

鎌倉市の提案内容について

平成29年12月12日

鎌倉市

①地域の課題

国際観光都市鎌倉

鎌倉市は、日本で初めての本格的な武家政権が開かれた古都であり、緑豊かな自然と一体となった社寺や、中世の道路網を踏襲した都市構造、山稜部の土木遺構、保養地の別荘として建てられた近代建築など、各時代の歴史的遺産が豊富に所在する、我が国屈指の歴史・文化を誇る国際観光都市である。



鶴岡八幡宮と若宮大路

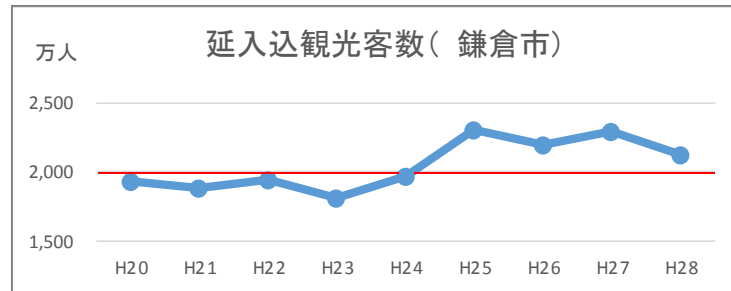


鎌倉市の観光拠点(鎌倉地域)

①地域の課題

観光客の状況

- ・鎌倉市には多くの観光客が訪れており、特に平成25年以降は、毎年2,000万人を超える状況となっている。
- ・面積(km²)当たりの入込観光客数は、55万人以上となり、他の観光地と比較しても圧倒的に高い数値となっている。
- ・2020年には、東京オリンピック・パラリンピックが開催され、隣接する藤沢市江ノ島ではセーリング会場にもなっていることから、今後インバウンドも含めて、より多くの来訪者が見込まれている。



鶴岡八幡宮前



小町通り

国内観光都市における面積当たりの入込観光客数

	入込観光客数	面積	人口	面積当たりの	人口当たりの
	(千人)	(km ²)	(人)	入込観光客数	入込観光客数
	A	B	C	A/B	A/C
鎌倉市	21,956	39.53	173,530	555,426	127
京都市	55,636	827.90	1,419,996	67,201	39
奈良市	14,143	276.84	363,809	51,087	39
日光市	10,745	1,449.83	84,952	7,411	126
横浜市	44,257	435.21	3,703,258	101,691	12
箱根町	21,190	92.82	13,298	228,291	1,593

各都市に関する公表資料(平成26年)を基に作成



江ノ電長谷駅付近



(主)横浜鎌倉線

出典)「第3期鎌倉市観光基本計画(H28.3)」より抜粋

①地域の課題

交通渋滞の課題

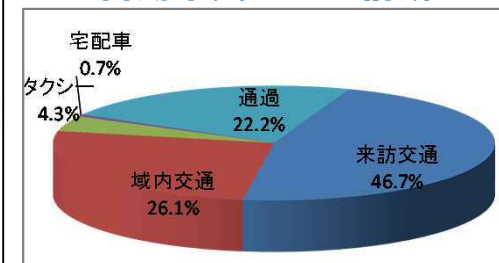
- ・鎌倉市の観光拠点である鎌倉地域では、休日を中心に著しい交通渋滞が発生し、市民の日常生活において移動の自由が阻害され、生活環境が悪化しているとともに、公共交通の利便性の低下や緊急車両の通行などにも支障をきたしている。
- ・特に、鶴岡八幡宮、鎌倉大仏等の観光地周辺の幹線道路で、著しい交通渋滞が発生している。

平成28年1月10日(7:00~19:00)の交通状況※

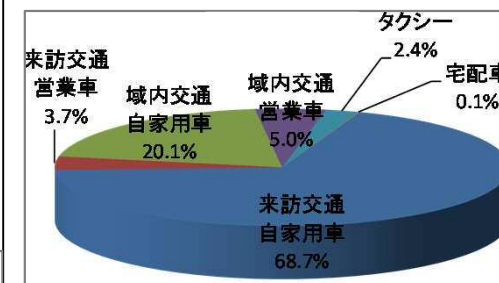


※平成28年で鎌倉地域内の主要な道路が最も渋滞・混雑していた日のVICS状況を掲載しています。なお、渋滞情報を取得できる区間は限られているため、渋滞表示がない区間について、必ずしも現地で渋滞が発生していなかったことを示すものではありません。

休日の鎌倉地域の自動車交通量の構成



地域内外を移動する自動車交通量の構成



平成8年11月3日(日)実施の調査データに基づく集計結果

②これまでの取組

交通渋滞の解消に向けた取組

- ・平成8年に鎌倉市交通計画研究会を設置し、地域の交通問題の改善について検討した。
（委員：市民、学識経験者、交通事業者、関係行政機関の職員等）
- ・交通政策として「自動車利用の抑制」を基盤に置き、その上で「公共交通の転換」と「歩行・居住環境の向上」を図るという考えのもと、20の施策を提案し、条件が整い実施可能なものから順次実施している。

：実施済みの施策

	分類	施策	番号	対象地区 又は区間	実施の状況		施策の内容等
					社会 実験	本格 実施	
20の施策	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			鎌倉地域に流入する道路で料金を徴収する。 鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会において、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に向け、現在具体的に検討中。
			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	○
	②-2	稲村ガ崎				○	稲村が崎駐車場において、平成20年3月から本格実施。
	②-3	江の島				○	江ノ電駐車センターにおいて、平成18年4月から本格実施。
	③	由比ガ浜				○	県営由比ガ浜地下駐車場において、平成13年12月から本格実施。
	④	深沢地域 国鉄跡地			○		深沢地域での開発に伴い、駐車場を整備し、パークアンドバスライドを導入する。
	⑤	朝比奈方面		○		朝比奈方面に駐車場を整備し、路線バスの活用も視野に入れた、パークアンドバスライドを導入する。	
	⑥	海浜公園～ 鶴岡八幡宮			○	由比ガ浜パークアンドバスライドの実施に併せて、シャトルバスの運行を開始。	
	⑦	朝比奈方面～ 鶴岡八幡宮			○	朝比奈方面のパークアンドバスライドと併せてシャトルバスの運行を検討する。	
	⑧	大仏～材木座				大仏から材木座地域を結ぶバスの導入を検討する。	
	⑨	市役所～ 湘南深沢			○	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の運行を検討する。	
	⑩	鎌倉参道線の4車 線区間			△	バス優先レーンは実施済み。(下馬交差点～鎌倉駅入口交差点) 鎌倉参道線(八幡宮前交差点～下馬交差点)でバス専用レーンを導入する。	
⑪	バス追越し 現示	金沢鎌倉線			廃止	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。	
乗り継ぎの利便化策	鎌倉フリー 環境手形	⑫-1	鎌倉地域	○	○	鎌倉地域内の移動の利便性を向上させ、出発地からの公共交通利用を促し、鎌倉地域の自動車交通量を削減することを目的に販売している周遊切符。	
	乗合タクシー	⑫-2	鎌倉地域	○		鎌倉地域の公共交通システムの充実のため、在来の路線バスを補完する移動手段として、検討する。	
20の施策	歩行・居住環境の向上策	歩行者専用道路	⑬	今小路通り	○		自動車の速度抑制や通過交通対策等により、歩行者等が優先的に通行できるように整備する道路。
			⑭	小町大路			
			⑮	海浜公園～ 周辺観光拠点			
		⑯	長谷駅前			日祭日に時間規制による歩行者天国化を検討する。	
		ゾーンシステム	⑰	由比ガ浜・ 長谷地区			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、地域に關係のない通過交通の流入を防止し、歩行環境を確保する施策。
			円滑な交通制御	江ノ電路切と連動した信号処理	⑱	下馬交差点	
	⑲	鎌倉地域			○		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。
	プロモーション	ニュースの発行等	⑳	-	○	△	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共同によるPRやキャンペーン等のソフト施策を展開する。 また、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。
			新たな施策	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	
	新規循環バス「スーパ」	金沢鎌倉線他			○		交通渋滞の発生に伴い市民の移動が著しく低下する県道金沢鎌倉線において、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循環バスを運行し、鎌倉駅までの総所要時間、定時性の確保を図る社会実験。
		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(鉄道、バス)の輸送力の増強等を検討する。	

②これまでの取組

取組事例 パークアンドライド・鎌倉フリー環境手形

○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駐車し、江ノ電やシャトルバスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうもので、協賛店での料金の割引やサービスが受けられる(平成13年度から実施、現在は 4箇所)

○鎌倉フリー環境手形

- ・鎌倉地域内の主要観光地をカバーする5路線のバスと江ノ電の鎌倉駅～長谷駅間が1日乗降自由になる切符で、協賛店や神社等で割引等を受けられる(平成13年度から実施)

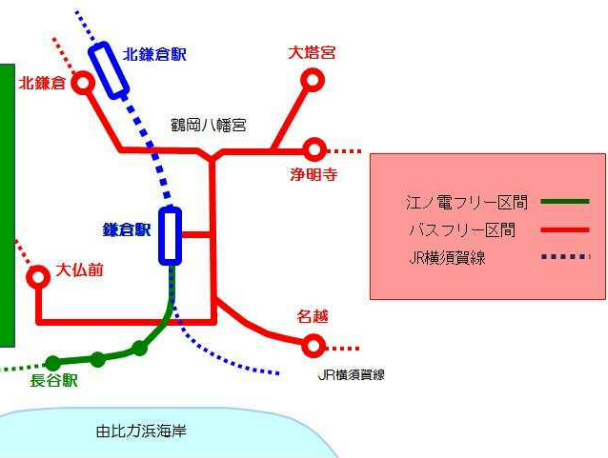
パークアンドライド実施箇所と利用実績



鎌倉フリー環境手形の範囲と発行枚数

大人570円・小人290円

環境手形「頼朝きっぷ」
【フリー区間】
《電車》
江ノ電鎌倉駅～長谷駅
《バス》
鎌倉駅東口～北鎌倉
鎌倉駅東口～大塔宮
鎌倉駅東口～浄明寺
鎌倉駅東口～大仏前
鎌倉駅東口～名越

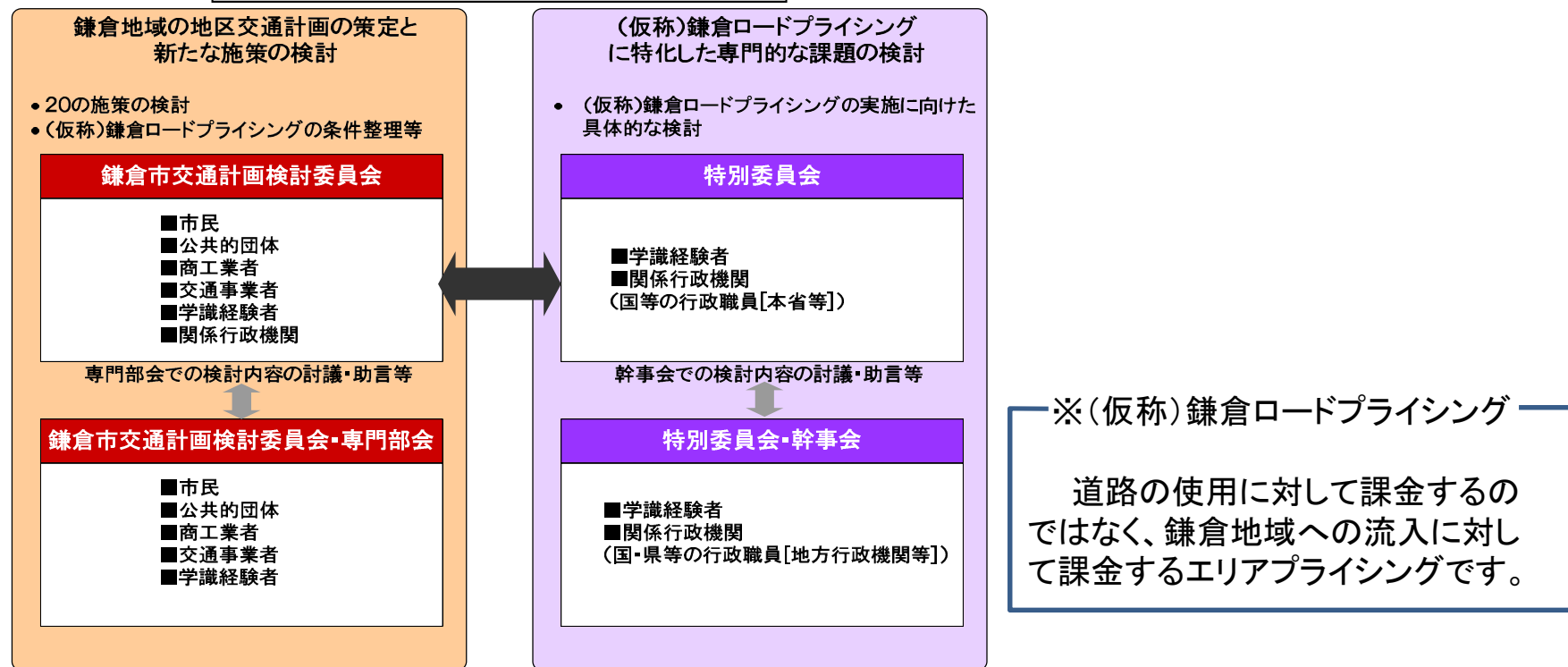


②これまでの取組

(仮称)鎌倉ロードプライシング※の検討

・鎌倉市では、20の施策のうち、実施可能な施策から社会実験を通じて、平成13年度から順次実施してきたが、抜本的な渋滞解消には至っていない状況である。このため、平成24年度に鎌倉市交通計画検討委員会を立ち上げ、渋滞解消に最も効果があると見込まれる「(仮称)鎌倉ロードプライシング」の実施に向け、課題の整理に取り組んできた。さらに、平成27年度には特別委員会を設置し、課金システムや法的な課題の解決に向けた検討を進めている。

鎌倉市交通計画検討委員会等組織図



③今後の取組方針

これまでの検討事項と今回の観光渋滞対策社会実験で提案する事項

検討項目	内容(検討事項)
1 課金の目的	<ul style="list-style-type: none"> 鎌倉地域の交通渋滞の解消 居住環境の改善
2 課金対象エリア	<ul style="list-style-type: none"> 鎌倉地域(国道134号は対象外)
3 課金対象日時	<ul style="list-style-type: none"> 全ての土日祝日等 8時から16時を基本とし、終了時間は課金箇所 の交通実態に応じ適切な時間を設定
4 課金対象者	<ul style="list-style-type: none"> 鎌倉地域に流入する全ての自動車・二輪車
5 課金除外	<ul style="list-style-type: none"> 軽車両、緊急車両、福祉車両
6 課金単位	<ul style="list-style-type: none"> 課金箇所流入1回につき課金
7 課金額と課金パターン	<ul style="list-style-type: none"> 市街からの流入車両を1とし、市民は0~0.1
8 法制度	<ul style="list-style-type: none"> 法定外税による課金又は条例に基づく賦課金 道路法との関係の整理
9 技術的手段	<ul style="list-style-type: none"> ETCによる課金 カメラ補足による課金

今回の社会実験で提案する事項

- ① 鎌倉地域への主要な流入口において流入台数を把握するための
交通流入台数の把握
- ② 鎌倉地域を来訪の目的とする車両以外の
通過交通量の把握
- ③ 課金の検討を行うための
ETC装着車両の比率の確認
- ④ 主要部の渋滞状況を把握するための
映像による混雑状況の把握
- ⑤ AIカメラなどのIT機器を活用した
人や車の移動モード、回遊の把握

出典)「第2回鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会資料(H29.1)」を基に作成

③今後の取組方針

今後の取組予定

鎌倉市の行政計画となる「第3次鎌倉市総合計画第3期基本計画後期実施計画(平成29年度～平成31年度)」において、今年度は平成28年度に実施した交通量調査の結果をもとに、都市計画道路の整備や自動車利用の抑制策等を踏まえた交通シミュレーションを実施し、平成31年度には(仮称)鎌倉ロードプライシングの社会実験を実施する予定としている。今回の観光渋滞対策社会実験によるETC装着率や流入台数等の調査結果を本市で行う社会実験に繋げていきたい。

(仮称) 鎌倉ロードプライシングの概要とシステムイメージ

(仮称) 鎌倉ロードプライシングの概要

課金箇所等の場所は決定したのではなく、今後詳細を検討する

システムのイメージ

出典)「鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた中間取りまとめ(H27.3)」より抜粋