

鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

【第4回】

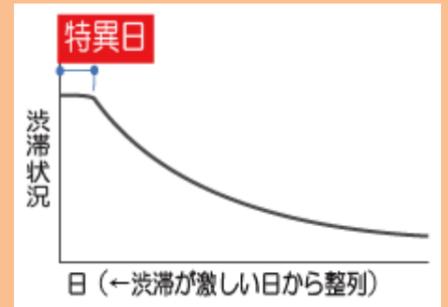
(目 次)

1. 本日の部会の進め方	1
2. 特異日、特定箇所の考え方について.....	2
3. 20の施策の再評価について.....	8
1) 社会実験との関係について.....	8
2) 20の施策の再評価（案）.....	9

平成24年11月19日（月）

第2回鎌倉市交通計画検討委員会（平成24年9月27日）で了承を得た『鎌倉地域地区交通計画の今後の方向性』

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"> • 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。 • 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。 • 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。 • 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。
■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"> • 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。 • 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。 • 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。
	世界遺産にふさわしい交通環境への対応	<ul style="list-style-type: none"> • 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。



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。

2. 特異日、特定箇所の考え方について

- 特異日、特定箇所は、課題を明らかにし施策を絞るために設定するもの
- 特異日のイメージとしては、ゴールデンウィークのように鎌倉地域が全体的に交通渋滞し、バスの定時性が著しく低下する日
- 特定箇所のイメージとしては、特異日の交通渋滞の起点となるような交差点
- 設定方法は、平成22年1月～22年12月の1年間のVICSデータによる『交通渋滞・混雑量（時間×距離）』の多い日を上から並べグラフ化した傾きの変化と、バスデータによる『遅れ時間』を踏まえ、特異日を設定します。

VICSデータ（財）日本道路交通情報センター）

対象：車両感知器が設置されている道路が対象

【特異日】

- ・平成22年のデータを用いて混雑、渋滞状況を1日のデータとして集計し、その状況が悪い日の順に並べグラフ化
- ・渋滞状況図やバスICカードデータと突き合わせ特異日を設定

【特定箇所】

- ・道路区間別の1年間の渋滞混雑量を集計し、その状況が悪い区間の順に並べ、バスデータの結果を踏まえ特定箇所を設定する



解析結果は次回の部会

バスICカードデータ（国土交通省 関東地方整備局）

対象：バス車内のICカードリーダー利用者（共通運賃を除く乗降でタッチした利用者）

【特異日】

- ・VICSデータによる渋滞が激しい日の『バスの遅れ時間』（想定所要時間－運行所要時間）の程度を確認し、上位どこまでを特異日とするか判断する

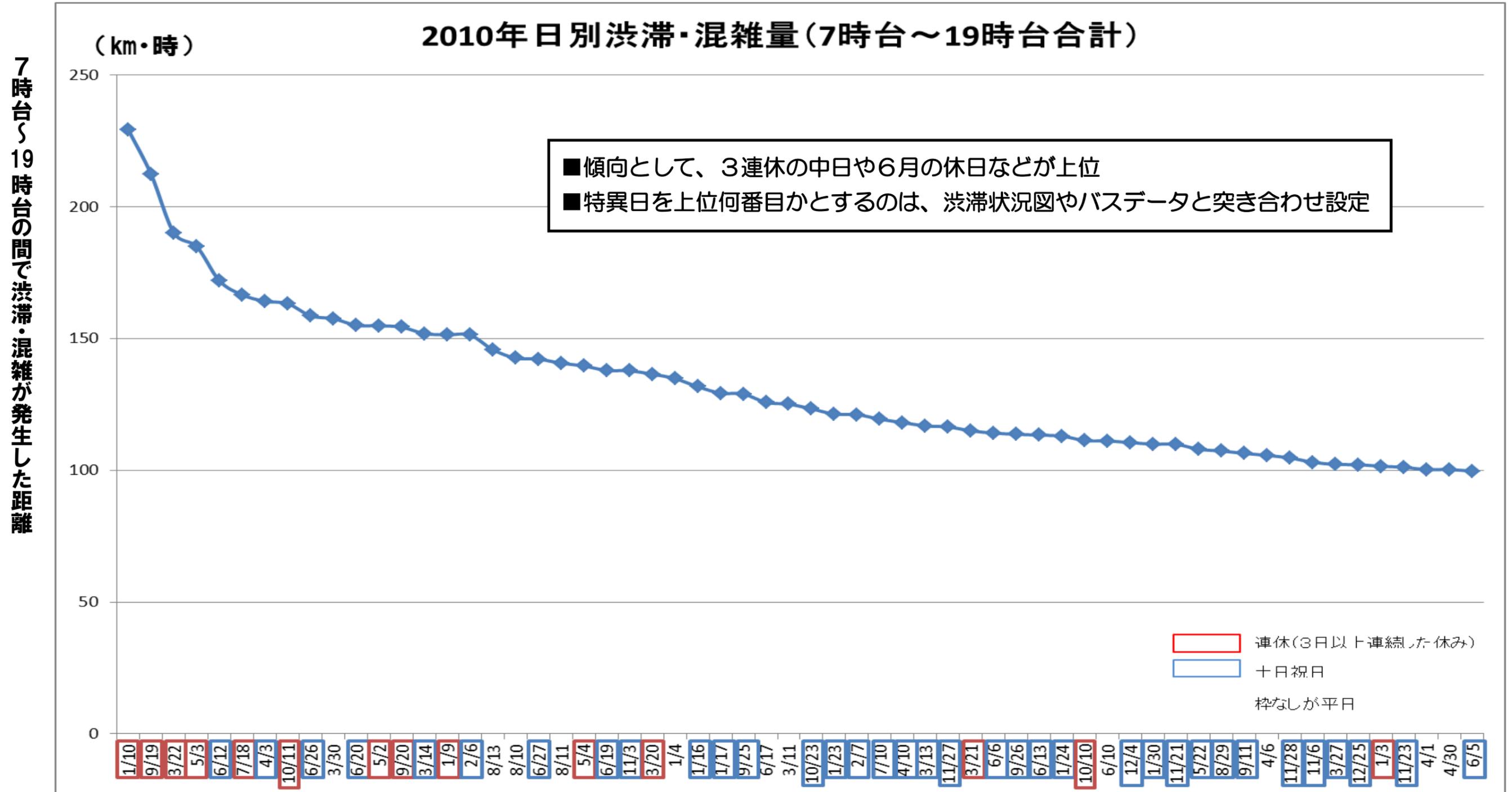
【特定箇所】

- ・バス停間毎に1年間の遅れ時間を集計し、その状況が悪い区間の順に並べ、VICSの結果を踏まえ特定箇所を設定する



平成22年1月～平成22年12月の1年間の渋滞状況の変動（上位60番目までを表記）

※計算対象は鎌倉地域の交通渋滞が全市的に広がることから市域全体とする



7時台～19時台の間で渋滞・混雑が発生した距離

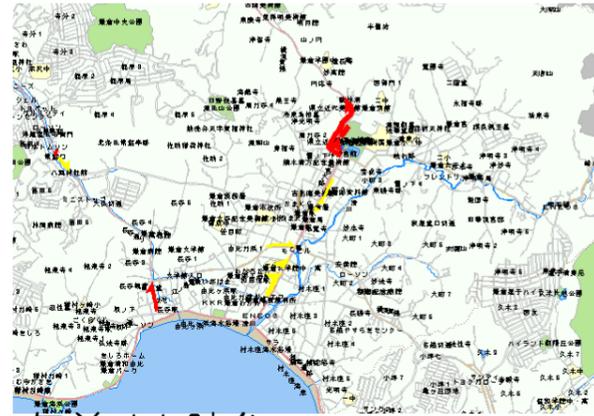
単位(km・時) 渋滞、混雑が発生した道路の距離に時間を乗じた値

- ・事象の発生頻度の数え方…5分を1周期とし、渋滞・混雑をカウントする。
(仮にある地点で1時間連続して渋滞が発生していたら12回となる。)
- ・渋滞…10km以下/時
- ・混雑…20km以下/時
- ・渋滞・混雑量…渋滞・混雑の激しさを表したもの。
(計算式…渋滞・混雑している距離×渋滞している時間)
(例:ある地点で2kmの渋滞が1時間発生していた場合…2×1=2km・時)

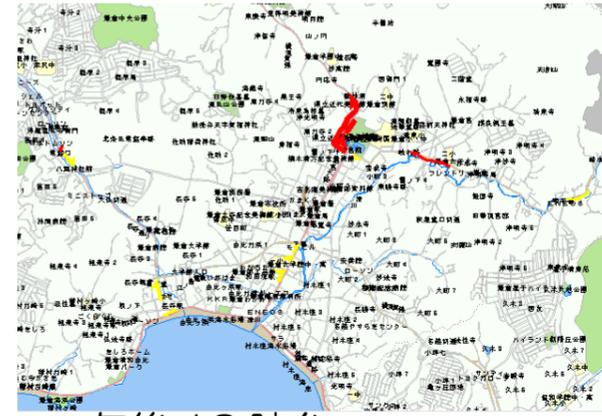
資料：(財)日本道路交通情報センター

渋滞が最も激しい日の状況 (平成22年1月10日(日))

午前7時台



午前8時台



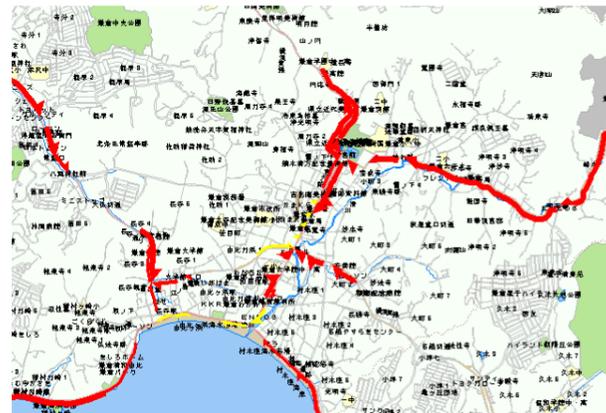
午前9時台



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



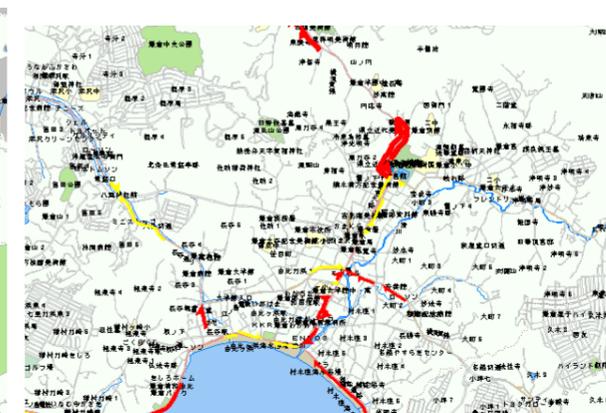
午後5時台



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

上位 10 番目の日の渋滞状況

(平成 22 年 3 月 30 日 (火))

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



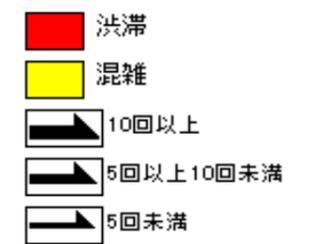
午後 5 時台



午後 6 時台



午後 7 時台

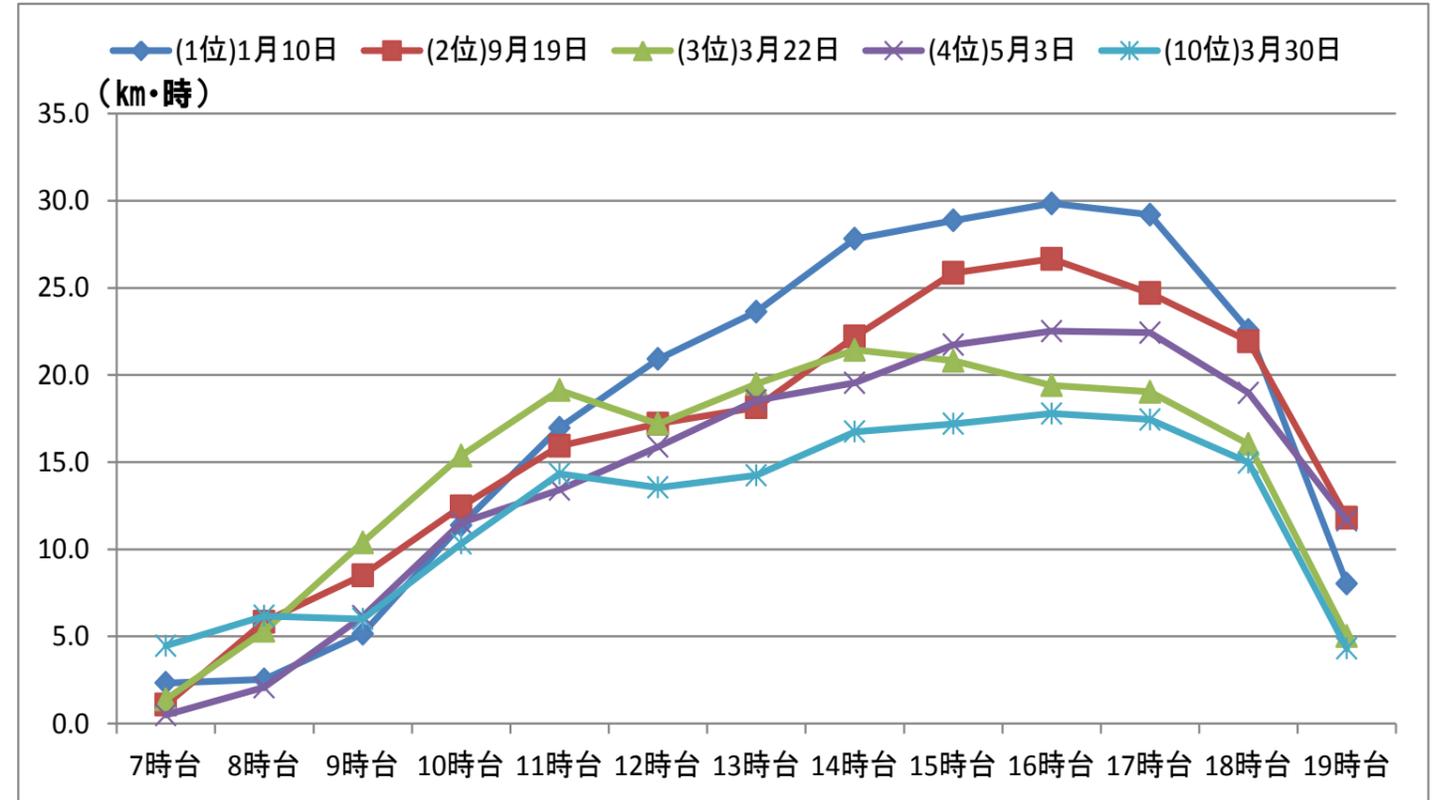


資料：(財) 日本道路交通情報センター
地図情報：パスコ

渋滞・混雑量の時間変動

■最も渋滞している日から上位4番目までと、10番目の渋滞・混雑量を比較すると、時間変動は概ね同じであり時間の経過とともに増加し、午後16時台をピークに減少する傾向にあります

1時間に渋滞・混雑が発生した距離



単位: km・時

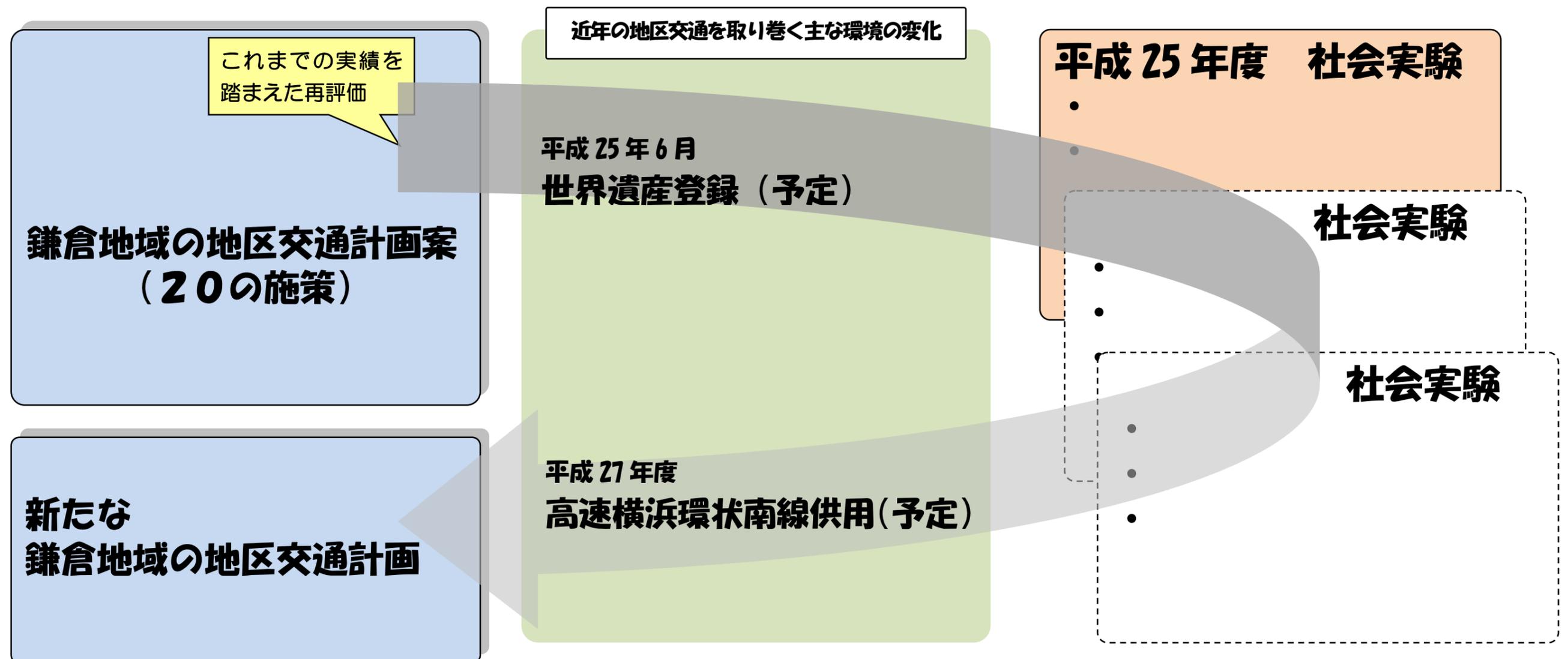
	時間帯別平均渋滞・混雑量				
	(1位)1月10日	(2位)9月19日	(3位)3月22日	(4位)5月3日	(10位)3月30日
7時台	2.3	1.1	1.4	0.5	4.5
8時台	2.5	5.8	5.3	2.1	6.2
9時台	5.2	8.5	10.4	6.2	6.0
10時台	11.4	12.4	15.4	11.5	10.3
11時台	17.0	15.9	19.1	13.4	14.3
12時台	20.9	17.2	17.2	15.9	13.5
13時台	23.6	18.1	19.5	18.5	14.2
14時台	27.8	22.2	21.4	19.6	16.7
15時台	28.9	25.9	20.8	21.7	17.2
16時台	29.8	26.7	19.4	22.5	17.8
17時台	29.2	24.7	19.0	22.4	17.4
18時台	22.6	21.9	16.0	19.0	15.0
19時台	8.0	11.8	5.0	11.7	4.3
計	229.2	212.3	190.1	184.9	157.5

資料: (財) 日本道路交通情報センター

3. 20の施策の再評価について

1) 社会実験との関係について

- ①鎌倉地域の地区交通計画案（20の施策）の再評価は、これまでの関係機関との協議、社会実験、本格導入等の実績、交通状況の変化を踏まえ、現時点で『見直すもの』、『追加するもの』がないか検討するものです
- ②①の結果を踏まえ、実施の条件が整い実施可能なものから社会実験、本格導入を進め、施策の効果や課題を明らかにします
- ③②を積み重ね、地区交通計画案（20の施策）を、より鎌倉地域の実情に合うよう再構築します（『新たな鎌倉地域の地区交通計画』）



■ 鎌倉地域の地区交通計画の実施

2) 20の施策の再評価（案）

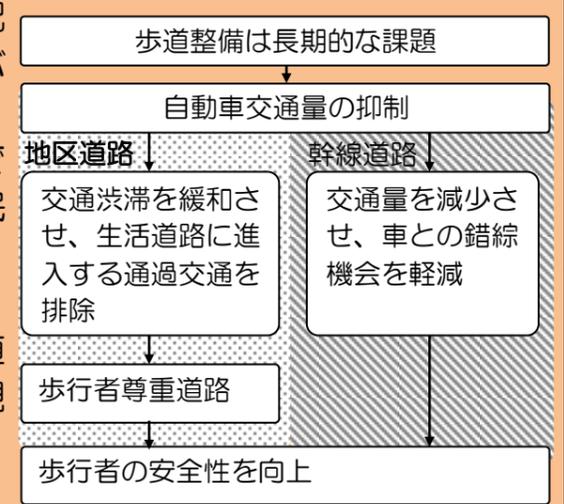
【主な論点】

- 再評価に向けて、これまでの関係機関との協議、社会実験結果、部会での意見等を整理した内容
- 継続するものについては、今後どのような視点、施策を強化すれば良いか
- 新たに追加する施策はないか

(1/3)

分類	施策	No.	対象地区 又は区間	実施の状況		これまでの関係機関との協議、社会実験結果、部会での意見の整理		
				実施	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			<ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞や歩行空間の低下問題に対し、施設整備には時間がかかることから、短期的には自動車の利用を何らかの方法で抑制することが必要です。 世界遺産への登録を1つの契機として、専門部会で提起されたロードプライシングのシステム上懸念される問題について、有効かつ実現可能な方策を検討します。 部会で挙げたロードプライシング以外の流入規制の方法についても、合わせて課題の整理等を行い実施の可能性を検討します。 	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> 【提起された問題・課題】 <ul style="list-style-type: none"> 法的な問題の有無 課金方法(公平、平等性) 周辺地域への影響の有無 市内生活道路への侵入(効果性) 利用者合意形成 県や隣接市の協力 等 </div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 【部会で挙げた流入規制の方法】 <ul style="list-style-type: none"> 流入できないエリア、時間帯を定める 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 鎌倉地域の東側の来訪車両は逗子から入り、朝比奈から出る交通規制 正月三が日の交通規制を他の時期にも実施する </div>	継続検討
公共交通への転換方策(1/2)	パーク&ライド	2-1	江ノ電七里ガ浜	◎	●	<ul style="list-style-type: none"> 既に実施されている箇所での利用実態・効果を把握し、広報活動等の利用促進策と新たな箇所等の実施によるさらなる充実を図ります。 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いなどの施策効果を示し、広く民間事業者からの協力を求めます。 	<ul style="list-style-type: none"> 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)
		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	◎			<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	継続検討
5	鎌倉霊園	◎		見直し				

分類	施策	No.	対象地区 又は区間	実施の状況		これまでの関係機関との協議、社会実験結果、部会での意見の整理	
				実施	本格		
公共交通への 転換方策(2/2)	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)
		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	継続実施 (拡充)
	バス追越 し現示	11	金沢鎌倉線			・ 金沢鎌倉線沿道地域では、同路線が混雑すると他に代替がなく移動しやすさが著しく低下します。市民生活の足を守る路線バスの定時性の確保は重要な課題です。	継続検討
	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であることから、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します。 ・ 世界遺産史跡の分布等を踏まえつつ、新たな路線バスや、JR 線、京浜急行等の連携を視野に入れ検討します。	継続実施 (拡充)
	乗合タク シー	12-2	鎌倉地域	◎		・ 在来の路線バスを補完する移動手段として検討します。 ・ 社会実験の結果から、実施に向けては採算性の確保が課題です。	継続検討
歩行環境の 向上策	歩行者尊 重道路	13	今小路通り	◎		<p>歩行環境の充実は優先施策です。道路空間の再配分による歩道の拡幅は、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幅員すらとれない箇所もあることから、対応が困難な状況です。一方通行規制による歩道の拡幅は、沿道住民からの合意形成が課題です。</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す。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します。</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
		17	由比ガ浜・長谷 地区				・ 自動車利用の抑制策に合わせて進める計画であり、その状況に応じて検討します。



分類	施策	No.	対象地区 又は区間	実施の状況		これまでの関係機関との協議、社会実験結果、部会での意見の整理	
				実施	本格		
円滑な交通制御	江ノ電踏切と連動した信号処理	18	下馬交差点			<ul style="list-style-type: none"> 常に交通渋滞が発生する特定箇所の対応は重点課題であり、関係機関との協議を継続的に行い、実現化を進めます。 	継続検討
総合的な交通情報		19	—	◎		<ul style="list-style-type: none"> 今後、交通混雑の解消に向け、自動車から公共交通への転換（交通手段の選択）、到着時間の変更を促すためには、「渋滞予測」や「駐車場の利用状況」などのリアルタイムでの情報提供や、公共交通の利用促進を図る環境手形等の各種サービスの提供が重要です。 既存のパソコンやスマートフォンのアプリケーションソフトによる交通情報等も活用しつつ、総合的な交通情報体系の実現化を進めます。 <p>〔主な既存の交通情報〕</p> <ul style="list-style-type: none"> リアルタイムの交通渋滞情報や経路選択情報 リアルタイムのコインパーキングの空き情報 鉄道の乗車乗換え情報 バス停での時刻表 等 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> <p>《情報提供の効果》</p> <ul style="list-style-type: none"> ■自動車から公共交通への転換 ■経路、到着時間の変更など </div> <div style="font-size: 2em;">⇄</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%; background-color: #e0e0e0;"> <p>《総合的な交通情報のイ-ツ》</p> <ul style="list-style-type: none"> 渋滞状況・予測等の道路情報 公共交通サービス情報（環境手形、P&R等） 世界遺産、観光施設の情報（立ち寄り施設） </div> </div>	継続検討
プロモーション		20	—	◎		<ul style="list-style-type: none"> 観光客、市民、交通事業者、その関係者に対し、世界遺産登録や商業観光と連携しながら、鎌倉地域地区の交通計画や地域の活性化の取組みなどの内容を、継続的に広く情報発信する方法を検討します。 	継続検討

【近くに世界遺産登録予定史跡とバス停がある材木座駐車場、民間駐車場の活用の検討】

■材木座駐車場の検討

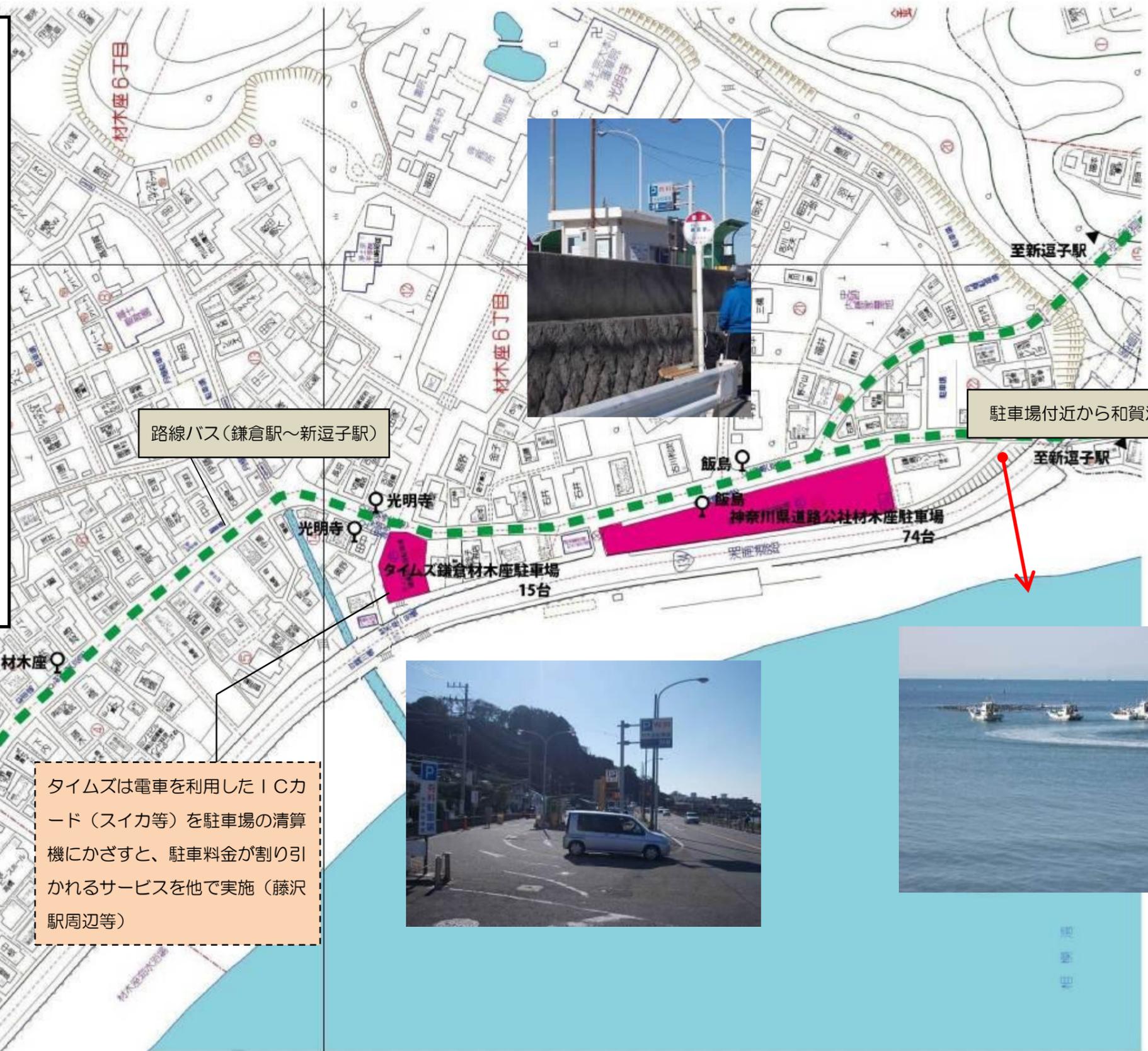
近くにバス停や和賀江嶋があることから、位置的には好条件ですが、次のような課題があります。

- ・ バスの運行本数が 1 時間に4本程度
- ・ 駐車場の利用者が多い
- ・ パーク&ライドチケットの販売方法 など

■民間駐車場の検討

次のような課題があります。

- ・ 駐車場の規模が小さいこと
- ・ 計画の思惑以外の駐車場（例えば鎌倉地域内）が実施する可能性があるなど、管理が難しい
- ・ 暫定利用されている場合があること（恒久性） など



路線バス（鎌倉駅～新逗子駅）

駐車場付近から和賀江嶋の眺望

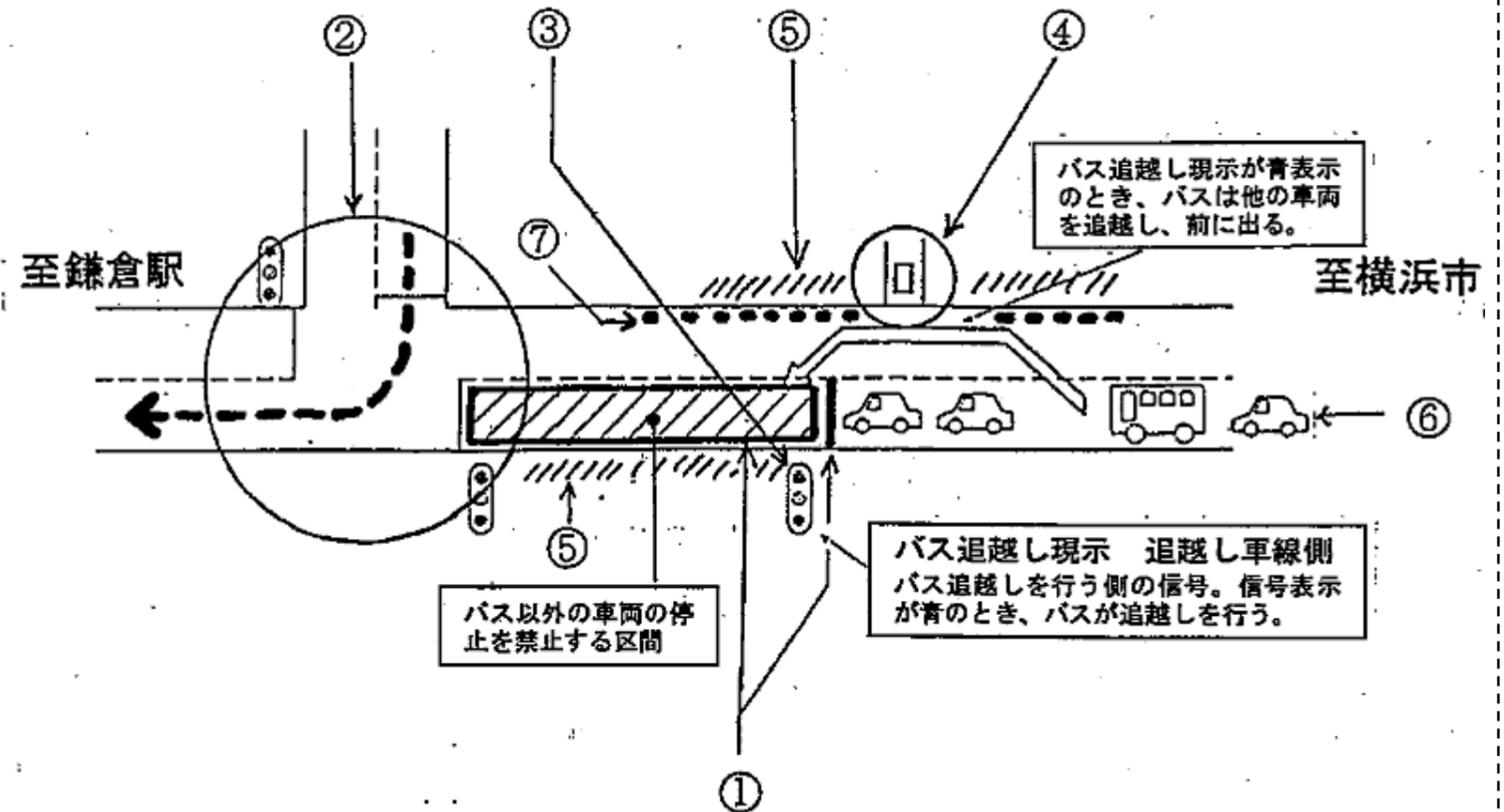
タイムズは電車を利用したICカード（スイカ等）を駐車場の清算機にかざすと、駐車料金が割引されるサービスを他で実施（藤沢駅周辺等）

参考2 バス追越し現示の検討

- 金沢鎌倉線のバス追越し現示は、これまでの交通管理者との協議において、実現化はかなり厳しい状況です。
- バス追越し現示のしやすさは、はみ出す反対車線の通行が円滑に行える環境を整えることが必要です。
- これまでのVICSによる渋滞情報を見ると、八幡宮前交差点から報国寺入口交差点付近までは、日常的に交通渋滞が伸びることから、バス追越し現示の効果が高いと考えられます。

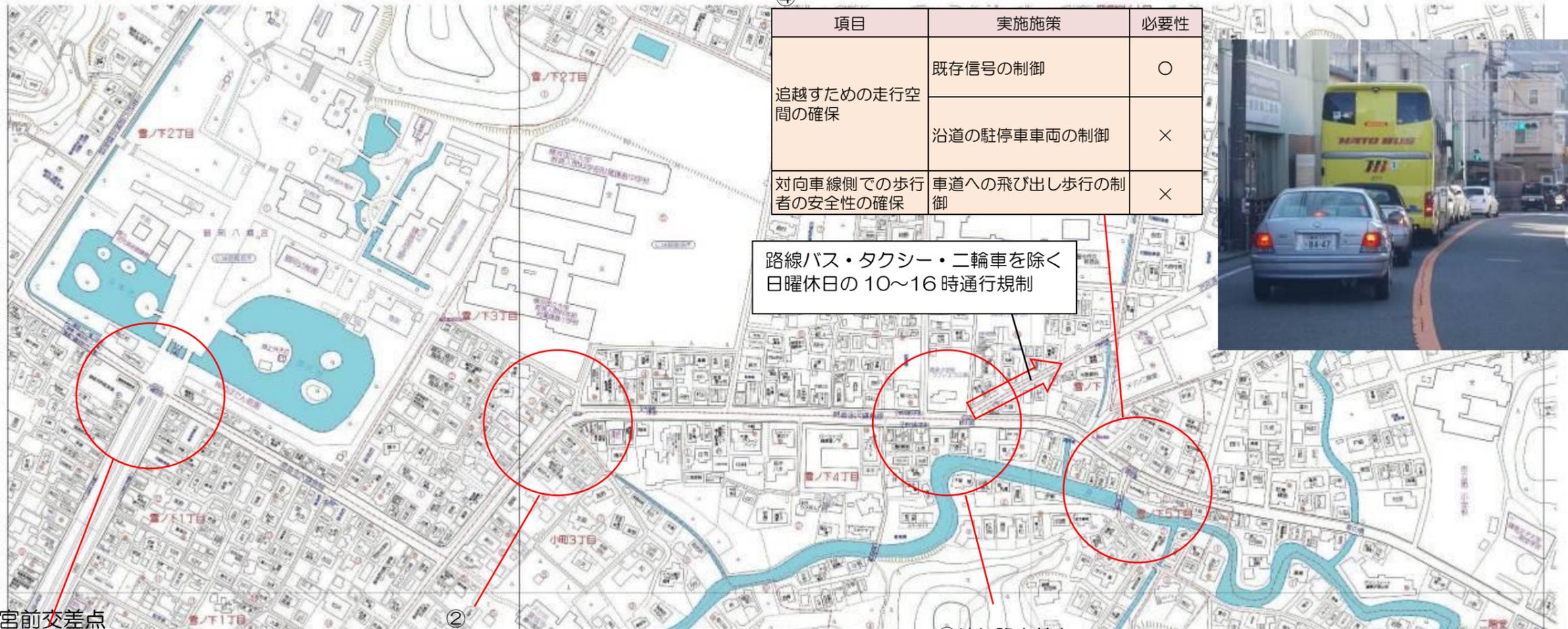
- ① バス追い越し現示用の停止スペースの確保（道路のマーキングなど）
- ② 既存信号の制御
- ③ 実験用の信号の設置（または、交通管理者等による制御）
- ④ 信号が設置されていない沿道接続道路での車両・自転車・歩行者の制御
- ⑤ 沿道施設及び家屋からの車両・自転車・歩行者の制御
- ⑥ バスを追従する車両の制御
- ⑦ 沿道の駐停車車両の制御 など

金沢鎌倉線で考えられる仕組みと実験方法（番号は上記記述と対応）



出典：鎌倉地域の地区交通計画に関する提言 その2 付属編（平成13年9月 鎌倉地域交通計画研究会）

金沢鎌倉線のバス追越し現示に関する現地の状況 (1/2)



④

項目	実施施策	必要性
追越するための走行空間の確保	既存信号の制御	○
	沿道の駐停車車両の制御	×
対向車線側での歩行者の安全性の確保	車道への飛び出し歩行の制御	×

路線バス・タクシー・二輪車を除く
日曜休日の10~16時通行規制



①八幡宮前交差点

項目	実施施策	必要性
追越するための走行空間の確保	既存信号の制御 (若宮大路からの流入制御)	○
	沿道の駐停車車両の制御	×
対向車線側での歩行者の安全性の確保	車道への飛び出し歩行の制御 (歩道なし)	○
信号交差点の制御の影響は大きい		

②

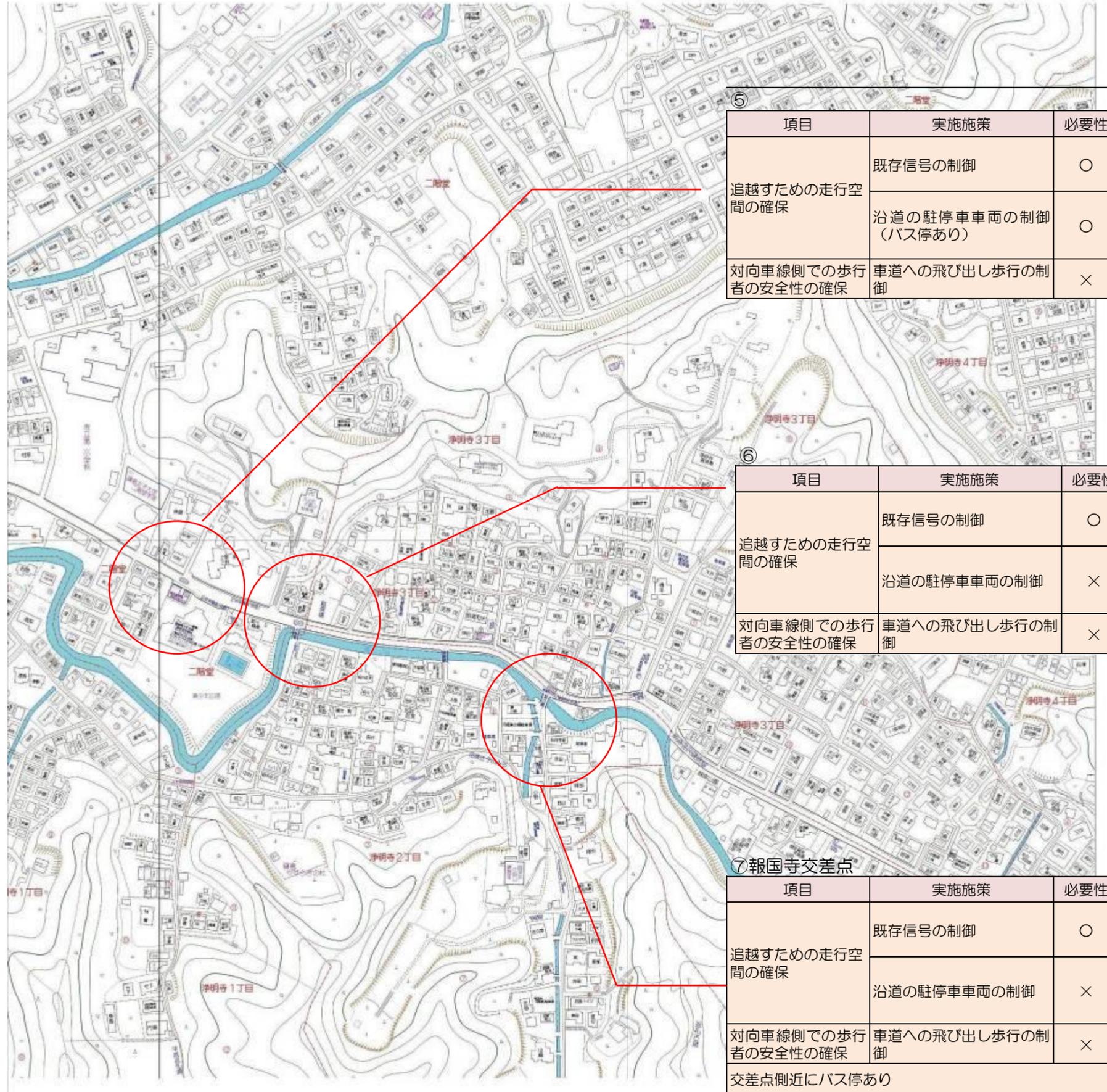
項目	実施施策	必要性
追越するための走行空間の確保	既存信号の制御 (付属小からの流入制御)	○
	沿道の駐停車車両の制御 (バス停、コンビニ前路上Pあり)	○
対向車線側での歩行者の安全性の確保	車道への飛び出し歩行の制御	×
他の区間と異なり車道が8~9mあり見通しが良い		

③岐れ路交差点

項目	実施施策	必要性
追越するための走行空間の確保	既存信号の制御 (お宮通りからの流入制御、バス路線)	○
	沿道の駐停車車両の制御	×
対向車線側での歩行者の安全性の確保	車道への飛び出し歩行の制御	×



金沢鎌倉線のバス追越し現示に関する現地の状況（2/2）



【バス追越し現示の検討（岐れ路交差点～付属小付近交差点）】

■ 岐れ路交差点～付属小付近交差点までの検討

効果を期待するためには、交通渋滞をある程度追越すことが必要です。実現に向けては沿道住民や交通管理者と主に次の合意形成が必要です。

- 接続する道路からの流入抑制（沿道居住者の通行に影響がある）
- 信号現示の変更（交通管理者）
- バス以外の車両の停止を禁止する区間（沿道居住者の通行に影響がある）

バス停で出発し対向車線を走行し付属小付近交差点まで移動



参考3 (仮称) 世界遺産手形の検討 (世界文化遺産登録史跡に応じた環境手形の利用地域の拡大)

