

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)

次 第

■日 時:令和6年 11 月 13 日(水) 10 時00分～12 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 委員長及び副委員長選出
- 3 鎌倉市交通計画検討委員会への諮問について
- 4 鎌倉市交通マスタープラン改定について
 - (1) 鎌倉市の概況
 - (2) 交通を取り巻く概況
 - (3) 鎌倉市における交通状況
 - (4) 交通マスタープラン改定
 - (5) 市民アンケートの実施方針
- 5 その他
- 6 閉会

《配付資料》

- ・鎌倉市交通計画検討委員会条例
- ・鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則
- ・交通計画検討委員会委員名簿
- ・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資料
- ・市民アンケート(案)

鎌倉市交通計画検討委員会条例（平成24年2月24日条例第33号）

最終改正:平成27年3月25日条例第45号

改正内容:平成27年3月25日条例第45号 [平成28年4月6日]

○鎌倉市交通計画検討委員会条例

平成24年2月24日条例第33号

改正

平成27年3月25日条例第45号

鎌倉市交通計画検討委員会条例

（趣旨及び設置）

第1条 この条例は、本市の交通政策を効果的に推進するため、交通計画の策定及び推進に関し調査及び検討を行う鎌倉市交通計画検討委員会（以下「委員会」という。）を設置し、その組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

（組織）

第2条 委員会は、委員35人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- （1）公共的団体が推薦する者
- （2）市内の商工業又は交通に関係を有する事業者が推薦する者
- （3）学識経験を有する者
- （4）関係行政機関の職員
- （5）市民

（任期）

第3条 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

3 前条第2項の規定による身分又は資格に基づいて委員に委嘱された者がその身分又は資格を失ったときは、委員を辞したものとみなす。

（特別委員会）

第4条 委員会において、特別の事項を調査及び検討するために必要があるときは、特別委員会を置くことができる。

2 特別委員会の委員（以下「特別委員」という。）は、第2条第2項第3号及び第4号に掲げる者のうちから市長が委嘱する。この場合において、前条第3項の規定を準用する。

3 特別委員は、当該特別の事項に関する調査及び検討が終了したときに解任されるものとする。

（委任）

第5条 この条例に定めるもののほか、委員会の組織及び運営に関し必要な事項は、規則で定める。

付 則

この条例は、平成24年4月1日から施行する。

付 則（平成27年3月25日条例第45号）

この条例は、公布の日から施行する。

○鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則		平成24年3月30日規則第40号
改正		
平成27年3月30日規則第48号		
鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則		
(趣旨)		
第1条 この規則は、鎌倉市交通計画検討委員会条例(平成24年2月条例第33号。以下「条例」という。)第5条の規定に基づき、鎌倉市交通計画検討委員会(以下「委員会」という。)の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。		
(委員長等)		
第2条 委員会に委員長及び副委員長各1人を置き、委員の互選によってこれを定める。		
2 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。		
3 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。		
(会議)		
第3条 委員会の会議(以下「会議」という。)は、委員長が招集し、その議長となる。		
2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。		
3 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。		
(会議の公開)		
第4条 会議は、公開とする。ただし、委員長が公開することが適当でないと認めたときは、これを公開しないことができる。		
(意見の聴取)		
第5条 委員会は、その所掌事項について必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、その意見を聴くことができる。		
(準用)		
第5条の2 前4条の規定は、条例第4条第1項の規定により置かれる特別委員会について準用する。		
(専門部会)		
第6条 委員長は、必要に応じ、委員会に専門部会を置くことができる。		
2 専門部会に属すべき委員は、委員長が指名する。		
3 専門部会に部会長を置き、専門部会に属する委員のうちから委員長が指名する。		
4 部会長は、専門部会の事務を掌理する。		
5 部会長に事故があるときは、専門部会に属する委員のうちから部会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。		
6 第3条から第5条までの規定は、専門部会について準用する。		
(幹事)		
第7条 委員会に幹事15人以内を置く。		
2 幹事は、市職員のうちから市長が任命し、委員会の所掌事務について、委員を補佐する。		
(庶務)		
第8条 委員会の庶務は、この委員会の所掌事務を所管する課等において処理する。		
(その他の事項)		
第9条 この規則に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。		
付 則		
この規則は、平成24年4月1日から施行する。		
付 則(平成27年3月30日規則第48号)		
この規則は、公布の日から施行する。		

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

令和6年(2024年)11月13日現在

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)

1. 鎌倉市の概要
2. 交通を取り巻く概況
3. 鎌倉市における交通状況
4. 交通マスタープラン改定
5. 市民アンケートの実施方針

【本日の論点】

交通マスタープランの改定に向け、交通を取り巻く状況をご説明した上で、

- ①改定のポイント(視点)
 - ②交通課題を把握する上で重要な市民アンケートの実施方針
- についてご議論頂きます

令和6年(2024年)11月13日

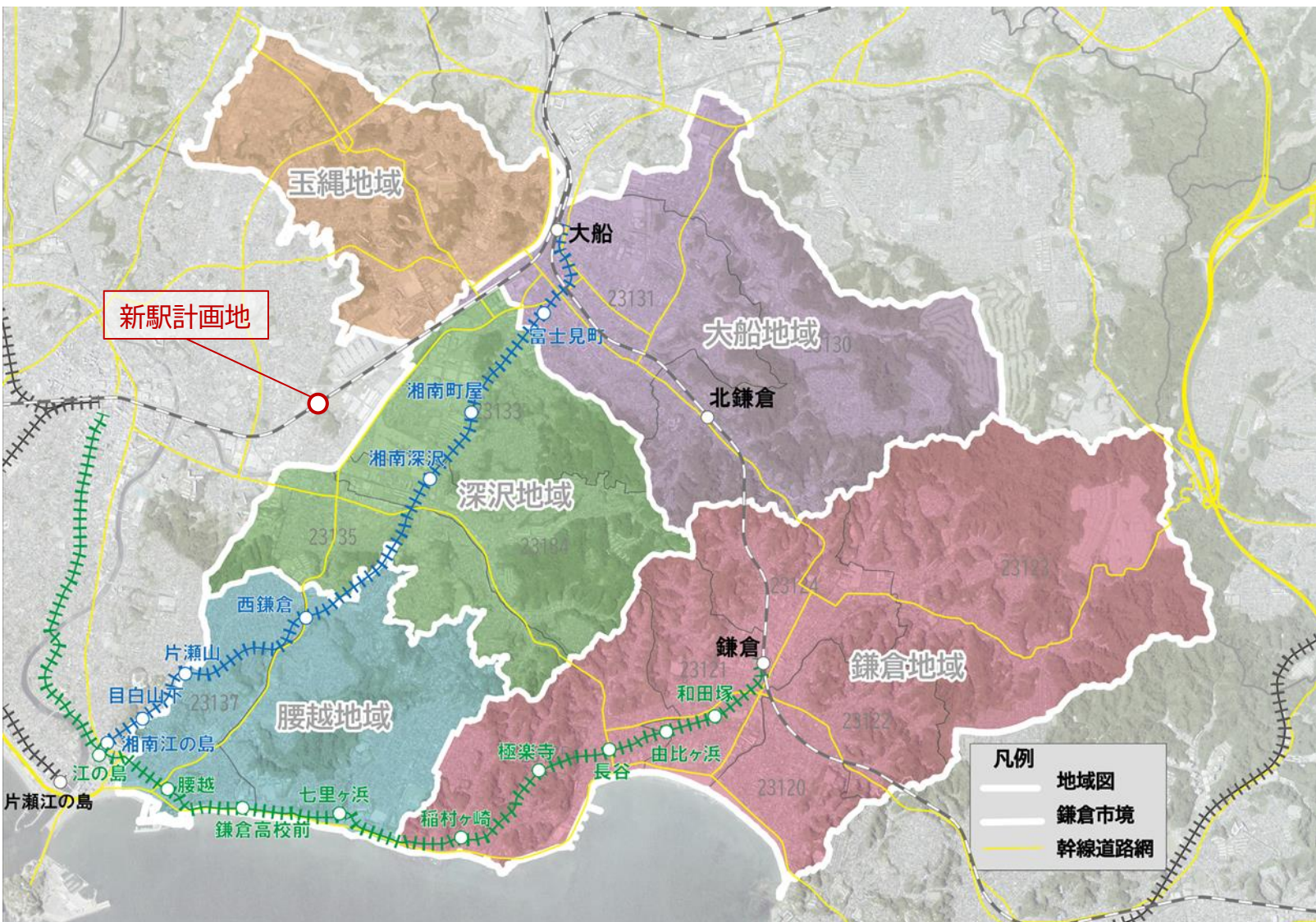
1. 鎌倉市の概況

- 鎌倉市の位置など
- 人口動向
- 土地利用現況
- 産業及び観光動向

1) 鎌倉市の位置

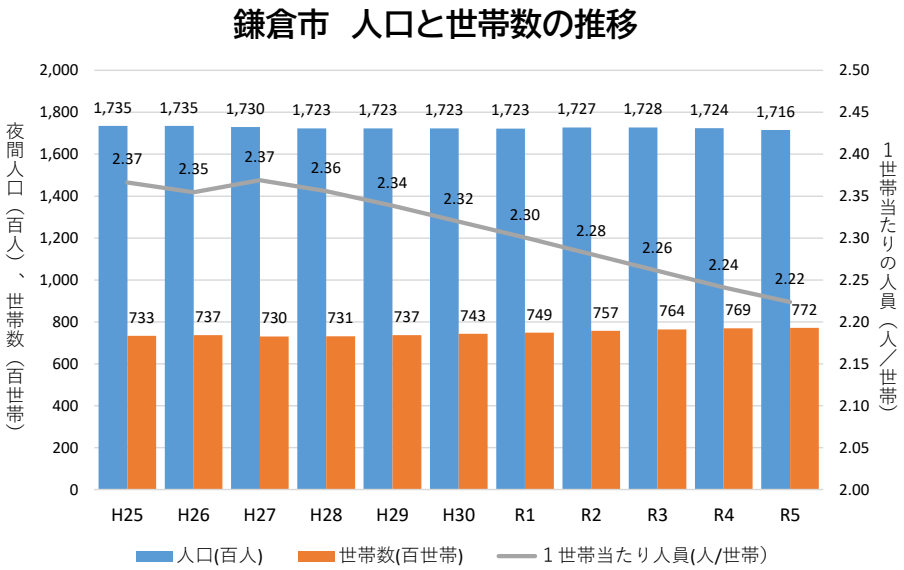


2) 鎌倉市の地域区分

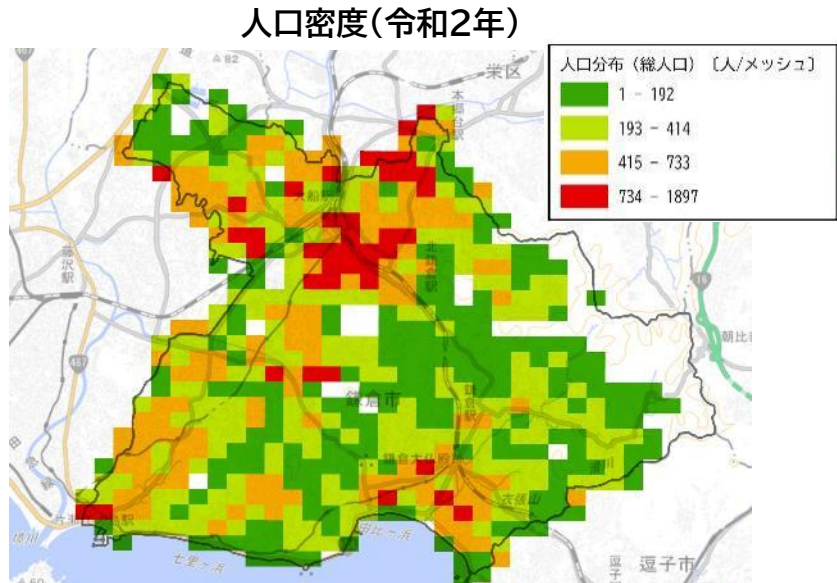


3)人口動向と将来人口の見通し

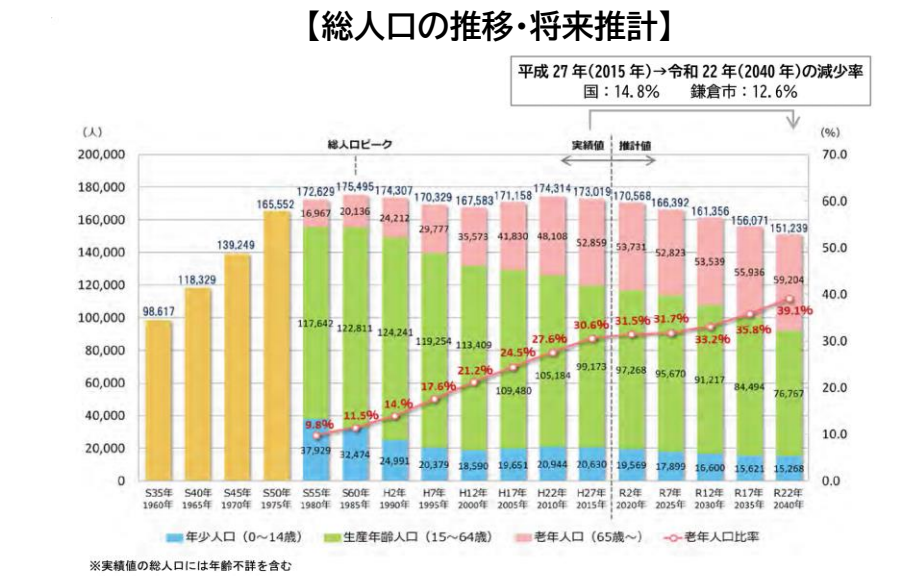
- 令和5年の人口は171,600人で緩やかに減少傾向
- 世帯数は増加傾向であるものの、1世帯当たりの人員は減少
- 地域別にみると、大船駅周辺や鎌倉駅周辺、モノレール沿線等は人口密度が高い
- 令和22年(※推計値)には人口は約15万人に減少し
老年人口(65歳以上)割合が約4割まで増加見込
- 生産年齢人口(15～64歳)は、令和2年から令和22年にかけて約2割の減少見込



資料:令和5年版 鎌倉の統計



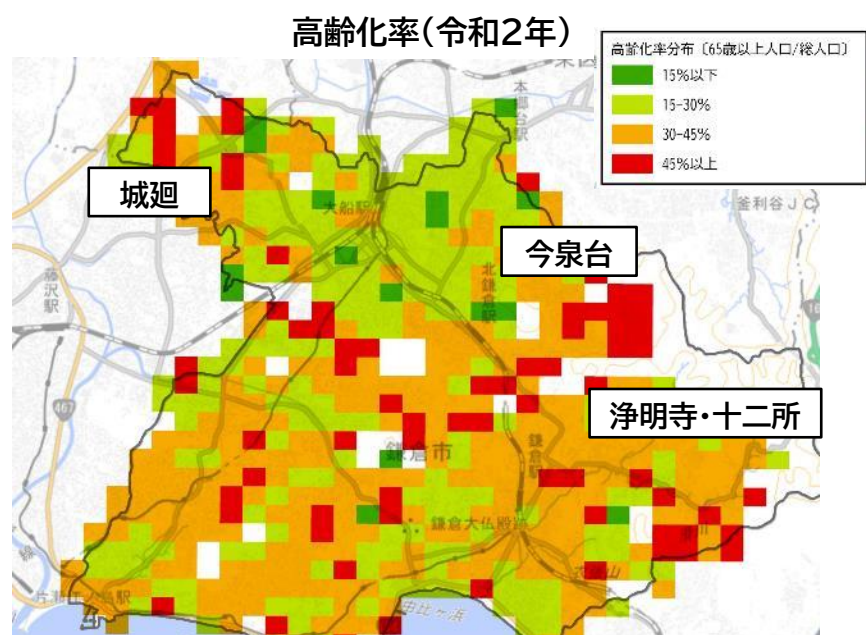
資料:令和2年国勢調査



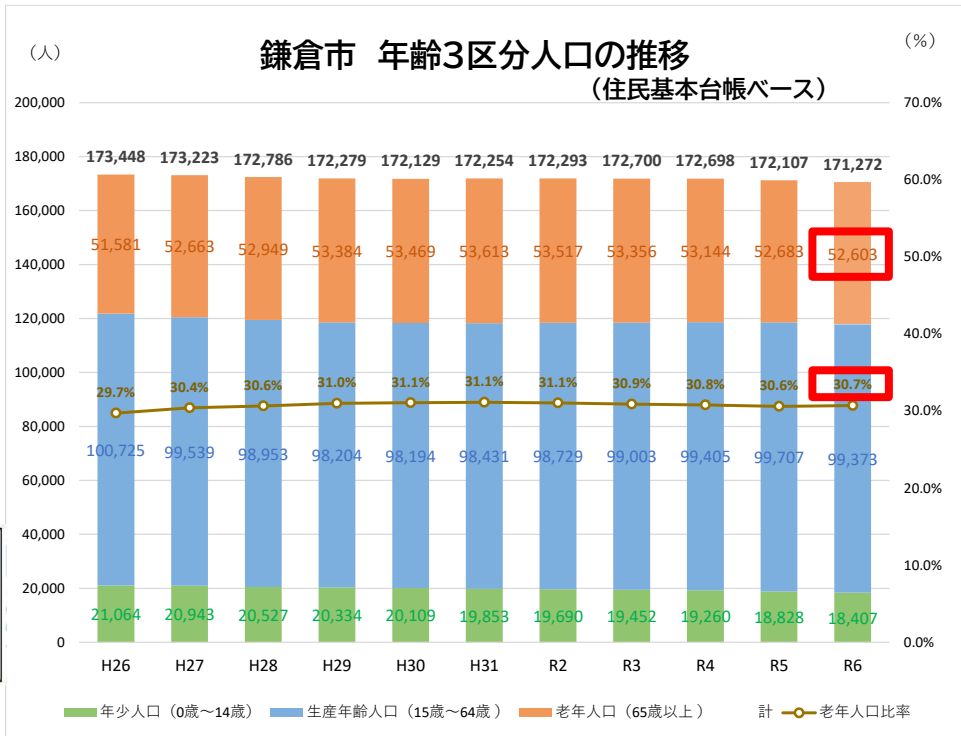
4)高齡化の進展

- 令和6年の65歳以上の老年人口は52,603人、高齢化率は30.7%であり神奈川県全体の高齢化率(25.3%)※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%、次に鎌倉地域の32.3%
- 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

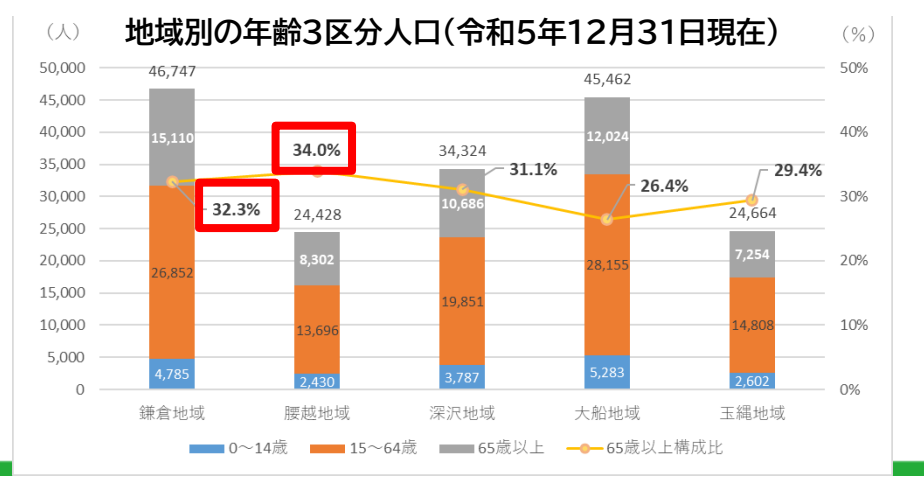
※神奈川県年齢別人口統計調査結果報告書(令和6年1月1日現在)



資料: 令和2年国勢調査

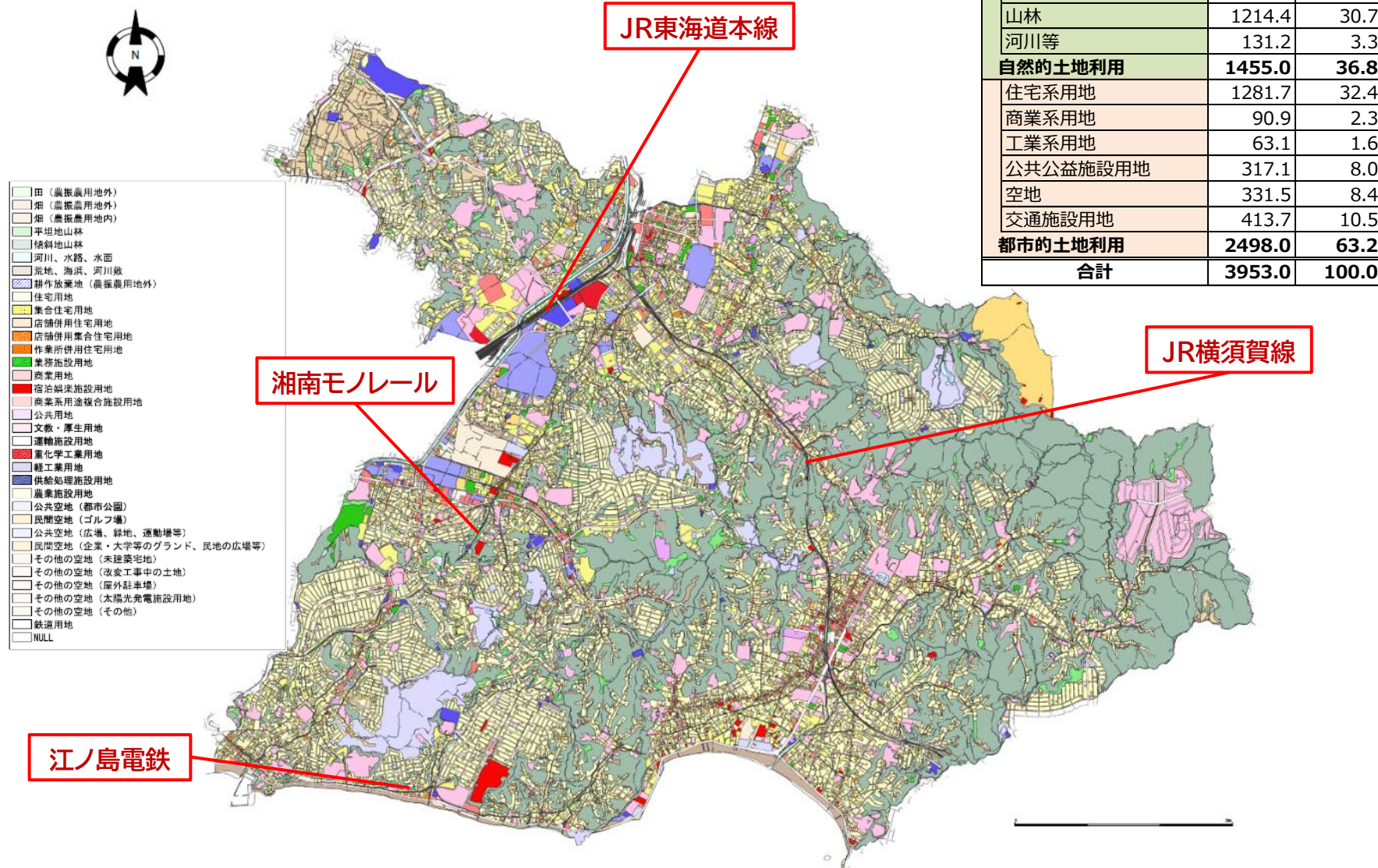


※各年の値は1月1日現在であり、他の人口資料とは調査日が異なる



資料: 令和5年版 鎌倉の統計

5)土地利用現況



6)産業動向

- 令和2年の鎌倉市に常住する就業者、通学者のうち、約60%は市外に流出
- 鎌倉市内で従業、通学している人は、市外に住んでいる人の方が多い(約56%)
- 就業者数は微増しており、産業別では、第3次産業の占める割合が高い
- 鎌倉市の従業者数の割合は、卸売業・小売業、医療・福祉業が約2割、宿泊業・飲食サービス業が続く

鎌倉市 15歳以上就業者および通学者(令和2年)

鎌倉市に常住する就業者・通学者

単位:人

	就業者	通学者	計	
鎌倉市内で従業・通学	30,495	2,014	32,509	40.0%
鎌倉市外で従業・通学	43,486	5,375	48,861	60.0%
計	73,981	7,389	81,370	100.0%

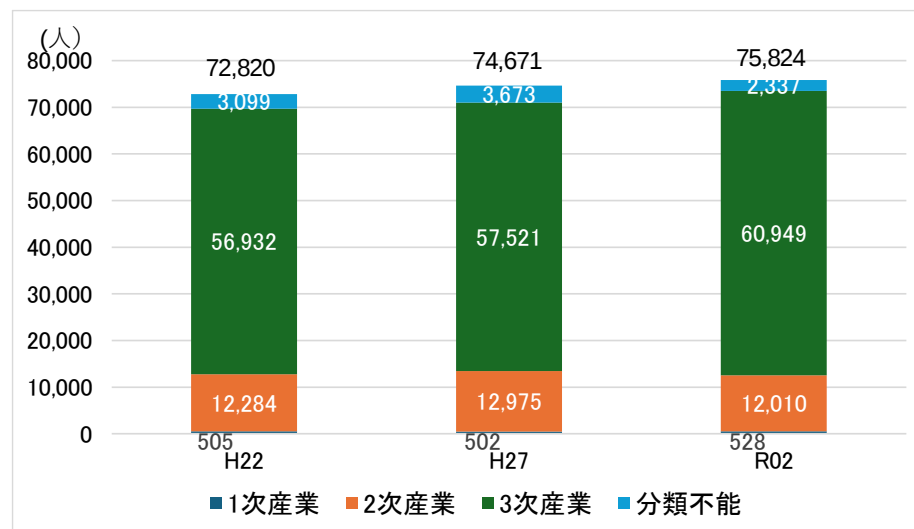
鎌倉市で従業・通学する者(昼間人口)

単位:人

	就業者	通学者	計	
鎌倉市内で従業・通学	30,495	2,014	32,509	43.9%
鎌倉市外に常住し従業・通学	34,956	6,536	41,492	56.1%
計	65,451	8,550	74,001	100.0%

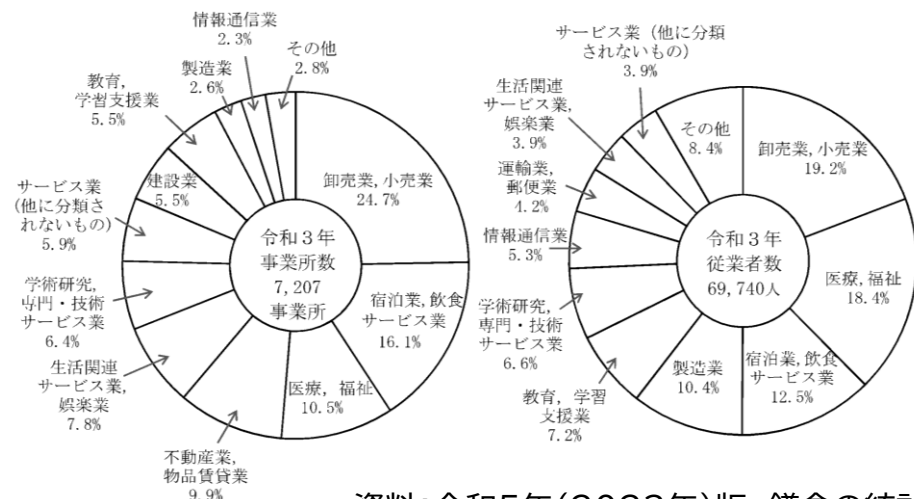
資料:国勢調査

鎌倉市 産業別15歳以上就業者数の推移



資料:国勢調査

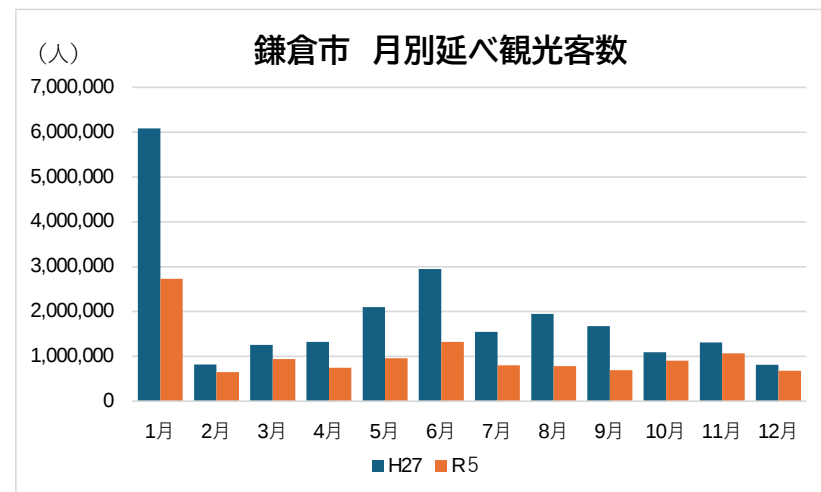
産業別事務所割合(令和3年) 産業別従業人口割合(令和3年)



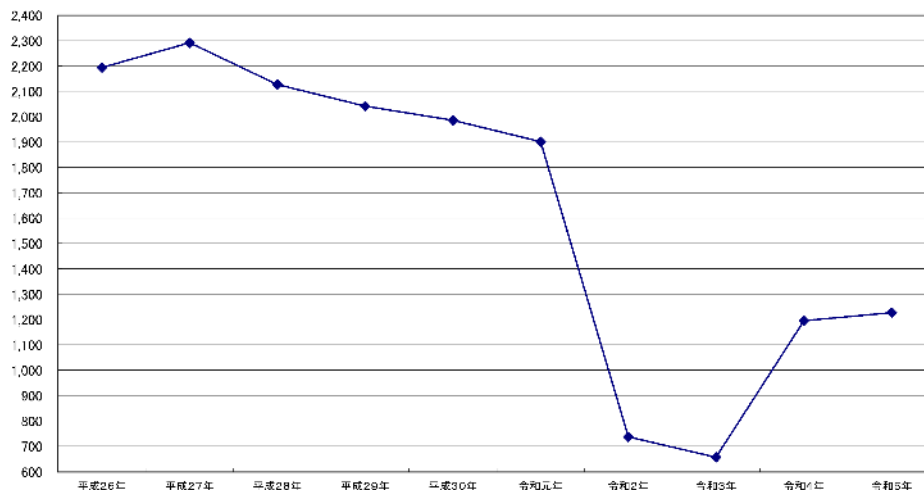
資料:令和5年(2023年)版 鎌倉の統計

7)観光客動向

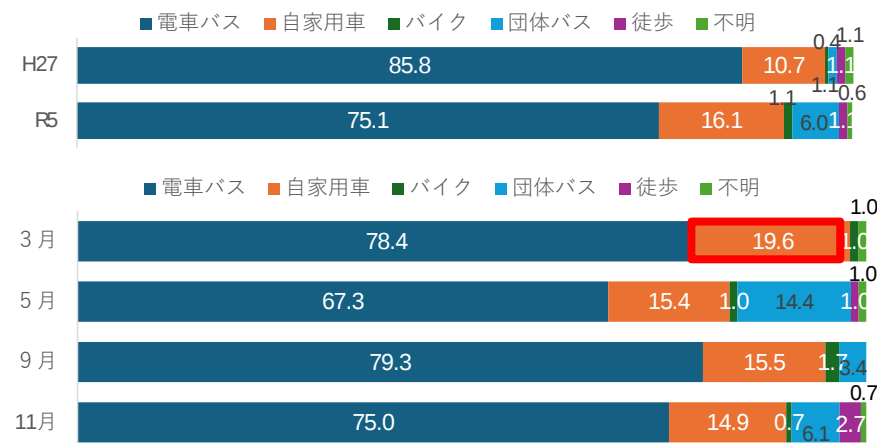
- 令和5年(2023年)の延べ観光客数は約1,200万人となり、コロナ禍以前の6割程度まで回復
- 令和5年の月別の観光客数は、1月が最も多く、6月、11月、5月、3月と続き、平成27年(2015年)に比べて分散化の傾向
- 令和5年の観光での来訪者の交通手段は電車・バスの割合が最も高く、自家用車は約15%
- 月別に見ると、3月は自家用車の割合が高い



延べ観光客数の推移(単位:万人)



来訪者アンケートによる
観光客の鎌倉への交通手段割合(R5)



資料:鎌倉市の観光事情(平成28年度版、令和6年度版)

2. 交通を取り巻く概況

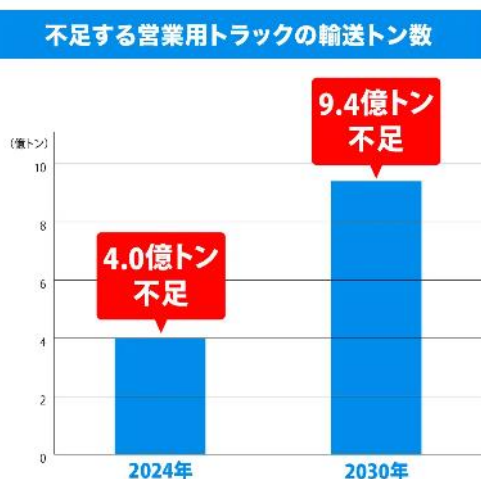
- 2024年問題
- 物流の変化
- 自動運転等の新技術
- カーボンニュートラル
- ライフスタイルの変化等
- 自然災害

1) 運輸業の「2024年問題」

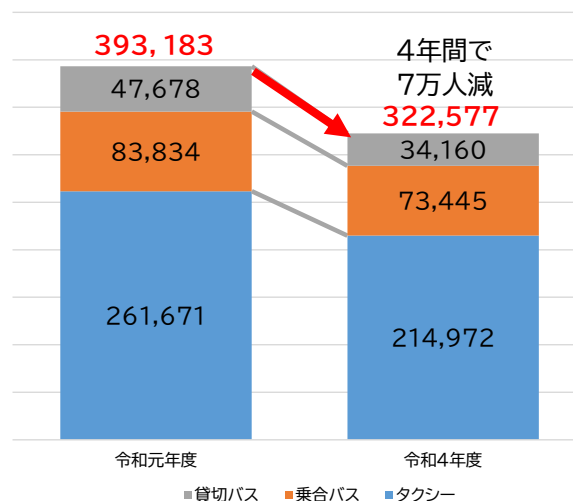
- 2024年4月の改善基準告示の改正に伴い、ドライバーの時間外労働の上限が最大960時間/年に制限
- 改正後は1日の拘束時間が従前の最大16時間から15時間に制限
- 長時間労働の是正は期待されるが、トラックドライバー数と労働時間の減少により、輸送力不足の拡大が懸念

- バスやタクシーの運転手が令和元年度(2019年度)から令和4年度(2022年度)にかけて約7万人減少
- 路線バスにおいては、影響が顕著で現状の路線・便数を維持することは困難
- 全国的にバス路線の廃止に至る事態も発生

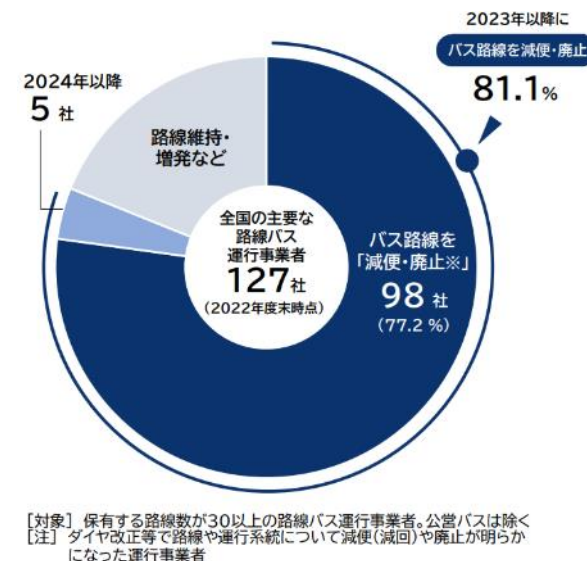
物流における 2024年問題による影響



タクシー・乗合バス運転者数の推移



路線バス運行127社の「路線・廃止」動向

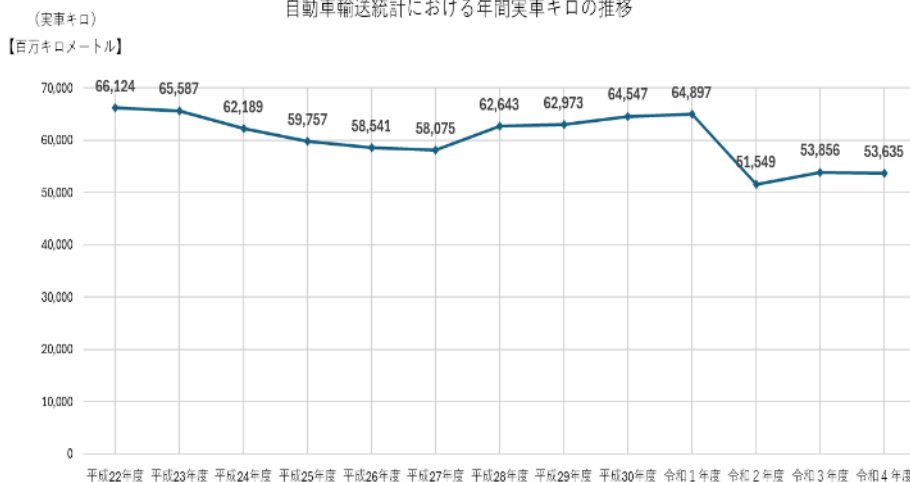


2) 物流の変化

- ・ コロナ禍前の令和元年度(2019年度)と比べて令和4年度(2022年度)の貨物車の実車キロ(貨物を積載した状態での移動距離)は約2割減少
- ・ 宅配便取扱個数はEC(※)の普及に伴い、令和元年度と比較して約2割増

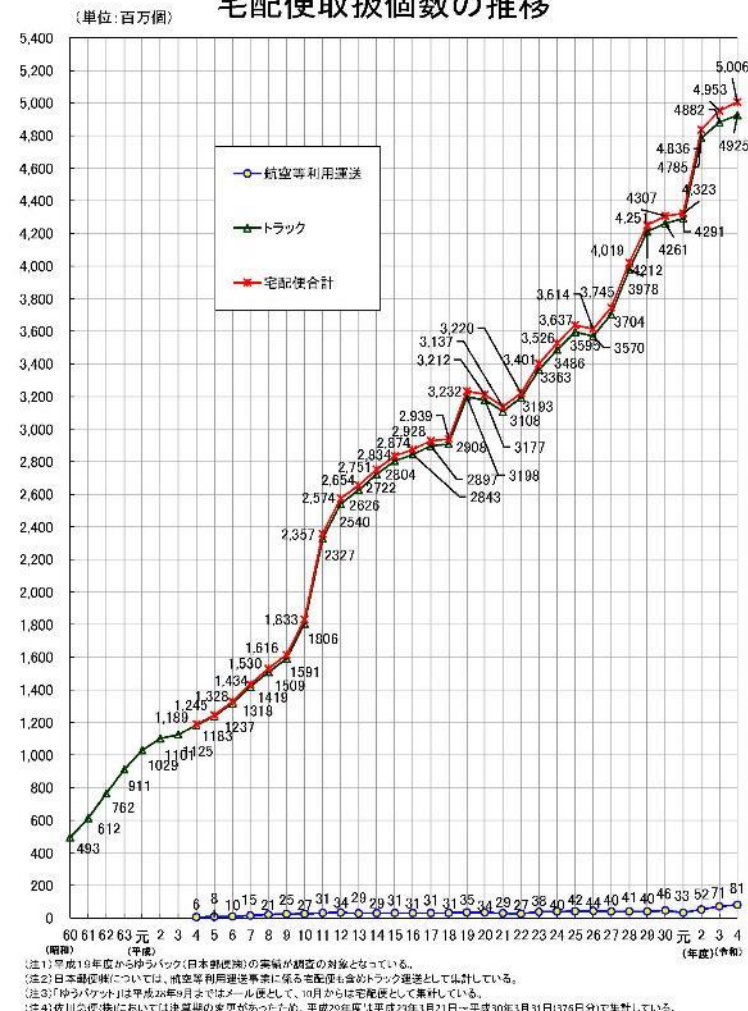
貨物車の年間輸送距離の推移

自動車輸送統計における年間実車キロの推移



出典)交通関係統計資料 自動車輸送統計調査(国土交通省)

宅配便取扱個数の推移

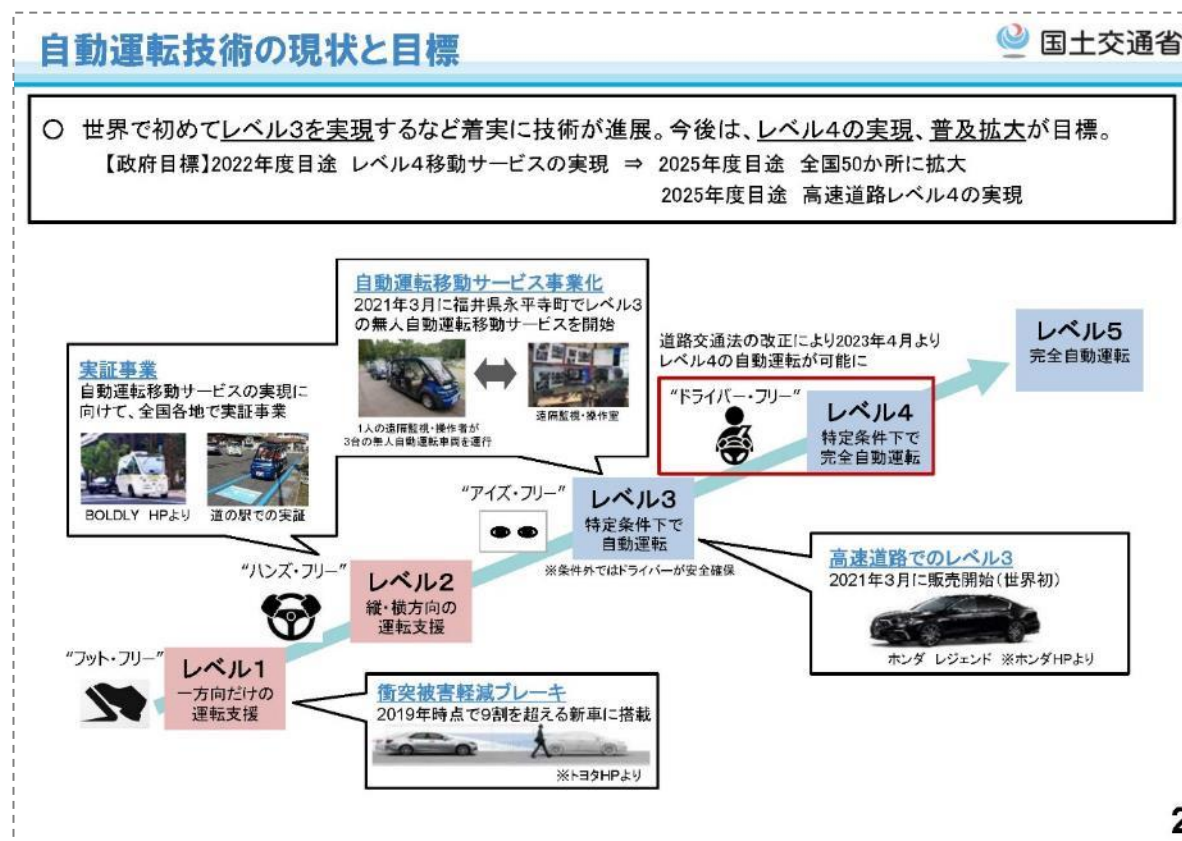


出典)令和4年度 宅配便・メール便取扱実績について(国土交通省)

(※) EC:(Electronic Commerce)・・・ネット通販、ネットショップなど

3)自動運転等の新技術の進展

- 令和3年(2021年)3月に世界で初めてレベル3を搭載した車両の発売を実現するなど、技術の進展がみられる
- レベル4の実現、普及拡大を目標に、各地方公共団体では実証事業が進められている



出典)自動運転の実現に向けた取り組みについて(令和5年5月 国土交通省)

4)カーボンニュートラルの推進

- 国では令和32年(2050年)のカーボンニュートラルの実現に向け、脱炭素化の取組みを進めている
- CO2排出量の大部分を占める自動車分野でのカーボンニュートラル実現に向け、事業用トラック、バス、タクシーにおける次世代自動車(電気自動車、燃料電池自動車など)の普及、公共交通・物流分野では、再エネ活用や公共交通機関の利用促進、モーダルシフト推進などの取組みを進めている

公共交通・物流や住宅・建築物等における省エネ化の推進



1. 公共交通の利用促進・EV導入、グリーン物流の推進

- 運輸部門のCO2排出量の大宗を占める自動車分野では、カーボンニュートラル実現に向け、事業用トラック、バス、タクシーにおける電気自動車、燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進を図る。

■次世代自動車の普及促進

- ・環境に優しい自動車の導入や買い替えの促進を支援
- ・商用車について、運行管理と一体的なエネルギー管理を行うシステムの研究開発を実施

(GI基金「スマートモビリティ社会の構築」)



GI基金「スマートモビリティ社会の構築」事業

■インフラ面での取り組み

- ・EV充電施設の公道設置のガイドラインを2023年5月に策定
- ・SA/PA・道の駅でのEV充電施設や水素ステーションの設置協力



水素ステーションの設置

- 公共交通・物流分野では、再エネ活用や公共交通利用促進、モーダルシフト推進等によるGXを推進。

■公共交通のGX推進等

- ・公共交通のGXの推進や新たな取組の実証運行への支援(例:EVバス・タクシー導入、蓄電池・充電設備の共同利用等)



MaaSイメージ

■MaaS活用による公共交通利用促進

- ・交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進

■モーダルシフト等のグリーン物流の推進

- ・モーダルシフトやドローン物流の社会実装、ハード・ソフト両面の標準化等を推進



ドローン物流

2. 住宅・建築物の省エネ対策の徹底

- ZEH(ゼッチ)・ZEB(ゼブ)の普及促進や、新築住宅を含む省エネ基準への適合義務化など、住宅・建築物の省エネ対策の徹底を図る。

■住宅・建築物の省エネ化推進

- ・関係省庁と連携したZEH・ZEB・LCCM住宅の普及や省エネ改修に対する支援を実施
- ・建築物省エネ法(2022年6月改正)に基づき、2025年度から全ての新築住宅・非住宅に省エネ基準適合を義務付け
- ・建築基準の合理化や支援等により木材利用を促進

■省エネ性能の底上げ

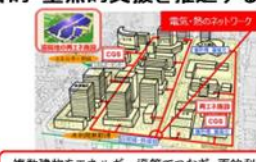
	非住宅	住宅		非住宅	住宅
大規模 2,000㎡以上	適合義務 2017.4～	届出義務	➡	適合義務 2017.4～	適合義務
中規模 500㎡以上	適合義務 2021.4～	届出義務		適合義務 2021.4～	適合義務
小規模 500㎡未満	説明義務	説明義務		適合義務	適合義務

3. 脱炭素に資する都市・地域づくりの推進

- まちづくり・グリーンインフラ分野では、エネルギーの面的利用による効率化、環境に配慮した民間都市開発等のまちづくりのグリーン化の取組への総合的・重点的支援を推進する。

■まちづくりのグリーン化の推進

- ・都市街区での面的な脱炭素化を推進するため、環境に配慮した民間都市開発を推進
- ・脱炭素に資するグリーンインフラ技術の開発・実装を推進

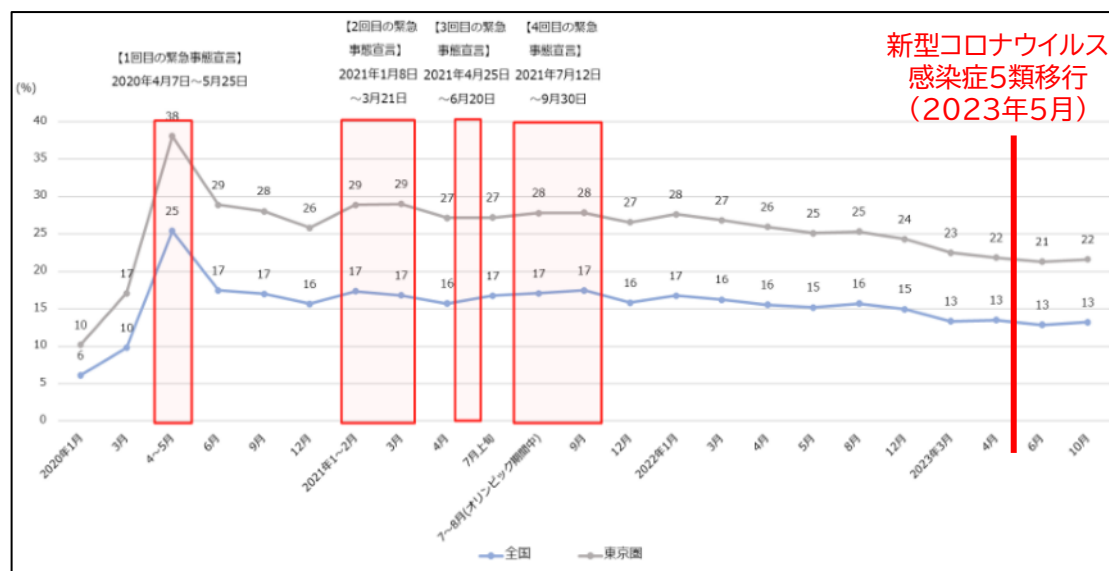


複数建物をエネルギー導管でつなぎ、面的利用を図ること等により、エネルギー利用を効率化。

5) ライフスタイルの変化、EC(電子商取引)の増加

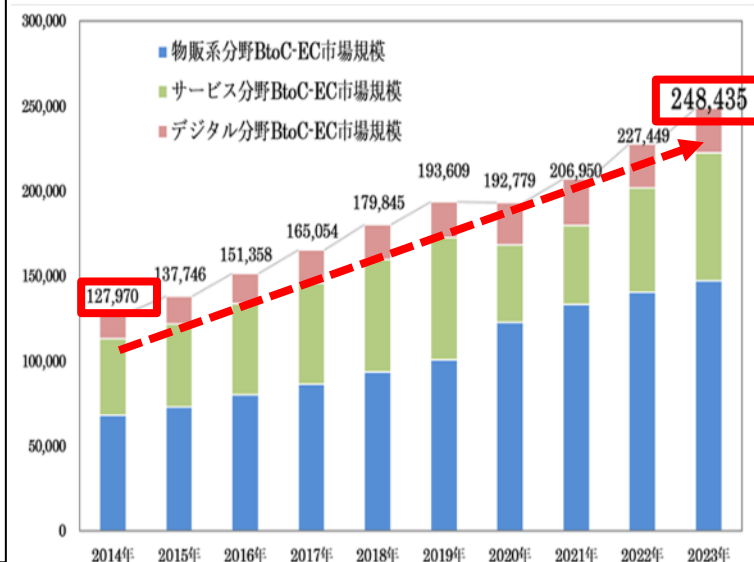
- 東京圏では働き方改革や新型コロナウイルス感染症の蔓延を契機にテレワーク利用率が上昇し、感染症法の位置付けが5類に移行したあとの令和5年(2023年)5月以降も約20%が実施
- 令和5年の日本国内のBtoC-EC(消費者向け電子商取引)の市場規模は平成26年(2014年)と比較してほぼ倍増

全国・東京圏のテレワーク利用率の推移



出典)大久保敏弘・NIRA 総合研究開発機構(2024)「第10回テレワークに関する就業者実態調査(速報)」

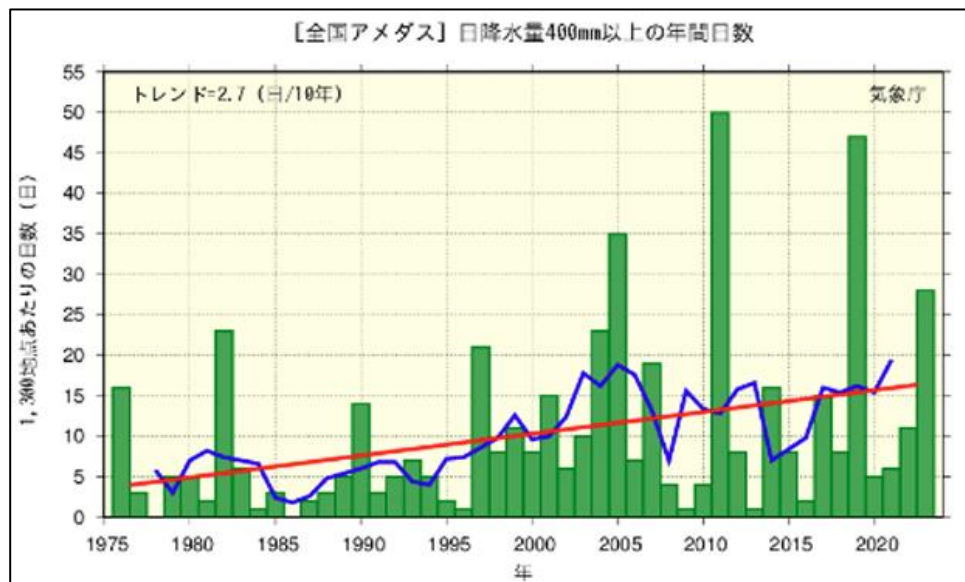
BtoC-EC(消費者向け電子商取引)市場規模



出典)経済産業省ホームページ
令和5年度電子商取引に関する市場調査の結果

6) 自然災害の頻発・激甚化

- 「令和5年版防災白書」においては、気候変動等による自然災害の激甚化・頻発化を指摘
- 極端な豪雨の頻度が長期的に増加しており、日降水量が400mm以上の10年間平均日数は1975～1984年に6.4日だったが、2014～2023年は15日となり、40年で2.3倍に増加



出典)気象庁「気候変動監視レポート2023」

第2章 我が国を取り巻く環境の変化と課題

本章では、この100年を振り返り、この間に生じた我が国を取り巻く様々な環境の変化を俯瞰することで、今後の災害対策推進上の課題を明らかにする。

第1節 自然災害の激甚化・頻発化等

気候変動等によって、自然災害のリスクは高まってきていると言える。本節では、関東大震災が発生した100年前と比較し、気温や大雨の発生頻度等がどのように変化してきたのか、気象データを活用しつつ長期変化傾向を確認しながら考察する。また、今後想定される首都直下地震、南海トラフ地震等の大規模地震の切迫性の高まりについて、政府の地震調査委員会の評価結果を参考に論じる。

(我が国における気候変動とその影響)

我が国では、第1章第5節で述べた伊勢湾台風を始めとして、暴風、豪雨、洪水、土砂災害、高潮等の気象災害による被害が毎年のように発生している。

近年では、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨等により大きな被害を受けており、令和4年度に入ってから、令和4年8月の大雨、令和4年台風第14号、同第15号等により、被害が立て続けに発生している。近年の平均気温の上昇や大雨の頻度の増加など、気候変動とその影響が全国各地で現れており、我が国にとって重要な問題である。

世界と日本の気温の長期的な変化を見てみると、世界の年平均気温は、様々な変動を繰り返しながら上昇しており、100年当たりで0.74℃上昇している(図表2-1)。

一方、我が国の年平均気温は、世界の平均気温よりも更に上昇の幅が大きくなっており、100年当たりで1.30℃上昇している。この100年の間、二酸化炭素などの温室効果ガスの増加に伴う地球温暖化や、数年から数十年程度で繰り返される自然変動の影響等により、確実に温暖化が進んでいると言える。なお、5年の移動平均推移を見ると、1980年代後半から平均気温の上昇速度が加速していることも見てとれる(図表2-2)。

こうした平均気温の上昇と相関するように、全国的に大雨や短時間強雨の発生頻度も増加している。日降水量100mm以上及び200mm以上の日数は、この100年でも増加傾向が見られる(図表2-3)。また、1970年代後半から多くの地点で観測を開始したアメダスにおいては、およそ50年間で、1時間降水量50mm以上及び80mm以上の短時間強雨の年間発生回数は、ともに増加していることがデータで明らかとなっている(図表2-4)。

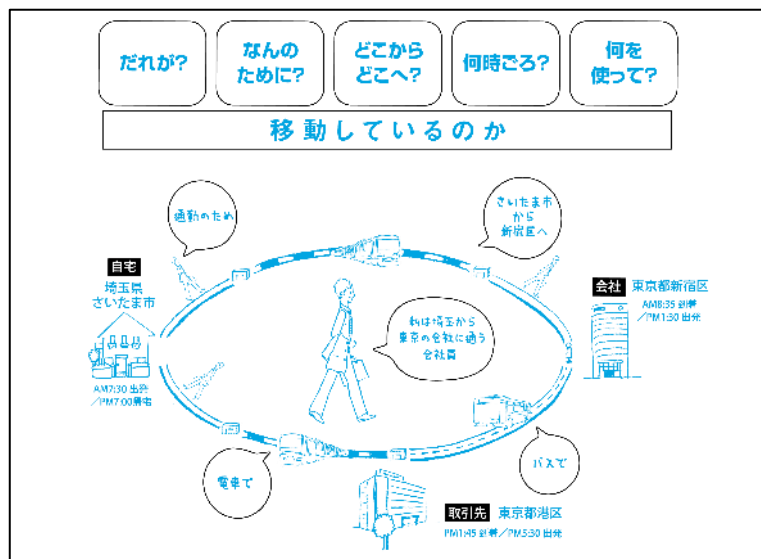
さらに、日本近海における年平均海面水温は、100年間で1.24℃上昇しており、日本の平均気温の上昇幅と同程度となっている(図表2-5)。海面水温の上昇は、一般に台風の勢力拡大に影響を与えるとされており、台風による被害拡大につながるおそれがある。

出典)内閣府「令和5年版防災白書」

3. 鎌倉市における交通状況

- 人の移動状況(東京都市圏パーソントリップ調査等)
- 公共交通の利用状況
- 自動車の交通量
- 都市計画道路・広域幹線道路の整備状況等
- 交通渋滞及び交通事故の発生状況
- 公共交通網と路線バスの運行本数の減少

1) 東京都市圏パーソントリップ調査とは



■パーソントリップ調査とは…

鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩などの**交通手段ごとの利用割合や移動の量**などを把握するために、「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」「移動したかなどを調べる調査

■第6回東京都市圏パーソントリップ調査の概要

調査時期:平成30年9月～11月 ※10年に1回実施

調査範囲: 東京都市圏(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部)

対象者：上記に居住する約1,800万世帯のうち、無作為に抽出された約63万世帯 ※満5歳以上の世帯員が対象

調査方法: 調査対象世帯に対して、郵送で調査の案内を配布し、Web回答(スマートフォン、タブレット、PC)または紙の調査票で回答する方法で実施

■主な用語説明

トリップ	1人の人がある地点からほかの地点へと移動すること
トリップ数	1つの交通手段でも、複数の交通手段を乗り換えていても、ある地点からほかの地点に寄り道せずに移動していれば1トリップと数える。途中で1箇所寄り道をした場合は2トリップ、2箇所寄り道をした場合は3トリップとなる
発生集中量	ある地域を出発するトリップの数を「発生量」、ある地域に到着するトリップの数を「集中量」という。発生量と集中量を足したものを「発生集中量」という。
代表交通手段	1つのトリップでいくつかの交通手段を使った場合、その中の主な交通手段を代表交通手段。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順で、例えば自宅から駅まで自転車で移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」となる

出典)東京都市圏交通計画協議会ホームページ、京阪神都市圏交通計画協議会ホームページより加工し作成

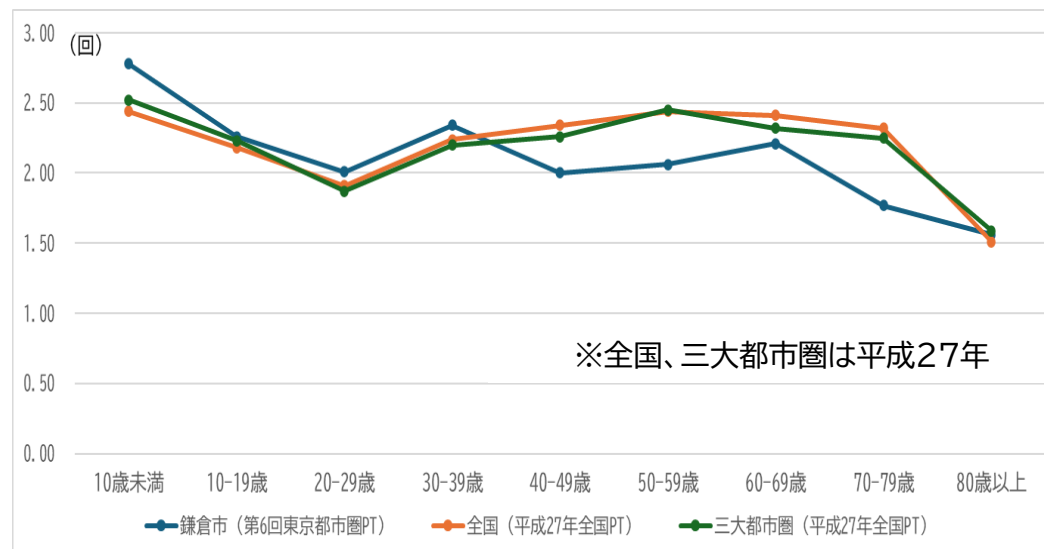
2)1日の移動回数

- 鎌倉市の平成30年(2018年)の男女合計で1日当りの移動回数は1.98トリップで平成20年(2008年)の2.42トリップに比べ減少
- 高齢化の進展に伴い、移動回数は減少傾向
- 全国や三大都市圏に比べて、男性では40歳～79歳、女性では10歳～39歳の年齢階層において移動回数が減少

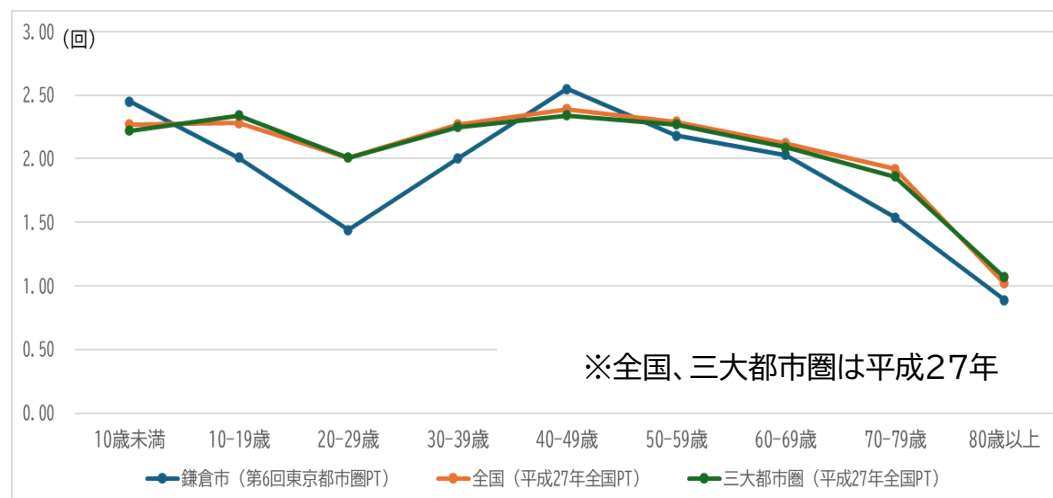
鎌倉市 年齢階層別の1人当たりトリップ数の推移

		H20			H30		
		居住人口	トリップ数	グロス原単位	居住人口	トリップ数	グロス原単位
男性	10歳未満	4,260	12,037	2.83	3,023	8,396	2.78
	10-19歳	3,510	8,137	2.32	3,723	8,429	2.26
	20-29歳	4,122	7,970	1.93	3,746	7,546	2.01
	30-39歳	6,406	16,690	2.61	3,853	9,020	2.34
	40-49歳	5,528	14,018	2.54	6,368	12,710	2.00
	50-59歳	6,493	15,880	2.45	6,562	13,485	2.06
	60-69歳	6,304	17,171	2.72	6,080	13,433	2.21
	70-79歳	4,139	9,732	2.35	5,077	8,991	1.77
	80歳以上	2,717	3,977	1.46	3,802	5,923	1.56
	小計	83,959	205,266	2.44	78,406	161,345	2.06
女性	10歳未満	3,302	9,579	2.90	4,101	10,050	2.45
	10-19歳	3,502	8,610	2.46	3,590	7,206	2.01
	20-29歳	4,016	8,710	2.17	2,823	4,056	1.44
	30-39歳	7,275	20,943	2.88	4,407	8,826	2.00
	40-49歳	5,589	14,150	2.53	7,117	18,164	2.55
	50-59歳	6,401	16,182	2.53	5,287	11,528	2.18
	60-69歳	7,241	17,980	2.48	5,895	11,950	2.03
	70-79歳	5,448	10,574	1.94	6,339	9,767	1.54
	80歳以上	3,257	2,913	0.89	5,008	4,445	0.89
	小計	85,760	206,007	2.40	88,381	169,403	1.92
合計		169,719	411,273	2.42	166,787	330,748	1.98

年齢階層別の1人当たりトリップ数(男性)



年齢階層別の1人当たりトリップ数(女性)



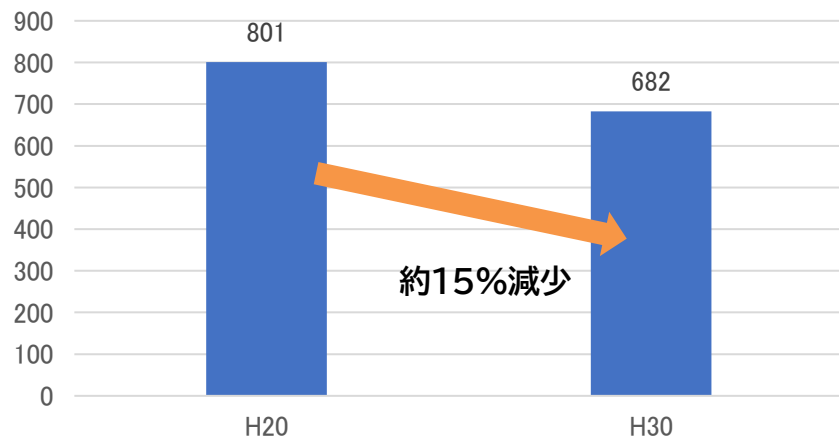
資料:第5、6回東京都市圏パーソントリップ調査結果、18
全国都市交通特性調査(平成27年)

3)発生集中量

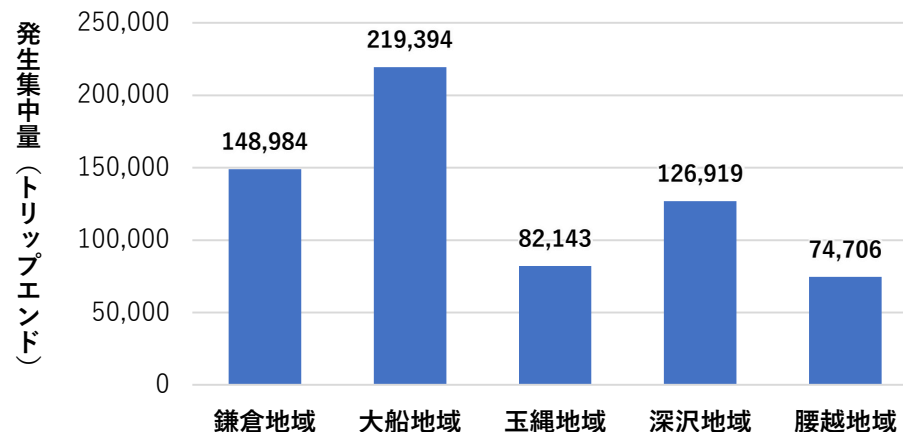
- 鎌倉市の平成30年(2018年)の発生集中量は、平成20年(2008年)と比べて約15%減少
- 地域別で比較すると、大船地域が最も多く、次に鎌倉地域、深沢地域と続く
- 年齢階層別にみると、生産年齢人口(15歳から64歳)での減少が顕著

鎌倉市の発生集中量の推移

(トリップ・エンド)

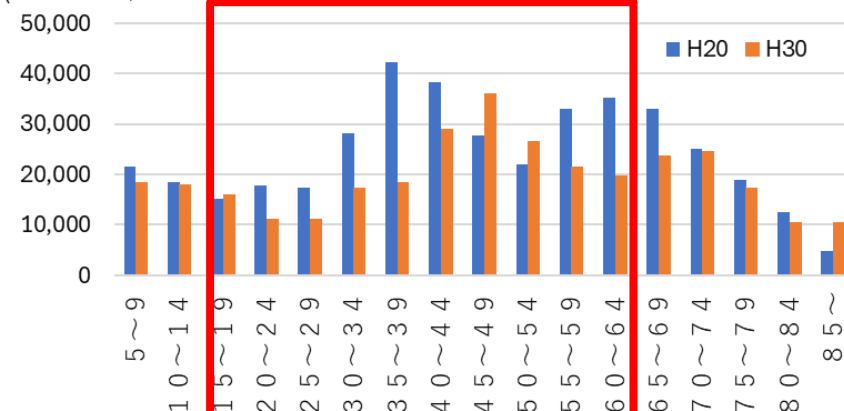


地域別発生集中量



鎌倉市の年齢階層別発生集中量の変化

(トリップ・エンド)

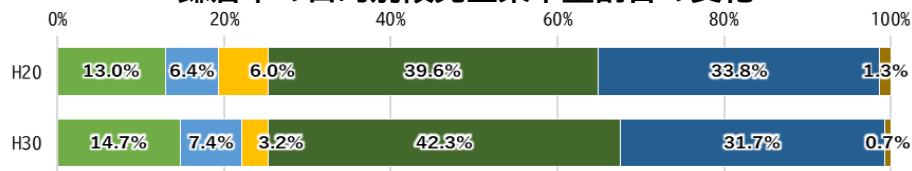


資料:第5回・第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果

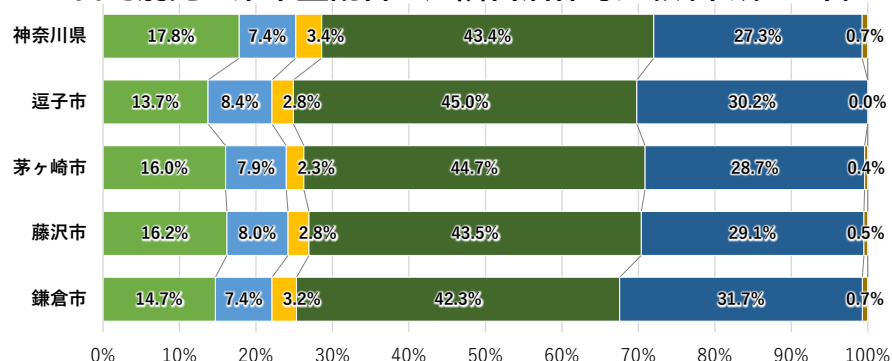
4)交通目的特性

- 平成30年(2018年)は、平成20年(2008年)と比べて「通勤」「通学」の割合が増加
- 神奈川県全体と比べると「通勤」の割合は低い
- 「私事」目的の割合は神奈川県全体よりも高い
- 深沢地域では他地域に比べて「通勤」の割合が高い
- 60歳以降の「自宅-私事」目的の割合は高い

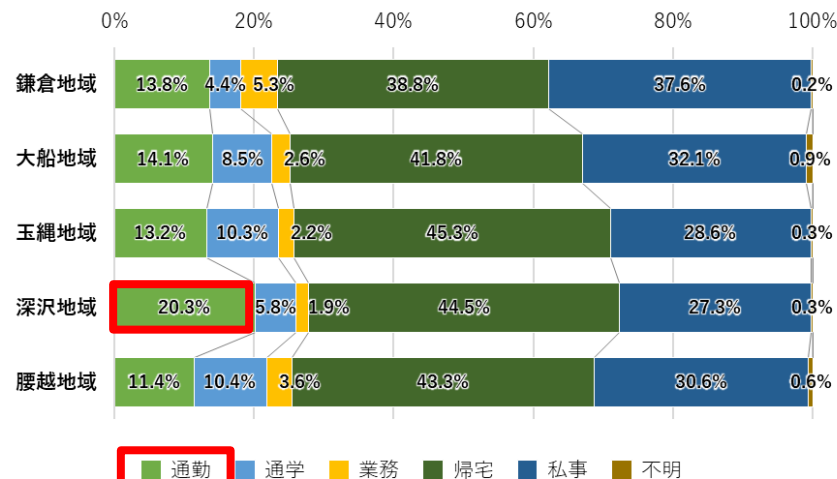
鎌倉市の目的別発生集中量割合の変化



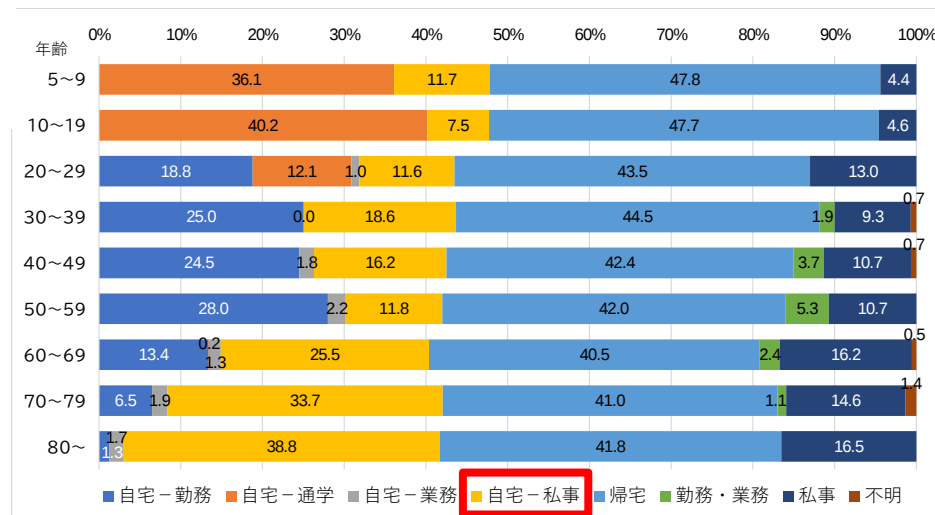
目的別発生集中量割合の近隣自治体等比較(平成30年)



地域別目的別発生集中量割合(平成30年)



鎌倉市の年齢階層別目的別発生集中量割合(平成30年)

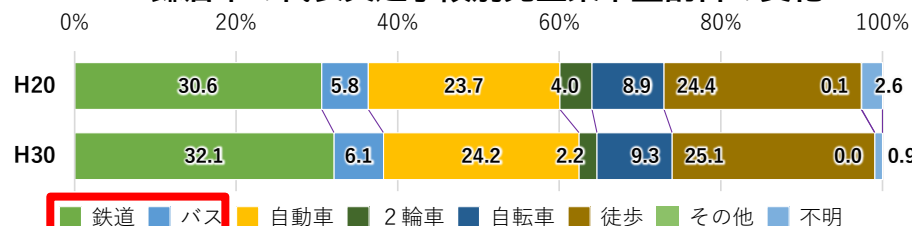


資料:第5, 6回東京都市圏パーソントリップ調査結果

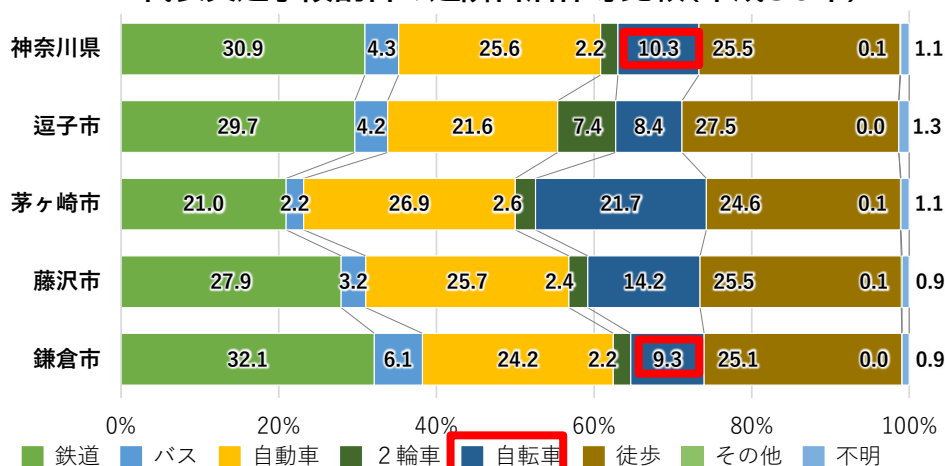
5)交通手段特性

- 平成30年(2018年)は、平成20年(2008年)と比べて「鉄道」「バス」の割合が増加し、神奈川県全体と比べても利用率は高い
- 「自転車」の利用は神奈川県全体より低い
- 鎌倉地域や大船地域では他の3地域に比べ「鉄道」の利用率高く、「自動車」の利用率が低い
- 50歳以上からは「鉄道」の利用率が減少し、「徒歩」の割合は増加傾向

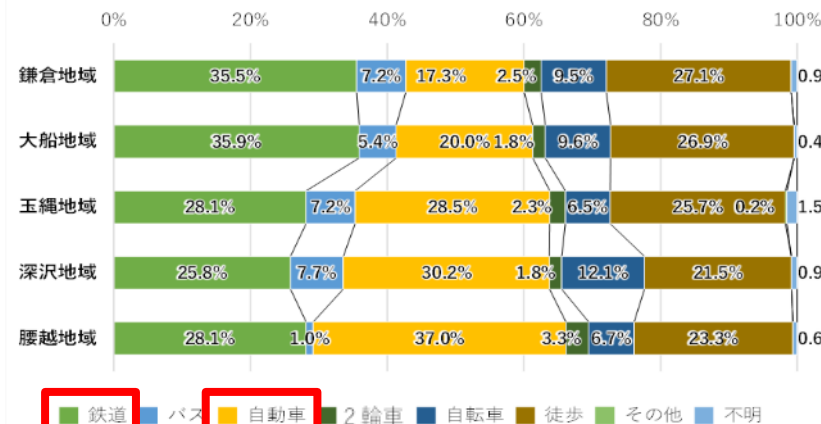
鎌倉市の代表交通手段別発生集中量割合の変化



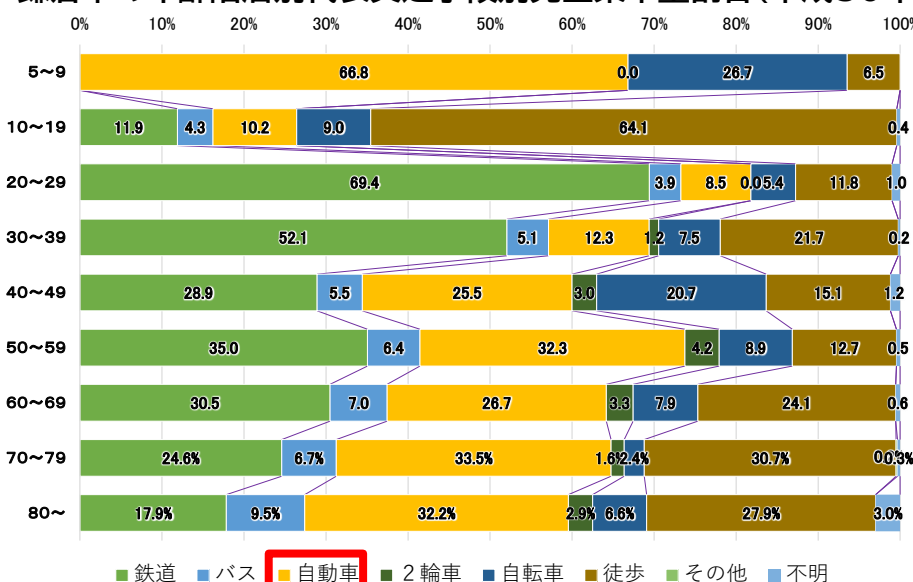
代表交通手段割合の近隣自治体等比較(平成30年)



地域別代表交通手段別発生集中量割合(平成30年)



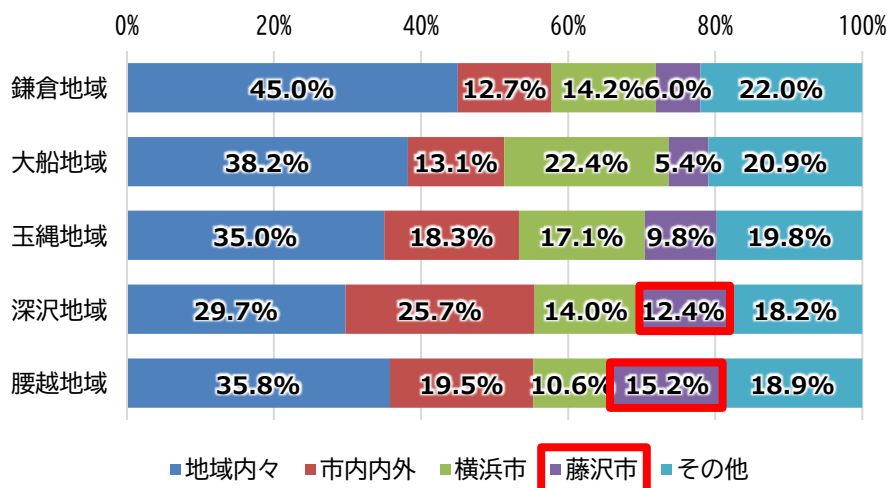
鎌倉市の年齢階層別代表交通手段別発生集中量割合(平成30年)



6) 分布交通特性

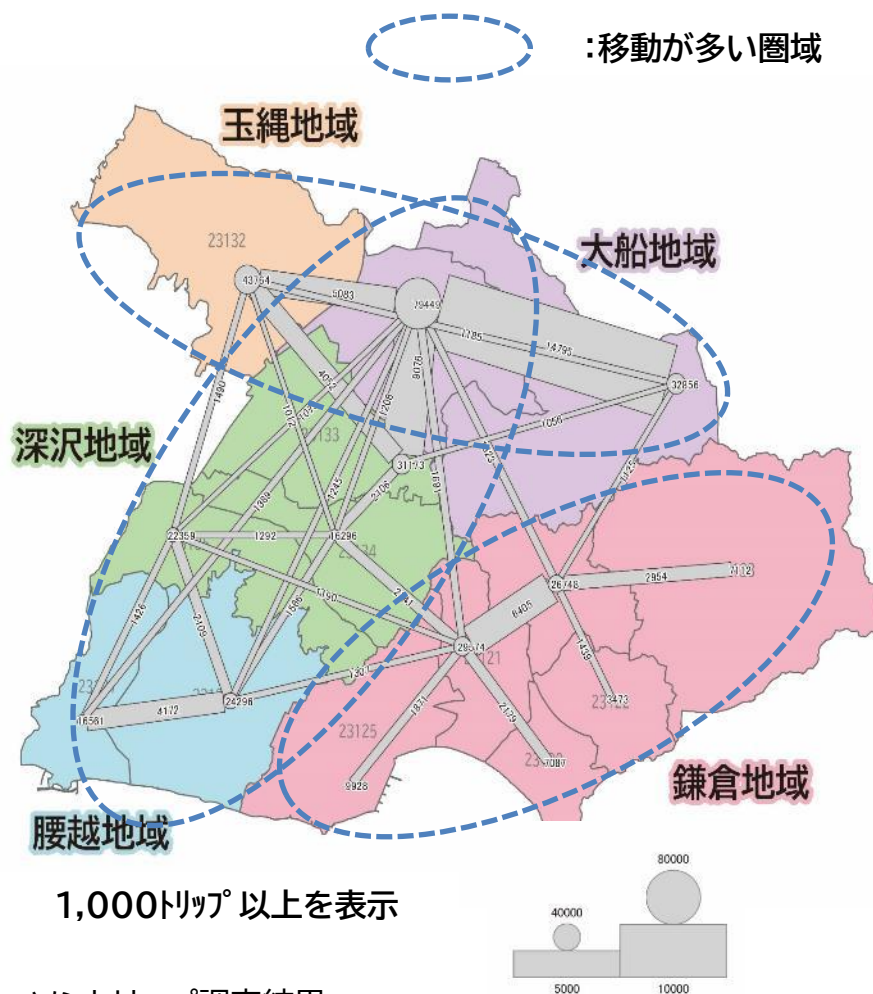
- 「深沢地域」「玉縄地域」「腰越地域」では市内の地域間の移動割合が他の地域と比べて高い
- 「深沢地域」や「腰越地域」では他の地域と比べて藤沢市との移動の割合が高い
- 玉縄・今泉を含む「大船地域」「モノレール沿線地域」「鎌倉地域」での移動が多い傾向

地域別分布交通割合(平成30年)



資料: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果

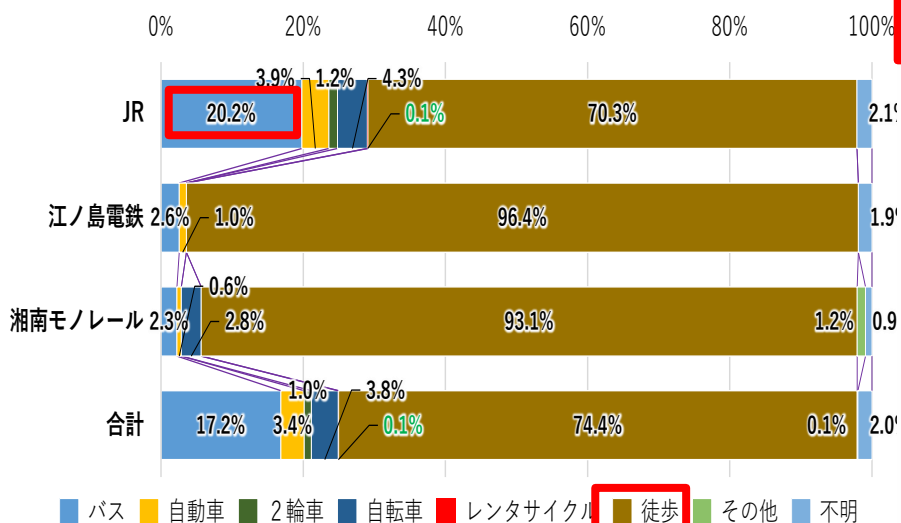
小ゾーン別市内分布交通(平成30年)



7) 駅までの交通手段特性

- 鉄道駅までの交通手段は「徒歩」割合が高いが、JR駅(大船駅・北鎌倉駅・鎌倉駅)は「バス」が約2割
- 駅から離れた玉縄や今泉は大船駅、二階堂・浄明寺等では鎌倉駅への移動が多い
- 深沢地域は鎌倉駅・大船駅・湘南深沢駅・藤沢駅など利用駅が分散している

鎌倉市内の駅における駅までの交通手段の割合(平成30年)



資料:第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果

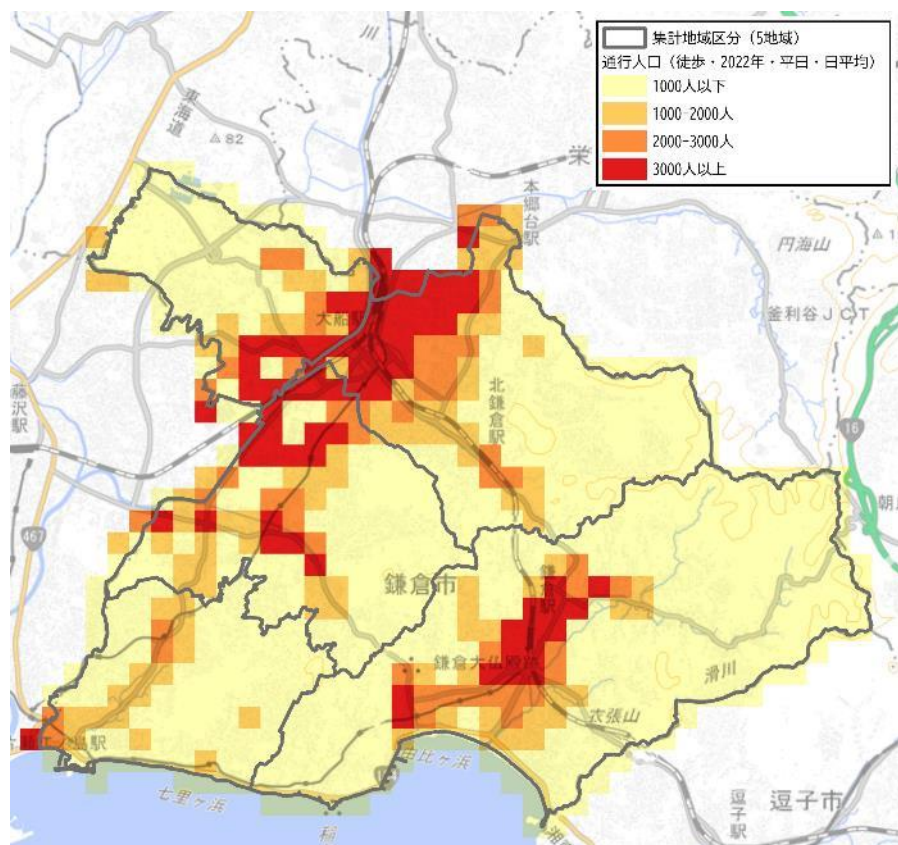
小ゾーン別の利用駅(平成30年)



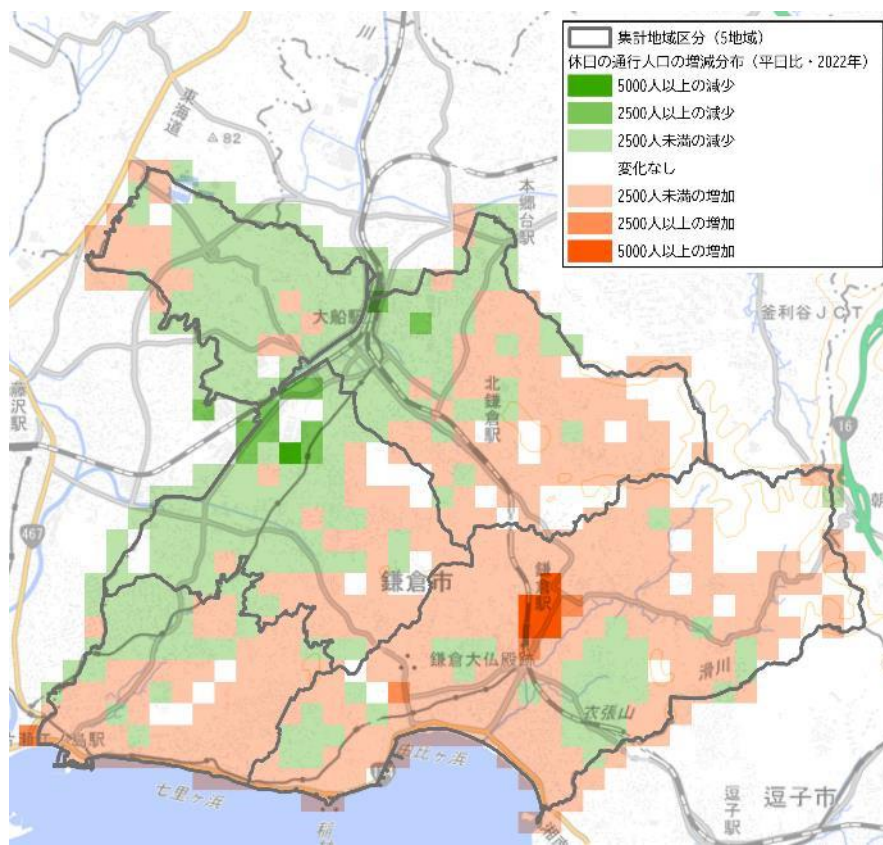
8) 歩行者の分布特性

- 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
- 休日は大船駅周辺で平日に比べ歩行者が減少し、鎌倉地域では平日に比べて増加

【平日】歩行者通行人口分布(令和4年) 1年間の平均



【休日と平日の差】歩行者通行人口分布(令和4年) 1年間の平均

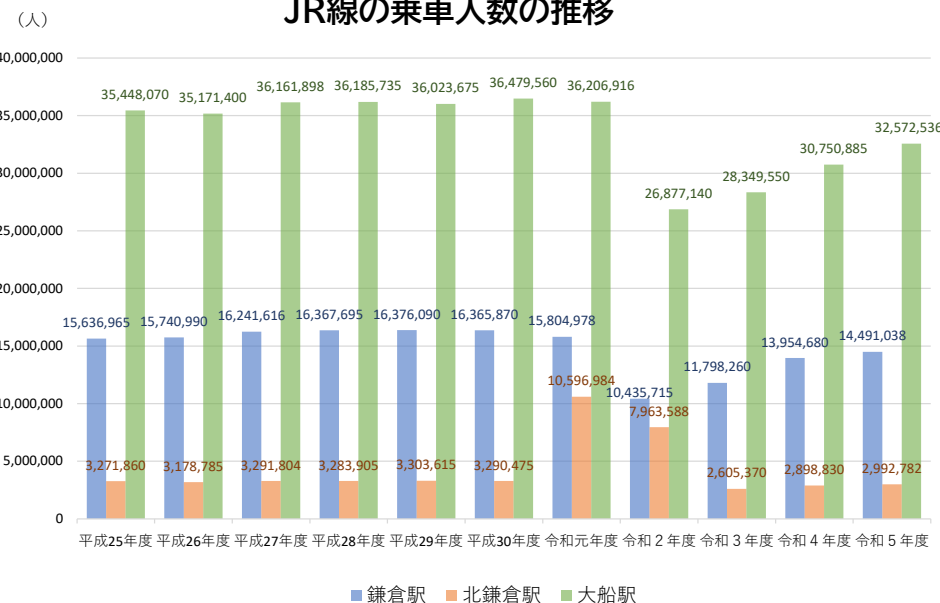


資料:ビッグデータ(KDDI Location Analyzer)

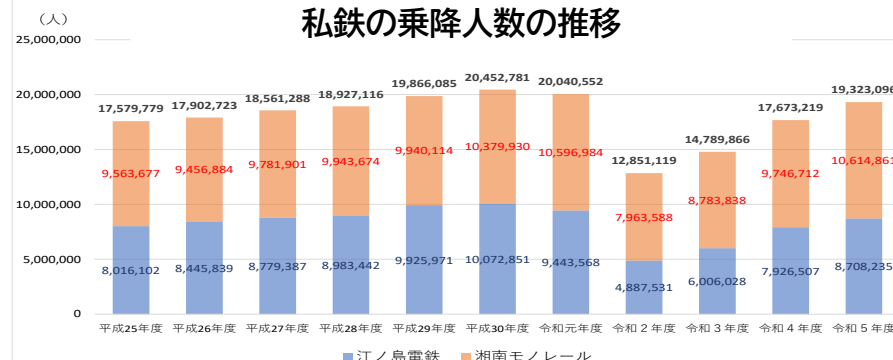
9) 公共交通の利用状況

- コロナ禍で公共交通の利用者が大幅に減少
- 令和5年度(2023年度)においては、JR線・私鉄とも令和元年度(2019年度)の約9割まで回復
- 令和4年(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

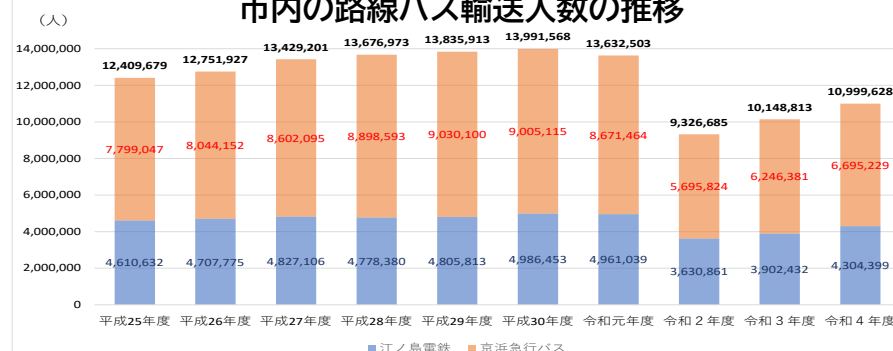
JR線の乗車人数の推移



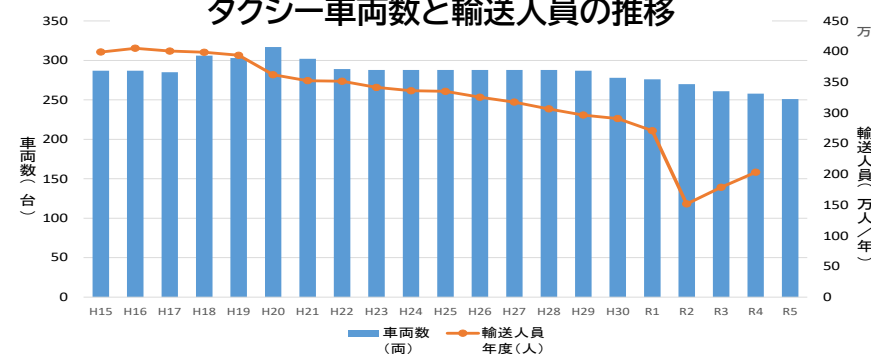
私鉄の乗降人数の推移



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



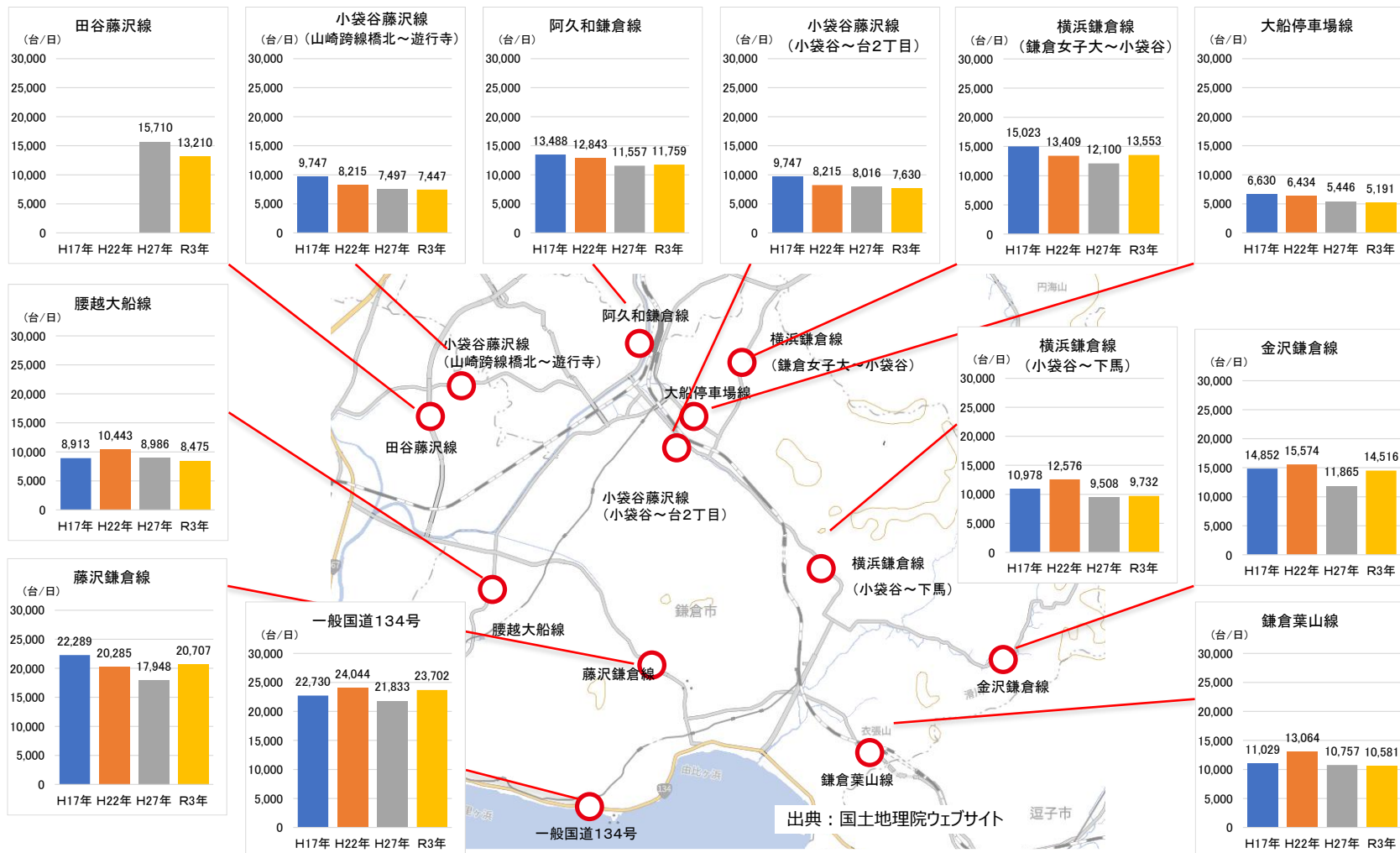
資料: 令和5年版 鎌倉の統計、鎌倉市の観光事情(令和6年度版)、神奈川県タクシー協会鎌倉支部提供資料

10) 自動車の交通量(推移)

- 令和3年の主要な幹線道路の平日の交通量は平成17年から横ばい、減少の傾向

【平日】主要な幹線道路の交通量の変化

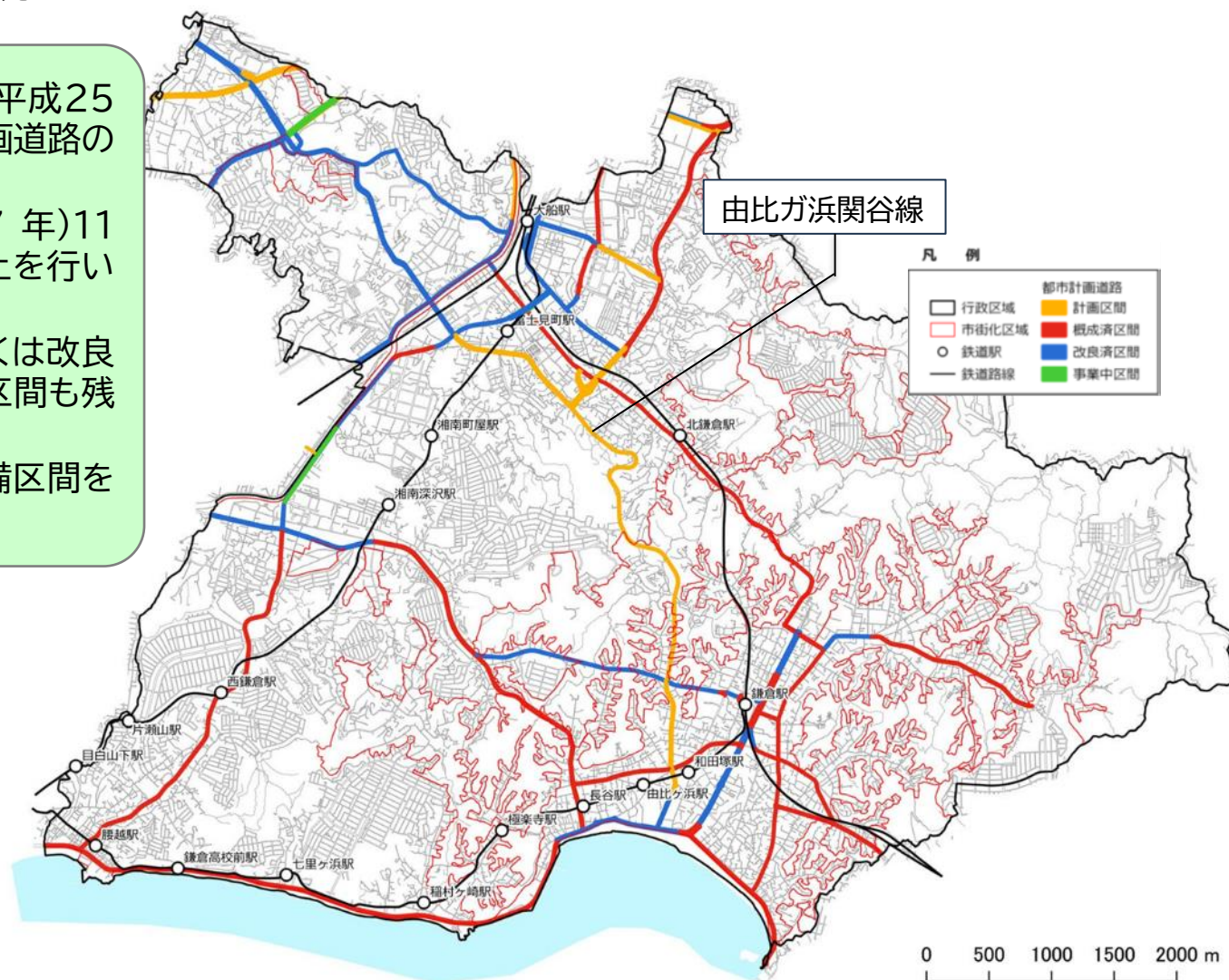
資料:平成17年、平成22年、平成27年、令和3年道路交通センサス



※道路交通センサス: 国が5年毎に全国の主要な幹線道路を対象に交通量を観測する調査(コロナ禍を避け令和3年に実施)

11) 都市計画道路の整備状況

- 市内の都市計画道路は、平成25年(2013 年)に「都市計画道路の見直し方針」を策定
- その後、平成29年(2017 年)11月に複数路線の変更・廃止を行い現在は 26路線を指定
- 多くの区間で概成済もしくは改良済の状況だが、一部計画区間も残されている
- 由比ガ浜関谷線は、未整備区間を多く残している



出典: 鎌倉市立地適正化計画図を一部修正

12) 広域幹線道路の整備状況

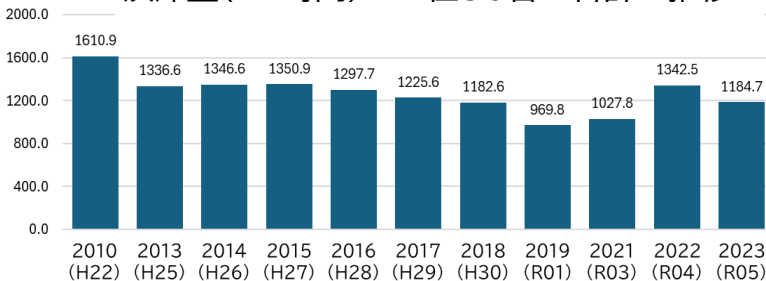


出典：国土交通省関東地方整備局 横浜国道事務所ホームページ（令和6年11月現在）※一部加筆

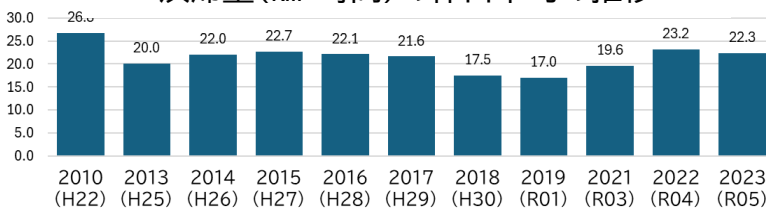
13)交通渋滞

- 市内の交通渋滞は、休日の渋滞量の減少等を背景に、ワースト30番目までの渋滞量の合計が平成22年(2010年)から減少
- 金沢鎌倉線では、年間で最も渋滞量の多い日を見ても平成22年から交通渋滞は緩和
- 観光客数や自動車利用の減少等を背景に、交通渋滞は緩和傾向にあると想定

渋滞量(km・時間)の上位30番の合計の推移



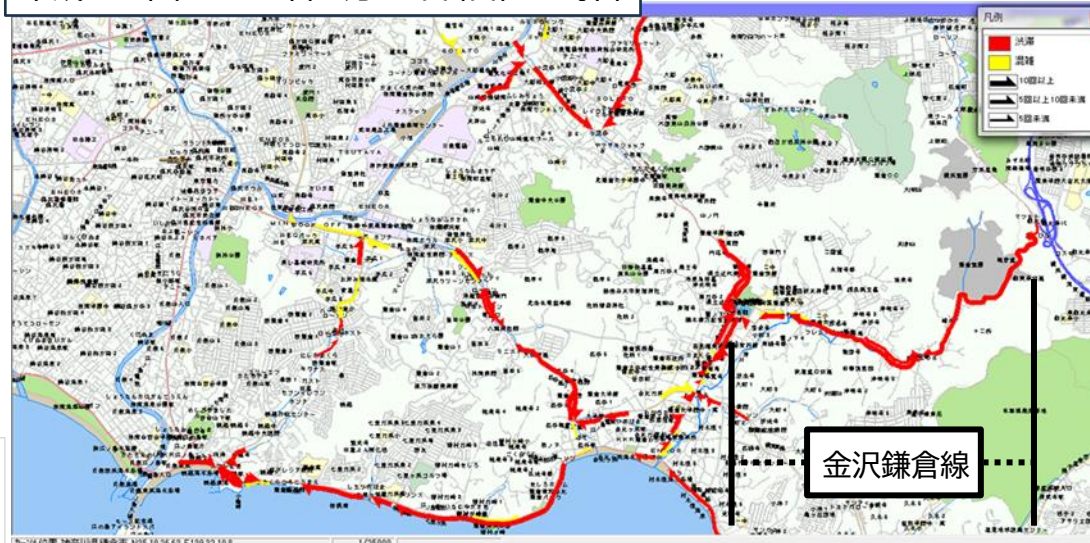
渋滞量(km・時間)の休日平均の推移



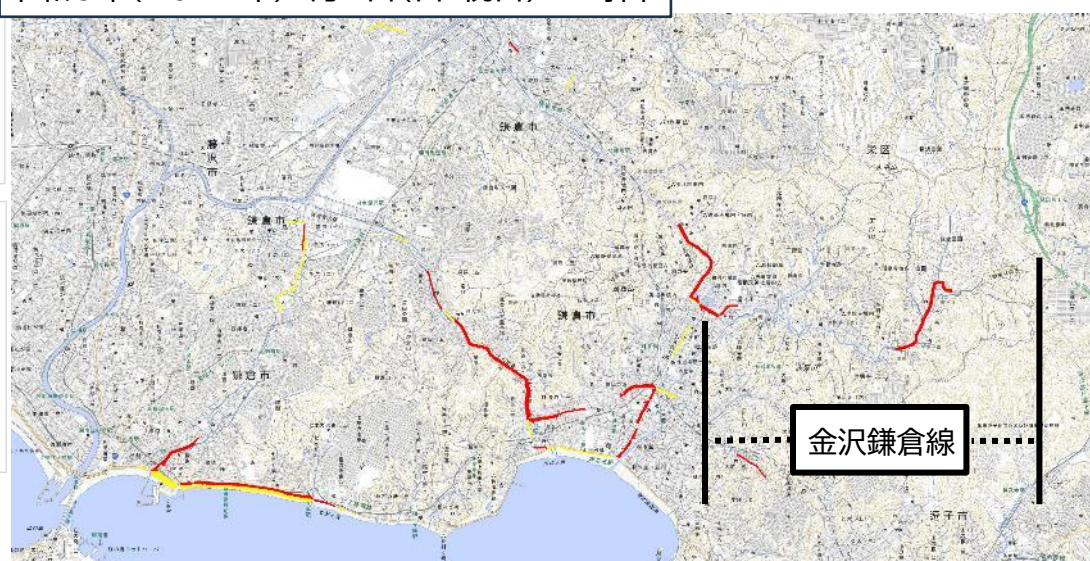
※2015年:3/19-23、11/20-22

2019年12月から2021年1月、2023年10月～12月までのデータ欠損のため、2019年・2021年・2023年は参考値

平成22年(2010年)1月10日(日)14時台



令和6年(2024年)1月7日(日・祝日)14時台



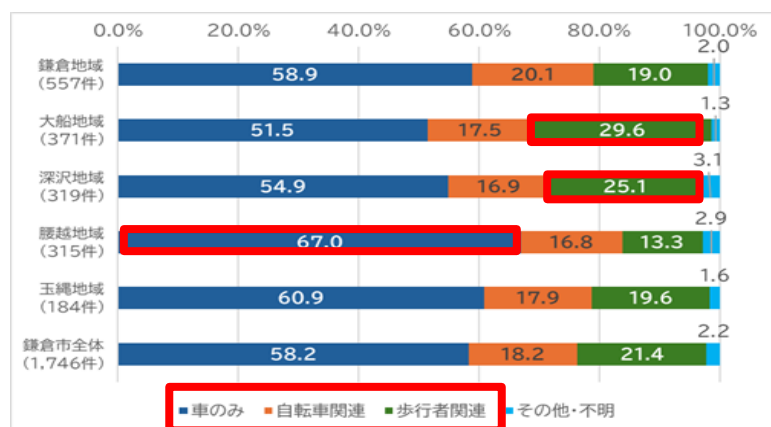
資料:©JARTIC 地図情報:パスコ・国土地理院地図

※渋滞量:渋滞している距離×渋滞している時間(単位:キロ時間)例:2kmの渋滞が1時間発生していた場合⇒2×1=2km・時

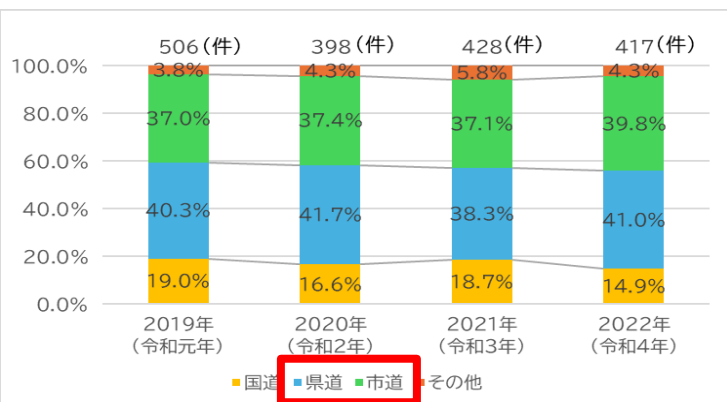
14)交通事故

- 「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い
- 「大船地域」「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い
- 「腰越地域」は「車のみ」の割合が最も高い
- 「市道」と「県道」の交通事故は同等の件数が発生

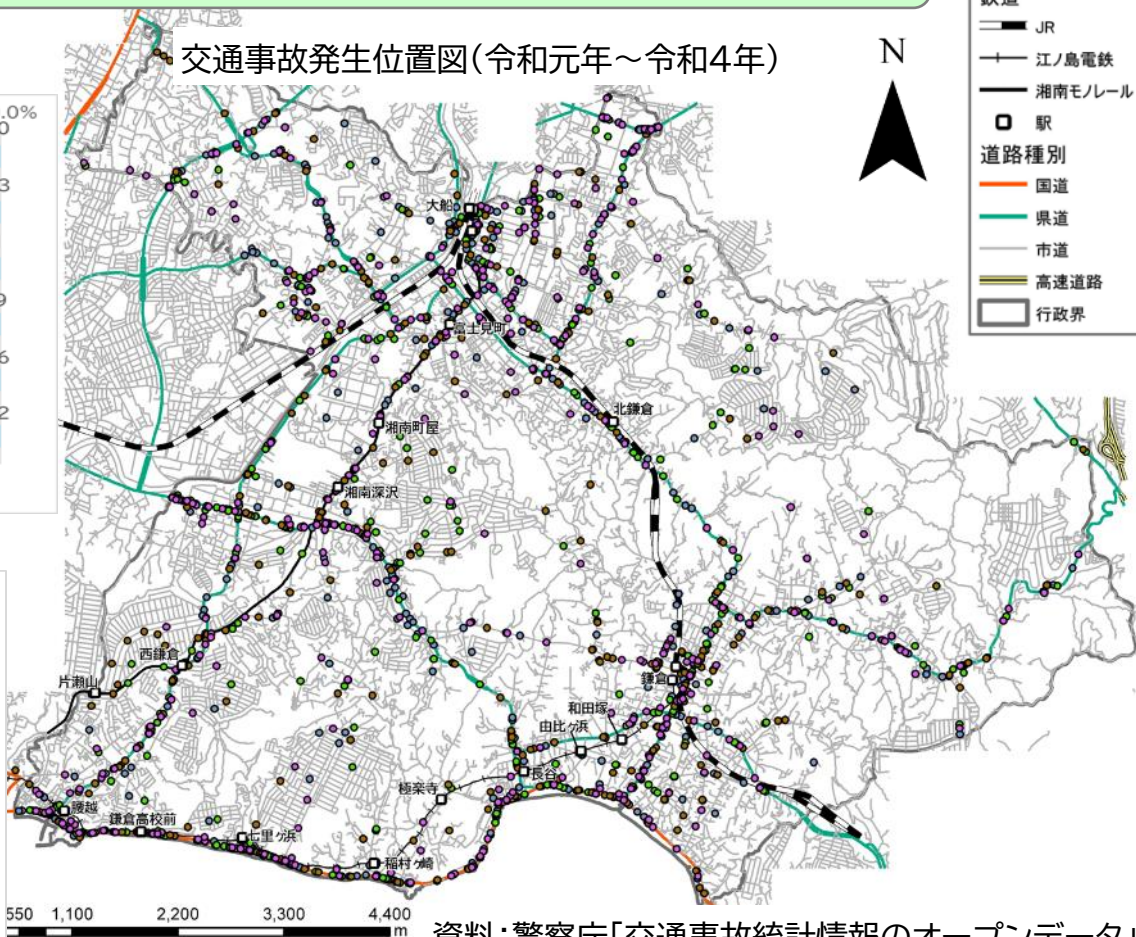
地域別交通事故の類型割合(令和元年～令和4年)



道路区別交通事故発生件数の割合



交通事故発生位置図(令和元年～令和4年)



資料:警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」

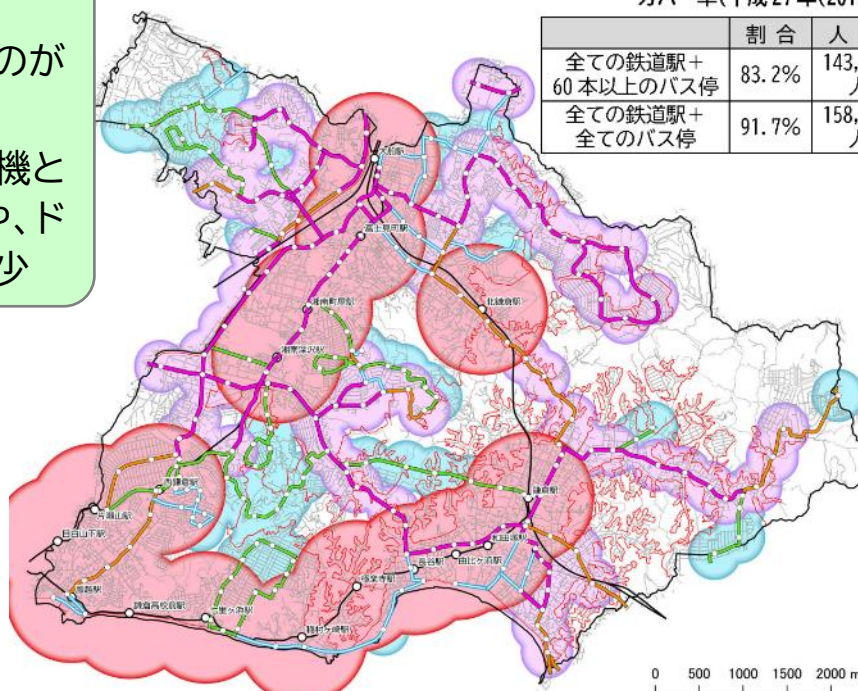
15) 公共交通網と路線バスの運行本数の減少

- 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
- 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

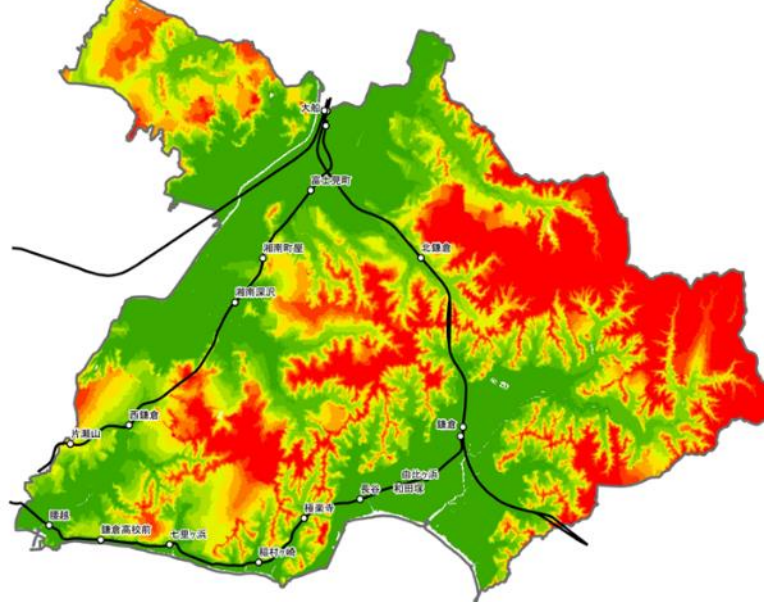
公共交通(鉄道駅+バス停)徒歩利用圏

【徒歩利用圏内の居住人口の
カバー率(平成27年(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



市内の高低差



凡例

行政区域	バス路線・運行本数(平日1日片道当たり)	鉄道駅徒歩利用圏(半径750m)
市街化区域	90本以上	60本以上のバス停徒歩利用圏(半径300m)
○ 鉄道駅	60本以上 ~ 90本未満	60本未満のバス停徒歩利用圏(半径300m)
— 鉄道路線	30本以上 ~ 60本未満	
○ バス停留所	30本未満	

※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)

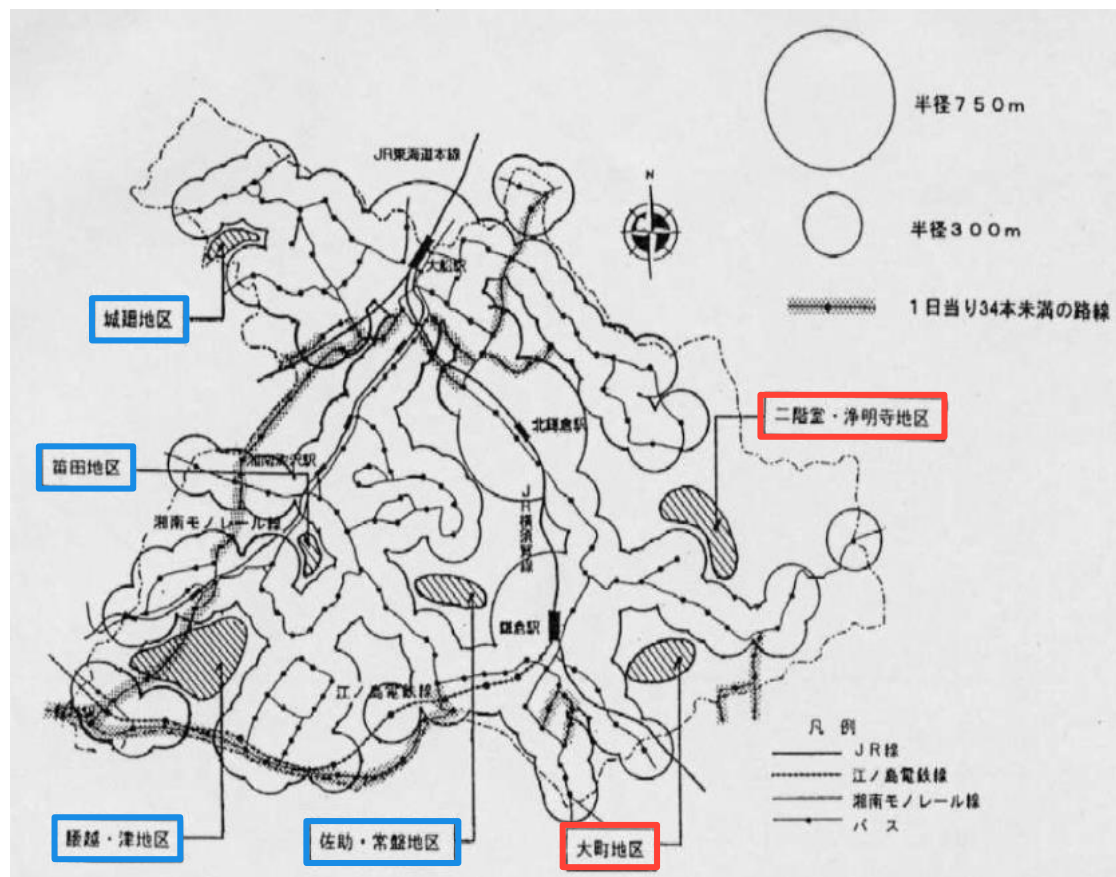
出典：鎌倉市立地適正化計画(令和4年3月)

(参考)交通不便地域とは

- 平成11年(1999年)3月に「鎌倉市オムニバスタウン計画」において以下の条件で交通不便地域を抽出(6地域)

【抽出条件】

- ✓ バス停留所から300m以遠
- ✓ 江ノ島電鉄、湘南モノレールの駅から300m以遠
- ✓ JR駅(大船駅、北鎌倉駅、鎌倉駅)から750m以遠
- ✓ バスの運行本数が1日34本未満の地域
- ✓ 都市計画法における市街化区域内の区域



□:ミニバスなどが導入された地域

□:ミニバス等が導入されていない地域

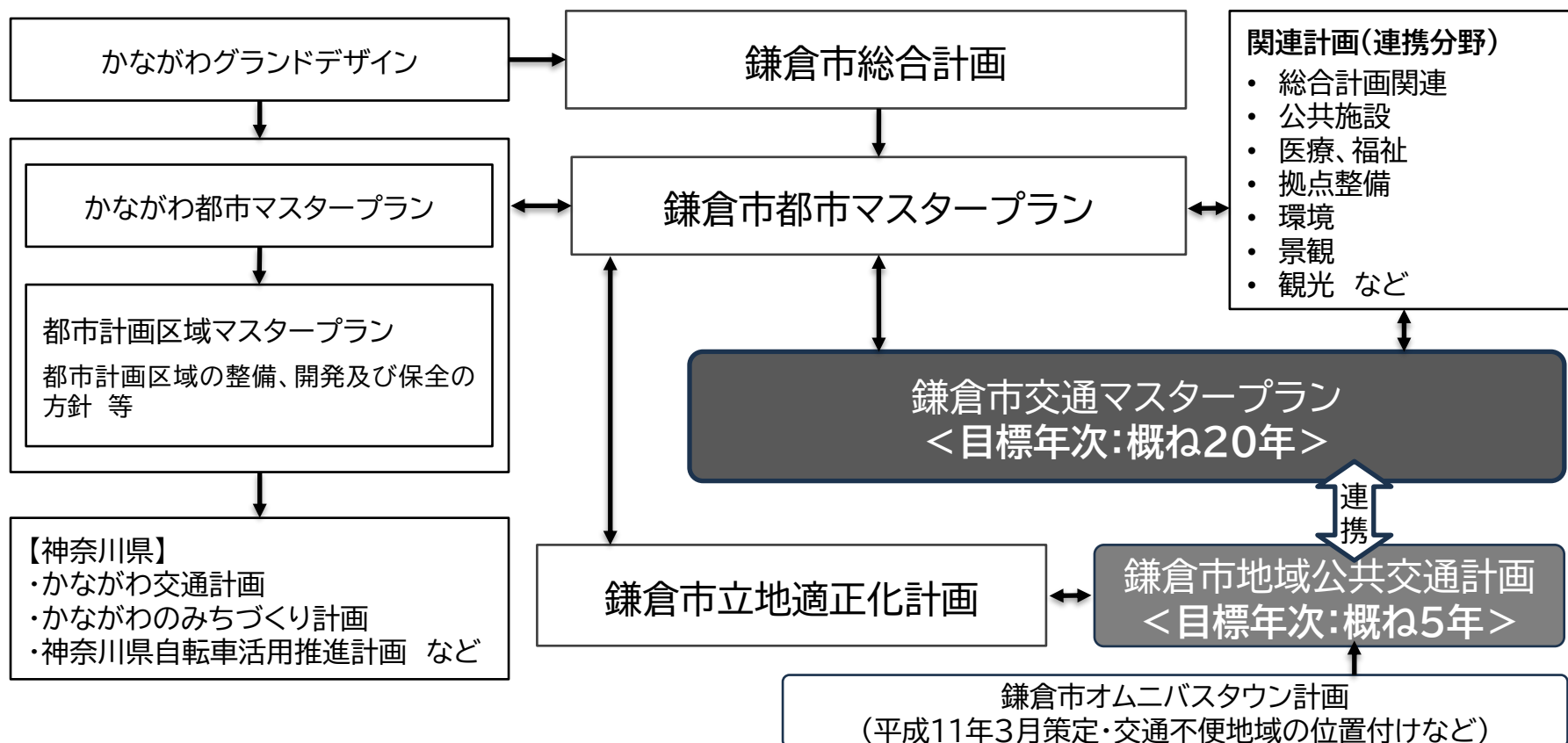
4. 交通マスタープラン改定

- 目的及び位置づけ
- 計画の進め方
- 上位計画等(鎌倉市都市マスタープランほか)
- 改定のポイント(視点)

1)改定の目的

- 「鎌倉市交通マスタープラン」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
- 改定から20年以上が経過し、広域交通体系や超高齢社会の進展、自動車運転技術の進展等、交通を取り巻く状況と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、本計画を見直し

2)計画の位置付けと目標年次



2)計画の進め方

	調査項目	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	第1回 令和6年11月13日
	2.市民アンケート調査 ↔ 3.将来交通量推計 ↓ 4.交通課題の整理	第2回 令和7年2月(予定) ・アンケート、将来交通量推計について ・交通課題の設定について
	5.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	第3回 令和7年3月(予定) ・将来めざす交通像について
	6.交通施策の検討 ↓ 7.地域別構想の検討 ↓ 8.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
令和 7年度	9.(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
	10.パブリックコメント	パブリックコメントは12月(予定)
	11.(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

3) 鎌倉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針素案

- 大船駅周辺、鎌倉駅周辺に加え村岡・深沢地区が地域の拠点に位置付けられ、各拠点間を結ぶ県土連携軸、都市連携軸が形成

三浦半島都市圏-都市づくりの方向性-



※ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

凡 例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	地域の拠点	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン		

(2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針 (2-1) 交通施設の都市計画の決定の方針

① 交通体系の整備・保全の方針

三浦半島の基部に位置し、東京湾連携軸や相模湾連携軸との連続性を確保することで、半島性の解消や地域の活性化を図る

ア 都市計画道路等は、良好な交通ネットワークの形成に資するように配置

イ 自動車交通は、極力公共輸送機関の活用を促進

ウ 交通施設計画は、交通管理にも十分配慮し、長期的視点に立って計画的に整備

エ 交通施設の整備は、その構造等について、沿道環境への影響に十分に配慮し、快適な交通空間の整備に努める

オ 生活道路等の交通施設は、歩車道の分離、交通安全施設等の整備を図る

カ 既存の施設は、適時適切な維持管理により長寿命化を図るとともに、耐震化対策を進める、老朽化した施設は、改築等により機能更新を図る

4) 鎌倉市都市マスタープラン

- 本市の都市拠点、大船駅周辺、鎌倉駅周辺に加え、深沢地域国鉄跡地周辺が位置付けられている
- 都市を支える交通システムは、拠点間を結ぶ幹線道路と鎌倉地域の交通需要マネジメント施策が位置付けられている

将来都市構造



都市を支える交通システム



5) 鎌倉市都市マスタープラン

考え方

部門別方針／交通システムの整備方針

- 1) ゆとりと潤いのある市民生活を実現する交通計画
- 2) 鎌倉市の特性に見合った交通環境整備
- 3) 活力維持のための骨格的交通網の整備
- 4) 地域ごとの対応(古都継承地域、都市地域)

具体的な方針

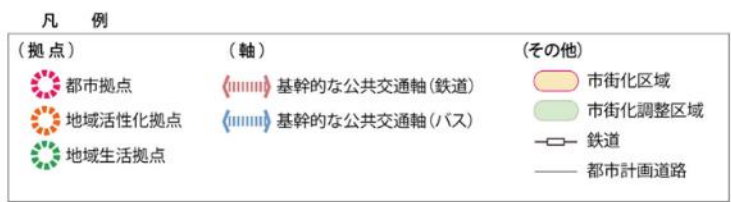
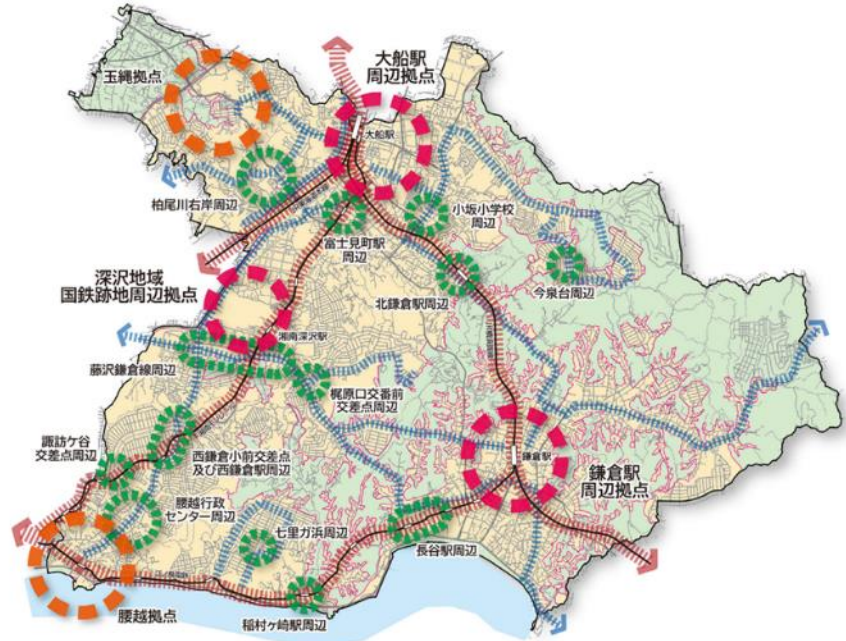
10) 地域毎の対応

	公共交通の維持・充実	快適な歩行者・自転車ネットワークの整備	駐車場の整備
1) 骨格的な幹線道路の整備			
2) 鎌倉地域における交通需要マネジメント施策の推進			
3) 公共交通の維持・充実 (1) 鉄道やモノレールのサービスの維持・向上 (2) バス・サービスの維持・向上 (3) 新たな公共交通手段の検討	鎌倉 バスサービスの充実を図り、自家用車利用から公共交通及び徒歩・自転車の利用への転換を促す	歩く観光や主要な公共施設へのアクセス、商店街、海岸沿いの歩行空間の整備	パークアンドライド＋公共交通システムの導入、ロードプライシングの検討等と一体となった交通需要マネジメント施策
4) 快適な歩行者・自転車ネットワークの整備 (1) 主要な道路における歩行者空間の整備 (2) 歩く道の整備	腰越 鎌倉及び深沢地域と結ぶ公共交通の充実	江ノ電沿いの道路、海岸沿いの歩行空間の整備	地元商店街など、活性化に役立つ駐車場整備の検討
5) 住宅地内の交通環境の向上 (1) 生活道路の改善 (2) 行き止まり道路の解消	深沢 新駅構想を視野に入れ、多様な交通手段の選択性をいかにした複合交通拠点の整備	深沢地域国鉄跡地周辺の整備に際し、歩道、公園の園路等を活用した歩行者ネットワークの整備、県道腰越大船線、市道大船西鎌倉線を結ぶ自転車ネットワークの整備	深沢地域国鉄跡地周辺の整備に合わせて、パークアンドライド駐車場の整備の検討
6) 地域間を結ぶ主要道路の整備 (1) 都市拠点周辺の道路整備 (2) 拠点間を結ぶ道路整備 (3) 市内と周辺市を結ぶ道路整備	大船 市街地再開発事業と連携した交通結節性の強化	大船駅周辺の買物や業務に対応した歩行者空間の整備	大船駅周辺は既存の駐車場を効率的に利用するシステム整備、市街地整備と併せて積極的に観光需要に対応する駐車場の整備を推進
7) 駐車場の整備 8) 駐輪施策の整備 9) 総合的な交通情報システムの整備	玉縄 大船駅を結ぶバスサービスの充実	地域観光資源をつなぐ歩行環境の整備	同上

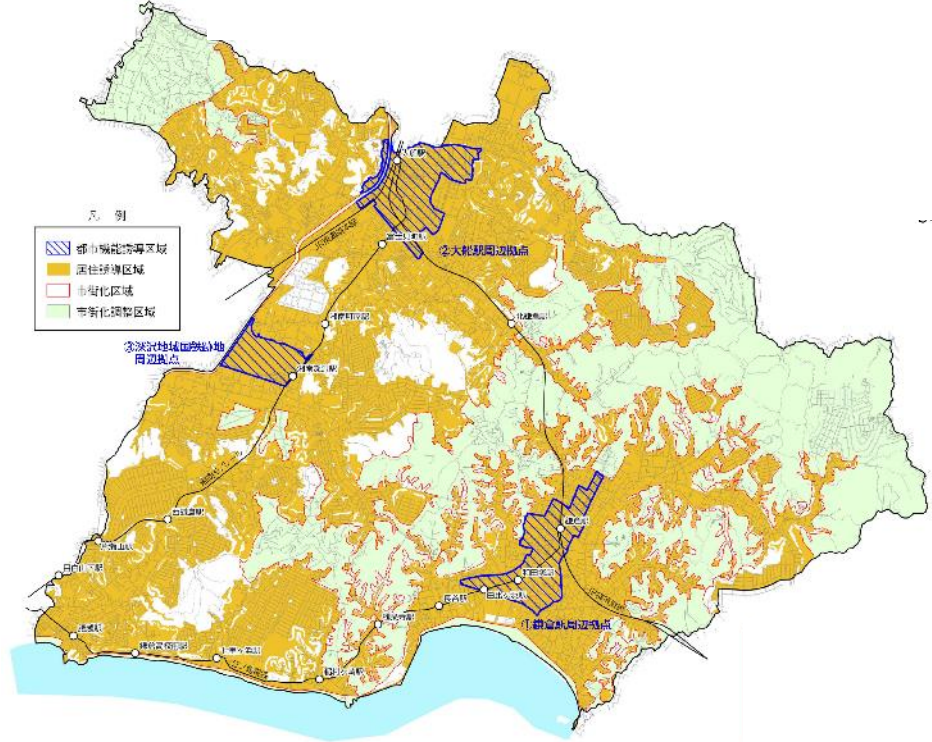
6) 鎌倉市立地適正化計画

- 大船駅周辺拠点、鎌倉駅周辺拠点、深沢地域国鉄跡地周辺拠点は都市機能誘導区域に位置付け
- 公共交通ネットワークの誘導施策として、①公共交通ネットワークのサービス水準の維持、②都市計画道路の整備促進、③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が示されている

目指すべき都市の骨格構造



都市機能誘導区域と居住誘導区域



出典: 鎌倉市立地適正化計画(令和4年3月)

7) 鎌倉市交通マスタープラン(平成16年改定時)の交通体系方針図

(1) 鎌倉市の外郭幹線道路網の形成

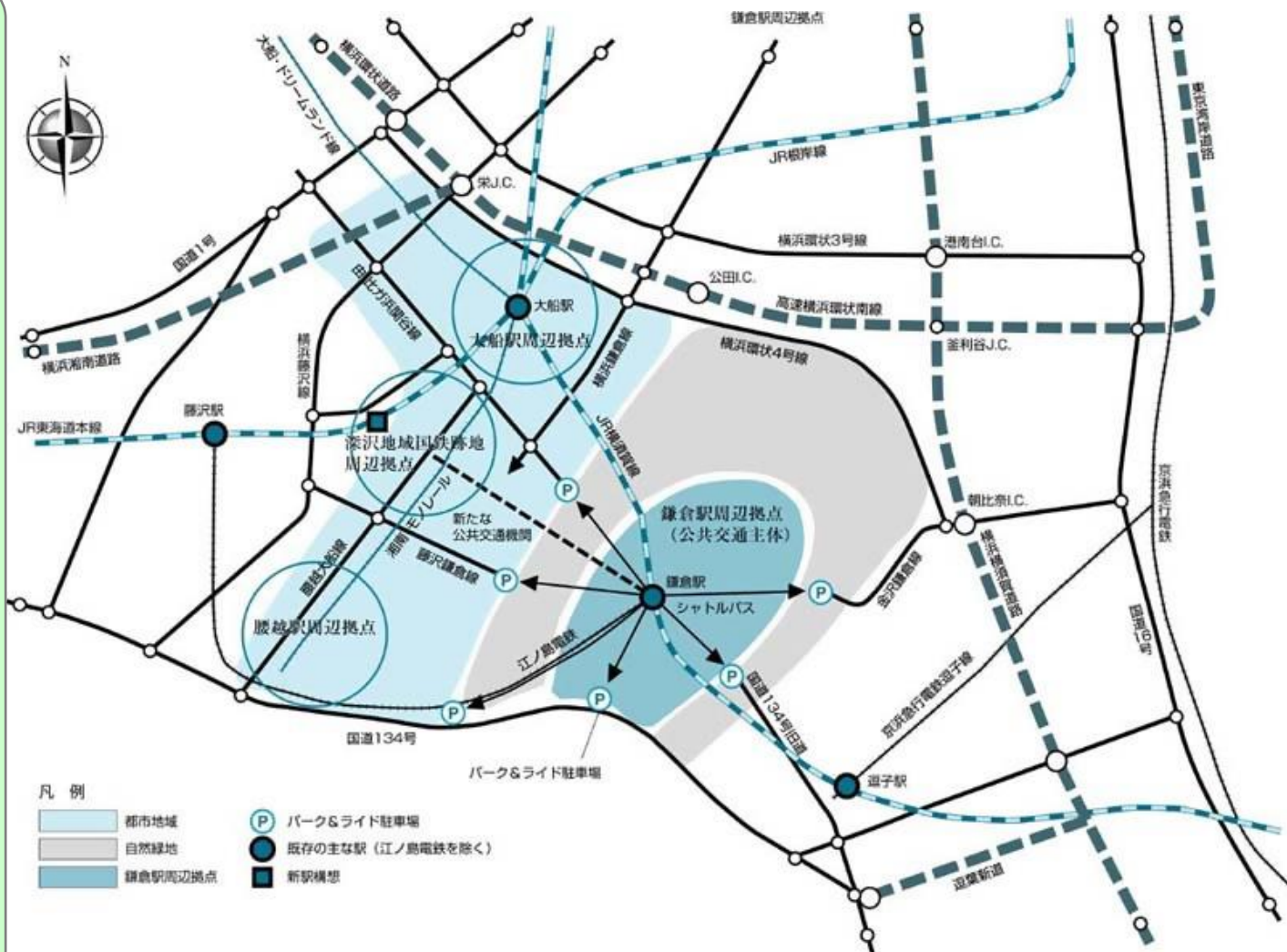
- ・横浜横須賀道路
- ・高速横浜環状南線
- ・横浜湘南道路
- ・横浜藤沢線
- ・国道134号
- ・逗葉新道

(2) 縦軸配置と「都市地域」の基盤整備

- ・国道134号と高速横浜環状南線方面を結ぶ幹線道路

(3) 縦軸配置と「古都継承地域」における自動車交通抑制

- ・幹線道路網の整備は、自動車の交通需要管理との連携を考慮し地域の交通容量とのバランスを図りながら進める



出典：鎌倉市交通マスタープラン(平成16年5月)

8)改定のポイント(視点)

【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
- 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

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

5. 市民アンケートの実施方針

- 調査概要
- 調査項目案

1)調査概要

調査目的	- 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歳以下 ※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(2024年)12月1日(日)～12月20日(金)投函締切
その他	- 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	- 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

2)調査項目(案)①

設問		活用方法
I.ご自身について 問1 個人属性	・年代 ・性別 ・職業 ・世帯構成 ・世帯人数 ・お住まい(町字名) ・外出の際の困難さ	・基本属性として、以降の設問とのクロス集計に活用
問2 自動車・自転車	・自動車免許証の保有状況 ・自動車の保有状況 ・自転車の保有状況	・基本属性として、以降の設問とのクロス集計に活用
問3 最寄り駅・バス停	・最寄り駅 ・駅までの時間、負担 ・鉄道定期券の保有状況 ・最寄りバス停 ・バス停までの時間、負担 ・よく利用するバス区間 ・バス定期券等の保有状況	・駅やバス停までの実際の徒歩圏を把握
問4 利用頻度	・交通手段別の利用頻度(平日/土日別)	・利用頻度を把握し、市内の公共交通の需要算定に活用

➡問1～問4は地域公共交通計画策定に向けたアンケートと共通項目

2)調査項目(案)②

設問		活用方法
Ⅱ. 日常の外出や交通手段の利用について 問5 通勤・通学での移動実態	・出社・登校頻度 ・在宅勤務・授業の頻度 ・目的地(具体的な施設名) ・利用交通手段 ・移動する時間帯 ・コロナ禍前後の変化 以下共通	・居住地とのクロス集計により地域ごとの目的別での移動実態(頻度、具体的な施設)を整理し、地域ごとの課題把握やネットワークの検討などに活用
問6 買い物での移動実態	・買い物での外出の有無 ・買い物での外出頻度 ・通販の利用状況	
問7 通院での移動実態	・通院の頻度	
問8 その他用事での移動実態	・移動の頻度	
問9 コロナ禍前後での交通手段の利用頻度の変化	・鉄道、路線バス、自動車(自分で運転、家族等の送迎)、タクシー、原付・二輪車、自転車、徒歩それぞれの頻度の変化	・統計資料の解釈(経年変化の理由など)の参考とする

2)調査項目(案)③

設問	活用方法
問10 目的ごとの移動の満足度	・通勤・通学、買い物、通院、その他用事での移動の満足度
Ⅲ. 市内の交通問題について 問11 住んでいる地域の交通環境	・居住地・年代等の個人属性とのクロス集計により、属性ごとにどのような局面での移動に問題を抱えているかを把握する
問12 深刻な問題の具体的内容	・通学路の安全性 ・生活道路での安全性 ・交通渋滞 ・路上駐車 ・自転車の通行の安全性 ・駐輪場 ・駅等のバリアフリー ・子育て世代の移動 ・免許を持たない高齢者等の移動
問13 免許返納に対する考え	・自由回答(具体的にどこで、どのような問題が起きているか)
問14 自由意見	・免許返納の有無、今後の見通し
	・住民視点から、統計データの分析では得られる地域の交通問題を把握し、課題や基本目標、施策の検討に活用する ・過年度に実施した鎌倉地域での交通渋滞の程度と比較できるように同じ質問・回答を用意
	・問11で「深刻であり、対策が必要」と回答した項目について、具体的な内容を把握し、課題や基本目標、施策の検討に活用する
	・運転に不安を感じているのに、自身で自動車を運転しての移動をやめることができない高齢者の割合が高い地域などを特定し、外出支援施策の検討に活用する
	・これまでの質問で聴取しなかったことで、検証が必要な問題や取り組みがないか把握する

鎌倉市 交通に関する市民アンケート調査(案)

I. ご自身について

問1. あなたご自身についてお答えください。(最もあてはまるもの1つに○)

年代	①15～19歳 ②20～29歳 ③30～39歳 ④40～49歳 ⑤50～59歳 ⑥60～64歳 ⑦65～69歳 ⑧70～74歳 ⑨75～79歳 ⑩80～85歳
性別	①女性 ②男性 ③回答しない
職業	①自営業主・家族従業者 ②正規の職員・従業員 ③派遣社員・契約社員 ④パート・アルバイト ⑤会社等の役員 ⑥学生 ⑦主婦・主夫 ⑧無職 ⑨その他 ()
世帯構成 ※数字を記入 ※該当なしは “0”を記入	世帯員の数 () 人 うち あなたを含まない65歳以上 () 人 うち 16歳未満の子供 () 人 うち 介助・介護を必要とする家族 () 人 ①一人暮らし ②夫婦のみ ③親子二世帯 ④三世帯 ⑤その他
お住まい (町字名)	鎌倉地域：①十二所 ②浄明寺 ③二階堂 ④西御門 ⑤雪ノ下 ⑥扇ガ谷 ⑦小町 ⑧大町 ⑨材木座 ⑩由比ガ浜 ⑪御成町 ⑫笹目町 ⑬佐助 ⑭長谷 ⑮坂ノ下 ⑯極楽寺 ⑰稲村ガ崎 腰越地域：⑱腰越 ⑲津 ⑳西鎌倉 ㉑七里ガ浜東 ㉒津西 ㉓七里ガ浜 深沢地域：㉔梶原 ㉕寺分 ㉖山崎 ㉗上町屋 ㉘手広 ㉙笛田 ㉚常盤 ③鎌倉山 大船地域：㉛山ノ内 ㉜台(1丁目を除く) ㉝小袋谷 ㉞大船 ㉟高野 ㊱岩瀬 ㊲今泉 ㊳今泉台 玉縄地域：㊴台(1丁目) ㊵岡本 ㊶玉縄 ㊷植木 ㊸城廻 ㊹関谷
外出の際の 困難さ	①困難でない ②多少困難であるが、一人で外出できる(杖などの補助具があれば外出できる方) ③一部の介助が必要(公共交通を利用する際は、必要な部分で介助ができれば外出できる方) ④常に介助が必要(介助者の同行があれば外出できる方) ⑤基本的にできない(身体的に外出できない方)

問2. 自動車免許証・自動車・自転車の保有状況についてお答えください。

(1) 自動車免許証の保有状況についてお答えください。(最もあてはまるもの1つに○)

①保有している ②保有していたが返納した ③取得していない ④わからない

(2) 自動車の保有状況についてお答えください。(最もあてはまるもの1つに○)

①自分専用の自動車がある ②家族共用の自動車がある
③持っていない(→カーシェアやレンタカーの利用：あり・なし) ④わからない

(3) 自転車の保有状況についてお答えください。(最もあてはまるもの1つに○)

自分専用：①電動アシスト自転車 ②普通の自転車 ③保有していない ④わからない
家族共用：①電動アシスト自転車 ②普通の自転車 ③保有していない ④わからない
シェアサイクル：①よく利用している ②たまに利用している ③利用していない

問3. お住まいから最も近い鉄道駅(モノレールを含む)・バス停等についてお答えください。

(1) お住まいから最も近い鉄道駅をお答えください。(最もあてはまるもの1つに○)

J	R	①鎌倉駅	②北鎌倉駅	③大船駅	④藤沢駅	⑤逗子駅	
江	ノ	電	⑥鎌倉駅	⑦和田塚駅	⑧由比ヶ浜駅	⑨長谷駅	⑩極楽寺駅
			⑪稲村ヶ崎駅	⑫七里ヶ浜駅	⑬鎌倉高校前駅	⑭腰越駅	⑮江ノ島駅
湘南モノレール			⑯大船駅	⑰富士見町駅	⑱湘南町屋駅	⑲湘南深沢駅	⑳西鎌倉駅
			㉑片瀬山駅	㉒目白山下駅	㉓湘南江の島駅		
そ	の	他	(	線		駅	)

(2) 駅までの徒歩での移動時間をお答えください。(() 内に数字を記入)

①最も近い駅まで徒歩で(約	分)	②最も近い駅までバスを使って(約	分)
③わからない			

(3) 駅まで歩いた時の負担についてお答えください。(最もあてはまるもの1つに○)

①無理なく歩ける	②休まないと歩けない	③無理しないと歩けない	④わからない
----------	------------	-------------	--------

(4) 鉄道(モノレールを含む)の定期券についてお答えください。(最もあてはまるもの1つに○)

①通勤定期券を持っている	②通学定期券を持っている	③持っていない
--------------	--------------	---------

(5) お住まいから最も近いバス停をお答えください。(最もあてはまるもの1つに○)

①わからない	②わかる：バス停名()
--------	--------------

(6) バス停までの徒歩での移動時間をお答えください。(() 内に数字を記入)

①最も近い駅まで徒歩で(約	分)	②わからない
---------------	----	--------

(7) バス停まで歩いた時の負担についてお答えください。(最もあてはまるもの1つに○)

①無理なく歩ける	②休まないと歩けない	③無理しないと歩けない	④わからない
----------	------------	-------------	--------

(8) 鎌倉市内において、バスをよく利用する区間についてお答えください。(最もあてはまるもの1つに○)

【平日】	
①平日は利用していない	
②利用している：乗車バス停()	→降車バス停()
【土日】	
①土日は利用していない	
②利用している：乗車バス停()	→降車バス停()

(9) バスの定期券等についてお答えください。(最もあてはまるもの1つに○)

①通勤定期券を持っている	②通学定期券を持っている
③オレンジワンコインパス等の高齢者向け優待乗車券を持っている	④持っていない

問4. 交通手段別の利用頻度についてお聞きます。

平日にご自宅から目的地まで移動する間について、移動手段ごとの利用頻度をお答えください。(選択肢の数字を記入)

【回答例】

	鉄道	路線バス	自動車 (自分で運転)	自動車 (家族等の送迎)	タクシー	原付・ 二輪車	自転車	徒歩
平日	[①]	[③]	[④]	[⑥]	[⑤]	[②]	[④]	[①]

【選択肢】

- | | | |
|----------|-------------|----------|
| ①週5日以上 | ②週3～4日程度 | ③週1～2日程度 |
| ④月1～2回程度 | ⑤年に数回・ごくまれに | ⑥利用していない |

【回答】選択肢から1つ選んで番号を記入してください。

	鉄道	路線バス	自動車 (自分で運転)	自動車 (家族等の送迎)	タクシー	原付・ 二輪車	自転車	徒歩
平日	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]

土日にご自宅から目的地まで移動する間について、移動手段ごとの利用頻度をお答えください。(選択肢の数字を記入)

【選択肢】

- | | | | |
|----------|----------|-------------|----------|
| ①週1～2日程度 | ②月1～2回程度 | ③年に数回・ごくまれに | ④利用していない |
|----------|----------|-------------|----------|

【回答】選択肢から1つ選んで番号を記入してください

	鉄道	路線バス	自動車 (自分で運転)	自動車 (家族等の送迎)	タクシー	原付・ 二輪車	自転車	徒歩
土日	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]

Ⅱ. 日常の外出や交通手段の利用について

普段の生活における外出状況についてお聞きします。

問5. 『通勤・通学』について、下記の質問の当てはまるものに○をつけるか、() 内には数字、文字を記入ください。通勤や通学されていない方は問6にお進みください。

平日の通勤・通学日数	1週間：() 日 又は1ヶ月：() 日
休日の通勤・通学日数	①出社、登校する→1ヶ月：() 日 ②基本的には出社、登校しない
在宅・リモートでの勤務・授業	1週間：() 日 又は1ヶ月：() 日
行先	①市内 (→町字名：) ②県内 (→市町村名：) ③県外
【鉄道を使う方】 自宅から駅までの交通手段 (主なもの1つに○)	①路線バス ②自動車 (自分で運転) ③自動車 (家族等の送迎) ④タクシー ⑤原付、二輪車 ⑥自転車 ⑦徒歩 ⑧その他 ()
【鉄道を使わない方】 職場・学校までの交通手段 (いくつでも○)	①路線バス ②自動車 (自分で運転) ③自動車 (家族等の送迎) ④企業、学校の送迎バス ⑤タクシー ⑥原付、二輪車 ⑦自転車 ⑧徒歩 ⑨その他 ()
時間帯	行き：(午前・午後) 時頃 帰り：(午前・午後) 時頃
移動の変化	新型コロナウイルスの感染拡大前 (2019 年/令和元年頃) と現在を比較し、通勤・通学の回数が ①減った ②変わらない ③増えた

問6. 日用品や食料品の『買い物』について、下記の質問の当てはまるものに○をつけてください。() 内には数字、文字を記入ください。

買い物の状況	①買い物に出かける ②日用品や食料品は主に家族が買物する ③宅配や通販を利用することが多くあまり買い物に出かけない
平日の買い物でのお出かけ日数	①ほぼ毎日 ②週に2～3回程度 ③週に1回程度 ④月に数回程度
休日の買い物でのお出かけ日数	①毎週土日のどちらかは行く ②毎週ではないが月に数回程度 ③休日は買い物に行かない
行先	①市内 ②市外 ↓よく行くお店を具体的にご記入ください 例) ○○スーパー○○店 ※複数可 ()
【鉄道を使う方】 自宅から駅までの交通手段 (主なもの1つに○)	①路線バス ②自動車 (自分で運転) ③自動車 (家族等の送迎) ④タクシー ⑤原付、二輪車 ⑥自転車 ⑦徒歩
【鉄道を使わない方】 買い物の交通手段 (いくつでも○)	①路線バス ②自動車 (自分で運転) ③自動車 (家族等の送迎) ④企業、学校の送迎バス ⑤タクシー ⑥原付、二輪車 ⑦自転車 ⑧徒歩 ⑨その他 ()
時間帯	行き：(午前・午後) 時頃 帰り：(午前・午後) 時頃
移動の変化	新型コロナウイルスの感染拡大前 (2019 年/令和元年頃) と現在を比較し、買い物に出かける回数が ①減った ②変わらない ③増えた
通販の利用	①利用する (→1週間： 日 又は1ヶ月： 日) ②利用しない

問7. 『通院』について、下記の質問の当てはまるものに○をつけてください。() 内には数字、文字を記入ください。

通院の回数	①ほぼ毎日 ②週に2～3回程度 ③週に1回程度 ④月に数回程度
行先	①市内 ②県内(市外) ③県外 ↓よく通っている病院名を具体的にご記入ください 例) ○○医院、○市○○医院 ※複数可 ()
【鉄道を使う方】 自宅から駅までの 交通手段(主なもの1つに○)	①路線バス ②自動車(自分で運転) ③自動車(家族等の送迎) ④タクシー ⑤原付、二輪車 ⑥自転車 ⑦徒歩
【鉄道を使わない方】 病院までの交通手段 (いくつでも○)	①路線バス ②自動車(自分で運転) ③自動車(家族等の送迎) ④企業、学校の送迎バス ⑤タクシー ⑥原付、二輪車 ⑦自転車 ⑧徒歩 ⑨その他()
時間帯	行き:(午前・午後) 時頃 帰り:(午前・午後) 時頃
移動の変化	新型コロナウイルスの感染拡大前(2019年/令和元年頃)と現在を比較し、通院の回数が ①減った ②変わらない ③増えた

問8. 『その他用事』(習い事、サークル等)について、下記の質問の当てはまるものに○をつけてください。() 内には数字、文字を記入ください。

平日のお出かけ日数	①ほぼ毎日 ②週に2～3回程度 ③週に1回程度 ④月に数回程度
休日のお出かけ日数	①毎週土日のどちらかは行く ②毎週ではないが月に数回程度 ③休日は行かない
行先	①市内 ②市外 ↓よく行く施設を具体的にご記入ください 例) ○○公民館、○市○○スポーツセンター ※複数可 ()
【鉄道を使う方】 自宅から駅までの 交通手段(主なもの1つに○)	①路線バス ②自動車(自分で運転) ③自動車(家族等の送迎) ④タクシー ⑤原付、二輪車 ⑥自転車 ⑦徒歩
【鉄道を使わない方】 その他用事の交通手段 (いくつでも○)	①路線バス ②自動車(自分で運転) ③自動車(家族等の送迎) ④企業、学校の送迎バス ⑤タクシー ⑥原付、二輪車 ⑦自転車 ⑧徒歩 ⑨その他()
時間帯	行き:(午前・午後) 時頃 帰り:(午前・午後) 時頃
移動の変化	新型コロナウイルスの感染拡大前(2019年/令和元年頃)と現在を比較し、その他の用事の回数が ①減った ②変わらない ③増えた

問 9. 新型コロナウイルスの感染拡大前（2019 年/令和元年頃）と現在を比較し、交通手段の利用頻度に変化はありましたか。（それぞれ最もあてはまるもの 1 つに○）

鉄道	①増えた	②減った	③変わらない	④使っていない
路線バス	①増えた	②減った	③変わらない	④使っていない
自動車 (自分で運転)	①増えた	②減った	③変わらない	④使っていない
自動車 (家族等の送迎)	①増えた	②減った	③変わらない	④使っていない
タクシー	①増えた	②減った	③変わらない	④使っていない
原付、二輪車	①増えた	②減った	③変わらない	④使っていない
自転車	①増えた	②減った	③変わらない	④使っていない
徒歩	①増えた	②減った	③変わらない	④使っていない
交通手段が変化した理由				

問 10. 該当する外出の目的ごとに、外出時の市内の移動しやすさの満足度についてお答えください。（それぞれ最もあてはまるもの 1 つに○）

	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
例) 買い物の移動	1	②	3	4	5
通勤・通学の移動	1	2	3	4	5
買い物の移動	1	2	3	4	5
通院の移動	1	2	3	4	5
その他用事の移動	1	2	3	4	5
「やや不満」「不満」とお答えした方はその理由をご記入ください					

Ⅲ. 地域の交通環境について

問11. あなたの住んでいる地域で、以下の項目についてどのように感じますか。また、これ以外の問題があればその他にご記入ください。(それぞれ最もあてはまるもの1つに○)

	深刻であり、 対策が必要	やや深刻であり、 対策が必要	やや深刻である が、許容できる 程度	深刻ではない
通学路の安全性	1	2	3	4
生活道路での安全性	1	2	3	4
平日の交通渋滞	1	2	3	4
休日の交通渋滞	1	2	3	4
路上駐車	1	2	3	4
自転車の通行の安全性	1	2	3	4
自転車の駐輪場	1	2	3	4
駅等のバリアフリー	1	2	3	4
子育て世代の移動 (ベビーカーでの移動)	1	2	3	4
免許を持たない高齢者等の移動	1	2	3	4
その他 ()	1	2	3	4

問12. 問11で「深刻であり、対策が必要」を選んだ質問について、具体的にどこでどのような問題が起きているか、ご自由にお書きください。

Ⅳ. 自動車の免許返納について

問13. 自動車の運転免許証について、あなたのお考えに近いものを選んでください。(最もあてはまるものに○)

- ①既に返納している (→ _____歳ごろ)
- ②自動車が無くても移動にそれほど困らないので、そろそろ返納を考えている
- ③自動車が無いと移動に不便を感じるが、運転が不安又は家族に薦められたので返納を考えている
- ④運転に不安を感じているが、自動車が無いと移動が不便なので返納は今のところ考えていない
- ⑤運転に不安を感じていないので、今のところ返納は考えていない
- ⑥その他 ()

最後に、鎌倉市の交通計画についてご意見をお聞かせください（自由記入欄）