



# 鎌倉市地域公共交通計画

令和8年4月

概要版

鎌倉市



# 1. 計画の概要

## (1) 計画策定の背景と目的

本市においては、高齢化の進展や居住及び就業人口の変化などを背景に、移動需要の変化やニーズの多様化が進んでいます。また、現在進められている様々なまちづくり事業による新たな交通需要と鉄道、道路、駅前広場などの整備との連携や、主要駅周辺における様々な交通の輻輳による路線バスの走行環境阻害への対応、路線バスの運行が困難な地域における移動手段の確保など、地域公共交通を取り巻く諸課題に対して適切に対応していくことが求められています。

昨今では、運送業における運転士不足が年々深刻化しており、公共交通サービスの維持・確保の厳しさが増えています。一方で在宅勤務に代表されるような「新しい生活様式」の浸透などを背景とした利用者の減少が起きるなど、地域公共交通に大きな影響が生じています。国土交通省においても全国的に路線バスの減便・廃止が続く状況を憂慮し「交通空白」解消本部が立ち上げられ、地域の足を確保すべく、公共ライドシェアなどの導入施策が推進され、「交通空白」の解消に向けた取組が集中的に進められているところです。

また、今後人口減少や、高齢化がますます加速することが想定される状況下においては、持続可能なまちづくりに向けた取組がより一層重要となっています。地域公共交通は持続可能なまちづくりを考えていく中で最重要の論点の一つです。しかしながら、本市においても駅やバス停からの徒歩移動が難しい市民の移動が不便な地域の存在に加え、近年一部地域で路線バスの減便・廃止も進んでいる状況においては、地域公共交通の活性化や再生に関する基本方針や目標などの方向性を示すことにより、交通事業者などと一体となって持続可能な地域交通環境の整備に取り組んでいくことは、喫緊の課題です。

地域公共交通は、単なる移動手段にとどまらず、地域内外の人々の交流を促進する役割も担っています。鉄道や路線バス、タクシーなどの適切な運行により地域内の回遊性が高まることで、商業施設や公共施設へのアクセス性が向上し、高齢者の外出機会や住民の社会参加の機会が広がるだけでなく、地域外の来訪者との交流が生まれ、新たなにぎわいやコミュニティの活性化につながります。高度成長期から続いた経済成長を前提としたまちづくりから持続可能なまちづくりへの転換期を迎え、市民一人一人の幸せに対する価値観も変化していく中で、交流の手段の確保は重要です。

こうしたことから、地域公共交通を取り巻く環境変化などを踏まえ、市域全体の持続可能な地域交通環境を向上させ、地域の移動手段の確保、地域交流の促進に資する地域公共交通サービスを実現するために、交通事業者や市民などの地域関係者と連携して「鎌倉市地域公共交通計画」を策定したものです。

## (2) 計画区域

本計画は、鎌倉市全域を対象区域として設定します。

## (3) 計画期間

本計画の計画期間は令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）の5年とします。

## (4) 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条第1項の規定に基づき作成するものです。

また、交通政策の基本的な方針である「鎌倉市交通マスタープラン」の「公共交通」に関する分野別計画となり、本市のまちづくりや交通に関わる「鎌倉市都市マスタープラン」、「鎌倉市立地適正化計画」などの各種計画と連携を図ります。

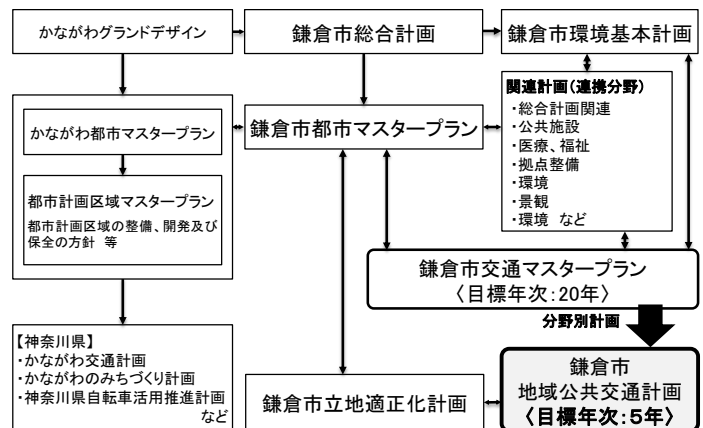


図 1-1 鎌倉市地域公共交通計画の位置づけ



## (2)交通渋滞

鎌倉市内では市民の自動車交通に加え、鎌倉市内を目的地とした自動車交通及び通過する自動車交通の集中により慢性的な交通渋滞が発生しています。交通渋滞により路線バスなどの定時運行に支障をきたしていることから、カーナビや地図アプリなどを活用した通過交通の削減など公共交通の走行環境の改善に向けた施策の導入が必要となります。

## (3)公共交通の維持

鎌倉市内を運行する鉄道や路線バスなどの公共交通の利用者数は、コロナ禍後徐々に回復傾向にあるもののコロナ禍前の水準には達せず、また 2024 年問題などを背景に特に路線バスの運転士不足が深刻化しており、路線バスの減便・廃止と、それに伴う市民生活への影響が懸念されます。このため、地域公共交通ネットワークの最適化、運転士確保、運行・遅延情報提供などの利用促進など、路線バスを維持するための施策に加え、路線バスの代替手段として、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェアなどの導入などの施策も併せて進める必要があります。

## (4)開発に合わせた整備

新たなまちづくりを進めている深沢地区では、村岡・深沢地区土地区画整理事業に加え、東海道本線の大船・藤沢駅間に新駅設置が予定されており、新たなまちづくりが進んでいます。これらと連動して交通政策を進め、新駅や周辺施設整備を契機に地域公共交通ネットワークを再編し、回遊性向上と住民・来訪者が移動しやすい交通体系の構築が求められます。

## (5)安全・安心

鎌倉市内では丘陵住宅地を中心に高齢化が進み、令和 22 年(2040 年)には老年人口割合が約 4 割に達する見込みで、高齢者をはじめ誰もが、将来も安心して移動できる公共交通の確保が重要です。

近年、観光客の増加により鉄道や路線バスに乗り切れない状況や道路まで歩行者がはみ出す状況がみられるなど、オーバーツーリズム問題が顕著になっており市民生活への影響も懸念されるため、新たな移動手段の導入や混雑対策を含めた安全な移動環境の整備が求められます。

気候変動対策は引き続きの課題となっているなかで、本市の二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量は年々減少傾向にありますが、2030 年の削減目標達成に向けてはより一層の取組が必要です。また、GX(グリーントランスフォーメーション)の取組推進に向けて、環境に配慮した車両の導入の推進などによるエネルギー消費のスマート化が必要となっています。

### 3. 計画の基本方針、目標

#### (1) 計画の基本方針と目標

基本方針を踏まえ、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、維持していくため『地域公共交通ネットワークの充実』『公共交通の利用促進』『安全・安心な移動の実現』を本計画の目標に掲げ、取組を進めていきます。

<b>基本方針</b>	<b>市内の自由な移動と交流を促進する公共交通サービスの形成</b>
<b>目標①</b>	<b>地域公共交通ネットワークの充実</b> 地域、行政、事業者が協働し、地域における輸送資源を活用しながら地域公共交通ネットワークの充実を目指す
<b>目標②</b>	<b>公共交通の利用促進</b> 地域公共交通サービスの改善や利用者意識の啓発を行い、公共交通の利用促進を目指す
<b>目標③</b>	<b>安全・安心な移動の実現</b> 誰もが安全・安心で使いやすい移動環境の実現を目指す

#### (2) 施策の方向性

鎌倉市の地域公共交通の課題に対応し、3つの目標を実現するために、本計画の期間である5年間において取り組む5つの施策の方向性を次の通りとします。

施策の方向性	目標① 地域交通 ネットワーク の充実	目標② 公共交通の 利用促進	目標③ 安全・安心な 移動の実現
「交通不便地域等の存在」への対応 交通不便地域等の解消に向け、新たなソリューションの導入を進めます。	●		●
「交通渋滞」への対応 路線バスの定時性の確保のため、交通渋滞の解消に向けた取組を進めます。	●	●	
「公共交通の維持」への取組 効率的な地域公共交通ネットワークの検討など公共交通の維持に向けた取組を進めます。	●	●	●
「開発に合わせた整備」への取組 新たな開発に合わせた交通環境の整備に向けた検討を進めます。	●	●	
「安全・安心」への取組 ひとや環境にやさしい公共交通の実現に向けた取組を進めます。			●

## 4. 施策

### 4-1. 「交通不便地域等の存在」への対応

本計画で定めた交通不便地域等の解消に向け、地域のニーズや運転士不足の状況を考慮しながら、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェアなど新たな運行手法の検討、導入を進めます。

#### 施策1-1 交通不便地域等への対応

##### 施策1-1-1 新たな運行手法の検討・導入

- 交通不便地域等への対応としてオンデマンド乗合交通や公共ライドシェアなど、地域の実態に合わせた運行手法の検討をし、関係事業者などと協議し速やかに導入を進めます。

表 4-1 新たな地域公共交通の運行手法（例）

運行手法（例）	イメージ	概要
オンデマンド乗合交通		市やタクシー事業者、バス事業者などが運営主体となり、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事前予約制の輸送サービス
公共ライドシェア		市などが運営主体となり、自家用車などを用いて、市民の移動が不便な地域やバスなどの利便性が低下しているなどのエリアに対して市民や観光客の移動の利便性を向上させるために導入する輸送サービス
日本版ライドシェア		タクシー事業者が運営主体となり、都市部や観光地など、タクシー不足が懸念される地域、時期、時間帯の認可を受けた範囲で運行されるタクシーの代替となる輸送サービス
コミュニティバス		市に委託された一般乗合旅客自動車運送事業者が運行主体となり、バス車両を活用した輸送サービス
地域貢献バス		社会福祉法人や病院、学校法人などの自家用送迎輸送を実施している事業者が運営主体となり、送迎バスやスクールバスなどの空席を活用した輸送サービス
グリーンスローモビリティ		市や地域住民などが運営主体となり、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輸送サービス

##### 施策1-1-2 地域主体の効率的・効果的な運行手法の導入支援

- 地域主体の新たな地域公共交通の導入に向けた取組について、事例紹介、専門家紹介及び助言などによる、効率的・効果的な運行手法の導入を支援します。

## 4-2. 「交通渋滞」への対応

鎌倉市内では、主要道路を中心に慢性的な交通渋滞が発生しており、路線バスの定時性の確保に支障をきたしています。そこで、交通渋滞の解消のため、路線バスの定時性の確保などに向けた取組を進めます。

### 施策2-1 定時性確保に向けた交通渋滞への対策

#### 施策2-1-1 通過交通の削減

- ・通過交通の削減のため、カーナビや地図アプリなどの活用以外にも実現性や実効性を踏まえた施策を推進します。



図 4-1 迂回ルートの提示イメージ

#### 施策2-1-2 混雑情報の提供による時間帯の分散

- ・既存の時間帯別道路混雑状況などをわかりやすく整理した混雑状況マップやリアルタイム渋滞情報の提供により、時間帯の分散を図る取組を推進します。

#### 施策2-1-3 目的施設の誘導などによる地域及び時間帯の分散

- ・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の誘導や代替の目的地の案内により、地域、時間帯、曜日及び季節の分散を図る取組を推進します。

## 4-3. 「公共交通の維持」への取組

効率的な路線バスのネットワークを検討するとともに、鎌倉市内の移動手段の確保に向け、運転士不足への対策、自動運転の推進及び地域公共交通の利用促進に向けた取組を進めます。

### 施策3-1 効率的な路線バスネットワークの検討

---

#### 施策3-1-1 結節点の強化による路線バス運行の最適化

- ・交通事業者との調整により、地域拠点で乗継を推進することで運行区間や本数などの見直しを行い、見直しによって生じた余剰車両や運転士などの輸送資源を他の路線へ振り分けるなど、効率的な運行を推進します。

#### 施策3-1-2 路線バスネットワークの再検討

- ・鎌倉市内を運行する公共交通について、新たな目的施設への誘導などによる利用促進に加え、鉄道や路線バス、タクシー、その他新たなソリューションなどのそれぞれが担うべき役割や利用実態・運行実態を踏まえ、より効率的なバスネットワークの実現を推進します。

### 施策3-2 運転士不足への対応

---

#### 施策3-2-1 運転士確保の周知広報などの実施

- ・市の広報紙やホームページ、地域情報誌などを活用した運転士の魅力向上策などの運転士確保に繋がる広報を行うとともに、交通事業者や関係団体と連携し、運転士確保に向けた合同説明会の実施などを進めます。

### 施策3-3 自動運転の取組の推進

---

#### 施策3-3-1 自動運転技術の導入に向けた検討の推進

- ・自動運転技術については、法令上の対応措置や国や県の動向を注視しながら、各事業者と連携して自動運転技術の導入の検討や具体化を推進します。
- ・また、将来的な自動運転社会の到来に向けて、停車スペースの確保やスマートな交差点の運用などに向けて協議調整を進めます。

### 施策3-4 地域公共交通の利用促進

---

#### 施策3-4-1 モビリティマネジメントの実施

- ・企業を通じた従業員への公共交通や自転車などによるエコ通勤の促進、学校などとの連携による公共交通利用促進に向けた環境教育の実施、鎌倉市内転入者への公共交通マップや啓発資料の配布など、公共交通の利用促進に向けた周知啓発活動を継続的に実施します。

#### 施策3-4-2 時刻表の調整やバス待ち環境の改善

- ・鉄道とバス時刻の調整による待ち時間の削減や、停留所などへの屋根や椅子の設置などのバス待ち環境の整備などについて、各事業者と調整を図りながら乗継環境の改善を推進します。

#### 施策3-4-3 運行情報や遅延情報などのリアルタイムでの提供

- ・乗換案内アプリや主要駅・バス停のデジタルサイネージなどに、リアルタイムの運行情報や遅延情報などの掲載を推進することで利用者の利便性を向上し、バスの移動手段としての信頼性向上を図ります。
- ・ターミナルや結節点となる停留所にデジタルサイネージを設置することで、激甚化する災害時においても運転見合・再開や振替輸送などの情報を提供することで安全・安心な交通環境を形成します。
- ・各停留所については、地域の状況に応じてバス停名称の統一や路線のナンバリングなどにより、わかりやすいバス路線の実現を推進します。

### 施策3-5 新たなソリューション導入による利便性の向上

- 施策3-5-1 新たなソリューション導入によるバス路線代替や終バス繰り上げなどへの対応
- ・バス路線代替や終バスの繰り上げなどにより夜の時間帯などで移動の不便が発生し利便性が低下している地域への解決策として、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェアなどの新たなソリューションを導入することで利便性の維持、向上を図ることを検討します。

### 施策3-6 新たな資金支援方策の導入

- 施策3-6-1 体験型ふるさと納税や企業協賛金を活用した資金確保
- ・体験型ふるさと納税や企業協賛金などの既存税収以外からの資金支援方策を検討します。

## 4-4. 「開発に合わせた整備」への取組

村岡・深沢地区土地区画整理事業に合わせた鉄道駅や道路の整備により、新たに生じる人の流れ、移動ニーズ及び駅へのアクセサビリティ向上への対応を路線バス新設・再編の契機として捉え、開発に合わせた交通環境の整備に向けた検討を進めます。

### 施策4-1 開発に合わせた施設整備の推進

- 施策4-1-1 交差点改良やバスベイの設置などの施設整備の推進
- ・ボトルネックとなる交差点の改良などによる路線バスなどの定時性・速達性の向上やバスベイ設置による利用者の安全性向上を図ります。

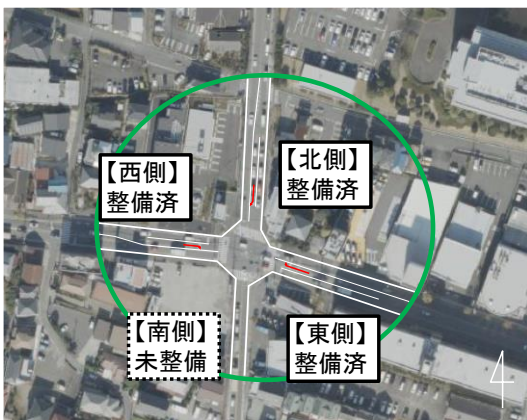


図4-2 右折レーン整備（手広交差点）



図4-3 バスベイ設置

### 施策4-2 新たなまちづくりと東海道本線新駅の開業を見据えた地域公共交通ネットワークの検討

- 施策4-2-1 東海道本線新駅の開業を見据えた路線バスネットワークの構築
- ・鉄道駅基盤整備や開発事業の動向やスケジュールを的確に捉え、早期段階での事業者間調整などにより、市民サービスの維持向上に向け、効率的・効果的な路線バスネットワークの形成に資する路線新設及び再編に向けた検討を進めます。

## 4-5. 「安全・安心」への取組

高齢化率の高まりや観光客の増加、気候変動対策などの観点から、ひとや環境にやさしい公共交通の実現に向けた取組を進めます。

### 施策5-1 安全・安心な交通環境の整備

#### 施策5-1-1 バス、タクシー、駅のバリアフリーの推進

- ・ノンステップバスやフルフラットバスの導入、ユニバーサルデザインタクシーなどの導入推進、駅へのエレベーター設置など、バスやタクシー、駅の利用環境の整備を推進します。

#### 施策5-1-2 駅やバス停への安全対策の実施

- ・鉄道駅におけるホームドアの設置を推進し、駅の安全対策を図ります。
- ・横断歩道や交差点付近などに隣接している危険性が高いバス停について、安全対策の実施やバス停の移動などの安全に向けた対応を推進します。

#### 施策5-1-3 新たな交通手段の導入によるオーバーツーリズムへの対応の検討

- ・オーバーツーリズムによって市民の公共交通の利用に影響が生じている地域について、公共ライドシェアなどの新たな運行手法の導入による輸送力の強化を図ることで観光客の移動手段を確保するとともに市民の路線バスやタクシーの利用環境を改善します。

### 施策5-2 環境に配慮した車両導入の推進

#### 施策5-2-1 環境に配慮した車両の導入

- ・気候変動対策や燃料費高騰への対応などから、鎌倉市内を運行する路線バスやタクシー車両を環境負荷の少ない車両（HV、EVなど）に更新していきます。
- ・鉄道車両についても、再生可能エネルギー由来の電力供給、環境に配慮した制御装置などを搭載した車両を導入することで消費電力量を低減し、環境負荷低減を進めます。



図4-4 EVバス外観イメージ

出典：江ノ島電鉄株式会社ホームページ



図4-5 江ノ電の新型車両イメージ

出典：江ノ島電鉄株式会社ホームページ

## 5. 計画の進捗管理等

### (1) 評価指標の設定

本計画の達成状況を確認するため、目標毎に評価指標と目標値を設定します。事業の進捗状況や評価指標における検証から、基本方針、目標の実現に向けた取組の進捗を確認し、本計画の進行管理を行います。

表 5-1 評価指標

目標	施策	数値指標	現況	目標
目標① 地域公共交通 ネットワーク の充実	交通不便地域等への対応	公共交通の徒歩利用圏 の人口割合 <small>※現況は令和2年(2020)年国勢調査時点</small>	91.9%	向上
		地域主体の取組の実施件数	—	3件
	効率的な路線 バスネットワークの検討	路線バスの廃線数 <small>※現況は令和7年(2025年)12月末時点</small>	—	現状維持
	運転士不足への対応	必要乗務員数に対する充足率 <small>※各社の集計値</small>	93.0%	100%
目標② 公共交通 の利用促進	定時性確保に向けた 交通渋滞への対策	市内の主要道路における 平均旅行速度	(休日)17.0km/h	20.0km/h
		地域公共交通の利用促進	路線バスの利用頻度 <small>※市民アンケートで利用頻度が1回/週以上の割合</small>	30.8%
	路線バスの満足度 <small>※市民アンケートで利用頻度が1回/週以上の 利用者における満足の割合</small>		58.6%	向上
	経路検索サービスへの運行 情報、遅延情報の掲載社数 <small>※各社の集計値 ※現況は令和7年(2025年)12月末時点</small>		5社	増加
目標③ 安全・安心な 移動の実現	安全・安心な交通環境の 整備	バリアフリーへの対応駅数 <small>※各社の集計値 ※現況は令和7年(2025年)12月末時点</small>	15駅	18駅
		ユニバーサルデザインタク シーの導入率 <small>※各社の集計値 ※現況は令和7年(2025年)12月末時点</small>	14.5%	向上
		ノンステップバスの導入率 <small>※各社の集計値 ※現況は令和7年(2025年)12月末時点</small>	79.9%	向上

### (2) 計画の進捗管理と推進体制

「鎌倉市地域公共交通活性化協議会」を定期的  
に開催し、事業の進捗状況の確認や情報共有を行うと  
ともに、各年度の取組や各施策の課題について協議・  
調整などを行うなど、PDCA サイクルに基づき本計画  
の進捗管理を着実に実施します。

計画の推進にあたっては、施策ごとに行政や事業  
者などの関係者間で定期的かつ綿密に協議・意見交  
換などを行う体制を構築し、実現に向けた連携を図  
るとともに、必要に応じ「鎌倉市地域公共交通活性化  
協議会」のもとに専門部会を設置し、専門的な調査、  
検討などを行うこととします。



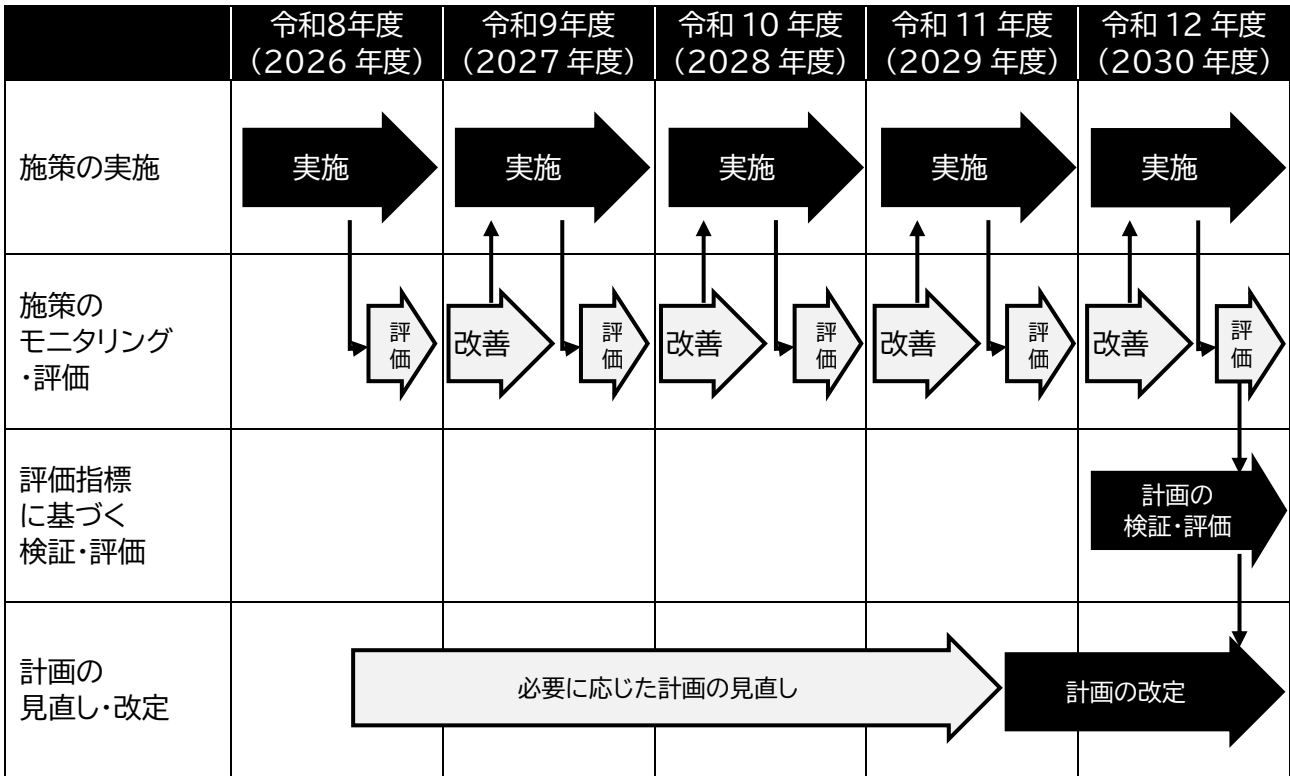
図 5-1 計画の推進体制

### (3) 評価・検証

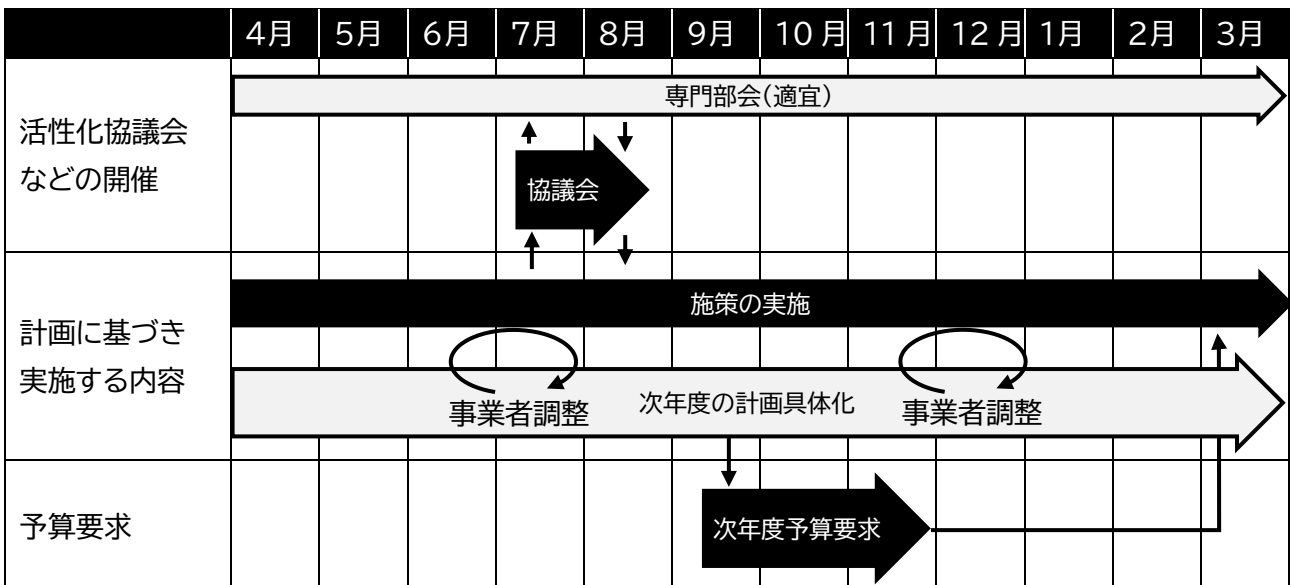
本計画は、計画策定(Plan)、施策の実施(Do)、モニタリング・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進していきます。

毎年度の施策の実施・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の PDCA サイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行っていきます。

#### 【PDCA サイクルのイメージ】



#### 【年間のスケジュール】





# 鎌倉市地域公共交通計画

## 概要版

令和8年4月

編集・発行 鎌倉市 都市政策部 交通計画課  
〒248-8686 鎌倉市御成町 18-10  
電話番号 0467-23-3000（代表）  
<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp>

