

第5回 鎌倉市地域公共交通活性化協議会

次 第

■日 時:令和 7 年 10 月 14 日(火) 13時 30 分～15 時 30 分

■場 所: 鎌倉市役所2階全員協議会室

■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
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4回鎌倉市地域公共交通活性化協議会 議事録 | 資料2 |
| ・第5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 経営戦略ユニット 担当課長	若村 耕平
	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 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おりますが、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】

よろしくお願いします。

鎌倉警察署の大串会員の代理の小泉様、よろしくお願いします。

【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。よろしくお願いします。

【久保田会長】

よろしくお願いします。

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お願いします。

【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。よろしくお願いいたします。

【久保田会長】

よろしくお願いします。

社会福祉法人鎌倉社会福祉協議会曾根会員お願いします。

【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いいたします。

【久保田会長】

よろしくお願いします。

神奈川中央交通橋山会員の代理の小倉様、お願いします。

【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。よろしくお願いいたします。

【久保田会長】

よろしくお願いします。

神奈川県交通政策課の廣野会員をお願いします。

【廣野会員】

神奈川県の廣野です。よろしくお願いします。

【久保田会長】

よろしくお願いします。

神奈川県藤沢土木事務所の松田会員をお願いします。

【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いいたします。

【久保田会長】

よろしくお願いします。

鎌倉市の市民防災部の林会員をお願いします。

【林会員】

市民防災部長の林でございます。よろしくお願いいたします。

【久保田会長】

よろしくお願いします。

それでは傍聴の方、ご入場いただくようをお願いします。

(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回とさせていただいております。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、本日は具体の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、資料としてお示ししておりましたが、一部実態と異なっている部分があったので、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は一つ目として、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を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、運行は事業者に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ね。つまり、バス停の状況を見ると、一日 30 本以上来るというバス停から 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」と言っただけだ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よ。

【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、会長からお話が合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ところでございます。

【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ね。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ね。

【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。

この緑のところが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、とりあえず定義としては、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て、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ください。

【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が、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】

神奈川県の大井町と申します。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と思うので、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たいと思います。

【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思っております。

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いただけると良いと思います。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いただきたいと思います。

【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申します。

【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います。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っておりますが、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もので、教えていただければと思います。

【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発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いますし、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でございますので、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。よろしくお願いします。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についての議論となるのか、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すけれども、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、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は思うんですが、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つついてくるので、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、こ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。もっとも、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います。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いますが、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いますので、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の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なという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ございます。

【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いか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。よろしくお願いします。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しての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の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しますが、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れども、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れども、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ると思いますけれども、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な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ね。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、移動のニーズは何なの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わんですけれど、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れども、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れども、以前この会議だと思わんですけれ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わんですけれども、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。よろしくお願いいたします。

【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と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こと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 ページのところで、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。よろしくをお願いします。

【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います。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のでしょうか。どのような取り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を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を経営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で、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、得という方が良いでしょう。

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」これを元に議論は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が、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けども、あまり多すぎる方を入れてしまっ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ったらどうしますか。

【事務局(井上次長)】

あまりに人数が多かった場合は、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ような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と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れども、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いますし、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います。

【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します。

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)

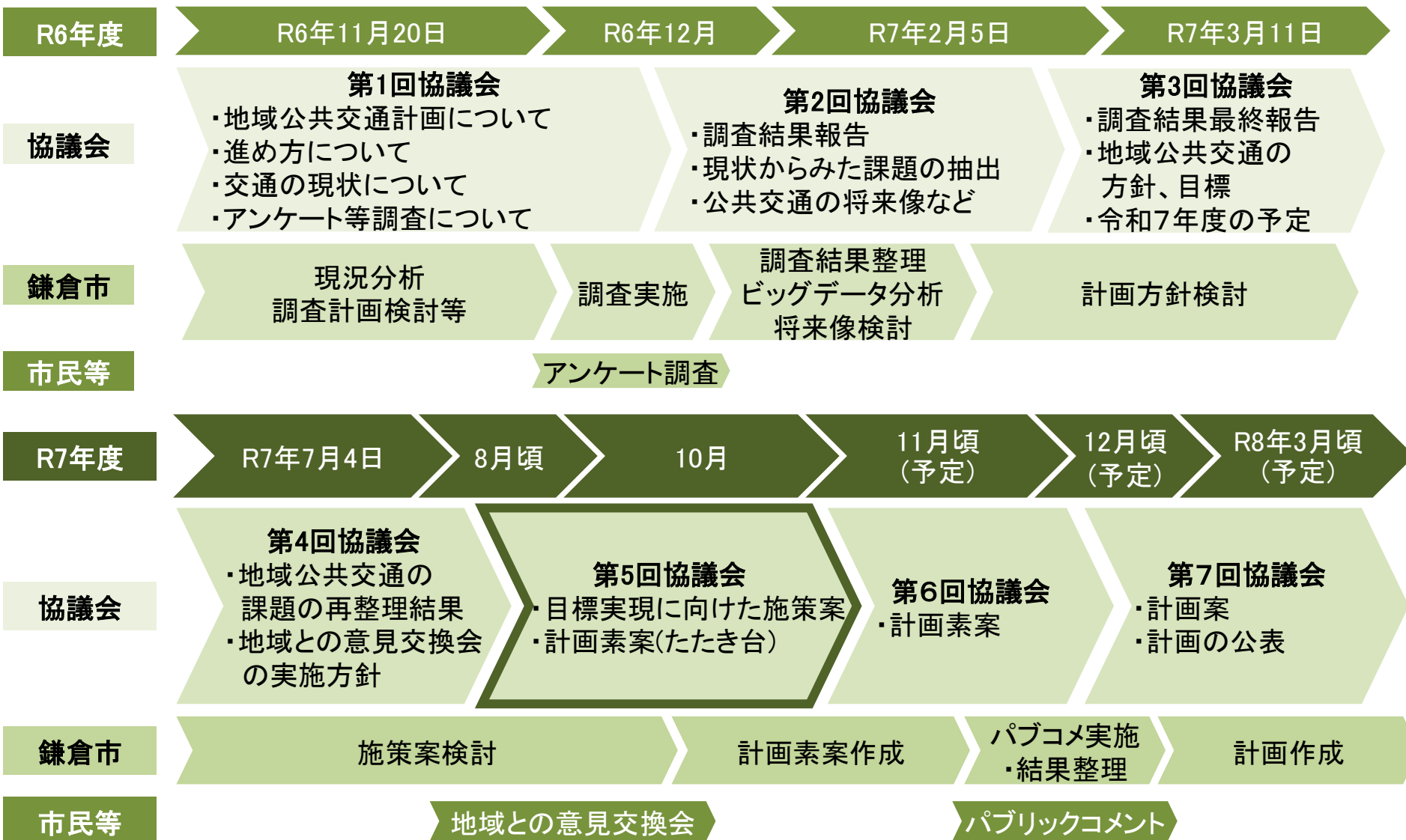
第5回鎌倉市地域公共交通活性化協議会

資料3－1 地域との意見交換会の実施結果について

資料3－2 鎌倉市地域公共交通計画の目標と施策の方向性

- 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

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	PT調査結果、R5年調査結果 深沢地区、村岡新駅等 都市計画道路
	人口動態	
	土地利用・施設立地	
	観光動向	
	人の動き	
	新たな開発の動き	
	道路特性	
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	
	公共交通に対する意識	
	公共交通における課題	
第4章地域公共交通の基本方針	基本方針	福祉の取組等 R6年調査結果等 R6年調査結果、上位関連計画等
	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	課題ごとの対応の方向性の整理 対応、施策の方向性、事例 鉄道・バス・タクシーの役割の整理 施策別のスケジュール 実施主体、目的、事業の紹介
	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	

本日は、施策の方向性について協議を行う

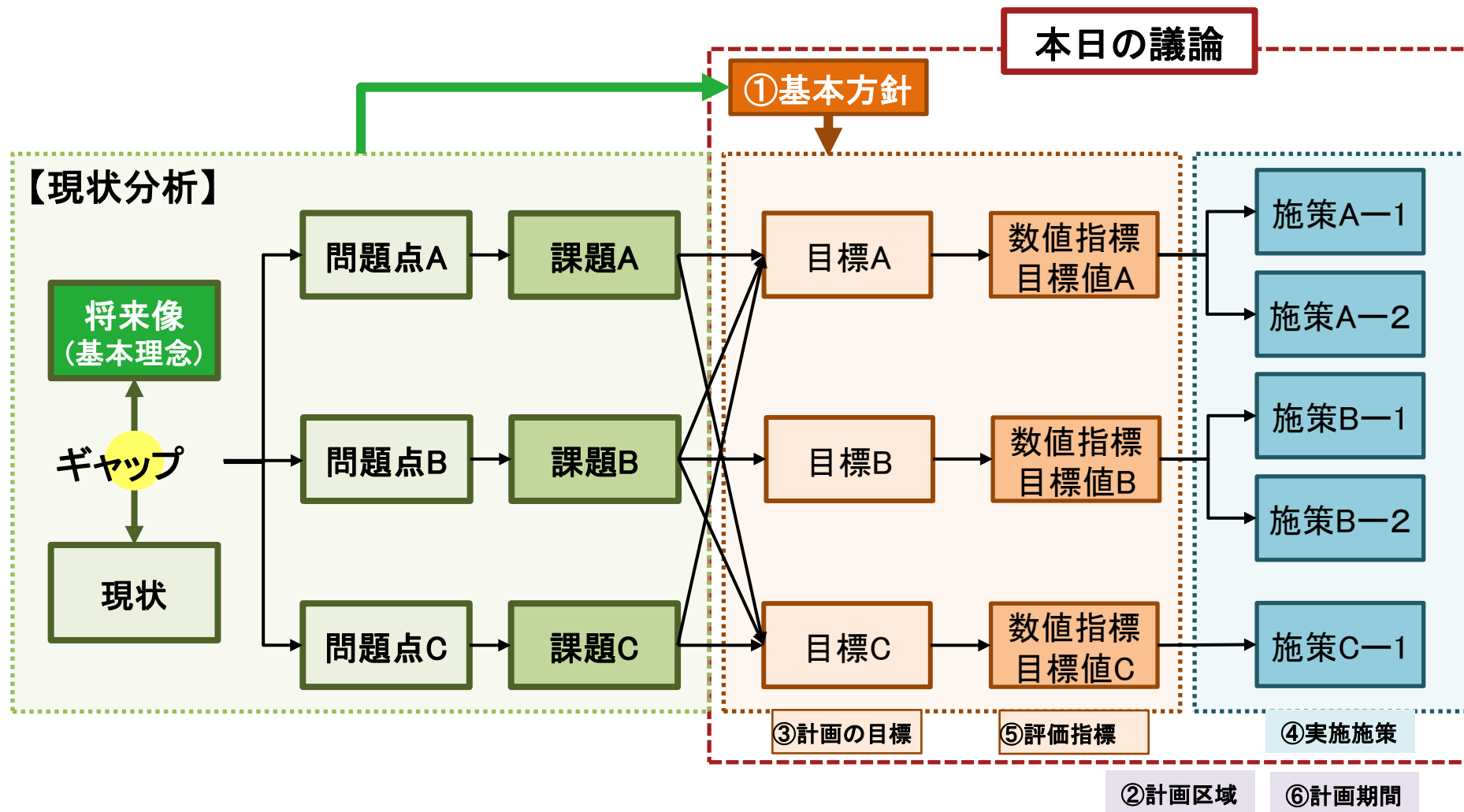
本日の協議内容

第5回協議会（令和7年10月14日）

- (1) 計画に位置付ける施策の方向性についてご意見を伺いたい

本日は、目標を踏まえた施策の方向性及び施策（案）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、「交通不便地域」の抽出を行うとともに、「交通不便地域」以外の視点について、整理を行っている

前回(第4回)協議会での主な意見と対応

主なご意見	回答・対応
(1)交通不便地域等について	
<p>運行本数が30本未満のバス停はどこに該当するのか。色が薄いところ(市街化調整区域)は交通不便地域にならないのか。</p> <p>緑色の区域(市街化区域)で残っている地域もあるが、そこは交通不便地域にはならないのか。</p>	<p>交通不便地域の考え方を再整理の上、交通不便地域を抽出した。</p>
<p>夜間(20時頃)になるとバスの本数が少なくなり、帰る手立てが少なくなる。働く世代にとって、通勤時間帯、帰宅時間帯のバスの本数も気になるので、時間帯別の本数も考慮に入れていただけるとよいかと思う。</p>	<p>交通不便地域対策ではなく、公共交通の維持という観点から施策を検討する。</p>
<p>「住民から要望が強い3地区」について、どのような基準で強いとしているのか。</p>	<p>「ふれあい地域懇談会」において、この3地域については、交通の不便というところでご要望を強くいただいたということで初期的に記載した。</p>
<p>市街化調整区域はそもそも交通不便地域として扱わないということなのか。市街化調整区域内の人口について教えていただきたい</p>	<p>市街化区域の人口のカバー率は97.4%</p> <p>交通不便地域の考え方を再整理の上、交通不便地域を抽出した。</p>

前回協議会の意見を踏まえ、「交通不便地域」の抽出を行うとともに、「交通不便地域」以外の視点について、整理を行っている

前回(第4回)協議会での主な意見と対応

主なご意見	回答・対応
(1)交通不便地域等について	
フィルタリングという話があるが、不便かどうかは主観的なものもあり、時間距離的な考え方もある。時間帯によっても変わったりもするため、どう盛り込めるかというものがあるが、そういった要因も検討してはどうか。	利便性の向上に関しては、「交通不便地域」以外の視点も含めて検討する。
新たに交通不便地域を設定するにあたっては交通不便地域を解消する施策とセットであるため、実効性のある施策とセットで考えていただきたい。	不便地域の選定とあわせて、必要な施策の方向性を示した。
村岡新駅について2032年頃の開業を予定しているが、植木地区の取り扱いはどのように考えているか。地図上では一部かかってくるようにも思われる。	大きな影響がないことを確認した。
交通不便地域以外のエリアの方が広いが、交通不便地域以外でさらに利便性を向上させるような議論はどこで折り込まれるのか。	「交通不便地域」以外の視点について本日提示し、議論を行う。

地域との意見交換会の実施結果 について

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		意見交換会形式
対象	市民	
実施日時	令和7年9月10日(水)19:00～20:30	
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	
意見の 聴取方法	・当日の発言(意見交換)	
資料概要	1. 本日の説明会の趣旨説明 2. 鎌倉市の公共交通を取り巻く現状と課題【第1, 2回協議会資料】 3. 鎌倉市の地域公共交通の方針(案)【第4回協議会資料】 4. 意見交換	

オーバーツーリズムや路上駐車、バスの遅延等に関する課題、デマンド交通や公共ライドシェアなどに対するニーズがみられた

概要

意見交換会形式

- ①バスの減便前に比べて回送バスが増えた気がする。運転手の勤務時間の問題と思うが、AI等で分析しながら効率よく、運行してもらえないものか。
- ②バスはたまに使うが、21時以降になると、30分や40分に1本という形となったり、乗り継ぎが必要となったりしており、運行間隔が気になる。また、朝の時間帯は渋滞に巻き込まれて遅れてしまう。
- ③オーバーツーリズムの関係で、路線バスや江ノ電(鉄道)に乗り切れないことがある。旅行シーズン(花見やあじさいのシーズン)などで特に今年はひどい状況であった。
- ④鎌倉市は道路が狭く、高低差もある。バスが走っていない地域が問題であり、不便地域をもっと絞り込んで、デマンド交通などの具体的な提案をお願いしたい。
- ⑤鎌倉駅でタクシーを待っていても来ない。公共ライドシェアのようなサービスができればよいと考える。
- ⑥西鎌倉地区は高齢化が進み、勾配が非常に大きい地域である。一方、近年転居してくる若い人もみられる。そのような中で高齢ドライバーの事故の増加が非常に心配される。本地区においては、バスではすべての要望を満たせず、タクシーが重要な手段と考えるが、タクシーは全然来ない。そういった中で、バスでもタクシーでもない新しいモビリティ(オンデマンド交通、公共ライドシェア)の導入が求められ、そういった新しいモビリティの実証実験を西鎌倉地区で行い、その結果を市内の他地区に横展開してはどうか。近隣の深沢地区の開発もあり、外出機会の創出の観点から取り組むことで、他地区よりも成功の可能性は高いと考える。

概要(つづき)

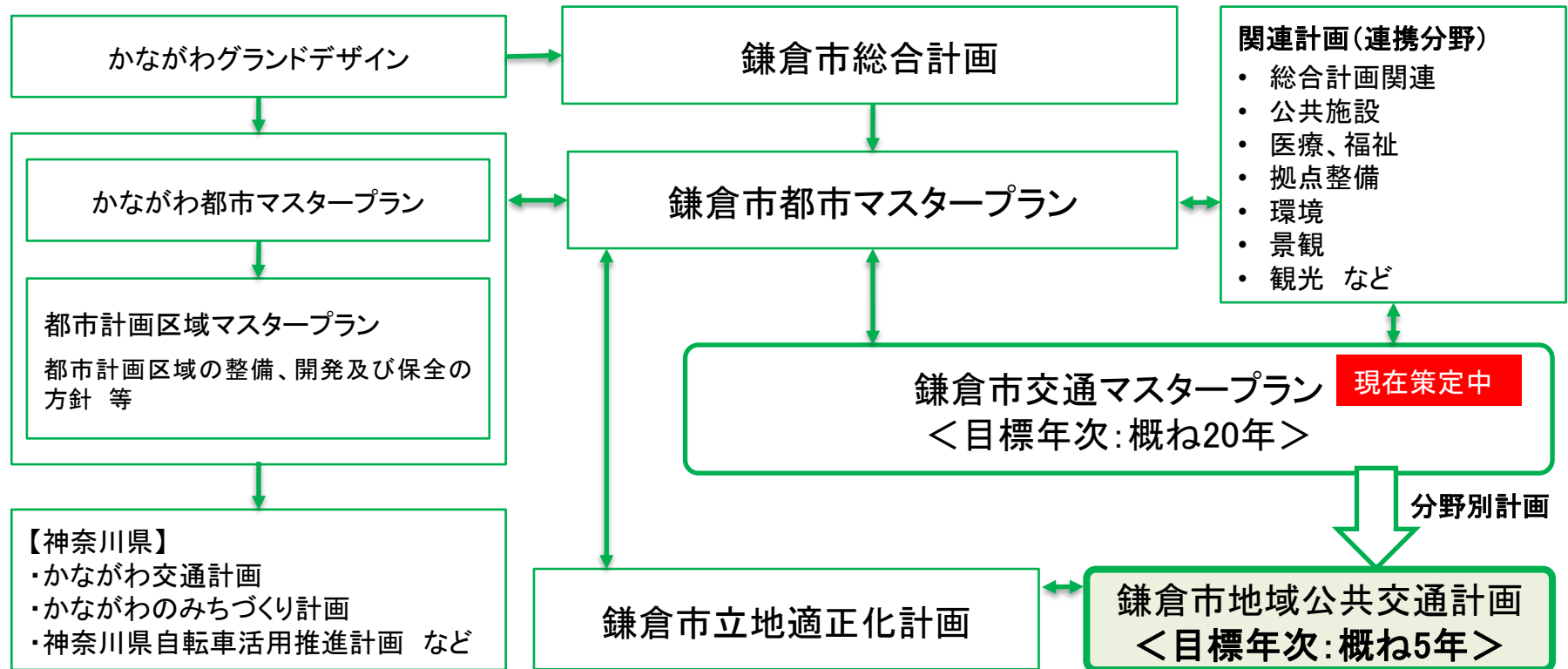
意見交換会形式

- ⑦西鎌倉地区の交通の課題は高齢者と地域特性(急勾配)である。自動車が手放せないのも事故の危険性があるし、夜間移動するときにも移動手段がない。高齢者の移動手段の確保はデマンドバス、終電後の交通手段の確保は公共ライドシェアで対応できるのではないかと考える。
- ⑧古都の風情を守りながら、住民も観光客も安心して移動でき、環境にも優しい、歩いて楽しむ鎌倉を目指してはどうか。望ましい姿としては、円滑な移動ができること、安全・安心なこと、拠点の賑わいと地域活性化、環境負荷の少ないまち、市民と観光客が共存できる仕組みづくり、データに基づく持続的な運営ができることが望ましい姿ではないかと考える。
- ⑨課題としては、違法駐車問題や、観光と生活の両立、MaaSアプリなどの実装、環境と脱炭素に対する取組などを考える必要があるが、財政なども問題となる。
- ⑩バスの遅延が発生し、定時性が保たれないから利用者が減る。バス事業が儲からない仕組みになっていることが問題であり、儲かる仕組みになるように考えるべきである。
- ⑪路上駐車の問題は自治会でも問題となっている。行政、警察、交通事業者と一緒に検討して欲しい。

鎌倉市地域公共交通計画の 目標と施策の方向性

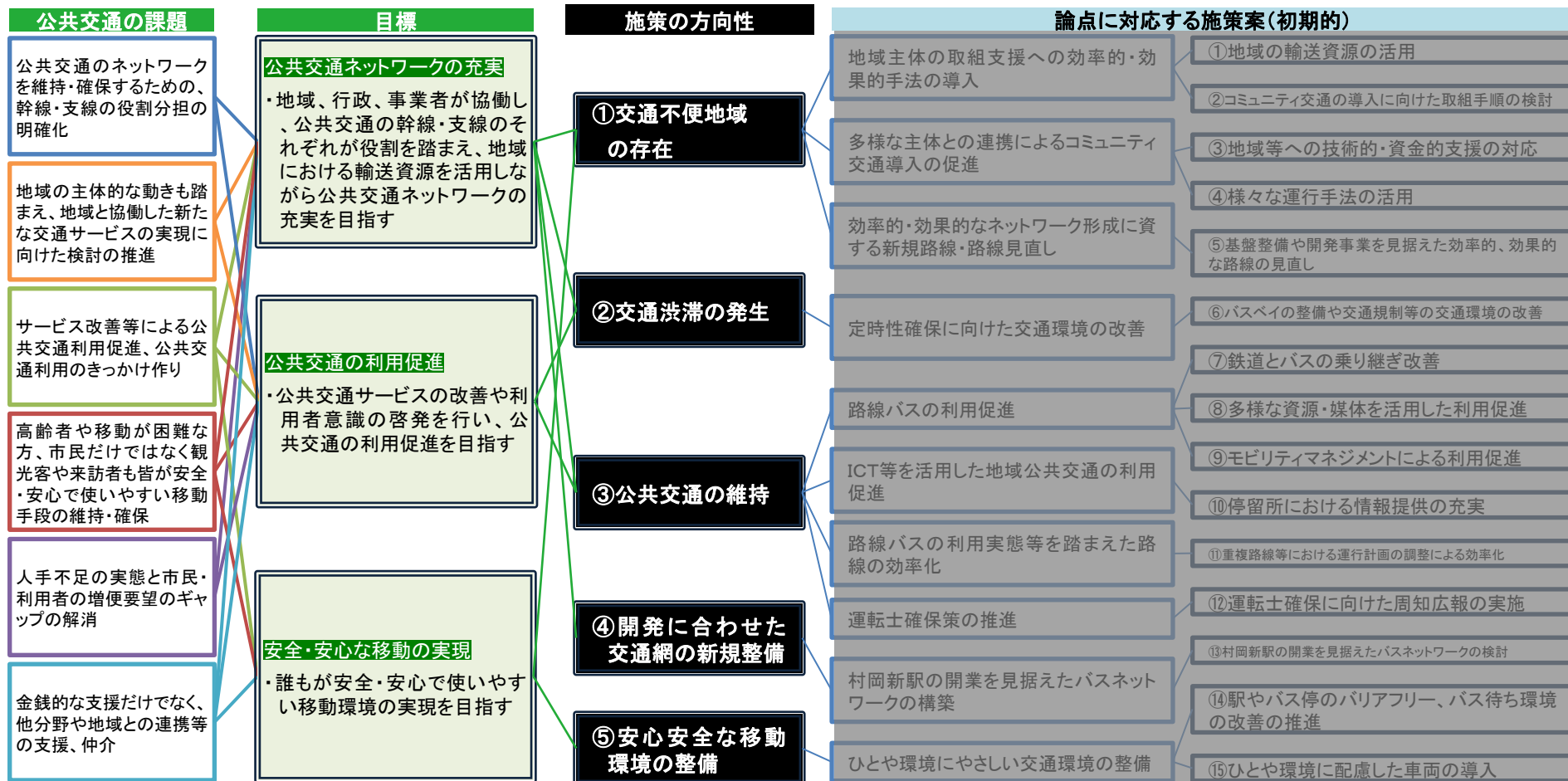
計画の体系図

- ・本計画は、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」に関する計画で、上位計画である「鎌倉市都市マスタープラン」及び主な関連計画である「鎌倉市立地適正化計画」や「鎌倉市オムニバスタウン計画」などと整合を図る。



基本方針と目標と達成のための論点、施策(案)

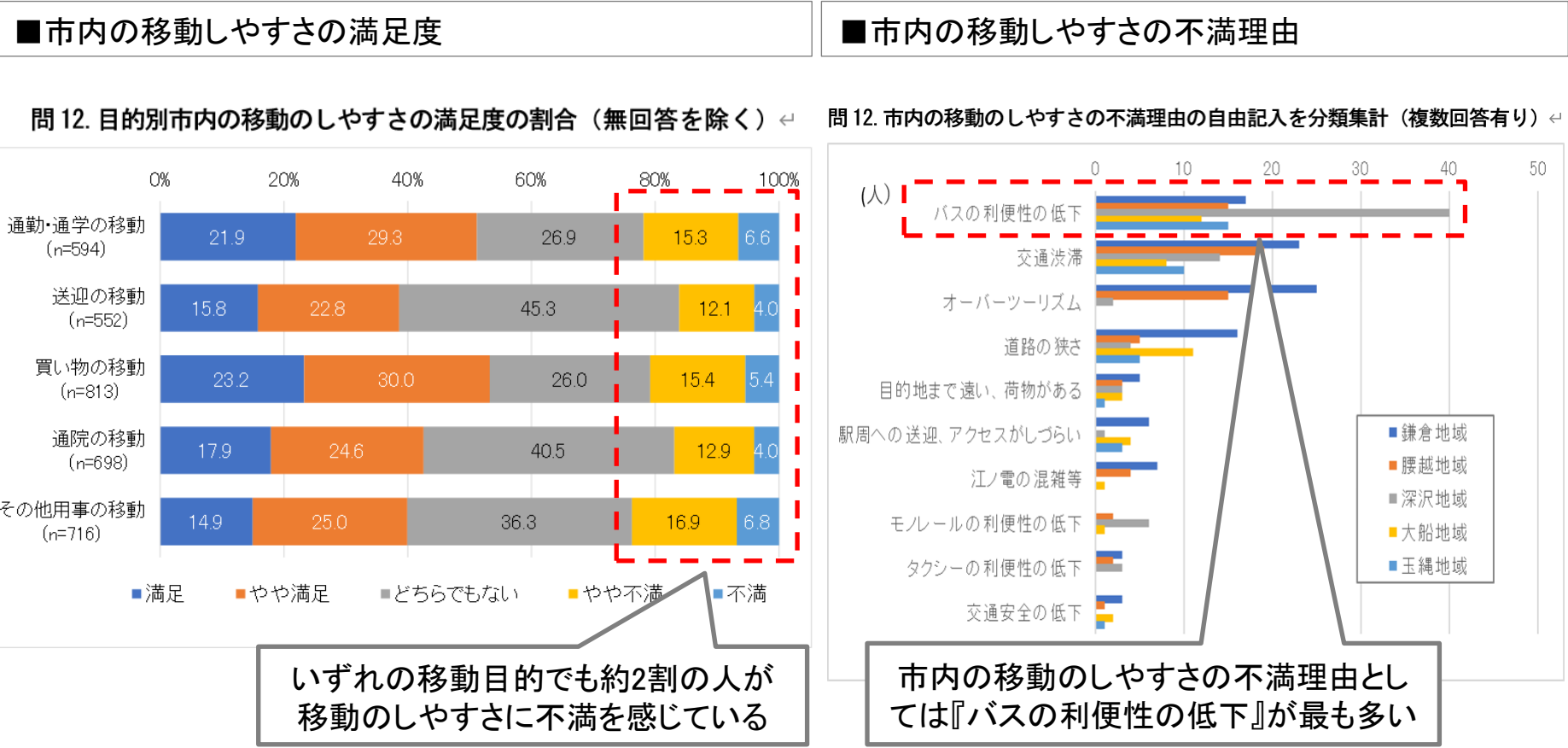
基本方針 市内の自由な移動と交流を促進する公共交通サービスの形成



①交通不便地域の存在

市内では交通不便について市民から声があがっている状況

交通不便についての市民の声

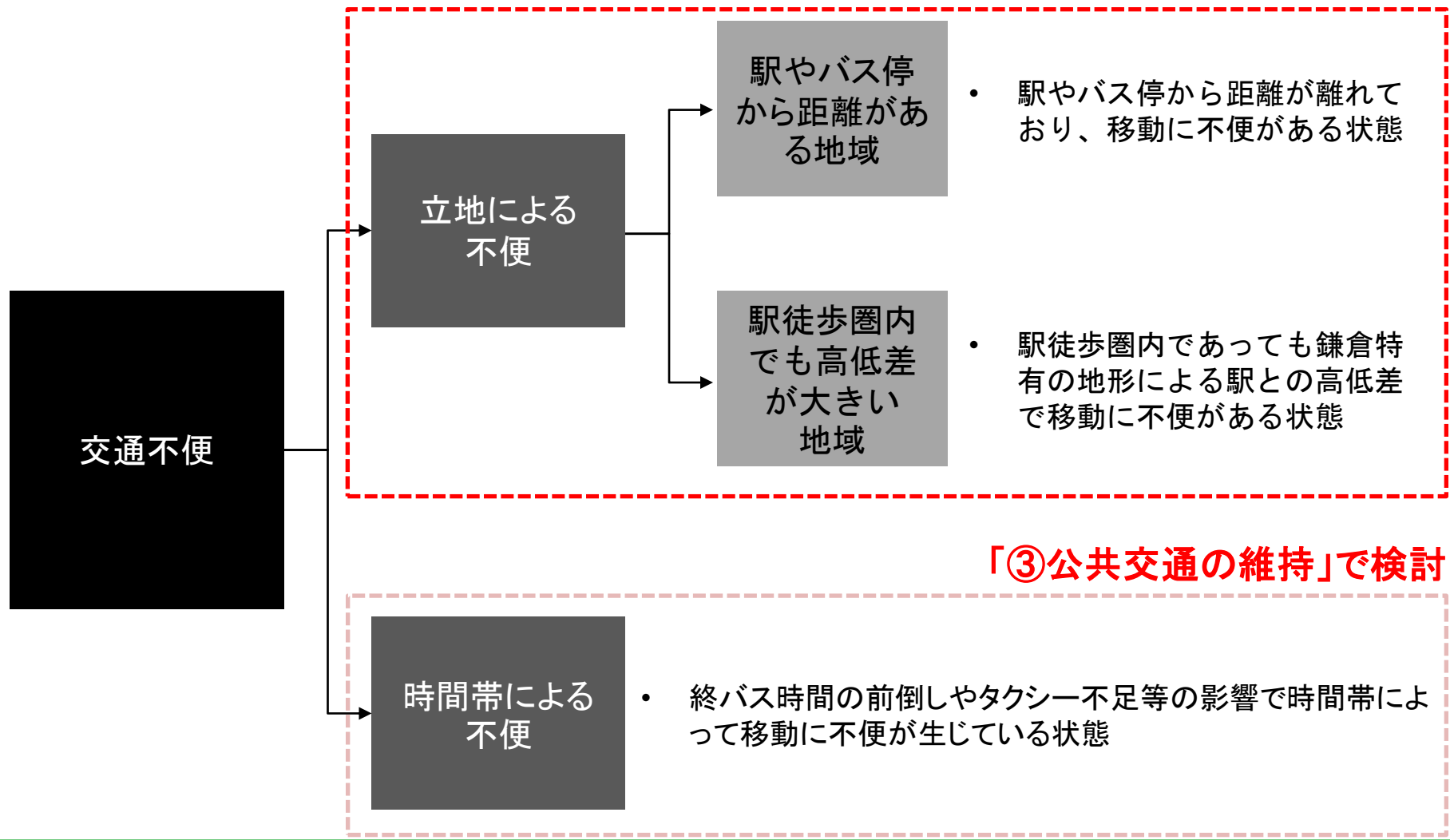


出典：市民アンケート調査結果（令和6年度）

交通不便については立地による不便と時間帯の不便があり、本章では立地による不便について検討する

交通不便についての考え方

本章で検討



(参考) 鎌倉市内の交通が不便な地域の定義は「鉄道駅から750m圏外、一日30本以上の運行頻度のバス停から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(鉄道、バス路線)
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
「市街化区域内の
鉄道駅から750m圏外、
一日30本以上の運行頻度の
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

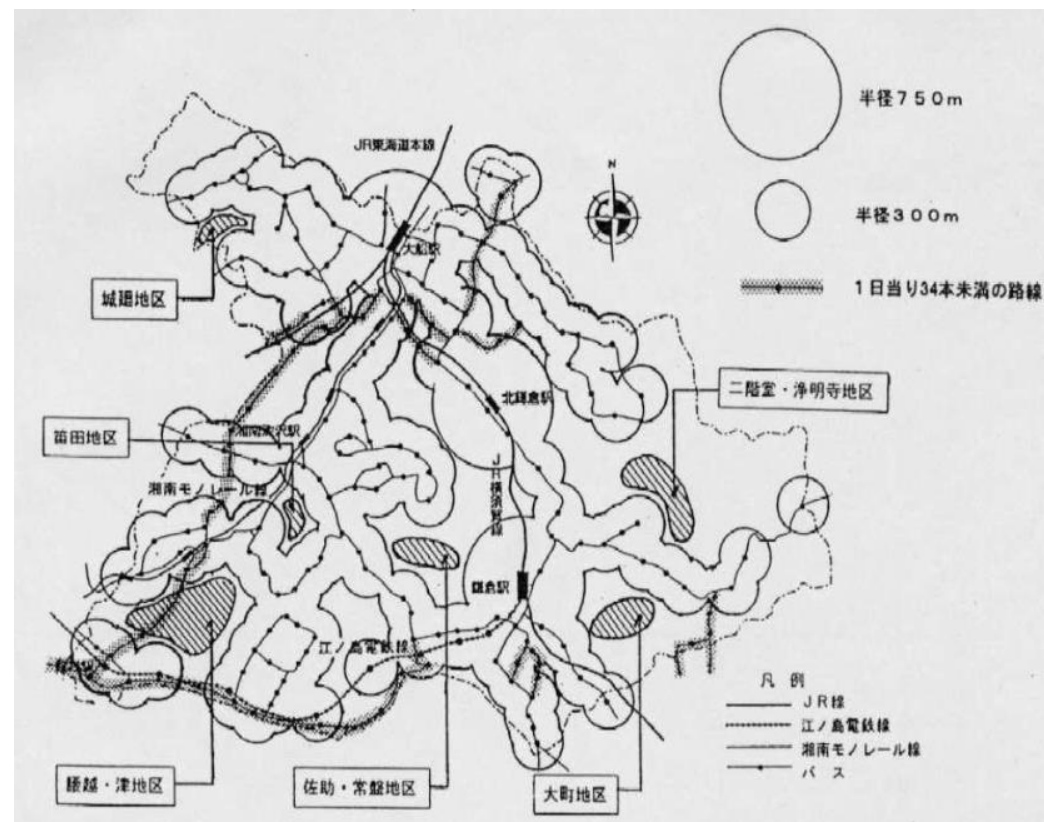
※駅、バス停までの所要時間の回答に65歳未満は歩行速度4.3km/h、65歳以上は3.5km/hをかけて算出
(建築設計資料集成より)

(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

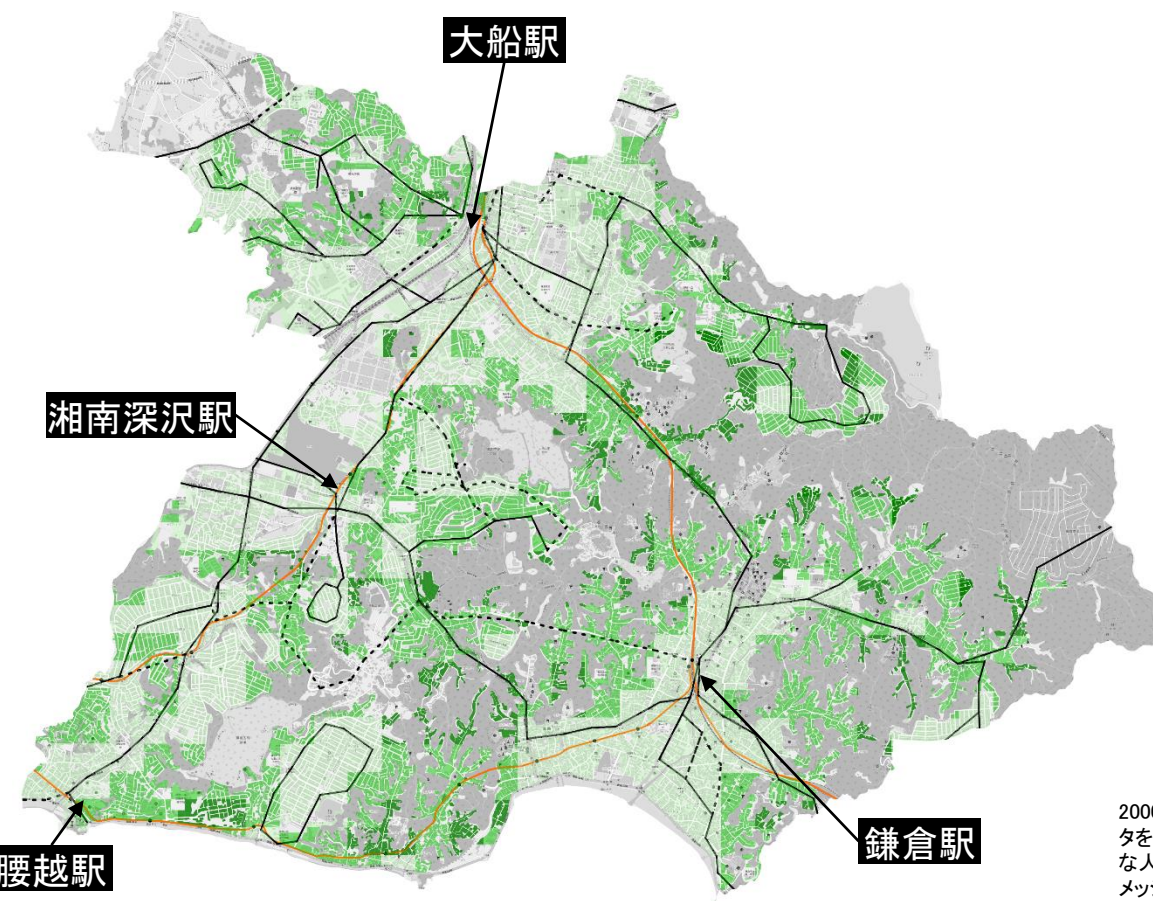
【抽出条件】

- ✓ 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、鎌倉市は、勾配が大きい地域にも多くの住民が居住しており、勾配（平均勾配や高低差）を考慮した不便地域の抽出が必要

市内の勾配の状況



凡例

(平均傾斜角度)

- ~5度
- 5~10度
- 10~15度
- 15度~

(鉄道路線)

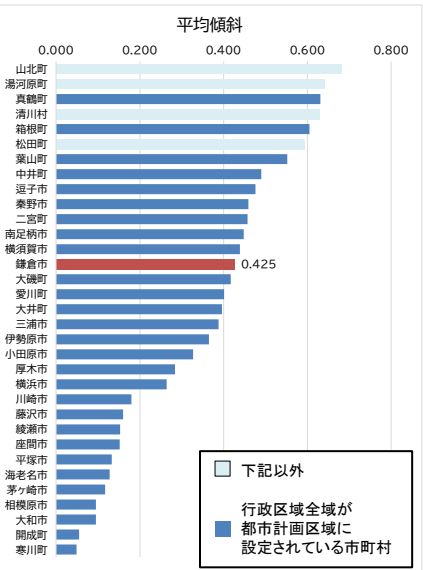
- 鉄道駅
- 鉄道路線

(平日1日片道当たりバス運行本数)

- ~30本未満
- 30本以上

出典：各社時刻表（2025年6月時点）

市町村	平均傾斜	人口(R7.1.1)
山北町	0.682	9,036
湯河原町	0.640	22,073
真鶴町	0.631	6,144
清川村	0.630	2,867
箱根町	0.605	10,885
松田町	0.593	10,251
栗山町	0.552	30,591
中井町	0.490	8,902
逗子市	0.476	55,305
秦野市	0.459	160,537
二宮町	0.457	26,610
南足柄市	0.448	39,243
横須賀市	0.439	370,000
鎌倉市	0.425	170,182
大磯町	0.417	30,754
愛川町	0.401	39,179
大井町	0.396	17,270
三浦市	0.388	39,386
伊勢原市	0.365	101,133
小田原市	0.327	185,750
厚木市	0.284	223,544
横浜	0.264	3,769,584
川崎市	0.180	1,551,662
藤沢市	0.160	443,696
鎌倉市	0.153	82,811
座間市	0.152	131,783
平塚市	0.133	258,193
海老名市	0.128	141,335
茅ヶ崎市	0.117	245,270
相模原市	0.095	723,407
大和市	0.095	244,349
開成町	0.055	18,741
寒川町	0.049	48,508



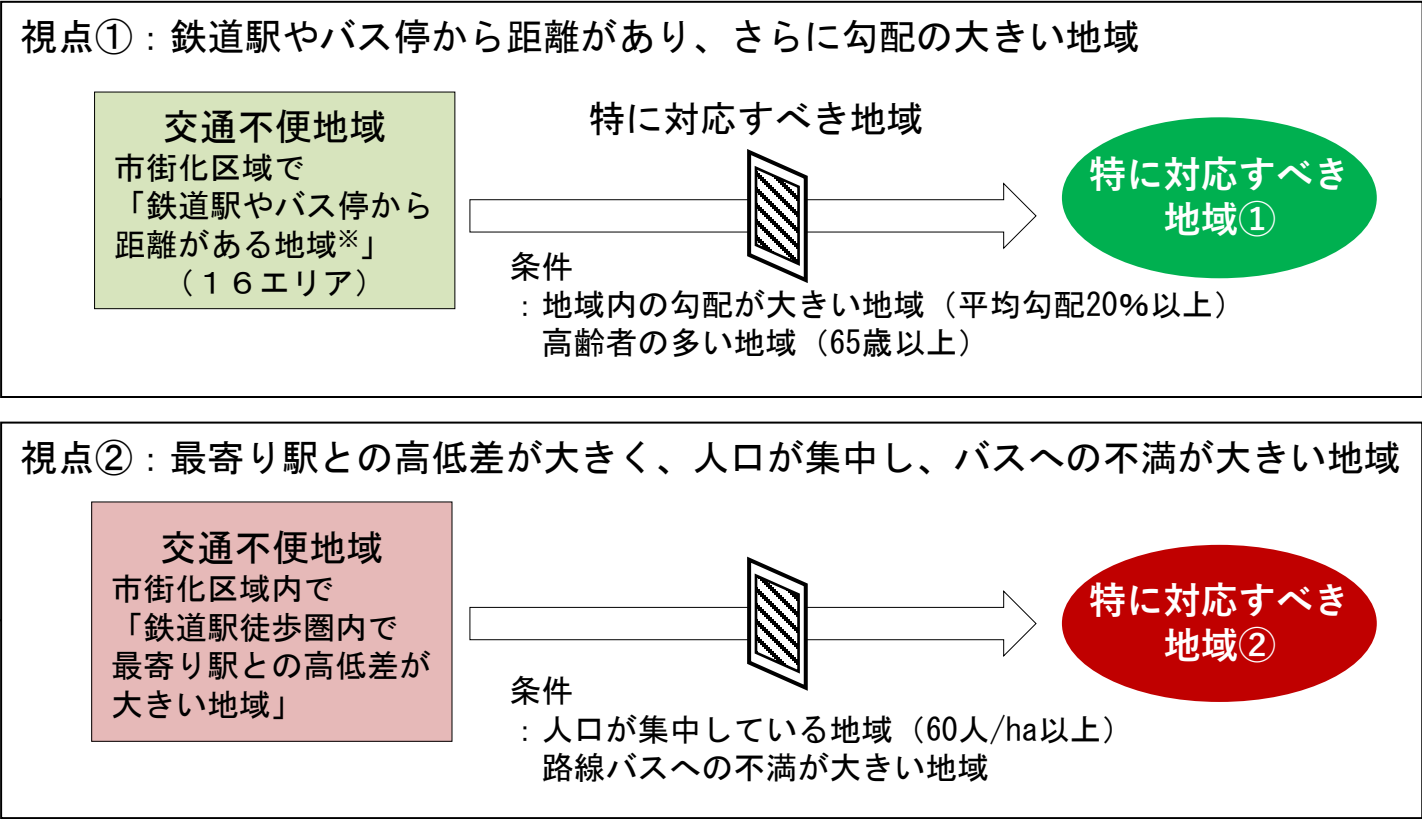
2000年度国勢調査地域メッシュ統計の基準地域メッシュ(約 1 km 格子)データを居住地分布に利用した。青木ほか(2003)の方法に従い、GISで解析可能な人口メッシュデータを生成し、人口1人以上のメッシュ(居住地)と人口0人のメッシュ(非居住地)に二分した。

出典：日本における居住地の分布と地形との関係-GIS を利用した市区町村単位の検討-Csis Discussion Paper #68,財城真寿美・小口 高・香川雄一・高橋昭子(東京大)・小池司朗・山内昌和(国立社会保障・人口問題研究所)、2005年12月

鉄道駅やバス停との距離だけではなく、地域の勾配の状況や最寄り駅との高低差、路線バスへの不満等の視点から特に対応すべき地域を抽出

不便地域の設定と特に対応すべき地域の抽出方法

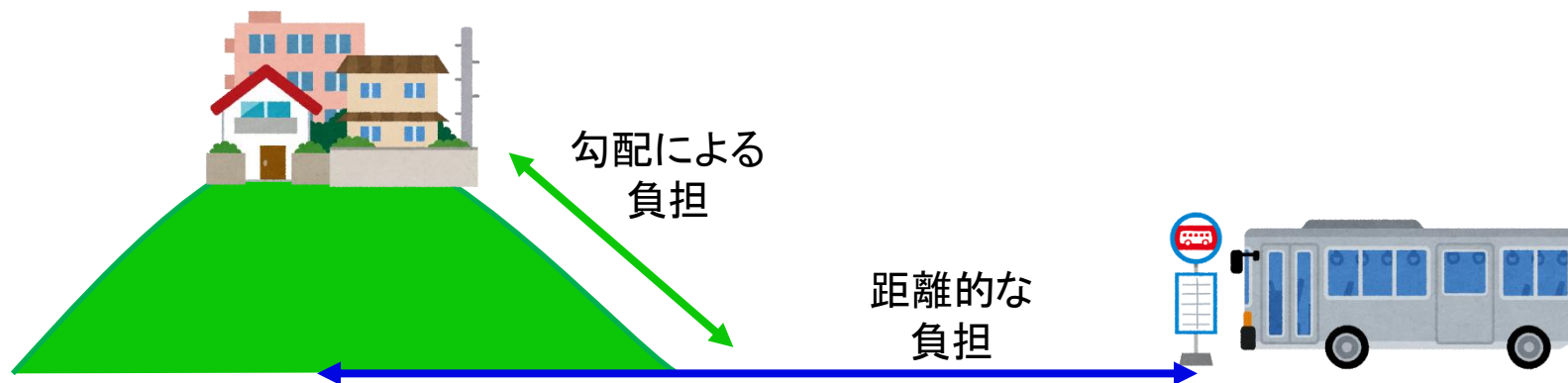
鎌倉市における
交通不便地域



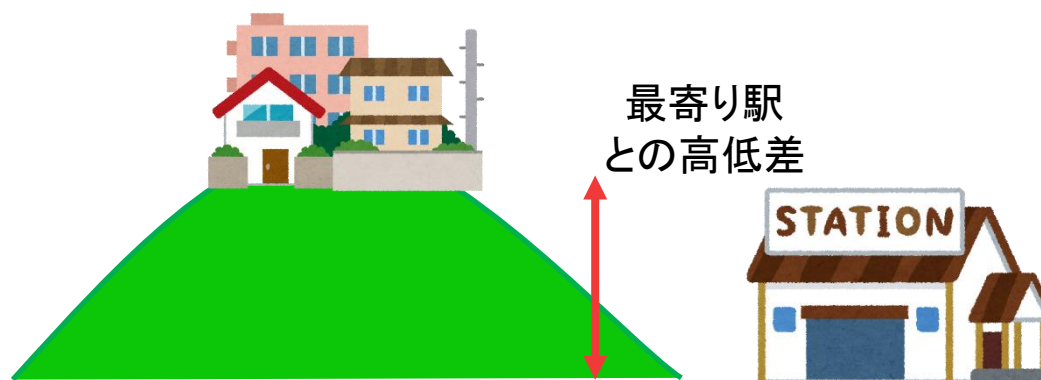
※鉄道やバス停から距離がある地域は、鉄道駅から750m圏外、一日30本以上の運行頻度のバス停から300m圏外
※鉄道駅徒歩圏内鉄道駅から750m圏内

(参考) 不便地域設定のイメージは下図の通り

不便地域設定のイメージ



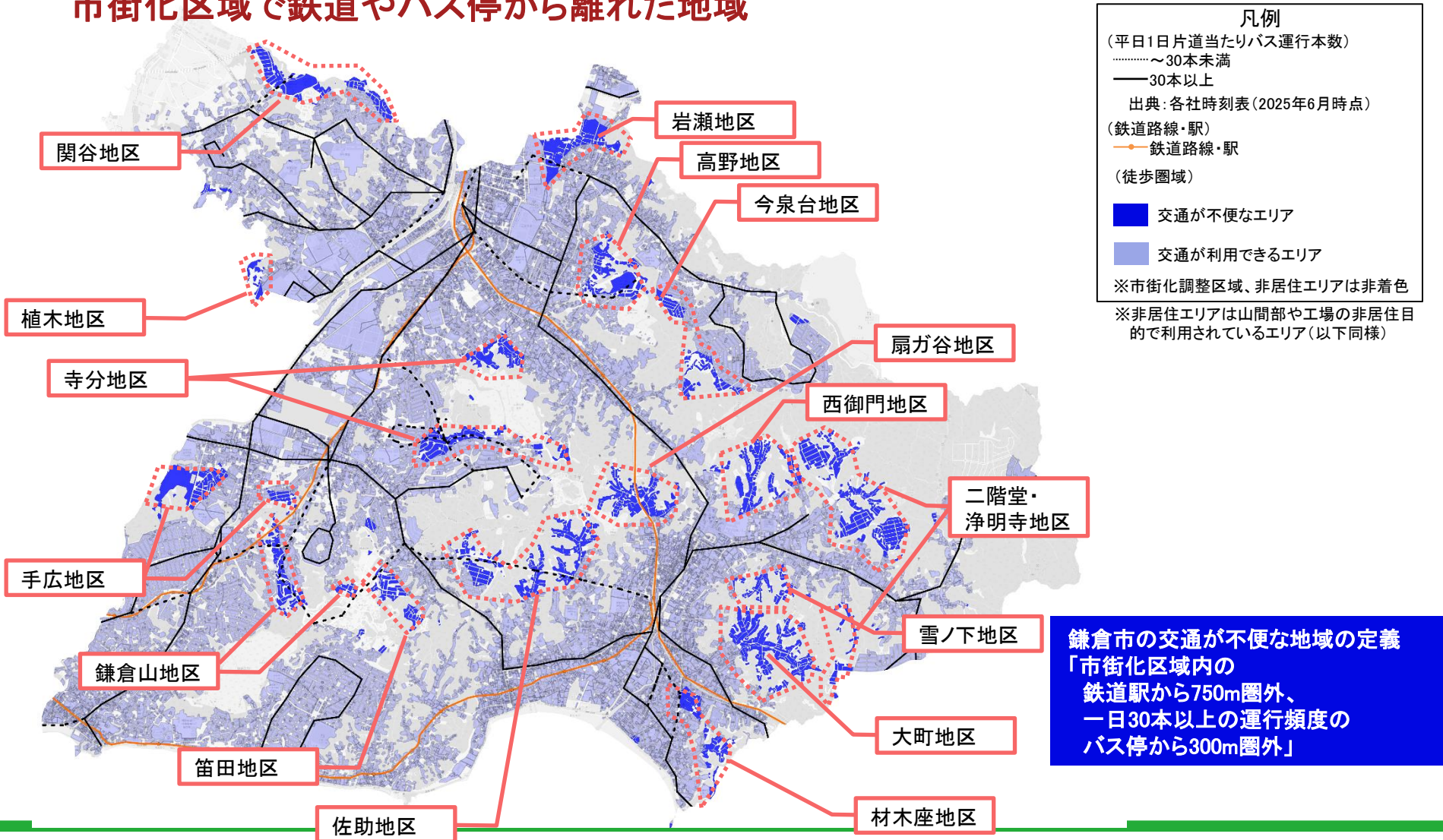
視点①: 鉄道駅やバス停から距離があり、さらに勾配の大きい地域



視点②: 鉄道駅の徒歩圏内であっても最寄り駅との高低差が大きい地域

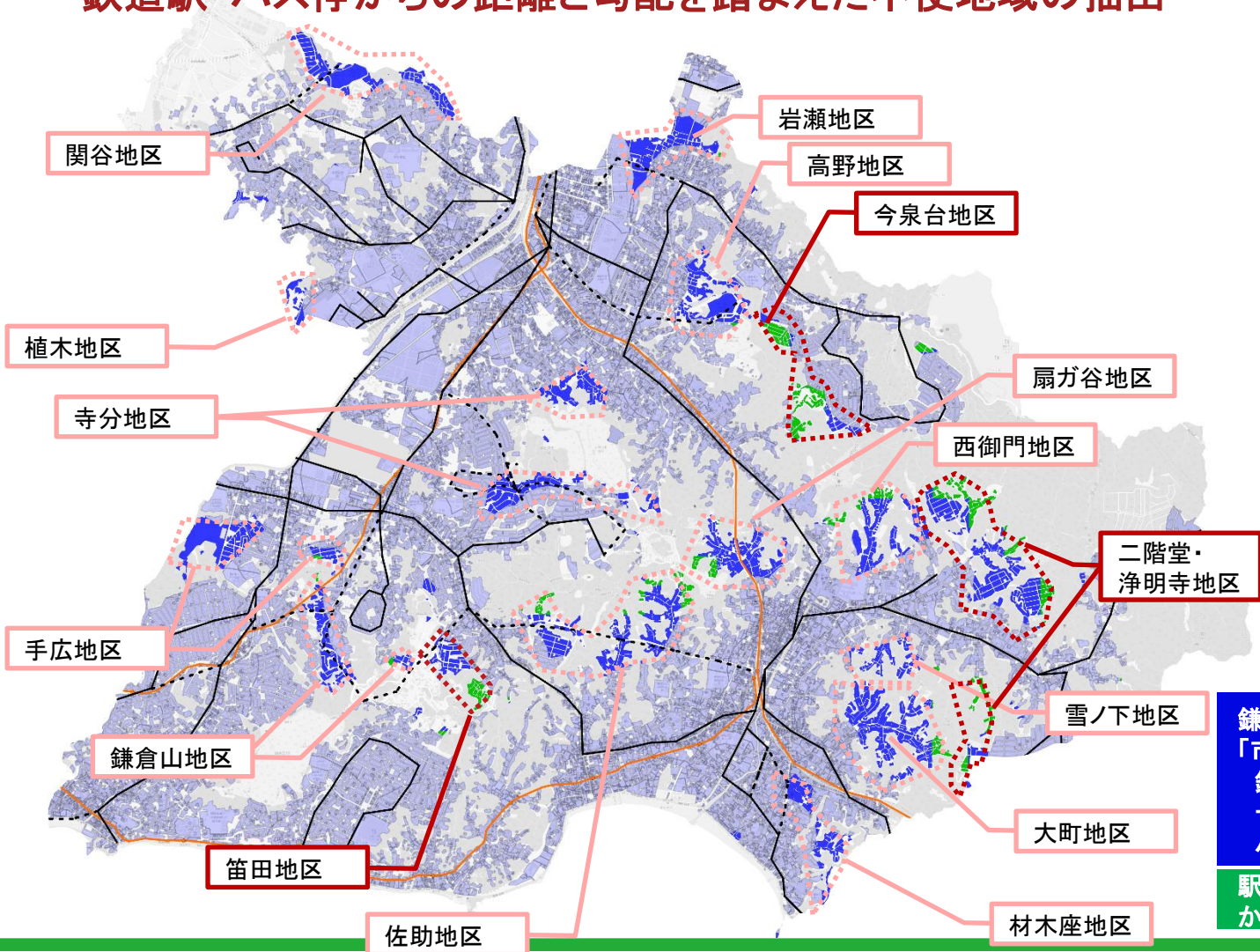
視点①：鉄道駅やバス停から離れた以下地域を不便地域とする

市街化区域で鉄道やバス停から離れた地域



視点①：鉄道駅やバス停からの距離や勾配、高齢者人口分布を踏まえると、「二階堂・浄明寺」や「今泉台」等で特に対応が必要と思量

鉄道駅・バス停からの距離と勾配を踏まえた不便地域の抽出



凡例

(平日1日片道当たりバス運行本数)

..... ~30本未満

—— 30本以上

出典: 各社時刻表 (2025年6月時点)

(鉄道路線・駅)

— 鉄道路線・駅

(徒歩圏域)

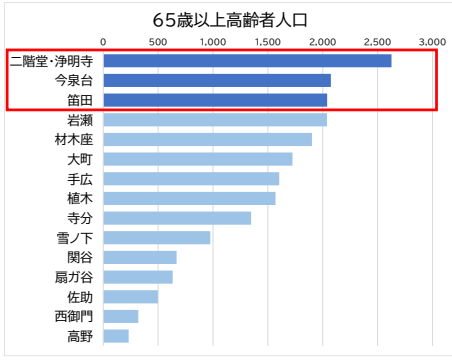
交通が不便なエリアかつ
平均勾配20%以上

交通が不便なエリア
平均勾配20%未満

交通が利用できるエリア

※市街化調整区域、非居住エリアは非着色

※非居住エリアは山間部や工場の非居住目的で利用されているエリア (以下同様)



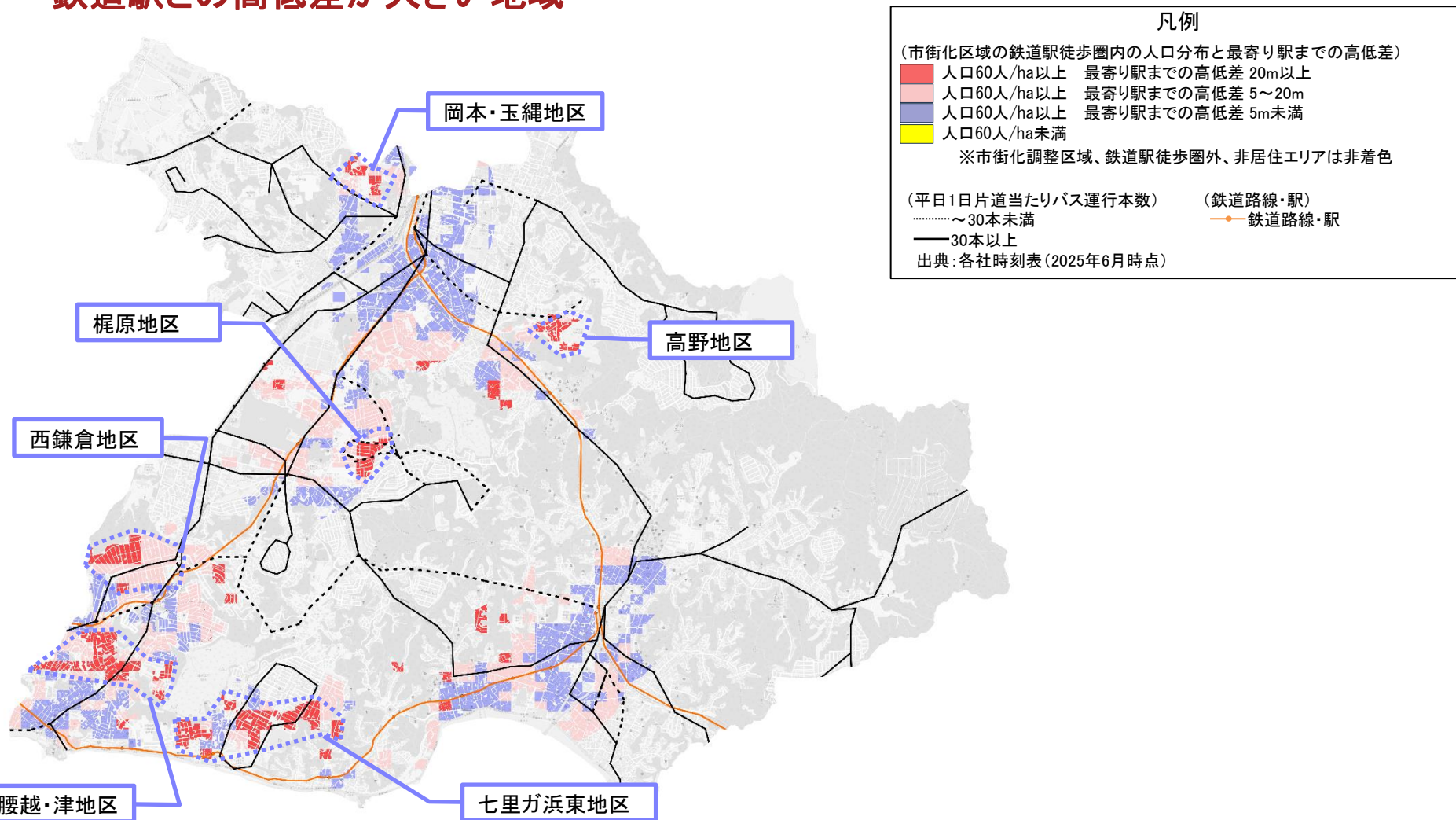
鎌倉市の交通が不便な地域の定義

「市街化区域内の
鉄道駅から750m圏外、
一日30本以上の運行頻度の
バス停から300m圏外」

駅・バス停から一定距離離れており、
かつ平均勾配20%以上の範囲

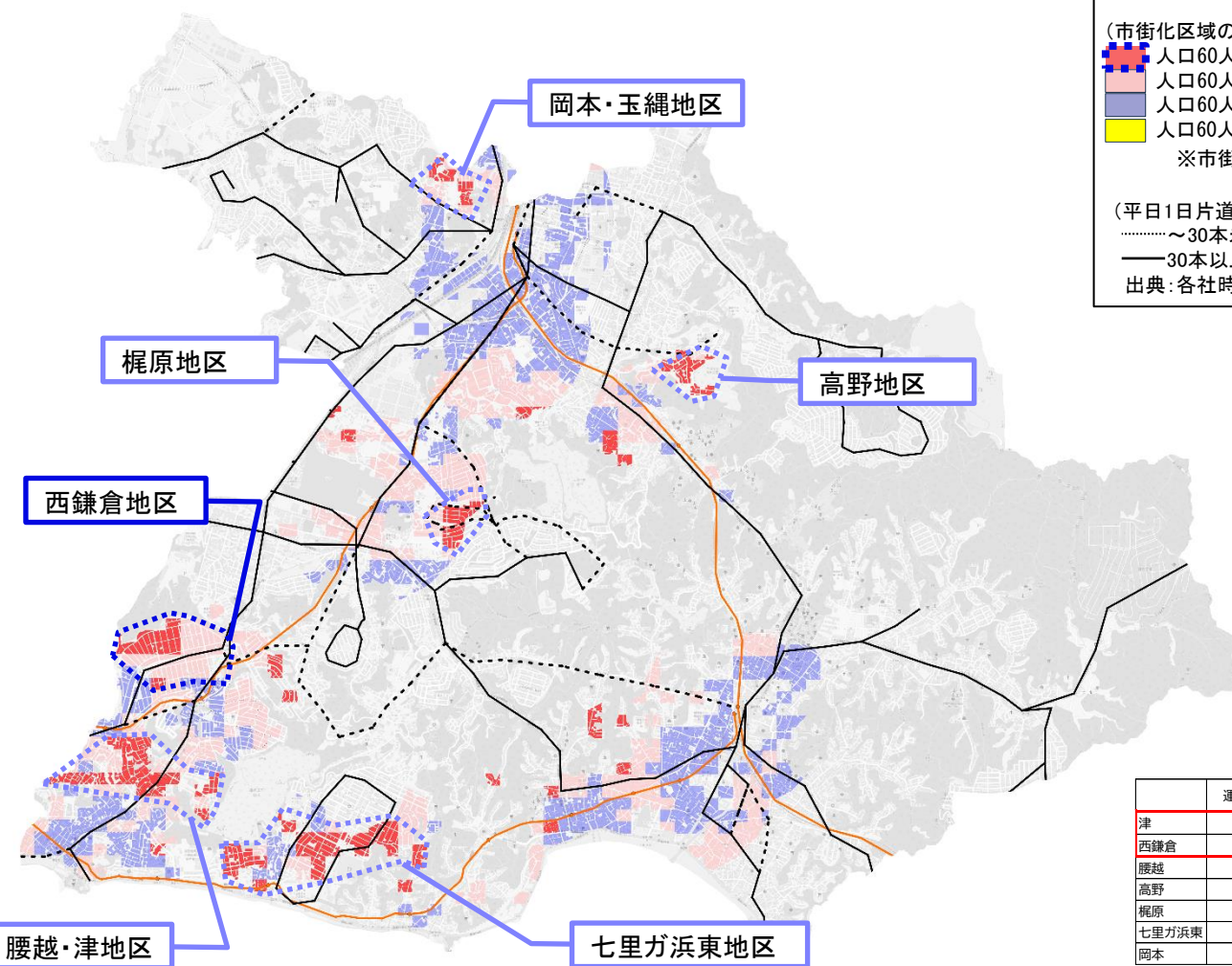
視点②：駅の徒歩圏内であっても人口が集中し、駅との高低差が大きい地域を不便地域とする

鉄道駅との高低差が大きい地域



視点②：「西鎌倉」や「津」はバスへの満足度が低いこともあり、
特に対応が必要と思量

鉄道駅との高低差を踏まえた不便地域の抽出



凡例

(市街化区域の鉄道駅徒歩圏内の人口分布と最寄り駅までの高低差)

- 人口60人/ha以上 最寄り駅までの高低差 20m以上
- 人口60人/ha以上 最寄り駅までの高低差 5~20m
- 人口60人/ha以上 最寄り駅までの高低差 5m未満
- 人口60人/ha未満

※市街化調整区域、鉄道駅徒歩圏外、非居住エリアは非着色

(平日1日片道当たりバス運行本数) (鉄道路線・駅)

-~30本未満
- 30本以上
- 鉄道路線・駅

出典:各社時刻表(2025年6月時点)

地区別のバスサービスへの満足度※

	運行時間帯	ルート・目的地	運行本数	運行間隔	自宅からバス停までの所要時間	合計
津	-1.2	-0.3	-1.5	-1.3	0.8	-3.5
西鎌倉	-0.4	-0.2	-1.0	-1.0	0.9	-1.6
腰越	-0.6	0.2	-0.9	-0.8	1.0	-1.1
高野	-0.5	1.2	-1.3	-1.5	1.7	-0.5
梶原	-0.5	0.7	-1.0	-0.9	1.4	-0.2
七里ガ浜東	0.2	0.5	-0.1	0.0	1.0	1.5
岡本	0.4	0.7	0.1	0.1	1.0	2.2

※アンケート調査結果を満足度2点、やや満足1点、どちらでもない0点、やや不満-1点、不満-2点としてスコア化し、地区別平均値を算出

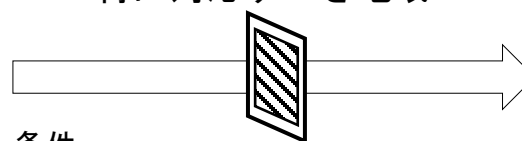
「二階堂・浄明寺」「今泉台」「笛田」「西鎌倉・津」の4地区が鎌倉市における特に対応すべき交通不便地域と考えられる 交通不便地域の抽出結果

鎌倉市における
交通不便地域

視点①：鉄道駅やバス停から距離があり、さらに勾配の大きい地域

交通不便地域
市街化区域で
「鉄道駅やバス停から
距離がある地域※」
(16地区)

特に対応すべき地域



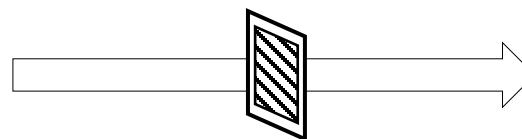
特に対応すべき
地域①
二階堂・浄明寺、
今泉台、笛田

条件

：地域内の勾配が大きい地域（平均勾配20%以上）
高齢者の多い地域（65歳以上）

視点②：最寄り駅との高低差が大きく、人口が集中し、バスへの不満が大きい地域

交通不便地域
市街化区域内で
「鉄道駅徒歩圏内で
最寄り駅との高低差が
大きい地域」








特に対応すべき
地域②
西鎌倉・津

条件

：人口が集中している地域（60人/ha以上）
路線バスへの不満が大きい地域

交通不便地域に対応する施策としては、以下のようなものが考えられる

交通不便地域に対応する施策

施策	イメージ	概要
オンデマンド型 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。市内の交通不便地域やバス等の利便性低下が見込まれるエリアでの導入が期待される
公共ライドシェア		市町村やNPO 法人等が、自家用車等を用いて提供する運送サービス。地域や時間帯に応じた柔軟な導入が可能。市内の交通不便地域やバス等の利便性低下が見込まれるエリアでの導入が期待される
日本版ライドシェア		法人タクシー事業者が運営主体となり、認可を受けたエリア・時間帯で運行。導入は認可された範囲内に限定される
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
地域貢献バス		病院の送迎バスやスクールバス等の空席を活用し、誰もが利用できる移動手段を確保する取り組み
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

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
(杉並区) オンデマンド乗合タクシー ちかくも	<ul style="list-style-type: none"> ・通常のタクシーとは異なり、好きな場所で乗降できるサービスではない ・利用には、アプリ・コールセンターから利用日時・乗降する停留所を事前予約する必要がある ・運行日時: 毎日、午前9時から午後5時まで・運賃: 300円/1乗車
(別府市) 公共ライドシェア「湯けむりライドシェアGLOBAL」	<ul style="list-style-type: none"> ・別府市全域(別府市発地・着地)、24時間365日、市民に関わらず誰でも利用可能 ・運賃はタクシー運賃と同額+迎車料1,000円 ※通常タクシーの迎車料は300円 ・市(自治体)が主体となり、一般社団法人別府市産業連携・協働プラットフォームB-biz LINKが運行
(川崎市) コミュニティバス あじさい号	<ul style="list-style-type: none"> ・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
(河内長野市) 楠ヶ丘地域 乗合タクシー くすまる	<ul style="list-style-type: none"> ・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
(千葉市) グリーンスローモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ・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
(東京都) 自動運転車椅子	<ul style="list-style-type: none"> ・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

(参考) 杉並区で運行されているような利用時間帯や乗降場所に柔軟に対応できるオンデマンド乗合タクシーが考えられる

交通不便地域に対応するオンデマンド乗合タクシーの事例(東京都杉並区「ちかくも」)

施策概要

- 区内の停留所24ヶ所で乗り降りできる乗合タクシー

施策イメージ

- 通常のタクシーとは異なり、好きな場所で乗降できるサービスではない
- 利用には、アプリ・コールセンターから利用日時・乗降する停留所を事前予約する必要がある
- 運行日時: 毎日、午前9時から午後5時まで
- 運賃: 300円/1乗車



(出典)ちかくもHP(東京都杉並区)



(参考) 別府市で運行されているような市町村やNPO 法人等が運営し、一般ドライバーを活用できる公共ライドシェアが考えられる

交通不便地域に対応する公共ライドシェアの事例 (大分県別府市「湯けむりライドシェアGLOBAL」)

施策概要

- ・ タクシーとほぼ同じ利用が可能な公共ライドシェア

施策イメージ

- ・ 運行時間: 24時間365日
- ・ 利用者: だれでも利用可能
- ・ 運賃: タクシー運賃と同額
- ・ 迎車料: 1,000円 ※タクシーの迎車料は300円
- ・ 配車アプリ: Uber、GO
- ・ 運行地域: 別府市全域(別府市発地・着地)
- ・ 実施主体: 大分県別府市(自治体)
- ・ 運送者: 一般社団法人別府市産業連携・協働プラットフォームB-biz LINK
- ・ ドライバー: 応募者110人(令和7年5月現在)

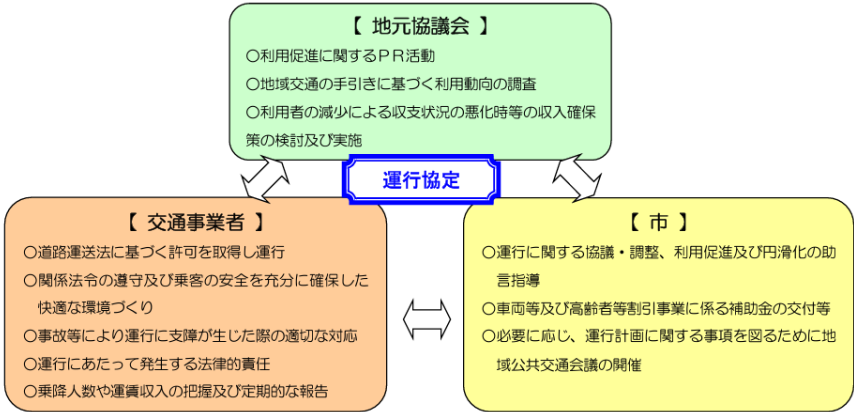


(出典) 別府市公共ライドシェア「湯けむりライドシェアGLOBAL」3週間の実績
(令和7年5月21日、一般社団法人全国自治体ライドシェア連絡協議会(全自連)・別府市)

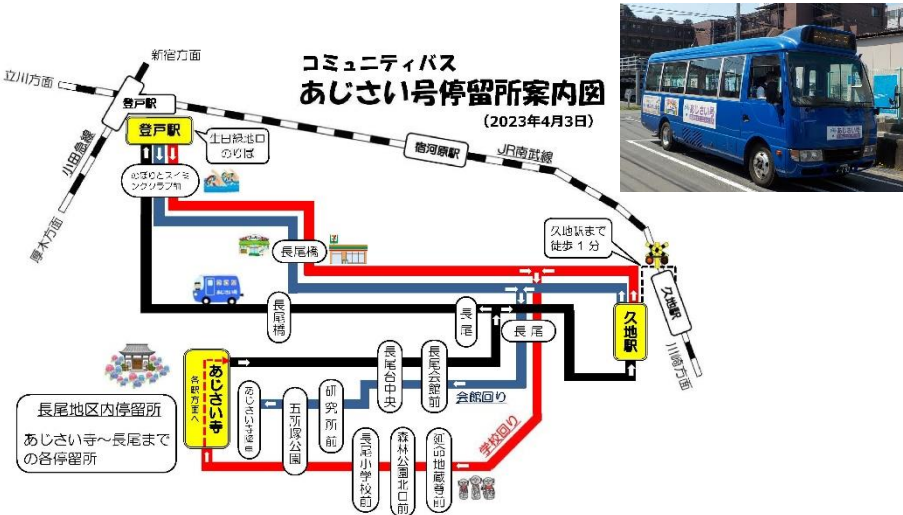
（参考）移動手段の確保のため、住民主体でニーズ調査、協議会を
設立本格運行後も住民への周知・浸透を進め、黒字化を達成した

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

(参考) 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



(参考) 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

(参考) 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

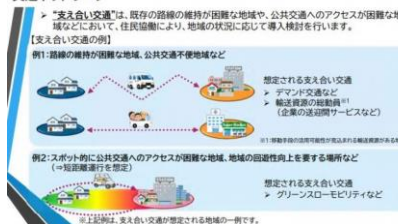
【導入経緯】

- ✓ 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



【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**

(参考) 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

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!

都合の合う日のみ

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!

QRコード

まずはご連絡ください!

■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

2 さくらまる運行スケジュール

今日 < > 2025年5月

区役所コース(時計回り) 午前便

5月14日(水曜日) 午前10:00~午後12:00

運転手: 運行補助者:

マイカレンダーにコピー

5月14日

5月15日

5月16日

5月17日

5月18日

5月19日

5月20日

5月21日

5月22日

5月23日

5月24日

5月25日

5月26日

5月27日

5月28日

5月29日

5月30日

5月31日

さくらまる運行スケジュール

運行する便は上のカレンダーに記載しています。

記載内容をタップするとなどのくわしい情報を確認できます!

■安全運転講習会の実施

出典:千葉市HP

36

(参考) 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)
カテゴリー	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

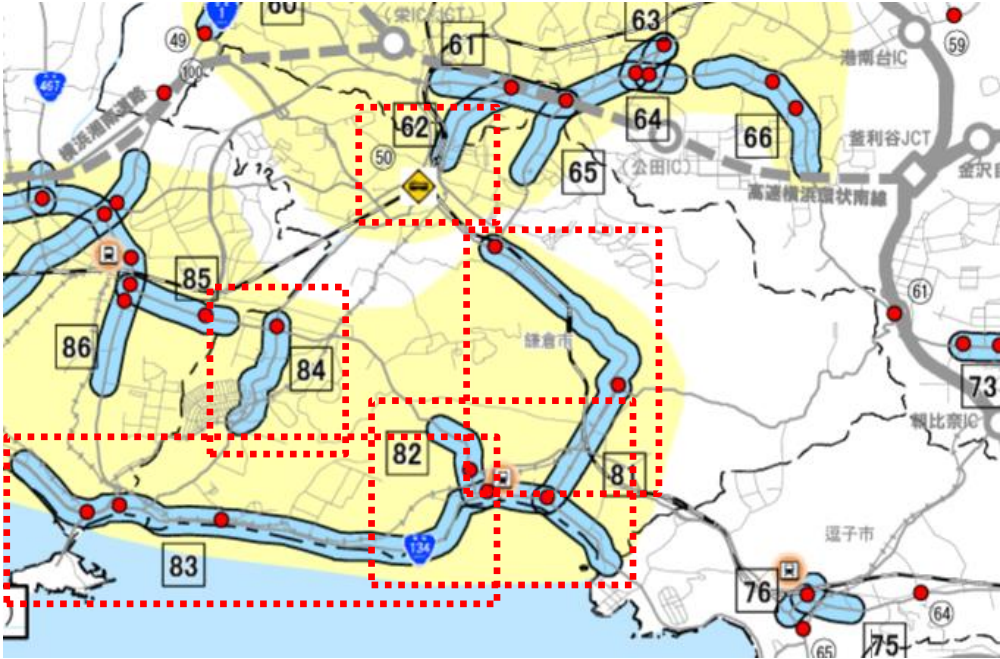
パターン		往 路	復 路
A	自動運転車椅子 ・手動操縦機能 ・自動追従機能 ・メモリース機能 (自動運転、無人回送) ・スマホリモートコントロール (遠隔操作自動運転)	車椅子自動運転 	無人回送 
B	電動車椅子 ・手動操縦機能 ・スマホリモートコントロール (遠隔操作自動運転)	スマホでスタッフによる10m遠隔操作 	スマホでスタッフによる10m遠隔操作で回送 

②交通渋滞の発生

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る

鎌倉市の主要渋滞箇所

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

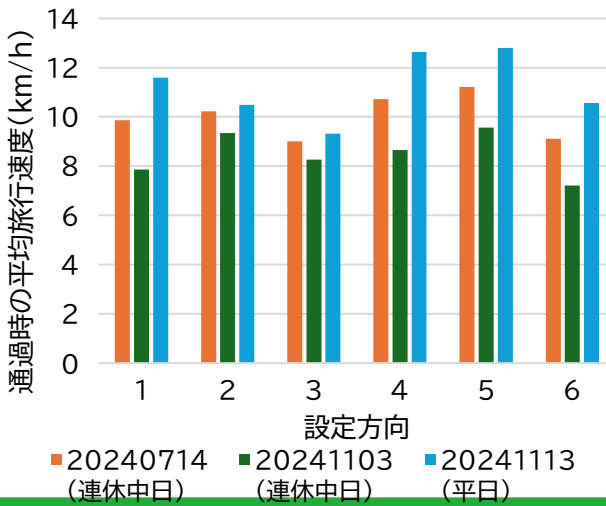


出典：神奈川県 地域の主要渋滞箇所（一般道）（令和6年2月時点）

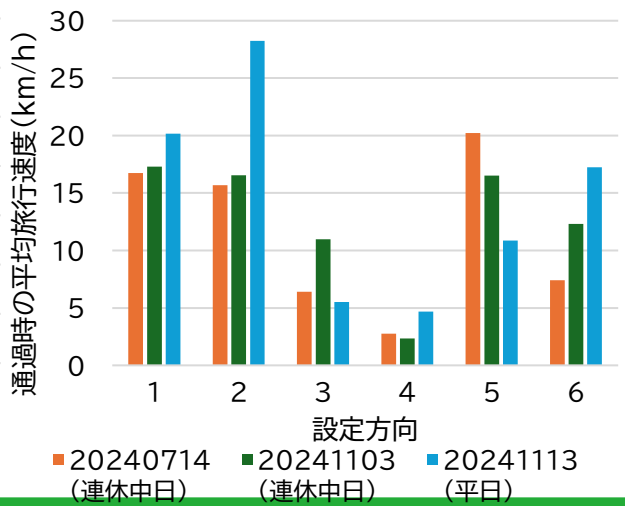
鎌倉市の渋滞対策では旅行速度の遅い八幡宮前交差点・行合橋交差点・鎌倉女子大前交差点を重点的に考慮すべき

主要交差点の平均旅行速度

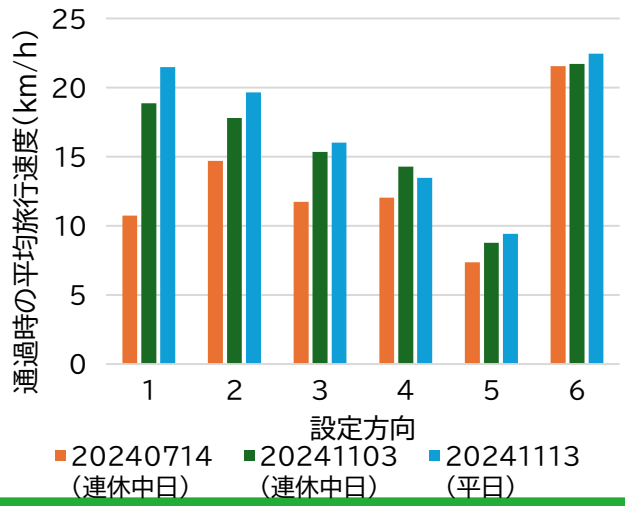
①八幡宮前交差点



②行合橋交差点



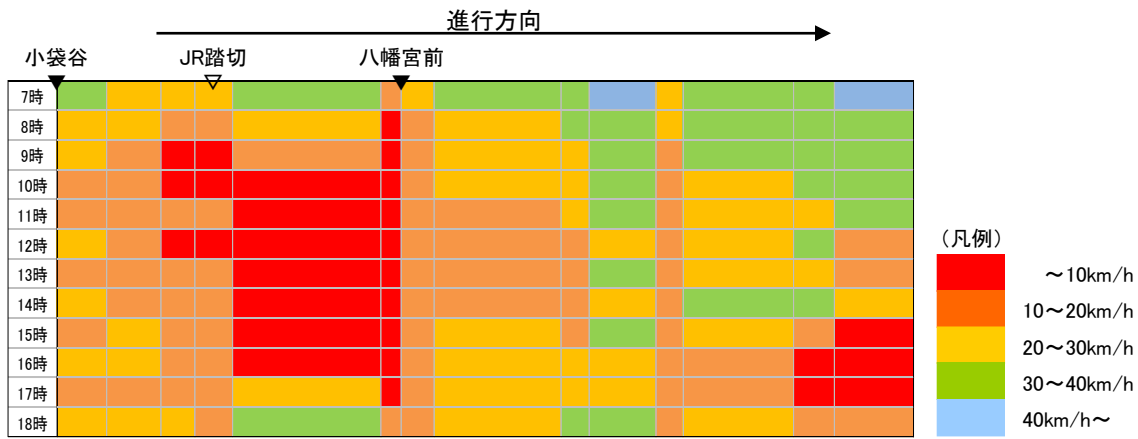
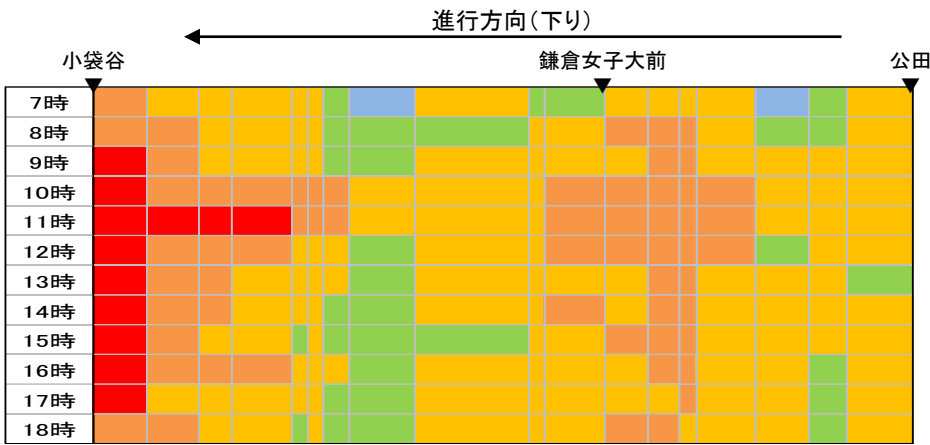
③鎌倉女子大前交差点



八幡宮前交差点では、日中慢性的な速度低下がみられる

主要交差点の時間別平均旅行速度(県道21号:公田～小袋谷～八幡宮前)

2024年11月3日(日)
※11月三連休中日



(データ)ETC2.0プローブ【2024年11月3日(日)】

主要交差点の時間別平均旅行速度(県道21号:八幡宮前～小袋谷～公田)

(凡例)

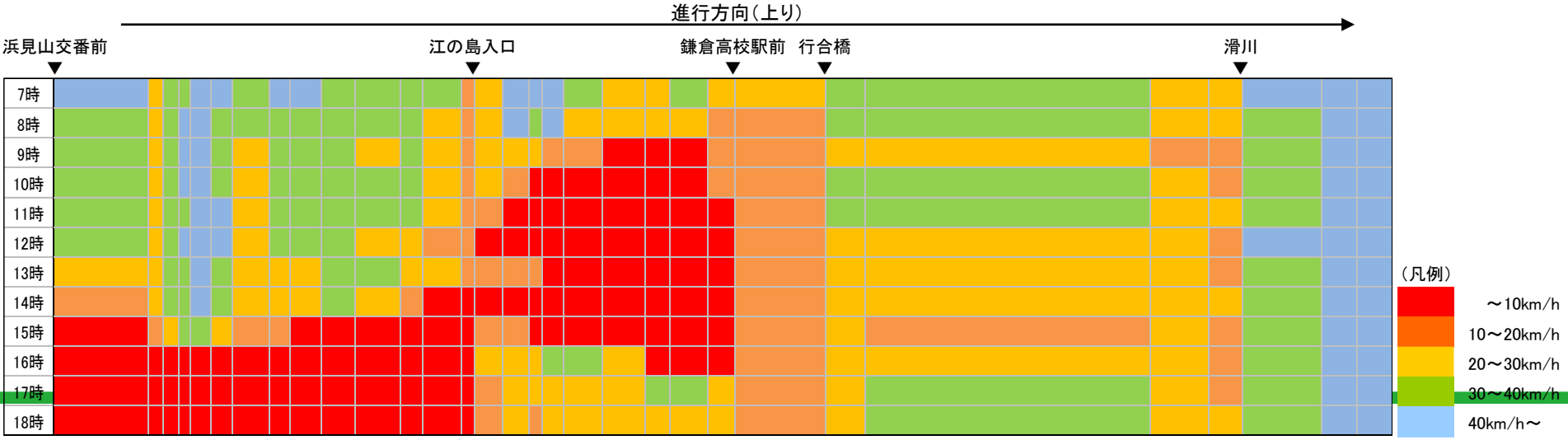
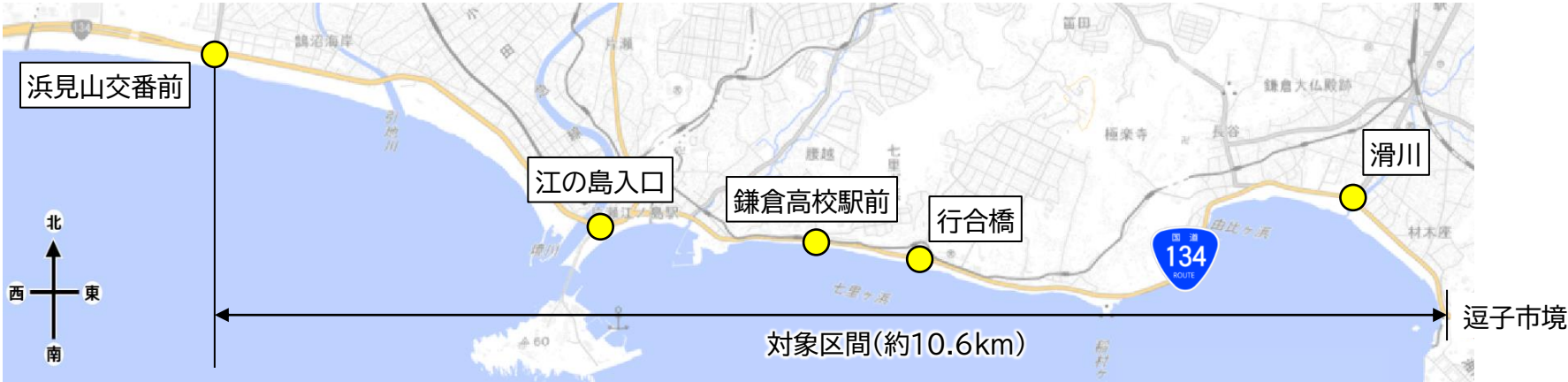
■	～10km/h
■	10～20km/h
■	20～30km/h
■	30～40km/h
■	40km/h～

42

逗子方面では、行合橋及び鎌倉高校駅前付近の午後の時間帯で速度低下がみられる

逗子方面の時間別平均旅行速度(国道134号:辻堂～材木座)

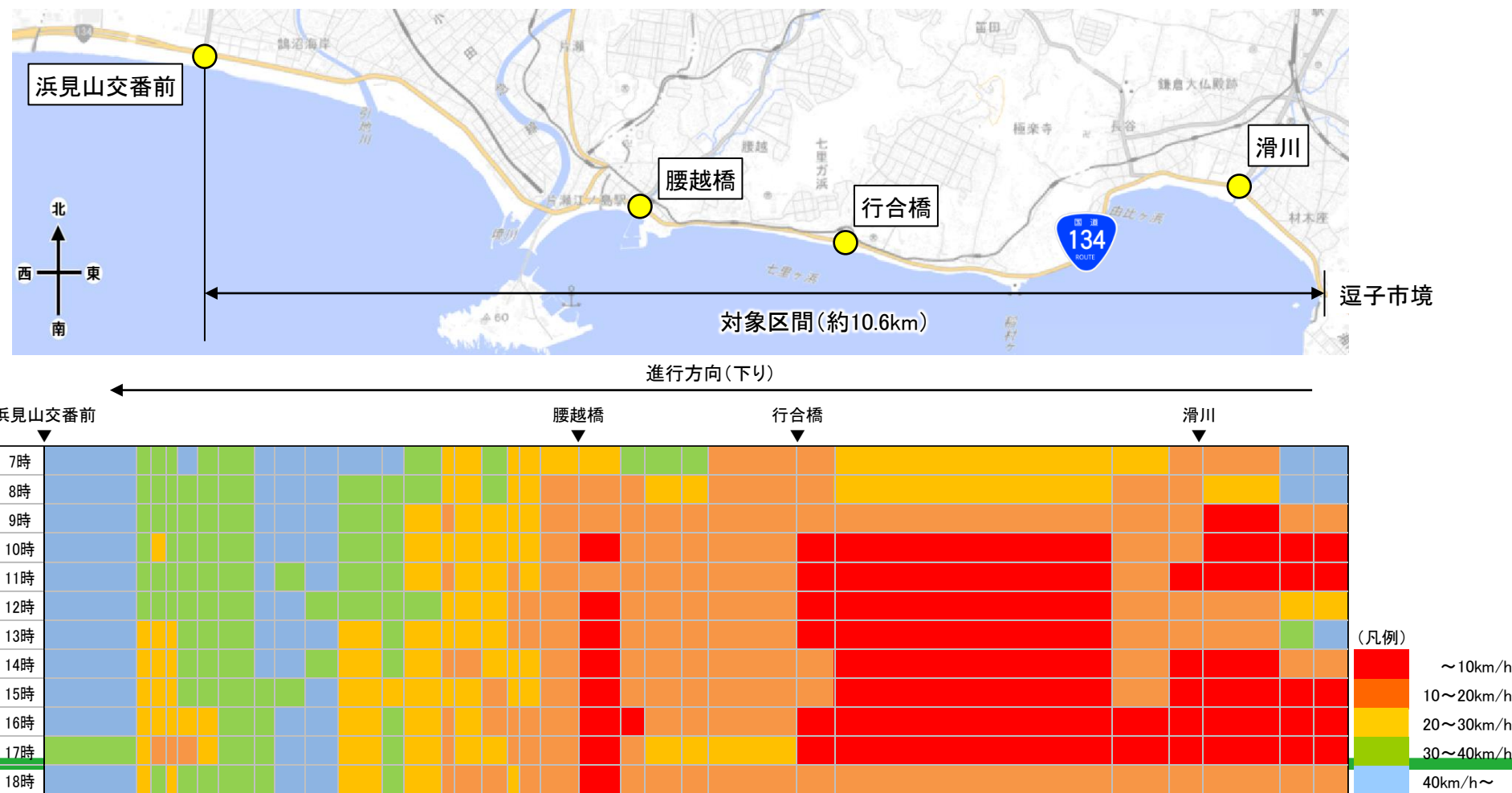
2024年11月3日(日)
※11月三連休中日



藤沢方面では、腰越橋及び行合橋付近の日中の時間帯で速度低下がみられる

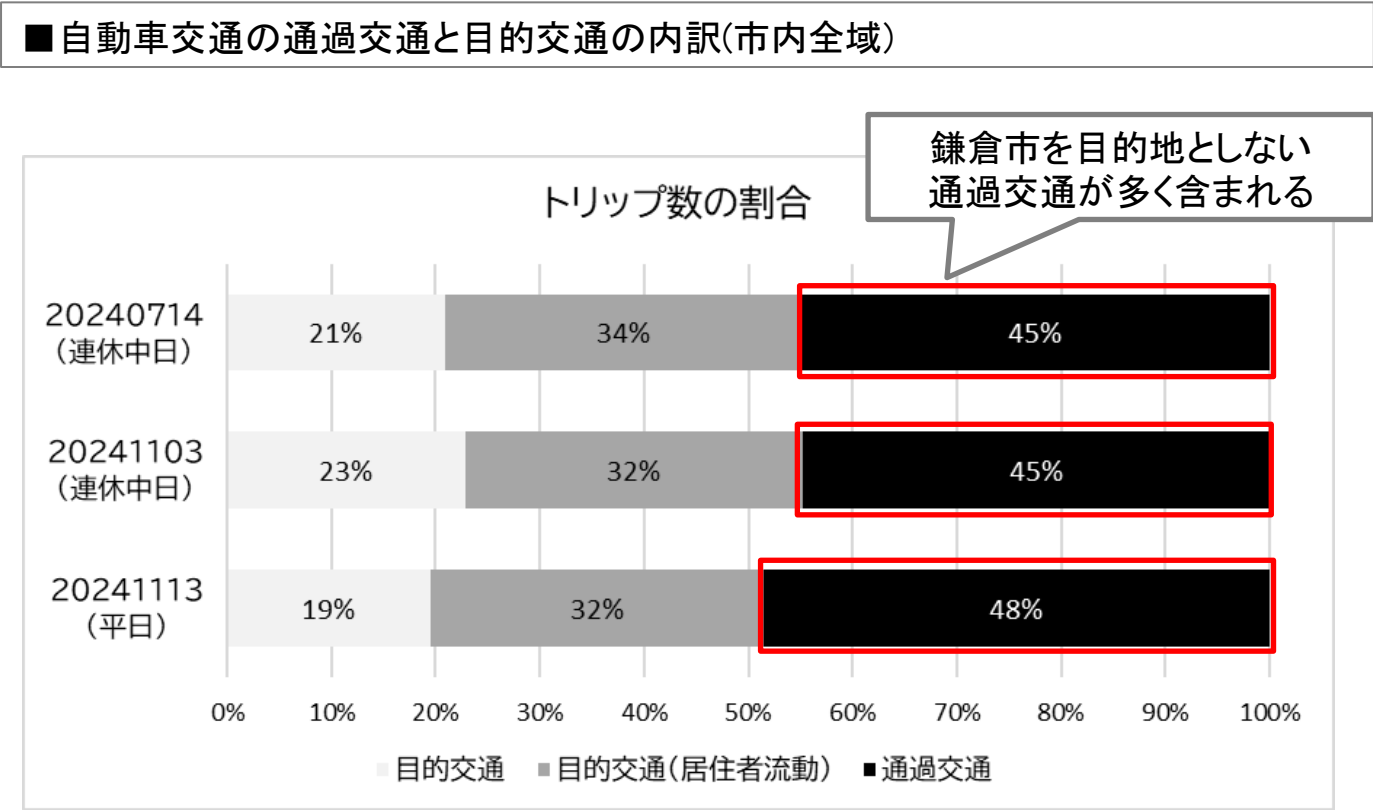
藤沢方面の時間低別平均旅行速度(国道134号:辻堂～材木座)

2024年11月3日(日)
※11月三連休中日



一方、渋滞の原因については鎌倉市を目的地としない通過交通の存在が、大きな理由の一つであると推察される

鎌倉市における通過交通の存在



鎌倉市を目的とする交通の排除は難しいため、①通過交通の削減、②目的交通の分散が渋滞削減に向けた対応方向性として考えられる

鎌倉駅方向（方向3～6）では北鎌倉駅方向（方向1、2）に比べて通過交通車両の割合が高い

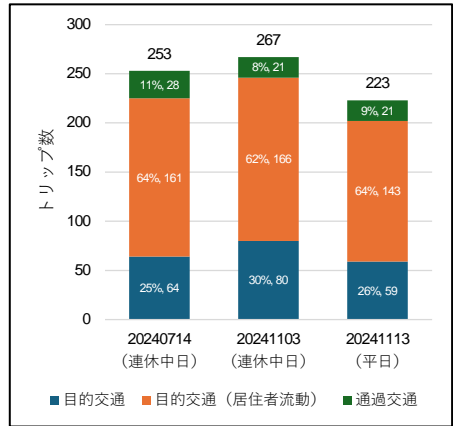
八幡宮前交差点を通過する車両

▼通過方向別の通過交通と目的交通の内訳

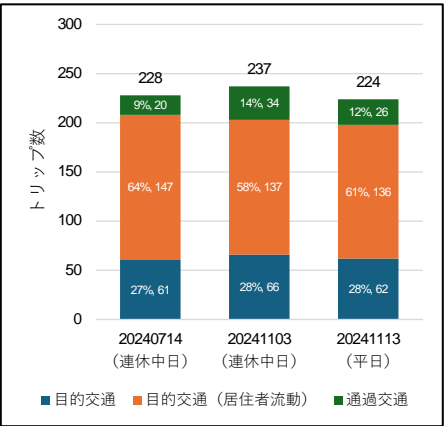
▼通過車両の設定方向



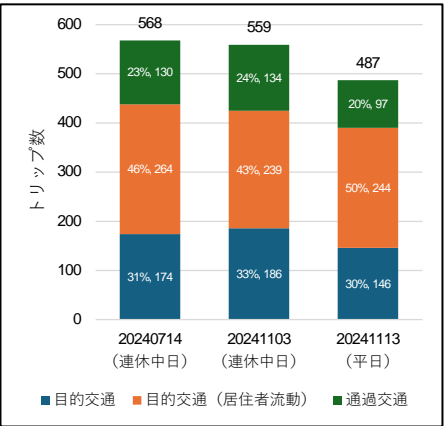
■方向1



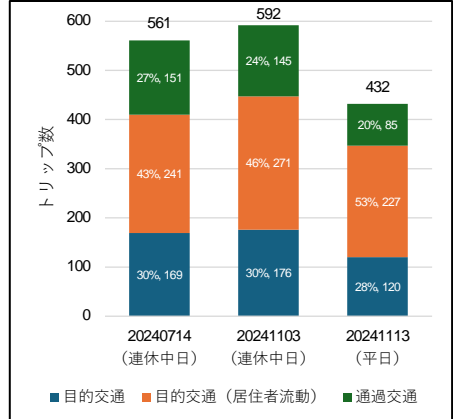
■方向2



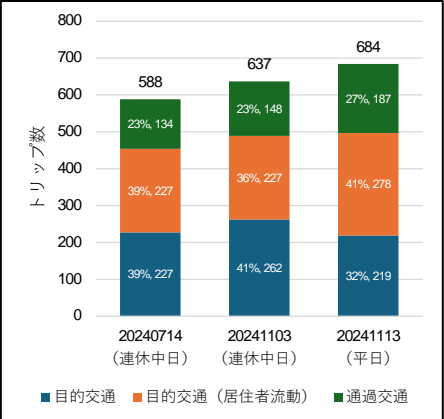
■方向3



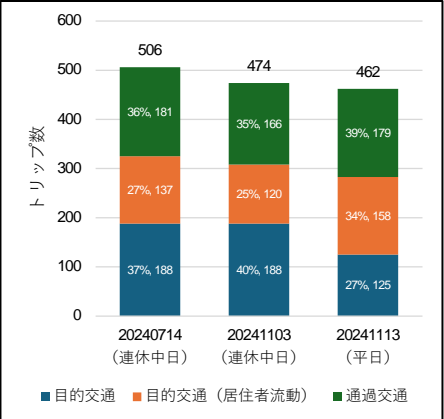
■方向4



■方向5



■方向6



東西方向（方向1、2）の半数以上の車両が通過交通、それ以外はほとんどが居住地を含む目的交通であることを確認

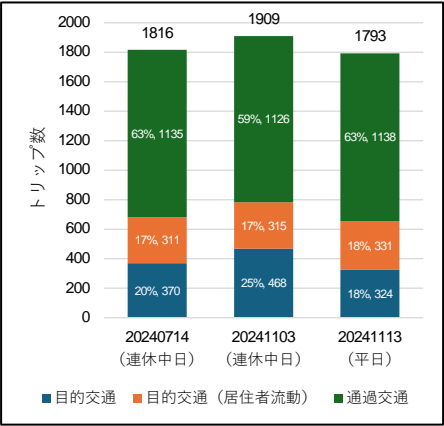
行合橋交差点を通過する車両

▼通過方向別の通過交通と目的交通の内訳

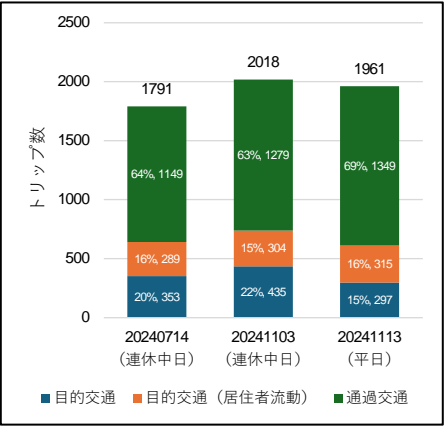
▼通過車両の設定方向



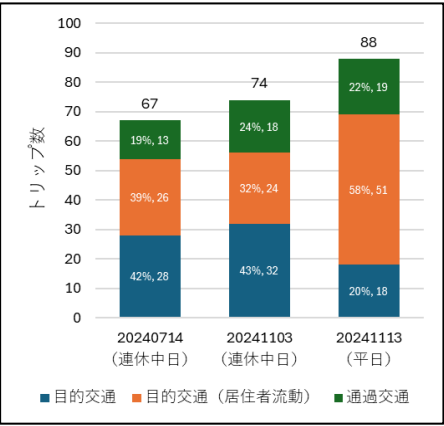
■方向1



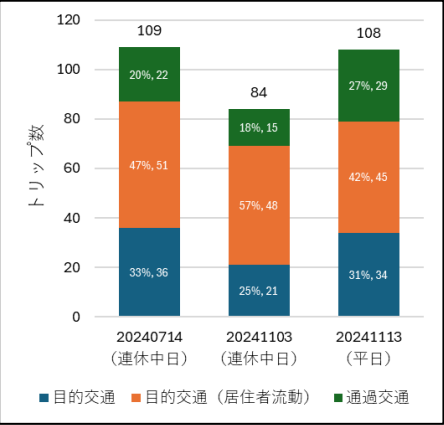
■方向2



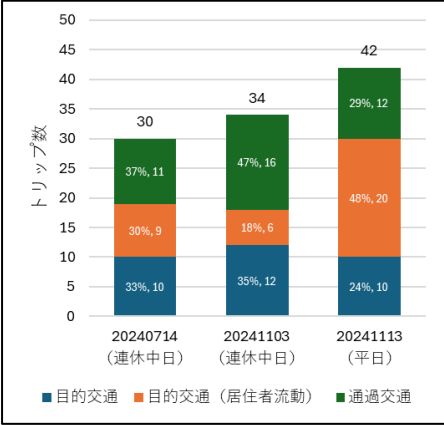
■方向3



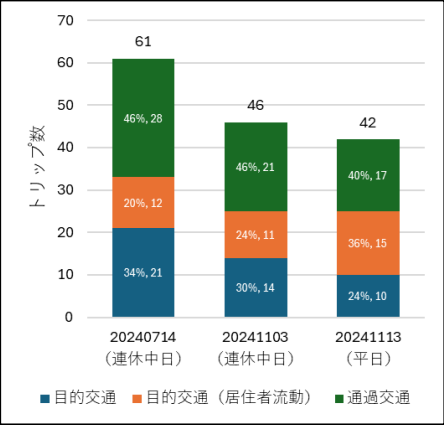
■方向4



■方向5



■方向6



東西方向（方向1、2）は目的交通がほとんどである一方、それ以外では通過交通がいずれの期間も全体の2割程度存在する

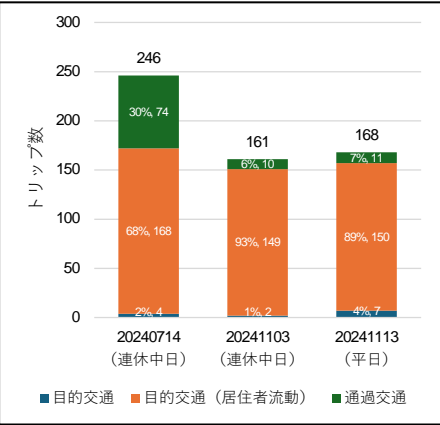
鎌倉女子大前交差点を通過する車両

▼通過方向別の通過交通と目的交通の内訳

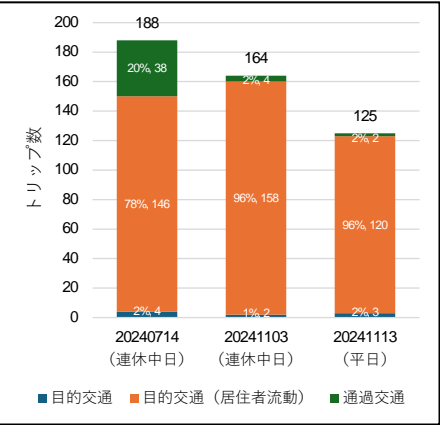
▼通過車両の設定方向



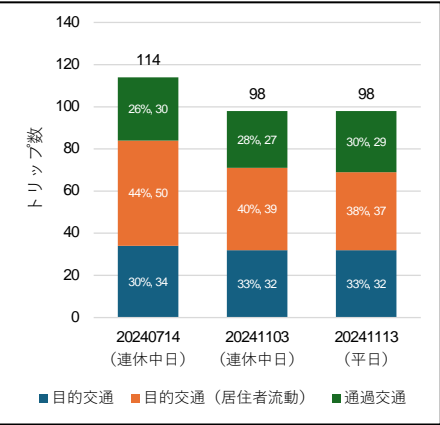
■方向1



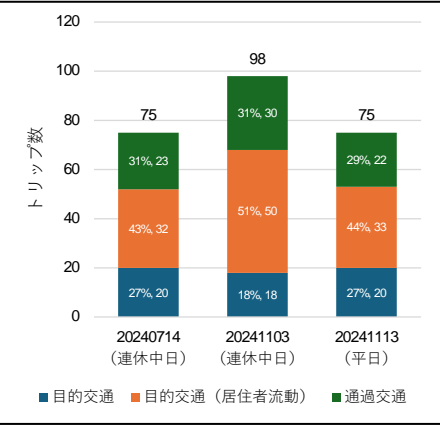
■方向2



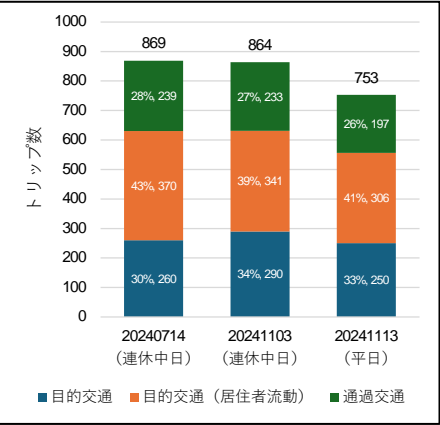
■方向3



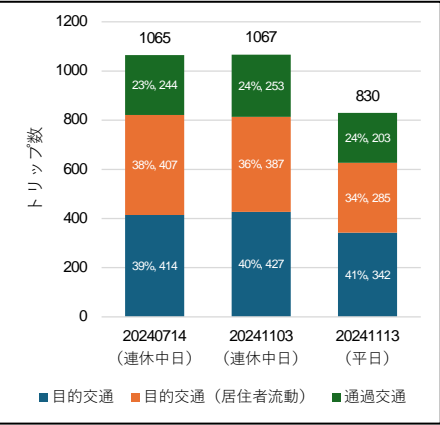
■方向4



■方向5



■方向6



※ETC2.0プローブで集計

通過交通の削減のための手段・施策は、実現性や実効性、費用面で優先度を決める必要がある

通過交通の削減施策

施策	地域	概要
カーナビを活用した交通誘導	大阪府 大阪市	ナビアプリにおいて、渋滞箇所に関する情報に加え、渋滞箇所の迂回ルートを案内
Google mapにおけるルート変更	—	Google mapによる経路探索時に渋滞箇所の迂回ルートを案内
誘導看板の設置	群馬県 伊香保町 他	渋滞起点や迂回ルートの分岐前などにおいて、渋滞情報や迂回ルートを看板等で表示し、迂回を誘導する
公共交通優先の通行規制	神奈川県 厚木市	朝夕のピーク時間帯に駅前への一般車両の進入を制限することで、駅前への流入を抑制
ライジングボラード	新潟県 新潟市	自動昇降する車止めで、通学路等の通行規制時間帯の通過交通の進入を排除
幹線道路等の整備	—	環状線や放射道路の整備により、中心部へ流入する通過交通の排除や分散流入の促進を図る
ロードプライシング	—	来訪車両等への課金により公共交通への転換を促し、自動車利用の抑制を図る

検討の方向性

実現性や実効性、費用面で総合的に施策の優先度を判断する必要がある

通過交通を減らすためのソフト面の取り組みとして、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り渋滞箇所の迂回ルートを案内・誘導する方法が有効と考えられる

ナビやマップによるルート誘導

■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



鎌倉市では、一定時間・地域に交通が集中していることを踏まえ、目的交通の分散のための施策としては、以下のようなものが考えられる

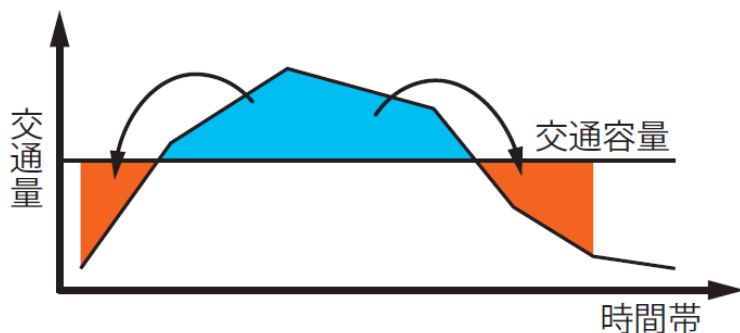
目的交通の分散のための交通施策

区分	施策	概要
時間帯の分散	目的施設等の誘導	鎌倉駅周辺に集中する時間帯を分散するため、他のエリアにも来訪者や市民に来訪してもらえるように目的施設等を誘導する 一短期的：既存施設を活用した集客コンテンツ誘致やイベントの実施等 一中長期的：来訪者や市民の来訪が期待できる施設の設置等
	リアルタイム渋滞状況の提供	鎌倉駅周辺に集中する時間帯を分散するため、渋滞箇所のライブカメラによるリアルタイム映像等を提供し、混雑状況を可視化する
	混雑状況マップ	鎌倉駅周辺に集中する時間帯を分散するため、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、様々な場所・媒体で情報提供する
	タイムシフト型イベント	日中に集中する時間帯を分散するため、混雑ピークを避けたナイトタイム観光・早朝観光を推進する
地域の分散	目的施設等の誘導	鎌倉駅周辺に集中する目的交通を分散するため、他のエリアにも来訪者や市民に来訪してもらえるように目的施設を誘導する 一短期的：既存施設を活用した映えスポット、飲食店エリアの設置等 一中長期的：来訪者や市民の来訪が期待できる施設の設置等
	代替目的地の案内	鎌倉駅周辺の人気目的地に集中する来訪者に近隣の目的地の案内情報を提供し、目的地を分散

目的交通の分散としては、時間帯の分散・地域の分散に関する取り組みが考えられる

目的交通の分散のための交通施策

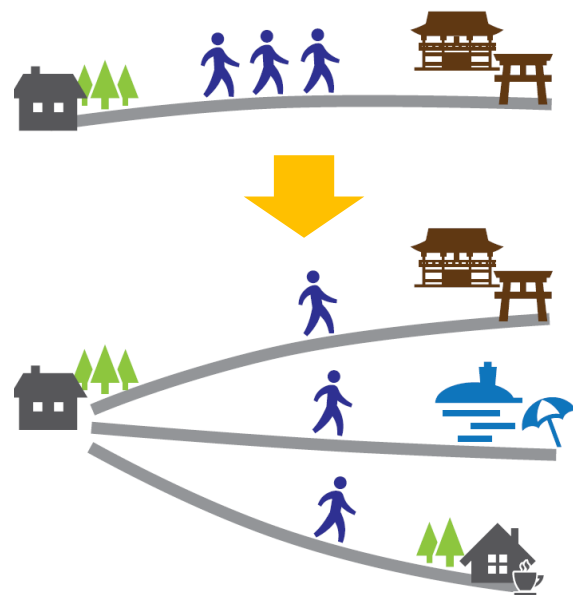
■時間帯の分散のイメージ



(時間帯の分散の取り組みイメージ)

- ・ ライブカメラによるリアルタイム映像等の提供により、混雑時間帯を可視化することで、ピーク時の来訪を抑制する
- ・ 来訪者や市民が足を運びたくなる施設やイベント等を混雑していない地域に誘導し、来訪時間帯を調整することで、時間帯を分散する

■地域の分散のイメージ



(地域の分散の取り組みイメージ)

- ・ 来訪者や市民が足を運びたくなる施設やイベント等を混雑していない地域に誘導することで、特定の地域への集中を解消する

時間帯の分散を図る取り組みとして、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、様々な場所・媒体で情報提供を行う方法が有効と考えられる

混雑状況マップによる情報提供のイメージ



地域の分散を図る取り組みとして、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すること等が有効と考えられる

目的交通の分散を図る取り組みのイメージ

取り組みの方向性

- ・ 鎌倉駅周辺地区の集中時間帯(日中)の目的交通の分散を図るため、鎌倉駅周辺以外のエリアで日中に集客する取り組みを検討
- ・ 分散効果が期待できるエリア(イメージ) : 深沢地区など

ソフト面の取り組み

- ・ 既存施設を活用した映えスポットや飲食店エリアの設置
- ・ 既存施設を活用した集客コンテンツ誘致やイベントの実施
- ・ デジタルスタンプラリーなどによる周遊行動の促進 など



取り組み事例

ハード面の取り組み

- ・ 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
 - 食・飲に特化した施設
 - 趣味・嗜好に強く訴える施設
 - 限定的・体験型の施設 など
- ・ 市民が通いたくなる特色ある施設の誘致
 - 特色ある図書館・子ども図書館
 - 地元食材を活かしたレストランや直売所
 - 子育て支援拠点(屋内遊び場、親子カフェ) など



③公共交通の維持

コロナ禍を契機とした収益環境の悪化や2024年問題等により、全国的にバス路線減便・廃止が進んでいる

路線バス各社の「減便・廃止」意向について

路線バス運行 127 社の「減便・廃止」動向



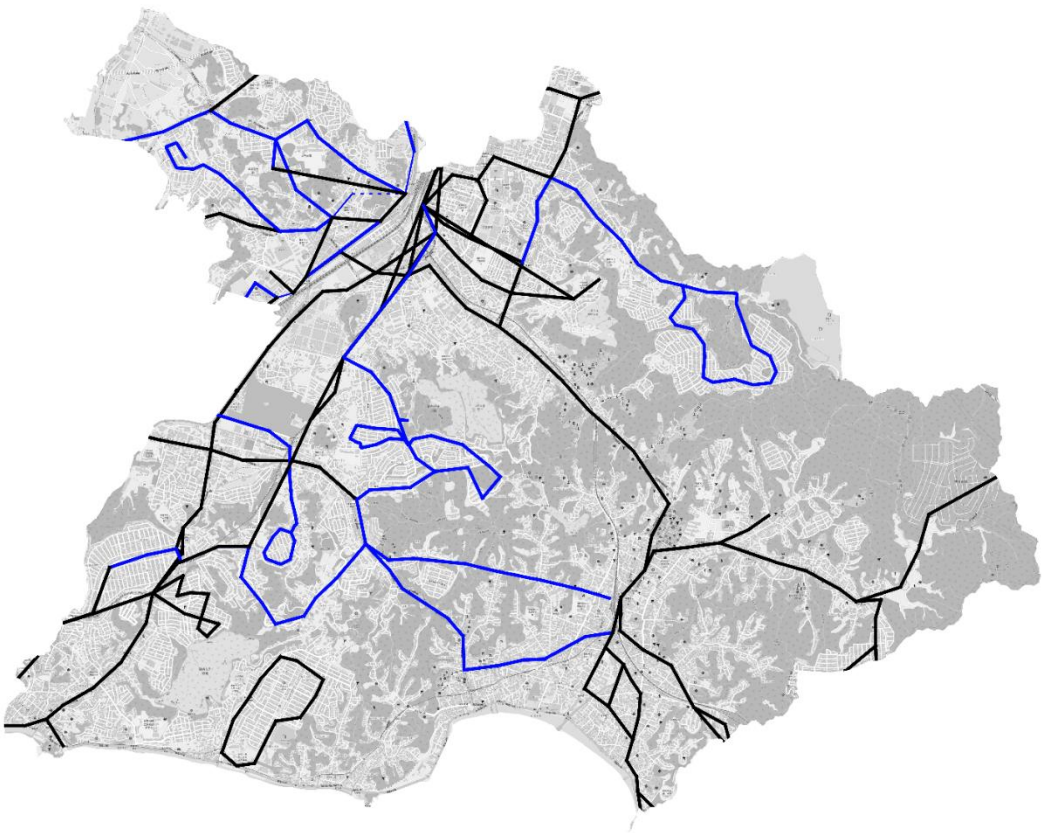
【対象】 保有する路線数が30以上の路線バス運行事業者。公営バスは除く
【注】 ダイヤ改正等で路線や運行系統について減便(減回)や廃止が明らかになった運行事業者

路線バス 減便・廃止が相次ぐ要因	
2024年 問題 への対応	現行のダイヤでは、残業規制に対応可能な人繰りが不可能
	運転手の確保難・既存ドライバーの高齢化 観光・貸切バスへの運転手流出
収益環境 の悪化	沿線住民の利用が減少 コロナ禍からの減収分が戻らず、経営を圧迫
	高速バス・貸切バス事業を犠牲にした路線バス維持策が限界

【注】 各社の発表情報等を基に帝国データバンク作成

鎌倉市内でも近年バスの減便・廃線が続いている状況

近年の鎌倉市内のバスの減便・廃線状況



路線の廃止・減便状況（一部抜粋）

系統	起点	終点	平日運行回数		
			2024.9	2025.6	減便数
船2	大船駅	梶原	32.5	27	-5.5
鎌50	鎌倉中央公園	鎌倉駅西口	5	0	-5
船6	大船駅	江ノ島	4	0	-4
鎌11	鎌倉駅	鎌倉駅	8	4	-4
鎌4	鎌倉駅	鎌倉山	25	21	-4
船50	大船駅	桔梗山	39.5	35.5	-4
鎌6	鎌倉駅	江ノ島	3	0	-3
船8	鎌倉駅	大船駅	2	0	-2
船50	大船駅	大平山公園	6	4	-2
船9	鎌倉駅	大船駅	1.5	0	-1.5
鎌5	鎌倉駅	諏訪ヶ谷	2	0.5	-1.5
船7	鎌倉駅	大船駅	0.5	0	-0.5
鎌50	鎌倉市役所	山の上ロータリー	0.5	0	-0.5

凡例

(2024年9月から2025年6月までの廃止状況)

—

 減便無し

—

 1～30本減便

—

 31～60本減便

...

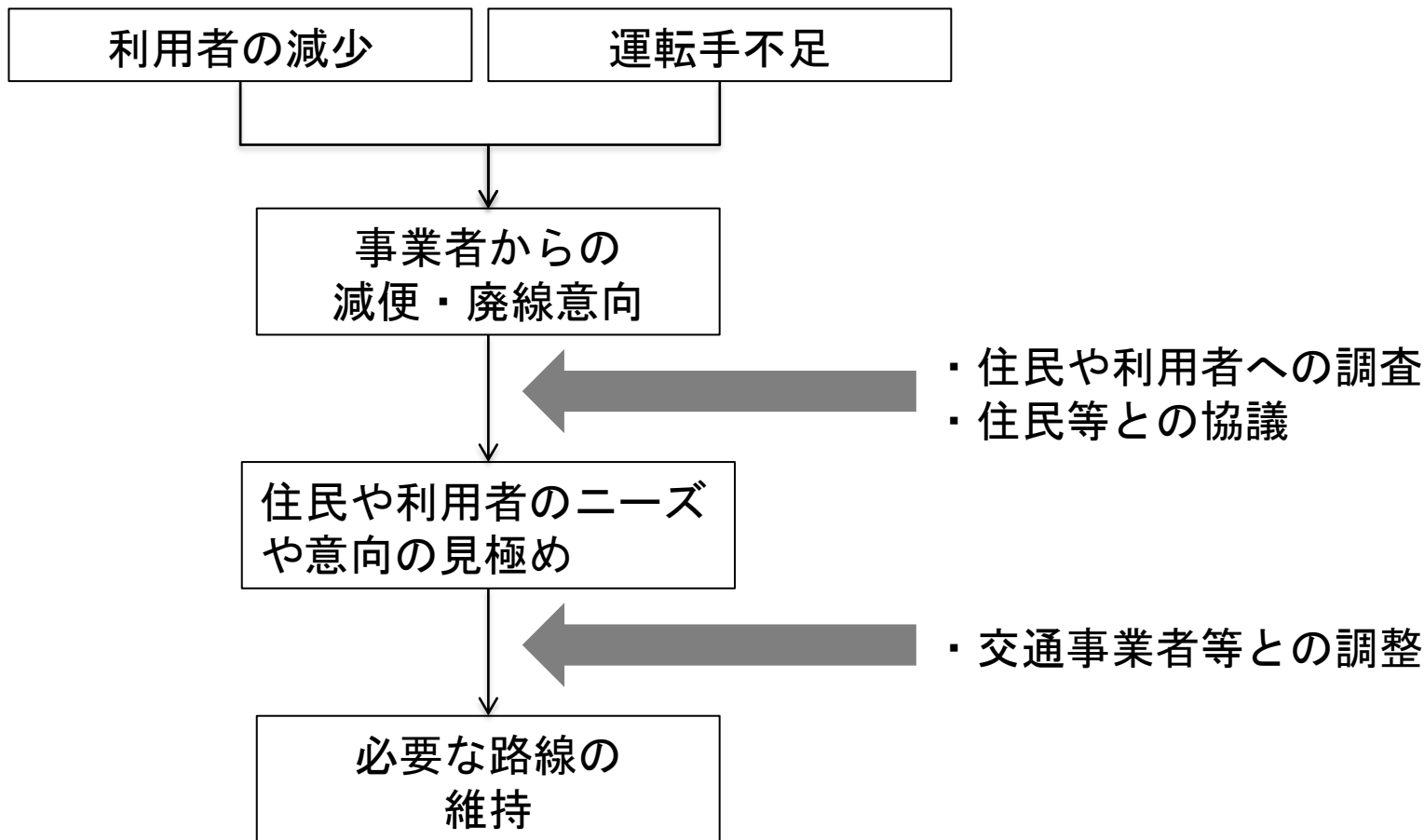
 60本以上減便

出典：各社時刻表

今後も路線バスの収支状況等によりバス路線の減便・廃線が行われる可能性がある

今後減便・廃線が見込まれる際は、利用者数等のニーズも勘案しつつ、交通事業者と連携して維持に向けた対応をする必要がある

維持すべきバス路線の特定と交通事業者との連携



(参考) 国交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) 等の活用も補助条件に適合する場合は活用可能 活用が想定される国の補充メニュー

地域公共交通確保維持事業 (陸上交通: 地域間幹線系統補助) 国土交通省

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
予測費用 (補助対象経費計算見込額) から予測収益 (経常収益見込額) を控除した額

補助率

- 主な補助要件
都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)。
・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
・複数市町村にまたがる系統であること(平成13年3月31時点で判定)
・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
・輸送量が15人~150人/日と見込まれること

補助対象系統のイメージ

- 補助条件**
- ・地域公共交通計画に位置付けられた系統
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
 - ・複数市町村にまたがる系統であること
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
 - ・輸送量が15人~150人/日と見込まれる

地域公共交通確保維持事業 陸上交通: 車両購入に係る補助 国土交通省

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
【車両減価償却費等補助】
幹線系統: 一般乗合旅客自動車運送事業者
フィーダー系統: 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
【公有民営補助】
地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
※令和6年度までは協議会を構成する市町村も対象
- 補助対象経費
【車両減価償却費等補助】
当該購入に係る金銭費用の合計額
(地域公共交通活性化再生法又は地域公共交通サービス継続計画に位置付けられた系統については、車両購入費一括補助可)
- 補助率
1/2
- 主な補助要件
・補助対象期間中に新たに購入を行うもの
・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行に供するもの
・地上から路面までの地上高が6センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
①ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
②ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
③小型車両(①及び②の型に該当しないが87センチメートル以下かつ定員29人以下の車両)
・運行区域の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の装置)に適合した定員11人以上の車両

補助方式のイメージ

車両減価償却費等補助
<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入し、定率法(残存価額:0.4)を用いて6年間で償却する場合>
合計 750万円
購入年度 2年目 3年目 4年目 5年目 6年目
車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付
※ 補助対象金取崩率は、年2.5%以上

公有民営補助
<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>
バス事業者 (売却・廃車) 代替 地方公共団体
バスを借りて運行 貸渡(リース) 所有
バスを所有
6年間で償却に分割して交付
1年目 315万円
2年目 315万円

地域公共交通利便促進実施計画に対する重点的な支援(バス交通) 国土交通省

需要規模が小さい地方部のバス路線について、ミニバンやセダンといった車両へのダウンサイジングと合わせて増便や定時性の向上などのサービス改善やデマンド交通への転換を行う取組等に対して支援を拡充し、地域公共交通ネットワークの効率化・再編を推進(地域公共交通利便促進実施計画に基づく特例)

【地域間幹線系統】

- ・ゾーンバス化等により、基幹系統と支線系統とに運行系統を分けることで地域間幹線補助系統の要件を満たさなくなる系統についても補助対象化(複数市町村要件、輸送量要件の除外)
- ・上記の対象となる系統以外の系統について輸送量要件(15人/日の緩和(3人/日))
- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7~10人)を補助対象化

【地域内フィーダー系統】

- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7~10人)を補助対象化

【共通】

- ・バス会社の資金繰りの金融費用削減のため、車両の購入時一括補助化

現状

再編後

補助金を活用する場合、「地域公共交通計画」に位置づける必要があるため、活用できる補助メニュー等があれば市にもご報告いただきたい

バス路線の維持が難しいエリア等にはデマンド交通等の新たなソリューションを導入することも検討する

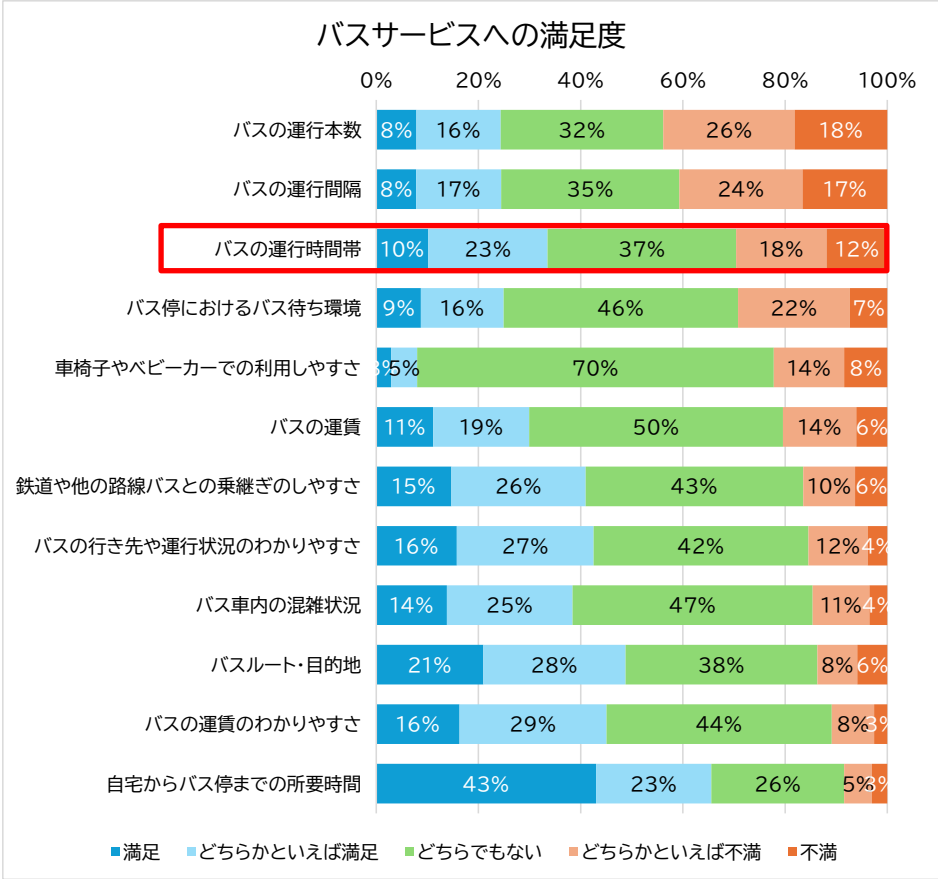
新たなソリューションの導入

区分	施策	概要
バス路線の代替や終バスの繰り上げ等に対応	オンデマンド乗合タクシー	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。市内のバス等の利便性低下が見込まれる居住地エリアでの導入が期待される
	公共ライドシェア	市町村やNPO 法人等が、自家用車等を用いて提供する運送サービス。地域や時間帯に応じた柔軟な導入が可能。市内のバス等の利便性低下が見込まれる居住地エリアでの導入が期待される
	日本版ライドシェア	法人タクシー事業者が運営主体となり、認可を受けたエリア・時間帯で運行。導入は認可された範囲内に限定される
	地域貢献バス	病院の送迎バスやスクールバス等の空席を活用し、誰もが利用できる移動手段を確保する取り組み
	住宅地でのシェアサイクル利用支援	終バス後の自転車需要が多い住宅地エリアで、シェアサイクルポートの設置等、自転車利用環境を整備する
バス便数の不足に対応	運行情報提供	利用に必要な情報提供(時刻表、バス走行位置等)をわかりやすい形で様々な場所・媒体で情報提供を行う
	日中の一部経路変更	住宅地エリア等で不足しているバス便数を増加させるため、時間的制約が比較的少ない日中のバス利用に対し、走行経路を一部迂回する形に変更する

一方、終バスの繰り上げ、タクシー不足等、時間帯によって公共交通が不足している「時間帯による不便」への対応ニーズも大きい

時間帯による不便についての声

時間帯に関する意見	
意見交換会	・21時以降になると、30分や40分に1本という形となったり、乗り継ぎが必要となったりしており、運行間隔が気になる。
アンケート調査結果	・夜の便数がコロナ以降減ってしまったため、会社帰りの時間帯に既に便がなくなってしまった。 ・バスの本数も少なく、終バスが早すぎる。 ・朝一番のバスが減便され困っている。 ・夜の運行時間を1時間ほど増やして欲しい。 ・バスの最終運行が早すぎる為か、大船駅でかなり待たないとタクシーに乗れない。



(参考)国交省の基準では交通不便地域にならないものの、現状、市民が公共交通に対して感じている不足への対応として、杉並区で運行されているようなオンデマンド乗合タクシーの導入が考えられる

公共交通に感じる不足に対するオンデマンド乗合タクシーの事例

(【再掲】東京都杉並区「ちかくも」)

施策概要

- 区内の停留所24ヶ所で乗り降りできる乗合タクシー

施策イメージ

- 通常のタクシーとは異なり、好きな場所で乗降できるサービスではない
- 利用には、アプリ・コールセンターから利用日時・乗降する停留所を事前予約する必要がある
- 運行日時:毎日、午前9時から午後5時まで
- 運賃:300円/1乗車



(出典)ちかくもHP(東京都杉並区)



(参考) また、南砺市で運行されているような市町村やNPO 法人等が運営し、一般ドライバーを活用できる公共ライドシェアの導入などが考えられる

公共交通に感じる不足に対応する公共ライドシェアの事例(富山県南砺市「なんモビ」)

施策概要

- 市内の好きな場所から、ドアツードア方式で乗降できる公共ライドシェアサービス

施策イメージ

- 利用にはアプリからの事前予約が必要(通常のタクシー予約と同じような内容)
- タクシーの予約サービスも兼ねており、公共ライドシェアが運行されるのは、対応可能なタクシーがない場合に限られる。
- 運行日: 毎週木・金・土曜日の午後5時～午前0時
- 運賃: タクシー運賃と同じ

出典: なんモビHP(富山県南砺市)

なんモビの使い方



① 乗車予約
アプリ操作で予約
※ タクシーまたは公共ライドシェアの選択が可能です。



② アプリで予約完了・乗車確定
※ 対応可能なタクシーやドライバー(公共ライドシェア)がない場合は、予約ができないこともあります。



③ 配車車両と合流・乗車
乗車して移動、目的地で降車時にアプリで決済
※ タクシー配車時はタクシー事業者の実払方法に準じます。

なんモビアプリからの予約方法

事前準備
お使いのスマートフォンにアプリ「なんモビ」をダウンロードしてください。
ダウンロードをしたらアプリの指示に従いアカウントや支払方法の設定を行ってください。



配車条件の入力
利用日や時間、乗車地、目的地、乗車人数、支払方法など配車条件を入力します。



乗車地・目的地は
地図やリストから検索できます。



配車手配の確定
タクシーまたは公共ライドシェア、配車車両情報、乗車の所要時間(推定)などが表示され、配車が確定します。

63

既存の財源では限界があるため、企業の協賛金や体験型ふるさと納税等の既存税収以外からの資金支援方策を検討する（1/2）

企業の協賛金による公共交通維持の事例（三重県松阪市 「鈴の音バス」）

施策概要

- ・ 地元企業や市民の協賛を得て、市街地を循環するコミュニティバスを運行

施策イメージ

- ・ ルートは松阪駅、市役所、商店街、病院、ショッピングセンターを巡回
- ・ バス停等に協賛企業名を掲出するなど、インセンティブを付与
- ・ 運賃便数：1日13便（令和7年4月現在）
- ・ 運賃：1乗車につき100円（小学生以上）



出典：国土交通省HP 地域公共交通の活性化・再生への事例集（平成20年3月）

既存の財源では限界があるため、企業の協賛金や体験型ふるさと納税等の既存税収以外からの資金支援方策を検討する（2/2）

交通事業者と連携した体験型ふるさと納税の事例（山梨県甲府市、JR東日本）

施策概要

- ・ 鉄道ファンをメインターゲットとして、鎌倉駅駅長の1日を体験することができる返礼品
- ・ 駅長室など普段は入れない場所を案内することで、希少価値の高い「レア」な体験を提供する

施策イメージ

- ・ 1日駅長・電留線体験
- ・ 寄付額30万円
- ・ 同行者オプション3万円
- ・ 16歳以上
- ・ 限定グッズ贈呈

（出典）東日本旅客鉄道株式会社

■スケジュール

午前：甲府駅 駅体験プログラム

10:30 受付・駅長制服（白）更衣
 10:45 駅長任命式（記念撮影）
 10:55 構内巡回
 11:15 特急列車出発式
 11:40 みどりの窓口きっぷ発券体験
 12:00 改札にて構内放送体験
 12:10 駅長制服（濃紺）更衣
 12:20 昼食



午後：甲府電留線 体験プログラム

《211 系列車 車内体験》

13:30 再集合
 13:50 入区列車乗車（211 系 438M）
 14:10 211 系車内体験プログラム（選択制）

ドア開閉、車内放送、乗務員訓練体験（車内警報ブザー、ドアコック、車内ブザー）、行先表示設定（横サボ・前サボ）、車内補充券発行機操作、運転台説明

《E353 系列車 見学プログラム》

15:20 前面「ホロフタ」開閉見学
 運転台説明・質疑応答
 16:00 出区列車乗車（E353 系 3140M）
 16:10 修了証授与式
 16:25 制服更衣・解散

④開発に合わせた交通網の 新規整備

新たなまちづくりを進めている深沢地区では、村岡・深沢地区土地区画整理事業に加え、東海道本線大船・藤沢駅間に新駅の設置が予定されている

深沢地区における拠点整備(村岡・深沢地区のまちづくり)



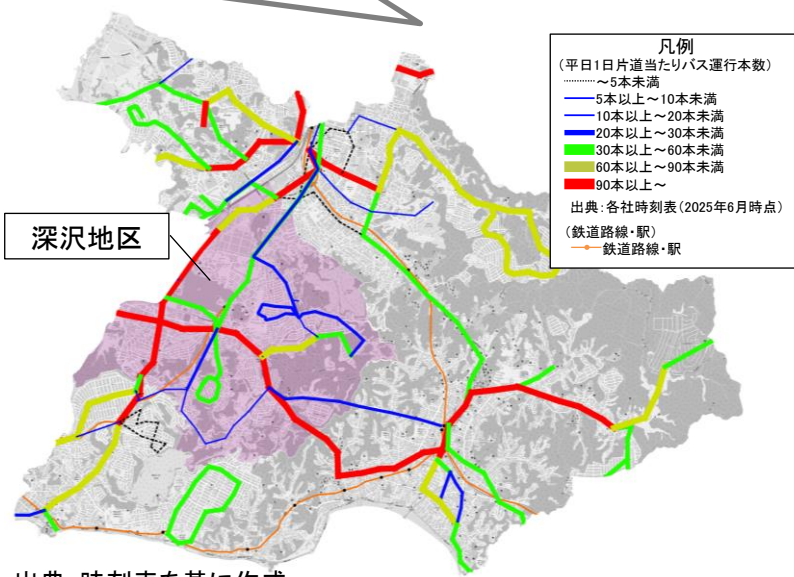
出典:湘南地区整備連絡協議会広報誌

深沢地区は路線バスに関する満足度が低く、他の地区の居住者に比べて、「バスの運行間隔」「バスの運行本数」「バスの運行時間帯」について不満と回答する市民が多くみられる

現状の路線バスに対する満足度

■市内の路線バスネットワーク

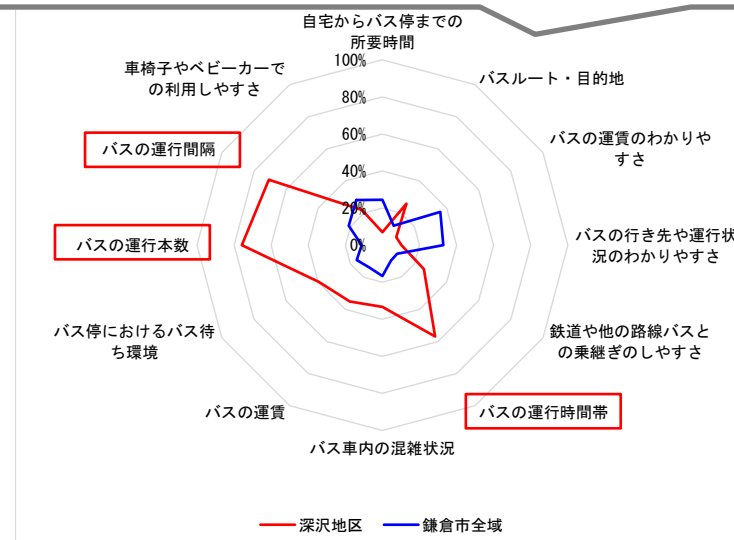
深沢地区において、一部運行本数が少ない路線がみられる



出典: 時刻表を基に作成

■居住地区別バスサービスへの満足度(定期的なバス利用者)

「バスの運行間隔」「バスの運行本数」「バスの運行時間帯」について不満と回答する割合が大きい

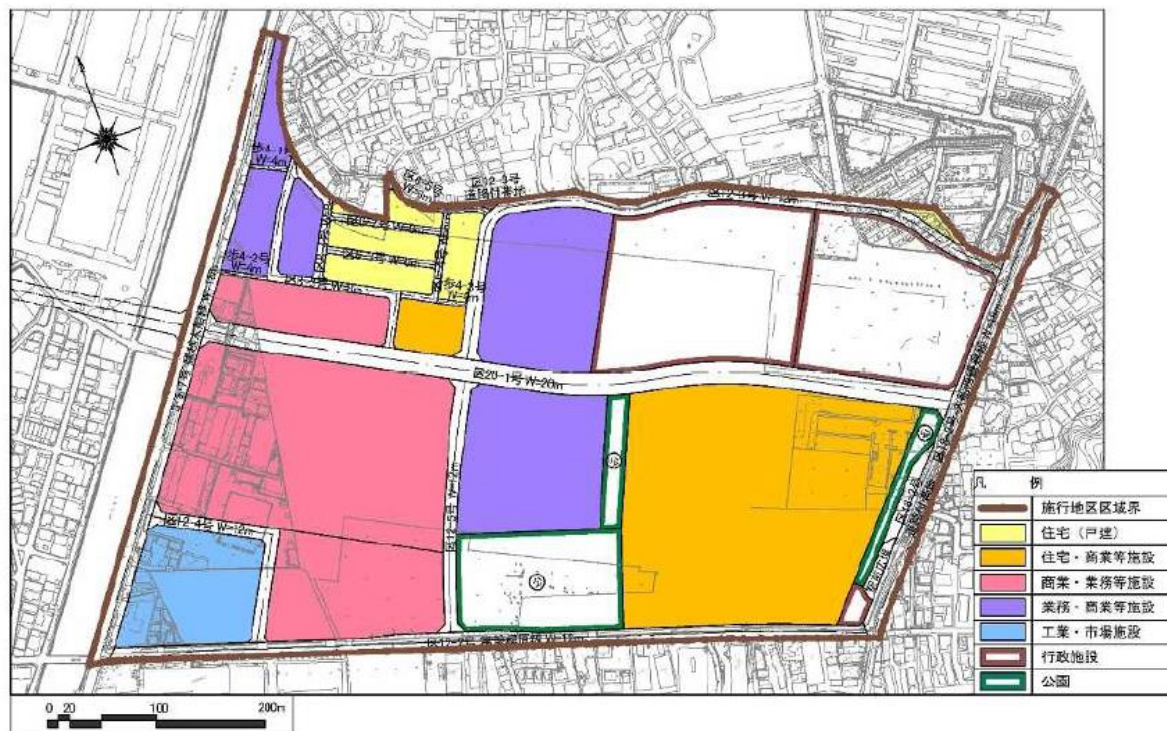


出典: 鎌倉市「市民アンケート調査」

深沢地区の開発により、同地区の人口は増加し、各交通機関の利用者数は現況より増加する見込みとなっている

深沢地区における拠点整備(村岡・深沢地区のまちづくり)

■深沢地区の市街化予想

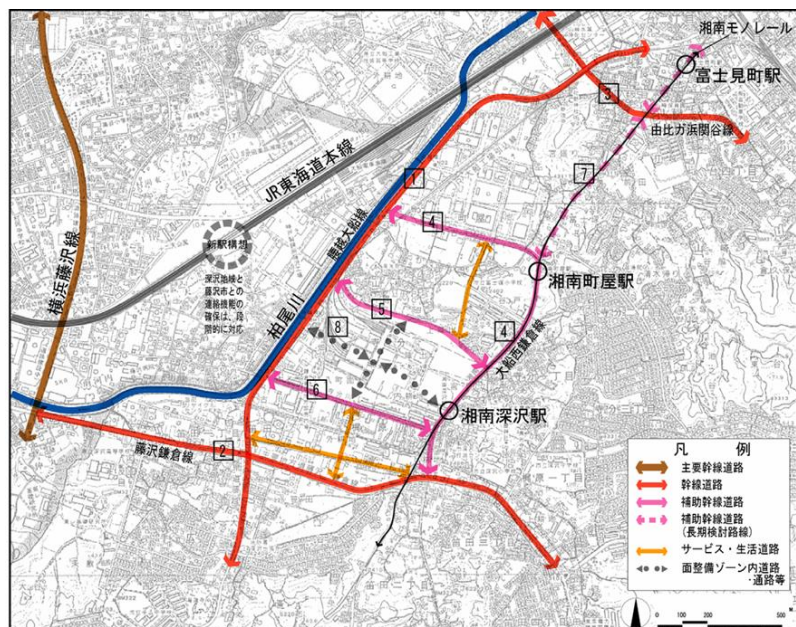


出典: 深沢地区事業区域周辺道路整備計画(案) (原出典 市街化予想図(R5.10))

深沢地区では駅前広場やバスベイなどの施設整備の計画が立案されており、将来の交通需要や新たな整備される施設を踏まえ、開発拠点への交通アクセス向上等に資する地域公共交通※を検討していく必要がある

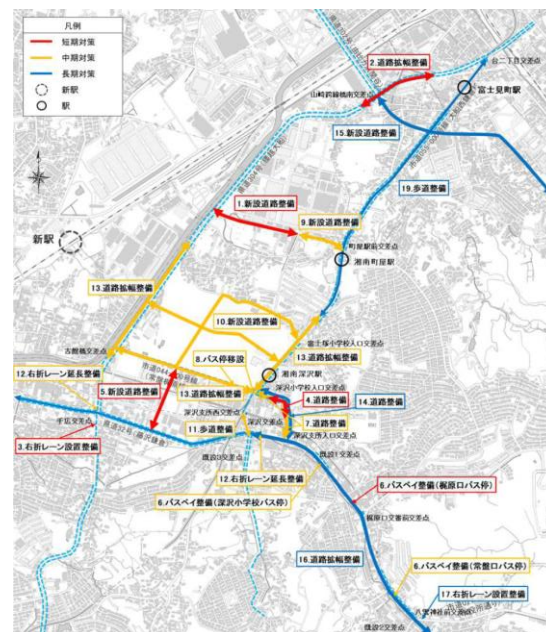
深沢地域の交通に関する整備計画

■ 深沢地域の交通に関する整備方針図



出典：深沢地域の新しいまちづくり基本計画
(平成16年9月策定)

■ 深沢地区の道路整備計画案(車道版)



出典：深沢地区事業区域周辺道路整備計画(案)

駅前広場やバスベイなど公共交通の利便性を高める施設整備を進めるとともに、将来需要、新たに整備されるインフラを踏まえた、地域公共交通を検討していく必要がある

開発に合わせた交通網の新規整備に関する施策としては、以下のようなものが考えられる

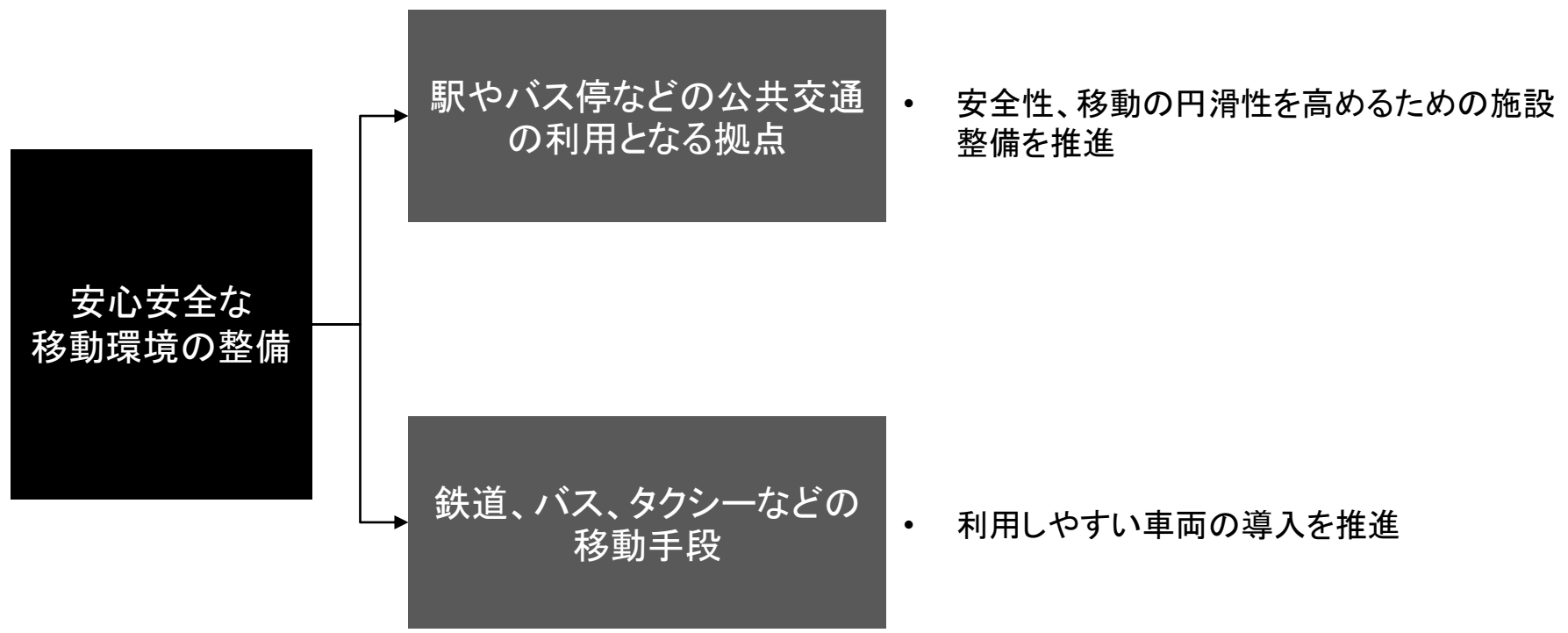
開発に合わせた交通網の新規整備に関する交通施策

施策	概要
村岡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	村岡新駅の開業を見据え、現状の路線バスのサービスの改善や、開発拠点等への交通アクセスの向上を図り、地域の移動手段の確保や、外出機会の創出、自動車交通の低減等を図るため、周辺JR駅(鎌倉駅・大船駅・藤沢駅)・周辺住宅地等を結ぶ地域公共交通網を検討
公共交通が利用しやすい 環境の整備	「深沢地区事業区域周辺道路整備計画(案)」を踏まえ、深沢地区の駅前広場、バスベイ等を進め公共交通の利便性を高める施策の整備を推進

⑤安心安全な移動環境の整備

安心、安全な移動環境を整備に向けて、駅やバス停などの公共交通の利用となる拠点の安全性、移動の円滑性の確保とともに、利用しやすい車両の導入の推進が必要

安心安全な移動環境の整備



駅やバス停利用時の安全性、移動の円滑性を高めるための施設整備等が不十分な状態

駅の安全性、移動の円滑性の確保

■鉄道駅のバリアフリー対応状況等

一部の駅でバリアフリーに対応できていない

		段差への対応	エレベータの設置 ※◎はエスカレータも設置	バリアフリー対応 トイレの設置	ホームドア の設置
JR	大船	○	◎	○	△※2
	北鎌倉	○	○	○	
	鎌倉	○	◎	○	
湘南 モノレール	大船	○	○	○	
	富士見町	○	○		
	湘南町屋	○	○		
	湘南深沢				
	西鎌倉	○	○	○	
江ノ電	片瀬山	○			
	鎌倉	○		○	
	和田塚	○			
	由比ヶ浜	○			
	長谷	○		○	
	極楽寺	○		○	
	稲村ヶ崎	○			
	七里ヶ浜	△※1			
	鎌倉高校前	○			
	腰越	△※1			

鉄道駅における安全対策、バリアフリー対策を引き続き進めていく必要がある

※1: 七里ヶ浜駅と腰越駅については、日中時間帯のみ駅員が常駐し、その時間帯のみ車いす対応昇降機による段差対応が可能
※2: 大船駅については2025年9月に根岸線のホームで設置完了
出典: JR東日本: HP(各駅情報)、江ノ島電鉄: 移動等円滑化取組報告書(鉄道駅)、令和6年度(2024年度)、湘南モノレール: 移動等円滑化取組報告書(鉄道駅)、令和5年度(2023年度)、移動等円滑化取組報告書

また、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、引き続き安全性の確保に向けた取組を推進する

バス停の安全性、移動の円滑性の確保

■第11次鎌倉市交通安全計画での位置づけ

危険なバス停の安全性確保の推進が必要

(14) バス停留所周辺の安全性確保

バスが停留所に停車した際に交差点または横断歩道にその車体がかかる又は近接するなど、いわゆる危険なバス停では、交通安全上問題と思われるバス停留場及びその周辺について、安全性の確保を推進します。

出典：第11次鎌倉市交通安全計画

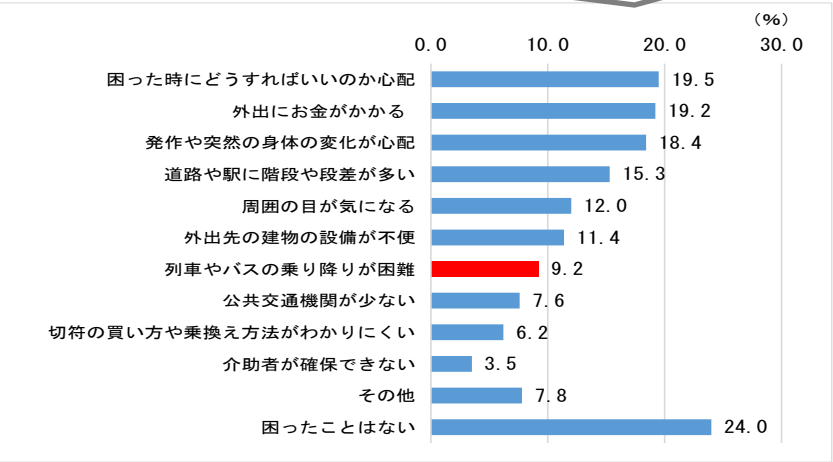
駅、バス停における安全性の確保を推進する必要がある

高齢化の進展や障がい者や子育て世代への対応、外国人の増加等、誰もが移動しやすい環境の創出に向け、利用しやすい車両の導入を引き続き推進していく必要がある

鉄道、バス、タクシーなどの移動手段の安全性、円滑性の確保

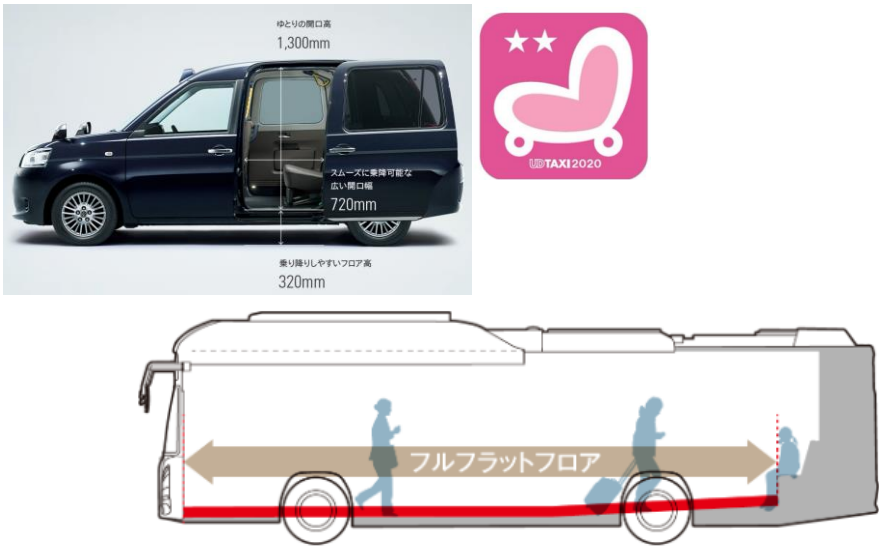
■外出する時に困ること

1割の障がい者が公共交通の乗り降りが困難と回答



出典: 鎌倉市「第4期鎌倉市障害者基本計画」

■ユニバーサルデザインタクシー・フルフラットバス等の例



出典: いすゞ自動車HPなど

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推進していく

安心安全な移動環境の整備に関する施策としては、以下のよ うなものが考えられる

安心安全な移動環境の整備に関する交通施策

施策	概要
駅やバス停の安全対策、 バリアフリーの推進	駅やバス停での安全性を高めるため、交通事業者と協力して、駅のホームドアの設置、危険なバス停の位置の変更などを推進。 誰もが利用しやすい公共交通とするため、鉄道駅やバス停でのバリアフリー対策を推進。
利用者に配慮した 車両の導入	高齢者や障がい者が利用しやすい公共交通とするため、ユニバーサルデザインタクシーやフルフラットバス・ノンステップバスの導入を推進

※「バス待ち環境の改善」「高齢者の免許返納促進による事故リスクの低減」等は要検討