

（仮称）鎌倉市地域公共交通計画策定に関する 地域との意見交換会

資料

1.本日の意見交換会の趣旨

1. 本日の意見交換会の趣旨

鎌倉市では、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通計画を今年度末に策定予定としている。

地域公共交通計画とは



- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ 住民の協力を含む関係者の連携
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関

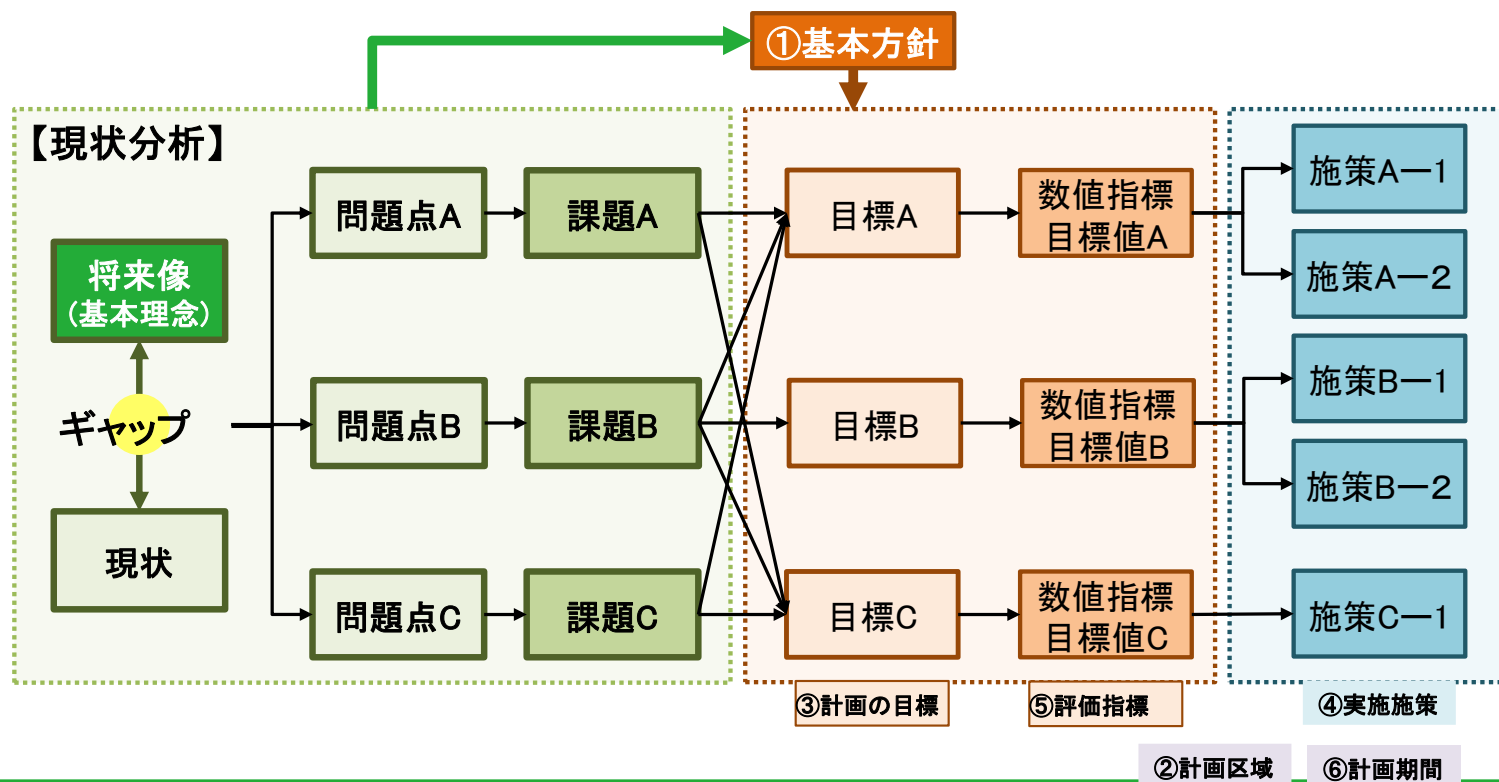


1. 本日の意見交換会の趣旨

計画策定の参考にするため、

- ・将来の公共交通の理想像（望ましい姿）
- ・望ましい姿を実現するための課題についてご意見をいただきたい。

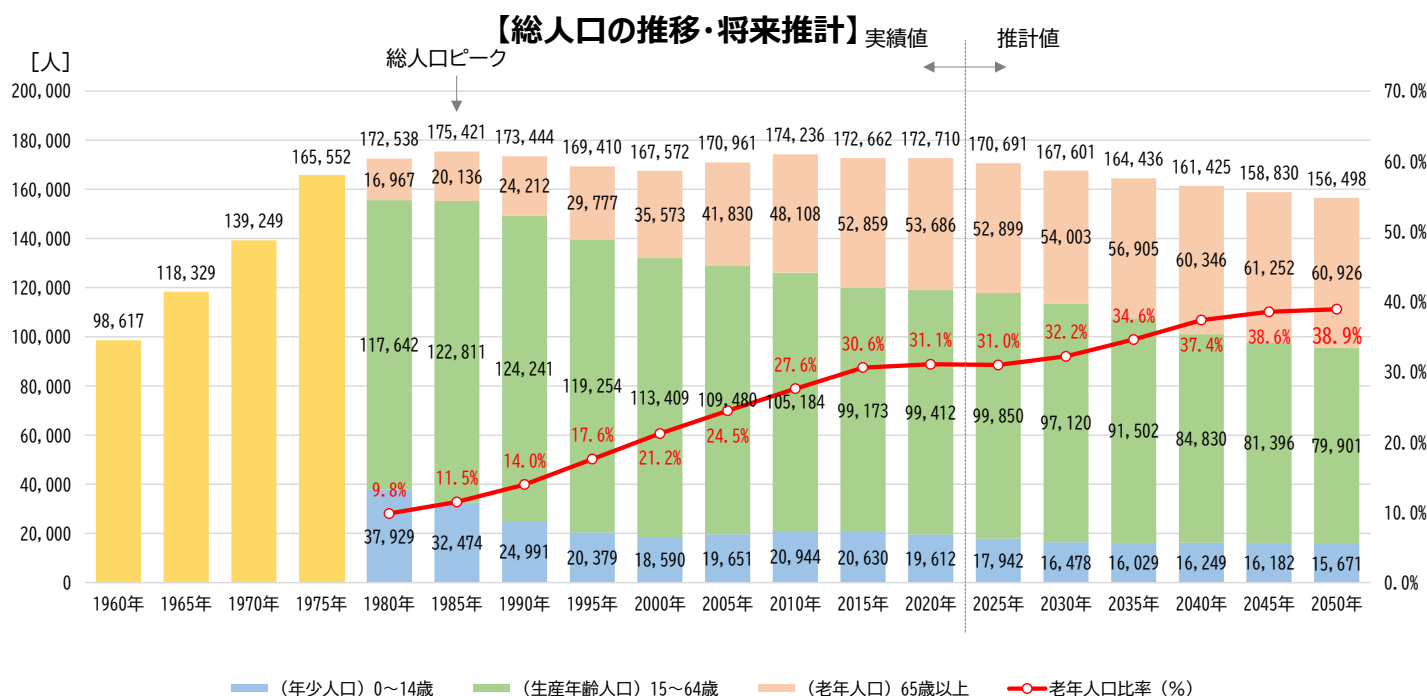
地域公共交通計画の記載事項(計画の法定記載事項)



2. 鎌倉市の公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 鎌倉市の概況(人口動向)

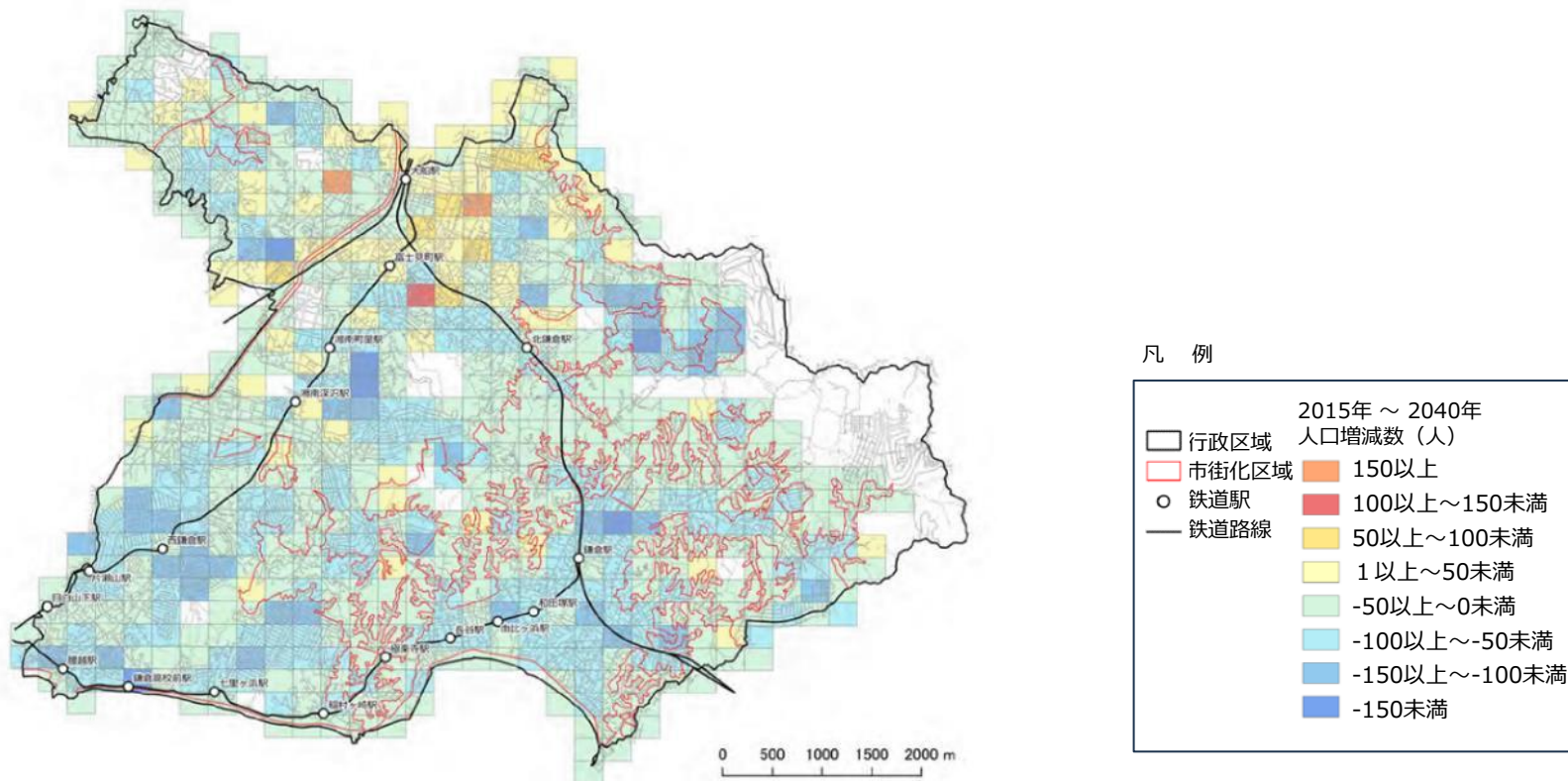
- ・総人口は、1960年代の高度経済成長期において急増し、国勢調査では1985年に人口のピークを迎えるが1990年代には減少し、2000年代は微増に転じたものの、2010年以降は再び減少傾向にある。
- ・国立社会保障・人口問題研究所による将来推計では、今後の急速な人口減少が見込まれており、その間の減少率は全国的な見込みと比較しても差異がない状況にある。
- ・2040年には老年人口(65歳以上)割合が約4割まで増加し、生産年齢人口(15～64歳)は約2割の減少見込みである。



2-1 鎌倉市の概況(将来人口の見通し)

- ・2015年の実績値と2040年の推計値の増減数は、全市的に減少となるなか、大船駅周辺では増加する見込みとなっている。
- ・一方で、丘陵住宅地等では減少となる見込みであり、エリア単位で人口増減の傾向が異なっている。

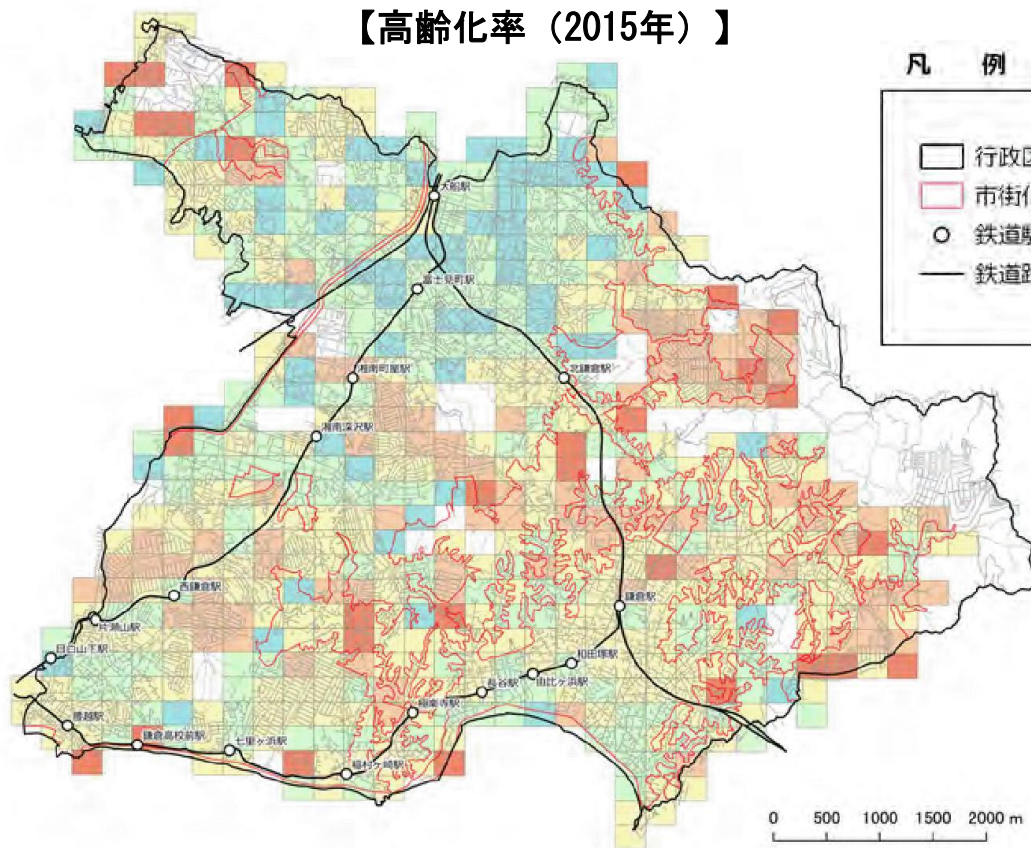
【2015年～2040年 人口増減数（人）】



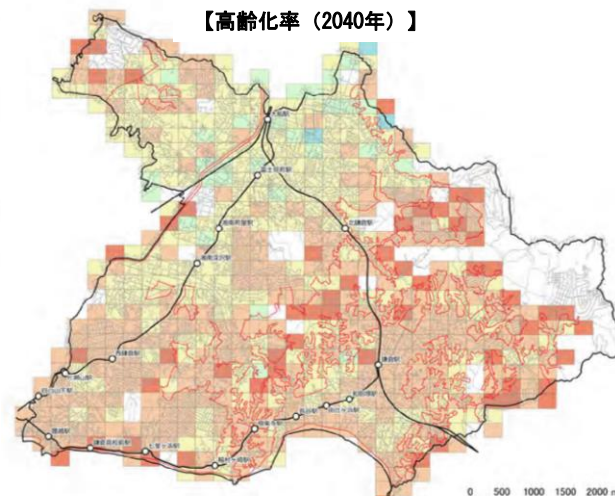
2-1 鎌倉市の概況(高齢化の見通し)

- ・2015年時点の高齢化率は、全市的には30%程度であるなか、丘陵住宅地等や鎌倉地域の谷戸エリア等では40%以上の高い高齢化率を示している。
- ・2040年では、全市的には約40%と高齢化が進展するなか、高齢化率が40%以上を示す箇所が大船駅周辺以外で多く見られる。

【高齢化率（2015年）】



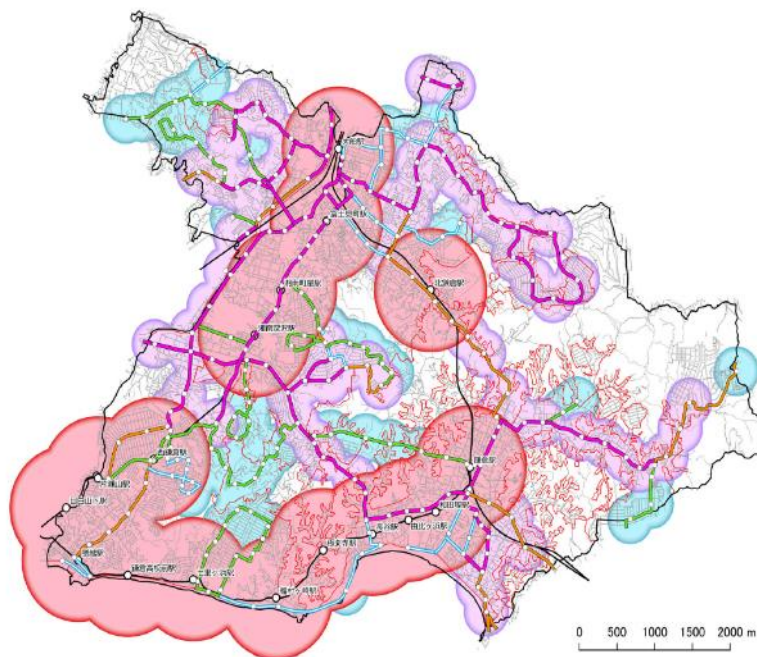
【高齢化率（2040年）】



2-3 鎌倉市の交通の現状（徒歩利用圏）

- ・市内では鉄道が5路線(JR3路線、江ノ島電鉄、湘南モノレール)あるほか、路線バス3事業者が運行し隣接する市の藤沢駅、逗子駅、戸塚駅などと繋がっており、タクシー事業者は10社が運行している。
- ・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。
- ・その他のバス路線も併せると概ね居住人口をカバーしている状況だが、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。

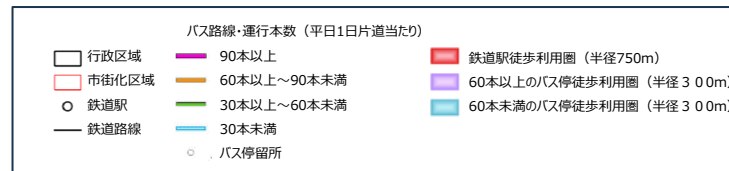
【公共交通（鉄道駅+バス停）徒歩利用圏（半径750m、300m）】



【徒歩利用圏内の居住人口のカバー率（2015年）】

	割合	人口
全ての鉄道駅+60本以上のバス停	83.2%	143,901人
全ての鉄道駅+全てのバス停	91.7%	158,738人

凡 例

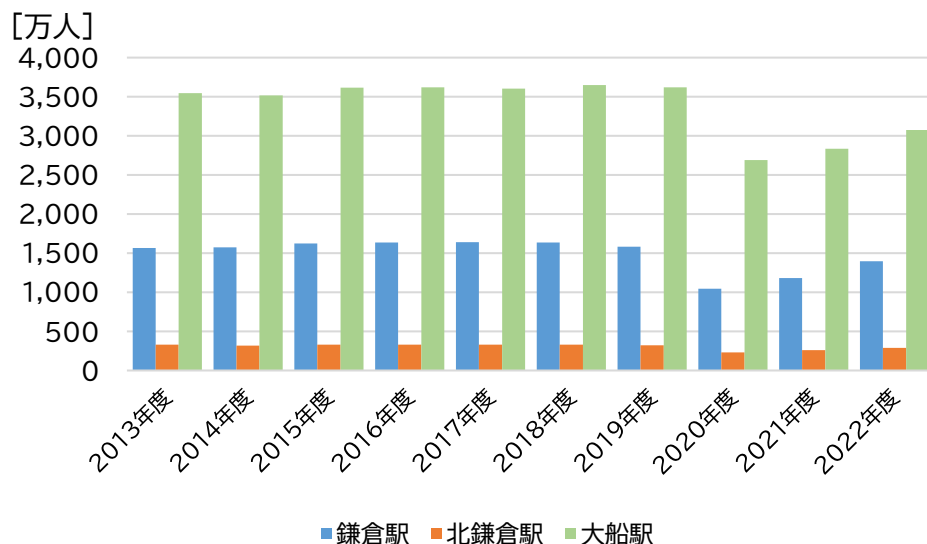


※徒歩利用圏の距離は、鎌倉市オムニバス計画での交通不便地域の抽出で用いた値を用いています。

2-3 鎌倉市の交通の現状（鉄道の利用状況）

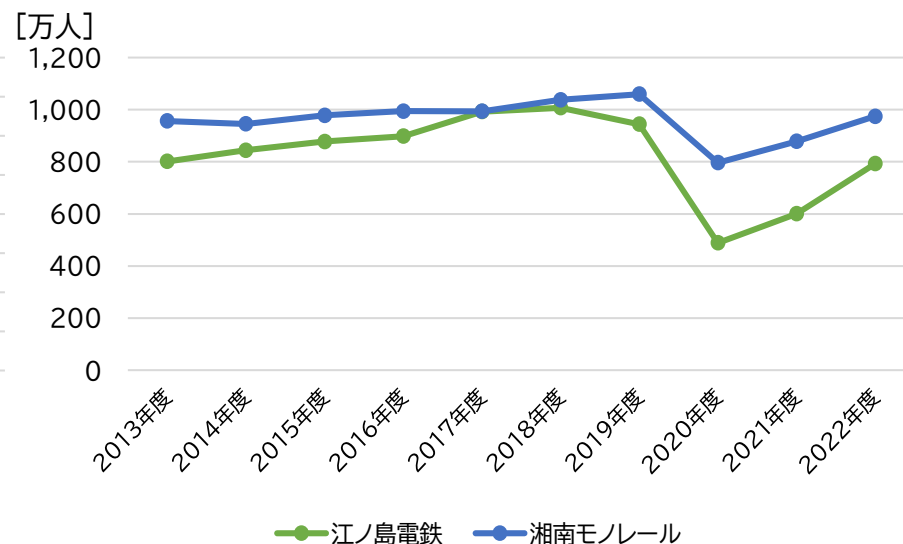
- ・JR 3 駅の乗車人員は増加基調にあったが、2020年度にはコロナ禍の影響もあり大きく減少しており、2021年度以降は回復傾向にあるが、2019年度の水準までは戻っていない。
- ・江ノ島電鉄鎌倉駅及び湘南モノレール大船駅の乗降人数は増加基調にあったが、2020年度 にはコロナ禍の影響もあり大きく減少し、江ノ島電鉄では前年度から概ね半減しており、ともに2021年度以降は回復傾向にあるが、2019年度の水準までは戻っていない。

JR乗車人員の推移



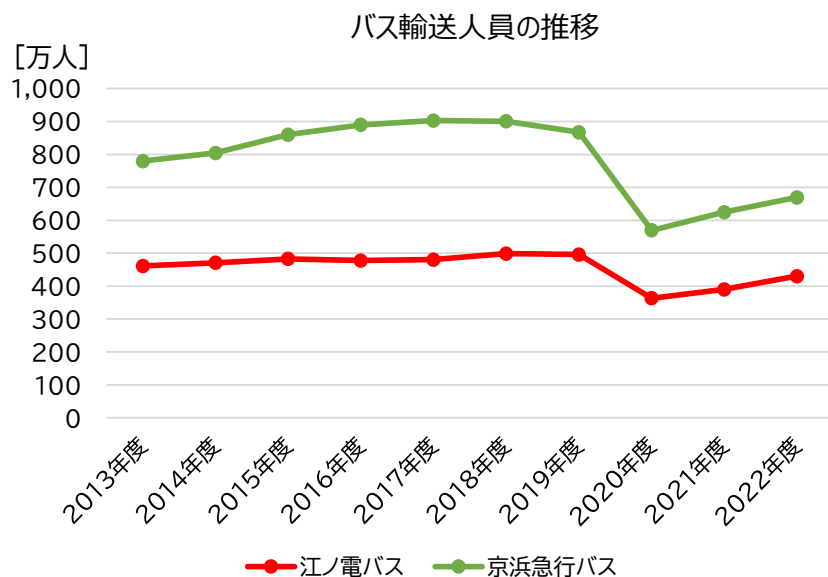
※降車人員は集計していない

私鉄乗降者数の推移

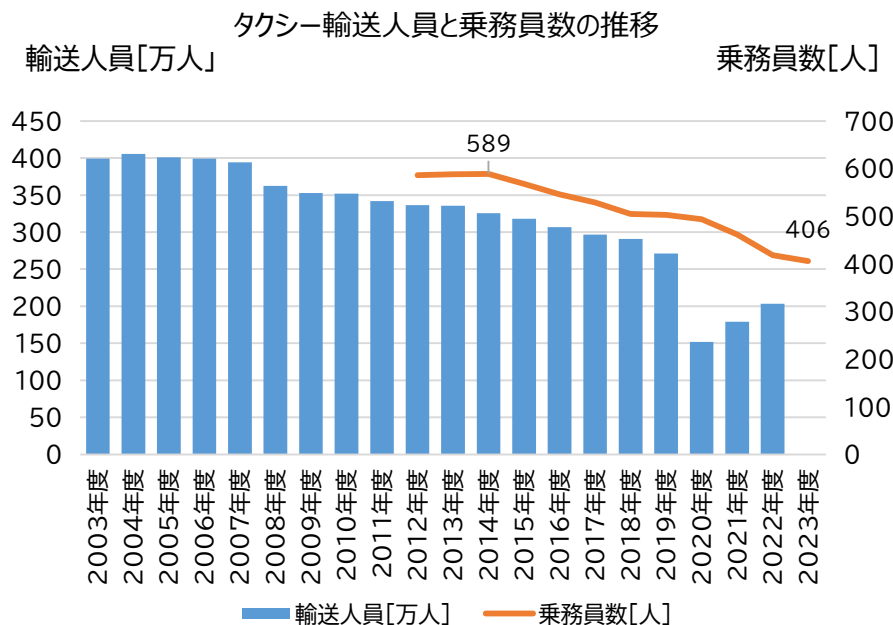


2-3 鎌倉市の交通の現状（バス・タクシーの利用状況）

- ・バスの輸送人員は、コロナ禍の影響もあり減少傾向にあったものの2021年度以降は両者ともに回復傾向にあるが、2019年度の水準までは戻っていない状況である。
- ・10年前の2013年度と比較し、乗務員数が約31%減少していることに伴いタクシー台数が減少していることから輸送人員が減少している。
- ・タクシーの輸送人員は、リーマン・ショックの2008年以降減少傾向の中、コロナ禍の影響もあり 2022年度は2003年度の半数程度である。乗務員数についても、輸送人員の減少、コロナ禍によるタクシー利用が大きく落ち込む中で減少が進み、2023年度は2014年度の約7割の400名程度である。



※市内を運行（通過を含む）する路線バスの起点から終点までの集計



2-3 鎌倉市の交通の現状（参考：東海道本線新駅）

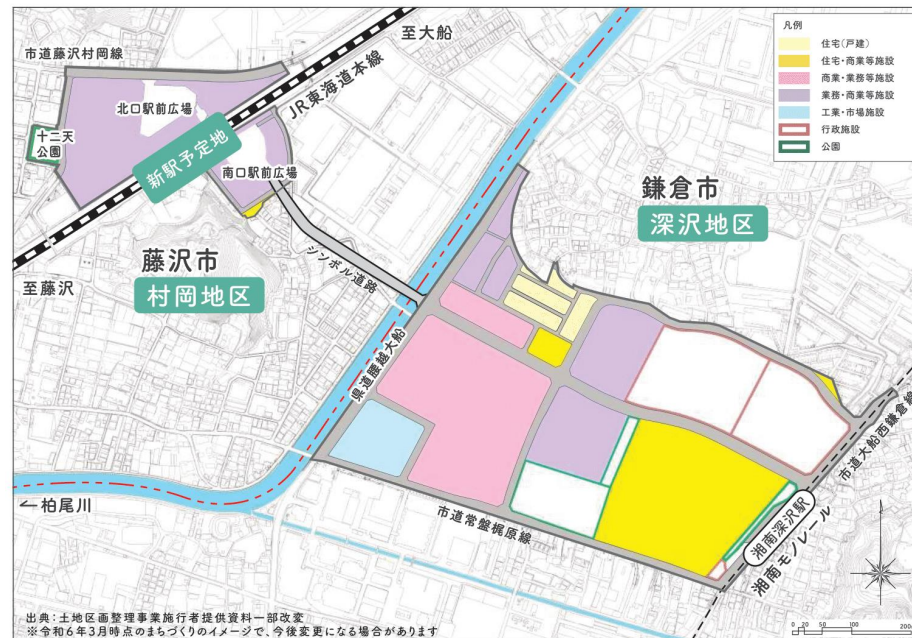
- ・村岡地区(藤沢市)においては、2032年頃に新駅開業を予定しており、将来的なバス路線網の再編など交通ネットワークの変更が見込まれるとともに、深沢地区においても新たな拠点としてバス路線網の再編など交通ネットワークの変更が必要となる

◆位置图



出典：神奈川県提供資料

◆まちづくりのイメージ



出典：広報紙「村岡・深沢のまちづくり」（2024年5月）

2-4 公共交通に関する市民アンケート調査

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。

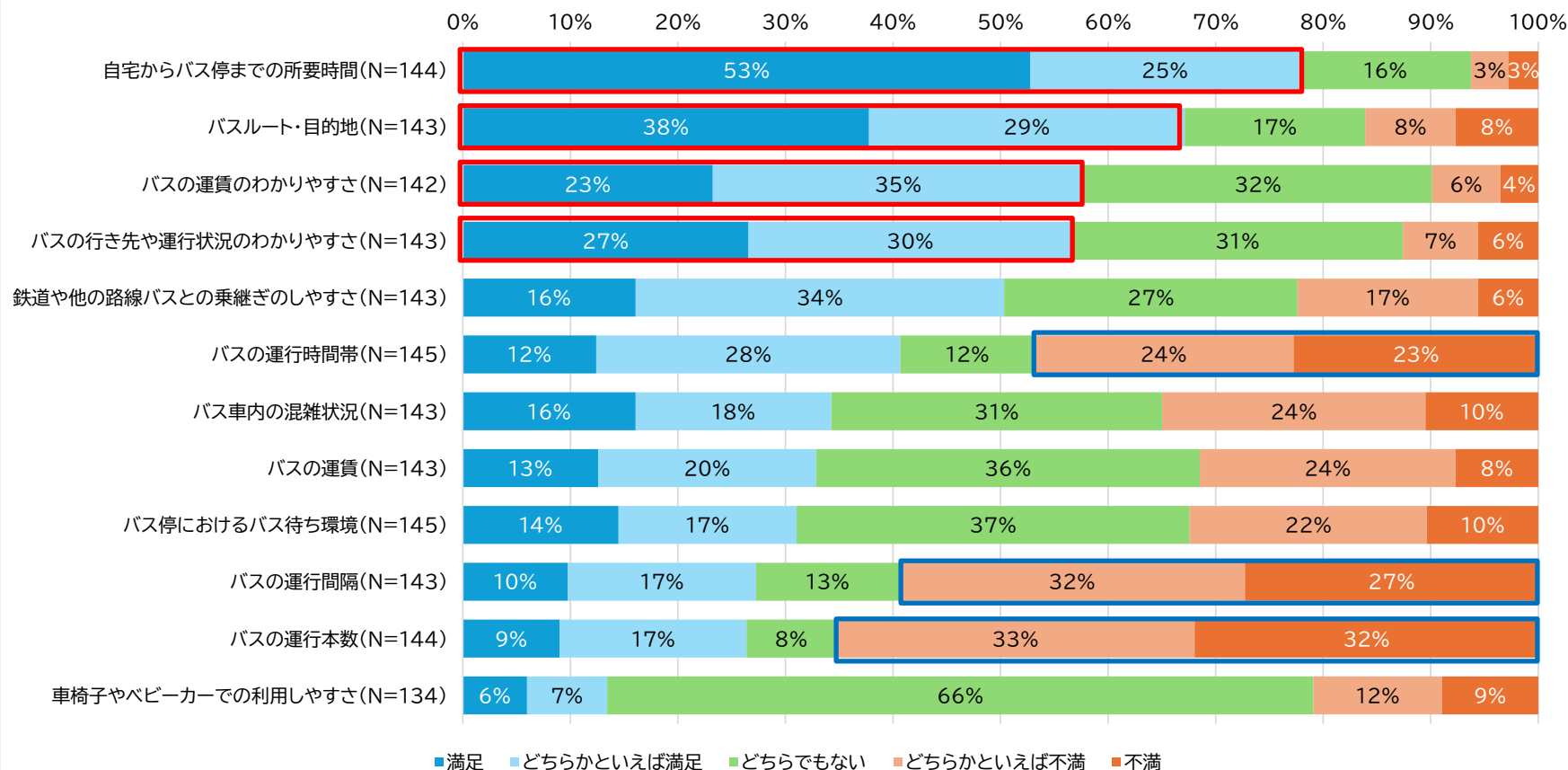
②実施概要

	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	2024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

2-4 公共交通に関する市民アンケート調査（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

定期的なバス利用者におけるサービスの満足度



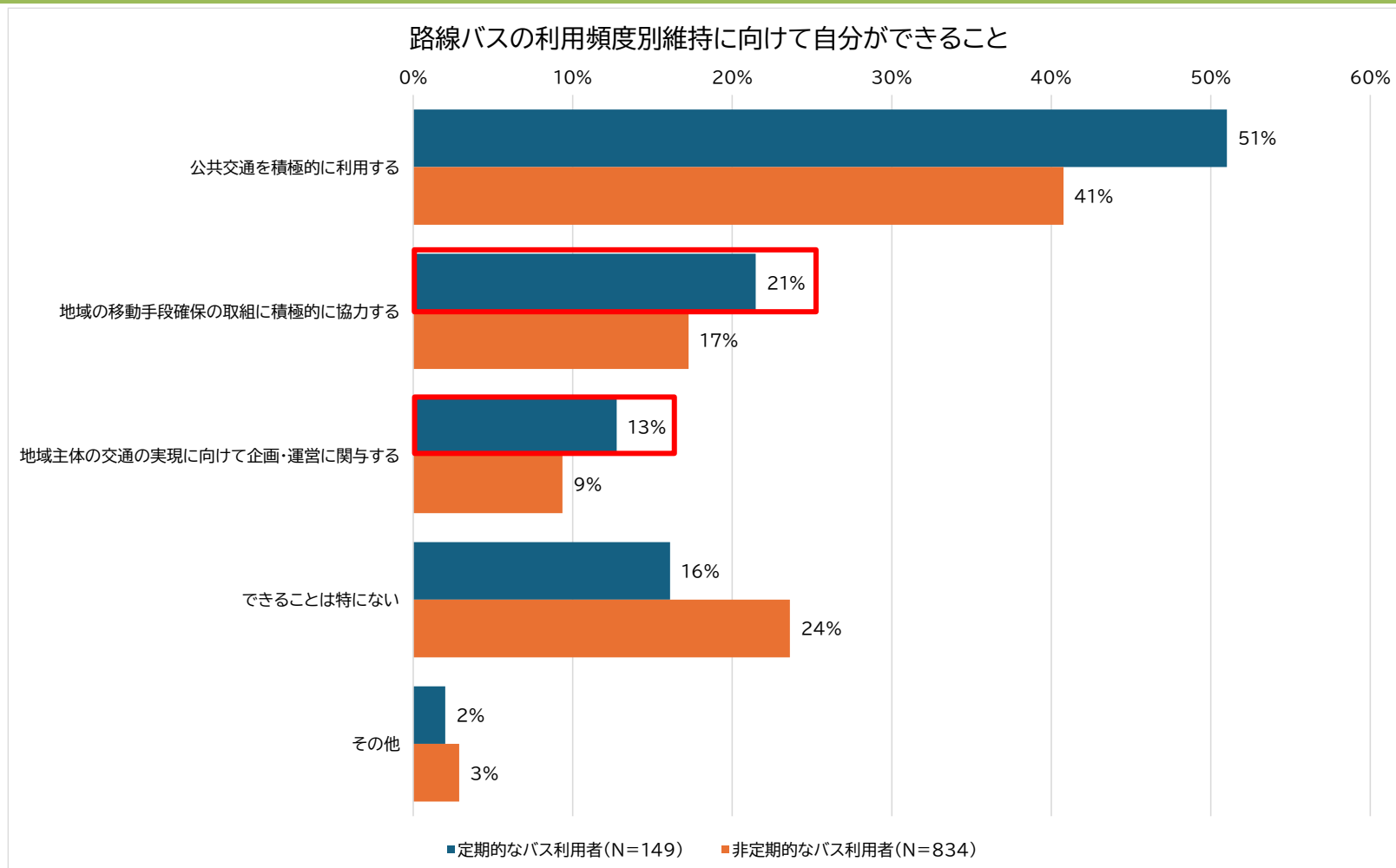
設問：問6利用頻度、問7満足度

※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

2-4 公共交通に関する市民アンケート調査（路線の維持に向けて自分ができること）

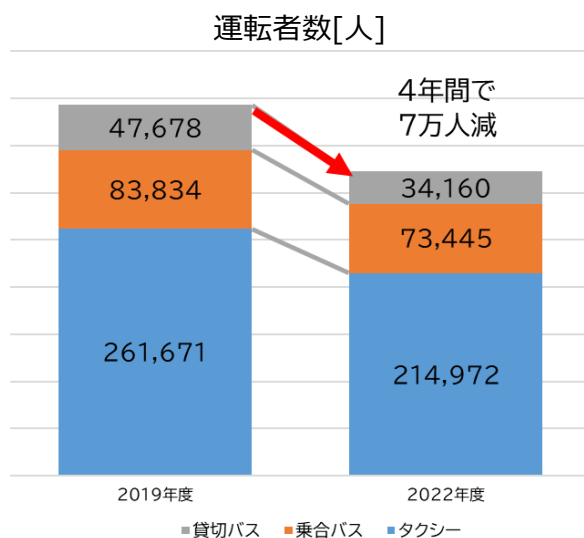
・路線の維持に向けて自分ができることについて、定期的なバス利用者は、“地域の取組に積極的に協力”や“地域主体の交通の実現に向けて企画・運営に関与”の割合が非定期的な利用者と比べ高い傾向



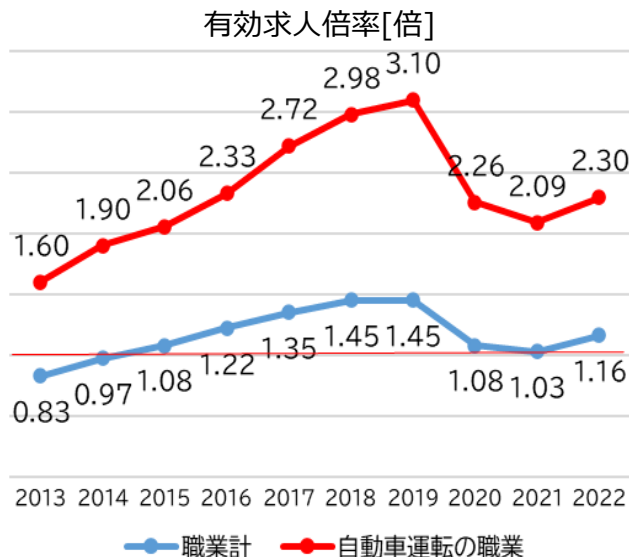
設問：問1お住まい、問6利用頻度、問9自分自身でできること
 ※平日3日以上利用している方を“定期的なバス利用者”、それ以外を“非定期的なバス利用者”として集計

(参考) 運転者不足等

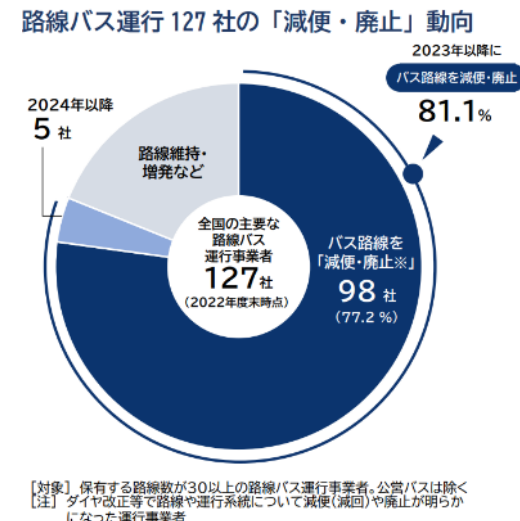
- ・第二種自動車免許が必要となるバスやタクシーの運転者が急速に減少しており、運転者数も2019年度から2022年度にかけて約7万人減少し、路線バス事業者においては現行の便数や路線の維持が厳しい状況となっている。
- ・自動車運転に関する有効求人倍率は1.0を大きく上回っているものの、乗務員の募集を行っても応募が少ない状況となっており、運転手不足を要因として都市部においてもバス路線の廃止に至る状況も発生している。
- ・さらに、ドライバーに対して「時間外労働の上限規制(2024年問題)」が適用され、更なる労働者不足が進み、2023～2024年に「減便・廃止」を実施（予定・検討中含む）している事業者は約8割にのぼる。



出典：国土交通省,数字でみる自動車2024



出典：厚生労働省,職業安定業務統計



出典：帝国データバンク
(全国「主要路線バス」運行状況調査)

2-5 公共交通利用者聴き取り調査（調査概要）

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。

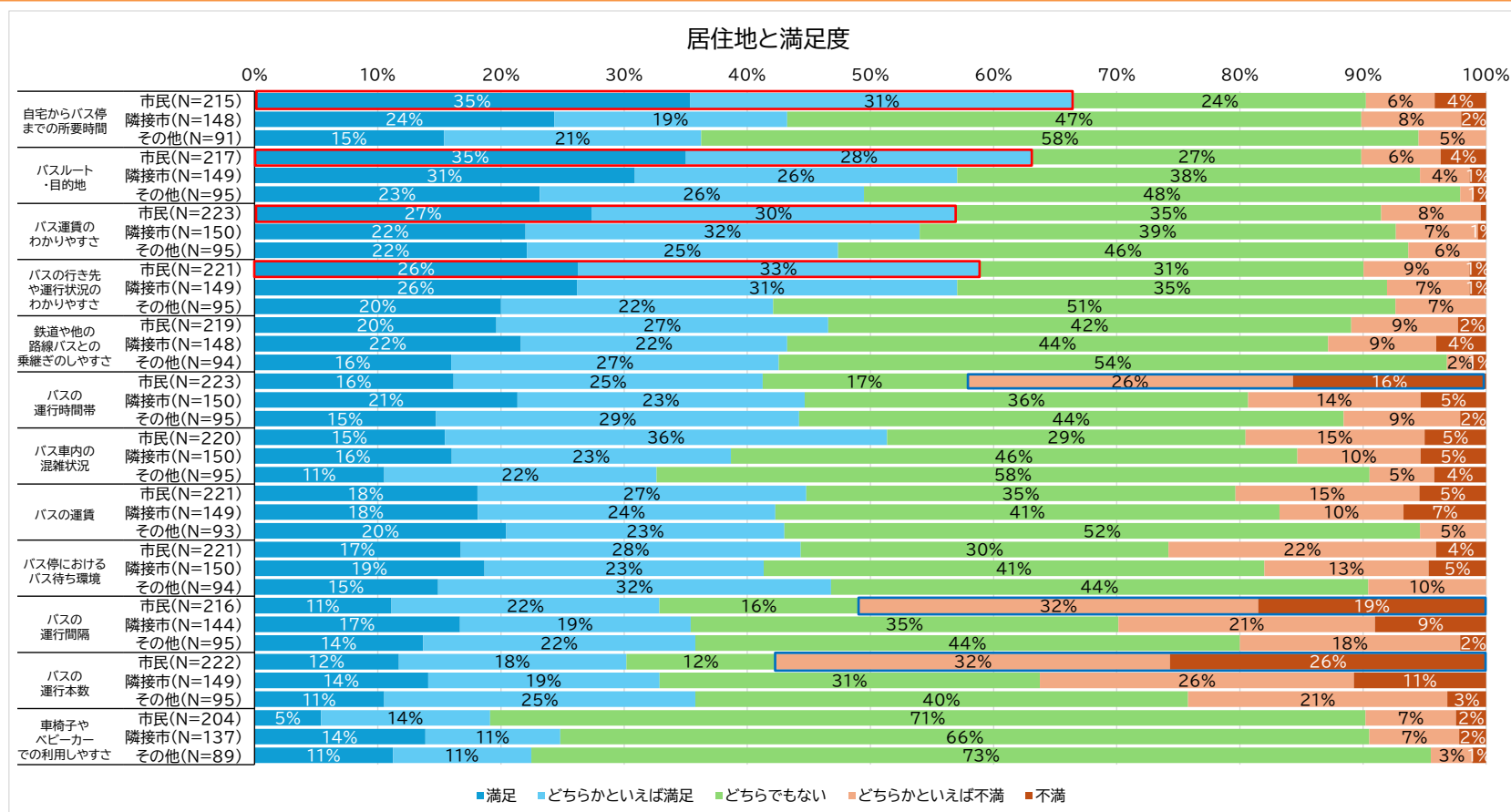
②実施概要

	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	2024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



2-5 公共交通利用者聴き取り調査（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

2-6 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	2025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、乗入れの意向等の把握 等

2-6 交通事業者ヒアリング調査結果

① 2024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**

現状からみた課題の抽出結果（更新版）

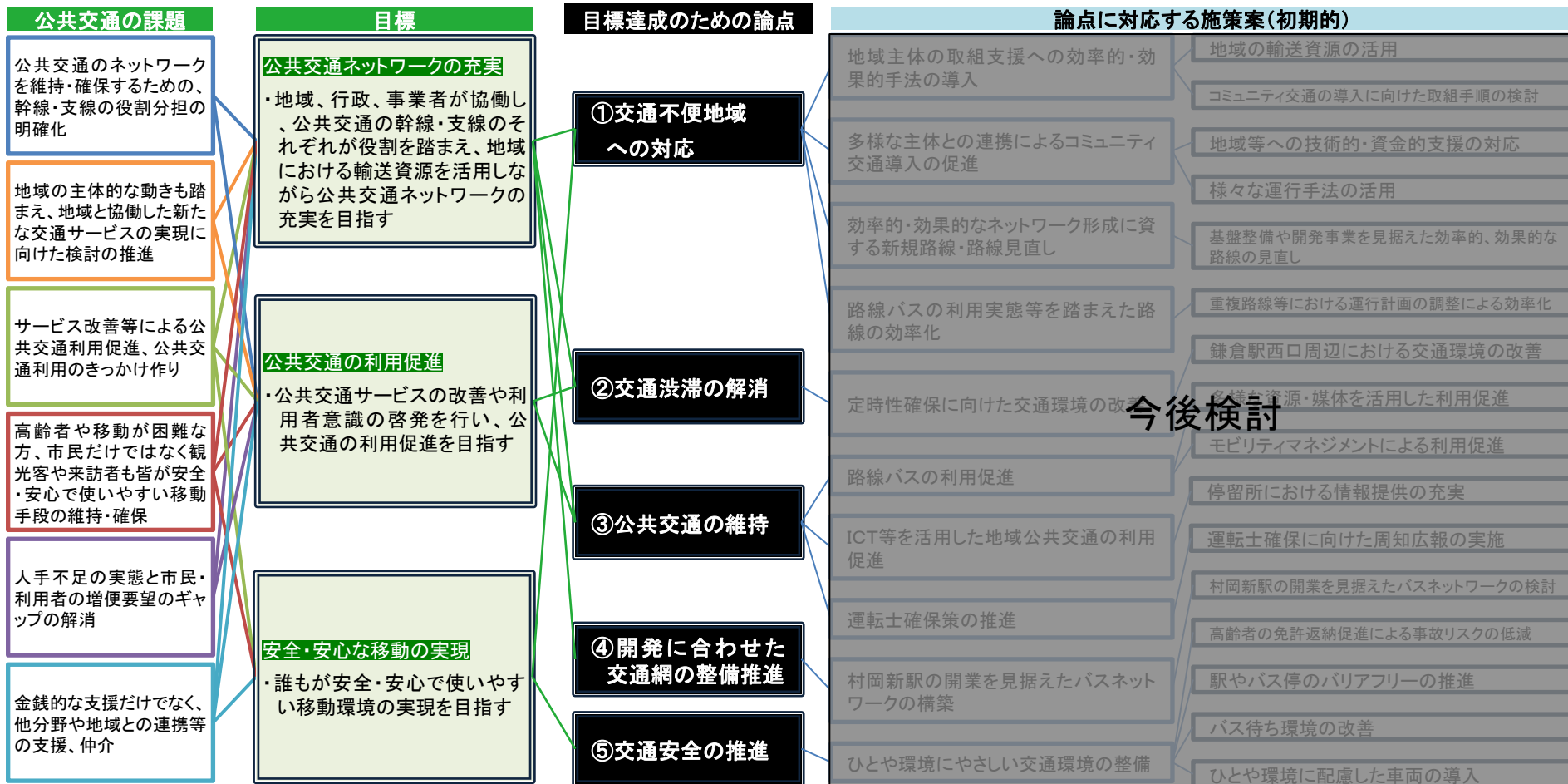


※上位・関連計画で指摘された問題は調査結果で把握された問題と重複がみられる

3. 鎌倉市の地域公共交通の方針（素案）

鎌倉市の交通課題の全体像を構造化した上で、施策については今後議論を行う

目標と達成のための論点、施策(案)



目標及び施策の記載は協議会に向けて引き続き見直し予定

事業者等の関係機関等の調整の上で施策については検討

4.意見交換

本日は市民の皆様から、次の2点についてご意見をいただきたい。

・将来の公共交通の理想像（望ましい姿）

・望ましい姿を実現するための課題

市民会員からの意見（概要）

今回示された公共交通が不便な地域の基準について、どれも納得がいく。しかし、公共交通の「不便さ」について、勤務先の東京から帰る頃（20時頃）になるとバスがなく、すごく歩かないといけない。働く人間、特に東京など遠くに通っている人からすると、不便である。朝は比較的バスの本数も多い印象があるが、夜遅くなってしまうと帰る手立てがなく、タクシーに乗るためにものすごく並ぶことが多いので、そのあたりも公共交通が不便な地域という定義の中で考えて欲しい。
