

第6回 鎌倉市地域公共交通活性化協議会

次 第

■日 時:令和7年12月9日(火) 15時00分~16時45分

■場 所: 鎌倉商工会議所 3階

■次 第:

1. 開会
2. 協議事項(鎌倉市地域公共交通計画策定に係る協議)
 - (1) 鎌倉市地域公共交通計画(素案)について
 - (2) 鎌倉市意見公募手続条例に基づく意見公募手続(パブリックコメント)の実施について
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5回鎌倉市地域公共交通活性化協議会 議事録 | 資料2 |
| ・鎌倉市地域公共交通計画(素案) 概要版 | 資料3-1 |
| ・鎌倉市地域公共交通計画(素案) 本編 | 資料3-2 |
| ・施策実施に係る関係主体 | 資料3-3 |

■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 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、神奈川県中央交通(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長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っておりますので、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います。

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、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が、立地による不便として視点①、視点②と整理しております、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きます。

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 ページですが、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、駅との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したが、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が、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がございます。

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が、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られるところですが、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して。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ため、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定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けれども、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ますと、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けれども、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けれども、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けれども、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けれども、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だ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、これを使いたいですとい

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がございます。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ころで、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ところは、「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ろ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ひます。

【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ところは、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ひます。

【林会員】

何点か確認と意見を言わせていただきたいと思いますので、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、観光等に関する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れないのですが、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提示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くく来ている地域と、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、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して、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はございます。

【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っていますが、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けれども、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、葉山でやっていますけれども、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、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まずは一番のフィルターとして見ているということでもろしいでしょうか。

【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、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が勉強はしてきていますが、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だ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させ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す。その辺は地域の方々とお話をして、「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。よろしくお願ひします。

【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ことよろしいですかね。

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、それは別としまして、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、私は企業の間人ではないのですが、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場所もあるのしょうけれども、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対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ど感じる場所があるのんですけど、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、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るところがございます。

【事務局(井上次長)】

今の説明のところですけれども、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。ご検討をよろしく申し上げます。

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。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場所がありますので、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がございますので、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がございます。

【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もなかなか解決できない大問題なわけですけれども、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えますね。

【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おりますけれども、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が、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き、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も質問です。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えます。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えますが、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。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えます。

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き次回、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らと思いますので、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)】

バス停留所周辺的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、よろしく申し上げます。

【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、両方あると思っておりますので、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、事業者のセンスで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すと。3年ぐらいやって、乗らなかつたらやめ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が、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ですか、置き換えるといいですか、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、あるいはこういったところを別の事業者にも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、ぜひその部分に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)

鎌倉市地域公共交通計画

(素案)

概 要 版

令和 8 年 ● 月

鎌 倉 市

1. 計画の概要

(1) 計画策定の背景と目的

本市においては、高齢化の進展や居住及び就業人口の変化などを背景に、移動需要の変化やニーズの多様化が進んでいます。また、現在進められている様々なまちづくり事業による新たな交通需要と鉄道、道路、駅前広場等の整備との連携や、主要駅周辺における様々な交通の輻輳による路線バスの走行環境阻害への対応、路線バスの運行が困難な地域における移動手段の確保など、地域公共交通を取り巻く諸課題に対して適切に対応していくことが求められています。

昨今では、自動車運転業務の人手不足が年々深刻化しており、公共交通サービスの維持・確保の厳しさが増しており、一方で在宅勤務等に代表されるような「新しい生活様式」の浸透などを背景とした利用者の減少が起きるなど、地域公共交通に大きな影響が生じています。国土交通省においても全国的に路線バスの減便・廃止が続く状況を憂慮し「交通空白」解消本部が立ち上げられ、地域の足を確保すべく、公共ライドシェア等の導入施策が推進され、「交通空白」の解消に向けた取組みが集中的に進められているところです。

また、今後人口減少や、高齢化がますます加速することが想定される状況下においては、持続可能なまちづくりに向けた取組みがより一層重要となっています。地域公共交通は持続可能なまちづくりを考えていく中でも最重要の論点の一つです。しかしながら本市においても駅やバス停からの徒歩移動が難しい交通不便地域等の存在に加え、近年一部地域で路線バスの減便・廃止も進んでしまっている状況です。本市として、地域公共交通の活性化や再生に関する基本方針や目標などの方向性を示すことにより、交通事業者等と一体となって持続可能な地域交通環境の整備に取り組んでいくことは、喫緊の課題です。

地域公共交通は、単なる移動手段にとどまらず、地域内外の人々の交流を促進する役割も担っています。鉄道や路線バス、タクシーなどの適切な運行により地域内の回遊性が高まることで、商業施設や公共施設へのアクセス性が向上、住民の社会参加の機会が広がるだけでなく、地域外の来訪者との交流が生まれ、新たなにぎわいやコミュニティの活性化につながります。高度成長期から続いた経済成長を前提としたまちづくりから持続可能なまちづくりへの転換期を迎え、市民一人一人の幸せに対しての価値観も変化していく中で、交流の手段の確保は重要です。

こうしたことから、地域公共交通を取り巻く環境変化等を踏まえ、市域全体の持続可能な地域交通環境を向上させ、地域の移動手段の確保、地域交流の促進に資する地域公共交通サービスを実現するために、交通事業者や市民等の地域関係者と連携して「鎌倉市地域公共交通計画」を策定します。

(2) 計画区域

本計画は、鎌倉市全域を対象区域として設定します。

(3) 計画期間

本計画の計画期間は令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）の5年とします。

(4) 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条第1項の規定に基づき作成したものです。

また、交通分野の基本的な方針である「鎌倉市交通マスタープラン」の「公共交通」に関する計画となり、上位計画である「鎌倉市都市マスタープラン」及び「鎌倉市立地適正化計画」などと整合を図るものとします。

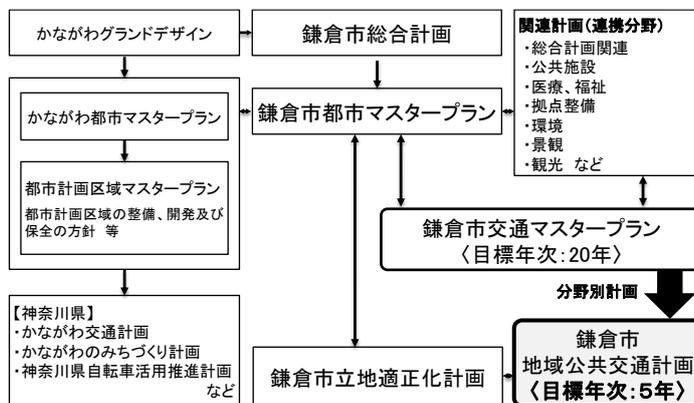


図 1-1 本計画の位置づけ

2. 鎌倉市における公共交通を取り巻く課題

- 市内では他市と比べ公共交通の分担率が高い一方、鉄道駅や利便性の高い路線のバス停から一定距離以上離れ、徒歩でのアクセスが難しいなど移動が不便な地域が一部にみられます。また、勾配が大きい地域特性から、駅の近くでも高低差が大きいことにより移動が困難な地域も存在します。誰もが公共交通を利用できる環境の整備に向け、駅やバス停から一定距離以上離れている地域を「交通不便地域」、駅徒歩圏内でも高低差が大きい地域を「移動困難地域」と設定して対応策の導入を進めます。(図 2-1①、図 2-1②) また、その中でも特に、条件が厳しく対応すべき地域を抽出しました。

交通不便地域の設定イメージ



図 2-1① 交通不便地域

移動困難地域の設定イメージ



図 2-1② 移動困難地域

- 市内では市民の自動車交通に加え、市内を目的地とした自動車交通及び通過する自動車交通の集中により慢性的な交通渋滞が発生しています。交通渋滞により路線バス等の定時運行に支障をきたしていることから、交通渋滞の解消など公共交通の走行環境の改善に向けた施策の導入が必要となります。
- 市内を運行する鉄道やバスなどの公共交通の利用者数は、コロナ後徐々に回復傾向にあるもののコロナ前の水準には達せず、また 2024 年問題等を背景に特に路線バスの運転士不足が深刻化しており、路線バスの減便・廃止と、それに伴う市民生活への影響が懸念されます。このため、地域公共交通ネットワークの最適化、運転士確保、運行・遅延情報提供などの利用促進等の路線バスを維持するための施策に加え、路線バスの代替手段として、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等の導入等の施策も併せて進める必要があります。
- 新たなまちづくりを進めている深沢地区では、村岡・深沢地区土地区画整理事業に加え、東海道本線の大船・藤沢駅間に新駅設置が予定されており、新たなまちづくりが進んでいます。これらと連動して交通政策を進め、新駅や周辺施設整備を契機に地域公共交通ネットワークを再編し、回遊性向上と住民・来訪者が移動しやすい交通体系の構築が求められます。
- 市内では丘陵住宅地を中心に高齢化が進み、令和 22 年(2040 年)には老年人口割合が約 4 割に達する見込みで、高齢者をはじめ誰もが、将来も安心して移動できる公共交通の確保が重要です。
- 近年、観光客の増加により鉄道や路線バスに乗り切れない状況や道路まで歩行者がはみ出す状況がみられるなどオーバーツーリズム問題が顕著になっており市民生活への影響も懸念されるため、混雑対策を含めた安全な移動環境の整備が求められます。
- 気候変動対策は引き続きの課題となっているなかで、本市の二酸化炭素 (CO₂) 排出量は年々減少傾向にあります。GX (グリーントランスフォーメーション) の取り組み推進に向けて、環境に配慮した車両の導入の推進等によるエネルギー消費のスマート化が必要となっています。

3. 計画の基本方針、目標

(1) 計画の基本方針と目標

基本方針を踏まえ、誰もが安心して利用できる地域公共交通ネットワークを構築、維持していくため『地域公共交通ネットワークの充実』『公共交通の利用促進』『安全・安心な移動の実現』を本計画に目標に掲げ、取組みを進めていきます。

基本方針	市内の自由な移動と交流を促進する公共交通サービスの形成
目標①	地域公共交通ネットワークの充実 地域、行政、事業者が協働し、地域における輸送資源を活用しながら地域公共交通ネットワークの充実を目指す
目標②	公共交通の利用促進 地域公共交通サービスの改善や利用者意識の啓発を行い、公共交通の利用促進を目指す
目標③	安全・安心な移動の実現 誰もが安全・安心で使いやすい移動環境の実現を目指す

(2) 施策の方向性

鎌倉市の地域公共交通の課題に対応し、3つの目標を実現するために、本計画の期間である5年間において取組む5つの施策の方向性を次の通りとします。

施策の方向性	目標① 地域交通 ネットワーク の充実	目標② 公共交通の 利用促進	目標③ 安全・安心な 移動の実現
「交通不便地域等の存在」への対応 交通不便地域等の解消に向け、新たなソリューションの導入を進めます。	●		●
「交通渋滞」への対応 路線バスの定時性の確保のため、交通渋滞の解消に向けた取組みを進めます。	●	●	
「公共交通の維持」への取組 効率的な地域公共交通ネットワークの検討など公共交通の維持に向けた取組みを進めます。	●	●	●
「開発に合わせた整備」への取組 新たな開発に合わせた交通環境の整備に向けた検討を進めます。	●	●	
「安全・安心」への取組 ひとや環境にやさしい公共交通の実現に向けた取組みを進めます。			●

4. 施策

4-1. 「交通不便地域等の存在」への対応

本計画で定めた交通不便地域等の解消に向け、地域のニーズや運転士不足の状況を考慮しながら、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等新たな運行手法の検討、導入を進めます。

施策1-1 交通不便地域等への対応

施策1-1-1 オンデマンド乗合交通、公共ライドシェア等の新たな運行手法の検討・導入
・交通不便地域等への対応としてオンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等、地域の実態に合わせた運行手法の検討をし、地域事業者等と協議し速やかに導入を進めます。

表 4-1 新たな地域公共交通の運行手法（例）

運行手法（例）	イメージ	概要
オンデマンド乗合交通		市やタクシー事業者、バス事業者等が運営主体となり、利用者の自宅と指定された目的地の間を、ドアツードアで運行する事前予約制の輸送サービス
公共ライドシェア		市等が運営主体となり、自家用車等を用いて、交通不便地域等やバス等の利便性低下が見込まれるエリアへの輸送サービス
日本版ライドシェア		タクシー事業者が運営主体となり、都市部や観光地など、タクシー不足が懸念される地域、時期、時間帯の認可を受けた範囲で運行されるタクシーの代替となる輸送サービス
コミュニティバス		市に委託された一般乗合旅客自動車運送事業者が運行主体となり、バス車両を活用した乗合サービス
地域貢献バス		社会福祉法人や病院、学校法人等の自家用送迎輸送を実施している事業者が運営主体となり、送迎バスやスクールバス等の空席を活用した輸送サービス
グリーンスローモビリティ		市や地域住民等が運営主体となり、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した輸送サービス

施策1-1-2 地域主体の効率的・効果的な運行手法の導入支援

・地域主体の新たな地域公共交通の導入にむけた取組みについて、事例紹介や専門家紹介や助言等、効率的、効果的な運行手法の導入を支援します。

4-2. 「交通渋滞」への対応

鎌倉市内では、主要道路を中心に慢性的な交通渋滞が発生しており、路線バスの定時性の確保に支障をきたしています。そこで、路線バスの定時性の確保等に向け、交通渋滞の解消に向けた取組みを進めます。

施策2-1 定時性確保に向けた交通渋滞への対策

施策2-1-1 カーナビや地図アプリ等を活用した通過交通の削減

- ・通過交通の削減のため、カーナビや地図アプリ等の活用以外にも実現性や実効性を踏まえ、検討、施策を実施していきます。



図4-2 八幡宮前交差点を通過する交通の迂回ルートの提示イメージ

施策2-1-2 混雑状況マップやリアルタイム渋滞情報の提供による時間帯の分散

- ・既存の時間帯別道路混雑状況等をわかりやすく整理した混雑状況マップを整理し、時間帯の分散を図る取組みを推進します。

施策2-1-3 目的施設の誘導や代替目的地の案内による地域及び時間帯の分散

- ・分散効果が期待できるエリアに来訪者や市民に来訪してもらえる目的施設を誘導し、地域及び時間帯分散を図る取組みを推進します。

4-3. 「公共交通の維持」への取組

より効率的な路線バスのネットワークを検討するとともに、市内の移動手段の確保に向け、運転士不足の対策や、自動運転の推進等、地域公共交通の利用促進に向けた取組みを進めます。

施策3-1 効率的な路線バスネットワークの検討

施策3-1-1 路線バスネットワークの再検討

- ・市内を運行する公共交通について、鉄道や路線バス、タクシー、その他新たなソリューション等のそれぞれが担うべき役割や利用実態・運行実態を踏まえ、より効率的なバスネットワークの実現を推進します。

施策3-1-2 結節点の強化による路線バス運行の最適化

- ・交通事業者との調整により、地域拠点で乗継を推進することで運行区間や本数等の見直しを行い、見直しによって生じた車両や運転士等の輸送資源を他の路線へ振り分けるなど、効率的な運行を推進します。

施策3-2 運転士不足への対応

施策3-2-1 事業者と連携した運転士確保の周知広報等の実施

- ・市の広報紙やホームページ、地域情報誌などを活用した運転士の魅力向上策等の運転士確保に繋がる広報を行うとともに、交通事業者や関係団体と連携し、運転士確保に向けた合同説明会等の実施を進めます。

施策3-3 自動運転の取組の推進

施策3-3-1 関係事業者等との導入に向けた調整の実施

- ・自動運転技術は、交通事故の削減や運転士の負担軽減、運転士が必要とされる路線への優先的な再配置が期待されることから、法令上の対応措置や国や県の動向を注視しながら、各事業者と連携して自動運転技術の導入の検討や具体化を推進します。

施策3-4 地域公共交通の利用促進

施策3-4-1 モビリティマネジメントの実施

- ・企業を通じた従業員への公共交通や自転車等によるエコ通勤の促進、学校等との連携による公共交通利用促進に向けた環境教育の実施、市内転入者への公共交通マップや啓発資料の配布など、公共交通の利用促進に向けた周知啓発活動を継続的に実施します。

施策3-4-2 時刻表の調整やバス待ち環境の改善

- ・鉄道とバス時刻の調整による待ち時間の削減や、停留所等への屋根や椅子の設置等のバス待ち環境の整備などについて、各事業者と調整を図りながら乗り継ぎ環境の改善を推進します。

施策3-4-3 運行情報や遅延情報等のリアルタイムでの提供

- ・乗換案内アプリや主要駅・バス停のデジタルサイネージ等に、リアルタイムの運行情報や遅延情報等の掲載を推進することで利用者の利便性向上やバスの遅延等の運行情報がわかることによるバスの移動手段としての信頼性向上を図ります。
- ・ターミナルや結節点となる停留所にデジタルサイネージを設置することで、激甚化する災害時においても運転見合・再開や振替輸送等の情報を提供することで安全・安心な交通環境を形成します。

施策3-5 新たなソリューション導入によるバス路線代替や終バス繰り上げ等への対応

施策3-5-1 新たな運行手法導入によるバス路線代替や終バス繰り上げ等への対応

- ・路線バスの代替手段や終バスの繰り上げ等により夜の時間帯等で移動の不便が発生し利便性が低下している地域への解決策として、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等の新たなソリューションを導入することで利便性の維持、向上を図ることを検討します。

施策3-6 新たな資金支援方策の導入

施策3-6-1 体験型ふるさと納税や企業協賛金を活用した資金確保

- ・体験型ふるさと納税や企業協賛金等の既存税収以外からの資金支援方策を検討します。

4-4. 「開発に合わせた整備」への取組

深沢地区の開発に合わせた鉄道駅や道路の整備により、新たな人の流れや移動ニーズの発生、駅へのアクセスの向上等、路線バス新設・再編の契機となることから、開発に合わせた交通環境の整備に向けた検討を進めます。

施策4-1 開発に合わせた施設整備の推進

施策4-1-1 バスベイの設置や交差点改良等の施設整備の推進

- ・交通渋滞が著しい路線において、バスベイ設置やボトルネックとなる交差点の改良等により、路線バス等の定時性・速達性の向上を図ります。



図4-3 バスベイ設置

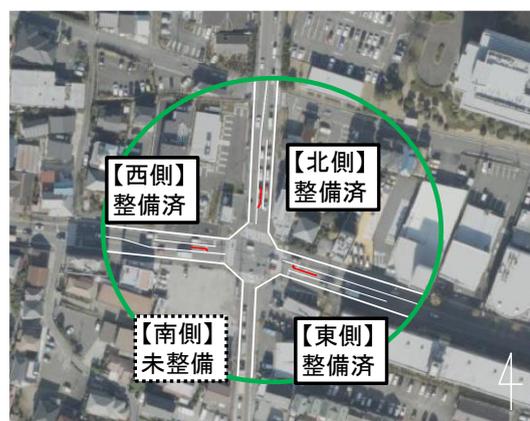


図4-4 右折レーン整備

施策4-2 新たなまちづくりと東海道本線新駅の開業を見据えた地域公共交通ネットワークの検討

施策4-2-1 東海道本線新駅の開業を見据えた路線バスネットワークの構築

- ・鉄道駅基盤整備や開発事業の動向やスケジュールを的確に捉え、早期段階での事業者間調整等により、市民サービスの維持向上に向け、効率的・効果的な路線バスネットワークの形成に資する路線新設及び再編に向けた検討を進めます。

4-5. 「安全・安心」への取組

高齢化率の高まりや観光客の増加、気候変動対策等の観点から、ひとや環境にやさしい公共交通の実現に向けた取組みを進めます。

施策5-1 安全・安心な交通環境の整備

施策5-1-1 バス、タクシーのバリアフリーの推進

- ・ノンステップバス導入や利用者の多い停留所等への屋根や椅子の設置、ユニバーサルデザインタクシーの導入推進など、バスやタクシーの利用環境の整備を推進します。

施策5-1-2 駅やバス停への安全対策の実施

- ・鉄道駅におけるホームドアの設置を推進し、駅の安全対策を図ります。
- ・横断歩道や交差点付近等に隣接している危険性が高いバス停について、安全対策の実施やバス停の移動等の安全に向けた対応を推進します。

施策5-1-3 新たな交通手段の導入によるオーバーツーリズムへの対応の検討

- ・オーバーツーリズムによって市民の公共交通の利用に影響が生じている地域について、公共ライドシェア等の新たな運行手法の導入による輸送力の強化を図ることで観光客の移動手段を確保するとともに市民の路線バスやタクシーの利用環境を改善します。

施策5-2 環境に配慮した車両導入の推進

施策5-2-1 環境に配慮した車両の導入

- ・気候変動対策や、燃料費高騰への対応等から、市内を運行する路線バスやタクシー車両を、環境負荷の少ない車両（HV、EV等）への更新を推進します。
- ・鉄道車両についても、再生可能エネルギー由来の電力供給、環境に配慮した制御装置等を搭載した車両を導入することで消費電力量を低減し、環境負荷低減を進めます。



図4-5 EVバス外観イメージ

出典：江ノ島電鉄株式会社ホームページ



図4-6 江ノ電の新型車両イメージ

出典：江ノ島電鉄株式会社ホームページ

5. 計画の進捗管理等

(1) 評価指標の設定

本計画の達成状況を確認するため、目標毎に評価指標と目標値を設定します。事業の進捗状況や評価指標における検証から、基本方針、目標の実現に向けた取組みの進捗を確認し、本計画の進行管理を行います。

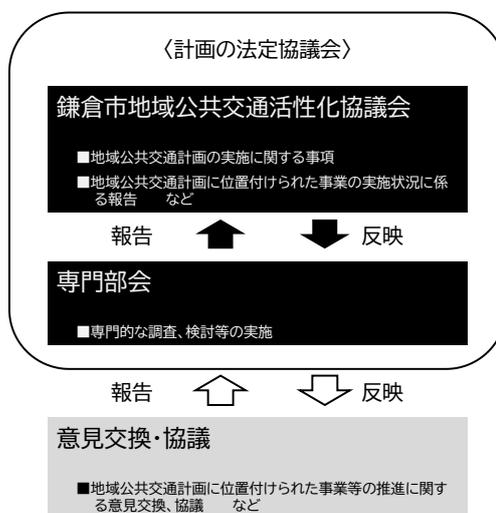
表 5-1 評価指標 (案)

目標	施策	数値指標	現況	目標
目標① 地域公共交通 ネットワーク の充実	交通不便地域等への対応	公共交通の徒歩利用圏 の人口割合	91.7% <small>※鎌倉市立地適正化計画(R4)時点 ※時点更新作業中</small>	向上
		地域主体の取組の実施件数	—	●件
	効率的な路線 バスネットワークの検討	路線バスの廃線数	—	現状維持
		運転士不足への対応	必要乗務員数に対する充足率 ※各社の集計値	●%
目標② 公共交通 の利用促進	定時性確保に向けた 交通渋滞への対策	市内の主要道路における 平均旅行速度	平日 20.0km/h 休日 17.0km/h	改善
		地域公共交通の利用促進	路線バスの利用頻度 <small>※市民アンケートで利用頻度が1回/週以上の割合</small>	30.8%
	路線バスの満足度 <small>※市民アンケートで利用頻度が1回/週以上の 利用者における満足の割合</small>		58.6%	向上
	経路検索サービスへの運行 情報、遅延情報の掲載社数 ※各社の集計値		5社	増加
目標③ 安全・安心な 移動の実現	安全・安心な交通環境の 整備	バリアフリーへの対応駅数 ※各社の集計値	15 駅	増加
		ユニバーサルデザインタク シーの導入率 ※各社の集 計値	●%	向上
		ノンステップバスの導入率 ※各社の集計値	●%	向上

(2) 計画の進捗管理と推進体制

「鎌倉市地域公共交通活性化協議会」を定期的
に開催し、事業の進捗状況の確認や情報共有を行
うとともに、各年度の取組みや各施策の課題につ
いて協議・調整等を行うなど、PDCA サイクルに基
づき本計画の進捗管理を着実に実施します。

計画の推進にあたっては、施策ごとに行政や事
業者等の関係者間で定期的かつ綿密に協議・意見
交換等を行う体制を構築し、実現に向けた連携を
図るとともに、必要に応じ「鎌倉市地域公共交通
活性化協議会」のもとに専門部会を設置し、専門
的な調査、検討等を行うこととします。

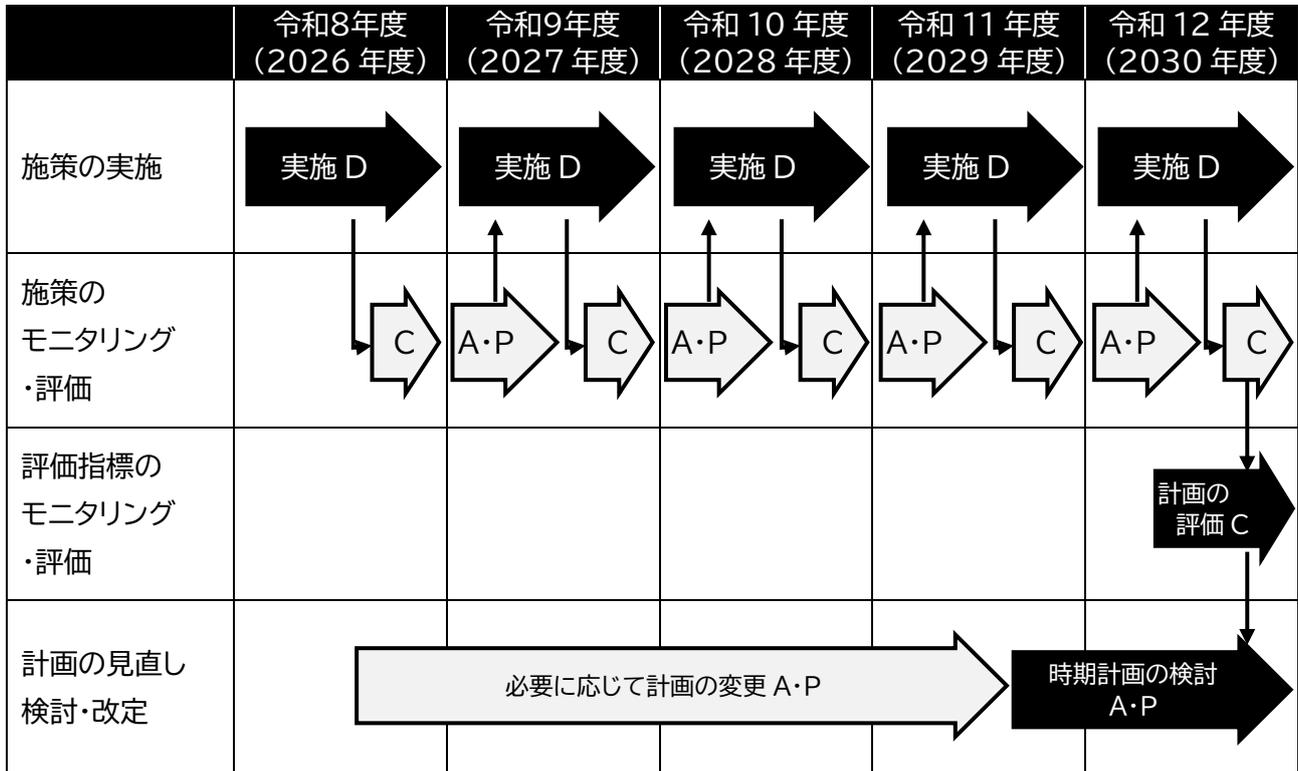


(3) 評価・検証

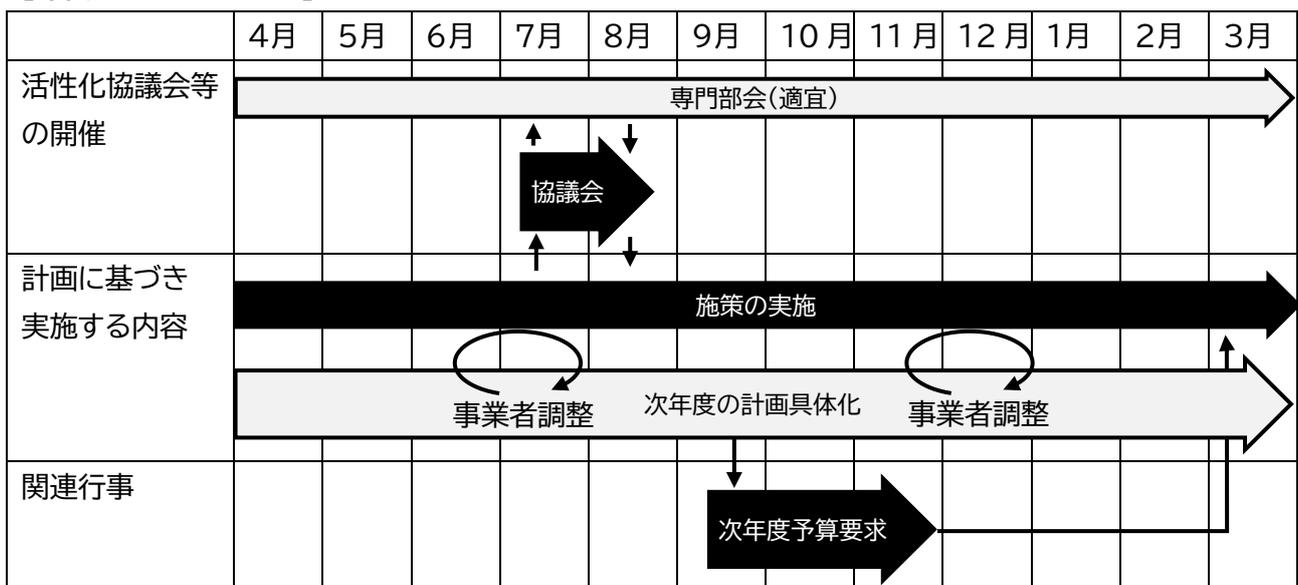
本計画は、計画策定 (Plan)、施策・事業の実施 (Do)、モニタリング・評価 (Check)、見直し・改善 (Action) を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進していきます。

毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期の PDCA サイクルと、計画期間を通しての長期の PDCA サイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行っていきます。

【毎年度の短期のPDCAサイクル及び、計画期間を通しての長期のPDCAサイクル】



【年間のスケジュール】



鎌倉市地域公共交通計画

(素案)

令和8年●月

鎌倉市

鎌倉市地域公共交通計画

目次

第1章 地域公共交通計画の概要	1
1.1 計画策定の背景と目的	2
1.2 計画区域	3
1.3 計画期間	3
1.4 計画の位置づけ	4
1.5 鎌倉市の現況	10
第2章 鎌倉市における公共交通の現状と課題	19
2.1 鎌倉市の交通課題のポイント	20
2.2 公共交通を取り巻く課題	21
第3章 計画の基本方針、目標	31
3.1 計画の基本方針	32
3.2 計画の目標	34
3.3 施策の方向性	36
第4章 実施施策	37
4.1 目標の実現に向けた施策の枠組み	38
4.2 「交通不便地域等の存在」への対応	40
4.3 「交通渋滞」への対応	42
4.4 「公共交通の維持」への取組	45
4.5 「開発に合わせた整備」への取組	53
4.6 「安全・安心」への取組	57
4.7 施策の実施スケジュール	60
第5章 計画の進捗管理等	61
5.1 評価指標の設定	62
5.2 計画の進捗管理と推進体制	63
5.3 評価・検証	64

第1章

地域公共交通計画の概要

第1章 地域公共交通計画の概要

1. 1 計画策定の背景と目的

本市においては、高齢化の進展や居住及び就業人口の変化などを背景に、移動需要の変化やニーズの多様化が進んでいます。また、現在進められている様々なまちづくり事業による新たな交通需要と鉄道、道路、駅前広場等の整備との連携や、主要駅周辺における様々な交通の輻輳による路線バスの走行環境阻害への対応、路線バスの運行が困難な地域における移動手段の確保など、地域公共交通を取り巻く諸課題に対して適切に対応していくことが求められています。

昨今では、自動車運転業務の人手不足が年々深刻化しており、公共交通サービスの維持・確保の厳しさが増しており、一方で在宅勤務等に代表されるような「新しい生活様式」の浸透などを背景とした利用者の減少が起きるなど、地域公共交通に大きな影響が生じています。国土交通省においても全国的に路線バスの減便・廃止が続く状況を憂慮し「交通空白」解消本部が立ち上げられ、地域の足を確保すべく、公共ライドシェア等の導入施策が推進され、「交通空白」の解消に向けた取組みが集中的に進められているところです。

また、今後人口減少や、高齢化がますます加速することが想定される状況下においては、持続可能なまちづくりに向けた取組みがより一層重要となっています。地域公共交通は持続可能なまちづくりを考えていく中でも最重要の論点の一つです。しかしながら本市においても駅やバス停からの徒歩移動が難しい交通不便地域等の存在に加え、近年一部地域で路線バスの減便・廃止も進んでしまっている状況です。本市として、地域公共交通の活性化や再生に関する基本方針や目標などの方向性を示すことにより、交通事業者等と一体となって持続可能な地域交通環境の整備に取り組んでいくことは、喫緊の課題です。

地域公共交通は、単なる移動手段にとどまらず、地域内外の人々の交流を促進する役割も担っています。鉄道や路線バス、タクシーなどの適切な運行により地域内の回遊性が高まることで、商業施設や公共施設へのアクセス性が向上、住民の社会参加の機会が広がるだけでなく、地域外の来訪者との交流が生まれ、新たなにぎわいやコミュニティの活性化につながります。高度成長期から続いた経済成長を前提としたまちづくりから持続可能なまちづくりへの転換期を迎え、市民一人一人の幸せに対するの価値観も変化していく中で、交流の手段の確保は重要です。

こうしたことから、地域公共交通を取り巻く環境変化等を踏まえ、市域全体の持続可能な地域交通環境を向上させ、地域の移動手段の確保、地域交流の促進に資する地域公共交通サービスを実現するために、交通事業者や市民等の地域関係者と連携して「鎌倉市地域公共交通計画」を策定します。

1. 2 計画区域

本計画は、鎌倉市全域を対象区域として設定します。

1. 3 計画期間

本計画の計画期間は令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）の5年とします。

1. 4 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 5 条第 1 項の規定に基づき作成したものです。

また、交通分野の基本的な方針である「鎌倉市交通マスタープラン」の「公共交通」に関する計画となり、上位計画である「鎌倉市都市マスタープラン」及び「鎌倉市立地適正化計画」などと整合を図るものとします。

「鎌倉市立地適正化計画」においては、「市内の自由な移動と交流を促進する公共交通ネットワークの形成」が掲げられており、地域公共交通についても、これらの方針を踏まえながら計画の基本方針、実施施策について検討したものです。

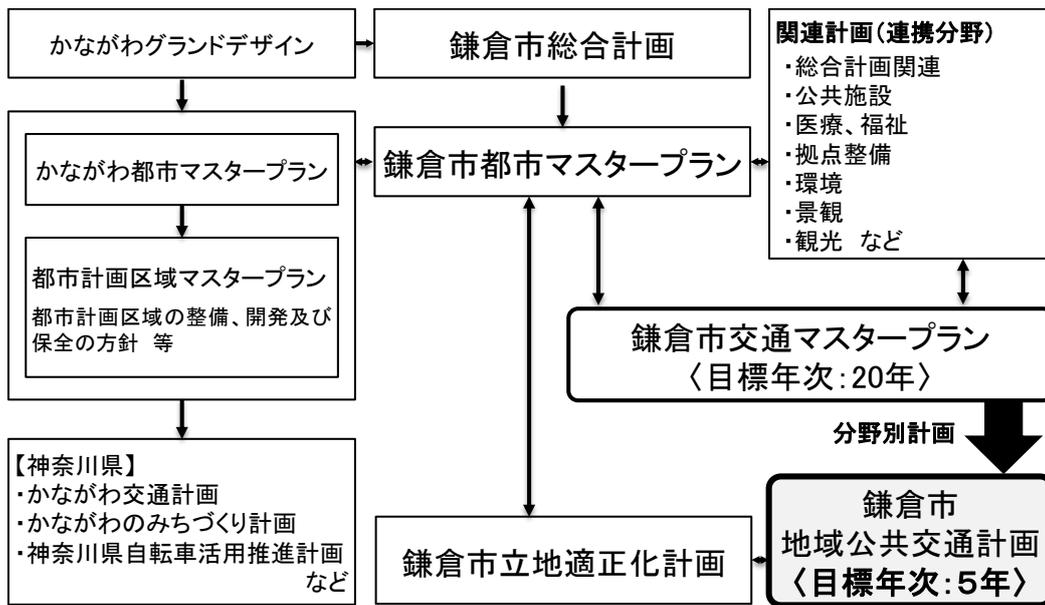


図 1-1 本計画の位置づけ

1.4.1 上位関連計画における将来像

(1) 鎌倉市総合計画【令和8年(2026年)3月】※策定作業中

①計画概要

総合計画は、鎌倉市の将来都市像と施策の基本的な考え方を定めたもので、将来都市像やまちづくりの基本理念、将来目標、基礎的な指標及び基本構想実現に向けた基本方針を定めた「基本構想」を頂点として、「基本計画」、「実施計画」の3層で構成されています。平成8年度を初年度とする第3次鎌倉市総合計画の将来都市像である「古都としての風格を保ちながら、生きる喜びと新しい魅力を創造するまち」を引き継ぎ、令和8年度(2026年度)を初年度として令和16年度(2034年度)までを計画期間とする基本構想「鎌倉ビジョン2034」及び、令和12年度(2030年度)までを計画期間とする基本計画「鎌倉ミライ共創プラン2030」を策定しています。

※令和7年(2025年)12月時点で策定作業中

②目標とするまちの姿【移動交通】

市民に必要な移動環境の構築と自己実現(※策定作業後に更新予定)、快適な交通環境が実現しているまち

③移動交通における主な取組

- ・地域公共交通の利便性を確保

地域公共交通の活性化を図るため、交通事業者等と連携して、地域公共交通の維持に資する施策に取組み、交通が不便な地域における移動手段の確保やユニバーサルなモビリティの導入により、交通環境を向上させます。

- ・道路交通体系を整備

本市を取り巻く広域的な交通環境の変化を加味した交通体系の整備に取組みます。「鎌倉市交通マスタープラン」及び地域公共交通の活性化に資する計画に基づき、道路管理者等と連携して、道路環境の整備や交通需要管理の施策に取組みます。歩行者空間の確保や歩行者ネットワークの整備等、市民が歩きやすい環境整備を推進します。

(2) 鎌倉市都市マスタープラン【平成27年(2015年)9月】

①計画概要

「鎌倉市都市マスタープラン」は、社会経済の変化に柔軟に対応するとともに、この都市マスタープランの着実な実現を図るため、策定後、その内容及び達成状況について評価・検討し、必要に応じて見直しを行うこととしており、平成17年(2005年)3月に「鎌倉市都市マスタープラン増補版」の策定、また、平成23年(2011年)3月に「鎌倉市都市マスタープラン白書2011」の公表を経て、平成27年(2015年)9月に新たな「鎌倉市都市マスタープラン」を策定し平成28年(2016年)1月から運用を開始しました。

②基本目標

- 緑や地形をいかした古都にふさわしいまち並みのある都市（みどりとまちなみ）
- 環境負荷の少ない都市（かんきょう）
- 人と環境にやさしい交通の都市（いどう）
- 安心して住み続けられる都市（くらし）
- 鎌倉ならではの多様な産業が根づく都市（なりわい）
- 皆が共に憩い愉しむ都市（たのしみ）

③交通システム整備の方針

- 骨格的な幹線道路の整備
- 鎌倉地域における交通需要マネジメント施策の推進
- 公共交通の維持・充実
- 快適な歩行者・自転車ネットワークの整備
- 住宅地内の交通環境の向上
- 地域間を結ぶ主要道路の整備
- 駐車場の整備
- 駐輪施設の整備
- 総合的な交通情報システムの整備



(3) 鎌倉市交通マスタープラン【令和8年(2026年)3月】 ※策定作業中

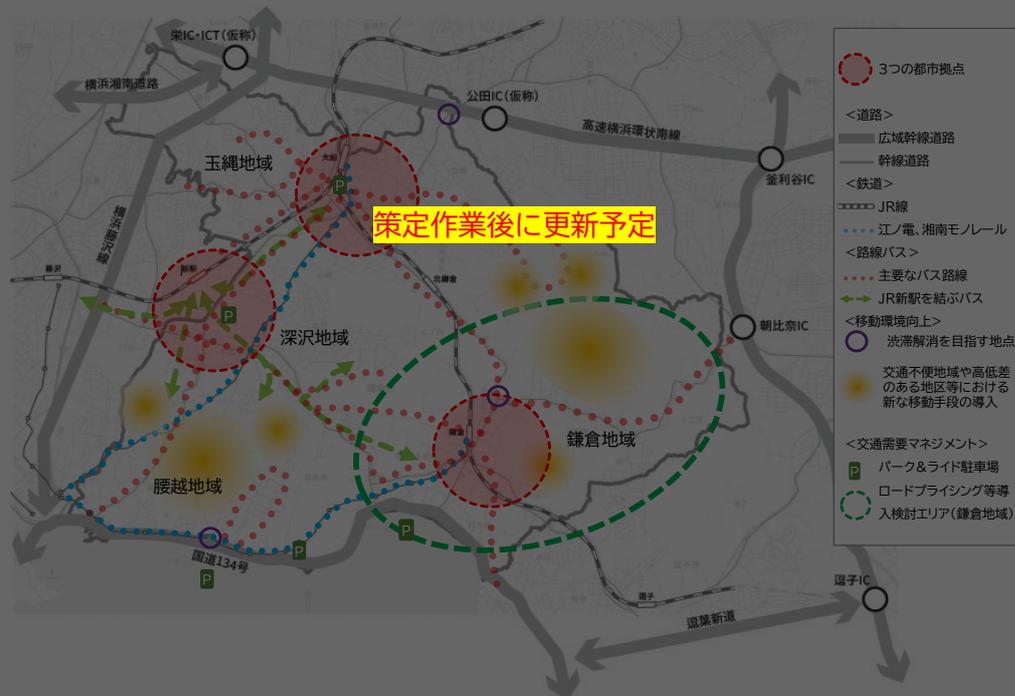
①計画概要

「鎌倉市交通マスタープラン」は、将来の都市像にあわせた交通政策の基本方針となるもので、平成10年(1998年)3月に策定し、平成16年(2004年)5月に改定されています。改定から20年近くが経過する中で、超高齢社会の進展、自動車運転技術の進展、新たな移動の概念であるMaaSや次世代交通システムなど多様な地域交通手段の登場、首都圏中央連絡道路の開通や、いわゆる「働き方改革」を契機としたリモートワークの高まりを背景に生活様式や人の移動に大きな変化が生じており、こうした交通環境の変化に対応するため、本計画を見直しました。

②目指すべき将来像

誰もが過度な負担なく、安全で快適な交通行動が実現できる社会

③都市交通の将来像図



④基本目標

- ・ 円滑な移動
- ・ 安全安心な暮らし
- ・ 拠点の賑わい
- ・ 環境負荷低減

(4) 鎌倉市立地適正化計画【令和4年(2022年)4月】

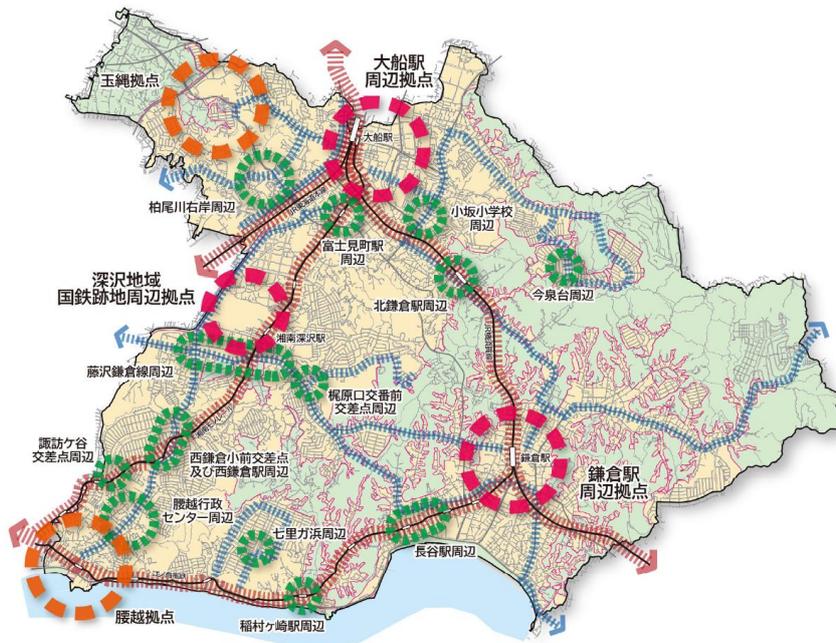
①計画概要

鎌倉市では、総合計画や都市マスタープラン等での取組みをさらに具体的にして、将来にわたり持続可能な都市づくりを推進していくために、鎌倉市立地適正化計画を策定しました。本計画は、鎌倉市都市マスタープランでの将来像を実現するためのアクションプランでもあり、鎌倉市都市マスタープランで掲げた都市づくりの方向性を継承しつつ、「都市機能誘導」、「居住誘導」、「公共交通ネットワーク」の3つの枠組みにより「立地適正化計画の方針」を設定して、将来にわたり持続可能な都市の形成を目指します。

②計画の方針【公共交通ネットワーク】

- 市内の自由な移動と交流を促進する公共交通ネットワークの形成
- 〈誘導方針3-1〉 拠点への公共交通によるアクセス性の向上
 - 〈誘導方針3-2〉 公共交通の円滑化に向けた道路網整備

③目指すべき都市の骨格構造



凡 例

(拠点)	(軸)	(その他)
都市拠点	基幹的な公共交通軸(鉄道)	市街化区域
地域活性化拠点	基幹的な公共交通軸(バス)	市街化調整区域
地域生活拠点		鉄道
		都市計画道路

(5) かながわ都市マスタープラン【令和3年(2021年)3月】

①計画概要

「かながわ都市マスタープラン（以下「本プラン」という。）」は、概ね20年後を展望した「神奈川の県土・都市像」を都市づくりの分野から描き、その実現に向けて広域的な都市づくりの基本方向を示すことによって、土地利用、社会資本整備、市街地整備を総合的かつ計画的に推進することを目的としています。

本プランは、総合計画「かながわランドデザイン」の県土・まちづくり分野の軸となる主な個別計画であるとともに、本プランをもとに、県または指定都市は「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」を定め、市町は「市町村の都市計画に関する基本的な方針」を定めています。

②将来像

行ってみたい、住んでみたい、人を引きつける魅力あふれる神奈川
 いのちが輝き、誰もが元気で長生きできる神奈川
 県民総力戦で創る神奈川

③三浦半島都市圏域の都市づくりの方向性



凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	地域の拠点	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン		

1.5 鎌倉市の現況

1.5.1 鎌倉市の地勢

本市は、神奈川県南東部の三浦半島の基部に位置し、隣接する逗子市などとともに、三浦半島地域圏に分類される一方、藤沢市(湘南地域圏)、横浜市(川崎・横浜地域圏)とも隣接しています。

市内は鎌倉、大船、深沢、腰越、玉縄の5つ地域に区別されます。



図 1-2 鎌倉市の概況

出典：改定・かながわのみちづくり計画



図 1-3 市内の地域区分

1.5.3 公共交通網

市内の交通は鉄道5路線(JR横須賀線、JR京浜東北線、JR東海道線、江ノ島電鉄、湘南モノレール)と民間バス3事業者により市内を概ねカバーするように運行されています。

一方で、一部の地域において路線バスがカバーできていないエリアもあります。

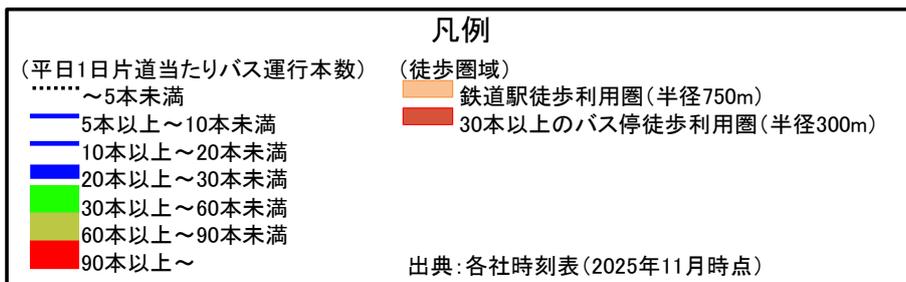
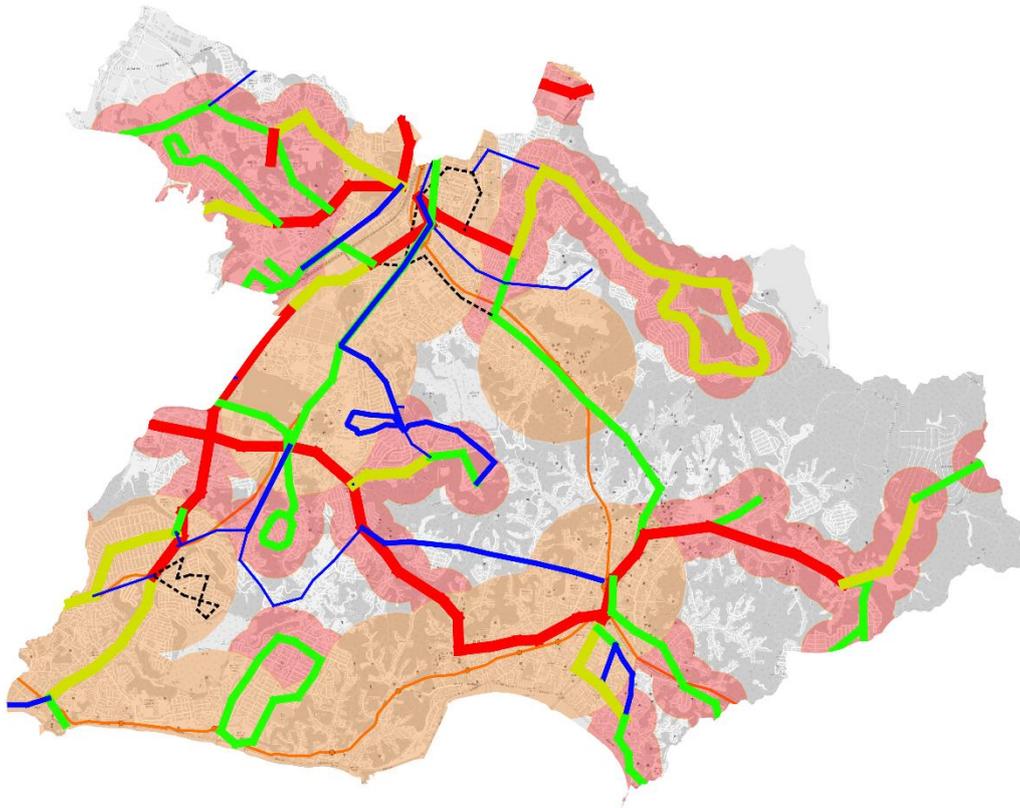


図1-6 公共交通網と徒歩圏域

1.5.4 都市計画道路の整備状況

市内の都市計画道路は、平成 25 年（2013 年）に「都市計画道路の見直し方針」を策定し、その後、平成 29 年（2017 年）11 月に複数路線の変更・廃止を行い、現在は 25 路線が指定されています。

現在の市内の都市計画道路の整備率は、概成済も含めると約 83%（令和 7 年（2025 年）3 月時点）で、一部未着手の区間が残っており、由比ガ浜関谷線は現道のない未整備区間を多く残しています。また、市の周辺では、高速横浜環状南線・横浜湘南道路の整備が進められています。

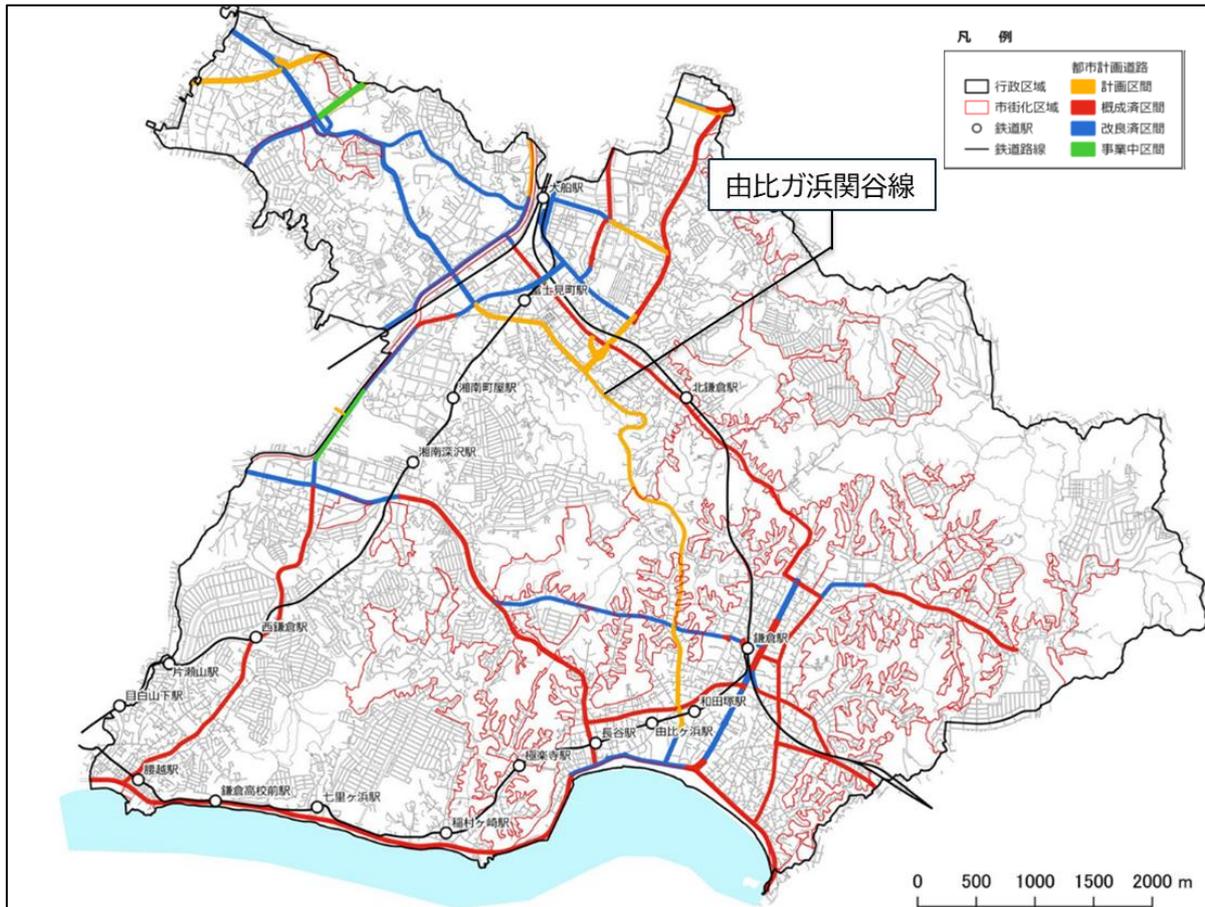


図 1-7 都市計画道路の整備状況図

出典：都市計画基礎調査

1.5.5 公共交通ネットワーク

市内では鉄道が5路線あるほか、民間路線バス3事業者が路線運行しており、隣接する市の藤沢駅、逗子駅、戸塚駅などと繋がっており、タクシー事業者は10社が運行しています。



図 1-8 市内の公共交通の鉄道ネットワーク

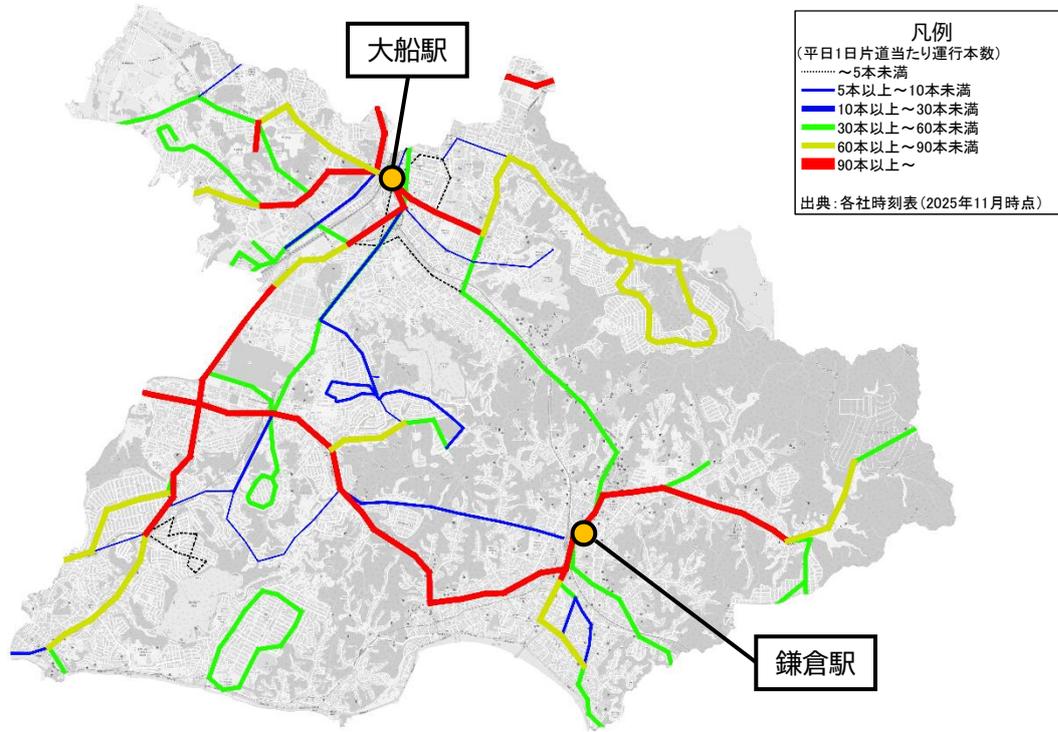


図 1-9 市内の公共交通のバスネットワーク

出典：各社時刻表

1.5.6 交通分担率

鎌倉市の代表交通手段の分担率は、周辺自治体と比較して、鉄道及びバスの割合が38.2%と他都市よりも多く、公共交通の利用が比較的多い地域となっています。

地域別では、鎌倉地域及び大船地域では鉄道、バスの割合が多く自動車の割合が少ない一方、腰越地域、深沢地域、玉縄地域では自動車の割合が多く、鉄道、バスの割合が比較的小さいとなっています。

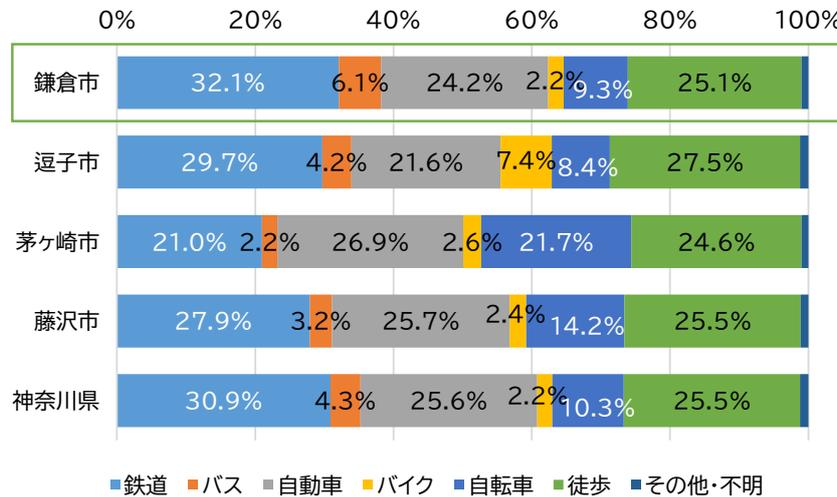


図 1-10 代表交通手段分担率の周辺都市との比較

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

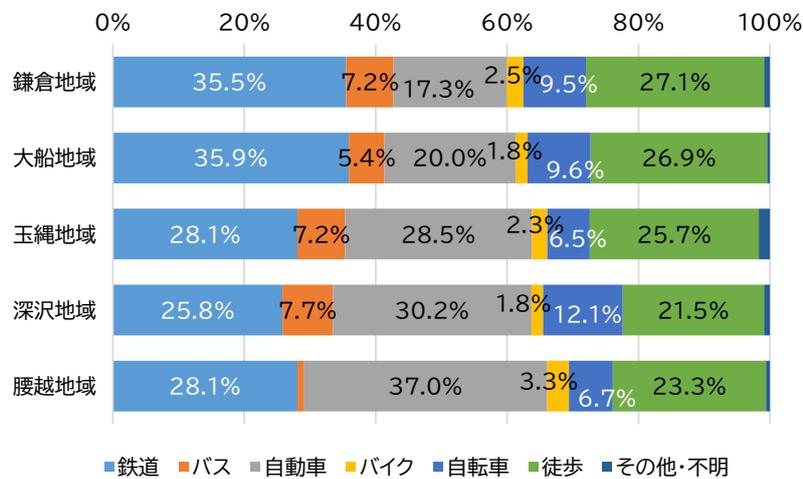


図 1-11 地域別の代表交通手段分担率

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

1.5.7 将来高齢化率

平成 27 年(2015 年)時点の高齢化率は、全市的には 30%程度であるなか、今泉台などの丘陵住宅地や鎌倉地域の谷戸エリア等では 40%以上の高い高齢化率を示しています。

令和 22 年(2040 年)では、全市的には約 40%と高齢化が進展するなか、高齢化率が 40%以上を示す箇所が大船駅周辺以外で多くみられます。

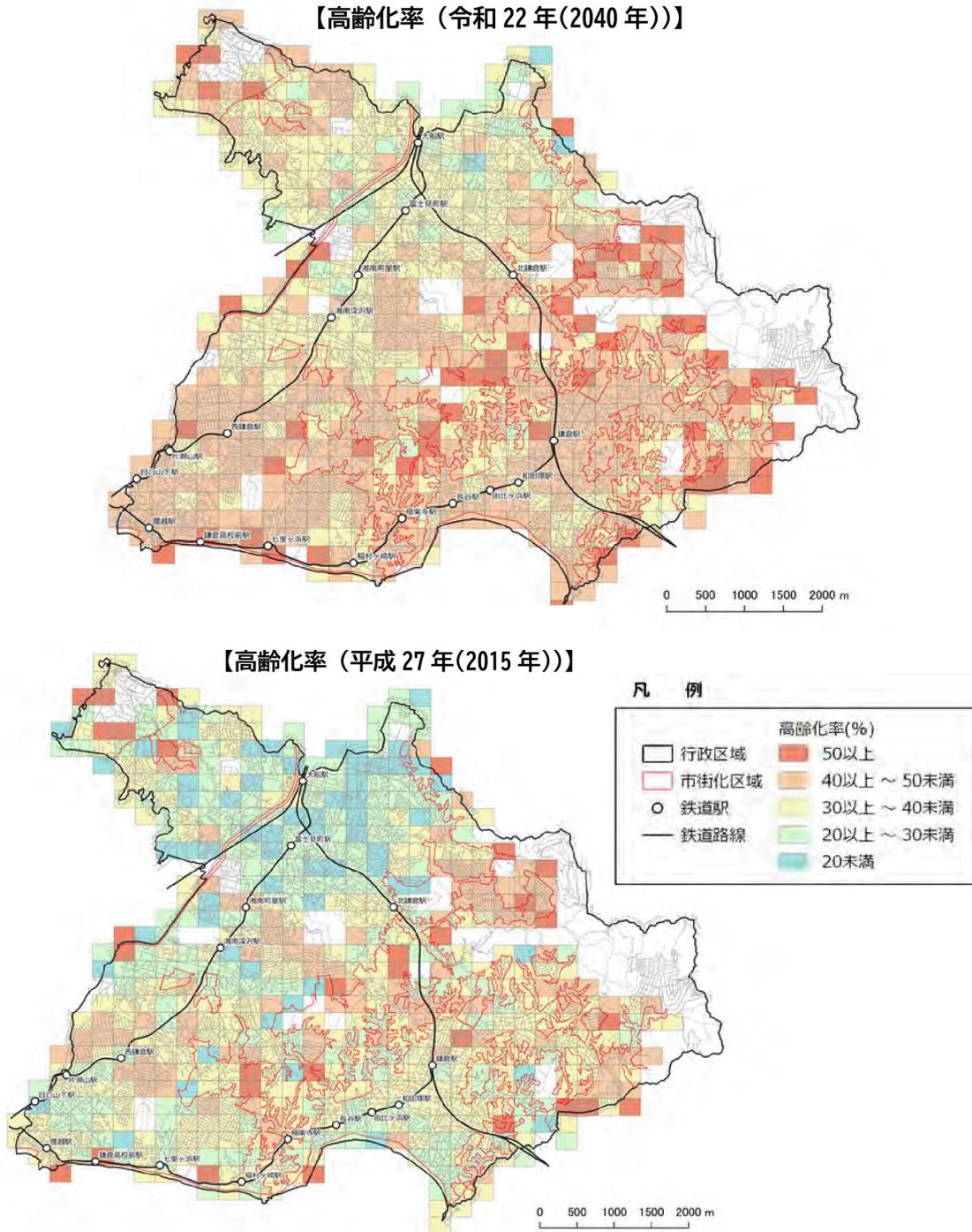


図 1-12 鎌倉市の高齢化率

出典：国勢調査、総務省（平成 27 年（2015 年））日本の地域別将来推計人口（平成 30 年（2018 年）推計）国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年（2018 年）3 月）

1.5.8 鉄道駅におけるバリアフリーへの対応

鎌倉市内の鉄道駅のバリアフリーへの対応状況は、令和7年度（2025年度）の時点で市内の一部の駅で対応できていない状況です。

バリアフリー化を推進し、利用者にとって安全で、安心して利用できる鉄道を実現することが重要です。

表 1-13 鉄道駅におけるバリアフリーへの対応状況

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

出典 JR 東日本：JR 東日本ホームページ（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）、移動等円滑化取組計画書
令和6年度（2024年度）

※：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、車いす対応昇降機による段差対応が可能

第2章

鎌倉市における公共交通の現状と課題

第2章 鎌倉市における公共交通の現状と課題

2. 1 鎌倉市の交通課題のポイント

鎌倉市の地域の概況や上位関連計画における将来像、市民アンケートで得られた内容を踏まえ、鎌倉市の交通課題を「交通不便地域等の存在」、「交通渋滞」、「公共交通の維持」、「開発に合わせた整備」、「安全・安心」の5つの視点で抽出しました。

交通不便地域等の存在	<ul style="list-style-type: none">・市内では公共交通の分担率が高い一方、鉄道駅や利便性の高い路線のバス停から一定距離以上離れ、徒歩でのアクセスが難しい地域（交通不便地域）が一部にみられます。また谷戸や丘陵地などの勾配が大きい地域特性から、駅の近くでも高低差により移動が困難な地域（移動困難地域）も存在します。誰もが公共交通を利用できる環境づくりに向けて、既存の鉄道や路線バスにすべてを依存するのではなく、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等の新たな交通手段の導入も含めた対策が必要です。
交通渋滞	<ul style="list-style-type: none">・市内では市民の自動車交通に加え、市内を目的地とした自動車交通及び通過する自動車交通の集中により慢性的な交通渋滞が発生しています。交通渋滞により路線バス等の定時運行に支障をきたしていることから、交通渋滞の解消など公共交通の走行環境の改善に向けた施策の導入が必要となります。
公共交通の維持	<ul style="list-style-type: none">・市内を運行する鉄道やバスなどの公共交通の利用者数は、コロナ後徐々に回復傾向にあるもののコロナ前の水準には達せず、また2024年問題等を背景に特に路線バスの運転士不足が深刻化しており、路線バスの減便・廃止と、それに伴う市民生活への影響が懸念されます。このため、地域公共交通ネットワークの最適化、運転士確保、運行・遅延情報提供などの利用促進等の路線バスを維持するための施策に加え、路線バスの代替手段として、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等の導入等の施策も併せて進める必要があります。
開発に合わせた整備	<ul style="list-style-type: none">・新たなまちづくりを進めている深沢地区では、村岡・深沢地区土地区画整理事業に加え、東海道本線の大船・藤沢駅間に新駅設置が予定されており、新たなまちづくりが進んでいます。これらと連動して交通政策を進め、新駅や周辺施設整備を契機に地域公共交通ネットワークを再編し、回遊性向上と住民・来訪者が移動しやすい交通体系の構築が求められます。
安全・安心	<ul style="list-style-type: none">・市内では丘陵住宅地を中心に高齢化が進み、令和22年(2040年)には老年人口割合が約4割に達する見込みで、高齢者をはじめ誰もが、将来も安心して移動できる公共交通の確保が重要です。・近年、観光客の増加により鉄道や路線バスに乗り切れない状況や道路まで歩行者がはみ出す状況がみられるなどオーバーツーリズム問題が顕著になっており市民生活への影響も懸念されるため、混雑対策を含めた安全な移動環境の整備が求められます。・気候変動対策は引き続きの課題となっているなかで、本市の二酸化炭素(CO₂)排出量は年々減少傾向にあります。削減目標の達成には至っていません。GX(グリーントランスフォーメーション)の取り組み推進に向けて、環境に配慮した車両の導入の推進等によるエネルギー消費のスマート化が必要となっています。

2. 2 公共交通を取り巻く課題

2. 2. 1 交通不便地域等の存在

(1) 交通不便地域等の考え方の整理

市内では他市と比べ公共交通の分担率が高い一方、鉄道駅や利便性の高い路線のバス停から一定距離以上離れ、徒歩でのアクセスが難しいなど移動が不便な地域が一部にみられます。

また、谷戸や丘陵地などの勾配が大きい地域特性から、駅の近くでも高低差が大きいことにより移動が困難な地域も存在します。

誰もが公共交通を利用できる環境の整備に向け、駅やバス停から一定距離以上離れている地域を「交通不便地域」、駅徒歩圏内でも高低差が大きい地域を「移動困難地域」と設定して対応策の導入を進めます。

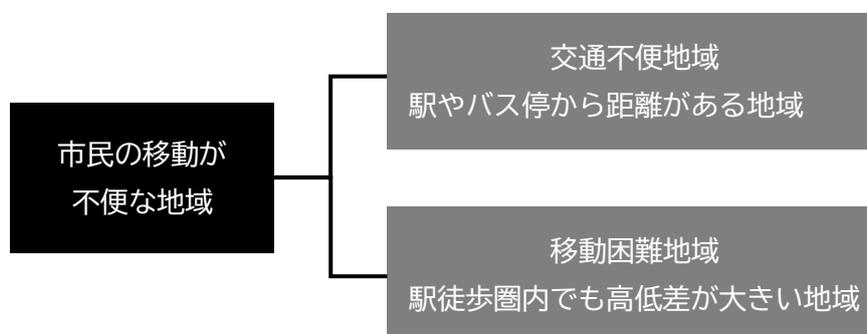


図 2-1 鎌倉市における交通不便地域等の考え方の整理

(2) 交通不便地域

市内において鉄道及び利便性の高い路線のバス停から距離が離れている地域や路線バスの運行本数が少ない地域がみられます。

本計画では、下記のような地域を「交通不便地域」と設定します。

市街化区域内で鉄道駅から 750m 圏外で、一日 30 本以上の運行頻度のバス停から 300m 圏外の地域を条件とします。ただし、一日 30 本未満の運行頻度のバス停については 300m 圏内も交通不便地域と設定します。

交通不便地域のイメージ

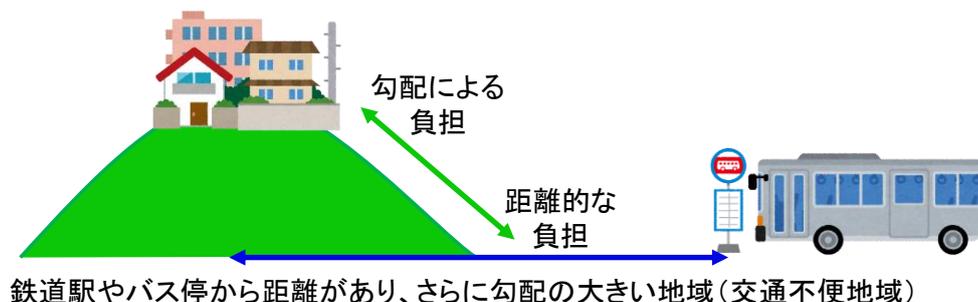


図 2-2 交通不便地域の設定イメージ

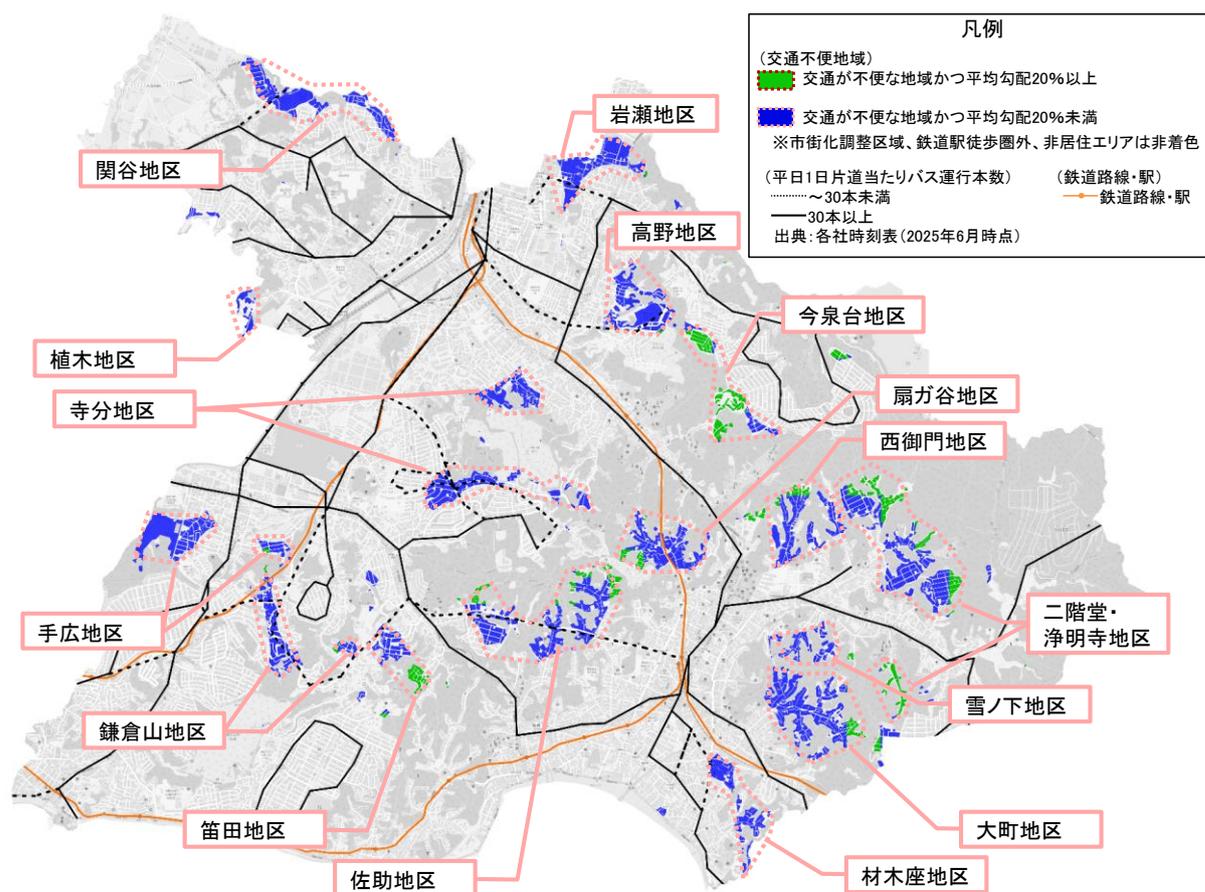


図 2-3 市内の交通不便地域

(3) 移動困難地域

勾配が大きい地域特性から、駅の徒歩利用圏であっても駅との高低差により駅までの移動が困難である地域もみられます。

本計画では、下記のような地域を「移動困難地域」と設定します。

市街化区域内で鉄道駅から750m圏内で、駅との高低差が20m以上あり、人口が集中（60人/ha以上）している地域を条件とします。

移動困難地域のイメージ

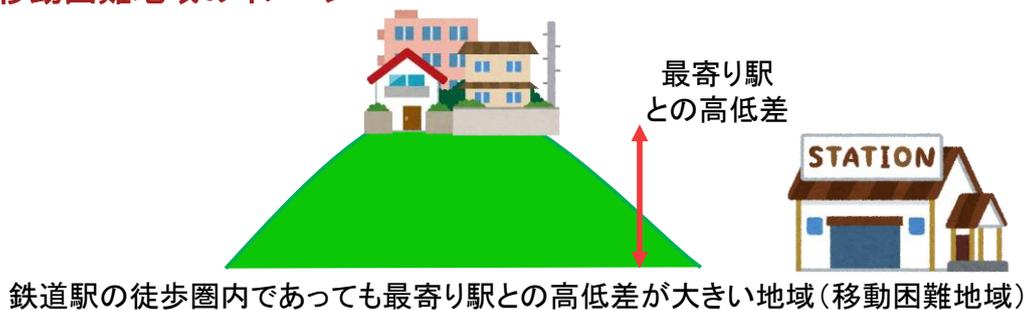


図 2-4 移動困難地域の設定イメージ

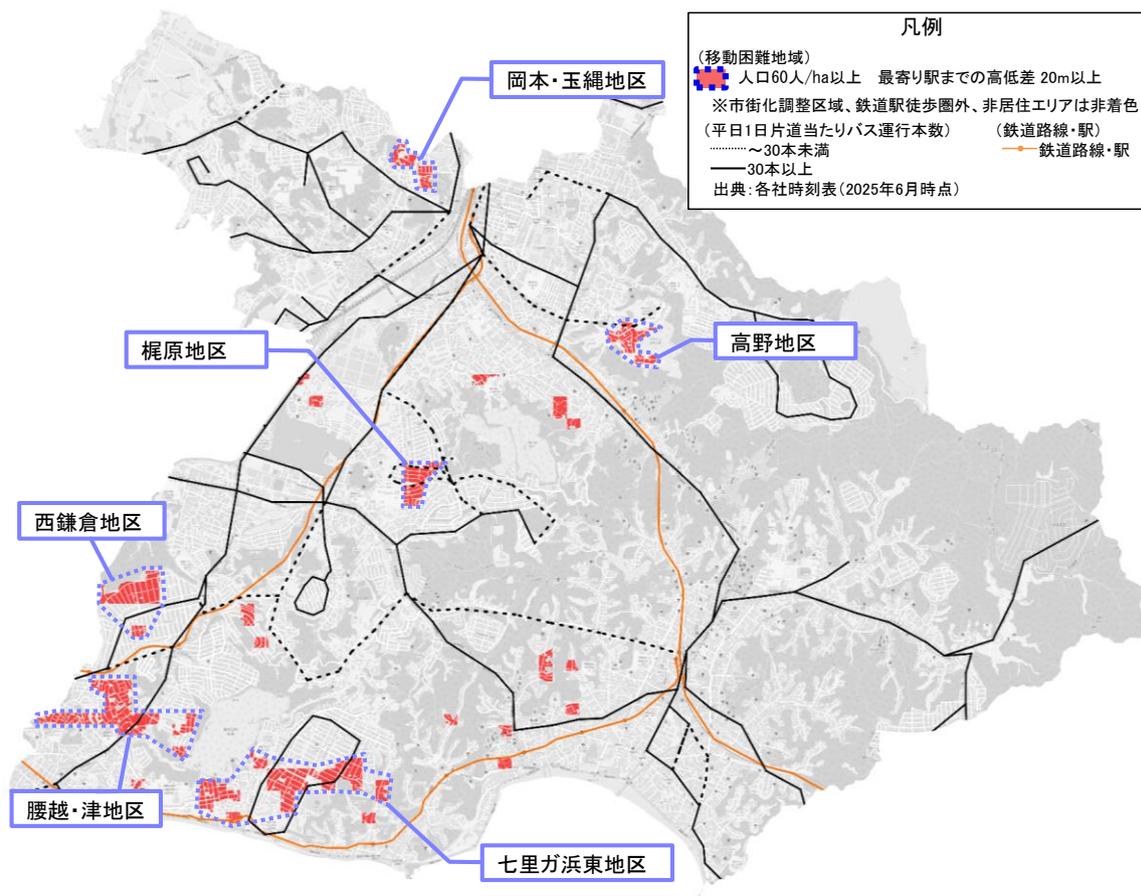


図 2-5 市内の移動困難地域

(4) 特に対応すべき地域の抽出

交通不便地域のうち、移動困難性の高い地域として勾配が大きい地域や、高齢者が多い地域は特に交通不便が大きく優先的に対応する必要があります。

また、同様に移動困難地域のうち、駅までの移動手段となる路線バスへの満足度が低く、人口が集中している地域は特に移動の不便が大きく優先的に対応する必要があります。

上記を踏まえ図 2-6 のように整理を行い、当市では、特に優先的に対応すべき地域として、今泉台、二階堂・浄明寺、大町、笛田、西鎌倉地区を位置付けます。

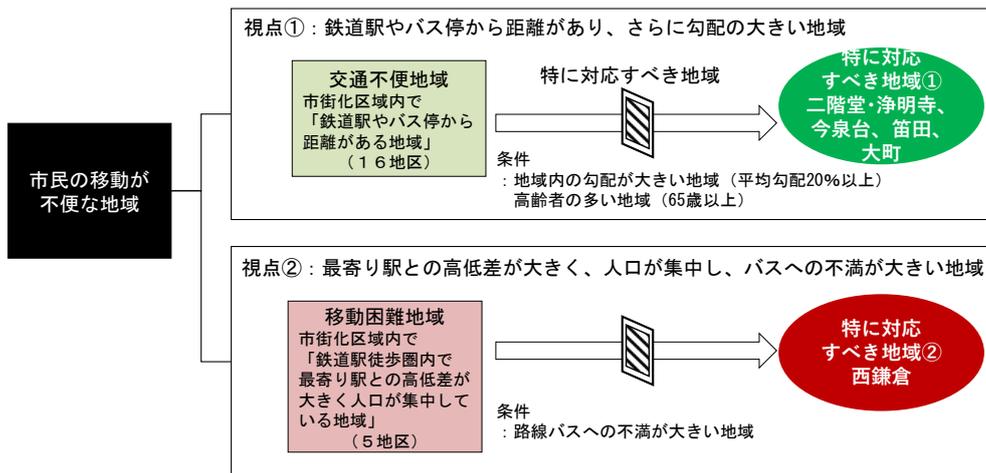


図 2-6 特に対応すべき地域の抽出

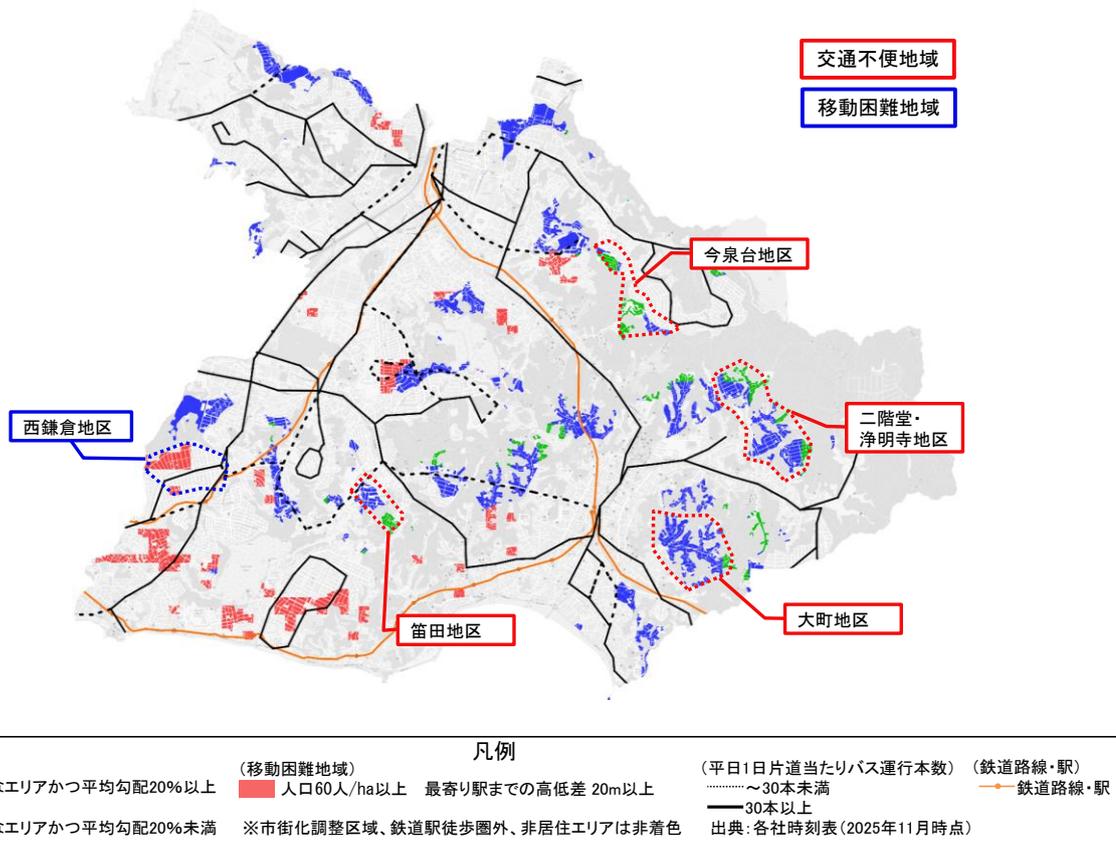


図 2-7 鎌倉市内の特に対応すべき交通不便地域・移動困難地域

2.2.2 交通渋滞

市民の自動車交通に加え、市内を目的地とした自動車交通及び市内を通過する自動車交通の集中により慢性的な交通渋滞が発生しています。交通渋滞により路線バス等の定時運行に支障をきたしていることから、交通渋滞の解消など公共交通の走行環境の改善が必要となります。

鎌倉市内の交通の内訳を分析すると、鎌倉市を目的地とするのではなく、鎌倉市を通過するだけの通過交通の比率が5割弱存在しており、交通渋滞を解消すべく特に通過交通を削減するための施策を迅速に実施していく必要があります。

	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

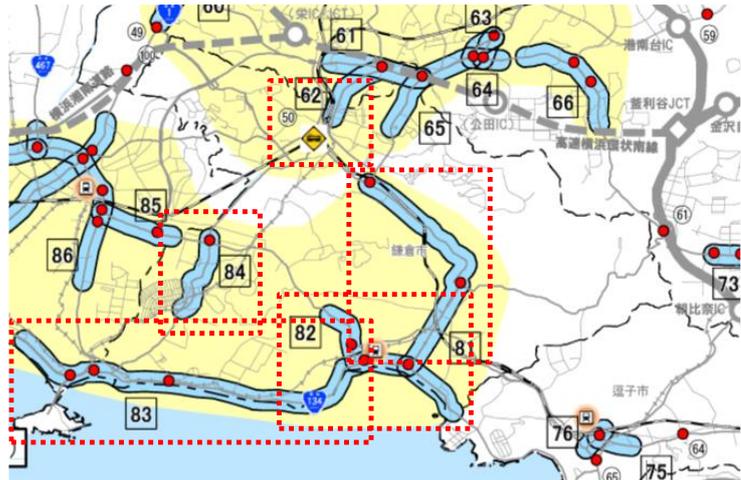


図 2-8 鎌倉市内の主要渋滞箇所

出典：首都圏渋滞ボトルネック対策協議会 資料

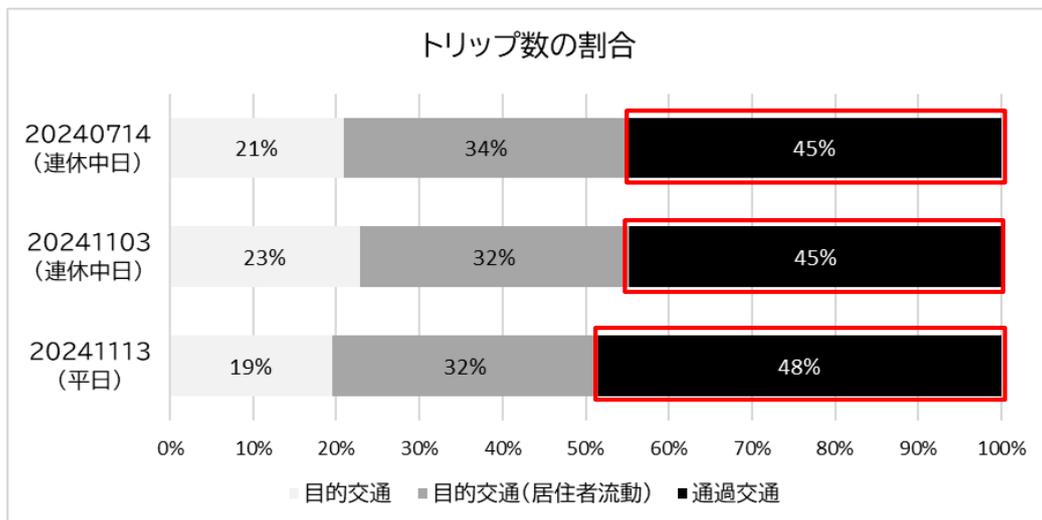


図 2-9 自動車交通の通過交通と目的交通の内訳(市内全域)

出典：ETC2.0 プローブデータ (関東地方整備局集計)

2.2.3 公共交通の維持

市内を運行する鉄道やバスなどの公共交通の利用者数は回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準に一部戻っていない状況です。また、鎌倉市内を運行するバス事業者では必要となる要員数に対して運転士が不足している状況もみられます。これらの、利用者数の減少や運転士不足は、特に現在運行している路線バスの減便や廃止につながり、実際に早朝や夕方などの一部の時間帯で減便による不便の声もバス利用者から聞かれています。また、タクシー運転手についても確保の難しさから乗務員数が減ってきているのが現状であり、コロナ後に観光客数が徐々に回復していることも相まって、市民からは一部地域や時間帯でタクシーが中々捕まらないといった意見もあがっているところです。これらを踏まえ、公共交通の利用促進や地域公共交通ネットワークの最適化、運転士不足への対応といった路線バスを維持するための取組みに加え、代替手段となるオンデマンド乗合交通や公共ライドシェア・自動運転等の新たなソリューションの導入など地域公共交通の維持、移動手段の確保に向けた取組みが必要となります。

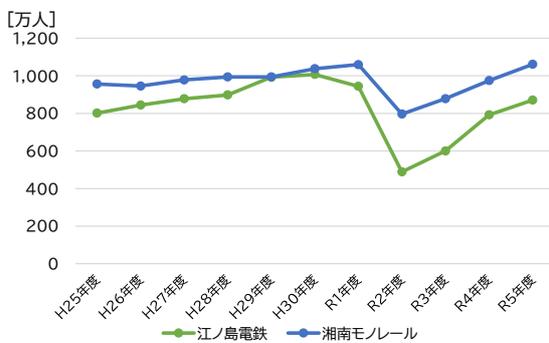


図 2-10 私鉄乗降者数の推移

出典：鎌倉の統計

※江ノ島電鉄は「鎌倉駅」、湘南モノレールは「大船駅」の乗降人員

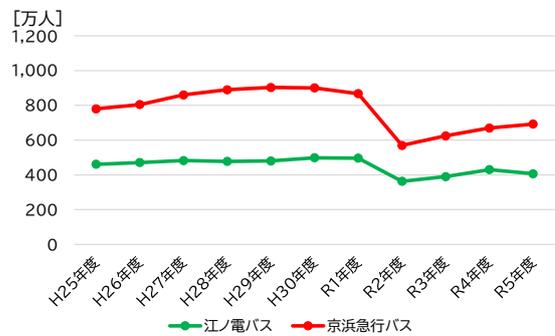


図 2-11 バス輸送人員の推移

出典：鎌倉の統計

※市内を運行(通過を含む)する路線バスの起点から終点までの集計

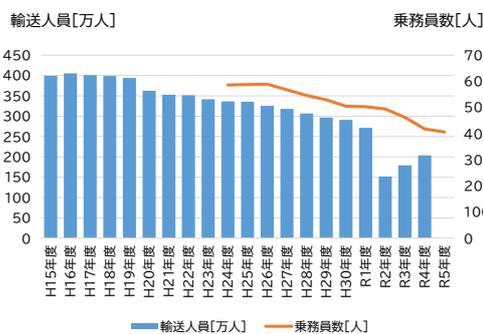


図 2-12 タクシー輸送人員と乗務員数の推移

出典：神奈川県タクシー協会資料提供



図 2-13 バス事業者の運転士の充足率

出典：各事業者提供情報をもとに作成

※鎌倉市内を運行するバス事業者の鎌倉市内の営業所の合算値等

2.2.4 開発に合わせた整備

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ます。新たなまちづくりを契機とした地域公共交通ネットワークの再編や、地域公共交通の利便性向上に向けた施設整備等が望まれます。



図 2-14 東海道本線新駅

出典：神奈川県提供資料

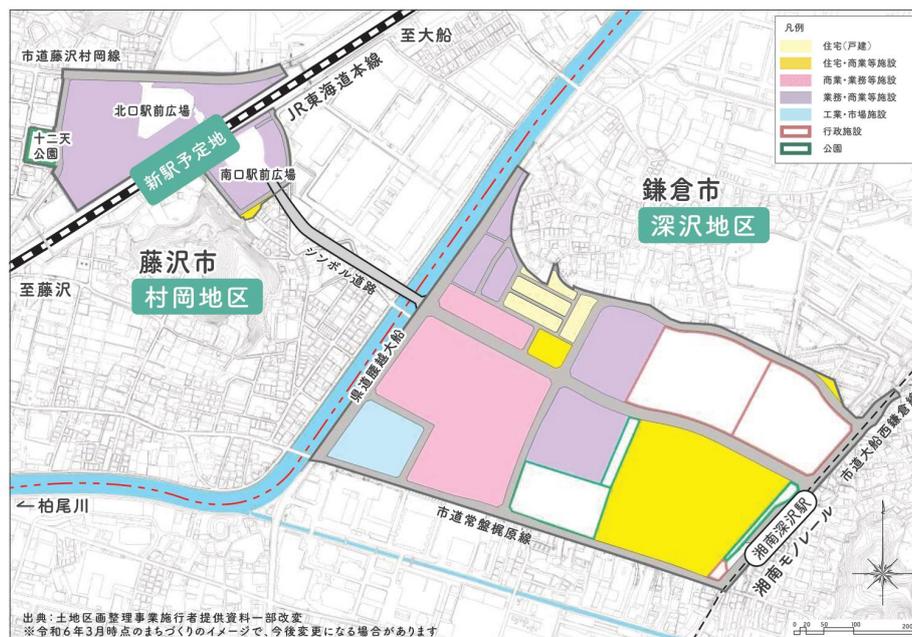


図 2-15 まちづくりのイメージ

出典：広報紙「村岡・深沢のまちづくり」（令和6年（2024年）5月）

2.2.5 安全・安心

(1) 高齢者も含めたすべての人にとって安全・安心な公共交通の実現

市全体において、人口減少、高齢化の進展が見込まれており、令和22年(2040年)には老年人口(65歳以上)割合が約4割まで達すると推計されます。一方で、バス停におけるバス待ち環境の改善や鉄道駅におけるホームドアやスロープ設置等の要望もあることから将来にわたり安心して利用できる公共交通を実現していくことが重要です。

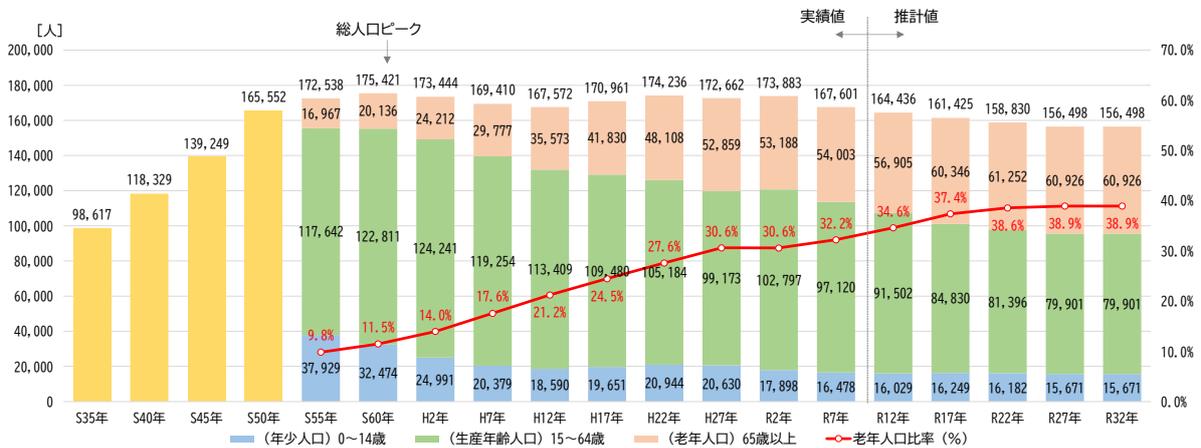


図 2-16 総人口の推移・将来推計

出典：国勢調査、総務省（昭和35年（1960年）～令和7年（2025年））、日本の地域別将来推計人口（令和5年（2023年）推計）、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年（2023年）12月）

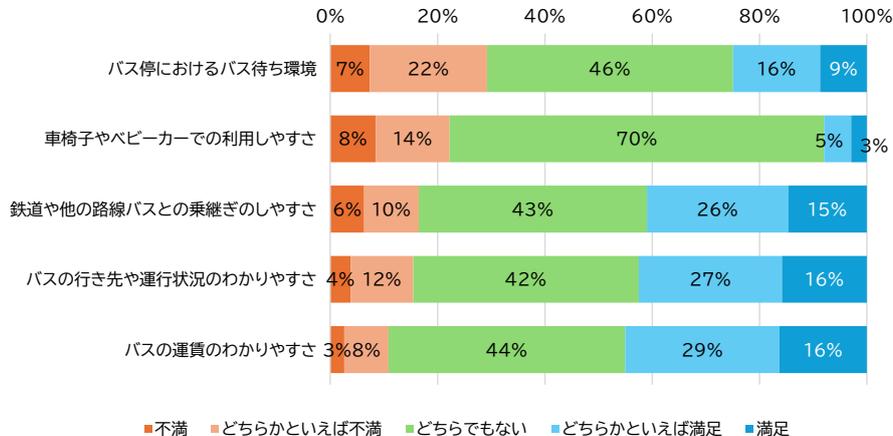


図 2-17 路線バスへの満足度

出典：市民アンケート調査結果

表 2-18 鉄道への意見

主な意見
鎌倉駅はオーバートリズムにより駅ホームが危険な状況にあるためホームドアの設置を早急をお願いしたい。
江ノ電の全駅にスロープをつけて欲しい。高齢者も多く、またベビーカー移動をする際にとっても移動しづらい。(七里ヶ浜駅など)
湘南深沢駅の拡大、設備充足(エレベーター、トイレ、時計など)

出典：市民アンケート調査結果

(2) 観光客にも安全・安心な公共交通

鎌倉市を訪れる観光客は令和6年(2024年)で約1,500万人となり、コロナ禍以前の令和元年(2019年)比で約8割以上まで回復しており、今後も増加が見込まれます。また、市内の一部の鉄道、路線バスにおいては、観光客の集中により、鉄道や路線バスに乗り切れない状況や道路まで歩行者がはみ出す状況がみられるなど、インバウンドの増加によるオーバーツーリズムへの対応が必要です。

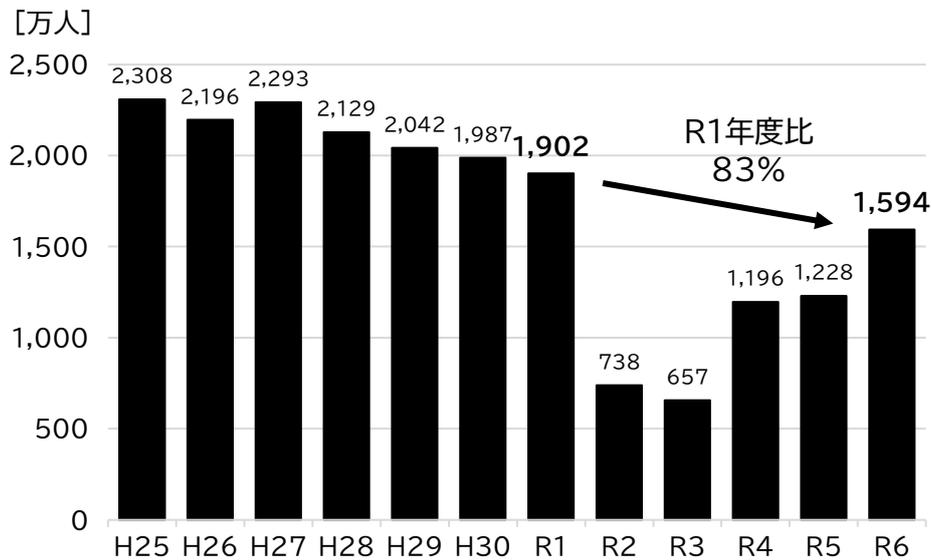


図 2-19 鎌倉市内の延べ観光客数

出典：鎌倉市の観光事情（令和7年度版）

(3) 環境にも対応した公共交通

気候変動対策は引き続きの課題となっているなかで本市の二酸化炭素（CO₂）排出量の推移は基準年度である平成25年度（2013年度）と比較すると年々、減少傾向にあり、令和4年度（2022年度）では31.5%削減しています。しかし、削減目標の達成には至っていないため、GX（グリーントランスフォーメーション）の取組み推進に向けて、環境に配慮した車両の導入の推進等によるエネルギー消費のスマート化が必要となっています。

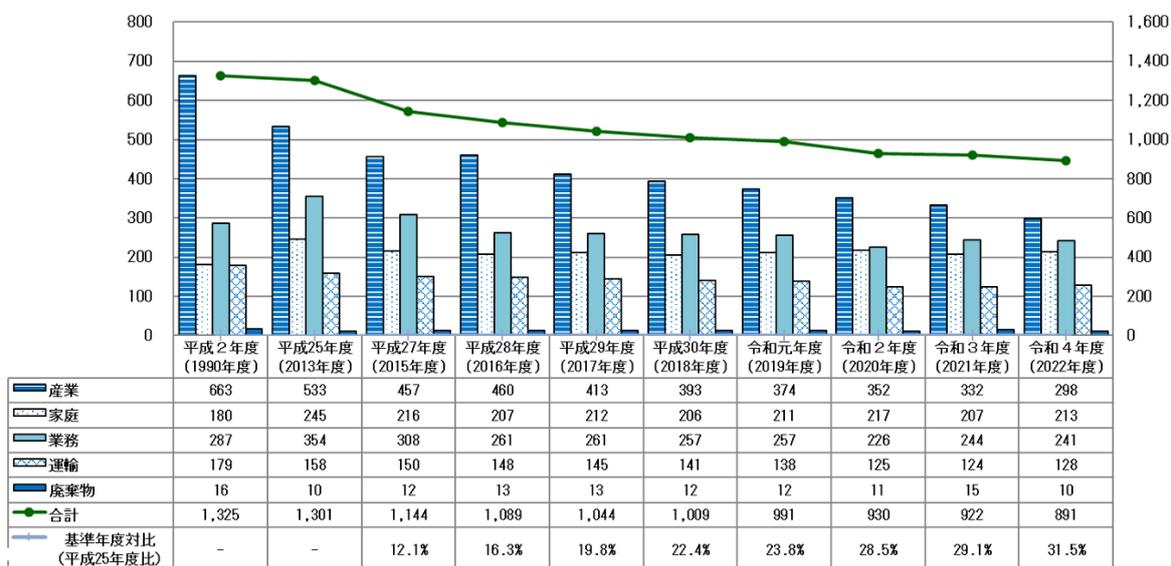


図 2-20 鎌倉市の部門別二酸化炭素（CO₂）排出量の推移

出典：令和6年度版かまくら環境白書

第3章

計画の基本方針、目標

第3章 計画の基本方針、目標

3. 1 計画の基本方針

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

本市では、持続可能なまちづくりに寄与すべく、地域を支える公共交通の衰退を防ぎ、必要に応じて公共ライドシェアや自動運転等の新たなソリューションや技術を導入することにより、市内の自由な移動と交流が実現されている姿を将来像とします。

現状では、交通に関するさまざまな課題が顕在化しており、市民の移動の利便性や生活の質に影響を与えています。

まず、市内の居住地には鉄道駅やバス停から徒歩でのアクセスが不便な地域が存在や駅の近くであっても高低差が大きいために移動が困難な地域が存在しています。それに対して、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等の新たなソリューションの導入により対策を打っていく必要があります。

また、自動車交通の集中により、市内の主要道路では慢性的な交通渋滞が発生しており、路線バスの定時運行に支障をきたしています。公共交通の信頼性が低下することは、利用者の減少やマイカー依存の助長にもつながりかねず、通過交通の削減に加え、道路環境の改善や通過交通の抑制、目的交通の地域分散や時間帯分散のための施策などの検討と実施が必要です。

一方で、鉄道やバスの利用者数はコロナ禍から回復傾向にあるものの、依然としてコロナ禍以前の水準に戻っておらず、加えて特にバスについては時間外労働の上限規制（2024年問題）を契機とした運転士の不足が深刻化しています。このままでは、路線の減便や廃止による、市民生活への影響が懸念されることから、バスの乗継拠点の整備とあわせた直通系統の短縮化等による運行の最適化や運行情報や遅延情報の提供等による利用促進策、そして運転士確保の取組み等、路線バスを維持するための取組みに加え、バスの維持やバスによる対応が難しい夜の時間帯等の交通については公共ライドシェア等の新たなソリューションを導入する等の施策を一体的に進める必要があります。加えて自動運転についても技術の動向や規制等を注視する必要があるものの、道幅等の導入条件を満たすようなエリアでは運転士不足の解消等、バス路線の維持に大きく寄与し得るソリューションであるため、導入に向けた検討を行うことが必要です。

こうした課題に加え、深沢地区の土地区画整理事業や東海道本線の新駅設置といった新たなまちづくり計画と、交通政策は連動していく必要があります。新駅の設置や周辺施設の整備を契機に、地域の回遊性を高め、住民や来訪者にとって移動しやすい交通体系を構築することが求められています。

一方で、市内では高齢化が進行しており、令和22年（2040年）には65歳以上の老年人口が市全体の約4割に達すると予測され、移動が困難になる高齢者の増加に備え、将来的にも安心して利用できる公共交通の整備が重要となります。

また、観光面では、観光立国等の日本政府の政策により、本市における2024年観光客数は1,500万人に達しました。これにより、一部の路線や駅では混雑が激化し、オーバーツーリズムの影響が市民生活にも及んでいます。オーバーツーリズム対策として安全・安心な移動環境の整備を進めるとともに、公共ライドシェア等の導入により観光客の新たな移動手段を整備することにより、タクシーやバス、鉄道等の既存公共交通を市民が利用しやすくなるような環境

作りの実施も、これからの鎌倉市の交通政策を推進していく上で重要な視点となります。

さらに、気候変動への対応として、公共交通の利用促進によるCO₂排出削減の推進も、これから検討すべき視点です。

以上のような交通不便地域等への対応、交通渋滞の解消、移動手段の確保、高齢化や観光客増加への対応、さらには地球環境への配慮といった多面的な課題を踏まえた交通政策の推進が求められます。

そこで本計画では、『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』を基本方針として掲げ、鉄道や路線バス、タクシーなどの公共交通機関が適切に運行されるような施策を実施するとともに、時代や情勢の変化により既存の交通手段では対応が難しい移動ニーズに対しては公共ライドシェア等の新たなソリューションを導入します。これにより、地域内外の人の移動や交流を促進し、地域コミュニティの活性化や新たなにぎわいの創出し、激動の時代の中で「持続可能なまちづくり」を行っていくことに寄与するような地域公共交通の実現を目指します。

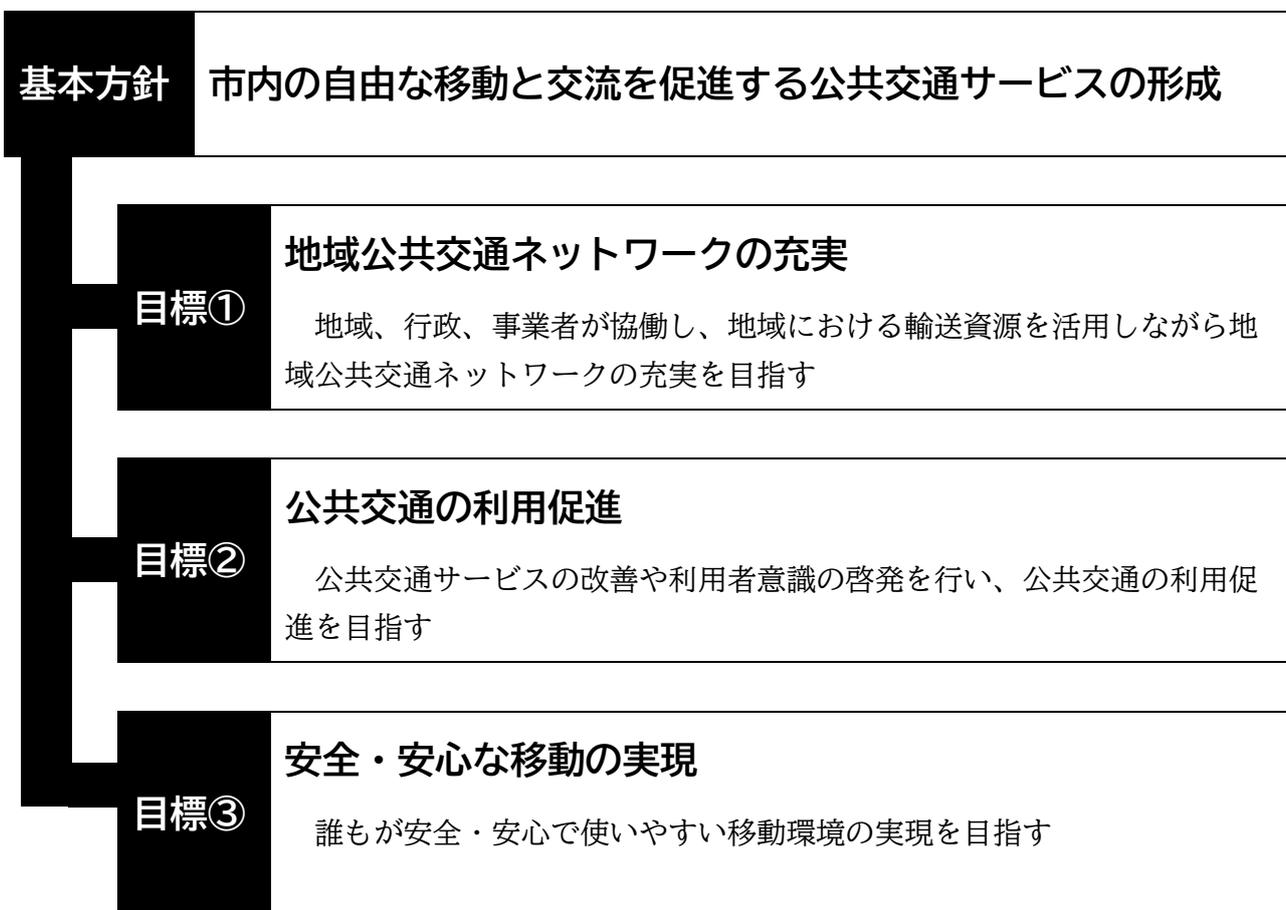
3. 2 計画の目標

基本方針を踏まえ、誰もが安心して利用できる地域公共交通ネットワークを構築、維持していくため『地域公共交通ネットワークの充実』『公共交通の利用促進』『安全・安心な移動の実現』を本計画に目標に掲げ、取組みを進めていきます。

『地域公共交通ネットワークの充実』では、交通不便地域や移動困難地域への対応、バス路線の維持や新たなソリューションの導入により、誰もが必要な移動を確保できるネットワークを構築します。

『公共交通の利用促進』では、渋滞対策や運行環境の改善を含めて公共交通の定時性・利便性を高め、観光需要も視野に入れた分散・回遊施策を進め、利用しやすく選ばれる公共交通へ転換を図ります。

『安全・安心な移動の実現』では、高齢化の進行等を踏まえつつ、移動負担の軽減、混雑緩和、歩行環境との連携などを通じて、日常・観光の双方で誰もが安心して移動できる都市交通の実現を目指します。



目標①

地域公共交通ネットワークの充実

地域、行政、事業者が協働し、地域における輸送資源を活用しながら地域公共交通ネットワークの充実を目指す

- 既存の交通事業者に加え、地域や様々な主体との連携・協働により新たな地域公共交通を創出し、既存の鉄道、路線バス、タクシーを含めそれぞれの役割分担のもと地域公共交通ネットワークの形成を進めます。
- 鎌倉市は国内有数の観光地であり、インバウンドを含む多くの観光客が市内で地域公共交通を利用していることから、市民だけではなく観光客など来訪者も地域公共交通で移動しやすい環境の実現を目指します。
- 深沢地区におけるまちづくりや令和 14 年(2032 年)に予定される東海道本線新駅の開業等を見据え、それらの新たな開発にあわせて地域公共交通の整備に向けた検討を進めます。

目標②

公共交通の利用促進

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

- 地域公共交通サービスの改善、路線の最適化や運転士確保に向けた取組み等により、公共交通サービスの維持に努めます。
- 地域公共交通を維持するために、地域公共交通サービスの改善や市民等への地域公共交通の利用促進に向けた情報発信・啓発活動等により、地域公共交通の利用促進を図ります。
- 交通渋滞が問題となっている鎌倉市の現状を踏まえ、自動車交通の分散による交通渋滞の緩和に取組み、路線バス等の地域公共交通が円滑に運行できる環境の創出を目指します。

目標③

安全・安心な移動の実現

誰もが安全・安心で使いやすい移動環境の実現を目指す

- 駅やバス停のバリアフリー化、ノンステップバスやフルフラットバス、ユニバーサルデザインタクシー等の導入を引き続き促進し、市民や観光客など誰もが地域公共交通を安全に利用しやすい、利用者にやさしい移動環境の実現を目指します。
- オーバーツーリズムによって市民や観光客が公共交通に乗り切れない状況が発生しているため、新たな交通手段の導入により輸送力の強化等を図り、市民や観光客の誰もが安心して移動できる環境の実現を目指します。
- 運輸部門における GX として、過度な自動車利用を抑制し、エネルギーコストが低い地域公共交通の利用促進を図るとともに、環境に配慮したバス車両等の導入の促進により、環境にやさしい移動の実現を目指します。

3.3 施策の方向性

鎌倉市の地域公共交通の課題に対応し、3つの目標を実現するために、本計画の期間である5年間において取り組む5つの施策の方向性を次の通りとします。

施策の方向性	目標① 地域公共交通 ネットワークの 充実	目標② 公共交通の 利用促進	目標③ 安全・安心な 移動の実現
<p>「交通不便地域等の存在」への対応</p> <p>本計画で定めた交通不便地域等の解消に向け、地域のニーズや運転士不足の状況を考慮しながら、オンデマンド交通や公共ライドシェア等新たなソリューションの導入を進めます。</p>	●		●
<p>「交通渋滞」への対応</p> <p>鎌倉市内では、主要道路を中心に慢性的な交通渋滞が発生しており、路線バスの定時性の確保に支障をきたしています。そこで、路線バスの定時性の確保等に向け、通過交通の削減をはじめとした交通渋滞の解消に向けた取り組みを進めます。</p>	●	●	
<p>「公共交通の維持」への取組</p> <p>より効率的な路線バスのネットワークを検討するとともに、市内の移動手段の確保に向け、交通結節点の機能強化や乗継利便性の向上を図るとともに、路線網の最適化による運転士不足への対応、利用促進等による路線バスの維持に向けた施策に加え、公共ライドシェア等の導入や自動運転バス・タクシーの導入検討推進等の取組みも進めます。</p>	●	●	●
<p>「開発に合わせた整備」への取組</p> <p>深沢地区の開発に合わせた鉄道駅や道路の整備により、新たな人の流れや移動ニーズの発生、駅へのアクセスの向上等、路線バス新設・再編の契機となることから、開発に合わせた交通環境の整備に向けた検討を進めます。</p>	●	●	
<p>「安全・安心」への取組</p> <p>高齢化率の高まりや観光客の増加、気候変動対策等の観点から、ひとや環境にやさしい公共交通の実現に向けた取り組みを進めます。</p>			●

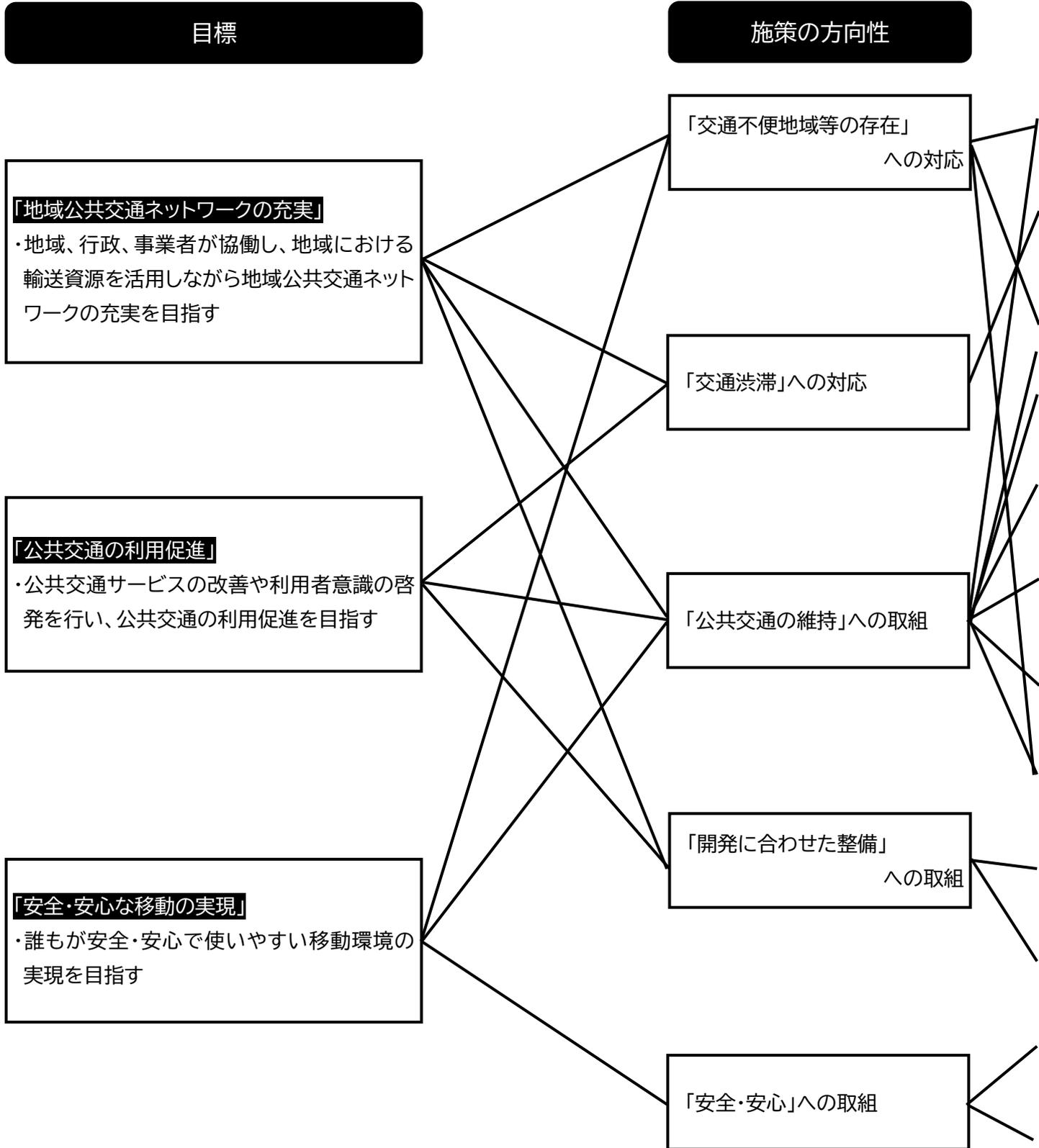
第4章

実施施策

第4章 実施施策

4.1 目標の実現に向けた施策の枠組み

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



施策の実施方針

具体的な施策

交通不便地域等への対応

オンデマンド乗合交通、公共ライドシェア等の新たな運行手法の検討・導入

定時性確保に向けた交通渋滞への対策

地域主体の効率的・効果的な運行手法の導入支援

効率的な路線バスネットワークの検討

カーナビや地図アプリ等を活用した通過交通の削減

運転士不足への対応

混雑状況マップやリアルタイム渋滞情報の提供による時間帯の分散

自動運転の取組の推進

目的施設の誘導や代替目的地の案内による地域及び時間帯の分散

地域公共交通の利用促進

路線バスネットワークの再検討

新たなソリューション導入による利便性の向上

結節点の強化による路線バス運行の最適化

新たな資金支援策の導入

事業者と連携した運転士確保の周知広報等の実施

開発に合わせた施設整備の推進

関係事業者等との導入に向けた調整の実施

新たなまちづくりと東海道本線新駅の開業を見据えた地域公共交通ネットワークの検討

モビリティマネジメントの実施

安全・安心な交通環境の整備

時刻表の調整やバス待ち環境の改善

環境に配慮した車両導入の推進

運行情報や遅延情報等のリアルタイムでの提供

新たなソリューション導入によるバス路線代替や終バス繰り上げ等への対応

体験型ふるさと納税や企業協賛金を活用した資金確保

バスバイの設置や交差点改良等の施設整備の推進

東海道本線新駅の開業を見据えた路線バスネットワークの構築

バス、タクシーのバリアフリーの推進

駅やバス停への安全対策の実施

新たな交通手段の導入によるオーバーツーリズムへの対応の検討

環境に配慮した車両の導入

4. 2 「交通不便地域等の存在」への対応

本計画で定めた交通不便地域等の解消に向け、地域のニーズや運転士不足の状況を考慮しながら、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等新たな運行手法の検討、導入を進めます。

4.2.1 交通不便地域等への対応

目標	地域公共交通ネットワークの充実 公共交通の利用促進 安全・安心な移動の実現			
方向性	交通不便地域等の存在 公共交通の維持			
エリア	交通不便地域、 移動困難地域	R8~9	R10~11	R12以降
主体	鎌倉市、バス事業者、 タクシー事業者、 市民、NPO 法人等	実施時期 手法 検討	関係者 調整	取組実施

(1) 背景

鎌倉市内は、勾配が大きい地域にも多くの住民が居住しており、交通不便地域等の解消に向けては、鉄道駅やバス停との距離だけではなく、地域の勾配や最寄り駅との高低差を踏まえた対応が必要となります。特に、交通不便地域や移動困難地域の中でも、今泉台、二階堂・浄明寺、大町、笛田、西鎌倉地区については前述のように特に対応が必要な状況です。

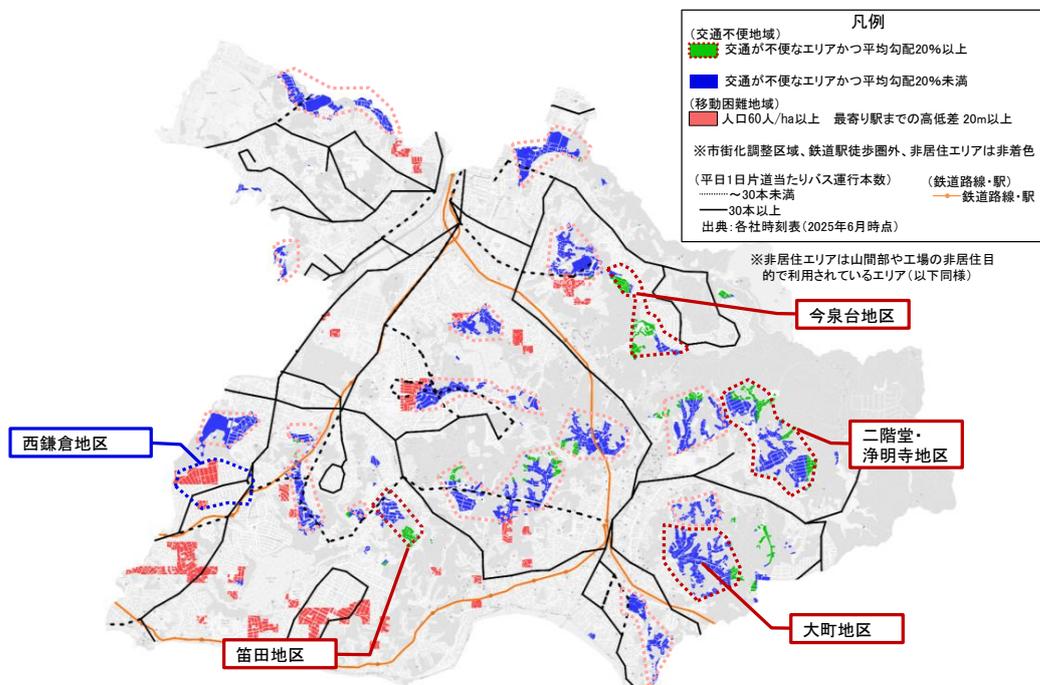


図 4-1 交通不便地域等

(2) 施策

① オンデマンド乗合交通、公共ライドシェア等の新たな運行手法の検討・導入

交通不便地域等への対応としてオンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等、地域の実態に合わせた運行手法の検討をし、地域事業者等と連携し速やかに導入を進めます。

表 4-2 新たな地域公共交通の運行手法（例）

運行手法（例）	イメージ	概要
オンデマンド乗合交通		市やタクシー事業者、バス事業者等が運営主体となり、利用者の自宅と指定された目的地の間を、ドアツードアで運行する事前予約制の輸送サービス
公共ライドシェア		市等が運営主体となり、自家用車等を用いて、交通不便地域等やバス等の利便性低下が見込まれるエリアへの輸送サービス
日本版ライドシェア		タクシー事業者が運営主体となり、都市部や観光地など、タクシー不足が懸念される地域、時期、時間帯の認可を受けた範囲で運行されるタクシーの代替となる輸送サービス
コミュニティバス		市に委託された一般乗合旅客自動車運送事業者が運行主体となり、バス車両を活用した乗合サービス
地域貢献バス		社会福祉法人や病院、学校法人等の自家用送迎輸送を実施している事業者が運営主体となり、送迎バスやスクールバス等の空席を活用した輸送サービス
グリーンスローモビリティ		市や地域住民等が運営主体となり、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した輸送サービス

② 地域主体の効率的・効果的な運行手法の導入支援

地域主体の新たな地域公共交通の導入にむけた取組みについて、事例紹介や専門家紹介や助言等、効率的、効果的な運行手法の導入を支援します。

4.3 「交通渋滞」への対応

鎌倉市内では、主要道路を中心に慢性的な交通渋滞が発生しており、路線バスの定時性の確保に支障をきたしています。そこで、路線バスの定時性の確保等に向け、交通渋滞の解消に向けた取組みを進めます。

4.3.1 定時性確保に向けた交通渋滞への対策

目標	地域公共交通ネットワークの充実 公共交通の利用促進 安全・安心な移動の実現			
方向性	交通渋滞への対応			
エリア	全エリア	R8~9	R10~11	R12以降
主体	鎌倉市、道路管理者、 交通管理者	実施時期 施策 検討	施策の実施・運用	

(1) 背景

鎌倉市内には、主要路線を中心に交通渋滞が発生しています。渋滞対策は長年の課題になっている中、大きな要因の一つである通過交通の削減によって渋滞対策を推進します。例えば、通過交通の削減のためソフト面の取組みとして、市内や中心市街地を通過する車両に対してカーナビや地図アプリにより渋滞箇所の迂回ルートを案内・誘導する施策の導入等を実施します。



図 4-3 迂回ルートの提示イメージ

(2) 施策

①カーナビや地図アプリ等を活用した通過交通の削減

通過交通の削減のため、カーナビや地図アプリ等の活用以外にも実現性や実効性を踏まえ、検討、施策を実施していきます。

表 4-4 通過交通の削減に向けた施策（案）

施策	概要
カーナビを活用した交通誘導	カーナビにおいて、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
地図アプリにおけるルート変更	地図アプリ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	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
公共交通優先の通行規制	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
幹線道路等の整備	環状線等の整備により、中心部へ流入する通過交通の排除や分散流入の促進
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

②混雑状況マップやリアルタイム渋滞情報の提供による時間帯の分散

既存の時間帯別道路混雑状況等をわかりやすく整理した混雑状況マップを整理し、時間帯の分散を図る取組みを推進します。

③目的施設の誘導や代替目的地の案内による地域及び時間帯の分散

分散効果が期待できるエリアに来訪者や市民に来訪してもらえる目的施設を誘導し、地域及び時間帯分散を図る取組みを推進します。

表 4-5 時間帯・地域の分散に向けた施策（案）

区分	施策	概要
時間帯の分散	目的施設等の誘導	鎌倉駅周辺以外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し、鎌倉駅周辺に集中する時間帯を分散 —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 —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	ライブカメラによるリアルタイム映像等を活用して混雑状況を可視化し、道路上の掲示板やホームページ等で広く公表することで、鎌倉駅周辺に集中する時間帯を分散
	混雑状況マップ	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作成し、様々な場所・媒体で情報提供
	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
地域の分散	目的施設等の誘導	鎌倉駅周辺以外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し、鎌倉駅周辺に集中する目的交通を分散 —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 —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鎌倉駅周辺以外の目的地の案内することで交通を分散

4. 4 「公共交通の維持」への取組

より効率的な路線バスのネットワークを検討するとともに、市内の移動手段の確保に向け、運転士不足の対策や、自動運転の推進等、地域公共交通の利用促進に向けた取組みを進めます。

4.4.1 効率的な路線バスネットワークの検討

目標	地域公共交通ネットワークの充実 公共交通の利用促進				
方向性	交通不便地域等の存在 移動手段の確保				
エリア	全エリア	実施時期	R8~9	R10~11	R12以降
主体	鎌倉市、バス事業者		施策検討	新たな運行体系の運用	

(1) 背景

市内の路線バスにおいては、異なるバス事業者間で運行区間やエリアが重複する系統や、労働時間の制約に起因する車両の回送等を解消し、より効率的な運行を行う必要があります。

(2) 施策

① 路線バスネットワークの再検討

市内を運行する公共交通について、鉄道や路線バス、タクシー、その他新たなソリューション等のそれぞれが担うべき役割や利用実態・運行実態を踏まえ、より効率的なバスネットワークの実現を推進します。

② 結節点の強化による路線バス運行の最適化

既存のダイヤや利用実態等を踏まえ、交通事業者との調整により、地域拠点で乗継を推進することで運行区間や本数等の見直しを行い、見直しによって生じた車両や運転士等の輸送資源を他の路線へ振り分けるなど、効率的な運行を推進します。

乗継の実施にあたり、バス待ち環境や走行環境の改善等の地域拠点の整備に向けてバス事業者と連携して協議調整を進めます。



図 4-6 地域拠点における乗継のイメージ

4.4.2 運転士不足への対応

目標	地域公共交通ネットワークの充実 公共交通の利用促進 安全・安心な移動の実現				
方向性	公共交通の維持				
エリア	全エリア	実施時期	R8~9	R10~11	R12以降
主体	鎌倉市、バス事業者、 タクシー事業者		広報施策の実施		

(1) 背景

第二種免許が必要となるバスやタクシーの運転士が急速に減少しており、特に市内を運行する路線バスは、運行本数や路線の維持が厳しい状況となっています。

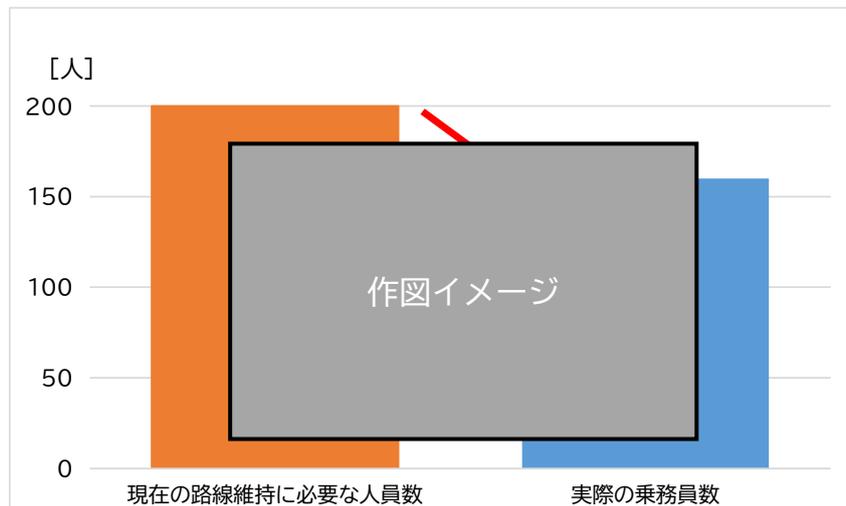


図 4-7 鎌倉市内を運行するバス事業者の運転士の充足率 (再掲)

出典：各事業者提供情報をもとに作成

※鎌倉市内を運行する路線バスの主要な営業所の直近の定数及び実際の乗務員数等

(2) 施策

①事業者と連携した運転士確保の周知広報等の実施

市の広報紙やホームページ、地域情報誌などを活用した運転士の魅力向上策等の運転士確保に繋がる広報を行うとともに、交通事業者や関係団体と連携し、運転士確保に向けた合同説明会等の実施を進めます。

4.4.3 自動運転の取組の推進

目標	地域公共交通ネットワークの充実 公共交通の利用促進 安全・安心な移動の実現				
方向性	公共交通の維持				
エリア	全エリア	実施時期	R8~9	R10~11	R12以降
主体	鎌倉市、バス事業者		導入地域の検討 協議・調整	実証運行の実施 ・本格導入	

(1) 背景

自動運転技術について、令和3年(2021年)3月に世界で初めてレベル3を搭載した車両の発売が実現するなど、技術の進展がみられます。

レベル5の自動運転バスの導入が実現すれば、将来的な地域公共交通の運転士不足対策の一助となると期待されています。

表 4-8 自動運転のレベル

レベル	自動運転レベルの概要	運転操作の主体
レベル1	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態。	運転者
レベル2	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。	
レベル3	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。ただし、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合においては、運転操作を促す警報が発せられるので、適切に応答しなければならない。	自動運行装置 (自動運行装置の作動が困難な場合は運転者)
レベル4	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置
レベル5	自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	

出典：主要な ASV 技術の概要及び自動運転関連用語の概説、国土交通省

(2) 施策

①関係事業者等との導入に向けた調整の実施

自動運転技術は、交通事故の削減や運転士の負担軽減、運転士が必要とされる路線への優先的な再配置が期待されることから、法令上の対応措置や国や県の動向を注視しながら、各事業者と連携して自動運転技術の導入の検討や具体化を推進します。

また、将来的な自動運転社会の到来に向けて、歩車共存道路の拡大や路肩におけるシェアリング車両用の留置、停車スペースの確保、スマートな交差点の運用などに向けて協議調整を進めます。

4.4.4 地域公共交通の利用促進

目標	地域公共交通ネットワークの充実 公共交通の利用促進 安全・安心な移動の実現				
方向性	公共交通の維持				
エリア	全エリア	実施時期	R8~9	R10~11	R12以降
主体	鎌倉市、鉄道事業者、 バス事業者、市民等		導入箇所検討・各事業者との調整・導入		

(1) 背景

新型コロナウイルス感染症の拡大以降、公共交通利用者数は減少していることに加え、運転士不足の影響も重なり、特に路線バスをはじめとする交通事業者を取り巻く状況は厳しくなっています。一方で、地域のニーズとしては運行本数の増加や運行時間帯の拡大等に対する意見が多く、事業者と利用者の間には認識に大きな差が生じています。このような状況を解消するためには、両者が相互理解を深め、関係機関と連携し、多方面から取組みを進める必要があります。

また、バスの遅延によるリアルタイムの運行状況がわからないことにより利用者のバスに対する信頼性が低下し、その結果、バスの利用機会の減少が懸念されます。そこで公共交通の運行情報等について経路検索サービス等における経路情報やリアルタイムな運行情報（遅延・運休情報等）の表示など様々な取組みを行うことが重要となります。

また、鎌倉市内では鉄道や路線バス及び乗合タクシーなど様々な種類の公共交通が運行されており、商業施設や医療施設などが集中する大船駅や鎌倉駅周辺に移動するためには、公共交通の乗り継ぎが必要となる状況が多くみられます。既存の公共交通を活かしながら最大限の機能を発揮するためには、公共交通同士の乗り継ぎに関する負担の軽減や、待合環境の改善など交通結節点の機能強化が重要となります。

(2) 施策

①モビリティマネジメントの実施

企業を通じた従業員への公共交通や自転車等によるエコ通勤の促進、学校等との連携による公共交通利用促進に向けた環境教育の実施、市内転入者への公共交通マップや啓発資料の配布など、公共交通の利用促進に向けた周知啓発活動を継続的に実施します。

②時刻表の調整やバス待ち環境の改善

鉄道とバス時刻の調整による待ち時間の削減や、停留所等への屋根や椅子の設置等のバス待ち環境の整備などについて、各事業者と調整を図りながら乗り継ぎ環境の改善を推進します。

③運行情報や遅延情報等のリアルタイムでの提供

乗換案内アプリや主要駅・バス停のデジタルサイネージ等に、リアルタイムの運行情報や遅延情報等の掲載を推進することで利用者の利便性向上やバスの遅延等の運行情報がわかることによるバスの移動手段としての信頼性向上を図ります。

また、ターミナルや結節点となる停留所にデジタルサイネージを設置することで、激甚化する災害時においても運転見合・再開や振替輸送等の情報を提供することで安全・安心な交通環境を形成します。

- 経路検索サービス等における経路情報の表示



Google

Yahoo!Japan

出典：「GTFS-JP講習会資料【入門編】」（国土交通省、2021年）

- 経路検索サービス等におけるリアルタイムな運行情報（遅延・運休情報や現場の情報）の表示



経路検索と連動した運行情報案内事例

出典：「はじめよう！「標準的なバス情報フォーマット」」（国土交通省、2021年）

図 4-10 乗換案内アプリ等での情報提供

出典：自治体によるG T F S データ活用・連携について、東京都都市整備局、第 2 回行政連絡会資料



図 4-11 デジタルサイネージの設置（高島平駅バス停 2 番のりば）

出典：板橋区ホームページ、都内初！デジタル機能を搭載した「スマートバス停」を導入

4.4.5 新たなソリューションの導入による利便性の向上

目標	地域公共交通ネットワークの充実 公共交通の利用促進 安全・安心な移動の実現			
方向性	公共交通の維持			
エリア	全エリア	R8~9	R10~11	R12以降
主体	鎌倉市、バス事業者、 タクシー事業者、市民、 NPO 法人等	実施時期 検討	新たな運行手法の運用	

(1) 背景

鎌倉市内でも、コロナ禍を契機とした収益の悪化や 2024 年問題等による運転士不足からバス路線減便・廃止が進んでいます。

これら路線バスの減便・廃止は今後も続くことが想定されることから、利用者数等のニーズも勘案しつつ、交通事業者と連携した路線バスの維持策に加え、路線バス等の代替としての新たなソリューションの導入を推進する必要があります。

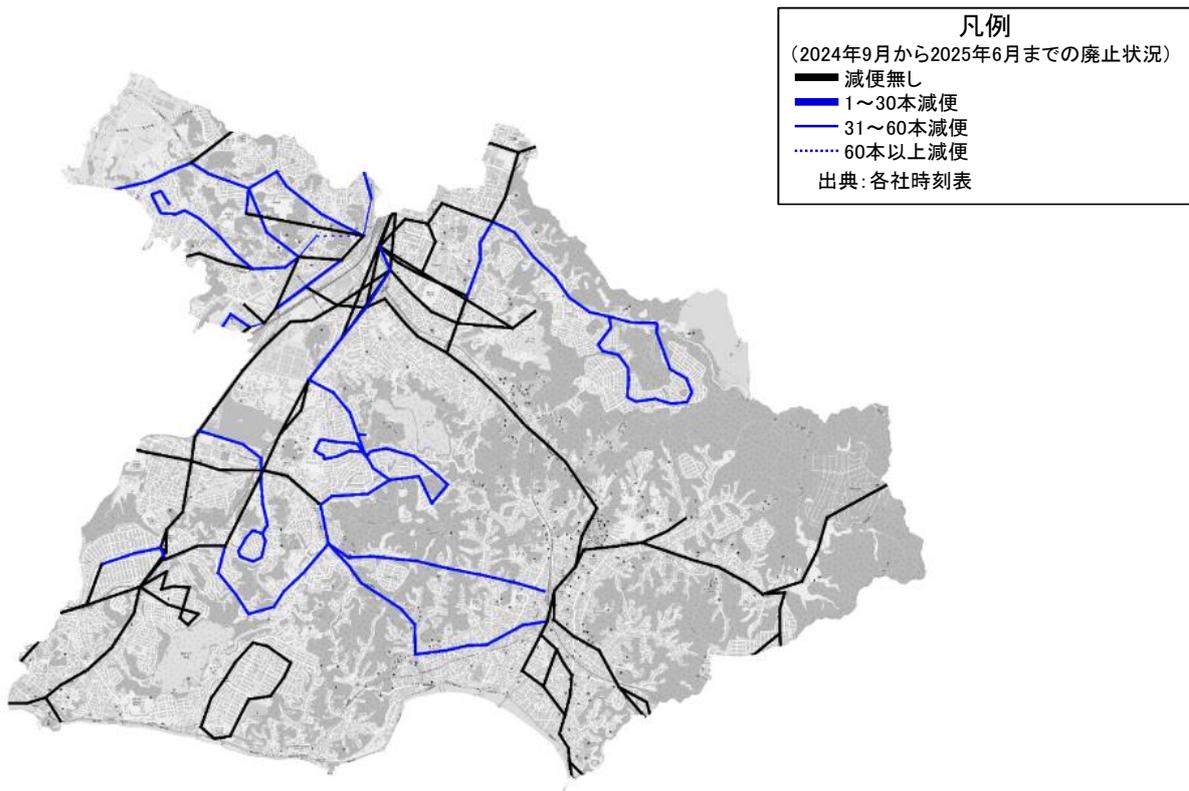


図 4-12 路線バスの減便の状況

出典：各社時刻表

(2) 施策

①新たなソリューション導入によるバス路線代替や終バス繰り上げ等への対応

路線バスの代替手段や終バスの繰り上げ等により夜の時間帯等で移動の不便が発生し利便性が低下している地域への解決策として、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等の新たなソリューションを導入することで利便性の維持、向上を図ることを検討します。

表 4-13 新たな地域公共交通の運行手法（例）

区分	運行手法（例）	概要
路線バスの代替や終バスの繰り上げ等への対応	オンデマンド乗合交通	市やタクシー事業者、バス事業者等が運営主体となり、利用者の自宅と指定された目的地の間を、ドアツードアで運行する事前予約制の輸送サービス
	公共ライドシェア	市等が運営主体となり、自家用車等を用いて、交通不便地域等やバス等の利便性低下が見込まれるエリアへの輸送サービス
	日本版ライドシェア	タクシー事業者が運営主体となり、都市部や観光地など、タクシー不足が懸念される地域、時期、時間帯の認可を受けた範囲で運行されるタクシーの代替となる輸送サービス
	コミュニティバス	市に委託された一般乗合旅客自動車運送事業者が運行主体となり、バス車両を活用した乗合サービス
	地域貢献バス	社会福祉法人や病院、学校法人等の自家用送迎輸送を実施している事業者が運営主体となり、送迎バスやスクールバス等の空席を活用した輸送サービス
	シェアサイクル	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

4.4.6 新たな資金支援方策の導入

目標	地域公共交通ネットワークの充実 公共交通の利用促進 安全・安心な移動の実現				
方向性	公共交通の維持				
エリア	全エリア	実施時期	R8~9	R10~11	R12以降
主体	鎌倉市				

(1) 背景

新たな施策の実施や既存施策の拡充について、生産年齢人口減少の中で税収の増加も厳しいと想定されることから、既存の財源のみで対応を行うことには限界があります。

そのため、既存税収以外からの資金支援方策を検討する必要があります。

(2) 施策

① 体験型ふるさと納税や企業協賛金を活用した資金確保

体験型ふるさと納税や企業協賛金等の既存税収以外からの資金支援方策を検討します。

表 4-13 税収以外からの資金支援方策（例）

手法（例）	概要
体験型ふるさと納税	事業者と協力し、従来の特産品や加工品による返礼品ではなく、鉄道やバスに関連した「体験」を返礼品とするふるさと納税
企業の協賛金	自治体が主催するイベントやプロジェクトなどの活動に、企業が賛同し金銭的な支援を実施。企業側も広告宣伝効果や社会貢献によるイメージアップなどの効果が期待される

4. 5 「開発に合わせた整備」への取組

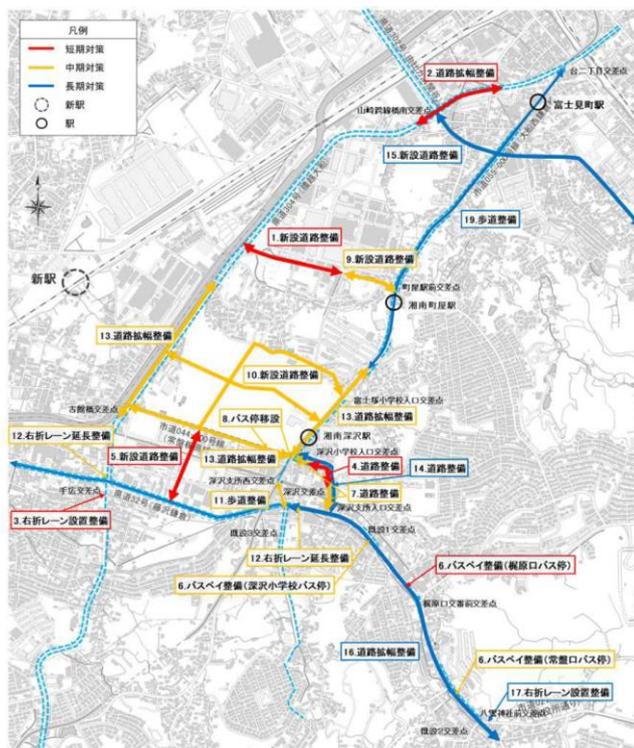
深沢地区の開発に合わせた鉄道駅や道路の整備により、新たな人の流れや移動ニーズの発生、駅へのアクセスの向上等、路線バス新設・再編の契機となることから、開発に合わせた交通環境の整備に向けた検討を進めます。

4.5.1 開発に合わせた施設整備の推進

目標	地域公共交通ネットワークの充実 公共交通の利用促進			
方向性	開発に合わせた整備			
エリア	全エリア	R8~9	R10~11	R12以降
主体	鎌倉市、道路管理者、 交通管理者、バス事業者、	導入施策の検討・実施		

(1) 背景

深沢地区の開発により、同地区の人口や各公共交通の利用者、周辺道路の交通量の増加や周辺の他の拠点との流動への変化が見込まれます。



※目標時期
 短期：2030年度（令和12年度）まで
 中期：2031年度（令和13年度）～2038年度（令和20年度）まで
 長期：2039年度（令和21年度）以降

図 4-14 （案）深沢地区事業区域周辺道路整備計画

(2) 施策

① バスベイの設置や交差点改良等の施設整備の推進

交通渋滞が著しい路線において、バスベイ設置やボトルネックとなる交差点の改良等により、路線バス等の定時性・速達性の向上を図ります。



図 4-15 バスベイ設置

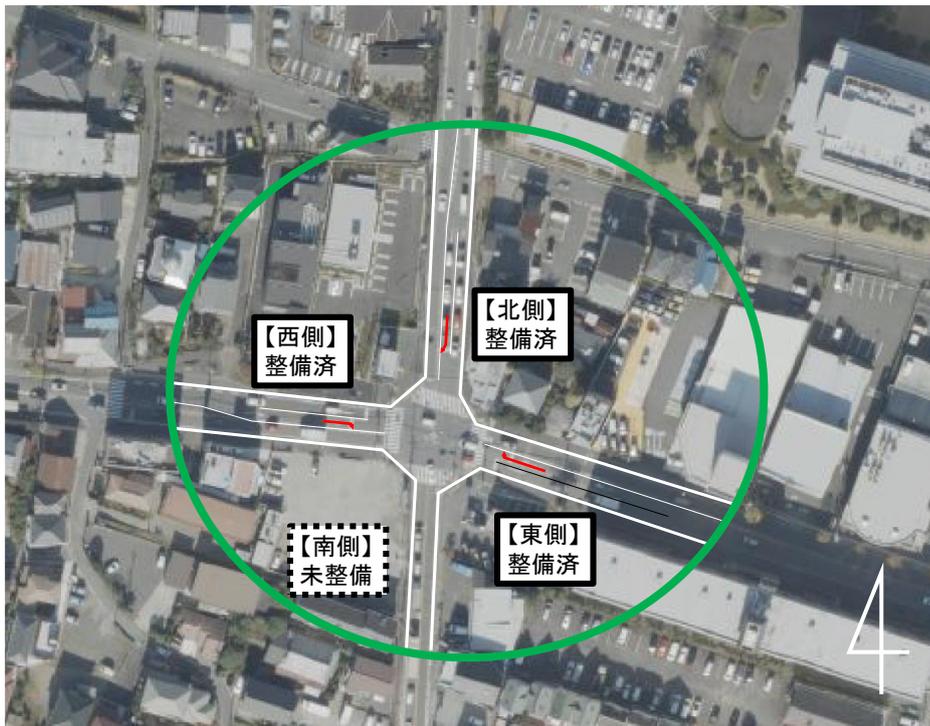


図 4-16 右折レーン整備（手広交差点）

4.5.2 新たなまちづくりと東海道本線新駅の開業を見据えた地域公共交通ネットワークの検討

目標	地域公共交通ネットワークの充実 公共交通の利用促進				
方向性	開発に合わせた整備				
エリア	深沢地域		R8~9	R10~11	R12以降
主体	鎌倉市、道路管理者、 交通管理者、バス事業者、	実施時期	路線新設に向けた 検討	新設路線の運行 ・継続検討	

(1) 背景

新たなまちづくりを進めている深沢地区では、鉄道駅や道路の整備により、新たな人の流れや移動ニーズが生まれることが想定されることから、深沢地区における交通計画や新たな需要を踏まえた地域公共交通ネットワーク整備や公共交通関連の施設整備が望まれます。

また、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状況であることから、深沢地区における開発を契機として、公共交通が利用しやすい地域公共交通ネットワーク整備等を進めることが求められます。

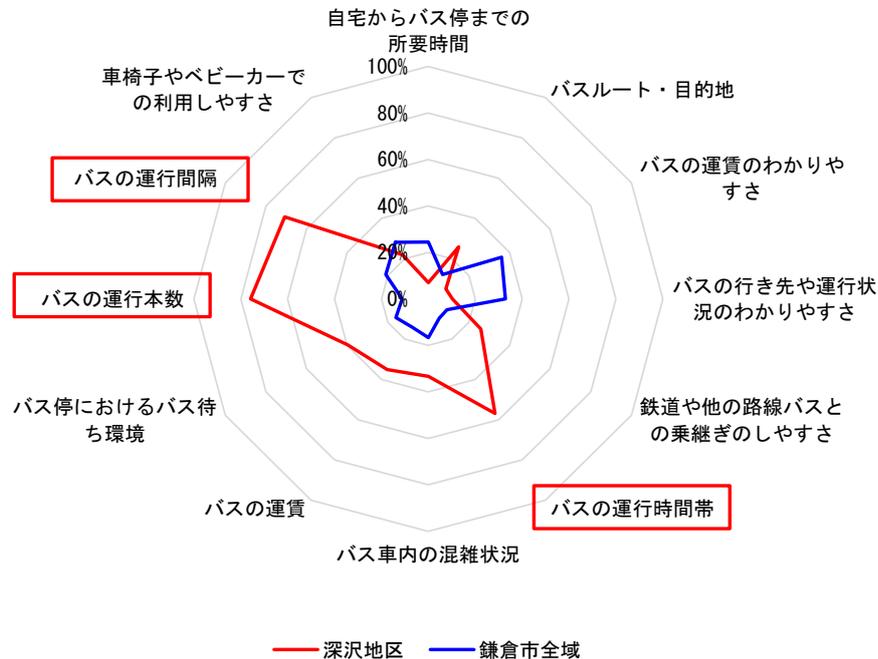


図 4-17 居住地区別バスサービスへの満足度 (定期的なバス利用者)

出典：市民アンケート調査結果

(2) 施策

①東海道本線新駅の開業を見据えた路線バスネットワークの構築

鉄道駅基盤整備や開発事業の動向やスケジュールを的確に捉え、早期段階での事業者間調整等により、市民サービスの維持向上に向け、効率的・効果的な路線バスネットワークの形成に資する路線新設及び再編に向けた検討を進めます。

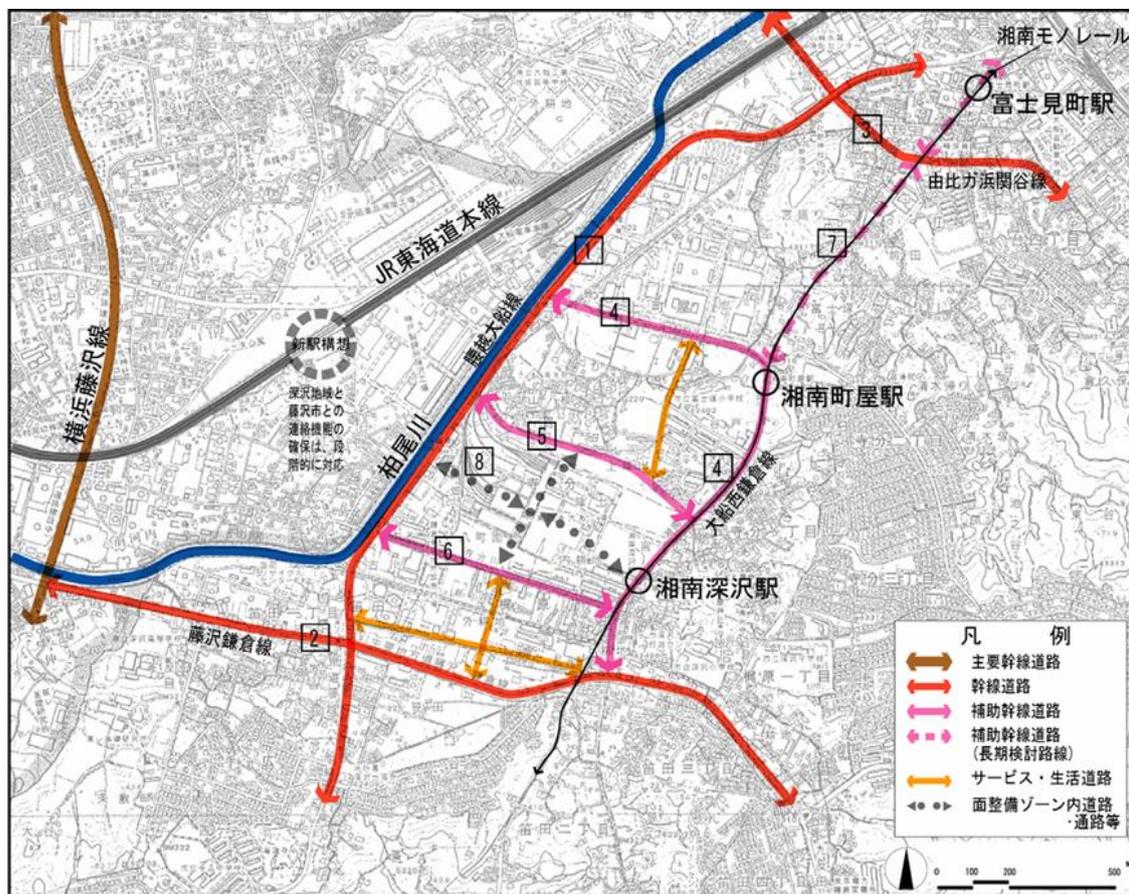


図 4-18 深沢地域の交通に関する整備方針図

出典：深沢地域の新しいまちづくり基本計画（平成 16 年（2004 年）9 月策定）

4. 6 「安全・安心」への取組

高齢化率の高まりや観光客の増加、気候変動対策等の観点から、ひとや環境にやさしい公共交通の実現に向けた取組みを進めます。

4.6.1 安全・安心な交通環境の整備

目標	安全・安心な移動の実現			
方向性	安全・安心			
エリア	全エリア	R8~9	R10~11	R12以降
主体	鎌倉市、道路管理者、 交通管理者、鉄道事業者、 バス事業者、タクシー事業者			

(1) 背景

高齢化の進展、高齢ドライバーの運転免許返納の高まり等から、高齢者の移動手段として、より一層公共交通の需要が高まっており、公共交通施設等のバリアフリー化や、バス待ち環境の改善など高齢者が利用しやすい環境を整備することが求められています。

また、多くの観光客が観光地まで公共交通を利用するため、市民が公共交通に乗り切れないオーバーツーリズムの問題が発生しています。そのため、市民も観光客も誰もが安心して安全に利用できる公共交通の実現が不可欠です。

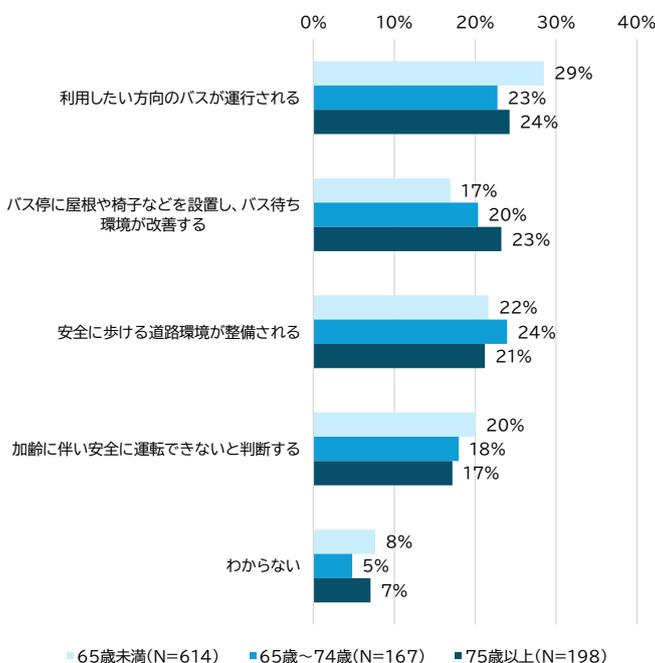


図 4-19 公共交通利用のきっかけになり得ること（年齢階層別）

出典：市民アンケート調査結果

(2) 施策

①バス、タクシーのバリアフリーの推進

ノンステップバス導入や利用者の多い停留所等への屋根や椅子の設置、ユニバーサルデザインタクシーの導入推進など、バスやタクシーの利用環境の整備を推進します。

②駅やバス停への安全対策の実施

鉄道駅におけるホームドアの設置を推進し、駅の安全対策を図ります。

横断歩道や交差点付近等に隣接している危険性が高いバス停について、安全対策の実施やバス停の移動等の安全に向けた対応を推進します。

③新たな交通手段の導入によるオーバーツーリズムへの対応の検討

オーバーツーリズムによって市民の公共交通の利用に影響が生じている地域について、公共ライドシェア等の新たな運行手法の導入による輸送力の強化を図ることで観光客の移動手段を確保するとともに市民の路線バスやタクシーの利用環境を改善します。

4.6.2 環境に配慮した車両導入の推進

目標	安全・安心な移動の実現			
方向性	安全・安心			
エリア	全エリア	R8~9	R10~11	R12以降
主体	鎌倉市、鉄道事業者、バス事業者	実施時期 各事業者との調整・導入		

(1) 背景

自動車は、乗り物の中でCO₂排出量が最も多いことから、路線バス等の車両のHV・EV車両等への転換などさらなる環境対策が重要となります。

(2) 施策

①環境に配慮した車両の導入

気候変動対策や、燃料費高騰への対応等から、市内を運行する路線バスやタクシー車両を、環境負荷の少ない車両（HV、EV等）への更新を推進します。

鉄道車両についても、再生可能エネルギー由来の電力供給、環境に配慮した制御装置等を搭載した車両を導入することで消費電力量を低減し、環境負荷低減を進めます。

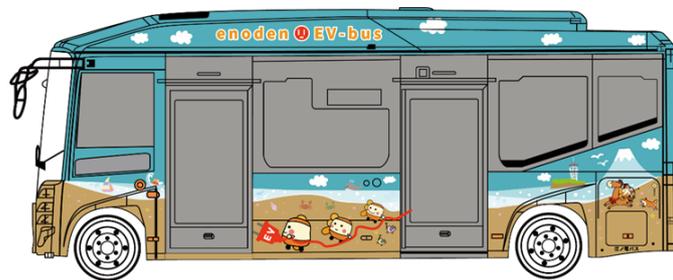


図 4-20 小型 EV バス外観イメージ

出典：江ノ島電鉄株式会社ホームページ



図 4-21 新型車両イメージ

出典：江ノ島電鉄株式会社ホームページ

4. 7 施策の実施スケジュール

実施方針	具体的な施策	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
交通不便地域等への対応	オンデマンド乗合交通、公共ライドシェア等の新たな運行手法の検討・導入 地域主体の効率的・効果的な運行手法の導入支援	手法検討	関係者調整	取組実施		
定時性確保に向けた交通渋滞への対策	カーナビや地図アプリ等を活用した通過交通の削減 混雑状況マップやリアルタイム渋滞情報の提供による時間帯の分散 目的施設の誘導や代替目的地の案内による時間帯及び地域の分散	施策の検討	施策の実施・運用			
効率的な路線バスネットワークの検討	路線バスネットワークの再検討 結節点の強化による路線バス運行の最適化	施策の検討	新たな運行体系の運用			
運転士不足への対応	事業者と連携した運転士確保の周知広報等の実施	広報施策の実施				
自動運転の取組の推進	関係事業者等との導入に向けた調整の実施	導入地域の検討協議・調整	実証運行の実施・本格導入			
地域公共交通の利用促進	モビリティマネジメントの実施 時刻表の調整やバス待ち環境の改善 運行情報や遅延情報等のリアルタイムでの提供	導入箇所検討・各事業者との調整・導入				
新たなソリューション導入による利便性の向上	新たなソリューション導入によるバス路線代替や終バス繰り上げ等への対応	検討	新たな運行手法の運用			
新たな資金支援方策の導入	体験型ふるさと納税や企業協賛金を活用した資金確保	施策の検討・実施				
開発に合わせた施設整備の推進	バスベイの設置や交差点改良等の施設整備の推進	導入施策の検討・実施				
新たなまちづくりと東海道本線新駅の開業を見据えた地域公共交通ネットワークの検討	東海道本線新駅の開業を見据えた路線バスネットワークの構築	路線新設に向けた検討			新設路線の運行・継続検討	
安全・安心な交通環境の整備	バス、タクシーのバリアフリーの推進 駅やバス停への安全対策の実施 新たな交通手段の導入によるオーバーツーリズムへの対応の検討	協議調整	施策の実施			
環境に配慮した車両導入の推進	環境に配慮した車両の導入	検討	新たな運行手法の運用			
		各事業者との調整・導入				

第5章

計画の進捗管理等

第5章 計画の進捗管理等

5.1 評価指標の設定

本計画の達成状況を確認するため、目標毎に評価指標と目標値を設定します。事業の進捗状況や評価指標における検証から、基本方針、目標の実現に向けた取組みの進捗を確認し、本計画の進行管理を行います。

表 5-1 評価指標 (案)

目標	施策	数値指標	現況	目標
目標① 地域公共交通 ネットワーク の充実	交通不便地域等への対応	公共交通の徒歩利用圏 の人口割合	91.7% <small>※鎌倉市立地適正化計画(R4)時点 ※時点更新作業中</small>	向上
		地域主体の取組の実施件数	—	●件
	効率的な路線 バスネットワークの検討	路線バスの廃線数	—	現状維持
		運転士不足への対応	必要乗務員数に対する充足率 ※各社の集計値	●%
目標② 公共交通 の利用促進	定時性確保に向けた 交通渋滞への対策	市内の主要道路における 平均旅行速度	平日 20.0km/h 休日 17.0km/h	改善
		地域公共交通の利用促進	路線バスの利用頻度 <small>※市民アンケートで利用頻度が1回/週以上の割合</small>	30.8%
	路線バスの満足度 <small>※市民アンケートで利用頻度が1回/週以上の の利用者における満足の割合</small>		58.6%	向上
	経路検索サービスへの運行 情報、遅延情報の掲載社数 ※各社の集計値		5社	増加
目標③ 安全・安心な 移動の実現	安全・安心な交通環境の 整備	バリアフリーへの対応駅数 ※各社の集計値	15 駅	増加
		ユニバーサルデザインタク シーの導入率 ※各社の集 計値	●%	向上
		ノンステップバスの導入率 ※各社の集計値	●%	向上

5. 2 計画の進捗管理と推進体制

「鎌倉市地域公共交通活性化協議会」を定期的で開催し、事業の進捗状況の確認や情報共有を行うとともに、各年度の取組みや各施策の課題について協議・調整等を行うなど、PDCAサイクルに基づき本計画の進捗管理を着実に実施します。

計画の推進にあたっては、施策ごとに行政や事業者等の関係者間で定期的かつ綿密に協議・意見交換等を行う体制を構築し、実現に向けた連携を図るとともに、必要に応じ「鎌倉市地域公共交通活性化協議会」のもとに専門部会を設置し、専門的な調査、検討等を行うこととします。

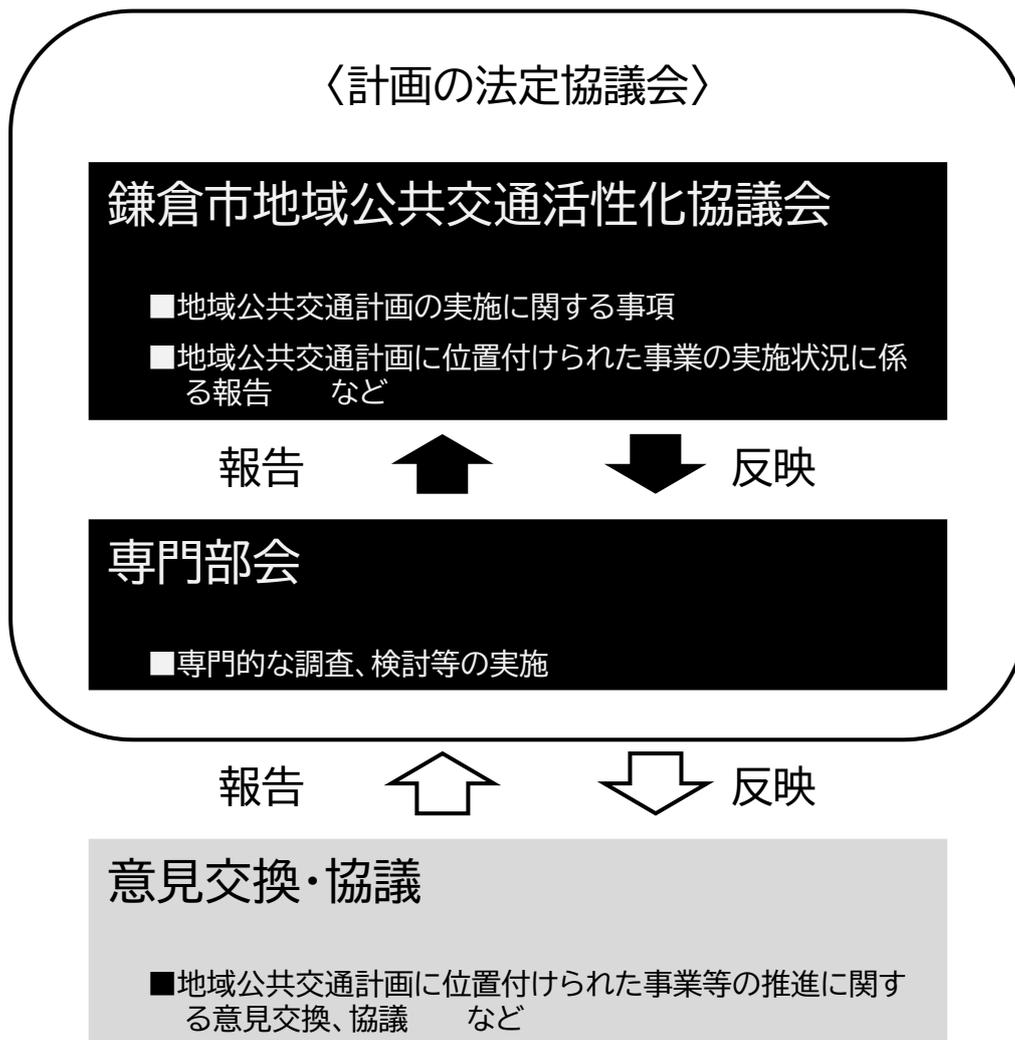


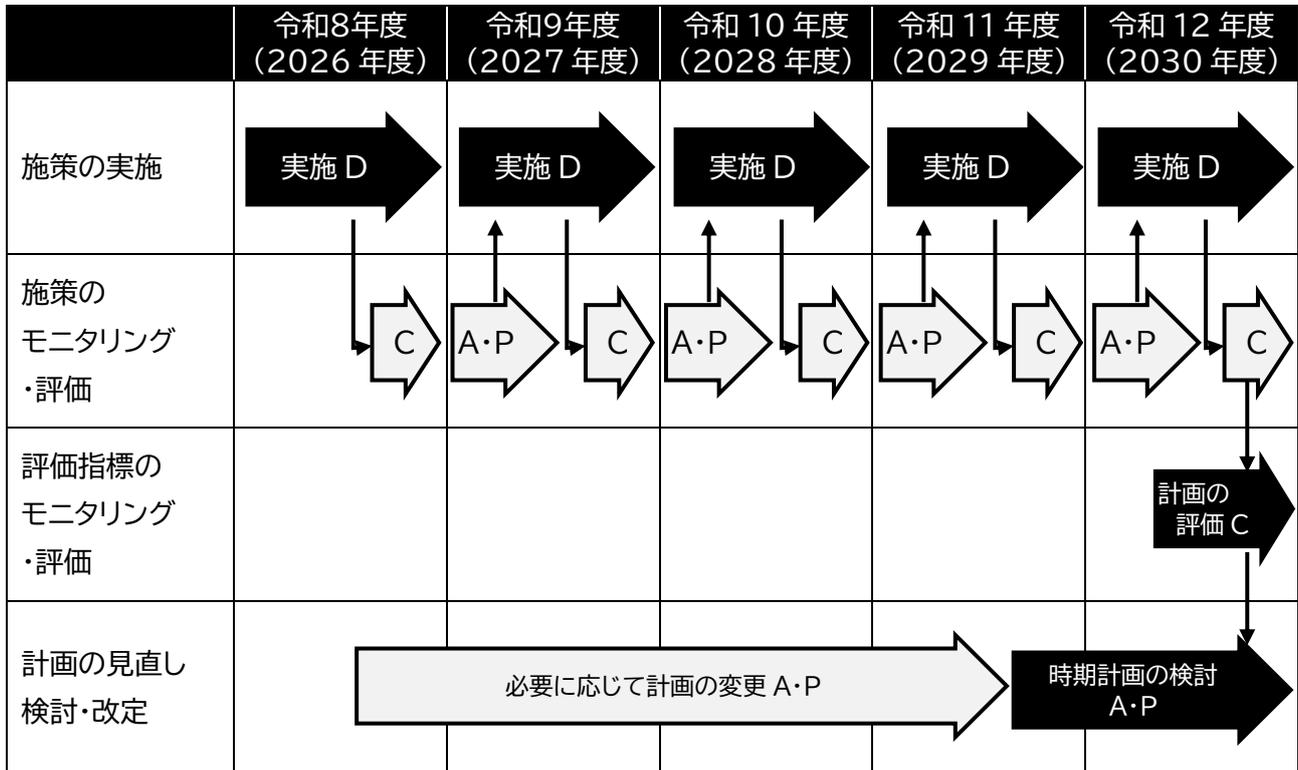
図 5-1 計画の推進体制

5.3 評価・検証

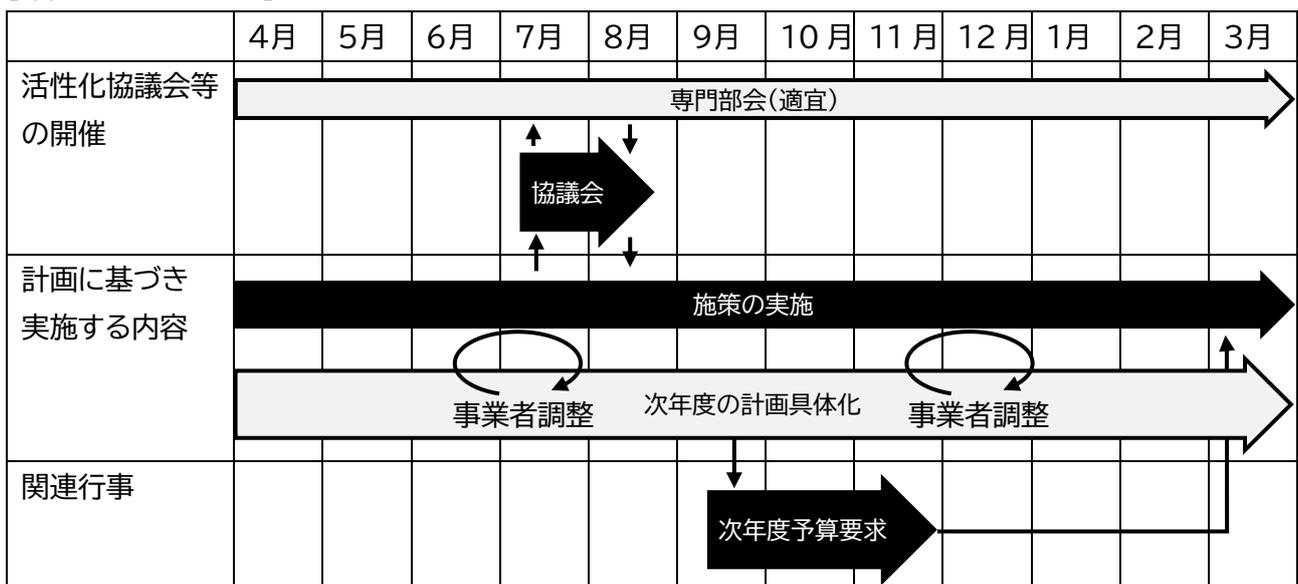
本計画は、計画策定 (Plan)、施策・事業の実施 (Do)、モニタリング・評価 (Check)、見直し・改善 (Action) を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進していきます。

毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期の PDCA サイクルと、計画期間を通しての長期の PDCA サイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行っていきます。

【毎年度の短期のPDCAサイクル及び、計画期間を通しての長期のPDCAサイクル】



【年間のスケジュール】



	施策の方向性	施策(大項目)	施策(小項目)	施策(細分類)	関係主体(◎:実施主体、○:関係団体)										
					鎌倉市	道路管理者	交通管理者	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他	その他の内容		
1	①交通不便地域等の存在	交通不便地域等への対応	オンデマンド乗合交通、公共ライドシェア等の新たな運行手法の検討・導入	オンデマンド乗合交通	◎					○	○				
2				公共ライドシェア	◎					○	○	○	NPO法人等		
3				日本版ライドシェア	○					◎	○				
4				コミュニティバス	◎				○						
5				地域貢献バス	○							◎	社会福祉法人や病院、学校法人等		
6				グリーンスローモビリティ	○			○	○			◎	NPO法人等		
7				地域主体の効率的・効果的な運行手法の導入支援	◎				○	○	○	○	地域団体等		
8	②交通渋滞	定時性確保に向けた交通渋滞への対策	カーナビや地図アプリ等を活用した通過交通の削減	カーナビを活用した交通誘導	◎							◎	ナビ会社、DRM協会		
9				地図アプリにおけるルート変更	◎							◎	地図アプリ会社		
10				誘導看板の設置	◎	◎	◎								
11				公共交通優先の通行規制	○		◎								
12				幹線道路等の整備			◎								
13				ロードプライシング	○	○	○					◎	国土交通省等		
14			混雑状況マップやリアルタイム渋滞情報の提供による時間帯の分散	目的施設等の誘導	◎			◎	◎			◎	目的施設		
15				リアルタイム渋滞状況の提供	○	◎						◎	JARTIC		
16				混雑状況マップ	◎	○	○								
17				タイムシフト型イベント	○							◎	イベント主催団体		
18			目的施設の誘導や代替目的地の案内による地域及び時間帯の分散	目的施設等の誘導	◎			◎	◎			◎	目的施設		
19	代替目的地の案内	◎				◎	◎			◎	目的施設				
20	③公共交通の維持	効率的な路線バスネットワークの検討	路線バスネットワークの再検討	◎					◎						
21			結節点の強化による路線バス運行の最適化	◎						◎					
22			運転士不足への対応	事業者と連携した運転士確保の周知広報等の実施	○					◎	◎				
23	自動運転の取組みの推進	関係事業者等との導入に向けた調整の実施	◎						◎						
24	地域公共交通の利用促進		モビリティマネジメントの実施	◎					○		○	○	企業団体		
25			時刻表の調整やバス待ち環境の改善						◎	◎		○	乗換案内アプリ等		
26			運行情報や遅延情報等のリアルタイムでの提供						◎	◎		○	乗換案内アプリ等		
27	③公共交通の維持	新たなソリューションの導入による利便性の向上	新たなソリューションの導入によるバス路線代替や終バス繰り上げ等への対応	オンデマンド乗合交通	◎					○	○				
28				公共ライドシェア	◎							○	○	NPO法人等	
29				日本版ライドシェア	○						◎	○			
30				コミュニティバス	◎				○	○					
31				地域貢献バス	○								◎	社会福祉法人や病院、学校法人等	
32				シェアサイクル	○								◎		
33	新たな資金支援方策の導入	体験型ふるさと納税や企業協賛金を活用した資金確保	体験型ふるさと納税	◎				◎	◎						
34			企業の協賛金	◎							◎	関連企業			
35	④開発に合わせた整備	開発に合わせた施設整備の推進	バスベイの設置や交差点改良等の施設整備の推進	○	◎	○			○						
36	新たなまちづくりと東海道本線新駅の開業を見据えた地域公共交通ネットワークの検討	東海道本線新駅の開業を見据えた路線バスネットワークの構築		◎	○	○			◎						
37	⑤安心・安全	安全、安心な交通環境の整備		バス、タクシーのバリアフリーの推進	○	◎	○			◎					
38				駅やバス停への安全対策の実施	○	○				◎	◎				
39				新たな交通手段の導入によるオーバーツーリズムへの対応の検討	◎								○	○	NPO法人等
40				環境に配慮した車両導入の推進	環境に配慮した車両の導入	○					◎	◎	◎		