

# 鎌倉市交通計画検討委員会

## 【第2回】

### ( 目 次 )

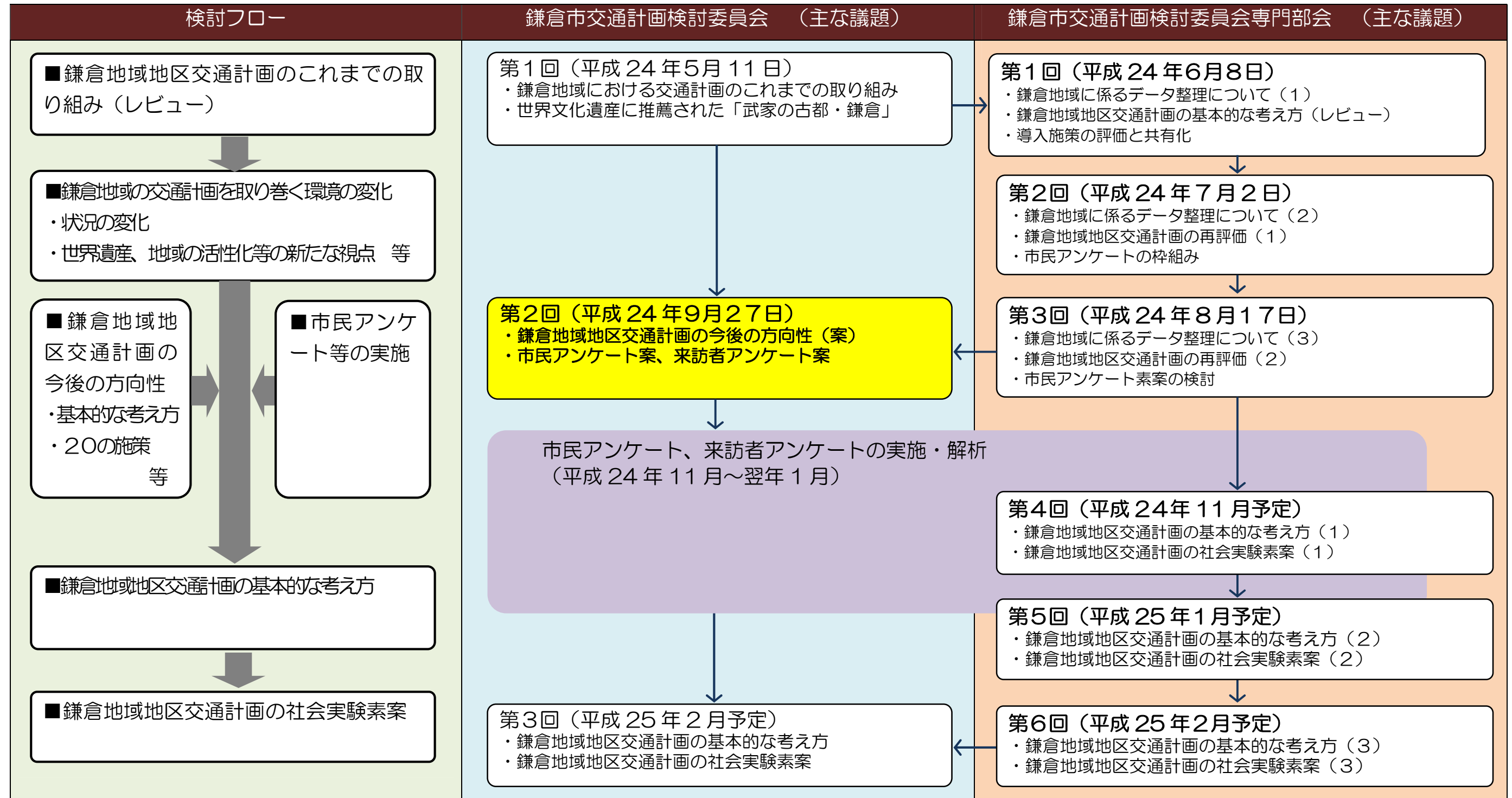
1. 本日の委員会の論点 .....	1
2. 鎌倉地域地区交通計画の対象地域 .....	2
3. 計画当時からの状況の変化（問題・課題の確認） .....	3
4. 鎌倉地域地区交通計画の今後の方向性（案） .....	18
5. アンケート調査について .....	21
6. 20の施策に対する主な意見の整理 .....	22

平成24年9月27日（木）

# 1. 本日の委員会の論点

- 鎌倉地域地区交通計画を検討する上での基本的な考え方（今後の方向性）
- 市民アンケート、来訪者に対するアンケート（パーク&ライド駐車場利用者、一般駐車場利用者）の内容

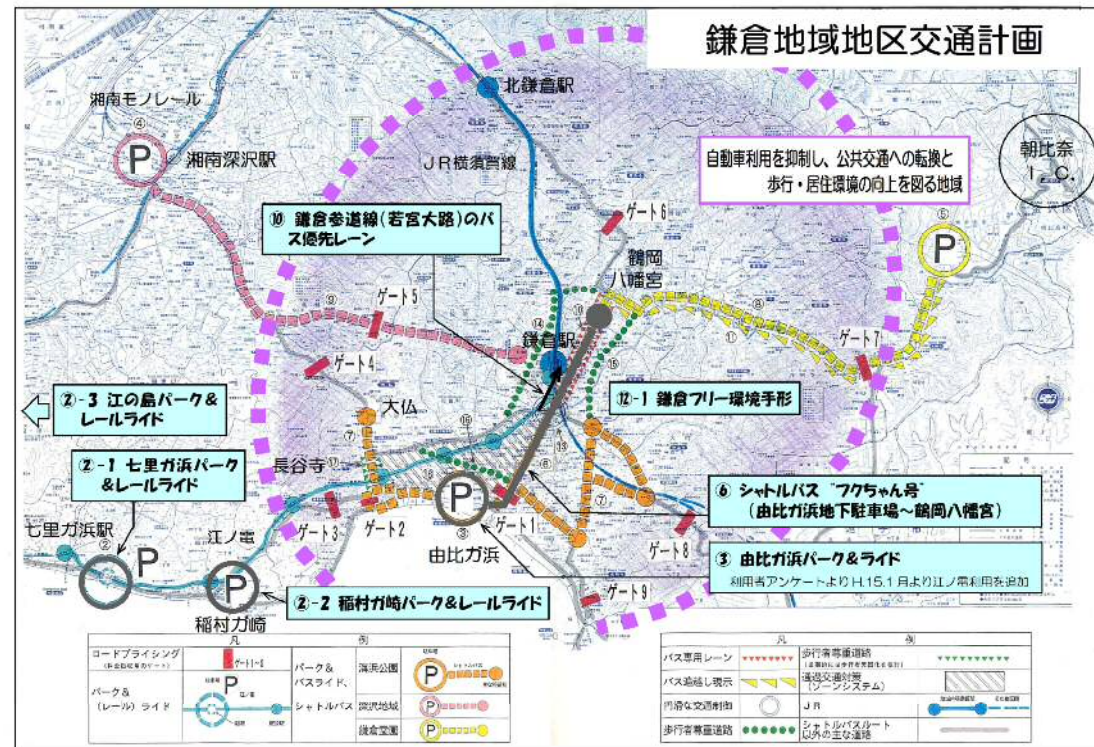
## 平成24年度の進め方（案）



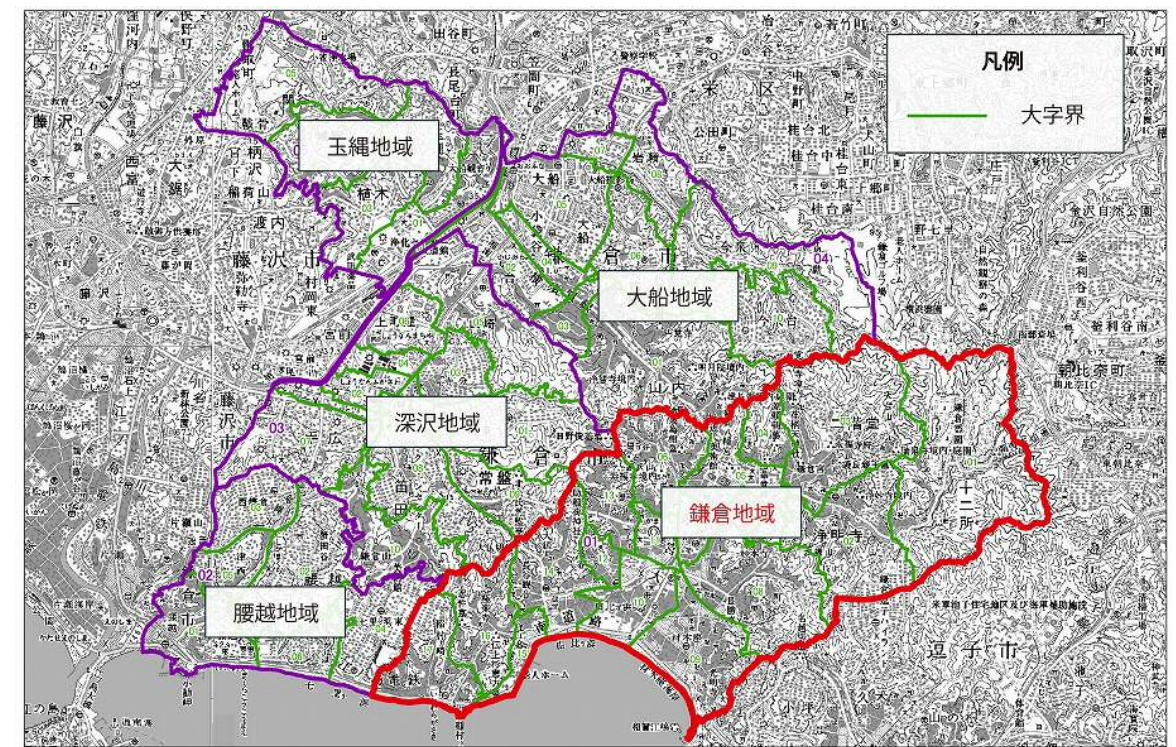
## 2. 鎌倉地域地区交通計画の対象地域

■計画の対象地域は、平成7,8年計画当時の地区交通計画の地域と、現在登録を目指している世界文化遺産の地域がほぼ重複していることから、計画当時の地域を基本に考えます。

20の施策の検討対象地域



次頁以降に整理した統計データにおける鎌倉地域

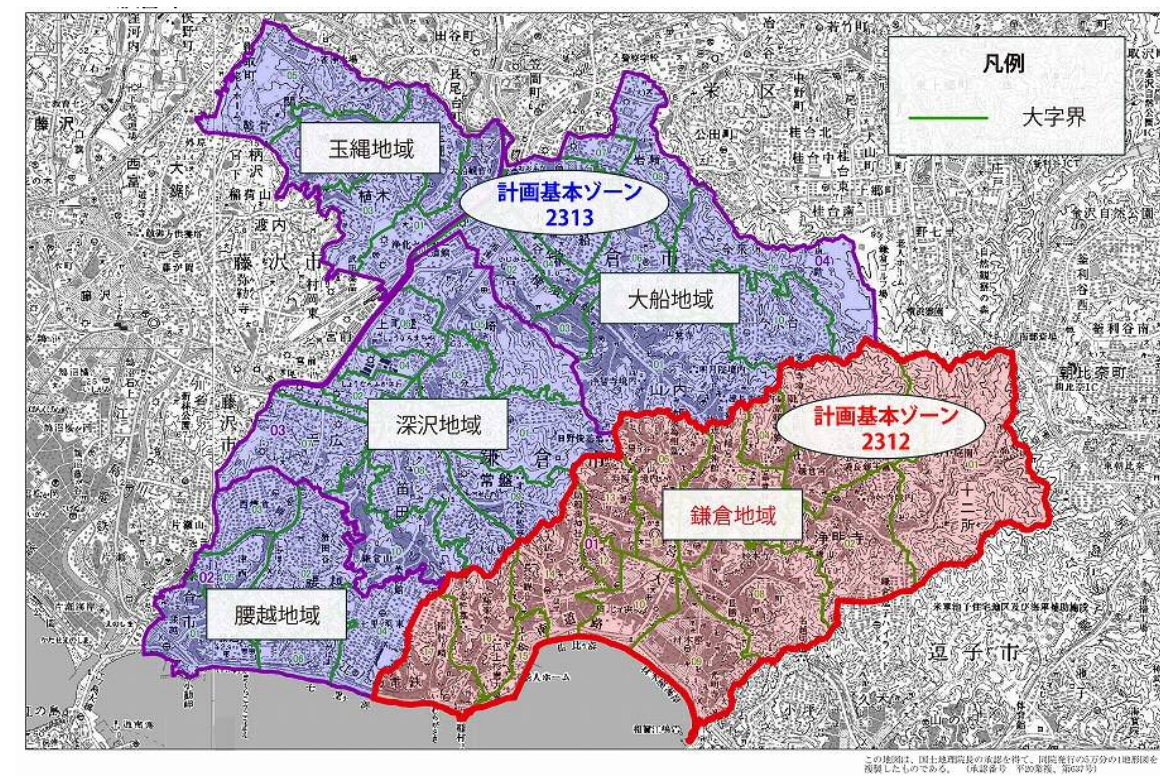


番号	調査区名
1	十二所
2	浄明寺
3	二階堂
4	西御門
5	雪ノ下
6	扇が谷
7	小町
8	大町
9	材木座
10	由比が浜
11	御成町
12	笹目町
13	佐助
14	長谷
15	坂ノ下
16	極楽寺
17	稲村が崎

世界文化遺産の地域



東京都市圏パーソントリップ調査のゾーン区分における鎌倉地域



### 3. 計画当時からの状況の変化（問題・課題の確認）

#### 【まとめ】

※鎌倉地域で整理できないものは全市で整理

分類	項目		計画当時	現在	変化	状況の変化について	頁	
人口	①人口	※2	47,439人(H7)	48,415人(H23)	→	ほぼ変化していません(1.02倍)	4	
	②高齢化率	※2	23%(H7)	30%(H23)	↗	全市並みに増加しています(1.30倍)	4	
	③観光商業系従業者数※1	※2	8,182人(H8)	9,127人(H21)	↗	増加しています(1.12倍)	5	
観光客	④観光客入込客数	※3	1,934万人(H7)	1,949万人(H22)	→	ほぼ変化していません(1.01倍)	5	
交通状況	⑤平日(日常)の交通手段分担率	鉄道	※2	28.3%(H10)	34.6%(H20)	↗	日常の自動車利用は減少し、鉄道の利用が増加しています	6
		自動車	※2	30.7%(H10)	16.7%(H20)	↘		
	⑥観光客の交通手段分担率	鉄道	※2	74.7%(H6.3)	67~79%(H23)	→	季節により多少変動があるものの、基本的にはほぼ変化していません	6
		自動車	※2	20.0%(H6.3)	14~29%(H23)	→		
	⑦定期以外の鉄道利用者(鎌倉駅)	JR(乗車)	※2	709万人(H8)	753万人(H22)	↗	やや増加しています(1.06倍)	7
		江ノ電(乗降車)	※2	384万人(H10)	478万人(H22)	↗	増加しています(1.24倍)	7
	⑧定期遊覧バスの利用者	※2	1.8万人(H14)	1.4万人(H22)	↘	減少しています(0.78倍)	7	
	⑨自動車交通量(鶴岡八幡宮前交差点南側)	平日	※2	11,456台(H7.11)	11,388台(H23.11)	↘	地点により多少ばらつきがあるものの、傾向としてはほぼ変化してない又はやや減少しています	8
		休日	※2	11,936台(H7.11)	10,624台(H23.11)	↘		8
	⑩自転車交通量(下馬交差点北側)	平日	※2	2,386台(H7.11)	2,683台(H23.11)	↗	特に休日は顕著に増加しています(1.89倍)	9
休日		※2	1,829台(H7.11)	3,450台(H23.11)	↗	9		
交通施設状況	⑪都市計画道路の整備状況	※3	-	整備率33.0%、概成済み路線を加えた整備率80.2%(H23年度末)	→	道路整備は、史跡への影響や沿道地権者との合意形成の難しさ等から、ほぼ計画当初のままです	10	
	⑫歩道の整備状況	※2	-	歩道幅員が十分に確保されていない道路が多い	→		12	
	⑬駐車場分布状況(有料時間制一般)	※2	休日約600台(H5)	休日約1,000台(H23)	↗		コインパーキングの増加など駐車場は計画当時に比べ増加しています	13
交通問題	⑭交通渋滞状況	※2	-	-	-	部会員の日常感覚では、計画当時に比べ交通渋滞は緩和されているものの、1月、ゴールデンウィーク、あじさいの時期、紅葉の時期などの数日は、鎌倉地域全体に交通渋滞が発生しています。	17	
	⑮バスの遅れ状況(金沢鎌倉線)	※2	-	-	-	平均の遅れ時間などをみると、計画当時に比べ緩和されつつありますが、遅れの最大時間は今の方が長い月もあるなど、依然定時性の確保は課題です	17	

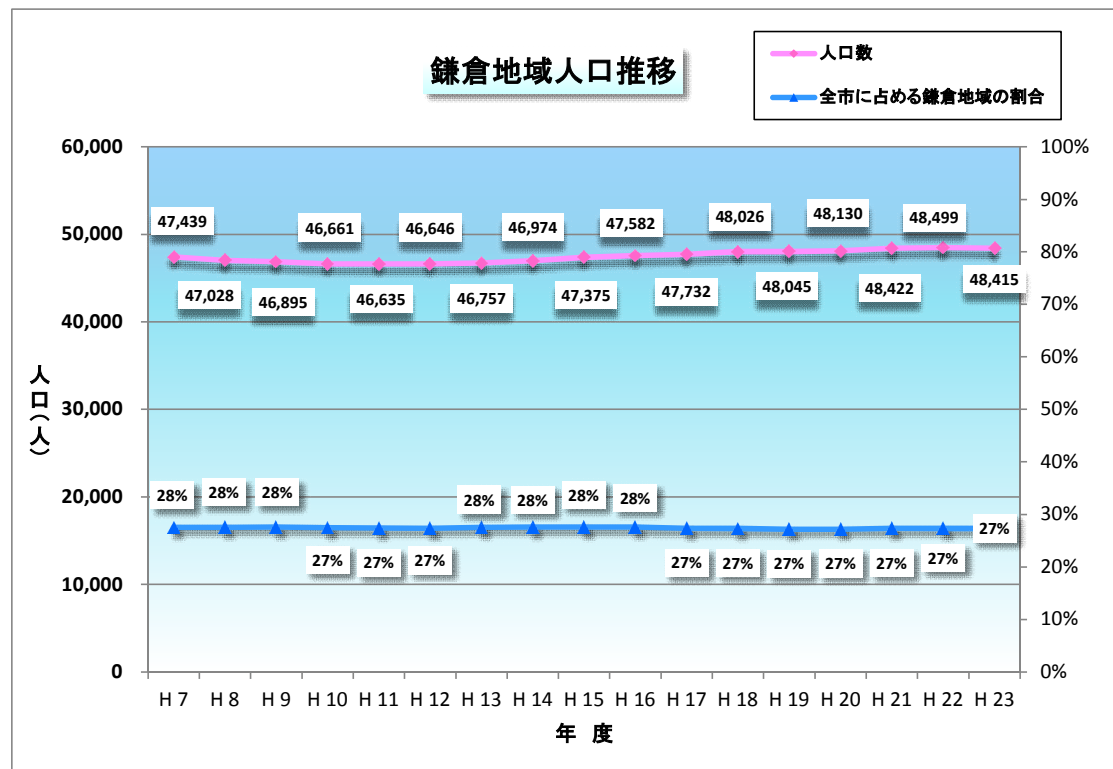
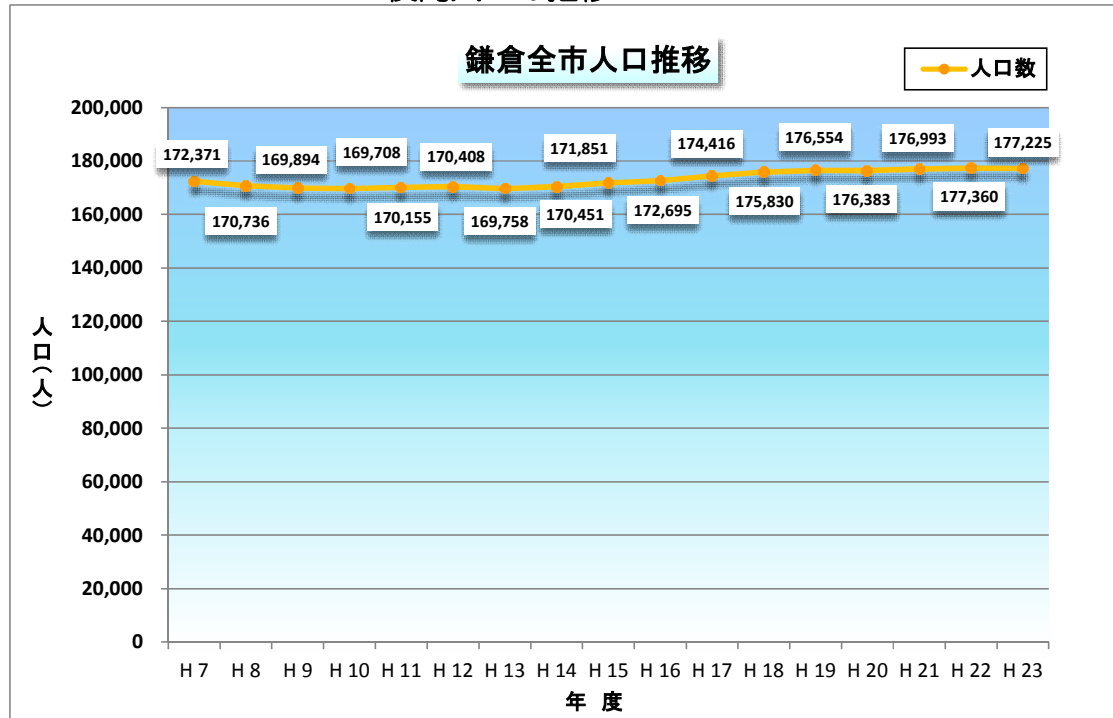
※1) 卸売・小売業、飲食店・宿泊業 ※2) 鎌倉地域 ※3) 全市

- 鎌倉地域の居住者数や来訪者数などは、平成7、8年の計画当時からあまり変化していません。
- 日常的に使う自動車交通量は減少傾向にあるものの、来訪者の自動車交通量は計画当時と変わっていません。
- 自動車交通量が減少の傾向を示している中で、道路容量は変化していないことから、地域全体が交通渋滞する頻度は計画当時に比べ低下していることが想定されるものの、バスの定時性が著しく低下する日があるなど、その対応は依然課題です。

### ①夜間人口

■ 鎌倉地域の夜間人口は、平成 7,8 年の計画当時とほぼ同じです。

夜間人口の推移

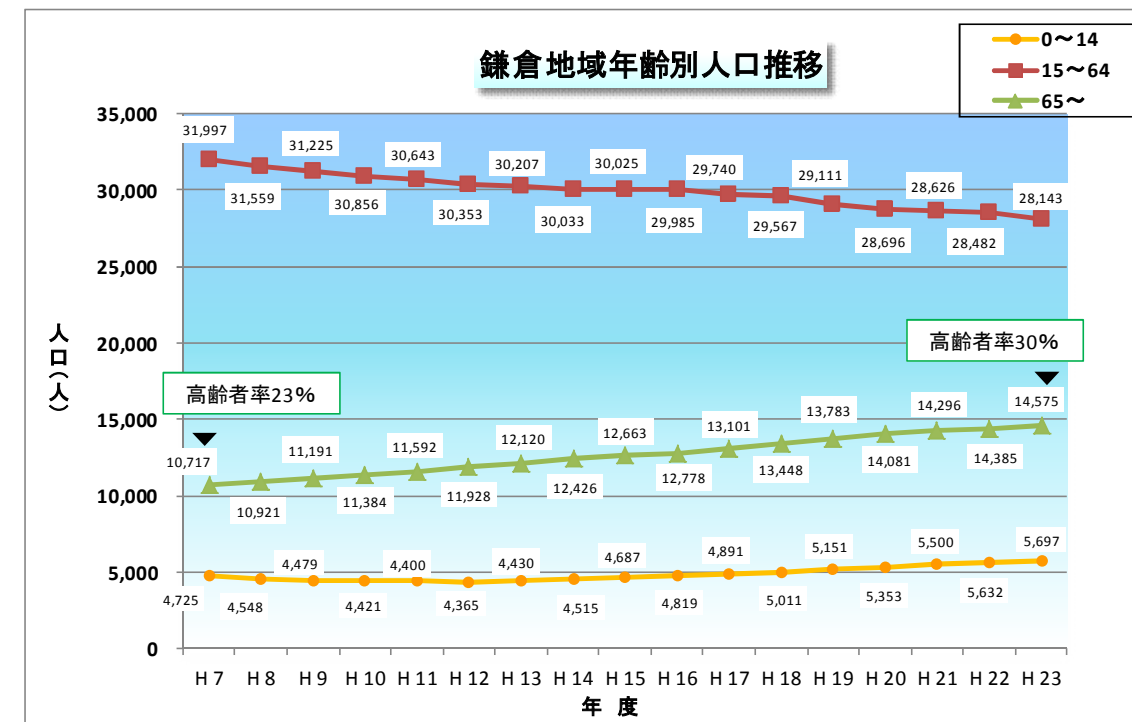
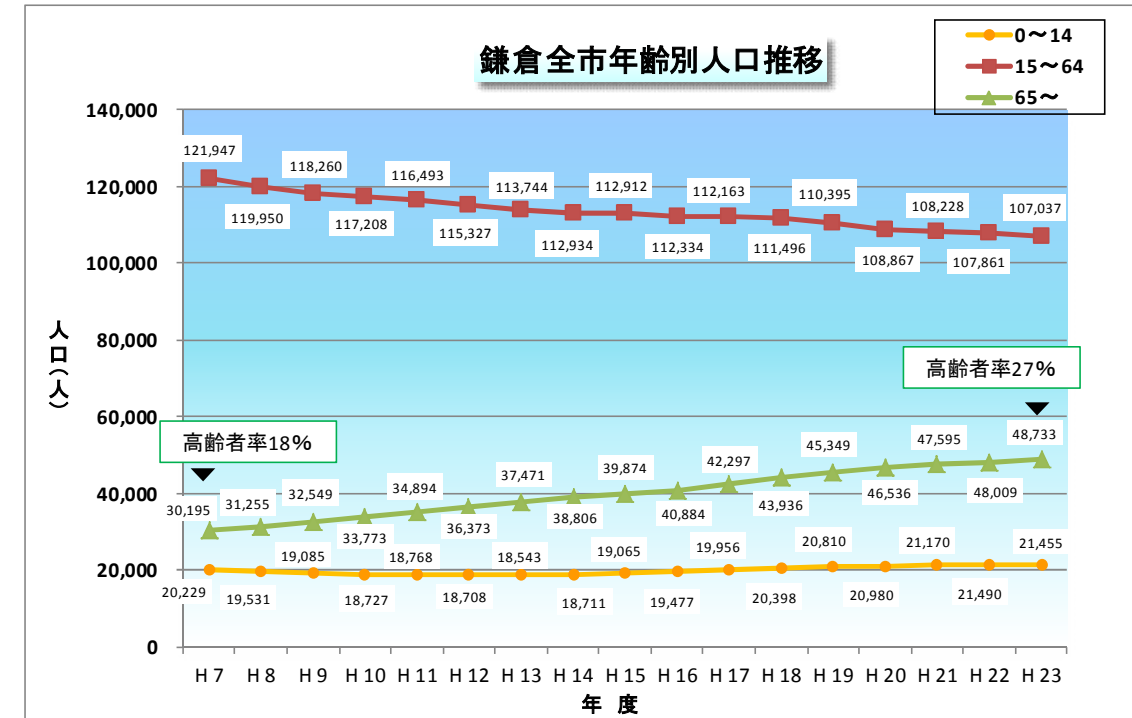


資料：住民基本台帳 平成 7 年～9 年 1 月 1 日現在  
平成 10 年～23 年 12 月 31 日現在

### ②高齢化率

■ 鎌倉地域の高齢化率は、全市並みに増加しています。(H7：23%⇒H23：30%)

年齢階層別夜間人口の推移

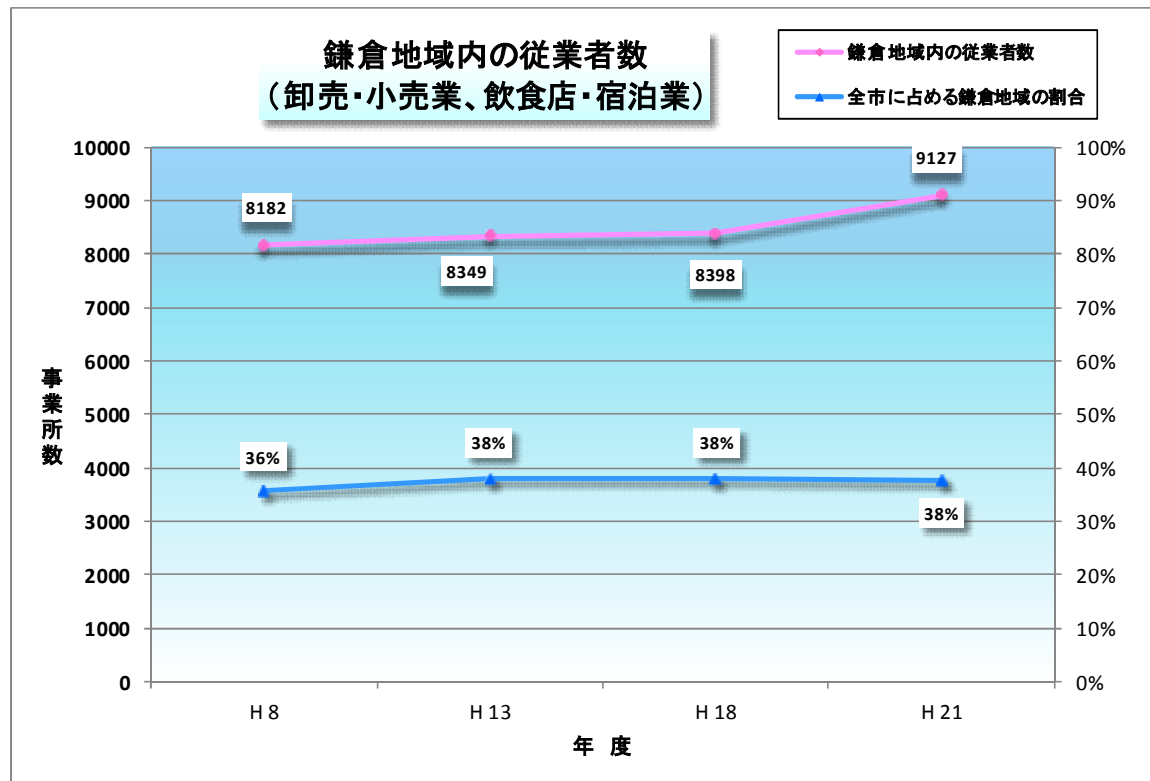
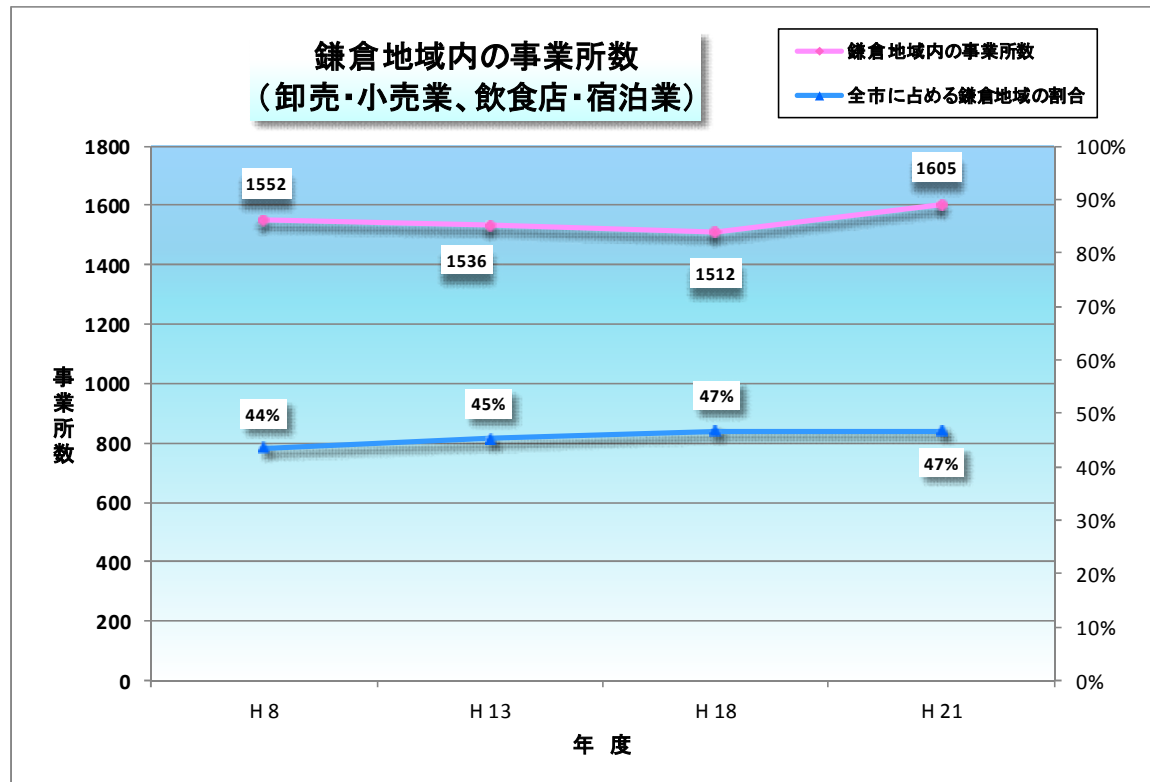


資料：住民基本台帳 平成 7 年～9 年 1 月 1 日現在  
平成 10 年～23 年 12 月 31 日現在

### ③観光商業系の従業員人口

■ 鎌倉地域内の事業所数、従業員人口ともに平成 7,8 年の計画当時に比べ増加しています。  
 (平成 21 年の従業員人口は平成 8 年に比べ 1.12 倍)

事業所数、従業員数の推移

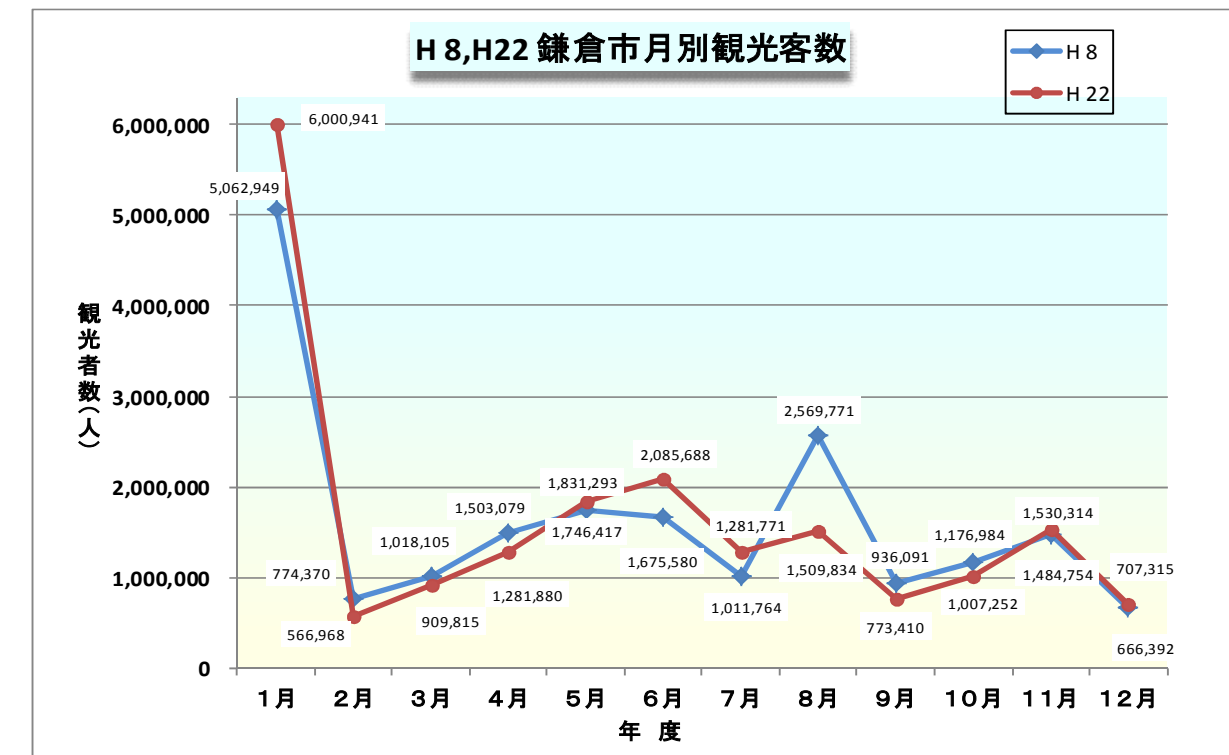
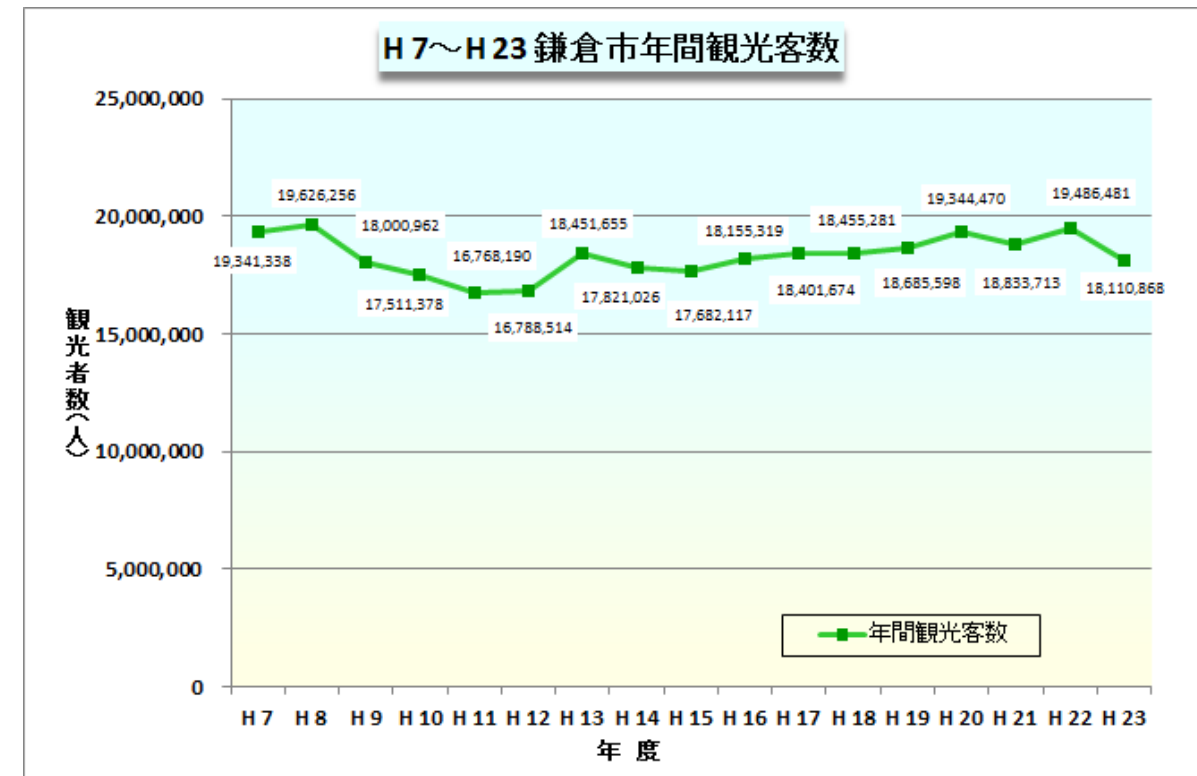


資料：事業所・企業統計調査

### ④観光客入込客数

■ 鎌倉市の年間観光客数は、平成 7、8 年の計画当時とほぼ同じです\*。  
 ■ 月別に見ると、1月は増加し、8月は減少しています。  
 \*平成 23 年度は東日本大震災の影響を受けているため平成 22 年度までの結果で考察

観光客入込客数、月別客数の推移

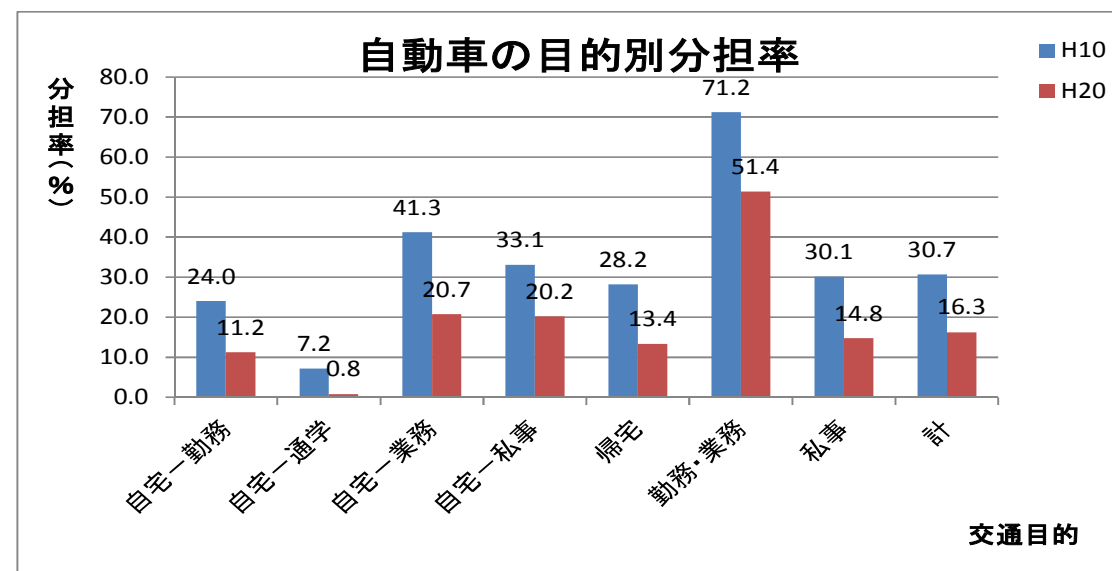
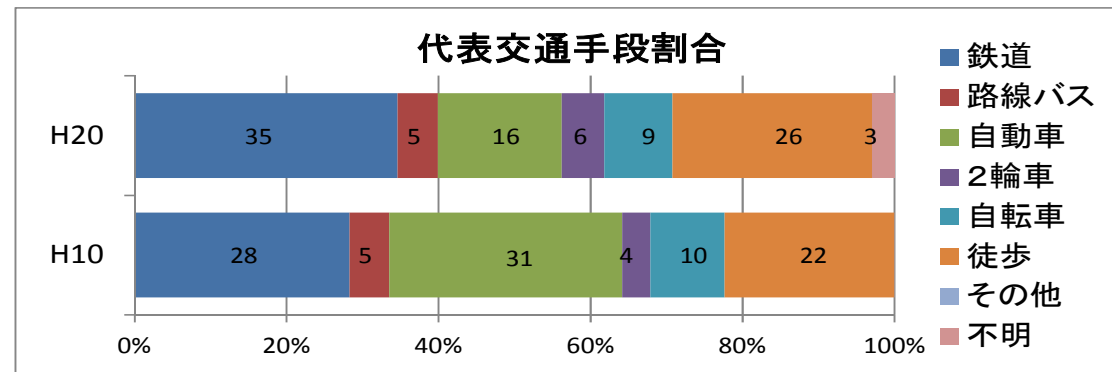
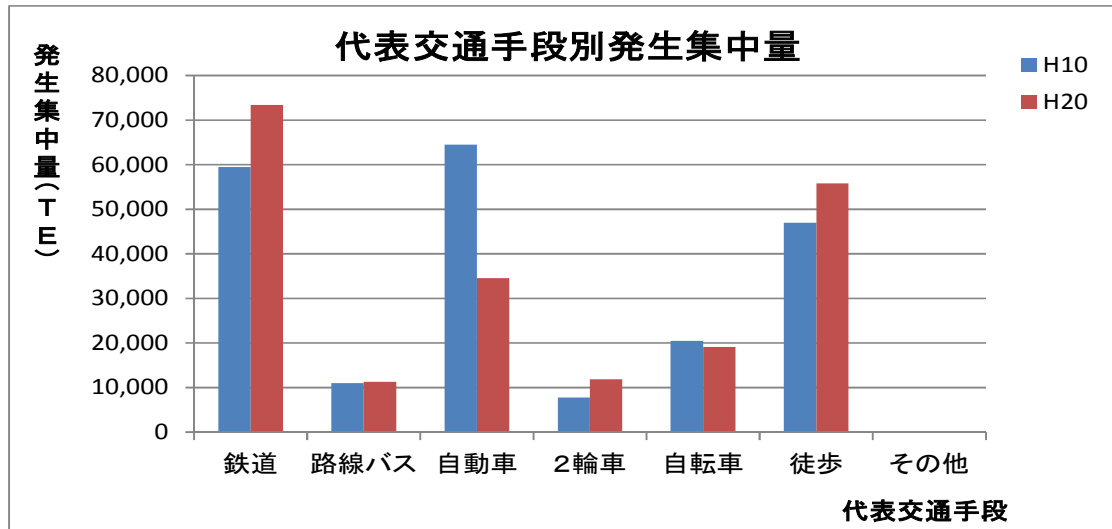


資料：観光商工課

### ⑤平日の交通手段分担率

■ 日常の自動車の利用は減少し、鉄道や徒歩の利用が増加しています。

【平日】鎌倉地域を含むゾーンの交通手段別発生集中量の変化

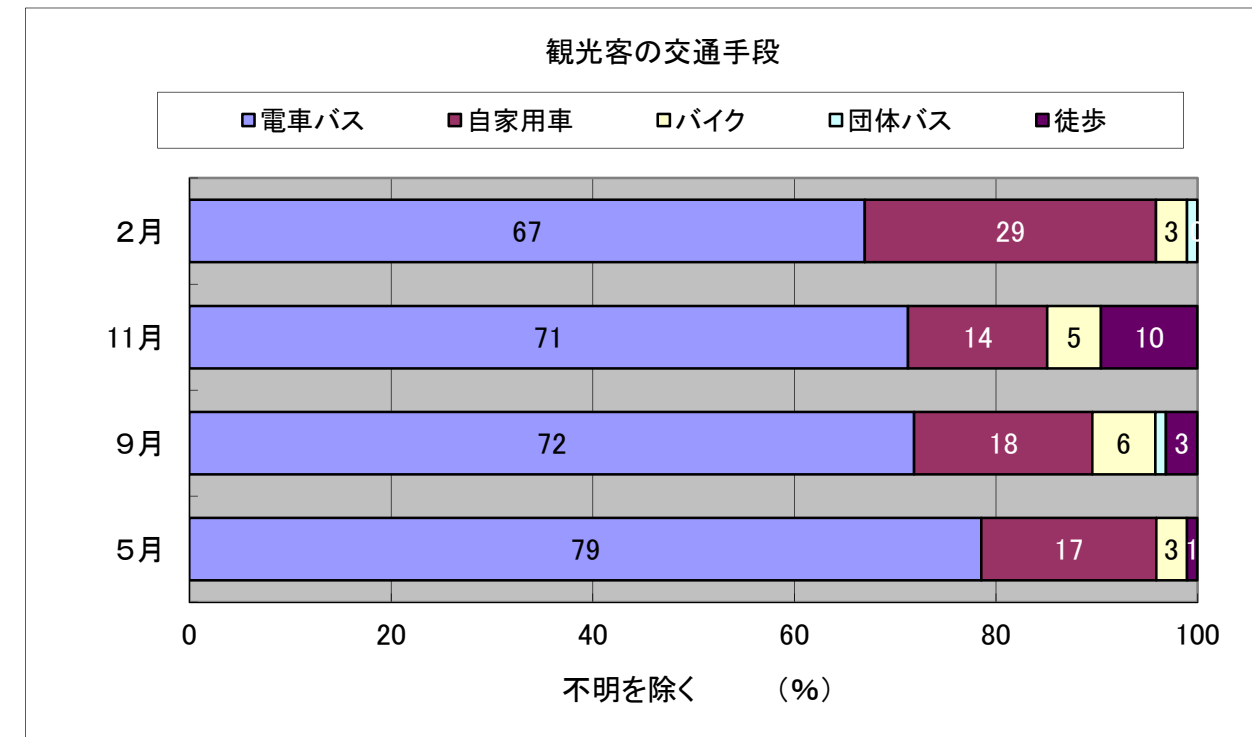


資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果

### ⑥観光客の交通手段分担率

■ 季節により多少変動があるものの、鉄道の利用は概ね7割、自動車の利用は概ね2割で、計画当時から変わってません。

来訪者アンケートによる観光客の交通手段 (回答者：各月 100人)



※H22.5, 11月：鶴岡八幡宮、H22.9, 2月：銭洗弁財天  
出典：鎌倉市の観光事情〔平成23年度版〕(資料：来訪者アンケート)

【参考：第19回研究会資料より／鎌倉市観光動態調査(平成6年3月)による来訪者の交通手段の想定】

	合計	鉄道	自家用車	路線バス	自転車・バイク	タクシー・ハイヤー	その他
全体	2,145	1,603	430	24	56	4	28
実							
円覚寺	427	369	48	1	7	1	1
銭洗い弁財	444	340	83	7	10	1	3
高德院大仏	414	287	103	4	14	-	6
134号海岸	219	105	94	2	16	1	1
瑞泉寺	204	146	41	0	3	0	14
小町通り	437	356	61	10	6	1	3
数							
春期	545	401	115	5	20	2	2
夏期	524	381	117	1	22	0	3
秋期	549	442	79	10	4	1	13
冬期	527	379	119	8	10	1	10
全体	100.0%	74.7%	20.0%	1.1%	2.6%	0.2%	1.3%
構							
円覚寺	100.0%	86.4%	11.2%	0.2%	1.6%	0.2%	0.2%
銭洗い弁財	100.0%	76.6%	18.7%	1.6%	2.3%	0.2%	0.7%
高德院大仏	100.0%	69.3%	24.9%	1.0%	3.4%	0.0%	1.4%
134号海岸	100.0%	47.9%	42.9%	0.9%	7.3%	0.5%	0.5%
成							
瑞泉寺	100.0%	71.6%	20.1%	0.0%	1.5%	0.0%	6.9%
小町通り	100.0%	81.5%	14.0%	2.3%	1.4%	0.2%	0.7%
比							
春期	100.0%	73.6%	21.1%	0.9%	3.7%	0.4%	0.4%
夏期	100.0%	72.7%	22.3%	0.2%	4.2%	0.0%	0.6%
秋期	100.0%	80.5%	14.4%	1.8%	0.7%	0.2%	2.4%
冬期	100.0%	71.9%	22.6%	1.5%	1.9%	0.2%	1.9%

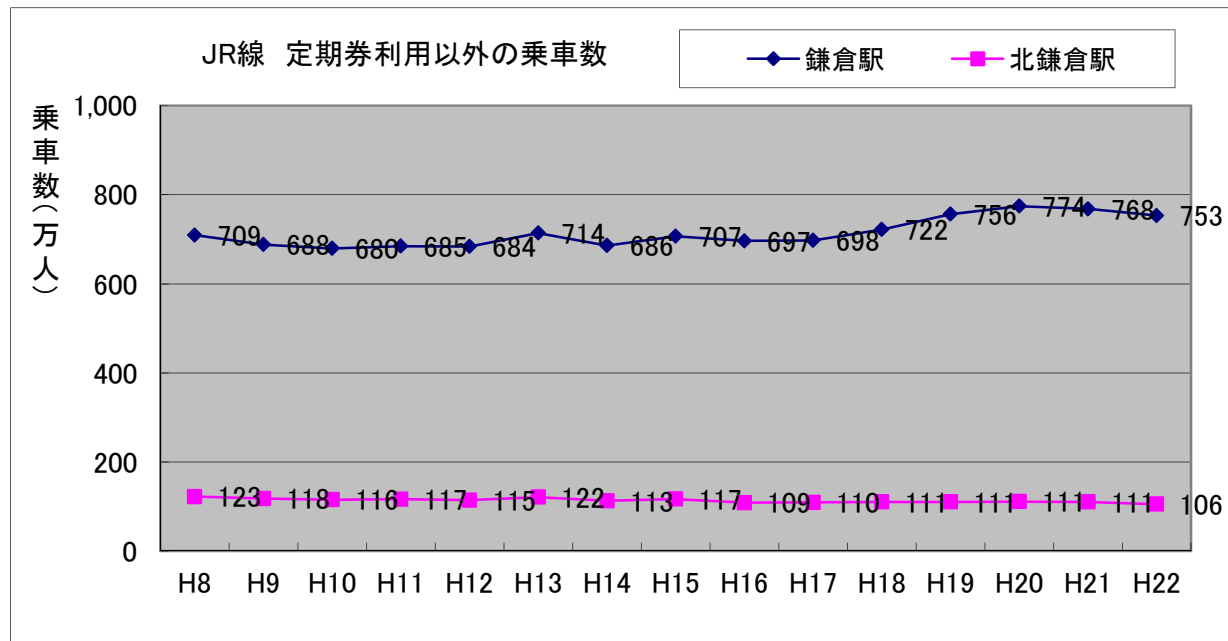
平成6年3月の動態調査により、円覚寺、銭洗い弁財、高德院大仏、134号海岸、瑞泉寺、小町通りにおける来訪交通手段を合計して、年間平均の鎌倉地域への交通手段分担として想定した。

- 鉄道 74.7%
- 自家用車 20.0%
- 路線バス 1.1%
- 自転車・バイク 2.6%
- タクシー・ハイヤー 0.2%
- その他 1.3%

### ⑦定期以外の鉄道利用者

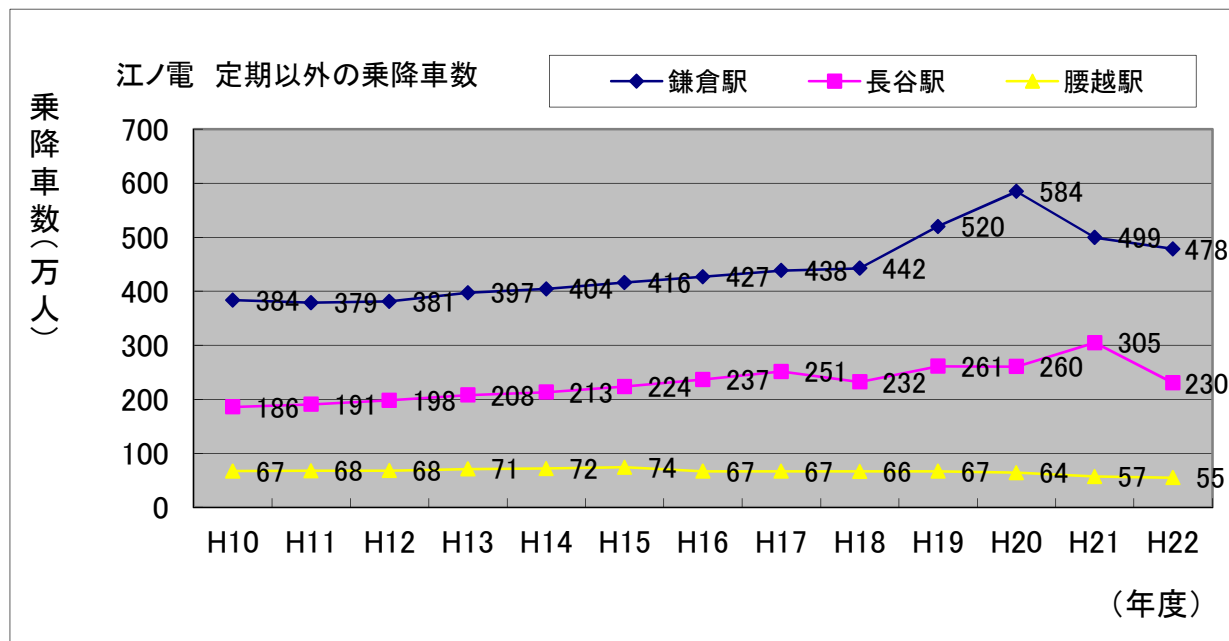
- JR鎌倉駅の定期以外の乗車人員は、計画当時に比べやや増加しています。(H22年の1日の平均利用者2.1万人)
- 江ノ電の鎌倉駅、長谷駅の定期以外の乗車数は平成10年に比べ、増加の傾向を示しています。

JR駅の定期以外の1年間の乗車数の推移(鎌倉駅、北鎌倉駅)



出典：鎌倉市の観光事情〔平成23年度版〕(資料：JR東日本横浜支社 企画室)

江ノ電の定期以外の1年間の乗降車数の推移(鎌倉駅、長谷駅、腰越駅)



出典：鎌倉市の観光事情〔平成23年度版〕(資料：江ノ島電鉄(株)鉄道部営業課)

### ⑧定期遊覧バス利用者

- 江ノ電の定期遊覧バスの年間利用者数は、平成17・18年の1.9万人をピークに減少し、平成22年は1.4万人となっています。
- 月別では夏季から秋季の利用が主に減少しています。

江ノ電定期遊覧バスの利用者数の推移

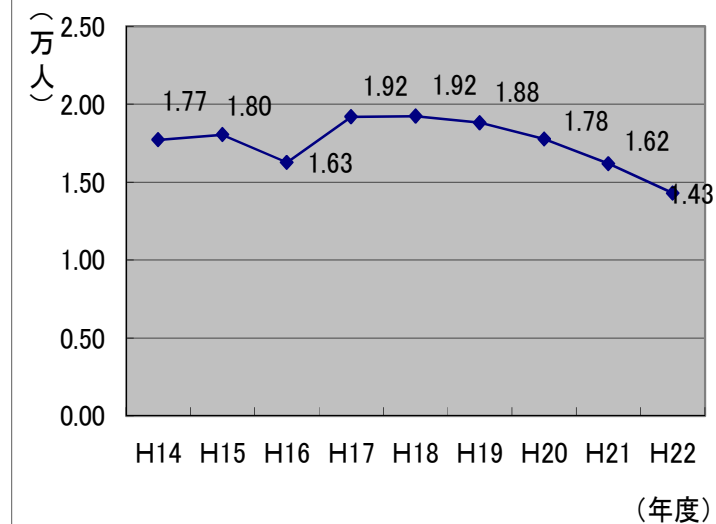


名称	コース	料金
よしつね号	午前半日コース 約2時間50分 江ノ島→江ノ島海岸→鎌倉駅→長谷寺→大仏→鎌倉宮→鶴岡八幡宮→建長寺→鎌倉駅	*
しずか号	1日コース (昼食付き) 約4時間30分 鎌倉駅→建長寺→鶴岡八幡宮→鎌倉宮→昼食→長谷寺→大仏→鎌倉駅	大人 4,400円 小人 3,350円
よりともし号	午後半日コース 約2時間50分 鎌倉駅→建長寺→鶴岡八幡宮→鎌倉宮→長谷寺→大仏→鎌倉駅	大人 2,250円 小人 1,320円

\*) 平成24年8月廃止

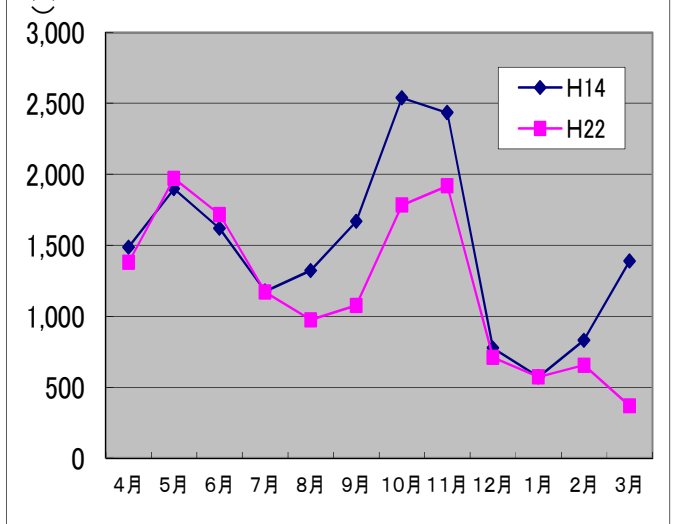
出典：江ノ電HP

3ルート合計定期遊覧バス1年間の利用者数



出典：鎌倉市の観光事情〔平成23年度版〕(資料：江ノ島電鉄(株)自動車部計画管理課)

3ルート合計定期遊覧バスの1か月の利用者数比較



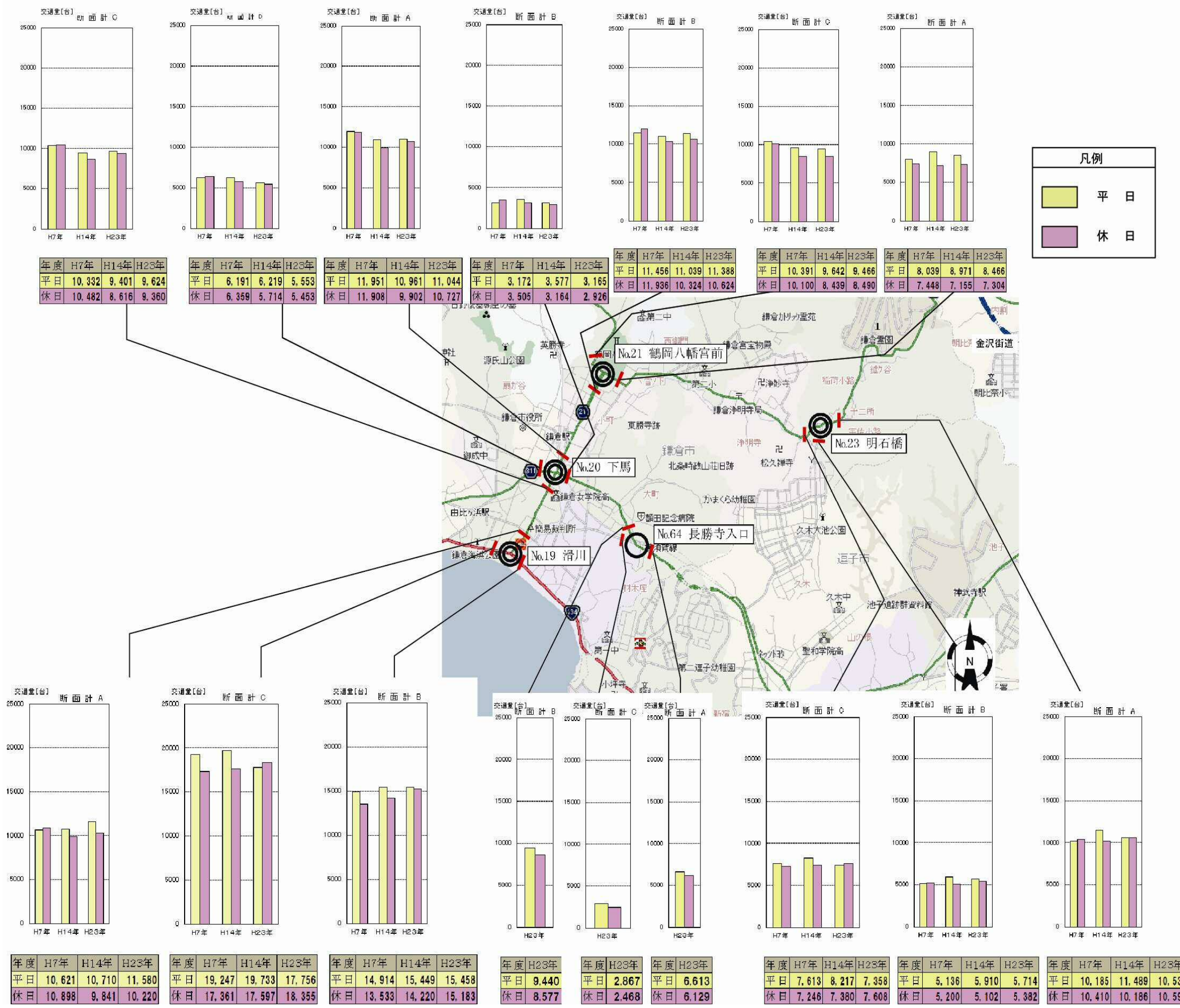


### ⑨自動車交通量

■平成7年と23年の休日の交通量を比較すると

- ・滑川交差点：微増
- ・明石橋交差点：横ばい
- ・鶴岡八幡宮前交差点：微減
- ・下馬交差点：微減

⇒横ばい又はやや減少の傾向です。

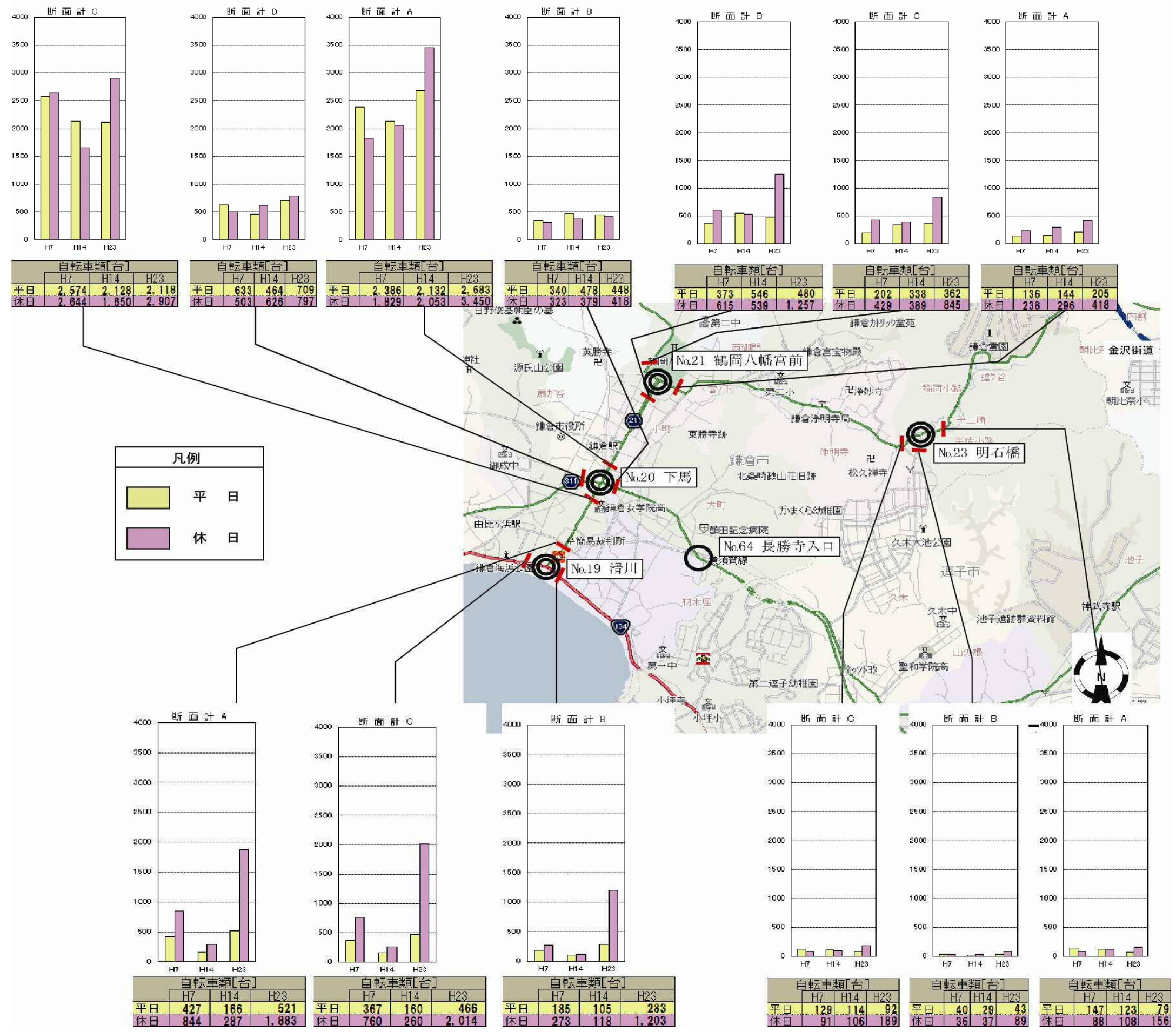


12時間・自動車交通量  
(午前7時～午後7時)

資料：鎌倉市内交通量調査結果

# ⑩自転車交通量

■自転車交通量は、増加傾向にあり、特に休日の増加は顕著です。



12時間・自転車交通量  
(午前7時～午後7時)

資料：鎌倉市内交通量調査結果

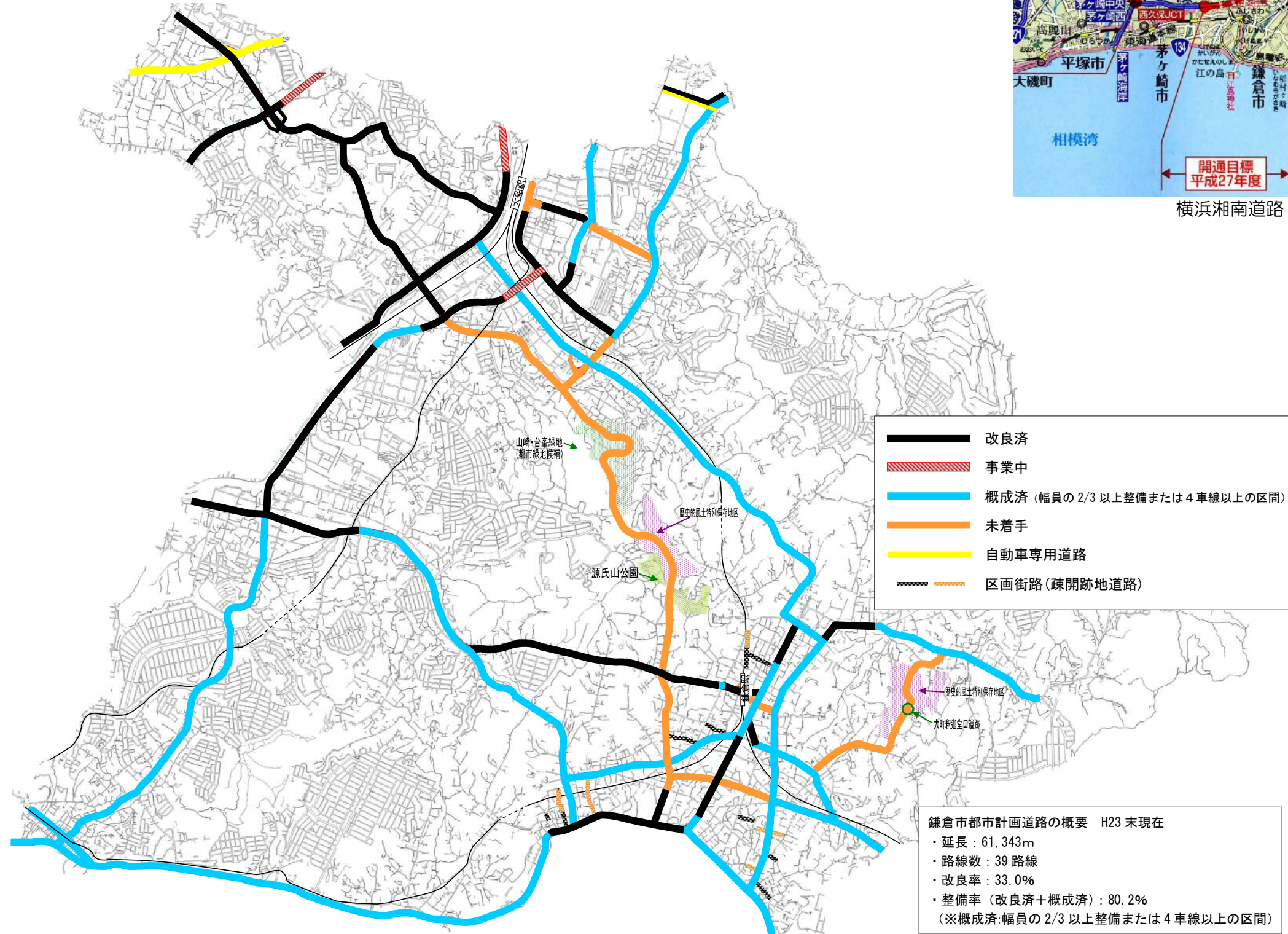


鎌倉市周辺での高速道路の整備計画



- 鎌倉市の北側では、首都圏の高速ネットワークとして横浜湘南道路と横浜環状南線が平成27年度開通を目標として整備が進められています。
- 良好な歩行空間と道路景観を実現する無電柱化は、鎌倉地域の小町通りで平成25年度までに整備完了の予定です。

都市計画道路の整備状況（平成23年度末現在）



無電柱化区間(H21~H25)  
小町通り(道路延長600m)



資料：無電柱化推進計画(H21~H25)  
平成21年3月18日  
神奈川県無電柱化地方協議会

## ⑫歩道の整備状況

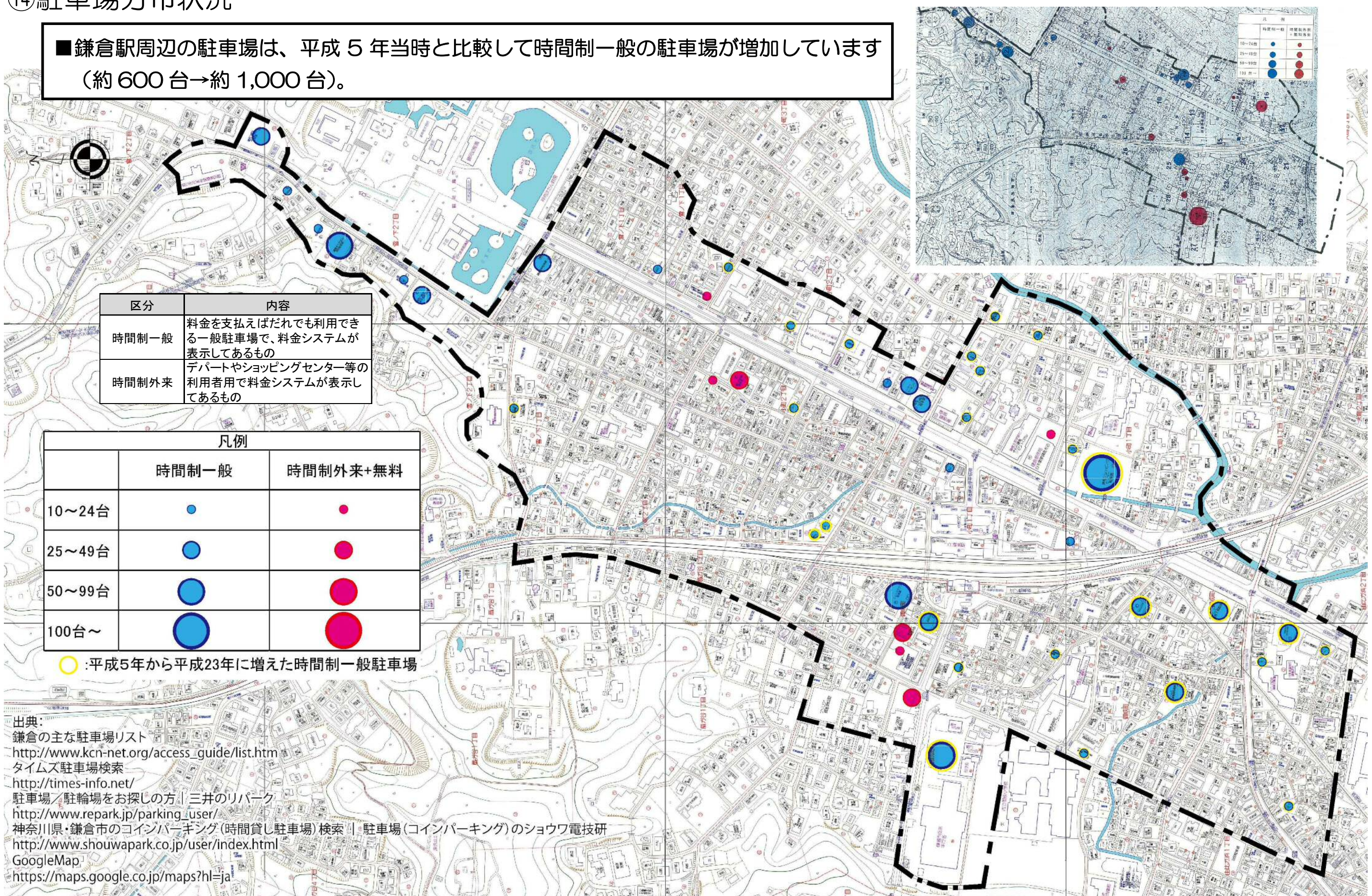
- 歩道の整備状況は、計画当時と変わっていません。
- 多くの道路では、車道に側方余裕がない中で、歩道を自転車が行ける道路は限られています。
- 現行の道路空間の再配分により歩道空間の拡幅や自転車の通行環境を高めることは、バスが相互通行するための車道幅員が確保できなくなることから、難しい状況です。



⑭ 駐車場分布状況

■ 鎌倉駅周辺の駐車場は、平成5年当時と比較して時間制一般の駐車場が増加しています (約600台→約1,000台)。

鎌倉市駐車場整備基礎調査 (平成5年度駐車場実態調査報告書)



# ⑭渋滞状況

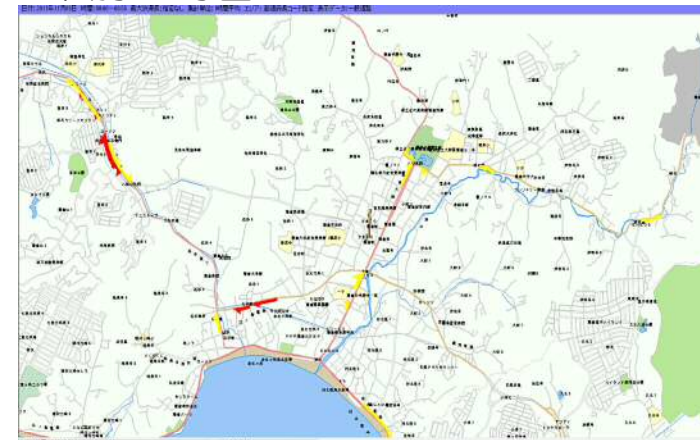
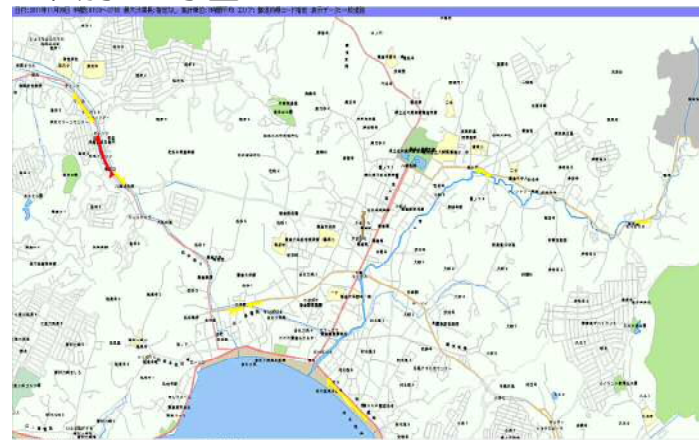
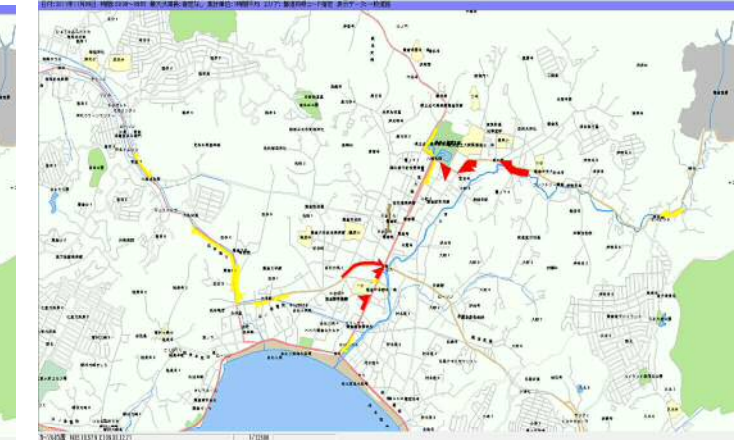
【平日】平成23年11月9日(水)

■鶴岡八幡宮前、下馬交差点を中心に午前10時～午後2時ぐらいまで交通渋滞が発生しています。

(鎌倉市交通計画検討委員会【第2回】)  
午前9時台

午前7時台

午前8時台

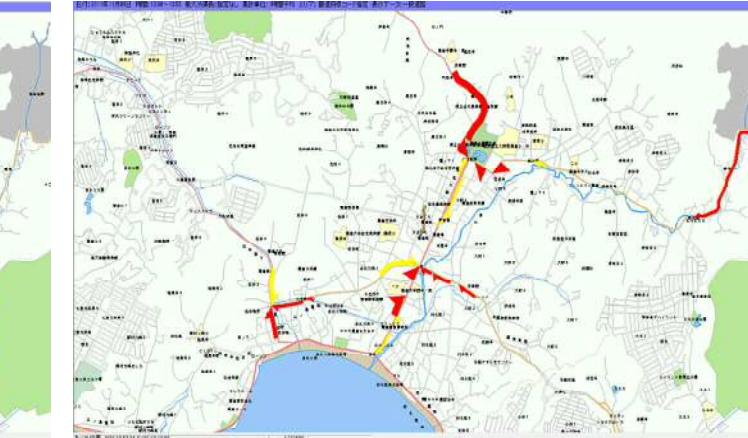
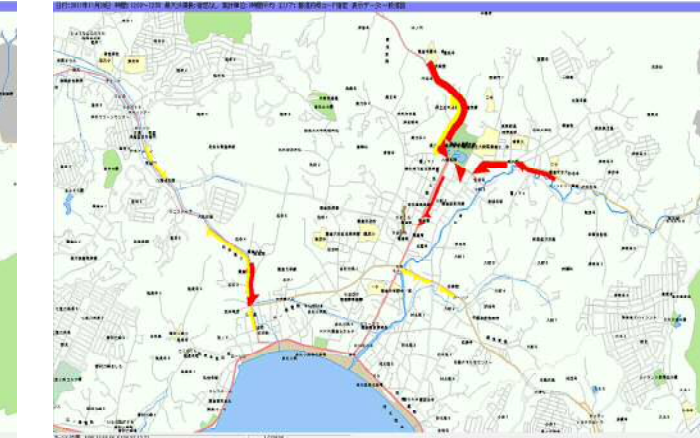
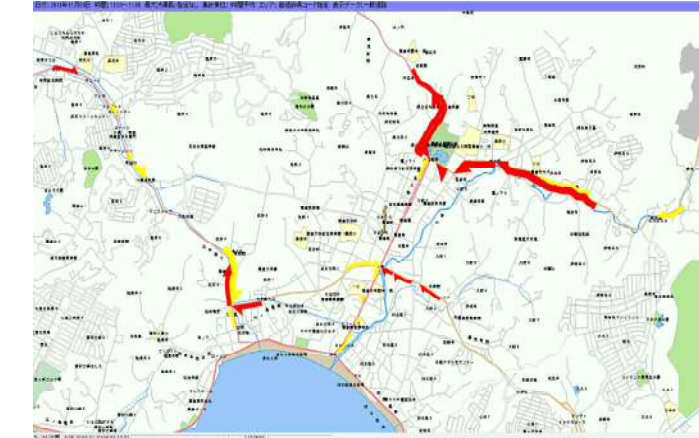
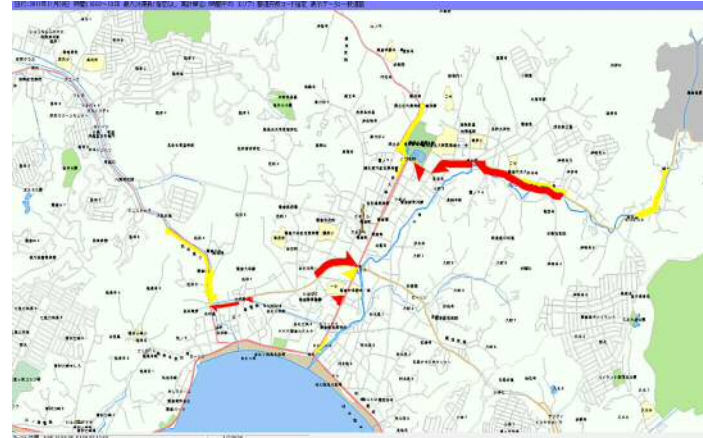


午前10時台

午前11時台

午後12時台

午後1時台

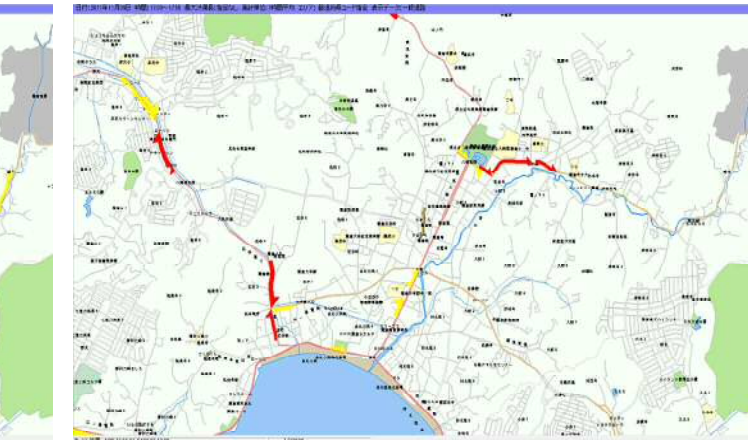
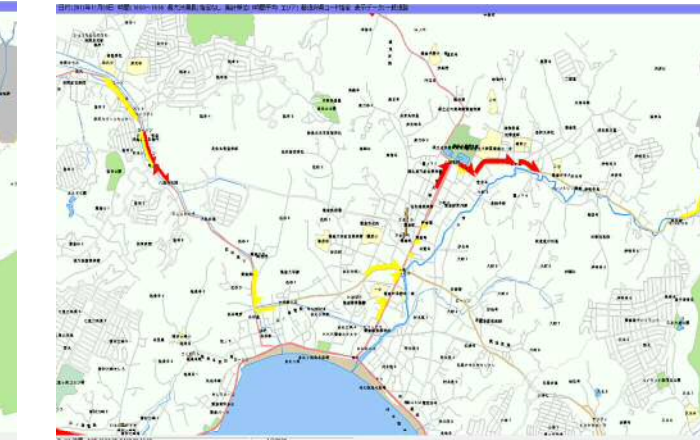
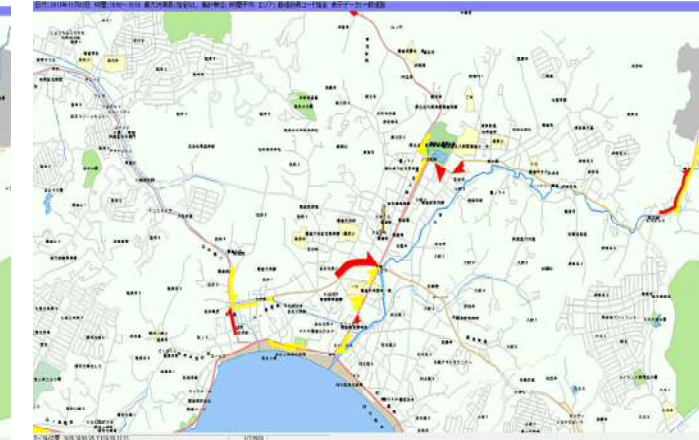
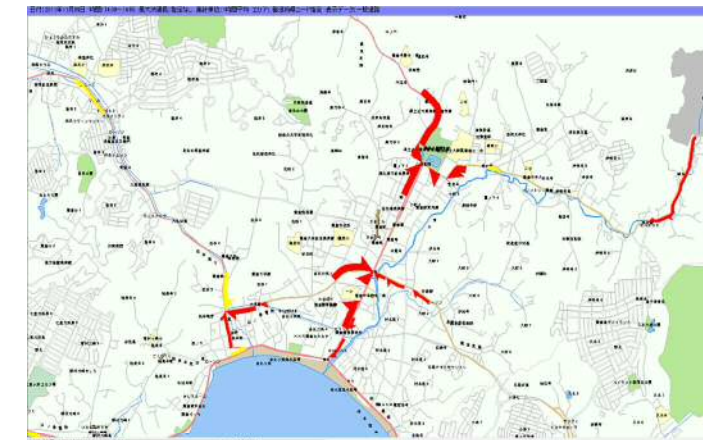


午後2時台

午後3時台

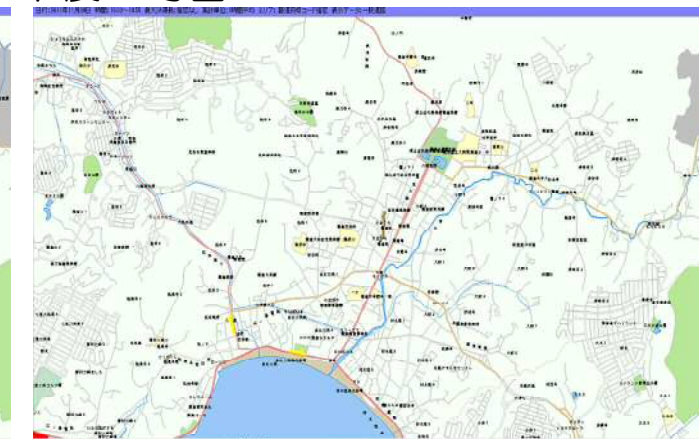
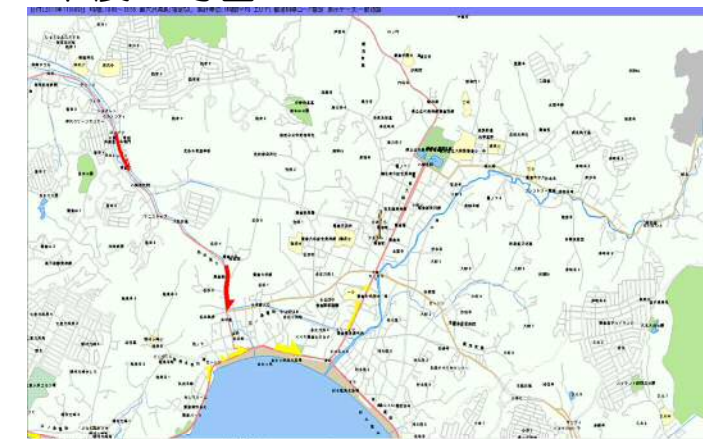
午後4時台

午後5時台



午後6時台

午後7時台



※主要な国県道のみ対象(車両感知器の設置道路)であり、渋滞、混雑の表示がない道路が混雑していないわけではない

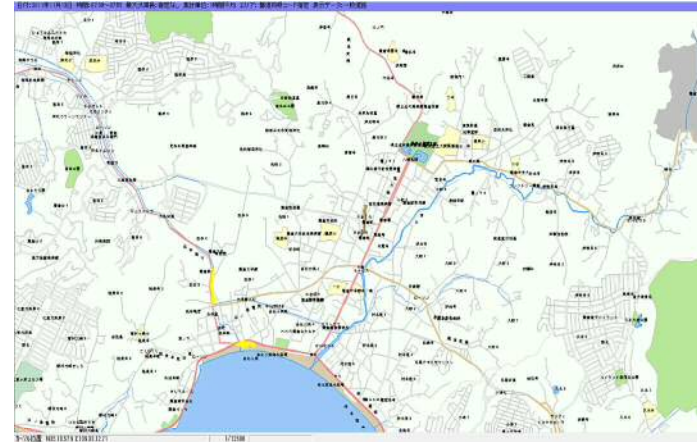


資料：(財)日本道路交通情報センター  
地図情報：パスコ

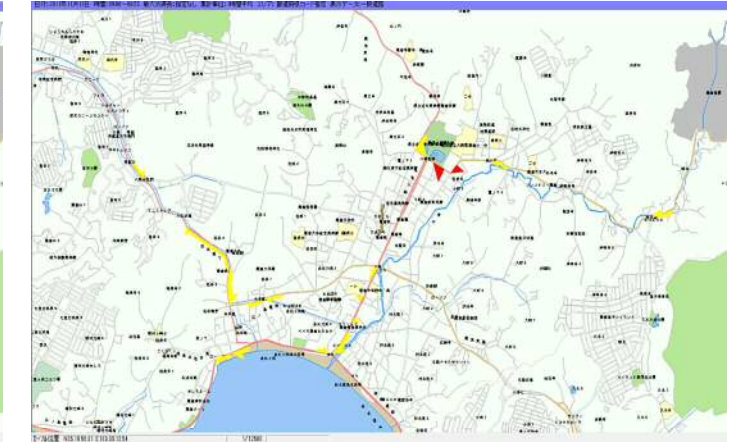
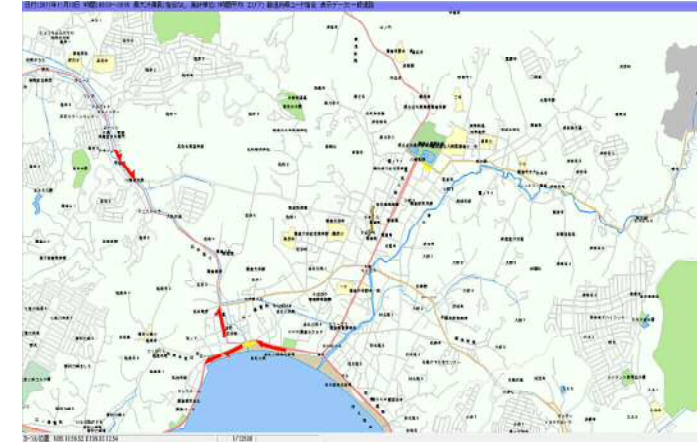
【休日】平成23年11月13日(日)

■平日の状況に加え海浜部において午前10時～午後4時ぐらいまで交通渋滞が発生しています。

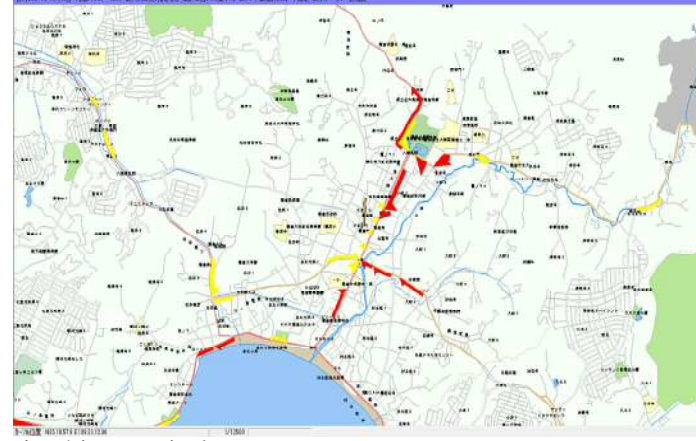
午前7時台



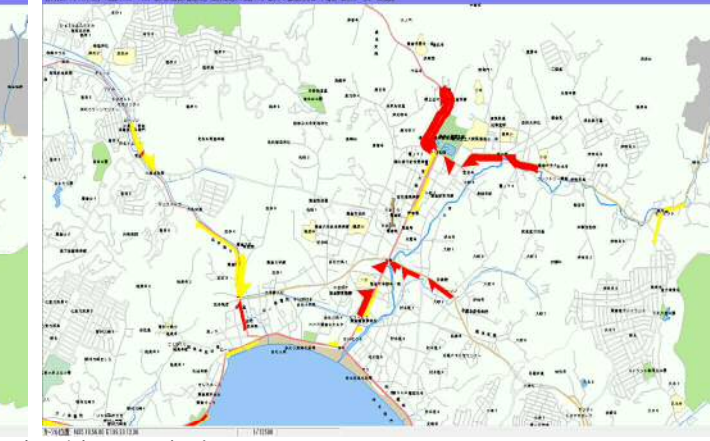
午前8時台



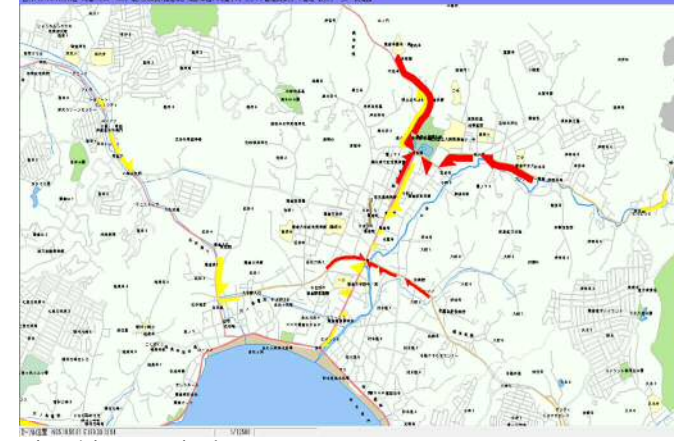
午前10時台



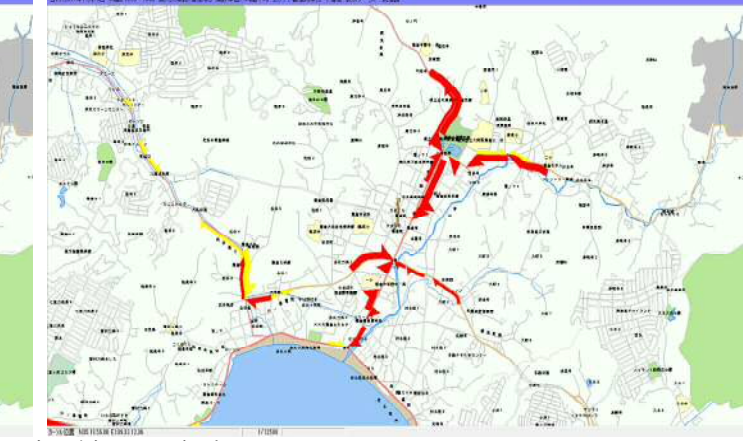
午前11時台



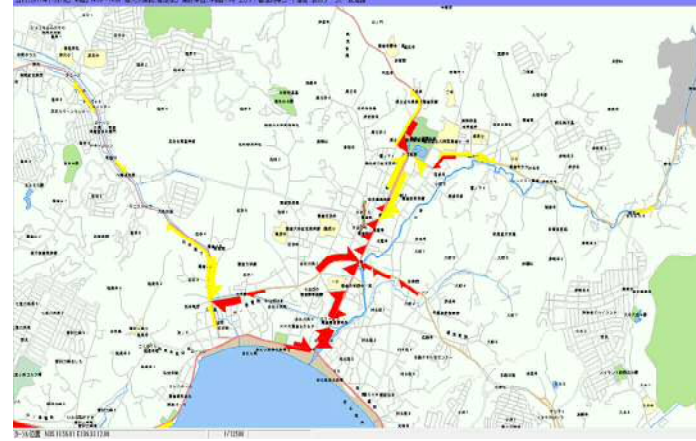
午後12時台



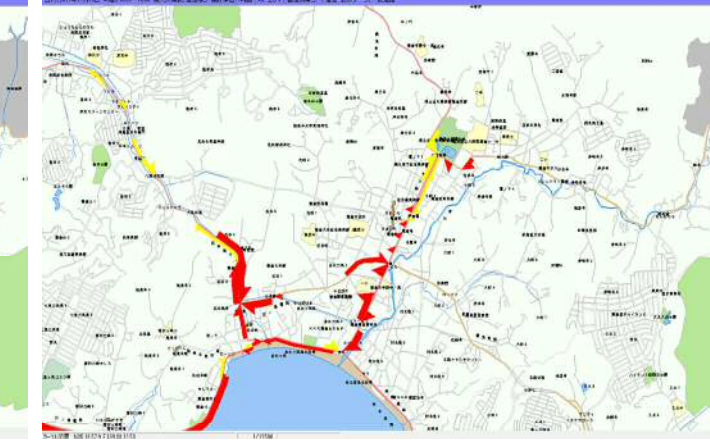
午後1時台



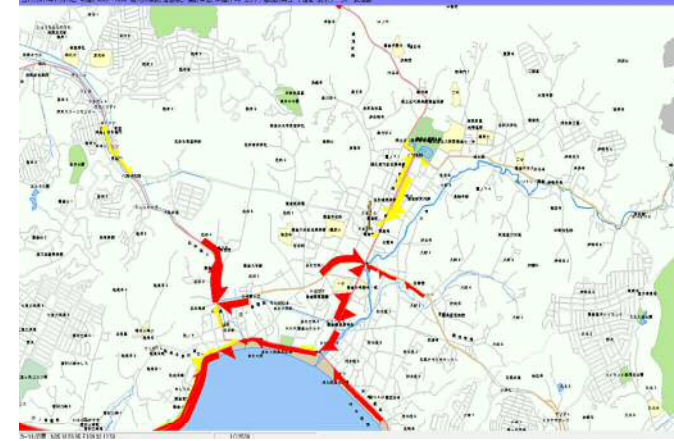
午後2時台



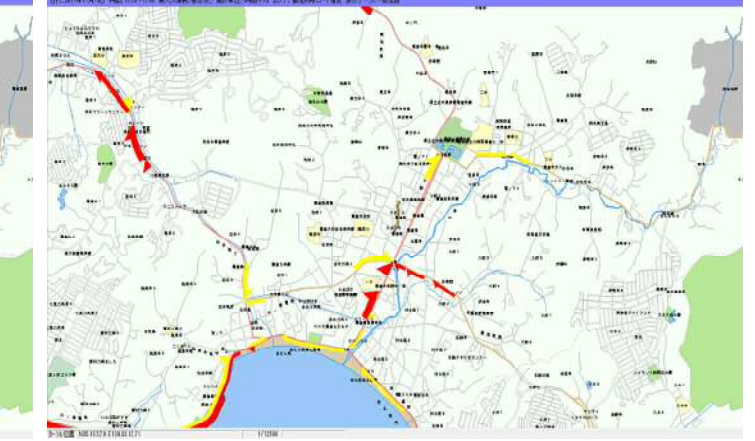
午後3時台



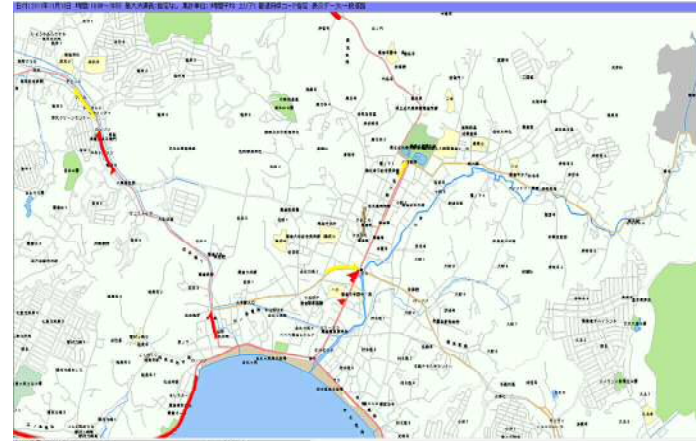
午後4時台



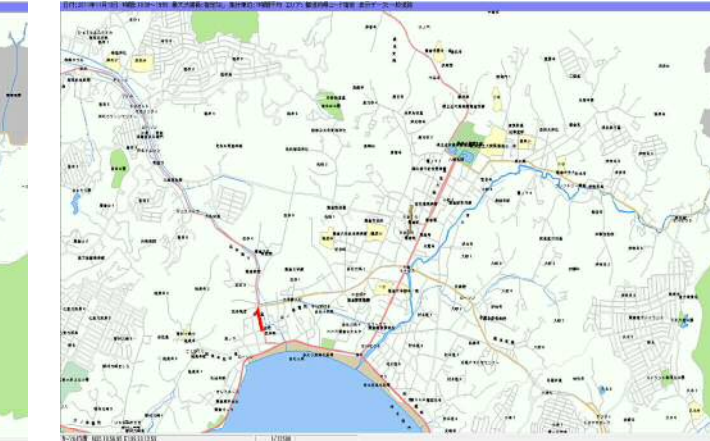
午後5時台



午後6時台



午後7時台



※主要な国県道のみ対象（車両感知器の設置道路）であり、渋滞、混雑の表示がない道路が混雑していないわけではない



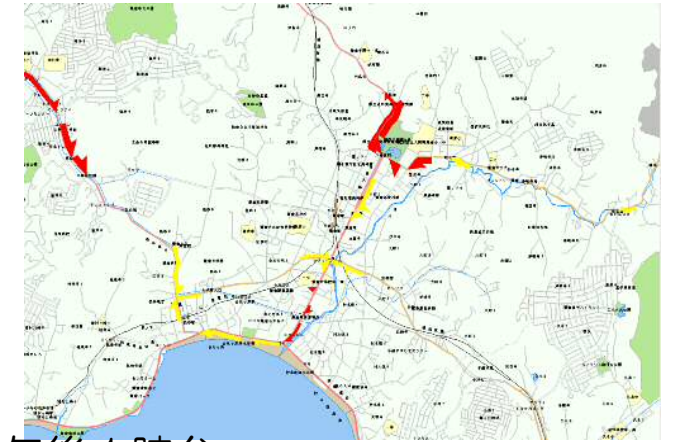
資料：(財)日本道路交通情報センター  
地図情報：パスコ



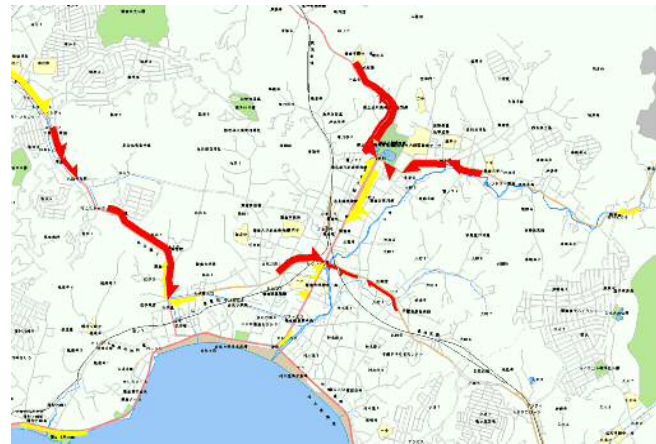
【休日】平成23年5月4日（ゴールデンウィーク）

■日中、交通渋滞が鎌倉地域全体に及んでいます。

午前9時台



午前10時台



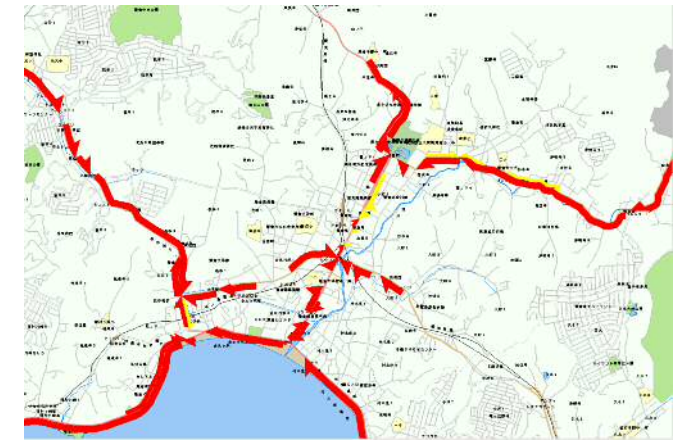
午前11時台



午後12時台



午後1時台



午後2時台



午後3時台



午後4時台



午後5時台



午後6時台



午後7時台



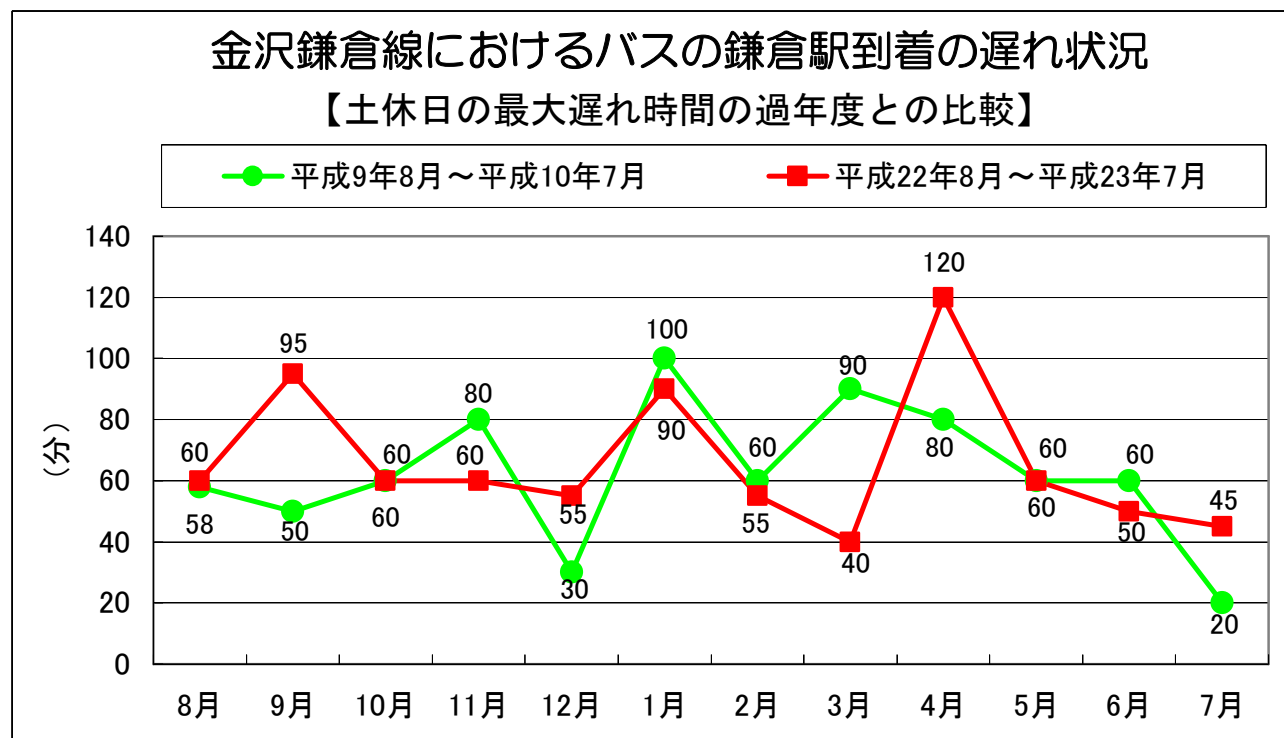
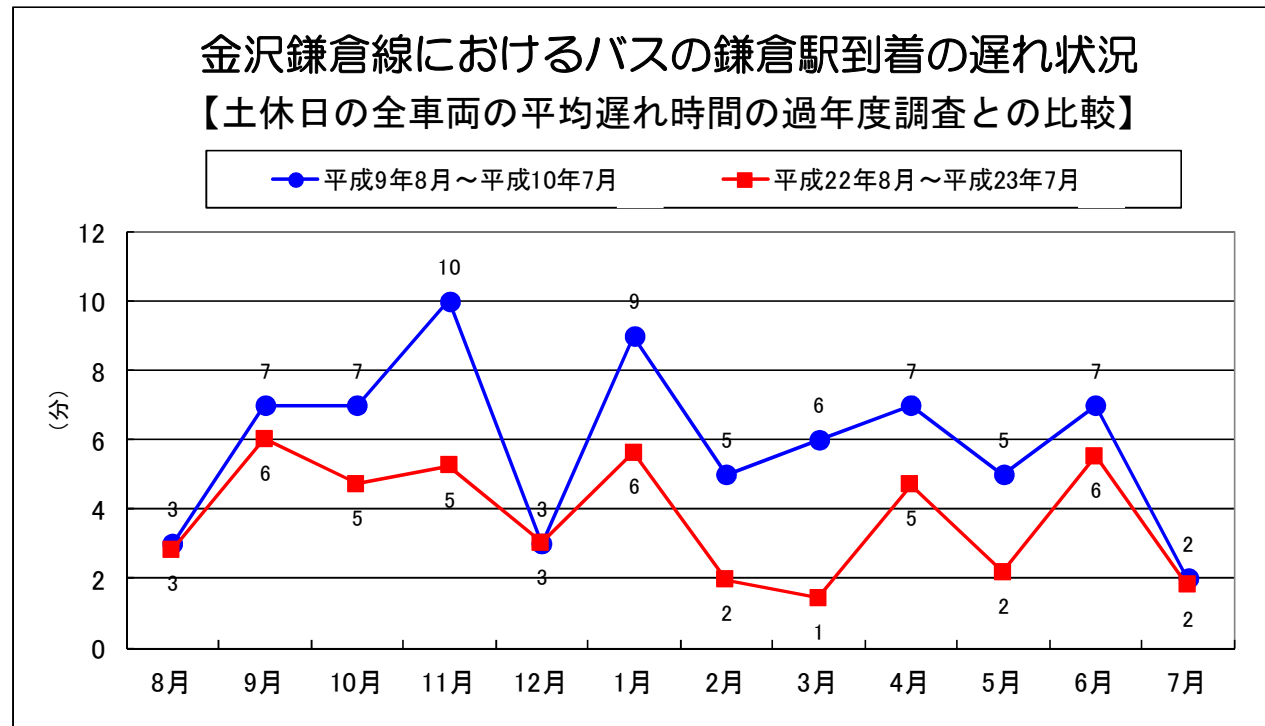
※主要な国県道のみ対象（車両感知器の設置道路）であり、渋滞、混雑の表示がない道路が混雑していないわけではない



資料：(財)日本道路交通情報センター  
地図情報：パスコ

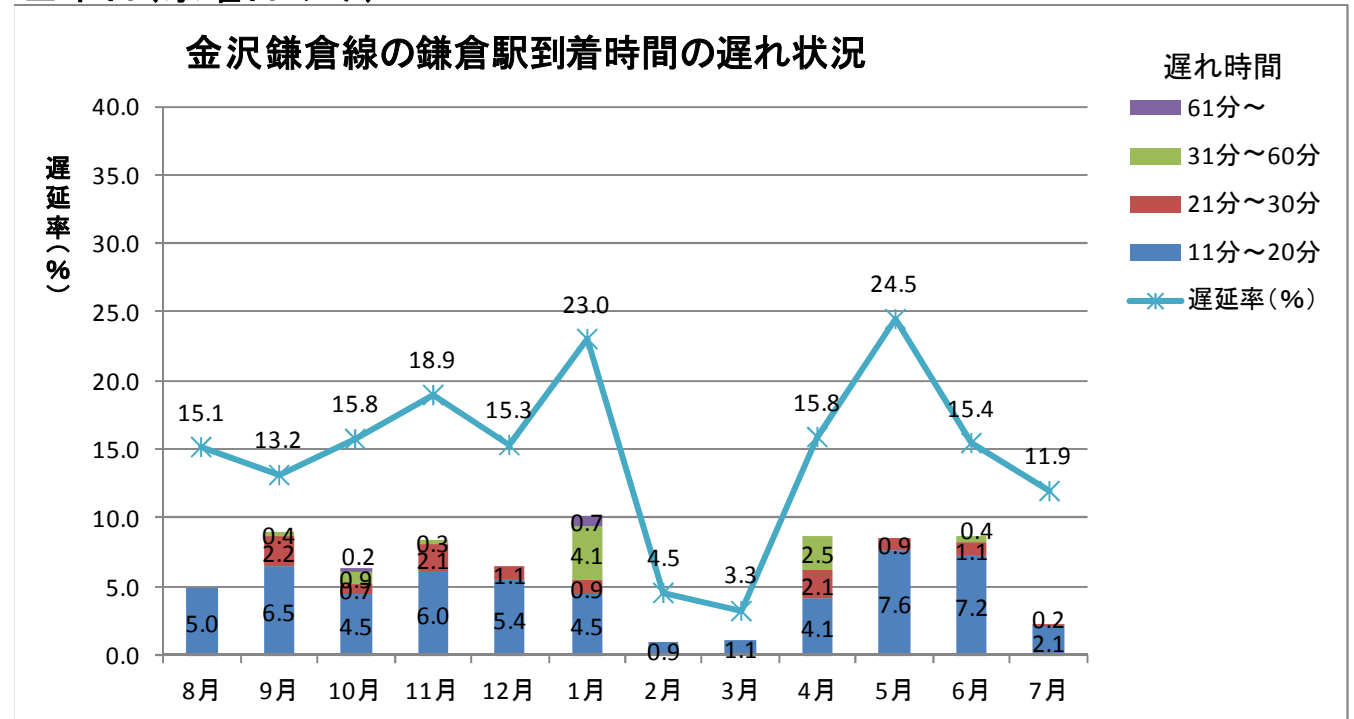
⑮バスの遅れ状況

- 金沢鎌倉線のバスの遅れは、平均遅れ時間をみると計画当時よりも短くなっていますが、最大遅れ時間では計画当時よりも長い月もあります。
- 平成22年のバスの遅れをみると季節変動があり、平日は1月、5月の遅れた本数が多いです。特に1月は30分以上遅れた本数が多いです。
- 休日は平日に比べ遅れた本数が多く、特に6月が顕著であり、9月、10月、1月、4月等が多いです。

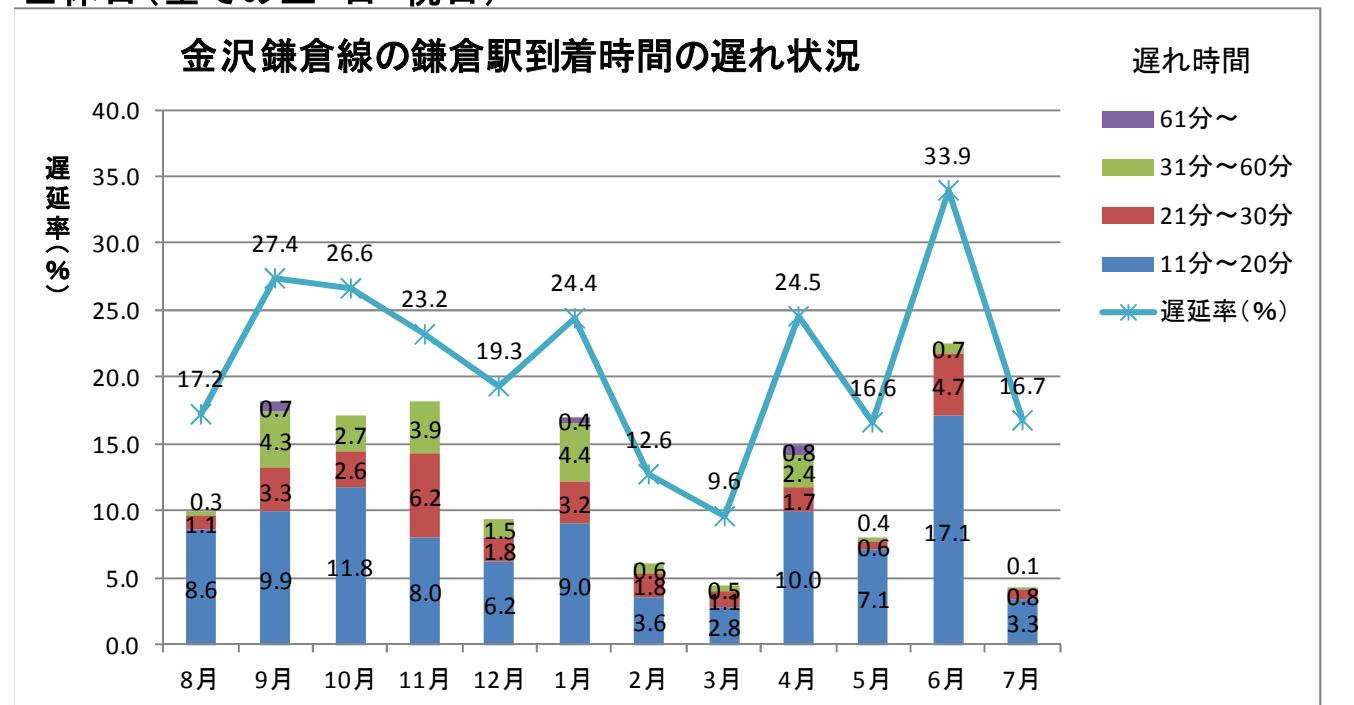


平成22年8月～平成23年7月のバスの遅れ状況 遅延率=遅れ本数÷総運行本数

■平日(水曜日のみ)



■休日(全ての土・日・祝日)

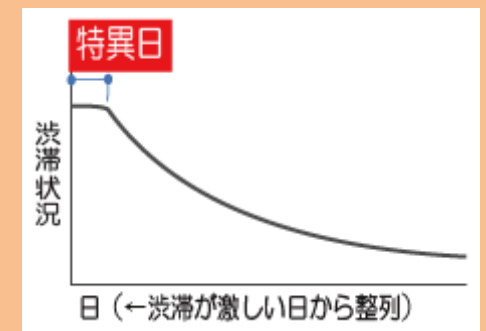


資料：鎌倉駅操車表(京急バス)

## 4. 鎌倉地域地区交通計画の今後の方向性（案）

これまでの会議の結果から、鎌倉地域地区交通計画の今後の方向性（案）を示します。

項目	視点	内 容
■地区交通計画の課題	歩行者の安全性の確保、公共交通の移動しやすさの向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 休日の自動車交通量は、平成7,8年当時に比べやや減少の傾向を示しています。</li> <li>・ カーナビの普及や、コインパーキング等の整備による駐車場への“うろつき交通”等の減少等により、計画当時に比べ交通渋滞はやや緩和されている感があります。しかし、道路の容量（交通処理能力）そのものは、当時と変わっておらず、一旦道路容量の臨界点を超えると（特に自動車が集まる休日）加速度的に渋滞が悪化し、鎌倉地域全体に終日渋滞が発生する問題は残されたままです。</li> <li>・ そのような中での公共交通（バス・タクシー）の定時性の確保を取り組むべき課題とします。</li> <li>・ また、狭い道路空間の中での歩行者の安全性の低下も計画当時とほとんど変わっておらず、歩行者の安全性の確保を解決すべき課題とします。</li> </ul>
■地区交通計画の検討方針	「特定箇所」を中心に問題が地域全体に広がる「休日の特異日」への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鎌倉地域の交通問題は、季節や曜日、天候によりその状況が異なります。</li> <li>・ 交通渋滞が悪化する日は、特定の交差点で問題が発生し、その状況が地域全体に広がり、居住環境の悪化やバスの定時性が著しく低下するなどの問題を引き起こします。</li> <li>・ このため、市民生活と観光の共生を図っていくため、場所（特定箇所）や時期（休日の特異日）を絞って検討します。</li> </ul>
	世界遺産にふさわしい交通環境への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画を取り巻く交通状況等の変化を踏まえつつ、「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」の視点を加えて20の施策を評価し、必要に応じて施策を見直します。</li> </ul>



なお、これまでの部会の中で意見が挙がった内容については、次のように考えます。

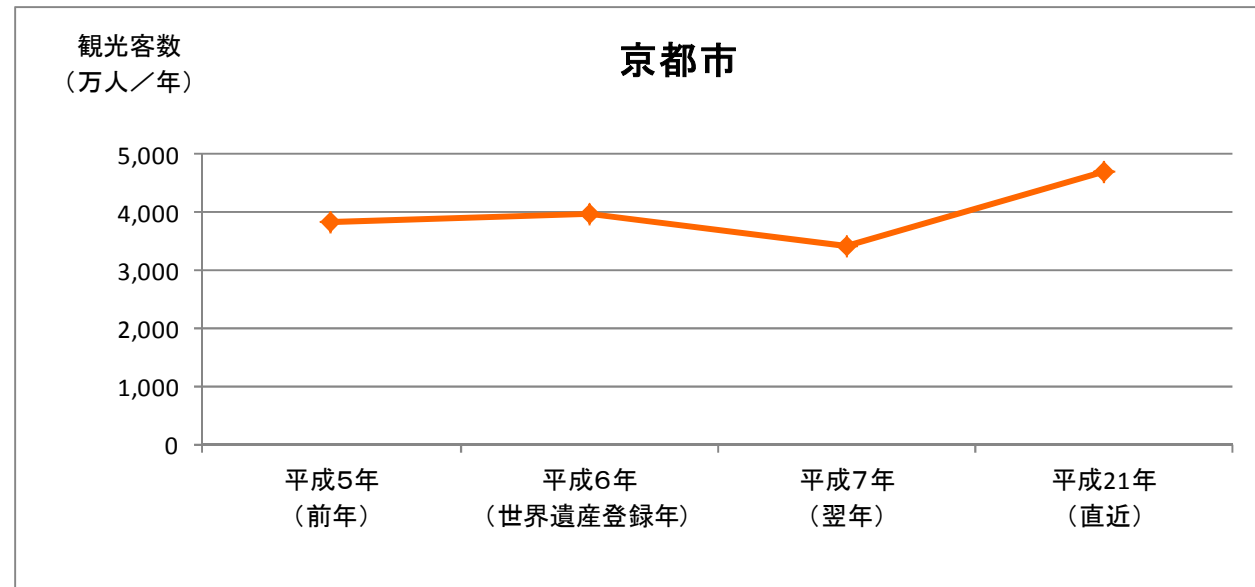
項目	考え方
平日の市民の生活の足の確保、高齢者の移動支援について	福祉対策は鎌倉地域特有の問題ではなく全市的な課題として交通マスタープラン等で別途検討します。 市民の生活の足となる路線バスの定時性の確保については、先ず交通渋滞の激しい休日の対策を検討し、平日の状況をみながら、休日施策の拡張や応用の可能性を探るという方向から検討します。
自転車交通の対応について	「鎌倉市自転車の安全利用を促進する条例」に基づき、別途自転車安全総合推進計画を策定していきます。
交差点改良について	鶴岡八幡宮前交差点などは史跡等への影響から地権者との合意形成には時間を要することから、交通マスタープラン等で今後もその整備の可能性を模索するものの、先ずは現在の交差点を制約条件として検討を進めます。
踏切について	既にJRでは遮断時間の調整等を行っていることから、先ずは現在の踏切を制約条件として検討を進めます。

## 参考1. 世界遺産登録地の観光客数の推移

- 世界遺産登録地のうち、古都指定都市の京都市と奈良市、首都圏の主要な観光地である日光市における観光客数の推移を見ます。
- 3都市ともに世界遺産登録の都市は観光客が増え、翌年は減少しています。
- 直近では、登録時に比較して日光市は減少していますが、京都市と奈良市は増加しています。

世界遺産登録地の観光客数の推移

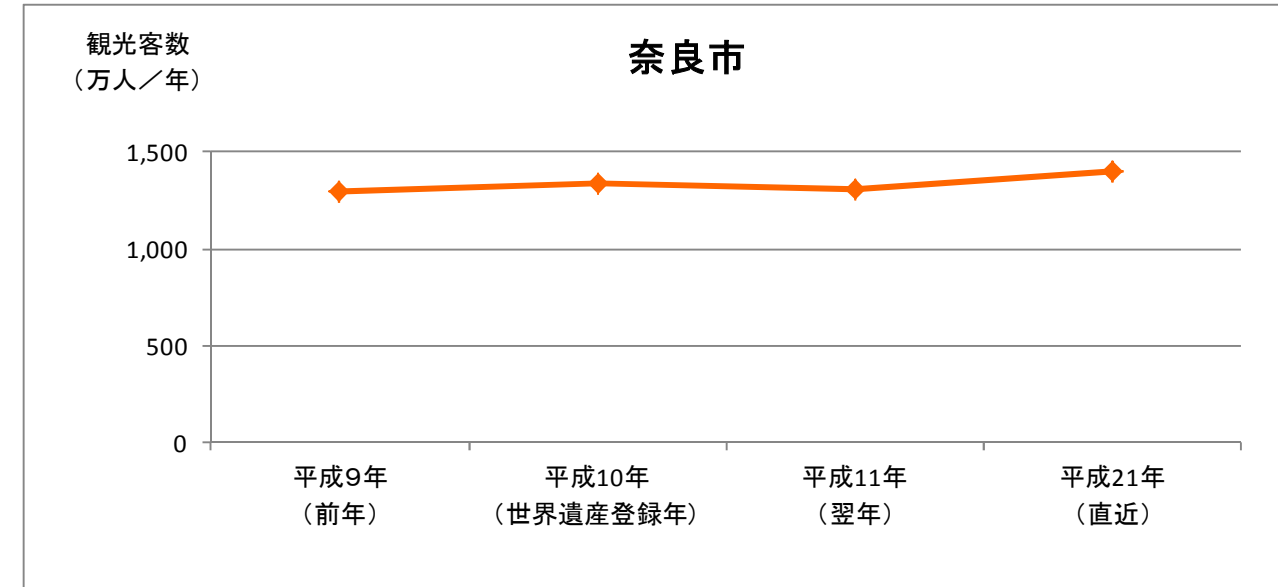
京都市	平成5年 (前年)	平成6年 (世界遺産 登録年)	平成7年 (翌年)	平成21年 (直近)	観光客数の傾向
観光客数	3,839	3,967	3,434	4,690	登録時増加、翌年減少、直近は登録時より増加
H.5を100%	100%	103%	89%	122%	



資料：鎌倉市観光課の聞き取り調査（平成23年12月5日）

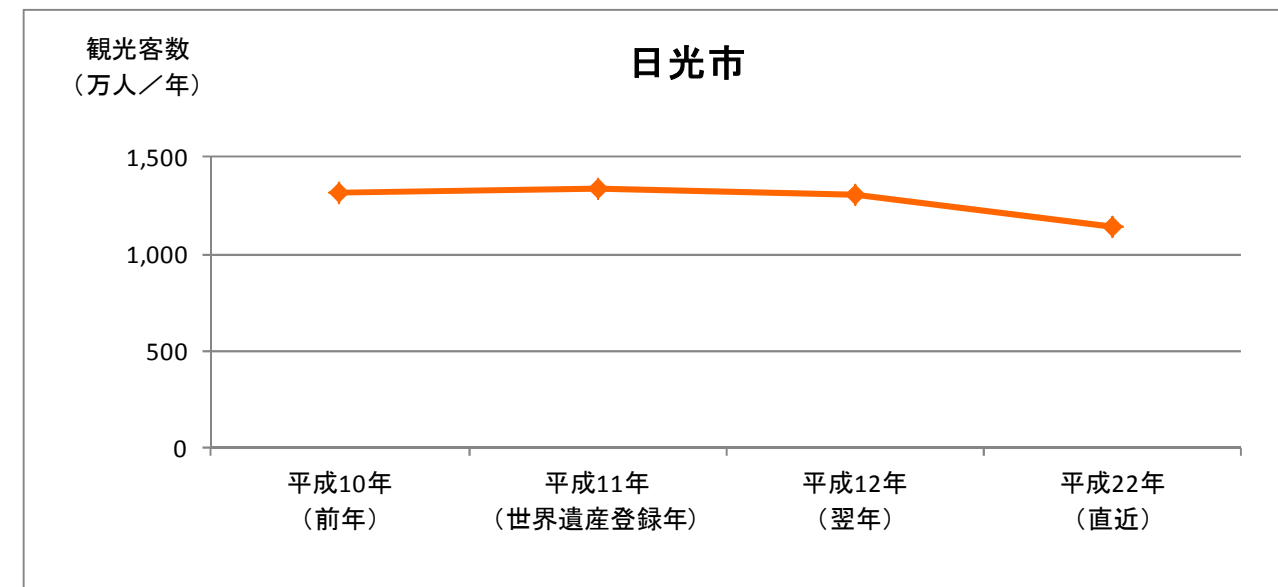
(万人/年)

奈良市	平成9年 (前年)	平成10年 (世界遺産 登録年)	平成11年 (翌年)	平成21年 (直近)	観光客数の傾向
観光客数	1,296	1,339	1,306	1,400	登録時増加、翌年減少、直近は登録時より増加
H.5を100%	100%	103%	101%	108%	



(万人/年)

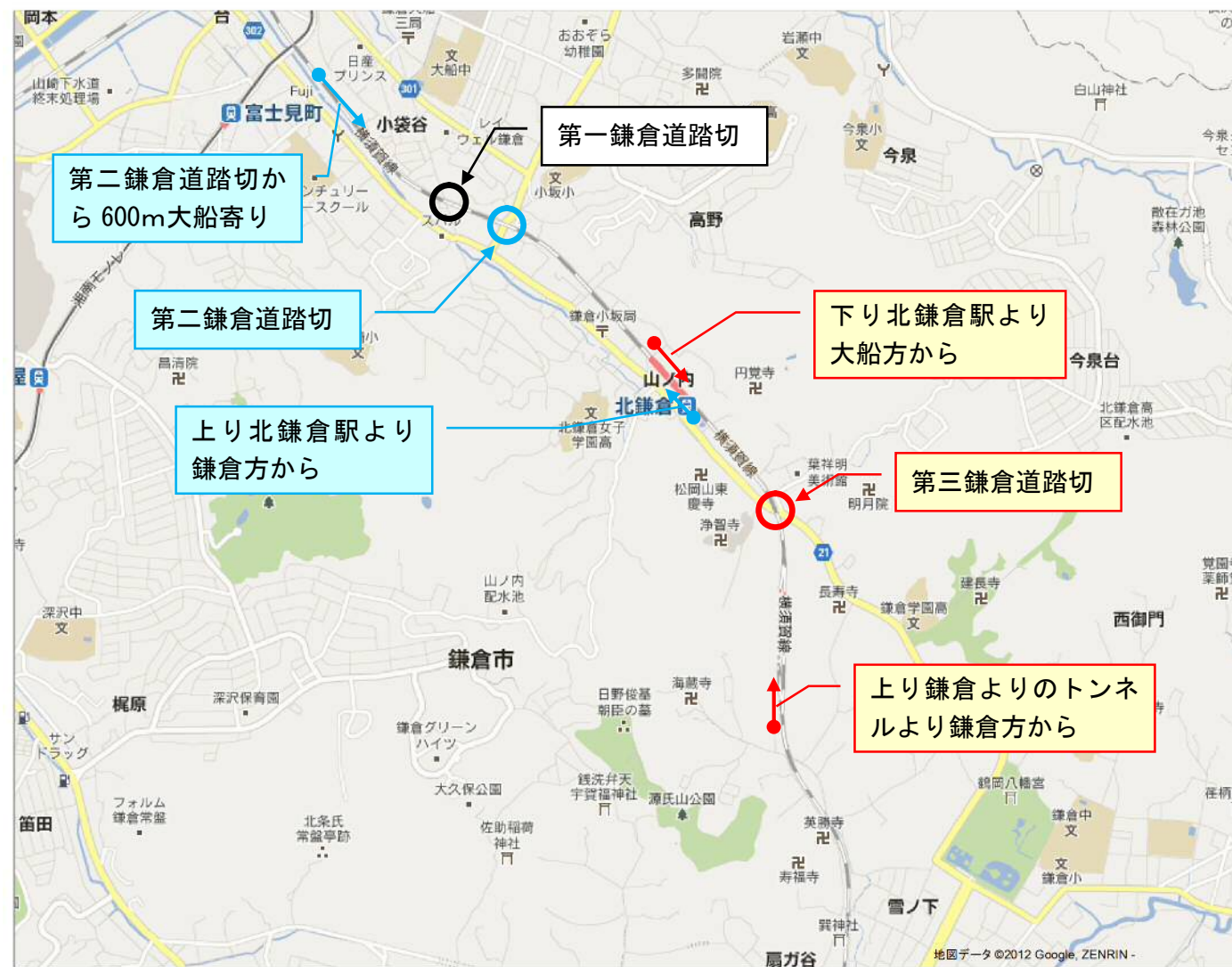
日光市	平成10年 (前年)	平成11年 (世界遺産 登録年)	平成12年 (翌年)	平成22年 (直近)	観光客数の傾向
観光客数	1,320	1,341	1,311	1,137	登録時増加、翌年減少、直近は登録時より減少
H.10を100%	100%	102%	99%	86%	



## 参考2. 踏切の状況

■ 基準に基づき、なるべく警報時間を短くするように工夫しており、警報時間を短縮することはできない状況にあります。

鎌倉駅～大船駅間の踏切の警報開始点



### 横須賀線第二鎌倉道・第三鎌倉道についての問い合わせ結果 (平成19年6月7日)

#### 【内容】

地域住民より第二鎌倉道・第三鎌倉道の警報時間について長い、土日など渋滞が激しく、なんとかならないかとの要望があり、お聞きしたい。

- ① 踏切の警報時間は基準があるのか。
- ② 両踏切の警報開始点はどこから警報するのか。
- ③ 警報時間を短縮する事ができないのか。
- ④ ダイヤは上下線が踏切で交差するように組んでいると聞いたことがあるが本当か。

#### 【回答】

- ① 基準は御座います。その決められた値を満たすよう列車のスピードを考慮して決めています。(なるべく、警報時間を短くするようにしている。)
- ② 第二鎌倉道 下り第一鎌倉道より約600m大船寄りから  
上り北鎌倉駅より鎌倉方から  
第三鎌倉道 下り北鎌倉駅より大船方から  
上り鎌倉よりのトンネルより鎌倉方から
- ③ 現時点では短縮できません。
- ④ 輸送課に確認し、そのような事はない事を確認後、その旨を連絡した。

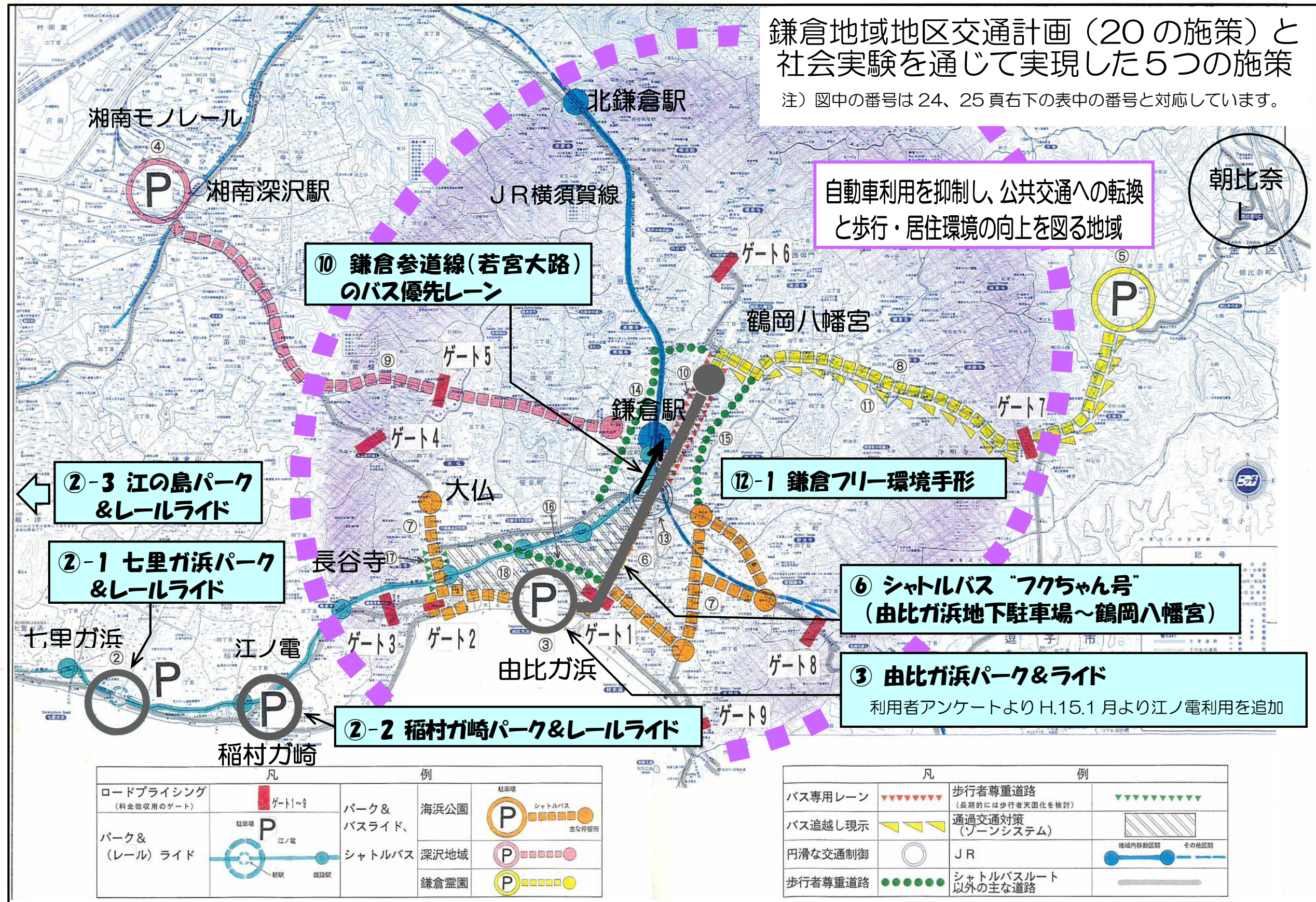
## 5. アンケート調査について

■市民アンケート調査に加え、来訪者（パーク&ライド利用者、市役所駐車場）に対するアンケートを実施します。

## 【アンケート調査の概要】

項目	市民アンケート調査	パーク&ライド利用者アンケート調査	市役所駐車場利用者アンケート調査
■目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>検討部会で議論された課題認識や今後の方向性について、居住者や事業者の意見を把握します。</li> <li>平成7年当時の「交通問題に伴う居住環境の悪化等」の状況に変化が生じているか把握します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鎌倉地域の交通問題は、市外からの流入車両（観光交通）が増えることにより状況が悪化することから、その実態を把握し、施策の検討に反映させます。</li> <li>パーク&amp;ライドの充実を図るため利用者のニーズを把握します。</li> <li>計画当時に行ったアンケートでは、パーク&amp;ライド等の公共交通の利用者の方が、自動車を利用するよりも、滞在時間が長いなどの実態が把握されたことから、その状況に変化がないか把握します。</li> </ul>	
■対象	平成7年当時と比較するため、配布対象は同じとします。鎌倉市に居住する市民1,000人。 (鎌倉地域内60%、その他40%)	パーク&ライド駐車場利用者 (由比ガ浜・稲村ガ崎・七里ガ浜・江の島)	市役所駐車場利用者
■方法	配布回収郵送	駐車場の管理人等が利用者に手渡し、回収BOX又は郵送で回収 期間としては1ヶ月程度実施予定	
■内容	別紙アンケート票参照 (主な内容) <ul style="list-style-type: none"> <li>鎌倉地域で生じている交通問題の深刻度</li> <li>問題が生じる時期、イベント</li> <li>交通問題に対する取組み方</li> <li>世界遺産にふさわしい鎌倉地域の交通環境</li> <li>鎌倉地域の交通渋滞の解消策 等</li> </ul>	別紙アンケート票参照 (主な内容) <ul style="list-style-type: none"> <li>利用状況</li> <li>利用した理由</li> <li>利用促進を図るための改善点</li> <li>鎌倉地域で立ち寄った店舗等の数や消費金額 等</li> </ul>	別紙アンケート票参照 (主な内容) <ul style="list-style-type: none"> <li>利用状況</li> <li>車を利用する理由</li> <li>パーク&amp;ライドや環境手形の評価</li> <li>鎌倉地域で立ち寄った店舗等の数や消費金額 等</li> </ul>

## 6. 20の施策に対する主な意見の整理

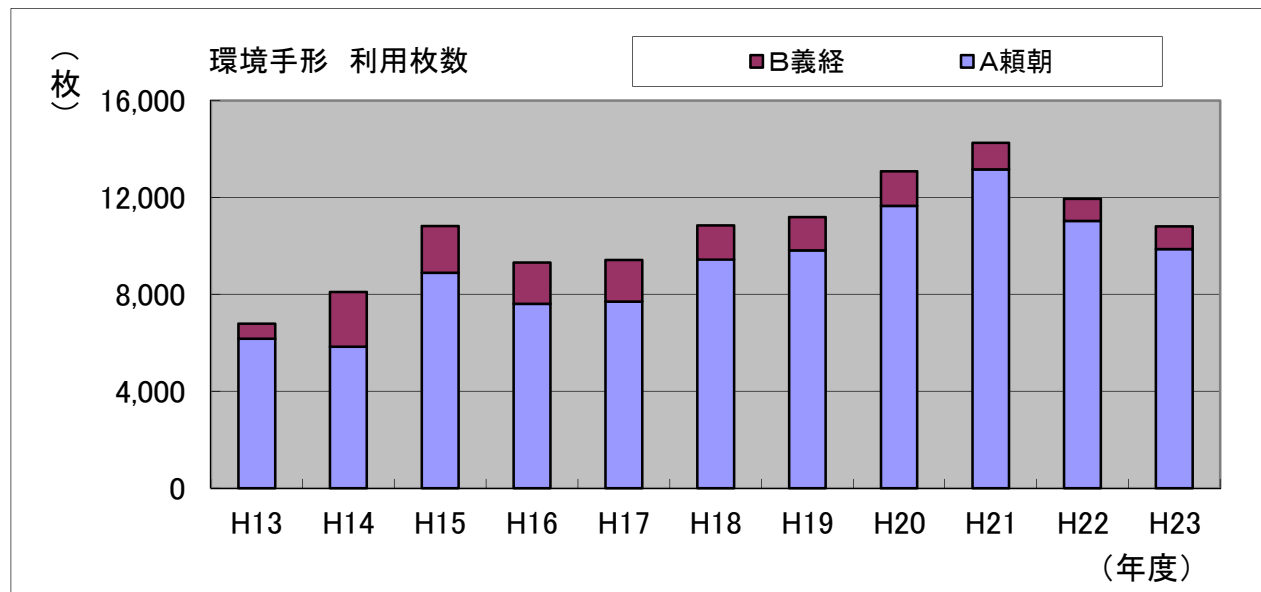


# 参考1. 交通施策の利用状況

## 【環境手形】

■ 年間の発行枚数は平成14年以降増加し、平成21年は1.4万枚でしたが、平成23年は減少し1.1万枚でした。

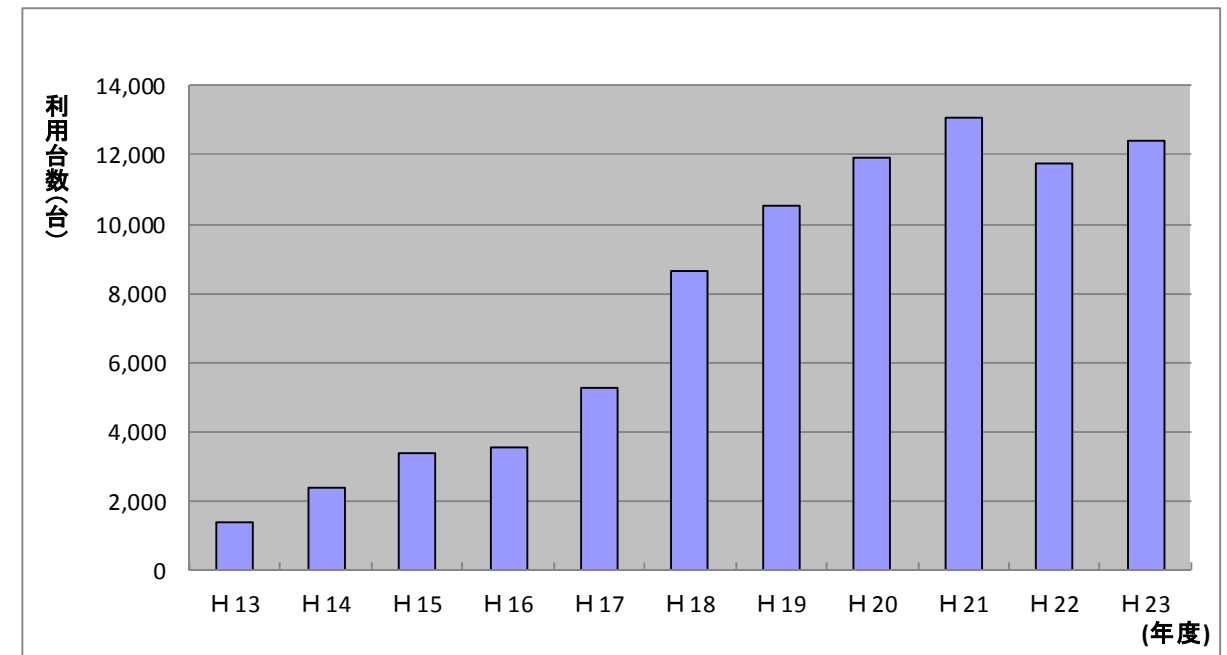
環境手形発行枚数の推移



## 【パーク＆ライド】

■ 年間の利用台数は、江ノ島と稲村ヶ崎を含めて増加し、平成21年は1.3万台でしたが、平成23年は1.2万台でした。

パーク＆ライド利用台数の推移



\*H14～H17七里ガ浜、由比ガ浜の2箇所、H18 江ノ島を加えた3箇所、H19以降稲村ガ崎を加えた4箇所

種別	A頼朝きっぷ	B義経きっぷ
発売日	1月1日～3日を除く通年	
料金	大人550円・小人280円	大人500円・小人250円 小田急電鉄発売の「江の島・鎌倉フリーバス」とセット販売のみ
切符の内容	<b>【利用範囲】</b> 《雷車》 江ノ電鎌倉駅～長谷駅 《バス》 鎌倉駅東口～北鎌倉駅 鎌倉駅東口～大塔宮 鎌倉駅東口～浄明寺 鎌倉駅東口～大仏前 鎌倉駅東口～名越	<b>【利用範囲】</b> 《雷車》 JR鎌倉駅～北鎌倉駅 《バス》 鎌倉駅東口～北鎌倉駅 鎌倉駅東口～大塔宮 鎌倉駅東口～浄明寺 鎌倉駅東口～大仏前 鎌倉駅東口～名越 ※江ノ電は、「江の島・鎌倉フリーバス」で乗り降り自由となります。
	<b>【特典】</b> 協賛会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 協賛店の特別サービス	

### 環境手形

単位: 枚数/年

	A頼朝	B義経	計
H13	6,168	620	6,788
H14	5,832	2,252	8,084
H15	8,877	1,938	10,815
H16	7,604	1,697	9,301
H17	7,696	1,714	9,410
H18	9,431	1,417	10,848
H19	9,823	1,371	11,194
H20	11,649	1,432	13,081
H21	13,160	1,093	14,253
H22	11,036	904	11,940
H23	9,872	942	10,814

10月からの6ヶ月間

資料: 鎌倉地域交通円滑化施策実績表

### パーク&(レール)ライド

単位: 台/年

	七里ガ浜	由比ガ浜	江ノ島	稲村ガ崎	計
H13	1,028	365			1,393
H14	1,476	924			2,400
H15	1,739	1,664			3,403
H16	1,710	1,847			3,557
H17	2,916	2,330			5,246
H18	4,536	3,219	913		8,668
H19	5,027	3,404	1,949	133	10,513
H20	4,841	3,025	2,401	1,672	11,939
H21	5,163	2,921	3,009	1,985	13,078
H22	3,880	2,363	3,228	2,292	11,763
H23	3,529	2,626	3,664	2,577	12,396

資料: 鎌倉地域交通円滑化施策実績表



## 20の施策の実施状況・課題のまとめと主な意見

(1/2)

分類	施策	NO.	対象地区 又は区間	実施の状況		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	専門部会での主な意見
				実験	本格		
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			<p>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。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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鎌倉市の道路状況で、法的に可能か、課金方法、他市への迂回による近隣市の混雑問題、市内の生活道路が非常に混むことも予測される。国内では実施例がないため鎌倉での実施は困難。</li> <li>課金システムが利用者に理解されるか分からない。</li> <li>短期的な導入は難しいことから、部会で議論しなくても良いのではないかと。</li> <li>ロードプライシングは難しいから議論しないというのではなく、<u>将来的な展望も視野に入れ検討することも必要ではないか。</u></li> <li>導入のタイミングとして、<u>世界遺産登録が1つの契機になるのではないかと。</u></li> </ul>
							<p>(自動車利用の抑制策について)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鎌倉霊園周辺で流入交通を制限するよりも朝比奈インターで止めてしまうことも必要ではないか。</li> <li>鎌倉地域の東側からの流入は逗子と朝比奈があるが、来訪車両は<u>逗子から入り、朝比奈から出る交通規制</u>ができれば良い</li> <li><u>正月三が日の交通規制は良い</u>という市民は多い。諸般の事情で難しい取り組みではあるが、アジサイが咲く時期に実験してみてもどうか。</li> <li>ロードプライシングだけが流入規制の手段ではない。流入できないエリアを定めたり、<u>時間帯を定める</u>などの方法もある。</li> <li>問題の解決で一番良いのは、<u>交差点改良や道路の拡張</u>であるが、それができないとなれば車を抑制する、<u>平準化する</u>しかない。ある意味、短期的にできることは、これしかないのではないかと。</li> </ul>
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	◎	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>宣伝が必要。</li> <li>海岸沿いのパーク＆ライド駐車場は、7、8月は休んでいるが、夏季の利用は多いので、<u>もっと場所があれば非常に有効な手段ではないか。</u></li> <li>利用者が1箇所あたり1年間で3千台程度では効果がないかもしれない。関係者が協力し、<u>もっと広い駐車場が確保</u>されれば利用が増えるかもしれない。<u>利用促進策が必要</u>である。</li> <li>パーク＆ライドや公共交通の利用者は、車で来られた方よりもまちでの消費額が高くなっているため、<u>観光商業事業者としてのメリット</u>があると考えられる。</li> </ul>
		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	◎		跡地計画推進に伴う駐車場整備を前提。	
	5	鎌倉霊園	◎		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			●	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>世界遺産めぐりの乗り放題バスがあっても良いのではないかと。</u></li> </ul>
		7	鎌倉霊園～鶴岡八幡宮	◎		基礎的な検討が必要。	
		8	大仏～材木座			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	◎		深沢地域国鉄跡地パーク＆ライドが未導入のため。		

分類	施策	NO.	対象地区 又は区間	実施の状況		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	専門部会での主な意見
				実験	本格		
公共交通への 転換方策	バス専用レーン	10	鎌倉参道線の4車 線区間		●		※
	バス追越し現示	11	金沢鎌倉線				・ 住民の方のバスの遅延や交通渋滞への対応の声が非常に多く、この地域の 問題が緩和されれば、鎌倉の交通不満の2～3割ぐらいは無くなる可能性 があることから、難しいと思うが是非やるべきだと思う。
	環境手形	12-1	鎌倉地域	◎	●		※
	乗合タクシー	12-2	鎌倉地域	◎			※
歩行環境の向 上策	歩行者尊重道路	13	今小路通り	◎			※
		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				※
円滑な交通制御		18	下馬交差点				※
総合的な交通情報		19	—	◎			※
プロモーション		20	—	◎			※

※専門部会での主な意見が空白の施策は、これまでの専門部会で施策に対する直接的な意見が出ていないもの

20の施策の計画条件図

(これまでの専門部会の意見を踏まえ、施策の実施状況、高速道路の計画予定、世界文化遺産登録が予定されている史跡等の状況を整理した図面)

