

(1) 市町村の選定とその理由

本レポートでは対象地域を神奈川県鎌倉市とする。

選んだ直接の理由は鎌倉市が自分の出身地であり、長く住んでいたことがあるが、特にオーバーツーリズムによる日常の不便と恩恵を同時に感じてきた身として、鎌倉市の状況に強い問題意識を持ってきたことも理由として挙げられる。特に、鎌倉市内の車道及び鉄道路線の混雑には辟易し、大きな不満を持ち続けてきた。

レポート作成にあたっては 2015 年 9 月作成の「鎌倉市都市マスタープラン」を参照した。

(2) 鎌倉市の都市構造の特性

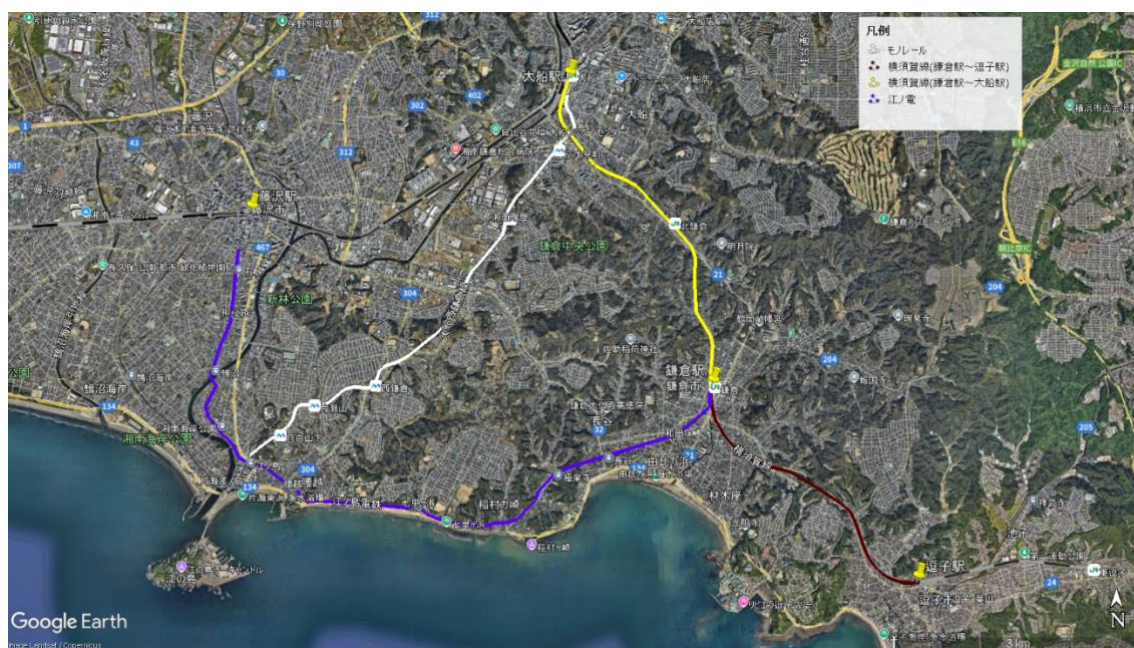


図 2.1

本レポートでは、都市構造可視化計画にて閲覧可能なデータのうち、特に公共交通に関するものに焦点を絞って都市構造を観察する。鎌倉市内の公共交通としては

- i. 鉄道
 - ・江ノ島電鉄(以下、江ノ電；図 2.1 の青色線)

- ・ JR 横須賀線(以下、横須賀線；図 2.1 の黄色線及び黒色線)
- ・ 湘南モノレール江ノ島線(以下、モノレール；図 2.1 の白色線)

ii. バス

- ・ 江ノ電バス
- ・ 京浜急行バス
- ・ 神奈川中央交通

が挙げられる。

また、鎌倉市を扱うにあたって湘南の隣接地域(藤沢市東部及び逗子市)の存在は無視できないため、同地域も併せて都市構造を観察する。

それにあたって加えて、本レポートで用いる地域名を以下に定義する。

- ・ 湘南地域：逗子市全域、鎌倉市全域及び藤沢市南部(辻堂までの海岸部から JR 東海道線までの地域)
- ・ 鎌倉市東部：鎌倉市のうち、鶴岡八幡宮-材木座より東の地域及び散財が池森林公園周辺を指す。

以下、(2)-1. 昼間人口と夜間人口及び(2)-2. 公共交通と高齢者の 2 つに分けて都市構造を観察する。

(2)-1-a. 昼間人口と夜間人口

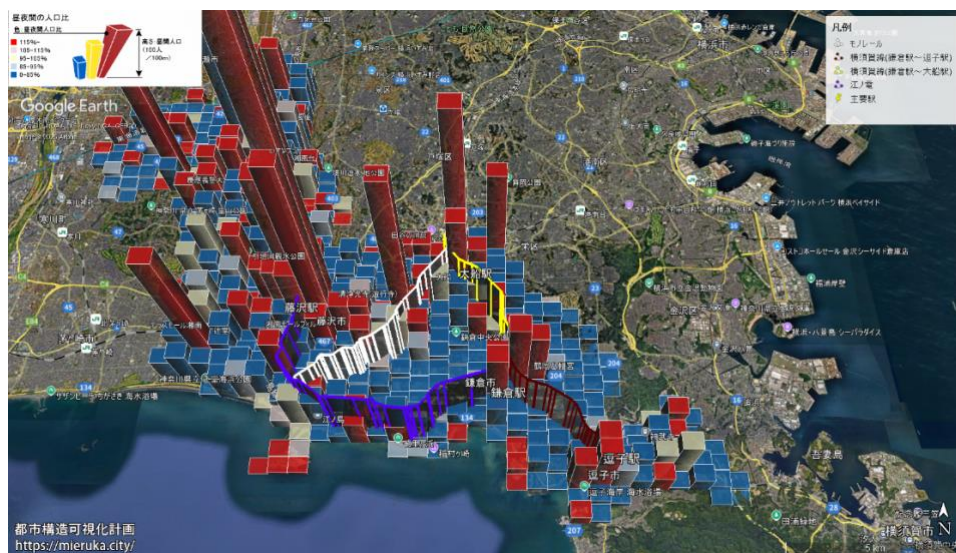


図 2.2 昼夜間人口比(太平洋側より俯瞰)



図 2.3 昼夜間人口比(逗子側より俯瞰)



図 2.4 昼夜間人口比率(藤沢市)

昼夜間人口比とは夜間人口 100 人当たりの昼間人口を指すが、図 2.2 と図 2.3 から鎌倉市内で著しい差があることが見て取れる。横須賀線・江ノ電・モノレールの付近は昼夜間人口比が 115%以上の区画が多く見られる一方で、その他の地域は多くが 85%以下の区画である。

鎌倉市・逗子市と図 2.4 の藤沢市と比較すると、後者にも同様の偏りは見られる一方で前者ほどの区画ごとの昼間人口の差は見られず、比較的平坦である。

昼間人口・夜間人口の定義を踏まえて考えるに、以下のように小括できる。鎌倉市においては、鉄道路線周辺の地域では昼間に流入する人口が比較的多く、該当以外の

地域では昼間に流出する人口が比較的多く、両地域の昼間人口の差は藤沢市と比べて著しい。

(2)-1-b. 公共交通と労働者



図 2.5 公共交通利用圏と事業所従業員数(太平洋側より俯瞰)



図 2.6 公共交通利用圏と事業所従業員数(大船駅側より俯瞰)

図 2.5 を参照すると、鎌倉東部を除いて、鎌倉市全域が駅・バス利用圏である。事業所従業員数は鎌倉駅及び大船駅周辺が突出して高い。また江ノ電沿線も比較的従業員数が多い傾向がある。図 2.6 からバス利用圏は大船駅西側(藤沢市)のバス利用圏は従業員数が多いのと対照的に、逗子市に近い鎌倉市東部は従業員数が非常に少ないことが分かる。

藤沢市の鎌倉市隣接区域及び逗子市の駅・バス利用圏においても同様の傾向があ

る。

小括すると、湘南地域全体としてバスの有無にかかわらず鉄道路線周辺部が他地域と大きく差を開いて事業者従業者数が多い傾向があると考えられる。

(2)-1-c. 公共交通と通勤通学

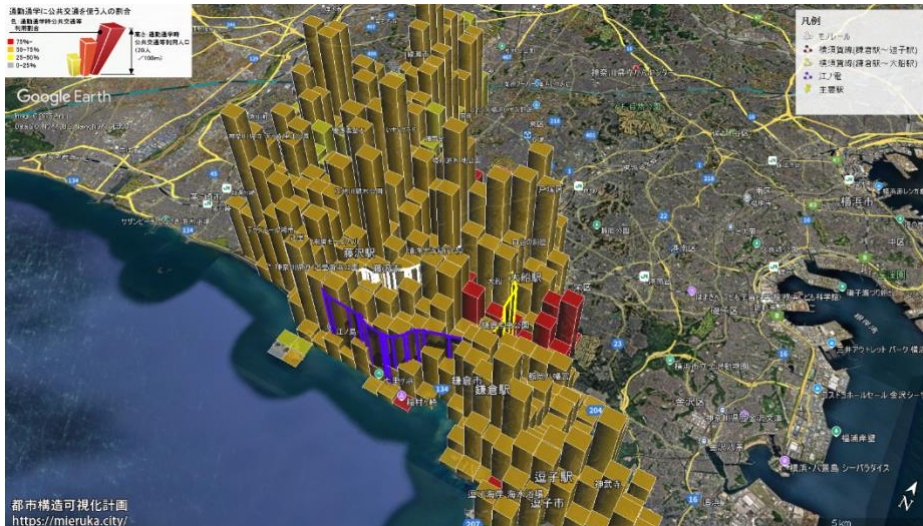


図 2.7 通勤通学時公共交通等利用割合と利用人口 (太平洋側より俯瞰)



図 2.8 通勤通学時公共交通等利用割合と利用人口 (大船駅側より俯瞰)

図 2.7 から、湘南地域の中で鎌倉市中心部が特徴的に凹んでいる様子が見て取れる。湘南地域全体として、公共交通等利用割合は 50～75%であるが、大船駅周辺の数地域では特徴的に利用割合が高い地域がある。

(2)-1-d. 地価



図 2.9 湘南地域の地価

図 2.9 は 2015 年 9 月の湘南地域の地価(住宅部)を示したものである。棒グラフの高さや色からして、沿線部は若干高い傾向はみられるものの、全体的に地価に大きな差はないと思われる。

(2)-1. 小括①

(2)-1-a から、鎌倉市をはじめとする湘南地域では鉄道路線沿線部ではもっぱら流入が見られ、その他の地域では流出の傾向が見られることが見て取れた。これは恐らく湘南地域のベッドダウンとしての性質によるものであろう。

しかし、鎌倉市は特徴的に昼間人口の多寡に大きな差が認められる。この原因は何であろうか。(2)-1-b の結果では、鉄道路線沿線部で非常に事業所従業員数が多い傾向があるが、これは湘南地域全体に言えることであるから理由としては認められない。(2)-1-d においても、湘南地域全体で住宅地の地価に大きな差が認められないため、地価が原因とは考えづらい。

残る理由として考えられるのは、都市計画の影響であると思われる。図 2.10 は鎌倉駅周辺の都市計画図であるが、いわゆる「谷戸」と呼ばれる地域が広範にわたって第 1 種低層住居専用地域に指定されていることが分かる。図 2.2 において各種鉄道路線に囲まれて特に昼間人口が少なかった地域は上記「谷戸」部分に該当する。一方で、鎌倉駅周辺部は第 1 種中高層住居専用地域に指定されている地域等もあり、昼間人口が比較的鎌倉駅周辺部では多いことに寄与していると考えられる。

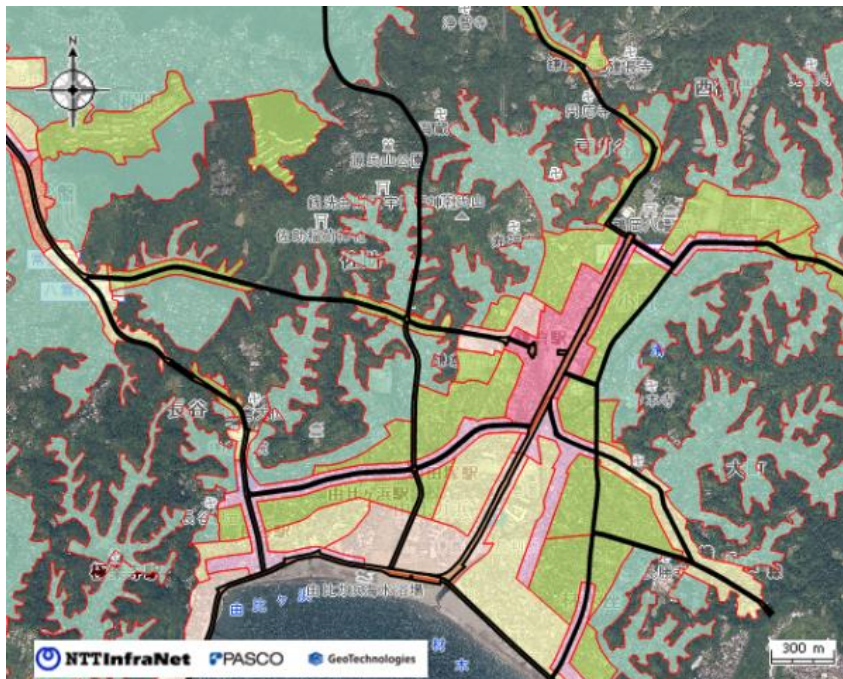


図 2.10 鎌倉市：かまくらわが街マップ. <https://www2.wagmap.jp/kamakura-hazard/Portal> から引用

すなわち、鎌倉駅周辺部に人口を集中させ、「谷戸」地域の人口を抑えるという都市計画が都市構造に如実に反映されているといえる。

(2)-2-a. 公共交通と高齢者



図 2.11 公共交通利用圏と 65 歳以上人口 (太平洋側から俯瞰)

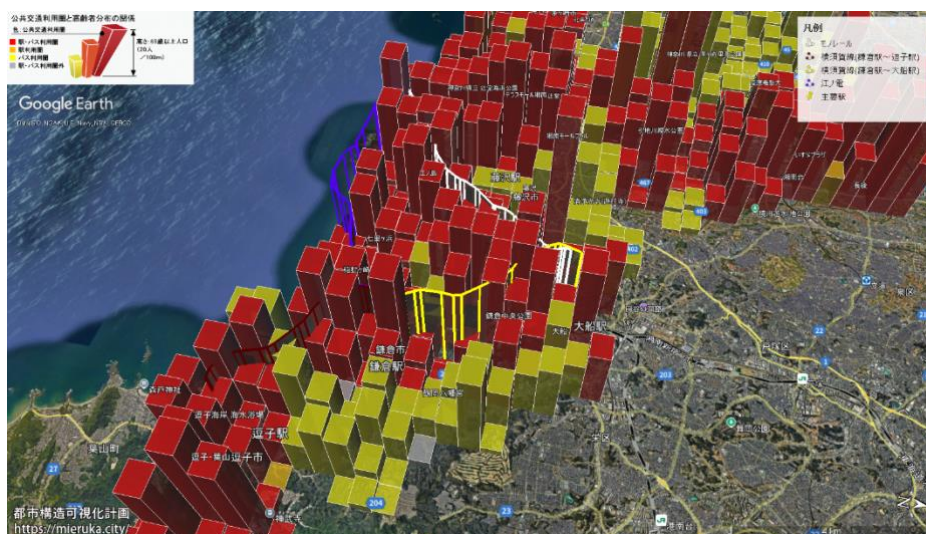


図 2.12 公共交通利用圏と 65 歳以上人口(逗子市側から俯瞰)

先述した公共交通利用圏と昼間人口・夜間人口に関連するデータと対照的に、鎌倉市・藤沢市ではほとんど高齢者人口に地域による大きな偏りが見られない。ただし、大船駅-七里ガ浜の中間地点、大船駅西部及び鎌倉市東部では大きな凹みが見られる。

図 2.6 に見えるように、上述の大きな凹みがある地域は夜間人口においても人口が
少ない地域であるから、母体の少なさに起因するものであると推察する。その場合、
鎌倉市において高齢者は交通の便・地域差等にかかわらず幅広い地域に住んでいると
いえる。

(2)-2-b. 病院・診療所数及び生活関連サービス業・娯楽業従業者数



図 2.13 湘南地域の医療福祉事業者数



図 2.13 夜間人口 10000 人当たり病院・一般診療所数(太平洋側より俯瞰)

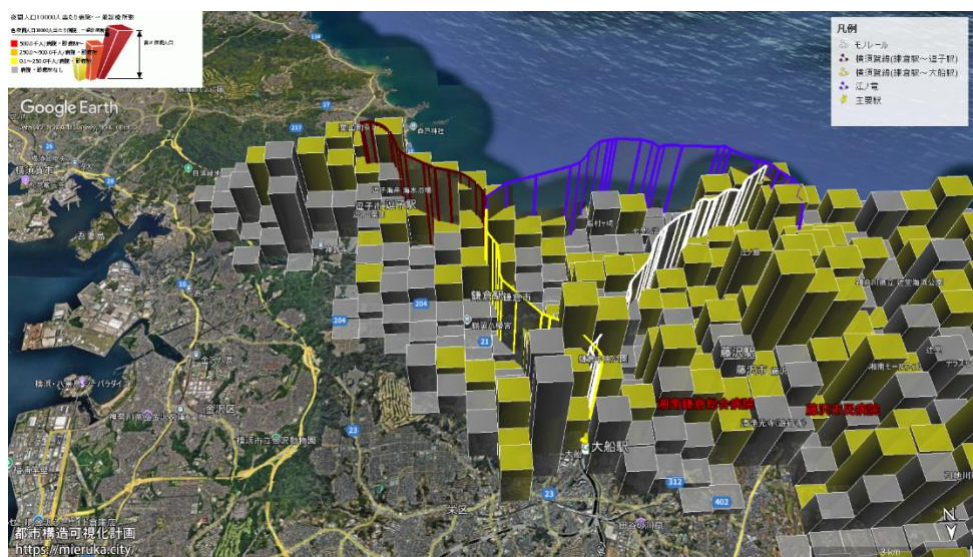


図 2.15 夜間人口 10000 人当たり病院・一般診療所数(大船駅側より俯瞰)

鎌倉市において、病院・一般診療所は点在しているものの、やや鉄道路線周辺に偏る傾向がある。図 2.13 でそれは如実であり、逗子駅・鎌倉駅・大船駅・藤沢駅等の駅周辺のみが孤島のように 1 事業所数以上が確実に存在するエリアとなっている。また、同図中で赤文字で示している藤沢市民病院及び湘南鎌倉総合病院は鎌倉市に近い病院のうちで「地域がん診療連携拠点病院」または「災害拠点病院」に該当するもの

であるが¹、両者とも藤沢市であるか、藤沢市にほど近い位置に偏っている。

病院・診療所のデータと公共交通圏を重ね合わせた図である図 2.11 と図 2.14 及び図 2.15 を見比べると、公共交通圏がバス県であるエリアに病院・診療所が存在しない傾向がやや存在する。これは湘南地域全体において顕著である。



図 2.16 生活関連サービス業・娯楽業従業者数

生活関連サービス業・娯楽業従業者数は藤沢駅と大船駅に集中しており、他地域は似たり寄ったりの状況である。データの不足もあり、二つの駅への集中以外の傾向を見出すことはできなかった。

(2)-2. 小括②

(2)-2-a では、おそらく鎌倉市において高齢者は交通の便・地域差等にかかわらず幅広い地域に住んでいるものと思われた。しかしながら、(2)-2-b において、高齢者の生活に不可欠と思われる病院・診療所数、生活関連サービス業や娯楽業が大船駅や藤沢駅に偏る傾向があり、またバス圏に住む高齢者がその点において特段不利益を被っている可能性が示唆された。(2)-1-b において示されたように、鎌倉市東部のバス圏は事業者数が少ないという傾向があり、バス圏がバス・鉄道圏に比べて全体的に軽視されている傾向があると思われる。

¹ 厚生労働省が公開している「がん診療連携拠点病院等一覧表（令和 7 年 4 月 1 日現在）」(<https://www.mhlw.go.jp/content/001451156.pdf>)及び「災害拠点病院一覧」(<https://www.mhlw.go.jp/content/10800000/001257546.pdf>)に基づく。

(3) マスタープランに対する意見

鎌倉市のマスタープラン「鎌倉市都市マスタープラン」では、『交通システム整備の方針』の章で公共交通の問題点を指摘している。特にバスサービスについて「バスのルートは、ほぼ市内の各所をカバーしていますが、一部の住宅地ではバス利用が困難な地域が存在しています。また、サービス水準は高いものの、交通渋滞等による定時運行の困難さと運行速度の低下などが問題となっています」[1]と述べる。この点は筆者が小括②で述べた点と一致している。また『健康福祉のまちづくりの方針』で「地域バランスに配慮して」福祉施設等の整備を行うことを課題としている[2]。

では、このような問題意識に対してどのような解決策を鎌倉市は提言しているのだろうか。マスタープランにおいて様々な策、特に交通需要マネジメント施策というカテゴリーに含まれるものを鎌倉市は提案しているが、ここではパークアンドライド及び事業実施における市民意見の反映の2点に絞って意見を述べる。

(3)-A. パークアンドライド

マスタープランによれば、パークアンドライドは、「都心部などの道路混雑や駐車場不足に対処するため、混雑地区の外側に駐車場を設置し、そこで自動車から公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう方法」[3]を指す。鎌倉市の取り組みとしてパークアンドライドは継続しており、海岸部4か所と大船に1か所の計5か所の駐車場を設置し、利用者に公共交通機関の乗り放題チケットを購入させ、それで観光を行う代わりに協賛店・施設での割引等の特典を与えている[4]。この取り組みは鎌倉市では1996年から鎌倉地域交通計画研究会が主導する社会実験という形で行われており、第1次社会実験では2日間で737台の自動車を利用し、96%以上が「利用してみて非常に良かった/良かった」とアンケートで回答するなど一定以上の成果を収めている[5]。

しかしながら、同研究会はシミュレーション分析においてパークアンドライドの導入は交通渋滞の決定的な解決手段とはならず、ロードプライシングと併用することで利用数が増え、交通渋滞が解決されるものであると結論した[6]。ロードプライシングとは「自動車交通の抑制を目的として、一定の区域内の一般道の通行に対して料金を課す方法」を指す[7]。しかし、ロードプライシングは商工会議所が再検討を求める要望書を1999年に出すなど懸念が根強く[8]、その時点から16年が経過したマスタープランでさえ「ロードプライシング等の自動車利用の抑制策及び公共交通の利用促進等を図ります」[9]との記述にとどめるなど、その実施可能性については強い留保がつくものである。パークアンドライドの有効性は疑わしいものと思われる。

また、前述した第1次社会実験ではパークアンドライドの利用者は江ノ電やJR沿いの観光施設に偏る傾向を示すことが明らかとなった[10]。小括①で示したように、昼

間人口は駅周辺部に偏る傾向がある。昼間人口のレベルでさえ人口が多くなるにもかかわらず、パークアンドライドを実行し観光客等が沿線に固まるような事態が発生することは混雑や現地の飲食店などの施設のキャパシティの破綻を招きかねないと筆者は考える。

上記の問題の解決策として、バス網の強化が挙げられるが、令和6年第1回鎌倉市地域公共交通活性化協議会(上述鎌倉地域交通計画研究会の後継団体)において指摘されているように、バスやタクシーの運転者の数は近年減っている状況である[11]。そのような状況でバス網の強化というのは現実的に難しいのではないかと考える。

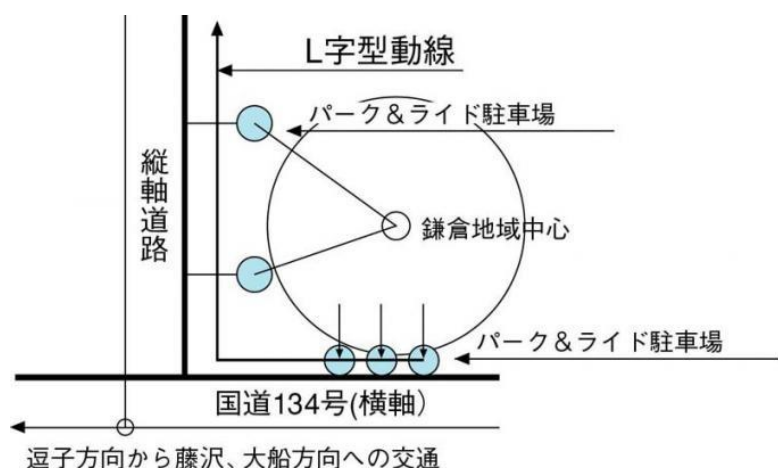


図 0.17 鎌倉市：鎌倉市交通マスタープラン、

<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/koutsumasterplane1.html>

しかしながら、パークアンドライドが魅力的な案であることもまた否定しがたい。ここで改めてパークアンドライドの改定案について検討するために、2004年に策定された「鎌倉市交通マスタープラン」の概要を参照する。

当該プランではパークアンドライド導入に当たっての問題意識を「『古都継承地域』においては、地域内部の交通容量が低いにも係わらず、地域の中心部に向う幹線道路の機能が相対的に高いことが問題」[12]と述べている。高齢者を例として小括②で述べたように、(特に鎌倉市東部の)鎌倉市民が生活に必要な施設にアクセスするために限られた場所に向かう必要があることが、自動車・バス等の需要の増大を招き、状況を悪化させているように思われる。

そこで、稚拙な論ではあるが鎌倉市のマスタープランから一足進んだ形のパークアンドライドを提案したい。図 2.17 は同プラン中で示されたパークアンドライドの図であるが、この形式では結局のところ「鎌倉地域中心」まで侵入する自動車を阻害できない。前述したように、ロードプライシングのような強いネガティブな動機がないと利用率は結局高まらないためである。

そこで、カーシェアリングと組み合わせるのはどうだろうか。観光客は借りた自動車を中心部まで進むことを許され、行きたい場所の近くの駐車場に駐め、そこで同様に乗り放題チケットを購入して観光を始める。そして空いた自動車を地元住民が使用し、行きたい施設まで運転するという形式である。

この形式の利点は、前述した利用者が江ノ電や JR 沿いの観光施設に偏るという問題がある程度解決されることである。小括②で示したように鎌倉市内に高齢者は比較的分散して居住しているため、どこの観光地の近くに駐めようともカーシェアリングの需要は十分にあるのではないかと推測できる。もちろん高齢者に限らない住民も利用可能であるから、結果として全体の交通量が減り、現在の鎌倉市の交通状況を改善する方策になるのではないかと考える。

もちろん、鎌倉市を超えて全体のカーシェアリングの動きを統御するシステムを現実的に作ることはできるのか、ロードプライシングが行われないままで交通渋滞が本当に解決するのか、といった問題も存在する。しかし、筆者はこれは最適化できない中継ぎ的な策でも構わないと考えている。マスタープランの『健康福祉のまちづくりの方針』の章で在宅サービスを提供する小規模多機能型の拠点施設の建設や、高齢者等が気軽に行ける飲食店や交流施設の整備を謳っている[13]。これらが実現すれば小括②に示したような生活に必須である施設が偏っているということの問題は解決されるだろうが、土地利用コントロールに関わる話であるから、恐らく相当の時間を必要とすると思われる。これが実現するまでの中継ぎとして、カーシェアリングとパークアンドライドを組み合わせた施策が多少なりとも機能すると期待するのはどうだろうか。

(3)-B. 事業実施における市民意見の反映

「鎌倉市都市マスタープラン」ではマスタープランの『実現の方途』(pp. 163～171)として法的・手続的な様々なプロセスや提案が記されている。その一つが「事業実施における市民意見の反映」(同章 p. 167)である。別項で「市民主体のまちづくりの推進」(同章 pp. 167～168)が立てられているが、内容の多くが市民の受動的な役割の記述にとどまり、具体性にかけるため本レポートでは検討しない。

事業実施における市民意見の反映では、「限られた人数による協議会や審議会方式の議論だけでなく、必要に応じてオープンコンペ方式」を用いることが謳われている[14]。しかしながら、そもそも現状として「協議会や審議会」においても市民意見の反映がしっかりとなされているか定かでない状況となっている。先述した令和6年の鎌倉市地域公共交通活性化協議会では、全21委員中「市民又は利用者の代表者」は2人しか選ばれていない[15]。前身の鎌倉地域交通計画研究会では全38委員中一般市民委員が5名選ばれており[16]、市民委員の人数が不足している可能性がある。実際、2025年6月現在に公開されている令和6年の同協議会の第一回・第二回議事録では、

市民委員 2 人併せて 5 回しか発言していない[17][18]。市民委員の割合を明文化して決めるべきであると筆者は考える。

(4) 都市構造可視化計画に対する要望

様々なデータを比較するにあたって、同じ単位のデータを積み上げる機能があれば良いと思った。例えば全産業従業者男と全産業従業者女を積み上げて、割合を視覚化するなどの操作である。それに付随して、メッシュの色を一括で変えて、見やすくする機能もあればより分かりやすいのではないかと感じた。例えば医療、福祉事業所数の色を目立ちやすいものにし、夜間人口 10000 人当たり病院・一般診療所数の透過率を上げて重ね合わせることで両者の重なりを視覚化することができる。

参考文献

- [1] 鎌倉市：鎌倉市都市マスタープラン（平成 27 年 9 月），
<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/plan/toshimasu201509.html>, p. 82
- [2] 鎌倉市：鎌倉市都市マスタープラン（平成 27 年 9 月），
<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/plan/toshimasu201509.html>, p. 106
- [3] 鎌倉市：鎌倉市都市マスタープラン（平成 27 年 9 月），
<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/plan/toshimasu201509.html>, p. 181
- [4] 鎌倉市：パーク&ライド，
https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/park_ride.html
- [5] 高橋洋二・久保田尚：日本交通政策研究双書 18 鎌倉の交通社会実験，勁草書房，2004，pp. 56-61
- [6] 高橋洋二・久保田尚：日本交通政策研究双書 18 鎌倉の交通社会実験，勁草書房，2004，pp. 85-87
- [7] 鎌倉市：鎌倉市都市マスタープラン（平成 27 年 9 月），
<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/plan/toshimasu201509.html>, p. 182
- [8] 高橋洋二・久保田尚：日本交通政策研究双書 18 鎌倉の交通社会実験，勁草書房，2004，pp. 130
- [9] 鎌倉市：鎌倉市都市マスタープラン（平成 27 年 9 月），

<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/plan/toshimasu201509.html>, p. 85

[10] 高橋洋二・久保田尚：日本交通政策研究双書 18 鎌倉の交通社会実験，勁草書房，2004，p. 61

[11] 鎌倉市：第 1 回鎌倉市地域公共交通活性化協議会当日資料，
https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/documents/r6_1_kyogikaisiryoku.pdf, p. 27

[12] 鎌倉市：鎌倉市交通マスタープラン，
<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/koutsumasterplan1.html>

[13] 鎌倉市：鎌倉市都市マスタープラン（平成 27 年 9 月），
<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/plan/toshimasu201509.html>, p. 108

[14] 鎌倉市：鎌倉市都市マスタープラン（平成 27 年 9 月），
<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/plan/toshimasu201509.html>, p. 167

[15] 鎌倉市：第 1 回鎌倉市地域公共交通活性化協議会議事録，
https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/documents/r6_1_kyogikaisiryoku.pdf, p. 5

[16] 高橋洋二・久保田尚：日本交通政策研究双書 18 鎌倉の交通社会実験，勁草書房，2004，p. 20

[17] 鎌倉市：第 1 回鎌倉市地域公共交通活性化協議会議事録，
https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/documents/r6_1_kyogikaisiryoku.pdf

[18] 鎌倉市：第 2 回鎌倉市地域公共交通活性化協議会議事録，
https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/documents/03_2_gijiroku.pdf