

# 鎌倉市交通マスタープラン



平成16年5月

鎌倉市

## はじめに



「鎌倉市交通マスタープラン」は、骨格的な道路の整備目標に加えて、「交通需要管理 (Transportation Demand Management)」の考え方をいち早く取り入れ、市民のみなさんからのご意見を伺いながら、平成10年3月に策定しました。

策定からこれまでのプランの内容や達成状況について評価・整理した結果では、本市の歴史や地形的な条件、また近年の社会的な制約により、交通問題を抜本的に解決する施策がなかなか進まない状況にある中で、鎌倉フリー環境手形並びにパークアンドライドなどの交通需要管理施策や公共交通におけるミニバス網の整備は着実に推進されてきております。また、新たな法律が制定され、本市においてもそれに基づく計画が策定されるなど、プランをとりまく状況は大きく変化してきています。このたびの改定は、こうした諸条件の変化に柔軟に対応しようとするものです。

「交通」は、われわれが住み、働き、学び、憩うという人間の本来の欲求を満たすために不可欠な「移動」によって生じ、発達してきました。「移動」という言葉の意味を紐解くと「移り動くこと」にとどまらず「移し動かすこと」とも説明されています。本プランは、「交通」を考える際にこれら「移動」の意味を踏まえ指針として定めました。

今後も、このマスタープランの着実な推進を通して、鎌倉の持つ歴史的遺産を後世に残すとともに、市民のみなさん、事業者のみなさん、来訪者のみなさんのご意見を常に伺いながら「安全で快適な生活が送れるまちづくり」に向けて、取り組んでまいりたいと考えております。さらなるご協力をよろしくお願いいたします。

平成16年5月

鎌倉市長 石渡 徳一

## 交通マスタープランの改訂について

「鎌倉市交通マスタープラン」は、将来の鎌倉市の都市像にあわせた、道路施設整備及び交通需要管理計画など総合的な交通政策の基本方針を定めたもので、平成10年3月に初版を策定しました。

本プランでは、計画の見直しについて、「今後の社会環境の変化や交通施策の進展、交通状況の変化を的確に把握するとともに関連計画との整合に留意しつつ、鎌倉市における望ましい交通政策をめざして、必要に応じ見直しを行う」こととしています。

そこで、本プランが策定から約6年が経過し、この間新たな法律制定に伴う計画策定などプランをとりまく状況が変化してきていることから、概ね10年ごとに予定する全面改訂ではなく、現マスタープランの基本的な方針を踏襲した軽微な見直しを行ったものです。

### 1 交通マスタープランを取り巻く環境の変化と改訂の必要性

本プラン策定後、交通に関係するいくつかの法律が整備・施行されていますが、そのひとつとして、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」いわゆる「交通バリアフリー法」が施行されたことに伴い、平成15年10月に「鎌倉市移動円滑化基本構想」が策定され、また、警察庁や国土交通省が進める「あんしん歩行エリア」事業が検討される中、高齢者や障害者をはじめ健常者等も含めた歩行者や自転車の安全をより重視する方針が打ち出されています。

本市においても、平成11年3月には、自動車事故、交通渋滞、環境悪化等の諸問題を解決するため、マイカーに比べて人や環境にやさしいバス交通の実現を図るため「鎌倉市オムニバスタウン計画」が策定され、鎌倉の様々な特性に配慮した公共交通機関の機能充実に努めることとしています。

また、このような考え方ははじめ様々な施策を具現化するためには、計画の策定段階から市民が主体となって取り組むことが重要であり、地区交通問題を市民の視点から解決するため、平成7年7月に「鎌倉地域交通計画研究会」が発足し、鎌倉地域の交通環境改善に向け、平成8年5月に「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」がまとまりました。その後、この提言の中で示された「20の施策」については、さらなる実験、分析等を進め、平成13年9月には、それらの今後の方向性を示した「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言その2」がまとまりました。

このように、交通マスタープランを取り巻く環境が大きく変化してきていることから、こうした考え方を取り入れ、あわせて平成10年パーソントリップ調査結果等を踏まえた最新データへの時点修正を行い、当初の基本的な方針を踏襲するプラン実現のための道し

るべとして、さらなる施策の進展を図っていくものです。

## 2 策定から今日までの施策の進捗状況

本プラン策定（平成10年3月）以降平成15年度までの6年間の主な施策の展開状況は以下のとおりです。

### 1) 自動車交通への対応

- (1) 幹線道路の整備では、新たに横浜湘南道路が都市計画決定されました。
- (2) 横浜藤沢線200m、大船停車場谷戸前線500mが整備され、都市計画道路の改良率は、約1%進捗しました。
- (3) 交通結節点の整備では、鎌倉駅東口駅前広場の整備としてバスターミナルの改修を実施しました。
- (4) 次の基本構想、基本計画が策定されました。
  - ・鎌倉市移動円滑化基本構想
  - ・古都中心市街地まちづくり構想
  - ・鎌倉駅西口周辺まちづくり基本計画
  - ・大船駅周辺地区都市づくり基本計画案（改定）
  - ・大船駅東口第一種市街地再開発事業についての新基本構想

### 2) 自動車の交通需要管理

鎌倉地域交通計画研究会から出された20の施策のうち9施策は社会実験を行い、次の5施策は平成13年度に順次本格実施されました。

- (1) 鎌倉フリー環境手形
- (2) 七里ガ浜パークアンドレイルライド
- (3) 由比ガ浜パークアンドライド
- (4) 由比ガ浜地下駐車場～鶴岡八幡宮シャトルバス（フクちゃん号）
- (5) 鎌倉参道線でのバス優先レーン

### 3) 公共交通

次の路線におけるミニバス網の整備により交通不便地域の解消を図りました。

- (1) 鎌倉駅西口線
- (2) 新鎌倉山・南鎌倉循環線
- (3) 津村～小動循環線
- (4) 城廻循環線
- (5) 教養センター循環線（平成16年4月1日運行）

#### 4) 歩行者・自転車交通

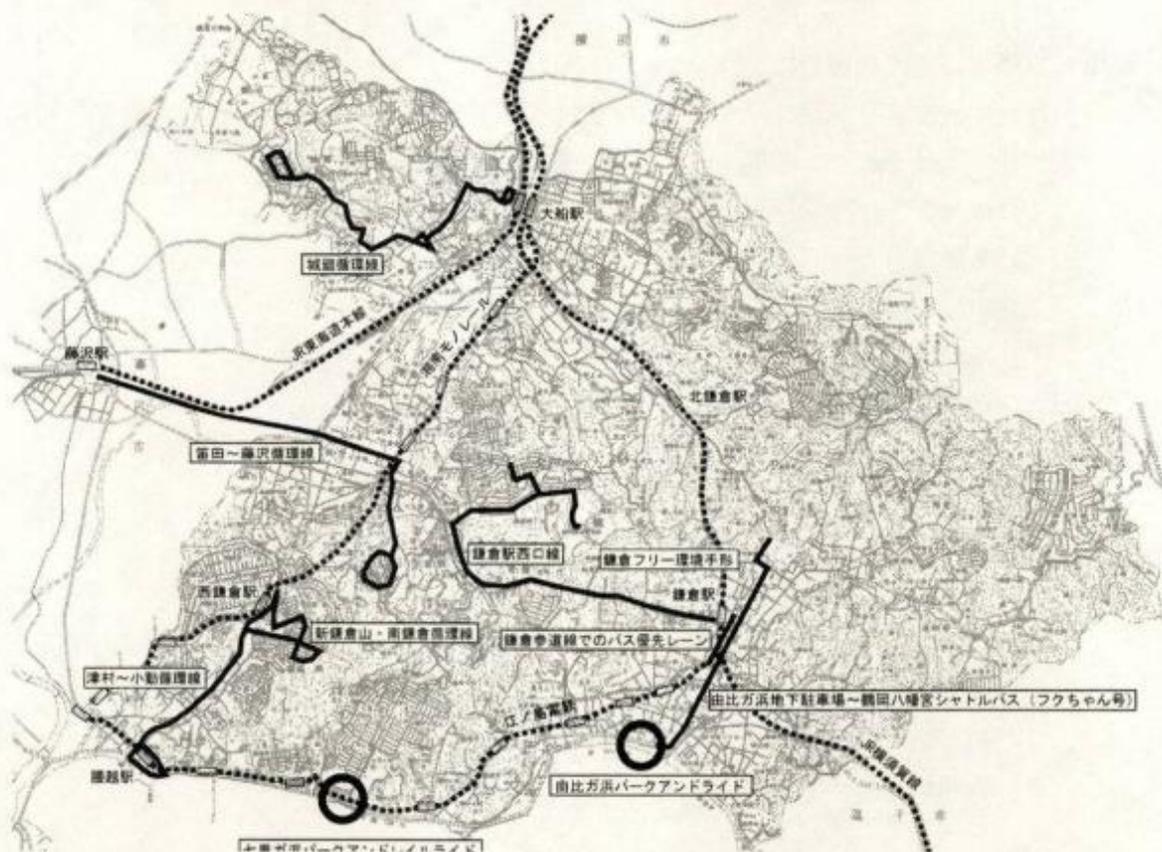
- (1) 横浜藤沢線200m、大船停車場谷戸前線500mの整備にあわせて歩道の整備が図られました。
- (2) 鎌倉市移動円滑化基本構想に基づく道路特定事業計画を現在策定中であり、鎌倉駅周辺地区及び大船駅周辺地区の2地区が「あんしん歩行エリア」に指定され、今後整備計画づくりを進めていきます。
- (3) 「自転車の放置防止に関する条例」に基づき歩行空間の確保に努めています。

#### 5) 駐車場・駐輪場

- (1) 平成13年度に200台規模の県営由比ガ浜地下駐車場が完成し、パークアンドライド駐車場としても活用されています。
- (2) 駐車場及び駐輪場の整備では、民間レベルの開発事業にあわせて必要数が整備されています。

このように、鎌倉市が抱えている歴史的・地形的な条件や近年の経済的・財政的な社会条件により抜本的な解決策である道路整備が進まない中、短期的な解決策である交通需要管理施策や公共交通におけるミニバス網の整備などが、着実に推進されている状況にあります。

### 交通需要管理の5つの実施施策とミニバス網の整備



### 3 今後の取り組み

交通マスタープランは、道路施設整備や交通需要管理施策の推進を図るうえでの指針となっており、また、「オムニバスタウン計画」等に基づく公共交通の利用促進に資するなど有効に活用されています。今後も社会環境の変化や交通施策の進展を的確に把握しつつ、本市における総合的な交通体系の確立をめざし、「第6章 今後の課題と計画の見直し」についても念頭におきながら、本プランの実現に向け次の事項を中心に取り組んでいきます。

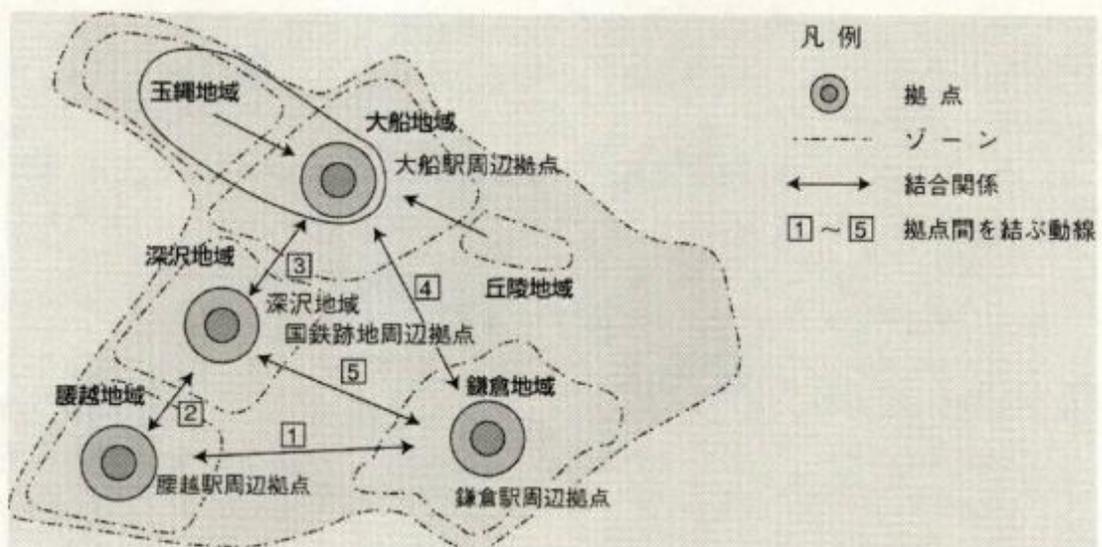
- (1) 幹線道路等の整備が進まない中で、都市計画道路についてはその再検討を行うとともに、最低限必要な道路については早期に整備を行います。
- (2) 駅前広場については、鎌倉駅西口、大船駅西口の整備を進めます。
- (3) 鎌倉地域交通計画研究会から出された20の施策についてはその再評価を行い、実施可能な施策については実現化に向け検討を進めます。
- (4) ミニバス路線の整備により市内の交通不便地域は大幅に解消されましたが、路線変更などによりさらなる公共交通の利便性の向上と、ミニバスが入れない地域についての検討を進めます。また、鉄道・バスなどの公共交通乗り継ぎシステムについても検討を進めます。
- (5) 人にやさしい道づくりを進めるため、歩行者・自転車などの生活者重視の施策を進めます。それには、交通バリアフリー法の施行に伴ない策定された鎌倉市移動円滑化基本構想の実現化とともに、警察庁及び国土交通省が進める「あんしん歩行エリア」の整備計画を定め施策を具体化していきます。
- (6) 古都継承地域（鎌倉地域）では、観光目的の駐車需要に対しては引き続き周辺部におけるパークアンドライド駐車場で対応します。また、都市地域（腰越、深沢、大船、玉縄地域）では、各地域の整備構想などに基づき、駐車場・駐輪場の計画的な整備を進めます。

## 鎌倉市交通マスタープランの骨格的な考え方

### ① 4つの拠点と5本の交通動線

- ・第3次鎌倉市総合計画では、鎌倉駅周辺、腰越駅周辺、深沢国鉄跡地周辺、大船駅周辺の4つを交通拠点としています。
- ・各拠点間をつなぐのは下図に示す5つの交通動線で、幹線道路網と鉄道の機能の強化によって拠点間の連携を深め、地域特性を踏まえつつ、一体的な都市構造の形成をめざします。
- ・玉縄地域などの住宅地域では、これらの交通動線を基本に、最寄り駅との円滑な動線の確保をめざします。

### ▼4つの拠点と5つの連絡動線



## ② 地域特性にあわせた交通体系の整備

- ・将来の土地利用や地形、地域ごとの交通特性をふまえ、「都市地域」と「古都継承地域」の2つにゾーニングし整備を進めます。
- ・ひとつは「都市地域」で、鎌倉市の将来の活力の維持増進を図るため、市街地整備など積極的に取り組んでいく地域です。
- ・もうひとつは「古都継承地域」で、市民生活や地域の経済活動と調和を図りながら、古都らしさを継承し、快適な都市生活機能を高めていく地域です。



### ▲ 2つのゾーニング

## ③ 将来の活力を創造する「都市地域」の交通

「都市地域」では、市街地整備の構想に対応して幹線道路網を計画的に整備し、広域幹線道路へのアクセスの向上を図ります。また円滑で快適な公共交通機関の確保や、自動車交通に積極的に対応した交通体系と交通環境の整備によって、将来の鎌倉を創造していきます。

## ④ 古都の歴史的環境に配慮した「古都継承地域」の交通

「古都継承地域」では、公共交通機関の使いやすさを向上させるとともに、自動車の利用を抑制することを基本とし、古都らしさを生かし、歩行者や自転車の交通環境の向上を主体とした交通体系をめざします。

### ⑤ 外郭幹線道路網の形成

市域内の通過交通を担う、ラダー（はしご）状の道路網として、横浜横須賀道路、逗葉新道に加え、いま、高速横浜環状南線、横浜湘南道路などの計画が進んでいます。三浦半島から藤沢方面への長距離通過交通は、横浜横須賀道路～高速横浜環状南線～横浜湘南道路と国道134号との2つの横軸道路によって、多大な交通需要に対応していきます。

#### ▼湾岸部ラダー軸の形成



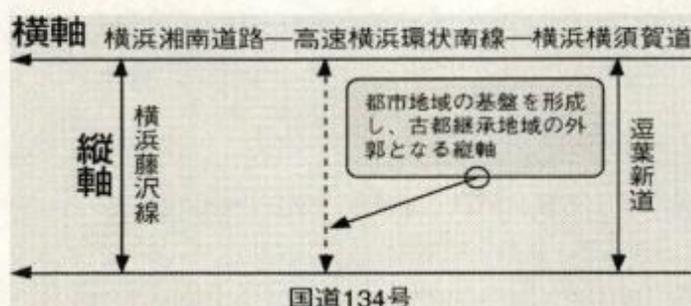
## ⑥ 南北の横軸を結ぶ新たな幹線道路の整備

「都市地域」の活力を支え、鎌倉地域の地区交通計画を支援する南北方向の動線を強化します。

横軸である外郭幹線道路による広域的な整備効果を活用しながら、通過交通を抑えるためには、縦軸となる道路網の整備が必要です。

「都市地域」での拠点整備にあわせて、海岸地域から内陸を結ぶ縦軸道路を整備します。この道路は「古都継承地域」の外郭幹線道路としての機能も果たすものです。

### ▼鎌倉市のラダー型道路網



## ⑦ 地区交通計画の推進

地区の特性に応じた交通計画の検討を進めます。交通容量と自動車交通需要のアンバランスが生じている地域では、自動車交通を抑制し、代替交通手段としての公共交通機関の充実を促進するなどの交通需要管理施策を推進しています。

その先鞭となる地域は「古都継承地域」で、\*\*パーク&ライド、\*\*シャトルバス(ミニバス)、\*\*鎌倉フリー環境手形などの施策についてさらに充実を図ります。

また、\*\*歩行者尊重道路、\*\*ゾーンシステム、\*\*総合的な情報提供などの施策についても検討を進め、\*\*ロードプライシングの施策については市民の意向もふまえた施策そのものには慎重に対応していきます。

## ⑧ 駐車施設の適正な整備誘導

「古都継承地域」では、自動車交通の需要の増大を引き起こす駐車場の整備は極力抑制し、パーク&ライド駐車場の整備やレンタサイクルの導入など、自動車利用の抑制を図ります。

「都市地域」では拠点整備にあわせ、駐車場整備地区の指定、公共及び民間駐車場の建設など、駐車場の計画的な整備を進めます。

# 目 次

交通マスタープランの改訂について	2 ページ
鎌倉市交通マスタープランの骨格的な考え方	6
<b>序 章 交通マスタープランの目的</b>	16
1. 計画の背景	16
2. 策定の目的	17
3. 計画の位置づけ	18
4. 計画の構成	19
<b>第 1 章 鎌倉市の交通に関する現状認識</b>	22
1. 交通行動の分析	22
1) 平日の発生集中量	22
2) 平日の交通の目的	22
3) 平日交通の利用手段	23
4) 観光交通	23
2. 交通施設整備水準	24
1) 鉄軌道施設及びバス交通	24
2) 道 路	27
3. 交通量と施設容量の需給バランス状況	33
1) 鉄 道	33
2) 道路の混雑状況	33
3) バス交通への影響	35
4) 歩行者・自転車交通と歩行空間容量	36
4. 自動車交通と環境問題	36
1) 二酸化窒素濃度	36
2) 道路交通騒音	36
3) 環境との調和	36

**第2章 交通をとりまく環境についての基本的整理** . . . . . 38 ページ

1. 社会経済的環境 . . . . . 38

1) ノーマライゼーションへの対応 . . . . . 38

2) 産業構造の変化への対応 . . . . . 38

3) 物流の考え方の変化への対応 . . . . . 38

4) 資源の有効活用への対応 . . . . . 39

5) 環境保全への努力 . . . . . 39

6) 都市防災への対応 . . . . . 40

7) シビルミニマムへの対応 . . . . . 41

8) 新たな技術への対応 . . . . . 41

2. 鎌倉市の交通に関するプロジェクト . . . . . 42

1) 骨格的道路網の整備 . . . . . 42

2) 大船駅周辺地域総合整備構想 . . . . . 42

3) 深沢地域国鉄跡地周辺総合整備構想 . . . . . 43

4) 古都中心市街地まちづくり構想 . . . . . 44

5) 鎌倉海浜ベルト総合整備構想 . . . . . 44

6) (仮) 腰越駅周辺地域総合整備構想 . . . . . 44

7) (仮) 野村総合研究所跡地整備構想 . . . . . 44

3. 交通量の将来予測 . . . . . 45

1) 将来人口 . . . . . 45

2) 交通の発生集中量 . . . . . 45

**第3章 交通の課題** . . . . . 48

1. 全市的な課題 . . . . . 48

2. 地域ごとの課題 . . . . . 49

1) 鎌倉地域 . . . . . 49

2) 腰越地域 . . . . . 50

3) 深沢地域 . . . . . 51

4) 大船地域 . . . . . 51

5) 玉縄地域 . . . . . 52

**第4章 交通体系整備の基本方針**・・・・・・・・・・・・・・・・・・56 ページ

1. 将来都市構造から見た交通計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・56
  - 1) 土地利用の基本方針と将来都市構造・・・・・・・・・・・・・・・・・・56
  - 2) 4つの拠点とこれを相互に連絡する5本の交通動線・・・・・・・・・・58
2. 古都継承地域の交通計画上の特異性・・・・・・・・・・・・・・・・・・60
  - 1) 古都鎌倉の物理的境界・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・60
  - 2) 自動車交通への対応が難しい道路空間量・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
3. 交通体系整備の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・62
  - 1) 基本的な考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・62
  - 2) 鉄軌道の整備方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・63
  - 3) 道路の整備方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・64
4. 目標とする交通体系・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
  - 1) 広域幹線道路網と鎌倉市の道路網・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
  - 2) 鎌倉市交通体系方針図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・71

**第5章 交通体系整備の施策**・・・・・・・・・・・・・・・・・・74

1. 幹線道路整備の必要性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・74
  - 1) 鎌倉地域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・74
  - 2) 腰越、深沢、大船、玉縄地域・・・・・・・・・・・・・・・・・・74
2. 自動車交通への対応・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・74
  - 1) 主要幹線道路網・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・75
  - 2) 幹線道路網・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・75
  - 3) 地区幹線道路網・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・76
  - 4) 生活道路・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
  - 5) 交通結節点（駅前広場）・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
  - 6) 主要交差点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
3. 自動車の交通需要管理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
4. 公共交通・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・78
  - 1) 鎌倉地域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・79
  - 2) 腰越地域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・79

3) 深沢地域	80 ページ
4) 大船地域	80
5) 玉縄地域	80
5. 歩行者・自転車交通	80
6. 駐車場	81
1) 鎌倉地域	82
2) 腰越地域	82
3) 深沢地域	82
4) 大船地域	83
7. 駐輪施設の整備	83

<b>第6章 今後の課題と計画の見直し</b>	86
1. 今後の課題	86
1) 関係分野の総意の結集	86
2) 市民参画による施策の展開	86
3) 個別施策の具体化の検討	86
4) 段階的整理の必要性	86
5) 交通施設整備に関する財源の確保	87
6) 鎌倉らしい歩行空間の確保	87
2. 計画の見直し	87

**参 考**

<b>《用語の解説》</b>	89
<b>《参考資料》</b>	92



# 序 章

## 交通マスタープランの目的

1. 計画の背景・・・・・・・・・・16 ページ
2. 策定の目的・・・・・・・・・・17
3. 計画の位置づけ・・・・・・・・・・18
4. 計画の構成・・・・・・・・・・19

## 序 章 交通マスタープランの目的

### 1. 計画の背景

鎌倉は、鎌倉幕府が開かれて以来の長い歴史をもち、世界に誇る貴重な歴史的遺産と明るく広がる海や緑豊かな自然環境に恵まれた都市です。

第3次鎌倉市総合計画では、これらを基調に、将来のめざすべき都市像を「古都としての風格を保ちながら、生きる喜びと新しい魅力を創造するまち」と定め、将来の都市構造の実現のため、地域ごとの特性を生かした総合的かつ計画的な土地利用を図ることとしています。また、総合計画では、「人と自然環境が共生し、災害に強いまちづくりをめざす環境自治体の創造」を掲げ、すべての施策に環境の糸を通して、足元からの行動を一步一步進めていこうとしています。

このことから、本市の交通計画では、将来のめざすべき都市像の実現に向け、都市構造を支える都市の骨格としての交通施設の整備や交通需要管理の推進に努め、安全で快適な交通環境をつくりだすことが求められているものです。

現在、特に指摘されることが多い道路交通問題には、自動車交通の混雑と歩行空間及び自転車の走行空間の不足があげられます。平成10年(1998年)の東京都市圏パーソントリップ調査(以下「\*PT調査」といいます。)では、本市の鉄道利用率は約27%であり、その他の約73%は道路を利用する交通でしたが、鉄道の利用者もまた、駅まで道路を利用することを考慮すれば、道路は都市交通における最も基本的な交通施設といえます。都市計画道路は、この基本的な役割を果たす道路の内、都市施設として重要な路線を都市計画に位置づけたものですが、本市ではその整備が立ち遅れています。

本市の交通計画においては、豊かな歴史的遺産と自然環境の保全を計画の基調にすえようとするとき、これらの道路交通問題は、単なる需給バランスの問題では考えられず、本市の空間的条件や<sup>\*)</sup>環境容量に配慮しながら、利用する交通手段の割合までおよんだ総合的な検討やその実現に向けた基本計画の立案が必要となるものです。

## 2. 策定の目的

現在、本市が有する交通施設の計画を具体的に示すものとしては、都市計画道路網があります。鉄軌道の計画に関しては、道路計画と同じ水準で明示することができるような新たな計画はありませんが、鉄道の輸送力の増大、あるいは新たな路線導入などの必要性や可能性については、今後さらに検討を進めていくことが必要となるものです。

本市の道路計画では、近年、特に歩行者や自転車のための空間確保や増え続ける自動車交通と公共交通機関との適切なバランスを取ることの重要性が指摘され、道路空間の確保とその利用の基本的な考え方についての指針が求められています。

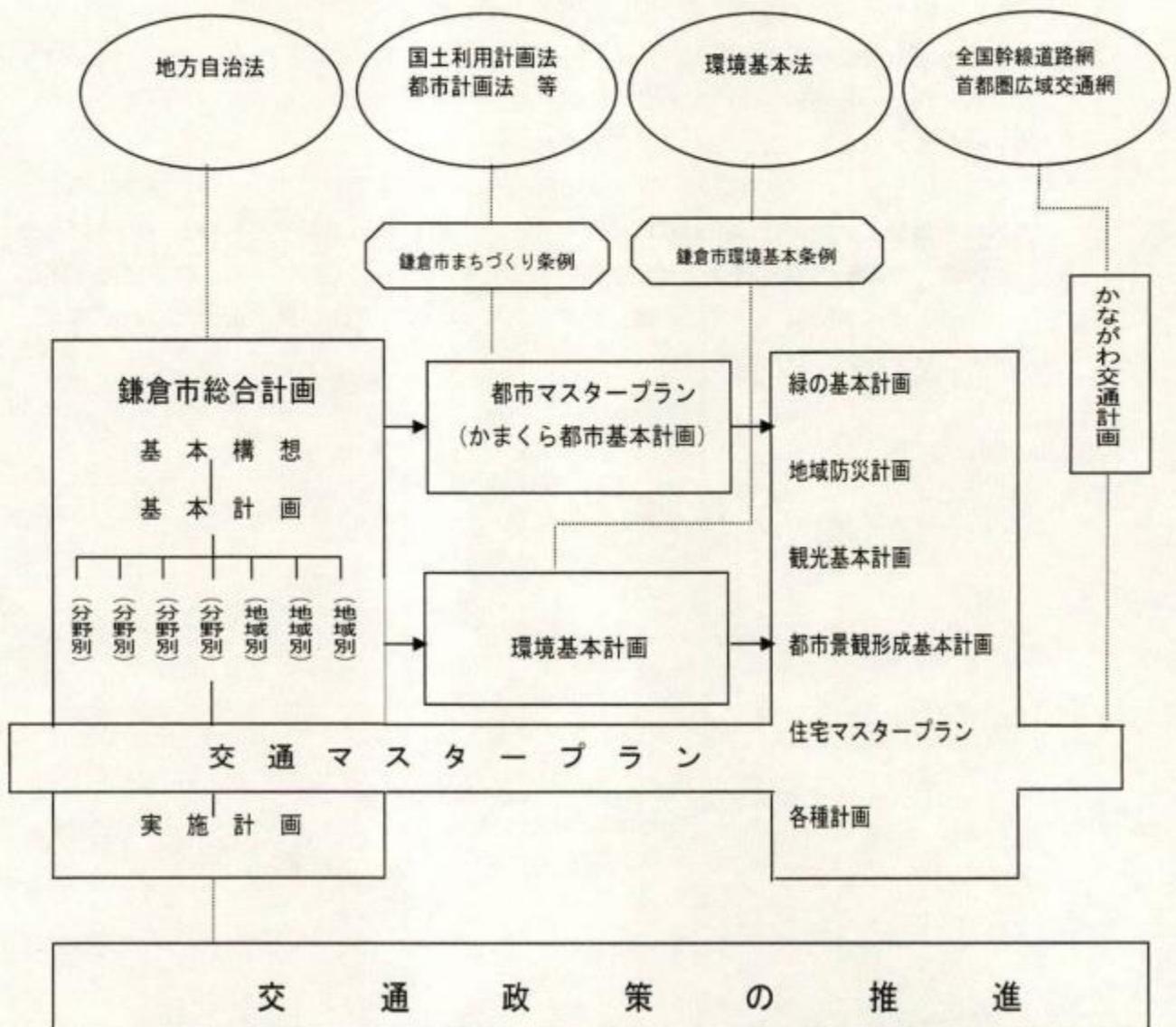
また、都市の活力の維持増進に必要な新たな都市開発のためには、その基盤施設となる幹線道路網の強化が必要であり、広域交通計画として示されている「かながわ交通計画（神奈川県・平成9年（1997年）3月改定）」との整合にも配慮した幹線道路網計画について、基本的な考え方を示すことが必要とされています。

そこで、本マスタープランは、21世紀初頭（2010年）を展望して、本市の将来の都市像にあわせた望ましい交通体系の目標像を示すとともに、鉄軌道系やバスなどの公共交通機関の機能強化、駅への連絡や公共交通機関の走行空間としても機能する道路空間の確保、強化すべき幹線道路網、<sup>※1</sup>交通需要管理などについて、その整備推進のための基本方針を示すことを目的としたものです。

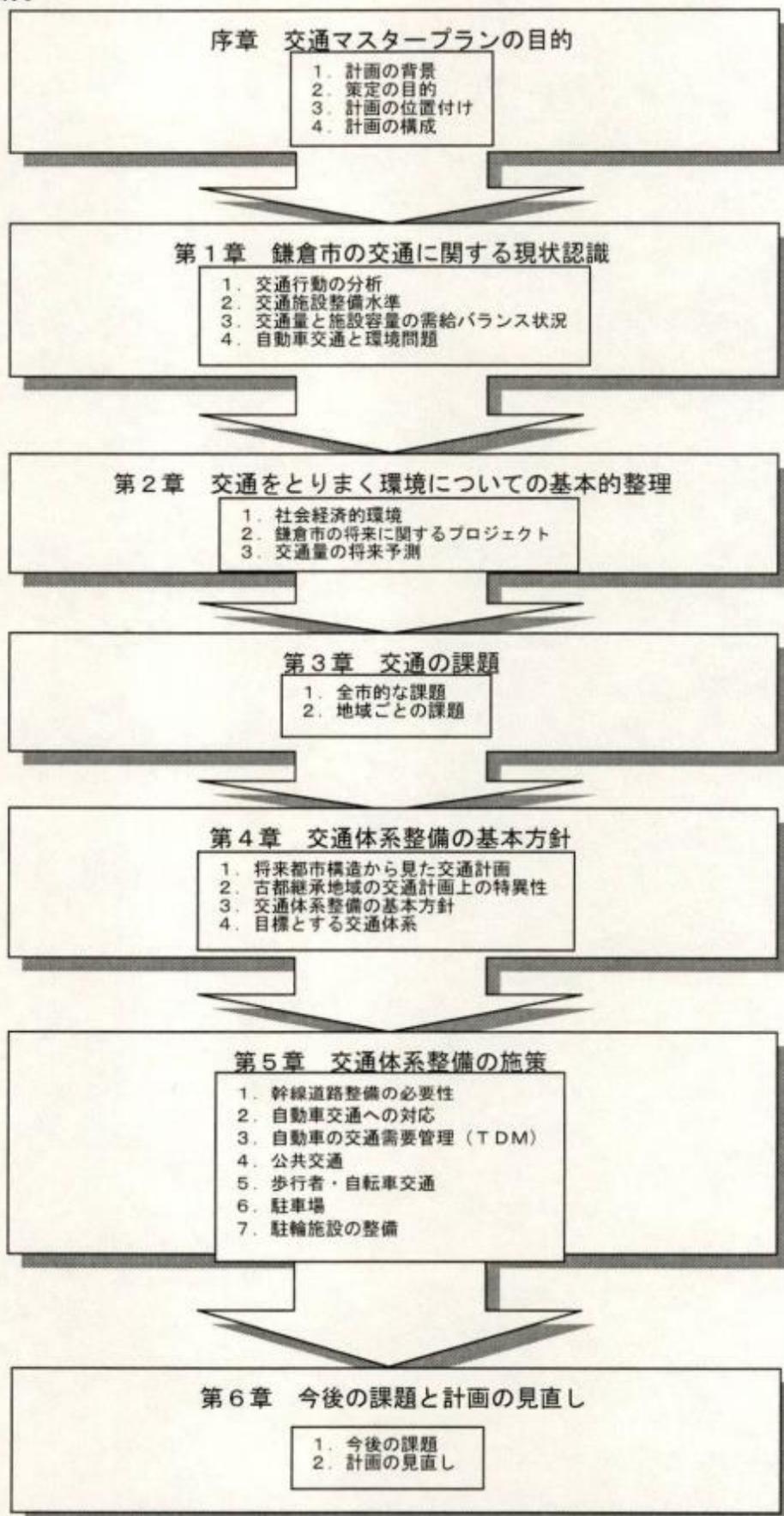
### 3. 計画の位置づけ

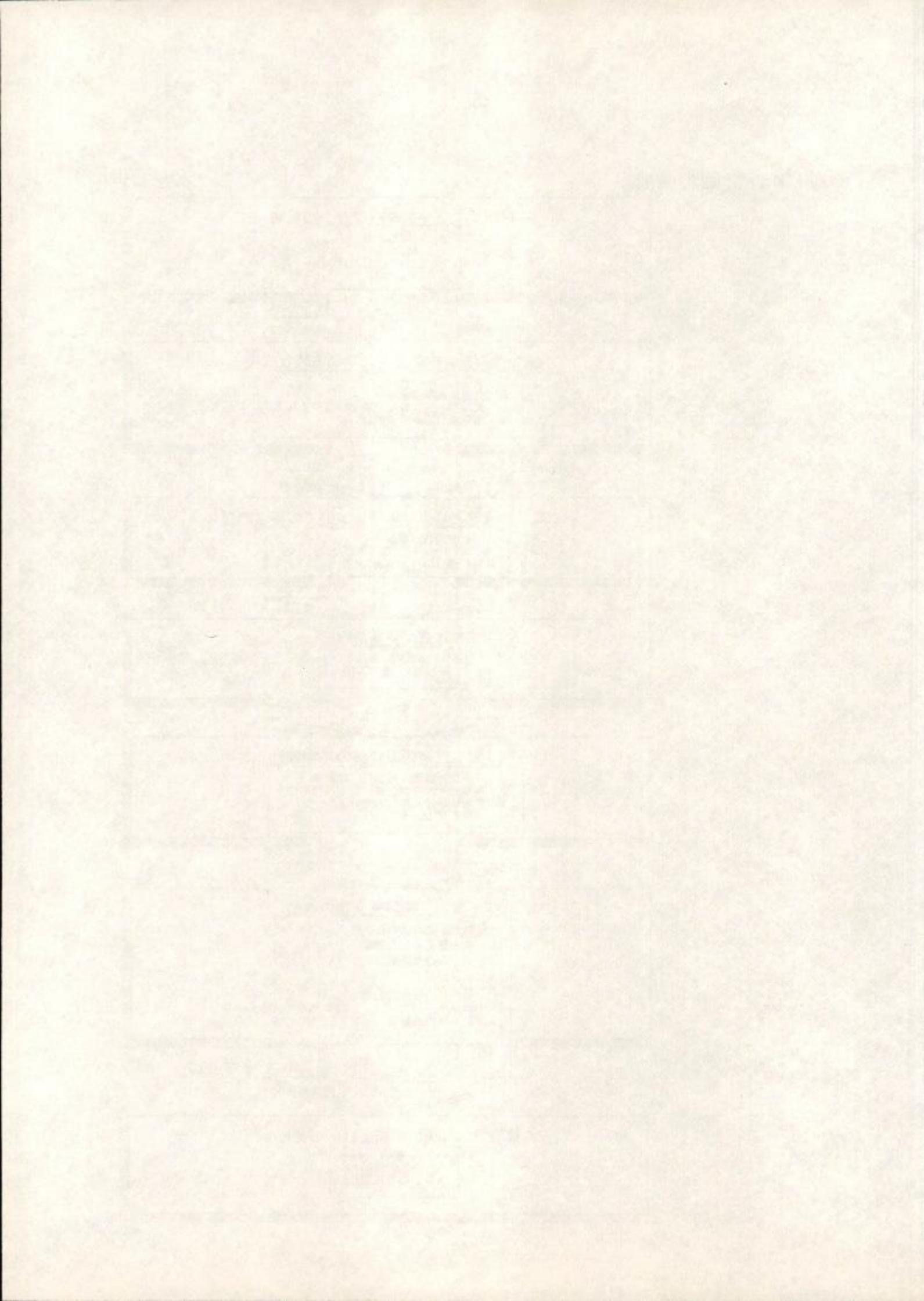
交通施設整備などの推進にあたっては市民合意が重要であり、その他様々な合意形成の取り組みが1つの基本目標にそってなされることが必要です。本マスタープランは、第3次鎌倉市総合計画の分野別計画として、その基本目標を示すとともに、交通施設整備や交通需要管理などの具体的な計画立案やその事業推進の際の基本的指針を示すための計画として位置づけるものです。

#### 交通マスタープランの位置づけ



## 4. 計画の構成





# 第1章

## 鎌倉市の交通に関する現状認識

1. 交通行動の分析 . . . . . 22 ページ
  - 1) 平日の発生集中量 . . . . . 22
  - 2) 平日の交通の目的 . . . . . 22
  - 3) 平日交通の利用手段 . . . . . 23
  - 4) 観光交通 . . . . . 23
2. 交通施設整備水準 . . . . . 24
  - 1) 鉄軌道施設及びバス交通 . . . . . 24
  - 2) 道路 . . . . . 27
3. 交通量と施設容量の需給バランス状況 . . . 33
  - 1) 鉄道 . . . . . 33
  - 2) 道路の混雑状況 . . . . . 33
  - 3) バス交通への影響 . . . . . 35
  - 4) 歩行者・自転車交通と歩行空間容量 . . 36
4. 自動車交通と環境問題 . . . . . 36
  - 1) 二酸化窒素濃度 . . . . . 36
  - 2) 道路交通騒音 . . . . . 36
  - 3) 環境との調和 . . . . . 36

# 第 1 章 鎌倉市の交通に関する現状認識

## 1. 交通行動の分析

### 1) 平日の発生集中量

本市に発生及び集中する交通は平成 10 年（1998 年）の時点で、平日でそれぞれ約 38 万 2 千 トリップエンド/日（トリップエンドは交通の発着の回数を示す単位）で、昭和 63 年（1988 年）時点の約 40 万 1 千 トリップエンド/日と比較して、10 年間で約 5 % の減少が見られます。昭和 63 年（1988 年）から平成 10 年（1998 年）の本市の人口は 5 % 減少しており、人口の減少に応じて交通量も減少しているといえます。

### 2) 平日の交通の目的

平日に本市で発生する交通の目的の割合は概ね、通勤通学 22%、業務 7%、私事その他 30%、帰宅 41% で、県の平均と比較して私事その他の目的交通の割合が高く、平日の交通においても観光都市としての性格を顕著にあらわしています。（表 1. 1）

本市に集中する交通の目的の割合は概ね、通勤通学 19%、業務 7%、私事その他 32%、帰宅 43% で、発生交通よりさらに私事その他を目的とする交通の割合が高くなっています。（表 1. 1）

表 1. 1 目的別発生集中量

（トリップエンド、（ ）内は%）

	鎌倉市		神奈川県	
	発生量	集中量	発生量	集中量
通勤通学	82,087 (21.5)	73,495 (19.2)	4,512,394 (25.6)	3,745,892 (21.2)
業務	26,340 (6.9)	25,688 (6.7)	1,431,795 (8.1)	1,390,905 (7.9)
私事その他	115,941 (30.3)	120,449 (31.5)	4,569,331 (25.9)	4,512,920 (25.6)
帰宅	157,993 (41.3)	162,895 (42.6)	7,124,880 (40.4)	7,978,903 (45.3)
合計	382,361 (100.0)	382,527 (100.0)	17,638,400 (100.0)	17,628,620 (100.0)

平成 10 年（1998 年）P T 調査

### 3) 平日交通の利用手段

利用されている交通手段の割合は、平成10年(1998年)で概ね、鉄軌道27%、バス5%、自動車33%、徒歩及び二輪車35%で、県の平均と比較して、鉄軌道(県平均は約24%)及びバス(県平均は約4%)の利用率が高くなっています。自動車利用の割合は県平均とほぼ同水準ですが、徒歩及び二輪車利用の割合はやや低くなっています。(表1.2)

昭和63年(1988年)のPT調査と比較すると、全国的傾向ともいえるバスの利用の割合低下が本市においても生じており、利用率が約1%減少しています。一方、自動車の利用率は約6%も増加しており、自動車交通は増加の一途をたどっていることがわかります。

歩道空間を考える上で、今後重要となる二輪車利用の状況については、周辺他都市と比較してもとりわけその利用率に特徴はなく、量的にもあまり高いとはいえません。

(表1.3)

表1.2 手段別発生集中の比率

(%)

	鎌倉市		神奈川県	
	昭和63年	平成10年	昭和63年	平成10年
鉄軌道	26.3	27.3	22.2	23.6
バス	6.1	4.9	4.2	3.9
自動車	26.6	32.8	28.4	33.9
徒歩・二輪	41.0	34.9	45.2	38.6

昭和63年(1988年)/平成10年(1998年)PT調査

表1.3 二輪車の利用状況

(%)

	二輪車利用率		二輪車利用率
鎌倉市	11.8	葉山町	8.6
藤沢市	15.9	金沢区	15.2
茅ヶ崎市	27.5	戸塚区	9.1
横須賀市	9.6	栄区	11.5
逗子市	11.2	泉区	12.8

平成10年(1998年)PT調査

### 4) 観光交通

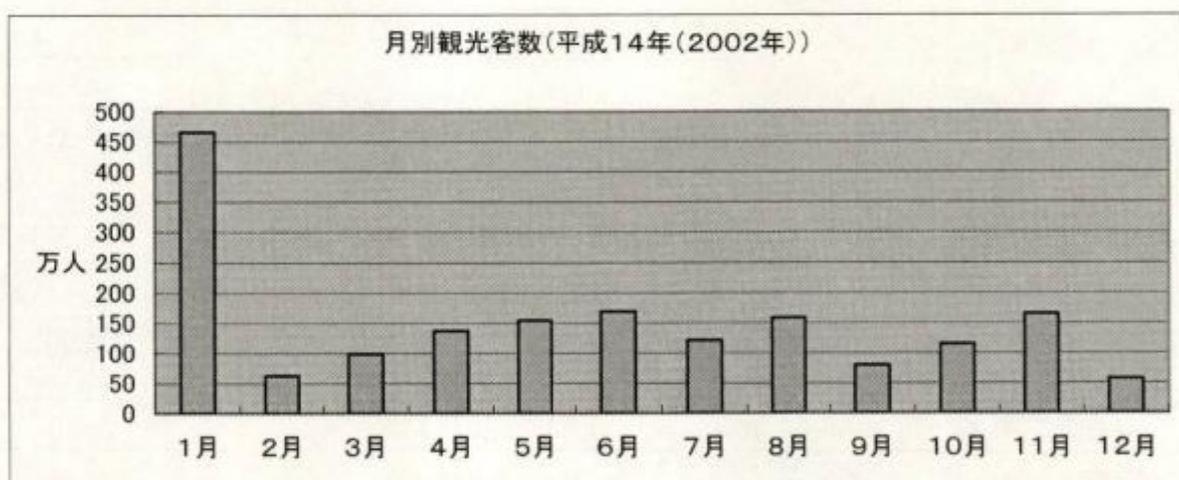
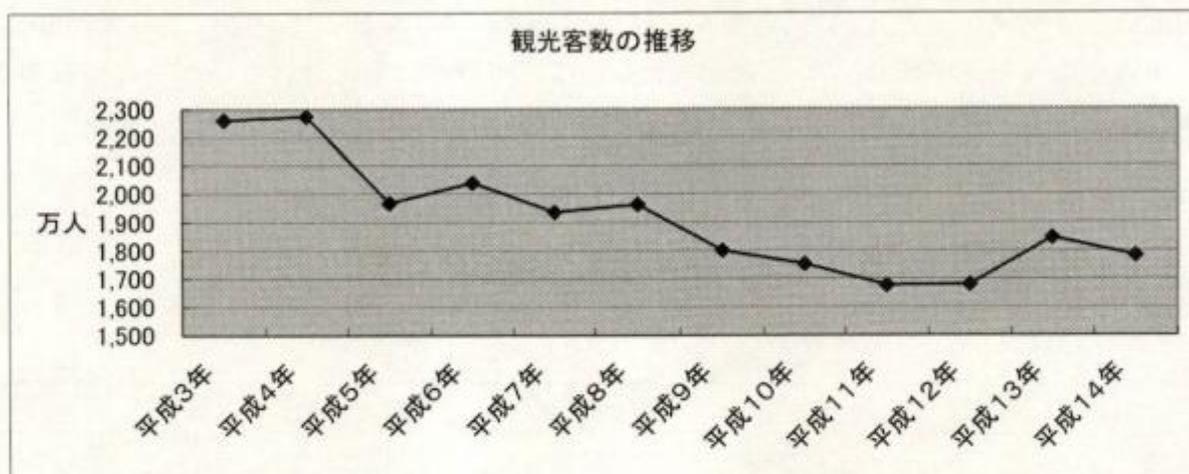
本市を訪れる観光客数は年間およそ1800万人におよんでいます。

来訪する観光客の推移としては、県全体ではこの10年間ほぼ横ばいの傾向を示しているのに対して、本市では平成4年(1992年)をピークに減少傾向となっています。

本市を訪れる観光目的の交通は鶴岡八幡宮への入込みがその中心で、1月の三が日を別として、6月、8月、11月がピークとなっています。(図1. 1)

観光目的の交通の主な交通手段については、アンケート調査(平成14年)結果では概ね、鉄軌道65%、自動車17%、貸切バス2%と鉄軌道の占める割合が高くなっています。また、約85%は2回以上鎌倉を訪れているいわゆるリピーターです。

図1. 1 鎌倉市の観光客数



観光流量調査による推計値(鎌倉市)

## 2. 交通施設整備水準

### 1) 鉄軌道施設及びバス交通

市内の鉄軌道網には、JR東海道本線、JR横須賀線、JR根岸線、江ノ島電鉄及び湘南モノレールがあり、鎌倉駅と大船駅が、バスも含めて主要な公共交通の結節点となっています。

東京駅からの所要時間は、大船駅まで約48分、鎌倉駅まで約55分です。

市内は、鉄軌道の乗り継ぎにより周回が可能で、乗り換え時間を含まない周回に要する時間は約43分です。

〈市内の鉄軌道〉

- ・ J R 東海道本線…東京と湘南・県西方面を結んでいる。市内には大船駅がある。
- ・ J R 横須賀線…大船駅で J R 東海道本線と分岐して三浦半島方面を結んでいる。市内には大船、北鎌倉、鎌倉の3駅がある。
- ・ J R 根岸線…大船駅と横浜駅を結んでいる。市内には大船の1駅がある。
- ・ 江ノ島電鉄…鎌倉駅から相模湾岸を通過して藤沢駅まで伸びている。市内には鎌倉、和田塚、由比ヶ浜、長谷、極楽寺、稲村ヶ崎、七里ヶ浜、鎌倉高校前、腰越の9駅がある。
- ・ 湘南モノレール…大船駅から丘陵部の住宅地を経由して湘南江ノ島まで伸びている。市内には大船、富士見町、湘南町屋、湘南深沢、西鎌倉、片瀬山の6駅がある。

バス路線は、鎌倉・大船両駅周辺の平坦地を網の目状にサービスする路線と両駅と丘陵部の住宅地とを結ぶ路線が設定されています。鉄軌道及びバスの利用が困難な地域（以下「\*交通不便地域」といいます。）が、丘陵部や谷戸部の一部に見受けられますが、ネットワークとしての公共交通サービスはかなり高い水準にあります。（図1. 2）

図1. 2 公共交通機関網図（鉄道、モノレール、バス）



このような公共交通ネットワークを背景にして、本市の公共交通機関の利用率は、周辺都市に比較して高く、約32%となっています。(表1.4)

表1.4 公共交通機関利用率

(%)

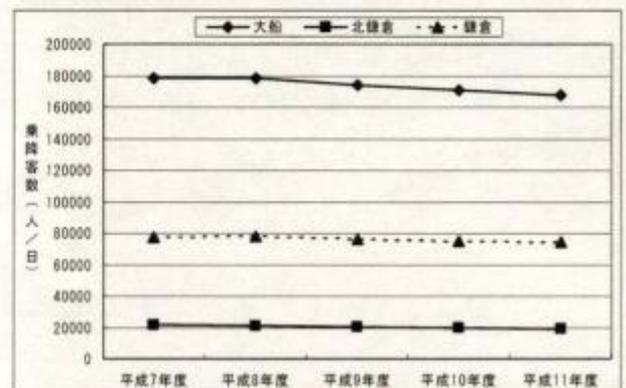
	鉄軌道	バス	計		鉄軌道	バス	計
鎌倉市	27.3	4.9	32.2	葉山町	17.3	4.6	21.9
藤沢市	22.5	2.7	25.2	金沢区	26.9	2.7	29.6
茅ヶ崎市	15.9	2.1	18.0	戸塚区	22.2	6.7	28.9
横須賀市	21.5	4.7	26.2	栄区	23.8	5.6	29.4
逗子市	24.8	4.4	29.2	泉区	19.2	2.8	22.0

平成10年(1998年)PT調査

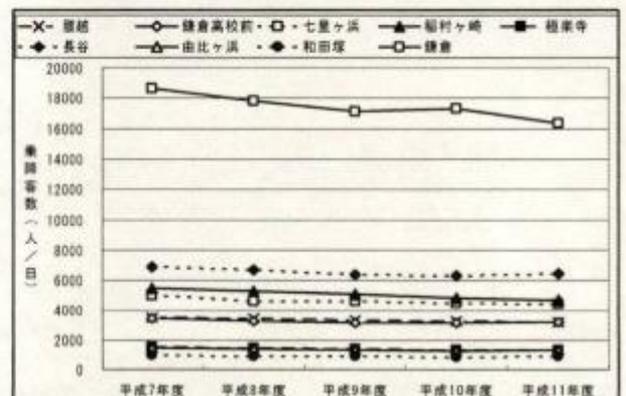
図1.3 駅別乗降客数の推移

市内の各鉄道駅の1日当たりの乗降客数(平成11年度(1999年度))は、JR大船駅が約17万人、JR鎌倉駅が約7万人、JR北鎌倉駅が約2万人、江ノ島電鉄鎌倉駅が約1.6万人、湘南モノレール大船駅が約2.8万人で、その他の駅は、概ね、4千人〜7千人となっています。乗降客数はいずれもわずかながらの減少傾向にあります。

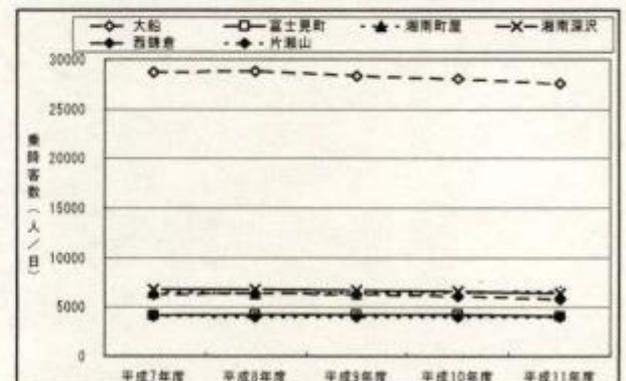
【JR東海道本線・JR横須賀線】



【江ノ島電鉄】



【湘南モノレール】



(図1.3)

乗降客全体に占める定期客の割合は、JR各駅では50~65%と高く、通勤・通学客が主体であると考えられますが、江ノ島電鉄の和田塚駅、由比ヶ浜駅、長谷駅では10~20%と非常に低く、観光客の占める割合が高いものと考えられます。また、湘南モノレール各駅

都市交通年報平成9年度(1997年度)~13年度(2001年度)

での定期券の割合は、35～65%でほぼ中間の値を示しています。

## 2) 道 路

### (1) 広域幹線道路網

本市に係わる広域幹線道路としては、国道1号(1)、横浜横須賀道路、国道134号(134)の3路線があり、これらの道路が本市の外周を三角形に取り囲む形となっています。

このうち横浜横須賀道路は、本市にアクセスする主要な自動車専用道路であり、東京方面から朝比奈インターチェンジを利用し、金沢鎌倉線(204)を経由して鎌倉域にいたることができます。国道1号及び国道134号は相模湾沿岸都市(平塚市、茅ヶ崎市、藤沢市、逗子市、三浦市、横須賀市)と藤沢以西の県内各都市とを連絡する役割を果たしています。

この3路線への連絡は主に県道によってなされており、その多くが大船駅周辺に放射状に集中しています。(図1.4)

また、市域北部を横切る形で横浜湘南道路と高速横浜環状南線の事業が進められています。

### 〈本市を取り巻く主な幹線道路〉

#### ●広域幹線道路に連絡する主な幹線道路

- ・横 浜 鎌 倉 線 (21) … 鎌倉地域と大船地域、横浜市都心部を結ぶ
- ・原 宿 六 ツ 浦 線 (23) … 大船地域の外郭に位置し、国道1号と横浜市南部地域を結ぶ
- ・藤 沢 鎌 倉 線 (32) … 鎌倉地域と藤沢市都心部を結ぶ
- ・金 沢 鎌 倉 線 (204) … 鎌倉地域と朝比奈インターチェンジを結ぶ
- ・腰 越 大 船 線 (304) … 大船地域と腰越地域を結ぶ
- ・阿 久 和 鎌 倉 線 (402) … 国道1号と大船地域、原宿六ツ浦線を結ぶ

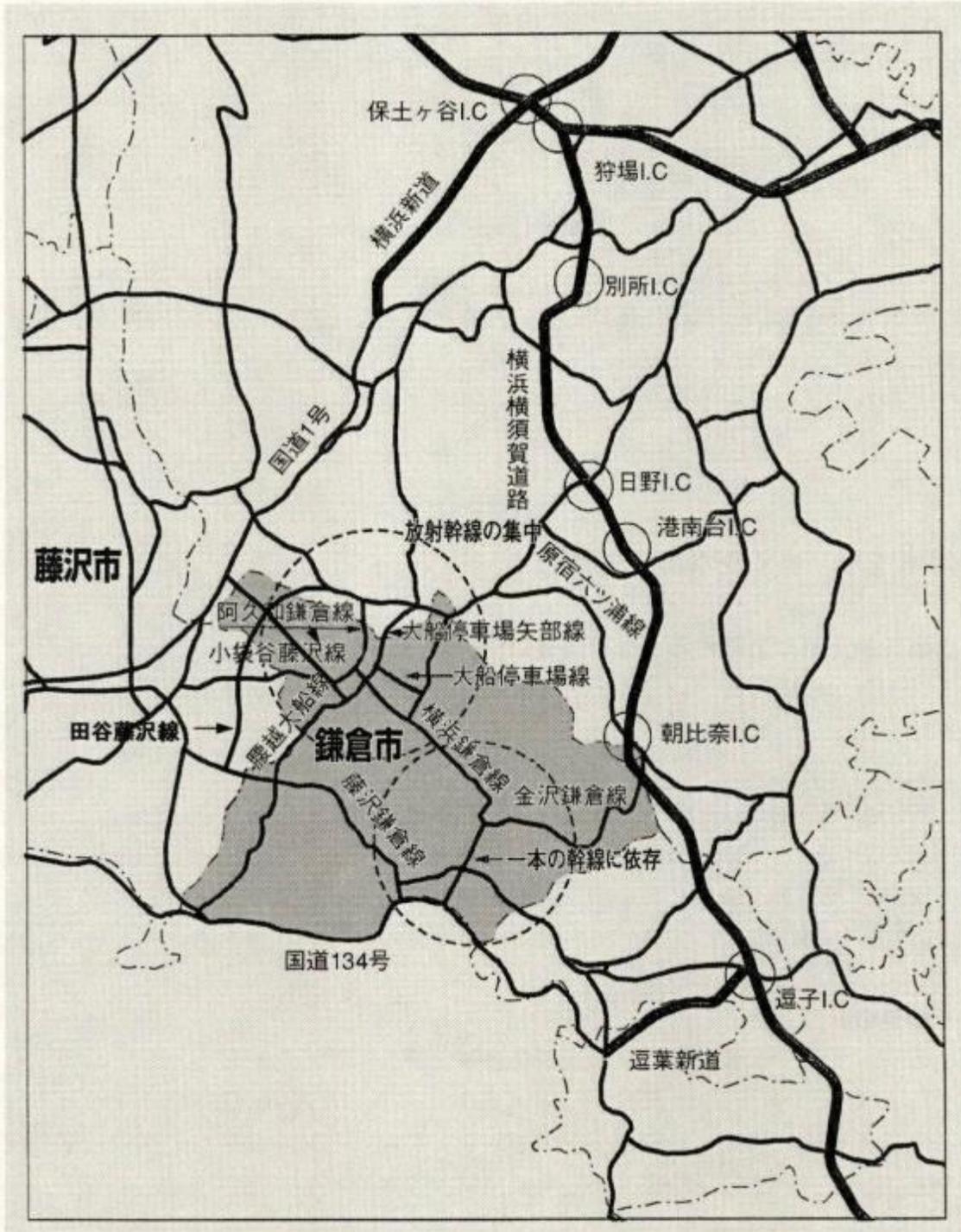
#### ●その他の幹線道路

- ・小 袋 谷 藤 沢 線 (302) … 玉縄地域と藤沢市都心部を結ぶ
- ・田 谷 藤 沢 線 (312) … 玉縄地域と横浜市・藤沢市を結ぶ
- ・大船停車場矢部線(203) … 大船地域と横浜市を結ぶ
- ・大 船 停 車 場 線 (301) … 大船地域内を連絡する

注) 道路名後ろのカッコ書きは、既存の道路については国道番号及び県道番号、都市計画道路については都市計画道路番号を示す。

本市の主な都市施設が集積する地点は、大船駅周辺と鎌倉駅周辺の二つで、大船駅周辺では、放射状の幹線道路の一点集中が、鎌倉駅周辺では、古都としての歴史的遺産とそれを取り巻く自然環境の保全が本市のまちづくりの基本であることから、既存の幹線道路に頼らざるを得ない状況があり、それぞれ固有の交通問題を生じさせる要因となっています。

図 1. 4 本市を取り巻く主な幹線道路網



## (2) 幹線道路網の整備状況

本市の<sup>※</sup>都市計画道路は、昭和13年に当初決定されて依頼、幾度かの変更・決定を経て、平成15年(2003年)3月現在で39路線、約60.28kmの道路が都市計画決定されていますが、このうち自動車専用道路及び幹線道路は27路線(58.06km)です。(表1.6)

しかし、歴史的環境の保全等が必要なことから、幹線道路の整備は遅れがちであり、既定都市計画道路の内、<sup>※</sup>概成済道路の割合は概ね、45%と県平均の11%に比べて高いものの、既存道路が占める割合が高く、整備済道路の割合は概ね、33%と県平均の53%と比較しても低い状況になっています。

(表1.5)

表1.5 都市計画道路整備率の県平均との比較

	対全体比 (%)		最近7年間の進捗率 (%)	
	鎌倉市	県平均	鎌倉市	県平均
概成済道路延長	45.1	10.7	-0.8	-5.6
整備済道路延長	33.4	53.0	3.7	15.1

鎌倉市：平成15年(2003年)、神奈川県：平成14(2002年)現在

都市計画道路は、大船駅及び鎌倉駅を中心に多くが配置されていますが、大船駅周辺では比較的整備が進んでいるのに対し、鎌倉駅周辺では概成済区間が多くなっています。(表1.6、図1.5)

都市計画道路の計画幅員は、計画交通量等により決定されます。現在の2車線道路の標準的な計画幅員である16mをひとつの基準として見てみると、16m以上の計画延長が全計画延長に占める割合は、県平均の概ね、69%に対し、本市では32%となっています。(表1.7)

鎌倉駅周辺の計画幅員は12m以下の都市計画道路がほとんどですが、鎌倉駅へ向かう藤沢鎌倉線や横浜鎌倉線といった放射型の整備済道路の幅員は16~22mと広く、相対的に大きな交通機能を有しています。このように、鎌倉駅周辺の道路等の交通機能が低いにもかかわらず、駅周辺に向かう放射状の幹線道路の交通機能が相対的に高いことが地域内での様々な交通問題をひき起こす要因の一つとなっています。

とくに、観光地として多くの歩行者交通が発生するという交通特性に対しては、現計画の都市計画道路の水準では、安全で快適な歩行空間を提供できるものとはなっていません。

表 1. 6 都市計画道路の整備状況 (平成 15 年 (2003 年) 3 月現在)

都市計画道路の整備状況 (平成 15 年 3 月現在)

区分	路線 対象番号	道路番号		道路名称	幅員 (m)	延長 (m)	整備状況 (m)		整備率 (%)			
		区	分				整備済	概成済	除概成	含概成		
自動車専用道路	1	1	3	高速環状閉線	27	450	0	0	450	0.0	0.0	
	39	1	4	横浜相南道路	18	1,200	0	0	1,200	0.0	0.0	
				小計 (A)		1,650	0	0	1,650	0.0	0.0	
	幹線	2	3	2	横浜藤沢線	32	1,250	900	0	350	72.0	72.0
		3	3	3	鎌倉参道線	22	1,815	1,170	645	0	64.5	100.0
		4	3	4	鎌倉停車場線	18	55	55	0	0	100.0	100.0
		5	3	4	由比方浜関谷線	18	8,600	3,690	0	4,910	42.9	42.9
		6	3	4	横浜鎌倉線	18	1,750	0	1,060	690	0.0	60.6
		7	3	4	藤沢鎌倉線	16	4,830	3,220	1,610	0	66.7	100.0
		8	3	5	国道 134 号線	15	7,000	1,100	5,900	0	15.7	100.0
9		3	5	原宿六ツ浦線	15	540	410	130	0	75.9	100.0	
10		3	5	大船停車場戸前線	15	1,100	500	0	600	45.5	45.5	
11		3	5	和田塚名越線	12	1,800	0	1,010	790	0.0	56.1	
12		3	5	長谷太町線	12	1,400	0	1,400	0	0.0	100.0	
13		3	5	長谷常盤線	12	1,800	0	1,740	60	0.0	96.7	
14		3	5	腰越大船線	12	5,280	2,120	2,320	840	40.2	84.1	
15		3	5	大船停車場藤沢線	12	1,800	1,800	0	0	100.0	100.0	
16		3	5	久和鎌倉線	12	650	0	0	650	0.0	0.0	
17		3	5	大船停車場小袋谷線	12	1,470	1,250	0	220	85.0	85.0	
18		3	5	小袋谷笠岡線	12	1,380	210	1,170	0	15.2	100.0	
街路		19	3	5	金沢鎌倉線	12	2,300	430	1,870	0	18.7	100.0
	20	3	6	鎌倉駅小町線	11	200	0	0	200	0.0	0.0	
	21	3	6	腰越藤沢線	11	560	0	560	0	0.0	100.0	
	22	3	6	鎌倉大町線	8	1,150	160	990	0	13.9	100.0	
	23	3	6	小町材木座線	8	2,200	0	2,200	0	0.0	100.0	
	24	3	6	浄明寺大町線	8	1,600	0	340	1,260	0.0	21.3	
	25	3	6	大船駅岡本線	9	1,600	1,600	0	0	100.0	100.0	
	26	3	6	雪ノ下大船線	8	4,280	120	4,160	0	2.8	100.0	
				小計 (B)		56,410	18,735	27,105	10,570	33.2	81.3	
	区画街路	27	7	6	光明寺通り	8	200	200	0	0	100.0	100.0
28		7	6	魚勘通り	8	310	170	0	140	54.8	54.8	
29		7	7	二葉荘通り	4	223	223	0	0	100.0	100.0	
30		7	7	久保通り	6	180	180	0	0	100.0	100.0	
31		7	7	稲瀬川通り	6	290	0	0	290	0.0	0.0	
32		7	7	五所神社通り	6	150	0	90	60	0.0	60.0	
33		7	7	扇ヶ谷鉄道東通り	4	350	200	0	150	57.1	57.1	
34		7	7	塔ノ辻通り	4	240	240	0	0	100.0	100.0	
35		7	7	権五郎神社通り	4	40	40	0	0	100.0	100.0	
36		7	7	上河原通り	4	50	50	0	0	100.0	100.0	
37	7	7	モリソン通り	6	120	0	0	120	0.0	0.0		
38	7	7	桶川横通り	4	70	70	0	0	100.0	100.0		
			小計 (C)		2,223	1,373	90	760	61.8	65.8		
			小計 (A+B+C)		60,283	20,108	27,195	12,980	33.4	78.5		

注) 路線対象番号：図 1.5 都市計画道路整備状況図の箇中番号に対応  
都市計画課資料より作成

图 1. 5 都市計画道路整備状況図 (平成 15 年 (2003 年) 3 月現在)

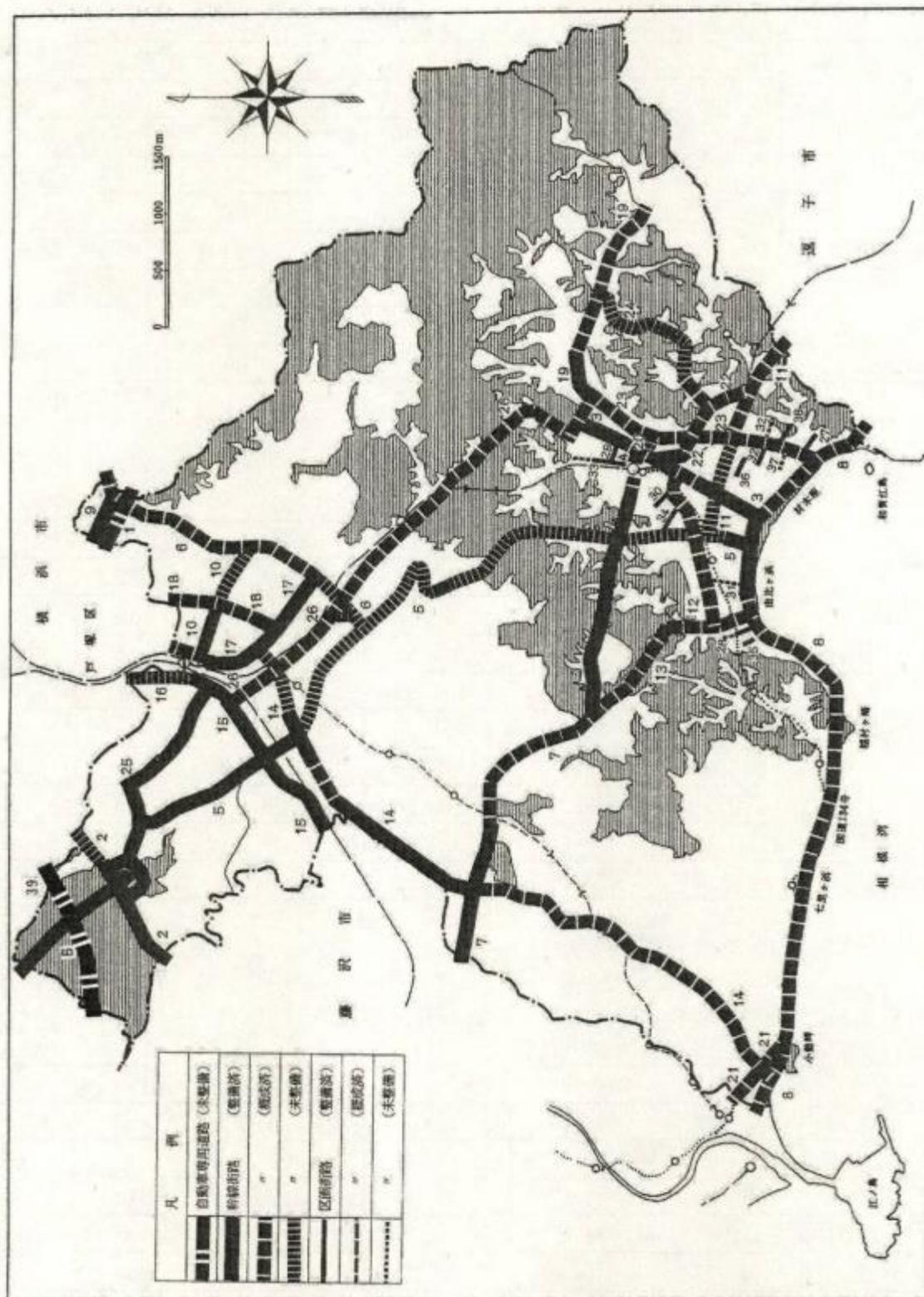


表 1. 7 幹線街路の幅員別構成

幹線街路の幅員別構成

16m以上の道路は神奈川県：68%、鎌倉市 32%

幅員	神奈川県		鎌倉市	
	延長 (k m)	率 (%)	延長 (k m)	率 (%)
40 m以上	85.67	3.8	0.00	0.0
30～40	85.19	3.8	1.25	2.2
22～30	629.56	27.8	1.82	3.2
16～22	739.44	32.6	15.24	27.0
12～16	512.24	22.6	26.52	47.0
8～12	214.30	9.5	11.59	20.5
8 m以下	0.92	0.0	0.00	0.0
計	2267.32	100.0	56.41	100.0

幹線街路の幅員別道路延長 (k m)

幅員	神奈川県			鎌倉市		
	整備済	概成済	計	整備済	概成済	計
40 m以上	55.21	3.35	58.56	0.00	0.00	0.00
30～40	42.93	18.66	61.59	0.90	0.00	0.90
22～30	333.15	73.23	406.38	1.17	0.65	1.82
16～22	380.88	71.08	451.96	6.97	2.67	9.64
12～16	266.45	76.35	342.80	7.82	15.54	23.36
8～12	110.39	29.87	140.26	1.88	8.25	10.13
8 m以下	0.37	0.55	0.92	0.00	0.00	0.00
計	1189.38	273.09	1462.47	18.74	27.11	45.85

幹線街路の幅員別道路延長 (%)

整備率が低く、概成率が高い鎌倉市の都市計画道路

概成率が高い道路は 16m未満の道路

幅員	神奈川県			鎌倉市		
	整備済	概成済	計	整備済	概成済	計
40 m以上	64.4	3.9	68.4	0.00	0.0	0.0
30～40	50.4	21.9	72.3	72.0	0.0	72.0
22～30	52.9	11.6	64.5	64.5	35.5	100.0
16～22	51.5	9.6	61.1	45.7	17.5	63.3
12～16	52.0	14.9	66.9	29.5	58.6	88.1
8～12	51.5	13.9	65.5	16.2	71.2	87.4
8 m以下	40.2	59.8	100.0	0.0	0.0	0.0
計	52.5	12.0	64.5	33.2	48.1	81.3

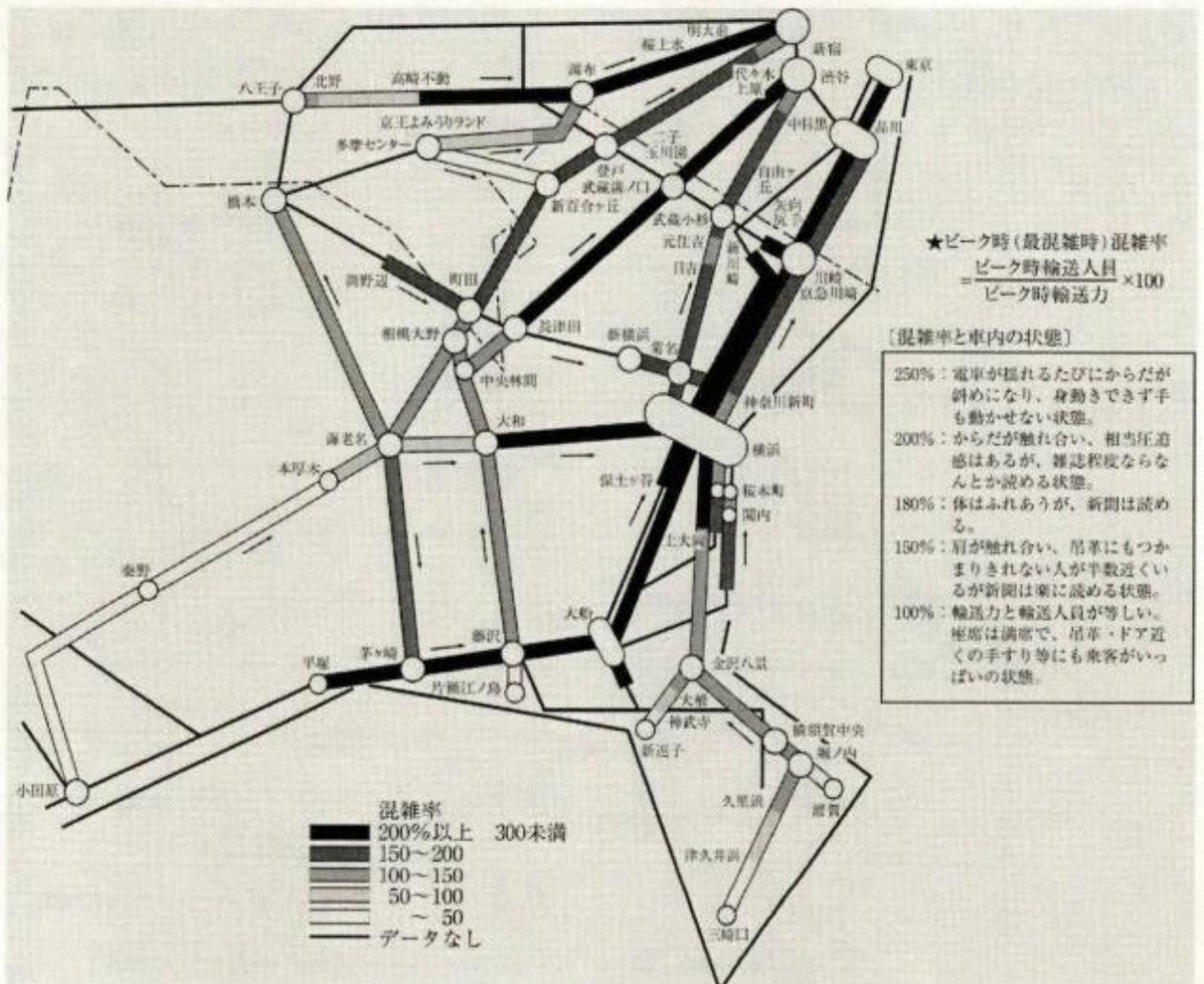
### 3. 交通量と施設容量の需給バランス状況

#### 1) 鉄道

鉄道の混雑状況をみると、鎌倉駅以东のJR各線の横浜東京方面の混雑率は、ピーク時において約200%以上となっています。(図1. 6)

ピーク時における混雑は、江ノ島電鉄や湘南モノレールにおいても同様で、ピーク時における需給バランスは保たれているとはいえません。

図1. 6 主要路線の混雑率 (昭和63年(1988年)、ピーク時)



神奈川の交通マスタープラン (神奈川県)

#### 2) 道路の混雑状況

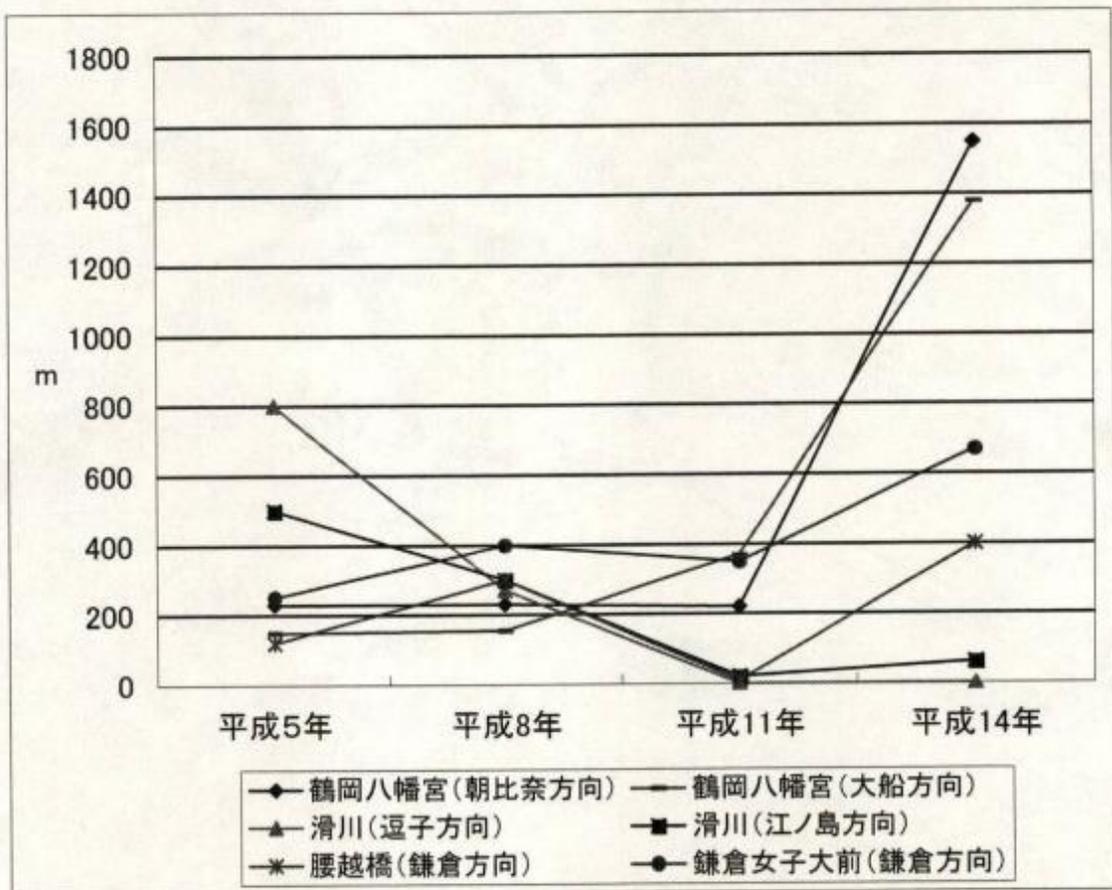
平成14年(2002年)11月の交通量調査によると、市内の道路で自動車交通量が最も多いのは国道134号で、平日約2万台、休日約1万8千台となっています。(表1. 8)

表 1. 8 市内主要交差点での 12 時間交通量 (7 時～19 時)

路線名	調査地点	12 時間交通量 (台)	
		平日	休日
国道 134 号	滑川交差点	19,733	17,579
横浜鎌倉線	小袋谷交差点	7,932	6,910
横浜鎌倉線	下馬交差点	10,961	9,902
横浜鎌倉線	鎌倉女子大前交差点	10,311	9,907
藤沢鎌倉線	長谷観音前交差点	11,289	9,252
金沢鎌倉線	明石橋交差点	11,489	10,186
腰越大船線	手広交差点	10,682	8,919
阿久和鎌倉線	新富岡橋交差点	11,746	12,157
小袋谷藤沢線	フラワーセンター前交差点	12,216	8,797

平成 14 年 (2002 年) 11 月 鎌倉市調査

図 1. 7 主要交差点の渋滞長の経年変化 (秋期の休日)



鎌倉市交通量調査

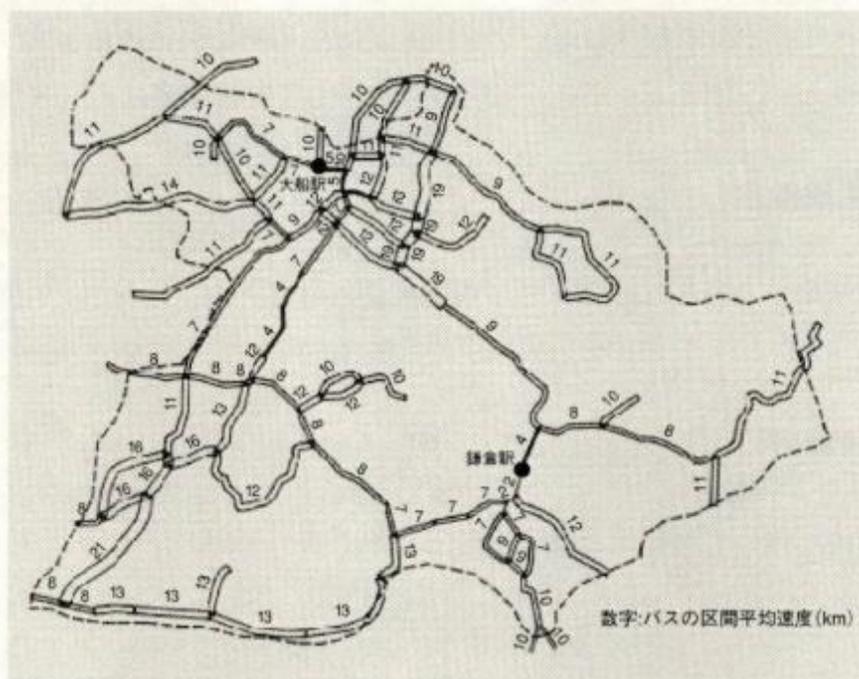
2車線道路の計画<sup>\*)</sup>交通容量は最大でも1万2千台/日であり、これを一般的な都市部の幹線道路の平日24時間/12時間比(1.45)により、12時間容量に換算すると、約8千台/12時間の容量となります。本市の主な幹線道路は大半が2車線道路ですが、本市内の主要な交差点での交通量は、この交通容量を大きく超えることが多く、とくに休日のピーク時には、滑川交差点、八幡宮前交差点、鎌倉女子大前交差点などでは、500mを超える渋滞がみられます。(表1.8、図1.7)これらの交差点の渋滞は、休日の自動車交通量が平日とほぼ同程度であるにもかかわらず、平日より休日に激しさを増すことが多く、時間集中率の高い観光目的の交通の影響が大きいと考えられます。

### 3) バス交通への影響

本市のバス路線網は、大船駅や鎌倉駅など基幹となる鉄道駅に放射状に集められていますが、これらの駅周辺にはその他の自動車交通も集中するため、混雑が著しく、バスの走行性をそこなう結果となっています。(図1.8)

自動車交通量と交通容量のアンバランスは、道路上を走行する公共交通機関であるバスの運行の定時性をうばい、バスへの信頼度の低下とバス利用者の減少をまねいています。

図1.8 昭和63年(1988年)PT調査から試算したバス平均走行速度



都市交通施設整備方針検討委託調査報告書(鎌倉市)

#### 4) 歩行者・自転車交通と歩行空間容量

平成10年(1998年)のPT調査結果によると、本市の徒歩及び二輪車利用の割合は約35%であり、最も多い交通手段となっています。また、鉄軌道やバスを利用する交通についても、その末端行動は徒歩や自転車であり、大きくとらえれば、徒歩及び二輪車利用は本市の交通の約70%を占めるといえます。(表1.2)

歩行者交通は、駅周辺や観光拠点などの特定の箇所に集中し、その周辺で最も混雑します。本市では、鎌倉駅や大船駅周辺がこの集中点にあたるほか、市内各所に観光施設が広く分布するために、歩行者動線が長く広がることとなっています。特に近年における来訪者の観光行動の多様化は、まちの細街路にまで及んでいて市民生活者との混在も見られます。また、駅周辺や観光拠点に自動車交通が集中することから、それを避けようとする車両が市内周辺の幹線道路や生活道路に流入している状況もあります。

こういった交通需要に対し、現在確保されている歩行空間の量は十分ではなく、歩車分離が進んでいないことから、歩行者にとっては安全への不安や歩行環境の悪さを、ドライバーにとっては安全走行面での不安を感じさせることとなり、その結果として円滑な通行がそこなわれ、交通容量の低下をまねいています。

また、クリーンで身近な交通手段としての自転車の役割を考えれば、市民や観光客の足としての活用が望まれますが、現状の通行空間は量、質ともに十分ではありません。

### 4. 自動車交通と環境問題

自然環境や住環境におよぼす自動車交通の影響は、大気汚染や交通騒音の問題としてとらえることができます。とくに地域環境及び地球環境への影響が指摘されている自動車の排出ガスの問題については、本市の交通計画の中でも十分に留意することが必要です。

#### 1) 二酸化窒素濃度

神奈川県環境農政部の資料によれば、市内の二酸化窒素濃度は、平成14年度(2002年度)で<sup>※</sup>環境基準を満足しています。平成8年度(1996年度)から14年度(2002年度)までの状況をみると、さらに改善の傾向にあります。

#### 2) 道路交通騒音

「平成14年度(2002年度)かまぐら環境(鎌倉市企画部環境政策課)」によれば、道路に面する地域において騒音規正法に定める自動車騒音の達成率は昼間で80%、夜間で60%でした。

#### 3) 環境との調和

道路交通施設の整備にあたっては、自然環境や住環境との調和を図り、その位置や構造を決める必要があります。

## 第2章

# 交通をとりまく 環境についての基本的整理

1. 社会経済的環境・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38 ページ
  - 1) ノーマライゼーションへの対応・・・・・・ 38
  - 2) 産業構造の変化への対応・・・・・・・・・・ 38
  - 3) 物流の考え方の変化への対応・・・・・・ 38
  - 4) 資源の有効活用への対応・・・・・・・・・・ 39
  - 5) 環境保全への努力・・・・・・・・・・・・・・ 39
  - 6) 都市防災への対応・・・・・・・・・・・・・・ 40
  - 7) シビルミニマムへの対応・・・・・・・・・・ 41
  - 8) 新たな技術への対応・・・・・・・・・・・・・・ 41
2. 鎌倉市の交通に関連するプロジェクト・・ 42
  - 1) 骨格的道路網の整備・・・・・・・・・・・・・・ 42
  - 2) 大船駅周辺地域総合整備構想・・・・・・ 42
  - 3) 深沢地域国鉄跡地周辺整備総合整備構想・・ 43
  - 4) 古都中心市街地まちづくり構想・・・・・・ 44
  - 5) 鎌倉海浜ベルト総合整備構想・・・・・・ 44
  - 6) (仮) 腰越駅周辺地域総合整備構想・・ 44
  - 7) (仮) 野村総合研究所跡地整備構想・・ 44
3. 交通量の将来予測・・・・・・・・・・・・・・ 45
  - 1) 将来人口・・・・・・・・・・・・・・ 45
  - 2) 交通の発生集中量・・・・・・・・・・・・・・ 45

## 第2章 交通をとりまく環境についての基本的整理

### 1. 社会経済的環境

#### 1) ノーマライゼーションへの対応

本市では国の水準よりも急速に高齢化が進行し、高齢者（65歳以上）の割合は、平成14年（2002年）の約23%から、平成19年（2007年）には26%になると予測されます。また、高齢者の交通手段は徒歩や公共交通機関が大部分を占めることから、歩行者空間の充実や使いやすい公共交通機関の整備を進める必要があります。

高齢者や障害者などへの配慮としては、公共交通機関の乗降時における昇降施設の整備や歩車道境界部分の段差をなくすなど、不便を感じることがなく利用できるような整備が必要です。

特に、<sup>10</sup>ノーマライゼーションの進展を図るため、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」いわゆる交通バリアフリー法が施行されていることから、1日当たりの平均的な利用者数が5千人以上の駅（鎌倉駅、北鎌倉駅、大船駅、長谷駅、湘南町屋駅、湘南深沢駅、西鎌倉駅）及びその周辺におけるバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進していくことが求められています。

#### 2) 産業構造の変化への対応

本市の人口は、昭和62年（1987年）の約17万6千人をピークに減少に転じましたが、ここ5年間は横ばいか微増の傾向を示しています。今後のすう勢としては微減傾向とともに高齢化が進むものと予想されます。このような中であって、都市の活力の維持増進を図るためには、産業の革新や新たな誘導が必要であり、新しい産業構造の構築が図れるような交通基盤づくりが望まれます。

産業活動に関連する交通については、高速化への要請が大きく、新しい産業の誘致をめざす地区においては、自動車専用道路や周辺の広域幹線道路などに対するアクセシビリティ（近づきやすさ）の高い道路網を適切に整備することが求められます。

#### 3) 物流の考え方の変化への対応

最近の貨物輸送の小型（分割）化は、それに伴う自動車交通量の増大を促していますが、道路施設の容量や整備の速度との関係からは、その集約化による効率の向上が求められています。

大型トラックによる積載効率の向上に対しては、平成5年（1993年）11月に道路構造令

が改正され、車両の総重量などの最高限度が引き上げられるなど、トラック輸送の効率化の動きが見られます。今後は、これらに対応した幹線道路ネットワークの形成が必要になってくると考えられます。

また、近年、輸送の定時性と効率性から、鉄道貨物輸送が見直されており、適切な機関分担（交通機関ごとに分担する交通量の割合）のあり方を含めて、合理的な物流システムづくりも必要と考えられます。

#### **4) 資源の有効活用への対応**

わが国ではエネルギー資源の多くを海外に依存していることや地球温暖化の防止などの観点から、運輸・交通部門においても、エネルギー資源を効率よく使用することが必要となっ

ています。輸送におけるエネルギー効率をみると、人の輸送では、個別の自動車よりも鉄道が約500倍、バスが20倍程度優れているといわれ、物の輸送では自家用トラックよりも鉄道・営業用トラックが優れています。

これまでは便利さの追求から、エネルギー効率の悪い個別の自動車輸送の増加傾向を促進してきましたが、地球温暖化の防止やエネルギー資源の有効活用の面から、集約化による輸送効率の高い交通システムを選択していく必要があります。

道路交通の集約化は、人の輸送であれば個別の自動車からバスへ、物の輸送であれば、商業地における共同配送システムの推進やトラックの大型化が考えられ、この目的にそつた道路交通施設の整備が必要です。

#### **5) 環境保全への努力**

##### **(1) 大気汚染及び地球温暖化対策**

自動車の排出ガスは、幹線道路周辺の大気環境に影響を与えています。特に、ディーゼル車から排出される粒子状物質は、健康への影響との因果関係が指摘されていることから、窒素酸化物とともに早期の改善が求められており、ディーゼル車対策のさらなる強化が必要になっています。温室効果ガスである二酸化炭素の排出量が運輸部門において増加が続いていることから、地球温暖化対策としても重要な課題とされています。公害法令においても「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」及び「神奈川県生活環境の保全等に関する条例」で整備が進んでおり、低公害車の普及促進、自動車交通需要の調整・低減、交通流対策（交差点・踏切の改良等）の推進、自動車の駐車時における原動機の停止など、対策の推進が必要です。

## **(2)騒音・振動対策**

自動車騒音・振動の対策としては、車体の改良、道路構造の見直し、街路樹の植栽や沿道建築物の非木造化などの沿道対策が講じられていますが、現状では十分とはいえず、とくに交通量の多い主要な幹線道路では、まちづくりと一体となってより良い沿道環境の整備を図ることが求められています。鉄道についても、沿線に影響をおよぼす騒音・振動対策を進める必要があります。

## **(3)自然との共生**

全国的に身近な自然が年々減少していく中で、良好な鎌倉の自然環境を保全していくことは重要な課題であり、交通施設の整備にあたっては、鎌倉市環境基本条例（平成6年12月制定）や鎌倉市緑の保全及び創造に関する条例（平成9年7月制定）の理念をふまえ、自然との共生に配慮する必要があります。

## **(4)居住環境の確保**

生活道路への大型車の混入、居住地域への通過車両の進入など、道路施設が根本的に不足しているため居住環境は悪化しています。

通過型の自動車交通による居住環境の悪化を抑制するため、通過交通と地域交通の分離を図る道路網を体系的に整備するとともに、公共交通機関の整備水準が高く、かつ自動車交通を抑制すべき地域では、公共交通機関の利用を促進し適切な機関分担を図る必要があります。

## **6) 都市防災への対応**

道路は、地震発生時に住民が避難する避難路、消防活動、救援物資の輸送路、さらに火災発生時の延焼遮断帯や日常生活に欠かすことのできない電気、ガス、水道、下水などのライフラインの施設を設置するスペースとして重要な役割を担っています。

緊急時において最も基本的な施設として機能する道路空間の確保の必要性は、交通機能の目的とは別の観点からも重要であり、防災活動にも対応できる道路整備が必要です。

## 7) シビルミニマムへの対応

交通施設計画において、市民が快適な都市生活を営むために必要な最低限の施設整備水準を充たすという考え方（シビルミニマム）は、都市防災の推進といった観点から、特に道路整備において適用する必要があります。

一般に幹線道路の整備目標は、現況の問題の解決に取り組みながら、よりよい将来の幹線道路網を築くことに主眼がおかれます。市全体の交通体系を考えた場合、その幹線道路とのネットワークの確保が重要な課題といえます。特に本市の場合、ヤツデの葉のような谷戸地形の地区が多く存在することにも配慮しなければなりません。

こうした交通問題については、総論的な方針を定めることは難しく、その地区に応じた問題解決の方法を求めることが必要となりますが、ネットワークとしての安全性を確保するための道路の整備については、シビルミニマムへの対応という視点から高い優先性をもってその整備を進める必要があります。

## 8) 新たな技術への対応

### (1) 新しい交通技術の導入

交通体系の充実の関連でも、\*\*新交通システムなど、従来のものとは異なった役割を果たす交通技術の開発が進められています。

新交通システムについては、現時点ではその制度や採算性からみて、導入には難しさがあるものの、将来に向けた検討が必要です。

公共交通機関としてのバスについても、環境に配慮した電気バスや\*\*ハイブリッドバス、\*\*ダイヤモンドバスシステムなど、その使いやすさの向上に向けた新しいバスシステムの導入などの検討も必要です。

### (2) 情報化技術の活用、研究

コンピューターや通信技術の進歩による情報化が進展しており、効率的な交通の流れの制御や公共交通機関の使いやすさを向上させる情報の提供など、交通の効率化への応用が進んでいます。

人と物が集まる駅や物流拠点などの交通関連のターミナルでは、周辺施設の各種情報の提供とあわせて、利用者の利便性の向上や地域社会の活性化をめざした情報拠点としての整備も考えられます。

物の動きに関連しても、共同輸送の推進などの輸送の効率化を図るための情報技術の活用が期待されています。情報化の進展に対応して、今後の道路網や鉄軌道網の整備にあたっては、光ファイバー伝送路など、情報基盤の効果的ネットワーク形成に配慮する必要があります。

あります。

## 2. 鎌倉市の交通に関連するプロジェクト

### 1) 骨格的道路網の整備

神奈川県が望ましい都市構造を誘導・形成していくために、21世紀初頭を計画目標とした、骨格的な交通施設の計画として「かながわ交通計画」が示されています。

本市において、道路計画を行う上で整合を図るべき路線には以下のような路線があります。(図2.1)

#### ① 高速横浜環状南線(1・3・1) (自動車専用道路)

本路線は、横浜市都心から10～15km圏を環状に結び、横浜中心市街地に集中する交通を環状に分散処理するとともに、沿道の各地域間の交通アクセスに対応する路線で、広域的には、さがみ縦貫道路、武相幹線とともに首都圏中央連絡自動車道を形成するものです。首都圏中央連絡自動車道は、東京から40～60km圏の環状方向の自動車専用道路で、東名高速道路、中央高速道路などとの相互の連絡を図り、東京都市圏の分散路として機能する道路です。県内においては、横浜臨海部と県央内陸部とを結ぶ主要な交通軸として機能します。

#### ② 横浜湘南道路(自動車専用道路)

横浜・川崎と湘南地域間を連絡する東西の交通軸となる道路で、この道路の整備により、並行する国道1号などの東西方向の一般道路の混雑緩和や湘南地域の交通の整序化が期待されます。既に藤沢や茅ヶ崎市内の一部区間については開通しています。

#### ③ 横浜藤沢線(3・2・1) (一般道路)

横浜・川崎と湘南地域を結ぶ主要な道路であり、鎌倉、藤沢市内の一部区間については開通しています。

#### ④ 国道134号(一般道路)

湘南なぎさプランの一環として、藤沢から大磯に至る地域の交通整序化のために、環境に留意しながら整備を進める路線として位置づけられています。

### 2) 大船駅周辺地域総合整備構想

大船駅周辺地区では、大船駅東口第一種市街地再開発事業(第1地区)の竣工などにより、地区の更新が進みつつありますが、道路整備や駐車・駐輪場整備など、都市基盤の課題を抱えており、本市の中核的商業地として今後一層の整備が必要です。

このため、隣接する横浜市と協調しながら、大船駅の機能強化、質の高い商業機能の集積、交通基盤施設の整備などを進めます。

図2. 1 道路網構想図 (自動車専用道路)



### 3) 深沢地域国鉄跡地周辺総合整備構想

深沢地域では、国鉄改革に伴い誕生した旧国鉄清算事業団用地（現在、鎌倉市所有約6.1ha、鉄道建設・運輸施設整備支援機構所有約2.0ha）を活用するとともに、JR鎌倉総合車両所（旧大船工場）の土地利用転換も視野に入れた総合的なまちづくりを行うために「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」の策定が進められています。

今後は、地域の歴史と文化を土壌とし、自然と融合する都市機能を備えた生活感覚を重視した都市拠点の形成をめざしたまちづくりが期待されます。

また、深沢地域の交通の要である湘南モノレール深沢駅を中心とし、公共交通等の利便性の向上が図れるよう整備を進めていくことが望まれます。

#### 4) 古都中心市街地まちづくり構想

優れた歴史的遺産や歴史的風土と融合・調和した、うるおいとやすらぎのある高い資質をもった古都鎌倉中心市街地の再創造をめざした、「古都中心市街地まちづくり構想」(平成12年8月策定)の推進に取り組んでいます。構想内で位置づけられた8つのプロジェクトのうち、先行的に検討を進めている鎌倉駅西口周辺のまちづくりについては、駅前交通機能の利便性向上や安全で快適に歩ける歩行者空間の確保等をめざした「鎌倉駅西口周辺まちづくり基本計画」(平成14年7月策定)の早期実現が期待されています。

#### 5) 鎌倉海浜ベルト総合整備構想

鎌倉の海浜を貴重な財産として後世に継承していくことをめざして、整備構想の「ひと、まち、自然にやさしい海浜環境の創出」という基本理念を実現していくため、市民、来訪者、事業者と協調して、海浜環境づくりを進めていくことが必要です。

#### 6) (仮) 腰越駅周辺地域総合整備構想

腰越の海浜地区の歴史や自然、産業を生かした、うるおいと活力ある地域づくりをめざし、以下について検討を進めます。

- ・小動岬や満福寺に代表される歴史資源と自然の保全・整備
- ・近隣商業の活性化などによるいきいきとした地域づくり
- ・小動岬周辺も含めた腰越漁港の整備

#### 7) (仮) 野村総合研究所跡地整備構想

平成14年6月に寄贈された梶原の野村総合研究所跡地約16haについて、「文化・教養ゾーン」「公園・緑地ゾーン」として土地利用を図るべく市民参画のもとに計画づくりを進めています。

この事業を実現していくためには、市民、NPO団体、民間事業者などと協働して進めていくことが大切です。

### 3. 交通量の将来予測

#### 1) 将来人口

本市の人口は、平成 15 年（2003 年）10 月 1 日現在 168,724 人であり、昭和 62 年（1987 年）以降は減少に転じましたが、ここ 5 年間は横ばいか微増の傾向を示しています。今後の人口見通しでは、平成 22 年（2010 年）には約 16 万 3 千人と推計しています。

#### 2) 交通の発生集中量

##### ①発生集中量

昭和 63 年（1988 年）の本市に発生集中する交通の量（以下「発生集中量」といいます。）は、平日では約 80 万 1 千トリップエンド／日でしたが、人口の減少に伴い、平成 22 年（2010 年）には約 77 万 9 千トリップエンド／日になると想定されます。

注) 本来なら平成 10 年（1998 年）P T 調査を基本に将来交通量を推計するのが最適であります。今回の改訂が基本方針は変更せず、軽微かつ中間的な見直しであるため、本マスタープラン（改訂版）においても改訂前と同じ昭和 63 年（1988 年）P T 調査及び平成 2 年（1990 年）の国勢調査の人口フレームを基本に、概ね 20 年後（2010 年）を目標年次として推計した将来交通量のデータを使用しています。

##### ②交通目的

本市に発生集中する交通の目的の構成には大きな変化はないと考えられますが、業務目的と通勤目的の割合がやや上昇するものと想定されます。

##### ③交通手段

平成 22 年（2010 年）における手段分担率（交通手段ごとの利用の割合）は、概ね、鉄道が 29%、バスが 4%、自動車が 30%、徒歩・二輪車が 37%になるものと想定されます。

現況と比較すると、バスと徒歩・二輪車の分担率が低下し、鉄道と自動車の分担率が上昇すると想定されます。

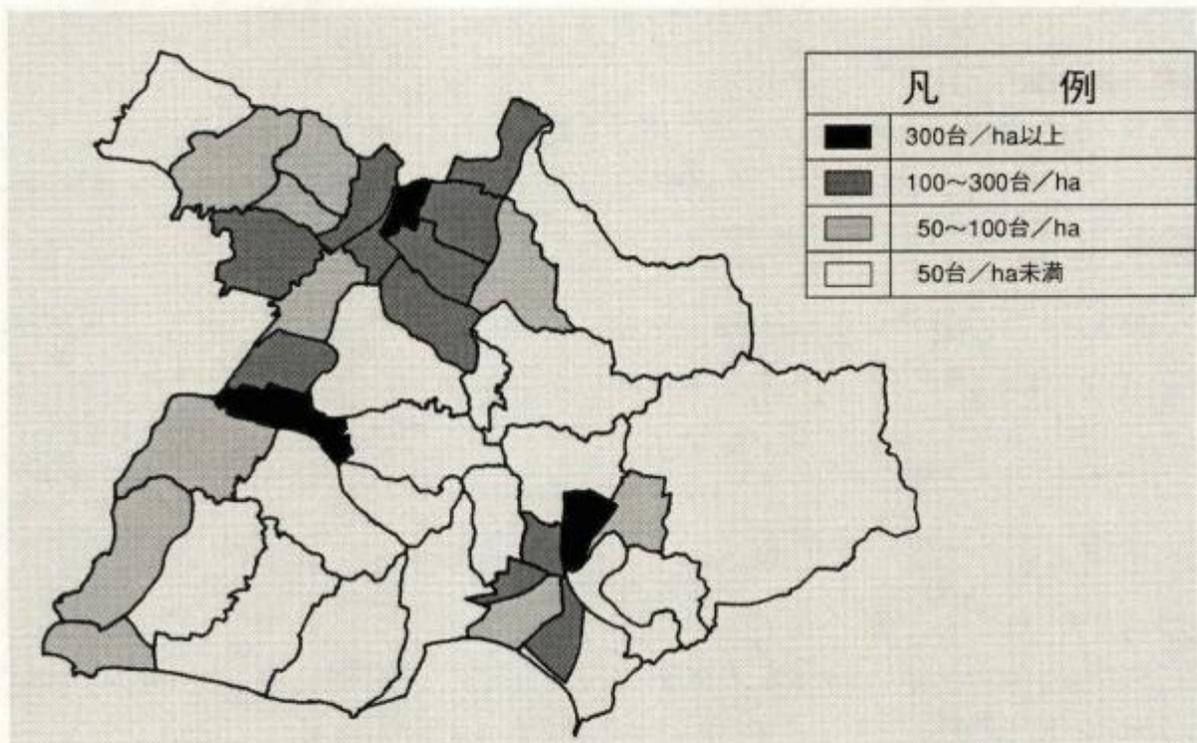
##### ④自動車発生集中量

本市に発生集中する交通の総量は減少するものの、自動車の分担率が上昇するため、本市に係わる自動車交通量は増加し、昭和 63 年（1988 年）の約 21 万台／日（人口 1 人当たり 1.2 台／日）に対し、平成 22 年（2010 年）の自動車の発生集中量は約 23 万台／日（人口 1 人当たり 1.4 台／日）になるものと想定されます。

### ⑤自動車発生集中密度

自動車の発生集中量の地域別の密度は、鎌倉駅東口、深沢地域国鉄跡地周辺、大船駅東口で300台/ha以上と非常に高くなると想定されるほか、大船地域から腰越地域にかけて、比較的密度の高い地域が連なるものと想定されます。(図2.2)

図2.2 将来自動車発生集中密度 (平成22年(2010年))



## 第3章

### 交通の課題

1. 全市的な課題	48 ページ
2. 地域ごとの課題	49
1) 鎌倉地域	49
2) 腰越地域	50
3) 深沢地域	51
4) 大船地域	51
5) 玉縄地域	52

## 第3章 交通の課題

### 1. 全市的な課題

- ・ 道路交通混雑の解消
- ・ 公共交通サービス水準の向上
- ・ 良好な歩行者・自転車空間の確保
- ・ 広域交通政策との連携
- ・ 地域の特性をふまえた交通計画の推進
- ・ 都市計画道路の整備促進
- ・ 環境負荷の軽減

交通容量の不足及び輸送力の不足による混雑は、道路、鉄軌道系ともに生じている問題です。このうち広域的な対応が必要な鉄道については「かながわ交通計画」に輸送力の増強が基本方針として示されており、本市の交通計画としては、この方針を受け、道路整備や公共交通のサービス水準の向上などにより、鉄道駅へのアクセシビリティ（近づき易さ）を高める施策を講ずることが必要です。

道路の交通問題については、モータリゼーションの進展にともなう自家用自動車の増大によるところが大きく、著しい道路交通混雑はバスなどの公共交通機関の走行性を低下させ、結果として道路交通機能自体の低下をまねいています。

一方では、大船地域や深沢地域では将来の鎌倉の発展に資する拠点整備への取り組みが進みつつあることや、本市の外郭部では国・県レベルの計画として、湘南地域の交通の整序化をめざした幹線道路の整備が進められるなど、本市を取り巻く広域的な交通計画の視点などにも変化が見られます。

道路交通にかかわる問題の多くは、一般に自動車や歩行者をはじめとする道路を利用する交通の多さに対して、交通容量あるいは駐車施設の容量が不足していることに起因します。これに対し、本市では、交通需要に対する現在の施設保有量や計画量などとともに、歴史的環境の保全や地形などの特性をあわせて考える必要があります。環境負荷の軽減といった視点からも自動車の交通需要に対応した施設整備を進めることだけでなく、自動車交通の総量の抑制などにも配慮した需要管理を行いながら、公共交通機関のサービス水準の向上、歩行環境の向上などの検討が必要です。

とくに都市計画道路は、本市の道路網の根幹となるものであり、その整備促進は重要な

課題です。しかし、本市の既定都市計画道路網は、幅員も含めた計画量が不足しており、歴史的環境の保全などの理由から短期間でその整備が望めるものではありません。こうした中で、道路構造令の改正に見られる近年の道路整備の価値観の変化に対応し、豊かな歩行空間及び良好な沿道環境を確保しつつ、日常の市民生活などにおける交通利便性を保つためには、従来の自動車中心の考え方を改め、その使い方を変えていくことが求められます。

このことから、都市計画道路の整備については、総合的な交通計画をふまえた中で各路線の機能や交通需要管理の方針を明確にした「整備プログラム」の策定を図り、これを公表し市民の合意を得ながら、効率的な整備を進めることが必要となるものです。

## 2. 地域ごとの課題

### 1) 鎌倉地域

- ・ 歴史的特性や地形条件をふまえた交通計画の推進
- ・ 自動車交通に代わる交通システムの充実
- ・ 公共交通と歩行者空間を主体とした歩く観光ネットワークの整備

一般に業務交通の少ない休日の交通量は平日の8～9割に減りますが、とくに本地域では、観光交通が流入するため、休日も平日とほぼ同量の自動車交通量が生ずるという特徴を持っています。また、休日には平日を上回る歩行者交通量が生じています。

駅周辺は、市民にとっては買物やレクリエーションなどの日常生活の場であり、本市の商業、業務の中心地となっています。その外側は、古都のたたずまいを残す閑静な住宅地であり、谷戸奥には地形的な制約から、交通不便地域も存在しています。(図1、2参照)

本地域の道路網は、基本的には中世の形態を踏襲したもので、歴史的環境保全など様々な制約から整備は極めて難しい状況です。このことから、自動車利用率が市内で最も低いにもかかわらず、横浜鎌倉線(若宮大路)、国道134号、金沢鎌倉線といった幹線道路の混雑に加え、地域内部の道路にまで通過交通などが進入し、安全性の阻害などの問題が生じています。

しかし、本地域の歴史的環境の保全や住宅都市としての特性を考えた場合、地域内部の道路までも自動車交通に対応させた改変を進めることは考えにくい状況です。そのため、本地域における計画上の課題は、本市の主要拠点との連絡性を確保しながら、地域内部の交通容量の不足などに対応するため、公共交通機関の利便性を向上させた上で、不要不急の自動車交通の抑制を図ることといえます。

また、観光交通への対応としては、自動車利用の抑制を図りつつ、これに代わる交通システムの整備を進める必要があります。観光客の公共交通への転換を促すためには、使いやすい公共交通機関の整備に加え、豊かな歩行空間をサブシステムとした歩く観光ネットワークを提供することも必要です。

## 2) 腰越地域

- ・ 地域の活性化に資する幹線道路の整備
- ・ 居住環境の保全に資する幹線道路の整備
- ・ 住宅地と最寄り駅を結ぶ公共交通のサービス水準の向上
- ・ 南北方向の幹線道路の充実

本地域は、開発行為などにより計画的に整備された住宅地が多く、市内では、道路率及び自動車利用率が最も高くなっています。

区画道路の整備は比較的進んでいますが、幹線道路は国道 134 号と腰越大船線の 2 本のみであり、幹線道路の網密度は非常に低い状況です。

とくに、七里ガ浜周辺地域では、長谷常盤線 (3.5.6) から腰越大船線までの約 4.5 km の間、海浜部から内陸部を結ぶ南北方向の幹線道路がないことから、自動車での移動には混雑の著しい国道 134 号を経由せざるを得ない状況です。

また、七里ガ浜地域では平成 9 年 (1997 年) 10 月から、ミニバスの運行が行われはじめ、地域の利便性の向上が図られましたが、未だ丘陵部の住宅地には交通不便地域が存在しており、住宅地と最寄り駅を結ぶ公共交通のサービス水準の一層の向上が求められています。

(図 1. 2 参照)

海浜地域を通る国道 134 号は混雑が著しく、これを回避しようとする自動車が住宅地内に進入し、安全や居住環境が阻害されています。また、夏季を中心に国道 134 号沿線地域では海浜レクリエーションのための違法駐車が目立つなど、交通施設の不足に起因する問題が生じています。

藤沢市以西では、観光交通を含めた交通需要に対応するため、国道 134 号の 4 車線化が進んでいます。本地域も湘南海岸に接する自然環境豊かな地理的資産を有する地域であり、交通網の整備による観光・レクリエーションなどの産業の発展が期待されます。

したがって、本地域における交通の課題は、公共交通のサービス水準の向上と居住環境の保全や地元商店街などの地域の活性化のための交通基盤の充実であり、とくに幹線道路の機能強化が重要です。

### 3) 深沢地域

- ・ 深沢地域の新しいまちづくりに対応した道路整備
- ・ 全市的視野から見た交通計画の推進
- ・ 公共交通機関の充実

本地域には、大規模工場施設等が多く立地しており、これらの施設に関連する交通が比較的多く集中しています。地域のほぼ中央には南北に湘南モノレールが通っていますが、その駅勢圏は概ね徒歩圏となっています。

その他の地区ではバス利用が多い中、交通渋滞により鎌倉駅等への移動に支障をきたしており、既存路線の見直し等による公共交通機関の充実が必要となっています。(P21、図1.2参照)

本地域では、現在、深沢地域国鉄跡地周辺の新しいまちづくりが検討されています。

この新しいまちづくりは、本市の新たな都市拠点として、鎌倉の新たな顔づくりと、地域の魅力と活力の創造をめざすものであり、この新しいまちづくりに対応した道路整備計画及び公共交通計画は全市的視野から進める必要があります。

腰越、大船の各拠点は、鉄道により鎌倉地域に連絡していますが、深沢地域だけは鎌倉地域との鉄軌道による連絡性を有していません。今後、深沢地域に新たな拠点形成が進められるにつれて各地域間の連絡はより重要となることから、将来における公共交通システムの導入の可能性について、検討が必要となると考えられます。

### 4) 大船地域

- ・ 大船駅周辺地区のまちづくりに対応した道路網の整備
- ・ 大船駅周辺地区のまちづくりに対応した駐車・駐輪施設の整備
- ・ 安全な生活を送るために必要な道路交通施設の整備

本地域は、本市の新たな魅力と活力を創造する都市拠点として、深沢地域と連携を図りながら、商業系土地利用を中心に今後の発展を促進すべき地域です。

本地域の中心地である大船駅周辺は、JR3線をはじめバスやモノレールなどの公共交通が集中する交通結節点で、市街地整備の計画が進められています。商業・業務施設が多く立地していることから、自動車交通も多く、今後の発展のためには道路などの都市基盤の整備を進めていくべき地域であるといえます。

大船駅周辺では、道路ネットワークが不十分であり、駅前市街地に通過交通が入りやす

い状況となっています。

そこに集まる交通は、徒歩、自転車、自動車、公共交通機関など多岐にわたり、そのいずれの需要にも的確に対応することが必要ですが、とくに駅前の市街地再開発事業の実施などによる土地利用の高度化などにあわせた、道路網の整備や駐車・駐輪施設の充実並びに駅及び駅周辺のバリアフリー化された歩行空間のネットワークが必要となっています。

あわせて、自動車交通への対応については、幹線道路網の体系的な見直しを行うことにより、主要幹線道路、幹線道路、地区幹線道路といった道路の種別分類を明確にし、その役割に応じた機能を有する道路を配置又は再整備することによって、地区の内部の都市環境の向上を図ることが必要です。

特に、大船駅直近は、鎌倉市の商業拠点の一つであり、仲通をはじめとする歩行者優先の道路もあることから、歩行者を中心とした交通環境の改善が必要です。

また、岩瀬今泉周辺などの地域においては、唯一のバス路線である地区の幹線道路は狭隘なため、市民が安全な生活を送るために必要な道路交通施設の整備の検討を進めることが必要です。

## 5) 玉縄地域

- ・ 自然的環境や文教施設との調和と良好な住環境の形成に資する交通施設の整備
- ・ 地域拠点としての大船駅周辺地域との一体的な整備
- ・ 大船駅西口駅前広場の整備
- ・ 大船駅への接近性を高めるための公共交通機関の充実

本地域は、周辺部に昭和40年(1965年)代以降の比較的新しい住宅地がみられ、丘陵地の自然的環境と調和した住環境が形成されている地域です。

地域の北西部には市内で唯一の農業振興地域があり、都市近郊農業の育成を図ることが必要です。

本地域には、横浜湘南道路、大船駅西口駅前広場の整備とその関連道路の整備などの交通施設整備の構想及び由比ガ浜関谷線(3・4・2)の計画があり、自然環境や文教施設との調和や周辺の住環境への影響を考慮しながら、これらの交通施設の整備を進め、地域の利便性の向上と良好な住環境の形成を図ることが必要です。

本地域は、大船駅直近に流れる柏尾川やJRの線路敷により、商業・業務の拠点を形成する大船駅の東口側の市街地と分断されていることから、歩行者通路の充実などによって、円滑な連絡動線の確保が必要です。

また、地域の受け口となる大船駅西口駅前広場の早急な整備にあわせて、駅へのアクセ

シビリティ(近づきやすさ)を高める公共交通のサービス水準の向上が求められています。  
(図1.2参照)



## 第4章

# 交通体系整備の基本方針

1. 将来都市構造から見た交通計画 . . . . . 56 ページ
  - 1) 土地利用の基本方針と将来都市構造 . . . . . 56
  - 2) 4つの拠点とこれを相互に連絡する  
5本の交通動線 . . . . . 58
2. 古都継承地域の交通計画上の特異性 . . . . . 60
  - 1) 古都鎌倉の物理的境界 . . . . . 60
  - 2) 自動車交通への対応が難しい道路空間量 . . . 61
3. 交通体系整備の基本方針 . . . . . 62
  - 1) 基本的な考え方 . . . . . 62
  - 2) 鉄軌道の整備方針 . . . . . 63
  - 3) 道路の整備方針 . . . . . 64
4. 目標とする交通体系 . . . . . 68
  - 1) 広域幹線道路網と鎌倉市の道路網 . . . . . 68
  - 2) 鎌倉市交通体系方針図 . . . . . 71

## 第4章 交通体系整備の基本方針

### 1. 将来都市構造から見た交通計画

#### 1) 土地利用の基本方針と将来都市構造

第3次鎌倉市総合計画に示されている土地利用の基本方針は、以下の通りであり、交通計画はこの方針にしたがって進める必要があります。

##### 〈土地利用の基本方針〉

- ・本市の最大の特徴である歴史的遺産とそれを取り巻く豊かな自然環境を保全し、公共の福祉を優先させ、地域・地区の特性を生かした生活環境と都市環境を確保するため、総合的かつ計画的な土地利用を図ります。
- ・古都らしさを継承し、快適な都市生活機能を高めていく地域や鎌倉の新たな魅力を創造していく地域など、それぞれの特性を生かした土地利用を図ります。
- ・とくに、自然・歴史環境の骨格となっている鎌倉地域の周辺区域は、歴史的遺産と一体となった緑豊かな自然環境の保全を図ります。
- ・鎌倉駅周辺、大船駅周辺、深沢地域国鉄跡地周辺を地域の特性を生かした都市拠点として育成します。
- ・海浜部や腰越駅周辺を魅力ある地区及び拠点として形成をめざします。



## 2) 4つの拠点とこれを相互に連絡する5本の交通動線

交通計画の目標像としての、将来の都市構造を拠点（点）とその連絡動線（線）に模式化して整理したものが（図4. 2）です。

本市の将来の交通拠点は、鎌倉駅周辺拠点、腰越駅周辺拠点、深沢地域国鉄跡地周辺拠点、大船駅周辺拠点の4つであり、この拠点を地域の中心として、その周辺に住宅地が配置されることによって、それぞれ地域としてのまとまりが形成されていくことをめざすものです。

玉縄地域の交通計画上の位置づけとしては、主に大船駅周辺拠点を最寄の交通拠点とする住宅地域と考えられます。

拠点間を結び、一体的な都市構造を形成していくためには、これら拠点間の連絡は、幹線道路と鉄軌道の機能強化によって行われることが望まれます。

拠点間を結ぶ動線としては、鎌倉腰越ライン、鎌倉深沢ライン、鎌倉大船ライン、腰越深沢ライン、深沢大船ラインの5ラインが基本的ラインとなります。この5ラインで本市の各拠点相互を連絡し、都市の機能強化を図ることができます。

また、玉縄地域などの住宅地域では、これらの交通動線を基本に最寄り駅との円滑な動線を確保することが必要です。

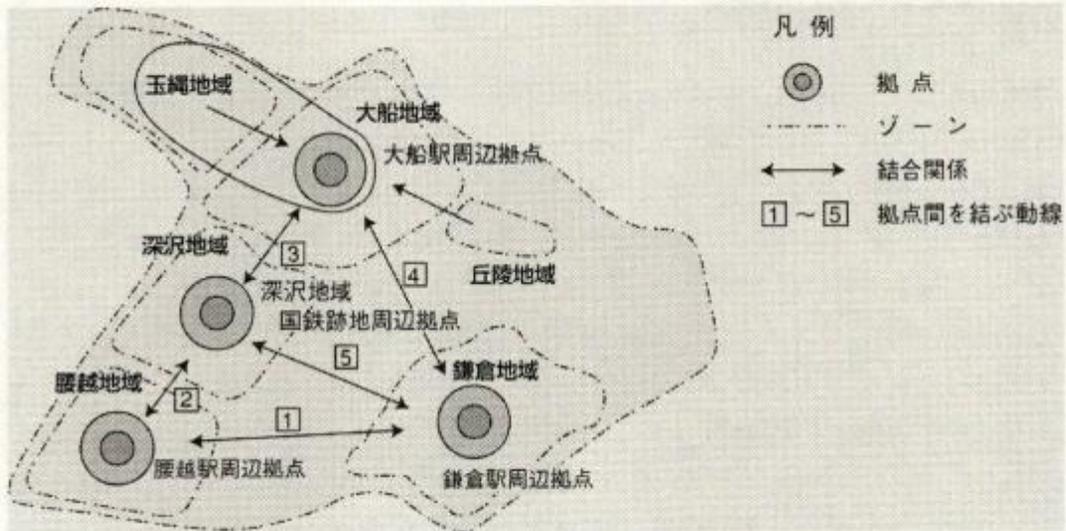
本マスタープランでは、土地利用や地形、地域ごとの交通特性などをふまえ、本市の交通計画における基本的な方向性をより鮮明にするため、将来の都市構造を示す4つの拠点とそれぞれの結合関係について、さらに二つのゾーンを抽出し、交通体系整備の大きな枠組みとすることとしました。

ひとつは本市の将来の魅力と活力の維持増進を図るため、市街地整備などに積極的に取り組んでいく地域であり、この地域を「都市地域（鎌倉の新しい魅力を創造していく地域）」としました。「都市地域」に属する地域は、現在、拠点整備の構想や計画がある深沢地域から大船地域がその中心となり、腰越地域までおよぶものです。

もうひとつは市民生活や地域の経済活動との調和を図りながら、古都らしさを継承し、快適な都市生活機能を高めていく地域であり、このゾーンを「古都継承地域」としました。概ね、鎌倉地域がこれにあたります。

図4.2 交通から見た将来都市構造

▼4つの拠点と5つの連絡動線



▲2つのゾーニング

## 2. 古都継承地域の交通計画上の特異性

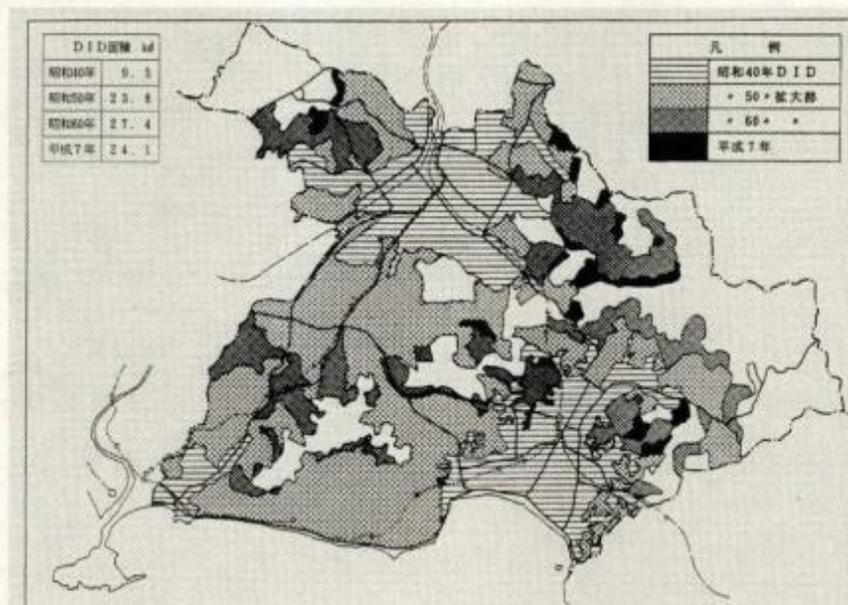
### 1) 古都鎌倉の物理的境界

鎌倉の古都たる所以は、源頼朝による鎌倉幕府が置かれたことによります。源頼朝が鎌倉を幕府の地として選んだ理由は三方が山で、一方が海に面した地形によるともいわれ、鎌倉を囲む尾根は、外敵を防ぐ城壁の役割を果たしていました。鎌倉の町自体が城壁に囲まれた城塞都市の構えであったため「鎌倉城」とも表現されていました。鎌倉にいたる経路は七つの切通しと呼ばれる経路に限られていました。(巻末、参考資料)

「古都継承地域」はこのような古都鎌倉の物理的条件から地形的に限定された地域であり、この範囲は、狭義に「城壁内側の鎌倉」として定義するか、あるいは少し広げて七つの切通し周辺の市街地までを含めるものとも考えられます。

このことは本市の<sup>\*)</sup>人口集中地区の変遷やその要因となる面的整備の動向からも明らかで、昭和40年(1965年)までに形成された大船地域と鎌倉地域の既成市街地を核として、その後の拡張の多くは深沢と腰越で生じ、昭和40年(1965年)で市域の24%、50年(1975年)には60%、60年(1985年)には70%といった人口集中地区の拡大となっています。

図4.3 人口集中地区の変遷



国勢調査

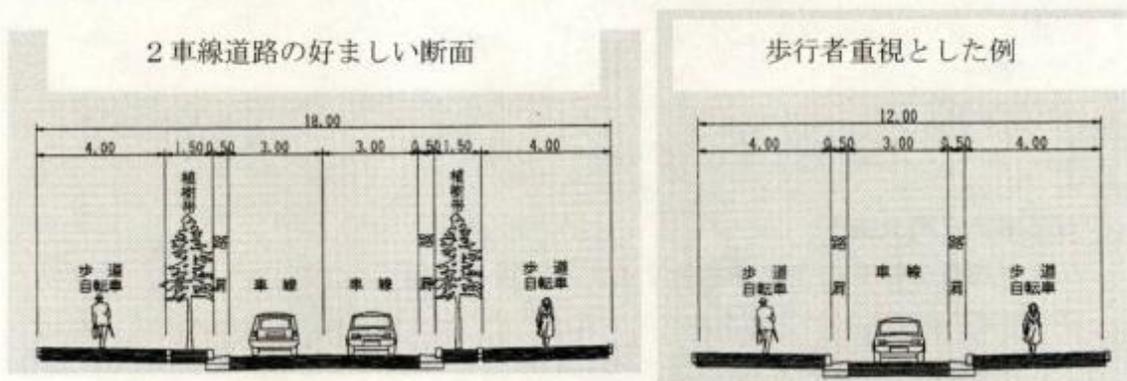
## 2) 自動車交通への対応が難しい道路空間量

鎌倉地域における交通計画上の特徴は、鎌倉時代に形成された道路網が基本的に現代まで踏襲されている点にあります。中世から現在までの間の大きな変化といえば、2つの鉄道が引かれたこと、海浜部に国道134号のバイパスが建設されたこと、鎌倉時代の砂浜がほとんど市街地となったこと、そして鶴岡八幡宮への参道であった若宮大路が幹線道路として機能していることがあげられます。

また、由比ガ浜関谷線や藤沢鎌倉線といった、放射状の幹線道路を除いた鎌倉地域内の都市計画道路の道路幅員別延長は、約44%が8m幅員、約48%が11~12m幅員で構成されており、一般に車道としては7~9mの幅員が必要となりますが、現在の計画水準では、年間1800万人もの観光客を集める観光地としての歩行者空間はもとより、市民が日常生活のために必要な道路空間の確保さえ困難な状況にあります。(図4.4)

このように、現在の都市計画道路の範囲では、必要とされる歩道空間を確保しながら、自動車交通にも適切に対応することは困難であり、また、「古都継承地域」における自動車の受入れは、現時点でも限度を超えていると判断されることから、今後は、都市計画道路の機能強化を図るか、都市の特性にあった形に自動車の使い方を変えていくかの選択が必要となるものです。

図4.4 道路の幅員と横断構成のイメージ



\*) 仮に4.0mの歩行空間を確保した場合の道路断面

### 3. 交通体系整備の基本方針

#### 1) 基本的考え方

本市の主要な交通施設には鉄軌道と道路があります。

鉄軌道は今日において輸送効率、エネルギー効率が最も良い交通機関であり、環境面への配慮からもその利用を高め、自動車交通量を抑制する必要があります。

道路は、公共交通としてのバスも含めた路面交通を支える基本的な交通施設であり、着実な整備が求められますが、本市では、合意形成の困難さなどから、十分な整備ができていない状況です。

そこで、本マスタープランは、それぞれの道路の果たすべき機能や自動車交通が地域へ与える環境負荷の軽減などへの対応を体系的に整理し、広く市民のコンセンサス（合意）を得るための基本目標として提示するものです。

また、本市は、歴史的な背景や地理的条件から「古都継承地域」と「都市地域」という地域特性が異なる2つの地域を抱えており、本市がめざすべき将来の都市像をふまえ、これらの特性を生かした交通体系の確立が必要です。とくに、「古都継承地域」においては、その歴史的特性などから現在の交通需要を許容できる大幅な道路空間を確保することは困難であり、交通需要管理の手法を用いて自動車交通を適正な水準まで抑制する必要があります。

さらには、高齢化社会を向かえるにあたり、交通施設のバリアフリー（障害のない）化の視点も欠くことができないものです。

これら必要性に鑑み、本マスタープランでは、基本的な考え方を次のとおりとします。

#### 〈基本的な考え方〉

##### ① 鎌倉の将来の活力を創造する交通環境の整備

「都市地域」では、市街地整備の構想に対応して幹線道路網を計画的に整備し、広域幹線道路へのアクセスの向上を図るとともに、円滑で快適な公共交通機関の確保やその他の自動車も使いやすい交通環境を整備することによって、将来の鎌倉の活力を創造し、自動車交通に積極的に対応した交通体系をめざします。

##### ② 古都鎌倉の歴史性を生かした交通需要管理施策の推進

「古都継承地域」では、公共交通機関の使いやすさを向上させ、自動車の利用を抑制することを基本とし、古都らしさを生かし、歩行者や自転車の交通環境の向上を主体とした交通体系をめざします。

### ③ 幹線道路網の強化などによる住宅地での居住環境の保全

住宅地域では、周辺の幹線道路の強化や住宅地内の道路における<sup>※</sup>交通の静穏化により通過交通を抑制し、居住環境の保全を図るとともに、ミニバス路線の新設や路線の見直しなどにより交通不便地域の解消をめざします。

### ④ 安全で快適にだれもが使いやすい交通施設の整備

交通施設の整備にあたっては、高齢者や障害者などの利用にも十分な配慮を講ずることとし、物理的な段差の解消やスムーズな乗換えなど、だれもが使いやすい交通施設（交通施設のバリアフリー化）をめざして取り組みを進めます。

特に、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」いわゆる交通バリアフリー法の施行に伴い、1日当たりの平均的な利用者数が5千人以上の駅（鎌倉駅、北鎌倉駅、大船駅、長谷駅、湘南町屋駅、湘南深沢駅、西鎌倉駅）及びその周辺については、法の趣旨等をふまえ交通施設のバリアフリー化を重点的かつ一体的に進めます。

## 2) 鉄軌道の整備方針

- ・ 既存鉄軌道網を計画の基本とします
- ・ 端末交通を便利にすることで鉄軌道の使いやすさを向上させます
- ・ 新交通システムなどの導入については今後の検討課題とします

鉄軌道の整備については、既存鉄軌道網を計画の基本とします。既存の鉄軌道に対しては、輸送力の増強を働きかけるとともに、その使いやすさを向上させるための施策を進めることとします。

鉄軌道の使いやすさの向上は、その端末交通手段の便利さによるところが大きく、バスの走りやすさを向上させるための環境整備や駅前広場の整備、駅周辺の自転車歩行者道や駐輪施設など、道路に付帯する施設の整備を進めます。

新たな鉄軌道系システムについては、その導入に向けて、空間確保などが必要です。本市において新たに想定される鉄軌道系の交通需要としては、鉄軌道や地下鉄などの大量輸送を必要とするまでにはいたらず、新交通システムなどの<sup>※</sup>中量輸送システムが検討の対象となると考えられます。しかし、道路空間を活用して中量輸送システムの導入を行お

うとする場合、その空間としては、一般に4車線相当の道路が必要となるもので、基本的には道路計画との連動が必要となります。また、その導入には、採算性など、未確定要素が多いことから、本市においては、今後の拠点整備の構想を進める際の課題として検討を進めることとします。

### 3) 道路の整備方針

道路はその空間利用が多岐にわたるため、その機能に応じて計画、整備を進めます。

#### 〈道路の空間機能〉

##### 交通機能

- 自動車・・・自家用乗用車、貨物自動車、バイクなどの走行空間
- 公共交通・・・バス、タクシーなどの走行空間及び新交通システムなどの導入空間
- 歩行者・自転車・・・歩行者や自転車などの通行空間及び滞留空間

##### その他の機能

- 都市空間・・・土地利用の区画割りや通風・採光・緑化による景観の向上などのための空間
- 収容空間・・・上下水道や電線・電話線など都市施設の架設・埋設空間
- 防災空間・・・災害時における避難路や緊急物資の輸送路、消防活動など都市の安全性を確保する空間

道路の様々な機能に対する計画のうち、本マスタープランでは、交通機能の確保に関する内容を中心としますが、防災の視点にも配慮し、道路の新設及び拡幅・改良など都市の安全性の向上を図るための道路整備についても、あわせて整理を行うこととします。

#### (1) 自動車交通への対応

自動車交通への対応は、「かながわ交通計画」に示される広域幹線道路網を基本として計画を進めることとします。

なかでもネットワークとして大幅な強化が進められている自動車専用道路の有効な活用が重要であり、これらを本市の外周をとりまき、通過交通を担う幹線道路とするとともに、「都市地域」の幹線道路をこれに接続することにより、自動車交通に対応した幹線道路網

体系の確立を図ります。

「古都継承地域」の自動車に対する基本的な方針は、自動車交通を抑制し、徒歩や自転車及び公共交通機関を主体とした交通体系に変えていくこととします。この目標に向かっては、交通管理施策の展開や公共交通の利便化の推進など、本市の道路体系の再編の中に自動車交通の需要管理を可能にするための基盤整備という価値観を折り込んで、ハード、ソフトを含めた実現化の方策を検討します。

「都市地域」においても、環境保全や既存の交通施設の効率的な活用の観点から自動車交通の需要管理にはきめ細かく取り組む必要があります。とくに、朝の通勤時の渋滞解消といった課題に対しては、時差通勤の実施や企業送迎バスなどの対応を進めます。

## (2) 公共交通への対応

本市が強化をめざすべき公共交通機関は、基本的には鉄軌道やバスといった輸送効率の高い交通機関といえます。本マスタープランでは、公共交通機関を鉄軌道及びバス・タクシーを総称したものとしていますが、タクシーについては主に個別輸送機関であり、輸送効率や排出ガスの軽減など環境保全の観点や、個別の自動車に替わる交通手段といった観点から、今後、その利用方法などについて検討が必要です。

また、バスとタクシーの中間領域の輸送手段についても、きめ細かな公共交通サービスの実現といった面から検討が必要です。

バスについては、他の交通手段との競合、道路混雑により定時性が確保できないこと、さらには停車することにより発生する交通渋滞などから、その機能や信頼がそこなわれつつあります。その機能回復には、バスが円滑に走れる走行空間や他の自動車が円滑に走行するための停留空間の確保が必要となります。こうした空間の確保には道路整備とともに交差点改良や道路に付帯するバスベイ（バス停車帯）の整備が基本となり、地域の特性に応じた対応が必要です。

「古都継承地域」においては、早期には道路空間の確保が極めて難しいことから、バスの優先化方策を講ずるとともに、交通需要管理により自動車利用を抑制し、公共交通の利便化を図ることとします。さらに乗合タクシーの導入の可能性について検討していく必要があります。

「都市地域」においても、交通利便性を高めるとともに、自動車交通を適正な水準に導くためには、公共交通機関の機能の充実を図ることが必要であり、ミニバス路線網の充実や\*\*ダイヤルバスの導入など運行システムやバスの優先化方策の検討を進めます。

## (3) 歩行者・自転車への対応

歩行者や自転車のための空間確保については、市民要望も高く、特に重要な課題としてその整備を進める必要があります。なかでも、自転車交通は通勤・通学や買い物等近距離

の移動における重要な交通手段であり、環境保護や健康志向の視点からも身近な交通手段として利用の促進を図る必要があります。しかし、車道部を自動車に混在して通行すると自転車側の危険が大きく、一方、歩道部を通行すると歩行者の危険が大きいため、自転車と他の交通との分離が必要となります。

これらの歩行空間や自転車の走行空間の確保については、道路幅員の拡幅によることが基本となりますが、地域によっては、交通需要管理などにより、自動車の交通量を減らして、既存の道路空間の有効活用により歩行者や自転車を優先することも検討します。

#### **(4) 駐車場及び駐輪場への対応**

駐車・駐輪施設の不足は、路上での違法駐車や駐輪をまねき、道路混雑や歩きやすさや安全をそこなう原因ともなります。このことから、駐車・駐輪施設の整備を進める必要があります。

「都市地域」では、拠点整備の構想に対応し、その駐車需要に応じた駐車施設の配置を検討することとします。

「古都継承地域」においては、観光を目的とした自動車交通の需要の増大を引き起こす要因となる駐車場の整備は極力抑制し、地域外縁部での駐車場の確保を進めることとします。

駐輪施設については、主要な鉄軌道駅周辺で整備を進めるものとします。

#### **(5) 環境保全への対応**

「鎌倉市環境基本条例」は、自動車交通に係る環境問題の指摘や地球的環境問題への対応などの必要性から、平成6年（1994年）12月に制定されました。自動車は、二酸化炭素や二酸化窒素の排出源でもあり、交通計画においても環境負荷の軽減を計画要素の一つとして考える必要があります。したがって、本マスタープランでは、環境保全にも配慮した交通需要管理の考え方を計画に組み込むものとします。

#### **(6) 交通の情報化への対応**

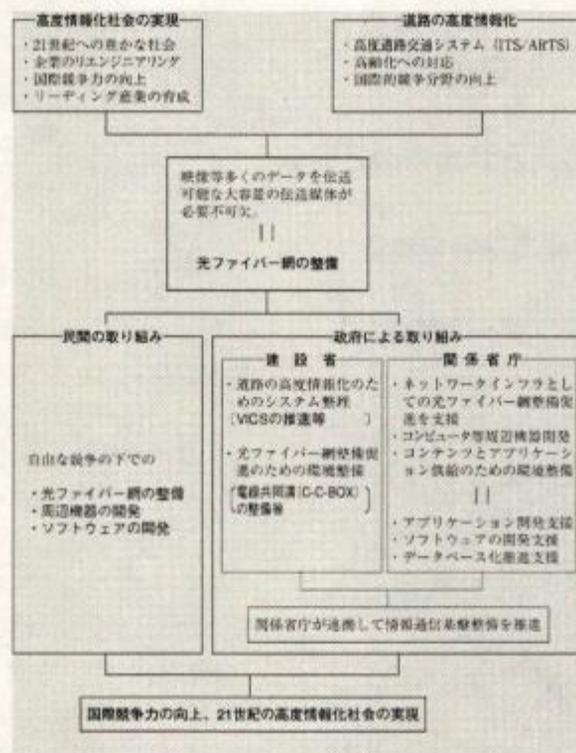
情報通信技術の発達に伴い、「道路・交通・車両の情報化」の研究が進められており、人と車と道路を一体化した、道路交通システムの実現の可能性が高まりつつあります。

(図4. 5)

本市においても安全・快適・効率的な交通環境の整備に向けて、道路の高度情報化システム(\*27ITS、\*28ARTS、\*29UTMSなど)の導入の可能性について検討を進めます。

- ITS : インテリジェント交通システム  
Intelligent Transport Systems
- ARTS : 次世代道路交通システム  
Advanced Road Transportation Systems
- UTMS : 新交通管理システム  
Universal Traffic Management Systems

図4. 5 21世紀の高度情報化社会の実現に向けて



都市と交通 1995 No35

### (7) 都市防災への対応

都市防災の推進に配慮し、地震、火災、水害などの災害から市民を守るとともに、災害時における救援物資の輸送路及び救援活動などの円滑化を確保し得るような交通体系の整備を進めます。

さらに、代替・補完機能を確保するため、道路、公共交通網の複数経路の確保を図れるネットワーク整備を進めます。

#### (8) 地区交通計画への取り組み

地域レベルの交通問題への対応として、総合的な視点から都市の骨格の形成をめざす幹線道路網の計画に対し、丘陵、河川などの地形や幹線道路や鉄軌道などの地物で区切られた生活単位としてのまとまり（地区）から見た「地区交通計画」の重要性が近年になって、認識されはじめています。

地区交通計画は、これまでの自動車交通の利便性の追求の結果として生じた、安全性の欠如や居住環境の低下といった身近な課題に、地区の特性に応じた柔軟で、きめ細かな交通施策を進めることによって、人と車の関係の整序化を図ろうとする計画です。

このことから、計画づくりには、市民参画の手法を取り入れ、地区内の住民や事業者などの意向を取りまとめながら、「地区交通計画」を立案し、地区の特性に応じたより良い地区交通環境の整備をめざします。

## 4. 目標とする交通体系

### 1) 広域幹線道路網と鎌倉市の道路網

#### (1) 鎌倉市の外郭幹線道路網の形成

図 4. 6 海岸部ラダー軸の形成



神奈川県自動車専用道路網計画のうち、本市の交通に直接的な影響を持つ計画は、横浜横須賀道路及び逗葉新道に高速横浜環状南線と横浜湘南道路の計画を加えたネットワークです。この自動車専用道路網のうち、自動車専用道路相互が接続していない区間が、逗子～茅ヶ崎の間であり、この区間を国道134号で連絡することにより本市の外郭を取り巻く幹線道路網が形成できます。

国道134号には、神奈川県自動車専用道路網計画の完成を前提とした場合でも、2車線を超えるような交通需要があると想定されます。また、国道134号は、海浜地域の観光路線でもあり、自動車専用道路網と連携を図

る幹線道路として、その交通機能の充実を図る必要があります。

したがって、本市の外郭を取り囲む幹線道路網の基本パターンとしては、連続する3本の自動車専用道路をひとつの横軸とし、これに相対する国道134号をもう一方の横軸とす

るラダー（はしご状）パターンをとり、主に三浦半島から藤沢以西に向かう本市にとっての長距離通過交通をこの2軸で受け持つこととします。（図4. 6、図4. 7）

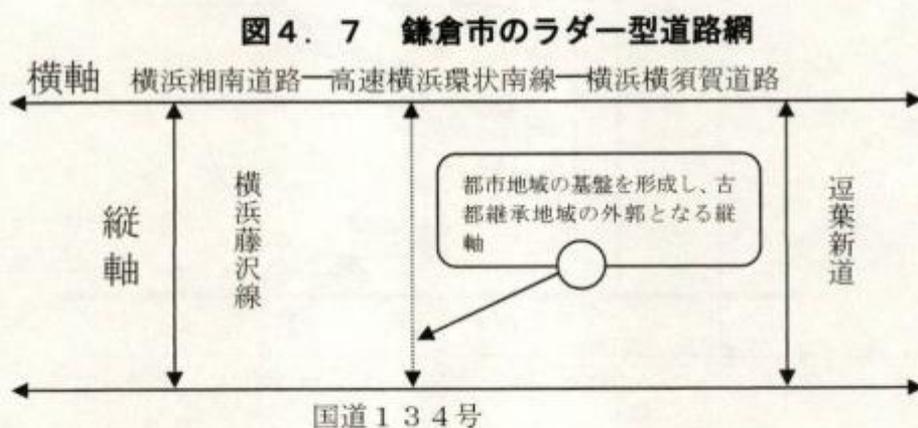
## (2) 縦軸配置と「都市地域」の基盤整備

本市の交通計画においては、広域的な自動車専用道路網の整備効果をどのように活用するかが計画上の重要な課題となります。より良い広域的な交通環境を得るとともに、通過交通対策としての効果が得られるよう、本市の計画を対応させていく必要があります。

「都市地域」は、大船、深沢、腰越といった拠点を中心とする新しい都市機能を備えた地域として、計画的な道路整備が必要です。これらの拠点地域では、地域交通の幹線機能を果たすとともに、広域的な交通環境を整えるため、外郭を取り囲む幹線道路である横軸に連絡する幹線道路の配置が必要です。

この幹線道路は、本市の幹線道路網の中では縦軸となるものであり、「都市地域」を創造する基盤施設となる一方、2本の横軸相互を連絡し、海岸地域から内陸部を通じ、広域の幹線道路網に連絡します。

さらにこの縦軸は、国道134号とともに「古都継承地域」の外郭を取り巻く幹線道路としての機能も果たします。（図4. 7）



## (3) 縦軸配置と「古都継承地域」における自動車交通抑制

内陸部における自動車専用道路網に連絡し、海岸部にまでその広域交通への利便性を向上させる縦軸は、内陸部から海岸地域に向かう観光交通などの縦軸方向の交通需要にも対応するもので、国道134号とともに「古都継承地域」における自動車交通の抑制をめざした交通需要管理施策のための重要な交通施設としても機能します。

国道134号は、「古都継承地域」に向かう主要幹線道路としての機能を有する道路ですが、その沿道には主に夏期の海浜地域の観光需要に対応した臨時駐車場も多く存在しています。

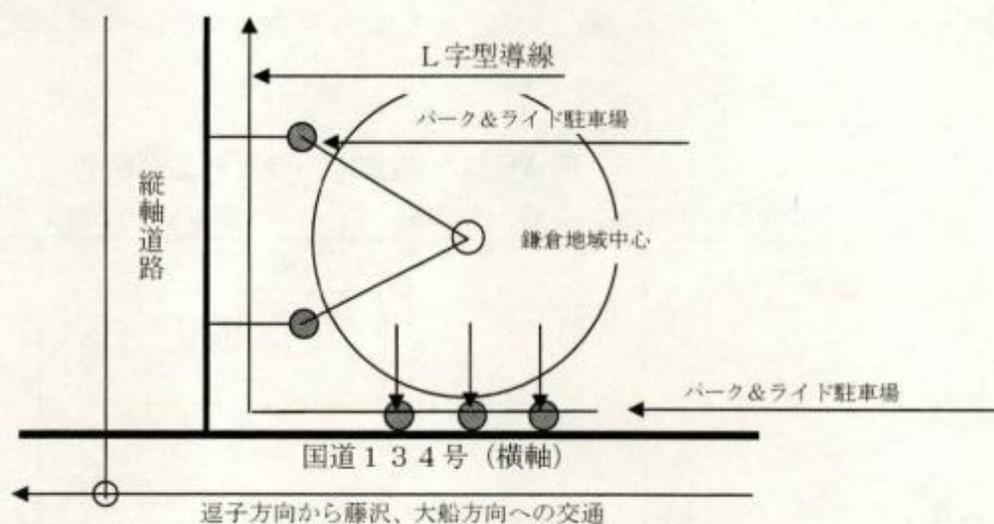
さらに、ほぼ平行して江ノ島電鉄が走り、駅も多いことから、これらの駐車場と駅をつなぐ送迎バスシステムにより、パークアンドライドシステムが一部機能していますが、より利便性を高めていく必要があります。

したがって「古都継承地域」における幹線道路体系としては、この縦軸と国道134号によるL字型の道路を強化し、それらの道路の沿線に「都市地域」の整備ともからめながら、駐車施設を配置することで、パークアンドライドシステムによる自動車交通の抑制施策を進めることも構想されます。

「古都継承地域」においては、地域内部の交通容量が低いにも係わらず、地域の中心部に向かう幹線道路の機能が相対的に高いことが問題です。

このため、これらの幹線道路網の整備は「古都継承地域」における自動車の交通需要管理との連携を考慮し、地域の交通容量とのバランスを図りながら進める必要があります。

図4.8 古都継承地域のL字型幹線道路







## 第5章

# 交通体系整備の施策

1. 幹線道路整備の必要性 . . . . . 74 ページ
  - 1) 鎌倉地域 . . . . . 74
  - 2) 腰越、深沢、大船、玉縄地域 . . . . . 74
2. 自動車交通への対応 . . . . . 74
  - 1) 主要幹線道路網 . . . . . 75
  - 2) 幹線道路網 . . . . . 75
  - 3) 地区幹線道路網 . . . . . 76
  - 4) 生活道路 . . . . . 77
  - 5) 交通結節点(駅前広場) . . . . . 77
  - 6) 主要交差点 . . . . . 77
3. 自動車の交通需要管理 . . . . . 77
4. 公共交通 . . . . . 78
  - 1) 鎌倉地域 . . . . . 79
  - 2) 腰越地域 . . . . . 79
  - 3) 深沢地域 . . . . . 80
  - 4) 大船地域 . . . . . 80
  - 5) 玉縄地域 . . . . . 80
5. 歩行者・自転車交通 . . . . . 80
6. 駐車場 . . . . . 81
  - 1) 鎌倉地域 . . . . . 82
  - 2) 腰越地域 . . . . . 82
  - 3) 深沢地域 . . . . . 82
  - 4) 大船地域 . . . . . 83
7. 駐輪施設の整備 . . . . . 83

## 第5章 交通体系整備の施策

### 1. 幹線道路整備の必要性

#### 1) 鎌倉地域—「古都継承地域」

鎌倉地域では観光交通など、潜在的な交通需要が高く、地域内部の交通容量の低さを考慮し、かつ、古都としての性格を重視すれば、交通混雑の解消を図るためには、周辺の幹線道路網の整備とともに地域に流入する自動車交通の流れを管理する施策の展開が必要です。

鎌倉地域における交通需要管理の考え方は、これまでも「正月三が日の交通規制」が実施されていますが、施策の拡大には、総合的かつ体系的な交通需要管理の導入が必要です。これらの施策はソフト面だけでなく、道路交通施設の体系化や整備によって効果的な実現が可能となるものであり、駐車場の適切な配置やシャトルバスなど他のサブシステムの整備を必要とするものです。

そこで本マスタープランでは、鎌倉地域の交通問題を体系的に解決していくことをひとつの目標と定め、その具体化に係わる幹線道路の整備の方向を整理することとします。

#### 2) 腰越、深沢、大船、玉縄地域—「都市地域」

腰越地域では、国道134号や腰越大船線といった現在の幹線道路の混雑や、幹線道路の混雑による住宅地内への通過交通の回り込みといった問題に対応する新たな幹線道路の整備が必要となります。

深沢地域では、深沢地域国鉄跡地周辺の拠点整備構想の基盤施設のひとつである幹線道路の整備が必要です。

大船地域及び玉縄地域にとっても大船駅周辺の交通混雑は著しく、これを解消し、拠点整備の計画の軸となる幹線道路の整備が必要です。

これらの要求への対応は大船から深沢、腰越を経て国道134号にいたるひとつの幹線道路パターンを想定させますが、それは鎌倉地域にとって、外周の幹線道路の整備の必要性にも対応し、鎌倉地域での交通需要管理計画をより現実的かつ機能的なものに近づけるものです。

### 2. 自動車交通への対応

道路交通施設については、道路の段階構成を明確にして整備を進めます。(図5. 1)

## 1) 主要幹線道路網

本市の通過交通及び本市に発生集中する広域交通は、以下の主要幹線道路網によって対応します。

### ■整備済み自動車専用道路

- ① 逗葉新道
- ② 横浜横須賀道路

### ■国などの整備推進を期待する自動車専用道路

- ③ 高速横浜環状南線 [一部事業中]
- ④ 横浜湘南道路 [一部事業中]

### ■県の整備推進を期待する一般道路

- ⑤ 横浜藤沢線 [一部供用中]

### ■国・県や周辺都市と調整を図りながら整備する一般道路

- ⑥ 国道 134 号 [機能強化が必要]

## 2) 幹線道路網

本市に発生集中する広域交通の主要幹線道路への連絡と、市内の4つの拠点相互の連絡は以下の幹線道路網によって対応します。

### ■主要幹線道路への連絡

- ⑦ 横浜鎌倉線・原宿六ツ浦線  
由比ガ浜関谷線から高速横浜環状南線（栄 J C）に至る間の機能強化
- ⑧ 新たな幹線道路  
横浜鎌倉線が由比ガ浜関谷線に接続する地点から深沢地域を經由し、国道 134 号に至るルートを検討
- ⑨ 由比ガ浜関谷線  
横浜藤沢線から横浜鎌倉線まで機能強化
- ⑩ 藤沢鎌倉線  
横浜藤沢線から新たな幹線道路まで機能強化

## ■市内主要拠点の連絡

- ⑪ 由比ガ浜関谷線  
国道134号から横浜鎌倉線まで2車線
- ⑫ 藤沢鎌倉線  
新たな幹線道路から由比ガ浜関谷線まで2車線
- ⑬ 腰越大船線  
藤沢鎌倉線から由比ガ浜関谷線の間については深沢地域国鉄跡地周辺総合整備構  
想に応じて将来機能強化が必要

## 3) 地区幹線道路網

現在の都市計画道路のうち、主要幹線及び幹線道路以外の路線については、原則として地区幹線道路以下の道路として整備します。

地区幹線道路は、主としてバスやタクシー、徒歩・自転車などに対応してその整備を進めるものとしますが、大船駅周辺については、商業地域の活性化に対応するために、必要に応じて地区幹線道路が幹線道路の自動車交通機能を補完することとします。

図5.1 鎌倉市道路網と種別分類



#### 4) 生活道路

幹線道路をはじめすべての道路において、歩行者と自転車や自動車とが互いに区分された道路が理想ですが、細街路については、特に緊急車両の乗り入れやゴミ処理の収集など、日常生活に欠かせない機能を有することから、歩行者と車両がうまく共存できるような方法と、その仕組みを考えることが重要です。

本市の道路は幅員が狭いためこうした歩車道の区分もない狭隘な道路が多く、さらに来訪者も加わり生活者との混在が見られるのが大きな特徴です。

そこで、駅周辺や観光拠点の細街路及び住宅地内のいわゆる生活道路については、歩行者や自転車にとって安全かつ快適な通行空間とするため、それぞれの使われ方に応じ、日常生活に密着した生活基盤施設機能を充実すべき道路の整備や、車道を蛇行させたり、段差（ハンプ）を設けるなどにより通過速度の低減を図り、流入する車両や通過交通を抑制するとともに、植栽やベンチなどを配置し、より親しみや潤いのある市民の憩いの場としてのコミュニティ道路の整備を検討します。

#### 5) 交通結節点（駅前広場）

都市の公共交通の要所となる駅前広場（交通広場）は交通結節点として、バリアフリー化等の整備を進め、機能の充実をめざします。

とくに、鎌倉駅西口や大船駅西口については、その構想に基づき整備を推進します。

#### 6) 主要交差点

交通渋滞が著しい主要交差点については、その原因を分析し、交通流動、道路条件を加味しながら、右折レーンの設置等交差点の改良を進めます。

とくに、鎌倉女子大前交差点、砂押橋交差点、大船駅東口駅前広場（交通広場）交差点、深沢交差点、八雲神社前交差点、赤羽交差点の改良を推進します。また、信号現示等についてもあわせて検討します。

### 3. 自動車の交通需要管理

交通容量と自動車交通需要がアンバランスを生じる地域では、自動車交通を抑制し、代替交通手段としての公共交通機関の充実を促進する交通需要管理の政策を必要とします。

本市において、交通需要管理施策の先鞭をつけるべき地域は地形的条件などからみて「古

都継承地域」であり、今後その方策について検討し、施策を展開します。

自動車の利用は、これまでその便利さによって増加の一途をたどってきましたが、その需要のおもむくままに道路の建設を進めることは困難な状況となっています。とりわけ、本市のように歴史的遺産や風土を継承すべき地域を有する都市においては、その保全の枠組みの中で交通の課題に対応していく必要があります。とくに現在の道路交通の課題に短期的に取り組むためには、いまある道路施設を前提として、これを上手に利用することが大切であり、現在の交通容量の範囲に交通量を抑制するための交通需要管理の導入が必要です。

交通需要管理は、ハード・ソフト面にわたり様々な手法がありますが、その適用は、対象地域（あるいは地区）がもつ条件により選択されることとなります。交通需要管理は、基本的には、これまで個人の自由裁量に任されてきた自動車の利用の仕方を、道路を利用する交通の全体的な効果という目的意識をもってコントロールしようとするものであり、これらの手法の導入については、市民や関係機関とともにその実現に向けた検討を進めることが必要です。

\_\_自動車交通の需要管理手法としては、公共交通への転換策としてのパークアンドライドシステム、その送迎システムにもなるシャトルバス（ミニバス）、環境手形などの施策があり、これらについては平成13年度以降順次実施に移行していますが、今後さらに充実した取り組みを進めていきます。また、地区レベルの交通計画として歩行環境や静謐化された住宅環境の向上策としての歩行者尊重道路、ゾーンシステムなどの施策や総合的な交通情報、\*\*プロモーションなどの施策については検討を進めていきます。さらに道路上の交通量を全体的に抑制する手法としては、乗り入れ禁止などの交通規制もありますが、課金により交通量を調整するロードプライシングの手法等も考えられます。これについては市民の意向もふまえ施策そのものには慎重に対応していきます。

## 4. 公共交通

第3次鎌倉市総合計画の中で公共交通のうちバス交通については、バス路線の見直し、停留場の改良、運行時間帯の拡大、定時制の確保、交通不便地域の解消のためのミニバス路線の新設の検討、利用促進のための啓発・研究等を推進することとしています。

この方針に基づき、「市民の足」であるバス交通の充実と自動車事故、交通渋滞、環境悪化等の諸問題を解決するための指針として、平成11年3月に「鎌倉市オムニバスタウン計画」が策定され、「鎌倉の環境と市民生活とが調和したバス交通の創造」を基本理念に、つぎの6つの基本方針に基づき様々な施策を展開し、鎌倉らしいバスシステムの創造を進めます。

## <基本方針>

- 1 利用者の立場に立ったバスサービスの充実
- 2 公共交通機関相互の連携が図られたバス交通体系の実現
- 3 バス走行環境の総合的向上
- 4 移動制約者が利用しやすいバス交通の実現
- 5 環境負荷が小さなバス交通の実現
- 6 バス利用促進に向けた意識の高揚

また、公共交通機関の輸送力の向上と利用促進についても、関係機関と調整しながら進めていくこととします。

## 1) 鎌倉地域

### ① バスサービスの充実

近年のバス利用の低下は、交通混雑からくる快適性や定時性の悪さが大きな要因と なっています。この対策としては、バスに自由走行空間を与えることが最も効果的であ り、交通需要管理施策の実現によって問題解決を図ることとします。

### ② バスシステムの体系化（ミニバス網の充実）

地域内での自動車交通を抑制し、なお個々の移動に対するサービスを低下させない ためには、駅を中心とするバス網に加えて、市内主要地点をきめ細かく連絡するミニ バス網の充実を図る必要があります。特に鎌倉駅を起点とするミニバス網を充実する ためには「鎌倉駅西口周辺まちづくり基本計画」の実現が期待されます。

### ③ 新交通システムなどの導入可能性の検討

新交通システムなど軌道系交通システムは、大きな交通の発生集中源の間を連絡し、 しかも駅間隔が一定以上の距離を有した計画でなければ十分な導入効果を得ることは できません。本市においては、将来の可能性として、拠点として整備が検討されてい る深沢地域と本地域を連絡する路線が考えられ、今後検討が必要となります。

## 2) 腰越地域

深沢拠点の整備にあわせた交通施設の整備による拠点間のアクセシビリティ（近づき

やすさ)の向上などの外的条件やバスシステムの体系化(ミニバス網の充実)などにより、さらなる交通不便地域の解消や本地域の公共交通サービスの向上に取り組めます。

### 3) 深沢地域

新しい都市拠点づくりでは、湘南深沢駅を中心として、モノレールやバスなどによる公共交通の利便性の向上をめざしています、さらに、拠点間のアクセシビリティの向上を図るためには、公共交通システムの導入可能性について、今後検討が必要となります。

加えて、バスシステムの体系化(ミニバス網の充実)などにより、さらなる交通不便地域の解消や本地域の公共交通サービスの向上に取り組めます。

### 4) 大船地域

大船駅東口の駅前広場(交通広場)機能の効率的な利用を図る中で鉄道とバスとタクシーなどへの乗り換えの利便性の向上を図ります。

バス網の再編などにより、住宅地域から大船駅へのバスによるアクセシビリティの向上を図ります。

### 5) 玉縄地域

大船駅西口駅前広場の整備、横浜藤沢線などの幹線道路の整備にあわせて、バス路線の拡張も含め、地域内バス網の再編を図り、大船駅へのバスによるアクセシビリティの向上を図ります。

## 5. 歩行者・自転車交通

本市では、歩くこと自体が古都観光の一部となっており、集客(観光)施設の間を移動する徒歩交通が多く、一方では高齢者や障害者をはじめ全ての人にやさしいまちづくりも進めており、第3次鎌倉市総合計画で提唱されている「歩く観光」と「福祉のまちづくり」を施設面で推奨するためにも、快適な歩行空間の確保や明示が必要です。したがって、以下のような施策を実施し、安全で快適な歩行空間の確保とネットワーク化を図ります。

### 〈第3次鎌倉市総合計画における施策の方向〉

- ・歩く観光の奨励  
周辺環境及び住環境に配慮しながら、「歩く観光」を推進します。
- ・快適な観光空間の整備  
快適な観光空間をつくりだすための基盤整備を行います。
- ・ホスピタリティーの向上と観光客のモラルの向上  
市民、事業者のホスピタリティー（もてなし）の向上と、観光客のモラルの向上を図り、市民と観光客がともに快適に過ごせるまちをめざします。
- ・多様な観光行動への対応
- ・観光を通じた地域の活性化
- ・福祉の街づくりの推進  
高齢者や障害者等が快適で住みよく、安全に行動しやすい社会環境づくりをめざします。

駅及び駅周辺は、商業・公共施設が集積しており通勤・通学や買い物等の移動手段として歩行者・自転車交通が大きなウエイトを占めています。

このため、こうした地域については、歩行者や自転車利用者のための通行空間の確保と整備を進め、安全性、快適性の向上を図ります。

中でも、乗降客が5000人以上の駅及び駅周辺に関しては、移動円滑化基本構想における重点整備地区として、高齢者や身体障害者等にとって、円滑な移動が可能となるバリアフリー化を順次進めます。

また、交通の安全確保に向け<sup>※</sup>「あんしん歩行エリア」の指定を受けたエリア内の歩行環境の改善を進めるとともに、「あんしん歩行エリア」以外の歩行者の多い路線についても改善を進めます。

幹線道路については、その整備を進める中で十分な歩行者や自転車の通行空間の確保に努め、あわせてこれら幹線道路を外周とした街区内ではゾーンシステムなどにより通過交通を排除し、歩行者、自転車利用者等にとって安全な交通環境の整備を図ります。

具体的な施策の実施にあたっては、国の施策である「くらしのみちゾーンの形成」などの利用が考えられます。

幹線道路以外の細街路や生活道路については、歩行者や自転車利用者など生活者の安全性を重視した道路整備とネットワーク化を進めます。

## 6. 駐車場

目的施設が明確な駐車需要については、目的施設側による駐車場の整備で対応することを基本とし、公共は民間による駐車場の整備を促進するため必要な支援・誘導等を行うも

のとします。

ただし、総合的なまちづくりの観点から特に計画的・先行的に整備を図るべき駐車場については、必要に応じて公共による整備を主体としていくこととします。

## 1) 鎌倉地域

### ① 鎌倉駅周辺、観光拠点周辺

観光目的の駐車需要については、これを地区内に引き込むのではなく、外縁部で対応し、安全で快適な観光拠点を形成します。フリンジパーキング（都心部の外縁部に配置された駐車場）の確保を積極的に推進していくとともに、この駐車場と地区内を結ぶ公共交通システムの整備を図ることにより交通需要管理を進めます。

商業施設や業務施設の建設においては、適切な駐車・駐輪場の設置のほか、自動車利用の軽減を要請します。

観光目的の自動車交通の抑制に寄与するレンタサイクルの導入などについても検討を進めます。

### ② 稲村ヶ崎～由比ヶ浜の国道 134 号沿道

夏期の駐車需要に対して、今後とも臨時駐車場と公共駐車場とで対応していくことを基本とし、不足する駐車場については公共駐車場の整備などを検討していきます。

一方、夏期以外では、鎌倉地域を中心とする観光交通の需要管理施策の一環として、鎌倉、北鎌倉、長谷地区に集中する観光目的の駐車需要に対応するため、国道 134 号沿線の海岸地域では積極的な駐車場の確保に努めます。

## 2) 腰越地域

湘南海岸に接する自然環境豊かな地理的資産を有する本地域では、地元商店街など、地域の活性化に役立つ駐車・駐輪場の整備に努めます。

七里ヶ浜以西の国道 134 号沿線の海岸地域では、観光目的の自動車の交通需要管理の一環として、パークアンドライド駐車場の確保に努めます。

## 3) 深沢地域

新しい都市拠点づくりが検討されている湘南深沢駅を中心としたその周辺用地（市が取得した旧国鉄清算事業団用地や J R 鎌倉総合車両所、J R 社宅等）では、自動車交通に対応するための道路整備や駐車場整備が課題となっています。

今後は、現在策定中の「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」を基に、鎌倉地域の交

通体系の方向性と調整を図りながら、課題解決に向けた検討を行う必要があります。

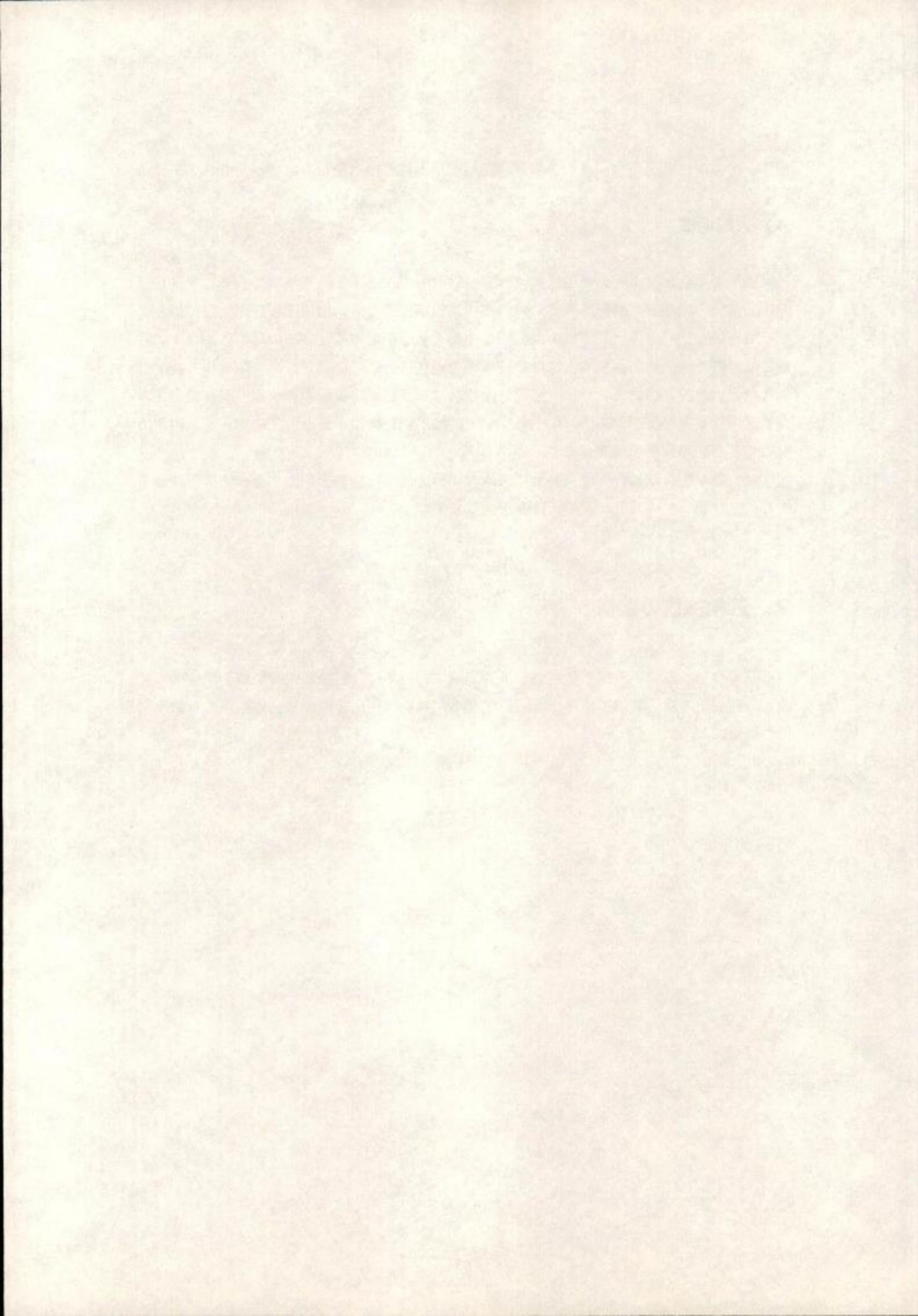
#### 4) 大船地域

大船駅を中心としたその周辺は、「都市地域」の中核であり、商業拠点でもある本地区においては、その経済活動を支えるための都市基盤施設として、積極的に駐車場を整備します。駐車場の整備方策としては、大船駅を中心とする商業地域及びその周辺において、駐車密度が高く、交通が輻輳する地区を駐車場整備地区として指定し、公共駐車場、民間駐車場などの建設、商業施設及び業務施設の建設に伴う駐車場設置の義務化、既存駐車場の有効活用や駐車場案内システムなどのソフト的な対応を検討するなど、駐車需要に円滑に対応できる駐車施策を展開します。

また、駐車施設については、安全で快適な歩行・買い物空間を創出するために、仲通を中心にした商業軸の外側に設置・誘導を図ります。

### 7. 駐輪施設の整備

自転車交通が集中する拠点駅周辺や公的施設においては、駐輪施設の整備を積極的に推進し、駅周辺の違法駐輪の整序化を図るとともに自転車利用を促進し、短距離の自動車利用の削減に努めます。



## 第6章

# 今後の課題と計画の見直し

1. 今後の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 86 ページ
  - 1) 関係分野の総意の結集・・・・・・・・・・ 86
  - 2) 市民参画による施策の展開・・・・・・・・ 86
  - 3) 個別施策の具体化の検討・・・・・・・・ 86
  - 4) 段階的整理の必要性・・・・・・・・・・ 86
  - 5) 交通施設整備に関する財源の確保・・ 87
  - 6) 鎌倉らしい歩行空間の確保・・・・・・・・ 87
2. 計画の見直し・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 87

## 第6章 今後の課題と計画の見直し

### 1. 今後の課題

策定からこの6年間を振り返り、本マスタープランに記載された施策の実現は、特に施設整備において非常に厳しい状況ではありますが、今後はさらにこれら6項目の課題について、積極的に取り組んでいきます。

#### 1) 関係分野の総意の結集

本マスタープランに基づき、鎌倉市が取り組もうとする交通体系の整備を着実に実施していくためには、多方面にわたる総意を結集することが必要であり、国、県、近隣市などの関係機関への協力の働きかけや調整に積極的に取り組んでいく必要があります。

#### 2) 市民参画による施策の展開

交通施設整備などの計画は、一般的に行政が構想を立て、計画案を作り、都市計画の手続きなどを通じて地元への説明を行い、地元の理解を得ていくこととなります。

しかし、地区交通計画については、地域特性に配慮しつつ、地元との調整を図りながら、実現可能な施策を選び出すことが重要であり、特に「市民参画」の枠組みを取り入れて取り組んでいきます。

#### 3) 個別施策の具体化の検討

本マスタープランの推進は、個別の交通施設の整備計画や交通需要管理計画の実現など個々の施策に委ねられるものであり、今後、施策の具体化の方策を見定め、積極的な取り組みを進めることが必要です。

#### 4) 段階的整備の必要性

本マスタープランは、「かながわ交通計画」に示される自動車専用道路と一般幹線道路網の整備構想をはじめとし、周辺各都市の道路計画の進展や鎌倉市の将来の都市づくりの方向、深沢地域、大船地域などの拠点整備構想などを基にして検討したものであり、現時点でこれらの個々の整備時期を見定めることは困難です。

このことから、本マスタープランでは、鎌倉市の交通体系の目標像と交通施設整備の基本的方向までを示したものであり、実現にあたっては、さらに実施に向けた検討が必要で

す。

また、取り組みを効果的に進めるためには市民ニーズや交通状況をふまえ、整備の優先性を見定めた上で段階的な整備を検討していく必要があります。

## 5) 交通施設整備に関する財源の確保

交通施策の実現には多大な費用が必要なため、基本の方針にそった財政的裏付けを得ることが計画の推進の要となります。

鎌倉市ではこれまで都市計画道路網の整備が進んでおらず、過去10年間の整備速度で見れば、100年以上の時間を要することとなります。

今後、交通施設整備を推進するためには財政面での強化を図りつつ、国、県の協力を得るための体制を強めるとともに、代替地の確保や市街地整備事業の展開などに積極的に取り組んでいく必要があります。

## 6) 鎌倉らしい歩行空間の確保

交通施策の実現にあたっては、鎌倉が持つ歴史的・地形的な条件をはじめ、近年の市民生活の多様化や来訪者のさまざまな観光行動に対する理解を深めることが必要です。年間1800万人が訪れる鎌倉は、市民が住まい、来訪者が行き交い、集う観光都市であるとも言えます。

そのためには、まちに文化的独自性を付与する「個性あるまちづくり」を創造することが求められます。開発、経済状況、近代化志向に対応し、空間的資産を生かすために包括的政策が望まれます。

鎌倉の路地には、「人の通過空間」としての一次的機能に加えて、日本古来の建築手法にも似た見え隠れの楽しみがあります。鎌倉には歩く楽しみがあるというイメージをつくり、

歩く人が自然と商店街に向かう環境を創造することが、まちの活性化にとって大切な鍵となります。

今後は、自動車交通を念頭に置いた交通政策だけでなく、歩行者の視点や考え方を重視した、生活者と来訪者の共存、歩行者と自転車や自動車の共存を同時に実現することのできる人にやさしい政策を展開することが、鎌倉らしい交通政策であるといえます。

## 2. 計画の見直し

本マスタープランは、今後の社会環境の変化や交通施設の進展、交通状況の変化を的確に把握するとともに関連計画との整合に留意しつつ、鎌倉市における望ましい交通政策を

めざして、必要に応じ柔軟に見直しを行います。

また、今後予定されている全面改訂では、交通需要管理などの施策を積極的に評価し、「古都継承地域」と「都市地域」に区分したゾーンの再検討をはじめ今回（平成16年）の改訂にあたり市民等から出された意見も検討のうえプランに反映していきます。

## 〈用語の解説〉

*印	頁	用語	解説
	1 8	ラダー状の道路網	はしご状を意味し、主な交通動線が平行する2本の道路上にあって、この相互を連絡する何本かの道路（はしごの横木に相当）が配置されている状況をいいます。
	2 9	パークアンド（バス・レール）ライド	パークアンド（バス・レール）ライドは、都心部などの道路混雑や駐車場不足に対処するため、混雑地区の外側に駐車場を設置し、そこで自動車から公共交通機関（バス・鉄道）に乗り換えて目的地に向かう方法です。 国内でも実施例は多く、主に通勤対策として導入されていますが、石川県金沢市では観光交通対策として導入しています。 鎌倉地域では、国道134号沿道の海浜地域あるいは旧の切通しの外側に駐車場を確保し、主要な目的地までバスまたは鉄道で観光客を輸送する方法が考えられます。 平成8年度、七里ガ浜を中心にパークアンドレールライドの実験を実施しました。
	3 9	シャトルバス	パークアンドバスライドシステムは、その一環として駐車場と主要目的地の間を連絡するシャトルバスを必要とします。 鎌倉地域では、道路幅員の狭さを考慮するとミニバスの導入などを検討する必要があります。
	4 9	鎌倉フリー環境手形	鎌倉地域まで自動車で来た観光客を公共交通に転換させるのが、パークアンドライドであるのに対し、出発地（自宅など）から公共交通に転換させることを目的として考えられた方策です。 平成13年度から本格実施されており、鎌倉地域内の一定の鉄道（江ノ電）とバス路線が乗り降り自由になるフリー切符を、JR鎌倉駅、北鎌倉駅、江ノ電鎌倉駅、長谷駅で、小田急では各駅で販売しています。
	5 9	歩行者尊重道路	鎌倉地域交通計画研究会から出された「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」での造語で、意味合いとしては従来の歩車共存道路に近いのですが、さらに歩行者を優先した道路として提案されています。

*印	頁	用語	解説
	6 9	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手法です。 イタリアの古都フィレンツェなどで導入されているほか、国内でも長野県長野市など幾つかの実施例があります。
	7 9	総合的な情報提供	道路の混雑状況や駐車場の満車・空車情報、鎌倉地域での商業施策や取り組みなどの情報を、多様なメディアで提供する施策です。
	8 9	ロードプライシング	ロードプライシングは、一般には「混雑する道路を運転する場合には、その権利の代償を支払うべきである」という混雑税の概念により自動車交通の抑制を目的として、一定の区域内の一般道の通行に対して料金を課す手法です。 国内においてはまだ事例はありませんが、シンガポールやノルウェーのオスロベルゲン、スウェーデンのストックホルムなどでは、既に実用段階に入っており成果を収めています。 鎌倉地域の場合、周囲を山と海で囲まれており、地域への出入口は旧の切通しを中心として数カ所に限られているため、料金徴収ゲートの設置は比較的容易で、ロードプライシングに適した地形的条件を備えているといえます。また、選択性を有する手法であることから、観光地としての本市の特性とも協調できるものと考えられます。 その導入については、「無料公開の原則」から法的に一般道から料金を徴収することができないこと、経済的負担やわずらわしさを伴うため利用者の合意が得にくいことなど、解決しなければならない幾つかの課題を抱えています。ただし、国の「第11次道路整備五箇年計画（平成4年8月 建設省道路局・建設省都市局）」においても渋滞対策の一環としてロードプライシングが位置付けられ、実現に向けた検討が進むことが期待されるものです。

*印	頁	用語	解説	
	9	16	PT調査	パーソントリップ調査の略で、ある地点から他の地点への目的を持った人の動きを対象とした交通計画の立案のための基礎調査の一つです。 東京都市圏では昭和43年から10年間隔で実施されています。
	10	16	環境容量	歩行、居住、大気質、騒音、安全などの環境を一定水準に保つために許容できる自動車交通量をいいます。
	11	17	交通需要管理(計画)	道路や交通施設の機能を有効に活用するために、個々別々に発生する交通をコントロールする規制、誘導などの交通施策(計画)をいいます。 パーク&ライド、ロードプライシング、公共交通の優先策などが代表的なものです。
	12	22	発生・集中	ある地域又はゾーンにおいて、出発又は到着する交通の動きを示すもので、出発を発生、到着を集中といいます。
	13	22	トリップエンド	ある目的を持って、人がある地点へ移動するときの交通の発着の回数を示す単位をいいます。
	14	25	交通不便地域	鉄軌道及びバスの利用が困難な地域をいいます。
	15	29	都市計画道路	都市計画法に規定された都市施設のうち道路として計画決定されたものをいいます。
	16	29	概成済	路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道(概ね、計画幅員の2/3以上または、4車線以上の幅員を有する道路)をいいます。
	17	35	交通容量	道路の交通を処理する能力であり、道路の一方方向を単位時間あたりに通過することのできる車両の台数をいいます。
	18	36	環境基準	大気汚染、水質汚濁、土壌汚染及び騒音に係る環境上の条件について公害対策基本法に基づき定められているものです。

*印	頁	用語	解説	
	19	38	ノーマライゼーション	障害があっても普通の生活をする事ができ、差別されない社会を創るという基本理念です。
	20	41	新交通システム	既存手段ではカバーできないような交通需要に応えるために、新しく開発された交通手段、あるいは新しい運行サービスの総称で、一般的にはモノレールなどの中量軌道輸送システムをいいます。
	21	41	ハイブリッドバス	減速時の制動エネルギーを用いて充電し、加速時にエンジンを補助する機能を持つディーゼル、電気両用エネルギーによるバスをいいます。
	22	41	ダイヤモンドバスシステム	バスの新しい運行形態の1つで、ダイヤによる定時運行ではなく、利用者の呼び出し(demand)に応じてバスがその場所へ寄って利用者に乗せて目的地へ向かうものをいいます。
	23	60	人口集中地区	DID地区とも呼ばれ、人口密度が1=当り約4,000人以上の地区が集まる、合計の人口が4,000人以上の地域をいいます。昭和35年の国勢調査から都市的地域の特質を明らかにするため設けられた指標です。
	24	63	交通の静穏化	住宅系地域などにおいて、通過交通の進入や走行速度の上昇などの交通問題に対応して、路面を盛り上げたり、車道を蛇行させるなどの方法により、地区内の車の速度を抑制する手法をいいます。
	25	63	中量輸送システム	バスと鉄道の間期的な交通需要に対応する交通システムで、専用走行路を持つガイドウェイバスや横浜市のシーサイドラインなどのシステムをいいます。
	26	65	ダイヤルバス	電話での呼び出しに応じて、迎え行くバス運行方式で、「どこでも迎えに行き、どこでも送る」サービスと、「どこへでも迎えに行くが、一定の限られた目的地までしか送らない」サービスの二種類があります。
	27	67	I T S	インテリジェント交通システムの略で、自動車の運転のしやすさとその走行環境の改善を最新の情報技術を用いて実現しようとするもので、VICS、自動運転、自動料金収受、経路誘導等の技術体系を指します。

* 印	頁	用語	解説
28	67	ARTS	次世代道路交通システムの略で、路車間通信などによる道路の知能化、情報化を技術・応用の両面で発展させたシステムで、道路安全システム、輸送効率化システムなどがこれに含まれます。
29	67	UTMS	新交通管理システムの略で、我が国に普及した交通管制システムを高度化し、これらを核としてITSを構築しようとする構想で総合交通管理による安全で快適な交通の実現を目的とするものです。
30	78	プロモーション	<p>地区交通計画を実現していくには、取り組みを広く発信し、より多くの来訪者の理解と協力を得ることが必要です。このため、歩く観光のPR、商業者や交通事業者などによる各種サービスなどのプロモーション活動が重要で、検討プロセスでの相互理解や施策への評価などを対外的に伝えることも含めて、鎌倉地域交通計画研究会ではプロモーション自体を施策として位置付けました。</p> <p>具体的には、「市民が行う交通改善運動」、「商業者の公共サービス改善」、「静穏化された空間を活用した商業者の観光策の推進」、「交通事業者が行う公共サービス改善」などがあります。</p>
31	81	あんしん歩行エリア	交通事故抑制策のひとつとして、警察庁及び国土交通省が指定した地区（平成15年度全国796地区を指定）について、安心して移動できる歩行ネットワーク（歩行空間を連続的に整備）の整備、エリア内への通過車両の流入抑制などを行う事業です。

## 《参考資料》

### 古都鎌倉の歴史的経緯

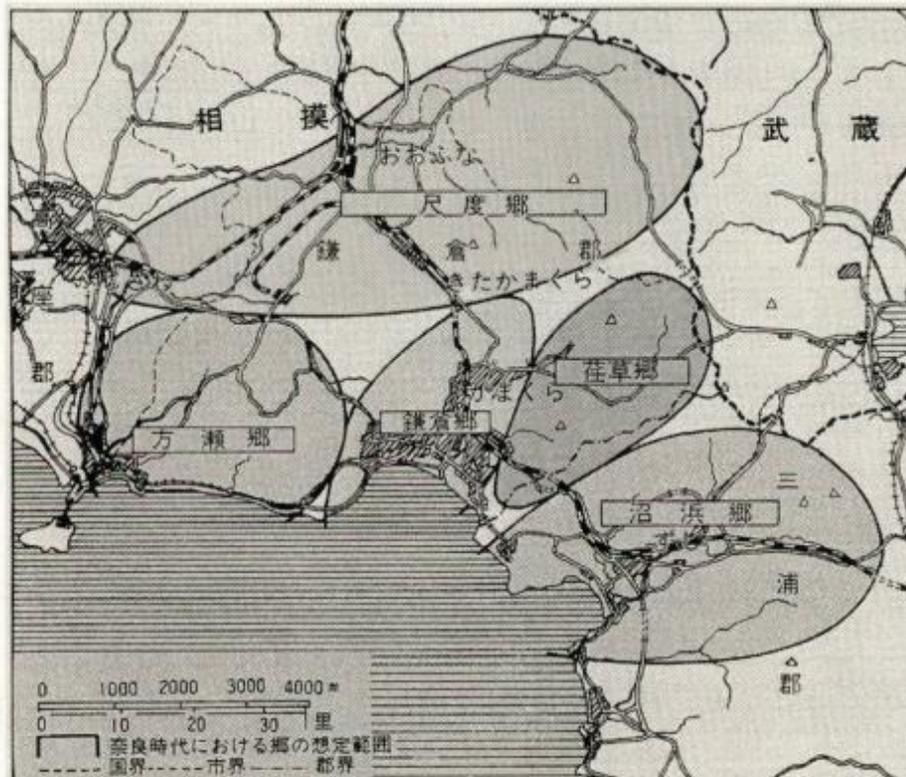
#### 奈良時代の「郷」構成と将来都市構造の類似性

将来の都市構造における地域構成は、本市の歴史的経緯を奈良時代にまでさかのぼって見た時の「郷」構成に類似しています。古き時代にも鎌倉、腰越、そして深沢から大船といった地域のまとまりがありました。

「郷」と地域の類似性

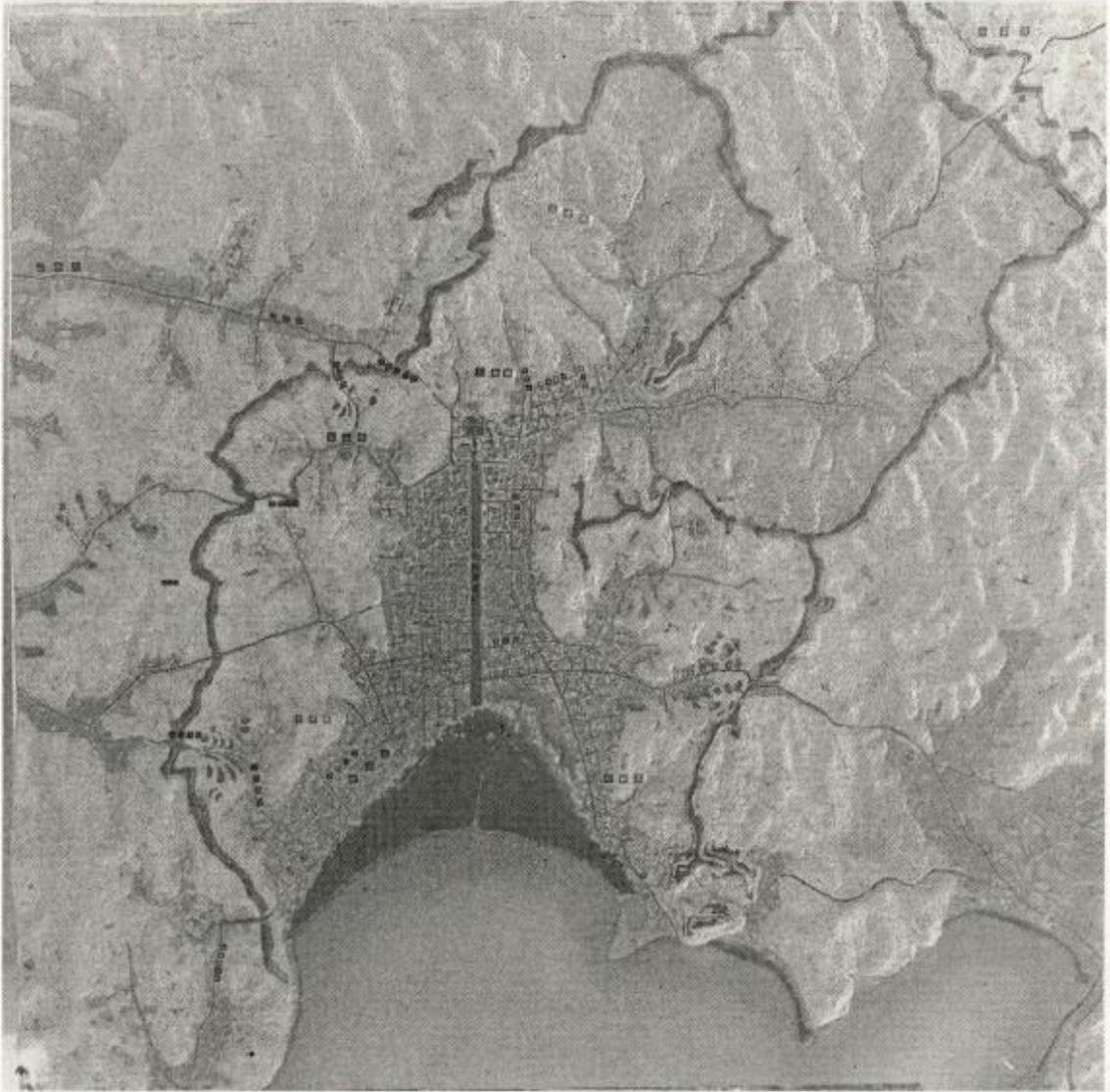
鎌倉郷+荏草郷	→ 鎌倉地域	→ 「古都継承地域」
方瀬郷	→ 腰越地域	
尺度郷	→ 深沢地域+大船地域（玉縄地域）	→ 「都市地域」

図 奈良時代の地域図



中世と現在の鎌倉の俯瞰図

城塞都市鎌倉の俯瞰図



中世鎌倉模型写真  
(国立歴史民俗博物館所蔵)

現在の鎌倉の俯瞰図



## 鎌倉市交通マスタープラン

発行 平成10年3月

改訂 平成16年5月

企画制作 鎌倉市都市整備部交通政策課

〒248-8686 鎌倉市御成町18-10

TEL 0467-23-3000