

## 第 5 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）10 月 14 日（火）午後 1 時 30 分～3 時 30 分  
場 所：鎌倉市役所 2 階全員協議会室

鎌倉市 まちづくり計画部 都市計画課

## 1 開会

### 【久保田会長】

これから、「第5回鎌倉市地域公共交通活性化協議会」を始めます。今日もお忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。

まず、開会にあたりまして、事務局からいくつか報告・確認をお願いいたします。

### 【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。事務局から何点か報告・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いております資料として、「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4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5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」と本日の資料3の差し替え版を置かせていただいております。お手元にありますでしょうか。もしないようでしたら、事務局のほうまでお申し付けください。

そうしましたら恐れ入りますが、後ほどの資料説明の際には、本日置かせていただいております差し替え版の資料をご覧くださいと思いますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、人事異動に伴う新たな会員の委嘱についてです。東日本旅客鉄道株式会社横浜支社におかれましては人事異動がございまして、当協議会会員でありました吉田会員が人事異動の対象となられたことから、本日、10月14日付で新たに企画総務部経営戦略ユニット担当課長の若村様に会員の委嘱をさせていただくこととなりました。新たに会員になりました若村様の机には委嘱状を置かせていただいております。委嘱式は割愛させていただきますのでご了承くださいようお願いいたします。

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、鎌倉市地域公共交通活性化協議会につきましては、WEBによる参加及び代理出席を含め19名の会員の皆様にご出席いただいております。本日の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、神奈川県交通政策課廣野会員及び国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局加納会員の代理といたしまして森田様、以上3名の方々となります。また、代理出席につきましては、神奈川中央交通(株)橋山会員の代理として運輸計画部 計画担当係長の吉田様、神奈川県藤沢土木事務所松田会員の代理として道路都市課長の小林様、先ほどもご紹介させていただきました国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局加納会員の代理として運輸企画専門官森田様にご出席をいただいております。

なお、市民委員の平松会員及び鎌倉市都市整備部の森につきましては、事前に欠席の旨、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したので、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。事務局につきましては、まちづくり計画部次長兼都市計画担当課長の井上のほか、都市計画課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(株)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、3点です。

1点目は、本日の会議資料の公開についてです。本日の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、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、この点についてご確認をお願いいたします。

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し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3点についてご確認をお願いいたします。

#### 【久保田会長】

では3点について、会議資料の公開、傍聴をお認めすること、写真を撮影する、これについて何か異議はございますでしょうか。

それではご異議ないということで、会議資料については公開、傍聴についてはお認めする、写真を途中で撮影いただくということでお願いいたします。

それでは傍聴の方にお入りいただく前に、新たに会員になられた方から一言、自己紹介を頂きたいと思いますので、若村会員、よろしいでしょうか。

#### 【若村会員】

JR 東日本横浜支社の若村と申します。何度か代理出席をさせていただいておりますけれども、吉田が10月1日付で異動ということで、私が正式にこちらの会員をやらせていただくことになりました。引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

#### 【久保田会長】

よろしくお願いいたします。それでは傍聴の方、中に入ってくださいようよろしくお願いいたします。

(傍聴者入室・着席)

## 2 協議事項((1)地域との意見交換会の実施結果について)

### ((2)鎌倉市地域公共交通計画の目標と施策の方向性について)

#### 【久保田会長】

それでは次第に沿って進めます。今日は協議事項が2件、「(1)地域との意見交換会の実施結果について」、それから「(2)鎌倉市地域公共交通計画の目標と施策の方向性について」、この2つでございますけれども、関連性がありますので、まず一括で事務局からご説明をいただいて、その後一括で議論したいと思います。では、事務局、お願いいたします。

#### 【事務局(井上次長)】

鎌倉市まちづくり計画部次長の井上と申します。本日、これからご説明をさせていただきます。

それでは、2ページをご覧ください。まず、「計画策定スケジュール」の振り返りのほうからさせていただきます。

本日は第5回協議会ですけれども、「目標実現に向けた施策案」を議論する。そして「計画素案(たたき台)」についてご確認を頂きまして、次回以降、計画素案を出させていただきます、パブコメをさせていただきます最終的に公表ということで進めてまいる所存でございます。

3ページについては前回と特段変更はございませんので割愛いたします。

4ページです。本日、「計画に位置付ける施策の方向性」についてご意見をお伺いできればと考えております。14ページの「施策の方向性」で、前回、「①交通不便地域の存在」、「②交通渋滞の発生」、「③公共交通の維持」、「④開発に合わせた交通網の新規整備」、「⑤安心安全な移動環境の整備」ということで、5つの視点を出させていただいておりますけれども、前回は交通不便地域について一部ご議論をいただきましたので、そちらの続きに加えて②、③、④、⑤のそれぞれについて「課題と施策の方向性」というところを整理しておりますので、ご議論をいただければと考えております。

6ページ、7ページのところは、前回いただいたご議論で「交通不便地域」についてと、それ以外のところについて整理を行っておりますので、本日、資料のほうも長くなっておりますので、ここでは割愛しますが、ご確認をいただければと思います。

続いて、9ページになります。地域との意見交換会についてです。こちらは実施結果のところでございます。9月10日19時から20時30分に、現在の地域公共交通計画の検討状況の説明に対する参加者からの質疑応答、参加者からの意見共有ということがございました。

そちらのご意見が次ページ以降になりますので、10ページ、11ページをご確認いただければと思います。こちらも細かいので、割愛させていただきますけれども、主に今問題になっておりますオーバーツーリズム、路上駐車についてのご意見、それに加えて、バスの遅延、特に例えば鎌倉駅から長谷の大仏のところで渋滞してしまっている、観光客が乗り過ぎていてそれで遅延していたり、乗れないみたいなご意見もございました。それに加えて、議論をさせていただいております交通不便地域のところにデマンド交通を導入してほしいという話でありましたり、前回、市民会員から

も時間帯による不便みたいなご意見もございましたけれども、そういったところに対して、夜、まさにタクシーであったりバスが来ない、特に終バス後、終電後に移動手段がどうしても限られてしまうということで公共ライドシェアみたいなものを入れてほしいというご意見が市民の方から出ておりましたのでご報告いたします。

12 ページ、13 ページは、「地域公共交通計画」の立てつけのところです。鎌倉市には総合計画がございまして、都市マスタープラン、そして交通マスタープランというのが上位計画にございまして、それをさらに具体化する位置づけとして本計画は位置づけられております。

14 ページです。こちらは先ほどご説明しましたので割愛しますが、「課題」から「目標」、そして「施策の方向性」というのは前回お出ししました。そこに対する議論の深掘り、そして施策案のところを本日お話しできればと考えております。

それでは、具体的な施策に入らせていただければと思います。

まず、「①交通不便地域の存在」です。16 ページをご覧ください。市内には交通不便について市民の方から声が上がっている状況です。移動で不便を感じている、バスの利便性が低下している、渋滞がある、移動手段が限られている、そういったご不便を感じられている。これがまず出発点としてあるという状況です。

交通不便には、「立地による不便」と「時間帯による不便」というものがあると我々としては考えております。前回出させていただいた立地のところ、バス停であったり鉄道駅から遠いという話、それに加えて、前回市民会員からご意見がございましたが、時間帯によってどうしても移動手段がないというところの時間帯による不便がございますので、交通不便というものを構造化いたしまして、「立地による不便」と「時間帯による不便」となります。そして「立地による不便」は本章で検討いたします。「時間帯による不便」というのは「③公共交通の維持」のパートでご議論させていただければと考えております。

そして、「立地による不便」のところですが、駅やバス停から距離がある地域、これはいわゆる国土交通省が出されている基準に準ずるものですが、それ以外に鎌倉市特有の事情として、例えば駅から距離としては近いところであったとしても、高低差が激しいところがございます。下手したら箱根駅伝のコースよりすごい高低差があるところも一部あるとも聞いておりますが、そういった地域は、仮に駅から徒歩圏内にあっても、高低差による移動の不便というものがあるだろうということで、そういった観点も踏まえて「立地による不便地域」というものを考えていかなければならないと考えておりまして、こういった文脈で、この後のストーリーでご説明させていただきます。

18 ページをご覧ください。こちらは前回ご提示させて頂きました資料なので説明は割愛しますが、シンプルに国土交通省の出されている基準に準じたもの、そこに鎌倉市としての市民の利便性に配慮した基準というところで設定させていただいております。

19 ページはオムニバスタウン計画、平成 11 年(1999 年)に策定したものです。こちらはご参考ということで載せております。

20 ページからが、先ほど申し上げた交通不便地域の具体的な議論になってくるのですが、

鎌倉市は勾配が大きい地域にも多くの市民が居住しているということで、勾配を考慮した不便地域の抽出が必要ということを、改めてデータも含めて出させていただいております。

21 ページです。先ほどご説明したところ、どのように交通不便地域を考えていくのだろうかということですので、立地による不便として視点①、視点②と整理しておりまして、まず視点①は鉄道駅やバス停から距離があるところ。こちらをまず交通不便地域とする。後段でご説明しますが、16 エリアありまして、そこを交通不便地域と考えるべきと考えております。その上で特に条件として、高齢者の方が多いところであったり、地域内の勾配が特に大きいところというのは、ただ距離があるだけではなくて特に不便なエリアだろうということで、優先して特に対応すべき地域として考えさせていただいております。

次に、視点②、最寄り駅、鉄道駅から徒歩圏内ではあるものの、高低差がかなり大きいところ、かつその中でも人口が集中していて、それ以外にバスへの不満が大きい、バスの利便性がないところ、そういった条件を抽出させていただきまして、「特に対応すべき地域②」というものを抽出しております。

22 ページをご覧ください。こちらは不便地域設定のイメージ、これはイメージを具体化したものですので、お時間のある際にご覧いただければと思います。

21 ページの視点①を具体化したものが 23 ページですけれども、市街化区域内の鉄道駅、バス停から距離がある視点①における 16 地域を交通不便地域としております。

24 ページをご覧ください。その中で勾配であったり、高齢者の人口分布、そういった条件をさらに考えていきますと、「二階堂・浄明寺」や「今泉台」、「笛田」、こういった3地域は、交通不便地域の中でも特に優先的に対応を考えなければならない、対応が必要な地域と考えております。

次に、21 ページでご説明した視点②です。駅の徒歩圏内であっても人口が集中していて、駅と的高低差が大きい地域を視点②における不便地域としております。25 ページに書いている地区でございます。

26 ページをご覧ください。その中でも、人口が集中していて、かつバスへの満足度が低い地域、「西鎌倉」や「津」の辺りです。こちらが視点②における特に優先的に対応しなければならない地域だろうというふうに整理しております。

27 ページは、今ご説明したところを再整理したものになりますけれども、視点①、視点②を踏まえ、交通不便地域をまず設定させていただいた中で、特に「二階堂・浄明寺」、「今泉台」、「笛田」、「西鎌倉・津」の4地区が鎌倉市における特に対応すべき地域だろう整理しております。

28 ページをご覧ください。27 ページまでが交通不便の課題があったり、どこが交通不便地域なのかということでございましたけれども、こちらからは、それに対して、どのような施策を打っていくのかという議論でございます。これ以降のページは前回ご提示させていただいた資料ですけれども、交通不便地域に対応する施策として、例えばオンデマンド型乗合タクシー、公共ライドシェア、日本版ライドシェア、コミュニティバス、地域貢献バス、グリーンスローモビリティ、そのようなものが考えられるところかと理解しております。

29 ページをご覧ください。こちらは日本各地で実際に、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組が行われているところでございます。

30 ページ以降は具体例になりますので本日のご説明は割愛させていただきますが、前回になかったところをお話しさせていただくと、例えば杉並区で運行されているような交通不便地域に対応するデマンド乗合タクシーであったり、別府市は鎌倉と似たような観光地ですけれども、そこで運用されている公共ライドシェアの事例を追加させていただいております。

次に 39 ページをご覧ください。「②交通渋滞の発生」のパートでございます。鎌倉市内には、主要路線を中心に交通渋滞が存在していると考えられます。

次のページをご覧ください。鎌倉市は渋滞がいろいろ起きていると言われるところですが、特に旅行速度が遅いところ、八幡宮前交差点・行合橋交差点・鎌倉女子大前交差点、こういったところは特に旅行速度が遅いところですので、対応を重点的に考えていくべきなのかなということでございます。実際に、41 ページから 44 ページまでは、それぞれの地域における速度低下が起きているファクトでございますのでご覧いただければと考えております。

次に、45 ページですが、なぜ渋滞が起きてしまっているのかということですが、まずは鎌倉市の交通を見ますと、「通過交通」と「目的交通」の内訳というものがございます。実際にこの資料を見ていただきますと、鎌倉市を目的地とするところは、必ずしも渋滞を排除すればいいというものでもないところですが、通過交通、要するに鎌倉市を目的地としない交通というのはできれば減らしたいところですので、では通過交通はどれくらいあるのかを見てまいりますと、45%から 48%ということで、約半分ぐらいです。こちらが渋滞の大きな理由のひとつと推測されます。鎌倉市を目的地とする交通の排除というのは難しいため、まずは「通過交通の削減」を考えまして、それに加えて「目的交通の分散」、このふたつが、渋滞削減に向けた対応方法として考えられるのかなと理解しております。

実際にそれぞれの地域、先ほど申し上げた八幡宮前交差点・行合橋交差点・鎌倉女子大前交差点というところを見てまいりますと、かなり通過交通車両の割合が高くなっております。こちらが 46 ページから 48 ページです。ETC2.0 プローブデータで見てまいりますと、通過交通の割合がかなり高くなっているのも、そういった原因が見られるということが、市全体ではなくて、それぞれのポイントを見てもそのようになっているということでございます。

そこまでが、渋滞がどこで起きているか、そして渋滞の原因は何なのかというところの議論でございますけれども、49 ページからは、それに対してどのような対応をしていくのか、ソリューションについてのご議論でございます。

まず、通過交通の削減のための手段・施策ですが、もちろん実現性や実効性、費用面を考慮して優先度を決める必要はございますけれども、例えばカーナビを活用した交通誘導、Google map によるルート変更、誘導看板の設置、公共交通優先の通行規制、ライジングボラード、幹線道路等の整備、ロードプライシング、施策としてはこういったものが考えられる中で実現性、実効性、費用面で優先度を判断して実行していくことが必要であろうと考えております。

50 ページをご覧ください。こちらは施策の一例にはなりますけれども、例えば通過交通を減らすための取組として、ハード整備というところはなかなか時間や費用がかかるということですが、

も、例えばソフトの取組として、市内や中心市街地を通過する車両に対してナビやマップによって渋滞箇所の迂回ルートを案内・誘導する方法が考えられるだろうということで示させていただいております。

51 ページです。まずは「通過交通削減」ということを申し上げたところですが、その上で、「目的交通の分散」というところも併せて考えていく必要がございます。鎌倉市が一定時間・地域に交通が集中してしまっていることを踏まえまして、目的交通の分散のための施策として、「時間帯の分散」、「地域の分散」という構造で考えていく中で、「時間帯の分散」としては、例えば目的施設等の誘導、リアルタイムで渋滞状況の提供、混雑状況マップの作成・提供、タイムシフト型イベントとしてナイトタイム観光や早朝観光を推進するようなイベントの実施。「地域の分散」としては、目的施設等の誘導、代替目的地の案内、そのような諸施策が考えられます。

52 ページをご覧くださいと、こちらは「時間帯の分散」、「地域の分散」、先ほど構造というふうにご説明しましたが、そちらのイメージ図と具体の詳細でございます。

53 ページです。「時間帯の分散」を図る取組として、例えば既存の時間帯別道路混雑状況を整理した混雑状況マップを提供するであったり、54 ページは「地域の分散」を図る取組として、これは実現性ということを考えなければいけないところですが、分散効果が期待できるようなエリアに来訪者や市民に来てもらえるような目的施設を誘導していくことが考えられます。例えば今はあまり観光客が行っていないところにカフェみたいなものができるであったり、そういったものをつくるというのはなかなか難しい中で、今あるカフェであったりレストランを、例えば少し見せ方を変えて PR していくとか、これは例えばアイデアの話ですが、そういったものもひとつ考えられるところかなということでございます。

次に、「③公共交通の維持」です。56 ページです。コロナ禍を契機とした収益環境の悪化や 2024 年問題等によって、鎌倉市というよりは全国的な話ではございますけれども、全国的にバス路線の減便・廃線というのが進んできています。運転手の確保難というのが特にある中で、バス路線の減便・廃線が全国的には進んでいます。

57 ページです。では鎌倉市内はどうなのかということですが、近年、バスの減便・廃線が残念ながら続いてしまっている状況でございます。そして今後も、路線バスの収支状況等によってバス路線の減便・廃線が行われてしまう可能性が現状としてあり得る状況です。

58 ページです。それでは今後、減便・廃線が見込まれてしまう際にどうするのかということですが、全てを残すことができる場合、できない場合というのがあるかと思いますが、利用者数とニーズを勘案しつつ、バス事業者を中心に交通事業者の方々と連携させていただきまして、調整の議論をさせていただいて、維持に向けた対応をする必要があるというのが、市としてのスタンスであるかなと考えております。

59 ページ、こちらはあくまで一例ではございますけれども、国土交通省の「地域公共交通確保維持改善事業補助金」、通称「サバイバル補助金」というものがございますので、記載している補助条件に当てはまる場合は活用できますので、ぜひ補助金を活用できそうということがございましたら、この計画に位置づける必要があるので、活用できる補助メニュー、これを使いたいという



ったことをぜひ市のほうにもご報告いただければと思います。市のほうでは、なかなか1つ1つの路線がどうなっているのかというのが見えない部分もございますので、そういったところは連携させていただければと思います。

60 ページです。今、バス路線の減便・廃線が全国的に進んで、鎌倉市でもそういった傾向があるというお話をさせていただきましたが、バス路線の維持が仮にどうしても難しいとなってしまったエリアには、代替として例えばデマンド交通や公共ライドシェアなど、そういった新たなソリューションを導入することも検討していかなければならないということでございます。こちらバス路線の代替や終バスの繰り上げに対応するものに加えて、バス便数の不足に対応するものという構造で施策を記載させていただいております。

次に、先ほど冒頭の不便地域のお話をさせていただきましたけれども、「時間帯による不便」についても、こちらの本章で議論させていただければと思います。終バスの繰り上げであったり、タクシーが不足しているみたいなど、どうしても時間帯によって公共交通が不足していれば時間帯による不便が発生してしまっておりまして、市民の方からの対応ニーズというのも大きくなっています。実際に意見交換会、アンケートでもそういったご意見をかなりいただいているのが、残念ながら現状となっております。

62 ページ、63 ページは、それに対応するものとして、最低限ではございますけれども、書かせていただいておりますので、本日は、詳細はご説明いたしませんけれどもご覧いただければと思います。

64 ページです。それをどのようにやっていくのかということですが、地方自治体、鎌倉市の財源も豊かではございませんので、既存の財源にはどうしても限界があるということで、企業の協賛金であったり、体験型ふるさと納税等も、既存の税収以外のもの、資金の調達先というのも併せて検討していく必要があるだろうということで、市としてのスタンスを示す上で、こちらのほうに記載させていただいております。実際にほかの地域で見ても、企業の協賛金によって公共交通を維持したり、公共交通事業者と連携してふるさと納税を確保することによって、新たな交通の資金に充てていく、そういった施策があるところでございます。

次に、67 ページ、「④開発に合わせた交通網の新規整備」です。鎌倉市では新たなまちづくりを進めている深沢地区がございます。大船、鎌倉、深沢という3拠点として位置づけられていますけれども、深沢地区は特にまちづくりが進んでいる中で、村岡・深沢地区の土地区画整理事業に加えて東海道本線、大船-藤沢駅間に新駅の設置も予定されていて、大規模なまちの開発が進む予定になっています。

深沢地区を実際に見てまいりますと、交通機関はバスとモノレールが中心ですが、特にバスに関する満足度が残念ながら低くなってしまっておりまして、ほかの地区の居住者の方と比べても、バスの運行間隔であったり本数、運行時間帯について不満の声も見られています。

現状が 68 ページなのですが、69 ページに行っていただくと、深沢地区の開発によって同地区の人口が増加して、公共交通機関の利用者数が現況より増加する見込みとなっております。

そういった中で、70 ページですが、深沢地区では駅前広場であったり、バスベイ等の施設

整備の計画が立案されていて、さらに将来の交通需要であったり、新たに整備される施設を踏まえて、開発拠点への交通アクセス向上に資するような地域公共交通を検討していく必要がございます。

71 ページですけれども、そういったものを踏まえまして、開発に合わせた交通網の新規整備に関する施策として、村岡新駅の開業を見据えた地域公共交通ネットワークを検討していく、そして公共交通が利用しやすい環境を整備すること、この2つが大きな枠組みとして必要だろうと考えているところでございます。

最後に、「⑤安心安全な移動環境の整備」でございます。これは構造として、駅やバス停などの公共交通の利用となる拠点と、それに加えてそこから移動する、バス、タクシーなどの利用手段、いわゆる線のところでそれぞれ点と線というところで行くという構造を捉えて、安心安全な移動環境を整備していく必要があると考えております。

74 ページです。鉄道駅のバリアフリー対応状況ですけれども、段差への対応、エレベーターの設置、バリアフリー対応トイレの設置、ホームドアの設置というところで、どうしてもコストがかかるところでございますので、できているところ、できていないところがございます。引き続き、鉄道における安全対策、バリアフリー対策を進めていく必要があります。

75 ページです。バス停の安全性、移動の円滑性の確保についての話でございます。第 11 次鎌倉市交通安全計画では、危険なバス停における安全性の確保というものを位置づけておりますので、こういった計画とも連携しながら引き続き、バス停における安全性の確保についての取組を推進していく必要があります。

次に 76 ページです。今度は点ではなく線、移動手段ですけれども、鉄道、バス、タクシーのところで、高齢化が進展していて、障害者や子育て世代への対応の必要性が増加していることであったり、外国人が増えていることなどを踏まえて、誰もが移動しやすい環境を創出していく必要がございます。そういった、利用しやすい車両の導入を引き続き、もう既に進めていただいているところではありますが、引き続きやっていく必要があるだろうということでございます。

ユニバーサルタクシーや、フルフラットバス・ノンステップバス等の導入を引き続き推進していくことが必要となっているところでございます。

77 ページ、安心安全な移動環境の整備に関する施策としては、駅やバス停の安全対策、バリアフリーの推進であったり、利用者に配慮した車両の導入を進めていく必要があります。

事務局からの説明は以上になります。

#### 【久保田会長】

改めまして2ページをもう一度見ていただきますと、今日の第5回で議論をいただいて、11 月頃予定の第6回では計画素案をお示しいただくということになりまして、そこでの議論を踏まえてパブコメということで、市民の皆さんにご意見をいただくことを踏まえて、第7回では計画として固めるということなので、今日が非常に大事でありまして、計画素案に盛り込むべき事柄を今日出し尽くしていただく必要がございますので、ぜひよろしくお願いいたします。

後ほどそれぞれの項目についてこれでよいかの確認をさせていただきますが、まずは、今日ご紹介いただいた資料3について、どの点でも結構ですので気になったところのご質問、ご意見をいただきたいと思います。どなたからでも結構です。いかがでしょうか。

【小嶋副会長】

ご説明ありがとうございました。資料3の 63 ページでご紹介いただいた公共ライドシェアの事例についてお伺いしたいのですが、ほかにも幾つも事例を紹介いただいて、63 ページの事例については運行の時間が午後5時から午前0時ということで、遅くの時間にやっているところが特徴的なところなのかなと思ひまして、ほかの事例も時間帯をいろいろ書いていただいているのですが、夕方までとか、一番遅いもので午後 10 時であったり、そのような形だと思うのですが、今回、市民の方とのコミュニケーションの場で終電後の公共交通をというお声があったということですが、63 ページの事例について公共ライドシェアという形で午前0時までの時間帯に実際に市民の方が満足して使えているというか、言い方は難しいのですが、使いたい人が使えているという状況が生まれているのかというところは、ヒアリングですとか一連のことで把握されていますでしょうか。

【事務局(井上次長)】

63 ページの南砺市で運行されている公共ライドシェアの「なんモビ」でございます。こちらは導入してそんなに年数もたっていないところで、恐らくまだ事業の成否、これは成功だった失敗だったみたいなのは、「なんモビ」に限らず全国的な公共ライドシェアで、どちらというのはまだ出ていないかなと思います。ただ、続いているということでは、一定のニーズは満たしているのだらうということですが、公共ライドシェアも含めていろいろな施策についてはヒアリングを進めていく必要があるかなという認識を持っています。

【久保田会長】

時間帯の話は前回も強調されたところなので、非常に注目される場所かと思います。

【事務局(井上次長)】

こちらは夜の時間帯でやっているということで、夜交通が不便になっているところに対応しているということで、比較的、当市の課題と適合するのに近いかなということで挙げさせていただいていますが、日中から公共ライドシェアをやっていますみたいなのは、昼間の交通不便のところでの対応、移動手段としての追加であったり、場合によっては観光客の多い地域での観光客への対応、そういったところを意識して導入されている地域もあるという認識をしております。

【久保田会長】

非常に大事なところですので、よく調べていただければと思います。

#### 【林会員】

何点か確認と意見を言わせていただきたいと思うのですが、最初は 24 ページなのですが、前段でいろいろと整理していった上で、かなりの数、ピンクの枠が残っている中で赤枠が「笛田地区」、「今泉台地区」、「二階堂・浄明寺地区」ということで、それぞれの特性等については私なりに理解しているつもりなのですが、1 点、「二階堂・浄明寺地区」のところで、二階堂緑苑台であるとか浄明寺の一部、北側の部分、この点線で囲っている部分については認識していたのですが、南側の宅間ヶ谷、報国寺の奥ですね。こちらのほうがこのエリアに入っているというのは、私、もともと所管していた中で認識していなかったの、そこはどういうことなのかを確認したいと思います。

それから、54 ページ、また全然別なのですが、観光等に関してもご意見がありまして、今観光の方を所管させていただいているので、分散効果が期待できる、目的交通の分散を図る中で、ソフト面、ハード面に分けていただいているのですが、ハードの部分の「一部のコアな客層が遠方からでも来訪したくなる施設の誘致」、今既に来訪しているので、ここに書くものなのかなというところ。それから食とか飲というか、飲食に特化した施設があります。また、趣味・嗜好に強く訴えろとか、イヌカフェ、ネコカフェ、何とかカフェ、いろいろありますので、このあたり、ハード面の取組として新たにうたう部分なのかなというのと、2 ポツ目として、「市民が通いたくなる特色ある施設の誘致」と書いてありますけれども、特色ある地元食材を活かしたレストランなど、そんなにアクティブな市民ばかりいるわけではないのかなというのが私の個人的な意見です。

あと、最後、申し訳ないのですが、今後に向けてというか、今回の検討のまたその先になるのかなと思っています。19 ページで鎌倉市オムニバスタウン計画(平成 11 年(1999 年)3 月策定)をうたっています。この当時は、こういう形でバス停から 300m 圏外、JR 駅から 750m 圏外となっているのですが、当時まだバブルがはじけた後とはいえ、経済成長している中で、社人研はこれから人口が減ってくるのではないかということを言い出していたと思うのですが、実際にそれはまだ先のものであってという視点で設定されていたと思うのですが、実際に鎌倉市では人口が減り始めていて、右肩下がりが具合がそんなに強くはないのですけれども、全国的に 1 億 2,300 万人だったのが 8,000 万人、7,000 万人に減っていくというものがある中で、この先、また次の計画になるのかもしないのですが、平成 11 年のときの基準をそのまま目標として達成していくべきものなのかなというのは、全市的なというか、鎌倉市だけではないと思うのですが、広い視点での検討が必要かなと思いました。

以上です。長くなりました。失礼しました。

#### 【事務局(井上次長)】

まず、54 ページのところからお答えさせていただければと思います。

まず本日は協議会でご意見をいただくためにたたき台として資料を提示させていただいているところですので、構造としてソフト面、ハード面というものを outsizing させていただいているところでございます。ですので、あくまでハードのところ、食・飲に特化した施設、市民が通いたくなる特色ある施設を誘致していくかという必ずしもそうではないので、まさに貴重なご意見をいただいたのかなと考

えております。

その上で、一部地域、施設が集中している地域であったり人がすごく来ている地域と、そうでないエリアというところがあるかなと思いますので、そういった、そうでないエリアのところに、少しそういったものを入れていくというのはあるかと思いつつ、ただ、ハードとして新たにつくるというのは、お金も時間もかかるということで、あまり現実的ではないだろうと。少なくとも短・中期的にはなかなかないだろうというところは我々としても認識しているところですので、例えばこういった要素を既に持っているような地域、施設が、あまり観光客が来ていないエリアにもあるのではないかと考えておまして、そういったものを新たにブランディングしていく、PR していくみたいなことというのは、交通だけの視点ではなく、都市政策であったり、もちろん観光のところでもあると思うのですけれども、そうした視点を含めつつ考えていくということは必要となるかと認識しているところではございます。貴重なご意見をありがとうございます。

3点目におっしゃっていただいた 19 ページ、オムニバスタウン計画のところでございます。こちらはまさに林会員のおっしゃるとおり、つくられた時代が 30 年近く前になっているところでございますので、つくられた時代背景が違うことは我々としても認識しているところでございます。なので、この条件をそのまま当てはめているということではございません。当時の基準は、例えば江ノ電であったり、湘南モノレールの駅から 300m 圏外であったり、バスの運行本数が1日 34 本未満みたいなところがございますので、それよりは、現在の財政状況であったり、いろいろな時代背景に合わせて、少し厳しめの基準を入れさせていただいているところはございます。

最初にいただいたご質問については、大江担当課長のほうからご回答させていただきます。

#### 【事務局(大江担当課長)】

24 ページをご覧ください。こちらの資料については鉄道駅やバス停からの距離や勾配、あとは高齢者の人口分布を踏まえるというところで整理したものとなっております。右のほうの 65 歳以上の高齢者人口というのを見ていただきますと、「二階堂・浄明寺」や「今泉台」、「笛田」というのは、かなり高齢人口が多いということが前提にある中で、先ほど委員よりご質問をいただきました「二階堂・浄明寺」地区については、北側と南側ということで飛び地になっております。住所的には一体的に「浄明寺」という住所ではあるのですけれども、北側のほうが、これまでオムニバスタウン計画でも示している交通不便地域ということで従前からお示しさせていただいているところです。南側の飛び地のようなところは、今回、バス停からの距離とか勾配とか人口ということで少し整理をしたものとなっておりますが、現実的に考えたときに、上の「二階堂・浄明寺」地区と下側の飛び地になっている「浄明寺」地区というのは、一体としてはなかなか考えづらいような地形、例えば谷戸であったり、非常に難しいところだと思っておりますので、基本的な重点的に置く地区というのは、この飛び地の北側の広いエリアのほうを重点的に対応していきたいと考えているところでございます。

【久保田会長】

ありがとうございました。順番に確認をさせていただいてよろしいですかね。

まず、17 ページ、「①交通不便地域の存在」ということで、前回かなり議論をいただきましたが、かなりクリアに整理していただいたと思います。17 ページでは「交通不便」の定義が「立地による不便」と「時間帯による不便」というふうに、はっきり分けていただいて、「立地」については距離と高低差に分けていただいて、それを特に今の立地の区分については 21 ページで定義をしていた上で、結果として出てきたのが 27 ページ、今まさにお話があった視点①だと「二階堂・浄明寺」「今泉台」「笛田」、視点②だと「西鎌倉・津」ということになったと、こういう抽出の仕方あるいはその結果が示されましたけれども、これについて何かご意見、ご質問はございますでしょうか。

【廣野会員】

もしかすると既にご説明があったのかもしれませんが。二回ぐらい、日本版ライドシェアが考えられますみたいなのがあったと思うのですが、今、鎌倉市を含むタクシーの営業圏域は湘南になると思うのですが、一応、日本版ライドシェアが運行できる、始まっていることになっていると思いますが、鎌倉市内では全く動いていないということでもいいのかどうか。もし事務局で確認できていれば教えていただきたいです。

【事務局(井上次長)】

本資料において、日本版ライドシェアをやっていくべきだということは申し上げておらず、ひとつ施策として考えられるという位置付けです。日本版ライドシェアを推進しますということは申し上げておりませんので、そこはまず確認をさせていただければと思っております。

【廣野会員】

日本版ライドシェア自体は、この圏域、鎌倉市を含む逗子とかのエリアというのは令和6年 11 月に多分許可は出ていて、運行はできることになっているとは思っているのです。ですので、実際には例えば逗子でやっているけど鎌倉市はやっていないよみたいな、そういうのが把握できていればお伺いしたかったところです。

【横山会員】

神奈川県タクシー協会鎌倉支部の横山でございます。今ご質問の中で、ライドシェアということで言われていたのですが、鎌倉市でも日本版ライドシェアはやっております。逗子市でもやっております。鎌倉支部の一带、それから逗子、葉山でやっておりますけれども、1社、本当に需要がないということでやめてしまった会社もあるのですが、今、逗子と鎌倉では2社だけしかできていない状況です。

【久保田会長】

ご質問の趣旨としては「できますよ」というご主張をいただいたと思うのですが、横山会員からは、やってはいるけれど、それほどまだ活発ではないというご説明。それから事務局からは、これを進めるという意味でこの資料をつくったわけではまだなくて、これから議論していきますと、そういう横並びの施策のうちの1つですというご説明がありました。廣野会員、そういうことでよろしいでしょうか。

【廣野会員】

はい、分かりました。

【久保田会長】

それでは、少し戻らせていただきます。結論が 27 ページですが、交通不便地域、今回特に取り組むべき地域については、これらの地区ということでこれから基本的にはここを対象にいろいろな施策を考えていくというご提案なのですが、もちろん、ほかにも不便なところはあるのですが、順番ということで、最優先はここだという意味だったと理解しております。そういうことで、今後これから進めていくということでよろしいでしょうか。

【橋山会員代理→吉田様】

交通不便地域を特定するに当たっての、27 ページにある、もともと人口が集中している地域でのバスへの満足度が低いという、これについては認識的に、そこを交通不便地域にしてしまうというのはどういう考えのもとに至っているのかを、もう一度確認させていただきたいのですが、よろしいでしょうか。

【事務局(井上次長)】

満足度が低いところは視点②についてのお話のフィルターのことをおっしゃっていただいているのかと理解しております。視点②はあくまで駅徒歩圏内ではあるけれども、高低差がかなり大きいところというのが出発点で、そちらが視点②における交通不便地域でございます。その中でまさに特に最優先で対応しなければならない地域というのは、人口が集中していたり、バスへの不満が大きい地域をフィルターをかけた上で出させていただいておりますので、交通不便地域をそれで定義しているということではなく、交通不便地域の中で特に対応すべきという要素を考えるときに、採用すべきところを考える際の一要素として、「バスへの不満が大きい地域」というフィルターを活用させていただいているところでございます。

【橋山会員代理→吉田様】

分かりました。ありがとうございます。そうすると、これは交通網としてはある程度発達している地域ではあるけれども、高低差ということをもまずは一番のフィルターとして見ているということでしょうか。

【事務局(井上次長)】

鉄道から徒歩圏内ではあるので、そういう意味では公共交通はある一方で、高低差でなかなか移動がしづらい方もいらっしゃるということで対応を考えていこうというのが視点②でございます。

【阿由葉会員】

今、神奈川中央交通の吉田様がおっしゃられた点で重なるところはあるのですが、バスへの不満が大きい地域ということに対して対応するのはバスということを、こちらではおっしゃりたいのか、それとも、他の交通機関を活用することも検討されているのかについてお伺いしたいのですが。

【事務局(井上次長)】

視点②はバスへの対応を求めるかということ、必ずしもそういうことではございません。もちろん、バスで対応できる場所があればバス事業者と連携をさせていただく必要があるということではございますが、交通不便地域の視点②については、28 ページにある新たなソリューションを導入させていただく中で、先ほど小嶋副会長からお話のあった公共ライドシェアみたいなものであったり、場合によってはデマンド乗合みたいなものであったり、地域貢献バスみたいな、そういった、路線バスを含めてではありますけれども、それ以外のものも含めて考えていくという対応を今後検討していく必要があるのかと考えています。

【八島会員】

今言われた交通不便地域への対応施策は、推進はしないということでしたけれども、バスとか鉄道とかタクシーというお話をされていて、交通不便地域に対して、28 ページのような施策を考えていく。推進はしないと言っていますけれども、鎌倉市は基本的に既存のバス会社、鉄道会社、タクシー会社に支援的なもの、要は、これ全て運転手が必要なのです。現状からいうと、最初から運転手不足で減便で、乗られないところが減っていますよと言っているにもかかわらず、これに対して交通不便地域にはこの対応をしたいのですというか、推進はしていないと言っていましたけれども、ここは誰がやるのですかということと、既存のタクシー会社も人が足りない中で2社ほどやられ



ていると言っていますが、撤退しているところも多い。あと、実際にこういう、デマンドとかもそうですが、ライドシェアと言われるものに対して私たちも勉強はしてきていますけど、犯罪が結構起きている。夜に乗って、例えば企業側が受けているライドシェアと一種しか持っていないライドシェアというものがあつたときに、二種免許を持たない人がお客さんを乗せて運んでいったときに、その犯罪の重さというものが、やはりライドシェアを行っているところについて聞いてみると、実際に鎌倉市として、こういうやり方でやればいいのかという考え方ではなくて、既存のタクシー会社、バス会社、鉄道会社にもう少し支援をしながら、その幅を広げて、そこに人が入ってくるようにして、こういうものに頼らなくても充実した形で公共交通にお乗りになっていただくという形を取らないと、ここをやろうと言っても、結局、やる人はいないので、その辺はどのように考えているのかをお聞きしたいと思います。

#### 【事務局(井上次長)】

いくつかお話があつたかなと理解しておりますけれども、まず、ドライバーの方がいらっしゃらないというお話をしていただいたかなと思います。そこは実際、定量的なものをどこまでかというのはもちろんあるのですが、全国的にもそういった傾向があると理解しております。そこで、例えば乗合型タクシーみたいなところは、「タクシー」と書かせていただいておりますが、オンデマンド、乗合を活用することで少ないドライバーでやっていけるという可能性としてあるのだろうと理解しております。

そして、犯罪のところですが、国土交通省が、公共ライドシェアと日本版ライドシェアを制度としてつくられておりますので、そこを則った運用で進めていく必要があると考えています。

#### 【八島会員】

今言われたデマンド、ライドシェアなどは、ほかの地域の公共交通会議にも出ているのですが、要は路線バスの小さい版という形で、不便なところをぐるぐる回りますというところがあるかと思うのですが、地域の方が乗ってくれないと成り立たないのです。よく、ほかの地域でも言っているのですが、幾ら市町村が「やります」と言っても、本数を出しても乗らなかつたら何も意味がないのですよね。そうすると、最初4本あつたのが、3本になり2本になり、では廃止にしますという話があつて、その地域の方が育てる公共交通として成り立たせないと、この話は、「やることはやったでしょう」という話だけになってしまうような気がするので、その辺は地域の方々とちゃんとお話をして、「地域が守る公共交通」という形でやらないといけないと思っています。よろしくお願いいたします。

【事務局(井上次長)】

先日も住民説明会でこうしたニーズがございましたので、それに対応していく必要があるということと書いています。ただ、おっしゃるとおり、どこまでのニーズがあるのかは、しっかり把握した上で、最終的な施策の制度設計を行っていく必要があると考えています。さらに実際に制度を導入した場合には、地域の方に使っていただけるように、こういうふうに使えるという具体の使い方を含めてのご説明であったり、地域の方と一緒にやっていくことが必要なのかなと認識しております。

【久保田会長】

確認させていただきたいのですが、今年度つくるこの計画の中では、どのぐらい具体性のある記述になるのでしょうか。例えば「二階堂・浄明寺」など、それぞれの地域ごとに、こういう乗り物とか、具体的な施策が地域ごとに提案されるような計画になるのでしょうか。

【事務局(井上次長)】

今後、事業者の方々も含めてご相談させていただいた中にはなってくると思いますが、場合によっては、その地域に対してということもあるでしょうし、幾つかの地域をまとめてというか、いろいろな地域に導入できるソリューションが導入できることもあると考えております。そういったところは今後検討していく中で、どこまで出すかということも含めて、次回以降ご提示させていただければと考えております。

【久保田会長】

ある程度具体的なものが出てくる可能性があるという形だと思います。議論次第だということですね。

その上で、もう一度確認させていただきますが、27 ページの、特に対応すべき地域についてはこのようによろしいですかね。

では、それぞれで何をやっていくかということで、28 ページの選択肢なのか、あるいは別の既存の交通手段なのか、それは別として、まずは、地域はこれで進めていくということよろしいですか。

では、とりあえず、今日の段階では 27 ページの地域を対象とする。その後、それぞれ、28 ページ、その後の事例を踏まえて、それぞれでこういうことをやっていったらいいのではないかと、もしアイデアとして、この地域にはこういうものがふさわしいのではないかと、今いただければいただきますけれども、ありますでしょうか。

【八島会員】

ライドシェアの関係で、今、運転手が減っているということで、私は企業の人間ではないのですが、企業が一番大変な思いをされているのが、免許を取ることに非常にお金がかかる。そこに対しての企業として持てる場所と持てないところもあるのでしょうかけれども、タクシーのライドシェアも含めた中で、タクシーの免許を取ることに對しての鎌倉市の考え方はどうなのか。タクシーがひとり二種免許を取らせるのには大体 50 万円から 100 万円ぐらいかかる。それをいち企業で持つのは大変な思いをされているなと感じるところがあるのですが、公共交通を成り立たせるという意味合いでは、そういう免許取得の支援は鎌倉市では考えておられますか。

【事務局(大江担当課長)】

現時点としては、特に免許の支援というところまで踏み込んだ議論はしていませんが、例えば今検討していただいております地域公共交通計画の公共交通の維持というところで、運転手が必要不可欠ということであれば、そういったところに補助金を出すような仕組みというものも一例としては考えられると思っていますところでございます。

【事務局(井上次長)】

今の説明のところですけども、あくまでもそういった施策もあり得るということでございます。やるということではございませんので、念のため。

【久保田会長】

なかなかハードルがあるような気がしますね。ご検討をよろしくお願いします。

それでは、交通不便地域への施策については事務局で考えていただいて、次回、案を出していただいて、また議論することにしたと思います。

39 ページから「②交通渋滞の発生」の話です。渋滞しているから公共交通が動かないという面があるので、渋滞対策を考えようということでございます。先ほど議論のあった 49 ページから 54 ページの間に、いろいろな渋滞対策の提案があります。これについて何かご意見、ご質問はございますでしょうか。

【阿由葉会員】

「交通渋滞」の資料を拝見させていただきますと、43 ページ、特に江ノ電の鉄道のエリアと重なってくる部分なのですが、海岸線、国道 134 号の江の島入口から鎌倉高校駅前、行合橋というところ

ろで、まさしく渋滞の先頭になり得るところが列挙されているかと思いますが、ここは単に通過する、または地域にお住まいの方が使うということだけではなく、車両だけではなくて、歩行者も非常に多い交差点ということで共通点があるかなと思っています。弊社の本社のすぐ近くの江の島入口だとか、もう少し東側の東浜という交差点もあるのですが、そこはどうしても、天気がいい昼間、歩行者が横断することによって、交差点を右折、左折する車が全然行けないと。一回の信号機で1台、2台しか行けない。それによって、せっかく道路も広がっている中なのですが、全然車が通過して行けないということで渋滞が、その後ろ数百メートル続くということがあります。車両のほうも、オーバーパス、アンダーパスすることは費用も非常にかかりますし、時間もかかるので、まず一部の交差点で行われている歩車分離を、歩行者をきちんとバリアフリーした形でオーバーパス、アンダーパスさせるということも、交差点の通過時間短縮ということでは非常に有益かなと、日頃見ていて感じるところがありますので、お話をさせていただきました。

【事務局(大江担当課長)】

今ご意見のありました 134 号線に限らず、例えば八幡宮前交差点もやはり歩行者が多いことによる休日の渋滞の発生の原因ではないかということは、我々も仮説としては持っているところでございますので、歩行者の影響ということも視野に入れながら今後検討していきたいと思っていますところでございます。

【久保田会長】

車も人も多いので、もうぎりぎりの信号制御をされてご苦労をいただいていると思いますので、大変だと思いますけれどもご検討をいただければと思います。よろしくお願いします。

鎌倉の特に休日の渋滞は何十年かかってなかなか解決できない大問題なわけですが、今、新しい提案もいただいていますので、とにかくできることは何でもやっていただくということだと思いますね。

【林会員】

40 ページ、「主要交差点の平均旅行速度」ということがあって、八幡宮前交差点、行合橋交差点、鎌倉女子大前交差点と、いろいろ出ているのですが、県道と国道、環状4号線もそうですけれども、今、ちょうど笠間の十字路のところが、これは横浜市のほうでやられていると思うのですが、改良ということになってきて、新聞でもかなり報道されていて、地元の方のもう三十数年来の悲願だということで、小学校も近くにあって、環境改善がされるということで注目されている。ただ、何十

年もかかって意見を出してきてという状況なのですけれども、八幡宮前交差点もそうですし、行合橋交差点もそうなるかな。歩車分離で行合橋交差点のところはかなり改善が見られるかもしれないですけれども、あとは鎌倉女子大前交差点のところですか、将来的な、長期的な、長々期的な見通しとして、県道の改良というものについては今どのような見通しがあるやなしや、一言いただければと思います。

【松田会員の代理→小林様】

県道、国道の整備の予定、見通しということですが、資料の40ページに出ております鎌倉女子大前交差点については、横浜市で笠間の道路改良をしてございますけれども、県土木でも、鎌倉市域の現県道の拡幅ということで、2車線から4車線に広げる事業を進めているところです。その中で鎌倉女子大前交差点改良も行う予定ですので、県としては進めていくということでございます。

そのほかの、八幡宮前交差点とか行合橋交差点につきましては、整備計画はございませんので、個人的には歩車分離が今後議論になっていくと思います。

交通渋滞に対する検討についてですが、今問題になっている通過交通をなるべく減少させる点と、目的をもった交通を分散させる点の2点は、今後検討されると思いますが、目的交通について、要は観光がメインだと思いますが、観光目的での自家用車の利用を抑制する、いわゆる公共交通への転換については、今まで鎌倉市も取り組みされていると思うのですが、この辺りの考えはどのように認識されているのか、確認させていただきたいと思います。

【事務局(大江担当課長)】

公共交通への転換策としましては、市としても、交通需要マネジメント施策ということで従前からパークアンドライドとか鎌倉フリー環境手形等、いろいろな施策を継続して実施しております。この施策については当然継続的に実施していくところではあるのですけれども、一方で、横浜環状南線とか横浜湘南道路とか、そういった外郭の道路ができると、大分通過交通が軽減されると、そういったシミュレーションをしているところですので、そういった継続的に交通需要マネジメントとして実施するものと、あとは、ハード的な周辺道路の整備の状況を見ながら渋滞対策については継続して考えていきたいと思っています。

鎌倉フリー環境手形につきまして補足説明をさせていただきますと、自宅から鎌倉に訪れる方については公共交通で来てくださいと。公共交通で来ていただけますと、鎌倉地域周辺のお得な切符を割安で販売しておりますので、それを使って回ることができます。

パークアンドライドについては、皆様ご存じだと思いますけれども、鎌倉地域の外縁部のところの駐車場を利用していただいて、市内観光については公共交通を使ってくださいというものになっております。

#### 【小川会員】

渋滞関係のところで質問です。資料の 39 ページでは『現状どこで渋滞が発生していて、それについてどう対処しよう』基本的にそういう流れの議論になっているかと思います。一方で現状は渋滞が問題となっていないが、例えば今後、村岡、深沢周辺の開発がなされていく等、新たに交通渋滞が起こる可能性も想定されるのではないかと思います。もちろん計画を何年間で策定するのか、ということにもよるかもしれませんが、将来に向けての例えば開発が見込まれているような場所についての渋滞対策であるとか予防策みたいなものであるとか、今の時点でどのようなプランや方向感をお持ちなのか、教えていただければと思います。

#### 【事務局(井上次長)】

本計画は5か年で考えておりますので、まずは足元の渋滞をどうするのかということかなと考えております。その上で、まさに深沢地域を中心として開発が進んでいく中で、何か変化が起きて渋滞が新たにできたものというのは、本計画の次であったり、場合によれば、同時に今検討しております交通マスタープランのほうで考えていく点になってくるかなと思いますが、そういった視点は持ちながら施策を検討していければと考えております。

#### 【久保田会長】

先ほどから既に議論が一部出ておりますけれども、56 ページ以降の「③公共交通の維持」。それから時間帯の問題についてここに出ていますが、この辺について何かご意見、ご質問、ご提案等ありましたらいただきたいと思います。

先ほどご意見をいただきましたので、それに加えて、夜のライドシェアという新しい提案、事例も出てきているようですので、その辺をご検討いただいて次回、鎌倉でやるとすればこういうことができるのではないかと提案をいただけたと思いますので、それをお待ちしたいと思います。

次の 67 ページ、「④開発に合わせた交通網の新規整備」について、今まさに話が出ました新しいところの交通網ですけれども、これについて何かございますか。

私から、むしろバス事業者にお尋ねしたいのですが、この新駅ができることでバス路線を見直すようなことは検討されたりしていますでしょうか。例えば南のほうから来て大船まで渋滞にはまるよ

りは、新駅に行ったほうが早いのではないかと、そういうことは可能性としてはあるのでしょうか。

【吉川会員】

現在、鎌倉市側の計画がはっきりと出ていない状況もありますし、現状、道路がどういう状況になるのか分からない部分もあるので、計画上これから考えていく段階になります。

【久保田会長】

ありがとうございます。

73 ページの安心、安全のところですが、この辺についてはいかがでしょうか。非常に大事なところですね。

あるいはもう全体を通して、最初から最後まで、どの点でも結構ですので、何か追加的なご意見をいただければと思います。

【林会員】

75 ページなのですが、「第 11 次鎌倉市交通安全計画では、危険なバス停における安全性の確保が位置付けられており」ということなのですが、これは交通安全対策協議会の部会においても小学校の学区レベルで危険箇所の確認をやっていると思います。そういった具体的な箇所数であるとか場所については今後、この計画をつくり上げていく中では資料として付けるような考えはありますか。

【事務局(大江担当課長)】

バス停留所周辺の安全性確保ということで、危険なバス停というのは、例えば交差点のそばにバス停があるとか、基本的には物理的な話だと思っております。今後、バス事業者とも、この辺りについてはどのようなお示しをするのかというのはご相談かと思っておりますが、恐らくバス事業者のほうで危険箇所というものを押さえているかと思っておりますので、その辺を共有させていただきながら整備していきたいと思っております。

【久保田会長】

いろいろご相談させていただくこともあろうかと思っておりますので、よろしくお願いします。

【阿由葉会員】

5番目の安心安全のところをお願いといいますか、資料の見せ方というところになるのですけれ

ども、今お話のありました危険なバス停、そういうところ以外に、主にハードになってくるのですが、以前の検討の中でも既にバリアフリーのバスを入れているよとか、ユニバーサルデザインのタクシーを入れているよというところの議論があったかと思うのですけれども、この資料を読んでいると、「推進が必要」だとか「取組を推進する」という表現がされておりまして、少し読むと、事業者だけなのかなと感じてしまったのですが、ぜひ、土地の管理は鎌倉市であるところに線路を引かせていただいている部分もございますし、立地条件のところを含めて、ぜひ、こちらについては鎌倉市のご協力がなければ、事業者単体では無理なところもありますので、お願いという形ではございますが、よろしくお願いいたします。

【事務局(大江担当課長)】

こちらについてはまたご相談させていただきながら、協力しながら進められていければなと思っておりますので、お願いいたします。

【橋山会員代理→吉田様】

全体的なことをお願いに近いことになってしまうのですが、報道にもありますとおり、バスの乗務員不足がかなり深刻化しているというところで、交通空白地域や不便地域に対しての施策についてはいろいろ議論されているところだとは思いますが、交通を維持するという面においても、鎌倉市が音頭をとっていただいて、乗務員不足を解消できるようなところであったり、交通を維持できるところについて、この協議会を通してでもいいと思いますので、活発な議論を継続して行っていただきたい。私からのお願いになってしまうのですが、引き続きお願いしたいと思います。

【事務局(井上次長)】

公共交通の維持ということは市としても重要なところでありますので、皆様、バス事業の皆様と連携して今後取り組ませていただければと思っております。赤字路線、黒字路線と、両方あると思いますので、どういったところが特に赤字なのかという話が深掘りできるようであれば、そういったところに、場合によっては先ほどご提示させていただいた国の補助金の申請を一緒に行っていくべきと考えます。適用されるか適用されないかということは我々だけではどうしても分からない部分がありますので、バス事業者から声を上げていただければ、そういったものを一緒に活用していくような、鎌倉市だけではなく補助金の活用も含めて協力できればと考えております。



#### 【小川会員】

今のお話とも関連すると思うのですが、28 ページにいろいろなパターンの対応策が紹介されています。運営主体としては、市町村、NPO 法人、事業者であったり、いろいろなケースがあるかと思うのですが、いずれにしても、事業経済性が成り立たない、事業経済性が継続しないと、当初立ち上がったとしても結局長続きしないことになってしまうかと思います。実際に交通不便地域の方にどれだけご負担をいただくのか、いろいろ議論が出てくるかと思うのですが、市としてどこまでコミットするのか、あるいは国や県等の補助金を活用するというようなアイデアをお考えでしょうか。いずれにしても、事業として見た場合に経済性が成り立つのかどうか、実際に運営・維持していくマンパワーを確保していけるのかどうか、そのあたりも含めた検討をお願いできればと思います。

#### 【久保田会長】

私自身、いろいろなところのこういう乗り物を見ていると、黒字には絶対にならないですね。いわゆる、事業者のセンスという採算性はほぼというか、間違いなく取れないです。あとは、税金で何割までサポートするかということになりまして、自治体によっては地元住民の方からこういうものを入れてほしいという要望があったときに、収支率何%、例えば 40%いくなら継続しますと。それより低い、つまりあまり乗らないのだったらやめまします。3年ぐらいやって、乗らなかったらやめましますというようなことで最初に約束をして、6割ぐらいは税金でやりますというようなことを言ったり始めたりします。だから、鎌倉市の場合も、こういうことを始めるに当たって多分黒字にはならないと思うので、ではどこまで税金を投入することを許容するかということは計画の中である程度出していないと、市民の方も、特にそこではない市民の方からすると、「何であそこは空気を運んでいるのに、ごく一部の人は便利な思いをしているのだ」というふうになってしまうので、ルールは厳格に決める必要があると私は思います。これは次回か、その次か分かりませんが、議論させていただきたいと思っております。

#### 【服部会員】

バス事業者さんに今後計画を進めていく中で確認させていただきたいのですけれども、過去つくりましたオムニバスタウン計画というのは、比較的、交通不便地域というよりも、交通空白地域にどういうものを入れていこうかということを検討してきたと認識しております。ただ、今回、時代が変わって、要は既存のバス路線が走っていても、そこが不便だよということになると、場合によっては既存のバス路線を手放していただくといいいますか、置き換えるといいいますか、ほかの手法に置き換えることも考えていかなければいけないのかなと思っています。

運転手が不足している中で、やはり「選択と集中」というのですか、幹線の部分にはその運転手をしっかり充てて、大動脈と言われるようなバスはしっかりと運行する。ただ、支線の部分についてはすみ分けをすることで、ほかの方に担っていただくという考え方もあるかなと思うのですけれども、これまでいろいろバス事業者の方と話をしていく中で、そういう考え方はなきにしもあらずということは聞いているのですけれども、将来的なバスの体系というのを考えていくと、場合によってはそれを積極的にやっていかななくてはいけないのかなというふうには思っております。なので、今後計画を検討する中で、不便地域に限らず、逆にこういったところを手放したいとか、あるいはこういうところを別の事業者に担っていただきたいとか、そういうお話があるようであれば、ぜひその部分のご相談といいますか、どこまでそれが実現可能かどうか分からないのですけれども、市の目標といたしましては、鎌倉市内に住んでいる方が滞りなく移動できるというのが最終的な目標でございますので、それに合致するようなことがあるようであれば、ぜひご遠慮なくご相談いただければと思っております。

#### 【久保田会長】

それでは、今日は対象の地域についてはご承認いただいたということで、そのほかのことについてもたくさんご意見をいただきましたので、事務局と小嶋副会長と相談させていただいて、次回、計画素案という形で提示させていただいて、またご議論いただくことにしたいと思います。

これをもって今日の議論は全て終了いたしましたので、あとは事務局でよろしく願います。

### 3. その他

#### 【事務局(大江担当課長)】

皆さん、ご協議ありがとうございました。事務局から3点ほど連絡がございます。

1点目は、次回の鎌倉市地域公共交通活性化協議会ですが、おおむね令和7年12月頃を見込んでおります。会員の皆様には日程が決まり次第、改めて事務局からご案内をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

2点目は、本日の会議資料につきましては、若干誤字等ございましたので、そういったところも訂正しながら会長にご確認いただいた後、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をいただいた後に公開してまいります。

3点目は、施策の検討に伴いまして、今後交通事業者の方とは個別にいろいろと打合せをさせていただきたいと思っておりますので、改めて事務局からご連絡をさせていただきますのでご協力のほどよろしくお願いいたします。

#### **4. 閉会**

##### **【久保田会長】**

それでは、全て終了ということで、「第5回鎌倉市地域公共交通活性化協議会」をこれで閉じます。  
お疲れ様でした。

##### **【会員一同】**

お疲れ様でした。

(以上)