

鎌倉市交通計画検討委員会

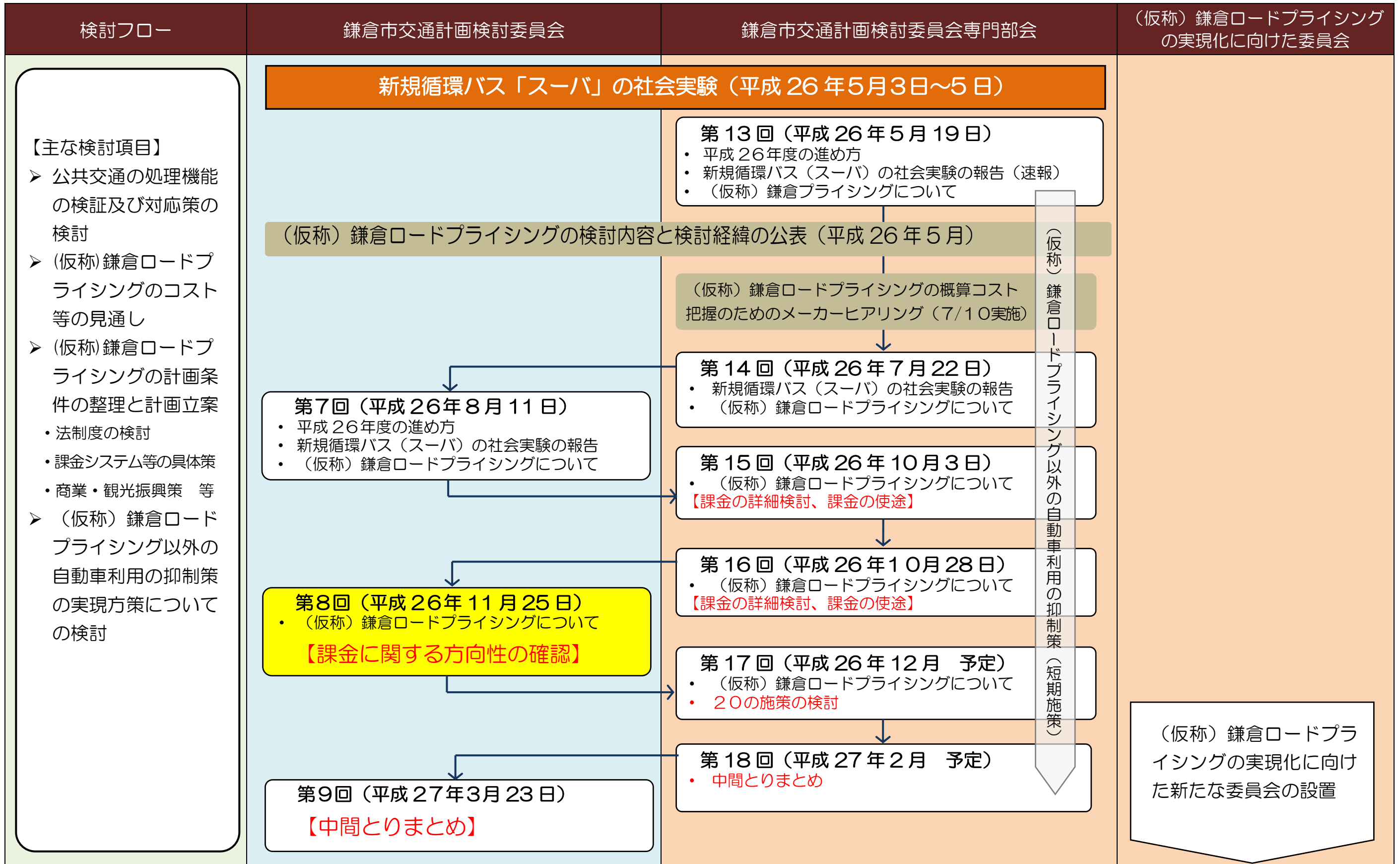
【第8回】

(目次)

1. 平成26年度の進め方	1
2. 第7回検討委員会での主な意見とその対応.....	2
3. 本日の進め方.....	3
4. (仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金に関する方向性の確認.....	4
(1) 対象エリア	4
(2) 対象日.....	6
(3) 対象時間.....	9
(4) 課金単位.....	11
(5) 課金対象.....	12
(6) 課金パターン.....	13
(7) 課金の使途	14
5. (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策.....	15

平成26年11月25日(火)

1. 平成26年度の進め方



※第13回専門部会までは、「(仮称) 鎌倉プライシング」と記載していましたが、第13回専門部会以降は、委員の意見を踏まえ「(仮称) 鎌倉ロードプライシング」と記載しています。

2. 第7回検討委員会での主な意見とその対応

■第7回検討委員会（平成26年8月11日）

項目		意見	対応
(1) 新規循環バス（スーバ）の社会実験の報告について	実験当日の交通状況について	交通渋滞が発生しなかった理由は何か。	実験日である5月3日～5日の内の1日は、JR鎌倉駅の乗降客数が過去最大であったことから、電車による来訪者は多かったが、他にガソリンの高騰、マスコミによる課金報道の影響等により、自動車での来訪者が減少し、交通渋滞が発生しなかったと推測されます。（第7回検討委員会にて回答）
	本格運行に向けた課題について	久木踏切の改良に、逗子市やJRの協力を得ることが課題とあるがどのようなことか。	久木踏切は逗子市なので、逗子市及びJRの協力を得ながら検討します。（第7回検討委員会にて回答） なお、整備費用も大きな課題です。
(2) (仮称) 鎌倉ロードプライシングについて	交通量について	交通量の考え方が分かりづらいので再整理が必要である。	参考資料（1頁）で再整理したものを示しています。
	対象日時について	特異日は10～20日であったが、(仮称) 鎌倉ロードプライシングの対象日が50～120日になっていることの説明が必要である。 実際に渋滞が発生していない日まで来訪者に対して課金をしていくというのは、本来の目的から反する。	日数は「鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会（仮称）鎌倉ロードプライシングについて」を公表する際に議論して決めたものですが、第15、16回の鎌倉市交通計画検討委員会専門部会で、議論した結果を6頁の「課金に関する方向性」（2）対象日で示しています。
		時間帯は何時から何時までを対象とするのか。	第15、16回の鎌倉市交通計画検討委員会専門部会で、議論した結果を9頁の「課金に関する方向性」（3）対象時間で示しています。
	代替交通について	課金されたくない人の迂回路（経路選択がしっかりできるような仕組み）や代替交通手段の確保については、どのように考えているか。	自動車利用の抑制を促す事前の周知や、課金ポイント手前等での情報提供等を検討します。 代替交通手段の確保は、パーク＆ライドや鎌倉フリー環境手形等の公共交通転換方策の拡充を検討します。
鉄道の輸送力の限界は何で決まるのか。		交通事業者を確認した結果、現在の1日の乗車人員約4万人に対し、5割増しの6万人程度までならば対応可能です。	

■第15回検討委員会・専門部会（平成26年10月3日）

■第16回検討委員会・専門部会（平成26年10月28日）

「課金の詳細検討」の事務局案を議論し「課金に関する方向性」としてとりまとめました。
主な意見と対応方針は参考資料に示します。

3. 本日の進め方

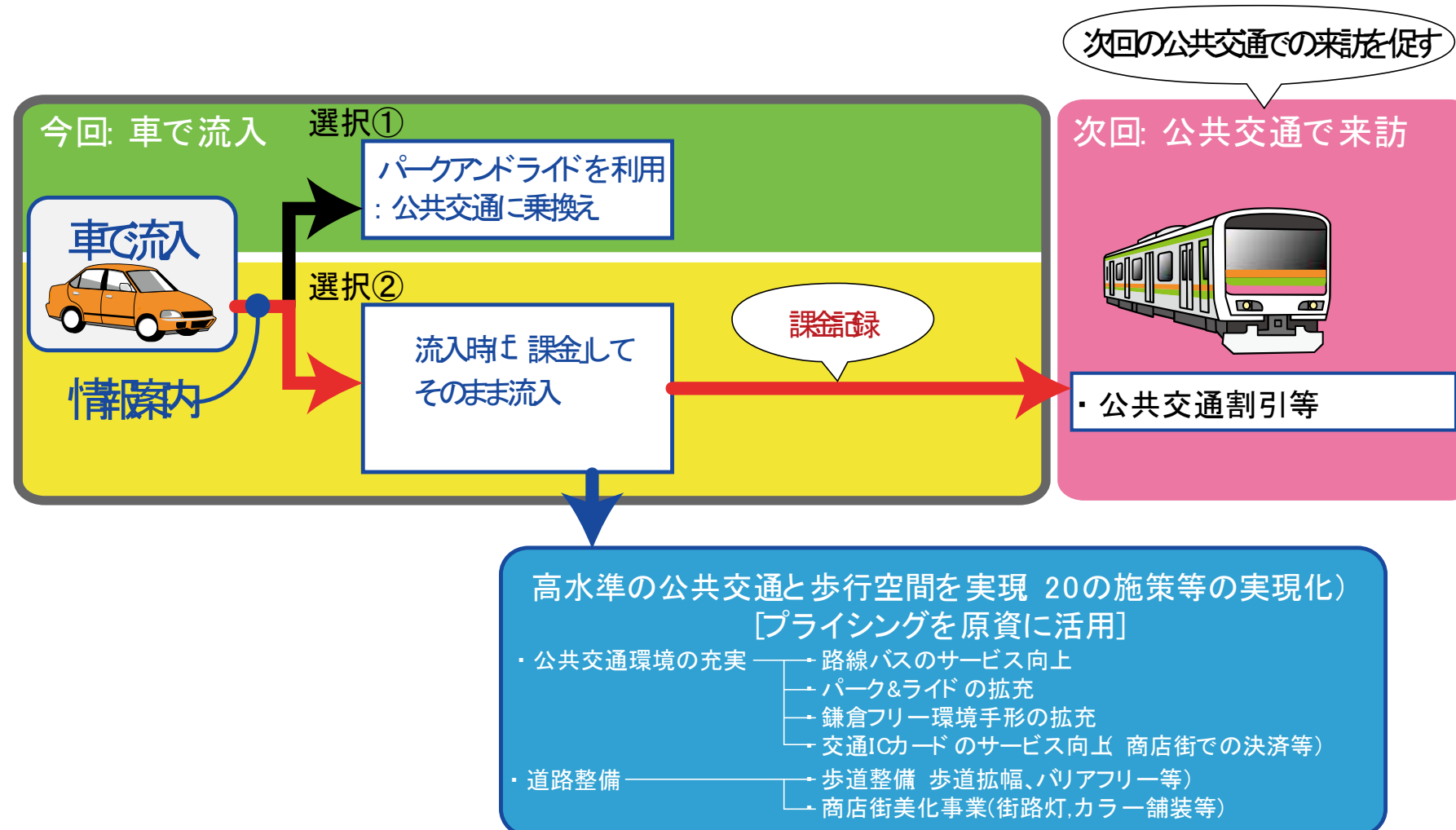
■ 専門部会で確認した『課金に関する方向性』（案）について議論します

- (1) 対象エリア
- (2) 対象日
- (3) 対象時間
- (4) 課金単位
- (5) 課金対象
- (6) 課金パターン
- (7) 課金の使途

第7回検討委員会で了承が得られた（仮称）鎌倉ロードプライシングの基本的な考え方

- （仮称）鎌倉ロードプライシングの目的は、住宅地と観光地が共存する鎌倉地域の交通渋滞の解消及び市民が安全安心に暮らせる環境の回復です。
（交通渋滞が解消することにより、移動時間の短縮、環境負荷の低減、交通安全、緊急車両の到達時間の短縮、バスの定時性や速達性の向上などが期待されます。）

（システムイメージ）



4.（仮称）鎌倉ロードプライシングの課金に関する方向性の確認

（1）対象エリア

■ 対象エリアは、鎌倉地域とする。

《考え方》

- ・ 鎌倉地域への流入交通の集中により、他の地域でも交通渋滞が発生している。
- ・ 他の地域は代替交通手段があるなど、鎌倉地域のように交通渋滞に伴う居住環境が著しく低下している状況ではない。

（想定されるQ&A）

- Q:** 鎌倉地域を対象エリアにした場合、市内に、（仮称）鎌倉ロードプライシングの対象エリアと、対象外の2つのエリアが設定される。2つのエリアでは、交通渋滞に伴う居住環境に与える影響に差が出るのが想定されることから、2つの地域で課金額に差を付けないのか。
- A:** 課金ポイントの内外で課金額が異なると市民との合意形成を図ることが難しいことから、市民の課金額に差を付けることは考えていない。

■ 国道134号は、対象エリア外とする。

《考え方》

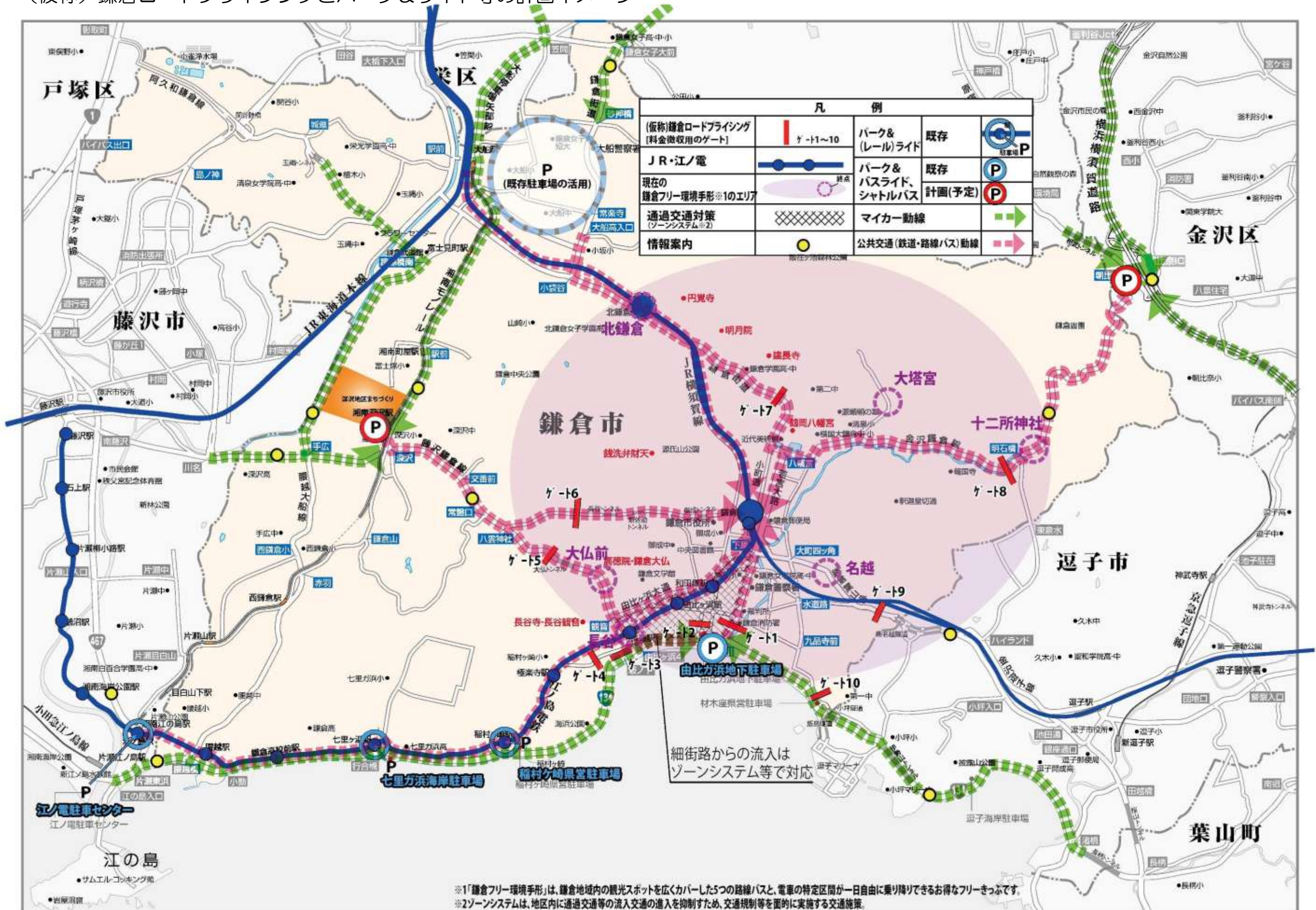
- ・ 国道134号は県土の骨格を形成する広域幹線道路として、内外、通過交通を処理する道路であり、中心部を通過していないことから課金対象外とする。
- ・ パーク&ライド用の駐車場が、利用料金と重複して課金されないようにするため課金対象外とする。

（想定されるQ&A）

- Q:** 国道134号に交通が集中し、今よりも交通渋滞が悪化するのではないか。
- A:** 鎌倉地域の通過交通は、明石橋交差点から久木方面に抜ける交通が多く、例えば県道金沢鎌倉線から若宮大路を抜けるような鎌倉地域内を通過する交通は少ないため※、課金により通過交通の流動が変化して、国道134号に大きな影響を及ぼすことはない想定される。

※）平成8年11月3日のナンバープレート調査、オーナーインタビュー調査に基づく通過交通量の推定値（参考資料参照）

(仮称) 鎌倉ロードプライシングとパーク&ライド等の計画イメージ



(2) 対象日

■対象日は、全ての土日祝日等（120日程度）とする。

《考え方》

- ・（仮称）鎌倉ロードプライシングの導入は、出発地からの自動車利用を抑制し、公共交通への転換を促すことが目的であることから、実施日を事前に広く周知し、実施日を分かりやすく設定する必要がある。
- ・路線バス等のサービスの向上に交通事業者が対応しやすく、利用者が分かりやすい実施日の設定が必要である。
- ・特異日に限らず、終日慢性的に交通渋滞している交差点等があることから、特異日以外でも自動車利用の抑制を促すことが必要である（8頁参照）。
- ・過去の傾向から主に3連休以上の土日祝日は、特異日として想定できるが、その他の特異日は一定でないことから、事前に設定し周知することが困難である（7頁参照）。
過去の傾向から、桜（3～4月）やお盆（8月）の時期は平日においても特異日があるが、時期の設定や天候等の影響が大きいことから、事前に設定し周知することは困難である。また、通勤交通や業務交通等への影響が大きいことが懸念されることから、平日は対象外とする。
- ・正月明けの第1週（1月）は、暦の上では平日だが、対象日としては休日扱いとする。

（想定される対象日の評価）

対象日	日数	課金収入（試算）	評価
ケース1 特異日に想定される休日（特異日の前後も含め）	30日程度	4.8億円	<ul style="list-style-type: none"> ・平成22年、平成25年のVICSデータによる交通渋滞の多い上位20番目までをみると、3連休以上の土日祝日は約50%で、残りは通常の土日祝日等であり、一定していないことから、事前に特異日を設定することが困難である。 ・終日慢性的に交通渋滞している交差点への対応が不十分である。
ケース2 日曜日のみ～日祝日	50日～70日程度	※8.3～10.7億円	<ul style="list-style-type: none"> ・ケース1に比べ、交通渋滞への対応が優れているものの、週休2日が定着し、土曜日でも休日扱いであることから、日、祝日を避けた自動車の利用により、土曜日に著しい交通渋滞が発生する可能性がある。（特異日の転換）
ケース3 全ての土日祝日	120日程度	※18.7億円	<ul style="list-style-type: none"> ・結果的に交通渋滞が著しくない日を対象にする場合が想定されるものの、特異日に限らず交通渋滞が慢性化している交差点への対応、周知のしやすさやPR効果による公共交通への転換効果が期待されることから対象日として最適である。 ・課金収入が最も高く、公共交通環境の充実、道路整備に充てることができる。

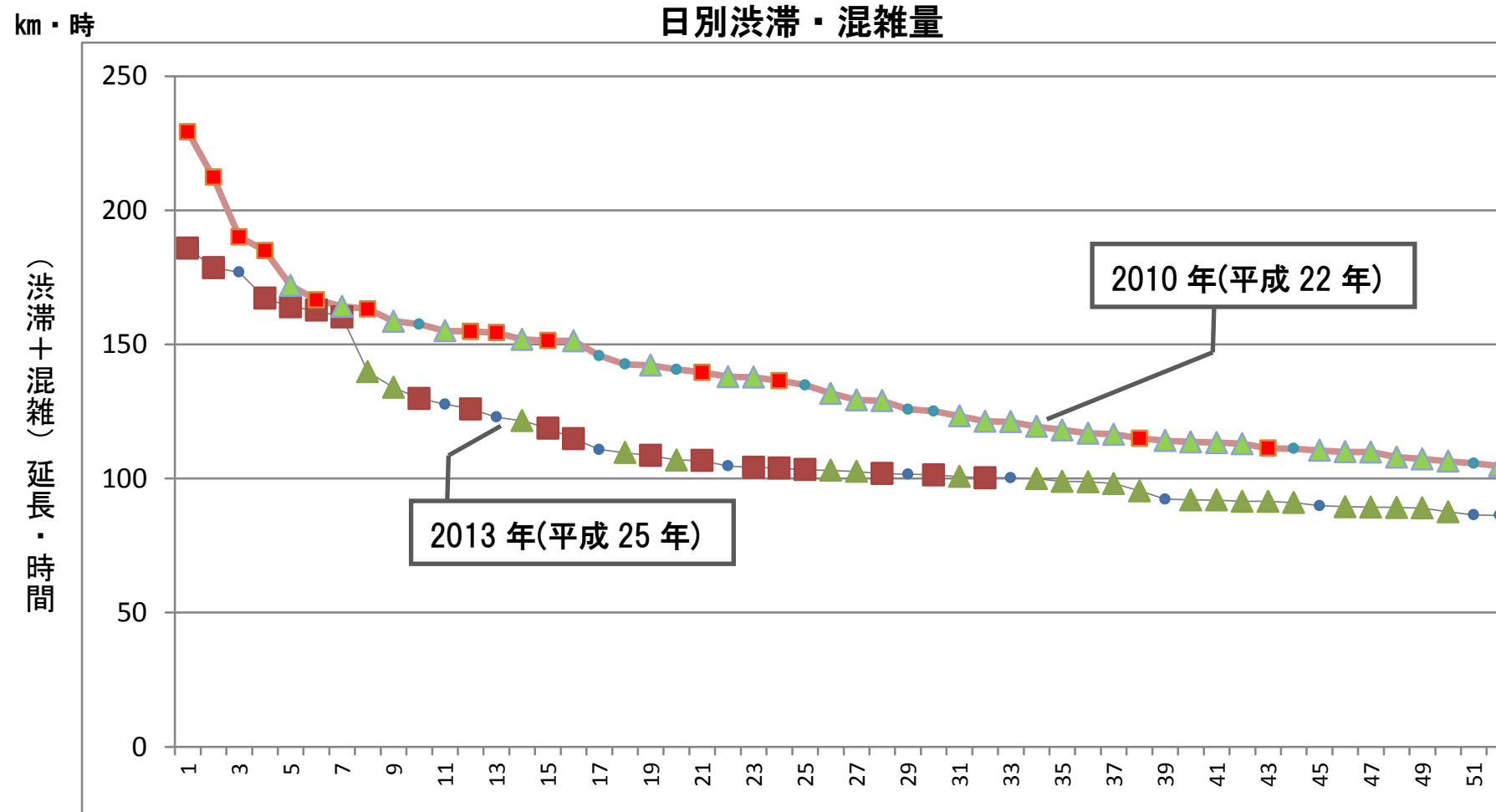
※）平成25年の実際の日数で計算 ケース2：日曜日52日×1.6万台×1,000円、日祝日67日×1.6万台×1,000円 ケース3：土日祝日117日×1.6万台×1,000円

VICSデータによる（渋滞+混雑）延長・時間の比較〔高い順から表示〕

VICS：渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどで表示する情報通信システム

渋滞：10km/時以下、混雑：20 km/時以下

平成22年と平成25年の日別渋滞・混雑量を比較すると、交通渋滞の著しい特異日について、3連休以上の土日祝日は一定の傾向を示していますが、それ以外は一定していません。



【凡例】

- 2013年 平日
- 2013年 連休(3日以上連続した休み)
- ▲ 2013年 土日祝日
- 2013年 (渋滞+混雑)延長・時間
- 2010年 平日
- 2010年 連休(3日以上連続した休み)
- ▲ 2010年 土日祝日
- 2010年 (渋滞+混雑)延長・時間

(渋滞+混雑)延長・時間は1日の値

日別渋滞・混雑量の比較関連データ

交通渋滞が減少しているのは、鉄道利用者の増加や、ガソリンの値上げ等が影響していると考えられる。

順位	日付	曜日	3連休以上の中日	3連休以上の中日以外	土日祝日	初詣	桜	アジサイ	お盆	七五三
1	1月13日	日	●			●				
2	5月4日	土	●							
3	1月4日	金				●				
4	9月14日	土		●						
5	10月13日	日		●						
6	9月22日	日	●							
7	2月10日	日	●							
8	6月22日	土			●			●		
9	1月27日	日			●	●				
10	7月14日	日	●							
11	3月19日	火								
12	5月5日	日	●							
13	3月26日	火					●			
14	6月23日	日			●			●		
15	5月3日	金		●						
16	9月23日	月		●						
17	3月21日	木					●			
18	6月15日	土			●			●		
19	9月21日	土		●						
20	11月23日	土			●					●
該当日数			6	5	5	3	2	3	0	1
20日間に占める割合			30.0	25.0	25.0	15.0	10.0	15.0	0.0	5.0

順位	日付	曜日	3連休以上の中日	3連休以上の中日以外	土日祝日	初詣	桜	アジサイ	お盆	七五三
1	1月10日	日	●			●				
2	9月19日	日	●							
3	3月22日	月		●			●			
4	5月3日	月	●							
5	6月12日	土			●			●		
6	7月18日	日	●							
7	4月3日	土			●			●		
8	10月11日	月		●						
9	6月26日	土			●			●		
10	3月30日	火					●			
11	6月20日	日			●			●		
12	5月2日	日	●							
13	9月20日	月		●						
14	3月14日	日			●					
15	1月9日	土		●		●				
16	2月6日	土			●					
17	8月13日	金							●	
18	8月10日	火							●	
19	6月27日	日			●			●		
20	8月11日	水							●	
該当日数			5	4	7	2	3	4	3	0
20日間に占める割合			25.0	20.0	35.0	10.0	15.0	20.0	15.0	0.0

資料：(公財) 日本道路交通情報センター

VICSデータによる渋滞が慢性化している交差点比較

VICS：渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどで表示する情報通信システム

八幡宮前交差点、下馬交差点、滑川交差点、長谷観音前交差点等は慢性的に交通渋滞が発生しています。

2013年鎌倉地域流入方向の土日祝日・時間帯別1年間の渋滞・混雑発生日数割合（渋滞+混雑日数/対象日数）

例）土日祝日は1年間に121日あり、その内、各時間帯で何日渋滞・混雑しているかの割合 *渋滞・混雑は1時間に30分以上の発生

2013年 土日祝日の渋滞・混雑発生割合（渋滞+混雑日数/対象日数）

2013年 土日祝日の渋滞・混雑発生割合の高い（慢性的に渋滞している）交差点
（概ね60%以上）

全日の渋滞・混雑発生割合が概ね60%以上の交差点方向：

: 概ね60%以上

(単位: %)

地点	交差点名	路線	枝番号	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	全日
A	下馬	鎌倉葉山線	①	0	1	24	64	69	66	68	61	67	65	37	25	5	42
			②	2	4	27	68	82	79	84	89	93	95	88	61	18	61
B	滑川	国道134号	①	42	49	71	80	82	59	55	58	69	69	69	63	35	62
			②	19	26	26	33	35	35	31	40	50	60	64	53	35	39
C	岐れ路	金沢鎌倉線	①	3	44	84	88	93	84	73	79	63	50	22	11	2	54
D	坂ノ下	国道134号	①	10	23	39	49	52	41	48	64	79	79	79	60	35	51
E	長谷観音前	藤沢鎌倉線	①	50	21	20	22	27	22	31	46	52	50	45	31	30	34
F	八幡宮前	金沢鎌倉線	①	5	31	79	88	85	92	84	86	80	50	39	19	2	57
		横浜鎌倉線	②	7	42	68	80	80	93	86	81	84	60	45	15	4	57
G	明石橋	金沢鎌倉線	①	5	46	77	92	93	88	84	75	58	57	39	21	2	57



資料：(公財) 日本道路交通情報センター

(3) 対象時間

■対象時間は、8時から16時までを基本とし、終了時間については、課金ポイントの交通実態に応じて適切な時間を設定する。

《考え方》

- ・ 来訪車両が対象時間を避けて、流入時間をずらして流入しないよう時間を設定する。

(開始時間)

- ・ 交通渋滞の発生は、自動車が交差点容量を超え集中し、1回の青信号で通過できなかった車両が徐々に溜り悪化することに起因している。このため、交通渋滞が発生する前に、交通量を抑制することが必要である。
- ・ そこで、開始時間は、鎌倉地域への流入方向に対し、慢性的に交通渋滞が発生している八幡宮前交差点や下馬交差点の交通渋滞が著しくなる前の午前8時に設定する（次頁参照）。

(終了時間)

- ・ 終了時間は、鎌倉市民等にとって基本的に流入方向（帰宅等）になることから、遅くなれば市民への影響が大きいと考えられる。このため、できるだけ短い対象時間を設定する。
- ・ 八幡宮前交差点、下馬交差点の交通渋滞は、16時以降（15時台以降）に大きく減少していることから、終了時間は16時を基本とする。

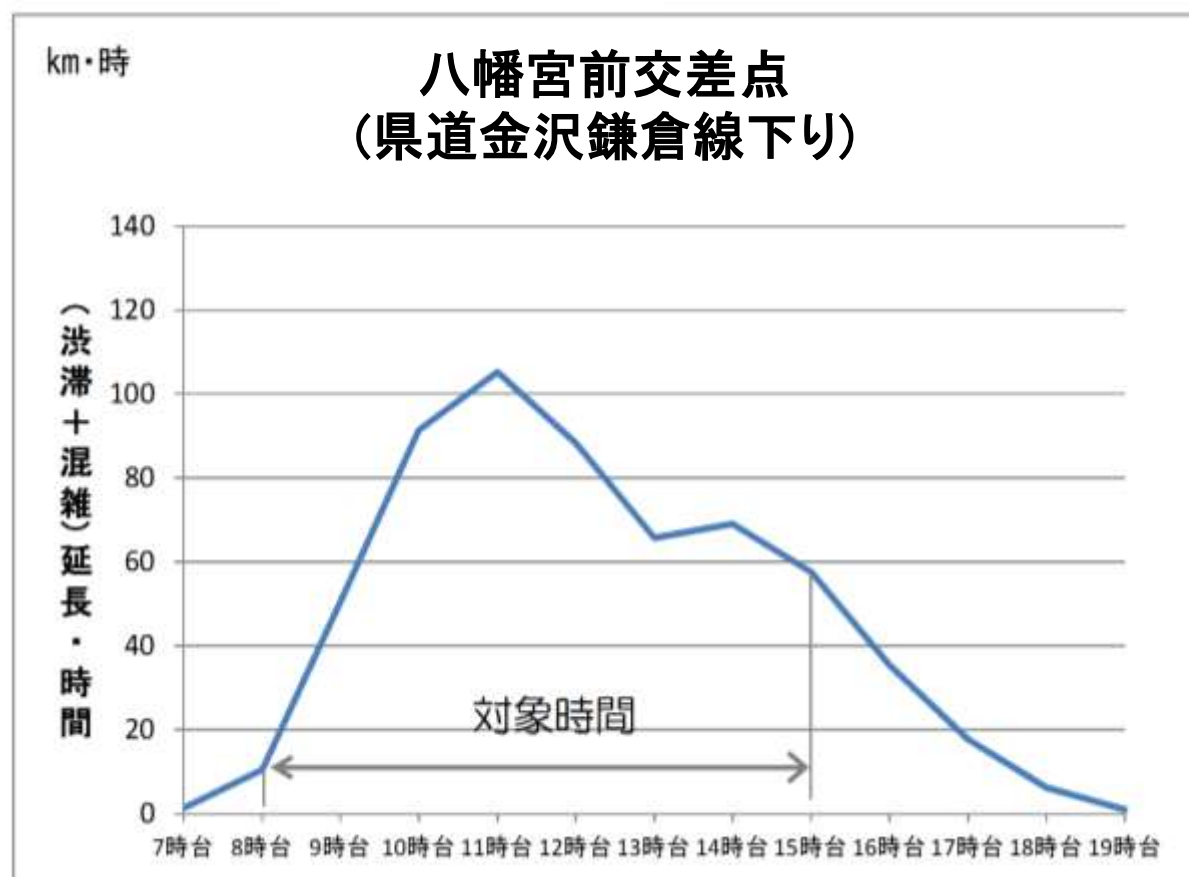
(想定されるQ&A)

Q: 対象時間を避けて自動車が集中しないか。

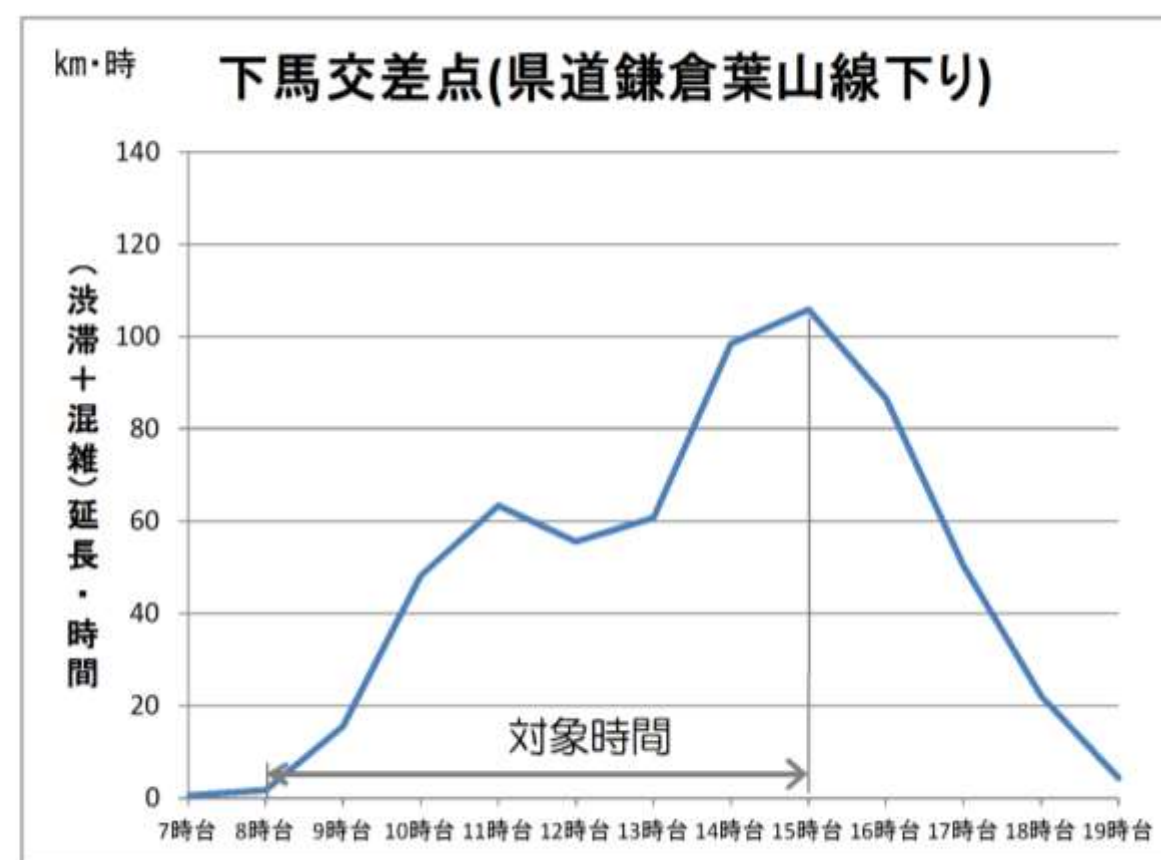
A: 対象時間は、鎌倉地域内の市民への影響を極力抑えるため、出来るだけ短い時間を設定する。社会実験等を行い必要に応じて見直していく。

参考. 2013年 鎌倉地域流入方向の土日祝日・時間帯別（渋滞+混雑）延長・時間の時間変動

【八幡宮前交差点】



【下馬交差点】



資料：(公財) 日本道路交通情報センター

※ (渋滞+混雑) 延長・時間は全ての土日祝日 (121日) の合計値

(4) 課金単位

■ 課金単位は1回毎とする。

《考え方》

- ・（仮称）鎌倉ロードプライシングは、自動車から公共交通への転換を促しつつ、流入交通量を抑制することが目的である。流入毎に自動車の使い方を促すため、課金単位は1回毎とする。
- ・市内の業務車両は、鎌倉地域に複数回流入することが想定されるものの、課金対象外であることから影響がないと考えられる。

(想定される対象日の評価)

課金単位	評価
1日	・ 鎌倉地域に複数回出入りする利用者への負担は軽減されるが、過去の市民アンケート結果では、「交通渋滞が解消されれば自動車を使いたい」の回答もあり、流入交通量の抑制効果は流入毎1回の課金に比べ低い。
流入毎1回	・ 主要な観光スポットに行くのに出入りが生じないよう課金ポイント（ゲートの位置）に配慮すれば、観光交通が流入毎に課金されるケースは少ない。

(参考)

項目	シンガポール※1	ストックホルム※2	ロンドン※3
課金目的	渋滞緩和	平日の渋滞緩和 都市住民の生活環境改善	平日の渋滞緩和 バス交通の改善
課金対象日	平日、土曜日（日、祝日は無料）	平日（土日、祝日は無料）	平日（土日、祝日は無料）
課金単位	ゲート1回流入毎に課金	ゲート1回流入毎に課金されるが、1日の上限額が設けられている	1日単位で課金
課金額 (レートは2014年10月16日現在)	時間帯別・ゲート別・車種別に料金を設定、3ヶ月毎に料金を見直し 円換算約0~225円	時間帯別に料金を設定 円換算約148~296円 1日の上限は888円	円換算約1,950円 エリア内住民は90%割引
対象エリア※4	中心市街地（7.25km ² ）+周辺の高 速道路6路線	ストックホルム中心部（35km ² ）	セントラルロンドン（Inner Ring Roadの内側：22km ² ）

資料：※1) シンガポール国土交通局HP、※2) スウェーデン交通局HP、※3) ロンドン交通局HP（各HPの閲覧日2014年10月16日）

備考：※4) 鎌倉地域は観光交通の渋滞対策であるのに対し、諸外国は主に中心市街地の通勤交通対策である。

(5) 課金対象

■ 課金対象は、次の課金対象外を除く、鎌倉地域に流入する全ての自動車、二輪車（軽車両を除く）とする。

（課金対象外）

- ・ 緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両
- ・ 路線バス及び市内の遊覧バス、鎌倉市に営業区域があるタクシー（鎌倉市、逗子市、葉山町）
- ・ 宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務車両

なお、観光バス等の課金対象については、専門部会での議論を踏まえ本検討委員会で議論し、対象にするか否かを決定する。

観光バス等の考え方

項目	メリット	デメリット
課金対象とする	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通渋滞の解消促進 観光バスは、すれ違えない道路区間があることや駐車場への出入等により、交通渋滞を悪化させる要因の1つになると考えられる（そもそも鎌倉地域は、道路、駐車場等が観光バスを適切に処理できる環境が十分に整っていない） ・ 観光バスにとっても交通渋滞が解消されれば、スケジュールが組みやすく、予定通り観光できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光客への課金額の負担*が増え、観光バスが減少し、駐車場付近の店舗等の観光収入が減少する恐れがある <p>※) 例えば、課金額が2千円、乗客40人とした場合、1人当たり50円の負担が生じる</p>
課金対象外とする	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス1台あたりの乗客数を60人とすれば、バス1台あたり約20台分の乗用車の代替が可能となる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ （仮称）鎌倉ロードプライシングを実施しても、観光バスの流入が増加し、駐車場の出入りや、すれ違いが困難な箇所等により、土日祝日の交通渋滞が解消されない恐れがある

■ 想定していない車両等への対応は、別途組織を設置して検討する。

《考え方》

- ・ 交通渋滞は鎌倉地域内の主要な交差点で発生することから、公共交通、緊急車両、福祉車両、業務車両（経済活動に支障をきたさないよう配慮）等を除き、その原因となる全ての車両に課金する。（原因者負担）
- ・ 鎌倉市に営業区域がないタクシーが市外で乗客を乗せ、鎌倉市内で降ろすことは可能である中で、（仮称）鎌倉ロードプライシングが実施され、鎌倉地域内の自動車の移動がしやすくなった場合、鎌倉の営業区域外からの新たなタクシーの流入車両の増加も想定されることから、流入車両の抑制を促すため、鎌倉市に営業区域がないタクシーは課金対象とする。

(6) 課金パターン

- 課金は、「市民」と「来訪者」とで異なった課金額を基本とする。道路利用の公平性の観点から、市民からも利用頻度を踏まえ来訪者の概ね0～1割程度課金する。鎌倉市民は一律とする。
- 市外からの流入車両について、一般車は一律とする。
- 鎌倉市に営業区域がないタクシーは、一般車と同等の課金額とする。
- 路線バス及び市内の遊覧バス以外のバス（主に観光バス）が課金される場合は、交通渋滞への影響から一般車よりも高額とする。

《考え方》

- 交通渋滞は鎌倉地域内の主要な交差点で発生することから、その原因となる全ての車両に課金する。（原因者負担）
- 鎌倉地域の境界線付近で不公平感が高まる可能性があることから、市民等を一律にすることで公平性を担保する。

●課金パターンの整理（『金額』は考え方を分かりやすく説明するためのイメージ）

※観光バス等が課金対象の場合

項目	自動車、二輪車（軽車両を除く）				路線バス及び市内遊覧バスを除くバス（観光バス等）	公共交通（路線バス・鎌倉市に営業区域があるタクシー）	鎌倉市に事業所 or 営業所を持つ業務車両、・宅配車両等	緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両
	鎌倉市内		鎌倉市外					
	鎌倉地域に住んでいる人の車両	鎌倉地域外に住んでいる人の車両	近隣市からの車両	その他からの車両				
課金割合	0～0.1	0～0.1	1	1	2	0	0	0
課金額	0円	0円	1,000円	1,000円	2,000円	0円	0円	0円
	10円	10円						
	50円	50円						
	100円	100円						

※）課金額 1,000 円は、鎌倉地域交通計画研究会 第 13 回（平成 10 年 4 月 15 日）資料の推計結果において、交通渋滞が解消する試算額により想定

(7) 課金の使途

- （仮称）鎌倉ロードプライシングの課金の使途は、システムの運営・管理費に充てる他、来訪者等の公共交通サービスの向上や快適な歩行環境の拡充等に向け、公共交通への転換方策や道路整備等に充てる。

《考え方》

- ・ 交通渋滞の解消を図り、市民の居住環境の回復を図るためには、自動車から公共交通への転換について協力を促すことが必要である。
- ・ （仮称）鎌倉ロードプライシングの課金収入を活用して、公共交通サービスの向上や快適な歩行環境の拡充等をめざす。
- ・ 課金に対する合意形成をより円滑に進めるためには、鎌倉地域の交通計画への理解を深めるとともに、公共交通や歩行空間の充実等、来訪者等が実感できるサービスの向上が必要である。その結果、回遊性が高まり、滞在時間が延長されるなど、商業・観光振興にも寄与する。

（仮称）鎌倉ロードプライシングの課金収入

■（仮称）鎌倉ロードプライシングの運営費・管理費用

■公共交通環境の充実

- 次回公共交通での来訪者への運賃割引
- 路線バスのサービスの向上
- パーク＆ライドの拡充（例えば、新たな駐車場の整備）
- 鎌倉フリー環境手形の拡充（例えば、運賃割引、電子手形化、スマートフォンの活用）等

■商業・観光振興の向上

- 交通 IC カードのサービス向上（例えば、商店街での交通 IC カードによる決済）

■道路整備

- 歩道整備 等

- 街路灯、カラー舗装等の商店街美化事業 等

5. (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策

■ 本日は、専門部会からの提案のあった具体的な案について周辺道路への影響を検証しつつ、今後の方向性を確認します。

●事務局が想定する交通規制の課題

(第7回鎌倉市交通計画検討委員会資料 抜粋)

- 交通規制を実施する場合は、正月三が日に実施している鎌倉地域を全面的に規制する以外、部分的な実施は、別の箇所での交通負荷が高まることが予測されることから難しいと考えています。
- さらに、交通規制の効果や課題を整理したうえで、道路利用者や住民の合意形成が必要になります。
- なお、正月三が日と同等の交通規制を実施する場合は、全国的な周知や、人員配置等に対する相当の経費が実施毎に発生することが課題です。

《明石橋交差点、小袋谷交差点、八雲神社前交差点から鎌倉地域への流入を抑制した場合》の影響検証(次頁以降参照)

- 交通規制案の目的が、「鎌倉地域に入りにくくして自動車交通量の抑制を促す」としても、実際の警察協議においては、「交通規制により交通の流れが変化した場合の影響評価」を求められます。このため、交通規制を実施した場合に想定される交通流の変化を予測し、その影響を受けることが想定される交差点の処理能力を検証します。
- 仮に、現在の交通量が全て転換した場合、交通規制実施後、八雲神社前交差点において、交差点需要率*が約 0.9 になり、交通処理が困難になることが予測されます。また、明石橋交差点から逗子市方面に流れる交通量が、現在の約2倍になり、久木踏切等に与える影響が非常に大きいことが予測されます。
- なお、検証するための現況交通量は、市が定点観測している平成23年11月13日(日)(11月の第2週)を用いますが、平成22年、平成25年の11月の第2週のVICSデータによる(渋滞+混雑)延長・時間の順位は、両年とも下位に位置していることから、交通規制による周辺道路の影響は、非常に大きくなると予測されます。

平成22年：365日のうち359位 平成25年：365日のうち307位

※) 信号交差点の処理能力を示すものであり、1時間内に交差点が処理できる交通量に対する流入交通量の比率。需要率が高いほど交差点の混雑が高く、0.9を超えると捌け残りが発生する。

■ 鎌倉地域への流入交通を規制することで、自動車利用の抑制を促します。(仮称)鎌倉ロードプライシングに比べ標識の設置等で済む一方で、実現化には以下の課題があります。

- 全国的な周知徹底が必要であり、多くの費用が掛かること
- 交通渋滞が他の地域に波及すること
- 鎌倉地域内の市民も交通規制*の対象となり、大きな迂回を伴う場合があること
- 隣接する逗子市等へ車両が流入することで、交通量が増える可能性が高いこと など

■ (仮称)鎌倉ロードプライシングと並行して、交通渋滞解消効果と実現可能性を見据えつつ、交通規制等の自動車利用の抑制策についても、交通管理者等と協議していきます。

※) 正月三が日のように鎌倉地域全域に通行禁止が掛かる場合は、地域内の市民に通行許可が認められるが、迂回すれば地域内に入れる場合は通行許可が認められない。

交通規制を実施した場合の交通流動の変化と周辺道路に及ぼす影響の検証（現況交通量が全てルートを変更して鎌倉地域に流入すると仮定した場合の交通量）

交通規制に伴い鎌倉地域で生じていた交通混雑の位置が変わり、鎌倉地域への流入口となる八雲神社前交差点や逗子市の久木踏切等の交通負荷が高まり、交通渋滞が発生することが予測される。

