

交通計画ニュース

～だれもが安全で快適に移動できる交通体系をめざして～

創刊号

平成26年

11月発行

●創刊に当たって

鎌倉市の観光拠点である鎌倉地域では、慢性的な交通渋滞が生じており、救急や消防活動に支障をきたし、市民の日常生活に多くの影響が出ています。

こうした状況を改善するには道路整備等が急務となりますが、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があることから、整備が困難な状況となっています。

そのため、既存の道路や駐車場を有効に活用した、パークアンドライド^{※1}や鎌倉フリー環境手形^{※2}などの交通需要マネジメント施策^{※3}をこれまで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ません。

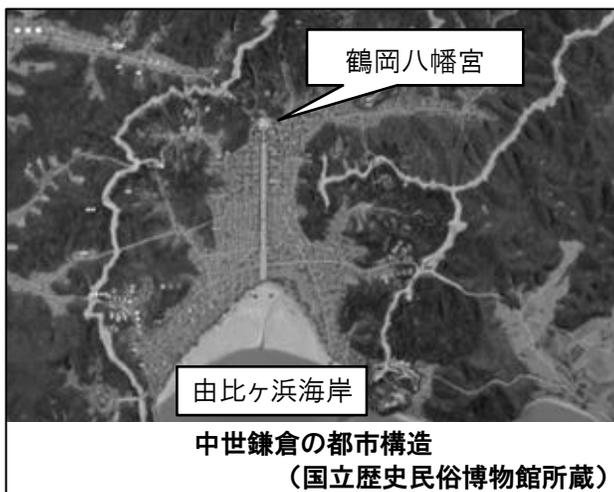
そこで、平成24年5月に地区交通計画の見直しや新たな施策を検討するため、市長の諮問機関として、「鎌倉市交通計画検討委員会」を設置し、検討を重ねてきました。

こうした鎌倉市交通計画検討委員会での検討内容を広く市民の皆様や、来訪者の方々に知っていただくために、『交通計画ニュース』を発行し、随時検討経過等をお知らせすることとしました。

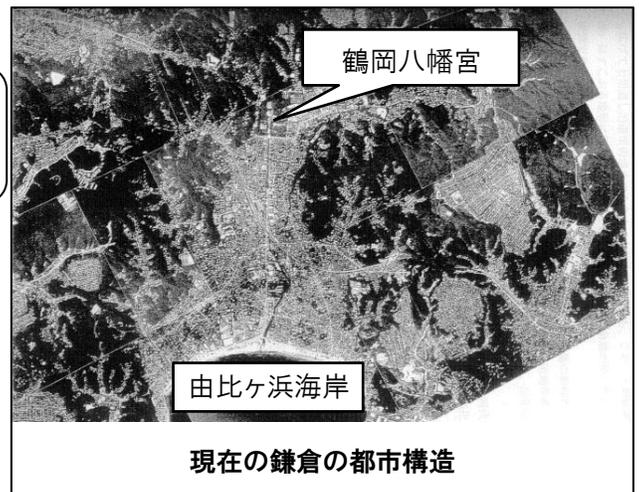
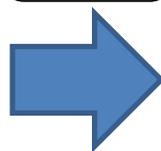
市民の日常生活に支障をきたす鎌倉地域の交通問題

(1) 鎌倉地域の都市構造

- 鎌倉は、わが国で初めて武家政権が誕生した地であり、三方が山、一方が海に囲まれた自然の要害をなしている鎌倉地域の都市構造は、当時と大きく変化していません。(下図参照)
- そして、鎌倉地域の道路網も中世の形態(中心部の鶴岡八幡宮に集まる放射状の道路形態)を踏襲しており、文化財保護法による史跡や古都保存法等の歴史的都市における特有の制約を抱えているため、短期的に道路や駐車場を整備することは困難な状況です。
- こうしたことから、鎌倉市の都市計画道路39路線(延長約61,000m)のうち、整備延長は約20,000mであり、整備率は約30%となっています。(神奈川県の実備率は約60%)



約800年前と大きく変わらない都市構造



(2) 鎌倉地域の交通問題

- 鎌倉の平成 25 年度の延入込観光客数は 2,308 万人にのぼり、土日祝日はもとより、行楽シーズンには著しい交通渋滞が生じ、救急車や消防車などの緊急車両の遅れや路線バスの定時性の低下などが問題となり、市民生活に支障をきたしています。
- さらに、鎌倉地域の道路形態により、中心部の交通渋滞が接続する幹線道路に波及していることから、交通渋滞の影響は単に中心部だけでなく、鎌倉地域全域の問題となり、市民の日常生活に支障をきたしています。



主要地方道 21 号横浜鎌倉(八幡宮前差点付近)の交通渋滞の発生状況



一般県道 204 号金沢鎌倉 (以下「県道金沢鎌倉線」という。) (明石橋交差点付近)の交通渋滞の発生状況

特に土日祝日における鎌倉地域の解決すべき課題

鎌倉地域に自動車交通が集中し交通渋滞が発生

鎌倉地域の居住環境の悪化

- ① 交通渋滞を避け、生活道路に流入交通が進出することで歩行環境が低下しています。
- ② 交通渋滞に伴いバスの定時性や速達性が低下しています。
- ③ 緊急車両の到達時間の遅れが生じています。 など

交通渋滞が発生することで、日常生活において「移動の自由」が制限されていることから、交通渋滞の解消を図り、鎌倉地域の居住環境の回復を図ることが必要となっています。

《用語解説》

※1:パークアンドライド

- 観光スポットが集中している鎌倉地域周辺の既存駐車場に自動車止めて、江ノ電等の公共交通に乗換えてもらうもので、駐車場と公共交通をセットで利用することによる料金割引が受けられます。
- さらに、協賛店や寺社等で割引等のサービスを受けることができます。
- 平成 13 年度からシステムを開始しており、現在では 4 箇所(江ノ島、七里ガ浜、稲村ガ崎、由比ガ浜)の駐車場を実施しています。

※2:鎌倉フリー環境手形

- 出発地からの公共交通利用を促し、鎌倉地域内の移動の利便性を向上させ、自動車交通量を削減することで交通環境の改善を図ろうとするシステムで、平成 13 年度から開始しています。
- 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す。
- さらに、協賛店や寺社等で割引等のサービスを受けることができます。

※3:交通需要マネジメント施策

- 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です。
- 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。

鎌倉市交通計画検討委員会とは

鎌倉市では、鎌倉地域の地区交通計画に関する提言に基づき、これまで交通需要マネジメント施策を実施し、中心市街地への車の流入抑制を図ってきましたが、鎌倉地域においては、依然として休日の交通渋滞が解消されていない状況です。

そこで、平成 24 年 5 月に地区交通計画の見直しや新たな施策を検討するため、市長の諮問機関として、市民、商工業者、交通事業者、関係行政機関の職員、及び学識経験者で構成する、鎌倉市交通計画検討委員会(以下「検討委員会」という。)を設置しました。

検討委員会は 31 名(詳細は P.6 参照)で構成しており、下部組織として「専門部会」を設置し、この中で具体的な検討を行っています。

なお、検討委員会や専門部会での資料や会議録は、市ホームページにおいて公開しています。

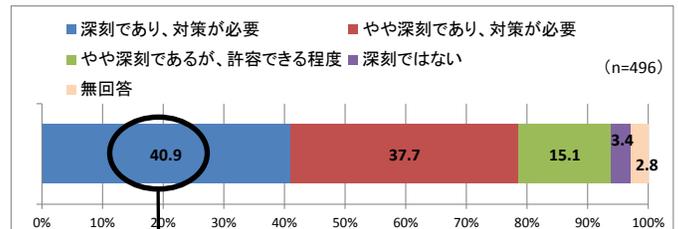


第 1 回検討委員会の様子 (H24.5.11)

鎌倉地域の交通渋滞の解消に向けた検討

(1) 市民アンケート調査による現状と施策に対する市民意識の把握

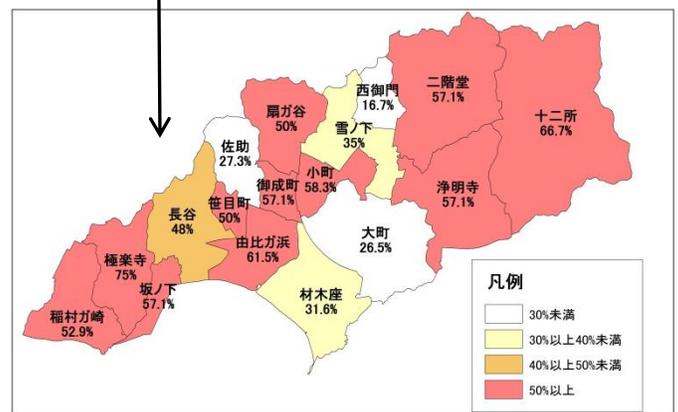
- 平成 24 年に行った市民アンケートにおいて、特に交通渋滞が著しい県道金沢鎌倉線沿道の二階堂、浄明寺、十二所地域等では、鎌倉地域で生じている交通問題に対し、「深刻であり、対策が必要」と回答した人が全体の約 6~7 割に達しています。(右図参照)



鎌倉地域で生じている交通問題について

(2) 交通需要マネジメントに関する社会実験の検討及び実施

- 県道金沢鎌倉線において、主要なバス停から鎌倉駅までの所要時間の短縮、定時性の確保を図るため、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する社会実験を平成 26 年 5 月 3 日~5 日の 3 日間で行いました。
- なお、本社会実験は、専門部会委員の発案によるものです。(詳細は P.5 参照)



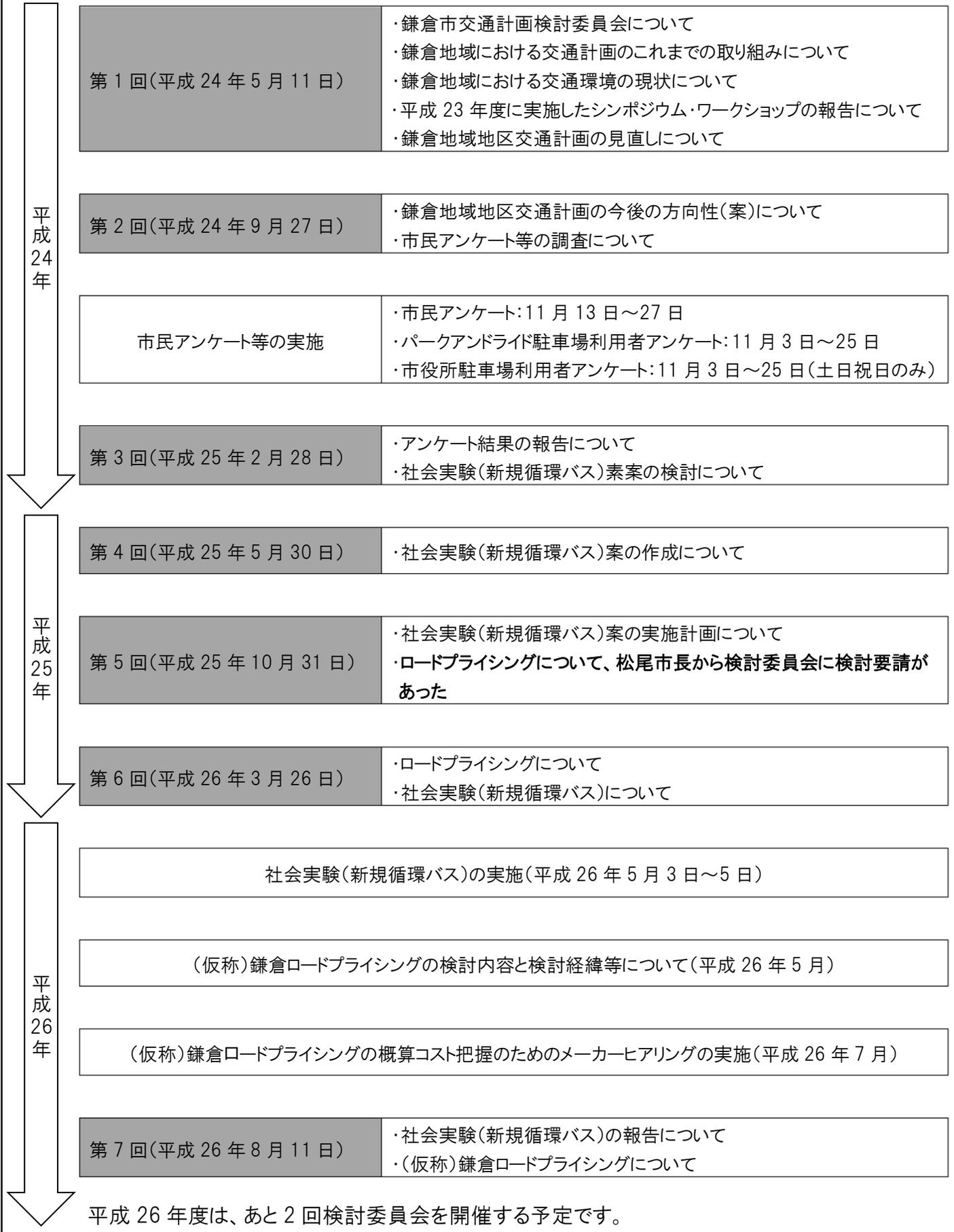
交通問題が「深刻であり対策が必要」の地区別割合
資料：平成 24 年市民アンケート調査

(3) (仮称)鎌倉ロードプライシングの検討

- 検討委員会では、自動車の流入を規制する一つの施策として、課金により、自動車交通量を一定以下に抑え道路をスムーズに走行できるようにする、鎌倉に適合したロードプライシングについて検討をはじめたところです。
- しかし、施策の実施に向けては、市民等との合意形成や法令等の整備、課金方法、実施に伴う費用、近隣市との調整など様々な課題があることから、より効果的な手立ては一つの施策だけではなく、様々な施策を複合的に行うことが必要と考えています。

検討委員会等の検討経過

- 検討委員会等での主な検討・報告内容とその経緯を以下に整理します。



(1) 社会実験の目的

鎌倉市の交通渋滞が著しい日において、公共交通の移動しやすさの向上による、公共交通の利用促進に向けた社会実験を実施し、導入効果や課題を検証することを目的として、実施したものです。

(2) 社会実験の概要

鎌倉地域の中でも、交通渋滞が著しく、路線バスの定時性や速達性が損なわれている県道金沢鎌倉線沿線において、公共交通の利用促進に向けた新規循環バス(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バス)を運行させ、主要なバス停から鎌倉駅までの所要時間の短縮などを図るものです。

(3) 社会実験の運行内容

項目	内容
運行日	平成 26 年 5 月 3 日(土)~5 日(月) 計 3 日間
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に停車し、ハイランドから鎌倉駅までは急行運行
運行車両	5 台(中型車両 運転手を除く乗車定員 54 人程度)
運行経路	
バス停	在来のバス停を使用し、坂上のみ新規バス停を追加
便数・ダイヤ	1 日 19 便 午前 10 時~午後 5 時



浄明寺バス停での乗車状況



市民や学生ボランティアの協力により、在来の路線バスと新規循環バスの鎌倉駅までの所要時間を掲示し、早い方を選択できるよう工夫しました



久木踏切(逗子市)の交通誘導員による通行

(4) 社会実験の結果

- 3日間合計で一般利用者 1,736 名、市民モニター 31 名と、多くの方に、ご利用頂きました。
- 利用者アンケート調査では、各バス停から鎌倉駅までの所要時間に関しては約9割の方が満足と回答しています。
- 新規循環バスの今後の利用意向に関する結果から、バスの利用促進に効果的であることに加え、車から公共交通への転換も期待できることが明らかとなりました。
- 社会実験時は、安全確保の点から久木踏切に交通誘導員を配置しましたが、本格運行では交通誘導員の経費が掛かることが課題であり、解決に向けては、道路改良が必要となることが明らかとなりました。

(5) 今後の方向性

- 今回の社会実験で効果や課題等が明らかとなりましたので、新規循環バスの本格運行に向けては、バスの運行主体である京浜急行バス(株)や逗子市等関係機関と、引き続き調整していく予定です。

検討委員会等の委員紹介

- 検討委員会：31名、専門部会：15名で構成されています。（平成26年10月現在）
（◎：委員長、○：副委員長兼部会長、★専門部会委員も兼ねる委員）

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 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
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)	田中 世明
	30	神奈川県鎌倉警察署(交通課長)	建川 一茂
	31	神奈川県大船警察署(交通課長)	角田 哲也

お問い合わせ先：鎌倉市 まちづくり景観部 交通計画課

〒248-8686 鎌倉市御成町 18 番 10 号

TEL:0467-23-3000 (内線：2510) FAX:0467-23-8700

E-mail : koutsu@city.kamakura.kanagawa.jp HP : <http://www.city.kamakura.kanagawa.jp>