

2014年1月31日

鎌倉交通計画検討委員会 専門部会  
部会長 久保田 尚 様

県道金沢鎌倉線の交通渋滞を  
考える地域住民の会

「新規循環バスの社会実験」についての意見書

貴委員会並びに部会に於かれましては、県道金沢鎌倉線の交通渋滞解消のためにご尽力賜り、厚く御礼申し上げます。

さて今回実施予定の「新規循環バス」の社会実験について、日頃より渋滞に悩む地域住民の有志が会を結成し、意見を申し述べます。

この施策は該当地域の住民に対する救済策と位置付けられていますが、私達は、当該地域の住民が真に何を救済して頂きたいかの意向、住民の動向、現況の把握、分析を充分行うことなく、この社会実験を決定したことに対し疑問を持つものです。

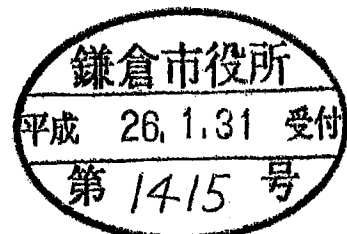
私達が真に求めるのは渋滞緩和策であり、公共交通の転換策ではありません。  
第5回専門部会(2013年1月17日)の資料「消防本部 警防救急課の報告」にも「緊急走行に苦労している状況が伺える」とあります。

渋滞ピーク時には双方向渋滞する場所があります。高齢化の進む中、救急にさえ支障を来すような渋滞が緩和されることが私達の命を守ることにつながり、最も重要な救済策です。

◎今回の社会実験の問題2点

① 利便性について:

- ・従来路線と比較すればこの社会実験の「新規循環ルート」は一定の所要時間の短縮にはなるものの、渋滞ピーク時には逗子ハイランドが踏切まで約1キロに亘って渋滞し、加えて大町も渋滞することからPTPSの採用も功を奏するとは思えません。通常、鎌倉駅までの所要時間が10数分ところを3倍～5倍の時間を要して新規循環のバスを利用する住民は限られる、と思われます。
- ・久木踏切で対向車を止めて踏切を渡る事による更なる渋滞の懸念。
- ・渋滞ピーク時に中型バス 20 数台の運行による更なる渋滞の懸念



## ②安全性について(実地検分の映像拝見)

- ・ 誘導員の配置が予定されているものの、53人乗り中型バスが対向車線にはみだし大きくカーブしながら左折し、踏切を渡る際、人も自転車も同じ踏切を渡ることからの安全性への懸念
- ・ 踏切で中型バスは大きく左右に揺れることから、乗客の安全性への懸念。

以上の理由により現在の鎌倉市の厳しい財政状況を勘案すれば、多くの当該地域の住民が求めない費用対効果が疑問視される施策に約444万円の巨額の市税を投じての社会実験は再検討して頂くことを求めます。

## ◎住民ニーズに適した交通政策の提案

- ①専門部会のご議論にあるように、渋滞ピーク時の数時間の流入規制の社会実験の実施。
- ②平日を含む二階建てバスの乗り入れ禁止。

\* 最終的にはパーク&ライドの実施に向けて、朝比奈ICの周辺に大型バスも駐車でき場所(借地)の確保を検討して頂きたい。

以上の施策は十二所、浄明寺の限定された住民(西御門、雪ノ下、二階堂、浄明寺1、2丁目の住民は歩く方が早いので今回の実験ルートを利用することは考えにくい)に限らず、広範な金沢鎌倉線沿線の住民及び多くの鎌倉市民、観光客が恩恵を受けることになる抜本的渋滞緩和策である、と私達は信じます。

## <付記> ○住民の動向 (傾向)

- ・ 11時までに脱出する
- ・ ハイランド→久木小学校前→トンネル→逗子駅→(電車)鎌倉駅、
- ・ ピーク時はできるだけ外出を控える(街中混雑している故)

## ○現況

- ・ 十二所には歩道の縁石が高く、切込みもなく、緊急車両を通すために歩道に乗り上げることができない箇所があります。
- ・ 議事録(第8回専門部会)について  
東泉水停留所は2か所あります(片方だけではありません)  
今回予定の循環バスルートは鎌倉側にはすべて双方向の停留所があります。

尚、二月議会にこの内容の陳情書提出を予定していることを申し添えます。