

鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた 中間とりまとめ

平成 27 年 3 月

鎌倉市交通計画検討委員会

はじめに

鎌倉の観光拠点である鎌倉地域は、休日を中心に自動車交通量が集中し、著しい交通渋滞が発生しており、この地域の渋滞により、生活道路への来訪車両の進入、緊急車両の遅れ、バスの定時性の低下等、市民生活に大きく支障をきたし、移動の自由が奪われています。

こうした状況を改善するには、道路整備や交差点改良等が有効ですが、歴史的環境の保全等、様々な制約があることから、短期間での整備が困難な状況です。

そのため、平成 8 年 5 月に鎌倉地域交通計画研究会から「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」が報告されました。

この提言に基づき進められてきた交通需要マネジメント施策（パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形等）を実施してきましたが、目に見えた交通渋滞の解消には至っていないのが現状です。平成 32 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に伴い、多くの来訪者が鎌倉地域を訪れることが予測されることから、自動車利用の抑制や公共交通への転換を促し、交通渋滞の解消を図ることが必要となります。

以上の認識のもと、鎌倉市では、交通渋滞の解消に向け、平成 24 年 5 月に新たに市長の諮問機関として、市と市民、商工業者、交通事業者、関係行政機関の職員及び学識経験者により構成した「鎌倉市交通計画検討委員会」を設置し、鎌倉地域の地区交通計画の策定に向け約 3 年間にわたって検討してまいりました。

また、平成 26 年 5 月には市民委員から提案された県道金沢鎌倉線の在来の路線バスに比べ比較的円滑な走行が可能な逆方向への新規循環バス「スーパ」の社会実験を実施するとともに、平成 8 年に提言された検討内容を見直し、自動車利用の抑制策の 1 つである（仮称）鎌倉ロードプライシングについて議論を重ねてまいりました。

このたび、これまでの検討や施策の実施に向けた今後の検討課題について市民の皆様をはじめ、商工業者等の方々へ広く知って頂くために、「中間とりまとめ」を行い、報告することとしました。

最後に、専門部会長の埼玉大学久保田教授及び検討委員会・専門部会の委員、そしてこの地区交通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 27 年 3 月

鎌倉市交通計画検討委員会

委員長 岸井 隆幸

【目 次】

序. 鎌倉地域の地区交通計画を策定する背景	1
1. 鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた方針	3
2. 検討体制	4
3. 鎌倉地域を取り巻く交通環境の現状	5
1) 年間 2 千万人を超えた延入込観光客数	5
2) 依然として変わらない鎌倉地域の道路網の機能	6
3) 首都圏中央連絡自動車道の整備による来訪車両の増加	8
4) 交通需要マネジメント(TDM)施策の推進	9
5) 喫緊の課題である鎌倉地域の交通問題	9
4. 鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた基本的な考え方	13
5. 鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた検討結果	14
1) 計画策定年次及び施策の目標年次	14
2) 進め方	15
3) 20 の施策の再評価	15
4) 新たな施策	19
5) 新規循環バス「スーバ」	21
6) (仮称)鎌倉ロードプライシング	25
7) (仮称)鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策	36
8) 市民宣言	39
6. 今後の検討課題	40
1) 20 の施策(再評価後)	40
2) 新たな施策	42
3) (仮称)鎌倉ロードプライシング	43
7. 今後の取組み	47
1) 今後の取組み内容	47
2) 今後の組織のあり方	49
3) スケジュール(案)	50

参考資料

序. 鎌倉地域の地区交通計画を策定する背景

鎌倉地域^{※1}の慢性的な交通渋滞は、来訪車両の生活道路への進入やバスの定時性・速達性の低下、緊急車両の遅れなど、市民生活に悪影響を及ぼしています。

こうしたことを背景として、現在パークアンドライド^{※2}や鎌倉フリー環境手形^{※3}等の施策を進めていますが、依然として交通渋滞の解消には至っていないことから、現在ある道路等の活用に向けて、「20の施策」^{※(参考資料参照)}の再評価が必要となったものです。

鎌倉市は、歴史的遺産や自然景観を有する観光都市として、四季折々の見所を有し、平成25年の延入込観光客数は約2,300万人に達するなど、毎年多くの来訪者で賑わっています。

鎌倉の観光拠点である鎌倉地域は、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り、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となっています。

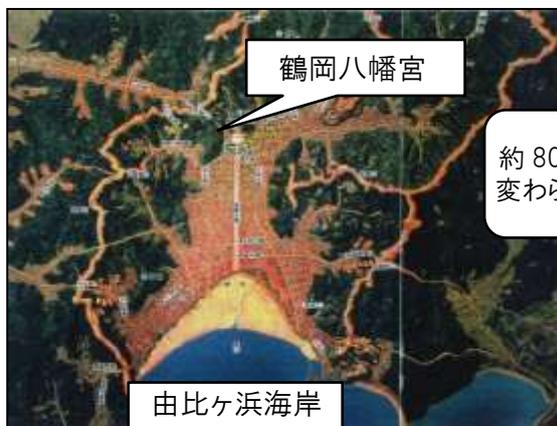


図-1 中世鎌倉の都市構造
(国立歴史民俗博物館所蔵)

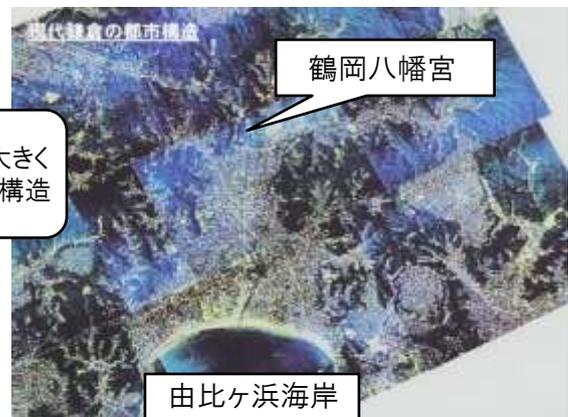


図-2 現在の鎌倉の都市構造

こうした中、休日を中心として鎌倉地域に来訪車両が集中し、地域における主たる道路が渋滞すると、来訪車両の生活道路への進入、バスの定時性や速達性の低下、緊急車両の遅れなど、市民生活に悪影響を及ぼしています。

※1) 鎌倉地域

鎌倉駅を中心とした、歴史的風土保存区域等に指定され、多くの歴史的遺産が存在している地域です。

※2) パークアンドライド

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

※3) 鎌倉フリー環境手形

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

交通渋滞を抜本的に解消するには道路等の整備が必要になりますが、歴史的環境の保全等、様々な制約を抱えているため、短期的な整備は困難な状況となっています。

こうしたことから、平成8年5月に「20の施策」を示した「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」(鎌倉地域交通計画研究会)^{※(参考資料参照)}がまとめられ、交通需要マネジメント(TDM)施策[※]であるパークアンドライドや鎌倉フリー環境手形等を実施してきましたが、依然として交通渋滞の解消には至っていないのが現状です。

そこで、現在ある道路等の活用に向けて、20の施策の再評価が必要となったものです。

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

1. 鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた方針

「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」の「20 の施策」の再評価や新たな施策を検討します。

特に、20 の施策の1つであり、自動車利用の抑制策であるロードプライシング※について、実施に向けた計画の検討を行います。

「鎌倉地域の地区交通計画」は平成 28 年度の策定をめざし、今回は、それに向けたこれまでの検討成果について、「中間とりまとめ」として整理します。

鎌倉地域の交通渋滞の発生に伴い、日常生活の「移動の自由」が奪われ、市民生活に悪影響を及ぼすことから、自動車利用の抑制や公共交通への転換方策の実施が急務となっています。

20 の施策の策定から概ね 20 年が経過していますが、交通渋滞の解消に向けた抜本的な対策となる市内の道路の状況は、平成 8 年当時と比べ、大きく変わっていません。

一方で、首都圏中央連絡自動車道が平成 32 年までに千葉県の一部区間を除いてほぼ開通する予定となっており、このことにより、広域自動車ネットワークが強化され、自動車の利便性が高まることで、これまで以上に来訪車両が増加することが想定されます。さらに、平成 32 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催により、鎌倉地域に多くの来訪車両が流入してくることも想定されるため、20 の施策の再評価や新たな施策の検討が必要となったものです。

こうした中、20 の施策の1つであり、自動車利用の抑制策であるロードプライシングについて、平成 25 年 10 月に市長から本検討委員会に対して検討の要請があったことから、その実施に向けた計画の検討を行ってきました。なお、その検討に際しては、今後交通量調査や各種アンケート調査等を行い、その効果や課題を把握することが必要です。

また、ロードプライシング以外の施策の実現性についても検討してきました。

今後の検討結果を踏まえつつ「鎌倉地域の地区交通計画」は、平成 28 年度の策定をめざし、今回は、それに向けた「中間とりまとめ」として整理します。

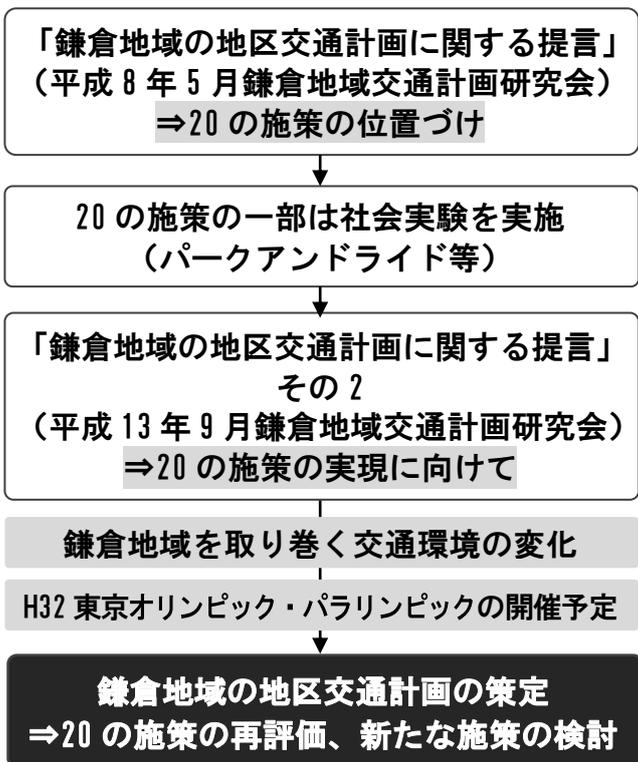


図-3 鎌倉地域の地区交通計画の経緯と取組み方針

※) ロードプライシング

交通渋滞の解消等を図るために、課金によって自動車交通量を減らし、道路を円滑に走行できるようにする方策であり、シンガポール、ロンドンなどの諸外国で実施されています。課金された費用は、道路整備や公共交通の利便性を向上させる施策等に充てられています。わが国では東京都や京都市で検討されていますが、まだ実施には至っていません。

2. 検討体制

鎌倉地域の地区交通計画の策定及び推進に関し、調査・検討を行うため、平成 24 年 5 月に市長の諮問機関として、「鎌倉市交通計画検討委員会」を設置し、その下部組織として、「専門部会」を設置し、検討を進めています。

鎌倉地域の地区交通計画の策定に当たっては、市民生活や商業・観光振興に大きな関わりを持つことから、地域の実情に十分配慮し、市民、商工業者、交通事業者、関係行政機関の職員及び学識経験者からの意見を聞くことが必要です。このため、市民や自治町内会代表等にも参加を求め、平成 24 年 5 月に市長の諮問機関として、鎌倉市交通計画検討委員会を設置しました。

また、鎌倉市交通計画検討委員会の下部組織として、地域の実情に詳しい市民等による専門部会を設置し、検討を進めています。



専門部会では検討委員会の検討内容を具体的・専門的に検討

図-4 検討委員会の構成

表-1 鎌倉市交通計画検討委員会及び専門部会の開催状況

	鎌倉市交通計画検討委員会	鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会
	<ul style="list-style-type: none"> ○市民: 6名 ○公共的団体: 6名 ○商工業者: 4名 ○交通事業者: 5名 ○学識経験者: 3名 ○関係行政機関: 7名 計 :31名 	<ul style="list-style-type: none"> ○市民: 4名 ○公共的団体: 2名 ○商工業者: 3名 ○交通事業者: 4名 ○学識経験者: 2名 計 :15名
平成 24 年度	3 回	6 回
平成 25 年度	3 回	6 回
平成 26 年度	3 回	6 回
合 計	9 回	18 回

3. 鎌倉地域を取り巻く交通環境の現状

鎌倉市の延入込観光客数は、近年増加傾向を示しており、また、広域幹線道路の整備の進展に伴う来訪車両の増加も予想される中で、鎌倉地域の道路網の機能は旧態依然として変わっていません。

1)年間 2 千万人を超えた延入込観光客数

鎌倉市の延入込観光客数は、近年増加傾向を示しています。

鎌倉市の延入込観光客数は、東日本大震災の発生以降の平成 23 年に一時的に減少したものの、それ以降は増加傾向を示しており、平成 25 年は約 2,300 万人（平成 8 年に比べ約 2 割増加）となっています。（図-5 参照）

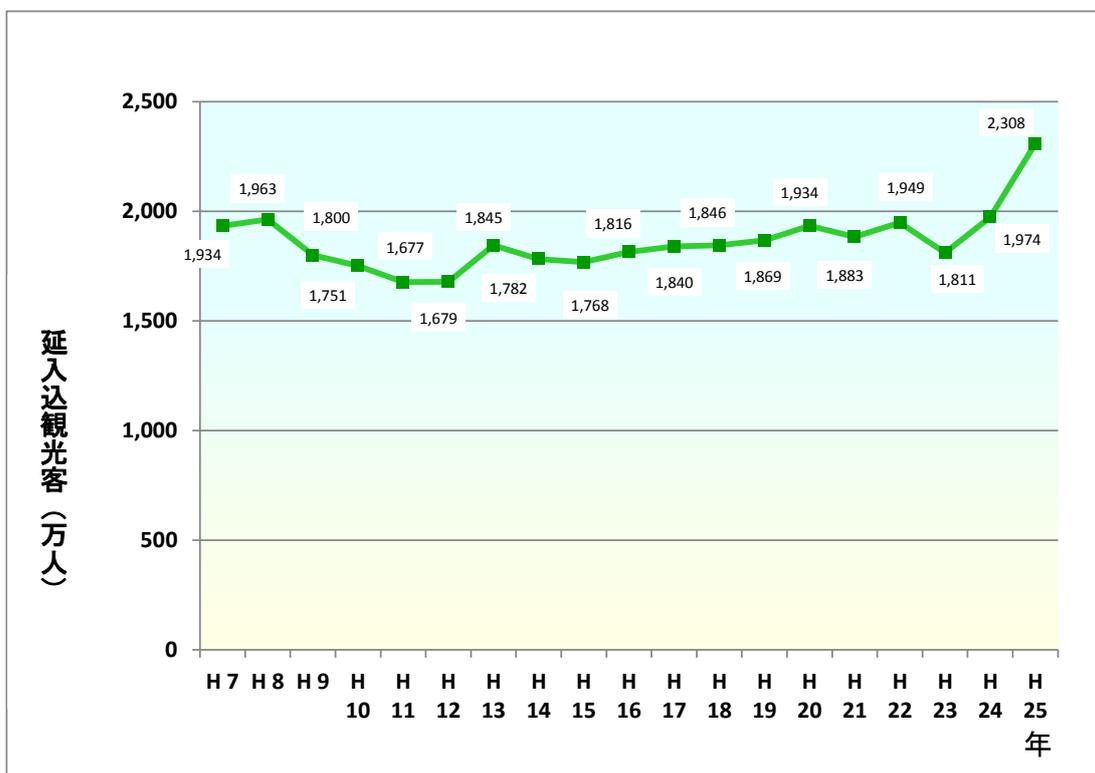


図-5 鎌倉市の延入込観光客数の推移

（観光商工課 入込観光客数推計表等をもとに作成）

2)依然として変わらない鎌倉地域の道路網の機能

中世の道路形態を継承した鎌倉地域の道路網は、観光バスのすれ違いが困難な区間や歩行空間が十分に確保されていない道路等が存在し、多くの交差点では右左折交通が滞留する付加車線を持たないなど、道路整備の課題は平成8年と変わっていません。

鎌倉市の都市計画道路^{※39}路線（延長約 61,000m）のうち、改良済の延長は約 21,000mであり、改良率は約 34%に留まっています（7頁の図-6参照）。

自動車と歩行者が物理的に分離された歩道が整備されていない箇所が多く、八幡宮前交差点のように右左折車両が滞留するための付加車線も十分に設けられていない状況です。

このため、自動車と歩行者が接触する危険性が增大するとともに、流入交通や観光バスの増加に伴い、前述のような交差点、観光バスのすれ違いが困難な区間、駐車場への出入りなどにより、円滑な通行に支障が出ています。

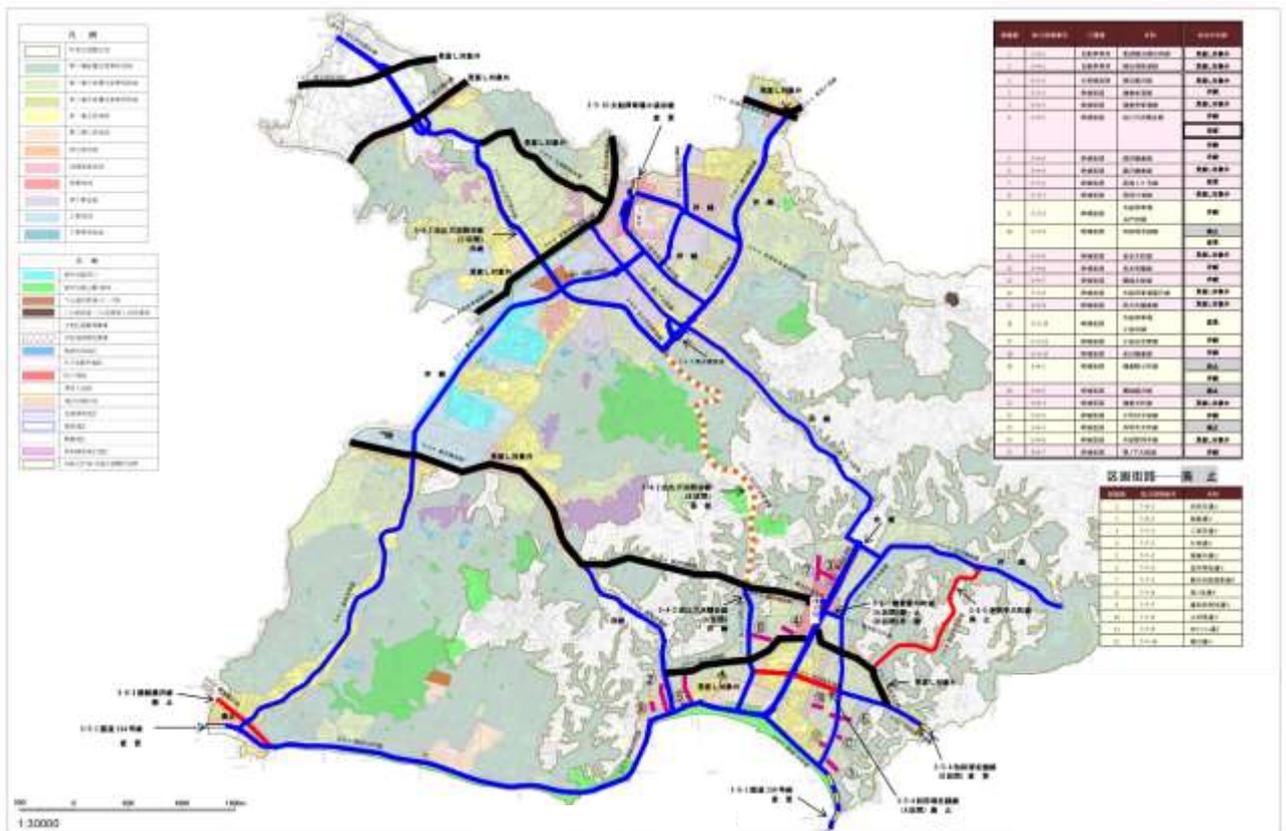
※) 都市計画道路

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

都市計画道路の整備状況

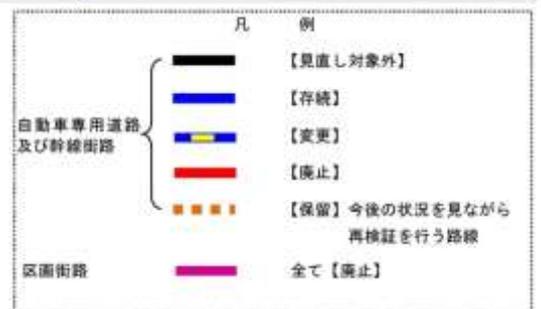
鎌倉市都市計画道路の概要 平成26年3月現在

- ・ 延長：61,343m
- ・ 路線数：39路線
- ・ 改良率：約34%
- ・ 整備率（改良済+概成済）：81.2%
（※概成済：幅員の2/3以上の整備または4車線以上の区間）



出典：都市計画課 都市計画道路の見直し方針（平成25年8月）

図-6 都市計画道路の見直し方針図



3)首都圏中央連絡自動車道の整備による来訪車両の増加

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

首都圏の大動脈となる首都圏中央連絡自動車道の整備が進められており、平成32年度までに千葉県の一部区間を除いて、ほぼ開通する予定です。

これにより、埼玉方面や山梨方面からの自動車の所要時間が短縮されるなど、自動車の利便性が飛躍的に高まることから、鎌倉地域への来訪車両の増加が予測されます。

《整備効果》

地域経済の好循環

～広域的な観光交流の実現～

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

湘南エリアと内陸との移動性が向上

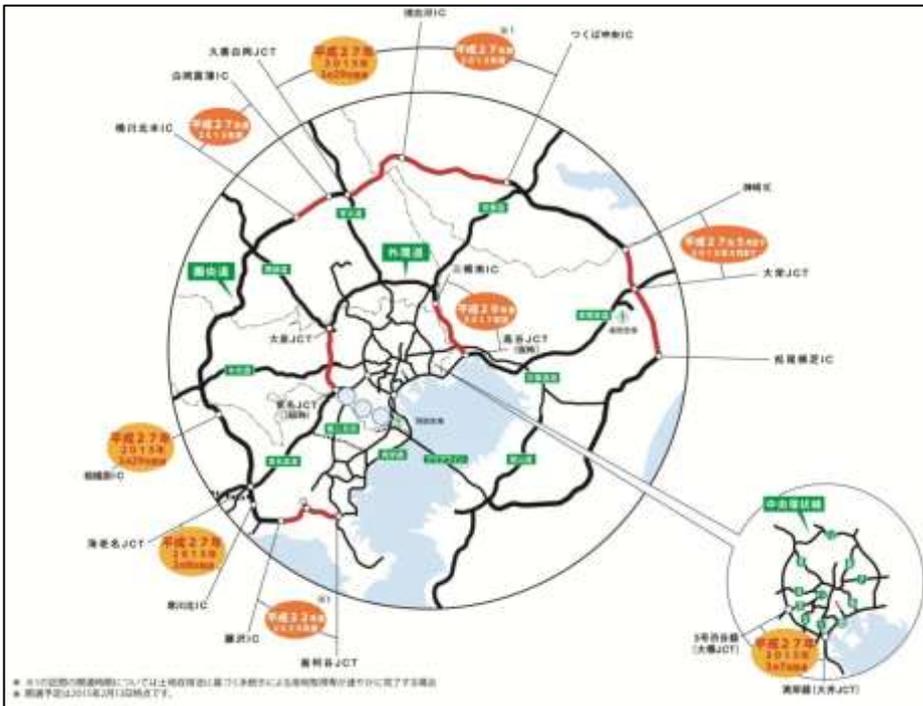


図-7 首都圏中央連絡自動車道の整備状況

出典：国土交通省関東地方整備局ホームページ

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

4)交通需要マネジメント(TDM)施策の推進

パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形の利用者数は増加傾向にあります。

鎌倉地域の交通渋滞の解消に向けては、歴史的環境の保全等、様々な制約があることから道路整備が長期化するため、鎌倉市では既存の道路や駐車場を有効に活用し、自動車から他の交通手段へ転換させることを目的とした交通需要マネジメント（TDM）施策を進めており、平成13年度からパークアンドライドや鎌倉フリー環境手形等を実施しています。

パークアンドライドは、平成13年度に七里ガ浜海岸駐車場のパークアンドレールライドと、県営由比ガ浜地下駐車場のパークアンドライドの2箇所で開催されました。平成19年度以降は4箇所に拡大され利用台数は増加傾向にあります（平成25年度の利用台数は16,674台）。

一方、平成25年度の鎌倉フリー環境手形の利用者数は12,197人であり、平成13年度の実施開始から約1.3倍に増加しています。

両施策とも利用者が増加するなどの効果を上げているものの、依然として交通渋滞の改善には至っていないのが現状です。

5)喫緊の課題である鎌倉地域の交通問題

鎌倉地域は、3連休や正月の参拝時期等に過度な流入交通が集中すると、交通渋滞が慢性的かつ広範囲に発生し、その沿線地域では日常生活の「移動の自由」が奪われ、市民生活に悪影響を及ぼしています。

平成24年度に行った市民アンケート調査では、交通渋滞の対策が必要と感じている市民が約8割であり、交通渋滞の解消は喫緊の課題となっています。

① 慢性的な交通渋滞

鎌倉地域の道路形態により、中心部の交通渋滞が、放射状に接続する道路に波及しており、交通渋滞の影響は単に中心部だけではなく、広範囲に広がる特徴を有しています。

さらに、観光バスのすれ違いが困難な道路や観光バスの乗降、客待ち駐停車、駐車場への入場待ちなどにより、一時的に交通が滞留することも、交通渋滞を発生させる要因の1つとなっています。そして主要な交差点には、付加車線が設置されていないところが多く、特に鎌倉地域では、八幡宮前交差点、下馬交差点、滑川交差点、明石橋交差点等において、慢性的に交通渋滞（1回の青信号で通過できない自動車の捌け残り）が発生しています（10ページの図-8参照）。



図-8 平成 25 年度土日祝日の慢性的に渋滞している交差点※¹

② 3 連休や正月の参拝等における深刻な交通渋滞

鎌倉地域の交通渋滞は、鎌倉地域全域において著しく交通渋滞が発生する日（特異日※²）が1年間に20日程度あるという特徴があります。

こうした交通渋滞は、3連休や正月の参拝時期、桜やあじさいの時期等に発生する傾向が見られます（特異日の傾向については、32頁の表-7参照）。



図-9 平成 25 年 1 月 13 日(日)14 時台の渋滞状況

（（公財）日本道路交通情報センターのデータをもとに作成 地図情報：パスコ）

※¹ 慢性的に渋滞している交差点

（公財）日本道路交通情報センターが提供している鎌倉市のVICSデータを用いて、鎌倉地域の流入方向の土日祝日・時間帯別1年間の渋滞・混雑発生日数割合（渋滞+混雑日数/対象日数）を算定し、その割合が概ね6割以上の交差点です。（渋滞：速度が10 km/h以下、混雑：20 km/h以下）

※² 特異日

（公財）日本道路交通情報センターが提供している鎌倉市のVICSデータを用いて、「渋滞+混雑」を定量的に評価し、その高い順から上位20日程度までの日を、特に渋滞が著しい特異日と位置付けています。

③ 安全性が低下する歩行環境

鎌倉地域の道路は、車道と歩道が構造的に分離されていないことや歩道幅員（2m以上）が確保されていない道路がほとんどであることから、車道に歩行者が溢れ、歩行者の安全性が低下しています。

また、自動車は、歩行者に配慮して走行するため、走行速度が低下し、これにより交通渋滞が悪化しています。



写真-1 鶴岡八幡宮付近の県道横浜鎌倉線

④ 公共交通・緊急車両の機能の低下

鎌倉地域の道路は、片側1車線の道路がほとんどであることから、交通渋滞の発生により、路線バスの定時性、速達性が著しく低下し、公共交通の利便性が低下しています。

また、交通渋滞により、緊急車両の遅れが生じるなど、鎌倉地域の市民生活に悪影響を及ぼしています。



写真-2 県道金沢鎌倉線

⑤ 市民が必要性を感じている交通対策

平成 24 年度に行った市民アンケート調査では、鎌倉地域で生じている交通問題について「深刻であり、対策が必要」と回答した人が全体の約 4 割、「やや深刻であり、対策が必要」が約 4 割となり、合計で約 8 割の人が交通問題について対策の必要性を感じている結果となりました。なお、「深刻であり、対策が必要」と回答した人の割合は平成 7 年の調査とほぼ同様の結果となりました。

鎌倉地域の中でも、特に交通渋滞が著しい県道金沢鎌倉線沿道の二階堂、浄明寺、十二所地域等では、鎌倉地域で生じている交通問題に対し、「深刻であり、対策が必要」と回答した人が全体の 6～7 割に達しています。

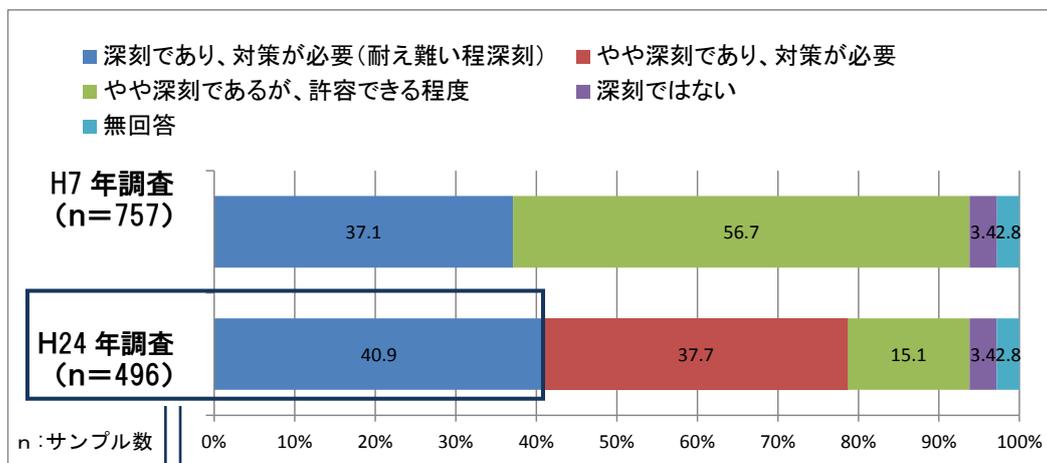


図-10 鎌倉地域で生じている交通問題について

※平成 7 年に行った調査では、「耐え難いほど深刻か」「許容できる」の二者択一であったのに対し、今回はやや回答を変えていることから、回答が分散した傾向がみられます。

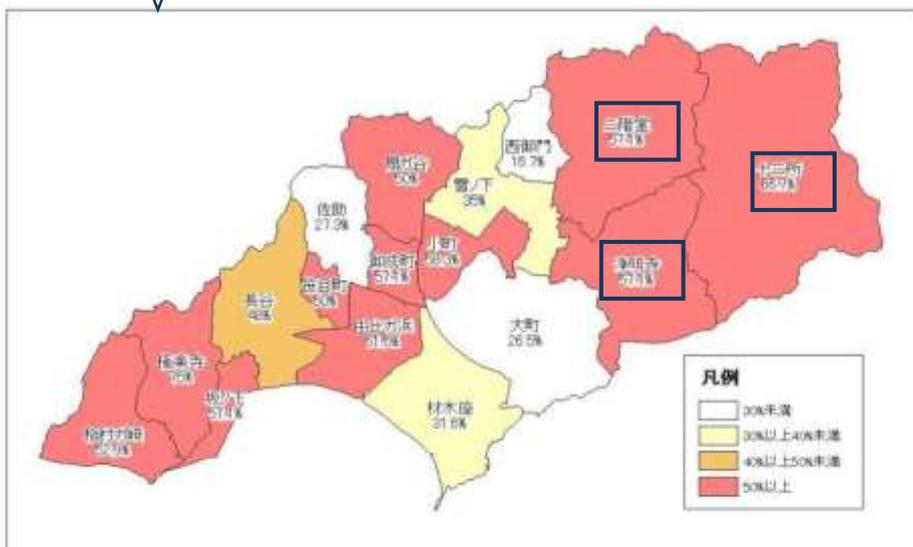


図-11 鎌倉地域で生じている交通問題について(深刻であり対策が必要な地域別割合)
(平成 24 年度市民アンケート調査結果をもとに作成)

4. 鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた基本的な考え方 (平成8年の「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」から)

交通渋滞の解消に向け、平成8年の「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」における次の3つの計画目標を踏襲します。

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

平成7年7月に発足した「鎌倉地域交通計画研究会」では、交通渋滞の解消に向け、短期的な道路整備が困難であることから、現在ある道路や駐車場等の交通施設の活用を基本としつつ、自動車利用の抑制策や公共交通への転換方策等の20の施策を推進するため、「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」において、「地域づくり」、「まちづくり」、「観光地づくり」の3つの視点から計画目標を設定しました。

交通渋滞の解消に向けては、これまで20の施策の一部であるパークアンドライドや鎌倉フリー環境手形等を実施してきましたが、当該施策の充実等を含め、他の施策についても引き続き実施に向けた検討を行っていく必要があります。

以上のことから、交通渋滞の解消に向けた計画目標としては、「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」の3つの計画目標を踏襲することとします。

5. 鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた検討結果

1) 計画策定年次及び施策の目標年次

《計画策定年次》

「鎌倉地域の地区交通計画」は、第3次鎌倉市総合計画第3期基本計画前期実施計画に準拠し、平成28年度の策定をめざすものとします。

《施策の目標年次》

平成8年の「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」では、明確な目標年次を設けずこれまで検討してきましたが、「鎌倉地域の地区交通計画」については平成32年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に伴い、今にも増して多数の来訪者が鎌倉地域に訪れることが予測されることから、これを1つの契機と捉え、平成32年を目標に、(仮称)鎌倉ロードプライシング[※]の実施をめざし、他の施策についても継続的に検討・実施します。

鎌倉地域の交通渋滞の解消は喫緊の課題であり、その対応は急務となっています。しかしながら、平成25年10月から検討を始めている自動車利用の抑制策の1つである(仮称)鎌倉ロードプライシングについては、諸外国では実施されている一方、国内では東京都や京都市で検討してきたものの、その実施事例はないことから、導入効果や課題を明らかにするために社会実験等を行い、計画の具体化に向けて取組んでいくことが必要です。

一方、概ね5年後の平成32年には東京オリンピック・パラリンピックが開催され、観光立国を標榜する我が国において、東京から気軽に来られる鎌倉地域には多くの観光客が訪れることが予測されます。そこで、東京オリンピック・パラリンピックの開催が本計画を推進する1つの契機と捉え、平成32年を目標に、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施をめざし、他の施策についても継続的に検討・実施していきます。

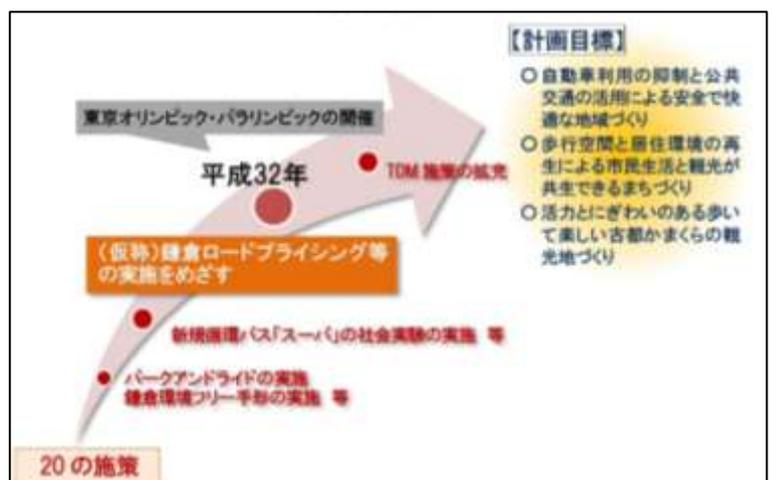


図-12 目標年次の捉え方

※) (仮称) 鎌倉ロードプライシング

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

2)進め方

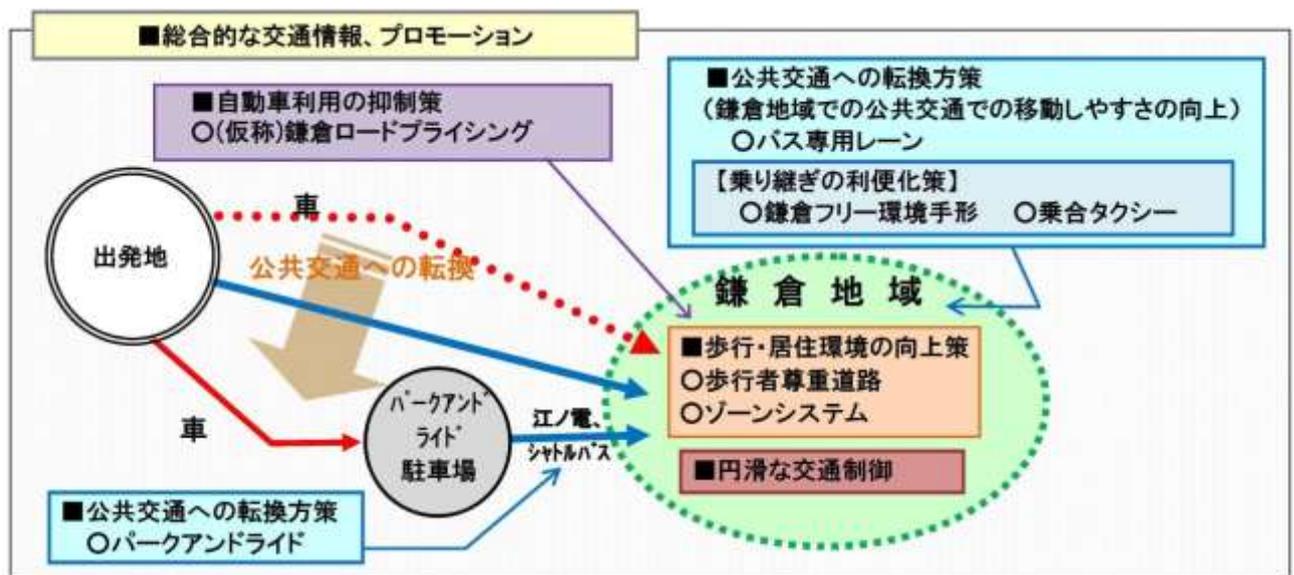
施策の条件が整い実施可能なものから必要に応じて社会実験を行い、実施をめざします。

鎌倉地域の交通渋滞の解消は喫緊の課題であることから、条件が整い実施が可能なものから必要に応じて社会実験を行い、その効果や課題を明らかにし、地域の実情に適合した交通施策の実現をめざします。

3)20の施策の再評価

20の施策は、鎌倉地域を取り巻く交通環境の現状、これまでの関係機関との協議、社会実験の実施結果等を踏まえ、「継続実施」、「継続検討」、「見直し」、「廃止」にするかを再評価します。

なお、再評価の結果は16～18頁の表-2に示すとおりです。



- ① 出発地において自動車から公共交通への転換を促す。
- ② 鎌倉地域への流入に対し、自動車から公共交通への転換を促す。

図-13 20の施策の考え方

表-2 20の施策の再評価の結果(1/3)

番号は20頁の図中番号に一致

分類	施策	番号	対象地区 又は区間	実施の 状況		再評価	今後の 実施方針	
				社会 実験	本格 実施			
自動車 利用の 抑制策	(仮称)鎌倉ロード プライシ ング	①	鎌倉地域			継続検討	他の施策だけでは、交通渋滞の解消には至っていないことから、実施に向け検討する。	平成32年までに実施をめざす
公共交通 への転換 方策	パークア ンドライ ド	②-1	七里ガ浜	●	●	継続実施	利用者は増加しており、利用促進に向け更なるサービスの充実策を図っていく。	充実する
		②-2	稲村ガ崎		●	継続実施		
		②-3	江の島		●	継続実施		
		③	由比ガ浜		●	継続実施		
		④	深沢地域 国鉄跡地		●		継続検討	現在進められている市街地整備計画において駅前広場の計画もあることから、まちづくりとの整合を図りバス路線の再編も視野に入れ検討する。
⑤	鎌倉霊園 ↓ 朝比奈方面 での検討		●		見直し	鎌倉霊園の駐車場は、全ての土日祝日に活用する合意形成が得られないなど、課題が多い。このため、新たな候補地を検討し、見直す。	(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金収入による整備をめざす	

実施の状況/●：実施

継続実施：既にも実施している施策であり、今後も継続して実施する施策

継続検討：実施には至っていないことから、今後も実施をめざし、継続して検討する施策

見直し：これまでの検討から計画通りの実施が困難であることから、計画の一部を見直し、実施をめざす施策

廃止：これまでの検討から実施が困難であり廃止する施策

表-2 20の施策の再評価の結果(2/3)

番号は20頁の図中番号に一致

分類	施策	番号	対象地区 又は区間	実施の 状況		再評価	今後の 実施方針	
				社会 実験	本格 実施			
公共交通 への転換 方策	シャトル バス (ミニバス) 〔パークア ンドライド 駐車場と 観光拠点 等の連絡〕	⑥	海浜公園～ 鶴岡八幡宮		●	継続実施	パークアンドライドに合わせて、利用促進策を検討する。	充実する
		⑦	鎌倉霊園～ 鶴岡八幡宮 ↓ 朝比奈方面～ 鶴岡八幡宮	●		見直し	路線バスの活用も視野に入れ、パークアンドライドに合わせて、計画を見直す。	(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金収入による整備をめざす
		⑧	大仏～ 材木座			継続検討	路線バスの再編等を踏まえつつ検討する。	交通事業者 に要請してい く
		⑨	市役所～ 湘南深沢	●		継続検討	路線バスの再編等を踏まえつつ検討する。	交通事業者 に要請してい く
	バス専用 レーン	⑩	鎌倉参道線 の4車線区 間		▲	継続実施	バス優先レーンは実施済み。 今後専用レーン化について検討する。	実施をめざ す
	バス追越 し現示*	⑪	金沢鎌倉線			廃止	バス追越し現示は、これまでの交通 管理者との協議において、実施は困 難であり、廃止とする。	—
	乗継 の利 便化策	鎌倉フリ ー環境手 形	⑫-1	鎌倉地域	●	●	継続実施	利用できる交通機関の拡大や 地域の活性化方策(割引店舗 の充実等)と連携し、サービス の充実と利便性を高めるため、 スマートフォンのアプリケーシ ョンなどを活用した運用等、電 子化の充実を検討する。
乗合タク シー		⑫-2	鎌倉地域	●		継続検討	鎌倉地域の公共交通システ ムの充実が必要であり、在来 の路線バスを補完する移動手 段として継続して検討する。	(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金収入による整備をめざす

実施の状況/●：実施、▲：ある程度の効果が期待できる施策を実施

※) バス追越し現示

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

表-2 20の施策の再評価の結果(3/3)

番号は20頁の図中番号に一致

分類	施策	番号	対象地区 又は区間	実施の 状況		再評価	今後の 実施方針	
				社会 実験	本格 実施			
歩行・居住環境 の 向上策	歩行者尊重 道路※1	⑬	今小路通り	●		継続検討	地域の実情にあった実施方 策を検討する。	(仮称)鎌倉ロ ードプライシン グの課金収入 による整備を めざす
		⑭	小町大路			継続検討		
		⑮	海浜公園～ 周辺観光拠点			継続検討		
		⑯	江ノ電長谷駅前			継続検討		
	ゾーンシ ステム※2	⑰	由比ガ浜・長 谷地区			継続検討	(仮称)鎌倉ロードプライシン グの課金箇所と整合を図りつ つ、検討する。	実施をめざす
円滑な 交通制御	江ノ電踏 切と連動 した信号 処理	⑱	下馬交差点			継続検討	関係機関との協議を継続的 に行い、実施を進める。	実施をめざす
総合的な交通情報		⑲	鎌倉地域	●		継続検討	パソコンやスマートフォンの アプリケーションソフトによる 観光情報とセットで、総合的 な交通情報体系の実施を検討 する。	実施をめざす (市関係課等と 連携し、随時取 組みを進める)
プロモー ション	ニュース の発行等	⑳	—	●	▲	継続検討	市民、来訪者、交通事業者、 その他関係者に対し、鎌倉地 域の地区交通計画やニュー ス以外の情報発信について 継続的に検討する。	実施をめざす (随時取組みを 進める)

実施の状況/●：実施、▲：ある程度の効果が期待できる施策を実施

※1) 歩行者尊重道路

「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」において第一の目標とされた歩行環境の改善に向け、歩行者等が優先的に通行できるよう自動車の速度抑制や通過交通対策等の自動車利用を抑制する対策に合わせて、歩行環境を整備する道路です。

※2) ゾーンシステム

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

4)新たな施策

20 の施策の検討を進める中で、委員から公共交通への転換に関する新たな施策について提案があり、検討を進めることにしました。

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

表-3 検討内容と今後の実施方針

分類	施策	対象地区 又は区間	実施の 状況		検 討 内 容	今後の 実施方針
			社 会 実 験	本 格 実 施		
公共交通 への転換 方策	パークア ンドラ イド (民間駐車 場の活用)	鎌倉地域 外縁部等			大船駅周辺等の比較的規模の大きな民間 駐車場を活用したパークアンドライドを新 たに検討する。	実施をめざす
	新規循環 バス 「スーバ」	県道金沢 鎌倉線他	●		平成 26 年 5 月 3 日～5 日に実施した新規 循環バス「スーバ」の社会実験では、3 日 間で 1,736 人の利用があるなど、利用者の 満足度は高い。本格運行に向け路線バス の再編等について検討する。	実施をめざす
	地域公共交 通の輸送力 の増強	鎌倉地域			自動車から公共交通への転換を促すた め、自動車の代替交通手段の輸送力の増 強等を検討する。	(仮称)鎌倉ロ ードプライシ ングの課金収入 による整備を めざす

実施の状況/●：実施

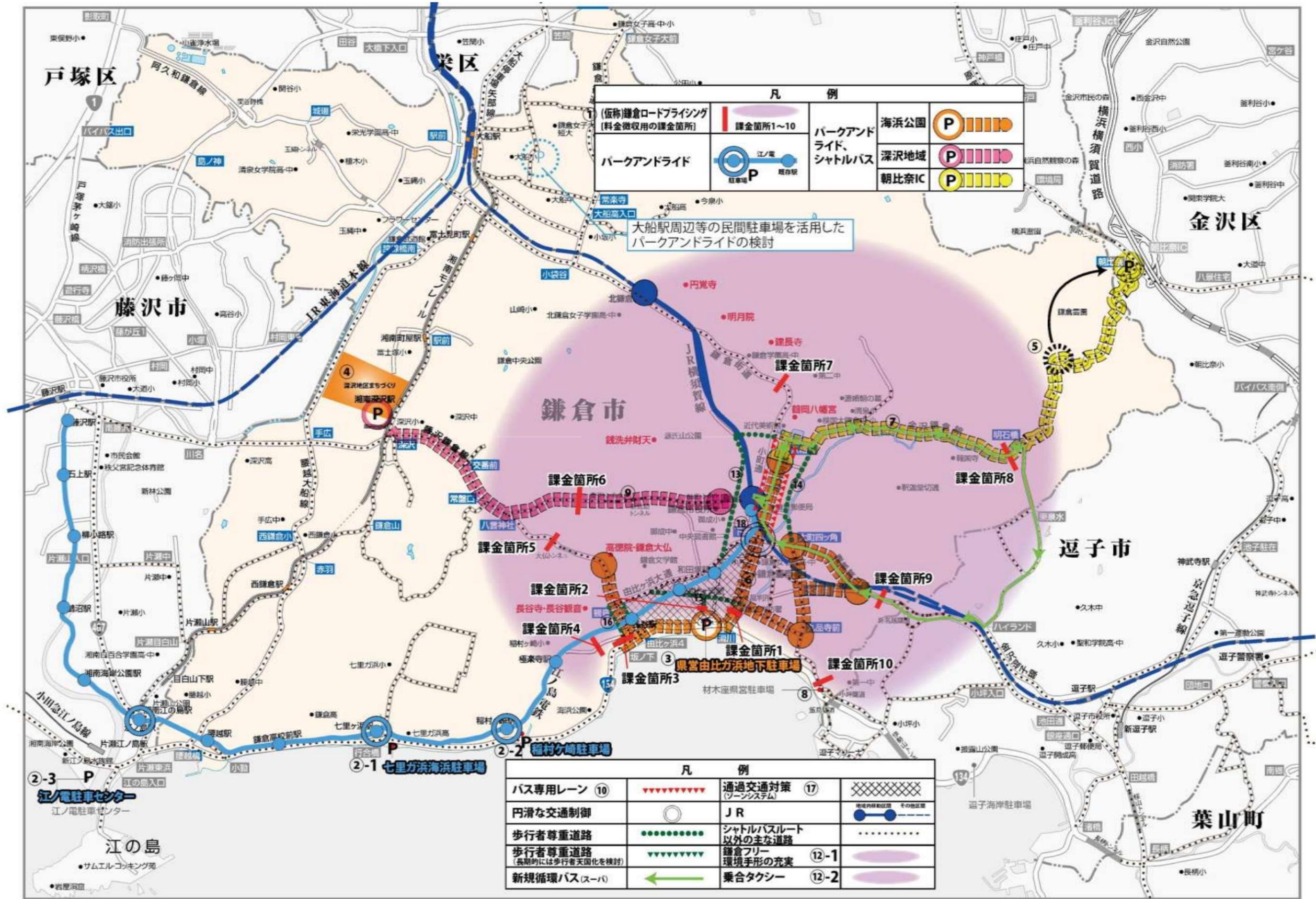


図-14 20の施策及び新たな施策の計画図

5)新規循環バス「スーバ」

新規循環バス「スーバ」は、交通渋滞の発生に伴い市民の移動のしやすさが著しく低下する県道金沢鎌倉沿道において、在来の路線バスルートに比べ、比較的円滑な走行が可能な逆方向への新規循環バスを運行し、鎌倉駅までの総所要時間の短縮、定時性の確保を図ることを目的に社会実験を実施しました。

表-4 新規循環バス「スーバ」の社会実験の概要

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



図-15 新規循環バス「スーバ」のルート図

※) 公共車両優先システム（PTPS :Public Transportation Priority System）
バスなどの定時運行を確保するとともに利用を促進して、道路の利用効率を向上させる施策であり、バスの通過に応じて信号機をコントロールし、信号による待ち時間を軽減してバスの運行を円滑にするシステムです。

鎌倉地域の中でも特に交通渋滞による生活環境の悪化が著しい県道金沢鎌倉線において、20の施策の1つである「バス追い越し現示」の検討を進めてきましたが、安全性の確保が問題であり、交通管理者との協議の中で、実現が困難な状況となりました。

そこで、鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会において、委員から県道金沢鎌倉沿道地域の路線バスの定時性及び速達性の向上による生活環境の回復を図ることを目的とした「バス追い越し現示」に代わる施策として、新規循環バス「スーバ」が提案され、社会実験の実施を行いました。

社会実験では、走行環境の向上を図る公共車両優先システム（PTPS）の導入、バス停で在来の路線バスと新規循環バス「スーバ」の鎌倉駅までの所要時間を掲示するなど、導入効果を高める取組みを同時に行いました。

①利用状況

社会実験時には、著しい交通渋滞が発生しなかったにも関わらず、新規循環バス「スーバ」の利用者数は、当初の見込みを上回り5月3日（土）541人、4日（日）693人、5日（月）502人、3日間の合計で1,736人、1便当たり30.5人の利用がありました。鎌倉駅での利用が最も多く、次いで浄明寺、ハイランドの順で利用されています。

②速達性向上の効果

社会実験を行った3日間のバス停への到達遅れ時間は、浄明寺バス停で3日間の平均で6分の遅れが発生しましたが、浄明寺バス停より先のバス停では遅れがほとんど発生していないことから、一定の定時性が確保されていると言えます。

ハイランドバス停から鎌倉駅東口への急行区間は、想定していたダイヤよりも3日間の平均で鎌倉駅東口に11分早く到達しています。

また、県道金沢鎌倉線を経由する在来の路線バスと、新規循環バス「スーバ」の東泉水バス停と鎌倉駅までの距離を比べると、新規循環バス「スーバ」の方が長いものの、鎌倉駅までの所要時間は新規循環バス「スーバ」の方が平均で4分短い結果となりました。

鎌倉駅までの平均旅行速度は、全てのバス停において、新規循環バス「スーバ」の方が、在来の路線バスに比べ2～7 km/h 速いなど、速達性の向上が図られています。

③利用目的・満足度

新規循環バス「スーバ」の利用目的は、日常生活である「買物」、「私事」、「仕事」の割合が合わせて63.5%であり、「観光」目的の28.5%を上回っています。

新規循環バス「スーバ」の目的地までの所要時間の満足度は、各バス停から鎌倉駅までの所要時間の表示を行ったこともあり、一般利用者の3日間の合計で88.3%、市民モニターでは94.7%と、非常に高い結果です。（23頁の図-16参照）

アンケート調査の結果、新規循環バス「スーバ」が継続的に運行された場合に、「何度かに1回は車が循環バスに代わるかもしれない」と回答したのは、一般利用者の3日間の合計で22.0%、市民モニターでは26.3%であり、自動車から公共交通への転換が期待されます。（23頁の図-17参照）

一般利用者

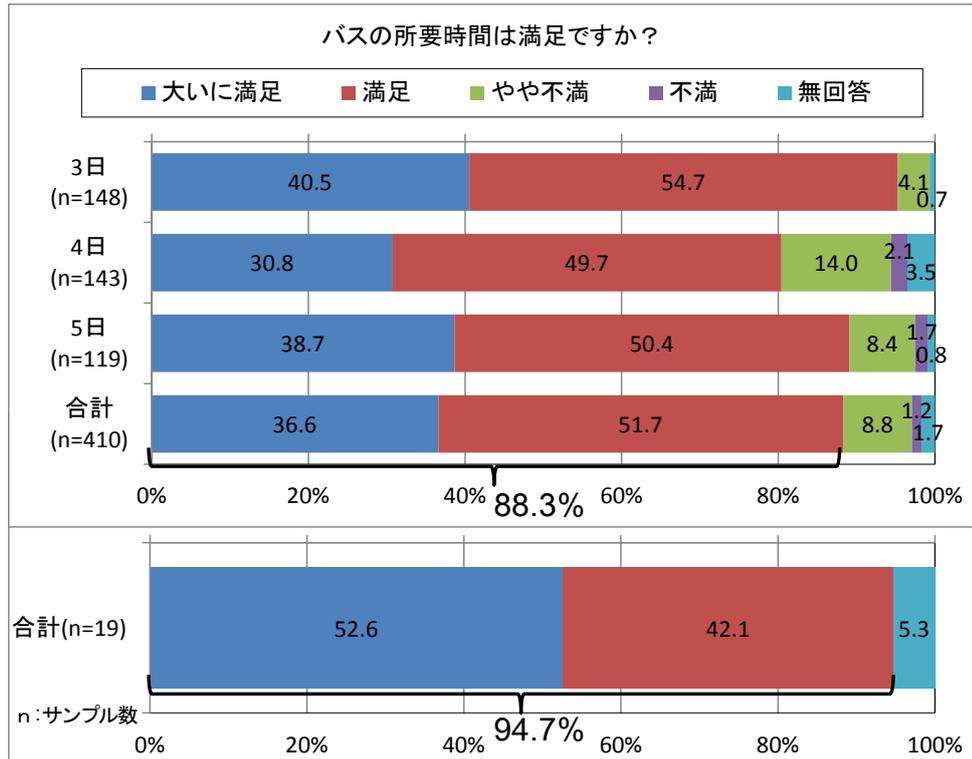


図-16 目的地までの所要時間の満足度

一般利用者

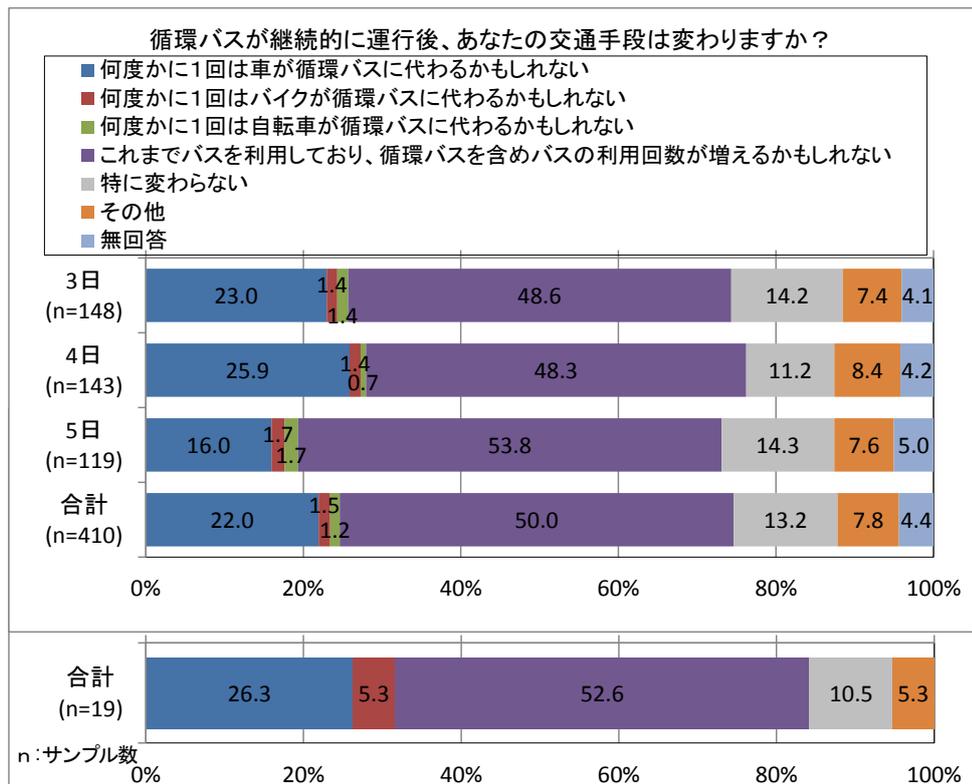


図-17 新規循環バス「スーバ」が運行された場合の交通手段変更の意思

(平成 25 年度駐車場利用者アンケート調査結果をもとに作成)

④公共車両優先システム(PTPS)の導入効果

公共車両優先システム (PTPS) の導入により、八幡宮前交差点から明石橋交差点までの平均所要時間の最大と最小の差が、PTPS 非対象は 113 秒であったのに対し、PTPS 対象が 53 秒であり定時性が向上しました。

また、5 月 4 日 (日) の同区間における PTPS 対象と非対象のバスの平均所要時間は、PTPS 対象のバスの方が約 2 分短いなど、速達性の向上に寄与しています。

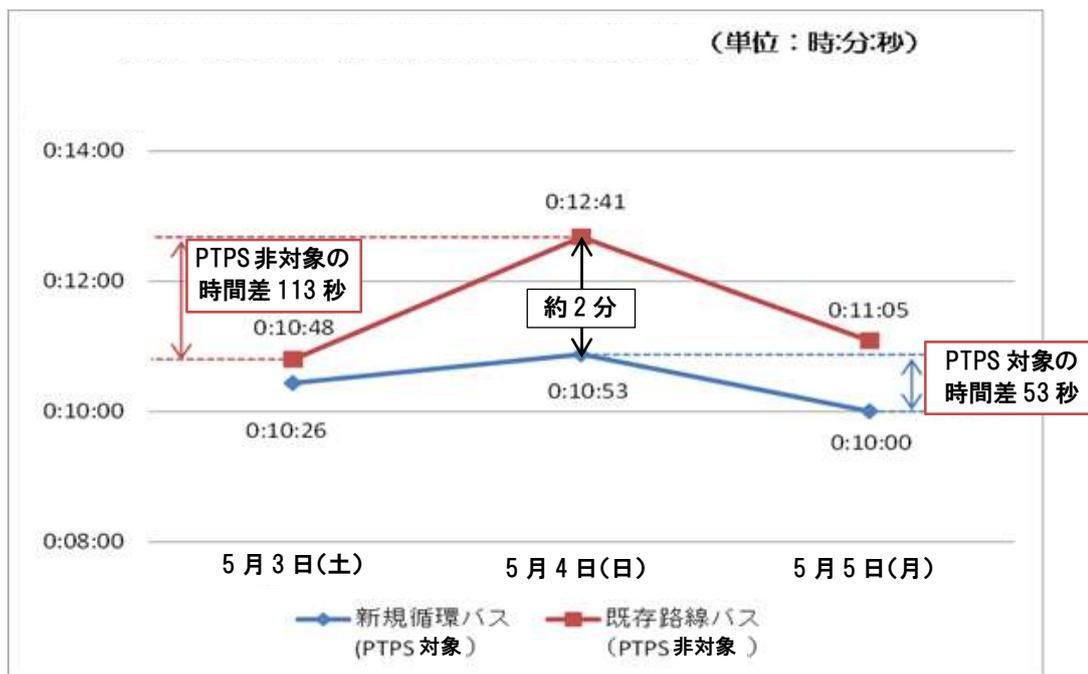


図-18 公共車両優先システム(PTPS)の導入効果
(八幡宮前交差点⇒明石橋交差点の平均所要時間)



図-19 公共車両優先システムのイメージ

出典：西武バスホームページ

6)(仮称)鎌倉ロードプライシング

①検討の必要性

計画目標の一つである「自動車利用の抑制と公共交通の活用による安全で快適な地域づくり」の達成に向け、パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形等の施策を実施し、一定の成果を上げていますが、これらの施策だけでは目に見えた交通渋滞の解消には至っていない状況です。

これまで実施しているパークアンドライドなどの施策について、利用促進に向けた更なるサービスの充実を図りつつ、交通渋滞の抜本的な解消が期待される自動車利用の抑制策を実施することが必要です。

鎌倉地域の交通渋滞の解消には、中心部に流入する道路が限定される地形的な特性や、短期間での道路整備等が困難という制約条件を踏まえ、ロードプライシングの検討が必要であると考えます。

自動車利用の抑制策として行うロードプライシングは日本国内では実施した事例はありませんが、諸外国ではシンガポール、ロンドン、ストックホルムなどで実施され、都市部における渋滞解消に効果的に運用されており、これにより公共交通の利用者の増加、環境水準の向上等の実績が確認されています。

平成 24 年度に行った市民アンケート調査では、「鎌倉地域の交通渋滞の解消策として、自動車の乗り入れや走行を制限する考え方」について、「すぐに行うべきである」が約 2 割、「効果や影響を確かめて、現実的な方法で行うべきだ」が約 5 割となっています。

(26 頁の図-20 参照)

一方で、平成 25 年度に行った駐車場利用者アンケート調査では、自動車を利用する理由として、「立ち寄り先が多い」、「幼児、高齢者等の同乗者がいる」など自動車を使う必要性が高い場合もあります。(26 頁の図-21 参照)

こうした状況を踏まえると、以下のような効果が期待できるロードプライシングの検討が必要と考えます。

- ・ パークアンドライドなどの施策に比べ、より広い区域において、多くの自動車を対象に実施することができるため、大きな施策効果を得ることができます。
- ・ 一律的な規制ではなく、料金を支払うことで区域に入ることができるため、利用者の状況に応じて、自動車と公共交通の選択ができる施策です。
- ・ 課金収入を活用することにより、公共交通の充実や歩行環境の向上に充てることが可能です。

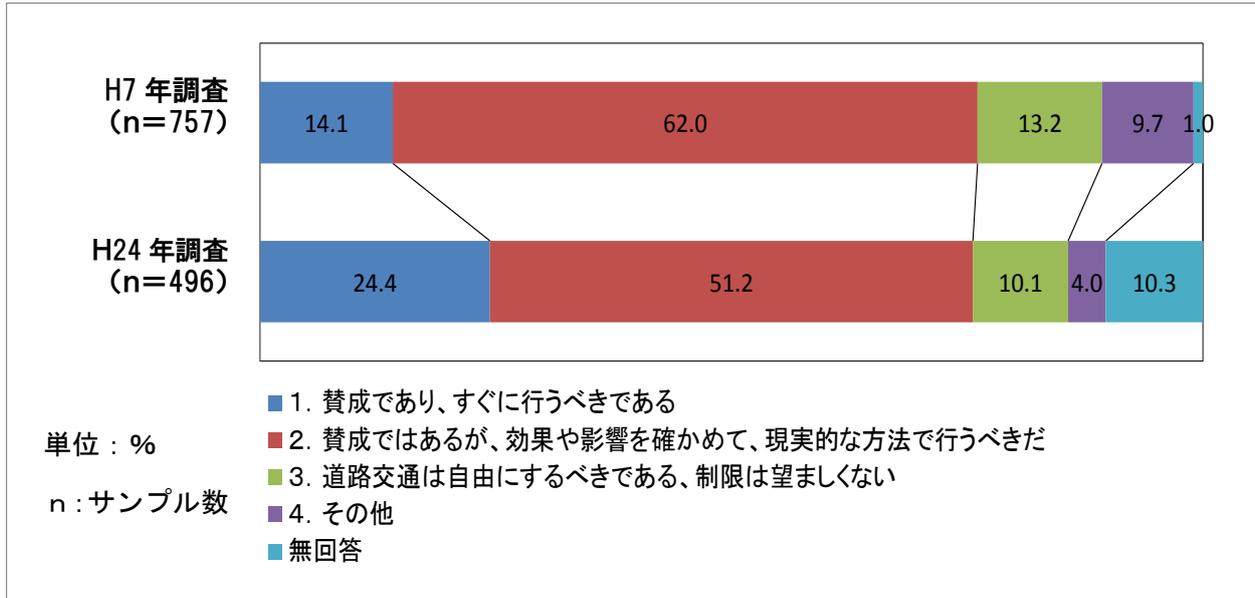


図-20 鎌倉地域の交通渋滞の解消策として、自動車の乗り入れや走行を制限する考え方
(平成24年度市民アンケート調査結果をもとに作成)

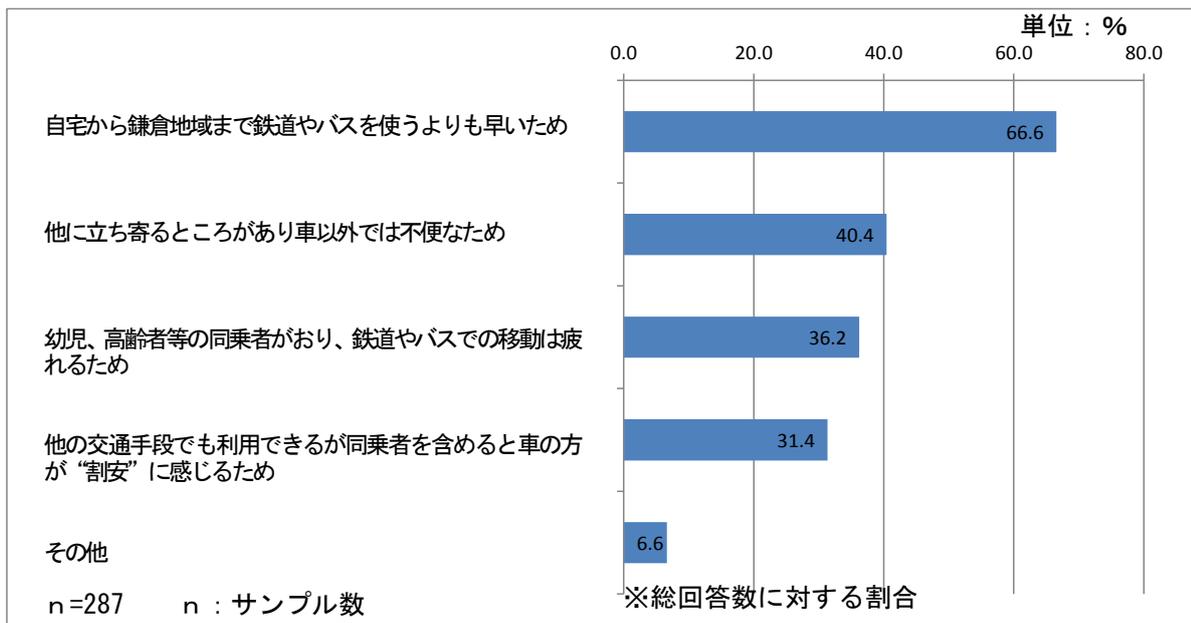


図-21 設問「自動車を利用する理由は」に対する回答結果(複数回答可)
(平成25年度駐車場利用者アンケート調査結果をもとに作成)

②検討方針

(仮称)鎌倉ロードプライシングは、来訪車両等への課金により、公共交通への転換を促し、自動車利用の抑制を図る施策です。公共交通への転換促進、歩行環境の充実等を図るための仕組みなどについて以下の検討を進めます。

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

鎌倉地域での導入を検討する(仮称)鎌倉ロードプライシングは、鎌倉地域に流入する車両に対し、料金を課すことで、自動車利用を控え公共交通への転換を促し、状況に応じて自動車と公共交通が選択できる自動車利用の抑制を図る施策です。

検討に際しては、平成 26 年 5 月に策定・公表した「鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会(仮称)鎌倉ロードプライシングについて」の考え方(実施目的・効果、課金の使途、実施日、課金パターン)を基本に議論を重ねてまいりました。

(仮称)鎌倉ロードプライシングは、

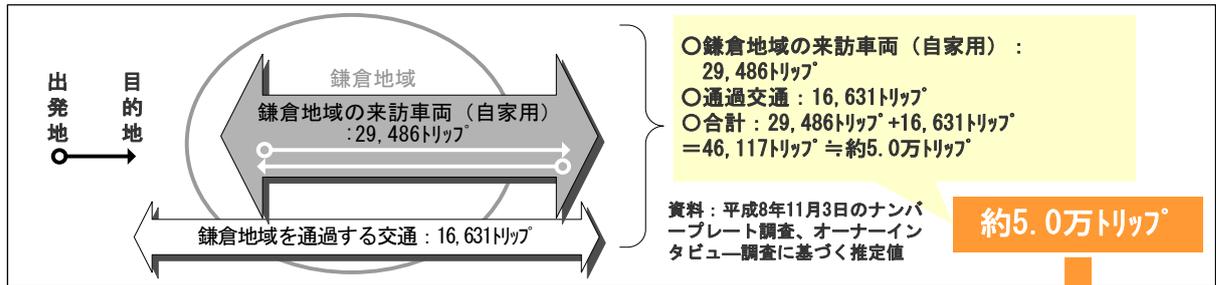
- ・ 公共交通への転換をより進めるため、課金の一部を課金された人が次回公共交通を利用して鎌倉に来訪した際に運賃を割引く仕組み(29 頁の図-22 参照)
- ・ 課金の徴収時に交通渋滞が発生しないようスムーズな流入を確保するため、ETC 等の自動徴収の仕組み(30 頁の図-23 参照)
- ・ 道路利用の公平性や利用の頻度を踏まえ、事前登録により市民と来訪者等を認識・区別するため仕組み(30 頁の図-23 参照)等を検討しています。

課金の使途は、諸外国で実施されているロードプライシング(29 頁の表-5 参照)のように、道路整備や公共交通の充実に充てるとともに、鎌倉地域の歩行環境や回遊性を高める商業・観光振興に充てることを検討します。

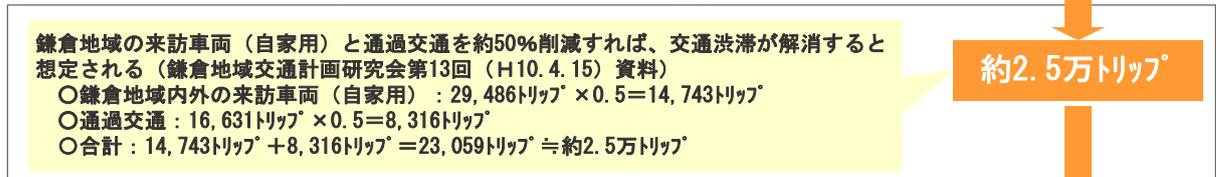
ここで、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に伴う自動車から公共交通に転換する来訪者の輸送量について、関係機関へのヒアリング結果を 28 頁に示しました。なお、特異日等において輸送量が供給量を上回ることがあることから、輸送力の増強等について検討する必要があります。

自動車から公共交通に転換する来訪者の輸送量について

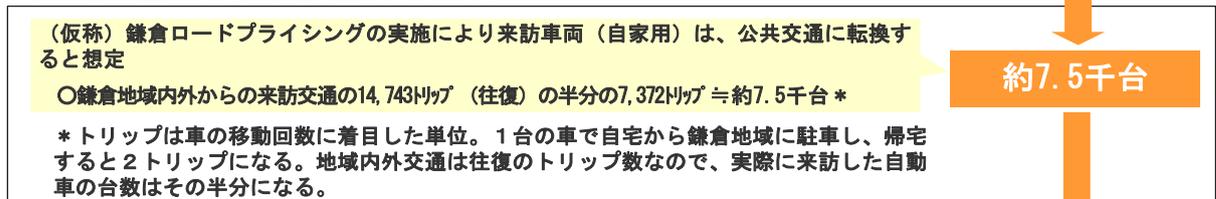
【鎌倉地域の来訪車両(自家用)と通過交通】



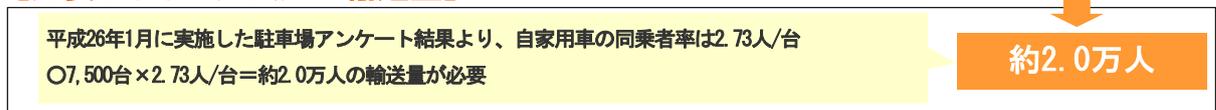
【鎌倉地域の交通渋滞を解消させるための交通量】



【公共交通に転換する自動車台数】



【必要となる公共交通の輸送量】



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

上記の記述は、各交通事業者へ確認した結果をまとめたものです。

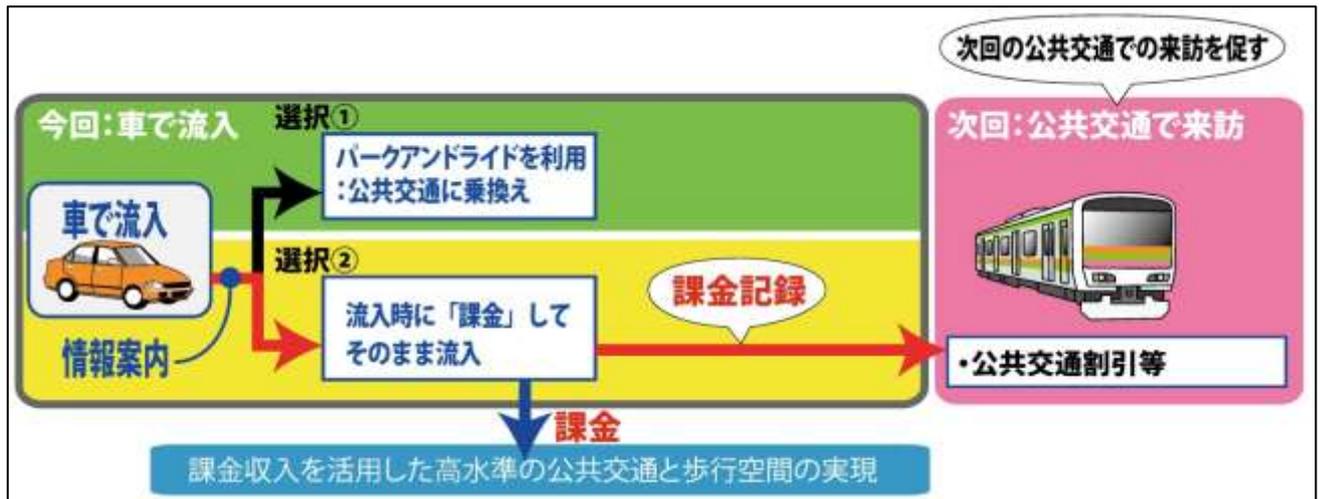


図-22 (仮称)鎌倉ロードプライシングのシステムイメージ

表-5 参考. 諸外国で実施されているロードプライシング

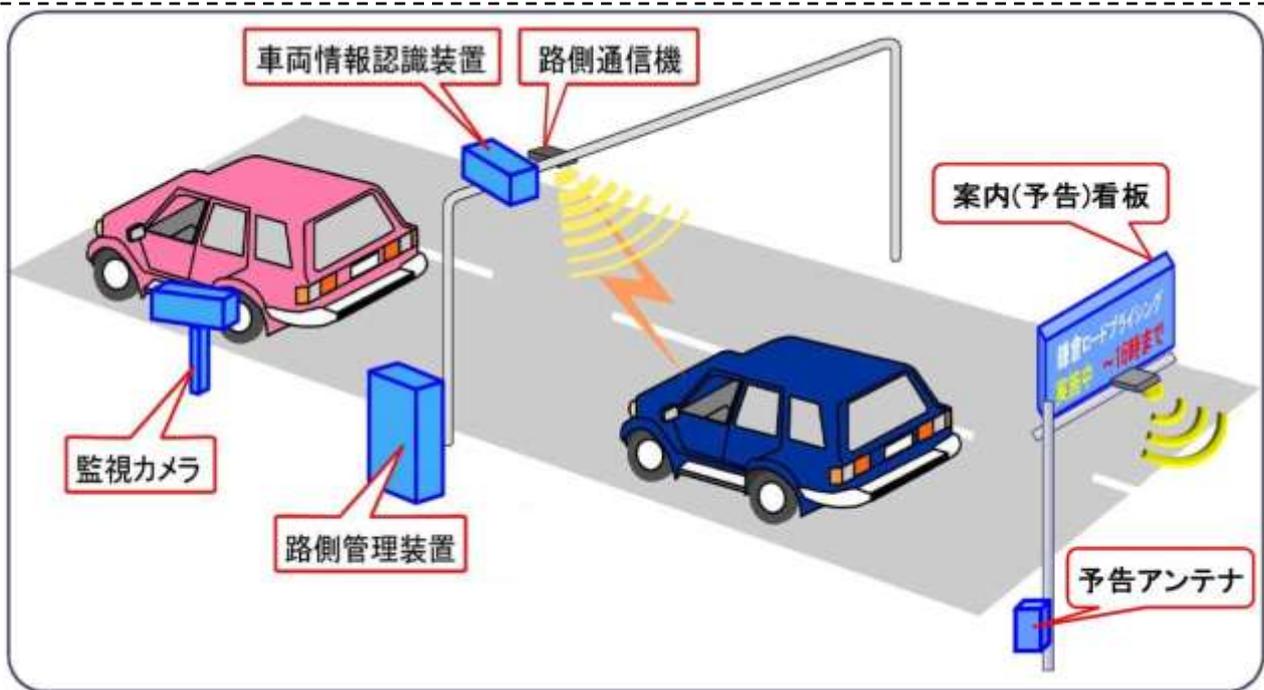
項目	シンガポール ^{※1}	ロンドン ^{※2}	ストックホルム ^{※3}
導入時期	1975年	2003年	2007年
課金目的 ^{※4}	・渋滞緩和	・平日の渋滞緩和 ・バス交通の改善	・平日の渋滞緩和 ・都市住民の生活環境改善
対象エリア	中心市街地 (7.25km ²) + 周辺の高速道路6路線	セントラルロンドン (Inner Ring Roadの内側: 22km ²)	ストックホルム中心部 (35km ²)
対象車両	対象エリアに流入する車両 (緊急車両を除く)	対象エリア内を通行する車両 (二輪車、タクシー、緊急車両等は課金免除、ハイブリッド車、電気自動車、9人乗り以上のバスなどは100%割引 (但し、登録料は支払う))	対象エリアに流入、流出する車両 (緊急車両、外交官車両、自動二輪車、バス、ハイブリッド車等は免除)
対象日	平日、土曜日 (日、祝日は無料)	平日 (土日、祝日は無料)	平日 (土日、祝日は無料)
課金単位	課金箇所1回流入毎に課金	1日単位で課金	課金箇所1回流入毎に課金されるが、1日の上限額が設けられている
課金額 (レートは2014年10月16日現在)	時間帯別・課金箇所別・車種別に料金を設定、3ヶ月毎に料金を見直し 円換算約0~225円	円換算約1,950円 エリア内住民は90%割引	時間帯別に料金を設定 円換算約148~296円 1日の上限は888円
課金方法	車載器搭載による電波通信を活用した課金	・商店、インターネットなどにより入域許可証を購入 (事前又は当日) ・デジタルカメラでナンバープレートを確認、入域許可証を取得した車両のデータベースと照合	・車載器 (無料貸与) 搭載車は、その場で課金され、後日領収書が送付 ・車載器未搭載車は事前に登録し、ナンバープレートで照合して確認
課金の使途	一般財源	・公共交通機関の改善と運賃引下げ ・歩行者、自転車利用者のための環境整備等	ストックホルム市内及び郊外の道路整備等

資料：※1) シンガポール国土交通局 HP

※2) ロンドン交通局 HP (各 HP の閲覧日 2014年10月16日)

※3) スウェーデン交通局 HP

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



	市民	来訪者
ETC 対応車	<ul style="list-style-type: none"> 市民は事前登録し、路側車番管理装置にデータを蓄積 車両情報認識装置が、市民、来訪者を判別 路側通信機により流入時に来訪者に比べ0~1割程度を課金 	<ul style="list-style-type: none"> 車両情報認識装置が、市民、来訪者を判別 路側通信機により流入時に課金 次回来訪時に、課金記録から、公共交通の利用時等に課金の一部を戻す
ETC 非対応車	<ul style="list-style-type: none"> 事前又は移動途中に決済（推進するため料金割引等を実施） 上記以外は、車両情報認識装置が事前決済していない車両を認識し、監視カメラで撮影、請求書を郵送 請求書に応じ管理組織等で課金 	<ul style="list-style-type: none"> 事前又は移動途中に決済（推進するため料金割引等を実施） 上記以外は、車両情報認識装置が事前決済していない車両を認識し、監視カメラで撮影、請求書を郵送 請求書に応じ管理組織等で課金 次回来訪時に、課金記録から、公共交通の利用時等に課金の一部を戻す

図-23 参考. 市民と来訪者への異なる課金方法のイメージ

③課金の方向性

表-6 課金の方向性

項目	内容
(イ)対象エリア	国道 134 号を除く鎌倉地域とする。
(ロ)対象日	全ての土日祝日等(年間 120 日程度)とする。
(ハ)対象時間	8時から16時までを基本とし、終了時間は、各課金箇所の交通実態に応じて適切な時間を設定する。
(ニ)課金単位	1 回毎に課金(課金箇所に流入 1 回につき課金)する。
(ホ)課金対象	鎌倉地域に流入する全ての自動車、二輪車(軽車両を除く)とする。ただし、緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両、路線バス、鎌倉市に営業区域があるタクシー、宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務車両は除く。
(ヘ)課金パターン	鎌倉市外から流入する車両を 1 とした場合、鎌倉市民の負担割合は 0～0.1 程度とする。
(ト)課金の使途	システムの運営・管理費、公共交通への転換方策等に充てる。

(イ)対象エリアの考え方

鎌倉地域の交通渋滞は、道路形態により放射状に接続する道路に波及していることから、鎌倉地域に交通渋滞が発生すると他の地域に交通渋滞が広がります。このため、交通渋滞の発生源となる鎌倉地域を対象エリアとします。

ただし、国道 134 号は、県土の骨格を形成し、内外交通や通過交通を処理する道路であり、中心部を通過していないことやパークアンドライド用の駐車場利用者が、利用料金とは別に(仮称)鎌倉ロードプライシングにより課金されないようにするため対象エリア外とします。

(ロ)対象日の考え方

対象日は、次の理由から全ての土日祝日等(年間 120 日程度)とします。

- ・ 出発地からの自動車利用を抑制し、公共交通への転換を促すため、実施日を広く周知することや路線バスなどの利用のしやすさなどから、分かりやすい実施日の設定が必要です。
- ・ 特異日に限らず、慢性的に交通渋滞が発生している交差点等があることから、特異日以外でも自動車利用の抑制を促すことが必要です。
- ・ 特異日は、過去の傾向から 3 連休や正月の参拝時期、桜やあじさいの時期等に、発生する傾向が見られますが、一定ではなく事前に設定し、周知することが困難です(32 頁の表-7 参照)。

表-7 特異日の傾向(交通渋滞が著しい上位 20 日の年次比較)
(VICS データの渋滞・混雑を定量的に評価し、その高い日から整列)

2010年

	日付	曜日	3連休 以上の 中日	3連休 以上の 中日以 外	土日 祝日	初詣	桜	アジサイ	お盆	七五 三
1	1月10日	日	●			●				
2	9月19日	日	●							
3	3月22日	月		●			●			
4	5月3日	月	●							
5	6月12日	土			●			●		
6	7月18日	日	●							
7	4月3日	土			●		●			
8	10月11日	月		●						
9	6月26日	土			●			●		
10	3月30日	火					●			
11	6月20日	日			●			●		
12	5月2日	日	●							
13	9月20日	月		●						
14	3月14日	日			●					
15	1月9日	土		●		●				
16	2月6日	土			●					
17	8月13日	金							●	
18	8月10日	火							●	
19	6月27日	日			●			●		
20	8月11日	水							●	
該当日数(日)			5	4	7	2	3	4	3	0
上位20日に占める割合(%)			25.0	20.0	35.0	10.0	15.0	20.0	15.0	0.0

赤：3連休以上 緑：土日祝日 青：平日

2013年

	日付	曜日	3連休 以上の 中日	3連休 以上の 中日以 外	土日 祝日	初詣	桜	アジサイ	お盆	七五 三
1	1月13日	日	●			●				
2	5月4日	土	●							
3	1月4日	金				●				
4	9月14日	土		●						
5	10月13日	日		●						
6	9月22日	日	●							
7	2月10日	日	●							
8	6月22日	土			●			●		
9	1月27日	日			●	●				
10	7月14日	日	●							
11	3月19日	火								
12	5月5日	日	●							
13	3月26日	火					●			
14	6月23日	日			●			●		
15	5月3日	金		●						
16	9月23日	月		●						
17	3月21日	木					●			
18	6月15日	土			●			●		
19	9月21日	土		●						
20	11月23日	土			●					●
該当日数(日)			6	5	5	3	2	3	0	1
上位20日に占める割合(%)			30.0	25.0	25.0	15.0	10.0	15.0	0.0	5.0

赤：3連休以上 緑：土日祝日 青：平日

((公財) 日本道路交通情報センターの VICS* データをもとに作成)

- 過去の傾向から、桜(3~4月)やお盆(8月)の時期は平日においても特異日がありますが、時期の設定が難しく、また天候等の影響が大きいことから、事前に設定し、周知することは困難です。また、通勤交通や業務交通等への影響が大きいことが懸念されることから、平日は対象外とします。
- 1月の第1週に平日が含まれる場合は、対象日とします。

※) VICS (Vehicle Information and Communication System)

渋滞や交通規制等の道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどを表示する情報通信システムです。

(ハ)対象時間の考え方

来訪車両が対象時間を避けて流入しないよう、時間を設定する必要があります。

【開始時間】

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

【終了時間】

終了時間は、鎌倉市民等にとって基本的に流入方向（帰宅等）になることから、遅くなれば市民への影響が大きいと考えられます。このため、できるだけ早い時間に設定します。

八幡宮前交差点、下馬交差点の交通渋滞は、16時以降（15時台以降）に大きく減少していることから、終了時間は16時を基本とし、各課金箇所の交通実態に応じて適切な時間を設定します。

(二)課金単位の考え方

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

なお、観光交通が主要な観光スポットに行くのに対象エリアの出入りが生じ、流入毎に課金されないよう課金箇所の設置位置について検討します。

(ホ)課金対象の考え方

課金対象は緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両、路線バス、鎌倉市に営業区域があるタクシー、宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務車両を除き、交通渋滞発生の原因となる全ての車両とします。

現行では、鎌倉市に営業区域がないタクシーが市外で乗客を乗せ、鎌倉市で降ろすことは可能ですが、(仮称)鎌倉ロードプライシングが実施され、鎌倉地域内の自動車の移動がしやすくなった場合に、新たなタクシーの来訪車両の増加も想定されることから、来訪車両の抑制を促すため、鎌倉市に営業区域がないタクシーは課金対象とします。

観光バスは、すれ違いが困難な道路区間があることや駐車場への出入等により、交通渋滞を悪化させる要因の1つであり、観光バスが増加すると交通渋滞の解消が図れないことが想定されることから、観光バスは課金対象とします。

なお、社会実験等の実施により想定していない車両等への対応については、必要に応じて別途検討する場を設けることとします。

(ヘ)課金パターンの考え方

課金パターンは、「市民」と「来訪者」とで異なるものとします。

市民については、道路利用の公平性の観点から、利用頻度を踏まえ、来訪者の概ね0～1割程度とします。対象エリアとなる鎌倉地域の境界線付近で、料金が異なると不公平感が高まり、合意形成が困難になることが想定されることから、鎌倉市内(市民)の車両は課金の有無に係わらず同一とすることで、公平性を担保します。鎌倉市外(来訪者)からの車両については一律の課金額とします。鎌倉市に営業区域がないタクシーは、来訪車両と同等の課金額とします。路線バス及び市内の遊覧バス以外のバス(主に観光バス)は、交通への影響が大きいことから他の車両よりも高額に設定します。

表-8 課金パターンの整理(鎌倉市外からの来訪者を1としたときの課金パターン)

項目	自動車、二輪車(軽車両を除く)			路線バス及び市内遊覧バスを除くバス(観光バスなど)	公共交通(路線バス・鎌倉市に営業区域があるタクシー)	宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務車両	緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両
	鎌倉市内(市民)	近隣市からの車両	その他の車両				
課金パターン	0～0.1	1	1	2	0	0	0
課金額	仮に、鎌倉市外(来訪者)の車両への課金額を1,000円とした場合、鎌倉市内(市民)の車両への課金額は、0円～100円程度になることを示している。 なお、課金額については、今後検討していく。						

(ト)課金の使途の考え方

(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金の使途は、システムの運営・管理費用に充てる他、公共交通の充実や歩行環境の充実を図るための道路整備、商業・観光振興の向上に充てます。

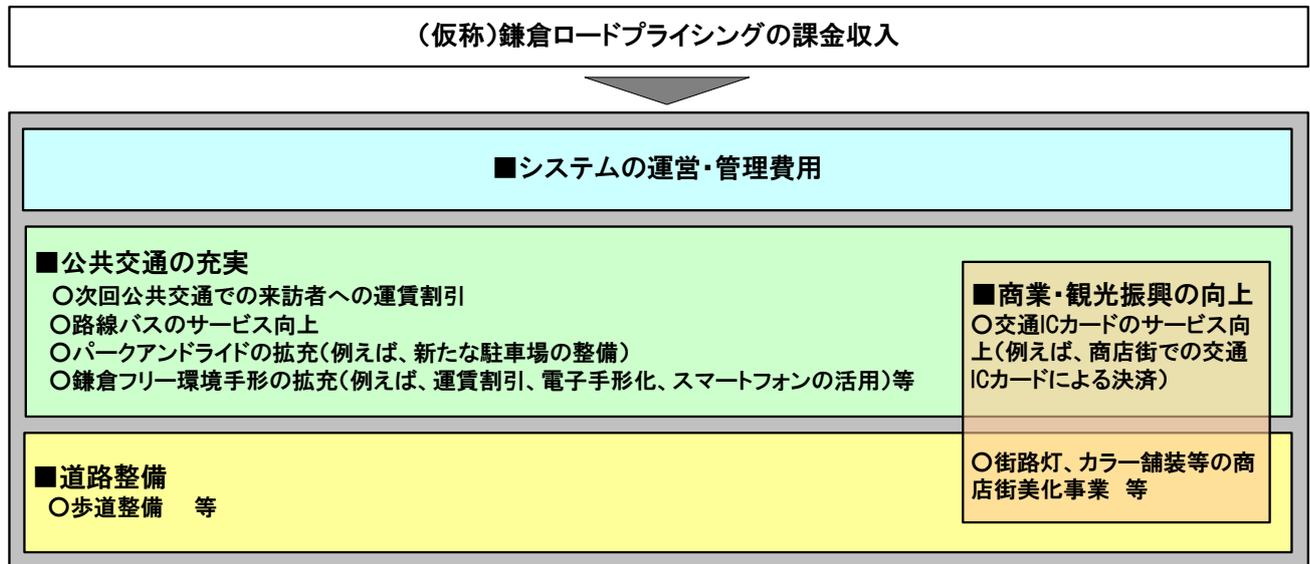


図-24 課金の使途のイメージ

7)(仮称)鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策

正月三が日並みの交通規制を実施する場合は、住民合意や実施毎の費用の確保等が課題となります。

主要な交差点の流入規制は、迂回交通を受け持つ道路で、新たな交通渋滞の発生が予測されるなど、実施は困難と考えられます。

(仮称) 鎌倉ロードプライシングと並行して、次のような自動車利用の抑制策について検討を進めています。

- ①正月三が日並みの交通規制
- ②主要な交差点の流入規制（明石橋、小袋谷、八雲神社前）
- ③交通渋滞情報の提供

正月三が日並みの交通規制を実施する場合は、住民合意や実施毎の費用（新聞や広報誌による広告掲載料等）の確保等の課題への対応が必要となります。一方、迂回交通により他の交差点で交通渋滞の発生が予測されることから、主要な交差点の流入規制を実施することは困難と考えられます。

また、平成26年5月3日～5日に行った新規循環バス「スーバ」の社会実験時に、鎌倉の交通渋滞の状況がマスメディアなどにも多く取り上げられたことで、来訪者に自動車利用を控えて頂けるきっかけを与えたと考えられることから、交通渋滞情報の提供も必要です。

表-9 (仮称)鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用抑制策(1/3)

施策	想定される効果	実施に向けた課題	今後の検討方針
①正月三が日並みの交通規制	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通量の削減に伴い交通渋滞の改善が図られる。 ・鎌倉地域内は、歩行者専用道路や許可車両以外通行できない車両通行制限道路等により、歩行者の安全性、快適性が確保される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者や住民との合意形成 ・全国的な周知徹底 ・実施毎に発生する人員配置等に要する費用の確保及び警察官の配備 ・車両通行止め交差点でのスムーズな許可車両等の通行の確保 等 	(仮称)鎌倉ロードプライシングと並行して、交通渋滞解消効果と実施可能性を見据えつつ、交通管理者等と協議していく。

表-9 (仮称)鎌倉ロードプランニング以外の自動車利用の抑制策(2/3)

施策	想定される効果	実施に向けた課題	今後の検討方針
② 主要な交差点の流入規制 (明石橋、小袋谷、八雲神社前)	交通規制の対象となる道路の交通量は削減される。	<ul style="list-style-type: none"> ・交通規制対象外の道路や交差点では、迂回交通による新たな交通渋滞の発生が予測され、その対応が必要 ・道路利用者や住民、逗子市等との合意形成 ・全国的な周知徹底 ・①よりも規模は小さいことから安価ではあるが、実施毎に発生する人員配置等に要する費用の確保 ・車両通行止め交差点でのスムーズな通過の確保 等 	<p>図-25 のとおり、交通規制によって迂回する交通を受け持つ道路で、新たな交通渋滞が予測されることから、合意形成等、実施は困難である。</p>

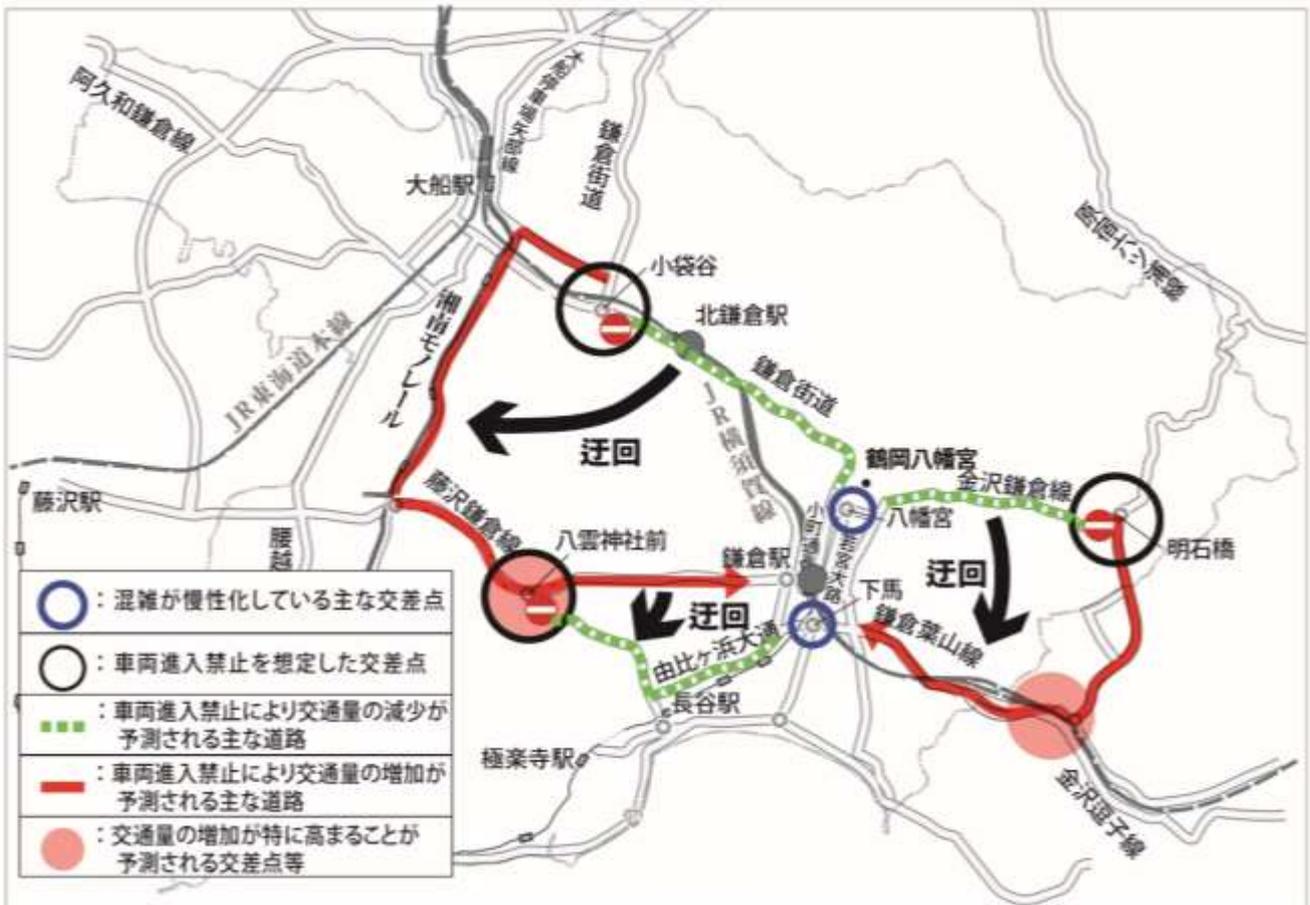


図-25 主要な交差点の流入規制(明石橋、小袋谷、八雲神社前)の検討案

表-9 (仮称)鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用抑制策(3/3)

施策	想定される効果	実施に向けた課題	今後の検討方針
③交通渋滞情報 の提供	平成26年5月に実施した新規循環バス「スーバ」の社会実験時において、事前の報道等の影響もあり著しい交通渋滞が発生しなかったことから、広く周知徹底を図ることによる交通渋滞の緩和効果が期待される。	<ul style="list-style-type: none"> ・全国的な周知徹底 ・周知に要する費用 	他の施策を含め、複合的に取組む。

8)市民宣言

平成8年に策定した「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」では、計画目標を実現するため、市民自身のこれまでの自動車交通に関する考え方や利用方法を見直す必要があると考え、その精神を「鎌倉地区交通市民宣言（案）」としてまとめ、表明しました。

（仮称）鎌倉ロードプライシングなどの実施に向けては、平成8年に作成した市民宣言（案）について、新たな視点や見直す視点がないか、引き続き検討していきます。

《鎌倉地域の地区交通計画に関する提言(平成8年5月)に盛り込まれた市民宣言(案)》

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. 今後の検討課題

1) 20の施策(再評価後)

再評価後の20の施策*の実施に向けては、関係機関との協議・調整、沿道住民との合意形成、財源の確保が課題となっています。

①パークアンドライド

パークアンドライドは、利用台数が増加しているものの、さらなる利用促進策や駐車時間の延長、夏期の運用等のサービス水準の充実が課題です。

パークアンドライド用駐車場の候補地である深沢地域国鉄跡地は、まちづくりと一体的な整備を進めることから、利用しやすい位置での駐車場の確保やバス待ち環境の整備等、利便性に優れた駐車場の整備が課題です。

鎌倉霊園に代わる朝比奈方面での駐車場は、候補地の選定や駐車場の整備、用地取得の費用等が課題です。

②シャトルバス(パークアンドライド駐車場と観光拠点等の連絡)

駐車場と鎌倉駅間等を運行するシャトルバスの利用促進策の検討が課題です。

③バス専用レーン(鎌倉参道線)

既存のバス優先レーンの機能強化を図り、バス専用レーンをめざすためには、路上駐車取締りを徹底し、専用レーン化した場合の効果や周辺道路への影響を検証することが課題です。

④鎌倉フリー環境手形

利用できる交通機関の拡大や商業・観光振興施策との連携等によるサービス充実等の企画・販売方法や利便性を高めるためのスマートフォン等のアプリケーションソフトの活用、利便性に優れた決済等の電子化の検討が課題です。

⑤乗合タクシー

従来の路線バスを補完する移動手段として、持続可能性を高めるため、運行形態や契約の工夫、運行経費の確保等が課題であり、交通事業者等との協議・調整が必要です。

※)「20の施策」の説明については、「参考資料」のとおりであり、再評価後、廃止になった施策や新たな施策を追加したことから、名称については今後検討していきます。

⑥歩行者尊重道路

(仮称)鎌倉ロードプライシングなどの自動車利用の抑制策により自動車交通量を減少させつつ、道路空間の再配分や交通規制等の検討及び、沿道住民等との合意形成や関係機関との協議・調整が課題です。

また、歩行者の代替経路となり得る路地の活用方策等の検討も課題です。

⑦ゾーンシステム

(仮称)鎌倉ロードプライシングなどの自動車利用の抑制策に合わせた通過交通対策であり、交通規制等を伴うことから周辺道路への影響を検証し、沿道住民や関係機関との合意形成を図ることが課題です。

⑧江ノ電踏切と連動した信号処理(下馬交差点)

円滑な交通制御に向けた具体的な対応策を検討し、関係機関との協議・調整が必要です。

⑨総合的な交通情報

平成26年5月3日～5日に行った新規循環バス「スーバ」の社会実験では、マスメディアなどによる情報発信の影響もあり、例年になく著しい交通渋滞の発生が見られなかったことから、情報発信による自動車利用抑制の効果は高いと考えられます。このため、手軽に必要な情報が入手できるように、市関係課等と連携してスマートフォンなどを活用した企画や販売方法、持続可能性を高めるため広告収入の確保等、限られた予算の中で情報を全国に周知する方法の検討が課題です。

⑩プロモーション

鎌倉地域の地区交通計画の取組みを広く知って頂くため、具体的な情報の発信方法や発信内容等の検討が課題です。

2)新たな施策

①民間駐車場の活用

促進すべき駐車場の基本的な考え方の検討等が課題です。

大船駅周辺等の比較的規模の大きな民間駐車場を活用したパークアンドライドの実施に向け、促進すべき駐車場の基本的な考え方（地域、規模、公共交通との連携等）の検討、民間事業者の実施条件等の確認等が必要です。

②新規循環バス「スーバ」

運行体制の強化、通行環境の整備等が課題です。

新規循環バス「スーバ」の本格運行に向けては、久木踏切手前の道路がクランク形状となっており、路線バスが通過する際には対向車両を止めなければならないことから、当該踏切付近での交通誘導員配置の経費の確保やスムーズに通過できるよう踏切道の改良等が課題です。また、当該踏切は逗子市内に位置していることから、逗子市や JR 等の協力を得ることも課題です。

実施した社会実験は3日間であったことから、交通事業者の協力のもとバスの必要台数や運転手を確保することが可能でしたが、継続的に運行する場合は、交通事業者は別途専用のバスや運転手の確保が課題です。

また、在来の路線バスと重複しないような再編計画の検討や社会実験時と同様に路線バスが併用される場合は、バスロケーションシステム（バス停までの到着時間、鎌倉駅までの所要時間の情報提供）の施設整備とその費用負担が課題です。

公共車両優先システム（PTPS）の導入に向け、バス事業者や神奈川県警察本部等と設置位置等について協議、調整を図るとともに、バス車両に設置する車載器等の費用負担が課題です。

③地域公共交通の輸送力の増強（江ノ電、路線バスなど）

車両の確保やバス待ち環境の整備等が課題です。

自動車からの公共交通への転換を促すため、代替交通手段の輸送力を高める車両等の確保やバス待ち環境の整備等が課題であり、交通事業者との協議・調整が必要です。

3)(仮称)鎌倉ロードプライシング

①実施に向けた検討課題

全体事業費や実施主体、補助制度の活用等の検討が必要です。
法制度や具体的な課金方法の検討が必要です。
導入効果、課題を予測するための交通量調査、アンケート調査、交通シミュレーションを実施し、経済効果の検証や社会実験の実施等が必要です。

(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実施に向けた主な検討課題は、44～45 頁の表-10 に示すとおりです。

- ・ 全体事業費の算定
- ・ 実施主体
- ・ 財源の確保
- ・ 法制度面
- ・ 導入効果の予測
- ・ 適正な課金額
- ・ 具体的な課金の用途
- ・ 具体的な課金方法
- ・ 合意形成
- ・ 経済効果（事業者等との合意形成）
- ・ 社会実験計画 等

表-10 (仮称)鎌倉ロードプライシングの検討課題と検討方針(1/2)

項目	検討課題	検討方針
■全体事業費の算定	(仮称)鎌倉ロードプライシングの全体事業費の算定	・ (仮称)鎌倉ロードプライシングの実施にあたっては、課金システムのソフト開発、機器、設置用地等に係る費用、社会実験費、運営費用等のシステム全体に要する事業費を算定することが必要である。
■実施主体	(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施主体	・ 具体的な課金方法等が明らかになった段階で、業務内容、規模等を想定し、鎌倉市が主体となりつつ関係者の協力を得ながら、検討することが必要である。
■財源の確保	(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に向けた財源の確保	・ 国の補助制度の活用等、関係行政機関との連携を図り、財源の確保に向け検討することが必要である。
■法制度面	課金するための根拠法令等	・ 法定外目的税 ^{※1} や構造改革特区 ^{※2} 等についての検討が必要である。
	交通渋滞が発生している周辺市に、(仮称)鎌倉ロードプライシングの導入が過度に広がらないような法制度面の適用	・ 法定外目的税の課金の目的については、歴史的遺産を抱える鎌倉地域の特異性を明らかにすることが必要である。
	通信技術に関する法的課題	・ ETC を活用する際の法的な課題やその対応の検討が必要である。
■導入効果の予測	(仮称)鎌倉ロードプライシングの導入効果、課題の検証	・ (仮称)鎌倉ロードプライシングを導入した際の自動車交通の予測、交通渋滞の解消、周辺市への影響等を検証するため、交通量調査、観光や買物目的等の車両に対するアンケート調査等を行い、これを基礎資料とした交通シミュレーションの実施が必要である。
■適正な課金額	交通渋滞の解消を図る具体的な課金額	・ 自動車利用者へのアンケート調査による(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施後の行動変化や交通シミュレーションによる導入効果、周辺道路への影響等を検証し、社会実験を行いながら、適正な課金額を検討することが必要である。

※1) 法定外目的税

地方自治体が、地方税法に定める税目(法定税)以外に、条例で新設できる目的税であり、岐阜県の乗鞍環境保全税、東京都の宿泊税等があります。

※2) 構造改革特区

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

表-10 (仮称)鎌倉ロードプライシングの検討課題と検討方針(2/2)

項目	検討課題	検討方針
■ 具体的な課金の使途	課金の目的、課金収入等を踏まえた具体的な課金の使途	・ 交通シミュレーションなどによる課金収入を予測しつつ、課金の目的から適切な課金の使途を検討することが必要である。
■ 具体的な課金方法	次回来訪時に課金記録から、何らかの方法で課金の一部を戻す方法(課金記録の交通 IC カードへのチャージ方法等) 事前登録の具体的な処理体制 徴収逃れを追跡する方法 具体的な機器の大きさなどを踏まえた具体的な課金箇所の位置 等	・ メーカーの協力を得ながら、対象車両に応じた具体的な課金システム、機器、課金箇所等を検討することが必要である。
■ 合意形成	市民や関係機関等との合意形成が必要 ①市民 ②事業者 ③交通事業者 ④駐車場事業者 ⑤国 ⑥道路管理者(鎌倉市、神奈川県) ⑦交通管理者(神奈川県警察本部等) ⑧周辺自治体(横浜市、藤沢市、逗子市)等	・ (仮称)鎌倉ロードプライシングを導入した際の交通渋滞の解消、駐車場利用の変化、経済効果等をアンケート調査や交通シミュレーションなどを用いて評価し、導入の効果と影響を予測した上で、協議、タウンミーティングなどを通して合意形成を進めることが必要である。
■ 経済効果(事業者等との合意形成)	(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施による平日を含めた経済的な効果、影響 ・ 駐車場経営への影響 ・ 商工業者に対する効果と課題	・ 自動車利用者や店舗等に対するアンケート調査、駐車場の実態調査等を実施し、経済効果を検証することが必要である。
■ 社会実験計画	(仮称)鎌倉ロードプライシングの社会実験計画の作成	・ 社会実験の方法や規模、費用等の内容について、効果や課題を抽出する目的で社会実験計画を作成することが必要である。

②検討体制の強化

(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に向け、これまで鎌倉市交通計画検討委員会及び専門部会において、課金の詳細等について検討してきましたが、法的課題や補助制度の活用等についての検討が必要となったことから、現行の体制に加え、(仮称)鎌倉ロードプライシングに特化した専門的な組織として特別委員会を設置し、検討を進める必要があります。

鎌倉市交通計画検討委員会及び専門部会では、これまで 20 の施策の再評価や (仮称)鎌倉ロードプライシングの課金の詳細検討等を行ってきました。

(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に向けては、前述したように様々な検討課題がある中で、特に法的な課題や補助制度の活用等、より専門性の高い内容について議論を行う必要が出てきました。

このため、20 の施策及び、(仮称)鎌倉ロードプライシングの条件整理等は、鎌倉市交通計画検討委員会及び専門部会が継続して行い、(仮称)鎌倉ロードプライシングに特化した専門的な課題は、特別委員会を設置し、検討を進める必要があります。

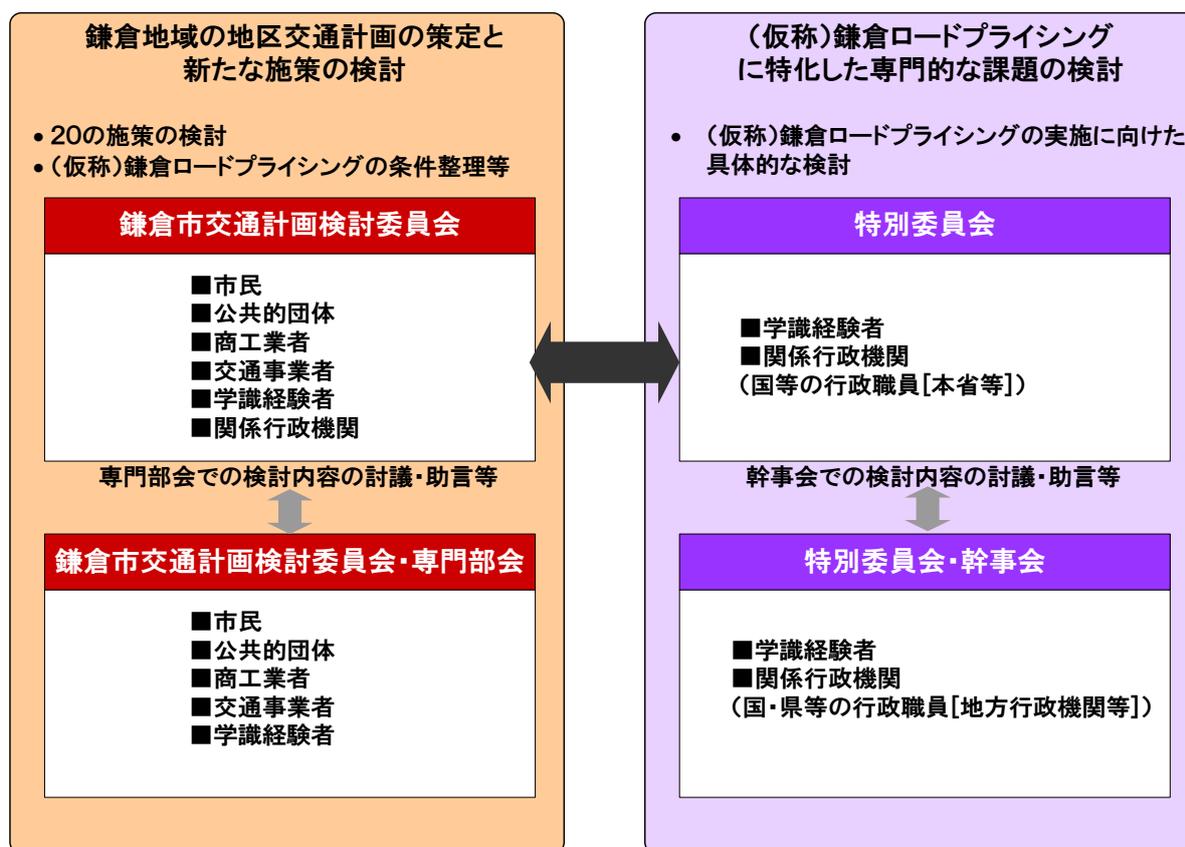


図-26 鎌倉市交通計画検討委員会等組織図(案)

7. 今後の取組み

1) 今後の取組み内容

首都圏中央連絡自動車道の整備や平成32年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に伴い、多くの観光客の増加が見込まれる中で、今後、鎌倉市においては、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に向けた検討を主体に、パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形のサービスの充実等、20の施策の推進に向け、施策の条件が整い実施可能なものから必要に応じ社会実験を行い、実施をめざすことが必要です。

その際、市民や来訪者等に対し、鎌倉市の取組みを広く周知し、交通施策に対する理解を一層深めるとともに、関係機関を含め円滑な合意形成が図れる仕組みづくりが必要です。

また、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に向けては、実施主体を明確にするとともに、財源の確保に向けた検討を行う必要があります。

そこで、鎌倉地域の地区交通計画の策定に向け、鎌倉市が積極的に取り組むべき事項について、以下に整理します。

○実施主体の検討

(仮称)鎌倉ロードプライシングは、鎌倉地域への自動車利用の抑制を図る交通需要マネジメント施策であり、財源(イニシャルコスト及びランニングコスト)の確保や課金収入による公共交通及び歩行空間への活用、課金システムの運用等、鎌倉市が主体となりつつ関係者の協力を得ながら検討することが必要です。

○財源の確保

(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施にあたっては、課金システムのソフト開発、機器、設置用地等に係る費用が生じることから、国の補助制度の活用等、関連行政機関との連携を図り、財源の確保に向け検討することが必要です。

○専門的な技術の活用による施策の推進

(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に向け、課金システム設計やその機器の規模、通信技術の活用等、専門的な検討が必要です。

課金システムに関するメーカーヒアリングを鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会において実施しており、今後民間企業の専門技術を活用・連携して施策の実施に取り組むことが重要です。

○各種調査と交通解析の実施

(仮称) 鎌倉ロードプライシングを始めとした施策の実施により、交通渋滞の解消を図って行くためには、その効果と課題を明らかにし、市民や関係機関との合意形成を図ることが必要です。

このため、現状の交通量や交通渋滞を把握するための交通量調査、(仮称) 鎌倉ロードプライシングを実施した場合の自動車利用者の行動変化を予測するためのアンケート調査、鎌倉地域内の駐車場利用への影響を把握するための駐車場利用実態調査等の各種調査を実施し、その調査結果に基づいて、広域と狭域の双方の視点から次のような交通シミュレーションにより検証することが必要です。

- ・首都圏中央連絡自動車道等の整備や課金による自動車利用の変化を検証するための広域な交通シミュレーション
- ・鎌倉地域内で交通量が減少した場合に、慢性的に渋滞する八幡宮前交差点の状況がどのような変化するかを予測するなどの狭域な交通シミュレーション

○合意形成の取組み

地区交通計画の推進にあたっては、アンケート調査や交通シミュレーションによる予測を行いながら市民生活や商業・観光への影響に十分配慮しつつ、20の施策と新たな施策の実施に向けた理解を深めることが必要です。

○情報の共有化

20の施策と新たな施策の実施に向け、関係者との合意形成を円滑に進めるには、情報発信不足から生じる誤解等が生じないように、鎌倉市交通計画検討委員会で議論されている内容を知って頂くため、平成26年11月に創刊した交通計画ニュースを今後も継続的に発行するとともに、新聞や広報誌を通じて多様なプロモーションを展開し、市民、来訪者、関係機関、行政が情報を共有することが必要です。

○全庁的な取組み

20の施策と新たな施策の実施に向け、総合的な交通情報における観光・産業振興との連携、深沢地域のパークアンドライドなどにおけるまちづくりとの一体的な整備等、広範に渡る取組みが必要であることから、引き続き鎌倉市交通計画検討委員会を開催し、関係課を含めた全庁的な対応が必要です。

2)今後の組織のあり方

今後、鎌倉市交通計画検討委員会及び専門部会では、(仮称)鎌倉ロードプライシングを始めとした施策の実施に向けて、引き続き市民、商工業者、交通事業者、関係行政機関の職員及び学識経験者との議論を重ね、総合的に議論を進める必要があります。

その一方で、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に向けては、法的な課題や補助制度の活用等が課題です。

このため、(仮称)鎌倉ロードプライシングに特化したいくつかの専門的な課題は、新たに特別委員会を設置し、検討を進める必要があります。

今後は、鎌倉市交通計画検討委員会及び特別委員会が相互に連携して、施策の実施をめざします。

3)スケジュール(案)

鎌倉市交通計画検討委員会の運営については、第3次鎌倉市総合計画第3期基本計画前期実施計画(平成26年度～平成28年度)の重点事業に位置付けられていることから、平成28年度までの他の施策と(仮称)鎌倉ロードプライシングの検討・実施スケジュール(案)を定めます。

「鎌倉地域の地区交通計画」は、平成28年度の策定をめざします。

平成29年度以降については施策の実現性を踏まえ、スケジュールを精査していきます。

表-11 20の施策と(仮称)鎌倉ロードプライシングの検討・実施スケジュール(案)

項目	平成26年度	平成27年度	平成28年度	
「鎌倉地域の地区交通計画」の策定	「中間とりまとめ」の策定		策定	
20の施策の再評価・実施(短期的な施策)	再評価	実施に向けた検討		
(仮称)鎌倉ロードプライシングの検討	計画の検討(課金の方向性)			
	商業・観光振興策の検討			
	効果・影響検討		交通量調査・アンケート調査	交通シミュレーション
	課金システム等の具体的な検討			
	法制度の検討	課金に関する根拠法令		
	市民の広報活動とコミュニケーション	情報提供・個別意見交換	タウンミーティング等	
	関係機関			
社会実験			社会実験計画の検討	
体制	検討委員会			
	専門部会			
	特別委員会			

参 考 資 料

・「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」.....	1
・「20 の施策」.....	1
・鎌倉市交通計画検討委員会条例.....	3
・鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則.....	4
・鎌倉市交通計画検討委員会委員名簿(平成 24 年 5 月).....	6
・鎌倉市交通計画検討委員会幹事名簿(平成 24 年 5 月).....	8
・鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会委員名簿(平成 24 年 6 月).....	9
・鎌倉市交通計画検討委員会委員名簿(平成 27 年 3 月).....	10
・鎌倉市交通計画検討委員会幹事名簿(平成 27 年 3 月).....	12
・鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会委員名簿(平成 27 年 3 月).....	13
・鎌倉市交通計画検討委員会及び専門部会の会議経過.....	14

「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」

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

「20の施策」

「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」の中で示した鎌倉地域の交通問題の解決に向け、現在ある道路や駐車場等を活用した交通施策です。

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

施策の一覧表 (1/2)

		施策の内容
自動車交通の抑制策		<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"> 鎌倉地域の外周9箇所（19頁のf-11～f-19）で料金を徴収する。 現在の法体系では導入できないが、将来導入できる可能性は高い。 <p>注）料金収入を、例えば歩行者尊重道路の整備やパーク＆ライドやシャトルバス（ミニバス）等の公共交通の運営に組み込む等、より柔軟な運用を検討することも重要である。</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＆（レール）ライド</p> <ul style="list-style-type: none"> 七里ガ浜駅の東側にある約500台の駐車場を利用し、パーク＆（レール）ライドを導入する。
	パーク＆バスライド	<p>③ 海浜公園でのパーク＆バスライド</p> <ul style="list-style-type: none"> 海浜公園の地下に予定されている駐車場（約350台）を活用したパーク＆バスライドを導入する（この方策は、夏季の臨時民間駐車場に対して、通年の営業基盤を与える可能性を有している）。 鶴岡八幡宮への直行バス、及び大仏と材木座地域を結ぶバスの中継拠点とする。
		<p>④ 深沢地域でのパーク＆バスライド</p> <ul style="list-style-type: none"> 深沢地域での開発に伴い駐車場を整備し、パーク＆バスライドを導入する。 鎌倉駅西口への直行バスを運行する。
		<p>⑤ 鎌倉公園でのパーク＆バスライド</p> <ul style="list-style-type: none"> 鎌倉公園の駐車場（約300台）を活用したパーク＆バスライドを導入する。 鶴岡八幡宮への直行バスを運行する。
	シャトルバス（ミニバス）	<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 鎌倉公園～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"> 鎌倉駅西口での交通静穏化、藤沢鎌倉線での自動車交通量の削減を図るために、同路線でのシャトルバス（ミニバス）の運行を行う。 なお、一般車両は市役所でUターンさせ、藤沢鎌倉線から鎌倉駅西口広場及び今小路通りへの通行は制限する。
バス専用レーン	<p>⑩ 鎌倉参道線でのバス専用レーン</p> <ul style="list-style-type: none"> 鎌倉駅東口を起終点として組まれる現在のバス網の主軸であり、かつパーク＆バスライドのシャトルバスの主要な路線となる鎌倉参道線（八幡宮前交差点～下馬交差点間）でバス専用レーンを導入する。 路上駐車を排除する効果も持ち合わせる。 	

施 策 の 一 覧 表

(2/2)

		施 策 の 内 容
↓ 続 き	バス追越し 現示等	⑪ 金沢鎌倉線でのバス優先策（バス追越し現示等） ・ 代替え路線のない金沢鎌倉線沿道地域では、同路線が混雑すると、抜け出せない状況になる。 ・ このため、路線バスやシャトルバスに走行の優先性を与えるバス優先策（信号部で一般車の前に出る”バス追越し現示”等）を行う。
	乗り継ぎの 利便化	⑫ バス乗り降り自由切符や周遊券、JR・江ノ電・バス・タクシー相互を自由に乗り継げる割引周遊券の発行
	円滑な 交通制御	⑬ 江ノ電踏切と連動した下馬交差点での信号制御 ・ 下馬の交差点での交通処理能力を高めるために、江ノ電踏切と連動させた信号制御を行う。
歩 行 ・ 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 ・ 小町地域での交通静穏化を図るために、歩行者を重視した再整備を行う。 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。 ・ 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。

鎌倉市交通計画検討委員会条例

平成24年 2月24日

条例第33号

鎌倉市交通計画検討委員会条例

(趣旨及び設置)

第1条 この条例は、本市の交通政策を効果的に推進するため、交通計画の策定及び推進に関し調査及び検討を行う鎌倉市交通計画検討委員会（以下「委員会」という。）を設置し、その組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(組織)

第2条 委員会は、委員35人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 公共的団体が推薦する者
- (2) 市内の商工業又は交通に関係を有する事業者が推薦する者
- (3) 学識経験を有する者
- (4) 関係行政機関の職員
- (5) 市民

(任期)

第3条 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

3 前条第2項の規定による身分又は資格に基づいて委員に委嘱された者がその身分又は資格を失ったときは、委員を辞したものとみなす。

(委任)

第4条 この条例に定めるもののほか、委員会の組織及び運営に関し必要な事項は、規則で定める。

付 則

この条例は、平成24年4月1日から施行する。

鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則

平成24年 3月30日

規則第40号

鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則

(趣旨)

第1条 この規則は、鎌倉市交通計画検討委員会条例（平成24年2月条例第33号）第4条の規定に基づき、鎌倉市交通計画検討委員会（以下「委員会」という。）の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(委員長等)

第2条 委員会に委員長及び副委員長各1人を置き、委員の互選によってこれを定める。

2 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第3条 委員会の会議（以下「会議」という。）は、委員長が招集し、その議長となる。

2 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。

3 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(会議の公開)

第4条 会議は、公開とする。ただし、委員長が公開することが適当でないときと認めるときは、これを公開しないことができる。

(意見の聴取)

第5条 委員会は、その所掌事項について必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、その意見を聴くことができる。

(専門部会)

第6条 委員長は、必要に応じ、委員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、委員長が指名する。

3 専門部会に部会長を置き、専門部会に属する委員のうちから委員長が指名する。

4 部会長は、専門部会の事務を掌理する。

5 部会長に事故があるときは、専門部会に属する委員のうちから部会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

6 前3条の規定は、専門部会について準用する。

(幹事)

第7条 委員会に幹事15人以内を置く。

2 幹事は、市職員のうちから市長が任命し、委員会の所掌事務について、委員を補佐する。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、この委員会の所掌事務を所管する課等において処理する。

(その他の事項)

第9条 この規則に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

付 則

この規則は、平成24年4月1日から施行する。

鎌倉市交通計画検討委員会委員名簿(平成 24 年 5 月)

(団体・機関等別順)

団体	NO.	団体・機関名等	氏名
市民 6名	1	鎌倉市自治町内会総連合会 (北稲村ガ崎自治会長)	奥村 徹也
	2	鎌倉市自治町内会総連合会 (小町二丁目自治会長)	小泉 親昂
	3	鎌倉市自治町内会総連合会 (十二所町内会長)	大木 利徳
	4	市民公募 (山崎在住)	松澤 優子
	5	市民公募 (極楽寺在住)	福澤 健次
	6	市民公募 (常盤在住)	木村 育雄
公共的 団体 5名	7	(社)鎌倉市観光協会 (副会長)	大森 道明
	8	(公社)鎌倉青年会議所 (直前理事長)	石井 紀彦
	9	神奈川県神社庁 鎌倉横須賀三浦連合支部 (鶴岡八幡宮 権禰宜)	南 惣一郎
	10	鎌倉市仏教会 (覚園寺 副住職)	仲田 順昌
	11	国際ソロプチミスト鎌倉 (副会長)	小沢 初江
商 工業 者 5名	12	鎌倉市商店街連合会 (会長)	奴田 不二夫
	13	鎌倉市商店街連合会 (理事)	高橋 令和
	14	鎌倉商工会議所 (専務理事)	波多辺 弘三
	15	鎌倉商工会議所 (常議員)	宮本 英光
	16	鎌倉旅館組合 組合長(かいひん荘鎌倉 取締役支配人)	井上 靖章
交 通 事 業 者 5名	17	東日本旅客鉄道(株) 鎌倉駅 (鎌倉駅長)	多賀谷 広美
	18	江ノ島電鉄(株) 鉄道部 (営業課長)	中沢 俊之
	19	江ノ島電鉄(株) 自動車部 (計画管理課長)	奥村 敬一
	20	京浜急行バス(株) (総務部企画担当課長)	井ノ口 聡
	21	(社)神奈川県タクシー協会 鎌倉支部 (鎌倉タクシー(株) 代表取締役)	大崎 厚郎
学 識 経 験 者 3名	22	日本大学理工学部土木工学科教授	◎岸井 隆幸
	23	埼玉大学大学院工学部建設工学科教授	○久保田 尚
	24	慶應義塾大学総合政策学部准教授	古谷 知之

団体	NO.	団体・機関名等	氏名
関係行政機関 7名	25	国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所 (横浜国道事務所長)	森 勝彦
	26	国土交通省関東運輸局自動車交通部旅客第一課 (旅客第一課長)	市川 智秀
	27	神奈川県県土整備局環境共生都市部交通企画課 (交通企画課長)	三枝 薫
	28	神奈川県藤沢土木事務所 (藤沢土木事務所長)	木下 幸夫
	29	神奈川県警察本部交通部交通規制課 (交通規制課長)	津村 優介
	30	神奈川県鎌倉警察署 (鎌倉警察署長)	小林 茂
	31	神奈川県大船警察署 (大船警察署長)	長谷川 寛
合 計			31名

◎ : 委員長 ○ : 副委員長

鎌倉市交通計画検討委員会幹事名簿(平成 24 年 5 月)

NO.	役 職	氏 名
1	経営企画部経営企画課担当課長	渡邊 好二
2	世界遺産登録推進担当担当次長 (世界遺産登録推進担当担当課長事務取扱)	吉田 浩
3	市民活動部観光商工課担当課長	齋藤 和徳
4	環境部次長 (環境政策課長事務取扱)	松永 健一
5	まちづくり景観部都市計画課長	館下 優三
6	まちづくり景観部次長 (都市景観課長事務取扱)	大場 将光
7	都市整備部道水路管理課担当課長	木村 浩之
8	都市整備部道路課担当課長	坂巻 龍馬
9	都市整備部道路課担当課長	吉野 正弘
10	消防本部警防救急課長	斎藤 務

(受注者) 株式会社国際開発コンサルタンツ

まちづくりグループ		技術顧問	岩崎 正久
まちづくりグループ	都市施設チーム	プロジェクト マネージャー	尾座元 俊二
まちづくりグループ	都市交通チーム	チーフ	日向野 茂
			関 哲史
			渡辺 英俊

(事務局)	まちづくり景観部	部 長	土屋 志郎
	まちづくり景観部交通計画課	課 長	宮崎 隆
		担当係長	加藤 隆志
		担当係長	田中 政治
		主 事	大江 尚
			澤 尚之

鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会委員名簿(平成 24 年 6 月)

(団体・機関等別順)

NO.	団 体	団 体・機 関 名 等	氏 名
1	市 民	鎌倉市自治町内会総連合会 (小町二丁目自治会長)	小泉 親昂
2	市 民	市民公募 (山崎在住)	松澤 優子
3	市 民	市民公募 (極楽寺在住)	福澤 健次
4	市 民	市民公募 (常盤在住)	木村 育雄
5	公共的団体	(社)鎌倉市観光協会 (副会長)	大森 道明
6	商工業者	鎌倉市商店街連合会 (会長)	奴田 不二夫
7	商工業者	鎌倉市商店街連合会 (理事)	高橋 令和
8	商工業者	鎌倉商工会議所 (専務理事)	波多辺 弘三
9	商工業者	鎌倉商工会議所 (常議員)	宮本 英光
10	交通事業者	東日本旅客鉄道(株) 鎌倉駅 (鎌倉駅長)	多賀谷 広美
11	交通事業者	江ノ島電鉄(株) 鉄道部 (営業課長)	中沢 俊之
12	交通事業者	京浜急行バス(株) (総務部企画担当課長)	井ノ口 聡
13	交通事業者	(社)神奈川県タクシー協会 鎌倉支部 (鎌倉タクシー株) 代表取締役)	大崎 厚郎
14	学識経験者	埼玉大学大学院工学部建設工学科教授	●久保田 尚
15	学識経験者	慶應義塾大学総合政策学部准教授	古谷 知之
合 計			15名

●：部会長

鎌倉市交通計画検討委員会委員名簿(平成 27 年 3 月)

(団体・機関等別順)

団体	NO.	団体・機関名等	氏名
市民 6名	1	鎌倉市自治町内会総連合会 (北稲村ガ崎自治会長)	奥村 徹也
	2	鎌倉市自治町内会総連合会 (小町二丁目自治会長)	小泉 親昂
	3	鎌倉市自治町内会総連合会 (十二所町内会長)	角田 正敬
	4	市民公募 (山崎在住)	松澤 優子
	5	市民公募 (極楽寺在住)	福澤 健次
	6	市民公募 (玉縄在住)	人見 好次郎
公共的 団体 6名	7	(公社)鎌倉市観光協会 (理事)	中村 悟
	8	(公社)鎌倉市観光協会 (理事)	中込 仁志
	9	(公社)鎌倉青年会議所 (副理事長)	磯部 伸夫
	10	神奈川県神社庁 鎌倉横須賀三浦連合支部 (事務局長)	南 惣一郎
	11	鎌倉市仏教会 (覚園寺 副住職)	仲田 順昌
	12	国際ソロプチミスト鎌倉 (レコーディング・セクレタリー)	小沢 初江
商工業者 4名	13	鎌倉市商店街連合会 (会長)	奴田 不二夫
	14	鎌倉商工会議所 (専務理事)	波多辺 弘三
	15	鎌倉商工会議所 (常議員)	宮本 英光
	16	鎌倉旅館組合 組合長 (かいひん荘鎌倉 取締役支配人)	井上 靖章
交通事業者 5名	17	東日本旅客鉄道(株) 鎌倉駅 (鎌倉駅長)	洞山 祐司
	18	江ノ島電鉄(株) 鉄道部 (旅客課長)	芳賀 勝幸
	19	江ノ島電鉄(株) 自動車部 (計画管理課長)	高橋 優介
	20	京浜急行バス(株) (経営企画部部长)	井ノ口 聡
	21	(一社)神奈川県タクシー協会 鎌倉支部 (鎌倉タクシー(株) 代表取締役)	大崎 厚郎
学識経験者 3名	22	日本大学理工学部土木工学科教授	◎岸井 隆幸
	23	埼玉大学大学院工学部建設工学科教授	○久保田 尚
	24	慶應義塾大学総合政策学部准教授	古谷 知之

団体	NO.	団体・機関名等	氏名
関係行政機関 7名	25	国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所 (計画課長)	松實 崇博
	26	国土交通省関東運輸局自動車交通部旅客第一課 (旅客第一課長)	濱崎 真也
	27	神奈川県県土整備局都市部交通企画課 (交通企画課長)	寶珠山 正和
	28	神奈川県藤沢土木事務所 (道路都市部長)	向笠 一郎
	29	神奈川県警察本部交通部交通規制課 (都市交通対策室長)	三富 弥宗和
	30	神奈川県鎌倉警察署 (交通課長)	田口 晃
	31	神奈川県大船警察署 (交通課長)	角田 哲也
合 計			31名

◎：委員長 ○：副委員長

鎌倉市交通計画検討委員会幹事名簿(平成 27 年 3 月)

NO.	役 職	氏 名
1	経営企画部次長 (経営企画課担当課長)	能條 裕子
2	歴史まちづくり推進担当担当課長	服部 基己
3	市民活動部観光商工課担当課長	齋藤 和徳
4	環境部次長 (環境政策課長)	植地 由美子
5	まちづくり景観部次長 (土地利用調整課長)	樋田 浩一
6	まちづくり景観部次長 (都市景観課長)	大場 将光
7	まちづくり景観部都市計画課長	関沢 勝也
8	都市整備部道水路管理課担当課長	原田 裕史
9	都市整備部道路課担当課長	坂巻 龍馬
10	都市整備部道路課担当課長	森 明彦
11	消防本部警防救急課長	芥川 忠

(受注者) 株式会社国際開発コンサルタンツ

まちづくりグループ

まちづくりグループ 都市交通チーム

技術顧問

プロジェクト

マネージャー

チーフ

岩崎 正久

日向野 茂

関 哲史

渡辺 英俊

(事務局) まちづくり景観部

まちづくり景観部交通計画課

部長

課長

課長補佐

主事

山田 栄一

宮崎 隆

新井 一仁

福留 直樹

深井 翔太

鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会委員名簿(平成 27 年 3 月)

(団体・機関等別順)

NO.	団 体	団 体・機 関 名 等	氏 名
1	市 民	鎌倉市自治町内会総連合会 (小町二丁目自治会長)	小泉 親昂
2	市 民	市民公募 (山崎在住)	松澤 優子
3	市 民	市民公募 (極楽寺在住)	福澤 健次
4	市 民	市民公募 (玉縄在住)	人見 好次郎
5	公共的団体	(公社)鎌倉市観光協会 (理事)	中村 悟
6	公共的団体	(公社)鎌倉市観光協会 (理事)	中込 仁志
7	商工業者	鎌倉市商店街連合会 (会長)	奴田 不二夫
8	商工業者	鎌倉商工会議所 (専務理事)	波多辺 弘三
9	商工業者	鎌倉商工会議所 (常議員)	宮本 英光
10	交通事業者	東日本旅客鉄道(株) 鎌倉駅 (鎌倉駅長)	洞山 祐司
11	交通事業者	江ノ島電鉄(株) 鉄道部 (旅客課長)	芳賀 勝幸
12	交通事業者	京浜急行バス(株) (経営企画部部長)	井ノ口 聡
13	交通事業者	(一社)神奈川県タクシー協会 鎌倉支部 (鎌倉タクシー(株) 代表取締役)	大崎 厚郎
14	学識経験者	埼玉大学大学院工学部建設工学科教授	●久保田 尚
15	学識経験者	慶應義塾大学総合政策学部准教授	古谷 知之
合 計			15 名

● : 部会長

鎌倉市交通計画検討委員会及び専門部会の会議経過

1. 検討委員会

	開催日	検討内容
第1回	平成24年5月11日	<ul style="list-style-type: none"> 鎌倉地域における交通計画のこれまでの取組みについて 世界文化遺産に推薦された「武家の古都・鎌倉」について
第2回	平成24年9月27日	<ul style="list-style-type: none"> 鎌倉地域地区交通計画の今後の方向性（案）について アンケート調査について
第3回	平成25年2月28日	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査結果の報告 鎌倉地域地区交通計画の基本的な考え方について 平成25年度社会実験（素案）について
第4回	平成25年5月30日	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年度社会実験（案）について
第5回	平成25年10月31日	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年度社会実験の実施計画について
第6回	平成26年3月26日	<ul style="list-style-type: none"> 自動車利用の抑制策（ロードプライシング）について 新規循環バスの社会実験について
第7回	平成26年8月11日	<ul style="list-style-type: none"> 新規循環バス（スーバ）社会実験の報告 自動車利用の抑制策（ロードプライシング）について
第8回	平成26年11月25日	<ul style="list-style-type: none"> （仮称）鎌倉ロードプライシングについて （仮称）鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策について
第9回	平成27年3月23日	<ul style="list-style-type: none"> 中間とりまとめについて

2. 専門部会

	開催日	検討内容
第1回	平成24年6月8日	<ul style="list-style-type: none"> 鎌倉地域地区交通計画の基本的な考え方について 導入施策の評価と共有化について 専門部会の今後の進め方（案）について
第2回	平成24年7月2日	<ul style="list-style-type: none"> 鎌倉地域地区交通計画検討の基本認識について 鎌倉地域地区交通計画の再評価について 市民アンケート調査の枠組みについて
第3回	平成24年8月17日	<ul style="list-style-type: none"> 鎌倉地域地区交通計画の再評価について アンケート調査について
第4回	平成24年11月19日	<ul style="list-style-type: none"> 特異日、特定箇所の考え方について 20の施策の再評価について
第5回	平成25年1月17日	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査結果の報告 20の施策の再評価について 平成25年度社会実験（素案）について
第6回	平成25年2月7日	<ul style="list-style-type: none"> 鎌倉地域地区交通計画の基本的な考え方について 平成25年度社会実験（素案）について
第7回	平成25年5月10日	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年度社会実験（案）について
第8回	平成25年7月24日	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年度社会実験（案）について 平成25年度社会実験（案）の実実施計画について
第9回	平成25年10月3日	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年度社会実験の選定結果について 総合交通観光情報の提供及び駐車場利用者アンケート等について
第10回	平成25年12月16日	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年度社会実験について 自動車利用の抑制策（ロードプライシング）について
第11回	平成26年2月6日	<ul style="list-style-type: none"> 自動車利用の抑制策（ロードプライシング）について
第12回	平成26年3月6日	<ul style="list-style-type: none"> 自動車利用の抑制策（ロードプライシング）について ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策について 駐車場アンケート調査結果の報告

	開催日	検討内容
第13回	平成26年5月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新規循環バス（スーバ）の社会実験の報告（速報） ・ （仮称）鎌倉プライシングについて
第14回	平成26年7月22日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新規循環バス（スーバ）の社会実験の報告 ・ （仮称）鎌倉ロードプライシングについて
第15回	平成26年10月3日	<ul style="list-style-type: none"> ・ （仮称）鎌倉ロードプライシングについて ・ （仮称）鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策について
第16回	平成26年10月28日	<ul style="list-style-type: none"> ・ （仮称）鎌倉ロードプライシングについて ・ （仮称）鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策について
第17回	平成26年12月18日	<ul style="list-style-type: none"> ・ （仮称）鎌倉ロードプライシングについて ・ （仮称）鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策について ・ 20の施策の評価について ・ 市民宣言（案）について
第18回	平成27年3月3日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中間とりまとめについて ・ 市民宣言（案）について

「鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた中間とりまとめ」

平成 27 年 3 月

発 行 鎌倉市交通計画検討委員会

事務局 〒248-8686

鎌倉市御成町 18 番 10 号

鎌倉市まちづくり景観部交通計画課内

0467-23-3000