

最終レポート

鎌倉市の交通環境と交通問題の多様性とその影響 —地域住民の視点から—

人文・文化学群 比較文化学類 2年

頭師 光希・細内 崇裕

1. はじめに

1-1 本調査の前提

現在、日本の交通を巡る状況は、大きく変化している。第二次世界大戦後の日本では、様々な全国交通網が計画され、整備されてきた。それらは、成熟に向かいつつあるといえよう⁽¹⁾。しかし一方で、時代の変化に伴い、当初は想定されていなかった、新たな問題が発生してきている。それにより、求められる交通環境も変化してきており、国や地方公共団体は、早急な交通政策の見直しを余儀なくされている⁽²⁾。それらの問題は、複数の要素が複雑に作用しており、解決が容易ではない。そのため、まずは地域の交通環境と交通問題について、丁寧に検証することが必要となろう。

本調査の実習地は、鎌倉市である。鎌倉市は、神奈川県南東部、横須賀三浦地域に属する、人口およそ17万人の都市である⁽³⁾。南部を相模湾に接し、残る三方に丘陵地が広がる、独特の地形的特徴を有する。1185年、源頼朝がこの地に幕府を開府して以来の長い歴史を持ち、伝統的な街区が現存していることでも知られる⁽⁴⁾。また、『鎌倉市史』によれば、東京都心部から約50km圏内に位置し、県都横浜市にも隣接することから、1954（昭和29）年以降、市内各所で大規模な宅地開発が進められた[鎌倉市市史編さん委員会 1994: 518-519]。このように、鎌倉市は、地理的にも歴史的にも多様な地域を内包している。そのため、現在の新しい交通問題を考える上で、多様な実例を得ることが期待できる。

鎌倉市は、観光客による交通渋滞を問題視している。鎌倉市ホームページの「交通」の項目では、一番始めに「鎌倉市の交通情報」が掲載されており、観光客に対して、深刻な道路渋滞を発信し、公共交通機関の利用を促している⁽⁵⁾。ここから、鎌倉市は観光客による交通渋滞の改善に注力していることが推測できる。この渋滞問題は、鎌倉市だけではなく、様々な主体が情報を発信していることから、鎌倉市の交通イメージの一つとして定着しつつある。しかし一方で、その他の交通環境や交通問題については、渋滞問題の強調によって、見えづらくなっているように思う。相対的に情報発信が乏しく、あまり問題がないかのように感じられるのである⁽⁶⁾。

1-2 調査の目的と方法

本調査の目的は2つある。第一に、地域住民の視点から鎌倉市の交通環境と交通問題の多様な実態を検証し、国や市の取り組みも参照しながら、交通問題の重要性を確認することである。鎌倉市は、鎌倉市街のオーバーツーリズムと、それに伴う交通の混雑を中心として、多くの交通政策を設計している。しかし、先述の通り、鎌倉市は多様な地域を内包しており、様々な交通環境と交通問題を抱えている。そこで、本調査を通じて、行政が強調していない、または見落としているであろう交通問題を、地域住民の意見によって明らかにし、交通渋滞を強調する従来の鎌倉市の交通イメージからの脱却を目指す。

そして第二に、その多様な交通環境が、地域住民の行動と心理に与えている影響を明らかにすることである。交通インフラ⁽⁷⁾は、人々の活動を支えるものであると同時に、それらを規定するものもある。本調査では、鎌倉市の複雑な交通環境が、いかに住民の行動と心理を規定しているのか、その実態を明らかにする。そして、交通インフラが、単なる移動のための存在なのではなく、内面的で文化的な意味付けがなされていることを示す。

本調査では、自治会や町内会の協力のもと、地域住民を対象としたアンケート調査を実施した。調査地は、市内5カ所であり、北から順に、玉縄台自治会、今泉町内会、今泉台町内会、鎌倉ハイランド自治会、七里ガ浜自治会それぞれの管轄地域⁽⁸⁾である（図1）。これら調査地は、鎌倉市が定める5つの地域区分を参考に選定した⁽⁹⁾。また、アンケート調査の項目は、自治会・町内会幹部への聞き取り調査⁽¹⁰⁾をもとに作成した。

まず、玉縄台地域では、地域住民を対象としたアンケート調査と聞き取り調査を行った。アンケートは、650世帯1,300枚を配布し、510件（うちWeb回答は154件）の回答を得た。その性別は、女性が51%（258人）、男性が42%（212人）であり、男女比はほぼ対等であった。年齢層は、75歳以上が28%（145人）と最も多く、50～59歳が21%（107人）、60～69歳が15%（79人）と続く。30代以下が8%（41人）と極めて少なく、60代以上が52%（267人）を占めており、高齢化を踏まえても、高年層に偏る結果となった。

次に、今泉地域では、地域住民を対象としたアンケート調査を行った。また、町内会幹部に対する追加の聞き取り調査も実施した。アンケートは、100世帯に配布し、87件（うちWeb回答は4件）の回答を得た。その性別は、男性が50%（50人）、女性が42%（38人）であり、男女比は概ね均等であった。年齢層は、75歳以上が24%（22人）で最も多く、40～49歳と70～74歳が18%（16人）、50～59歳が15%（14人）と続く。若年層の回答が極めて少なく、中年層と高齢層が回答の大半を占める結果となった。

続いて、今泉台地域では、地域住民を対象としたアンケート調査を実施した。アンケートは、200世帯に配布し、93件（うちWeb回答は17件）の回答を得た。その性別は、女性が63%（56人）に対し、男性が39%（35人）であり、男女比に偏りがある。年齢層は、75歳以上が43%（38人）で最も多く、50～59歳が20%（18人）、60～69歳が18%（16人）と続く。50歳以上に回答者が偏った。

鎌倉ハイランド地域では、地域住民を対象としたアンケート調査を行った。また、自治会幹部に対する追加の聞き取り調査も実施した。アンケートは、470世帯に配布し、205件（うちWeb回答は36件）の回答を得た。その性別は、女性が67%（127人）に対し、男性が40%（76人）であり、女性に偏っている。年齢層は、75歳以上が44%（84人）で最も多く、60～69歳が24%（45人）、50～59歳が16%

(30人)と続く。50歳以上の回答者が多くを占める。

最後に、七里ガ浜地域では、地域住民を対象としたアンケート調査と聞き取り調査を行った。アンケートは、200世帯に配布し、86件（うちWeb回答は59件）の回答を得た。その性別は、女性が60%（52人）に対し、男性が36%（31人）であり、女性に偏っている。また、年齢層は、60～69歳が30%（26人）で最も多く、40～49歳が22%（19人）、50～59歳が21%（18人）と続く。中年層の回答が目立った。

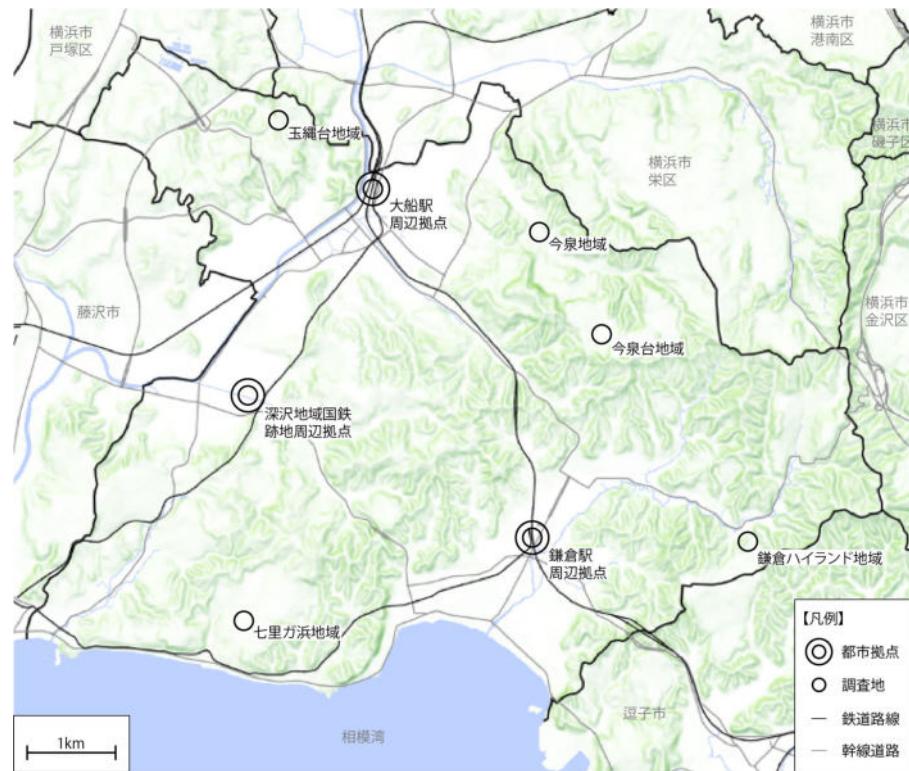


図1 調査地の位置関係

地図データは、国土地理院地図Vectorの「淡色地図」と「陰影起伏図」を加工したもの。また、都市拠点については、『鎌倉市立地適正化計画』[鎌倉市 2022a: 47]を参照。

1-3 本稿の構成

第1章では、本調査の前提と目的、方法について述べた。続く第2章で、各調査地の概要と回答者の特性について整理した後、第3章から分析と考察を行う。

第3章と第4章は、5つの調査地に共通する交通環境と交通問題を取り上げる。本稿の主眼は、多様性にあるものの、その根底には、ある程度の共通の「土台」を見出すことができる。ここでは、その「土台」を明らかにし、各調査地の多様な交通のありようを理解する助けとする。まず、第3章では、高齢者の移動について取り上げる。鎌倉市は、高齢者の割合が高く、彼らの移動が大きな課題となっている現状がある。加えて、本調査の回答者は、高齢層の占める割合が多く、交通環境と交通問題に対する彼らの視点を押さえることは重要であろう。

次に、第4章では、交通インフラと災害について論じる。鎌倉市は、その地理的特徴から、災害リスクの大きい都市である。それら災害は、交通インフラにも甚大な影響をもたらす。本章では、災害を通じて、地域住民が地域の特性や交通環境をどのように捉えているのか考察する。続く第5章から

第9章は、地域特有の交通環境と交通問題について、調査地ごとに述べる。よりミクロな実態を描き出し、共通の「土台」を有していても、多様なありようがあることを明らかにする。最後に、第10章では、本稿を総括し、地域主体による地域交通の「再構築」を期待する。

2. 調査地の概要

2-1 玉縄台地域

玉縄台地域は、大船駅の北西およそ 1.1km⁽¹¹⁾に位置しており、玉縄5丁目の大部分と、玉縄4丁目、玉縄2丁目、関谷の一部地域によって構成されている⁽¹²⁾。市による地域区分では、玉縄地域に属する。

『鎌倉市史』などによれば、1965～1974年（昭和40年代）以降に開発された新興住宅地であり、その全域が丘陵地上に位置する〔鎌倉市 2018: 100; 鎌倉市市史編さん委員会 1994: 528-529〕。

玉縄台地域には、バス路線が1系統⁽¹³⁾通っており、2か所の停留所を有する（図2）。分譲地課題解決プロジェクトチーム〔2014〕によれば、停留所最遠箇所から最寄りの停留所までの距離は約450mであり、移動には徒歩5分を要する。また、地域内の停留所から大船駅までの所要時間は、およそ5分である。

玉縄台自治会によれば、玉縄地域の世帯数は約650である。高齢化が進行しており、地域の高齢化率はおよそ30%である。しかし一方で、土地価格を抑えるために、土地の分割が盛んに行われており、若年層の流入も多いのだという。鎌倉市は、『鎌倉市都市マスターplan』〔鎌倉市 2018〕や『鎌倉市立地適正化計画』〔鎌倉市 2022a〕において、玉縄地域を「地域活性化拠点」に位置付けられており、「田園や文教施設等と住宅地が調和した地域づくり」〔鎌倉市 2018: 128〕を目指している。玉縄台地域は、高齢化問題を抱えているものの、将来性のある地域であると評価できよう。



図2 玉縄台地域とバス路線

地図データは、国土地理院地図Vectorの「白地図」を加工したもの。

2-2 今泉地域

今泉地域は、大船駅の南東およそ 2.0km に位置しており、今泉一丁目から五丁目によって構成されている⁽¹⁴⁾。但し、今泉 4 丁目と 5 丁目に居住者はおらず⁽¹⁵⁾、住宅地としての今泉地域は、大船方の一丁目から三丁目に限定される。市による地域区分では、大船地域に属する。砂押川上流部の谷津地域に位置し、東西北の三方から丘陵地が迫る。加えて、当地域は、本稿の調査地において、唯一古くから続く集落であり、少なくとも 1522（大永 2）年以前には成立していた⁽¹⁶⁾。歴史的風土保存区域には指定されていないものの、歴史的な農村集落の構造と、谷津特有の地形的制約のためか、道幅が極めて狭い。一部歩道は、川の上にせり出すように設けられている。また、今泉町内会は、隣接する岩瀬町内会や今泉台町内会と活発に連携している。なお、今泉町内会によれば、今泉地域の世帯数は約 800 で、およそ 2000 人が居住している。

今泉地域には、バス路線が 2 系統⁽¹⁷⁾通っており、5 カ所の停留所を有する（図 3）。地域内の停留所から大船駅までは、12 から 16 分を要する。

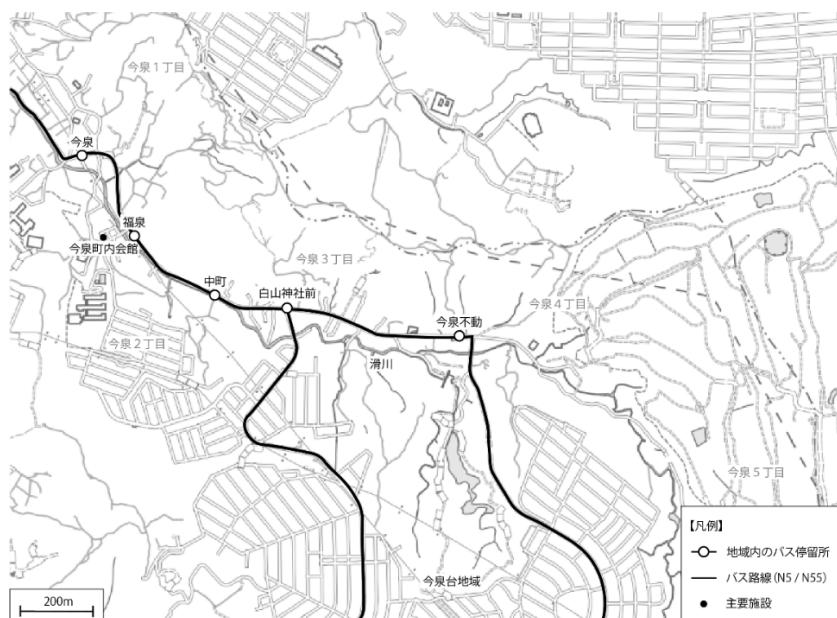


図 3 今泉地域とバス路線

地図データは、国土地理院地図 Vector の「白地図」を加工したもの。

2-3 今泉台地域

今泉台地域は、大船駅の南東およそ 3.0km、北鎌倉駅の北東 1.2km に位置し、今泉台 1 丁目から 7 丁目と、山之内の一部地域によって構成されている⁽¹⁸⁾。市による地域区分では、大船地域に属する。玉縄台地域と同様、1965～1974 年（昭和 40 年代）に開発された分譲地であり、鎌倉湖を取り囲むように広がっている。地域内の高低差が大きく、崖沿いの住宅の中には、2 階部分に玄関を持つものも確認された。

今泉台地域には、バス路線が 2 系統⁽¹⁹⁾通っており、4 カ所の停留所を有する（図 4）。分譲地課題解決プロジェクトチーム [2014] によれば、停留所最遠箇所までの距離は約 500m であり、移動には徒歩 5 分を要する。また、地域内のバス停から大船駅までの所要時間は、およそ 25 分である。

今泉台町内会によれば、今泉地域の世帯数は約 2000 で、およそ 4800 人が居住している。また高齢化が進行しており、一時期は高齢化率が 50%弱に達した。しかし、コロナ禍によりリモートワークを行う若い世帯の移住が増え、現在の高齢化率は 43%である。それでも鎌倉市平均の 30%より高いことに変わりはない。また、人口も最盛期と比べて大幅に減少している⁽²⁰⁾。そのような現状を受けて、今泉台地域では、早くから地域主体による「長寿社会のまちづくり」が目指されてきた。その一環として、地域の交通環境が議論されてきている⁽²¹⁾。そして現在、今泉台地域には、「鎌倉リビングラボ」の拠点が置かれており、産学官民が連携しながら、地域住民を主体とした持続可能なまちづくりが行われている⁽²²⁾。これら一連の取り組みは、今泉台地域に限定せず、他の地域への積極的な伝播を目指している。ここから、今泉台地域は、交通分野も含め、新たな地域の在り方を構想する先導的な地域であると言える。

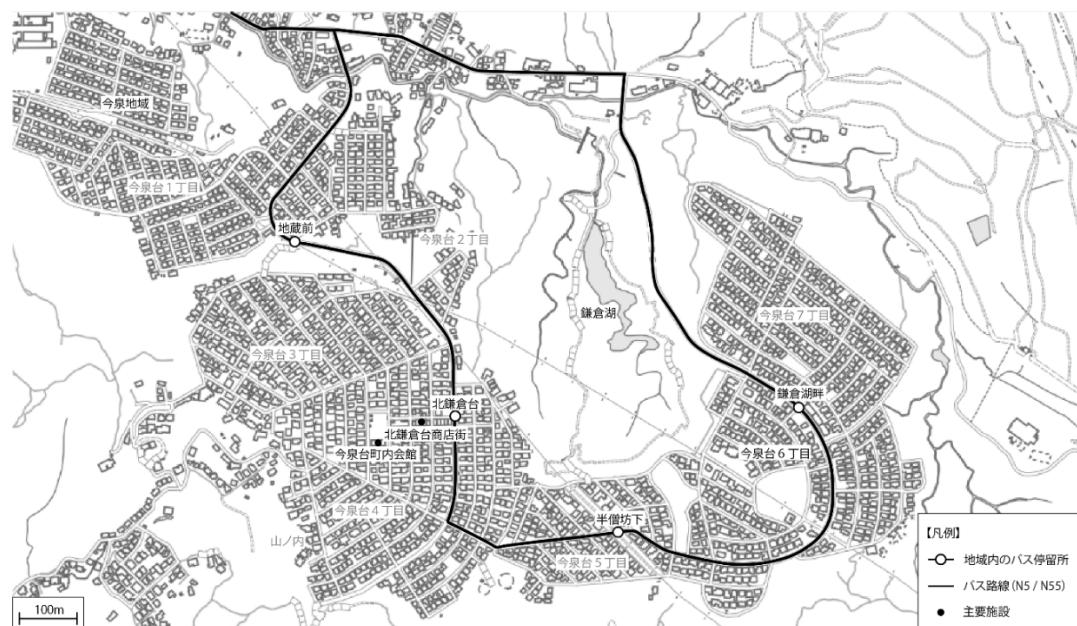


図4 今泉台地域とバス路線

地図データは、国土地理院地図 Vector の「白地図」を加工したもの。

2-4 鎌倉ハイランド地域

鎌倉ハイランド地域は、鎌倉駅の東およそ 2.4km、逗子駅の北およそ 2.3km に位置し、浄明寺 6 丁目と十二所 967 番地によって構成されている⁽²³⁾。市による地域区分では、鎌倉地域に属する。十二所地区は、滑川沿岸の谷津に位置している一方、浄明寺地区は、丘陵地上に広がる。1970（昭和 45）年に分譲が開始された。報国寺や浄明寺といった歴史的施設が存在し、富士山や相模湾を望むことができるというように、「歴史と自然」がこの街の魅力である。

鎌倉ハイランド地域には、バス路線が 2 系統⁽²⁴⁾通っており、3 カ所の停留所を有する（図 5）。分譲地課題解決プロジェクトチーム [2014] によれば、停留所最遠箇所までの距離は、約 600m であり、移動には徒歩 6 分を要する。また、地域内の停留所から鎌倉駅までは、約 15 分、逗子駅までは、およそ 17 分である。

鎌倉ハイランド自治会によれば、当地域の世帯数は約 500 で、およそ 1200 人が居住している。高齢化率は 47.5%となっており、今泉台地域と同様に極めて高い。バスの運行本数が少なく、運転免許証の

返納（以降、免許返納とする）が難しくなっている。また、当地区の近くを通る県道 204 号線は、朝比奈インターチェンジと鎌倉市街を結ぶ幹線道路であるほか、沿線に観光地が並ぶため、渋滞が激しい。鎌倉市も当地区的交通環境を問題視しているものの、住宅地が逗子市側と一体化しているため、調整に難航しているようである⁽²⁵⁾。このような現状を受けて、自治会が高齢者の移動問題に取り組んでいる。



図 5 鎌倉ハイランド地域とバス路線

地図データは、国土地理院地図 Vector の「白地図」を加工したもの。

2-5 七里ガ浜地域

七里ガ浜地域は、鎌倉駅の南西約 3.2km、七里ガ浜駅の北約 740m に位置し、稻村ガ崎 5 丁目の一部地域（19～30 番地および 34～38 番地）と七里ガ浜東 1 丁目から 5 丁目、鎌倉山 2 丁目 22 番地の一部地域から構成されている⁽²⁶⁾。市による地域区分では、腰越地域に属する。1955～1964 年（昭和 30 年代）に、丘陵部に造成された住宅地であり、南部を相模湾に接する。七里ガ浜自治会によれば、今泉地域の世帯数は約 1600 で、およそ 4500 人が居住している。「山と海が調和していて歩いて楽しい街」というのがこの街の魅力である。

七里ガ浜地域には、バス路線が 2 系統⁽²⁷⁾通っており、13 カ所の停留所を有する（図 7）。分譲地課題解決プロジェクトチーム [2014] によれば、停留所最遠箇所までの距離は約 250m であり、移動には徒歩 3 分を要する。また、地域内の停留所から七里ガ浜駅までは、およそ 2～5 分である。加えて、七里ガ浜地域には、江ノ島電鉄線が通っており、七里ガ浜駅に近い。おおよそ毎時 3～4 本の運行があり、鎌倉駅までは約 16 分、藤沢駅まではおよそ 20 分で移動できる。

七里ガ浜地域は、オーバーツーリズムの影響を大きく受けている。地域住民の移動に欠かせない国道 134 号線や江ノ島電鉄線は勿論、それらと並行する「裏道」もまた観光客によって混雑している（図 6）。鎌倉市は、鎌倉ハイランド地域と同様、交通渋滞の観点から当地域の交通環境を問題視しており、過去に社会実験を実施している。



図 6 休日の国道 134 号線

筆者撮影（2024 年 1 月 14 日）。

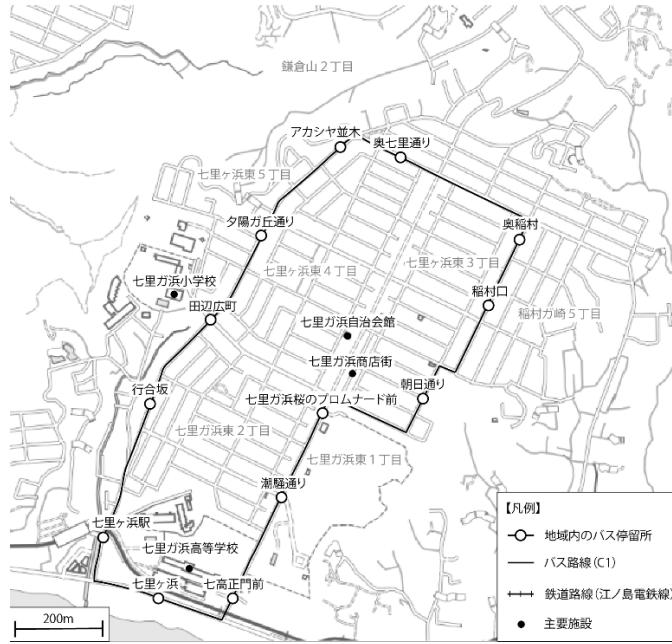


図7 七里ガ浜地域とバス路線

地図データは、国土地理院地図 Vector の「白地図」を加工したもの。

3. 「高齢者の移動」問題

3-1 問題の背景と地域住民の意識

2022（令和4）年1月1日現在、鎌倉市における65歳以上人口は53,114であり、市人口の30.93%に当たる。近年は、高齢者の割合が横ばい傾向にあるものの（図8）、超高齢化社会であることには変わりない。

このような状況の中で、本調査では、どの調査地においても、高齢者の移動が大きな問題となっていることが明らかとなつた。七里ガ浜地域を除く4地域において、60%以上の人人が、高齢者の移動を地域の問題と回答しており、その割合が最も大きかった今泉台地域では、88%（78人）に上った（図9）。また、どの地域においても、半数以上が、将来の問題として、日々の外出が困難になる高齢者の増加と答えている（図10）。これらの結果は、各地域の住民が、現在の問題として、また将来にかけて悪化することであろう問題として、高齢者の移動を捉えていることを示していよう。

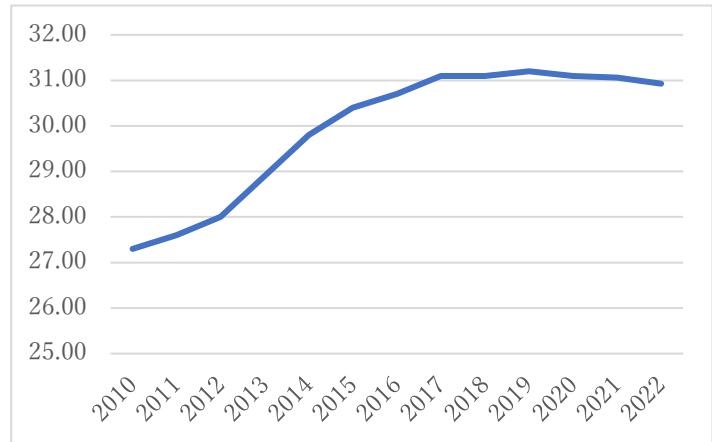


図8 鎌倉市人口における65歳以上人口の割合の変遷

『令和4年（2022年）版 鎌倉の統計』[鎌倉市 2022b] をもとに作成。

3-2 「高齢者の移動」問題が生じる地域的特性

では、なぜ高齢者の移動は、これほどまでに問題視されているのであろうか。そこには、主に2つの要因があると考えられる。

第一に、公共交通機関が利用しづらいことが挙げられよう。確かに、鎌倉市の公共交通網は、より「地方」と比べると、はるかに充実している。各調査地には、それぞれバス路線が通っているし、タクシーを利用することもできる。それらが、地域住民の重要な移動手段の一つとなっていることは疑いようがない。しかしながら、各調査地では、それぞれ2割以上の住民が、将来、公共交通機関の不足に困ると予想している。とりわけ鎌倉ハイランド地域は、その数値が51%（97人）と半数以上である（図11）。これには、バスとタクシーそれぞれに問題があると言えよう⁽²⁸⁾。

まず、バス輸送にある程度共通して出された問題点は、運行本数である。いずれの地域も、25%以上が少ないと回答している（図12）。例えば、際立って高い数値を示した鎌倉ハイランド地域では、鎌倉駅と逗子駅に向かうバスがそれぞれ、毎時2本であり、他の調査地と比べて、各系統の1時間における運行本数が少ない。また、玉縄台地域や七里ガ浜地域では、通勤通学時間帯の運行本数は多いものの、日中は毎時3本となっている。1番目に訪れる地域の訪問時間帯を確認すると、平日と休日に関わらず、10時から13時が最も多い。この設問からは、相当数の住民が、バスの運行本数が少ない時間帯にバスを利用していると推測できる。これらにより、バスの運行ダイヤは、地域住民の生活実態を反映したものとは言い難く、公共交通機関の不足を感じさせる要因となっていると分析できる。

加えて、近年の運行ダイヤの変更が、バス本数の少なさに対する問題意識を高めたとも考えられる。2019年に始まった新型コロナウイルスの世界的な流行は、鎌倉市の公共交通機関にも大きな影響を及ぼした。各交通事業者は、運行ダイヤの見直しを進め、バスの減便が相次いだ。これにより、運行間隔の拡大は勿論、最終バスの時刻が早まるなどの変化が生じた。そして、新型コロナウイルスの影響が弱まった現在においても、その状況が続いている。その結果、地域住民は現在、バスが不便になったと強く実感しており、運行本数の少なさを問題とする人が多く見られたのであろう。

次に、タクシー輸送に共通して出された問題点は、タクシーの車数不足と運賃の高さであった。タクシー不足に関しては、早朝と夜間の利用に言及する意見がいくつかみられた。早朝は、タクシーの数が少なく、配車を断られる場合もあるという。一方で夜間は、利用者が多く、長い待ち時間が生じる。特に、金曜日深夜の大船駅では、最終電車で寝過ごした人がタクシーを利用するため、地域住民はより使いづらくなる⁽²⁹⁾。このような現状に加え、タクシー業界は人材不足が深刻化しているため、今後、タクシー不足がより悪化することを危惧する意見も多かった。また、運賃については、値上げに対する意見が複数あった。日本のタクシー料金は、諸外国と比べて高いことが知られている。ただでさえ高額なタクシー料金が値上げされたことで、利用者の家計の大きな負担となっている。本調査では、免許返納後、タクシー利用を考えているという意見がいくつかみられた。高齢化がますます進むと予想される中で、これらのタクシー環境は、近い将来、より深刻な問題となる懸念がある⁽³⁰⁾。

第二に、歩行環境が悪いことを挙げる。鎌倉市は、市域に多摩丘陵と三浦丘陵を含んでおり、起伏に富んだ地形をしている。第二次世界大戦後に開発された、丘陵地上の新興住宅地は勿論のこと、古くからの集落であっても、山が近くに迫り、坂道や階段が見られる。そのような道路環境に対して、どの地域においても、2割以上の人人が負担に感じると回答した。特に、玉縄台地域は、64%（325人）が坂道と階段を問題視しており、突出して数値が高い（図13）。加えて、いずれの地域も、3割以上が

坂道や階段を将来の不安として答えていている（図14）。

加えて、鎌倉市は、とりわけ古くからの集落において、道路幅が狭い問題がある。実際、今泉地域は、歩道の狭さや車道の狭さを問題視する人が最も多くなっている。自動車の交通量が多い鎌倉市において、歩道や車道が狭く、歩行者と自動車の距離が近い現状は、歩行者に少なからず恐怖を感じさせることであろう。

以上、二つの問題が複合的に作用することで、高齢者の移動が現在と将来の問題とみなされていると考える。これらの問題は、高齢者だけではなく、全ての年齢層が実感していることである。その上、高齢者が移動に苦労する様子を、現状歩行に問題のない人が日常的に目撃することによって、将来の不安が育っていく。このようにして、全ての年齢層の人が共通して、高齢者の移動を地域問題として認識していると考えられる。

3-3 自治会の取り組み

高齢者移動の問題と、その要因については、各自治会も認識しており、対策を講じている地域もある。例えば、バス本数が特に少ない鎌倉ハイランド地域では、自治会が買い物バスを運行し、高齢者の移動を助けている。また、玉縄地域や今泉台地域では、老人福祉施設による、高齢者向けの送迎バスが運行されている⁽³¹⁾。これらの取り組みは、高齢者移動の問題を、完全に解決するものではないかもしれない。しかし、各地域の実態に即したモビリティの実現を模索している点は、大いに評価できるものであろう。

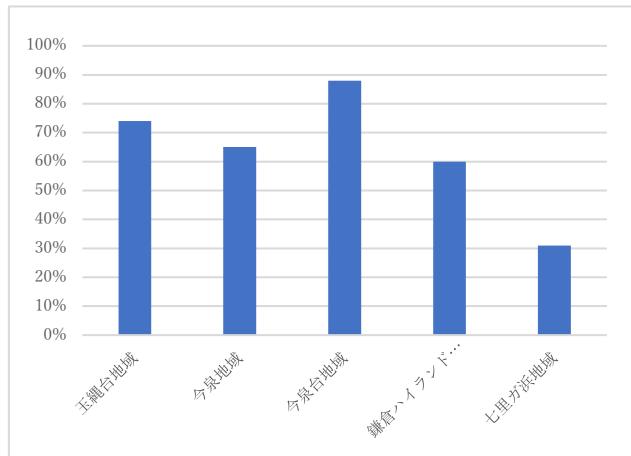


図9 「高齢者の移動」問題

地域の交通問題として、高齢者の移動を回答した人の割合。地域住民を対象としたアンケートより作成。2023年12月から翌年1月にかけて実施。

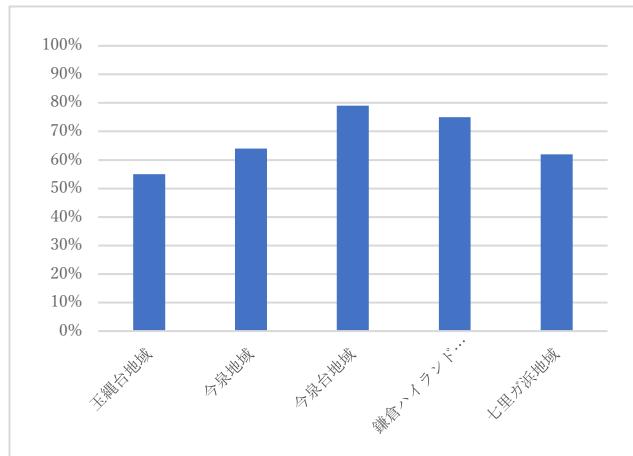


図10 外出困難の高齢者の増加に対する懸念

将来の地域交通で、日々の外出が困難になる高齢者の増加を回答した人の割合。地域住民を対象としたアンケートにより作成。2023年12月から翌年1月にかけて実施。

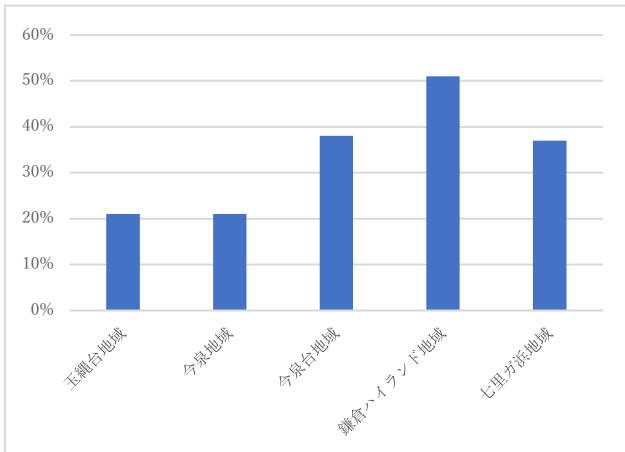


図 11 公共交通機関の不足に対する懸念

将来の地域問題で、公共交通の不足を回答した人の割合。
地域住民を対象としたアンケートより作成。2023年12月
から翌年1月にかけて実施。

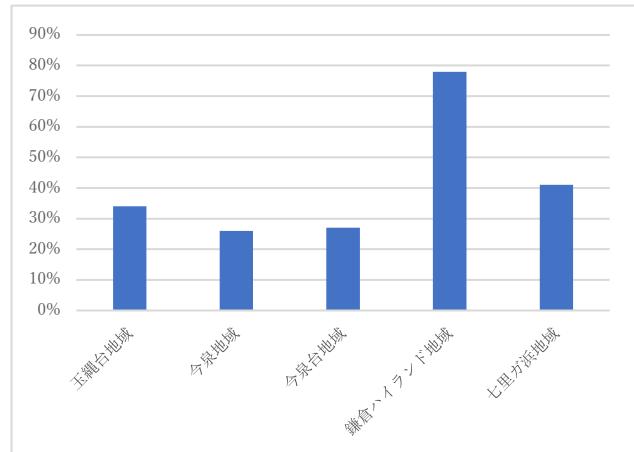


図 12 バスの運行本数に関する問題

地域の公共交通で、バスの本数に困っていると回答した人
の割合。地域住民を対象としたアンケートより作成。
2023年12月から翌年1月にかけて実施。

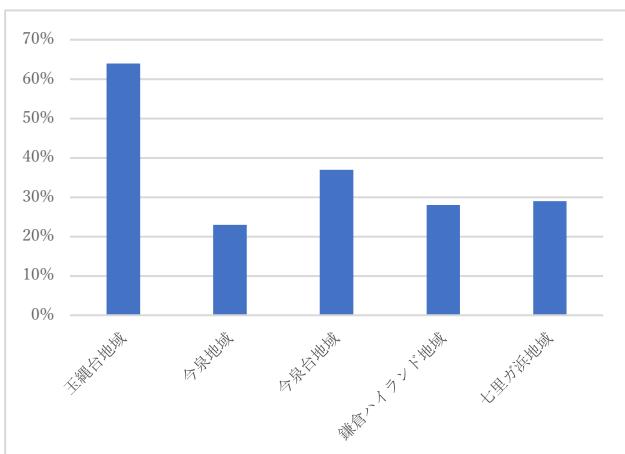


図 13 坂の傾斜と階段の多さの困難

地域の道路交通で、坂の傾斜・階段の多さに困っていると
回答した人の割合。地域住民を対象としたアンケートより
作成。2023年12月から翌年1月にかけて実施。

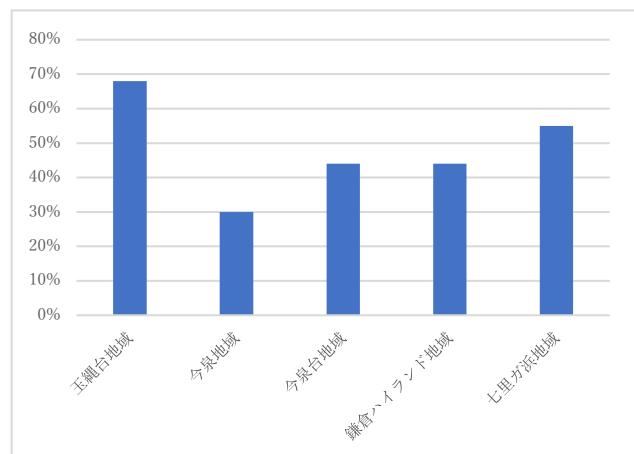


図 14 将来における坂と階段への懸念

将来の地域問題で、坂・階段と回答した人の割合。地域住
民を対象としたアンケートより作成。2023年12月から翌
年1月にかけて実施。

3-4 今後に向けて

「高齢者の移動」問題は、近年、国が取り組んでいる全国的な課題である。公共交通事業者の経営状況が悪化している一方で、国家規模の高齢化や高齢者の免許返納の促進などによって、公共交通の重要性はますます高まっている。そのような中で、国は独占禁止法特例法や道路運送法、地域公共交通活性化再生法（地域交通法）等の法整備を進めてきた。そして現在、2023（令和5）年の地域公共交通活性化再生法改正を受けて、地域の実態に即した交通の「再構築（リ・デザイン）」が目指されている⁽³²⁾。

鎌倉市では、1996（平成8）年以降、「バス交通の充実」を重視し、「オムニバスタウン計画」を策定・実行してきた⁽³³⁾。交通不便地域の交通整備に取り組んでおり、例えば、二階堂・浄明寺地区で「鎌倉オンデマンドモビリティ」の実証実験を行っている⁽³⁴⁾。

上記の鎌倉市の取り組みは、まさに地域交通の「再構築」を促すものである。しかし、鎌倉市の公表

している資料を確認した限りにおいては、その主眼が交通不便地域に偏っていると考えられる。鎌倉市は、鉄道駅の 750 メートル以遠、バス停留所の 300 メートル以遠を「徒歩利用圏」と定義している。そしてこれにより、鉄道とバスが人口の 91.7% をカバーしているとしている（2015 年現在）⁽³⁵⁾。実際、本調査の調査地は、いずれも「徒歩利用圏」に含まれている。しかし、この「徒歩利用圏」は、外部の資料に基づいて設定されたものであり⁽³⁶⁾、鎌倉市の実態に即しているか疑問である。また、鉄道駅やバス停留所の立地条件を考慮せず、画一的な基準を設けることは、妥当であろうか。事実、玉縄台地域や今泉地域では、バス停留所が遠いと回答する人が、1 割強みられるし、バス停留所までに坂道があるため移動が大変であると答える人も多かった。例えば、坊美生子が指摘するように、交通不便地域だけではなく、モビリティにも重点を置いた議論が必要であろう [坊 2020]。

鎌倉市は、二階堂・浄明寺地区でのさらなる実証実験に向けて、将来的に地域公共交通会議⁽³⁷⁾を開催する意向を示している⁽³⁸⁾。この際、二階堂・浄明寺地区だけで終わるのではなく、後々は広く市内の交通について議論する場となるかもしれない。多様な主体が協働して地域交通の「再構築」することが求められている現在、各主体間の活発な意見交流と合意形成が重要となることであろう。

4. 交通インフラと災害

4-1 災害による交通インフラへの影響に関して

鎌倉市は、多くの災害リスクを抱えている。大小様々な災害が、たびたび発生しており、将来にわたっても繰り返されることが確実視されている。そのような中、東日本大震災を受けて、行政と地域住民ともに災害への危機意識が高まっているようである。

災害は、交通インフラにも甚大な影響を与える。鎌倉市は、その特徴的な地形によって、交通路が限定されているため、その脆弱性は他の地域と比べて高いと思われる。大規模な災害が発生した場合、鎌倉市内の多くの交通路が寸断されることが予想される。その時、被災を免れた交通路に交通が集中し、機能不全に陥る可能性は高いことであろう⁽³⁹⁾。また、鎌倉市内には、アクセス道路が極めて少ない地域も存在するため、孤立する地域が発生するかもしれない⁽⁴⁰⁾。

これら災害時の交通リスクは、地域住民の不安を搔き立てている。本調査では、それぞれの調査地において、2割以上の人人が災害・積雪時の孤立を地域の問題と回答しており、中でも今泉台地域は、58%（52 人）と最も高かった（図 16）。いずれの地域も主要な道路が限定され、それら道路の脆弱性も高いため、災害による孤立を警戒する人が相当数いるのであろう。

また、交通遮断を心配する人も多い。現在の困り事として、災害・積雪時のバスの運休を回答した人は一定数おり、特に今泉台地域が 44%（39 人）と高かった（図 17）。加えて、鎌倉ハイランド地域を除くどの地域においても、3割以上の人人が、事前災害時の交通遮断を将来のリスクとして回答してい

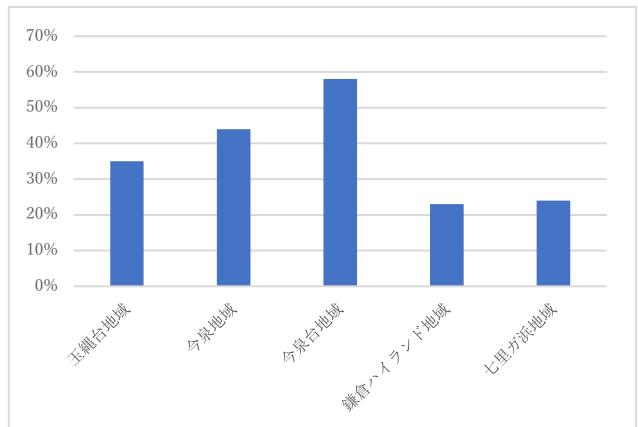


図 15 災害・積雪時の孤立

地域の交通問題として、災害・積雪時の孤立を回答した人の割合。地域住民を対象としたアンケートより作成。

2023 年 12 月から翌年 1 月にかけて実施。

る（図18）。災害によってアクセス道路が寸断された場合、他に代替路がある場合であっても、その影響は大きい。大幅な迂回を強いられることで、所要時間が長くなったり、公共交通機関の運賃が通常時よりも高くなったりする。この不便さは、地域住民に災害に対する地域の脆弱性について身をもって実感させ、危機感や不安感を高めるように作用していることであろう。

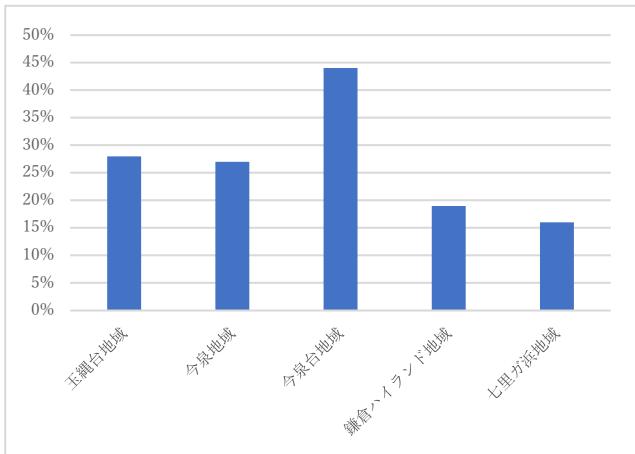


図16 災害・積雪時のバス運休について

地域の公共交通で、災害・積雪時のバスの運休を回答した人の割合。地域住民を対象としたアンケートより作成。

2023年12月から翌年1月にかけて実施。

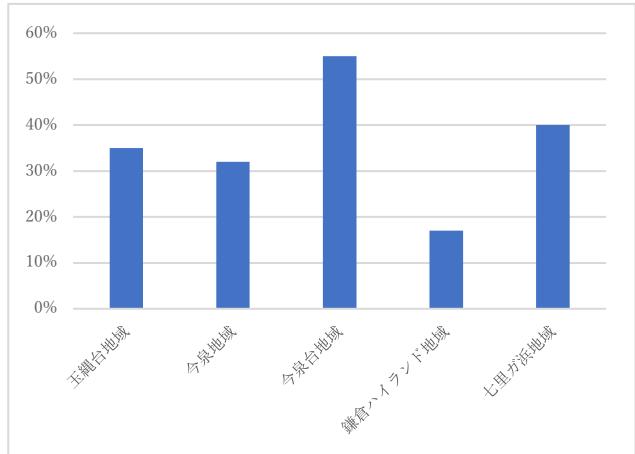


図17 自然災害時の交通遮断に対する懸念

将来の地域交通で、自然災害時（津波・台風）の交通遮断を回答した人の割合。地域住民を対象としたアンケートより作成。2023年12月から翌年1月にかけて実施。

4-2 脆弱性の象徴としての交通インフラ

各地域において、主要な生活路は限定されている。例えば、玉縄台地域では栄光坂などであり、七里ガ浜地域では国道134号線や鎌倉山より至る道路などである。これらの交通路は、聞き取り調査やアンケート調査の自由回答欄において、たびたび名称が登場する。それほどまでに、地域住民にとって身近な交通路であり、日々の生活において必要不可欠なものなのであろう。そのためか、それら交通路の脆弱性には、ひときわ危機感と不安感が強い印象を受けた。

地域の災害に関する話では、しばしば主要な生活路の名前が登場する。玉縄台地域では、真っ先に栄光坂の土砂崩れが挙がるし、七里ガ浜地域であれば、地震・津波に対する国道134号線と江ノ島電鉄線の脆弱性を話す人が多い。鎌倉山より至る道路については、「最後のライフライン」という意見も確認された。主要な生活路は、まさに地域の生命線なのであって、地域の内と外との目に見えるつながりである。その上で、災害に対する脆弱性を有するものと認識されているのである。

インフラは、災害によって機能不全となった時、地域住民に強い衝撃を与えるとされる⁽⁴¹⁾。加えて、本調査の結果から、平常時であっても、脆弱性が認められるだけで、地域住民に一定の心理的負担を及ぼしていると言えよう。よって、各調査地の主要な生活路は、それぞれの地域の脆弱性の象徴的存在として意味づけられていると考えることができるのではなかろうか。

5. 玉縄台地域の交通環境と交通問題

以下では、地域固有の問題を検討する。

5-1 移動先と移動目的について

『鎌倉市史』によれば、旧玉縄村⁽⁴²⁾は、「鎌倉と歴史的にも関係が深い」[鎌倉市市史編さん委員会 1994: 492] とされている一方、経済的な側面においては、隣接する大船地域との結びつきが強固である⁽⁴³⁾。鎌倉駅周辺、大船駅周辺、藤沢駅周辺、横浜駅周辺の 4 地域の内、1 番目によく訪れる地域を尋ねる設問では、92% (471 人) が大船駅周辺と回答した⁽⁴⁴⁾。大船駅周辺を訪問する目的については、買い物が 83% (389 人) で最も多く、次いで通院の 33% (155 人)、通勤・通学の 32% (149 人) が続く (図 18)。ここから、玉縄台地域の住民は、生活上のサービスを大船地域に大きく依存していると分かる⁽⁴⁵⁾。よって、これ以降、移動先を大船駅周辺と固定して分析を続けることとする。

5-2 移動手段に関して

地域内で生活が完結しない玉縄台地域において、地域住民の生活圏は広く、地域を跨ぐ移動が日常的に行われている。自家用車をはじめとする個人的な交通手段に加え、玉縄台地域には、神奈川中央バスの路線が通る。また、タクシーが栄光坂を往来する光景も見られた⁽⁴⁶⁾。それら複数の交通手段の中で卓越するものは、バスや徒歩、自ら運転する自家用車であった (図 20)。

玉縄台地域は、内部に複数の地域を含む (図 2)。それら地理的特性の差異は、交通手段の選択に影響を与えている。ここでは、回答数が多い玉縄 5 丁目と玉縄 2 丁目を比較してみたい (図 21)。前者は、当地域の中で最も標高が高い地域であり、バスが 68% (236 人中 160 人)、徒歩が 52% (236 人中 122 人) であった。一方で後者は、当地域において最も大船駅に近い地域であり、バスが 57% (146 人中 83 人)、徒歩が 60% (146 人中 87 人) であった⁽⁴⁷⁾。両地域ともに、バス移動と徒歩移動が多いことは勿論であるけれども、前者はバスが、後者は徒歩が相対的に大きな割合を示している。これは、駅までの距離・所要時間と高低差による差異であると考えられる。若年層であっても、栄光坂を登り、玉縄 5 丁目まで歩くことは、なるべく避けたいことであるという。地図上は隣接している両地域であっても、移動に対する精神的・身体的負担には、大きな差があるのかもしれない。

以降は、移動手段別に分析を行う。まずは、バスから検討する。当地域におけるバス利用者の割合は、67% (471 人中 315 人) であった。年齢による傾向は、あまり見いだせない (図 22)。当地域の住民が認識しているバスの問題としては、第 2 章で示した本数に加えて、通学時間帯の混雑があった。玉縄台地域のバス路線は、清泉女学院生徒の通学用に開設された経緯があり、この時間帯の運行本数は多い。しかし、学生が大勢乗車するため、地域住民が乗車しづらいことがあるという。

バス停の立地を問題視する意見もあった。バス停は、主要道路沿いに立地しており、住宅地内部からは離れている。そのため、17% (471 人中 86 人) がバス停の遠さに困っていると答えている。また、当地域の特性上、バス停までには、坂道や階段も多い。玉縄台住民は、他の調査地の住民と比べて、坂道

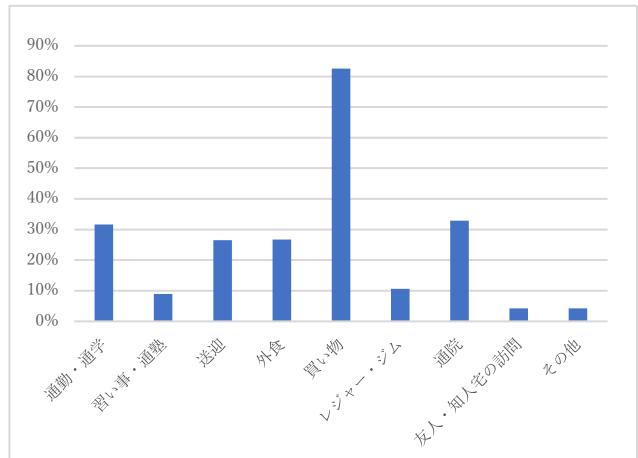


図 18 玉縄台住民が大船駅周辺を訪れる目的

大船駅周辺を一番よく訪れる地域と回答した人において、訪れる目的を尋ねたもの。玉縄台住民を対象としたアンケートより作成。2023 年 12 月から翌年 1 月にかけて実施。

と階段を問題視する人数が際立っている（図 13）。他の調査地も多くが丘陵地に位置するにもかかわらず、ここまで差が生じている要因の一つは、公共交通機関を利用する場合も、急坂や階段の歩行を避けることができないことがあるのではないかと思う。

大船駅のバス乗場の構造もまた問題があるようである（図 19）。バスを利用して玉縄台地域からコーナンや湘南鎌倉病院に行くためには、大船駅で乗換が生じる。この時、降車場と乗車場は離れていために、上下移動を伴う約 200m の移動を強いられる⁽⁴⁸⁾。高齢者にとって、この移動は苦労を伴うものであり、外出を厭う一つの要因となっている。

次に、徒歩移動について検討する。徒歩移動の割合は、53%（471 人中 249 人）であった。多くの回答数の得られた中年層と高年層で比較すると、徒歩は概ね 60%前後を推移しており、75 歳以上のみ 45%（139 人中 62 人）に下落する（図 23）。当地域は、坂や階段が多く、傾斜も急である。先述の通り、どの年齢層においても、坂の傾斜や階段の多さに困っている人が多く、関連する意見を多数得た。また、道路工事の影響か、道路の凹凸が見られるようであり、それらが歩行に支障をきたすと問題視する意見もあった。さらに、雑草や枝の影響で歩きづらいという意見も複数見られた。このような環境下のため、とりわけ高年層は、徒歩移動に苦労する人が大勢いると結論付けられる。

続いて、自ら運転する自家用車での移動について述べる。その割合は、42%（471 人中 200 人）であった。中年層では、40%後半から 50%前半を推移しており、70 歳以上からは順に 43%（37 人中 16 人）、35%（139 人中 48 人）と減少する（図 24）。この大きな要因は、免許返納であろう。国は、高齢者の交通事故の多発を受けて、高齢者の免許返納を推進している。加えて、高齢者の中には、視界がぼやけるといった症状を自覚する人もおり、免許返納を決断する人が多いのだと推測する。その一方で、調査結果は、70 歳以上であっても、高齢者講習や認知機能検査を経て、自家用車を運転し続ける人が多いことを示している。自家用車がないと移動手段に困るという意見が多数聞かれた。また、どの年齢層においても、将来の困り事として、免許返納の難しさを回答する人が 25%前後みられた。ここから、玉縄台地域は、免許返納を希望していても選択しづらい交通環境となっていると読み取ることができる。

その他の移動手段として、タクシーのほか、老人福祉施設のシャトルバスを利用する高齢者もいる。玉縄台地域では、「鎌倉プライエムきしろ」（以降、「きしろ」と呼称）と「玉縄すこやかセンター」（以降、「すこやか」と呼称）が、ダイヤと停留所を定めて運行している。大船駅周辺への移動手段として、1%（422 人中 4 人）がシャトルバスを利用しておらず、一部の高齢者から重要な移動手段であるとの意見が出された⁽⁴⁹⁾。但し、これらシャトルバスを、バスやタクシーのような公共交通機関と同様にして考えるべきではなかろう。ここからは、玉縄地域内に施設を持つ「すこやか」に焦点を当てて論じたい⁽⁵⁰⁾。「すこやか」は、老人福祉センターであり、指定管理者制度によって、鎌倉市の福祉サービスの一部を

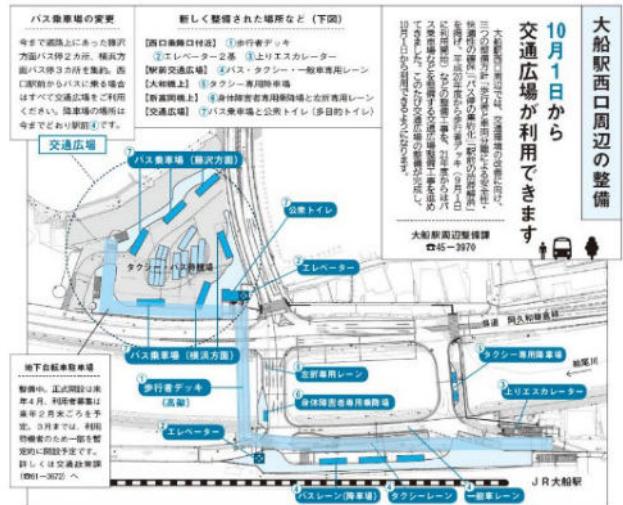


図 19 大船駅西口の構造

鎌倉市「10月1日から大船駅西口交通広場（バス乗車場）の利用を開始します。」(<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/of-jimusho/documents/jyoushajyou.pdf>)
2024.01.29 閲覧) より引用。

代行している⁽⁵¹⁾。その一つとして、外出支援サービスを行っており、玉縄地域の住宅地と各種施設を結んでいる⁽⁵²⁾。このサービスは、利用条件が定められており、一部の地域住民からは、その緩和が要望されている。しかし、それら条件は、「すこやか」の理念と役割に基づくものであって、容易に変更できるものではない。また、「すこやか」の事業は、行政の計画承認を必要としており、この点からも変更は簡単ではない。このように、老人福祉施設のシャトルバスは、交通事業者とは異なる独自の考え方と運営されているものであって、他の移動手段とは異なる特性を持っているといえる。確かに、老人福祉施設の運行するシャトルバスであっても、地域住民に広く開かれている事例もあると思われる。しかし、必ずしもそうであるわけではなく、各法人の理念を尊重しなければならない。よって、これらシャトルバスは、一部の住民にとって重要な移動手段であることは間違いないけれども、あくまで補助的なものであるとみなすべきであろう。

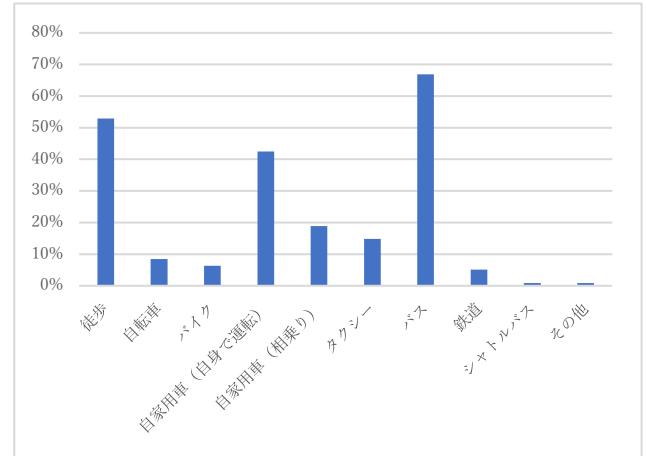


図 20 玉縄台住民が大船駅周辺を訪れるときに用いる移動手段

大船駅周辺を一番よく訪れる地域と回答した人において、利用する移動手段を尋ねたもの。玉縄台住民を対象としたアンケートより作成。2023年12月から翌年1月にかけて実施。

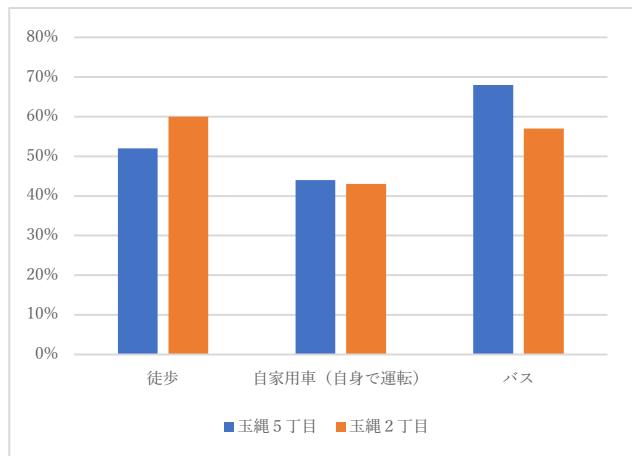


図 21 玉縄5丁目と2丁目の移動手段の比較

大船駅周辺を一番よく訪れる地域と回答した人において、利用する移動手段を尋ねたものの一部を玉縄5丁目と2丁目で比較したもの。玉縄台住民を対象としたアンケートにより作成。2023年12月から翌年1月にかけて実施。

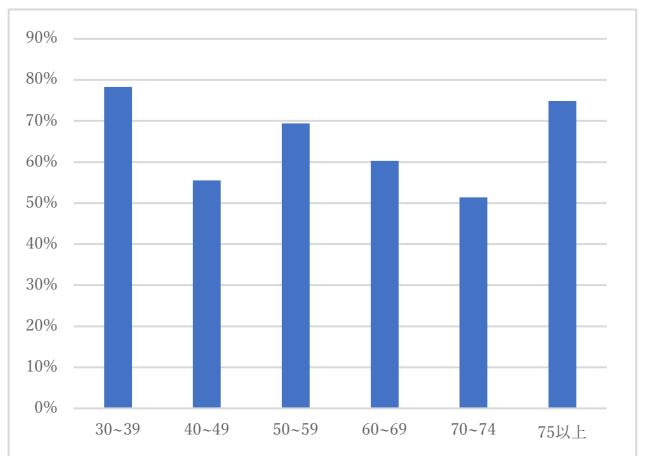


図 22 玉縄台住民の年齢別バス利用

大船駅周辺を一番よく訪れる地域と回答した人において、バスを利用すると回答した人の年齢別割合。玉縄台住民を対象としたアンケートより作成。2023年12月から翌年1月にかけて実施。

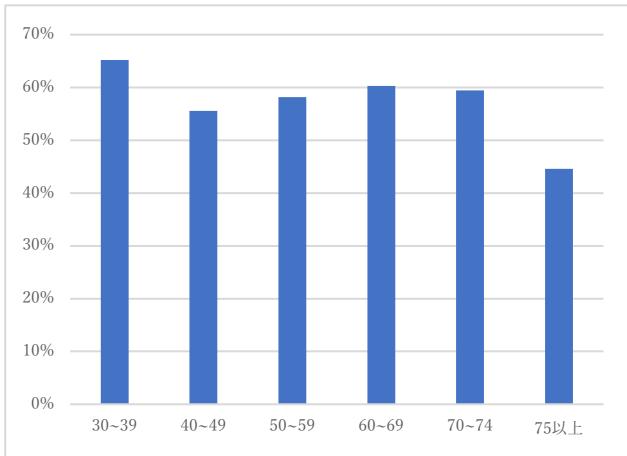


図 23 玉縄台住民の年齢別徒步利用

大船駅周辺を一番よく訪れる地域と回答した人において、徒步を利用すると回答した人の年齢別割合。玉縄台住民を対象としたアンケートより作成。2023年12月から翌年1月にかけて実施。

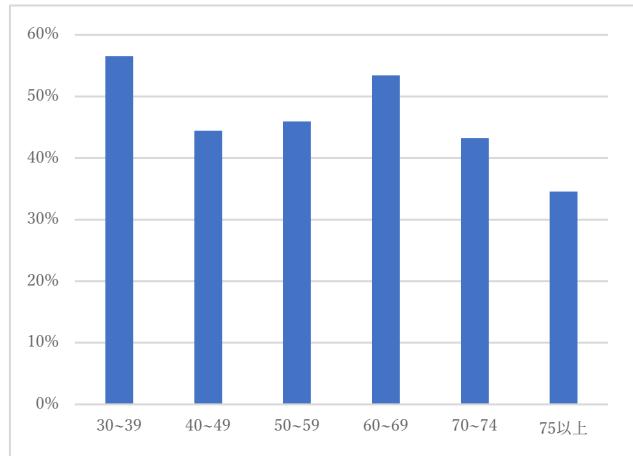


図 24 玉縄台住民の年齢別自家用車利用

大船駅周辺を一番よく訪れる地域と回答した人において、自家用車（自身で運転）を利用すると回答した人の年齢別割合。玉縄台住民を対象としたアンケートより作成。

2023年12月から翌年1月にかけて実施。

5-3 栄光坂と災害

栄光坂は、玉縄台地域と大船駅とを結ぶ、最も主要な生活路の一つである。バス路線もこの道を通る。しかし、切通しの坂道であるため、災害に対する脆弱性を持つ。栄光坂は、過去に2度、大雨による土砂崩れによって通行止めを経験している。2度目の通行止めは、2019（令和元）年の台風15号によって発生した（図25）。これによって、一部住宅では、停電や断水が起こった。交通への影響は甚大であり、1年以上にわたって車両が通行できない状態が続き⁽⁵³⁾、バスは迂回運転を実施した。加えて、土砂崩れに至らなくとも、大雨や積雪によって、バスが運休することがあるという。栄光坂は、その地理的特性によって、時に交通の機能不全を起こしているのである。

過去の災害によって、地域住民の災害への関心と不安は大きい。地域の交通問題として、35%（178人）が災害・積雪時の孤立を回答しており、28%（142人）が災害・積雪時のバスの運休に困っていると答えた。3割ほどの住民が、交通遮断の影響を実感していること分かる。さらに、将来の困り事として、35%（181人）が台風・豪雨による交通遮断を、23%（115人）が崖崩れによる交通遮断を回答している。ここから、災害による交通遮断は、過去の復旧に伴う改良工事によって解決されたものではなく、再び発生し得るものと捉えていることが理解できる。

先述の通り、玉縄台地域の住民は、栄光坂の脆弱性に不安を抱いている。玉縄台地域は、外部への通路が複数あるとはいえるが、それらは決して多くなく、主要道路の遮断は深刻な問題である。とりわけ栄光坂は、交通や電気、水道の集中する主要インフラである。その遮断は、地域住民の生活を大きく影響を及ぼす。ゆえに、栄光坂は、玉縄台地域の脆弱性の象徴的存在であり、災害リスクの存在そのものが、



図 25 栄光坂の土砂災害

『鎌倉市国土強靭化地域計画』[鎌倉市 2022c] より引用。

地域住民に大きな心理的負担を及ぼしていると考えられる。

5-4 玉縄台地域の交通のこれから

玉縄地域に対して、『鎌倉都市マスタープラン』では、「交通弱者に配慮した道づくり」[鎌倉市 2018: 158] が謳われており、「大船駅と玉縄地域を結ぶバスサービスの充実」[鎌倉市 2018: 88] などに取り組むとしている。しかし、玉縄台地域内のバス交通の課題は、いまだ解消されていない。これに対し、地域住民からは、コミュニティバス等の導入に関する要望が多く出されており、自治会内でも議論が続けられてきた。地域住民間は勿論のこと、行政や交通事業者などとも議論を重ね、地域の特性に合った交通のあり方の実現を期待する意見がみられた。本調査では、自治会や地域住民の視点に着目したため、玉縄台地域の交通に関わる様々な主体の意見を把握することはできなかった。しかし、それら主体の間で、認識や意見に齟齬がみられることは確かとなった。それぞれの主体間での意見交流をさらに活発化させ、よりよい交通環境を醸成していくことが期待されよう。

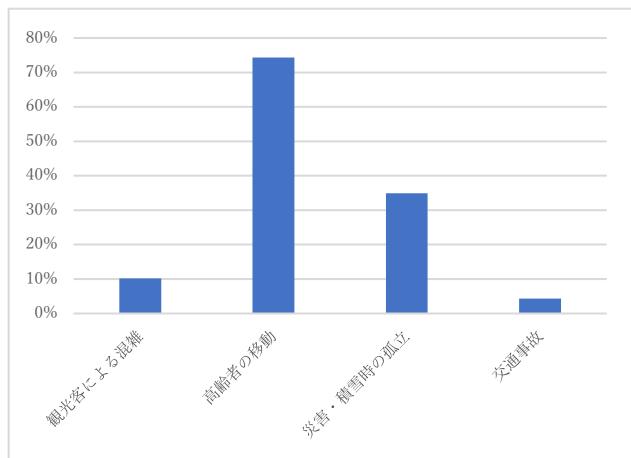


図 26 玉縄台地域の交通問題

玉縄台住民を対象としたアンケートより作成。2023年12

月から翌年1月にかけて実施。

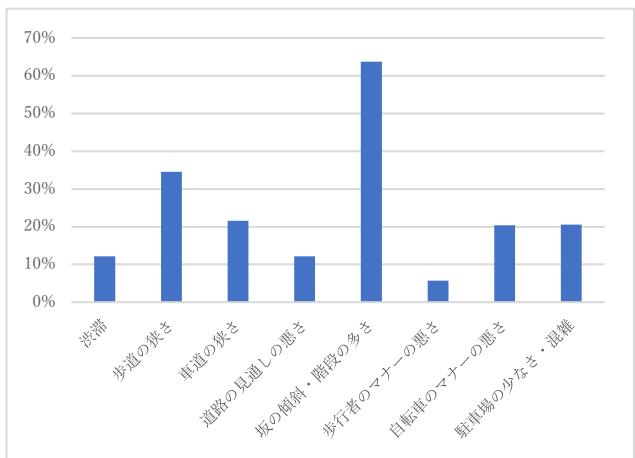


図 27 玉縄台地域の道路交通に対する困り事

玉縄台住民を対象としたアンケートより作成。2023年12

月から翌年1月にかけて実施。

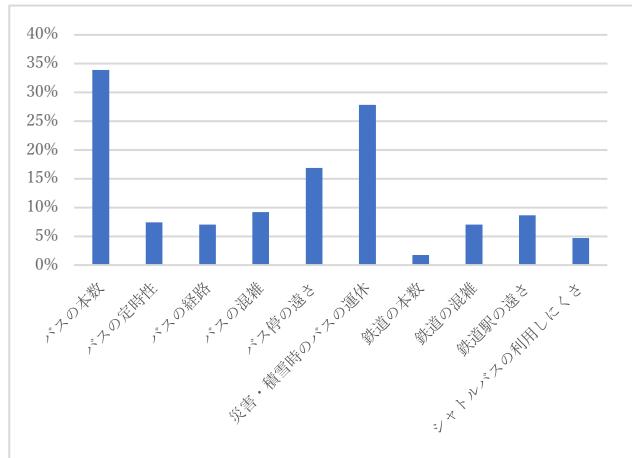


図 28 玉縄台地域の公共交通に対する困り事

玉縄台住民を対象としたアンケートより作成。2023年12

月から翌年1月にかけて実施。

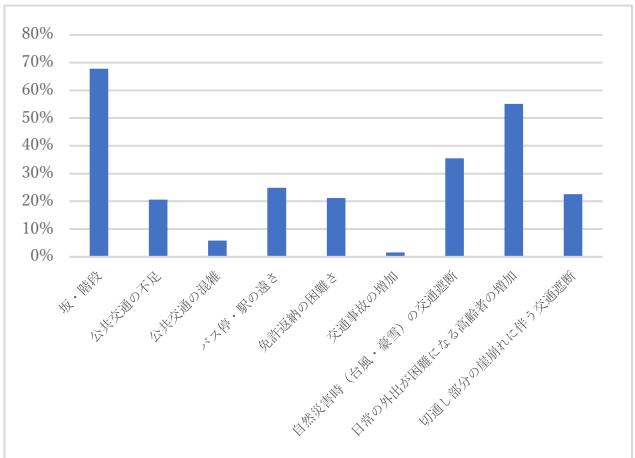


図 29 玉縄台地域の将来の地域交通への懸念

玉縄台住民を対象としたアンケートより作成。2023年12

月から翌年1月にかけて実施。

6. 今泉地域の交通環境と交通問題

本章では、今泉地域におけるアンケートの結果から、地域固有の交通問題を検証する。

6-1 移動先と移動目的について

鎌倉駅周辺、大船駅周辺、藤沢駅周辺、横浜駅周辺の4地域の内、1番目によく訪れる地域を尋ねる設問では、95%（86人）が大船駅周辺と回答した。大船駅周辺を訪問する目的については、買い物が91%（78人）で最も多い。今泉地域には買い物施設としてFit Care MARTが存在するが、Fit Care MARTで完結しないときに大船駅周辺へ出かける。この点については、高齢化の進行を踏まえ、地域内で普段の買い物ができるようさらには商店を作ろうという声も存在する。買い物の次には通院の31%（27人）、通勤・通学の21%（18人）が続く（図30）。なおこれ以降、移動先を大船駅周辺と固定して分析を続けることとする。

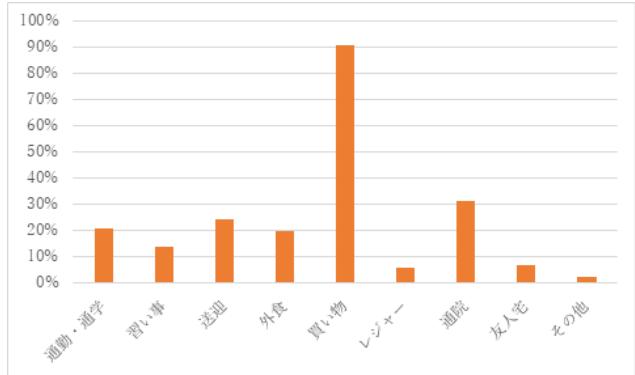


図30 今泉住民が大船駅周辺を訪れる目的

今泉住民を対象としたアンケートより作成。2023年12月から翌年1月にかけて実施。

6-2 移動手段に関して

バス利用者の割合は52%（86人中45人）であった。今泉地域から大船駅へのバスは6~22時台で概ね毎時4~5本運行されており、大船駅まで10~15分ほどの所要時間である。地域の公共交通に困っていることとして、26%（24人）がバス本数の少なさをあげている。これについては、数年前に路線バスが運転手不足のためにバス本数を半減したこと、あるいは最終バスの時刻が早まったことが関連すると考えられる。アンケート内でも「これ以上バスを減便されると困る」という声があった。この他、バス停の遠さを課題にあげる人が18%（16人）おり、これを解消すべく今泉地域内の循環バスやデマンド交通を希望する意見も存在する。

次に、自ら運転する自家用車での移動について述べる。その割合は52%（86人中45人）であった。今泉町から大船駅に自家用車で移動する際、観光客の影響は限定的であり、鎌倉街道と交差するところが混雑するくらいである（立地の特性上、地域内を観光客が滞在、通過することは多くない）。その一方で、地域住民が道路交通で特に課題だと感じているのが歩道の狭さ・車道の狭さ（ともに全体の68%、91人中62人）、あるいはそれに起因する見通しの悪さ（全体の30%、27人）であり、その割合は今回調査した5地域の中で最も高い。また聞き取り調査では、迂回路のなさも強調されていた。図2の通り、今泉町から大船市街へ向かう場合、途中までは一本道であり、今泉町を出た後も選択できる道路は少ない。その数少ない道路に自動車が集中する上に、この道路は道幅が狭い（図32）。このため、災害時に孤立するリスクを抱えている。2018年に今泉町の南西に位置する岩瀬隧道が崩落事故のため不通となった際には、もう一本の道路に自動車が集中して大変な混雑となったという。これに対して住民はバイパスの設置を要望している。

また大船駅への移動に半分以上が自動車を運転するという現状の一方で、将来の困りごととして、免許返納の難しさを回答する人が全体の 31%(91 人中 29 人)、外出困難の高齢者の増加を回答する人が全体の 64%(58 人)みられた。

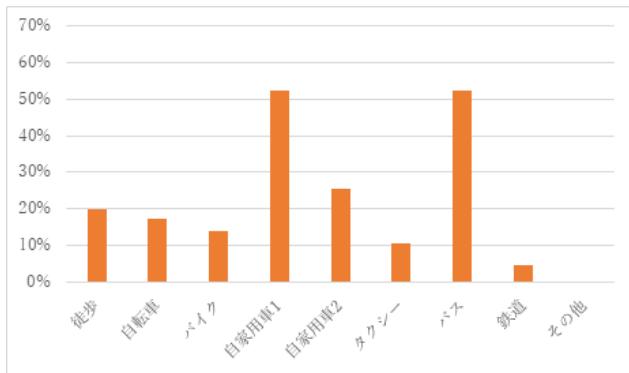


図 31 今泉住民の大船駅周辺までの交通手段

自家用車 1 は自分で運転、自家用車 2 は相乗りを示す。
今泉住民を対象としたアンケートより作成。2023 年 12 月
から翌年 1 月にかけて実施。



図 32 今泉町から大船市街へ至る道路

地図データは、国土地理院地図 Vector の「白地図」を加工したもの。

7. 今泉台地域の交通環境と交通問題

本章では、今泉台地域におけるアンケートの結果から、地域固有の交通問題を検証する。

7-1 移動先と移動目的について

鎌倉駅周辺、大船駅周辺、藤沢駅周辺、横浜駅周辺の 4 地域の内、1 番目によく訪れる地域を尋ねる設問では、96% (85 人) が大船駅周辺と回答した。大船駅周辺を訪問する目的については、買い物が 91% (77 人) で最も多く、次いで通院の 44% (37 人)、外食の 32% (27 人) が続く（図 33）。なおこれ以降、移動先を大船駅周辺と固定して分析を続けることとする。

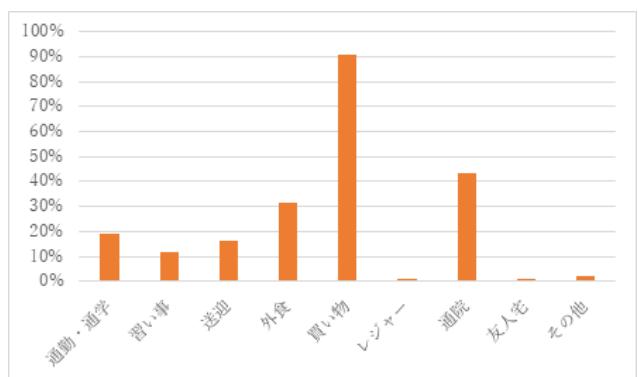


図 33 今泉台住民が大船駅周辺を訪れる目的

今泉台住民を対象としたアンケートより作成。2023 年 12 月から翌年 1 月にかけて実施。

7-2 移動手段について

バス利用者の割合は 56%(89 人中 48 人)であった。今泉台地域から大船駅へのバスは今泉地域と同じ系統であり、6~22 時台で概ね毎時 4~5 本運行されており、大船駅まで 20~25 分ほどの所要時間である。地域の公共交通に困っていることとして、26%(23 人)がバス本数の少なさをあげている。このあたりについては今泉町と同様である。また、鉄道駅の遠さに困っている人も目立つ(バス本数の少なさと同様に 26%)。聞き取り調査によれば、通勤時の「20 分」という時間は貴重であり、今泉台地域において現役世代の割合が低下している一因とされている。

次に、自ら運転する自家用車での移動について述べる。その割合は 62%(89 人中 53 人)である。地域の交通問題について問う質問では全体の 55%(49 人)が災害・積雪時の孤立と回答、また将来的な地域交通の課題を問う質問では全体の 52%(46 人)が自然災害時の交通遮断と回答した。これらの値は今回調査した 5 地域の中で最も高く、災害リスクは地域住民に大きな心理的負担を及ぼしている。これは今泉台地域の立地上の特性から考えることができる。今泉台地域は大船駅から見て今泉地域の奥に位置しており、さらに行き止まりとなっているため、外部に出るために今泉地域を通って大船駅方面に抜ける必要がある。例外として今泉台地域からは北鎌倉駅へ抜ける道(明月院通り)が存在する。徒歩の場合は今泉台地域から北鎌倉駅まで 20 分ほどの道のりである。鎌倉駅方面へ行く人も少なからず存在し、これはアンケートの 2 番目によく訪れる地域の結果に表れている。今泉地域は 1 番目を大船駅と回答した人のうち、鎌倉駅周辺が 38%、藤沢駅周辺が 30%、横浜駅周辺が 21% と分散しているのに対し、今泉台地域は鎌倉駅周辺が 73% と集中している。とはいっても、その道幅は狭く坂が急で、自動車でのすれ違いには困難が生じる。そのためメインルートとして常に使えるわけではない。そして、大船駅周辺から今泉・今泉台地域への道の脆弱性は今泉町の節で述べた通りである。さらに、今泉台地域は今泉地域よりも高台に位置し、坂や階段も多くなっている。町の中心部に出るのにかかる時間の長さも相まって災害に対する不安が大きくなるのは自然であろう。

この他、地域の買い物バスを利用する高齢者もいる。今泉台町内会における買い物バスは、高齢化の進行に伴い顕在化してきた、高齢者の足をどう確保するかという課題に対応して考案されたものである。車両は今泉地域のデイサービス(ふれあいの泉)の送迎車の、昼間の空き時間を用いている。現在は週 2 回運行しており、利用者は毎便 3~4 人ほどである。大船駅周辺にあるイトーヨーカドーを出発し、利用者の家の玄関まで送り届けるというのが好評である。ただ現時点での利用者は 10 名ほどにとどまっている。今泉台町内会はこのサービスをもっと強化したいと考えているが、現時点では今泉町のサービスを借りている状態で、車や運転手の確保、保証問題(現在の制度では鎌倉市が保証)が課題である。

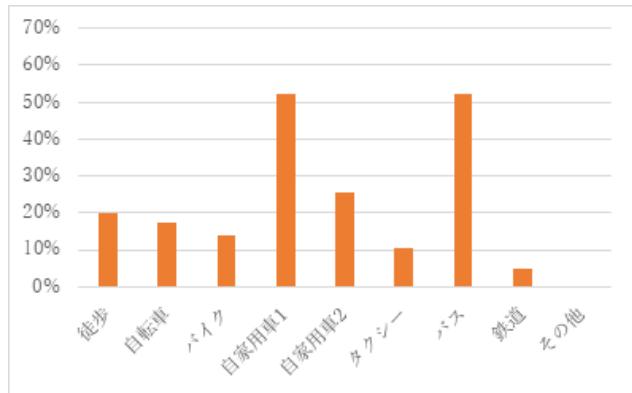


図 34 今泉台住民が大船駅周辺を訪れるときに用いる交通手段

自家用車 1 は自分で運転、自家用車 2 は相乗りを示す。
今泉台住民を対象としたアンケートより作成。2023 年 12
月から翌年 1 月にかけて実施。

8. 鎌倉ハイランド地域の交通環境と交通問題

本章では、鎌倉ハイランド地域におけるアンケートの結果から、地域固有の交通問題を検証する。

8-1 移動先と移動目的について

鎌倉駅周辺、大船駅周辺、藤沢駅周辺、逗子駅周辺の4地域の内、1番目によく訪れる地域を尋ねる設問では、53%(100人)が鎌倉駅周辺と回答した。次点は、逗子駅周辺の40%(76人)である(図35)。さらに、1番目によく訪れる地域を鎌倉駅周辺と回答した人のうち70%(70人)が、逗子駅周辺と回答した人のうち87%(66人)が、2番目によく訪れる地域をそれぞれ逗子駅周辺、鎌倉駅周辺と回答している。

移動目的については、鎌倉駅周辺、逗子駅周辺共に買い物が最も多い(図36)。ハイランド地域には買い物施設として西友が存在するが、西友で完結しないときに鎌倉駅周辺・逗子駅周辺へ出かける。買い物の次は通院、さらに通勤・通学と続く。

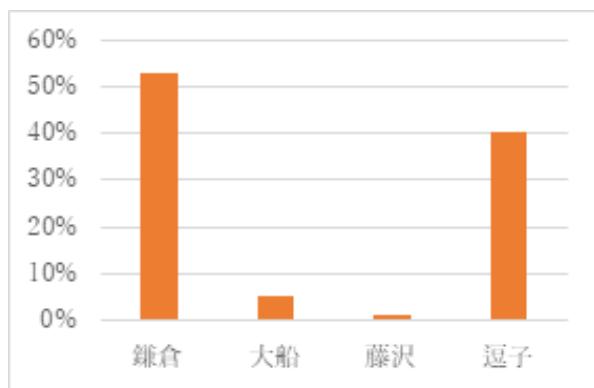


図35 鎌倉ハイランド住民が一番よく訪れる地域

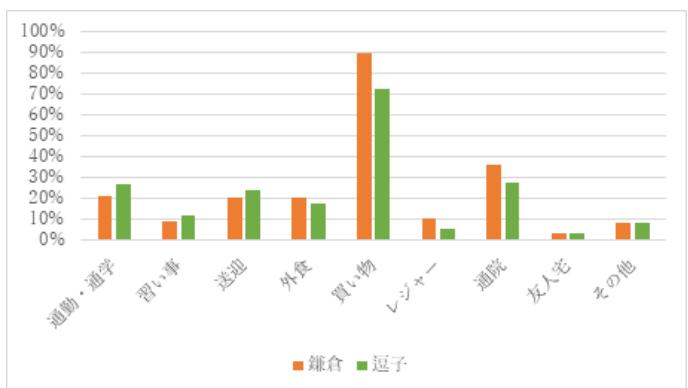


図36 鎌倉ハイランド住民が鎌倉駅周辺と逗子駅周辺を訪れる目的

鎌倉ハイランド住民を対象としたアンケートより作成。2023年12月から翌年1月にかけて実施。

鎌倉ハイランド住民を対象としたアンケートより作成。2023年12月から翌年1月にかけて実施。

8-2 移動手段に関して

それぞれの地域を訪れるときのバス利用者の割合は、鎌倉駅方面へが76%(100人中76人)、逗子駅方面へが62%(76人中47人)であった。ハイランド地域から鎌倉駅へのバスは6~23時台で概ね毎時2本、逗子駅へは6~23時台で概ね毎時2~3本運行されている。鎌倉駅、逗子駅ともにおよそ20分の所要時間である。この他鎌倉駅へは、泉水橋バス停まで徒歩で移動すると鎌倉駅~鎌倉靈園・金沢八景駅のバス(概ね毎時4本)が利用できるが、泉水橋バス停に近い北部の人しか利用できない。地域の公共交通に困っていることとして、71%(134人)がバス本数の少なさ、38%(71人)がバスの定時性をあげている。この2点を問題視する人の割合は今回調査した5地域の中で最も高く、地域住民に心理的負担を及ぼしていると考えられる。この他、バスの混雑(混雑時間帯には積み残しが発生しているとの声もある)や最終バスの早さ(特に土休日は1時間早まる)、運賃の負担に困っているという意見が複数寄せられている。

続いて、自ら運転する自家用車での移動のする人の割合は、鎌倉駅方面が57%、逗子駅方面が68%であった。鎌倉駅方面へはやはり渋滞が課題となっている(後述)。一方、逗子駅方面に向かう際の課題として、JR横須賀線における開かずの踏切問題をあげる人が複数人いた。

また、地域の買い物バスを利用する高齢者もいる。鎌倉ハイランド自治会における買い物バスは、スーパーのデリバリーサービスがなかったために考案されたものであり、現在は週1回2便を運行している。利用者は毎便8~9人ほどである。若い人の協力を得て、階段の上まで荷物を運ぶといった工夫は好評を得ている。

8-3 金沢街道と観光客

地域の交通問題については、74%(140人)が観光客の混雑をあげている。特にそれに伴う渋滞に困っている人が多く、具体的には、泉水橋から鎌倉市街地を結ぶ金沢街道の混雑が最もひどく、混雑時には3kmを通過するために自動車で1時間かかることがあるという。これは自動車で東京方面から鎌倉へ向かうとき、高速道路を朝比奈ICで降り、そこから金沢街道を通って鎌倉へ入るのが主流であるためである。このような人の流れの一方で、金沢街道は切通しの坂道で道幅が狭く、さらに道が入り組んでいて優先道路がわかりにくい。また、観光客が駐車場を探す際に低速で走行すること、大型バスが駐車場に入る際に両方の車線をふさぐことも渋滞の原因として挙げられていた。こうした渋滞問題を解消するために、鎌倉市は平成11年度に鎌倉霊園の駐車場を利用したパーク&バスライドの社会実験を行った⁽⁵⁴⁾。しかし金沢街道の渋滞の課題は未だ解消されていない。この要因として地元住民は駐車場の少なさをあげている。鎌倉駅方面と逗子駅方面とで、最も利用する割合の高い交通手段が逆転する(鎌倉駅方面はバス、逗子駅方面は自分で運転する自家用車)のはこれが関連しているのだろうか。この他、歩道・車道が狭いにもかかわらず観光客の道路マナーが悪いことを問題視する声もあった。

いずれにしろ、鎌倉ハイランド地域において観光客の混雑の影響を受けないことは困難であり、「鎌倉駅周辺の用事は平日に済ませて、土日は山籠もり」を心得とする住民もいる。

9. 七里ガ浜地域の交通環境と交通問題

本章では、七里ガ浜地域におけるアンケートの結果から、地域固有の交通問題を検証する。

9-1 移動先と移動目的について

鎌倉駅周辺、大船駅周辺、藤沢駅周辺の3地域の内、1番目によく訪れる地域を尋ねる設問では、47%(40人)が藤沢駅周辺と回答した。次点は、鎌倉駅周辺の45%(39人)である(図38)。さらに、1番

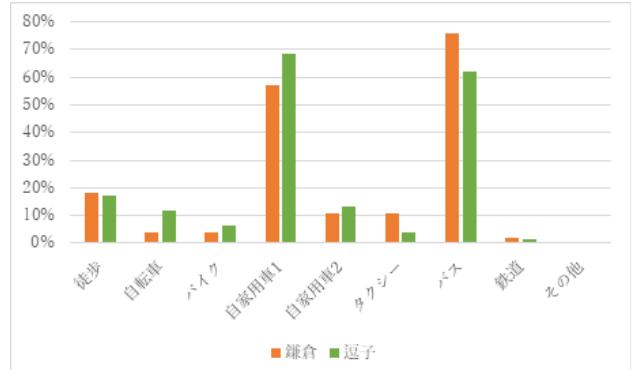


図37 鎌倉ハイランド住民が鎌倉駅周辺と逗子駅

周辺を訪れるときに用いる交通手段

自家用車1は自分で運転、自家用車2は相乗りを示す。

鎌倉ハイランド住民を対象としたアンケートより作成。

2023年12月から翌年1月にかけて実施。

目によく訪れる地域を藤沢駅周辺と回答した人のうち 70%(28 人)が、鎌倉駅周辺と回答した人のうち 79%(31 人)が、2 番目によく訪れる地域をそれぞれ鎌倉駅周辺、藤沢駅周辺と回答している。

移動目的については、移動先が鎌倉駅周辺と藤沢駅周辺とで、その目的に少々違いがみられる(図 39)。どちらも買い物目的が最も多いのは同じだが、その割合は藤沢駅周辺のほうが高い。七里ガ浜地域には買い物施設として西友が存在するが、西友で完結しないときに鎌倉駅周辺(紀ノ国屋など)・藤沢駅周辺(小田急百貨店など)へ出かける。買い物の次は地元住民からは鎌倉での買い物について、観光客の多さが商品価格へ影響することが多少なりとも存在するとの声があり、さらに後述する渋滞もあって鎌倉駅周辺への心理的距離につながっている。また買い物の次に多い目的が、鎌倉駅周辺が通勤・通学なのに対し、藤沢駅周辺は外食となっている。この特徴は鎌倉駅周辺や藤沢駅周辺を訪れる時間帯にも表れている(図 40~41)。鎌倉駅周辺は平日の早い時間帯に訪れる人が多いが、逆に休日は訪れない人が多い。一方で藤沢駅周辺は昼～午後の時間帯に訪れる人が多く、休日に訪れない人の割合も鎌倉駅周辺ほど高くない。この特徴は訪問目的に大きく関連していると推測する。

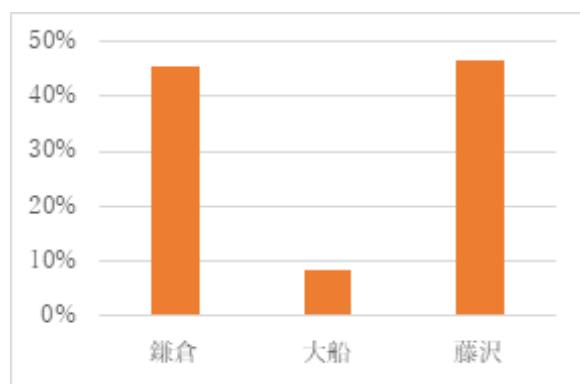


図 38 七里ガ浜住民が一番よく訪れる地域

七里ガ浜住民を対象としたアンケートより作成。

2023 年 12 月から翌年 1 月にかけて実施。

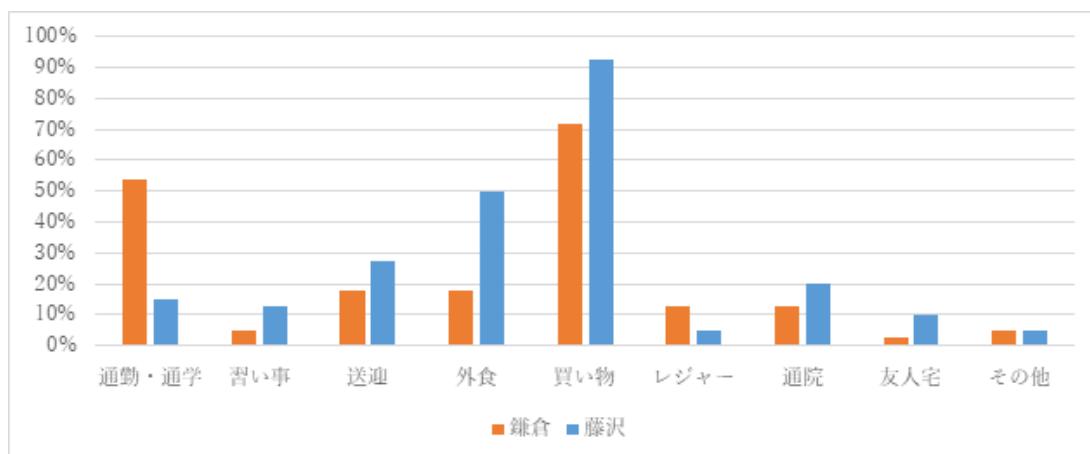


図 39 七里ガ浜住民が鎌倉駅周辺と藤沢駅周辺を訪れる目的

七里ガ浜住民を対象としたアンケートより作成。2023 年 12 月から翌年 1 月にかけて実施。

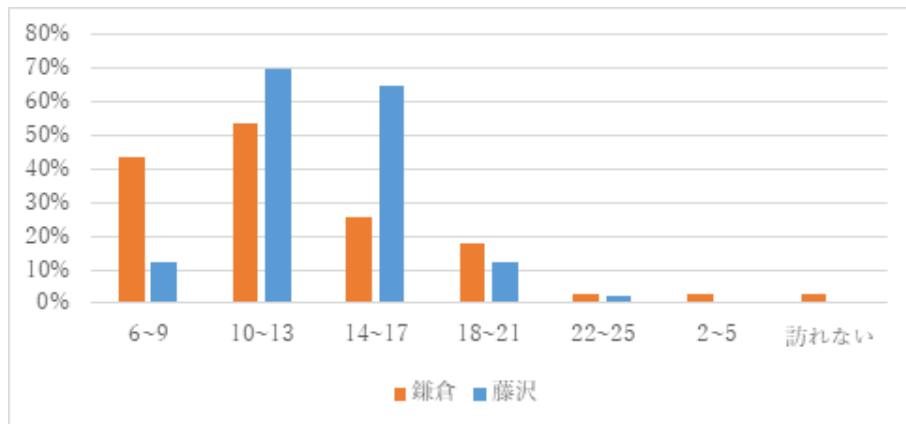


図 40 七里ガ浜住民が鎌倉駅周辺と藤沢駅周辺を平日に訪れる時間帯

七里ガ浜住民を対象としたアンケートより作成。2023年12月から翌年1月にかけて実施。

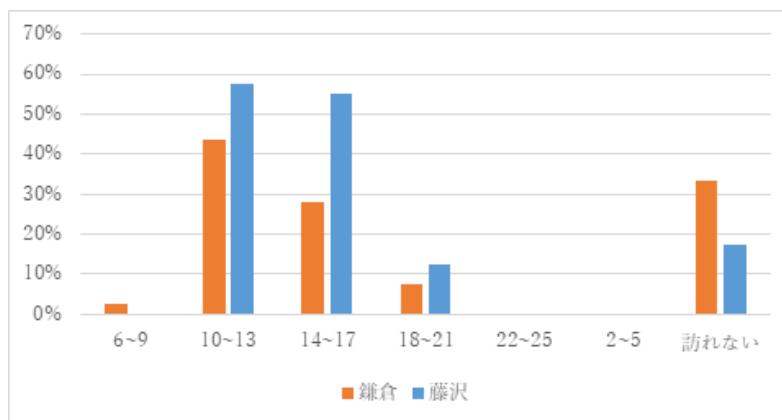


図 41 七里ガ浜住民が鎌倉駅周辺と藤沢駅周辺を休日に訪れる時間帯

七里ガ浜住民を対象としたアンケートより作成。2023年12月から翌年1月にかけて実施。

9-2 移動手段に関して

それぞれの目的を訪れるときの鉄道利用者の割合は、鎌倉駅方面が 64%(40 人中 25 人)、藤沢駅方面が 63%(39 人中 25 人)であった。七里ガ浜から鎌倉、藤沢へと通じている江ノ島電鉄は 5~23 時間に一部時間帯を除き概ね 14 分間隔で運転している。七里ヶ浜駅からの所要時間は鎌倉駅、藤沢駅ともにおよそ 20 分である。鉄道に関して困っていることとして、全体の 62%(86 人中 53 人)が混雑、58%(86 人中 50 人)が本数の少なさをあげている。このうち混雑問題については鎌倉市が、江ノ島電鉄の混雑時に地元住民が優先して乗車できるようにする社会実験を平成 29~31 年、令和 5 年に行つた⁽⁵⁵⁾。この実験はおおむね好評であり、地域交通

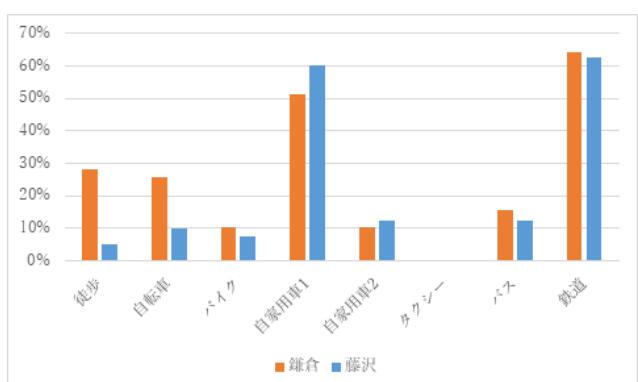


図 42 七里ガ浜住民が鎌倉駅周辺と藤沢駅を訪れるときに用いる交通手段

自家用車 1 は自分で運転、自家用車 2 は相乗りを示す。

七里ガ浜住民を対象としたアンケートより作成。2023年

12月から翌年1月にかけて実施。

の課題解決という観点からすれば一つの正解と言えよう。また本数について、江ノ島電鉄は 2023 年 3 月にダイヤ改正を行い、12 分間隔であったダイヤを 14 分間隔に変更した⁽⁵⁶⁾。これは減便だけでなく、時刻表が不揃いになったという不便をもたらした。その一方で、このダイヤ改正は混雑による遅延を少なくするのが目的であり、その点を評価する住民もいる。また、終電の早さを問題視する声もあった。江ノ島電鉄の終電は鎌倉駅 23 時 37 分発であり、これを逃せばタクシーを利用するという。

次に、自ら運転する自家用車での移動について述べる。その割合は鎌倉駅方面が 51%(39 人中 20 人)、藤沢駅方面が 60%(40 人中 24 人)であった。鎌倉駅方面と藤沢駅方面のどちらに向かうにせよ、基本的には海岸線沿いを走る国道 134 号線を利用することになる。この道路は片側一車線であり、さらに江の島へ向かう観光客で混雑する。その一方でこの道路は江ノ島電鉄と並んで七里ガ浜地域の生命線であり、災害などで分断されれば陸の孤島になるというリスクを抱える。例外として、七里ガ浜地域から北側に抜け、大船駅・鎌倉駅方面へ向かうことができる道路が存在するが、双方向とも使えるのは徒歩・自転車・バイクのみであり、自動車は一方通行となっている。

また鎌倉駅方面と藤沢駅方面とで比較したとき、鎌倉駅方面は自家用車の割合が下がっている分、徒歩や自転車の利用の割合が高いのが興味深い。これは、先ほどの抜け道の存在以上に国道 134 号線において鎌倉駅方面のほうが藤沢駅方面よりも混雑の影響を受けやすいことが原因だと考えられる。

10. おわりに

ここまで本稿では、5 つの地域を取り上げ、地域住民の視点に注力しながら、交通環境と交通問題を述べてきた。観光客による交通渋滞の他にも、実に多様な地域交通の課題があるということを描き出すことができた。5 つの調査地は、同じ鎌倉市に属するため、交通環境や交通問題の共通点も多かった。しかし、本稿で強調したいことは、それぞれの地域に特有の、あるいは一部の地域でしか共通して見られない交通環境や交通問題もまた、数多く見られたということである。それらは、「市レベル」で捉えた時、ミクロでローカルなものかもしれない。確かに、市内に残る交通不便地域と比べれば、「些細」な問題であろう。しかし、その地域の住民にとっては、時としてマクロなものよりも遥かに重大な問題となり得る。本稿を通じて、地域の交通環境は、いずれも地域住民の行動や心理に作用していることを述べてきた。そして、程度の差はあれども、大半の地域住民は、地域交通に対する問題意識を持っており、その改善を望んでいることが明らかとなった。また、少數ながら、地域交通の改善に期待することができず、移住を考える住民も見られた。今後、ますます少子高齢化が進むとされる中、持続可能な地域を実現するのであれば、マクロな問題は勿論ながら、ミクロでローカルとされるような、地域住民の生活に直結する交通問題に目を向け、魅力ある交通環境を創り出していくことが求められることであろう。

よりよい地域交通の環境を創出していくためには、地域単位の、地域主体による取り組みが重要であると考える。本稿で示した通り、地域交通の課題は実に多様である。従来的なトップダウン式の画一的な交通政策では、「取りこぼし」や新たな問題を生じさせる虞がある。また、そもそもその課題の発見や把握が難しい場合もある。だからこそ、地域の実情を反映したボトムアップ式の取り組みが必要だと考えられる。

この際、国が指摘する通り、地域主体であっても、地域独立的であってはならないと思う。一つの地域では、経済面や人材面など、様々な側面で限界がある。そのため、行政や企業、法人などと協働して

いくことが求められる。本調査では、地域住民以外の主体について、あまり分析できなかった。しかしながら、それでも行政をはじめとする外部者と地域住民との間にいくつもの認識の差がみられることを実感した。地域の交通環境に対する地域住民の感覚は、統計によって測ることは難しい。また、そもそも、統計を実施する際の地域単位や住民の属性も、地域住民の実生活に即していない面がある。各地域の地理的条件や住民の属性を住民の目線から分析し、より地域の実態に合わせた交通政策が実現できる行政が求められていよう。そのためには、各主体間での円滑な意見交流と合意形成が重要であり、それらをなす共通の協議の場が必要とされると思う。その点、鎌倉市が地域公共交通会議を開催するのであれば、それに期待したい。

その上で、多様なモビリティを相互補完的に整備することが重要であろう。いずれの調査地も、移動を自家用車に依存している側面があった。だからといって、ただ公共交通機関の利用を促すだけでは、この問題は解決しない。現状の公共交通システムは、地域住民にとって不便な点も多いからである。そのため、先によりよい公共交通システムの構築が求められる。昨今の国の政策により、多様な地域交通のあり方が可能になってきている。中には、地域住民が主体となって運営する地域交通システムの事例も報告されている⁽⁵⁷⁾。鎌倉ハイランド自治会の運営する「買い物バス」も、その一つと言えよう。地域交通は、決して地域住民が全く関与できない領域ではないのである。ステークホルダーの活発な議論を通じて、既存の公共交通機関を最大限活用しながらも、それを補うように、各課題に適した、多様なモビリティを導入していくことが理想であろう。

また、地域の交通システムについては、新しく導入するものはもとより、既存のものも含めて、地域住民に確実に周知させなければならない。地域交通やその取り組みについて、地域住民が全て十分に理解していると考えるべきではない。積極的な情報発信が必要である。これに関わって、国も「モビリティ・マネジメント」の文脈において、コミュニケーション施策も重視すべきとしている⁽⁵⁸⁾。

今回の聞き取り調査では、それぞれの地域住民に対し、地域の魅力についても尋ねた。すると、どの地域のほとんどの住民が、笑みを浮かべて地域の良さを語る。例えば、玉縄台地域であれば、涼しく暮らしやすい気候で、付近に学校も多いことから子育て世帯にとって便利な地域だという。また、鎌倉ハイランド地域では、地域の歴史と自然の魅力を謳う「ハイランド賛歌」の合唱を披露してくれた。このように、それぞれ地域に対して愛着や誇りを持つ住民が多い。鎌倉市内の各地域を守り、後世に渡って活気あるものにしたいと願う住民は大勢いることであろう。すでに今泉台地域をはじめ、鎌倉市はエリアマネジメント⁽⁵⁹⁾が活発であり、地域交通に対する具体的な議論が重ねられている地域もある。今後、地域住民の間や外部者との間で、さらに議論と調整が進められ、国の目指す地域交通の「再構築」が実現されることを期待したい。

謝辞

調査にご協力いただいた各自治会・町内会幹部のみなさまと地域のみなさま、玉縄すこやかセンターのみなさま、ならびに本調査の指導を頂いた久保先生に対し、心より感謝を申し上げます。

註

(1) 一例として、高規格幹線道路が挙げられる。高規格幹線道路とは、高速自動車国道と一般国道自動

車専用道路の総称であり、1987（昭和 62）年の「第四次全国総合計画」によって定められたものである（詳しくは、国土交通省ホームページ等を参照のこと）。全国高速道路建設協議会によると、高規格幹線道路の供用進捗率は、2023 年 12 月 15 日現在、88%に達しているという（<http://www.zenkousoku.com/maintenance/> 2024.01.16 閲覧）。一部未計画・未整備の区間もあるけれども、おおよそ「完成」に向かいつつあると言えよう。

⁽²⁾ 例えば、本調査の実習地である鎌倉市では、都市計画道路の見直し等を行っており、昭和期の計画と現情との齟齬の解消を試みている（<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/plan/tokeidouminaosi.html> 2024.01.16 閲覧）。

⁽³⁾ 令和 2 年度国勢調査によれば、鎌倉市の総人口は 172,710 である（<https://www.e-stat.go.jp/dbview?sid=0003445078> 2024.02.18 閲覧）。

⁽⁴⁾ 鎌倉市は、市面積の約 24.8%（約 982.2ha）が古都保存法に基づく「歴史的風土保存区域」または「歴史的風土特別保存区域」に指定されており、これら地域において、伝統的な街区の開発が制限されている（https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/fuuchi/4jyou_6jyou.html 2024.01.16 閲覧）。

⁽⁵⁾ 鎌倉市「鎌倉市の交通情報」（<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/kamakura-traffic-information.html> 2024.02.02 閲覧）。

⁽⁶⁾ 勿論、鎌倉市は、観光客による交通渋滞の他に、各地域で多様な交通問題が発生していることを認知している。それは、例えば、『鎌倉市都市マスタートップラン』〔鎌倉市 2018〕などから読み取れよう。しかしながら、渋滞問題は、専門の研究会や評議会が設けられ、国も交えた活発な議論と、それによる施策が打ち出されている一方、その他の交通問題は、議論の場の設置が遅れており、施策も交通不便地域に対するものが多い印象である（第 3 章参照）。さらに、それら情報は、渋滞問題と比べると、目に付きづらいものとなっているように思う。

⁽⁷⁾ 本稿では、インフラストラクチャーの略として、「インフラ」を用いる。

⁽⁸⁾ 以降、玉縄台地域、今泉地域、今泉台地域、鎌倉ハイランド地域、七里ガ浜地域と呼称する。

⁽⁹⁾ 鎌倉市は、市内を玉縄地域、大船地域、深沢地域、鎌倉地域、腰越地域の 5 つに区分している（<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/kids/jh/kjh241.html> 2024.02.02 閲覧）。

⁽¹⁰⁾ 2023 年 12 月 5 日、6 日に実施。

⁽¹¹⁾ 大船駅と玉縄台自治会館との直線距離を測定。以降、主要駅と各調査地との距離は、自治会館・町内会館を基準とした直線距離とする。

⁽¹²⁾ 玉縄台自治会ホームページ（<https://tamanawadai.sakura.ne.jp/> 2024.01.26 閲覧）を参照。

⁽¹³⁾ 神奈川中央交通が運行する船 35 系統。大船駅西口から清泉女学院までを結ぶ。

⁽¹⁴⁾ 鎌倉今泉町内会「今泉年表」（<http://imaizumi.chonaikai.org/yatomap/history.htm> 2024.02.02 閲覧）参照。

⁽¹⁵⁾ 鎌倉市〔2022b〕参照。

⁽¹⁶⁾ 1522（大永 2）年 3 月、北条氏綱は、今泉村に対し、他郷での竹木の伐採を禁じている〔鎌倉市史編纂委員会 1958: 391-392; 1959: 494〕。

⁽¹⁷⁾ 江ノ島電鉄が運行する N5 系統および N55 系統。両系統とも、大船駅から鎌倉湖畔を経由し、再

び大船駅に戻る。

(18) 今泉台町内会「今泉台の魅力」(<https://www.imaizumidai.org/%E4%BB%8A%E6%B3%89%E5%8F%B0%E3%81%AE%E9%AD%85%E5%8A%9B> 2024.02.02 閲覧) 参照。

(19) 江ノ島電鉄が運行する N5 系統および N55 系統(註 13 を参照)。

(20) 砂上麻子「<かながわ再起動>（2）鎌倉の住宅街・今泉台 住民の力で鮮魚店復活 買い物難民対策「生産地とつながる店に」」東京新聞ホームページ (<https://www.tokyo-np.co.jp/article/223242> 2024.02.02 閲覧) や、秋山弘子 [2023] 参照。

(21) その成果の一つとして、分譲地課題解決プロジェクトチーム [2014] の研究成果がある。

(22) 例えば、鎌倉リビングラボホームページ (https://www.kamakurall.cc-aa.or.jp/#section_05 2024.02.02 閲覧)などを参照。

(23) 鎌倉ハイランドホームページ (<https://highland.main.jp/> 2024.02.02 閲覧) 参照。

(24) 京浜急行バスが運行する鎌 36 系統と逗 22 系統。前者は、鎌倉駅を出発した後、ハイランド地区を循環し、再び鎌倉駅に戻る。後者は、逗子駅を出発し、ハイランド地区を循環し、再び逗子駅に戻る。

(25) 鎌倉市は、過去に鎌倉ハイランド地域と鎌倉駅とを結ぶ新規循環バス（「スーパ」）の社会実験を行っている。久木踏切など逗子市や JR 東日本との調整が難航しているためか、社会実験後の進展は見られない。詳しくは、鎌倉市交通計画検討委員会 [2014] をはじめ、議事録や資料を確認のこと (<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/kentou-iinkai.html> 2024.02.04 閲覧)。

(26) 七里ガ浜自治会「自治会プロフィール」七里ガ浜自治会ホームページ (<http://residents.7rigahama.com/%e8%87%aa%e6%b2%bb%e4%bc%9a%e3%83%97%e3%83%ad%e3%83%95%e3%82%a3%e3%83%bc%e3%83%ab> 2024.02.02 閲覧) 参照。

(27) 江ノ島電鉄が運行する C1 系統の 2 種類。七里ガ浜駅を基点に七里ガ浜地域のバス停を循環する。但し、始発のみ循環運行をせず、七里ガ浜停留所から七里ガ浜地域の停留所を経由し、七里ガ浜駅に至る。

(28) 勿論、鉄道輸送にも問題点はあると考えられる。しかし、鉄道駅を擁する地域は、七里ガ浜地域に限定されるため、第 3 章では扱わないこととする。

(29) 玉縄 5 丁目住の 30 代女性に対する聞き取りによる。2023 年 1 月 13 日に実施。最終バスの後、タクシーの待ち時間が長い場合は、やむなく徒歩にて帰宅する場合もあるという。

(30) 満 65 歳以上で運転免許を自主返納または失効した人は、鎌倉市に申請をすることにより、申請年度と翌年度の 2 年間、500 円券を 4 枚、受け取ることができる。バスとタクシーにて利用できる。但し、その効果は限定的であると考えられる (https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koureisya/waribiki_josei.html#untenmenkyo 2024.01.28 閲覧)。

(31) 七里ガ浜地域にも送迎バスがあるけれども、現在は休止中である。詳しくは、鎌倉市「地域貢献送迎バスモデル事業」(<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koureisya/chiikkoukenbasu.html> 2024.02.01 閲覧) を参照のこと。

(32) 例えば、国土交通省 [2023a; 2023b] などを参照。

(33) 鎌倉市「鎌倉市オムニバスタウン計画」(<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/omnibus>

town.html 2024.02.01 閲覧) 参照。

(34) 鎌倉市「新交通システム実証実験「鎌倉オンデマンドモビリティ」について」(<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/kamakuraondemandmobility.html> 2024.02.01 閲覧) 参照。

(35) 例えば、鎌倉市 [2022a; 日付不詳] 参照。

(36) 同上。

(37) 道路運送法に基づく会議。地域に適した乗合旅客運送のあり方や運賃、自家用有償旅客運送の必要性や旅客からの収受対価などを協議することを目的に設置される。対象は、乗合バスや乗合タクシー、自家用有償旅客運送である。なお、協議会の設置規約で規定することにより、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会の機能を付すことができる(二法協議会) [国土交通省中部運輸局 2021: 4-5]。

(38) 鎌倉市 [2023a] 参照。

(39) 例えば、東日本大震災では、東京において渋滞が多発した。この事例を踏まえ、都は災害時、渋滞が緊急通行車両の通行や道路の安全確保の障害となることを危惧している [東京都 2011: 48]。これを踏まえると、道路渋滞が慢性化している鎌倉市の幹線道路は、災害時に機能しない可能性は高いだろう。現在、鎌倉市は、陸上交通の改善を図ると共に、湘南港を活用した海上輸送や、学校施設等をヘリポートとして利用する航空交通の整備を進めている (<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/sougoubousai/yusouro.html> 2024.01.23 閲覧)。

(40) 鎌倉市は、災害時に孤立地域が発生することに備え、「孤立化予想地域」の把握と対策に努めている [鎌倉市 2023: 地震津波-48]。また、アクセス道路が一本しかない谷津地域や新興住宅地では、新たなアクセス道路や通り抜け道路の整備を検討している [鎌倉市 2018: 87]。

(41) 木村周平の講義内容による。なお、文化人類学における「インフラ」概念については、例えば木村 [2018] などに詳しい。あわせて参照のこと。

(42) おおよそ現在の玉縄地域に相当する。

(43) 玉縄地域は、旧大船町を構成していた地域であり、歴史的な観点からも大船地域と強い関係性を持つ。玉縄地域と大船地域は、一つの生活圏・経済圏を形成してきたと言えよう。事実、1987年に玉縄行政センターが設立されるまで、玉縄地域は大船地域の一部であった (https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/shisyo/oohuna_gaiyou.html 2024.01.26 閲覧)。

(44) なお、1番よく訪れる地域に大船駅周辺を選択した人に対して、2番目によく訪れる地域を尋ねたところ、横浜駅周辺が31% (131人)、鎌倉駅周辺と藤沢駅周辺が30% (128人) であり、概ね均等であった。

(45) 住民協定により、玉縄台地域には、商業施設や医療施設が皆無である。そのため、地域内で生活を完結することができない環境にある。

(46) 2024年1月13日のフィールドワークでの観察。玉縄交番前交差点にて。この時は、およそ10分の間に、客を乗せて栄光坂を登るタクシーを2台、空車で栄光坂を下るタクシーを3台確認した。

(47) 自ら運転する自家用車で移動する人の割合は、玉縄2丁目が43% (146人中63人)、玉縄5丁目が42% (196人中83人) であって、大きな差は見られなかった。

(48) 現在の大船駅西口の構造は、「大船駅西口整備事業」によって整えられた。この事業により、分散

していたバス乗車場と降車場が1か所にまとめられ、県道の横断部分が解消されるなどした（<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/of-jimusho/w-index.html> 2024.02.04 閲覧）。

(49) 「すこやか」は、2023年4月以降、日祝日を除き、シャトルバスを226回運行し、およそ3,500人の外出支援を行った。2024年1月13日の聞き取り調査による。

(50) 「すこやか」に対しては、2024年1月26日、電話にて認識の擦り合わせを行った。

(51) 鎌倉市「老人福祉センター（生きがいのための施設）のご案内」（https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koureisya/ikigai_shisetsu.html 2024.02.04 閲覧）、鎌倉市「指定管理者制度について」（<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/jimukan/shiteikanri2.html> 2024.02.04 閲覧）参照。

(52) 詳しい停留所は、社会福祉法人鎌倉市社会福祉協議会ホームページにある資料（https://www.kamakura-shakyo.jp/img/center_tamanawa_1042_01_3.pdf 2024.01.28 閲覧）を参照のこと。

(53) なお、歩行者の通行は可能であった。

(54) 鎌倉市「平成11年度社会実験」（<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/h11-syakaijikken.html> 2024.02.13 閲覧）。

(55) 鎌倉市「江ノ電鎌倉駅西口改札における沿線住民等優先入場の社会実験について」

（<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/enodensocialexperiment.html> 2024.02.13 閲覧）。

(56) 江ノ島電鉄「ダイヤ改正の実施について」（<https://www.enoden.co.jp/train-news/17695> 2024.02.13 閲覧）。

(57) 国土交通省〔2022〕を参照のこと。

(58) 国土交通省〔2007〕を参照のこと。

(59) 国土交通省は、エリアマネジメントを「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者 等による主体的な取り組み」と定義している〔国土交通省 2008:9〕。

参考文献

秋山弘子

2023 「鎌倉リビングラボー長寿時代の新たな生き方と社会のあり方ー」東京大学鎌倉淡青会ホームページ. <http://kamakura-tanseikai.com/semi/koukaisemidocs/231028resume-akiyama.pdf>, 2024.02.02 閲覧.

鎌倉市

2018 『鎌倉市都市マスタープラン』鎌倉市ホームページ. <https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/plan/toshimasu201509.html>, 2024.01.16 閲覧.

2022a 『鎌倉市立地適正化計画』鎌倉市ホームページ. <https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/plan/documents/rittekihonnppenn.pdf>, 2024.02.02 閲覧.

2022b 『令和4年（2022年）版 鎌倉の統計』鎌倉市ホームページ. <https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/soumu/toukei/kamakuratoukei/top2/documents/r04kamakuranotoukei20230623.pdf>, 2024.02.02 閲覧.

2022c 『鎌倉市国土強靭化地域計画』鎌倉市ホームページ. <https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/kikikanri/documents/kokudokyouojinka202303.pdf>, 2024.01.22 閲覧.

2023a 「令和5年度交通不便地域等における新たな交通システム導入準備に係る業務委託仕様書」 鎌倉市ホームページ. https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/documents/r5_siyousyo.pdf, 2024.02.04 閲覧.

2023b 『鎌倉市地域防災計画』 鎌倉市ホームページ. <https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/sougoubousai/0608chiikibousaikeikaku.html>, 2024.01.22 閲覧.

日付不詳「交通不便地域の抽出条件」 鎌倉市ホームページ. <https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/documents/omni-fuben.pdf>, 2024.02.04 閲覧.

鎌倉市交通計画検討委員会

2014 「第7回検討委員会の検討資料（資料1）」 鎌倉市ホームページ. <https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/documents/7-iinkai-siryou-1.pdf>, 2024.02.03 閲覧.

鎌倉市市史編さん委員会編

1994 『鎌倉市史』 近世通史編, 吉川弘文館.

鎌倉市史編纂委員会編

1958 『鎌倉市史』 史料編第三・第四, 吉川弘文館. 国立国会図書館デジタルコレクション, <https://dl.ndl.go.jp/pid/3013501>, 2024.02.05 閲覧.

1959 『鎌倉市史』 総説編, 吉川弘文館. 国立国会図書館デジタルコレクション, <https://dl.ndl.go.jp/pid/3002790>, 2024.02.05 閲覧.

木村周平

2018 「序：《特集》インフラを見る、インフラとして見る」『文化人類学』83(3), 377-384.

国土交通省

2007 『モビリティ・マネジメント—交通をとりまく様々な問題の解決にむけて—』 国土交通省ホームページ. <https://www.mlit.go.jp/common/000234997.pdf>, 2024.02.06 閲覧.

2008 『『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ 高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット』 国土交通省ホームページ. <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001474492.pdf>, 2024.02.06 閲覧.

2022 『地方創生まちづくり—エリアマネジメント—』 国土交通省ホームページ. https://www.chisou.go.jp/sousei/about/areamanagement/areamanagement_panf.pdf, 2024.02.06 閲覧.

2023a 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和5年法律第18号）概要」 国土交通省ホームページ. <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001618240.pdf>, 2024.02.04 閲覧.

2023b 「地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について—地域公共交通の「リ・デザイン」の全国での早期実装に向けて—」 国土交通省ホームページ. <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001632939.pdf>, 2024.02.01 閲覧.

2023c 『令和5年度版国土交通白書』 国土交通省ホームページ. <https://www.mlit.go.jp/statistics/file000004/pdf/kokudo.pdf>, 2024.02.04 閲覧.

国土交通省中部運輸局

2021 『はじめての地域公共交通—公共交通担当になったら読む本—』 国土交通省中部運輸局ホームページ. https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R2_nyumonsyo.pdf, 2024.02.04

閲覧.

内閣府

2023 『令和4年版交通安全白書』内閣府ホームページ. https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r04kou_haku/index_zenbun_pdf.html, 2024.02.04 閲覧.

分譲地課題解決プロジェクトチーム

2014 「長寿社会のまちづくりプロジェクト 高齢化が進む分譲地の課題解決に向けた調査研究—鎌倉市におけるエリアマネジメントの実践—」 <https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/seisaku-souzou/documents/h26-choujyusyakai.pdf>, 2024.02.01 閲覧.

坊美生子

2020 「超高齢社会の移動手段と課題—「交通空白」視点より「モビリティ」視点で交通体系の再検証を—」『ニッセイ基礎研レポート』ニッセイ基礎研究所ホームページ. https://www.nli-research.co.jp/files/topics/64925_ext_18_0.pdf?site=nli, 2024.01.23 閲覧.

東京都

2011 『東日本大震災における東京都の対応と教訓—東京都防災対応指針（仮称）の策定に向けて—』 東京都ホームページ. https://www.bousai.metro.tokyo.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/000/341/230914taiouhonsatu.pdf, 2024.01.23 閲覧.

(参考) 自治会向けアンケートデータ

1 地域別比較

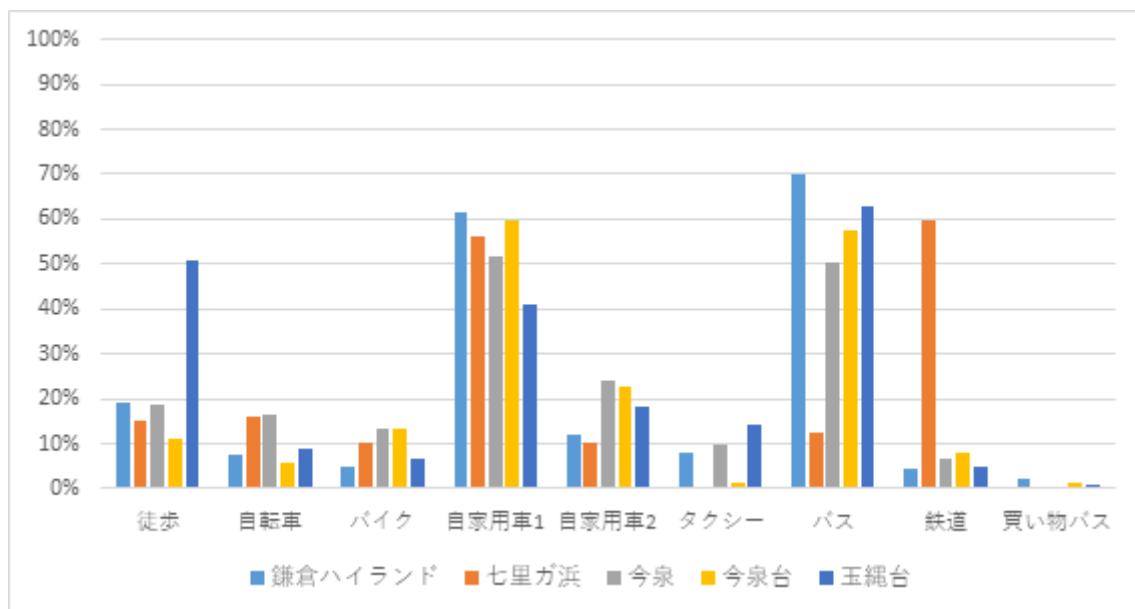


図 43 駅周辺に向かう際に利用する交通手段

自家用車1は自分で運転、自家用車2は相乗りを示す。アンケートより作成。

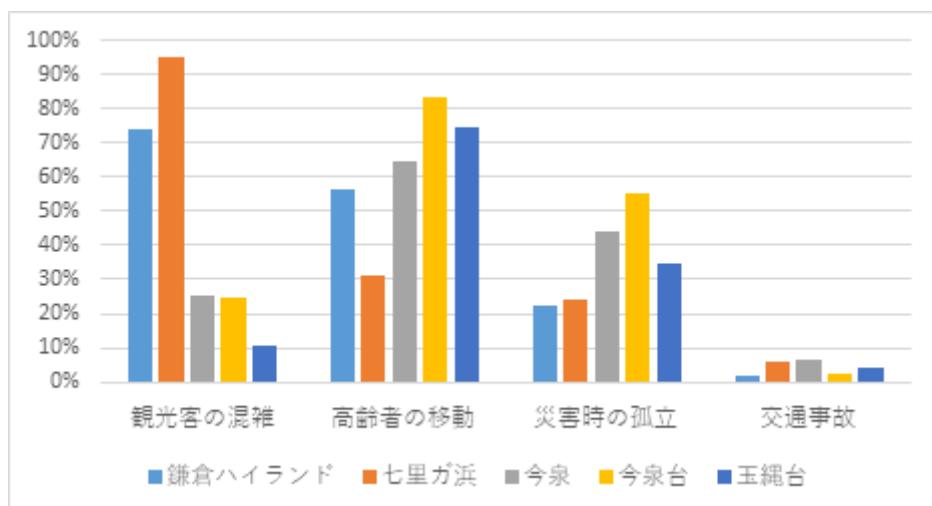


図 44 地域の交通問題

アンケートより作成。

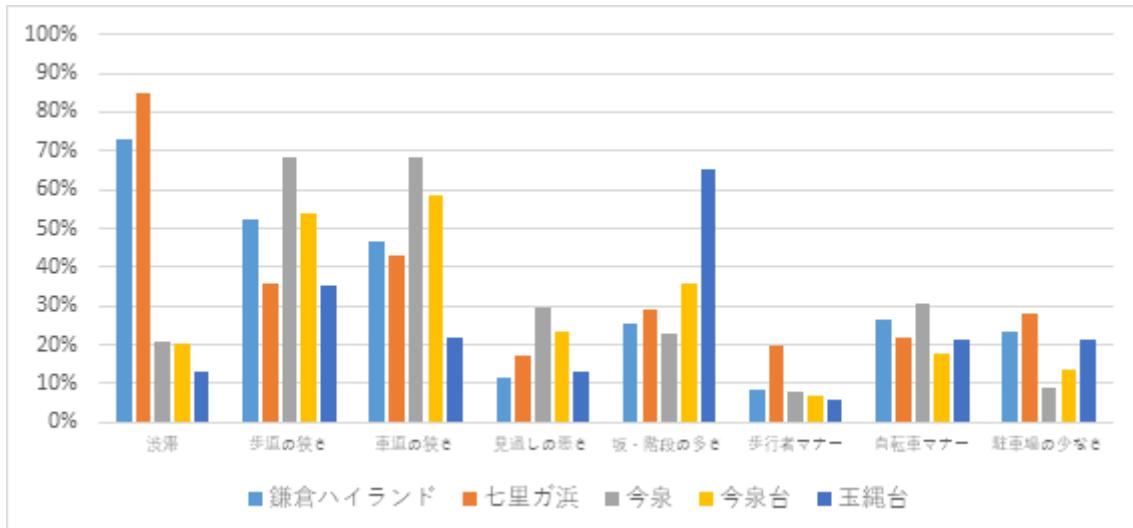


図 45 地域の道路交通に関する課題

アンケートより作成。

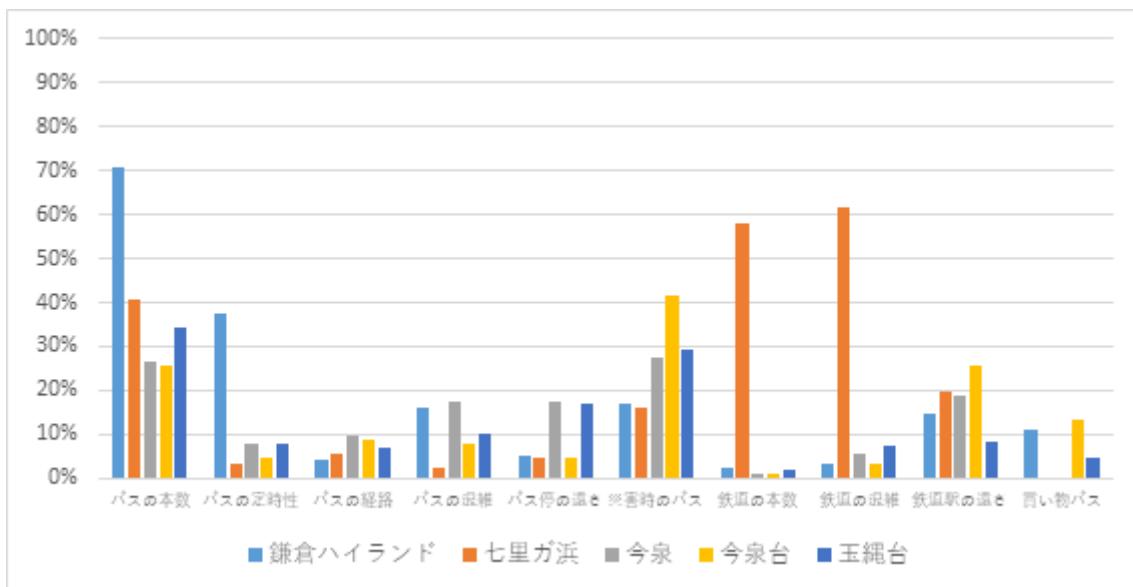


図 46 地域の公共交通に関する課題

災害時のバスは災害・積雪時のバスの運休、買い物バスは地域内の買い物バスの少なさ・利用しにくさを示す。アンケートより作成。

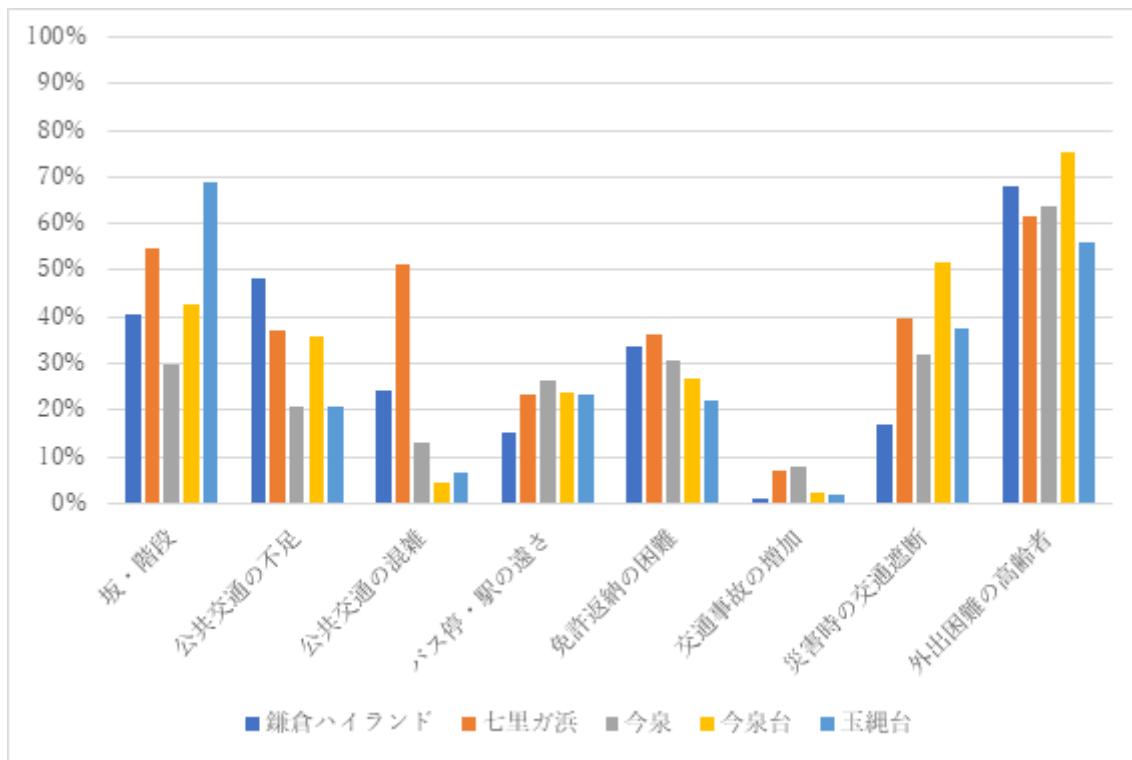


図 47 将来的な地域交通の課題

外出困難の高齢者は日常の外出が困難になる高齢者の増加を示す。アンケートより作成。

2 目的地別比較

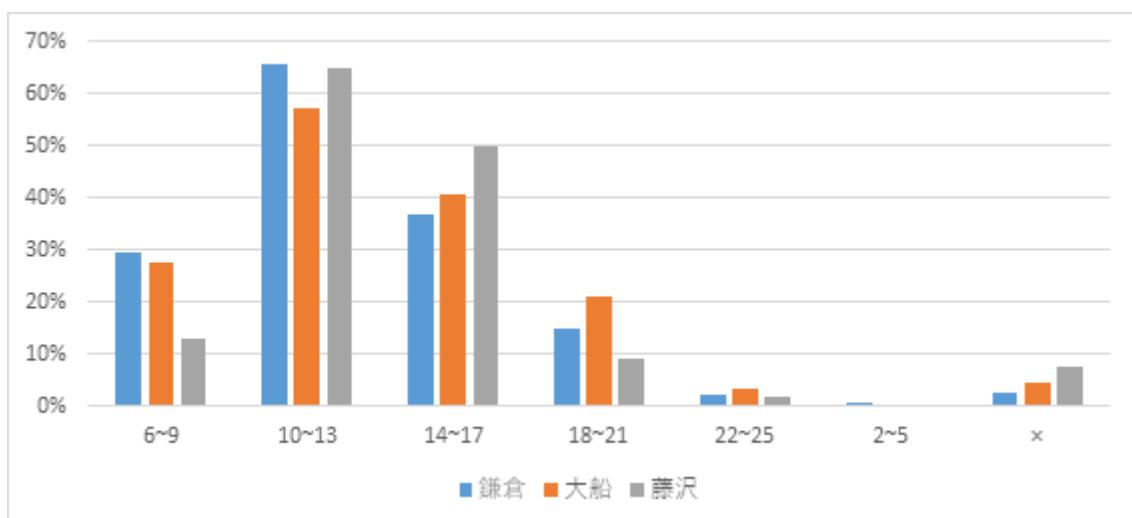


図 48 平日に駅周辺を訪れる時間帯

6~9 は 6~9 時台に訪れる、×は平日に訪れないことを示す。アンケートより作成。

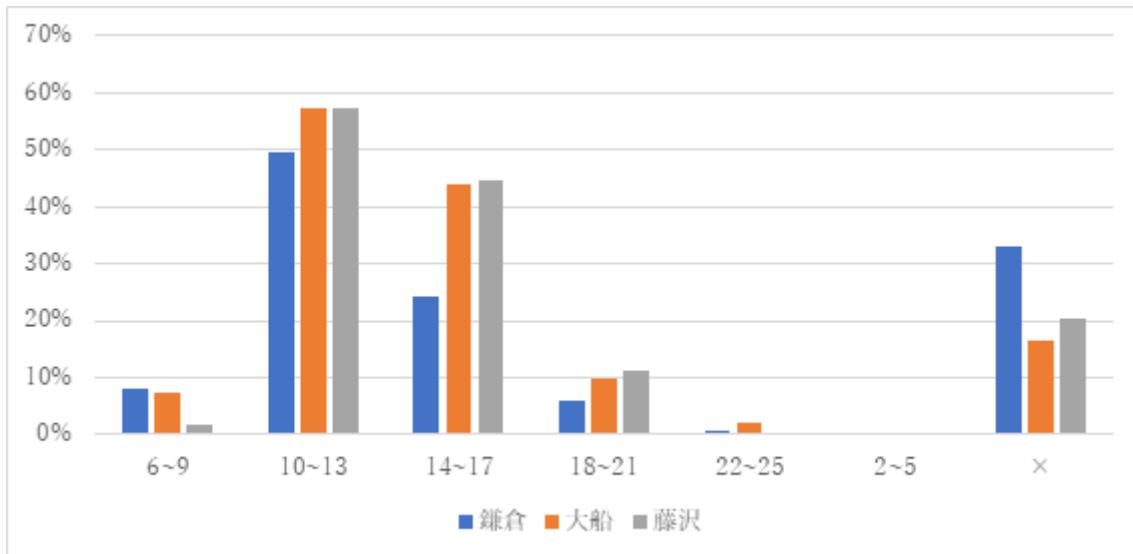


図 49 休日に駅周辺を訪れる時間帯

6~9 は 6~9 時台に訪れる、×は休日に訪れないことを示す。アンケートより作成。

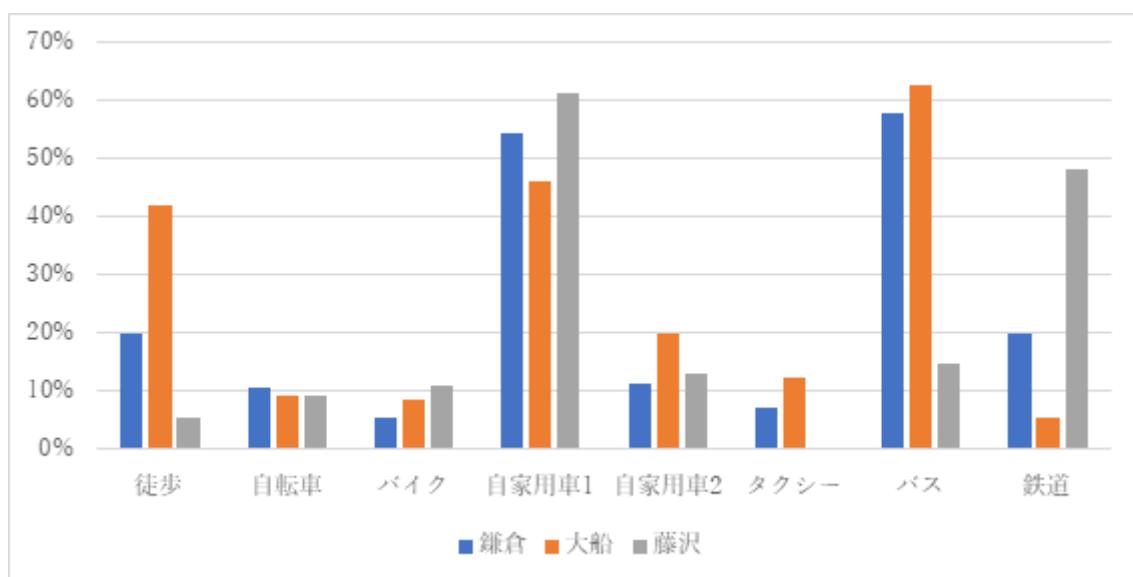


図 50 駅周辺に向かう際に利用する交通手段

自家用車 1 は自分で運転、自家用車 2 は相乗りを示す。アンケートより作成。

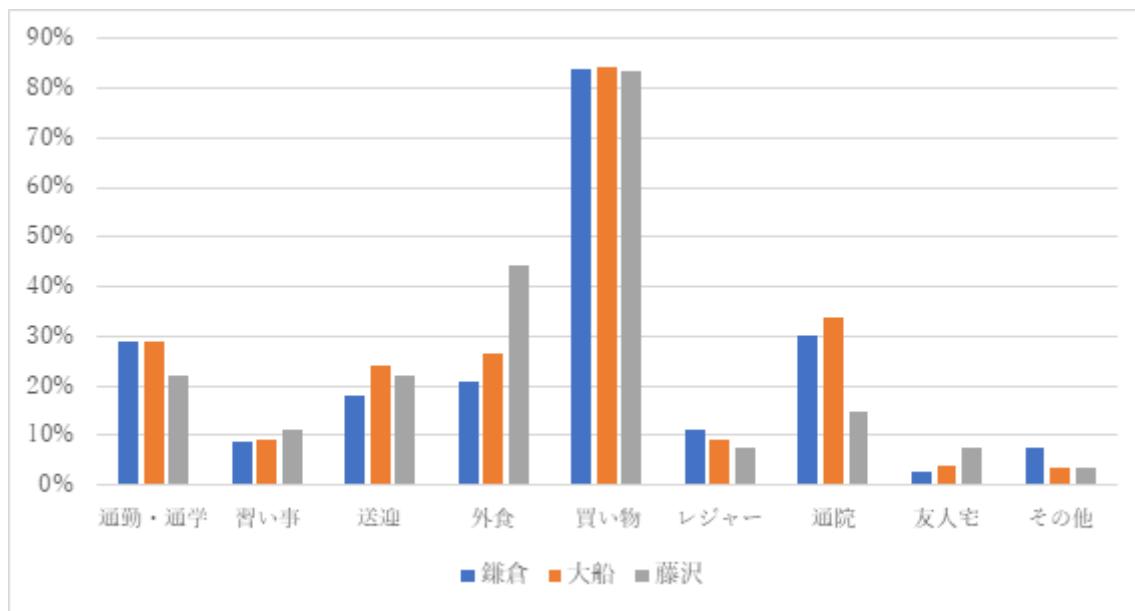


図 51 駅周辺を訪れる目的

アンケートより作成。