

第2回鎌倉市スマートシティ官民研究会

## 第2部 鎌倉市の観光・交通に関する現状と課題の説明

令和2年（2020年）12月25日  
鎌倉市交通政策課・観光課

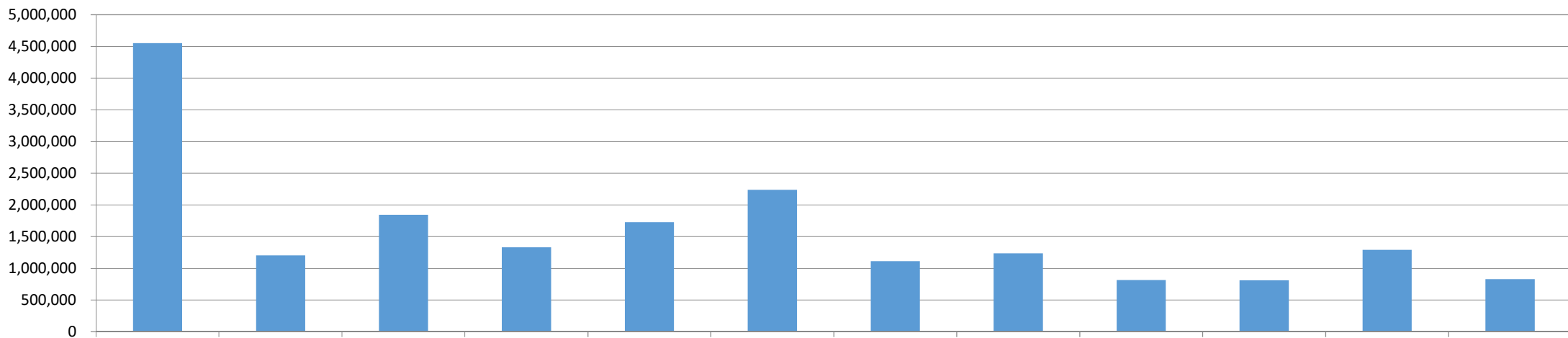
## 観光の現状① 世間からの評価



# Q:これはなんのグラフでしょう？

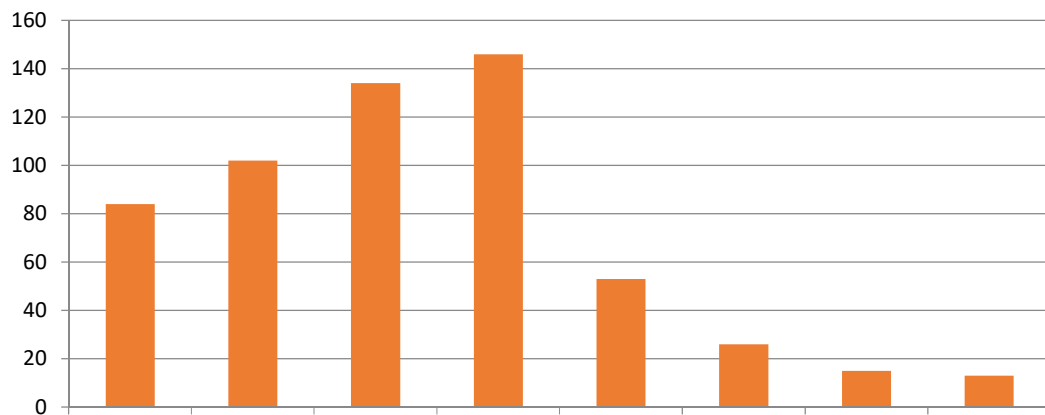
①

グラフ タイトル

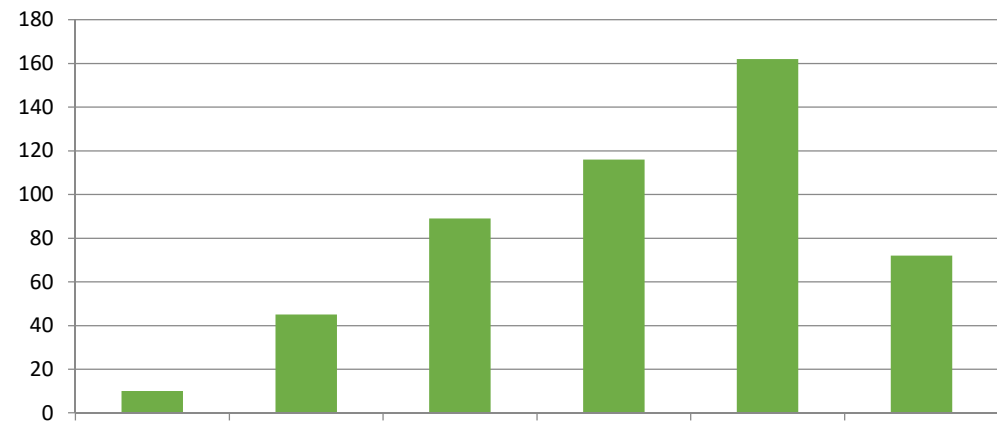


②

グラフ タイトル



グラフ タイトル

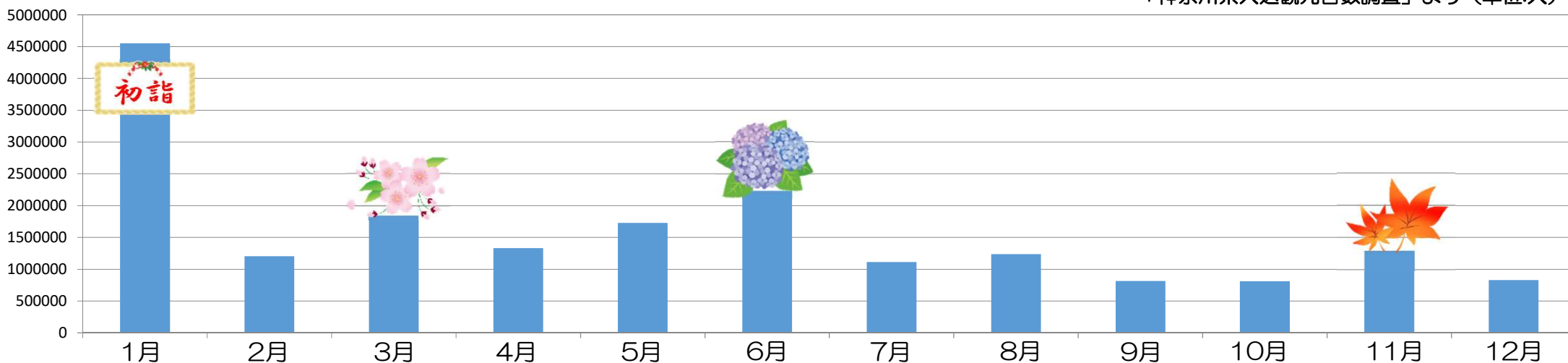


# Q:これはなんのグラフでしょう？

## ① 月別入込観光客数の推移（令和元年）

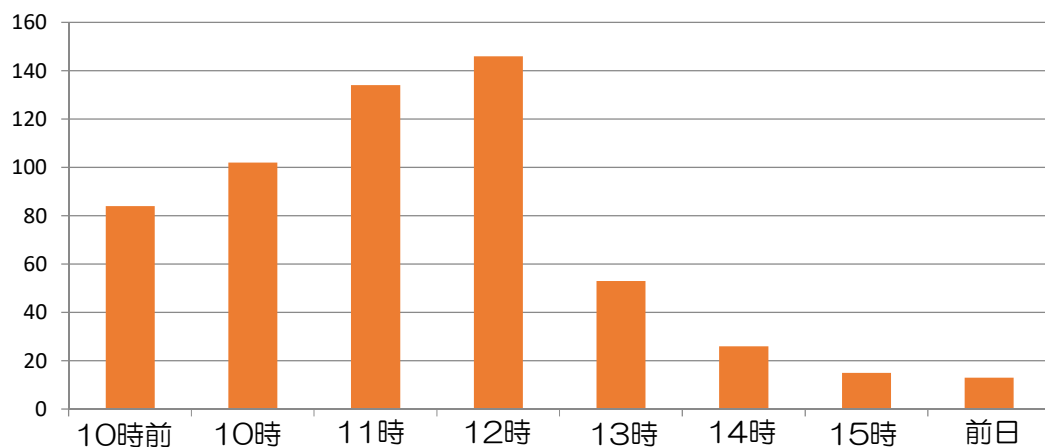
### グラフタイトル

「神奈川県入込観光客数調査」より（単位:人）



## ② 観光客の来訪時間

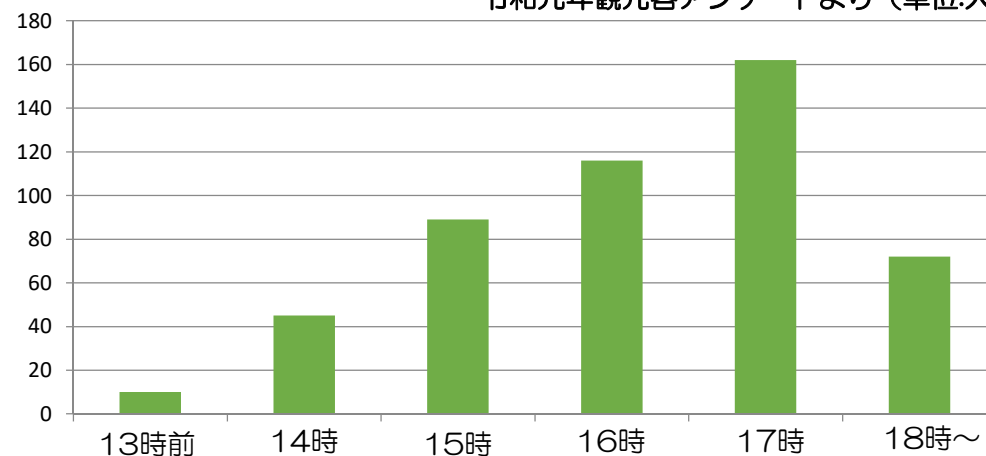
### グラフタイトル



## 出発時間

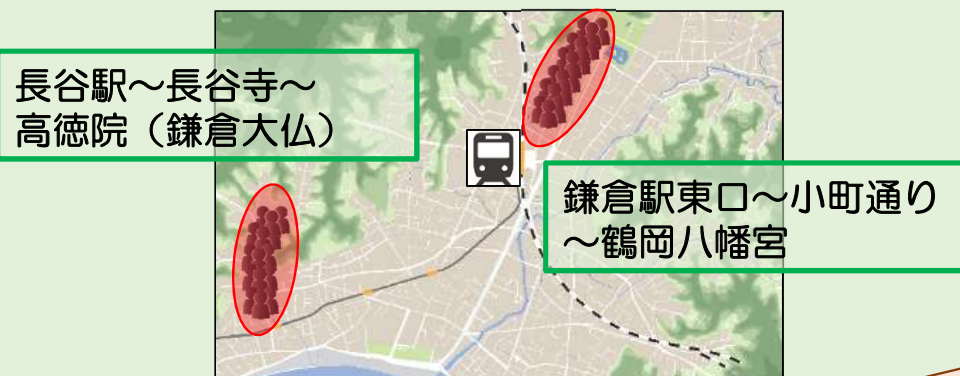
### グラフタイトル

令和元年観光客アンケートより（単位:人）



## 観光の現状② 集中化と分散化

混雑著しい日中帯の二大地域



閑散とする夜帯・伸び悩む消費



夜の小町通りの様子  
(2019.2月)



中には地元の人で賑わう  
魅力的な店舗も

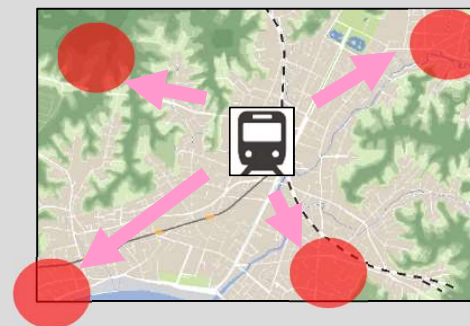
市民生活への大きな影響

- ・**混雑・渋滞を避けた生活へのシフト**  
(昼は混むから朝の内から出かけなきゃ…)
- ・**観光マナーの悪化**  
(「バレないだろう」⇒「他の人もやってるから」の連鎖)
- ・データ・状況から推察される**観光消費の低さ**  
(本当に観光って市にお金を落としてるのか?)
- ・**新型コロナウイルスへの不安**  
(観光客がクラスター化するのではないか?)

⇒「観光客・観光施策への不満」へ…。

打開!

「分散型観光」の推進施策展開

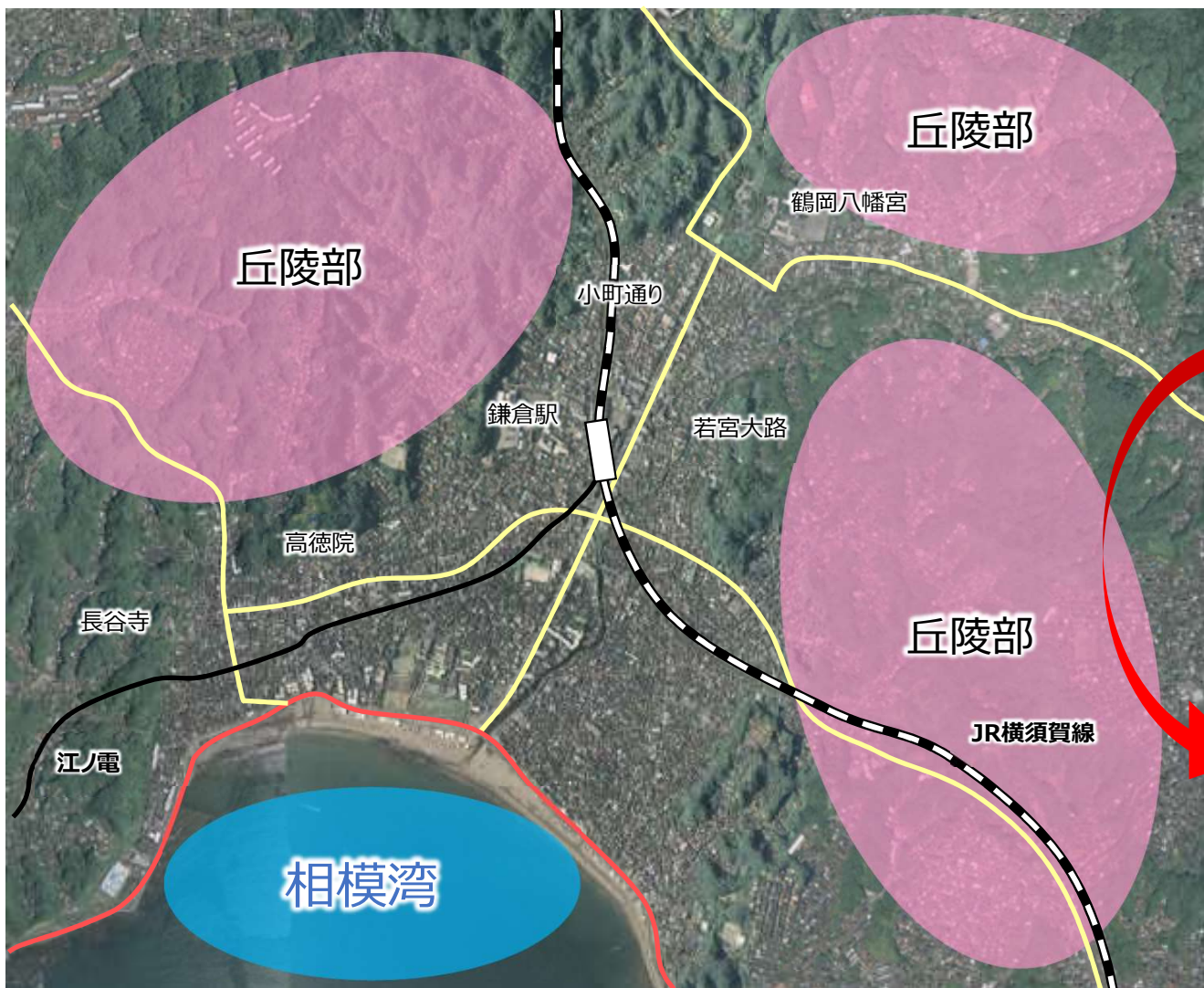


「地域的分散」



「時間的分散」

## 交通の現状① 鎌倉の地域特性（前提知識）



### 【鎌倉地域の特性】

南側の相模湾と三方の丘陵部による  
要害の地として鎌倉時代に市街地形成され、  
地域外との交流は七つの切通しが交通路となる…

現在に至るまで、

**道路網はほぼ鎌倉時代の形態を継承したもの！**



交通渋滞を抜本的に解消するには、**道路整備や  
交差点改良等が有効だが、歴史的環境の保全等、  
様々な制約があるため、短期間での整備が困難**

### 【具体例】

- ・観光バスのすれ違いが困難な区間がある
- ・歩行空間が十分に確保されていない道路がある
- ・主要な交差点では右左折交通が滞留する  
付加車線を持っていない 等

# 交通の現状② 交通渋滞の発生状況

## 渋滞の発生状況(年間平均)

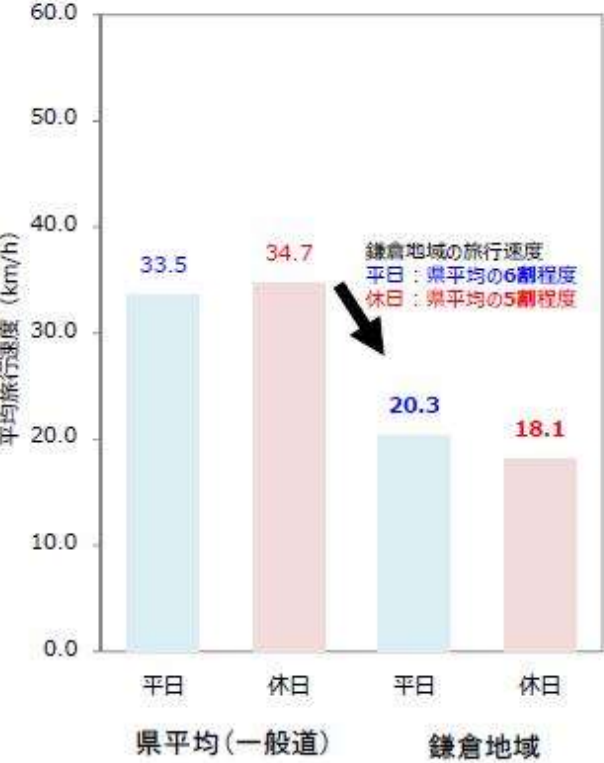
国土交通省

○旅行速度20km/h未満の道路延長の割合は県平均の約3倍。休日は平日を下回り、約6割に達する。  
○平均旅行速度も県平均の5～6割程度にとどまる。

平均旅行速度別の道路延長構成比



平均旅行速度



ETC2.0データより  
(2017年4月～2018年3月7時～19時)

〔平均旅行速度〕

- 平日: 県6割程度
- 休日: 県5割程度

〔平均旅行速度別の道路延長構成比〕  
20km/h未満⇒**県平均の3.5倍**

**渋滞していて…  
速度が出せない！**

※データ: ETC2.0プローブ情報 (2017.4～2018.3) 7:00～19:00の12時間平均旅行速度  
※対象路線: 道路交通センサスの対象路線 (一般道) 鎌倉地域の対象路線は国道134号、(主)横浜鎌倉線、(主)藤沢鎌倉線、(一)金沢鎌倉線、(一)鎌倉葉山線

# 交通の現状③ 年間の交通渋滞の推移

VICSによる年間の交通渋滞の推移（2017年1月1日～12月31日 7時～19時）

(km・時間)

(渋滞・混雑)延長・時間

【凡 例】

■ : 連休（3日以上連続した休み）

▲ : 土日祝日

● : 平日

正月明けの  
3連休

春分の日を  
含む3連休

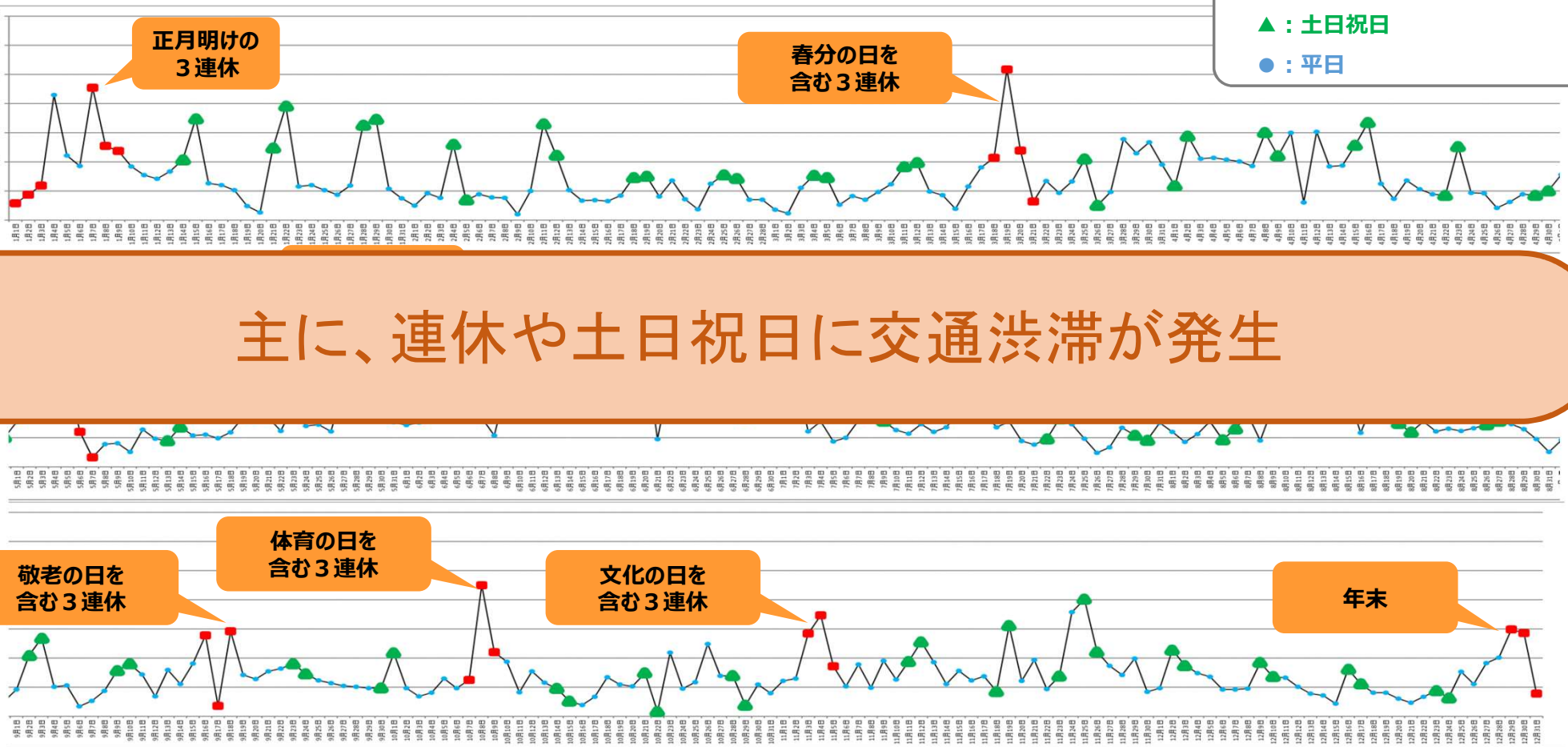
主に、連休や土日祝日に交通渋滞が発生

敬老の日を  
含む3連休

体育の日を  
含む3連休

文化の日を  
含む3連休

年末



# 交通の現状④ 年別の渋滞混雑のランキング

## VICSによる年別渋滞混雑ランキング（2016年～2018年）

| Rank | 2016年  |     |                           | 2017年  |     |                           | 2018年  |     |                           |
|------|--------|-----|---------------------------|--------|-----|---------------------------|--------|-----|---------------------------|
|      | 日付     | 曜日  | 平成28年<br>(渋滞+混雑)<br>延長・時間 | 日付     | 曜日  | 平成29年<br>(渋滞+混雑)<br>延長・時間 | 日付     | 曜日  | 平成30年<br>(渋滞+混雑)<br>延長・時間 |
| 1    | 1月10日  | (日) | 79.1                      | 6月24日  | (土) | 54.9                      | 1月7日   | (日) | 67.0                      |
| 2    | 6月11日  | (土) | 58.6                      | 6月17日  | (土) | 50.3                      | 1月14日  | (日) | 55.4                      |
| 3    | 3月20日  | (日) | 56.0                      | 7月16日  | (日) | 47.7                      | 1月4日   | (木) | 53.9                      |
| 4    | 1月4日   | (月) | 55.4                      | 3月19日  | (日) | 45.9                      | 2月11日  | (日) | 51.7                      |
| 5    | 6月26日  | (日) | 55.3                      | 6月10日  | (土) | 44.7                      | 5月4日   | (金) | 43.8                      |
| 6    | 6月12日  | (日) | 52.7                      | 10月8日  | (日) | 44.1                      | 9月23日  | (日) | 38.3                      |
| 7    | 6月18日  | (土) | 51.9                      | 8月13日  | (日) | 42.7                      | 10月7日  | (日) | 38.1                      |
| 8    | 11月20日 | (日) | 51.0                      | 6月18日  | (日) | 42.1                      | 3月28日  | (水) | 38.0                      |
| 9    | 5月3日   | (火) | 48.3                      | 5月4日   | (木) | 41.3                      | 1月13日  | (土) | 37.5                      |
| 10   | 6月19日  | (日) | 46.2                      | 1月7日   | (土) | 39.8                      | 6月17日  | (日) | 36.9                      |
| 11   | 9月18日  | (日) | 43.4                      | 1月4日   | (水) | 39.6                      | 8月13日  | (月) | 36.4                      |
| 12   | 6月4日   | (土) | 40.6                      | 6月20日  | (火) | 38.3                      | 9月16日  | (日) | 35.5                      |
| 13   | 7月17日  | (日) | 39.4                      | 6月19日  | (月) | 38.0                      | 11月23日 | (金) | 34.6                      |
| 14   | 1月9日   | (土) | 39.1                      | 6月11日  | (日) | 37.5                      | 6月9日   | (土) | 33.3                      |
| 15   | 8月15日  | (月) | 38.2                      | 1月22日  | (日) | 35.1                      | 7月15日  | (日) | 32.4                      |
| 16   | 3月30日  | (水) | 37.4                      | 11月24日 | (金) | 34.7                      | 1月6日   | (土) | 31.8                      |
| 17   | 8月12日  | (金) | 37.4                      | 6月16日  | (金) | 34.4                      | 6月8日   | (金) | 30.7                      |
| 18   | 11月26日 | (土) | 37.3                      | 11月25日 | (土) | 34.0                      | 1月25日  | (木) | 30.5                      |
| 19   | 6月10日  | (金) | 36.4                      | 6月13日  | (火) | 33.7                      | 1月11日  | (木) | 30.0                      |
| 20   | 8月14日  | (日) | 35.9                      | 1月15日  | (日) | 33.3                      | 6月3日   | (日) | 29.4                      |

単位：km・13h  
(1日当たりの渋滞量)

【凡 例】

- 平日
- 連休（3日以上連続した休み）
- 土日祝日

年によって  
混雑する時期・量が異なる！

混雑の特異日・量が一定ではないため  
・渋滞・混雑の“要因”を特定しにくい  
・対策案の検討／対策実施が難しい

年によって、「正月明け／アジサイ期／夏期／紅葉期」のうち、混雑する時期の順位がバラつく  
※「平日／連休／土日祝日」のカテゴリも同様

## 観光の理想像 成熟した観光都市

2025年に目標とするまちのすがた(第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画より)

- 多様なプログラムと効果的な情報提供や観光客と市民の交流など、地域全体で観光振興に取り組んでいます。
- 世界中から訪れる観光客、子どもから高齢者・障害者など、すべての来訪者が安全・安心して過ごすことができる環境が整備されています。



# 観光の理想像 市民と観光客双方にとって「良い」観光都市になるために

## 著しい日中の混雑

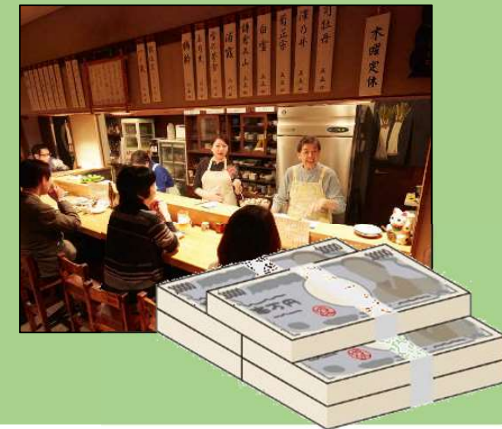
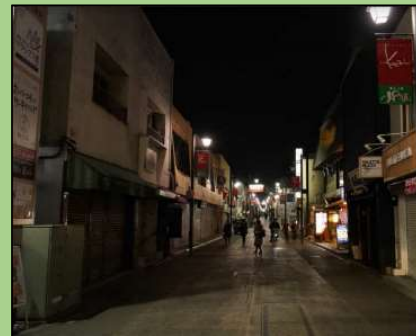


GWの江ノ電鎌倉駅の様子

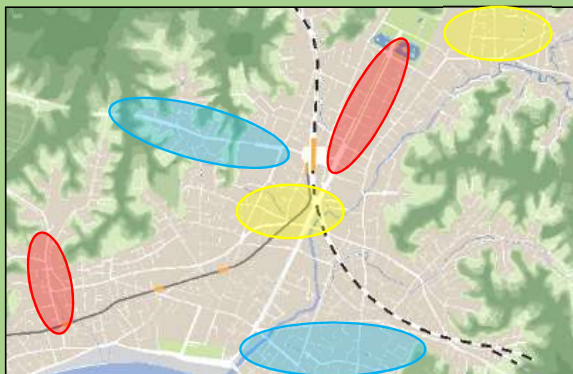


江ノ電鎌倉高校前駅の様子

## 地元での消費に結びつける



## 来訪状況の正確な把握・発信



## マナーを守ることが自分にとってプラスになる仕組み



## 施策の成果を まち全体で共有



まち全体の  
観光モチベーション  
UPへつなげていく

# 観光の理想像 スマートシティに向けて

## ○観光の理想像にたどり着くためにまず必要なことは？

- 住民・行政・事業者が「同じ視点でまちを見るための“ものさし”を持つこと」

### 【現状例】

#### ◆ 観光客数：国の定める計算方法に基づく推計値

- ・ 年4日のカウント調査⇒「月」に伸ばす＝無料施設月間客数「A」
- ・ 調査月と前後月の有料施設客数比×「A」＝前後月無料施設客数「A'」

「A」+「A'」+有料施設客数実績+イベント客数＝「入込観光客数」（※イベント客数は基本的には主催者報告）

#### ◆ 観光消費額（※神奈川県入込観光客調査の場合）

「入込観光客数」×アンケート調査に基づく平均消費額+宿泊者数×平均宿泊消費額

（※「鎌倉市の観光事情」では、「入込観光客数」は重複カウントを含むため、これをアンケートに基づく「平均立ち寄り地点数」で除して「実観光客数」を推計して上記の計算を行っている。）

- 手動のカウントやアンケートに基づいたアナログ調査。
- 今のやり方で「できる限り正確なデータ」を求めると、経費・負担は莫大。



- 「最新のテクノロジー・データ」による“ものさし”がこれを解決
- 「限りなく実態に近い」「正確なデータ」を「可視化」・「共有する」ことで  
**混雑⇒市民・観光客の「混雑回避」、購買⇒観光客メリットの可視化・地域の「うるおい」**
- データ利活用型の「**持続可能な観光都市運営**」へ！

# 具体的な取組例 データ利活用型「持続可能な観光都市運営」に向けて

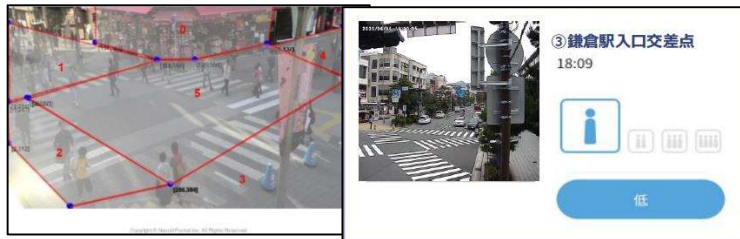
## ○モバイル端末位置データによる動態・属性等分析



(株)デジタルガレージ、(株)unerry、(株)昭文社との協定に基づき、モバイル端末のGPS・Beacon等との通信データによる位置データから、鎌倉を訪れる観光客の動向、属性の分析等の「見える化」がなされた。

令和2年度はこの取り組みを基に環境省の「まちの脱炭素化」事業に着手。動態データから、歩行者なのか車での移動なのかも判別できるようシステムがブラッシュアップされ、今後ますますのデータ活用が期待できる。

## ○AIによる映像分析に基づく混雑状況発信



ニューラルポケット(株)との協定に基づき、市内に設置されたライブカメラ等の映像をAIが分析・判断した「混雑度」を4段階で表示することで、混雑回避を促進する。2020.12.26～2021.1.11までの実施を予定しており、鎌倉が特に混雑する初詣期の分散を図る。

- 
- 「民」の力を借りて、「データ利活用型」の取組は既に始まっている
  - どのような成果が期待できるかも見えてきている
  - しかし、これを行政だけで継続していくことは難しく、また、もったいない
  - **これからは「スマートシティ」をコアに、「産官学民」で課題解決に取り組んでいきたい**

## 交通の理想像 「すべての人が快適に移動できる交通環境」の創出①

### 2025年に目標とする“まち”のすがた（「第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画」より抜粋）

公共交通の利用促進、道路や駐車場などの交通施設の有効活用、MaaS（ICTを活用して交通をクラウド化し、マイカー以外のすべての交通手段をつなぐシームレスな移動サービス）などの新たな移動システムにより、鎌倉らしい交通環境が整っています。



## 「すべての人が快適に移動できる交通環境」の創出

### 実現するためには…

- 交通渋滞の緩和・解消
- 次世代モビリティによる2次交通の確保（ラストワンマイルの整備）
- 移動困難者・交通弱者に配慮した交通手段の確保（交通のバリアフリー化）
- シームレスな移動手段の確保
- 生活道路における安全性の確保

等

…が必要となる！

# 交通の理想像 「すべての人が快適に移動できる交通環境」の創出②

## ■ 交通渋滞の緩和・解消

⇒先端技術を活用した交通渋滞発生要因分析

⇒AI・ICT技術を活用した交通需要マネジメント

▼ ロードプライシング（フリーフロー課金システム・ピークロードプライシングのシステム 等）

▼ 流入交通量の分散・誘導・コントロール（情報発信による意識・行動変容の喚起）

◎ 駐車場の予約化・混雑予報

◎ 混雑状況の見える化（道路・公共交通 等）

◎ 満空情報の見える化（駐車場 等）

## ■ 次世代モビリティによる2次交通の確保（ラストワンマイルの整備）

## ■ 移動困難者・交通弱者に配慮した交通手段の確保（交通のバリアフリー化）

## ■ シームレスな移動手段の確保

⇒MaaSの導入・自動運転技術の活用

## ■ 生活道路における安全性の確保

⇒路面標示やハンプの設置等の物理的対策以外の速度低下・流入抑制策

### 【凡 例】

■ あるべき理想のすがた

▼ 課題解決方法の例示