

鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

【第5回】

(目 次)

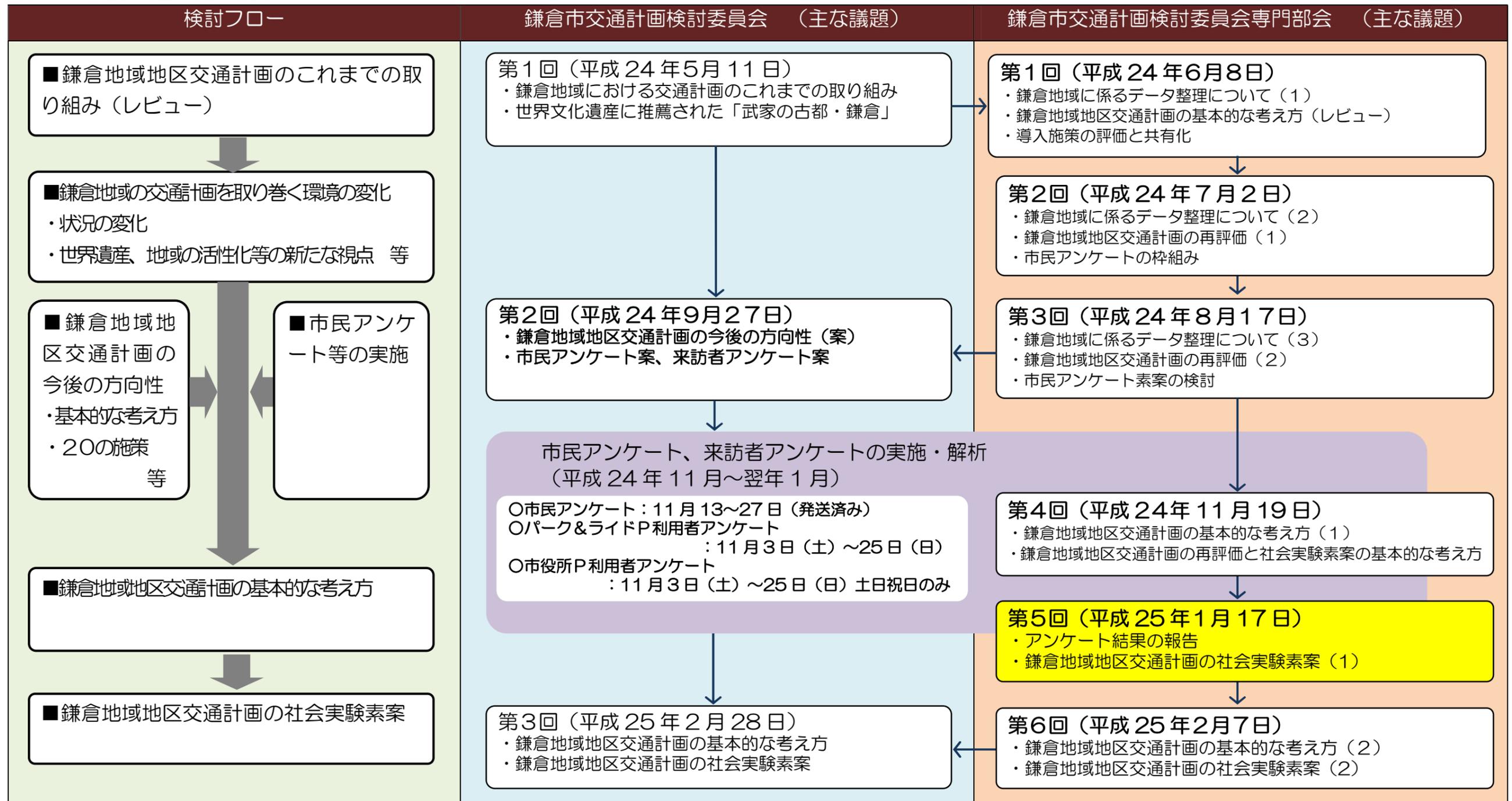
1. 本日の部会の進め方	1
2. 前回会議での提案、意見の内容	3
3. アンケート結果の報告	10
1) 市民アンケート調査	10
2) パーク&ライド駐車場、市役所駐車場アンケート調査	12
4. 20の施策の再評価について(案)	14
5. 平成25年度社会実験素案の検討について	17

平成25年1月17日(木)

1. 本日の部会の進め方

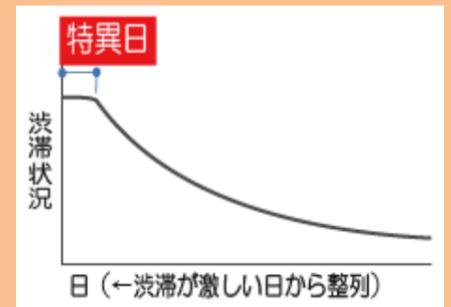
- ①市民アンケート、パーク&ライド利用者アンケート、市役所駐車場利用者アンケート結果を報告します
- ②前回に引き続き鎌倉地域地区交通計画の再評価（20の施策）しつつ、平成25年度社会実験素案について議論します。

平成24年度の進め方（案）



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。 ・ 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。

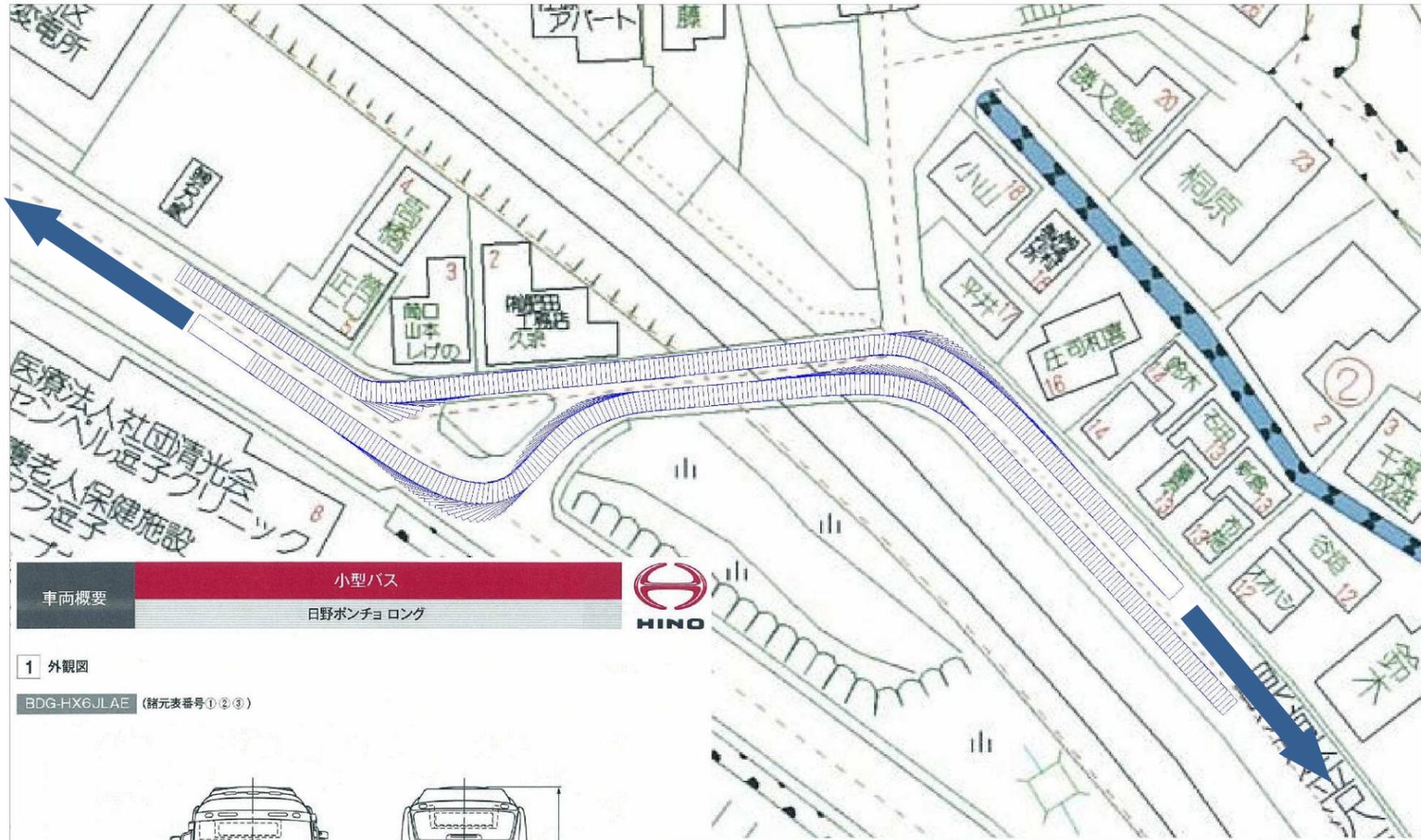
項目	考え方
平日の市民の生活の足の確保、高齢者の移動支援について	福祉対策は鎌倉地域特有の問題ではなく全市的な課題として交通マスタープラン等で別途検討します。 市民の生活の足となる路線バスの定時性の確保については、先ず交通渋滞の激しい休日の対策を検討し、平日の状況をみながら、休日施策の拡張や応用の可能性を探るという方向から検討します。
自転車交通の対応について	「鎌倉市自転車の安全利用を促進する条例」に基づき、別途自転車安全総合推進計画を策定していきます。
交差点改良について	鶴岡八幡宮前交差点などは史跡等への影響から地権者との合意形成には時間を要することから、交通マスタープラン等で今後もそ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. 前回会議での提案、意見の内容

項目	意見	左記意見の関連意見（対応方針）	作業	
1. 自動車利用の抑制の具体的な提案の整理と可能性の検討が必要	①例えば、ダイナミックに情報提供をして、特定日などのピンポイントで朝比奈方面からの流入は青ナンバーのみ可能とし、そのほかの車両は別のルートを通ってもらう等が考えられる	交通規制は地元住民や他の自治体、県警などとの調整が必要であり、長いスパンを要する	交通規制シミュレーションを検討し課題を整理 (平成25年度社会実験素案P19)	
	②特定日に限って、小型バスをハイランド方面に向かって周回できるようにしてはどうか	バス走行については、JRの踏切後に右折ができるかがポイントとなる	バスの走行軌跡シミュレーションにより検証(P4)	
	③外国人を対象としたユニバーサルな社会実験が必要。また、稼げる社会実験(少ない財源の中で、うまく社会で稼ぐ仕組みを作って行くか)を行うことがポイントである。若い人や外国人に使ってもらえる仕組みとしてはスマートフォンを使う(民間にアプリをつくってもらう)ことが考えられる。世界遺産手形では、携帯電話のEdyやSUICAを使って、アプリを駆使しながら賢い行動ができる仕組みを作ってはどうか	—	スマホのアプリケーションの内容を検討 (平成25年度社会実験素案P21)	
	④例えばGWや三連休の中日を規制する社会実験を一度思い切ってやってみてはどうか	社会実験後にしわ寄せが起きてくる可能性がある	交通規制シミュレーションを検討し課題を整理 (平成25年度社会実験素案P19) ※1月10日の結果ではしわ寄せが起きている	
	⑤P&Rの運用については、現在は鎌倉地域を通らないと駐車場に入れないことが問題であり、自動車抑制策が必ずしもP&Rとは限らない 鎌倉霊園の駐車場を活用するなど、朝比奈IC周辺にP&Rの用地は確保できないか	朝比奈IC周辺にP&Rを設置する必要性は認識している。今後、国・県・NEXCOに要請していきたい	—	
2. 総合的な交通情報についての整理	すぐにできる(明日にもできる)対策の実施検討について	⑥遠足や修学旅行に来る学校に、来訪時期を見直してもらう	京急バスの営業所で話した中では5月と10月に学校の遠足や修学旅行(特に木曜日、金曜日)が集中する 市から学校側へ、遠足の時期(ピーク)をずらしてもらうような調整をすることも、お金をかけない対策としては考えられるのではないか	
		⑦特異日設定のグラフなど、市のホームページに掲載して、広く鎌倉市の渋滞状況を周知する	—	データの公開がどこまで可能か(財)日本道路交通情報センターに確認中
		⑧来年度の社会実験に向けた、VICSデータ等の作成が必要	—	—
		⑨バス追い越し現示検討区間について、3車線化(鎌倉駅方面を2車線化し、バス専用レーンを設置)の検討をしてはどうか	社会実験という観点からは、現行の道路幅員では安全性に問題がある	9mの幅員の中で3車線にするとバス停での停車や路上駐車があると追越しができなくなる。現況の実態を把握し効果を見極めながら検討を進める
	特異日設定のグラフについて	⑩縦軸の名称をどうするか、グラフの右下の説明が分かりにくい	—	注釈等を追加するとともに、渋滞の状況が全市の何割程度に及ぶか整理する(P5、6)
		⑪1月3日の100km・日とあるが、この日は規制の最中であり、どの程度のものなのか。耐え難いものなのか	—	—
		⑫浄明寺の出張所の救急車が出勤して、金沢・鎌倉線の交通渋滞が支障になっているというデータはあるか	—	ヒアリングを実施し状況を把握(P7)
	⑬国道134号に交通情報板があるが、県道にはあまり見かけない。例えば朝比奈を降りたときに案内板があれば少しは効果があると思うので、情報板設置の実態と県道でも設置することが出来るのかを調べて欲しい	—	現地調査を実施し状況を把握(P8)	

■特異日に限って、小型バスをハイランド方面に向かって周回できるようにしてはどうか？

⇒走行シミュレーション上は小型バスの通行可能



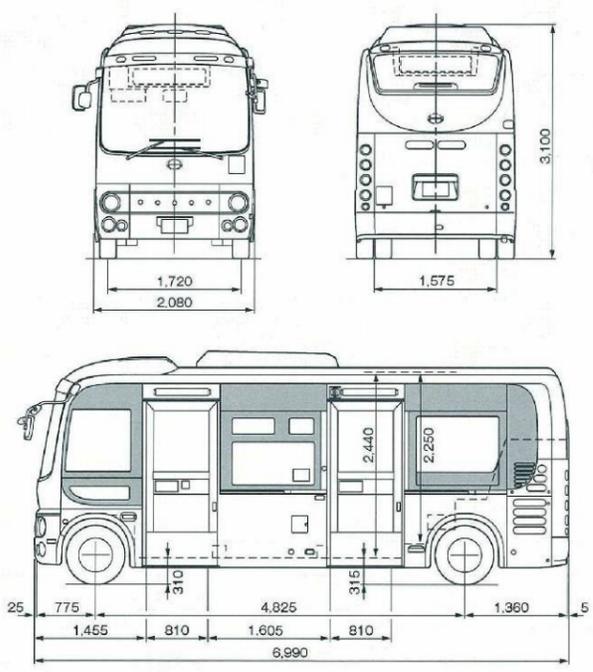
車両概要

小型バス

日野ポンチョ ロング

1 外観図

BDG-HX6JLAE (諸元表番号①②③)



番号	①	②	③
車両型式	BDG-HX6JLAE		
ボデー仕様	ロング		
用途	路線		
シートレイアウト	前向きタイプ	前向きタイプ寒冷地仕様	横向きタイプ
扉仕様	スライド扉		
乗車定員(人)	36	34	31
[座席+立席+乗務員]	[11+24+1]	[12+21+1]	[14+16+1]
エンジン型式	J06D		
エンジン最高出力 [ネット]	132kW (180PS)		
トランスミッション	5速マニュアル (FFシフト)・5速オートマチック		
寸法 (mm)	全長	全幅	全高
	6,990	2,080	3,100
	ホイールベース	トレッド フロント	トレッド リヤ
	4,825	1,720	1,575
	最低地上高	標準室内寸法	
	160	長さ	幅
		5,600	1,920
		高さ	高さ
		2,440	
アブローチアングル/ディバーチアングル	22.9°/10°		
最小回転半径 (m)	7.7		
タイヤサイズ	205/80R17.5		
燃料タンク容量 (L)	100		



■特異日のグラフの工夫

グラフで表している縦軸の単位『渋滞延長 (km) × 時間 (h)』は、「どのぐらいの時間、何キロぐらい渋滞していたか」を表しています

「対象道路の全延長 (km) × 調査時間 (h)」で割れば「1日のうちどの程度渋滞しているか」を表すことになることから注釈に加えます

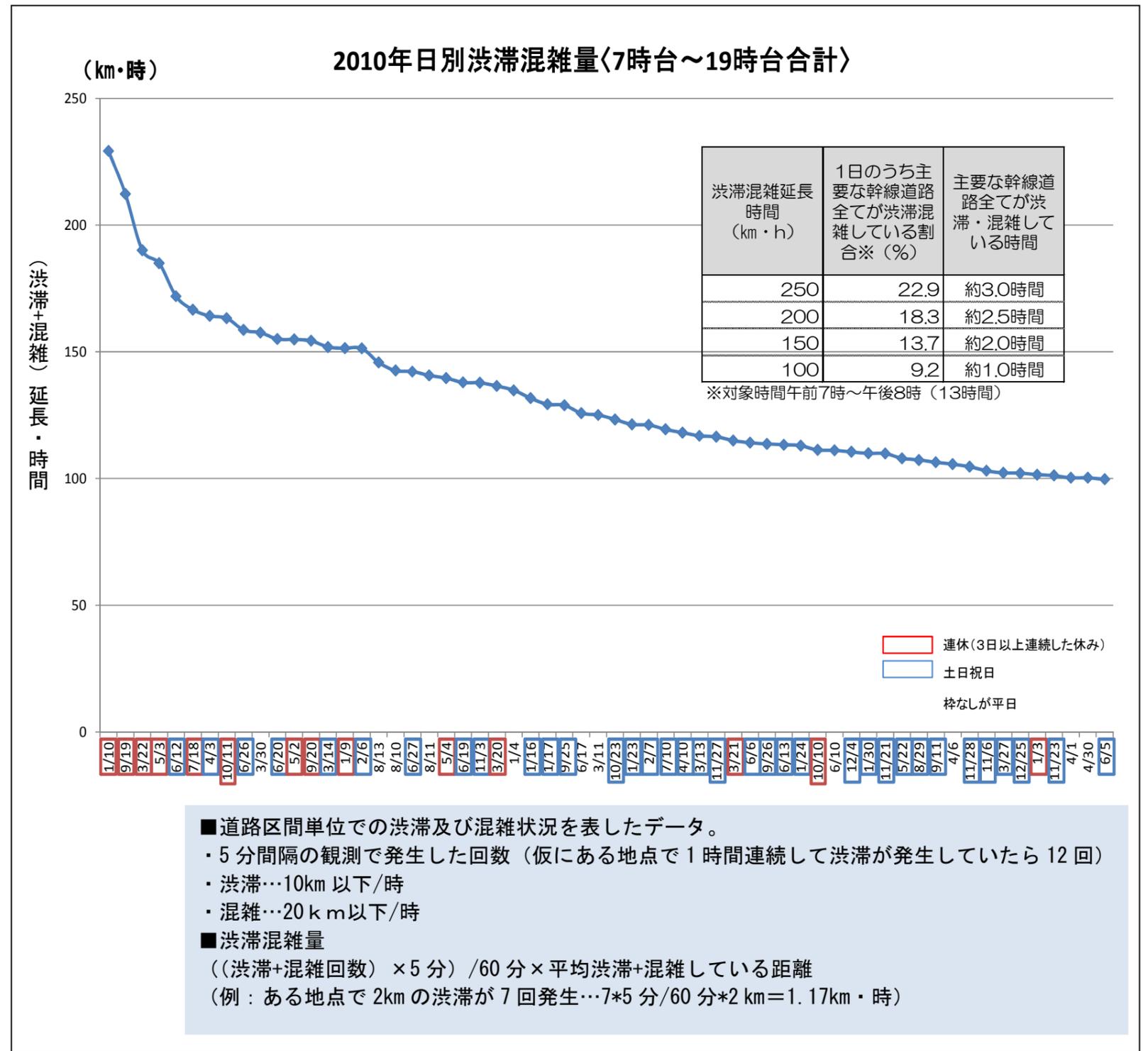
1日のうちどの程度渋滞しているかの計算

- ・ 鎌倉対象地区内道路延長：84 km (両側通行)
- ・ 調査時間：13 時間
- ・ 全延長時間：84 km × 13 時間 = 1,092 km・h

⇒グラフの 150 km・h は 1,092 km・h / 150 km・h × 100 ≒ 約 14%
約 2 時間全市域が渋滞・混雑していることに相当する

1 時間は約 8% (1 時間 ÷ 13 時間 × 100 ≒ 8%)

※図中青線が全延長



資料：(財) 日本道路交通情報センター

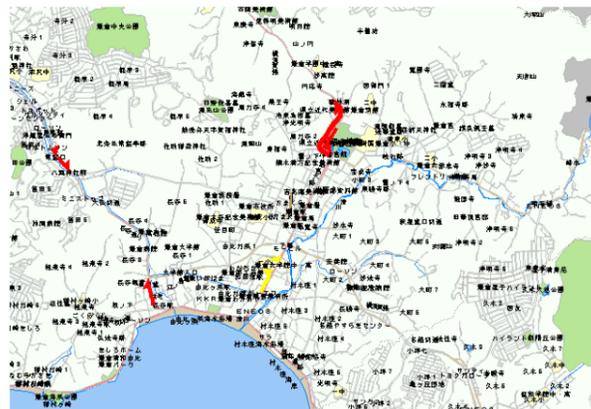
■ 1月3日の渋滞状況

⇒車両通行止めの交差点や
国道134号が渋滞

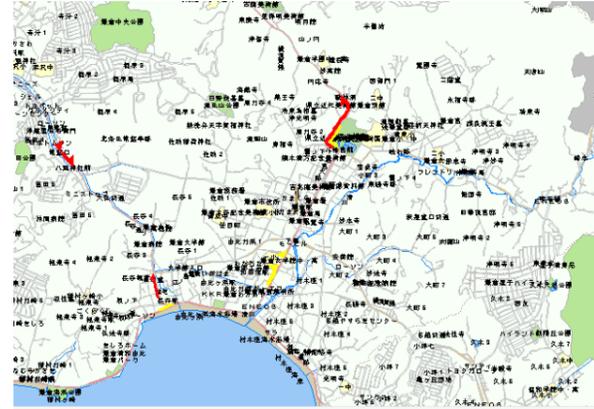
(通行規制時間 9時~17時)

※図中○：車両通行止め交差点、バス・タクシー等
専用道路入口

午前7時台



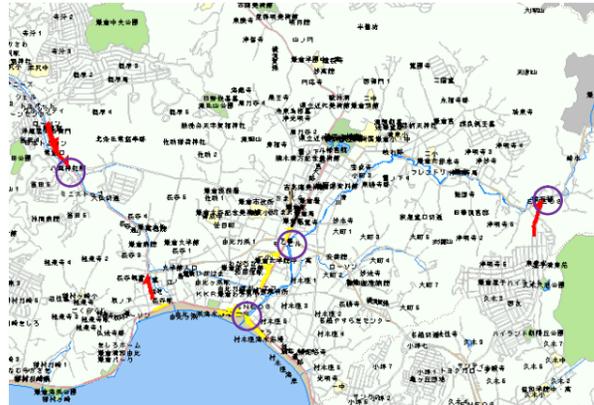
午前8時台



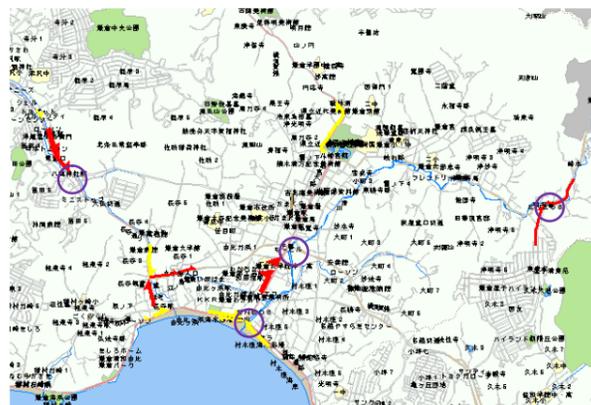
午前9時台



午前10時台



午前11時台



午後12時台



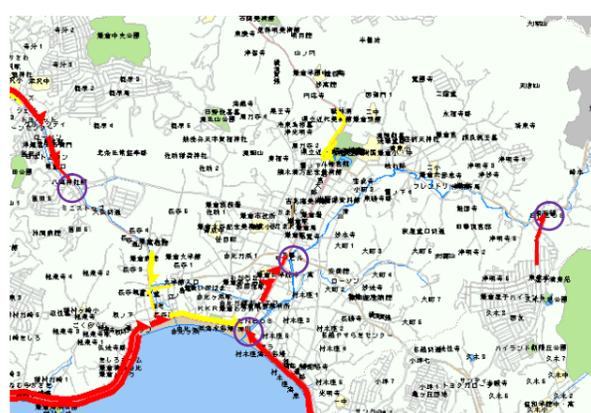
午後1時台



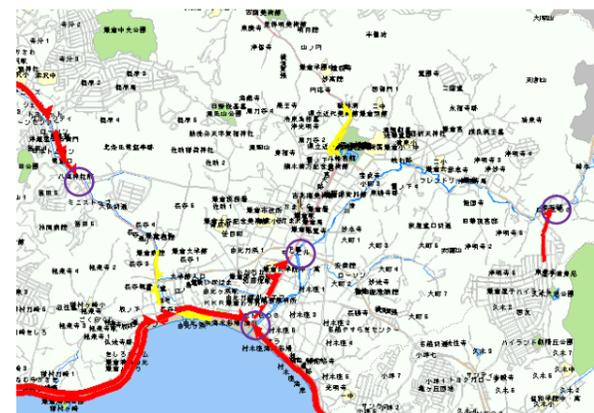
午後2時台



午後3時台



午後4時台



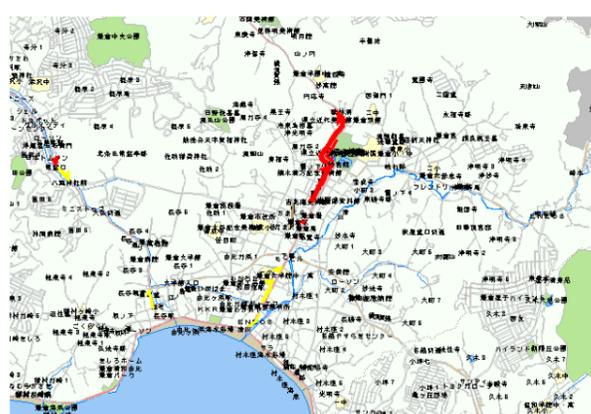
午後5時台



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

■浄明寺の出張所の救急車が出動して、金沢・鎌倉線の交通渋滞が支障になっているというデータはあるか

⇒ヒアリング結果から、緊急走行に苦労している状況が伺える

県道金沢・鎌倉線の交通渋滞について

1 交通渋滞について

県道金沢・鎌倉線の交通渋滞については、シンポジウム（どうする！休日の鎌倉の交通渋滞）などで報告があるとおり、明石橋交差点から鶴岡八幡宮方向は、慢性的な渋滞があり、県道の南北にはいくつかの狭隘道路（谷戸）、著名な神社仏閣があり、特に土・日・祭日、連休等は著しく渋滞している。

また、市内イベント、春・秋の行楽シーズン、お盆等の時期においては、鎌倉霊園付近から上下線にわたって深刻な渋滞が発生している。

なお、渋滞する時間帯は、10時から16時である。

2 災害出場件数について

平成23年度、同県道を走行した災害出動件数は、火災10件、救急601件、救助7件、PA（消防車と救急車の同時出動）45件である。

発生した災害等は、8時から18時の時間帯の出動が多く、渋滞する時間帯と重複し、緊急走行に苦慮している。（別紙参照）

3 災害出動について

渋滞時は、地理不案内なドライバー（観光客）が多く、迂回路もないことから緊急走行には慎重な対応が求められている。

緊急走行時には渋滞の状況に合わせ、対向車線を有効に走行するほか、カーブ手前での減速、車載マイクによる注意喚起及び歩行者の飛び出し等に細心の注意を払っている。

また、上下線の渋滞時に対しては、県道の中央を走行したいが、幅員等の状況から走行することが難しく、渋滞車両を避けながら間隙をぬってジグザグに走行しているのが現状である。

高齢化社会への進展により救急需要が増大する昨今、現場到着への遅延が懸念され、大きな問題へと発展することが考えられることから、提言されている自動車利用の抑制、公共交通施策の実現化、県道幅員拡張（河川暗渠）等の対策が望まれる。

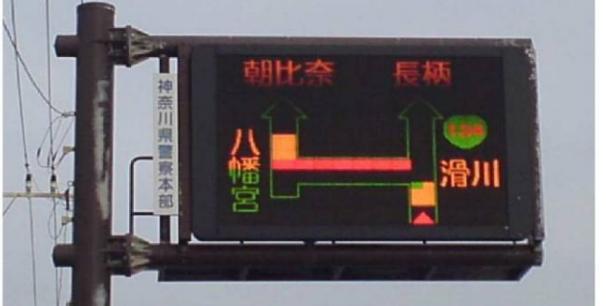
消防本部 警防救急課

救急件数調べ(H23年度)

		救急	PA	火災	救助
県道使用件数(件)		601	45	10	7
使用時間帯	0時～	16	1		
	1時～	9	1		1
	2時～	8	1		
	3時～	9			
	4時～	10			
	5時～	6	3		1
	6時～	20	3		
	7時～	15	1		
	8時～	30	1	2	
	9時～	29	2		
	10時～	32	3	1	
	11時～	47	2		
	12時～	46	3	1	1
	13時～	41	3	1	
	14時～	34			1
	15時～	53	6		
	16時～	31	2		1
	17時～	33	3	1	1
	18時～	34	3		
	19時～	25	2		1
	20時～	21	3	1	
	21時～	14	1	1	
	22時～	29	1	2	
	23時～	9			

情報板設置の実態と県道でも設置することができるのかを調べて欲しい

(1/2)

	① 国道 134 号	② 国道 134 号	③ 県道 21 号
<p>仕様書番号</p>	警交仕規第234号「版2」	仕様書番号	警交仕規第235号「版1」
<p>記号</p>	04-MP-45	記号	99-EP-40
			
			
			

④ 国道 134 号					
	仕様書番号	警交仕規第234号「版2」	仕様書番号		仕様書番号
	記号	05-MP-54	記号		記号
					
					
					

3. アンケート結果の報告

1) 市民アンケート調査 (回収数 496 票、回収率約 50%)

(1/2)

質問	結果	参考資料	
Q1.鎌倉地域で生じている道路交通問題について	<ul style="list-style-type: none"> ■市民が感じている道路交通問題の程度は、約4割が『深刻であり対策が必要』(耐え難ほど深刻)であり、平成7年当時と変わっていない ■今回の調査結果では、鎌倉地域での問題意識が他の地域に比べ高い 	P7	
Q2.鎌倉地域の道路交通問題のうち、深刻と思われるものについて(3つまで回答可)	<ul style="list-style-type: none"> ■『休日の渋滞・混雑がひどい』は、平成7年当時と同様に最も多く、その割合は約7~8割で当時と変わっていない ■平日の渋滞・混雑がひどいが今回やや増加、路上駐車が多い等が今回やや低下 	P8	
Q3.道路交通問題を感じる時期とイベントについて(該当する月と代表的なイベント全て)	<ul style="list-style-type: none"> ■鎌倉地域では5月が最も多く、1月、8月、6月の順で多い ■鎌倉地域と他の地域では6月の問題意識がやや異なり前者の多いと感じる割合が約1.6倍 ■イベントは鎌倉地域ではゴールデンウィークが最も多いのに対し、その他の地域では海水浴が最も多い 	P9	
Q4.鎌倉地域の交通問題を幹線道路、生活道路に分けた場合の状況について	<ul style="list-style-type: none"> ■平日は『幹線道路は混雑しているが生活道路にそれほど流れ込んでいない』が約4割で最も多いのに対し、休日は『幹線道路は混雑し、生活道路に車が多く流れ込んでいる』が最も多く、鎌倉地域ではその割合が約7割を占める 	P10	
Q5.鎌倉地域の交通問題に対する取り組み(鎌倉地域地区交通計画の今後の方向性)	<ul style="list-style-type: none"> ①鎌倉地域の交通課題で「交通渋滞を緩和させ歩行者の安全性の確保、公共交通の移動のしやすさの向上を図ること」に関して 	<ul style="list-style-type: none"> ■鎌倉地域の約7割の市民が賛同 	P10
	<ul style="list-style-type: none"> ②市民生活と観光の共生を図っていくため「場所」、「時期」を絞り込んで検討することに関して 	<ul style="list-style-type: none"> ■鎌倉地域の約7割の市民が賛同 	P10
	<ul style="list-style-type: none"> ③世界遺産にふさわしい鎌倉地域の交通環境 	<ul style="list-style-type: none"> ■鎌倉地域では、市民の居住環境を保全するが約15%で最も多く、歩行者の安全性の向上、古都、緑等の保全された交通環境が続く ■具体的な施策、課題では交通規制を伴う施策に対する意見が約20%で最も多く、次に駐車場の整備、パーク&ライドの充実が続く 	P11

質問	結果	参考資料
Q6.これからの鎌倉地域の道路交通を考える上での基本的な考え方について（3つまで回答可）	<ul style="list-style-type: none"> ■『安全で快適な歩行環境』の割合が約7割で最も多く、この結果は当時と変わっていない ■『公共交通を充実する』の割合が当時に比べやや増加し、『道路整備を推進し道路交通の円滑化を図る』の割合がやや低下している ■地域別にみると他の地域において『鎌倉地域の自動車交通量の削減を図る』が鎌倉地域の割合に比べ約17%高い 	P12
Q7.環境手形やパーク&ライド等の充実を図り鎌倉地域への来訪者を自動車から公共交通に転換させる方策について	<ul style="list-style-type: none"> ■『非常に良い方法』の割合が約4割で最も多いものの、鎌倉地域では『転換は困難で現実的でない』割合が他の地域に比べ約6%高い 	P13
Q8 鎌倉地域の交通渋滞の解消策として、自動車の乗り入れや走行を制限するとした考え方について	<ul style="list-style-type: none"> ■今回の調査では『賛成であるが効果や影響を確かめて現実な方法で行うべきだ』が、当時と同様に最も多いものの、当時に比べ『賛成でありすぐ行うべきだ』の割合が約10%高くなっている ■鎌倉地域は、『すぐに行うべきである』の割合が他の地域に比べ高い 	P13
Q9. 自動車を運転する方にお聞きします。鎌倉地域で自動車の乗り入れや走行を制限するとした場合、自動車を運転する際の協力について	<ul style="list-style-type: none"> ■今回の調査では『できる限り自動車の運転を控え公共交通機関を利用する』が、約3割で当時と同様に最も多い ■鎌倉地域は他の地区と同様に、『できる限り自動車の運転を控え、公共交通機関を利用する』の割合が約3割で最も多く、次に『混雑する地区を迂回するなどできる限り迷惑をかけないようにする』が多い ■鎌倉地域は『自動車の運転は従来通りせざるを得ない』の割合が他の地域に比べ約5%高い 	P14

- 交通問題に対する意識は平成7年当時と変わっておらず、特に休日においては生活道路に交通が流れ込み、居住環境を悪化していると感じている。
- 鎌倉地域地区交通計画の今後の方向性は概ね市民からの賛同を得られている。その一方、世界遺産にふさわしい交通環境は居住環境を守ることが最も多いなど、これ以上の交通問題の悪化を懸念している。
- 結果的に、自動車の乗り入れや走行の制限に対する要望が高まっており、自動車の運転を控える、迂回するなどの協力の意向が高まっている。

2) パーク&ライド駐車場、市役所駐車場アンケート調査

(回収数 247 票 回収率約 26%)

(回収数 497 票 回収率約 50%)

(1/2)

質問		結果	参考資料
共通	利用実態		
	Q1.居住地	<ul style="list-style-type: none"> ■ パーク&ライド駐車場の利用は神奈川県が最も多く約3割（その内約4割が横浜市）、次に東京都、静岡県、千葉県と続く ■ 市役所駐車場の利用は、神奈川県が最も多く約7割（その内約4割が鎌倉市）を占める ■ 首都圏及びその近郊からの利用を主体としつつ、広範囲からの利用がある 	P16
	Q2.乗車人数	<ul style="list-style-type: none"> ■ パーク&ライド駐車場利用の年齢構成別の平均は、15歳以下が約12%、16~64歳が約85%、65歳以上が約3% ■ 市役所駐車場は、15歳以下が約12%、16~64歳が約74%、65歳以上が約13%であり、パーク&ライドに比べ高齢者の割合が高いものの、観光目的に限るとやや高齢者の割合が高い 	P18
	Q3.駐車場の入庫時間と出庫時間	<ul style="list-style-type: none"> ■ パーク&ライド駐車場利用の入庫のピークは午前9~11時、観光目的の市役所駐車場は午前9時、その他の目的はあまり大きな時間変動がない ■ 出庫は、パーク&ライド駐車場が午後3~5時である 	P18
	Q3.駐車場の滞在時間	<ul style="list-style-type: none"> ■ 平均駐車時間は、市役所駐車場の観光目的が223分に対し、パーク&ライド駐車場（合計）が約303分で約1時間長い 	P19
	Q4.駐車場の利用目的	<ul style="list-style-type: none"> ■ パーク&ライド駐車場はほぼ『観光』目的であるのに対し、市役所駐車場は他県からはほぼ『観光』が目的であるが、神奈川県からの利用は約3割が『観光』、約3割が『買物』、約2割が『その他』（私事）である 	P20
Q5.駐車場の過去の利用有無	<ul style="list-style-type: none"> ■ パーク&ライド駐車場（合計）は約3割がリピーターであるが、7割が初めての利用、一方、市役所駐車場の観光は約5割がリピーター 	P20	
パーク&ライド駐車場	Q6.パーク&ライドを知った理由	<ul style="list-style-type: none"> ■ パーク&ライド駐車場（合計）は、『鎌倉市のホームページ』が約4割で最も多く、『雑誌等の紹介記事』と続く ■ 七里ガ浜駐車場では、『屋外の看板をみた』の割合が他に比べ高い ■ その他の中では知人の紹介や口コミが最も多い 	P21
	Q7.パーク&ライドを利用した理由	<ul style="list-style-type: none"> ■ パーク&ライド駐車場（合計）は、『来訪する施設が複数有り目的地の側で駐車するよりもお得感があるため』が最も多く約7割、『鎌倉地域内の交通渋滞に巻き込まれないため』が次に多い 	P21
	Q8.システムをより利用しやすくするための改善点	<ul style="list-style-type: none"> ■ 『利用できる駐車場を増やしてほしい』が最も多く、鎌倉駅や北鎌倉駅周辺の希望が多い ■ その他の中では、駐車時間の延長をあげる人が多い 	P22

質問		結果	参考資料
市役所駐 車場	Q6.車を利用する理由（該当する全て）	<ul style="list-style-type: none"> ■『鉄道やバスを使うよりも速いため』が約6割で最も多く、『他にも立ち寄るところがあり車以外では不便なため』が次に多い ■その他では、車が便利、荷物がある、ペットがいるからなどが多い 	P22
	Q7.交通施策の周知状況	<p>[パーク&ライド]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■鎌倉市の居住者の約7割、その他神奈川県居住者の約6割が知っているものの、その他の県では約4割に留まっている ■知っている人で観光目的の人の約2割は『利用した』ことがある ■知らなかった人で観光目的の人の約5割は『利用したい』と回答 <p>[環境手形]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■鎌倉市の居住者の約4割の人は知っているものの、パーク&ライドに比べ周知されていない ■知っている人で観光目的の人の約2割は『利用した』ことがある ■知らなかった人で観光目的の人の約6割は『利用したい』と回答 	P23
共通	Q8 (Q9) 立ち寄り施設数、消費金額	<ul style="list-style-type: none"> ■パーク&ライドの利用者は、市役所駐車場（観光目的）よりも、寺社、物品販売店を訪れた平均回数が約1件多い <p>[パーク&ライド利用者計] 寺社：2.7箇所、物品販売店：2.5箇所、飲食店：1.8箇所</p>	P24
		<ul style="list-style-type: none"> ■パーク&ライドの利用者は、市役所駐車場（観光目的）よりも、寺社、物品販売店、飲食店での平均消費額が約2～3割高い <p>[パーク&ライド利用者計] 寺社：421円/人、物品販売店：1,550円/人、飲食店：1,600円/人、合計3,570円/人</p>	P24

- パーク&ライド、市役所駐車場ともに、首都圏近郊からの利用を主体としつつ、全国的な利用がみられる。鎌倉市のホームページ等から情報を入手する、口コミなど、通信情報技術の発達により情報が流通しやすくなっている。
- パーク&ライドシステムは、市役所駐車場（観光目的）に比べ、来訪施設数が多く、1人当たりの消費金額が高いなど、商業観光の活性化に寄与している。
- その一方で、パーク&ライドは、利用者の約7割が初めて、市役所駐車場利用者（観光目的）の約半数が知らなかったなど、さらなる周知の徹底が必要である。
- パーク&ライドや環境手形を知らなかった人の約半数が、使いたいと回答しており公共交通利用の動機付けになっている。
- また、市役所駐車場利用者は、高齢者を含む割合がパーク&ライド利用に比べ高いことや、他にも立ち寄るところがあり車以外では不便なためなど、やむを得ない利用もある。

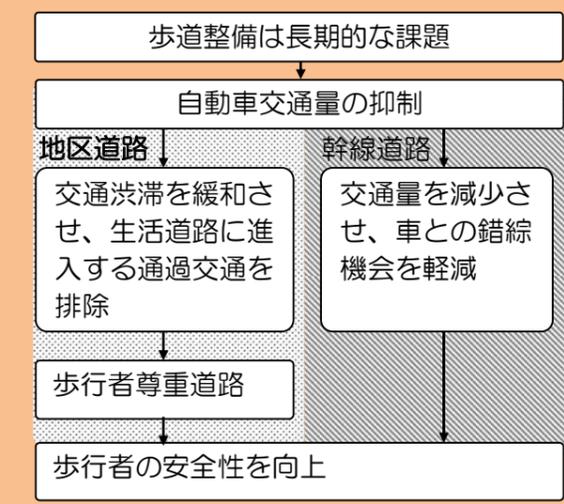
4. 20の施策の再評価について（案）

※赤文字が前回の意見を追加した内容

(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掛ることから、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。 	<p>【提起された問題・課題】</p> <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 	継続検討
公共交通への転換方策(1/2)	パーク&ライド	2-1	七里ガ浜	◎	●	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は首都圏を中心としながらも全国に広がっています。利用者からみた改善点は新たな駐車場の設置や利用時間の延長です。周知徹底を図るとともに、改善点を関係機関と協議し、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"> リピーターが増える方策を検討します。 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)
		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。
5	鎌倉霊園	◎		<ul style="list-style-type: none"> 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、関係機関と協議し新たな候補地の設定を目指します。 	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す。 ・ 若宮大路の円滑な走行環境に向け路上駐車対策の強化を検討します。	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。 ・ 実施に向けては、安全性の確保が課題です。	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（構成資産）の分布等を踏まえつつ、新たな路線バスや JR 線等の連携を視野に入れ検討します。 ・ 周知徹底を図るためスマートフォンのアプリケーション等を活用した運用等も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
新規路線 バス					・ 金沢鎌倉線の交通渋滞によるバスの定時性の確保に向け、ハイランド方面を循環する等のルート変更も視野に入れ検討します。	新規検討	
歩行環境の 向上策	歩行者尊 重道路	13	今小路通り	◎		<ul style="list-style-type: none"> 歩行環境の充実が優先施策です。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。 今後、自動車交通量の抑制や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。 	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。

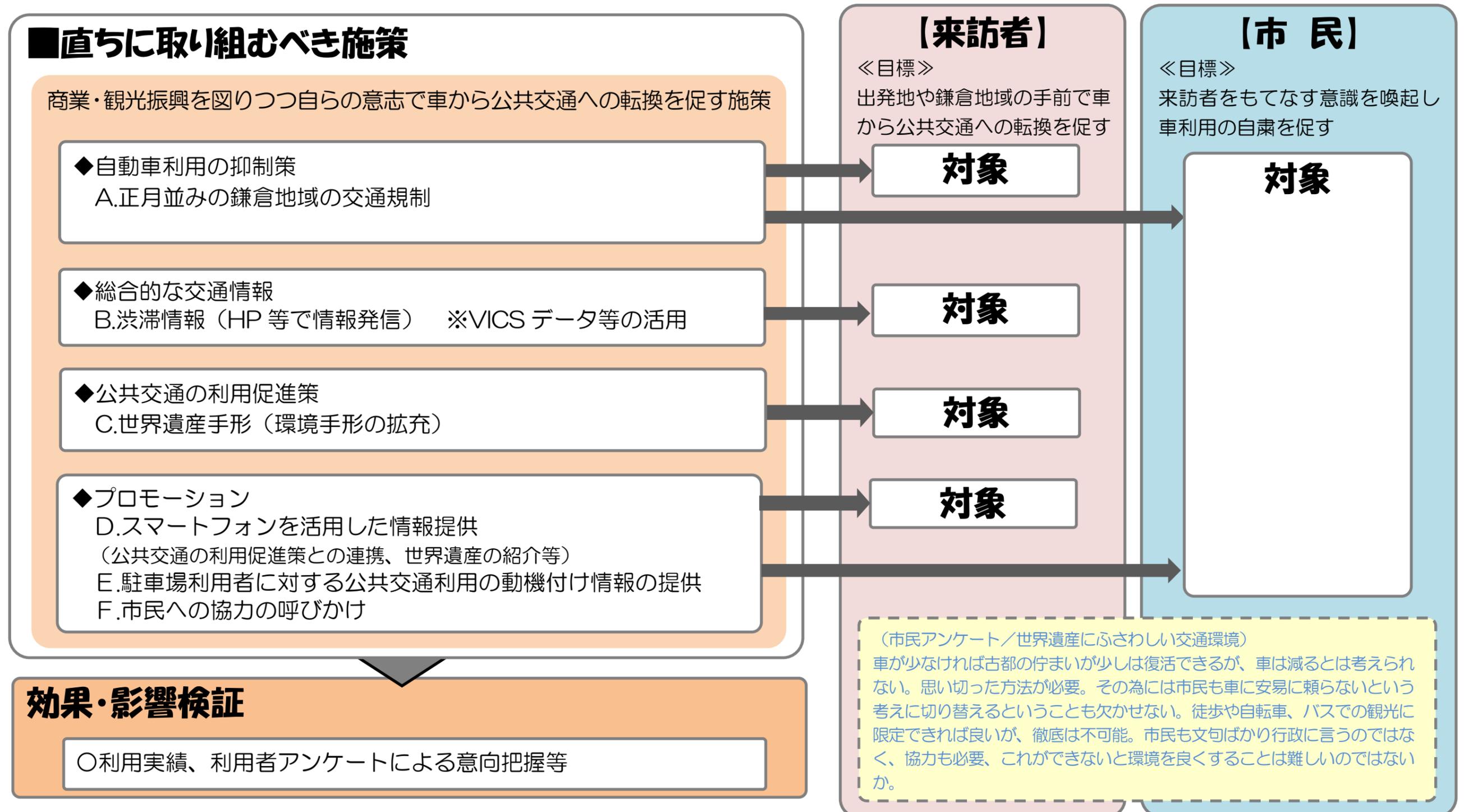


分類	施策	No.	対象地区 又は区間	実施の状況		これまでの関係機関との協議、社会実験結果、部会での意見の整理	
				実施	本格		
円滑な交通制御	江ノ電踏切と連動した信号処理	18	下馬交差点			<ul style="list-style-type: none"> 常に交通渋滞が発生する特定箇所の対応は重点課題であり、関係機関との協議を継続的に行い、実現化を進めます。 	継続検討
総合的な交通情報		19	—	◎		<ul style="list-style-type: none"> 今後、交通混雑の解消に向け、自動車から公共交通への転換（交通手段の選択）、到着時間の変更を促すためには、「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。 継続的に運用するため広告等による財源の確保等も合わせて検討します。 <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; margin: 0 10px;">↔</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メージ》</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"> 市民、観光客、交通事業者、その他関係者に対し、鎌倉地域の地区交通計画や地域の活性化の取り組みなど、継続的に広く情報発信する方法を検討します。 外国人の観光客にも対応できるユニバーサルデザインを検討します。 マスコミ等を通じた情報提供を検討します。 修学旅行の分散化等を継続して協力してもらえよう関係機関に働きかけます。（実態として5月、6月、10月の木曜日や金曜日に多い） 	継続検討

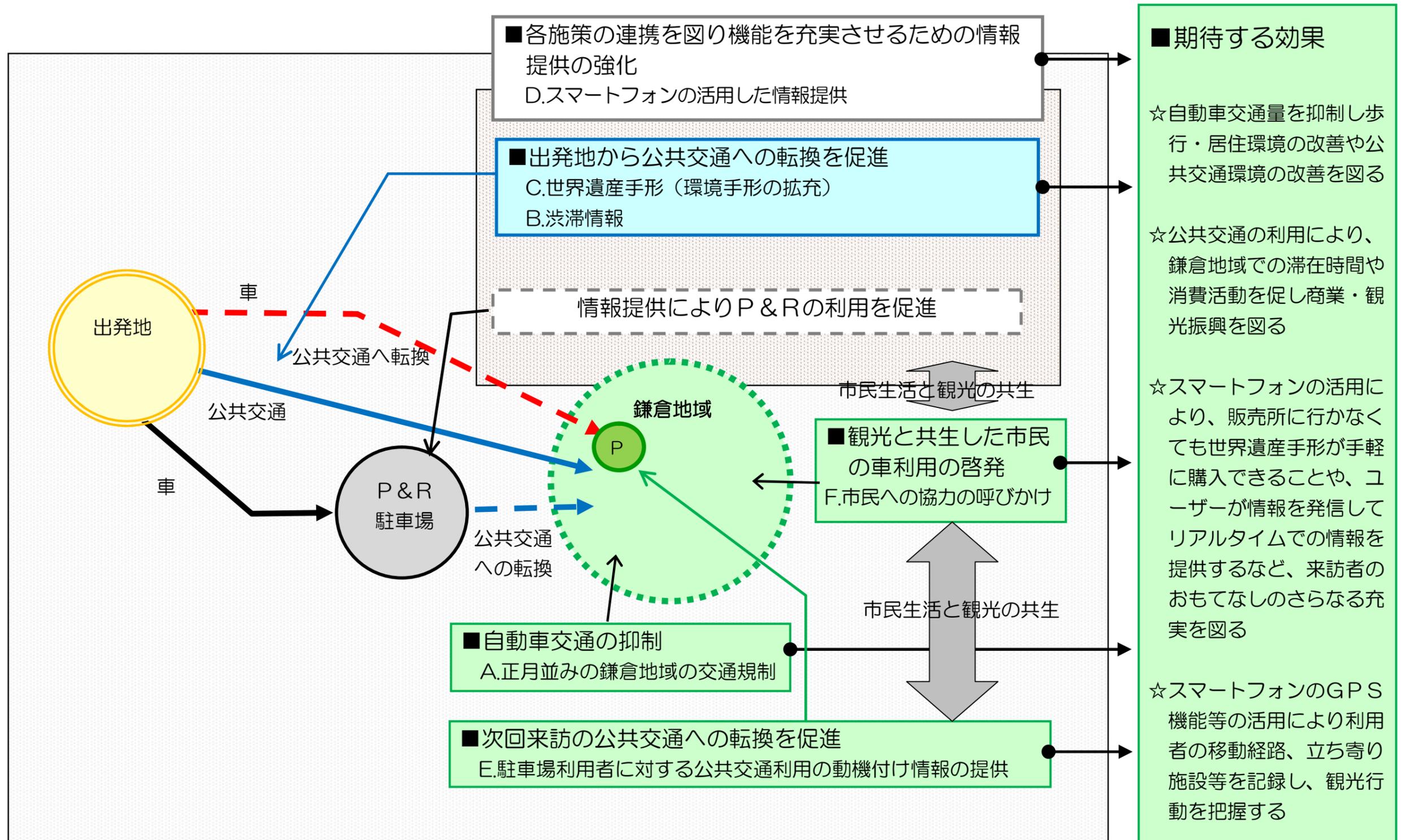
5. 平成25年度社会実験素案の検討について

■平成25年度社会実験（直ちにに取り組むべき施策）に向け、実施を検討する施策を議論します

【平成25年度社会実験の施策（候補）】



平成 25 年度社会実験の施策（候補）で期待する効果



A.正月並みの鎌倉地域の交通規制

■交通規制シミュレーション

項目	内容		
◆期間、規制時間	例えば特異日の3日間、9時～14時		
◆交通規制の内容、地域	指定方向外通行禁止の交通規制により市内中心部への車両の進入を抑制（対象地域は正月並み）		
	種別	正月（実績）	シミュレーション
	歩行者専用道路	鎌倉駅周辺	段葛の1車線
	バス・タクシー等専用道路	あり	なし
車両通行制限道路	あり	あり	
◆通行可能者	○通行許可書所有者（区域内の居住者、事業者） ○公共交通 ○緊急車両 ○障がい者の車両 ○宅配車両等		

■交通規制の実施に向けては次の合意形成が必要です。

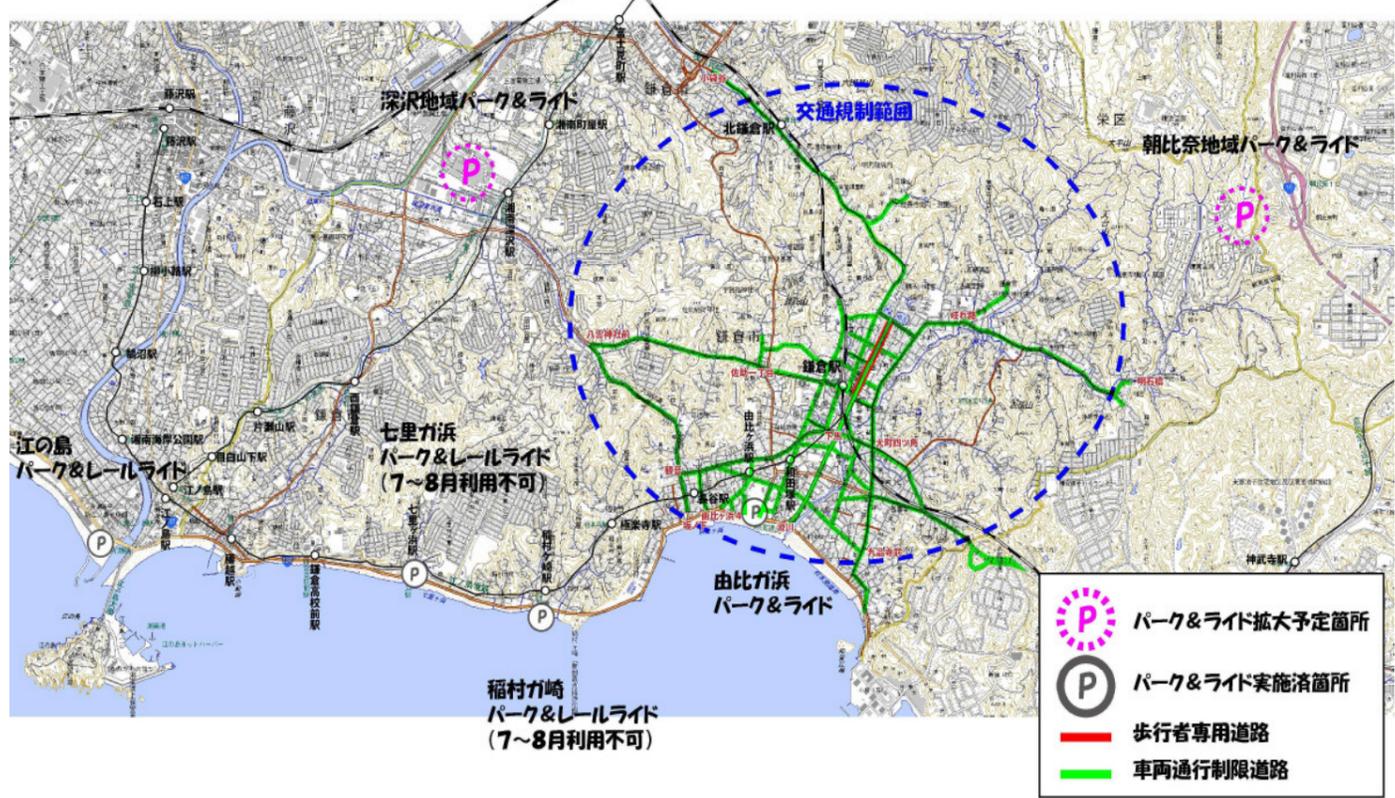
- 【合意形成の対象者】
- ①交通管理者（神奈川県警、鎌倉警察署）
 - ②居住者
 - ③商工業者、駐車場経営者
 - ④道路管理者（神奈川県、鎌倉市）
 - ⑤近隣市
 - ⑥交通事業者（鉄道、バス）※増便等

■上記以外に次の課題への対応が必要です。

- ①全国への周知
鎌倉地域への車での来訪は、首都圏を中心として全国から来るため
- ②パーク&ライド駐車場の拡大
現在の配置では例えば朝比奈IC方面から迂回が必要のため
- ③財源の確保
周知費用、警備員費用だけで3日間約500万円以上（警察官、職員等の人件費、全国へのPRを除く）



交通規制シミュレーション



B.渋滞情報（HP等で情報発信）

- 過去の渋滞状況の提供
- 定点カメラ等による交通渋滞のライブ映像の提供

- ・過去の渋滞状況を提示し、車利用から公共交通への転換を促します。
- ・次のような情報公開を検討していますが、公開においては、（財）日本道路交通情報センターの合意が必要です。
 - 「連休の中日は渋滞が予測される」
 - 「朝比奈 IC からの流入は渋滞が予測される」
 - 「国道 134 号は〇時間に交通が集中する」など
- ・定点カメラや調査員の目視による国道 134 号、朝比奈 IC 周辺、八幡宮周辺、下馬交差点等の渋滞状況を提供します。
- ・情報提供の方法は、対象者がほぼ全国であることから、情報機器を活用することが妥当であると考えています。

定点カメラによる渋滞状況の提供画像イメージ （平成 15 年度鎌倉地域情報提供調査鎌倉ライブカメラによる情報提供 社会実験より）

実際の配信画像



若宮大路と鶴岡八幡宮周辺



若宮大路と鎌倉駅方面



二階堂から朝比奈方面



北鎌倉から鶴岡八幡宮周辺



由比ガ浜海岸周辺



由比ガ浜から鶴岡八幡宮方面

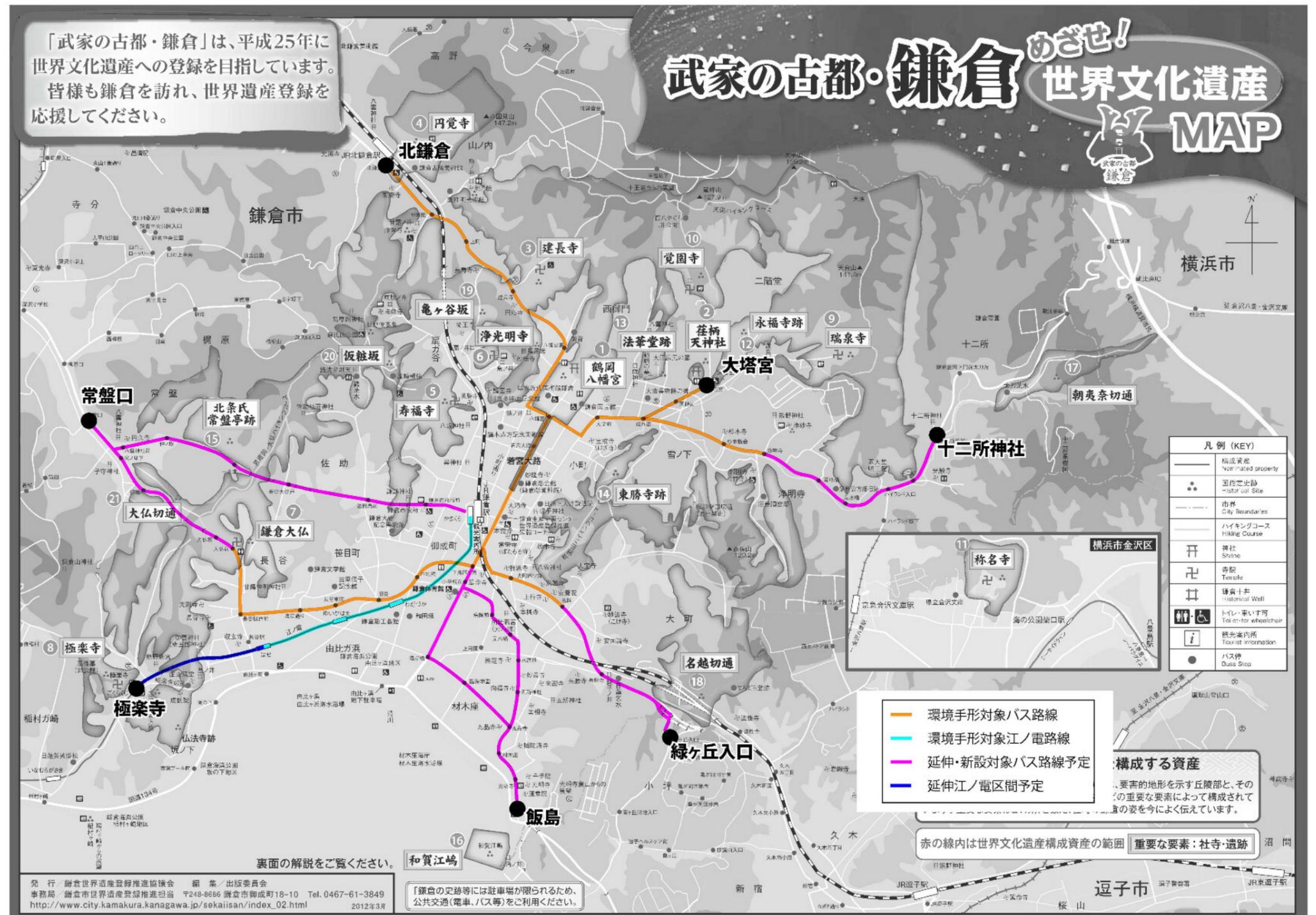
<http://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/h15-syakaijikken.html>

出典：鎌倉市ホームページ

C.世界遺産手形（環境手形の拡充）

■現在の環境手形の利用範囲の拡大（世界遺産手形）

- ・現在の環境手形の拡充を図り、世界遺産登録を目指す構成資産めぐりができるよう利用できる公共交通機関の拡大を図ります。
- ・本格実施を前提に社会実験を行い、スマートフォンの活用など、周知の徹底やより利用しやすい方法を検討します。



D.スマートフォンを活用した情報提供

■スマートフォン（携帯電話）のアプリケーションを作成し、世界遺産手形等の交通施策、観光案内等の情報を提供

- ・ スマートフォンのアプリケーションを作成・運用し、交通施策や観光案内等の情報を提供するとともに、「世界遺産手形」等のチケット機能を持たせることにより、どこでも気軽に購入することができ、販売促進にも役立つと考えています。
- ・ イメージとしては、アプリケーション（情報）を無料又は有料でダウンロードし、必要に応じ追加で「世界遺産手形」等のサービスを有料でダウンロードすることを想定しています。
- ・ 社会実験後の本格的な運用を踏まえ、広告等を募集し財源の確保の見通しを得ます。
- ・ GPS（位置情報）を用いた利用者の経路情報等や、アンケートによる使い勝手や改善点を把握するとともに、利用者がリアルタイムで道路の混雑状況等を情報発信するなど、情報の拡大等を期待します。

《アプリケーションソフト作成条件》

■期待する効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出発地における車から公共交通への転換 ・ 鎌倉地域手前で車から公共交通への転換 ・ 交通施策の周知徹底 ・ 商業・観光振興
■機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 世界遺産手形チケット ● 各種情報提供
■提供情報	<ul style="list-style-type: none"> ● 世界遺産手形、パーク&ライドシステム等（P案内）の各種サービス情報 ● 各交通事業者が発売しているフリー切符情報 ● 渋滞予測、状況 ● 公共交通の乗継、時刻表等 ● 世界遺産史跡等の観光案内情報
■蓄積データ	<ul style="list-style-type: none"> ・ GPSを活用した位置情報 ・ アンケートによるソフトの感想、改善点
■財源の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告の掲載
■言語	<ul style="list-style-type: none"> ・ 英語やアジア諸国等に対応可能な翻訳機能

《その他の要望》

- ・ アプリケーションのダウンロードの促進

E. 鎌倉地域内の駐車場利用者に対する公共交通利用の動機付け情報の提供

■ 主要な駐車場で鎌倉市の取組み、世界遺産手形、パーク&ライドシステム等の情報提供や施策割引等の特典付きチラシを配布

- ・ パーク&ライドシステムや環境手形の周知徹底が必要であり、これらのシステムは公共交通を利用する動機づけになっています。
- ・ 車で鎌倉地域に訪れた人に対し、次回は公共交通を利用してもらうよう鎌倉市の取組みやシステムを紹介するとともに、協賛店舗や環境手形等の割引などの特典をつけたチラシを、鶴岡八幡宮周辺、若宮大路周辺の駐車場を利用する人への配布を検討します。

F. 市民への協力の呼びかけ

■ 広報、ホームページ等に鎌倉市の交通施策を掲載

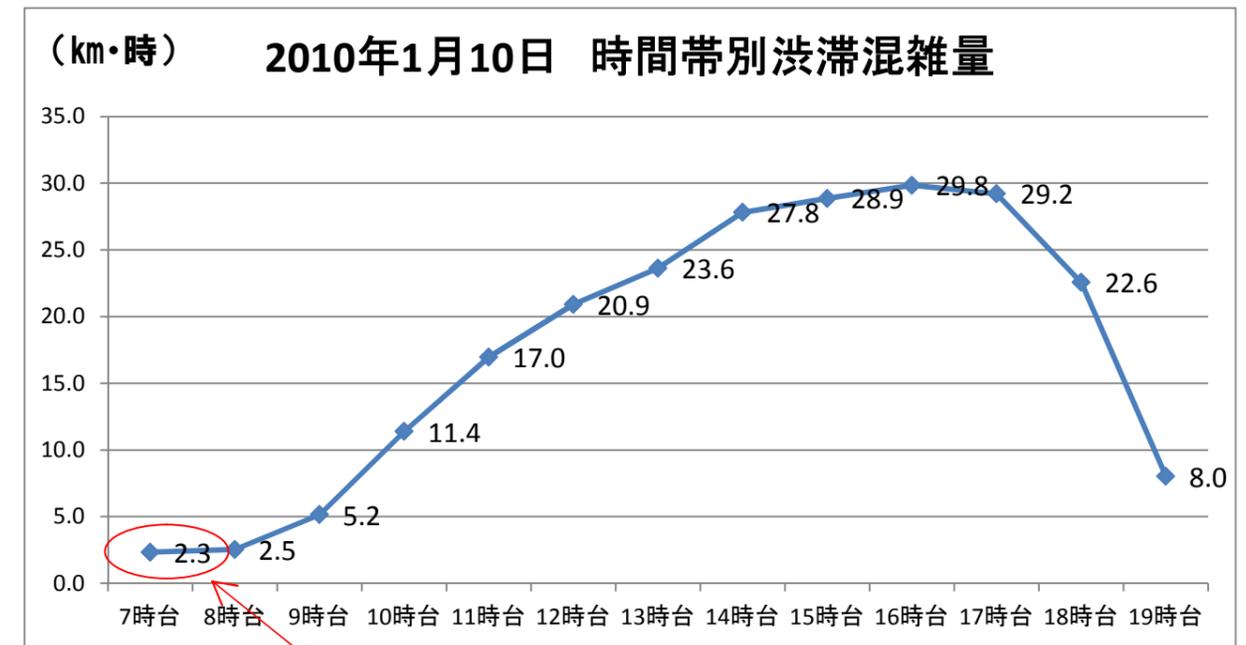
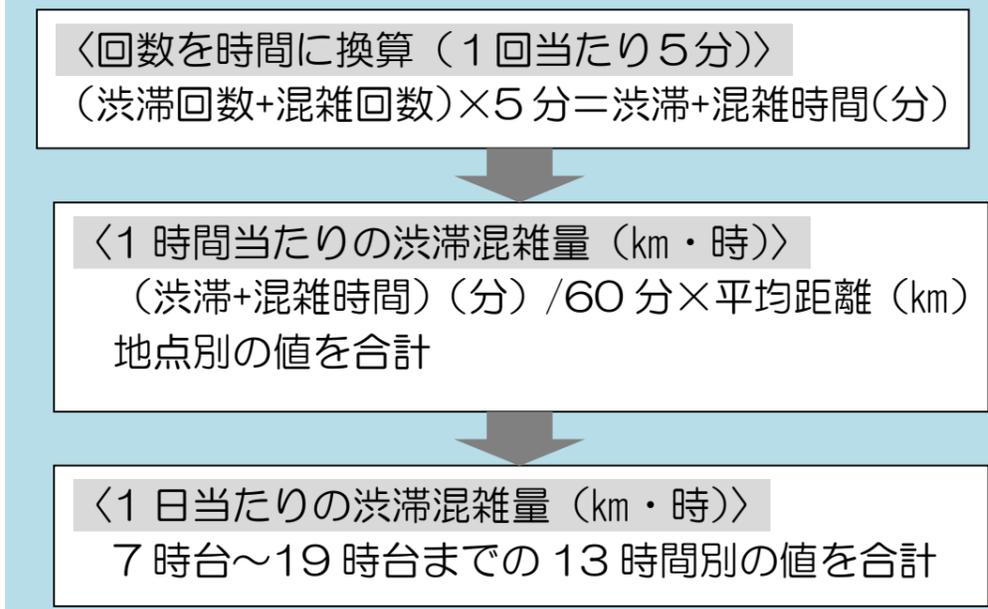
- ・ 鎌倉地域の交通渋滞は、来訪車両に加え市民の協力が不可欠です。市民アンケート結果においても車の利用を控えるなどの協力的な意向が多くを占めています。市民と観光とが共生し、より良い交通環境を構築していくことが必要です。
- ・ 平成7年当時の計画では“市民宣言（案）”を作成し、市民の協力を呼びかけました。
- ・ 今回も最終的には、市民宣言のような形で市民の車利用に対する目標を定めませんが、その足がかりとして、広報やホームページ等を活用して、鎌倉地域の交通計画の進め方、目標等を示し、市民への協力を検討します。

参考資料 特異日のグラフ作成方法

《 (財) 日本道路交通情報センターのデータ 》

- 7時台～19時台（13時間）別の地点別データ
 - ・ 地点別に1時間当たりの「渋滞」及び「混雑」した回数
(回数：5分間隔の観測で発生した回数)
 - ・ 上記の平均距離

《 渋滞混雑量 (km・時) 》



例) 平成 22 年 1 月 10 日 7 時台の渋滞混雑量の算定

時間帯	路線名称	方向	地点名称	1時間に発生した渋滞回数(回)	1時間に発生した混雑回数(回)	1時間に発生した渋滞+混雑回数(回)	1回当たり5分なでの時間で換算(分)	渋滞混雑している平均距離(m)	渋滞混雑量(km・時)
				A	B	C=A+B	D=C*5	E	F=D/60*E/1000
2010/01/10 07:00	はなれ山通り	上り	鎌倉市交通広場前	0	1	1	5	210	0.0175
2010/01/10 07:00	はなれ山通り	下り	鎌倉市常楽寺	0	1	1	5	400	0.0333
2010/01/10 07:00	横浜鎌倉線	下り	鎌倉市八幡宮前	11	1	12	60	367	0.3670
2010/01/10 07:00	横浜鎌倉線	下り	鎌倉市警察前	0	1	1	5	280	0.0233
2010/01/10 07:00	横浜鎌倉線	上り	鎌倉市下馬	5	6	11	55	33	0.0303
2010/01/10 07:00	横浜鎌倉線	下り	鎌倉市鎌倉駅入口	0	1	1	5	73	0.0061
2010/01/10 07:00	横浜鎌倉線	上り	鎌倉市北鎌倉駅前	12	0	12	60	692	0.6920
2010/01/10 07:00	横浜鎌倉線	上り	鎌倉市鎌倉第一小前	5	6	11	55	333	0.3053
2010/01/10 07:00	鎌倉葉山線	下り	鎌倉市下馬	0	1	1	5	270	0.0225
2010/01/10 07:00	国道134号	下り	鎌倉市小動	3	3	6	30	777	0.3885
2010/01/10 07:00	腰越大船線	上り	鎌倉市西鎌倉小前	0	3	3	15	70	0.0175
2010/01/10 07:00	腰越大船線	上り	鎌倉市赤羽	0	7	7	35	126	0.0735
2010/01/10 07:00	大船停車場線	下り	鎌倉市交通広場前	0	1	1	5	140	0.0117
2010/01/10 07:00	大船停車場線	下り	鎌倉市交通広場前	0	1	1	5	120	0.0100
2010/01/10 07:00	大船停車場矢部線	上り	鎌倉市大船駅前	0	3	3	15	213	0.0533
2010/01/10 07:00	藤沢鎌倉線	下り	鎌倉市八雲神社前	3	4	7	35	175	0.1021
2010/01/10 07:00	藤沢鎌倉線	下り	鎌倉市常盤口	3	0	3	15	50	0.0125
2010/01/10 07:00	藤沢鎌倉線	上り	鎌倉市長谷観音前	6	1	7	35	281	0.1039
計									2.3302

資料：(財) 日本道路交通情報センター

参考資料. スマートフォンの提供情報 (一部)

《環境手形、事業者が販売しているフリー切符の紹介》

- ・ JR以外は出発駅からのお得なチケットあり。
- ・ JRのサービスは、鎌倉地域の周遊用のチケット

サービス圏域	名称	内容	料金	備考
出発地から	江の島・鎌倉フリーパス	<ul style="list-style-type: none"> ■小田急線 出発駅から藤沢までの往復切符（乗り降り自由） ■江ノ電 藤沢～鎌倉まで乗り降り自由 ■特典 周辺のお寺や観光施設・飲食店などの優待・割引料金 	※出発駅により料金が異なる 新宿から大人1430円 通常(新宿～藤沢～鎌倉1720円)	小田急電鉄
	三浦半島1 DAY きっぷ	<ul style="list-style-type: none"> ■京急線 出発駅から逗子線、久里浜線の往復切符 ■京急線、京急バス 金沢文庫～浦賀間・逗子線・久里浜線各駅、指定区間のバスが乗り降り自由 (金沢八景駅～鎌倉駅、大仏等を含む) ■特典 周辺のお寺や観光施設・飲食店などの優待・割引料金 	※出発駅により料金が異なる 品川駅から大人1900円	京急電鉄
鎌倉近傍	鎌倉・江ノ島パス	<ul style="list-style-type: none"> ■以下の指定区間の乗り降り自由 ・ JR線（藤沢～大船～鎌倉） ・ 湘南モノレール (大船～江ノ島（全線）) ・ 江ノ電（鎌倉～藤沢（全線）) 	大人680円	JR 東日本
鎌倉地域内	環境手形 A [頼朝きっぷ]	<ul style="list-style-type: none"> ■以下の指定区間の乗り降り自由 ・ 江ノ電（長谷～鎌倉） ・ 路線バス（指定区間） ■特典 周辺のお寺や観光施設・飲食店などの優待・割引料金 	大人550円	
	環境手形 B [義経きっぷ] 江の島・鎌倉フリーパス」とセット販売のみ	<ul style="list-style-type: none"> ■以下の指定区間の乗り降り自由 ・ JR線（鎌倉～北鎌倉） ・ 路線バス（指定区間） ■特典 周辺のお寺や観光施設・飲食店などの優待・割引料金 	大人500円	小田急電鉄

《現在のパーク＆ライドシステムの概要の紹介》

- ・ 利用料金はほぼ駐車場料金のみ。

場所	自動車1台あたり 利用料金	サービス内容			切符販売場所
		内訳	特典	その他	
由比ガ浜パーク＆ライド	1,600円	<ul style="list-style-type: none"> ■4時間分の駐車料金 ■1日乗降自由のフリー切符2枚 ・ 駐車場～鎌倉駅・鶴岡八幡宮循環のシャトルバス（午後は鎌倉駅降り返し） ・ 江ノ電鎌倉駅～長谷駅 ・ 5つの路線バス指定区間（鎌倉駅～北鎌倉・大塔宮・浄明寺・名越・大仏前） 	※	<ul style="list-style-type: none"> ・ 4時間を超えた場合の駐車料金は200円/30分 ・ フリー切符の追加購入は、大人1枚440円・小人1枚230円 ・ 駐車場は、一般駐車場利用者と共用（駐車台数は、約200台） ・ シャトルバスは、20分間隔で運行、一般の路線バスとしても乗車可能（1乗車170円） 	県営由比ガ浜地下駐車場内管理事務所
七里ガ浜パーク＆レールライド	1,500円	<ul style="list-style-type: none"> ■5時間分の駐車料金 ■1日乗降自由のフリー切符2枚 ・ 江ノ電七里ヶ浜駅～鎌倉駅 ・ JR 鎌倉駅～北鎌倉駅間 	※	<ul style="list-style-type: none"> ・ 5時間を超えた場合の駐車料金は200円/30分 ・ フリー切符の追加購入は、大人1枚500円・小人1枚250円 ・ 駐車場は、一般駐車場利用者と共用（駐車台数は、約350台） 	七里ガ浜海岸駐車場内管理事務所
稲村ガ崎パーク＆レールライド	1,800円	<ul style="list-style-type: none"> ■6時間分の駐車料金 ■1日乗降自由のフリー切符2枚 ・ 江ノ電全線（藤沢駅～鎌倉駅） 	※	<ul style="list-style-type: none"> ・ 6時間を超えた場合の駐車料金は300円/60分 ・ フリー切符の追加購入は、大人1枚580円・小人1枚290円 ・ 駐車場は、一般駐車場利用者と共用（駐車台数は、約50台） 	稲村ヶ崎駅出札窓口
江の島パーク＆レールライド	1,500円	<ul style="list-style-type: none"> ■5時間分の駐車料金 ■1日乗降自由のフリー切符2枚 ・ 江ノ電江ノ島駅～鎌倉駅 	※	<ul style="list-style-type: none"> ・ 5時間を超えた場合の駐車料金は200円/30分 ・ フリー切符の追加購入は、大人1枚400円・小人1枚200円 ・ 駐車場は、一般駐車場利用者と共用（駐車台数は、約200台） 	江ノ電江ノ島駅出札窓口