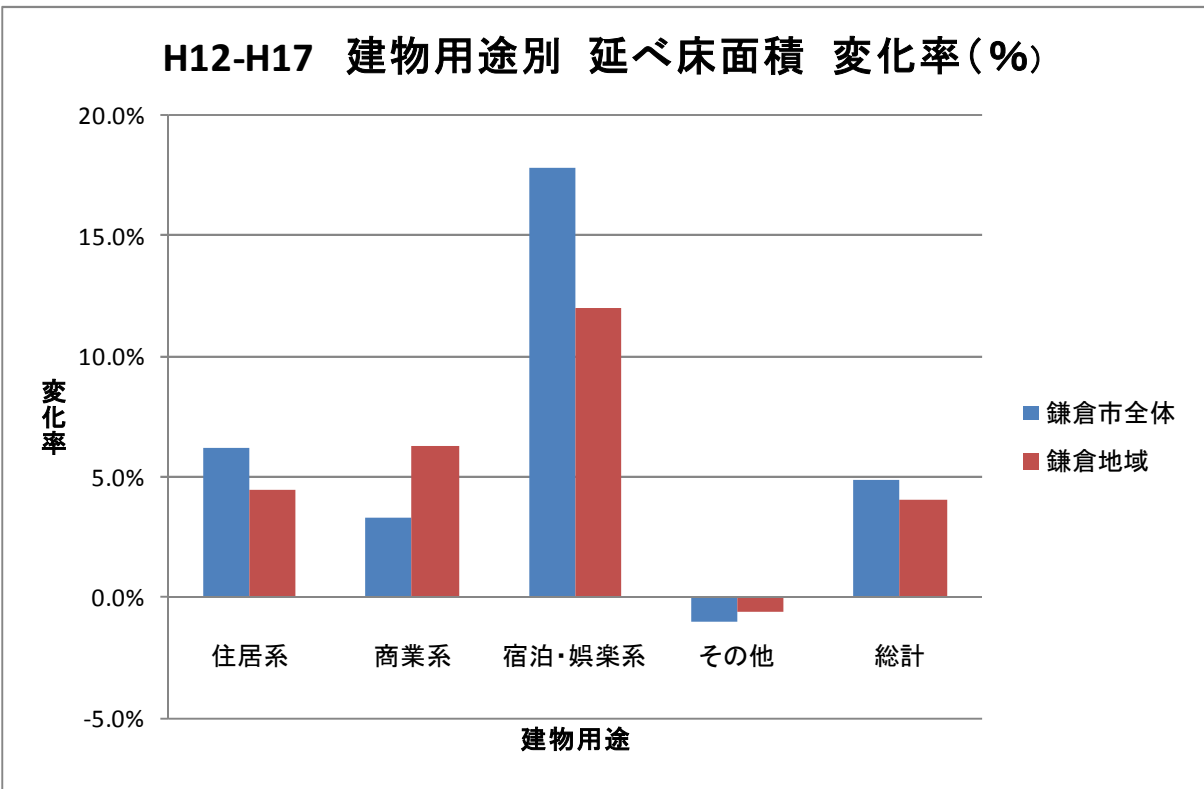
単位: m²

	住居系	商業系	宿泊・娯楽系	その他	総計
鎌倉市全体	8,591,496	354,689	103,029	1,969,543	11,018,757
鎌倉地域	2,611,719	111,129	50,997	379,295	3,153,140

単位: %

	住居系	商業系	宿泊・娯楽系	その他	総計
鎌倉市全体	78.0%	3.2%	0.9%	17.9%	100.0%
鎌倉地域	82.8%	3.5%	1.6%	12.0%	100.0%

資料: 平成17年都市計画基礎調査



■ H17・建物用途別床面積 単位: 千m²

	住居系	商業系	宿泊・娯楽系	その他	総計
鎌倉市全体	8591.5	354.7	103.0	1969.5	11018.8
鎌倉地域	2611.7	111.1	51.0	379.3	3153.1

■ H12・建物用途別床面積 単位: 千m²

	住居系	商業系	宿泊・娯楽系	その他	総計
鎌倉市全体	8089.9	343.3	87.5	1990.3	10511.0
鎌倉地域	2499.9	104.6	45.5	381.6	3031.6

■ H17-H12・建物用途別床面積の増減 単位: 千m²

	住居系	商業系	宿泊・娯楽系	その他	総計
鎌倉市全体	501.6	11.4	15.6	-20.8	507.8
鎌倉地域	111.8	6.5	5.5	-2.3	121.5

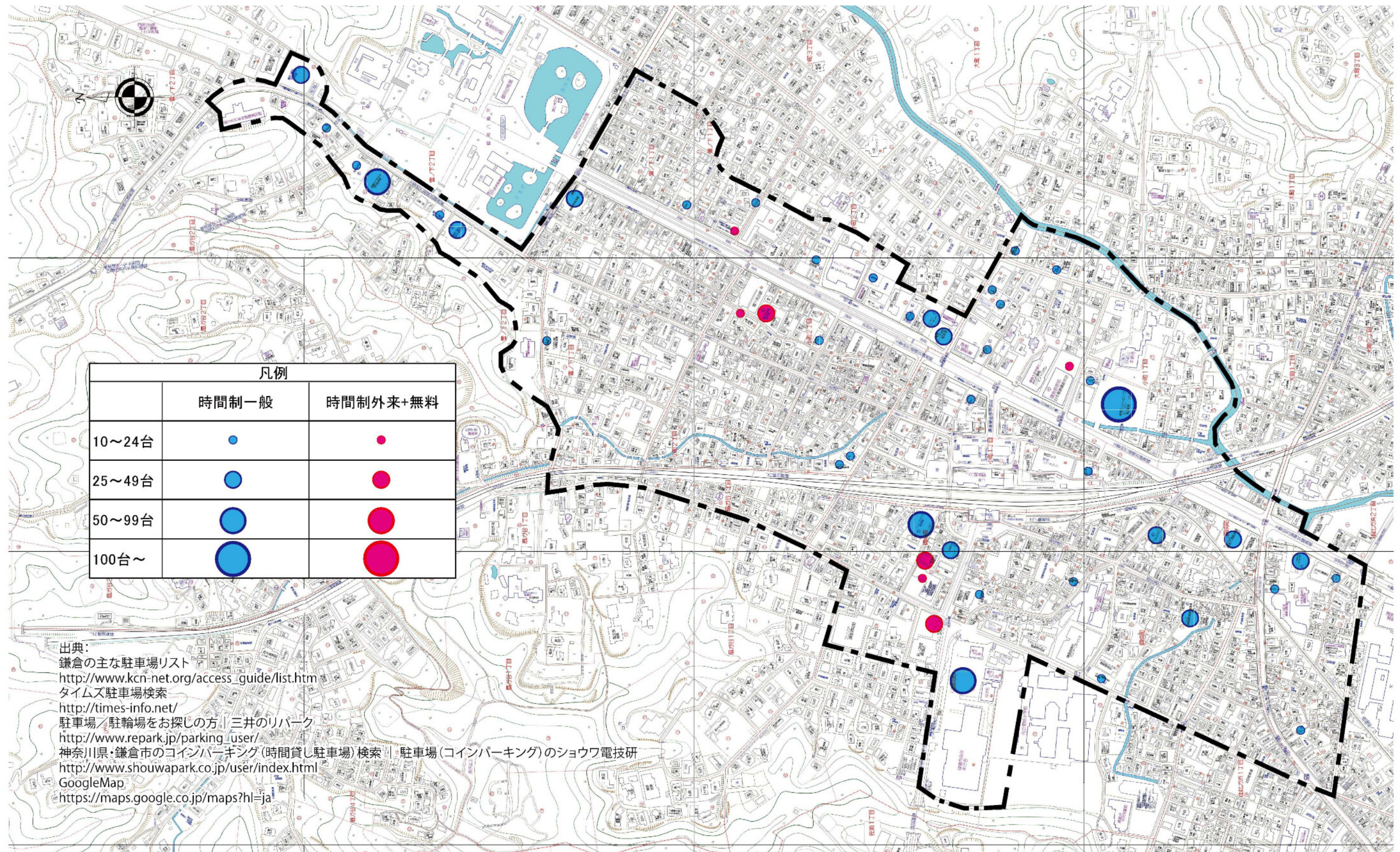
■ H17-H12・建物用途別床面積の変化率

	住居系	商業系	宿泊・娯楽系	その他	総計
鎌倉市全体	6.2%	3.3%	17.8%	-1.0%	4.8%
鎌倉地域	4.5%	6.2%	12.0%	-0.6%	4.0%

資料: 平成17年都市計画基礎調査

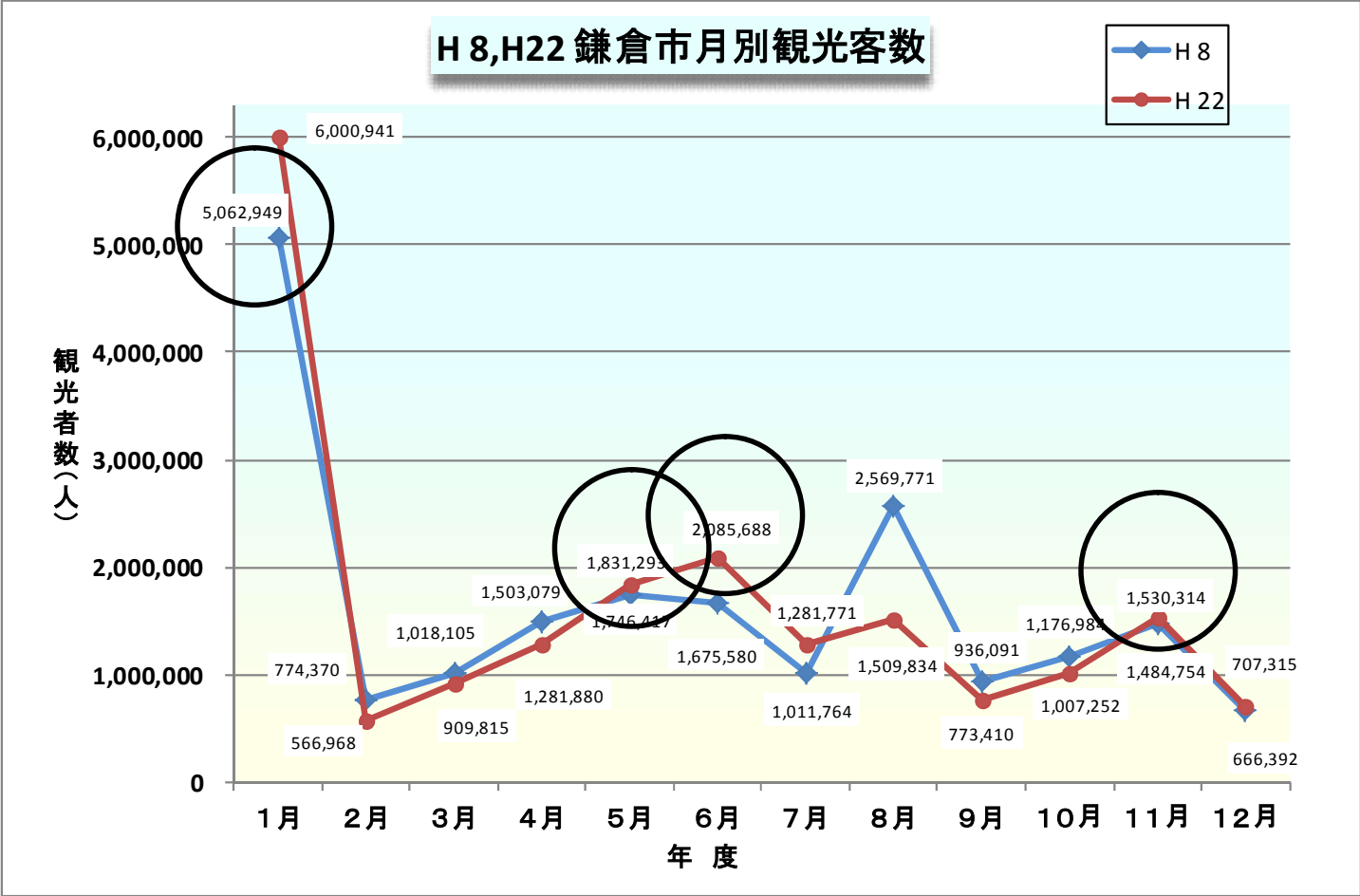
(2) 駐車場分布図

■ 鎌倉駅周辺地区の駐車場は、平成 5 年当時と比較して時間制一般の駐車場が増加傾向にあります。



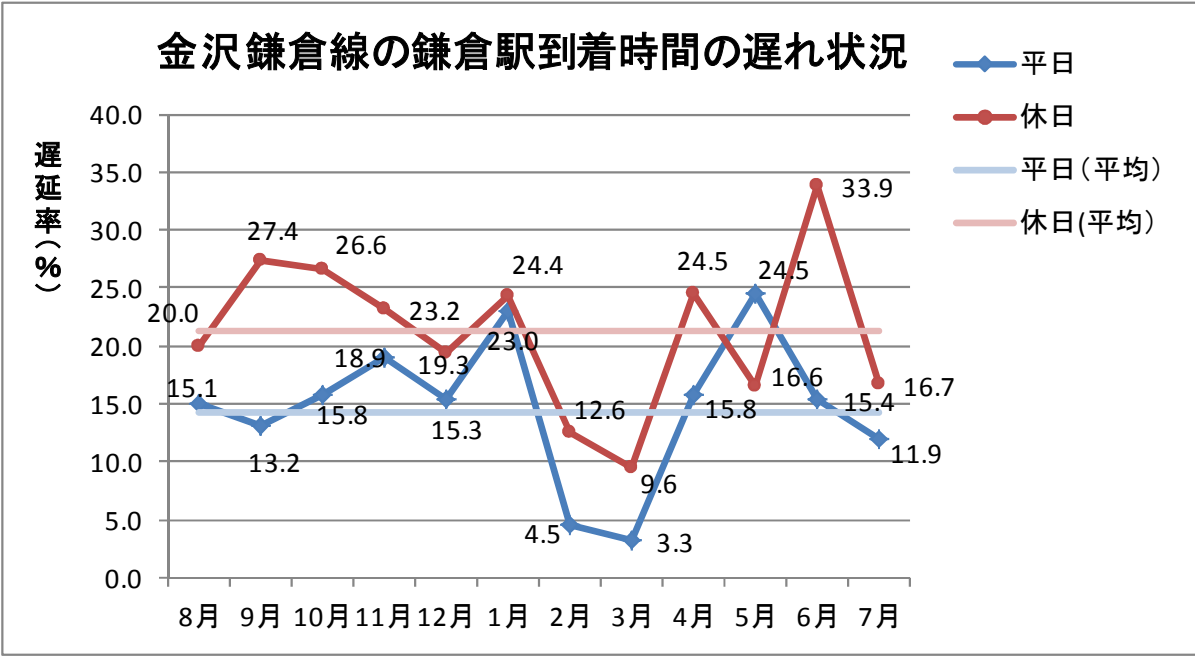
4. 鎌倉地域地区交通計画検討の基本認識

- ① 鎌倉地域地区交通計画は、休日の観光客が特に多く交通渋滞が悪化する「特異日」の対策を検討します。
※バスの遅れが生じているのは、休日平均で総運行本数の約2割程度⇒主にソフト施策での対応
- ② 平成7・8年の計画当時に加え、計画を取り巻く交通状況等の変化を踏まえつつ、新たに「世界遺産にふさわしい交通環境」、「地域の活性化を支える交通環境」を加え再検討します。



資料：観光商工課

○：観光客が特に多い月（1月、5月、6月、11月）



■平日(水曜日のみ)

	平成22年					平成23年							計
	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	
総運行本数	444	555	444	333	555	444	444	551	436	327	545	436	5,514
遅延本数	67	73	70	63	85	102	20	18	69	80	84	52	783
遅延率(%)	15.1	13.2	15.8	18.9	15.3	23.0	4.5	3.3	15.8	24.5	15.4	11.9	14.2

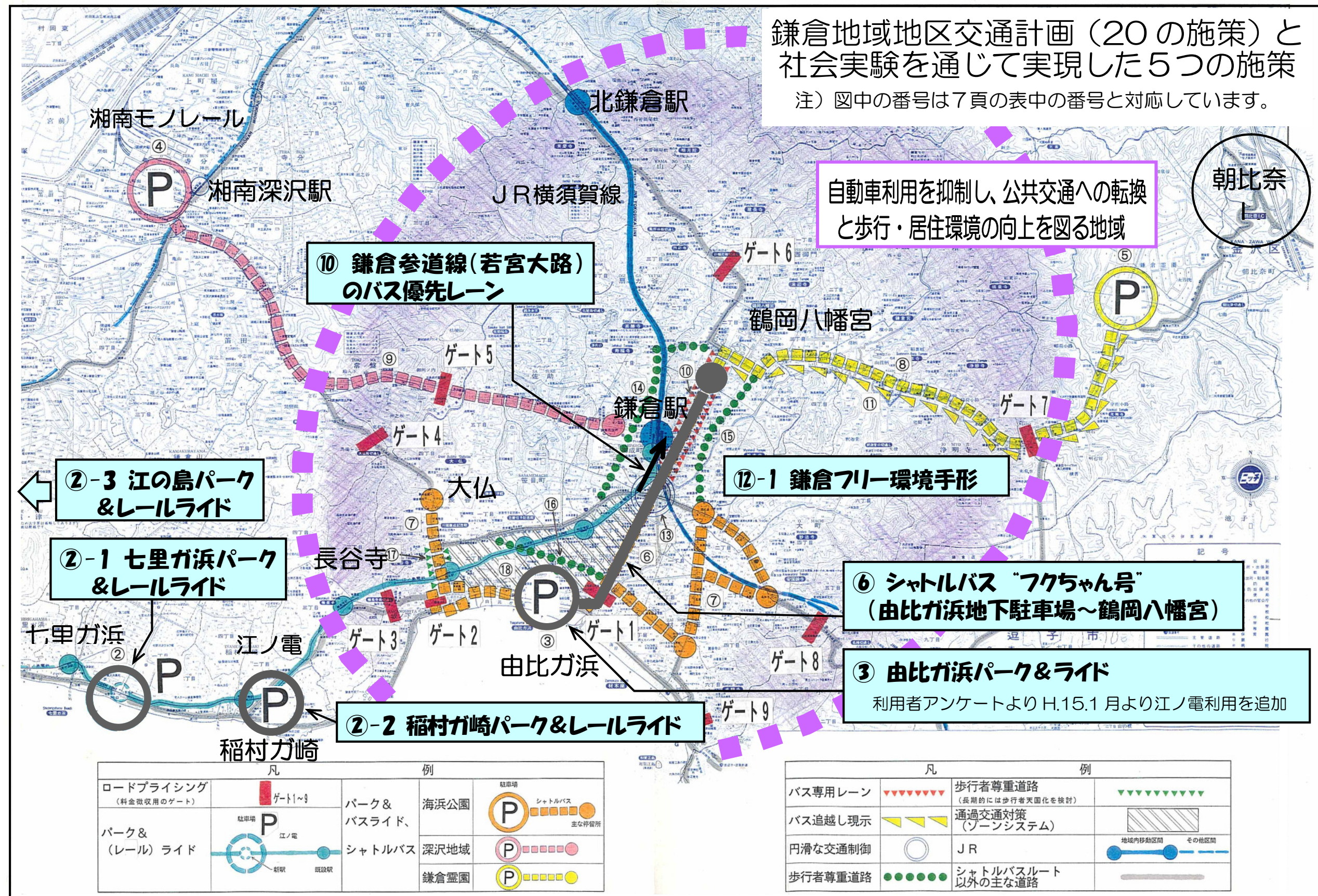
■休日(全ての土・日・祝日)

	平成22年					平成23年							計
	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	
総運行本数	609	870	957	870	957	1,134	783	783	870	1,044	696	957	10,530
遅延本数	122	238	255	202	185	277	99	75	213	173	236	160	2,235
遅延率(%)	20.0	27.4	26.6	23.2	19.3	24.4	12.6	9.6	24.5	16.6	33.9	16.7	21.2

資料：鎌倉駅操車表（京急バス）より

4. 鎌倉地域地区交通計画の再評価

(1) 20の施策の実施状況と課題の整理



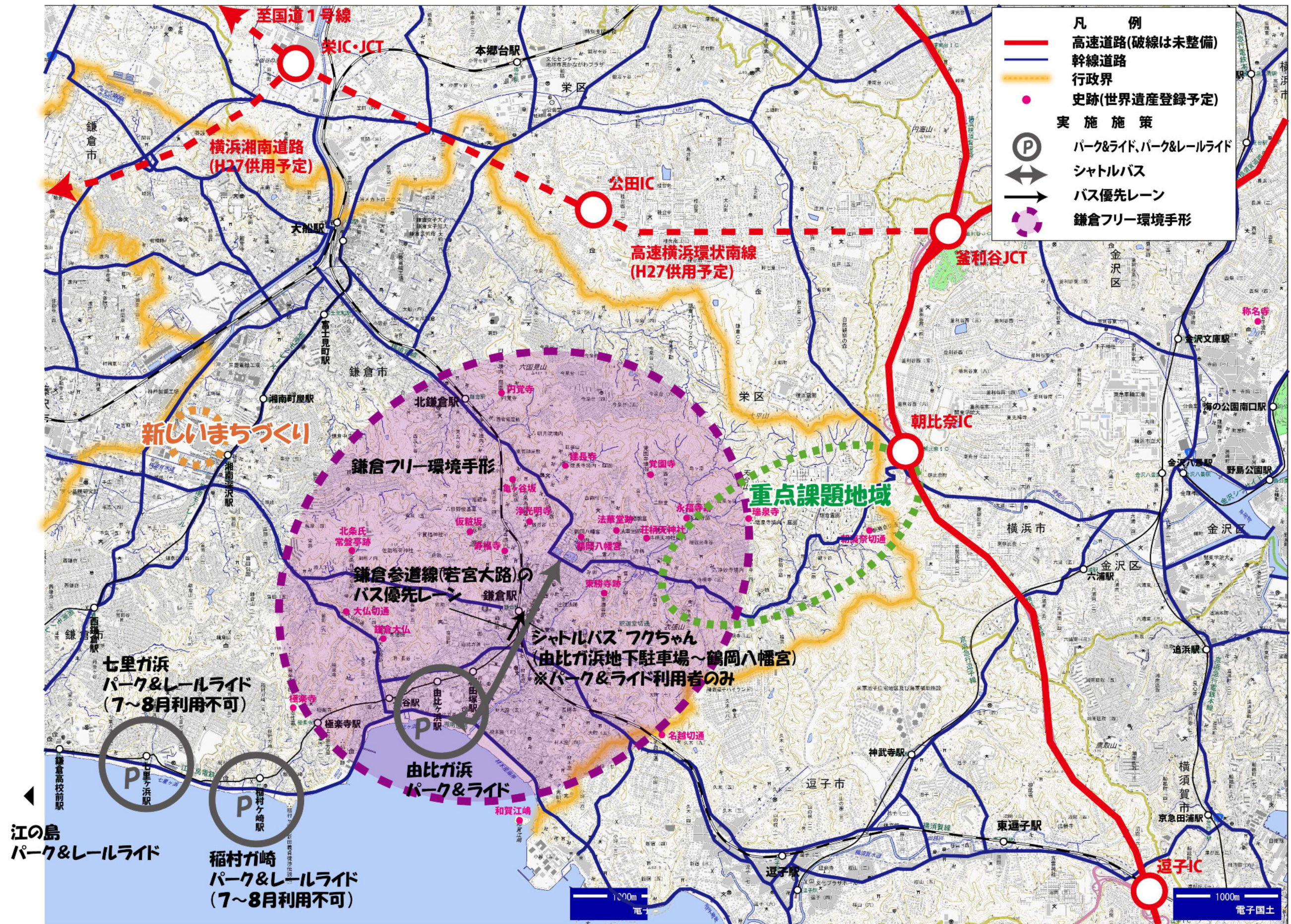
20 の施策の実施状況と課題の整理

：実験のみ実施

：導入済み

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	H. 18 年度 より 実施	H. 19 年度 より 実施	実験	第 2 提言（H. 13. 9 月）に おける施策の評価 ※） 7 頁～11 頁	導入 状況		旧研究会における議論の内容と 導入されなかった施策の現状	第 2 提言及び付 属編（H. 13. 9 月） での参照頁
				① H. 8 10 月	② H. 10. 5 ～6 月	③ H. 11 11 月		④ H. 15 11 月			⑤ H. 22 3 月			利用実績		
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									★具体的な評価ができて いない施策	未導入	—	施策の枠組みと内容を検討。パーク＆ ライド、環境手形、ロードプライシン グを同時導入時のシミュレーション を実施（＊1）。料金収入は公共交通運 営、駐車場や歩行空間の整備などに充 当など（＊2）。	提言 2：8 頁、29 ～37 頁（＊2 は 36 頁） 付属編：8～28 頁、 60～87 頁（＊1 は 75, 76 頁）
公共交 通への 転換方 策	パーク＆ ライド	2-1	江ノ電七里ガ浜	◎		◎	●					●実施に移すべき施策	導入済	H. 23：3. 5 千台	—	
		2-2	稲村ガ崎						●			※）第 2 提言後に導入	4 箇所計 H. 23：	H. 23：2. 6 千台	—	
		2-3	江の島					●			H. 23：		H. 23：3. 7 千台	—		
		3	由比ガ浜				●					●実施に移すべき施策	1. 2 万台	H. 23：2. 6 千台	—	
		4	深沢地域国鉄跡地			◎						■課題解決を図り具体化 を推進すべき施策	未導入	—	跡地計画推進に伴う駐車場整備を前提。	
		5	鎌倉霊園			◎							未導入	—	霊園内で P & R 駐車場確保の合意形成に至らず。	
	シャトル バス（ミニ バス）	6	海浜公園～鶴岡八幡宮				●					●実施に移すべき施策	導入済	（データなし）	—	
		7	大仏～材木座									同上	未導入	—	基礎的な検討が必要。	
		8	鎌倉霊園～鶴岡八幡宮			◎						■課題解決を図り具体化 を推進すべき施策	未導入	—	鎌倉霊園パーク＆ライドが未導入のため。	
		9	市役所～湘南深沢			◎						同上	未導入	—	深沢地域国鉄跡地パーク＆ライドが未導入のため。	
	バス専用 レーン	10	鎌倉参道線の 4 車線区間				●					●実施に移すべき施策	導 入 済 （13～18 時 バス優先 レーン）	—	—	
	バス追越 し現示	11	金沢鎌倉線									★具体的な評価ができて いない施策	未導入	—	鎌倉霊園パーク＆ライド導入が前提。 安全性の検討や社会実験が必要。	付属編：29～37 頁
	環境手形 乗 合 タ クシー	12-1	鎌倉地域		◎	◎	●					●実施に移すべき施策	導入済	H. 23：1. 1 万枚	—	
		12-2	鎌倉地域		◎	◎						■課題解決を図り具体化 を推進すべき施策	未導入	—	実験（鎌倉駅西口～大仏裏）時の利用 は多かったが採算性が課題。歩く観光 との関連性について十分な検討が必要。	
円滑な交通制御		13	下馬交差点									●実施に移すべき施策	未導入	—	基礎的な検討が必要	
歩行環 境の向 上策	歩行者尊 重道路	14	今小路通り			◎					◎	★具体的な評価ができて いない施策	未導入	—	導入施策は来訪者が対象で、居住者や 商業者を対象とする最初の実験とし て今小路通りの歩行者尊重道路を実 施。但し、一方通行化などは合意に至 らなかった。	
		15	小町大路									同上	未導入	—		
		16	海浜公園～周辺 観光拠点										未導入	—		
		17	江ノ電長谷駅前										未導入	—		
		ゾーンシ ステム	18	由比ガ浜・長谷地区									未導入	—	ロードプライシングと連携施策のため。 （R. 134 からの抜け道制御）	
総合的な交通情報		19	—			◎		◎				★具体的な評価ができて いない施策	未導入	—	H. 15 実験で情報提供の効果を把握。具 体的な仕組みの検討が課題。	
プロモーション		20	—					◎				★具体的な評価ができて いない施策	未導入	—	社会実験の実施に重点が置かれ、十分 な議論がなされなかった。	提言 2：10 頁

20の施策の計画条件図（部会の意見を踏まえつつ計画を検討するための条件を整理した図面）



(2) 主な論点

第1回専門部会での意見について議論を深めるもの、確認するものに分類しました。内容を詰めて行きます。

※なお、第1回専門部会の意見と論点・確認の関係は15頁を参照。

分類	内 容	確認事項の整理		備 考
		前提条件	今後の検討方針	
論点	①自動車交通量の変化への対応について： 交通渋滞が当時よりも緩和せれているとしたら、施策にどのように反映させるべきか？ （路線バスの遅れの状況は、平成7・8年当時よりもやや改善されたものの、定時性の確保は依然課題である）	—	—	
	②歩行者の安全性の向上について： 新たな視点（世界遺産、地域の活性化）を加えた中で、歩道整備は長期的な課題とし、生活道路は通過交通量の抑制と歩行者尊重道路の整備、幹線道路は交通量の減少による錯綜機会の軽減を目標とした、平成7・8年当時の考え方で良いか？	—	—	
	③公共交通網の充実（路線バス）について： 路線バスの遅れの状況は、平成7・8年当時よりもやや改善されたものの、定時性の確保は依然課題である 定時性の確保に向け、施策をどのように進めるべきか？	—	—	
	④公共交通網の充実（鉄道）について： 施策を検討する上で、パーク＆ライドを含めこれ以上の江ノ電の活用方策は難しいか？利用時間を分散させるなどの活用方策はあるか？ 基本的には、他の鉄道を中心に施策を拡充することで良いか？	—	—	
	⑤市民アンケート調査について：調査対象・内容等を議論する	—	—	
	⑥地域の活性化を支援する交通環境について：地域の活性化を図る上で、重要な施策は何か？	—	—	
	⑦パーク＆ライドについて： これまで実施できなかった箇所は、配置としては望ましいものの合意に至らなかった、今後どのように施策を進めるべきか？	—	—	
	⑧世界遺産にふさわしい交通環境について：世界遺産にふさわしい交通環境を整備する上で、重要な施策は何か？	—	—	
確認	①踏切の改善について：これ以上の改善策は困難	○		
	②平日の交通環境改善について：鎌倉地域の交通問題は基本的に休日の問題であり、平日は大きな問題には至っていない（学生団体は平日観光）	○		
	③駐車場利用実態調査について：駐車場の収容台数は調査し、利用状況は主要な駐車場にヒアリングする		○	
	④パーク＆ライド利用実態調査について： 計画の検討に向けて、具体的にどのようなデータが必要かを議論した上で、必要に応じて調査する		○	
	⑤道路整備について：横浜湘南道路、横浜環状南線の道路整備は前提としつつ、短期的には道路整備を前提としない平成7・8年当時の考え方を踏襲する	○		
	⑥駐車場整備について：駐車場の収容台数の変化等を踏まえ、不足している状況が確認できれば検討を進める		○	
	⑦交通実態の基礎データについて： 交通のパターンは平成7、8年当時とあまり変わっていないことが予測されることから当時のデータを活用する、交通量等については最新値に更新する	○	○	
	⑧幹線道路網の位置づけについて：藤沢鎌倉線の踏切区間を幹線道路に位置づける		○	
	⑨福祉交通について： 基本的には介助なしで移動できる高齢者（自力で移動できる高齢者）を対象に計画を進める 福祉交通は、鎌倉地域特有の課題ではなく、全市的な課題として別途対応を図る	○		
	⑩交通計画の検討エリアについて 交通計画の検討エリアは世界遺産のエリアと重複することから、平成7、8年当時の検討エリアを踏襲する 必要に応じて横浜市と調整・協議し検討を進める	○	○	

5. 市民アンケート調査の枠組み

■市民アンケート調査を行い、鎌倉地域の休日の交通問題が市民生活に与える影響を過去に実施した結果と比較し、その状況の変化を把握します。

区 分	平成7年度・第1回市民アンケート調査	平成24年度・第1回市民アンケート調査	備 考
(1) 目的	① 鎌倉地域内の休日の交通問題が市民生活に与えている影響の度合いと、交通施策として重視する内容を把握する。	■委員会での議論の根底になる目的（居住環境上の問題の把握）であり、平成7年度当時と比較検討できるように同様とする。 ＋ ■幹線道路上の問題と、生活道路での問題を区分して把握する。	
	② 車の流入抑制に関する意識と、導入する場合の方法及び協力の仕方を把握する。	■②に関しては、今回のアンケートでは設問の対象外とするか？	
		■今回の新規内容③：世界遺産登録や商業活性化に資する施策として、来訪者を公共交通（主に鉄道）に転換する方策に対する考え方を把握する。	車よりも公共交通（主に鉄道）での来訪者の方が、より観光商業面のメリットがあることを背景とする。（14頁参照）
(2) 対象	■鎌倉市に居住する市民1,000人 （鎌倉地域内60%、その他40%）	■①のみに限定するのであれば、居住者を対象とする。 ■③を含める場合、居住者のみとすることも考えられるが、観光・商業事業者を対象に含めることを検討する。	
(3) 内容	次頁以降を参照。	■上記の目的に対する設問を追加する。	



主な論点

- ①市民アンケート調査の枠組み（調査対象・内容）について
- ②居住者以外の観光・商業者に対するアンケートの必要性について
- ③観光・商業者の視点から、どのような内容を把握したいか？

1. 非常によい方法である
2. よい方法であるが、電車が今よりも混雑してしまうのは困る
⇒ その場合の電車とは？（1. JR 2. 江ノ電）
3. 転換は困難で、現実的ではない
4. その他（具体的に：

【平成7年度・第1回市民アンケート調査（2／3）】

Q 4 鎌倉地域への自動車の乗り入れや走行を制限し、快適な都市を造ろうとする考え方があるとした場合、これに対してどのようにお考えですか？あなたのお考えに最も近いものひとつに ○をつけて下さい。

1. 賛成などで、すぐに行うべきである
2. 賛成ではあるが、効果や影響を確かめて、現実的な方法で行うべきだ
3. 道路交通は自由にすべきであり、制限は望ましくない
4. 混雑はあるが、他の都市でも同様であり、これはいわば「市民エゴ」である
5. その他（具体的に： ）

Q5 鎌倉地域で自動車の乗り入れを制限するとした場合、次のどの方針で行うべきとお考えですか？あなたのお考えに最も近いものひとつに○をつけて下さい。

1. 観光客など市外からの自動車だけをしめ出す
2. 観光振興のため、観光客の自動車は優遇し、市民の自動車利用を抑制する
3. 全ての自動車の利用を公平に抑制する
4. 全ての自動車の利用を公平に抑制するが、代替えの交通手段のサービス向上が条件である
5. その他（具体的に： ）

Q6 鎌倉地域で自動車の乗り入れを制限
とお考えですか？適当であると思
う場合、いつまで(いつまで)は設問対象とするか？。

1. 曜日や時間を限定して行う
2. 抜け道をしようとする車が居住地域に入れないようにする
3. 鎌倉地域だけではなく市内全体でおこなう
4. 人手や予算の点を考慮し、長期的に継続できる対策にする
5. 周辺道路へ情報を掲示し、混乱を回避する
6. 周辺都市の協力を得る
7. 実験を行って、効果などを確認した上で、本格的に実行する
8. その他（具体的に：

Q7 鎌倉地域に限って自動車の乗り入れを制限することに対して、どのようにお考えですか？
あなたのお考えに最も近いもののひとつに○をつけて下さい。

- １．長期的には、全市的に交通対策を行うべきだが、歴史的遺産が集中する鎌倉地域から着手するのは賛成である
- ２．鎌倉地域が特にひどいので、同じ市民として我慢する
- ３．他の地域が混乱するので賛成できない
- ４．その他（具体的に： ）

Q8 自動車を運転する方にお聞きします。鎌倉地域で自動車の乗り入れや走行を制限するとした場合、あなたはどのような協力をしますか？

1. できるだけ外出を控える
2. できる限り自動車の運転を控え、公共交通機関を利用する
3. 混雑する地区を迂回するなど、できる限り迷惑をかけないようにする
4. 自動車の運転は従来通りせざるを得ない
5. その他（具体的に：

Q9 あなたの性別は？ 1. 男性 2. 女性

Q10 あなたの年齢は？

1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代以上

Q11 あなたの職業は？

1. 農林水産業 2. 自営業（自宅勤務） 3. 自営業（通勤あり） 4. 会社員
5. 公務員 6. 自由業 7. 専業主婦 8. 兼業主婦（パート含む） 9. 学生
10. 無職（アルバイト含む） 11. その他（具体的に： ）

Q12 あなたが日常通う勤務先または学校はどこにありますか？

1. 鎌倉地域 2. 市内の他の地域 3. 他の市町村 4. 通っていない

Q 13 運転免許及びマイカーは保有されていますか？

1. 免許、マイカーともに保有している 2. 免許はあるがマイカーは保有していない
3. 免許、マイカーともに保有していない 4. その他（ ）

Q14 あなたの車の使い方(運転、同乗を含む)は次のどれに当てはまりますか?

1. 仕事などでほぼ毎日使う 2. 週末などによく使う 3. 普段はあまり使わない

Q15 ご自宅から最寄りのバス停あるいは駅まで、徒歩何分ぐらいですか？

徒歩（ ）分ぐらい

Q16 あなたの居住地をお聞かせ下さい。 鎌倉市 町 丁目

Q17 鎌倉地域の交通のあり方についてのご意見をお聞かせ下さい。

以上のアンケートの結果などを踏まえて検討を加え、対策案が具体化した段階で、再度アンケート調査を実施することを考えております。次回のアンケートにご協力して頂ける方は、住所、氏名を詳しく記入して頂けると幸いです。

鎌倉市	町	丁目
-----	---	----

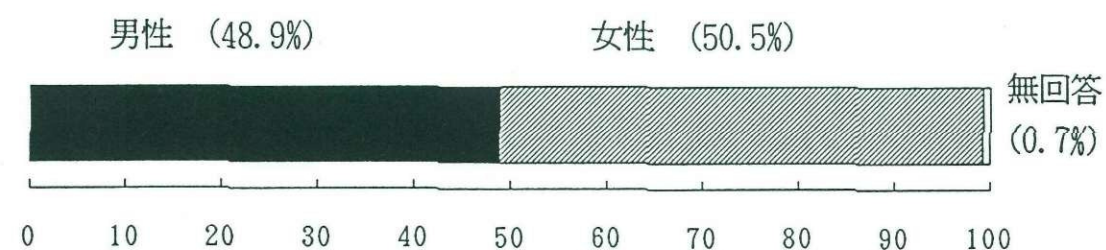
ご記入者 氏名 () 様

■鉄道利用に関する新たな設問を組み込む。

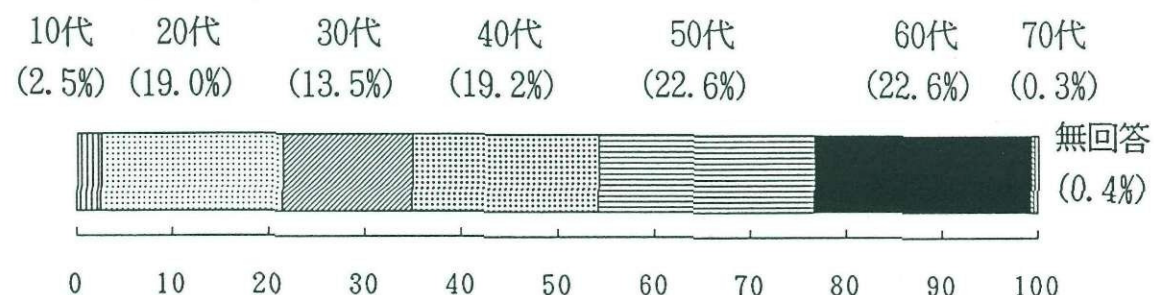
Q12-2 JRと江ノ電の利用のされ方をお聞きます。いくつでも○をつけて下さい。

1. JRを利用 (目的は? 1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 私用 5. その他)
2. 江ノ電を利用 (目的は? 1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 私用 5. その他)

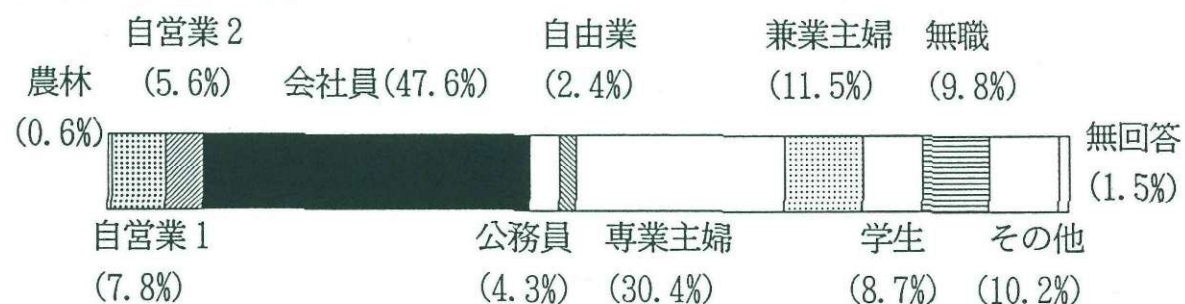
1. 性別【Q9】



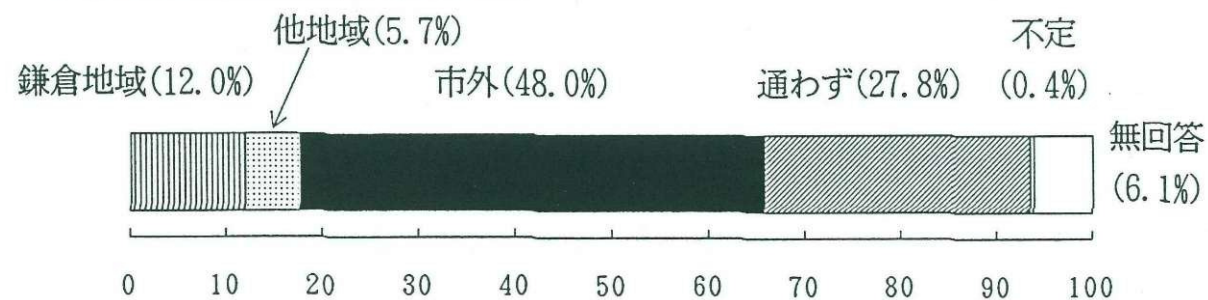
2. 年齢【Q10】



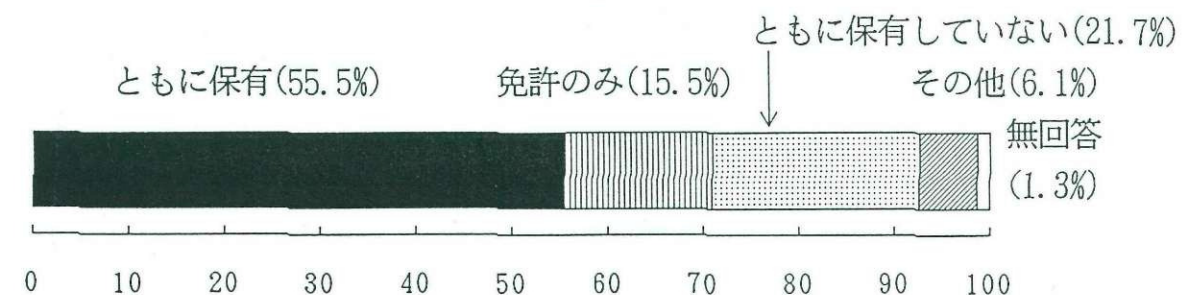
3. 職業【Q11】



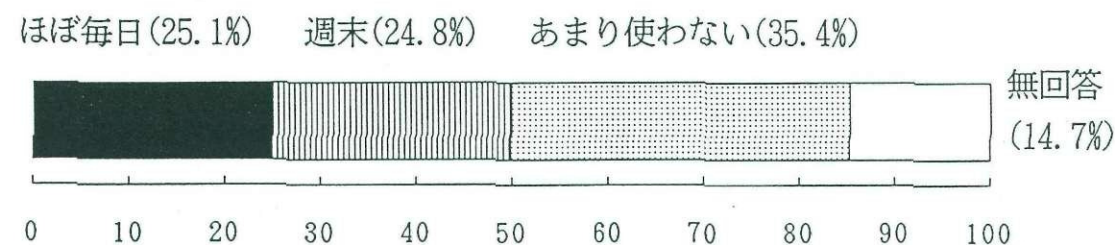
4. 勤務先または通学先【Q12】



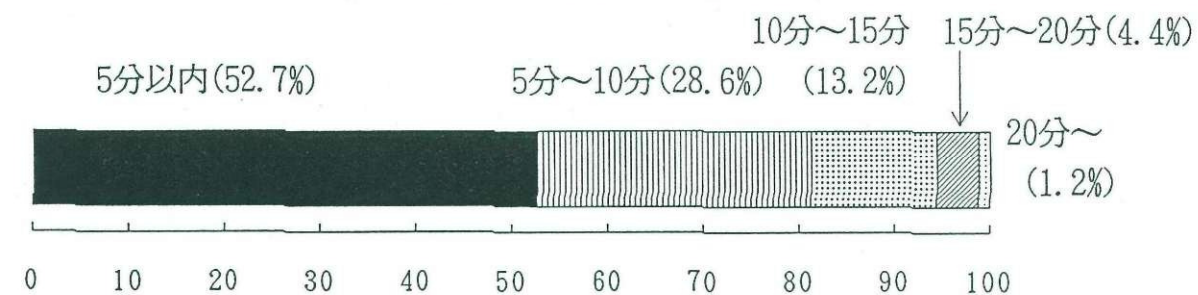
5. 運転免許及びマイカーの保有状況【Q13】



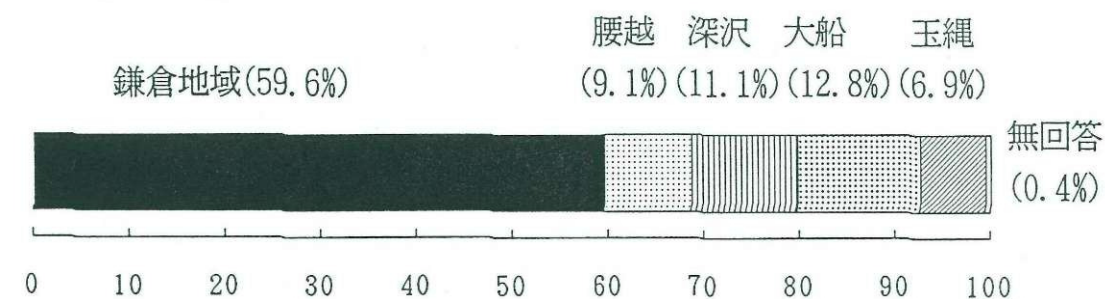
6. 車の使い方（運転、同乗を含む）【Q13】



7. 自宅から最寄りのバス停または駅までの徒歩時間【Q14】

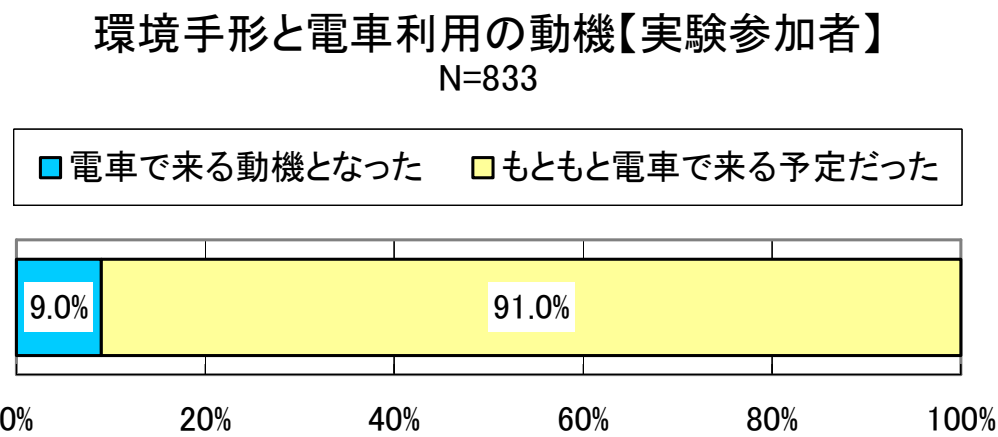


8. 居住地【Q15】



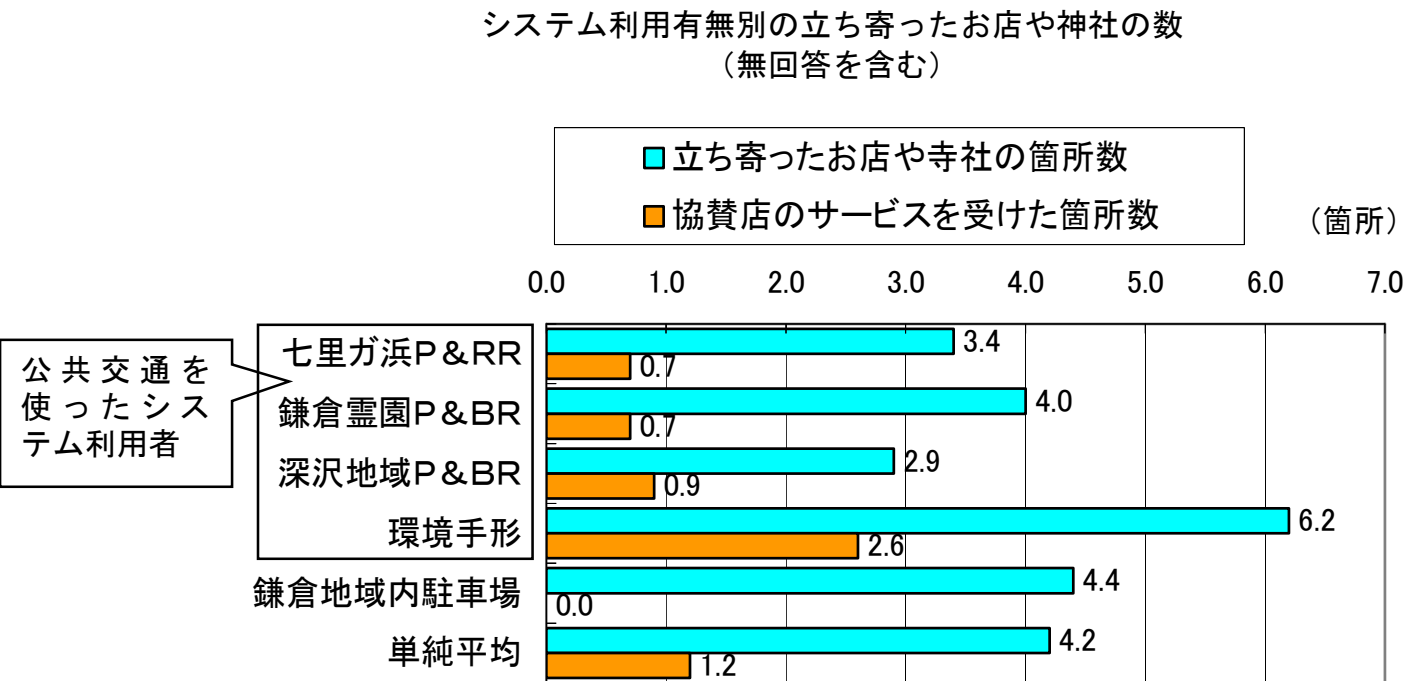
過去のアンケート結果における公共交通利用者の行動特性等

■平成10年5月の乗り継ぎ実験で同時に実施した環境手形利用者アンケートでは、「環境手形が電車で来る動機になった」9.0%となっています。

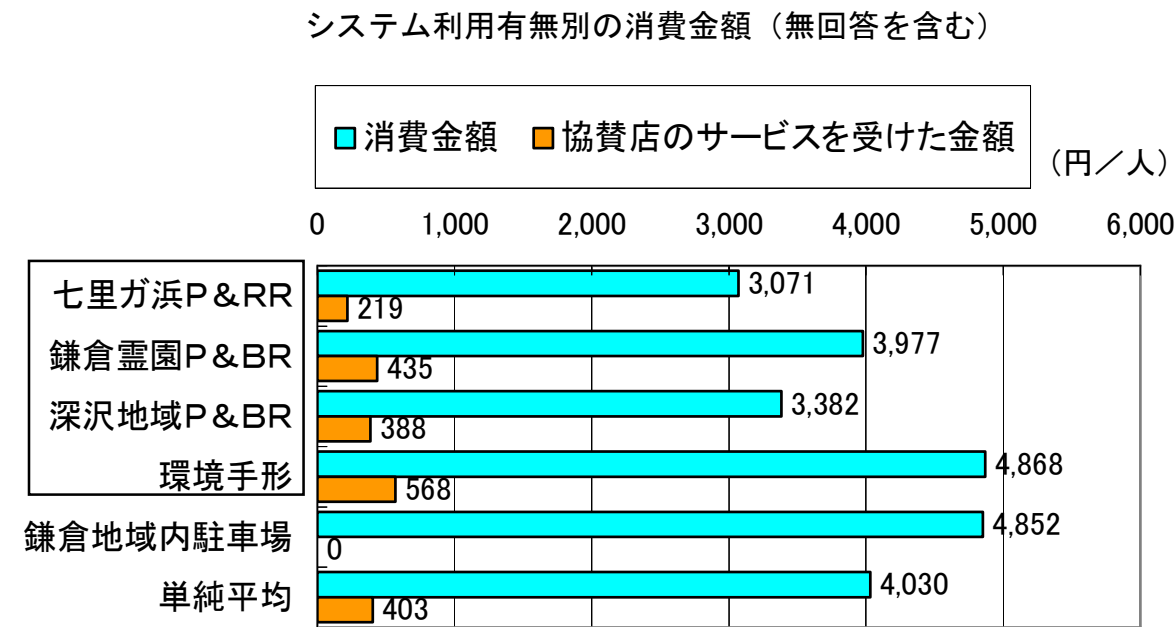


■平成11年11月の総合実験でのシステム利用者アンケートでは、立ち寄ったお店や寺社の数は、環境手形が最も多く、消費金額は環境手形と鎌倉地域内駐車場がほぼ同じとなっています。

■また、協賛店のサービスを受けた箇所数と金額は、パーク&ライドよりも環境手形の方が多く、鎌倉地域内駐車場は全くサービスを受けていません。



公共交通を使ったシステム利用者



資料編 1. 第 1 回専門部会の意見に対する論点の整理

※第 1 回の専門部会での意見について項目ごとに再整理し、「論点」(①～⑧) 黄色の網掛け、「確認」(①～⑩) に整理しました。

1. 鎌倉地域の交通実態について (1 / 2)

分類	主な意見 (要旨)	左記に関連する意見・回答 (要旨)	施策に関する平成 7・8 年当時の考え方、状況	論点の整理
自動車	実感として車の流れは良くなっている気がする。今は朝比奈が一番問題。 カーナビの発展、コインパーキング等の駐車場の整備により駐車場を探す“うろつき”交通が減ったのではないか (部会後の意見)	—	幹線道路で交通渋滞する結果、生活道路に自動車が流入し居住環境を阻害することが大きな問題	■論点①: 交通渋滞が当時よりも緩和せれているとしたら、施策にどのように反映させるべきか？ (路線バスの遅れの状況は、平成 7・8 年当時よりもやや改善されたものの、定時性の確保は依然課題である)
歩行者	歩行者が非常に増えた。例えば、大仏の前は、都市計画道路が整備済みであるが歩道がなく危険。自転車と歩行者が接触する可能性もあるのでは？	—	歩道整備は長期的な課題 ↓ 自動車交通量の抑制 生活道路 ↓ 交通渋滞を緩和させ、生活道路に進入する通過交通を排除 幹線道路 ↓ 交通量を減少させ、車との錯綜機会を軽減 ↓ 歩行者尊重道路 ↓ 歩行者の安全性を向上	■論点②: 歩行者の安全性の向上について 新たな視点 (世界遺産、地域の活性化) を踏まえた中で、歩道整備は長期的な課題とし、生活道路は通過交通量の抑制と歩行者尊重道路の整備、幹線道路は交通量の減少による錯綜機会の軽減を目標とした、平成 7、8 年当時の考え方で良いか？
路線バス	小袋谷を通る江ノ電バスは、このごろ普通の時間帯では非常に快適。土日は観光の車で渋滞してしまうが、逆にバスの利用は少ない。 便を減らし確実に動かしたほうが良い。例えば 1 時間 1 本にするなどすれば、来訪者の滞在時間も延ばせるのでは？	【バス事業者】 生活交通と、観光交通としてのバスは分けて考えないといけない。観光交通は滞在時間を考えると今の状況でも成り立つが、生活交通は待ち時間が非常に重要。休日のバス利用が少ないのは、待ち時間が読めなく利用されていない。時間通りに走れば一番良い。 対策として、鎌倉駅等では予備車両や乗車管理により、ダイヤを組み替え運行している。出発時点で可能な限り定時性を確保するようにしているが、一定の限度を超えたと対応できない。	自動車交通抑制方策を導入し、公共交通機関の基盤を与え、かつ公共交通網の充実を図る	■論点③: 公共交通網の充実 (路線バス) について 路線バスの遅れの状況は、平成 7・8 年当時よりもやや改善されたものの、定時性の確保は依然課題である 定時性の確保に向け、施策をどのように進めるべきか？
	バスの最大遅れ時間が発生している時間帯は事故とは関係ないか？	関係ない。今でも最大 60～90 分遅れる日がある。	同上	

1. 鎌倉地域の交通実態について（2/2）

分類	主な意見（要旨）	左記に関連する意見・回答（要旨）	施策に関する平成7・8年当時の考え方、状況	論点の整理
鉄道（江ノ電）	江ノ電は休日混んでいて紀伊國屋辺りまで並ぶ。地元の人が利用できない。	—	—	■論点④：公共交通網の充実（鉄道）について 施策を検討する上で、パーク＆ライドを含めこれ以上の江ノ電の活用方策は難しいか？利用時間を分散させるなどの活用方策はあるか？基本的には、他の鉄道を中心に施策を拡充することで良いか？
踏切	踏切の遮断時間は短縮できないか？	【鉄道事業者】 駅に電車が停まった場合と、通過する場合によって踏切の警報時間を変えたらいいが、技術と費用が追いつかない（これ以上対応できない）。	鉄道会社の規定にそって踏切時間を定めているため遮断時間の短縮は困難	□確認①：踏切の改善について 踏切のこれ以上の改善策は困難
その他	今年は学生団体が非常に多くなった。		平成7・8年当時、検討なし	□確認②：平日の交通環境改善について 鎌倉地域の交通問題は基本的に休日の問題であり、平日は大きな問題には至っていない （学生団体は平日観光）

2. 計画の検討方法について

分類	主な意見（要旨）	左記に関連する意見・回答（要旨）	施策に関する平成7・8年当時の考え方、状況	論点の整理
市民アンケート	アンケートの質問は？1つ気になるのは、例えば交通量の規制は何時間か？市民が全然知らなく理解できていない。	アンケートの内容は次回議論。	別紙参照	■論点⑤：市民アンケート調査について 調査対象・内容等を議論する
駐車場利用実態	駐車場の収容台数が2千台ぐらいか。回転率、利用台数を把握するため、駐車場にサンプル的なヒアリングができるか？	比較的大きな駐車場にヒアリングを実施し、実態を把握したい。	主要な駐車場の位置、規模について調査	□確認③：駐車場利用実態調査について 駐車場の収容台数は調査し、利用状況は主要な駐車場にヒアリングする
パーク＆ライド利用者実態	パーク＆ライドを利用した人にアンケートは取っているか？	取っていない	フォローアップ調査は実施していない	□確認④：パーク＆ライド利用実態調査について 計画の検討に向けて、具体的にどのようなデータが必要かを議論した上で、必要に応じて調査する

3. 地区交通計画の考え方について

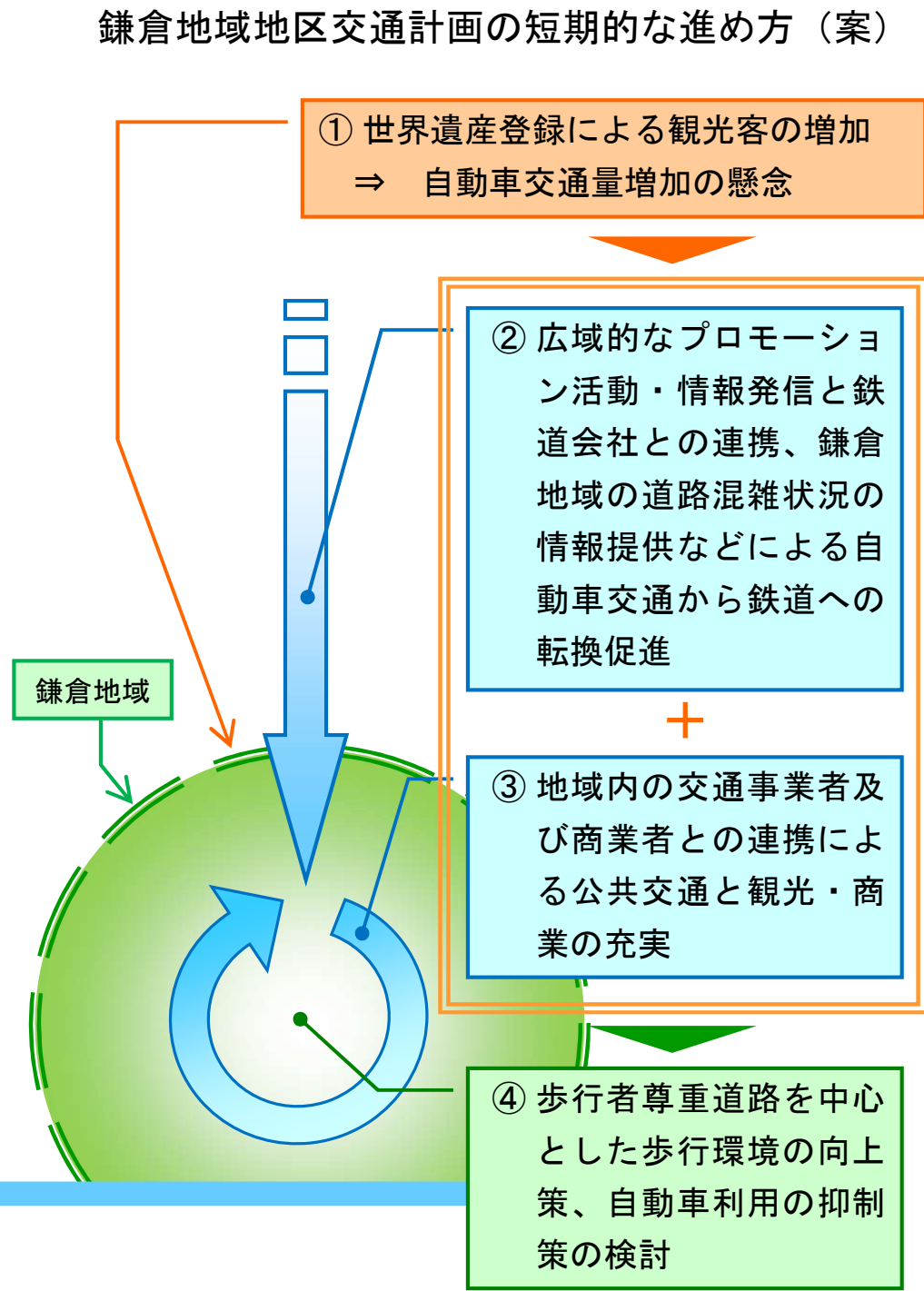
分類	主な意見（要旨）	左記に関連する意見・回答（要旨）	施策に関する平成7・8年当時の考え方、状況	論点の整理
商業者からみた交通環境のあり方	商工会議所や商店の方たちは交通環境をどう見ているか？	【商業者】 観光客が来ていただくことは大変ありがたい。住環境と観光の良いバランスが重要。	歴史的遺産都市（観光都市）と住宅都市という異なる都市の性格をどのように調和させていくか（基本的な命題）	■論点⑥：地域の活性化を支援する交通環境 地域の活性化を図る上で重要な施策は何か？
道路整備	通過交通対策は大変重要であり、高速道路ができることにより効果はどれくらいあるか？	朝比奈方面から逗子ハイランドに抜ける通過交通が多いことを考えると、鎌倉中心部を通過する交通はかなり少ない。休日の鎌倉は通過交通問題ではない。高速道路が整備されても、鎌倉に来る人が変わらなければ問題は変わらないかもしれない。	通過交通に対する長期的な道路整備（交通施策の基本的な考え方）	□確認⑤：道路整備について 横浜湘南道路、横浜環状南線の道路整備は前提としつつ、短期的には道路整備を前提としない平成7・8年当時の考え方を踏襲する
	朝比奈に向かっていく大きな道ができれば非常に有効	－	平成7・8年当時検討していない	
都市計画道路の整備	概成済は今後整備するか？	将来的には整備予定だが課題が多く整備が進まないのが現状。	短期的には道路整備を前提としない施策で対応を図る。	
	由比ガ浜関谷線は見直すか？	実現不可能という考えがあるが、道路体系から縦方向の路線が弱いため、都市計画上は消せない。	同上	□確認⑥：駐車場整備について 駐車場の収容台数の変化等を踏まえ、不足している状況が確認できれば検討を進める
	由比ガ浜関谷線の整備済み区間を活用しパーキングを両脇に整備すれば良い。	－	平成7・8年当時検討していない	
パーク＆ライド	夏季の時期の利用が多いので、海浜部に駐車場があれば非常に有効な手段	－	－	□論点⑦：パーク＆ライドについて これまで実施できなかった箇所は、配置としては望ましいものの合意に至らなかった、今後どのように施策を進めるべきか？
地区交通計画を検討するための交通量	休日の交通問題は、まだかなり深刻。色々複雑な調査は、十何年前にやり、それをもう一回やり直すのは厳しい。パターンとして平成7・8年当時とあまり変わっていないだろう。交通量は統計的なデータで最新のものを使う。	－	－	□確認⑦：交通実態の基礎データについて 交通のパターンは平成7・8年当時とあまり変わっていないことが予測されることから当時のデータを活用する交通量等については最新値に更新する
幹線道路網体系	鎌倉地域の幹線道路網として、藤沢鎌倉線は、下馬交差点から踏切を横断する経路が幹線道路ではないか？	踏切を避け幹線道路を設定	平成7・8年主要な現道を位置づけた	□確認⑧：幹線道路網の位置づけについて 藤沢鎌倉線の踏切区間を幹線道路に位置づける
福祉交通	買物の宅配サービスが大分増えてきている。介護事業者の車が、夕方5時ごろになると、連なって走っている。高齢社会の現状もあり、介護事業者をまとめて1台にしたらどうか？ 介護事業者と統合した仕事のやり方もあるのではないか。デイサービスの送迎車の使い方を何か考えたほうが良い。	－	平成7・8年当時検討していない	□確認⑨：福祉交通について 基本的には介助なしで移動できる高齢者（自力で移動できる高齢者）を対象に計画を進める。 福祉交通は、鎌倉地域特有の課題ではなく、全市的な課題として別途対応を図る

4. 世界遺産に向けた交通計画の考え方について

分類	主な意見（要旨）	左記に関連する意見・回答（要旨）	施策に関する平成7・8年当時の考え方、状況	論点の整理
交通環境のあり方	道路が狭く、これ以上道が広くならない。公共交通を利用して歩くことを、鎌倉地域は徹底したら良い。 鎌倉地域内は、歩いて観光できる範囲にかなり史跡が集中しているが、朝比奈の切通などは、バスや車での移動が必要。	—	—	□確認⑩：交通計画の検討エリアについて 交通計画の検討エリアは世界遺産のエリアと重複することから、平成7・8年当時の検討エリアを踏襲する
	世界遺産を前提にした交通網の確保に問題が出てくる。朝比奈インターを止めてしまうことも必要。朝比奈峠で、大型車同士のすれ違いが2車線であっても難しいところから混み始め、鎌倉霊園に続きバスが遅れる。最終的に八幡宮の前の交差点で曲がれない。			■論点③：公共交通網の充実（路線バス）について 路線バスの遅れの状況は、平成7・8年当時よりもやや改善されたものの、定時性の確保は依然課題である 定時性の確保に向け、施策をどのように進めるべきか？
	称名寺はバスに頼ろうという割合が少ないのではないか。京急の駅（京急金沢文庫駅）が近い。	鎌倉地域から称名寺に行こうとすると朝比奈を通らざるを得ない		■論点⑧：世界遺産にふさわしい交通環境について 世界遺産にふさわしい交通環境を整備する上で、重要な施策は何か？
取組方法	横浜市も取り組んでいかなければならない。鎌倉と相互依存という中で来訪者が出てくる。	—	—	□確認⑩：交通計画の検討エリアについて 交通計画の検討エリアは世界遺産のエリアと重複することから、平成7・8年当時の検討エリアを踏襲する

■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。

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 P A（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 データなどを活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

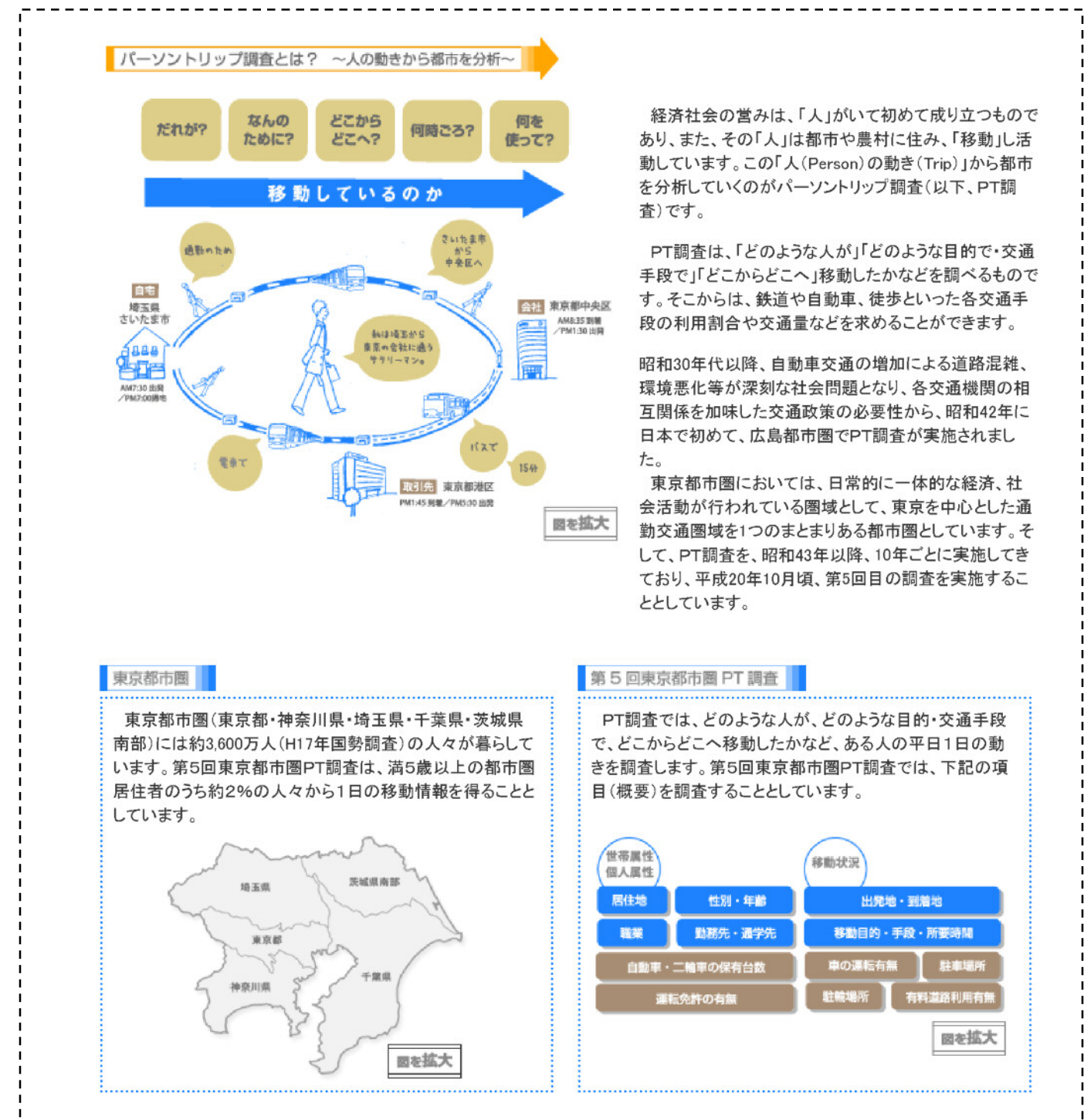


資料編3.【平日】鎌倉地域への交通手段別（観光・行楽・レジャー）目的集中量

平日の鎌倉地域を含む計画基本ゾーンへの出発地別・観光、行楽、レジャー目的の交通手段別集中量をみると、鉄道は県外からの利用があるが、自動車は県内からの利用である

※データが平日であり、傾向としては読めるが休日の実態を十分に表していないことから参考とする

※パーソントリップ調査結果とは



第5回(平成20年)東京都市圏パーソントリップ調査結果

【平日】鎌倉地域への(観光・行楽・レジャー)目的集中量

単位:トリップエンド/日

		鉄道	バス	自動車	徒歩・その他	計
東京都	千代田区	48	0	0	0	48
横浜市	港南区	27	0	0	0	27
神奈川県	三浦市	0	0	203	0	203
	葉山町	0	0	20	0	20
	逗子市	87	0	0	0	87
	鎌倉地域	390	264	464	2,670	3,788
	その他鎌倉	245	0	234	323	802
	藤沢市	180	0	0	0	180
埼玉県	相模原市	0	0	32	63	95
	春日部市	75	0	0	0	75
	鴻巣市	113	0	0	0	113
千葉県	千葉市	31	0	0	0	31
	市原市	31	0	0	0	31
計		1,227	264	953	3,056	5,500

(%)

		鉄道	バス	自動車	徒歩・その他	計
東京都	千代田区	3.9	0.0	0.0	0.0	0.9
横浜市	港南区	2.2	0.0	0.0	0.0	0.5
神奈川県	三浦市	0.0	0.0	21.3	0.0	3.7
	葉山町	0.0	0.0	2.1	0.0	0.4
	逗子市	7.1	0.0	0.0	0.0	1.6
	鎌倉地域	31.8	100.0	48.7	87.4	68.9
	その他鎌倉	20.0	0.0	24.6	10.6	14.6
	藤沢市	14.7	0.0	0.0	0.0	3.3
埼玉県	相模原市	0.0	0.0	3.4	2.1	1.7
	春日部市	6.1	0.0	0.0	0.0	1.4
	鴻巣市	9.2	0.0	0.0	0.0	2.1
千葉県	千葉市	2.5	0.0	0.0	0.0	0.6
	市原市	2.5	0.0	0.0	0.0	0.6
計		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0