

(案) 鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた 中間とりまとめ(概要版)

本資料は、「鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた中間とりまとめ」の概要版です。同資料の該当頁を本文中に示しています。
なお、文章中に※がある用語は、巻末の「用語の説明」をご参照ください。

【目 次】

1. 鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた方針	1
2. 検討体制	1
3. 鎌倉地域を取り巻く交通環境の実態	1
4. 計画策定に向けた基本的な考え方	1
5. 計画策定に向けた検討結果	2
6. 今後の検討課題	6
7. 今後の取組み	8
用語の説明	9

平成 27 年 3 月

鎌倉市交通計画検討委員会

1. 鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた方針(P2)

経緯等

- 「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」※(巻末資料参照)の「20の施策」※(巻末資料参照)の策定から概ね20年が経過しているが、交通渋滞の抜本的な対策となる市内の道路の状況は、歴史的環境の保全など、様々な制約があり、道路整備等は、平成8年当時と比べ、大きく変わっていない。
- 首都圏中央連絡自動車道※が平成32年までに千葉県の一部区間を除いてほぼ開通する予定になっており、自動車の利便性が高まることで、来訪車両が増加することが想定される。
- さらに、平成32年の東京オリンピック・パラリンピックの開催により、鎌倉地域※に多くの来訪車両が流入してくることも想定される。
- 交通渋滞の発生に伴い、鎌倉地域の日常生活の「移動の自由」が阻害され生活環境が悪化することから、自動車利用の抑制や公共交通への転換方策の実施が急務となっている。

取組み方針

- 20の施策について、施策の再評価や新たな施策を検討する。
- 20の施策の1つであり、自動車利用の抑制策であるロードプライシング※について、実施に向けた計画の検討を行う。

2. 検討体制(P3)

- 鎌倉地域の地区交通計画の策定及び推進に関し調査及び検討を行うため、市長の諮問機関として、鎌倉市交通計画検討委員会を設置し、その下部組織として、同専門部会を設置し検討を進めている。

鎌倉市交通計画検討委員会	鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会
○市民: 6名	○市民: 4名
○公共的団体: 6名	○公共的団体: 2名
○商工業者: 4名	○商工業者: 3名
○交通事業者: 5名	○交通事業者: 4名
○学識経験者: 3名	○学識経験者: 2名
○関係行政機関: 7名	
計: 31名	計: 15名

- また、(仮称)鎌倉ロードプライシング※の検討に際しては、鎌倉市交通計画検討委員会とは別に、特別委員会を設置する準備を進めている。

3. 鎌倉地域を取り巻く交通環境の実態(P4~11)

1) 年間2千万人を超えた延入込観光客数 ⇒鎌倉市の延入込観光客数は、近年増加傾向を示している。

2) 依然として変わらない鎌倉地域の幹線道路網の機能

⇒鎌倉地域の道路網は中世の形態をほぼ継承しており、歴史的環境の保全など、様々な制約があることから計画通りの道路整備には至っていない。(都市計画道路※の改良率は約34%に留まっている)
⇒そのため、大型観光バスのすれ違いが困難な区間や歩行空間が十分に確保されていない道路等が存在し、多くの交差点では右左折交通が滞留する付加車線が設置されていない。

3) 来訪車両の利便性が高まる首都圏中央連絡自動車道の整備

⇒広域幹線道路である首都圏中央連絡自動車道が整備されることで、自動車の利便性が飛躍的に高まることから、鎌倉地域への来訪車両の増加が予測される。

4) 交通需要マネジメント(TDM)施策※の推進

⇒パークアンドライド※や鎌倉フリー環境手形※の利用者は増加傾向にある。

5) 喫緊の課題である鎌倉地域の交通問題⇒交通渋滞に伴い生活環境が著しく悪化している。

①慢性的な交通渋滞

- 鎌倉地域の道路形態により、中心部の交通渋滞の影響が、放射状に接続する幹線道路に波及している。
- 八幡宮前交差点、下馬交差点、滑川交差点、明石橋交差点等で慢性的に交通渋滞が発生している。

②連休や正月の参拝等における深刻な交通渋滞

- 鎌倉地域全域が著しく渋滞する日(特異日※)が1年間に数十日ある。

③安全性が低下する歩行環境

- 観光客等が増加すると車道に歩行者が溢れ、歩行者の安全性が低下する。
- 自動車は歩行者に配慮して走行するため、速度が低下し、道路容量が低下するなど、交通渋滞を悪化させる。

④公共交通・緊急車両の機能の低下

- 交通渋滞が発生すると路線バスの定時性、速達性が著しく低下し、緊急車両の遅れが生じている。

⑤市民が必要を感じている交通対策

- 平成24年に行った市民アンケートでは、鎌倉地域で生じている交通問題※について「深刻であり、対策が必要」が約4割、「やや深刻であり、対策が必要」が約4割、合計で約8割の人が対策の必要性を感じている。

4. 計画策定に向けた基本的な考え方(P12~13)

1) 計画目標 平成8年の「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」に準じ、引き続き次の3つの計画目標を踏襲する。

- 自動車利用の抑制と公共交通の活用による安全で快適な地域づくり
- 歩行空間と居住環境の再生による市民生活と観光が共生できるまちづくり
- 活力とにぎわいのある、歩いて楽しい古都かまくらの観光地づくり

2) 目標年次 東京オリンピック等の開催を1つの契機と捉え、平成32年を目標に(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施をめざし、他の20の施策についても継続的に検討・実施する。

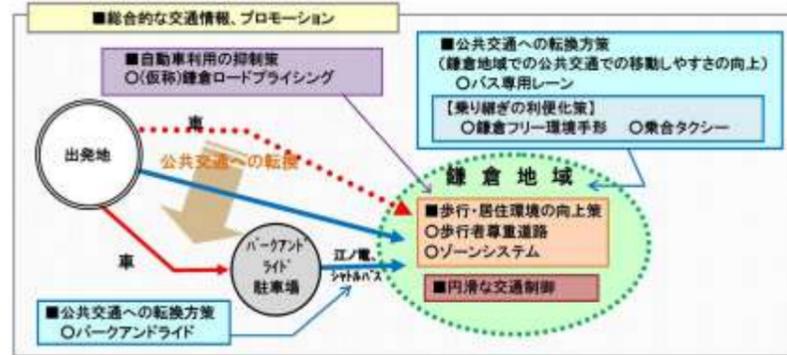
3) 進め方 施策の条件が整い実施可能なものから段階的に社会実験、本格導入を進める。

5. 交通計画策定に向けた検討結果(P14~38)

1) 20の施策の再評価

鎌倉地域を取り巻く交通環境の実態、これまでの関係機関との協議、社会実験の実施状況等を踏まえ、「継続実施」、「継続検討」、「見直し」、「廃止」にするかどうか再評価する。

20の施策の考え方



20の施策の再評価の結果（番号は次頁の図中番号と一致）

○：実施 / △：ある程度の効果が期待できる施策を実施

分類	施策	番号	対象地区 又は区間	実施の 状況		再評価				今後の実施方針
				実施	実施	継続 実施	継続 検討	見 直し	廃 止	
自動車利用の抑制策	(仮称) 鎌倉ロードプライシング	①	鎌倉地域外縁部				●			平成32年までに実施をめざす
公共交通への転換策	パークアンドライド	②-1	七里ガ浜	○	○	●				拡充する
		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	○			●			市関係課に要請していく
	シャトルバス（ミニバス）	⑤	鎌倉霊園	○				●		(仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金収入による整備をめざす
			朝比奈方面							
		⑥	海浜公園～鶴岡八幡宮	○	●					拡充する
			鎌倉霊園～鶴岡八幡宮	○				●		(仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金収入による整備をめざす
			朝比奈方面～鶴岡八幡宮	○				●		(仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金収入による整備をめざす
乗り継ぎの利便化策	⑦	大仏～材木座					●		交通事業者に要請していく	
		市役所～湘南深沢	○				●		交通事業者に要請していく	
	⑧	鎌倉参道線の4車線区間		△	●				実施をめざす	
		金沢鎌倉線								
		⑨	鎌倉地域	○	○	●			拡充する	
歩行・居住環境の向上策	⑩	鎌倉地域	○			●			(仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金収入による整備をめざす	
		乗合タクシー	○			●			(仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金収入による整備をめざす	
	⑪	今小路通り	○				●		(仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金収入による整備をめざす	
		小町大路					●			
		海浜公園～周辺観光拠点					●			
⑫	江ノ電長谷駅前					●		実施をめざす		
	ゾーンシステム*					●				
円滑な交通制御	⑬	由比ガ浜・長谷地区					●		実施をめざす	
		江ノ電踏切と連動した信号処理					●		実施をめざす	
総合的な交通情報	⑭	鎌倉地域	○			●		実施をめざす（市関係課等と連携し随時取組みを進める）		
プロモーション	⑮	鎌倉地域	○	△		●		実施をめざす（随時取組みを進める）		

継続実施：既に実施している施策であり、今後も継続して実施する施策
 継続検討：実施には至っていないことから、今後も実施をめざし継続して検討する施策
 見直し：これまでの検討から計画通りの実施が困難であることから、計画の一部を見直し実施をめざす施策
 廃止：これまでの検討から実施が困難であり、廃止する施策

2) 新たな施策

(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実施に向けて、委員から公共交通への転換に関する新たな施策について提案があり、検討を進めてきた。

- 現在運用している4箇所のパークアンドライド用駐車場は全て海浜部であり、夏期は運用していないなどの課題がある。
⇒大船駅周辺等における民間駐車場の有効活用について検討する。
- 交通渋滞の発生に伴い、路線バスの定時性や速達性が損なわれ、市民の移動のしやすさが著しく低下する県道金沢鎌倉線沿線において、市民の生活の足の確保が必要である。
⇒新規循環バス「スーバ」の社会実験*を実施したが、本格運行に向けては、路線バスの再編等の課題がある。
- (仮称) 鎌倉ロードプライシングが実施された場合、公共交通の利用者の増加が予想される。
⇒代替交通手段の輸送力の増強等について検討する。

新たな施策の検討

分類	施策	対象地区 又は区間	実施の状況		今後の実施方針
			実施	実施	
公共交通への転換策	パークアンドライド(民間駐車場の活用)	鎌倉地域外縁部等			実施をめざす
	新規循環バス「スーバ」	県道金沢鎌倉線他	○		実施をめざす
	地域公共交通の輸送力の増強	鎌倉地域			(仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金収入による整備をめざす

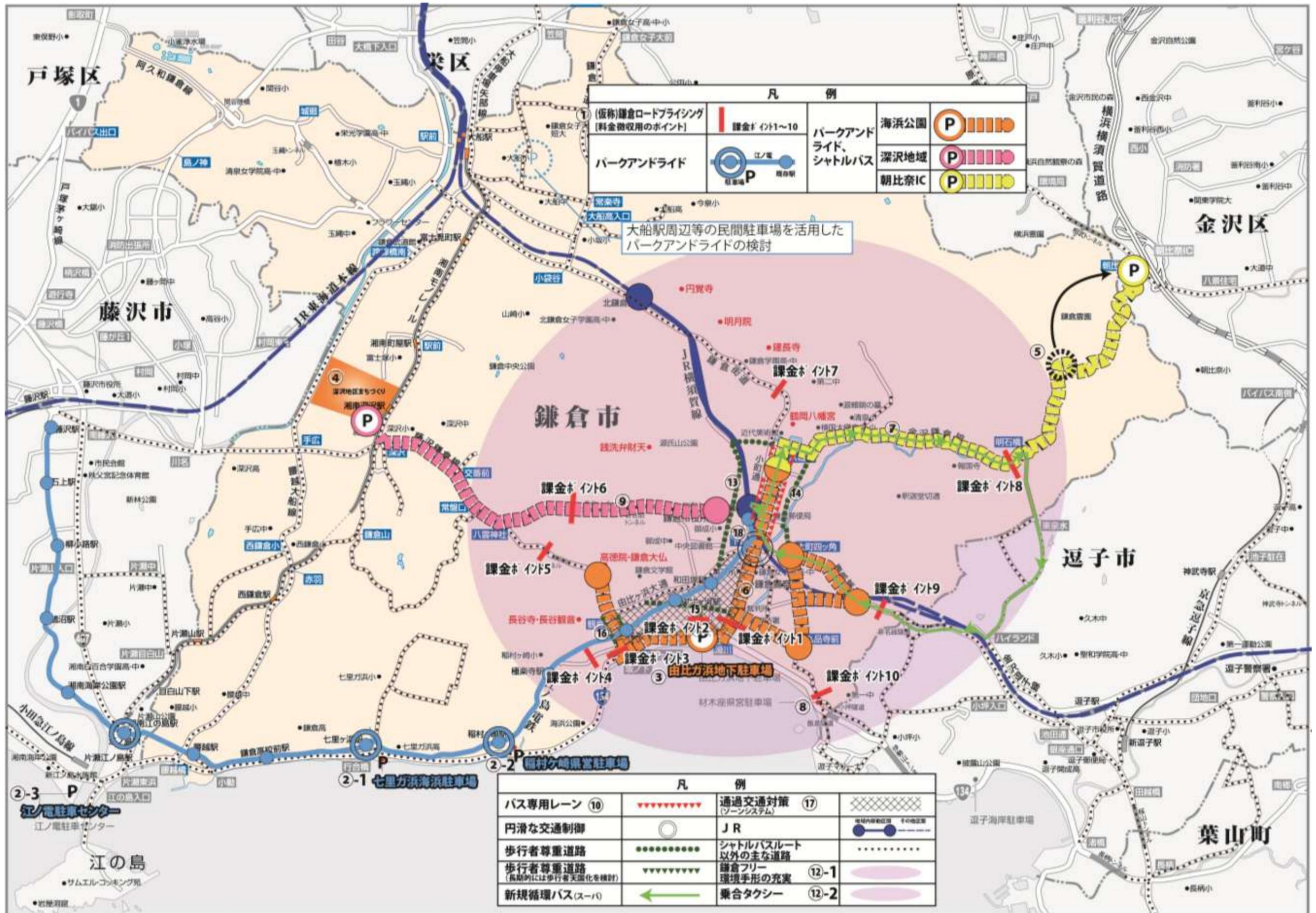
3) 新規循環バス「スーバ」

- 県道金沢鎌倉沿線において、在来の路線バスルートに比べ、比較的円滑な走行が可能な逆方向への新規循環バスを運行し、鎌倉駅までの総所要時間の短縮、定時性の確保を図る目的で、平成26年5月3日(土)～5日(月)に社会実験を実施した。
- 3日間合計で1,736人、1便当り30.5人の利用があった。
- 鎌倉駅東口への平均到着時間は、3日間平均で想定していたダイヤよりも11分早いなど、定時性の向上が図られた。
- 鎌倉駅までの平均旅行速度は、全てのバス停において、新規循環バス「スーバ」の方が、在来の路線バスに比べ2~7km/h速く、速達性の向上が図られた。
- 新規循環バスの目的地までの所要時間の満足度は、一般利用者の3日間の合計で88.3%、市民モニターでは94.7%と、非常に高い。
- 運行された場合に、「何度かに1回は車が循環バスに代わるかもしれない」と回答したのは、一般利用者の3日間の合計で22.0%、市民モニターでは26.3%であり、自動車から公共交通への転換が期待される。



20の施策及び新たな施策の計画図

課金ポイントの場所は決定したものではなく、今後詳細を検討する



4)(仮称)鎌倉ロードプライシング:P24~34

①検討の必要性

- 計画目標の一つである「自動車利用の抑制と公共交通の活用による安全で快適な地域づくり」の達成に向け、パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形等の施策を実施し、一定の成果を上げているが、これらの施策だけでは目に見えた交通渋滞の解消には至っていない状況である。
- これまで実施しているパークアンドライドなどの施策について、利用促進に向けた更なるサービスの充実を図りつつ、交通渋滞の抜本的な解消が期待される自動車利用の抑制策を実施することが必要である。
- 鎌倉地域の交通渋滞の解消には、中心部に流入する道路が限定される地形的な特性や、短期間での道路整備等が困難という制約条件を踏まえ、ロードプライシングの検討が必要であると考えられる。

②検討方針

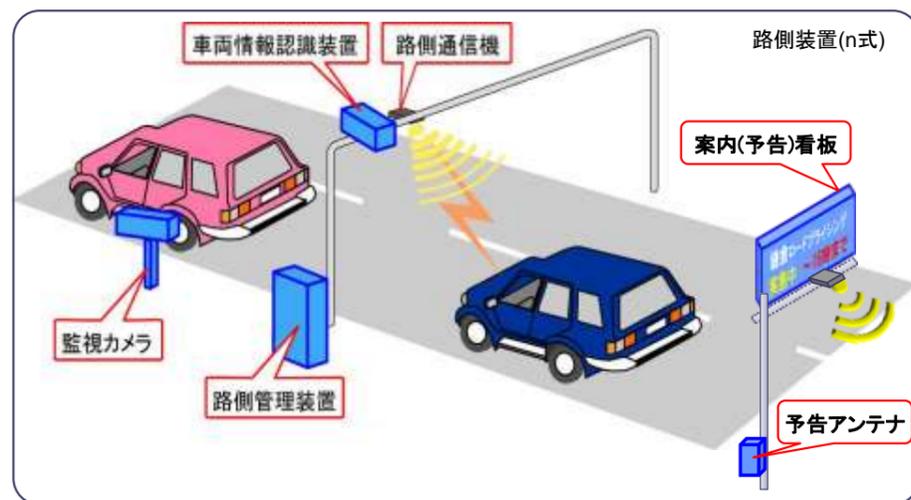
- (仮称)鎌倉ロードプライシングは、来訪車両への課金により、公共交通への転換を促し自動車交通量の抑制を図る施策である。
- 公共交通への転換促進、歩行環境の充実等を図るため、次の仕組み等を検討する。

- 課金された人が次回公共交通を利用する際に運賃を割引く仕組み
- 円滑な料金徴収を行うための ETC 等の自動徴収の仕組み
- 事前登録により市民と来訪者等を認識・区別するための仕組み
- 課金の一部を商業・観光振興に充てる など

(仮称)鎌倉ロードプライシングのシステムイメージ



課金方法のイメージ



(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に伴う自動車から公共交通に転換する来訪者の輸送量の対応について(関係者へのヒアリング結果)

- (イ) JR : 平成 26 年のゴールデンウィークや鎌倉花火大会では鎌倉駅の乗降客数は最大で 16 万人を超えたが、そのような日以外では輸送力としてはまだ余裕がある。
- (ロ) 江ノ電 : 鎌倉駅の改札口で入場の制限を実施するときがあるが、これは安全面を考慮しての結果であり、平成 26 年 5 月のゴールデンウィークには、輸送力を確保するために、臨時のシャトルバスを運行した。なお、特異日以外の日については、輸送量が供給量を超えているという訳ではない。
- (ハ) バス : 現在の鎌倉市内における多客時のバスの輸送力については、時間帯や行き先によっては混雑している便もあるものの、全体としては余裕がある。また、道路渋滞の軽減により、遅延対応に使用している車両を、輸送力の増強に充当することが可能であることから、公共交通利用者の増加に対応することは可能である。
- (ニ) タクシー : 需要量に対する供給量が十分にあることから、輸送力としては対応することが可能である。

③課金の方向性

項目	方向性	考え方
■対象エリアの考え方	国道 134 号を除く鎌倉地域とする。	鎌倉地域に交通渋滞が発生すると他の地域に交通渋滞が広がるため、その発生源となる鎌倉地域を対象エリアとするが、国道 134 号は、中心部を通過していないことや、パークアンドライド用の駐車場利用者が、利用料金とは別に(仮称)鎌倉ロードプライシングにより課金されないようにするため対象エリア外とする。
■対象日の考え方	全ての土日祝日等(120 日程度)とする。	実施日を広く周知することや、路線バス等の利用のしやすさなどから、分かりやすい実施日の設定が必要である。 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。 特異日は一定ではなく事前に設定し周知することが困難である。 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。 など
■対象時間の考え方	8 時から 16 時までを基本とし、終了時間は、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。	来訪車両が対象時間を避けて、流入しないような時間を設定する 開始時間は、交通渋滞が著しくなる前の 8 時に設定する。 終了時間は、遅くなれば市民への影響が大きいと考えられるため、できるだけ早い時間を設定する。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 時を基本とし、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。
■課金単位の考え方	1 回毎に課金(課金ポイントに流入 1 回につき課金)する。	鎌倉地域への流入毎に自動車の使い方を考えてもらうため、課金単位は 1 回毎とする。
■課金対象の考え方	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。	下記の車両を除き、交通渋滞発生の原因となる全ての車両を課金対象とする(原因者負担)。 緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両、路線バス、鎌倉市に営業区域があるタクシー、宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務車両は除く。 想定していない車両等への対応が必要になる場合も考えられることから今後、別途組織を設置するなどして検討する。
■課金パターンの考え方	鎌倉市外から流入する車両を 1 とした場合、鎌倉市民の負担割合は 0~0.1 程度とする。	課金パターンは、「市民」と「来訪者」とで異なるものとする。 市民については、道路利用の公平性の観点から、利用頻度を踏まえ、来訪者の概ね 0~1 割程度とする。 対象エリアの境界線付近で、料金が異なると不公平感が高まり、課金ポイントの合意形成が困難になることが想定されることから、市民等は課金の有無に係わらず同一とする。 観光バス等は、交通渋滞への影響から他の車両よりも高額とする(次頁「課金パターンの整理」を参照)。
■課金の使途の考え方	システムの運営・管理費、公共交通への転換方策等に充てる。	来訪者等の公共交通の充実や歩行環境の拡充を図るための道路整備、商業・観光振興の向上に充てる(次頁「課金の使途のイメージ」を参照)。

交通渋滞が著しい上位 20 日の年次比較
 (VICS データの渋滞・混雑を定量的に評価し、その高い日から整列)
 ⇒過去の傾向から 3 連休以外の特異日は一定ではない。

2010年										2013年									
日付	曜日	3連休以上の中の日	3連休以上の中の日以外	土日祝日	初詣	桜	アジサイ	お盆	七五三	日付	曜日	3連休以上の中の日	3連休以上の中の日以外	土日祝日	初詣	桜	アジサイ	お盆	七五三
1	1月10日	日	●							1	1月13日	日	●						
2	9月19日	日	●							2	5月4日	土	●						
3	3月22日	月	●							3	1月4日	金			●				
4	5月3日	月	●							4	9月14日	土		●					
5	6月12日	土		●						5	10月13日	日	●						
6	7月18日	日	●							6	9月22日	日	●						
7	4月3日	土		●						7	2月10日	日	●						
8	10月11日	月		●						8	6月22日	土			●				●
9	6月26日	土		●						9	1月27日	日	●		●				
10	3月30日	火								10	7月14日	日	●						
11	6月20日	日		●						11	3月19日	火							
12	5月2日	日	●							12	5月5日	日	●						
13	9月20日	月		●						13	3月26日	火				●			
14	3月14日	日		●						14	6月23日	日			●				
15	1月9日	土		●						15	5月3日	金			●				
16	2月6日	土		●						16	9月23日	月		●					
17	8月13日	金								17	3月21日	木				●			
18	8月10日	火								18	6月15日	土			●				●
19	6月27日	日		●						19	9月21日	土		●					
20	8月11日	水								20	11月23日	土		●					●
該当日数(日)	5	4	7	2	3	4	3	0		該当日数(日)	6	5	5	3	2	3	0	1	
上位20日に占める割合(%)	25.0	20.0	35.0	10.0	15.0	20.0	15.0	0.0		上位20日に占める割合(%)	30.0	25.0	25.0	15.0	10.0	15.0	0.0	5.0	

赤：3連休以上 緑：土日祝日 青：平日

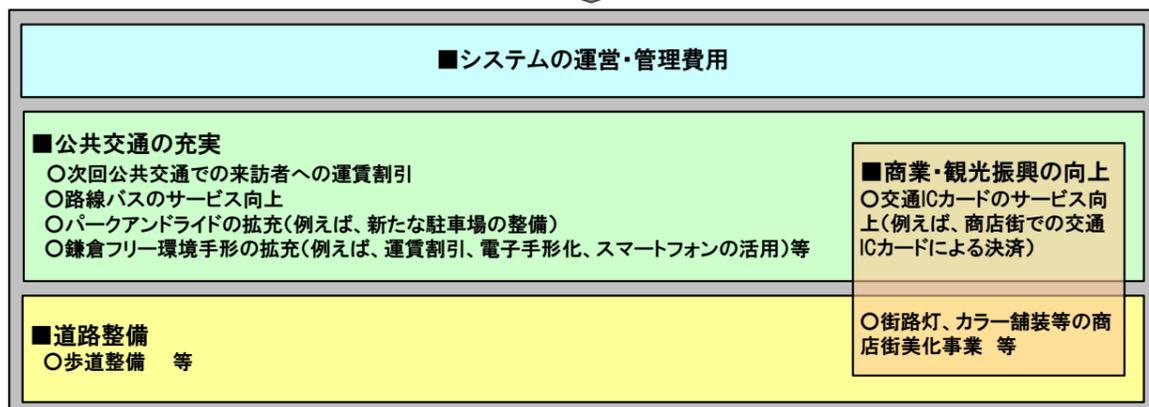
資料：(公財) 日本道路交通情報センターの VICS*データ

課金パターンの整理(市外からの来訪者を 1 としたときの課金パターン)

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)	宅配車両、 鎌倉市内 に事業所 や店舗等 がある業務 車両	緊急車 両、福祉 車両、障 がい者等 の車両
	鎌倉市内(市民)	近隣市 からの 車両	その他 からの 車両				
課金 パターン	0~0.1	1	1	2	0	0	0
課金額	仮に、来訪者への課金額を 1,000 円とした場合、市民への課金額は、0 円~100 円程度になることを示している。 なお、課金額については、今後検討していく。						

課金の使途のイメージ

(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金収入



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 :P35~37

- ・ 正月三が日並みの交通規制を実施する場合は、住民合意や実施毎の費用の確保等が課題となる。
- ・ 主要な交差点での流入規制は、迂回交通を受け持つ道路で、新たな交通渋滞の発生が予測されるなど、実施は困難である。

施策	想定される効果	実施に向けた課題
①正月三が日並みの交通規制	・ 交通渋滞の改善が図られる ・ 鎌倉地域内は歩行者の安全性、快適性が確保される。	・ 道路利用者や住民との合意形成 ・ 全国的な周知徹底 ・ 実施毎に発生する人員配置等に要する費用の確保及び警察官の配備 ・ 車両通行止め交差点でのスムーズな許可車両等の通行の確保 等
②主要な交差点の流入規制(明石橋、小袋谷、八雲神社前)	・ 交通規制の対象となる幹線道路の交通量は削減される。	・ 交通規制対象外の道路や交差点では、迂回交通による新たな交通渋滞の発生が予測され、その対応が必要 ・ 道路利用者や住民、逗子市等との合意形成 ・ 全国的な周知徹底 ・ ①よりも規模は小さいことから安価ではあるが、実施毎に発生する人員配置等に要する費用の確保 ・ 車両通行止め交差点でのスムーズな通過の確保 等
③交通渋滞情報の提供	平成 26 年 5 月に実施した新規循環バス「スーパ」の社会実験時において、事前の報道等の影響もあり著しい交通渋滞が発生しなかったことから、広く周知徹底を図ることによる交通渋滞の緩和効果が期待される。	・ 全国的な周知徹底

6)市民宣言 :P38

- ・ 平成 8 年に策定した「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」では、計画目標を実現するため、市民自身のこれまでの自動車交通に関する考え方や利用方法を見直す必要がある。
- ・ (仮称)鎌倉ロードプライシング等の実施に向け、平成 8 年に作成した市民宣言(案)について、新たな視点や見直す視点がないか検討する。

《計画目標》

- (1) 自動車利用の抑制と公共交通の活用による安全で快適な地域づくり
- (2) 歩行空間と居住環境の再生による市民生活と観光が共生できるまちづくり
- (3) 活力とにぎわいのある歩いて楽しい古都かまぐらの観光地づくり

6. 今後の検討課題(P39～46)

1) 20の施策(再評価後)

施策		主な検討課題
■パークアンドライド	既に実施している駐車場	・ さらなる利用促進策や、駐車時間の延長、夏季の運用などのサービス水準の拡充が必要である。
	深沢地域国鉄跡地の駐車場	・ パークアンドライド駐車場の候補地である深沢地域国鉄跡地は、まちづくりと一体的な整備を進めることから、利用しやすい位置での駐車場の確保やバス待ち環境の整備等、より利便性に優れた駐車場の整備が必要である。
	朝比奈方面での駐車場	・ 鎌倉霊園に代わる朝比奈方面での駐車場は、候補地の選定や駐車場の整備が必要である。
■シャトルバス (パークアンドライド駐車場と観光拠点等の連絡)		・ 駐車場と鎌倉駅間等を運行するシャトルバスの利用促進策の検討が必要である。
■バス専用レーン(鎌倉参道線)		・ 路上駐車取締りの徹底を強化し、専用レーン化した場合の効果や、周辺道路への影響を検証することが必要である。
■鎌倉フリー環境手形		・ 利用できる交通機関の拡大や商業・観光振興施策とのタイアップ等のサービスの拡充等の企画・販売方法や、利便性を高めるためのスマートフォンの活用や利便性に優れた決済等の電子化の検討が必要である。
■乗合タクシー		・ 運行形態や契約の工夫、運行経費の確保等、交通事業者との協議・調整が必要である。
■歩行者尊重道路		・ (仮称)鎌倉ロードプライシング等の自動車利用の抑制策により自動車交通量を削減させつつ、道路空間の再配分や通行規制等の検討が必要であり、沿道住民等との合意形成や関係機関との協議・調整が必要である。 ・ 歩行者の代替経路となり得る路地の活用方策等の検討が必要である。
■ゾーンシステム		・ 交通規制等を伴うことから周辺道路への影響を検証し、沿道住民等との合意形成や関係機関との協議・調整が必要である。
■江ノ電踏切と連動した信号処理 (下馬交差点)		・ 具体的な対応策を検討し、関係機関との協議・調整が必要である。
■総合的な交通情報		・ 市関係課等と連携したスマートフォン等を活用した企画や販売方法、持続可能性を高めるため広告収入の確保等、限られた予算の中で、情報を全国に周知する方法の検討が必要である。
■プロモーション		・ 鎌倉地域の地区交通計画の取組みを広く市民等に周知し、理解を深めるための、具体的な方法の検討が必要である。

2) 新たな施策

施策		主な検討課題
■民間駐車場の活用		・ 大船駅周辺等の比較的規模の大きな民間駐車場を活用したパークアンドライドに関しては、促進すべき駐車場等の基本的な考え方(地域、規模、公共交通との連携等)の検討、民間事業者の実施条件等の確認等が必要である。
■新規循環バス「スーパ」		<p>本格運行に向けた主な検討課題は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの相互通行が困難な久木踏切付近での交通誘導員配置の経費の確保や、交通誘導員に代わりスムーズに通行できる踏切の道路改良が必要であり、同踏切は逗子市内であることから、逗子市やJR等の協力を得ることが課題である。 ・ 別途専用のバスや運転手の確保が課題である。 ・ 在来の路線バスと重複しないような再編計画の検討や、社会実験時と同様に路線バスが併用される場合は、バスロケーションシステム(バス停までの到着時間、鎌倉駅までの所要時間の情報提供)の施設整備とその費用負担が課題である。 ・ 公共車両優先システム(PTPS)は、鎌倉地域全体の効果的な導入を、バス事業者、神奈川県警察本部等と協議し検討することや、バス車両に設置する車載器等の費用負担が課題である。
■地域公共交通の輸送力の増強 (江ノ電、路線バス等)		・ 自動車からの公共交通への転換を促すため、代替交通手段の輸送力を高める車両等の確保やバス待ち環境の整備等、交通事業者との協議・調整が必要である。

3)(仮称)鎌倉ロードプライシング:P42～46

①実施に向けた検討課題

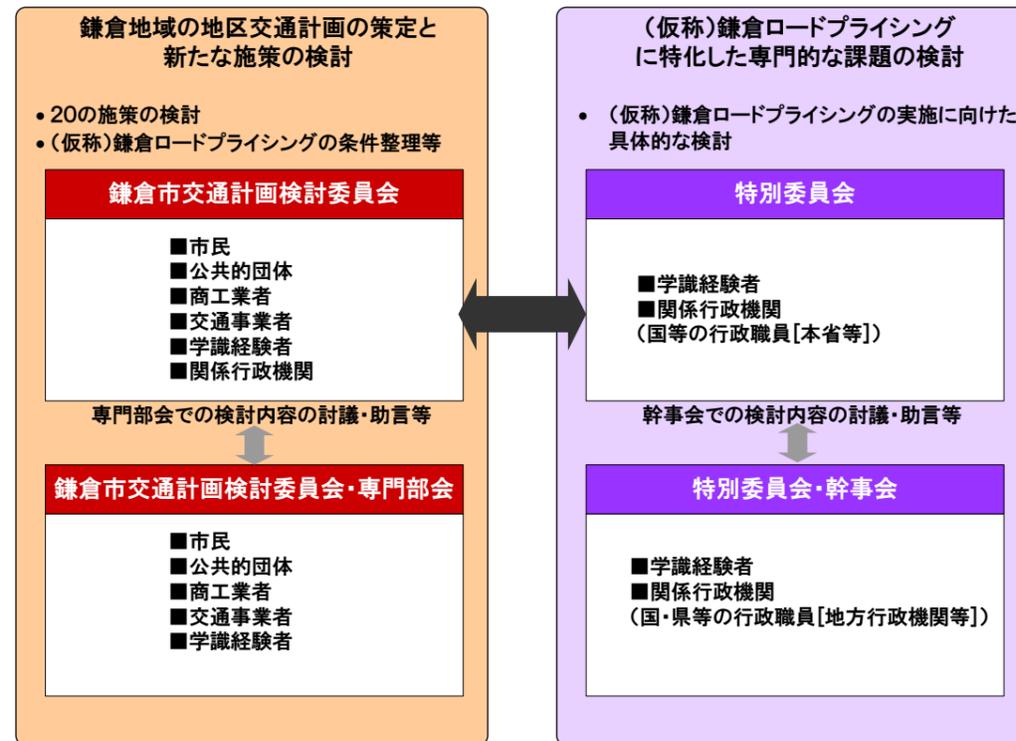
項目	主な検討課題	検討方針
■全体事業費の算定	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの全体事業費の算定	<ul style="list-style-type: none"> ・ (仮称) 鎌倉ロードプライシングの実施にあたっては、課金システムのソフト開発、機器、設置用地等に係る費用、社会実験費、運用費用等のシステム全体に要する事業費を算定することが必要である。
■実施主体	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 具体的な課金方法等が明らかになった段階で、業務内容、規模等を想定し、市が主体となりつつ関係者の協力を得ながら、検討することが必要である。
■財源の確保	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実施に向けた財源の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国の補助制度の活用等、関係行政機関との連携を図り、財源の確保に向け検討することが必要である。
■法制度面	課金するための根拠法令等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 法定外目的税[*]や構造改革特区[*]等についての検討が必要である。
	交通渋滞が発生している周辺市に、(仮称) 鎌倉ロードプライシングの導入が過度に広がらないような法制度面の適用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 法定外目的税の課金の目的については、鎌倉地域の特異性を明らかにするため、歴史的なまちづくりに活用するなどの検討が必要である。
	通信技術に関する法的課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ ETC を活用する際の法的な課題やその対応の検討が必要である。
■導入効果の予測	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの導入効果、課題の検証	<ul style="list-style-type: none"> ・ (仮称) 鎌倉ロードプライシングを導入した際の自動車交通の予測、交通渋滞の解消、周辺市への影響等を検証するため、交通量調査、観光や買物目的等の車両に対するアンケート調査を行い、これを基礎資料とした交通シミュレーションの実施が必要。
■適正な課金額	交通渋滞の解消を図る具体的な課金額	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車利用者へのアンケート調査による(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実施後の行動変化、交通シミュレーションによる導入効果や周辺道路への影響等を検証し、社会実験を行いながら、適正な課金額を検討することが必要である。
■具体的な課金の使途	法制度、課金収入等を踏まえた具体的な課金の使途	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通シミュレーション等による課金収入を予測しつつ、法制度面から適切な課金の使途の検討が必要である。
■具体的な課金方法	対象車両に応じた具体的な課金システム設計、機器、課金ポイント等 ○次回来訪時に課金記録から、何らかの方法で課金の一部を戻す方法 ○事前登録の具体的な処理体制、徴収逃れを追跡する方法 ○具体的な機器の大きさ等を踏まえた課金ポイントの位置 等	<ul style="list-style-type: none"> ・ メーカーの協力を得ながら、対象車両に応じた具体的な課金システム、機器、課金ポイント等の検討が必要である。
■合意形成	市民や関係機関等との合意形成が必要 ①市民、②事業者、③交通事業者、④駐車場事業者、⑤国、 ⑥道路管理者(神奈川県)、⑦交通管理者(神奈川県警察本部等) ⑧周辺自治体(横浜市、藤沢市、逗子市) 等	<ul style="list-style-type: none"> ・ (仮称) 鎌倉ロードプライシングを導入した際の交通渋滞の解消、駐車場利用の変化、経済効果等をアンケートや交通シミュレーション等を用いて定量評価し、導入の効果と影響を予測した上で、協議、タウンミーティング等を通して合意形成を進めることが必要である。
■経済効果 (事業者等との合意形成)	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの導入による平日を含めた経済的な効果、影響 ○駐車場経営への影響 ○商業者に対する効果と課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車利用者や店舗等に対するアンケート調査、駐車場の実態調査等を実施し、経済効果を検証することが必要である。
■社会実験計画	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの社会実験計画の作成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会実験の方法や規模、費用等の内容について、課金の影響や課題を抽出する目的で社会実験計画を作成することが必要である。

7. 今後の取組み(P47～49)

②検討体制の強化

- 鎌倉市交通計画検討委員会及び同専門部会の現行の体制に加え、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に向け、市単独での検討が困難な法的な課題や補助制度の活用等について検討するための特別委員会の設置が必要である。

鎌倉市交通計画検討委員会等組織図(案)



③スケジュール(案)

- 鎌倉市交通計画検討委員会及び特別委員会の運営については、第3次鎌倉市総合計画第3期基本計画前期実施計画(平成26年度～平成28年度)の重点事業に位置付けられていることから、平成28年度までの20の施策と(仮称)鎌倉ロードプライシングの検討・実施スケジュール(案)を定めるとともに、平成29年度以降については施策の実現性を踏まえ、スケジュールを精査していく。

1)今後の活動内容

- 今後の鎌倉地域の地区交通計画の策定に向け、特に積極的に取り組むべき事項について整理する。
 - 実施主体の検討**
(仮称)鎌倉ロードプライシングは、鎌倉地域への自動車利用の抑制を図る交通需要マネジメント施策であり、財源(イニシャルコスト及びランニングコスト)の確保や課金収入による公共交通及び歩行空間への活用、課金システムの運用等、鎌倉市が主体となりつつ関係者の協力を得ながら検討することが必要である。
 - 財源の確保**
(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施にあたっては、課金システムのソフト開発、機器、設置用地等に係る費用が生じることから、国の補助制度の活用等、関連行政機関との連携を図り、財源の確保に向け検討することが必要である。
 - 専門的な技術の活用による施策の推進**
課金システム設計やその機器の規模、コスト等は、特に重要な課題であり、通信技術等の専門的な検討が必要である。
 - 各種調査と交通解析の実施**
現状の交通量や交通渋滞を把握するための交通量調査、(仮称)鎌倉ロードプライシングを実施した場合の自動車利用者の変化を予測するためのアンケート調査等を実施し、その調査結果に基づいて、広域と狭域の双方の視点から交通シミュレーションにより検証することが望ましい。
 - 合意形成の取組み**
アンケート調査や定量的な予測等を行いながら、市民生活や商業・観光への影響に十分配慮しつつ、市民等相互の理解を深めることが必要である。
 - 情報の共有化**
情報発信不足から生じる誤解等がないように平成26年11月に創刊した交通計画ニュースを継続的に発行するとともに、多様なプロモーションを展開する。
 - 全庁的な取組み**
20の施策の実施に向けては、観光・産業振興との連携、まちづくりとの一体的な整備など、広範に渡る取組みが必要であることから、全庁的な対応が必要である。

2)今後の組織のあり方

- 鎌倉市交通計画検討委員会及び同専門部会では、鎌倉地域の地区交通計画の策定に向け、多面的な議論を重ね、今回の中間とりまとめの策定に至る。今後、(仮称)鎌倉ロードプライシングを始めとした20の施策の実施に向け、
- (仮称)鎌倉ロードプライシングの適正な課金額や課金の使途、アンケート調査及び交通量調査並びに交通シミュレーション等の検討
 - 20の施策のうち(仮称)鎌倉ロードプライシングに合わせて実施を検討するパークアンドライドや鎌倉フリー環境手形の拡充策、プロモーション等の検討
 - 新たな市民宣言(案)の作成
- について、引き続き市民、交通事業者、道路管理者、交通管理者等、様々な分野からの議論を重ね、総合的に検討を進めることが必要である。
- (仮称)鎌倉ロードプライシングに特化したいくつかの専門的な課題は、新たに特別委員会を設置し検討を進める。
- 鎌倉市交通計画検討委員会及び特別委員会が、連携して施策の実施をめざすことが望ましい。

用語の説明

P1

首都圏中央連絡自動車道

東京都心部を中心に放射状に配置された東名高速道路、中央自動車道、関越自動車道、東北自動車道、常磐自動車道、東関東自動車道など相互に連絡する首都圏の3環状9放射の一番外側の環状道路であり、横浜市、厚木市、相模原市、八王子市、つくば市、成田市、木更津市などの東京郊外の諸都市を結ぶ自動車専用道路。



出典：国土交通省関東地方整備局ホームページ

《整備効果》

地域経済の好循環
 ~広域的な観光交流の実現~
 ●次々つながる圏央道により、神奈川県・栃木・群馬間の移動性が大幅に向上します。
 ●広域的な観光交流の実現により、新たな観光需要の喚起が期待されます。

湘南エリアと内陸との移動性が向上



出典：国土交通省・中日本高速道路株式会社
 平成27年2月25日(水) 記者発表資料

鎌倉地域

鎌倉駅を中心とした、神社仏閣が集中する地域。

ロードプライシング

交通渋滞の改善等を図るために、課金によって自動車交通量を減らし、道路を円滑に走行できるようにする施策。シンガポール、ロンドン等の諸外国で実施されている。課金の使途は、道路整備や公共交通の利便性を向上させる施策等に充てられる。わが国では東京都や京都市で検討されているが、まだ実施には至っていない。

(仮称)鎌倉ロードプライシング

(仮称)鎌倉ロードプライシングとは、鎌倉市交通計画検討委員会で検討を始めているロードプライシングであり、課金費用の一部を、課金された人が次回公共交通を利用して鎌倉に来訪した際に運賃を割引くことや、商業・観光振興に充てることなどを検討している。

都市計画道路

都市計画道路は、都市計画法に基づく都市施設であり、自動車や歩行者の通行機能に加え、上下水道や電気ガスなどのライフラインの収容・防災空間の提供など都市の骨格を形成し、市民の日常生活と円滑な都市活動を送る社会インフラである。

都市計画道路の整備状況

鎌倉市都市計画道路の概要 平成26年3月現在
 ○延長:61,343m ○路線数:39路線 ○改良率:約34% ○整備率(改良済+概成済):81.2%
 (※概成済:幅員の2/3以上の整備または4車線以上の区間)

都市計画道路の見直し方針図



出典：都市計画道路の見直し方針

交通需要マネジメント(TDM)施策(TDM:Transportation Demand Management)

道路や駐車場等の交通施設の機能を有効に活用し、自動車交通の効率化により他の交通手段へ転換させることを目的としたソフト施策中心の交通政策。具体的には、パークアンドライド以外にも、時差通勤等がある。

パークアンドライド

鎌倉地域周辺の所定の駐車場に自動車を停めて、江ノ電、シャトルバス等の公共交通に乗換えてもらうもので、駐車場と公共交通をセットで利用することによる料金割引が受けられるサービス。

鎌倉フリー環境手形

鎌倉地域内の観光スポットを広くカバーした5つの路線バスと、江ノ電の鎌倉駅～長谷駅間が一日自由に乗り降りできるお得なきっぷであり、協賛店や寺社等で割引等のサービスを受けられる。

特異日

(公財)日本道路交通情報センターが提供している鎌倉市のVICSデータを用いて、「渋滞+混雑」を定量的に評価し、その高い順から上位数十番目までの日を、特に渋滞が著しい特異日と位置付けている。

平成 25 年 1 月 13 日(日)14 時台の渋滞状況

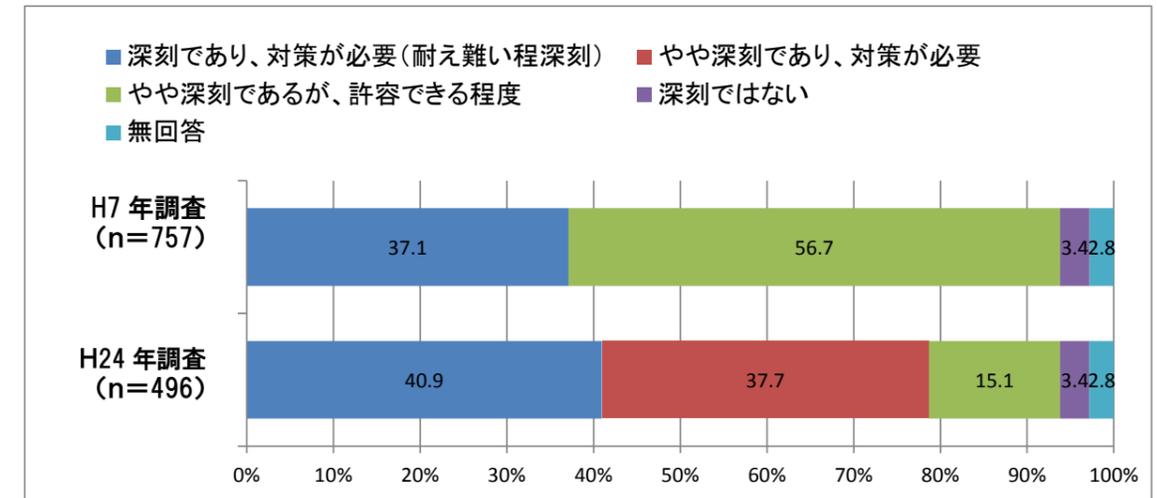


資料：(公財)日本道路交通情報センター
地図情報：パスコ

鎌倉地域で生じている交通問題についての市民アンケート結果

【Q. 鎌倉地域で生じている交通問題について】

※平成7年に行った調査では、「耐え難いほど深刻か」「許容できる」の二者択一であったのに対し、今回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。

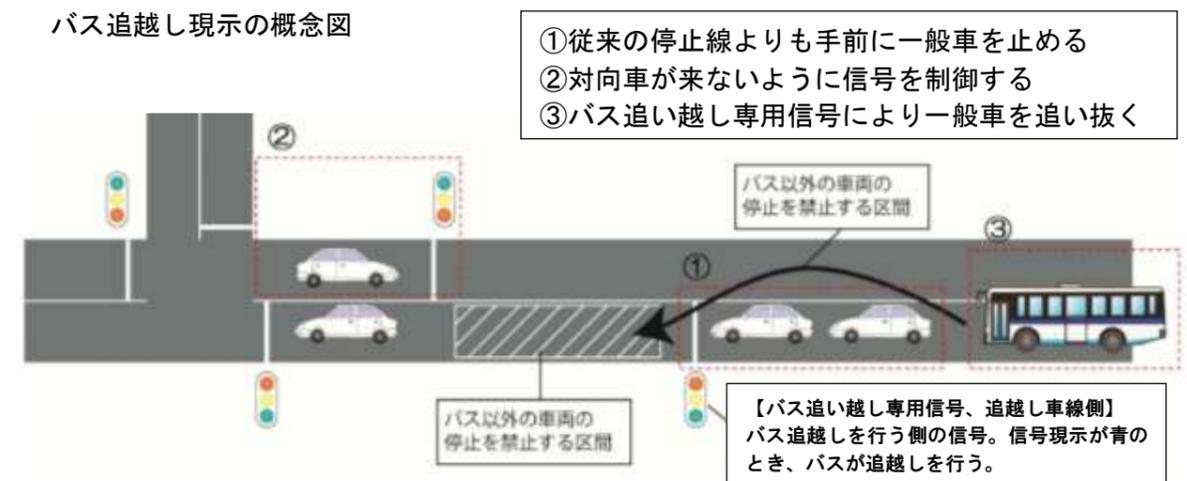


P2

バス追越し現示

バス専用道路やバス専用レーンが設置できない2車線道路で、交差点の手前にバスのスペースを確保し、バス追い越し専用信号により、交通量の少ない対向車線を一時的にバスの通行レーンとし、バスを優先的に走らせる施策。

バス追越し現示の概念図



ゾーンシステム

地区をいくつかのゾーンに分割し、自動車の自由な出入りやゾーン間の移動を制限することにより地域に関係のない通過交通の流入を防止し、地区内の交通流動を秩序立て、バスなどの公共交通機関を優先し、歩行空間を確保しようとする施策。

新規循環バス「スーバ」の社会実験の概要

項目	内容
事業形態	道路運送法第4条（一般乗合旅客自動車運送事業）
運行期間	平成26年5月3日（土）～5日（月）（3日間）
車両	中型バス（運転手を除く定員54人程度）5台（前面幕あり）
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を活用し、ハイランドから鎌倉駅までは急行運行
便数・ダイヤ	1日19便、10時から17時まで
バス停	在来のバス停を使用し、坂上バス停のみ実験時仮設バス停を追加 鎌倉駅は3番乗り場を使用（三菱東京UFJ銀行前）
運賃	在来の路線バス同様に距離帯運賃、現金、ICカード、定期券、回数券使用可能、鎌倉フリー環境手形は区間内は使用可能
走行環境の向上	公共車両優先システム（PTPS）*の導入、久木踏切等における誘導員の配置
所要時間の掲示	バス停で、在来の路線バスと新規循環バス「スーバ」の鎌倉駅までの所要時間を掲示

P5

VICS(Vehicle Information and Communication System)

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を表示する情報通信システム。

P7

法定外目的税

地方公共団体が、地方税法に定める税目（法定税）以外に、条例で新設できる目的税。岐阜県の乗鞍環境保全税、東京都の宿泊税などがある。

構造改革特区

地域の活性化等を図るため、実態に合わなくなった国の規制について、地域に限定して緩和すること。

参考 1. 「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」

「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」は、鎌倉地域の交通環境改善に向け、鎌倉地域交通計画研究会（平成13年に解散）が、約10ヶ月にわたって審議・検討した結果を、平成8年5月にまとめたものである。

参考 2. 「20の施策」

「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」(平成8年5月鎌倉地域交通計画研究会)の20の施策

施策の一覧表 (1/2)

		施策の内容
自動車交通の抑制策		① 鎌倉地域におけるロードプライシング ・ 鎌倉地域の外周9箇所(19頁のP-11~P-19)で料金を徴収する。 ・ 現在の法体系では導入できないが、将来導入できる可能性は高い。 注) 料金収入を、例えば歩行者専用道路の整備やパーク&ライドやシャトルバス(ミニバス)等の公共交通の運営に組み込む等、より柔軟な運用を検討することも重要である。
公共交通への転換方策	パーク&ライド	② 江ノ電七里ガ浜でのパーク&(レール)ライド ・ 七里ガ浜駅の東側にある約500台の駐車場を利用し、パーク&(レール)ライドを導入する。
	パーク&バスライド	③ 海浜公園でのパーク&バスライド ・ 海浜公園の地下に予定されている駐車場(約350台)を活用したパーク&バスライドを導入する(この方策は、夏季の臨時民間駐車場に対して、通年の営業基盤を与える可能性を有している)。 ・ 鶴岡八幡宮への直行バス、及び大仏と材木座地域を結ぶバスの中継拠点とする。
		④ 深沢地域でのパーク&バスライド ・ 深沢地域での開発に伴い駐車場を整備し、パーク&バスライドを導入する。 ・ 鎌倉駅西口への直行バスを運行する。
		⑤ 鎌倉霊園でのパーク&バスライド ・ 鎌倉霊園の駐車場(約300台)を活用したパーク&バスライドを導入する。 ・ 鶴岡八幡宮への直行バスを運行する。
	シャトルバス(ミニバス)	⑥ 海浜公園~鶴岡八幡宮間(③と対応) ⑦ 大仏~材木座地域間(〃) ⑧ 鎌倉霊園~鶴岡八幡宮間(⑤と対応) ⑨ 鎌倉市役所~湘南モノレール湘南深沢駅間(④と対応) ・ 鎌倉駅西口での交通静穏化、藤沢鎌倉線での自動車交通量の削減を図るために、同路線でのシャトルバス(ミニバス)の運行を行う。 ・ なお、一般車両は市役所でUターンさせ、藤沢鎌倉線から鎌倉駅西口広場及び今小路通りへの通行は制限する。
バス専用レーン	⑩ 鎌倉参道線でのバス専用レーン ・ 鎌倉駅東口を起終点として組まれる現在のバス網の主軸であり、かつパーク&バスライドのシャトルバスの主要な路線となる鎌倉参道線(八幡宮前交差点~下馬交差点間)でバス専用レーンを導入する。 ・ 路上駐車を排除する効果も持ち合わせる。	

施策の一覧表 (2/2)

		施策の内容
↓ 続き	バス追越し現示等	⑪ 金沢鎌倉線でのバス優先策(バス追越し現示等) ・ 代替え路線のない金沢鎌倉線沿道地域では、同路線が混雑すると、抜け出せない状況になる。 ・ このため、路線バスやシャトルバスに走行の優先性を与えるバス優先策(信号部で一般車の前に出る"バス追越し現示"等)を行う。
	乗り継ぎの利便化	⑫ バス乗り降り自由切符や周遊券、JR・江ノ電・バス・タクシー相互を自由に乗り継げる割引周遊券の発行
	円滑な交通制御	⑬ 江ノ電踏切と連動した下馬交差点での信号制御 ・ 下馬の交差点での交通処理能力を高めるために、江ノ電踏切と連動させた信号制御を行う。
歩行者・居住環境の向上策	歩行者専用道路	⑭ 今小路通りでの歩行者系道路整備 ・ 鎌倉駅西口での交通静穏化、藤沢鎌倉線での自動車交通量の削減を図るために、歩行者を重視した再整備を行う。
		⑮ 小町大路での歩行者系道路整備 ・ 小町地域での交通静穏化を図るために、歩行者を重視した再整備を行う。
	地区通過交通対策	⑯ 海浜公園から周辺観光拠点間での歩行者系道路整備 ・ パーク&バスライドの拠点となる海浜公園からは長谷寺や大仏等の観光拠点及び材木座へは徒歩圏に含まれる。 ・ このため、海浜公園から周辺観光拠点に至る道路を歩行者を重視した再整備を行う。 ⑰ 江ノ電長谷駅前道路での歩行者系道路整備 ・ 江ノ電長谷駅から長谷寺や大仏への観光客が歩道から車道部に溢れているため、歩行者を重視した再整備を行う。 ・ なお、本計画の精神が湘南地域全体に波及し、周辺の道路で交通量を受け持てる状況になった段階では、日祭日に時間規制による歩行者天国化を検討する。
総合的な交通情報	⑱ 鎌倉地域における総合的な交通情報の提供 ・ 道路での混雑状況、駐車場での満空状況、ロードプライシングの実施状況等について多様なメディアで提供する。	
プロモーション	⑳ PRやキャンペーン等のソフト施策・情報発信 ・ 市民宣言の精神を周知し、よりよいまちづくりを進めるために、地元住民や事業者及び交通事業者と行政との協働によるPRやキャンペーン等のソフト施策を展開する。 ・ 調査、企画、実験内容や評価等についても広く情報を発信する。	