

# 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

## はじめに

鎌倉地域交通計画研究会は、平成7年7月に発足し、鎌倉地域の地区交通計画について、約10ヵ月にわたって審議、検討を重ねてまいりました。ここに、その検討結果がまとまりましたので、報告いたします。

古都鎌倉の観光拠点である鎌倉地域では、地域内や周辺都市で発生集中する自動車交通に加え、観光目的の自動車が流入するために、日祭日はもとより行楽シーズンの平日にも著しい交通混雑が生じています。このような交通問題を抜本的に解決するためには道路整備を推進していく必要があります。一方、鎌倉地域の道路網は中世の形態を踏襲したもので、歴史的環境の保全など様々な制約を抱えているために、短期間での道路整備は困難であり、このままでは、今の交通問題が長期間にわたり解決されないことになってしまいます。

このため、現在ある道路や駐車場等の交通施設の活用を基本にしながら、地域の交通問題を改善していく方策を検討し、推進していく必要があります。しかし、現在の交通施設では全ての自動車交通需要に対応できないため、自動車交通の抑制や公共交通サービスのあり方を見直すことが必要となります。また、このような方策は市民生活や商業振興にも大きく係わりを持つことから、その実現にあたっては、市民自らが計画づくりに参加し、市民が主体となって進めていくことが必要です。

以上の認識の基に、本研究会は市と市民、事業者、学識経験者及び関係行政機関より構成し、鎌倉地域の地区交通計画の基本的考え方、鎌倉地区交通市民宣言（案）、地区交通計画案について議論を深め、その検討結果を「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」として取りまとめるに至ったものです。

この提言が鎌倉地域の地区交通計画における市民と行政の共同指針となり、地区交通計画の具体化が図られることにより鎌倉地域の交通問題が改善され、さらには鎌倉地区交通市民宣言（案）で掲げた精神が広く全国に及ぶことを願っています。

最後に、研究会・専門部会の委員、専門部会長の埼玉大学久保田尚助教授、そしてこの計画づくりにご協力を頂いた方々に厚く御礼を申し上げます。

平成8年5月

鎌倉地域交通計画研究会

会 長 高 橋 洋 二

## 【 目 次 】

はじめに

1. 地区交通計画策定の背景	1
2. 鎌倉地域交通計画研究会について	2
3. 鎌倉地域内の交通の現状と課題について	3
1) 道路整備の実態	3
2) 交通需要の変化	4
3) 交通問題の発生状況	5
4) 市民意識調査結果	6
4. 地区交通計画の基本的な取り組みについて	7
5. 地区交通計画策定の基本的な考え方について	8
(1) 計画の位置づけ	8
(2) 計画目標	8
(3) 鎌倉地区交通 市民宣言(案)	10
6. 地区交通計画案について	11
(1) 施策の構造	11
(2) 自動車利用の抑制策	12
(3) 公共交通への転換方策	13
(4) 歩行・居住環境の向上策	14
(5) 総合的な交通情報	14
(6) プロモーション	15
(7) 鎌倉地域地区交通計画案	16
7. 計画案の実現に向けて	21
(1) 今後の進め方について	21
(2) 社会実験の提案について	22
(3) 市民と行政の連携のあり方について	22

おわりに

参考資料

# 1. 地区交通計画策定の背景

- ・ 鎌倉地域における交通問題は非常に深刻であり、早期に対応できる交通施策が求められている。
- ・ このため、現在ある道路や駐車場等の交通施設を基本とし、交通問題や課題に適切に対処していくための地区交通計画を策定することが必要である。

鎌倉市は、歴史的遺産や優れた自然景観を有する日本を代表する観光都市として、年間に約2000万人の観光客が訪れている。

古都の中心となる旧鎌倉（以下、「鎌倉地域」と呼称する）の道路網は、基本的に鎌倉時代の形態を踏襲している上に、道路の整備も遅れている。このように道路網が脆弱であるのに対して、鎌倉市及び周辺都市で発生集中する自動車交通に加え、観光目的の自動車交通が集中している。このため、鎌倉地域内では日祭日や行楽シーズンには著しい交通混雑を生じており、歩行空間や居住環境が著しく阻害されている状況となっている。

これらの交通問題を抜本的に解決していくためには、より積極的かつ強力な道路整備を推進していく必要がある。しかし、古都としての歴史的環境の保全など様々な課題を抱えているため、短時間で整備を行うことは困難であり、道路整備による対処の仕方だけでは、交通問題が長期間にわたり解決されないままとなる可能性が高い。

一方、鎌倉地域での交通問題の深刻さを考慮すると、早期に対応できる交通施策を実施していくことが求められている。このため、本研究会では、現在ある道路や駐車場等の交通施設を基本とし、これらの交通問題や課題に適切に対処していくための地区交通計画を策定することとしたものである。また、計画の策定にあたっては、高齢化社会の到来や地域住民の意向、鎌倉市の特性に配慮した計画とする必要がある。

## 2. 鎌倉地域交通計画研究会について

- ・ 市民生活等に大きく影響を与えるため、計画当初より地元を中心とした研究会により検討を進めることとした。

鎌倉地域における地区交通計画は市民生活や商業振興などにも大きな係わりを持つため、計画を策定する当初から、市と市民、事業者、学識経験者及び関係行政機関による研究会を設置し、検討を進めることとした。このような取り組み方は、本市の交通計画として初めての試みである。

検討にあたっては、この内容を広く市民の方々に知ってもらうために、研究会を公開するとともに、その結果をニュースで発行するなどにより情報を提供し、鎌倉地域の地区交通計画への理解と協力を得ることに努めた。

### 研究会及び専門部会のメンバー構成

(研究会) 商店会、自治町内会、市民 公募、寺社、民間企業、交 通事業者、警察、交通安全 協会、建設省、神奈川県、 学識経験者の38名で構成	(専門部会) 研究会委員のうち12名で構成
	(幹事・事務局) 鎌 倉 市

### 3. 鎌倉地域の交通の現状と課題について

鎌倉地域の地区交通計画の策定にあたっては、次に示すような地域が抱える交通の現状と課題の整理を行い、進めることとした。

- ・ 中世時代を殆どそのまま引き継いだ道路網に多くの観光交通が集中し、休日を中心に大変な混雑が生じている。
- ・ また、生活道路への自動車の流入などにより歩行空間の阻害や居住環境の低下など、日常生活においても大きな影響を与えている。
- ・ このため、これらの交通問題を早急に解決していくことが課題となっている。

#### 1) 道路整備の実態

##### ① 中世の城塞都市の形態を基本とする道路網

中世の城塞都市鎌倉は、南側の相模湾と他の三方の丘陵部を活用して建設され、地域外との交流は七つの切通しで行われていた。地域内の道路網は、北側丘陵部の麓の鶴岡八幡宮と海浜部を南北に結ぶ若宮大路を主軸として構成されており、並行して東に小町大路、西に今大路、東西方向には横大路、大町大路、車大路等の生活道路が築造された。

現代に至るまでの間には、JR横須賀線や江ノ島電鉄が開通し、海浜部の国道134号を始めとし、周辺の都市や横浜横須賀道路の朝比奈インターチェンジとを結ぶ幹線道路網が整備されているが、全体的には中世の城塞都市を踏襲した道路網となっている。

##### ② 整備率の低い都市計画道路

本市の都市計画道路は平成6年3月現在で37路線、総延長58.66kmが決定され、このうち幹線街路は25路線、56.44kmとなっている。市街化区域の幹線街路の密度は2.06km/km<sup>2</sup>と神奈川県平均1.94km/km<sup>2</sup>よりも高くなっている。しかし、その整備は遅れており、幹線街路のうち整備済は31.4%（17.74km）と県平均の45.6%に比較してかなり低い。

### ③ 総じて狭い計画幅員となっている鎌倉地域内の都市計画道路

鎌倉市の都市計画道路は大船駅及び鎌倉駅を中心として多く配置されている。大船地域での整備がかなり進んでいるのに対し、鎌倉地域では整備が遅れている。

鎌倉地域の都市計画道路は、鎌倉駅を中心とした放射方向の道路の幅員は16～22mであるが、地域内の道路の計画幅員は12m以下が殆どであり、観光客を主体とした多くの歩行者に対して、安全で快適な歩行空間を提供する程の計画幅員とはなっていない。

## 2) 交通需要の変化

### ① 増加している自動車交通需要

昭和53年度と63年度の東京都市圏パーソントリップ調査結果を比較すると、鎌倉地域の交通総量は約24万トリップではほぼ横這いであるが、自動車利用交通は約5万トリップから約6万トリップへと1.2倍に伸びている。

鎌倉市ではJR、江ノ電、湘南都市モノレールが運行し、バス網も充実しているため、公共交通のサービス水準はかなり高い。しかし、交通全体に占める自動車の割合は、昭和53年の21.3%から昭和63年には26.6%へ増加しており、県平均値の28.4%に近づいてきている。

### ② 多量に流入する観光交通

鎌倉地域には、夏季の休日並みの観光交通がほぼ年間を通じて流入してきており、少なからぬ影響を与えている。

神奈川県統計調査から試算すると、秋季休日の1日入込客数は約2.5万人強であり、鎌倉地域の人口の約53%にも相当する。

一般的な都市においては、休日の交通量は平日の8～9割程度となる。一方、鎌倉地域では、秋季において地域内に流入する自動車交通量は平日及び休日ともに約3.8万台/12hと変わることがなく、休日に多くの観光交通が集中していることが大きな要因となっている。また、流入する交通のうち通過交通は平日で約2割、休日で約3割と休日の方が多くなっている。

このように、日常的生活交通に観光交通が重なることにより、休日における交通問題が生じている。

### 3) 交通問題の発生状況

#### ① 非常に深刻な休日の交通渋滞

秋季の休日交通量調査では、鎌倉地域内において最も自動車交通量が多いのは国道134号の約1万7千台/12hであり、鎌倉参道線は9千台~1万台/12hとなっている。

道路の交通容量を上回る自動車交通が流れるため、八幡宮前交差点、下馬交差点、滑川交差点、長谷観音前交差点などでは平日にも渋滞が生じ、休日には渋滞長が500mを超えている。交通量的には平日よりも休日の方がやや多い程度であるが、観光目的の自動車の帰宅ピークが午後3時から5時頃に集中するため、より著しい渋滞が発生している。また、海浜レジャーの自動車が集まる夏季においては、極めて著しい交通渋滞が引き起こされている。

#### ② 休日に著しく低下する自動車の走行速度

平日における自動車の走行速度は、鎌倉市周辺地域で約27km/h、鎌倉市全体で約22km/h、鎌倉地域でも約18km/hと、周辺に比較してやや低い程度となっている。

一方、休日になると、鎌倉市周辺地域は約27km/h、鎌倉市全体は約9km/hと非常に低くなり、鎌倉地域では約6km/hにまで低下する。

#### ③ 歩道整備の遅れと区画道路への自動車の流入により

##### 阻害される歩行及び居住環境

道路構造令の歩道設置基準に基づくと、鎌倉地域内の主要な歩行者ルート全てに歩道を設置することが必要とされるが、歩道が設置されていない道路や歩道幅員の狭い道路が多い。

「車対人」の交通事故は歩道が設置されていない路線はもとより、歩道設置の路線でも発生している。これは歩道幅員が狭いために、歩行者が車道にはみ出るために引き起こされると考えられる。

また、鎌倉参道線を始めとする幹線道路において渋滞が発生し、かつ走行速度が著しく低下する結果、自動車が生活道路へ流入し、鎌倉地域の住民と観光客の歩行環境及び居住環境を悪化させる大きな要因となっている。

#### ④ 基準が将来的に達成できなくなる可能性のある騒音及び大気汚染

二酸化窒素濃度は環境基準を満足し、自動車騒音は10の調査地点のうち限界値を超えたのは1地点のみである。但し、鎌倉市内では騒音レベルは長期的に見ると横ばいの状態が続いているが、周辺地域では環境基準に適合しない箇所が徐々に増えてきているため、将来的には大気汚染や騒音等の基準を守れなくなる可能性が高いと考えられる。



#### 4) 市民意識調査結果

(平成7年10月実施。市民1000人を無作為抽出した上で、郵送方式のアンケート調査を実施し、75.7%の回答を得た。)

① 特に休日での混雑が問題とされており、

安全で快適な歩行環境をつくることが最も重要だとされている

道路の混雑(特に休日)により自動車で移動することが困難となることが最も大きな交通問題と認識されており、問題解決の方針としては「安全で快適な歩行環境をつくること」が約70%、「道路整備の推進、道路交通の円滑化」が約60%、「自動車交通量の抑制」と「公共交通の充実」が約50%となっている。

② 車の乗り入れ制限は多くの市民に支持されている

車の乗り入れを制限することは約75%の市民が支持している。但し、「効果や影響を確かめて現実的な方法で」が約60%、「実験(試行)による効果の確認」や「曜日や時間の限定」が約50%、「情報提供による混乱の回避」が約45%となっている。また、自動車の乗り入れを制限する対象としては、「全ての自動車を公平に扱うべきである」が約70%であり、制限された場合には「自動車の利用を控え、公共交通機関を利用する」市民が多くなっている。

## 4. 地区交通計画の基本的な取り組みについて

本研究会では、鎌倉地域の交通の現状と課題を踏まえ、単に交通問題のみを対象とするのではなく、「鎌倉地域において安全で快適な歩行空間と居住環境を再生し、観光都市と住宅都市という相異なる性格を調和させる計画」を目指すことが議論された。また、この計画づくりにおいては次の3つを基本とし、取り組みを進めていくこととした。

- ・ 市民主体で取り組んでいく。

この計画は市民生活や商業振興などにも大きく係わりを持つことから、本研究会の設置の主旨に従い、計画策定の当初の段階より、市民自らが計画づくりに参画し、その実現にあたっては、市民が主体となって市民と行政が協働で進めていくこととした。

- ・ 現在ある交通施設を基本として取り組んでいく。

鎌倉地域の自動車交通問題を抜本的に解決するためには、道路整備が不可欠である。さらに、自動車利用は今後とも増大すると考えられるため、鎌倉市の将来的な道路整備の方向性を慎重に検討し、より積極的に取り組んで行くことが必要である。しかし、鎌倉地域は古都としての歴史的環境の保全など様々な制約を抱えており、これまでの道路整備の経過などを考慮すると、道路整備による対処だけでは交通問題が長期間にわたり解決されないままとなる可能性が高い。

現在の交通問題は非常に深刻であり、緊急に解決していくことが求められていることから、本研究会では、現在ある道路や駐車場等の交通施設の活用を原則として考えられる方策に取り組んでいくこととした。

- ・ 実験を重ねながら計画の具体化に向けて取り組んでいく。

この計画を具体化していくには、計画案の中から実施が可能と思われるものを取り上げて、実験を繰り返し行うことで市民や関係者の理解を深めつつ、さらに課題を抽出し改善を加えていくこととした。

## 5. 地区交通計画策定の基本的な考え方について

### (1) 計画の位置づけ

計画策定にあたっては、問題解決の緊急性に鑑み、すぐにでも対応可能な方策を見出すこととした。その際、鎌倉地域の歴史性・地形などの特性や、これまでの道路整備の進捗状況などを考慮し、計画づくりを行うこととした。

- ・ 日本の代表的な古都の中心である鎌倉地域において、自動車利用を抑制し、公共交通を主体とする交通手段に転換することによって古都鎌倉の再生を図る。
- ・ さらには周辺の都市をも含めた湘南・三浦半島地域全体の交通環境の改善へと発展させていくための『先導的な役割を果たす地域』として位置づける。

### (2) 計画目標

鎌倉地域で実現可能な方策を見出すためには、「地域づくり」、「まちづくり」、「観光地づくり」といった視点から、次のような計画目標を設定した。

- ・ **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**

現在の交通施設等を活用しながら、自動車利用を抑制するとともに、この代替えとしての公共交通サービスの充実を図ることにより、鎌倉地域の交通問題を改善し、安全で快適な地域づくりを目指していく。

また、自動車利用を抑制していくためには、地域の外からの自動車のみを対象とするのではなく、鎌倉市民自らも自動車利用を自粛し、またはその対価を支払うことにより、その実現を図っていく。

・ 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

鎌倉市が目指す「歩く観光」を推進し、ハンディキャップのある人や高齢者などが安心して歩ける歩行空間の充実を図るとともに、住宅地内への自動車交通の流入を抑制し、交通の静穏化を図ることにより、市民生活と観光が共生できるまちづくりを目指していく。

・ 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

鎌倉市は全国でも有数の観光地であり、自動車利用を抑制することにより、その経済基盤が本質的に損なわれることがあってはならない。

このため、鎌倉地域に訪れる人の総量を抑制するのではなく、使いやすい公共交通機関と安全で快適な歩行空間の組み合わせにより、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を目指していく。

### (3) 鎌倉地区交通 市民宣言 (案)

前述の計画目標を実現するためには、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の方法を根底から見直す必要がある。

そこで、本計画の精神を以下に「鎌倉地区交通 市民宣言 (案)」としてまとめ、ここに表明することとした。

#### 鎌倉地区交通 市民宣言 (案)

私たち鎌倉市民は、自らの自動車利用を自粛し、徒歩と公共交通を中心とする交通環境を創り、古都鎌倉の歴史的遺産や風土を活かした新しい街づくりを進めることを宣言します。

その実現に向けては地区で働く人達や遠来の顧客とともに手を携えて進めます。

私たち鎌倉市民は、

「歩いて楽しい街」、

「静かできれいな街」、

「子供や高齢者にやさしい街」、

「電車やバスが利用しやすい街」、そして

「市民と遠来の顧客が共生しやすい街」をつくります。

私たち鎌倉市民は、この宣言の精神が湘南地域へそして全国に広まることを願います。

平成〇年〇月

鎌 倉 市

## 6. 地区交通計画案について

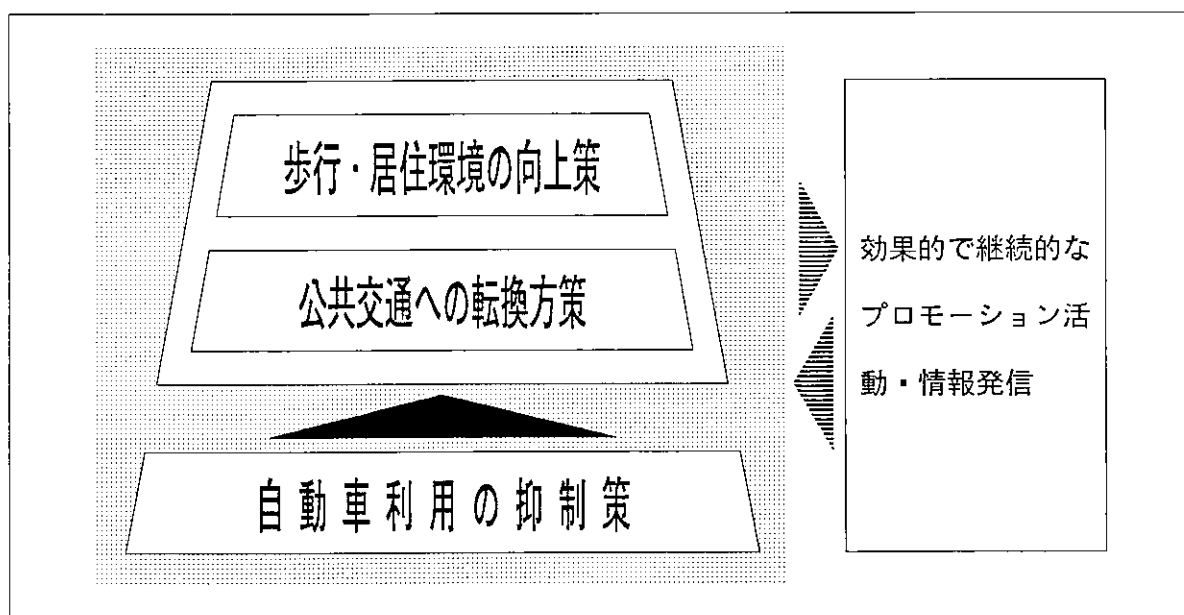
### (1) 施策の構造

計画の基本としては、「自動車利用の抑制」を基盤に置き、その上で「公共交通への転換」と「歩行・居住環境の向上」を図るという考え方とした。

また、施策をより効果的に実施するには、歩く観光のPR、商業者や交通事業者等による各種サービスの実施などのプロモーション活動が重要であり、このプロモーション自体も施策として位置づけるものとした。

さらに、各々の施策を実現するにあたり、施策実現までのプロセスにおける相互理解や、施策そのものの評価を市民そして対外的に伝えることが重要であり、施策と活動についての情報を継続的に提供・発信することにより、鎌倉地域・地区交通計画の基本的な認識をつくり上げることが大きな目標となる。これらの考え方を、施策の構造として以下に示す。

#### 施策の構造



基本的な施策	施策のメニュー
歩行・居住環境の向上策	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者尊重道路</li> <li>ゾーンシステム（交通静穏化）</li> </ul>
公共交通への転換方策	<ul style="list-style-type: none"> <li>パーク&amp;レールライド</li> <li>パーク&amp;バスライド</li> <li>シャトルバス（ミニバス）</li> <li>バス専用レーン</li> <li>バス追越し現示</li> <li>乗り継ぎの利便化（周遊券等）</li> <li>円滑な交通制御</li> </ul>
自動車利用の抑制策	<ul style="list-style-type: none"> <li>ロードプライシング</li> </ul>

## (2) 自動車利用の抑制策

- ・ ロードプライシングの導入に向けての検討を進める。

本研究会では、鎌倉地域において安全で快適な歩行空間と居住環境を再生することを目標とし、現在の交通容量に見合うまで自動車交通量を抑制または公共交通機関に転換させていくことを実現できるかが、計画案全体の成否に大きく係わっている。

このため、鎌倉地域の外周部で自動車の流入をコントロールする方策として、ロードプライシングの導入を提言する。ロードプライシングは、一般的には「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、非常に混雑する路線で有料道路のように料金を徴収するシステムであり、世界的にはシンガポールを始めとして導入された事例がある。鎌倉地域においては、歴史的環境や自然環境の保全が図られる程度に自動車交通量を削減することが主要な導入目的となる。いずれにしても、導入のためには法改正等の手続きが必要となるが、国の第11次道路整備5箇年計画で交通マネジメントの方策として位置づけられており、基礎的な調査・研究が進められている。

鎌倉地域は、七つの切通しで地域外と交流していた城塞都市の形態を踏襲しており、外周部に9箇所程度のゲートを設けることで対応が可能であると考えられる。その対象については、公平性を原則として十分な検討が必要である。

また、自動車交通を抑制するには、単に外周部で流入をコントロールするのみではなく、地域内においては歩行者や公共交通機関を優先する方策を導入することによって、自動車の走行に抵抗をつけていくことが必要である。

ロードプライシングによる料金収入の用途については、例えば歩行者尊重道路の整備や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。特に、後述するパーク&ライドやシャトルバス（ミニバス）等を有効な施策とするためには、駐車料金や乗車料金を無料または安価にすることが必要なので、上記収入の運用方策を検討することが重要である。

### (3) 公共交通への転換方策

- ・ パーク&ライド及びシャトルバス、バス専用レーン、バス追越し現示等、公共交通への転換を図る総合的な施策の導入を検討する。

鎌倉地域への自動車交通の抑制策とともに、公共交通への転換方策を同時に行うことにより地域内の自動車交通負荷を大幅に軽減していく。また、歩く観光を充実させ、かつ日常生活の利便性を高めるための公共交通を整備していく。

鎌倉地域の周辺部の駐車場を活用または駐車場を整備し、自動車利用者をパーク&レールライドにより江ノ電に、パーク&バスライドによりシャトルバスに乗り換えさせる。また、徒歩圏を超える観光拠点を結ぶシャトルバスを運行するとともに、交通静穏化と日常生活の利便性を高めるミニバスを運行する。さらに、公共交通の優先方策として、路線バスやシャトルバス（ミニバス）等の主軸である鎌倉参道線にはバス専用レーンを、代替え路線がなく非常に混雑する金沢鎌倉線にはバス優先策（バス追越し現示等）を導入する。

これらの施策とともに、公共交通機関の乗り継ぎを利便にするために、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を発行する。また、江ノ電踏切に近接し、非常に混雑する下馬の交差点では、その交通処理能力を高めるために、踏切と連動させた信号制御を行うものとし、一般車も含めて公共交通機関が円滑に走行できるようにする。

なお、鎌倉市役所～湘南モノレール湘南深沢駅間でのシャトルバスの運行は、鎌倉駅西口周辺の道路を静穏化させ、藤沢鎌倉線の自動車交通量を削減することを目的としている。但し、藤沢鎌倉線に接続する今小路通りは5～7mと狭く、幹線道路として機能する程の幅員を有していないことから、藤沢鎌倉線からの一般車両については市役所で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していくものとする。



#### (4) 歩行・居住環境の向上策

- ・ 主要な観光及び生活道路の歩行者尊重道路としての再整備、通過交通が進入している地区でのゾーンシステムの導入を検討する。

自動車利用の抑制策と、公共交通の利便性・魅力の向上による自動車交通の転換策により、鎌倉地域での自動車交通量は大幅に削減されることになる。但し、通過交通が入り込む地域内の道路は、ネットワーク的に自動車が走行しやすくなっているため、自動車の走行に抵抗を与え、安全に歩けるように歩行者を尊重した道路（歩行者尊重道路）として再整備する。

道路幅員が6～8m程度であるにも係わらず、多くの通過交通が進入している今小路通りや小町大路を歩行者尊重道路として再整備する。

由比ガ浜・長谷地区には多くの通過交通が進入してきているため、同地区を3つのゾーンに区分し、地区の主要道路を部分的に改良・遮断することにより通過交通を排除し、交通静穏化を図る。

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ため、由比ガ浜・長谷地区での通過交通対策とともに、海浜公園から周辺観光拠点に至る道路を歩行者尊重道路として再整備する。

また、江ノ電長谷駅前の主要地方道藤沢鎌倉線は、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、主要地方道ではあるが同駅前を歩行者尊重道路としての整備を検討する。なお、本研究会で提案した市民宣言（案）の精神が湘南地域に波及し、隣接都市においても自動車交通量が削減・転換され、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していくものとする。

#### (5) 総合的な交通情報

- ・ 鎌倉地域における総合的な交通情報の提供を検討する。

鎌倉地域内及び周辺の道路での混雑状況、七里ガ浜駐車場を含めた鎌倉地域内の駐車場での満空状況、ロードプライシングの実施状況等の交通情報に加えて、路上案内板、ナビゲーションシステム、テレビやラジオ等の多様なメディアを用いて提供する。

(6) プロモーション

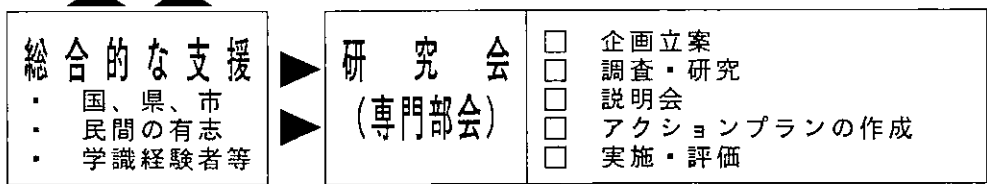
・ 市民宣言の精神を周知し、よりよいまちづくりを進めるために、地元住民や商業者及び交通事業者と行政との協働によるPRやキャンペーン等のソフト施策を展開するとともに、一連の取り組みを地域内外に広く発信する。

主体的な参加を期待するのは、地元住民、商業者、交通事業者に大別され、鎌倉地域での3つの計画目標に対するプロモーションの考え方を以下に整理する。

また、調査・企画立案の状況や関係機関や周辺市町村との調整状況、実験内容や実施後の評価等についても、広報や市民ニュース及び各種のメディア等により、市民そして対外的に広く情報を提供・発信していくものとする。

プロモーションの考え方

具体的な 主体的な参加を 期待する人達 具体的な 計画 目標	・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ぐらの観光地づくり
地元住民	■ 市民主導の交通改善運動 ・ 自動車利用を自粛するステッカーやバッジ 環境バス 等		
商業者	■ 商業者主導の公共サービス改善 ・ 荷捌車両の集約化や時間規制 ・ 違法駐車管理 ・ 待ち行列の対策 等	■ 静穏化された空間を活用した商業者主導の観光策の推進 ・ 新たな魅力ある観光ルートの検討 ・ 観光イベントの企画や実施（鎌倉を歩こうキャンペーン等） ・ マスメディアの活用 等	
交通事業者	■ 交通事業者主導の公共サービス改善 ・ 割り引き切符（鎌倉周遊券、相互割り引き等） ・ 新たな公共交通システム（相乗りタクシー、観光用デマンドバス等）	(経済基盤成立への寄与)	



## (7) 鎌倉地域地区交通計画案

これまでに検討した内容を精査し、わかりやすくコンパクトにとりまとめ、表と図にしたものを計画案としてまとめた。

### 施 策 の 一 覧 表

(1/2)

		施 策 の 内 容
自動車交通 の抑制策		<p>① 鎌倉地域におけるロードプライシング</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鎌倉地域の外周9箇所(19頁のゲ-11~ゲ-19)で料金を徴収する。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p>注) 料金収入を、例えば歩行者尊重道路の整備やパーク&amp;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。</p>
公共交通 への 転換 方策	パーク &ライド	<p>② 江ノ電七里ガ浜でのパーク&amp;(レール)ライド</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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&amp;(レール)ライドを導入する。</li> </ul>
	パーク& バスライド	<p>③ 海浜公園でのパーク&amp;バスライド</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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&amp;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)。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
		<p>④ 深沢地域でのパーク&amp;バスライド</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 深沢地域での開発に伴い駐車場を整備し、パーク&amp;バスライドを導入する。</li> <li>・ 鎌倉駅西口への直行バスを運行する。</li> </ul>
		<p>⑤ 鎌倉霊園でのパーク&amp;バスライド</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鎌倉霊園の駐車場(約300台)を活用したパーク&amp;バスライドを導入する。</li> <li>・ 鶴岡八幡宮への直行バスを運行する。</li> </ul>
	シャトル バス (ミニバス)	<p>⑥ 海浜公園~鶴岡八幡宮間(③と対応)</p> <p>⑦ 大仏~材木座地域間(〃)</p> <p>⑧ 鎌倉霊園~鶴岡八幡宮間(⑤と対応)</p> <p>⑨ 鎌倉市役所~湘南モノレール湘南深沢駅間(④と対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
バス専用 レーン	<p>⑩ 鎌倉参道線でのバス専用レーン</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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&amp;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。</li> <li>・ 路上駐車を排除する効果も持ち合わせる。</li> </ul>	

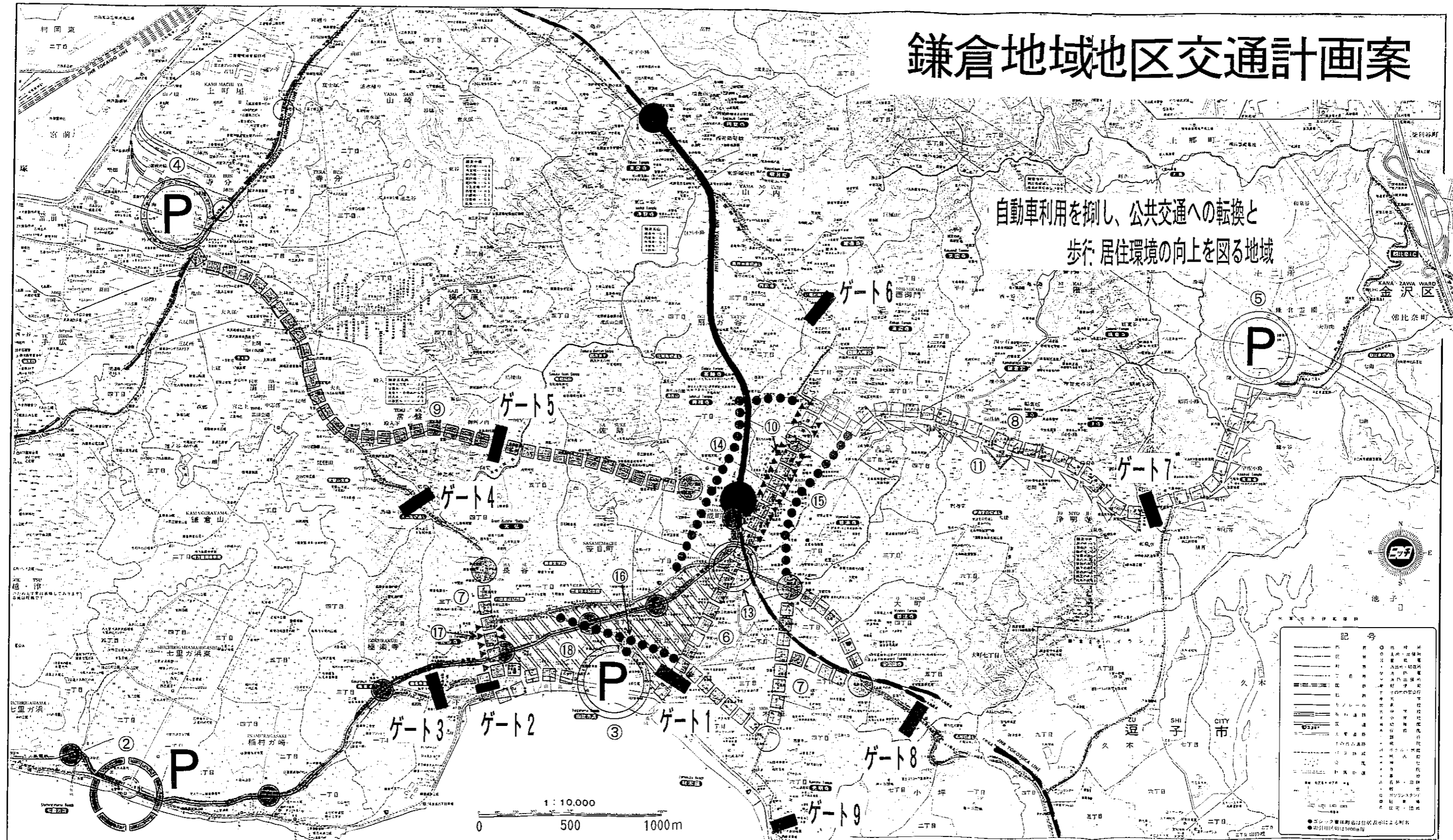
施 策 の 一 覧 表

(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 ・ 居 住 環 境 の 向 上 策	歩行者 尊重道路	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 ・ 小町地区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。 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。
	地区通過 交通対策	⑱ 由比ガ浜・長谷地区でのゾーンシステム ・ 通過交通が流入する同地区を3つのゾーンに区分、地区の主要道路を部分的に改良、遮断することによって通過交通を排除し、交通静穏化を図る。
総合的な 交通情報	⑲ 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。	

# 鎌倉地域地区交通計画案

自動車利用を抑制し、公共交通への転換と  
歩行・居住環境の向上を図る地域



記号

○	バス専用レーン	○	歩行者専用道路
▼	バス追越し現示	▽	通過交通対策 (ゾーンシステム)
○	円滑な交通制御	●	JR
●	歩行者専用道路	○	シャトルバスルート以外の主要道路
○	駐車場	○	地域内移動区間
○	パーク&バスライド	○	その他の区間

● 2013年現在の実況によるもの  
○ 2013年現在の実況によるもの

凡	例
ロードプライシング (料金徴収用のゲート)	ゲート1~9
パーク& (レール) ライド	海浜公園 深沢地域 鎌倉霊園
駐車場	海浜公園 深沢地域 鎌倉霊園
シャトルバス 江ノ電 新駅 既設駅	シャトルバス 深沢地域 鎌倉霊園

凡	例
バス専用レーン	歩行者専用道路 (長期的には歩行者天国化を検討)
バス追越し現示	通過交通対策 (ゾーンシステム)
円滑な交通制御	JR
歩行者専用道路	シャトルバスルート 以外の主要道路
	地域内移動区間 その他の区間

## 7. 計画案の実現に向けて

### (1) 今後の進め方について

#### ・ 提案施策の実現化に向けての検討

鎌倉地域における地区交通計画は市民生活や商業振興などに大きな係わりを持つことから、市と市民、事業者、学識経験者及び関係行政機関による本研究会で検討を進め、20の施策からなる地区交通計画案を提案した。

この計画案の実現に向けては、市民と行政がより緊密な連携をし、今後さらに詳細な検討を進めていく。

#### ・ 鎌倉地域へのロードプライシング導入に関する調査・研究

本研究会では地域への自動車流入をコントロールする具体的な方策として、ロードプライシングを導入することを提言してきたが、現在の日本では法制度上、一般道で料金を徴収することはできない。

このような法制度上の問題、そして技術的な課題を明確にし、鎌倉地域へのロードプライシングの早期導入を図るために、積極的な取り組みを進めていく。

#### ・ 自動車利用の抑制のための社会実験の実施

本計画案は、自動車利用が抑制される代わりに「高水準の公共交通サービス」や「安全で快適な歩行空間と居住環境」が享受でき、あわせて商業観光も活性化できることを基本としている。このためには、まず「個人的には便利な自動車」から「便利さを共有する公共交通の機能回復」へと交通施設の利用に係わる価値観を変えることができるかどうか、計画案の実現に向けて最も重要なポイントになると考えられる。

そこで、プロモーションの意味も含め、社会実験を重ねながら、その効果や課題を確認し、市民や関係者の理解と協力を得て計画を進めていく。

## (2) 社会実験の提案について

### ・ 平成8年度に七里ガ浜でのパーク&(ルール)ライドの実験の実施

平成8年度には、七里ガ浜でのパーク&(ルール)ライドを市民参加で行うことにより社会的な気運を高め、さらに自動車交通を公共交通機関に転換する施策についての基礎的なデータ等を収集していくこととする(23頁に実験案を示す)。

### ・ 平成9年度以降に全体計画を仮想的に体験できる実験の実施

地区交通計画の全体を仮想的に体験できる実験を実施するには、その影響のシミュレーションを行い、流入コントロールの方法などに関する詳細な計画を立案するとともに、実験の実現に向けて関係機関や周辺市町村との協議・調整を図りながら進めていくことが必要である。

このため、平成9年度以降で流入コントロール実験の素地が整った段階で、歩行環境と公共交通サービスの向上を仮想体験させる実験を行う。この実験により、全体計画の効果と問題点を把握し、計画の実現性を検証するとともに、市民のコンセンサスの形成に資するプロモーション活動を広く展開し、全体計画の実現を図ることとする(25頁に実験案を示す)。

## (3) 市民と行政の連携のあり方について

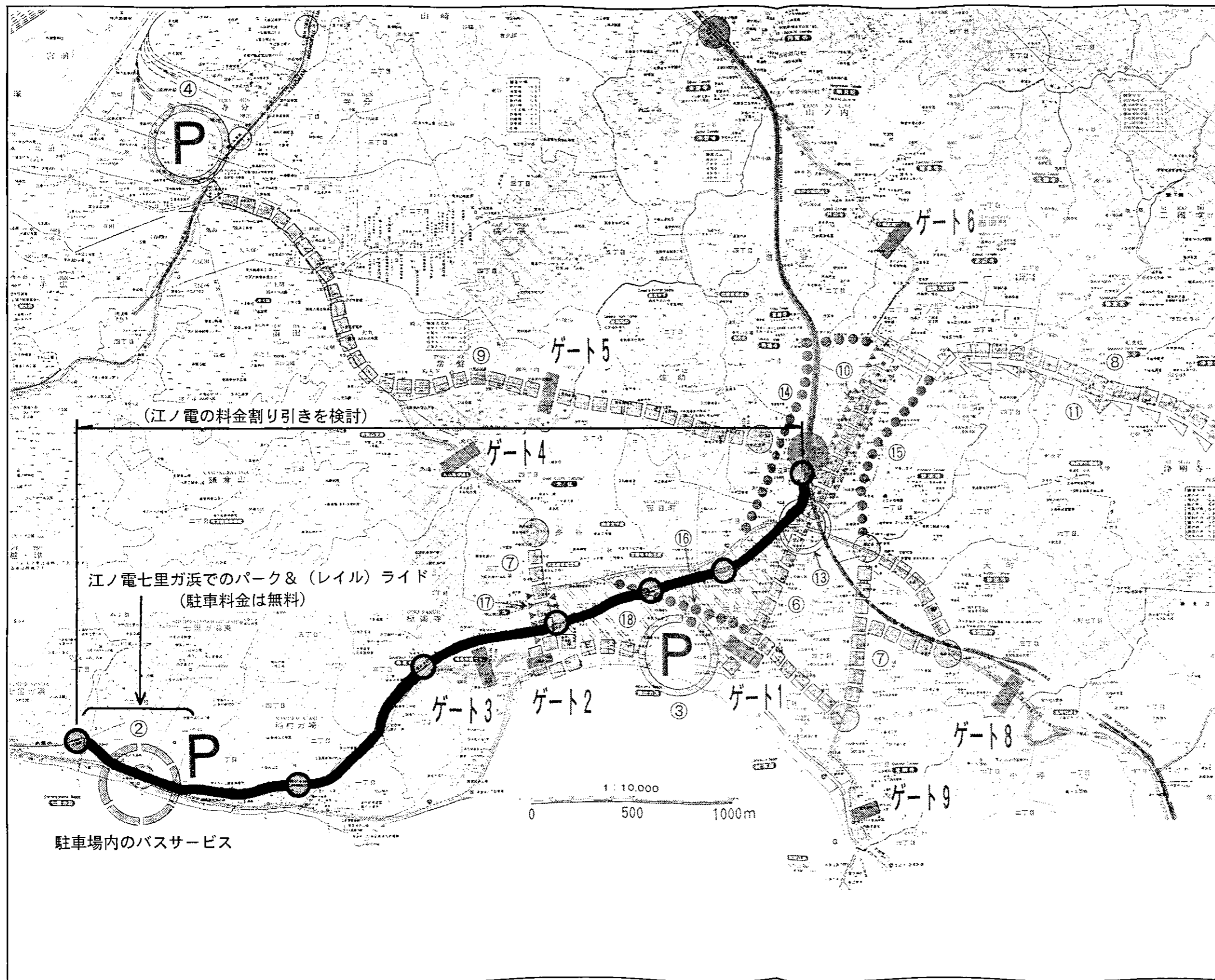
### ・ 市民と行政の両輪体制による計画の推進

これまでの議論では、研究会の役割は、計画案づくりで終わるのではなく、計画の実現まで市民の立場から関わり続け、本提言の提出後も、計画の実現に向けて活動を継続していくことが確認されている。

また、本提言にはロードプライシングの提案を始め、法制度の検討が必要な施策も含まれていることから、行政間で「調整会議」を開いて検討を進めていく。すなわち、市民による計画案の具体化と、行政による実現性の検討という両輪体制で進めていくこととする。

# 平成8年度の実験案

【江ノ電七里ガ浜でのパーク&(レール)ライド】



## <実験案の考え方>

- ・ 江ノ電七里ガ浜駅の東側にある約500台の駐車場を利用してパーク&(レール)ライドの実験を行う。利用者はこの駐車場にマイカーを置き、江ノ電を使って長谷駅、鎌倉駅方面に向かうことになる。
- ・ 駐車料金は無料、江ノ電の料金も割引を検討する。
- ・ 駐車場は東西に細長いので、駐車場内でのバスサービスも検討する。

## <実験の効果と課題>

- ・ 道路の混雑が緩和されていなくても成立し得る、最も現実的な実験方法である(観光バスを中心とした活用が見込める)。
- ・ 関係機関との調整は比較的容易である。
- ・ 鎌倉地域への自動車交通量を抑制あるいは転換する総合的な施策を伴っていないので、一般の自動車が活用することは余り期待できないが、道路が非常に混雑している場合には活用が見込まれる。
- ・ 何よりも、鎌倉地域の交通改善を社会実験という形で着手することにより、計画案全体の実現に向けての社会的気運を醸成されることが期待される。



# 平成9年度以降の実験案／歩行環境と公共交通サービス向上の仮想体験型

【自動車の流入コントロールによる歩行環境と公共交通サービスの向上】

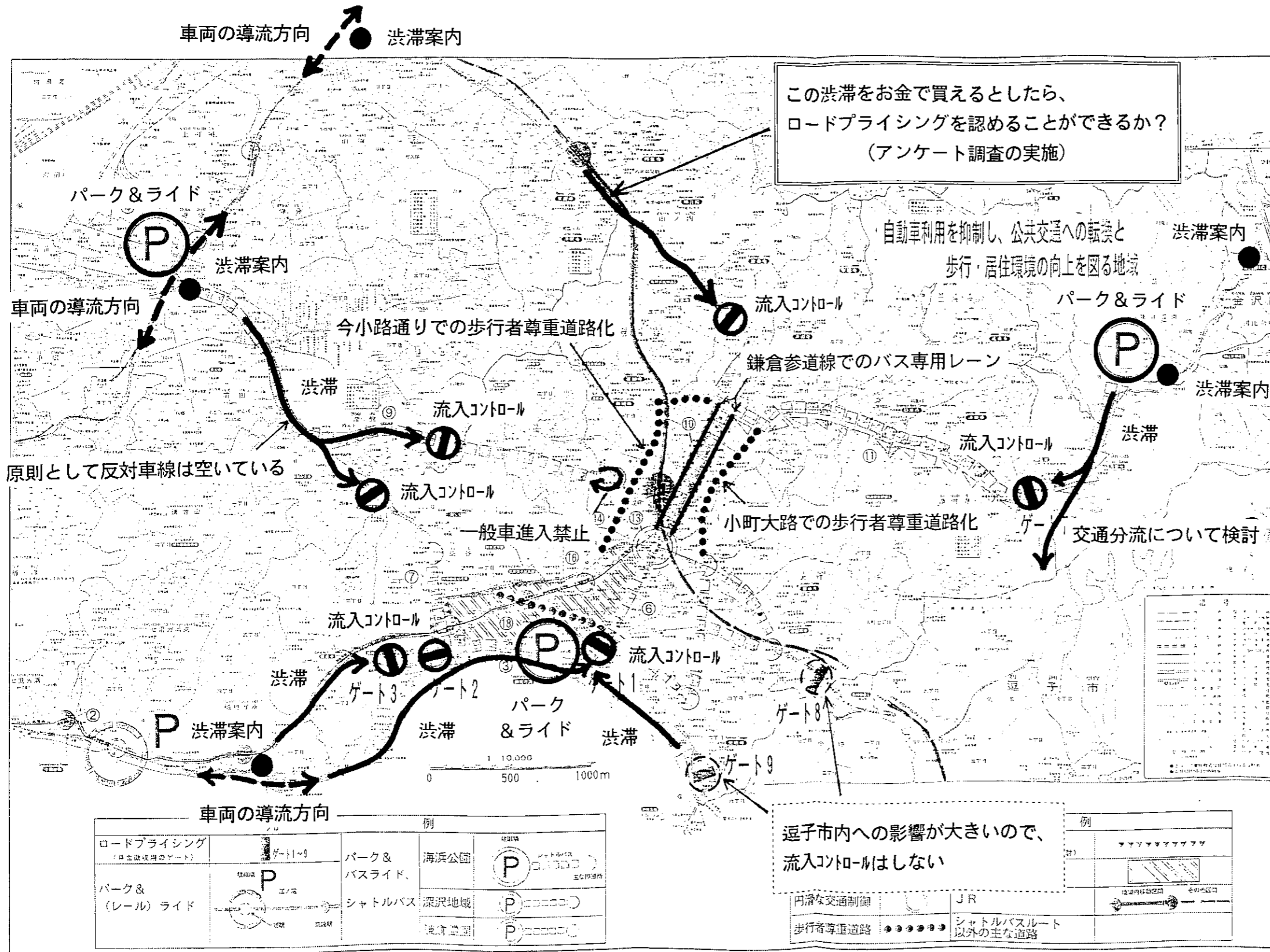
<実験案の考え方>

全体計画の最終的な姿をイメージさせる実験案

- ・ 全体計画案でロードプライシングの料金徴収箇所とした場所（19頁のゲート11～ゲート17）において地域内が混雑しないように流入する車の量をコントロールする（周辺の幹線道路交差点で実験実施と渋滞の発生状況を情報提供する）。一方で、地域内では車の走行に抵抗を与える。
- ・ 流入をコントロールする場所において、発生する渋滞をお金に置き換え得るかといった趣旨のアンケートを行い、ロードプライシング導入の可能性や適正料金等を同時に調査する。
- ・ なお、逗子方面以外は鎌倉市内で渋滞が収まるのに対し、逗子方面では影響が出る可能性があるため流入コントロールはしない（19頁のゲート8とゲート9）。

<実験の効果と課題>

- ・ 鎌倉地域への流入をコントロールしやすく、ロードプライシング導入のための基礎的な判断基準も得ることができる。
- ・ 短期間であっても鎌倉地域全体としての意識改革を促すだけの強力なインパクトを持っており、全国に発信するアピール度は極めて高い。
- ・ 鎌倉地域の外側に渋滞を引き起こす可能性があり、副作用も大きいため、実験実施前にシミュレーション等で確認を行う必要がある。
- ・ 市民のみならず、隣接都市も影響を受けるので、広範かつ多くの関係機関との合意形成が必要とされる。



## お わ り に

鎌倉地域交通計画研究会では、「鎌倉地域において安全で快適な歩行空間と居住環境を再生し、観光都市と住宅都市という相異なる性格を調和させる」ということを視点に置いて、大変熱心な討議を重ねてまいりました。

この計画の策定に着手するに際しては、委員の中からも「鎌倉市の交通問題を解決するためには、大規模なトンネルや駐車場の建設等、自動車交通需要に対応した施設整備を進めるべきではないか」といった意見も多く出されました。しかし、市民アンケートなどを通じて、現在の交通問題が非常に深刻であり、早急な解決が求められていることが再認識され、実現可能な交通施策の取り組みを進めることとしました。

また、一般市民の意向を把握するために、2回にわたり実施されたアンケートの回収率は郵送にもかかわらず70%を超え、他に例を見ない関心の高さを示しました。

その結果を見ると、「車の乗り入れを制限すること」が約80%、自動車の乗り入れが制限された場合には「全ての自動車を公平に扱うべきである」を約70%の市民が支持しているなど、地域市民の意識の高さをうかがい知ることができ、この提言のまとめにあたって大きな足掛かりとなりました。

本提言においては、この計画を「先導的な役割を果たすもの」として位置づけ、具体的な計画目標を「自動車利用の抑制と公共交通の活用」、「歩行空間と居住環境の再生」、「活力とにぎわいのある古都鎌倉の観光地づくり」とし、単に交通問題の解決に留まることでなく、古都鎌倉のまちづくりに寄与することを目指すこととしました。そして、市民の意志を強く表明するために、「鎌倉地区交通 市民宣言（案）」を提唱し、この宣言の精神が全国に広まることを期待したものです。

また、本計画を推進していくために、周辺の市町村や関係者との調整が不可欠であることから、行政間の「調整会議」の設置を提案し、この研究会の活動の継続とともに、市民と行政が協働して取り組みを進めていく必要があります。また、市民一人ひとりが先ず自らの日常生活を振り返り、自動車に偏重した住まい方を見直すことも強く認識した次第です。

今後、この提言をもとにして、市民と行政が一体となって鎌倉地域での地区交通計画の実現に向けて取り組みを推進し、全国に先駆けた新たな交通環境を備えたまちづくりが定着し、古都鎌倉の発展に寄与するとともに、さらにはその取り組みが日本全国そして世界に発信されていくことを願っています。

# 参 考 資 料

・ 鎌倉地域交通計画研究会設置要綱 .....	1
・ 鎌倉地域交通計画研究会委員名簿（平成8年4月1日付） .....	3
・ 鎌倉地域交通計画研究会幹事名簿（平成8年4月1日付） .....	5
・ 鎌倉地域交通計画研究会委員名簿（平成7年7月29日付） .....	6
・ 鎌倉地域交通計画研究会幹事名簿（平成7年7月29日付） .....	8
・ 鎌倉地域交通計画研究会・専門部会名簿（平成7年9月22日付） .....	9
・ 鎌倉地域交通計画研究会 研究会及び専門部会の会議経過 .....	10
・ 用語の説明 .....	11

## 鎌倉地域交通計画研究会設置要綱

### (趣旨・設置)

第1条 この要綱は、鎌倉地域の交通問題について市と市民、事業者、学識経験者及び関係行政機関が協働して研究し、より良い交通計画の策定に資するため、鎌倉地域交通計画研究会（以下「研究会」という。）を設置し、その組織及び運営について必要な事項を定めるものとする。

### (所掌事務)

第2条 研究会は、次に掲げる事項について研究するものとする。

- (1) 道路交通問題に関する事項
- (2) 道路環境の整備に関する事項
- (3) その他交通計画の策定に必要な事項

### (組織)

第3条 研究会は、委員40人以内で構成する。

- 2 委員は、市民、事業者、学識経験者及び関係行政機関のうちから市長が委嘱または任命する。
- 3 委員の任期は、所掌事務が終了するまでの間とする。
- 4 研究会に会長を置き、学識経験者から選出する。
- 5 研究会に幹事会を置き、委員を補佐する。
- 6 会長は、研究会を代表し、会務を総理する。
- 7 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

### (会議)

第4条 研究会の会議は、会長が召集し、その議長となる。

- 2 研究会の会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

### (意見の聴取)

第5条 研究会は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、意見を聞くことができる。

(専門部会)

第6条 会長は、必要に応じ、研究会に専門部会を置くことができる。

- 2 専門部会に属すべき委員は、会長が指名する。
- 3 専門部会に部会長を置き、専門部会の委員の互選により定める。
- 4 部会長は、専門部会を掌理する。
- 5 第4条及び前条の規定は、専門部会について準用する。

(庶務)

第7条 研究会の庶務は、この研究会の所掌事務を所管する課かいにおいて処理する。

(その他の事項)

第8条 この要綱に定めるもののほか、研究会の運営に関して必要な事項は、会長が研究会に諮って定める。

付 則

この要綱は平成7年7月29日から施行する。

鎌倉地域交通計画研究会委員名簿（平成8年4月1日付）

（敬称略）

番号	氏名	業種・団体
1	大村得博	大蔵頼朝商店会 会長
2	有井弘臣	八幡宮前商店会 会長
3	塚本実	鎌倉表駅商友会 会長
4	中島宣夫	由比ガ浜商店街振興組合 理事長
5	加藤勇	大仏通り商店会 会長
6	大木泰次郎	十二所町内会 会長
7	山田登	巨福呂坂町内会 会長
8	今田正広	由比ガ浜自治会 会長
9	城田爲次	長谷自治会 会長
10	大里蔵之助	極楽寺自栄会 会長
11	沼口行秀	鎌倉地域 公募
12	永宮直史	腰越地域 公募
13	川嶋敏正	深沢地域 公募
14	星野芳久	玉縄地域 公募
15	池田正弘	鶴岡八幡宮 総務部長
16	仲田昌弘	覚園寺 住職
17	田村總一郎	（資）日進堂 代表社員
18	藤川讓治	（有）鉢の木 代表取締役
19	安斎朝男	（株）安斎商店
20	森田一郎	ユニオン鎌倉店 店長

(敬称略)

番号	氏名	業種・団体
21	矢田 晋	ヤマト運輸(株)鎌倉南営業所 所長
22	渡辺 篤彦	京浜急行電鉄(株)鎌倉営業所 助役
23	金子 貢	江ノ島電鉄(株)自動車部 課長
24	池口 靖之	京急交通(株)鎌倉営業所 所長
25	青木 政行	グリーンハイヤー(株)代表取締役社長
26	加賀原 康郎	鎌倉タクシー(株)常務取締役
27	宮杉 武	鎌倉ハイテクグループ 幹事
28	田邊 弘美	鎌倉警察署 交通課長
29	平川 富夫	大船警察署 交通課長
30	山本 喜三太郎	鎌倉交通安全協会 会長
31	松谷 光男	東日本旅客鉄道(株)鎌倉駅 助役
32	近藤 晃巨	江ノ島電鉄(株)鉄道部 課長
33	中須賀 聡	建設省関東地方建設局横浜国道事務所 調査第二課長
34	根本 克彦	神奈川県都市部都市政策課 技幹
35	青戸 宏文	神奈川県藤沢土木事務所 道路維持課長
36	高橋 洋二	東京商船大学教授
37	久保田 尚	埼玉大学助教授

鎌倉地域交通計画研究会幹事名簿（平成8年4月1日付）

（敬称略）

番号	職名	氏名
1	企画部長（幹事長）	酒 匂 崇 示
2	総務部次長（兼）財政課長	小 林 伊 久 男
3	企画部次長（兼）政策調整課長	渡 辺 英 昭
4	企画部次長（兼）環境自治体課長	大 宅 保 毅
5	企画政策課長	佐 野 信 一
6	都市計画課長	三 浦 義 男
7	道路課長	大 山 善 久
8	観光課長	植 手 次 雄
9	商工課長	酒 井 直 樹
10	路政課長	矢 込 重 治
11	国県道対策担当担当課長	天 野 佳 一
12	警防課長	山 本 彬 正

作業班 (株)国際開発コンサルタント

都市計画部 部長 松原 悟 朗  
 都市計画部 交通計画課 課長 藤井 正 久  
 課長代理 尾座元 俊 二  
 越 田 優 子

(事務局) 企画部交通政策課 課長 高橋 保 信  
 係長 宮崎 隆  
 係長 小磯 一 彦  
 副主査 前田 信義  
 担 当 服 部 基 己



鎌倉地域交通計画研究会委員名簿（平成7年7月29日付）

（敬称略）

番号	氏名	業種・団体
1	大村得博	大蔵頼朝商店会 会長
2	有井弘臣	八幡宮前商店会 会長
3	塚本実	鎌倉表駅商友会 会長
4	中島宣夫	由比ガ浜商店街振興組合 理事長
5	加藤勇	大仏通り商店会 会長
6	大木泰次郎	十二所町内会 会長
7	山田登	巨福呂坂町内会 会長
8	今田正広	由比ガ浜自治会 会長
9	城田爲次	長谷自治会 会長
10	大里蔵之助	極楽寺自栄会 会長
11	斎藤繁	鎌倉地域 公募
12	沼口行秀	鎌倉地域 公募
13	永宮直史	腰越地域 公募
14	川嶋敏正	深沢地域 公募
15	星野芳久	玉縄地域 公募
16	池田正弘	鶴岡八幡宮 総務部長
17	仲田昌弘	覚園寺 住職
18	田村總一郎	（資）日進堂 代表社員
19	藤川譲治	（有）鉢の木 代表取締役
20	安斎朝男	（株）安斎商店

(敬称略)

番号	氏名	業種・団体
21	森田 一郎	ユニオン鎌倉店 店長
22	雙田 幸治	ヤマト運輸(株) 鎌倉南営業所 所長
23	森 達二	京浜急行電鉄(株) 鎌倉営業所 助役
24	金子 貢	江ノ島電鉄(株) 自動車部 係長
25	池口 靖之	京急交通(株) 鎌倉営業所 所長
26	青木 政行	グリーンハイヤー(株) 代表取締役社長
27	加賀原 康郎	鎌倉タクシー(株) 常務取締役
28	宮杉 武	鎌倉ハイテクグループ 幹事
29	鈴木 孝行	鎌倉警察署 交通課長
30	柳 雅夫	大船警察署 交通課長
31	山本 喜三太郎	鎌倉交通安全協会 会長
32	松谷 光男	東日本旅客鉄道(株) 鎌倉駅 助役
33	近藤 晃巨	江ノ島電鉄(株) 鉄道部 係長
34	中須賀 聡	建設省関東地方建設局横浜国道事務所 調査第二課長
35	根本 克彦	神奈川県都市部都市政策課 技幹
36	青戸 宏文	神奈川県藤沢土木事務所 道路維持課長
37	高橋 洋二	東京商船大学教授
38	久保田 尚	埼玉大学助教授

鎌倉地域交通計画研究会幹事名簿（平成7年7月29日付）

（敬称略）

番号	職名	氏名
1	企画部長（幹事長）	酒 匂 崇 示
2	総務部次長（兼）財務課長	小 林 伊 久 男
3	環境政策担当担当主幹	小 山 博
4	都市計画課長	高 橋 仁 也
5	道路課長	大 山 善 久
6	建設部次長（兼）交通対策課長	小 林 光 明
7	交通対策企画担当担当主幹	落 合 和 夫
8	道路管理課長	矢 込 重 治
9	国県道対策担当担当主幹	天 野 佳 一
10	市民部副参事（兼）観光商工課長	守 谷 雅 司
11	警防課長	山 本 彬 正

作業班 (株)国際開発コンサルタンツ

都市計画部	次 長	松 原 悟 朗
都市計画部 交通計画課	課 長	藤 井 正 久
	課長代理	尾座元 俊 二
		越 田 優 子

(事務局) 企画部都市政策課	課 長	力 石 信 吾
	副主幹	石 田 幸 宏
	主 査	宮 崎 隆
	副主査	前 田 信 義
	主 事	佐々木 聡

鎌倉地域交通計画研究会・専門部会名簿（平成7年9月22日付）

（敬称略）

番号	氏名	業種・団体
1	中島宣夫	由比ガ浜商店街振興組合
2	斎藤 繁	鎌倉地域 公募
3	永宮直史	腰越地域 公募
4	川嶋敏正	深沢地域 公募
5	星野芳久	玉縄地域 公募
6	藤川讓治	(有) 鉢の木
7	渡辺篤彦	京浜急行電鉄(株)
8	金子 貢	江ノ島電鉄(株)
9	青木政行	グリーンハイヤー(株)
10	宮杉 武	鎌倉ハイテクグループ
11	青戸宏文	神奈川県藤沢土木事務所
12	久保田尚	埼玉大学

## 鎌倉地域交通計画研究会 研究会及び専門部会の会議経過

### 1. 研究会

	開催期日	審 議 内 容
第1回	平成7年7月29日	(1) 会長選出 (2) 会議の運営について ア 研究会及び議事録の公開について イ 研究会の進め方について (3) 交通の現状と問題点について
第2回	平成7年8月23日	(1) 交通の在り方 (2) 先進都市の交通処理の事例 (埼玉大学 久保田助教授)
第3回	平成7年11月17日	(1) 第1回～第3回専門部会での検討結果
第4回	平成8年2月14日	(1) 第4回～第7回専門部会での検討結果
第5回	平成8年3月18日	(1) 第8回～第9回専門部会での検討結果
第6回	平成8年5月27日	(1) 鎌倉地域の地区交通計画に関する提言について

### 2. 専門部会

	開催期日	審 議 内 容
第1回	平成7年9月22日	(1) 第3回研究会に向けての方針について (2) 市民アンケートについて
第2回	平成7年10月11日	(1) 第3回研究会に向けての方針について
第3回	平成7年11月6日	(1) 市民アンケートの結果について (2) 第3回研究会資料(案)について
第4回	平成7年11月28日	(1) 市民参加型交通実験(素案)について (2) 観光客アンケートについて
第5回	平成7年12月15日	(1) 市民参加型交通実験(素案)について (2) 観光客アンケートの結果について
第6回	平成8年1月19日	(1) 鎌倉地域・地区交通計画案について
第7回	平成8年2月6日	(1) 鎌倉地区交通 市民宣言(案)について (2) 市民参加型交通実験(素案)について (3) 第4回研究会討議資料について
第8回	平成8年2月19日	(1) 市民参加型交通実験(素案)について
第9回	平成8年3月11日	(1) 市民参加型交通実験(素案)について
第10回	平成8年4月15日	(1) 鎌倉地域の地区交通計画に関する提言(案)につい て

## 用語の説明

### パーソントリップ調査

人の動きを把握するために、どのような人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いたかについて調べるものであり、交通計画策定のための基礎的な調査の1つである。

第1回の調査が昭和42年から昭和43年に広島都市圏で実施されて以来、全国の都市圏で実施されている。東京都市圏では第1回が昭和43年、第2回が昭和53年、第3回が昭和63年に実施されている。

### トリップ

ある目的を持って、人がある地点からある地点へ移動する動きの単位をいう。

### 環境基準

公害対策基本法によって、「人の健康を保護し、及び生活環境を保全するうえで維持されることが望ましい基準」として大気、水質の汚濁、土壌の汚染及び騒音について、それぞれ環境上の条件について定めたもの。

二酸化窒素濃度の環境基準は昭和53年に改正されており、1時間値の1日平均値が0.04～0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下であることと定められている。

### ロードプライシング

ロードプライシングは、一般的には「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、非常に混雑する路線で有料道路のように料金を徴収するシステムである。混雑税の理論は1920年代に初めて提唱され、1964年のスミード・レポート（イギリス）により広められ、1975年にシンガポール（エリア・ライセンス・スキーム）、80年代から90年代のノルウェー諸都市（ベルゲン、オスロ、トロンヘイム）等の実例がある。

最近では、混雑対策だけでなく、自動車公害の発生源対策のひとつとして自動車使用状況に応じて発生する社会的限界費用に対応した料金を課し、自動車利用者の交通行動を社会的に望ましい方向に誘導することもできるとして再び注目されている。

現在、わが国では、道路整備特別措置法による高速自動車国道、都市高速道路、本州四国連絡道路、一般有料道路の以外の道路では料金を徴収することはできないため、ロードプライシングを導入することはできない。但し、国の第11次道路整備5箇年計画でロード

プライシングが交通マネジメントの方策として位置づけられており、導入に向けての基礎的な調査・研究が進められている。

#### パーク&レールライド、パーク&バスライド

交通が混雑する地区の周辺で駐車場に車を止め、鉄道（レール）やバスの公共交通機関に乗り換えさせる方式。

観光地の例としては、金沢市の兼六園行き無料循環バスや浜松市の「浜松祭り」の例がある。

#### バス専用レーン

道路交通法に基づき、区間、時間を限定してバス専用として指定された車線のこと。

#### バス追越し現示

往復2車線道路におけるバス走行の優先策である。信号の制御と信号の前にバスのスペースを確保することによって、交通量が少ない対向車線にバスを走行させ、渋滞で並んでいる車両を追い越させる方法である。

現在までには導入の事例はないが、研究がなされている。

#### 歩行者尊重道路

本計画における造語である。意味合いとしては、従来の歩車共存道路に近いが、さらに歩行者を優先した道路として提案している。

#### ゾーンシステム

交通セルシステムともいわれる。環状道路等で囲まれた区域の内部を数個のゾーンに分け、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を排除し、地域内の交通流動を秩序立てしたり、バスや市電などの公共交通機関を優遇したり、歩行者空間を確保したりして、地域の活性化を図ろうとする手法である。