

鎌倉市地域公共交通計画（素案）に対する意見と市の考え方

No.	御意見（原文）	市の考え方
1	<p>1)県の施策のシーライドをさらに活用⇒鎌倉-江の島間の移動を新設。由比ガ浜もしくは材木座の既存の漁船を観光移動に活用する。                      当然、一般の漁船が運賃をもらい観光客を乗せることになるので国土交通省の規制緩和が必要。特区などの制度を活用できないか。安全性に関する担保がもっとも重要になる。これは、漁獲量の変動で安定しない漁師の生計を安定させる手段にもなり、また、住民である漁師と観光客の人的交流、相互理解にもつながる。小さい漁船なので、運航率の問題はあるが、江ノ電などで代替すればこと足りる。                      また、市がまたぐので調整が難しいので、腰越漁港との間での運行からスタートしてもよい。私もこのルートができれば、移動手段としてだけでなく、単純に乗ることを楽しむために乗船してみたいと思う。</p>	<p>ご案内のかながわシーライドについては新たな観光コンテンツとして湘南港を起点とした海上交通として運航が始まっています。海上輸送には乗船場となる港の整備などが必要となるため、現状では地域公共交通としての活用は難しいと考えておりますが、今後の運航状況について注視してまいります。</p>
2	<p>2)Emobi、シェアサイクル、Trouperなどのすでにある民間のインフラをさらに活用して、鎌倉-江の島間の片道での利用を告知、促進する。これには、江の島（腰越の方が市内なのでやりやすいかも）側にも乗り捨てられる場所の確保が必要である。</p>	<p>地域公共交通計画では、新たな地域公共交通の運行手法としてオンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等の導入の検討を施策としてあげています。                      ご提案いただいている電動トゥクトゥク（Emobi）は事例として示していませんが、新たな地域公共交通の導入を検討する際には、頂いたご意見も参考にさせていただきます。</p>
3	<p>3)上記の2)の案は、大船駅や鎌倉駅のターミナルで、終バス後の自宅への帰宅にも活用できる。Emobiでは、鎌倉駅西口の営業所から自宅に乗って帰宅し、翌朝出勤時に利用し、鎌倉駅に戻すプランがすでにある。自転車の場合は、片道利用もあるので、住宅街にさらなるシェアサイクルポートの設置について、市が土地の確保の手助けや、可能であれば、補助金制度を創設できるとよい。実際は、終バス後に限らずいつでもレンタルする台数があれば、住民が気楽に利用できるはずなので、告知の手伝いを市ができるとうい。</p>	<p>地域公共交通計画では、新たな地域公共交通の運行手法としてオンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等の導入の検討を施策としてあげています。                      ご提案いただいている電動トゥクトゥク（Emobi）は事例として示していませんが、新たな地域公共交通の導入を検討する際には、頂いたご意見も参考にさせていただきます。</p>
4	<p>4)鎌倉駅周辺から江の島までの徒歩での海沿い、常盤山-鎌倉山-広町緑地-江の島の縦断ルートを整備し、デジタルでよいのでマップを作成し、徒歩観光を促す。実際、日本人・外国人問わず歩いている人はいると思う。市や観光協会による周知がポイント。</p>	<p>本市では歩いて楽しめる観光を推進しており、ぶらり鎌倉マップといった特定のエリアのマップを作成しております。お示しいただいたルートについては、今後ぶらり鎌倉マップを作成する際の参考にさせていただきます。</p>
5	<p>1)鎌倉駅東口-鎌倉山ルート                      可能ならばミニバスでいいので、西鎌倉駅（できれば、腰越行政センター）までの延伸を求めます。私は梶原の住民ですが、よく買い物や食事に西鎌倉の店舗を利用します。自家用車を使っていますが、自家用車が使えないときや高齢者の移動にはバスが便利です。                      そこで、常盤・笛田・鎌倉山・西鎌倉（津西）の店舗をめぐるスタンプラリーはどうでしょうか。店舗にも協賛してもらい、割引や特典付与をし、そのスタンプラリーの告知を市やバス会社（鉄道会社）ができれば最高です。沿線には、梶原口には、ポンポンケーキ、かかん、かまあいな、もり崎、写楽など、鎌倉山には、ブックカフェ惣、ハウスオブフレーバーズ、榎亭、ル・ミュウ鎌倉山、ローストビーフの鎌倉山、苔丸、また、西鎌倉には、韓の台所、盛華園、シリス、栄寿しなど地元の人気店が目白押しです。この企画は、高齢者の外出促進や観光客の周遊＝分散観光にもつながります。</p>	<p>目的施設の誘導や代替となる目的地の案内は、交通渋滞の解消や公共交通の維持にも繋がることから、頂いたご意見は施策を展開する際の参考にさせていただきます。</p>

6	<p>2)大船駅・藤沢駅―桔梗山ルート  昨日、マスタープランへの意見書にも書きましたが、野村総研跡地を観光施設として開発する案を提案します。キャンプ場、たけのこ狩り、建物は大改装もしくは立て直して遠景ですが、海が見えるホテル新設はいかがでしょうか。途中の橋の補強が課題ですが、これこそ宿泊税から発展させて観光税をのべ1,600万人から広く徴収できれば、財源になると思います。そして、大船・藤沢駅―桔梗山ルートを野村総研跡地に立ち寄るルートにします。  梶原口が終点のルートも延伸して、野村総研跡地を終点とします。大船からのルートは、途中で、プランデルブ、ペクニコバなどの名店がありますので、その特典などをつけてバス会社の協力をもらって、告知します。桔梗山終点から峯山・八雲神社・大仏切通経由のハイキングコースを整備して告知します。実は、このルートは、葛原岡神社・銭洗弁財天を抜けて鎌倉駅方面に出たり、北鎌倉駅に抜ける徒歩観光ルートにもなります。</p>	<p>野村総研跡地の活用については、有効利用が図れるよう、引き続き検討してまいります。  なお、宿泊税を含めた受益者・原因者負担の仕組みの検討については重要であると考えています。お示しいただいたハイキングコースの整備等含め、第4期鎌倉市観光基本計画実施計画（アクションプラン）を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
7	<p>1)鎌倉駅東口から報国寺に行く（または帰路）バス路線の混雑が見られる時間帯があるように聞いてます。ミニバスを使い、観光社寺をめぐる周遊ルート新設を検討したらどうでしょうか。たとえば、鎌倉駅東口を起点として、材木座・光明寺で折り返し、大町（八雲神社・妙本寺・本覚寺）、宝戒寺前―鎌倉宮で折り返し―浄明寺・報国寺―明王院もしくは峰本朝比奈店で折り返し。この案は、私が以前いた奈良の観光周遊ミニバス（当時は100円で乗れましたが今は値上がりしているようです。最初は観光庁などの補助金を使って100円とか200円で提供し、需要が上がってきたら値上げしてもよいと思います）からヒントを得てます。需要はあると思います。  ぐるっとバス 奈良交通公式ホームページ   このルートの一部は、移動困難地区も含まれており、観光客の需要喚起によって住民の足が確保できる一石二鳥の案です。上記と同様、飲食店や物販店をめぐるスタンプラリーも需要喚起につながると思います。もっとも各店舗が、販促に参加するかは判断すればよいと思います。</p>	<p>目的施設の誘導や代替となる目的地の案内は、交通渋滞の解消や公共交通の維持にも繋がることから、頂いたご意見は施策を展開する際の参考にさせていただきます。</p>
8	<p>1)これは、県や国の範疇になると思いますが、田谷に整備される湘南横浜高速道路から手広・深沢への流入アクセスが課題になると想定されます。  この解決案として、川名から柏尾川の上に道路を新設して、深沢エリアに直結できないでしょうか。この案は、ある国会議員に相談したところ出てきた案です。</p>	<p>河川内に道路を整備するには、河川内に支柱等の構造物を設置することとなり、川の流れの阻害に繋がることから、柏尾川の上空に新たな道路を整備することは非常に難しく、現時点では計画としての熟度が低いため記載は控えさせていただきますが、渋滞対策として新たに道路整備をする際にはご意見を参考にさせていただきます。</p>
9	<p>2)パーク＆ライドの一大拠点を深沢に整備し、観光流入の自家用車、観光バスはここで駐車するよう促します。ここからは、次世代交通（自動運転も含む）シャトルミニバス、Emobi、シェアサイクル、Troupier、徒歩などさまざまな手段で移動可能です。</p>	<p>深沢地域では鎌倉駅周辺、大船駅周辺に並ぶ新しい都市拠点を目指して土地区画整理事業が進められており、将来、新たな賑わいを創出するエリアとなることから、まちの中に自動車交通を呼び込むこととなるパーク＆ライドの駐車場を整備することは、新たな交通渋滞の発生源にも有り得るため、深沢のパーク＆ライドは削除させていただきました。  なお、深沢地域の交通HUBとしての可能性については、新たに立地する施設の状況を見ながら検討してまいります。</p>
10	<p>3)上記の「ぐるっとバス」（仮称）を、村岡駅―深沢開発地内数か所＋鎌倉中央公園―桔梗山―野村総研跡地―梶原口―常盤山住宅―鎌倉駅西口に新設したらどうでしょうか。できれば、観光庁などの補助金を活用して、最初は通常の価格より安く提供できるとよいです。</p>	<p>深沢地域の新都市拠点及び東海道本線新駅を見据えた地域公共交通の検討については、「東海道本線新駅開業を見据えた路線バスネットワークの構築」として施策に位置付けております。  なお、路線バスの運賃等による利用促進策については、バス事業者とも連携し検討してまいります。</p>
11	<p>1)市役所―なごやかセンター間に送迎バスがあると思います。こちらを、一般の近隣住民の移動手段として開放できないのでしょうか。</p>	<p>頂いたご意見は、市役所と名越やすらぎセンター間の送迎バスとお見受けしましたので、その前提でお答えいたします。  この送迎バスは、センター利用者の送迎を目的として運行していますが、空き時間等がある場合には、地域の高齢者等の外出を促進する支援としての活用を行えるよう指定管理者と協議しながら検討してまいります。</p>

12	<p>湘南深沢駅の利用者として、高齢者・身障者・ベビーカー利用者のためにエレベーターの設置を切に求めます。</p>	<p>誰もがスムーズに公共交通を利用できるように、湘南深沢駅のバリアフリー化については、交通事業者と連携して取り組んでまいります。</p>
13	<p>【意見①】「パーク・アンド・ライド」のデジタル化による流入抑制 ワークショップでは、観光客による渋滞が生活路線バスの遅延を招き、市民の足に支障が出ているという不満が多く聞かれました。フランスの事例（ストラスブル等）では、市街地手前のP&amp;R（パーク・アンド・ライド）駐車場と公共交通がMaaSアプリで完全に統合され、車を外に置くことが「最も便利で安価」な選択肢となっています。 本計画においても、単なる駐車場の案内にとどまらず、「P&amp;R予約+公共交通フリーパス+商店街クーポン」を一括提供するMaaSの実装を明記し、物理的に市街地への流入を制限する仕組みを提案します。市街地への自家用車流入を物理的・経済的に抑制し、公共交通の定時性を確保するための抜本的な渋滞対策を推進してください。</p>	<p>パーク&amp;ライドについては、既に由比ガ浜と大船2箇所の駐車場で実施しており、駐車料金の割引の他、寺社や協賛店での割引、記念品等の特典を付与することで公共交通の利用促進を図っております。 なお、MaaSの導入については、鎌倉市交通マスタープランにおいて、モビリティマネジメント施策の一つとして位置付けることで、実現を目指したいと考えております。</p>
14	<p>【意見②】「グリーンスローモビリティ」による生活路線の補完 ワークショップでの市民対話を通じ、高齢化が進む丘陵部において「バス停までの坂道が辛く、外出が億劫になる」という声が非常に多く寄せられました。これに対し、グリーンスローモビリティを、「常設の生活インフラ」として計画に位置づけることを提案します。フランスで見られる「スローモビリティ」との共存事例が示す通り、低速車両は歩行者と親和性が高く、高齢者の外出機会を創出します。歩行者の目線で安全に走り、かつ玄関先まで寄り添うような運行形態を、交通不便地域の解消策の柱として推進してください。</p>	<p>交通不便地域等への対応については、グリーンスローモビリティによる運行手法の可能性を含め、誰もが不便なく移動できる公共交通ネットワークの形成を目指し、地域の実態に合わせた持続可能な交通手法を検討してまいります。</p>
15	<p>【意見③】「鎌倉版MaaS」によるシームレスな移動体験の創出 公共交通の維持・利用促進には、情報の統合が不可欠です。本市のMaaSにおいては、鉄道・バスの検索だけでなく、シェアサイクルや前述のGSM、公共ライドシェアまでを一括して「検索・予約・決済」できる仕組みを目指すべきです。フランスの都市のように「1つのアプリがあれば車を所有する必要がない」と確信できるレベルの情報統合を行い、特に若年層や観光客がストレスなく公共交通を選択できる環境を整えてください。</p>	<p>MaaSの導入については、鎌倉市交通マスタープランにおいて、モビリティマネジメント施策の一つとして位置付けることで、実現を目指したいと考えております。</p>
16	<p>【意見④】社会的実験を通じた「市民共創型」の計画推進 ワークショップでの対話を通じて、「まずは体験してみる」ことの重要性が確認されました。公共交通の再編や新たなモビリティの導入にあたっては、最初から恒久的な設備を整えるのではなく、フランス流の社会的実験（タクティカル・アーバニズム）を繰り返し、市民のフィードバックを得ながら柔軟に計画を改善していくプロセスを推進体制に盛り込んでください。特に市民団体や地元企業との連携強化により、市民共生型の計画推進を求めます。</p>	<p>持続可能な地域公共交通を構築する上では、実際に利用する地域住民の意見は重要な事柄となるため、頂いたご意見を参考に柔軟な対応に努めてまいります。</p>
17	<p>既存の公共交通同士の乗り継ぎに関する負担の軽減や、待合環境の改善など交通結節点の機能強化が重要と謳っているが、抽象的な羅列であり実際の現場が持つ課題について解決に向けての施策が欠けている。 例にとれば湘南モノレール西鎌倉駅前においては2事業者の路線バス停留所が複数林立しているほか当停留所発着の系統もあるなど、事実上のターミナル機能を持つにも関わらず駅名と停留所名が異なっており来街者にとって交通結節機能が不案内であることのほか、駅前にバス乗り場案内が設置されていないことや停留所ナンバリングも実施されていないことから大変わかりづらい課題がある。さらに、JR大船駅・湘南モノレール大船駅周辺においては横浜市側の笠間口ターミナル並びに大船駅西口、大船駅東口交通広場の3箇所のバス乗り場が設置されているにも関わらず各々のバス乗り場に乗り場名称のサイン表示などが無いことから地理不案内な来街者が混乱している実態がある。解決策の一つとしては3箇所のバスターミナルにおける停留所ナンバリングの工夫（10番台～30番台）ならびに川崎市における川崎駅東口バスターミナルのようにターミナル毎に愛称を付与するなどが考えられるところであるが、いずれにしても市内複数の地域において乗り継ぎ抵抗が生じていることから、地域特性に応じながら鉄道とバス、バス相互などの円滑な乗継を確保する必要がある。このため、東京都青梅市で取り組みと同様に鉄道～バス乗継における課題を整理し、情報面を中心に乗継抵抗を軽減する方策について検討を行う旨掲載すること。</p>	<p>路線バス停留所名の変更やナンバリングの付与につきましては、市内を運行する複数の路線バス事業者の協力が必要であり、本市の意向のみで実施できるものではありませんが、公共交通の利便性を向上させることは、公共交通の維持にも繋がることから、頂いたご意見を参考に取り組んでまいります。</p>

18	<p>玉縄地域を除く観光ゾーンを含めた地域においては、江ノ電バスならびに京浜急行バスの2事業者がバス運行を行っているが、旧鎌倉地域内においても2事業者のバスが並走する区間においてバス停留所標柱が事業者ごとバラバラに設置されている箇所が見受けられる。同一行き先のバス停であっても標柱が分かれ、各々の標柱で時刻表を確認しなければならないという、来街者にとって極めてわかりづらい乗車環境と指摘できる。こうした課題については、鎌倉市同様の観光都市である石川県金沢市においても鎌倉市同様観光拠点に複数のバス事業者が乗り入れており鎌倉市同様の利用しづらさが指摘されているところであるが、石川県金沢市においては課題解決策として行政とバス事業者が協力して異なる事業者のバス標柱を一本化して、時刻表も一葉にして掲示する「わかりやすさ向上」に向けた取り組みを進めている。鎌倉市においても多岐に参考にしてできる取り組みと判断できる。市内においては「大船消防署前」など、既に一本化されている停留所も存在するが、このような利用者利便向上を推進するよう事業者との協力体制の構築を目指すとともに、バス停に掲出される時刻表についても同一行き先のもは一本化して掲載する取り組みを推進するなど、先進自治体の知見も取り入れること。</p>	<p>公共交通の利便性を向上させることは、公共交通の維持にも繋がることから、頂いたご意見を参考に取り組みでまいります。</p>
19	<p>(2)-1にて、利用者の多い停留所等への屋根や椅子の設置について触れられているが、PPP手法による官民連携事業であり、近隣自治体（横浜市・藤沢市）のバス停などで採用されているが鎌倉市内での設置がみられないバス停留所に付随する広告パネル付きバスシェルター（広告代理店管理）については、上屋と同時にベンチも設置されることになり待合環境の改善が期待される。また、県内では綾瀬市や大和市のようにバス事業者に対して上屋設置費用について補助金を拠出する事業を行う自治体もある。このように、鎌倉市では行政が関与せず民間任せであることがバス待ち合環境の改善が進まない理由の一つであると考えられる。これら事例を参考に待ち合環境改善に向けて行政が関与を高めていく旨を方針として盛り込むこと。</p>	<p>バス停留所等への屋根や椅子の設置等の整備はバス事業者が主体となり実施するものとなりますが、公共交通の利便性を向上させることは、公共交通の維持にも繋がることから、市も関わりながら、頂いたご意見を参考に取り組みでまいります。</p>
20	<p>(2)-2にて、鉄道駅ホームドアの整備推進について触れられているが、市内に路線を持つ湘南モノレール線については、JR東日本線・江ノ島電鉄線に於いて整備済みの駅ホームにおける列車接近案内表示ならびに音声による列車接近放送案内すら未整備という危険な状態である。ホームドア以前の問題であり、まずホーム上の安全対策の水準を底上げすべきで、市内鉄道駅における接近案内表示装置等の整備完遂が図られることが先と認識している。実情にあった表現に見直すこと。</p>	<p>既に鉄道事業者には、利用者が安全・安心に鉄道を利用できるよう、ホームドアやスロープ設置等に取り組んでいただいておりますが、高齢者も含めたすべての人にとって安全・安心な公共交通の実現に向け、交通事業者と協力し取り組んでまいります。</p>
21	<p>・移動困難区域としての指定ということで赤色の地域に該当した西鎌倉4丁目、3丁目をピックアップいただいておりますが、実際に西鎌倉地区として手を打つ必要があるのは西鎌倉駅を中心に同心円状に広がる、腰越・津地区、また交通不便地域として青色になっている鎌倉山地区、手広地区を含めた地域というのが実感です。  ・むしろ、今西鎌倉地区として困っていただいているエリアはモノレール片瀬山駅からも近く、バス便もある程度確保されているエリアで、視点②の「路線バスへの不満が大きい地域」として困りの地区を見てしまうと周辺地域の実際の苦勞と不満を誤って捉えてしまうと見えました。実際に不満が大きくなる状況にあるのは腰越・津で県道から距離のある場所など、バス便も厳しく高低差もある地域と考えます。  ・また、この地域は谷戸に宅地造成をした経緯もあり、緑地と住宅地が隣接していることから、多くのかたがお住まいにもかかわらずメッシュの中に緑地が含まれ人口密度要件を満たさずマーキングがされていないのでは、というようにも見えました。  ・そういった地域実情があるかと思っておりますので、資料表現の西鎌倉地区をもう少し広くとらえて頂きたいのと、施策を採り上げていただくにあたっては是非現地の実情にあったご検討を頂ければと考えております。</p>	<p>交通不便地域等については、交通不便地域と移動困難地域に区分し、丁目単位ではなく地区単位で表記しています。また、交通不便地域の内、地域内の勾配が大きく移動が困難と想定される地域や高齢者が多く移動が困難な方が多いと想定される地域、また移動困難地域の内、路線バスに対する課題が大きい地域を特に対応すべき地域として抽出し、新たな地域公共交通の導入を目指し検討してまいります。  なお、移動困難地域においては、市域全体を精査しエリアの見直しを行っております。</p>