



鎌倉市

Kamakura City

---

---

# (仮称) 鎌倉市交通マスタープラン策定に関する 市民説明会

## 資料

---

---

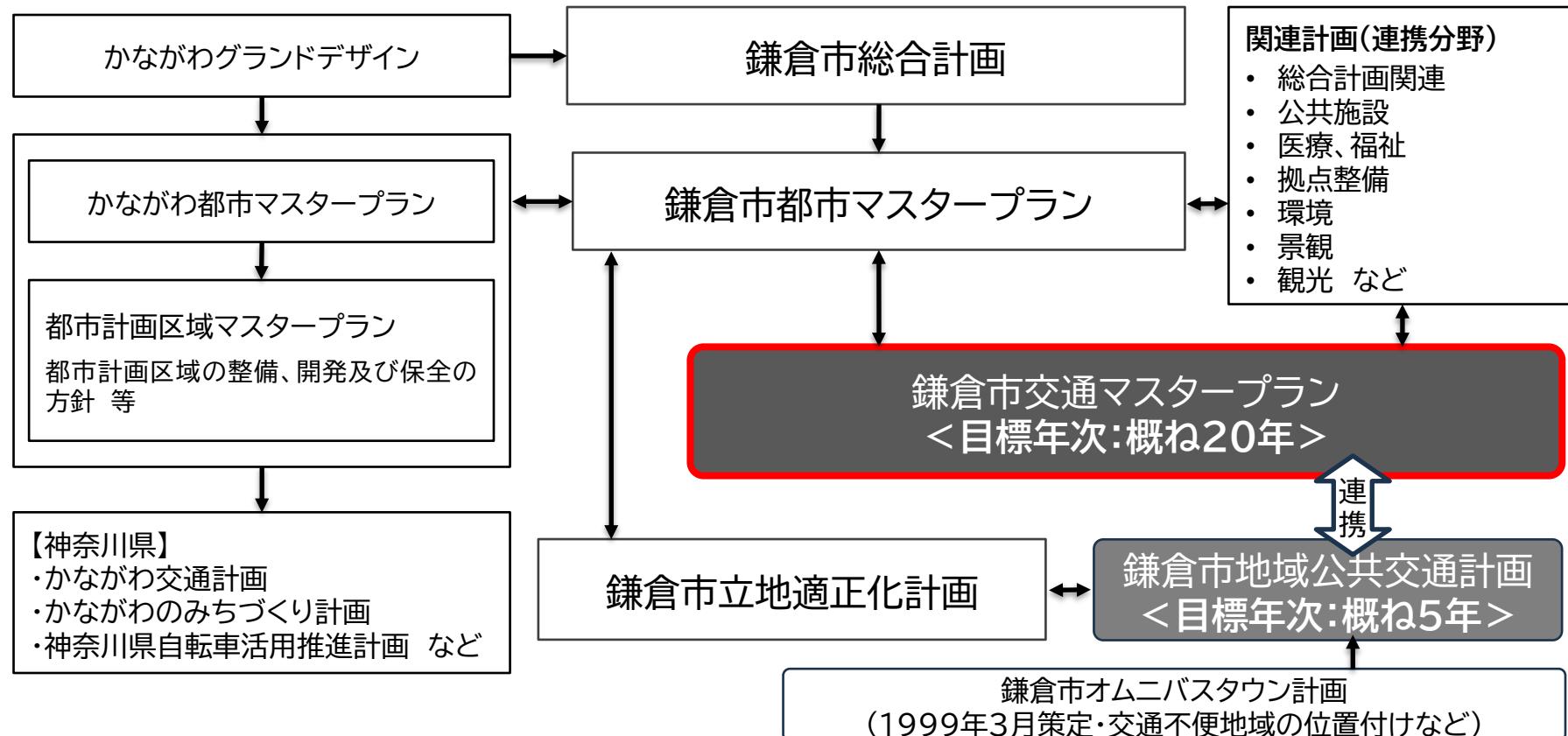
2025年10月7日

# **1. 本日の市民説明会の趣旨**

## **1.本日の市民説明会の趣旨**

鎌倉市では、将来の都市像にあわせた交通政策の基本方針となる交通マスタープランを今年度末に策定予定としている

## 計画の位置付けと目標年次



# 1. 本日の市民説明会の趣旨

交通マスター プラン策定の参考にするため、  
鎌倉市の交通に関するご意見、ご要望をいただきたい。

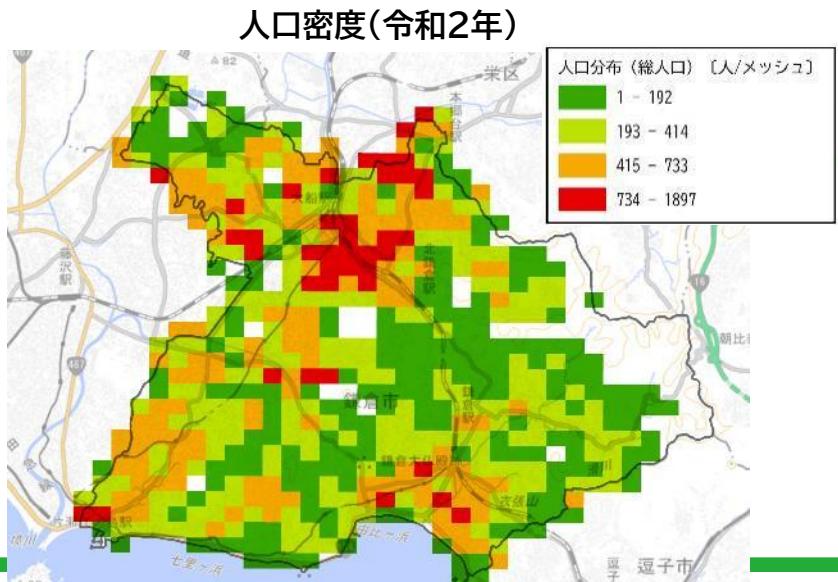
- ー公共交通(鉄道・バス等)に関する内容について
- ー自動車交通に関する内容について
- ー自転車・歩行者交通に関する内容について
- ーその他交通に関する内容について

## **2. 鎌倉市の交通を取り巻く現状と課題**

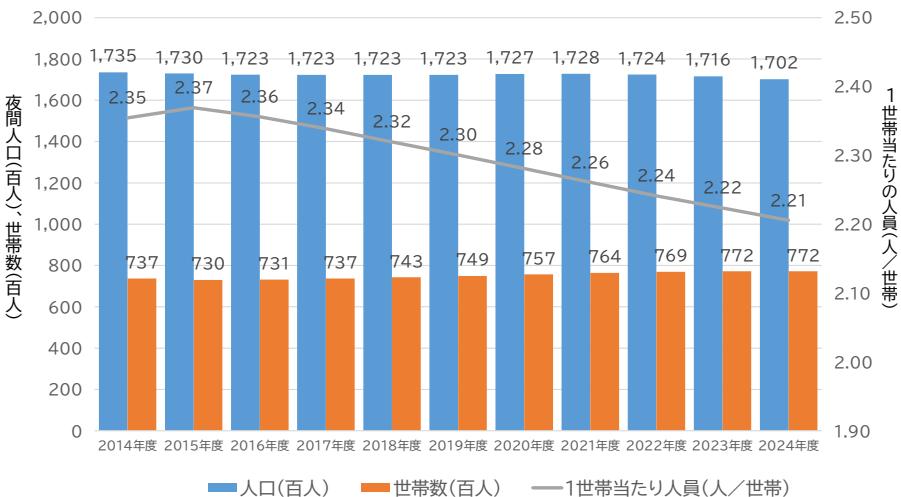
## 2-1 鎌倉市の概況

### (1) 人口動向と将来人口の見通し

- 2024年の人口は170,206人で緩やかに減少傾向
- 世帯数は増加傾向であるものの、1世帯当たりの人員は減少
- 地域別にみると、大船駅周辺や鎌倉駅周辺、モノレール沿線等は人口密度が高い
- 2040年(※推計値)には人口は約15万人に減少し老人人口(65歳以上)割合が約4割まで増加見込
- 生産年齢人口(15~64歳)は、2020年から2040年にかけて約2割の減少見込

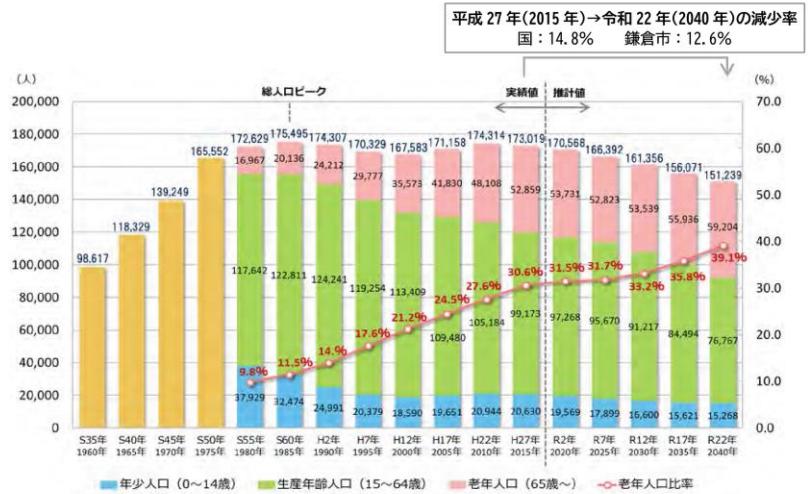


### 鎌倉市 人口と世帯数の推移



資料:2024年版 鎌倉の統計

### 【総人口の推移・将来推計】

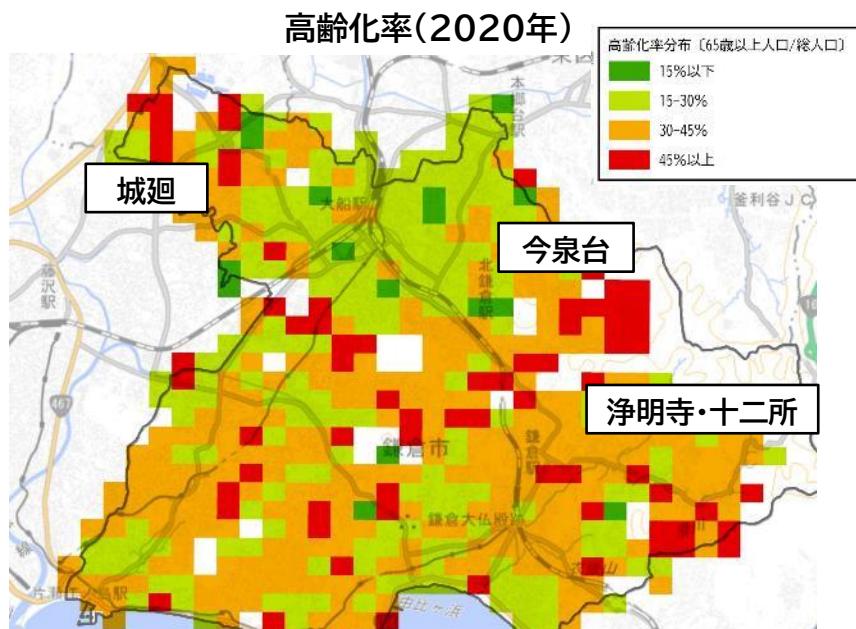


出典:鎌倉市立地適正化計画  
(2022年3月)

出典:国勢調査・総務省(昭和 35 年(1960 年) ~ 平成 27 年(2015 年))  
日本の地域別将来推計人口(平成 30 年(2018 年) 推計)、  
国立社会保障・人口問題研究所(平成 30 年(2018 年) 3 月)

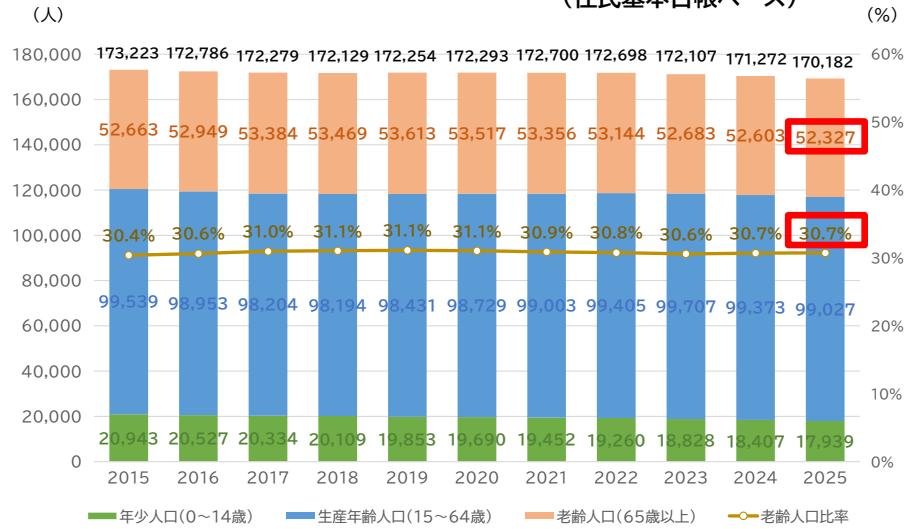
## (2)高齢化の進展

- 2025年の65歳以上の老人人口は52,327人、高齢化率は30.7%であり神奈川県全体の高齢化率(25.4%)※よりも5ポイント程度高い
- 地域別では、腰越地域が最も高く34.5%、次いで鎌倉地域の32.4%
- 地域別にみると、駅から離れた城廻、今泉台、浄明寺・十二所などで高齢化の進行が見られる



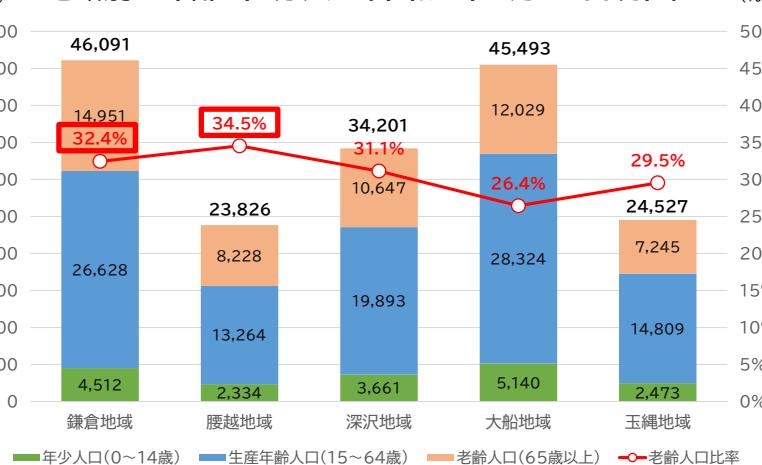
### 鎌倉市 年齢3区分人口の推移

(住民基本台帳ベース)



※神奈川県年齢別人口統計調査結果報告(各年1月1日現在)

### 地域別の年齢3区分人口(令和7年6月30日現在)



※住民基本台帳(鎌倉市ホームページ)

## 2-2 交通の現状

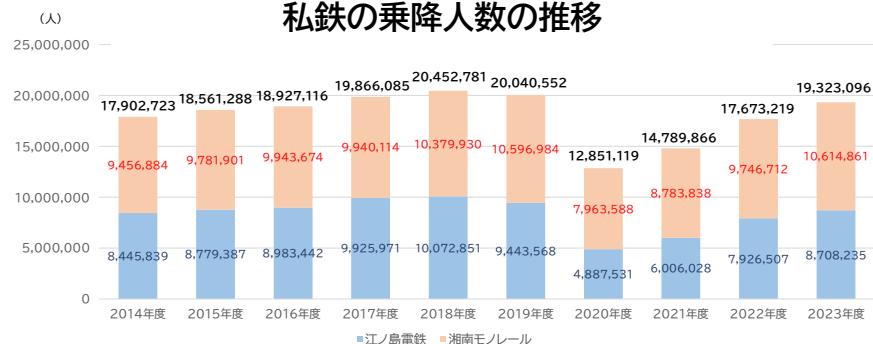
### (1) 公共交通の利用状況

- コロナ禍で公共交通の利用者が大幅に減少
- 2023年度においては、JR線・私鉄とも2019年度の約9割まで回復
- 2022年のバス・タクシーの輸送人員は、令和元年2019年の約8割まで回復

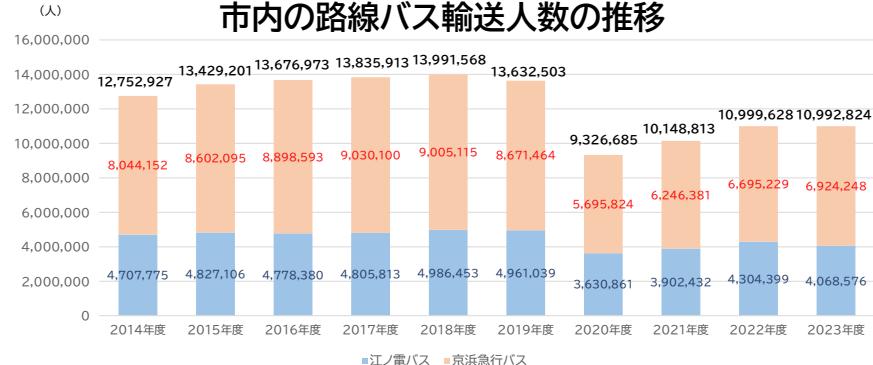
JR線の乗車人数の推移



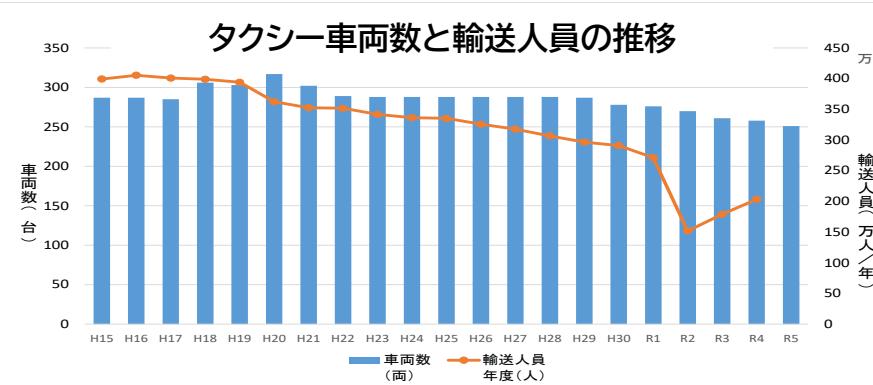
私鉄の乗降人数の推移



市内の路線バス輸送人数の推移



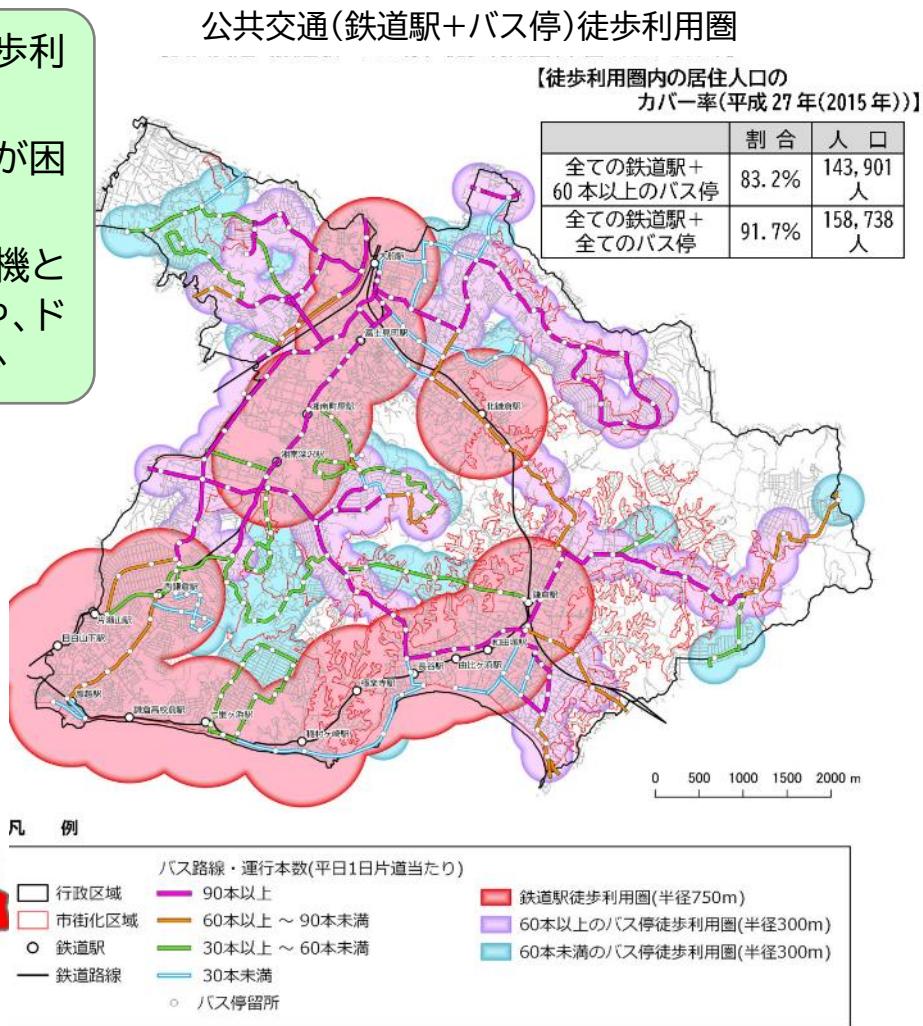
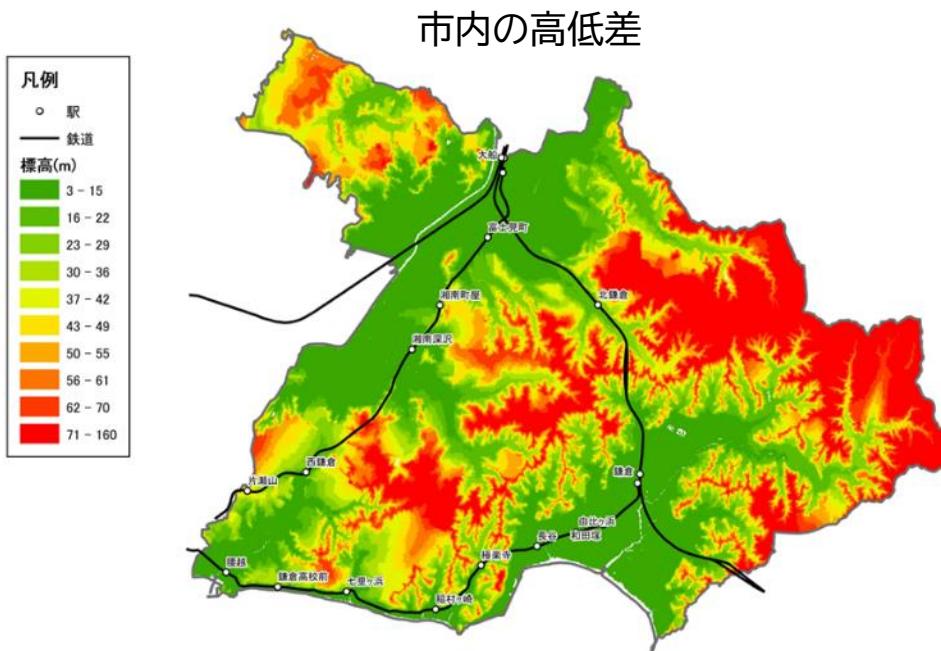
タクシー車両数と輸送人員の推移



資料:2024年版 鎌倉の統計、鎌倉市の観光事情(2024年度版)、神奈川県タクシー協会鎌倉支部提供資料

## (2)公共交通網と路線バスの運行本数の減少

- 利便性の高いバス路線の徒步利用圏は、鉄道駅の徒步利用圏と併せて人口の約83%をカバー
  - 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
  - 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者の減少や、ドライバー不足などを背景に路線バスの運行本数が減少



徒歩利用圏の距離は、鎌倉市オムニバスタウン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。

出典：国勢調査、総務省（平成 27 年（2015 年））  
各バス事業者 HP（令和 3 年（2021 年）4 月時点）

出典:鎌倉市立地適正化計画(2022年3月)

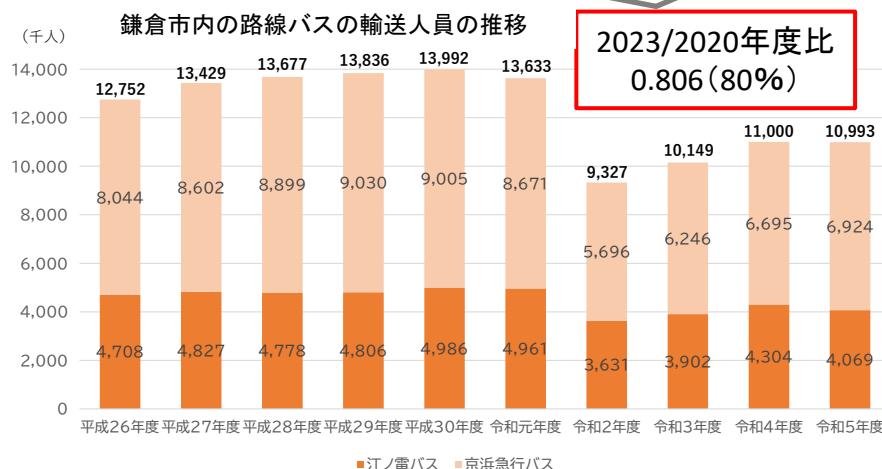
### (3)路線バスの減便・廃線

- 働き方改革やコロナ禍を契機としたライフスタイルの変化に伴うバス利用者の減少や、2024年問題に起因する運転手不足などを背景に、路線バスの減便・廃線が続いている

## 路線バスの減便・廃線

### ■バス利用者数の減少

バス利用はコロナ禍以前の約8割にとどまる



出典:鎌倉の統計をもとに作成

### ■バスの運転手不足

バスの運転手不足は全国で年々深刻化し、鎌倉市のバス事業者も運転手の確保に苦慮している



出典:日本バス協会「国土幹線道路部会ヒアリング資料」(2023年10月)

鎌倉市においても、近年2024年問題等の影響を受けて、大船駅・鎌倉駅を発着する系統のダイヤが一部変更されるなど、減便・廃線が続いている

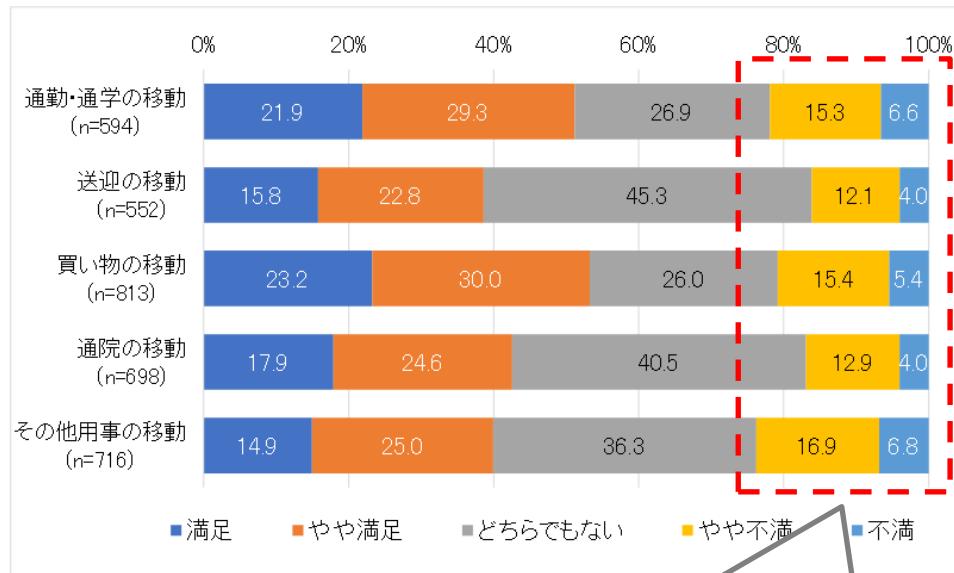
## (4)市民からの交通不便を訴えるニーズ

- 市民から、市内での移動のしやすさやバスの利便性の低下への不満などの交通不便を訴えるニーズや声が存在している

### 市民からの交通不便を訴えるニーズ

#### ■市内の移動しやすさの満足度

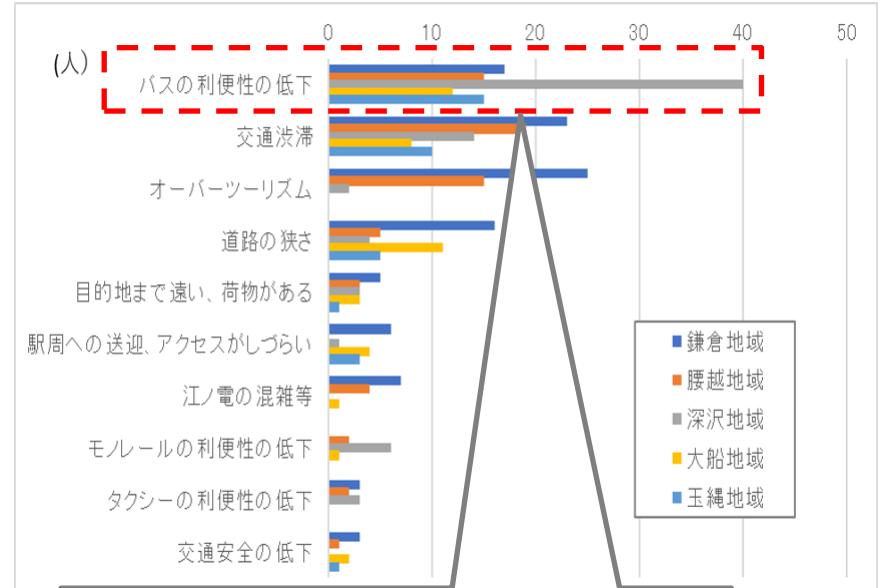
問12. 目的別市内の移動のしやすさの満足度の割合（無回答を除く）



いずれの移動目的でも約2割の人が  
移動のしやすさに不満を感じている

#### ■市内の移動しやすさの不満理由

問12. 市内の移動のしやすさの不満理由の自由記入を分類集計（複数回答有り）



市内の移動のしやすさの不満理由とし  
ては『バスの利便性の低下』が最も多い

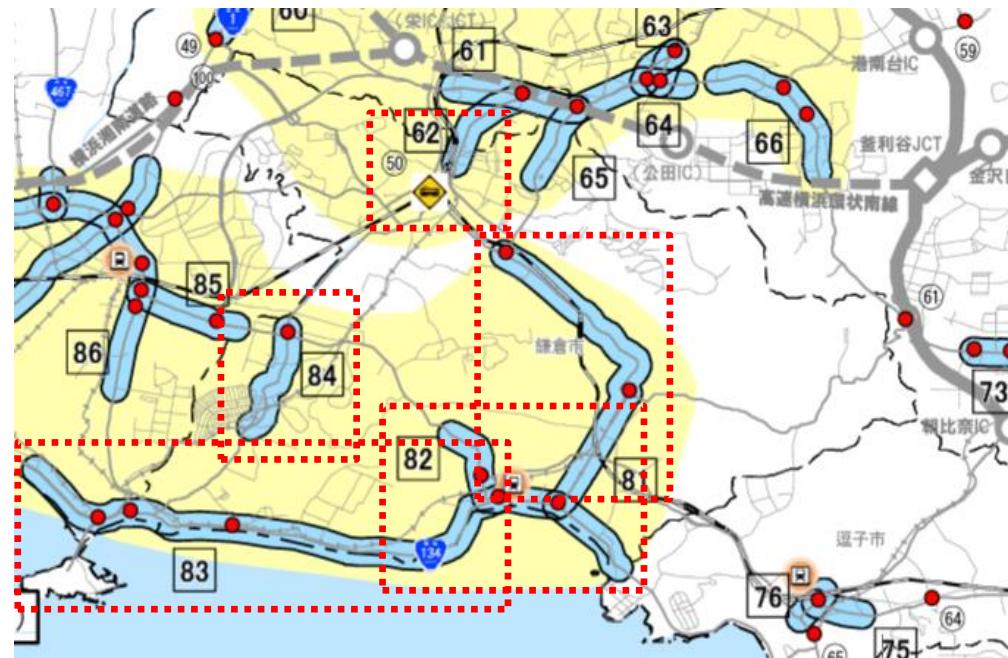
出典:市民アンケート調査結果(令和6年度)

### (5) 交通渋滞(主要渋滞箇所)

- ・鎌倉市内には、主要路線を中心に交通渋滞が存在していると考えられる

## 鎌倉市の主要渋滞箇所

		区間名	箇所名
区間	62	原宿六ツ浦線・大船停車場矢部線 笠間～鎌倉女子大前	鎌倉女子大前
	81	県道横浜鎌倉線 八幡宮前～滑川	八幡宮前 小袋谷 滑川
	82	県道藤沢鎌倉線 (仮称)長谷2丁目～長谷観音前	(仮称)長谷2丁目 長谷観音前
	83	一般国道134号 (仮称)長谷2丁目～江ノ島入口	(仮称)長谷2丁目 滑川 鎌倉高校駅前 腰越海岸 江ノ島入口
	84	県道腰越大船線 手広	手広
単独	50		鎌倉(客貨)踏切



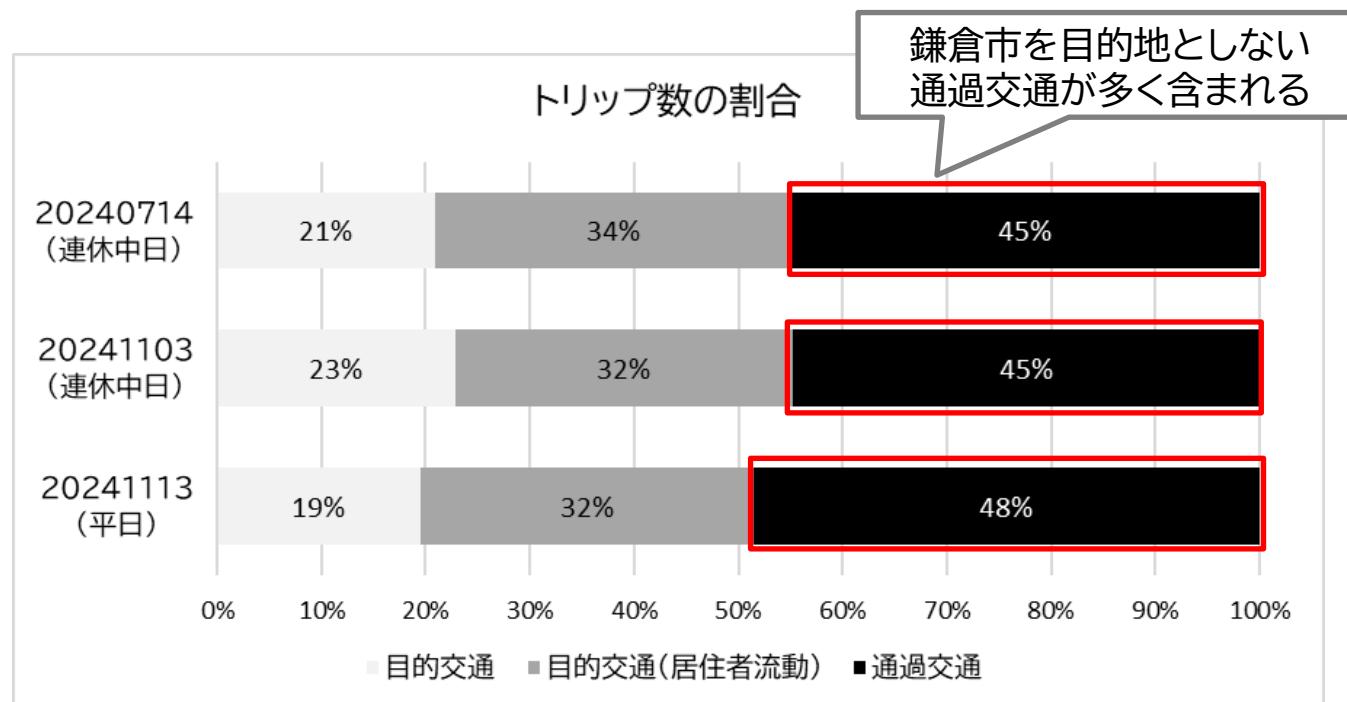
出典: 神奈川県 地域の主要渋滞箇所(一般道)(2024年2月時点)

## (6)交通渋滞(通過交通の存在)

- ・鎌倉市を目的地としない通過交通の存在が、渋滞の大きな原因の一つであると推察される

## 鎌倉市における通過交通の存在

### ■自動車交通の通過交通と目的交通の内訳(市内全域)



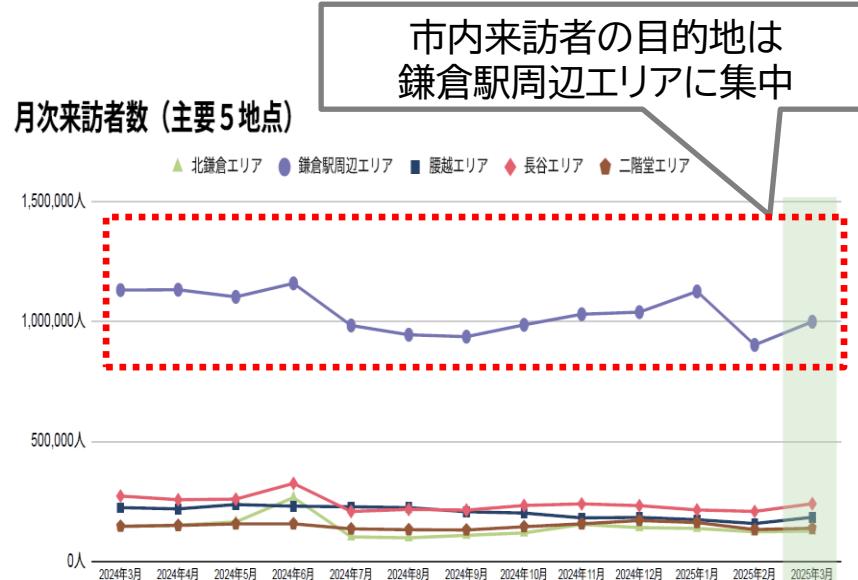
※ETC2.0プローブデータ(関東地方整備局集計)

## (7) 交通渋滞(目的交通の地域・時間帯の集中)

- 目的交通についても、地域・時間帯の集中がみられており、交通渋滞の原因のひとつと考えられる

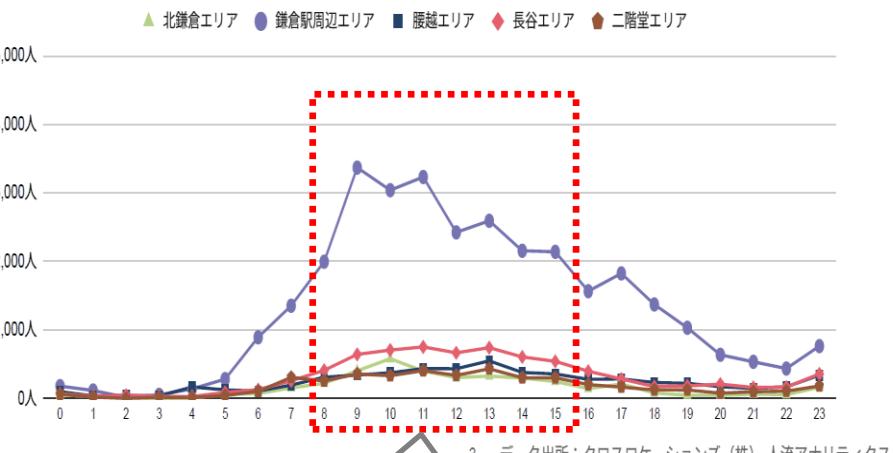
### 目的交通の地域・時間帯の集中

#### ■ 市内主要地点の月別来訪者数の推移



#### ■ 市内主要地点の時間帯別来訪者数の推移

#### 時間ごと来訪者数 (主要5地点)



市内来訪者の来訪時間帯は  
日中に集中

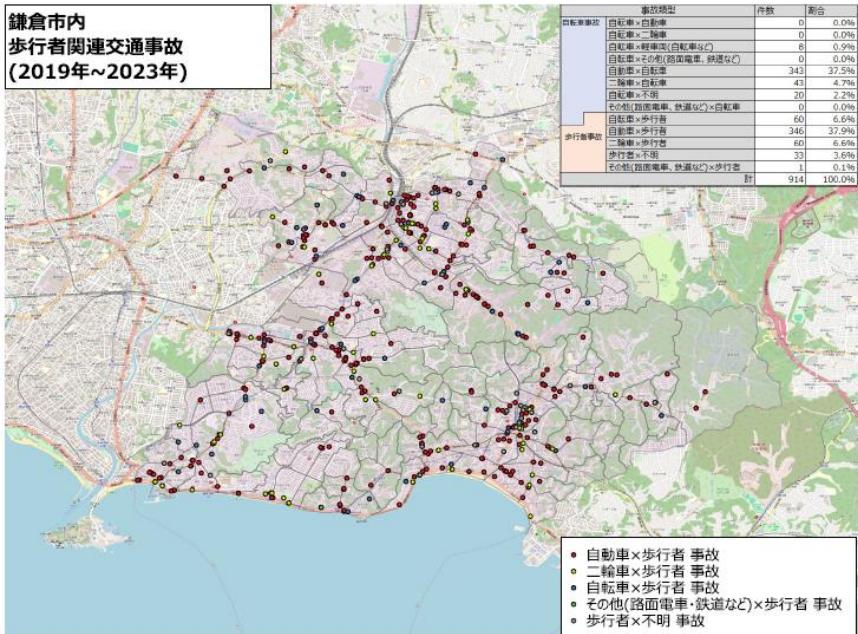
出典:鎌倉市観光データ分析レポート 2025年3月

## (8)交通事故の状況

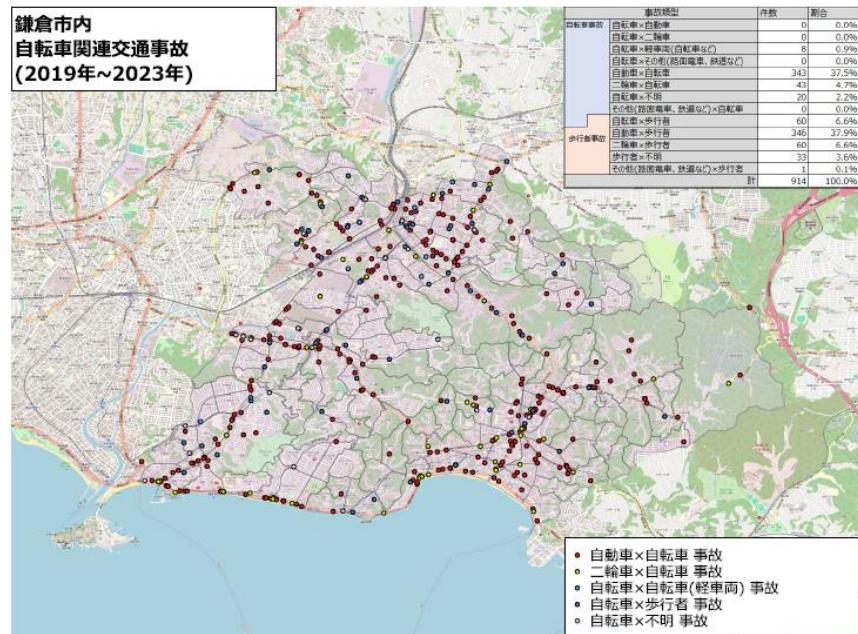
- 鎌倉市は、狭隘な道路が多く、歩行者空間や自転車走行空間が十分に確保できない路線・区間が多いため歩行者・自転車に関する事故が幹線道路を中心に市内全域で発生している

### 鎌倉市内における歩行者・自転車の事故発生状況

#### ■鎌倉市内の歩行者関連交通事故



#### ■鎌倉市内の自転車関連交通事故



出典：警察庁交通事故オープンデータを集計作図

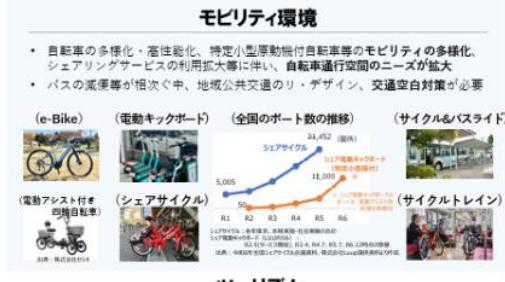
## (9)自転車走行環境の整備に関する現状・課題

- 利便性・健康・環境面等を背景に、通勤・買物・観光利用など自転車利用ニーズが拡大しており、鎌倉市でも自転車利用が多い。一方、走行空間整備は進んでいないため、市民アンケートでは市内全域で「自転車の通行の安全性」が求められている

## 自転車走行環境の整備に関する現状・課題

### ■国における自転車活用の推進

#### 自転車を取り巻く社会情勢



#### カーボンニュートラル

- 2050年カーボンニュートラル実現は重要な課題
- 道路の脱炭素化的取組を推進するため、自動車から自転車等の低炭素な交通手段への転換促進が必要



#### 自転車の交通安全

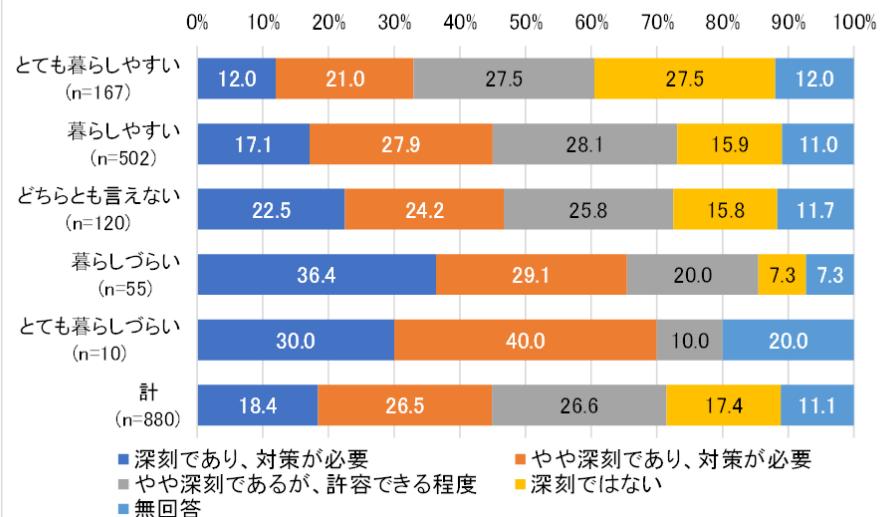
- 令和6年の道路交通法改正により、ながらスマホの禁止や飲酒運転に対する罰則の整備、自転車等に対する青切符の適用等を規定
- 自転車のヘルメット着用が令和5年4月より努力義務化（ながらスマホの禁止や飲酒運転に対する罰則の整備）



出典：国土交通省資料

### ■自転車の通行の安全性の評価と暮らしやすさとの関係(市民アンケート結果)

#### 問 13. 自転車の通行の安全性 × 問 3. (1)暮らしやすさの割合



自転車の通行の安全性の評価が高い人のほうが市内で暮らしやすいと感じている

資料:市民アンケート調査結果(2024年度)

## (10) 災害対策に関する現状と課題

- ・自然災害(地震、津波、豪雨等)の頻発・激甚化が進んでいるなか、被災地での支援活動や避難誘導、物資輸送等を円滑に実施できるよう、幹線道路や避難路等における道路交通基盤の安全確保を図る必要がある

## 災害対策に関する現状と課題

### ■災害の例

(土砂崩れ)



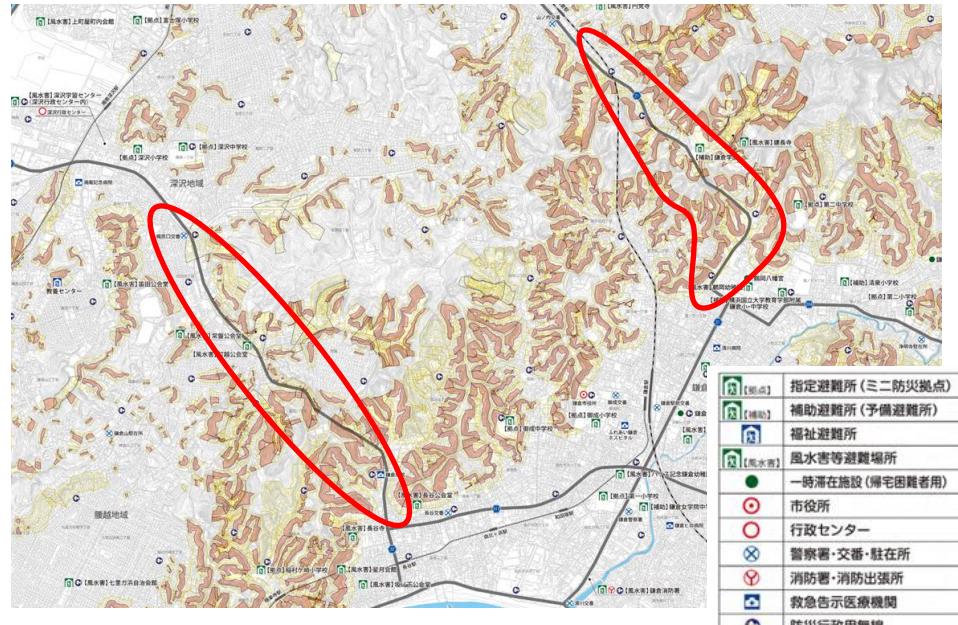
出典:タウンニュースHP

(道路冠水)



出典:X投稿画像

### ■緊急輸送道路周辺にも急傾斜地が広がる



出典:鎌倉市土砂災害ハザードマップより抜粋、  
加筆

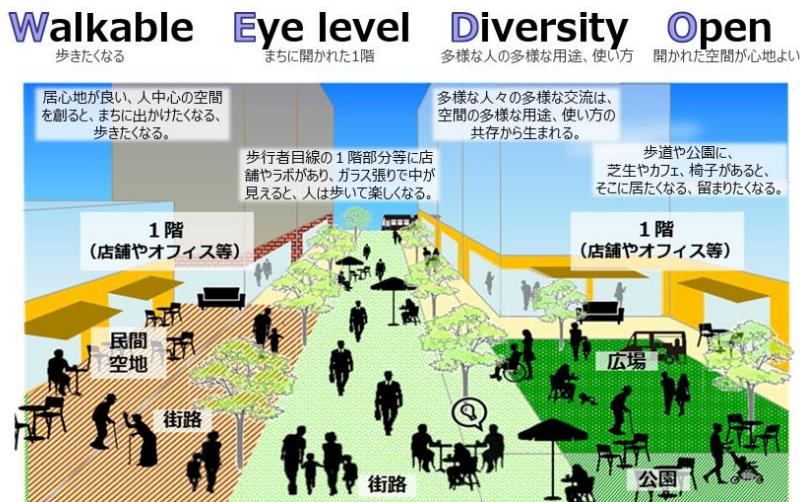
## (11)歩行環境の整備に関する現状・課題

- 国は、2020年以降、人を中心のウォーカブルなまちづくりを推進しており、本市は「ウォーカブル推進都市」として位置づけられているが、市民アンケート結果では歩行者空間が狭いと感じている現状がある

### 歩行環境の整備に関する現状・課題

#### 人を中心のウォーカブルなまちづくりの推進

##### 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ

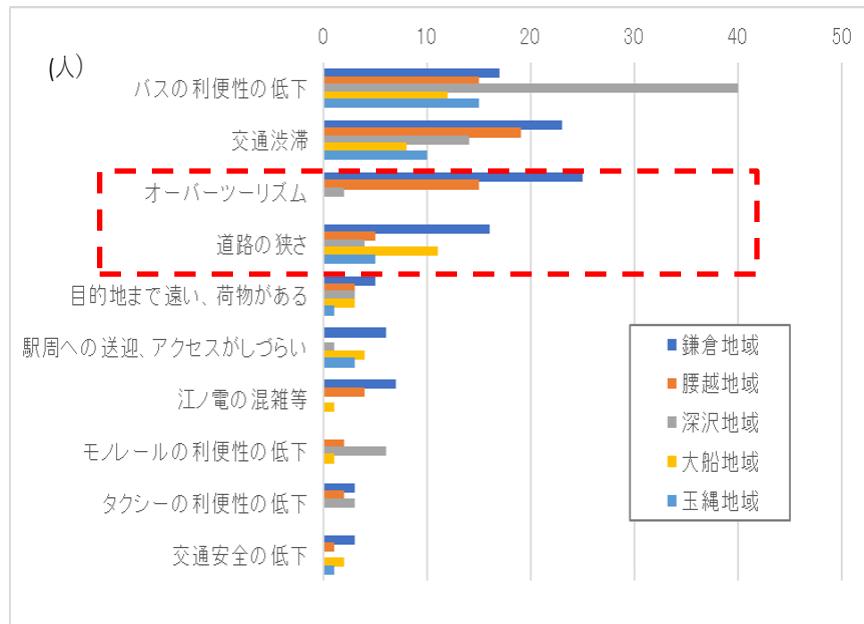


出典：国土交通省資料

#### 市内の移動しやすさの不満理由

移動しやすさの不満理由として『オーバーツーリズム』『道路の狭さ』が多く、歩行者空間が狭いと感じている

問12. 市内の移動のしやすさの不満理由の自由記入を分類集計（複数回答有り）



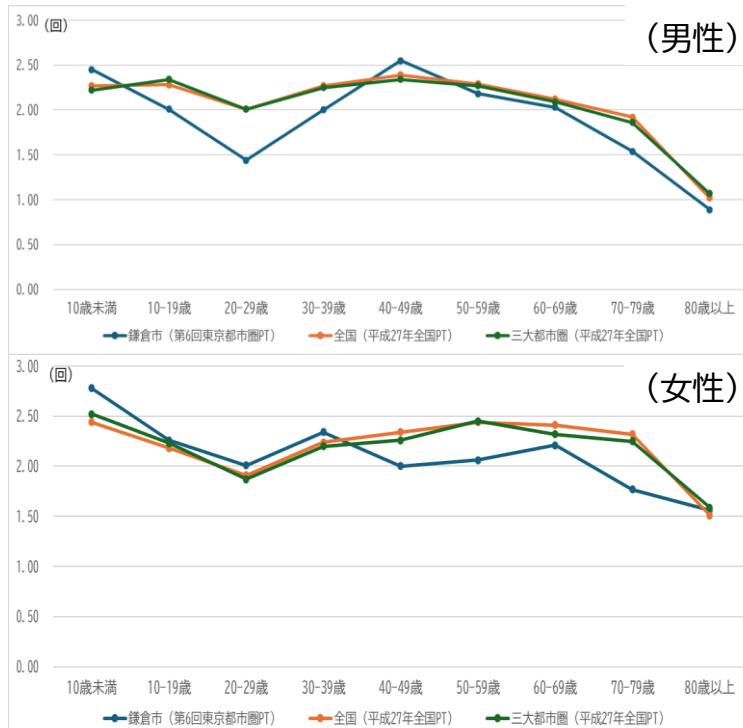
資料：市民アンケート調査結果(2024年度)

## (12)ユニバーサルデザインの導入に関する現状・課題

- 高齢化の進展や子育て世代への対応、外国人の増加等、誰もが移動しやすい環境整備のニーズは高いが、現状は、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等、課題が多い

## ユニバーサルデザインの導入に関する現状・課題

### ■年齢別・一人当たりトリップ数(外出機会)

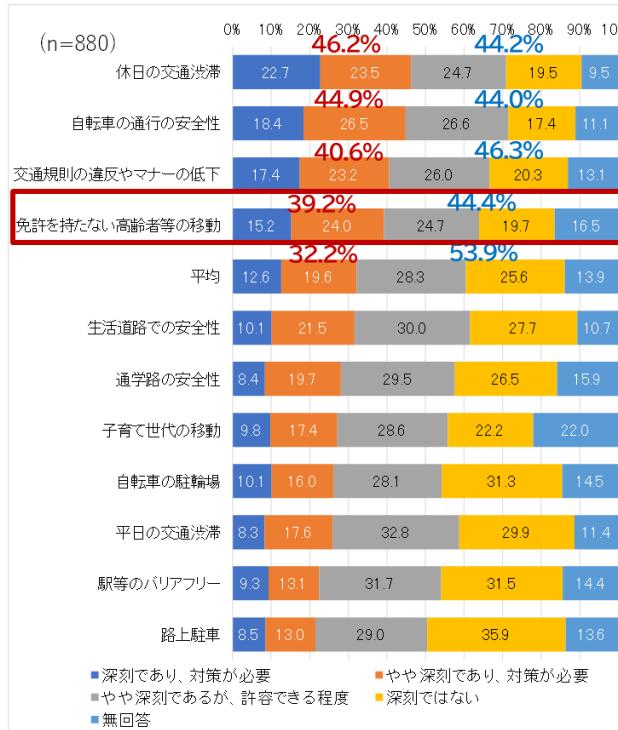


### ■地域の交通問題に対する市民の意識

#### 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列



市民は免許持たない高齢者等の移動に問題を感じている

資料:市民アンケート  
調査結果(2024年度)

## (13) 東海道本線新駅の設置及び深沢地区の拠点開発

- 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、隣接する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

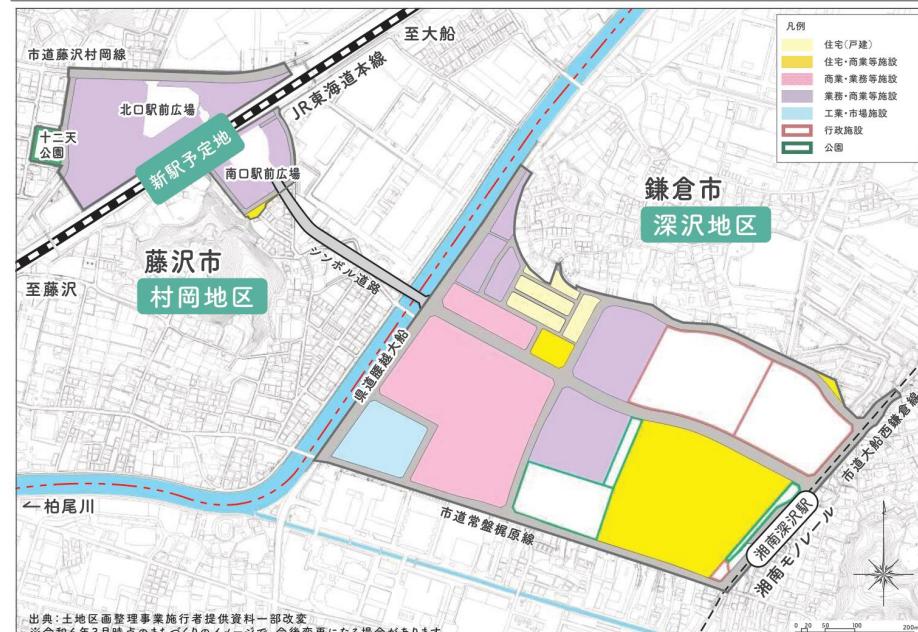
### 東海道本線新駅の設置及び深沢地区拠点開発

位置図



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)

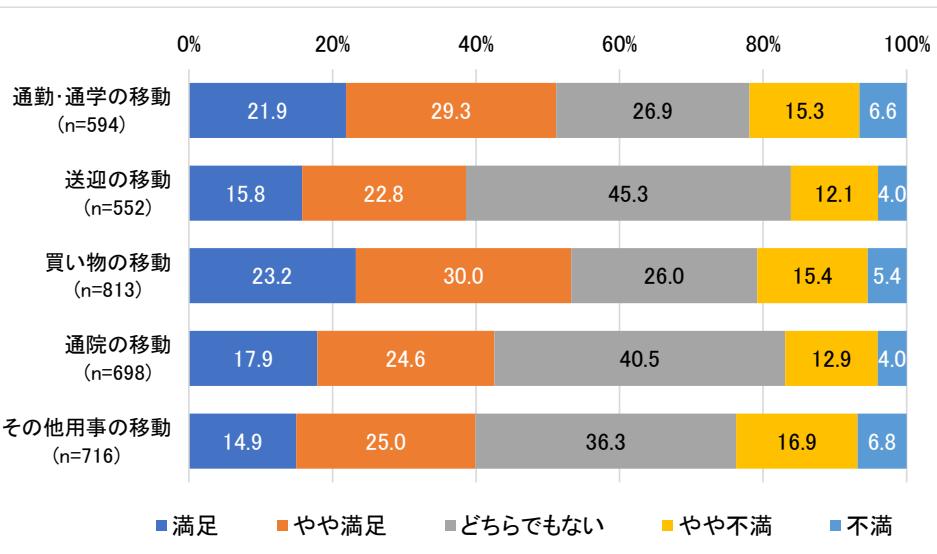
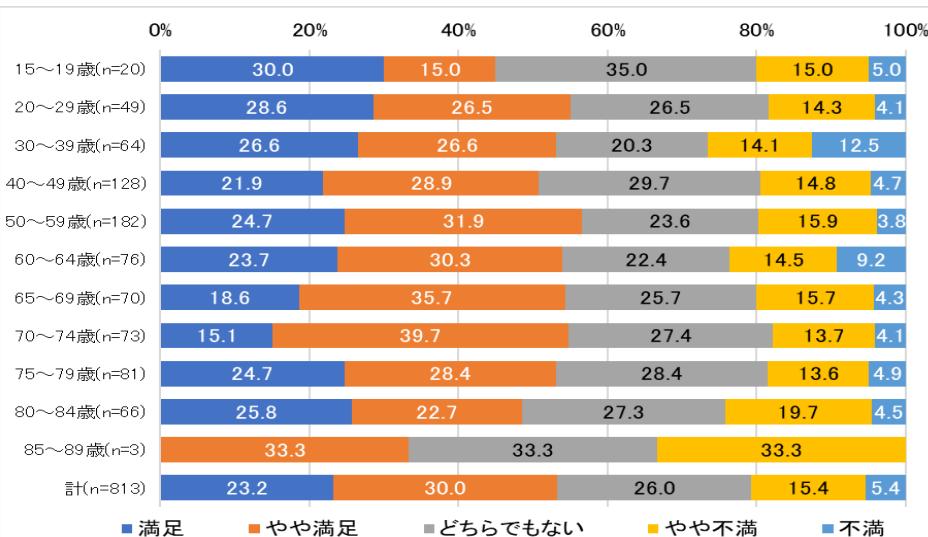
## 2-3 市民アンケート

### (1)アンケート調査の概要

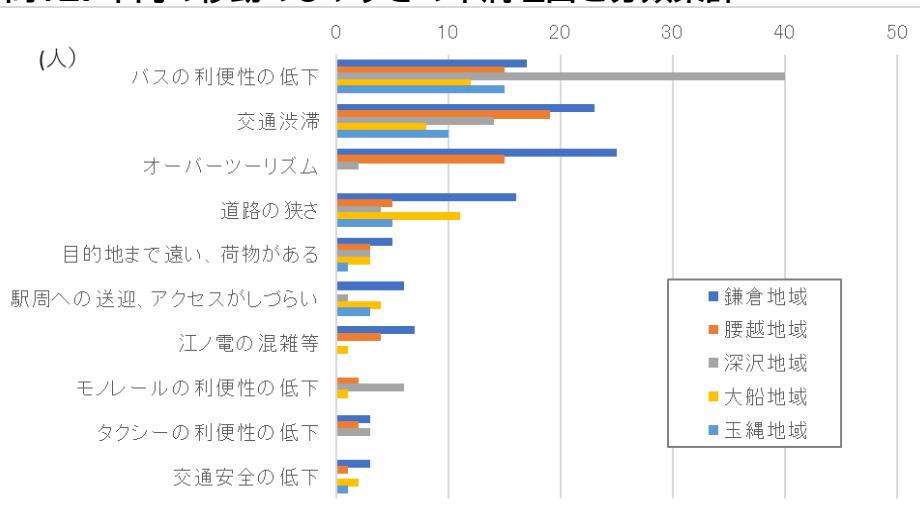
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の統計データからは把握できないような、生活する中での実感に基づいた市内の交通環境の問題点を把握する</li> <li>市民の移動実態(目的ごとに、どのような交通手段で、どこに行っているのか)を把握する</li> </ul>
調査対象	市内在住の15歳以上85歳未満 ※住民基本台帳から無作為抽出した2,000人
調査方法	郵送配布、郵送回収/WEB回収
調査期間	2024年12月9日(月)～12月27日(金)投函締切
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>地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</li> <li>無記名調査であり、結果はすべて統計的に処理される</li> </ul>
主な質問	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>最寄りの鉄道駅・バス停までのアクセス</li> <li>目的別の移動実態(目的地、移動頻度、交通手段、時間帯等)</li> <li>コロナ禍前後の交通手段の利用頻度</li> <li>地域で深刻な交通問題</li> </ul>
回収率	紙:676票 WEB:204票 合計880票 回収率44%

## (2)調査結果(【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.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.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

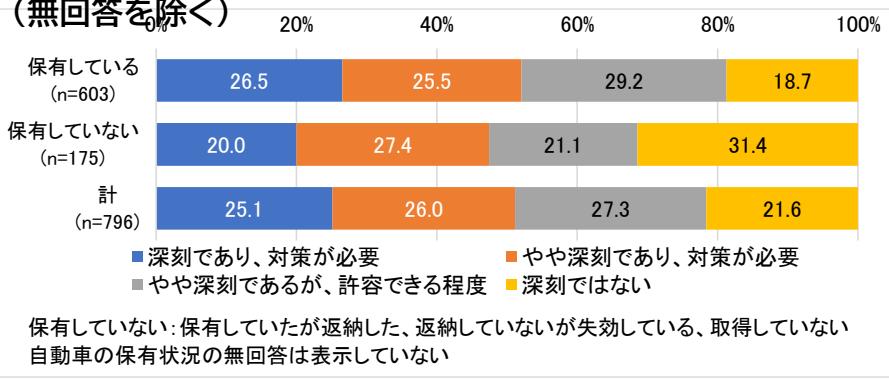
## 問12.市内の移動のしやすさの不満理由を分類集計



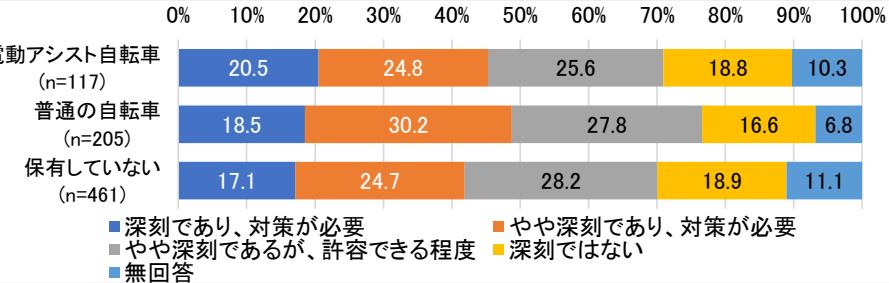
### (3)調査結果(【全市】地域の交通環境)

- 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)



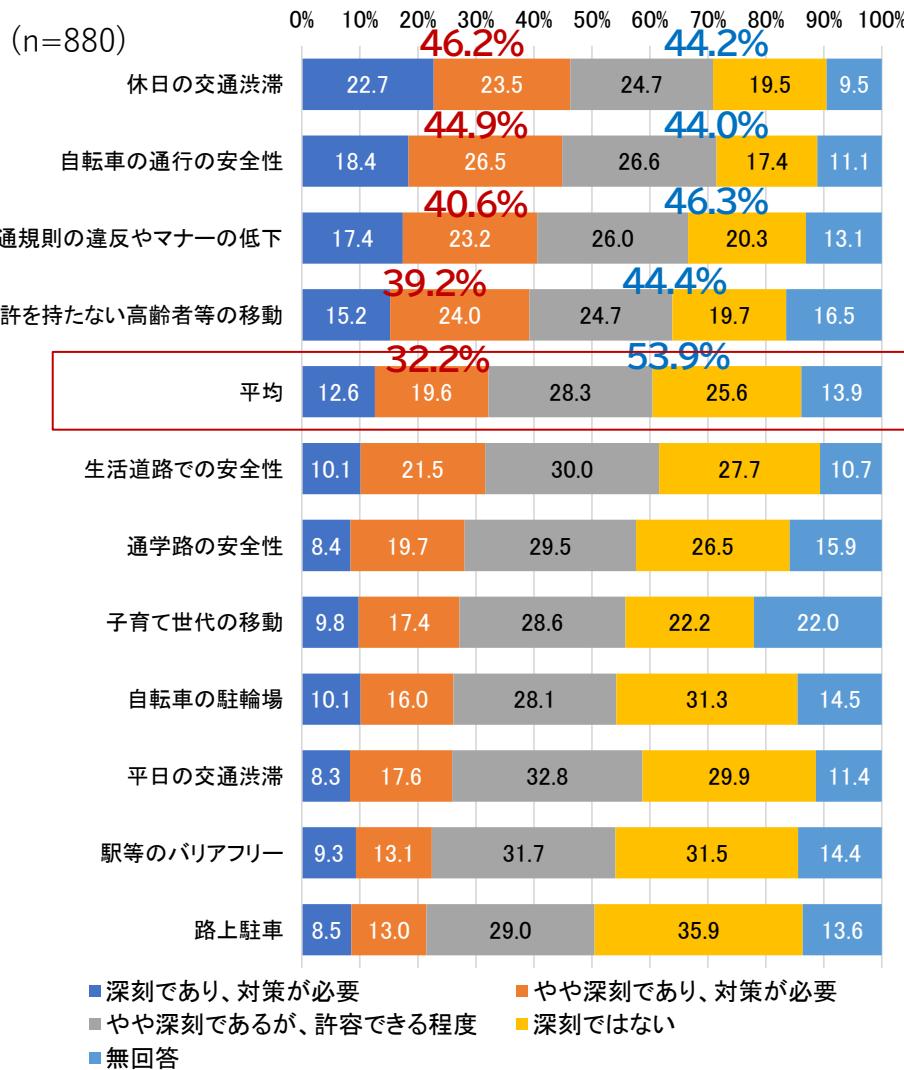
#### 問13.自転車の通行の安全性×問4(3)自転車の保有状況割合



#### 問13.住んでいる地域の交通問題 地域別割合

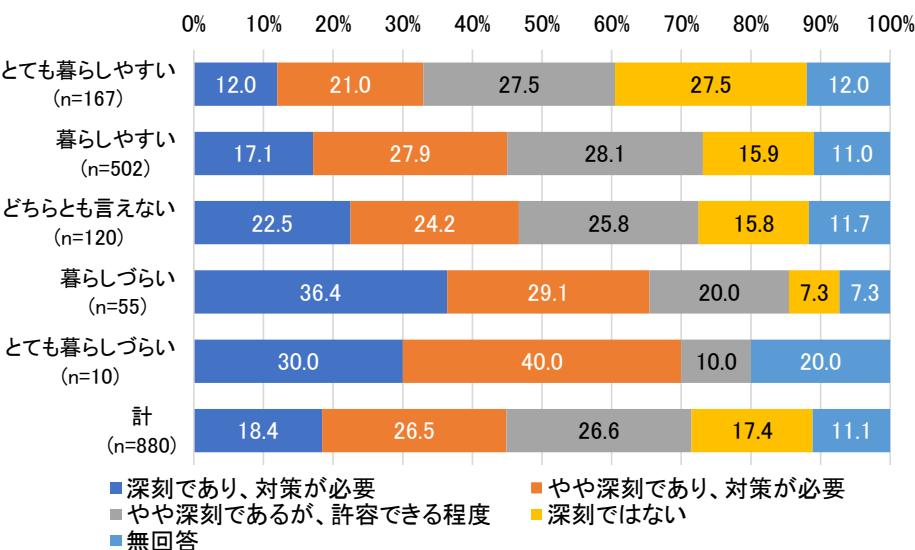
**赤%:対策が必要 青%:許容できる**

「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列

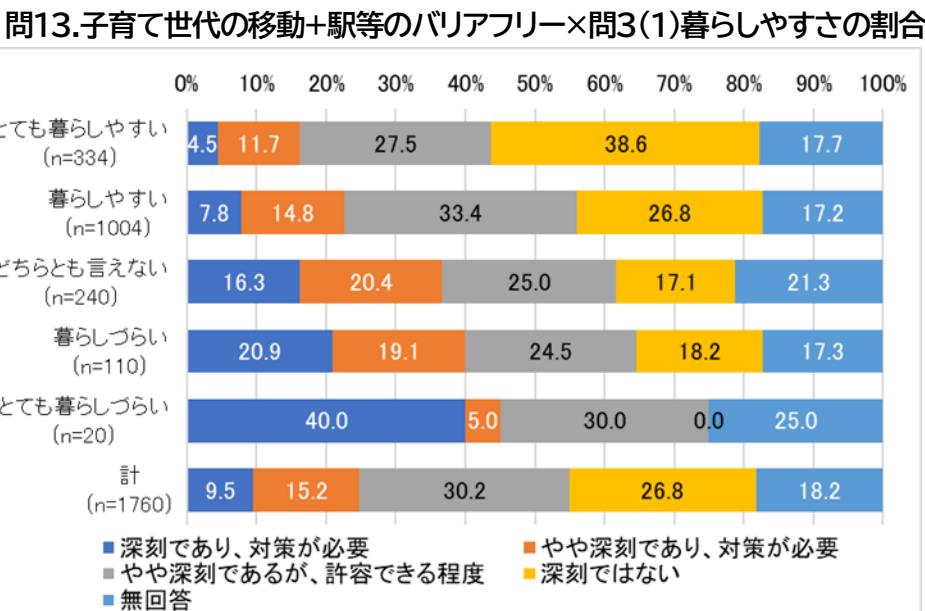
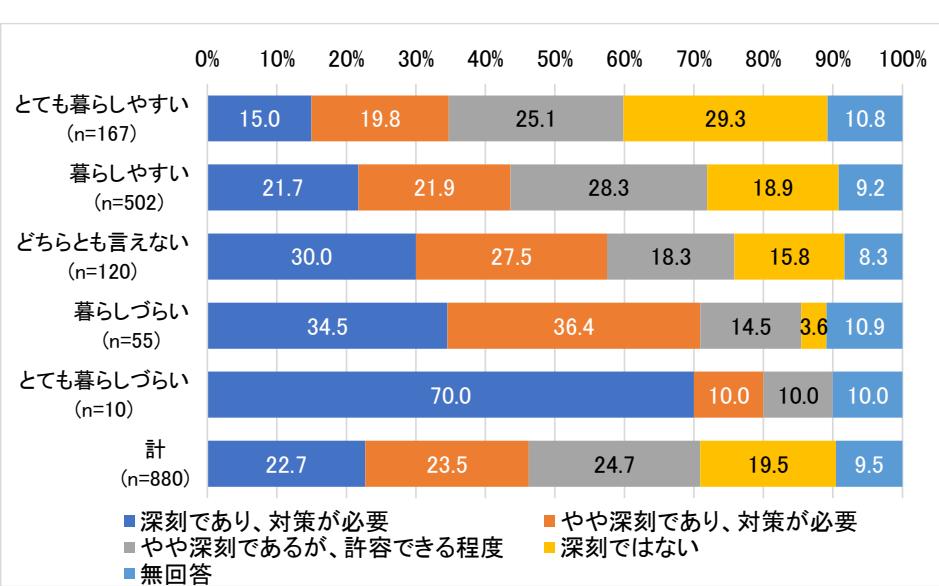


※対策が必要である割合の全項目の平均以上の項目は、特に問題が深刻であり対策が必要な項目として課題への展開を考える

## 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



## (4)調査結果(【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

# 現状からみた課題の抽出結果（更新版）

円滑な移動

## 現状と問題、上位関連計画、市民アンケート等

- 働き方改革やコロナ禍を契機としたライフスタイルの変化に伴うバス利用者の減少や、運転手不足などを背景に路線バスの減便・廃線が続いている
- 市民や利用者は路線バスの運行本数、運行間隔、運行時間帯に不満を有しており、事業者は路線バスの遅延や運転手不足に伴う減便を問題に感じている
- 市内には、主要路線を中心に交通渋滞が存在している。市民は休日の交通渋滞に問題を感じている
- 市内を目的地としない通過交通の存在や、目的交通の地域・時間帯の集中が渋滞の大きな原因の1つとして考えられる
- 自動運転タクシー等は、今後普及が進めば市民の移動の自由が大きく広がる可能性があるが、国内では法制度の規制もあり現状で導入は限定的

安全・安心な暮らし

- 歩行者・自転車に関する事故が幹線道路を中心に市内全域で発生している。市民は自転車の通行の安全性の低下に問題を感じている
- 市民は一般ドライバー、自転車やオートバイ、電動キックボード等の通行に関する交通規制の違反やマナーの低下に問題を感じている
- 市内は、狭隘な道路が多く、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・区間が多い
- 市民は免許を持たない高齢者等の移動しづらさに問題を感じている
- 高齢化に伴う外出率の低下傾向がみられる。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短縮している
- 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が必要

拠点の賑わい

- 村岡地区(藤沢市)のJR東海道本線新駅開業とともに、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
- 新しいまちづくりではウォーカブルな都市空間の整備が計画されているが、既存街区は歩行空間等が狭隘
- 市の都市計画道路の整備率は、概成済も含めると約83%であり、一部未着手の区間がある

環境負荷  
軽減

- 国によるカーボンニュートラルの推進に伴い、交通分野では公共交通機関の利用促進等の取り組みなどが進められている
- 自家用乗用車における二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量の占める割合が高い

## 課題

交通不便地域への対応(交通不便地域の基準・考え方、交通手段の確保等)

既存公共交通の維持(バス路線の維持、バス路線の代替やバス便数不足への対応等)

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)

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)

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、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)

自然災害の頻発・激甚化への対応(災害時の道路ネットワークの安全確保等)

JR東海道線新駅・深沢開発拠点への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

深沢地区内外を結ぶ道路ネットワークの強化

環境負荷軽減(CO<sub>2</sub>排出量の抑制、ライフサイクルコストの削減等)

# **3. 鎌倉市の交通に関する論点・方向性 (素案)**

鎌倉市の交通課題を踏まえた方向性・論点を整理した上で、施策については今後議論を行う

## 目標達成のための論点、施策の方向性（案）

### カテゴリー\*

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

### 論点・施策の方向性\*

- ・公共交通ネットワークの整備
  - 交通不便地域への対応
  - 既存公共交通の維持
  - 新たなソリューションによる自由な移動の実現
- ・交通渋滞の解消
- ・交通事故の抑制
- ・災害対策
- ・自転車走行環境の整備
- ・歩行環境の整備
- ・ユニバーサルデザインの導入
- ・開発に合わせた交通網の整備推進
- ・カーボンニュートラルの推進

### 交通施策

各カテゴリーごとに論点・施策の方向性の整理を踏まえて具体的な交通施策を検討

\*複数カテゴリーにまたがる施策もあるが、議論の円滑化のため、施策の目的に最も適合すると考えられるカテゴリーに分類している

## **4 .意見交換**

本日は市民の皆様から、次の点についてご意見をいただきたい。

**・鎌倉市の交通に関するご意見、ご要望について**

- ー公共交通(鉄道・バス等)に関する内容について
- ー自動車交通に関する内容について
- ー自転車・歩行者交通に関する内容について
- ーその他交通に関する内容について