

# 鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

## 【第3回】

### ( 目 次 )

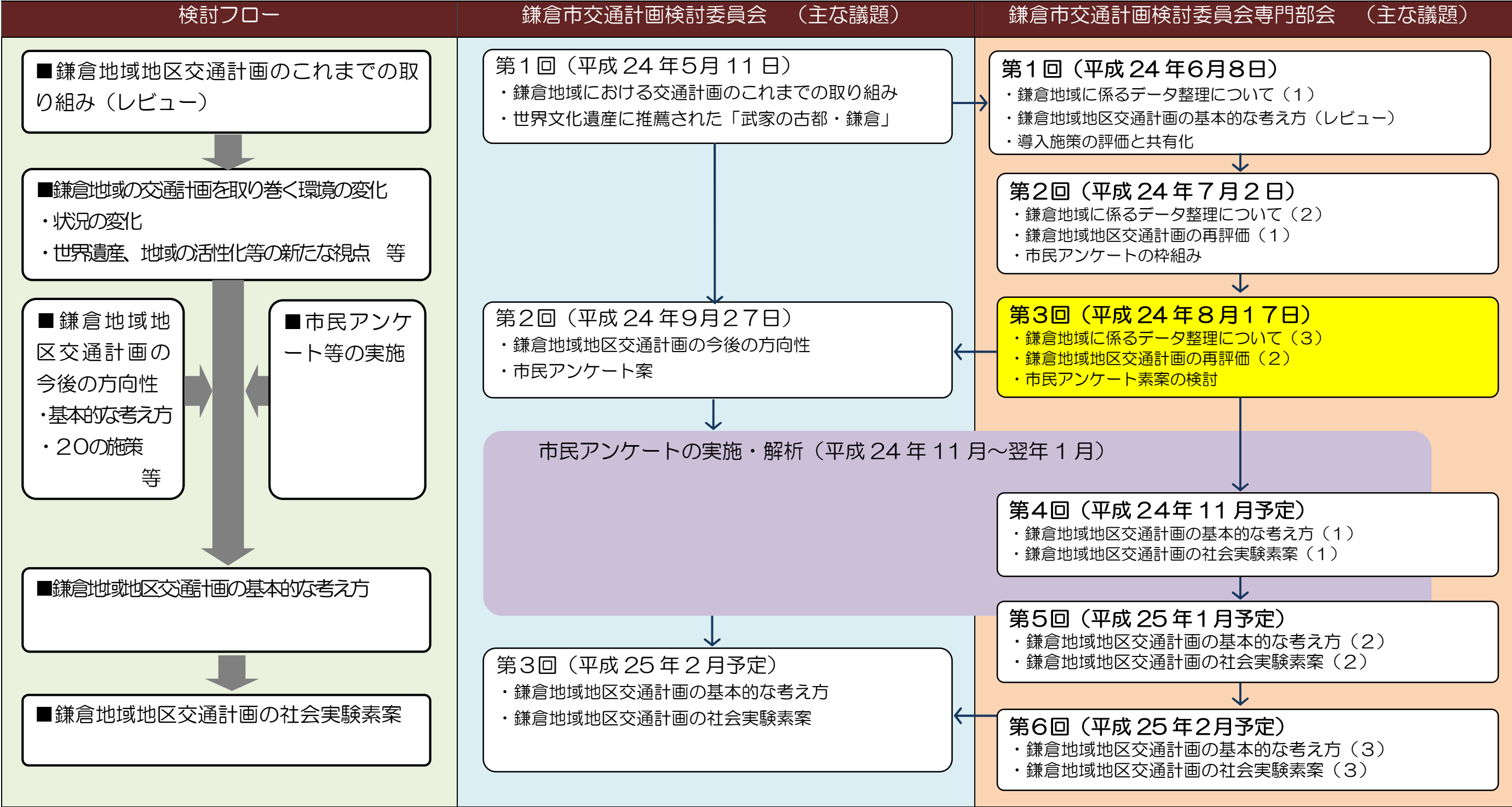
|                                |    |
|--------------------------------|----|
| 1. 本日の部会の進め方 .....             | 1  |
| 2. 鎌倉地域に係るデータ整理について .....      | 2  |
| (1) 自動車交通量の実態.....             | 2  |
| (2) バスの遅れ状況.....               | 7  |
| (3) 自転車交通量の実態.....             | 9  |
| (4) 歩道の整備状況.....               | 10 |
| 3. 鎌倉地域地区交通計画の再評価 .....        | 11 |
| (1) 前回の主な論点に対する意見の整理.....      | 11 |
| (2) 鎌倉地域地区交通計画の今後の方向性（案） ..... | 14 |
| (3) 20の施策の再評価（案） .....         | 15 |
| 4. アンケート調査について .....           | 19 |

平成 24 年 8 月 1 7 日（金）

# 1. 本日の部会の進め方

- ①第2回の部会に引き続き、鎌倉地域地区交通計画の再評価を行いつつ、今後の鎌倉地域地区交通計画の方向性を議論します。  
 ②市民アンケートの内容を議論します。

## 平成24年度の進め方（案）



## 2. 鎌倉地域に係るデータ整理について

### (1) 自動車交通量の実態

#### ■平成7年と23年の交通量の比較

滑川交差点：平日⇒横ばい 休日⇒微増

明石橋交差点：

平日⇒横ばい 休日⇒横ばい

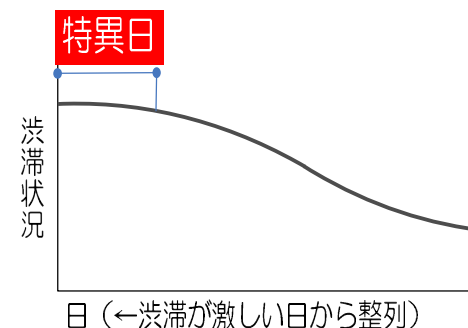
鶴岡八幡宮前交差点：

平日⇒横ばい 休日⇒微減

下馬交差点⇒平日：微減 休日⇒微減

⇒平日、休日ともやや減少の傾向

■依然として交通渋滞は発生しており、例えばゴールデンウィークなどの特異日では鎌倉地域全域がほぼ終日にわたり道路渋滞が発生

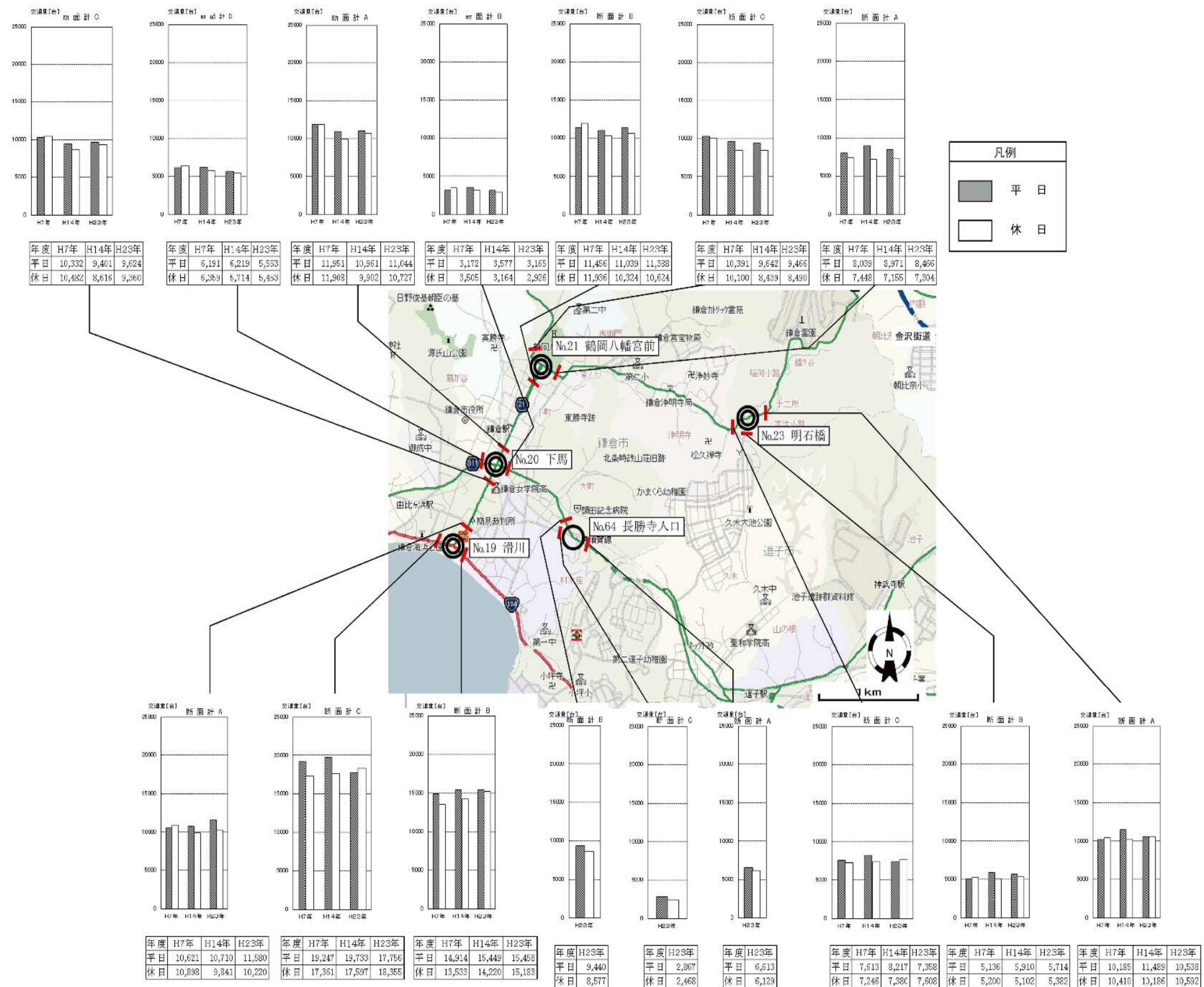


■自動車が集積し臨界点を超えると加速度的に渋滞が広がる

12 時間・自動車交通量

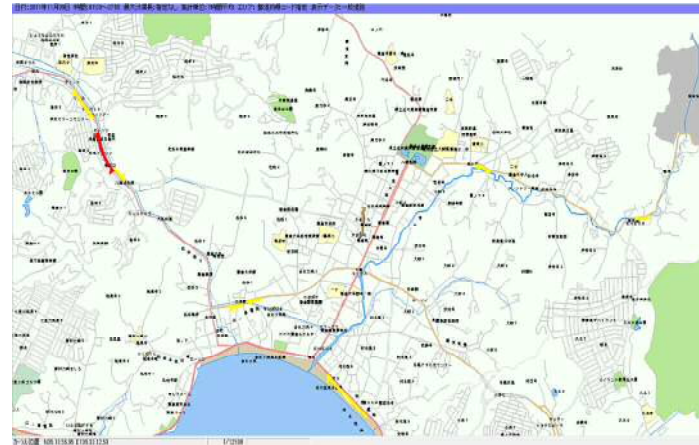
資料：平成23年度鎌倉市内交通量

調査業務委託報告書（平成24年2月）

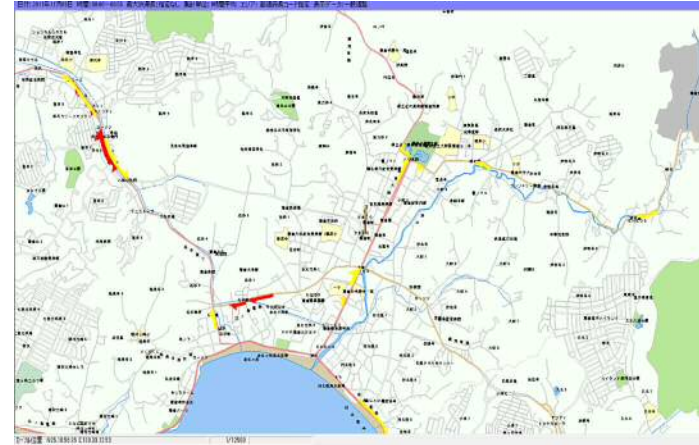


# 【平日】渋滞状況 〈平成23年11月9日（水）〉

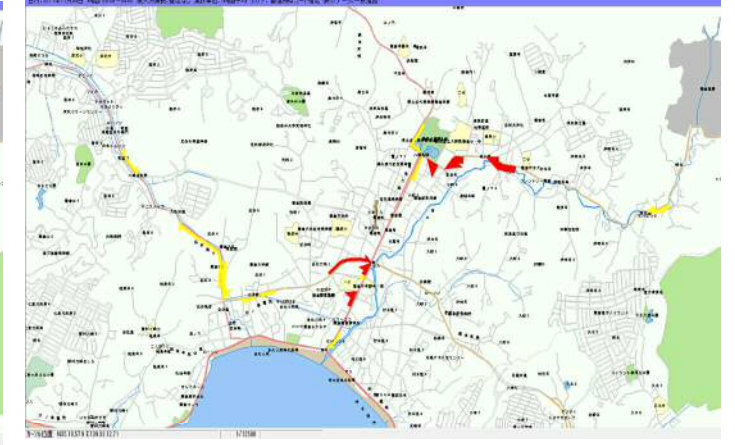
午前7時台



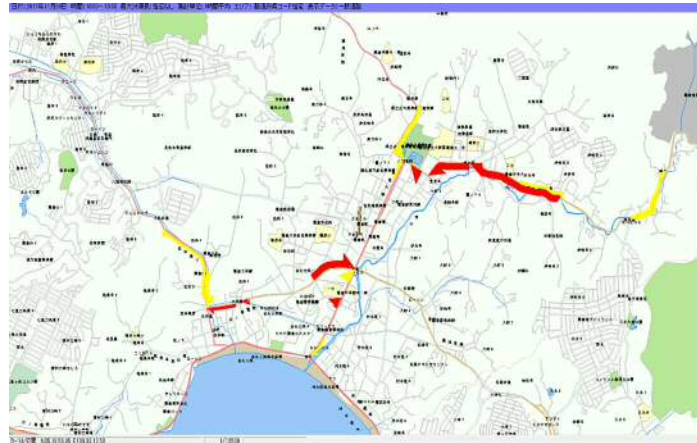
午前8時台



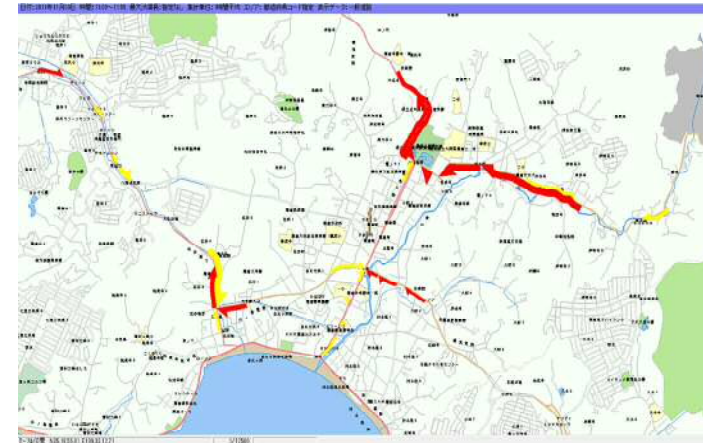
午前9時台



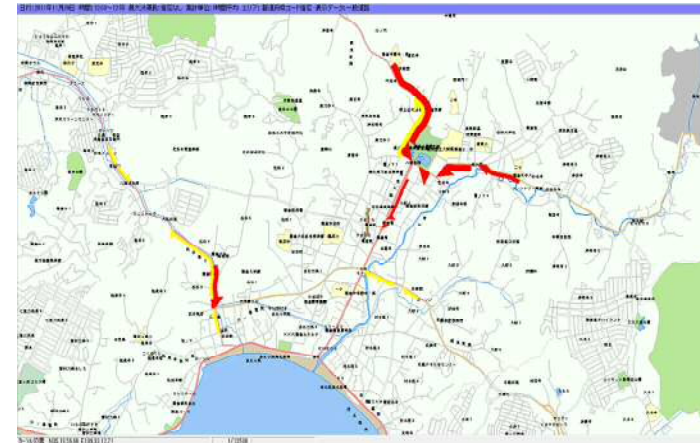
午前10時台



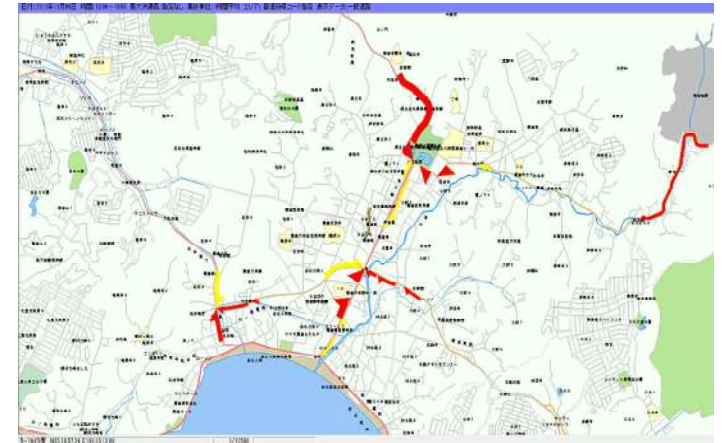
午前11時台



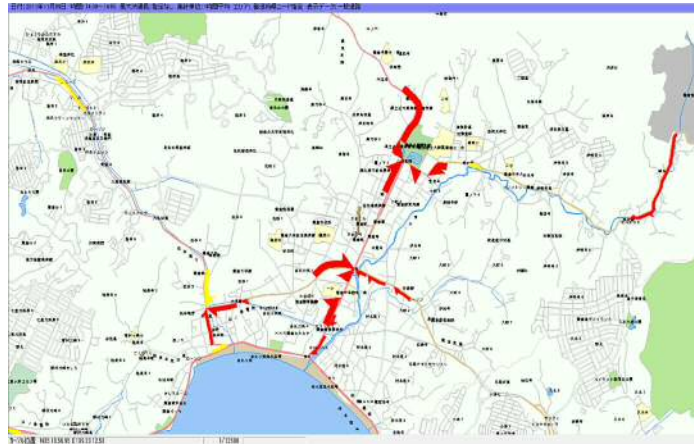
午後12時台



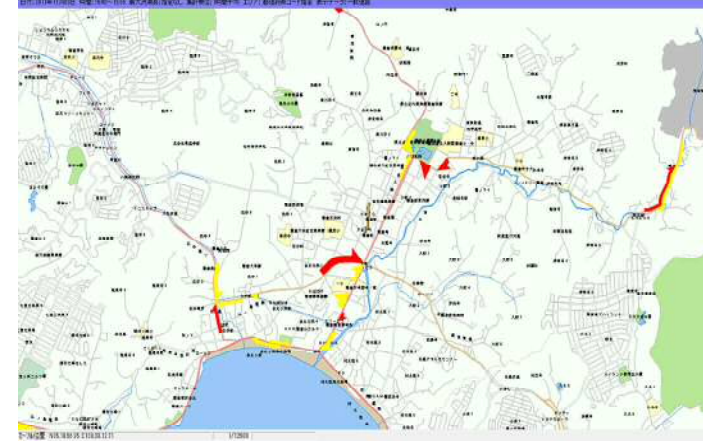
午後1時台



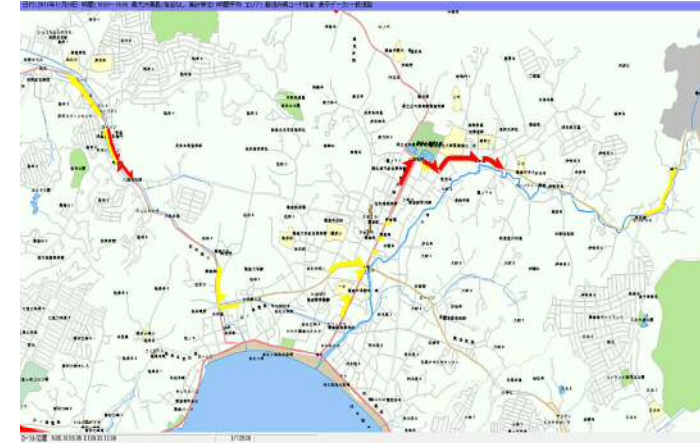
午後2時台



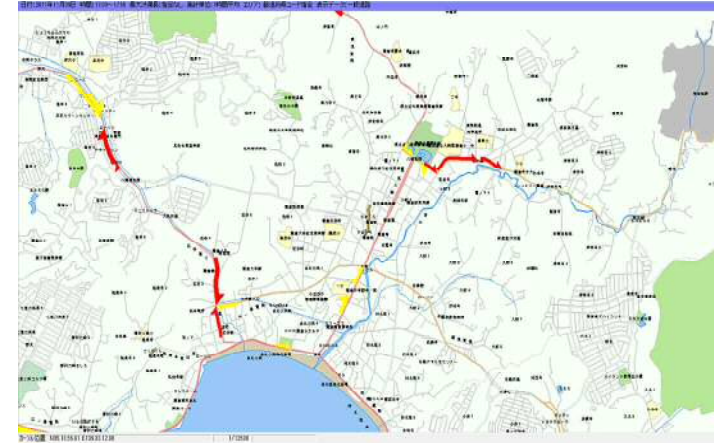
午後3時台



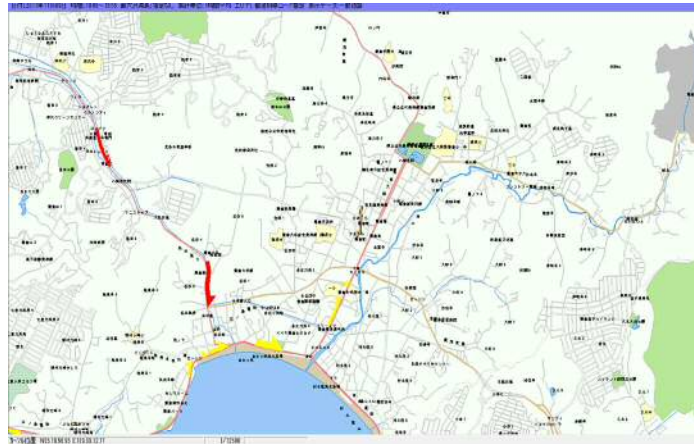
午後4時台



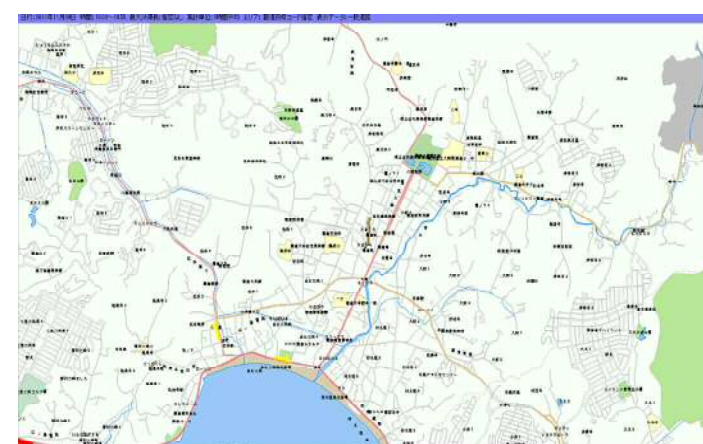
午後5時台



午後6時台



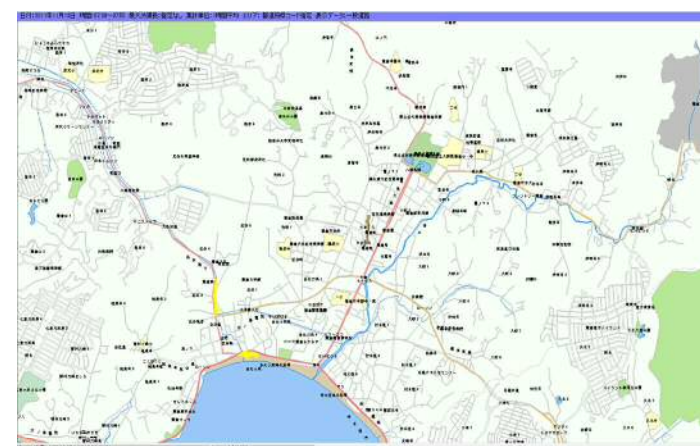
午後7時台



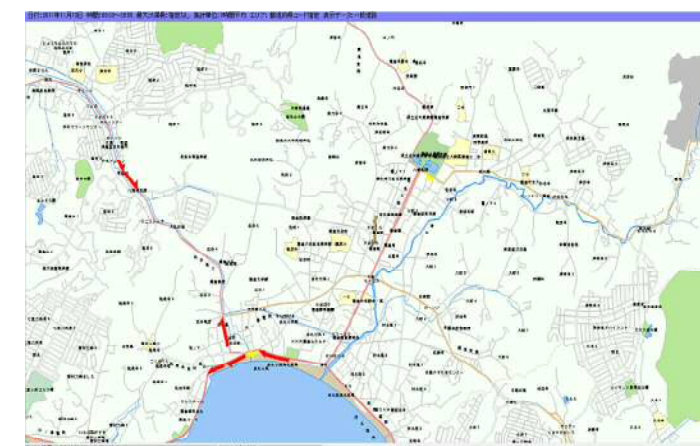
資料：（財）日本道路交通情報センター  
地図情報：パスコ

# 【休日】渋滞状況 〈平成23年11月13日（日）〉

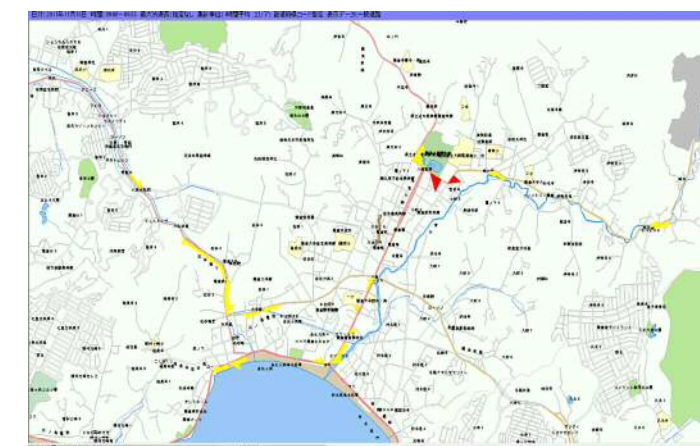
午前7時台



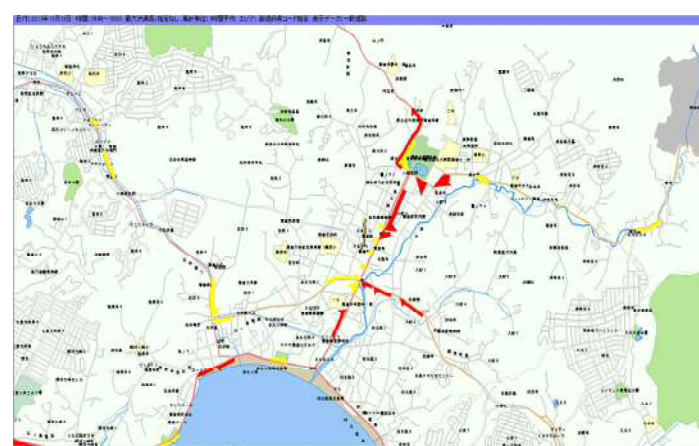
午前8時台



午前9時台



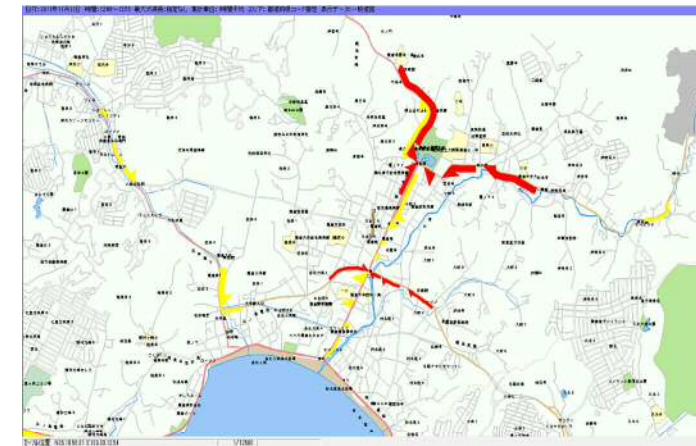
午前10時台



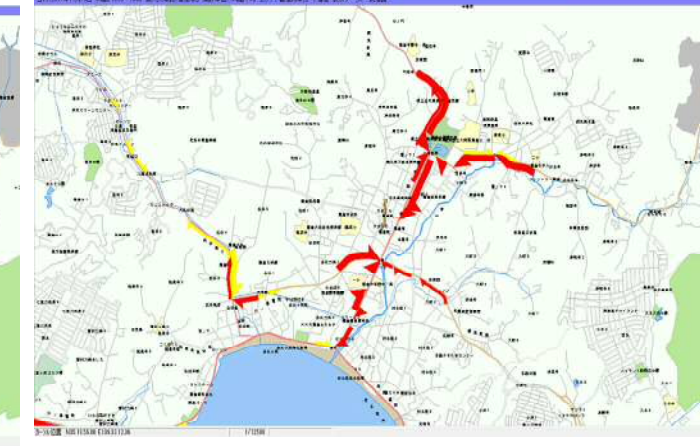
午前11時台



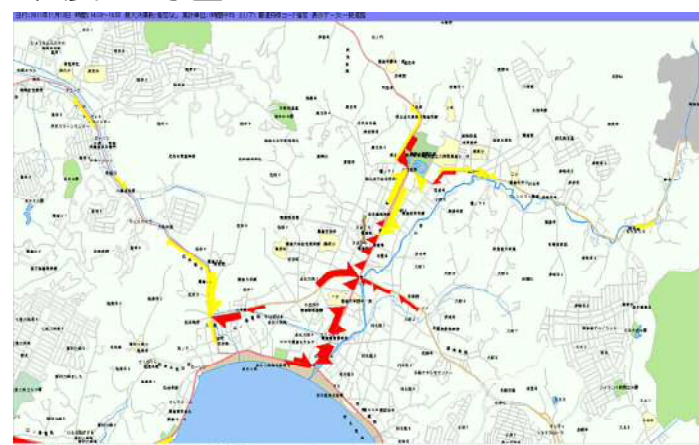
午後12時台



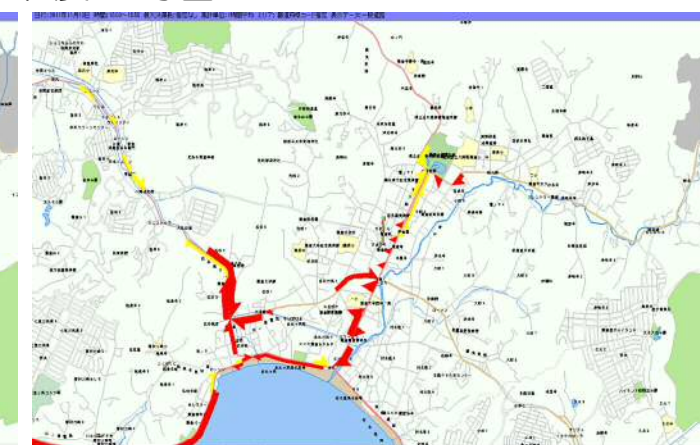
午後1時台



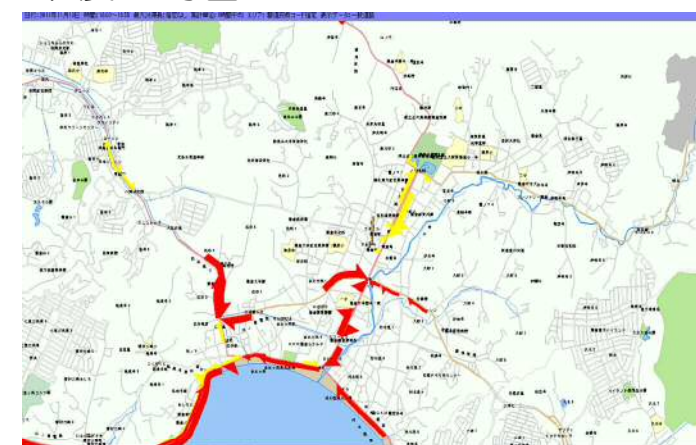
午後2時台



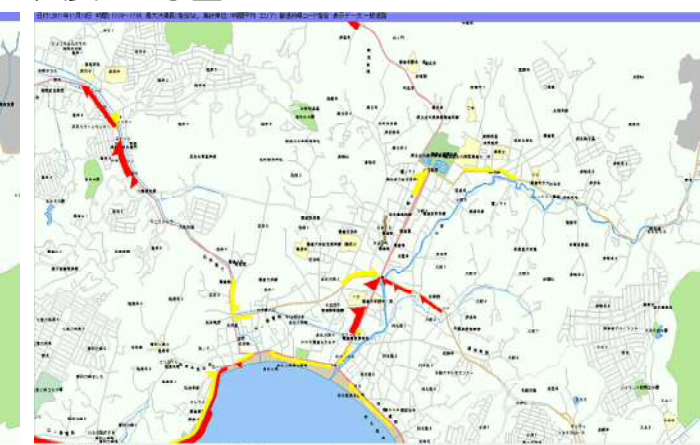
午後3時台



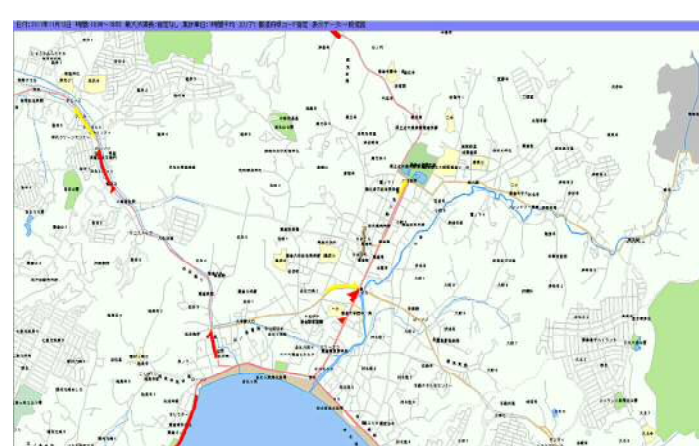
午後4時台



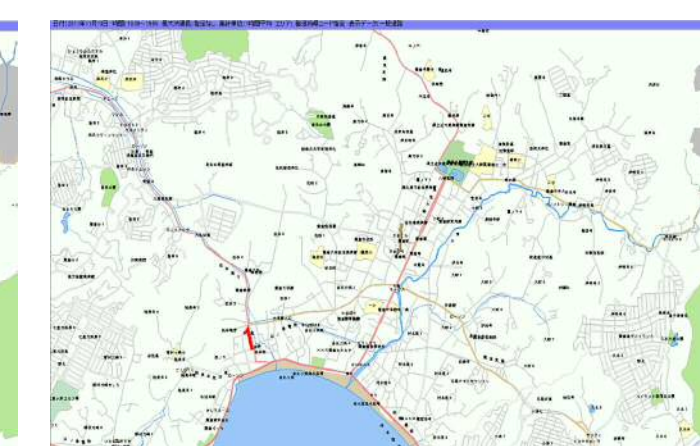
午後5時台



午後6時台



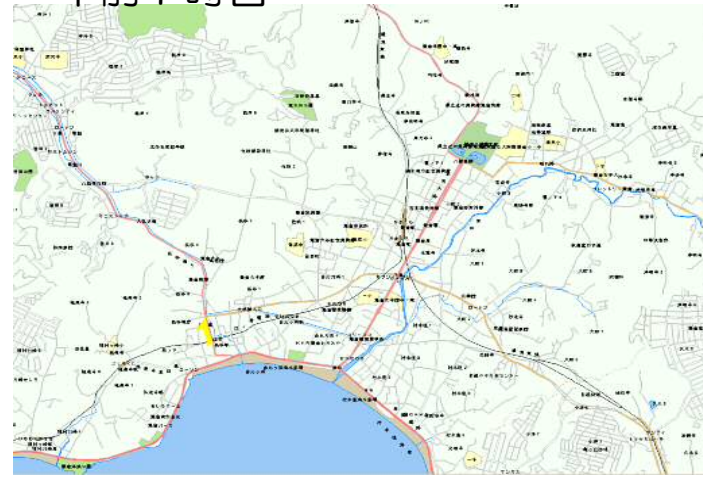
午後7時台



資料：（財）日本道路交通情報センター  
地図情報：パスコ

【休日】特異日の渋滞状況①  
 (平成23年5月4日(水祝))

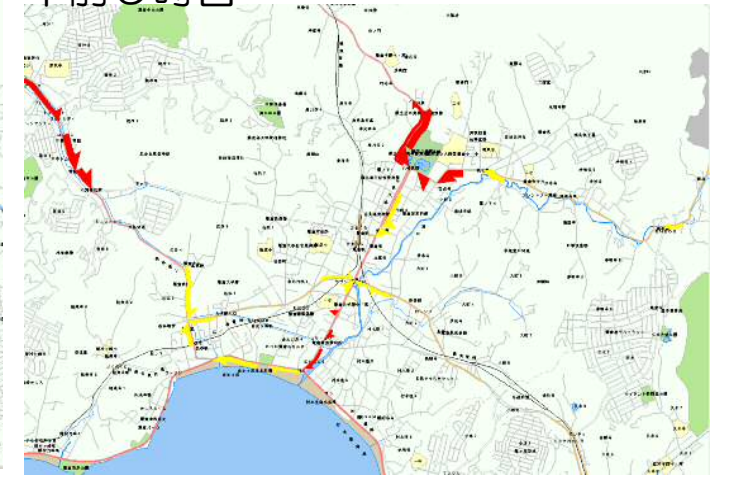
午前7時台



午前8時台



午前9時台



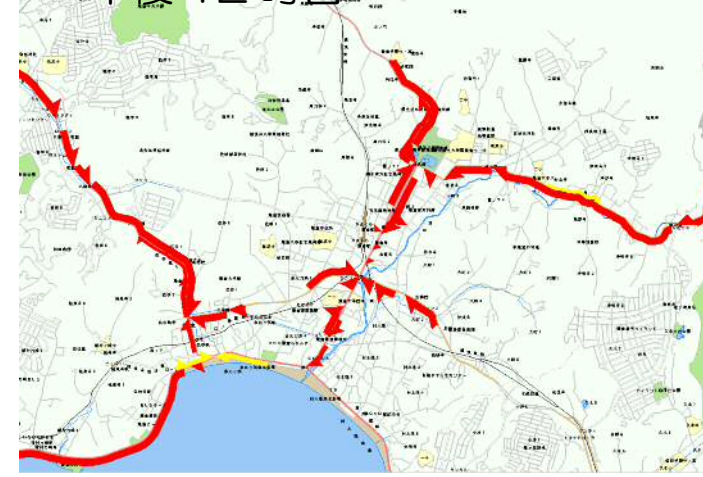
午前10時台



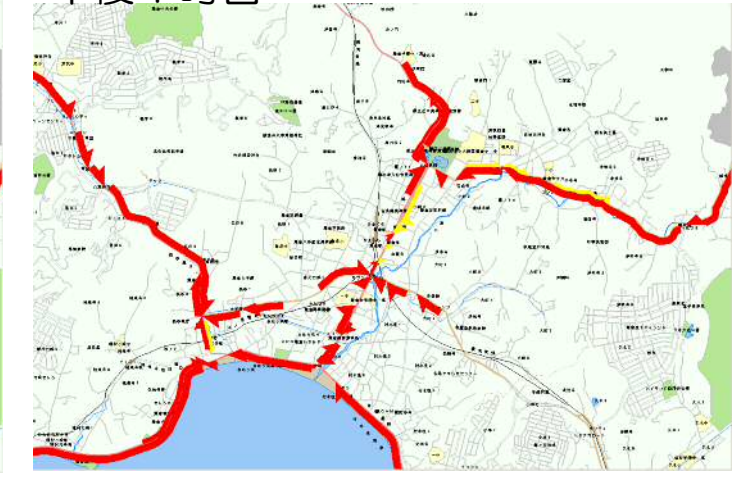
午前11時台



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



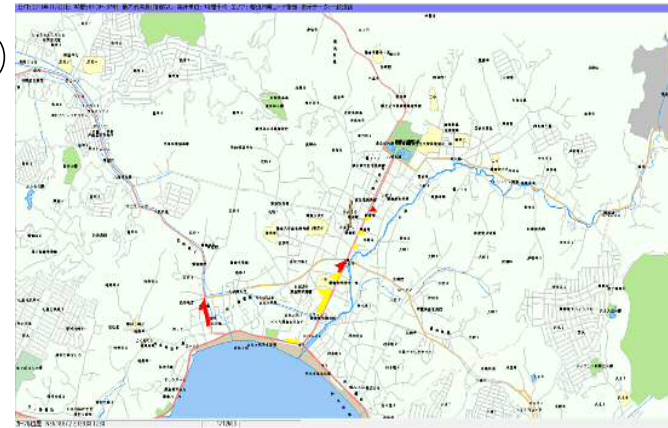
午後7時台



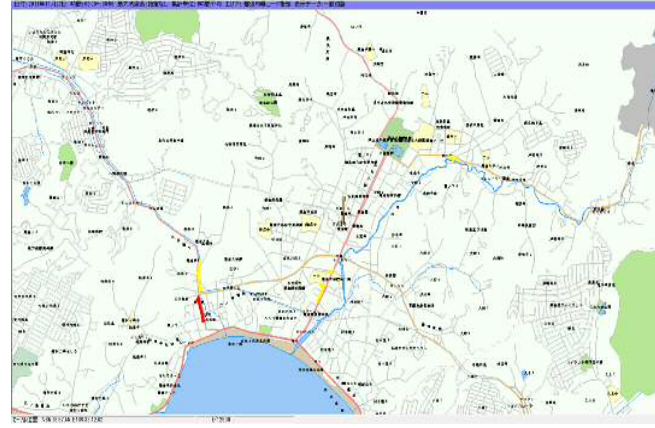
資料：(財)日本道路交通情報センター  
 地図情報：パスコ

# 【休日】特異日の渋滞状況② (平成23年11月27日(日))

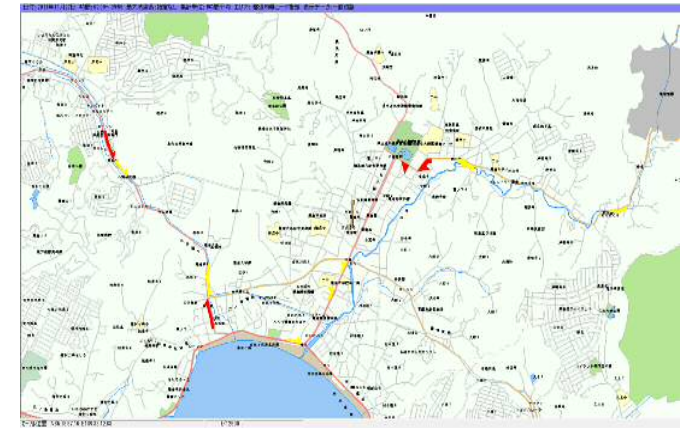
午前7時台



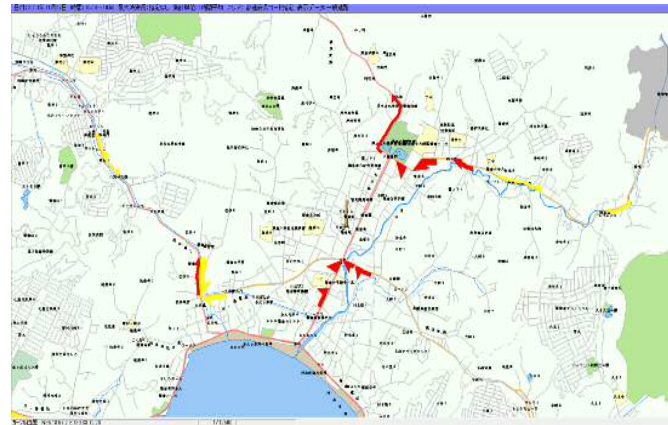
午前8時台



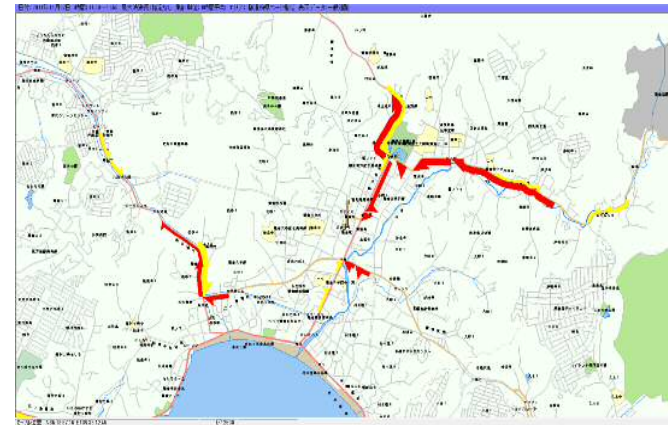
午前9時台



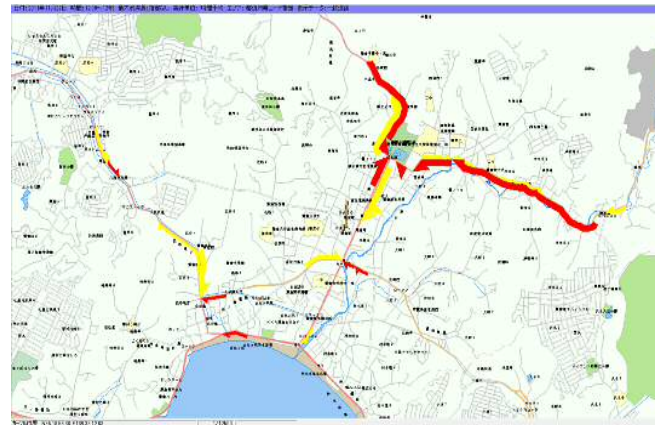
午前10時台



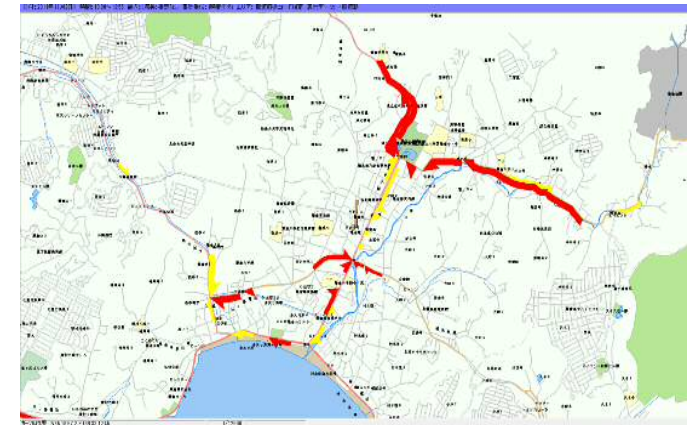
午前11時台



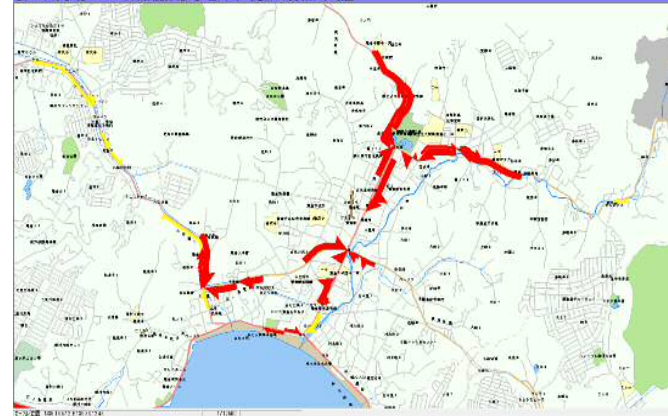
午後12時台



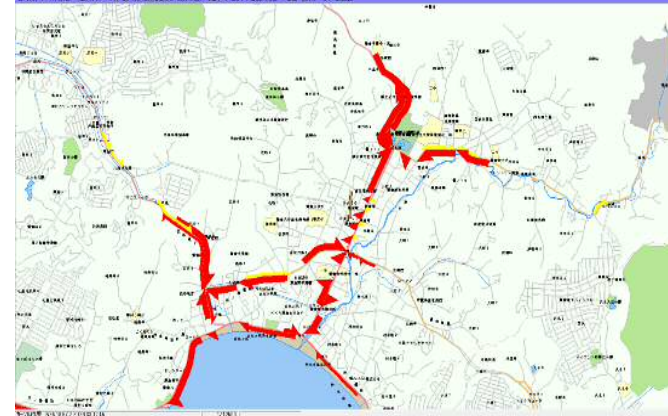
午後1時台



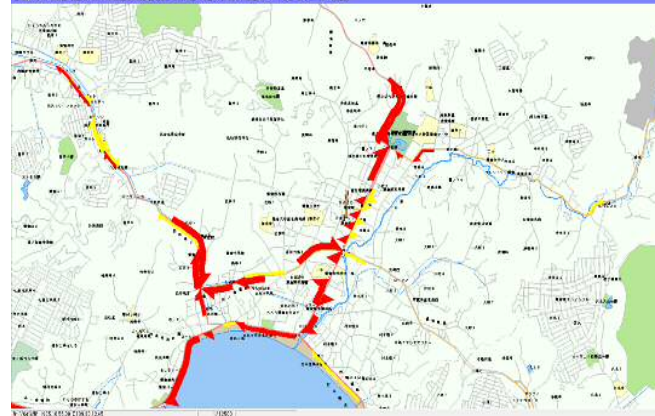
午後2時台



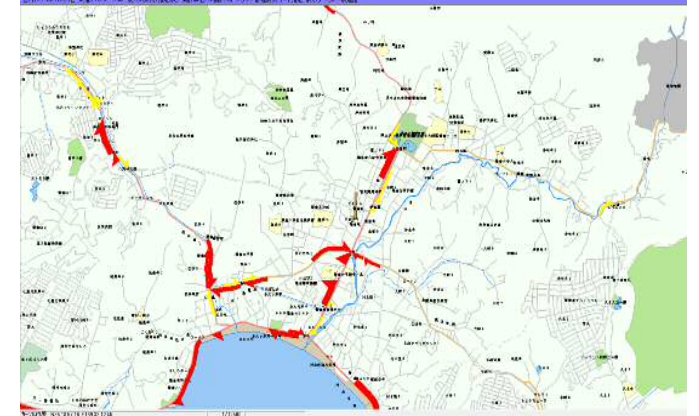
午後3時台



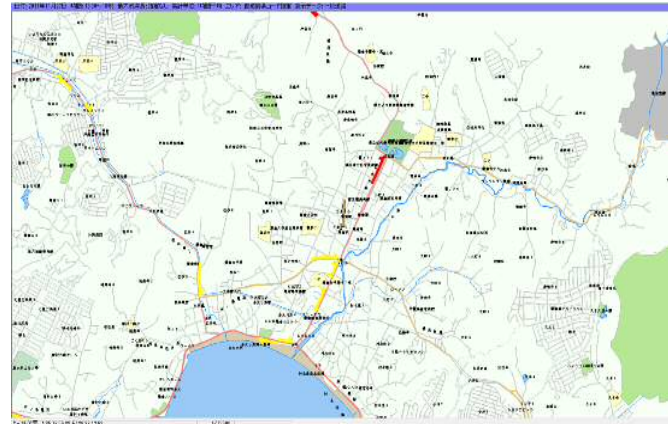
午後4時台



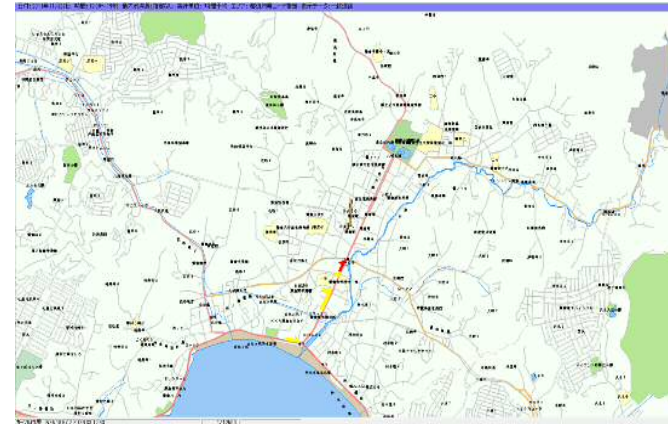
午後5時台



午後6時台



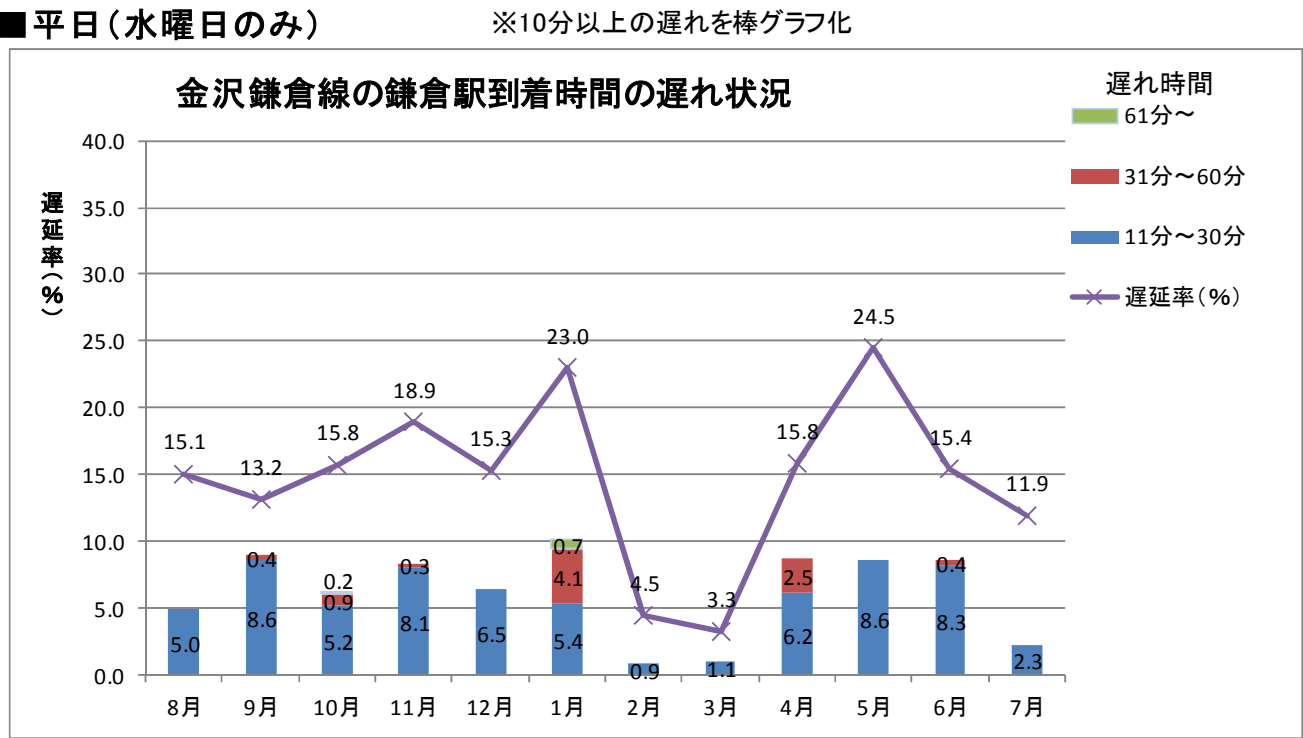
午後7時台



資料：(財)日本道路交通情報センター  
地図情報：パスコ

(2) バスの遅れ状況

- 金沢鎌倉線のバスの遅れは、平日よりも休日の方が大きく季節変動がある
- 平日、休日共に11～30分間の遅れが最も多い

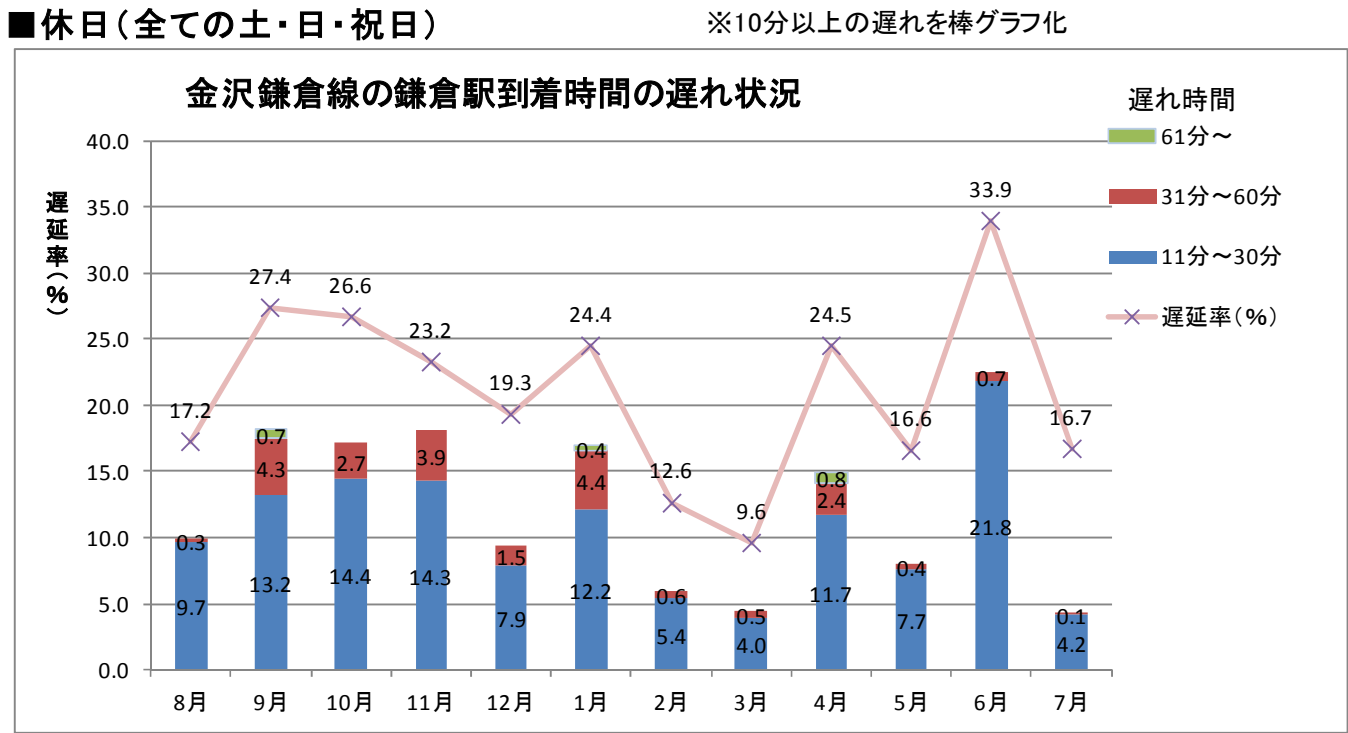


■平日（水曜日のみ） (本)

|       |         | 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   |
| 遅れ時間  | ～10分    | 45    | 23  | 42  | 35  | 49  | 57    | 16  | 12  | 31  | 52  | 37  | 42  | 441   |
|       | 11分～30分 | 22    | 48  | 23  | 27  | 36  | 24    | 4   | 6   | 27  | 28  | 45  | 10  | 300   |
|       | 31分～60分 | 0     | 2   | 4   | 1   | 0   | 18    | 0   | 0   | 11  | 0   | 2   | 0   | 38    |
|       | 61分～    | 0     | 0   | 1   | 0   | 0   | 3     | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 4     |

総運行本数に対する遅延本数の割合 (%)

| 遅れ時間    | 8月   | 9月   | 10月  | 11月  | 12月  | 1月   | 2月  | 3月  | 4月   | 5月   | 6月   | 7月   | 平均   |
|---------|------|------|------|------|------|------|-----|-----|------|------|------|------|------|
| ～10分    | 10.1 | 4.1  | 9.5  | 10.5 | 8.8  | 12.8 | 3.6 | 2.2 | 7.1  | 15.9 | 6.8  | 9.6  | 8.0  |
| 11分～30分 | 5.0  | 8.6  | 5.2  | 8.1  | 6.5  | 5.4  | 0.9 | 1.1 | 6.2  | 8.6  | 8.3  | 2.3  | 5.4  |
| 31分～60分 | 0.0  | 0.4  | 0.9  | 0.3  | 0.0  | 4.1  | 0.0 | 0.0 | 2.5  | 0.0  | 0.4  | 0.0  | 0.7  |
| 61分～    | 0.0  | 0.0  | 0.2  | 0.0  | 0.0  | 0.7  | 0.0 | 0.0 | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.1  |
| 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） (本)

|       |         | 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 |         | 783   | 870 | 957 | 870 | 957 | 1,134 | 783 | 783 | 870 | 1,044 | 696 | 957 | 10,704 |
| 遅延本数  |         | 135   | 238 | 255 | 202 | 185 | 277   | 99  | 75  | 213 | 173   | 236 | 160 | 2,248  |
| 遅れ時間  | ～10分    | 57    | 80  | 91  | 44  | 95  | 84    | 52  | 40  | 83  | 89    | 79  | 119 | 913    |
|       | 11分～30分 | 76    | 115 | 138 | 124 | 76  | 138   | 42  | 31  | 102 | 80    | 152 | 40  | 1,114  |
|       | 31分～60分 | 2     | 37  | 26  | 34  | 14  | 50    | 5   | 4   | 21  | 4     | 5   | 1   | 203    |
|       | 61分～    | 0     | 6   | 0   | 0   | 0   | 5     | 0   | 0   | 7   | 0     | 0   | 0   | 18     |

総運行本数に対する遅延本数の割合 (%)

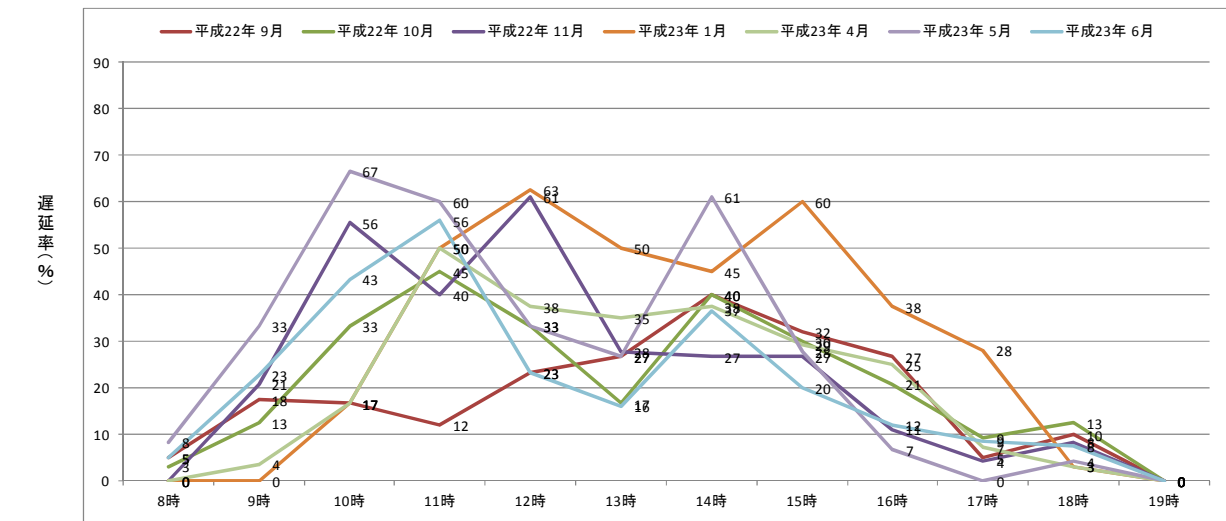
| 遅れ時間    | 8月   | 9月   | 10月  | 11月  | 12月  | 1月   | 2月   | 3月  | 4月   | 5月   | 6月   | 7月   | 平均   |
|---------|------|------|------|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|------|
| ～10分    | 7.3  | 9.2  | 9.5  | 5.1  | 9.9  | 7.4  | 6.6  | 5.1 | 9.5  | 8.5  | 11.4 | 12.4 | 8.5  |
| 11分～30分 | 9.7  | 13.2 | 14.4 | 14.3 | 7.9  | 12.2 | 5.4  | 4.0 | 11.7 | 7.7  | 21.8 | 4.2  | 10.4 |
| 31分～60分 | 0.3  | 4.3  | 2.7  | 3.9  | 1.5  | 4.4  | 0.6  | 0.5 | 2.4  | 0.4  | 0.7  | 0.1  | 1.9  |
| 61分～    | 0.0  | 0.7  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.4  | 0.0  | 0.0 | 0.8  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.2  |
| 遅延率(%)  | 17.2 | 27.4 | 26.6 | 23.2 | 19.3 | 24.4 | 12.6 | 9.6 | 24.5 | 16.6 | 33.9 | 16.7 | 21.0 |

資料：鎌倉駅操車表（京急バス）

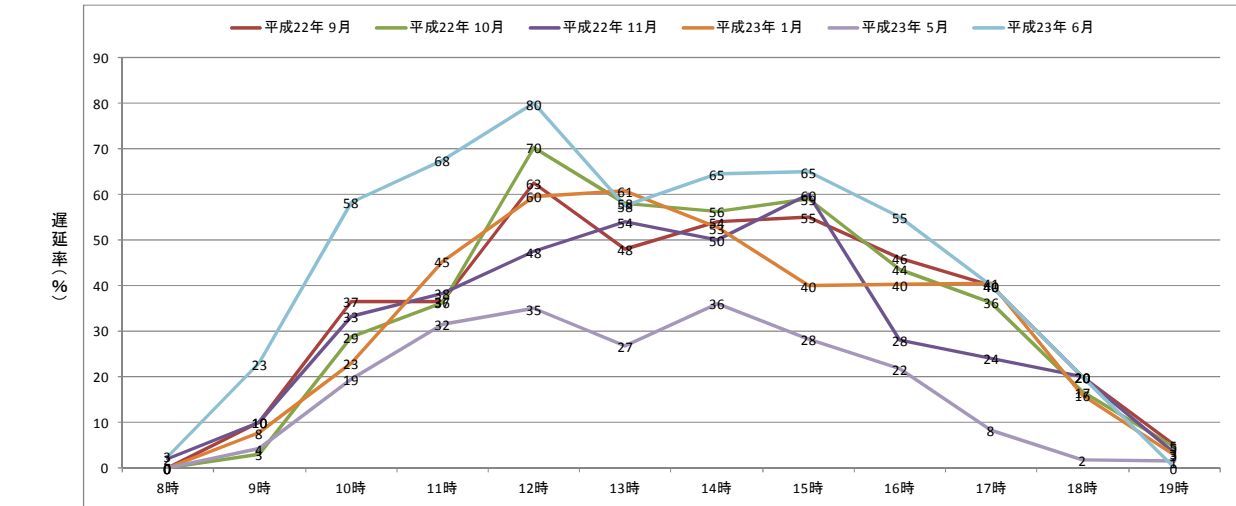
# バス遅れの時間変動

- 平日は、季節変動が大きく概ね午前１０時と午後２時に遅れが大きくなる
- 休日は、季節変動が小さく概ね午後１２時をピークとして午前１０～午後４時に遅れが大きくなる

■平日（水曜日のみ）《主な月の遅延率の時間変動》



■休日（全ての土・日・祝日）《主な月の遅延率の時間変動》



■平日（水曜日のみ）《総運行本数》

|       |     | 時間帯 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |       | 本 |
|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|---|
|       |     | 6時  | 7時  | 8時  | 9時  | 10時 | 11時 | 12時 | 13時 | 14時 | 15時 | 16時 | 17時 | 18時 | 19時 | 20時 | 21時 | 22時 | 23時 | 総計    |   |
| 平成22年 | 8月  | 20  | 40  | 32  | 32  | 24  | 20  | 24  | 24  | 20  | 20  | 24  | 32  | 32  | 32  | 20  | 24  | 16  | 8   | 444   |   |
|       | 9月  | 25  | 50  | 40  | 40  | 30  | 25  | 30  | 30  | 25  | 25  | 30  | 40  | 40  | 40  | 25  | 30  | 20  | 10  | 555   |   |
|       | 10月 | 20  | 40  | 32  | 32  | 24  | 20  | 24  | 24  | 20  | 20  | 24  | 32  | 32  | 32  | 20  | 24  | 16  | 8   | 444   |   |
|       | 11月 | 15  | 30  | 24  | 24  | 18  | 15  | 18  | 18  | 15  | 15  | 18  | 24  | 24  | 24  | 15  | 18  | 12  | 6   | 333   |   |
|       | 12月 | 25  | 50  | 40  | 40  | 30  | 25  | 30  | 30  | 25  | 25  | 30  | 40  | 40  | 40  | 25  | 30  | 20  | 10  | 555   |   |
| 平成23年 | 1月  | 20  | 40  | 32  | 32  | 24  | 20  | 24  | 24  | 20  | 20  | 24  | 32  | 32  | 32  | 20  | 24  | 16  | 8   | 444   |   |
|       | 2月  | 20  | 40  | 32  | 32  | 24  | 20  | 24  | 24  | 20  | 20  | 24  | 32  | 32  | 32  | 20  | 24  | 16  | 8   | 444   |   |
|       | 3月  | 25  | 50  | 40  | 38  | 30  | 25  | 30  | 28  | 27  | 27  | 28  | 38  | 40  | 38  | 27  | 28  | 22  | 10  | 551   |   |
|       | 4月  | 20  | 40  | 32  | 28  | 24  | 20  | 24  | 20  | 24  | 20  | 28  | 32  | 28  | 24  | 20  | 20  | 8   | 436 |       |   |
|       | 5月  | 15  | 30  | 24  | 21  | 18  | 15  | 18  | 15  | 18  | 18  | 15  | 21  | 24  | 21  | 18  | 15  | 15  | 6   | 327   |   |
|       | 6月  | 25  | 50  | 40  | 35  | 30  | 25  | 30  | 25  | 30  | 30  | 25  | 35  | 40  | 35  | 30  | 25  | 25  | 10  | 545   |   |
|       | 7月  | 20  | 40  | 32  | 28  | 24  | 20  | 24  | 20  | 24  | 20  | 28  | 32  | 28  | 24  | 20  | 20  | 8   | 436 |       |   |
|       | 総計  | 250 | 500 | 400 | 382 | 300 | 250 | 300 | 282 | 268 | 268 | 282 | 382 | 400 | 382 | 268 | 282 | 218 | 100 | 5,514 |   |

■平日（水曜日のみ）《10分以上遅れた本数》

|       |     | 時間帯 |    |    |    |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     | 本 |
|-------|-----|-----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---|
|       |     | 6時  | 7時 | 8時 | 9時 | 10時 | 11時 | 12時 | 13時 | 14時 | 15時 | 16時 | 17時 | 18時 | 19時 | 20時 | 21時 | 22時 | 23時 | 総計  |   |
| 平成22年 | 8月  | 0   | 0  | 0  | 2  | 7   | 7   | 9   | 6   | 4   | 2   | 3   | 1   | 2   | 1   | 0   | 0   | 0   | 0   | 44  |   |
|       | 9月  | 0   | 0  | 0  | 2  | 7   | 5   | 3   | 7   | 8   | 10  | 8   | 2   | 4   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 64  |   |
|       | 10月 | 0   | 0  | 0  | 1  | 4   | 8   | 9   | 8   | 4   | 8   | 6   | 5   | 3   | 4   | 0   | 0   | 0   | 0   | 60  |   |
|       | 11月 | 0   | 0  | 0  | 5  | 10  | 6   | 11  | 5   | 4   | 4   | 2   | 1   | 2   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 50  |   |
|       | 12月 | 0   | 0  | 0  | 0  | 1   | 7   | 7   | 5   | 5   | 13  | 9   | 9   | 8   | 3   | 0   | 0   | 0   | 0   | 67  |   |
| 平成23年 | 1月  | 0   | 0  | 0  | 0  | 4   | 10  | 15  | 12  | 9   | 12  | 9   | 9   | 1   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 81  |   |
|       | 2月  | 0   | 0  | 0  | 1  | 4   | 0   | 1   | 4   | 0   | 4   | 3   | 1   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 18  |   |
|       | 3月  | 0   | 0  | 0  | 0  | 0   | 2   | 4   | 2   | 2   | 3   | 2   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 18  |   |
|       | 4月  | 0   | 0  | 0  | 0  | 1   | 4   | 10  | 9   | 7   | 9   | 7   | 5   | 2   | 1   | 0   | 0   | 0   | 0   | 55  |   |
|       | 5月  | 0   | 0  | 0  | 2  | 7   | 12  | 9   | 6   | 4   | 11  | 5   | 1   | 0   | 1   | 0   | 0   | 0   | 0   | 58  |   |
|       | 6月  | 0   | 0  | 0  | 2  | 8   | 13  | 14  | 7   | 4   | 11  | 6   | 3   | 3   | 3   | 0   | 0   | 0   | 0   | 74  |   |
|       | 7月  | 0   | 0  | 0  | 0  | 3   | 3   | 2   | 3   | 1   | 3   | 2   | 0   | 2   | 2   | 0   | 0   | 0   | 0   | 21  |   |
|       | 総計  | 0   | 0  | 0  | 8  | 42  | 75  | 82  | 86  | 58  | 89  | 67  | 48  | 31  | 23  | 1   | 0   | 0   | 0   | 610 |   |

■平日（水曜日のみ）《10分以上遅れた本数の割合（遅延率）》

|       |     | 6時 | 7時 | 8時 | 9時 | 10時 | 11時 | 12時 | 13時 | 14時 | 15時 | 16時 | 17時 | 18時 | 19時 | 20時 | 21時 | 22時 | 23時 | 総計 |
|-------|-----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|
| 平成22年 | 8月  | 0  | 0  | 0  | 6  | 29  | 35  | 38  | 25  | 20  | 10  | 13  | 3   | 6   | 3   | 0   | 0   | 0   | 0   | 10 |
|       | 9月  | 0  | 0  | 0  | 5  | 18  | 17  | 12  | 23  | 27  | 40  | 32  | 27  | 5   | 10  | 0   | 0   | 0   | 0   | 12 |
|       | 10月 | 0  | 0  | 3  | 13 | 33  | 45  | 33  | 17  | 40  | 30  | 21  | 9   | 13  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 14 |
|       | 11月 | 0  | 0  | 0  | 21 | 56  | 40  | 61  | 28  | 27  | 27  | 11  | 4   | 8   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 15 |
| 平成23年 | 12月 | 0  | 0  | 0  | 3  | 23  | 28  | 17  | 17  | 52  | 36  | 30  | 20  | 8   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 12 |
|       | 1月  | 0  | 0  | 0  | 0  | 17  | 50  | 63  | 50  | 45  | 60  | 38  | 28  | 3   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 18 |
|       | 2月  | 0  | 0  | 3  | 13 | 0   | 5   | 17  | 0   | 20  | 15  | 4   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 4  |
|       | 3月  | 0  | 0  | 0  | 0  | 7   | 16  | 7   | 7   | 11  | 11  | 7   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 3  |
|       | 4月  | 0  | 0  | 0  | 4  | 17  | 50  | 38  | 35  | 38  | 29  | 25  | 7   | 3   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 13 |
|       | 5月  | 0  | 0  | 8  | 33 | 67  | 60  | 33  | 27  | 61  | 28  | 7   | 0   | 4   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 18 |
|       | 6月  | 0  | 0  | 5  | 23 | 43  | 56  | 23  | 16  | 37  | 20  | 12  | 9   | 8   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 14 |
|       | 7月  | 0  | 0  | 0  | 11 | 13  | 10  | 13  | 5   | 13  | 8   | 0   | 7   | 6   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 5  |
|       | 全体  | 0  | 0  | 2  | 11 | 25  | 33  | 29  | 21  | 33  | 25  | 17  | 8   | 6   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 11 |

■休日（全ての土・日・祝日）《総運行本数》

|       |     | 時間帯 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     | 本      |  |
|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|--|
|       |     | 6時  | 7時  | 8時  | 9時  | 10時 | 11時 | 12時 | 13時 | 14時 | 15時 | 16時 | 17時 | 18時 | 19時 | 20時 | 21時 | 22時 | 23時 | 総計     |  |
| 平成22年 | 8月  | 27  | 36  | 45  | 54  | 54  | 54  | 36  | 45  | 45  | 36  | 45  | 45  | 54  | 54  | 63  | 45  | 36  | 9   | 783    |  |
|       | 9月  | 30  | 40  | 50  | 60  | 60  | 60  | 40  | 50  | 50  | 40  | 50  | 50  | 60  | 60  | 70  | 50  | 40  | 10  | 870    |  |
|       | 10月 | 33  | 44  | 55  | 66  | 66  | 66  | 44  | 55  | 55  | 44  | 55  | 55  | 66  | 66  | 77  | 55  | 44  | 11  | 957    |  |
|       | 11月 | 30  | 40  | 50  | 60  | 60  | 60  | 40  | 50  | 50  | 40  | 50  | 50  | 60  | 60  | 70  | 50  | 40  | 10  | 870    |  |
|       | 12月 | 33  | 44  | 55  | 66  | 66  | 66  | 44  | 55  | 55  | 44  | 55  | 55  | 66  | 66  | 77  | 55  | 44  | 11  | 957    |  |
| 平成23年 | 1月  | 36  | 51  | 66  | 78  | 78  | 75  | 57  | 69  | 72  | 60  | 72  | 69  | 75  | 72  | 84  | 60  | 48  | 12  | 1,134  |  |
|       | 2月  | 27  | 36  | 45  | 54  | 54  | 54  | 36  | 45  | 45  | 36  | 45  | 45  | 54  | 54  | 63  | 45  | 36  | 9   | 783    |  |
|       | 3月  | 27  | 36  | 45  | 54  | 54  | 52  | 38  | 45  | 47  | 38  | 45  | 45  | 52  | 54  | 59  | 47  | 36  | 9   | 783    |  |
|       | 4月  | 30  | 40  | 50  | 60  | 60  | 50  | 50  | 50  | 60  | 50  | 50  | 50  | 50  | 60  | 50  | 60  | 40  | 10  | 870    |  |
|       | 5月  | 36  | 48  | 60  | 72  | 72  | 60  | 60  | 60  | 72  | 60  | 60  | 60  | 60  | 72  | 60  | 72  | 48  | 12  | 1,044  |  |
|       | 6月  | 24  | 32  | 40  | 48  | 48  | 40  | 40  | 40  | 48  | 40  | 40  | 40  | 40  | 48  | 40  | 48  | 32  | 8   | 696    |  |
|       | 7月  | 33  | 44  | 55  | 66  | 66  | 55  | 55  | 55  | 66  | 55  | 55  | 55  | 55  | 66  | 55  | 66  | 44  | 11  | 957    |  |
|       | 総計  | 366 | 491 | 616 | 738 | 738 | 692 | 540 | 619 | 665 | 543 | 622 | 619 | 692 | 732 | 768 | 653 | 488 | 122 | 10,704 |  |

(3) 自転車交通量の実態

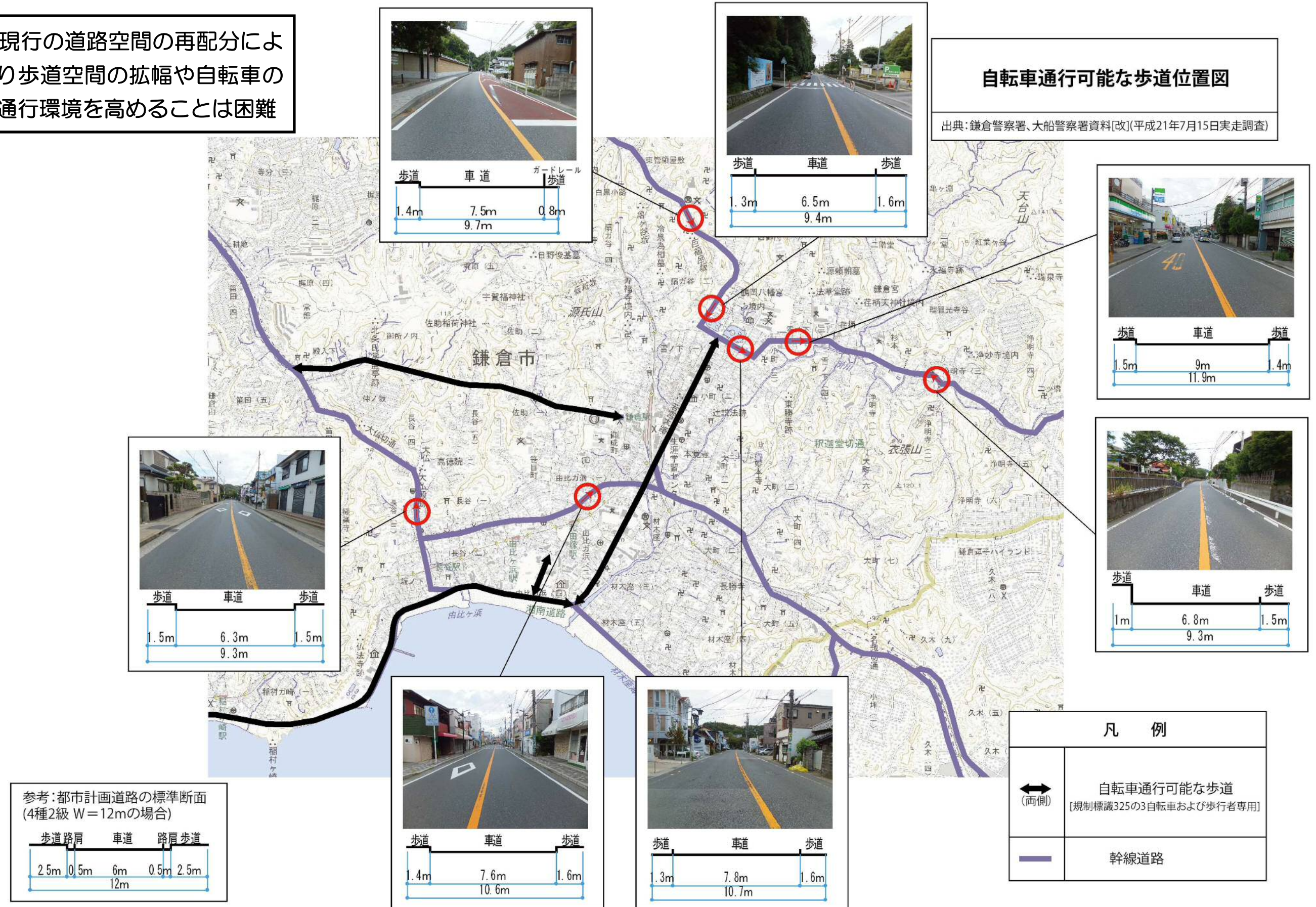
■自転車交通量は増加の傾向

12 時間・自転車交通量  
資料：平成 7 年、平成 14 年、  
平成 23 年度鎌倉市内交通量  
調査業務委託報告書



## (4) 歩道の整備状況

■ 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困難



### 3. 鎌倉地域地区交通計画の再評価

#### (1) 前回の主な論点に対する意見の整理

| 分類 | 第2回専門部会で示した論点、確認内容<br>(一部、前回の部会の意見から追加整理)                                                                                         | 確認事項の整理 |         | 第2回専門部会の意見 (・：委員の発言、⇒：部会長、事務局の発言)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                                                                                                                                   | 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：<br>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：<br>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？ | —       | —       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 明月院の踏切から裏八幡までの歩道を拡幅できないかという声が圧倒的に多い。30～50 cmでも歩道を広げるといふ発想が必要。車道を狭くすれば車は通行を控えるかもしれない。</li> <li>・ 車から公共交通への転換が進んだ場合、徒歩や自転車で市内を周遊する観光客が多くなるので、その時に今よりも歩行者数が増えそうな場所で、かつ平日も含め日常的に歩行者と自動車が混んでいる所に絞って道路整備を行えば良い。</li> </ul> ⇒車道も非常に狭く、バスがすれ違うために必要な最小限の車道幅員すらとれない箇所もあるので、歩道を広げると車道の最少幅員を下回ってしまう可能性もある。一方通行にできれば歩道は拡幅できるが、周辺道路への影響を確認することが課題である。                                                           |
|    | ③公共交通網の充実(路線バス)について：<br>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<br>定時性の確保に向け、施策をどのように進めるべきか？                             | —       | —       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス追い越し現示は難しいと思うが、シンポジウム、ワークショップでの住民の意見や、行政の施策を組む姿勢をアピールする上で、是非進めるべき。</li> <li>・ バス遅延の問題は、休日の年間ピークの数十日ぐらい程度であれば補足的な対策で済むと思う。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                             |
|    | ④公共交通網の充実(鉄道)について：<br>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？<br>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                                                                                                      | —       | —       | ・ 計画案が決まってない段階で何を把握するのか。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|    | ⑥地域の活性化を支援する交通環境について：<br>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：<br>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？                                                         | —       | —       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者が1か所当たり年間3,000台程度では効果はないかもしれない。関係者が協力し、もっと広い駐車場が確保できればより利用される可能性がある。フクちゃん号も、乗客がほとんど乗っていない。現在の施策に関しては無駄のないように、もう少し利用が増えるような方法を考えるべき。</li> </ul> ⇒深沢地区に対しては、今後のまちづくりの中でパーク＆ライドの駐車場を要望していく。 <ul style="list-style-type: none"> <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1人あたりの消費額が高くなっている。車から公共交通に転換すると、1人当たりの滞在時間や訪問箇所数、消費金額が増えているので、複合的な観点から評価すると、公共交通への転換が売り上げ増へつながるという観光事業者としてのメリットが考えられる。</li> </ul> |
|    | 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？                                                                               | —       | —       | ・ 世界遺産のワークショップでは、正月三が日の交通規制をアジサイの時期に実験してみればという意見があった。諸般の事情で難しいことは理解しているが、市民の意識を高めるのに良い。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

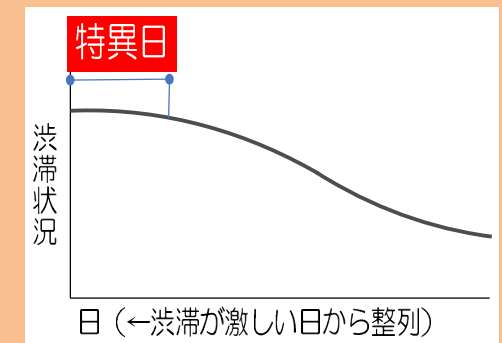
| 分類 | 第2回専門部会で示した論点、確認内容<br>(一部、前回の部会の意見から追加整理)                         | 確認事項の整理 |         | 第2回専門部会の意見 (・：委員の発言、⇒：部会長、事務局の発言)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----|-------------------------------------------------------------------|---------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                                                                   | 前提条件    | 今後の検討方針 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 論点 | ○地区交通計画として自転車の位置づけをどのように考えるかについて                                  | —       | —       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人力車や自転車の利用が非常に増えている。これから先のデータが必要ではないか。</li> <li>・ 片側1車線の道路を、自転車、人力車、自動車、バイクが走っていることが渋滞に影響する。</li> <li>・ 鎌倉の観光では自転車で移動することを進める一方で、交通違反の取り締まりを行わなくてはならない。</li> <li>・ 自転車が右側を走っていると、対向のバスが通れない。京急バス等は六地蔵から行くと左側にブロックがあり、通行できなくなる</li> </ul>                                                                                                                                                              |
|    | ○浄明寺・十二所地区の重点課題地域の位置づけについて                                        | —       | —       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 検討課題を絞るのであれば、この地域で対策ができれば市民にとって一番インパクトの大きい施策になる。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|    | ○交通規制について                                                         |         |         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 世界遺産のワークショップでは、正月三が日の交通規制をアジサイの時期に実験してみればという意見があった。諸般の事情で難しいことは理解しているが、市民の意識を高めるのに良い。</li> <li>・ 正月並に交通混雑が生じる時期は花火の時である。鎌倉の交通政策は歩くということを考えれば、何か取組みが必要。</li> <li>・ ⇒県警は、市民の合意形成が図れば良いということだが、正月以外で広範囲な合意形成は難しいと考えている。</li> <li>・ 来訪の車は逗子から入り、朝比奈から出るという流入規制ができれば良い。路線バス等の公共交通や地域住民の車両は規制対象外、夏の逗子の葉山では、午前中は海岸線沿いの御用邸側から、午後は逆に逗子の海岸からという流入規制を行っている。少なくとも土日については朝比奈側から入ってこられないようにするというとも考えられる。</li> </ul> |
|    | ○ロードプライシングについて                                                    | —       | —       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 法的な問題や課金方法の問題、他市へ迂回することの混雑問題が課題であり、鎌倉市だけで実施することは問題がある。市内でも生活道路が非常に混むことになる。国内の一般道路ではロードプライシングの実施例はないため、鎌倉での実施は難しい。</li> <li>・ 商連会の立場としては、課金システムが利用者に理解されるか分からなことから、短期間での検討は難しく、この専門部会の議論から外した方が良いのではないか。</li> <li>・ 世界遺産への取組みが、ロードプライシングの1つの契機になる。</li> </ul> ⇒ロードプライシング実施は、問題が非常に大きいので解決策も難しいが検討対象となるだろう。                                                                                             |
|    | ○情報提供について                                                         |         |         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鎌倉は休日に車で行くと混むことが広く知れ渡ったため、通過交通が減ったのではないか。</li> </ul> ⇒首都高速道路がネットワーク化され埼玉県や千葉県から相当早く朝比奈付近まで来れるが、そこから先の鎌倉地域内の混雑情報は知る方法がない。                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 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) | ○       |         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民の移動は平日の方が多。平日もバスは送れていることから、平日は問題がない分けではない。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|    | 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                   |         | ○       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域内の動きを細かく取り組まなければならない。駐車場の動きも非常に重要である。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|    | 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   |         | ○       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鎌倉市域内に車で来る人やパーク＆ライド利用者のアンケート調査が必要</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

| 分類 | 第2回専門部会で示した論点、確認内容<br>(一部、前回の部会の意見から追加整理)                                                       | 確認事項の整理 |         | 第2回専門部会の意見 (・：委員の発言、⇒：部会長、事務局の発言)                                                                                                                                                                                                                   |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                                                                                                 | 前提条件    | 今後の検討方針 |                                                                                                                                                                                                                                                     |
|    | 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                           | ○       |         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 線的に道路整備を実施するのは難しいが、交差点や渋滞区間などを局部的に整備する考え方が必要である。</li> <li>⇒交差点であっても、地権者の合意形成が非常に難しい（史跡への影響等）</li> <li>・ 国道134号の鎌倉高校への右折レーンは公共の土地なので整備は可能ではないか。</li> </ul>                                                  |
|    | 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：<br>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        | ○       | ○       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現状が以前と変わっていないことはあり得ないので、現状のデータを収集することが一番良い。</li> <li>⇒通常、他の都市ではバイパスや4車線の道路が整備され、交通のパターンが変わり過去のデータは使えないが、鎌倉の場合は道路状況等がほぼ変わっていない。自動車がどこから流入して、どこに到着するかのパターンは変わっていないと思うことから、過去のデータでも十分に議論できると考えている。</li> </ul> |
|    | 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：<br>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<br>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 | ○       |         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者の買物での移動の問題がある。</li> </ul>                                                                                                                                                                               |
|    | ⑩交通計画の検討エリアについて<br>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<br>必要に応じて横浜市と調整・協議し検討を進める   | ○       | ○       |                                                                                                                                                                                                                                                     |

## (2) 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（特に自動車が集中する休日）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）の定時性の確保に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 | 「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、季節や曜日によりその状況にばらつきがあります。市民生活と観光の共生を図っていくために、交通渋滞が特に悪化しバスの定時性が著しく低下する休日の「特異日」への対応をめざします。</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>                                                                                                                                                                                                                                                                                |



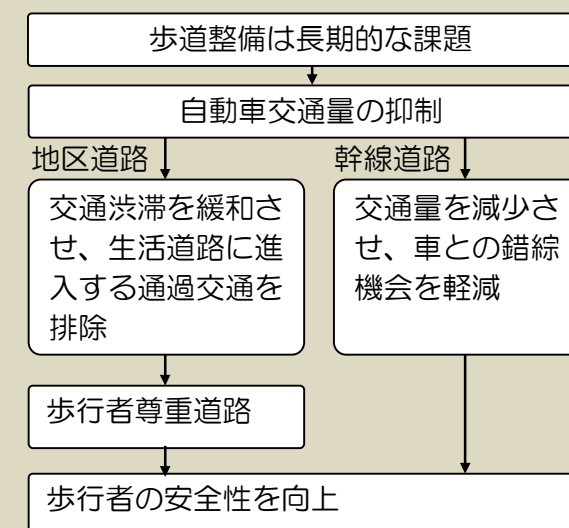
なお、これまでの部会の中で意見が挙がった内容については、次のように考えます。

| 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。                                                                                      |

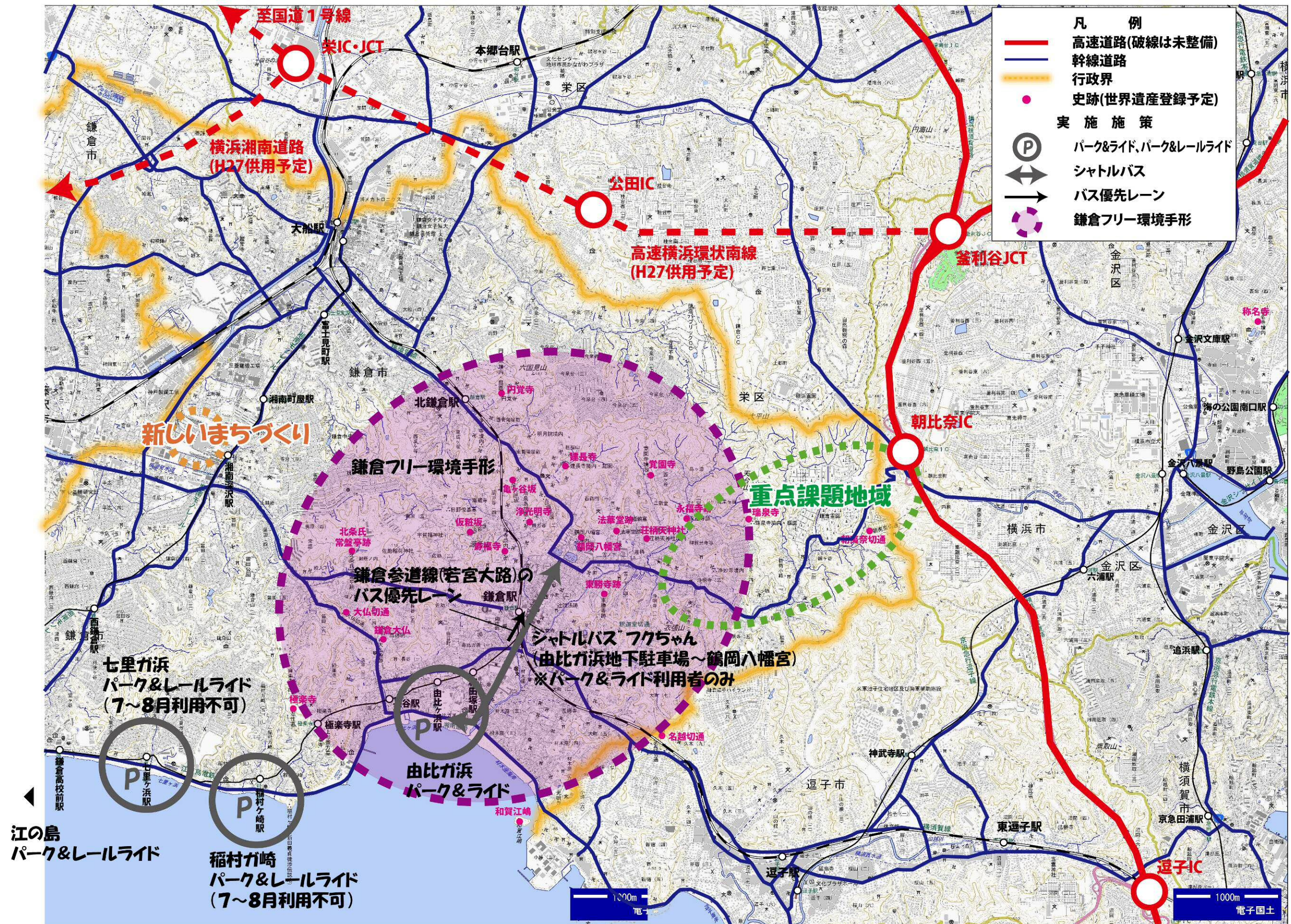
### (3) 20の施策の再評価（案）

| 分類         | 施策           | No. | 対象地区<br>又は区間 | 実施の状況 |    | 再評価（案）                                                                                                                                                                                       |                                                                      |              |
|------------|--------------|-----|--------------|-------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|--------------|
|            |              |     |              | 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      |       |    | 前回の部会では、短期間での検討は難しく専門部会での議論から外した方が良いとの意見がありましたが、依然として道路渋滞問題やそれに伴うバスの定時性の低下、歩行環境の低下等の問題が発生している中で、施設整備による対応が難しいことや、世界遺産への取組みが1つの契機となるとの意見も踏まえ、専門部会で提起されたシステム上懸念される問題について検討し、有効かつ実現可能な方策を検討します。 |                                                                      | 継続検討         |
|            |              |     |              |       |    | <div>【提起された問題・課題】</div> <div><div>○ 法的な問題の有無</div><div>○ 課金方法(公平、平等性)</div><div>○ 周辺地域への影響の有無</div><div>○ 市内生活道路への侵入(効果性)</div><div>○ 利用者合意形成</div><div>○ 県や隣接市の協力 等</div></div>             |                                                                      |              |
| 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      | ◎     | ●  | 既に実施されている箇所での利用実態・効果を把握しつつ、利用促進策と、新たな箇所等を検討し、さらなる充実を図ります                                                                                                                                     | 夏季の駐車場の確保を検討しつつ、利用促進策を継続的に検討します。                                     | 継続実施（拡充策の検討） |
|            |              | 2-2 | 稲村ガ崎         |       | ●  |                                                                                                                                                                                              |                                                                      |              |
|            |              | 2-3 | 江の島          |       | ●  |                                                                                                                                                                                              |                                                                      |              |
|            |              | 3   | 由比ガ浜         |       | ●  | 既に実施されている箇所での利用実態・効果を把握しつつ、利用促進策と、新たな箇所等を検討し、さらなる充実を図ります                                                                                                                                     | 現在進められている市街地整備計画において駅前広場の計画もあることから、まちづくりとの整合を図りバス路線の再編も視野に入れつつ検討します。 | 継続検討         |
|            |              | 4   | 深沢地域国鉄跡地     | ◎     |    |                                                                                                                                                                                              | 朝比奈 IC からの流入交通量対策は重要であるものの、本格実施に向けた課題が多いことから、新たな候補地を検討します            | 見直し          |
|            |              | 5   | 鎌倉霊園         | ◎     |    |                                                                                                                                                                                              |                                                                      |              |
|            | シャトルバス（ミニバス） | 6   | 海浜公園～鶴岡八幡宮   |       | ●  | パーク＆ライド利用客以外の一般客も利用できるよう検討します。                                                                                                                                                               |                                                                      | 継続実施（拡充策の検討） |
|            |              | 7   | 鎌倉霊園～鶴岡八幡宮   | ◎     |    | パーク＆ライドに合わせ計画を見直します。                                                                                                                                                                         |                                                                      | 見直し          |
|            |              | 8   | 大仏～材木座       |       |    | 世界遺産登録に合わせて、サービスの充実を検討します。                                                                                                                                                                   |                                                                      | 継続検討         |
|            |              | 9   | 市役所～湘南深沢     | ◎     |    | 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します。                                                                                                                           |                                                                      | 継続検討         |
|            | バス専用レーン      | 10  | 鎌倉参道線の4車線区間  |       | ●  | 現在バス優先レーンとして実施されていますが、さらに専用レーン化を検討します。                                                                                                                                                       |                                                                      | 継続実施（拡充策の検討） |
|            | バス追越し現示      | 11  | 金沢鎌倉線        |       |    | 浄明寺・十二所地区は重点課題地区に位置づけており、市民の生活の足を守るため在来路線バスの定時性の確保に向け継続的に検討します。                                                                                                                              |                                                                      | 継続検討         |

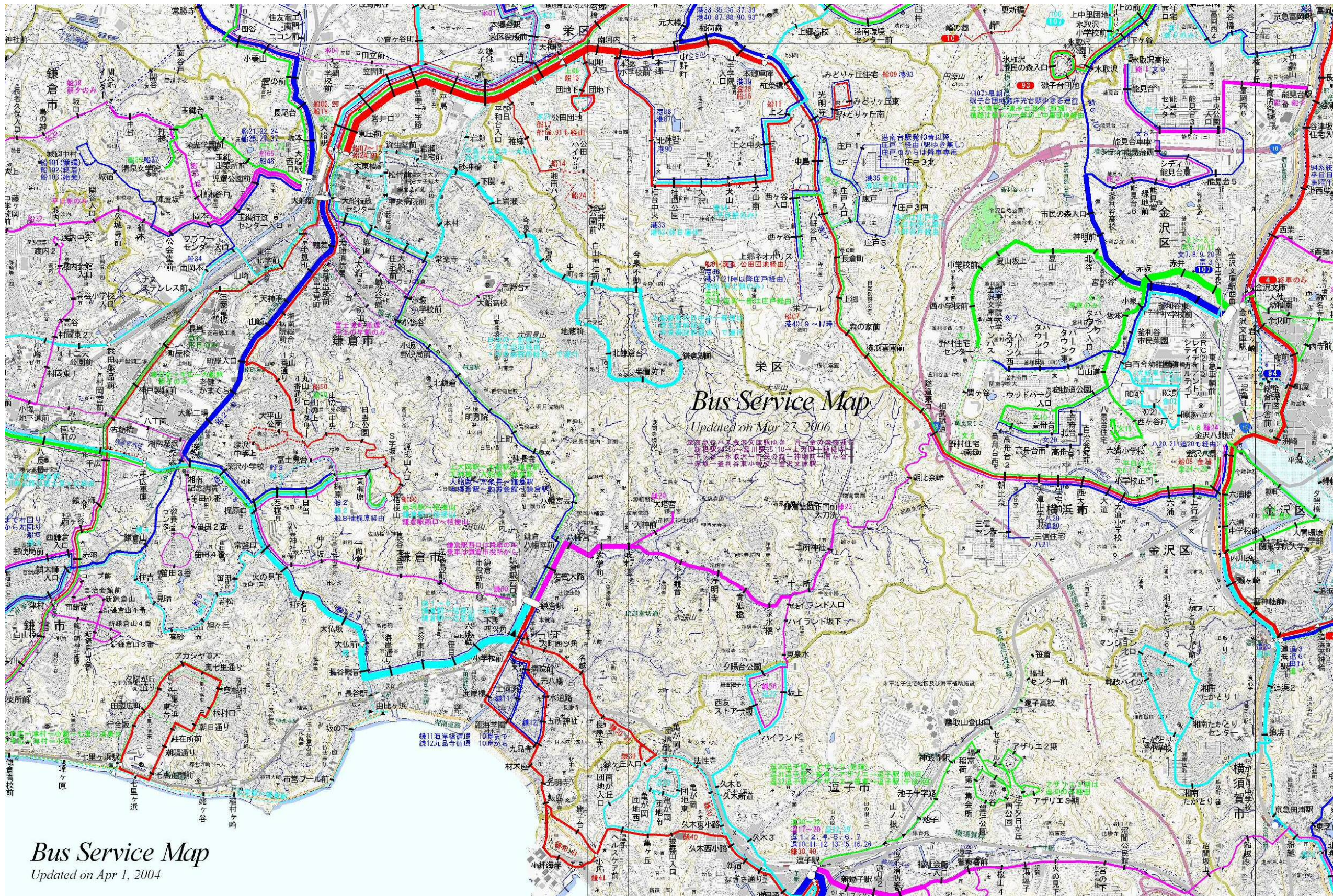
| 分類                 | 施策      | No.  | 対象地区<br>又は区間 | 実施の状況 |    | 再評価（案）                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |              |
|--------------------|---------|------|--------------|-------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
|                    |         |      |              | 実験    | 本格 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |              |
| 公共交通<br>への転換<br>方策 | 環境手形    | 12-1 | 鎌倉地域         | ◎     | ●  | 車から公共交通への転換施策の動機づけになり、短期的な実施可能性が高い施策、利用できる交通機関の拡大や地域の活性化方策（割引店舗の充実等）と連携しサービスの充実を検討する。世界遺産登録史跡の分布を踏まえつつ、新たに路線バスや、JR、京浜急行等の連携を視野に入れ検討する。                                                                                                                                                                   | 継続実施<br>（拡充） |
|                    | 乗合タクシー  | 12-2 | 鎌倉地域         | ◎     |    | 在来路線バスを補完する移動手段として検討する。検討に際しては採算性の確保が課題である。                                                                                                                                                                                                                                                              | 継続検討         |
| 歩行環境<br>の向上策       | 歩行者尊重道路 | 13   | 今小路通り        | ◎     |    | <p>歩行環境の充実が優先施策である。</p> <p>道路空間の再配分により歩道を拡幅する考え方もあるが、もともと車道も狭く、バスがすれ違うために必要な最小限の車道幅員すらとれない箇所もあるので、歩道を広げると車道の最少幅員を下回ってしまう。</p> <p>一方通行にできれば歩道は拡幅できるが、周辺道路への影響を確認すること、地元との合意形成が課題である。</p> <p>今後、公共交通を活用した施策を進めていく上で、歩行環境のさらなる向上が必要であることから、幹線道路は車との錯綜機会の軽減、地区道路は、交通規制等の周辺道路への影響を見定めつつ歩行者尊重道路の実施に向け検討する。</p> | 継続検討         |
|                    |         | 14   | 小町大路         |       |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 継続検討         |
|                    |         | 15   | 海浜公園～周辺観光拠点  |       |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 継続検討         |
|                    |         | 16   | 江ノ電長谷駅前      |       |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 継続検討         |
|                    | ゾーンシステム | 17   | 由比ガ浜・長谷地区    |       |    | ロードプライシングに合わせて進める計画であり、その状況に応じて検討する。                                                                                                                                                                                                                                                                     | 継続検討         |
| 円滑な交通制御            |         | 18   | 下馬交差点        |       |    | 幹線道路問題においては、円滑化対策が重要になることから、拡充も含め検討する。                                                                                                                                                                                                                                                                   | 継続検討         |
| 総合的な交通情報           |         | 19   | —            | ◎     |    | 鎌倉は休日に車でいくと混むことが広く知れ渡ったため、通過交通が減ったのではないかと（情報の認知）。                                                                                                                                                                                                                                                        | 継続検討         |
| プロモーション            |         | 20   | —            | ◎     |    | 首都高速道路がネットワーク化され埼玉県や千葉県から相当早く朝比奈付近まで来れるが、そこから先の鎌倉地域内の混雑情報は知る方法がない。今後、公共交通を活用した施策を進めていく上で、交通手段の選択に影響を及ぼすような例えば「渋滞予測」やリアルタイムでの情報提供やプロモーションの充実が必要であることから、世界遺産登録と連携し、VICS等の交通情報等も活用しながら実施に向け検討する。                                                                                                            | 継続検討         |



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）



参考図. 路線バス網



## 4. アンケート調査について

■前回の部会を踏まえ、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行います。

### 【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 |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------|
| 前回の部会での<br>主な意見と決定<br>内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 居住者、事業者に同じアンケート用紙を配布する。</li> <li>・ 平成7年当時は、アンケート用紙を鎌倉地域に6割、その他の地域に4割で配布したが、今回は、統計的にみて歪みが出ない程度に鎌倉地域に多く配布する。</li> </ul> | <div>何らかの方法で鎌倉地域内に車で来た人の意向や考え方を聞く必要がある。</div>                         |                  |
| ■目的                      | 委員会での議論の根底になる居住環境上の問題の把握であり、平成7年当時と比較検討できるように同様の設問とする。加えて、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。                                                                         | <div>鎌倉地域の交通問題は、市外からの流入交通の増加が大きな要因であることから、その実態を把握し、施策の検討に反映させる。</div> |                  |
| ■対象                      | 平成7年当時と比較するため、配布対象は同じとする<br>鎌倉市に居住する市民 1,000 人<br>（鎌倉地域内 60%、その他 40%）                                                                                          | パーク＆ライド駐車場利用者<br>（江の島、七里ガ浜、稲村ガ崎、由比ガ浜）                                 | 市役所駐車場利用者        |
| ■方法                      | 配布回収郵送                                                                                                                                                         | <div>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<br/>期間としては1ヶ月程度実施予定</div>          |                  |
| ■内容                      | 別紙参照                                                                                                                                                           | 別紙参照                                                                  | 別紙参照             |