

第 20 回 鎌倉市交通計画検討委員会

(令和 7 年度 第 2 回鎌倉市交通マスタープラン改定の検討)

議 事 録

日時：令和 7 年(2025 年)12 月 16 日 (火) 午後 1 時 30 分~3 時
場所：鎌倉商工会議所会館

鎌倉市 まちづくり計画部 都市計画課

1 開会

【中村委員長】 ただいまから、第20回鎌倉市交通計画検討委員会を開催いたします。交通マスタープラン改定の検討といたしましては、今年度第2回目の委員会ということになります。本日出席の委員の皆様、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、委員の出席状況、あるいは注意事項等につきまして、事務局から報告、確認をお願いいたします。

【事務局（小川課長補佐）】 事務局都市計画課の小川でございます。本日はご出席いただきましてありがとうございます。事務局から、ご報告、確認等をさせていただきます。

まず、本日の委員会資料について確認させていただきます。資料につきましては、事前にお送りしている資料となりますが、「次第」、資料1「鎌倉市交通計画検討委員会委員名簿」、資料2「第19回鎌倉市交通計画検討委員会議事録」、資料3-1「交通マスタープラン素案（全体版）」、資料3-2「鎌倉市交通マスタープラン素案（概要版）」、また、事前に送付いたしました資料とは別に、本日委員の出欠表、座席表を皆様の机の上に置かせていただいております。以上となりますが、資料に不足などございましたら、事務局の職員までお申し付けいただければと思います。

続きまして、人事異動に伴う新たな委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様におかれましては、人事異動がございまして、当委員会委員でありました吉田委員に替わり、本日12月16日付け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委員の委嘱をさせていただくことになりました。新たに委員になられた若村様の机の上には委嘱状を置かせていただいております。委嘱式については割愛させていただきますので、ご了承ください。

次に、委員の出席状況についてのご報告です。本日の鎌倉市交通計画検討委員会につきましては、WEB会議による参加の方も含めまして、12名の委員の皆様にご出席いただいております。全委員17名中過半数以上の出席をいただいておりますので、鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則第3条第2項の規定により、当委員会が成立していることをご報告いたします。なお、市民委員の平松委員、神奈川県藤沢土木事務所の松田委員、国土交通省横浜国道事務所の山田委員、国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局の加納委員の代理として森田様、以上の4名の委員の方々がWEBによりご出席をいただいております。鎌倉市社会福祉協議会の田中委員、江ノ島電鉄株式会社の阿由葉委員、神奈川県交通政策課の廣野委員、国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局の加納委員、大船警察署の打田委員、以上の5名の委員の方からは、事前に欠席の旨ご連絡をいただいております。このうち阿由葉委員につきましては代理として、江ノ島電鉄株式会社運輸課シニアマネージャーの早川様、廣野委員につきましては代理として、神奈川県交通政策課副技幹の臼井様、加納委員につきましては代理として、先ほどご紹介させていただきましたように、運輸企画専門官総務企画担当の森田様にご出席をいただいております。

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、まちづくり計画部長の服部、次長の井上、都市計画課担当課長の大江、このほか、都市計画課の職員により運営を行っております。また、

幹事といたしまして、企画課、観光課、高齢者いきいき課、環境政策課の職員が出席しており、さらに令和7年度鎌倉市交通マスタープラン改定支援業務委託の受注者であります、株式会社交通総合研究所の職員も出席していますことをご報告させていただきます。

次に、会議の運営について1点報告と2点確認をさせていただきます。報告事項といたしましては、会議の傍聴についてです。ホームページと、広報かまくらを活用いたしまして傍聴者を募集したところ、今回は応募がございませんでしたので、本日は傍聴者がおりませんのでご報告いたします。確認事項の1点目は、本日の会議資料の公開についてです。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します。確認事項の2点目は、当委員会の開催状況の写真についてです。今後ホームページや議会報告等のため、当委員会開催状況の写真が必要となることが想定されるため、本日の委員会途中に開催状況、全景の写真を撮影させていただき、使用させていただければと考えておりますので、ご確認をお願いいたします。以上でございます。

【中村委員長】 ありがとうございます。本日は、傍聴者の方はおられないといったことございました。あと最後に、確認事項が2つございましたけれども、1点目会議資料の公開の件ですね。それから2点目としまして、写真撮影の件でございます。こちらにつきましては、事務局の説明、ご提案の通りでよろしいでしょうか。

【全員】 異議なし

【中村委員長】 特にご異議ないようでございますので、そのようにさせていただきたいと思います。傍聴者がいらっしゃらないことについてご了承いただき、また資料の公開、また写真の撮影について、お認めいただいたということで進めてまいりたいと思います。先ほど事務局から説明がございましたように、本日より1名の委員の方が異動により替わっておられます。本日より参加いただいております、東日本旅客鉄道株式会社若村様からよろしければ自己紹介を一言お願いできればと思います。よろしく願いいたします。

【若村委員】 JR 東日本横浜支社の若村でございます。12月1日付けで、前任の吉田が異動となりましたので、替わって委員を務めさせていただきます。よろしく願いいたします。

【中村委員長】 どうもありがとうございました。どうぞよろしく願いいたします。それでは早速、次第に従いまして進めてまいります。次第の『2鎌倉市交通マスタープラン改定について』でございますが、『(1)鎌倉市交通マスタープラン素案について』、こちらを議題といたします。

最初に、事務局から資料の説明をお願いいたします。

2 鎌倉市交通マスタープラン改定について

【事務局（井上次長）】 鎌倉市まちづくり計画部次長の井上でございます。皆様におかれましては、鎌倉市交通マスタープランの改定に伴いまして、いろいろとご協力いただきまして誠にありがとうございます。それでは説明をさせていただきます。

1 ページをご覧ください。まず、計画改定の目的と位置づけ、計画改定の背景と目的でございます。鎌倉市交通マスタープランは、平成 10 年（1998 年）に策定し、2004 年に改定をしております。改定から 20 年以上が経過する中で、様々な社会情勢の変化や技術の進展、そういったものを踏まえまして、本計画の見直しを行うに至ったところでございます。本計画の計画期間ですが、概ね 20 年先を目指すべき都市の姿を見据えるということで、令和 27 年度（2045 年度）までを計画期間といたします。なお、上位関連計画である都市マスタープランや総合計画、そういった上位関連計画の見直しや社会情勢の変化等があった場合は、修正が必要な場合は適宜見直していくことといたします。本計画の位置づけですが、こちらは鎌倉市総合計画や鎌倉市都市マスタープランなどの考え方をもとに、交通政策に関わる基本方針や施策を明らかにする位置づけとなっております。

2 ページをご覧ください。次に、鎌倉市の交通を取り巻く状況について説明をさせていただきます。『2.1.今後の鎌倉市の交通を考える上で重要となる変化のポイント』を記載しておりまして、これは、後段で解説しているものをサマライズしているものでございます。『(1)ライフスタイルの変化』でございます。これはテレワークや EC サイト等の普及によって、外出をしなくてもよくなり移動の機会が減少し、さらにシェアリングによる移動手段の普及による変化です。『(2)新たな社会問題の顕在化』でございます。これは 65 歳以上の割合が増加する超高齢化社会の進展や、2024 年問題による運転手不足の拡大、オーバーツーリズムの拡大といった、新たな社会問題が顕在化しているという点も重要な点になってまいります。『(3)自動運転等のデジタル技術の飛躍的な発展』でございます。こちらはもう皆様ご案内の通りですが、自動運転や MaaS、オンデマンド交通といった新たなソリューション、技術、サービスといったものが出てきているというところでございます。『(4)移動の質や量の変化』でございます。こちらは(1)と連動するところですが、パーソントリップ調査の結果を見ると移動の総量が 2018 年に初めて前回調査に比べて減少したこと。これは、少し前のデータにはなりますが、そういったところもある中で、またその年齢階層別の外出率といったものも 70 歳以上で減少しているため、今後はその超高齢社会の進展や、在宅勤務の定着等によって、移動量が減少していったり、また質的にも変化していくというところも重要な観点になってまいります。『(5)交通事故の傾向』でございます。市内の交通事故件数が近年横ばいから微増になってしまっているというところで、そこをいかに減少させていくかということが重要な課題となっているので、そこに対しての施策ということも考えていく必要がございます。そして最後に、『(6)脱炭素化、自然災害の激甚化、頻発化、インフラの老朽化』でございます。政府も 2050 年カーボンニュートラルを掲げて脱炭素化への動きを進めていること、またその自然災害の激甚化、頻発化、また道路等のインフラの老朽化といったところも課題となってまいりますので、交通マスタープランではそういった観点に対しても、どのように市として施策を考えていくのかということが一つ重要な点になってまいります。

次に3ページの『2.2.交通を取り巻く社会動向』の『(1) ライフスタイルの変化』については先ほど申し上げた通り、テレワーク等がかなり増えてきている中で、移動のあり方が少し変化してきています。次に、『(2)人口減少・高齢化の進展』でございます。こちらは皆様もご認識の通りですが、当市においても、今後2040年には、老年人口が4割まで増加して生産人口も2割減少していくというところで、交通のあり方というのも非常に変わってくるというところでございます。

4ページをご覧ください。『(3)路線バスやタクシーの運転手不足』でございます。まさにタクシーやバスの運転手の高齢化が進んでいる、かつ2024年問題というところもある中で、その労働者不足ということが全国的にも課題となっているところでございまして、こちらは事業者の方々へもヒアリングをさせていただく中で、当市としてもバス運転手、タクシー運転手ともに減少傾向にあるというところで、それに対して地域公共交通を維持していくという観点から何らかの対策を打っていく必要が出てくるところでございます。『(4)オーバーツーリズムの顕在化』でございます。日本全国の訪日外客数も、コロナ禍以前の令和元年を超える過去最高水準まで急回復しているというところでございます。当市の延べ観光客数はコロナ禍以前よりは減ってきているところではあります。依然といたしまして、鎌倉駅周辺や江ノ島電鉄沿線を中心に、オーバーツーリズム問題が顕在化しているところですので、そこに対しての対策も必要になっています。

5ページをご覧ください。『(5)自動運転等のデジタル技術の飛躍的な発展』でございます。今までは無人運転というのはなかなか難しい、現実的ではないというところでしたが、近年はレベル4も一部実装される地域が出てきております。当市では、道幅等の関係ですべての路線に導入することは難しいところではあるものの、幅が小さい車両の導入や、導入が可能な路線エリアについてはそういったものも活用していくことで、運転手不足への対応や地域公共交通の維持の一助にはなる可能性があるというところで、新たな技術の進展や国の補助金動向等も踏まえて、事業者等と連携して検討を進めていく必要があるところでございます。次に、『(6)ウォークブルなまちづくりの推進』でございます。国土交通省では令和2年度からウォークブルなまちづくりを推進されており、当市としてもその考え方を踏まえて、ウォークブルなまちづくりというところも考えていく必要があるところでございます。

6ページをご覧ください。『(7)村岡・深沢地区のまちづくりおよびJR東海道線本線新駅の設置』でございます。当市としても第3の拠点として、深沢の新たなまちづくりを進めているところでございますが、藤沢市における東海道本線新駅の設置に合わせて、バス路線ネットワークの拡充、変更や再編、そういった交通ネットワークのあり方も見直していく必要があるところでございます。『(8)脱炭素化(カーボンニュートラル)の推進』です。こちらは、繰り返しにはなりますが、2050年カーボンニュートラルを政府が目指している中で、当市としてもできることはやっていかなければならないというところでございます。『(9)自然災害への対応』でございます。近年、自然災害の頻発、激甚化が進んでいる中で、さらに相模湾に面し、丘陵の多い地形で地震や津波が発生した際には大きな被害もあり得るというところで、そういった中で災害時の避難支援の活動や避難誘導、物資輸送を円滑にできるよう、幹線道路や道路避難路等における道路交通の基盤安全確保が求められているというところでございます。『(10)道路インフラの老朽化』でございます。こちら高度成長期から整備されてき

ているインフラの多くの老朽化が進んでいる中で、こちらへの対応が求められているというところがございます。

7 ページをご覧ください。『2.3.鎌倉市の交通の概況』でございます。まず、『(1)移動状況（パーソントリップ調査）』の『①交通手段別の分担率』については、鎌倉市の公共交通の利用率は38%程度と近隣自治体が20~35%程度より比較的多いという状況でございますが、引き続きカーボンニュートラル対策や地域公共交通の維持といったところで、さらに分担率を上げていく必要があるところがございます。『②移動量、年代別の外出率』については、先ほど申し上げた通りでございます。

8 ページをご覧ください。『(2)公共交通に関する現状』の『①市民の移動が不便な地域』でございます。市内では、交通不便地域あるいは移動困難地域というものが存在しておりまして、こちらは、地域公共交通計画のほうで詳細に定義、基準を定めて、地域を設定しております。9 ページに記載しておりますので、ご確認いただければと思います。

10 ページをご覧ください。『②公共交通の利用状況』でございます。鉄道、バス、タクシーそれぞれの利用状況を記載しておりまして、鉄道は、コロナ禍において利用率が減少していましたが、概ね9割まで回復しており、一方で、バスは8割、タクシーは7割というところで、当市の観光客、コロナ前の3/4ぐらいというところもございますが、地域公共交通の利用率がコロナ前に比べても減っているという現状がございます。

11 ページをご覧ください。『(3)交通渋滞に関する現状』でございます。道が狭い鎌倉地域に多くの観光客が来ているということもありまして、市内の主要道路の平均旅行速度は神奈川県の実績値を大きく下回っておりまして、市内で交通渋滞が頻発している状況でございます。そういった中で内訳を見ても、通過交通が約半分弱を占めているというところがございます。目的交通を排除することはそもそもできませんし、移動、分散させることもなかなか限界がありますが、通過交通をできるだけ削減することは当市として望ましいところでございますので、そこを削減するための施策を特に優先的に考えていく必要がございます。

12 ページをご覧ください。『(4)市内の交通ネットワーク』です。こちらは、市内の鉄道網、バス網、そして広域幹線道路というところで、こちらも皆様よくご存知のところかと思っておりますが、そういった市内の交通ネットワーク図を示しております。

13 ページをご覧ください。『(5)都市計画道路等の状況』でございます。市内の都市計画道路は2013年に都市計画道路見直しの方針を策定し、2017年11月に複数路線の変更、廃止を行い、現在は26路線が指定されているところがございます。現在の市内の都市計画道路整備率は、概成道路を含めると約83%となっております。特に由比ガ浜関谷線は現道のない未整備区間が多く残している状況でございます。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。

14 ページをご覧ください。『(6)将来交通の見通し』でございます。すべての計画道路が整備された場合の交通量推計を行った結果は、将来的には市内全域で交通混雑度が低下し、交通渋滞の改善が期待される見通しとなっております。一方で、将来的には開発が行われる深沢地域においては、当然、交通量が増加していきますので、現在よりも一部の道路で混雑度が上昇していますが、その混雑度は

一定程度収まっているため、混雑が連続して発生し、頻発する可能性は低いと見込まれているところでございます。

15 ページをご覧ください。『(7)交通事故に関する現状』でございます。こちら先ほど申し上げた通りですが、少し事故件数が増えてしまっている部分もありますので、そこに対してどう対応していくかというところでございます。『(8)バリアフリー対応の状況』でございます。市内の一部の鉄道駅でバリアフリー化への対応がまだ出来ていないところもございますが、随時これは進めていく必要があるというところです。

16 ページをご覧ください。『2.4.アンケート・ヒアリング結果』でございます。こちらは昨年度実施した市民アンケートの結果等を示しております。なお、市民説明会を開催することを申し上げておりましたが、募集をした結果、残念ながら応募される方がいらっしゃらなかったため、開催はいたしました。参加者はなしという形になっております。一方で、市民からの意見は、こちらの市民アンケートでいただいているところがございますので、そちらを改めてご説明をさせていただきます。まず、『(1)市民アンケート』の『①【全市】市内の移動のしやすさ』については、満足、やや満足とおっしゃっている方が4、5割いる一方で、やや不満、不満といった方も2割いらっしゃるというところで、満足している方が多い一方で、『バスの利便性の低下』、『交通渋滞』、『オーバーツーリズム』、『道路の狭さ』といったところで、ご不満、ご不便を感じられている方もいらっしゃるというところです。『②【全市】地域の交通環境』でございます。『休日の渋滞』、『安全性』、『バスの利便性低下』、『免許を持たない高齢者の移動』の4点が特に深刻性が高いという結果になっております。『③新型コロナウイルス感染拡大前と現在との移動の変化』でございます。やはり通勤・通学の方の移動が減ったということが事実としても出てきているところがございます。次に、『(2)公共交通に関する市民アンケート』の『①路線バスのサービスへの満足度』については、様々な観点で満足の割合が高い一方で、『運行時間帯』、『運行間隔』、『運行本数』という観点では不満の割合が高くなってしまっています。市内の路線バスを利用すること自体は便利というふうにお答えはいただいているものの、運行本数や利用できるタイミングが限られてしまっており、特に21時以降にバスが少ないなどの時間帯による不便といった声が挙がっている状況でございます。

18 ページをご覧ください。『②鉄道に関する自由意見』でございます。特に、江ノ電のところなどで観光客による混雑でなかなか利用できないといったご不満の声が出てきているところがございます。『③タクシーに関する自由意見』では、『待ち時間が長い』、『台数が不足している』、『料金負担補助をしてほしい』、『料金が高い』といったご意見が多くなっているところがございます。『(3)来訪者アンケート』では、『道路の混雑』や『駅・鉄道の混雑』といったところのご指摘が挙がっております。

19 ページをご覧ください。『(4)事業者ヒアリング』でございます。こちらは、市内で路線バスを運行する事業者の方々にヒアリングをさせていただいています。神奈川中央交通様、江ノ電バス様、京浜急行バス様の3社です。やはり利用者の減少が顕著で、コロナ前までの利用者数の回復には至っていない状況となっています。そして渋滞については、路線バスが観光客の乗降等における渋滞を含めた遅延によって定時性がなかなか保てないことや、運転手不足があるという現状が示されているところがございます。

20 ページをご覧ください。20 ページ、21 ページ、22 ページで、鎌倉市の交通マスタープランに関連する総合計画、都市マスタープラン、立地適正化計画について概要を示しておりますので、ご確認ください。

23 ページをご覧ください。『2.6.地域の特性』でございます。市内の『鎌倉地域』、『腰越地域』、『深沢地域』、『大船地域』、『玉縄地域』の5つの地域ごとに地域の特性を整理しております。こちらは24 ページから33 ページまで整理をしており、少し長くなりますので説明は割愛させていただきます。

34 ページをご覧ください。『3 鎌倉市の交通に関する問題認識』でございます。先ほど交通不便地域等の現状のお話をさせていただきましたけれども、現状と問題点を『移動』、『安全・安心』、『拠点形成』、『環境』の категорияで整理・分類をいたしまして、鎌倉市の交通に関する問題認識として整理しております。

35 ページの右下をご覧ください。この4つの category ごとにそれぞれ様々な課題や問題点を整理しております。前段の資料で該当する箇所は、各項目のタイトル行にA1、B9 など、対応できるように数字等を振っておりますので適宜ご確認ください。これらの課題や問題点を踏まえ、基本目標として『円滑な移動』、『安全・安心な暮らし』、『拠点の賑わい』、『環境負荷軽減』の4つを掲げさせていただいているところでございます。

36 ページをご覧ください。『4 鎌倉市交通マスタープランの基本的な考え方』でございます。『4.1. 都市交通の将来像』とありますが、目指すべき将来像として『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』、これを目指すべき将来像として定義をしております。その趣旨・背景を説明させていただきますが、本市は鎌倉、大船、そして新しく開発をしている深沢と3つの異なる都市機能を有する拠点が、それぞれ連携を高め、交流することによって都市全体の活力を生む将来都市構造を目指しているところでございます。それを支える交通ネットワークや交通環境の形成というものが極めて重要になっているところでございます。鎌倉地域の道路網は、鎌倉時代に構築された相模湾と丘陵に囲まれた城塞都市の形態が基本となっておりますので、切通しなどに代表される地形的な制約によって狭隘な道路が多く、道路ネットワークとしては弱くなっておりまして、幹線道路を中心に交通渋滞が常態化してきているところでございますが、市内の鉄道網や路線バス網は充実をしているところでございまして、公共交通の利用率も高いというところでございます。一方で、近年では働き方改革やコロナ禍の影響としたライフスタイルの変化に伴うバスの利用者数の減少や、2024 年問題等に起因いたします運転手不足を背景に、路線バスの減便廃止が続いてしまっている状況でございまして、公共交通サービスの水準が以前と比べて低下している地区が増加しているところでございます。今後もさらに人口減少や超高齢社会の進展が見込まれる中で、どのように公共交通サービスを維持していくかが大きな課題となっているところでございます。また、当市は全国有数の観光地でありまして、多くの観光客、来訪者が訪れますけれども、それに伴いまして鎌倉駅周辺や江ノ島電鉄沿線を中心に、道路や電車の混雑が発生しておりまして、市民や来訪者の交通便利性や市民の居住環境の低下を招いているところでございますので、オーバーツーリズムへの対応が急務となっているところでございます。近年では、上記で示したように交通政策を取り巻く社会環境やまちづくりの動向が変化していることを踏まえ、高度経済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ている今、持続可能なまちづくりを実現するその重要な一翼を担う都市交通の将来像として、『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』を掲げ、その実現にあたっては、『円滑な移動』、『安全・安心な暮らし』、『拠点の賑わい』、『環境負荷軽減』の4つの視点で交通政策を進めてまいります。

38 ページをご覧ください。『4.2.将来像を実現するための基本目標』でございます。只今示させていただきました都市交通の将来像を踏まえまして、『円滑な移動』、『安全・安心な暮らし』、『拠点の賑わい』、『環境負荷軽減』の4つの基本目標ごとに、施策展開の方向性というものを示させていただいているところでございます。

39 ページをご覧ください。まず、『基本目標 1.円滑な移動』でございます。本市は、市内に鉄道網や路線バス網は充実している一方で、鉄道駅やバス停留所から距離がある交通不便地域や、鉄道駅から徒歩圏内で駅からの距離は近くても高低差が大きい鎌倉特有の地形による移動困難地域が存在しております。このようなことに対応していくために、交通不便地域等への対応としての施策や、公共交通の維持、こちらは路線バスを維持するための取り組みや、どうしても維持できないエリアについては、代替となる公共ライドシェア等の新たなソリューションの導入や、市内の過度な交通渋滞の解消、特に通過交通の削減を中心とした交通渋滞解消の施策です。そして、ゲームチェンジになるような自動運転の技術等を中心とした新たなソリューションによる自由な移動の実現といったものを施策として検討してまいります。『基本目標 2. 安全・安心な暮らし』でございます。こちらは、安全・安心な交通環境の実現に向けて、これまでも様々な施策を行ってきているところでございます。一方で、歩行者空間や自転車走行空間が十分に確保できていない路線・区間や、高齢者の移動がしづらい現状もあるところでございます。さらに、近年の自然災害の激甚化、頻発化というところに対して防災力の強化も求められている背景がある中で、施策展開の方向性としては、交通事故の抑制、災害対策、市民や来訪者が歩きやすい歩行環境の整備、自転車走行環境の整備、ユニバーサルデザインの導入、そしてオーバーツーリズムへの対応といったことを施策展開の方向性として掲げております。

40 ページをご覧ください。『基本目標 3. 拠点の賑わい』でございます。鎌倉市では、鎌倉、大船に次ぐ拠点として深沢地域を開発しておりますけれども、その開発に合わせた交通網の整備推進や、それ以外の鎌倉、大船も含めた既存拠点における道路ネットワークの強化という点も、今後、鎌倉市としては考えていかなければならない点でございます。『基本目標 4.環境負荷の軽減』でございます。国も 2050 年カーボンニュートラルの実現を掲げているところでございますけれども、そこに足並みを揃える形で当市としましても、公共交通機関の利用促進、自転車活用の促進等を行うことによって CO2 排出量の抑制を実施いたしまして、カーボンニュートラル推進に貢献していきたいというところでございます。

41 ページは、今、お話を申したところを改めて整理しているところでございます。

42 ページ以降は具体的な施策を示しています。まず、『5.1 円滑な移動』の『5.1.1 公共交通ネットワークの整備』の『(1)交通不便地域への対応』でございます。こちらは路線バスの導入、新設はなかなか難しくなっているところでございますので、オンデマンド乗合交通の導入であったり、公共ライドシェアの導入であったり、意欲的なところに対して何らか市が支援していくといった取り組みを含めまして、新たな施策を導入していく必要があるところでございます。

43 ページをご覧ください。『(2)公共交通の維持』でございます。こちらは路線バスへの維持のための取り組みは当然バス事業者の方と連携して進めていくところでございますが、運転手不足の解消といったところはなかなか構造的な問題でございますので、どうしても維持が難しいというところに対しては、先ほど申し上げたような公共ライドシェア等の新たなソリューションの導入なども勘案して、地域公共交通の維持を図っていくというところでございます。

46 ページをご覧ください。『(3)新たなソリューションによる自由な移動の実現』でございます。こちら先ほどと少し被る部分もございますが、自動運転技術も近年現実化してきているところでございますので、これによってすべてがゲームチェンジできるというものではございませんが、一部その車両が小型化して鎌倉の道幅に収まるようになるということや、鎌倉の道路環境に適したところがあるところに導入していくことによって、その路線を走っていらっしゃる運転手を、他の路線に回すことで、少しでも運転手不足の解消の一助とするというところで導入を検討していく必要があるところでございます。

47 ページをご覧ください。『5.1.2 市内の過度な交通渋滞の解消』でございます。その考え方としては、通過交通の削減や、目的交通の地域・時間帯の分散、それ以外の対策といった大きく3つの構造に分かれるわけでございますが、特に、通過交通の削減については、本市として現実的かつ重要と考えているところでございます。中長期的にはロードプライシングみたいなものも検討しつつ、まずは完全な特効薬というのは難しい中でございますが、例えばカーナビを活用した交通誘導や、Google マップや Apple マップのような地図アプリと協力した通過交通のルート変更ということを行うことによって、少しでも通過交通を削減して、渋滞対策に少しでも寄与していくといったものから取り組んでいく必要があるところでございます。こちらは47ページから49ページにかけて具体的な施策について詳細、概要を記載しておりますが、こちらは説明を割愛いたします。

50 ページをご覧ください。『5.2.安全・安心な暮らし』でございます。こちらは交通事故の抑制というところが第一になってくるところでございます。『5.2.1 交通事故の抑制』でございます。自動車への対応として道路、交差点の改良や、渋滞緩和、自動車駐車場の整備などを挙げています。それ以外にも、自転車への対応、歩行者への対応、そしてその他という4つの構造で施策を検討しております。自転車への対応としては、自転車走行空間の確保、走行空間内での駐停車取り締まりの強化、歩行者への対応としては、速度抑制+規制、歩行者尊重道路でのハンプ等の導入、そして、その他の施策としては、移動に関するルール・マナーの啓発、そして安全教育、これは市民の方、特に子供たちに向けてやることとなりますが、そういった様々な施策の展開によって、交通事故を少しでも抑制していくことを考えているところでございます。

52 ページをご覧ください。『5.2.2 災害対策』でございます。こちらは防災拠点への対応と、防災拠点以外への対応というそういう複数の構造で全体を捉えているところでございますが、防災拠点への対応として、防災拠点へのアクセス強化、そして緊急輸送道路の指定等の見直し等。そして、防災拠点以外への対応としては、道路状況カメラ設置による情報提供、道路橋梁の耐震補強、そして高速道路へのアクセス機能の確保といったところで災害に対する交通政策を全体像として検討をしているところでございます。

53 ページをご覧ください。『5.2.3 自転車走行環境の整備』でございます。自転車走行環境の整備に関する施策としては、まずは自転車走行空間の確保、そしてルールの啓発、そして駐輪場の整備、そういった全体像で整理をしているところでございます。自転車走行空間の確保としては、自転車レーンや矢羽根式路面表示等による自転車走行空間の整備や、走行区間内での駐停車取り締まりの強化。そして、ルールの啓発としては、自転車運転ルール等のマナー啓発や、交通違反の取り締まりの強化。そして、駐輪場の整備としては、公共と民間の双方による駐輪場の整備や、空き情報の提供、放置自転車対策の推進。この3つによって自転車走行環境の整備による交通政策を進めてまいります。

54 ページをご覧ください。『5.2.4 歩行環境の整備』でございます。こちらは2020年以降、国土交通省がウォークアブルな政策、まちづくりということを掲げているところでございますので、本市といたしましても、そちらに足並みを揃える形でウォークアブルな都市空間の整備や、歩行者通行環境の整備といったものについて、適合するようなエリアがありましたら、そちらで進めていくところでございます。

55 ページをご覧ください。『5.2.5 ユニバーサルデザインの導入』でございます。こちらは平成12年に導入された交通バリアフリー法の趣旨に基づきまして、鎌倉市としてもバリアフリーの取り組みを進めてきたところでございますが、一方でまだバリアフリー化が進んでいないところもございます。ユニバーサルデザイン導入に関する交通施策として、バリアフリーな歩行空間整備、点字ブロック等の適正配置をはじめとした歩行空間の整備、そして駅のバリアフリー化、エレベーター、エスカレーターの整備、そしてホームドアの設置、案内の多言語化、音声案内等による駅のバリアフリー化。そして、特定経路の整備、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進。そして、ノンステップバスの導入促進については、既に鎌倉市では80%程度を導入いただいておりますが、更なる導入の促進といたったことを行うことで、ユニバーサルデザイン導入に関する交通政策を進めてまいります。

56 ページをご覧ください。『5.2.6 オーバーツーリズムへの対応』でございます。本市ではオーバーツーリズムがかなり深刻化してきているというところでございますので、それに対する施策として、例えば江ノ電をはじめとする来訪者から少し別途料金をいただくというものや、目的地を誘導することによって、少し地域の分散、時間帯の分散を図る取り組み。そして、公共ライドシェアの導入、こちらは地域公共交通計画のほうでも市民の方からそういったご意見ございましたけれども、どうしても外国人観光客等が多くいることによってバスに乗れないといったお声も多々上がっておりますので、新たな手段を導入することによって、市民の方が既存の地域公共交通を利用しやすいようにするといった考え方です。それから代替目的地の案内、移動に関するルール、マナーの啓発、その他モビリティマネジメント施策といったものも進めていくところでございます。

57 ページをご覧ください。『5.3. 拠点の賑わい』でございます。こちらは鎌倉地域、大船地域に次ぐ拠点として、深沢地域の開発を進めているところでございますが、その深沢地域の開発に合わせまして、藤沢市域においてはJR東海道本線新駅の開業を予定しているところでございますので、新駅周辺と深沢地域の開発に併せまして、道路交通ネットワークの再編や、路線バスの再編といった交通ネットワークの変更が必要となってくるというところでございます。そうした観点を踏まえまして、拠点の賑わいに関する交通施策としては、新規道路整備、道路拡幅の施策。そしてJR駅周辺、JR駅

と接続する路線バスルートを設置、長期的な新規道路整備などが必要な観点となってまいります。そして、既存拠点における道路ネットワークの強化としては、こちらは深沢以外の鎌倉や大船といった既存拠点においても賑わいを創出するための交通環境の整備が求められているところでございます。そうした中で交通渋滞の緩和や、ウォークアブルな都市空間の整備、歩行者通行環境の整備といった観点から、既存拠点においても賑わいを創出するための施策を検討していく必要がございます。

59 ページをご覧ください。『5.4.環境負荷軽減』の『5.4.1 カーボンニュートラルの推進』でございます。『①公共交通利用促進等』については、本市としても、すでにパーク&ライド、鎌倉フリー環境手形等を実施しているところでございますが、加えて、その他のモビリティマネジメント施策による公共交通利用の促進や、自転車走行空間の整備や駐輪場の整備による自転車利用の促進などによって、カーボンニュートラルの推進に貢献していきたいというところでございます。『②ライフサイクルコストの低減』でございます。本市の道路や橋梁は、高度成長期や大規模な宅地開発等の時期に整備されたものの多くは老朽化が進んできているところでございます。そういったところに対して、できるだけ道路等の長寿命化を図っていくことが財政的な観点からも必要になっているため、予防保全型の道路等の維持管理や長寿命化の取り組みを継続してさらに実施していくところでございます。

64 ページをご覧ください。『6 施策の推進に向けた実現化方策』でございます。『6.1.計画の推進方策』の『(1)基本的な考え方』としては、人口減少や高齢化等の社会情勢の変化に伴い、画一的な方法では解決できないような市民ニーズや交通課題が多く発生してきているところでございます。そういった中で各施策を着実に進めていくためには、行政、事業者、市民といった様々な主体の役割に応じた協働していく施策および事業を推進することが重要になることから、適切な体制と段階的な計画の推進を行っていくものといたします。次に、『(2)各主体の役割』としては、市民、事業者、行政のそれぞれの役割を整理しているところでございます。①、②、③で市民、事業者、行政の役割を整理しているのでご確認いただければと思います。『(3)進行管理と計画の見直しの考え方』についてですが、概ね 20 年後の将来像実現を目指しまして、長期的な視点に立った計画でございますので、PDCA サイクルを回しながら、計画の達成状況や施策の実施状況の進捗状況などの評価を実施して、適宜事業の見直しや改善を行ってまいります。また社会情勢の変化や法制度の改正、技術の進展等もでございますので、概ね 5 年ごとに中間見直しというものを予定し、図 6-1 のようなスケジュール感で将来像の実現に向けて進めていくところでございます。

66 ページをご覧ください。本計画の将来像の達成状況を確認していくための成果指標について、施策展開の方向性に合わせまして、次のように項目ごとの成果指標と目標値を設定しております。こちらの目標値のところは、一旦は定量的には記載をしていないところでございますので、少しご覧いただきまして、ここは定量的に入れたほうが良いなど、ご意見ございましたら、ぜひいただければと考えております。事務局からの説明は以上となります。

【中村委員長】 ご説明ありがとうございました。ただいま、鎌倉市交通マスタープラン素案のご報告いただいたわけでございますけれども、ここから内容の審議に移ってまいりたいと思います。各委員の皆様方のご意見あるいはご質問がございましたら、どうぞ挙手の上、ご発言いただければと思い

ます。オンラインでご参加の委員の方も、何かありましたら、声を上げるなり、挙手機能で意思表示をされるなり、よろしく願いいたします。

【谷口副委員長】 ご説明ありがとうございました。とても丁寧に綺麗にまとめていただいて、かなり網羅的ですし、道路のことも他の交通機関のこともいろいろ書かれていると思いました。2点ほど気になったのが、まず、以前の会議で申し上げて、今回の資料の最後のほうに市民の役割をまとめていただいているんですけども、これだけだと鎌倉市役所が全部やるんだねという感じになっていると思うので、もう少し資料の前のほうに、市民や来訪者も協力してやっていかないとこの計画は実現しないよみたいなことを図示したほうがいいのではないかと思います。文字で書いたら、誰も読まないかもしれないで、図も書いたほうがいいと思います。具体的にどうやって書くかっていうのは、ちょっと代案がなくて恐縮なのですが、一番その概念的にまとまってる64ページの内容がそこまで来ないとわからないので、例えばもうちょっと前の38ページの基本目標のところ、市民あるいは来訪者と一緒にやっていくみたいなことを、この4つに横串を刺す話だと思うので、何らかの形で書いたほうがいいのではないかと思います。個別の話になりますが、その横串を刺すということで、今、施策をざっと見ると、例えば施策7、15、19、23、26は、市民の意識変容とか行動変容とか、オーバーツーリズム対策とか、市だけではできないことなので、そういうものは横串を刺す施策として挙げられるのではないかなと思いました。

また、47ページで、私の専門がモビリティマネジメントということもあるんですけども、例えば、この7行目の交通需要マネジメント施策のところ、『住民、事業所、学校などにおけるモビリティマネジメントなど、ソフト面の取り組みを進めるとともに、』みたいに追記していただくことは難しいでしょうか。また、施策7の表の『7-6 その他のモビリティマネジメント施策』の“その他の”の部分がよくわからなかったので、“その他の”が付いている趣旨を教えてくださいと思います。

最後に66ページで、この成果指標をこうやって数字で出すことは、今求められていることだと思うんですけども、市民アンケートを指標にしてしまうというのは結構リスクだと思っています。これは、同じ方にパネルで聞いている場合は、結果の妥当性がかなりありますが、おそらく別の方に調査することが多いと思うので、間違いなく結果がぶれますし、一部の市民はその時の気分で答えたりするかもしれない。そのため、もしこれを使うのであれば、前回とか前々回の調査データがあるのであれば、ここにも出しておいたほうがいいと思いますし、指標として出すとした場合は平均値、標準偏差、分散なども算出して評価しておかないと、いきなり数値が下がったりする可能性があるので、そこは気をつけたほうがいいのではないかなと思います。以上です。

【中村委員長】 いろいろと大事な指摘をいただいたかと思います。いくつかあったので順に事務局の方でご回答いただけますでしょうか。

【事務局（井上次長）】 1点目の市民の役割、事業所の役割もだと思えますけど、その辺りをもっと前面に押し出したほうがいいのではというご指摘については、おっしゃる通りと思います。こちらは今、同時並行で、地域公共交通計画も策定をしておりますけれども、どうしても行政だけでは限界が

あるというところで、事業者の方に協力いただく点多々ございますし、市民の方にも主体的に動いていただかなければいけない点多々あるというところでは。ご指摘を踏まえて、64ページの図などを前のページにも記載して、より行政と市民と交通事業者の三者一体となって施策を進めていくんだということを示してまいりたいと思います。

次に、モビリティマネジメントのところでは。こちらは『その他のモビリティマネジメント施策』がどういう趣旨かというところですが、モビリティマネジメントをどのように捉えるかという定義にもよるのかなと思いますけれども、ロードプライシングやパーク&ライド、鎌倉フリー環境手形など、鎌倉市として今まで掲げていたり、実施している施策もございますので、そういったもの以外にもモビリティマネジメント施策を検討していく必要があるというところで、このような記載にしています。

最後に、66ページの指標について、市民アンケートの数字を入れると、サンプルの違いによってぶれるのではないかというごもっともな指摘かと思いますが、一方で、例えば、②の市内の過度な交通渋滞の解消のところにある『休日の交通渋滞について許容できる割合』といったものは、市民以外には判断できないものではありますので、どういった指標がいいのかということについては、各事業者と一緒に検討した上で、最後は委員長にご相談しながら結論を出させていただければと考えております。

【事務局（服部部長）】 谷口委員の47ページ本文の6行目から7行目あたりに少し文言を追加していただけないかというお話がありましたが、今一度ご説明いただけますでしょうか。

【谷口副委員長】 交通需要マネジメント施策と書くのであれば、ここにモビリティマネジメント施策という文言も入れていただきたいということです。そうすると、施策7の表と整合するので。本文にそのモビリティマネジメントって言葉がないのに、いきなり表で出てくるので、後ろのほうでも、いくつかモビリティマネジメントが出てきてるんですけど、本文中には出てきてないので、例えば、『住民、事業所、学校などにおけるモビリティマネジメント施策などソフト面の取り組みを進めるとともに』などのように書いていただけると、本文と表が整合するかなと思います。

【事務局（井上次長）】 こちらはそのような形で追記したいと思います。

【谷口副委員長】 あと1つ伺ったのは、前回の時の調査データについてです。今回じゃなくて前回の市民アンケートのデータがあるのであれば、それから結果がどう変わってきたのかということを見れたほうが良いかなと思いました。

【事務局（大江担当課長）】 アンケートにつきましては、今回の策定にあたって実施をしておりますので、前回、前々回という情報は持ち合わせておりません。

【中村委員長】 アンケートの話が出てきたところで、今回の改定のために実施したということなんですけど、評価の指標については、何年かおきに同じような調査をやって、それで比較していくみたいなイメージで考えているということでしょうか。よく、各市政でモニタリングするときに市民アンケートを行うことが多いと思いますが、通常は、例えば 3,000 人に配布して回収率が何%になりましたとか書かれているんですけど、今回は特に書かれてないので、どこかに書いていただいたほうがいいかと思いました。谷口委員のご指摘・ご心配は、アンケートが 100 人、200 人程度だと本当に結構ぶれるということだと思うので、今回はどんな感じだったか教えていただけますでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 今回の市民アンケートは、無作為抽出で 2000 人に配っており、回答者数は実測値 880 票（回収率 44%）となります。

【中村委員長】 はい、こちらは他の市政のさまざまな分野でよくやられている手法だとは思いますが、そのあたりはあまり見劣りしないレベルのアンケートということであれば、心配はあるけれども、こういう感じになっているデータということを前提として評価をしていく、盛り込んでいくというようなことかなと思います。引き続きご検討いただけたらというふうに思いました。ちなみに、今後パブリックコメントに入っていきますよね。そのスタートはいつ頃ですか。

【事務局（井上次長）】 12 月 25 日に開始予定です。

【中村委員長】 あと 10 日ぐらいなんですね。では、駆け込みで、ぜひここは直して頂きたいというところがあれば言っていただいたほうが良いですね。

【神奈川県交通政策課白井氏】 細かいところで 1 点、66 ページの (2) ①交通事故の抑制での市民評価の部分です。今、『交通規則の違反やマナーの低下について許容できる割合』という言葉があるんですが、ちょっと違和感があって、交通違反を許容できる人は多分なくて、おそらく交通遵守の状況だとかマナーなどについて許容範囲と考える人ということなのかなとも思うんですけども、この言葉を見ると、ちょっと誤解を生んでしまうかなと思うので、適切な表現にしたほうがいいかなと思ひまして、意見をさせていただきました。

【中村委員長】 おっしゃる通りですね。ご検討いただければと思います。

【奈須委員】 56 ページの『江ノ電の来訪者用料金の導入』は非常にインパクトがある取り組みかなと思うんですけども、この取り組み状況や目標みたいなものご紹介いただけたところがありましたら、お伺いしたいというのが 1 点です。もう 1 点が 65 ページの事業者等の役割の最後のところで『まちづくりに関する活動等への積極的な協力をします』という記載があり、交通施策は事業活動にも大変重要な取り組みですので、否定するものではないんですけども、事業者としましては、商売が第一で成り立つもので、協力を否定するものではないんですが、“積極的な”という表現がちょっと

きついかないと思いました。できたら、『活動等への協力をします』というような形に修正いただけないかと。ご検討いただければと思います。

【事務局（井上次長）】 江ノ電は特に混雑がひどいという状況で、市民の方からも意見がございしますので、記載をしているところです。来訪者用“運賃”を導入するといったところは、公平性の観点やその運用のところでもなかなか認められないところですが、“料金”については、場合によってはそういったやり方もあり得るというところで、具体的な施策については、江ノ電さんと協議をさせていただきながら、どういった方策がいいのかこれから検討していく必要がありますが、オーバーツーリズムの対応として、観光客の方にもご負担をいただいて、市の移動環境を整備していくというような支援が必要となってくるところでございますので、そういったことをある種のシンボルとして記載させていただいたところです。こちらについて江ノ電さんのほうで、もし補足があればお願いいたします。

【江ノ島電鉄早川氏】 今回の来訪者用料金の導入については、弊社のほうでも、社内的には話題に上がる時もあります。実際に、国からのヒアリングがあった時にも、やはり通常の運賃に加算することは、事務局の方がおっしゃったように平等性の観点からなかなか難しいというところと、また、地元の沿線のお客様と来訪者、観光のお客様をどこで線引きするのか、それをどうやって確認するのか、何かシステムを入れるのかどうか、そういったところの難しさがあります。逆に人を出せばいいでしょうというふうになると、それはMaaS等の観点からいうと少し後退してしまうので、やはりシステムとして成り立つような環境の整備も含めて検討していかなくちゃいけないのかなというところなんです。例えば、弊社は各停しかありませんが、他社では特急などで運賃とは別に料金を取っており、そのようなことであれば可能ですけれども、弊社の場合、なかなかそういう電車を走らせることもできないので、その辺りも含めて、今後検討する必要があるのかなと思っています。

【中村委員長】 事務局といろいろご相談されていく中では、実現に向けて、いろいろな大きな課題がまだあるけれども、そういった問題意識を持って取り組んでいくんだ、そういうことをしっかりと示したいという意思があるのかなとも思いました。

【事務局（井上次長）】 おっしゃる通りで、交通マスタープランは20年の計画でございますので、20年先を考えたとき、今、変えていかないと施策は進まないと思いますので、そういった意味でも、記載をさせていただいております。

【中村委員長】 “積極的な協力”の部分はいかがでしょう。

【事務局（井上次長）】 こちらは、交通事業者および一般事業者の役割を書いています。交通事業者の方々については、公共交通計画の策定の作業もご協力いただきまして、そのまちづくりに関して、これは積極的にですね、路線バスの可能な範囲の維持や、タクシーの利便性の維持などの話はさ

せていただいているところです。一般事業者の方についても、交通のところに関与すべき度合いというのは、様々あると思いますが、こちらはできるだけ積極的な協力をしていただきたいという思いを込めて、このような記載をさせていただいているところです。もし、こちらについて、積極的だというほどのことではないというご意見が皆さんからございましたら、そこは変更をいたしますので、ご意見がある方がいらっしゃれば、ぜひお願いいたします。

【奈須委員】 はい。事業者の立場ではすべてが良しとしているわけではないです。

【谷口副委員長】 「可能な範囲で積極的に協力します」とか、そのような感じではいかがでしょうか。

【小川委員】 交通事業者でございます。今の件とも関連しますが、谷口委員から、『可能な範囲で』という話がありました。もちろん事業者の立場からすると、協力してまち自体を盛り上げていく、交通の利便性をより高めていくっていうのは、ある意味、使命でもあるし、やっていくべきことかと思っています。一方で、ボランティアというわけにはいかない部分もあり、その『可能な範囲で』というのは、言葉を変えれば、経済合理性が成り立つ範囲でという意味合いになるのかと思っています。交通事業者としてこういうことをやったらいねとか、交通がこうであつたらいいよねといった交通施策として目指すべき方向だというのはもちろんありますが、いざ実施するとすると、経済合理性という課題が当然出てくることとなります。交通事業者の”積極的な協力”ということと合わせて、例えば、市としてどういうスタンスをどう取るのかというところで例えば“積極的な支援”とか書いて頂けると、やり易くなるのではないかと思います。同じことですが、市の何らかの基本スタンスが、全般的な部分でも述べられてると、みんなで腹落ちしやすくなるのかなと考えます。

【中村委員長】 三方一両損じゃないですけど、それぞれに皆、積極的に頑張るといような感じがあれば、そんなに特別なことではないんだよねというような素晴らしい知恵を今いただきました。そんな意識はないと思うんですけども、皆さんがご心配されるようなことをちょっと受け止めていただいて、事業者のほうに何か特別なことを求めているようなニュアンスにならない方向としてはどういう表現がいいか、ぜひ考えていただければと思います。

【事務局（井上次長）】 先ほどの谷口委員からの話があった36ページ辺りに市民の話も書いた方がいいんじゃないかという話でございましたけど、そういった中で、市も市民も事業者もできる限り頑張るんだよといった主旨のことは記載して、委員長に確認いただければと思っております。

【小堤委員】 神奈川県バス協会でございます。路線バスの維持や人手不足等多く記載いただきましてありがとうございました。バス事業では、貸し切りバスについてもやはり人手不足が続いております。それで、49ページなどで、交通施策として『時間帯の分散』という記載がありますが、貸し切りバスにおいては、ご存知の通り、春と秋がピークでそれ以外は落ち着いているということで、要は

『季節の分散』ということも記載していただけるとありがたいです。それからもう1つ、鎌倉市は修学旅行の目的地でもあると認識しておりまして、修学旅行は、秋ですけれども、曜日も集中していると思います。水木金が修学旅行とか遠足が集中して、土日の修学旅行はないので、月曜日、火曜日がある程度少ないということもあるため、『季節の分散』に加えて『曜日の分散』ということもご検討いただけると、バス事業者として大変ありがたいので、ご提案させていただきます。

【中村委員長】 今、『時間帯の分散』と『地域の分散』があるので、時間帯については親和性がありそうではありますが、ただ具体的にどうすればよいかは、にわかには思いつかなんですけど。今の件についていかがでしょうか。

【事務局（井上次長）】 『季節の分散』という観点はこちらに記載はなかったところですが、そういった観点で何らかのことができることがあれば、やっていくということは必要なことかなと思いますので、そういった趣旨のことは記載をさせていただければと思います。

【中村委員長】 観光戦略とかに関連していくとも思いますので、少し書けることが出てきそうな気がしますね。

概要版ですが“てにをは”がおかしいところとあるので、後ほど事務局にお伝えをいたします。また、分かりづらいなと思ったのが、概要版の5ページの基本目標1、5ページの『円滑な移動』の中で、本編からいくつか図を抜粋して掲載されているんですが、図がどの施策展開の方向性に対応しているのかの記載がないので、その辺りも合わせて書いていただいたほうが、読んでいて分かりやすいかなと思いました。

内容的な問題としては、これは概要版も本編も同じですが、概要版の8ページ、『拠点のにぎわい』という方向性として、深沢を意識した『開発に合わせた交通網の整備』と、鎌倉や大船を意識した『既存の拠点における道路ネットワークの強化』の2つが書いてありますが、後者が、にぎわいという割には、ネットワークをたくさん作りますみたいになふうに読めなくもないので、この施策の方向性についてはもう少し幅広に読める表現のほうがいいのかなと思いました。本編のほうの施策をみると、最低限ではありますが、ウォークブルや自転車の話に触れたりもしていますので、それも少し飲み込んだような形として、例えば『賑わいを支える交通ネットワークの強化と、交通環境の整備』のようなタイトルというか方向性の文言にされたらいかがかなと思いました。

【事務局（井上次長）】 ご指摘いただいた点を踏まえて修正します。

【谷口副委員長】 34ページのA1、B4などの記載について、該当箇所がどこなのか分からなかったのですが。

【事務局（井上次長）】 例えば、3 ページをご覧いただくと、右上のタイトルのところに番号を A1 と記載しております。どの内容がどこと連動しているかという繋がりを意識した形でこのような記載をしています。

【谷口副委員長】 もしこうされるのであれば、ページを全部めくって調べないといけないので、目次にも同じ番号をつけておいたほうが良いと思います。また、施策が 1 から 20 いくつまでありますが、これを全体的に俯瞰してみるページがないので、具体的な施策みたいなものが一覧的に見れるところがあるといいのですが。ちょっと大きい形状になってしまうかもしれないんですけども、可能でしょうか。

【事務局（井上次長）】 まずは、目次についてはおっしゃる通りで、そのほうが視認性が確実に上がりますので、対応をさせていただければと思います。施策のところにつきましては、38 ページに施策展開の方向性を記載しておりまして、今の谷口副委員長のご指摘を考えると、このもう一段右側に詳細な内容を記載すると、全体像がつかめるのかなと思います。委託事業者とも相談して、どういったとりまとめ方だと視認性があるかというところを検討して、最後は委員長にご確認いただければと考えております。ご意見ありがとうございます。

【小川委員】 5 ページ目の(5)で『自動運転等のデジタル技術の飛躍的な発展』ということが書いてあり、事例として、我々のみちのりグループの茨城交通のひたち BRT のレベル 4 運転サービスを記載していただいています。これに加えダイナミックルーティングというオンデマンドのひとつの進化系で、利用者の希望に合わせて、路線バスが都度ルートを変えていくというサービスも実際に走り出しており、乗車効率の向上や運転手不足の解消に向けた解決策の 1 つになり得るのかなと思います。よろしければ調べていただいて、掲載対象となるかご検討頂けたらと思います。茨城交通の『MyRide のるる』と検索して頂きますと、簡単な説明の YouTube 動画もありますので、ご覧頂ければと思います。

【中村委員長】 情報提供ありがとうございます。

【事務局（井上次長）】 勉強させていただいた上で、適合し得るものであれば考えていきたいと思えます。

【中村委員長】 事務局に確認ですが、先ほど話があったように、12 月 25 日からパブリックコメントということだとすると、この資料で今日は気付かなかったところも出てこようかと思えますので、何かご意見があれば、18 日の木曜日くらいまでにいただければ大丈夫でしょうか。

【事務局（井上次長）】 1 両日中ぐらいでお願いできればありがたいです。本日いただいたご意見への対応につきましては、委員長にご確認いただければと思っております。

【中村委員長】 どうしてもというご意見などありましたら、明日くらいまでにいただければ対応を検討していただけるとお思いますのでよろしくお願ひします。そうしますと、だいたい出尽くしたようでございますので、今日の審議についてはこの程度とさせていただきます。ありがとうございます。今、事務局からお話いただいたように、今日いただいた意見を踏まえて直すところについては、私と事務局のほうで確認し、パブリックコメントに向かわせていただきたいと思います。そういった対応でよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。では、そのようにさせていただきます。

3 その他

【事務局（小川課長補佐）】 ご検討いただきありがとうございます。事務局の方から3点、ご連絡とご報告がございます。

まず、鎌倉市交通マスタープラン改定に関わる今後の事務の流れ、先ほど少しパブコメについてもお話しさせていただきましたけれども、現在策定作業を行っておりますこの計画につきましては、本日お示ししております素案の概要版と全体版について、修正した上で、令和7年12月25日木曜日から令和8年1月23日金曜日までの30日間パブリックコメントを実施していくということで予定してございます。閲覧場所は、鎌倉市役所ロビー、鎌倉市役所都市計画課、市内4箇所の支所、鎌倉生涯学習センター、図書館で行うこととしており、併せて市のホームページでも公開し、意見募集を行います。意見募集の方法は、意見書を直接回収箱で回収するほか、郵便、ファックス、電子メールで、都市計画課へ送付いただくことで対応することとしております。パブリックコメントでいただいたご意見については、市の考え方などを示した上でホームページにて公開する予定です。パブリックコメントと並行し、市役所内の各課に対しても意見照会を行う予定としてございます。パブリックコメントなどでいただいた意見につきましては、意見を整理し、改めて素案の全体版、あと概要版を整えた上で、令和8年3月上旬頃に、再度当委員会を開催いたしまして、委員の皆様にご確認いただいた後、鎌倉市交通計画検討委員会としての答申書を市長に送付し、市としましては市長の決裁を受け、鎌倉市交通マスタープラン改定版として確定させていきたいと考えてございます。なお、並行して進めております鎌倉市地域公共交通計画の策定につきましては、重複して鎌倉市地域公共交通活性化協議会の方にご出席いただいている委員の方々も本日はらっしゃいますが、去る12月9日に鎌倉市地域公共交通活性化協議会を開催いたしまして、すでに新たに策定する鎌倉市地域公共交通計画の素案をお示ししております。本件と同時期にパブリックコメントを実施する予定としております。今後、鎌倉市交通マスタープラン（素案）につきましては、この鎌倉市地域公共交通計画との表現のすり合わせ等で修正等が生じることもあるかと考えておりますので、その点ご承知くださいますようお願い申し上げます。

次に、次回の鎌倉市交通計画検討委員会の開催日程でございますが、今申し上げましたように、概ね令和8年3月上旬頃の開催を見込んでおりますので、詳細な日程につきましては事務局から改めて調整のご連絡をさせていただきます。

最後に、本日の会議資料につきましては、必要に応じて修正したのち、市のホームページにおいて公開させていただき、議事録につきましては委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。連絡は以上となります。

4 閉会

【中村委員長】 以上をもちまして、第20回 鎌倉市交通計画検討委員会を終了させていただきます。ありがとうございました。