

鎌倉市地域公共交通計画

(素案)

令和8年●月

鎌倉市

鎌倉市地域公共交通計画

目次

第1章 地域公共交通計画の概要	1
1. 1 計画策定の背景と目的	2
1. 2 計画区域	3
1. 3 計画期間	3
1. 4 計画の位置づけ	4
1. 5 鎌倉市の現況	9
第2章 鎌倉市における公共交通の現状と課題	17
2. 1 鎌倉市の交通課題のポイント	18
2. 2 公共交通を取り巻く課題	19
第3章 計画の基本方針、目標	29
3. 1 計画の基本方針	30
3. 2 計画の目標	32
3. 3 施策の方向性	34
第4章 実施施策	35
4. 1 目標の実現に向けた施策の枠組み	36
4. 2 「交通不便地域等の存在」への対応	37
4. 3 「交通渋滞」への対応	39
4. 4 「公共交通の維持」への取組	42
4. 5 「開発に合わせた整備」への取組	50
4. 6 「安全・安心」への取組	54
4. 7 施策の実施スケジュール	57
第5章 計画の進捗管理等	59
5. 1 評価指標の設定	60
5. 2 計画の進捗管理と推進体制	61
5. 3 評価・検証	62

第1章

地域公共交通計画の概要

第1章 地域公共交通計画の概要

1. 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、駅前広場等の整備との連携や、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、自動車運転業務の人手不足が年々深刻化しており、公共交通サービスの維持・確保の厳しさが増しており、一方で在宅勤務等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、公共ライドシェア等の導入施策が推進され、「交通空白」の解消に向けた取組み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み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も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・廃止も進んでしまっている状況です。本市として、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、交通事業者等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、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しての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等を踏まえ、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、交通事業者や市民等の地域関係者と連携して「鎌倉市地域公共交通計画」を策定します。

1. 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。

1. 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。

1. 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したものです。

また、交通分野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」に関する計画となり、上位計画である「鎌倉市都市マスタープラン」及び「鎌倉市立地適正化計画」などと整合を図るものとします。

「鎌倉市立地適正化計画」においては、「市内の自由な移動と交流を促進する公共交通ネットワークの形成」が掲げられており、地域公共交通についても、これらの方針を踏まえながら計画の基本方針、実施施策について検討したものです。

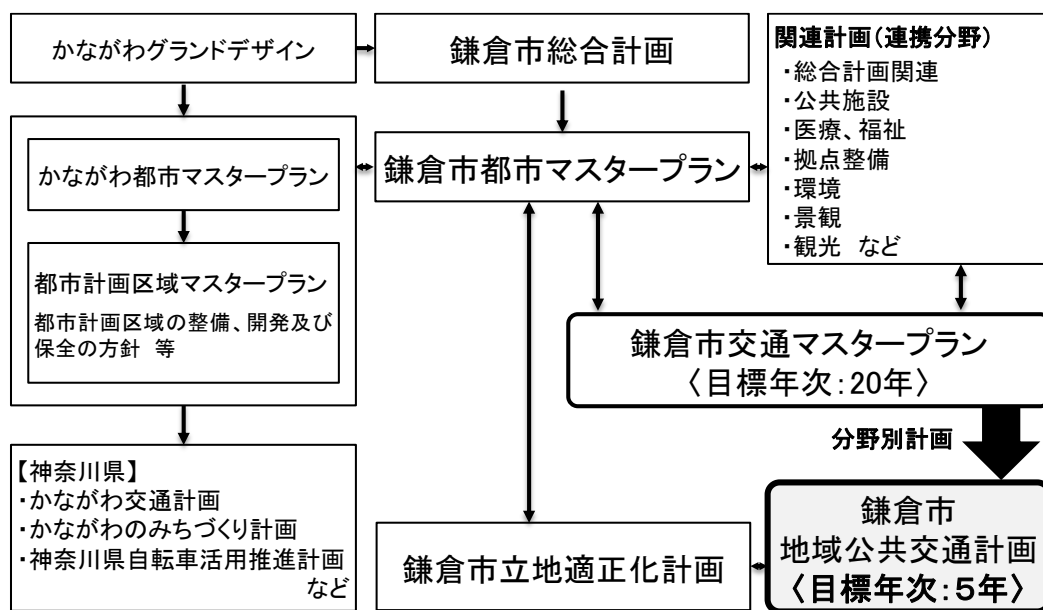


図 1-1 本計画の位置づけ

1.4.1 上位関連計画における将来像

(1) 鎌倉市総合計画（素案）【令和7年(2025年)3月】※確定後差し替え

①計画概要

総合計画は、鎌倉市の将来都市像と施策の基本的な考え方を定めたもので、将来都市像やまちづくりの基本理念、将来目標、基礎的な指標及び基本構想実現に向けた基本方針を定めた「基本構想」を頂点として、「基本計画」、「実施計画」の3層で構成されています。平成8年度を初年度とする第3次鎌倉市総合計画の将来都市像である「古都としての風格を保ちながら、生きる喜びと新しい魅力を創造するまち」を引き継ぎ、令和8年度（2026年度）を初年度として令和16年度（2034年度）までを計画期間とする基本構想「鎌倉ビジョン2034」及び、令和12年度（2030年度）までを計画期間とする基本計画「鎌倉ミライ共創プラン2030」を策定しています。

②目標とするまちの姿【移動交通】

市民に必要な移動環境の構築と自動車利用の抑制により、快適な交通環境が実現しているまち

③移動交通における主な取組

・地域公共交通の利便性を確保

地域公共交通の活性化を図るため、交通事業者等と連携して、地域公共交通の維持に資する施策に取組み、交通が不便な地域における移動手段の確保やユニバーサルなモビリティの導入により、交通環境を向上させます。

・道路交通体系を整備

本市を取り巻く広域的な交通環境の変化を加味した交通体系の整備に取組みます。「鎌倉市交通マスタープラン」及び地域公共交通の活性化に資する計画に基づき、道路管理者等と連携して、道路環境の整備や交通需要管理の施策に取組みます。歩行者空間の確保や歩行者ネットワークの整備等、市民が歩きやすい環境整備を推進します。

(2) 鎌倉市都市マスタープラン【平成 27 年(2015 年) 9 月】

①計画概要

「鎌倉市都市マスタープラン」は、社会経済の変化に柔軟に対応するとともに、この都市マスタープランの着実な実現を図るため、策定後、その内容及び達成状況について評価・検討し、必要に応じて見直しを行うこととしており、平成 17 年（2005 年）3 月に「鎌倉市都市マスタープラン増補版」の策定、また、平成 23 年（2011 年）3 月に「鎌倉市都市マスタープラン白書 2011」の公表を経て、平成 27 年（2015 年）9 月に新たな「鎌倉市都市マスタープラン」を策定し平成 28 年（2016 年）1 月から運用を開始しました。

②基本目標

緑や地形をいかした古都にふさわしいまち並みのある都市（みどりとまちなみ）

環境負荷の少ない都市（かんきょう）

人と環境にやさしい交通の都市（いどう）

安心して住み続けられる都市（くらし）

鎌倉ならではの多様な産業が根づく都市（なりわい）

皆が共に憩い愉しむ都市（たのしみ）

③交通システム整備の方針

- ・ 骨格的な幹線道路の整備
- ・ 鎌倉地域における交通需要マネジメント施策の推進
- ・ 公共交通の維持・充実
- ・ 快適な歩行者・自転車ネットワークの整備
- ・ 住宅地内の交通環境の向上
- ・ 地域間を結ぶ主要道路の整備
- ・ 駐車場の整備
- ・ 駐輪施設の整備
- ・ 総合的な交通情報システムの整備



(3) 鎌倉市交通マスタープラン（素案）【令和7年(2025年)12月】※確定後差し替え

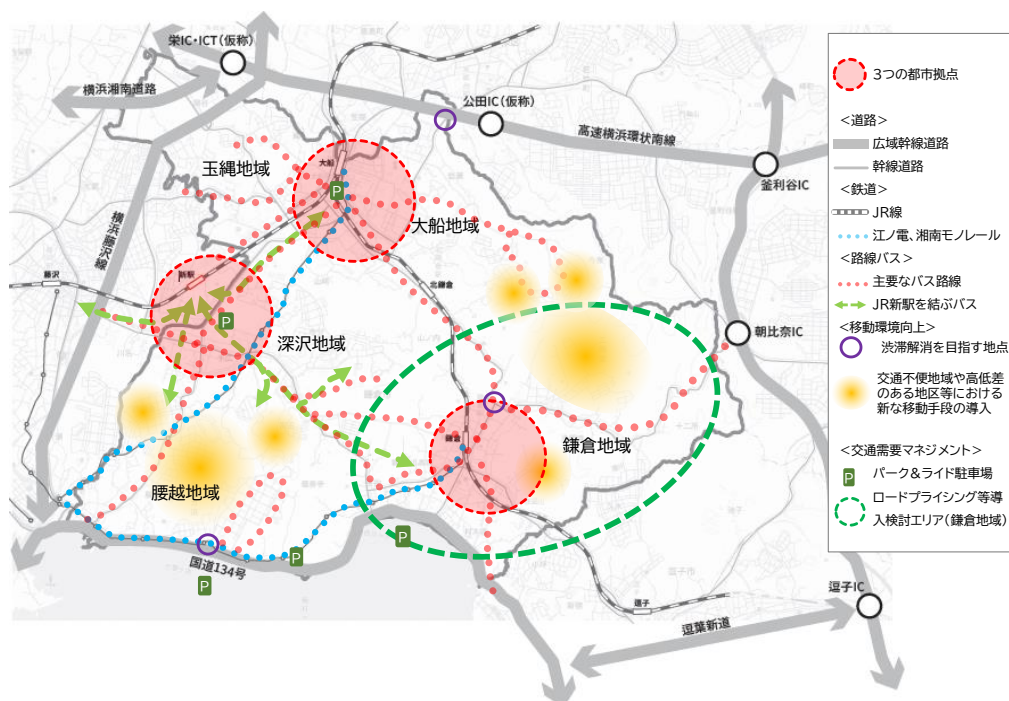
①計画概要

「鎌倉市交通マスタープラン」は、将来の都市像にあわせた交通政策の基本方針となるもので、平成10年（1998年）3月に策定し、平成16年（2004年）5月に改定されています。改定から20年近くが経過する中で、超高齢社会の進展、自動車運転技術の進展、新たな移動の概念であるMaaSや次世代交通システムなど多様な地域交通手段の登場、首都圏中央連絡道路の開通や、いわゆる「働き方改革」を契機としたリモートワークの高まりを背景に生活様式や人の移動に大きな変化が生じており、こうした交通環境の変化に対応するため、本計画を見直しました。

②目指すべき将来像

誰もが過度な負担なく、安全で快適な交通行動が実現できる社会

③都市交通の将来像図



④基本目標

- ・ 円滑な移動
- ・ 安全安心な暮らし
- ・ 拠点の賑わい
- ・ 環境負荷低減

(4) 鎌倉市立地適正化計画【令和4年(2022年)4月】

①計画概要

鎌倉市では、総合計画や都市マスタープラン等での取組みをさらに具体的にして、将来にわたり持続可能な都市づくりを推進していくために、鎌倉市立地適正化計画を策定しました。本計画は、鎌倉市都市マスタープランでの将来像を実現するためのアクションプランでもあり、鎌倉市都市マスタープランで掲げた都市づくりの方向性を継承しつつ、「都市機能誘導」、「居住誘導」、「公共交通ネットワーク」の3つの枠組みにより「立地適正化計画の方針」を設定して、将来にわたり持続可能な都市の形成を目指します。

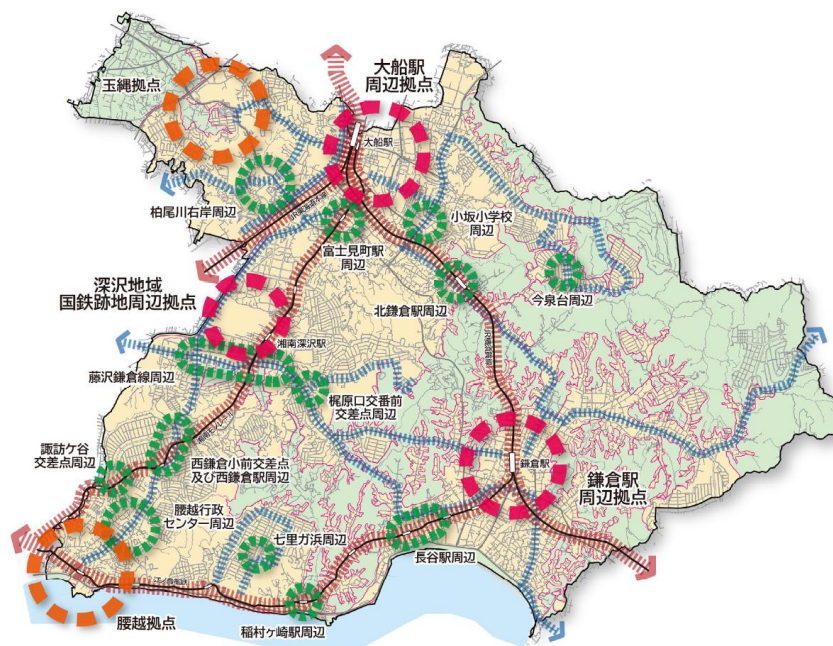
②計画の方針【公共交通ネットワーク】

市内の自由な移動と交流を促進する公共交通ネットワークの形成

〈誘導方針3-1〉 拠点への公共交通によるアクセス性の向上

〈誘導方針3-2〉 公共交通の円滑化に向けた道路網整備

③目指すべき都市の骨格構造



凡 例

(拠点)

都市拠点

地域活性化拠点

地域生活拠点

(軸)

基幹的な公共交通軸(鉄道)

基幹的な公共交通軸(バス)

(その他)

市街化区域

市街化調整区域

鉄道

都市計画道路

1. 5 鎌倉市の現況

1.5.1 鎌倉市の地勢

本市は、神奈川県南東部の三浦半島の基部に位置し、隣接する逗子市などとともに、三浦半島地域圏に分類される一方、藤沢市(湘南地域圏)、横浜市(川崎・横浜地域圏)とも隣接しています。

市内は鎌倉、大船、深沢、腰越、玉縄の5つ地域に区分されます。



図 1-2 鎌倉市の概況

出典：改定・かながわのみちづくり計画

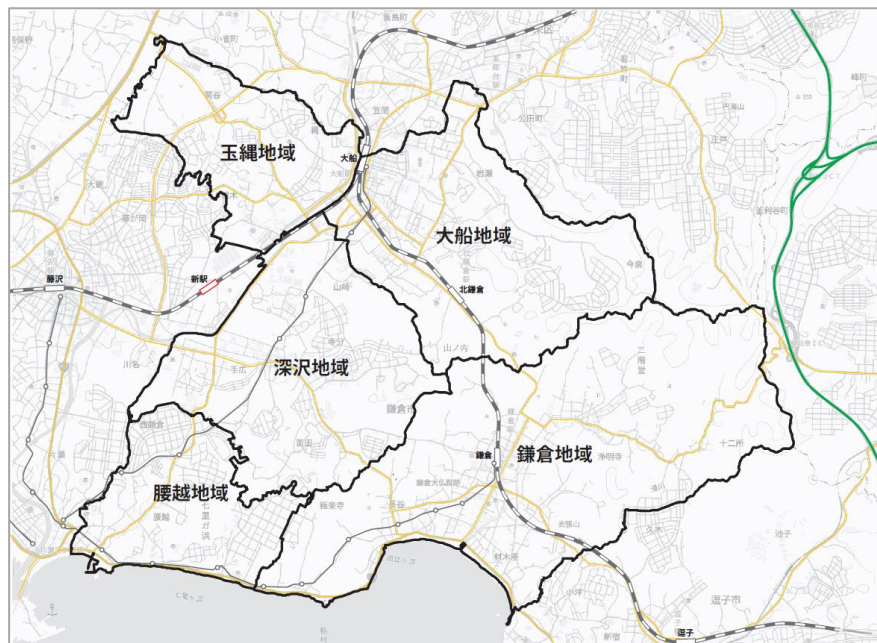


図 1-3 市内の地域区分

1.5.2 土地利用と勾配

市内は鎌倉地域を中心に古都として神社・仏閣等が多く点在するなか、住宅地を主として形成されています。商業系土地利用は各鉄道駅周辺や幹線道路沿道、工業系土地利用は大船駅より南側の柏尾川の両岸一帯、横浜市と隣接する岩瀬、大船駅東側、富士見町駅周辺等で形成されています。

緑地以外の大半の場所で土地利用がされており、勾配が急な地域についても住宅が存在しています。

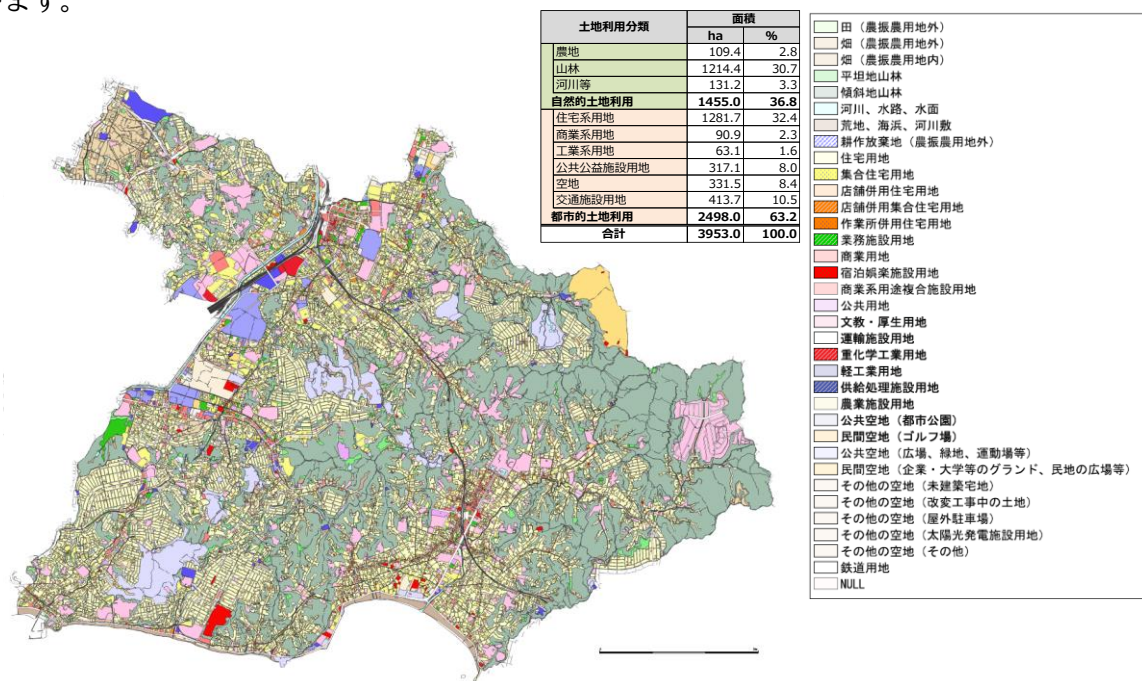


図 1-4 鎌倉市の概況

出典：都市計画基礎調査

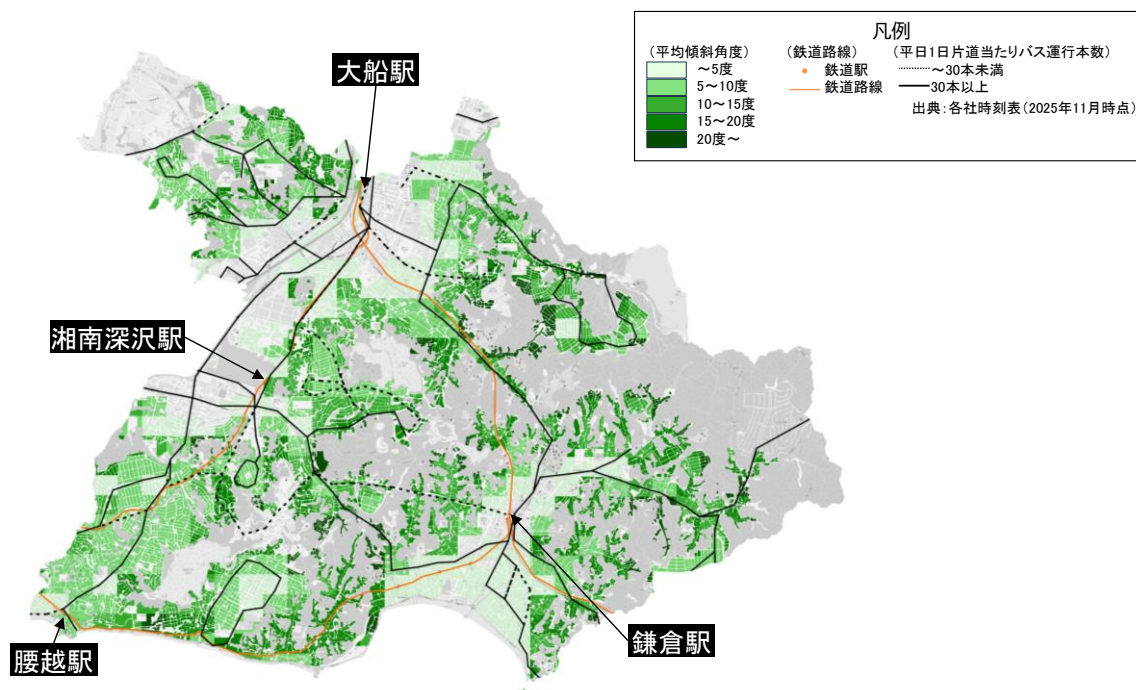


図 1-5 市内の勾配

1.5.3 公共交通網と徒歩圏域

市内の交通は鉄道5路線(J R横須賀線、J R京浜東北線、J R東海道線、江ノ島電鉄、湘南モノレール)と民間バス3事業者により市内を概ねカバーするように運行されています。

一方で、一部の地域において路線バスがカバーできていないエリアもあります。

徒歩利用圏内の居住人口の
カバー率(令和2年(2020年))

	割合	人口
全ての鉄道駅+ 30本/日以上バス停	91.9%	154,603人

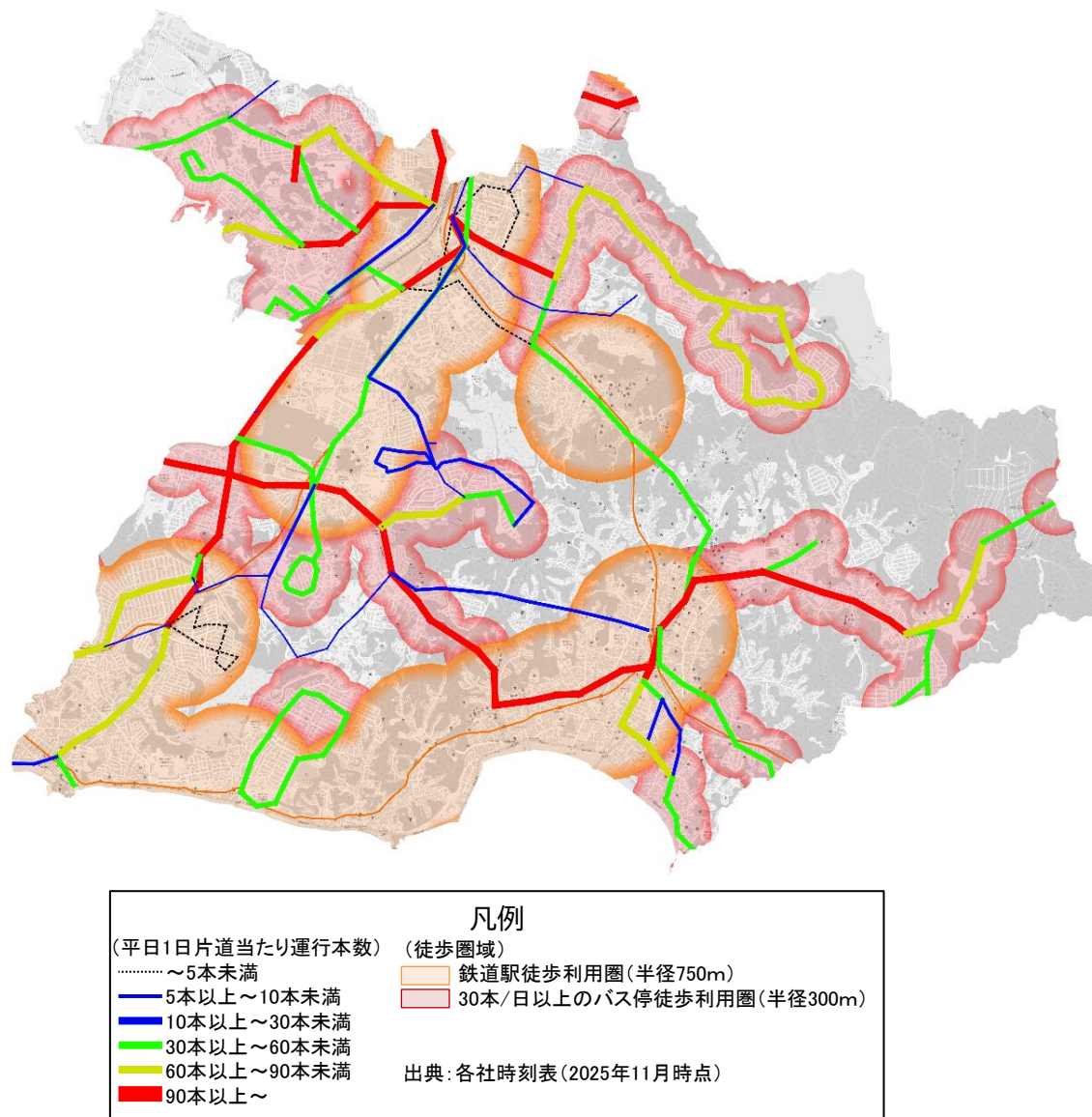


図 1-6 公共交通網と徒歩圏域

1.5.4 都市計画道路の整備状況

市内の都市計画道路は、平成 25 年（2013 年）に「都市計画道路の見直し方針」を策定し、その後、平成 29 年（2017 年）11 月に複数路線の変更・廃止を行い、現在は 25 路線が指定されています。

現在の市内の都市計画道路の整備率は、概成済も含めると約 83%（令和 7 年（2025 年）3 月時点）で、一部未着手の区間が残っており、由比ガ浜関谷線は現道のない未整備区間を多く残しています。また、市の周辺では、高速横浜環状南線・横浜湘南道路の整備が進められています。

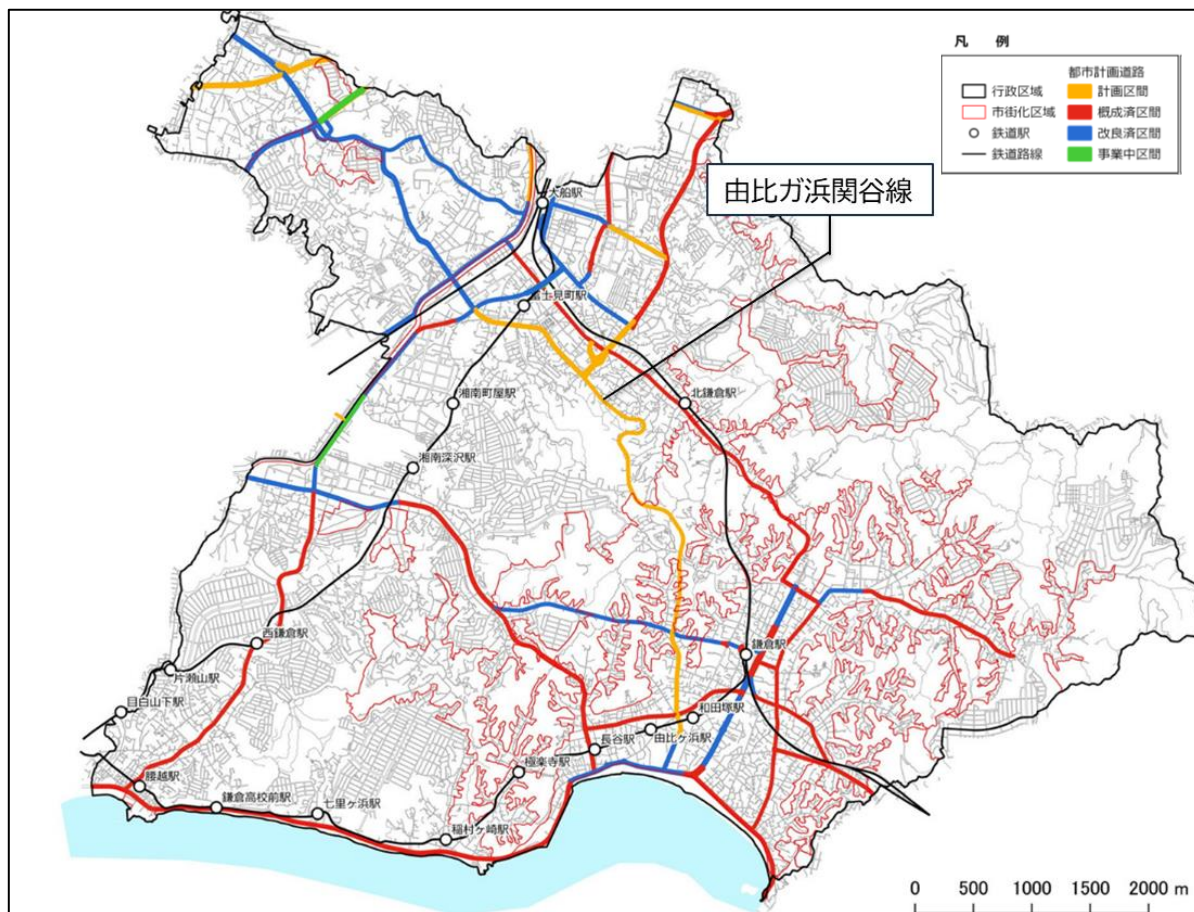


図 1-7 都市計画道路の整備状況図

出典：都市計画基礎調査

1.5.5 公共交通ネットワーク

市内では鉄道が5路線あるほか、民間路線バス3事業者が路線運行しており、隣接する市の藤沢駅、逗子駅、戸塚駅などと繋がっており、タクシー事業者は10社が運行しています。



図 1-8 市内の公共交通の鉄道ネットワーク

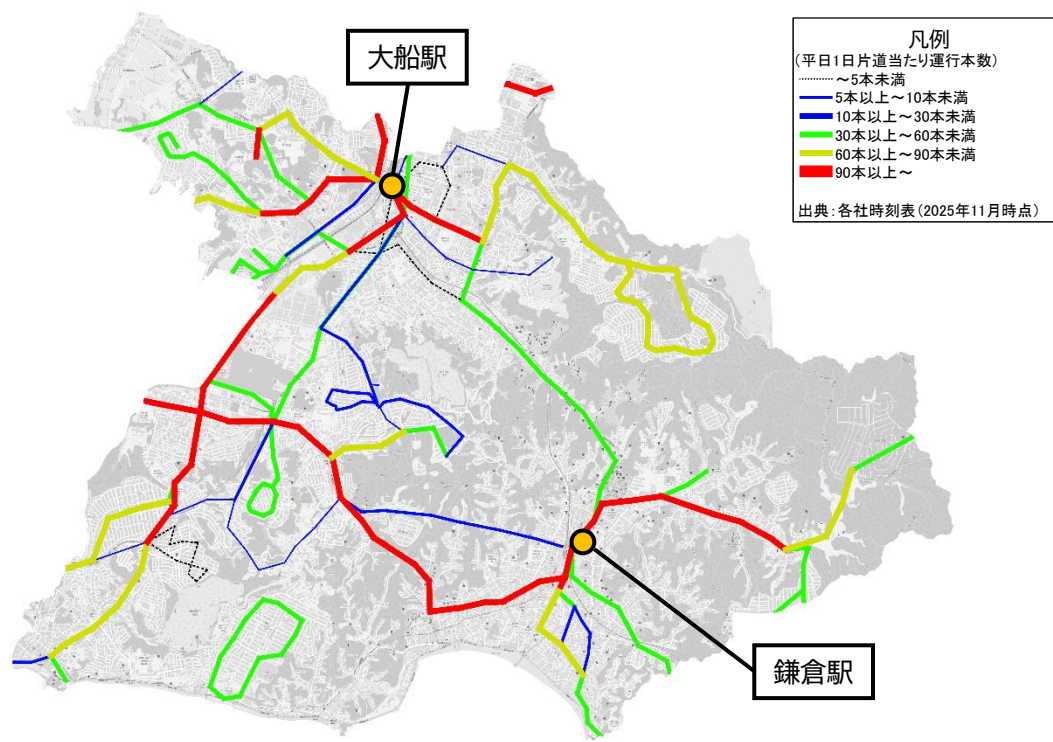


図 1-9 市内の公共交通のバスネットワーク

出典：各社時刻表

1.5.6 交通分担率

第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年））における鎌倉市の代表交通手段分担率は、周辺自治体と比較して、鉄道及びバスの割合が38.2%と他都市よりも多く、公共交通の利用が比較的多い地域となっています。

地域別では、鎌倉地域及び大船地域では鉄道、バスの割合が多く自動車の割合が少ない一方、腰越地域、深沢地域、玉縄地域では自動車の割合が多く、鉄道、バスの割合が比較的小さくなっています。

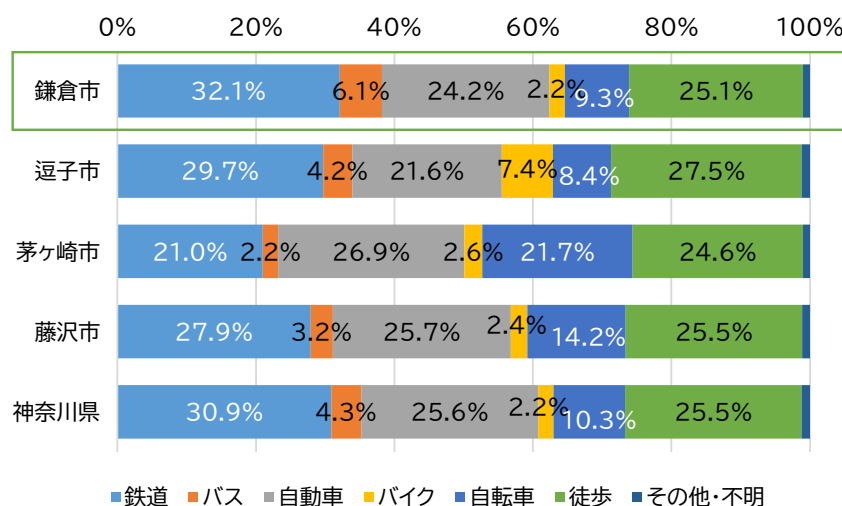


図 1-10 代表交通手段分担率の周辺都市との比較

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年））

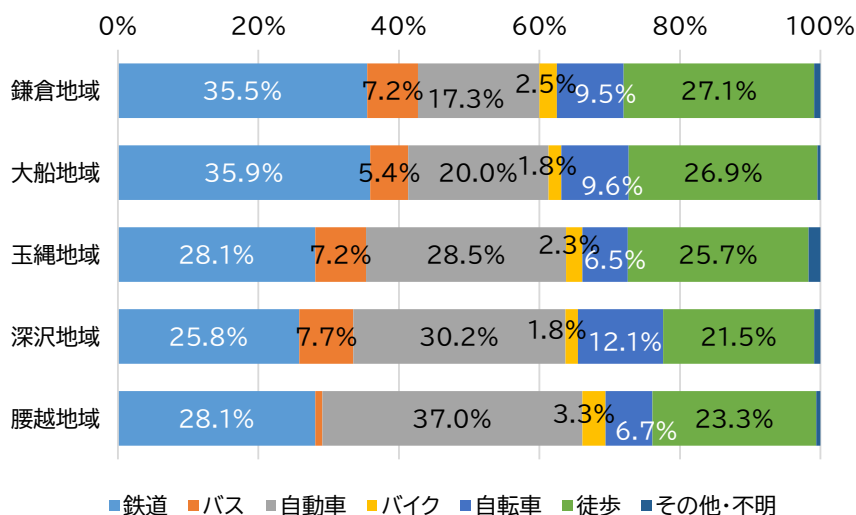


図 1-11 地域別の代表交通手段分担率

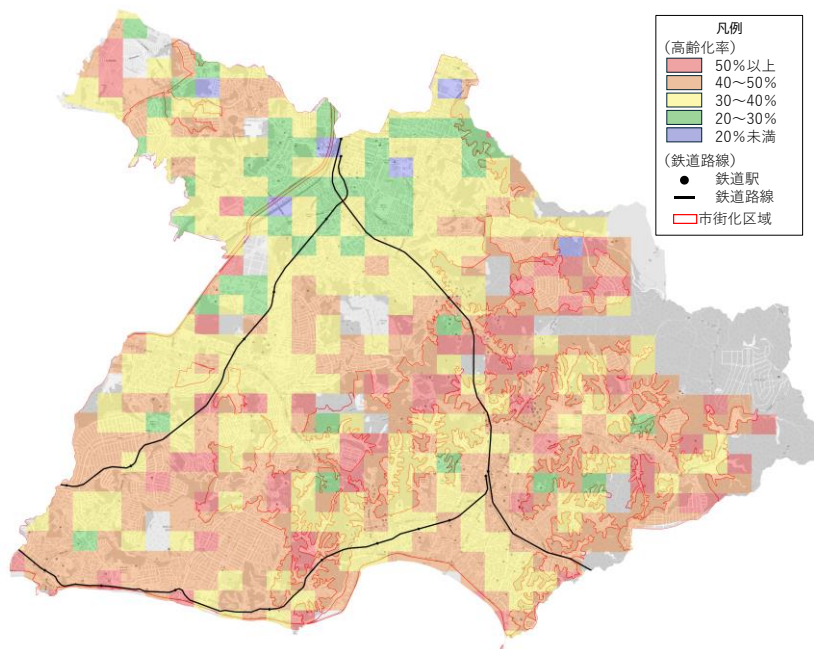
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年））

1.5.7 将来高齢化率

平成 27 年(2015 年)時点の高齢化率は、全市的には 30%程度であるなか、今泉台などの丘陵住宅地や鎌倉地域の谷戸エリア等では 40%以上の高い高齢化率を示しています。

令和 22 年(2040 年)では、全市的には約 40%と高齢化が進展するなか、高齢化率が 40%以上を示す箇所が大船駅周辺以外で多くみられます。

【高齢化率（令和 22 年（2040 年））】



【高齢化率（令和 2 年（2020 年））】

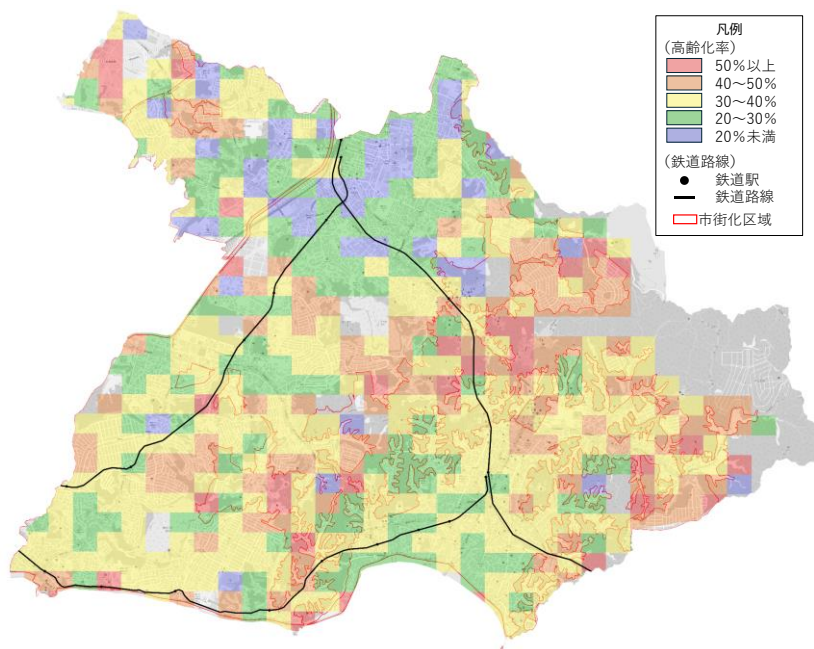


図 1-12 鎌倉市の高齢化率

出典：国土交通省、メッシュ別将来人口推計

1.5.8 鉄道駅におけるバリアフリーへの対応

鎌倉市内の鉄道駅のバリアフリーへの対応状況は、令和7年度（2025年度）の時点で市内の一部の駅で対応できていない状況です。

バリアフリー化を推進し、利用者にとって安全で、安心して利用できる鉄道を実現することが重要です。

表 1-1 鉄道駅におけるバリアフリーへの対応状況

		段差への対応	エレベータの設置 ※◎はエスカレータも設置	バリアフリー対応 トイレの設置
JR 湘南モノレール	大船	○	◎	○
	北鎌倉	○	○	○
	鎌倉	○	◎	○
	大船	○	○	○
	富士見町	○	○	
	湘南町屋	○	○	
	湘南深沢			
	西鎌倉	○	○	○
	片瀬山	○		
	鎌倉	○		○
江ノ電	和田塚	○		
	由比ヶ浜	○		
	長谷	○		○
	極楽寺	○		○
	稲村ヶ崎	○		
	七里ヶ浜	△※		
	鎌倉高校前	○		
	腰越	△※		

出典 JR 東日本：JR 東日本ホームページ（各駅情報）

江ノ島電鉄：移動等円滑化取組報告書（鉄道駅）、令和6年度（2024年度）

湘南モノレール：移動等円滑化取組報告書（鉄道駅）、令和5年度（2023年度）、移動等円滑化取組計画書
令和6年度（2024年度）

※：七里ヶ浜駅と腰越駅については、日中時間帯のみ駅員が常駐し、車いす対応昇降機による段差対応が可能

第2章

鎌倉市における公共交通の現状と課題

第2章 鎌倉市における公共交通の現状と課題

2. 1 鎌倉市の交通課題のポイント

鎌倉市の地域の概況や上位関連計画における将来像、市民アンケートで得られた内容を踏まえ、鎌倉市の交通課題を「交通不便地域等の存在」、「交通渋滞」、「公共交通の維持」、「開発に合わせた整備」、「安全・安心」の5つの視点で抽出しました。

交通不便地域等の存在	<ul style="list-style-type: none">・市内では、公共交通の分担率が高い一方、鉄道駅や利便性の高い路線のバス停から一定距離以上離れ、徒歩でのアクセスが難しい地域（交通不便地域）や谷戸や丘陵地などの勾配が大きい地域特性から、駅の近くでも高低差により移動が困難な地域（移動困難地域）など市民の移動が不便な地域も存在します。誰もが公共交通を利用できる環境づくりに向けて、既存の鉄道や路線バスにすべてを依存するのではなく、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等の新たな交通手段の導入も含めた対策が必要です。
交通渋滞	<ul style="list-style-type: none">・市内では市民の自動車交通に加え、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等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等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。
公共交通の維持	<ul style="list-style-type: none">・市内を運行する鉄道やバスなどの公共交通の利用者数は、コロナ後徐々に回復傾向にあるもののコロナ前の水準には達せず、また 2024 年問題等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等の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等の導入等の施策も併せて進める必要があります。
開発に合わせた整備	<ul style="list-style-type: none">・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。
安全・安心	<ul style="list-style-type: none">・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(CO₂)排出量は年々減少傾向にありますが、削減目標の達成には至っていません。GX(グリーントランスフォーメーション)の取組み推進に向けて、環境に配慮した車両の導入の推進等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。

2. 2 公共交通を取り巻く課題

2. 2. 1 交通不便地域等の存在

(1) 交通不便地域等の考え方の整理

市内では他市と比べ公共交通の分担率が高い一方、鉄道駅や利便性の高い路線のバス停から一定距離以上離れ、徒歩でのアクセスが難しいなど市民の移動が不便な地域が一部にみられます。

また、谷戸や丘陵地などの勾配が大きい地域特性から、駅の近くでも高低差が大きいことにより市民の移動が困難な地域も存在します。

誰もが公共交通を利用できる環境の整備に向け、駅や運行頻度が一日 30 本以上の利便性の高い路線のバス停から一定距離以上離れている地域を「交通不便地域」、駅徒歩圏内でも高低差が大きい地域を「移動困難地域」と設定して対応策の導入を進めます。

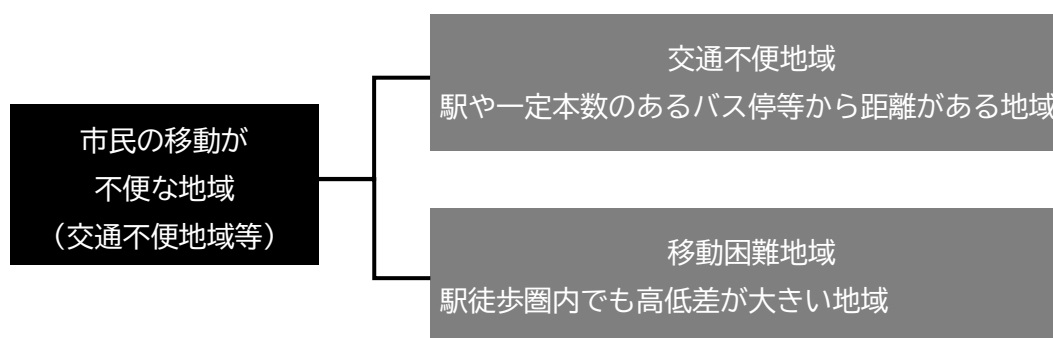


図 2-1 鎌倉市に交通不便地域・移動困難地域の考え方の整理

(2) 交通不便地域

市内において鉄道及び利便性の高い路線のバス停から距離が離れている地域や路線バスの運行本数が少ない地域がみられます。

本計画では、下記のような地域を「交通不便地域」と設定します。

市街化区域内で鉄道駅から 750m 圏外で、一日 30 本以上の運行頻度のバス停から 300m 圏外の地域を条件とします。ただし、一日 30 本未満の運行頻度のバス停については 300m 圏内も交通不便地域と設定します。

交通不便地域のイメージ

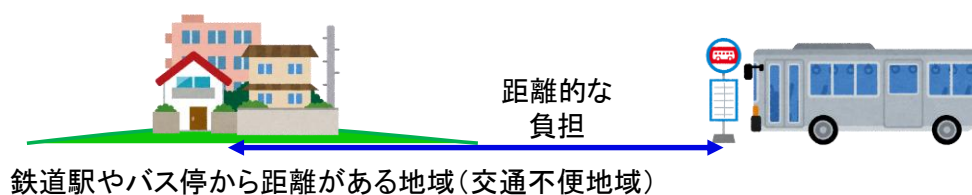


図 2-2 交通不便地域の設定イメージ

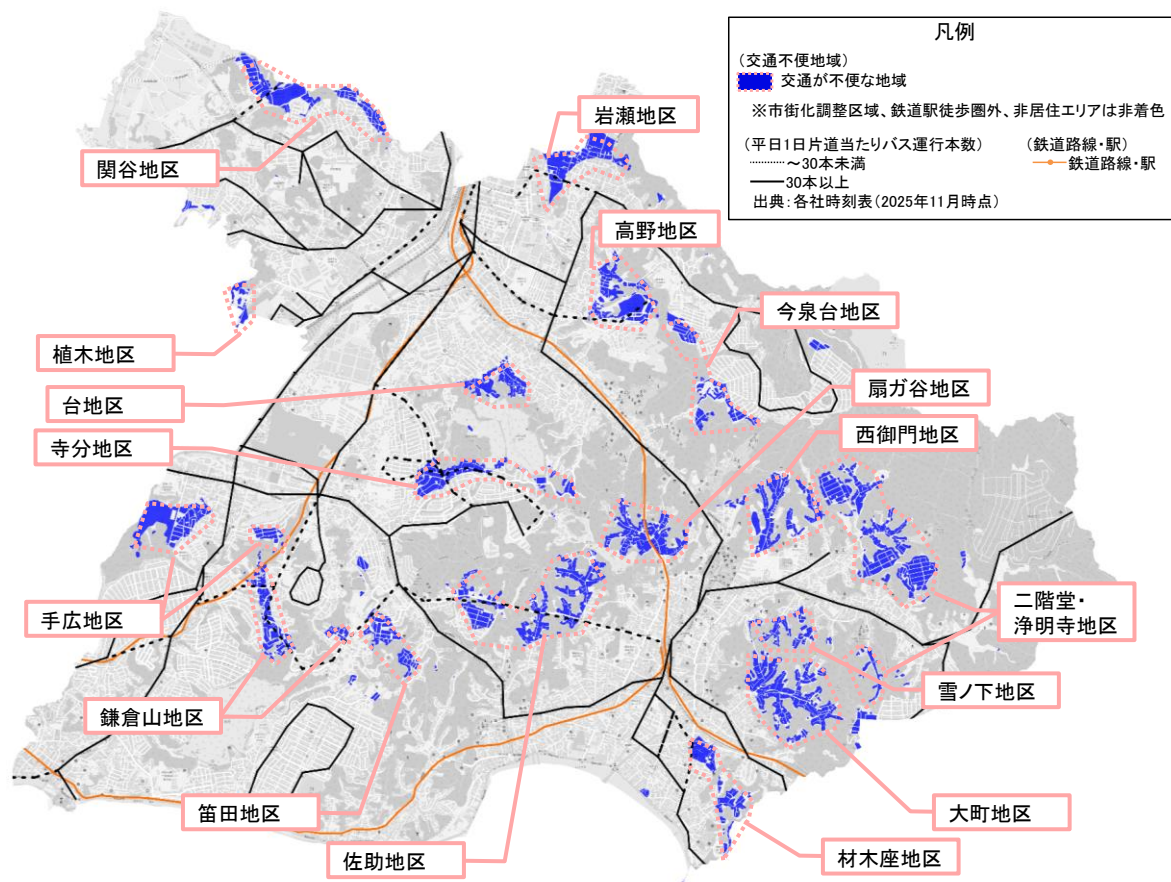


図 2-3 市内の交通不便地域

(3) 移動困難地域

勾配が大きい地域特性から、駅の徒歩利用圏であっても駅との高低差により駅までの移動が困難である地域もみられます。

本計画では、下記のような地域を「移動困難地域」と設定します。

市街化区域内で鉄道駅から 750m 圏内であっても、駅との高低差が 20m 以上あり、人口が集中（60 人/ha 以上）している地域を条件とします。

移動困難地域のイメージ

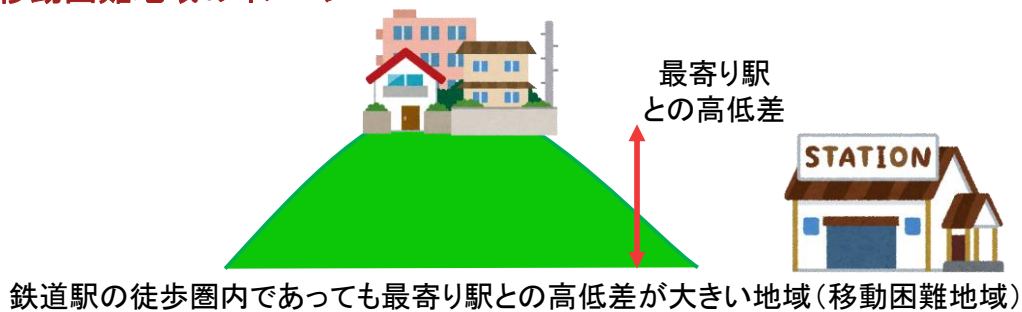


図 2-4 移動困難地域の設定イメージ

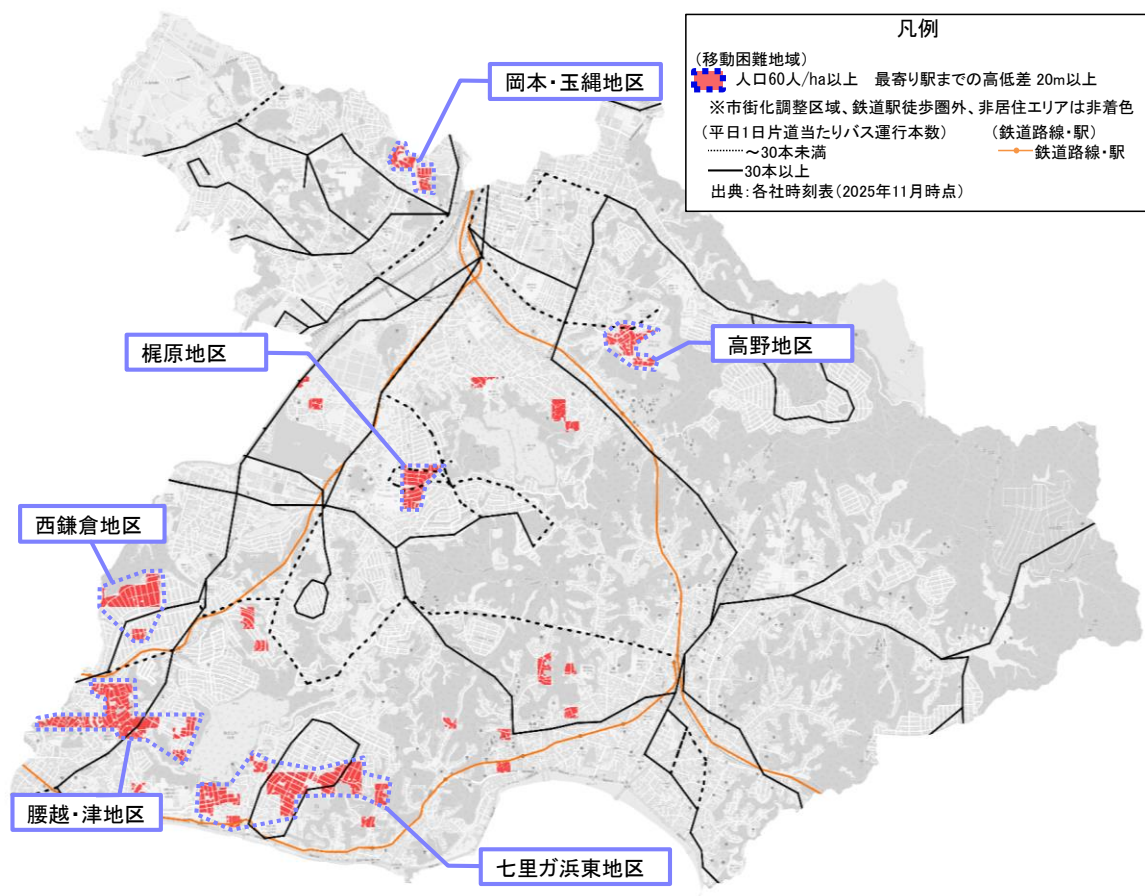


図 2-5 市内の移動困難地域

上記を踏まえ図 2-6 のように整理を行い、当市では、特に優先的に対応すべき地域として、今泉台、二階堂・浄明寺、大町、笛田、西鎌倉地区を位置付けます。

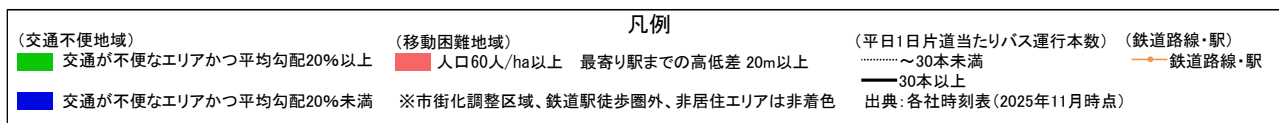
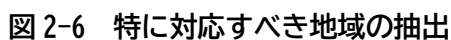


図 2-7 鎌倉市内の特に対応すべき交通不便地域・移動困難地域

2.2.2 交通渋滞

市民の自動車交通に加え、市内を目的地とした自動車交通及び市内を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等の定時運行に支障をきたしていることから、交通渋滞の解消など公共交通の走行環境の改善が必要となります。

鎌倉市内の交通の内訳を分析すると、鎌倉市を目的地とするのではなく、鎌倉市を通過するだけの通過交通の比率が5割弱存在しており、交通渋滞を解消すべく、特に通過交通を削減するための施策を迅速に実施していく必要があります。

	区間名	箇所名
区間	62 原宿六ツ浦線・大船停車場矢部線 笠間～鎌倉女子大前	鎌倉女子大前
	81 県道横浜鎌倉線 八幡宮前～滑川	八幡宮前、小袋谷、滑川
	82 県道藤沢鎌倉線 (仮称) 長谷2丁目 ～長谷観音前	(仮称) 長谷2丁目、長谷観音前
	83 一般国道134号線 (仮称) 長谷2丁目 ～江ノ島入口	(仮称) 長谷2丁目、滑川、鎌倉高校前、腰越海岸、江ノ島入口
	84 県道腰越大船線、手広	手広
単独	50	鎌倉(客貨)踏切

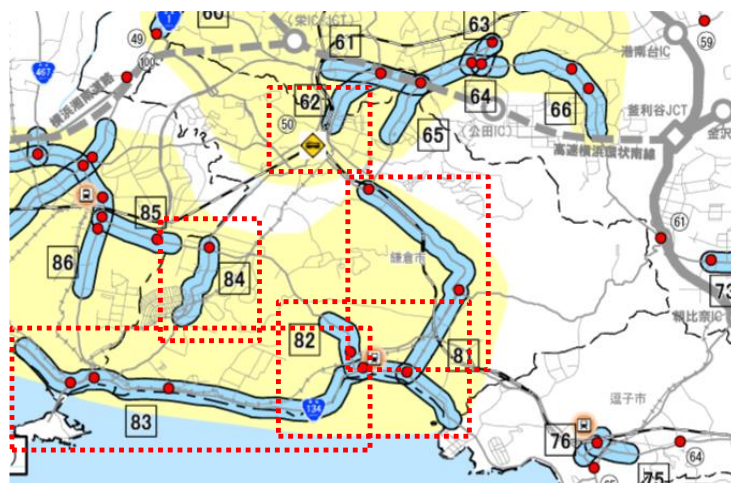


図 2-8 鎌倉市内の主要渋滞箇所

出典：首都圏渋滞ボトルネック対策協議会 資料

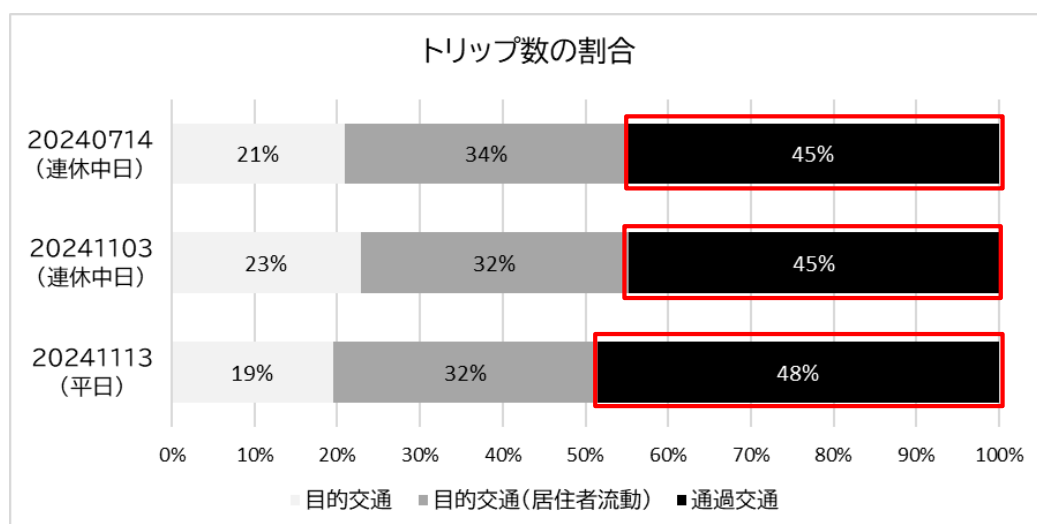


図 2-9 自動車交通の通過交通と目的交通の内訳(市内全域)

出典：ETC2.0 プローブデータ（関東地方整備局集計）

2.2.3 公共交通の維持

市内を運行する鉄道やバスなどの公共交通の利用者数は回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準に一部戻っていない状況です。また、鎌倉市内を運行するバス事業者では必要となる要員数に対して運転士が不足している状況もみられます。これらの、利用者数の減少や運転士不足は、特に現在運行している路線バスの減便や廃止につながり、実際に早朝や夕方などの一部の時間帯で減便による不便の声もバス利用者から聞かれています。また、タクシー運転手についても確保の難しさから乗務員数が減ってきているのが現状であり、コロナ後に観光客数が徐々に回復していることも相まって、市民からは一部地域や時間帯でタクシーが中々捕まらないといった意見もあがっているところです。これらを踏まえ、公共交通の利用促進や地域公共交通ネットワークの最適化、運転士不足への対応といった路線バスを維持するための取組みに加え、代替手段となるオンデマンド乗合交通や公共ライドシェア・自動運転等の新たなソリューションの導入など地域公共交通の維持、移動手段の確保に向けた取組みが必要となります。

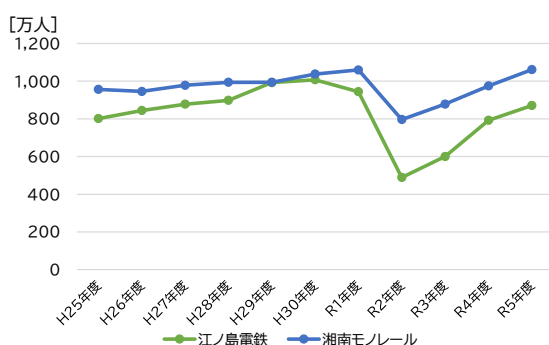


図 2-10 私鉄乗降者数の推移

出典：鎌倉の統計

※江ノ島電鉄は「鎌倉駅」、湘南モノレールは「大船駅」の乗降人員

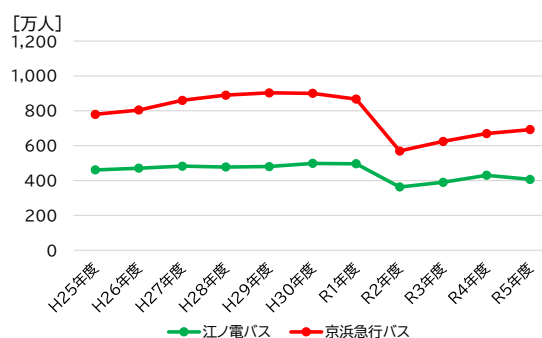


図 2-11 バス輸送人員の推移

出典：鎌倉の統計

※市内を運行(通過を含む)する路線バスの起点から終点までの集計

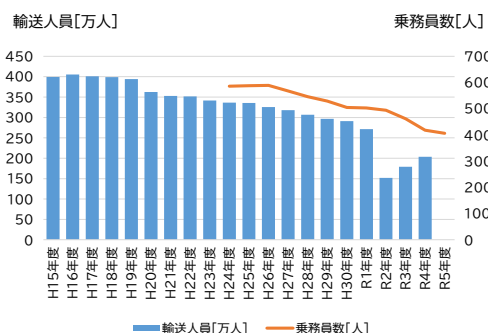


図 2-12 タクシー輸送人員と乗務員数の推移

出典：神奈川県タクシー協会資料提供



図 2-13 バス事業者の運転士の充足状況

出典：各事業者提供情報をもとに作成

※鎌倉市内を運行するバス事業者の鎌倉市内の営業所の合算値等

2.2.4 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、東海道本線大船・藤沢駅間に新駅の設置が予定されています。新たなまちづくりを契機とした地域公共交通ネットワークの再編や、地域公共交通の利便性向上に向けた施設整備等が望まれます。



図 2-14 東海道本線新駅

出典：神奈川県提供資料

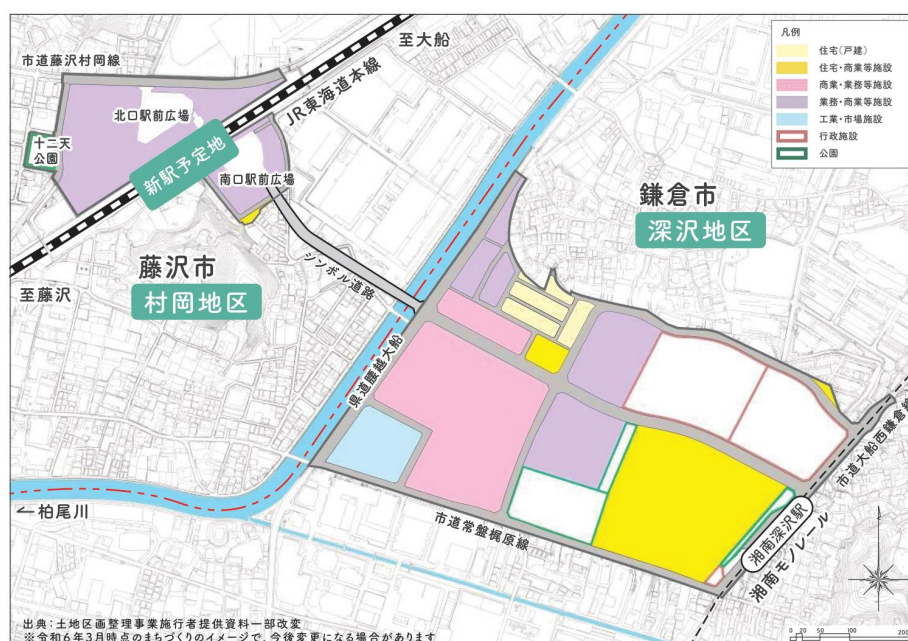


図 2-15 まちづくりのイメージ

出典：広報紙「村岡・深沢のまちづくり」（令和 6 年（2024 年）5 月）

2.2.5 安全・安心

(1) 高齢者も含めたすべての人にとって安全・安心な公共交通の実現

市全体において、人口減少、高齢化の進展が見込まれており、令和 22 年(2040 年)には老年人口(65 歳以上)割合が約 4 割まで達すると推計されます。一方で、バス停におけるバス待ち環境の改善や鉄道駅におけるホームドアやスロープ設置等の要望もあることから将来にわたり安心して利用できる公共交通を実現していくことが重要です。

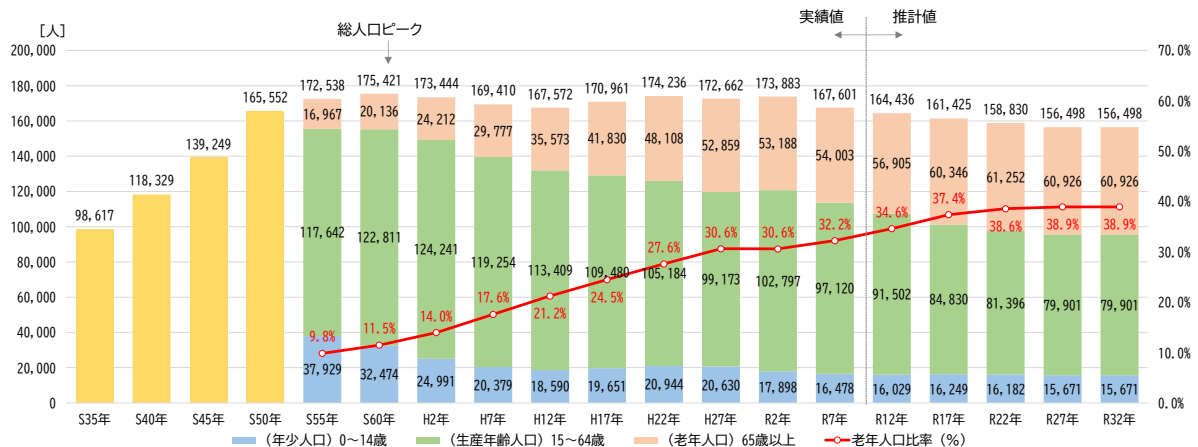


図 2-16 総人口の推移・将来推計

出典：国勢調査、総務省(昭和 35 年(1960 年)～令和 7 年(2025 年))、日本の地域別将来推計人口(令和 5 年(2023 年)推計)、国立社会保障・人口問題研究所(令和 5 年(2023 年)12 月)

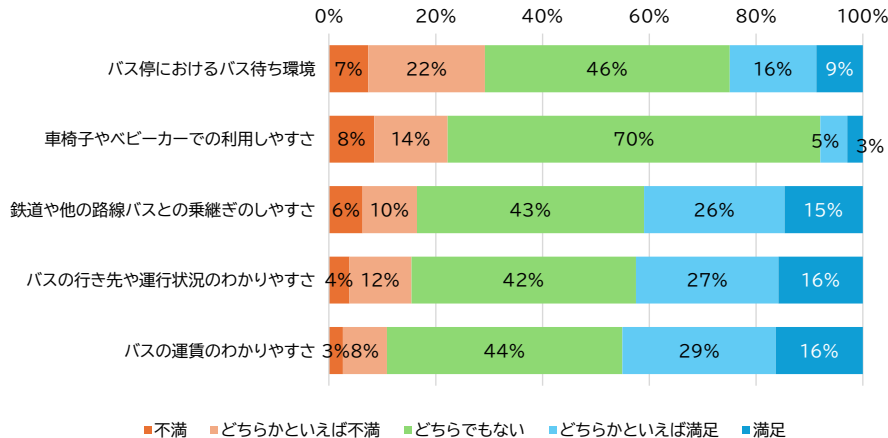


図 2-17 路線バスへの満足度

出典：市民アンケート調査結果

表 2-1 鉄道への意見

主な意見
鎌倉駅はオーバーツーリズムにより駅ホームが危険な状況にあるためホームドアの設置を早急をお願いしたい。
江ノ電の全駅にスロープをつけて欲しい。高齢者も多く、またベビーカー移動をする際にとても移動しづらい。(七里ヶ浜駅など)
湘南深沢駅の拡大、設備充足(エレベーター、トイレ、時計など)

出典：市民アンケート調査結果

(2) 観光客にも安全・安心な公共交通

鎌倉市を訪れる観光客は令和6年(2024年)で約1,500万人となり、コロナ禍以前の令和元年(2019年)比で約8割以上まで回復しており、今後も増加が見込まれます。また、市内の一部の鉄道、路線バスにおいては、観光客の集中により、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ており、公共ライドシェア等の新たな移動手段を導入する等、インバウンドの増加によるオーバーツーリズムへの対応が必要です。

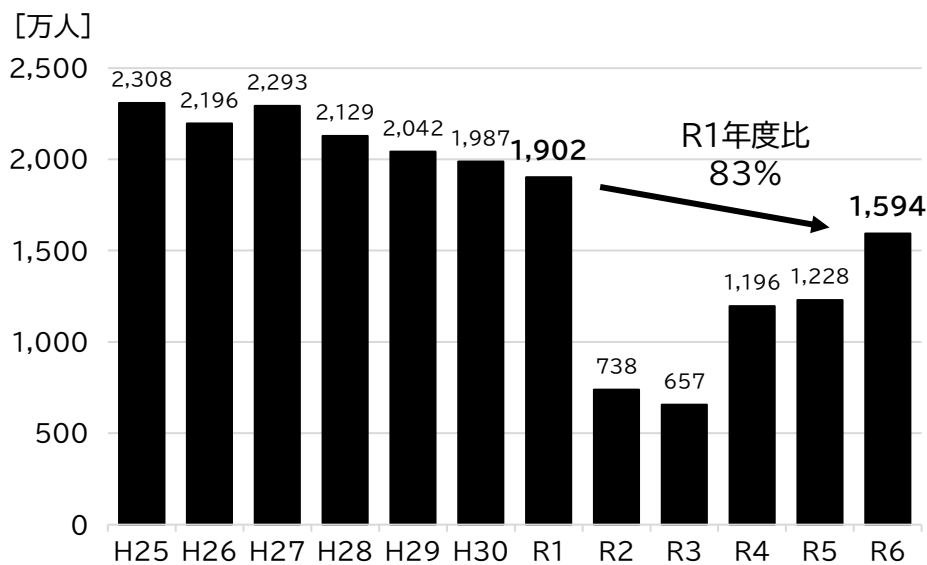


図 2-18 鎌倉市内の延べ観光客数

出典：鎌倉市の観光事情（令和7年度版）

(3) 環境にも対応した公共交通

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（CO₂）排出量の推移は基準年度である平成 25 年度(2013 年度)と比較すると年々、減少傾向にあり、令和 4 年度（2022 年度）では 31.5%削減しています。しかし、削減目標の達成には至っていないため、GX（グリーントランスフォーメーション）の取組み推進に向けて、環境に配慮した車両の導入の推進等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。

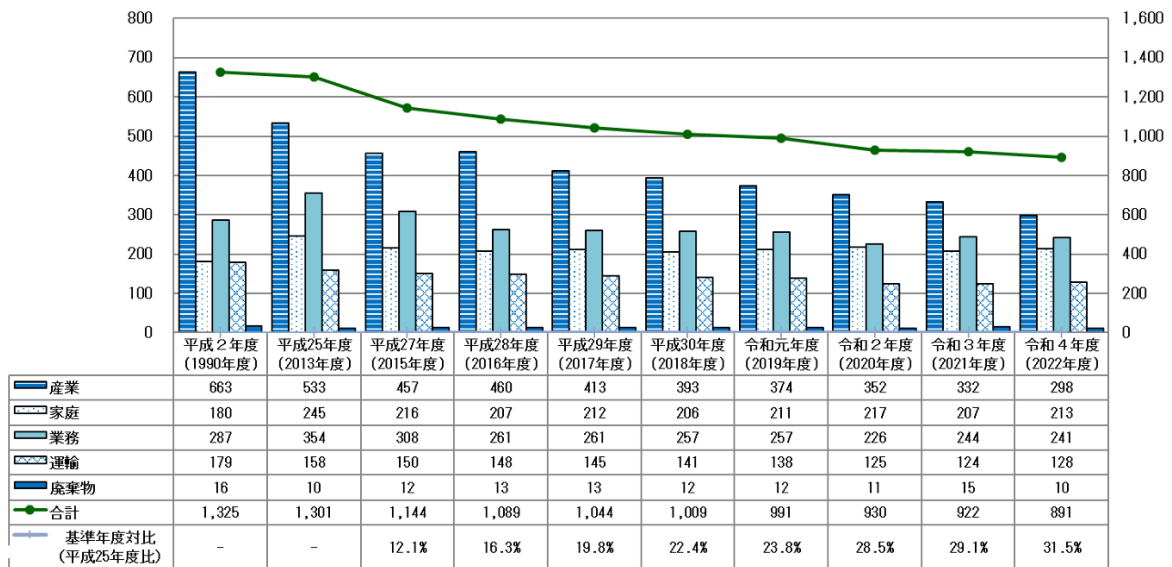


図 2-19 鎌倉市の部門別二酸化炭素（CO₂）排出量の推移

出典：令和 6 年度版かまくら環境白書

第3章

計画の基本方針、目標

第3章 計画の基本方針、目標

3. 1 計画の基本方針

基本方針 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

本市では、持続可能なまちづくりに寄与すべく、地域を支える公共交通の衰退を防ぎ、必要に応じて公共ライドシェアや自動運転等の新たなソリューションや技術を導入することにより、市内の自由な移動と交流が実現されている姿を将来像とします。

現状では、交通に関するさまざまな課題が顕在化しており、市民の移動の利便性や生活の質に影響を与えています。

まず、市内の居住地には鉄道駅やバス停から徒歩でのアクセスが不便な地域が存在や駅の近くであっても高低差が大きいために移動が困難な地域が存在しています。それに対して、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等の新たなソリューションの導入により対策を打っていく必要があります

また、自動車交通の集中により、市内の主要道路では慢性的な交通渋滞が発生しており、路線バスの定時運行に支障をきたしています。公共交通の信頼性が低下することは、利用者の減少やマイカー依存の助長にもつながりかねず、通過交通の削減をはじめとした交通渋滞対策の施策の検討と実施が必要です。

一方で、鉄道やバスの利用者数はコロナ禍から回復傾向にあるものの、依然としてコロナ禍以前の水準に戻っておらず、加えて特にバスについては時間外労働の上限規制（2024 年問題）を契機とした運転士の不足が深刻化しています。このままでは、路線の減便や廃止による、市民生活への影響が懸念されることから、バスの乗継拠点の整備とあわせた直通系統の短縮化等による運行の最適化や運行情報や遅延情報の提供等による利用促進策、そして運転士確保の取組み等、路線バスを維持するための取組みに加え、バスの維持やバスによる対応が難しい夜の時間帯等の交通については公共ライドシェア等の新たなソリューションを導入する等の施策を一体的に進める必要があります。加えて自動運転についても技術の動向や規制等を注視する必要があるものの、道幅等の導入条件を満たすようなエリアでは運転士不足の解消等、バス路線の維持に大きく寄与し得るソリューションであるため、導入に向けた検討を行うことが必要です。

こうした課題に加え、深沢地区の土地地区画整理事業や東海道本線の新駅設置といった新たなまちづくり計画と、交通政策は連動していく必要があります。新駅の設置や周辺施設の整備を契機に、地域の回遊性を高め、住民や来訪者にとって移動しやすい交通体系を構築することが求められています。

一方で、市内では高齢化が進行しており、令和 22 年（2040 年）には 65 歳以上の老年人口が市全体の約 4 割に達すると予測され、移動が困難になる高齢者の増加に備え、将来的にも安心して利用できる公共交通の整備が重要となります。

また、観光面では、観光立国等の日本政府の政策により、本市における 2024 年観光客数は 1,500 万人に達しました。これにより、一部の路線や駅では混雑が激化し、オーバーツーリズムの影響が市民生活にも及んでいます。オーバーツーリズム対策として安全・安心な移動環境の整備を進めるとともに、公共ライドシェア等の導入により観光客の新たな移動手段を整備することにより、タクシーやバス、鉄道等の既存公共交通を市民が利用しやすくなるような環境

作りの実施も、これからの鎌倉市の交通政策を推進していく上で重要な視点となります。

さらに、気候変動への対応として、公共交通の利用促進による CO₂排出削減の推進も、これから検討すべき視点です。

以上のような市民の移動が不便な地域への対応、交通渋滞の解消、移動手段の確保、高齢化や観光客増加への対応、さらには地球環境への配慮といった多面的な課題を踏まえた交通政策の推進が求められます。

そこで本計画では、『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』を基本方針として掲げ、鉄道や路線バス、タクシーなどの公共交通機関が適切に運行されるような施策を実施するとともに、時代や情勢の変化により既存の交通手段では対応が難しい移動ニーズに対しては公共ライドシェア等の新たなソリューションを導入します。これにより、地域内外の人の移動や交流を促進し、地域コミュニティの活性化や新たなにぎわいの創出し、激動の時代の中で「持続可能なまちづくり」を行っていくことに寄与するような地域公共交通の実現を目指します。

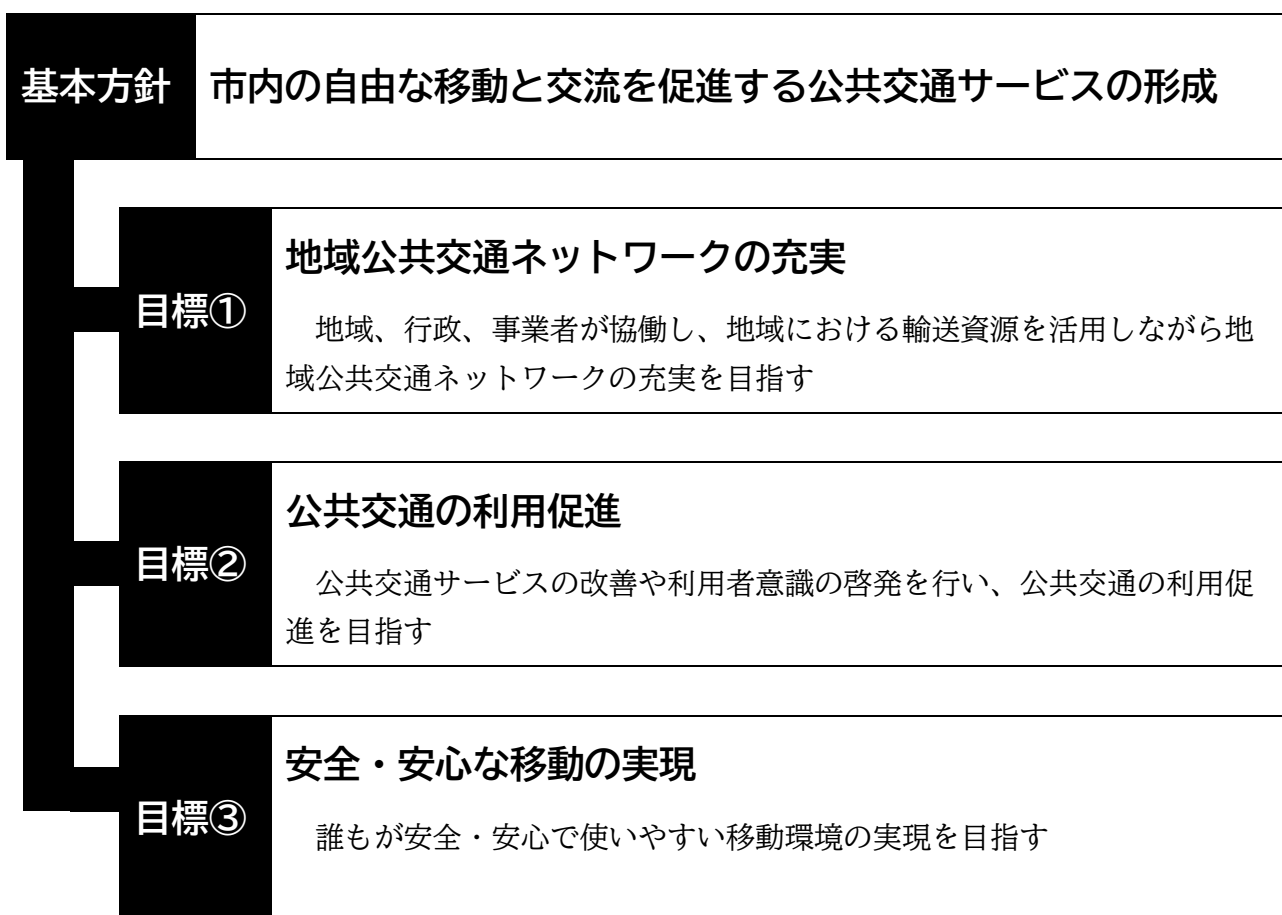
3. 2 計画の目標

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』を本計画に目標に掲げ、取組みを進めていきます。

『地域公共交通ネットワークの充実』では、交通不便地域や移動困難地域への対応、バス路線の維持や新たなソリューションの導入により、誰もが必要な移動を確保できるネットワークを構築します。

『公共交通の利用促進』では、渋滞対策や運行環境の改善を含めて公共交通の定時性・利便性を高め、観光需要も視野に入れた分散・回遊施策を進め、利用しやすく選ばれる公共交通へ転換を図ります。

『安全・安心な移動の実現』では、高齢化の進行等を踏まえつつ、移動負担の軽減、混雑緩和、歩行環境との連携などを通じて、日常・観光の双方で誰もが安心して移動できる都市交通の実現を目指します。



目標①

地域公共交通ネットワークの充実

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

- 既存の交通事業者に加え、地域や様々な主体との連携・協働により新たな地域公共交通を創出し、既存の鉄道、路線バス、タクシーを含めそれぞれの役割分担のもと地域公共交通ネットワークの形成を進めます。
- 鎌倉市は国内有数の観光地であり、インバウンドを含む多くの観光客が市内で地域公共交通を利用していることから、市民だけではなく観光客など来訪者も地域公共交通で移動しやすい環境の実現を目指します。
- 深沢地区におけるまちづくりや令和 14 年(2032 年)に予定される東海道本線新駅の開業等を見据え、それらの新たな開発にあわせて地域公共交通の整備に向けた検討を進めます。

目標②

公共交通の利用促進

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

- 地域公共交通サービスの改善、路線の最適化や運転士確保に向けた取組み等により、公共交通サービスの維持に努めます。
- 交通渋滞が問題となっている鎌倉市の現状を踏まえ、自動車交通の分散による交通渋滞の緩和に取組み、路線バス等の地域公共交通が円滑に運行できる環境の創出を目指します。
- 地域公共交通を維持すべく、地域公共交通サービスの改善や市民等への地域公共交通の利用促進に向けた情報発信・啓発活動等により、地域公共交通の利用促進を図ります。

目標③

安全・安心な移動の実現

誰もが安全・安心で使いやすい移動環境の実現を目指す

- 駅やバス停のバリアフリー化、ノンステップバスやフルフラットバス、ユニバーサルデザインタクシー等の導入を引き続き促進し、市民や観光客など誰もが地域公共交通を安全に利用しやすい、利用者にやさしい移動環境の実現を目指します。
- オーバーツーリズムによって市民や観光客が公共交通に乗り切れない状況が発生しているため、公共ライドシェア等の新たな交通手段の導入により輸送力の強化等を図り、市民や観光客の誰もが安心して移動できる環境の実現を目指します。
- 運輸部門における GX として、過度な自動車利用を抑制し、エネルギーコストが低い地域公共交通の利用促進を図るとともに、環境に配慮したバス車両等の導入の促進により、環境にやさしい移動の実現を目指します。

3.3 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。

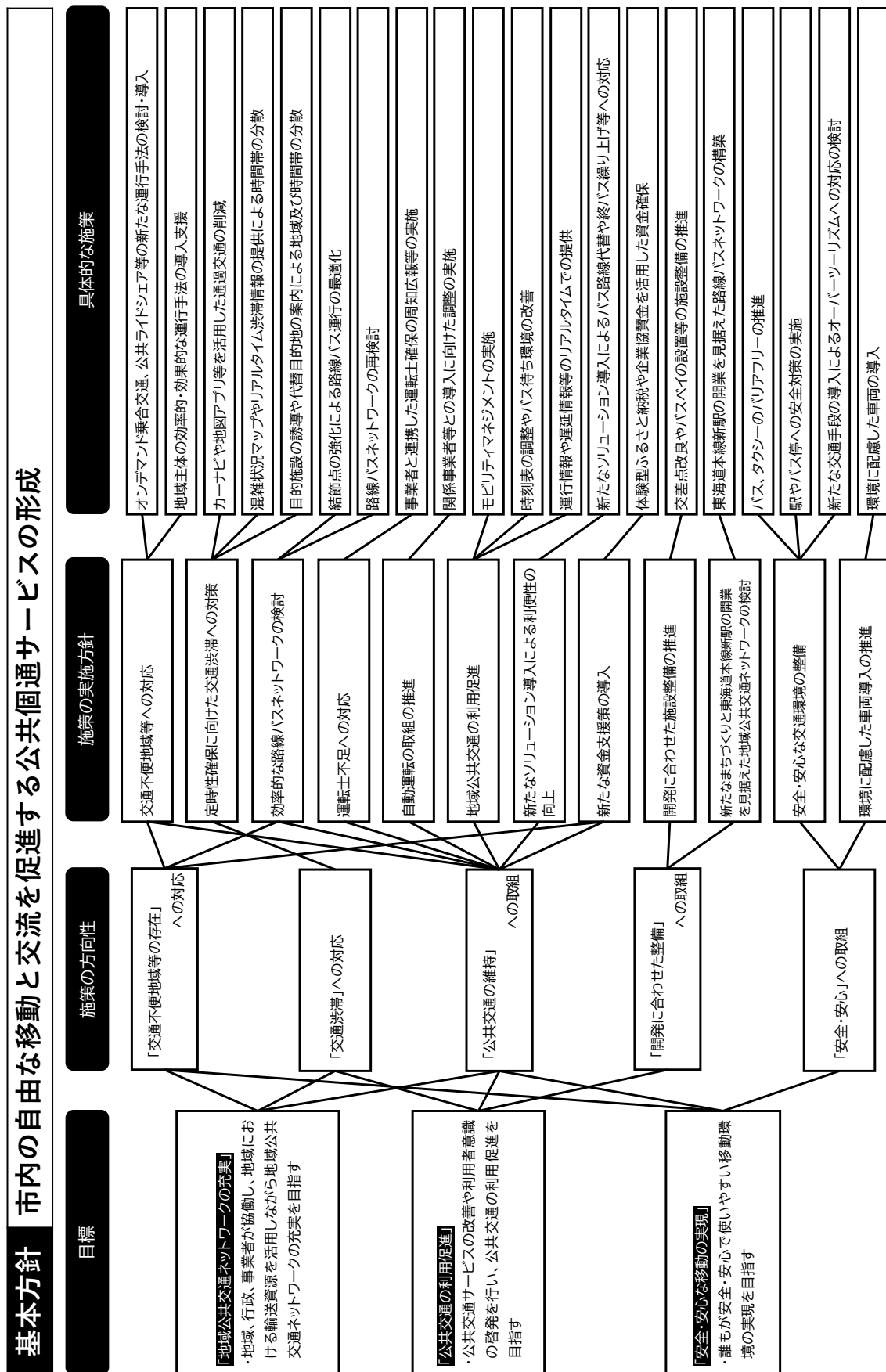
施策の方向性	目標① 地域公共交通 ネットワークの 充実	目標② 公共交通の 利用促進	目標③ 安全・安心な 移動の実現
「交通不便地域等の存在」への対応 本計画で定めた交通不便地域等の解消に向け、地域のニーズや運転士不足の状況を考慮しながら、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等新たなソリューションの導入を進めます。	●		●
「交通渋滞」への対応 鎌倉市内では、主要道路を中心に慢性的な交通渋滞が発生しており、路線バスの定時性の確保に支障をきたしています。そこで、路線バスの定時性の確保等に向け、通過交通の削減をはじめとした交通渋滞の解消に向けた取組みを進めます。	●	●	
「公共交通の維持」への取組 より効率的な路線バスのネットワークを検討するとともに、市内の移動手段の確保に向け、交通結節点の機能強化や乗継利便性の向上を図るとともに、路線網の最適化による運転士不足への対応、利用促進等による路線バスの維持に向けた施策に加え、公共ライドシェア等の導入や自動運転バス・タクシーの導入検討等の取組みも進めます。	●	●	●
「開発に合わせた整備」への取組 深沢地区の開発に合わせた鉄道駅や道路の整備により、新たな人の流れや移動ニーズの発生、駅へのアクセスの向上等、路線バス新設・再編の契機となることから、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 高齢化率の高まりや観光客の増加、気候変動対策等の観点から、ひとや環境にやさしい公共交通の実現に向けた取組みを進めます。			●

第4章

実施施策

第4章 実施施策

4. 1 目標の実現に向けた施策の枠組み



4. 2 「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等新たな運行手法の検討、導入を進めます。

4.2.1 交通不便地域等への対応

目標	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							
方向性	交通不便地域等の存在 公共交通の維持							
エリア	交通不便地域、 移動困難地域	実施時期	施策	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、鉄道事業者 バス事業者、 タクシー事業者、 市民等		① ②	施策検討・調整 ・実証等		取組実施		

※施策の①、②は次ページの施策①、施策②に対応

(1) 背景

鎌倉市内は、勾配が大きい地域にも多くの住民が居住しており、交通不便地域等の解消に向けては、鉄道駅やバス停との距離だけではなく、地域の勾配や最寄り駅との高低差を踏まえた対応が必要となります。特に、交通不便地域や移動困難地域の中でも、今泉台、二階堂・浄明寺、大町、笛田、西鎌倉地区については前述のように特に対応が必要な状況です。

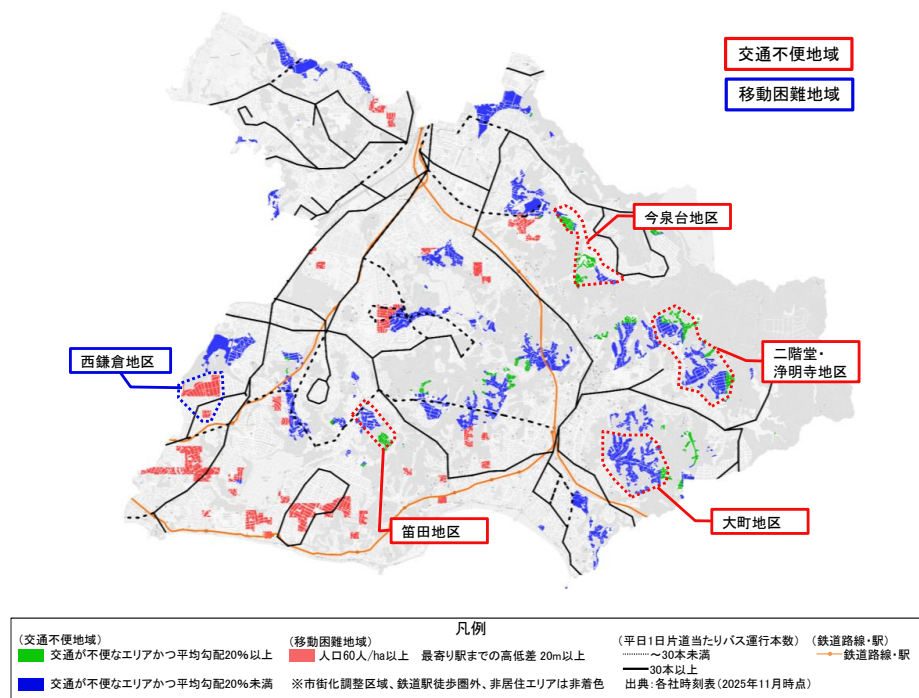


図 4-1 鎌倉市内の特に対応すべき交通不便地域・移動困難地域（再掲）

(2) 施策

① オンデマンド乗合交通、公共ライドシェア等の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等、地域の実態に合わせた運行手法の検討をし、地域事業者等と連携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、バス事業者等が運営主体となり、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		市等が運営主体となり、自家用車等を用いて、市民の移動が不便な地域やバス等の利便性が低下している等のエリアに対して市民や観光客に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乗合サービス
地域貢献バス		社会福祉法人や病院、学校法人等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等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		市や地域住民等が運営主体となり、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

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むけた取組みについて、事例紹介や専門家紹介や助言等、効率的、効果的な運行手法の導入を支援します。

4. 3 「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、路線バスの定時性の確保等に向け、交通渋滞の解消に向けた取組みを進めます。

4.3.1 定時性確保に向けた交通渋滞への対策

目標	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								
方向性	交通渋滞への対応								
エリア	全エリア	実施時期	施策	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度以降 (2030年度)	
主体	鎌倉市、道路管理者、 交通管理者、 鉄道事業者、 バス事業者等		①	施策の実施・運用					
			②	施策 検討	施策の実施・運用				
			③						

※施策の①、②、③は次ページ以降の施策①、施策②、施策③に対応

(1) 背景

鎌倉市内には、主要路線を中心に交通渋滞が発生しています。渋滞対策は長年の課題になっている中、大きな要因の一つである通過交通の削減によって渋滞対策を推進します。例えば、通過交通の削減のためソフト面の取組みとして、市内や中心市街地を通過する車両に対してカーナビや地図アプリにより渋滞箇所の迂回ルートを案内・誘導する施策の導入等を実施します。



図 4-2 迂回ルートの提示イメージ

(2) 施策

①カーナビや地図アプリ等を活用した通過交通の削減

通過交通の削減のため、カーナビや地図アプリ等の活用以外にも実現性や実効性を踏まえ、検討、施策を実施していきます。

表 4-2 通過交通の削減に向けた施策（案）

施策	概要
カーナビを活用した交通誘導	カーナビにおいて、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
地図アプリにおけるルート変更	地図アプリによる経路探索時に渋滞箇所の迂回ルートを案内
誘導看板の設置	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
公共交通優先の通行規制	朝夕のピーク時間帯に駅前への一般車両の進入を制限することで、駅前への流入を抑制
幹線道路等の整備	環状線等の整備により、中心部へ流入する通過交通の排除や分散流入の促進
ロードプライシング	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

②混雑状況マップやリアルタイム渋滞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等をわかりやすく整理した混雑状況マップを整理し、時間帯の分散を図る取組みを推進します。

③目的施設の誘導や代替目的地の案内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を誘導し、地域及び時間帯分散を図る取組みを推進します。

表 4-3 時間帯・地域の分散に向けた施策（案）

区分	施策	概要
時間帯の分散	渋滞・混雑状況の可視化	ライブカメラによるリアルタイムの映像等の活用や、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の作成などにより渋滞・混雑状況を可視化し、広く情報発信を行うことで、鎌倉駅周辺に集中する時間帯を分散
	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
地域の分散	目的施設等の誘導	鎌倉駅周辺以外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し、鎌倉駅周辺に集中する目的交通を分散 —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 —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
	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鎌倉駅周辺以外の目的地の案内することで交通を分散

4. 4 「公共交通の維持」への取組

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

4.4.1 効率的な路線バスネットワークの検討

目標	地域公共交通ネットワークの充実 公共交通の利用促進								
方向性	交通不便地域等の存在 移動手段の確保								
エリア	全エリア	実施時期	施策	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度以降 (2030 年度)	
主体	鎌倉市、バス事業者		①	施策検討	新たな運行体系の運用				
			②	施策検討	新たな運行体系の運用				

※施策の①、②は施策①、施策②に対応

(1) 背景

市内の路線バスにおいては、異なるバス事業者間で運行区間やエリアが重複する系統や、労働時間の制約に起因する車両の回送等を解消し、より効率的な運行を行う必要があります。

(2) 施策

①結節点の強化による路線バス運行の最適化

既存のダイヤや利用実態等を踏まえ、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等の見直しを行い、見直しによって生じた車両や運転士等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。

乗継の実施にあたり、バス待ち環境や走行環境の改善等の地域拠点の整備に向けてバス事業者と連携して協議調整を進めます。



図 4-3 地域拠点における乗継のイメージ

②路線バスネットワークの再検討

市内を運行する公共交通について、鉄道や路線バス、タクシー、その他新たなソリューション等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。

4.4.2 運転士不足への対応

目標	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					
方向性	公共交通の維持					
エリア	全エリア	実施時期	施策	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)
主体	鎌倉市、バス事業者、 タクシー事業者		①	広報施策の実施		
				令和11年度 (2029年度)	令和12年度以降 (2030年度)	

※施策の①は施策①に対応

(1) 背景

バス運転士に対する時間外労働の上限規制（2024 年問題）等によりバスやタクシーの運転士が急速に減少しており、特に市内を運行する路線バスは、運行本数や路線の維持が厳しい状況となっています。

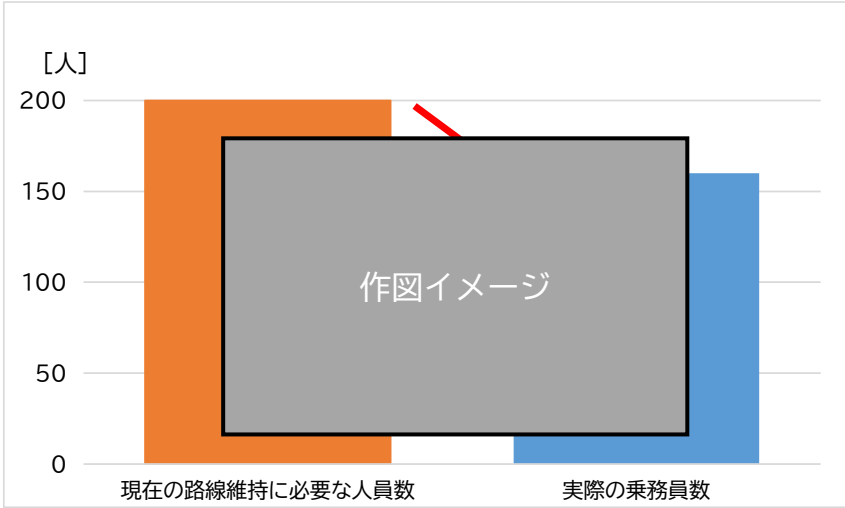


図 4-4 鎌倉市内を運行するバス事業者の運転士の充足状況（再掲）

出典：各事業者提供情報をもとに作成

※鎌倉市内を運行する路線バスの主要な営業所の直近の定数及び実際の乗務員数等

(2) 施策

①事業者と連携した運転士確保の周知広報等の実施

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等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等の実施を進めます。

4.4.3 自動運転の取組の推進

目標	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							
方向性	公共交通の維持							
エリア	全エリア	実施時期	施策	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、バス事業者		①	導入地域の検討 協議・調整			実証運行の実施・本格導入	

※施策の①は施策①に対応

(1) 背景

自動運転技術について、令和3年(2021年)3月に世界で初めてレベル3を搭載した車両の発売が実現するなど、技術の進展がみられます。

レベル4以上の自動運転バスの導入が実現すれば、将来的には運転士の負担低減や労働環境の改善、運転士が必要とされる路線への優先的な再配置など、運転士不足への対策の一助になることが期待されます。

表 4-4 自動運転のレベル

レベル	自動運転レベルの概要	運転操作の主体
レベル1	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態。	運転者
レベル2	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。	
レベル3	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。ただし、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合においては、運転操作を促す警報が発せられるので、適切に応答しなければならない。	自動運行装置 (自動運行装置の作動が 困難な場合は運転者)
レベル4	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置
レベル5	自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	

出典：主要な ASV 技術の概要及び自動運転関連用語の概説、国土交通省

(2) 施策

①関係事業者等との導入に向けた調整の実施

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、歩車共存道路の拡大や路肩におけるシェアリング車両用の留置、停車スペースの確保、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。

4.4.4 地域公共交通の利用促進

目標	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							
方向性	公共交通の維持							
エリア	全エリア	実施時期	施策	令和 8 年度 (2026 年度)	令和 9 年度 (2027 年度)	令和 10 年度 (2028 年度)	令和 11 年度 (2029 年度)	令和 12 年度以降 (2030 年度)
主体	鎌倉市、鉄道事業者、 バス事業者、市民等		①	導入箇所検討・各事業者との調整・導入				
			②					
			③					

※施策の①、②、③は下記以降の施策①、施策②、施策③に対応

(1) 背景

新型コロナウイルス感染症の拡大以降、公共交通利用者数は減少していることに加え、運転士不足の影響も重なり、特に路線バスをはじめとする交通事業者を取り巻く状況は厳しくなっています。一方で、地域のニーズとしては運行本数の増加や運行時間帯の拡大等に対する意見が多く、事業者と利用者の間には認識に大きな差が生じています。このような状況を解消するためには、両者が相互理解を深め、関係機関と連携し、多方面から取組みを進めることが必要です。

また、バスの遅延によるリアルタイムの運行状況がわからないことにより利用者のバスに対する信頼性が低下し、その結果、バスの利用機会の減少が懸念されます。そこで公共交通の運行情報等について経路検索サービス等における経路情報やリアルタイムな運行情報（遅延・運休情報等）の表示など様々な取組みを行うことが重要となります。

また、鎌倉市内では鉄道や路線バス及び乗合タクシーなど様々な種類の公共交通が運行されており、商業施設や医療施設などが集中する大船駅や鎌倉駅周辺に移動するためには、公共交通の乗り継ぎが必要となる状況が多くみられます。既存の公共交通を活かしながら最大限の機能を発揮するためには、公共交通同士の乗り継ぎに関する負担の軽減や、待合環境の改善など交通結節点の機能強化が重要となります。

(2) 施策

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等によるエコ通勤の促進、学校等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、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。

②時刻表の調整やバス待ち環境の改善

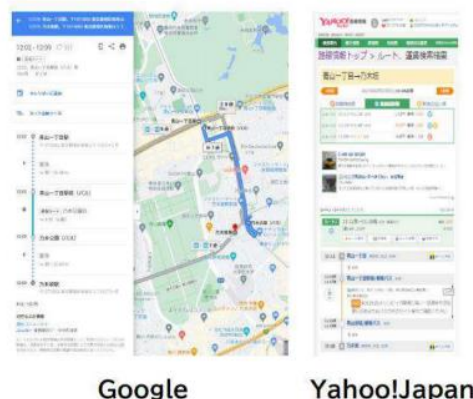
鉄道とバス時刻の調整による待ち時間の削減や、停留所等への屋根や椅子の設置等のバス待ち環境の整備などについて、各事業者と調整を図りながら乗り継ぎ環境の改善を推進します。

③運行情報や遅延情報等のリアルタイムでの提供

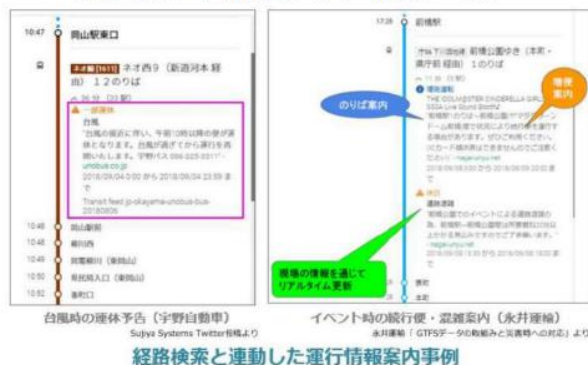
乗換案内アプリや主要駅・バス停のデジタルサイネージ等に、リアルタイムの運行情報や遅延情報等の掲載を推進することで利用者の利便性向上やバスの遅延等の運行情報がわかることによるバスの移動手段としての信頼性向上を図ります。

また、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・再開や振替輸送等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。

- 経路検索サービス等における経路情報の表示



- 経路検索サービス等におけるリアルタイムな運行情報（遅延・運休情報や現場の情報）の表示



出典：「GTFS-JP講習会資料【入門編】」（国土交通省、2021年）

出典：「はじめよう！「標準的なバス情報フォーマット」」（国土交通省、2021年）

図 4-5 乗換案内アプリ等での情報提供

出典：自治体によるG T F Sデータ活用・連携について、東京都都市整備局、第2回行政連絡会資料



図 4-6 デジタルサイネージの設置（高島平駅バス停 2 番のりば）

出典：板橋区ホームページ、都内初！デジタル機能を搭載した「スマートバス停」を導入

4.4.5 新たなソリューションの導入による利便性の向上

目標	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							
方向性	公共交通の維持							
エリア	全エリア	実施時期	施策	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、バス事業者、 タクシー事業者、市民等		①	施策検討・調整・実証等		新たな運行手法の運用		

※施策の①は次ページの施策①に対応

(1) 背景

鎌倉市内でも、コロナ禍を契機とした収益の悪化や 2024 年問題等による運転士不足からバス路線減便・廃止が進んでいます。

これら路線バスの減便・廃止は今後も続くことが想定されることから、利用者数等のニーズも勘案しつつ、交通事業者と連携した路線バスの維持策に加え、路線バス等の代替としての新たなソリューションの導入を推進する必要があります。

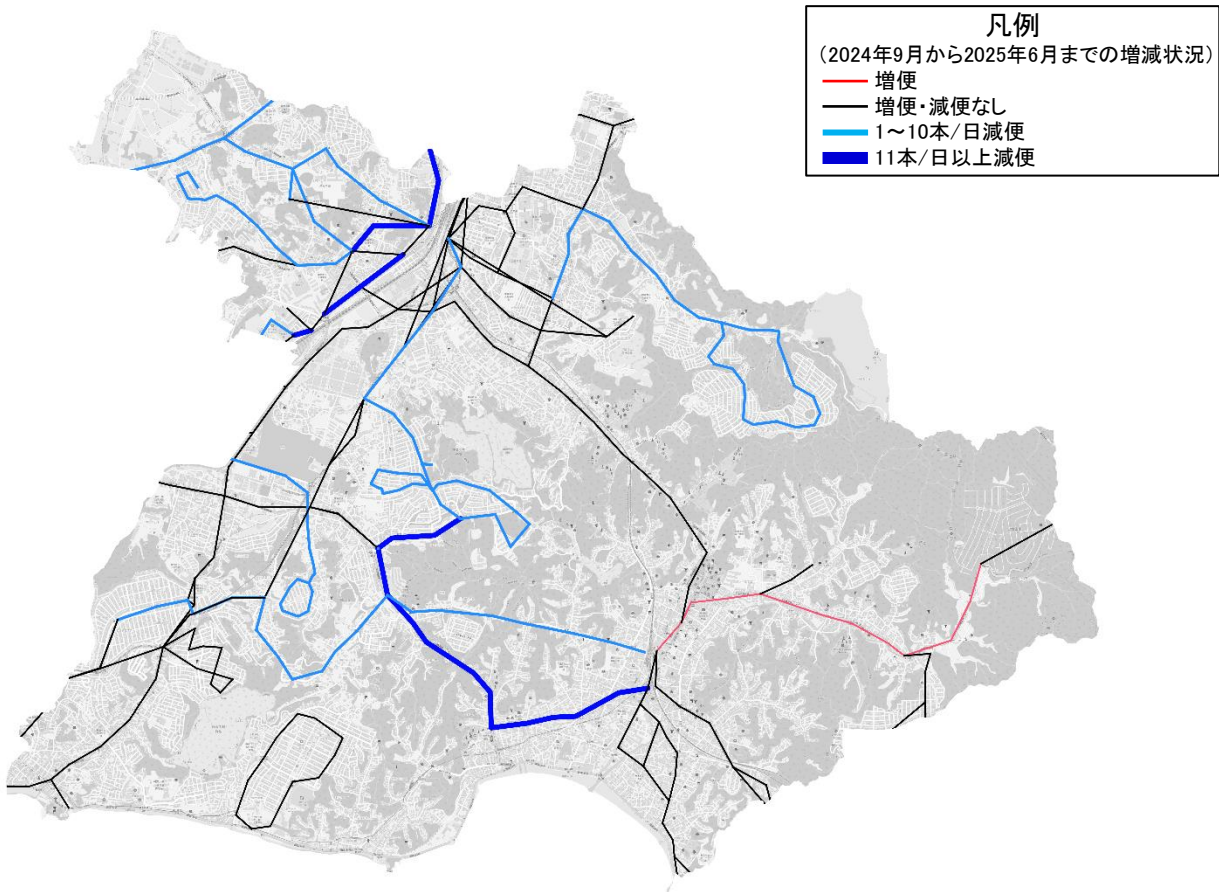


図 4-7 路線バスの減便の状況

出典：各社時刻表

(2) 施策

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等への対応

路線バスの代替手段や終バスの繰り上げ等により夜の時間帯等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等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。

表 4-5 新たな地域公共交通の運行手法（例）

区分	運行手法（例）	概要
路線バスの代替や終バスの繰り上げ等への対応	オンデマンド乗合交通	市やタクシー事業者、バス事業者等が運営主体となり、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	市等が運営主体となり、自家用車等を用いて、市民の移動が不便な地域やバス等の利便性が低下している等のエリアに対して市民や観光客に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乗合サービス
	地域貢献バス	社会福祉法人や病院、学校法人等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等の空席を活用した輸送サービス
	シェアサイクル	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

4.4.6 新たな資金支援方策の導入

目標	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							
方向性	公共交通の維持							
エリア	全エリア	実施時期	施策	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、鉄道事業者、 バス事業者等		①	施策の検討・実施				

※施策の①は施策①に対応

(1) 背景

新たな施策の実施や既存施策の拡充について、生産年齢人口減少の中で税収の増加も厳しいと想定されることから、既存の財源のみで施策の実施を行うことには限界があります。

そのため、既存税収以外からの資金調達策を検討する必要があります。

(2) 施策

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等の既存税収以外からの資金支援方策を検討します。

表 4-6 税収以外からの資金支援方策（例）

手法（例）	概要
体験型ふるさと納税	事業者と協力し、従来の特産品や加工品による返礼品ではなく、鉄道やバスに関連した「体験」を返礼品とするふるさと納税
企業の協賛金	自治体が主催するイベントやプロジェクトなどの活動に、企業が賛同し金銭的な支援を実施。企業側も広告宣伝効果や社会貢献によるイメージアップなどの効果が期待される

4. 5 「開発に合わせた整備」への取組

深沢地区の開発に合わせた鉄道駅や道路の整備により、新たな人の流れや移動ニーズの発生、駅へのアクセスの向上等、路線バス新設・再編の契機となることから、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。

4.5.1 開発に合わせた施設整備の推進

目標	地域公共交通ネットワークの充実 公共交通の利用促進							
方向性	開発に合わせた整備							
エリア	全エリア	実施時期	施策	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、道路管理者、 交通管理者、バス事業者		①	導入施策の検討・実施				

※施策の①は次ページの施策①に対応

(1) 背景

深沢地区の開発により、同地区の人口や各公共交通の利用者、周辺道路の交通量の増加や周辺の他の拠点との流動への変化が見込まれることから、同地区内や周辺の他の拠点間の移動に関して、路線バス等の定時性・速達性の確保や利用者の安全性向上に向けた整備が必要となります。

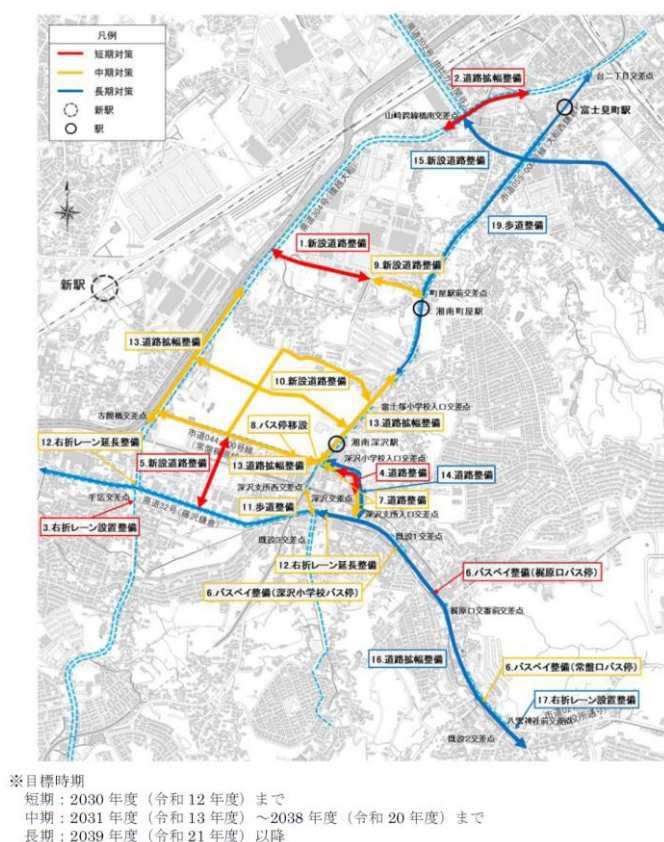


図4-8 （案）深沢地区事業区域周辺道路整備計画

(2) 施策

①交差点改良やバスベ이의設置等の施設整備の推進

ボトルネックとなる交差点の改良等による路線バス等の定時性・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。

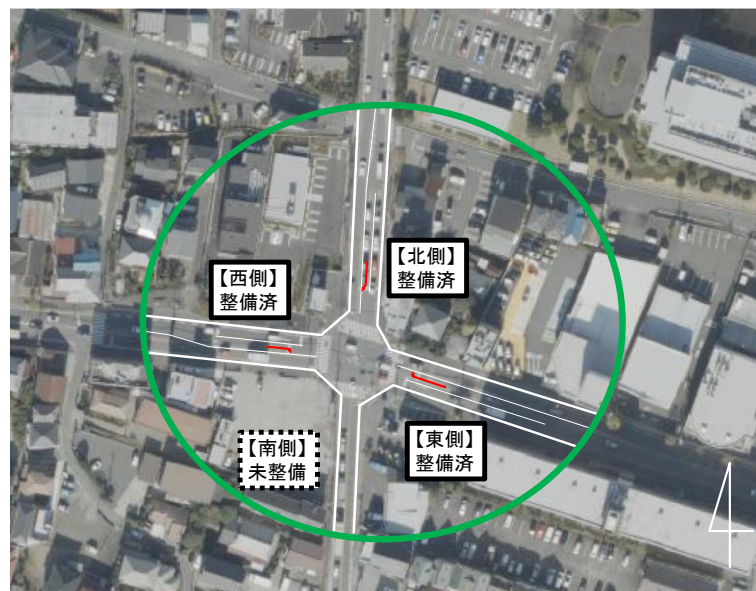


図 4-9 右折レーン整備（手広交差点）



図 4-10 バスベイ設置

4.5.2 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

目標	地域公共交通ネットワークの充実 公共交通の利用促進							
方向性	開発に合わせた整備							
エリア	深沢地域	実施時期	施策	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、道路管理者、 交通管理者、バス事業者		①	路線新設に向けた検討			新設路線の運行 ・継続検討	

※施策の①は次ページの施策①に対応

(1) 背景

新たなまちづくりを進めている深沢地区では、鉄道駅や道路の整備により、新たな人の流れや移動ニーズが生まれることが想定されることから、深沢地区における交通計画や新たな需要を踏まえた地域公共交通ネットワーク整備や公共交通関連の施設整備が望まれます。

また、深沢地区は路線バスに関する満足度が低く、他の地区の居住者に比べて、「バスの運行間隔」「バスの運行本数」「バスの運行時間帯」について不満と回答する市民が多くみられる状況であることから、深沢地区における開発を契機として、公共交通が利用しやすい地域公共交通ネットワーク整備等を進めることが求められます。

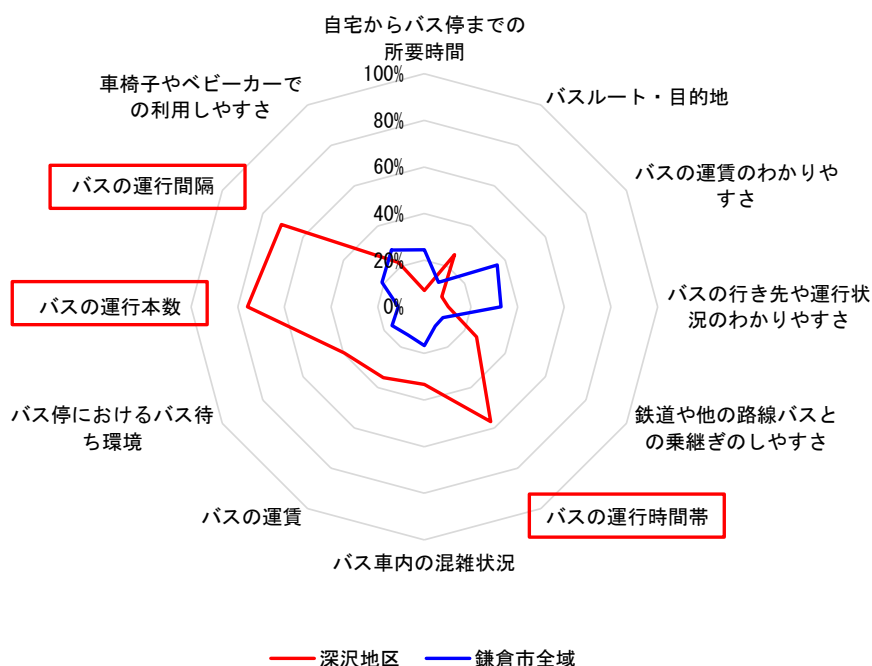


図 4-11 居住地区別バスサービスへの満足度（定期的なバス利用者）

出典：市民アンケート調査結果

(2) 施策

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等により、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。

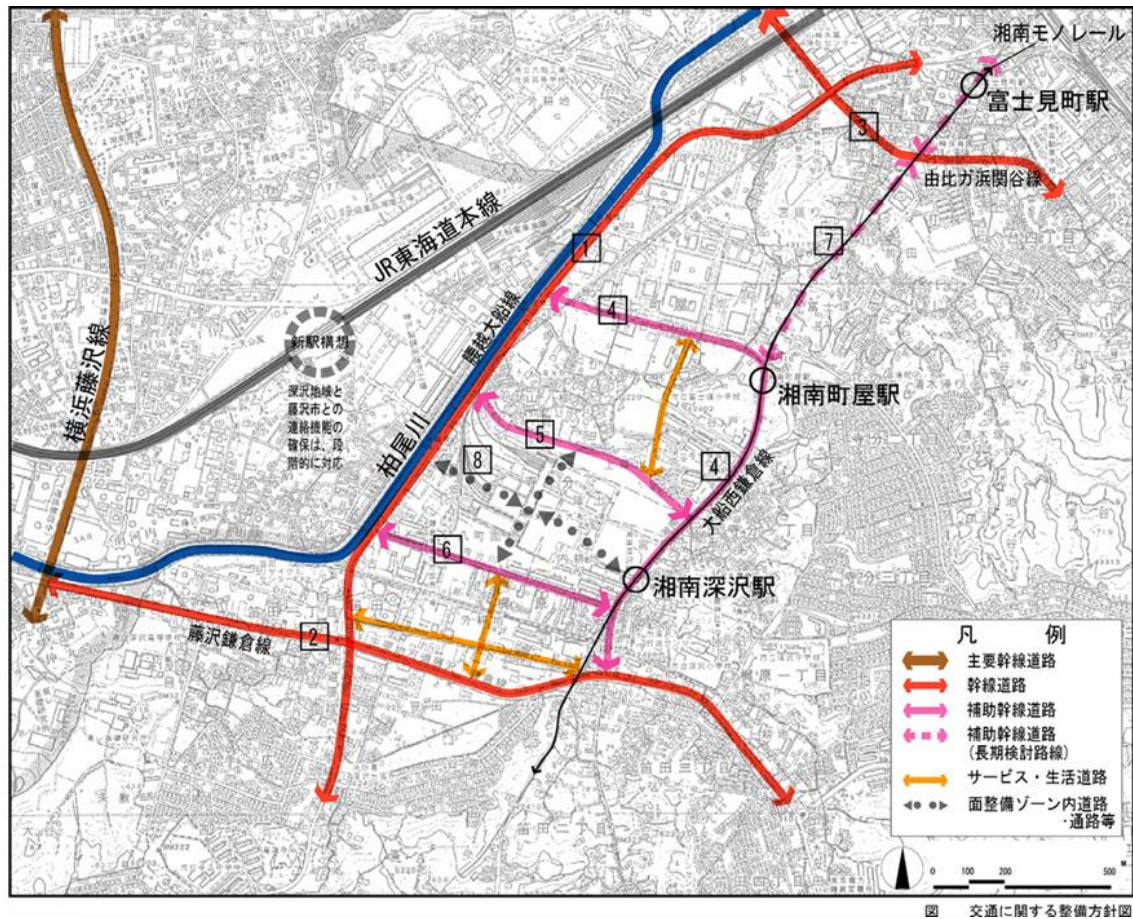


図 4-12 深沢地域の交通に関する整備方針図

出典：深沢地域の新しいまちづくり基本計画（平成 16 年（2004 年）9 月策定）

4. 6 「安全・安心」への取組

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

4.6.1 安全・安心な交通環境の整備

目標	安全・安心な移動の実現							
方向性	安全・安心							
エリア	全エリア	実施時期	施策	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、道路管理者、 交通管理者、鉄道事業者、 バス事業者、タクシー事業者、 市民等		①	協議 調整	施策の実施			
			②					
			③	検討	新たな運行手法の運用			

※施策の①、②、③は次ページの施策①、施策②、施策③に対応

(1) 背景

高齢化の進展、高齢ドライバーの運転免許返納の高まり等から、高齢者の移動手段として、より一層公共交通の需要が高まっており、公共交通施設等のバリアフリー化や、バス待ち環境の改善など高齢者が利用しやすい環境を整備することが求められています。

また、多くの観光客が観光地まで公共交通を利用するため、市民が公共交通に乗り切れないオーバーツーリズムの問題が発生しています。そのため、市民も観光客も誰もが安心して安全に利用できる公共交通の実現が不可欠です。

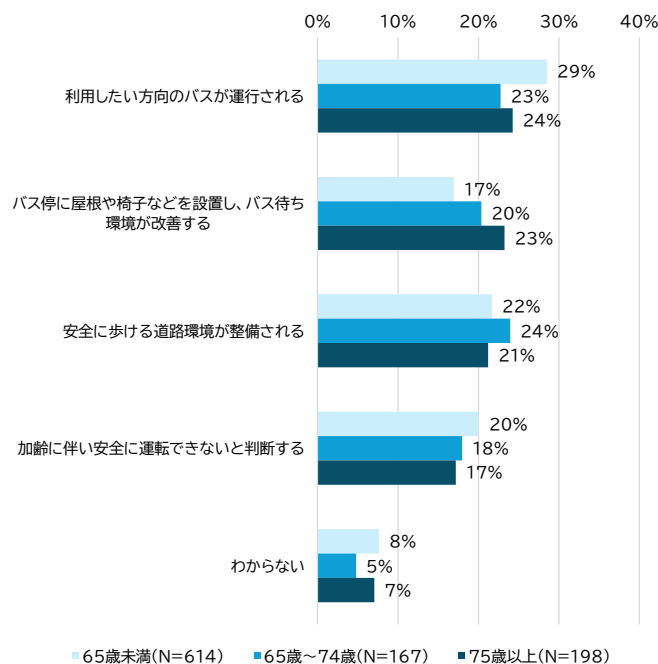


図 4-13 公共交通利用のきっかけになり得ること（年齢階層別）

出典：市民アンケート調査結果

(2) 施策

①バス、タクシーのバリアフリーの推進

ノンステップバス導入や利用者の多い停留所等への屋根や椅子の設置、ユニバーサルデザインタクシーの導入推進など、バスやタクシーの利用環境の整備を推進します。

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等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等の安全に向けた対応を推進します。

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、公共ライドシェア等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。

4.6.2 環境に配慮した車両導入の推進

目標	安全・安心な移動の実現							
方向性	安全・安心							
エリア	全エリア	実施時期	施策	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、鉄道事業者、 バス事業者、タクシー事業者		①	順次導入				

※施策の①は施策①に対応

(1) 背景

自動車は、乗り物の中でCO₂排出量が最も多いことから、路線バス等の車両のHV・EV車両等への転換などさらなる環境対策が重要となります。

(2) 施策

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等から、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等）への更新を推進します。

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等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。

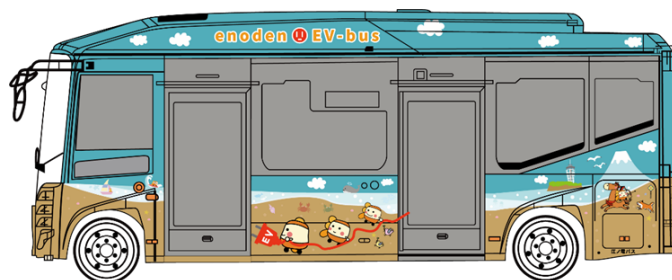


図 4-14 小型 EV バス外観イメージ

出典：江ノ島電鉄株式会社ホームページ



図 4-15 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

4. 7 施策の実施スケジュール

実施方針	具体的な施策	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度以降 (2030年度)
交通不便地域等への対応	①オンデマンド乗合交通、公共ライドシェア等の新たな運行手法の検討・導入	施策検討・調整・実証等		取組実施		
	②地域主体の効率的・効果的な運行手法の導入支援					
定時性確保に向けた交通渋滞への対策	①カーナビや地図アプリ等を活用した通過交通の削減	施策の実施・運用				
	②混雑状況マップやリアルタイム渋滞情報の提供による時間帯の分散	施策検討	施策の実施・運用			
	③目的施設の誘導や代替目的地の案内による時間帯及び地域の分散					
効率的な路線バスネットワークの検討	①路線バスネットワークの再検討	施策検討	新たな運行体系の運用			
	②結節点の強化による路線バス運行の最適化	施策検討	新たな運行体系の運用			
運転士不足への対応	①事業者と連携した運転士確保の周知広報等の実施	広報施策の実施				
自動運転の取組の推進	①関係事業者等との導入に向けた調整の実施	導入地域の検討協議・調整		実証運行の実施・本格導入		
地域公共交通の利用促進	①モビリティマネジメントの実施	導入箇所検討・各事業者との調整・導入				
	②時刻表の調整やバス待ち環境の改善					
	③運行情報や遅延情報等のリアルタイムでの提供					
新たなソリューション導入による利便性の向上	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等への対応	施策検討・調整・実証等		新たな運行手法の運用		
新たな資金支援方策の導入	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	施策の検討・実施				
開発に合わせた施設整備の推進	①交差点改良やバスベイの設置等の施設整備の推進	導入施策の検討・実施				
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	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	路線新設に向けた検討			新設路線の運行・継続検討	
安全・安心な交通環境の整備	①バス、タクシーのバリアフリーの推進	協議調整	施策の実施			
	②駅やバス停への安全対策の実施					
	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	検討	新たな運行手法の運用			
環境に配慮した車両導入の推進	①環境に配慮した車両の導入	順次導入				

第5章

計画の進捗管理等

第5章 計画の進捗管理等

5. 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みの進捗を確認し、本計画の進行管理を行います。

表 5-1 評価指標 (案)

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	91.9%	向上
		地域主体の取組の実施件数	—	●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	—	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 ※各社の集計値	●%	改善
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	平日 20.0km/h 休日 17.0km/h	改善
	地域公共交通の利用促進	路線バスの利用頻度 ※市民アンケートで利用頻度が1回/週以上の割合	30.8%	向上
		路線バスの満足度 ※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	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 ※各社の集計値	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 ※各社の集計値	15 駅	増加
		ユニバーサルデザインタク シーの導入率 ※各社の集計値	●%	向上
		ノンステップバスの導入率 ※各社の集計値	●%	向上

5. 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、各年度の取組みや各施策の課題について協議・調整等を行うなど、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等の関係者間で定期的かつ綿密に協議・意見交換等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、検討等を行うこととします。

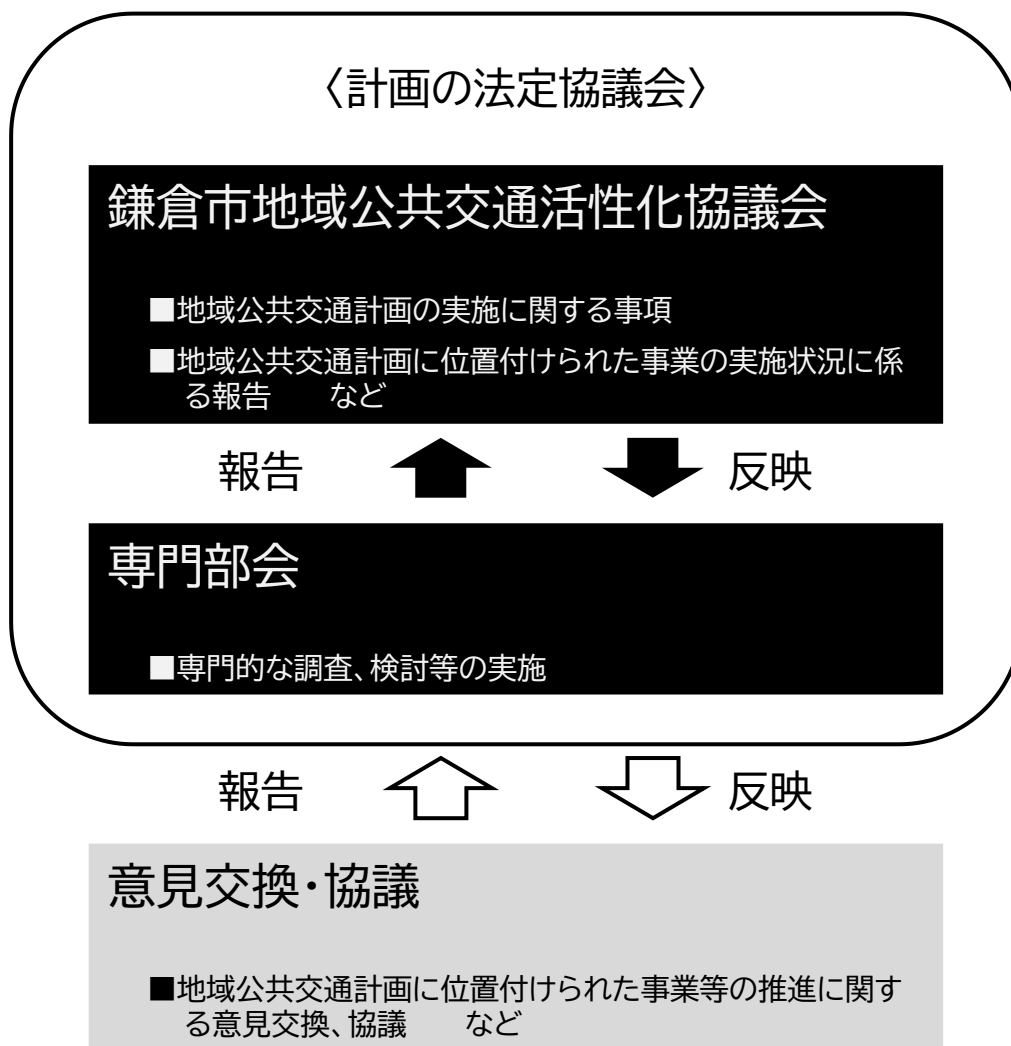


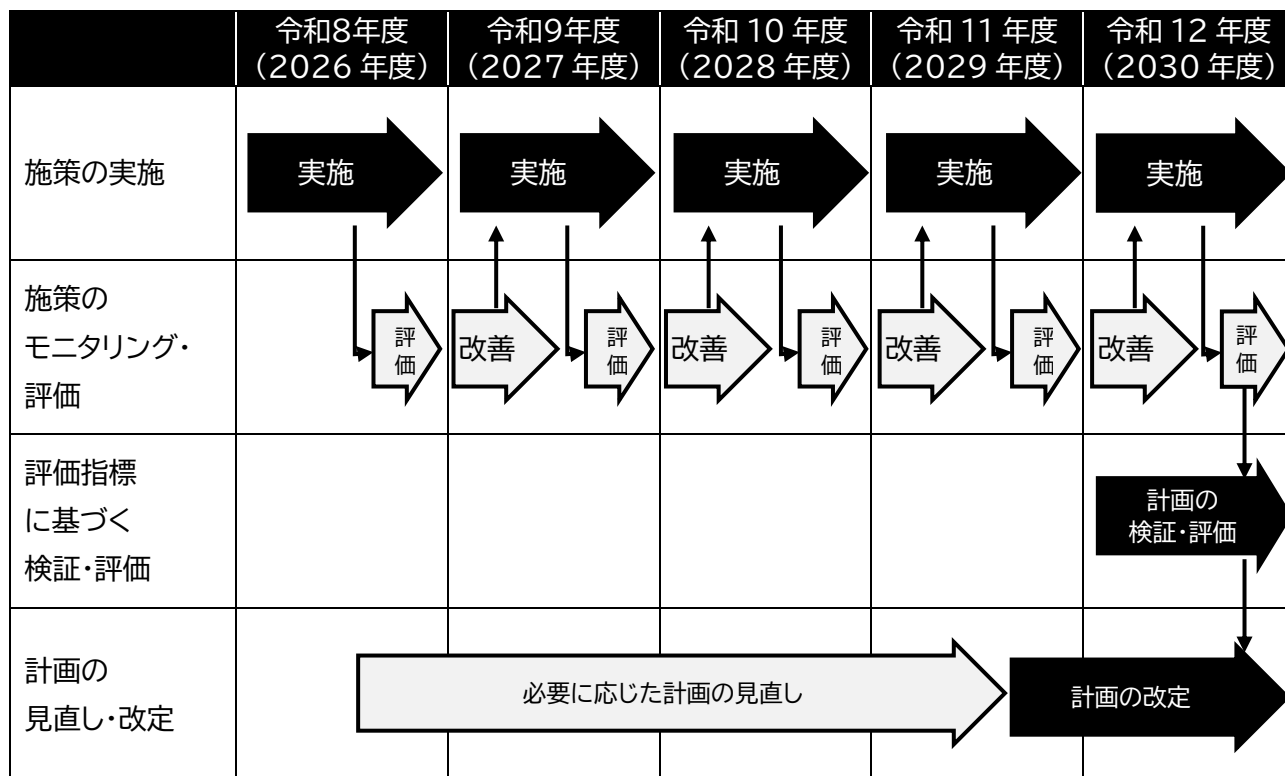
図 5-1 計画の推進体制

5.3 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】

