

## 第4回 鎌倉市地域公共交通活性化協議会

### 議 事 録

日 時：令和7年（2025年）7月4日（金）午後3時00分～5時00分  
場 所：鎌倉商工会議所 301会議室

鎌倉市 まちづくり計画部 都市計画課

## 1 開会

### 【久保田会長】

ただ今より第4回鎌倉市地域公共交通活性化協議会を始めます。会長を務めさせていただいております久保田でございます。よろしくお願いいたします。

協議会の開会にあたりまして、事務局から確認をお願いします。

### 【事務局(大江担当課長)】

事務局の都市計画課担当課長の大江でございます。

事務局から何点か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。

事前に送付させていただきました資料として、「次第」、資料1として「鎌倉市地域公共交通活性化協議会 会員名簿」、資料2として「第3回鎌倉市地域公共交通活性化協議会 議事録」、資料3として「第4回鎌倉市地域公共交通活性化協議会 当日資料」となります。

そのほか、本日机上に「出席者名簿」、「席次表」と資料3の差し替え版を置かせていただいておりますので、お手元がない方は事務局職員にお申し付けください。

続きまして、人事異動等に伴う新たな会員の委嘱についてです。3月から4月の人事異動に伴い、当協議会会員につきましても、その対象となられる方がいらっしゃったことから、本日付けで後任の方に会員の委嘱をさせていただくこととなりました。新たに会員になられた8名の方々の机には委嘱状を置かせていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、本日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を含め 20 名の会員の皆様にご出席いただいております。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)植田会員1名となります。また、代理出席につきましては、東日本旅客鉄道(株)横浜支社吉田会員の代理として企画総務部経営戦略ユニット担当課長の若村様、江ノ島電鉄(株)阿由葉会員の代理として鉄道部運輸課シニアマネージャの早川様、神奈川中央交通(株)橋山会員の代理として運輸計画部計画担当係長の小倉様、(株)江ノ電バス吉川会員の代理として自動車部課長補佐の山口様、鎌倉市都市整備部森会員の代理として次長兼下水道河川課長の杉浦、鎌倉警察署大串会員の代理として交通課交通総務係係長の小泉様、国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局の加納会員の代理として運輸企画専門官の小久保様、鎌倉市健康福祉部鷺尾会員の代理として高齢者いきいき課長の村松がそれぞれ出席しております。なお、神奈川県交通運輸産業労働組合協議会の八島会員におかれましては、事前にご欠席の旨、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が、事務局につきましては、まちづくり計画部次長兼土地利用政策課担当課長兼都市計画課担当課長の井上のほか、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㈱日本能率協会総合研究所の職員も出席しております。

次に、当協議会の運営について、三点です。

一点目は、本日の会議資料の公開についてです。事前に送付している会議資料につきまして、特段、非公開とする部分はないと事務局では考えておりますが、その点について、ご確認をお願いいたします。

二点目は、会議の傍聴についてです。市のホームページで傍聴者を募集したところ、4名の方から申し込みがありましたので、傍聴をお認めすることを考えていますが、この点について確認をお願いいたします。

三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全景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ご確認をお願いいたします。

以上三点についてご確認をお願いいたします。

#### 【久保田会長】

会議資料の公開、傍聴をお認めすること、写真を撮影していただくことにつきましてご説明通りでよろしいでしょうか。

#### 【会員一同】

異議なし。

#### 【久保田会長】

それでは承認されたといたします。傍聴の方が入っていただく前に、新たに会員になられた8名の方にそれぞれ一言ずつ自己紹介をいただければと思います。大船警察署の打田会員お願いします。

#### 【打田会員】

皆さん、こんにちは。大船警察署交通課長の打田でございます。よろしくお願いいたします。

**【久保田会長】**

よろしく申し上げます。

鎌倉警察署の大串会員の代理の小泉様、よろしく申し上げます。

**【大串会員代理→小泉様】**

お世話になります。鎌倉警察署交通課長の代理としまして、交通総務係の小泉と申します。よろしく申し上げます。

**【久保田会長】**

よろしく申し上げます。

国土交通省関東運輸局神奈川運営支局、加納会員の代理の小久保様申し上げます。

**【加納会員代理→小久保様】**

神奈川運輸支局の小久保と申します。首席の加納の代理で参りました。よろしくお願ひいたします。

**【久保田会長】**

よろしく申し上げます。

社会福祉法人鎌倉社会福祉協議会曾根会員申し上げます。

**【曾根会員】**

鎌倉市社会福祉協議会事務局長兼地域福祉課長、曾根と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

**【久保田会長】**

よろしく申し上げます。

神奈川中央交通橋山会員の代理の小倉様、申し上げます。

**【橋山会員代理→小倉様】**

神奈川中央交通運輸計画部の小倉と申します。本日、橋山の代理で参りました。よろしくお願ひいたします。

【久保田会長】

よろしく申し上げます。

神奈川県交通政策課の廣野会員申し上げます。

【廣野会員】

神奈川県の廣野です。よろしく申し上げます。

【久保田会長】

よろしく申し上げます。

神奈川県藤沢土木事務所の松田会員申し上げます。

【松田会員】

神奈川県藤沢土木事務所工務部長の松田と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

【久保田会長】

よろしく申し上げます。

鎌倉市の市民防災部の林会員申し上げます。

【林会員】

市民防災部長の林でございます。よろしくお願ひいたします。

【久保田会長】

よろしく申し上げます。

それでは傍聴の方、ご入場いただくよう申し上げます。

(傍聴者入室・着席)

## **2協議事項((1)地域公共交通の課題の再整理及び目標の見直し結果)**

【久保田会長】

それでは「次第2 協議事項」、「(1)地域公共交通の課題の再整理及び目標の見直し結果」について事務局から説明をお願いします。

【事務局(小川課長補佐)】

事務局から資料の説明をさせていただきます。資料3の差し替え版と机に置かせていただいた資料をご覧ください。

まずは1枚おめくりいただき、1ページ目「計画策定スケジュール」をご覧ください。

本日の協議会は第4回目の協議会となります。昨年度の協議会の資料では、令和6年度3回、令和7年度も同じく3回の協議会を予定していましたが、施策検討の深度化を図るため、協議会の開催を1回追加し計4回とさせていただきます。なお、計画策定の期間については令和7年度中から変わりありません。次回、第5回の協議会を9月から10月頃、第6回を10月から11月頃、パブリックコメントを年末頃に実施し、第7回を3月頃に開催し、計画を整えていきたいと考えております。

続きまして2ページ目をご覧ください。こちらはこれまでもご提示させていただいております「地域公共交通計画の構成案」となります。このうち、令和7年度につきましては、主に第5章の地域公共交通の実施施策についてご協議いただきますが、実施施策の検討にあたりましては、第4章の基本方針で示した計画目標を達成するための論点を整理しながら進めてまいります。

続きまして3ページ目をご覧ください。本日の協議内容についてです。本日は、鎌倉市内の公共交通の課題を構造化した上で、特に交通不便地域の考え方や地域との意見交換会についてご協議いただければと考えています。項目といたしましては(1)として「地域公共交通の課題の再整理及び目標の見直し結果」、(2)として「地域との意見交換会の実施について」としております。

4ページ目をご覧ください。こちらはこれまでもお示してまいりましたが、地域公共交通計画策定に係る体系図となります。令和7年度は施策の検討等を行うこととなりますが、本日は具体的な施策の検討に先立ち、計画目標を達成するため、課題を構造化したうえで、特に交通不便地域の考え方について協議させていただきたいと考えております。

続きまして、5ページ目をご覧ください。前回、第3回の協議会での主なご意見と対応についてです。

まず「(1)調査結果最終報告」についてです。一点目、前回資料では、バスの本数を地図に落とし込み、資料としてお示しておりましたが、一部実態と異なっている部分がありましたので、ホームページでの公開版において修正し対応しています。

二点目は、同じく前回資料で鉄道駅のバリアフリー状況を一覧表でお示しましたが、表示についてご意見がありましたので、こちらについてもホームページでの公開版において修正し対応しています。

次に「(2)地域公共交通の方針、目標」についてです。一点目は、当日の質疑の内容ですが、7ページ目と併せてご覧いただければと思います。公共交通の課題として「金銭的な支援だけでなく、

その他の支援も」と記載されている部分について、「金銭的な面も課題に含まれているのか」といったご意見をいただきましたので、協議会の中で事務局から「市民の負担軽減として金銭に限らず支援できる取り組みを考えていかなければならない」と回答させていただきましたので、施策実現の可能性を検討する際には、市の財政的な負担の必要性なども踏まえて協議させていただければと考えております。

二点目は7、8ページ目と併せてご覧いただければと思いますが、目標に記載にある「安全・安心な移動の実現」において、「高齢者等の移動が困難な方も対象に含まれることを明記してほしい」との意見に対しては、「公共交通の課題」中段の赤字のとおり、「高齢者や移動が困難な方」、「安全・安心で」とした表記を追加することで、目標とする「安全・安心な移動の実現」には、高齢者等の移動が困難な方も含まれることを表現しています。7ページ目も同様に修正しています。

三点目は同じく8ページ目と併せてご覧いただければと思いますが、目標にある「公共交通の利用促進」について、利用者意識の啓発はどのようなことを想定しているのか」との質問があり、例として、子供たちに公共交通利用についての啓発活動を行っていくなど、幅広い層に向けた公共交通の利用促進策の実施等を想定している旨回答させていただいておりますので、今後の施策において具体の取り組みについて提案してまいります。

続きまして、9ページ目をご覧ください。ここからが、本日の協議事項となります。今年度は、先ほども申し上げた通り、主に地域公共交通の実施策についてご協議いただきますが、実施施策の検討にあたっては、公共交通の課題を踏まえ、交通課題の全体像を構造化した上で、進めたいと考えております。具体的な施策の協議は、次回の協議会となりますが、本日は全体像の構造化案として、目標達成のための論点を整理しました。この目標達成のための論点については、①交通不便地域への対応、②交通渋滞の解消、③公共交通の維持、④開発に合わせた交通網の整備推進、⑤交通安全の推進の5つに整理できるものと考えております。

続きまして、10 ページ目をご覧ください。この公共交通の目標達成のための5つの論点のうち、本日は『①交通不便地域への対応』について議論を行いたいと思います。議論における論点として一つ目として、交通不便地域はどのような基準や考え方で抽出すべきか。二つ目として、それら基準を踏まえると交通不便地域はどこか。三つ目として、定義した交通不便地域に対してどのような施策を講じるべきか。この三つを考えております。

続きまして 11 ページ目をご覧ください。交通不便地域への対応にあたっては、まずは交通不便地域を特定し、そのうえで、交通不便地域の解消のための施策を検討したいと考えており、その対応方針としては、①-1「交通が不便な地域の基準」として、「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」といったことを論点として整理し、その基準を踏まえ、①-2「交通不

便地域の特定」として、「定量的な基準等を踏まえると利便性が不足している地域はどこか」、「定量的な基準で抽出された地域以外でも住民の要望が特に多い地域はないのか」、「住民へのアンケート結果を踏まえると、実際はどのくらい不便を感じているのか」、「限られた予算の中で優先的に対応しなければならない観点は何か」といったことを論点として交通不便地域を特定し、交通不便地域を特定したうえで①-3「交通不便地域解決のための導入施策」として、「定義した交通不便地域にはどのようなモビリティや施策を導入すべきか」といったことを論点として導入施策の可能性について整理します。

続きまして 12 ページ目をご覧ください。交通が不便な地域の基準についてです。今回、地域公共交通計画を策定するうえでの、交通が不便な地域の基準については、国交省の「都市構造の評価に関するハンドブック」に示されている、基幹的公共交通路線として一日 30 本以上の運行頻度、及び「公共交通沿線地域外」として鉄道駅から 800m 圏外、バス停からは 300m 圏外といった基準を踏まえつつ、より市民の利便性に配慮した基準とするため、資料下に示したとおり、令和 6 年度に実施しましたアンケート調査の結果を考慮し、鎌倉市内の交通が不便な地域については、黒塗りのボックス内のように、都市計画法における市街化区域のうち、駅から 750m 圏外、バスが一日 30 本以上あるバス停から 300m 圏外が妥当と思慮しています。

続きまして 13 ページ目をご覧ください。交通不便地域の特定についてです。前ページの基準を元に交通が不便な地域を抽出すると、図に示す 13 地区が挙げられます。具体的には、図の左下から、笛田地区、手広地区、佐助地区、植木地区、関谷地区、岩瀬地区、今泉台地区、扇ガ谷地区、西御門地区、二階堂・浄明寺地区、雪ノ下地区、大町地区、材木座地区が挙げられます。

続きまして 14 ページ目をご覧ください。こちらは参考としてお示しするもので、先ほどの抽出結果には挙がっていませんが、住民からの要望が強い 3 地区を示しております。これらの地区は理論上では交通が不便な地域ではないものの、施策を導入すべきかの検討も必要と考えられます。

なお、この 3 地区の共通の特徴としては、路線バスの大幅な減便により路線バスの移動に大きな制約をきたしていることが挙げられます。

続きまして 15 ページ目をご覧ください。こちらは、平成 11 年 3 月策定の鎌倉市オムニバスタウン計画における交通不便地域を示したもので、参考までにお示しするものです。バスの運行本数が 1 日 34 本未満、バス停留所から 300m 圏外、JR 駅から 750m 圏外、江ノ島電鉄・湘南モノレール駅から 300m 圏外、都市計画法における市街化区域内を抽出条件とし、5 地区の交通不便地域が抽出されています。

続きまして 16 ページ目をご覧ください。こちらは、自宅からバス停までの所要時間への満足度を表した資料です。この資料は、令和 6 年度に実施したアンケート調査の際に伺った『自宅からバ

バス停までの所要時間の満足度』について、回答者数 886 人の回答を色別で地図に落とし込んだものとなり、青の着色が満足、赤の着色が不満を示したものとなり、併せて路線バスのルートを運行頻度別に線の色や太さなどを変えて表示しています。アンケートの結果から見ると、自宅からバス停までの所要時間への満足度は、市内の多くの地域で高い傾向が見られます。

続きまして 17 ページ目をご覧ください。令和7年度予算の策定方針に関する財務省の見解を示したものです。その中では限られた予算の中で施策の優先順位の洗い出しや無駄の排除、予算の中身の重点化といった見解が示されており、この点は鎌倉市においても同様に、限られた予算の中で、網羅的ではなく、対応が必要な地域に効率的に予算を投じていくことが必要であり、交通不便地域を特定する上でも、選択と集中といった視点が必要であると思慮しています。

続きまして 18 ページ目をご覧ください。こちらは、市内における高低差を表した資料です。昨年度の協議会においてもお示しましたが、市内の高低差を緑の着色で示したものであり、着色が濃いところほど、傾斜がきつい箇所を表しています。市内では、右手の写真のように、急な斜面地を造成した住宅団地が多数所在しており、道路の勾配が大きく、高齢者等にとっては移動が不便な地域なことから、このような地域については優先的に対応していく必要があると思慮しています。

続きまして 19 ページ目をご覧ください。交通不便地域として、対応が必要な地域の抽出イメージです。13 ページ目で交通が不便な地域の基準に基づき抽出した地区と 14 ページ目で住民要望が強い地区を初期的な地区として示し、『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』によりフィルタリングをかけ、交通不便地域を特定したいと考えています。

続きまして 20 ページ目をご覧ください。交通不便地域解決のための導入施策についてです。ここでは、交通不便地域への対応として、様々な特徴を持ったモビリティの活用について、モビリティの事例を示したものです。上から、マイクロバス車両を活用したコミュニティバス、ワンボックスタイプの乗合タクシー、セダンタイプの乗合タクシー、市でも二階堂・浄明寺地区で実証実験に活用したグリーンスローモビリティ、今後実装が期待される自動運転車椅子などが挙げられます。これらの各モビリティを活用した事例を次のページでご紹介します。

21 ページ目をご覧ください。Aは川崎市の事例です。多摩地区の坂の多い高台の地区で高齢化も進行する中、住民の移動手段確保が課題となっていたため、住民が主体となって協議会を設立し、運行は地域の事業者へ委託したうえで、マイクロバスタイプの車両を運行しています。市は導入をサポートするための手引きを作成し、車両購入費等への金銭的な支援も行っており、実装後 10 年で黒字化を達成したとされています。Bは大阪府の河内長野市の事例です。高齢化が進む新興住宅地で、道路が狭く勾配も大きな路線バスも運行されない地区で、地域住民が主体とな

って委員会を設立し、ワンボックスタイプの乗合タクシーを運行した事例で、収益率は約8割で、赤字補填を市が行っているとのことでした。Cは千葉県市原市の事例で、交通空白地での移動手段確保策として、住民が主体となり運営委員会を設立し、運行は事業者へ委託したうえでセダントタイプの乗合タクシーを運行しているものです。市は導入支援として手引きを作成し、運行経費の50%を上限に補助金を支出しています。Dは千葉市の事例で、商店や病院が点在しており狭い道路を高齢者が自動車で移動しているような地区において、ラストワンマイルの移動手段確保として運行管理などを地域住民などで行い、グリーンスローモビリティを活用して令和2年度に実証実験を実施した事例です。市も連絡調整や導入の手引きを作成するなどの支援を行っています。Eは令和3年3月に東京都で行われた、自動運転車椅子の実証実験の事例で、施設内での実証実験が行われたものです。自動運転車椅子については、他にも事例が見られますが、一部道路を走行する事例も見られ、今後の普及が望まれるところです。

今ご紹介差し上げました事例については、22 ページ目から 28 ページ目までに個別に資料を掲載しているので、参考にご覧いただければと思います。

説明は以上です。ご協議の程よろしくお願いいたします。

#### 【久保田会長】

ここから資料に基づく協議を始めたいと思います。まず、順番に確認すると、5ページに前回皆様からいただいたご意見とその対応結果の案が出ています。結果的には7ページ・8ページのように前回の資料が修正されたということです。ここについて何か気になった点などございますでしょうか。

#### 【会員一同】

意見なし。

#### 【久保田会長】

よろしければこれを前提にこれから議論を進めていくということで、今日は9ページ・10 ページをご覧くださいますと、目標達成のための論点のうちの「①交通不便地域への対応」というのを今日ご議論いただきたいということで、10 ページにありますように「①交通不便地域への対応」の三つですね。どんな基準で選ぶ・抽出するか、結果的にそれはどこになるのか、それに対してどういう施策を講じるかということで、まず最初にどのような基準でいくかということについてご意見をいただきたいと思います。

確認させていただきたいのですが、12 ページの右側の黒い枠の中に提案として、「駅から 750m

圏外」、駅から 750m より遠いところで、かつバスが一日 30 本、これをどこで切るかなんですけど、一日 30 本以上あるバス停ですよ。つまり、バス停の状況を見ると、一日 30 本以上来るといふバス停から 300m 以上離れているという定義でよろしいですかね。

これを鎌倉の不便地域の基準にするということではありますが、一方で 19 ページをご覧くださいときますと、改めて一番右に「交通不便地域の特定」となっていて、実は先程の 750m・300m で浮かび上がってきたのが一番左の関谷から増えたけれども、それに加えてご要望の多い三地区、鎌倉山、腰越・津、梶原を加えたこれらを 19 ページの真ん中のフィルタリングを通して新たに交通不便地域としたいということなので、先程の 750m・300m というのは最初の出発点で、そこからさらにこのフィルタリングを皆さんで考えていただいて、新たな交通不便地域といった形にしたいという提案でよろしいですかね。

また、13 ページの図の見方をですが、色々と色がついているのが先程の鉄道駅から 750m より離れると 750m 以内というのは黄色ですかね。横須賀線とかは、江ノ電の駅からコンパスで 750m 描いたのが黄色いところ。だからそこは対象にならない。それから 30 本以上のバスが来るバス停から 300m と描いた時、赤い円が、黄色と赤の外側が対象ということですかね。確認ですが、30 本未満のバス停というのはより不便なところですよ。バス停はあるけどあまり来ないバス停はどこにありますか。色がよくわからない。「大体この辺」と言っていたけるとわかるんですけど。

**【事務局(小川課長補佐)】**

資料の中で言いますと青い丸で描いたところです。

**【久保田会長】**

そこはバスがあまり来ないバス停があるところですよ。そこはどうして、今回の最初の関谷地区から材木座地区まで中に入らなかったんでしょうか。

**【事務局(小川課長補佐)】**

多くが市街化調整区域の部分になっているという状況があるので、今は入れていません。

**【久保田会長】**

もう1回確認しますと、黄色が鉄道、赤色がよく来るバス停、それ以外のところが今回不便地域の対象だから、30 本未満のところはバス停があっても不便地域だということですよ。だから交通が不便な地域は青く塗られている十何箇所の方になるんだけれども、そうっていないところは、市街化調整区域であるということですね。

【事務局(小川課長補佐)】

左様でございます。グレー・緑色になっているところが市街化区域で、グレーのところが市街化調整区域ですので、会長がおっしゃったようなご認識の通りでございます。

【久保田会長】

そうすると緑色は何故緑色のままなのか。例えば、真ん中あたりとか図の一番左の西側の、手広のちょっと西に緑色のところが残っていますが、そこは黄色でも赤色でもないから不便な地域になるのではないですか。

【事務局(大江担当課長)】

先ほど説明させていただいたように、13 ページのところで言うと、緑がかっているところが市街化区域ということで、会長からお話があった手広の少し西側の方の住宅地らしき部分が一部入っていないのではないかと。当該箇所については、主要な住宅地として大半が 300m 圏内に含まれているということもございまして、この引き出しの中では除外をさせていただいているということもでございます。

【久保田会長】

現実的なことを踏まえつつ、外れているところがあるということですよ。緑で示した箇所に住んでいる人達もいらっしゃるんですよ。

【事務局(小川課長補佐)】

いらっしゃいます。

【久保田会長】

ちょっと要注意かもしれないですね。

この緑のところは実際どうなっているのかまだわからないところが私自身もあるかと思いますが、とりえず定義としては、先程整理させていただいたようなことでございます。

【事務局(井上次長)】

まちづくり計画部次長の井上と申します。今会長がおっしゃったところを含めてかなり初期的な抽出結果というところでございますが、住宅地の人数があまりにも少ないところは、現実的対応も見据えつつ最終的に抽出してまいりたいと考えております。

【久保田会長】

大変わかりました。ありがとうございます。これは議論の出発点を今行っていることということで  
すね。

ここから皆様のご意見・ご質問をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

【平松会員】

市民の平松です。よろしくお願いします。

今、いろいろ不便な地域の基準をお示しいただいて、挙げられている部分については、どれも  
納得がいくのですが、私は市役所通りから住宅地に入った、青で設定されてない場所に住んでい  
まして、この不便というのにも、私は普段東京の方で働いていますが、バスの本数が夜になると極  
端に少なくなり、東京で 18 時ぐらいに退勤をして、大体 20 時ぐらいに鎌倉に帰るとなると、もう帰  
る頃にはバスが無く、すごく歩かないといけないというようなことがあります。世代にもよると思いま  
すが、65 歳以上と未満というところで設定をされているんですけども、働く世代にとってということ  
で言えば、コアな時間と通勤・退勤時間の本数というの、その不便地域の設定に叶うかどうかわ  
かりませんが、働く人間にとって言うと特に東京とか遠くに通っている人は鎌倉市内でも結構多い  
と思うんですけども、そういう人間から見ると不便かな。その時間帯のところの濃密というのは、  
朝は比較的多い印象がありますが、夜で遅くなってしまうと帰る手立てが無くて、タクシーがもの  
すごく並んでしまっていてということがすごく多いので、そこも不便地域の設定に入るか分かりませ  
んが、時間帯の本数というような濃密も考慮に入れていただいて、今後の議論になると思いま  
すが何か手立てが増えると良いなと感じました。

【久保田会長】

非常に貴重なご意見じゃないかと思いますが、いかがですか。

【事務局(井上次長)】

ご意見をいただきましてありがとうございます。特に交通不便地域であったり公共交通の話にな  
ると高齢者の方にも向けてという話がとかく議論に挙げられがち、目立ちがちというところはある  
かなと考えておりました。現役世代、働いている方も含めて移動しやすい環境作りというのは非常  
に重要な観点であるとは考えております。できるだけ反映していけるように考えてまいりたいと思  
います。高齢者以外の現役世代の移動というところにはしっかりと目を向けて対策を検討いたしま  
す。

**【久保田会長】**

貴重なご意見ありがとうございました。

まずは 19 ページまでのところを議論させていただいて、個別の色々な乗り物の話はその後にした  
たいと思っていますので、まずは 19 ページ目のところでご質問ご意見をいただきたいと思います。

**【松田会員】**

14 ページの参考というところに「住民から要望が強い3地区については」というところですが、  
「住民から要望が強い」をどういった基準で強いとしているのか。3地区を抽出した判断理由を教  
えて下さい。

**【事務局(井上次長)】**

ご指摘の方、ありがとうございます。市長が住民の方々とお話をさせていただく「ふれあい地域  
懇談会」というものがございまして、地域毎に開催させていただいていますが、その中でこの3地  
区については、交通が不便ということでご要望を強くいただいていることから、初期的に記載をさ  
せていただいております。

**【松田会員】**

わかりました。

**【久保田会長】**

この3地区全てかはわかりませんが、例えば 18 ページの高低差とか、今後我々は 19 ページの  
フィルタリングに加えるような何か要素はありそうでしょうか。

**【事務局(井上次長)】**

課題を見ていく中で、ご指摘の高低差も含めてフィルタリングに追加できる要素というのがもし  
出てくるようであれば、それは次回以降の議論で追加させていただければと考えております。

**【久保田会長】**

ありがとうございました。

フィルタリングでこういう要素も加えるべきだというようなことがありましたら、先程の夜間のバス  
便といった意見がありました。それ以外にもありましたら、ぜひ今日意見をいただいて次につな  
げたいと思います。

**【廣野会員】**

神奈川県の廣野と申します。先程、説明がありましたが、市街化区域という点も今回基準に入っているということでしょうか。今の資料上ですと「市街化区域ではないところは」といったところが先程説明はあったと思うのですが、そういった記載がどこにもありません。調整区域はそもそも扱わない覚悟を持ってやっているということで良いのでしょうか。多分、そこは色々な考えがあるので、否定するものではありませんが、鎌倉市さんのほとんどが市街化区域で調整区域は住んでいないということであれば良いとは思いますが、そこを確認させてください。

**【事務局(大江担当課長)】**

ご意見ありがとうございます。市街化区域につきましては、先程ご説明の中では「都市計画法における市街化区域のうち」ということでご説明させていただいていますが、本日お配りしている資料の中にはそういった記載が無く、条件的なものになりますので、12 ページ等に記載を追加させていただきます。

**【久保田会長】**

その上で調整区域を外すということではよろしいでしょうか。

**【事務局(井上次長)】**

ご指摘の方ありがとうございます。市街化調整区域の趣旨を考えた時に、基本的には市街化調整区域には居住は誘導していかないという想定で線引きを行っている」と承知しております。

17 ページの国の方針、まさに財務省からも「なんでも網羅的にやるのではなく、優先度を付けて支出を行うように」という方針も示されているということも踏まえまして、まずは市街化区域について優先的に対応するということを市としてはやらなければいけないのではないかと考えておりますので、我々としては市街化区域のところで議論を進めていくべきと考えております。

**【久保田会長】**

これは結構大きな分かれ道であると思います。できれば市街化区域と調整区域にお住まいの人口を教えてくださいと良いと思います。実は、都市によっては調整区域の方が多く人が住んでいるというような街もありまして、昔ながらの集落がそのままあると。そうしますと調整区域だからといって外すわけにはいかないということもあります。鎌倉の場合はこれこれこういうことで調整区域はとりあえず議論から外すんですというようなことを説得力のある説明をしていただく必要があると思うので、まずは人口のあたりから教えてくださいとしたいと思います。

**【廣野会員】**

説明ありがとうございます。私、神奈川県交通政策課なので県内あちこちの交通会議に出させてもらっている立場で言いますと、コミュニティバスとかが走っているところは、実は調整区域のところが多かったりするのも実情としてはございます。多分鎌倉市は人が住んでいるところは基本的に市街化区域にしているというスタンスもあるのかなとは思いますが、会長のおっしゃる通り、かなり大きな分岐点になるのではないかと思いますので、そこは慎重に、データを見ながらできたら良いと私も思いますので、そこはよろしくお願ひしたいと思ひます。

**【事務局(井上次長)】**

ご意見ありがとうございます。定量的なデータはしっかりと踏まえた上で、検討してまいります。

**【廣野会員】**

よろしくお願ひします。

**【久保田会長】**

その他、どうでしょう。

**【吉田会員代理→若村様】**

JR 東日本の若村と申します。12 ページの「駅から 750m 圏外」ということで今回設定されていると思ひます。こちら、弊社として良いとか悪いとかということではなく、単純にどういった判断でこれを決められたかというところを教えていただきたいと思ひています。当然、市民の方にとってみれば有利な設定なのかなとは思ひておりますが、この根拠はどういう形なのかというのがこの資料で読み取れなかったのて、教えていただければと思ひます。

**【事務局(井上次長)】**

まず、出発点としましては、こちらの資料にもお示しをさせていただいております国土交通省が出している「都市構造の評価に関するハンドブック」で、公共交通に必要なサービス基準というところの記載が出发点となっておりますので、市としては基本的には、こちらの国交省が示されているところを守っていくことが必要なのかなと考えております。その上で、市民の方からの要望等もござひますし、アンケート等も踏まえ、できるだけ寄り添ったことができないのかといったところで、「駅から 750m 圏外かつバスが一日 30 本以上あるバス停から 300m 圏外」とさせていただいたところでございます。国交省が示しているところを遵守しつつ、それ以上は我々としてどこまで踏み

込めるかというところは、初期案としてお示しをさせていただいているというところですので、理想論で言えば、財源が無限にあれば全部できるところはやるということになりますが、それは難しいということは財務省も示しているところがございますので、あくまで国交省が示すところを遵守しつつ、少し踏み込んだところで設定をさせていただいたということでございます。

【吉田会員代理→若村様】

ありがとうございます。我々は良いとか悪いとか言うつもりはなくて。どういう形で決められたのかなというところをお伺いしたかったので、鎌倉市さんとしては定量的・定性的じゃないかもしれないけど、状況を見て判断されたということで理解いたしました。

【久保田会長】

その他ございますか。

【小川会員】

湘南モノレールの小川と申します。よろしく申し上げます。二点あります。

一点目は 13 ページに、今回は初期設定ということで 13 地区を不便な地域として抽出し、それに加え 14 ページで住民からの要望が強い 3 地区も検討が必要とということですが、ここで抽出した 13 地区及び追加の 3 地域に大体どのくらいの方がお住まいなのでしょうか。鎌倉市に約 17 万人くらいの方がいらっしゃるかと思いますが、その中のどのくらいの方がいらっしゃるエリアのついでの議論となるのか、参考に教えていただきたい。

二点目は 19 ページ目にあるフィルタリングをかけ交通不便地域の特定するという点についてです。先ほど市民の会員の方から『夜帰ってきた時に不便だ』というご意見がありました。不便かどうか、主観的なものもありますが、不便かどうかは単に何mなのかという距離だけの問題ではないと思います。同じ距離でも、交通機関のダイヤが少なければ実際の所要時間がかかり、距離の割りに不便に感じるということもあります。また同じ場所でも時間帯によって交通機関のダイヤ数が異なれば、便利にも不便にも感じることもあるかと思います。交通不便地域を特定する際のフィルタリングとして、時間帯別の交通機関のダイヤ数の要因も含めた「移動にかかる所要時間」を入れても良いのではないかと思います。これをフィルタリングに具体的にどう織り込めるかについて具体的なアイデアが無い中での意見で申し訳ないです。

【事務局(井上次長)】

ありがとうございます。まずは一点目について、お答えできればと思います。13ページの交通不便地域で交通が不便な地域と少し分けて書かせていただいています。会長からも少し分けたほうが良いのではないかとご指摘をいただいたところでございますけれども、人口については、今この瞬間に一個一個の定量的なデータをお答えできないところであるのですが、小川会員がおっしゃったように人口が多いかという要素をフィルタの一つに入れていくというのは考えてみても良いと思います。いずれにしても、市民の方々の税金を何かしらに使うとなった場合は、受益者がどれくらいいらっしゃるのかということが非常に重要な観点であるというふうに考えております。そこはしっかりと受け止めた上で考えてまいりたいと思っております。

二点目のところですけど、先程市民会員からご意見があったところでありまして、今小川会員がおっしゃったような距離によってどれくらい時間がかかるのか、時間帯によっても便利の不便度・利便性は変わるといったところは市民の方の移動にとっては重要な観点かなと我々も認識をしておりますので、そういったところは市の行政でどこまで踏み込めるのかということがございまして、事業者の方々のビジネスのところであったり、市場の原理といったところもあるとは思いますが、一方で市民の方が便利に移動できるということは重要でありますので、そこは議論をぜひさせていただいて、我々の方としても市民の方が不便を感じる時間帯に増便できないのかといったことは、むしろお願いさせていただく立場でございますので、そういったところは今後この協議会も含めて議論したり要望をさせていただければと考えております。

【小川会員】

ありがとうございます。

【久保田会長】

他にございますか。

【林会員】

市民防災部長の林でございます。現在は市民防災部ですが、以前はまちづくりの方もやらせていただいていたので、この交通不便地域の解消についても所管をしていたこともございますのでお話をさせていただきますと、平成11年の「オムニバスタウン計画」を作った際に交通不便地域を6地域定め、6地域の解消に向けて色々取り組みをしてきました。かつてはスーバとかですね、十二所方面から鎌倉駅に向かう路線バスを逆方向(逗子方面)に回したらどうなるかとか、それから二階堂・浄明寺地域でオンデマンドモビリティの実験もしましたし、その際には事前に住民の

方々の意見を伺って、こういう設定で、こういう移動手段の実証実験をしたいので使いますかということをご意見を伺うんですけども、そうすると多くの方が「はい。乗ります。」とおっしゃるんですね。それでじゃあやってみましょうということになりますけど、実際にやってみると全然乗らないということがあって、これは事実としてあります。これはファクトとしてありますので、久保田会長の方から19ページまでということなんですけど、今日は最後に住民の皆さんとの意見交換会についての議論もありますので、平成11年はずいぶん古いんですけども、令和7年ということですので、これから設定をしていく時には、先ほど小川会員の方から何人住んでいるんですか、どれぐらいの需要が見込まれるのかということになると思いますが、新たに交通不便地域を鎌倉市として設定するにあたっては、解消に向けて動いていくということが当然くっついてくるので、そこはセットですから交通不便地域を設定するときには、じゃあ解消に向けていけるんですか、いけないんですかということもしっかりと見ていく必要があると思うんです。事前に都市計画課の方には横浜市さんの取り組みなんかも、2025年度から新たな取り組みを具体的にやられているところもあると思いますので、その中でこの設定の距離についてもですが、平成26年の国のハンドブックだとかなり前のものだと思うんです。今、交通不便地域ということで、国交省で見ていくときに、都市部では基本的に500m。駅は500mで見ていると思うんですね。そうでないところについては、場合によっては1000m・1kmという見方もある中で、鎌倉市としては平成11年の時は、JRさんについては750mということでやらせていただいて、その後の江ノ電さんと湘南モノレールさんについては別のスイッチをということでやらせていただいているんですけども、この設定について実行性を伴う施策の設定と一緒にセットで考えていかなきゃいけないのかなと思いますので、この設定についても実際に令和6年度あるいは7年度に向けても、国の方でも今協議会やっていますので、そのあたりの情報なんかもしっかりと見ていただきながら検討していただければなと思います。

#### 【久保田会長】

林会員がおっしゃる通りでございまして、どういった乗り物でサービスするのか。コストも色々違いますので。

今ご指摘いただきましたので、20ページ以降、非常に有用な情報をいろいろ集めていただきました。この乗り物について、何かご質問やご意見がありましたらいただきたいと思います。

#### 【事務局(井上次長)】

乗り物のところは今、事業者さんを含めて、今少し整理を始めておりまして、会長から自動運転車椅子の話も教えていただいたところであって、どのようなソリューションがあるのかということは初期的に5つを書かせていただいております。今、林会員からもご意見がありましたが、不便地域

の特定というのももちろん大事ですが、そこはしっかりと解決していくことが重要です。この地域公共交通計画を含めて、ただ計画として書くのではなく、そこまでの実行も含めてやらなければならないと考えております。例えば、特定する地域はどこになるのかというのはこれからの議論ではございますけれども、その地域の特性というのがこの地形も含めて、人口だったり、ニーズみたいなところでもそれぞれ違ってくると考えておりますので、そこに対して財政的な点を含めて持続可能なソリューションとして持続的なもの、サステナブルなものを導入できるように事例の研究といったところを今後、事務局として進めてまいりたいと考えております。

**【久保田会長】**

いかがでしょうか。

**【小川会員】**

20 ページから 28 ページに各自治体等々の様々な取り組みをされ色々なアプローチで解決を目指されているのだなと、なるほどと読ませて頂きました。もともと、昨今、交通サービスについても新しい交通モードといった新しいタイプの乗り物、自動運転、オンデマンドサービス等々、どんどん新しく出てき、かなりのスピードで進化しているかと思えます。交通不便地域への具体的な施策の時期がいつ頃になって、その頃にこの種の技術がどこまで進んでいるのかにもよりますが、今後も引き続き、新たな技術やソリューション等を間口を拡げてフォローしていけたら、より良い解決に繋がっていくのではないかと思います。

それから以前、二階堂・浄明寺地区でグリーンスローモビリティ等の実証をされていたかと思えますので、その時の振り返り、ここは良かったけれども、ここはイマイチだった、という事があれば、今後検討を進めて行くうえで大変参考になるかなと思えますので、可能な範囲で教えて頂ければと思います。

**【事務局(井上次長)】**

一点目のコメントで聞いていただいたところですが、その技術、色々なソリューションは日々進歩して出てきているというはおっしゃる通りです。これは出口の議論とさせていただければと考えておりますけれども、短期的にこういうことはやるけれども、例えば中長期に 2030 年やそれ以降、自動運転が本格実装されるみたいなことも想定できるかなと考えておりますので、有人で何かしらやるけども、いずれは自動運転をも含め、我々が予想もつかないような技術というのが未来に出てくるかもしれない。そういったこともございますので、未来の技術というのも当然、コストパフォーマンスというのは検討しなければならないところでございますが、住民の方の利便性だっ

たり、市としての持続性といったところで、もし理に適うものであれば導入していくようなことは検討・記載をしていく必要があると考えています。

**【事務局(大江担当課長)】**

ご質問いただきましたグリーンスローモビリティの過年度の実証実験につきましては、令和3年1月に普通自動車ワゴンとグリーンスローモビリティの二つの交通手段で実験を実施しております。その時の課題といたしましては、運行経費というところが非常に大きくて、やはり収入を得ていかなないと継続的な運行というのは非常に難しい。例えば、経費を下げるということであれば、地域の方に運転代行をしていただくとか、そういったことも手法として考えられるところではあるのですが、思ったほど利用者がいないという中では、なかなか地域の方のご協力というのは難しいところもあり、やはり実施は難しいのではないかというような結論に至っているところでございます。今回の計画策定というところにつきましては、概ね5年後というところを目標としておりますので、更にその先というところ、自動運転というところにつきましても当然視野に入れていかなければいけないと思っておりますので、それも踏まえながら今後の施策を検討する中で考えていきたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

**【久保田会長】**

他どうでしょうか。

**【廣野会員】**

多分、表現の問題だけだと思っているんですけども、20 ページの表の中でデマンド型のところの車両定員が△。一方で定時定路線型は○になっているんですけども、別にデマンドであってハイエースみたいな大きいのをを使うパターンが十分あると思っていまして、もしこれを世の中に出していくのであれば、車両の大きさは確かにこのイメージだと、片方はタクシーで片方がハイエースになっているように見えるんですけど、そんなことはないんじゃないかなと思っているので車両定員のところは検討いただいた方が良くかなと思ったところです。

**【事務局(井上次長)】**

ご指摘、ありがとうございます。こちらの評価は初期的に記載をさせていただいておりますので、今後精緻化して参りたいと思っております。一方で、定時定路線型の乗合タクシーとデマンド型乗合タクシーは概要というか、これの定義自体が詳細に記載できていなかったの少しわかりづらかったところではありますが、デマンド型は小回りが効くというところのイメージでこのような評価を記

載させていただいたところなので、その定義のところをしっかりと書かせていただければと思います。いずれにせよ、そういったところの資料を最終的に施策の精緻化して詰めていければと考えております。

【久保田会長】

他にありますか。

【曾根会員】

社会福祉協議会の曾根と申します。よろしく申し上げます。現在の公共交通政策とは若干外れるところかもしれませんが、例えば交通不便地域の解消をするための導入施策ということで、モビリティの活用とか、20 ページに具体的な例示があるんですけども、例えば現在、交通不便地域にお住まいのご高齢の方などについてはそれぞれの自治会・町内会でも、いろいろな形で対応しているところがあります。例えば、その自治会の役員の方が買い物をした後、スーパーから自宅周辺まで交代で運転をして乗降のお手伝いをするというような取り組みをしていたり、または買い物弱者に対する対応といったところで、移動販売を導入したりだとか、公共交通の整備とはちょっと違った形での対応というもしていると思います。そういった意味では、この公共交通の不便地域への解消というのがモビリティの活用だけではなく、今言ったような取り組みへの支援だとか、そういったことも一つ、この不便地域の解消のための施策といったところに入っていくのではないかと考えております。その辺のところは今後の公共交通計画の中に盛り込めるかどうかといったところはあると思うのですが、そういったところについて、どう捉えていければ良いかという質問です。

【事務局(井上次長)】

ご意見の方、ありがとうございます。全くその通りであると考えております。資料 20 ページについては、あくまで初期的なところでは、モビリティの事例というふうにモビリティカットでの整理をさせていただいたところであります。本来は、コミュニティバスとかデマンド型タクシーが書いてある左側にもう一個、構造が入り、地域公共交通といったところと地域の取り組み、ボランティア的なところも含めて自治会的な取り組みであったり、逆にこれはあくまで住民の方が移動するという発想になってしまいますが、何かしらが来ることによって生活を成り立たせるという発想も当然あると考えております。地域公共交通計画に位置付けるかというところは少し議論する必要があるとは思っておりますけども、今同時並行で交通マスタープランの策定は今年度の予定になっておりますので、今おっしゃっていただいたようなものを検討していく必要があると思います。あくまで公共交通というのは手段でしかなくて、目的はあくまで不便を解消するというのが目的でございますの

で、そのための手段として移動販売であったりとか、自治会の中の活動で、お互いに市民の方々同士が助け合うというのは、非常に重要な素晴らしい取り組みであると考えております。そういったものを何かしら位置付けていくことは、非常に重要で必要かなと考えております。そういったことも踏まえて今後、地域公共交通計画なのか交通マスタープランなのかというところはございますが、いずれにせよ市の交通施策として取り入れて参りたいと考えております。

【小嶋副会長】

埼玉大学の小嶋です。今のお話と関係してお伺いしたいんですけども、9ページの「目標と達成のための論点、施策(案)」というところで、一番左側の「公共交通の課題」のところの二つ目のオレンジの箱に「地域の主体的な動きも踏まえ、地域と協働した新たな交通サービスの実現に向けた検討の推進」ということで、右の方を見ていくと「今後検討」というところが灰色で隠れているような形に本日の資料ではなっているんですけども、上から見ていくと「地域主体の取り組み支援」とか「対応なしタイプの連携によるコミュニティ交通の促進」とか、検討の案の中に入ってきている話が今、お話ししていただいたようなお話として、今後この会議で具体的に出てくるという理解でよろしいでしょうか。

【事務局(井上次長)】

こちらの施策案は、我々の方でプレスト的に記載しましたが、今日皆様に正式にお諮りする段階ではないため、「今後検討」という記載をさせていただいたところであります。先程申し上げました通り、観点としては非常に重要な、施策案の一つとして市として検討すべきものではあると考えておりますので、こちらの計画になるのか交通マスタープランになるのかということはありませんけれども、できるだけこういったものを俎上に上げて議論はしていきたいと考えているところでございます。

【小嶋副会長】

ありがとうございます。

【久保田会長】

自分が動く代わりに向こうが来てくれるというのは非常に良いアイデアなんですけど、アンケートで多分確認できると思いますが、多くの場合、高齢者の方の移動目的は買い物と通院なんです。だから病院が来てくれるかというのも非常に大事な観点になると思うので、移動のニーズは何かとかというのと合わせて今の議論をして深めていただければと思います。

**【横山会員】**

神奈川県タクシー協会の横山でございます。20 ページのコミュニティバスとか乗合タクシー・デマンド型タクシーということで今記載されておりますが、以前私がこの会議に出させていただく前だと思うんですけど、市の方から連絡がありまして、交通不便地域で二階堂・浄明寺の辺りでタクシーを使って実験をしたいというようなお話をいただいたんですけども、その後のフィードバックがなかったので、どの辺まで進んでいるのかなということでお聞きしたいのが一点です。

先程市民の方から帰宅した時にバスがないということで、タクシーもたくさんお客さんが並んでいてタクシーもないということだったんですけども、以前この会議だと思うんですけども国交省さんの方で鎌倉駅で3日間に渡りどれだけの観光客がいるのか、タクシーがどれだけ不足しているのかということで調査をしていただいた時にそれを開示していただきたいということをお願いしたと思うんですけども、今じゃなくて結構なんですけど、結果を知りたいということです。よろしく願いいたします。

**【久保田会長】**

二点になりましたかね。お願いします。

**【事務局(大江担当課長)】**

一点目の二階堂・浄明寺の実証実験につきましては、先程、他の会員からもご質問があったように、令和3年1月に普通自動車ワゴンとグリーンスローモビリティの乗合タクシーの運行を実験的に実施しております。その際の運転手につきましては、タクシー事業者さんの方に代行していただいて、グリーンスローモビリティにつきましては、市の方で車両を用意しながら実証実験を実施しております。その後の展開といたしましては、本格実施というところに向けて地域の方々にアンケートを実施したり、お話を聞いたりして色々検討させていただいたのですが、やはり料金を払ってでも乗車をする、当然、本格運行となれば継続的に運行するというところにおいては収支のバランスというところが非常に難しく、本格運行という形には至っていないということになっております。

二点目の国交省の方で鎌倉駅のタクシーの利用状況について調査をしたということなのですが、そちらの調査につきましては、公開資料とはなっていないようでして、お示しができないということを確認させていただいているところでございます。

**【久保田会長】**

他に何かございますか。

【吉田会員代理→若村様】

13 ページのところ、弊社の方で今、村岡新駅の方を施工してございまして、2032 年頃開業と  
いった形で位置付けております。その場合、植木地区あたりの位置付けを、この改善の中でどうし  
ていくのかというところを教えていただければと思います。

【事務局(大江担当課長)】

今、お話があったように場所的には植木地区の少し南側の位置あたりであり、東海道本線の大  
船駅—藤沢駅間の新駅ということで整備の方を進めているものとなります。当然新駅ができれば  
そこから新たに 750mの円を描いた時に植木地区がもしかかるようであれば、今回の定義の中で  
対応していくということを考えておりますので、将来的な部分ということで、このエリアにつきまして  
も新駅を想定しながら円を描き直したいと思います。

【吉田会員代理→若村様】

Google 上からは少しかかってくる場所があったのでご確認いただければと思います。よろしく  
お願いします。

【久保田会長】

他はいかがですか。

【小川会員】

二点ございます。一点目はご紹介頂いた導入施策事例の採算性について、二点目は本日議論  
してきた交通不便地域以外のエリアの利便性向上をどこで議論していくのかということです。

一点目ですが、導入した施策を継続していくには、当然ある程度の採算性が確保できないと続  
かないということになるかと思えます。22 ページから 28 ページまでに ABCDE の 5 つの取り組み  
事例が紹介されていますが、実際にこれらの事例が経済的に採算がとれているのか、それとも、  
まだ始めたばかりで採算性はこれからです、というような段階なのでしょうか。どのような組み  
が実施されているのか、それに加え、実際その取組の経済性はどうか、その成否のポイント  
がどこにあったのか、ということもスタディできるとより参考になると思いました。あるいは、今の時  
点で、『この取り組み事例は非常に上手くいっているんです』とか、『こういう点で上手く回ってい  
ます』というのがあったら教えていただきたい。

二点目ですが、10 ページ目に公共交通の目標達成のための論点が①～⑤として整理されてお  
り本日の議論は「①交通不便地域への対応」ということで、交通不便地域がどこで、それに対して

どんなことを考えていったら良いのか、そういう議論だったかと思います。一方で、例えば 13 ページのマップを見ますと、交通不便地域以外の方が面積は広く、そのエリアは今時点では『交通不便地域ではない』という整理になるのかもしれませんが)、交通不便地域とならなかったエリアの『利便性を更に向上させる』という議論がどこで折り込まれるのかについて教えて頂ければと思います。10 ページの整理ですと③とか④とかということになるのでしょうか。どこでそれを議論していく形になるのかを教えていただければということが二点目です。

#### 【事務局(井上次長)】

ご意見ありがとうございます。まず、一点目のところですが、各事例が黒字か赤字なのかということと冒頭に事務局の方からご説明させていただいて、現時点で判明しているところは補足説明させていただいたかなと思います。例えば A の川崎市のコミュニティバス「あじさい号」とは、運行して 10 年経過して黒字ですが、コミュニティバスで黒字というのは結構珍しいところで面白いなと考えていたところでもあります。一方でこれは、自治会の方々がかなり主体的に、最初は市が手引きや補助みたいなことを少しやったけれども、自分たちがやりたいんだといって地域が協議会を作ってやったというように認識しておりますので、本当にニーズがあるところに行政が乗っかって補助していたということが成功した要因なのかなと考えております。金額の規模感のところまでは見切れていないところではあるのですが、それ以外のところでは、どうしても黒字にはなっていないと認識しておりますので、数値も含めて定量的なところも見ていきたいと考えておりますけど、現時点ではそのように認識しているところでございます。

二点目は、交通不便地域にならないところの交通の利便性だったり、そういったものをどこでどのように議論していくのかというご質問でございます。こちらは 10 ページのところで言うと、③と④両方にかかってまいります。公共交通の維持というところはまさに減便や廃線が今でも少し起きています。特にバスのところで起きてしまっていたり、今後もそういうことがあり得るかもしれないという中で、そこに対してどのように考えていくのかということと議論していくということです。④は先程 JR さんからもお話があった村岡新駅や深沢の地域を今後整備して進めていくという中で、そういったところに合わせて主要な鎌倉駅や大船駅をどうつないでいくのか。そういう少し攻めのようなことも想定しておりますので、小川会員がおっしゃった話でいうと④の方に近いのかなと考えております。そういったところは更に便利にしていくというのは、どこまで行政が入っていくべきなのかというところで、どちらかというと民間のビジネスのところになされていく部分かなとも考えておりますが、もし、連携できる部分があったら行政としても議論していくということはあるのかなと考えているところでございます。

#### 【久保田会長】

一点目の黒字かどうかという話で、参考的に話しますが、ほとんど黒字にはならないです。99.9%ぐらい赤字です。黒字だったら民間会社がやれば良い訳で、事業者にやっていただければ良いわけだから。どのぐらいの赤字が許されるのかとかそういうことは事前に決めておくという方法がありまして、例えば3年やって収支率4割とか。つまり運賃で40%、税金は60%くらいですけど。4割って結構大変なんです。ルールを決めておいて要望があって、その地区で乗合タクシーみたいなのを初めて、3年後にその目標に達しなかったらもうやめますというようなルール。これを最初に決めとかないといけないんですけど、決めてからどうぞやりたいところは手を挙げて下さいという方法もあります。このような自治体がいくつかありますので、そういう事例もご紹介いただくと我々の最後の結論のところ、そういうやり方もあるのではないかと思います。参考として、さいたま市とか浜松市とかはやっていますので。

それでは時間が迫ってまいりましたので、この1件目の議題に対しての結論をある程度、得とした方が良いでしょう。

12ページをまずお開きいただいて、この右の「駅から750m圏外、バスが一日30本以上あるバス停から300m圏外」これを元に議論を進めていくということによろしいですかね。

それから、「基本的には市街化区域を対象にする」ということについては、1回確認をとっていただいた上で、それでもいけるとなったら市街化区域を対象とするということで、その上で、19ページのフィルタリングというところで夜の時間帯の問題とかいくつか出していただきましたので、そういうものを踏まえつつ、フィルタリングを明確に示していただいて、左側の初期的な検討する地域を絞って交通不便地域というふうに特定していただいたものを次回出していただくということによろしいでしょうか。

#### 【会員一同】

意見なし。

#### 【久保田会長】

それから、乗り物については、20ページに出していただいていることに加えて、この表の中でぜひほしいのが運転手の話です。昨年度、すぐく運転手さん不足な感じが出た中でこの表ですので、そもそも運転手さんがいる乗り物と知らない乗り物があるわけで、表の一番下だけは知らないかもしれないですけど、いるものについてはどんな免許が運転に必要なのかということも評価として非常に大事だと思いますので、そういうものを加えていただきつつ、さらに最後に私が申し上げましたけど、市民からの要望に対してルールを決めて、対応するというのも一つの案ではないかという

のを申し上げました。ご検討いただければと思います。

## 2協議事項((2)地域との意見交換会の実施について)

### 【久保田会長】

(2)の議題「地域との意見交換会の実施について」を説明いたします。事務局お願いします。

### 【事務局(小川課長補佐)】

25 ページ目になります。

「(2)地域との意見交換会の実施について」ご説明してまいります。

資料 30 ページ目。市民の公共交通に対するニーズを把握し、その内容について施策への反映を検討するため地域との意見交換会を実施したいと考えています。対象は市民とし、令和7年8月頃の実施を予定し、平日の夕方以降か土休日の日中で1回から2回の開催とします。座席配置はスクール形式として 10 名から 20 名程度の参加を想定しており、主な内容としましては、現在の地域公共交通計画の検討状況の説明と質疑応答、意見共有などできればと考えております。

説明は以上です。ご協議の程よろしく願いいたします。

### 【久保田会長】

この 10 名から 20 名は定員という意味ですか。ご要望があつてこの人数までという意味でしょうか。

### 【事務局(井上次長)】

ご質問ありがとうございます。どれぐらいのご要望があるかにもよりますが、あまり多すぎる方を入れてしまつても逆にその意見を深くお伺いすることが難しくなってしまうかなという懸念がございます。これぐらいの人数、規模感であればしっかりと質疑や意見が共有できるかなというところで、このような記載をさせていただいているところでございます。

### 【久保田会長】

皆さん、すごく関心が高くて、いっぱい来られちゃつたらどうですか。

### 【事務局(井上次長)】

あまりに人数が多かつた場合は、何かしらの検討をいたしますけれども、一旦はこうした形でできればと考えております。

**【久保田会長】**

これは定員ではないということですね。

**【服部会員】**

簡単に情報提供だけさせていただきます。昨年度、国と協力し、交通不便地域において顕在需要と潜在需要というようなものを調べました。それで結論から言いますと、我々が当初目論んでいたような需要よりももっと別の需要が出てきていますというような状況も少し把握できています。具体的に申し上げますと、例えば交通不便地域の設定なんかを考えますと、どうしても我々は駅を起点に向かって移動があるということを考えがちなんですけれども、実はそうではなくて、例えば行政センターと自分が住んでいるところをグルグル回るようなバスがあればいいんだとか、買い物に行けばいいんだとか、あるいは買い物なんかも、週に1・2回行けばいいんだというようなことを言われている方もいらっしゃると思います。当初、オムニバスタウン計画を策定した時に比べるとだいぶ変わってきているのかなというふうに思っていますので、そういったところも参考にしながら今後、住民のニーズを把握するという意見交換会はどちらかという潜在的な需要というのを掘り起こしていった方が今後の施策にフィットしていくんじゃないかなというふうには思っています。究極的には個人のオーダーに応じたモビリティをすべての地域で導入できればいいんですけども、当然そんなことはできませんので、地域の特性に応じてどういったことができるのか、どのくらい需要があるのかということをはっきり把握していきたいと思っておりますし、今後また何かご提供できるものがあれば、ご提供していきたいと思っております。

**【久保田会長】**

今日の協議事項は以上で終わります。

以上でございますので、私の司会は以上とさせていただきますけど、先程確認させていただいたような方向で進めさせていただきますけれども、何か先程ご意見が出ていた修正点がありましたら、私と事務局の方で対応させていただきます。

**3その他**

**【久保田会長】**

進行を準備をお願いします。

**【事務局(大江担当課長)】**

本日、ご協議ありがとうございます。事務局から3点ほどご連絡がございました。

次回の鎌倉市地域公共交通活性化協議会でございますが、概ね令和7年9月から10月頃、市民説明会後に開催をしたいと思っております。会員の皆様につきましては日程が決まり次第改めて事務局からご案内させていただきますのでよろしくお願いいたします。

次に、本日の会議資料につきましては、誤字または会議のご意見を踏まえまして、会長にご確認をいただいたのち、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、会員の皆様にご確認いただいたのちに公開してまいります。

次に、施策の検討に伴いまして、今後、交通事業者様とは個別に打合せをする場を設けたいと思っておりますので、改めて事務局からご連絡差し上げますのでご理解、ご協力の程よろしくお願いいたします。

**4. 閉会**

**【久保田会長】**

以上で協議会を閉じます。お疲れ様でした。

**【会員一同】**

ありがとうございました。

(以上)