

---

# 鎌倉市交通マスタープラン (素案)

---

概 要 版

令和 8 年 ● 月

鎌 倉 市

# 1 計画改定の目的と位置づけ

## 1.1. 計画改定の背景と目的

「鎌倉市交通マスタープラン」（以下、「本計画」という。）は、将来の都市像にあわせた交通政策の基本方針となるもので、平成 10 年（1998 年）3月に策定し、平成 16 年（2004 年）5月に改定しました。

改定から 20 年以上が経過する中で、超高齢社会の進展、自動車運転技術の進展、新たな移動の概念である MaaS や次世代交通システムなど多様な地域交通手段の登場、首都圏中央連絡道路の開通や、いわゆる「働き方改革」を契機としたリモートワークの高まりを背景に生活様式や人の移動に大きな変化が生じており、こうした交通環境の変化に対応するため、本計画の見直しを行ったものです。

## 1.2. 計画期間

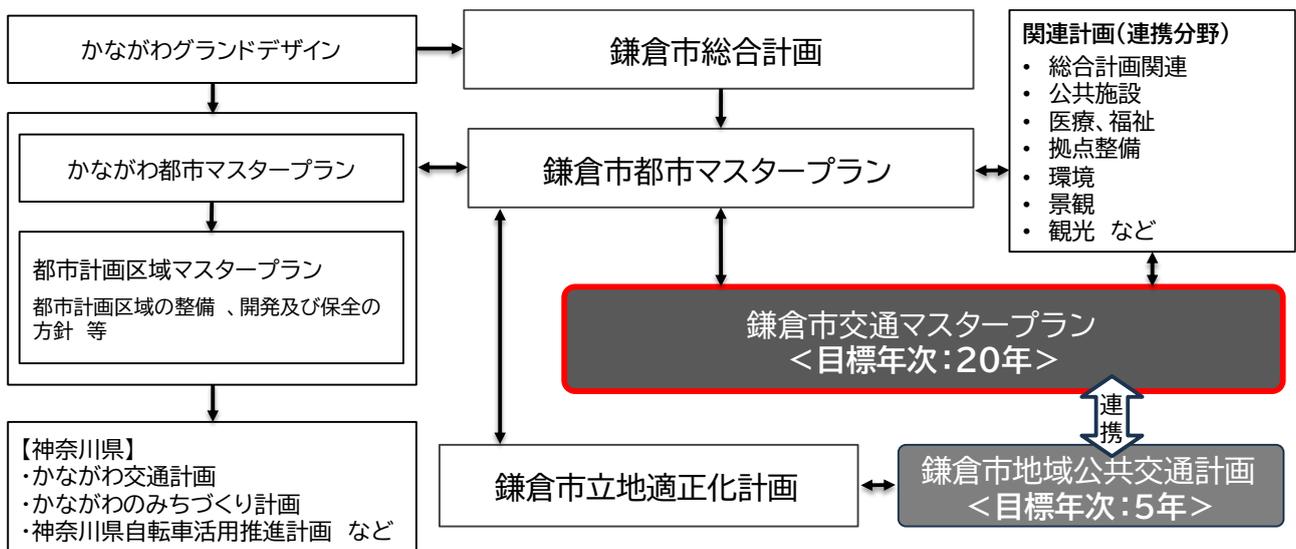
本計画は、概ね 20 年先の目指すべき都市の姿を見据え、基準年を令和 8 年度（2026 年度）、計画期間を 20 年間とし、計画目標年次を令和 27 年度（2045 年度）とします。なお、上位・関連計画の見直しや社会経済情勢の変化などにより、修正が必要な場合は適宜見直します。

**計画期間：令和 8 年度（2026 年度）～令和 27 年度（2045 年度）**

## 1.3. 本計画の位置づけ

本計画は、「鎌倉市総合計画」や「鎌倉市都市マスタープラン」の考え方をもとに、交通政策に関わる基本方針や施策を明らかにするものです。

交通政策は、まちづくりなどと連携を図りながら効果的に展開していくことが重要であるため、本計画は本市のまちづくりや交通に関わる「鎌倉市都市マスタープラン」や「鎌倉市地域公共交通計画」等の各種計画と連携を図っていきます。



## 2 鎌倉市の交通を取り巻く状況と課題

テレワークやEC（電子商取引）等の普及に伴うライフスタイルの変化や、超高齢社会の進展や訪日外客数の増加等に伴う新たな社会問題の顕在化、自動運転等のデジタル技術の飛躍的な発展等、今後の鎌倉市の交通を考える上で重要となる変化に合わせた計画としています。

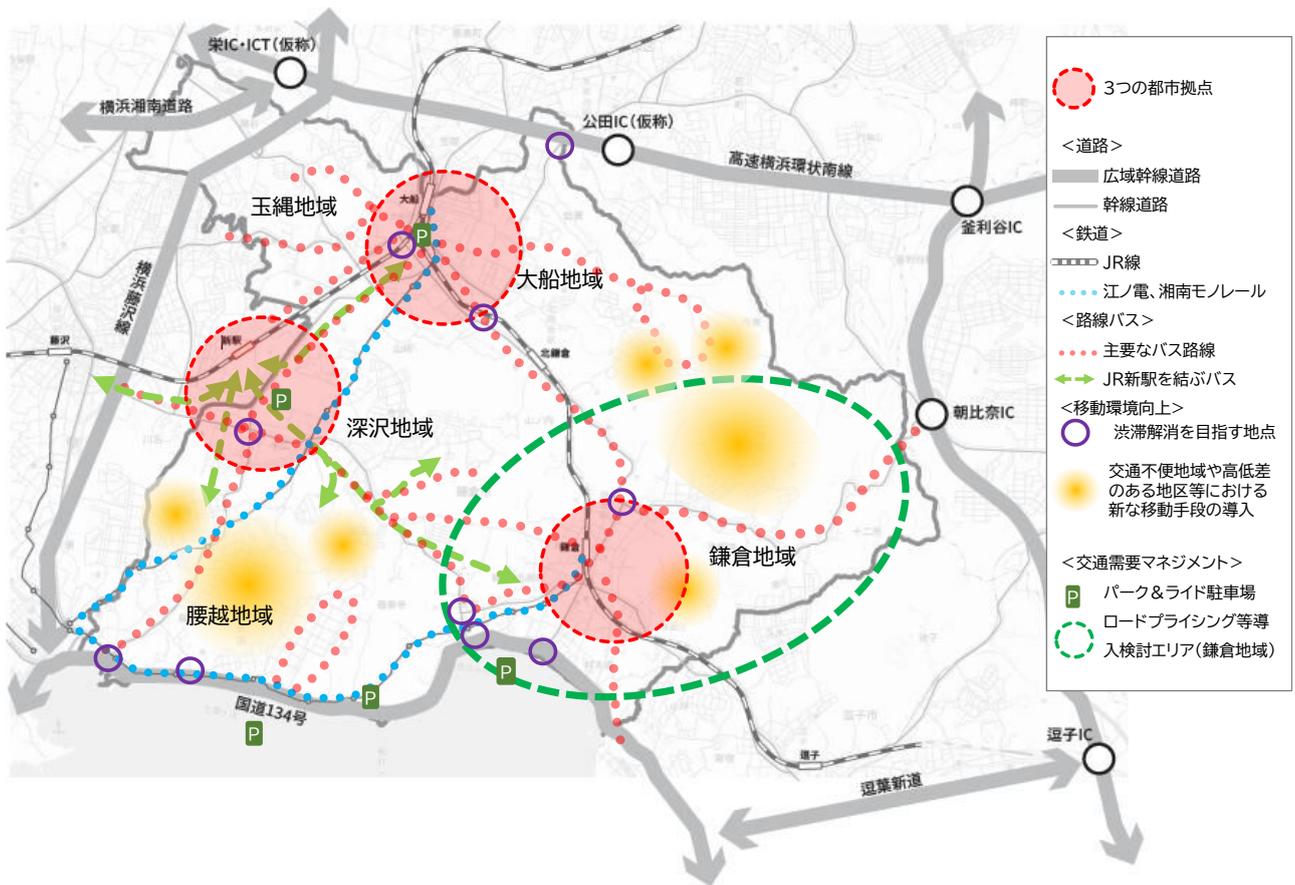
|                                |   |
|--------------------------------|---|
| (1) ライフスタイルの変化                 | <ul style="list-style-type: none"><li>・テレワークやEC（電子商取引）等の普及により、外出しなくても仕事や買い物等が多くの業種業態でできるようになりました。また、EC（電子商取引）の普及により、宅配便取扱量が急激に増加しました。さらに、カーシェアやシェアサイクル等の、シェアリングによる移動手段が普及しています。</li></ul>   |
| (2) 新たな社会問題の顕在化                | <ul style="list-style-type: none"><li>・65歳以上の割合が増加する「超高齢社会」の進展による自家用車に頼らない移動手段の確保、生産年齢人口（15～64歳）の減少による運転手の高齢化や人材不足、働き方改革による時間外労働の上限規制による運転手不足の拡大（2024年問題）、訪日外客数の増加によるオーバーツーリズムの拡大など、新たな社会問題が顕在化しています。</li></ul>                               |
| (3) 自動運転等のデジタル技術の飛躍的な発展        | <ul style="list-style-type: none"><li>・デジタル技術の飛躍的な発展により、交通分野でも自動運転、MaaS（Mobility as a Service）やオンデマンド交通などが発達し、これらを活用した新たなモビリティサービスが活用され始めています。特に、自動車の自動運転の実現により、交通事故の大幅な低減、高齢者等の移動支援、渋滞の緩和、生産性の向上、運送事業の運転手不足の解消などの社会課題の解決が期待されています。</li></ul> |
| (4) 移動の量や質の変化                  | <ul style="list-style-type: none"><li>・ライフスタイルの変化等により、東京都市圏パーソントリップ調査における移動の総量（発生集中量）が、2018年（平成30年）に初めて前回調査に比べて減少しました。また、年齢階層別の外出率は70歳以上で減少していることから、今後の超高齢社会の進展やテレワークの定着等により、将来的にも移動量は減少し、質的にも変化していくものと考えられます。</li></ul>                      |
| (5) 交通事故の傾向                    | <ul style="list-style-type: none"><li>・市内の交通事故件数は、減少傾向でしたが、近年は横ばいから微増になっています。事故種別は、自動車同士の事故が約6割、自転車・歩行者の事故はそれぞれ約2割となっています。</li><li>・市内には狭隘な道路が多く、歩行者・自転車に関する事故が幹線道路を中心に全域で発生しています。歩行者空間や自転車走行空間の確保が求められています。</li></ul>                        |
| (6) 脱炭素化、自然災害の激甚化・頻発化、インフラの老朽化 | <ul style="list-style-type: none"><li>・2020年（令和2年）10月、政府は2050年（令和32年）までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルを目指すことを宣言し、脱炭素化の動きを進めています。また、近年では自然災害の激甚化・頻発化が進んでいます。さらに、道路等のインフラの老朽化も課題となっています。</li></ul>  |

### 3 交通マスタープランの基本的な考え方

#### 3.1. 都市交通の将来像

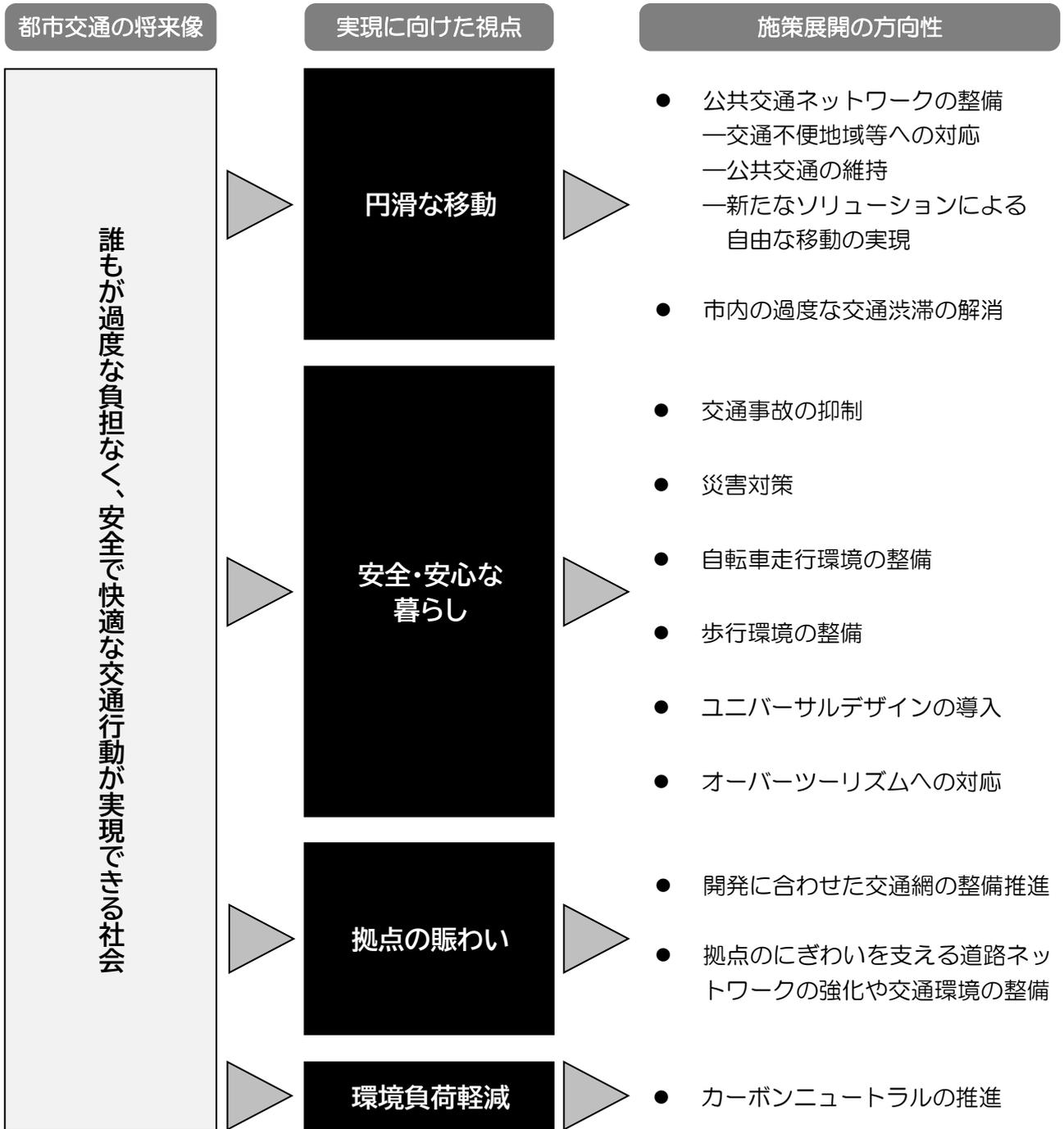
鎌倉市では、近年、交通政策を取り巻く社会環境やまちづくりの動向が変化していることを踏まえ、高度成長期から続いた経済成長を前提としたまちづくりから持続可能なまちづくりへの転換期を迎えている今、持続可能なまちづくりを実現するべく、その重要な一翼担う都市交通の将来像として「誰もが過度な負担なく、安全で快適な交通行動が実現できる社会」を掲げ、その実現にあたっては「円滑な移動」、「安全・安心な暮らし」、「拠点の賑わい」、「環境負荷軽減」の4つの視点で交通政策を進めていきます。

<都市交通の将来像図>



### 3.2. 将来像の実現に向けた視点と施策展開の方向性

都市交通の将来像の実現に向けた4つの視点を設定し、視点ごとに施策展開の方向性を定め、事業者や市民等の多様な主体と協働・連携して施策の展開を進めます。



## 4 施策展開の方向性

### 実現に向けた視点1 円滑な移動

本市は、市内の鉄道網や路線バス網は充実しており、市内の市街化区域内の大半のエリアは、利便性の高い路線バスの徒歩圏内<sup>※1</sup>と鉄道駅徒歩圏内<sup>※2</sup>となっていますが、一部では、市街化区域内で鉄道駅やバス停から距離がある<sup>※3</sup>「交通不便地域」や、市街化区域内で鉄道駅徒歩圏内で最寄り駅との高低差が大きい「移動困難地域」といった交通不便・移動困難な地域が存在します。さらに、今後到来する人口減少・超高齢社会においては、円滑に移動できる環境を確保することの重要性が高まっています。

このことから、新たな仕組みや新技術等を活用した移動手段の充実等による交通不便地域等への対応や公共交通の維持に加え、通過交通の削減、鎌倉市内を目的地とする目的交通の分散などによる交通渋滞の解消などにより、円滑に移動しやすいまちの実現に向けた取り組みを進めます。

※1 利便性の高いバス路線の徒歩圏内は、一日30本以上の運行頻度のバス停から300m圏内

※2 鉄道駅徒歩圏内は、鉄道駅から750m圏内

※3 鉄道やバス停から距離がある地域は、鉄道駅から750m圏外、一日30本以上の運行頻度のバス停から300m圏外

### 施策展開の方向性

- 交通不便地域等への対応（交通不便地域の基準・考え方、移動手段の確保等）
- 公共交通の維持（路線バスの維持、路線バスの代替やバス便数不足への対応等）
- 市内の過度な交通渋滞の解消（通過交通の削減、目的交通の分散、個別箇所への対応等）
- 新たなソリューションによる自由な移動の実現（自動運転タクシー・バスの導入可能性検討）

### 【交通不便地域等への対応・公共交通の維持】新たな仕組みや新技術等を活用した移動手段

| 施策           | イメージ  | 概要   |
|--------------|---|--|
| オンデマンド乗合交通   |  | 市やタクシー事業者、バス事業者等が運行主体となり、利用者の自宅と指定された目的地の間をドアツードアで運行する、事前予約制の輸送サービス                |
| 公共ライドシェア     |  | 市等が運行主体となる、自家用車等を用いた、交通不便地域等やバス等の利便性低下が見込まれるエリアへの輸送サービス                            |
| 日本版ライドシェア    |  | タクシー事業者が運行主体となり、都市部や観光地など、タクシー不足が懸念される地域、時期、時間帯の認可を受けた範囲で運行される、タクシーの代替を目的とする輸送サービス |
| コミュニティバス     |  | 市に委託された一般乗合旅客自動車運送事業者が運行する、バス車両を活用した輸送サービス   |
| 地域貢献バス       |  | 社会福祉法人や病院、学校法人等の自家用送迎輸送を実施している事業者が運行する、送迎バスやスクールバス等の空席を活用して実施する輸送サービス              |
| グリーンスローモビリティ |  | 市や地域住民等が運行主体となり、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用して実施する輸送サービス                             |

【交通渋滞の解消】通過交通の迂回ルートの提示

取り組みのイメージ

- 通過交通を減らすためのソフト面の取り組みとして、市内や中心市街地を通過する車両に対してナビやマップにより渋滞箇所の迂回ルートを案内・誘導する



【新たなソリューションによる自由な移動の実現】自動運転タクシー・バスの導入可能性検討

取り組みの方向性

- 自動車の自動運転は、現状においても海外一部地域で実装されており、国内においても普及が進み価格が下がるようであれば、市民の移動の自由が大きく拡大する可能性を秘めている
- 交通不便地域への対応や既存公共交通の維持への活用等に向けて、自動運転タクシー・バスの導入可能性やライドシェア等の多様な交通手段について、調査・研究を進める

米国(アリゾナ・サンフランシスコ)の事例

- Waymo社が6400万km以上の自動運転の実走行を実施し、サンフランシスコを中心に全米で**1500台以上のタクシーで完全自動走行を実施**
- 負傷事故件数が人間の4.26件に対して、完全自動走行では0.79件と81%減少**



中国(武漢)の事例

- 百度社が武漢市の総面積の35%にて770万に対して、**1000台以上のタクシーによる完全自動走行**のサービスを提供



国内における自動運転バス・タクシーの事例

(事例:羽田空港:自律走行バス「NAVYA ARMA(ナビヤ アルマ)」)



出典: HANEDA INNOVATION CITY 公式サイト

(事例:ひたち BRT レベル 4 自動運転サービス)



出典: 茨城交通(株) ニュースリリース

## 実現に向けた視点2 安全・安心な暮らし

本市は、安全・安心な交通環境の実現に向けて、歩行者尊重道路の整備等による生活道路の安全性の向上や、道路空間や鉄道駅の安全対策やバリアフリー化、交通安全教室等さまざまな取り組みを行っていますが、現状では、交通事故が幹線道路を中心に市内全域で発生しているとともに、歩行者空間や自転車走行空間が十分に確保できない路線・区間が多く、また、誰もが移動しやすいユニバーサルな環境整備へのニーズは高いものの、現状では高齢化に伴う外出率の低下や免許を持たない高齢者等の移動しづらさが課題となっています。さらに、近年では自然災害の頻発・激甚化が進んでおり、都市の防災機能の強化が求められており、誰もが安全・安心に暮らせる交通環境を確保することの重要性が高まっています。

このことから、自動車、自転車、歩行者等の交通事故の抑制に加え、災害時の道路ネットワークの安全確保などの災害対策、市民・来訪者が歩きやすい歩行環境の整備や自転車走行環境の整備（自転車の活用に向けた計画検討を含む）、ユニバーサルデザインの導入、一部の地域で課題となっているオーバーツーリズムへの対応などにより、引き続き、誰もが安全・安心に暮らせる交通環境のさらなる創出を進めます。

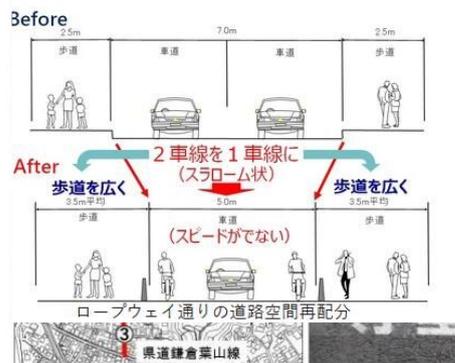
### 施策展開の方向性

- 交通事故の抑制（自動車、自転車、歩行者への対応、生活道路への進入抑制等）
- 災害対策（災害時の道路ネットワークの構築等）
- 市民・来訪者が歩きやすい歩行環境の整備
- 自転車走行環境の整備（走行空間、駐輪場の整備、ルール啓発等）
- ユニバーサルデザインの導入（高齢者等の移動支援、バリアフリー化への対応等）
- オーバーツーリズムへの対応（混雑への対応、ルール・マナーの啓発等）

<自転車走行空間の明示(矢羽根式路面標示)> <道路空間の再分配による歩道整備のイメージ>



出典：藤沢市



出典：松山市 HP

### 実現に向けた視点3 拠点の賑わい

上位計画である鎌倉市都市マスタープランでは、将来都市構造において、鎌倉、大船、深沢の3つの都市拠点と、腰越、玉縄の2つの地域活性化拠点が示されており、深沢地域では、鎌倉駅周辺、大船駅周辺に並び鎌倉市の第3の拠点を目指し、村岡・深沢地区土地区画整理事業に加え、JR東海道本線新駅の設置が進められています。これらの拠点では、賑わいを創出するための交通環境の整備が求められています。

このことから、拠点の都市機能を高めるために、移動ニーズに対応した拠点間を結ぶ交通ネットワーク整備や交通ネットワークの強化を図るとともに、良好な道路空間、歩行空間の確保を目指すことで、賑わいを創出するための交通環境の整備を進めます。

#### 施策展開の方向性

- 開発に合わせた交通網の整備推進（拠点間を結ぶ交通ネットワーク整備、深沢地区内外を結ぶ道路ネットワークの強化）
- 拠点のにぎわいを支える道路ネットワークの強化や交通環境の整備

### 実現に向けた視点4 環境負荷軽減

近年、地球規模での気候変動に起因する自然災害が激甚化・頻発化等が懸念されており、国内外で対策の喫緊性が高まっています。この状況に対し、国際社会は2050年のカーボンニュートラルの実現に向けた取り組みを推進しています。この潮流を受けて政府も2050年カーボンニュートラルを掲げ、国土交通省においても脱炭素化の取り組みを進めており、交通分野でも公共交通機関の利用促進等の取り組みが進められています。また、本市の道路・橋梁等は、既にその多くは老朽化が進んでおり、従前のような事後保全型の管理は、効率的でなく環境負荷も大きくなってしまい、将来的には厳しい財政状況の中で適切な維持管理や補修更新が困難になるため、効率的かつ安全に利用できる道路・橋梁を確保していくことが課題になっています。交通分野においても、社会的要請として環境負荷軽減の取り組みが求められています。

このことから、カーボンニュートラルの推進に向けて、CO<sub>2</sub>排出量を抑制する公共交通の利用促進や、持続可能な道路整備と道路機能の保全のために、道路や橋梁等の既存ストックをバランス良く活用し、ライフサイクルコストの削減の取り組みを進めることにより、環境負荷の低減を図ります。

#### 施策展開の方向性

- カーボンニュートラルの推進（CO<sub>2</sub>排出量の抑制、ライフサイクルコストの削減、自転車活用の推進）

## 5 施策の推進に向けた実現化方策

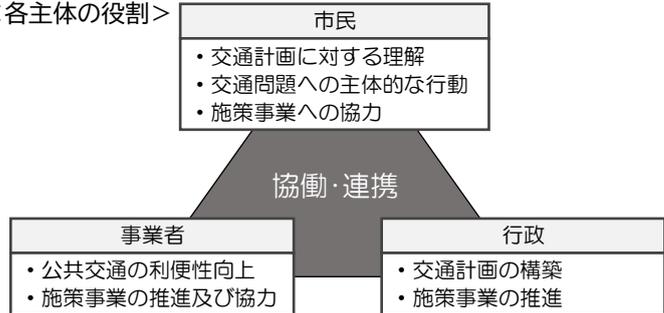
### 5.1. 計画の推進方策

交通マスタープランで掲げた施策及び事業を推進するにあたっては、市民、事業者、行政が協働・連携し、将来交通像の実現に向けた取り組みを進めます。

計画を効果的・効率的に推進していくため、PDCA サイクルにより計画の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を実施し、適宜事業の見直しや改善を行います。

さらに、事業環境の変化等に伴い、個別施策について詳細な施策・事業の再整理・見直しが必要になった場合には、個別施策についてのアクションプランを追加で設定します。

<各主体の役割>



### 5.2. 成果指標（案）

#### (1) 円滑な移動

| 区分             |      | 指標                        | 現況値      | 目標値      | 数値根拠資料          |
|----------------|------|---------------------------|----------|----------|-----------------|
| ①公共交通ネットワークの整備 | 市民評価 | 路線バスの利用頻度                 | 30.8%    | 向上       | 公共交通に関する市民アンケート |
|                | 統計指標 | 路線バスの満足度                  | 58.6%    | 向上       | 公共交通に関する市民アンケート |
| ②市内の過度な交通渋滞の解消 | 市民評価 | 「休日の交通渋滞」について対策が必要と回答した割合 | 46.2%    | 低下       | 交通に関する市民アンケート   |
|                | 統計指標 | 鎌倉地域の主要道路における平均旅行速度(休日)   | 17.0km/h | 20.0km/h | 国土交通省関東地方整備局資料  |

#### (2) 安全・安心な暮らし

| 区分             |      | 指標                                    | 現況値    | 目標値 | 数値根拠資料           |
|----------------|------|---------------------------------------|--------|-----|------------------|
| ①交通事故の抑制       | 市民評価 | 「交通規則の違反やマナーの低下」について対策が必要と回答した割合      | 40.6%  | 低下  | 交通に関する市民アンケート    |
|                | 統計指標 | 人口1万人あたりの交通事故件数                       | 27.3件  | 改善  | 鎌倉の統計、住民基本台帳人口   |
| ②自転車走行空間の整備    | 市民評価 | 「自転車の通行の安全性」について対策が必要と回答した割合          | 44.9%  | 低下  | 交通に関する市民アンケート    |
|                | 統計指標 | 「自転車の駐輪場」について対策が必要と回答した割合             | 26.1%  | 低下  | 交通に関する市民アンケート    |
| ③歩行環境の整備       | 市民評価 | 「生活道路での安全性」について対策が必要と回答した割合           | 31.6%  | 低下  | 交通に関する市民アンケート    |
|                | 統計指標 | 自転車走行空間の整備延長                          | 6.16km | 増加  | 市都市計画課資料         |
| ④ユニバーサルデザインの導入 | 市民評価 | 「子育て世帯の移動(ベビーカーでの移動)」について対策が必要と回答した割合 | 27.2%  | 低下  | 交通に関する市民アンケート    |
|                | 統計指標 | 市内駅のバリアフリー対応整備率                       | 15 駅   | 増加  | 各事業者移動等円滑化取組計画書等 |
| ⑤オーバーツーリズムへの対応 | 市民評価 | 「交通規則の違反やマナーの低下」について対策が必要と回答した割合      | 40.6%  | 低下  | 交通に関する市民アンケート    |
|                | 統計指標 | 江ノ電の混雑率                               | 146%   | 改善  | 国土交通省全国都市鉄道混雑率調査 |

#### (3) 拠点のにぎわい

| 区分               |      | 指標                | 現況値   | 目標値 | 数値根拠資料   |
|------------------|------|-------------------|-------|-----|----------|
| 開発に合わせた交通網の整備促進等 | 統計指標 | 拠点を発着する新設路線バスルート数 | 0 ルート | 増加  | 各バス事業者資料 |
|                  | 統計指標 | ウォークアブルな空間の整備箇所数  | 2 箇所  | 増加  | 市都市計画課資料 |

#### (4) 環境負荷軽減

| 区分            |      | 指標                | 現況値         | 目標値 | 数値根拠資料       |
|---------------|------|-------------------|-------------|-----|--------------|
| カーボンニュートラルの推進 | 統計指標 | 運輸部門における温室効果ガス排出量 | 128 千 t-CO2 | 減少  | 環境省自治体排出量カルテ |