

第4回 鎌倉市地域公共交通活性化協議会

次 第

■日 時:令和 7 年7月4日(金) 15 時 00 分～17 時 00 分

■場 所:鎌倉商工会議所 3階

■次 第:

1. 開会
2. 協議事項(鎌倉市地域公共交通計画策定に係る協議)
 - (1) 地域公共交通の課題の再整理及び目標の見直し結果
令和6年度の協議結果等を踏まえた鎌倉市の地域公共交通の課題の再整理
 - (2) 地域との意見交換会の実施について
地域との意見交換会の実施方針の提示
3. その他
4. 閉会

〈配布資料〉

- | | |
|----------------------------|------|
| ・鎌倉市地域公共交通活性化協議会 会員名簿 | 資料 1 |
| ・第 3 回鎌倉市地域公共交通活性化協議会 議事録 | 資料2 |
| ・第 4 回鎌倉市地域公共交通活性化協議会 当日資料 | 資料3 |

■鎌倉市地域公共交通活性化協議会 会員名簿

種 別	No.	団体・機関名	役職名等	氏 名
市民又は利用者の代表者	1	市民		平松 知佳
	2	社会福祉法人鎌倉市社会福祉協議会	事務局長兼地域福祉課長	曾根 健治
鉄道事業者	3	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社	企画総務部企画部長	吉田 忠司
	4	江ノ島電鉄株式会社	運輸課長	阿由葉 圭介
	5	湘南モノレール株式会社	代表取締役社長	小川 貴司
一般乗合旅客自動車運送事業者 (バス事業者)	6	神奈川中央交通株式会社	運輸計画部計画担当課長	橋山 英人
	7	株式会社江ノ電バス	江ノ島電鉄株式会社 自動車部課長	吉川 公治
	8	京浜急行バス株式会社	経営戦略室企画担当課長	植田 雄介
一般乗用旅客自動車運送事業者 (タクシー事業者)	9	一般社団法人神奈川県タクシー協会	鎌倉支部支部長	横山 英夫
運転者が組織する団体	10	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会	幹事	八島 敏夫
学識経験者	11	埼玉大学	名誉教授	久保田 尚
	12	埼玉大学大学院	理工学研究科准教授	小嶋 文
道路管理者	13	神奈川県藤沢土木事務所	工務部長	松田 英介
	14	鎌倉市都市整備部	部長	森 明彦
交通管理者	15	鎌倉警察署	交通課長	大串 治彦
	16	大船警察署	交通課長	打田 和秀
関係行政機関	17	神奈川県交通政策課	副課長	廣野 修一
	18	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局	首席運輸企画専門官	加納 光博
市職員	19	市民防災部	部長	林 浩一
	20	健康福祉部	部長	鷲尾 礼弁
	21	まちづくり計画部	部長	服部 基己

第3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）3月11日（火）午後2時30分～3時40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】 第3回鎌倉市地域公共交通活性化協議会を始めます。会長を仰せつかっております久保田です。よろしくお願いいたします。

まず、最初に事務局から報告、確認事項があるようなので、よろしくお願いいたします。

【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。

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いたしまして、「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2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3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「会員出欠票」、「座席表」をお配りしてありますがお手元にありますでしょうか。お手元がない場合は事務局職員までお申し付けください。

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も含め20名の会員の皆様にご出席いただいております。本日、WEBによりご参加いただいている会員につきましては、東日本旅客鉄道株式会社の吉田会員の代理として若村様にご出席いただいているほか、神奈川県交通政策課の中津川会員におかれましてもWEBでのご出席となります。

また、代理出席につきましては、先ほどの説明のとおり東日本旅客鉄道株式会社の吉田会員の代理として経営戦略ユニット担当課長若村様が、神奈川中央交通株式会社の佐藤会員の代理として運輸計画部係長 計画担当の長田様が、国土交通省関東運輸局 神奈川運輸支局の宿谷会員の代理として運輸企画専門官総務企画担当の鈴木様が、鎌倉市市民防災部の永野会員の代理として次長兼観光課長の森が、それぞれ代理でご出席いただいております。なお、市民として会員になられている平松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ございますので、鎌倉市地域公共交通活性化協議会設置要綱第6条第2項の規定によりまして、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兼市街地整備課担当課長兼都市計画課担当課長の永井のほか、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6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をしております。

次に、当協議会の運営について4点です。

1点目といたしまして、本日の会議資料の公開についてです。事前に送付しております会

議資料につきましては、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。

2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、傍聴の希望はありませんでしたのでご報告をさせていただきます。

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。

最後に4点目になります。本日、3月11日につきましては、東日本大震災の発生から14年を迎える日であります。当協議会におきましても、この震災により犠牲となられたすべての方々に対し、哀悼の意を表するため、震災発生時刻の14時46分になりましたら1分間の黙とうをお願いしたいと思います。この点についてご確認をお願いいたします。

【久保田会長】 はい。それでは、ただいま会議の公開、傍聴、写真の撮影、そして黙とうについてご説明がありましたけれども、それぞれご異議ないということでよろしいでしょうか。

【会員一同】 異議なし

【久保田会長】 はい。ありがとうございます。それではそのようにさせていただきます。

2 協議事項

(1) 調査結果最終報告

【久保田会長】 では、次第に沿って進めてまいります。協議事項が3点ですね。

まず、「(1) 調査結果最終報告」ということで事務局からご説明をお願いいたします。

【事務局（小川課長補佐）】 はい。それでは事務局の方から資料3のご説明をさせていただきます。まずは1枚おめくりいただきまして、1ページ目をご覧ください。

本日の協議会は第3回目の協議会となりますので、ご覧のとおり、調査結果の最終報告、地域公共交通の方針と目標についてのご協議、令和7年度の予定についての共有をさせていただきますと考えております。

続きまして2ページ目をご覧ください。

こちらは第2回協議会におきましてもお示しさせていただきましたが、「地域公共交通計画の構成案」となります。このうち、本日のご協議は第2回協議会に引き続きまして、「第4章地域公共交通の基本方針」のうち、「地域公共交通の将来像」「基本方針」「計画目標」にあたる部分が対象となっております。

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。

本日は第3回協議会となりますので、「(1) 調査結果最終報告」として、第2回協議会の意見などを踏まえた追加集計結果についてご報告をいたします。

その後、「(2)課題を踏まえた地域公共交通の方針、目標」として第2回に引き続き方針や目標についてご協議いただきます。

最後に「(3) 令和7年度の予定」として来年度のスケジュール、ご協議の内容について共有させていただきます。

4ページ目、ご覧ください。

前回協議会での主なご意見と対応についてです。

「(1) 調査結果報告」についての主なご意見です。

「鎌倉地域などでバス停を降りてから、急こう配の坂道を移動しなければならないといった問題についてのご意見」がありましたが、こちらについては本日の資料の中で「市内の勾配の状況」について整理しましたので後ほどご説明させていただきます。

次に、前は主に『定期的なバス利用者』、それから『非定期的なバス利用者』の2つの区分で分析をしておりましたが、これに対し「本当に困っている人は車を使っているのではこの回答には出てきていないのではないか」とのご意見については、公共交通の利用頻度が低い回答者、バス停まで移動が困難な方にも着目しまして、アンケート調査の追加分析を行っておりますので後ほどご紹介します。

続きましては、「(2) 現状から見た課題の抽出」についての主なご意見です。

「市民の意見だけでなく過去のデータを根拠に計画策定をした方が良い」とのご意見がありましたが、こちらにつきましては、今後客観的なデータも活用しつつ整理しお示してまいります。

また、「住民主体の取り組みについて他の事例紹介をどこかのタイミングでしたうえで議論すべき」とのご意見もありましたが、第4回協議会で予定しております施策案の検討の際に、事例も併せてご提示させていただければと考えております。

続きましては、「(3) 地域公共交通の将来像など」についての主なご意見です。

「地域内のコミュニティ交通について、市でもサポートする体制を整え後ろ盾となることが地域の協力を得られるきっかけになる」とのご意見がありましたので、第4回協議会で予定している施策案の検討時に各主体の役割も合わせて整理していきたいというふうに考えております。

次に、「公共交通は普段利用されない方の協力も不可欠である。市民の全体プランとして

考えてほしい」といったご意見がありましたが、これに対しましては、公共交通の利用頻度が低い回答者にも着目した追加分析を行っておりますので後ほどご説明をいたします。

次に、「村岡新駅に関連し、鉄道という大量輸送を有効に活用するためにはバスや二次交通との連携強化が重要で、公共交通ネットワークの維持確保について引き続き議論したい」とのご意見につきましては、広域的な流動の現状把握といたしましてパーソントリップ調査結果から追加で分析しておりますので後ほどご説明をいたします。

続きまして、5 ページ目をご覧ください。

こちらはこれまでもお示しさせていただいております地域公共交通計画策定の体系図になりますが、本日の議論は赤の点線で囲んだ部分になります。

法定上記載すべき事項といたしましては、①基本方針、③計画の目標に関連するご協議となります。

続きまして、6 ページ目からは調査結果最終報告についてです。

ここでは、市民アンケート調査追加分析、現状分析の追加整理、追加分析結果のまとめについてご説明をまいります。

7 ページ目をご覧ください。

本日資料でお示しする、追加分析項目と分析の視点についてです。

「1.市民アンケート調査追加分析」では、(1)として暮らしへの満足度とバスサービスへの満足度との関係について整理、(2)として公共交通利用のきっかけについては、前回より細分化し、公共交通の利用頻度が低い方やバス停までの移動が困難な方の視点も踏まえたクロス集計などを、(3)として移動が困難な方の意見の整理を、(4)として鉄道に着目した意見や要望について整理を、(5)としてタクシーに着目した意見や要望について整理をそれぞれ行いました。

「2.現状分析の追加整理」では、(1)として鉄道駅のバリアフリーの現状について、(2)として市内の勾配の状況について、(3)として公共交通のネットワークの現状について、(4)として地域間流動の変化に係る推移についてそれぞれ整理しました。

では、8 ページ目をご覧ください。

市民アンケート調査追加分析として「バス利用の満足度」と「暮らしの満足度」をクロス集計したものです。

表示されている各項目につきましては、左上がバスサービスに対し満足度が最も高い項目となり、右下が満足度が最も低く感じている項目となり、多くの項目において、バスサービスの満足度が高いほど、暮らしについての満足度が高く、バスサービスの満足度が低いほど、暮らしについての満足度が低い傾向にあることから、バスサービスは暮らしの満足度を与える影響が大きいものであることが見て取れます。

続きまして、9 ページ目をご覧ください。

公共交通利用のきっかけについての回答を利用頻度別に整理したものです。

第2回協議会では、「定期的なバス利用者」と「それ以外の方」の2区分で整理しており

ましたが、第2回協議会でのご意見も踏まえ、今回改めて「定期的なバス利用者」、「非定期的なバス利用者」、「バス利用なしと回答した方」の3区分で分析し直したものです。

公共交通の利用のきっかけとなるものとして、定期的なバス利用者と非定期的なバス利用者は“運行頻度の増加”が最も多い一方で、バスを利用されていない方は“駅やバス停までの移動手段の確保”、“利用したい方向への運行”の割合が最も高く、バスの利用の有無によってニーズが異なることが見て取れます。

続きまして、10ページ目をご覧ください。

同じく公共交通利用の利用促進のきっかけについての回答を、年齢階層別に整理したものです。

こちらは、第2回協議会では定期的な利用者の回答を65歳未満と65歳以上の2区分で整理していましたが、今回は利用していない方も含め、新たに75歳以上の区分を加え3つの年齢階層別で追加分析したものです。

75歳以上の高齢者では、“運行頻度の増加”が最も多い結果となったほか、赤枠で囲いましたように“利用したい方向へのバスの運行”、“バス待ち環境の改善”こちらの割合も多く、年齢層によってニーズが異なることが改めて確認できました。

11ページ目をご覧ください。

こちらは、公共交通利用の利用促進のきっかけについて「運行頻度の増加」と回答した方を居住地別に整理したもので、塗りつぶしの色が濃いほど運行頻度の増加と回答した割合が高い傾向を示しています。

左が全年齢計、右が65歳以上の集計となっており、黒・オレンジ・赤の実線はそれぞれバスの運行本数を示したものとなっています。

右の65歳以上の集計では、バス便が比較的少ないエリアで運行頻度の増加と回答した方が多い傾向となります。

【事務局（小川課長補佐）】 説明の途中ですが、まもなく14時46分を迎えます。

黙とうをお願いします。黙とう。

【会員一同】 黙とう

【事務局（小川課長補佐）】 黙とうを終わります。ありがとうございました。

資料の説明に戻らせていただきます。

それでは12ページ目をご覧ください。

先程と同じく、公共交通の利用促進のきっかけについて、「料金負担の軽減」と回答した方の傾向を居住地別に整理したものです。

右側の65歳以上では、料金負担の軽減が利用頻度の増加につながると回答した回答者は、鉄道駅の圏内などで多い傾向です。

続きまして、13 ページ目をご覧ください。

同じく、公共交通の利用促進のきっかけについて「バス停や駅までの移動手段確保」と回答した方の傾向を居住地別に整理したものです。

右側の 65 歳以上で、バス停や駅までの移動手段確保と回答した方は先ほどと同様で、鉄道駅付近などで多い傾向がみられます。

続きまして、14 ページ目をご覧ください。

こちらは、鉄道駅、バス停までの移動や外出が困難と回答された方の意見を抽出したもので、表示しましたグラフについては、いただいた自由意見をカテゴリー別に集計したものです。

グラフをご覧になってわかるように上から、「運行本数の増加」「新たな移動手段の導入」に関する意見が多い傾向にあります。

また、緑色の深沢地域では「運行本数の増加」、オレンジ色の腰越や水色の大船では新たな移動手段の導入に関する意見を多くいただいている状況です。

続きまして、15 ページ目をご覧ください。

自由意見の中で、鉄道に関する意見を整理したものです。

グラフを見ますと、混雑対策への意見が最も多く、特に紺色の鎌倉地域、オレンジ色の腰越地域では特に多い傾向にあります。「混雑で利用できない」といったご意見も見られました。

また、「運行本数の増加」「乗継対策」「モノレールや江ノ電のバリアフリーへの対応」なども要望が見られました。

16 ページ目をご覧ください。

こちらは、自由意見の中からタクシーに係るご意見を整理したものです。

グラフでは、特に紺色の鎌倉地域において“待ち時間が長い”、“台数が不足している”との意見が多く、オレンジ色の腰越地域や緑色の深沢地域においては、“料金負担補助の導入”、“料金が安い”といった意見が多い傾向が見られます。

その他、タクシーの配車や待合環境の改善に関する意見も一部見られました。

市民アンケート調査 追加分析はここまでになります。

続きまして、17 ページ目をご覧ください。

ここからは現状分析の追加整理についてです。

まずは、鉄道駅のバリアフリー対応状況です。

鉄道駅のバリアフリー化につきましては本市に路線を有する 3 社の鉄道事業者様には、これまで積極的な対応を図っていただいているところですが、アンケート調査の結果の中でも多々ご意見をいただいていますので、現状を整理いたしました。

市内の鉄道駅におけるバリアフリーの状況をご覧くださいますと一部の駅で対応できていない状況もみられ、引き続き取り組みが必要と考えられます。

続きまして、18 ページ目をご覧ください。

市内の勾配の状況です。

左の図は市内の勾配の状況を示しており、濃い緑が急な勾配を、白が平坦を示しており、赤、オレンジ、黒の線はそれぞれバス路線を運行頻度別に表示したものとなっています。

また、右手の表につきましては、神奈川県内の市町村の平均勾配を上から大きい順に並べたものとなっております。鎌倉市は、南足柄市、横須賀市、大磯町、愛川町などと近似した勾配の状況となっているのが見て取れます。

今後はこれら勾配の状況も踏まえた交通が不便な地域の対応が求められます。

続きまして、19 ページ目をご覧ください。「公共交通ネットワークの現状」についてです。

こちらは、先ほどお示ししました、緑の着色による勾配の状況、赤、オレンジ、黒の線で示す現状のバスネットワークに加え、鎌倉市立地適正化計画に準じて鉄道駅から 750m、バス停から 300m を徒歩圏域として円を描いたものです。

オレンジの大きな円は鉄道駅の徒歩圏域、赤の点線で囲んだ小さな円は 1 日 60 本以上運行されるバス停の徒歩圏域、青い線で囲まれた小さな円は 1 日 60 本未満運行されるバス停の徒歩圏域を示しております。

鉄道が運行していないエリアの多くでは、路線バスが平日 1 日片道 60 本以上運行されている状況ですが、勾配があるためにバス停までの負担が多いエリアも見えてとれます。

なお、循環線として運行しているバス路線などで、本数が過大に計上され図示されている箇所があるため、資料の公開時には一部修正をさせていただきます。

続きまして、20 ページ目をご覧ください。

現状分析の追加整理として、地域間流動の推移を全年齢層で整理しました。

左側の図は平成 30 年度パーソントリップ調査における「流動量」を示しており、大船や鎌倉地域から横浜市方面への流動量が多いことが線の太さで示されています。

右側の図は平成 20 年度から平成 30 年度の流動量の変化量を示したもので青が減少、赤が増加を示しております。

全体的に流動量が減少傾向にあります。深沢から玉縄や鎌倉地域間、腰越地域と神奈川県内などの流動量が増加傾向でありました。

今後新たな拠点整備が進められている深沢地域など、移動ニーズの変化も想定されるところです。

21 ページ目をご覧ください。

こちらは同様に地域間流動の推移ですが、65 歳未満の年齢階層を整理したものです。

左側流動量は、大船と横浜方面間が多いことが太い線で示されております。

右側の変化量としましては、先ほどの全年齢層と同様に深沢から玉縄や鎌倉地域間、腰越地域と神奈川県内などの流動量が赤い線で示されているように増加傾向でありました。

続きまして、22 ページ目をご覧ください。

同様に地域間流動の推移ですが、65 歳以上の年齢階層で整理したものです。

左側の流動量は、大船や鎌倉地域と横浜市方面、大船と深沢地域間が多い傾向にあるのが

太い線で示されています。

また右側の変化量は深沢と大船地域間等、市外ですと大船地域と東京都やその他神奈川県内等で増加傾向であることがみてとれます。

続きまして、23 ページ目をご覧ください。

こちらは第2回協議会でお示ししました各調査結果のまとめです。

前回調査結果として整理し問題など洗いだしたところですが、次ページにおいて今回追加で調査分析した内容も踏まえ、改めて課題の抽出を行いました。

24 ページ目をご覧ください。

こちらが追加調査結果のまとめです。

上段、緑色の枠内をご覧ください。

市民アンケート調査の追加分析では、「暮らしの満足度とバスへの満足度の相関関係」を確認しました。

公共交通利用のきっかけとして、公共交通を利用していない方や高齢者、地域別で確認をしました。

また、移動が困難な方のご意見として、「運行本数の増加」「新たな移動手段」に関するご意見が多いことを確認しました。

また、鉄道について「混雑対策」や「バスとの乗り継ぎ」への不満、タクシーについては「待ち時間」や「料金」についての不満が見られました。

下に示します濃緑線の枠内の「現状分析の追加整理」では、鉄道駅のバリアフリーの状況について一部対応できていない状況を整理しました。

公共交通ネットワークの現状として、公共交通ネットワークと高低差など地域特性を確認し、交通不便地域への考慮、対応が必要であることを確認しました。

また、地域間流動の推移を確認し、現状の移動の変化や新たな拠点整備に伴うニーズ変化が見込まれることを確認しました。

調査結果の最終報告についての説明は以上となります。ご協議の程よろしく願いいたします。

【久保田会長】 はい。ありがとうございます。色々追加調査・追加分析をしていただいたようです。

只今の説明につきまして何かご質問・ご意見などございますか。お願いいたします。

【阿由葉会員】 江ノ島電鉄の阿由葉でございます。よろしくお願いいたします。

バスの本数が示されている鎌倉市内の地図が何ページか出ています。赤い太線が90本以上、オレンジ色が90本未満というような区分けになっているかと思うのですが、例えば、鎌倉駅の南側、恐らく笹目のバス停ぐらいから、急に赤くなっていますがバスの終点・起点ではないところから本数が変わっているがどのような統計の取り方をされているか教えて

いただければと思います。

【事務局（株式会社日本能率協会総合研究所）】 バス路線の系統が十分反映できていないところがあるので、精査させていただきます。

【阿由葉会員】 はい。ありがとうございます。

【久保田会長】 精査をお願いします。ありがとうございます。

17 ページの表の見方を教えてください。「○」と「―」と「×」の関係について、「○」は対応している、「×」はまだ対応できていない、「―」が、該当しないということで良いですか。

【事務局（小川課長補佐）】 左様でございます。

【久保田会長】 例えば、JR 北鎌倉のエレベータは○だけどエスカレータは該当しないということでしょうか。

【事務局（小川課長補佐）】 エスカレータは整備されていないという状況です。

【久保田会長】 例えば、江ノ電だと確かにエレベータはないだろうなっていうのは分かりますが、そもそも当てはまらないっていう印とやろうと思えばできるけど、まだできていないっていうのは、やっぱりちょっと違う印の方が良いと思います。どうですか。

【事務局（大江担当課長）】 エスカレータについては必ず整備しなければいけないというものではない中で、現状のエレベータ・エスカレータの整備状況をこの表にまとめています。

印については、整備すべきなのか、整備しなくても良いのか、見え方が混在してしまっていますので、公開時には見え方をもう少し工夫し、その辺りがわかるような形で整理させていただきたいと思います。

【久保田会長】 はい。よろしくお願いします。

確かに印は難しく、江ノ電のエレベータは無いとみんなわかるけど、例えば 2 つ目の北鎌倉のエスカレータは別にバリアフリー法でいうと、エスカレータは義務ではないので、なくても良いわけですね。でも。エレベータがあるので、エスカレータもあって良いような気はするっていうぐらいですね。江ノ電の印と北鎌倉のエスカレータはちょっと違うかもしれないので、工夫していただければと思います。

よろしくお願いします。

他ございますか。 よろしいですか。

それでは資料を追加していただいて、色々なことがわかりましたので、これを踏まえて次へ進みたいと思います。

2 協議事項

(2) 課題を踏まえた地域公共交通の方針、目標

【久保田会長】 では、課題を踏まえた地域公共交通の方針、目標ということで、よろしくお願いします。

【事務局（小川課長補佐）】 資料3をご覧ください。25 ページ目になります。

「課題を踏まえた地域公共交通の方針、目標」について事務局の方から説明させていただきます。

右上に資料3-2と記載のあるページをご覧ください。

ここでは、「1」として第2回協議会に引き続き、現状からみた課題抽出結果についてとなりますが、今回追加調査なども踏まえ更新したものをお示しします。

次に順番が前後して申し訳ございません。「3」として地域公共交通の基本方針及び目標を第2回協議会の内容を更新しましたのでお示しします。

次に、「2」に戻りまして、鎌倉市の地域公共交通の基本方針の考え方などをご確認頂く流れでご説明します。

26 ページ目をご覧ください。

第2回協議会に引き続きの協議内容となりますが、現状からみた課題抽出結果について、追加や修正など更新したものになります。

黄色の塗りつぶしが更新箇所になります。

左側「地域に生じている問題」としましては、今回追加の現状分析から、「地域特性を考慮した移動環境整備の促進」、それから「鉄道駅におけるバリアフリーへの対応」、こちらを追加し、「拠点整備に伴う移動ニーズの変化への対応」、こちらを修正し更新しています。

また、ピンクの調査結果欄、こちらにつきましては、市民アンケート調査の追加分析から、「高齢者・移動が困難な方・非利用者のバスサービスへの不満」、それから「鉄道の混雑・観光客・バスとの乗継への不満」、それから「タクシー待ち時間・料金への不満」、この3点を追加しています。

右側には公共交通の課題を表示していますが、上から4つ目の課題について、より広い視点を表現するために『皆が』との言葉を追加しました。そのほかにつきましては、新たに左側に追加した問題点はございますが、前回お示しした右側の「課題」の中で包括できると考えております。

続きまして、27 ページ目をご覧ください。

こちらも第2回協議会に引き続きの協議内容となりますが、地域公共交通の基本方針、目

標について更新したものです。

最上段の基本方針につきましては、前回は末尾を「維持・確保」としていましたが、より広い方向性を示す言葉として関連計画とも整合を図り「形成」としました。

また目標について前回お示した（案）から文章の簡素化に加え、表現の修正等行っています。

目標についての大きなイメージといたしましては、1点目、「公共交通ネットワークの充実」につきましては、現在の公共交通ネットワークに加え、関係者が協働し、交通が不便な地域における新たな交通手段の確保等を含めた対応を想定しています。

2点目の「公共交通の利用促進」については、公共交通を維持していくうえでは公共交通の利用の促進が必須であることから、公共交通を利用することによる環境へのプラスの影響等、利用者意識の啓発活動の実施などを想定しております。

3点目の「安全・安心な移動の実現」、こちらにつきましては、例えばバリアフリーの整備であったり、案内板や料金の支払い等を含め、公共交通を利用する誰もが安全・安心で使いやすい移動環境の充実を図っていくことを想定しています。

28 ページ目をご覧ください。

こちらは参考資料となりますが、前回お示した「基本方針」につきましては、鎌倉市立地適正化計画と同様に、鎌倉市都市マスタープランに基づき設定しているもので、鎌倉市都市マスタープランの表現を参考に添付しています。

続きまして、29 ページ目をご覧ください。

こちらも参考資料となります。前回お示した「鎌倉市の地域公共交通の将来像」についての資料ですが、前回は鎌倉市立地適正化計画の将来像をお示しましたが、目指すべき都市の骨格構造につきましては、高低差による交通不便の状況、それからバスの運行本数、地域拠点間の流動、休日の混雑集中等の実態の他、現在並行して検討している「交通マスタープラン」の検討結果も踏まえて整理し、来年度にお示しすることで考えておりますのでご承知おきください。

以上で説明を終わります。ご協議の程よろしく願いいたします。

【久保田会長】 ありがとうございます。前回の議論を踏まえていろいろ修正をいただきました。只今のご説明につきまして、更なるご質問・ご意見をいただきたいと思います。ここがもっと必要ではないかとか何でも結構でございます。どうぞ、お願いします。

【八島会員】 八島と申します。よろしくお願いします。

27 ページの全体の形成についての説明ですが、地域の公共交通というのは、例えば鎌倉市民の移動する足の権利を守る、市民のための公共交通という観点があるのに観光客の誰でもってということになると、どこを鎌倉市として目指しているのかがよくわからないところがあります。車、バスと電車がいっぱい走っていいでしょっていう風にしか聞こえ

ない感じがします。市民の方が置いてきぼりかなっていう気持ちがあるんですが、その辺は市としてどうでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 こちらにつきましては、27 ページの右の目標の下の「安全・安心な移動の実現」というところで、市民だけではなく、来訪者や観光客など、誰もが安全・安心で使いやすい移動環境の実現を目指すことを目標の中に入れさせていただいています。当然、市民の方々の足の確保というところは重要なところだと思っておりますが、鎌倉市という土地柄を考えますと観光客の利便性、安全・安心の環境、そういったものも必要ではないかということでこのような書き方をさせていただいています。

【久保田会長】 よろしいですか。

はい。右の三つの一番上は明らかに市民の足を確保するということで、かなり重点的に強調されているので、一番下も市民がまずあって、市民だけでなく来訪者もとなれば比重として市民が高いという話がわかりました。よろしいでしょうか。他どうでしょうか。

【河野会員】 社会福祉協議会の河野と申します。よろしくお願いします。

26 ページの「現状からみた課題の抽出結果（更新版）」というところで、これまでの調査結果、現状分析が網羅されていて、わかりやすい資料だなと思っています。さらにこの色分けをしていただいたことでこのピンクの調査結果、市民や利用者から得られた調査結果というところから伸びている課題として多いのが一番下の水色の「金銭的な支援だけでなく、他分野や地域との連携等の支援、仲介」と書いてあります。ぜひ、地域公共交通の市民の足を確保していくということで、先ほどの話もありましたけれども、観光客より市民の足っていう部分をできれば重点的に取り組んでいただけたら良いと思います。「金銭的な支援だけでなく」というのは、金銭的な面も課題として含まれている、認識されているということで、よろしかったかどうかとをちょっと確認したかったと思います。

【久保田会長】 はい。いかがでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 本日お配りをしております資料の 12 ページ「公共交通利用のきっかけ」というところに料金の負担軽減という市民の方々からの回答をいただいています。

地域公共交通の計画の中で、資金援助というところは難しい施策なのかもしれないと思いますが、市民の負担軽減という視点の中では、金銭に限らず支援ができるような取り組みというものを今後考えていかなければいけないというふうに考えています。

【久保田会長】 よろしいでしょうか。その他、ございますか。お願いします。

【横山会員】 意見というかお聞きしたいのが、鎌倉市を通して調査依頼があり、国土交通省が3月の7、8、9日で実施した鎌倉駅東口の朝10時から16時だったと思いますが、タクシーがどのくらい待っているのか、お客さんの動向調査について、私は2日間ぐらい見に行ったりしましたが、国土交通省の方の問題になると思いますが、調査結果は、業者に対して開示をしていただけるのでしょうか。

【久保田会長】 はい。いかがでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 ご質問は国の調査結果ということですか。

【横山会員】 そうです。鎌倉で実施する調査ということで都市計画課から話がありました。それで、各業者に伝えたんですけど、それに関して開示というか資料は、私ども業者はいただけるのでしょうかということです。

【事務局（大江担当課長）】 市で直接調査をしていないものなので、この場で即答できません。調査元の国土交通省に問い合わせをして、確認させていただきたいと思います。

【横山会員】 はい。よろしくお願いします。

【久保田会長】 調査の対象はタクシーということですか。

【横山会員】 そうです。鎌倉駅東口のタクシーのみです。やはりインバウンドとか今これを見ると、お客さんの声でタクシーが足りないっていうようなことも重なってそういう調査が入ったのではないかと思います。私共の業者でもある程度調べているのですが、私共の目だとそんなに足りなくはないのかなっていう気がします。国土交通省の方で調べた結果も踏まえて今後の改善点にしていきたいと思っておりますので、もし開示していただければと思います。

【久保田会長】 はい。よくわかりました。ご対応よろしくお願いします。その他、どうぞお願いします。

【小嶋副会長】 ご説明、ありがとうございました。

27 ページの基本方針の目標の箱の中なのですが、一番下の「安全・安心信頼な移動の実現」のところで、黄色の塗り潰しで「誰もが」というところが加わっているところなのですが、「誰もが」のところについて、今書いてあるところだと「市民だけではなく来訪者や観

光客など」という書き方なのですが、前のところの公共交通での課題と 26 ページで生じている問題っていうところだと、高齢者とか移動が困難な方というところも出てきております。27 ページの方で「誰もが」という記載があるところにそういった方々のこともお書きいただければなと思いました。そのような意見です。

【久保田会長】 つまり、27 ページの左側の課題の欄のどこかに高齢者とか移動が困難な方というのが読めるようになっていないということでしょうか。

【小嶋副会長】 右でも左でもそうになってないので、27 ページの中で読めるようにして欲しいです。

【久保田会長】 はい。お願いします。

【事務局（大江担当課長）】 この三点目につきましては、先ほど説明の中でもバリアフリーの整備も視点としては持っているということをご説明させていただいております。高齢者に限らず少し幅広い形での言葉の捉え方ができるように修正をさせていただきたいと思っています。

【久保田会長】 はい。非常に大事なところですよ。左側にそれがあれば、その方も含めて「誰もが」と読めるようになるかもしれません。ちょっと工夫をよろしくお願いします。はい。他どうでしょうか。

【永野会員代理：森会員】 市民防災部の森でございます。

今のご意見に近い内容なのですが、27 ページのボックスの「公共交通の利用促進」について、サービスの改善が利用促進につながるのとは左側の課題を見て分かるのですが、利用者意識の啓発に関しては左側にはありません。どのような利用者意識の啓発を行えば利用促進につながるのでしょうか。

【久保田会長】 はい。いかがでしょうか。

【事務局（小川課長補佐）】 公共交通の利用促進について、環境へのプラスの影響、利用者意識の啓発活動というところを取り組んでいきたいと思っています。

【事務局（大江担当課長）】 その促進策としては、例えば、子供たちへの公共交通に対する取り組み、教育的なものを行いながら啓発活動を行っていくなど、幅広く促進策として幅広く取り組んでいきたいという思いで書かせていただいています。

【久保田会長】 はい。ありがとうございました。

課題で言うと上から3つ目ですね。「公共交通利用のきっかけ作り」ということですね。それが、右側の真ん中に繋がるということですね。ありがとうございました。他ございますか、お願いします。

【小川会員】 資料3の27ページ目に、地域公共交通の基本方針及び目標について、「公共交通の課題」と「目標」に、言い換えると、『現在こういう課題があるので、こういう目標に向かっていきましょう』という形にまとめられています。全体の構成についての質問と捉えていただければ良いかと思うのですが、ここで掲げられている目標を達成するために、この先、具体的にどういうアクションをするのかについては、どのあたりでまとめられるイメージなのか教えていただければと思います。

【久保田会長】 はい。お願いします。

【事務局（大江担当課長）】 今回は目標というところをお示しさせていただいています。この地域公共交通の計画自体の全体像につきましては、本日お配りをしております、5ページをご覧くださいと思います。

地域公共交通の最終的な全体像を示しています。これまで現状と将来像からのギャップを見ながら問題と課題を整理し、そこから目標までを、本日お示ししております。

この後の展開としましては、令和7年度を取りまとめになりますが、目標から数値指標の目標値であったり、施策であったり、そういったものを目標に紐付けながら実施をしていく、実現をしていくことができるようにまとめていきたいと考えております。

【久保田会長】 ということでよろしいでしょうか。来年度、これについて非常に具体的な議論していただくということですね。ありがとうございました。他ございますか。もしよろしければ、前回から修正ということで作っていただきましたので、方針と目標については、さっき何点か修正が出ましたが、それを修正していただいた上で今年度の成果としてご理解いただきたいと思います。よろしいでしょうか。

2 協議事項

（3）令和7年度の予定

【久保田会長】 それでは、3番目の令和7年度について、今、少し話題が出ましたが、令和7年度についてご説明をお願いします。

【事務局（小川課長補佐）】 はい。では資料 31 ページ目をご覧ください。

来年度は 3 回の協議会開催を予定しています。

第 4 回は 6 月頃の開催を予定しておりまして、「目標実現に向けた施策案」、それから「評価指標・運用体制」、あと「計画素案のたたき台」について、ご協議いただく予定としております。

その後、第 5 回は 10 月頃の開催を予定しております。「計画素案」についてご協議いただく予定としております。

その後、パブリックコメントを実施したのちになりますが、第 6 回の協議会を 3 月に実施し、計画を整えていきたいと考えています。

来年度は、下の表に示しますように、計画の「第 5 章 地域公共交通の実施施策」の部分のご協議を予定しています。実施施策の考え方、各公共交通機関の役割と方向性、実施施策のスケジュール、実施施策、数値目標の設定と進捗管理が主な検討項目となります。会員の皆様におかれましては、来年度も引き続きご協議の程よろしくお願いいたします。

説明は以上です。

【久保田会長】 只今の説明につきまして質問などございますか。よろしいですかね。それでは、いよいよ来年度は具体的な施策の議論になりますので、またよろしくお願いします。

協議事項は 3 つ終わりました。先ほど確認いたしました、何点か確認すべきところが見つかっておりますので、そこについてよろしければ私と事務局のほうで精査・確認をさせていただきたいと思います。ということでよろしいですか。ありがとうございました。

3 その他

【久保田会長】 では、次にその他となりますが、何か事務局からいいですか。どうぞ。

【事務局（大江担当課長）】 皆様、ご協議ありがとうございました。

事務局から 3 点ほどご連絡がございます。次回の鎌倉市地域公共交通活性化協議会につきましては、概ね令和 7 年の 6 月頃を見込んでおります。また日程が決まり次第、改めて事務局からご連絡を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、誤字など訂正をいたしまして、会長にご確認いただいた後、市のホームページにて公開をさせていただき、議事録につきましては、会員の皆様にご確認いただいた後に公開をまいります。

最後に本協議会の会員の変更についてです。多くの組織に置かれましては、4 月は人事異動の時期となりますので、4 月に入りましたら、事務局から皆様に異動の有無について確認のご連絡をさせていただきますので、その際はご協力のほどお願いいたします。

以上となります。

【久保田会長】 はい。ありがとうございました。会員の皆様から何かご発言ございますか。
よろしいでしょうか。

4 閉会

【久保田会長】 それでは、今日も非常に有意義な議論をしていただきました。
これを持ちまして、第3回の協議会を閉じます。ありがとうございました。

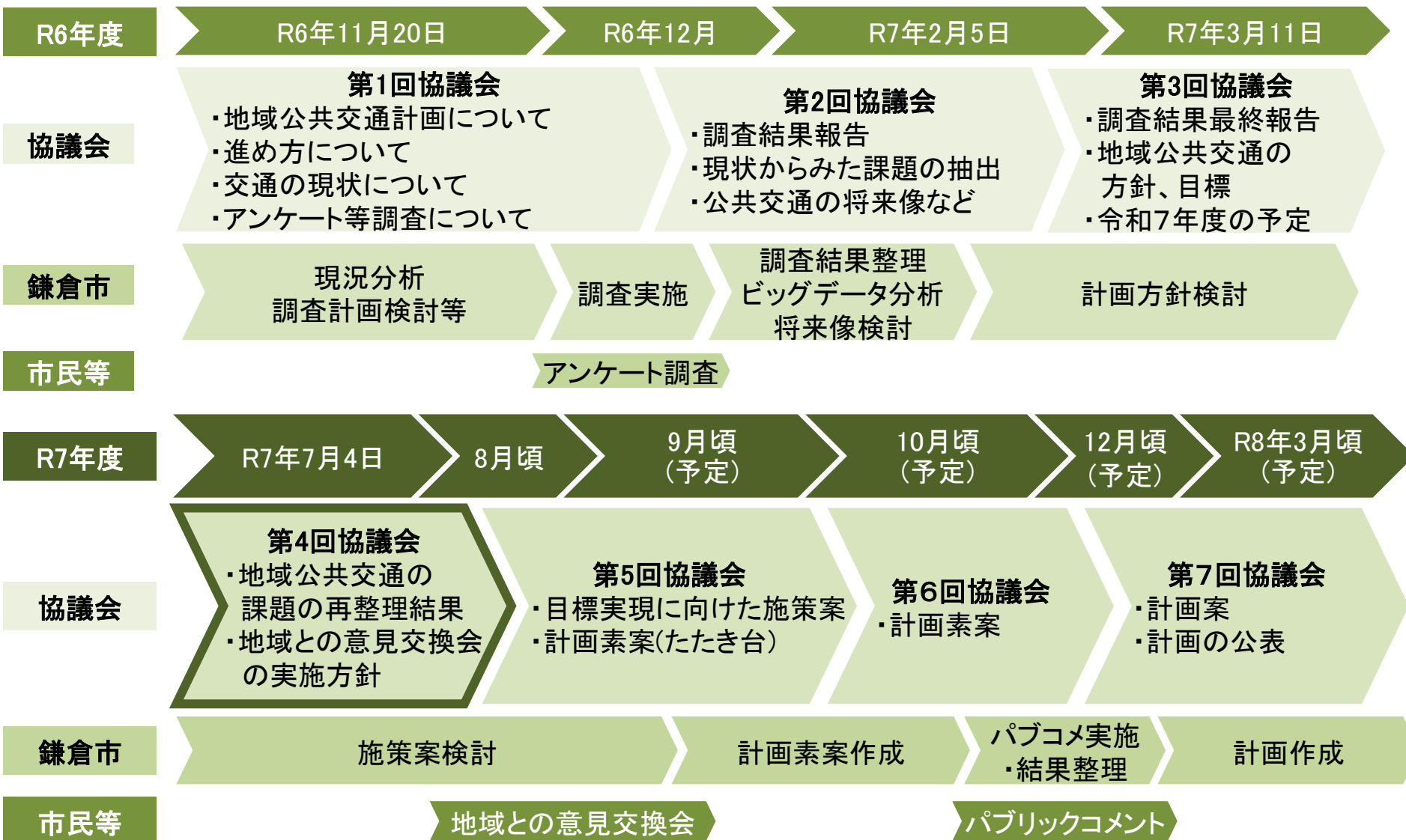
【会員一同】 ありがとうございました。

(以上)

第4回鎌倉市地域公共交通活性化協議会

- 資料3－1 地域公共交通の課題の再整理及び目標の見直し結果
- 資料3－2 地域との意見交換会の実施について

計画策定スケジュール



地域公共交通計画の構成(案)

章	表題	記載内容
第1章計画の概要	計画の目的	第1回協議会資料で整理済、適宜時点更新
	計画区域	
	計画期間	
	上位計画・関連計画の整理、 計画の位置づけ	
第2章鎌倉市の現状	鎌倉市の概況	
	人口動態	
	土地利用・施設立地	
	観光動向	
	人の動き	PT調査結果、R5年調査結果
	新たな開発の動き	深沢地区、村岡新駅等
	道路特性	都市計画道路
第3章鎌倉市の公共交通特性	地域公共交通の概要	第1回協議会資料で整理済、適宜時点更新
	鉄道、バス、タクシーの現状	
	地域の取組	福祉の取組等
	公共交通に対する意識	R6年調査結果等
	公共交通における課題	R6年調査結果、上位関連計画等
第4章地域公共交通の基本方針	地域公共交通の将来像	地域の公共交通の将来像・基本方針の共有
	基本方針	課題ごとの対応の方向性の整理
	計画目標	
第5章地域公共交通の実施施策	実施施策の考え方	基本方針、対応の方向性、短期中長期の施策
	各公共交通機関の役割と方向性の整理	鉄道・バス・タクシーの役割の整理
	実施施策のスケジュール	施策別のスケジュール
	実施施策	実施主体、目的、事業の紹介
	数値目標の設定と進捗管理	

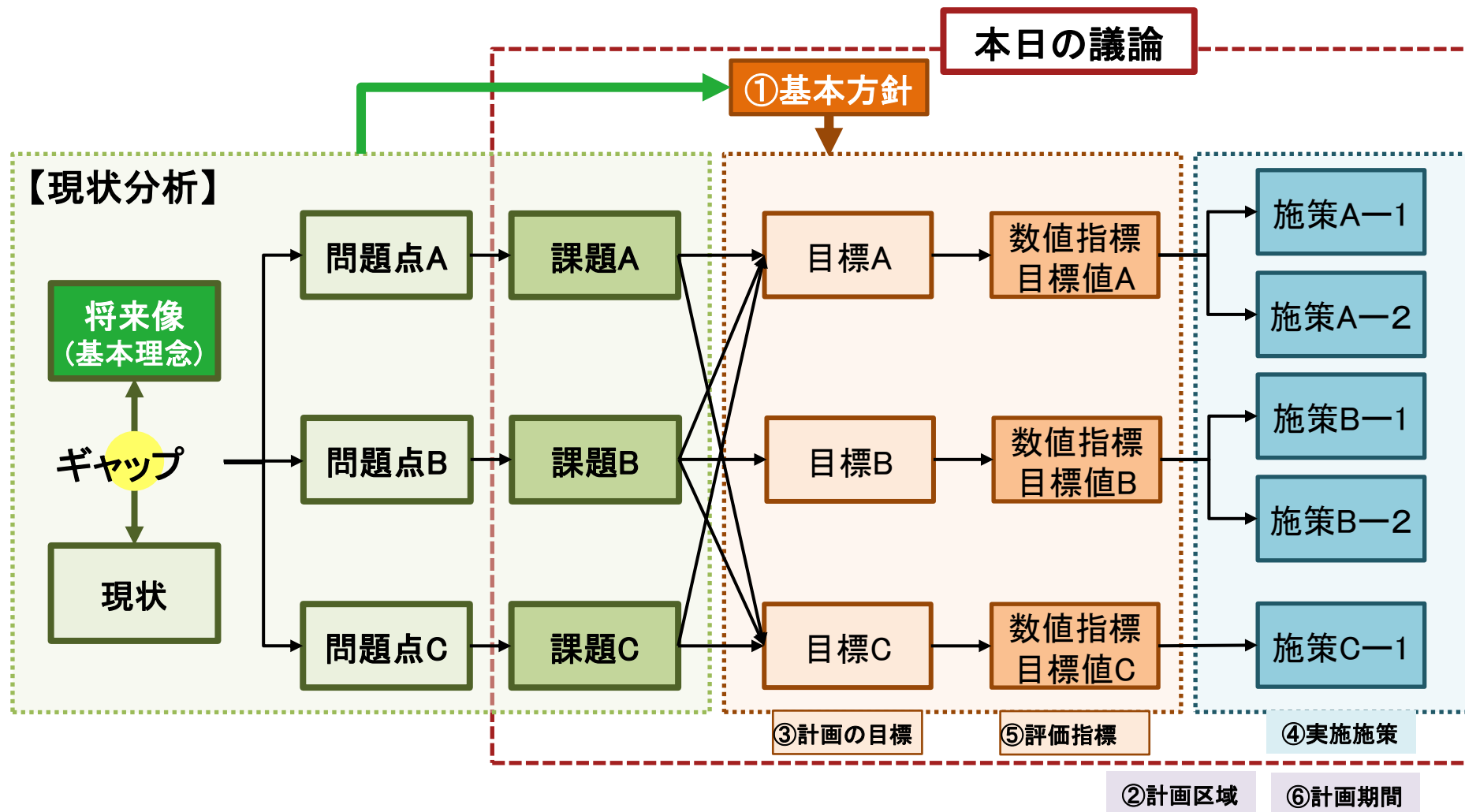
本日は、鎌倉市内の公共交通の課題を構造化した上で、特に交通不便地域の考え方や地域との意見交換会について協議を行う

本日の協議内容

第4回協議会(令和7年7月4日)

- (1) 地域公共交通の課題の再整理及び目標の見直し結果
令和6年度の協議結果等を踏まえた鎌倉市の地域公共交通の課題の再整理
- (2) 地域との意見交換会の実施について
地域との意見交換会の実施方針の提示

令和7年度は、実施施策案の整理、検討を行うが、本日は、課題を構造化した上で特に交通不便地域の考え方について協議を行う
 地域公共交通計画の記載事項(計画の法定記載事項)



前回協議会の意見を踏まえ、特に「公共交通の課題」について記載の修正を行っている

前回(第3回)協議会での主な意見と対応

主なご意見	回答・対応
(1) 調査結果最終報告	
バスの本数の図において起点でない停留所から本数が変わっているがどのように集計されているのか	事業者によって停留所名称が異なる区間等が十分に反映できていなかったため、公開版では修正を行った
鉄道駅のバリアフリーの現状の整理について、江ノ電でエレベーターが無いのはわかるが表現に工夫が必要ではないか	公開版では該当なしの箇所は空欄として整理した
(2) 地域公共交通の方針、目標	
「金銭的な支援だけでなく」というのは、金銭的な面も課題として含まれているということか	市民の負担軽減という視点の中で金銭に限らず支援ができるような取り組みというものを今後考えていかなければいけないと考えている
「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いただければと思う	公共交通の課題の記載を修正した
「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	例えば、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

(1) 地域公共交通の課題の 再整理及び目標の見直し結果

前回第3回提示資料

現状からみた課題の抽出結果（更新版）



※上位・関連計画で指摘された問題は調査結果で把握された問題と重複がみられる

前回第3回提示資料

地域公共交通の基本方針及び目標(更新版)

※赤字は前回(第3回)協議会踏まえた更新箇所

公共交通の課題

公共交通のネットワークを維持・確保するための、幹線・支線の役割分担の明確化

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

サービス改善等による公共交通利用促進、公共交通利用のきっかけ作り

高齢者や移動が困難な方、市民だけではなく観光客や来訪者も皆が安全・安心で使いやすい移動手段の維持・確保

人手不足の実態と市民・利用者の増便要望のギャップの解消

金銭的な支援だけでなく、他分野や地域との連携等の支援、仲介

目標

「公共交通ネットワークの充実」

- ・地域、行政、事業者が協働し、公共交通の幹線・支線のそれぞれが役割を踏まえ、地域における輸送資源を活用しながら公共交通ネットワークの充実を目指す

「公共交通の利用促進」

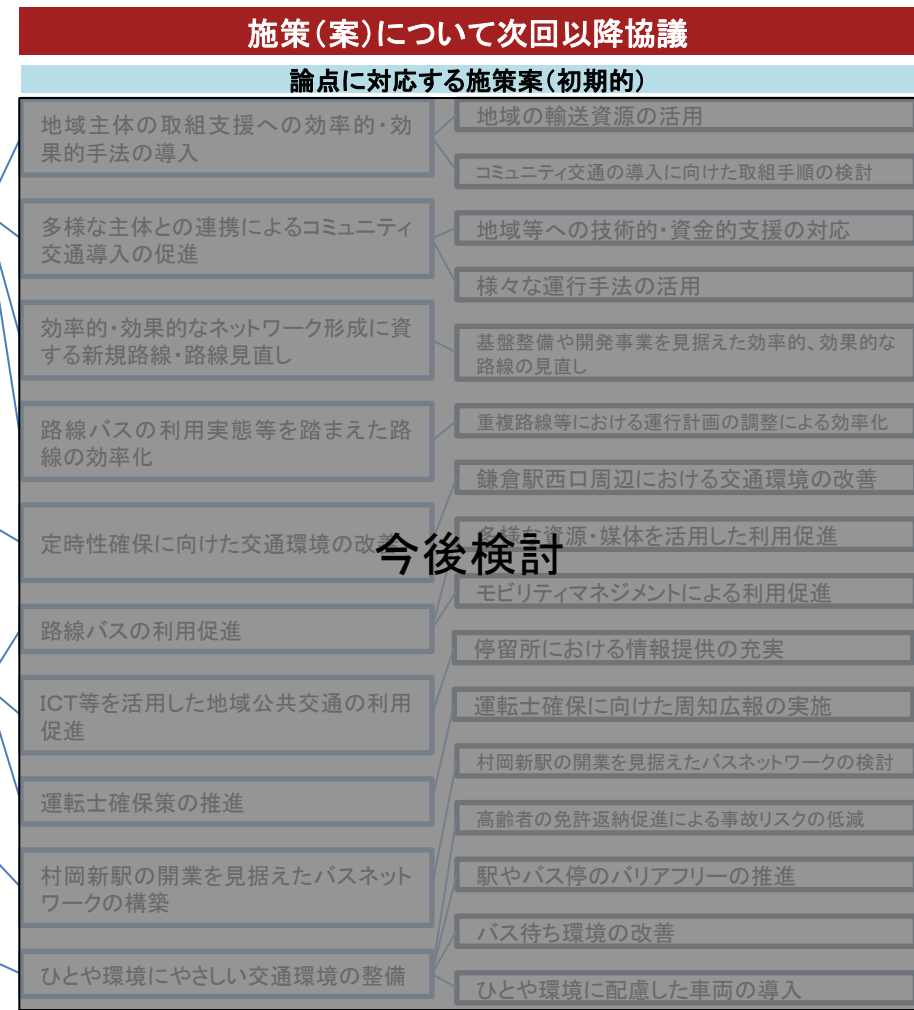
- ・公共交通サービスの改善や利用者意識の啓発を行い、公共交通の利用促進を目指す

「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

鎌倉市の交通課題の全体像を構造化した上で、施策については今後議論を行う

目標と達成のための論点、施策(案)



目標及び施策の記載は協議会に向けて引き続き修正予定

事業者等の関係機関等の調整の上で施策については検討

鎌倉市の公共交通の目標達成のための論点のうち、本日は①交通不便地域への対応について議論を行う

目標達成のための論点

論点

本日の協議会で提示・議論

①交通不便地域への対応

- ・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
- ・上記を踏まえると交通不便地域はどこか
- ・上記で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

②交通渋滞の解消

- ・交通渋滞はどのエリアでどのくらいの規模でどのように発生しているのか
- ・現状どのエリアでどのような取り組みをしていて、またそれはなぜ渋滞解決に至っていないのか
- ・上記渋滞に対してどのような取り組みをすべきか、大きな発想としては①通過交通の削減と②目的交通の分散でよいのか

③公共交通の維持

- ・バス事業者を中心とした公共交通の赤字を解決するためには何をすべきか
- ・バス事業者の人手不足は具体的に何に原因があり、どのように解決すべきか
- ・公共交通が利用されない要因

具体的な論点については

今後検討

④開発に合わせた交通網の整備推進

- ・新たに開発されるまちやその用途に合わせて交通網をどこにどのように整備すべきか
- ・長期的な視点で整備しなければならない道路はないのか

⑤交通安全の推進

- ・公共交通の円滑な運行、公共交通利用において安全性が確保できていないところはないか
- ・市民の外出・移動上、公共交通転換を図り安全性を確保すべきものがあるか
- ・誰もが安心して移動できる環境の実現のため、バリアフリーを推進すべきところはあるか
- ・そもそもの交通事故リスク低減に向けた公共交通施策は何かあるか

交通不便地域の特定を行った上で、交通不便地域の解消のための施策の検討を行う

交通不便地域への対応方針

論点

①-1 交通が不便な地域の基準

- 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
 - それはどのような基準によるものか、駅やバス停からの徒歩可能距離はどのような根拠でどのように設定すべきか

①-2 交通不便地域の特定

- 上記、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

①-3 交通不便地域解決のための導入施策

- 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
 - 道幅や想定乗客数を踏まえてどのようなモビリティやサービスが適切か
 - 費やす財源はどのくらいと想定すべきか
 - 民間事業者の寄付やボランティアを活用するにはどのような策が想定できるか

鎌倉市内の交通が不便な地域の定義は「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」が妥当であると思量

公共交通に必要なサービス水準

都市構造の評価に関するハンドブック
(国土交通省都市局都市計画課,2014)
における定義

基幹的公共交通路線
一日30本以上の運行頻度
公共交通沿線地域外
鉄道駅から800m圏外
バス停から300m圏外

国の基準を踏まえつつ
より市民の利便性に
配慮した基準に設定



鎌倉市の交通が不便な地域は
「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」
と定義*

鎌倉市のアンケート調査結果やJR以外の路線も含まれることを考慮し、
鉄道駅からの徒歩圏は750m圏外に設定

【参考】アンケート調査結果に基づく鉄道駅・バス停までの徒歩圏域

アンケート結果より鉄道駅、バス停までの無理なく歩ける平均距離は下記の通り

65歳未満：鉄道駅まで1,000m程度、バス停までは300m程度

65歳以上：鉄道駅まで800m程度、バス停までは300m程度

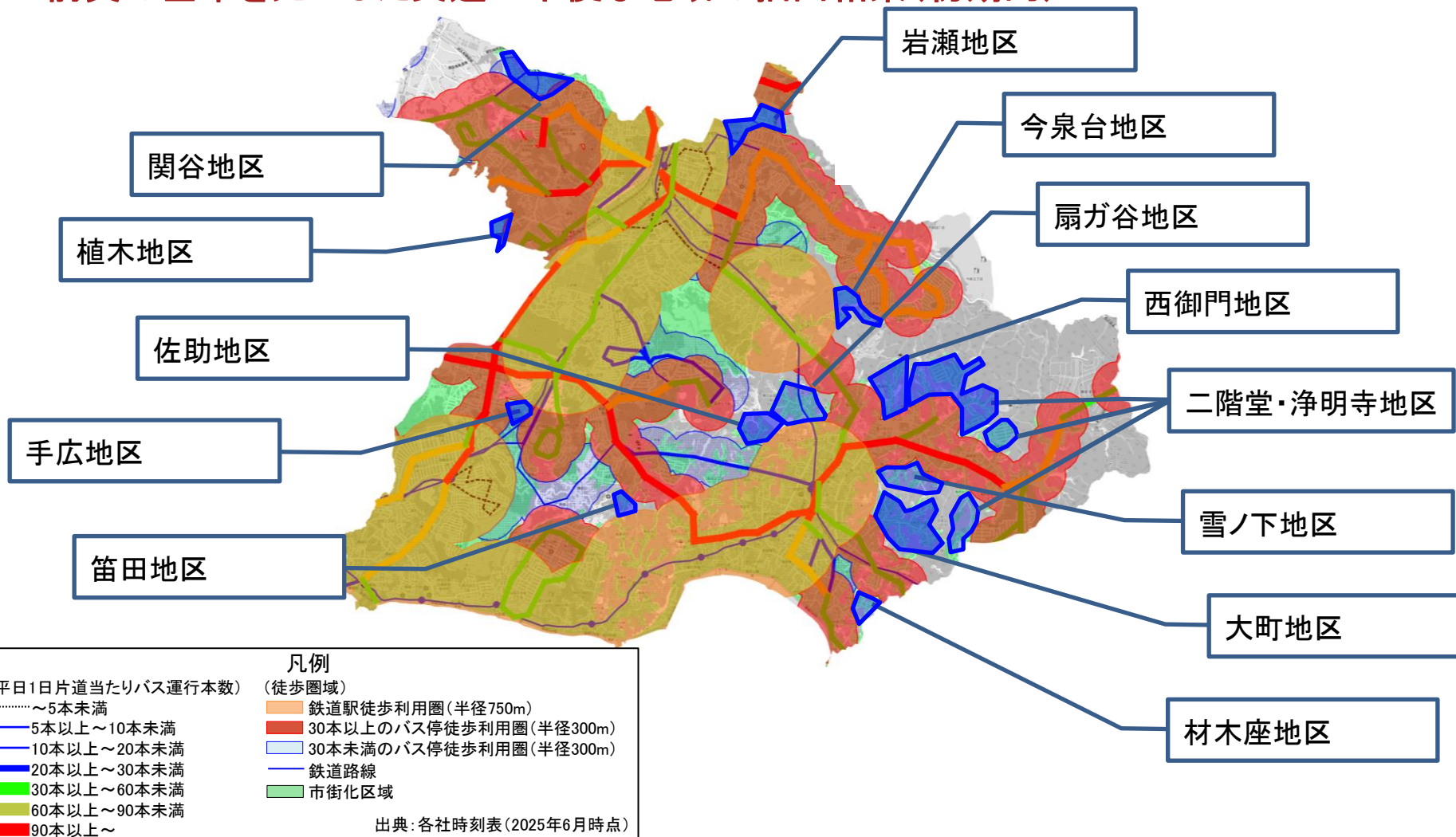
平均移動距離[m]		JR	江ノ電	モノレール	バス
市内 全域	65歳未満	1,046.9	575.0	666.0	305.7
	65歳以上	782.9	619.8	583.3	276.7

※駅、バス停までの所要時間の回答に65歳未満は歩行速度4.3km/h、65歳以上は3.5km/hをかけて算出
(建築設計資料集成より)

* 都市計画法における市街化区域内を対象

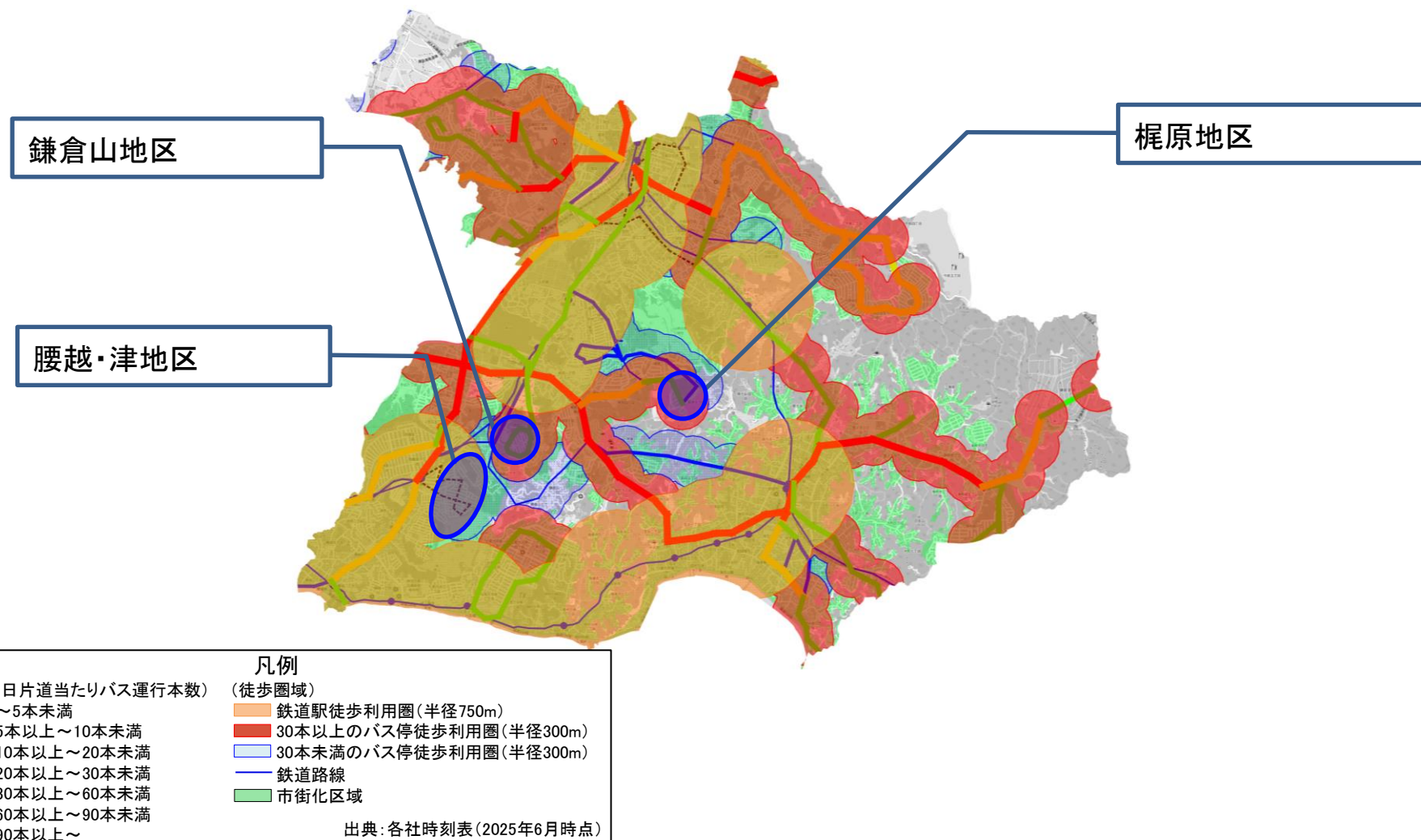
前頁の基準を元に抽出すると、鎌倉市で交通が不便な地域は以下の通り

前頁の基準を元にした交通が不便な地域の抽出結果(初期的)



(参考) また、住民から要望が強い3地区については理論上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

住民から要望が強い地区(初期的)

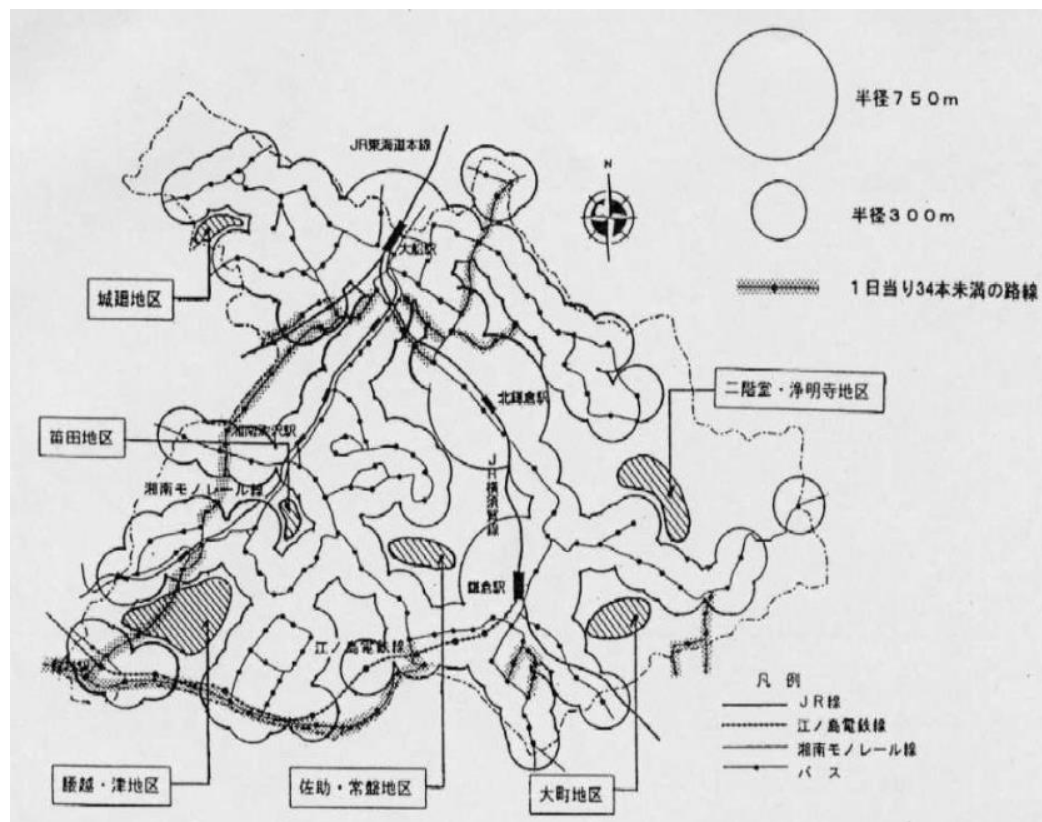


(参考) 鎌倉市オムニバスタウン計画 (平成11年 (1999年) 3月策定) における交通不便地域及び基準は以下の通り

鎌倉市オムニバスタウン計画(平成11年(1999年)策定)における交通不便地域及び基準

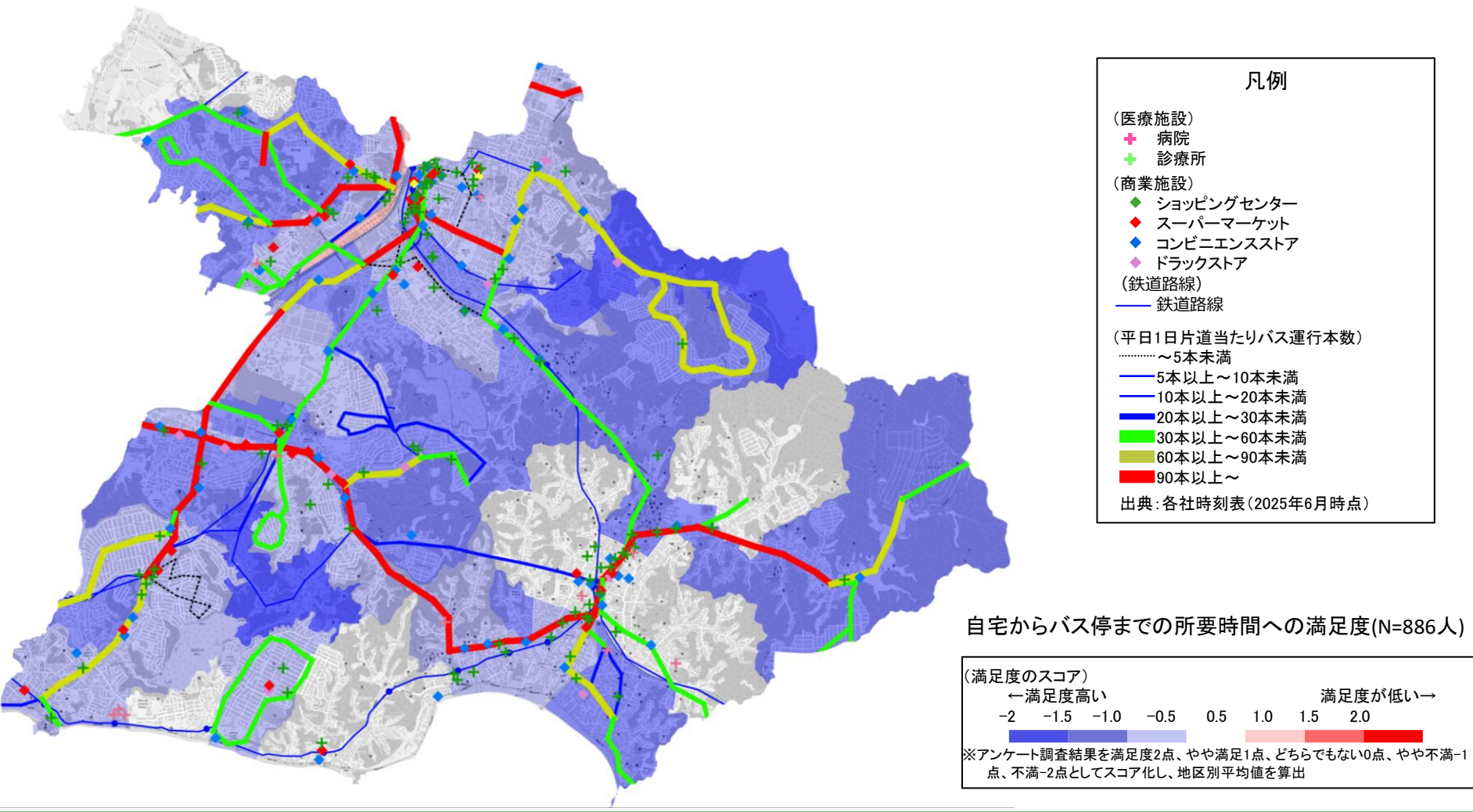
【抽出条件】

- ✓ 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



一方で、鎌倉市のアンケート調査結果より、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である

自宅からバス停までの所要時間への満足度



さらに、国全体としても財政難の影響もあり、政策の優先順位を慎重に検討する方針が示されている

限られた予算の選択と集中

予算策定方針についての財務省の見解

令和7年度予算は、「経済財政運営と改革の基本方針2024」に基づき、経済・財政一体改革を推進する。ただし、重要な政策の選択肢をせばめることがあってはならない。歳出全般にわたり、施策の優先順位を洗い出し、無駄を徹底的に排除しつつ、予算の中身を大胆に重点化する。

(中略)

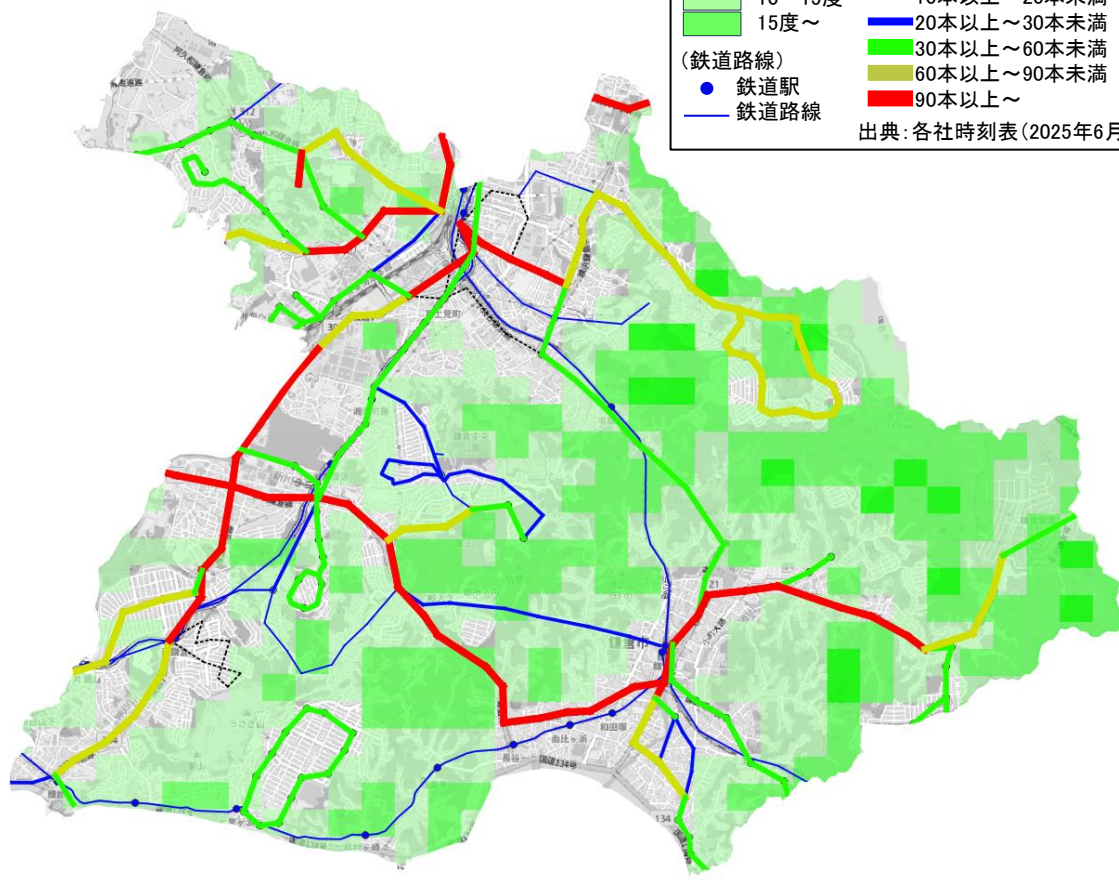
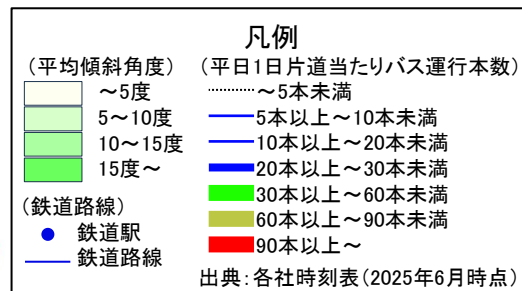
予算編成過程においては、各省大臣の要求・要望について、施策の安定性・継続性にも留意しつつ、施策、制度の抜本的見直しや各経費間の優先順位の厳しい選択を行うことにより、真に必要なニーズにこたえるための精査を行う。

出典：令和7年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について(財務省)

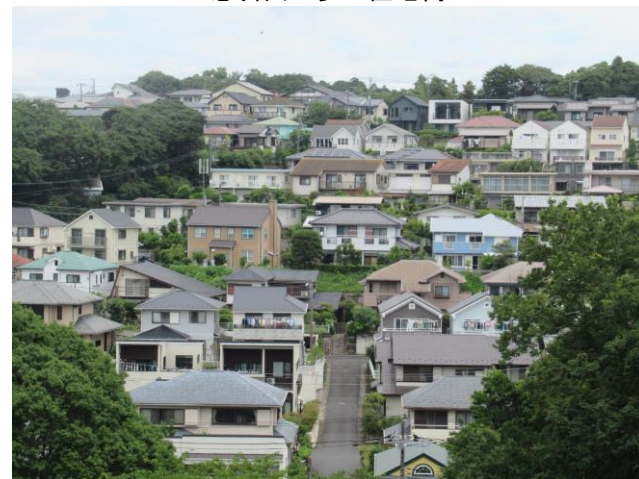
公共交通だけでなく、福祉、医療や教育等、自治体が対応すべき事項は多くあり、予算も限られていることから、鎌倉市においても網羅的ではなく、対応が必要な地域に効率的に予算を投入することが必要

また、鎌倉市内には高低差がある地域が多く、このような地域は優先的に対応する必要があると思量

市内における高低差



急斜面の多い住宅街



山間部に張り付くように立地する住宅街

地理的条件や公共交通のサービス水準・満足度等を踏まえ 交通不便地域を特定する

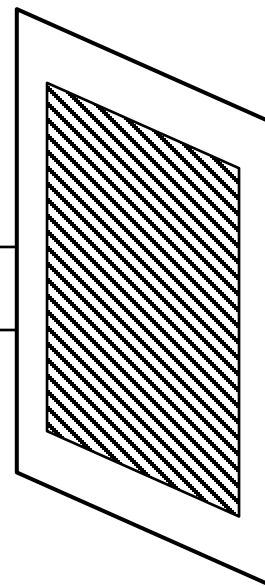
対応が必要な地域の抽出イメージ

検討すべき地域
(初期的)

フィルタリング

関谷
植木
岩瀬
今泉台
扇ガ谷
佐助
西御門
二階堂・浄明寺
雪ノ下
大町
材木座
手広
笛田
鎌倉山
腰越・津
梶原

- ✓ 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
(抽出条件については議論の進捗を踏まえて追加・変更)



交通不便地域の
特定

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が考えられるが、コストや定員などそれぞれ課題がある

モビリティの事例

【凡例】○:評価が高い △:どちらでもない ×:評価が低い

	イメージ	概要	評価（初期的）		
			導入・維持費	車両定員	予約なしでの利用
コミュニティバス		一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行うバス車両を活用した乗合サービス	△	○	○
定時 定路線型 乗合タクシー		一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行うタクシー車両等を活用した乗合サービス	△	○	○
デマンド型 乗合タクシー		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予約制の乗合タクシー	○	△	×
グリーン スローモビリティ		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小さな移動サービス	○	△	○
自動運転 車椅子		一人乗り用の電動車椅子が自動で目的地まで移動するサービス	○	△	○

日本各地で、交通不便地域への対応として、様々なモビリティやスキームを活用した取り組みが行われている

導入事例の概要

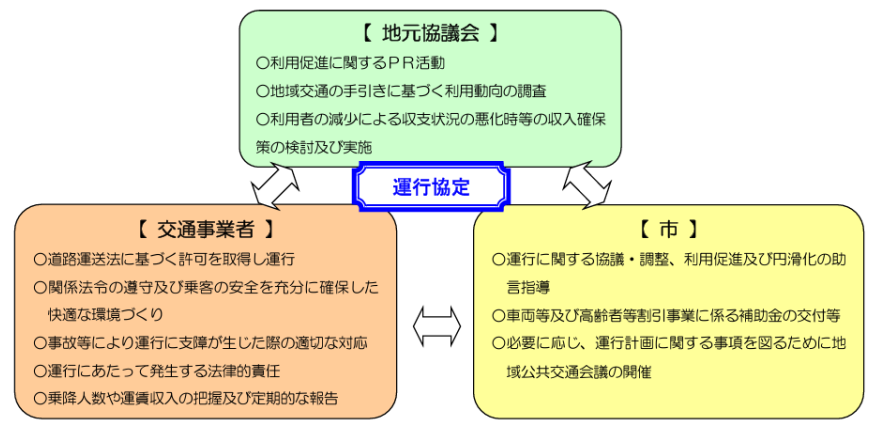
	概要	掲載
A 川崎市 コミュニティバス あじさい号	・住民が主体となり、協議を進め、協議会を設立 ・運行は地域の運行事業者に委託 ・川崎市としても、地域や市、事業者と協力して地域交通を導入する取組をサポートするための手引きの作成や補助メニューを用意	資料 p22、23
B 河内長野市 楠ヶ丘地域 乗合タクシー くすまる	・住民が主体となり委員会を組織 ・運行は地域の乗合タクシー事業者に委託 ・運行経費の不足分の補助の他、住民と協働してPR活動や利用促進策を展開	資料 P24
C 市原市 養老地区 デマンドタクシー ようろう号	・住民が主体となり運営委員会を設立 ・運行は地域の乗合タクシー事業者に委託 ・市原市としても、地域が主体となって市や事業者と協力して地域交通を導入する取組をサポートするための手引きを作成し、運行に向けた取り組みを支援	資料 p25
D 千葉市 グリーン スローモビリティ	・千葉市が主体となりグリーンスローモビリティを導入、運行 ・千葉市としてラストワンマイルを補完する地域の生活交通として位置づけ、地域住民等で構成される管理委員会を発足し、地域のドライバーを募集、活用するなど、地域が持続可能な取組を推進	資料 p26、27
E 東京都 自動運転車椅子	・東京都が主体となり、自動運転車椅子等の自律走行モビリティを活用した実証実験を実施	資料 p28

移動手段の確保のため、住民主体でニーズ調査、協議会を設立 本格運行後も住民への周知・浸透を進め、黒字化を達成した

事例：川崎市 コミュニティバス

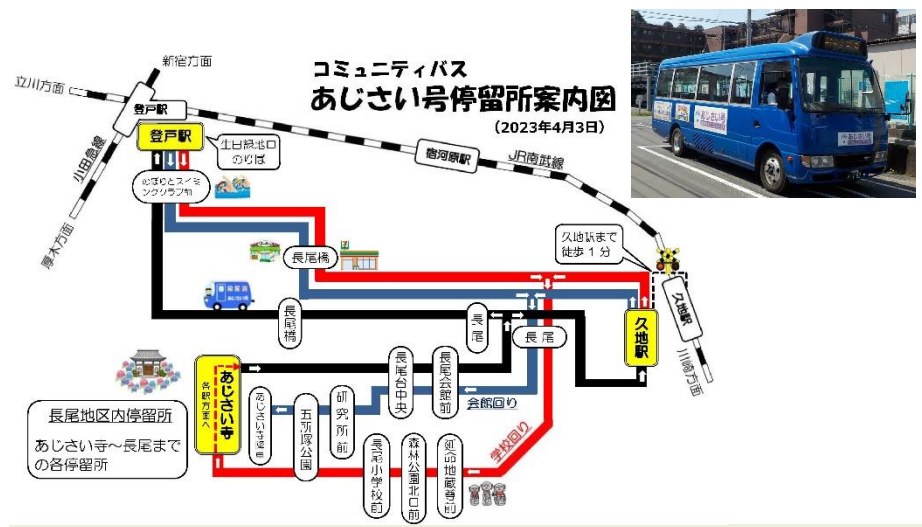
【背景、導入経緯】

- ✓ 川崎市多摩区の長尾台地区は坂の多い高台にあり、高齢化も進行する中、住民の足の確保が課題
- ✓ 平成20年9月に自治会正副会長などを含めた「長尾台コミュニティ交通導入推進協議会」を設立し、ニーズ調査や試験運行、運行実験を経て、平成26年12月に本格運行を開始
- ✓ 平成31年、地域要望を踏まえ小学校回りに運行経路を延伸し、新たな利用者を獲得
- ✓ 運行開始から10年が経過した令和5年度に黒字達成



【利用状況】

6,166人(令和5年度月間)



【運行概要】

- ✓ 運行日：平日及び土曜日(日曜日、休日、年末年始運休)
- ✓ 時間：平日午前6時半～午後10時半、土曜午前10時～午後6時
- ✓ 本数：平日52便、土曜22便
- ✓ 運賃：240～260円
- ✓ 経路：会館回り 久地駅/登戸駅～長尾会館前～あじさい寺
学校回り 久地駅/登戸駅⇒長尾小学校⇒久地駅・登戸駅
- ✓ 事業者：株式会社高橋商事(一般乗合)

【行政の役割】

「川崎市コミュニティ交通導入等の支援及び補助金交付に関する要綱」に基づき、車両購入費等の金銭的な支援を実施

移動手段の確保のため、住民主体でニーズ調査、協議会を設立 本格運行後も住民への周知・浸透を進め、黒字化を達成した

事例：川崎市 コミュニティバス

【主な利用促進策】

- ✓ 長尾山妙楽寺における「あじさいまつり」に合わせた臨時運行を実施、「あじさい号」を周知
- ✓ コミュニティを持つ方が中心にサポーターとなり、あじさい号の周知活動や、運行費用を賄うためのバザー・イベント開催、募金活動等を実施
- ✓ 「夏休みこども50円キャンペーン」として期間限定で割引を実施
- ✓ 車内への地域写真や子どもの絵の展示

【その他】

- ✓ 地元事業者と既存事業者との関係 → 地域公共交通会議に諮り協議調整を行っている
- ✓ ルート設定の仕方 → 川崎においては、地域の考え方を基本としているが、運行に当たり協議調整が必要なため競合区間設定はできないことを市が指導
※新規参入路線については地域公共交通会議での協議が必要となることから、新設にあたって既存路線バスへの配慮が必要となる
- ✓ 事業者側への説明、地域における合意を得ることで一般旅客自動車運送事業（乗合、貸切、乗用）、自家用有償運送について既存のバス停の共用することも可能（道路交通法第44条第2項第2号）

■「あじさいまつり」に合わせた臨時運行

妙楽寺へのお出かけに便利

あじさい号

長尾台コミュニティバス

常時は
平日・土曜
運行
(祝日運休)

久地駅 ↔ 長尾台
登戸駅 ↔ 地区

乗車料金

区間 大人 小児
久地駅 ↔ あじさい寺 240円 120円

あじさい号に関する
問い合わせ (株)高橋商事 ☎044-945-0282

あじさいまつり当日 6月16日(日)は臨時運行

久地便のみ

久地駅発	あじさい寺行き
9	0 15 30 45
10	0 15 30 40
11	0 20 40 50
12	0 10 20 50
13	10 30 50

あじさい寺発	久地駅行き
9	30 45
10	0 15 30 50
11	10 30 40 50
12	0 10 30 40
13	0 20 40
14	0

※登戸駅の臨時運行はありません。※久地駅とあじさい寺間の直行便です。途中のバス停での乗降はできません。
※交通系ICカード、スマホ決済、2千円以上の紙幣は利用できません。
小銭をご用意ください。※混雑が予想され乗り切れない場合があります。

■夏休みこども50円キャンペーンの実施

長尾地区コミュニティバス「あじさい号」

2024年
夏休み **こども50円** キャンペーン

是非この機会に、バスを利用してお出かけしませんか！

■あじさい号の乗車案内



■イベント時の臨時切符販売



移動手段の確保のため、地域住民が主体となって委員会を設立し、乗合タクシーを運行した

事例：河内長野市 定時定路線型乗合タクシー

【背景、導入経緯】

- ✓ 楠ヶ丘地区は昭和40年代に開発された新興住宅地であり南海高野線三日市町駅（同市三日市町）の近傍
- ✓ 住宅地は高齢化率が3割を超える一方で、地区は勾配があり、道幅が狭いなどの理由で路線バスも運行されず
- ✓ 地域住民らでつくる「楠ヶ丘公共交通対策委員会」が運営し23年11月から運行開始
- ✓ 事業者、地域住民、市が一体となり、ルート、停留所位置等の選定を共同で実施
- ✓ 輸送人員は増加傾向であり、高い平均乗車率（約4割～5割）を維持
- ✓ 収益率は約8割で、赤字部分は市が補助
- ✓ 平成29年には地域住民が継続的にPR活動や利用促進策を展開し運行を維持してきたことや、高い収支率を記録していることなどが評価され、国土交通省近畿運輸局から地域公共交通優良団体表彰を受賞



【利用状況】

15,583人（令和6年1便平均）

路線図

（令和7年4月1日より）



【運行概要】

- ✓ 運行日：月～土曜日
- ✓ 時間：8時30分～18時40分発
- ✓ 本数：18便
- ✓ 運賃：300円
- ✓ 経路：楠ヶ丘地域⇄三日市町駅前
- ✓ 事業者：大阪第一交通株式会社（一般乗合）
- ✓ その他：利用者が定員の9名を超える場合は臨時のタクシー車両を配車し対応

地域住民が主体となって運営委員会を設立し、デマンドタクシーを運行した

事例：市原市 デマンドタクシー

【背景】

交通空白地域の生活交通の確保を図るため、地域住民が主体となって運営する公共交通の導入支援及び、福祉施策や地域コミュニティ活動と連携しながら交通空白地対策を推進

【運行概要】

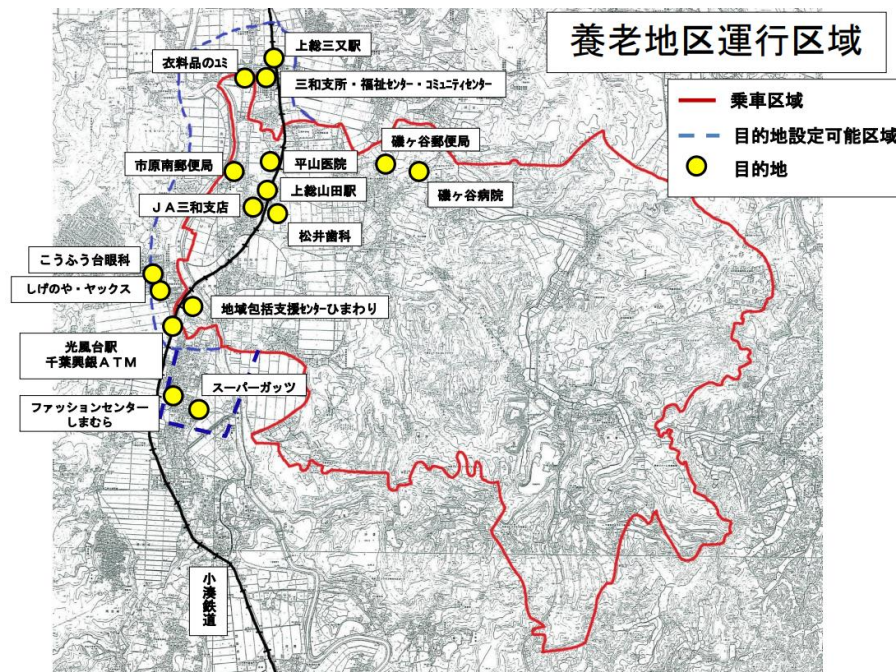
- ✓ 運行区域：養老地区10町会内の乗車区域から、上総三又・上総山田・光風台周辺にある目的地までの間
- ✓ 利用方法：養老地区10町会の各登録地に居住する方で養老デマンドタクシーの会員登録（登録料は1世帯1,000円）
- ✓ 運行日：毎週火・金曜日
- ✓ 便数：上下4往復
- ✓ 運賃：520円/人
同便に2名以上で同一発地又は目的地の場合、300円
- ✓ 運行：小湊タクシー
- ✓ 運営主体：養老地区デマンド型乗合タクシー運営委員会（養老地区10町会で組織）

【予算等】

- ✓ 市は運行経費の半額を上限に運営団体へ補助
- ✓ 運行経費のうち、市の補助金、運賃収入を除いた分は運営団体の負担
- ✓ 【行政の役割】
- ✓ 運行経費等の支援、運営委員会等への参加

■ 運行区域（ようろう号）

下記のとおり、市津、戸田においても運行



グリーンスローモビリティをラストワンマイルを補完する地域の生活交通として位置づけ、地域が持続可能な取組を推進した

事例：千葉市 グリーンスローモビリティ

【地域の課題】

- ✓ 千葉市のモノレール桜木駅では駅前に**停車するバスがなく、桜木駅まで歩くのが遠い**
- ✓ 住宅地内に**商店や病院などが点在しており、狭い道路を高齢者がマイカーで移動**

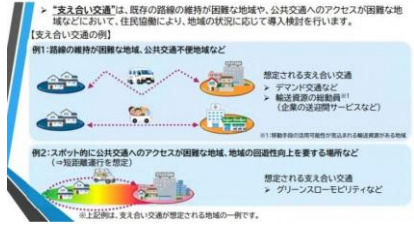
【導入経緯】

- ✓ 千葉市地域交通計画の位置付け
- ✓ 地域公共交通計画において“**支え合い交通**”の1つの手段として**グリーンスローモビリティを位置づけ**、「**スポット的に公共交通へのアクセスが困難な地域、地域の回遊性向上を要する場所など**」への導入検討を推進
- ✓ 既存の公共交通と連携し、ラストワンマイルを補完する地域の生活交通の確保と地域コミュニティ活性化を目指す
- ✓ 地域住民が自ら守り育てる移動手段として、行政や交通事業者等とともに協力して支え合うことにより、既存公共交通と調和して地域の暮らしを支える交通を目指す
- ✓ 令和2年度に実証調査を実施し、令和6年4月、運行管理等を地域主体で運営するため、**地域住民等で構成される「桜木グリスロ運行管理委員会」が発足**

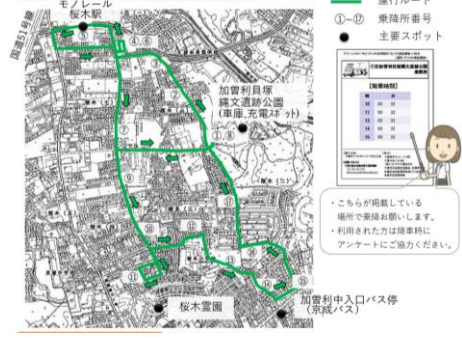
【運行概要】※令和2年の実証実験

- ✓ 日時：令和2年度11月1日（日曜日）から19日（木曜日）
- ✓ 便数：5便/日（10時～15時台（12時台除く）を60分間隔）
- ✓ 料金：無料
- ✓ 運行地域：千葉都市モノレール桜木駅近郊
- ✓ 利用者数：522人

交通ネットワーク



運行ルート及び乗降所位置



【効果】※令和2年の実証実験結果

- ✓ 地域高齢者の外出機会が増え、健康や介護予防に寄与
- ✓ グリーンスローモビリティがパトロールの役割を果たし、地域防犯力向上
- ✓ 加曽利貝塚へのアクセス向上で観光客が増加し、賑わい創出

【課題】

- ✓ 寒い日や雨の日などの対応
- ✓ 地域のニーズにあったルートや時刻表の検討
- ✓ 長期的な運行をした時の運転手の確保

【行政の役割】

- ✓ 住民や関係機関との連絡調整、運行支援、導入の手引き作成
- ✓ 住民自らが移動手段を確保することの重要性への理解促進
- ✓ 住民による乗務員の確保を推進等の**持続可能な運行に向けた仕組みづくり**

グリーンスローモビリティをラストワンマイルを補完する地域の生活交通として位置づけ、地域が持続可能な取組を推進した事例：千葉市 グリーンスローモビリティ

【持続に向けた取り組み】

- ✓ 住民が自らドライバーとなり地域の交通を支える体制を構築
- ✓ ちばシティポイント対象事業の対象となり、ドライバーに協力することでポイントを付与
※ちばシティポイント：ボランティア関連活動や健康維持・増進活動などを行った方に対して、地域ポイント「ちばシティポイント」を付与する制度であり、貯まったポイントは、WAONポイントや千葉市ならではの特典などに交換可能
- ✓ 地域の公民館にて、ボランティアスタッフの方を対象に安全運転講習会を実施

■ドライバーの募集

ちばシティポイント付与対象事業 ボランティア 1回につき P 50

グリスロ ドライバー 大募集

グリスロを運転していただけるボランティアスタッフ（運転手・補助員）を募集しています！

都合の合う日
午前のみ
午後のみ
OK
特典あり

資格 運転手のみ、26歳以上かつ普通自動車免許が必要です（安全運転講習を実施します）

活動時間 火・水・金 10:00-12:00または13:00-15:00

ルート 加曽利貝塚を出発し、桜木地区を一周します

その他 お気軽にお問合せください！ボランティアに参加いただいた方には、地域で使用できるささやかなクーポンもあります！

桜木グリスロ運行管理委員会
千葉市都市局都市部交通政策課
043-245-5352
応募は電話またはHPからお願いいたします！

■令和2年の実証調査時の募集

- ✓ 募集方法：地域住民、地元企業、インターネット
- ✓ 条件：保険適用内の普通自動車運転免許取得者
- ✓ 登録者数：40名（従事者は26名）
- ✓ 2日間運転手講習会を開催
- ✓ 講習会場：加曽利貝塚内
- ✓ 講習参加者：53名
- ✓ その他：体験試乗会実施



■HP上での運行スケジュールの公開

■安全運転講習会の実施



丘陵地における高齢化を見据えた取組として、自動運転車椅子等による実証実験を実施した

事例：東京都 自動運転車椅子

【地域の課題】

- ✓ 南大沢駅周辺地区は、大学や広域商業施設があり多くの人が訪れる賑わい拠点である一方、丘陵地のため居住者の移動に負担があり、高齢化を見据えた取組等が課題

【実験の内容】

- ✓ 歩行者ネットワーク、施設内等における「自律走行モビリティ」等の実験・検証（自動運転レベル3・4）
- ✓ 駅前地区において、高齢者等が自動運転車椅子で移動
- ✓ 移動終了後は自律走行で待機場所等まで戻る

【運行概要】※令和3年の実証実験

- ✓ 日時：令和3年3月15日（月曜日）から18日（木曜日）
- ✓ 時間帯：3月15日（月）12:30～15:30
3月16日（火）～18日（木）10:30～15:30
- ✓ 運行地域：南大沢駅周辺地区

■実験機器

企業名	(株)Doog (ドグ)	(株)WHILL (ウィル)
機器名	Garoo (ガルー)	WHILL Model C (ウィル モデル シー)
カテゴリ	自動運転車椅子	電動車椅子
写真		
概要	・手動操縦機能 ・自動追従機能 ・メモリトレース機能 (自動運転、無人回送) ・スマホリモートコントロール (遠隔操作自動運転)	・手動操縦機能 ・スマホリモートコントロール (遠隔操作自動運転)
試乗試用場所	自動走行モビリティ実験 三井アウトレットパーク多摩南大沢 立体A駐車場5階屋上	
乗員数	1人	1人
実験台数	1台 (+予備1台)	1台 (+予備1台)

■今回の実証実験と将来のイメージ



■実験機器の運用

パターン		往 路	復 路
A	自動運転車椅子 ・手動操縦機能 ・自動追従機能 ・メモリトレース機能 (自動運転、無人回送) ・スマホリモートコントロール (遠隔操作自動運転)	車椅子自動運転 	無人回送 
B	電動車椅子 ・手動操縦機能 ・スマホリモートコントロール (遠隔操作自動運転)	スマホでスタッフによる10m遠隔操作 	スマホでスタッフによる10m遠隔操作で回送 

(2) 地域との意見交換会の 実施について

住民のニーズ把握を行うため、地域との意見交換会を開催する

■ 目的

市民の公共交通に対するニーズを把握し、その内容について第5回協議会に提示したうえで実施施策への反映を検討する

■ 実施概要(案)

方法	説明会形式(案) ¹
対象	市民
実施期間	令和7年8月頃を想定
日時	平日の夕方以降(もしくは土休日の日中)で1～2回程度を想定
座席配置	スクール形式(10～20名程度)
時間	60分程度/回
主な内容	・現在の地域公共交通計画の検討状況の説明 ・説明に対する参加者からの質疑応答、意見共有



説明会形式のイメージ

¹開催形式は初期案、今後変更の可能性あり