

5 交通システム整備の方針

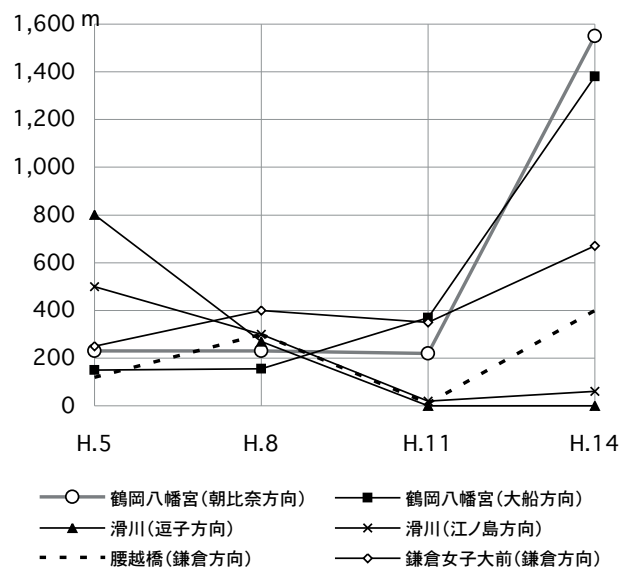
～人と環境にやさしい交通システムを実現するために～

1. 道路交通の状況

鶴岡八幡宮交差点における渋滞が著しい

- 秋期の休日における主要交差点の渋滞長は、特に鶴岡八幡宮において双方向で渋滞が著しく、平成14年度は1,000mを超える渋滞長となっています。

図 主要交差点の渋滞長の推移（秋期の休日）
（資料：鎌倉市交通マスタープラン）



2. 主な動向と取り組み

部門別の方針（本編 80～83 ページ）に掲げる具体的な方針についての主な動向と取り組みは次のとおりです。

方針

1) 骨格的な幹線道路の整備

都市計画決定及び一部整備を行った

- 横浜湘南道路が都市計画決定（H12.7）されました。
- 都市計画道路横浜藤沢線（200m）、大船停車場谷戸前線（500m）を整備しました。

方針

2) 鎌倉地域における交通需要管理の実施

実験的な取り組みを実施し、新たな段階に入った

- 鎌倉地域交通計画研究会から提案された 20 施策のうち 9 施策について社会実験を行い、5 施策（鎌倉フリー環境手形、七里ガ浜パークアンドレイルライド、由比ガ浜パークアンドライド、由比ガ浜地下駐車場～鶴岡八幡宮シャトルバス、鎌倉参道線でのバス優先レーン）は平成 13 年度に順次本格実施されました。
- これらの成果をもとに、鎌倉地域交通計画研究会が提言（その 2）を行い（H13.10）、その中で施策の整理を行いました。今後は、市民や事業者等と協働により、地区交通計画の検討を進めていきます。

方針

3) 公共交通の充実

バス路線網が整備され、交通不便地域の解消が進められた

- オムニバスタウン計画（H12.3）に基づいて、バスの 7 路線（鎌倉駅西口 2 路線、新鎌倉山循環線、小動線、由比ガ浜地下駐車場八幡宮線、城廻循環線、教養センター循環線）が新設されました。
- 神奈川県鉄道輸送力増強促進協議会を通じ、鉄道事業者に鉄道輸送力増強の要望活動を実施しています。

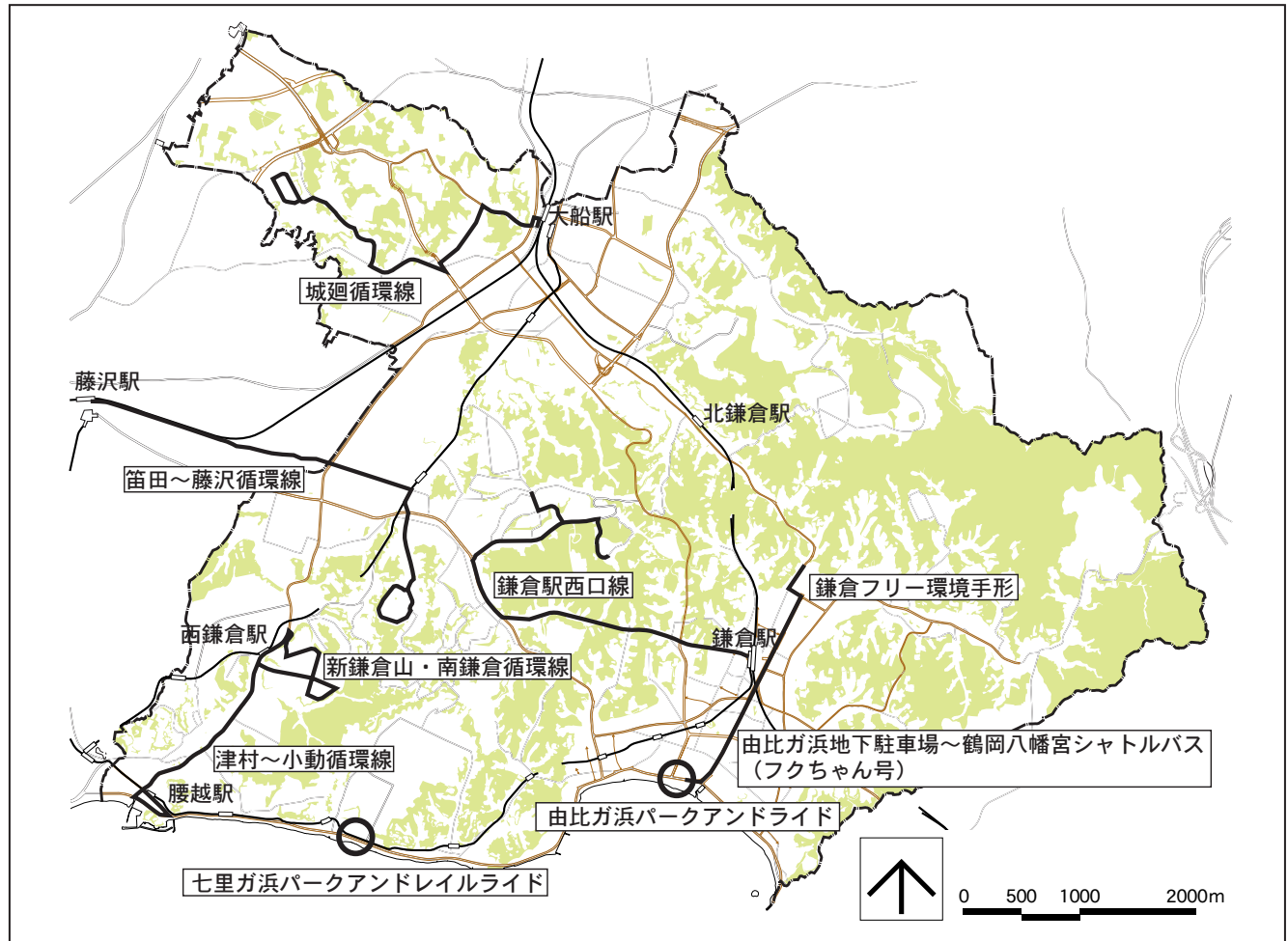
方針

4) 快適な歩行者・自転車ネットワークの整備

歩行者空間及び関連設備の整備を進め、今後は拠点的なエリアで整備が予定されている

- 横浜藤沢線（200m）、大船停車場谷戸前線（500m）の整備にあわせて歩道を整備しました。
- 砂押川プロムナード（390m）の整備、歩道段差の切下げ（324 カ所）を行いました。
- また、交通バリアフリー法の施行に伴い策定した「鎌倉市移動円滑化基本構想」（第 1 部編 H15.10、第 2 部編 H16.11）に基づき、鎌倉駅周辺地区・大船駅周辺地区・湘南町屋駅周辺地区・湘南深沢周辺地区を重点整備地区に指定しました。これに基づき、湘南町屋駅でエレベーターを設置しました。

図 新たに整備されたバス路線図
(資料: 鎌倉市交通マスタープラン)



方針 5) 住宅地内の交通環境の向上

- 道路改良、歩道段差の切下げ (324 カ所、整備率 92.6%)、交差点の改良 (砂押橋) を進めました。

方針 6) 地域間を結ぶ主要道路整備

- 3 路線 (大船停車場谷戸前線 45.5%、小袋谷笠間線 15.2%、腰越大船線 40.2%) の道路整備を進めました。

方針 7) 駐車場の整備

- 由比ガ浜地下駐車場 (普通車 182 台、大型バス 12 台、身障者用 6 台) が整備されました (H13 年度)。

方針 8) 駐輪施設の整備

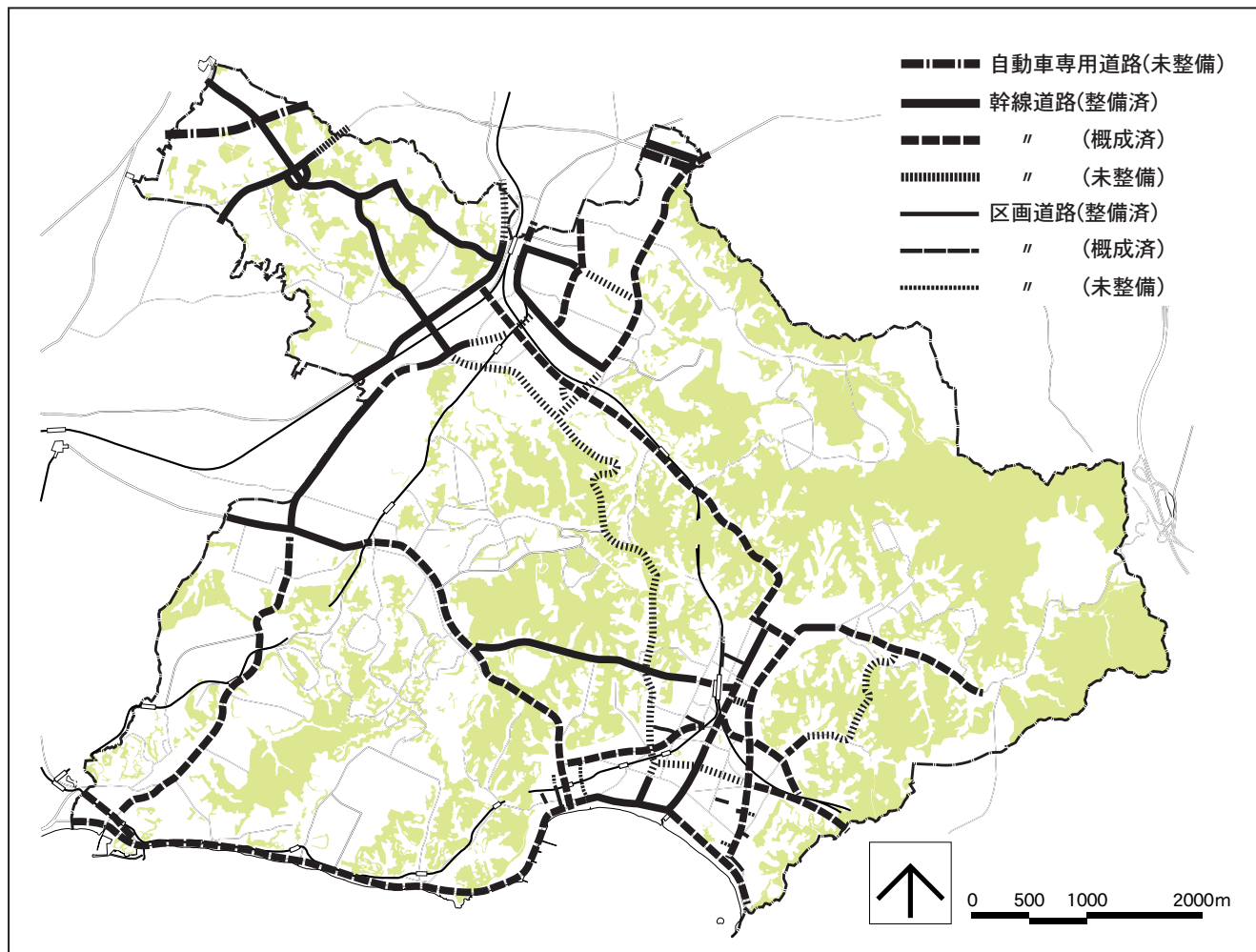
放置自転車防止対策を行った

- 「自転車の放置防止に関する条例」に基づき、監視員を大船、鎌倉駅周辺に配置し、放置自転車の防止対策を行っています。
- 大船駅周辺の駐輪場整備を行っています。

方針 9) 交通情報システムの整備

- 鎌倉地域情報提供調査 (H15) を実施しました。

図 都市計画道路の整備状況
(資料：都市計画課)



3. 重点的に取り組む内容

重点

1) 骨格的な幹線道路の整備

依然として慢性的な交通渋滞が続いており、円滑な交通ネットワーク形成のため、都市計画道路等の幹線道路の整備が不可欠ですが、実際には余り進んでいません。このため、社会情勢の変化等を踏まえた計画の見直しと、整備プログラムの策定、着実な推進が必要です。

(1) 外周道路としての国道 134 号の機能強化

- 国道 134 号は、湘南なぎさプランの一環として藤沢から大磯に至る地域の交通整序化のために、環

境に留意しながら整備を進める路線として位置づけられています。鎌倉市域部分については国・県や周辺都市と調整を図りながら機能強化を図ります。

(2) 様々な視点を考慮した都市計画道路見直しのガイドラインの策定及び再検討

- 本市では依然として慢性的な交通渋滞が続いており、道路の交通容量を上回る交通需要の路線もあります。このため、都市防災や周辺環境への影響などに配慮するとともに、交通需要管理の考え方も視野に入れた都市計画道路の見直しのガイドラインを策定し、都市計画道路について再検討します。

(3) 都市計画道路の効率的な整備

- 都市計画道路網の整備を効率的に進めるために、地域の特性や交通状況等を踏まえた見直しを行います。また、都市計画道路の整備プログラム（優先順位や目標等）を定めた上で、段階的に整備を図るよう検討します。

重点**2) 交通需要管理の実施**

交通需要管理の様々な社会実験を行いました。それらの結果をもとに、今後は市内の各地域の特性に合わせた様々な交通需要管理の導入の検討が重要です。

(1) 鎌倉地域における自動車交通の抑制

- 鎌倉地域では、歩車道の区分のない狭隘道路における安全かつ快適な歩行者空間を確保するための施策としても、自動車交通抑制策について検討します。

(2) 交通需要管理の推進及び交通需要管理区域の拡大

- 自動車利用の抑制について広く理解を得るため、これまでの交通社会実験や鎌倉地域交通計画研究会からの提言（その2）など、これまでの取り組みについてのPRを強化します。
- 交通需要管理を実現するため、市民及び関係機関との検討を進め、合意形成を図ります。また、他の地域においても地域の特性に応じた交通対策の一環として、交通需要管理を検討します。

重点**3) 公共交通の充実**

公共交通の一つであるバス交通の充実、本市の地形特性から見ても必要不可欠です。今後ともバス路線網の充実やバス利用の促進が重要です。

(1) バス交通の充実

- バス路線の整備により市内の交通不便地域は大幅に解消されました。今後、さらなる公共交通の利便性を向上するために、高齢者、障害者等が利用しやすい低床バスの導入を促進するとともに、バス路線網の見直し（路線・料金・運行本数）やバス停の整備等について検討し、バス交通の充実を図ります。

重点

4) 快適な歩行者・自転車ネットワークの整備

市民や観光客が車に頼らず、安心して快適に市内を移動できる環境を整備することが自動車交通の抑制にもつながります。

(1) 歩行者等の安全・快適性を重視した歩行空間等の確保

- 自動車交通を念頭に置いた交通政策（渋滞対策など）の視点から、歩行者の視点をより重視し、自動車交通抑制等による狭隘道路の歩行空間の確保や楽しく歩ける全市的な歩行路網の構築や河川沿いのプロムナードの整備を推進します。

(2) 安全・安心な移動環境の整備

- 交通バリアフリー法の制定（H12）に伴い策定した「移動円滑化基本構想」に基づいて、主要駅構内及び駅周辺のバリアフリー化を推進します。
- 「あんしん歩行エリア」の整備計画を定める等、だれもが安心して歩ける歩行空間の整備を推進します。

(3) 「歩くまち」のPR

- 交通渋滞の解消を図る側面からも、「歩く観光」のPRを一層充実するとともに「ウォーキングコース」を設定し、「歩く楽しみがある鎌倉」というイメージを定着させます。

重点

5) 駐車・駐輪対策の促進

交通需要管理の観点からだけでなく、交通混雑の緩和や拠点性の向上を図るための計画的な駐車・駐輪場対策及び駅周辺への駐車・駐輪場の整備が必要です。

(1) 駐車場の整備

- 総合的なまちづくりの観点から、交通結節点には駐車場の確保を積極的に推進し、観光拠点としても魅力あるものとして整備することを検討します。
- 違法駐車等を防止するため、駐車場の整備誘導を図ります。

(2) 駅周辺の駐輪施設の整備促進

- 自転車交通が集中する駅周辺においては、駐輪施設の整備を積極的に推進し、駅周辺の違法駐輪の整序化を図ります。

(3) 駐車場案内システムの導入

- 駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システムの導入を検討します。