

# 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)

### 次 第

■日 時:令和7年9月9日(火) 15時00分~16時45分

■場 所:鎌倉市商工会議所301会議室

■次 第:

- 1 開会
- 2 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
  - (2) 交通施策の検討
- 3 その他
- 4 閉会

#### 《配付資料》

|                        |     |
|------------------------|-----|
| ・鎌倉市交通計画検討委員会委員名簿      | 資料1 |
| ・第18回鎌倉市交通計画検討委員会 議事録  | 資料2 |
| ・第19回鎌倉市交通計画検討委員会 当日資料 | 資料3 |

## 第19回鎌倉市交通計画検討委員会 委員名簿

| 団体     | No. | 団体・機関名            | 所属・役職名等   | 氏名     |
|--------|-----|-------------------|-----------|--------|
| 市民     | 1   | —                 | —         | 平松 知佳  |
| 公共的団体  | 2   | 公益社団法人鎌倉市観光協会     | 事務局長      | 進藤 勝   |
|        | 3   | 社会福祉法人鎌倉市社会福祉協議会  | 常務理事      | 田中 良一  |
|        | 4   | 鎌倉商工会議所           | 事務局長      | 奈須 菊夫  |
| 交通事業者  | 5   | 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  |
|        | 6   | 江ノ島電鉄株式会社         | 運輸課長      | 阿由葉 圭介 |
|        | 7   | 湘南モノレール株式会社       | 代表取締役社長   | 小川 貴司  |
|        | 8   | 一般社団法人神奈川県バス協会    | 常務理事      | 小堤 健司  |
|        | 9   | 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  | 10  | 日本大学              | 理工学部教授    | 中村 英夫  |
|        | 11  | 筑波大学              | システム情報系教授 | 谷口 綾子  |
| 関係行政機関 | 12  | 神奈川県交通政策課         | 副課長       | 廣野 修一  |
|        | 13  | 神奈川県藤沢土木事務所       | 工務部長      | 松田 英介  |
|        | 14  | 国土交通省横浜国道事務所      | 調査課長      | 山田 慎太郎 |
|        | 15  | 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 | 加納 光博  |
|        | 16  | 鎌倉警察署             | 交通課長      | 大串 治彦  |
|        | 17  | 大船警察署             | 交通課長      | 打田 和秀  |

## 第18回 鎌倉市交通計画検討委員会

(令和6年度 第3回鎌倉市交通マスターplan改定の検討)

### 議事録

日 時：令和7年（2025年）3月25日（火）10時～12時  
場 所：鎌倉市役所第3分庁舎 講堂

鎌倉市 まちづくり計画部 都市計画課

## 1 開 会

【中村委員長】 ただいまより、第 18 回鎌倉市交通計画検討委員会を開催します。交通マスター プランの改定の検討といたしましては、第 3 回目ということになります。

それでは、委員の出席状況や注意事項などにつきまして、事務局から報告あるいは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課長補佐の小川と申します。事務局からご報告、確認等させていただきます。まず、本日の委員会資料について確認を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。「次第」、資料 1「委員名簿」、資料 2「第 17 回交通計画検討委員会議事録」、資料 3「第 18 回鎌倉市交通計画検討委員会当日資料」となります。また、事前に送付しております資料とは別に、本日「委員出欠表」、「席次表」を皆様の机上に置かせていただいております。以上となります、資料に不足な点ございますでしょうか。不足資料などございましたら事務局職員へお申し付けください。

次に、委員の改選についてです。神奈川県警察においては、3 月 13 日付で人事異動が発令され、鎌倉警察署交通課長の鈴木委員、大船警察署交通課長の鳥海委員、両名については異動となり、後任者に委員を委嘱させていただいたところです。新たに委員をお引き受けいただきましたのは、鎌倉警察署交通課長の大串委員、大船警察署交通課長の打田委員となりますので、ご報告させていただきます。

次に、委員の出欠状況についてご報告いたします。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、15 名の委員にご出席いただいており、全委員 17 名中過半数以上の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、本日は中津川委員、山田委員は WEB によるご出席となります。また、国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局の宿谷委員は、事前に欠席の旨、ご連絡いただいております。一般社団法人神奈川県タクシー協会の横山委員は、本日出席の予定でしたが、急遽、所用により欠席の旨ご連絡いただいておりますため、お手元の資料につきましては出席となつておりますがご了承ください。

次に、本日の出席職員についてです。事務局は、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、および道路課の職員が 5 名出席しております。さらに、令和 6 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ります、株式会社国際開発コンサルタンツ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。事前に送付しております会議資料については、特段、非公開とする部分が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応募がございませんでしたので、この点についてご確認をお願いします。

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、本日委員会の途中に開催状況全景の写真を撮影し、使用させていただきたいと考えておりますので、この点についてご確認をお願いします。以上でございます。

**【中村委員長】** ご説明ありがとうございました。ただ今、会議の運営について3点ご説明がございました。2点目の傍聴者はおられないということでございますが、1点目の会議資料については公開をするということ。それから、3点目にありました写真を撮影させていただくということでございますが、こちらについてはよろしいですか。

**【委員一同】** 異議なし。

**【中村委員長】** それでは、異議がないようでございますので、会議資料は公開、撮影についてもご了承いただいたということで進めていこうと思います。それから、委員の改選についてご説明がございました。大変恐縮でございますが、本日ご参加いただきました二人の新しい委員の方に簡単に自己紹介をいただければと思います。最初に、大串委員からお願ひいたします。

**【大串委員】** 初めまして。鎌倉警察署交通課長の大串と申します。専門は交通の中でも、交通の事故を中心に15、6年担当してまいりました。鎌倉警察署は初めてになりますけれども、安全・安心に生活できるような交通環境の整備に貢献したいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

**【中村委員長】** ありがとうございました。続きまして、打田委員、よろしくお願ひいたします。

**【打田委員】** おはようございます。大船警察署交通課長の打田と申します。よろしくお願ひいたします。鎌倉の大串課長さんと共に、この鎌倉市から交通事故を1件でも減らして行きたいという風に考えております。

**【中村委員長】** それでは、以降は次第に従いまして進めてまいります。次第の二番目、「鎌倉市交通マスタープラン改定について」でございます。三つ議題が用意されておりますが、一つずつ説明いただきて議論、といった流れで進めて行こうと思います。

最初に「(1) 将来交通量推計の結果」を議題といたします。事務局から説明をお願いい

たします。

## 2 鎌倉市交通マスタープラン改定について

### (1) 将来交通量推計の結果

【事務局（大江担当課長）】 都市計画課担当課長の大江でございます。着席して説明をさせていただきます。本日の資料3となります、「第18回鎌倉市交通計画検討委員会（令和6年度第3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、将来交通量推計の結果および、その結果などを踏まえまして、交通課題と将来目指す交通像についてご議論をいただきます。

1ページ目をご覧ください。まず、「(1) 将来交通量推計の結果」の報告に入る前に、前回の振り返り等をご説明させていただきます。このページは前回、前々回もお示しをしたものとなります。鎌倉市の地域区分を表したものとなります。

2ページをご覧ください。計画の進め方についてです。本日は、令和6年度第3回となりまして、先程もご案内しましたが、将来交通量推計の結果を踏まえ、交通課題の整備、および将来目指す交通像についてご議論をいただきます。なお、令和7年度につきましては、当検討委員会を3回開催予定としており、次回、第4回につきましては令和7年7月頃、第5回につきましては、令和7年10月頃、その後、パブリックコメントを年内に実施をいたしまして、第6回を令和8年3月頃に開催し、令和7年度内に交通マスタープランの取りまとめを予定している所でございます。

3ページ目をご覧ください。前回、1月25日に開催いたしました、第17回鎌倉市交通計画検討委員会での主な意見と回答・対応についてです。まず、市民アンケート調査結果に対するご意見では、腰越地域の交通渋滞について、「国道134号線の渋滞はオーバーツーリズムにはそれほど影響がないと捉えているのか」といったご意見や、「免許を持たない高齢者等の移動支援には、高齢者以外の方々も対象に考えているのか」といったご意見、交通課題の整理につきましては、「将来のあるべき姿やよりよいサービスの展望など、具体的な施策を盛り込むのか」についてのご意見、道路ネットワーク向上の目指す方向性についてのご意見、「数値目標の設定」に関するご意見、「物流の取り扱い」についてのご意見、「交通マスタープランを実現する上での市民等との協働や行動変容、モビリティマネジメント、教育等の施策も計画に盛り込むべき」といったご意見をいただいており、それぞれについての回答と対応を整理したものとなります。

4ページをご覧ください。ここからが将来交通量推計の結果となります。

5ページをご覧ください。将来交通量の実施方針につきましては、前回、第17回鎌倉市交通計画検討委員会でお示しをしておりますが、改めて交通量推計の目的について整理をしております。交通マスタープランにつきましては、目標年次をおおむね20年としていることから、将来鎌倉市内に想定される交通状況を予測するため、市内の道路整備や周辺の高

速道路など、現在計画されております都市計画道路の整備や開発が見込まれる開発交通量を踏まえ、市内の主要な道路における交通量や混雑度を推計し、道路ネットワークの効果や必要性を確認するために実施するものです。また、この推計結果から将来道路網の処理能力、都市計画道路の見直し方針で保留路線となっております由比ガ浜閑谷線の一部区間のあり方、深沢地域における土地区画整理事業などによる開発交通の増加が周囲に与える影響について確認をしております。なお、交通量推計の条件につきましては、ページ下段の通り、基本とする道路ネットワークは平成27年時点の道路網とし、将来については基本とする道路ネットワークに計画されている全ての道路を加え、道路交通センサスの自動車OD表を使用し、深沢で計画されている土地区画整理事業、および中外製薬跡地開発による開発交通量の増加を見込んでおります。

6ページをご覧ください。将来交通量推計の対象道路網となっております。市内の主要な道路に加えまして、現在計画されております都市計画道路を始め、横浜湘南道路や横浜環状南線といった周辺高速道路なども対象とした道路網としております。

7ページをご覧ください。こちらは交通量の推計結果となっております。左の図面が現況を再現した結果となっており、右の図面が将来推計の結果となっております。この二つの図面を見比べますと、横浜湘南道路や横浜環状南線といった高速道路の整備による効果が大きく、海沿いの国道134号線を始め、北鎌倉駅前を通る、横浜鎌倉線や、若宮大路など、全体的に市内の交通量の減少が予測されております。

8ページをご覧ください。道路の混雑度の推計結果です。混雑度とは、交通量を道路の設計基準交通量で割った数値になっておりまして、左の現況再現の混雑度を見ると、混雑度が1.0となる着色された道路が多数あるのに対し、右の将来予測では大幅に着色された道路が減少しています。この結果を見ますと、市内の道路網の需給バランスはおおむね保たれていることが予測されるとともに、深沢地域周辺についても、一部で着色している道路はありますが、混雑が連続して発生する可能性は低いことが予測されております。

9ページをご覧ください。交通量推計結果から市内の交通量と混雑度の総量を比較したグラフになっております。左のグラフが交通量の総量を比較した図となっておりまして、通過交通については約3割の減少となります。内外交通、内々交通につきましては共に大きな変化はないことから、市内交通量の減少は高速道路等の整備が大きな要因として予測しております。右のグラフにつきましては混雑度の総量となります。予想される混雑度1.25以上の道路は大幅に減少することが予測され、市内の混雑度は大幅に改善されることが予測されております。

10ページをご覧ください。都市計画道路の見直し方針で保留路線となっております、由比ガ浜閑谷線の整備の効果についての検証結果となります。先程までの資料につきましては由比ガ浜閑谷線を全区間整備する想定で検討を行っておりますが、このページでは由比ガ浜閑谷線の効果を見るため、同線を全線整備した場合の道路の混雑度と、同線の保留区間を除いて整備した場合の混雑度を比較しております。左の図面が全線整備をした場合、右の

図面が保留区間を整備しなかった場合のものとなります。この結果を比較しますと、保留区間を整備しなかった場合には、保留区間と並行しております北鎌倉駅前を通る横浜鎌倉線や、藤沢鎌倉線などの道路混雑度は増加すると予測をされております。しかしながら、資料の8ページに戻っていただきまして、左側の図面で示しております現況の混雑度と比べると、保留区間を整備しなかった場合であっても、かなりの混雑度が緩和するものと予測をされております。この由比ガ浜関谷線につきましては、国道1号線から国道134号線を結ぶ、鎌倉の縦貫道となる重要な幹線でございまして、推計の結果から見ると、渋滞の緩和の大きな要因が横浜湘南道路や横浜環状南線の整備であると予測されている中では、都市計画道路としての必要性については、それらの道路が開通し、実際の交通流の検証も必要ではないかと考えております。以上で説明を終わります。ご議論のほどよろしくお願ひいたします。

【中村委員長】 ご説明ありがとうございました。交通量の推計結果のご紹介ございました。混雑が改善をされるということでございました。また、由比ガ浜関谷線については一部保留にした場合についても示していただきました。

少し前提条件の確認になりますが、6ページに地図が付いており、将来の2040年のところでは、今と比べてどこの道路ができたという前提でやっているのかを簡単にご紹介いただけますか。

【事務局（大江担当課長）】 現在、都市計画道路として計画されている道路につきましては全て載せている形にしております。大きな所としまして、先ほどからお話をさせていただいている横浜湘南道路や横浜環状南線、外郭の高速道路の道路整備に加えまして、市外になりますが、藤沢市域となる横浜藤沢線について、途中で止まっている所を海沿いの134号線まで延長した線形で載せさせていただいております。

【中村委員長】 ありがとうございます。そうなりますと、市外あるいは藤沢市になりますが、そちらのネットワークができることにより、先ほど説明のあった通過交通がかなり減るという結果は、その辺りの影響や効果も大きいと思いますが、市内の都市計画道路も由比ガ浜関谷線も含めて全部整備できているという想定になりますか。

【事務局（大江担当課長）】 市内の都市計画道路につきましても、整備済みを想定したネットワークになっております。

【中村委員長】 ちなみに、今は整備率が何パーセントぐらいで、それが「現況で行くとこれだけ整備できます」というボリューム感はいかがですか。もうあと少しで整備できるという感じなのか、それとも8割から100%になります、という状況でしょうか。要するに妥当性として、中々、今は一般的の市はお金がないため、道路整備が順調に進む状況はあまり無く、

楽観的な見通しになっているのではないか、という確認になります。

【事務局（大江担当課長）】 概成済みも含めますと、おおむね8割ぐらいは整備をされている状況になっております。

【中村委員長】 それがあと15年ですべて完成済みになるということで、そのような想定での推計ということでございます。この後はまた、(2)、(3)で交通課題をどう考えるか、こうした議論にも進んでまいりますが、今ご説明いただいた交通量の推計ということに関連してご質問ございましたらよろしくお願ひいたします。

【谷口副委員長】 ご説明をどうもありがとうございました。一点だけ伺いたいのが5ページの前提条件のところです。推計の現況は2015年で、すでに10年くらい前になっており、これはコロナの前で、インバウンドもそこまでなかったが、最近は本当に激増しています。また、色んな社会状況が変わっているかと思いますが、もちろん、データがないので仕方がないと思いますが、将来推計はとても難しく、様々な政治的・社会的な状況に左右されます。インバウンドが激増しており、オーバーツーリズムが非常に有名な鎌倉の将来交通量が、このように大きく減ることは、とても楽観的にも聞こえます。インバウンドがこのままさらに増える可能性はどの様にお考えでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 ご質問ありがとうございます。おっしゃる通り、これは平成27年のOD表をもとに推計をしており、この交通量推計自体が万能なツールということではない、という風にも認識しております。やはり距離や、道路の整備状況、道路の運行・走行できる速度、それらの入力値により大分変化が出るものということも認識をしております。現状としては、設計的な視点の中で推計をした結果ということで本日お示しさせていただいているが、特に先ほどの由比ガ浜関谷線のところでも少し触れさせていただいたように、横浜環状南線や横浜湘南道路の効果というところが非常に大きく影響する部分だと思っております。そのため、都市計画道路の見直しという視点からは、やはりそのようなところの完成後に車の流れを実際に計測した中でしっかりと見て行かなければいけないと認識しております。交通マスタープランにつきましても、そのような所を見ながら、目標年次は20年しておりますが、20年よりも早い時期でそれらの変化があれば、しっかりと見直しをしながら進めていくべきものと考えてございます。

【谷口副委員長】 ありがとうございます。交通マスタープランの中で、「これはあくまで今の段階のものなので、もし何かの社会情勢が変わったりした部分は変えます」というように、「もう一度考え直します」という事を計画に書いておくと良いと思います。「需要予測が外れたじゃないか」と指摘を受けることもありますので、そのようにならないようにお願い

します。

【中村委員長】 ありがとうございます。その他はいかがですか。

【奈須委員】 将来推計は専門ではないのでわからないのですが、都市計画決定されている道路を全部整備できることを見込んで、このようなプランを立てて良いのでしょうか。25年先のところで、例えば、由比ガ浜関谷線は何千億円レベルの工事費が掛かるかなと思いますが、それが整備できますということをしっかりと言えるのか、その見込みがない中で都市計画決定しているから整備できるものだ、として推計していくと、全体が崩れてしまうのではないかでしょうか。その辺の在り方が現実問題としてなるのかどうか、先ほど、谷口副委員長がおっしゃいましたように、少し楽観視して見込んでしまい、それを計画に載せて本当に良いのかどうか、土地利用規制を将来に渡ってずっと敷き続けてよいものかどうか、というところが疑問に思いました。

それからもう一つですが、横浜湘南道路と横浜環状南線ができる、134号線の交通量が顕著に減ると推計しているが、この2本の道路を作ることによって134号線が減るということで作られているかと思うが、実際問題としては江ノ電さんがいらっしゃる中ですが、ゴールデンウィークなどの時に「混んでいるから歩いていこう」みたいなことをしても、実際にはアトラクションに乗るような感じで江ノ電には待ってでも乗る、134号線のドライブコースとしては海が見えるというところが欠かせない人達もいらっしゃるのかなと思います。その辺の数値が盛り込まれて、こういう数値を出しているのかどうか、その辺が疑問に思います。以上です。

【中村委員長】 ネットワークの想定が楽観しすぎの恐れはないか、といった指摘と、もう一つは、計算上はそうかもしれないが実際は観光や、そういったことで来る人も少なからずおられるという、こういった2点が大きなポイントだったと思います。以下、事務局の方でお考えはありますか。

【事務局(大江担当課長)】 ご意見ありがとうございます。都市計画道路につきましては、委員がおっしゃるように、必ずしも都市計画道路が令和22年の段階で整備がされているかどうかというのは定かでない、というところはあるかと思っております。しかしながら、推計という視点では、計画している道路は整備されるべきという視点を持ってネットワークの方は推計をしているところでございます。実際の交通の流れにつきましては、先ほど谷口副委員長からもお話がありましたように、実態を捉えながら整理・見直しをしていくべき視点というふうに考えているところでございます。それから、もう一点、134号線の通過交通等についてですが、この交通量推計につきましては、やはり観光的な視点というよりも、発着のポイントと道路のネットワークという視点の中で、車の動きというところに着目をし

て整理したものとなっておりますので、実際、遠方から来られる観光客の方がどのようなルートを使うかについては、例えば、「海が見たいから 134 号線を通りたい」等の視点は、中々この推計の中では反映できないところはあるかと思っております。ただし、外郭道路ができることにより、鎌倉を目的としていない方々につきましては鎌倉を通らずに移動して頂けるということで、通過交通については一定数減るのではないかというふうに想定するところでございます。

【中村委員長】 ありがとうございます。技術的な限界というのもあり、大きなマスで見ると、個別の地域特性に応じた分析というのが中々一致できないところがありますので、そこは冒頭に谷口副委員長がおっしゃったように、全体の中で捉えて、将来、全体を把握した時にちゃんと見直すということも意識していく、ということかと思います。その他はいかがでしょうか。

【吉田委員】 素朴な質問なのですが、6 ページに「将来交通量推計の対象道路網」とありますが、現況の道路網がどのようにになっているか、少し分からないです。表記しているものは道路の種類かと思いますので、今ある道路がどれで、将来推計で今は無いが整備される予定の道路がどれか、ということがわかりやすくなると良いのかなと思います。

【中村委員長】 先ほど概成済み含めて 8 割ぐらいとおっしゃったものの残りがどこか分からない、ということですね。それはまた、ぜひ資料としていただけるとよいかなと思いますが、今はここで示して、例えば、「計画上は 4 車線だが、現況は 2 車線の道路になっています」等、そのようなものがあればご紹介いただけますか。

【事務局（大江担当課長）】 今、鎌倉市の都市計画決定している道路の中で、全く現況にない道路というのは、由比ガ浜関谷線ぐらいであり、それ以外については、道路幅員がしっかり取れてないところも含めますと、道路形態としては整備もしくは通行できるような状況となっているところが多々ございます。例えば、7 ページとか、次のページを見ていただきますと、これは鎌倉市内の部分に限定した見え方にはなりますが、左側が現況、右が将来で、これを見ていたいとも、由比ガ浜関谷線以外は道路的にはほぼ入っている状況となっております。ただし、現況について、もう少し広い対象道路網や、将来の対象道路網と比較できるような図面が入っておりませんので、そこについては図面を追加して、分かるような形に作っていきたいと思います。

【中村委員長】 よろしいですか。

【小川委員】 5 ページの前提条件に関することで、いくつかお伺いさせていただきたいと

思います。まず一点目なのですが、先ほどの谷口副委員長の質問とも関連しますが、2015年のOD表を現況とし、2040年を将来ということで推計をしているのですが、そもそも2015年と2023年と現在で、どのくらい交通の渋滞や、交通量が増えているか、何%ぐらい増えているか、もしそのような数値やデータがあれば教えていただきたいというのが一点目です。

それから二点目が、深沢地域の開発交通量の中で一日の自動車発生集中量が約1.9万台と書かれているのですが、これはどのような考え方で算出されたかのイメージを教えてください。

三つ目は、OD表というものが出てくるのですが、このOD表は大体どのくらいの頻度で更新されるものなのか、基本的な情報として教えていただければと思います。以上、三点よろしくお願ひいたします。

**【事務局（大江担当課長）】** 交通量の平成27年と現在というところについては、こうしたしっかりと数値の中での比較はできていませんが、第1回の検討会の資料の中で、平成17年（2005年）、平成22（2010年）、平成27（2015年）、令和3年（2021年）ということで、市内の主要な交差点等の交通量については比較した資料をお示しさせていただいております。その中を見ると、平成17年当時と比べますと、令和3年には全体的に減少傾向にあります。一方で、平成27年と令和3年の比較をすると、同等のところ、もしくは若干増加をしているというところは資料の方から確認を取っています。

また、深沢地域の開発交通量につきましては、深沢地区土地区画整理事業が事業計画認可を取りまして、事業を進めているところです。そこにつきましては今現在、元々あったJRの大船工場が更地になり、そこに鎌倉市の新たな第三の拠点として新たなまちづくりを見込んでいます。その中には、もちろん住宅だけでなく、商業や業務、公的な新庁舎も含めて複合的な土地利用を予定しておりますので、今の更地の状態に新たに建物が建った時にどのくらいの交通量が発生集中するのかを算出しています。

また、中外製薬のところにつきましても、これまで研究施設だったものが、新たな研究所と、商業施設等、マンションを含めて土地利用するということで、そこから発生する交通量を見込みますと、深沢地域では約1.9万台の新たな発生集中が発生するということで見込んでいるところでございます。

それとOD表につきましては、今は平成27年のOD表ということですが、原則10年に一度の更新となりますので、おおむね今の予定としましては、令和8年ぐらいには新たなOD表が出てくるのではないかと見込んでいるところでございます。

**【中村委員長】** ありがとうございました。他にはいかがでしょうか。では、私から一点だけ、先ほどオーバーツーリズムの話になりましたが、今の自動車交通量の話というのは、基本は平日ですよね。休日については何か将来を議論できるような材料はあるのでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 第16回鎌倉市交通計画検討委員会の中で、交通渋滞の資料の検討をさせていただいております。その中で平日と休日についての資料も提示をさせていただいておりまして、交通量的には休日の方が若干少なめです。

【中村委員長】 現況ですよね。将来という意味ではないわけですか。将来予測という意味ではデータはないけども、現況の中でこれから進めていくと理解しました。

それでは、(2)の議題に移っていきたいと思います。「(2) 交通課題の整理」でございます。こちらの説明をしていただいた後に、議論を進めていきたいと思います。説明をよろしくお願いいたします。

## (2) 交通課題の整理

【事務局（大江担当課長）】 続きまして、「(2) 交通課題の整理」についてご説明をさせていただきます。11ページをご覧ください。ここでは課題を抽出するために、前回、前々回の鎌倉市交通計画検討委員会で整理をしました改定の視点から抽出した問題に対しまして、将来交通量推計や、地域公共交通計画の検討過程から見えた課題を加え、「移動」、「安全安心」、「拠点形成」、「環境」の4つのカテゴリーに分類をしました。それぞれのカテゴリーの定義につきましては記載の通りとなっております。

12ページをご覧ください。黄色いセルで着色をしております鎌倉市の概況につきましては、人口構造の変化に係る問題としまして、公共交通利用者の減少は「移動」、高齢者等の移動のしづらさ、バリアフリーへの対応につきましては「安全安心」に分類をしまして、オーバーツーリズムに係る問題として、自動車や公共交通の移動のしやすさといった問題を「移動」に分類しております。また、同様に青いセルで示す交通を取り巻く概況につきましては、路線バスやタクシーの運転手不足に係る問題、ウォーカブルの推進に係る問題、物流の変化に係る問題、カーボンニュートラルの推進に係る問題、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に係る問題、自然災害の頻発や激甚化への対応に係る問題を、それぞれのカテゴリーに分類しております。

続いて、13ページをご覧ください。このページは、鎌倉市における交通状況から出た問題となりまして、中段の赤枠で囲っているところになりますが、新たに地域公共交通計画の策定を行っております、鎌倉市地域公共交通活性化協議会における公共交通の現状と問題といたしまして、市民や公共交通利用者、交通事業者から見た問題を加え、さらに下段の赤枠となりますが、将来交通量推計の結果から見た道路整備状況に係る問題を追加し、全体としましては、交通渋滞の緩和に係る問題、生活圏の交通環境、生活道路での交通事故に係る問題、路線バスのサービス水準の低下と公共交通の状況に係る問題、交通ルールの啓発に係る問題を、それぞれのカテゴリーに分類しております。

続いて、14 ページをご覧ください。ここで示す、上位関連計画につきましては、前回までの資料では「交通マスタープラン改定」としておりましたが、誤解を招く表現となつておりましたので、区分名称を修正しております。この項につきましては、コンパクト+ネットワークに係る問題、快適な歩行者・自転車ネットワークの整備に係る問題、住宅地内の交通環境に係る問題、駐車需要の対応に係る問題をそれぞれのカテゴリー別に分類をしております。

15 ページをご覧ください。このページでは、今、ご説明をさせていただいた 12 ページから 14 ページでカテゴリーに分類した問題を集計し、それぞれの分類から課題を抽出しております。まず、移動についての課題については、公共交通の利用促進、公共交通サービスの維持向上、休日を中心とした交通渋滞、オーバーツーリズムへの対応とし、安全・安心について、地域の課題については、高齢者等の移動支援、自転車徒歩ネットワークの確保、交通事故のリスク軽減、交通の更なるバリアフリー化への対応、自然災害の頻発・激甚化への対応とし、拠点形成については、拠点整備に伴う移動ニーズの変化、多様化への対応、道路ネットワークの強化とし、環境については、CO<sub>2</sub> 排出量抑制とし、それぞれ整理をしております。なお、ここで整理した課題については、次ページ以降で基本理念や、基本理念を実現するための目標について進めてまいりますので、問題に対するカテゴリーの区分や課題としての抽出についてご意見をいただければと思っております。以上で説明を終わります。

【中村委員長】 ご説明ありがとうございました。それでは、ただいまのところに關しまして、質問などございましたらお願ひいたします。

15 ページに 4 つの区分ごとに課題が右側に整理されておりますが、「移動」という上の赤いところの公共交通関連は、主として休日の観光ということと思いますが、休日対応を課題として掲げていますので、先ほどの交通量推計の結果も踏まえ、いわゆる自動車交通としての平常時の移動についてはもちろん、いくつか混雑の緩和は起こるのですが、大きく課題として取り上げるようなことではなく、肃々と対応していく、どちらかと言うとここに挙げるようなことが大事という認識をして取り組むべきではないかと、そういう整理ということですかね。

【進藤委員】 観光協会の進藤です。肌感覚みたいなところですが、オーバーツーリズム対策は、やはり観光に携わる身としては大きな課題になっており、その対策も取られているのですが、「移動の手段として平日よりも休日の方が自動車交通量は少ない」という大前提で前回もお話されていますが、自動車の平均速度は平日より休日の方が低いですか、市民の意見とすると「休日の出かける時の交通渋滞がやっぱりオーバーツーリズムの最大の課題だ」と言うときに、「休日の方が交通量は少ない」と言い切るのが感覚的にしっくりこないと前回から思っているところです。それで、その対策をどうしていくかというところで、「休日は平日より少ないので、今のところ大丈夫」のような聞こえ方が、計画としてまとめてい

く上では、やはり課題としてしっかりと捉えていただきたい、ということがあります、その辺の考え方を教えていただければと思います。

【事務局（大江担当課長）】 ご質問ありがとうございます。交通量として単純に比べた時には、車の台数としては休日より平日の方が多いということでは申し上げてはおりますが、交通渋滞については量だけに囚われるものではないかと思っております。例えば、道路が狭い中を歩行者が歩いており、車が走り辛い環境があれば、それが原因となり渋滞になる、といったことも当然考えられるかと思いますので、こちらの課題の中で挙げている、「休日を中心とした交通渋滞、オーバーツーリズムへの対応」ということにつきましては、例えば、交通需要管理施策などで「平日より休日の方が少ないから何もしなくていいのだろう」ということでは決してなくて、実際に休日につきましても渋滞が発生しているものですので、それに対応するようなことも交通マスタープランの中ではしっかりと挙げて整理をしていきたいと思っている所でございます。

【中村委員長】 よろしくお願ひいたします。他にはいかがでしょうか。

【阿由葉委員】 江ノ島電鉄の阿由葉です。私は鉄道の方を担当させていただいております。先ほど、オーバーツーリズムのお話も出ている中で、私は鎌倉に 50 数年住んでいますが、やはり休日の方が車は圧倒的に多いイメージがあり、市民の方々、私も含めて、植えついでいるのではないかと思います。人々混んでいるところにインバウンドの方がプラスされるようなイメージで入ってきていらっしゃる。インバウンドの方はどうちらかというと、車での流入というよりは市内に鉄道等で入られた後、徒歩で移動しており、その見た目の多さというところで際立っているのかなという風に思っております。

先ほど、計画道路等の話もありまして、134 号線の渋滞が緩和されるということで、その辺も部分的に改良がされていたり、鎌倉高校前の踏切のところが修正されたり、そういった効果もある中で、やはり藤沢までは片側 2 車線の 4 車線道路できているところを腰越あたりで片側 1 車線の 2 車線になって、物理的な制約で渋滞が発生してしまっていることも否めないかなと思っています。

少し戻るのですが、先ほどの鎌倉市の地図の中で、弊社の電車が走っているところ、これは 134 号の渋滞がなくなつても混雑が続いてしまうのかなと考えていたのですが、やはりインバウンドの方々よりも、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施策といいますか、共存していく施策も計画に盛り込んでいくことが重要かと思います。ただし、インバウンド嫌いと、観光客の排除みたいな風潮にもなってしまう恐れがあるかなと考えますので、少し計画の趣旨とはずれてしまうところかもしれません、「観光地・鎌倉」というところで共存も考えていく必要があるのかなと感じました。

【中村委員長】 ありがとうございました。課題に、例えば、休日の最後に「オーバーツーリズムへの対応」とさらっと書いてはありますが、しっかりと取り組んでいくことを期待されているということかなと思います。

【事務局（大江担当課長）】 ご意見ありがとうございます。今回の鎌倉市交通計画検討委員会で議論していただいているのは、交通マスタープランということですので、基本的には車や歩行者、自転車というものが対象になってくるかと思っております。その中の歩行者というところについては、観光客という視点も当然あるかと思っておりますので、観光客に対する視点もしっかりと持ちながら、交通マスタープランの取りまとめについては行っていきたいと思っている所でございます。

【中村委員長】 ありがとうございます。その他はいかがでしょうか。ちなみに、今少し話題に出た 134 号関連なのですが、西側の方は片側 2 車線の両側 4 車線で、腰越辺りから東にくると片側 1 車線の両側 2 車線道路になっているという現況ということですね。この管理者は国の直轄になるのか、神奈川県になるのでしょうか。また、東側の両側 2 車線道路のところは、今は都市計画道路で整備できている道路という理解ですかね。

【塚本委員】 参考までに、もしお持ちであれば、第 1 回資料の 27 ページに、鎌倉市内の都市計画道路の整備状況の図面がございます。134 号線につきましては元々 2 車線の計画でございまして、こちらについては既成済み。いわゆる大体整備が終わっているという路線の位置付けになっております。

【中村委員長】 ありがとうございました。少し話が変わってしまうのですが、例えばですが、防災とか、海沿いの道路ということもあるので、防災面という意味での課題であるとか、そういう意味で言うと代替路線についてなど、そのような議論はありますか。

【塚本委員】 県の方としても、緊急輸送道路という位置付けを取っておりますので、基本的な幹線道路については 134 号線などはありますが、津波の影響で 134 号線が絶たれてしまった場合のリダンダンシーとして、少し通りづらく、代替路線がないような状況は望ましくなく、地域全体のリダンダンシーとしては、国の方で整理を進めている横浜環状南線や横浜湘南道路は重要な道路一つです。

【中村委員長】 これが都市計画道路の整備状況の地図ですか。

【塚本委員】 赤が概成をしている道路ということで、海側の道路はほぼ整備が終わっているという状況です。その他、県で管理をしておりますのは、鎌倉市内から藤沢に抜ける藤沢

鎌倉線で、こちらの幅員の不足は少しありますがほぼ概成済みです。また、八幡宮から北鎌倉を通って大船に抜ける道路についても赤で印をつけていただいておりますので、こちらも整備済みです。参考までに、先ほどご質問があったかと思うのですが、計画に係るということでオレンジ色になっているところが恐らく、「計画があるのだけど道路が未整備の状況」のところという位置付けと捉えております。

【中村委員長】 ありがとうございます。その他、この課題の整理に関してご意見がありますか。課題というか、三番目の将来像、交通像との関連で見ないといけないかもしれません、少し個人的に思う話が一点ございます。先ほど、外国人観光客の方の話もあり、電車でお越しいただいて、市中では歩いていることが多いという話もありました。あるいは一方で、道が狭くて車と歩行者、自転車が錯綜しているという話もありました。例えば、15ページの四つの視点の整理で言うと、「拠点形成」というものの拠点というのは何かわかりませんが、例えば、観光地周辺と思って眺めた時に、左側に推計結果が整理されていて、「道路が狭く、歩車が分離されていない道路が多く、良好な歩行空間が確保されていない」といったことがあります、これらの答えが、抽象的であり、何をやるのか、先ほどの質問で「車道はできています」ということからすると、課題としては歩道あるいは自転車走行空間みたいなものが足りなくて概成になっているところをしっかり整備する、ということだと思います。書くとすれば、そういう意味でいくと「ネットワークの強化」みたいな、強化といっても何が強化かわかりませんが、もう少し、左側の問題意識に沿ったかたちで右側を書くようなかたちにした方が、市民としてどういう課題認識をしたのかがわかりやすいのではと思います。ここだけ見ても何をやるかわからないという気がしたので、少しご検討いただければと思います。

【事務局（大江担当課長）】 ありがとうございます。道路ネットワークの強化については、少し言葉の見直しをさせていただきたいと思います。

【中村委員長】 では、それでよければ、（3）の交通像の議論をさせていただいて、それでまた戻ってきて検討する形で見ていただければと思いますので、「（3）将来めざす交通像」について、資料の説明をお願いいたします。

### （3） 将来めざす交通像

【事務局（大江担当課長）】 続きまして、「（3）将来めざす交通像」について説明をさせていただきます。16ページをご覧ください。ここでは、これまで整理をしてきた交通課題を踏まえまして、将来目指す交通像の実現に向けた基本理念と目標、および将来交通体系とネットワークのイメージについてご説明をさせていただきます。

17 ページをご覧ください。将来目指す交通像を描くための基本的な考え方を整理しております。左側の交通課題については先ほど説明した通り、鎌倉の概況、交通を取り巻く概況、鎌倉市における交通状況、上位関連計画から見えた問題をカテゴリーで分類し、課題として整理したものとなっております。赤枠が「移動」、緑枠が「安全・安心」、黄色枠が「拠点形成」、青枠は「環境」に区分したものとなっております。この課題を踏まえまして、交通マスターplanで実現すべき基本理念を、「快適に暮らしやすく、賑わいのある鎌倉を支え合う交通環境の実現」と置かせていただいております。この基本理念を実現する目標といたしまして、「移動」については「円滑な移動を支える」、「安全・安心」については、「安全・安心な暮らしを支える」、「拠点形成」については、「拠点の賑わいを支える」、「環境」については「環境の負荷を減らす」と整理をしておりまして、取り組むべき目標としております。

18 ページをご覧ください。前のページは課題から見た目標設定となりますが、課題を解決することだけが交通マスターplanの目指す方向性ではないことから、改めて鎌倉市交通マスターplanの上位関連計画となります、「かながわ交通計画」、「鎌倉都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「鎌倉都市マスターplan」、「鎌倉市立地適正化計画」、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」、および現行の鎌倉市交通マスターplanで示されている、目標や方向性との整合性の確認をしております。その結果、上位関連計画の目標方針とおおむね整合が図られていることが確認できましたが、道路等の老朽化対策、維持管理や長寿命化といった視点や、既存施設の有効活用といった視点の不足が見ております。

19 ページをご覧ください。鎌倉市の交通の課題から見た目標に、上位関連計画の目標方針から見えた視点を赤字の通り加えまして、改めて案として整理したものとなります。なお、令和7年度からの施策等の検討につきましては、本日お示ししております基本理念や、基本理念に基づく目標、目標を実現するための方針を踏まえて進めていきたいと考えておりますが、現時点では、鎌倉としての地域性が薄いというところもございますので、今後の交通施策や地域別構想とともに整合が図れるように、このページにつきましては随時更新をしていきたいと考えているところでございます。

続きまして、20 ページをご覧ください。目標達成に向けた将来交通体系とネットワークのイメージ図となります。令和7年度の交通施策の検討や、地域別構想の検討に向けまして、これまで議論いただいたおりました内容を踏まえ、今後の議論の叩き台として作図したものとなっております。この図面の視点としましては、鎌倉市が目指す三つの拠点として、「鎌倉拠点」、「大船拠点」、「深沢拠点」と、地域活性化拠点として、「腰越駅周辺」、「玉縄城跡周辺」となる2地区を図示すると共に、拠点間を結ぶ動線や駅から住宅地を結ぶ動線、鎌倉地域についてはオーバーツーリズムによる渋滞対策として、交通需要マネジメント施策の導入エリア、合わせてパークアンドライド駐車場を図示しております。また、広域安全交通体系といたしまして、横浜湘南道路や横浜環境南線を利用した高速バスや、海上交通による輸送についても想定される交通手段として図示をしております。令和7年度の検討において、この図面をブラッシュアップしていければと考えておりますのでよろしくお願ひいた

します。以上で説明を終わります。

【中村委員長】 ありがとうございました。これで今日の資料を全部説明いたしましたので、戻りながらも含めて、色々ご意見をいただければと思います。

【谷口副委員長】 ご説明ありがとうございました。非常にきれいにまとまっており、納得できる内容かと思いました。先ほど委員長がおっしゃっていた、15 ページの道路ネットワークの強化だけでなく、例えば、これをまとめると「歩行空間の質の向上」とかを並記するとか、そういうことも考えられるのかと思い見ていました。15 ページがそうであれば、17 ページ左側も、「道路ネットワークの強化」だけではなく、もう少し「歩行空間」や「質の向上」的なことが入るのではないかと思います。また、18 ページの下にある、確かに上位計画の補足がこの二つだというのはとても分かりやすくまとまっていますが、「既存施設の有効活用」は、「安全・安心な暮らしを支える」と「CO<sub>2</sub> 排出量の抑制」の両方に係りそうな気がしております。このようなものをどのように書けばよいか代案がないですが、この後の 19 ページのところに、真ん中の赤字のところですが、「ライフサイクルコストの削減を目指す」ということは、四番の「環境の負荷を減らす」に関わりますので、並記するか等、工夫いただきたいと思いました。

【事務局(大江担当課長)】 ご意見ありがとうございます。先ほどの交通課題については、15 ページと連動したかたちになってくるので、15 ページを変えれば、17 ページについても修正していくことになるかと思っております。また、課題に関わる目標の設定については、基本的には色んな理由や原因については重複し、多々、目標に重なる部分があるかと思っております。そのような部分については基本的には影響の大きい方を優先しながらお示ししているところなのですが、ライフサイクルコストの削減というところにつきましては、どちらかというと「安全・安心」よりも「環境負荷」というところの影響が多いかと思いますので、そのような部分については適宜見直しをしながら、再整理をさせていただければと思います。

【小堤委員】 バス協会の小堤です。乗務員不足ということでバスの減便等で皆さんにご迷惑をお掛けしているところであります。運賃改定を行いまして、乗務員の待遇改善を進めておりますが、中々、一朝一夕にはならない状況であります。そのような限られたバス運転手さんの中で、効率を良くすることによって、少しでも皆さんにご迷惑を掛けないような取り組みが大切だと思っておりまして、その中で、17 ページの「円滑な移動を支える」の 2 つ目で、「バス等の公共交通や物流などを支える道路環境の改善を目指す」ということで記載していただき、ありがとうございます。先ほどから「鎌倉市は道が狭くて渋滞が多い」ということありますが、一般的にバスの専用レーンや優先レーンを設けていただくとスムー

ズにバスが走ることができますし、また、PTPS（公共車両優先システム）を導入していただことよっても効率的なバスの走行ができるということで、繰り返しになりますが、そういった点で道路環境の改善をぜひご検討いただければと思います。

【中村委員長】 ありがとうございます。ただいまの小堀委員の意見の関連で何かコメントはありますか。

【事務局（大江担当課長）】 バスの専用レーン等になると、やはり2車線以上の道路が必要である等、ハード的な部分があるかと思います。一方で、PTPSであれば、もしかしたら試験的な話として対応できるかもしれませんので、そういうことも含めて考えていただきたいと思います。

【平松委員】 質問ではなくて意見になるのですが、19ページの交通課題と目標というところで伺っており、緑のところに「自転車・歩行ネットワークの確保」という課題があり、右側の目標を見ると少しげっくりしていると思いました。また、そこがそのまま左になるのは少し疑問があったことと、目標の方で、「拠点の都市機能を高めるために交通ネットワークの強化を図る」というところが「歩行空間の確保を目指す」というところとリンクしているかなと思いました。

それと、一方でこれらに関する感覚なのですが、私は行政評価委員というものを数年間やっており、交通を評価させていただいていますが、いつも課題があり、こういう目標が挙げられるますが、中々進んでいないということはずっと実感しています。その理由というのは「狭い」というところが分かっているので、特にいつまでこの課題が載せられていて進んでいないというところに、やはり市民としてモヤモヤしており、何とかならないかと思っています。やはり一番は公共交通機関が充実してくると、そのような部分が進むのかなと感じていますが、人手が足りないということも伺っておりますので、全体的な課題として進んで行けばいいなと思いました。

【中村委員長】 ありがとうございます。二つ課題がありました。事務局からコメントはありますか。

【事務局（大江担当課長）】 交通の課題が中々解決しないというご意見だったかと思います。市としても、道路混雑ということにつきましては、パークアンドライドであるとか、鎌倉フリー環境手形、主に観光客の方々が鎌倉市内中心部に入る場合は公共交通を使って入る、もしくは自宅から公共交通を使って鎌倉観光していただく、そういう施設については平成13年度以降、継続的に実施しております。そういう施設についても、今回の交通マスタートップランの中でも、交通需要マネジメント施策の一部として捉えながら書き込みをし

ていきたいと考えております。

それと、「自転車・歩行者ネットワーク」であるとか、そういうところが左の課題と右の目標のつながりが今一つ見えないのではないか、という意見については、内容についてもう少し整理しながら、目標としている、例えば「安全・安心な暮らしを支える」の下にいくつか並べてありますので、そうしたところでしっかりとご説明できるようなコメントを足しながら修正していきたいと思います。

**【中村委員長】** ありがとうございます。具体的な施策は4回目、5回目、次回、次々回の鎌倉市交通計画検討委員会でご議論いただければと思いますが、一方で今あったように、「ずっと課題の解決が進まない」というのも現実問題であると思いますので、ソフトを含めた議論が必要なのかなとの感想を持ちました。その他はどうですか。

**【奈須委員】** 私の感覚的なところなのですが、全体的にこの17~19の目標のところが市民目線、市民の視点に感じてしまいました。私の立場的に、経済活動の向上みたいな視点を、どのようななかたちで入れていただけるのか分かりませんが、少し工夫いただけると大変ありがたいです。

**【中村委員長】** 具体的に言うと、物流関係もありますし、道路交通の円滑化というのもあると思います。

**【事務局（大江担当課長）】** ご意見ありがとうございます。経済、物流、商工業に関わる内容になるかなと思います。見方的には市民的な考え方になっていますが、「円滑な移動を支える」というところにつきましては、商工業者の方々の経済活動の向上にも寄与する部分だと思っております。中々見えていない部分につきましては、もう少し経済活動というところ、商工業という視点が少し見えるような言葉も入れながらとりまとめをしていきたいと思います。

**【中村委員長】** よろしくお願ひいたします。他にはいかがでしょうか。少し質問になるのですが、18ページに色々な上位計画が謳われているところの、交通関係のものが抜粋されて載っておりますが、例えば、鎌倉市都市計画マスタープラン関係で言うと、上方に「ゆとりとうるおいのある市民生活（1）歩行と公共交通を中心とした交通ネットワークの形成、交通利便性の確保」とか「アメニティの向上への貢献」ということがあつたりしますし、前回の鎌倉市交通マスタープランで行くと、例えば③に「住宅地での居住環境の保全」と謳っておりますが、こうした内容は19ページの整理の中に含まれていると言えば含まれているとは思うのですが、今回この交通像というかたちで基本理念と課題と目標ということで整理していただいたのですが、こう言ってしまうと失礼ですが、平板というか、どこに持つ

ていっても通じそうな中身になっているところがあると思います。少し、交通マスタープランをこれから議論してまとめていくにあたって、従来型の継続型でやっていくものもちろんありますが、新たな取り組みや、「少し変えた取り組みにチャレンジしてみたいんだ」みたいな、そのような議論が事務局の中で出てきていれば、少しご紹介いただければと思います。

**【事務局（大江担当課長）】** ありがとうございます。先ほどのご説明の中でも、基本理念と目標につきまして、現時点では鎌倉としての地域性が薄い見え方になっているため、実際、どういったものがそこを埋めるものなのかというのは、まだしっかりと見えているわけではありませんが、「鎌倉らしさ」というところを交通マスタープランの中にも入れていきたいと思っております。そのきっかけとなるのは、地域別の構想であったり、交通施策であったり、「どんなものをやるんだ」という中に、「じゃあ、なんでそれをやるのだ」という裏返しの部分はございますが、そういうところで少し、「鎌倉らしさ」というところを見るかたちで整理をしていきたいという風に考えているところでございます。

**【中村委員長】** 「鎌倉らしさ」というところの掘り起こしの中の議論の中で、改めて地域別というのを加味していく、少し深めていきたいということですね。ということは、やはり4回目、5回目でということになるのかなと思います。ということで、今日色々いただいた意見を踏まえて、具体的な施策なり、具体的な地域別の対応なりが出てくることになりますので、「こんなことを考えている」ということがあれば、言っていただけるとありがたいと思います。

**【谷口副委員長】** 先ほど、委員長がおっしゃっていたことと同じことを感じております。20ページの先ほどの図を見てもあまりワクワクしないというか、委員長は「平板」とおっしゃっていましたが、ぜひ「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ただきたいと思います。先ほど、「市民と観光客の共存」という話がありましたが、キーワードとしてとても鎌倉らしい良いキーワードだと思いますので、そのようなイメージ図というのも中々難しいかもしれません、ぜひ概要を市民の方が読んだ時に「ああ、こういう風にしたいな」と思えるような、そこを共有できるような計画にしていただけるといいなと思います。

**【中村委員長】** ぜひ、よろしくお願ひいたします。

**【小川委員】** 先ほどから「オーバーツーリズム」や「混雑」という言葉が出ているのですが、それは我々がモノレールという事業なので、いつも混んでいるわけではなく、時間帯であったり曜日であったり、混雑するタイミングというのはある程度集中しています。これを

交通事業者としてはいかに平準化・分散化するかということが一つの課題になるという中で、混雑しているからどうこうという話と、時間を区切って少し混雑を緩和する等、そのような視点も盛り込んでいけるとより良い、先進的な鎌倉らしいものになるんじやないかと感じています。

【中村委員長】 ありがとうございます。そういったことは事業者さんだけでできる話ではなくて、色んな立場の方々が取り組む、いわゆるTDMの意識みたいな話もありますので、色々な方々の取り組みの中での話だと思いますので、非常に大事なご意見かと思います。他にいかがでしょうか。WEBでご参加いただいている委員からも何かありましたら、お声をあげていただければと思います。よろしいでしょうか。

今ごろこのような話をして申し訳ないのですが、先ほど、13ページで「地域公共交通活性化協議会の議論が加わりました」というものが出てきておりましたが、道路ネットワークの強化みたいな課題の整理があり、ここまで議論が流れてきていますが、こちらの地域公共交通活性化協議会さんとはどういう形でこれから議論が進んでいくのでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 現在、鎌倉市交通計画検討委員会で交通マスタープランのご議論をいただいております。一方で、地域公共交通活性化協議会の方では、地域公共交通計画の策定に向けて議論しております。この地域公共交通計画につきましては、コンパクト・プラス・ネットワーク、立地適正化計画のネットワークの部分に当たるものになっておりまして、そこについても基本方針であったり目標であったり、目標値も捉えながら実現に向けた施策、施策については実施主体だったり機関であったり、そういう諸々込みの形での計画作りになってきます。イメージ的には、この交通マスタープランにつきましては少し広い目線での計画、地域公共交通については、「鎌倉市内の中で何ができるのか」という、かなり地域性を含めた計画になります。ただし、両方とも交通に係る施策を示すものとなっておりまして、当然、双方が連携した視点を持って、齟齬のないように進めていかなければいけないと考えております。地域公共交通の方もほぼ同じスケジュール感で進んでおりまして、令和6年度につきましては目標の設定といったところまで整理しております、来年度以降は具体的な施策等、同じようなパブリックコメントをしながら、令和7年度内の策定を目指して検討しているところであります。

【中村委員長】 わかりました。先ほど、小堤委員からも運行体制の方で苦しいところがある、という意見がありました。しかし、市として公共交通サービスの確保ということは、地域公共交通の方でご議論が進んでいるので、並行してそれをうまく整合を図って取り入れたいということがありながら、来年に向かって進めて行く感じですか。承知いたしました。大体意見が出尽くしたようであれば、今日のところはこのくらいにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

【委員一同】 異議なし。

【中村委員長】 それでは、異議ないようでございますので、第18回鎌倉市交通計画検討委員会として審議事項は全て終了ということでございます。いくつか、いただいたご意見をこれから議論に反映していくこともありますし、今日の資料で少し直すということもあると思いますが、その辺りは事務局と私の方で整合性を図りながら修正させていただければと思います。その他、何か事務連絡はありますか。

### 3 その他

【事務局（小川課長補佐）】 ご検討ありがとうございました。事務局から三点、連絡させていただきます。まず、次回の鎌倉市交通計画検討委員会の開催日程ですが、おおむね令和7年7月頃の開催を見込んでおります。詳細な日程については、事務局から改めて日程の調整をさせていただきます。なお、令和7年度については、今年度同様、全3回の開催を予定しておりますので、委員の皆様におかれましては、来年度も引き続きご協力賜りますよう、よろしくお願ひいたします。

次に、本委員会の委員の変更についてです。多くの組織におかれましては、4月に人事異動の時期を迎えるますが、4月に入りましたら、事務局から皆様に異動の有無について確認のご連絡をさせていただきますので、その際にはご協力を願ひいたします。

次に、本日の会議資料につきましては、誤字などございましたので、修正した後、市のホームページに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いただいた後、公開をしてまいります。以上です。

### 4 閉会

【中村委員長】 以上をもちまして、第18回鎌倉市交通計画検討委員会を終了とさせていただきます。長時間に渡りありがとうございました。

以 上

# 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)

1. 交通ネットワークの配置方針の検討
2. 交通施策の検討

# 計画の進め方

| 計画策定フロー |   | 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(改定のポイント(視点))                   | 第1回 令和6年11月13日  |
|         | 2.市民アンケート調査                                   | 第2回 令和7年1月29日<br>・市民アンケート調査、将来交通量推計の見通し、交通課題について              |
|         | 3.現行交通マスターplanにおける課題の対応状況                     |   |
|         | 4.将来交通量推計                                     |   |
|         | 5.交通課題の整理①                                    |   |
|         | 6.交通課題の整理②                                    | 第3回 令和7年3月25日<br>・将来交通量推計の結果<br>・交通課題の整理<br>・将来めざす交通像         |
|         | 7.将来めざす交通像<br>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 |   |
| 令和7年度   | 8.交通施策の検討                                     | 第4回 令和7年9月9日<br>・交通施策について                                     |
|         | 9.市民説明会                                       | 市民説明会 10月7日   |
|         | 10.地域別構想の検討                                   | 第5回 令和7年11月(予定)<br>・地域別構想について<br>・実現化方策の検討<br>・(改定)交通マス素案について |
|         | 11.実現化方策の検討                                   |   |
|         | 12.(改定)交通マス素案の作成                              |   |
|         | 13.パブリックコメント                                  | パブリックコメントは12月(予定)   |
|         | 14.(改定)交通マスの策定                                | 第6回 令和8年2~3月(予定)<br>・(改定)交通マスについて                             |

## 前回の交通計画検討委員会(第18回)での主なご意見

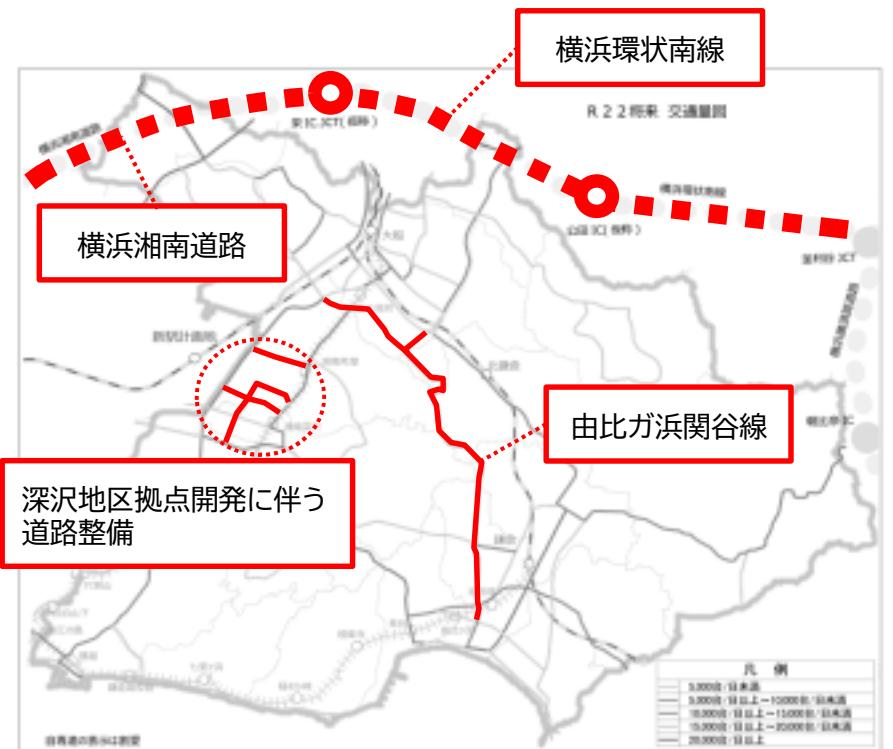
| カテゴリー                | 主なご意見  | 回答・対応   |
|----------------------|--|---|
| 将来交通量<br>推計の推計<br>結果 | 将来交通量推計結果については、「これはあくまで今の段階のものなので、もし何かの社会情勢が変わったりした部分は変えます」ということを交通マスタープランの中でも書いておくと良いと思う。   | ご意見を踏まえ、交通マスタープランへの記載について検討いたします。                                 |
|                      | 6ページに「将来交通量推計の対象道路網」とありますが、現況の道路網がどのようにになっているか、少し分からず。今ある道路がどれで、将来推計で今はないが整備される予定の道路がどれかということがわかると良いと思う。   | 本委員会にて、将来交通量推計で追加した道路を記載した資料を整理しました。                              |
| 交通課題の<br>整理          | 「移動の手段として平日よりも休日の方が自動車交通量は少ない」という話をされているが、市民の意見としては「休日の出かける時の交通渋滞がやっぱりオーバーツーリズムの最大の課題だ」と言うときに、「休日は平日より少ないから、今のところ大丈夫」のような聞こえ方がしっくりこない。計画としてまとめていく上では、オーバーツーリズムを課題としてしっかり捉えていただきたい。 | ご意見を踏まえ、交通マスタープランのとりまとめを行ってまいります。                                 |
|                      | インバウンドの方はどうちらかというと、車での流入というよりは市内に鉄道等で入られた後、徒歩で移動しており、その見た目の多さで際立っているのかなと思う。インバウンドの方が云々というよりも、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施策というか、共存していく施策も計画に盛り込んでいくことが重要ではないか。                        | ご意見を踏まえ、交通マスタープランのとりまとめを行ってまいります。                                 |
|                      | 15ページの現状・問題意識等に対する課題について、課題が抽象的になりすぎてしまっているように感じた。左側の問題意識に沿ったかたちで右側の課題を整理する形にした方が、わかりやすいのではないか。  | 今回の交通施策の検討において課題も見直しています。これらも踏まえ再整理した上で、交通マスタープランのとりまとめを行ってまいります。 |
| 将来目指す<br>交通像         | 18ページ下の「既存施設の有効活用」は、「安全・安心な暮らしを支える」と「CO2排出量の抑制」の両方にかかりそうな気がする。また、19ページの「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」にも関わるので、並記する等、工夫いただきたい。   | ご意見の視点を踏まえ、交通マスタープランのとりまとめを行ってまいります。                              |
|                      | 「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ただきたい。   | ご意見の視点を踏まえ、交通マスタープランのとりまとめを行ってまいります。                              |
|                      | 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のではないか。   | ご意見の視点を踏まえ、交通マスタープランのとりまとめを行ってまいります。                              |

前回委員会でのご意見を踏まえ、将来交通量推計で追加した道路がわかるように、現況・将来の道路網を比較した

## 現況と将来の道路網



現況の道路網(H27)



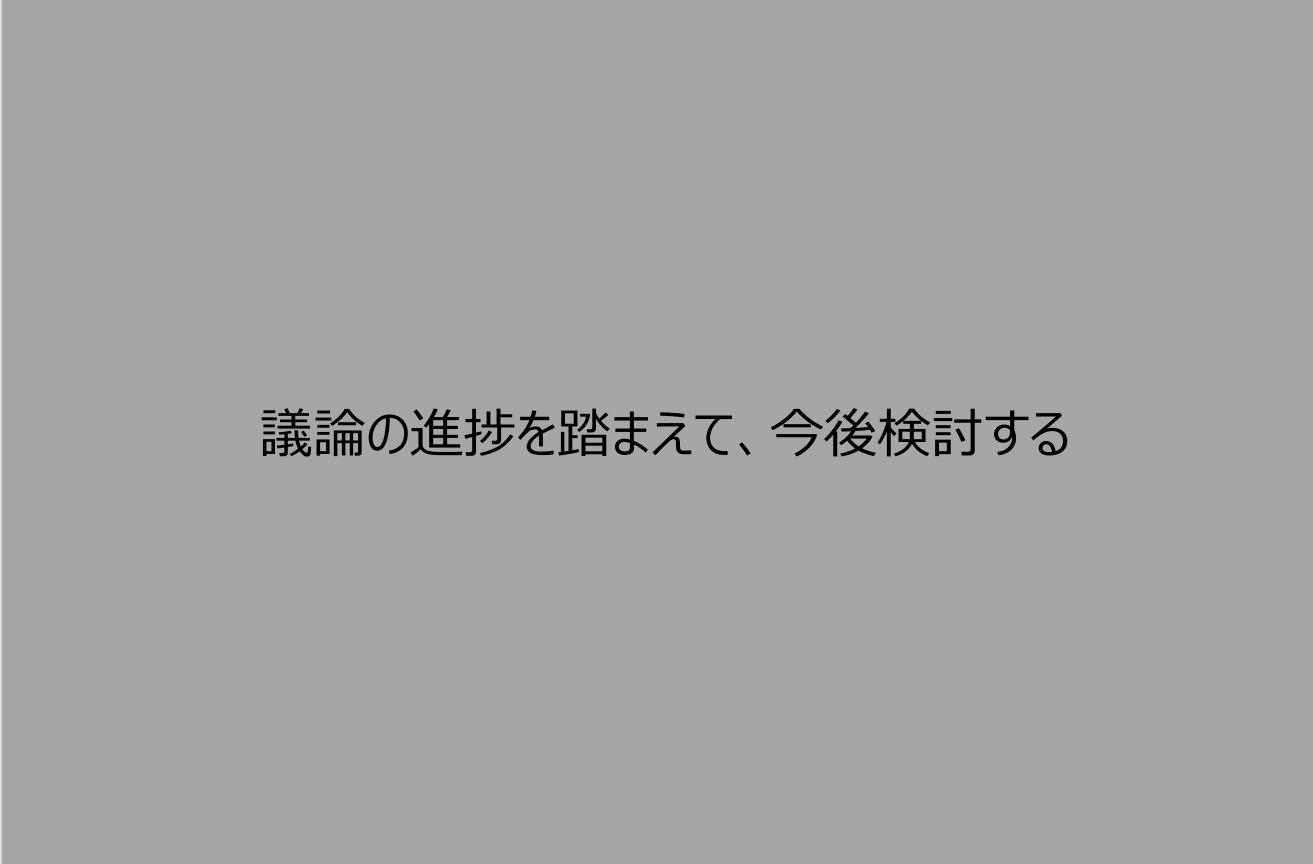
将来の道路網(R22)

赤線部：将来交通量推計で追加した道路

# 交通ネットワークの配置方針の検討

交通ネットワークの配置方針は、議論の進捗を踏まえて、今後検討する

### 交通ネットワークの配置イメージ



議論の進捗を踏まえて、今後検討する

# 交通施策の検討

# 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 施策について検討を行った

## 施策の検討の流れ

### 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

### 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

- 開発に合わせた交通網の整備推進

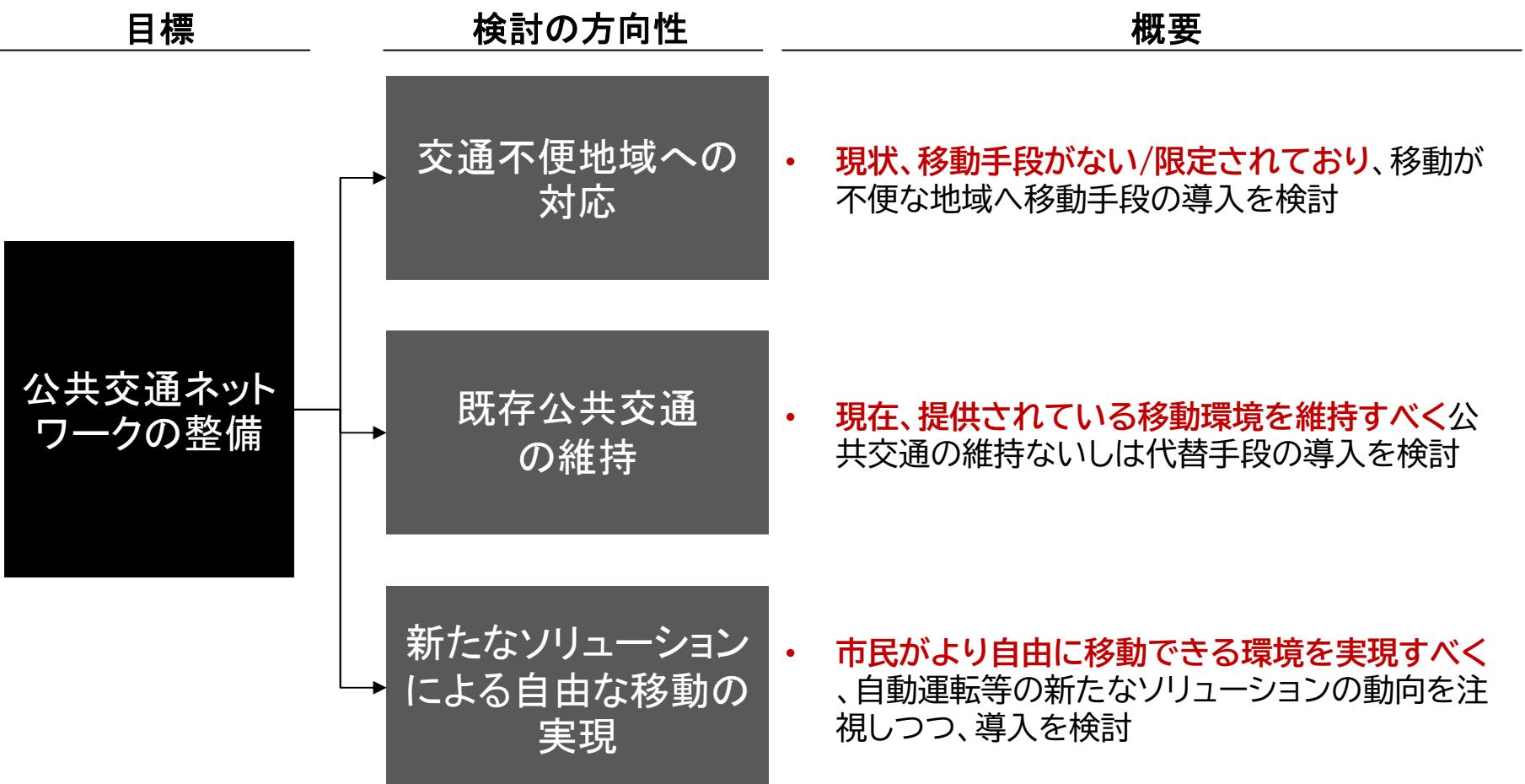
- カーボンニュートラルの推進

\*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

# 交通施策の検討

【円滑な移動】公共交通ネットワークの整備

公共交通ネットワークの整備は、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の自由を拡大するという考え方で実施する



# 交通施策の検討

【円滑な移動】公共交通ネットワークの整備  
– 交通不便地域への対応

# 円滑な移動（公共交通ネットワークの整備－交通不便地域への対応）に関する論点を以下の通り整理した

論点：市民の円滑な移動を確保するために何をすべきか

(交通不便地域への対応)

論点

交通が不便な地域  
の基準

- ・ 市内で交通不便を訴えるニーズや声はあるのか
- ・ 交通が不便な地域はどのような基準や考え方で整理すべきか

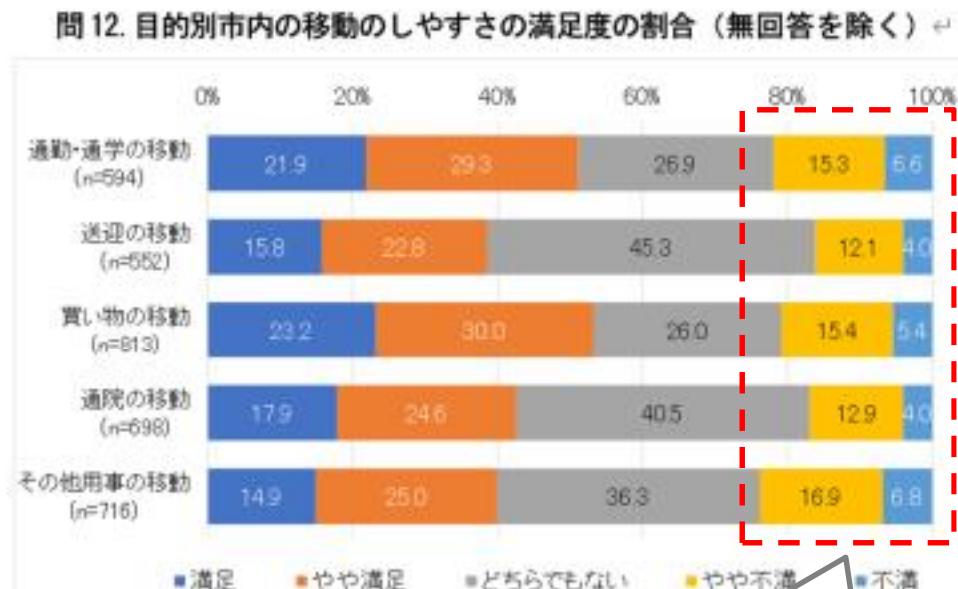
交通不便地域解決  
のための導入施策

- ・ 導入すべき施策はどのようなものがあるか
- ・ 費やす財源はどのくらいと想定すべきか

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

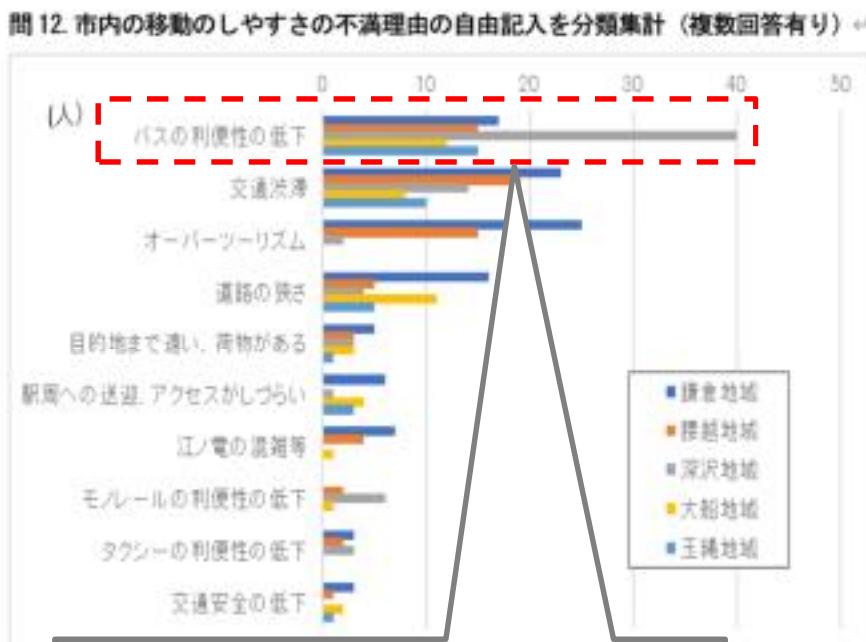
## 市民からの交通不便を訴えるニーズ

### ■市内の移動しやすさの満足度



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



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)

鎌倉市内の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いく必要がある

## 公共交通に必要なサービス水準

第5回鎌倉市地域公共交通活性化協議会資料より引用

都市構造の評価に関するハンドブック  
(国土交通省都市局都市計画課,2014)における定義

基幹的公共交通路線

一日30本以上の運行頻度(鉄道、バス路線)

公共交通沿線地域外

鉄道駅から800m圏外

バス停から300m圏外

国の基準を踏まえつつ  
より市民の利便性に  
配慮した基準に設定

鎌倉市の交通が不便な地域は  
「市街化区域内の

鉄道駅から750m圏外、  
一日30本以上の運行頻度の  
バス停から300m圏外」

と定義

鎌倉市のアンケート調査結果やJR以外の路線も含まれることを考慮し、  
鉄道駅からの徒歩圏は750m圏外に設定

### 【参考】アンケート調査結果に基づく鉄道駅・バス停までの徒歩圏域

アンケート結果より鉄道駅、バス停までの無理なく歩ける平均距離は下記の通り

65歳未満:鉄道駅まで1,000m程度、バス停までは300m程度

65歳以上:鉄道駅まで800m程度、バス停までは300m程度

|          |       | 平均移動距離[m] | JR    | 江ノ電   | モノレール | バス |
|----------|-------|-----------|-------|-------|-------|----|
| 市内<br>全域 | 65歳未満 | 1,046.9   | 575.0 | 666.0 | 305.7 |    |
|          | 65歳以上 | 782.9     | 619.8 | 583.3 | 276.7 |    |

※駅、バス停までの所要時間の回答に65歳未満は歩行速度4.3km/h、65歳以上は3.5km/hをかけて算出  
(建築設計資料集成より)

# 鎌倉市内の交通不便地域は、地理的条件や公共交通のサービス水準・満足度等を踏まえて特定する

## 対応が必要な地域の抽出イメージ

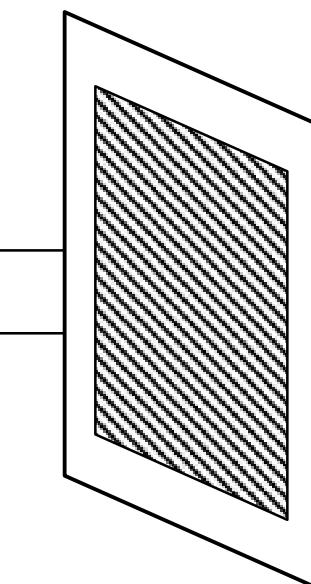
第4回鎌倉市地域公共交通活性化協議会資料より引用

検討すべき地域  
(初期的)

フィルタリング

関谷  
植木  
岩瀬  
今泉台  
扇ガ谷  
佐助  
西御門  
二階堂・浄明寺  
雪ノ下  
大町  
材木座  
手広  
笛田  
鎌倉山  
腰越・津  
梶原

- ✓ 駅・バス停までの距離
- ✓ 高低差
- ✓ 公共交通のサービス水準
- ✓ 公共交通への満足度
- ✓ 地域の意見・要望意向  
(抽出条件については議論の進捗を踏まえて追加・変更)



交通不便地域  
の特定

さらに、国全体としても財政難の影響もあり、政策の優先順位を慎重に検討する方針が示されている

## 限られた予算の選択と集中

第4回鎌倉市地域公共交通活性化協議会資料より引用

### 予算策定方針に関する財務省の見解

令和7年度予算は、「経済財政運営と改革の基本方針2024」に基づき、経済・財政一体改革を推進する。ただし、重要な政策の選択肢をせばめることがあってはならない。歳出全般にわたり、**施策の優先順位を洗い出し、無駄を徹底的に排除しつつ、予算の中身を大胆に重点化**する。

(中略)

予算編成過程においては、各省大臣の要求・要望について、**施策の安定性・継続性にも留意しつつ、施策、制度の抜本的見直しや各経費間の優先順位の厳しい選択を行うことにより真に必要なニーズにこたえるための精査**を行う。

出典：令和7年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について（財務省）

公共交通だけでなく、福祉、医療や教育等、自治体が対応すべき事項は多くあり、予算も限られていることから、鎌倉市においても網羅的ではなく、対応が必要な地域に効率的に予算を投入することが必要

既存の財源では限界があるため、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を検討する（1/2）

### 企業の協賛金による公共交通維持の事例(三重県松阪市「鈴の音バス」)

#### 施策概要

- 地元企業や市民の協賛を得て、市街地を循環するコミュニティバスを運行

#### 施策イメージ

- ルートは松阪駅、市役所、商店街、病院、ショッピングセンターを巡回
- バス停等に協賛企業名を掲出するなど、インセンティブを付与
- 運賃便数:1日13便(令和7年4月現在)
- 運賃:1乗車につき100円(小学生以上)



出典:国土交通省HP 地域公共交通の活性化・再生への事例集(平成20年3月)

既存の財源では限界があるため、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を検討する（2/2）

## 交通事業者と連携した体験型ふるさと納税の事例（山梨県甲府市、JR東日本）

### 施策概要

- ・鉄道ファンをメインターゲットとして、甲府駅駅長の1日を体験することができる返礼品
- ・駅長室など普段は入れない場所を案内することで、貴重な体験を提供する

### 施策イメージ

- ・1日駅長・電留線体験
- ・寄付額30万円
- ・同行者オプション3万円
- ・16歳以上
- ・限定グッズ贈呈

(出典)東日本旅客鉄道株式会社

#### ■スケジュール

| 午前：甲府駅 駅体験プログラム |               |
|-----------------|---------------|
| 10:30           | 受付・駅長制服（白）更衣  |
| 10:45           | 駅長任命式（記念撮影）   |
| 10:55           | 構内巡回          |
| 11:15           | 特急列車出発式       |
| 11:40           | みどりの窓口きっぷ発券体験 |
| 12:00           | 改札にて構内放送体験    |
| 12:10           | 駅長制服（濃紺）更衣    |
| 12:20           | 懇食            |



| 午後：甲府電留線 体験プログラム<br>（211系列車 車内体験）                                       |                    |
|---|--------------------|
| 13:30   | 再集合                |
| 13:50   | 入区別車乗車（211系438M）   |
| 14:10   | 211系車内体験プログラム（選択制） |
| ドア開閉、車内放送、乗務員訓練体験（車内警報ブザー、ドアコック、車内ブザー）、行先表示設定（横サボ・前サボ）、車内補充券発行機操作、運転台説明 |                    |

| （E353系列車 見学プログラム） |                            |
|-------------------|----------------------------|
| 15:20             | 前面「ホロフタ」開閉見学<br>運転台説明・質疑応答 |
| 16:00             | 出区別車乗車（E353系3140M）         |
| 16:10             | 修了証授与式                     |
| 16:25             | 制服更衣・解散                    |

交通不便地域に対する施策としては、以下のようなものが考えられる

### 交通不便地域に対する施策

| 施策                | イメージ  | 概要   |
|-------------------|---|--|
| オンデマンド型<br>乗合タクシー |    | 利用者の自宅と指定された目的地の間を、ドアツードアで運行する予約制の乗合タクシー。市内の交通不便地域やバス等の利便性低下が見込まれるエリアでの導入が期待される            |
| 公共ライドシェア          |    | 市町村やNPO 法人等が、自家用車等を用いて提供する運送サービス。地域や時間帯に応じた柔軟な導入が可能。市内の交通不便地域やバス等の利便性低下が見込まれるエリアでの導入が期待される |
| 日本版ライドシェア         |    | 法人タクシー事業者が運営主体となり、認可を受けたエリア・時間帯で運行。導入は認可された範囲内に限定される                                       |
| コミュニティバス          |   | 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行うバス車両を活用した乗合サービス  |
| 地域貢献バス            |  | 病院の送迎バスやスクールバス等の空席を活用し、誰もが利用できる移動手段を確保する取り組み   |
| グリーンスローモビリティ      |  | 時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス  |

(参考) 杉並区で運行されているような利用時間帯や乗降場所に柔軟に対応できるオンデマンド乗合タクシーが考えられる

## 交通不便地域に対応するオンデマンド乗合タクシーの事例(東京都杉並区「ちかくも」)

### 施策概要

- 区内の停留所24ヶ所で乗り降りできる乗合タクシー

### 施策イメージ

- 通常のタクシーとは異なり、好きな場所で乗降できるサービスではない
- 利用には、アプリ・コールセンターから利用日時・乗降する停留所を事前予約する必要がある
- 運行日時:毎日、午前9時から午後5時まで
- 運賃:300円/1乗車

(出典)ちかくもHP(東京都杉並区)



(参考)別府市で運行されているような市町村やNPO 法人等が運営し、一般ドライバーを活用できる公共ライドシェアが考えられる

## 交通不便地域に対応する公共ライドシェアの事例

(大分県別府市「湯けむりライドシェアGLOBAL」)

### 施策概要

- タクシーとほぼ同じ利用が可能な公共ライドシェア

### 施策イメージ

- 運行時間:24時間365日
- 利用者:だれでも利用可能
- 運賃:タクシー運賃と同額
- 迎車料:1,000円 ※タクシーの迎車料は300円
- 配車アプリ:Uber、GO
- 運行地域:別府市全域(別府市発地・着地)
- 実施主体:大分県別府市(自治体)
- 運送者:一般社団法人別府市産業連携・協働プラットフォームB-biz LINK
- ドライバー:応募者110人(令和7年5月現在)



(出典)別府市公共ライドシェア「湯けむりライドシェアGLOBAL」3週間の実績  
(令和7年5月21日、一般社団法人全国自治体ライドシェア連絡協議会(全自連)・別府市)

# 交通施策の検討

【円滑な移動】公共交通ネットワークの整備  
– 既存公共交通の維持

# 円滑な移動（公共交通ネットワークの整備－既存公共交通の維持）に関する論点を以下の通り整理した

論点：市民の円滑な移動を確保するために何をすべきか

## 論点

### 既存公共交通の維持

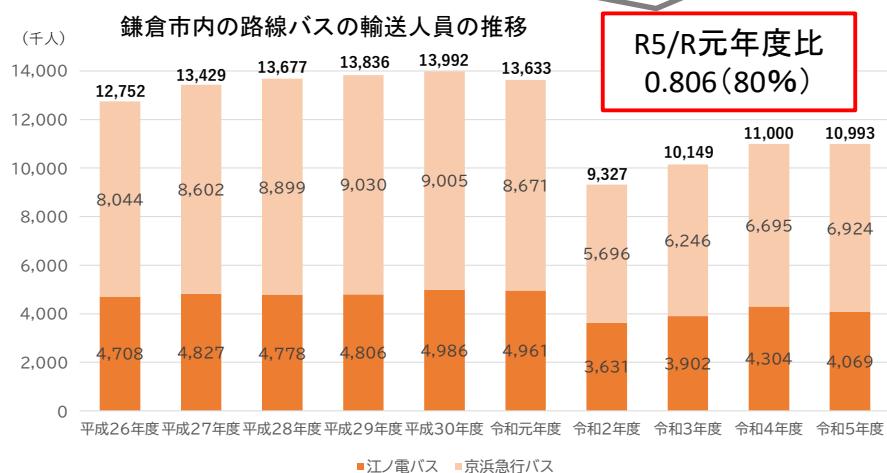
- ・バスの減便・廃線が実施・想定されているが、それはなぜか、主な原因は何か
- ・今後、複数のバス路線が減便・廃線されることが想定されているなかで、どの路線を維持しなければならないのか、もしくはどのような代替手段を導入するのか
- ・国交省の基準で不便地域にならないものの、現状、市民が公共交通に対して感じている不足は何か
- ・自動運転バスや自動運転タクシー等の新技術の導入はどのように考えるべきか
- ・税金を投入する以外に効果的に支援する方法はどのようなもののが考えられるか

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

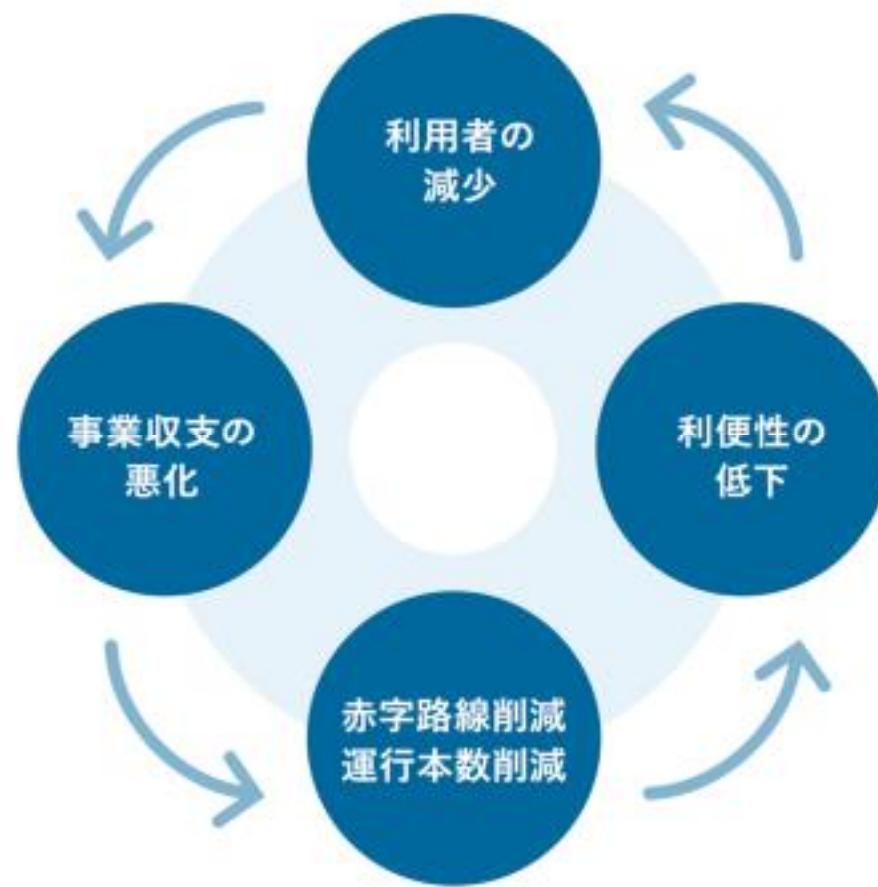


出典：日本バス協会「国土幹線道路部会ヒアリング資料」(令和5年10月)

鎌倉市においても、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

その結果、バスの利便性が低下し、さらにバス利用者が減少する  
負のスパイラルが生じている

### 路線バスの負のスパイラルのイメージ



バス路線の維持のための交通施策の例としては、以下のようなものが考えられる

### バス路線維持のための交通施策

| 区分             | 施策        | 概要  |
|----------------|-----------|---|
| サービス面へのアプローチ   | 目的施設の誘導   | 今後もサービス水準の低下が見込まれるもの維持すべきバス路線の沿線に、来訪者や市民にバスで来訪してもらえる目的施設を誘導する<br>一短期的：既存施設を活用した映えスポット、飲食店エリアの設置<br>一中長期的：バスでの訪問が期待できる施設の設置等 |
|                | 運行情報提供    | 利用に必要な情報提供（時刻表、バス走行位置等）をわかりやすい形で様々な場所・媒体で情報提供を行う  |
|                | 日中の一部経路変更 | 住宅地エリア等で不足しているバス便数を増加させるため、時間的制約が比較的少ない日中のバス利用に対し、走行経路を一部迂回する形に変更する   |
| コスト面・料金へのアプローチ | 車両の小型化    | 車両の小型化により、運行コスト削減、効率的運行を図る  |
|                | 運賃の値上げ    | 維持すべきバス路線における収入を確保し、バスの減便や廃線の抑制を図る  |
|                | 運行費用の補助   | 維持すべきバス路線の赤字の一部を補助し、バスの減便や廃線を抑制を図る  |

維持すべきバス路線の沿線には、来訪者や市民にバスで来訪してもらえる目的施設を誘導することが有効と考えられる

## バスで来訪してもらえる目的施設の誘導

### 取り組みの方向性

- ・ 維持すべきバス路線のバス需要を増加させるために、沿線で来訪者や市民にバスで来訪してもらうための取り組みを検討
- ・ 対象地区：今後もサービス水準の低下が見込まれるもの維持すべきバス路線の沿線地区



### ソフト面の取り組み

- ・ 既存施設を活用した映えスポットや飲食店エリアの設置
- ・ 既存施設を活用した集客コンテンツ誘致やイベントの実施
- ・ デジタルスタンプラリーなどによる周遊行動の促進 など



### 取り組み事例

### ハード面の取り組み

- ・ 一部のコアな客層が遠方からでも来訪したくなる施設の誘致
  - 食・飲に特化した施設
  - 趣味・嗜好に強く訴える施設
  - 限定的・体験型の施設 など
- ・ 市民が通いたくなる特色ある施設の誘致
  - 特色ある図書館・子ども図書館
  - 地元食材を活かしたレストランや直売所
  - 子育て支援拠点(屋内遊び場、親子カフェ) など



また、維持すべきバス路線において、バスの利便性向上策（情報提供、日中路線の一部変更等）を行うことも有効と考えられる

## バスの利便性向上策

### ■一部経路変更のイメージ



住宅地エリア等で不足しているバス便数を増加させるため、日中の走行経路を一部迂回する形に変更

### ■バス情報提供のイメージ

#### 【取組例】

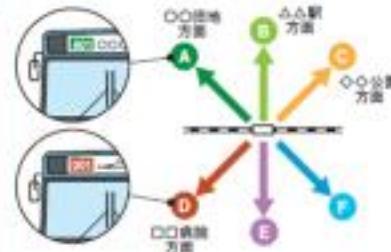
| 取組                                       | 具体例  |
|--|--|
| バスの行き先をわかりやすくする<br>(大分市、京丹後市、東近江市、久留米市他) | ・県、市、バス協会及び交通事業者が連携し、バス車両前面の行先表示を再編。方面別に区分された記号と番号の組み合わせでの表示を実施し、どのバスに乗ればいいのかをわかりやすくし、利用の抵抗感を軽減する。   |
| バスマップを作る<br>(松江市、大分市、和歌山市、新潟市、岡山県他)      | ・市内のバス路線をわかりやすく1枚にまとめた「どこでもバスマップ」を地元の市民団体が作成、3事業者が運営するすべての路線を網羅し、1日の本数や運賃などもビジュアルに示すことで、利用の抵抗感を軽減する。 |

#### POINT

各交通事業者がバス停などに掲示している路線図は、位置関係がわからないなどの理由により、利用者にとってはわかりにくいものになっている可能性があり、そのような場合には路線図のデザインの変更等も必要。



方面別に記号やカラーで分類。  
バスの行先表示にも記載して統一的に情報提供



出典：国土交通省「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」

バス路線の代替やバス便数の不足、終バスの繰り上げ等に対応する交通施策の例として、以下のようなものが考えられる

### バス路線の代替やバス便数の不足、終バスの繰り上げ等に対応する交通施策

| 区分                   | 施策               | 概要   |
|----------------------|------------------|--|
| バス路線の代替や終バスの繰り上げ等に対応 | オンデマンド乗合タクシー     | 利用者の自宅と指定された目的地の間を、ドアツードアで運行する予約制の乗合タクシー。市内のバス等の利便性低下が見込まれる居住地エリアでの導入が期待される            |
|                      | 公共ライドシェア         | 市町村やNPO 法人等が、自家用車等を用いて提供する運送サービス。地域や時間帯に応じた柔軟な導入が可能。市内のバス等の利便性低下が見込まれる居住地エリアでの導入が期待される |
|                      | 日本版ライドシェア        | 法人タクシー事業者が運営主体となり、認可を受けたエリア・時間帯で運行。導入は認可された範囲内に限定される                                   |
|                      | 地域貢献バス           | 病院の送迎バスやスクールバス等の空席を活用し、誰もが利用できる移動手段を確保する取り組み   |
|                      | 住宅地でのシェアサイクル利用支援 | 終バス後の自転車需要が多い住宅地エリアで、シェアサイクルポートの設置等、自転車利用環境を整備する                                       |
| バス便数の不足に対応           | 運行情報提供           | 利用に必要な情報提供(時刻表、バス走行位置等)をわかりやすい形で様々な場所・媒体で情報提供を行う                                       |
|                      | 日中の一部経路変更        | 住宅地エリア等で不足しているバス便数を増加させるため、時間的制約が比較的少ない日中のバス利用に対し、走行経路を一部迂回する形に変更する                    |

(参考)国交省の基準では交通不便地域にならないものの、現状、市民が公共交通に対して感じている不足への対応として、杉並区で運行されているようなオンデマンド乗合タクシーの導入が考えられる

## 公共交通に感じる不足に対するオンデマンド乗合タクシーの事例

(【再掲】東京都杉並区「ちかくも」)

### 施策概要

- 区内の停留所24ヶ所で乗り降りできる乗合タクシー

### 施策イメージ

- 通常のタクシーとは異なり、好きな場所で乗降できるサービスではない
- 利用には、アプリ・コールセンターから利用日時・乗降する停留所を事前予約する必要がある
- 運行日時:毎日、午前9時から午後5時まで
- 運賃:300円/1乗車

(出典)ちかくもHP(東京都杉並区)



(参考) また、南砺市で運行されているような市町村やNPO 法人等が運営し、一般ドライバーを活用できる公共ライドシェアの導入などが考えられる

## 公共交通に感じる不足に対応する公共ライドシェアの事例(富山県南砺市 「なんモビ」)

### 施策概要

- 市内の好きな場所から、ドアツードア方式で乗降できる公共ライドシェアサービス

### 施策イメージ

- 利用にはアプリからの事前予約が必要（通常のタクシー予約と同じような内容）
- タクシーの予約サービスも兼ねており、  
公共ライドシェアが運行されるのは、対  
応可能なタクシーがない場合に限ら  
れる。
- 運行日：毎週木・金・土曜日の午後5時  
～午前0時
- 運賃：タクシー運賃と同じ

出典：なんモビHP(富山県南砺市)



既存の財源では限界があるため、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を検討する（1/2）

### 企業の協賛金による公共交通維持の事例(三重県松阪市「鈴の音バス」)

#### 施策概要

- 地元企業や市民の協賛を得て、市街地を循環するコミュニティバスを運行

#### 施策イメージ

- ルートは松阪駅、市役所、商店街、病院、ショッピングセンターを巡回
- バス停等に協賛企業名を掲出するなど、インセンティブを付与
- 運賃便数:1日13便(令和7年4月現在)
- 運賃:1乗車につき100円(小学生以上)



出典:国土交通省HP 地域公共交通の活性化・再生への事例集(平成20年3月)

既存の財源では限界があるため、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を検討する（2/2）

## 交通事業者と連携した体験型ふるさと納税の事例（山梨県甲府市、JR東日本）

### 施策概要

- ・鉄道ファンをメインターゲットとして、鎌倉駅駅長の1日を体験することができる返礼品
- ・駅長室など普段は入れない場所を案内することで、希少価値の高い「レア」な体験を提供する

### 施策イメージ

#### 【山梨県甲府市：1日駅長等体験】

- ・1日駅長・電留線体験
- ・寄付額30万円
- ・同行者オプション3万円
- ・16歳以上
- ・限定グッズ贈呈

(出典)東日本旅客鉄道株式会社

#### ■スケジュール

- 午前：甲府駅 駅体験プログラム
- |       |               |
|-------|---------------|
| 10:30 | 受付・駅長制服（白）更衣  |
| 10:45 | 駅長任命式（記念撮影）   |
| 10:55 | 構内巡回          |
| 11:15 | 特急列車出発式       |
| 11:40 | みどりの窓口きっぷ発券体験 |
| 12:00 | 改札にて構内放送体験    |
| 12:10 | 駅長制服（濃紺）更衣    |
| 12:20 | 昼食            |



- 午後：甲府電留線 体験プログラム  
（211系車 車内体験）
- |       |                    |
|-------|--------------------|
| 13:30 | 再集合                |
| 13:50 | 入区列車乗車（211系438M）   |
| 14:10 | 211系車内体験プログラム（選択制） |
- ドア開閉、車内放送、乗務員訓練体験（車内警報ブザー、ドアロック、車内ブザー）、行先表示設定（横サボ・面サボ）、車内補充券発行機操作、運転台説明

- （E353系車 見学プログラム）
- |       |                            |
|-------|----------------------------|
| 15:20 | 前面「ホロフタ」開閉見学<br>運転台説明・質疑応答 |
| 16:00 | 出区列車乗車（E353系3140M）         |
| 16:10 | 修了証授与式                     |
| 16:25 | 制服更衣・解散                    |

# 交通施策の検討

【円滑な移動】公共交通ネットワークの整備  
－新たなソリューションによる  
自由な移動の実現

海外一部地域では、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が大きく広がる可能性を秘めている

## 自動運転タクシーによる移動の自由拡大

### 米国(アリゾナ・サンフランシスコ)の事例

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



### 中国(武漢)の事例

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



自動運転タクシーは、価格が下がり国内でも普及が進めば  
市民の移動の自由が大きく拡大する可能性を秘めている

一方で、国内では法制度の規制もあり自動運転の導入は現状限定的であり、技術の進化や政府の動きを注視し今後の導入を検討する

## 自動運転移動サービスの導入

### 自動運転導入に向けた政府目標

自動運転移動サービスは、多方面で開発・支援が推進されているが、法制度面の関係もあり、完全自動運転(レベル5)の実現の目途はたっていない

#### 自動運転サービス（移動／物流）に関する政府目標

- 「デジタル圏域都市圏構想総合戦略」（2023年12月26日閣議決定）等の政府目標の実現に向け、関係者が牽携・協力し、車両技術の開発やインフラ支援を推進。



出典：自動運転の社会実装に向けた情報通信インフラに関する  
総務省の取組について（総務省、令和7年7月1日）

### 国内における自動運転バス・タクシーの事例

（羽田空港：自律走行バス「NAVYA ARMA（ナビヤ アルマ）」）



出典：HANEDA INNOVATION CITY 公式サイト

（横浜市みなとみらい地区：「Easy Ride」）



出典：日産自動車HP

# 交通施策の検討

【円滑な移動】交通渋滞の解消

# 円滑な移動（交通渋滞の解消）に関する論点を以下の通り整理した

論点:市民の円滑な移動を確保するために何をすべきか

## 論点

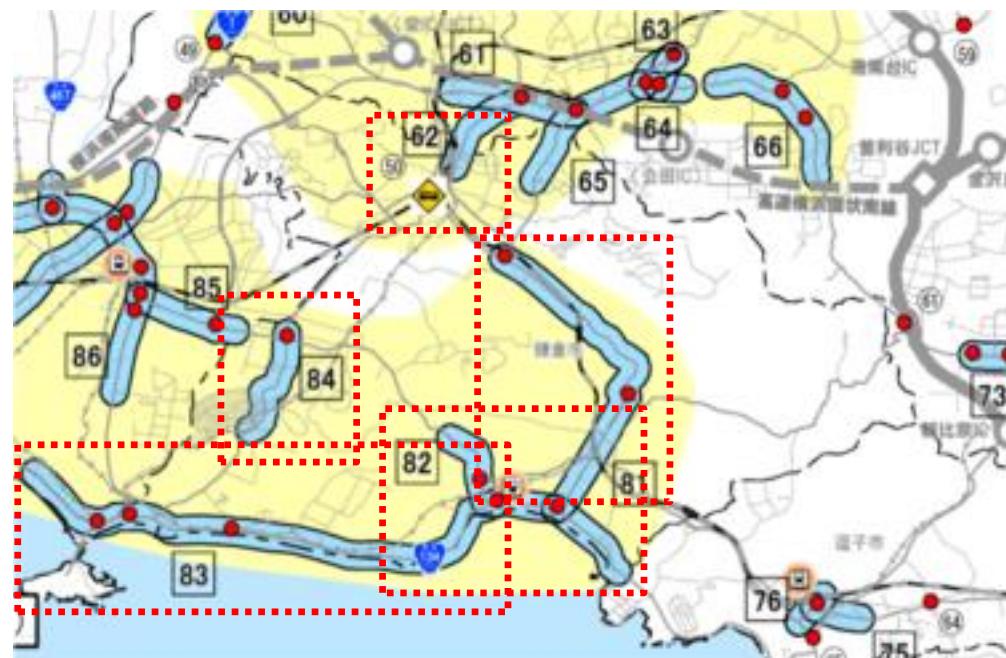
### 交通渋滞の解消

- 鎌倉市で、交通渋滞を解決しなければならないのはどのエリアか
  - 解決すべきエリアを抽出するための基準は何か
  - 上記で抽出したエリア毎に、渋滞が発生している原因はそれぞれ何か
- それぞれのエリア毎に渋滞に対してどのような対応策を行うべきか
  - 通過交通を減らすためにどのような取り組みが有効か
  - 目的交通の分散のためにどのような取り組みが有効か
  - その他渋滞の原因がある場合はどのように対応すべきか

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<br>笠間～鎌倉女子大前 | 鎌倉女子大前                                     |
|    | 81 | 県道横浜鎌倉線<br>八幡宮前～滑川           | 八幡宮前<br>小袋谷<br>滑川                          |
|    | 82 | 県道藤沢鎌倉線<br>(仮称)長谷2丁目～長谷観音前   | (仮称)長谷2丁目<br>長谷観音前                         |
|    | 83 | 一般国道134号<br>(仮称)長谷2丁目～江ノ島入口  | (仮称)長谷2丁目<br>滑川<br>鎌倉高校駅前<br>腰越海岸<br>江ノ島入口 |
|    | 84 | 県道腰越大船線<br>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)(令和6年2月時点)

市内の交通渋滞が発生している主な原因としては、通過交通の進入、目的交通の地域・時間帯の集中、個別箇所での要因等が考えられる

## 市内の交通渋滞が発生している主な原因

### 通過交通の進入

- ・ 鎌倉市を目的地としない通過交通が進入し、交通量が大幅に増加することにより、渋滞が発生
- ・ 市内では、一般国道134号、県道横浜鎌倉線、県道藤沢鎌倉線などの幹線道路で通過交通が多く進入していると推察され、ほとんどの主要渋滞箇所が該当

### 目的交通の 地域・時間帯の集中

- ・ 市内来訪者の目的地は鎌倉駅周辺エリア、時間帯は日中に集中し、鎌倉駅周辺に流入する道路で渋滞が発生
- ・ 市内の主要渋滞箇所では、八幡宮前、小袋谷、滑川、(仮称)長谷2丁目、長谷観音前などの交差点が該当

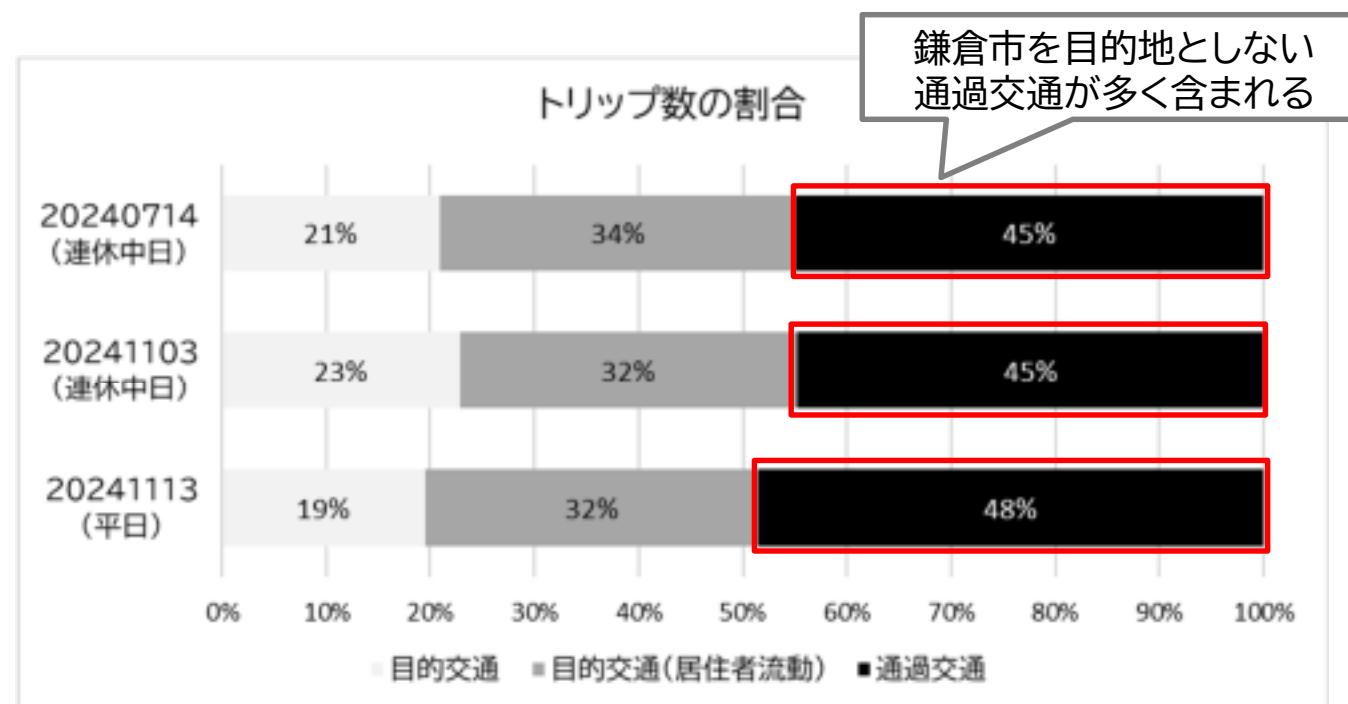
### その他 (個別箇所での要因)

- ・ 上記以外の個別箇所での要因(右折レーン無、信号現示、歩行者の影響等)により渋滞が発生
- ・ 市内の主要渋滞箇所では、手広、小袋谷、腰越海岸などの交差点が該当

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)

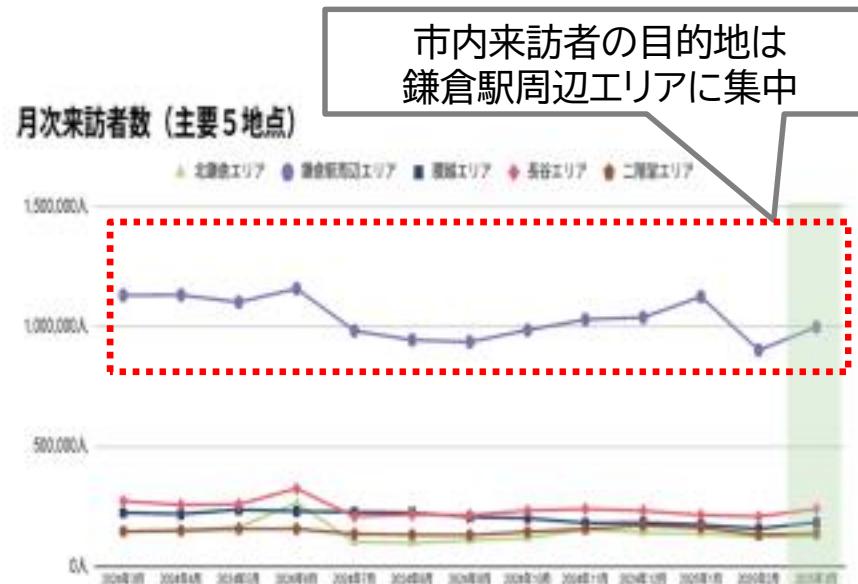


※ETC2.0プローブデータ(関東地方整備局集計)

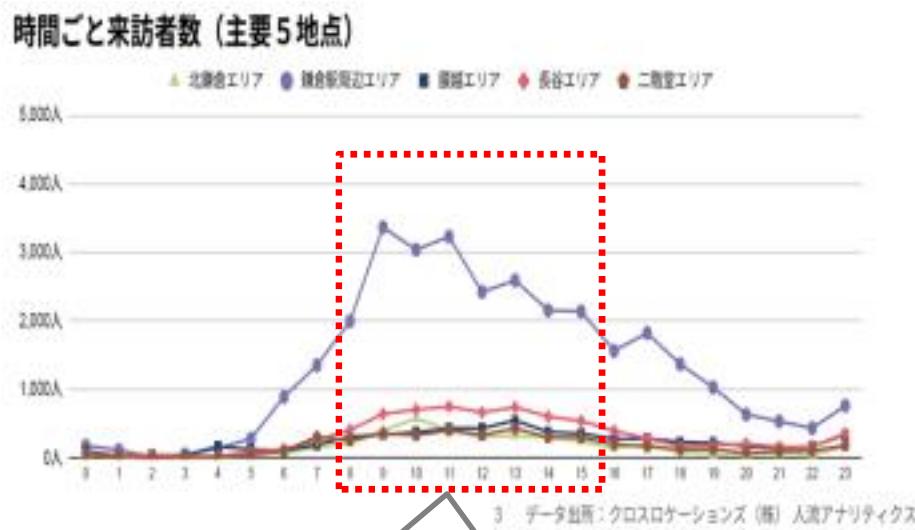
目的交通についても、地域・時間帯の集中がみられており、交通渋滞の原因のひとつと考えられる

### 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



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

鎌倉市では、通過交通が進入していることを踏まえ、通過交通の削減のための施策としては、以下のようなものが考えられる

## 通過交通の削減のための交通施策

| 区分   | 施策                  | 概要  |
|------|---------------------|---|
| ソフト面 | カーナビを活用した交通誘導       | 鎌倉駅周辺等に集中する自動車交通に対して、ナビアプリにおいて渋滞箇所に関する情報に加え、渋滞箇所の迂回ルートを案内                         |
|      | Google mapにおけるルート変更 | 鎌倉駅周辺等に集中する自動車交通に対して、Google mapによる経路探索時に渋滞箇所の迂回ルートを案内                             |
|      | 公共交通優先の通行規制         | 鎌倉駅東口や大船駅西口で実施しているように、駅前への一般車両の進入を制限することで、駅前での交通円滑化を図る                            |
|      | パーク＆ライド、環境フリー手形     | 鎌倉駅周辺等に集中する自動車交通需要を抑制する取り組みや公共交通の利用を促進する取り組みを、継続して実施                              |
|      | ロードプライシング           | 鎌倉駅周辺等に集中する自動車交通に対して、来訪車両等への課金により公共交通への転換を促し、自動車利用の抑制を図る                          |
|      | その他のモビリティマネジメント施策   | 鎌倉、大船等の拠点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進(情報提供、料金割引、インセンティブ、Maas等)     |
| ハード面 | 誘導看板の設置             | 鎌倉駅周辺に集中する交通等に対して、渋滞起点や迂回ルートの分岐前などにおいて、渋滞情報や迂回ルートを看板等で表示し、迂回を誘導する                 |
|      | 高速道路、都市計画道路等の整備     | 高速道路(横浜環状南線・横浜湘南道路)や都市計画道路(由比ガ浜関谷線)等の整備により、鎌倉、大船、深沢等の拠点中心部へ流入する通過交通の排除や分散流入の促進を図る |

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

### ナビやマップによるルート誘導

■八幡宮前交差点を通過する交通の迂回ルートの提示イメージ



ハード面では、高速道路や都市計画道路等の整備が実現した場合、通過交通の削減に寄与する取り組みとして有効と考えられる

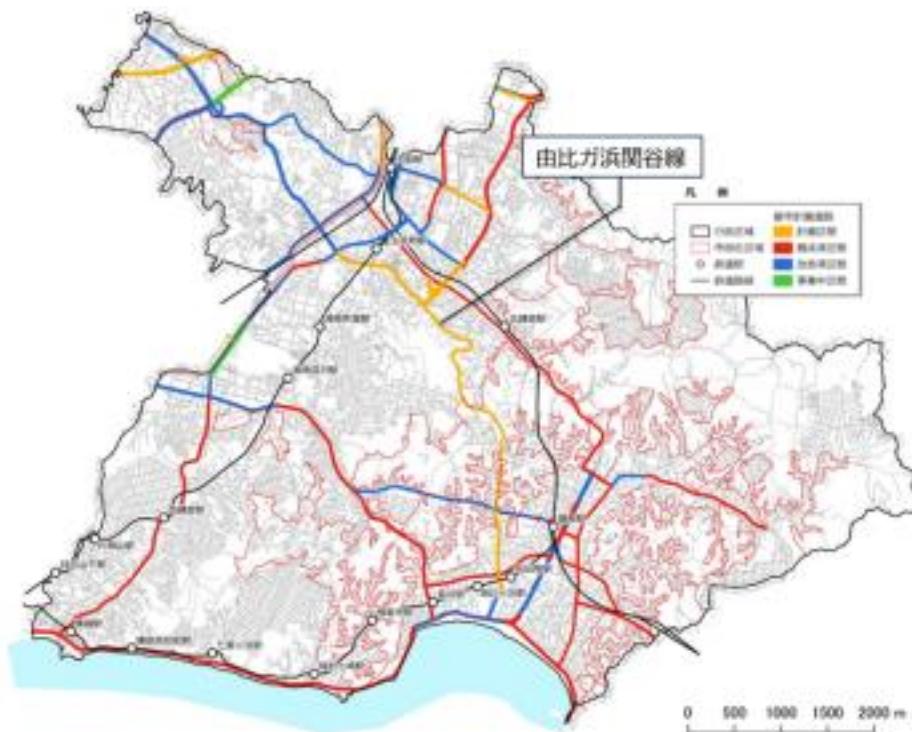
## 高速道路や都市計画道路等の整備

### ■高速道路(横浜環状南線・横浜湘南道路)



出典:事業中の高速道路(横浜環状南線・横浜湘南道路)  
横浜市ホームページ(最終更新2024年11月22日)

### ■都市計画道路(由比ガ浜関谷線)



出典:鎌倉市立地適正化計画図を一部修正

パーク＆ライドや環境フリー手形等の交通需要管理施策については、利用状況を注視しながら継続する方向で検討する

## パーク＆ライド、環境フリー手形

### ■鎌倉地域への車両流入を抑制するパーク＆ライド

| P&R         | 七里ガ浜<br>パーク＆レールライド                         | 由比ガ浜<br>パーク＆ライド                            | 江の島<br>パーク＆レールライド          |
|-------------|--|--|----------------------------|
| 実施日         | 7・8月を除く毎日                                  | 1月1日～3日、<br>7・8月を除く毎日                      | 7・8月を除く毎日                  |
| 料 金         | 1,850円／台                                   | 1,700円／台                                   | 2,020円／台                   |
| 駐車場<br>利用時間 | 6時間分                                       | 6時間分                                       | 6時間分                       |
| 内 訳         | 1日フリー切符：2名分<br>・江ノ電（鎌倉～藤沢）<br>・西鎌バス（指定ルート） | 1日フリー切符：1名分<br>・江ノ電（鎌倉～長谷）<br>・西鎌バス（指定ルート） | 1日フリー切符：2名分<br>・江ノ電（鎌倉～藤沢） |
| 特 殊         | 協賛事業・店舗等でのサービス                             |  |                            |

| P&R         | 大船パーク＆ライド  |   |
|-------------|--|---|
|             | 大船・江の島パーク＆ライド  | 大船・鎌倉パーク＆ライド  |
| 実施日         | 毎日   | 毎日<br>(公共交通機関が休憩日のときは利用不可)  |
| 料 金         | (駐車料金)<br>平日：200円引き<br>(例：最大料金：900円～700円)<br>休日：300円引き<br>(例：最大料金：1,100円～800円) | (駐車料金)<br>平日・休日ともに200円引き<br>(例：平日最大料金：900円～700円)<br>休日：300円引き<br>(例：休日最大料金：1,100円～800円) |
| 駐車場<br>利用時間 | 10:00～22:00までの内で無制限  | 10:00～22:00の内で無制限   |
| 内 訳         | 料金に含まれる切符なし。<br>ご利用人数分の複数モードカード1枚購入が必要。<br>・複数モードカードの1枚購入料金は別途必要。              | 料金に含まれる切符なし。<br>・2つの支え高架への乗換が必要（1箇所のみでもOK）<br>・鎌倉方面への交通工具を別途乗車。                         |
| 特 殊         | JR東京モノレールの1日フリーきっぷの協賛店での<br>トピック   | 市内5つの文化施設での料金割引（各施設50円<br>引き）   |

出典：鎌倉市HP

### ■鎌倉フリー環境手形



出典：鎌倉市HP

また、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モビリティマネジメント施策（混雑情報提供、料金割引、インセンティブ、MaaS、ナッジ等）についての実施を検討する

## モビリティマネジメント施策

### ■モビリティマネジメント施策の事例(尼崎市)



### (尼崎市での主な取り組み)

- 市内在住者を対象に、バス定期券を新規購入した場合に、地元加盟店で利用可能な地域ポイントを付与することで、公共交通による通勤を促進
- 児童に対して、事業者と協力した特別授業を通じて、バスを身近に感じてもらうことで、バス利用を促進 等

### ■MaaSの事例 (小田急EMot)



以下の機能が、MaaSアプリ内で利用可能

- アプリ内で電子チケットの購入・使用
- 鉄道、バス、シェアサイクル等の複合経路の検索
- タクシーやデマンド交通の予約・手配

鎌倉市では、一定時間・地域に交通が集中していることを踏まえ、目的交通の分散のための施策としては、以下のようなものが考えられる

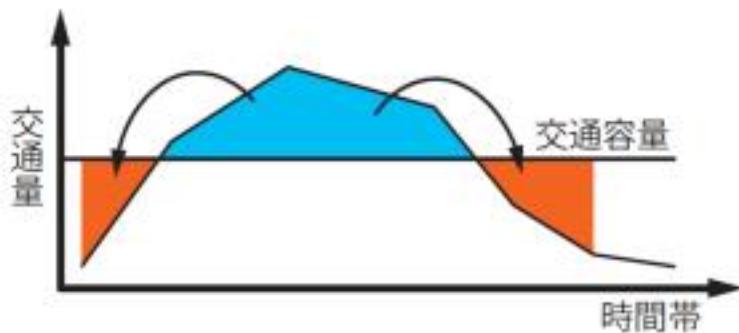
### 目的交通の分散のための交通施策

| 区分     | 施策            | 概要  |
|--------|---------------|---|
| 時間帯の分散 | 目的施設等の誘導      | <p>鎌倉駅周辺に集中する時間帯を分散するため、他のエリアにも来訪者や市民に来訪してもらえるように目的施設等を誘導する</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>—短期的：既存施設を活用した集客コンテンツ誘致やイベントの実施等</li> <li>—中長期的：来訪者や市民の来訪が期待できる施設の設置等</li> </ul> |
|        | リアルタイム渋滞状況の提供 | 鎌倉駅周辺に集中する時間帯を分散するため、渋滞箇所のライブカメラによるリアルタイム映像等を提供し、混雑状況を可視化する   |
|        | 混雑状況マップ       | 鎌倉駅周辺に集中する時間帯を分散するため、既存の時間帯別道路混雑状況等をわかりやすく整理した混雑状況マップを整理し、様々な場所・媒体で情報提供する   |
|        | タイムシフト型イベント   | 日中に集中する時間帯を分散するため、混雑ピークを避けたナイトタイム観光・早朝観光を推進する   |
| 地域の分散  | 目的施設等の誘導      | <p>鎌倉駅周辺に集中する目的交通を分散するため、他のエリアにも来訪者や市民に来訪してもらえるように目的施設を誘導する</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>—短期的：既存施設を活用した映えスポット、飲食店エリアの設置等</li> <li>—中長期的：来訪者や市民の来訪が期待できる施設の設置等</li> </ul>  |
|        | 代替目的地の案内      | 鎌倉駅周辺の人気目的地に集中する来訪者に近隣の目的地の案内情報を提供し、目的地を分散  |

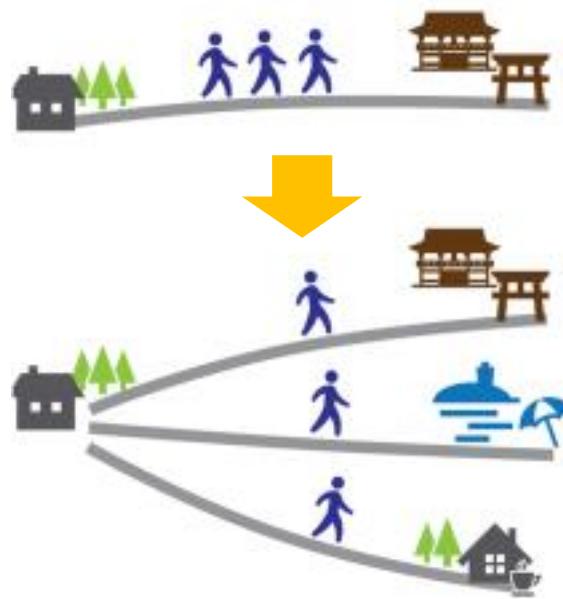
目的交通の分散としては、時間帯の分散・地域の分散に関する取り組みが考えられる

### 目的交通の分散のための交通施策

#### ■時間帯の分散のイメージ



#### ■地域の分散のイメージ



#### (時間帯の分散の取り組みイメージ)

- ライブカメラによるリアルタイム映像等の提供により、混雑時間帯を可視化することで、ピーク時の来訪を抑制する
- 来訪者や市民が足を運びたくなる施設やイベント等を混雑していない地域に誘導し、来訪時間帯を調整することで、時間帯を分散する

#### (地域の分散の取り組みイメージ)

- 来訪者や市民が足を運びたくなる施設やイベント等を混雑していない地域に誘導することで、特定の地域への集中を解消する

時間帯の分散を図る取り組みとして、渋滞箇所のライブカメラによるリアルタイム映像等を提供し、混雑状況を可視化する方法が有効と考えられる

### ライブカメラによるリアルタイム渋滞状況の提供イメージ



市内の主要渋滞箇所にライブカメラを設置し、リアルタイム映像や混雑状況等をスマートフォン等で提供することで、時間帯やルートを分散

出典：渋滞情報マップ by NAVITIME

時間帯の分散を図る取り組みとして、既存の時間帯別道路混雑状況等をわかりやすく整理した混雑状況マップを作成し、様々な場所・媒体で情報提供を行う方法が有効と考えられる

### 混雑状況マップによる情報提供のイメージ



既存マップの時間帯別  
混雑状況や迂回ルートを  
わかりやすく整理した  
マップを作成



ホームページ等だけでなく、  
鎌倉の情報を発信している  
地域情報サイトやインフルエンサー等に協力依頼する  
など、SNS上でも情報発信



鎌倉市の混雑状況は  
こちら

目的交通の分散を図る取り組みとして、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目的施設を誘導すること等が有効と考えられる

## 目的交通の分散を図る取り組みのイメージ

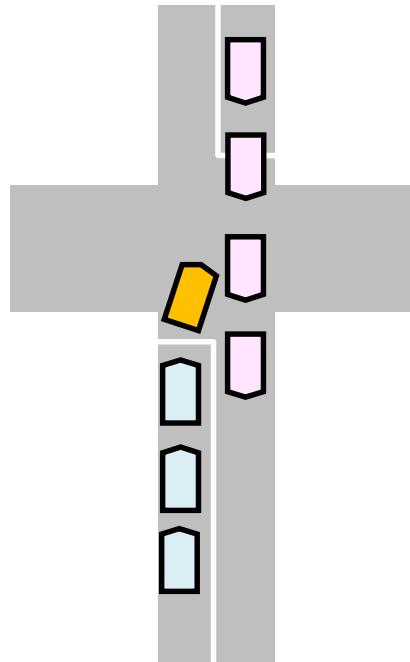
- | 取り組みの方向性  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鎌倉駅周辺地区の集中時間帯(日中)の目的交通の分散を図るため、鎌倉駅周辺以外のエリアで日中に集客する取り組みを検討</li> <li>・ 分散効果が期待できるエリア(イメージ) :深沢地区など</li> </ul>   |           |   |           |  |
|-----------|--|-----------|---|-----------|--|
| 取り組み事例    | <table border="1"> <thead> <tr> <th style="background-color: black; color: white;">ソフト面の取り組み</th> <th> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存施設を活用した映えスポットや飲食店エリアの設置</li> <li>・ 既存施設を活用した集客コンテンツ誘致やイベントの実施</li> <li>・ デジタルスタンプラリーなどによる周遊行動の促進 など</li> </ul> </th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: black; color: white;">ハード面の取り組み</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一部のコアな客層が遠方からでも来訪したくなる施設の誘致           <ul style="list-style-type: none"> <li>—食・飲に特化した施設</li> <li>—趣味・嗜好に強く訴える施設</li> <li>—限定的・体験型の施設 など</li> </ul> </li> <li>・ 市民が通いたくなる特色ある施設の誘致           <ul style="list-style-type: none"> <li>—特色ある図書館・子ども図書館</li> <li>—地元食材を活かしたレストランや直売所</li> <li>—子育て支援拠点(屋内遊び場、親子カフェ) など</li> </ul> </li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table> | ソフト面の取り組み | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存施設を活用した映えスポットや飲食店エリアの設置</li> <li>・ 既存施設を活用した集客コンテンツ誘致やイベントの実施</li> <li>・ デジタルスタンプラリーなどによる周遊行動の促進 など</li> </ul> | ハード面の取り組み | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一部のコアな客層が遠方からでも来訪したくなる施設の誘致           <ul style="list-style-type: none"> <li>—食・飲に特化した施設</li> <li>—趣味・嗜好に強く訴える施設</li> <li>—限定的・体験型の施設 など</li> </ul> </li> <li>・ 市民が通いたくなる特色ある施設の誘致           <ul style="list-style-type: none"> <li>—特色ある図書館・子ども図書館</li> <li>—地元食材を活かしたレストランや直売所</li> <li>—子育て支援拠点(屋内遊び場、親子カフェ) など</li> </ul> </li> </ul> |
| ソフト面の取り組み | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存施設を活用した映えスポットや飲食店エリアの設置</li> <li>・ 既存施設を活用した集客コンテンツ誘致やイベントの実施</li> <li>・ デジタルスタンプラリーなどによる周遊行動の促進 など</li> </ul>  |           |   |           |  |
| ハード面の取り組み | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一部のコアな客層が遠方からでも来訪したくなる施設の誘致           <ul style="list-style-type: none"> <li>—食・飲に特化した施設</li> <li>—趣味・嗜好に強く訴える施設</li> <li>—限定的・体験型の施設 など</li> </ul> </li> <li>・ 市民が通いたくなる特色ある施設の誘致           <ul style="list-style-type: none"> <li>—特色ある図書館・子ども図書館</li> <li>—地元食材を活かしたレストランや直売所</li> <li>—子育て支援拠点(屋内遊び場、親子カフェ) など</li> </ul> </li> </ul>   |           |   |           |  |



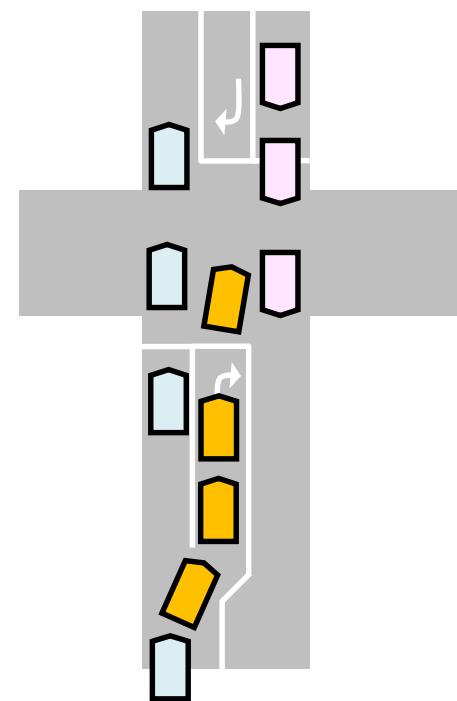
その他の個別箇所での要因がある場合には、交差点改良や信号現示の変更等の各要因への対応策を検討する

### 個別箇所における渋滞発生要因と対応のイメージ

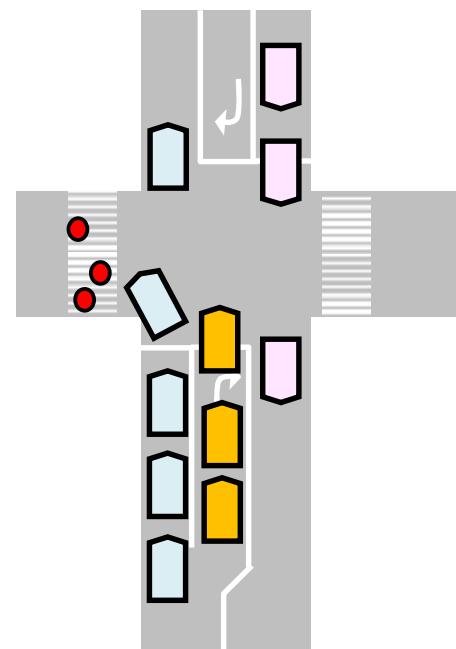
右折レーンがなく  
右折車が直進車を阻害  
→右折レーンの設置 等



右折矢印信号がなく  
右折車がさばききれない  
→信号現示の変更 等



横断歩行者が多く  
左折車が曲がれない  
→歩行者分離信号 等



# 交通施策の検討

【安全・安心な暮らし】交通事故の抑制

# 安全・安心な暮らし（交通事故の抑制）に関する論点を以下の通り整理した

論点：安心安全な移動環境を整備するためには、交通事故の抑制を考慮する必要がある

## 論点

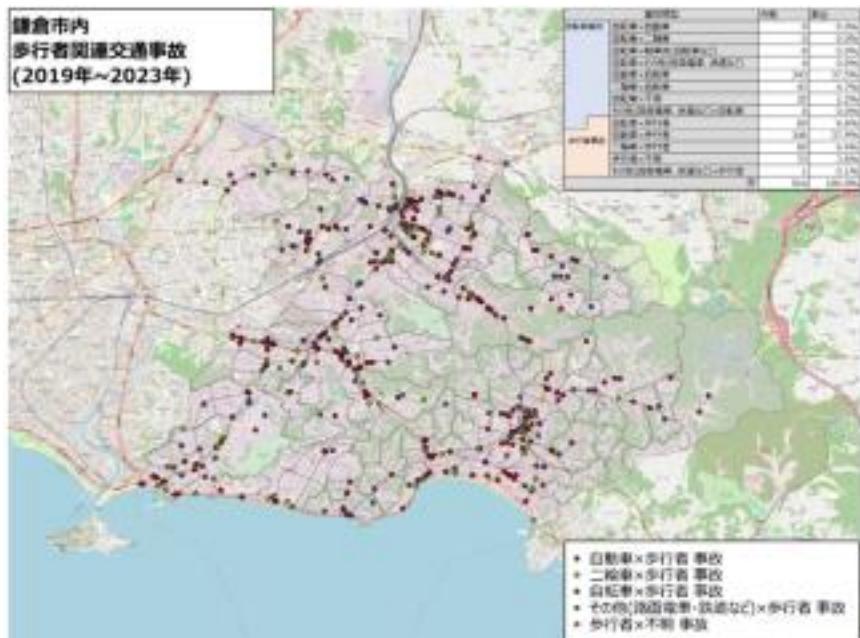
### 交通事故の抑制

- 交通事故の抑制として何をすべきか
  - 自動車への対応として考えられることは何か
  - 自転車への対応として考えられることは何か
  - 歩行者への対応として考えられることは何か
- 生活道路への車両の進入抑制策をすべきではないか
  - 歩行者尊重道路の整備(ハンプ、離合限定の導入等)すべきか
  - 歩行者の安全空間を整備すべきか
- その他の対応として考えられることは何か
  - オーバーツーリズムへの対応として考えられることは何か
  - 安全教育をすべきか

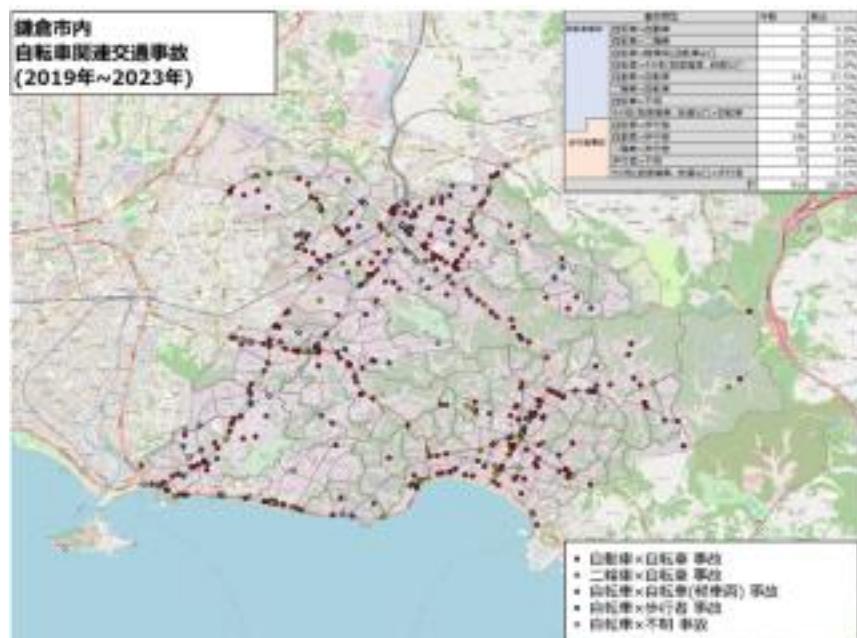
鎌倉市は、狭隘な道路が多く、歩行者空間や自転車走行空間が十分に確保できない路線・区間が多いため、歩行者・自転車・高齢者の事故が幹線道路を中心に市内全域で発生している

## 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

交通事故の抑制のための交通施策としては、以下のようなものが考えられる

## 交通事故の抑制のための交通施策

| 区分      | 施策                   | 概要  |
|---------|----------------------|---|
| 自動車への対応 | 道路・交差点の改良            | 道路・交差点における事故原因に対応した道路改良、交差点改良、信号制御の最適化等により安全性を向上                              |
|         | 交通渋滞の緩和              | 交通渋滞の緩和により円滑な交通流を確保し、事故を抑制  |
| 自転車への対応 | 自転車の走行空間の整備          | 適切な箇所に自転車の走行空間を整備(自転車レーン、矢羽根式路面標示等)することで自転車に関する事故を抑制                          |
|         | 走行空間内の駐停車取り締まり強化     | 自転車走行空間内の駐停車車両の取り締まりを強化し、駐車車両を削減することで、自転車走行空間の連続性を確保                          |
| 歩行者への対応 | 速度抑制+規制(ゾーン30プラス等)   | 生活道路において物理的・視覚的に自動車の速度を抑制させる対策(歩車共存道路、カラー舗装)や速度規制・通行規制等を組み合わせて実施し、観光交通等の流入を抑制 |
|         | 歩行者尊重道路でのハンプ、離合限定の導入 | 歩行者尊重道路を整備・拡大し歩行環境を改善するとともに、ハンプ、離合限定等を導入し、物理的に速度や車両進入を抑制                      |
| その他     | 移動に関するルール・マナーの啓発     | 混雑やマナー違反の改善を図るため、来訪者(外国人を含む)に対して移動に関するルール・マナーを周知                              |
|         | 安全教育                 | 各種安全教育を実施し(幼児・小学生向け、中高生向け、高齢者向け(免許の返納等)、ドライバー全般等)安全に対する意識を高める                 |

交通事故を減少させるため、自動車事故が発生している道路・交差点における事故原因への対応が考えられる（道路改良、交差点改良、信号制御の最適化等）

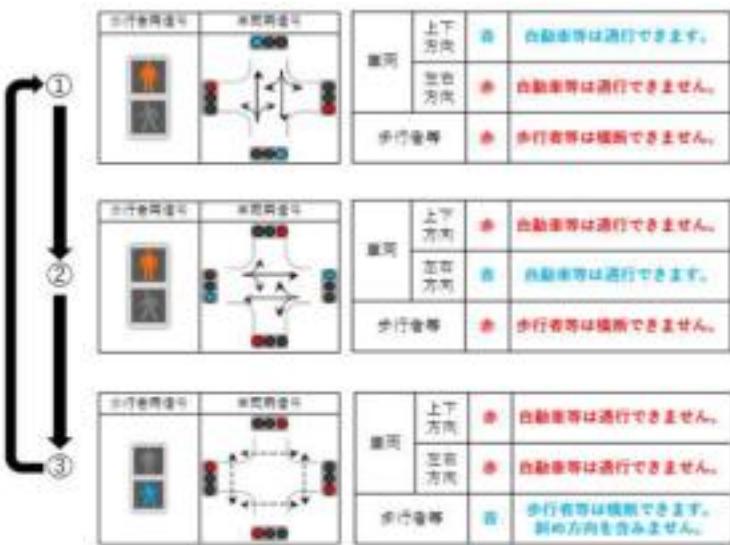
## 自動車事故が発生している道路・交差点における対策

### ■歩道の整備による歩行者の安全確保



出典: 神奈川県HP

### ■歩車分離信号による交通事故の抑制



歩行者が横断するとき  
車両の信号はすべて赤

### ■交差点改良による交通事故の抑制



出典: 神奈川県HP

出典: 神奈川県警察HPに加筆

生活道路において物理的・視覚的に自動車の速度を抑制させる対策（歩車共存道路、カラー舗装）や速度規制・通行規制等を組み合わせた実施（ゾーン30プラス等）が考えられる

## 生活道路における自動車の速度抑制

### ■歩車共存道路のイメージ



出典：多様なニーズに応える道路ガイドライン  
(国土交通省)

### ■ゾーン30プラス



出典：生活道路の交通安全対策ポータル(国土交通省)

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走行空間の整備が考えられる

## 自転車の走行空間の整備

### ■自転車レーン整備の例



出典:神奈川県警察HP

### ■自転車走行空間の明示(矢羽根式路面標示の例)



出典:藤沢市HP

自転車の連續した走行空間が確保するため、自転車走行空間内の路上駐車の取り締まりの強化が考えられる

## 自転車走行空間内の駐停車取り締まり強化

■自転車レーン内の路上駐車



出典:弁護士JPニュース

■路上駐車取締りイメージ



出典:WEB CARTOP

自転車の走行空間が途切れ円滑な走行に支障、交通事故の危険性が高まる

歩行者尊重道路を整備・拡大するとともに、ハンプ、離合限定等の導入による物理的な速度や車両進入の抑制が考えられる

### 歩行者尊重道路における速度や車両進入の抑制

#### ■歩行者尊重道路(小町大路(辻説法通り))



#### ■ハンプと狭さくの例(横浜市緑区)



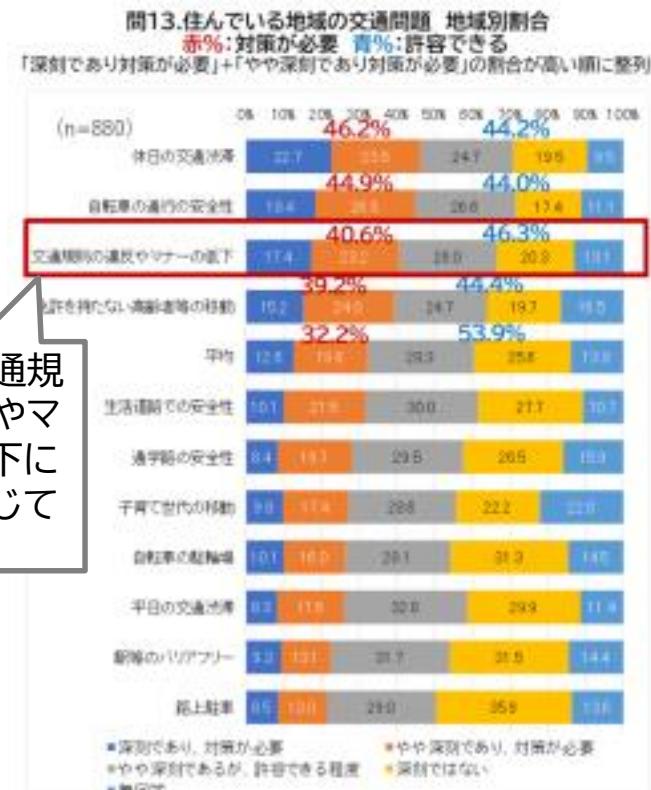
出典：国土技術政策総合研究所資料

出典：鎌倉市HP

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・マナーの周知及び啓発が必要である

## 来訪者に対する移動に関するルール・マナーの周知及び啓発

### ■交通ルール・マナーに対する市民の意識



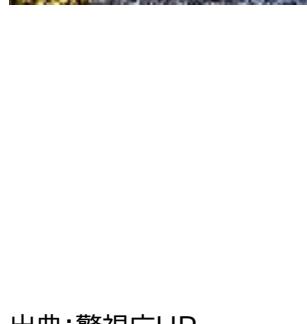
出典:市民アンケート調査結果(令和6年度)

市民は交通規制の違反やマナーの低下に問題を感じている

### ■自転車のマナー・乗り方紹介の事例 (警視庁 自転車安全利用五則)

**自転車安全利用五則**

- 車道が原則、左側を通行  
歩道は例外、歩行者を優先
- 自転車は、歩道と歩道の区別がある道路では、歩道通行が原則です。
- 自転車が車道通行するときは、道路の中央や右側の部分の左側面で通行しなければいけません。
- 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 夜間はライトを点灯
- ヘルメットを着用
- 飲酒運転は禁止



出典:警視庁HP

# 各主体への安全教育を行い、交通事故に対する意識や移動時の行動を変化を促す

## 各主体への安全教育

### ■こども安全教室(鎌倉警察署)



出典:神奈川県警察HP

### ■高校生対象の自転車教室



出典:鎌倉市HP

### ■高齢者対象の自転車講習



出典:鎌倉市HP

# 交通施策の検討

【安全・安心な暮らし】災害対策

# 安全・安心な暮らし（災害対策）に関する論点を以下の通り整理した

論点：安心安全な移動環境を整備するためには、災害対策を考慮する必要がある

## 論点

災害対策

- 防災拠点への対応として考えられることは何か
  - 防災拠点へのアクセス強化をすべきではないか
- 防災拠点以外への対応として考えられることは何か
  - 道路交通基盤の安全確保をすべきではないか
  - 市街地と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をすべきではないか

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、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おり、市内の防災拠点機能のネットワーク見直しが必要となっている

## 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

### ■鎌倉市役所の現在地本庁舎と深沢新庁舎の両輪案

#### ■趣旨

「市民の安全安心のために災害に強いまちをつくる」  
—この思想が事業思想の根幹にあります。

大規模災害が発生した際にも行政の業務を継続できるよう、防災機能を備えた新たな拠点を深沢エリアに整備します。この拠点は、災害時の中枢となるだけでなく、日常においても市民の活動や交流の場として活用できる機能を備えます。

一方で、現在地については、これまでと同様に窓口サービスの機能を維持し、市政の意思を形づくる機能（議会・政策判断等）を引き続き担う拠点として活用していきます。

#### ■新案「両輪体制」（まとめ）



市役所の役割を分担し、  
現在地の本庁舎と深沢の新庁舎が『両輪』となり相互に補完し合う

大切な人とのつながり、お預り物などと無駄な  
往復などは極力避ける

出典:新庁舎等の整備 市民説明会資料

災害対策に関する交通施策としては、以下のようなものが考えられる

### 災害対策に関する交通施策

| 区分         | 施策                  | 概要   |
|------------|---------------------|--|
| 防災拠点への対応   | 防災拠点へのアクセス強化        | 防災拠点(防災センター、災害対応拠点、重要インフラ施設等)へのアクセス性の確保、アクセス経路が限られる鎌倉地域と他地域の連絡機能の強化等     |
|            | 緊急輸送道路の指定等の見直し      | 深沢新庁舎の建設に伴う、緊急輸送道路の指定や緊急車両の優先通行ルールなどを見直し                                 |
| 防災拠点以外への対応 | 道路状況カメラ設置による情報把握・提供 | トンネルや急傾斜地等が多い地形特性を踏まえ、幹線道路や避難路等に道路状況カメラを設置し、逐次情報を把握・提供することで、道路交通基盤の安全を確保 |
|            | 道路・橋梁の耐震補強          | 幹線道路や避難路等の道路・橋梁の耐震補強を実施することで、道路交通基盤の安全を確保                                |
|            | 高速道路へのアクセス道路の整備     | 整備が進む高速道路(横浜湘南道路、横浜環状南線:栄IC)へのアクセス道路(田谷線)等の整備により、災害時の市外部との接続性を確保         |

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(防災センター、災害対応拠点、重要インフラ施設等)へのアクセス強化が必要である

## 防災拠点へのアクセス強化

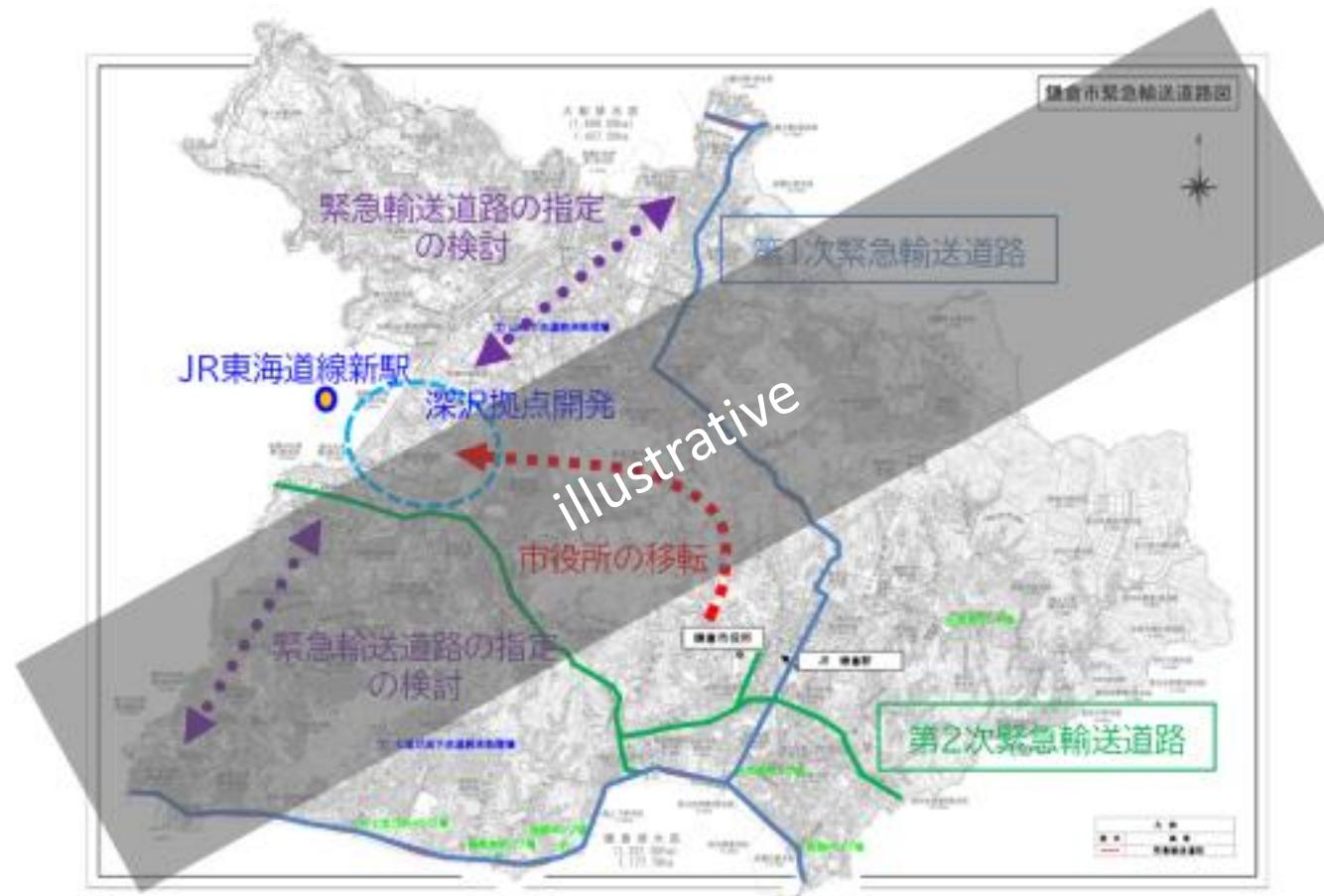
### ■ 拠点間のルートの確保



↔ 拠点間等のネットワーク強化  
(リダンダンシーの確保)

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などを見直す必要がある

### 緊急輸送道路の指定等の見直し(指定イメージ)



出典:鎌倉市緊急輸送道路図(加筆)

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を図る必要がある

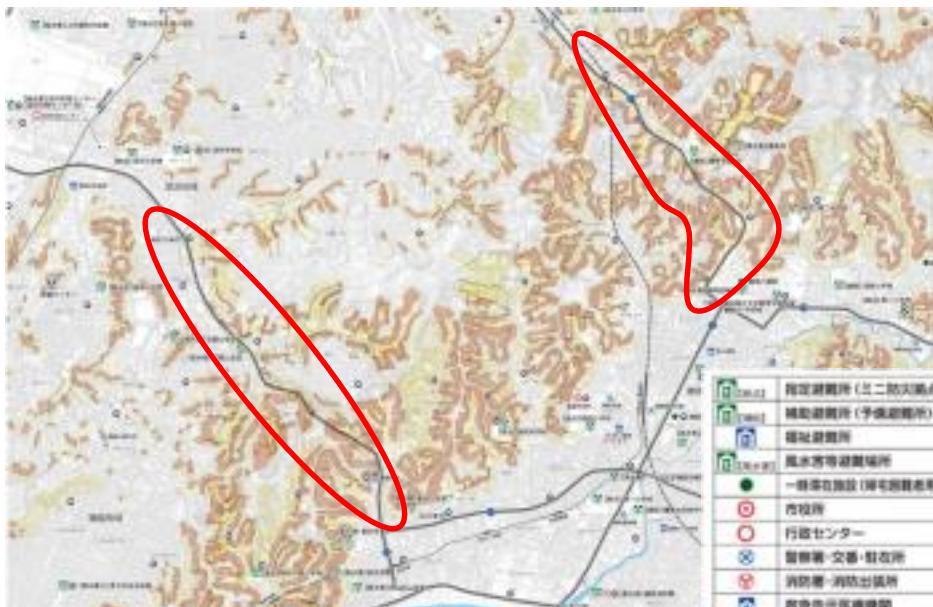
## 幹線道路や避難路等における道路交通基盤の安全確保

### ■道路状況カメラ設置による情報把握・提供



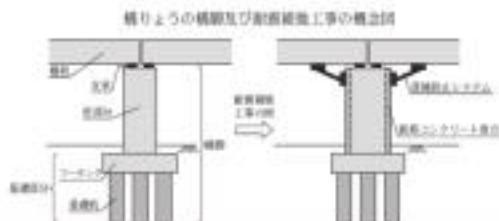
出典:埼玉県管理道路路面監視カメラ

### ■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

### ■橋梁の耐震補強(例)



出典:国交省資料

災害時の市外部との接続性が高まるよう、市街地～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を図る必要がある

## 高速道路へのアクセス強化等に必要な道路ネットワークの整備

### ■新規に整備される高速道路へのアクセス道路整備(田谷線、(仮)栄IC)



# 交通施策の検討

【安全・安心な暮らし】自転車走行環境の整備

# 安全・安心な暮らし（自転車走行環境の整備）に関する論点を以下の通り整理した

論点：安心安全な移動環境を整備するためには、自転車走行環境の整備を考慮する必要がある

## 論点

### 自転車走行環境の整備

- 自転車走行環境の整備として何をすべきか
  - 自転車の走行空間を整備すべきか
  - 自転車運転のルール啓発(アンケートで多数意見あり)をすべきではないか
  - 駐輪場の整備(自転車・シェアサイクルやバイク含め)は必要か
  - 取締りを強化すべきか

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は多い。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

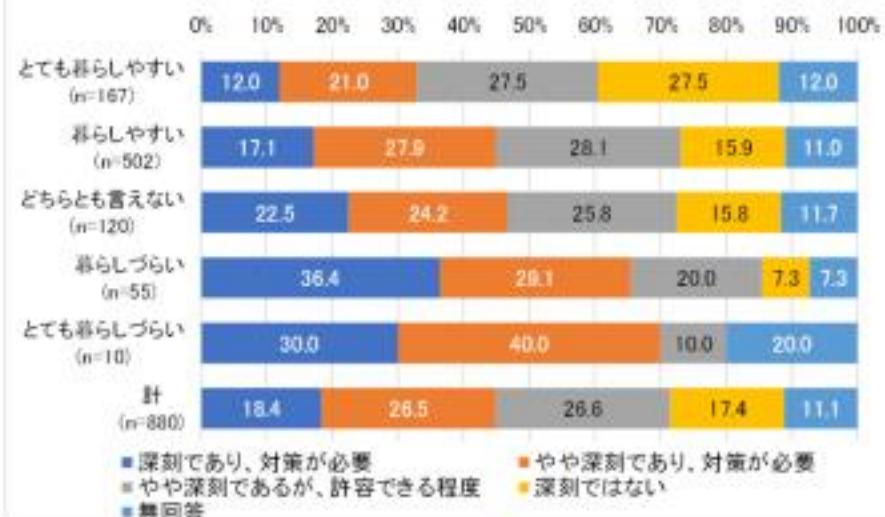
### ■国における自転車活用の推進



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(令和6年度)

自転車走行環境の整備に関する交通施策としては、以下のようなものが考えられる

### 自転車走行環境の整備に関する交通施策

|           | 施策                 | 概要   |
|-----------|--------------------|--|
| 自転車走行空間確保 | 自転車の走行空間の整備        | 適切な箇所に自転車の走行空間を整備(自転車レーン、矢羽根式路面標示等)することで市民の暮らしやすさや来訪者の交通利便性を向上 |
|           | 走行空間内の駐停車取り締まり強化   | 自転車走行空間内の駐停車車両の取り締まりを強化し、駐車車両を削減することで、自転車走行空間の連続性を確保           |
| ルール啓発     | 自転車運転ルールの啓発        | 自転車運転等のルール・マナーを啓発し安全を確保<br>(※自転車以外のルールの啓発も合わせて必要)              |
|           | 自転車運転ルール違反の取り締まり強化 | 自転車運転ルール違反の取り締まりを強化し、ルールの遵守を啓発(取り締まり強化により、自転車運転者の意識を高める)       |
| 駐輪場整備     | 駐輪場整備(公共・民間)       | 公共の駐輪場整備とともに、民間の駐輪場の整備を促進(自転車・シェアサイクル・バイク等の利用を促進)              |

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走行空間の整備が考えられる

### 【再掲】自転車の走行空間の整備

■自転車レーン整備の例



出典:神奈川県警察HP

■自転車走行空間の明示(矢羽根式路面標示の例)



出典:藤沢市HP

自転車の連續した走行空間が確保するため、自転車走行空間内の路上駐車の取り締まりの強化が考えられる

### 【再掲】自転車走行空間内の駐停車取り締まり強化

■自転車レーン内の路上駐車



出典:弁護士JPニュース

■路上駐車取締りイメージ



出典:WEB CARTOP

自転車の走行空間が途切れ円滑な走行に支障、交通事故の危険性が高まる

ルール・マナーに則った自転車利用を増やし、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が考えられる

## 自転車運転ルールの啓発

### ■自転車運転ルールの啓発キャンペーン



首都圏自転車安全利用対策協議会 | 埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・横浜市・川崎市・千葉市・さいたま市・相模原市

### ■自転車運転取り締まり



出典:NHK

出典:神奈川県HP

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が考えられる

## 駐輪場等の設置

### ■民営駐輪施設の整備状況

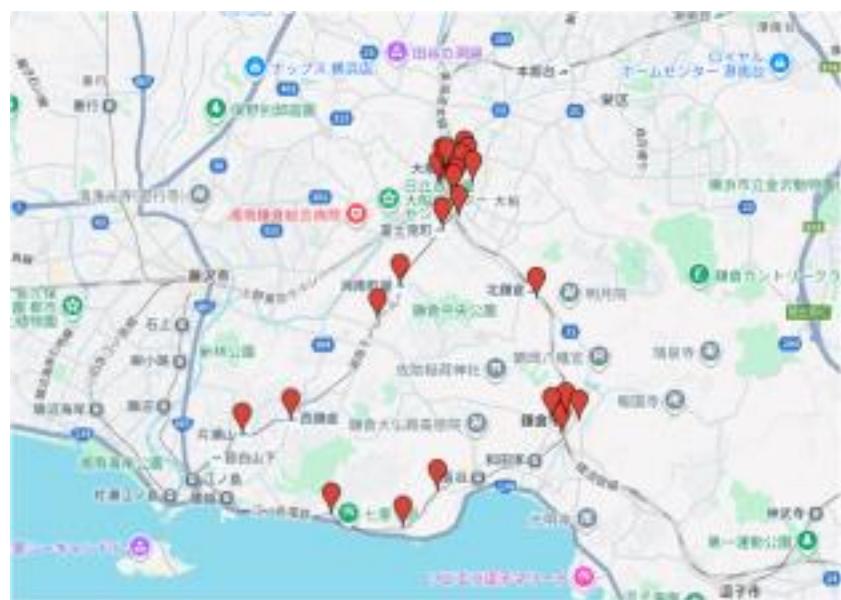


民営の駐輪場



シェアサイクルポート

### ■鎌倉市内駐輪場の整備状況



出典：鎌倉市HP

公共駐輪場だけでなく、民間駐輪場の整備も促進

# 交通施策の検討

【安全・安心な暮らし】歩行環境の整備

# 安全・安心な暮らし（歩行環境の整備）に関する論点を以下の通り整理した

論点：安心安全な移動環境を整備するためには、歩行環境の整備を考慮する必要がある

## 歩行環境の整備

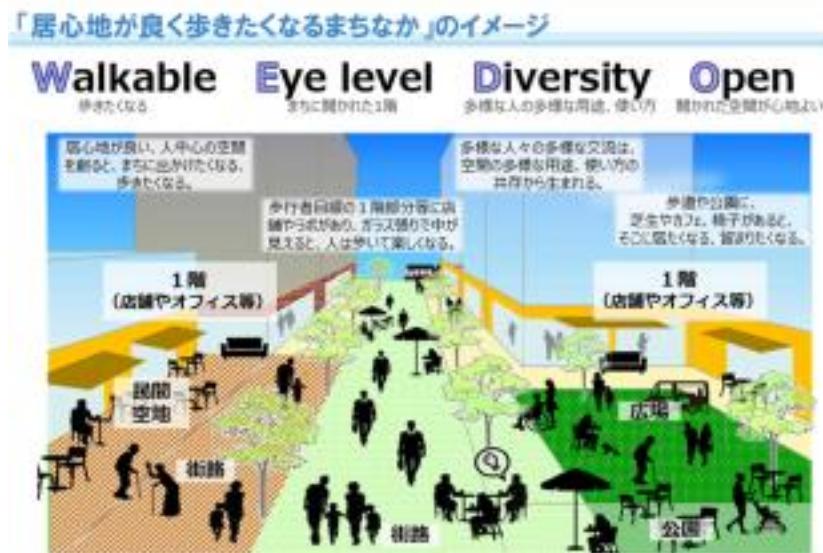
### 論点

- 歩行者の歩行空間が整備されているか
  - 歩道の整備をすべきではないか
  - 歩道の連續性は確保されているか
  - 道路の再配分をすべきではないか
- 歩行者が歩きやすい環境が整備されているか
  - ウォーカブルな空間を整備すべきではないか
  - 歩行環境の整備をすべきではないか

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、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

## 人中心のウォーカブルなまちづくりの推進

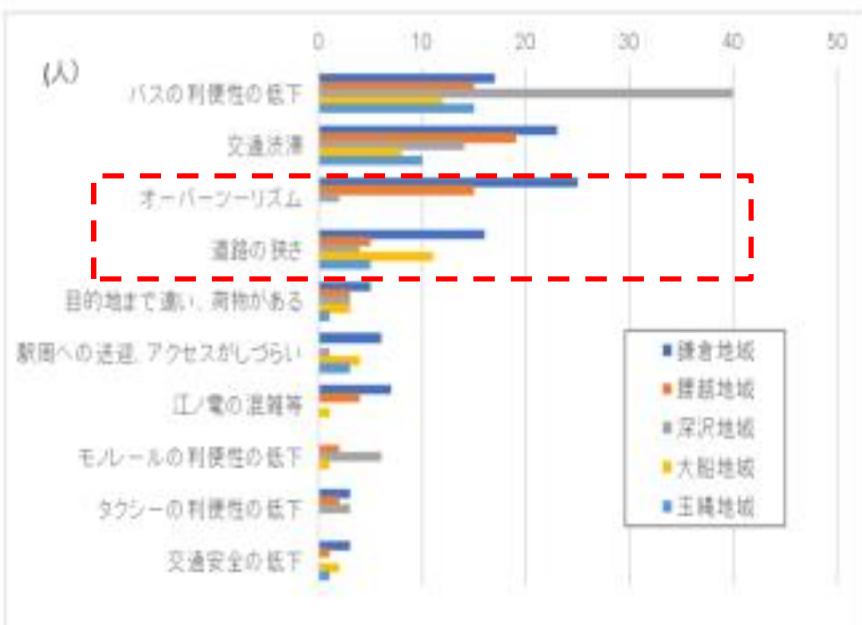


資料：国土交通省資料

#### 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(令和6年度)

歩行環境の整備に関する交通施策としては、以下のようなものが考えられる

### 歩行環境の整備に関する交通施策

| 施策             | 概要   |
|----------------|--|
| ウォーカブルな都市空間の整備 | 人を中心のウォーカブルな都市空間を整備し、誰もが安全、安心に街中を移動できる環境を確保（市民や来訪者が徒歩で快適に移動可能） |
| 道路の再配分（歩道整備）   | 道路空間の再配分を行い、歩道等の整備や歩行者が安全に通行できる環境を整備（歩行者尊重道路等）                 |

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、歩行空間の整備、公共交通のユニバーサル化等を図る必要がある

## ウォーカブルな都市空間の整備

### ■ほこみち制度による歩行者空間の整備イメージ

**地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築**

国土交通省

ほこみち（歩行者利便増進道路）

○ 脱いのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設

歩行者の利便増進のための構造基準の策定

- 歩行者を中心、「歩行者の利便増進を図る制度」を定めることが可能
- 新たな構造基準のイメージ
- 【現行】
- 【改修後】

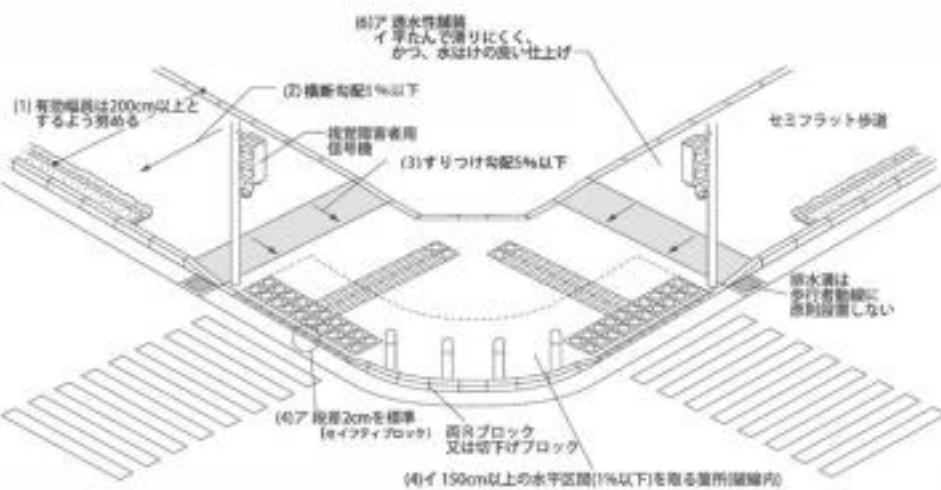
利便増進のための占用を許す仕組みの導入

- 特例区域では、占用がり生地に認められる
- 占用者を権限付与し、判断の創造工夫を活用した空間づくりが可能に
- 公勅により選定された場合には、権限20年の占用が可能（テラス村の施設など軽微投資の限り施設が導入できます）

出典：国土交通省資料

### ■歩行空間整備例 (バリアフリー歩道、点字ブロックの適正配置)

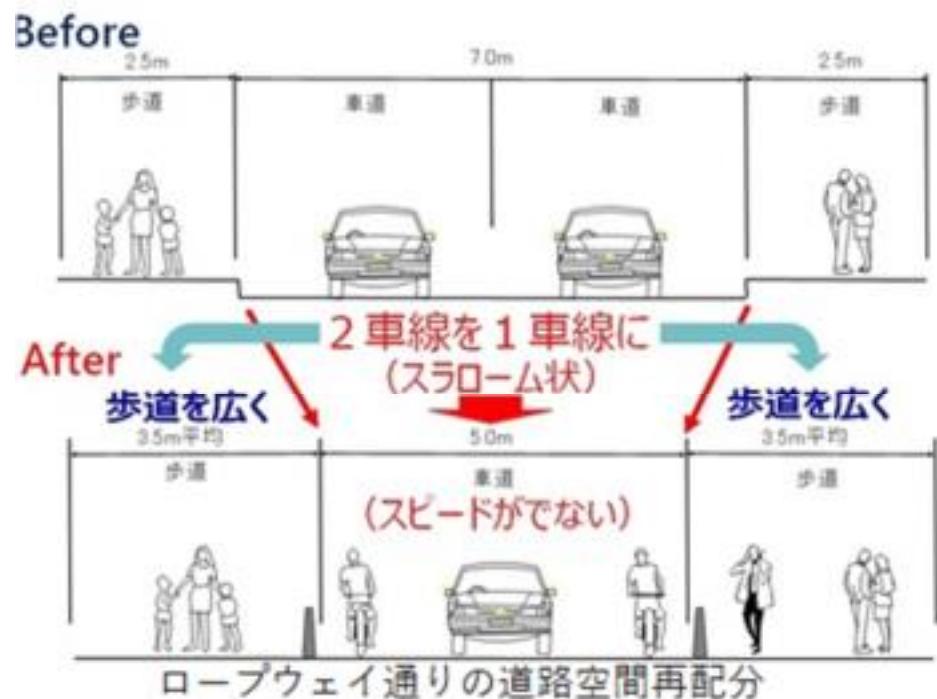
図1 交差点部の整備例（セミフラット式・透水性舗装の場合）



出典：みんなのバリアフリーまちづくり整備ガイドブック  
(神奈川県)

歩行者の安全空間を確保するため、道路空間の再配分による歩道等の整備が考えられる

### 道路空間の再配分による歩道整備(松山市の事例)



出典:松山市HP



ロープウェイ通り整備前



ロープウェイ通り整備後

# 交通施策の検討

【安全・安心な暮らし】ユニバーサルデザインの導入

## 安全・安心な暮らし（ユニバーサルデザインの導入）に関する論点を以下の通り整理した

論点：安心安全な移動環境を整備するためには、ユニバーサルデザインの導入を考慮する必要がある

### 論点

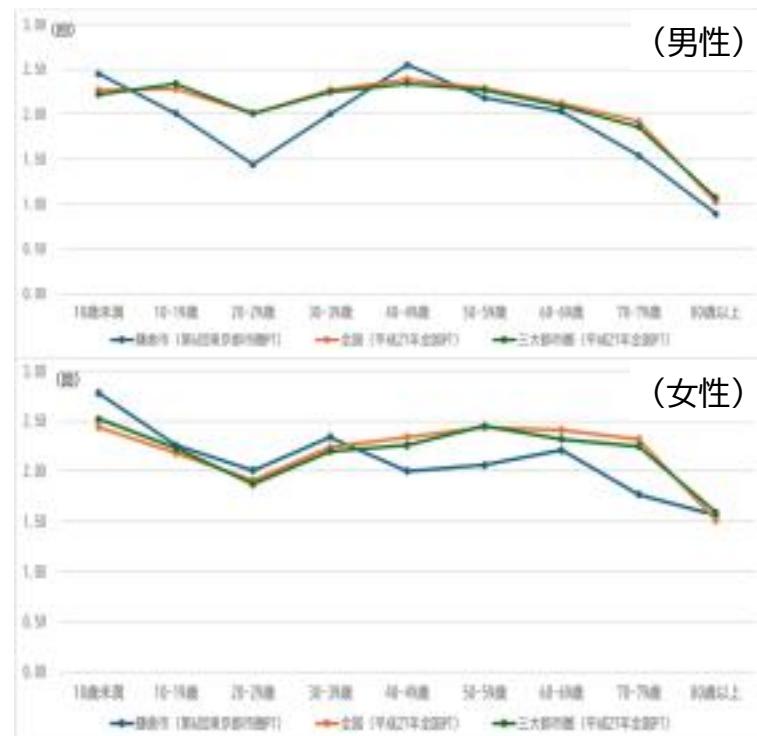
#### ユニバーサルデザインの導入

- ユニバーサルデザインに配慮した整備として何をすべきか
  - 誰もが安全、安心に街中を移動できる環境整備をすべきではないか
  - 駅のバリアフリー化は十分に進んでいるか（湘南深沢駅と他駅を含め）
  - 特定経路の整備をすべきではないか
  - ユニバーサルデザインタクシーの導入をすべきではないか
  - ノンステップバスの導入促進をすべきではないか

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)



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

### ■地域の交通問題に対する市民の意識



市民は免許を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(令和6年度)

ユニバーサルデザインの導入に関する交通施策としては、以下のようないものが考えられる

### ユニバーサルデザインの導入に関する交通施策

| 施策                | 概要  |
|-------------------|---|
| バリアフリーな歩行空間整備     | バリアフリー歩道、点字ブロックの適正配置等の歩行空間を整備し、誰もが安全、安心に街中を移動できる環境を確保                               |
| 駅のバリアフリー化         | 駅のバリアフリー化(駅等のエレベーター・エスカレーター整備・ホームドアの設置、案内の多言語化・音声案内の充実等)により、誰もがスムーズに公共交通を利用できるようにする |
| 特定経路の整備           | 駅と特定経路を結ぶ道路のバリアフリー化により、誰もがスムーズに公共交通を利用できるようにする                                      |
| ユニバーサルデザインタクシーの導入 | ユニバーサルデザインタクシーの導入により、誰もがタクシーにスムーズに乗降できるようにする  |
| ノンステップバスの導入促進     | ノンステップバスの導入促進により誰もがバスにスムーズに乗降できるようにする   |

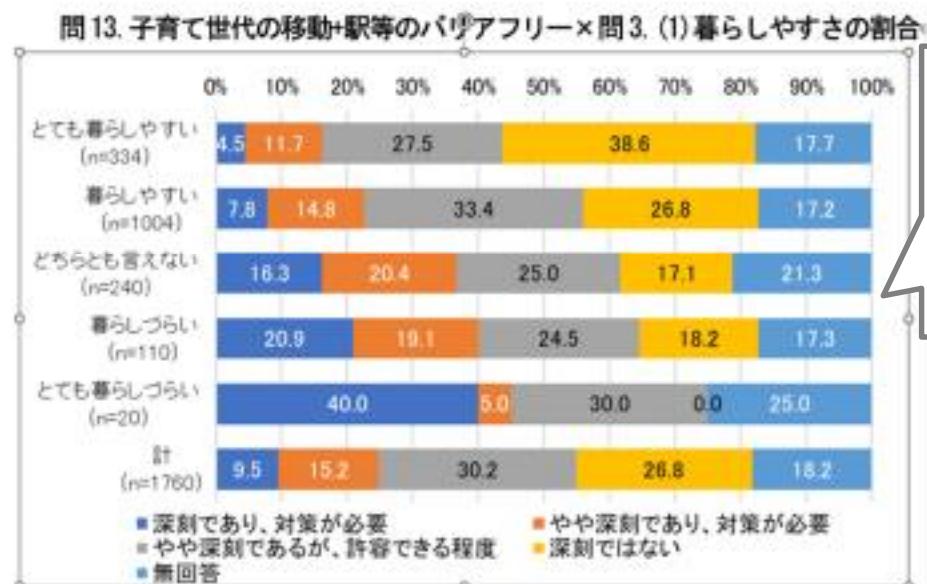
高齢者やベビーカーの利用者等、誰もがスムーズに公共交通を利用できるよう、駅と特定施設を結ぶ道路のバリアフリー化を図る必要がある(1/2)

## 駅のバリアフリー化

■湘南モノレール湘南深沢駅(エレベーターが設置されていない)



■子育て世代の移動や駅等のバリアフリーの評価と暮らしやすさとの関係(市民アンケート結果)



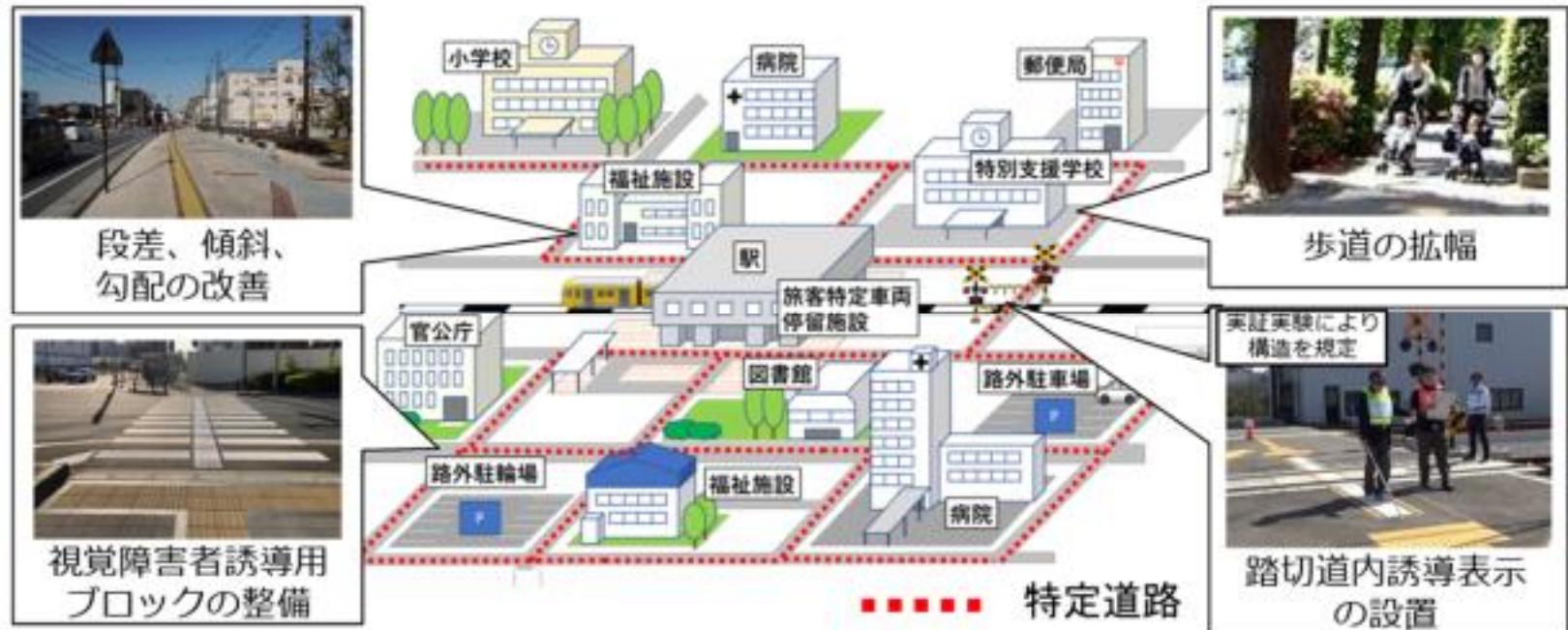
子育て世代は、移動や駅等のバリアフリーの評価が高い人のほうが暮らしやすいと感じている

資料:市民アンケート調査結果(令和6年度)

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道路のバリアフリー化を図る必要がある(2/2)

## 駅と特定施設を結ぶ道路のバリアフリー化

### ■特定経路の整備(対象施設・建築物における主要経路のバリアフリー化)のイメージ



出典:国土交通省資料

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すべく、ユニバーサルデザインタクシーの導入が考えられる

## ユニバーサルデザインタクシーの導入

(ユニバーサルデザインタクシーの例)



(ユニバーサルデザインタクシー  
認定ステッカー)



(車いすのまま乗車可能)



(フラットな姿勢で乗車可能)



出典:トヨタ自動車JPNタクシーHP

高齢者やベビーカーの利用者等、誰もがバスにスムーズに乗降できるようすべく、ノンステップバスの導入促進が考えられる

## ノンステップバスの導入促進

ステップ高が低く乗降性が高い

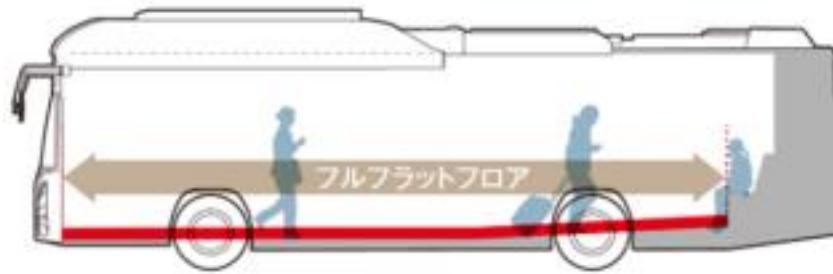


### ステップ高

お子さまからシニアの方まで、誰もが歩くように乗り降りができる高さに最適化しています。



室内がフルフラットのEVバスの普及も見込まれる



出典:いすゞ自動車HP

# 交通施策の検討

【拠点の賑わい】

# 拠点の賑わいに関する論点を以下の通り整理した

論点: 新たな開発等も踏まえた交通網等の整備をどのように考えるべきか

## 論点

### 拠点の賑わい

- 深沢地域の開発を踏まえると、鎌倉、大船、深沢の拠点を結ぶ交通網を準備すべきか
  - 新たに開通すべき道路はあるか
  - 新たに設置すべきバス路線等の公共交通はあるか
- その他長期的な視点で整備しなければならない道路や施設はないのか
  - 新たに整備が必要となる道路や施設はあるか、どのような観点で整理すべきか
  - 由比ヶ浜関谷線をはじめ既存の都市計画道路等をどのように扱うべきか

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、村岡・深沢地区土地区画整理事業に加え、東海道本線大船・藤沢駅間の新駅設置が進められている

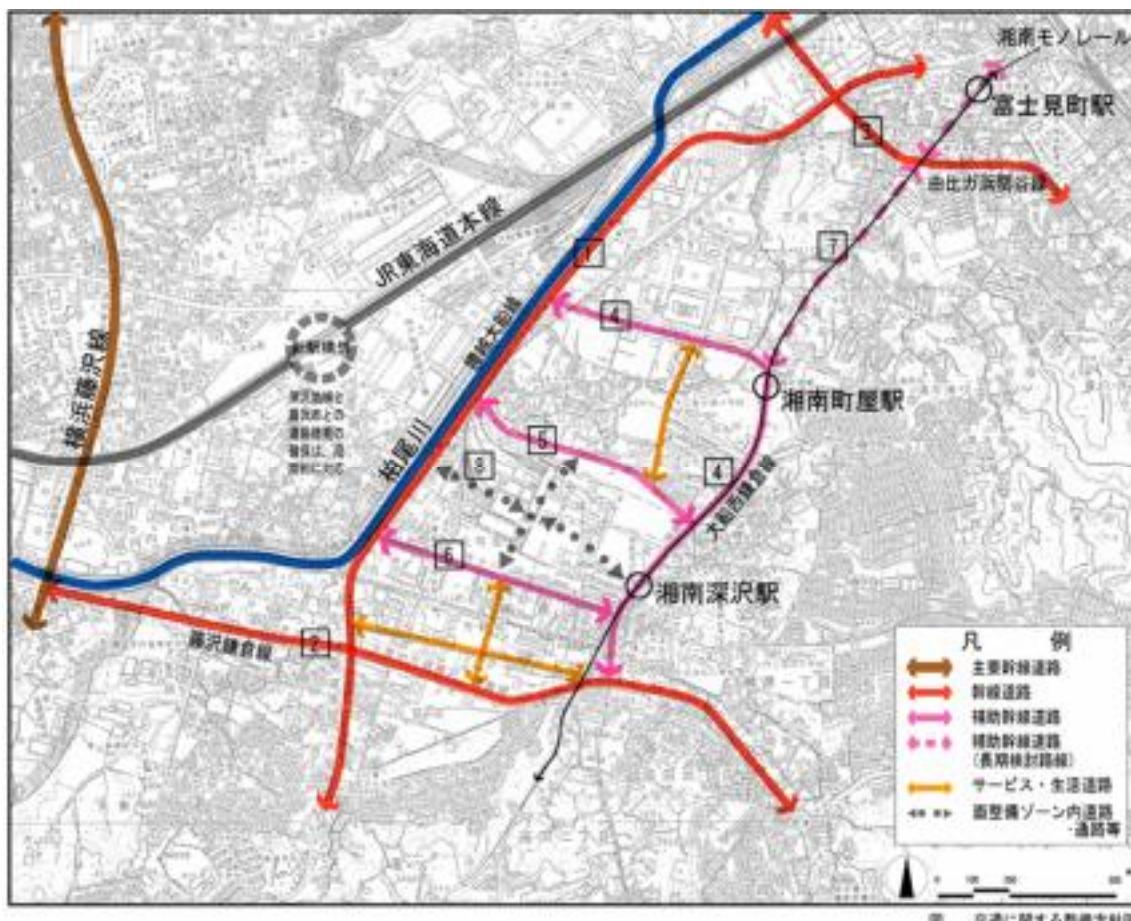
## 深沢地区における拠点整備(村岡・深沢地区のまちづくり)



出典：湘南地区整備連絡協議会広報誌

「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」において、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いる

## 深沢地域の交通に関する整備方針図



出典:深沢地域の新しいまちづくり基本計画  
(平成16年9月策定)

拠点の賑わいに関する交通施策（深沢地域の開発を踏まえた、鎌倉、大船、深沢の拠点を結ぶ交通網整備）としては、以下のようなものが考えられる

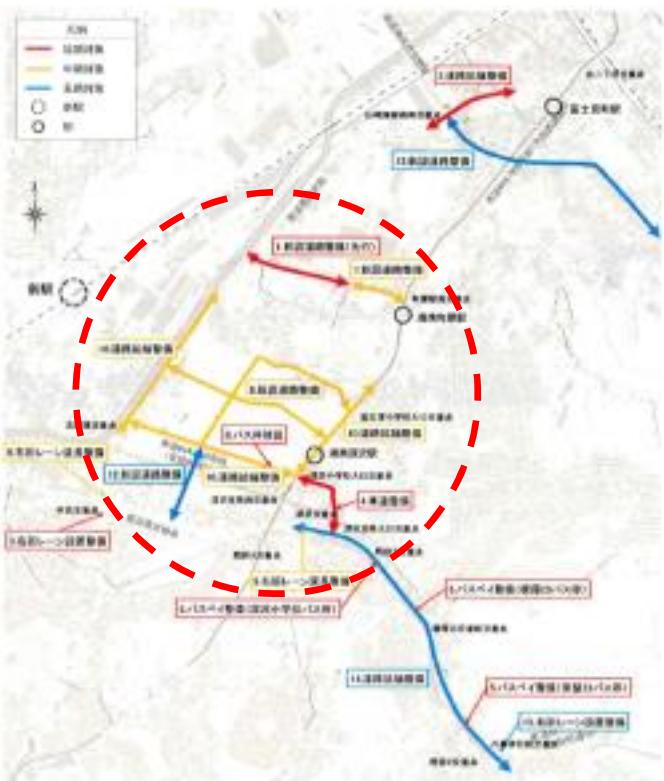
### 拠点の賑わいに関する交通施策

| 区分       | 施策                    | 概要  |
|----------|-----------------------|---|
| 短期・中期的対応 | 新規道路整備                | 短期・中期的には、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り、深沢地区内外を結ぶ道路との交通ネットワークを強化 |
|          | 道路拡幅等                 |   |
|          | 周辺JR駅等と接続するバス路線の設置    | 開発拠点の交通アクセスを向上し、自動車交通の低減を図るため、周辺JR駅（鎌倉駅・大船駅・藤沢駅）・周辺住宅地と接続する路線を設置                        |
| 長期的対応    | 新規道路整備<br>(都市計画道路を含む) | 長期的には、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、都市計画道路を含む新規道路整備等により、深沢地区内外を結ぶ道路との交通ネットワークを強化       |

短期・中期的には、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が考えられる

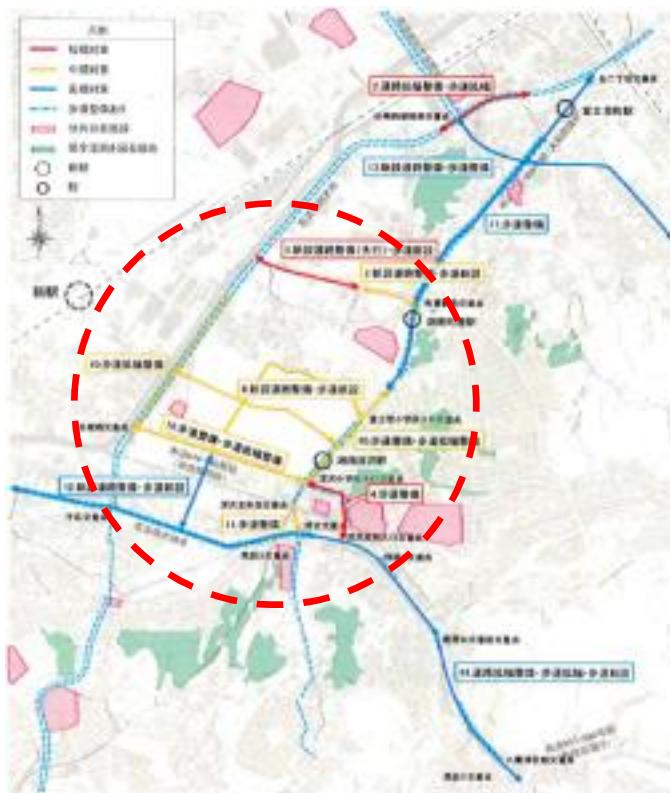
#### 開発地区周辺の新規道路整備や道路拡幅等

## ■ 深沢地区の道路整備計画案(車道版)



出典:深沢地区事業区域周辺道路整備計画(案)

## ■ 深沢地区の道路整備計画案(歩道版)



出典:深沢地区事業区域周辺道路整備計画(案)

また、開発拠点への交通アクセス向上のため、周辺ＪＲ駅・周辺住宅地を結ぶ路線を設置することが考えられる

## 開発拠点への交通アクセス向上

■周辺JR駅等と接続するバス路線の整備イメージ

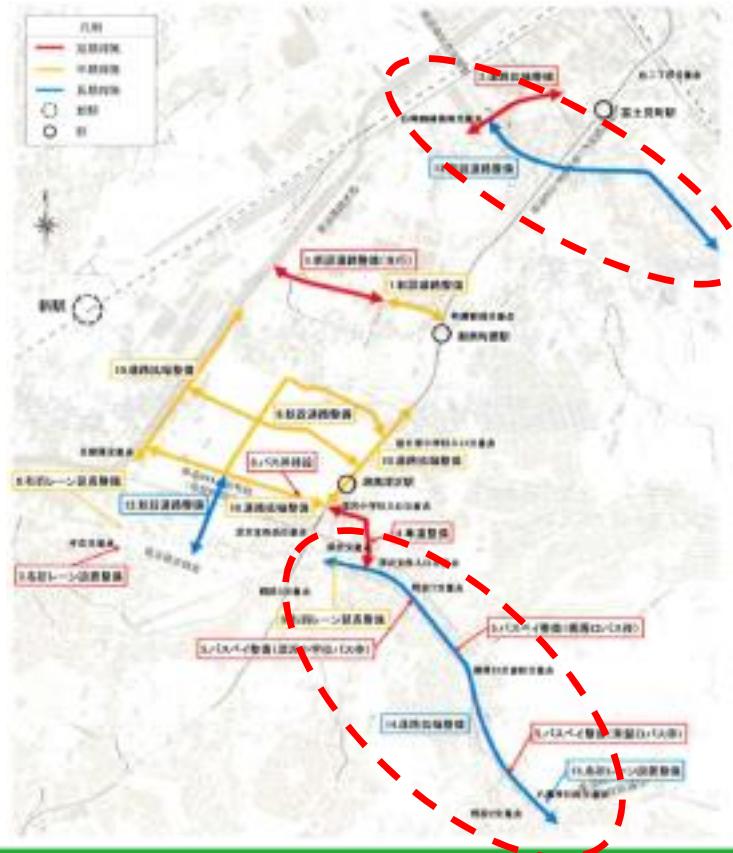


←→ 周辺JR駅等と接続するバス路線

長期的には、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が考えられる

## 都市計画道路を含む新規道路整備等

## ■深沢地区の道路整備計画案(車道版)【再掲】



出典:深沢地区事業区域周辺  
道路整備計画(案)

# 交通施策の検討

## 【環境負荷軽減】

# 環境負荷軽減に関する論点を以下の通り整理した

脱炭素社会の実現に向けて、交通分野において何をすべきか

## 論点

環境負荷軽減

- CO<sub>2</sub>排出量を抑制するためにどのように対応していくのか
  - 公共交通の利用促進のためにどのような取り組みが有効か
  - ウオーカブルな歩行環境整備のためにどのような取り組みが有効か
  - ライフサイクルコスト削減のためにどのような取り組みが有効か

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しており、交通分野では、商用車における次世代自動車（電気自動車など）の普及、公共交通機関の利用促進等の取り組みを進めている

## 国の脱炭素化の取り組み

**公共交通・物流や住宅・建築物等における省エネ化の推進**

**国土交通省**

**1. 公共交通の利用促進・EV導入、グリーン物流の推進**

- 輸送部門のCO<sub>2</sub>排出量の大半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  
(GJ基準「スマートモビリティ社会の構築」)
  - 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2022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
- 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

**2. 住宅・建築物の省エネ対策の徹底**

- ZEH(ゼッテ)・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

| ■省エネ性能の基準        |             |            |
|------------------|-------------|------------|
| 区分               | 基準          |            |
| 大規模<br>（200戸以上）  | 適合義務<br>ZEH | 非適合<br>ZEB |
| 中規模<br>（20～200戸） | 適合義務<br>ZEB | 非適合<br>ZEB |
| 小規模<br>（20戸以下）   | 技術義務        | 技術義務       |

| 区分 | 基準          |            |
|----|-------------|------------|
| 新築 | 適合義務<br>ZEB | 非適合<br>ZEB |
| 改修 | 適合義務<br>ZEB | 非適合<br>ZEB |

**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、蓄熱利用を図ることにより、エネルギー利用を効率化

出典：国土交通省資料

環境負荷軽減に関する交通施策としては、以下のようなものが考えられる

### 環境負荷軽減に関する交通施策

| 区分           | 施策                    | 概要   |
|--------------|-----------------------|--|
| 公共交通<br>利用促進 | パーク＆ライド、<br>環境フリー手形   | 鎌倉、大船等の拠点中心部へ流入する自動車交通需要を抑制する取り組みや公共交通の利用を促進する取り組みを継続して実施            |
|              | その他のモビリティ<br>マネジメント施策 | 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進（情報提供、料金割引、インセンティブ、Maas等） |
|              | 自転車の走行空間<br>の整備       | 適切な箇所に自転車の走行空間を整備（自転車レーン、矢羽根式路面標示等）                                  |
|              | 駐輪場整備<br>(公共・民間)      | 公共の駐輪場整備とともに、民間の駐輪場整備を促進（自転車・シェアサイクル・バイク等の利用を促進）                     |
| ライフサイクルコスト削減 | 道路等の長寿命化              | ライフサイクルコスト削減のため、予防保全型の道路等の維持管理や長寿命化の取り組みを実施                          |

公共交通の利用促進のためのパーク＆ライドや環境フリー手形等の交通需要管理施策については、利用状況を注視しながら継続する方向で検討する

## 【再掲】パーク＆ライド、環境フリー手形

### ■鎌倉地域への車両流入を抑制するパーク＆ライド

| P&R         | 七里ガ浜<br>パーク＆レールライド                         | 由比ガ浜<br>パーク＆ライド                            | 江の島<br>パーク＆レールライド          |
|-------------|--|--|----------------------------|
| 実施日         | 7・8月を除く毎日                                  | 1月1日～3日、<br>7・8月を除く毎日                      | 7・8月を除く毎日                  |
| 料金          | 1,850円／台                                   | 1,700円／台                                   | 2,020円／台                   |
| 駐車場<br>利用時間 | 6時間分                                       | 6時間分                                       | 6時間分                       |
| 内訳          | 1日フリー切符：2名分<br>・江ノ電（鎌倉～藤沢）<br>・西鎌バス（指定ルート） | 1日フリー切符：1名分<br>・江ノ電（鎌倉～長谷）<br>・西鎌バス（指定ルート） | 1日フリー切符：2名分<br>・江ノ電（鎌倉～藤沢） |
| 特典          | 協賛事業・店舗等でのサービス                             |  |                            |

| P&R         | 大船パーク＆ライド  | 大船・江の島パーク＆ライド   |
|-------------|--|---|
| 実施日         | 毎日   | 毎日<br>(公共交通機関が休憩のときには利用不可)  |
| 料金          | (駐車料金)<br>平日：200円引き<br>(例：最大料金：900円～700円)<br>休日：300円引き<br>(例：最大料金：1,100円～800円) | (駐車料金)<br>平日・休日ともに200円引き<br>(例：平日最大料金：900円～700円)<br>休日：300円引き<br>(例：休日最大料金：1,100円～800円) |
| 駐車場<br>利用時間 | 10:00～22:00の内で無制限  | 10:00～22:00の内で無制限   |
| 内訳          | 料金に含まれる切符なし。<br>ご利用人数分の標準モニター料金1日フリーきっぷ<br>購入が必要。                              | 料金に含まれる切符なし。<br>2つの支え高架への乗降が必要(1箇所のみでもOK)<br>鎌倉方面への交通券を別途発券。                            |
| 特典          | JR東モレールの1日フリーきっぷの協賛店での<br>トピス  | 市内5つの文化施設での料金割引(各施設50円<br>引き)   |

出典: 鎌倉市HP

### ■鎌倉フリー環境手形



出典: 鎌倉市HP

また、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モビリティマネジメント施策（混雑情報提供、料金割引、インセンティブ、MaaS、ナッジ等）についての実施を検討する

## 【再掲】モビリティマネジメント施策

### ■モビリティマネジメント施策の事例(尼崎市)



#### (尼崎市での主な取り組み)

- 市内在住者を対象に、バス定期券を新規購入した場合に、地元加盟店で利用可能な地域ポイントを付与することで、公共交通による通勤を促進
- 児童に対して、事業者と協力した特別授業を通じて、バスを身近に感じてもらうことで、バス利用を促進 等

### ■MaaSの事例 (小田急EMot)



以下の機能が、MaaSアプリ内で利用可能

- アプリ内で電子チケットの購入・使用
- 鉄道、バス、シェアサイクル等の複合経路の検索
- タクシーやデマンド交通の予約・手配

自転車利用が利用しやすい環境を整備し、自動車利用を抑制するためには、適切な箇所への自転車走行空間や駐輪場等の整備が考えられる

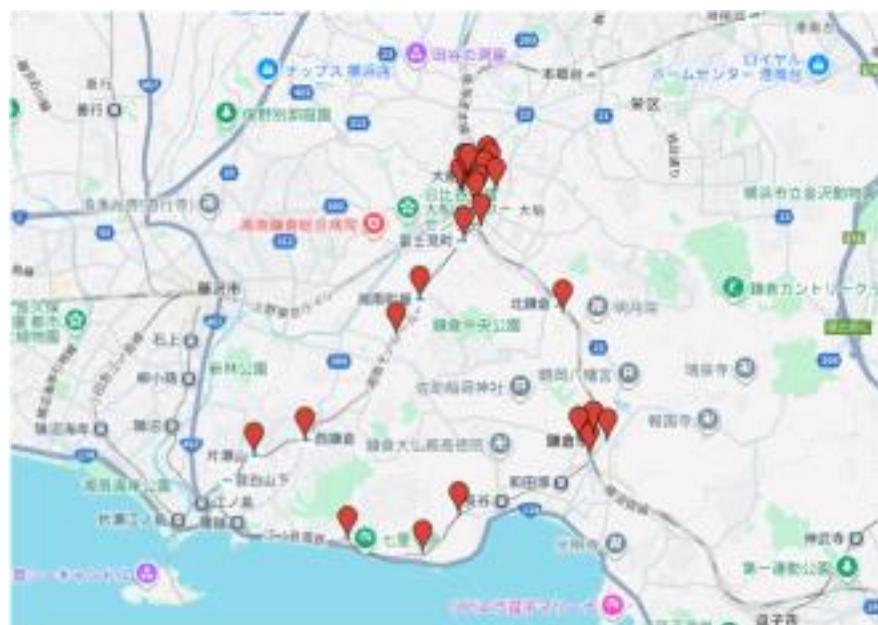
## 【再掲】自転車の走行空間や駐輪場等の整備

### ■自転車レーン整備の例



出典:神奈川県警察HP

### ■鎌倉市内駐輪場の整備状況

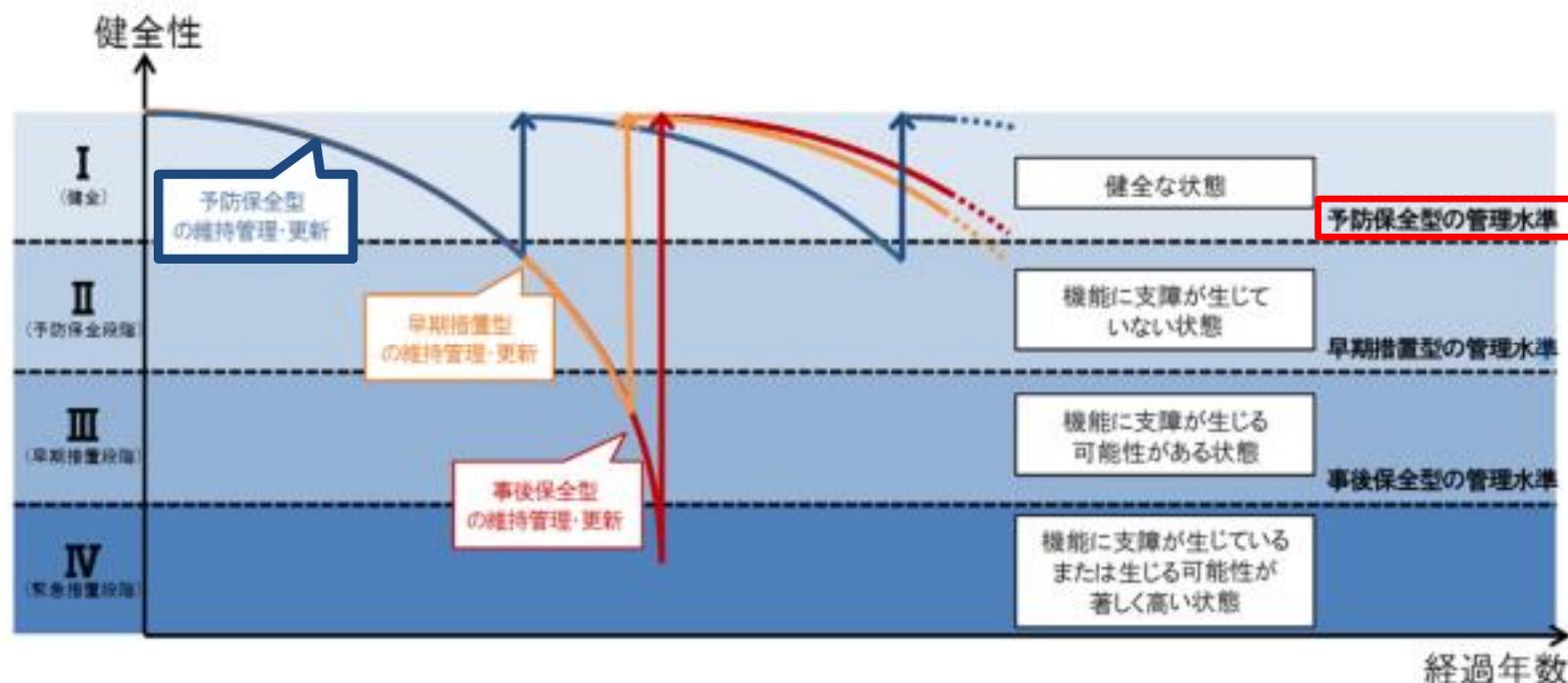


出典:鎌倉市HP

ライフサイクルコスト削減のため、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が考えられる

## 道路等の長寿命化

### ■道路等の管理の考え方と管理区分・管理水準



出典:神奈川県道路施設長寿命化計画(令和4年3月)

# 市民説明会の実施について

# 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、市民説明会を開催する

## ■実施概要

| 項目   | 概要   |
|------|--|
| 件名   | 鎌倉市交通マスタープランの改定に向けた市民説明会                                   |
| 日時   | 令和7年(2025年)10月7日(火)19時~                                    |
| 場所   | 鎌倉市福祉センター  |
| 座席配置 | スクール形式(30名程度)  |
| 時間   | 90分程度  |
| 内容   | 現在改定作業を行っている鎌倉市交通マスタープランの内容について、市民の方の意見を取り入れるべく、市民説明会を開催する |