

第1回 鎌倉市地域公共交通活性化協議会

次 第

■日 時:令和6年11月20日(水) 10時00分～12時00分

■場 所:神奈川県企業庁 鎌倉水道営業所 2階

■次 第:

- 1 開会
- 2 会長及び副会長の選出等
- 3 協議事項(鎌倉市地域公共交通計画策定に係る協議)
 - (1) 地域公共交通計画について
計画の策定に向けた概要とスケジュールについての共有
 - (2) 鎌倉市の現状や将来動向について
鎌倉市の動向と交通を取り巻く現状を踏まえ、計画策定に向けた視点の協議
 - (3) アンケート調査等について
アンケート調査等の設問についての協議
- 4 その他
- 5 閉会

〈配布資料〉

- | | |
|-----------------------|-------|
| ・鎌倉市地域公共交通活性化協議会設置要綱 | 資料1 |
| ・鎌倉市地域公共交通活性化協議会 会員名簿 | 資料2 |
| ・鎌倉市地域公共交通活性化協議会 当日資料 | 資料3 |
| ・市民アンケート調査票(案) | 参考資料1 |
| ・公共交通利用者調査票(案) | 参考資料2 |

(目的)

第1条 この要綱は、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。以下「地域交通法」という。）第5条第1項の規定に基づく地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議等を行うため、同法第6条第1項に基づく鎌倉市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置し、その組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域交通法第5条第1項に規定する地域公共交通計画（以下「地域公共交通計画」という。）の作成及び変更に関する事項
- (2) 地域公共交通計画の実施に関する事項
- (3) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施状況に係る報告
- (4) 地域交通法第2条第1号に規定する地域公共交通に関して、必要な協議として協議会が認めるもの

(組織)

第3条 協議会の会員は、次に掲げる者のうちから、鎌倉市長が委嘱又は任命する。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (2) 一般乗用旅客自動車運送事業者
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (4) 市民又は利用者の代表者
- (5) 学識経験者
- (6) 道路管理者
- (7) 交通管理者
- (8) 関係行政機関の職員
- (9) 市職員
- (10) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める者

(任期)

第4条 会員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

- 2 会員が欠けた場合における補欠会員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長等)

第5条 協議会に会長1人、副会長1人を置く。

- 2 会長及び副会長は、会員の互選によって定める。
- 3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたとき

は、会長の職務を代理する。

（会議）

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、会員として出席すべき者の2分の1以上の出席がなければ開会することができない。

3 会員は、やむを得ない理由により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その者の出席をもって当該会員の出席とみなす。

4 会議の議決は、出席会員の過半数で決めるものとし、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6 協議会は、必要があると認めるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（意見の聴取等）

第7条 協議会は、必要があると認めるときは、会員以外の者に会議への出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

（協議結果の取り扱い）

第8条 協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（専門部会）

第9条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討等を行うため、必要に応じ協議会に専門部会を置くことができる。

2 専門部会は、第3条に定める者及びその他協議会が必要と認めた者を会員とする。

3 専門部会は、必要に応じて、関係者を招集し意見を聴くことができる。

4 第5条及び第6条の規定は、専門部会について準用する。

（事務局）

第10条 協議会の事務を処理するため、鎌倉市まちづくり計画部都市計画課に協議会の事務局を置く。

（その他）

第11条 この要綱に定めるもののほか、協議会の事務の運営等について必要な事項は、会長が別に定める。

付 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和6年(2024年)11月6日から施行する。

■ 鎌倉市地域公共交通活性化協議会 会員名簿

団体	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	地域福祉課長	河野 匡孝
鉄道事業者	3	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社	企画総務部企画部長	吉田 忠司
	4	江ノ島電鉄株式会社	運輸課長	阿由葉 圭介
	5	湘南モノレール株式会社	代表取締役社長	小川 貴司
一般乗合旅客自動車運送事業者 (バス事業者)	6	神奈川中央交通株式会社	運輸計画部 課長	佐藤 勝太
	7	株式会社江ノ電バス	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	塚本 周一郎
	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	鈴木 謙次
	16	大船警察署	交通課長	鳥海 宗紀
関係行政機関	17	神奈川県交通政策課	副課長	中津川 宗尉
	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	宿谷 幸利
市職員	19	市民防災部	部長	永野 英樹
	20	健康福祉部	部長	鷺尾 礼弁
	21	まちづくり計画部	担当部長	服部 基己

第1回 鎌倉市地域公共交通活性化協議会

資料3－1 地域公共交通計画について

資料3－2 鎌倉市の現状や将来動向について

資料3－3 アンケート調査等について

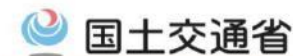
地域公共交通計画について

1. 地域公共交通計画とは
2. 計画策定スケジュール
3. 鎌倉市の交通に関連した上位・関連計画

鎌倉市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通計画とは（計画の概要）

地域公共交通計画とは



- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ 住民の協力を含む関係者の連携
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

1. 地域公共交通計画とは（計画の法定記載事項）

【地域公共交通計画の法定の記載事項】

■ 記載事項（法 § 5②）

- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
（※目標設定に当たり、地域旅客運送サービスについての利用者の数、収支、地域旅客運送サービスの費用に対する国及び地方公共団体の負担に関する金額、その他必要と認める事項について定量的な目標を設定するよう努めるものとする（法 § 5④、施行規則 10 の 2））
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体
（※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法 § 5⑤））
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

■ 記載に努める事項（法 § 5③）

- ① 計画に定められた目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項
- ② 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
- ③ 観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- ④ 地域における潜在的な輸送需要に的確に対応するために必要な当該地方公共団体、公共交通事業者等その他の地域の関係者相互間の連携に関する事項
- ⑤ ①～④のほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

鎌倉市地域公共交通計画

①基本的な方針

課題の抽出等を行い次回以降で(案)を提示

②計画区域

鎌倉市全域

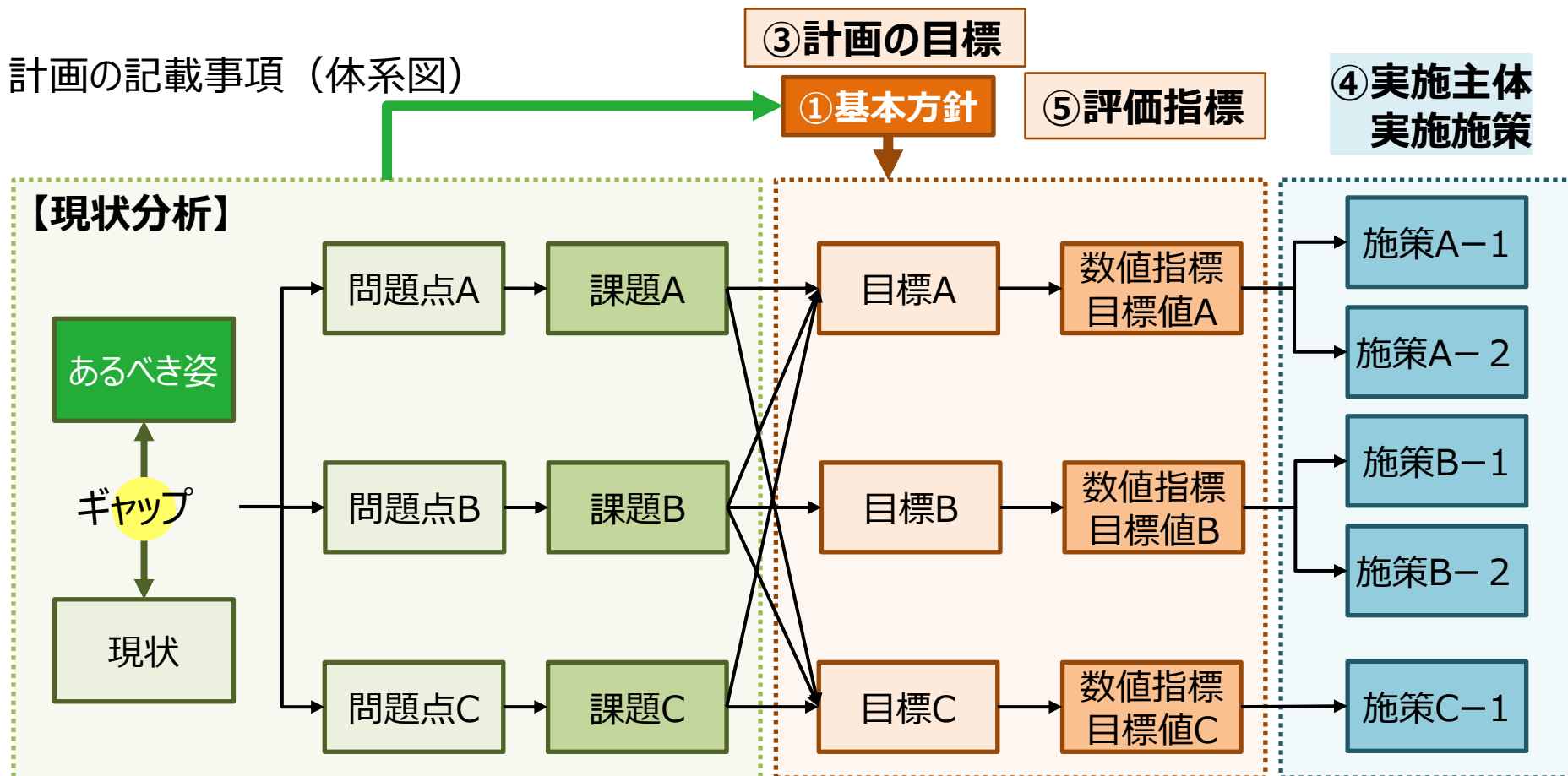
⑥計画期間

令和8年度から令和12年度の5年間

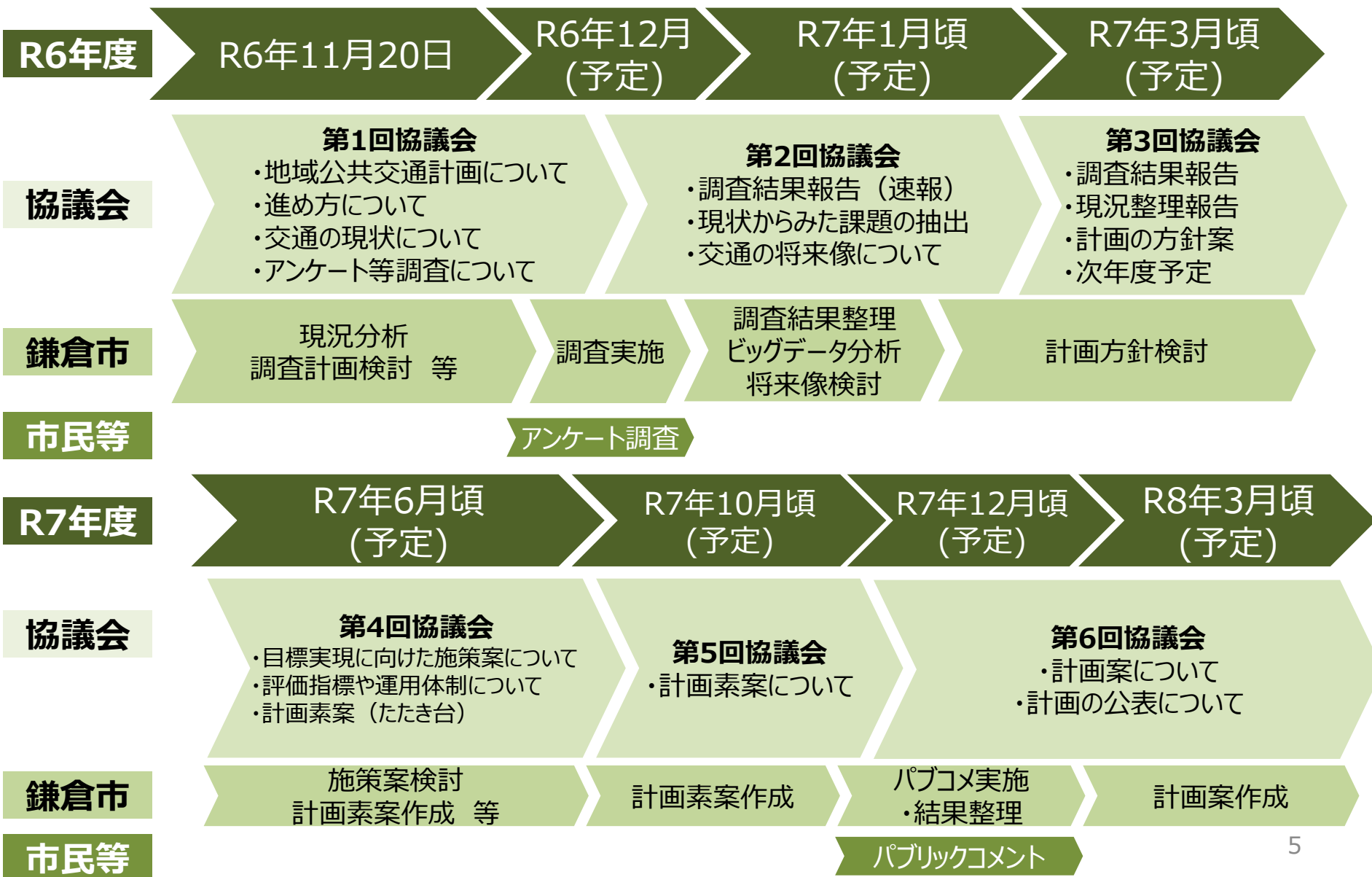
1. 地域公共交通計画とは（計画の法定記載事項）

- ・地域交通のあるべき姿の実現するため、地域の課題を踏まえ、基本方針の設定、評価指標、施策の検討を行い、地域公共交通計画とする。
- ・令和6年度（2024年度）は、地域の課題抽出を行いながら基本方針の整理を行う。

計画の記載事項（体系図）

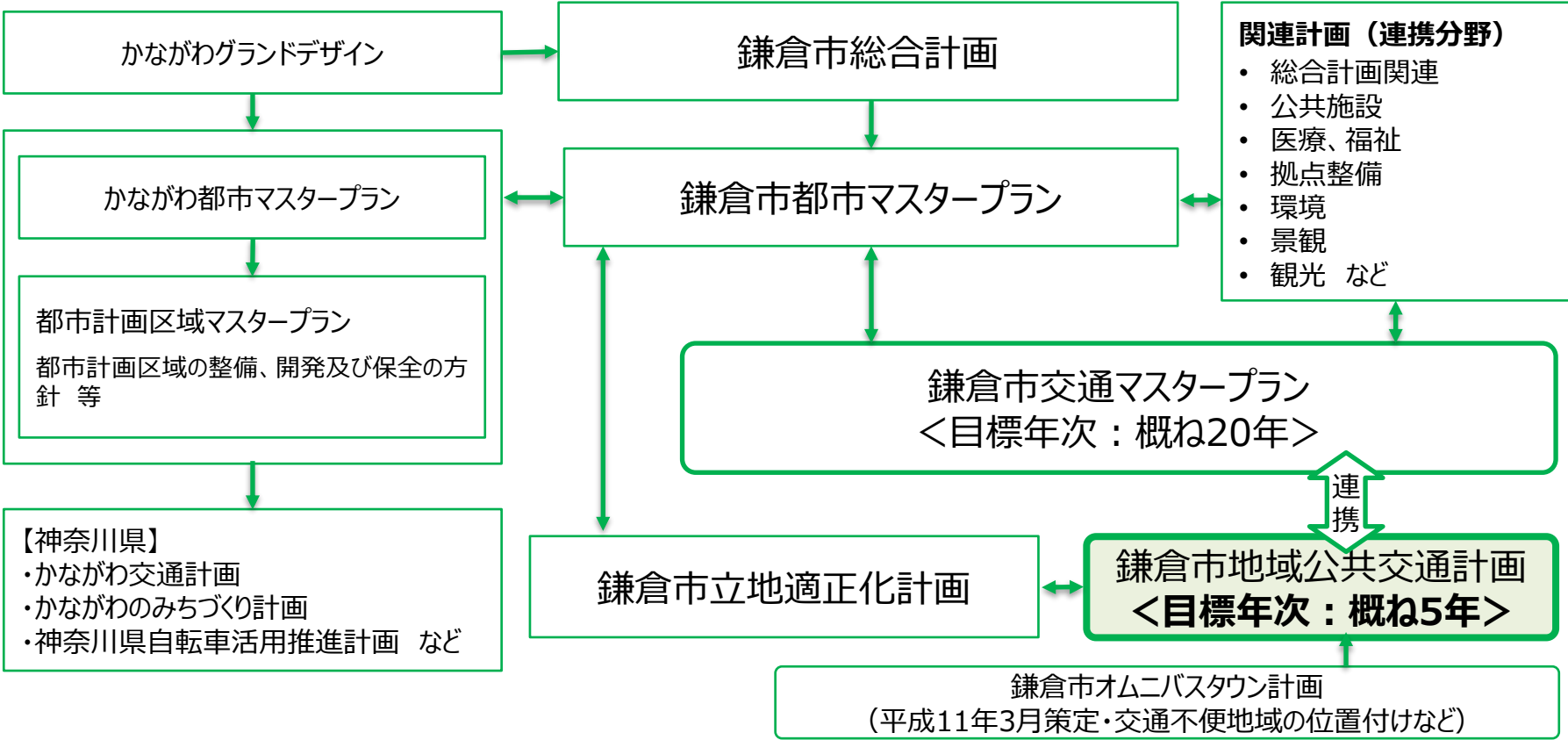


2. 計画策定スケジュール



3. 鎌倉市の交通に関連した上位・関連計画

・本計画は、交通分野の基本的な方針である「鎌倉市交通マスタープラン」の「公共交通」に関する計画で、上位計画である「鎌倉市都市マスタープラン」及び主な関連計画である「鎌倉市立地適正化計画」や「鎌倉市オムニバスタウン計画」などと整合を図る。



3. 鎌倉市の交通に関連した上位・関連計画

立地適正化計画の方針 ～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

① 公共交通ネットワークのサービス水準の維持

路線バスの走行環境の改善に取り組み、バスの定時性や速達性の向上に努めます。

<誘導方針3-2> 公共交通の円滑化に向けた道路網整備

② 都市計画道路の整備推進

市内移動の円滑化の向上に寄与する都市計画道路の整備を推進することにより、新たな公共交通網を形成し、市内の自由な移動と交流を促進します。

③ 新たな交通システム等の導入による交通不便地域等の解消

交通不便地域等の解消に向け、新たな交通システム等を導入することで移動環境を確保し、アクセス性が向上する交通環境を形成します。

鎌倉市の現状や 将来動向について

1. 鎌倉市の概況
2. 交通を取り巻く現状
3. 鎌倉市の交通の現状
4. 鎌倉市の現状を踏まえた計画策定のための視点

鎌倉市地域公共交通活性化協議会

1. 鎌倉市の概況

○人口：170,206人（R6.10.1時点）

○面積：39.66km²

○位置：神奈川県の南東部、三浦半島の基部に位置

隣接する逗子市などともに、三浦半島地域圏に分類される一方、西側の藤沢市(湘南地域圏)、横浜市(川崎・横浜地域圏)とも隣接

○アクセス（鉄道）

東京駅まで約50分

羽田空港まで約60分

成田空港まで約120分



神奈川県地域政策圏
出典：かながわグランドデザイン

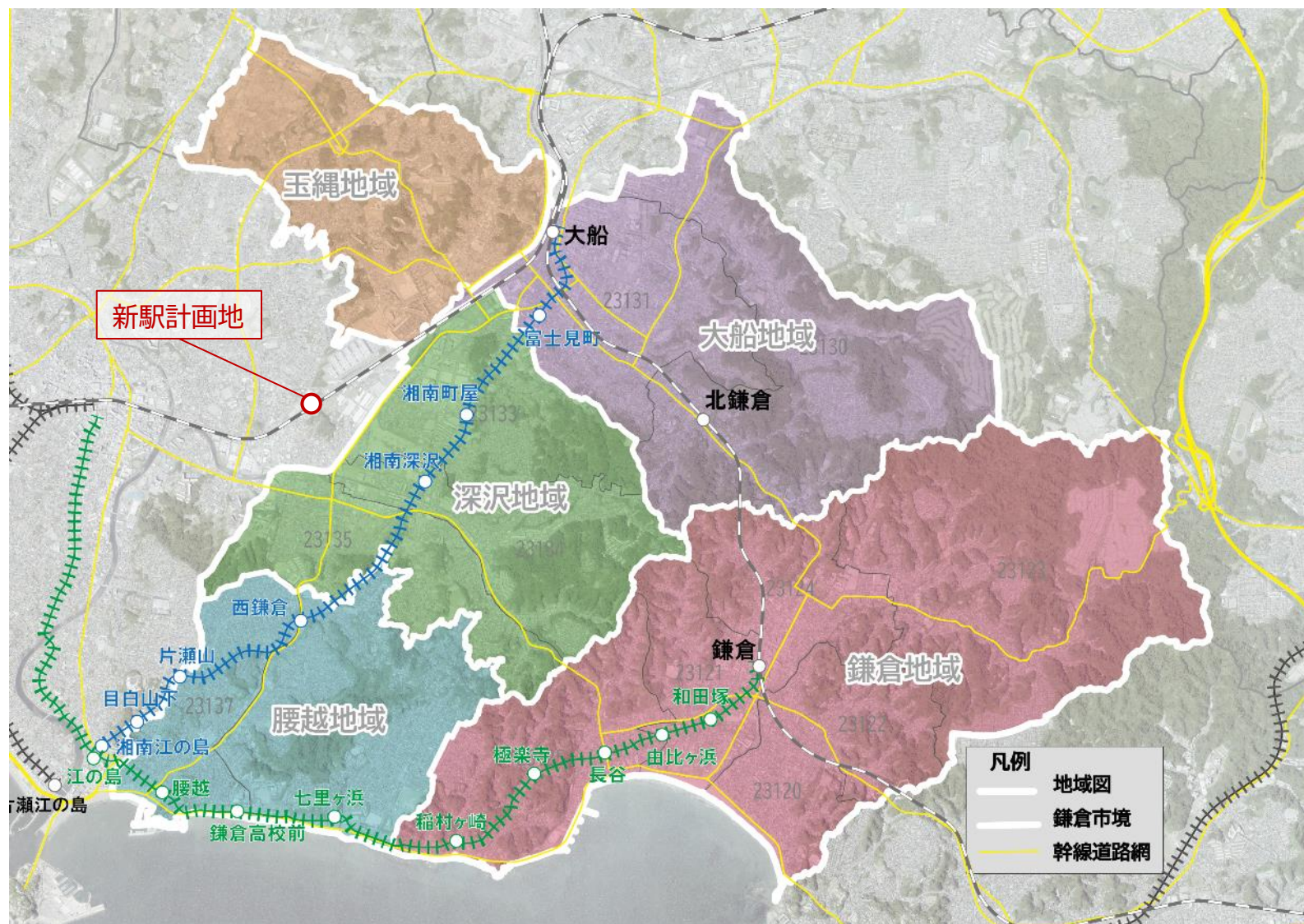


出典：平成28年3月改定（現行計画）
「改定・かながわのみづくり計画」



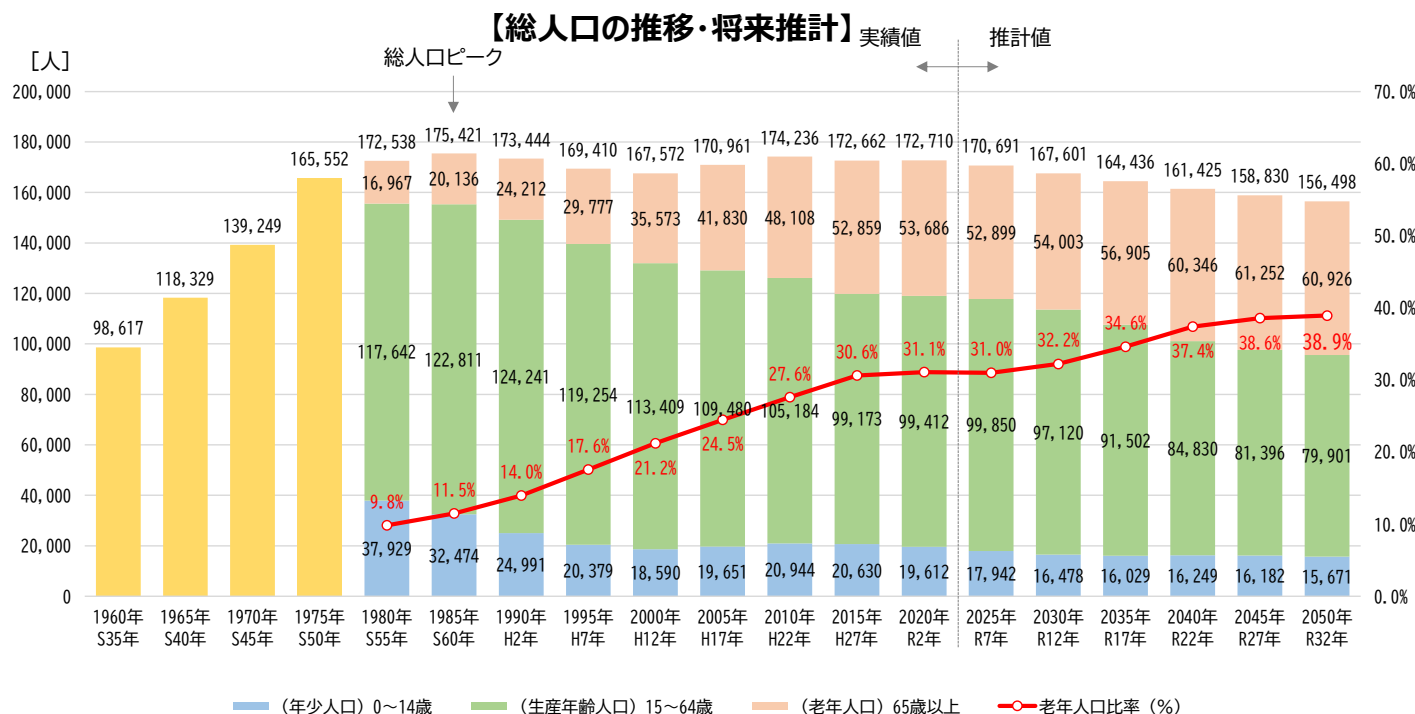
鉄道ネットワーク

1. 鎌倉市の概況（地域区分）



1. 鎌倉市の概況(人口動向)

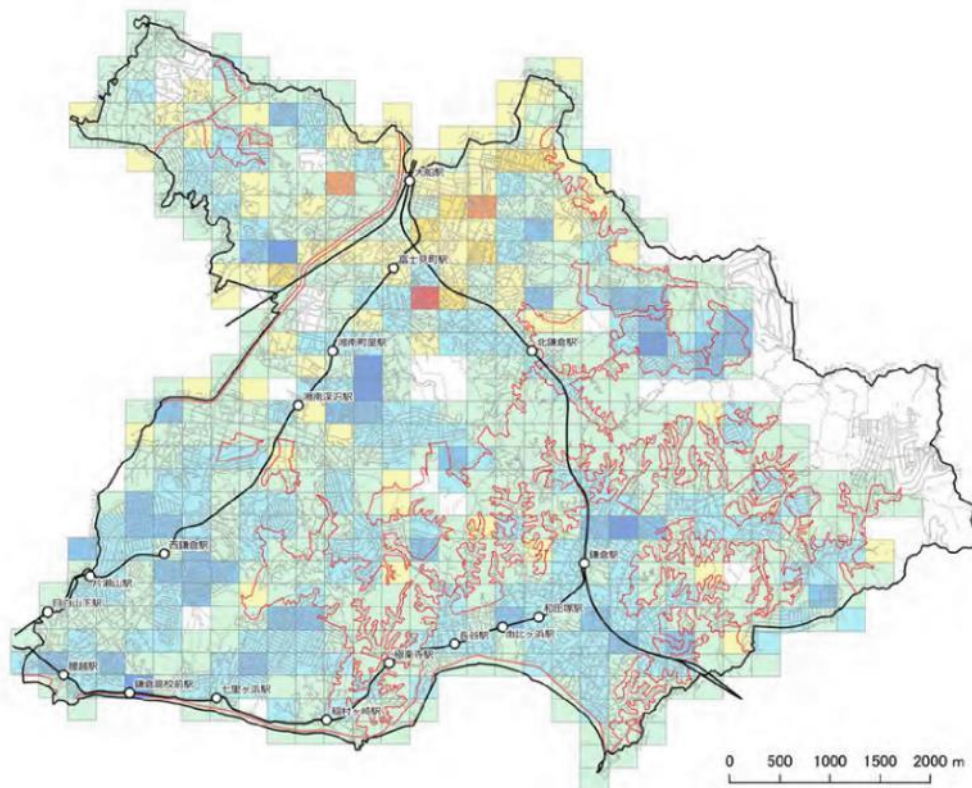
- ・総人口は、1960年代の高度経済成長期において急増し、国勢調査では昭和60年(1985年)に人口のピークを迎えるが1990年代には減少し、2000年代は微増に転じたものの、平成22年(2010年)以降は再び減少傾向にある。
- ・国立社会保障・人口問題研究所による将来推計では、今後の急速な人口減少が見込まれており、その間の減少率は全国的な見込みと比較しても差異がない状況にある。
- ・令和22年(2040年)には老年人口(65歳以上)割合が約4割まで増加し、生産年齢人口(15～64歳)は約2割の減少見込みである。



1. 鎌倉市の概況(将来人口の見通し)

- ・平成27年(2015年)の実績値と令和22年(2040年)の推計値の増減数は、全市的に減少となるなか、大船駅周辺では増加する見込みとなっている。
- ・一方で、鎌倉地域や今泉台などの丘陵住宅地では減少となる見込みであり、エリア単位で人口増減の傾向が異なっている。

【平成27年(2015年)～令和22年(2040年)人口増減数(人)】



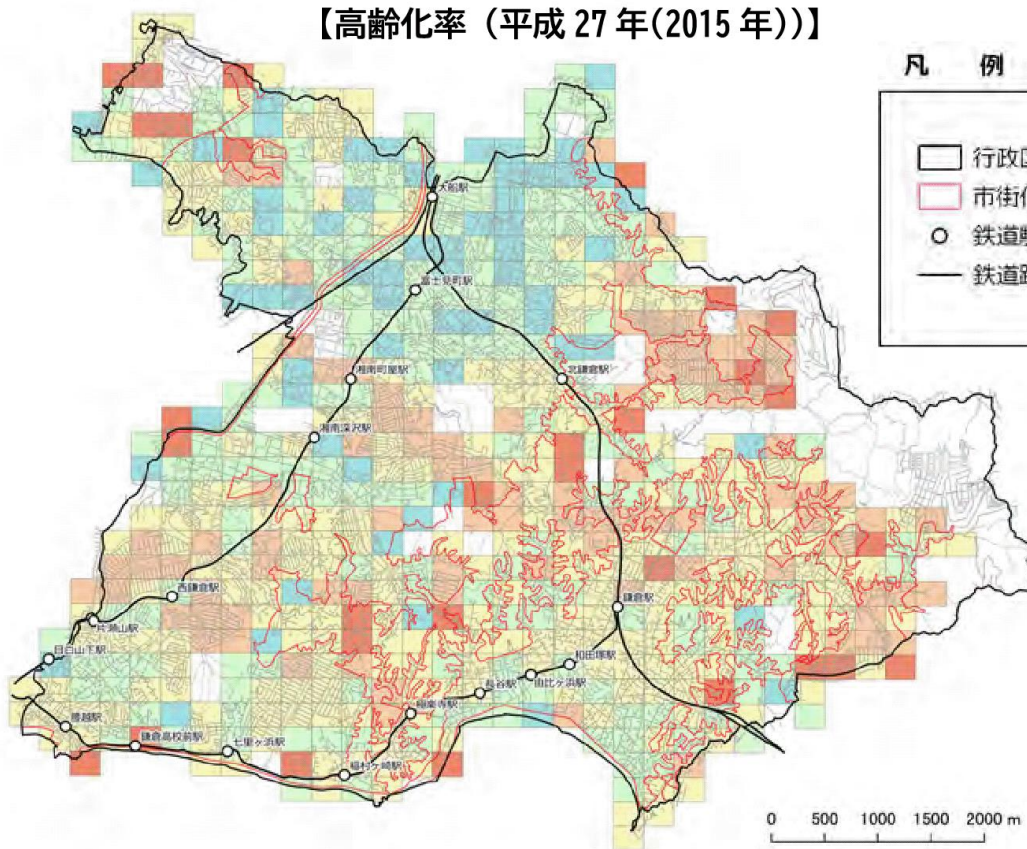
凡 例



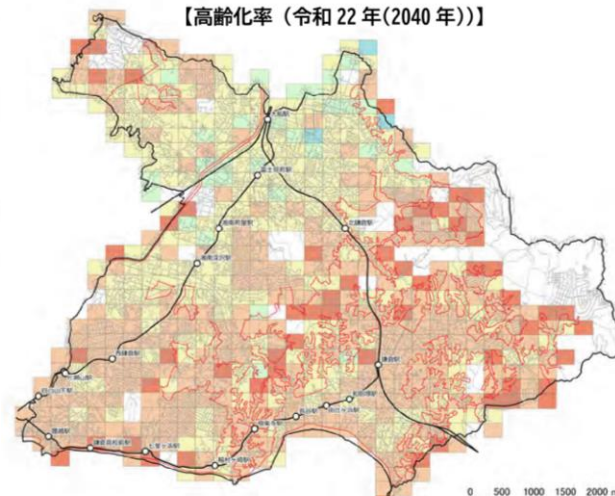
1. 鎌倉市の概況(高齢化の見通し)

- ・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る。
- ・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見られる。

【高齢化率（平成27年(2015年)）】

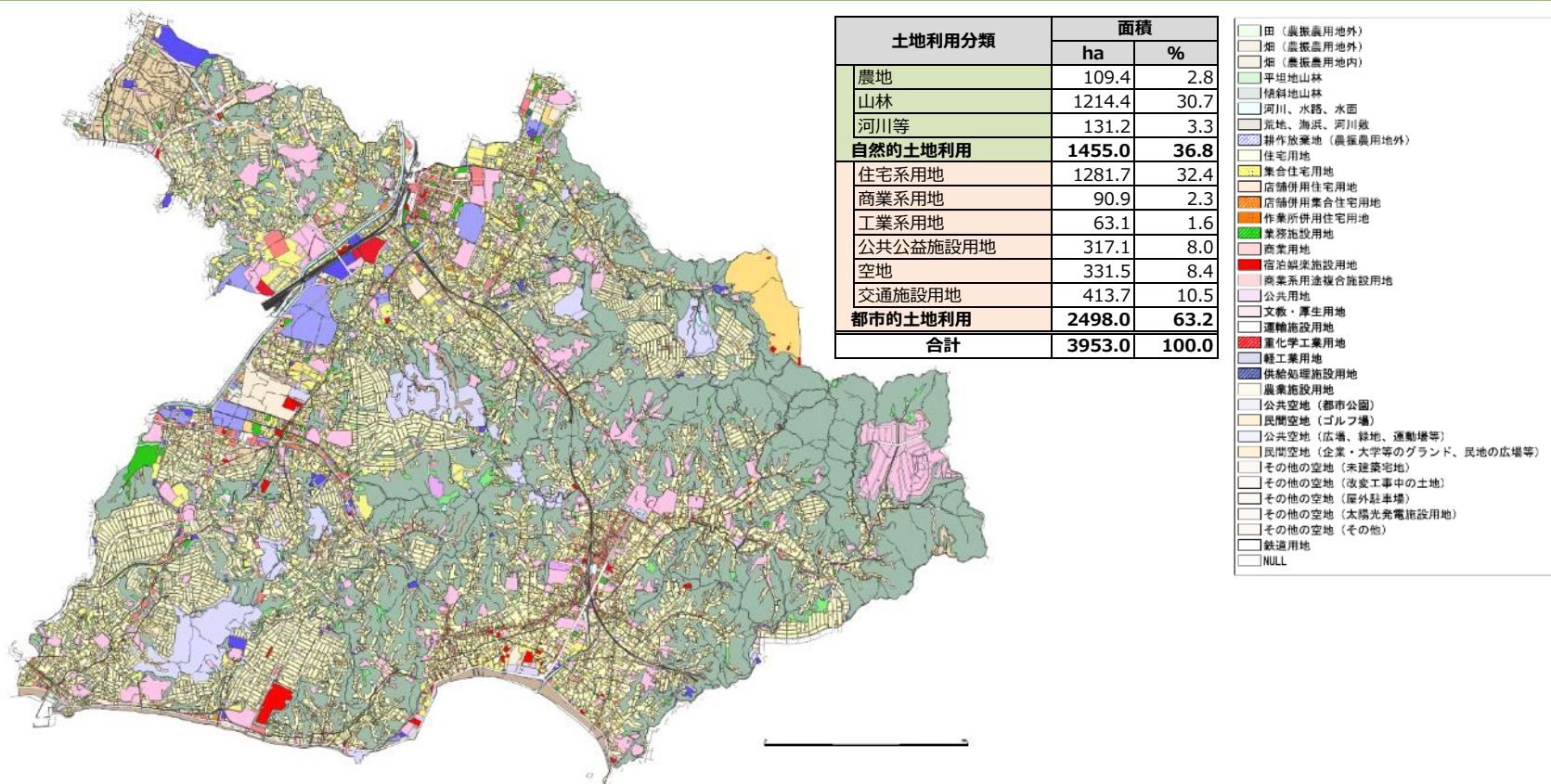


【高齢化率（令和22年(2040年)）】



1. 鎌倉市の概況(土地利用現況)

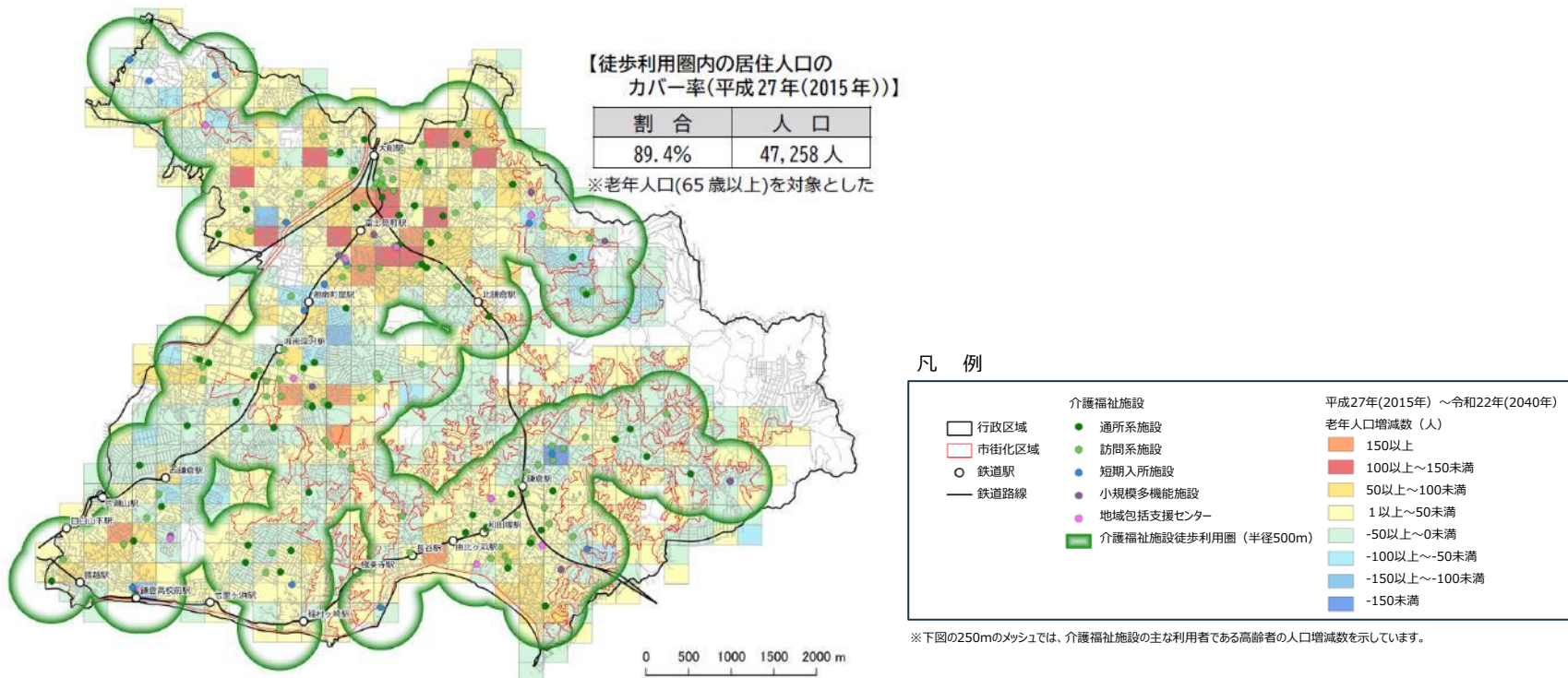
- ・古都として神社・仏閣等が多く点在するなか、住宅地を主として形成されている。
- ・商業系土地利用は各鉄道駅周辺や幹線道路沿道、工業系土地利用は大船駅より南側の柏尾川の両岸一帯、横浜市と隣接する岩瀬、大船駅東側、富士見町駅周辺等で形成されている。
- ・鎌倉地域では、周辺部に複数ある谷戸においても、深部に至るまで住宅が存在しており、緑地以外の大
半の場所で土地利用がなされている。



1. 鎌倉市の概況(介護福祉施設)

- ・介護福祉施設は、市内に分散して立地しており、65歳以上の居住人口の約89%が介護福祉施設からの徒歩利用圏に含まれる状況である。
- ・平成27年(2015年)から令和22年(2040年)にかけては、特に大船駅周辺にて高齢者数が増加する見込みである一方、丘陵住宅地では、高齢者数はピークを越えて減少する見込みもあり、各エリアでの施設への利用ニーズや移動ニーズの増減の変化も想定される。

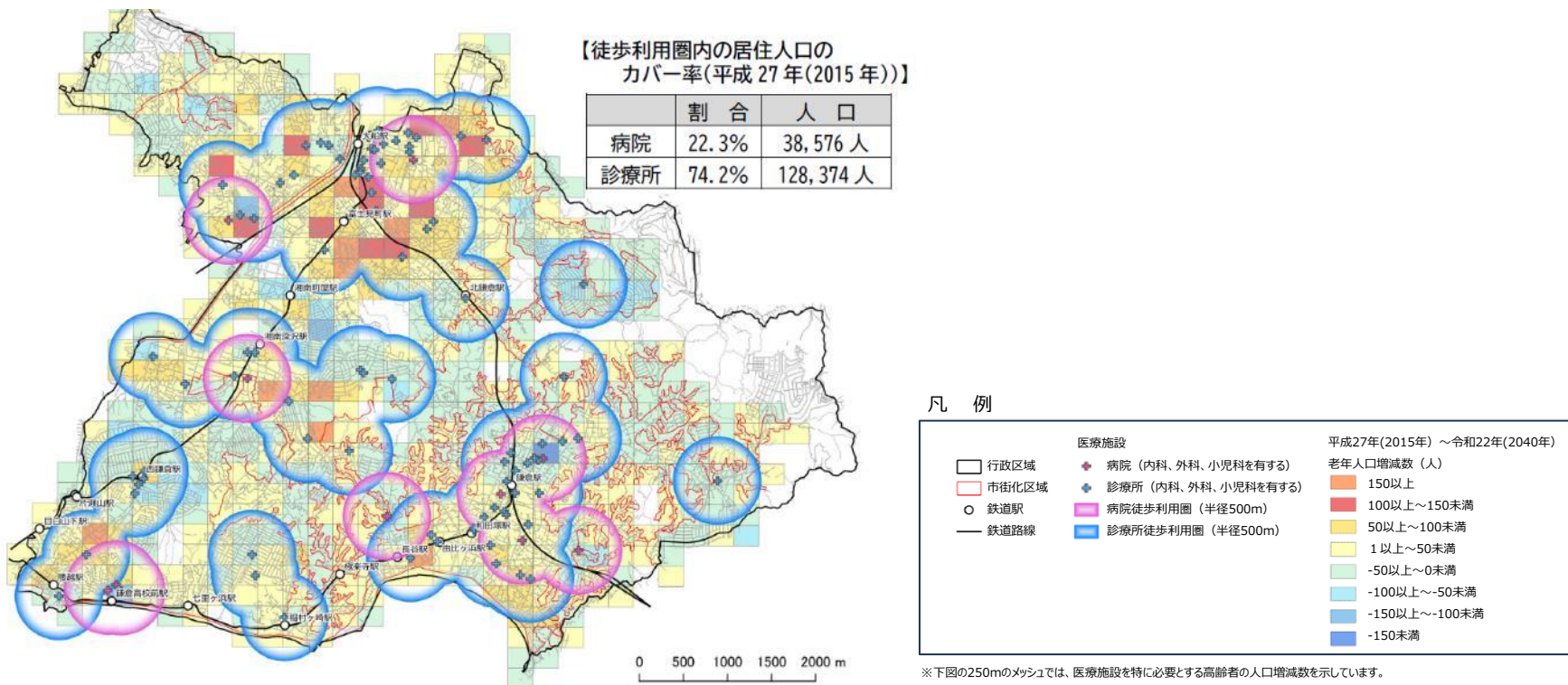
【介護福祉施設の分布状況と徒歩利用圏（半径500m）
+ 老年人口増減数（平成27年（2015年）～令和22年（2040年））】



1. 鎌倉市の概況(医療施設)

- ・市内の内科、外科及び小児科を有する医療施設として、病院は、各地域に点在して立地している状況である。
- ・診療所は市内に分散して立地しており、居住人口の約74%が診療所からの徒歩利用圏に含まれる状況であり、今後の高齢者数の増加によりエリア毎の利用ニーズや移動ニーズの増減の変化も想定される。

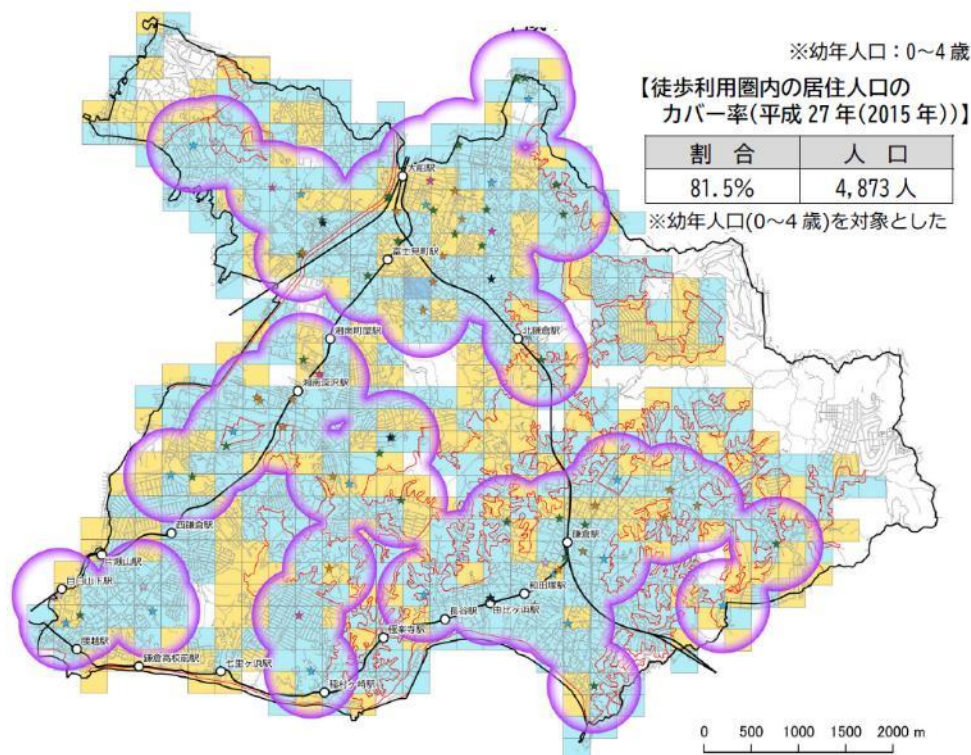
【医療施設の分布状況と徒歩利用圏（半径500m）
+ 老年人口増減数（平成27年（2015年）～令和22年（2040年））】



1. 鎌倉市の概況(子育て施設)

- ・市内の子育て施設は、幼稚園及び認可保育園を中心に市内に分散し、幼年人口(0～4歳)の約82%が子育て施設からの徒歩利用圏に含まれる状況である。
- ・今後は、多くの地域で幼年人口が概ね横ばいもしくは減少する見込みである。

【子育て施設の分布状況と徒歩利用圏（半径500m）
+ 幼年人口増減数（平成27年（2015年）～令和22年（2040年））】



凡 例

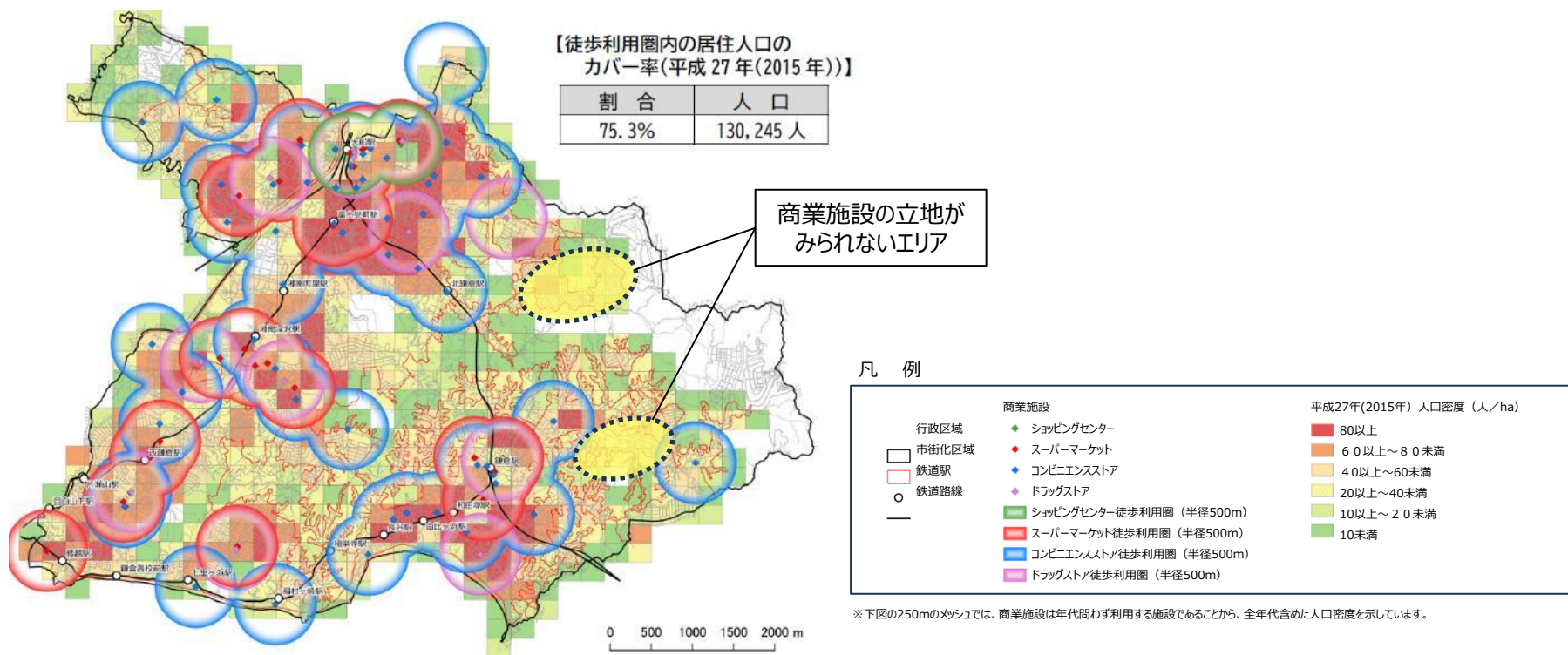
行政区域 市街化区域 ○ 鉄道駅 — 鉄道路線	子育て施設 ★ 認定こども園 ★ 幼稚園 ★ 認可保育園 ★ 認可外保育施設 ★ 地域型保育事業所 ★ 子育て支援センター 子育て施設徒歩利用圏（半径500m）	平成27年(2015年)～令和22年(2040年) 幼年人口増減数(人) 1以上～15未満 -50以上～-50未満 -80以上～-50未満
---	--	--

※下図の250mのメッシュでは、子育て施設の利用者である幼年人口（0～4歳）の人口増減数を示しています。

1. 鎌倉市の概況(商業施設)

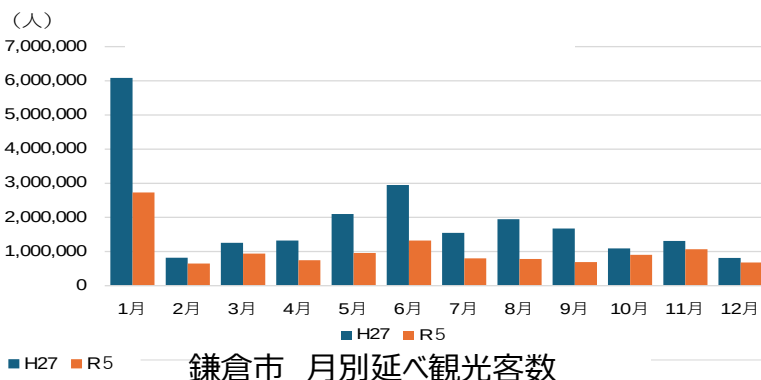
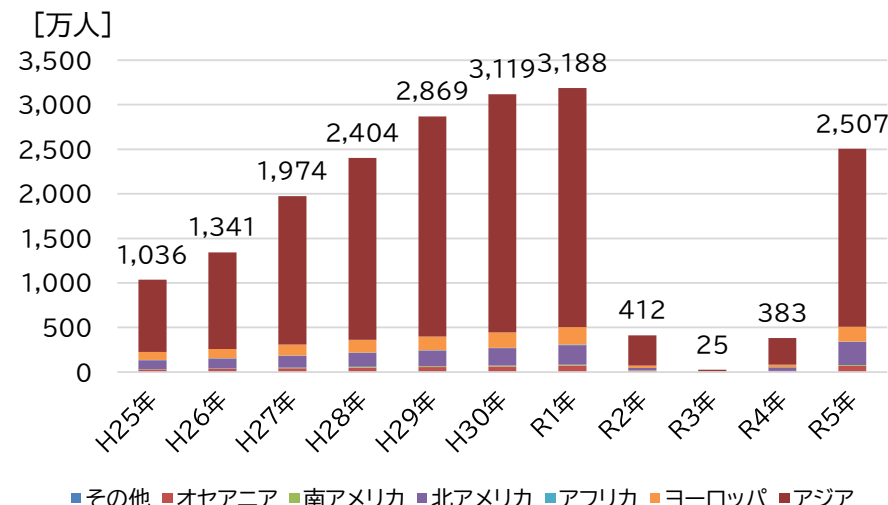
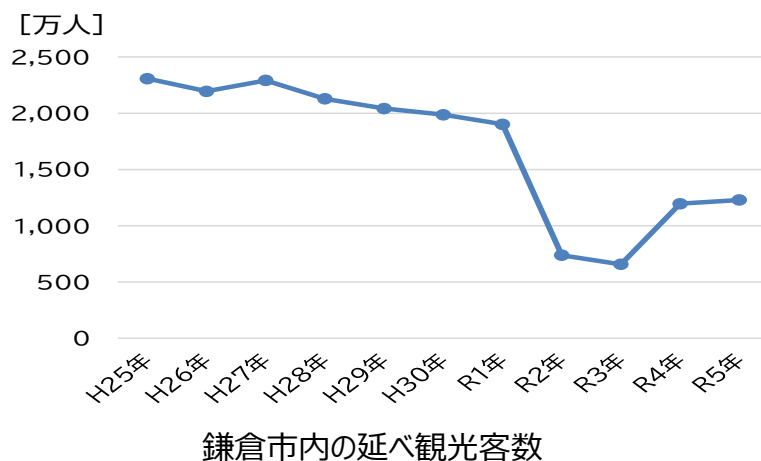
- ・市内の大規模な商業施設(ショッピングセンター等)は、大船駅周辺に多く立地している。
- ・スーパーマーケットは、大船駅周辺、鎌倉駅周辺及び湘南深沢駅周辺にまとまって立地しているほか、七里ガ浜等の丘陵住宅地の中心地にも立地している。
- ・コンビニエンスストアは、人口密度が高い箇所や国道134号等沿道を主として広く分散して立地している。
- ・旧鎌倉地域や今泉台など、商業施設が立地していない地域も一部みられる。

【商業施設の分布状況と徒歩利用圏（半径500m）＋人口密度（平成27年（2015年））】



1. 鎌倉市の概況(観光客動向)

- ・令和5年(2023年)の延べ観光客数は約1,200万人となり、前年度比約102.7%でコロナ禍以前の6割程度まで回復している。
- ・日本全国の訪日外客数についても、令和5年はコロナ禍以前の令和元年(2019年)の約8割の水準まで回復がみられており、今後も増加が見込まれる。



(参考) (オーバーツーリズムに対する市の取り組み)

・江ノ島電鉄(株)の協力のもと、江ノ電沿線に在住・在勤・在学している住民等を対象に、江ノ電鎌倉駅西口構外に乗車待ちの列ができたときに駅構内へ優先して入場することができる社会実験を実施している。

●江ノ電鎌倉駅西口改札における沿線住民等優先入場の社会実験【平成29年(2017年)～】

※令和2年(2020年)～令和4年(2022年)はコロナ禍のため社会実験の実施なし

原状 ・ 課題

- ✓ GW期間の長期連休は、市外から多くの観光客が来訪し、江ノ電沿線に住む住民が電車に乗れない状況が続く
- ✓ 江ノ電鎌倉駅構外まで乗車待ちの列が続き乗車までに45分～最大60分以上かかることもある

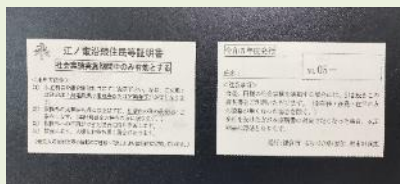
令和6年 社会実験

令和6年(2024年)5月3日(金)から5日(日)12時～16時の実施を予定していたが、江ノ電鎌倉駅西口構外に列が出来なかったことから、優先入場には至っていない

利用 対象者

江ノ電沿線に在住・在勤・在学、
事前に「江ノ電沿線住民等証明書」の発行を受けている者

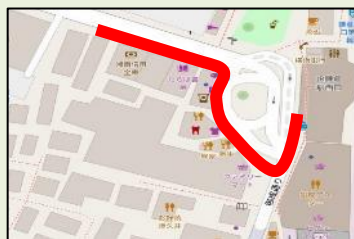
江ノ電沿線
住民等
証明書



※名刺サイズ
対象者毎に発行

乗車待ち 列発生 箇所 (赤線部分)

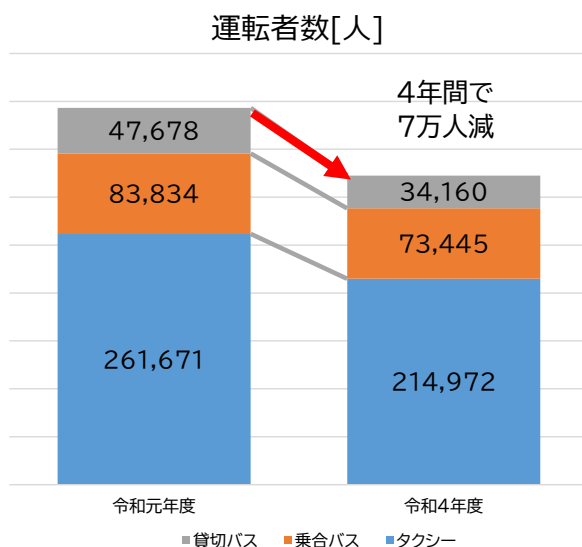
- ✓ 乗車待ち時間は
約45分～最大1時間
- ✓ 列が続くと、近隣店舗にも
影響が生じる



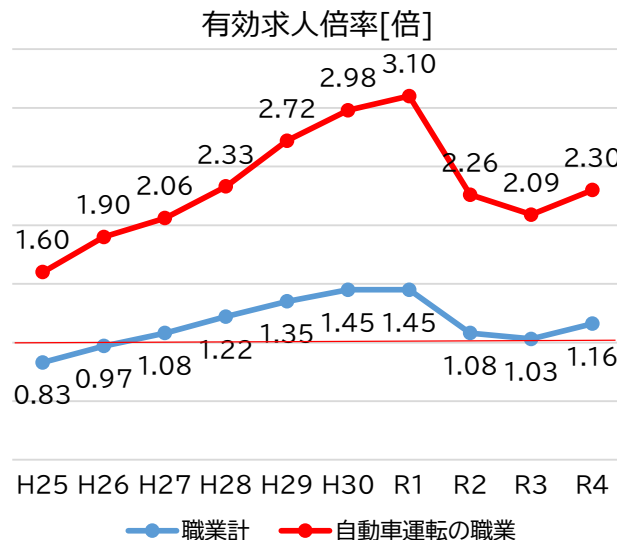
令和5年(2023年)5月GWにおける江ノ電鎌倉駅の様子

2. 交通を取り巻く現状(運転者不足等)

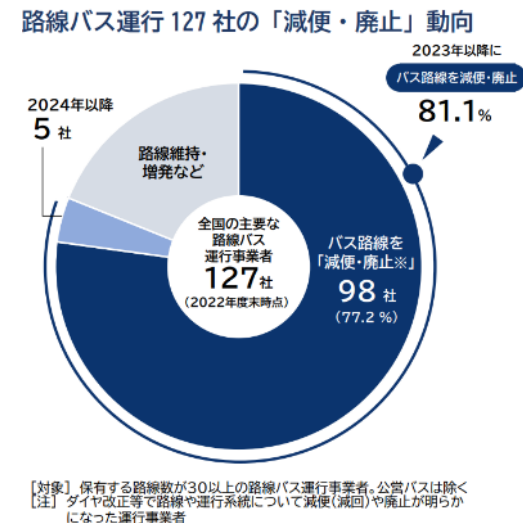
- ・第二種自動車免許が必要となるバスやタクシーの運転者が急速に減少しており、運転者数も令和元年度(2019年度)から令和4年度(2022年度)にかけて約7万人減少し、路線バス事業者においては現行の便数や路線の維持が厳しい状況となっている。
- ・自動車運転に関する有効求人倍率は1.0を大きく上回っているものの、乗務員の募集を行っても応募が少ない状況となっており、運転手不足を要因として都市部においてもバス路線の廃止に至る状況も発生している。
- ・さらに、ドライバーに対して「時間外労働の上限規制(2024年問題)」が適用され、更なる労働者不足が進み、令和5～6年に「減便・廃止」を実施(予定・検討中含む)している事業者は約8割にのぼる。



出典：国土交通省,数字でみる自動車2024



出典：厚生労働省,職業安定業務統計



出典：帝国データバンク
(全国「主要路線バス」運行状況調査)

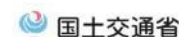
2. 交通を取り巻く現状(新技術の進展)

- ・国においては日本版MaaS (※)の推進において、複数の交通モードにおけるサービスを1つのサービスとして、デジタルを活用して提供したうえで、データの連携・利活用等により、地域が抱える様々な課題の解決に取り組む事業に対する支援が進められている。
- ・自動運転技術においては、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を実現するなど、技術の進展がみられ、レベル4の実現、普及拡大を目標に、各地方公共団体では実証事業が進められている。

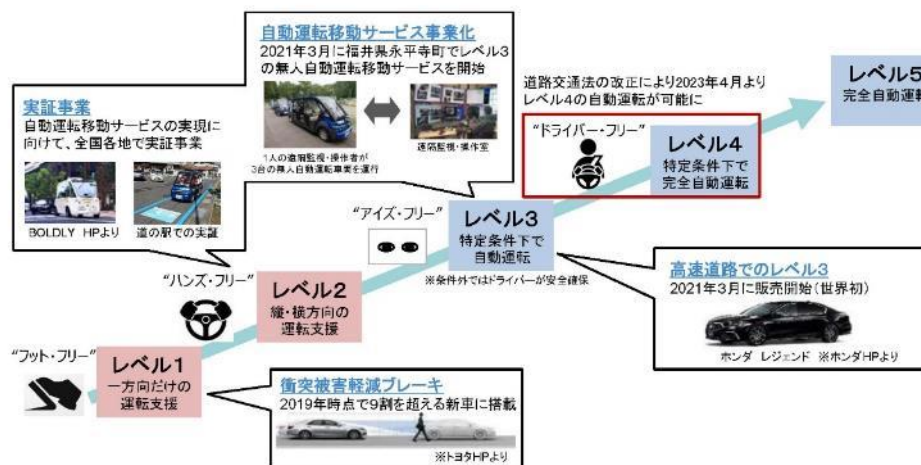


出典：日本版MaaSの推進（国土交通省）

自動運転技術の現状と目標



- 世界で初めてレベル3を実現するなど着実に技術が進展。今後は、レベル4の実現、普及拡大が目標。
【政府目標】2022年度目途 レベル4移動サービスの実現 ⇒ 2025年度目途 全国50か所に拡大
2025年度目途 高速道路レベル4の実現



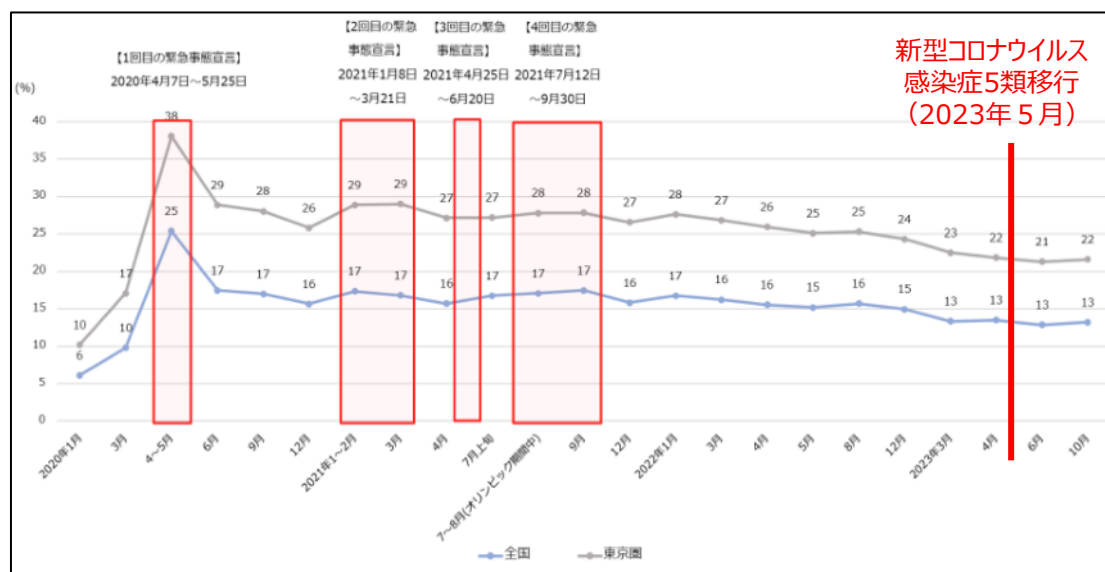
出典：自動運転の実現に向けた取り組みについて（令和5年5月 国土交通省）

2. 交通を取り巻く現状(ライフスタイルの変化)

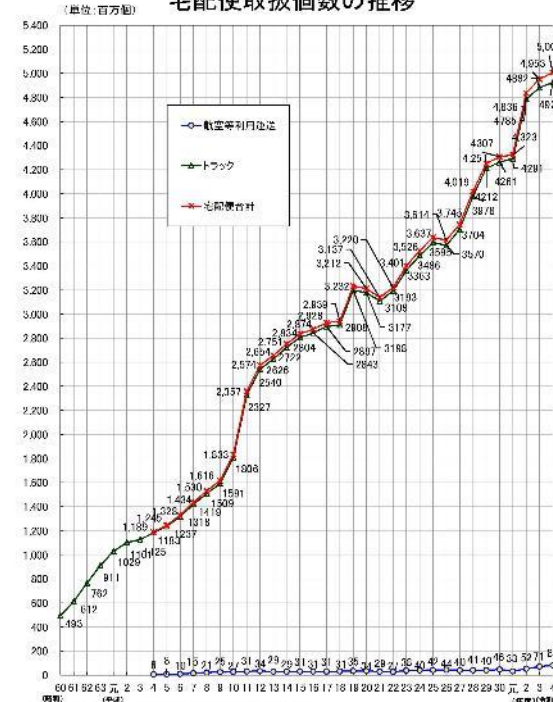
- 働き方改革や新型コロナウイルス感染症の蔓延を契機にテレワーク利用率が上昇し、感染症法の位置付けが5類に移行したあとの令和5年(2023年)5月以降も約20%が実施している。
- 宅配便取扱個数はEC(※)の普及に伴い、令和元年度(2019年)と比較して約16%程度増加している状況である。

(※) EC : (Electronic Commerce) …ネット通販、ネットショップなど

全国・東京圏のテレワーク利用率の推移



宅配便取扱個数の推移

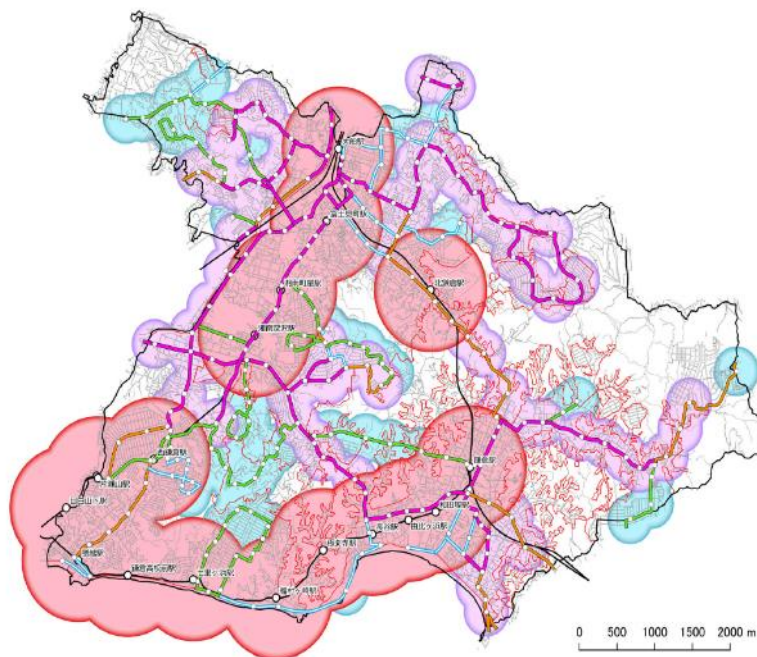


出典：
 ・大久保敏弘・NIRA 総合研究開発機構(2024)「第10回テレワークに関する就業者実態調査(速報)」
 ・令和4年度 宅配便・メール便取扱実績について (国土交通省)

3. 鎌倉市の交通の現状（徒歩利用圏）

- ・市内では鉄道が5路線(JR3路線、江ノ島電鉄、湘南モノレール)あるほか、路線バス3事業者が運行し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社が運行している。
- ・バス路線において利便性の高い路線のバス停の徒歩利用圏は、鉄道駅の徒歩利用圏と併せて人口の約83%をカバーしている。
- ・その他のバス路線も併せると概ね居住人口をカバーしている状況だが、一部の地域においてはカバーできていないエリアもある。

【公共交通（鉄道駅+バス停）徒歩利用圏（半径750m、300m）】



【徒歩利用圏内の居住人口のカバー率（平成27年（2015年））】

	割合	人口
全ての鉄道駅+60本以上のバス停	83.2%	143,901人
全ての鉄道駅+全てのバス停	91.7%	158,738人

凡 例

バス路線・運行本数（平日1日片道当たり）		
行政区域	90本以上	鉄道駅徒歩利用圏（半径750m）
市街化区域	60本以上～90本未満	60本以上のバス停徒歩利用圏（半径300m）
○ 鉄道駅	30本以上～60本未満	60本未満のバス停徒歩利用圏（半径300m）
— 鉄道路線	30本未満	
○ バス停留所		

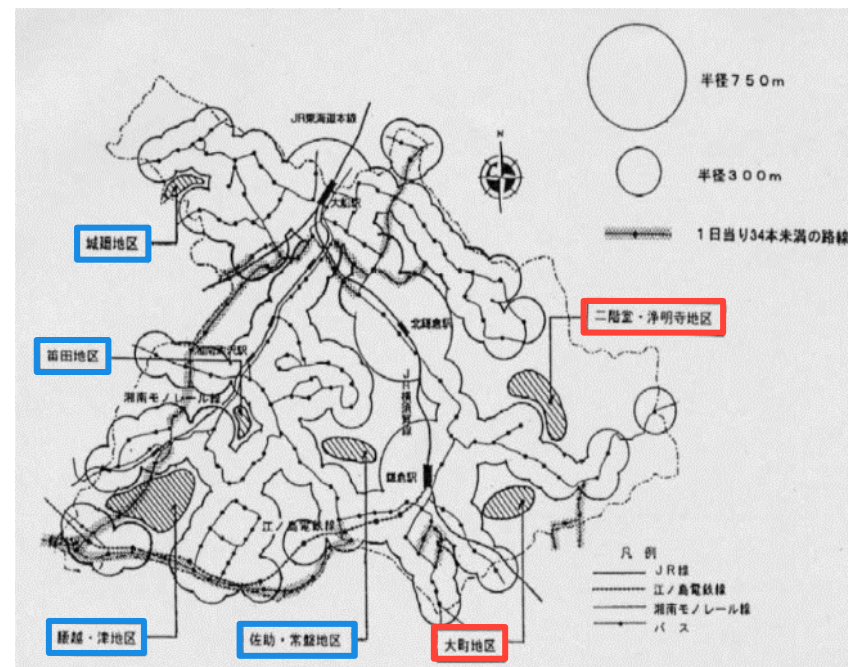
※徒歩利用圏の距離は、鎌倉市オムニバス計画での交通不便地域の抽出で用いた値を用いています。

3. 鎌倉市の交通の現状（交通不便地域）

- ・鎌倉市では平成11年(1999年)3月に「鎌倉市オムニバスタウン計画」において以下の条件で交通不便地域を抽出している。(市内6地域)
- ・交通不便地域として抽出された、城廻地区、笛田地区、腰越・津地区、佐助・常盤地区では路線バス事業者の協力のもとミニバスが導入され交通不便地域が解消されているが、大町地区、二階堂・浄明寺地区は解消が図れていない状況。

【抽出条件】

- ✓ バス停留所から300m以遠
- ✓ 江ノ島電鉄、湘南モノレールの駅から300m以遠
- ✓ JR駅(大船駅、北鎌倉駅、鎌倉駅)から750m以遠
- ✓ バスの運行本数が1日34本未満の地域
- ✓ 都市計画法における市街化区域内の区域



- :ミニバスなどが導入された地域
- :ミニバス等が導入されていない地域

（参考）過去の市の取り組み

・令和2年度鎌倉オンデマンドモビリティ（二階堂・浄明寺地区）



約60箇所のポイントから乗降可能

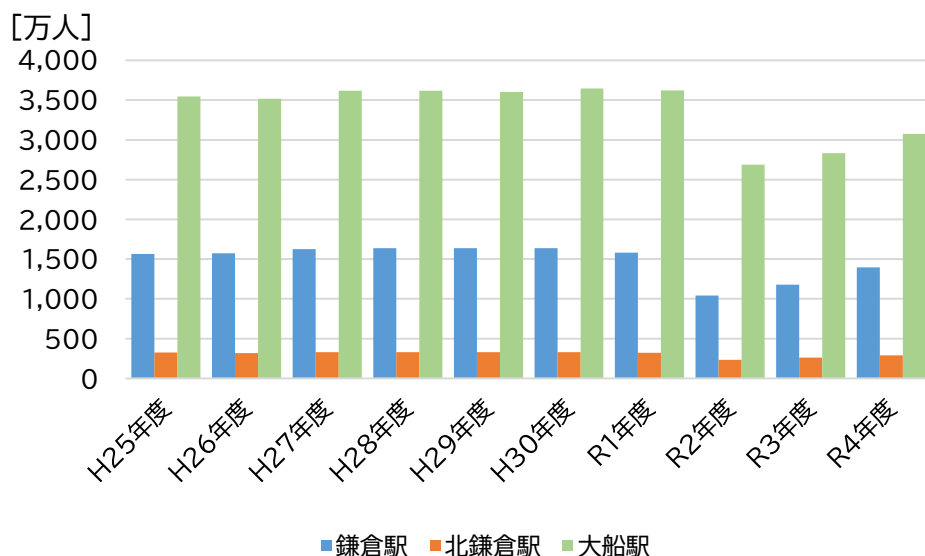
	第1期	第2期
運行車両	普通自動車(ワゴン)	グリーンスローモビリティ
運行期間	令和3年1月6日～ 17日まで	令和3年1月20日～ 31日まで
運行時間	9時30分～12時、 13時30分～16時30分	10時～12時、 14時～16時
乗車定員	4人 (運転手、添乗員2名を除く)	4人 (運転手、添乗員2名を除く)
運賃	無料	無料
運転者・システム	タクシー運転手 AI運行バス	タクシー運転手 AI運行バス
予約方法	電話、アプリ 普通自動車(ワゴン)	電話、アプリ グリーンスローモビリティ



3. 鎌倉市の交通の現状（鉄道の利用状況）

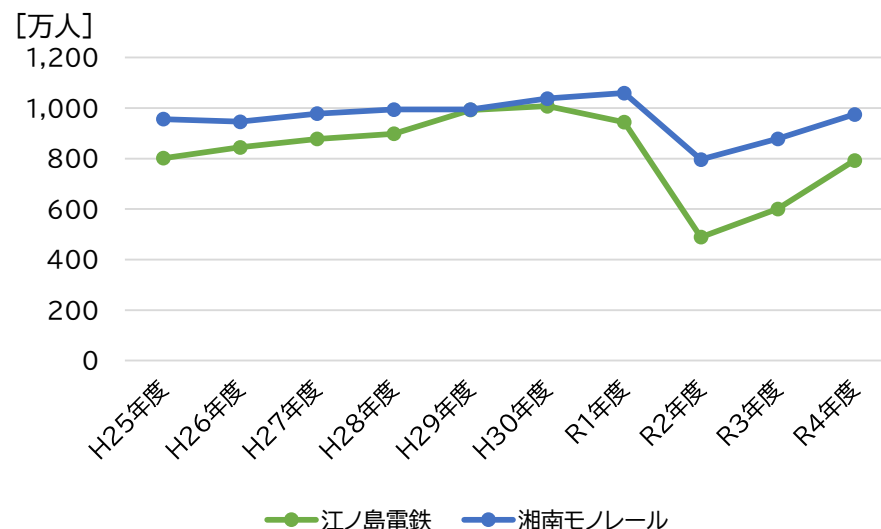
- ・JR 3 駅の乗車人員は増加基調にあったが、令和2年度(2020年度) にはコロナ禍の影響もあり大きく減少しており、令和3年度(2021年度)以降は回復傾向にあるが、令和元年度(2019年度)の水準までは戻っていない。
- ・江ノ島電鉄鎌倉駅及び湘南モノレール大船駅の乗降人数は増加基調にあったが、令和2年度(2020年度) にはコロナ禍の影響もあり大きく減少し、江ノ島電鉄では前年度から概ね半減しており、ともに令和3年度(2021年度)以降は回復傾向にあるが、令和元年度(2019年度)の水準までは戻っていない。

JR乗車人員の推移



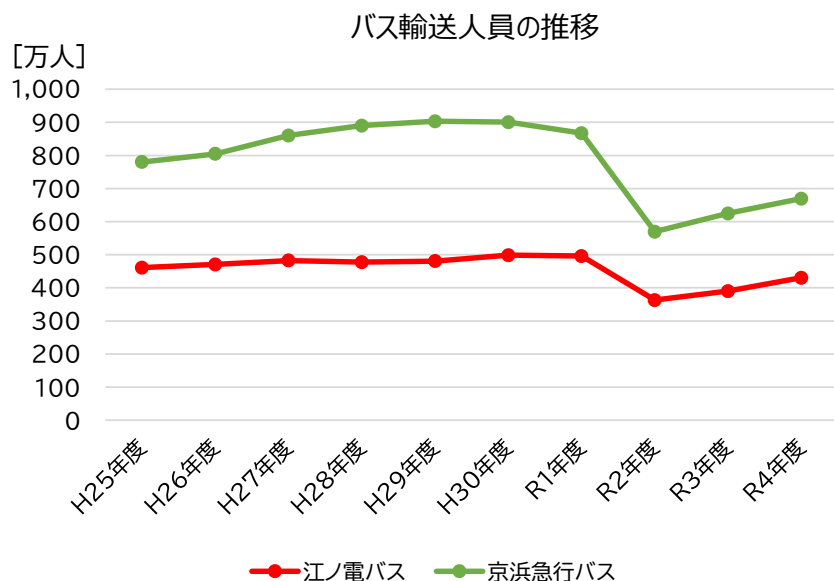
※降車人員は集計していない

私鉄乗降者数の推移

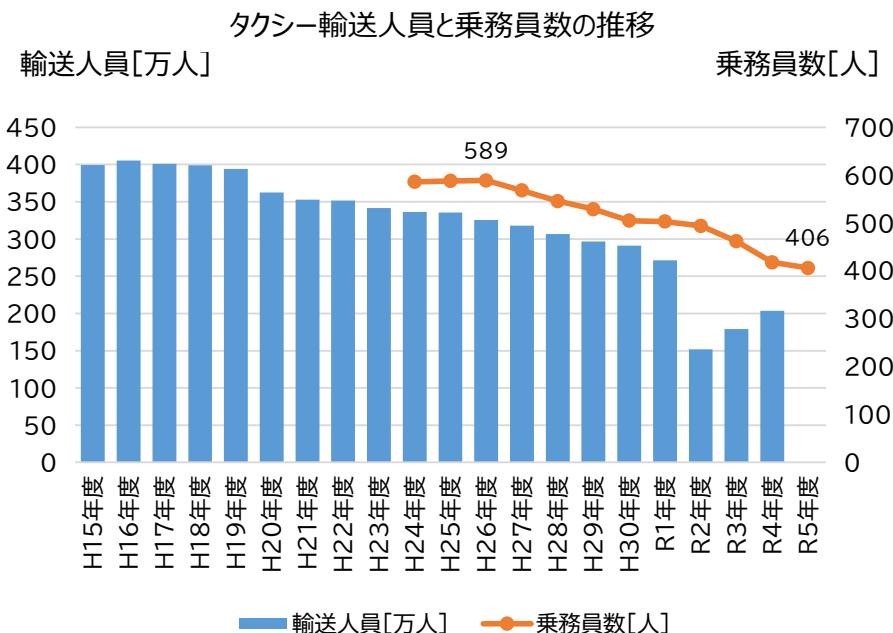


3. 鎌倉市の交通の現状（バス・タクシーの利用状況）

- ・江ノ電バス及び京浜急行バスの輸送人数の合計は増加基調にあったが、令和2年度(2020年度)はコロナ禍の影響もあり減少傾向にある。令和3年度(2021年度)以降は両者ともに回復傾向にあるが、令和元年度(2019年度)の水準までは戻っていない状況である。
- ・タクシーの輸送人員は、リーマン・ショックの平成20年(2008年)以降減少傾向の中、コロナ禍の影響もあり令和4年度(2022年度)は平成15年度(2003年度)の半数程度である。乗務員数についても、輸送人員の減少、コロナ禍によるタクシー利用が大きく落ち込む中で減少が進み、令和5年度(2023年度)は平成26年度(2014年度)の約7割の406名程度である。

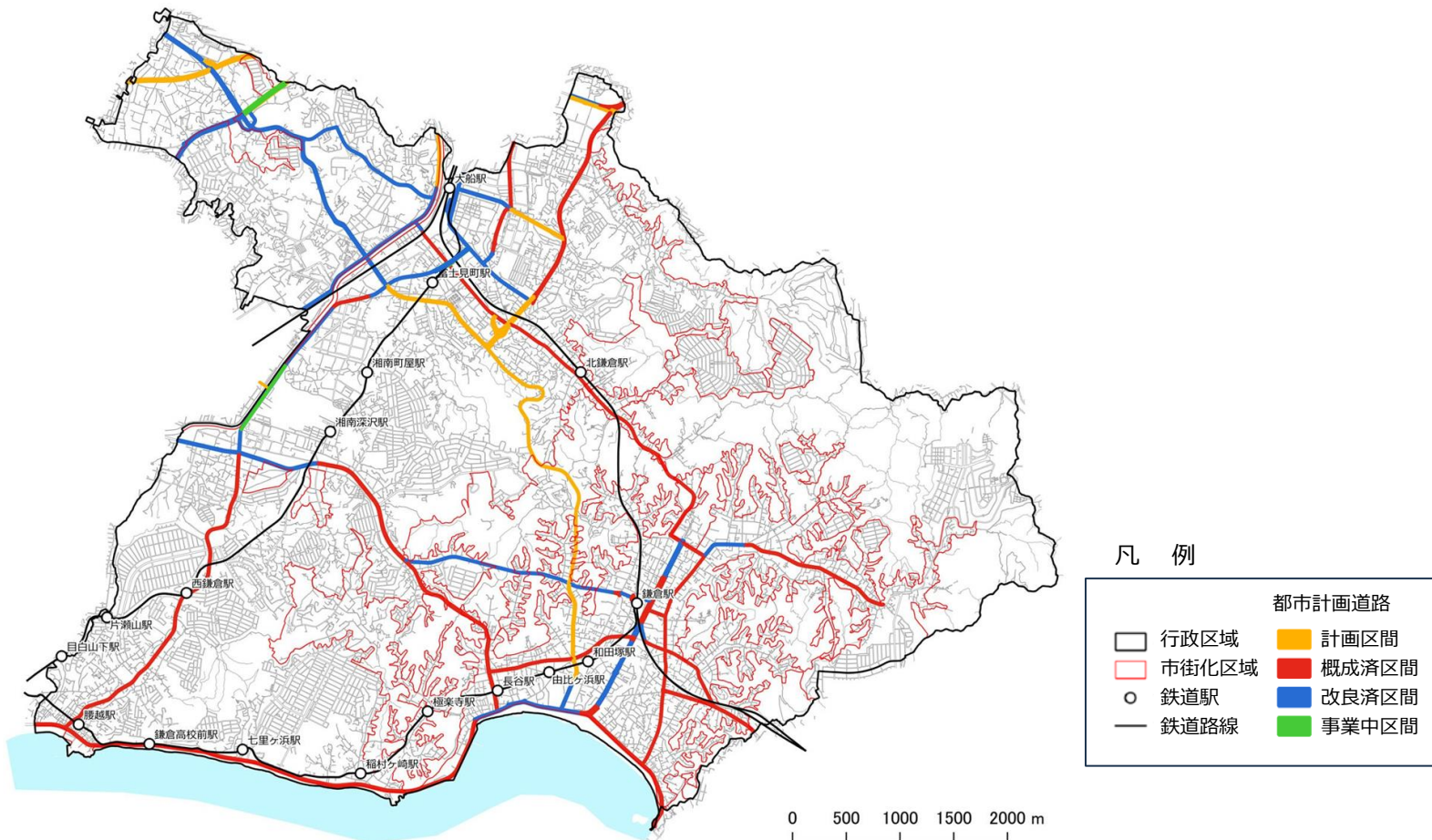


※市内を運行（通過を含む）する路線バスの起点から終点までの集計



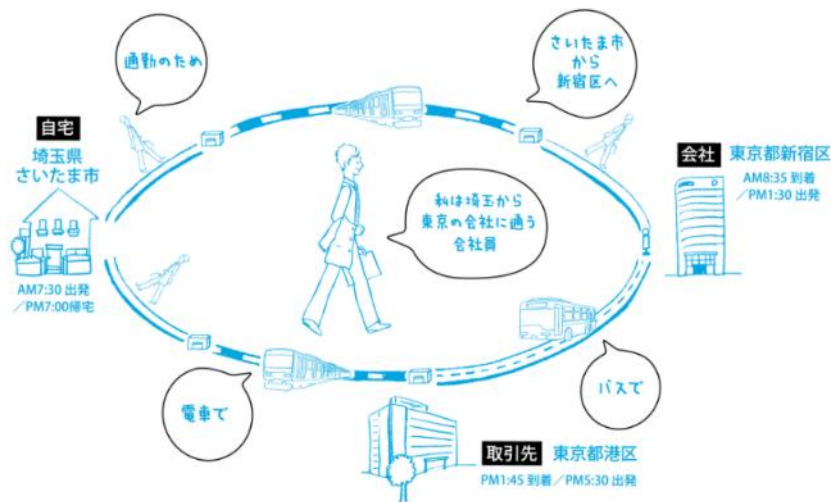
3. 鎌倉市の交通の現状（都市計画道路）

- ・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26路線が指定されている。
- ・多くの区間で概成済もしくは改良済の状況であるが、一部、計画区間も残されている状況である。



3. 鎌倉市の交通の現状（参考：東京都市圏パーソントリップ調査について）

- ・パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるものである。ある人の1日の動きを調査しており、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。
- ・東京都市圏パーソントリップ調査は、東京都市圏交通計画協議会が主体となって実施されており、昭和43年に始まりこれまで計6回実施されている。（※10年間隔で実施）



■ 調査時期
平成30年9月～11月（第6回東京都市圏パーソントリップ調査）

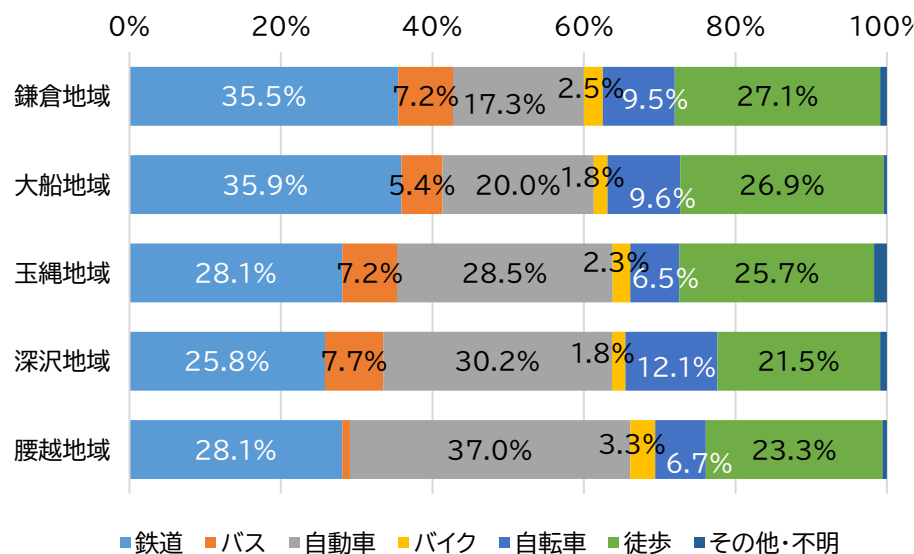
■ 対象地域
東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）
268市区町村

■ 調査項目

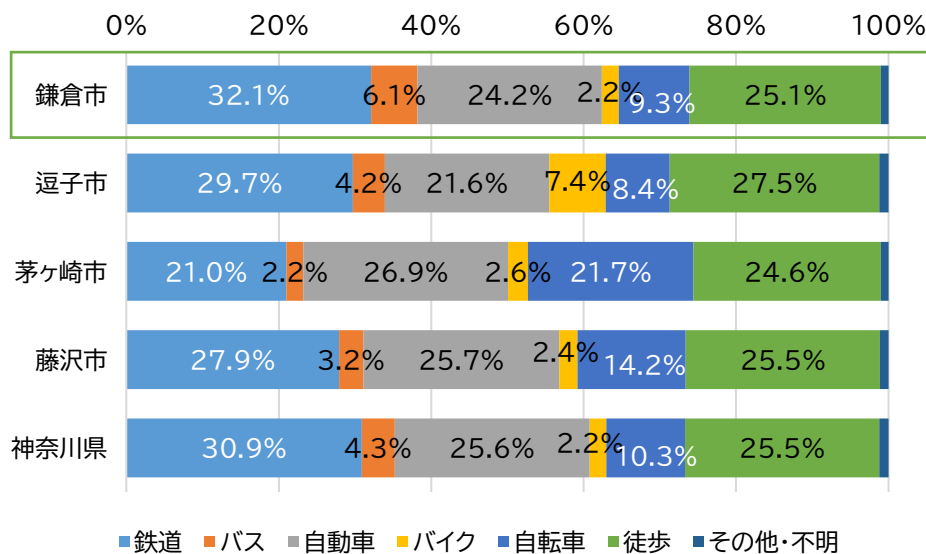


3. 鎌倉市の交通の現状（交通分担率）

- ・鉄道分担率は大船地域と鎌倉地域で35%台と高く、深沢地域が25%台と低くなっている。
- ・自動車分担率は腰越地域が37%と最も高く、鎌倉地域が17.3%と腰越地域の半数以下となっている。
- ・自転車分担率は深沢地域が12.1%と最も高く、腰越地域や玉縄地域が深沢地域の半数程度となっている。
- ・徒歩分担率は概ね20%台となっており、鎌倉地域が最も高く深沢地域が最も低くなっている。
- ・鎌倉市の代表交通手段の分担率を周辺自治体と比較すると、鉄道・バスの公共交通の割合が他都市よりも高く、自転車の割合は丘陵地の多い逗子市と同様の結果となるが、平地の多い藤沢市、茅ヶ崎市を大きく下回っている。



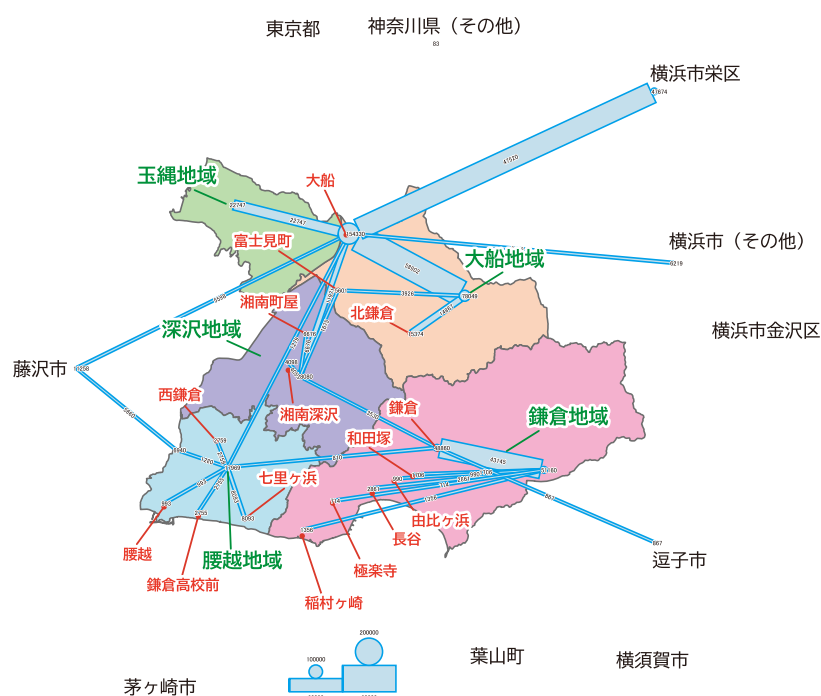
地域別の代表交通手段分担率



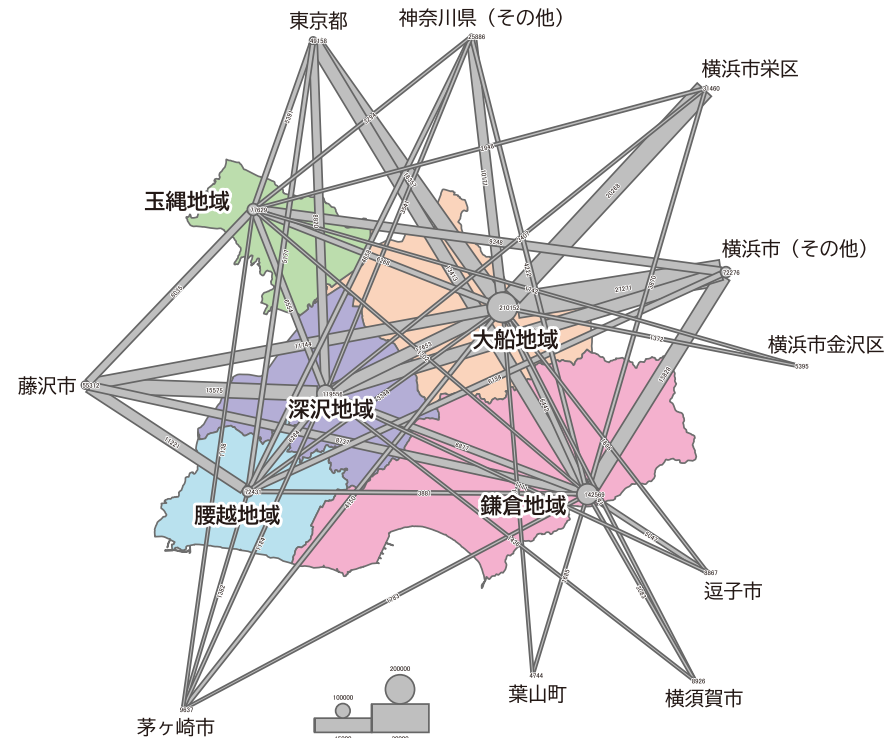
代表交通手段分担率の周辺都市との比較

3. 鎌倉市の交通の現状（市内外の人の動き）

- ・鉄道駅間の流動は、市内では大船地域と大船駅との間や、鎌倉地域と鎌倉駅との間の流動が多く、大船駅へは横浜市栄区との間の流動が多い。
- ・全目的全手段では、東京都、横浜市への流動が多く見られ、深沢地域では大船駅よりも藤沢駅への流動が多くなるとともに、腰越地域では藤沢駅への流動が多くなっている。一方で、藤沢市を越えた茅ヶ崎市や三浦半島との流動は少ない。



初乗り居住地と鉄道駅の結びつき



全目的全手段に関わる流動

3. 鎌倉市の交通の現状（参考：東海道本線新駅）

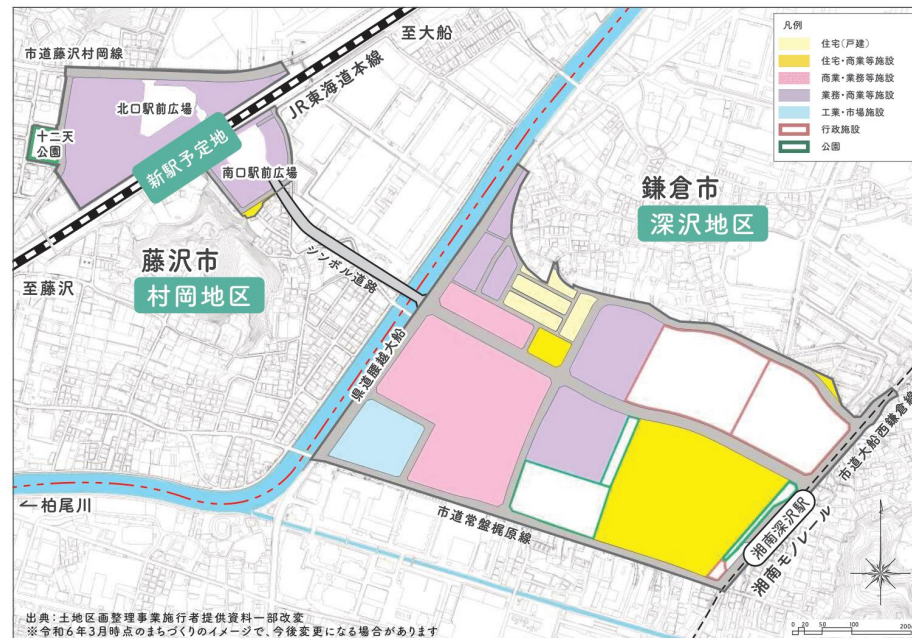
・村岡地区(藤沢市)においては、令和14年(2032年)頃に新駅開業を予定しており、将来的なバス路線網の再編など交通ネットワークの変更が見込まれるとともに、深沢地区においても新たな拠点としてバス路線網の再編など交通ネットワークの変更が必要となる

◆位置図



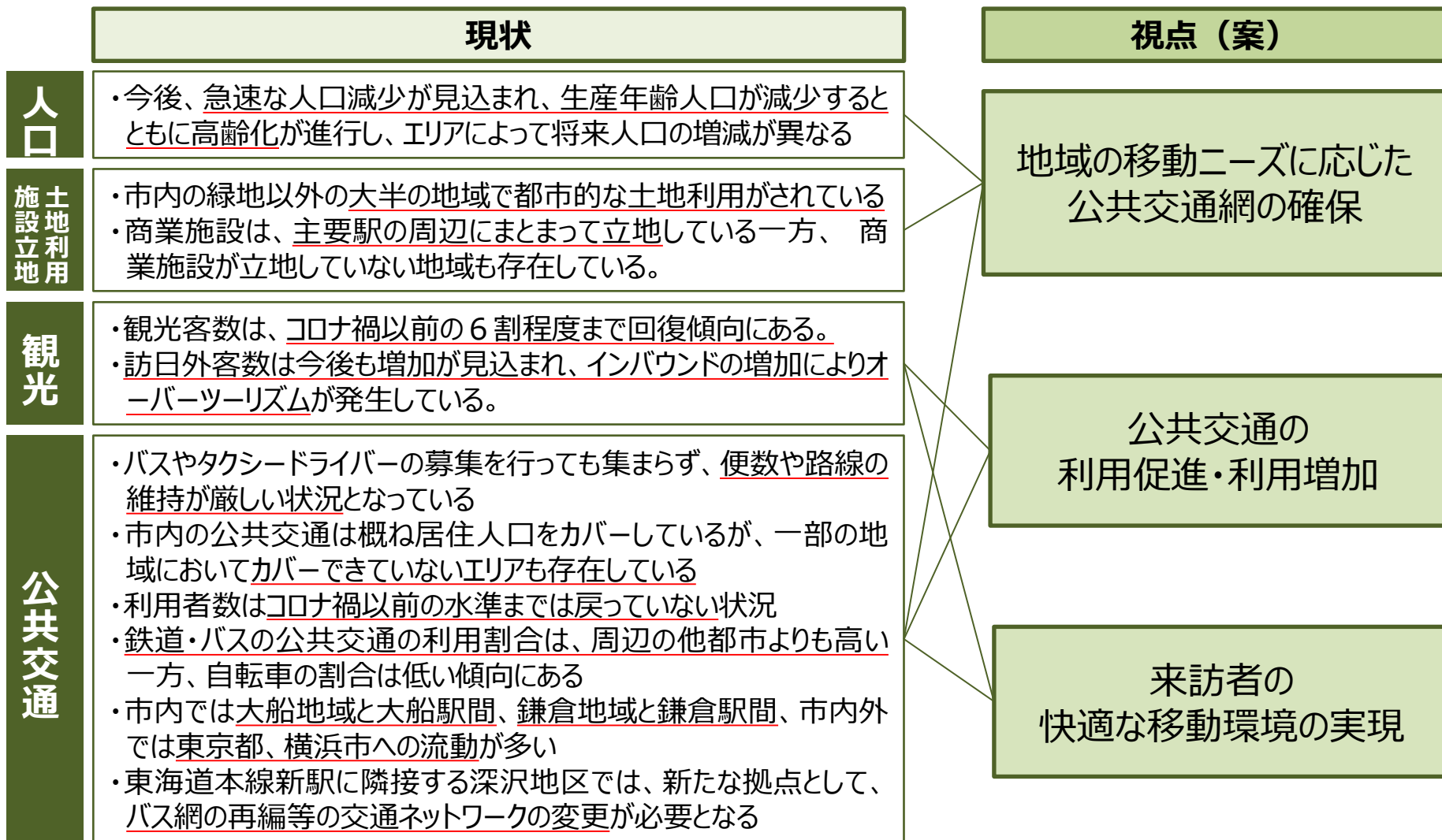
出典：神奈川県提供資料

◆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5月）

4. 鎌倉市の現状を踏まえた計画策定のための視点



公共交通の利用実態やニーズを把握し、計画に記載する基本方針や目標の検討するための調査を実施

アンケート調査等について

1. 本計画策定に向けて実施する調査について
2. 地域公共交通に関する市民アンケート調査
3. 公共交通利用者調査
4. 交通事業者ヒアリング調査

鎌倉市地域公共交通活性化協議会

1.本計画策定に向けて実施する調査について

- ・鎌倉市の公共交通の利用実態やニーズを把握し、計画に記載する基本方針や目標の検討のため、以下の調査を行う。

公共交通に関する市民アンケート調査

対象：鎌倉市民

目的：市民の公共交通の利用実態、満足度、市民が主体となる移動手段の確保施策に対する参画意向の把握 等

交通に関する市民アンケート調査 (交通マスタープランにおける検討)

対象：鎌倉市民

目的：市民の移動状況（移動目的別の行先、移動手段、時間等）の把握 等

公共交通利用者調査

対象：鎌倉市内を運行するバスの利用者

目的：市民アンケート調査では把握できない、市外からの来訪者を含めたバス利用者の移動実態の把握 等

交通事業者ヒアリング調査

対象：鎌倉市内のバス事業者

目的：公共交通の利用実態、後の運行継続に向けた課題、サービス水準維持に向けて行政に期待すること、今後の新規路線、乗入れの意向の把握 等

調査結果を踏まえ、計画の基本方針や目標の設定に反映

2.地域公共交通に関する市民アンケート調査

■市民アンケート調査の目的

- ・ 市民に対してアンケート調査を行い、市民の日常生活における、バスを中心とした公共交通の利用区間や頻度等の利用実態及び現状の課題認識等を把握する。
- ・ 同時期に検討を行う交通マスタープランのアンケート調査と個人属性の把握やバスの利用頻度について整合を図ることで、より多くのサンプルを獲得を目指す。

※両アンケートの調査対象は重複しないように対象者抽出を行う。

■市民アンケート調査の実施概要

	地域公共交通	交通マスタープラン（参考）
調査対象	鎌倉市在住の15歳から85歳までの市民（住民基本台帳から無作為抽出）	
人数	2,000人	2,000人
調査方法	郵送配布、郵送回収/WEB回収	
調査期間	令和6年12月1日（日）～12月20日（金）投函締切	
その他	無記名調査であり、結果はすべて統計的に処理	
主な設問	・個人属性（性年齢、居住地、世帯構成、免許・自動車・自転車の保有） ・バスの利用区間 ・鎌倉市内のバスの満足度と重要度 ・既存バス路線の維持や拡充方策 ・自動車の利用を控えるための条件 ・自家用車が利用できない場合の公共交通の利用頻度の変化	・個人属性（性年齢、居住地、世帯構成、免許・自動車・自転車の保有） ・バスの利用区間 ・目的（通勤通学、買い物、通院等）別の頻度、行先、手段、時間帯等 ・目的別の移動のしやすさ ・市内の交通問題の深刻さ、重要度 ・地域の交通問題の発生箇所

2. 地域公共交通に関する市民アンケート調査

→調査票は参考資料 1 参照

設問		活用方法
I. ご自身について 問1 個人属性	・年代 ・性別 ・職業 ・世帯構成 ・世帯人数 ・お住まい（町字名） ・外出の際の困難さ	・基本属性として、以降の設問とのクロス分析に活用
問2 自動車・自転車	・自動車免許証の保有状況 ・自動車の保有状況 ・自転車の保有状況	・基本属性として、以降の設問とのクロス分析に活用
問3 最寄り駅・バス停	・最寄り駅 ・駅までの時間、負担 ・鉄道定期券の保有状況 ・最寄りバス停 ・バス停までの時間、負担 ・よく利用するバス区間 ・バス定期券等の保有状況	・Ⅱで調査する対象を明確にするため、回答者がイメージするバス区間を把握
問4 利用頻度	・交通手段別の利用頻度（平日/土日別）	・利用頻度を把握し、市内の公共交通の需要算定に活用

2.地域公共交通に関する市民アンケート調査

→調査票は参考資料 1 参照

設問		活用方法
Ⅱ. 普段のバスの利用について 問5 バスの満足度・重要度	・鎌倉市内のバスの満足度 ・鎌倉市内のバスの重要度	・市民が求める（満足する）サービス水準と現状のサービス水準との乖離等を把握し、バス路線再編やサービス改善の検討に活用 →計画の基本方針や目標に反映
問6 バスの維持・拡充のための方策	・既存バス路線の維持や拡充（サービス向上）を進めていくために望ましい方法	・鎌倉市のバス施策の方向性について、基本属性とのクロス分析により地域ごとの市民の意向を把握 →計画の基本方針や目標に反映
問7 公共交通の維持に向けてできること	・既存の公共交通の維持に向けて協力できること	・地域主体の公共交通の実現等、市民の意向を把握 →計画の基本方針や目標に反映
問8 公共交通の利用促進のために必要なこと	・公共交通の利用を増やすための条件	・公共交通利用促進において課題となっている要因を、基本属性とのクロス分析により地域ごとに把握 →計画の基本方針や目標に反映
問9 自動車が利用ができない場合の移動手段の変化	・交通手段別の利用頻度の変化	・利用頻度を把握し、市内の公共交通の需要算定に活用 →将来像の整理に反映
問10 自由意見	・自由意見	・鎌倉市の公共交通に関する意見を収集

3.公共交通利用者調査

■公共交通利用者調査の目的

- ・ 来訪者や近隣市町居住者の公共交通の利用実態や利用意向について把握するため、市内主要バス停にて路線バス利用者を対象に平日及び休日に利用者聴き取り調査を行う。

■公共交通利用者調査の実施概要

	公共交通利用者調査
調査対象	・市内4停留所（鎌倉駅東口、鎌倉市役所前、大船駅東口、大船駅西口）において主要バス路線の利用者
調査方法	・調査員が利用者に聴き取りを行い、アンケート調査票に回答を記入 ・聴き取り調査にて実施
調査期間	令和6年12月頃の平日、休日各1日
主な設問	・現況の公共交通サービス(鉄道・バス)に対する満足度、重要度(運行本数、バス停までの距離) ・公共交通を利用するための条件 ・公共交通の利便性を図る上で重要だと考える施策 等

3.公共交通利用者調査

→調査票は参考資料 2 参照

設問		活用方法
問 個人属性	・年代 ・性別 ・お住まい（町字名、市外市町村） ・自動車免許証の保有状況 ・バス定期券の保有状況	・基本属性として、以降の設問とのクロス分析に活用
問 当日のバス利用状況	・バスの利用目的、目的地 ・到着バス停から目的地までの利用経路 ・運賃の支払い方法 ・利用頻度 ・乗り継ぎの有無、乗り継ぎ先 ・利用頻度 ・自宅から最寄りのバス停までの時間	・バスが利用される状況、条件を把握し、満足度とのクロス分析に活用
問 公共交通の満足度	・公共交通の満足度（乗換え、待ち時間、待合環境、案内、等）	・利用者が求める（満足する）サービス水準と現状のサービス水準との乖離等を把握し、バス路線再編やサービス改善の検討に活用 →計画の基本方針や目標に反映
問 バスを利用するための条件、重要だと考える施策	公共交通の利用を増やすための条件	・公共交通利用促進において課題となっている要因を、基本属性とのクロス分析により地域ごとに把握 →計画の基本方針や目標に反映

4. 交通事業者ヒアリング調査

■ 交通事業者ヒアリング調査の目的

- ・ 公共交通の利用実態やバスの遅延状況、今後の交通ネットワークの変化への対応意向等を把握するため、市内を運行する路線バス事業者等にヒアリング調査を行う。

■ 交通事業者ヒアリング調査の実施概要

	交通事業者ヒアリング調査
調査対象	・市内を運行する路線バス事業者
調査方法	ヒアリング調査 ※事前に調査票を対象事業者に送付し、回答についてヒアリング調査を実施 ※対象事業者の意向を踏まえ、対面・追加紙面送付・WEBヒアリング等の手法について検討
調査期間	令和6年12月頃以降（繁忙期を除く）
主な設問	・交通事業者からみた公共交通の利用実態 ・バス遅延状況の把握 ・今後の運行継続に向けた課題 ・サービス水準維持に向けて行政に期待すること ・今後の新規路線、乗入れの意向等の把握 等