

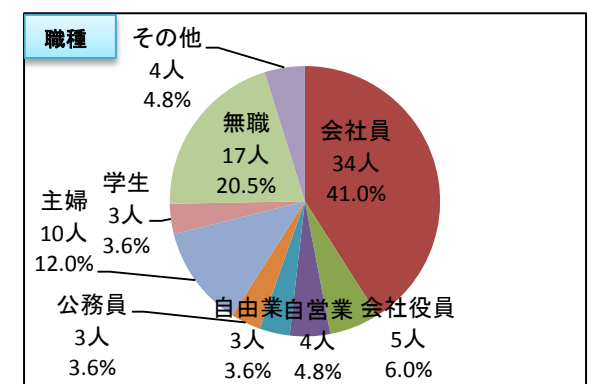
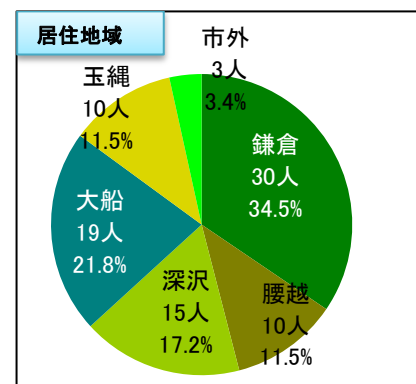
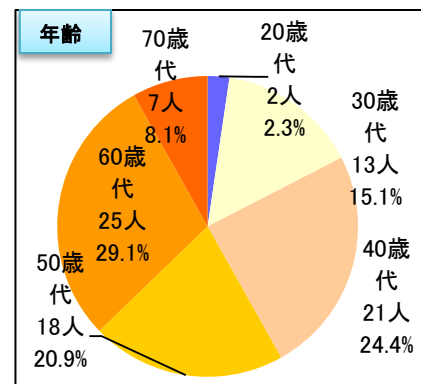
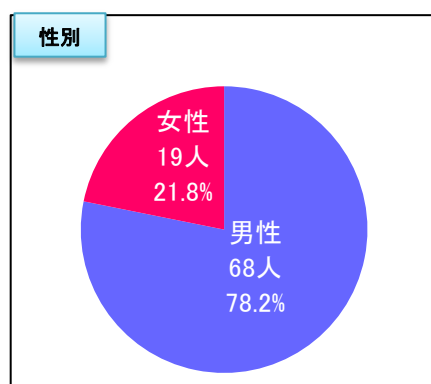
第11回市政e-モニターアンケート集計結果

【テーマ】 鎌倉地域の交通渋滞について

アンケート送信日 平成24年12月6日（木）（未着者再送12月13日（水））
 アンケート実施期間 平成24年12月6日（木）～12月18日（火）
 送信者数 216名（着信者数208名）
 回答者数 87名
 回答率（対送信者数） 40.3% 回答率（対着信者数） 41.8%

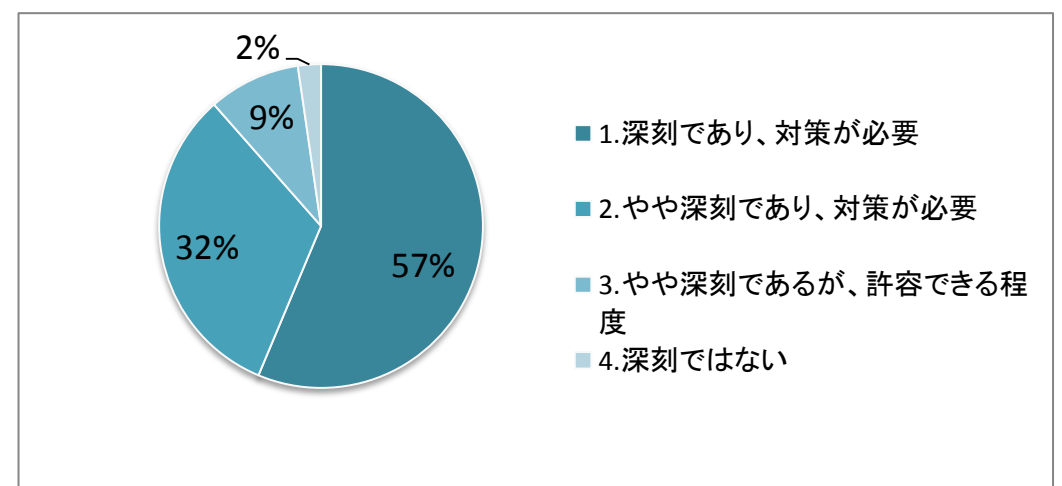


【回答者の基本属性】



●質問1● 鎌倉地域で生じている道路交通問題についてどのようにお考えですか。あなたのお考えに最も近いものを1つ選んでください。

(名)		
1	深刻であり、対策が必要	49
2	やや深刻であり、対策が必要	28
3	やや深刻であるが、許容できる程度	8
4	深刻ではない →設問6からご回答ください	2

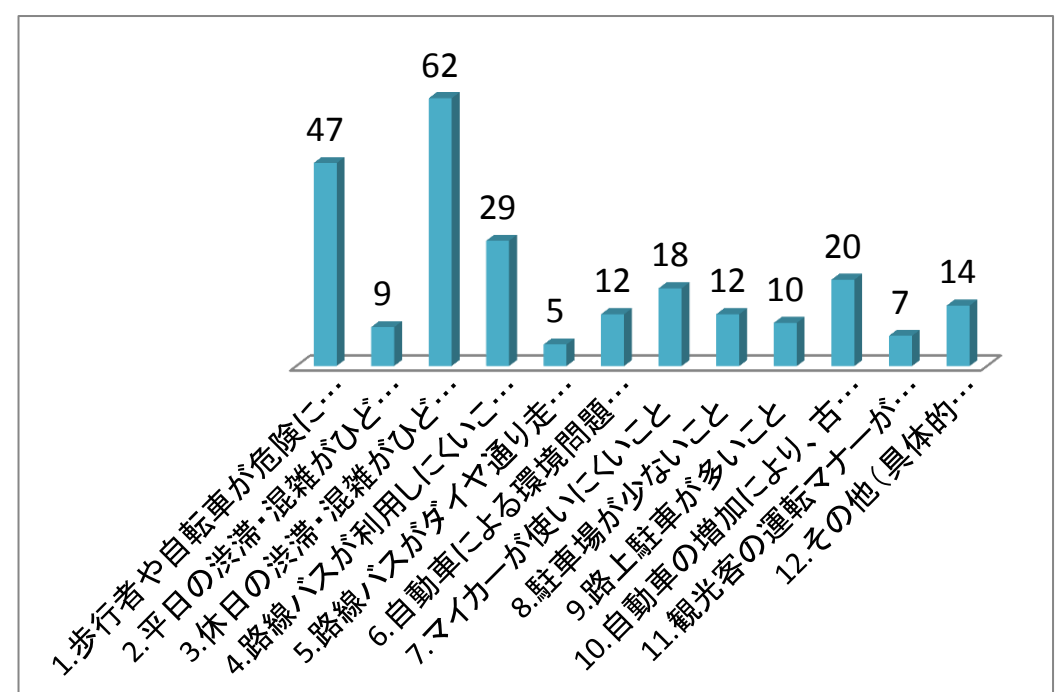


【「1」回答者からのコメント】

- ・ こんなことは前からわかっているはず
- ・ 受入すぎ

●質問2● 鎌倉地域の道路交通問題のうち、深刻と思われるものはどのような点についてですか。次の中から3つまで選んでください。

(名)		
1	歩行者や自転車が危険にさらされていること	47
2	平日の渋滞・混雑がひどいこと	9
3	休日の渋滞・混雑がひどいこと	62
4	路線バスが利用しにくいこと（バス停が遠いなど）	29
5	路線バスがダイヤ通り走れないこと	5
6	自動車による環境問題（排出ガス、騒音、振動など）	12
7	マイカーが使いにくいこと	18
8	駐車場が少ないこと	12
9	路上駐車が多いこと	10
10	自動車の増加により、古都鎌倉の雰囲気が壊されていること	20
11	観光客の運転マナーが悪いこと	7
12	その他（具体的に： ）	14



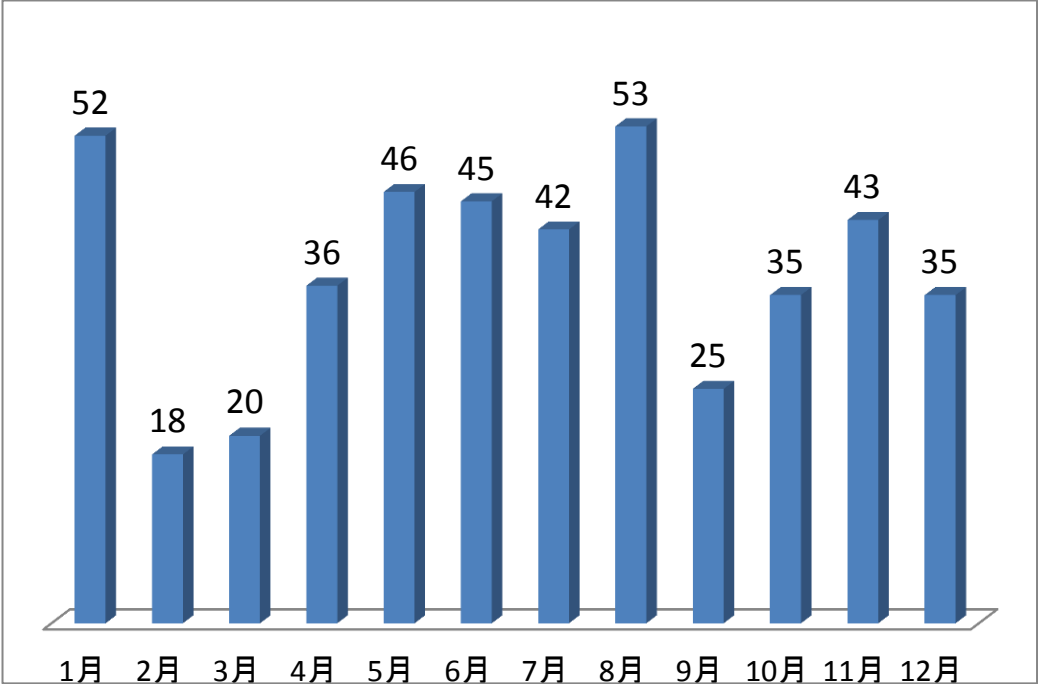
【「12」、その他回答者からのコメント】

- ・ 車優先で、歩道や自転車が走れる白線ライン内の舗装ががたがた
- ・ 緊急車両の通行困難
- ・ バス路線がないために車に乗らざるを得ないこと
- ・ 休日等、夜間にいわゆる「暴走族」が走り、うるさいし危ない
- ・ 一部の幹線道路を除き、ほとんどの道路幅が狭いこと
- ・ 自転車を被害者扱いにしているが、加害者として捉え、ルール遵守の教育を徹底して欲しい。
- ・ 道路が狭いのに人力車が停まっていたり渋滞したり通行人にとっても歩行スペースが狭くなり危険
- ・ 道幅が狭いくせに交互通行が多いところに問題があります。完全に一方通行にするか、時間帯で交互通行にするかとかの指定が必要ではないでしょうか。市内を一方通行にすることにより内部への車の量が減り外輪の道では思わぬ活性化が図れると思います。
- ・ ・見通しが悪いうえに対向車がすれ違うことも出来ないほどの細い道などに、急にスピードを上げて入ってくる車やタクシーのマナーの悪さ
 - ・ 片側だけ混雑している道路を横断歩道を使わずに横切る歩行者
 - ・ 夜間に灯りの少ない道
- ・ 高齢化により、マナーの悪さ 団体観光客のマナーの悪さ 特に、子供！！ 修学旅行？
- ・ 歩道の幅が狭い
- ・ 駐輪場（特に市民が日々の買い物などで無料で停められるところ）がほぼないこと。観光客が我が物顔で道いっぱいに広がって歩き、車が来てもどかないこと。
- ・ 休日、救急車がスムーズに走行できないケースを見る

●質問3● 鎌倉地域の道路交通問題を感じるのはいつですか。該当する月や代表的なイベント等、該当するもの全て選んでください（複数回答可）

(1) 月

(名)		
1	1月	52
2	2月	18
3	3月	20
4	4月	36
5	5月	46
6	6月	45
7	7月	42
8	8月	53
9	9月	25
10	10月	35
11	11月	43
12	12月	35



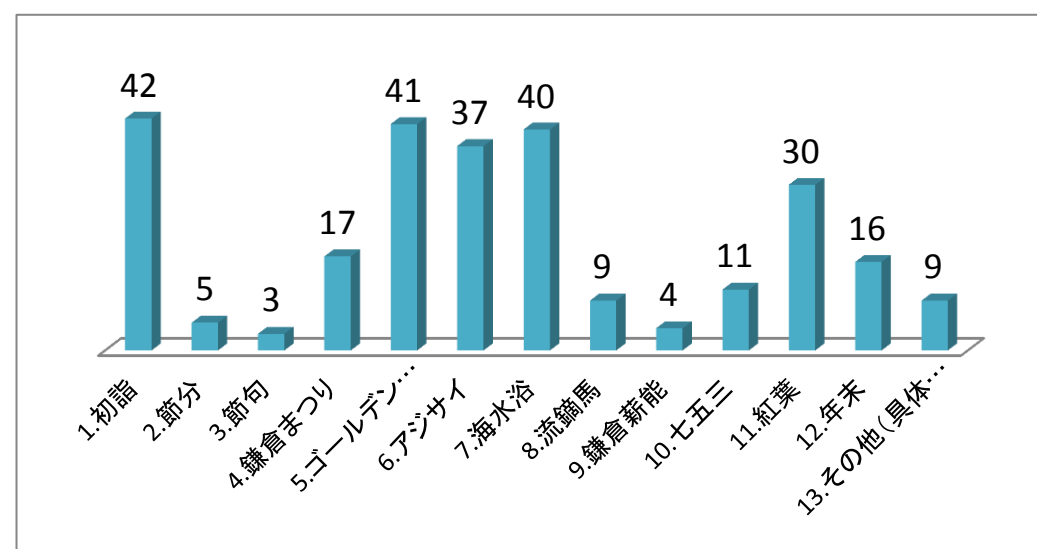
※ 「全ての月」とご回答いただいた方が18名いらっしゃいました。

【回答者からのコメント】

- ・ 八幡宮での祭りやイベント関係全般
- ・ 年間を通じて問題を感じる。
- ・ ほぼ全部
- ・ 通年のすべての土日祝日
- ・ イベント等で混雑するのは、ある程度我慢するしかないですが、主要幹線道路が平日、休日ともに慢性的に渋滞するところが多すぎるとおもいます。
- ・ 年間通して、通学途上の子ども達が危険にさらされている。
- ・ 最近、土・日いつの季節も・・・。
- ・ あまり関係ない。
- ・ 休日に限れば全ての月で感じます。
- ・ つまり、最近イベントが年中あるため渋滞も恒常化している。
- ・ 4月の桜の時期・5月のゴールデンウィーク・6月のあじさいの時期・8月のお盆の時期(海の近くは路上駐車がひどかったです)・11月紅葉の時期

（２）代表的なイベント

		(名)
1	初詣	42
2	節分	5
3	節句	3
4	鎌倉まつり	17
5	ゴールデンウィーク	41
6	アジサイ	37
7	海水浴	40
8	流鏝馬	9
9	鎌倉薪能	4
10	七五三	11
11	紅葉	30
12	年末	16
13	その他（具体的に：	9



【「13」、その他回答者からのコメント】

- ・⑤⑦の他、略年間を通じて土日祝祭日は問題が多い。
- ・花火大会、駅伝/マラソン大会各地域の神社等のお祭り/神輿お渡り
- ・イベントで混雑するのではない。恒常的なできごと。
- ・渋滞とイベントを関連付けて考えても解決策があるとは思えない。世界遺産と交通問題の関連を考えると、車の渋滞の問題は中心課題ではない。
- ・週末
- ・イベントの問題ではない。道路の狭い観光地だから通年
- ・風入れ～今年は少なかった
- ・イベントに関係なく年間通して問題を感じる
- ・花火大会
- ・いずれの時には混んでいると思い、車では行かない。
行事よりも、時間帯でのくくりのほうが現実的では？
- ・でも通年のすべての週末と祝日
- ・イベント起因の道路交通問題は特にないように感じています。
- ・TV放映（観光、グルメ紹介等）後の翌週など
- ・紫陽花 紅葉 あとは、年中！
- ・特定なイベントは感じていない。正月の交通規制は素晴らしい。
- ・イベントより季節の散策を楽しむ、桜・紫陽花・紅葉の頃が特に多い。
- ・土日祭日、陽気のいい時
- ・修学旅行の生徒たちが車道を歩いている
- ・2と3以外は感じます。

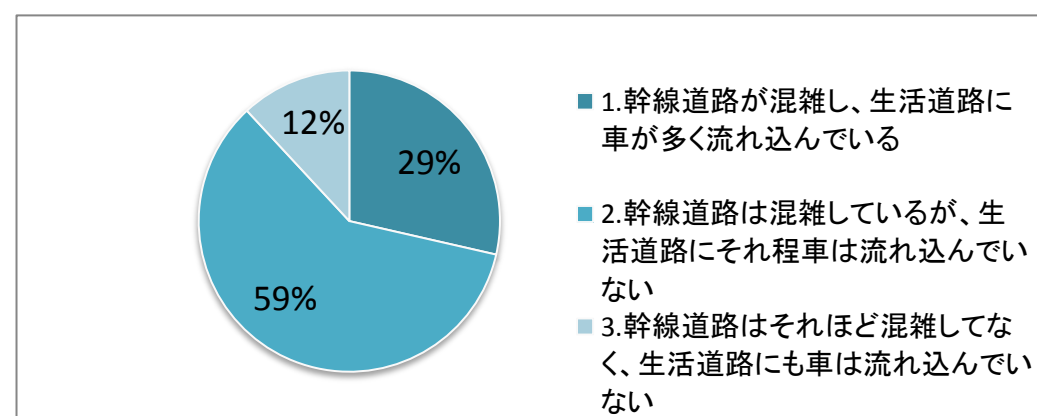
●質問4● 鎌倉地域の道路交通問題を幹線道路と生活道路に分けた場合、どのようにお考えですか。平日と休日に区分して、あなたのお考えに最も近いものを1つずつ選んでください。

※1：「幹線道路」とは国道や県道、主要な市道で歩道が設置され、主にバスが走行している道路

※2:「生活道路」とは歩道がなく道路幅が4~6m程度の道路

(1) 平日の場合

1	幹線道路が混雑し、生活道路に車が多く流れ込んでいる	24
2	幹線道路は混雑しているが、生活道路にそれ程車は流れ込んでいない	50
3	幹線道路はそれほど混雑してなく、生活道路にも車は流れ込んでいない	10



【その他回答者からのコメント】

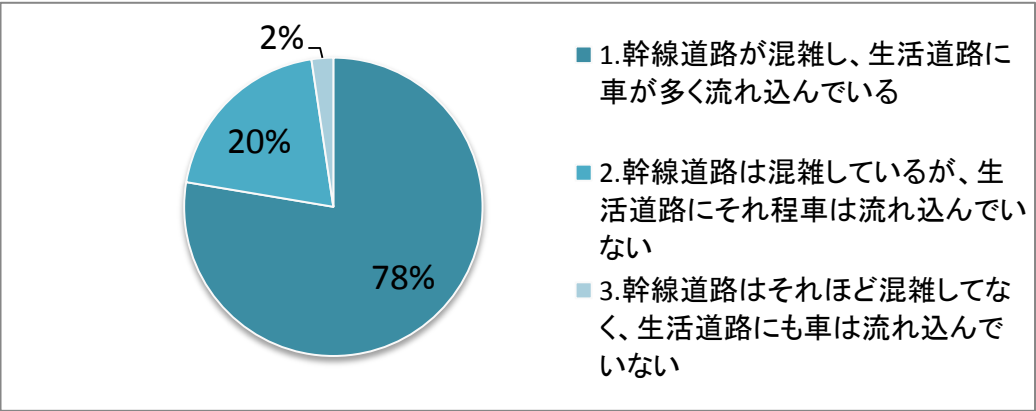
- ・生活道路に流れ込んでいる車は宅配便、事業用車輛が多い
- ・住宅地に入ってくるので、騒音問題が発生している。
- ・生活道路に車は流れ込んでいる

(2) 休日の場合

1	幹線道路が混雑し、生活道路に車が多く流れ込	66
2	幹線道路は混雑しているが、生活道路にそれ程車は流れ込んでいない	17
3	幹線道路はそれほど混雑してなく、生活道路にも車は流れ込んでいない	2

【その他回答者からのコメント】

- 生活道路に流れ込んでいる車は観光客車輦が多い
- 住宅地に入ってくるので、騒音問題が発生している。



平日・休日共に幹線道路が渋滞しているとの回答が多くなりましたが、休日はそれに加えて生活道路にまで車両が流れ込んでいるとの回答が多くなりました。

生活道路への車両の流入は、幹線道路の渋滞による裏道としての利用（通過交通）がほとんどであると想定されることから、幹線道路における渋滞対策と併せて、例えばこれまで社会実験として実施した生活道路における歩行者尊重道路の導入の検討等が重要になってくると考えます。

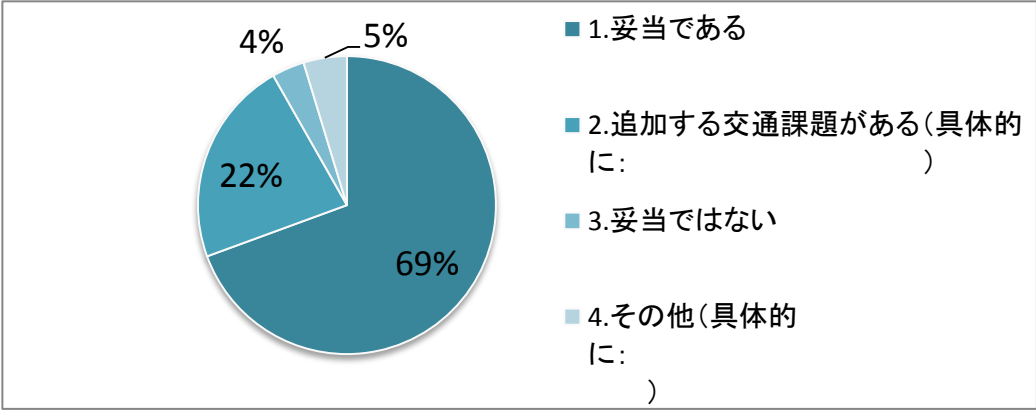
ただし、歩行者尊重道路の実現には、自動車利用の抑制や公共交通の充実が不可欠となります。

●質問5● 市では、鎌倉地域の交通課題は、「交通渋滞を緩和させ、歩行者の安全性の確保、公共交通の移動のしやすさの向上を図ること」だと考えています。あなたのお考えに最も近いものを1つ選んでください。

1	妥当である	59
2	追加する交通課題がある（具体的に：_____）	19
3	妥当ではない	3
4	その他（具体的に：_____）	4

【「2」、「4」、その他回答者からのコメント】

- 自転車マナーの向上
- ただし実効性は挙がっていない。
- 駐車場と交通網の関係を見直す
- 車両の総数の低減、道路の整備（拡張、新設など）
- 由比ヶ浜―関谷幹線道路を真っ先に造ること
- 由比ヶ浜―関谷線を作ることにより交通渋滞も排ガスも解決する。
- 課題は、「流入する車の量を減らすことにより、歩行者の安全性の確保、公共交通の移動のしやすさの向上を図ること」交通渋滞を緩和すれば、もっと車が入り込み、環境破壊、空気の汚染、事故の増加につながる。
- 幹線道路のタイムシェアリング、時間での一方通行など
- トロリーバスの導入
- 公共交通の交通網を張り巡らすだけでは、現状からの小幅改善レベルにしかならない。鎌倉名所立地事情上、バス利便性を上げて、移動時間短縮等の恩恵を実感できなければ利用は高まらない。思い切ったバス優先レーンを導入できうる幹線道路に休日実施するなどしないと、抜本策にならないと考える。
- 平成13年から、鎌倉参道線の4車線区間において、バス優先レーンを導入しています。
- 自転車の安全と便利
- 誰も異論は無い模範解答と思うが、解決策はあるのだろうか？
言うは易く行うは難し！
- 歩行者の安全を車からのみでなく、自転車からの安全を考えるべき
- 道路の美観を整える
- 交通渋滞は目立つが、許容範囲である。むしろ、わざわざ鎌倉に住もうという人なら、現状は許容しているし、無理にマイカーの利用にはこだわる人はいないはずである。鎌倉は他の街とは違い「この街が好きでなければ、他のもっと便利な街に住めばよい」と言い放つことが許される、希有の街である。
- 歩行者以上に、自転車の安全のほうが喫緊の課題である。
- 観光で食べている街である以上、観光客に快適な経験を与えるよう、自分たちの生活上の利便性を多少犠牲にする、おもてなしの心が必要である。
- もし鎌倉市がそれができない街ならば、世界遺産への登録活動は即刻中止し、市民の血税を他の施策に回していただきたい。
- 幹線道路がライフラインと重なっているため、三浦半島への行き来にも利用されている。そのため高速道路へ行き来する一般道も混雑してしまう。歩行者専用道路も部分的に設けたほうがよいのではないかと。
- 市内流入車への料金化
- 交通渋滞を緩和するためにまず市民一人ひとりが交通ルールを厳守するところから始めるべき。交通ルール順守のまちを宣言すべき。警察が最近ほとんど取締をしていないのか、駐車禁止区域に堂々と駐車している車が多すぎる。自転車運転者のルール違反もひどい。
- 自転車に対する通行帯や条例を整備すべきである。
- 横浜市が行っているレンタルサイクルのシステムを取り入れるのも有用性を感じます。（鎌倉の場合は、電動自転車か？）
- 市内居住者の生活の便や安全の確保（例えば、高齢者の病院通院等での車利用など）
- インフラが整っていない
- 上記スローガンは教科書的で何の感想もありません。。。
- 歩行者の安全の確保は、交通渋滞の緩和だけでなく、主に休日の幹線道路の歩道の混雑緩和、もしくは歩道の拡張が必要である。
- 歩道幅が狭いため、他の通行人と接触したり、衝突して、不愉快な思いをしたことが多い
- 難しいでしょうが市内居住者の車での移動もある程度確保できるとよい

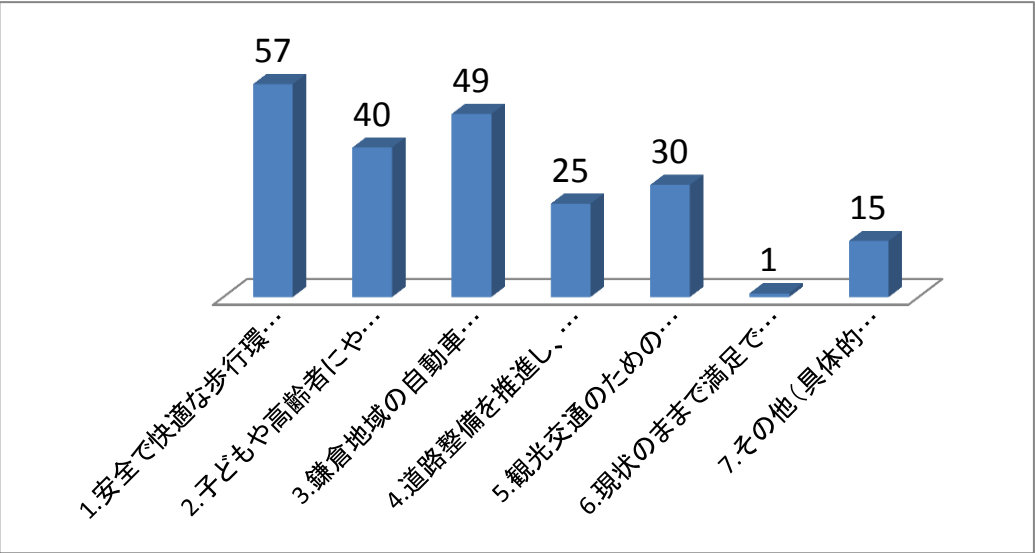


- ・ 渋滞するとしにないにかかわらず、道路構造上、歩道がない道の危険性がある。車の渋滞の問題もさることながら、ウォーキングを趣味とする私にとってみれば、渋滞していないからこそ、歩いていて危険を感じることもある。後ろから車が来ているときに立ち止まって車をやり過ごさないと歩けない幹線道路をなくしてほしい。鎌倉市の交通の問題は渋滞だけだと思ったら大間違いだ考える。少なくとも住民、観光客とも人は市内の道（特にすべての幹線道路）で車を気にかけずのんびり歩けるようにすべきだと思う。観光客のほとんどは電車で鎌倉を訪れているのではありませんか。

●質問6● これからの鎌倉地域の道路交通を考える上での基本的な考え方として、以下のどれが適当であるとお考えですか。ふさわしいと思うものを次の中から3つまで選んでください。

(名)

1	安全で快適な歩行環境をつくる	57
2	子どもや高齢者にやさしい公共交通を充実する	40
3	鎌倉地域の自動車交通量の削減を図る	49
4	道路整備を推進し、道路交通の円滑化を図る	25
5	観光交通のための施設を整備し、観光都市としてのイメージアップを図る	30
6	現状のままで満足である	1
7	その他（具体的に：	15



【「7」、その他回答者からのコメント】

- ・ 道が狭い事が特色である町なので、観光客の歩行マナーを案内する
- ・ 1のために3が必要、という関係にある。
- ・ 公共交通機関の利用、パーク＆ライドの情報発信の強化
- ・ 由比ヶ浜－関谷線を造らないのであれば、市内の民間駐車場を全廃して市外からの来鎌を制限し、「パーク＆ライド」を徹底するような駐車場を早急に整備する。
- ・ 路線バスの定時運行または現状にあったスケジュール作り（平日でも5～10分は遅れている。だったら5～10分後のスケジュールに変更
- ・ 自転車が安心して走れる道路の確保
- ・ 7：1：鎌倉駅の地下化
2：円覚寺近辺の鉄道、道路の地下化。
3：踏切の撤廃等
上記対策を取り入れた、中長期計画の策定。
- ・ 1や2は基本的な考え方ではあるがその解決策が見つかりますか？4は出来ると考えているのですか。こんな絵空事を行ってはいは6とこたえるしかなくなりますよ！
- ・ 4については絶対反対。
- ・ 鎌倉ナンバーを設定する。
- ・ 市民にも観光客にとっても利便性のある公共交通体系の見直しをする。例えば市内の公共施設を循環するミニバスの運行や1日何度乗車しても良いと言ったＩＴ乗車券などをつくる、世界遺産候補地を巡る循環バスをつくる、車に早く走ってもらうのではなく、ゆっくりと走ってもらうために道路に仕掛けをつくる（例凸面をつくる）。
- ・ 平成11年に今小路通りにおいて、「歩行者がゆっくりと安心して歩ける道」の実現を目標に、交通規制や狭窄・ハンプを設置した歩行者尊重道路の社会実験を実施しました。
さらに平成22年には、今小路通りの「歩行・居住環境の向上」や「安心して歩ける歩行者尊重道路の整備の実現」に向け、現行の交通規制のもと、狭窄（離合限定）箇所の設置及び歩道の拡幅等の社会実験を実施しました。
過去2回（平成11年、平成22年）実施した交通社会実験での主な結果は、以下に示すとおりです。
①自動車速度（H22）：休日での狭窄箇所における瞬間速度は、6.8km/h減速となり、狭窄箇所を含む前後の区間速度は、5.9km/hの減速となりました。
②アンケート：（H11）：来訪者は社会実験の試みに対する評価が高く、今小路通り沿道の駐車場利用者も、それほど不便さを感じてはいないという結果となりました。しかし、自動車を利用する市民、商業者、交通事業にとっては、日常生活や営業に対する影響があると感じているという結果になりました。特に沿道居住者においては、本格実施についての支持率が低い結果となりました。
（H22）：歩行者に対するアンケート調査では、狭窄箇所を設置したことに対して、「車がスピードを落とすので、安心して歩ける」、との回答が最も多くなり、自動車速度の抑制策については、「効果がある」との回答が最も多くなりました。
また、歩道拡幅区間の設置についても、「ドライバーの運転も慎重になり、のびのびと安心して歩ける」との回答が最も多くなりました。
- ・ 以上より、狭窄箇所の設置及び歩道の拡幅による自動車速度の減少が、歩行者の安心・安全に繋がっていることを確認しました。
しかしながら、歩行者尊重道路の本格実施に向けては、沿道居住者や商業者、交通事業者などへの影響を最小限に抑えるための方策の検討や、これら関係者に対して十分に合意形成を図る必要があります。
- ・ 鎌倉地域の駐車場の料金を上げ、由比ヶ浜駐車場など少し離れたところを安価にする。
- ・ 鎌倉特有の地形と交通渋滞は表裏一体の部分が少なくないことから、道路整備には反対である。
- ・ 渋滞するところとしていないところがあるので、渋滞するところの道路整備をして、すいている道に流す。
- ・ 休日は鎌倉住民以外の乗り入れを制限させる。京都が以前採用した方法



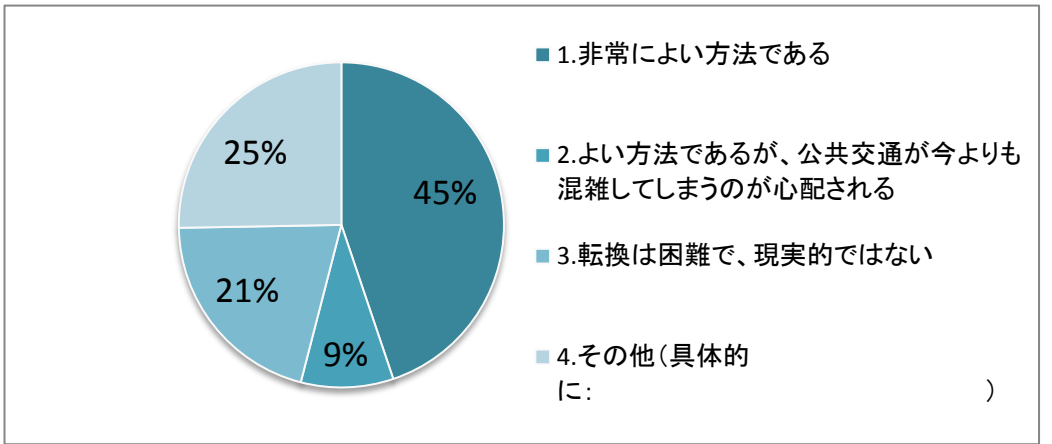
最も回答数の多かった「安全で快適な歩行環境をつくる」の実現には、一つはハード面の整備が考えられます。しかしながら、鎌倉の独特の都市構造や昨今の厳しい財政状況を鑑みると、なかなか整備が進まないのが実情です。一方で、ソフト面での整備においては、例えば歩行者尊重道路の本格運用が考えられます。しかしながら、その運用には、自動車交通量の抑制や公共交通の充実が不可欠となり、次いで回答数の多かった「鎌倉地域の自動車交通量の削減を図る」「子供や高齢者にやさしい公共交通を充実する」と共に、三位一体で検討する必要があります。

なお、「子どもや高齢者にやさしい公共交通の充実」に関しては、例えば市では交通事業者による※ユニバーサルデザインタクシーの導入に向けた協力を行っています。

※：ユニバーサルデザインタクシーとは、従来型のタクシーより乗降が容易で、車いすやベビーカーの収容も可能なことから、高齢者、障害者、乳幼児及びその保護者、妊婦など、福祉的配慮を必要とする方にとって、利便性と快適性の高い交通手段です

- 質問7● 市では、鎌倉地域への来訪者を自動車から公共交通に転換させる方策として、平成13年から「パーク＆ライド」や「鎌倉フリー環境手形」の施策を本格実施していることについて、あなたのお考えに最も近いものを1つ選んでください。

(名)		
1	非常によい方法である	39
2	よい方法であるが、公共交通が今よりも混雑してしまうのが心配される	8
3	転換は困難で、現実的ではない	18
4	その他（具体的に：	22



【「4」、その他回答者からのコメント】

- ・利用者が少なくもったいない制度
- ・自転車散策をすすめるための自転車レーンの充実
- ・不満であるが、現状では入りを抑えていない
本当にやる気があるやってしているのか？。成果は見えない。鎌倉市への入り口に駐車場は作ってない。
- ・私が住む住宅街（大平山丸山地区）では、80歳になっても自家用車を運転して買い物に行く高齢者がたくさんいる。理由は近くの商店までの急な坂道の上り下りが高齢のためできず、しかもバス路線がなかったり、あっても歩いて15分の場所に行くのにバスを乗り換えて1時間かかったりしたり、1時間に1本か2本しかバスがなく不便なこと。
車の利用者を増やすより、荷物（買い物、おもに食料品）を持っても乗りやすいバスサービスを住宅街と商店街（大船地区、鎌倉地区）との間で新設することを考えるべきではないか。
- ・良い方法だが、駐車時間の最終が早いので利用しにくい面あり、人件費等の問題もあろうが民営化等検討すべき
- ・休日、旧市街にマイカー進入禁止、正月3が日のように観光客も生活者も
- ・やるなら徹底すべし
- ・ロンドンのように「渋滞税」を導入する（市民にたいしては、一括納入としステッカー等を配布）
・北京のように「ナンバー規制」を導入する（月水金は奇数ナンバー、火木土は偶数ナンバー、日は交代でとか）
- ・実施していること自体知らない。効果が出ているのですか？
- ・パーク＆ライドの利用状況については、運用当初は平成22年度の目標値を8,000台と掲げていましたが、平成23年度現在で12,396台の利用があり、平成27年度の目標値（12,000台）をも上回っている状況です（下表をご参照ください）。
ただし、休日の鎌倉地域における交通渋滞は、依然として著しく、抜本的な解決には至っていません。

表 パーク＆ライド利用台数

	H13※1	H23※2	H22 目標値※3	H27 目標値※3
利用台数	1,393 台	12,396 台	8,000 台	12,000 台

※1：七里ガ浜、由比ガ浜の2駐車場

※2：七里ガ浜、由比ガ浜、江の島、稲村ガ崎の4駐車場

※3：七里ガ浜、由比ガ浜駐車場等における年間利用台数の合計

注）平成17年11月より平日も実施

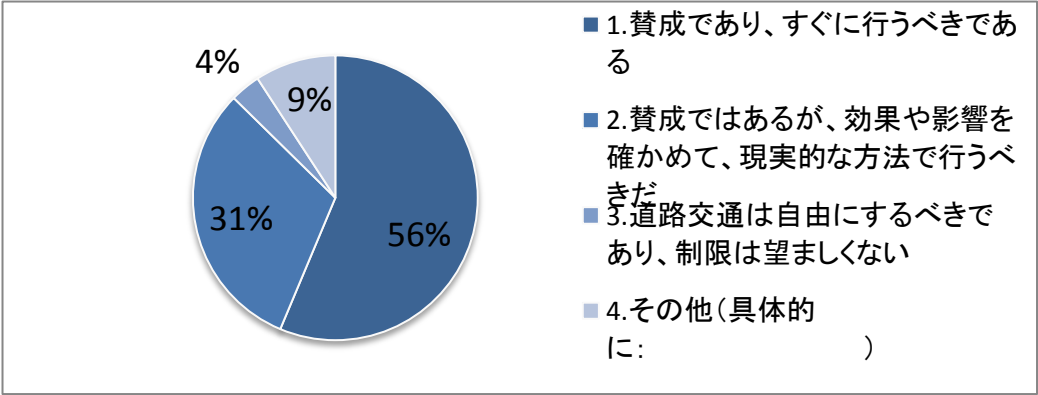
- ・パーク＆ライドはもっと増やすべき。特に朝比奈・大船方面に。
- ・何故上手くいっていないかの分析がされていない。大船方面、朝日奈方面に駐車場を確保し、シャトルバスを走行させるような方策なくして成功しない。
- ・パーク＆ライドは良い方法なのに進まないのは本気でやる気がないから！駐車場を確保し、大々的に宣伝をし、利用客にはお寺などの拝観料を免除し・・・
ふくちゃん号はだれも乗っていないのを良く見る。誰もものらないなら、一般客も乗せるとか何か考えないのですかね？
- ・パーク＆ライド利用者は、特定の寺社拝観料や観光施設の入館料の割引、協賛店での特別サービスなどが受けられます。
- ・パーキングの場所が悪い（渋滞を通過しないと由比ヶ浜の駐車場までたどり着けない）PRが足りない。
- ・方向性としてはよいが、やりかたが中途半端である
- ・県営由比ガ浜地下駐車場は海水浴シーズンには満車のようなのだが、それ以外の時期は空車が多いと聞く。地震による津波の心配が現実的になった現在では、このシステムを有効に活用していくには無理がある。東北大震災以前でもシャトルバスはいつも乗車するお客は少なくがらがらのようだ。駐車場を深沢や大船など内陸に持っていく必要がある。
- ・効果的に実施されているとは思えない
- ・よい方法ですが、利用率が良くない

- ・ 動線を考えた場所に駐車場を配置し、説明をしないと有効性を理解できず、使用する気にならない。
- ・ あまりにも「広報」が貧弱なので周知されていない。
- ・ 良い方向ではあるが、観光客に公共交通の利用を促すには、手法が緩い。
- ・ 松尾市長公約のロードプライシングが全く聞こえてこない
- ・ よい方法だと思うが利用実態がみえないことと来訪者への周知が問題
- ・ よい方法であると思うがもっと利用が増えて車の交通量が減らないと効果は出てこないと思います。

 「パーク＆ライド」や「鎌倉フリー環境手形」の交通施策について、よい方法であるとの回答が全体の5割となりましたが、一方で現実的ではないとの回答が2割を占める結果となりました。
現在運用している4箇所のパーク＆ライド駐車場は、全て国道134号沿いの海岸部のみとなっており、例えば東京方面から由比ガ浜駐車場を利用する際には、鎌倉地域を通過しなければならない等の課題があり、今後は他の場所での駐車場の拡充が必要であると考えています。

●質問8● 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とした考え方に対して、どのようにお考えですか。あなたのお考えに最も近いものを1つ選んでください。

(名)		
1	賛成であり、すぐに行うべきである	49
2	賛成ではあるが、効果や影響を確かめて、現実的な方法で行うべきだ	27
3	道路交通は自由にすべきであり、制限は望ましくない	3
4	その他（具体的に：	6



【「4」、その他回答者からのコメント】

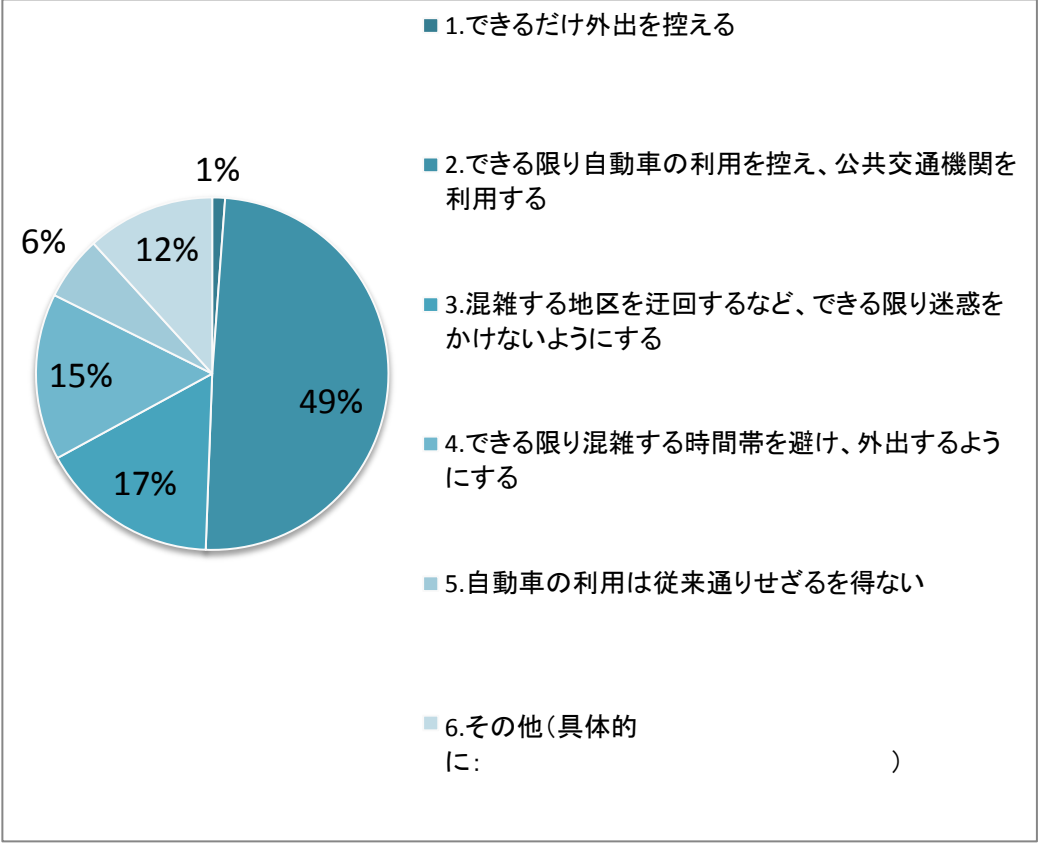
- ・ 外部からの乗り入れを制限するのが重要であり、市民の走行まで必要以上に制限し、生活を不便にするのは本末転倒である。
- ・ 1ですが、鎌倉地域への自動車乗り入れの禁止は鎌倉市住民（生活をしている人々）と観光客では適応を分けるべきだと思います。
- ・ 正月三が日方式
- ・ 賛成であるが、鎌倉に人を呼び込むことも必要である。由比ヶ浜―関谷線を12メートル道路にして駐車場、展望台を設置し「緑に覆われた幹線道路」として鎌倉を甦らせて売り出す。
- ・ バス路線の拡充を条件として賛成
- ・ 特に外部からの流入車
- ・ 賛成であり、すぐに行うべきである
- ・ 賛成だが、生活者（市民）への配慮が必要。
- ・ 程度による。一方通行の強化等なら、やむをえない
- ・ ETCを使ったナンバー識別による市内への入場規制か観光税の支払いをさせる仕組みを作った方が良いと思う
- ・ 週末祝日限定で通年。
- ・ 生活道路に車が流れ込んでくる恐れがあると思います。
- ・ 高齢者や障害者、小さな子どもを含む家庭は制限対象外とするなどの対策が必要
- ・ 観光地の自然環境も考えて賛成。公共の乗り物や自転車で移動しやすい観光地にして欲しい。レンタサイクルが高いと思った。

 自動車の乗り入れや走行を制限するとした考え方について、賛成と回答した方が、全体の約9割となりました。単なる車両制限のみでは観光客の減少や観光業の衰退につながる恐れや、市民の自動車利用への対応等、慎重な議論が必要となります。また、現在本格運用しているパーク＆ライドなどの施策を効果的に組み合わせるなど、複合的に検討を行っていく必要があると考えています。

●質問9● 鎌倉地域において仮に自動車の乗り入れや走行を制限とした場合、どのような協力をしますか。あなたのお考えに最も近いものを1つ選んでください。

(名)

1	できるだけ外出を控える	1
2	できる限り自動車の利用を控え、公共交通機関を利用する	42
3	混雑する地区を迂回するなど、できる限り迷惑をかけないようにする	14
4	できる限り混雑する時間帯を避け、外出するようにする	13
5	自動車の利用は従来通りせざるを得ない	5
6	その他（具体的に：	10



【「6」、その他回答者からのコメント】

- ・ 車を持っていないのでわからない
- ・ 市民の協力は求めるにしても、外部からの乗り入れと市民の必要な走行とは区別すべきである。
- ・ 2の「できる限り自動車の利用を控え、公共交通機関を利用する」に加えお年寄りに利用でき易いシステムにすべき、例：タクシーやバスの無料乗車制度の導入、低床ミニバスの導入、スーパーマーケットの宅配サービスの共同運営による低料金化など
- ・ 外出したくても出来ないのが現状。市民に犠牲を強いら無いことが根本精神。
- ・ 車を所有していないので、普段どおりだとは思いますが周り人（会社等）に気をつけるように広報する。
- ・ 生活者と観光客は別。観光客対策は賛成。
- ・ できるだけママチャリで移動する。
- ・ 他国でも実施していると思われるが、ナンバーの番号を用いて番号別に通行できる時間または、曜日制限をもうける。
- ・ 自転車やバイクを使う
- ・ 期間中の休日は市内全面歩行者天国にする
- ・ 公共交通の無いエリアに居住。外出を控えると経済効果低減。
- ・ 時と場合によるので全面的に自動車の利用を控えるまではいかないと思いますが、もともと休祭日は利用を控える、というか控えざるを得ないので、公共交通機関を利用しています。
- ・ 今まで混雑している週末はなるべく車を使わないようにしていたので。お正月のように規制するのもありかと思います。



「できる限り自動車の利用を控え、公共交通機関を利用する」との回答が最も多くなりました。自動車から公共交通機関への転換に向けては、問6にて回答の多かった「子供や高齢者にやさしい公共交通の充実」の実現に向けた検討が必要になると考えます。特に、交通不便地域の解消や運行サービスの向上など、公共交通機関に自動車に近い利便性や快適性をいかに確保するかが重要になると考えます。

●質問10● 世界遺産にふさわしい鎌倉地域の交通環境とは、どのようなイメージをお持ちですか。ご意見をお聞かせください（自由記述）。

- ・ 路地が路地の雰囲気のままに残っている。
- ・ 歩いて散策しましょう。
- ・ 鎌倉の魅力は神社仏閣だけでなく鎌倉山、鎌倉中央公園、散在が池森林公園 他の公園が多い点でもある。もう少し駐車場があると、市民が緑に親しめる。公園の入り口に駐車場を準備することが交通渋滞の緩和の役に立たないでしょうか。市民の流れを公園にも向ける。
- ・ 外部からの乗り入れを制限し、落ち着いた平穏な街を取り戻すことが世界遺産に相応しいと言える。従来の道路交通政策は、他の市では車両通行止めや一方通行にしているような生活道路まで、観光客の車が入ることを容認している。その結果、市民の安全は脅かされ、安心して外出もできない状況が見られます。東大の宇沢弘文教授がよく言っておられましたが、市民が、安心して歩行することができる、というのは人間としての基本的な権利である。鎌倉の道路交通政策は、そのような基本的なことを看過し、商工業者、神社仏閣の利益の反映であろうが、観光客誘致の方を向いていると言わざるを得ない。それで、どうして世界遺産などを標榜できるのであろうか、甚だ疑問です。例えば、正月並みの車両乗り入制限を土日祝日に行えばよいのです。ボランティアなども動員すれば然程費用が掛かることはありませんまい。大局観に立って、さすが鎌倉だ、と言われるような思い切った、抜本的な方策が実施されることを望みます。担当者レベルの問題に拘泥しない、リーダーシップが必要なテーマです。担当から積み上げては絶対に実現しません。
- ・ 段葛を中心とした鎌倉中心部への車の乗り入れ規制をすることで、鎌倉市の景観が改善されると思います。駐車場の配置問題も車の渋滞問題を鑑みて見直してほしいところですが、難しい問題かとは思います。

- ・ 極論ですが、①混雑の実態を体験してもらう。その実態を多様なメディア（鎌倉を紹介するムックや雑誌の特集）で広報する。②調査済みとは思いますが、スイスのツェルマット、ドイツのローテンブルクの様に観光車輛の完全締め出しをする。世界遺産登録は良いキッカケになると思います。事業者からは反対意見が出るかと思いますが、世界遺産を背負うのは自分たちだという意識を持って理解していただくべきでしょう。

旧国鉄大船工場の跡地など、パーク＆ライドの駐車場に活用できないものでしょうか。

県道と市道の管理の一元化（誘導道路標識の分かりやすい書式など）、スマホによるガイドなど知恵はまだでるかと思いますが

現在の道路の拡幅は「鎌倉らしさ」損なうので（お祭りの時に出る屋台を規格化されたコンテナに押し込めば風情が無くなるように、空間の狭さや混沌は一種の風物ですから）安易に進めるべきでは無いと思います

- ・ イタリアのフィレンツェを見習いたい
- ・ 自動車等の交通量は少なく、その代り、公共交通機関以下のように充実しているのが望ましいと考えます。
 1. 乗車料金が安いこと（湘南モノレールなどは高すぎる・・・小田急並みにすべき）
 2. どこでも乗り降りができること（場所によっては、バス停が少ないし、電車の駅などには自転車・オートバイなどの無料駐車場を設けるべき）
 3. 時間間隔が短いこと（たとえば、バスなどは、時間帯や路線などによって、20分～40分も間があいている。これだと必要な時間に公共交通機関を使えず、自家用車を使うしかない。さらに、それゆえ出先では駐車違反をせざるをえなかったりする。）
- ・ 世界遺産の申請をしてしまったので、取り返しがききませんが。（小生は強力に反対しておりました）
 1. 道路事情への影響を危惧すると上記にコメントしていますが、まったく行政ができていないと思います。世界遺産に認定された場合のその影響を考えてその対策を打ってから申請すべきでした。ここが松尾市政のまことに稚拙なところですよ。そもそもユネスコには世界で日本が一番資金援助をしています。一方米国は事情もありますが、ゼロです。そこで日本は援助していることを正当化するために、各地に申請を強力進めているわけです。申請を承認されてもなにも鎌倉はどこからも援助はありません。それに呼応した鎌倉市政は稚拙だったのです。国の官僚の誘導にまんまとかかっただけです。小生現在退職後、大学で政治学を勉強しなおしていますが、大学の教授もそのように解説しています。観光客が増え、潤うでしょうとのことでしたが、すでに承認された場所の実態調査で一年程度は増えるが、すぐに戻るとの結果がでています。以上厳しいコメントですが、これが鎌倉市政です。
 2. 道路対策ですが、これまで、松尾市長にお話ししましたが（まったく感度はわるく、きょとんとしていました）鎌倉は外部との接点ですべて切通しです。県・国との交渉になりますが、朝比奈を降りていき、横横高速に入るところの渋滞は異常です。もともと立体で高速に乗れる計画でした。いつの間にこの案はうやむやになりっています。世界遺産問題よりこの問題チャレンジされることを強く提案します。
- ・ 幹線道路の恒常的な混雑により、生活道路に流入してくる車両による渋滞がしばしば発生している。近隣住民は車両がすれ違うポイントとタイミングを心得ているが、市外から入ってくる観光客などの車両がカーナビなどの案内に随い進入してくるのが原因の一つではないかと考えられる。住民以外の車両による鎌倉市街地への進入を規制するか、一方通行にするなど交通量の総数を減らす対応をしてほしい。
- ・ 鎌倉は谷戸の都市である。世界遺産に殆んど谷戸は関わりが無いが、分らず屋は緑が大事だと言う。世界遺産に関わりのある緑は守らなくてはならないが、市民の生活がもっと大事である。これだけ谷戸があれば生活周辺の緑は十分である。もう住宅地の開発はしなくてよい（止めさせる）、文化遺産を守りつつ、交通インフラを整備することである。山の上に道路を造ればよい。
- ・ 劇的に改善されるという名案はなかなか無いかと思いますが。県警の全面的なご協力を得て、地道な積み重ねが必要かと思いますが。なお、小生個人としては、休日は、近隣の緑地でのボランティア活動の日々であり、市街地の混雑ぶりについては、門外漢です。
- ・ 公共交通機関が発達した町。歩く人を優先する町。車を避けるために歩道が人で鈴なりになるようなことのない町（「土日祝日の大仏前の歩道のような」「マイペースで歩くことが困難な歩道」をなくした町）。
- ・ 正月に行うような交通規制を毎週末に行うこと。
- ・ 狭い地域に道路の拡幅等は財政上も困難であり、外部からの流入車を制限することが最も現実的な解決策と考える。（市内への入場料を徴収し道路整備にあてる）緊急の課題としては小袋谷跨線橋（現在工事中）の早期開通を望む。（狭いところを車、自転車、歩行者が通行、危険）
- ・ 休日、旧市街にマイカー進入禁止、正月3が日のように観光客も生活者も公共車はEVやHYBV 個人移動は公共の自転車
- ・ 小袋谷あたりの駐車場を整備し、休日の観光目的車両の流入を南北でシャットアウト。鎌倉街道は、瓜が谷の狭路を整備するなどして、片側車線を回遊型一方通行路として整備し、域内車両も利用を制限。若宮大路沿いの景観を破壊しているビル群を破却し、道を拡げ、大船から稲村ガ崎まで（岐れ道、長谷へも分岐）トロリーバスを設置。切り通し内への自家用車での観光は、平日も含め、基本的に阻止する。兎に角、徒歩を中心として、歴史を考え、景観を楽しめる観光地とする。
- ・ 歩行者が安心、安全に歩けること。長谷や金沢街道などの現状はよその都市に比べ恥ずかしいほど無策である。
- ・ 廃ガスによる環境破壊をなくす。（電気自動車を優待（例えば、駐車料金の割引））ポイ捨ての厳罰化。安全運転。等々を実施し、古都のイメージアップを図る。
- ・ 年中渋滞している場所が、世界遺産になれるわけじゃないですよ。なっても美観の面から恥ずかしいだけ。
- ・ 大船、腰越、逗子、朝比奈に駐車場を完備し、鎌倉市内へは徒歩、自転車以外の乗り入れを禁止。お正月と同じ規制を土日に実施することがよい、
- ・ 古都に相應しい静かで落ち着いた環境がベストであるが、何せ土地が狭く環境改善は難しいのではないかとと思う。住民が極力公共交通機関を利用するなど市を挙げての改善策が必要と考える。
- ・ 安心して散策できる自動車締め出しエリアは要所要所に設けるべき。その安心感にて鎌倉のイメージアップにつながると思われる。首都近郊にある世界遺産となれば、並みの規制では収拾できそうもない。鎌倉らしい大英断の観光地づくりを期待します。
- ・ 外から観光などで訪れた者がストレスなく移動できる交通環境。
- ・ 武家の古都とに相應しく、車が少なく、渋滞のない空間をイメージしています。
- ・ 交通量は、快適さを保てる許容量を越えないよう管理されている。
- ・ 一部の歴史、文化的地域は基本的に歩行者天国とし、観光客が散策したり、徒歩、自転車による移動が安全にできる。その他の地域は、極力自動車の流入を抑止し、バスなどの公共交通が時間通りに運行できる。ロンドン市街地のように、市外からの車には一律通行税を徴収するのが効果的だと思うが、そうする事でどれくらい観光客が減少するかを調査したり、試行して検証するなどする必要があると思う。
- ・ 地元のエゴ・便益ばかり考えるのではなく、観光客から得られる利益で地元の交通環境をより便利に、世界遺産にふさわしく充実させてゆくもの。
- ・ 歩行者中心の環境で自動車と完全分離された状態。正月三が日の環境が理想形と思う。もっと実施すればいいのにと毎年感じる。仕事の車が少ないので、影響は軽微とを感じるが、これは普通の週末も同様。
- ・ 交通環境とは利便性と安全性を両立させることで、利便性と安全性が反する状況の場合は安全性を優先すべき。世界遺産とは直接関係があるとは思わない。

- ・ 鎌倉の地形状また歴史的経緯からして道路を新設したり拡幅することは税制面からもきわめて難易度の高い問題であるから、あるエリアに対してはマイカー等の規制はやむを得ないと思う。

- ・ 町並みを見ても中途半端で恥ずかしいです。例えばガードレールは茶色や木目プリントに統一したり、集団のバイクは鎌倉市内には入れさせないなどを徹底して欲しい。我が家は県道に面しているため、暴走族の通り道になっており、窓を閉めていても暴走族が通過するとテレビや会話が全く聞こえない。また夜中であれば、寝ていても爆音で起きてしまうほどです。こんな環境で「世界遺産」とは皆に言えないです。

- ・ 観光名所への道路はどこも狭いので、混雑時期の自動車の乗り入れ規制はひつようではないかと思います。たとえば、乗り捨てのレンタル自転車利用。。。

- ・ 世界遺産だからどうすると云う考えを持たない。文化都市としての矜持を日常的に持って欲しい。市民も当然だが、市職員の姿勢が弱すぎる。

- ・ やはり人に優しいエコな交通環境

- ・ ドイツのフライブルグのように公共交通機関を活用する。休日に限ってスイスのツェルマットのように電気自動車のみとする。

- ・ 交通が混雑することが分かっているながら世界遺産登録をしようとするのは、核燃料の最終的な処理方法がわからないのに、原子力発電を推進するのと同じ。交通問題を解決して、すっきりした鎌倉を見てもらえるようにしてから世界遺産登録を進めるべき。

- ・ 市で古刹等をめぐる専用ミニバスを走らせる。

- ・ プラハあたりを視察して、世界遺産にふさわしくないことを思い知った方がいいと思う。

- ・ できる限り自動車の入りが少なく、徒歩で移動する観光客にとっても安心できる交通環境を整備すべきだと考えている。

- ・ 住民にとっての生活環境の側面とは異なる側面をあえて強調するのであれば、次のとおり
○観光スポットの点Aと別のスポット点Bとを効率的につなぐ「線の交通手段」を提供すること。

線の例：八幡宮→大仏

交通手段の例：ミニバス（ポニー号、こまわりくん）の導入によるバスの増便（定員が減っても、頻度を増加）・路線の増加。

レンタル自転車が安心して走れる道路環境の整備。人力車が安心して走れる道路環境の整備と料金補助。京都のような観光タクシーの充実。

○観光エリアを安心して散策できる、「安全な、面の交通環境」を提供すること。

面の例：鎌倉駅東口?八幡宮?頼朝の墓?報国寺交通環境の例：若宮大路を歩行者天国に（→そうしても大丈夫なように、バスの迂回路等を作る。）

○極端な例を言うなら、世界遺産にとってなんの変哲もない今の市役所は今の場所にある必要はなく、大船駅前にでも移転する覚悟があるか？

（ミュンヘン等の市役所は、それ自体が観光名所になっている。）

今の市役所の跡地を木造屋根の巨大な「道の駅」にでもしてはどうか？

やるんだったら、きれい事を並べ立てるのではなく、そのくらいの覚悟でやってもらいたい。極端な話であるとは言え、市有地を供出すれば済むプロジェクトという点では、むしろ現実的なアイデアではないか。（私は現状維持程度で仕方がないという立場なので、鎌倉市が市民に犠牲を求めてまで現状改革を訴えるというのなら、まずは市に身を切る覚悟があるか、という問題提起です。喧嘩を売っているのではありませんが、そこまで熟慮したうえで施策を論じていただきたい、と思うものです。）

<その他補足>

A) 鎌倉で生活してみて、頭を痛めるほどの交通渋滞を感じるのは、

○八幡宮西側：小町通り出口 北鎌倉方面

○八幡宮東側 浄明寺付近の休日

○大仏前 長谷寺前の休日

○夏場のみ、国道134号線・稲村ヶ崎 腰越

○県道藤沢鎌倉線の平日の夕方

○急に雨が降り出した時の大船駅東口ロータリー程度であり、いずれも耐えられないレベルとは思っていません。

B) 「住民の交通渋滞の苦勞より観光客へのおもてなしを優先すべき」というのは、例えば、正月や鎌倉花火のときの交通規制は「喜んで受け入れるべき（既に受け入れている）」ということです。それが流鏝馬やアジサイや紅葉の週末に拡大されたとしても、それを嫌がる住民は鎌倉にはいないと思っています。

- ・ 自動車、自転車が歩行者の妨げとならないようにする。

- ・ 長谷大仏の周辺では道幅、歩道も狭く観光客が車道まであふれている光景をよく見かけます。鎌倉らしい恰好させた警備員などを休日に配置してはいかがでしょうか。

- ・ 業務用車の乗り入れ以外、走行時間制限。大町の通りなどをう回路とし、若宮大路から長谷までホコ天。

- ・ 観光都市でなくす。従い交通だけでなくトイレやごみの問題もあるので観光客より入場料を頂く。

- ・ 幹線道路と生活道路との差がはっきりしている。

小路、裏路、生活道路に鎌倉らしさが出ているイメージを持っています。

- ・ ヨーロッパのいくつかの都市のように車の乗り入れを制限した「歴史地区」を見るとき、鎌倉地区だけでも、日曜祭日歩行者天国とまでは出来ないにしても、せめて何らかの制限が出来ればと思います。

そのためには鎌倉地区外で駐車場（それも駐車料金があまり高額でない）を増加させる必要があると思われます。

個人的には、市外の知人を案内する時、JR・モノレール・江ノ電に乗り降り自由のフリー切符を使っています。

地価の高い土地柄から至難のことだと承知はしていますが、例えば大船駅の近くに大きな駐車場が出来ればなぁと思うことがあります。高速道路へのアクセスが比較的便利でない現在でも、この状態ですから「ハイシーズンには車は混む」ことをうまくPRするしか現実的な手段は無いのかもしれませんが。

●現在運用している4箇所のパーク＆ライド駐車場は、国道134号沿いの海岸部のみであるため、今後は他の場所での駐車場の拡充が必要であると考えます。

「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言（平成8年5月）」の中に盛り込まれた、深沢地域と鎌倉霊園でのパーク＆バスライド施策については、平成11年度に社会実験を実施しております。しかしながら、本格実施に向けては利用可能な駐車場が確保できない等の課題があり、現在に至っています。

深沢地域と鎌倉霊園方面以外の駐車場整備においても、利用可能な駐車場所の確保が課題となっています。

- ・ 世界遺産を巡る交通ネットワークが整備されており、それを使用して遺産を回るネットワーク・・・路面電車、モノレールなど環境にやさしい交通網

- ・ 観光客には市内を歩行または自転車や循環バスで移動してもらう。住んでいる人や働いている人は、排気ガスを抑制するハイブリッドカーや電気自動車の利用を高めていく。それにより三方が山、一方が海の鎌倉中心市街地の快適な空間を創造する。そのためには観光客の2割という自動車利用者を限りなくゼロに近づけることが必要だ。もちろん住んでいる人も必要最低限の車の利用にとどめ訪れる人を歓待する。世界遺産のまちはゆっくりとした時間が流れてほしい。豊かな自然と風格のある歴史遺産をこれ以上車公害で痛めつけてはいけない。

- ・移動交通(本来の交通システム)と、観光者に対する施策が分離されている。
従って、１) まず自動車を走らせない道路を決める＝観光に直接つながる路線、２) 車を走らせる路線は観光地への循環バスなど専用にする、３) も一度初めから１) の道路を選定すること。パーク＆ライドのバスの利用状況の低さはこのシステムの失敗を示すものである。本当に実施するなら車で観光できないように１) の路線をはっきりと決めて、車の通行禁止にする(曜日、季節、時間を決めても好い)。
このくらい厳しく考えなければ、新しい道路を作る余裕のない鎌倉では実効が伴わない。・・・と思う。
- ・マイカーを制限し、公共交通機関を整備・充実させ、輸送力を高めること
- ・①将来的には市の中心部への公共交通機関以外の乗り入れを禁止。
②公共交通機関も極力制限。
③ディズニーランドのような歩行中心の街を作る。
- ・鎌倉は古都、海、山といった文化や自然のイメージが強いので、自動車で慢性的に渋滞しているというのはイメージダウンにつながっていると思います。一般車の交通量を下げ、バスが時刻通りに来て渋滞にはまらず、時間通りに到着するといった交通状態になれば、安心してバスを利用でき、一般車を使う必要がなくなるといった良い循環になると思います。
- ・歩道が整備された歩行者最優先の環境。休日の自動車の使用は鎌倉地域住民及び許可証制度。
- ・土、日曜日に段葛(下馬～八幡宮)を歩行者天国にする。
- ・公共自転車 公共電気ミニバス
- ・少し手前に駐車場等を用意し、そこから、市内の観光地に無料送迎のマイクロバス等が走る感じ。
その駐車場に車を止めると、豊富なオプション観光等が申込みできたりする等、官民一体でサービスを充実させて、駐車場利用を促進させる。
- ・郊外に大型駐車場をもち、観光区域には循環バス等で乗り降り自由として、観光客のマイカーの進入を制限する。
- ・車でくるな・・・以上
- ・まずは住民の車での移動を妨げない環境および住民の歩行者・自転車の安全な環境を第一に考えていただきたい。世界遺産に登録されることは誇りであるが、住民の移動環境・安全を犠牲にするような事態は到底認められない。
私たちはここで日々の生活をしているので、本末転倒になると思います。
- ・「パーク＆ライド」や「鎌倉フリー環境手形」では手ぬるいです。 緊急・障害者車両除いて公共交通機関も進入禁止にするべき。
- ・出来るだけ自動車の乗り入れを制限し、歩行者が安心して歩ける、また自転車が歩行者の安全を損なわないように走行できるような交通環境が望ましい。
- ・駐車施設も景観にあったものを用意する
- ・歩く」ということを可能な限り実現すること。どこの世界遺産もこれができている。特に、見学型ではなく滞在型の世界遺産がこれからのトレンド。
- ・鎌倉の世界遺産は地域を対象としているので、該当地域内の住人の生活と観光を両立させないと成り立たないと思います。
また、鎌倉の場合、津波・がけ崩れの危険性と共存するしかないのでみんなが避難できる交通環境を大前提に整備していくべき。
- ・公共の交通手段を出来るだけ使い移動する。鎌倉観光ワンコインバス世界遺産めぐりなどのルートを作り２０分おきにはしらせる。
- ・一般車両の乗り入れが厳しく規制され、公共交通機関が充実した交通環境。鎌倉市を、面的な連続性をもった一つのテーマパークとして考えることも必要である。
- ・乗り入れ規制、渋滞緩和、排ガス減少
- ・ゴミ、路上駐車のマナーをよくする。歩いて居心地のいい町にする。歴史のあるものを大切にする。
寺院などでのむやみな金儲けがあからさまに出ていところに観光客を呼ばないで欲しい。鎌倉の品格が下がる。
鎌倉市の住民としてプライドを持って紹介できる町を作って欲しい。
- ・規律正しい武家文化のような交通環境・・・歩道の幅を広げたり駐車場を増やす等の事は、難しいと思います。そこで、一番手を付けたくないところだと思いますが、皆様の意識改革かなと思います。
- ・質問10の回答…質問2, 5でも述べたが、道路幅、特に歩道幅の狭いことが気に掛かっている。今後、世界遺産に登録されれば、身体の大い外国人観光客も増える だろうし、それにつれて、トラブルも増えるのではないだろうか。
- ・文化を守るために住民、観光客も特別なルールを粛々と順守しながら生活、行動することが、あたりまえの環境であること。ロードプライシングなど特殊なルールを清々と了解する事など。鎌倉には、車ではこれない事を理解してもらう。そのために隣接する他市に協力を仰ぎ、駐車場の確保、jrやバスとの協同を実現する。隣接する他の自治体も車を預かる事による二次的な顧客確保ととらえ、そこでお金を落としてもらえるように地元と協力する。
- ・正月のように、旧鎌倉地区の車の土日休日乗り入れ禁止。電柱の地中化(辻説法通りなど)。人力車の台数制限。はっきり言って交通渋滞を引き起こす邪魔ものです。観光スポット周辺に交通指導のための有償ボランティアをたくさん配置してほしい。(生活のために車に頼らざるを得ないのに、観光客に「なんで車が走るのよ」という目で見られるのはたまらない)
- ・電気自動車や天然ガス利用の公共のバスで名所を回れる。マイカーは障害のある人などを除き乗り入れ禁止にする。
- ・世界遺産に賛成。いまのままでよい。
- ・実際に生活している住民がいる地域が、世界遺産となったとしても生活は変えようがないので、世界遺産と生活環境と交通環境を一緒に考えること自体難しいと思われます。
- ・渋滞や路上駐車のない道路状況、散策している歩行者が往来する車の様子を気にしないで歩ける状態。
- ・コンパクトシティの考え方です。交通機関を多く使用しなくても、生活移動できる都市構造にする。
- ・長谷の地域に住んでいるので思うことは大仏前の通りの歩道は狭くガードレールもないので混んでいると歩行者が車道に降りてくることがとても危険だと思います。世界遺産に登録されて今よりも訪れる人が増える場合は何らかの対策を取らないといけないと思います。



鎌倉市では、平成24年5月に、市長の諮問機関である「鎌倉市交通計画検討委員会」を設置し、主に休日の鎌倉地域を対象とした交通渋滞の緩和に向けた検討を行っています。
特に、本年6月に世界遺産に登録された場合、より一層の観光客が集中することが想定されることから、本検討委員会の中で、鎌倉地域の交通渋滞の緩和策として、出発地から自動車ではなく公共交通機関の利用を促進した鎌倉フリー環境手形のフリー区間を拡大するなどの検討を行っています。

【アンケート結果について】

鎌倉は、わが国で初めて武家政権が誕生した地であり、特に三方が山、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。

そのため、自動車の流入交通量に対して、十分な交通容量を有しておらず、交通環境の悪化が問題となってきました。

このような背景の中、平成3年には鎌倉市の交通体系についての基礎調査を開始し、その後平成7年7月には、休日の鎌倉地域の交通渋滞を早期に解消することを目的に、「鎌倉地域交通計画研究会」が発足しました。本研究会は、

- ①市民主体で取り組んでいく
- ②現在ある交通施設を基本として取り組んでいく
- ③実験で効果と課題を確認しながら計画の具体化に取り組んでいく

の3つを基本方針とし検討が進められました。また、平成8年5月には「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」を作成し、20の施策についての計画案がまとまり、そのうちの5つの施策については現在本格運用に至っています。さらに、平成13年にはこれまでの研究会の活動の総括として、「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言・その2」が取りまとめられ、活動について一定の成果が得られたことから、研究会は解散となりました。

その後、平成14年11月に鎌倉市交通政策研究会が発足し、交通マスタープランやオムニバスタウン計画の改訂、鎌倉地域の地区交通計画について検討をしてきました。

しかしながら、平成13年の交通計画研究会の解散後から今日に至るまで、パーク＆ライドや鎌倉環境フリー手形などの本格運用をしてきましたが、依然として休日には慢性的な交通渋滞が発生しており、また今回のアンケート調査でも、休日の交通渋滞は深刻であり、生活道路にまで車両が流れ込んでいるとの回答が多く、これまでの交通施策では抜本的な解決には至っていないのが現状です。

そこで昨年5月に、市長の諮問機関であり、市民をはじめ、商工業者、観光商工業者、交通事業者、学識経験者などで構成される「鎌倉市交通計画検討委員会」が設置され、鎌倉地域の交通環境の改善に向け、更なる検討を進めているところです。

なお、本検討委員会の資料や議事録につきましては、随時市ホームページに掲載しておりますので、是非ご覧ください。

ご協力ありがとうございました。

まちづくり景観部交通計画課交通計画担当

【お問い合わせ先】

鎌倉市経営企画部秘書広報課広聴担当

〒248-8686 鎌倉市御成町18番10号

TEL 0467 (23) 3000 内線2505

FAX 0467 (23) 8700

e-mail emoni2505@city.kamakura.kanagawa.jp