

鎌倉市交通計画検討委員会

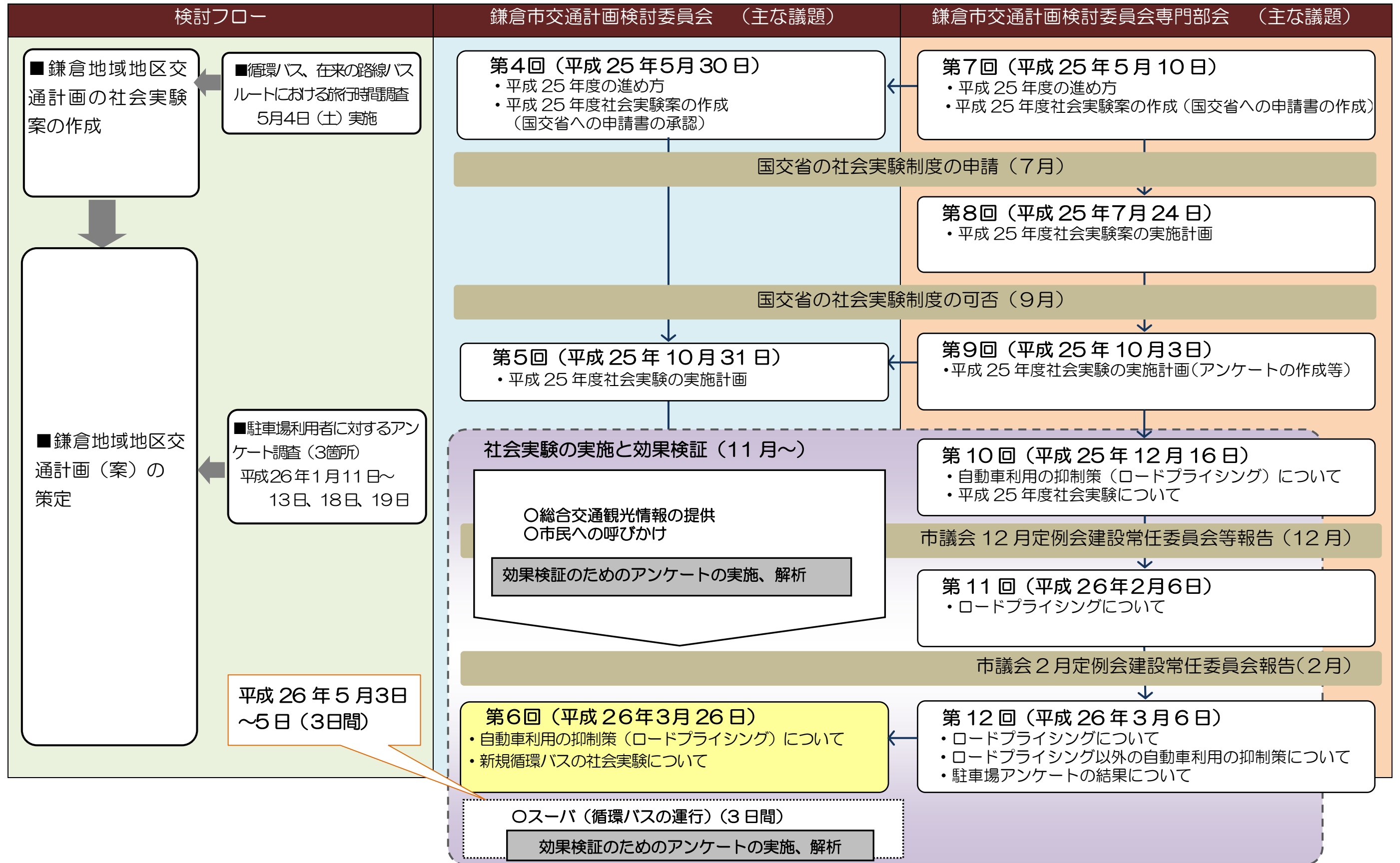
【第6回】

(目 次)

1. 本日の論点	1
1) 第5回検討委員会以降の専門部会での検討の流れ	1
2) 本日の論点	2
2. おもてなしプライシング（仮称）の基本的な考え方	3
1) 概ねのスケジュールの見通し *最短で進めた場合のシミュレーション.....	3
2) 法的な実施可能性.....	4
3) 交通渋滞が引き起こす様々な問題	6
4) プライシングの必要性.....	7
5) 位置付け（20の施策）	8
6) おもてなしプライシング（仮称）の基本的な考え方（案）	9
7) おもてなしプライシング（仮称）の主な検討課題	11
3. 新規循環バスの社会実験について	14

平成26年3月26日（水）

平成25年度の進め方



1. 本日の論点

1) 第5回検討委員会以降の専門部会での検討の流れ

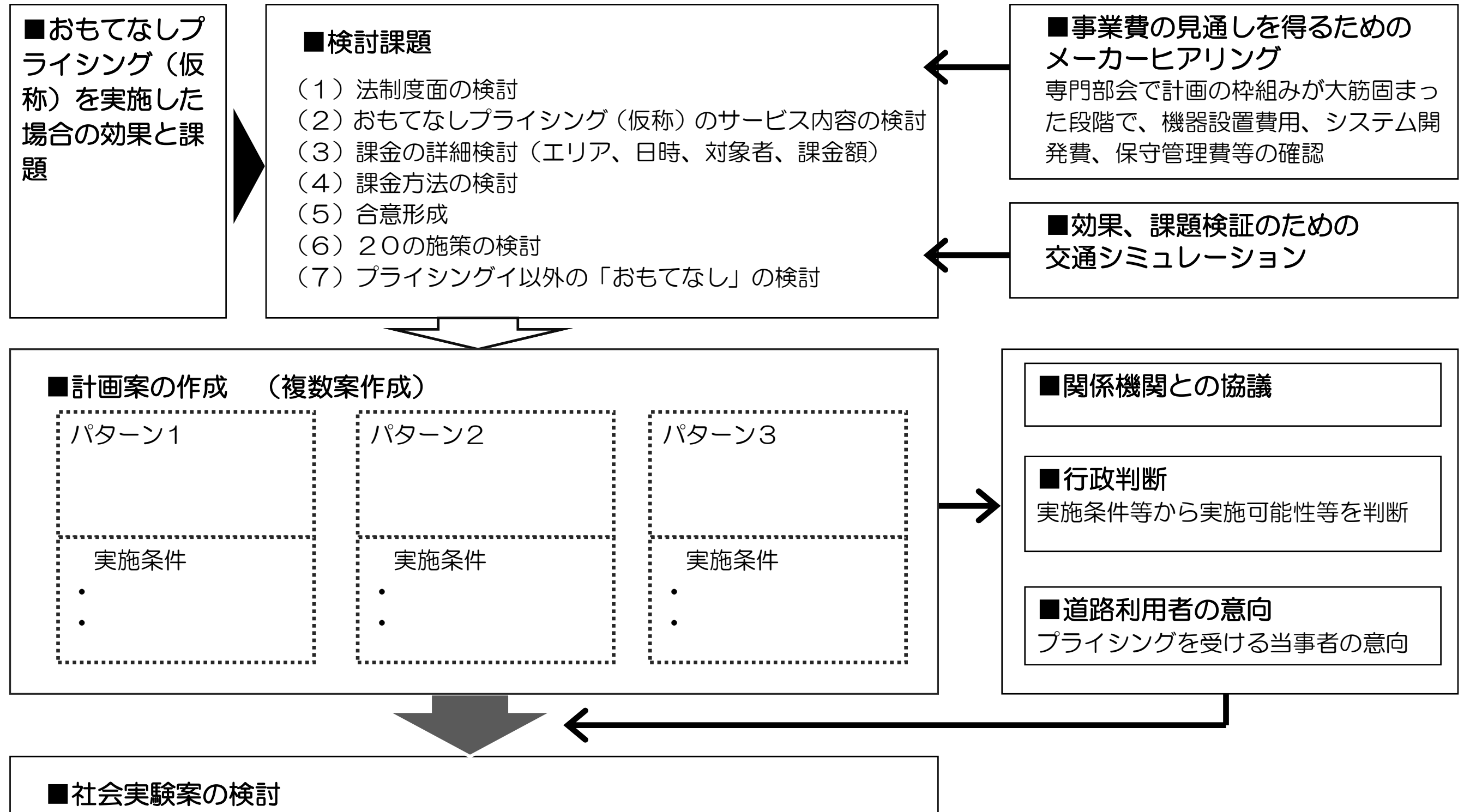
①ロードプライシングの基礎的な内容の共通認識（施策概要、事例等）	別紙参考資料1（P1～3参照）
②実施可能性の検討（法制度面、周辺への影響、コスト面、合意形成）	本資料（P4～5）、別紙参考資料1（P4～8参照）
③おもてなしプライシング（仮称）の提案	本資料（P9）
④実施した場合の効果と課題	別紙参考資料1（P9～11参照）
⑤検討課題の整理	別紙参考資料1（P12～16参照）

	検討方針に関する主な意見	決定事項	専門部会の検討の流れ
第10回 (H25.12.16)	<ul style="list-style-type: none"> これまで交通渋滞等の課題に対し直に取り組める施策から実施することで議論してきたが、ロードプライシングの実現化を目指して検討することになるのか？ 観光車両を何とかしてほしいという市民の声が、一方では非常に大きい ロードプライシングが鎌倉にふさわしいか判断するために、様々な課題、問題点、影響を明らかにする 	<ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞対策として、ロードプライシング以外の取り組みと、法的に可能であれば、ロードプライシングの両方の検討を進める ロードプライシング実施の課題を明らかにする 東京都が実施していない理由を確認する 市民、来訪者が納得できる案を考える 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>①ロードプライシングの基礎的な内容の共通認識</p> </div>
<p>※平成8年当時検討していたロードプライシングは、諸外国で行われている道路利用者に対する課金施策であるが、今回の提案は課金の一部を商業・観光振興に活用する当時とは異なるプライシング施策であるため、施策名を変え区別しています。おもてなしプライシング（仮称）</p>			
第11回 (H26.2.6)	<ul style="list-style-type: none"> ロードプライシングが可能ならば検討を進める 施策費用は検討する上での重要な判断材料 専門部会で実施の有無を決める必要はない、それぞれの立場で検討し判断は行政が責任を持って行う 「おもてなしプライシング」という命名は、「課金」と「おもてなし」が相反している ロードプライシングの効果、課題の整理が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 法定外目的税※で条例化の可能性はあることから、ロードプライシングの検討を進める ロードプライシング以外の自動車流入抑制策も合わせて検討する <p>※) 地方自治体が、特定の使用目的や事業の経費とするために、地方税法で定められていない税目を条例で定めて設ける税</p>	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>②実施可能性の検討 (ア)法制度面 (イ)周辺への影響 (ウ)コスト面 (エ)合意形成</p> </div> <p>↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>(ア)の方向性を専門部会で了承</p> </div> </div>
第12回 (H26.3.6)	<ul style="list-style-type: none"> 鎌倉市の考え方として、来訪者を増やすこと、適正な環境の中でゆっくり過ごしてもらうこと、どちらを目指すのかは大きな課題 ロードプライシングは、人によって受け止め方は様々なのでロードプライシングのパターンをケーススタディし、市民に意見を聞いて選ぶのが良いのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> プライシングの名前は、専門部会で数案検討し委員会で決める 施策のコストに関しては、関連メーカーにヒアリングする 委員会には、これまでの議論の内容を報告する 	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>④実施した場合の効果と課題</p> </div> <p>↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>⑤検討課題の整理</p> </div> </div> <div style="background-color: black; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>③～⑤議論中</p> </div>

2) 本日の論点

- おもてなしプライシング（仮称）の検討課題として、追加すべき事項はないか（検討に向け留意すべき点）
- おもてなしプライシング（仮称）の基本的な考え方について

おもてなしプライシング（仮称）今後の検討の流れ（案）



2. おもてなしプライシング（仮称）の基本的な考え方

1) 概ねのスケジュールの見通し *最短で進めた場合のシミュレーション



平成32年東京オリンピック開催時には渋滞の無い鎌倉地域を目指す

《道路法の解釈》

道路法には、「道路無料公開の原則」を明らかにした明文の規定はありませんが、**有料道路等に関する規定や法律の反対解釈を根拠**に、このような原則を推定しています。**道路利用に対して料金を徴収できる条件**が道路法等に定められていますが、これらの**条件に該当しない道路は無料**であると解釈するものです。

出典：『日本初のロードプライシング』（東京 TDM 研究会編 都政新報社）

道路無料公開原則の基礎には、**道路が一般財源を充当して整備されるべき公共財**であるという考え方がある。国民の税金を利用して国民のために整備した道路は、**無料で一般交通の用に供されるべき**というわけである。この考え方は、実定法上も、**道路法 25 条**に示されていると言われている。この規定は、橋または渡船施設について、その設置管理にあたり一般財源を充当できない場合に限り、受益者負担金という形で利用者から料金を徴収することを認めたものである。…（中略）…道路無料公開原則は道路が公共財であることを前提としているが、公共財の条件となる**非排除性**と**非競合性**が、道路については既に成立していないからである。

まず、非排除性とは、道路利用者全員を捕捉して課金することが困難であることを指すが、現在では ETC システムなど科学技術の発達によって、**容易に道路利用者を特定できる**。

次に、非競合性とは、道路利用者が増えても他者の便益が減らないことを指すが、現在、特に大都市圏では**道路渋滞が慢性化**しており、**非競合性を前提とすることはできない**。

そのため、一般財源を充当して整備された道路についても、道路の無料公開の結果、**外部不経済が発生している場合には、原因者負担という形でそれを是正することが許容される**のではないだろうか。

出典：第9回「人間重視の道路創造研究会」参考資料(平成 21 年 5 月 15 日国土交通省道路局)

《ロードプライシングの議論》（平成 8～9 年 鎌倉市地区交通計画検討委員会/委員：学識経験者、警察庁、運輸省、建設省等）

ロードプライシングについての意見

- **施策の合理性**を検証する必要がある。渋滞対策には、総量規制を直接的に交通規制で行う方法やパーク＆ライドを徹底的に行う方法等他に様々な手法があるが、その中でロードプライシングがどれほど合理的であるか検証する必要がある。
- 社会的な**必要性のコンセンサス**を得る必要がある。道路の法制度との関連では、「道路無料公開の原則」というものがあるが、ロードプライシングは最終的には、**国民の意思**に掛かってくるのではないか。
- 関係機関との調整もかなり多いと思うが、積極的に進めることは良い。ただ、ロードプライシングについては、イメージが先行している。**法制度の制約がない場合**に具体的にどのようにすべきなのか。

《交通政策基本法による地方公共団体の責務》（平成 25 年 11 月 1 日閣議決定）

交通の機能の確保及び向上

第三条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上が図られることを旨として行われなければならない。

地方公共団体の責務

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

《課金の法制度上の位置づけ》 出典：『日本初のロードプライシング』（東京 TDM 研究会編 都政新報社）

【法定外目的税】

実質的には、外部不経済の是正や受益者負担の原則をより強力に遂行するための政策目的を達成するための手段として意義づけることが可能ではないかと考えられます。

【行政法上の下命税】

地方自治体の権限と責任において、憲法の規定に基づき、いわゆる「混雑税」や「環境税」に相当する課金行為の意義を、条例に基づく行政上の「下命」と位置づけ、進入にあたり課金の支払いを命じた「課金の支払い」はその確認行為と考えることができます。

- 道路法では一般道路から料金徴収を禁止する規定はありません。
 - 道路法は、有料道路等に関する規定や法律の反対解釈から「道路無料公開の原則」が言われているものの、道路混雑の緩和を目的としたロードプライシングによる一般道からの課金は、道路網の整備、管理を目的とした道路法とは法益がやや異なると考えられます。
 - 平成 8 年当時の検討では、合理的な説明が必要であるとの指摘は受けたものの、一般道路からの料金徴収が不可という判断はなされていません。
 - 交通政策基本法の理念によれば交通機構の確保、向上は地方公共団体の責務であり、その対応が求められています。
 - 課金の法制度上の位置づけとしては、条例化による法定外目的税等の導入も想定されます。
- ⇒今後、関係者と議論し法制度上の位置づけを整理する必要がありますが、一般道路の渋滞解消等を目的とした課金は、実施可能性があると考えられます。

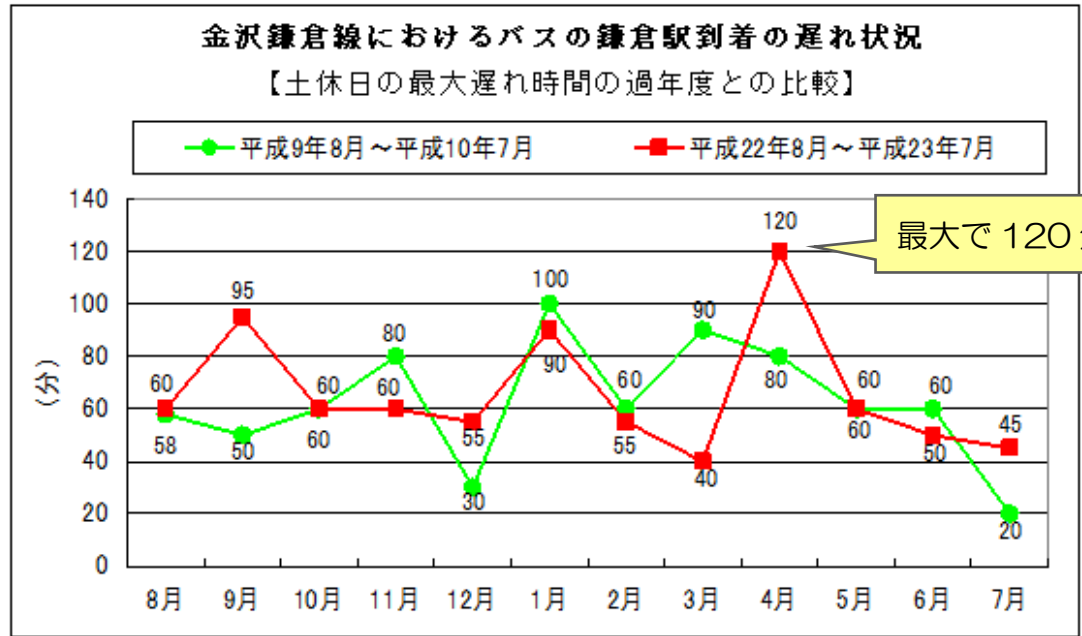
3) 交通渋滞が引き起こす様々な問題

交通渋滞の状況

平成 23 年 5 月 4 日・ゴールデンウィーク（12時～16時は概ね同様の状況）

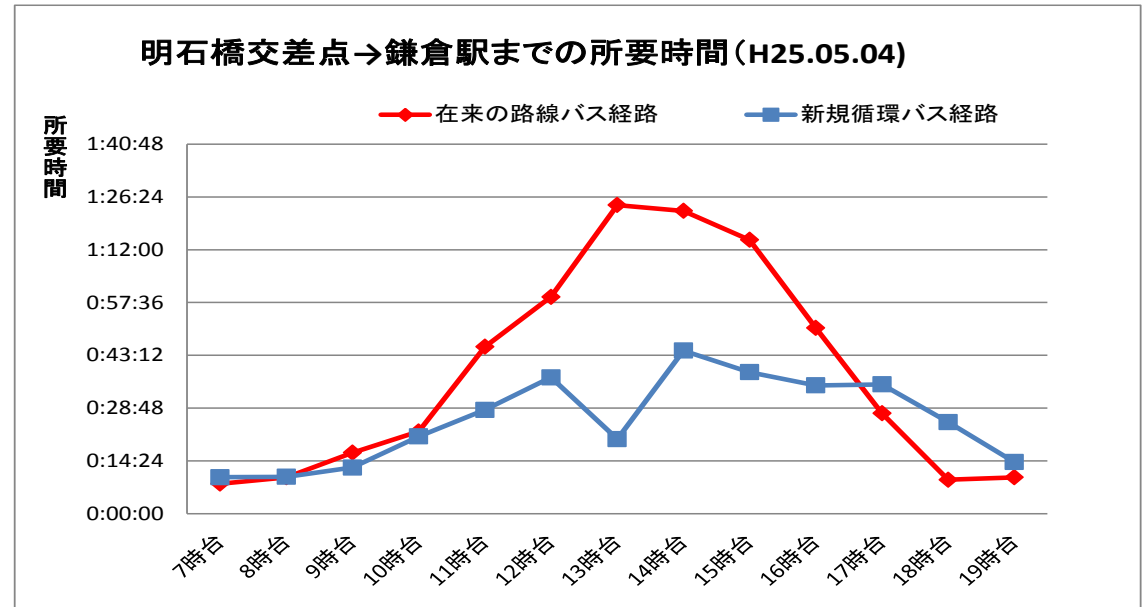


- ◆交通渋滞
 - ・居住環境の悪化
 - ・バスの定時性の低下
 - ・歩行環境の低下
 - ・緊急車両の到達時間の遅れ
- など



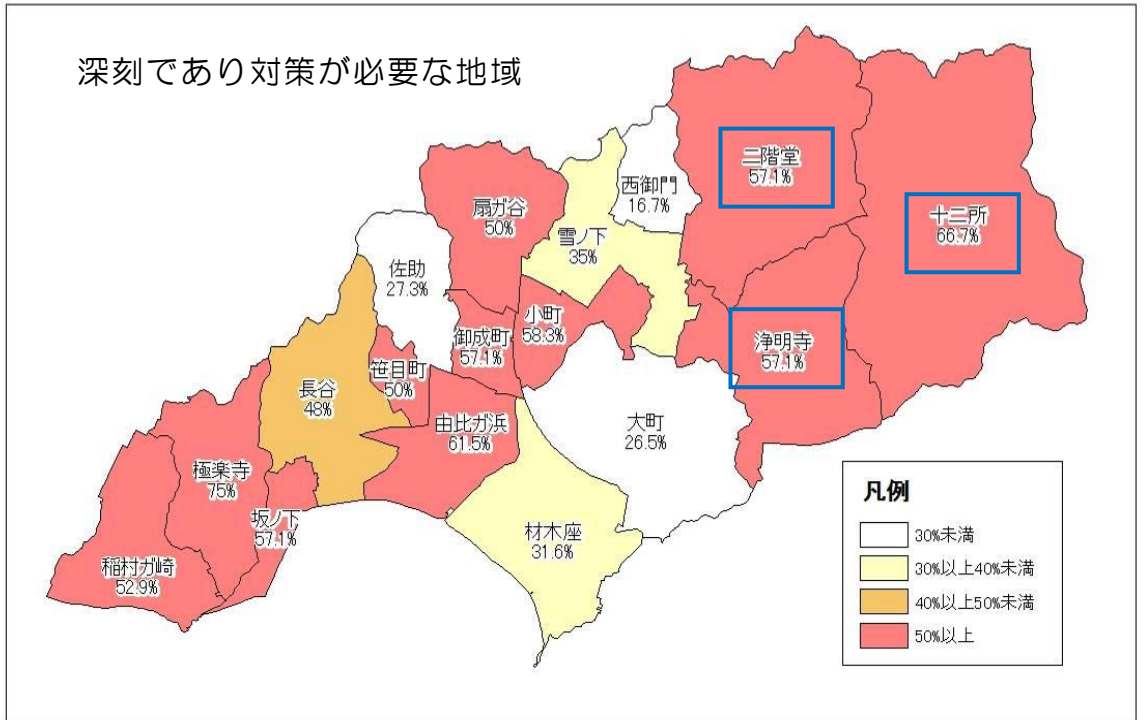
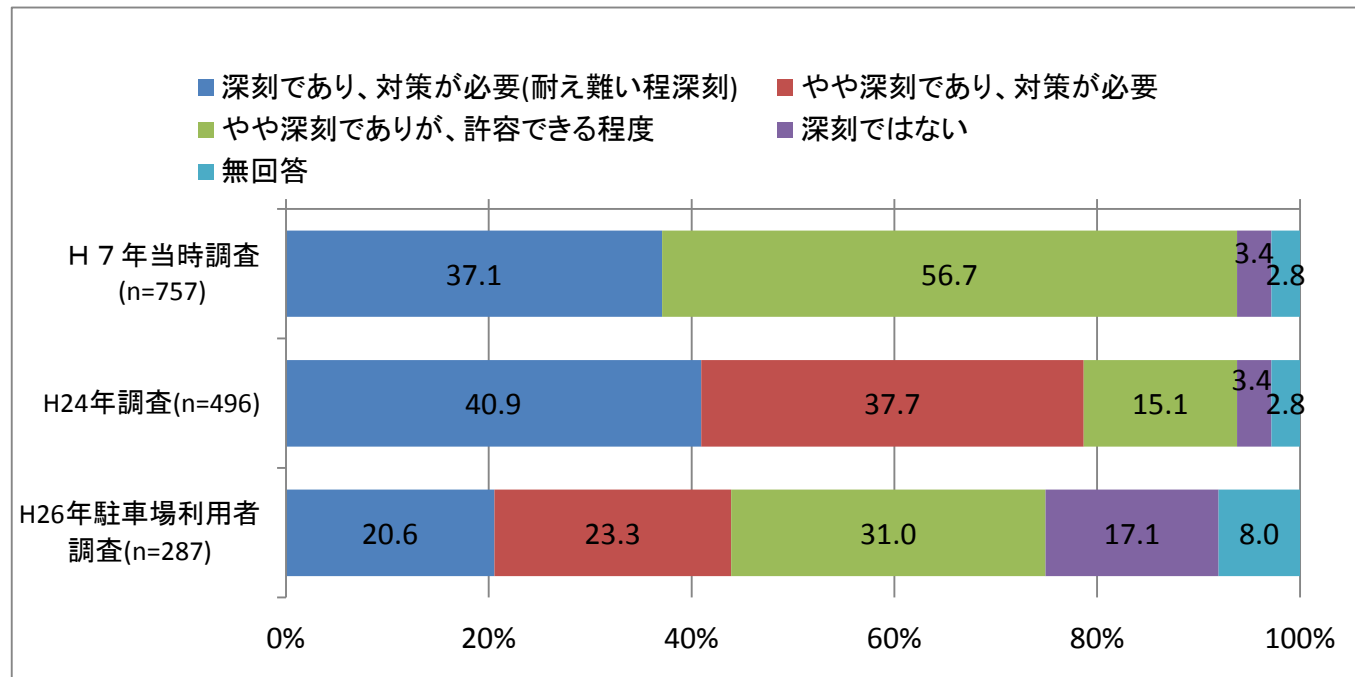
最大で 120 分の遅れ

資料：(公財) 日本道路交通情報センター 地図情報：パスコ



鎌倉地域で生じている道路交通問題についてどのようにお考えですか

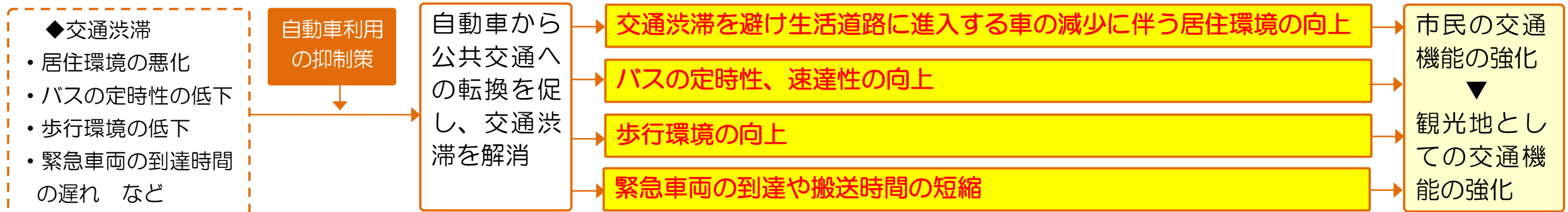
【※平成 7 年当時の調査では、「耐え難いほど深刻」「許容できる」の二者択一であったのに対し、平成 24 年調査ではやや回答を変えていることから、回答が分散した傾向がみられる。



4) プライシングの必要性

何らかの自動車利用の抑制策の必要性

- 鎌倉地域においては、交通渋滞の悪化により、流入交通量による居住環境の悪化、バスの定時性の低下、緊急車両の到達や搬送に時間を要するなど、**約4割の市民が交通問題は耐え難い程深刻**と感じています。特に、代替経路がない県道金沢鎌倉線沿線地域は問題が深刻です。
- 鎌倉地域の交通問題は、世界遺産の審査にも影響を与えるなど、観光地としての移動しやすさや安全性が十分に確保されていない状況です。
- 交通渋滞が引き起こす**居住環境の悪化への対応、市民の交通機能の確保を図る**ために、交差点改良、道路整備が困難な状況においては、自動車利用の抑制（自動車交通量の削減）が必要です。交通渋滞が解消されれば、来訪者に対してもバスでの移動のしやすさや歩行環境が向上します。



【プライシングの必要性】

休日の交通渋滞は来訪者による流入交通量の増加が主な原因と考えられる中、その自動車利用は、手荷物が多い、高齢者・幼児の同乗、立ち寄り先が多数等の利用する必要性が高い場合もあります。このため、**状況に応じて自動車や公共交通が選択できるしくみ**づくりが必要だと考えます。正月三が日並みの交通規制は、警察官による取締が必要であり、交通渋滞を悪化させる恐れがあること、自動車が使いたくても使えず、来訪者の減少につながる可能性があるなどから、利用者の**選択性**のあるプライシングが適していると考えられます。

プライシングと正月三が日並みの交通規制の比較

項目	プライシング	正月三が日並みの交通規制
しくみ	経済的インセンティブを用いた自動車発生交通量の抑制	道路交通法に基づく交通規制
徴収(取締)方法	ETC 技術等による ノンストップ 方式	警察官 による検問 ※自動速度取締機によるスピード超過への取締は実施されているが、一方通行等の取り締まりは警察官の現認による
渋滞解消効果	課金により地域内の交通渋滞が解消、ノンストップで通過することから、交通渋滞は 発生しない	地域内の交通渋滞は発生しないが、検問で車両を停車させるため、検問がボトルネックとなり交通渋滞が発生する恐れあり
方策	利用者の意思決定による自動車利用の抑制 (選択性あり)	道路交通法に基づく交通規制 (選択性なし)
合意形成	自動車の利用は、自身の判断に委ねられていることから、道路利用者からの理解は交通規制よりも得やすいのではないか	正月三が日は参拝者が押寄せるため安全性を確保するために交通規制を実施しているが、他の日はここまで混雑がひどくないことから、交通規制をかけ通行を制限することに対し、道路利用者からの理解が得られにくいのではないか
その他	全国的な周知徹底が必要 課金費用を 道路整備とパーク&ライド駐車場の整備と観光・商業振興等 に活用	全国的な周知徹底が必要 警察官や誘導員等の配置により、 実施毎に費用が発生 する

5) 位置付け（20の施策）

■ロードプライシングは、平成8年当時の検討では20の施策の1つであり、パーク&ライド、環境手形等と併せて実施することで、居住環境の向上や交通機能の確保を図ります。

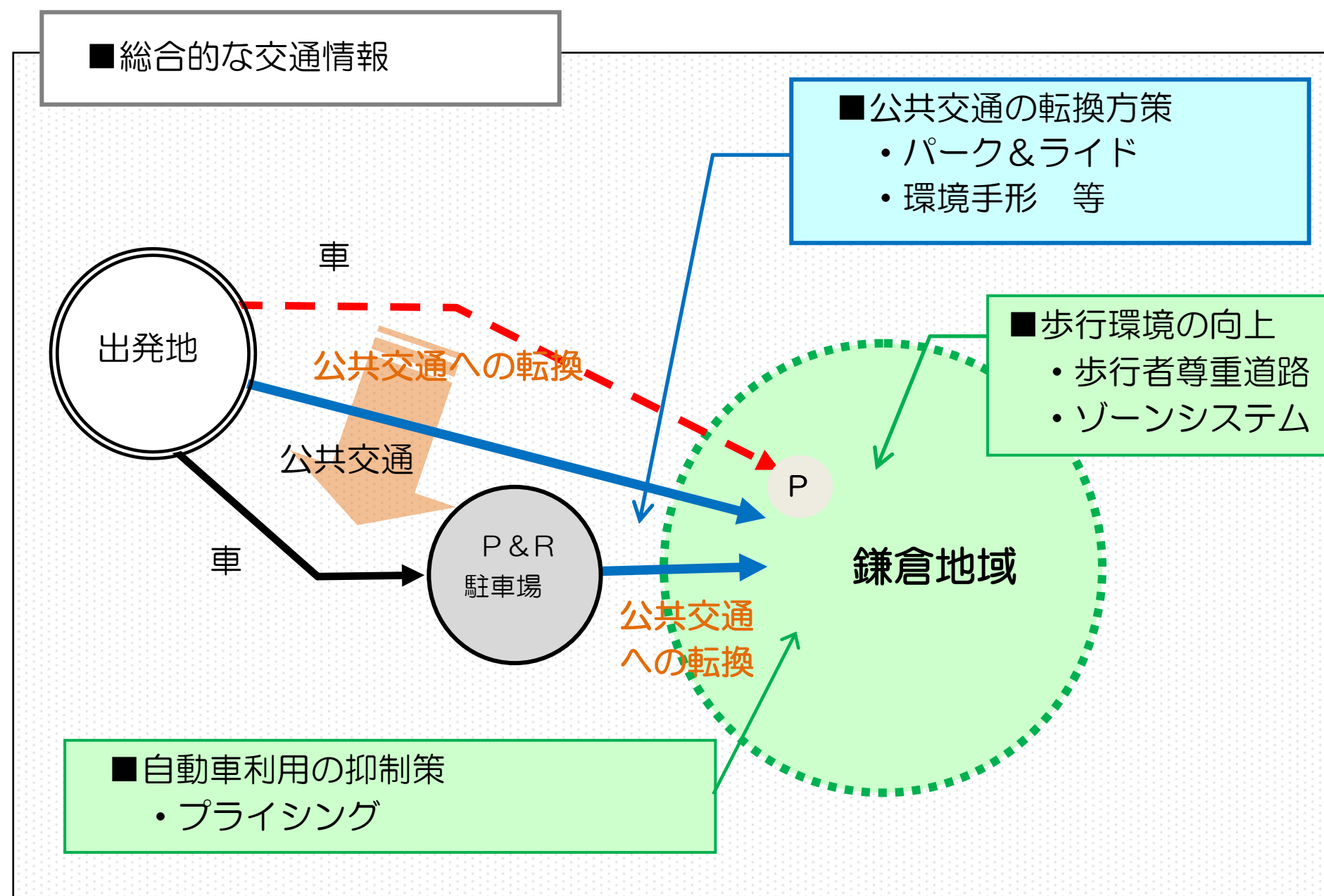
（これまでの専門部会で議論した内容）

- ・ 鎌倉地域の地区交通計画は、平成8年当時の20の施策を再評価しつつ、これまでの関係機関との協議、社会実験の結果、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』がないかを再評価しつつ、より鎌倉地域の実情に合うよう再構築します。
- ・ 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、適宜見直していきます。

- 自動車交通の**代替交通手段**を『パーク&ライド』等で確保し、**抑制策**として『プライシング』を検討します。
- 『環境手形』等により鎌倉地域内の**公共交通での移動しやすさ**を確保します。
- 『歩行者尊重道路』等により**歩行者の安全性を向上**させます。
- こうした交通施策をより**有効に活用**するために、『総合的な交通情報』を提供します。

- ① 出発地での自動車から公共交通への転換を促します。
- ② 鎌倉地域への流入に対し、自動車から公共交通への転換を促します

鎌倉地域の交通渋滞の解消を図ります



6) おもてなしプライシング（仮称）の基本的な考え方（案）

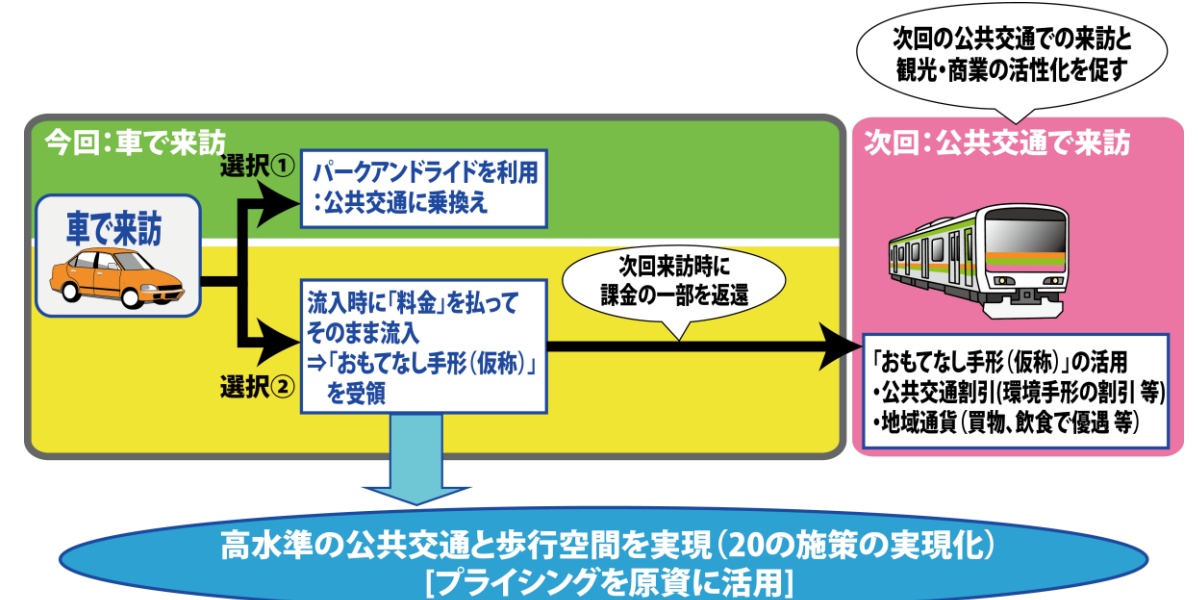
1. 専門部会でのプライシングの検討方針

- ▶ プライシングについては、様々な検討課題がある中で、一般道路からの課金が大きな課題でしたが、**法定外目的税等による実施の可能性**があることから、**計画を検討しつつ、その課題や条件を整理**することにしました。
- ▶ 検討に際しては、20の施策を基本に、パーク&ライド、環境手形の拡充、公共交通の輸送力、安全性の向上、歩行環境の充実を合わせて検討します。

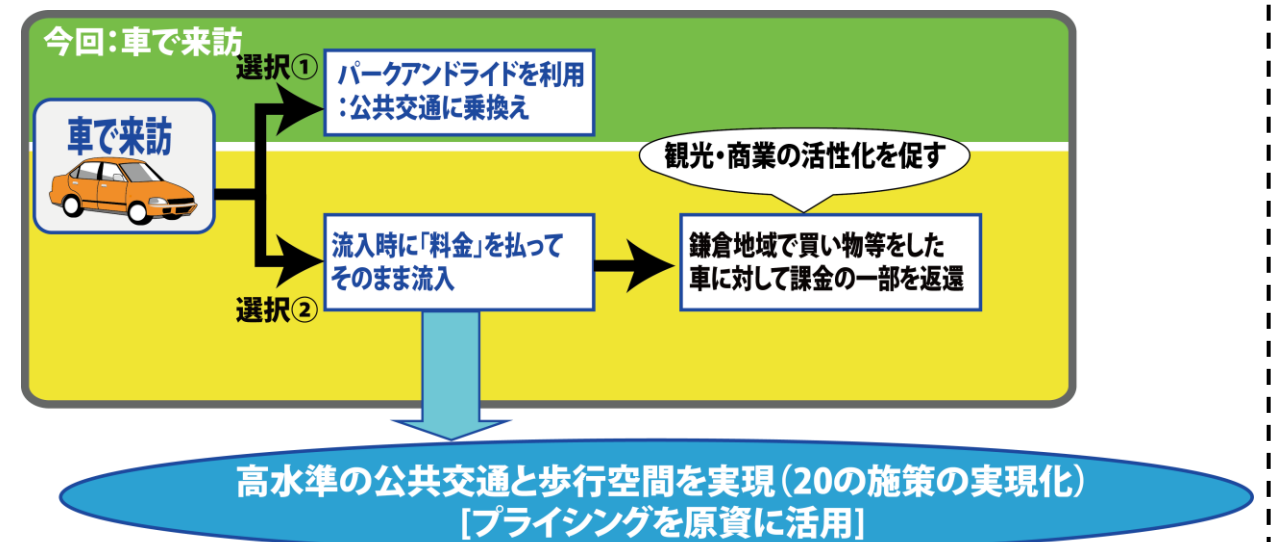
2. おもてなしプライシング（仮称）のコンセプト

- ▶ 鎌倉地域への来訪自動車は、市民の居住環境や交通機能を低下させる一方で、観光・商業振興の活性化を促す“お客様”だともいえます。一方、来訪者にとっては、鎌倉地域の市民生活を支える日常的な交通ネットワークや生活施設により、気軽に観光できると考えられることから、**お互いが気遣うしくみが必要**です。
- ▶ 日本の国民文化の発祥と言える鎌倉時代を象徴する「**自己の全てを掛けたおもてなし**」（謡曲「鉢の木」）の精神を交通改善とまちづくりにも用いるべきです。
- ▶ そこで、「**次回の公共交通での来訪時のおもてなし**」（右図その1）をセットで考えたおもてなしプライシング（仮称）を検討します。
- ▶ また、課金費用が原資となり20の施策の拡充等が図られることから、**当日の料金を払って流入する車両に対しても、おもてなしの検討**が必要だと考えています。

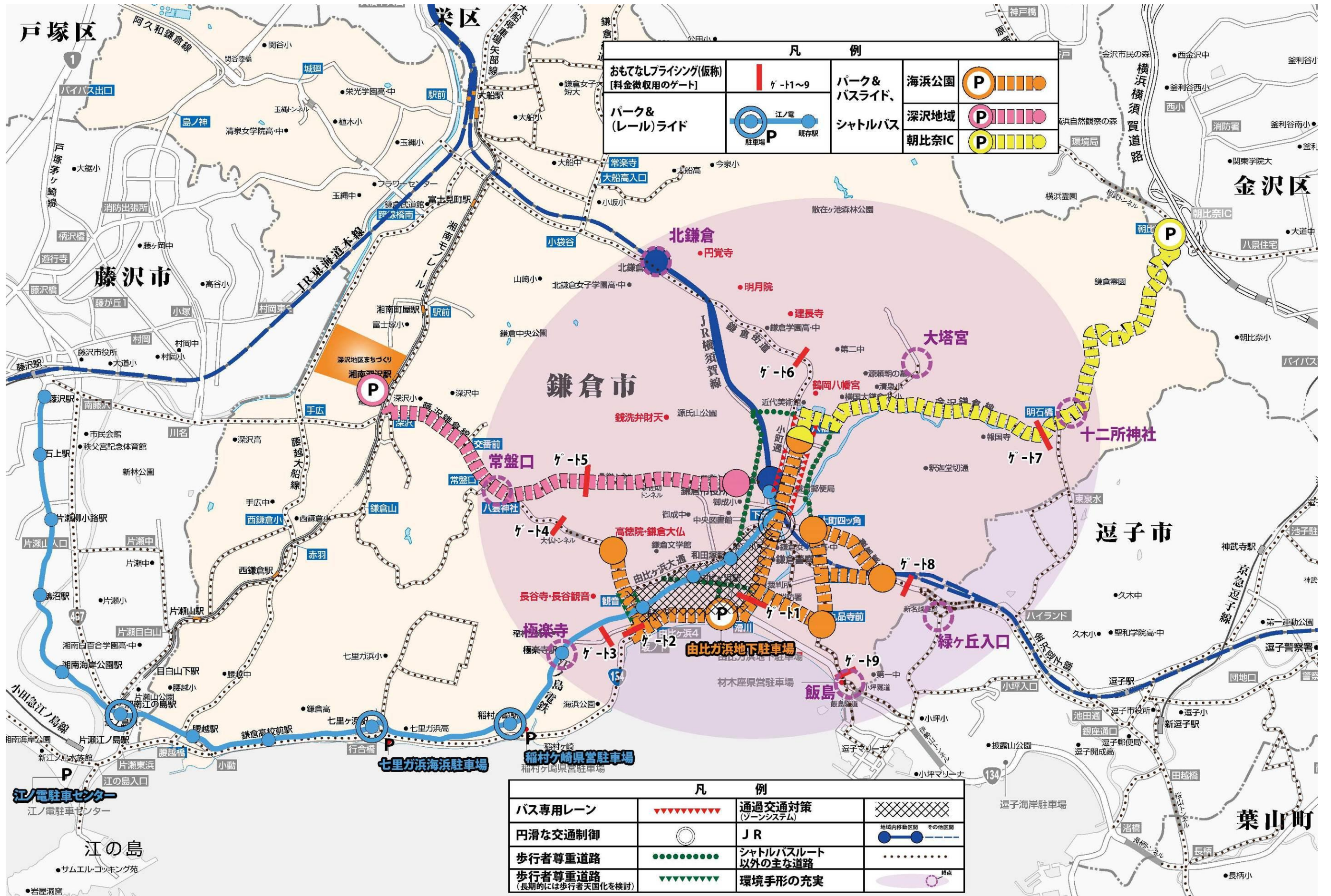
おもてなしプライシング（仮称）イメージ（その1）



おもてなしプライシング（仮称）イメージ（その2）



おもてなしプライシング（仮称）を含む20の施策イメージ



7) おもてなしプライシング（仮称）の主な検討課題

項目		内容	参考資料 1
(1) 法制度面の検討		<ul style="list-style-type: none"> おもてなしプライシング（仮称）のサービスや課金に対する法的な根拠を整理し、必要に応じて条例化等の検討が必要 	P12
(2) おもてなしプライシング（仮称）のサービス内容の検討		<ul style="list-style-type: none"> おもてなしの考え方、枠組み（体制、費用の流れ等）、具体的なサービスの内容等の検討が必要 	P12
(3) 課金の詳細 検討	イ) 対象エリア	<ul style="list-style-type: none"> 鎌倉地域の道路網の配置状況からみて、鎌倉地域の主な出入口は9箇所限定（一部規制が必要） 特定の路線のみに対する取り組み（例えば、県道金沢鎌倉線）では、他の路線への迂回が生じる恐れがあるなどを踏まえた対象エリアの検討が必要 	P13
	ロ) 対象日時	<ul style="list-style-type: none"> 実施日は、施策の効果や運用費用等を踏まえ検討が必要 	P13
	ハ) 対象者	<ul style="list-style-type: none"> 課金額の検討等も含め、だれを対象とするか、効果や公平性等を踏まえた検討が必要 	P13
	ニ) 課金額	<ul style="list-style-type: none"> 来訪者に対するアンケート調査や交通シミュレーションを実施し、対象日と効果、運営費用等を踏まえた検討が必要 $\text{対象日時} \times \text{対象者} \times \text{料金（還元費用を除く）} > \text{交通渋滞の解消効果、運営費用}$ 対象者によって課金額を変えることも考えられる 	P14
(4) 課金方法の検討		<ul style="list-style-type: none"> 対象車両に応じた課金方法を検討、課金車両に対しては、その一部を何らかの方法で次回来訪時に活用できる「おもてなし手形」（仮称）として、課金の一部を直接還元する方法の検討が必要 課金方法によっては、「徴収逃れ」を追跡する必要がある、その方法を検討するとともに、そのためのコストを見込むことが必要 	P15
(5) 合意形成		<ul style="list-style-type: none"> 導入に向け、法的な整理、施策対象や影響に対し、効果と影響を明らかにしながら合理的な説明が必要 <p>①市民 ②事業者 ③交通事業者 ④国 ⑤道路管理者（神奈川県） ⑥交通管理者（神奈川県警察本部等） ⑦周辺自治体（横浜市、藤沢市、逗子市） など</p>	P16
(6) 20の施策の検討		<ul style="list-style-type: none"> おもてなしプライシング（仮称）に合わせて、他の施策の推進を検討、特に、代替交通の強化となる環境手形やパーク＆ライド等の拡充、歩行環境の充実（歩行者尊重道路等）の検討が必要 幹線道路からの流入は、9箇所の断面で捕捉できるが、一部、国道134号沿線等の地域においては、生活道路からの進入を規制する方策の検討が必要 	P16
(7) プライシング以外の「おもてなし」の検討		<ul style="list-style-type: none"> 観光客をおもてなす市民の取り組み【例えば、「市民宣言」等】や、市民を尊重する来訪者のマナーを強化するための啓発活動の検討が必要 	P16

これまでの専門部会で議論された主な検討課題

項目		内容	方向性
おもてなしプライシング（仮称）を導入した場合の課題		・ 藤沢に1日1000円等の駐車場があり、ここで駐車して電車で鎌倉に来る人も増えるのではないか	経済的なプラスの効果と、新たな交通の発生等のマイナス面があることから交通シミュレーションや社会実験で検証する
		・ 公共交通に車からの転換を受け入れる余裕があるか？鉄道はいまでも混雑している	鉄道事業者と協議する
		・ （商業）業態によっては、土日祭日の来訪を平日に振り替えられないものもある。鎌倉地域に買物に行くのに課金されたら、利用者にしてみれば他の地域で買物するよりも高くなるので顧客の減少はあると思う	交通渋滞の解消により新たな顧客の増加も期待されるなど、社会実験で検証する
おもてなしプライシング（仮称）のネーミング		・ 課金とおもてなしは相反することからネーミングの検討が必要	専門部会で複数案を検討し、委員会で選定する
(1)法制度面の検討		・ 道路法の解釈として、道路から料金を取ることは通常は考えられていないので「無料」に関する明文化規定がないのではないか。条例ができていないのであれば、「ロードプライシングができる」とは言えないのではないか	法定外目的税を検討する
		・ 実施の段階で条例化すれば良く一般論として課税は可能である	//
		・ 条例を変更するためには具体的にどのような手順が必要か	市等で条例化を検討し国からの同意を得る
(2)おもてなしプライシング（仮称）のサービス内容の検討		—	今後検討する
(3)課金の詳細検討	イ) 対象エリア	—	今後検討する
	ロ) 対象日時	・ 日曜日だけ実施したら土曜日の利用が増える、特異日は周知が難しく、例えば1月前半、ゴールデンウィーク、シルバーウィークなど、分かりやすい日にしないといけない。やるとしたら土日祝日全てのケースは非常に分かりやすい	課金の詳細検討や他の項目も踏まえ総合的に検討し、アンケート調査や交通シミュレーションにより検証する
	ハ) 対象者	・ 一般市民は「来訪車」のみ課金すると思っていると思う	対象者によって課金額を変えるなど、いくつかのケースを想定し効果や課題を整理する
		・ 現在、国の方ではタクシーは公共交通機関として認められている	タクシーは公共交通である
	ニ) 課金額	・ 課金額を上げれば車は入らないが、それが適正か否かという議論は必要	アンケート調査や交通シミュレーション、社会実験により効果を検証する
		・ プライシングの課金額が許容範囲と考える人には流入抑制にならない可能性もある	//
(4)課金方法の検討		・ ETCシステムを使うのであれば、システムを持たない車、あるいは迂回など捕捉できない車に対する課金方法の検討が必要	諸外国の例を参考に、メーカーへのヒアリング等を実施し、対策を検討する

項目	内容	方向性
(5)合意形成	<ul style="list-style-type: none"> • ロードプライシングを実施した場合に『商売に影響するから困るという人』『自分の車が入れなくなったら嫌だという人』その一方で『渋滞がなくなって地域の生活が安定するという人』がいる。それぞれの立場によって効果にも課題になるところにこの施策の難しさがある。また、個人の中でも『静かな方が良く車が多いと困る』と考える時と車を運転する時は『交通渋滞を解消して』と考える時の二通りがある。このため、プライシングのパターンをケーススタディし、市民に意見を聞いて選ぶのが良いのではないか。 	検討案を複数案提案し、アンケート調査等により、市民や来訪者の意向を把握することなどが考えられる
	<ul style="list-style-type: none"> • プライシングの経済効果も幅広く見ておいた方良い。 	今後検討する
(6)20の施策の検討	<ul style="list-style-type: none"> • 「パーク&ライド駐車場に車を停めて鎌倉に流入するなら無料」、「車で流入するなら課金される」という選択肢が一般的でないか。 	収入の用途を駐車場整備に充てることが考えられる
	<ul style="list-style-type: none"> • ロードプライシングとパーク&ライドを一体的に考える場合、海浜部の駐車場が使えない7月、8月をどうするかが課題。 	今後検討する
(7)プライシング以外の「おもてなし」の検討	—	今後も検討する

3. 新規循環バスの社会実験について

【実験の概要】

- ・休日の中でも交通渋滞が激しい特異日において、著しい渋滞が発生する県道金沢鎌倉線で、渋滞を避けた新規循環バスの実証運行を実施して、公共交通の利用を促し、効果や課題を検証する。

実験：新規循環バスの運行

①実証運行計画

項目	内容
運行日	平成26年5月3日(土)～5日(月・祝日) 計3日間
事業形態	道路運送法一般乗合旅客自動車運送事業(第4条)
運行形態	鎌倉駅からハイランドまでは在来の路線バスのバス停に停車し、ハイランドから鎌倉駅までは急行運行
運行車両	5台(中型車両 運転手を除く乗車定員54人程度)
運行経路	鎌倉駅～明石橋交差点～ハイランド～鎌倉駅(約7.5km)
バス停	在来の路線バス停を使用(坂上バス停は新規設置)
運行時間	午前10時～午後4時(20分間隔)
ダイヤ	1時間に3本
運賃	バス会社が関東運輸局と調整中

②走行環境の向上

項目	内容
公共車両優先システム(PTPS)	全ての循環バスに車載器を搭載し、運行経路上の信号機に感知器を設置し、通行に合わせて信号の青時間を調整するよう信号制御する(神奈川県警察本部)
誘導員	午前10時～午後4時までの間、踏切、交差点での一般対向車両とのすれ違いなどの安全性を高めるため、4名の誘導員を配置する

図. 運行経路図



グラフ. 新規循環バスに関する調査結果

