

第 2 回 鎌倉市地域公共交通活性化協議会

次 第

■日 時:令和 7 年 2 月 5 日(水) 15 時 30 分～17 時 15 分

■場 所:鎌倉市役所 第3分庁舎 講堂

■次 第:

1 開会

2 協議事項(鎌倉市地域公共交通計画策定に係る協議)

(1) 調査結果報告について

各種調査結果を踏まえた鎌倉市の地域公共交通に関する課題の報告

(2) 現状からみた課題の抽出について

各種調査結果及び上位・関連計画等からみた課題の抽出結果についての協議

(3) 地域公共交通の将来像などについて

鎌倉市の地域公共交通の将来像と基本方針(案)及び目標(案)についての意見交換

4 その他

5 閉会

〈配布資料〉

- ・鎌倉市地域公共交通活性化協議会 会員名簿
- ・第 1 回鎌倉市地域公共交通活性化協議会 議事録
- ・第 2 回鎌倉市地域公共交通活性化協議会 当日資料
- ・鎌倉市の公共交通に関する市民アンケート調査結果
- ・公共交通利用者聴き取り調査結果

資料 1

資料 2

資料 3

参考資料1

参考資料2

■鎌倉市地域公共交通活性化協議会 会員名簿

種 別	No.	団体・機関名	役職名等	氏 名
市民又は利用者の代表者	1	市民		平松 知佳
	2	社会福祉法人鎌倉市社会福祉協議会	地域福祉課長	河野 匡孝
鉄道事業者	3	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
	4	江ノ島電鉄株式会社	運輸課長	阿由葉 圭介
	5	湘南モノレール株式会社	代表取締役社長	小川 貴司
一般乗合旅客自動車運送事業者 (バス事業者)	6	神奈川中央交通株式会社	運輸計画部 計画担当課長	佐藤 勝太
	7	株式会社江ノ電バス	江ノ島電鉄株式会社 自動車部課長	吉川 公治
	8	京浜急行バス株式会社	経営戦略室企画担当課長	植田 雄介
一般乗用旅客自動車運送事業者 (タクシー事業者)	9	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
運転者が組織する団体	10	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会	幹事	八島 敏夫
学識経験者	11	埼玉大学	名誉教授	久保田 尚
	12	埼玉大学大学院	理工学研究科准教授	小嶋 文
道路管理者	13	神奈川県藤沢土木事務所	工務部長	塚本 周一郎
	14	鎌倉市都市整備部	部長	森 明彦
交通管理者	15	鎌倉警察署	交通課長	鈴木 謙次
	16	大船警察署	交通課長	鳥海 宗紀
関係行政機関	17	神奈川県交通政策課	副課長	中津川 宗尉
	18	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
市職員	19	市民防災部	部長	永野 英樹
	20	健康福祉部	部長	鷲尾 礼弁
	21	まちづくり計画部	担当部長	服部 基己

第 1 回 鎌倉市地域公共交通活性化協議会

議 事 録

日 時：令和 6 年(2024 年) 11 月 20 日（水）午前 10 時～11 時 40 分

場 所：神奈川県企業庁 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（大江担当課長）】 定刻となりましたので、只今より鎌倉市地域公共交通活性化協議会を始めさせていただきます。リモートでご参加して頂いています会員の皆様につきましては、カメラをオンにいただきまして、マイクは発言時以外、オフの状態にいただきますようお願いをいたします。

本日は、京浜急行バス株式会社の植田様、関東運輸局神奈川運輸支局の宿谷様がリモートによる参加となりますが、音声の方聞こえていますでしょうか。

もし聞こえているようでしたら画面をオンにいただき、一言ご発言をお願いします。

【宿谷会員】 神奈川県運輸支局の宿谷でございます。宜しく願いいたします。

【事務局（大江担当課長）】 植田様、いかがでしょうか。

【植田会員】 植田です。聞こえております。宜しく願いいたします。

【事務局（大江担当課長）】 それでは、協議会を進行させていただきます。

私は、当協議会の事務局を務めます、鎌倉市まちづくり計画部都市計画課担当課長の大江です。宜しく願いいたします。

本日は、皆様ご出席いただきまして、ありがとうございます。

開会に先立ちましては、事務局の都市計画課を所管しております、鎌倉市まちづくり計画部担当部長の服部からご挨拶させていただきます。

【事務局（服部担当部長）】 皆様、おはようございます。ただ今紹介のありました、鎌倉市まちづくり計画部担当部長の服部でございます。本日は、お足元の悪い中お集まりいただきまして、またお忙しい中リモートでもご参加いただきまして、誠にありがとうございます。

冒頭、開会にあたりまして簡単に挨拶させていただきます。

私事でございますが、平成8年から8年ほどこの鎌倉市の交通政策というものに関わっておりました。四半世紀ぶりにこの場に戻ってきたというような状況でございます。当時は、鎌倉市の交通問題といいますと、やはり休日の交通渋滞というのが大きな問題になっておりまして、それに伴ってバスの定時性というものが損なわれていたりですとか、あるいは鉄道ですとやはり観光客がいい季節になると溢れるというような状況でございました。25年ほど経ちまして、改善されたところもありますが、やはり世の中の流れというのがかなり変わってきていまして、これは肌感覚ですが交通渋滞というのは当時に比べると、休日の交通渋滞は若干減ってきているのかなと思っております。

一方でインバウンドで鎌倉を訪れる観光客の数が非常に多く、鉄道、バスが満杯の状

況も見られるというところは、当時と大分変わってきたのかと考えております。

そんな中で鎌倉市に目を移しますと、今第3次総合計画が終わろうとしていまして、令和8年度から第4次総合計画と実に30年ぶりの改定でございます。鎌倉市のまちづくりの基本方針を定める総合計画が30年ぶりに改定される予定でございます。

また、街中の方に目を移しますと深沢の拠点整備ですとか、今ちょっと足踏み状態ですけれども市役所の移転問題、将来的には移転したいというふうに考えている中で、鎌倉市の交通を取り巻く環境というのも恐らくこの後大きく変わってくるのかなというふうに思っております。そういった中で、鉄道事業者さん、バス事業者さん、あるいはタクシー事業者さん、交通管理をされる警察の方、道路管理をされる方、皆様のご協力をもって鎌倉市の地域公共交通というものの発展に寄与していきたいというふうには考えております。二年間ということで少し長丁場の計画策定期間になりますけれども、皆様から是非ご忌憚のない意見をいただきまして、よりよい地域公共交通環境というものを作ってまいりたいというふうに思っておりますので、是非ともご協力のほどを宜しくお願いいたします。簡単ではございますが、私からのご挨拶とさせていただきます。ありがとうございます。

【事務局（大江担当課長）】 ありがとうございます。

なお、皆様におかれましては会員をお引き受けいただきまして誠にありがとうございます。委嘱状につきましては、鎌倉市職員以外の方々につきましては机の上に委嘱状を置かせていただいております。期間につきましては要綱に基づいて二年間とさせていただきますので宜しくお願いいたします。

また、会長が選出されるまでの間につきましては、事務局の私の方で進行を務めさせていただきますので、ご承知おきください。

では、開会にあたりまして事務局から何点かご報告させていただきます。

【事務局（小川課長補佐等）】 事務局のまちづくり計画部都市計画課課長補佐の小川です。本日は宜しくお願いいたします。失礼して着座にて説明させていただきます。

まず、本日の会議資料についてですが、皆様机の上にありますでしょうか。

資料1としまして「協議会設置要綱」、それから資料2として「会員名簿」、資料3として当日の資料となりますが、A4横の「鎌倉市地域公共交通活性化協議会」と書かれた資料となります。参考資料1としまして「市民アンケート調査票」、参考資料2としまして「公共交通利用者調査票」、その他として「立地適正化計画」の冊子をお配りしてございます。皆さん、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

次に、本日の会員の出席状況についてご報告いたします。本日の鎌倉市地域公共交通活性化協議会につきましては、WEBによる参加、及び代理出席も含めまして20名の会員の皆様にご出席いただいております。また、平松会員におかれましては、事前に欠席の旨、ご連絡をいただいております。全21名中過半数のご出席がありますので、鎌倉市地域公共交通活性化協議会設置要綱第6条第2項の規定により、当協議会が成

立していることをご報告いたします。

続きまして、本日出席しております事務局の出席者を紹介させていただきます。

改めまして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。

私、改めまして都市計画課課長補佐の小川でございます。その他、都市計画課の担当係長の樋田でございます。担当職員の内田でございます。大森でございます。高山です。

この他、令和6年度鎌倉市地域公共交通計画の策定支援業務委託を受託しております日本能率協会総合研究所職員が出席していることを報告させていただきます。

続きまして当協議会の運営について三点です。

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いております会議資料について、特段非公開になることはないと事務局では考えておりますが、その点についてご確認をお願いします。

二点目は会議の傍聴についてです。ホームページで傍聴を募集したところ、傍聴希望者はございませんでした。

三点目、当協議会の開催状況の写真についてです。今後、ホームページや議会報告などのため、当協議会の開催状況の写真が必要となることが想定されますので、本日の協議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考えておりますので、ご確認をお願いします。

以上でございます。

【事務局（大江担当課長）】 会議資料の公開、傍聴、及び写真撮影につきまして、事務局の説明にご異議、ございますでしょうか。

【会員】 異議なし。

【事務局（大江担当課長）】 それでは会議資料につきましては公開することで進めさせていただきます。

2 会長及び副会長の選出等

【事務局（大江担当課長）】 それでは次第2、「会長及び副会長の選出」に進みます。鎌倉市地域公共交通活性化協議会設置要綱第5条第2項の規定におきまして『会員の互選により会長及び副会長を各1名置くこと』とさせていただいております。この規定に従いまして、初めに会長につきまして会員の互選により選出していただきたいと思います。ご意見等ございましたらお願いいたします。

【服部会員】 私の方からご提案させていただきます。これまで鎌倉市の交通計画検討委員会や特別委員会などで委員を務めていただいております久保田会員、久保田会員におかれましては、鎌倉市オムニバスタウン計画、これは平成11年に策定したのですが、そちらにも携わっていただいたというところもございますので、是非久保田会

員に会長を務めていただければと思っております。私からのご提案でございます。

【事務局（大江担当課長）】 久保田会員を今ご推薦いただきましたが、他にご意見等はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは久保田会員に会長をお願いすることよろしいでしょうか。

【会員】 異議なし。

【事務局（大江担当課長）】 ありがとうございます。

それでは久保田会員、会長をお引き受けいただけますでしょうか。

【久保田会員】 はい、喜んで。

【事務局（大江担当課長）】 ありがとうございます。今会長に選任をされましたので、その後の進行につきましては会長にお願いしたいと思います。久保田会長には会長席にお移りください。

【久保田会長】 ただいま、皆様のご推挙によりまして会長を務めることとなりました、埼玉大学の久保田尚と申します。どうぞよろしくお願いします。

私自身、今ご紹介いただきました『オムニバスタウン計画』の時の委員会とか、その前から先ほど部長からご説明ありましたけれど、休日の交通問題をどうするかということで、大体平成4年くらいから、彼は30年前から皆さんと色々議論してこまできたということもありまして、こういうご縁で会長を仰せつかることになりました。地域公共交通計画については、今全国で色々な自治体で作っていただいているわけですが、基本的にはそこに住んでいる方の足の確保、特に公共交通空白地域をどうカバーするかみたいなそういう議論をする訳で、もちろん鎌倉でもしていただきますけれども、同時に先ほどからあります『休日の市民の足の確保』といいますか、観光客の方とどう棲み分けるのかについて、その辺も鎌倉市としてはどうしても議論せざるを得ないと思いますので、この協議会ではそちらの方もご議論いただきたいと思います。ということで2年間、しっかり皆さんと議論していきたいと思っておりますのでよろしくお願いします。

それでは議題2の続きとして、副会長、これも互選により選出したいと思います。どなたかご発言いただく方いらっしゃいますでしょうか。

【中津川会員】 はい。

【久保田会長】 お願いいたします。

【中津川会員】 神奈川県交通政策課の中津川です。私としましては、朝霞市の「立地適正化計画」策定にも携わり、東京都豊島区における「地域公共交通会議」に委員の実績があり、公共交通を専門とする小嶋会員に務めていただきたいと思いますがいかがでしょうか。

【久保田会長】 只今小嶋会員を副会長にとご推挙いただきました。他にご意見はございますでしょうか。それでは、小嶋会員を副会長にということでよろしいでしょうか。

【会員】 異議なし。

【久保田会長】 ありがとうございます。小嶋会員よろしいでしょうか。

【小嶋会員】 はい。

【久保田会長】 ありがとうございます。それでは小嶋会員を副会長ということにさせていただきます、こちらにお移りいただきます。要綱によりますと『副会長は会長を補佐し、協議会の業務を掌理し、会長に事故がある時又は欠けた時は会長の職を代する』と掲載しております。ということで、よろしくお願いします。では、副会長の選任までいきましたので協議会を進行していきます。

今日は第1回目でございます。今回皆さんは新たな会員としてお願いすることになりますので、簡単な自己紹介をまずはお願いしたいと思います。中津川会員からお願いいたします。

【中津川会員】 神奈川県交通政策課の中津川です。よろしくお願いいたします。

【八島会員】 皆さんおはようございます。神奈川県交通運輸産業労働組合から参りました、幹事を仰せつかっております八島 敏夫と申します。出身は江ノ島電鉄でございます。執行委員長を仰せつかっております。よろしくお願いいたします。

【吉川会員】 おはようございます。江ノ島電鉄自動車部の吉川と申します。課長をやっております。以後、よろしくお願いいたします。

【吉田会員】 おはようございます。JR 東日本横浜支社企画部長をしております、吉田と申します。よろしくお願いいたします。

【横山会員：和久代理】 おはようございます。鎌倉支部会長であります横山の代理出席となりましたことをお詫びさせていただきます。同じ大船自動車株式会社の代表取締役社長をやっております和久と申します。よろしくお願いいたします。

【森会員】 おはようございます。鎌倉市都市整備部部長の森と申します。併せまして道路管理者という立場で出席させていただきます。よろしくお願いします。

【永野会員：森代理】 鎌倉市市民防災部部長永野 英樹の代理で参りました次長の森と申します。市民防災部は観光と防災という観点で意見の方をしていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

【鷺尾会員】 おはようございます。鎌倉市の健康福祉部部長を務めております鷺尾と申します。健康福祉部では高齢者いきいき課という部分も所管しておりまして、主に高齢者の移動支援の関係の中で色々取り組んでいるところでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【服部会員】 改めまして服部でございます。よろしくお願いします。

【鳥海会員】 おはようございます。大船警察署交通課長の鳥海と申します。よろしくお願いします。

【塚本会員】 おはようございます。神奈川県藤沢土木事務所の塚本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【鈴木会員】 おはようございます。鎌倉警察署交通課長の鈴木です。どうぞよろしくお願いいたします。

【佐藤会員】 おはようございます。神奈川中央交通で計画担当の課長をさせていただいております佐藤と申します。よろしくお願いいたします。

【河野会員】 お世話になります。社会福祉法人鎌倉市社会福祉協議会地域福祉課長の河野と申します。よろしくお願いします。

【小川会員】 おはようございます。湘南モノレールの小川と申します。出身は、みちのりホールディングスという北関東・東北を中心とする交通事業者であり、運営事業母体の出身でございます。2015年から弊社の運営の方にかかわっております。よろしくお願いいたします。

【阿由葉会員】 おはようございます。江ノ島電鉄鉄道部運輸課長を仰せつかっております阿由葉と申します。よろしくお願いいたします。

【小嶋副会長】 埼玉大学の小嶋です。よろしくお願いいたします。観光で来させていただ

いているのはもちろんですが、学生のころから鎌倉市の先進的な交通計画や社会実験であったり、勉強させていただいていたところにこのように参加させていただいたことに大変光栄に思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【久保田会長】 ありがとうございます。リモートでご参加いただいている方にも一言お願いしたいと思います。まずは京急バスの植田会員お願いできますでしょうか。

【植田会員】 WEB からの参加で大変申し訳ありません。京浜急行バスの植田と申します。よろしくお願いいたします。

【久保田会長】 よろしく願い致します。関東運輸局の宿谷会員お願いできますでしょうか。

【宿谷会員】 リモートでの参加で申し訳ございません。神奈川運輸支局 運輸企画専門官の宿谷と申します。どうぞよろしくお願い致します。

【久保田会長】 よろしく願いいたします。ご欠席の方については事務局よりお願いできますでしょうか。

【事務局（小川課長補佐）】 本日欠席となっております一名の会員につきましては、事務局から紹介いたします。本日ご欠席されているのは市民として選出させていただいております平松会員でございます。以上となります。

【久保田会長】 ありがとうございます。このメンバーでどうぞよろしくお願い致します。

3 協議事項（鎌倉市地域公共交通計画策定に係る協議）

(1)・(2) の資料説明について

【久保田会長】 では3番の議題に入ってまいります。協議事項として先ず1番、『(1) 地域公共交通計画について』と『(2) 鎌倉市の現状や将来動向について』の2つから始めたいと思いますので事務局の方からお願いします。

【事務局（小川課長補佐）】 それでは資料3、A4横の『第1回鎌倉市地域公共交通活性化協議会』と書かれた資料の表紙をご覧ください。

本日は先ず資料3-1としまして「地域公共交通計画について」と題しまして、この計画はどういったものなのか、法的な位置づけなど交えましてご説明させていただき、続けて、資料3-2としまして「鎌倉市の現状や将来動向について」、ここまでを一連でご説明させていただきます。それらを踏まえ、皆様に計画策定の視点などについて、ご協議いただきたいと思いますと考えております。なお、その下にあります資料3-3につきましては、そのあとに

説明させていただきまして協議いただきます。

下にページ番号を振ってございますが、2ページ目をご覧ください。これから策定を目指します鎌倉市地域公共交通計画、こちらにつきましては「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」こちらに基づきまして、地方公共団体が作成するもので、「地域にとって望ましい地域旅客サービスの姿を明らかにする」、いわば地域公共交通のマスタープランであり、近年の少子高齢化などにより地域公共交通の維持が困難になっていることなど、社会経済情勢の変化に対応していくため計画を策定し、持続可能な地域旅客サービスを目指すものとなっております。

続きまして3ページ目をご覧ください。法で定める記載事項についてです。左側に法定の記載事項を示しておりますが、今回の計画では右側に表示しましたように、計画区域につきましては「鎌倉市全域」、計画期間につきましては「令和8年度から令和12年度まで」の5箇年の計画を予定しております。また、「①基本的な方針」とありますが、こちらにつきましては、課題の抽出などを行い次回以降に協議いただくことを考えております。

続きまして4ページ目をご覧ください。こちらは、計画策定の体系を示したものです。地域公共交通のあるべき姿を実現するため、地域の課題を抽出しまして、こちらを踏まえた上で「基本方針」を設定し、「評価指標」、「具体的な施策」の検討を行い、最終的には対策の「実施主体」なども明記した上で計画に落とし込んでいくといったものとなっております。2ヵ年での策定を予定しておりますが、令和6年度は、「地域の課題抽出」を行いながら「基本方針の整理」まで行う予定としております。

続きまして5ページ目をご覧ください。スケジュールについてです。今年度は、今回の第1回目の協議会を含めまして12月にアンケート等の調査を実施し、全3回の協議会開催を予定しております。予定時期、協議の主な内容としましては記載のとおりとなっております。令和6年度に基本方針の整理をした後、令和7年度、同じく3回の協議会を開催し、パブリックコメントを行いながら計画の具体化を図るといったスケジュールとなっております。

続きまして6ページ目をご覧ください。鎌倉市の交通に関連した上位計画・関連計画を体系的に示した図となっております。本計画は、交通分野の基本的な方針となる「交通マスタープラン」の「公共交通」に関する計画となります。上位計画であります「都市マスタープラン」、関連計画であります「立地適正化計画」や「オムニバスタウン計画」などと整合を図りながら策定していきたいと考えております。

7ページ目をご覧ください。こちらは、本市の「立地適正化計画」の抜粋です。この中では、「拠点への公共交通によるアクセス性向上」、「公共交通の円滑化に向けた道路網整備」の2つの方針が示されているところです。

続きまして8ページ目をご覧ください。「鎌倉市の現状や将来動向等」についてご説明してまいります。

9ページ目をご覧ください。本市の概要についてです。本市は、神奈川県南東部・三浦半島の基部に位置しておりまして、鉄道では羽田空港からは約1時間、成田空港からは約2時間のアクセスとなっております。右下の図では鉄道網を示しておりますが、JRは京浜

東北線、横須賀線、東海道線、湘南新宿ライン、上野東京ラインが走行しているほか、湘南モノレールや江ノ島電鉄も走行しているところです。

10 ページ目をご覧ください。こちらは本市の行政地域の区分を示したもので、鎌倉・腰越・深沢・大船・玉縄の5つの区分となっております。

続きまして11 ページ目、「人口動向」についてです。本市の総人口は、近年では平成22年以降減少傾向にあります。令和22年には「老年人口割合」が約4割まで増加し、「生産年齢人口」は約2割の減少と試算されているところです。

続きまして12 ページ目、将来人口の見通しについてです。平成27年実績と令和22年推計値の比較で、赤系統で着色された部分は人口が増加見込み、青系統の着色部分は人口が減少する見込みの地域を示しております。全市的には減少傾向と大船駅周辺では増加の見込みとなっております。

続きまして13 ページ目、高齢化の見通しについてです。左の地図が平成27年時点の高齢化の実績、右の地図が令和22年の高齢化見込みを示したもので、茶色の着色が高齢化率50%以上の高い地域、青色の着色が高齢化率20%未満の低い地域を示しています。左側の平成27年実績の高齢化率は全市的には30%程度で、右側の令和22年見込みでは、全市的には約40%と高齢化が進展し、40%以上を示す箇所が大船駅周辺以外では多く見られるといった試算となっております。

続きまして14 ページ目をご覧ください。土地利用現況についてです。本市の土地利用は、住宅地を主として形成されております。「商業系土地利用」は各鉄道駅周辺や幹線道路沿道などで、「工業系土地利用」につきましては大船駅より南側の柏尾川の両岸一帯などで形成されております。鎌倉地域では、谷戸の奥深くまで住宅が存在しておりまして、緑地以外の大半の場所では土地利用がなされているといった状況となっております。

続きまして15 ページ目、介護福祉施設についてです。点でプロットしておりますのが介護福祉施設の位置、緑色で囲った範囲が介護福祉施設の徒歩利用圏を示しており、赤や青の着色につきましては将来の老年人口の増減を示しております。介護福祉施設は、市内に分散して立地しており、65歳以上の居住人口の約89%が徒歩利用圏に含まれるといった状況となっております。平成27年から令和22年にかけては、特に大船駅周辺にて赤い着色がありますように、高齢者数が増加する見込みとなっております。

続きまして16 ページ目、医療施設についてです。点でプロットしているのが医療施設で、市内に分散して点在しております。ピンクで囲った部分が病院徒歩圏、青で囲った部分が診療所徒歩圏を示しており、赤や青の着色につきましては将来の老年人口の増減を示しております。居住人口の約74%が診療所からの徒歩利用圏に含まれる状況です。

続きまして17 ページ目、子育て施設についてです。点でプロットしております市内の子育て施設は、市内に分散して立地しており、幼年人口の約82%が徒歩利用圏に含まれる状況です。今後は、地図で水色の地区が多く表示されていますように、幼年人口が概ね横ばい、もしくは減少する見込みとなっております。

続きまして18 ページ目、商業施設についてです。点が商業施設、緑、赤、青で囲った部分が徒歩利用圏を示しております。市内の大規模な商業施設は、大船駅周辺に多く立地し

ております。スーパーマーケットは、大船駅周辺、鎌倉駅周辺及び湘南深沢駅周辺にまわって立地しているほか、七里ガ浜等の丘陵住宅地の中心地にも立地しております。コンビニの立地も含めて、旧鎌倉地域や今泉台など、商業施設が立地していない地域も一部見られます。

次に 19 ページ目、観光客動向についてです。左上のグラフで示しています通り、令和 5 年の延入込観光客数は約 1,200 万人となり、前年度比で約 102.7%、コロナ禍前の 6 割程度まで回復している状況です。右のグラフは全国の「訪日外客数」を示しております。令和 5 年はコロナ禍前の約 8 割の水準まで戻り、今後も増加が見込まれるところです。

次の 20 ページ目をご覧ください。本市がゴールデンウィーク期間中に駅の混雑対策として取り組んでいる「江ノ電鎌倉駅沿線住民等優先入場の社会実験」の事例紹介になります。

この実験は、事前に沿線住民等に対し証明書を発行し、駅構外に乗車待ちの列が生じた時に、駅構内へ優先して入場することができるといったもので、社会実験として実施しているものです。

続きまして 21 ページ目をご覧ください。ここからは、交通を取り巻く全国的な現状について説明してまいります。まずは運転者不足等についてです。左のグラフに示しますようにバスやタクシーの運転者が急速に減少しております。乗務員を募集しても応募が少ないといった状況となっております。さらに 2024 年問題もあり、現行路線の廃止や減便が進みまして、右の円グラフにありますように令和 5 年から 6 年にかけて「減便・廃止」を検討している事業者は約 8 割に上るといった結果もございます。

続きまして 22 ページ目をご覧ください。新技術の進展についてです。国におきましては日本版 MaaS の推進としまして、事業に対し支援が進められている状況であり、自動運転技術においては、技術の進展がみられ、現在はレベル 4 の実現、普及拡大を目標に、各地方公共団体で実証事業が進められているといった状況になっております。

続きまして 23 ページ目をご覧ください。ライフスタイルの変化についてです。コロナの感染拡大を契機に、東京圏を中心にテレワークが定着し、その動向と合わせ後にご紹介しますが、公共交通の輸送人員も減少している状況がございます。右のグラフで示しますように宅配便取扱個数、こちらネット通販の普及に伴い増加している傾向となっております。

続きまして 24 ページ目をご覧ください。ここからは鎌倉市の交通の現状について見てまいります。鎌倉市内では鉄道が JR、江ノ電、湘南モノレールがあるほか、路線バス 3 事業者が運行しており、タクシー事業者は 10 社が運行しております。また、下の図は公共交通の徒歩利用圏を示しており、バス路線において利便性の高い路線のバス停の徒歩利用圏は、鉄道駅の徒歩利用圏と併せて人口の約 83% をカバーしている状況です。その他のバス路線も合わせると、概ね居住人口をカバーしている状況ですが、一部の地域においてはカバーできていないエリアもある状況となっております。

次の 25 ページ目をご覧ください。こちらは鎌倉市オムニバスタウン計画で抽出しています 6 箇所の「交通不便地域」を示しております。4 箇所につきましては、交通事業者の協力によりミニバスなどが導入されておりますが、赤枠で示しています大町地区、二階堂浄明寺地区の 2 地区につきましては、ミニバス等の導入には至っておりません。

続きまして 26 ページ目をご覧ください。交通不便地域の二階堂・浄明寺地区で実施しました「令和 2 年度鎌倉市オンデマンドモビリティ実証実験」の事例紹介となります。実施期間は 24 日間、AI によるオンデマンド方式で運賃は無料として実施したものです。

続きまして、27 ページ目をご覧ください。鉄道の利用状況です。左側のグラフでは、JR の乗車人員は平成 30 年度頃まで増加基調、令和 2 年度にはコロナ禍の影響で大きく減少、令和 3 年度以降回復するも、令和元年度の水準には戻っていない状況です。また、右側のグラフで表示しましたように、江ノ島電鉄や湘南モノレールにつきましても同様の傾向が見られます。

次に 28 ページ目をご覧ください。バスとタクシーの利用状況についてです。江ノ電バスと京浜急行バスの輸送人員についても、鉄道と同様にコロナ禍の影響による減少、令和 3 年度以降に回復するもコロナ禍前の水準には戻っていないといった状況となっております。右のグラフは「タクシーの輸送人員」になります。リーマンショックの平成 20 年以降減少が続いており、乗務員数についても減少傾向となっております。

次に 29 ページ目をご覧ください。都市計画道路についてです。市内の都市計画道路は、現在 26 路線が指定されており、多くの区間で概成済、改良済ですが、一部黄色の線で示します「計画区間」も残されている状況となっております。

次に 30 ページ目をご覧ください。ここからは「人の移動状況」についてパーソントリップ調査の分析データを見てまいります。パーソントリップ調査は、「どのような人が」、「どのような目的で」、「どこからどこへ」、「どのような交通手段で」移動したかを調べるもので、10 年間隔で実施される調査です。

次に 31 ページ目をご覧ください。交通分担率についてです。左のグラフは地域別で代表交通分担率を示しており、地域によって異なる傾向が示されているのが分かります。右のグラフは、周辺自治体と比較したもので、鉄道・バスの公共交通の割合が他都市よりも高い、自転車の割合は逗子市と同様で、平地の多い藤沢市や茅ヶ崎市よりは大きく下回っている状況となっております。

32 ページ目をご覧ください。市内外の人の動きについてです。左側の図は鉄道駅に着目したもので、市内では大船地域と大船駅、鎌倉地域と鎌倉駅の流動が多く、大船駅は横浜市栄区との間の流動が多いのが線の太さで示されております。右の図を見ますと、東京都、横浜市への流動が多く見られ、深沢や腰越では藤沢市への流動が多い状況となっております。

33 ページ目をご覧ください。東海道本線新駅についてです。藤沢市村岡地区に令和 14 年頃に新駅開業と本市では深沢の新しいまちづくりにあわせ、将来的なバス路線網の再編、交通ネットワークの変更が見込まれるところです。

34 ページ目をご覧ください。ここまで「鎌倉市の現状」、「将来動向等」について、「人口」や「土地利用」、「観光」、「公共交通の現状」と今後に触れてまいりましたが、これらを踏まえまして、右側の欄に、今後、鎌倉市地域公共交通計画を策定するのに必要な視点を案として表示しております。これにつきましては、会員の皆様にもご意見を伺い進めたいと考えております。

資料の説明は以上です。ご協議の程よろしくお願いいたします。

【久保田会長】 はい、ありがとうございました。それではただいまご説明いただきました内容につきましてご質問・ご意見等をいただきたいと思いますと思いますが、どなたからでもどの辺でも結構です、いかがでしょうか。あるいは鎌倉でバス、タクシーなど交通事業を担っていただいている皆様から補足的な状況のご説明やご提案などをいただければと思いますがいかがでしょうか。

【中津川会員】 神奈川県交通政策課の中津川です。本質的なところではありませんが、26ページの「過去の市の取り組み」では、交通不便地域でまだ解消が図られてないと25ページで紹介されていた二階堂・浄明寺地区で実証実験を行ったということの記載がありますが、これは実証実験が終わっていて現状は導入されていないということだと思います。実験の結果、利用者が少なかったからそのままになっているかどうか、その辺がもし分かったら教えていただきたいです。

【久保田会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 ご質問ありがとうございます。こちらにつきましては、資料の通り令和3年の1月に実施をしております。当時、420名ほどにご利用いただいております。これは無料というところもあつての数字なのかもしれませんが、実際この地域に本格運行するには、やはり当然皆様あれば便利というのは共通の認識だと思いますが、運行する上での維持費や地域の協力、そういったものがないと中々本格運行には移行できないというのが当時のマーケットを含めた結論となっております。実際この地域の現状につきましては、このような新交通的なものは導入していませんが、地域の社会福祉法人の方が地域貢献の一環として週の火曜日と金曜日の午後、1日3便、二階堂や浄明寺地区といった地域の方々を無料で送迎をいただいています。本格的な実施ということではありませんが、運行はさせていただいているところです。

【久保田会長】 はい。ありがとうございます。他はございますでしょうか。

【阿由葉会員】 江ノ島電鉄鉄道部の阿由葉でございます。補足になりますが資料の20ページをお開きください。参考として「オーバーツーリズムに対します市の取り組み」ということで鎌倉市の沿線住民の優先入場についてのご説明がございましたが、以前はこちらの資料にもあります通り、鎌倉市役所の交差点に至るまでご利用のお客様が長蛇の列を作っていたというところですが、コロナ禍を終え、近年では実験の継続はあるものの、今年度に関しましては特に「徒歩移動の推奨」というものも非常にあったということ、またマスメディアの方で鎌倉の混雑を取り上げられたことが非常に多かったということで、実験はしつづも行列には至っていなかったといった背景がございます。また鉄道の輸送人員につ

きましても、コロナ禍を境に減少がみられていましたが、大体通勤・通学のお客様1割がコロナ以前より少なくなっているというところで、ほぼこれが横ばいに今後していくのではないかというところの予測は立てております。やはり新しい働き方、色んな環境が整う中で定期のお客様、地元のお客様の回復がコロナ前には至っていないというような状況が見られております。

【久保田会長】 貴重な情報をいただきましてありがとうございました。他いかがでしょうか。お願いします。

【吉田会員】 JR 東日本の吉田と申します。33 ページのところ、34 ページの下段のところにも書いていただいておりますが、村岡新駅の関係になります。先週の交通マスタープランの会議の方でも言わせていただきましたが、この新駅計画として、工事も9月に着手しまして、現地にも仮囲いとかできて資材も置かれた状況になってきており、これから目立った工事が進んでくる状況になってくるのかと思っております。新駅ができますと、ものすごいインパクトがあるといいますか、骨格が変わるような事業だと思いますので、是非この二次交通を、ここに書いていただいておりますが、しっかりと考えなければいけないかなと思います。今のところ、私が聞いている限りでは、まだこの辺の二次交通の検討のことはこれからだと伺っていますが、せっかくできる駅を有効に使っていただく、また地域の方に役立つものとしていただくためにも、二次交通についてはしっかりと検討していただきたいと思っておりますし、また一方で、二次交通の検討をどのようになされていくのか、この会議の中でなされていくのか、また別途の機会でなされていくのか、この駅は藤沢市にありますので藤沢市との連携も必要だと思いますけれども、そのあたりの進め方等、もし今お考えがありましたら説明いただければと思います。よろしくお願いします。

【久保田会長】 はい。いかがでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 ご質問ありがとうございます。この村岡新駅につきましては、こちらに書いてあるとおり、令和14年の開業予定をしております。併せて鎌倉市におきましても隣接する深沢で新しいまちづくりを進めており、本日資料にも記載させていただきましたように、将来的なバス路線の再編やそれに合わせた交通ネットワーク変更は当然必要だと思っております。今回の「地域公共交通計画」につきましては、目標年次が概ね5年というところでまとめていただくところではありますが、その先を見据えたところにつきましても、今後当然議論の中で色々ご意見いただきながら、将来の方向性というところにつきまして、少しというか、しっかりと書いていきたいと思っております。

【久保田会長】 はい、ということのようです。よろしいですか。是非、大事な話ですのでよろしくお願いします。その他どうでしょうか。それではお願いします。

【八島会員】 神奈川県労働組合の八島と申します。よろしくお願いします。鎌倉市の基本的なこの交通にあたる政策という中で、今見させていただきましたが、結局鎌倉市は現状で駐車違反も含めた中での道路渋滞、白ナンバー、この前テレビでやっていましたけれども、そのようなものも含めた中で少し前に行き過ぎではないか、私は鎌倉市の方に、今どのような対策をされているかということを感じるところです。今日、警察の方も来られているということで、例えば鎌倉駅西口のロータリーも車の駐車ができない、停車もできないというところを全く見ていただけない。労働者側からみると見ていただけないということで、中々バスが運行時刻に間に合わないために、無駄なアクセルを踏んで交通事故が起きるのではないかとというくらいの切羽詰まった道路環境に今の鎌倉市はなっています。その辺も踏まえて、先に進むということでの未来の鎌倉市ということもよく分かりますが、今一度現状を見直して、今までやってきたことに対してどのような形で行って来て、今こういう形になったということを私の方からお聞きしたいと思っていますところでございます。以上です。

【久保田会長】 具体的にどのあたりでしょうか。

【八島会員】 鉄道等ではなく、やはりバス関係の道路関係も含めた中での今まで鎌倉市の取り組みも含めた中で、私も現場で働いていたことがある中では、鎌倉市の重点ということではなく、交通関係の取締りがありすぎてないと感じています。その辺をどう鎌倉市や警察の方がやっていただけているのか、お話をお聞きしたいと思います。

【久保田会長】 例えばバス停付近に路上駐車があるのではないかと、そのようなことをご指摘になっているということでしょうか。

【八島会員】 基本的にバスがあるからこういうことを次やろうではなく、バスが時間通りに走れているのかということとか、そこに何の問題が起きるのかということに対しての問題。例えば先ほども言った白タクというのも鎌倉市や箱根等もありますし、その辺は公共交通に乗っていただけない、逆にそういうものでグルグル回っていることもある中で、先に進むのも良いですが、現状やはりそういうところを見て、やることやってという形でやっていただきたいなと思います。

【久保田会長】 以前からの問題でいうと、観光バスがお客さんを乗せたり降ろしたりを路上でしてしまうと、バスなり乗用車が全然動けないとかそういうようなことでしょうか。

【八島会員】 そうです。

【久保田会長】 そうですね、というような現状等のご指摘だと認識しました。

【八島会員】 それで大丈夫です。

【久保田会長】 分かりました。今のご指摘も確かに公共交通が動けない問題の一つとして認識していくことにしたいと思います。ありがとうございました。その他どうでしょうか。

私から一つだけいいでしょうか。2ページを見ていただきまして、右側に「地域旅客運送サービス」の一覧のような写真がある訳ですけども、ここに「自家用有償旅客運送」とか「福祉輸送、スクールバス、色んな企業や病院とかへの送迎サービスなど」そのようなものも場所によっては地域の足の確保に使えるものは使っていこうといった話が各地で検討されていますけれども、鎌倉の現状を先ずお伺いしたいのは、先ほど課長から説明がありました、ボランティアの方が不便地域で定期的にボランティアサービスとしてやっていただいているという話がありましたけれども、その他市内で輸送があるのかないのか、福祉輸送がどうなっているのか、その辺の状況について分かる範囲で教えていただければと思います。

【事務局（大江担当課長）】 現状でそういった福祉車両を利用した送迎を行っているところにつきましては、先ほど話をしました二階堂・浄明寺地区あとは関谷の方で、そちらでもそういった運行はあります。ただ、それらにつきましては地域貢献ということで無料で運行していただいているところでもありますので、持続可能なという視点でいきますと、しっかりとした地域の足というものについてはこの地域公共交通の中でご議論いただいて考えていきたいと思っております。

【久保田会長】 ありがとうございます。鎌倉の地形を考えるとどうしてもこういう不便地域が存在し、小規模に沢山あるということを考えると何か考えなければいけない。この協議会の2年間の最大のテーマの一つではないかと思しますので、是非これから皆さんと議論していきたいと思えます。ありがとうございました。

その他ございますか。どんな点でも結構です。公共交通にかかわる話であればどんな点でも結構ですし、特に34ページの現状、視点の案ということで、こういう認識でよいかどうか、これについてもご意見いただきたいと思います。

【八島会員】 私、鎌倉市以外に他の行政にも携わらせていただいておりますが、高齢者の方の健康促進も含めた中で、昼間、家に閉じこもっているのではなくて、市の方に出てきていただいて、お買い物をしていただくということも含めて、そういう風にすれば病院も健康になって行かなくなる。そういうことも踏まえた中で、今他の市町村も取り組んでいる中では、昼間の敬老パスといった形で、一部鎌倉市の方で例えば補助していただいて、それを住民の方に買っていただき、それで公共交通に乗っていただき、鎌倉市内でお買い物していただくと、公共交通があると経済が回るってということもある中で、その辺の鎌倉市の促進ということで高齢者の方にやることもあるのかと考えています。

【久保田会長】 ありがとうございます。非常に良い例をいただきましたのでこれを今後検討していきたいと思います。ありがとうございました。
お願いします。

【阿由葉会員】 江ノ島電鉄の阿由葉でございます。資料 31 ページ、今お話にもありましたけれど自転車ですが、鎌倉市が起伏の激しい地形であるということで自転車の普及が鎌倉市とお隣の逗子市で低く、比較的平坦な近隣の市、茅ヶ崎市・藤沢市の割合が多いというお話がありました。資料 34 ページの方で自転車の件が書かれているところもありますが、鎌倉市の特に二階堂・浄明寺、私も一時住んでいた経験もありますが、非常に道幅が狭く、急坂が連続するといった住宅地が比較的小規模に切通しのところを挟んで点在しているというところが一つの鎌倉市東側の特徴かと思っています。江ノ島電鉄ではシェアサイクルを現在行っており、この地域の足として自転車の取り扱い、考え方を適宜考えていければと思っています。当然、電動アシスト付き自転車や道路交通法に則った完全な電動モビリティということもある中で、先ほど八島会員からも話がありましたが、高齢者の健康促進という観点からも自転車の価値も非常に重要になっていくかと思えますし、それを利用しやすいステーション・ポートの設置も市として考えていただけるというところも含めてご議論いただければと感じたところです。

【久保田会長】 ありがとうございます。また非常に新しいよい提案をいただいたと思いますので、これについて事務局にお尋ねしますが、今のようなシェアサイクルなり新しいモビリティをどこまでこの会議の対象とするか、その辺りとしてのお考えがあれば教えていただけますか。

【事務局（大江担当課長）】 地域公共交通というところがベースとなりますが、地域の方の足という部分につきましては、シェアサイクル等につきましても検討していければと思っています。

【久保田会長】 ありがとうございます。是非少し幅広に議論ができるとよいと思います。いわゆる電動キックボードも今二輪だと危ないが、三輪とか四輪も出てきていますので高齢者の方も乗れるようになりつつあるような気がします。そういう少し先のことも見ながら議論していきたいと思います。その他ありますか。お願いします。

【河野会員】 鎌倉市社会福祉協議会の河野と申します。福祉の観点から、資料 13 ページの「鎌倉市の概況（高齢化の見通し）」という資料を拝見し、現状から令和 22 年になったとき、この鎌倉の地図が赤くなるのかと高齢化の進行に驚いたところですが、鎌倉というと高齢者が多いというところで、つまり一人暮らしの方も増えているということもあります。先ほど介護予防というところの話もありましたけれど、やはり家に閉じこもっていることによって結果的に健康を害するところもありますので、交通手段の利便性を高めるということは福祉の観点から必要なことではないかと思っています。そこで、私は交通系のこ

とが全然分からず言うと、タクシーの乗り合いとかそういうことができると一人で負担して駅まで買い物に出るという負担感が、少しでも乗り合いとかすることによって軽減できるのではないかと、そういうこともあるのと、近所の人と一緒に出掛けると、道中、車に乗っている間の会話とか、そのようなことも福祉的な部分でもメリットがあるのではないかと思いますので、業界の方の採算が担保された上ですが、乗り合いや効率性の部分の面での検討ができると良いかと思っています。

【久保田会長】 ありがとうございます。既に色々なところで例はあり、友達同士で乗り合うということは今でもあることなのですが、他人同士をシステムの上手くつなぎ、駅までまとめて送るといったシステムも色々なところで開発されているようですので、これが鎌倉で使えるかどうかは別ですが、少し視野に入れておきたいと思います。ありがとうございました。

他にも手を挙げられた人がいらっしゃいましたね。それではお願いします。

【小川会員】 湘南モノレールの小川と申します。教えていただきたいというか確認になりますが、6ページ目のところで、「鎌倉市都市マスタープラン」や「鎌倉市交通マスタープラン」とかいくつかありますが、この中で先週会議があった「交通マスタープラン」のところと今この会議の「公共交通計画」はデジタルで切り分けるものではないが、主にどのようなところを扱うのか、どこに主眼を置くのか、どんな連携の仕方をするのかそのあたりイメージを持ちたいということが一点目です。

二点目は、32ページ目に他のエリアとの交通の連携のような、どういうふうに繋がっているのか、絵があって分かりやすいと見ていたが、当然人やモノというのは市境とかは気にせず移動するものですので、我々が考えていく範囲というものはどこまで広げていくのかというところの基本的なスタンスがもしあればお聞きしたい。

あともう一点、以前話にもあったかと思いますが、ロードプライシングのような話題はここで扱うのか、どこで話しをしていくのか、もし現時点で何か方針があれば教えていただければと思います。よろしくお願いします。

【久保田会長】 ありがとうございます。三点いただきました、いかがでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 まず6ページの上位計画との関連につきましては、「鎌倉市総合計画」の下に「鎌倉市都市マスタープラン」があり、都市マスタープランの交通の部分を担うものが「鎌倉市交通マスタープラン」になります。さらにこの「鎌倉市交通マスタープラン」の中の地域公共交通という視点の計画が本日この協議会で策定を目指していただきます「地域公共交通計画」になります。

一方で「鎌倉市立地適正化計画」というのも「交通マスタープラン」、「都市マスタープラン」に関連するものですが、こちらについてはコンパクトプラスネットワークということ視点を置いた計画になっており、そのネットワークの部分をこの「地域公共交通計画」

が担うというのが全体の建付けとなっております。次に取り扱いとしては「交通マスタープラン」については広域な道路とか少し広い視点を持ちながら鎌倉市内の将来の基本的な方針を示すような大きな範囲の計画になってきます。一方で「地域公共交通」につきましては、体系図を4ページに示させていただいておりますが、今年度は問題点や課題を洗い出して、それを踏まえて基本方針を作り、その基本方針の中から、目標や指標、最終的には一番右のところの施策を作る、実行計画的なところを含んでの計画となっておりますので今回の「地域公共交通計画」につきましては実行性を見据えた計画策定というものとなっております。

適用の範囲というところにつきましては、本日の資料の3ページ目のところがございます。「地域公共交通」につきましては、法律の中で色々なものを示すように書き込みがあり、その中でも「計画区域」につきましては鎌倉市全域ということで、基本的には市内を対象にしたものとなっております。今回、市内外の人の動きということで32ページに色々と示させていただいておりますが、「基本的な計画の取りまとめ」というところについては鎌倉市内で何ができるのか、というような視点の取りまとめになっていくものと思っております。

最後の「ロードプライシング」につきましては、これは交通需要管理施策ということで、「交通マスタープラン」の方で少し整理していきたいと思っており、地域公共交通の実効性というところを担保する当計画中では、議論の方は少し慎重になるものなのかと思っております。

【久保田会長】 よろしいでしょうか。ありがとうございました。その他ありますか。

【八島会員】 八島でございます。21ページの「交通を取り巻く現状（運転士不足等）」のところにに関して、実際に私の勤めているところもそうですが、やはり毎年のように定年者が出て、応募をしても入ってこないということで現状鎌倉市においてもそうだと思いますが、路線の減便・廃止ということで、これから公共交通をいかに維持・発展させて鎌倉市の施策に流していくかということもありますが、現状運転士不足を解決しなければこの先の考えで出ているのが立ち行かなくなると思います。その辺の部分では是非事業者側と鎌倉市の方で一度議論していただければと思っております。

【久保田会長】 ありがとうございます。これは本当に深刻で各地域の皆さん非常に重大な問題として認識していただいていると思いますけれども、この場でどこまで議論ができるかちょっと私自身まだ迷っているところがありますけれども、全員がこの問題を共有して進めていきたいと思っております。ありがとうございました。

3 協議事項（鎌倉市地域公共交通計画策定に係る協議）

(3)について（資料3-3の説明について）

【久保田会長】 他によろしいですか。本日はもう一つ議題がありましてアンケート調査に

ついでご説明いただいた上で、また今の資料をまた聞いていただければと思います。先の資料についてご説明いただきますでしょうか。

【事務局（小川課長補佐）】 資料3-3をご覧ください。ページでは35ページ目になります。「アンケート調査等について」ということで、この計画策定に関連して実施する調査についてご説明いたします。

36ページ目をご覧ください。公共交通の利用実態、ニーズ把握、それから計画に記載する基本方針や目標を検討するためにこれから調査を実施致します。調査の項目につきましてはその下に記載しております「公共交通に関する市民アンケート調査」が一点、それから「公共交通利用者調査」が一点、「交通事業者ヒアリング調査」の以上三点になります。右上に記載している「交通に関する市民アンケート調査（交通マスタープランにおける検討）」もあり、そちらとも連携を図っていくということで考えております。

続きまして37ページ目をご覧ください。最初に申し上げました「市民アンケート調査」の内容となります。「市民の日常生活におけるバスを中心とした公共交通の利用区間、頻度、利用実態、状況、課題意識等を調査する、把握する」といったことを目的としております。下の表の部分で左側に記載した部分、サンプル数は2,000、実施時期は12月頃で考えております。右側に記載しております「交通マスタープラン」の別の調査につきましても、同じく2,000サンプル、12月頃に実施ということで考えておりますのでそちらのデータも活用していきたいと考えております。

具体的なアンケートの内容につきましては38ページ目をご覧ください。ここに記載しております4問については、「交通マスタープラン」と同じ聞き方にしておきたいと考えております。「ご自身について」ということで問1は「個人属性」、それから問2として「自動車・自転車」の利用状況、それから問3として「最寄り駅・バス停」について、それから問4として「利用頻度」といったことで、回答者のバス区間の把握とか、あとは公共交通の需要算定などに活用していくことを考えております。こちら先週の「交通マスタープラン」の検討委員会の中でも、質問を少し追加してはどうかというご意見が出ておりますので、こちらの方で追加があれば今回の公共交通のアンケートについても追加していきたいと考えておりますので、ご承知おきいただければと思います。

続きまして39ページ目をご覧ください。2番として、「普段のバス利用について」を伺ってまいります。「バスの満足度・重要度」、「バスの維持・拡充のための方策」、「公共交通の維持に向けてできること」、「公共交通の利用促進のために必要なこと」、「自動車が利用できない場合の移動手段の変化」。こちら計画の基本方針、目標といったものに反映させていきたいと考えております。あと最後の部分で「自由意見」をいただくと言った形で考えております。

続きまして40ページ目をご覧ください。こちらは「公共交通利用者調査」ということで、「市内4停留所」として、鎌倉駅東口と西口の鎌倉市役所前、それから大船駅東口と大船駅西口でバスの利用者に対してアンケート調査を12月頃、平日、休日各1回予定しております。

具体的な質問内容につきましては 41 ページ目をご覧ください。一番上に「個人属性」、それから「当日のバスの利用状況」、「公共交通の満足度」、「バスを利用するための条件、重要だと考える施策」について、こういった内容を伺いながら計画の基本方針や目標といったものに反映させていきたいと考えております。

続きまして 42 ページ目をご覧ください。「交通事業者ヒアリング調査」、こちらは市内で運行する路線バスの事業者様にヒアリング調査ということを考えております。「公共交通の利用実態、バスの遅延状況、今後の交通ネットワークの変化への対応意向等を把握するため行う」といったものとなっております。主な設問といたしましては、表の一番下「公共交通の利用実態」、「バスの遅延の把握」、「今後の運行継続に向けた課題」、「サービス水準維持に向けて行政に期待すること」、「今後の新規路線、乗入れの意向等の把握」等となっております。アンケート調査につきましては、別途参考資料 1、参考資料 2 の方でアンケート調査票を添付してございますので併せてご覧いただければと思います。説明は以上です。

【久保田会長】 はい、ありがとうございました。これから議論のために必要なアンケート調査あるいはヒアリング調査のご説明でした。何かご質問やご提案やご意見ありましたら伺いたいと思います。いかがでしょうか。

【小川会員】 湘南モノレールの小川と申します。今アンケートの質問を色々見ていく中で、バスの利用者であるとか「バスのどこを利用しますか」とかそういった設問が結構あり、また事業者についてもバス事業者にヒアリングをしていくというのがあり、一つ課題となっているポイントがあるわけですが、例えば 31 ページの「交通分担率」を見ると、右側のグラフで見ると鎌倉市のバスの分担率が 6.1%ということになっていて、それ以外の自転車・自動車・徒歩そして鉄道を使われている方にとっての課題であるとか、といったものはどんな形で吸い上げていかれるのか。それともこれはバスに限った吸い上げなのか。そのあたり何かもし考え方とかあれば少し教えていただきたい。

【久保田会長】 いかがでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 質問ありがとうございます。今回の調査につきましては大きく「市民アンケート」、これは無作為抽出で市民の方をお願いするもの、それとバスを待っている方を対象にしながら実態の声を聞くといったもの、あとは交通事業者への調査となっております。今回「市民アンケート」につきましては参考資料 1 をご覧いただきますと、こちらについては例えば問 3 を見ていただきますと「お住まいから最も近い鉄道・バス」をお聞きしながら、そこまでの移動時間とか、負担とかそのようなことをこのアンケートの中で広く資料として抽出していきたいと思っているところです。ただ一方で確かに言われるように「利用者アンケート」というところについては、バスを対象にしたものとなっておりますが、これは交通不便地域といった点を視野に入れた中では、バス停からの距離

とか、そういった利用者の声は直接聞かないと中々捉えきれないと思っており、そういう視点もあってバスについては個別利用者を対象とした調査をさせていただきたいと考えております。

【久保田会長】　ということでよろしいですか。ご質問で他の交通手段についておそらく 37 ページを見ると「交通マスタープラン」の方のアンケートで、各手段別の質問もあるようなので、こちらでカバーしていただけたと思います。そういうことでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】　そのとおりです。

【久保田会長】　ありがとうございます。その他どうでしょうか。お願いします。

【佐藤会員】　神奈川中央交通運輸計画部の佐藤と申します。いくつか質問がございます。今回バスの乗り方等をアンケートの方で聞かれていますと思いますが、その中でどのように調べているか、経路検索であったり、乗りたいバスを HP で調べているのか、乗り換え検索で調べているのか、そこに行くまでにスマホで調べているのかとか、家のパソコンで調べているのか、その辺も聞いていただいた方が手段を選ぶ際にこういったところを使っているのかっていうのを把握できるのかなと思うのがまず一点です。

それに紐づいてスマホの保有率と一緒に聞いていただけることによって、今後の AI デマンドであったり、発展することを考えていただくと様々な施策を考える中でスマホを使えるか使えないかの一つの判断材料になるのかなと思うので、そこも併せて聞いていただいた方がよいのかなと思うのが一点ございます。

もう一点が問 6 になります。こちらの「既存バス路線の維持や拡充（サービス向上）を進めていくために望ましいと思う方法についてお答えください。」といったところで記述していただいていると思うのですが、この表記のみだと、これをやると路線を維持できるみたいな、これをやることによって路線を維持できるのではないかと、今バス事業者が抱えている「運転手不足」を理解する危機感とちょっと温度差があるかなというところで、もう少しキツイ言い方というわけではないですが、「バス運転手不足」、「2024 年問題」も含めた中で、労働力が不足していく中で、どうやって維持していくかっていうところをもう少し強くアンケートの中でもお伝えをしていった方がよいのかなというところが一つ思ったところでございます。

あと同じ 6 ページの大和市の事例がございますが、こちらの中で車両運転手とか民間で確保しても全てが民間任せみたいになっては結構大変であり、これをやるにしても地元主体でやっているのかハードルが高いですけれども、そこの中に行政がしっかり入っていくことによって、少しでもハードルを下げる工夫はありますというのはもう少し見せた方がよいのかなというところの三点がありました。

【久保田会長】 ありがとうございます。市から何かございますか。

【事務局（大江担当課長）】 ご意見ありがとうございます。乗り換え検索というのは「市民アンケート」の中にそういった検索をする場合にはどういったものを利用して検索しているのかどうかというところでしょうか。

【佐藤会員】 そうです。

【事務局（大江担当課長）】 その点については、一度紙面上の都合もございますので少し検討させていただきたいと思います。また、「スマホの保有率」、「大和市の事例のところの見え方」というところもご意見いただいておりますので、そこについても少し工夫をさせていただきたいと思います。

【久保田会長】 ご検討していただくということでよろしいでしょうか。

【佐藤会員】 はい。

【久保田会長】 ありがとうございます。その他いかがでしょうか。アンケートだけでなく前半のところでも結構です。どうぞ。

【阿由葉会員】 ご回答の中にありましたアンケートを検討していきたいというところですが、次回の協議会で既に「調査結果報告」というところが予定に入っていますが、どういったところでアンケートの設問の決定というのを見ていくのかというところをお聞かせいただきたいと思います。

【久保田会長】 お願いします。

【事務局（大江担当課長）】 ありがとうございます。アンケート実施につきましては予定通り12月に実施をしたいと思っておりますので、大変申し訳ございませんが、我々の方で案を作成したものを会長の方にご確認をいただいて確定をさせていただければと思っております。

【阿由葉会員】 はい。

【久保田会長】 そういうことでよろしいでしょうか。はいどうぞ。

【服部会員】 先ほど小川会員からのご質問を受けましてですけれども、やはりアンケート

自体はちょっとバス寄りにならざるを得ないのかと認識はしております。ただ一方でやはり鉄道事業者の方でも色々聞きたい項目があるのかとっております。今日この場でというよりもまだ少しアンケート調査実施まで時間がありますので、事務局で少し何日か意見をもらうような期間を設けていただいて、その上で会長と少しご相談させていただいて、いただいた意見で、聞く必要はないといったこともあまりないかと思いますので、紙面の都合もございませけれども一週間程度くらいで少し調査項目について意見があれば事務局の方にご連絡いただければ良いのかと所管の部長として思っています。

【久保田会長】 ありがとうございます。スケジュールを見ると12月1日から調査開始とのことなので、印刷のスケジュール等もありそうですけれどもどうでしょうか。そのような時間とっていただけそうでしょうか。

【服部会員】 今確認したところ、12月1日でスタートするならば今日、明日中ということですが、例えばそれを一週間くらいずらして一週間遅らせてスタートするのであればという状況のようです。鉄道事業者の方で一週間もあればよろしいのであれば、アンケート期間をずらしてでもこれは重要な話かと思いますので延ばした方がよいのかと思います。

【久保田会長】 ありがとうございます。ということでよろしいでしょうか。それでは、何日までにご意見をいただくといったことについて、時間を取りますので事務局でご相談いただいて、その間また皆様のご意見をいただいておりますので、ちょっとスケジュールの再確定をお願いします。

その間に他の点でも結構ですので、ご意見などいただければと思いますがいかがでしょうか。お願いします。

【小川会員】 湘南モノレールの小川と申します。先ほど冒頭で自己紹介のところで申し上げましたが、みちのりホールディングスというバスを中心とするグループ会社でございまして、先ほどから何度も話題に出ている「運転手さんがいない・足りない」という問題は我々も非常に苦慮している課題であります。そういった中で色々な新しい考え方とか交通モードとかが色々な場所で研究されたりとか、ダイナミックグループみたいな形でスマホですと登録するみたいな話もありますけれども、そのような運転士不足に対応していく方法があったり、新しい研究だとか実証実験とか色々行われているかなど、そういったものをこういった我々が計画を作る中で「これを織り込んでいく」とか若しくは「これを参考にしろ」とかそれを調べたりしなければなりません、そのあたりについてはどのような形でそういった情報を集めていくことを考えられているのか。専門家の方も入っているの、その方のお力をお借りするのか、その他に何か方針があれば教えていただければと思います。

【久保田会長】 いかがでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 本日、鎌倉市の動向とそれを取り巻く社会的な傾向についてご説明をさせていただいております。今後議論を進めていく中では、色んな課題が見えていく中ではそれに応じた資料の提供は必要であると思っております。それにつきましては会長とご相談いただく点もちろんございますが、会員の皆様からも事例などご提供いただけると我々もそれをとらえながら、それに応じた資料作成もできるかと思しますので、先ずは我々で色々と検討してまいります。会員の皆様からのご提案、ご意見をいただければと思っております。

【久保田会長】 是非よろしくお願い致します。私も知っている限りの情報を提供させていただきます。

スケジュールについて協議が整ったようですのでお願いします。

【事務局（小川課長補佐）】 それでは恐れ入りますが、週明け 25 日中くらいでご意見いただければ 26 日に整えまして、27 日に会長に時間をいただいて調整させていただき、そこで確定させていただければと考えてございます。会長、大丈夫でしょうか。

【久保田会長】 何とかしましょう。大丈夫です。

【事務局（小川課長補佐）】 アンケートのスタートは 12 月 8 日から 27 日までの期間でやりたいと思いますのでよろしくお願いします。

【久保田会長】 ありがとうございます。非常に皆さん貴重なご意見をいただきましたのでスケジュールを変えて内容をさらに深めたいと思いますので、25 日までにご意見をいただければと思います。方法はメールとか電話とか色々ありますけれどもいかがでしょうか。

【事務局（小川課長補佐）】 電子メールでいただけると助かります。

【久保田会長】 電子メールでいただけるとありがたいということですのでお願いします。それでは改めまして、全体を通してどなたでも結構ですけれどもご意見ありますか。

【八島会員】 アンケートのところですけど、「鎌倉市在住の 15 歳」というのは、高校 1 年生から取りたいのか中学生から取りたいのか、それとも 13 歳はだめなのかというのが分からないのでお聞きしたいです。

【事務局（大江担当課長）】 今回の調査の目的としましては「公共交通を利用する方」とい

う視点で考えております。やはり中学校までは基本的には地元の中学校に通われる方が多いかと思っておりますので、アンケートの対象としましては「高校生以上」ということで今想定しているところです。

【久保田会長】 ありがとうございます。小嶋副会長お願いします。

【小嶋副会長】 アンケートのことについて幾つかありまして、最初のアンケートの1ページ目で「ご自身について」を先に聞いており、先にお聞きする方法もあると思いますが、自分のプライベートなことを聞かれて身構えてしまうということもあるかと思っておりますので、アンケート本体の方の中身を聞いてから最後にご自身のことについて聞くという方法もあるかと思っております。そちらはやはり最初に聞いた方が良いということがあれば教えていただきたいです。

【久保田会長】 参考資料2は後ろになっています。

【小嶋副会長】 参考資料1の方についてです。

また一点、4ページの問4で「交通手段別の利用頻度について」聞いていますが、選択肢の枠を見て、そこからそれぞれの交通手段の欄で選択肢番号を回答するというこの聞き方は、回答者にとって比較的回答が難しいかと思いました。5ページの方の「それぞれの満足度と重要度」の聞き方のような欄の作り方の方がもしかしたら回答しやすいのではないのでしょうか。5ページのパターンも作っていただいて、どちらの方が良いのかっていうのを少しご検討いただければなと思いました。

もう一点ありまして、5ページの方で、運賃自体については満足度・重要度の方で聞いてないのですが、運賃のことはどうしようもないからわざと聞かないのかとも思ったのですが、6ページや7ページの方には運賃の話が多く出てきていまして、5ページの「重要度・満足度」の方では運賃については聞かないという理由があるのか抜けているのかどちらなのでしょう。

最後にもう一点、7ページですが「今後、公共交通の利用を促進するために必要となる条件について教えてください。」という設問なのですが、選択肢を見ていきますと最後の方に「自動車の維持費の負担が困難となる」、その次が「加齢に伴い安全に運転できないと判断する」という選択肢で、公共交通の利用を促進するために必要な条件とは言えない選択肢の書き方になっているので、変更をご検討いただければと思います。以上です。

【久保田会長】 小嶋先生は意識調査の専門家なので、色々アンケート調査の組み方について気になったと思いますので、せっかく修正する時間ができましたので少し検討していただきながら完成させていただければと思います。

他にございますでしょうか。よろしいですか。

それではアンケート調査につきましては先ほどの様に皆様にご協力いただくことになり

ましたけれど改めましてよろしくお願いいたします。更にこのヒアリング調査もバス会社
にお願いすることになると思いますので、その節はどうぞよろしくお願いいたします。

4 その他

【久保田会長】 最後「その他」ということで、事務局よろしくお願いいたします。

【事務局（大江担当課長）】 本日はご協議いただきありがとうございました。今回の会議につ
きましては、色々ご意見いただいておりますので、その意見を踏まえましてアンケート
につきましては修正させていただきたいと思っております。

あとは、今回二点ご連絡がございます。次回の鎌倉市地域公共交通活性化協議会の開催
日程でございますが、概ね令和7年1月末から2月上旬頃にかけての開催を見込んでおり
ます。市民アンケートのとりまとめ状況などを見ながら改めまして日程の方は調整させて
いただければと思っております。

また、本日の会議資料につきましては、誤字等ございましたら修正等を踏まえて近日中
に公開をさせていただきまして、議事録につきましては、会員の皆様のご確認頂いたのち
に公開をさせていただきたいと思っております。以上となります。

【久保田会長】 ありがとうございます。ということでまた来年早々お願いいたします。
会員の皆様から、その他に関わるような内容はございますでしょうか。

【阿由葉会員】 はい。

【久保田会長】 どうぞお願いします。

【阿由葉会員】 これはサラリーマンの皆さんに関係してくる話かと思いますが、資料の一
つに「委任状」の方が入っており、こちらを会社の経理部門に話をさせていただく関係で、
報酬は1回あたりいくらをご予定されていますでしょうか。経理部門に必要となりますの
で。

【事務局（大江担当課長、）】 今回のこの協議会の出席につきましては、会長におかれまし
ては12,000円、その他の会員の皆様につきましては1回10,000円を報償費としてお支払
いさせていただきます。

【阿由葉会員】 ありがとうございます。

【久保田会長】 ありがとうございます。

5 閉会

【久保田会長】 その他よろしいでしょうか。ありがとうございました。非常に今日も活発にご意見いただきまして次回以降楽しみにしております。では、本日の第1回協議会はこれで閉じたいと思います。ありがとうございました。

【会員】 ありがとうございました。

以 上

第2回 鎌倉市地域公共交通活性化協議会

- 資料3－1 調査結果報告
- 資料3－2 現状からみた課題の抽出
- 資料3－3 地域公共交通の将来像など

計画策定スケジュール



地域公共交通計画の構成（案）

章	表題	記載内容
第1章 計画の概要	計画の目的	第1回協議会資料で整理済、適宜時点更新
	計画区域	
	計画期間	
	上位計画・関連計画の整理、計画の位置づけ	
第2章 鎌倉市の現状	鎌倉市の概況	
	人口動態	
	土地利用・施設立地	
	観光動向	
	人の動き	P T 調査結果、R 5 年調査結果
	新たな開発の動き	深沢地区、村岡新駅等
	道路特性	都市計画道路
第3章 鎌倉市の公共交通特性	地域公共交通の概要	第1回協議会資料で整理済、適宜時点更新
	鉄道、バス、タクシーの現状	
	地域の取組	福祉の取組等
	公共交通に対する意識	R 6 年調査結果 等
	公共交通における課題	R 6 年調査結果、上位関連計画等
第4章 地域公共交通の基本方針 ※今回(第2回)及び次回(第3回) 協議会で議論	地域公共交通の将来像	地域の公共交通の将来像・基本方針の共有
	基本方針	課題ごとの対応の方向性の整理
	計画目標	
第5章 地域公共交通の実施施策 ※R 7 年度に検討	実施施策の考え方	基本方針、対応の方向性、短期中長期の施策
	各公共交通機関の役割と方向性の整理	鉄道・バス・タクシーの役割の整理
	実施施策のスケジュール	施策別のスケジュール
	実施施策	実施主体、目的、事業の紹介
	数値目標の設定と進捗管理	

本日の協議内容

第2回協議会（R7年2月5日（本日））

- （1）調査結果報告
各種調査結果を踏まえた鎌倉市の地域公共交通に関する課題の報告
- （2）現状からみた課題の抽出
 - －① 鎌倉市の現状と問題
 - －② 鎌倉市の上位・関連計画における地域公共交通の問題
 - －③ 現状からみた課題の抽出結果
- （3）地域公共交通の将来像など
鎌倉市の地域公共交通の将来像と基本方針（案）及び目標（案）についての意見交換

【協議事項】

鎌倉市の地域公共交通の課題や地域公共交通の基本方針（案）及び目標（案）についての協議
 ※特に、各種調査の追加的な分析視点について過不足ないか、課題として考えるべき追加要素がないか等

第3回協議会（R7年3月（予定））

- （1）調査結果最終報告
第2回協議会の意見を踏まえた追加集計結果報告
- （2）地域公共交通の課題・基本方針
地域公共交通の課題・基本方針の追加整理結果
- （3）課題を踏まえた地域公共交通の方針、目標
地域公共交通の基本方針、目標について協議

【協議事項】

追加分析結果を踏まえた、地域公共交通の将来像を実現するための計画の方針・目標について協議
 ※想定される施策イメージとともに協議

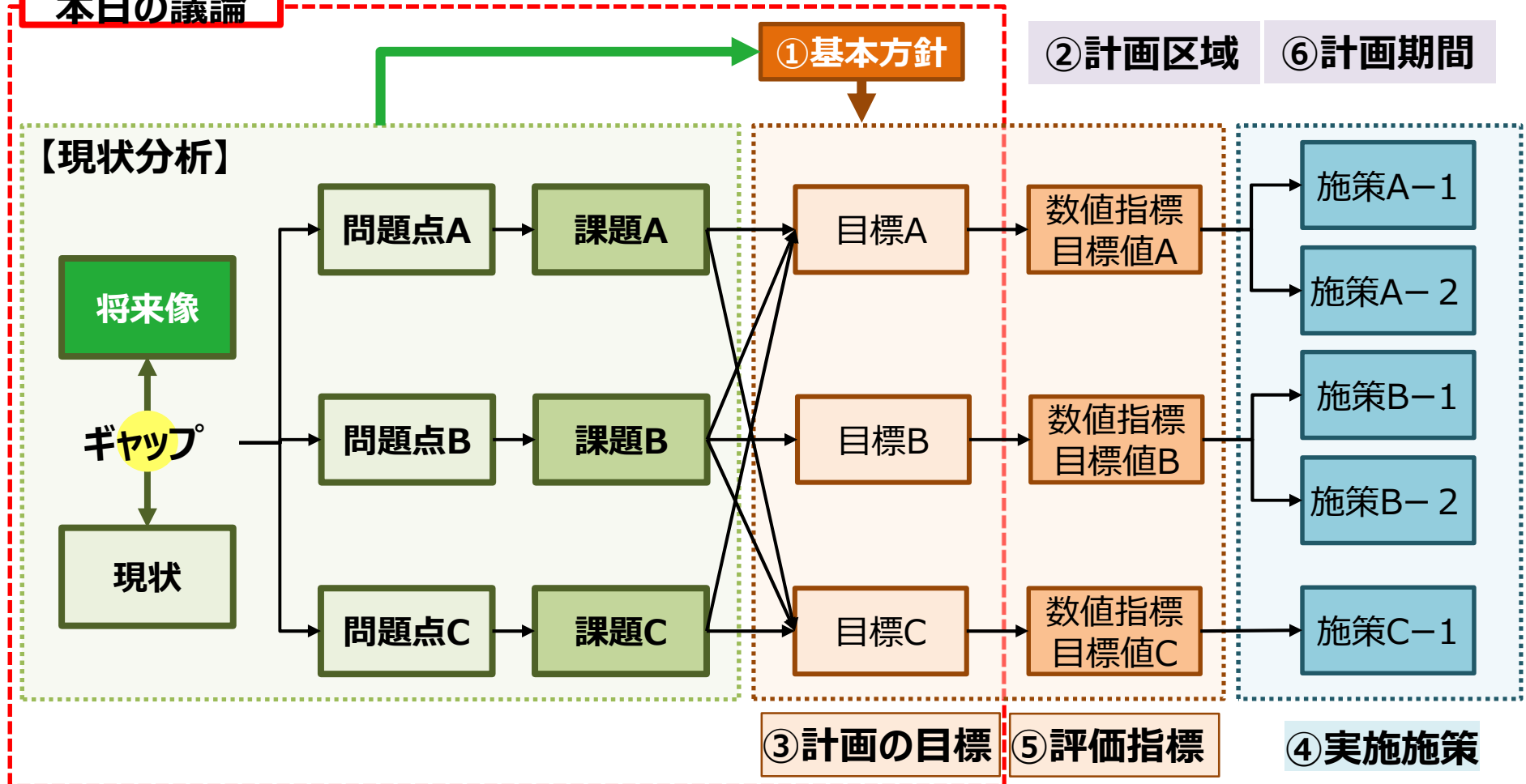
前回（第1回）協議会での意見と対応

ご意見	回答・対応
● 鎌倉市地域公共交通計画策定について	
今バスがあるから次何をやろうではなく、バスの定時性や安全性など、何が問題としてあるかを整理した上で取り組みを進めるべきでないか。	事業者ヒアリングにおいて運行の実態把握を行い、今後の分析や計画策定の中で検討 →事業者ヒアリング結果参照
高齢者の健康促進について、他の市町村も取り組んでいるように、敬老パスに対して、費用の一部を市が補助することで、公共交通を利用し、市内で買い物をすることにより、公共交通だけでなく経済もまわるようになる。そのような取組を市として行うこともあり得るのではないか。	調査結果や事業者ヒアリング等を踏まえ、施策案として引き続き検討 →事業者ヒアリング結果参照
これからの公共交通をいかに維持・発展させ、鎌倉市の施策を進めていくということもあるが、現状運転士不足を解決しなければこの先の考えているものが立ち行かなくなる。	事業者ヒアリングにおいて人手不足の実態を行い、今後の分析や計画策定の中で検討 →事業者ヒアリング結果参照
● アンケート調査について	
バスの利用区間等をどのように調べているか。経路検索であったり、H P であったり、スマートフォンや家のパソコンで調べているなどを調査することで、手段選択の際の方法を把握できるかと思う。	アンケート集計結果にて紹介 →市民アンケート調査結果参照
スマートフォンの保有率を把握することで、今後のAIデマンドであったり、様々な施策を考える中でスマートフォンの活用という観点で、一つの判断材料になると思う。	

地域公共交通計画の記載事項（計画の法定記載事項）

- ・令和6年度（2024年度）は、市内の公共交通における課題抽出を行いながら基本方針の整理を行う。
- ・本日は、地域の現状を踏まえた将来像、基本方針（案）及び目標（案）について意見交換を行う。

本日の議論

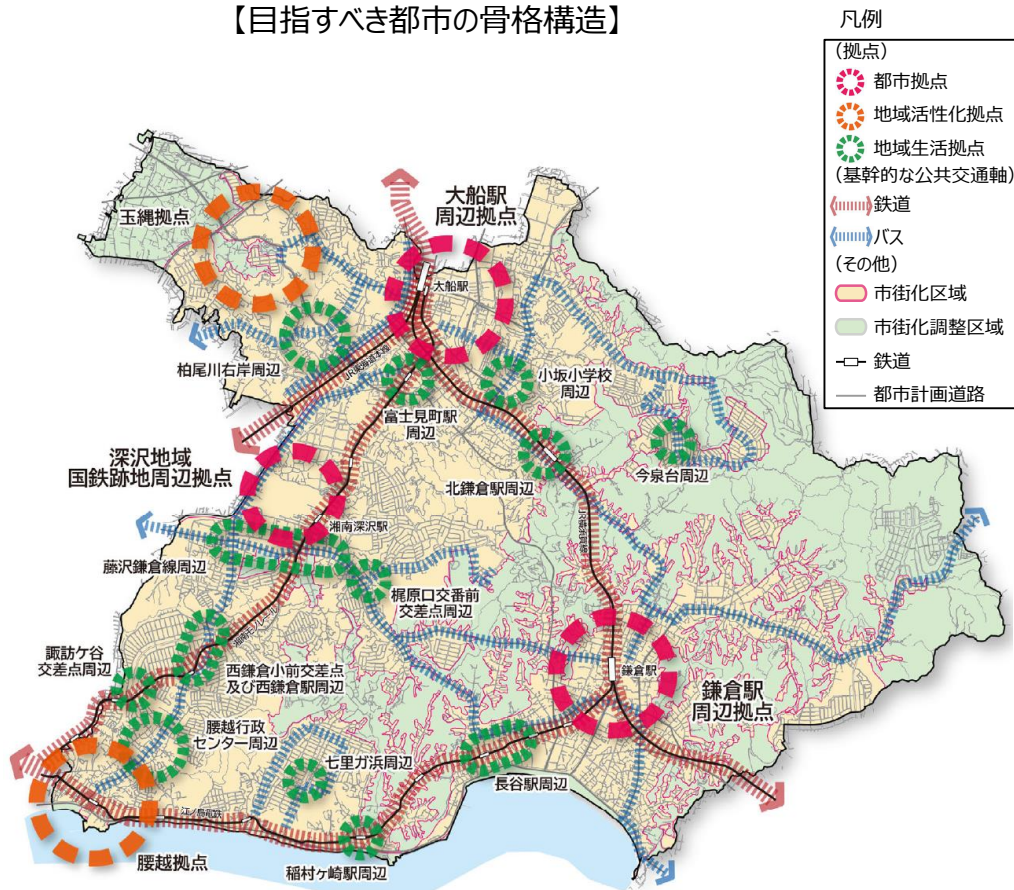


鎌倉市の地域公共交通の将来像の考え方(鎌倉市立地適正化計画)

・鎌倉市の地域公共交通の将来像について、「鎌倉市立地適正化計画(令和4年(2022年)3月)」に基づき設定することとする。

※なお、地域公共交通計画の上位計画となる鎌倉市交通マスタープランについて、令和8年(2026年)3月の改定を目指して現在検討中であることから、最終的にはそれらの検討状況と連携しながら設定することとする。

【目指すべき都市の骨格構造】



【立地適正化計画における基幹的な公共交通軸の設定の考え方】

〈鉄道〉

・市内にある5路線は、主要な各拠点間を結ぶ移動手段となっていることから、市内の全路線を「基幹的な公共交通軸」に位置付け、鉄道事業者と協議・連携のもと、サービス水準の確保に努める。

〈バス〉

・3民間バス事業者によって、鉄道路線を補完して、市街化区域内を概ねカバーするように運行

・現状で運行本数が比較的多い路線については、大半を「基幹的な公共交通軸」に位置付け、既存路線の維持について、バス事業者と協議・連携を図る。

・運行本数が多くない路線についても、高齢者等をはじめとして、市民の身近な移動手段として機能しているため、『地域生活拠点』へ繋がる路線や、『都市拠点』での拠点形成と併せたアクセス性向上の必要がある路線等は「基幹的な公共交通軸」に位置付け、バス事業者と協議・連携のもと、サービス水準の維持に努める。

・今後のさらなる高齢者数の増加や交通不便地域の解消等にも対応して、その他の既存路線のサービス水準についても、バス事業者と連携・調整を図る。



I . 調査結果報告

1. 調査の概要
2. 公共交通に関する市民アンケート調査結果
3. 公共交通利用者聴き取り調査結果
4. 交通事業者ヒアリング調査結果
5. 調査結果のまとめ

1.調査の概要

・鎌倉市の公共交通の利用実態やニーズの把握、課題の抽出のため、以下の各種調査を行った。

公共交通に関する市民アンケート調査

対象：鎌倉市民

目的：市民の公共交通の利用実態、満足度、市民が主体となる移動手段の確保施策に対する参画意向の把握 等

交通に関する市民アンケート調査 (交通マスタープランにおける検討)

対象：鎌倉市民

目的：市民の移動状況（移動目的別の行先、移動手段、時間等）の把握 等

公共交通利用者聴き取り調査

対象：鎌倉市内を運行するバスの利用者

目的：市民アンケート調査では把握できない、市外からの来訪者を含めたバス利用者の移動実態の把握 等

交通事業者ヒアリング調査

対象：鎌倉市内のバス事業者

目的：公共交通の利用実態、今後の運行継続に向けた課題、サービス水準維持に向けて行政に期待すること、今後の新規路線、乗入れの意向の把握 等

調査結果を踏まえ、計画の基本方針や目標の設定に反映

2.公共交通に関する市民アンケート調査結果

(1) 調査の目的

- ・市民に対してアンケート調査を行い、市民の日常生活における、バスを中心とした公共交通の利用区間や頻度等の利用実態及び現状の課題認識等を把握する。
- ・同時期に検討を行う交通マスタープランのアンケート調査と個人属性の把握やバスの利用頻度について整合を図ることで、より多くのサンプルを獲得を目指す。

※両アンケートの調査対象は重複しないように対象者抽出を行った。

(2) 実施概要

	地域公共交通	交通マスタープラン（参考）
調査対象	鎌倉市在住の15歳から85歳未満の市民（住民基本台帳から無作為抽出）	
配布人数	2,000人	2,000人
回答者数	983人（49.2%）	880人（44.0%）
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6日（金）～12月27日（金）投函締切	
その他	無記名調査であり、結果はすべて統計的に処理	
主な設問	・個人属性（性年齢、居住地、世帯構成、免許・自動車・自転車の保有） ・バスの利用区間 ・鎌倉市内のバスの満足度と重要度 ・既存バス路線の維持や拡充方策 ・自動車の利用を控えるための条件 ・自家用車が利用できない場合の公共交通の利用頻度の変化	・個人属性（性年齢、居住地、世帯構成、免許・自動車・自転車の保有） ・バスの利用区間 ・目的（通勤通学、買い物、通院等）別の頻度、行先、手段、時間帯等 ・目的別の移動のしやすさ ・市内の交通問題の深刻さ、重要度

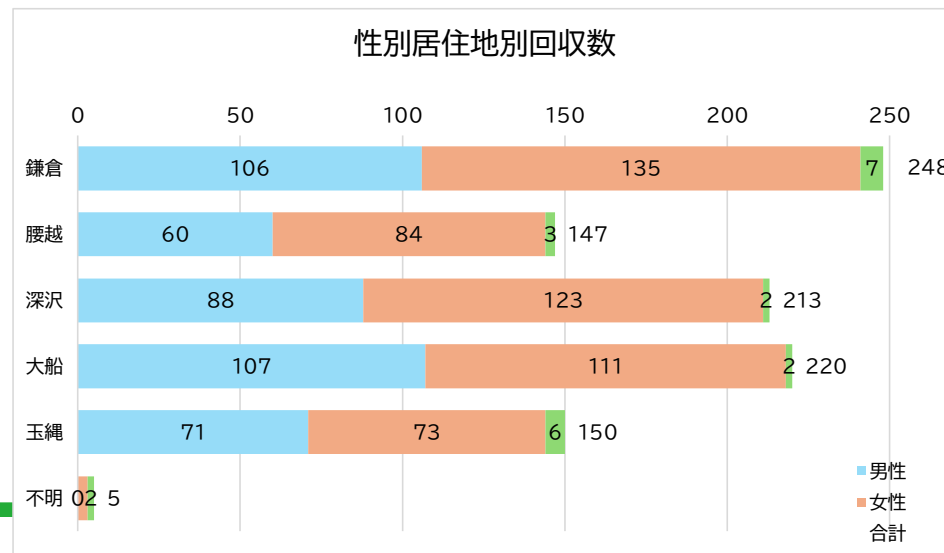
(3) 回収状況

- ・市内全域から983件の回答
- ・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

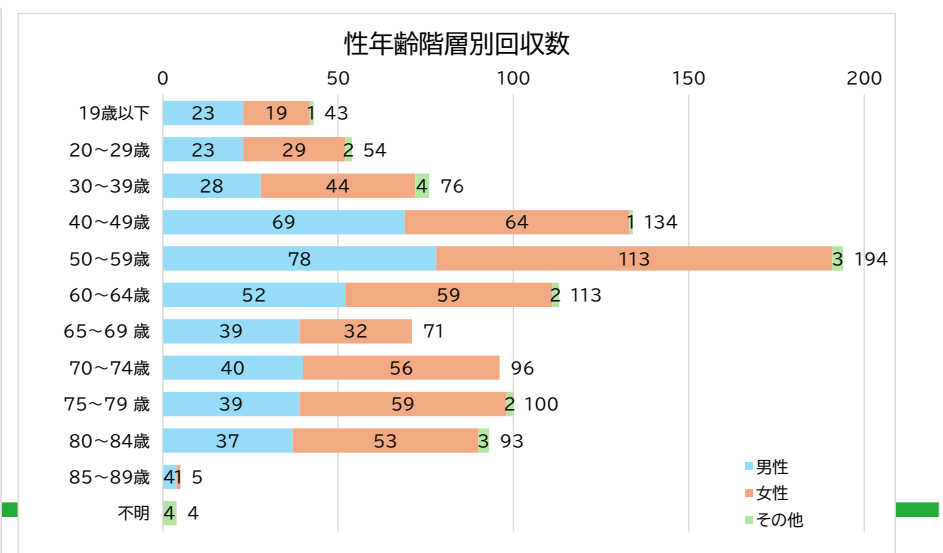
居住地	男性	女性	その他	合計
鎌倉				
十二所	3	2	0	5
浄明寺	9	15	1	25
二階堂	10	8	0	18
西御門	2	3	0	5
雪ノ下	6	6	1	13
扇ガ谷	3	8	0	11
小町	3	7	0	10
大町	11	16	0	27
材木座	12	18	0	30
由比ガ浜	12	19	1	32
御成町	3	3	0	6
笹目町	4	4	0	8
佐助	1	5	1	7
長谷	9	8	1	18
坂ノ下	2	3	0	5
極楽寺	4	2	1	7
稲村ガ崎	12	8	1	21
腰越	19	27	1	47
津	9	10	0	19
西鎌倉	11	9	1	21
七里ガ浜東	8	17	0	25
津西	9	14	1	24
七里ガ浜	4	7	0	11
深沢				
堀原	16	21	0	37
寺分	12	13	0	25
山崎	9	16	0	25
上町屋	9	9	0	18
手広	8	18	1	27
笛田	17	31	0	48
常盤	6	11	0	17
鎌倉山	11	4	1	16
山ノ内	12	6	0	18
台(1丁目を除く)	29	25	2	56
小袋谷	9	10	0	19
大船	17	22	0	39
高野	4	2	0	6
岩瀬	24	22	0	46
今泉	7	5	0	12
今泉台	5	19	0	24
台(1丁目)	4	4	0	8
岡本	25	20	2	47
玉縄	15	19	1	35
植木	10	14	2	26
城廻	9	12	1	22
関谷	8	4	0	12
不明	0	3	2	5
合計	432	529	22	983

	男性	女性	その他	合計	構成比	実構成比
19歳以下	23	19	1	43	4.4%	5.4%
20～29歳	23	29	2	54		
30～39歳	28	44	4	76		
40～49歳	69	64	1	134	58.1%	61.0%
50～59歳	78	113	3	194		
60～64歳	52	59	2	113		
65～69歳	39	32	0	71		
70～74歳	40	56	0	96	37.1%	33.6%
75～79歳	39	59	2	100		
80～84歳	37	53	3	93		
85～89歳	4	1	0	5		
不明	0	0	4	4	0.4%	0.0%
合計	432	529	22	983	100.0%	100.0%

※実構成比は2024年12月末時点の年齢別人口から算出



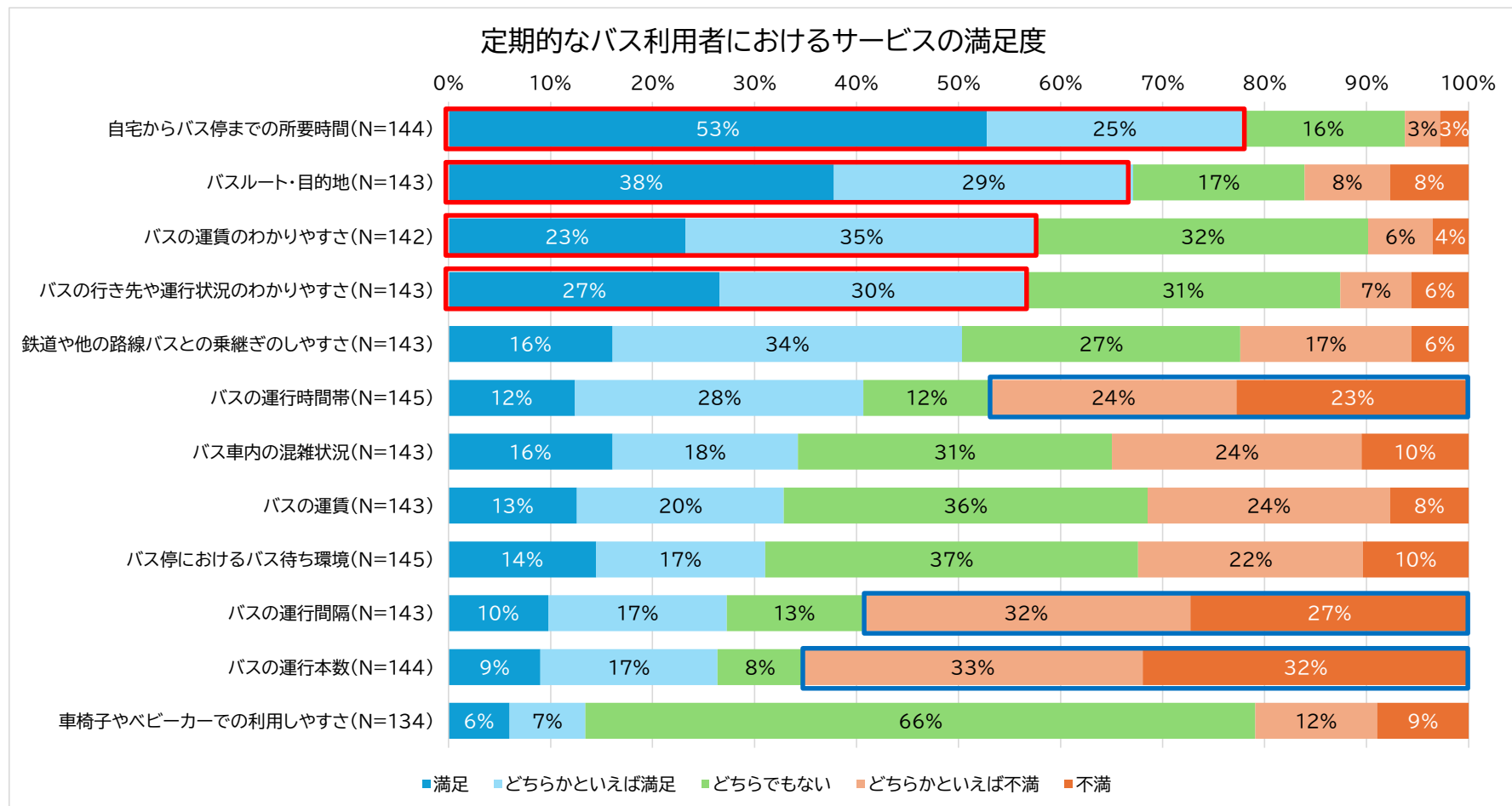
設問：問1性別、お住まい



設問：問1年代、性別

(4) -① バスサービスの満足度

- 定期的なバス利用者において、“自宅からバス停までの所要時間”、“バスのルート・目的地”、“バスの行き先や運行状況のわかりやすさ”、“バスの運賃のわかりやすさ”の満足度が高い傾向
- 一方で“運行時間帯”や“運行間隔”、“運行本数”は不満が大きい傾向



設問：問6利用頻度、問7満足度

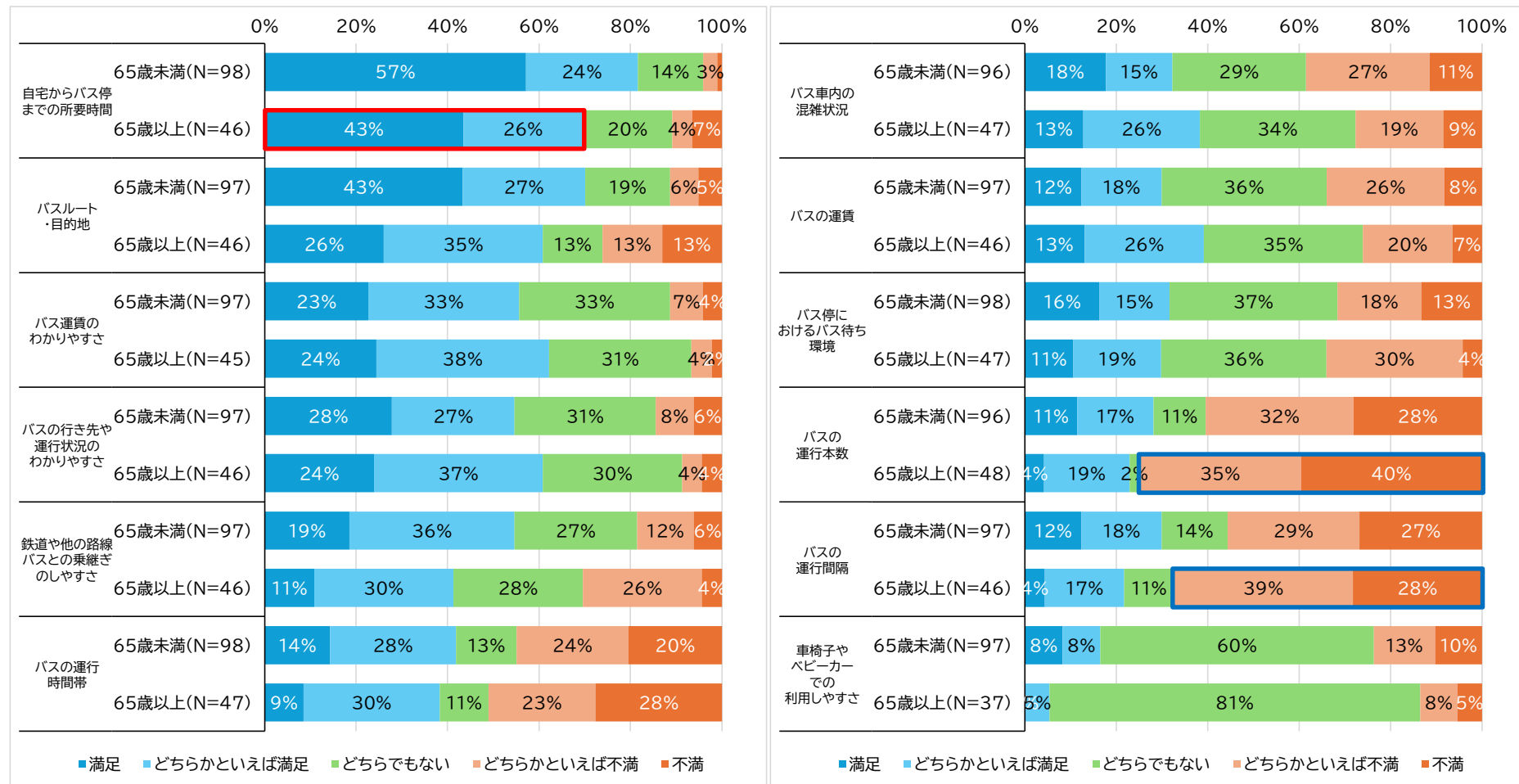
※平日3日以上利用している方を“定期的なバス利用者”、それ以外を“非定期的なバス利用者”として集計

※無回答は除外して集計

(4) -② 年齢階層別のバスサービスの満足度

- ・定期的なバス利用者において、“自宅からバス停までの所要時間”は、65歳以上においても約 7 割が満足
- ・“バスの運行間隔”や“運行本数”については、65歳以上で約 7 割が不満

年齢階層別バスサービスへの満足度(定期的なバス利用者)



設問：問1年代、問6利用頻度、問7満足度

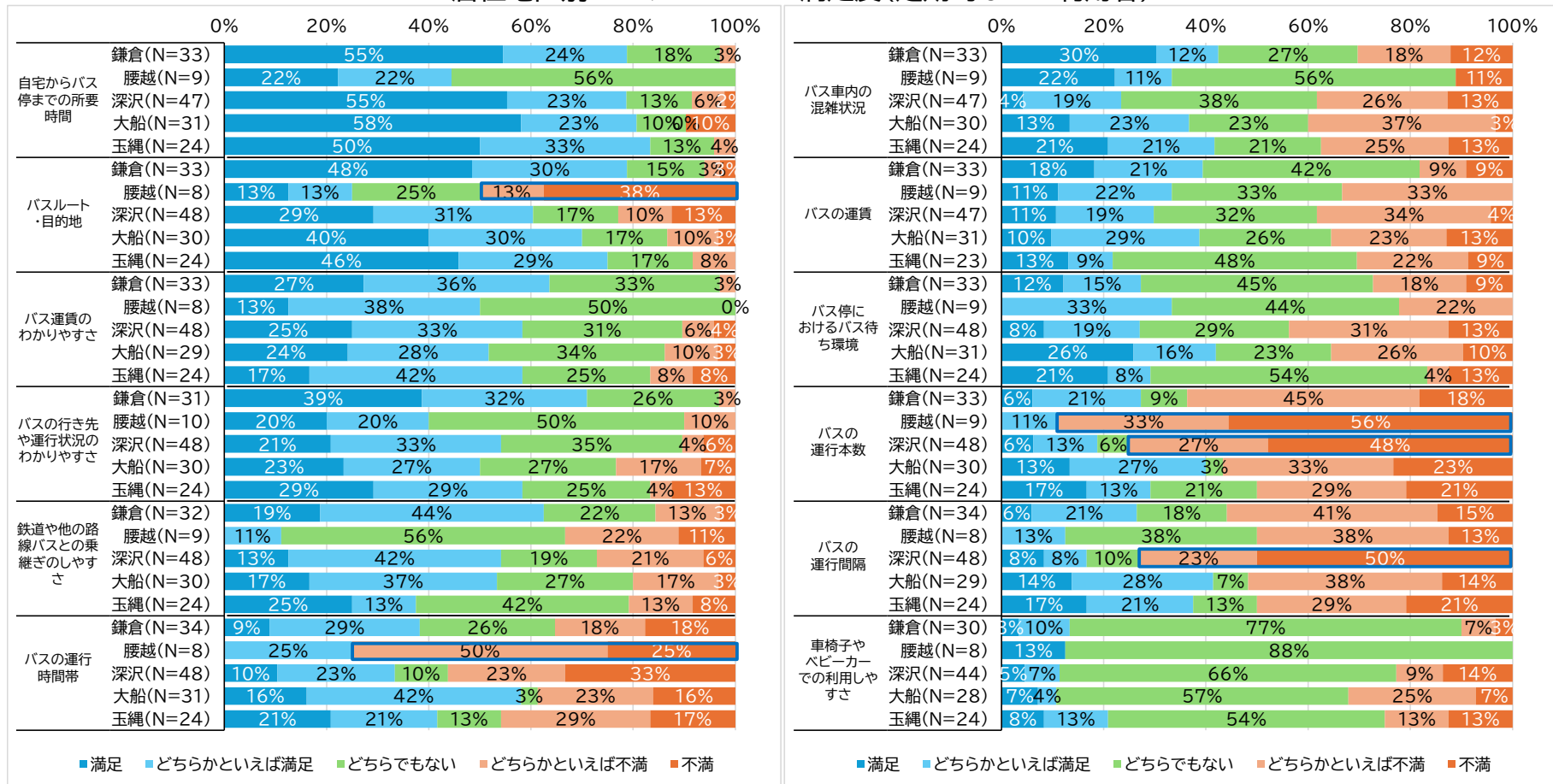
※平日3日以上利用している方を“定期的なバス利用者”、それ以外を“非定期的なバス利用者”として集計

※無回答は除外して集計

(4) -③ 居住地区別のバスサービスの満足度

- ・定期的なバス利用者において、腰越地域の不満の割合が、“バスルート・目的地”では約 5 割、“運行時間帯”については約 7 割と高い傾向
- ・“バスの運行本数”は腰越で約 9 割、深沢地域で約 8 割、“運行間隔”は深沢地域で約 7 割が不満

居住地区別バスサービスへの満足度(定期的なバス利用者)



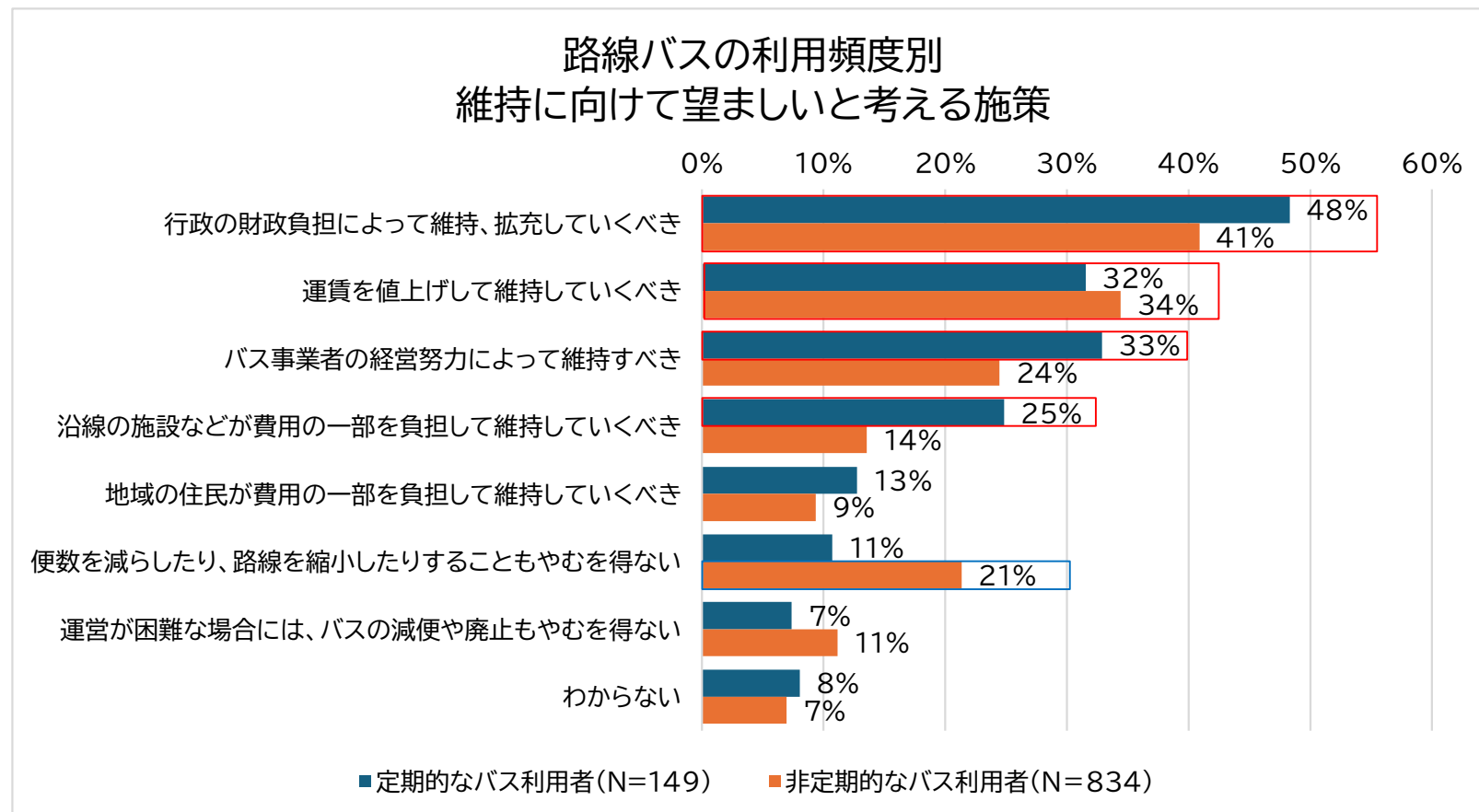
設問：問1お住まい、問6利用頻度、問7満足度

※平日3日以上利用している方を“定期的なバス利用者”、それ以外を“非定期的なバス利用者”として集計

※無回答は除外して集計

(5) -① 望ましいと考える路線バスの維持方策

- ・維持方策について、全体の3割以上が“運賃値上げ”、4割以上が“行政の財政負担”と回答
- ・定期的なバス利用者は、“バス事業者の経営努力”や“沿線の施設による費用負担”の回答が非利用者とは比べ高い傾向
- ・非定期的なバス利用者は、“減便や縮小”と回答した割合が利用者とは比べて比較的高い傾向



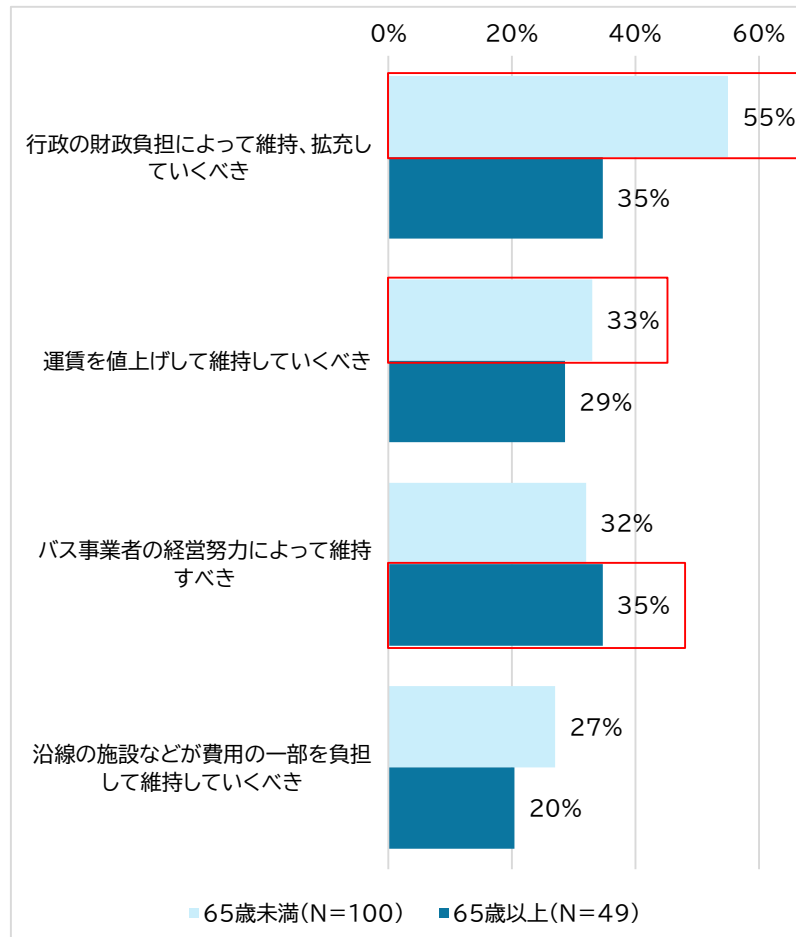
設問：問6利用頻度、問8維持方策

※平日3日以上利用している方を“定期的なバス利用者”、それ以外を“非定期的なバス利用者”として集計

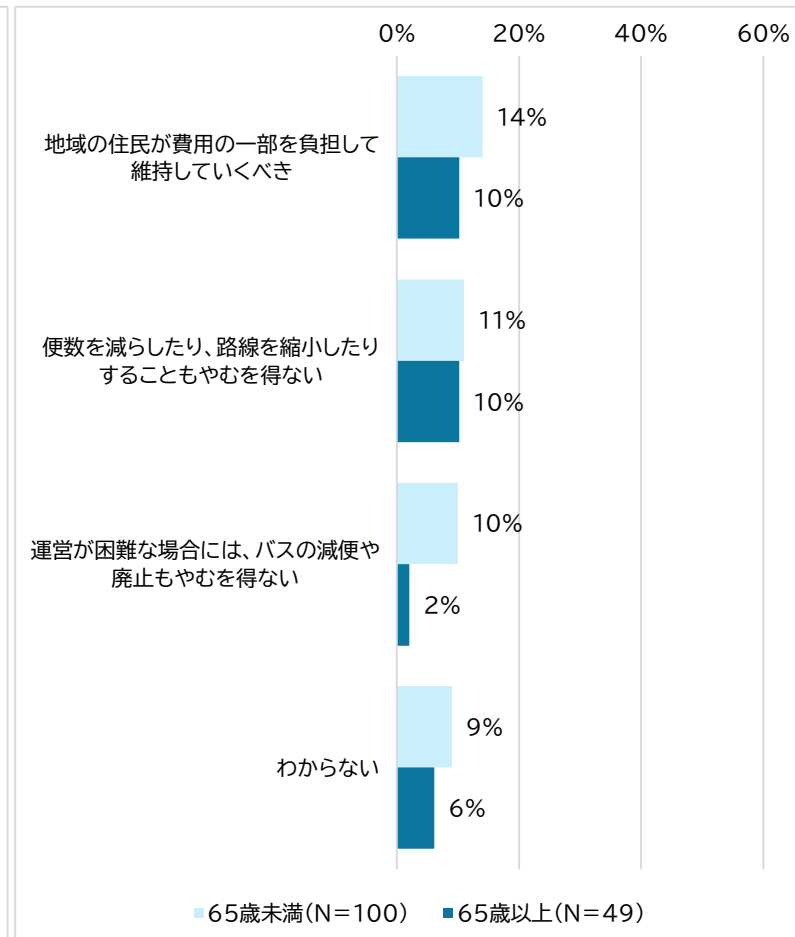
(5) -② 年齢階層別の望ましいと考える路線バスの維持方策

- ・65歳未満の方は、“行政の財政負担”や“運賃値上げ”が多い傾向
- ・65歳以上の方は、“事業者の経営努力”の回答が多い傾向

年齢階層別望ましいと考える維持方策(定期的なバス利用者)



※非定期的なバス利用者の回答は参考資料1参照



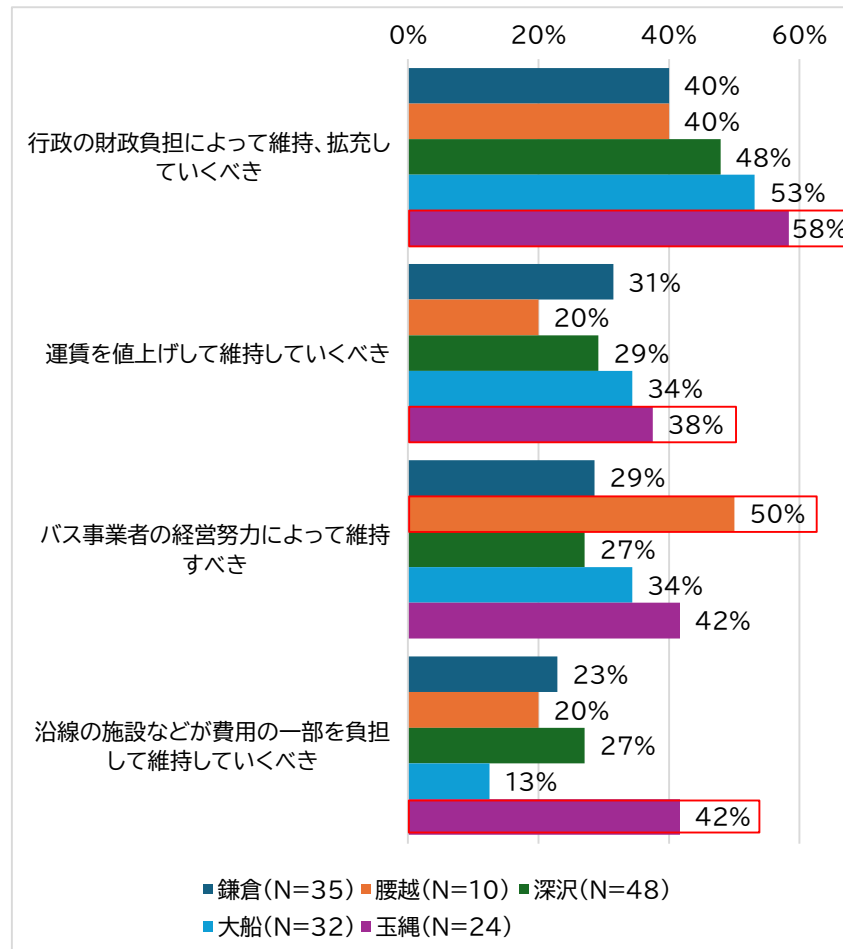
設問：問1年代、問6利用頻度、問8維持方策

※平日3日以上利用している方を“定期的なバス利用者”、それ以外を“非定期的なバス利用者”として集計

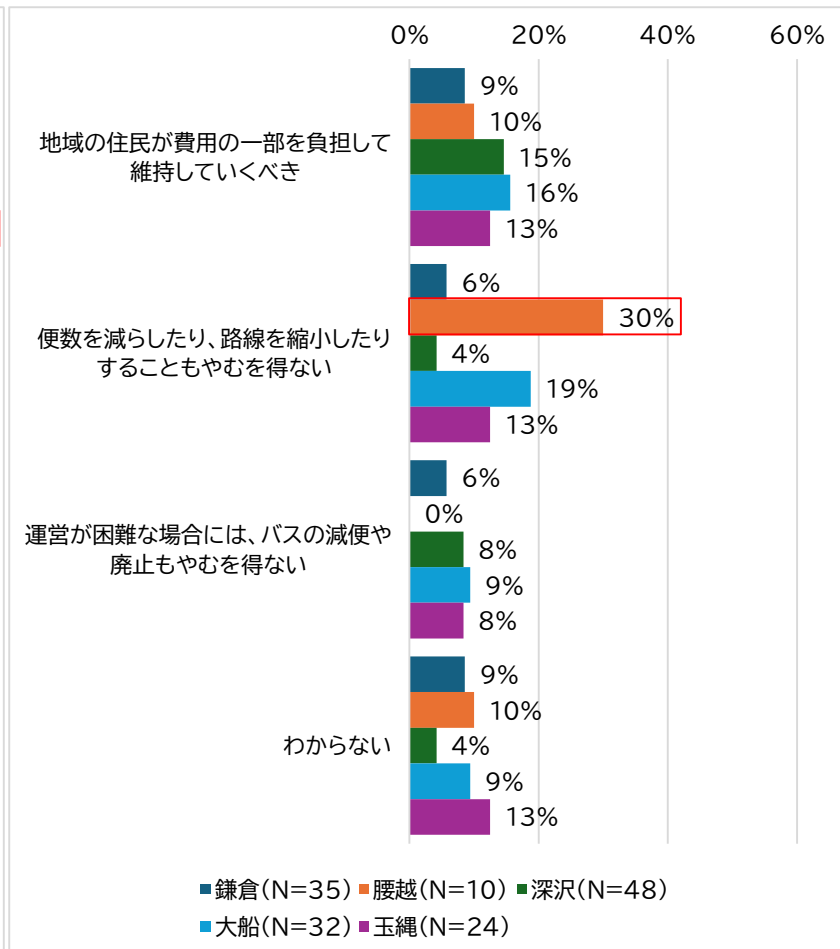
(5) -③ 地区別の望ましいと考える路線バスの維持方策

- ・腰越地域は、“事業者の経営努力”や“減便や縮小”の回答が他の地域に比べ最も多い傾向
- ・玉縄地域は、“行政による財政負担”や“運賃値上げ”、“沿線施設による負担”の割合が多い傾向

居住地別望ましいと考える維持方策(定期的なバス利用者)



※非定期的なバス利用者の回答は参考資料1参照

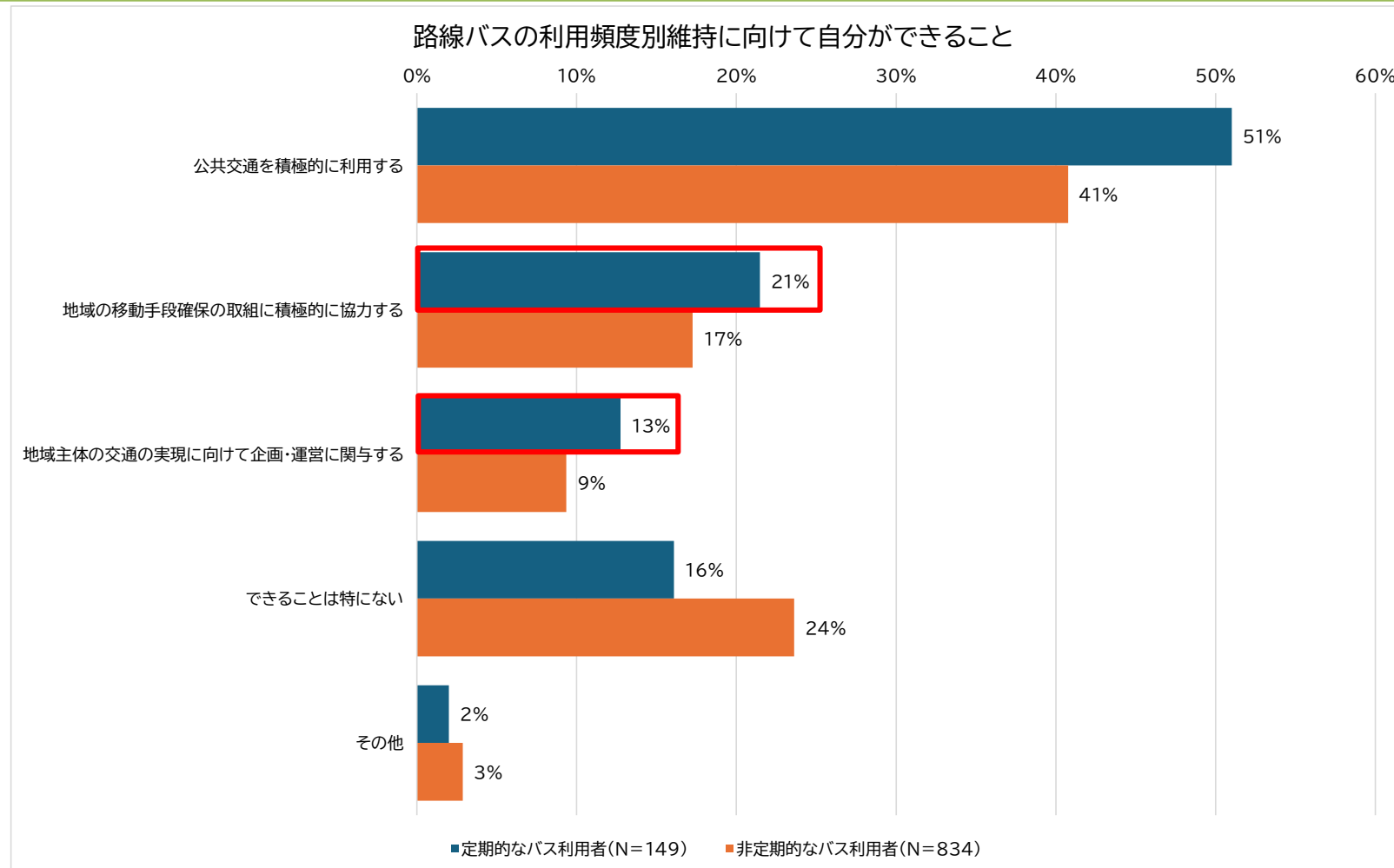


設問：問1お住まい、問6利用頻度、問8維持方策

※平日3日以上利用している方を“定期的なバス利用者”、それ以外を“非定期的なバス利用者”として集計

(6) -① 路線の維持に向けて自分ができること

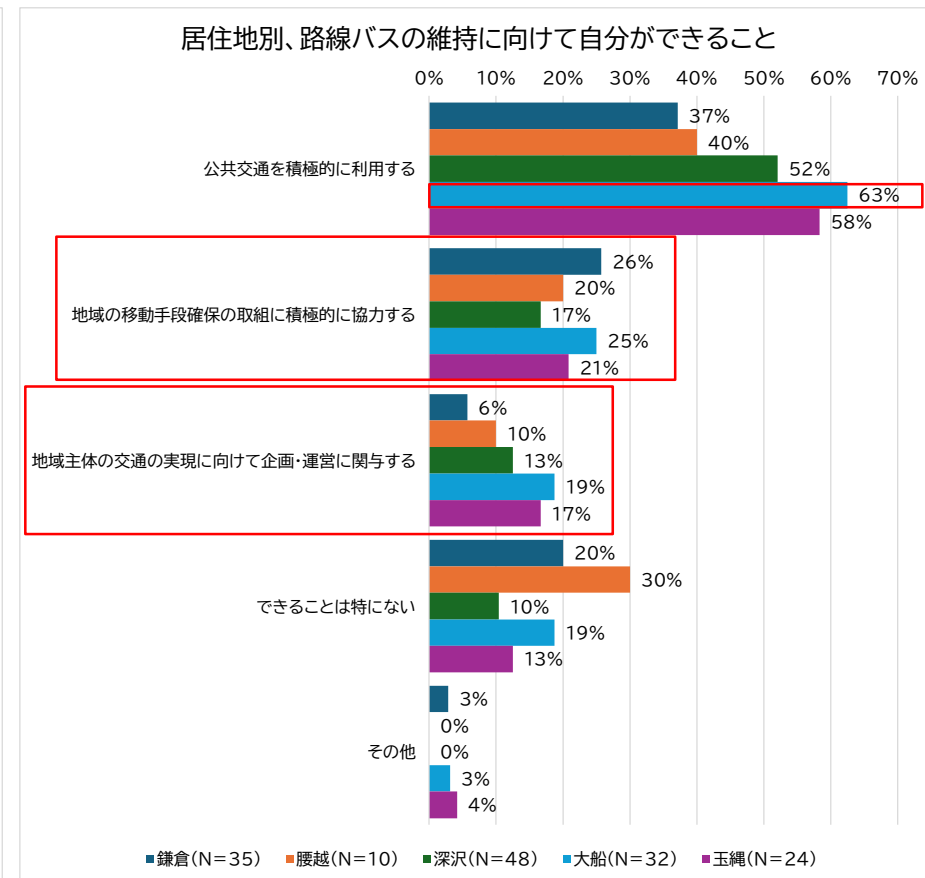
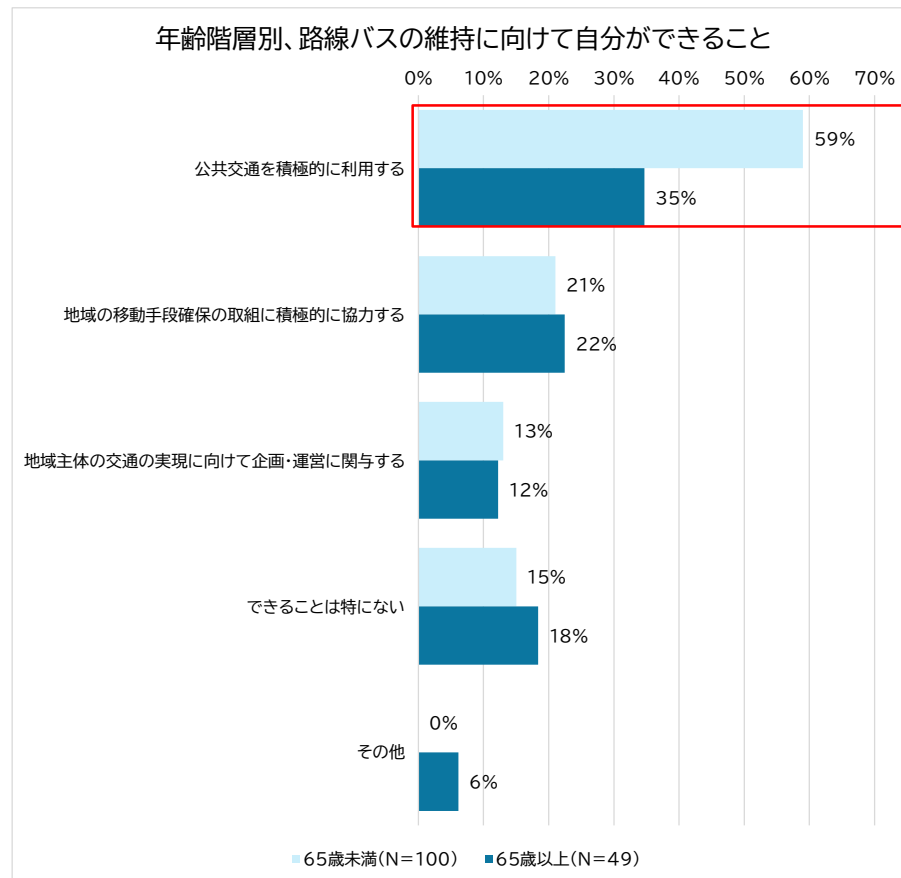
・路線の維持に向けて自分ができることについて、定期的なバス利用者は、“地域の取組に積極的に協力”や“地域主体の交通の実現に向けて企画・運営に関与”の割合が非定期的な利用者と比べ高い傾向



設問：問1お住まい、問6利用頻度、問9自分自身でできること
 ※平日3日以上利用している方を“定期的なバス利用者”、それ以外を“非定期的なバス利用者”として集計

(6) -② 年齢階層別・居住地別路線の維持に向けて自分ができること

- ・路線の維持に向けて自分ができることは、“積極的な利用”が65歳未満で約6割、65歳以上では約4割
- ・いずれの地域においても約1割が“地域主体の交通の実現に向けて企画・運営に関与”、約2割が“取組に積極的に協力”と回答
- ・大船地域では“積極的な利用”の回答が6割以上



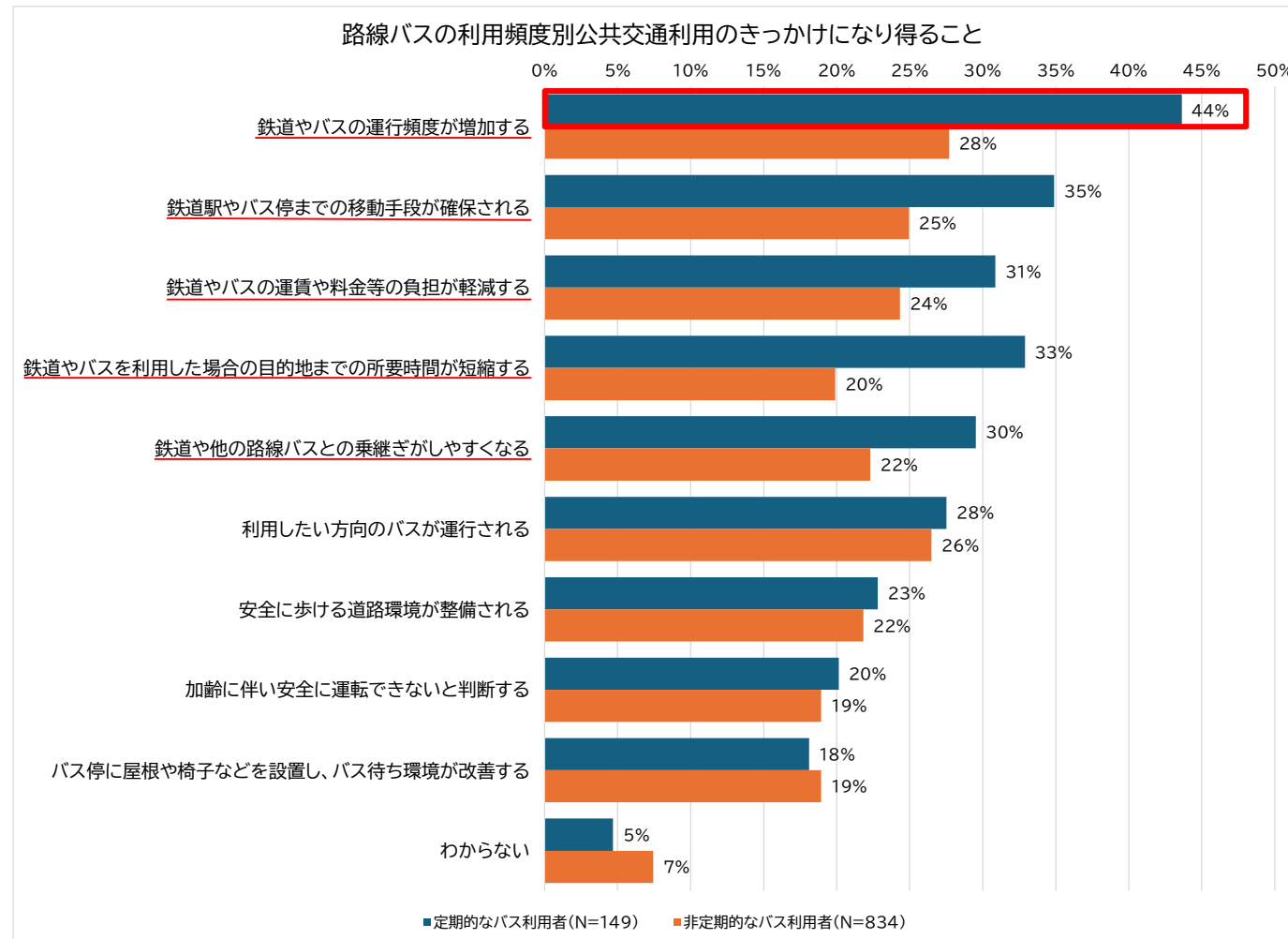
設問：問1お住まい、問6利用頻度、問9自分自身でできること

※平日3日以上利用している方を“定期的なバス利用者”、それ以外を“非定期的なバス利用者”として集計

※非定期的なバス利用者の回答は参考資料1参照

(7) -① 公共交通の利用のきっかけになり得ること

- ・定期的なバス利用者は、“運行頻度の増加”が4割以上
- ・“鉄道駅やバス停までの移動手段が確保”や、“鉄道や他の路線バスとの乗継ぎがしやすくなる”が3割以上



設問：問6利用頻度、問10きっかけ

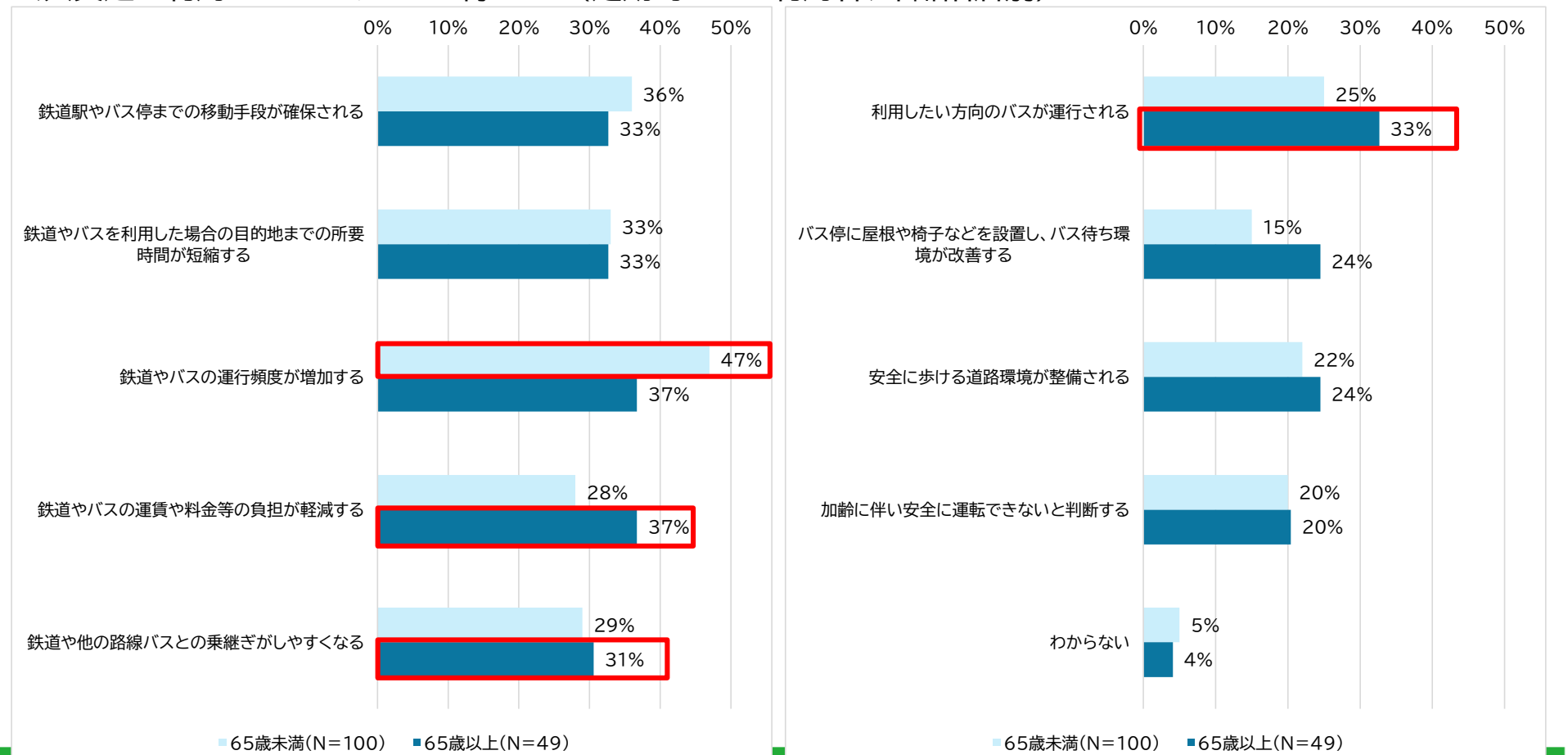
※平日3日以上利用している方を“定期的なバス利用者”、それ以外を“非定期的なバス利用者”として集計

※非定期的なバス利用者の回答は参考資料1参照

(7) -② 年齢階層別公共交通の利用のきっかけになり得ること

- ・65歳未満は、“運行頻度の増加”が多い傾向
- ・65歳以上は、“運賃や料金の負担軽減”や“乗継ぎの改善”、“利用したい方向にバスが運行される”が多い傾向

公共交通の利用のきっかけになり得ること(定期的なバス利用者、年齢階層別) ※非定期的なバス利用者の回答は参考資料1参照



設問：問1年代、問6利用頻度、問10きっかけ

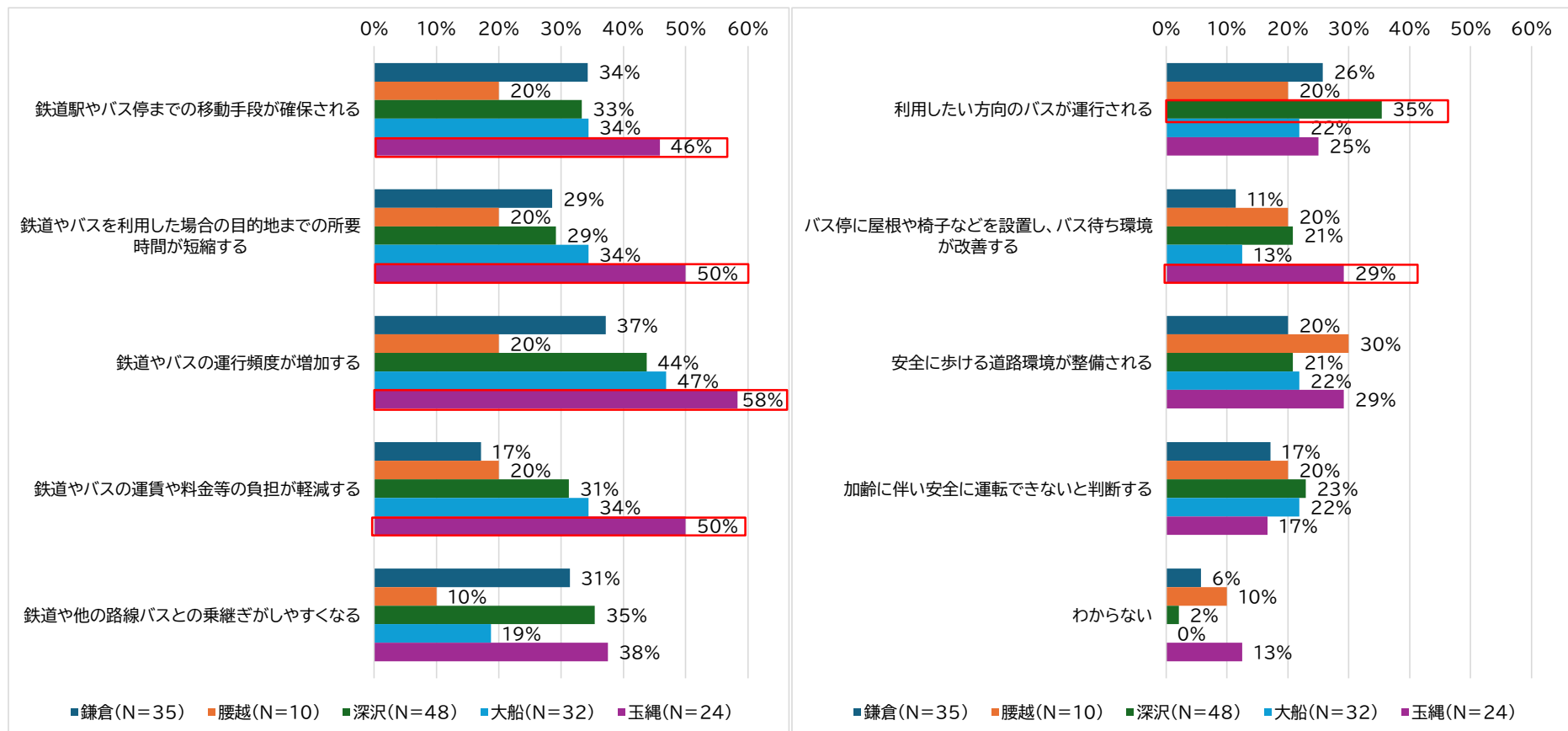
※平日3日以上利用している方を“定期的なバス利用者”、それ以外を“非定期的なバス利用者”として集計

(8) 居住地区別公共交通の利用のきっかけになり得ること

- ・深沢地域では、“利用したい方向にバスが運行される”が他の地域に比べ高い傾向
- ・玉縄地域では、“鉄道駅やバス停までの移動手段の確保”や“目的地までの所要時間短縮”、“運行頻度の増加”、“料金等の負担低減”、“バス待ち環境改善”の項目において他の地域に比べ高い傾向

公共交通の利用のきっかけになり得ること(定期的なバス利用者、地域別)

※非定期的なバス利用者の回答は参考資料1参照



設問：問1お住まい、問6利用頻度、問10きっかけ

※平日3日以上利用している方を“定期的なバス利用者”、それ以外を“非定期的なバス利用者”として集計

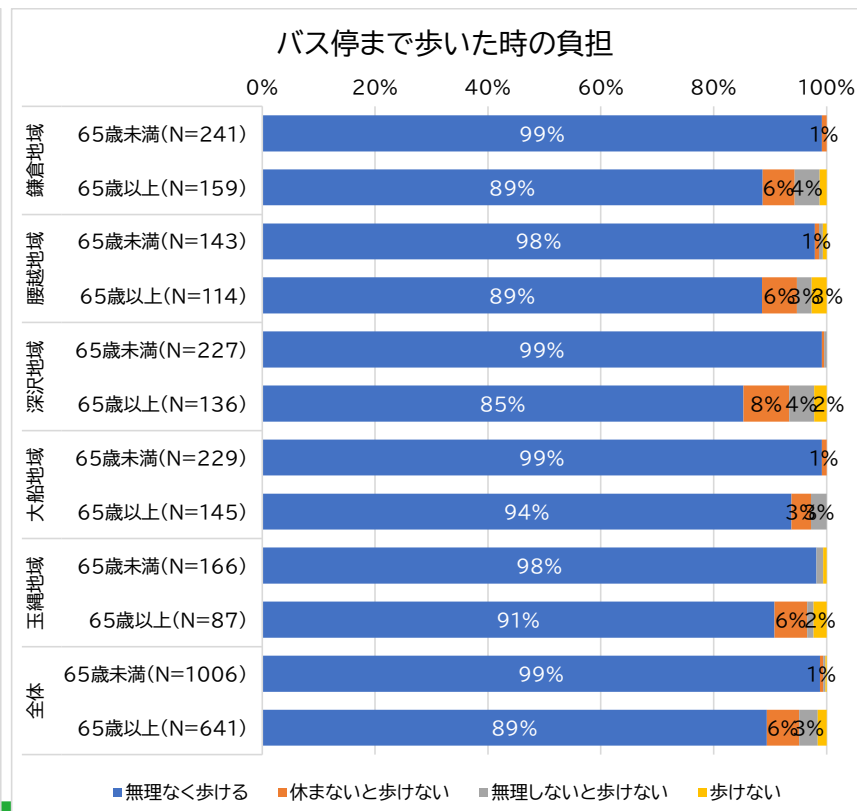
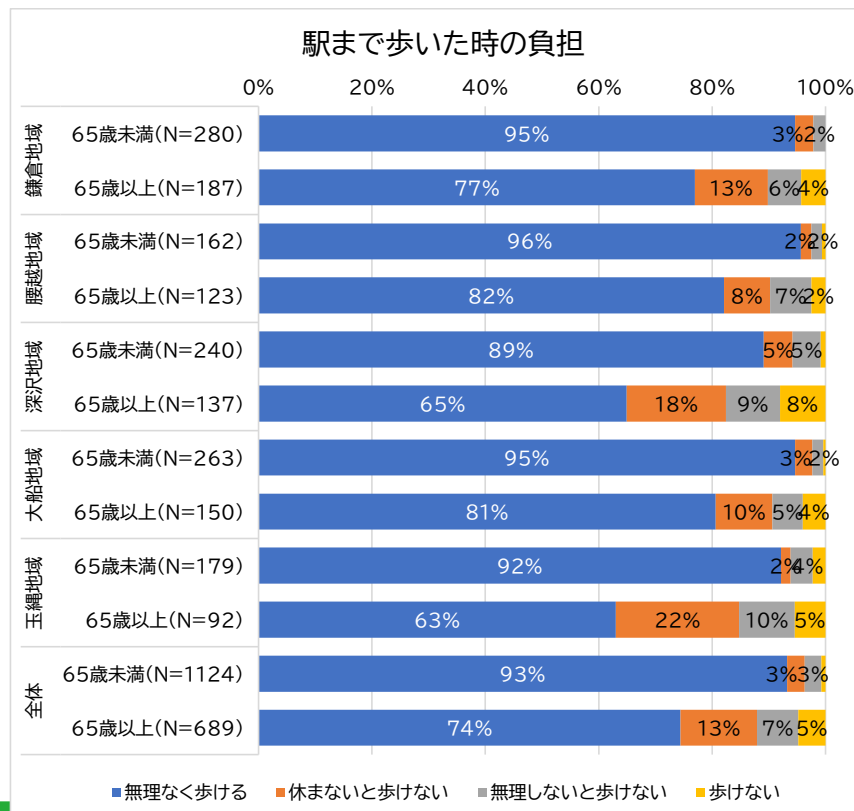
(9) 駅、バス停までの行きやすさ

① 駅までの徒歩移動

- ・全市の平均で65歳未満で約9割、65歳以上で約7割が無理なく歩けると回答
- ・深沢、玉縄地域の65歳以上は他の地域に比べ、無理なく歩ける割合が低下しており約7割を下回る

② バス停までの徒歩移動

- ・全市の平均で65歳未満、65歳以上ともに約9割が無理なく歩けると回答
- ・鎌倉や腰越、深沢地域の65歳以上の無理なく歩ける割合は9割を下回り、他に地域に比べ低い傾向



設問：問1年代、お住まい、問5駅までの負担、バス停までの負担

※地域公共交通計画、交通マスタープランの両調査結果の合計値、わからない、無回答は除外して集計

(10) スマートフォン等の保有状況、移動手段の検索方法、バス接近情報の活用状況

① スマートフォン等の保有状況

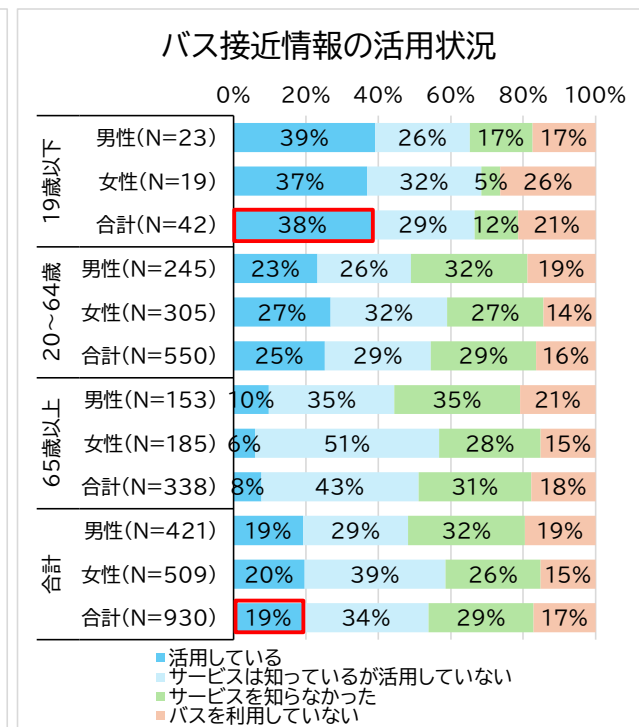
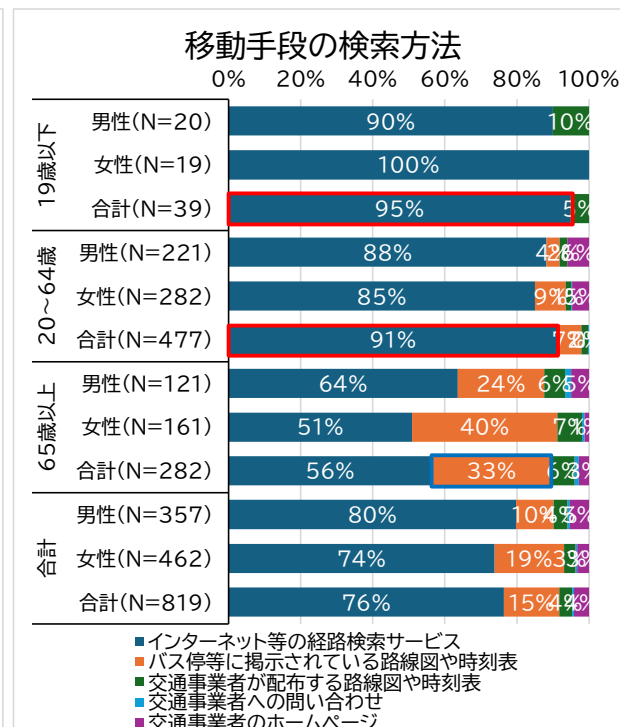
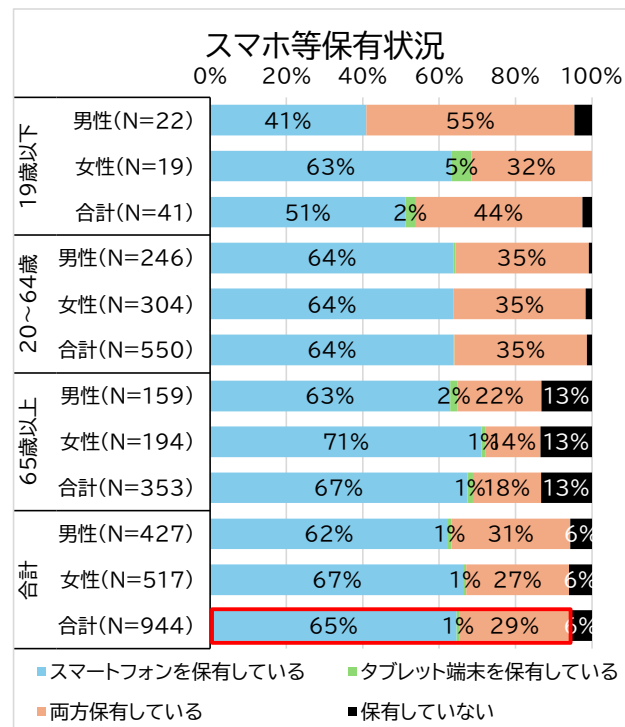
・スマートフォン等について、65歳以上の高齢者でも約9割が保有

② 移動手段の検索方法

・65歳未満の9割以上が経路検索サービスを活用する一方、65歳以上では約3割が停留所等の路線図や時刻表を活用

③ バス接近情報の活用状況

・19歳以下では比較的高い一方、全体としては約2割に留まる



設問：問1年代、スマートフォン等の保有、問11移動手段の検索方法、問13バス接近情報の活用
※無回答は集計対象外

3.公共交通利用者聴き取り調査結果

(1) 調査の目的

- ・来訪者や近隣市町居住者の公共交通の利用実態や利用意向について把握するため、市内主要バス停にて路線バス利用者を対象に平日及び休日に利用者聴き取り調査を行う。

(2) 実施概要

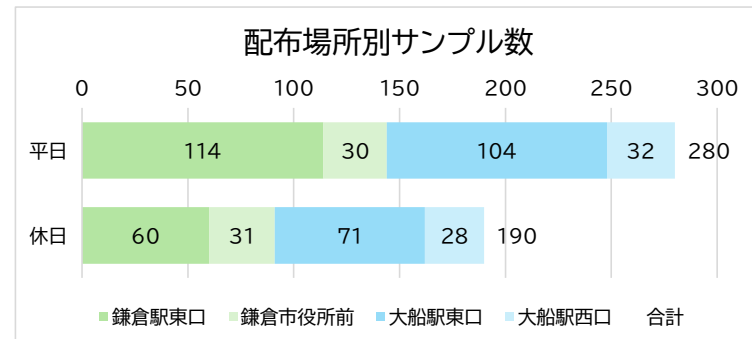
	公共交通利用者調査
調査対象	・市内4停留所（鎌倉駅東口、鎌倉市役所前、大船駅東口、大船駅西口）において主要バス路線の利用者
調査方法	・調査員が利用者に聴き取りを行い、アンケート調査票に回答を記入 ・聴き取り調査にて実施
調査期間	令和6年12月8日（日）、10日（火）9時～17時
主な設問	・現況の公共交通サービス(鉄道・バス)に対する満足度、重要度(運行本数、バス停までの距離) ・公共交通を利用するための条件 ・公共交通の利便性を図る上で重要だと考える施策 等



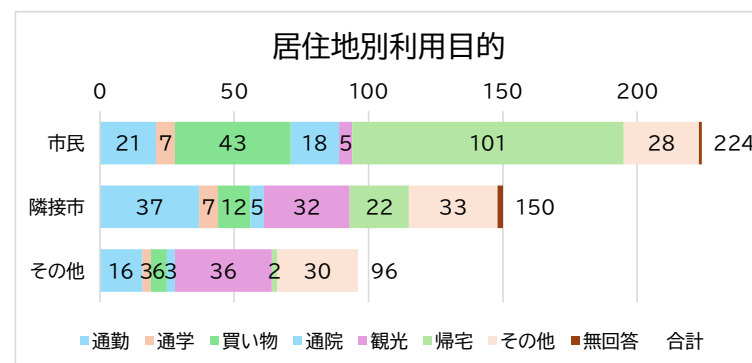
(3) 回収状況

- ・平日（280）、休日（190）の両日で470件のサンプルを取得。
- ・鎌倉市内居住者の他、半数以上（239件）が市外居住者
- ・市民では“買い物”や“帰宅”、隣接市では“通勤”や“観光”の目的が多い傾向

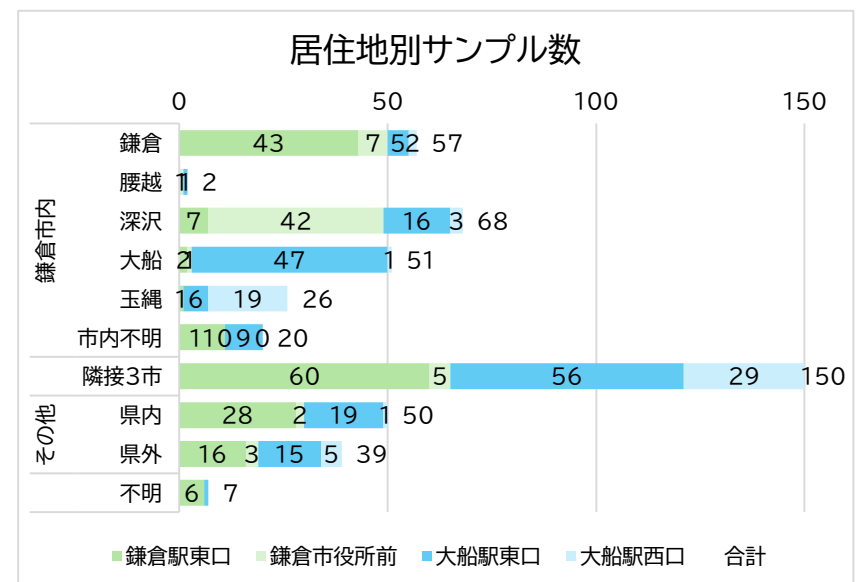
	鎌倉駅東口	鎌倉市役所前	大船駅東口	大船駅西口	合計	内 男性	内 女性	内 その他
平日	114	30	104	32	280	84	183	13
休日	60	31	71	28	190	60	122	8
合計	174	61	175	60	470	144	305	21



	通勤	通学	買い物	通院	観光	帰宅	その他	無回答	合計
市民	21	7	43	18	5	101	28	1	224
隣接市	37	7	12	5	32	22	33	2	150
その他	16	3	6	3	36	2	30	0	96
合計	74	17	61	26	73	125	91	3	470

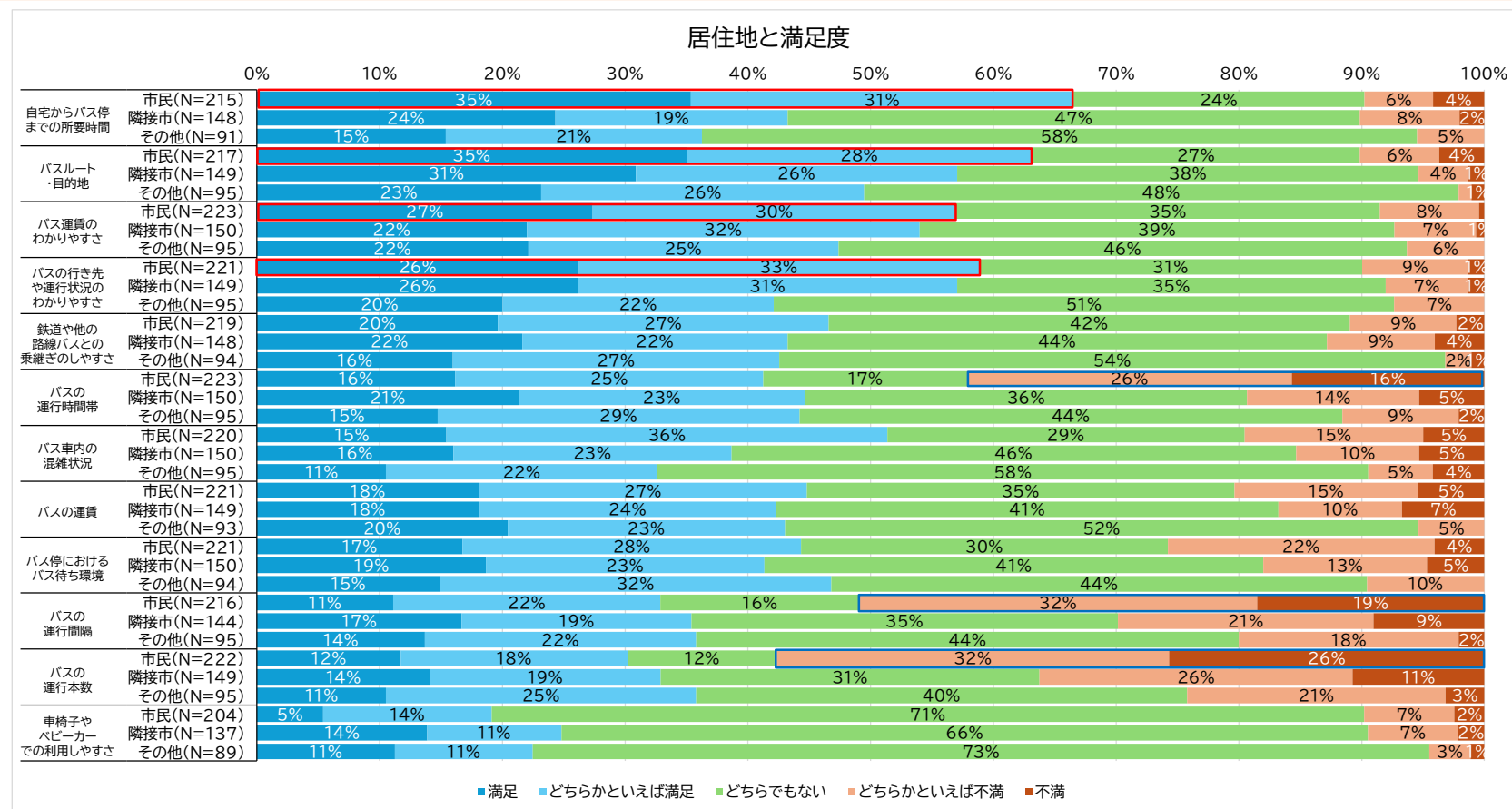


	鎌倉駅東口	鎌倉市役所前	大船駅東口	大船駅西口	合計
鎌倉市内					
鎌倉	43	7	5	2	57
腰越	0	1	1	0	2
深沢	7	42	16	3	68
大船	2	1	47	1	51
玉縄	1	0	6	19	26
市内不明	11	0	9	0	20
隣接3市	60	5	56	29	150
その他					
県内	28	2	19	1	50
県外	16	3	15	5	39
不明	6	0	1	0	7
合計	174	61	175	60	470



(4) -① バスサービスの満足度

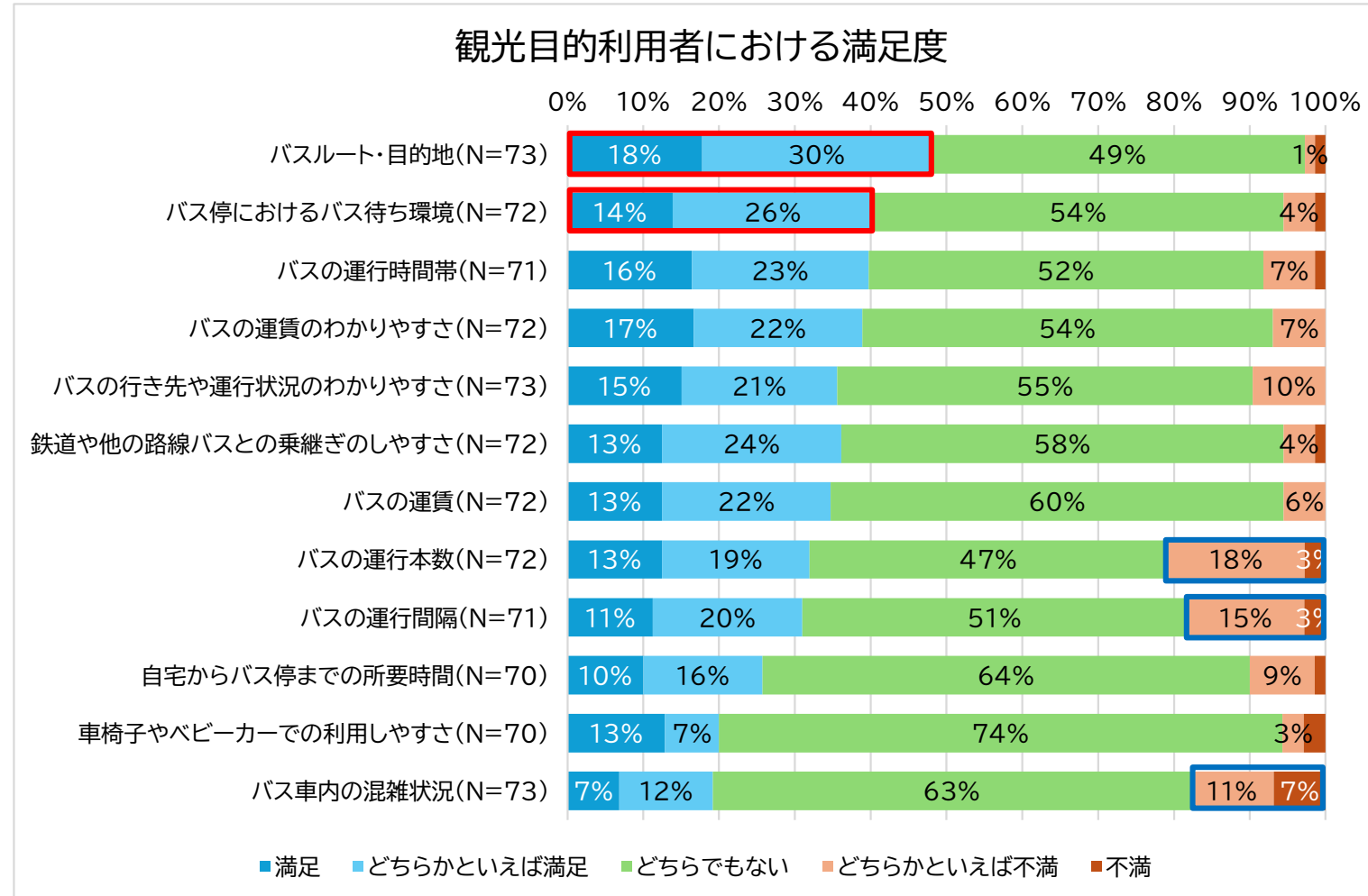
- ・鎌倉市民は隣接市やその他市外の人と比べ、多くの項目で満足度が高いが、不満も高い傾向
- ・市民では、“自宅からバス停までの所要時間”、“バスのルート・目的地”、“バスの行き先や運行状況のわかりやすさ”、“バスの運賃のわかりやすさ”の満足度が高い傾向
- ・一方で“運行時間帯”や“運行本数”、“運行間隔”は不満が大きい傾向



※隣接市：横浜市、逗子市、藤沢市
 ※無回答は集計対象外

(4) -② バスサービスの満足度（観光目的の利用者）

・観光目的の利用者においては、“バスのルート・目的地”や“バス待ち環境”については一定の満足度が高い一方、“運行本数”や“運行間隔”、“混雑状況”については不満がみられる傾向



4. 交通事業者ヒアリング調査結果

(1) 調査の目的

- 公共交通の利用実態やバスの遅延状況、今後の交通ネットワークの変化への対応意向等を把握するため、市内を運行する路線バス事業者等にヒアリング調査を行う。

(2) 実施概要

	交通事業者ヒアリング調査
調査対象	・市内を運行する路線バス事業者 (神奈川中央交通株式会社、株式会社江ノ電バス、京浜急行バス株式会社)
調査方法	ヒアリング調査
調査期間	令和7年1月10日(金)～16日(木)
主な設問	・交通事業者からみた公共交通の利用実態 ・バス遅延状況の把握 ・今後の運行継続に向けた課題 ・サービス水準維持に向けて行政に期待すること ・今後の新規路線、乗入れの意向の把握 等

(3) ヒアリング結果（主な意見）

①令和6年度の利用状況について

- ・コロナ禍以前まで、**利用者数は回復していない**（コロナ禍以前の8-9割程度）
- ・路線ごとで利用者の増減幅に大きな変化はみられないが、利用が少ない路線では顕著に減少
- ・インバウンド利用は一部戻りつつある
- ・日中時間帯や夜の時間帯の利用が減少
- ・定期券が区間式から金額式に変更になり販売枚数は増加しているが、定期外利用も増加

②運行状況について

- ・鎌倉駅西口周辺等、**道路が狭く、路上駐車も多い状況で遅延が発生**
- ・**バスに不慣れな観光客等が乗降に時間がかかり遅延につながる状況も発生**
- ・**定時性が保たれていないことで利用者を逃していることも想定**

③運転手不足について

- ・募集を行っても人が集まらない状況である他、運転手の平均年齢も高く、必要人員の10%程度は不足し続けている状況。
- ・**人員不足が進むたびに減便を伴うダイヤ改正が必要**
- ・全てのニーズをバスで支えることは困難であり、**公共交通のネットワークを維持するために幹線・支線の役割分担の明確化が必要**
- ・7割程度以上が人件費であり、人件費が高騰し、待遇改善の原資として、**適切な運賃の設定・改定が必要**

④行政に期待すること

- ・利用者増加に資する**高齢者の外出支援の拡充**
- ・デマンド交通の導入や自動運転、EVの導入は多額のコストがかかることから、**自治体の補助や協力など**
- ・**鉄道やバス間の乗り継ぎ環境改善に向けた交通結節点の整備**
- ・公共交通事業者の意向を踏まえた走行環境、施設の改善（道路拡幅、ロータリー、上屋）、**関係者との調整支援、危険バス停の解消への協力**
- ・観光部門等の**他分野との連携強化**

5. 調査結果のまとめ

※【】内は各種調査からみた生じている問題

【市民アンケート調査】

- ・“自宅からバス停までの所要時間”、“バスのルート・目的地”、“バスの行き先や運行状況のわかりやすさ”、“バスの運賃のわかりやすさ”の満足度が高い一方、“運行本数”や“運行間隔”、“運行時間帯”は不満が大きい。

【バスの運行本数、間隔、運行時間帯への不満】

- ・路線バスの維持方策について、全体の3割以上が“運賃値上げ”、4割以上が“行政の財政負担”と回答

【地域や行政負担によるバス路線の維持】

- ・維持に向けてできることとして、約1割が“地域主体の交通の実現に向けて企画・運営に関与”、約2割が“取組に積極的に協力”と回答【地域主体の取組へ関与・協力】
- ・公共交通の利用のきっかけとして“運行頻度の増加”、“駅やバス停までの移動手段の確保”、“乗り継ぎの改善”が高い傾向

【サービスレベルの改善による利用促進】

- ・65歳以上の高齢者では、駅やバス停までの移動可能な距離が低下 【高齢化の進展によるバス停までの移動負担増】

【利用者聴き取り調査】

- ・観光目的の利用者においては、“バスのルート”や“運行時間帯”については一定の満足度が得られている一方、“運行本数”や“運行間隔”については不満がみられる傾向【バスの運行本数、間隔への不満】

【交通事業者ヒアリング調査】

- ・コロナ禍以前の利用者数までは回復していない。【バス利用者の減少】

- ・鎌倉駅西口周辺等、道路が狭く、路上駐車も多い状況で、遅延が発生している。【道路環境によるバスの遅延の発生】

- ・バスに不慣れな観光客が乗降に時間がかかり遅延につながる状況も発生している。

【観光客の増加によるバスの遅延の発生】

- ・定時性が保たれていないことで利用者を逃していることも想定される。【バスの定時性の低下】

- ・人員不足が進むたびに減便を伴うダイヤ改正が必要となっている。【ドライバー不足によるサービスの低下】

- ・全てのニーズをバスで支えることは困難であり、公共交通のネットワークを維持するために幹線・支線の役割分担の明確化が必要。【交通ネットワークにおける役割分担の明確化】

- ・人件費が高騰する中、待遇改善の原資として、適切な運賃設定・運賃改定が必要。【人件費の高騰に対応した運賃設定】

- ・高齢者の外出支援の拡充やデマンド交通や自動運転、EVの導入時の補助や関係者・他分野との連携強化や調整支援において行政に期待している。【デマンド交通、EV等導入におけるコスト発生】【関係機関との連携強化・調整支援】



Ⅱ．現状からみた課題の抽出

1. 鎌倉市の現状と問題（第1回協議会資料から一部抜粋）
2. 鎌倉市の上位・関連計画における地域公共交通に関する問題
3. 現状からみた課題の抽出結果

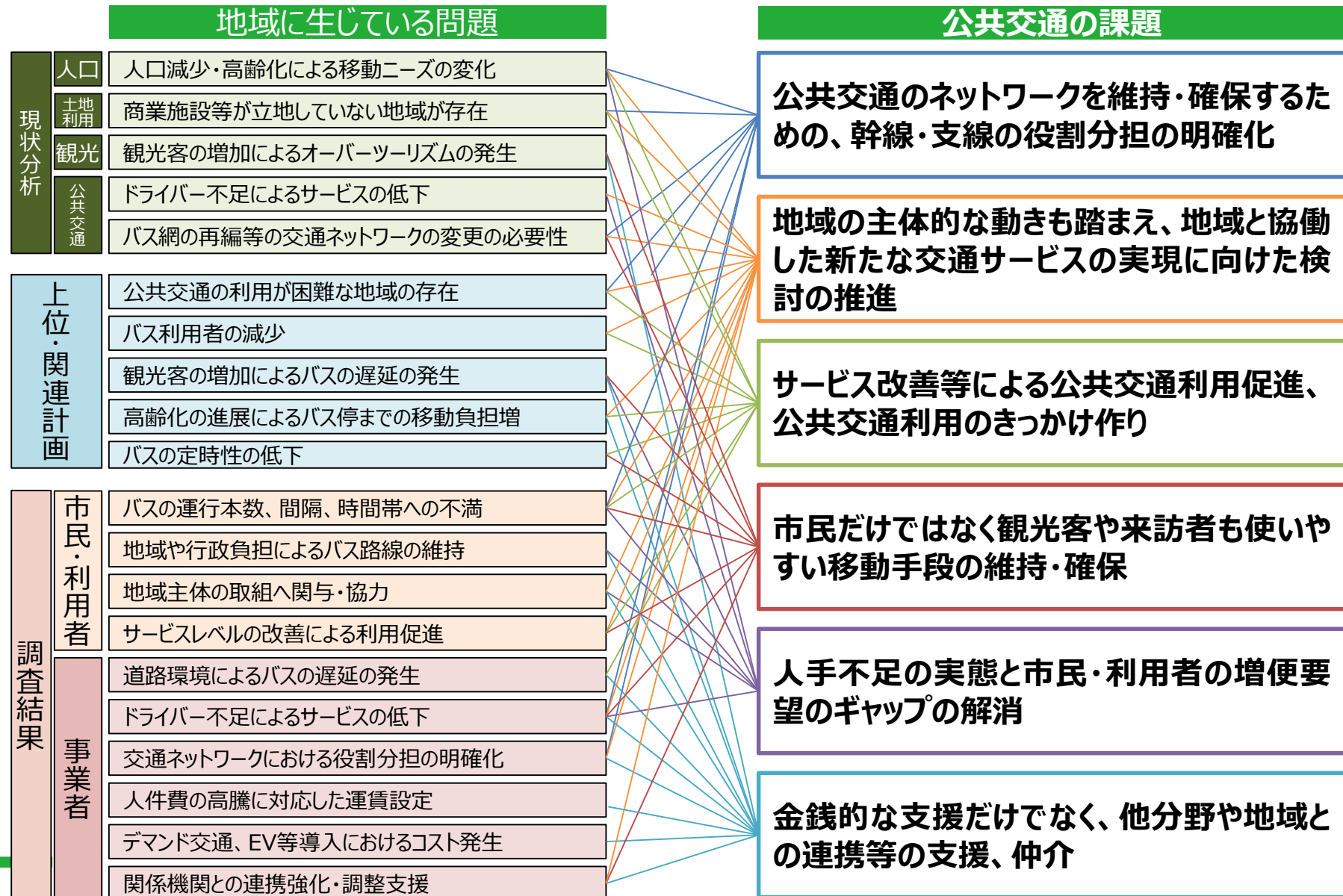
1. 鎌倉市の現状と問題（第1回協議会資料から一部抜粋）

	現状	問題
人口	今後、<u>急速な人口減少が見込まれ、生産年齢人口が減少するとともに高齢化が進行し、エリアによって将来人口の増減が異なる</u>	人口減少・高齢化による移動ニーズの変化
土地利用 施設立地	- 市内の緑地以外の<u>大半の地域で都市的な土地利用がされている</u> - 商業施設は、<u>主要駅の周辺にまとまって立地している一方、商業施設が立地していない地域も存在している</u>	商業施設等が立地していない地域が存在
観光	- 観光客数は、<u>コロナ禍以前の6割程度まで回復傾向にある。</u> - 訪日外客数は今後も増加が見込まれ、<u>インバウンドの増加によりオーバーツーリズムが発生している</u>	観光客の増加によるオーバーツーリズムの発生
公共交通	- バスやタクシードライバーの募集を行っても集まらず、<u>便数や路線の維持が厳しい状況となっている</u> - 市内の公共交通は概ね居住人口をカバーしているが、一部の地域において<u>カバーできていないエリアも存在している</u> - バスの利用者数はコロナ禍以前の水準までは戻っていない状況 - 鉄道・バスの公共交通の利用割合は、<u>周辺の他都市よりも高い一方、自転車の割合は低い傾向にある</u> - 市内では<u>大船地域と大船駅間、鎌倉地域と鎌倉駅間、市内外では東京都、横浜市への流動が多い</u> - 東海道本線新駅に隣接する深沢地区では、新たな拠点として、<u>バス網の再編等の交通ネットワークの変更が必要となる</u>	ドライバー不足によるサービスの低下 公共交通利用が困難な地域が存在 バス利用者の減少 バス網の再編等の交通ネットワークの変更の必要性

2. 鎌倉市の上位・関連計画における地域公共交通に関する問題

	計画(あるべき姿)	計画上の実態、 調査で把握された実態	問題
第3次鎌倉市総合計画 第4期基本計画	長期的な交通体系について検討するとともに、自動運転やMaaS など、次世代型のモビリティを見据え、高齢者、障害者、子どもなど交通弱者に配慮し、すべての人にとって快適な移動環境を創造	・休日には慢性的な交通渋滞が発生し、緊急車両の遅れ、路線バスの定時性の低下、幹線道路の混雑により生活道路が抜け道となり、市民の安全性や快適な生活が損なわれているなど、市民生活に大きな支障 ・観光客の増加によりバスの遅延が発生	バスの定時性の低下
鎌倉市都市マスタープラン	・鉄道各駅について、駅前広場の設置や改善整備、駐輪場の整備・充実、ESC・EVの設置、鉄道とバスの接続向上等バスサービスとの一体化を推進。 ・交通不便地域への対応や丘陵部における移動、渋滞緩和、回遊性の向上、環境負荷の低減等を念頭に、市民や観光客の移動に寄与するように、超小型モビリティ等の新たな交通手段の活用の可能性と市の支援のあり方について検討	・交通容量に対し、平日、休日共に交通量が多く、慢性的に混雑。特に休日や夏期の交通量のピーク時に著しい渋滞が発生。主要道路の混雑を避け、生活道路に自動車が入り込む状況（通過交通）が発生 ・観光客の増加によりバスの遅延が発生	観光客の増加によるバスの遅延の発生
適正化計画 鎌倉市立地	・拠点への公共交通によるアクセス性の向上 ・交通ネットワークのサービス水準の維持 ・公共交通の円滑化に向けた道路網の整備 ・都市計画道路の整備推進 ・新たな交通システム等の導入による交通不便地域等の解消	・バスのルートが市内の各所をカバーしている一方、一部の住宅地ではバス利用が困難な地域が存在。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発生 ・バスの定時性の低下により利用者が減少	高齢化の進展によるバス停までの移動負担の増加
		・バスの定時性の低下により利用者が減少	公共交通利用が困難な地域の存在
		・人口減少によりバス利用者が減少し、バス路線の維持が難しくなり、交通利便性が低下する懸念がある。旧鎌倉地域においては、休日で交通混雑による路線バスの定時性・速達性が課題 ・バスの定時性の低下により利用者が減少	バス利用者の減少

3. 現状からみた課題の抽出結果





Ⅲ．地域公共交通の将来像など

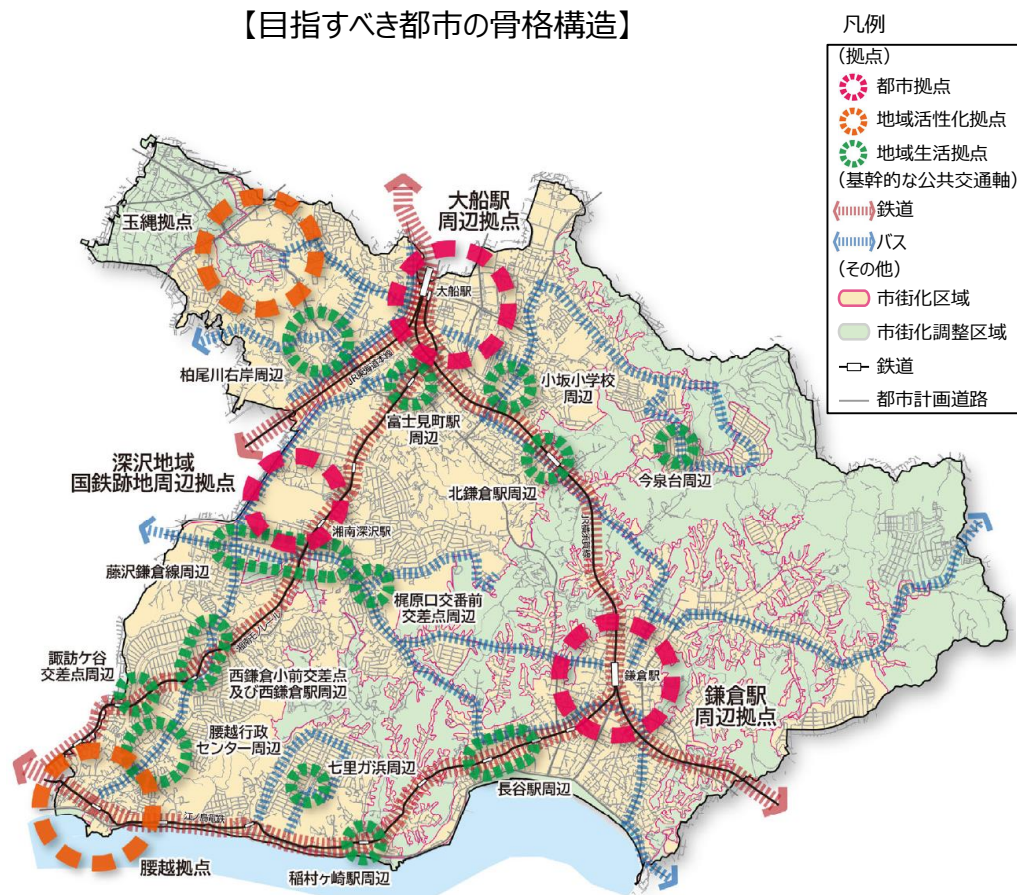
1. 鎌倉市の地域公共交通の将来像の考え方
2. 地域公共交通の基本方針（案）及び目標（案）

1. 鎌倉市の地域公共交通の将来像の考え方

・鎌倉市の地域公共交通の将来像について、「鎌倉市立地適正化計画(令和4年(2022年)3月)」に基づき設定することとする。

※なお、地域公共交通計画の上位計画となる鎌倉市交通マスタープランについて、令和8年(2026年)3月の改定を目指して現在検討中であることから、最終的にはそれらの検討状況と連携しながら設定することとする。

【目指すべき都市の骨格構造】



【立地適正化計画における基幹的な公共交通軸の設定の考え方】

〈鉄道〉

・市内にある5路線は、主要な各拠点間を結ぶ移動手段となっていることから、市内の全路線を「基幹的な公共交通軸」に位置付け、鉄道事業者と協議・連携のもと、サービス水準の確保に努める。

〈バス〉

・3民間バス事業者によって、鉄道路線を補完して、市街化区域内を概ねカバーするように運行

・現状で運行本数が比較的多い路線については、大半を「基幹的な公共交通軸」に位置付け、既存路線の維持について、バス事業者と協議・連携を図る。

・運行本数が多くない路線についても、高齢者等をはじめとして、市民の身近な移動手段として機能しているため、『地域生活拠点』へ繋がる路線や、『都市拠点』での拠点形成と併せたアクセス性向上の必要がある路線等は「基幹的な公共交通軸」に位置付け、バス事業者と協議・連携のもと、サービス水準の維持に努める。

・今後のさらなる高齢者数の増加や交通不便地域の解消等にも対応して、その他の既存路線のサービス水準についても、バス事業者と連携・調整を図る。

2. 地域公共公共交通の基本方針（案）及び目標（案）

基本方針(案) 市内の自由な移動と交流を促進する公共交通サービスの維持・確保

公共交通の課題

公共交通のネットワークを維持・確保するための、幹線・支線の役割分担の明確化

地域の主体的な動きも踏まえ、地域と協働した新たな交通サービスの実現に向けた検討の推進

サービス改善等による公共交通利用促進、公共交通利用のきっかけ作り

市民だけではなく観光客や来訪者も使いやすい移動手段の維持・確保

人手不足の実態と市民・利用者の増便要望のギャップの解消

金銭的な支援だけでなく、他分野や地域との連携等の支援、仲介

目標（案）

「公共交通ネットワークの維持・確保」

- ・ 交通事業者における人手不足が深刻化し、公共交通ネットワークの維持が困難な状況も発生している。そのような中で行政、事業者、地域が相互理解を深め、幹線・支線のそれぞれの役割を担いながら、公共交通ネットワークの維持・確保を推進する。

「公共交通の利用促進」

- ・ 公共交通を維持していくためには、利用者がいることが大前提である。地域と連携を図りながら地域に利用される公共交通ネットワークを維持・確保し、サービスの改善や利用促進を図ることで、持続可能な公共交通を実現する。

「利用者に快適な移動環境の実現」

- ・ 鎌倉は国内有数の観光地であり、インバウンドを含む多くの観光客が公共交通を用いて市内外を移動している。市民だけではなく来訪者や観光客にも使いやすい快適な移動環境を実現する。