

## 第7回 鎌倉市地域公共交通活性化協議会

### 議 事 録

日 時：令和8年（2026年）3月5日（木）午後3時00分～4時30分  
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

### 【久保田会長】

定刻になりましたので第7回鎌倉市地域公共交通活性化協議会を始めたいと思います。

本日も司会を務めさせていただきます久保田です。よろしくお願いいたします。

前回もお話があったと思いますが、今日がこの協議会の最終回で、取りまとめに向けての議論をお願いするということです。最後までよろしくお願いいたします。

まず、事務局からいくつかお知らせ等よろしくお願いいたします。

### 【事務局(小川課長補佐)】

事務局の都市計画課、小川でございます。事務局のほうから何点かご報告・確認をさせていただきます。

まず、本日の会議資料について確認させていただきます。

本日の資料につきましては、「次第」、資料1「鎌倉市地域公共交通活性化協議会会員名簿」、資料2「第6回鎌倉市地域公共交通活性化協議会 議事録」、資料3「鎌倉市地域公共交通計画(案)本編」、資料4「鎌倉市地域公共交通計画(案)概要版」、資料5「鎌倉市地域公共交通活性化協議会説明資料」、参考資料「パブリックコメント・庁内意見」になります。

そのほか、「出席者名簿」、「座席表」もあわせて置かせていただいています。お手元にありますか。もしお手元にない資料がございましたら事務局の職員までお申し付けいただければと思います。

続きまして、会員の出席状況についてご報告いたします。本日の鎌倉市地域公共交通活性化協議会につきましては、WEBによるご参加及び代理出席も含めまして17名の出席となっております。本日のWEBによりご参加いただいている会員につきましては、京浜急行バス株式会社の植田会員、神奈川県藤沢土木事務所の松田会員、神奈川県交通政策課廣野会員の代理といたしまして、臼井様以上の3名の方々がWEBによるご参加となっております。

本日の代理出席につきましては、神奈川県交通政策課廣野会員の代理の臼井様1名のみとなります。

また、市民委員の平松会員、一般社団法人神奈川県タクシー協会の横山会員、埼玉大学の小嶋副会長、鎌倉警察署の大串会員につきましては、事前に欠席の旨、ご連絡をいただいております。

本日は、会員全21名中過半数以上の出席がありますので、鎌倉市地域公共交通活性化協議会設置要綱第6条第2項の規定により当協議会が成立していることをご報告いたします。

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、令和7年度鎌倉市地域公共交通計画策定支援業務委託の受注者である株式会社日本能率協会総合研究所の職員も出席していることをご報告いたします。

次に、当協議会の運営について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。本日の会議資料のうち「参考資料」としています「パブリックコメント・庁内意見照会」につきましては、未成熟な情報が含まれているため、現時点では非公開とし、後日確定した後に公開することとし、これ以外の資料につきましては、特段、非公開とする部分はないので公開することを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。市のホームページ及び広報かまくらで傍聴者を募集したところ、1名の方から申込み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。この点についてご確認をお願いいたします。

3点目は、当協議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、当協議会開催状況の写真が必要となることが想定されるため、本日の協議会の途中に開催状況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、この点の確認をお願いいたします。

以上3点についてご確認をお願いいたします。

【久保田会長】

ただいま3つの確認事項がありました。会議資料の公開、傍聴を認めるかどうか、写真の撮影を認めるかどうか。いずれも事務局の通り認めるということによろしいでしょうか。

【全員】（異議なし）

【久保田会長】

ありがとうございます。

それでは、傍聴の方、ご入室をお願いします。

## 2. 協議事項(鎌倉市地域公共交通計画策定に係る協議)

### 【久保田会長】

これから議題に入ってまいります。今日は協議事項1点です。鎌倉市地域公共交通計画策定に係る協議でございます。

ご用意いただいた資料を事務局から一括でご説明ください。

### 【事務局(井上次長)】

鎌倉市まちづくり計画部次長の井上と申します。本日は皆様方お集まりいただきましてありがとうございます。それでは資料の方をご説明させていただきます。

資料5の1ページをご覧ください。

これまでの振り返りも含めてとなりますが、令和6年11月に開催した第1回鎌倉市地域公共交通活性化協議会で鎌倉市地域公共交通計画の策定について検討をスタートいたしました。そこから、第2回の協議会ではアンケート調査の結果報告、そこから見た課題の抽出、公共交通の将来像についての議論をいただきました。

第3回の協議会では、調査結果の最終報告や地域公共交通の方針、目標、そして令和7年度の予定といったものを整理いたしました。そして令和7年度に入りまして、7月4日に開催した第4回の協議会では、地域公共交通の課題の再整理結果や地域との意見交換会の実施方針についてご議論いただき、第5回の協議会では、地域との意見交換会の実施結果、計画の目標と施策の方向性についてご議論いただきまして、第6回の協議会では、鎌倉市地域公共交通計画素案、パブリックコメントの実施についての議論をいただいたところでございます。

本日、第7回鎌倉市地域公共交通活性化協議会では、鎌倉市地域公共交通計画案をご提示していますので、そちらについてご議論いただければというスケジュールで進めてきたところでございます。

2ページをご覧ください。

こちらの鎌倉市の交通課題と実施施策というところですが、まずは計画の目標というところ。誰もが安心して利用できる地域公共交通ネットワークを構築し、維持していくために、『地域公共交通ネットワークの充実』、『公共交通の利用促進』、そして『安全・安心な移動の実現』といった3つの目標を計画目標として掲げて取組を進めてまいります。計画期間は、令和8年度、2026年度から令和12年度、2030年度の5年としております。

3ページをご覧ください。

こちらは、目標を3つ掲げさせていただいて、それを少しブレイクダウンした形で、施策をどういった方向で進めていくのかというところで5つ、「交通不便地域等の存在」への対応、「交通渋滞」への対応、「公共交通の維持」への取組、「開発に合わせた整備」への取組、そして「安全・安心」への取組と5つの構造で区切っておりまして、そちらに合わせて施策の実施方針、そして具体的な施策といった形の構造で全体を示しているところでございます。

4ページをご覧ください。

4ページと5ページの2ページにまたがっておりますが、それぞれ今お示した5つ、「交通不便地域等の存在」への対応、「交通渋滞」への対応、「公共交通の維持」への取組、「開発に合わせた整備」への取組、そして「安全・安心」への取組で、それぞれの課題と対応の方向性について記載をしているところでございます。

まず、交通不便地域等の存在というところで、改めまして課題として、駅や利便性の高いバス停から離れた交通不便地域や、鎌倉特有の地域特性による高低差によって駅近でも移動困難地域が存在しているというところでは、こちらに対して、既存の鉄道、路線バスに加えて、地域特性に応じた多様な移動手段を確保していく必要があるというところで、オンデマンド乗合交通、公共ライドシェア等の新たな交通手段の導入を推進してまいります。

次に交通渋滞のところですが、課題としては、鎌倉市内では主要道路を中心に慢性的な渋滞が発生しており、特に路線バスの定時性の確保等に支障をきたしているというところでは、こちらでバスの運行がうまくいかなくなってしまうところも発生しています。これに対しての対応の方向性として、路線バスの定時性の確保を推進するというところですが、もちろん長期的なところではロードプライシングといったところは交通マスタープランの方で議論していくものとなりますが、短期的にまずは鎌倉を目的としない通過交通の削減をはじめとした交通渋滞の解消を短期的に即効性のある取組として進めてまいります。次に公共交通の維持のところですが、コロナ禍以降の鉄道や路線バスの利用者数の減少や 2024 年問題等を背景とする運転士不足が深刻化しているという中で、路線バスの減便や廃線といったものは、鎌倉に限らず全国的にも進んでいるところでございます。そして鎌倉でも実際に減便が起きてしまっている中で、減便や廃止によって市民生活への影響が懸念されているところでございます。それに対しての対応の方向性として、まずは総論として移動手段の確保に向けた取組を進めるというところでは、具体的には路線バスを当然維持するというところで、まず取組をしていく必要がございます。

例えば利用促進による路線バスの維持、路線網の最適化やバスの運転士の採用支援など路線バスを維持する取組に加えて、それ以外の代替となる手段の導入といったものも進めていくところでございます。

5ページをご覧ください。

深沢地区は今、鎌倉市内で大きく開発をしているところでございますけれども、土地区画整理事業や東海道本線の新駅設置、街づくりが進展しているところでございますが、そこと連動した交通体系の再構築といったものが求められてくるところでございます。そういった中で、住民や来訪者が移動しやすい交通体系を構築していく。そして、新駅や周辺施設の整備と連動して、地域公共交通ネットワークを再編し、回遊性の向上を図るといった方向性で進めてまいります。

最後に、安全・安心のところでは、課題として、高齢化の進行や観光客の増加によるオーバーツーリズム問題も顕著になっています。誰もが安心して移動できるような公共交通の確保が重要となってくる中で、対応の方向性として人や環境に優しい公共交通の実現に向けた取組を進め、さらに駅、バス停のバリアフリーの推進や観光客の移動手段の確保といったことを推進してまいります。

6ページをご覧ください。

すべての具体的な施策については本編の方をご覧くださいと思いますが、とりわけ地域公共交通というところで、特に市民の方々のご関心も高いようなところで、交通不便地域の存在であったり、公共交通の技術であったり、場合によっては渋滞対策みたいなところをいくつか実施・検討していくような施策について事例を挙げさせていただいていますのでご説明します。

公共ライドシェアの導入というところで、こちらは別府市の事例になりますが、この交通不便地域など、バス路線の場合によっては代替になるようなところで、公共ライドシェアも自治体が主となって、一般ドライバーを活用できるような、公共ライドシェアの導入といったものが一つ制度として考えられるところがございます。

7ページをご覧ください。

こちら地域主体の移動手段の確保というところがございます。こちら先ほどの公共交通の維持の文脈で、路線バスの減便・廃線というのが全国的にも進んでおり、鎌倉市でも起きているということを申し上げましたが、現在、交通事業者に全ての交通手段を委ねるということはなかなか難しい時代になってきているという中で、それ以外に行政が主となって、そこを補っていく部分も当然出てくるところではございます。やはり行政にも財源に限りがある中では、交通事業者と行政に加えて、地域が主体となって移動手段を確保していくという取組も不可欠になるだろうというところがございます。交通事業者、行政、地域それぞれが補われることによって、どうにかして地域公共交通を維持していくという全体像になってくるかなというところで、地域主体の移動手段の確保という取組というのも今後検討を進めていく仕組みを構築していく必要があるところがございます。こちらは、地域が主体となって、こういったことをやりたいといったところに、市が技術的支援や必要によって財政的な支援を行っていくというところがございます。

8ページをご覧ください。

こちらでは、制度の導入ステップのイメージや導入されるような交通モードの例といったものを再掲させていただいております。

9ページをご覧ください。

交通渋滞への対応というところがございます。鎌倉市ではロードプライシングの検討を長年進めているところがございますけれども、長期的な検討になっているという中で、短期的に少しでも交通渋滞を減らすべきというところで、ソフト的な取組として、鎌倉市を目的とした通過交通を減らすため、迂回を誘導するような形で、地図アプリにおいて、渋滞迂回ルートを案内誘導するような施策の推進というものを今後行ってまいります。

10ページをご覧ください。

こちらは、バス路線維持のための取組ですけれども、まず2024年問題。運転士の確保というのが課題となっているところがございます。実際にバス事業者にも色々ご相談をさせていただく中では、路線バスの維持が難しいといったお声も上がってきており、バス事業者と行政が一体となって、バスの運転士の確保といったところで、何らかの取組をしていく必要があるだろうというところで、こちら先日も、小田原市とバス事業者と一緒にやった事例も記載しておりますけれども、こういった

取組を含めてバス運転士の確保については、市としても交通事業者と一緒にやっていく必要があるというところで、今後検討を進めてまいります。

11 ページをご覧ください。

こちらは、先程財源には限りがあるという話を申し上げましたけれども、いろんな施策を行っていく中で、当然その指数だったり、具体的な施策のところだけではなく、歳入といったところも考えていく必要があるというところで、交通事業者と一体となって、体験型ふるさと納税であったり、寄付を集めていくみたいな、その際の資金調達という観点の施策についても今後は検討を進めてまいります。こちらは島原鉄道一日駅長体験といった事例も載せさせていただいていますけど、そういったものも含めて施策を検討してまいります。

12 ページをご覧ください。

前回協議会後の修正点について記載をしております。まずは第6回鎌倉市地域公共交通活性化協議会後のパブリックコメント開始までの修正として、久保田会長から前回の開発に合わせた整備や取組というところで、交差点改良やバス停設置等、整備の推進といったところをご意見いただきましたので、修正をしていることをご報告いたします。

13 ページをご覧ください。

前回協議会后、令和7年12月25日から令和8年1月23日にかけてパブリックコメントを実施いたしました。意見募集の対象として、市内に住所を有する方、市内の事務所又は事業所に勤務する方、市内に事務所又は事業所を有する方、市内の学校に在学する方、市に対して納税義務を有する方、この事案に関し利害関係を有する方といった方々に意見の募集をさせていただきました。そして、最終的に意見を受けた件数として21件のご意見をいただきました。

具体的には、「鎌倉市における公共交通の現状と課題」に関するご意見が1件、「実施施策」に関するご意見が19件、「計画の進捗管理等」に関するご意見が1件ございましたことをご報告いたします。

14 ページをご覧ください。

14 ページから16 ページまでパブリックコメントでの主なご意見と、それに対しての市の考え方についてお示しをしております。こちらは数が多くなりますので、全てを読み上げることはいたしません。それぞれ区分ごとにご意見をいただきましたので、市として回答方針を示させていただいているところでございます。

17 ページをご覧ください。

こちらは市内における主な意見の内容と、それに対する回答方針を示させていただいておりますので、ご確認いただければと思います。

18 ページをご覧ください。

こちらはパブリックコメントで、市民の方々や市内の意見を踏まえて、どのような修正を行ったのか主な修正点について記載をしております。まずはパブリックコメントのご意見ですが、地域公共交通の利用促進について、運行情報や遅延情報等のリアルタイムでの提供についてのご意見をいただきましたので、そこについて修正をしております。また、安全安心な交通環境の整備といっ

た項目で、バス、タクシー、駅のバリアフリーの推進についてもご意見をいただきましたので、鉄道駅のバリアフリーについての修正をしています。次に、市内での意見というところですが、計画の位置付けといったところで、環境基本計画の位置付けの修正を行いました。そして、交通不便地域等の存在について、移動困難地域のところでも少し意見がありましたので、市内全域を対象地域について精査して、修正を行っております。最後に、定時性確保に向けた交通渋滞への対策といったところで、目的施設の誘導等による地域および時間帯の分散についてのご意見がありましたので、目的施設の誘導に関する記載について修正を行っております。その他にも、事務局内及び市内各課での確認を踏まえて、文言、図、掲載等の追加・修正等を実施していることをご報告いたします。

19 ページをご覧ください。

次年度以降の進め方についてご説明をいたします。まず活性化協議会、専門部会の開催というところですが、計画はもちろん作っただけでは終わってはいけないというところで、これをどのように推進していくかということが重要になってくるわけですが、施策ごとに行政や事業者等の関係者間で、定期的かつ綿密に協議・意見交換を行う体制を構築して、実現に向けた連携を図るとともに、必要に応じて鎌倉市地域公共交通活性化協議会のもとにバス事業者だけであったり、鉄道事業者だけであったり、そういった形で専門部会を設置して、専門的な調査や検討等を行うといった体制で進めてまいります。

20 ページをご覧ください。

専門部会という形で、業界ごとのご意見を伺うというのが重要なことになってくるのですが、それぞれ必要に応じて、具体的な施策を進めていくために、鎌倉市と個別の交通事業者との意見交換をさせていただく場というのを、定期的開催をさせていただければと考えております。こちらは鎌倉市地域公共交通計画策定にあたりまして、皆様にそれぞれ個別にご意見を伺ったり、ディスカッションさせていただきましたけれども、そういった形で施策の推進をしていくにあたり必要があれば、個別での意見交換ということもさせていただければということで、改めて体制として記載をさせていただくところでございます。

21 ページをご覧ください。

評価検証のところでございます。こちらは、計画が5年計画となっておりまして、本計画を効果的、効率的に推進していくため、毎年度に施策の実施評価見直しという短期の PDCA サイクルと、計画期間を通しての長期 PDCA サイクルにおいて、計画の推進による進捗管理を行ってまいります。その中で、鎌倉市地域公共交通活性化協議会の全体会議を開催する中で、計画の進捗管理といったものを行っていくところでございます。

少し駆け足にはなりましたが、これまでのスケジュール、そして鎌倉市の交通課題・実施施策、前回協議会での修正、パブリックコメントの実施結果の対応、そして今後の施策の次年度以降をどのように具体化して、しっかりと実施していくかという進め方についてご説明ご報告の方をさせていただきました。事務局からは以上になります。

【久保田会長】

今のご説明、あるいは資料3、それから概要版資料4、これらについてご意見をいただきたいと思えます。

最初に私からいいですか。今ご説明があった資料5で言いますと、7ページ、8ページのところで、これは、今回非常に大きな提案になっていると思いますが、ここにある「独立採算」という言葉ですね。7ページの一番下の行にもあるし、8ページの Step4にも書いてありますが、「独立採算」の意味はどういうことですか。

【事務局(井上次長)】

こちらは今後地域で色々な検討を進めていく中で制度を考えていくところでございますけれども、例えば何かしら施策を導入していくというときに、イニシャルコストのところ車両を購入する必要があるとか、検討する上で何かしら外部コンサルタントを入れる必要があるとか、そういった初期費用が発生するとか、運行の初年度の実証へもお金がかかるとか、そういったところは市や国でもいろんな補助制度がございますので、そういったものを活用しながら財政的な支援が入ってくるというのは、十分想定できることなのかなということです。全てをずっと公金を投入して維持していくというのは現実的ではないので、他のエリアの地域の事例を見ていますと、その地域の地域の企業、病院、飲食店などから協賛をもらった形で採算を成り立たせている事例も多々ございます。例えば、病院に来る人が移動しやすくなるようにすることや飲食店にそういうのを入れることで来てもらえるようになる。そういった協賛企業のメリットがあるような形で地域の制度設計をすることによって、実現しているものもございますので、そういった趣旨で全てを公助・補助金で成り立たせるのではなく、独立採算を目指していくということで記載させていただいております。

【久保田会長】

きちんと理解したいのですが、資料3の38ページに、今まで議論して、整理していただいた表があります。今おっしゃっているのは、このうちのどれについてその交付金を投入せずに独立でやっていたかどうかということなのかを確認したいのですが、私の知る限り、コミュニティバスとかは黒字になっているところは日本で多分1か所しかない、7割、8割は税金でやっている。黒字になるのなら別に民間の事業者さんにやっていただければ良いじゃないかみたいな感じで、赤字前提で動かしていると思うんですけど、今おっしゃったのは、この表の中のどのサービスを指していらっしゃるんですか。

【事務局(井上次長)】

この38ページで言いますと、(2)に①と②というふうに書いています。また、資料5の7ページと8ページのところ、少し写真がかぶるところがあって恐縮ですが、38ページの②を7、8ページに具体化しているので、①は最後に公共ライドシェアは市が主体ですし、日本版ライドシェアはタクシー会社が主体だったり、地域貢献バスというのは社会福祉法人等が主体となるものでござ

います。①は、地域が主体ではなく、市が主体となって進めていく施策ですので公金を入れていくというところでございます。②を具体化していく中で、これは地域が主体となってオンデマンド交通をやるとか、グリーンスローモビリティを入れていくといったことございますので、そういう場合に、イニシャルコストのところとか、最初の方は財政的支援することがあっても段々と独立採算でやっていけないか、持続性があるかどうかというところで採用させていただいているところでございます。

#### 【久保田会長】

分かりました。ありがとうございます。私の頭の中で整理できました。

#### 【八島会員】

先程、会長が言われた 38 ページの中で、公共ライドシェアと日本版ライドシェアというところがある中で、実際に鎌倉市として、既存のタクシー会社さんの支援という形で、今タクシー会社さんも運転士不足で台数が欲しい時にないということがある中で、市が運営の主体となった公共ライドシェアといってもなかなか運転士さんがお金を稼ぐ、生活していくためにやるということでもないですし、行政的に公金というか、お金も出さなきゃいけない部分もあるでしょうし、タクシー事業者さんが主体となる日本版ライドシェアもそうなんですけど、あくまでもタクシー会社さんに運転士さんがたくさんいて、台数さえあれば回収ができると思うんですけど、鎌倉市としてはどうしてもこっちの方向じゃないとダメだということなんですか。

#### 【事務局(井上次長)】

本日はタクシー協会の横山会員はご欠席ですが、先日開催した、鎌倉市交通計画検討委員会でご意見をいただいております。日本版ライドシェアはすでに鎌倉市内でも一部やっておりますが、やっぱりタクシー会社としても負担が大きいし、なかなかうまくいかないというのも正直な実情としてあるということは、ヒアリングの中でもお聞きしています。一方で公共ライドシェアは、むしろぜひやっていただきたい、進めていくべきだと、鎌倉市交通計画検討委員会においてタクシー協会鎌倉支部長としておっしゃっていたところでございます。やはりタクシー会社としてもなかなかドライバーを正規に採用していくのも難しいという中、西鎌倉地域では少しタクシーが足りないみたいな声も市民の方々からいただいているところでございます。そういった中で、どうしても市民の足をタクシーだけで供給するのは難しいという中で、既存タクシーのドライバーを専門職とするドライバーではなくても、市民の方で、新たに副業的にドライバーとしてやられる方々を追加することによって、市民の方々が移動に困っているところに補完的に追加をして、市民の方々が移動するのに便利になるという制度というのをぜひ入れていくべきじゃないかのご意見を伺っていますので、市としてもそういった中で公共ライドシェアの導入を進めていきたいというところでございます。

#### 【八島会員】

今、市が主体となって自家用車を用いてということで、鉄道、バス、タクシーも2種免許を持って

いるんです。安全性を確実に第一に守ってということで、お客様から運賃をいただいて収入にするということがある中、安全性を保たないまま誰でもいいから運転してくれる人を目的地に運べば良いということでは、元々の公共交通という役割が何になってしまうのかが崩れてくるのではないかなというところを私は感じていますし、現場サイドでも、タクシーがそういうふうのできるのならバスも白ナンバーで走らせれば、自分で買って走らせてくれればお客さんも乗るよねということを言うと、同じことがどんどん広がるという形になってくるんじゃないのかなという不安を感じているのですが。

#### 【事務局(井上次長)】

一般の方が直ちに公共ライドシェアをやりたい、ドライバーをやりたいと欲しているということではなくて、国土交通省が設定をしています、大臣講習をしっかりと受けた上で、公共ライドシェアのドライバーとして雇用することができるというように国の規則で定まっています。公共ライドシェアを実施するには、しっかりと国土交通省が示している基準に則って、そこに準拠する形で進めていくということであるかと考えております。

#### 【八島会員】

先程からすみません。何回もなんですけど、私達が組織しています神奈川県交通運輸産業労働組合というところでは、公共ライドシェアに反対しています。実際に、公共ライドシェアは、今国でも止まっている状況だと思うんです。前に進んでない状況で、逗子とか横須賀の方でも、夜に走るタクシーがないからということで、公共ライドシェアも含めてやろうと言っていたのですが、結局お客さんもいなければ運転士もいないという事例も出ている中で、それをやるというのはどうなのかなというのは、私達の組織の中では難しいのかなと思っていますところでございます。

#### 【事務局(井上次長)】

公共ライドシェアに限らず、全ての施策において、その地域のニーズやどういった方々がどうやって移動されるのかというところで、上手くいく、いかないという定義は何かというのがありますが、お客さんの利用率があるかないかで変わってくるのかなというところでございます。こちら、事例として示させていただいている別府市や加賀市などでは、しっかりとしたニーズが多々発生しているということも聞いていますし、国土交通省の方でも、日本版ライドシェアはタクシー会社さんへの負担が大きいというところがあるので、公共ライドシェアへ国としても今後、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改訂等も行いながら公共ライドシェアに重点を置いていくと聞いています。そこは、しっかりと地域のニーズも見極めながら、その国の方針等に準拠しつつ、補助金も活用しながら、必要な場合においては進めていくということになるのかなと考えております。

#### 【吉川会員】

資料5の9ページになりますが、交通渋滞への対応ということで、ナビやマップによるルート誘導、迂回ルートを紹介されていると思うんですけれども、この迂回ルート自体が既に渋滞ルートになっ

ている場合はどう考えられるのでしょうか。それともナビやマップによるルート誘導というのが行われるのでしょうか。

【事務局(井上次長)】

当然迂回した先がすごい渋滞するということになってしまうのは本末転倒でございますので、しっかりと迂回先がどれくらいの交通量なのかといったものも検証しながら、一つのところに渋滞が寄りすぎないような形で、市として最適な交通量を追求していくということで施策を検討してまいりたいと考えております。

【吉川会員】

現段階でこれが確実な迂回ルートという形で公表されるわけではない考えでよろしいですか。

【事務局(井上次長)】

はい。1つの仮説として書いているだけでございまして、今後検証していく中で最適なものが何なのかというのは引き続き検証していくところでございます。

【小川会員】

今日が最後ということですので、確認させて頂ければと思います。本日の資料3「鎌倉市地域公共交通計画(案)」についてですが、まず「第1章4「計画の位置づけ」にある通り、『本計画(鎌倉市地域公共交通計画)は、20年間の鎌倉市交通マスタープランの計画の中で、まずは当面の5年間の施策・計画』との位置付けであると理解しております。もし相違がございましたらご指摘頂ければと思います。

同計画の第4章4が、「公共交通の維持」への取組となっており、4.4.1以下で、基本的に今一番課題になっている効率的な路線バスネットワークやバスの運転士不足への対応等々、バスのことが中心に記載されています。第4章4の冒頭部分でも、効率的な路線バスのネットワークを検討や運転士不足への対策等に言及されていますが、それ以外の交通モードについての個別の記載は特になされておられません。計画案については、喫緊の課題ということで、このようにバス中心の記載になっているのではないかと理解しております。とは言え、例えば、今回のイランの紛争のように急な原油価格の上昇や、国の渡航自粛の呼びかけで鉄道でもお客さんの減少するなどが実際に発生しています。バスやタクシーに限らず、鉄道事業者についても、この先何が起こるか分からない、というのは同じかと思えます。『今後この様な新たな課題や、現時点ではたまたま議論されていない、もしくは顕在化していないリスクが顕在化してきた、そういう時はどう対応するのか』というところを確認させて頂きたいと思えます。第5章3評価・検証のPDCAサイクルを拝見すると、計画の評価検証・改定は基本は5年毎ですが、必要に応じ5年以内でも計画の見直しが適宜行われる、ということかと思えます。現在の鎌倉市地域公共交通計画には記載されていない、もしくはこれまでに議論されていない課題については、この見直しのプロセスで、議論の対象となってい

く、との理解で良いのか、確認させて頂ければと思います。

**【事務局(井上次長)】**

この計画の位置付けというのは、小川会員がおっしゃった通りでございます。特に地域公共交通について、かつ直近の5年について考えていくというところでございます。

次に、鉄道のところの位置付けについてですけれども、小川会員がおっしゃった通りです。こちら、この瞬間、足元でよりバスについての課題が顕著になっているというところで、そちらを、特出し記載をさせていただいておりますけれども、何かしら社会情勢に大きな変化があつて、直ちに鉄道に何かしらやらなければならないとか、鉄道に限らずですけれども、全体を通して、何らかの大きな課題が生じて、直ちに対応しなければならないといったものが発生した場合には、計画の見直しを行うという中で対応していくということかなと考えております。先般の鎌倉市交通計画検討委員会での議論については小川会員からそういったご意見いただきましたからというところで、交通マスタープランは20年計画ですので、そちらの方は質問も含めたものを少し記載していく必要があるのかなというところです。

地域公共交通計画は足元の話でございますので、まずは足元の課題を解決するというところで、施策は記載していますけれども、何らか事情、状況が変わった際には、見直しをするという中で対応していくということかと考えております。

**【久保田会長】**

そうしますと、今日この場に載っている資料3、概要版の資料4につきまして、確かにやってみないとわからないところもありまして、うまくいくかどうか、確かに蓋を開けてみないとわからないというのも正直あるかもしれません。それは62ページにあるようにやってみて、毎回ちゃんと評価をして、必要な改善をしていくということですか、多分今のところ対応策としてはないんだろうと思えますけれども、今後の取り組み方も、今小川会員に言っていただいたように、確かに将来何があるかわかりませんが、そういうこともこういう形で対応しながら、とりあえずこれで進めていこうじゃないかということで資料3にまとめていただいております。

じゃあ、お諮りしますね。これをもって、この協議会の協議結果ということにするということで、ご異議ございませんでしょうか。

**【全員】 (異議なし)**

**【久保田会長】**

それでは、本資料を持ちまして、本協議会から鎌倉市に結果として報告をしたいと思えます。

### 3. その他

#### 【久保田会長】

最後に一言だけ私もお礼を申し上げたいと思います。

7回に亘りまして、本当に毎回活発なご議論をいただき、私自身本当に相談、勉強させていただくことがいっぱいありまして、おかげさまで大変良いものができると思っております。

私自身のことをお話しさせていただくと、ずいぶんこの鎌倉の交通とお付き合いすることが長くなってまいりまして、前回、平松会員からロードプライシングのお話が出ましたけど、ロードプライシングの提案したのが 1996 年ですので、まさに 30 周年というこんなめでたくない 30 周年を迎えてしまいまして、まだ出来てないという、非常にもう忸怩たる思いでございます。それを作る過程で、実はいろんな調査をしたのですが、太刀洗のバス停から、日曜日のお昼ぐらに出るバスが、駅に着くまでの時間を測ったわけですね。普段は 15 分とか 20 分で来るんですけど、それは 2 時間かかるんですね。そういう状況が、休日はとにかくいっぱいあるということで大問題になりまして、例えば結婚式、東京か横浜の結婚式に出ようと思ってバスに乗ったけど全く駅に着かなくて、もう結婚式に出られなかったとか、そういう市民の悲鳴みたいなのがいっぱいあって、なんとか渋滞緩和しなくては行けないと。で、交通規制はやったらどうかとか、いろんな案が出た中で、交通規制をやっちゃうともう動けなくなっちゃうとか、いろんな結果、日本ではまだやってないけど、ロードプライシングしかないんじゃないかということで、提案に至っているということでございます。ですから、ロードプライシングの提案の発端は、公共交通をちゃんと走らせなきゃダメじゃないか、バス、タクシーをちゃんと走らせなきゃダメじゃないかというのがスタートだったということでありまして、それは今も変わってないんじゃないかと。さっきの提案にもありましたけども、なんとか渋滞をなくして行って、バス、タクシーがちゃんと動けるようにするというのが、あらゆる交通政策の鎌倉の場合は基本であろうというのは、30 年経ってもやっぱり変わってないというのが実感になります。

一方で、すごくこの 30 年変わったことがあって、例えば江ノ電に市民の方が乗れないとか、観光客がいっぱい乗れすぎちゃって、観光施設になって市民の人が乗れない問題とかですね。あとタクシーは 30 年前にはもう駅前広場にタクシーがいっぱいあって、それが当たり前だったんですけど、この委員会でも出たように、夜帰ってきて、駅から乗ろうと思ってもタクシーがないということになっているということで、非常に変わってきたところもあるということで、さっきも議論になりましたけど、タクシーの運転士さんが不足しているという根本問題を抱えつつ、じゃあどうしていくのかという提案が今回示されたということでございますので、昔からの変わらない問題と変わってきた問題を両方克服するという非常に大きなテーマを課せられた協議会だったと思っております、今日作っていただいたこの計画が、少しでもこれが改善の方向に行くように、さらにおっしゃっていただいたように、これは作って終わりじゃ絶対ありませんので、必ず見直して良いものにしていくということを継続していただきたいと、私からもお願いをして、私からのお言葉とさせていただきます。本当にありがとうございました。

## 【服部会員】

まちづくり計画部長の服部でございます。

この協議会につきましては、会員という立場で参加させていただきましたけれども、鎌倉市の交通を預かる身といたしまして、改めて皆様にお礼を申し上げたいと思います。どうもありがとうございました。

今回の計画なんですけれども、路線バスを主体とした短期的な5年間の計画というところで、ちょっと振り返ってみますと、平成 11 年に鎌倉市オムニバスタウン計画というものを策定いたしました。今回の計画の前身になるのかなというふうに思っております。それから四半世紀以上経ちまして、今見てみますと、当時、交通不便地域というものを6地区設定しましたが、25 年経っても、いまだに全てが解消されているわけではなく、むしろ交通不便地域と移動困難地域となりまして、かなり鎌倉市民の移動を取り巻く環境というのは厳しくなっているのかなというふうには思っております。

理由といたしましては、様々それはあろうかと思えます。社会情勢等を含めて、なかなかこれを解消するのが難しいというのが浮き彫りになっているのかなと思っております。ただ一方で、当時ちょうどミニバスが出始めた頃だったかなと思っております。私が担当していた時、武蔵野市さんがムーバスというのを走らせ始めまして、すごく先進的な取組だということで、それを見学に行った記憶があります。鎌倉市の方でもミニバスを走らせて、それからデマンドバスなんかも走らせ始めたというところがございます。それに比べますと、25 年以上経ちまして、もうすでに今は自動運転の時代に入ってきています。公共ライドシェアですとか、法的な面もかなり見直されてきて、やはり時が経つのに合わせて、いろいろ柔軟に対応できる環境も出来てきているんだな、というふうには思っております。

今後、なかなか陰しい道のみではございますけれども、皆様のお力、お知恵をお借りしながら、市民のための移動の確保というところには全力を挙げて取り組んでいきたいと思っておりますので、ぜひ今後ともご協力のほどよろしくお願い申し上げます。どうもありがとうございました。

#### 4. 閉会

##### 【久保田会長】

私の司会は以上とさせていただきますので、事務局の方をお願いします。

##### 【事務局(小川課長補佐)】

ご協議いただきありがとうございました。事務局の方から連絡事項でございます。

まず、鎌倉市地域公共交通計画の策定に係る事務につきましてご案内させていただきます。

本日の鎌倉市地域公共交通計画(案)につきましては、この後、速やかに会長の方から市長宛に協議結果の報告として送付いたします。

鎌倉市においては、都市計画課がいくつか事務処理を経まして、市長決裁を受けた後、正式に計画として策定いたしまして、冊子の発行まで行いますが、今後決裁を受ける過程で修正等を生じることもあり得ますが、会長にご確認いただきながら進めていきたいと思っていますので、その点だけご了承いただければと思います。

次に、成果指標の管理についてです。

今後、鎌倉市公共交通計画の推進にあたっては、本編において成果指標を設けて管理することとしておりますので、交通事業者の方々には改めて数値の提供について協力をお願いする場面があらうかと思いますが、その際にはよろしく願いいたします。

次に、今後の当協議会の開催についてです。令和8年度に鎌倉市地域公共交通活性化協議会及び専門部会の開催を予定しておりまして、専門部会の立ち上げに際しましては、部会員の委嘱など、皆様に改めてご協力をお願いすることとなりますので、その際にはよろしく願いいたします。なお、日程等については未定のため、具体的になった時点で、事務局の方から改めてご連絡をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

以上