

第 17 回 鎌倉市交通計画検討委員会

(令和6年度第2回鎌倉市交通マスタープラン改定の検討)

次 第

■日 時:令和7年1月 29 日(水) 15 時00分~17 時 00 分

■場 所:神奈川県企業庁 鎌倉水道営業所 2 階

■次 第:

- 1 開会
- 2 鎌倉市交通マスタープラン改定について
 - (1) 前回委員会の振返りと本日の論点
 - (2) 市民アンケート調査結果
 - (3) 現行交通マスタープランにおける課題の対応状況
 - (4) 将来交通量推計
 - (5) 交通課題の整理
- 3 その他
- 4 閉会

《配付資料》

- | | |
|--------------------------|------|
| ・鎌倉市交通計画検討委員会委員名簿 | 資料1 |
| ・第 16 回鎌倉市交通計画検討委員会 議事録 | 資料2 |
| ・第 17 回鎌倉市交通計画検討委員会 当日資料 | 資料3 |
| ・鎌倉市交通に関する市民アンケート調査結果 | 参考資料 |

鎌倉市交通計画検討委員会 委員名簿

団体	団体・機関名	所属・役職名等	氏名
市民	—	—	平松 知佳
公共的団体	公益社団法人鎌倉市観光協会	事務局長	進藤 勝
	社会福祉法人鎌倉市社会福祉協議会	常務理事	田中 良一
	鎌倉商工会議所	事務局長	奈須 菊夫
交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社	企画総務部 企画部長	吉田 忠司
	江ノ島電鉄株式会社	運輸課長	阿由葉 圭介
	湘南モノレール株式会社	代表取締役社長	小川 貴司
	一般社団法人神奈川県バス協会	常務理事	小堤 健司
	一般社団法人神奈川県タクシー協会	鎌倉支部支部長	横山 英夫
学識経験者	日本大学	理工学部教授	中村 英夫
	筑波大学	システム情報系教授	谷口 綾子
関係行政機関	神奈川県交通政策課	副課長	中津川 宗尉
	神奈川県藤沢土木事務所	工務部長	塚本 周一郎
	国土交通省横浜国道事務所	調査課長	山田 慎太郎
	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局	首席運輸企画専門官	宿谷 幸利
	鎌倉警察署	交通課長	鈴木 謙次
	大船警察署	交通課長	鳥海 宗紀

第 16 回 鎌倉市交通計画検討委員会

(令和 6 年度 第 1 回鎌倉市交通マスタープラン改定の検討)

議 事 録

日 時：令和 6 年（2024 年）11 月 13 日（水）午前 10 時～11 時 40 分
場 所：鎌倉水道営業所 2 階 会議室

鎌倉市 まちづくり計画部 都市計画課

1 開 会

【事務局（永井次長）】 本日は朝早くからご出席いただき、誠に感謝いたします。定刻となったため、鎌倉市交通計画検討委員会を開会いたします。

改めて出席いただいた皆様に厚く御礼申し上げます。私はまちづくり計画部次長であり、市街地整備課および都市計画課の担当課長を兼任している永井でございます。本日の進行役を務めますので、よろしくお願いいたします。

本来であれば、市長の附属機関という位置付けから部長の服部が出席するところですが、本日は鎌倉市議会で本庁舎移転に関する調査特別委員会が急遽開催されることとなり、そちらに出席しているため、代わりに私が進行を担当いたしますので、何卒ご了承くださいと存じます。

鎌倉市交通計画検討委員会は、平成 24 年度に発足し、平成 30 年 11 月 30 日に第 15 回委員会を開催して以降、新型コロナウイルス感染症の影響などにより開催が見送られてきました。しかし、近年交通を取り巻く環境が大きく変化していることから、鎌倉市交通マスタープランの改定が必要となり、本日約 6 年ぶりに委員会を開催することとなったものです。

前回までの委員の任期は終了しており、本日は改めて新たな任期で委員の委嘱を行い、委嘱状を机上に配付させていただいております。

なお、委嘱式は省略させていただきます。

委員長が選出されるまでの間、私が進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

開会にあたり、事務局から何点かご報告させていただきます。

【事務局（大江担当課長）】 事務局のまちづくり計画部都市計画課担当課長の大江でございます。事務局からいくつか報告をさせていただきます。

鎌倉市では、特に鎌倉地域における交通環境悪化などの問題について、市民、事業者、学識経験者および関係行政機関が共同で研究する組織として、平成 7 年 7 月に本委員会の前身となります「鎌倉地域交通計画研究会」を発足し、この研究会では主に鎌倉地域の交通需要管理施策について検討を行ってまいりました。

その後、平成 14 年 10 月に名称を「鎌倉市交通政策研究会」に改め、引き続き鎌倉地域の交通需要管理施策を研究するとともに、鎌倉市交通マスタープランの見直しなど、全市的な研究にも取り組んでまいりました。さらに平成 24 年 3 月には「鎌倉市交通計画検討委員会条例」を制定し、本日配付しています委員会条例第 1 条にありますように、鎌倉市の交通政策を効果的に推進するため、交通計画の策定および推進に関する調査と検討を行う組織として発足した経緯がございます。

これまでの検討事項としましては、鎌倉地域での交通需要管理施策としてパーク＆ライドや鎌倉フリー環境手形など、既に実施に至った施策もありますが、(仮称)鎌倉

ロードプライシングのように課題が残り、実現に至っていない施策も存在しております。特に鎌倉ロードプライシングにつきましては、委員会条例第4条に基づき特別事項として調査検討を行うための特別委員会を設置してきましたが、現時点では実現に至っていない状況でございます。

一方で、鎌倉市の総合的な交通施策の基本方針を定めた「鎌倉市交通マスタープラン」は、平成16年5月に改定して以降、約20年が経過しております。この間、超高齢社会の進展や自動車運転技術の向上、新たな移動の概念であるMaaSや次世代交通システムの登場、首都圏中央連絡道路の開通、さらには国における交通政策基本法の施行や交通政策基本計画の策定といった動きがあり、交通を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。

これらの変化を踏まえ、マスタープランの改定が必要となったところです。委員会条例第1条の規定に基づき、本委員会での調査検討を進めてまいりたいと考えております。

続いて、本日委員の出席状況について報告いたします。本日の委員会には、ウェブ会議による出席も含め、16名の委員が出席しており、江ノ島電鉄株式会社運輸課長の阿由葉委員からは欠席の連絡を受けており、代理として早川シニアマネージャーに出席いただいております。

また、委員17名中過半数以上の出席があるため、鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則第3条第2項の規定により、委員会が成立していることを報告いたします。

続けて、本日出席している事務局職員を紹介いたします。

まちづくり計画部次長兼市街地整備課担当課長兼都市計画担当課長の永井です。その他都市計画担当職員として小川、大森、高山の3名、さらに令和6年度の鎌倉市交通マスタープラン改定支援業務を担当する株式会社国際開発コンサルタンツの職員が出席しております。また、事務局を所管するまちづくり計画部担当部長の服部につきましては、他の公務出席のため本日は欠席しております。

続きまして、当委員会の幹事を務めます職員を紹介いたします。

共生共創部企画課長の安富です。市民防災部次長兼観光課長の森です。健康福祉部高齢者いきいき課長の荻田です。環境部環境政策課担当課長の竹之内です。以上でございます。

最後に当委員会の運営について三点確認させていただきます。

一点目は本日の会議資料の公開についてです。事前に送付させていただきました会議資料につきましては、特段非公開とする部分がないと事務局では考えておりますので、この点について確認をお願いいたします。

二点目は会議の傍聴についてです。ホームページで傍聴者を募集したところ傍聴希望者がおらず、その旨をご報告させていただきます。

三点目は本委員会の開催状況の写真撮影についてです。今後ホームページや議会報

告等において、本委員会開催状況の写真が必要となることが想定されますので、本日の委員会の途中に開催状況の全景の写真を撮影させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【事務局（永井次長）】 会議資料の公開につきまして、特段ご異議はございませんでしょうか。また、委員の方でお手元に紙の資料がない方がいらっしゃいましたらお声掛けいただければと思います。よろしいでしょうか。

【委員一同】 異議なし。

【事務局（永井次長）】 それでは会議資料公開ということで進めさせていただきたいと思っております。

2 委員長及び副委員長選出

【事務局（永井次長）】 次第の2. 鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則第2条第1項の規定に基づき、委員長および副委員長の選出を行わせていただきます。規定では、委員の互選により委員長と副委員長を各1名選出することとなっておりますが、まず委員長について互選による選出を進めさせていただきます。ご意見があれば宜しく願いいたします。

【中津川委員】 県の都市計画審議会会長などを務めていただいている中村委員が適任かと思っております。

【事務局（永井次長）】 どうもありがとうございます。ただいま、中村委員をご推薦いただきました。他にご意見ないようであれば、中村委員に委員長をお願いすることによってよろしいでしょうか。

【委員一同】 異議なし。

【事務局（永井次長）】 それでは委員長が選出されましたので、この後の進行は委員長にお願いしたいと思います。中村委員長、よろしく願いいたします。委員長席にお移りください。

【中村委員長】 今回、この鎌倉市交通計画検討委員会の委員長を務めさせていただきます。よろしく願い申し上げます。

ただいまご紹介いただきましたように、県の都市計画審議会の方で委員をさせていただいております。他に鎌倉市においては、深沢地域のまちづくりの関係で数年関わらせていただいておりますが、全市的なことについてはよく承知をしていない部分もありますので、各立場からご参加されておられる委員の方々に是非ご協力をいただきまして、交通マスタープランをしっかりと改定していきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

交通に関しては、ご承知のように市民生活の話であり、また近年で言うと、例えば交通事業を取り巻く環境が非常に厳しくなっているという全国的な傾向もあります。

この鎌倉市でもそういったことが早晚起こってくるだろうということもあり、また観光地でもあるので、オーバーツーリズムの問題等々も影響しているだろうと思います。

そのような中で、先ほどあったように MaaS など様々な新しい技術を使ったようなサービスも出てきているということで、そのようなのも踏まえながら、これからの時代の交通マスタープランを作っていくことが大事であると思っております。鎌倉市では先ほどご紹介がありましたように、交通需要管理、TDM とも呼ばれている取り組みをずっと行われてきています。

そのような蓄積も踏まえながら、これからの施策取り組みをしっかりとまとめていくことが大事だと思っております。

皆様方の忌憚のないご意見をいただきながら、しっかりと改定を進めていこうと思っております。

早速ですが、副委員長を委員のご推薦により選出をしたいと思っております。副委員長は1人ということになっていますが、ご意見があればお願いできればと思っております。

特段無いようでありましたら、私としましては交通計画にも精通され、また、鎌倉市都市計画審議会の委員もされておられる谷口委員に副委員長を務めていただければと思います。如何でしょうか。

【委員一同】 異議なし。

【中村委員長】 谷口委員、よろしいでしょうか。

【谷口委員】 はい。

【中村委員長】 副委員長は谷口委員という形で決定をさせていただきます。

それでは谷口委員、どうぞよろしくお願いいたします。

なお、本委員会の条例施行規則第2条第3項では「副委員長は委員長を補佐し、委員長に事故があるとき又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する」と規定されてい

ますので、よろしく申し上げます。

3 鎌倉市交通計画検討委員会への諮問について

【事務局（大江課長）】 本来であれば市長が出席し、直接委員長に手交させていただくところですが、本日は公務により出席が叶わなかったため、事務局が諮問書を代読させていただき、写しは各委員の皆様の机の上に置かせていただいております。

鎌倉市の総合的な交通施策の基本方針を定めた鎌倉市交通マスタープランについては、平成16年に改定して以降、鎌倉市都市マスタープランの改定など上位計画をはじめ、交通を取り巻く社会情勢は目まぐるしく変化しており、この度改定が必要となったもので、これについて諮問書を提出するものです。では代読させていただきます。

鎌倉市交通計画検討委員会委員長殿。鎌倉市交通計画検討委員会の諮問事項について、次の案件につきまして、鎌倉市交通計画検討委員会条例に基づき諮問します。

「諮問第1号 鎌倉市交通マスタープランの改定について。令和6年11月7日鎌倉市長 松尾崇」

なお、諮問書の原本については事務局にて保管をさせていただきます。

【中村委員長】 ありがとうございます。この諮問書にありますように、今後本委員会において、鎌倉市交通マスタープランの改定の検討を進めてまいります。

4 鎌倉市交通マスタープラン改定について

【中村委員長】 続きまして、次第の「4. 鎌倉市交通マスタープラン改定について」に移りたいと思います。次第に(1)から(5)まで記載してございますけれども、(1)から(4)までまとめて申し上げます。

【事務局（大江担当課長）】 交通マスタープランの改定に向け、交通を取りまく状況の説明をした上で改定のポイントと交通の課題を把握するための市民アンケートの実施方針について、ご説明します。

鎌倉市の概況についてですが、P2は鎌倉市の位置を広域的に示したもので、面積は39,605 km²。位置は東京駅、羽田空港、成田空港からそれぞれの道路距離、鉄道の所要時間を記載しています。

P3は鎌倉市の地域区分になります。鎌倉市の特性にもなりますが、5つの地域に区分されており、地域特性を見ながら検討を進めていくことを考えております。

P4は人口動向と将来人口の見通しになります。令和5年の鎌倉市の人口は17万1600人で減少傾向となっておりますが、世帯数の推移は増加傾向にあるため、1世帯あたりの人口は減少しています。地域別にみると、鎌倉地域、大船地域、湘南モノレール沿線地域等は、特に人口密度が高い状況となっております。

将来推計では、令和 22 年には現在 17 万 1600 人の人口が、15 万人ぐらいまで減少する見込みになっています。老年人口は、全体の割合として、4 割程度まで増加することが予測されます。

P5 は高齢化の進展です。令和 6 年の 65 歳以上の老年人口は 52,603 人となっており、市全体の高齢化率は 30.7%です。これは神奈川県全体の高齢化率 25.3%と比較しても高い状況となっています。一方で地域別にみると、腰越地域の高齢化率が 34.0%で最も高く、次に鎌倉地域の 32.3%となっています。大船地域は比較的高齢化率が低い状況になっています。

地域別の高齢化率をみると、駅から離れた城廻、今泉台、浄明寺・十二所などで高齢化が進展している状況です。

P6 は土地利用状況です。鎌倉地域は寺社仏閣等が多く点在する中で、住宅地が形成されています。また、周辺部に複数ある谷戸においても、深部に至るまで住宅が存在し、鎌倉市の特徴的な土地利用が形成されている状況です。

この土地利用状況を踏まえた P7 の産業動向は、鎌倉市に住む就業者・通学者のうち約 60%は市外に通勤通学をしている状況です。鎌倉市内の従業者・通学者は約 56%が市外に在住しています。産業別では、第 3 産業の割合が高いという状況となっております。

P8 の観光動向では、令和 5 年の観光客数が約 1200 万人であり、コロナ禍前の約 2000 万を比較すると、6 割程度まで回復している状況です。観光客数は年間一律では無く、1 月が最も多く、それ以外では 6 月、11 月、5 月、3 月と続き、全体的には、分散化していることが数字的に見えています。また、令和 5 年の観光での来訪者交通手段は、電車、バスの割合が最も高く自動車は約 15%です。

続きまして全国的な交通を取り巻く状況を説明します。P10 は運輸業の 2024 の問題です。自動運転者の労働時間等の改善のための基準告示の改正に伴い、ドライバーの時間外労働の上限が最大 960 時間になり、長時間労働の是正が期待をされるどころです。一方でトラックドライバー数と労働時間の減少によって輸送力が大幅に減少しており、2030 年頃には約 9.4 億トンの輸送力が不足をするのではないかと予測されています。バスやタクシーの運転手は、令和元年と令和 4 年を比較すると約 7 万人減少するなど、公共交通を担う環境が厳しい状況になってきています。この運転手不足は路線バスにおいて影響が大きく、全国的に見るとバス路線の廃止に至る状況も見られます。

P11 は物流の変化です。コロナ前の令和元年度と比べて、令和 4 年度の貨物車の実車キロは約 2 割減少しています。客配便が普及した背景もあり、令和元年と比較すると令和 4 年度には約 2 割増加しています。走行距離は減っているのに荷物の量は増えている状況です。

P12 は、自動運転等の新技術の進展です。令和 3 年 3 月に世界で初めてレベル 3 を搭載した車両の販売が実現するなど、着実に技術の進展が見られるところ です。現在はレ

ベル 4 の特定条件下での完全自動運転の普及拡大の目標に向け、各地方自治体などで実証実験が進められているところです。

P13 はカーボンニュートラルの推進です。国では令和 32 年、2050 年に、カーボンニュートラルの実現に向け取り組んでおり、当然この自動車分野につきましても取り組みがすでに進められています。

P14 はライフスタイルの変化、EC（電子商取引）の増加の状況です。東京圏では働き方改革や新型コロナウイルス感染症の蔓延を契機として、テレワークの利用率が上昇しています。感染症の位置付けが 5 類に移行した後も 20%がテレワークを実施している状況です。また、EC の使用規模は、平成 26 年と比較して、ほぼ倍増している状況です。

P15 は自然災害の激甚化です。極端な豪雨の頻度は長期的には増加しており、一般的に言われているところでもありますが、実際の 1 日の降雨量が 400 ミリ以上の 10 年間平均日数は、1975 年から 1984 年では 6.4 日だったものが、2014 年から 2023 年の 10 年間では 15 日になり、40 年で 2.3 倍に増加をしている状況です。

続きまして、鎌倉市における交通状況を説明いたします。鎌倉市の人の動きは、パーソントリップ調査の結果を基にまとめています。パーソントリップ調査は 10 年に 1 度実施をするもので、直近としましては、第 6 回の平成 30 年になります。

P18 は市内の 1 日の移動回数になっております。鎌倉市の平成 30 年第 6 回のパーソントリップ調査結果と平成 20 年第 5 回のパーソントリップ調査を比較すると、平成 30 年は 1.98 トリップとなり、平成 20 年の 2.42 トリップから減少している状況です。

男性女性別のトリップ数を年齢別に比較すると、全国や三大都市圏と比べ、男性では 40 歳から 79 歳、女性では 10 歳から 39 歳の年齢階層において移動回数が全国等と比べて低い結果です。

P19 は発生集中量になります。平成 30 年の発生集中量は平成 20 年に比べ 15%減少しており、地域別に見るとばらつきがあります。

P20 は交通目的特性です。鎌倉市の目的別発生集中量割合の変化では、平成 30 年と平成 20 年を比較すると、通勤通学の割合が増加しています。鎌倉市の通勤通学の割合は、神奈川県よりも低く、地域別目的別発生集中量割合は、深沢地域は他の地域に比べ、通勤の割合が多い状況になっています。

P21 は交通手段特性です。平成 30 年の代表交通手段の割合は、平成 20 年と比べ、鉄道とバスの割合が増加しています。神奈川県や周辺市と比較しても、鉄道やバスの割合が高いです。全体的に鎌倉市は鉄道とバスの分担割合高い状況が見られます。一方で、地域別代表交通手段別発生集中量割合をみると鎌倉地域や大船地域は他の地域に比べ、鉄道割合が高く、鉄道の利用率が高いところでは自動車の利用率が低いことが、このグラフの方から見えております。年齢別にみると、50 歳以上は鉄道の利用率が減少し、徒歩の割合が増加する傾向が見られます。

P22 は分布交通特性になります。深沢地域、玉縄地域、腰越地域では市内の地域間の

移動割合が他の地域と比べて高く、深沢地域や腰越地域では他の地域と比べて、藤沢市との移動割合が高くなっています。玉縄・今泉では大船地域やモノレール沿線地域、鎌倉地域との移動が多い傾向にあります。図中の点線で囲われているのは、移動が多い地域になります。

P23 は駅までの交通手段特性です。駅までは徒歩の割合が高く、JR の駅では、バスの利用が多い状況です。また、深沢地域では、鎌倉駅、大船駅、湘南深沢駅、藤沢駅など利用駅が分散しています。

P24 は歩行者の分布特性です。平日は大船駅周辺から湘南モノレール沿線の産業地と鎌倉駅周辺に歩行者が多く分布していますが、休日と平日の差を見ると、大船駅周辺は平日に比べて休日の歩行者が減少し、鎌倉地域は、平日に比べて休日が増加する状況です。

P25 は公共交通の利用状況です。コロナ禍で大幅に減少していると状況がありましたが、令和 5 年度においては JR 線、私鉄とともに令和元年度と比較すると、9 割まで回復している状況です。一方でバスタクシーの輸送人員は、令和 4 年度での比較になりますが、約 8 割までの回復に留まっています。

P26 は自動車の交通量になります。国が実施している道路交通センサスの結果では、令和 3 年の主要な幹線道路の平日の交通量を、平成 17 年と比較すると、横ばい又は減少の傾向を示しています。

P27 は都市計画道路の整備状況になります。市内の都市計画道路は、平成 25 年に都市計画道路の見直し方針を策定し、その後平成 29 年 11 月には複数路線の変更・廃止を行っております。現在は 26 路線が指定をされている状況です。多くの区間が概成済みもしくは、改良済みになっていますが、一部計画区間も残っております。特に今回は由比ガ浜関谷線の今後の在り方をご議論させていただければと思っています。

P28 は鎌倉市を中心とした広域幹線道路の整備状況です。平成 16 年以降に圏央道、第二東名等が開通しており、横浜湘南道路や横浜環状南線の広域幹線道路が鎌倉市周辺で整備が進んでいる状況です。

P29 は市内の 1 年間の総渋滞長を比較したもので、休日の 30 番目の渋滞量は、平成 22 年からは減少の傾向を示しています。観光客の推移や自動車利用の減少等を背景に交通渋滞が緩和傾向にあるのではないかと想定しています。

P30 は交通事故の発生状況です。鎌倉地域では自転車関連の事故の割合が他の地域に比べて高く、大船地域と深沢地域では歩行者関連の事故の割合が他の地域よりも高く、腰越地域では車のみの割合が最も高い状況です。また、市道と県道の交通事故件数は同等であることが読み取れます。

P31 は公共交通網と路線バスの運行本数の減少状況です。平面的に見ると、利便性の高いバス路線の徒歩利用圏は、鉄道駅の徒歩利用圏と合わせると、市内全人口の約 83% がカバーされている状況です。一方で徒歩圏内であっても高低差があり駅やバス停ま

で歩くのが困難な地域も存在しています。

働き方改革や新型コロナウイルス感染症の蔓延を契機としたライフスタイルの変化に伴うバス利用の減少や、ドライバー不足、先ほどの 2024 年問題とも関係しますが、路線バスの運行本数は減少傾向にあります。

P32 は参考ですが鎌倉市の交通不便地域は、平成 11 年の鎌倉市オニバスダウン計画の中で整理しており、記載の抽出条件を踏まえ 6 地区を交通不便地域として選定しています。その内の 4 地域には、ミニバスなどが導入され改善が図られています。ただし、二階堂・浄明寺地区についてはミニバスが導入できないということで、未だ課題があると考えております。今回の交通マスタープランの改定の中ではこういった交通不便地域の視点も改めてご検討いただければと思っています。

ここまでは統計的な状況等を含めてご説明しましたが、今回の諮問となります交通マスタープランの改定について説明いたします。

P34 の改定の目的として、鎌倉市交通マスタープランは将来の都市像に合わせた交通政策の基本方針となるもので、平成 10 年 3 月に策定し、平成 16 年に改定をしています。改定から 20 年以上が経過し、広域交通体制や体系や超高齢化社会の進展、自動運転技術の進展、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う生活環境の変化を踏まえて、本計画を見直したいと考えているところです。

上位計画としては、鎌倉市都市マスタープラン、関連する計画としては、地域公共交通計画があり、地域公共交通計画は同時に策定を進めているところです。

今後の計画を策定するまでの進め方としては、令和 6 年度から令和 7 年度の 2 カ年をかけ、全 6 回、本委員会の開催を予定しています。第 1 回は、改定の視点とアンケートをご議論いただきます。第 2 回の開催前に市民アンケートを実施し、その結果等を踏まえ、第 2 回を令和 7 年度 2 月頃開催したいと思っています。その後、将来交通像や交通施策、地域別構想をご議論いただき、第 5 回の委員会で交通マスタープラン改定の素案をご審議いただきます。その後パブリックコメントを実施し、改定交通マスタープランを策定していく流れです。

P36 以降は、参考資料になりますが、「整開保」では、現在、第 8 回の線引き見直しを行っており、令和 7 年度に改定予定となっております。その中でも交通の対応について記載があります。P37、38 は、鎌倉交通マスタープランになります。地域ごとの交通に係る方針が示されています。

P39 は立地適正化計画であり、交通マスタープラン、地域公共交通とも関連する計画となっております。この計画の中には地域公共交通という視点の方針が記載されています。

P40 は平成 16 年の交通マスタープランの抜粋です。交通体系の方針として、鎌倉市の外辺部の幹線道路の形成、縦軸配置と都市地域の基盤整備、同じく縦軸配置と古都継承地域における自動車交通抑制の方針を整理しています。詳細は、事前配布させていた

だいてます交通マスタープランをご覧ください。

これらの内容を踏まえ、今回のご議論となります改正のポイントになっております。大きくカテゴリーとしては鎌倉市の概況、交通を取り巻く概況、鎌倉市における交通状況、交通マスタープラン改定ごとに、改定のポイントを事務局で整理しています。

改定のポイントについて修正や追加がないかご議論いただければと思っております。

【中村委員長】 ただ今資料の説明をいただきましたが、(1)～(3)で交通の現状についての説明があり、4.では交通マスタープランの改定に向けて関連計画の状況や改定のポイント、事務局で考えている視点について提示がありました。まずこのポイントのところは最後にまたご覧いただくとしまして、交通の現況について、それぞれの立場で日頃携わっている感覚、あるいは、一利用者、一移動者として感じていることに関するご質問、ご意見等がありましたら、是非ご発言をいただければと思います。

【小堤委員】 10ページの運輸業の「2024年問題」については、多数のドライバーが不足し、便数の減少や路線の廃止で皆さんにご迷惑をおかけしています。各事業者におきましては、一昨年の消費税改定を除きますと、25年ぶりに運賃改定をさせていただき、それをもとに運転手の待遇改善を図っております。

また2024年問題に近いかもしれませんが、今年の7月には新札が発行されました。お札が変わるとバスの運賃箱を変えなければいけないのですが、新しい運賃箱を買うと、1つ200万円程度かかり、バス事業者においては大変な負担になっています。それから現金をあつかうということで運転手さんとお客さんとのやり取りでも負担がかかっており、また営業所においては現金管理と色々な負担があり、バス業界としては、完全キャッシュレスバスの推進ということを掲げて、国土交通省様のご協力をいただきながら進めているところです。

このようなことが運転手の確保にもつながるということで取り組んでいます。

当然現金を使っていらっしゃる方にも配慮が必要であり、また地域的に外国人の方も多くいらっしゃいますので、その方々への対応ということもありますが、この計画に記載することをご検討いただけたらと思っております。

【中村委員長】 大変貴重なお話をありがとうございました。関連で私からお尋ねさせていただきますが、完全キャッシュレス化といった方向で取り組まれるという話もありましたが、世界に目を向けると、例えばクレジットカードでタッチする形で通るか、あるいはQRコードのような形で様々なキャッシュレスに応じた端末も必要になってくるということもあると思いますが、今おっしゃられた完全キャッシュレス化にあたり、どのようなことを想定されていらっしゃるのでしょうか。

【小堤委員】 具体的なものはまだありませんが、国土交通省でも実証実験が各所で始まっており、神奈川県下でもいくつかの地域で実証実験を始めているところです。具体的にどれになるかとか、全部できるのかというのは分かっていません。

【中村委員長】 先ほどの運賃箱を変えるだけで 200 万円になってしまうとのことでしたが、色んな方に対応しようとする、それはそれでまた大変なこともあるのかと思います。ありがとうございました。

【中津川委員】 11 ページの物流の変化のところにグラフが 2 つあり、右側が宅配便取扱個数で、これはコロナ禍も含めて、ずっと巣ごもり状況もあり伸び続けているというところだと思いますが、左側の貨物車の年間輸送距離の推移は令和 2 年度から減っていますが、この 2 つの関係性というのがよく分かりませんが、左と右がどういう関連になっているのかをお教えていただきたい。

【事務局（大江担当課長）】 恐らくですが、荷物の個数は増えていますが、距離が伸びていないというところについては、荷物が小さくなり個数が増えている、というようなことが読み取れるのと、あとは輸送距離を見たときにドライバー不足ということも影響しているのではないかと捉えています。

【中津川委員】 効率化が進んでいるという理解でよいでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 やはり、以前よりも個人のインターネット等による取引が増えてきているということが 1 つの原因になっているのかなと思います。軽いものが増えれば個数は増える。要は 1 台で積める荷物も増えれば、その分個数の割に輸送距離は伸びない、そのような関係性だと理解をしています。

【吉田委員】 41 ページの改定のポイント、視点というところで、4 番に新駅構想というのがありますが、これは村岡新駅のことでよろしいでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 その通りです。

【吉田委員】 村岡新駅については、まず今年の 9 月に工事に着手して、8 年後の 2032 年頃の開業を目指して既に動いているところです。私は鉄道事業者として見ていますが、この新駅が実際に動き出して、数年後には出来るということで、この影響はすごく大きいのではないかなと思っています。意見という訳ではありませんが、これは鎌倉市

だけで閉じた場所ではなく、駅などは藤沢市になりますので、藤沢市との連携はよく検討していければと思っています。

私も新駅にいくつか携わってきましたが、まちづくりと駅とが一緒になって、もの凄く大きなインパクトがあるというのは、これまでも感じています。武蔵小杉の新駅も担当しましたが、駅ができると町がこんなに変わるんだということがありました。

また藤沢市との連携という点では、別の会議等で検討されていると思いますが、一番の問題がオーバーツーリズムかと感じています。やはり藤沢市側から入ってくる流れを作ったりする中で連携が必要なのかなと思っており、この鎌倉市交通マスタープランという市の中だけで閉じていいものなのか、他との連携がどうなのかというのが、今の時代だと広域的な連携が出てくるとは思いますが、その辺りをどう扱っていかれるのでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 まず新駅の部分についてですが、3ページ目で新駅の位置を示させていただいています。

今委員よりご説明のありました新駅については、深沢地域の西側、東海道本線の大船駅、藤沢駅間となっています。位置的には藤沢市にありますが、現在藤沢市村岡地区と鎌倉市深沢地区の一体的なまちづくりというところでUR都市機構に土地区画整理事業の方を行ってもらっています。

将来的にはその2地区を道路で結びながら、両地区でこの地域の賑わいを創出していくことになると思っています。

この交通マスタープランについては、目標年次が概ね20年ということで考えていますので、当然その間に新駅も完成をする予定となっています。

今回の視点の中では、新駅というものも取り入れながら検討していきたいと思っています。それとやはり周辺を取り巻く環境により、市内の環境も異なりますので、広域的な部分も視野に入れながら今回の業務の中ではしっかりとしたものを作っていきたいと思っています。

後は鎌倉地域の整・開・保（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）についても、三浦地域を含めて広域的なところもしっかりと受けながら整理していきたいと思っています。

【小川委員】 ご説明いただいた中の関連事項で最近の所感等を含めてコメントさせていただきますと、14ページでコロナ禍が落ち着いて、交通需要が戻ってきているというようになっていますが、単純に戻っているのではないというのが実際の所感です。

例えば我々が一番感じているのは、在宅勤務をしていた人は、コロナ禍が終息すればある程度戻ってきますが、やはり企業間での訪問、相手の企業に行き話をするというのは、一度皆がテレワークを覚えてしまうと中々戻らなくなっています。例えば5回、

10 回と行っているうち、この1回のミーティングはテレワークでいいかとなると、これだけで需要が1～2割減ということになり中々戻らず、そういう意味で構造的に変わってしまったという実感をしています。

インバウンドのお客様は戻っている感覚があり、我々湘南モノレールの各駅の戻り具合を比較すると、湘南江ノ島の駅の戻りが他の駅と比べて大きいというようなことがあります。これも平日の昼間を見ると、インバウンドのご家族のお客様が今まで見たことがないような時間帯に乗っているということがあります。

それから、今後の交通政策に関して先ほどから何度か話が出ているが新駅の話。それから村岡・深沢の再開発の話ということで、我々の湘南深沢駅も目の前で、再開発のエリアが中間とすると、ちょうど西門と東門みたいところに新駅と湘南深沢駅が位置していることとなります。我々としてもそういったところの交通需要の増加に対してどうやって対応していくのか。駅についても昭和40年代に造ったものがそのまま残っているようなものなので、その辺りは色々検討していきたいと思っています。あと JR さんから新しい駅とまちづくりというお話が出ましたが、新しい街ができると当然新しい人の流れも出てくるかと思いますので、そういったところへの交通は、新しい交通モードも含めて、どういった二次交通等々になっていくのかということは、今後の検討の課題なのかなと感じています。

【中村委員長】 どうもありがとうございます。貴重な所感のご提供ということでいただきました。

資料の25ページには、コロナ禍前後の戻りの状況が載っていますが、2割ぐらいがテレワークを利用というのは14ページにもありました。実際の戻りの状況が8割～9割ぐらいで、一つの要因がテレワークになっているということでした。オンラインで様々なことが代替されてしまっているというのがあるかもしれません。

【江ノ島電鉄早川氏】 弊社では、コロナ禍が落ち着いてきてから輸送人員が8割～9割ぐらいまで戻っています。2023年度の実績では年間1,800万人の輸送人員となっており、コロナ前の2018年度ですと1,970万人ぐらいでありましたので、1割減ぐらいということで順調に回復してきている状況です。ただ、やはり先ほど JR さんやモノレールさんからお話しがあったように、通勤については1割から1.5割減でずっと推移している状況です。インバウンドを中心に回復が我々の想定以上に早くなっています。鎌倉市内の各駅の乗降者数で見ますと、2023年度の実績では長谷駅が前年度から13.4%増えています。鎌倉高校前駅が一番増えていて、2023年度では前年度と比較すると26.9%乗降者数が増えており、鎌倉高校前の踏切で海外のお客様が増えています。鎌倉駅については9.9%増ということで、それほど大きくはありませんが、そういったところでも、海外のお客様が増えているのかなと感じています。

また、先ほどオーバーツーリズム協議会も行っているということで、今年度は西回り、藤沢市の方から観光のお客様に回っていただくというところで話が進んでいますが、そのようなところで、藤沢市、小田急電鉄の協力も必要になっているのかなと思っています。

鎌倉市だけでなく、藤沢市と連携して観光客の分散といったところも進めていければと考えています。

【横山委員】 オーバーツーリズムということで、タクシーには多少は乗っていただけていますが、観光客は徒歩で移動される方が多いので、タクシー業界は潤っているというようなところまでは現状では行っていません。それから昨日も報道されていましたが、外国人の白タク（違法タクシー）行為が非常に目立っており、8月に関東運輸局長、神奈川運輸支局長とヒアリングを行い、検挙は私どもではできないので、啓蒙活動をしていこうということで、お約束をしているところです。

また村岡東地域に駅が出来るということだが、橋はいつ架かるものでしょうか。湘南深沢と村岡東の方は駅より先に出来るのでしょうか。大船地域で言わせていただきますと、新富岡橋とか大和橋は雨が降るととにかく藤沢市、あと栄区、戸塚区の方からお迎えの車が非常に多く、お客さんが並んでいても駅に1時間くらい入れないことがあります。そうするとタクシーはどうなっているのかといいますと、苦情も来るので駅が出来るということは非常にいいことですし、深沢と村岡が発展して橋を架けていただけるといっても、非常によいことであると思っています。

それから、協会ではアンケートを実施し、鎌倉地域においては、それほどタクシーは不足していないという結果が今出ています。ライドシェアについても、鎌倉支部では鎌倉の業者が1社、大船の業者が2社、逗子の業者が2社で8台やらせていただくことになっています。以上、タクシー業界の現在の報告とさせていただきます。

【中村委員長】 状況の報告をありがとうございます。村岡と湘南深沢のところの橋だと思いますが、予定はどうなっているか分かりますでしょうか。

【事務局（永井次長）】 工事の展開で、いつと交通部局の方では申し上げられませんが、都市計画を所管している立場で言いますと、都市計画の事業認可が平成14年の3月までだったと記憶しています。

【奈須委員】 11ページの貨物車の推移、25ページの電車の推移など伺った中で、全体的に物流や人の動きが減少傾向にあると理解はできましたが、26ページの交通量のところで、ほぼ横ばいとなっており、世の中で「若者の自動車離れ」と言われている中でそういった傾向というのは自動車離れをマスコミが言っているだけで、実際にはない

という風に理解しながら、この計画は進めていってよいものなのでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 26 ページについては、道路交通センサスで5年に一度主要な道路の交通量調査をした結果となっており、グラフのスケールもありますが、全体的には横ばいか減少傾向となっています。

例えば国道 134 号線などについては、平成 17 年度と比べ令和 3 年度は増加しています。

一方で鎌倉女子大前などについては、平成 17 年度と令和 3 年度を比べると減少しており、新たな道路が出来、人の流れが変わったということで、地点ごとに色々と変動があるものと思っています。

ただ一方で、先ほどお話があった若者の自動車の利用離れというところについては、例えば 21 ページの右下のところで、年齢別の代表交通手段の発生集中量を示したところになっており、例えば 20 歳から 29 歳については鉄道利用が主で、自動車は一部となっています。年齢が上がってくると自動車利用が増えているということで、このような社会状況ということも、当然今回の検討の中でも考えていかなければいけないと思っています。20 年後にこの年齢構成・手段構成がそのままスライドするのかどうかはありますが、そのようなところも視野に入れながらご議論いただければと思います。

【中村委員長】 ちなみに今おっしゃられた、21 ページの右下のグラフは平日のものですか。

【事務局】 平日のものとなっています。

【中村委員長】 そういう意味で言うと、いわゆる通勤・通学はこのような交通手段になっていますが、休日の車の利用というのは、また違う傾向があると思います。そのあたりも含めて、しっかりと将来に進めていくという言い方が大事なと思います。

【事務局（大江担当課長）】 交通マスタープランの改定に関して、資料の 41 ページ目にいくつか論点の提示が事務局案としてあり、あるいは 35 ページに今後第 2 回から第 6 回までこんな行程で進めていきたいという提示もさせていただきました。このような点を加えてほしいとか、あるいは次回に向けて、このようなことを整理してほしいというご意見をいただければありがたいです。

【谷口副委員長】 41 ページのポイントというところに入れるか入れないかは別にして、今から考えることだと認識していますけれども、一番気になるのはオーバーツーリズム関係のことが具体的には書いていないことだと思っています。オーバーツーリズム

協議会というのは、別にあるからかもしれませんが、やはりここに一つ項目を挙げておいた方がよいのではないかと思います。観光客はやはり水物というか、政治情勢とか社会情勢に非常に大きく左右されるので、その観光客の課題としても街にとっての課題としても非常に大きいと思います。その時に、8ページの観光客15%が車というように書いてありますが、これが多いのか少ないのかということも、もし多いのであれば、どのくらいの目標にして、どのくらいまで上げるために、どういう政策が必要かみたいなことを考えていくというような視点も必要だと思っています。

また38ページのところでロードプライシングが検討委員会で検討されていますが、それがどういった理由で実現が難しいのか、これを改めて検討の俎上に載せることは難しいのかなども今後教えていただければと思います。

後は駐車場の整備という項目がわざわざ表に設けられていて、非常に重要なものですが、最近のヨーロッパやアメリカの趨勢を見ると、歩くことを優先させる道路や駐車場を管理する方向のまちづくりがよいという思想がありますので、その辺りのこともぜひ調べていただければと思います。

【事務局（大江担当課長）】 鎌倉市としても、オーバーツーリズム、観光の需要というところについては当然検討しなければならないと思っています。今回観光を所管する課長に幹事をお願いしていますので、そういった協力も得ながら内容については検討していきたいと思っています。

ロードプライシングについては、今回この交通マスタープランの中で、交通需要管理施策ということで項目として触れなければならないとは思っています。ただ具体的にロードプライシングの実現というところについては、どこまで書けるのかということもありますので、そこが議論の中心ということではなく、整理をしていきたいと考えています。

それから駐車場についても、都市マスタープランに適切な駐車場の配置等々の記載がありますので、車を流す、一時停めるというのは交通に大きく影響する部分となりますので、駐車場についても何か書けるものはないか視野に入れながら検討していきたいと思っています。

【小堤委員】 交通事業者の最大の使命である、安全・安心の確保という観点からポイントを入れていただければと思います。交通事業者が直接やることは当然のことですが、一点ご検討いただきたいのは、一般のドライバーやオートバイ、電動キックボード、特に外国人観光客の方々に対する交通ルールの啓発活動は、是非行政の力を借りて施策を進めていただければと思いますので、ご検討をよろしくお願いします。

【事務局（大江担当課長）】 ご意見ありがとうございます。交通ルール等々については

地域公共交通計画の策定も行っていきますので、そちらの書き方、見せ方を整理した上で、交通安全として整理をしていきたいと考えています。

【中村委員長】 一点だけ質問とお願いをさせていただければと思います。

29 ページに 2023 年で渋滞量が減っているというグラフがありますが、一方で下の注意書きを見ると、2023 年で 3 ヶ月分データが欠損しているというのがあり、結論として減っているという風な結論付けをされて大丈夫かなというのが心配な点です。もう一つは、地域公共交通計画の委員会と同時並行で進めていくという話がありましたが、本委員会自体は第 5 回、来年の 10 月頃に素案をまとめるということになりますが、一方で地域公共交通計画の方がどんなスケジュール感なのかということも是非揃えていただくなり、是非共有をお願いしながら進めていただけたらと思います。これは要望です。

【事務局（大江担当課長）】 渋滞状況は JARTIC からデータを購入し整理をしたものとなっており、ご指摘の通り、一部欠損している情報があるため、2019 年と 2021 年、2023 年については参考値ということでお示しをさせていただいています。一番左の平成 22 年のグラフと比較をしますと、明らかに減っているということはこの中でも言えるのではないかと思います。また地域公共交通計画については、同様に令和 6 年度～令和 7 年度の 2 か年をかけ、同じようにアンケートを実施しながら、令和 7 年度末には、策定というようなスケジュール感で進めています。当然共有しなければいけないこともありますので、必要な事項については共有させていただきながら進めていきたいと思っています。

【中村委員長】 それでは(1)～(4)までについてはこれまでとさせていただき、(5)の市民アンケートの話が残っていますので、こちらの方に進みたいと思います。市民アンケートに関して、ご説明をお願いします。

【事務局（大江担当課長）】 市民アンケートの実施方針についてご説明いたします。調査の目的は、既存の統計データからは把握できない生活の実感に基づいた交通環境の問題点を把握すること、及び市民の移動実態を把握することです。

調査対象は、市内在住の 15 歳以上、85 歳以下、住民基本台帳から無作為に 2000 人を抽出します。調査期間は 12 月 1 日から 12 月 20 日を予定しており、先ほどご説明した地域公共交通計画も同様にアンケート調査を実施しますので、ある程度個人属性等の設問が共有できるように、共通の設問を設けています。主な質問は個人属性、最寄りの鉄道駅バス停までのアクセス、目的別の移動実態、コロナ禍前後の交通手段の利用実態、地域で深刻な交通問題となります。

調査項目案については、まず項目1としては個人の属性、その他自動車、自転車の保有状況、免許の保有状況、駅やバス停までの実際の徒歩圏を把握するために最寄りの駅、最寄りのバス停までの時間や負担、あとはその実際の公共交通の利用頻度を把握するための設問です。

項目2以降は、日常の外出や交通手段の利用について、地域ごとの目的別の移動実態を把握し、課題把握やネットワークの検討に活かすために、通勤通学、買い物、通院、個人的な趣味等も含めた交通目的別の移動実態の把握、問9ではコロナ禍前後での交通手段の利用頻度の変化を把握し、統計資料を解釈するための参考したいことから質問します。問10は目的ごとの移動の満足度を把握するため、いろいろと設問を考えています。次に項目3といたしまして、地域の交通問題を把握するために、住んでいる地域の交通環境や問題の深刻度を把握し、具体的にどんなことを深刻として考えているのか、運転に不安を感じているのに、自身で自動車を運転して、移動をやめることができないそういった高齢者の割合が高い地域などを特定したいと考えています。最後に自由意見を伺い、交通計画の全般について、思うところを書いていただきたいというアンケートになっています。具体的なアンケートの書式は、お配りをしております調査票をご覧ください。

【中村委員長】 ご説明ありがとうございます。こういった形の市民アンケートを12月に実施していきたいと考えているところです。まだ修正は間に合いますので、お気づきの点ありましたら、是非お聞きしたいと思います。

【谷口副委員長】 3点お願いしたいところがあります。前回との変化を見る項目は、前回と比較できるような聞き方をしていただきたいと思いますが、もしかして前回はアンケートをしていないのでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 申し訳ありませんが、20年以上の前の話で資料が残っているかということも含めて一度確認をさせていただければと思います。もし実施しているようであれば、おっしゃるような形で聞かなければいけないと思っています。

【谷口副委員長】 継続して聞かなければいけない項目は残しながら、実施をしていきたいと思っています。

2つ目に交通や健康、生活の質を図る尺度も出来れば地域公共交通のアンケートと共通で入れておいた方がよいかと思います。市役所、また国や政府の究極の目標は、市民や国民の幸せを向上することだと思うので、例えば主観的幸福感の中の健康のことや、主観的幸福感を図る統一指標を作ろうという動きもあるので、是非それも入れていただきたいと思います。あるいはシビックプライドや鎌倉の街を誇りに思う度合いが、

交通や移動によってかなり差が出るので、そういったことも入れておくと色んな分析ができるのではないかと思います。

3つ目に、目的として通勤・通学、買い物、通院、その他と4つが上がっていますが、もし可能であれば、これに送迎も入れていただければと思います。

その他でといっても一様ではなくて、特に30代40代の女性というのは、非常に送迎での移動が多いはずなので、そのようなところの支援が出来るよう、送迎目的とは最近注目されていることでもあるので可能であればお願いしたいと思います。

【事務局（大江担当課長）】 指標に結びつくような質問というあたりは、少しご相談をさせていただきたいと思います。

【小川委員】 調査概要のところ、無作為抽出で2,000人を抽出して、もちろん回答してもらえる人ともらえない人がいて、回収がどれだけになるかというのはその先の話になると思いますが、鎌倉市民の17万人に対して2,000人というのは、こういった調査として一般的な数なのか、それとも多めなのか少なめなのかを教えていただければと思います。

【事務局（大江担当課長）】 決まった基準というのはありませんが、2,000人というのは一般的なものと思っています。交通マスタープランと合わせて行う地域公共交通計画のアンケートについても、2,000人の無作為抽出を予定しています。

【安富幹事】 市が毎年度実施するアンケートとして、企画課で行っています市民意識調査というものがあります。それも2,000人で実施しています。その理由からお答えさせていただきますが、いわゆる標本誤差を何%で設定するかということによります。標本誤差5%を超えない範囲とするためには、400程度の回答を得ることが必要と言われており、今回のアンケートでは回収率が何%になるか分かりませんが、企画で行っているものでは平均50%程度で、400の回答を得るために50%が回答すると想定すると、約1,000人に配布すれば、標本誤差が5%を超えない最低限の数が取れます。それに対してさらにどれだけの誤差を縮めていくかという点で、2,000人程度を対象として誤差を狭めていくという視点で行っているのが、本市で一番多いアンケートの手法となっています。

【田中委員】 今の無作為抽出のところ、地域的な課題や困り事があると思いますが、無作為で2,000人という数については理解しましたが、例えば地域的なバランスとか、年齢の別もそうですが、そういったものがどこかに偏らないための対象を選ぶときの工夫というものを聞きできればと思います。

【事務局（大江担当課長）】 ご質問ありがとうございます。このアンケート実施については、鎌倉市全体で2,000人という概念は当然ありますが、地域ごとに課題を求めするために、地域ごとに票数を人口の比に応じてバランスしながら実施をしますので、地域ごとという視点も入れながら整理の方をしていく予定としています。

【中村委員長】 他で地域公共交通計画の方でもアンケートをすると色々な動きが同時並行であるようなので、その資料はないが、被っても意味がないので、庁内でよく調整をとっていただいて、うまくバランスよく取れるようにしていただければと思います。

あと一つだけ。これは一応市民調査ですが、例えば来街者、外から来る方、特に観光客も、色々と課題認識はあるのかと思いますし、鎌倉市としてもその辺りを踏まえてしっかり対策を考えていくことが必要かと思います。先ほど広域の協議会という話もあり、そういったことを別途行っているのではという気もしますが、その全体像が分からないところもあったと感じますので、是非2回目以降で、他でこんなことをやっているということを手早く使えるものは使って行っていくといった、そういったリソースを少し一覧していただけるとありがたいです。ちなみに観光、いわゆる来街者が鎌倉の交通について、こんなことを課題と感じているようなこと、どちらが把握されているのでしょうか。

【森幹事】 観光に関するアンケートですが、年4回、延べ入込客数調査ということを行っており、観光客の一般的な立ち寄りスポットとか滞在時間、消費金額、そういったものも調査はしていますが、交通に特化したものは取っていません。ただ調査の機会を利用すれば、例えば都市計画課と観光課が連携して、調査の場を提供するのは可能ですので、そういった意味で今委員長がおっしゃった市民でない関係者の調査というのはできると思います。

【中村委員長】 2回目以降基本方針なり課題設定なりの議論がまたあると思いますので、そこでもどのくらい重きを置くかというところではありますが、先ほど谷口副委員長からもありましたオーバーツーリズムもあります。もし余りデータがないのであれば、何かに合わせてそういったことを取得しながら、しっかりそれを踏まえて考えていくという姿勢も大事かと思いますので、ご認識いただけたらと思います。12月の実施に向けて、少し庁内で最終的に調整をいただき、進めていただくことになるかと思います。

【事務局（大江担当課長）】

様々なご指摘をいただきまして、ありがとうございます。アンケートの実施等々に当たりまして、中村委員長あるいは谷口副委員長にご相談しながら実施をしてみたいと思います。

また地域公共交通計画の方の協議会との情報の共有も、必要に応じて中村委員長にどんな情報を出すといいのかなということも相談できればいいかなというふうに思っていますが、事務局の方で適切に情報を提供してみたいと考えています。本日はご検討いただきありがとうございました。

5 その他

【事務局（大江担当課長）】 事務局のから連絡があります。

一点目は本日お配りをしている席次について、一部誤りがありましてので、後ほど差し替えさせていただきたいと思います。

また、本日の会議資料につきましては、近日中に公開をさせていただきます。議事録につきましては、委員の皆様にご確認後、公開ということを予定しています。

次回の交通計画検討委員会の開催日程につきましては、概ねのスケジュールはお示しをさせていただいています。現在としましては、令和7年の1月末から2月上旬くらいに皆様のご予定を確認した上で開催していきたいと思っています。

また改めて事務局からご連絡をさせていただき、調整をさせていただきますので、宜しく願いいたします。

6 閉会

【中村委員長】 以上をもちまして、本日の鎌倉市交通計画検討委員会を終了とさせていただきます。長時間に渡りありがとうございました。

以上

第17回 鎌倉市交通計画検討委員会

(令和6年度第2回鎌倉市交通マスタープラン改定の検討)

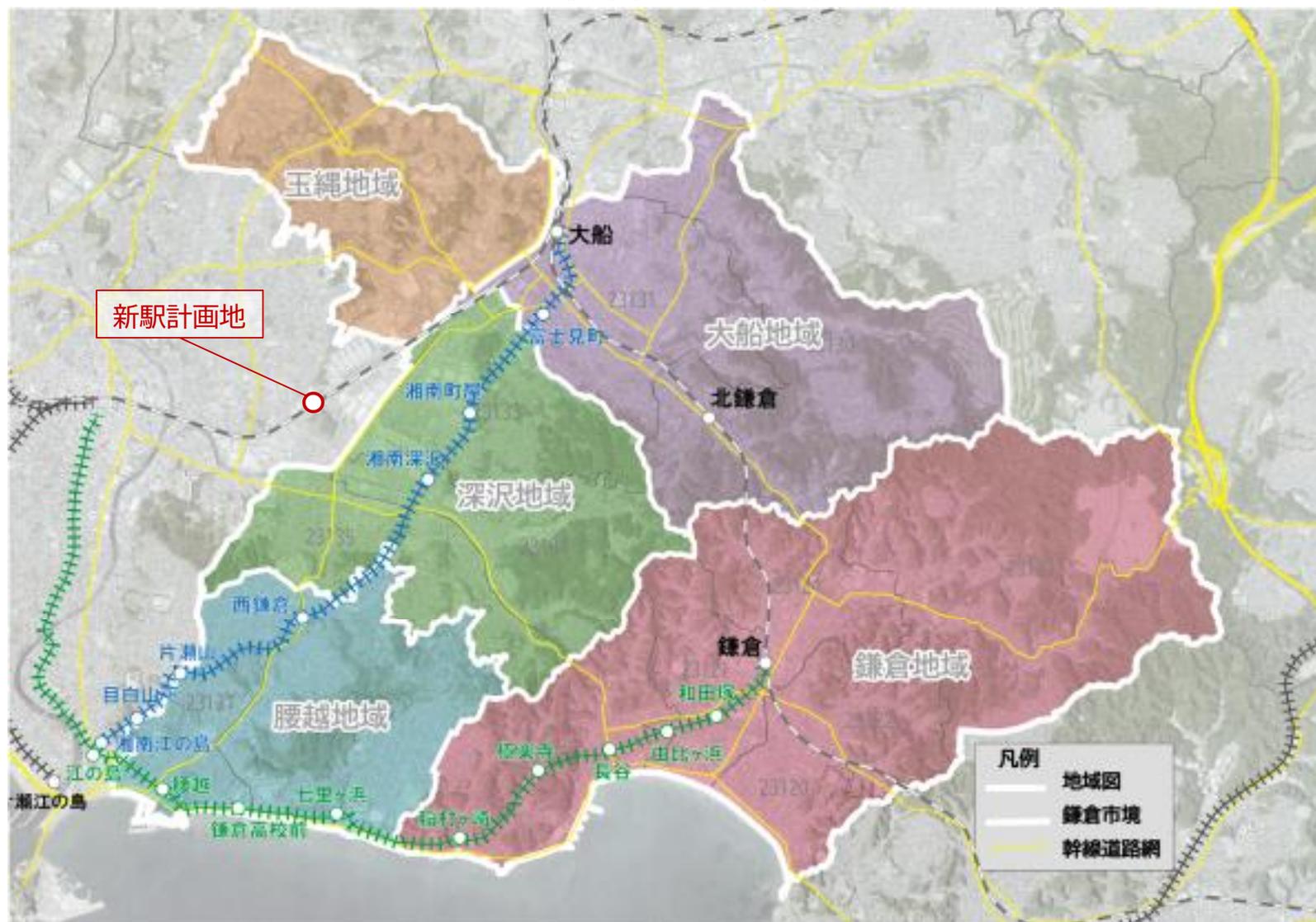
1. 前回委員会の振返りと本日の論点
2. 市民アンケート調査結果
3. 現行交通マスタープランにおける課題の対応状況
4. 将来交通量推計
5. 交通課題の整理

【本日の論点】

交通マスタープランの改定に向け、市民アンケート調査結果、将来交通量推計などをご説明した上で
交通課題の整理
についてご議論頂きます

令和7年1月29日

鎌倉市の地域区分



計画の進め方

	計画策定フロー	委員会(予定)・主な議題
令和6年度	1.交通を取り巻く状況の整理(改定のポイント(視点))	第1回 令和6年11月13日
	2.市民アンケート調査 3.現行交通マスタープランにおける課題の対応状況 4.将来交通量推計	第2回 令和7年1月29日 ・市民アンケート調査、将来交通量推計の見通し、交通課題について
	5.交通課題の整理① 6.交通課題の整理②	第3回 令和7年3月(予定) ・将来めざす交通像について
	7.将来めざす交通像 1)基本的な考え方 2)将来交通体系 3)将来交通ネットワーク	
令和7年度	8.交通施策の検討 9.地域別構想の検討 10.実現化方策の検討	第4回 令和7年7月(予定) ・交通施策について ・地域別構想について
	11.(改定)交通マス素案の作成	第5回 令和7年10月(予定) ・(改定)交通マス素案について
	12.パブリックコメント	パブリックコメントは12月(予定)
	13.(改定)交通マスの策定	第6回 令和8年3月(予定) ・(改定)交通マスについて

1. 前回委員会の振返りと本日の論点

1) 前回の交通計画検討委員会(第16回)での主なご意見

カテゴリー	ご意見	回答・対応
交通を取り巻く状況について	世界に目を向けると、クレジットカードでのタッチ決済やQRコード決済等、 キャッシュレス に対応した端末も必要になってくる。	改定のポイントに追加
	周辺の自治体との広域的な連携 については計画の中でどのように取り扱うのか。	改定のポイントに追加
	ロードプライシングが検討されていたが、それがどういった理由で実現が難しいのか、これを改めて検討の俎上に載せることは難しいのかを教えていただきたい。	—
	最近の 歩くことを優先させる道路 や、駐車場を管理する方向のまちづくりがよいというような考えについても調べてほしい。	改定のポイントに追加
	一般のドライバーやオートバイ、電動キックボード等に対する 交通ルールの啓発活動 は進めていただきたい。	改定のポイントに追加
	市民だけでなく、 来街者・観光客の課題認識 も踏まえて施策を考える必要がある。	関東運輸局が実施したアンケート調査結果を追加
市民アンケートの実施方針について	アンケートに主観的幸福感や シビックプライド 、鎌倉のまちを誇りに思う度合いについて盛り込んで分析するとよい。	アンケートの設問に追加
	前回の交通マスタープランの改定時に市民アンケートを実施していれば、比較できるように質問は継続していただきたい。	—

前回の交通計画検討委員会の意見を踏まえ、改定のポイント(視点)を更新(赤文字が追加)

【カテゴリー】

【改定のポイント(視点)】

1. 鎌倉市の概況

- 人口減少、超高齢化、生産年齢人口の減少、核家族化の進展
- オーバーツーリズム

2. 交通を取り巻く概況

- 路線バスやタクシーの運転手不足
- 公共交通のキャッシュレス化
- ウォークブルの推進
- 新しいまちづくりとの連携
- 自動運転技術の進展
- カーボンニュートラル
- 情報通信技術の進展やそれに伴うライフスタイルの変化
- 自然災害の頻発・激甚化への対応

3. 鎌倉市における交通状況

- 外出の低下、交通量の逡減
- 自動車利用の低下、自動車交通量の減少
- 生活圏の交通環境
- 交通渋滞の緩和
- 生活道路での交通事故
- 路線バスのサービス水準の低下と高齢者等の移動支援
- 交通ルール、マナーの啓発

4. 交通マスタープラン改定

- 広域交通ネットワーク(高速道路、新駅構想)の進捗
- コンパクト+ネットワーク
- 公共交通の維持、確保
- 快適な歩行者・自転車ネットワーク
- 住宅地内の交通環境
- 駐車需要の対応
- 鎌倉地域における自動車の交通需要管理

■ 観光動向

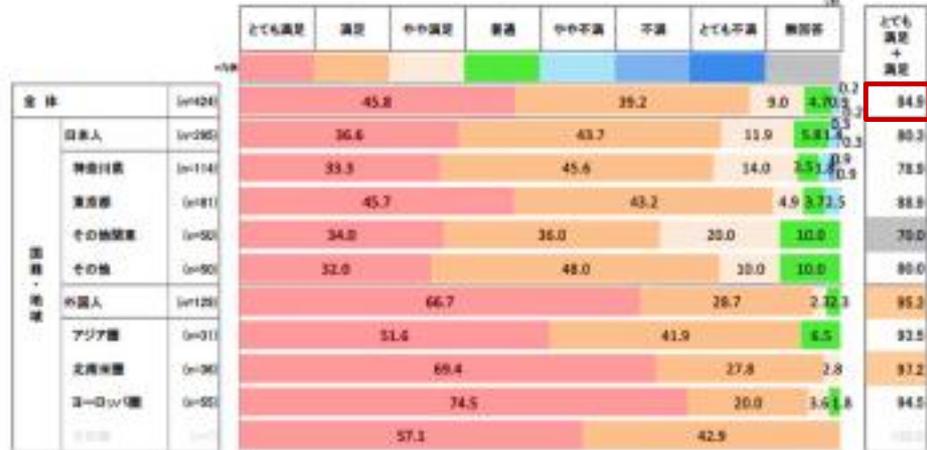
①観光に関するアンケート概要

	①来訪者調査	②鎌倉市居住者・通勤者調査	③地域事業者ヒアリング調査	④来訪者周遊状況調査
調査手法	対面聞き取り調査	オンライン調査	ヒアリング調査	ユーザーのスマホによるWi-Fi信号を詳細に取得
調査対象	・鎌倉市に来訪している日本人旅行者 ・鎌倉市に来訪している外国人旅行者	鎌倉市居住者及び県内居住者で鎌倉市に通勤している人	鎌倉市商店街連合会、鎌倉旅館組合、湘南モノレール株式会社、鶴岡八幡宮、江ノ島電鉄株式会社、宗教法人長谷寺	所持するスマートフォンのWi-FiモードがONになっており、データ取得可能な範囲を通過、滞在した人
調査地点	JR鎌倉駅、江ノ島電鉄鎌倉駅、鶴岡八幡宮、長谷寺、高德院、円覚寺	インターネットによるアンケート調査	—	JR鎌倉駅東口、長谷寺、円覚寺、えびす屋鎌倉店、報国寺、由比ガ浜公衆トイレ、江ノ島電鉄鎌倉駅西口、江ノ島電鉄鎌倉高校前駅、鶴岡八幡宮、ごま福堂鎌倉店
実施期間	令和元年11月15日～19日、28日、12月6日	令和元年12月下旬	令和2年1月～2月	令和元年11月18日～令和2年2月29日
サンプル数	424(日本人:295、外国人:129)	414(鎌倉市居住者:341、鎌倉市通勤者:73)	—	—
主な調査項目内容	・対象者の属性 ・鎌倉市の満足度、再来訪意向、推奨度 ・鎌倉市の観光客の混雑度 ・鎌倉市観光中に心掛けていたもの	・対象者の属性 ・鎌倉市の観光客の混雑度 ・鎌倉市の満足度、再来訪意向、推奨度	・調査対象団体の概要 ・直近1～2年の調査団体の課題 ・混雑度の年次増加の体感値・許容度	—

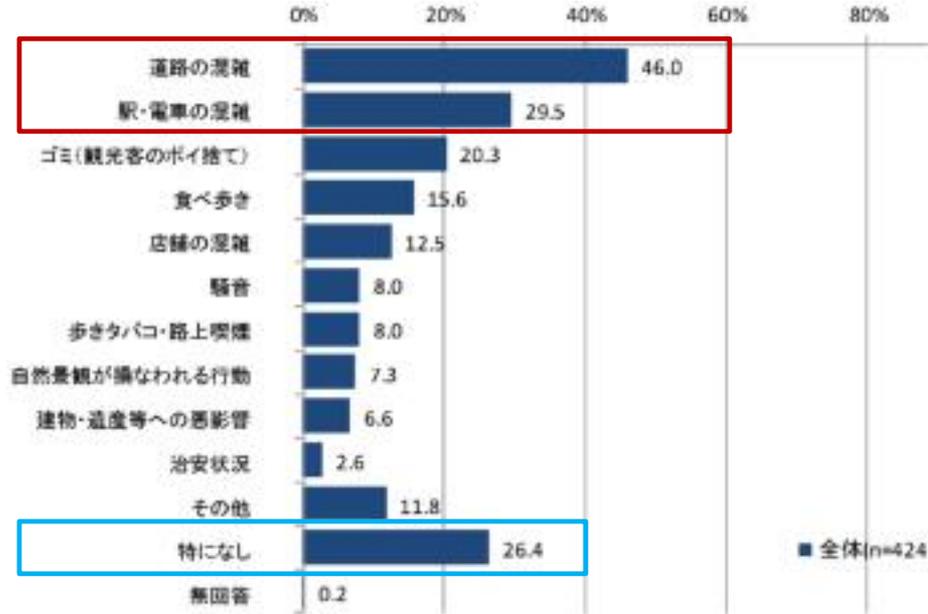
②観光に係る主な課題

- ・来訪者の満足度は高く、「とても満足」と「満足」を合わせると84.9%が満足と回答。
- ・改善が必要であると思うものは、「特になし」が26.4%あるものの、**46.0%は「道路の混雑」と回答、次に「駅・電車の混雑」の29.5%が続く。**
- ・「とても混雑している」と「混雑している」の合計は、**来訪者では49.1%に対し、居住者・通勤者は71.7%が混雑している**と回答。

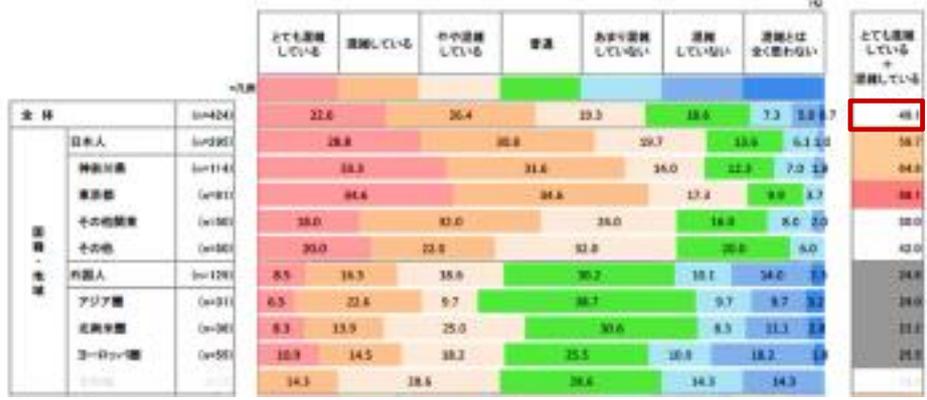
【来訪者調査】鎌倉観光の満足度



【来訪者調査】鎌倉市の状況で改善の必要があると思うもの



【来訪者調査】鎌倉市の観光客混雑度について



【鎌倉市居住者・通勤者調査】鎌倉市の観光客混雑度について



2)本日の論点

市民アンケート調査結果、現行交通マスタープランにおける課題の対応状況、将来交通量推計の見通しを中心に整理した交通課題について、不足する視点がないか、整理の方向性が適切かご議論頂きます。

交通を取り巻く状況の整理(改定のポイント(視点))

※上位関連計画の視点を含む

■市民アンケート調査結果

■現行交通マスタープランにおける課題の対応状況

■将来交通量推計(見通し)

■地域公共交通活性化協議会
(公共交通の課題)

<令和7年2月5日>
第2回協議会を開催

交通課題の整理

2. 市民アンケート調査結果

1) アンケート調査の概要

調査目的	<ul style="list-style-type: none"> 既存の統計データからは把握できないような、生活する中での実感に基づいた市内の交通環境の問題点を把握する。 市民の移動実態(目的ごとに、どのような交通手段で、どこに行っているのか)を把握する。
調査対象	市内在住の15歳以上85歳未満 ※住民基本台帳から無作為抽出した2,000人
調査方法	郵送配布、郵送回収/WEB回収
調査期間	令和6年12月9日(月)～12月27日(金)投函締切
その他	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画策定に向けたアンケートとは個人属性をはじめ一部の調査項目を共通のものとし、相互に調査結果を共有し活用を図る。 無記名調査であり、結果はすべて統計的に処理される。
主な質問	<ul style="list-style-type: none"> 個人属性(年代、性別、世帯構成、居住地、運転免許・自動車・自転車の保有) 最寄りの鉄道駅・バス停までのアクセス 目的別の移動実態(目的地、移動頻度、交通手段、時間帯等) コロナ禍前後の交通手段の利用頻度 地域で深刻な交通問題
回収率	紙:676票 WEB:204票 合計880票 回収率44%

2)回収状況

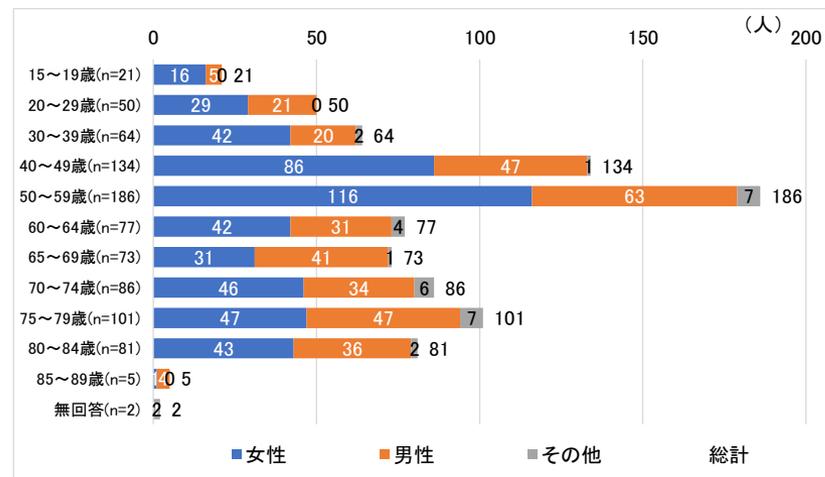
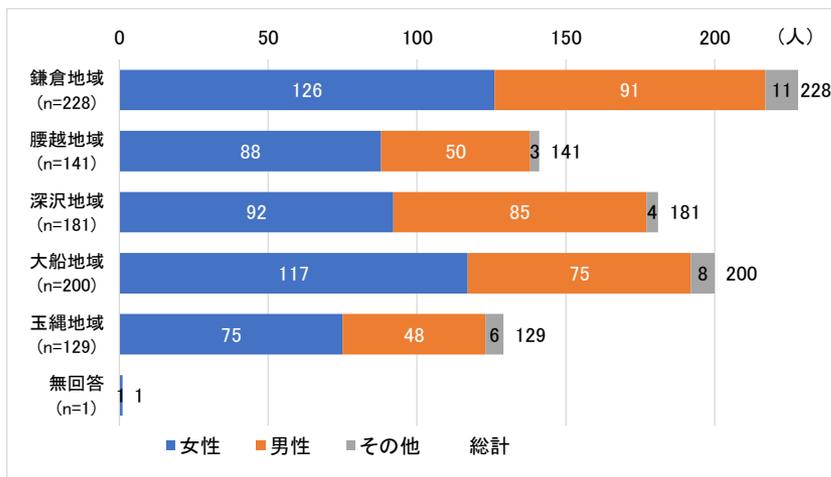
- 市内全域から880件の回答を得られた。
- 年齢階層についても、実際の年齢構成と比較して大きな偏りなく回答を取得している。

		女性	男性	その他	総計
鎌倉地域	十二所	1	8	1	10
	浄明寺	14	9	0	23
	二階堂	6	3	1	10
	西御門	4	2	1	7
	雪ノ下	6	2	1	9
	扇ガ谷	7	5	0	12
	小町	6	4	0	10
	大町	12	11	1	24
	材木座	18	11	3	32
	由比方浜	11	11	1	23
	御成町	1	1	0	2
	笹目町	3	0	0	3
	佐助	4	3	0	7
	長谷	11	11	2	24
腰越地域	坂ノ下	4	3	0	7
	極楽寺	4	4	0	8
	稲村方崎	14	3	0	17
	腰越	31	14	0	45
	津	14	11	1	26
	西鎌倉	9	9	1	19
	七里方浜東	23	11	1	35
	津西	5	4	0	9
	七里方浜	6	1	0	7

		女性	男性	その他	総計
深沢地域	梶原	19	19	1	39
	寺分	5	8	0	13
	山崎	15	17	1	33
	上町屋	3	6	0	9
	手広	10	8	0	18
	苗田	21	22	1	44
	常盤	12	4	1	17
	鎌倉山	7	1	0	8
	山ノ内	8	5	1	14
	台(1丁目を除く)	26	18	1	45
大船地域	小袋目	6	4	0	10
	大船	33	18	3	54
	高野	4	2	0	6
	若瀬	28	17	1	46
	今泉	2	5	0	7
	今泉台	10	6	2	18
	台(1丁目)	3	1	0	4
	岡本	25	10	0	35
玉縄地域	玉縄	21	14	0	35
	檀木	18	14	4	36
	城廻	5	5	1	11
	関谷	3	4	1	8
	無回答	1	0	0	1
総計	499	349	32	880	

	女性	男性	その他	総計	構成比	実構成比
15～19歳	16	5	0	21	2.4%	5.4%
20～29歳	29	21	0	50		
30～39歳	42	20	2	64		
40～49歳	86	47	1	134	58.1%	61.0%
50～59歳	116	63	7	186		
60～64歳	42	31	4	77		
65～69歳	31	41	1	73		
70～74歳	46	34	6	86		
75～79歳	47	47	7	101	39.3%	33.6%
80～84歳	43	36	2	81		
85～89歳	1	4	0	5		
無回答	0	0	2	2	0.2%	0.0%
総計	499	349	32	880	100%	100%

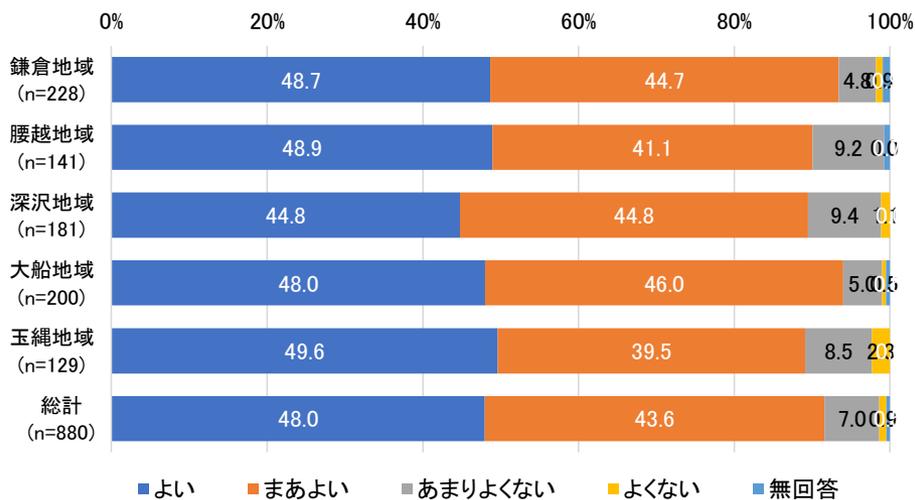
※実構成比は2024年12月末時点の年齢別人口から算出



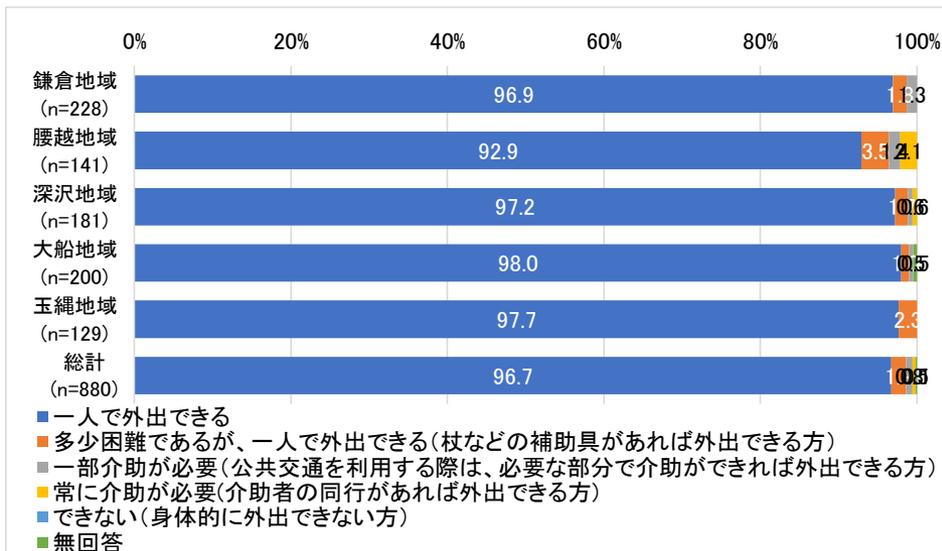
3)健康状態

- 健康状態は、約9割が「よい」、「まあよい」と回答
- 外出状況は、9割以上が一人で外出できると回答
- 健康状態が「あまりよくない」「よくない」との回答者の年齢構成をみると7割以上が65歳以上
- 「よい」「まあよい」との回答者を比べると、平日の徒歩による外出頻度が高いほど、健康状態は「よい」

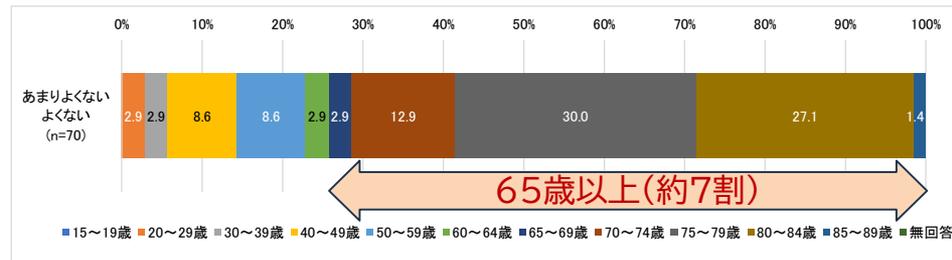
問2(1)現在の健康状態 地域別割合



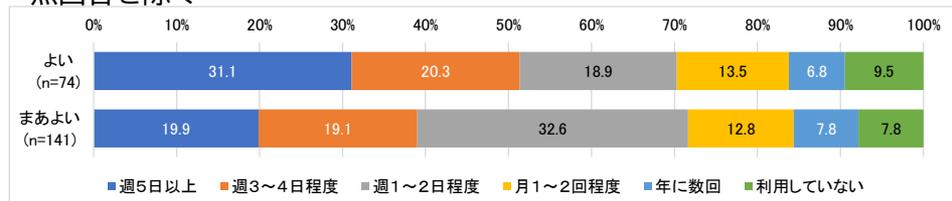
問2(2)外出状況 地域別割合



問2(1)「あまりよくない」+「よくない」回答者の年齢割合



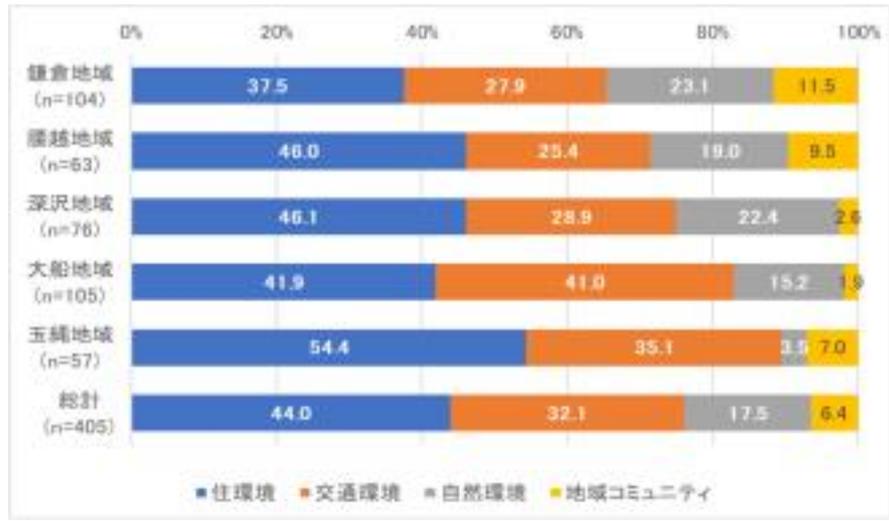
問2(1)「よい」+「まあよい」65歳以上の平日の徒歩による外出 無回答を除く



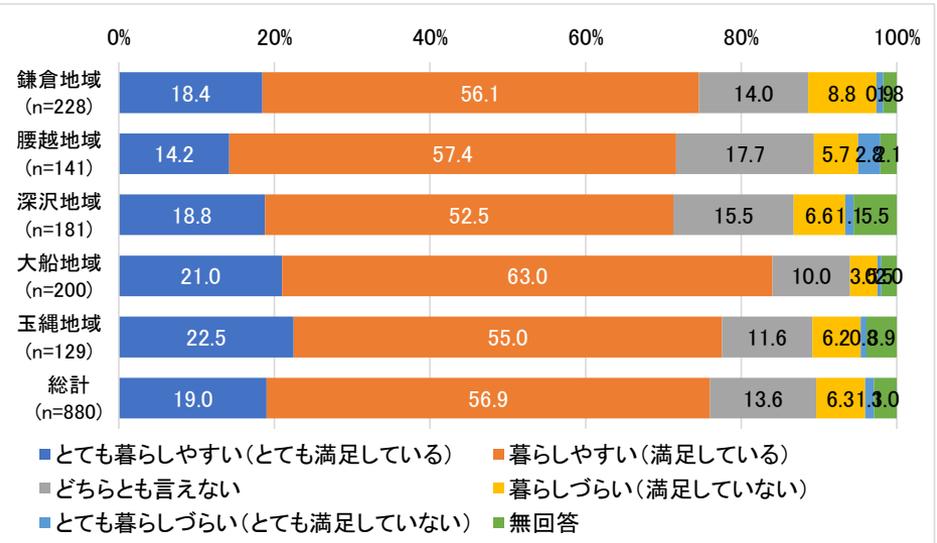
4) お住いの地域で感じていること

- お住いの地域で感じることは、「とても暮らしやすい」「暮らしやすい」の割合の合計は**7割以上**、「暮らしづらい」と「とても暮らしづらい」の割合の合計は**約1割**
- 暮らしやすさを判断する際に最も重視したことは、買い物の利便性等を含む**住環境**、次に**交通環境**の割合が**高い**
- シビックプライドを持っている割合は、地域でバラつきはあるが全市平均で約6割、特に**鎌倉地域の割合が高い**

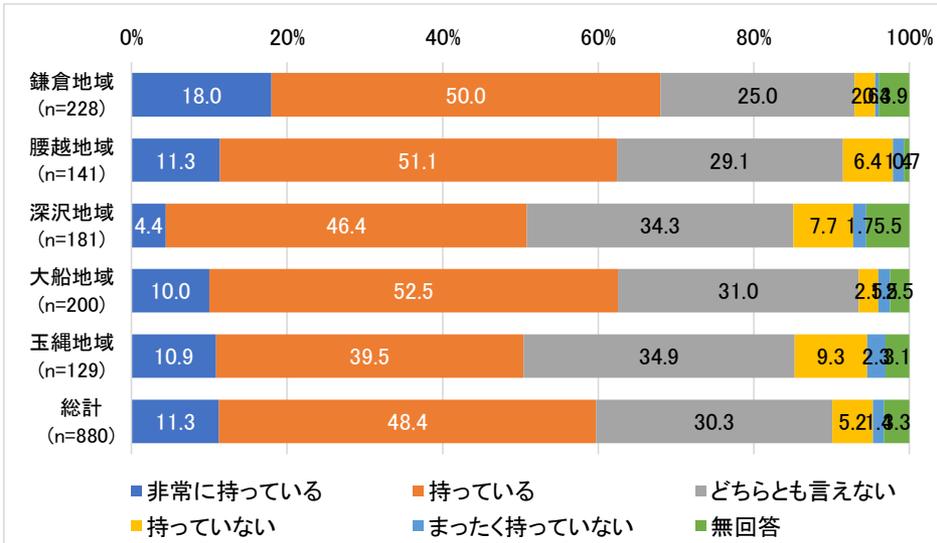
問3(2)暮らしやすさを判断する際に最も重視したこと (自由記入を分類し集計、無回答を除く) 地域別割合



問3(1)お住まいの地域で感じていること 地域別割合



問3(3)お住いの地域に対するシビックプライド※ 地域別割合

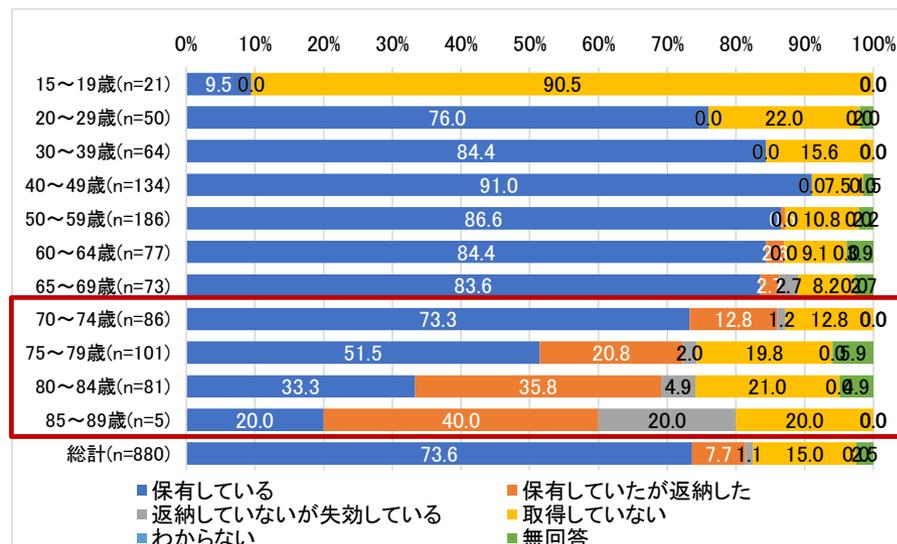


※ シビックプライド：まちに対する誇りや愛着、共感を持ち、まちのために自ら関わっていかうとする気持ち

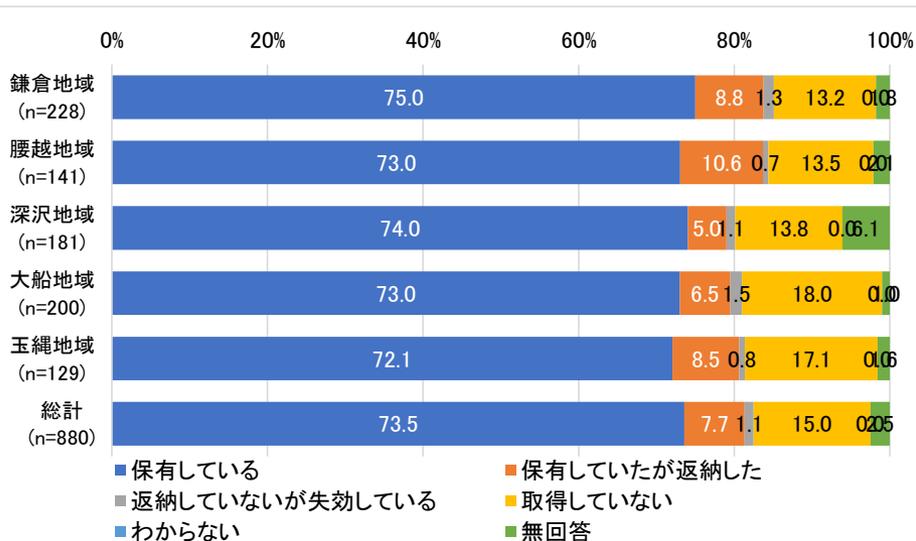
5) 自動車免許、自転車の保有状況

- 自動車免許は全ての地域において**7割以上が保有**しており、70歳以上から免許返納の割合が高まり、80歳以上では、免許の失効を含め**自動車免許を保有していない割合の方が高い**
- 自転車の保有状況は、自分専用と家族共用を含め、全市的に**5割弱の保有**に留まっている

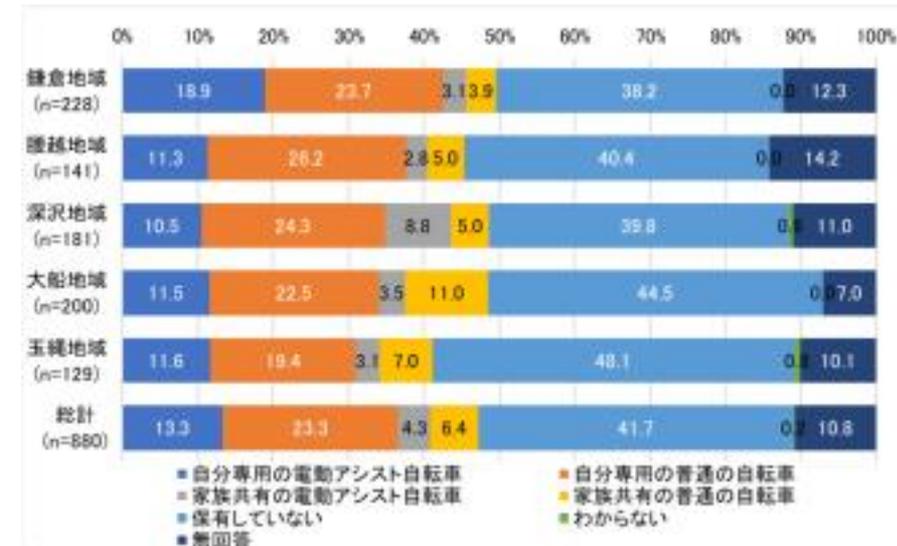
問4(1)自動車免許証の保有状況 年齢別割合



問4(1)自動車免許証の保有状況 地域別割合



問4(3)自転車の保有状況 地域別割合



6) 駅、バス停までの行きやすさ

① 駅までの徒歩での移動実態

- 最寄りの駅まで「無理なく歩ける」割合は、全市平均で**65歳未満で約9割、65歳以上では約7割**である
- 深沢地域や玉縄地域**は、「無理なく歩ける」割合が低下しており、65歳以上では約6割である

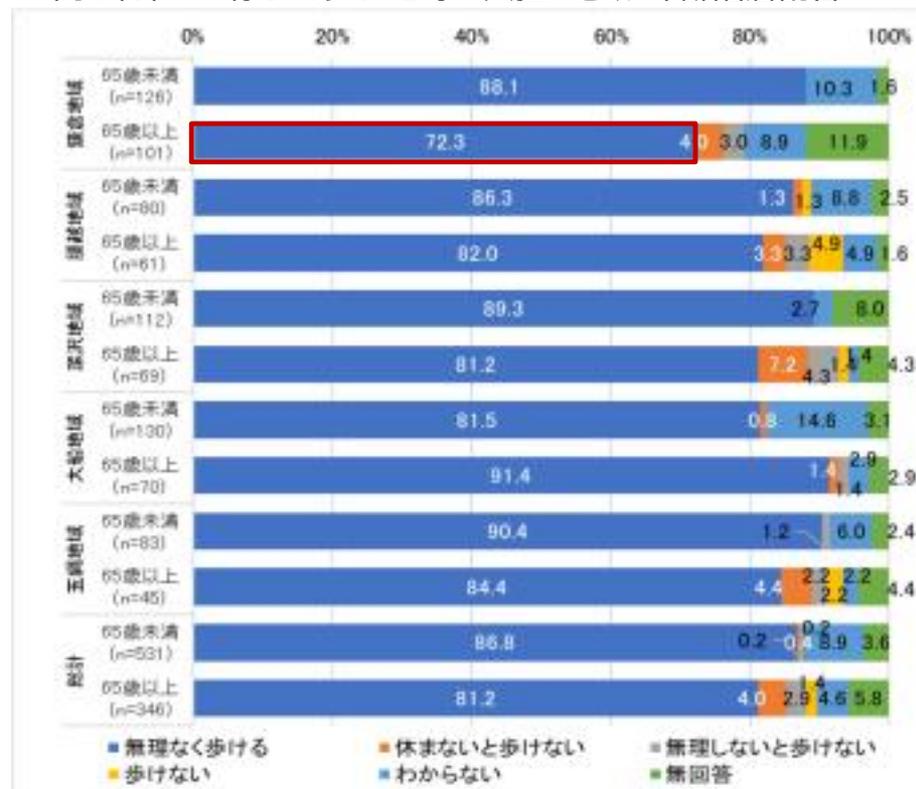
② バス停までの徒歩での移動実態

- 最寄りのバス停まで「無理なく歩ける」割合は、全市平均での**65歳未満で約9割、65歳以上で約8割**である
- 鎌倉地域の65歳以上**では他の地域と比較して「無理なく歩ける」割合が低い

問5(1)(3)最寄りの駅まで歩いた時の負担 地域・年齢階層割合



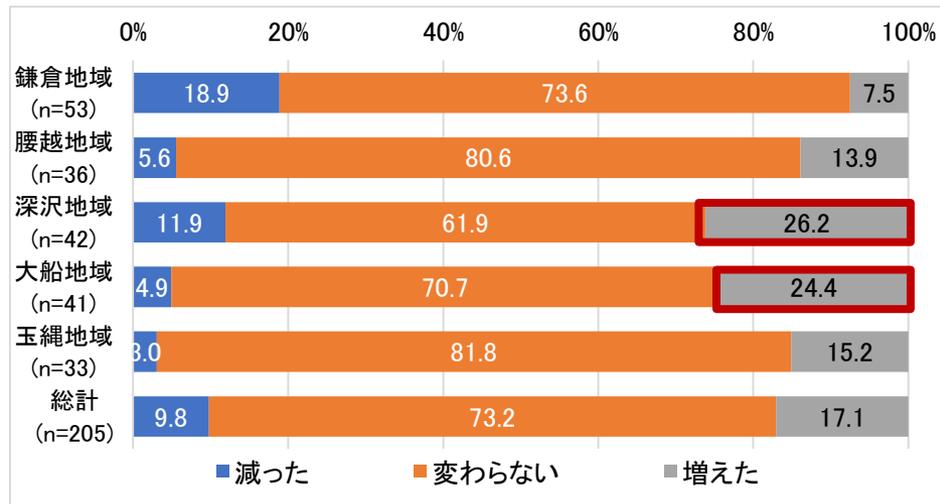
問5(7)バス停まで歩いた時の負担 地域・年齢階層割合



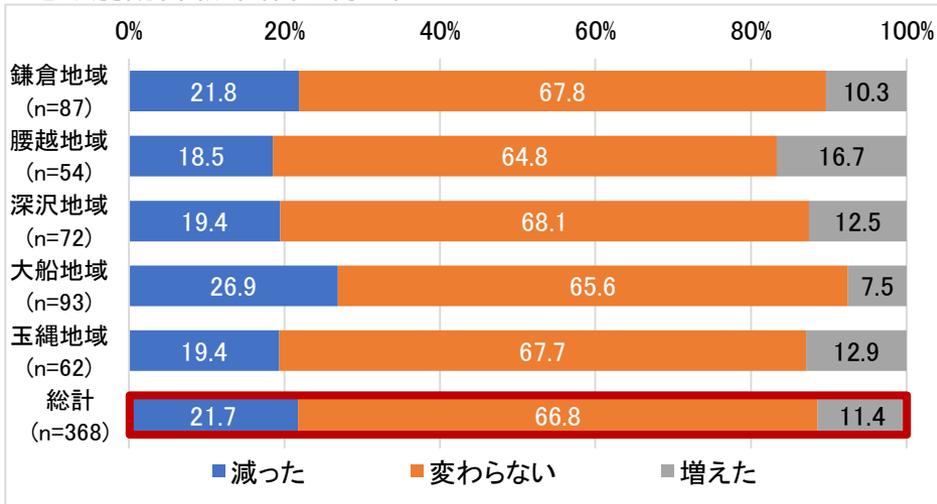
7)新型コロナウイルス感染拡大前(2019年)と今の移動の変化

- 「通勤・通学」目的による移動の全体平均は、約2割が減少し約1割が増加。全体の差し引きでは**約1割の減少**
- 「送迎」目的の移動は、全体の差し引きでは**約1割の増加**となるが、**深沢地域、大船地域**では増加の割合が大きい
- 買い物目的の移動は、**全体の差し引きでの変化が小さい**

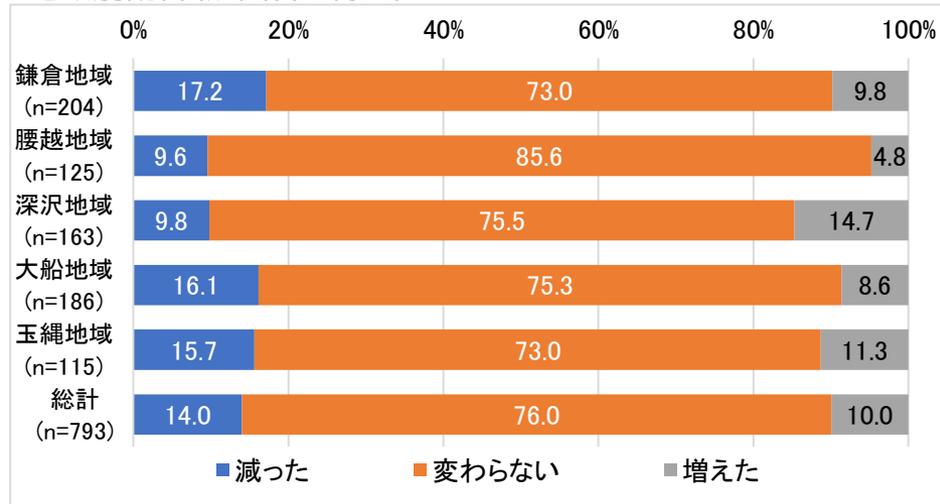
問8.【対象全年齢】「送迎」の移動の変化地域別割合(無回答を除く)



問7.【対象20歳～65歳未満】「通勤・通学」の移動の変化地域別割合(無回答を除く)



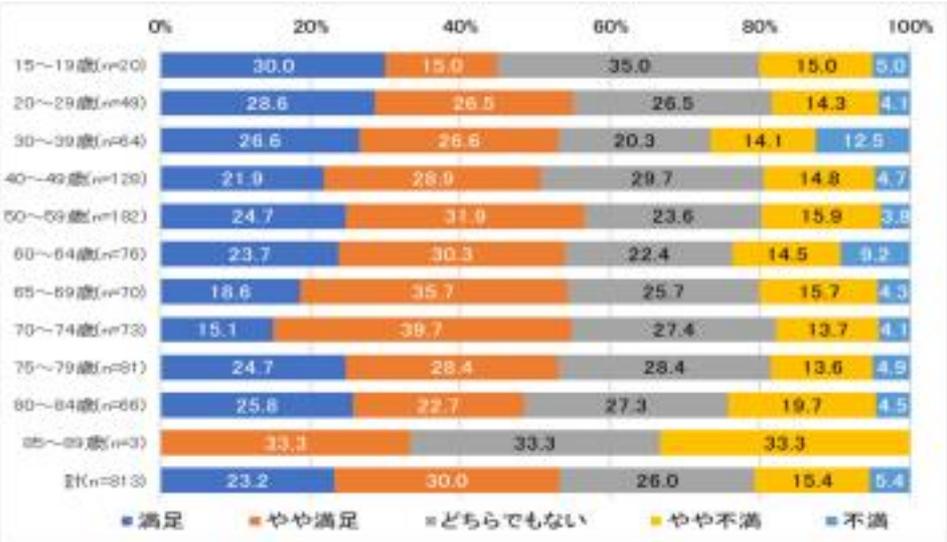
問9.【対象全年齢】日用品や食料品の「買い物」の移動の変化地域別割合(無回答を除く)



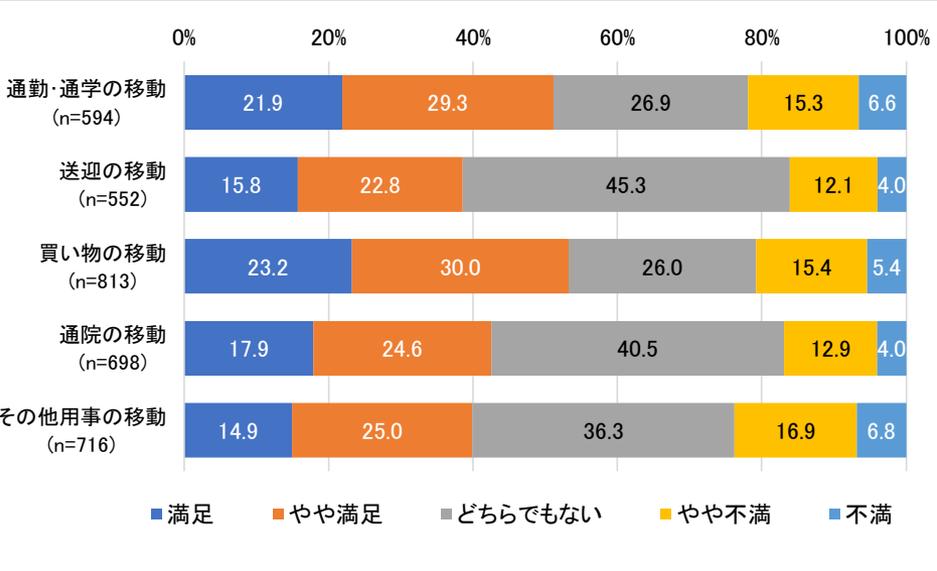
8)【全市】市内の移動のしやすさ

- 市内の移動のしやすさは、全ての目的別で**不満よりも満足の方が高い**
- 買い物目的を年齢構成で比較しても、移動のしやすさの満足度の傾向は**あまり変わらない**
- 移動の不満は、**バスの利便性の低下の意見が最も多く、交通混雑、オーバーツーリズム、道路の狭さ**など
- バスの利便性の低下は、**深沢地域**で意見が多い

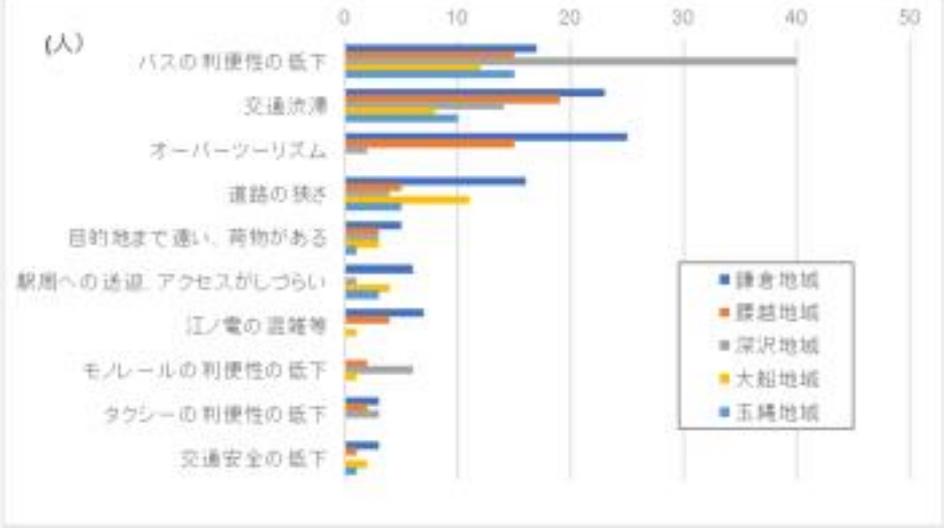
問12. 買い物目的の市内の移動のしやすさの満足度(無回答を除く) 年齢別割合



問12. 目的別市内の移動のしやすさの満足度の割合 (無回答を除く)



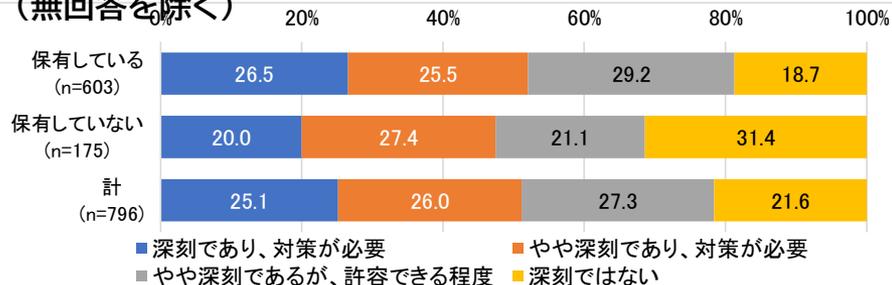
問12. 市内の移動のしやすさの不満理由を分類集計



9)【全市】地域の交通環境

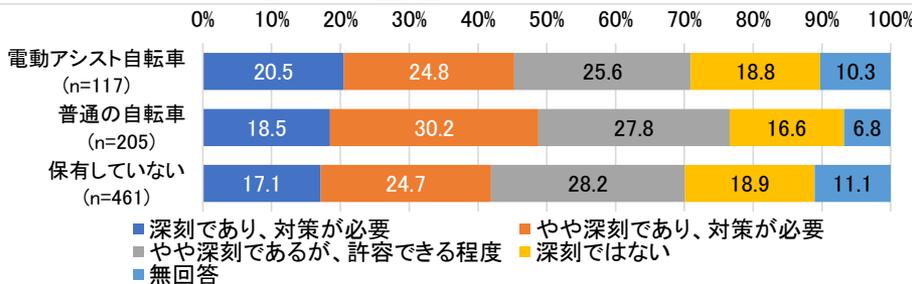
- 対策が必要である割合(「深刻であり対策が必要」+「やや深刻であり対策が必要」)が、平均を上回る(※)のは、「**休日の交通渋滞**」、「**自転車の通行の安全性**」、「**交通規則の違反やマナーの低下**」、「**免許を持たない高齢者等の移動**」である
- 「**休日の交通渋滞**」「**自転車の通行の安全性**」は**自動車、自転車の保有・非保有に関わらず深刻に感じている**

問13.休日の交通渋滞×問4(1)自動車免許の保有状況 (無回答を除く)



保有していない: 保有していたが返納した、返納していないが失効している、取得していない
自動車の保有状況の無回答は表示していない

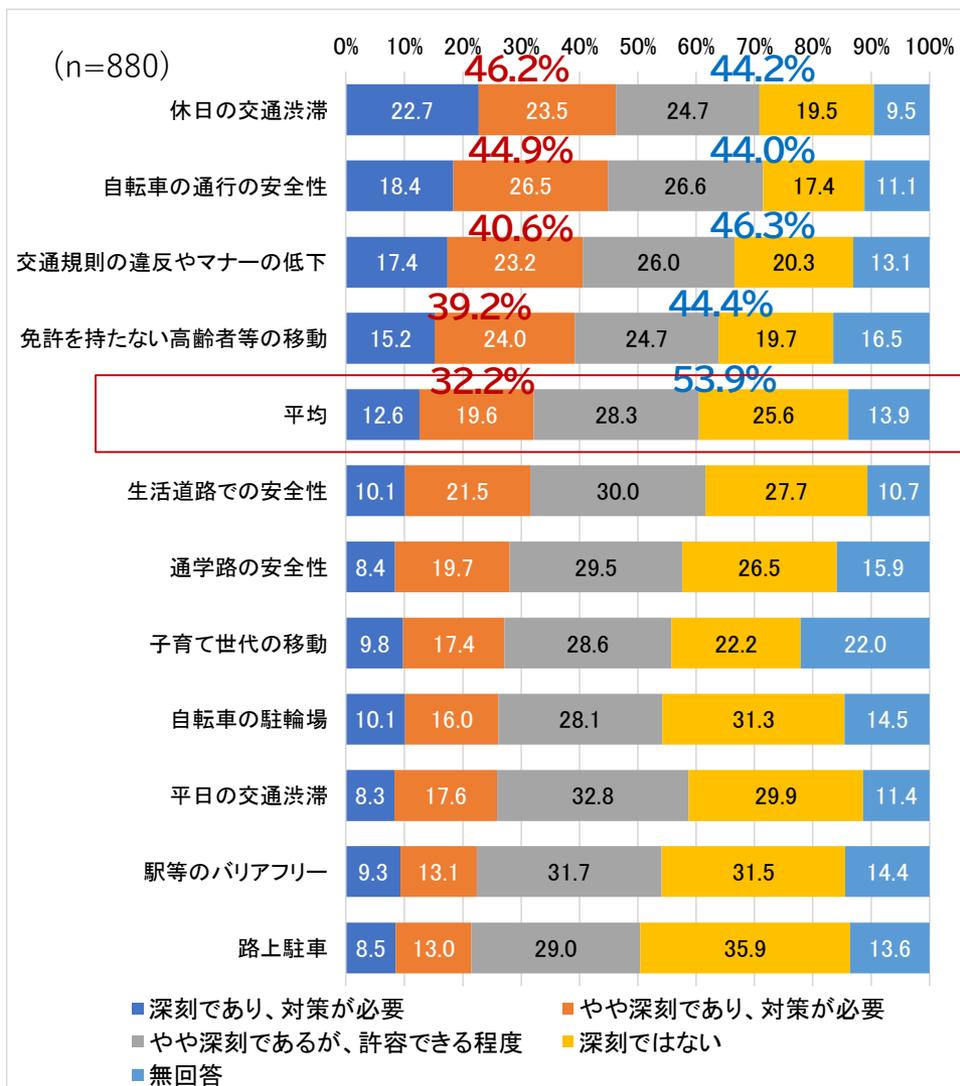
問13.自転車の通行の安全性×問4(3)自転車の保有状況割合



問13.住んでいる地域の交通問題 地域別割合

赤%:対策が必要 青%:許容できる

「深刻であり対策が必要」+「やや深刻であり対策が必要」の割合が高い順に整理

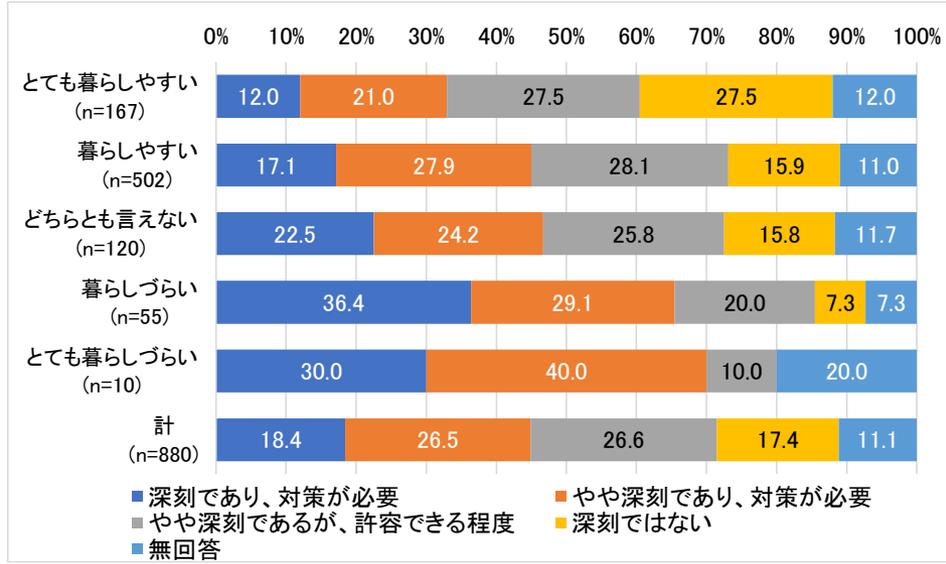


※対策が必要である割合の全項目の平均以上の項目は、特に問題が深刻であり対策が必要な項目として課題への展開を考える

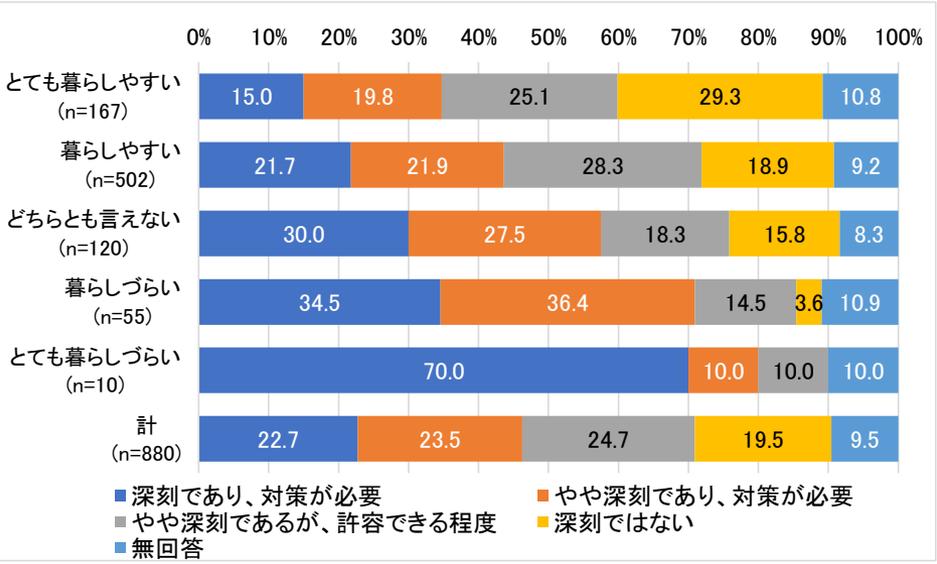
9)【全市】地域の交通環境

- 休日の交通渋滞は、暮らしやすさの満足度が低いほど深刻に考えている
- 自転車の安全性や、歩きやすさに係る子育て世代の移動(ベビーカーでの移動)と駅等のバリアフリーも同様の傾向を示す等、交通問題の解消が暮らしやすさを高めることになることが伺える

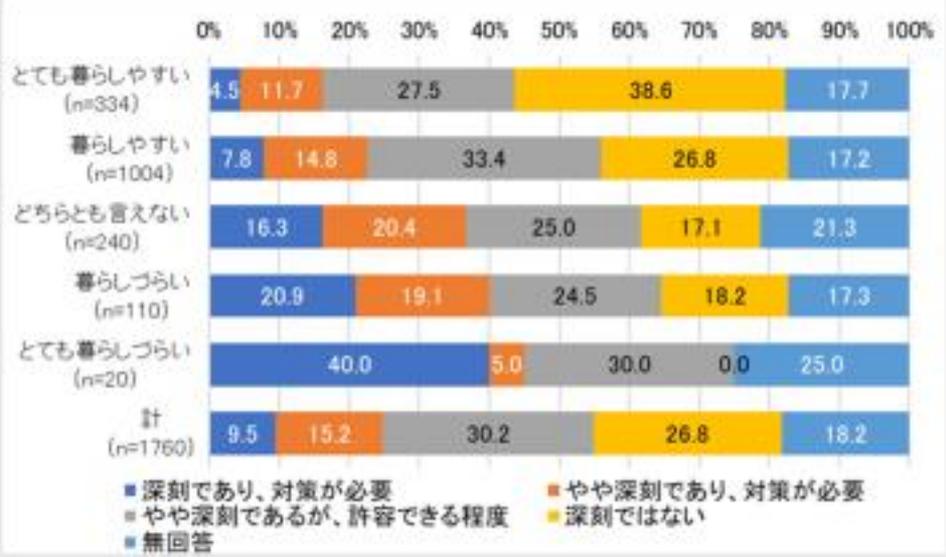
問13.自転車の通行の安全性×問3(1)暮らしやすさの割合



問13.休日の交通渋滞×問3(1)暮らしやすさの割合

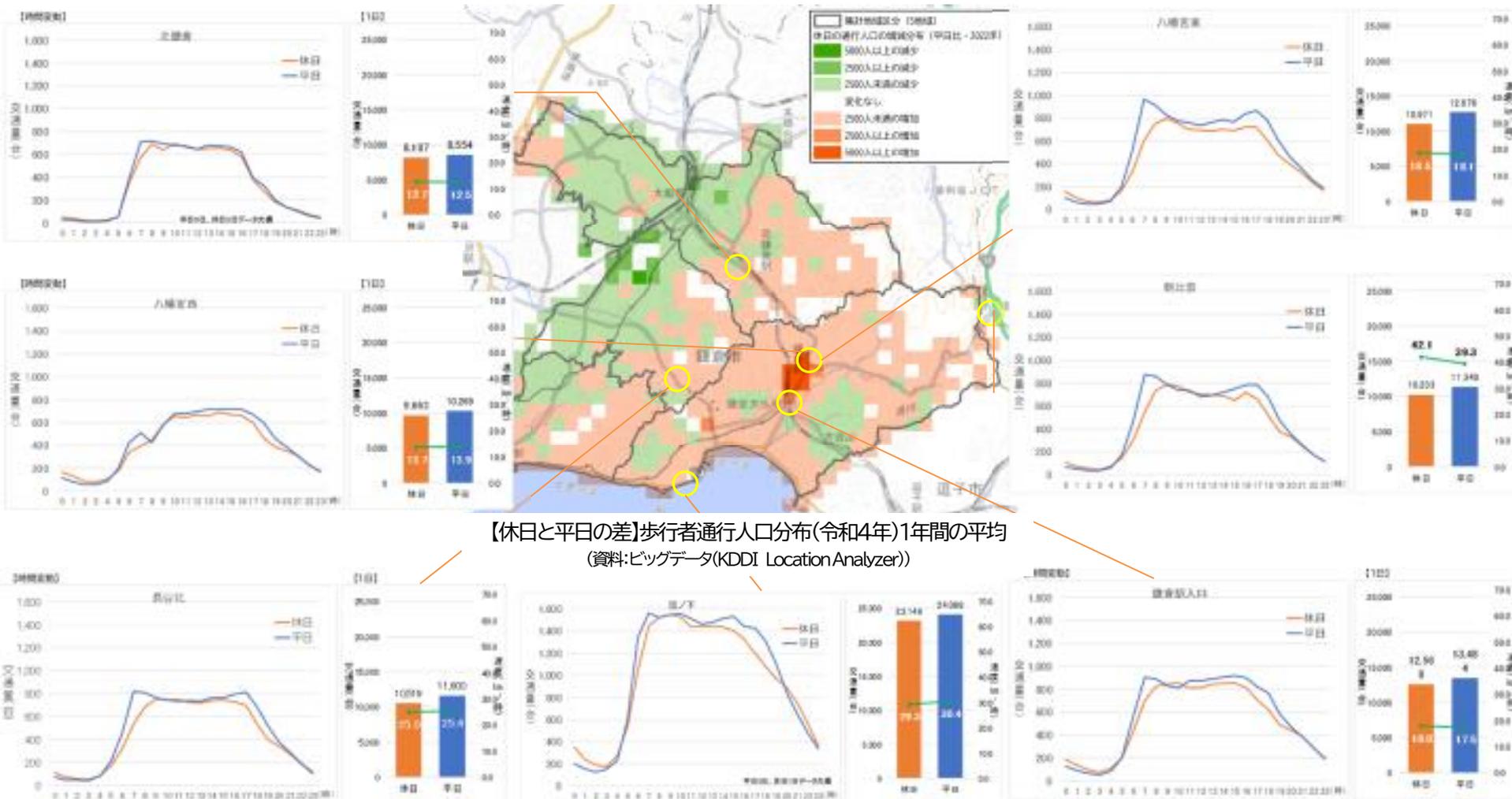


問13.子育て世代の移動+駅等のバリアフリー×問3(1)暮らしやすさの割合



参考・・・鎌倉地域の平日と休日の1ヶ月平均交通量の比較(令和4年11月)

自動車の交通量は、**休日に比べ平日の方がやや多い**。一方で、歩行者通行人口は鶴岡八幡宮周辺を中心に鎌倉地域において**休日の方が多く見られることから、交通渋滞は車道へのはみ出し歩行者等による道路の容量の低下**が要因の1つとして考えられる



鎌倉地域

■外出時の移動のしやすさ

□: 移動の不満の割合が高い(4目的に該当)

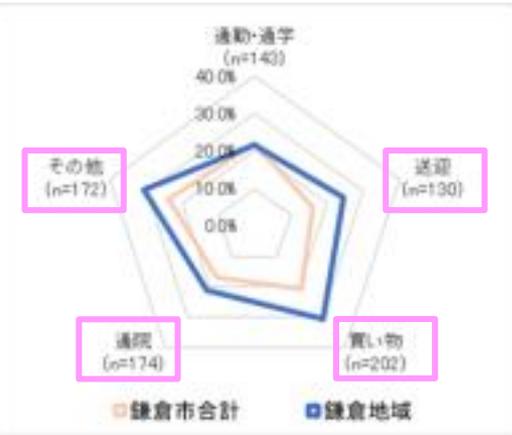
- 「送迎」は鎌倉駅東口の交通規制や送迎スペースがないことなどが不満に上げられている
- 「通院」「買い物」は道路の狭さや混雑などが不満にあげられる

■地域の交通問題

□: 対策が必要な割合が高い(5項目該当)

- 休日の交通渋滞に関しては、過去に行った同様のアンケート結果に比べ、対策が必要な割合が2割程度低下
- 自由記述では、自転車通行のマナーの低下、オーバーツーリズムなどに市民の関心が高い傾向がある

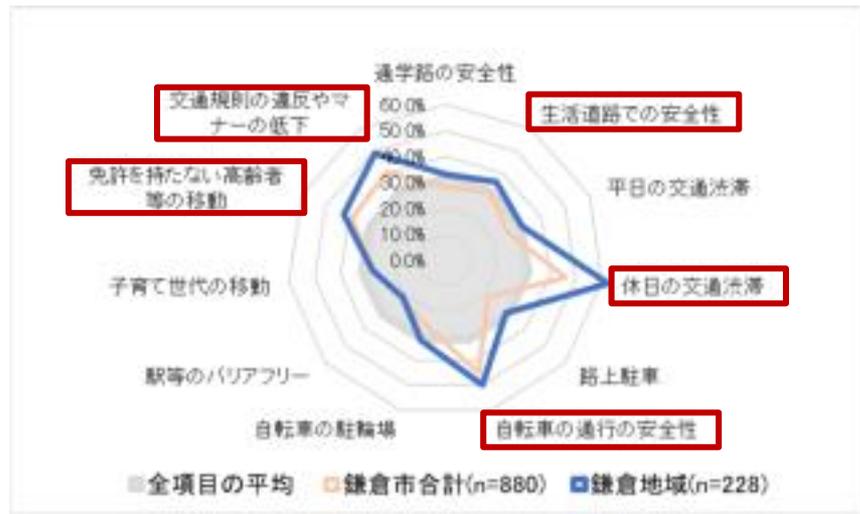
問12.【鎌倉地域】外出時の移動のしやすさ「やや不満」+「不満」不満の割合(無回答を除く)



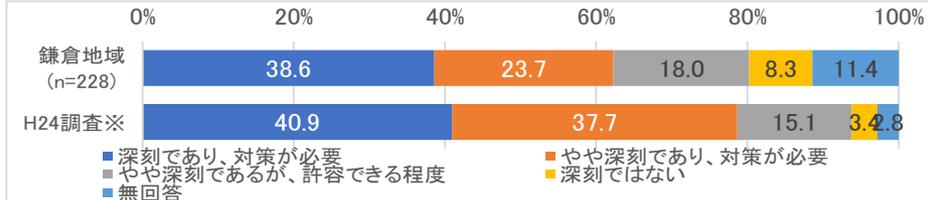
不満の主な理由(自由記入)

- 歩道が狭く、自転車での移動も安心感が持てず、自動車を運転する際も自転車をよけることも困難。また渋滞が土日激しくストレスになる
- 鎌倉駅前広場の時間規制、駅前に送迎の一時駐車場を整備してほしい。
- 高齢になって車が運転できなくなった場合、買い物も病院も徒歩では行ける気がしない

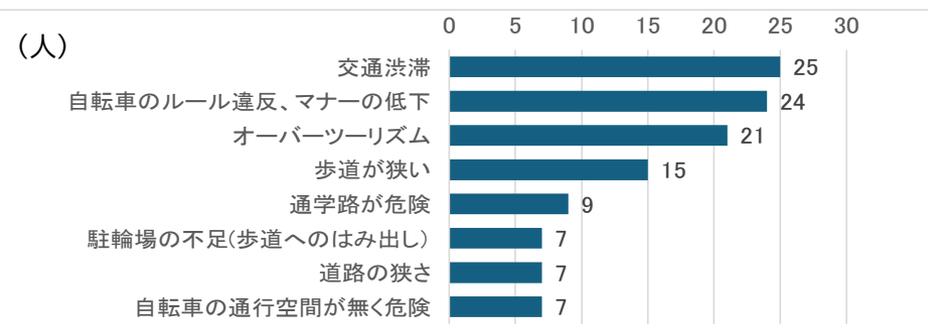
問13.【鎌倉地域】住んでいる地域の交通問題「深刻であり対策が必要」+「やや深刻であり、対策が必要」の対策が必要な割合



問13. 休日の交通渋滞と過去のアンケート結果の比較



問14. 交通問題についての自由記入欄の分類集計(複数回答有り)



腰越地域

■外出時の移動のしやすさ

□: 移動の不満の割合が高い(4目的に該当)

- 「通院」は地域外や駅から離れている病院の利用が多い
- 自由記述ではオーバーツーリズムによる道路や江ノ電の混雑などが不満に上げられている

■地域の交通問題

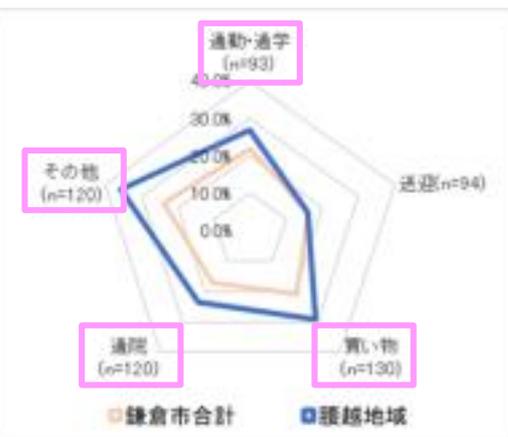
□: 対策が必要な割合が高い(4項目に該当)

- 自由記述ではオーバーツーリズム、自転車通行のマナーの低下、駐輪場の不足、鎌倉高校前付近の白タクの路上駐車などに市民の関心が高い傾向がある

問13.【腰越地域】住んでいる地域の交通問題「深刻であり対策が必要」+「やや深刻であり、対策が必要」の対策が必要な割合



問12.【腰越地域】外出時の移動のしやすさ「やや不満」+「不満」不満の割合(無回答を除く)



不満の主な理由(自由記入)

- オーバーツーリズムで迷惑している。特に最近の江の電・車内マナー。
- 江ノ電の車内が混雑している。鎌倉高校前駅と周辺が、外国人であふれており、マナーが悪く、駅までの通路が危険。
- 特に休日の交通渋滞がひどい、観光スポット周辺の白タク停車等の問題、行合橋交差点で歩行者が多く左折が出来ない等の問題がある。

問14. 交通問題についての自由記入欄の分類集計(複数回答有り)



深沢地域

■外出時の移動のしやすさ

□: 移動の不満の割合が高い(1目的に該当)

- 「通勤・通学」は朝のモノレールの混雑やバスの減便、終バスの時間繰り上げなどが不満に上げられている

■地域の交通問題

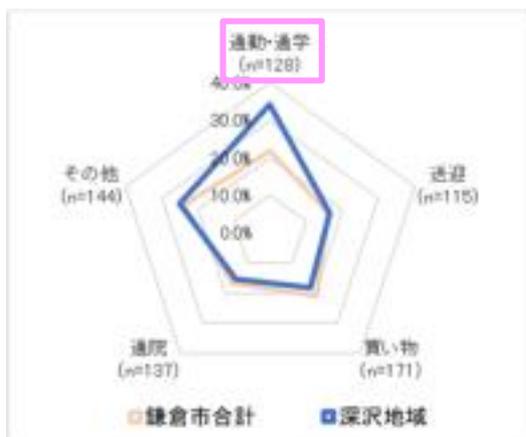
□: 対策が必要な割合が高い(4項目に該当)

- 自由記述では湘南深沢駅のバリアフリー化、自転車通行のマナーの低下、歩道や道路が狭いなどに市民の関心が高い傾向がある

問13.【深沢地域】住んでいる地域の交通問題「深刻であり対策が必要」+「やや深刻であり、対策が必要」の対策が必要な割合



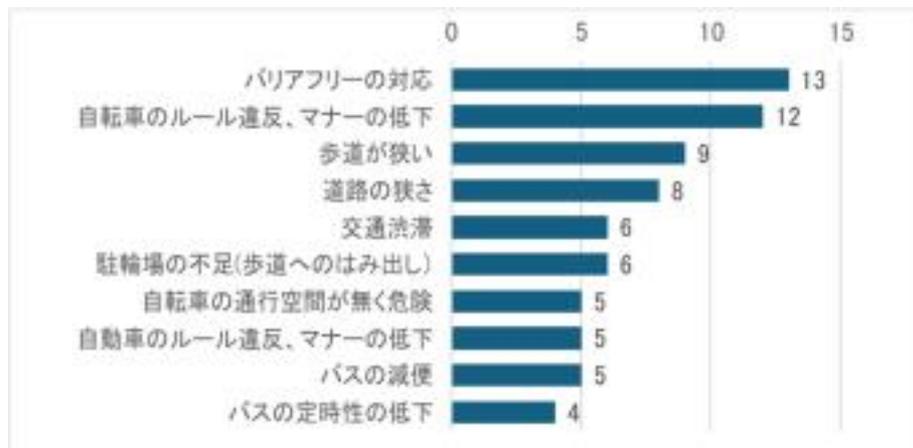
問12.【深沢地域】外出時の移動のしやすさ「やや不満」+「不満」不満の割合(無回答を除く)



不満の主な理由(自由記入)

- 朝のモノレールがすごく混雑している
- バスの本数が激減し、終バスも早くなったため、私は終バスを利用することはないが、子供の帰りがおそいため私の送迎の負担が増えた
- 道が混んでバス等が遅れる

問14. 交通問題についての自由記入欄の分類集計(複数回答有り)



大船地域

■外出時の移動のしやすさ

□: 移動の不満の割合が高い(なし)

■地域の交通問題

□: 対策が必要な割合が高い(1項目に該当)

- 自由記述では**自転車、自動車の通行のマナーの低下、歩道が狭い、駐輪場の不足**などに市民の関心が高い傾向がある

【大船地域】住んでいる地域の交通問題「深刻であり対策が必要」+「やや深刻であり、対策が必要」の対策が必要な割合



問12.【大船地域】外出時の移動のしやすさ「やや不満」+「不満」不満の割合(無回答を除く)

問14.交通問題についての自由記入欄の分類集計(複数回答有り)



不満の主な理由(自由記入)

- ・駐輪場が少ない、道がガタガタするところが多い。
- ・バスの本数が日中少ない。
- ・交通渋滞。小袋谷の踏切や八幡宮方面、鎌倉女子大前等。狭い道が多いので、そこも危険

玉縄地域

■外出時の移動のしやすさ

□: 移動の不満の割合が高い(なし)

■地域の交通問題

□: 対策が必要な割合が高い(2項目に該当)

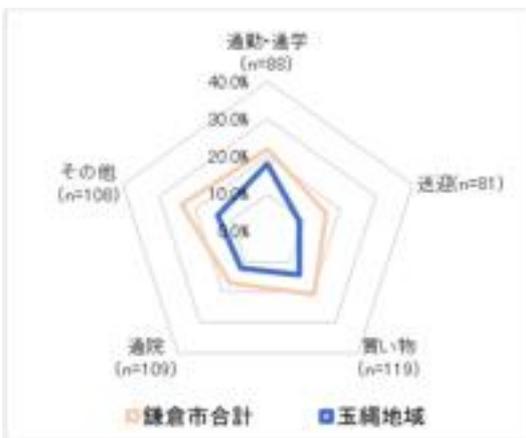
- 自由記述では**自転車・自動車の通行のマナーの低下**、**歩道が狭い**などに市民の関心が高い傾向がある

【玉縄地域】住んでいる地域の交通問題「深刻であり対策が必要」+「やや深刻であり、対策が必要」の対策が必要な割合



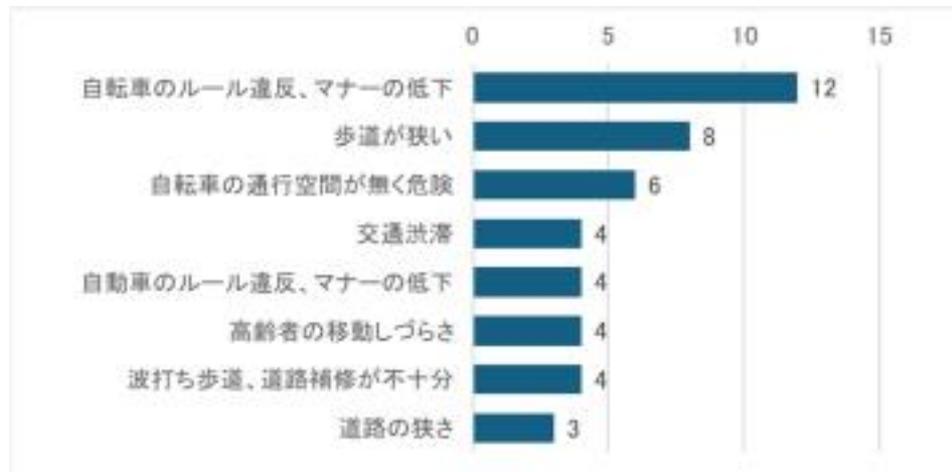
問12.【玉縄地域】外出時の移動のしやすさ「やや不満」+「不満」不満の割合(無回答を除く)

問14.交通問題についての自由記入欄の分類集計(複数回答有り)



不満の主な理由(自由記入)

- ・バスの本数が少ない。バスを待ってても時間通りに来ない
- ・道路がガードレールもなく危険
- ・大船駅西口のロータリーまでの道路が混み合い、特に雨天時はロータリー内で車の数珠つなぎが解消するまでに時間がかかり全く動かなくなる時間帯があるため



【課題】

市民アンケート結果のまとめと課題の整理(全市)

■ 駅、バス停までの行きやすさ

- 最寄りの駅まで無理なく歩けると回答した方は、**65歳未満は約9割、65歳以上は約7割**
- 最寄りのバス停まで無理なく歩けると回答した方は**65歳未満は約9割、65歳以上で約8割**

■ 新型コロナウイルスの感染拡大前(2019年)と今の移動

- 「通勤・通学」目的の移動は差し引きすると**約1割が減少**
- 「送迎」目的の移動は増加しており、差し引きすると**約1割が増加**

■ 地域の交通問題

- 全市的に対策の必要性を求められているのは「**休日の交通渋滞**」、「**自転車の通行の安全性**」、「**交通規制の違反やマナーの低下**」、「**免許を持たない高齢者等の移動**」などが上げられる
- 休日の交通渋滞は暮らしやすさの満足度が低いほど深刻に考えている
- 自転車の安全性や、**歩きやすさに係る子育て世代の移動(ベビーカーでの移動)**と**駅等のバリアフリー**も同様の傾向を示す等、交通問題の解消が暮らしやすさを高めることになることが伺える

■ 高齢者の移動のしやすさ

- 市民の**9割以上が「一人で外出できる」と回答**しているが、高齢者等の移動について対策を望む声大きい

① 休日の交通渋滞

- 休日の交通渋滞を課題として深刻に考える市民は多く、暮らしやすさの満足度に直結しているため対応が求められる

② 自転車通行の安全性向上・③ 交通規制やマナー違反への対応

- 全市的に課題を有している地域が多く、ソフト・ハード両面に対応が求められる

④ 公共交通の維持・確保

- 駅やバス停まで無理なく歩ける方は多く、高齢者や自動車を運転しない人でも、移動のしやすさが確保され、優れた公共交通ネットワークが構築されており維持していくことが必要である。
- 一方で、路線バスサービスの低下に伴って送迎車両が増加すると駅周辺の混雑を発生させる要因になりえることから、現在の公共交通のサービス水準を維持するために、利用を促すことが求められている

⑤ 免許を持たない高齢者等の移動支援

- 健康状態が「あまりよくない」「よくない」と答えた回答者の年齢は約7割が65歳以上で、徒歩による移動頻度が高いほど「よい」と回答しているため、高齢者の外出支援を促す必要がある

市民アンケート結果のまとめと課題の整理(地域別)

鎌倉地域

■外出時の移動のしやすさ

- 「送迎」目的の移動は、送迎スペースがないことによる不満の割合が高い
- 「通院」「買い物」目的の移動は道路の狭さや混雑などで不満の割合が高い

■地域の交通問題

- 「**休日の交通渋滞**」は、過去のアンケートに比べ対策が必要の割合は低下しているが、対策の必要性は依然として高い
- 「**生活道路での安全対策**」、「**自転車の通行の安全性**」、「**免許を持たない高齢者等の移動**」、「**交通規制の違反やマナーの低下**」にも課題を有しており、深刻度も高い

①オーバーツーリズムの対応・②休日の交通渋滞

- 観光スポットが集中している鎌倉地域においては大型観光バスや自家用車などが集中し、交通渋滞や公共交通の遅延など市民生活に支障をきたしている

③生活道路の安全性の向上

- 交通渋滞を避け、県道から生活道路に通過交通が流入し、安全性が低下している

④免許を持たない高齢者等の移動支援

- 道が狭く路線バスが入り込めない二階堂・浄明寺地区、大町地区においては「鎌倉市オムニバスタウン計画」で定めた交通不便地域が残っている

市民アンケート結果のまとめと課題の整理(地域別)

腰越地域

■地域の交通問題

- 「**休日の交通渋滞**」、「**交通規制の違反やマナーの低下**」、「**自転車の通行の安全性**」「**免許を持たない高齢者等の移動**」は対策の必要性が高い
- 「**自転車の駐輪場**」に関しては**腰越駅・西鎌倉駅の駐輪場不足**があげられており、歩道にはみ出して停めていることの指摘が多い
- 江ノ電の混雑や訪日外国人のマナーの悪化などに対する居住環境の悪化に対しては問題意識が高いことが伺える
- オーバーツーリズム**では、**鎌倉高校前駅付近での白タクの路上駐車、行合橋交差点などの混雑**による意見が多い

①オーバーツーリズムへの対応・②交通規制やマナー違反への対応

- 鎌倉高校前駅付近では訪日外国人が滞留し、車道への訪日外国人のはみ出し、白タクの路上駐車、通過交通の流入などによる交通環境の悪化が市民生活に支障をきたしている

③休日の交通渋滞の対応

- 国道134号線における渋滞の指摘があり、暮らしやすさの満足度に直結しているため対応が求められる

④自転車等駐輪場の確保

- 西鎌倉駅においては、駐輪場外に停めた自転車が歩道上の点字ブロックにはみ出してしまい、視覚障害者などの危険性を悪化させている
- 腰越駅付近には駐輪場がなく、用地の確保が求められる

⑤免許を持たない高齢者等の移動支援

- 七里ガ浜や腰越(新鎌倉山)は地域内の路線バスが公共交通の中心を担っており、移動手段の確保維持が必要

市民アンケート結果のまとめと課題の整理(地域別)

深沢地域

■ 駅、バス停までの行きやすさ

- 65歳以上の地域住民は最寄りの駅やバス停まで無理なく歩ける割合が市域全体に比べ、駅が約13%低く、バス停は大きな差が見られない

■ 新型コロナウイルスの感染拡大前(2019年)と今の移動

- 「送迎」目的での移動は増えており(約14%)、大船地域(約20%)の次に比べて増加している

■ 外出時の移動のしやすさ

- 「通勤・通学」目的の不満は最も高く、朝のモノレールの混雑、最終バスの繰り上げ、路線バスの遅延など公共交通サービスへの指摘が見られる

■ 地域の交通問題

- 「休日の交通渋滞」「免許を持たない高齢者等の移動」「自転車通行の安全性の向上」「交通規制やマナー違反への対応」の対策の必要性が高い
- 湘南深沢駅のバリアフリーへの対応に対する市民意識が高い

①公共交通の確保・維持・②免許を持たない高齢者等の移動支援

- 深沢地域は公共交通ネットワークが市内外に構築されているものの、高齢者の最寄り駅などの行きやすさも他の地域と比べて低いため、対応が求められている。

③休日の交通渋滞の対応

- 深沢地域は他地域と接続する道路が多く、暮らしやすさの満足度に直結しているため対応が求められている

④駅等のバリアフリー

- 湘南深沢駅でエレベーターが設置されておらず、子育て世代の移動(ベビーカーでの移動)や高齢者など、全ての人が安心して使える環境が求められている

【課題】

市民アンケート結果のまとめと課題の整理(地域別)

大船地域

■新型コロナウイルスの感染拡大前(2019年)と今の移動

- ・「通勤・通学」目的の移動が最も減少(約19%)しており、「送迎」目的の移動は最も増加(約20%)している。

■地域の交通問題

- ・「自転車の通行の安全性」は対策の必要性が高く、自由記述において自転車通行のマナーの低下や自転車駐輪場の不足についての意見がみられる。

①公共交通の維持、確保

- ・暮らしやすさを判断する際に交通環境を重視する大船地域においては公共交通ネットワークの維持が求められている。

【課題】

玉縄地域

■駅、バス停までの行きやすさ

- ・65歳以上の市民は最寄りの駅やバス停まで無理なく歩ける割合が市域全体に比べ、駅が約15%低く、バス停は大きな差が見られない。

■地域の交通問題

- ・「自転車の通行の安全性」、「免許を持たない高齢者等の移動」は対策の必要性が高い。
- ・自転車通行のマナーの低下や歩道が狭隘なことによる危険等に市民の関心がある。

①公共交通の維持、確保・②免許を持たない高齢者等の移動支援

- ・玉縄地域は公共交通ネットワークが市内だけでなく市外にも構築されているものの、65歳以上の最寄り駅までの行きやすさが他の地域と比べて低く、高低差もあるため対応が求められる。

3. 現行交通マスタープランにおける 課題の対応状況

1) 現行交通マスタープランにおける課題について

現行交通マスタープランの課題に対する施策の実施、進捗状況を整理し、本計画への対応を検討

- 現行交通マスタープランの交通課題の中には、対応に向けた施策の方向性まで踏み込んだものもある
- このため、施策の方向性まで踏み込んだ課題は、本計画では「課題」には含めず、施策の方向性の中で整理する

2) 現行交通マスタープランにおける課題の対応状況の整理

交通課題	主な施策の実施・進捗状況	本計画への対応
<p>道路交通混雑の解消</p>	<ul style="list-style-type: none"> ①主要幹線道路の整備進捗 <ul style="list-style-type: none"> ○高速横浜環状南線(事業中) ○横浜湘南道路(事業中) ②幹線道路の整備進捗 <ul style="list-style-type: none"> ○小袋谷跨線橋(腰越大船線)の整備 ③交通需要マネジメント <ul style="list-style-type: none"> ○(仮称)鎌倉ロードプライシングの検討内容と検討経緯等についての公表 ○パークアンドライド駐車場の整備、鎌倉フリー環境手形の利用促進 ○大型観光バスの事前予約の呼びかけ ④国土交通省との連携 <ul style="list-style-type: none"> ○鎌倉エリア観光渋滞対策 ○短期的観光渋滞対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・休日の交通渋滞は緩和傾向にあるものの、依然として市民アンケートの結果から問題意識は高く、対応が求められている。
<p>公共交通サービス水準の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ①交通結節点の整備 <ul style="list-style-type: none"> ○鎌倉駅東口駅前広場の改良 ○大船駅西口交通広場の整備 ②東海道本線新駅整備の検討・事業実施 ③社会実験の実施 <ul style="list-style-type: none"> ○新規循環バス「スーバ」・公共車両優先システム(PTPS)の導入(H26) ○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(H29～) ○二階堂・浄明寺地区鎌倉オンデマンドモビリティ実証実験(R2) ④バリアフリーへの対応 <ul style="list-style-type: none"> ○ノンステップバス導入補助 ○エレベーター施設事業費補助(北鎌倉駅・西鎌倉駅・富士見町駅など) ○ユニバーサルデザインタクシー導入支援 など 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通不便地域の解消が図れていない地域や高齢化等の進展により最寄りの駅やバス停まで無理なく歩ける割合は全市的に高い傾向にあり、ドライバー不足に伴う路線バスサービスの低下など対応が求められている。

交通課題	主な施策の実施・進捗状況	本計画への対応
良好な歩行者・自転車空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> ①通学路の安全対策の実施 ②歩行者尊重道路の整備 ③自転車走行空間(矢羽根など)の整備 	<p>H30パーソントリップ調査結果による徒歩・自転車利用の増加やシェアサイクルの普及、生活道路での交通事故の発生等から、良好な歩行者・自転車空間の確保が必要</p>
広域交通政策との連携	<ul style="list-style-type: none"> ①主要幹線道路の整備進捗 <ul style="list-style-type: none"> ○高速横浜環状南線(事業中) ○横浜湘南道路(事業中) ○横浜藤沢線(「改定・かながわのみちづくり計画」一部整備推進箇所) ②東海道本線新駅整備の検討・事業実施 	<p>※施策の方向性等に反映する視点として整理する</p>
地域の特性をふまえた交通計画の推進	<p>※地域課題で整理</p>	
都市計画道路の整備促進	<ul style="list-style-type: none"> ①小袋谷跨線橋(腰越大船線)の整備 ②都市計画道路の見直し方針(平成25年8月)の策定 由比ガ浜関谷線は3区間に分け評価しており、1区間が「今後の状況をみながら再検証」、2区間が「今後も計画を継続する「存続」に位置付け 	<p>都市計画道路のあり方を、今回の交通マスで定めるため、都市計画道路の整備促進は課題に含めない</p>
環境負荷の軽減	<p>※道路交通混雑の解消や公共交通サービス水準の向上等に整理</p>	<p>カーボンニュートラルの実現に向け、環境負荷の軽減が必要</p>

3) 現行交通マスタープランにおける課題の対応状況の整理【地域別】

	交通課題	実施・進捗状況	本計画への対応
鎌倉地域	歴史的特性や地形条件をふまえた交通計画の推進	<ul style="list-style-type: none"> ①交通需要マネジメント <ul style="list-style-type: none"> ○(仮称)鎌倉ロードプライシングの検討内容と検討経緯等についての公表 ○パークアンドライド駐車場の整備・利用促進 ○観光バスの事前予約の呼びかけ ○予約制駐車場実証実験(R5) 	※施策の方向性等に反映する視点として整理する
	自動車交通に代わる交通システムの充実	<ul style="list-style-type: none"> ①社会実験の実施 <ul style="list-style-type: none"> ○H26.5鎌倉地域循環バス「スーバ」の実施(交通渋滞を避け鎌倉駅までの所要時間を短縮) ○二階堂・浄明寺地区鎌倉オンデマンドモビリティ実証実験(R2)(交通不便地区の解消) 	市民アンケートでは高齢者等の移動支援や道路渋滞の解消への意識が高いことから公共交通サービス水準の向上として整理
	公共交通と歩行空間を主体とした歩く観光ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> ①鎌倉地域の歩行者尊重道路の整備(小町大路) ②交通結節点の整備 <ul style="list-style-type: none"> ○鎌倉駅東口駅前広場の改良 	※施策の方向性等に反映する視点として整理する
腰越地域	地域の活性化に資する幹線道路の整備	都市計画道路の変更・廃止	※施策の方向性等に反映する視点として整理する
	居住環境の保全に資する幹線道路の整備	未実施	
	住宅地と最寄り駅を結ぶ公共交通のサービス水準の向上	未実施	
	南北方向の幹線道路の充実	未実施	

3) 現行交通マスタープランにおける課題の対応状況の整理【地域別】

	交通課題	実施・進捗状況	本計画への対応
深沢地域	市街地整備の構想に対応した道路網計画	①令和5年 鎌倉市深沢地区まちづくりガイドラインVER.1の策定 ②深沢地区事業区域周辺道路整備計画の検討	※施策の方向性等に反映する視点として整理する
	全市的視野から見た交通計画の推進	未実施	
	公共交通機関の充実	東海道本線新駅の整備構想	交通不便地域の解消や高齢化の進展によりバス停まで行くのが大変な高齢者の増加、ドライバー不足に伴う路線バスサービス水準の低下等への対応が必要
大船地域	市街地整備の計画に対応した道路網の整備	①交通結節点の整備 大船駅西口交通広場の整備	※施策の方向性等に反映する視点として整理する
	市街地整備の計画に対応した駐車・駐輪施設の整備	①駐輪場の整備 大船駅西口交通広場自転車等駐車場	
	安全な生活を送るために必要な道路交通施設の整備	未実施	
玉縄地域	自然的環境や文教施設との調和と良好な住環境の形成に資する交通施設の整備	未実施	※施策の方向性等に反映する視点として整理する
	地域拠点としての大船駅周辺地域との一体的な整備	未実施	
	大船駅西口駅前広場の整備	①交通結節点の整備 大船駅西口交通広場の整備	
	大船駅への接近性を高めるための公共交通機関の充実	未実施	

4. 将来交通量推計

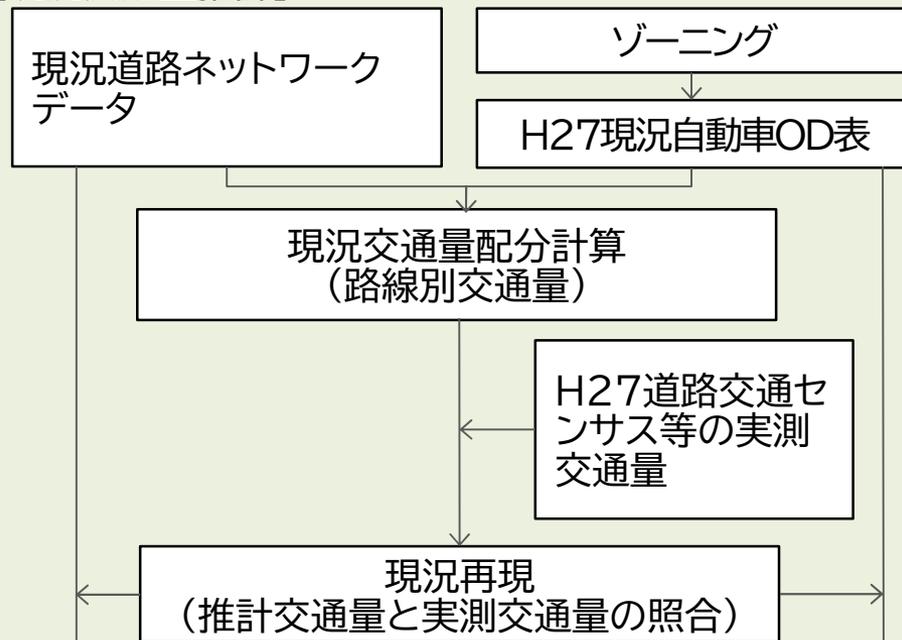
1) 交通量推計の実施方針

- ① **由比ガ浜関谷線**のあり方を検討する
- ② **深沢地域**の**開発交通量**が周辺道路に及ぼす影響を検証し、必要に応じて対策を検討する

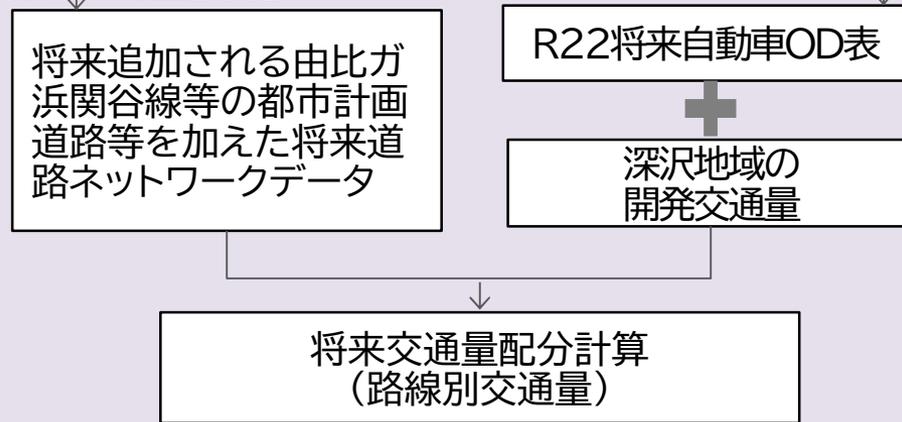
項目		本調査で使用する配分計算条件
道路ネットワーク		高速道路、国県道、全ての都市計画道路、それ以外の主要な市道
O D 表	現況	平成27年(2015年)道路交通センサス自動車OD表
	将来	令和22年(2040年)道路交通センサス自動車OD表



【現況交通量推計】

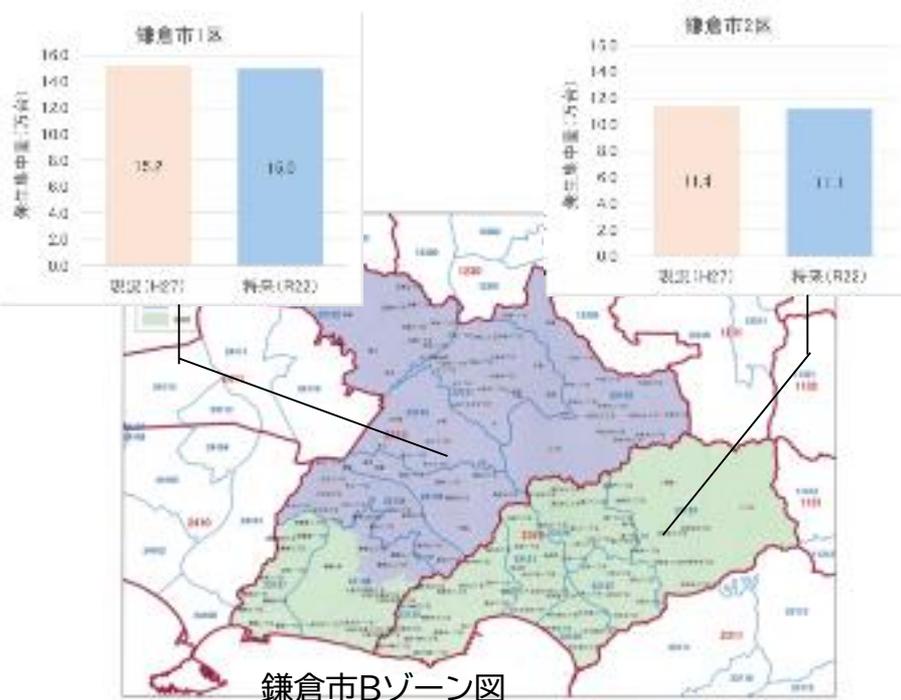


【将来交通量推計】



2) 将来交通量の見通し

- 平成27年道路交通センサス※における将来(令和22年)の鎌倉市の自動車発生集中量は、現況から約1~2%減少するものの、ほぼ現況の交通量が将来においても維持されることが予測されている
- 地区別にみると、鎌倉駅周辺を含む鎌倉市2区の方がやや減少幅が大きい
- 将来においても交通量は大幅な減少が予測されていないことから、**現況で生じている交通問題が将来においても継続**することが想定される



3) 深沢地区等の開発交通量

- 将来の開発交通量は、深沢地区土地区画整理事業に加え、中外製薬跡地開発を見込む
- 1日の開発自動車交通量(発生集中量)は、過年度の「村岡・深沢地区拠点づくり検討調査」の計画条件を踏襲し、自動車の分担率等を最新値に更新した結果**約1.9万台**になると想定される
- 開発交通量は、国土交通省監修の「大規模開発地区関連交通計画マニュアル(14改訂版)」に則り、用途別床面積に面積当り発生集中量(原単位)、自動車の分担率等を乗じ算定する。
- なお、自動車の分担率は、東京都市圏パーソントリップ調査結果を用いるが、過年度の調査時に比べ、商業施設、業務(事務所)で減少している。

新駅を設置した場合の自動車分担率(大船駅等の値を採用)

	住宅	商業	業務(事務)	業務(官公庁)	業務(医療等)
今回(H30)	21.3%	25.3%	16.4%	23.7%	21.8%
過年度(H20)	20.2%	30.2%	25.2%	19.7%	17.8%

資料:東京都市圏パーソントリップ調査結果

4) 将来OD表

- 将来OD表は、平成27年道路交通センサスのOD表をもとに、新駅の整備効果をOD表に反映させたOD表を作成する

5. 交通課題の整理

市民アンケート調査結果などを踏まえ、改定のポイント(視点)毎に、課題を整理

交通問題に対応する課題

 将来都市構造の支援・活性化に向けた課題

カテゴリー	改定のポイント(視点)	課題の整理 (一:施策の方向性等に反映する視点)
1. 鎌倉市の概況	人口減少、超高齢化、生産年齢人口の減少、核家族化の進展	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 総人口や生産年齢人口の減少に伴い公共交通の更なる利用者減少が見込まれていることから、路線バスなどの公共交通ネットワークやサービス水準の維持、確保に向けた取り組みが必要。 ➢ 最寄りの駅やバス停まで無理なく歩ける割合は全市的に高い傾向にあるが、免許を持たない高齢者等の移動支援が求められている。 ➢ 駅施設や道路におけるバリアフリーな交通環境の整備が必要。
	オーバーツーリズム	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 鎌倉地域への来訪者の観光満足度は高いが「道路混雑」「駅、電車の混雑」に課題を感じている。 ➢ 鎌倉地域や腰越地域において来訪者が集中することによる「道路混雑」「交通違反」「マナー違反」に対する改善が求められている。
2. 交通を取り巻く概況	路線バスやタクシーの運転手不足	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 鉄道と路線バスにより優れた公共交通ネットワークを形成しているが、バスやタクシーの運転手の減少が続き、路線バスなどの公共交通ネットワークやサービス水準の維持、確保に向けた取り組みが必要。 ➢ 時間外労働の上限が制限され、1日の最大拘束時間が短くなったことで運転手の確保が課題となっている。
	公共交通のキャッシュレス化	—
	ウォーカブルの推進	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 新しいまちづくり(深沢地区)ではウォーカブルな都市空間の整備を計画している。 ➢ 拠点の都市機能を高めるためには公共交通ネットワークとの連携を図り、良好な歩行空間の確保が必要。
	新しいまちづくりとの連携	—
	自動運転技術の進展	—
	カーボンニュートラル	➢ CO2排出量の削減に向け、自家用車から公共交通機関への転換が必要。
	情報通信技術の進展やそれに伴うライフスタイルの変化	➢ 働き方改革などを契機にテレワーク利用率の上昇により「通勤・通学」目的の移動が減少し、公共交通の利用に影響を与えている。
自然災害の頻発・激甚化への対応	➢ 災害時の救援・支援活動や復興支援を実施するための道路ネットワーク機能の向上。	

交通問題に対応する課題 将来都市構造の支援・活性化に向けた課題

カテゴリー	改定のポイント(視点)	課題の整理 (一:施策の方向性等に反映する視点)
3. 鎌倉市における交通状況	外出の低下、交通量の逓減 自動車利用の低下、自動車交通量の減少	—
	交通渋滞の緩和	<ul style="list-style-type: none"> 市内の交通渋滞は休日の交通量の減少等を背景に渋滞量は減少しているが、市民アンケートでは休日の交通渋滞を課題と感じている市民が多く、対策が必要。 自動車交通量が休日より平日の方が多く、休日の方が平均旅行速度が低い傾向にあるのは、歩行者の通行量が自動車の通行に影響していると想定される。
	生活圏の交通環境	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケートから見ても市内全域において「自転車の通行の安全性」が課題にあげられており、自転車の安全な通行を促すための対策が求められている。 駅施設や道路におけるバリアフリーな交通環境の整備が必要。 地域によって交通問題の捉え方や発生要因に特徴があり、地域の実情にあわせた交通課題への対応が求められている。 生活道路での交通事故の件数は幹線道路と同程度に発生しているため、道路種別に関わらず交通安全に係る取り組みが必要。
	生活道路での交通事故	
	路線バスのサービス水準の低下と高齢者等の移動支援	<ul style="list-style-type: none"> 利便性の高いバス路線の徒歩利用圏は、鉄道駅の徒歩利用圏と併せて人口の約83%をカバーしているが、徒歩利用圏でも高低差があり、駅やバス停まで歩くのが困難な地域があるので、交通不便地域の再整理が必要。 最寄りの駅やバス停まで無理なく歩ける割合は全市的に高い傾向にあるが、免許を持たない高齢者等の移動支援が求められている。 鉄道と路線バスにより優れた公共交通ネットワークを形成しているが、バスやタクシーの運転手の減少が続き、路線バスなどの公共交通ネットワークやサービス水準の維持、確保に向けた取り組みが必要。
	交通ルールの啓発	<ul style="list-style-type: none"> 一般ドライバー、自転車やオートバイ、電動キックボード等に対するマナーの低下が指摘されているとともに、歩行者や自転車に関わる交通事故が全体の4割あることから、交通規制や交通ルールなどの啓発活動が必要。

交通問題に対応する課題 将来都市構造の支援・活性化に向けた課題

カテゴリー	改定のポイント(視点)	課題の整理 (一:施策の方向性等に反映する視点)
4.上位・関連計画 (交通マス含む)	広域交通ネットワークの進捗	—
	コンパクト+ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画では公共交通ネットワークの誘導施策が示されており、急速な社会情勢の変化に伴い既存の交通事業者の力を活用しながら多様な移動手段の確保が求められている。 優れた公共交通ネットワークの強化と拠点内の交通安全の向上を図り、拠点間や地域内を安全・安心に移動しやすくすることで、都市機能を高め拠点性が向上する。 (※(仮称)鎌倉市地域公共交通計画の策定作業において整理し共有する。)
	公共交通の維持、確保	<ul style="list-style-type: none"> 時間外労働の上限が制限され、1日の最大拘束時間が短くなったことで更なる運転手の確保が求められている。 鉄道と路線バスにより優れた公共交通ネットワークを形成しているが、バスやタクシーの運転手の減少が続き、路線バスなどの公共交通ネットワークやサービス水準の維持、確保に向けた取り組みが必要。 利便性の高いバス路線の徒歩利用圏は、鉄道駅の徒歩利用圏と併せて人口の約83%をカバーしているが、徒歩利用圏でも高低差があり、駅やバス停まで歩くのが困難な地域があるので、交通不便地域の再整理が必要。 最寄りの駅やバス停まで無理なく歩ける割合は全市的に高い傾向にあるが、免許を持たない高齢者等の移動支援が求められている。
	快適な歩行者・自転車ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 拠点の都市機能を高めるためには公共交通ネットワークとの連携を図り、良好な歩行空間の確保が必要。 鉄道駅までの交通手段の約8割が徒歩と自転車なため、良好な通行空間の確保が必要。 市民アンケートから見ても市内全域において「自転車の通行の安全性」が課題にあげられており、自転車の安全な通行を促すための対策が求められている。
	住宅地内の交通環境	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路での交通事故の件数は幹線道路と同程度に発生しているため、道路種別に関わらず交通安全に係る取り組みが必要。
	駐車需要の対応(駐車場の整備、駐輪施設の整備)	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路では、路上駐車や観光バスの駐車場待ちや駐車場の出入り等に伴い自動車の円滑な通行を阻害しているため、交通渋滞や交通事故の発生要因になることから路上駐車対策が必要。 地域によっては、市民アンケート調査から駐輪場の不足があげられており、需要に適した駐輪施設が必要
	鎌倉地域における自動車の交通需要管理	—