

鎌倉市交通マスタープラン（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>深沢地区内外を結ぶ道路ネットワーク強化とあります。高速の出口から、深沢にアクセスする道路に課題があると思います。高速横浜環状線から川名経由、藤沢ー鎌倉線にて手広交差点左折、深沢にアクセスとなると思いますが、川名の交差点がボトルネックになるはずで、そこで、例えば、柏尾川の上に道路を新設して、川名・手広の交差点を通らず、深沢にダイレクトにアクセスすることを提案します。なお、この案は、地元選出の国会議員に相談したところ、出てきたアイデアです。</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>
2	<p>休日の交通渋滞に対する対策が必要という市民が46.2%あり、それを低下させるのが目標とあります。具体的な数値目標が必要だと思います。具体的な策のプランがあるのでしょうか。あるならば例示ください。</p>	<p>「休日 渋滞」について対策が必要と回答した割合の現況値46.2%は、交通マスタープランを改定するにあたって実施をした市民アンケートの結果となります。渋滞に対する感じ方は様々なため、目標値は数値目標とはせずに抽象的な目標としています。今後は、カーナビを活用した交通誘導やパーク&amp;ライドなどの交通マスタープランで示した施策を実現していくことで、過度な交通渋滞の解消を目指し、市民の皆さまの満足度が高まるよう努めてまいります。</p>
3	<p>自転車走行区間の整備とあります。自転車は、交通渋滞の緩和、観光客の移動手段の分散化にも寄与します。シェア・サイクルなどをもっと告知し、利用促進のためのキャンペーンをしてはいかがでしょうか。 また、具体的な施策として、例えば、市役所通りに自転車優先レーンを新設して、特にトンネルの部分でスムーズに走行できるような環境整備を期待します。 関連して、駐輪場の整備の促進とあります。観光客に配慮して、寺社や他の観光施設での駐輪場の整備を期待します。特に、鶴岡八幡宮や若宮大路、小町通りでの駐輪場の整備をお願いします。自転車観光の促進は、観光基本計画にも示されている分散観光になると思います。</p>	<p>シェアサイクルは観光利用に限らず、路線バスの減便等による市民の新たな交通手段としても有効ではないかと想定をしております。今後、利用拡大に向けて事業実施者と協力し周知にも取り組みたいと考えています。また、自転車利用に必要な駐輪場の整備にあたっては、公共、民間を問わず必要な整備を進めてまいります。 一方で、自転車の走行空間の整備に当たっては、道路幅員などの制約はありますが、市民の暮らしやすさや来訪者の交通の利便性が向上するように取り組んでまいります。</p>
4	<p>深沢にてパーク&amp;ライドの拠点を整備とあります。現在、鶴岡八幡宮や長谷にてバスのパーキングによる渋滞が発生していると聞いております。 深沢に高速からのバスの駐車を促し、そこから先は徒歩、自転車、そして長谷、鎌倉中心部へ、できれば100円バスなどの安価のシャトルバスを運行すれば、それを解消できます。バスの中心部への流入を規制する条例はできないでしょうか。 深沢は、JRの新村岡駅や湘南モノレールを含めて、交通のHUBになる可能性があります。羽田空港・成田空港・東京・横浜へも高速道路によって直接のアクセスが可能です。JRにて小田原を経由して京都にも行けます。藤沢駅から富士山行きのバスを延長し深沢発にもできるはずで、深沢を交通の一大HUBにできます。交通のHUBになれば観光客も増えますが、深沢でミニバス、次世代交通、自転車、徒歩などでその先の移動になれば、中心部や長谷などの渋滞緩和になると思います。 さらには、深沢にてホテル整備が交通のHUBにすることによって可能となります。例えば、年間推定500の小中学校が鎌倉に修学旅行に来ているようですが、すべての学校が日帰りか鎌倉市外に宿泊しております。深沢にホテルができれば、1泊の需要が生まれ、夕食やお土産の需要も創出されます。生徒が、深沢から徒歩で自由行動で長谷や鎌倉中心部の行くのは問題ない距離です。</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&amp;ライドの駐車を整備することは、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&amp;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>
5	<p>次世代交通の中に、高齢者を中心に活用されている電動車いすは含まれるのでしょうか。鎌倉の坂道を登れるものを免許を返納する高齢者が購入するときに、補助金を提供できないでしょうか。オンデマンドバスやタクシーを整備するよりも坂の上に住む高齢者にとって利用しやすいのではないのでしょうか。</p>	<p>次世代交通は、AI、IoT、自動運転などの先端技術を活用し、環境負荷低減、渋滞緩和、交通空白地域の解消などを旨とし、新しい移動サービスや乗り物の総称となります。そのため、通常の電動車いすは次世代交通として想定をしているものではありませんが、交通不便地域等の対応に当たっては、高齢者の方も利用しやすい運行手法を検討してまいります。</p>
6	<p>住宅地でのシェアサイクルの拡充には賛同します。</p>	<p>公共交通の維持に向けて、路線バスの代替、バス便数の不足及び終バスの繰り上げ等への対応策として、住宅地におけるシェアサイクルの利用環境の整備を目指してまいります。</p>
7	<p>需要が減って本数が少なくなったバス路線の活性化：例えば、私の住む梶原に桔梗山行の路線が複数あります。具体的な路線への観光客利用の提案として、バスが野村総研跡地を経由することを提案します。野村総研跡地の空き地を活用したキャンプ場の整備や、野村総研跡地の建物から海が見えると思いますので、改装してホテル整備をしたらいかがでしょうか。市所有の竹林がありますので、季節にはタケノコ狩りが可能ではないでしょうか。 ハイキングルートを整備すれば、桔梗山終点から峯山・八雲神社・大仏切通経由で高徳院大仏にアクセスできます。また、途中のバス停で降りれば、プランデルブヤパクニコバなどの名料理店にも行けます。北鎌倉へ徒歩で行けますし、葛原岡神社・銭洗弁財天などへも歩けます。 P49に六国見山のことを書かれてますが、近隣には車の駐車場はありませんが、どのように交通渋滞の緩和などにつなげるのか、ご教示ください。</p>	<p>公共交通の維持の視点から、維持すべき路線バス沿線のバス需要を増加させるためには、バスで来訪してもらええる目的施設の誘導も必要と考えておりますので、ご意見を頂いた各施設等の活用については、検討時の参考にさせていただきます。</p>
8	<p>全体の市内の交通量の半分を通過交通が占めるとあります。それを減らす具体的な施策をご教示ください。</p>	<p>市内の過度な交通渋滞の解消については、カーナビを活用した交通誘導やパーク&amp;ライド等、複合的に取り組むことで削減を目指してまいります。</p>
9	<p>最後に、湘南深沢駅のバリアフリー化は、利用者として、早期の実現を期待いたします。</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>

10	<p>施策26-3にて自転車活用の推進について触れているが、公共交通との連携視点が欠けている。滋賀プラス・サイクル推進協議会のように、自治体が音頭を取って公共交通事業者も巻き込んでバイコロジー運動を進める先進地域も存在する。また、近隣自治体で実施されているバス停に駐輪場を設けるサイクルアンドバスライドも実施されておらず、鎌倉は立ち遅れていると認識している。自転車と公共交通の効果的な連携について施策として盛り込むこと。</p>	<p>バス停から離れた住宅地等からバス停へのアクセス機能を向上させることは、バスの利用促進にも繋がることから、交通結節点強化策としてサイクルアンドバスライドの取り組みを施策に追加いたしました。</p>
11	<p>市内鉄道駅の一部において視覚障害者誘導チャイムが設置されている駅があるが、設置されていない駅での鉄道利用を不安視する利用者の声もある。利用者数の多寡に関わらず視覚障害者・ロービジョン者による鉄道駅へのアクセシビリティ向上並びにいわゆる改正障害者差別解消法（R6.4.1施行）に伴う合理的配慮の観点からも、視覚障害者誘導チャイムの市内鉄道駅設置を完遂させることについて取り組むよう記載すること。</p>	<p>誰もがスムーズに公共交通を利用できるように、頂いたご意見は、駅のバリアフリー化を推進する際の参考にさせていただきます。</p>
12	<p>企業や学校での利用教育を実施することであるが、効果測定が図れず拡がりに欠けるものと認識している。例えば一般市民に対しても生涯学習センター並びに教養センターなどの市民利用施設においてにおける公開講座形式でモビリティ・マネジメントを学ぶ機会を設け、受講者の理解度に応じて認定証あるいは推進委員として任命することで口コミ効果による施策推進効果の拡大を図ることができる。このような施策の最大化について再検討すること。</p>	<p>モビリティマネジメントの推進は様々な機会で広く実施していくことが効果的となるため、頂いたご意見は取り組み時の参考にさせていただきます。</p>
13	<p>市民の役割について、「交通問題を自らの問題として捉え、主体的に考える」とあるが、従来から理解促進が図られないゆえに現状のような課題を招いていると認識している。前段として趣旨や内容を理解するとあるが、モビリティマネジメント活動やバイコロジー運動についてまず「学ぶ」ことが大切ではないか。</p>	<p>モビリティマネジメントの推進は様々な機会で広く実施していくことが効果的となるため、頂いたご意見は取り組み時の参考にさせていただきます。</p>
14	<p>道路空間の抜本的な再分配による安全な通学路・歩行空間の確保 フランスの事例では、「出会いのゾーン（歩行者優先で車両は時速20km以下に制限される区域）」の創出など、単に歩道を広げるだけでなく、車道を物理的に削減し、歩行者や自転車、LRT（公共交通）に空間を譲り渡す「道路の再分配」が徹底されています。本計画においても、歩行者天国、時間帯別車両流入管理、ゾーン20/30の時限導入や、物理的な縁石やポール、あるいは路面表示の工夫により、車道を削って歩行空間を捻出する「道路空間の再分配」を推進してください。特に、生活道路や通学路における通過車両の流入抑制を、MaaSによる交通量データと連動させて戦略的に進め、単なる「安全確保」を超えた、歩行者が道路全幅を自由に使える空間設計を求めます。</p>	<p>頂いたご意見は、交通事故の抑制や歩行者通行環境の整備などの具体的な取り組みを進める際の参考にさせていただきます。</p>
15	<p>「滞在性（ステイアビリティ）」を向上させる公共空間の創出 ウォーカブルとは単に移動できることではなく、「滞在したくなる」ことです。フランスの街角には、質の高いベンチ、植栽、テラス席が戦略的に配置され、道路が「通過する場所」から「交流の場」へと変貌しています。本プランでも、移動の円滑化だけでなく、「ベンチの設置密度」や「日陰の創出」「グリーンスローモビリティによる場づくり」などの滞在快適性に関する指標を設け、民間店舗のテラス営業の規制緩和と一体となった空間づくりを推進してください。</p>	<p>頂いたご意見は、ウォーカブルな空間の整備などの具体的な取り組みを進める際の参考にさせていただきます。</p>
16	<p>歩行を基軸とした「鎌倉版MaaS」の構築とインターモダル（結節）強化 歩きたくなる街を支えるのは、シームレスな公共交通です。フランスでは、バス、シェアサイクル、カーシェアが1つのアプリやカードで完結し、車なしで生活できる「MaaS」が定着しています。鎌倉市においても、以下の機能を統合したMaaSの構築を提案します。 1. モビリティ・ハブの整備：主要バス停や公共施設をハブ化し、シェアサイクルやスローモビリティ（低速電動車）への乗り換えを1アプリで完結させる。 2. 流入抑制と連動したP+R（パーク・アンド・ライド）：市外からの車を外縁部で止め、MaaSアプリ利用者に公共交通や歩行に応じた「地域ポイント」を付与する仕組みの導入。 3. 歩行支援情報の提供：最短ルートだけでなく、「景観が良い」「段差が少ない」など、歩くこと自体を楽しむためのルートナビ機能の実装。</p>	<p>頂いたご意見は、Maasを構築する際の参考にさせていただきます。</p>
17	<p>狭い路地や坂道でも安心な「歩行者に寄り添う移動手段」の導入 ワークショップでは、高齢者の移動手段不足と、狭隘な道路での歩行者の安全確保が大きな課題として挙がりました。これに対し、「グリーンスローモビリティ（時速20km未満の低速電動車）」の導入を提案します。時速20km未満で走るこのモビリティは、フランスの事例が示す通り、歩行者の安全を脅かさずに、「歩くには少し遠いけれど、車を使うほどではない距離」の移動を快適にします。坂道の多い地域での「移動の空白」を埋め、多世代が安心して街に出られる環境づくりを計画の柱に据えてください。</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>
18	<p>「タクティカル・アーバニズム（社会実験）」による市民合意形成 ・意見の内容：大規模なインフラ整備を待つのではなく、フランスで行われているように、ペイントやプランター、仮設ベンチ等を用いた「タクティカル・アーバニズム（戦術的な都市計画）」の手法を取り入れてください。週末限定の歩行者天国や、車道を一時的に縮小する社会実験を頻繁に行い、市民が「車のない街の心地よさ」を実体験しながら、段階的に合意形成を図るプロセスを計画に盛り込むべきです。「まずはやってみる」ことで、車の規制に対する懸念を払拭し、市民自らが「道路空間の使い道」を議論・実践する場を設けることを計画の推進体制に盛り込んでください。</p>	<p>本市の交通施策については、ご提案いただいたように、これまで社会実験を行い、その結果を議論しながら進めてまいりました。今後の推進体制は「6. 施策の推進に向けた実現化方策」に示すところではありますが、頂いたご意見は、地域との合意形成を進める際の参考にさせていただきます。</p>

19	<p>マスタープラン改定(素案)の構成と内容について 項目や内容について、他の市町村のそれにも使えるようなテンプレート的な文言が並んでいるように見える。そこに鎌倉市のエリア内の鉄道・道路地図や数値データはめ込み、それらしく体裁を整えているが、このまちが過去800年以上かけて成長してきた歴史について殆ど触れられていないことに違和感を感じる。車社会になるはるか前から都市として生活が営まれてきたが、その歴史においていくつかの分岐点があったが故の現在に対する考察があってもよい。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 奈良～平安、鎌倉郡衙設置、旧東海道整備</li> <li>② 鎌倉幕府開府、鎌倉時代はじまる</li> <li>③ 幕府滅亡、衰退のち、江戸時代に江ノ島詣出により鎌倉が復活</li> <li>④ 明治時代に軍用列車としての横須賀線が開通、別荘文化が花開く</li> <li>⑤ 関東大震災</li> <li>⑥ 昭和、鎌倉町、腰越町、深沢町、大船町、玉縄町が順次合併し鎌倉市に</li> <li>⑦ 第二次世界大戦、爆撃を免れる</li> <li>⑧ 昭和の高度経済成長期に宅地開発で山林を切り開き宅地化</li> <li>⑨ 昭和～平成、国内観光客の増加、更なる宅地開発、別荘地の切り売り</li> <li>⑩ 平成～令和、海外観光客によるインバウンドの影響、コロナ禍を経て</li> <li>⑪ 少子高齢化社会へ、建設物価高騰による事業見直し</li> </ol> <p>油絵のように幾重にも上塗りされた都市としての矛盾が混在する状況に至る。この特徴ある都市構造が、独特の空間を形作り、自然環境や神社仏閣による歴史的な意匠により、他の街とは異なる景観を形成している。 これを壊すような交通計画は容認できない。</p>	<p>頂いたご意見を参考に、鎌倉市の都市構造の特徴を「1.1.計画改定の背景と目的」に追記いたしました。</p>
20	<p>鎌倉市交通マスタープランの位置づけについて 鎌倉市都市マスタープランと強く関係しているが、相互の関係を再確認する必要がある。交通システム、つまり都市基盤施設が整備されていなければ、建築の集合体たる都市は成立できない。交通システムのキャパシティが都市の容量の上限となる。逆に、将来の都市をイメージし、今以上に発展させようと容量の拡大を目指せば、その容量に見合った交通量を受け入れる鉄道や道路のキャパシティが必要になるが、それは道路を増やすことや幅員を広げることになり、鎌倉の都市構造としての道路により都市景観が成立している以上、これ以上の道路の改造は鎌倉らしさの放棄につながる可能性がある。よって、車両による交通量をセーブするか、利用率を上げるか、鉄道の本数を増やすかなど、全ての可能性を組み合わせることで解決を目指す必要があると考える。</p>	<p>交通渋滞は、ソフト面、ハード面の様々な施策を組み合わせることで解消を目指してまいります。頂いたご意見は、交通渋滞の解消に係る具体的な取組みを進める際の参考にさせていただきます。</p>
21	<p>宅地中心の街として、鉄道主要駅を中心とした街づくりにおいて駅からの距離が生活利便性に直結するならば、徒歩圏で例えば20分以上離れたエリアは日々その移動に膨大な時間を要することになる。移動をコストに換算すれば、相当なコストを消費していることになるが、そうしてでも静かな環境で暮らしたいという気持ちとのバランスが市民の誠意と努力により鎌倉の環境が維持されてきた。インバウンドへの対応として民泊が流行り始め、街の雰囲気が少しずつだが変わろうとしている。大町三丁目での民泊問題は大きな分岐点となった。</p>	<p>インバウンドへの対応については、オーバーツーリズムへの対応として、道路や電車の混雑緩和策などを施策に位置付けることで取り組んでまいります。</p>
22	<p>鎌倉が物理的にも精神的にもまとまらない理由の一つ そもそも5つの町が都合により合併して出来ているが故、その地形により自由な交流が出来ない。特に旧鎌倉エリアで、駅西口で幾つかのトンネルにより谷戸と谷戸を裏でつなぐことにより回遊性をつくることで不便さを解消したが、街全体としては全くもって足りていない。例えば5つの地区をつなぐ環状江ノ電のような鉄道を敷設するのも一案だが、軽く数十年という歳月と相当額の予算を要してしまうことは自明だが、そのくらい大きな提案により、未来の鎌倉の在り方を考えてもよいと思う。それには20年後をイメージする程度では未来の鎌倉を語ることは残念ながら出来ない。</p>	<p>交通マスタープランは、概ね20年後の都市交通の将来像の実現を目指し、長期的な視点に立った計画であり、計画を効果的・効率的に推進していくため、PDCAサイクルにより計画の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を実施し、適宜事業の見直しや改善を行いながら進めてまいります。</p>
23	<p>鎌倉市という行政単位だけで考えているから解けない 関係性をデザインすること、つまり西の藤沢市、東の逗子市、北の横浜市、南の相模湾、といったエリアで行われている交通計画を参照し、その接点がどうなっているか、どうすれば上手く繋がるかという視点捉えると、市という行政区域の問題を解決できるかもしれない。この考え方の延長上には、行政区域の線引きの在り方、つまり境界の見直しや変更が必要になるかもしれない。行政上の線引きと商圏は一致せず、経済合理性で地形や交通により決まり、収束していくように思える。また民族的な文化圏も必ずしも行政単位とは一致しない。であれば、それに合わせて行政区分を引き直し、交通計画を再整理すれば、いくつかの違和感は解消できるように思える。当然住民の合意を得るには長い協議が必要になると想像するが、平成の大合併があったように、人口減少社会において公共サービスが現在の市町村単位で維持できない場合、令和の時代の内に再度大合併が起きる可能性もあると思う。それに備える必要がある。</p>	<p>交通ネットワークの配置などについては、近隣市町の動向も見据えながら連続的な対応が図れるように取り組んでまいります。</p>
24	<p>交通マスタープランが対象としている交通システムについて 鉄道やバス、タクシーを中心に検討しているが、実際には観光的な交通として人力車や、短距離移動のキックボード、最近ではトゥクトゥクなども市内(主に旧鎌倉エリア)を走るようになり、これが公共交通や一般車両の障害になるリスクも出てきているように思える。多様な方法と選択肢によるシステムの体系化が求められるので、共存できるプログラムを早急に構築すべきと思う。この中で、更に将来の可能性としてドローンに触れられていないのは不思議と思う。</p>	<p>交通マスタープランは、概ね20年後の都市交通の将来像の実現を目指し、長期的な視点に立った計画であり、計画を効果的・効率的に推進していくため、PDCAサイクルにより計画の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を実施し、適宜事業の見直しや改善を行いながら進めてまいります。</p>

25	<p>パーソントリップ調査による数的裏付けの先にある動線整備          旧鎌倉でいえば、若宮大路以外は、曲がりくねった道ばかりで輸送や移動に際しては非常に効率が悪いが、それ以上にどこからどこに人々が移動しているかが見えて、それを最短距離でつなごうとすれば、空中か地下しかなく、輸送力としてドローンが対象とならない以上、大都市で使う地下鉄のような手法となるが、これを鎌倉に導入できるか?と言えは当然ながら財政的に不可能に近く、横浜市に協力を仰ぐなど全く別の次元の話になる。その手法を選択支から外す、つまり将棋でいう飛車角を落とした棋譜で王を取れるか知恵を絞ることになるが、となるとやはり20年程度のタイムスパンで解決のための結論を出そうとするのは難しい、これまでそうだったように、どんなに頑張っても殆ど変わらないで時間だけが過ぎてしまうと思ってしまう。</p>	<p>交通マスタープランは、概ね20年後の都市交通の将来像の実現を目指し、長期的な視点に立った計画であり、計画を効果的・効率的に推進していくため、PDCAサイクルにより計画の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を実施し、適宜事業の見直しや改善を行いながら進めてまいります。</p>
26	<p>鎌倉が鎌倉らしくあり続けるため、更に変わるために鎌倉市に何ができるか? 人口減少社会になり、高齢者が増えれば、中心市街地から遠いエリアでの生活は静かな環境と不便さを天秤にかけた選択の上に成立させるしかないが、それでも上下水道や電気ガスなどのインフラを敷設した山の奥まで維持し続けることが難しくなれば、コンパクトに中心エリアに縮小していくしかなくなると思う。相続で出る空き家を利用し、中心部での居住にある程度シフトさせつつ、谷戸の奥にはそのエリアだけでスタンドアロンの循環システムにより生活ができるように改造し、別荘やアーティスト村や音楽村、文化伝統工芸の聖地となるような場所とし、海外からの来訪者との交流拠点として、都市の中にインストールすることで新たな魅力をもつ鎌倉に生まれ変わることが出来ないか? これまで多くの有識者や専門家たちが鎌倉の交通計画にチャレンジして、良い結果を出せずにきたように思っていますが、今だから使えるDXによる新しい技術で、パークアンドライドやロードプライシングなどが実装できるのではと思っております。          交通を考えることはまちづくりを考えることなので、関連部課が連携した議論の中でこれを整理されることを期待します。</p>	<p>交通マスタープランは、概ね20年後の都市交通の将来像の実現を目指し、長期的な視点に立った計画であり、計画を効果的・効率的に推進していくため、PDCAサイクルにより計画の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を実施し、適宜事業の見直しや改善を行いながら進めてまいります。</p>