
鎌倉市地域公共交通計画

(素案)

概 要 版

令和 8 年 ● 月

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。

(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。

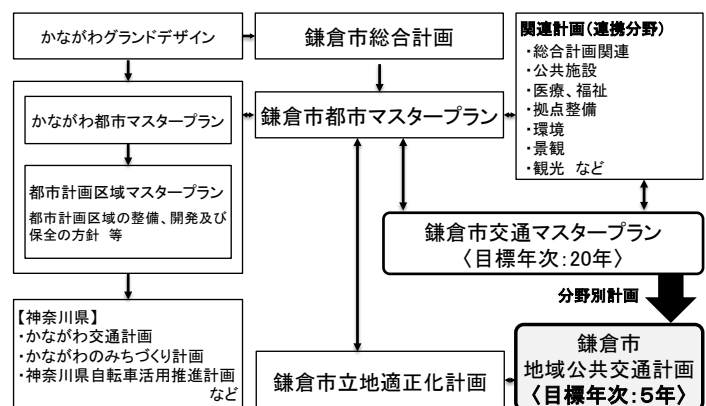


図 1-1 本計画の位置づけ

・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移動が不便な地域が一部にみられます。また、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 2-1①、図 2-1②) また、その中でも特に、条件が厳しく対応すべき地域を抽出しました。

距離のな負担

鉄道駅やバス停から距離がある地域（交通不便地域）

凡例

- 交通が不便な地域かつ平均勾配20%以上
- 交通が不便な地域かつ平均勾配20%未満
※市街化調整区域、鉄道駅徒歩圏外、非居住エリアは赤着色
- (平日)日片通勤たけり(入運行本数)
- 30分未満
- 30分以上
- 出典：各社時刻表（2025年11月時点）

開谷地区、岩瀬地区、高野地区、今泉台地区、西門門地区、二階堂・浄明寺地区、雪ノ下地区、大町地区、材木座地区、佐助地区、富田地区、鎌倉山地区、手広地区、寺分地区、台地区、橘木地区

- ・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。
- ・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。
- ・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、新駅と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。
- ・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)の取り組み推進に向けて、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。

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』を本計画に目標に掲げ、取組みを進めていきます。

| 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 | |
|----------------------------------|--|
| 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 |
| 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 |
| 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 |

(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年間に於いて取組む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みを進めます。 | ● | ● | |
| 「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みを進めます。 | ● | ● | ● |
| 「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みを進めます。 | | | ● |

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等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 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 |

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。

4-2. 「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、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 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。



図4-2 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

施策2-1-2 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を推進します。

施策2-1-3 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を推進します。

4-3. 「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。

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 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。

施策3-1-2 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。

施策3-2 運転士不足への対応

施策3-2-1 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。

施策3-3 自動運転の取組の推進

施策3-3-1 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ることから、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。

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。

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。

施策3-4-3 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。
- ・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。

施策３－５ 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３－５－１ 新たな運行手法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。

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等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

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。

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。

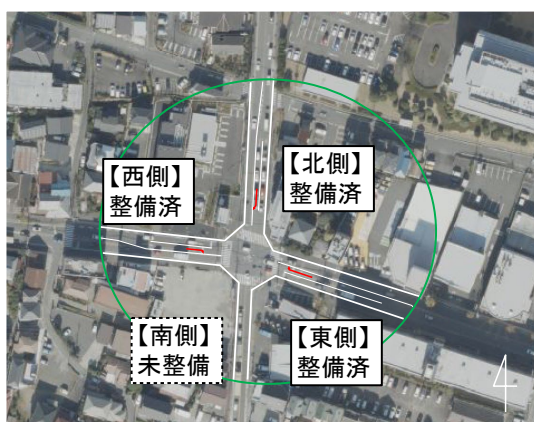


図 4-3 右折レーン整備



図 4-4 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。

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。

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。

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。

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。

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4-5 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4-6 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 |

(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。

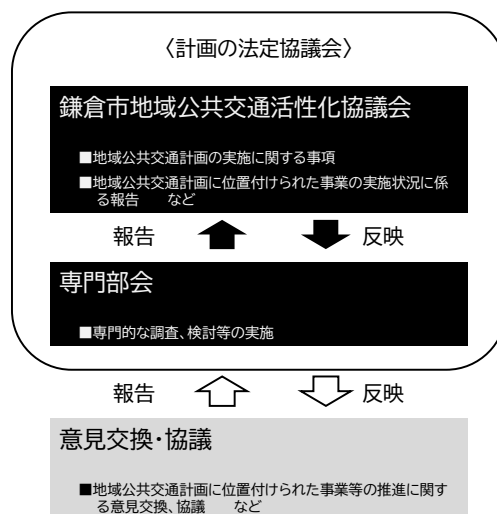


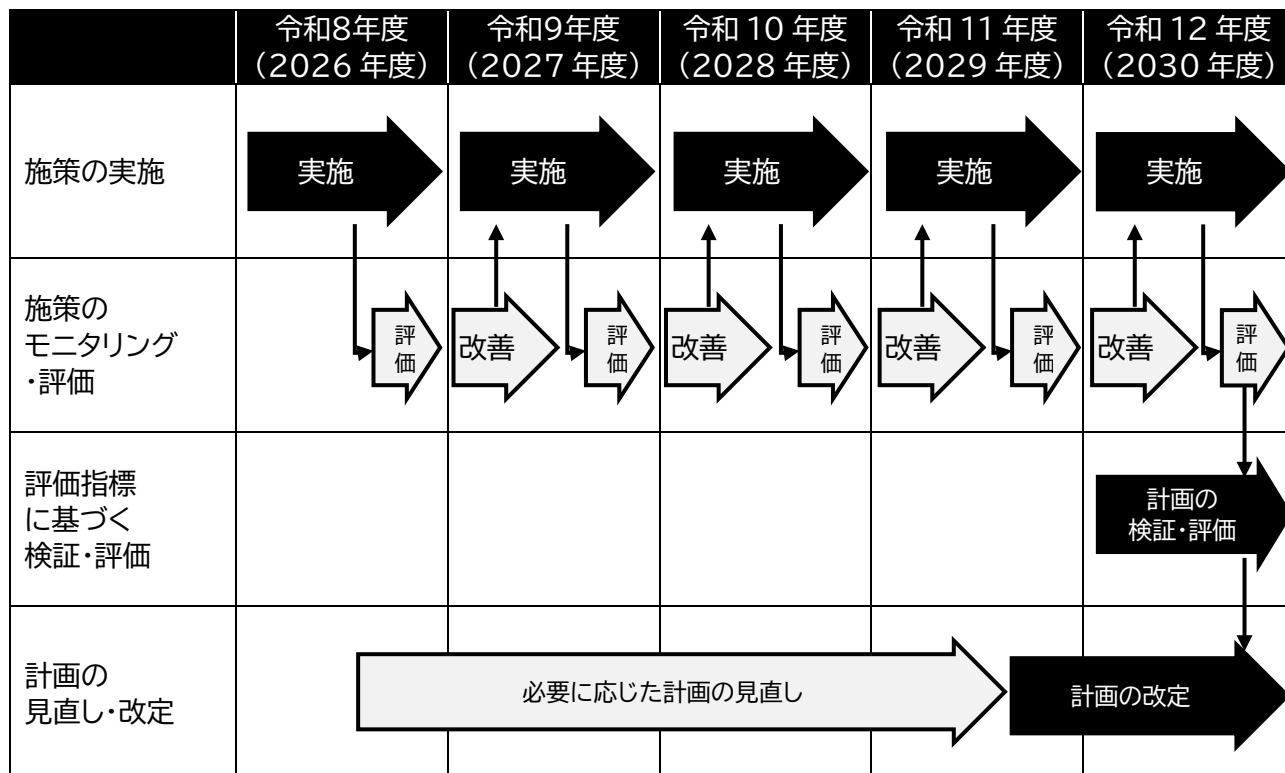
図 5-2 計画の推進体制

(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】

