

第 19 回 鎌倉市交通計画検討委員会

(令和 7 年度 第 1 回鎌倉市交通マスタープラン改定の検討)

議 事 録

日時：令和 7 年(2025 年)9 月 9 日（火）午後 3 時~4 時 45 分

場所：鎌倉商工会議所会館

鎌倉市 まちづくり計画部 都市計画課

1 開会

【中村委員長】 定刻となりましたので、ただいまより、第 19 回鎌倉市交通計画検討委員会を開催いたします。交通マスタープラン改定の検討といたしましては今年度最初の委員会となりますが、本日も委員の皆様、宜しくお願いします。

委員の出席状況・注意事項等について、事務局から報告・確認をお願いします。

【事務局(小川課長補佐)】 事務局の都市計画課の小川でございます。よろしくお願いいたします。事務局からご報告いたします。先ず、本日の委員会資料について確認させていただきます。

資料につきましては、事前にお送りしている資料となります。まず「次第」、「資料 1 鎌倉市交通計画検討委員会委員名簿」、「資料 2 第 18 回鎌倉市交通計画検討委員会 議事録」、「資料 3 第 19 回鎌倉市交通計画検討委員会 当日資料」となります。

また、事前送付いたしました資料とは別に、本日の委員出欠表、席次表を皆様方の机の上におかせていただいております。以上となりますが、資料に不足などございますでしょうか。不足する資料がございましたら、事務局職員までお申し付けください。

続きまして、人事異動等に伴う新たな委員の委嘱についてです。4 月以降の人事異動に伴い、当委員会委員につきましても、その対象となられる方がいらっしゃったことから、本日 9 月 9 日付けで鎌倉市交通計画検討委員会条例第 3 条に基づき、後任の方に会員の委嘱をさせていただくこととなりました。新たに会員になられた 3 名の方々の机には委嘱状を置かせて頂いております。委嘱式は割愛させていただきますのでご承知おきください。

次に、委員の出席状況についてご報告です。本日の鎌倉市交通計画検討委員会につきましては、WEB 会議による参加の方も含めまして 12 名の委員の皆様にご出席いただいております、全委員 17 名中、過半数以上のご出席をいただいておりますので、鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則第 3 条第 2 項の規定により、当委員会が成立していることをご報告いたします。なお、本日は山田委員におかれましては WEB による出席となります。

また、平松委員、吉田委員、横山委員、大串委員、打田委員におかれましては、事前に欠席の旨、ご連絡いただいております。このうち、吉田委員につきましては、代理として東日本旅客鉄道株式会社企画総務部経営戦略ユニット担当課長の国分様に代理でご出席いただいております。

次に本日の出席職員についてです。事務局につきましては、まちづくり計画部次長兼土地利用政策課担当課長兼都市計画課担当課長の井上、都市計画課担当課長の大江のほか、都市計画課の職員により運営を行っております。

また、幹事として企画課、観光課、高齢者いきいき課、環境政策課及び道路課の職員が 5 名出席しております。

さらに、令和 7 年度鎌倉市交通マスタープラン改定支援業務委託の受注者である株式会社交通総合研究所の職員も出席しております。

次に会議の運営について 3 点確認させていただきます。

1点目は、本日の会議資料の公開についてです。事前に送付している会議資料につきまして、特段、非公開とする部分はないと事務局では考えておりますが、その点について、ご確認をお願いいたします。

2点目は、会議の傍聴についてです。ホームページで傍聴者を募集したところ、1名の方から応募がありましたので、傍聴をお認めすることを考えておりますが、この点についてご確認をお願いいたします。

3点目は当委員会の開催状況写真についてです。今後、ホームページや議会報告等のため、当委員会開催状況の写真が必要となることが想定されるため、本日の委員会の途中に開催状況全景の写真を撮影させていただき使用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いたします。以上です。

【中村委員長】 会議資料の公開、傍聴及び写真の撮影については、事務局の説明にご異議はございませんでしょうか。

【委員一同】 異議なし。

【中村委員長】 ご異議ないようですので、会議資料については公開、傍聴、撮影につきましてはお認めすることで進めてまいります。

また、ただいま事務局から説明がありましたように、今回3名の委員の方が人事異動により代られるということです。本日よりご参加いただいております委員の方に、一言自己紹介をいただければと思います。

【廣野委員】 神奈川県交通政策課で副課長をしております、廣野と申します。よろしくお願いいたします。

【中村委員長】 廣野委員ありがとうございました。

【松田委員】 神奈川県藤沢土木事務所工務部長の松田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【中村委員長】 松田委員ありがとうございました。

【加納委員】 関東運輸局神奈川運輸支局運輸専門官の加納です。よろしくお願いいたします。

【中村委員長】 加納委員ありがとうございました。では、事務局は傍聴希望者の方を中へご案内下さい。

2 交通マスタープランの改定について

【中村委員長】 それでは、次第に沿って進めてまいります。続きましては、次第2の「鎌倉市交通マスタープラン改定について」「(1) 交通ネットワークの配置方針の検討」及び「(2) 交通施策の検討」を議題といたします。事務局から資料の説明をお願いします。

【事務局(大江担当課長)】 都市計画課担当課長の大江です。着席して説明させていただきます。本日の資料3となります、第19回鎌倉市交通計画検討委員会、令和7年度第1回鎌倉市交通マスタープラン改定の検討資料をご覧ください。

本日は、交通ネットワークの配置方針の検討及び交通施策の検討についてご議論いただきます。

2ページをご覧ください。まず、計画策定の進め方についてです。今回は、令和6年度から数えて4回目の委員会となります。本日は、交通ネットワークの配置方針の検討、及び交通施策の検討についてご議論いただきますが、その内、交通施策の検討につきまして、一定の方向性が整理できればと考えております。

なお、令和7年度につきましては、検討委員会を計3回、開催を予定しており、次回以降の予定としては、令和7年10月に計画に係る市民説明会を開催し、令和7年11月頃、第5回の検討委員会において改定交通マスタープランの素案をお示ししたうえで、令和7年12月頃にパブリックコメントを実施、その結果を踏まえて、令和8年3月頃に開催予定の第6回検討委員会において、改定交通マスタープランを取りまとめる予定としております。

3ページをご覧ください。前回、令和7年3月25日に開催しました、令和6年度の第3回となる、第18回鎌倉市交通計画検討委員会での主な意見と回答・対応等についてです。

カテゴリー1番目の「将来交通量推計の推計結果」のうち、1点目の『将来交通量推計結果については、「今後、社会情勢が変わったりした部分は変更する」旨を、交通マスタープランの中に書いておくと良いのではないかな』といったご意見については、今後、交通マスタープランへの記載を検討してまいります。

2点目の『将来交通量推計の現況と将来の道路網がわかりづらい』といったご意見については本日資料の4ページにおいて、現況と将来の道路網が比較できる資料を追加しました。

カテゴリー2番目の「交通課題の整理」のうち、1点目の『オーバーツーリズムを交通渋滞の課題としてしっかりと捉えるべきだ』といったご意見、2点目の『市民の方がオーバーツーリズムを受け入れられるような、共存できるような施策も計画に盛り込んでいくことが重要ではないかな』といったご意見については、交通マスタープランの中で取りまとめてまいります。

3点目の課題の表現が抽象的になりすぎているため、問題意識に沿ったかたちで課題を整理した方が、市民の方も課題がわかりやすいのではないかな』といったご意見については、本日の交通施策の検討でも、意識しながら再整理していますが、市民にも課題感が共有できるように交通マスタープランの内容も工夫してまいります。

カテゴリー3番目の1点目、課題と目標の整理において、「ライフサイクルコストの削減を目指す」ということは、「4. 環境の負荷を減らす」にも関わらないかな』といったご意見につつまし

ては、前回の第18回検討委員会の公開資料において対応させていただいておりますが、交通マスタープランの取りまとめの際にも活かしてまいります。

2点目の『「どういうまちにしたいのか」、「そのためにどういった交通環境が必要なのか」ということが強く伝わるような計画にしていきたい。』・3点目の『交通の混雑する時間帯や曜日は、ある程度集中しているので、いかに平準化・分散化するかという視点も盛り込んでいけるとよい』といったご意見につきましては、交通マスタープランの取りまとめの際に表現や見え方など、市の思いが伝わるように工夫したいと考えております。

4ページをご覧ください。こちらは、先ほどご説明した、『将来交通量推計の現況と将来の道路網がわかりづらい』といったご意見を踏まえて作成した資料です。左が現況、右が令和22年を想定した鎌倉市内における新設道路と周辺で新設される高速道路となります。

5ページをご覧ください。ここから「交通ネットワークの配置方針」についてです。

6ページをご覧ください。交通ネットワークの配置方針では、将来都市像や上位計画で示される交通ネットワークや首都圏中央連絡道路の開通などを踏まえ、市の将来交通ネットワークを示すものとなりますが、交通施策とも関連するため、次回の委員会においてご議論いただきたいと考えておりまして、本日は項目のみのお示しとしています。

7ページをご覧ください。ここから交通施策の検討となります。交通マスタープランにおいては、細かな施策を書き込むものではありませんが、課題を共有し、交通マスタープランを取りまとめるにあたって、念頭に置くべき交通施策、という視点で、ご議論いただければと思います。

8ページをご覧ください。本日の交通施策の検討の流れを示したものです。昨年度、本検討委員会では、鎌倉市の交通に係る現状等を共有し、問題、課題を踏まえ、計画の目標をお示ししましたが、本日はその目標を実現するため、論点と施策の方向性を再整理し、その施策の方向性を踏まえ、念頭に置くべき交通施策をお示ししています。

なお、カテゴリーとしてお示ししている4つの項目については、令和6年度の第3回の検討委員会でお示した目標とリンクするものです。

9ページをご覧ください。まず、円滑な移動のうち、公共交通ネットワークの整備についてです。

10ページをご覧ください。公共交通ネットワークの整備については、不足を補う、今ある移動環境を維持する、新たなソリューションにより移動を拡大するといった考え方で細分化し、検討の方向性として、交通不便地域への対応、既存の公共交通の維持、自動運転等による、新たなソリューションによる自由な移動の実現としています。

11ページをご覧ください。まずは、「円滑な移動」のカテゴリーに係る取り組みのうち、公共交通ネットワークの整備における交通不便地域への対応についてです。

12ページをご覧ください。円滑な移動について、公共交通ネットワークにおける交通不便地域への対応として、「交通が不便な地域の基準」及び「交通不便地域解決のための導入施策」について論点を整理しました。なお、次ページ以降については、この論点を前提に想定される施策等を提案しています。

13ページをご覧ください。まず、交通が不便な地域の基準に係る現状と課題については、令和6年度に実施した市民アンケートから、移動の目的にかかわらず不満よりも満足の方が多いものの、約2

割の方が移動のしやすさに不満を持っていること、また、その不満の理由としては、「バスの利便性の低下」が最も多いことがあげられており、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、交通不便に係る対策が求められています。

14 ページをご覧ください。交通不便地域については、平成 11 年のオムニバスタウン計画の中で整理をしていますが、現在、鎌倉市地域公共交通活性化協議会において改めて議論をしており、本ページでお示ししている資料については、令和 7 年 7 月に開催した第 4 回鎌倉市地域公共交通活性化協議会資料からの引用となります。

現状では、交通が不便な地域の定義は、国の基準を踏まえつつ、市民の利便性等に配慮した基準として、「都市計画法における市街化区域の内、駅から 750m 圏外、バスが一日 30 本以上あるバス停から 300m 圏外」と定義しています。

15 ページをご覧ください。こちら、第 4 回活性化協議会資料からの引用です。ここでは、前のページで示した基準を基に、まずは市内における交通が不便な地域として検討すべき地域を抽出し、そこから、地理的条件や公共交通サービス水準・満足度などによりフィルタリングをかけ、最終的に交通不便地域を特定したいと考えています。

16 ページをご覧ください。こちら、第 4 回活性化協議会資料からの引用です。施策全般に言えることですが、交通不便地域に限らず、限りある財源を投入する上では、施策の優先順位についても慎重に検討するべきとの考えを示したものです。

18 ページをご覧ください。財源確保の視点から、山梨県甲府市と JR 東日本で実施した、交通事業者と連携した体験型ふるさと納税の事例を紹介するものです。

19 ページをご覧ください。交通不便地域に対応する施策を示したものです。交通不便地域の対応は、地域の特性を踏まえ、新たな交通手段の導入が不可欠となるため、現時点で想定される運行形態と概要を示したものです。

20 ページをご覧ください。まだ、活性化協議会においても、交通不便地域における交通手段の絞り込みには至っていませんが、導入事例が多い参考事例として、利用時間帯や乗降場所に柔軟に対応しているオンデマンド乗合タクシーの事例を示したものです。

21 ページをご覧ください。同じく参考事例として、市町村や NPO 法人等が運営し、一般ドライバーを活用して運行している、公共ライドシェアの事例を紹介したものです。

22 ページをご覧ください。次に、公共交通ネットワークの整備のうち、既存公共交通の維持についてです。

23 ページをご覧ください。既存公共交通の維持について論点を整理したものです。

24 ページをご覧ください。既存公共交通の維持に係る現状と課題についてです。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、燃料費高騰などを背景に路線バスの減便・廃線が続いていることからバス路線の維持が求められています。

25 ページをご覧ください。路線バスの負のスパイラルのイメージ図です。昨今、路線バスは全国的に見ても減便や廃線が続いており、「バスの減便などにより利便性が低下」し、それにより「利用者が減少」する。「利用者の減少により事業収益の悪化」し、それを改善するために「赤字路線の廃線や運行本数を削減」する。これによりさらに利便性が低下するといった現象が見られています。

26 ページをご覧ください。バス路線の維持のための交通施策を示したものです。施策を整理するにあたっては、サービス面とコスト面で区分し、サービス面へのアプローチとして、路線バスの利用者増につながるような新たな目的施設への誘導や、運行情報の提供、時間的な制約が比較的少ない日中の一部路線変更といった施策、コスト面・料金へのアプローチとして、車両の小型化による運行コストの削減や運賃の値上げ、運行費用の補助といった施策と概要を示したものです。

27 ページをご覧ください。バス路線で来訪してもらえる目的施設の誘導については、維持すべきバス路線の沿線に、来訪者や市民にバスを利用してもらえるような新たな目的施設を誘導することで、バス利用者の増加を図り、バス路線を維持する取り組みを想定したものです。

28 ページをご覧ください。バスの利便性向上策については、維持すべきバス路線において、情報提供や時間的な制約が比較的少ない日中の路線を一部経路変更することで利便性を向上させ、バス利用者の増加を図り、バス路線を維持する取り組みを想定したものです。

29 ページをご覧ください。一方で、バス路線の代替やバス便数の不足、終バスの繰り上げ等、対応する交通施策を示したものです。バス路線の代替や終バスの繰り上げ等に対応する施策については、オンデマンド乗合タクシーや公共ライドシェア、シェアサイクルの使用支援などを施策とし、バス便数の不足に対応する施策については、運行情報提供と日中の一部経路変更とし、それぞれの概要を示したものです。

30 ページをご覧ください。先ほど 20 ページでご紹介した事例と同様になりますが、公共交通に感じる不足に対する代替え交通手段の参考として、オンデマンド乗合タクシーの導入事例を紹介したものです。

31 ページをご覧ください。同じく、公共交通に感じる不足に対する代替え交通手段の参考として、公共ライドシェア導入事例を紹介したものです。

32 ページをご覧ください。企業の協賛金や体験型ふるさと納税等の既存税収以外からの資金支援方策として、企業の協賛金による公共交通維持の事例を紹介したものです。

なお、バス便数の不足に対応する 2 つの施策については、28 ページのバスの利便性向上策と同様です。

ページが飛びまして 34 ページをご覧ください。次に、公共交通ネットワークの整備のうち、新たなソリューションによる自由な移動の実現についてです。

35 ページをご覧ください。自動運転タクシーによる移動の自由拡大として、海外の一部地域では、既に自動運転タクシーが実装されており、今後普及が進めば市民の移動の自由度が大きく広がる可能性を秘めていることから、新たなソリューションを見据えた施策の必要性を整理したものです。

36 ページをご覧ください。一方で、自動運転移動サービスの導入については、国内では法制度の規制もあり、現状では導入は限定的ですが、技術の進化や政府の動きを注視し、交通施策として想定していくべきと考えています。

37 ページをご覧ください。次に、交通渋滞の解消についてです。

38 ページをご覧ください。交通渋滞の解消についての論点を整理したものです。

39 ページをご覧ください。交通渋滞解消の現状と課題として、市内の主要な渋滞箇所を示したものです。図面を見てもわかるように、市内では広域にわたり、主要な路線を中心に交通渋滞が存在しています。

40 ページをご覧ください。市内の交通渋滞が発生している主な原因を整理したものです。

主な原因としては、大きく 3 つ、通過交通の進入、目的交通の地域・時間帯の集中、右折レーンの有無などの個別箇所での要因があげられます。

41 ページをご覧ください。まず、交通渋滞解消の現状と課題として、通過交通の進入については、ETC2.0 プローブデータから、鎌倉市の主要な交差点の目的別交通量を集計した結果、通過交通が占める割合は 4 割以上となっていることから、通過交通の存在が、渋滞原因の一つであると推察しています。

42 ページをご覧ください。目的交通の地域・時間帯の集中を、鎌倉市の観光データから見ると、来訪者は鎌倉駅周辺エリア、いわゆる鎌倉地域に集中していること、時間帯については日中に集中していることが明らかであり、この結果から、地域・時間帯の集中が渋滞原因の一つであると推察しています。

43 ページをご覧ください。通過交通の削減のための交通施策を示したものです。

通過交通の削減策については、ソフト面、ハード面に区分し、ソフト面ではカーナビやマップによる交通誘導、通行規制、TDM 施策など、ハード面では誘導看板の設置や道路等の整備を施策として想定し概要を示したものです。

44 ページをご覧ください。ソフト面の施策として、通過交通の削減に係る施策のうち、カーナビやマップによるルート誘導のイメージを示したものです。市内や中心市街地を通過する車両に対し、カーナビやマップにより渋滞箇所の迂回ルートを案内・誘導することで交通の分散を期待するものです。

45 ページをご覧ください。ハード面の施策として、高速道路や都市計画道路等の整備による通過交通の削減を期待するものです。

46 ページをご覧ください。ソフト面の施策として、交通需要管理施策として既に実施をしている、パーク＆ライド、鎌倉フリー環境手形による、公共交通の利用促進により自動車利用の抑制を期待するものです。

47 ページをご覧ください。ソフト面の施策として、モビリティマネジメント施策により混雑情報提供、料金割引、インセンティブ、MaaS、ナッジなど、利用者に対して移動手段の選択肢及び適切な情報を提供し、自動車以外の交通手段の利用を促すことで自動車利用の抑制を期待するものです。

48 ページをご覧ください。目的交通の分散のための交通施策を示したものです。

目的交通の分散については、「時間帯」と「地域」で区分し、時間帯の分散については、目的施設等の誘導や混雑状況の情報発信、情報提供、イベント時間の分散、地域の分散については、時間帯の分散と同様に目的施設等の誘導、代替え目的地の案内を施策として想定し概要を示したものです。

49 ページをご覧ください。目的交通の分散イメージ図です。時間帯の分散はピークを分散する。地域の分散は、選択肢を増やすことで目的交通を分散させるものとなります。

50 ページをご覧ください。時間帯の分散を図る施策として、渋滞箇所のライブカメラによるリアルタイム映像等、可視化した渋滞情報の提供イメージです。

51 ページをご覧ください。同じく時間帯の分散を図る施策として、既存の時間帯別道路混雑状況等を分かりやすく整理した混雑状況マップの情報提供イメージです。

52 ページをご覧ください。時間帯及び地域の分散、共通の施策として、目的交通の分散を図る取り組みイメージを示したものです。先ほど、27 ページでご紹介した公共交通の維持のための施策とも関連しますが、分散効果が期待できるエリアに来訪者や市民に来訪してもらえるような目的施設の誘導を図るものです。

53 ページをご覧ください。その他の交通渋滞の原因として、交差点改良や信号現示の変更等、個別箇所における渋滞発生要因と対策のイメージです。交差点改良については、右折レーンの設置、信号現示の変更、歩行者分離信号などによる対策を想定しています。

54 ページをご覧ください。ここからは「安全・安心な暮らし」のうち、交通事故の抑制に係る取り組みについてです。

55 ページをご覧ください。交通事故の抑制についての論点を整理したものです。

56 ページをご覧ください。交通事故の現状と課題について、市内における歩行者・自転車の事故発生状況を示したものであり、狭あいな道路が多く、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・区間が多いこともあり、歩行者・自転車・高齢者の事故が幹線道路を中心に市内全域で発生している状況が確認できます。

57 ページをご覧ください。交通事故の抑制のための交通施策として、自動車への対応、自転車への対応、歩行者への対応、共通的な項目をその他に区分し、想定される施策と概要を示したものです。

58 ページをご覧ください。まずは、自動車への対応として、自動車事故が発生している道路・交差点における対策について、歩道整備や交差点改良、歩車分離信号による交差点事故の抑制などの対応を想定したものです。

59 ページをご覧ください。歩行者への対応として、生活道路における自動車の速度抑制策について、物理的・視覚的に自動車の速度を抑制させる対策や速度規制・通行規制等を組み合わせた対策を想定したものです。

60 ページをご覧ください。自転車への対応として、自転車に関する事故を抑制するため、適切な箇所への自転車の走行空間の整備による対策を想定したものです。

61 ページをご覧ください。同じく自転車への対応として、自転車の連続した走行空間を確保するため、自転車走行空間内の路上駐車を取り締まりの強化を対策として想定したものです。

62 ページをご覧ください。歩行者への対応として、歩行者尊重道路を整備・拡大するとともに、ハンプ、離合限定等の導入を図ることで、物理的に車両の速度や車両進入の抑制されることによる、歩行者の安全性の向上策を想定したものです。

63 ページをご覧ください。その他の対応として、オーバーツーリズムへの対応として、混雑やマナー違反の改善を図るため、来訪者への移動に関するルール・マナーの周知啓発の実施を想定したものです。

64 ページをご覧ください。同じくその他の対応として、前ページの来訪者に限らず、市民に対する安全教育の周知啓発の実施を想定したものです。

65 ページをご覧ください。「安全・安心な暮らし」のうち、災害対策に係る取り組みについてです。

66 ページをご覧ください。災害対策についての論点を整理したものです。

67 ページをご覧ください。災害対策に関する現状と課題について、地震、津波、豪雨等、自然災害の頻発・激甚化が進んでいるなか、鎌倉市役所は、現在地本庁舎と深沢新庁舎の両輪案が計画されていることを踏まえ、市内の防災拠点機能のネットワーク見直しが必要な状況です。

68 ページをご覧ください。防災対策に関する交通施策として、防災拠点への対応、防災拠点以外への対応で区分し、想定される施策と概要を示したものです。

69 ページをご覧ください。防災拠点への対応として、災害時に被災地での迅速な支援活動や避難誘導、物資等を円滑に輸送するため、防災拠点へのアクセス強化を想定したものです。

70 ページをご覧ください。同じく防災拠点への対応として、深沢新庁舎の建設に伴い、緊急輸送道路の指定や緊急車両の優先通行ルールの見直しなどを想定したものです。

指定のイメージ図については、交通ネットワークとも関連するため、今後整理してまいります。

71 ページをご覧ください。防災拠点以外の対応として、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、道路・橋梁の耐震補強や道路状況カメラ設置による情報把握・提供により、幹線道路や避難路等における道路交通基盤の安全確保などを想定したものです。

72 ページをご覧ください。同じく防災拠点以外の対応として、災害時の市外部との接続性が高まるよう、市街地から高速道路のアクセス強化等に必要な道路ネットワークの整備の推進を想定したものです。

73 ページをご覧ください。「安全・安心な暮らし」のうち、自転車走行環境の整備に係る取り組みについてです。

74 ページをご覧ください。自転車走行環境の整備についての論点を整理したものです。

75 ページをご覧ください。自転車走行環境の整備に関する現状と課題について、自転車利用は、利便性・健康・環境面等を背景に、通勤・買物・観光利用などニーズが拡大しており、鎌倉市でも自転車利用は多い状況ですが、自転車の走行空間整備は進んでいないため、市民アンケートでも市内全域で「自転車の通行の安全性」に対する対策が求められています。

76 ページをご覧ください。自転車走行環境の整備に関する交通施策として、自転車の走行空間の確保、ルール啓発、駐輪場整備で区分し、想定される施策と概要を示したものです。

77 ページをご覧ください。自転車の走行空間確保として、自転車の走行空間の整備については、交通事故の抑制と同様に、市民や来訪者の交通の利便性を向上させるため、適切な箇所への自転車の走行空間の整備を想定しています。

78 ページをご覧ください。同じく、交通事故の抑制と同様に、自転車の連続した走行空間を確保するため、自転車走行空間内の路上駐車を取り締まりの強化を想定しています。

79 ページをご覧ください。ルール啓発として、ルール・マナーに則った自転車利用者を増やし、安全性を向上させるため、自転車運転ルールの啓発や交通違反の取り締まりの実施を想定しています。

80 ページをご覧ください。自転車利用に不可欠な駐輪場整備として、公営、民営を問わず、自転車を利用しやすくし、市民や来訪者の交通利便性を向上させるため、適切な箇所への自転車駐輪場等の設置推進を想定しています。

81 ページをご覧ください。「安全・安心な暮らし」のうち、歩行環境の整備に係る取り組みについてです。

82 ページをご覧ください。歩行環境の整備についての論点を整理したものです。

83 ページをご覧ください。歩行環境の整備に関する現状と課題について、国は、2020 年以降、人中心のウォーカブルなまちづくりを推進しており、鎌倉市は「ウォーカブル推進都市」として位置づけられていますが、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意見が多く、対策が求められています。

84 ページをご覧ください。歩行環境の整備に関する交通施策として、共にハード的な整備になりますが、ウォーカブルな都市空間の整備及び道路の再配分（歩道整備）を施策として想定し概要を示したものです。

85 ページをご覧ください。ウォーカブルな都市空間の整備として、安全、安心に街中を移動できる環境とするため、ウォーカブルな都市空間の整備に加え、歩行空間の整備、公共交通のユニバーサル化等の推進を想定しています。

86 ページをご覧ください。道路空間の再配分として、歩行者の安全空間を確保するための、道路空間の再配分による歩道等の整備を想定しています。

87 ページをご覧ください。「安全・安心な暮らし」のうち、ユニバーサルデザインの導入に係る取り組みについてです。

88 ページをご覧ください。ユニバーサルデザインの導入についての論点を整理したものです。

89 ページをご覧ください。ユニバーサルデザインの導入に関する現状と課題について、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まっている一方で、トリップ数や市民アンケートから、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などへの対応が求められています。

90 ページをご覧ください。ユニバーサルデザインの導入に関する交通施策として、施策と概要を示したものです。

91 ページをご覧ください。駅のバリアフリー化として、高齢者やベビーカーの利用者等、誰もがスムーズに公共交通を利用できるように、駅のバリアフリー化の実施を想定しています。

92 ページをご覧ください。同じく、高齢者やベビーカーの利用者等、誰もがスムーズに公共交通を利用できるよう、駅と特定施設を結ぶ特定経路の整備を想定しています。また、特定経路に限らず、歩行環境の整備に当たっては、段差や点字ブロックの設置等、バリアフリーな歩行空間の整備を想定しています。

93 ページをご覧ください。高齢者やベビーカーの利用者等、誰もがタクシーにスムーズに乗降できるようにすべく、ユニバーサルデザインタクシー導入の推進を想定しています。

94 ページをご覧ください。タクシーに限らず、同様にノンステップバス導入の推進を想定しています。

95 ページをご覧ください。次に「拠点の賑わい」の категорияに係る取り組みについてです。

96 ページをご覧ください。拠点の賑わいについての論点を整理したものです。

97 ページをご覧ください。拠点の賑わいに関する現状と課題について、現在、深沢地区では、鎌倉駅周辺、大船駅周辺に並ぶ鎌倉市の第3の拠点を目指し、藤沢市村岡地区との一体の土地地区画整理事業の実施に加え、東海道本線大船・藤沢駅間の新駅の整備が進められており、拠点間を結ぶ交通網の構築が求められています。

98 ページをご覧ください。深沢地区の土地地区画整理事業区域を含む、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」においては、深沢地区の将来の交通のあり方として、円滑な交通処理、他地域とのアクセスの向上、安心して往来できる歩行者・自転車ネットワークづくり等の方針が示されており、深沢地域内においても道路網の構築が求められています。

99 ページをご覧ください。拠点形成に関する交通施策として、短期・中期的対応と長期的対応で区分し、想定される施策と概要を示したものです。

100 ページをご覧ください。短期、中期的な対応として、将来交通量に対する円滑な移動の確保や歩行環境の改善を図るため、開発地区周辺の新規道路整備や道路拡幅等による深沢地区内外を結ぶ道路との交通ネットワーク強化に資する整備を想定しています。

101 ページをご覧ください。同じく、短期、中期的な対応として、開発拠点への交通アクセス向上については、新駅を含む周辺のJR各駅と周辺住宅地を結ぶバス路線の整備又は再編を想定しています。

102 ページをご覧ください。長期的な対応として、将来交通量に対して円滑な移動の確保や歩行環境の改善を図るため、都市計画道路を含む新規道路整備など、深沢地区内外を結ぶ道路との交通ネットワーク強化に資する整備を想定しています。

103 ページをご覧ください。「環境負荷軽減」の категорияに係る取り組みについてです。

104 ページをご覧ください。環境負荷軽減についての論点を整理したものです。

105 ページをご覧ください。環境負荷軽減に関する現状と課題について、国では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おり、交通分野では、商用車における次世代自動車、例えば電気自動車などの普及、公共交通機関の利用促進等が求められています。

106 ページをご覧ください。環境負荷軽減に関する交通施策として、公共交通利用促進、ライフサイクルコスト削減で区分し、想定される施策と概要を示したものです。なお、公共交通利用促進で挙げられている、パーク&ライド、鎌倉フリー環境手形、その他のモビリティマネジメント施策、自転車の走行空間の整備、駐輪場整備の各施策については、交通渋滞の解消や交通事故の抑制、自転車の走行環境と共通した施策となります。

ページが飛びまして、110 ページをご覧ください。ライフサイクルコスト削減として、道路等の長寿命化についてです。再築によるCO2の排出量を抑制するため、ライフサイクルコスト削減を目指し、予防保全型の道路等の維持管理や長寿命化の取り組みによる既存施設の有効活用などを想定しています。

説明は以上です。なお、ここまで紹介をさせていただいた交通施策に係る取り組みについては、冒頭にご説明させていただきましたが、交通マスタープランを取りまとめるにあたり、念頭に置くべき交通施策という視点で、ご議論いただければと思いますので、宜しくお願い致します。

最後に市民説明会の実施についてです。112 ページをご覧ください。鎌倉市交通マスタープラン改定に向けて、市民の方の意見を取り入れるべく、市民説明会の開催を予定しています。

開催日時については、令和 7 年 10 月 7 日、火曜日の 19 時からスクール形式で 30 名程度、90 分程度の開催を予定しています。説明は以上です。

【中村委員長】 交通ネットワークの配置方針については、今日はまだということで、主として(2)の交通施策の検討の部分の説明があったわけですが、2 ページ目を見ると今日の第 4 回委員会を経て、10 月に市民説明会、その後、地域別構想の検討等々具体的にやっていく流れになりますが、今日いただいた交通施策というのは、こういう方向のことをやる必要がある、やるとしたらこんなことが世間ではよくやられているというものを示したものと見受けられます。交通マスとしては「どういうことでまとめていくか」というあたりが、まだぼんやりしていて、なかなか議論しづらいという感じもするのですが、最後にどのように収束していくと思っていればよろしいでしょうか。そちらを示していただけると各委員から意見が出てくると思いますので、今後の見通しを説明いただけますでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 ご質問ありがとうございます。本日は、交通施策の検討ということで、いろいろと施策または施策につながるような表現も含めて、お示しをさせていただいております。交通マス素案のとりまとめというところでは、あまり細かい施策を書くということではなく、本日晒した施策が捉えられるような表現を含めたとりまとめになりますが、部分的には本日晒したような施策の言葉というのが直接出るところも、例えば、ロードプライシングなど、そういったことについては、書き込みがされると思います。実現したい施策を念頭に置きながら、最終的なとりまとめをしていきたいと思っております。次回以降、地域別構想の検討や実現化方策の検討につきましても、本日いただいたご意見の内容を踏まえて、交通施策というところを見ながら、また、鎌倉市全体や地域別の課題というところは、昨年の冒頭にお示させていただいておりますので、その課題にもうまく当てはまるように施策を組み合わせながら、全体像が見えるような形でとりまとめていきたいと思っております。

【中村委員長】 ご質問、ご意見はございますか。

【小堤委員】 2 点あり、1 点目としましては、23 ページでございまして、バスの減便等で皆様にご迷惑をおかけしているところでございますが、主な原因は、ご承知の通り乗務員不足でありまして、その中で下から 2 つ目の将来的には自動運転バスの導入というのが大きな解決策であると思いますが、外国人乗務員の採用ということも、現在も始まっています。将来的には採用されてくることにな

りますので、何か不安等、懸念されるようなことがあるかどうかというのは一点、気になるところでございます。

次に2点目としましては、26ページで、バスの維持のためにサービス面のアプローチとコスト面のアプローチを記載していただきありがとうございます。その中で、先ほどから申し上げている乗務員不足に対しては、乗務員の負担軽減というのが大きな課題だと思っております、そのためには渋滞の緩和をしていただくということや完全キャッシュレスバスを導入することなどによって乗務員の負担を減らしていくということも考えられるのではないかと考えております。

【中村委員長】 2点目は、渋滞の緩和や現金収受作業の軽減、そういったことも含めた負担軽減ということもいかがでしょうか。1点目は外国人乗務員について、これから出てくることへの懸念についても組織としては気になる。何かコメントはありますか。

【事務局（井上次長）】 まず2点目の乗務員の負担軽減という観点も入れたらどうであろうかという点の具体策として、渋滞緩和と完全キャッシュレス、このようなことで、乗務員の負担も減るのではないかというご意見であると認識しております。そこは我々の議論の中にはなかった観点ですので、ひとつの施策や方向性として記載をさせていただくことができればと思います。また、サービス面へのアプローチにおいて、課題となっているようなサービスなどを減らして乗務員の負担を軽減しようといった記載の仕方というものもあるのかと思います。その一方で、渋滞緩和については、この部分でない項目で議論をしていますが、乗務員の負担軽減によって乗務員を確保するという提案はおっしゃる通りと思いますので、そのような方法を取り入れられればと考えております。

1点目の外国人乗務員の採用について、御意見の趣旨と異なる場合は補足いただきたいのですが、外国人乗務員が今後増えていく中で、問題や不安がないかという認識でよろしいでしょうか。

【小堤委員】 乗務員不足を解決するにあたって、将来的には自動運転、それから外国人乗務員というのが考えられますよということだけでございまして、それに対する懸念ということは今の段階ではございません。

【事務局（井上次長）】 代替手段として自動運転と同じカテゴリー、同じレイヤーとして、外国人乗務員の採用についても1つのソリューションとしてあり得るのではないかとということで、そういった観点も入れるべきではないかというご意見と理解いたします。そういったことで反映出来ればと思います。

【中村委員長】 ありがとうございます。

【谷口副委員長】 8ページを拝見すると、今、交通施策として挙げられているものはここには書いていないため、全体を俯瞰するところまではいかないと思っておりますが、4点ほど申し上げたいと思います。

1 点目として、この資料を拝読したときに、鎌倉らしさ的なものがあまり見えないというのが気になりました。もちろん、交通施策はある程度一般化できるので、こういうところは押さえておくべきというのはどこの街でも一緒ですけれども、鎌倉ならではの課題みたいなものが見えないと、市民に示した時に「ふーん」で終わってしまうのではないかと懸念します。鎌倉の特徴は、もちろん、歴史ある街並みですとか、いろいろあると思いますが、交通という点でいくと、やはり充実した鉄道網というのが、ものすごい特徴だと私は思っています。今、江ノ電さんもいらして、湘南モノレールさんもいらして、本当、鉄道があるからこそ、この狭い鎌倉でもなんとか交通がやっ
ていけているのだと思っております。一方で、今、バリアフリーでしか鉄道みたいなことが出てきて
いせんが、鉄道とバスをどう使い分けるか、そういったことも書いた方がよいのではないかと思
います。公共交通ネットワークの整備というところも、鉄道が出てくるのかなと思ったら、あんまり出
てきてないなというところでは。

2 点目は、また少し違った観点なんですけど、今のこの資料全体を拝読すると、市役所だけが一生懸命やるみたいな印象があります。もちろんハード整備などは、市役所がお金出してやることになりま
すが、市民の方にご協力いただかないと、市民とともにやっていくんだよ、といったアピールをマス
タープランの中でも出していくべきではないかと思ひます。例えば、モビリティマネジメントで、バ
ラバラと出てきていますが、もう少し網羅的に、モビリティマネジメントできると思ひるので、もう一
回、この論点施策の方向性というのと、交通施策というのを網羅的に出して、そのまた右側にこれと
これとこれはモビリティマネジメントができるよね、みたいな書き方をするというのもよいのかなと
思ひました。あとここにはないのは、将来世代、子どもの教育であれば、今、安全教育だけ出てきてい
るんですけど、もう少し公共交通をちゃんと使うんだよという、モラルスティックな行動を交通行動
でもなんでも環境配慮行動に何でもそういうことをやるんだよというような教育というの、マス
タープランににじませてもいいのではないかと思ひます。

3 点目、この 8 ページの項目は、結局、車を減らすというのが基本だと思うんです。先ほど、バス
の運転手不足、タクシーもそうですが、基本的にはみんなが車に乗ったから、公共交通に乗る人が減
ったから、回り回って、今ドライバー不足が顕在化しているというところがあると思ひるので、鎌倉は
過度な車利用を減らす、そこをちゃんと打ち出した方がよいのではないかと思ひます。そういう意味
で、このモビリティマネジメントみたいなもので横串を刺すみたいに使えるのではないかと思ひまし
た。

4 点目、35 ページの自動運転ですが、ちょうど昨日までアメリカにいて自動運転タクシーに乗って
きたのですが、日本のタクシーは交通分担率 2% 弱ぐらいで、タクシーを使うのはだいたい都内のビ
ジネスマンのお金持ちの人みたいな特徴があるんですね。やっぱりタクシーは高価なので、一般の人
たちが使うような手段ではない。もちろん、現場のタクシーとかで福祉的にやるタクシーはよいので
すが、それを自動運転でやるとなると、お金がかかると思ひます。ですので、自動タクシーは本当に
便利なので、うまく使うのはいいんですけども、基本的にはタクシーを増やすよりも、バスをちゃ
んと自動運転にするとか、ドライバーを確保するというのを基本にするという優先順位的なものに
じませてよいのではないかと思ひます。

【中村委員長】 事務局からコメントがあればお願いします。

【事務局（井上次長）】 順番にお話をさせていただければと思います。まず1点目、鎌倉らしさをもっと打ち出したほうがいいのではないかということについては、中村委員長からお話がありましたが、鎌倉らしさという部分が出る部分と出ない部分、出ないというと語弊があるかもしれませんが、他の地域の交通部分で、まさに谷口副委員長からも少し一般化される部分もあるとおっしゃっていましたが、そういう部分と両方に分けられるのかなと考えております。こちらですね、8ページで見ていくと、例えば、円滑な移動とか、安全、安心な暮らしとか、拠点においては少し深沢地区をイメージしているので、鎌倉の特徴かもしれませんが、環境負荷軽減だったり、カテゴリーレベルであったり、論点も言葉の抽象度を上げてみると、渋滞は少し鎌倉に特有のものであり、それ以外の話は、災害対策にしても、ある種国全体で叫ばれている話でありますので、正直、他の自治体の交通マスタープランの文言やカテゴリーと似ているものになるというご指摘になってしまう、そういうふうに見えてしまう部分があるかなと考えております。特に、カーボンニュートラル推進のような話というのは、正直、ここに今書いている施策が鎌倉市に、すごい独特なものがあるかということ、そんなことはないのではないかと、別にそんなことがなくてもいいのかなということで書いています。一方で、この交通渋滞の解消みたいなところでは、一部、京都市さんでやっているような施策なども意識はさせていただいておりますけれども、鎌倉では交通渋滞は長年の問題であると言われており、まさに車が入りすぎてきてしまっているの、先ほど少し車を減らすという話もありましたが、少し通過交通に対してのアプローチで何か減らすということ自体をアプローチできないかなと考えています。また、目的交通はなかなか減らせないなかで、特に八幡宮前の交差点で通過交通が3割ぐらいあるんじゃないか、そういったところでどうアプローチしていったらいいだろうかみたいな話や、この交通不便地域への対応みたいな話は、こういう言葉にしてしまうと、すごいなんかありきたりな、別にどの地方でもあるような話になってしまうのかもしれませんが、実際に私も今日午前中に鎌倉のある地域で、すごく起伏があるところや高低差あるところを回ってきまして、こういう鎌倉の特有な地形の中でどういう対応をしていくんだらうとか考えています。こういったことは深くは地域公共交通計画の方で議論する話なため、ここではあまり細かい具体の話は入れてはおりませんが、この中で、言葉としては抽象度が高くてもこのページで示していると抽象度が低くなってしまふものというのもあり、実際に鎌倉の地形に当てはめて、鎌倉という土地にあてはめていくと、最終的なアウトプットとしては鎌倉特有になっていかざるを得なくなっていくようにしなければならないのかなというふうに考えています。それは、今後、そういった形で検討を進めてまいりたいと思っております。

【谷口副委員長】 鉄道を活かすという、例えば、江ノ電さんは今ものすごい混んでいて大変だとか、そういうのがここに全く出てこないのは、これは一事業者の問題だからでしょうか。

【事務局（井上次長）】 鉄道の部分については、今、会場にいらっしやっただいております湘南モノレールさんと江ノ電さんでは課題も違うでしょうし、売り上げ状況というのも当然ビジネス的にも違う状況であるというふうにまず認識をしております。その一方で、その鉄道自体がまず足りない

という意味では、谷口副委員長の方でも鎌倉市では鉄道はかなり充実しているとコメントをいただいておりますが、そういった中で、鎌倉市としてまずアプローチしなければいけない課題としては、鉄道をもっと充実されるというよりは、まず特に重要であるバスや、そもそも公共交通がないところという議論をさせていただいていたところでもありますけれども、今おっしゃっていただいた通り、確かに、江ノ電さんの交通も満員になりすぎているというところもありますし、市民の方からは、当然、乗りづらいというところですが、一方で、江ノ電さんからすると、それはある種満員御礼ということは、ビジネス的にはやりやすいというところも当然あったりはするかと思うので、そういったところで、今後ともご相談させて議論をさせていただく中で、必要な情報を必要に応じて記載をしていくことになるものと考えています。

続けさせていただきますと、市民の方と一緒にやっていただくということをアピールしていったほうがいいのではないかということをご意見いただきました。こちらについては、おっしゃる通りと考えており、地域公共交通計画の方でも議論しています。不便地域に何らかのソリューションを入れていくとなった時に、当然、市としても少し予算措置をして、何らかやっていくということになると思いますが、その一方でそれを使っていただかないと、当然ソリューションにはならないということになるのかなと考えております。そういった中で、例えば、実証をやっていく上では、皆さんに乗っていただかないと持続しないということや、なんでもかんでも補助金で赤字補填するわけにいかないことなどはしっかり周知をした上で、むしろどういう形にしていいたら使いやすいんだろうかといったことは、しっかりとその市民説明会を含めてご意見をいただきながらやっていきたいと思っております。副委員長のご指摘の通り、特に市民の方と一緒に作り上げていくみたいなことは少し強調して、交通マスタープランの方にも記載をしていきたいというふうに考えております。

【谷口副委員長】 市民と共に作り上げるというのは、交通不便地域というよりも、市民の方々が車を減らす、自家用車利用、無駄なものだけでいいんですけど、自家用車利用を減らすというところで、例えば、交通不便地域のバスに乗るとか、そういうことが起こると思うので、協力というのは、市民が車を減らすということの意味で申し上げてました。

【事務局（井上次長）】 先ほど、子どもへの教育みたいなこと、これは少し長期的な視点になってくるのかなと思いますが、お子さんだけでなく、市民の方にも、車を減らすという点については、もちろんそれはご家庭のご事情があるので、まずはやめてくださいということは、当然、市としては言えない部分ではありますけれども、少し公共交通に移行できるところはぜひ使ってくださいということは、なんらか発信をしていけばいいかなというふうに考えております。また、自動運転については Waymo や Baidu がやっている事例がございますけれども、これはおっしゃる通り値段として高いというところがございますして、これはタクシーだけではなく、例えば、自家用車に自動運転が完全実装されていけば、それはそもそも解決しますみたいな世界観もいずれはやってくるかなと思います。その単価が下がってくる時期というのはまだ先、最低でも 5 年先、10 年先ということにはなってくるのかなというところで、あくまで、これは将来、交通マスタープランというのは 20 年先を見据えるものでございますので、そういった自動運転という技術が、どういった形で進展していき、ま

た単価がどれくらい下がっているんだろうということは、市としてもしっかりウォッチをしながら、実際に本当に公共交通の1つとして実装できるぐらいの単価に下がってくるようなことがあるのであれば、そういったこともしっかりと見据えてやっていかなければいけないということで、記載をさせていただいております。ご指摘の通り、直ちにこれを、大きな柱のソリューションとしていくことはないという認識をしております。以上でございます。

【阿由葉委員】 少し細かいことも含めまして、2つ、3つお聞きしたいのと、今までの皆様のご議論を出されていた内容の補足をさせていただければと思っております。

先ほども鉄道のほうの話も出てまいりましたが、常に満員ということで、皆様からご覧いただければ、商売繁盛で良かったねというところになるかもしれないのですが、なかなか鉄道というのが、一日中混んでいるというような想定で作られていないということもありまして、バスの運転手の方々の負担軽減ということもありましたが、朝ラッシュがずっと続いているというような状況がありますので、それに携わる係員の負担軽減も考えていきませんといけませんし、そういったところでのコストもかかってきていると、お客様に多くご利用いただければそれだけコストも比例して上がってくる、そういったことが鉄道事業での最近の傾向であるかなと思っております。

資料からお聞きしたいことを伺います。41 ページになりますが、鎌倉市を目的としていない通過交通が40%を超え多く含まれているとお示しいただいていますが、場所を見ると市内全域という書かれ方をしているんですが、市内全域といいましても、いわゆる都市間の道路であったり、市民の方しか使わない道路であったり、その中間だったり、いろいろな道路があるので、そういったところで、目的地が市内にない通過車両の割合というのは、かなり大きな開きが出てくるのかなというふうに思っています。それが40 ページに混んでいる場所の具体例が挙がっているというところもありますので、この市内全域という書かれ方がですね、ちょっと具体的に見えてこないかなというふうに感じました。

また、資料60 ページの自転車の問題については、私どももシェアサイクルを展開している中で、お客様にも道路が混んで走りづらいというようなご意見もいただいているところではありますが、想定としまして、ここの資料に出ている写真が、県警のホームページであったり、藤沢市さんであったり、また他のところというところがある中で、現時点で、鎌倉市の中の道路がこれだけ広い幅員を持っているところは非常に少ないんじゃないかなというふうに思っております。また、合わせて、ウォーカブルという話で、85 ページに歩道空間の整備というところもありますが、これだけ広い歩道を確保する場所というのは、市内にいくつあるのかというところがありまして、ここが一つ変な話、鎌倉らしさがあるところかなと、非常に狭い中で、お住まいの方に安全安心を感じていただける歩行者と自動車が共存できる、そういったところを、鎌倉市では、こういう条件なのでこういう風にしていきたいというような話があると、なお一層、市民の方々も身近な問題として考えてもらえるんじゃないかなというふうに思いました。

最後に、もう一点だけお聞かせいただければと思いますが、106 ページで、環境負荷軽減に関する施策というところでお話いただきましたが、先ほど申した通りバスは、EVバスが現在大小4台稼働しています。また、鉄道に関しましても、弊社、小田急グループの一員という位置づけがありまし

て、江ノ電、小田急、箱根登山、大山ケーブル、グループの鉄道の電力すべて、グリーンエネルギーを現在使用しております。そういった点では、当社ではエコな乗り物というところは押し進めているところではありますが、実際、鎌倉市さんで管理されている車や、鎌倉市さんの業務を委託されている会社の使われる車の EV 率だとか、ハイブリッド率、この辺の進捗というのはいかがなのかなというところは、素朴な疑問で感じました。

【中村委員長】 事務局、いかがでしょうか。

【事務局（井上次長）】 一部、最後のところは、後から担当課長のほうが答えをさせていただきまします。まず、41 ページの渋滞のところについてはご指摘の通りと思っております。今回、まだ議論の前段、前提のところの話でございますので、あえて細かい地域をお出しするということよりは、全体として、通過交通は本当に多いということをインパクトとしてお示しをしたかったというところを出させていただいておりますので、実際に施策を考えていく際には、こういった地域で渋滞が多いということも、少しにじみ出しながら、この地域の通過交通はどれぐらいなんだろうといったところは、ETC2.0 のプローブデータなどのファクトに基づいて、施策を考えてまいります。

60 ページのシェアサイクルの話のところや歩道空間の話をご指摘いただきましたが、今回は我々のほうから、鎌倉市の課題であったり、行政としてやらなければならないことというところで、一旦少しパッケージ的にストーリーとしてお示しをしたところでございますので、今、阿由葉委員からコメントいただいたような形で、こういう感じで鎌倉らしさであったり鎌倉市の施策として落とし込んでいったらいいのではないかとといったコメントをいただきますと、次回や次回以降の我々の具体の施策の検討、今回の交通マスタープランで、どこまで出すかというのはありますが、交通マスタープランであったり、その後の施策の検討の際に参考になる観点でございますので、そういった点を含めて施策をチェックしていければと考えております。

【幹事（竹之内環境政策課長）】 2 点、EV に関してご質問がありまして、市が委託している事業者の EV 化率については、トータルで、その全庁に照会をかけたりして把握しているものではございません。もう一点、市の持っている公用車の中には、EV の台数ですが、現在、電気自動車 12 台、ハイブリッド車 6 台を所有しているところでございますが、導入率については、全国的な EV の全車両における EV の販売台数と大体同じぐらいで、数%だったと記憶しています。順次、更新をするときに EV をなるべく入れるようにしています。

【事務局（大江担当課長）】 交通マスタープラン自体は、20 年後を年次目標として、将来を見据えるものですので、将来を見据えた上では、自転車走行空間は必要ですし、歩行者空間も必要だという視点を持って、施策のほうは書かせていただいております。現状で自転車走行空間はどうなんだというところについては、現道では、新たにその通行帯を設けることは厳しい状況であると思っております。ただ、例えば、深沢の新しいまちづくり等においては、地区の真ん中にはシンボル道路として道路整備を予定しており、そういったところでは自転車通行帯だったり、例えば矢羽根であった

り、そういった自転車の走行環境の整備はできるところはちゃんとやっていきたいと思います、その前提として交通マスタープランともリンクしている、そういった見え方ができればなというふうに考えております。歩道においても、やはり道路拡幅しないと十分な空間の確保ということは難しいので、例えば、どこかの道路で一方通行にしてでも歩道を広げたいというようなご意見があったときには、お示ししたような手法をもって実施していくと、そういったきっかけになるようなことを書いておければということで、ご提案をさせていただいているところです。

【田中委員】 的外れな質問でしたら申し訳ないのですが、14 ページ、15 ページの交通不便地域の定義のところで、国の基準を踏まえつつ、鎌倉市としてのものを定義するということですが、ちょっと分からなかった部分が、この国のほうの基準というのが「一日 30 本以上の運行頻度がある」、これが必要なサービス水準ということで整理されているのかなとこの資料を見て思ったのですが、鎌倉市のほうの定義を見ると、鎌倉市の交通の不便な地域は「駅から 750 メートル圏外で、バスが一日 30 本以上あるバス停から 300 メートル圏外」ということで、そうすると、バスが一日 30 本ないところは、もう交通不便地域じゃないという定義になってしまうのかどうかというところなんですけども。活性化協議会のほうの資料から引用ということなので、活性化協議会のほうでどういう議論になっているのかというところを教えていただければと思います。

【事務局（井上次長）】 バスが一日 30 本以上あるバス停から 300 メートルというのは、全然便利な地域と考えられます。ただ、バスが一日 30 本以上のバス停から 300 メートルより遠い、例えば 1 キロぐらいある場所は、不便であり、それを交通不便地域と定義しているので、逆転してしまってるんじゃないかみたいなご疑問には当たらないかなというふうに我々としては認識しております。

【中村委員長】 便利なところじゃないところが不便地域ですよという意味でしょうか。

【事務局（井上次長）】 おっしゃるとおりでございます。

【中村委員長】 その関連なんですけど、この公共交通というか不便地域の部分についての施策の詰めについては、主としては、地域公共交通活性化協議会のほうで検討されたものを受け付け止めるというか、こちらでも何か意見があればそちらにも伝えて調整していくという、そのような認識でよろしいですか。

【事務局（井上次長）】 おっしゃるとおりでございます。

【中村委員長】 承知しました。

【奈須委員】 4 ページの前の意見を踏まえて、将来交通量推計で追加した道路がわかるように、現況と将来の道路網を比較したというところで、今作っている横浜環状南線、横浜湘南道路、あと深沢の開発に伴って新しく道路を作ってるというところもわかるんですけど、由比ガ浜関谷線がここに入ってくるというのは、今現在、都市計画決定とか、いろいろ計画決定されているもので、できていない道路はここだけだから、由比ガ浜関谷線を入れたということなんですか。

【事務局（大江担当課長）】 こちらについては、都市計画決定をしている道路については、現状として、道路線型的にはすでにある道路が大半で、由比ガ浜関谷線や深沢の新しいまちづくりに関連する道路については現状では道路がない。そこに今回、将来ネットワークということで、新たに道路をセットしたというところをこの図面の中でお示しをさせて頂いておりますので、左の図と右の図との差というところを、赤線で示させていただいているということで、ご理解いただければと思います。

【奈須委員】 都市計画決定している道路で、概成済み以外は由比ガ浜関谷線しか残ってないということなんです。

【事務局（大江担当課長）】 都市計画道路としましては、8割程度は概成済みというような状況になっております。その残りの2割の一部が、由比ガ浜関谷線と、道路はあるけれども道路区域が足りていないと、概成にもならないような道路区域しかないというところは、一部含まれているかと思っています。ただ、道路としては現道として存在しているので、ネットワーク上は現況の部分にも含まれているし、将来の部分についても含まれているということになると思います。

【小川委員】 質問が2点ありまして、1つ目は意見ということで受け止めていただければと思いますが、先ほどから様々な議論があって、都市が持つ交通関係の課題というのは、別に鎌倉だけじゃなくて、いろいろな市町村や市で共通して持ってる部分もかなりあるかなと思います。それから、それに対する先ほど鎌倉らしさという言葉もありましたけれども、それが鎌倉だけが持ってる問題があるかとかいう話ではないような気がします。それで、鎌倉だけがこういう問題を持っていて、それだけが他の市と違うと、オーバーツーリズムなどはもしかしたら若干そういうところもあるかもしれませんが、そういった中で、先ほどから出ている、例えばバス、鉄道、タクシー、自動車、個人の自動車、自転車、歩き等々と、移動手段はいくつかあるわけなんですけど、またこれから先に新しい、19ページ目以降にある、いろいろな新しい交通モードというか、新しいスタイルも出てくることが、いろいろ議論があるわけですが、こういった交通機関や移動手段をどう組み合わせ、鎌倉市全体でどのように描いていくのか、そういった大きな青写真というか、構想みたいなものがあると、非常に鎌倉らしさが出てくるのかなと。特にこういった交通モード同士をつなげていく、交通結節点をどう設計するのかとか、つなげられるようにこんな仕組みを入れますとか、こんな方向性を考えますとか、そういったことがあると、まさに他市と比べて、先駆けになるような鎌倉らしさというものが、この先5年、10年という中で、描けていけるのかなと思います。こういった交通モード自体をどのように全体設計するのかという視点というのがあるといいのかなと思いました。

2点目として、オーバーツーリズムと渋滞というのが出てくる中で、先ほど谷口副委員長から分かりやすいなと思った表現があったと思いますけど、「車を減らすか、道を増やすか」という話があって、確かに言うとおりの渋滞って、それが実現したら解消されるんだろうなというのはあるんですけども、以前、ロードプライシングっていう議論がありましたが、これは車を減らすというところにつながる議論かと思うんですけども、やるやらないという議論ではなくて、そういった選択肢についても、今後考えていくのか、もしくはそういったものをいざ実現するとなると、いろんな課題が出てくると思うんですけども、その課題をどういうふうに工夫して乗り越えていくのかと、そういったところも1つ、鎌倉らしさ、新しいものということにつながっていくのかなと思っています。今までいろいろな議論や調査をされてきていると思うので、そのあたりのエッセンスも残していても良いのかなと思いました。

【事務局（井上次長）】 1点目のご意見のところはまさに6ページに最終的に見えてくる部分かなと考えております。不便地域のところでも出てくる公共ライドシェアや、乗り合いタクシー、デマンドタクシーなどの1つの新しいソリューションについては、まず前提として、湘南モノレールさん、江ノ電さん、JRさんといった鉄道事業者さんや、バス事業者も減便・廃線がある程度でありますけれども、実際に走っていただいている。そういった中で、そこにプラスして、何らかの新しいモビリティ、新しい交通を入れていくという中で、それぞれの地域の方は、こういう形でこの駅まで移動して、大船駅まで藤沢駅まで鎌倉駅まで移動していくんだろうといったことは、少しイメージして作っていく必要があるかなと思います。こちらは例えば、湘南モノレールさんの沿線のところは、少し駅から遠いところにお住まいの方とか、高低差があるところにお住まいの方っていうのはいらっしゃると思いますので、そういったところにはモノレールの駅が結節点になりますよとか、そういったところは交通事業者さんとも連携しながら考えていければと思っておりますので引き続き相談させて頂きたいと思っております。

2点目のところです。ロードプライシングを含めた渋滞対策というところで、それをどうやっていくのかといったところが1つ鎌倉らしさになるんじゃないかという話でいただいたかなと思っています。こちらは43ページにお示しさせていただいています。渋滞対策として車を減らすということがある中で、目的交通を減らすということは必ずしもすべてにおいて正しいわけではないというのはありますけれども、鎌倉市にとって通過交通も減らすということは正しいだろうというところで、特にここは重点的に考えているところでございます。今そういった中で、ハード面・ソフト面というところで、ハード面では道路を増やすという話になるかと思いますが、ソフト面ではロードプライシングのように車を減らすというものであるんですけども、制度面で現状認められているものではございませんので、なかなか課題が大きいということと、仮にこの制度でOKだよということになったとしても、その必要経費を踏まえるとそれで赤字になってしまった場合にそれを市としてやるべきなのかといった議論もあり、さまざまな課題がある中で、ただその1つの可能性ということではあるかなという中で、少しこの43ページの後に、44ページも入れさせていただいた、ナビ会社やグーグルマップさんアップルマップさんなどのスマホのマップの事業者に対し協力をしていただいて、鎌倉の特に渋滞がひどいところを通らないような設計にするといった、そういうソフトで、お金もあまりかから

ず、実現性も比較的高い施策を考えています。とにかく車を減らす、渋滞を削減するというのが目的ですので、このナビによる誘導であったり、ロードプライシングだったり、ここに書いてあることはあくまで手段でしかないかなと考えておりますので、そこは実現性と実効性と費用という、そういったものを勘案して、最適なものを選んでいくということかなと考えているところです。

【中村委員長】 中身ではないんですけども、今度、10月に市民説明会があるということで、会場の都合もあって、30名程度ぐらいのものを1回予定しているということではありますが、当日会場に行けなかった人がいらっしゃったりすると思うので、そこで出された資料やいただいた一連のやり取りについてはぜひ公開をしていただいて、来られなかった市民の方にも届くようにしていただければと思います。

2点目は、内容の話ですが、本日の議論はいろいろとお聞きをしていて、皆様方のおっしゃることを、それぞれごもっともなことというふうに伺いました。その中で、やはり鎌倉ならではの、鎌倉らしさのキーワードの部分について、しっかり最後出てくればいいかなと思っております。その時に、ここに書くかどうかは別として、この2ページ目の全体の流れでいうと、前回委員会の将来の交通像というところで、こういう姿を目指しますというところに、ちゃんとこう高らかに、こうありたいですよって、これは、多分、前回、前々回ぐらいの交通マスだと、基本的に市役所とか各事業者さんがそれぞれ頑張って実現していきますよ、みたいな色彩が強かったところが、だんだんと、先ほどの市民とか、利用者とか、モビリティマネジメントみたいな話もあったように、市民とか、会社の方々にもそういった問題点とか、鎌倉市が目指している姿というのを分かってもらって、ご協力をいただきながら、作っていくことにつながっていくような、こういうことをやってきますよという前段に、こういう姿を鎌倉市は目指すんですよというところが高らかに謳えると本当はいいなと思って、なかなか書くのは難しいんですけども、ぜひそういうチャレンジもやっていただけたら、ありがたいなと思いました。

あともう一点、今日、4つの柱で、円滑、安全・安心、拠点、そして環境ということで、カテゴリーで整理してご説明いただきましたけれども、拠点の話が、深沢の新しい市街地のところを中心にお書きいただいていると思いますけれども、鎌倉は3つの拠点ということだと、この鎌倉駅周辺のところも、大船も、それぞれの拠点なんですよね。それぞれ、拠点のにぎわいを疎外しているような、もっとこうしなきゃいけないという課題が多分あると思いますので、その辺りについて書くことも必要なんじゃないかなというような感想を持ちましたので、具体化していく中でその辺りもご検討いただければと思います。とりあえずこのくらいを申し上げさせていただきます。

【幹事（竹之内環境政策課長）】 先ほどの江ノ電さんからご質問にあったEVの件ですが、先ほどお伝えした台数が、ホームページで公開している最新のものではあったんですが、直近の台数が分かりましたので、パーセンテージも含めて、補足で説明させていただきます。直近での調査によりますと、市の車両が176台ございまして、これはごみ収集車ですとか、消防車も含めた台数でございます。その中で、EVが14台で、これが約8%、ハイブリッド車が6台ということで、両方を合わせますと、市の公用車に含めるハイブリッドやEVの割合は11.4%となります。

【事務局（井上次長）】 中村委員長から、コメントをいただいた点でございますが、将来目指す交通像について、先ほど小川委員からコメントがあった話とかなり近い部分かなと思いますけど、我々としては、正直、非常に苦慮している部分ではございますので、是非ご相談もさせていただきながら検討できればと思っております。もう一つ、深沢以外の拠点のにぎわいについてですが、拠点のにぎわいという定義もかなり、抽象的な言葉ではありますが、例えば、地域公共交通計画のほうでは、本日欠席の平松委員から鎌倉駅の夜の少し時間帯の不便のような話とか、大船駅の辺りでは、タクシーがすごい少ない、深夜すごい並ばせる、もう 1 時間半以上並んでしまっているみたいな、そういった地域交通の弱さや、湘南モノレールさんの終電後の時間などで困っているみたいなお話もございました。それを拠点の賑わいのほうで書くのか、円滑な移動で書くのかというところでございますけども、そういった市民の目線のご意見を勘案しながら、施策を検討してまいりたいと考えております。以上でございます。

3 その他

【中村委員長】 本日の審議事項は全て終了いたしました。修正や変更などに要するものは委員長あずかりとさせて頂き、委員長である私が事務局と調整して、確認後に進めさせていただければと思いますが、いかがでしょうか。

【委員一同】 異議なし。

【中村委員長】 それでは、そのように進めさせていただきます。その他の事項として事務局から何かありますか。

【事務局（小川課長補佐）】 事務局から 2 点連絡がございます。

先ず、次回の鎌倉市交通計画検討委員会の開催日程でございますが、概ね令和 7 年 11 月頃の開催を見込んでおります。詳細な日程につきましては事務局から改めて日程の調整をさせていただきますので、ご承知おきください。

次に、本日の会議資料につきましては、誤字など必要に応じ修正した後、市のホームページにおいて公開させていただき、議事録につきましては、委員の皆様にご確認頂いたのちに公開してまいります。以上です。

4 閉会

【中村委員長】 以上をもちまして、第 19 回 鎌倉市交通計画検討委員会を終了させていただきます。ありがとうございました。