

第 6 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）12 月 9 日（火）午後 3 時 00 分～4 時 45 分
場 所：鎌倉商工会議所 301 会議室

鎌倉市 まちづくり計画部 都市計画課

1. 開会

【久保田会長】

定刻ですので始めさせていただきます。今日はお集まりいただきまして、ありがとうございます。
第6回鎌倉市地域公共交通活性化協議会を始めさせていただきます。

まず開会に当たりましていくつか事務局から報告・確認事項をお願いします。

【事務局(小川課長補佐)】

事務局の都市計画課、小川でございます。事務局のほうから何点かご報告・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。「次第」、それから資料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5回鎌倉市地域公共交通活性化協議会議事録、資料3-1として地域公共交通計画(素案)概要版、資料3-2として地域公共交通計画(素案)本編、資料3-3といたしまして「施策実施に係る関係主体」になります。そのほか、机の上には出席者名簿、座席表を置かせていただいております。もしお手元がない資料がございましたら事務局の職員までお申しつけいただければと思います。

続きまして、本日の出席状況についてご報告いたします。本日は、鎌倉市地域公共交通活性化協議会につきまして、WEBによるご参加及び代理出席も含めまして16名の会員の皆様にご出席いただいております。本日、WEBによりご参加いただいている会員につきましては、京浜急行バス株式会社植田会員、神奈川県交通政策課廣野会員、以上2名となります。また、代理出席については、江ノ島電鉄株式会社自動車部課長吉川会員の代理として江ノ島電鉄株式会社自動車部課長補佐の渡部様、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にご出席いただいております。

なお、鎌倉警察署交通課長の大串会員、鎌倉市都市整備部の森、鎌倉市市民防災部の林、鎌倉市健康福祉部の鷺尾、鎌倉市まちづくり計画部の服部につきましては事前に欠席の連絡を頂いております。

本日は、会員全21名中過半数以上の出席がありますので、鎌倉市地域公共交通活性化協議会設置要綱第6条第2項の規定により当協議会が成立していることをご報告いたします。

次に、本日の出席職員についてです。事務局につきましては、まちづくり計画部次長の井上、都市計画課担当課長の大江のほか、都市計画課の職員により運営を行っております。また、令和7年度鎌倉市地域公共交通計画策定支援業務委託の受注者であります株式会社日本能率協会総合研究所の職員も出席していることをご報告いたします。

次に、当協議会の運営について3点になります。

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、1名の方から申込みがありましたので傍聴をお認めすることを考えておりますが、この点についてご確認をお

願います。

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の写真を撮影させていただき、使用させていただきたいと考えておりますので、この点の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】

会議資料は公開、傍聴、写真撮影は認めるということでよろしいでしょうか。

それでは、傍聴の方、ご入室をお願いします。

(傍聴者入室・着席)

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)

【久保田会長】

次第に沿って進めてまいります。

まず「鎌倉市地域公共交通計画(素案)について」、事務局説明をお願いします。

【事務局(井上次長)】

まちづくり計画部次長の井上でございます。

本日は皆様、お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。そして、今回素案を策定するに当たりまして、東日本旅客鉄道株式会社の若村様、湘南モノレール株式会社の小川様、江ノ島電鉄株式会社の阿由葉様、神奈川中央交通株式会社の橋山様、本日ご欠席ですけれども、株式会社江ノ電バスの吉川様、そして一般社団法人神奈川県タクシー協会の横山会長、そして京急バスの植田様は本日 Web 参加になっていますけれども、ヒアリングをさせて頂きまして、施策のブラッシュアップであつたり様々なご意見を頂きましたことを改めてこの場を借りて御礼申し上げます。

それでは、素案のご説明をさせていただきたいと思えます。

資料3-2、素案の目次のところをまずご覧ください。鎌倉市地域公共交通計画の目次ということで5章立てで策定をさせていただいております。

第1章として地域公共交通計画の概要です。計画策定の背景であつたり目的、区域、期間、位置づけ、市の現況といったもので概要を説明させていただいております。

第2章のところ、鎌倉市における公共交通の現状とそれに伴う課題を整理しております。

第3章で、それを踏まえた計画の基本方針であつたり目標、そして施策の方向性、これが今まで5分野で議論させていただきましたが、そういったものを施策の方向性といった形で記載しております。

それぞれの目標であったり施策の方向性に基づく形で第4章に実施施策をそれぞれ記載をさせていただきます。

そして、その施策でどういったものをやるのかということに記載した上で、その施策、計画を作るだけでは意味がございませんので、それをどのように進捗管理をしていくかみたいな話であったり、どうやって推進をしていくのか、推進体制みたいな話ですが、そういったものを第5章で整理をさせていただきます、1章～5章で鎌倉市の地域公共交通計画とさせていただきますと考えております。

それでは、2ページをご覧ください。

第1章、地域公共交通計画の策定の背景と目的というところがございますけれども、こちらは冒頭ですので改めてお話しさせていただきます。

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等が進んでおります。また、現在進められている様々なまちづくり事業におけ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。

そして、昨今では自動車運転業務のタクシーやバスの人手不足が年々深刻化しておりまして、公共交通サービスの維持・確保は全国的にも厳しさが増しております。一方で、在宅勤務のような新しい生活様式の浸透を背景に利用者の減少が起きるなど地域公共交通の維持というところで大きな影響が生じている中で、政府のほうにおいても全国的に路線バスの減便・廃線が続いていくような状況を憂慮し、交通空白の解消本部が立ち上げられて、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て、そういったものの解消に向けた取組が進められているところでございます。

また、今後、ますます人口減少や高齢化の加速化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が一層重要になってきます。地域公共交通はその中でも最重要論点の1つではありますけれども、そんな中でも交通不便地域等の存在において一部地域では路線バスの減便・廃止が進んでしまっている状況です。こういった中で本市としては、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って交通事業者の方々と一体となって、持続可能な地域公共交通環境の整備に取り組んでいくことは喫緊の課題となっているところでございます。

地域公共交通というのは、移動手段にとどまらず、地域内外の人々の交流の促進の役割を担っているところでございますので、こういった鉄道や路線バス、タクシーなどの適切な運行によって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の向上であったり、住民の社会参加の機会を広げて地域内外の来訪者との交流が生まれて、新たなにぎわいだったりコミュニティの活性化にもつながってるところでございます。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的なまちづくりへの転換期をまさに迎える中で、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、交流の手段の確保も重要になってくるところでございます。

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公共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いたします。

計画区域は市全域を対象とします。

計画期間は令和8年度から令和12年度までの5年といたします。

計画の位置は上位計画である鎌倉市総合計画、都市マスタープラン、現在改定作業を行っている交通マスタープラン、立地適正化計画のほか、県の計画とも整合性を取りながら策定しているところがございます。

5ページ以降はそういった計画、総合計画も今策定している部分もございますので、それらの計画は策定次第、反映をさせていただければと考えております。

10ページをご覧ください。鎌倉市の現況というところがございます。地勢といったことで鎌倉市の位置づけを記載させていただくとともに、11ページの1.5.2では土地利用と勾配として、鎌倉市は特に勾配だったり傾斜が急な地域が存在しているというところは、鎌倉市の交通であったり移動を考える上でなくてはならない視点だろうというところがございます。

12ページをご覧ください。公共交通網のところがございますけれども、市内の交通は、鉄道5路線と民間バス3事業者によって市内をおおむねカバーできているものの、やはり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、交通不便地域等が発生してしまっているところがございます。

13ページをご覧ください。都市計画道路の整備状況については約83%程度で、一部未着手の区間が残っているというところで、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るところであります。

14ページをご覧ください。公共交通ネットワークでございますけれども、先ほど申し上げた鉄道5路線、民間バス3事業者に加えて、タクシーが10社ほど運行しているところがございます。

15ページをご覧ください。交通分担率のところですが、周辺自治体と比較したときに鉄道及びバスの割合が38.2%、他都市より高いので比較的利用が多い地域となっているところがございます。地域別については図をご参照ください。

16ページをご覧ください。将来高齢化率については、少し古いデータですが、2015年時点で30%程度、一方で2040年には約40%までが高齢者になるということで、今まで見慣れている人口ピラミッドの壺型みたいなものがさらに上になってくるというところで、そういった状況を前提とした交通施策、ソリューションが必要になってくるというところがございます。

17ページをご覧ください。鉄道駅におけるバリアフリーは、一部の駅がまだ対応できていない状況ですので引き続きご協力いただければと思っております。

20ページをご覧ください。鎌倉市の地域の概況や上位計画における将来像、市民アンケートで得られた結果を踏まえまして、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つの視点で抽出しております。

交通不便地域等の存在といったところをご案内のとおりでございますけれども、やはり公共交通の分担率が高い一方で、一部地域ではバス停から遠いところがございますので、そこにどのように対応をしていくのかというところでございます。

交通渋滞も、長年鎌倉市内は交通渋滞がひどいということは以前から言われている中で、それに対してどのようにして対応していくのかということが重要であり、今はオーバーツーリズムの発生も相まって喫緊の課題となっているところでございます。

公共交通の維持のところでございますけれども、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、コロナ後は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には達していないというところで、利用者が減というところと路線バスの運転士不足の深刻化、いわゆる 2024 年問題を背景とした深刻化によって、特にバスの減便・廃線、それに伴う市民生活への影響が今後起きてしまうことが懸念されています。そういった中で路線バスを維持するための取組を事業者さんと連携をしてやらせていただくとともに、どうしても路線バスを入れられない、バスでは対応できないところについては代替となる新たな公共ライドシェア等のソリューションを入れていくことも検討しなければならないところでございます。

開発に合わせた整備というところは、深沢地域では、鎌倉市の第三の拠点として開発をしている中で、そこに対してどのような交通ネットワークを敷くのかということは鎌倉市の交通を考える上で大きな論点となるところでございます。

最後に安全・安心のところでございますけれども、高齢者が 2040 年には4割に達する見込みであり、安全・安心な移動が求められている。さらにオーバーツーリズム、外国人観光客が増加している中で、市民の方からもなかなかバスに乗れないであったりタクシーに乗れないであったり、そういったところの原因の1つが観光客ということもあるところでございます。そこに対して、例えば新たな移動手段等を導入して観光客をそちらに移行することによって市民の方が公共交通を利用しやすい環境を作っていくなどの対策も必要な課題となっているところでございます。気候変動対策は引き続きの課題となっていますので事業者と連携してやっていければというところでございます。

次は、公共交通を取り巻く課題ということで不便地域のところです。市民の移動が不便な地域ということで、交通不便地域、いわゆる駅やバス停から距離があるところを「交通不便地域」と言わせていただいているところですが、駅徒歩圏内でも高低差が大きい地域、前回の議論の中で「交通不便地域」という形で整理をしていたのですけれども、ここは駅徒歩圏内でも高低差がかなり激しいということで、移動が困難だろうということで「移動困難地域」という名前の定義をさせていただきます。

22 ページと 23 ページをご覧ください。交通不便地域と移動困難地域の定義は前回までの議論と特段変わることはないですけれども、こういった基準で設定をさせていただいているところでございます。

24 ページをご覧ください。その中で、前ページまでのところで特に交通不便地域、かなり多くの地域が抽出されてくるところでございますが、特に移動困難性の高い地域として、勾配が大きいところであったり高齢者が多いところで、特に交通不便が大きく優先的に対応する必要が出てきて

いるところでございます。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、人口が特に集中している地域が移動の不便が大きく優先的に対応する必要があるというところでございます。そのため、優先的に対応すべき地域として、二階堂・浄明寺、今泉台、大町、笛田、西鎌倉地区を位置づけているところでございます。

25 ページをご覧ください。次は交通渋滞のところでございます。市民の自動車交通に加えて、市内を目的地とした自動車交通であったり通過交通によって慢性的な渋滞が発生しているというところで、これによって路線バスの定時運行に支障を来しているというところで、この渋滞の解消など公共交通の走行環境の改善が必要になってくるところでございます。

特に鎌倉市内の交通の内訳を分析していくと、通過交通の比率が5割弱存在しているため、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優先的に迅速に実施していく必要があるところでございます。

26 ページをご覧ください。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るものの、コロナ禍前の水準には一部戻っていない状況であったり、運転士が不足している状況が見られています。こういった売上げ、利用者数の減少、そして運転士不足により、現在運行している路線バスの減便や廃線は一部起こってしまっており、実際に早朝や夕方など一部の時間帯には減便による不満の声もバスの利用者の方、市民の方から聞こえてきている状況でございます。また、タクシーの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というのが現状であって、コロナ後に観光客数は徐々に回復していることと相まって、市民の方から一部地域であったり時間帯ではタクシーがなかなかつかまらない、30分、1時間待つてしまうみたいなこともあったという声も上がっているところでございます。これらを踏まえて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に加えて、代替手段となるオンデマンド乗合交通であったり、公共ライドシェア、そして、少し中期的な取組にはなりますけれども、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が必要になってくるところでございます。

27 ページをご覧ください。新たなまちづくりを進めている深沢地区では、新駅の設置を契機に、新たなネットワークの再編といったものをしていく必要があります。

28 ページをご覧ください。市全体において高齢化率が4割となっていくというところで、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ような公共交通を実現していく必要があるところでございます。

29 ページをご覧ください。令和6年の観光客数は約1,500万人になっていまして、コロナ禍以前の8割程度まで回復していて、減ってはいるものの、体感でもすごく多いというところで、今後増加が見込まれているところです。実際の市内の一部の鉄道、路線バスにおいては、観光客の集中により鉄道やバス、特にバスに乗れません、みたいな話もあり、これは市民の方からそういったご意見を頂きましたけれども、そういうことでかなり困っていると聞いています。また、道路まで歩行者がはみ出しているなど、インパウンドの増加に対してオーバーツーリズムが起きていて、そこに対して彼らへの対応手段を導入するといった対策が必要になってくるところでございます。

環境にも対応した公共交通というところで、引き続き CO2 排出量は削減させていくべく、事業者の方と連携をさせていただく必要があるというところでございます。

32 ページをご覧ください。計画の基本方針、目標というところでございます。こちらは、本市では基本方針として『市内の自由な移動と交流を促進する公共交通サービスを形成』するということが基本方針として掲げさせていただきます。本市では、持続可能なまちづくり、高度経済成長の時代から成長を前提とした拡大のまちづくり、開発を前提とした拡大のまちづくりではなく、時代は変換していきまして、持続可能なまちづくりを行っていくということが必要になってくる中で、そういったところに寄与すべく地域を支える公共交通、これはまちづくりの一丁目一番地でございますので、そういったものの衰退、特に公共交通の利用者減少であったり、バス、タクシーといったところ、特にバスの運転手確保が難しいみたいな、そういったところでなかなか維持が難しいエリアも出てきてしまうということも推測されますけれども、そういった中でも地域公共交通の衰退を防ぎ、必要に応じて、どうしてもそこを維持できないところを無理に維持するということは不可能なところもございませぬので、そこに必要に応じて公共ライドシェアであったり自動運転等の新たなソリューションであったり技術を導入することによって、既存公共交通をできるだけ維持し、必要なものは残していくとともに、そこを補う形、そちらのほうが効率がいいところについては新たなものを入れて市内の自由な移動や交流が実現されている姿を将来像として、そういったものを実現するために様々な施策を実施していくということを計画の基本方針として考えているところでございます。

34 ページをご覧ください。基本方針を踏まえまして3つ目標を整理させていただいております。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、この3つを目標として掲げさせていただいているところでございます。具体的には、地域公共交通ネットワークの充実においては、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導入によって誰もが必要な移動を確保できるネットワークの構築を行います。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・利便性を高めて、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の転換を図ってまいります。安全・安心な移動の実現においては、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、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てまいります。

36 ページをご覧ください。施策の方向性というところで、こちらは今まで、ご議論、ご意見を頂いた構造のところと目標の関係性を示しているところでございます。鎌倉市の地域公共交通の課題に対応し、3つの目標を実現していくために、交通不便地域等の存在への対応、交通渋滞への対応、公共交通の維持への取組、開発に合わせた整備への取組、安全・安心の取組、こういった5つの方向性で目標を達成していく。こういうことにそれぞれ施策を実施していく、そういった構造になっているところでございます。

37 ページをご覧ください。目標、施策の方向性、施策の実施方針、具体的な施策に連動するところを結び全体像として示しているところでございます。

40 ページをご覧ください。交通不便地域等の存在への対応というところで、本計画で定めた交

通不便地域等の解消に向けて、地域のニーズや運転士不足の状況を考慮しながら、オンデマンド型の乗合交通や公共ライドシェア等、新たな運行手法の検討、導入を進めてまいります。

具体的な施策としては 41 ページに示している、乗合オンデマンド交通であったり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行いつつ、地域の事業者の方々と連携をしながら、交通不便地域だったり移動が大変なのだということは常々声も上がっていますし、もう今困っている方もいらっしゃるし、今後さらに困る方もいらっしゃるということで速やかな導入を進めてまいります。

また、地域主体の効率的・効果的な運行手法の導入支援ということで、地域のほうからこういうことをやりたいのだということを、少し何かしら助言が欲しいだったり専門家を連れてきてほしいみたいなことがありましたら、そういったところへの支援も行ってまいります。

42 ページをご覧ください。交通渋滞への対応については、鎌倉市では交通渋滞が大きな課題となっているところで、まずは通過交通の削減が一番効果的だろうということで、カーナビを活用した交通誘導だったり地図アプリによるルート変更により特に渋滞がひどいエリアを迂回させるような形で、カーナビメーカーや地図アプリ会社と交渉し、違うルートを案内・誘導することで通過交通が鎌倉市の混んでいるエリアを通らないようにするという検討を実施していきたいと考えているところでございます。それ以外にも誘導看板の設置みたいな少しハードなものであったり、それ以外の施策についても実効性や実現性を鑑みて随時検討をしております。

44 ページをご覧ください。それ以外のところで、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であったり、逆に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といったところで、通過交通でない目的交通の方は排除するということができないし、するべきでもないところでございますけれども、時間帯や来るエリアを分散させるみたいな取組も併せて検討しております。

45 ページをご覧ください。公共交通の維持へ向けた取組でございます。

まず効率的な路線バスネットワークの検討ということで、これは特にバス会社様では既に検討されている部分もあるかなというところでございます。そして、ヒアリングの際にご意見を頂く中で少し我々のほうでも施策を記載させていただいたところでございますけれども、路線バスネットワークの再検討といったものに加えて、結節点の強化による路線バスの運行の最適化ということで、既存のダイヤや利用実態等を踏まえて、バス事業者さんとの調整によって地域拠点で乗り継ぎ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替えるなど、効率的な運行を推進していくことをバス事業者さんと連携して少しでも進めていければなというところでございます。

46 ページをご覧ください。運転士不足への対応でございます。こちらは、二種免許が必要になるバス、乗合タクシーの運転士が急速に減少してしまっていて、特に市内を運行する路線バスで運行本数や路線の維持が、売上げの額というよりも運転士不足によって特に厳しいという状況が大きいところと伺っております。そういった中で事業者と連携した運転士確保の周知広報等の実施を行うことで少しでも運転士さんの確保に資するような施策をやっていければなというところでござい

ます。

次に、自動運転の取組の推進です。自動運転技術は日夜進歩しているところでございます。一方で、もちろん安全性であったり法規制のところは注視しなければいけませんし、仮にどこかのエリア、地域でできたからといって鎌倉市内の道幅ができるかというところ、エリアによるということではございますけれども、例えば七里ガ浜であったり、一部可能性がありそうな道幅であったり技術と環境で少し可能性がありそうなエリアについては、事業者さんと連携をさせていただきながら、これは費用対効果も含めてですけれども、導入に成功すれば運転士さんを充てなくて済むということで、少しそのエリアにおいてはゲームチェンジできるところでございますが、こういったものについても推進を行っていければというところでございます。

48 ページをご覧ください。地域公共交通の利用促進というところで、コロナ禍を契機として利用者が減ってきてしまっているというところで、モビリティマネジメントの実施に加えて、時刻表調整やバス待ち環境の改善といった、なかなかこういうダイヤの調整みたいなことは難しいところもあるかとは思いますが、可能なところで調整を図りながら乗り継ぎ環境の改善を推進します。また、運行情報や遅延情報、特にこれは鉄道会社さんの乗換え案内とかとも連動していただいているものも多いかと思えます。バス会社さんも自社のホームページに上げていただいているみたいなのところもあるのかなと思えますけれども、これはできるだけ経路案内サービスのような、乗換え案内みたいなのところに連動させていくことで、特にバスの定時、もしくは遅延しているといったところが分かるというところで、より使いやすい環境を整備していくというのも公共交通の利用促進に資するのかなというところで、事業者様と連携しながら進めていければと考えているところでございます。

50 ページをご覧ください。こちらは新たなソリューションの導入による利便性の向上というところで、どうしても路線バスの減便・廃線がやむを得ないエリアも出てきてしまうことは想定されます。そういったところであったり、終バスが早まっているみたいなのところで、夜の時間帯に移動の不便が発生しているといった声も意見交換会の際に住民の方からも頂いているところでございます。なかなかタクシーもつかまりづらい時間帯がある中で、既存の地域公共交通だけに依存して頼ってどうかしてくださいというのはなかなか難しいだろうというところで、必要に応じて代替手段であったり補う手段としてオンデマンド乗合交通や公共ライドシェアみたいな新たなソリューションを導入することで市民の方の利便性の維持・向上を図ることを検討してまいります。

公共交通の維持というところでいろいろな施策を並べさせていただいたところでございますけれども、なかなか1つの施策によって全て課題が解決できるということではないのかなというところでございまして、こういったものを、例えば結節点の強化によってバスを少しでも効率化するであったり、少しでも運転士を確保するであったり、どうしてもできないところには公共ライドシェアみたいなものを入れて代替していくであったり、そういった様々な施策の積み上げによって既存の市民の方が抱えていらっしゃる課題に対してできるだけ対処できるようなアプローチをしていくというのが必要になってくるのかなという思想でこのような施策を書かせていただいているところでございます。

52 ページをご覧ください。新たな資金支援方策の導入というところで、こちらは、今まで様々

な施策を記載させていただいてお話をさせていただいているところではございますけれども、なかなか既存の財源では今後も生産年齢人口の減少により中で税収の増加も厳しい中で、既存財源で行うというのは限界があるため、少しでも財源自体の確保ということもできる範囲でやっていこうというところで、事業者様と連携をして、体験型の駅長体験みたいなものをやったり、車掌体験であったり、運転士体験とか、そういったものをイメージする体験型ふるさと納税であったり、場合によっては企業の協賛金を取るみたいな、そういったところで資金を取っていくというのを併せて実施していくところでございます。

53 ページをご覧ください。開発に合わせた整備への取組というところで、新駅も含めて深沢というまちが新しくできてまいりますので、そこに合わせた交通量の変化、利用者の変化といったところを推計しながら、ネットワークの構築であったり、バスベイの設置、交差点改良等を行っていく必要があるというところでございます。

57 ページをご覧ください。安全・安心への取組というところで、高齢化率の高まりや観光客の増加、気候変動対策の観点から、人や環境に優しい公共交通の実現に向けた取組を進めてまいります。

背景といたしましては、こういった高齢化の進展やドライバーの運転免許の返納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いて、それに対して、バリアフリー化であったりバス待ち環境の改善とか、全ての方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。それに加えて、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も発生しています。ここについても対策を打っていく必要があるというのが背景でございます。

施策ですけれども、まずはバス、タクシーのバリアフリーの推進ということで、市内の事業者様はすでにノンステップバスの導入をさせていただいているところでございますけれども、引き続きまだ導入できていないところは随時入替えの際などに行っていただくであったり、利用者の多い停留所等に屋根や椅子の設置、ユニバーサルデザインタクシーの導入の推進など、バスやタクシーの移動手段の利用環境の整備を推進してまいります。

そして、駅やバス停への安全対策の実施ですけれども、鉄道駅におけるホームドアの設置によって人命、駅の安全対策を図っていくとともに、横断歩道や交差点付近に近接している危険なバス停については、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てまいります。

そして、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方がバスに乗れない、タクシーに乗れないといったことが生じている地域については、公共ライドシェア等の新たな運行手法の導入によって輸送力の強化を図ることによって観光客の方が移動しやすい手段を確保するとともに、市民の方がちゃんと公共交通を利用できるようにしていくということが必要となってまいります。

そして、施策の最後、環境に配慮した車両の導入の推進というところで、既に一部行っているところではございますけれども、路線バス等の車両のEVであったりハイブリッド車両等へのさらなる転換で環境対策を推進していくこともまた必要となってまいります。

60 ページをご覧ください。施策の実施スケジュールになります。それぞれの施策について、令和8年度から12年度まで5年でございますので、この中で施策の検討を速やかに行い、関係者であったり事業者の方と調整をしながら取組を実施してまいりたいというところでございます。

最後に、第5章、計画の進捗管理のところでございます。

62 ページをご覧ください。評価指標の設定というところでございます。本計画の達成状況を確認するため、目標ごとに評価指標と目標値を設定いたします。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の進捗を確認し、本計画の進行管理を行ってまいります。表5-1をご覧くださいいただければと思いますけれども、目標ごとに施策を記載していき、それに対して数値目標を設定し、現況もあるところについては現況の数値を入れさせていただいて、目標を記載して評価指標(案)とさせていただいているところでございます。

63 ページをご覧ください。計画の進捗管理と推進体制でございますけれども、鎌倉市地域公共交通活性化協議会を今後も定期的開催をして、事業の進捗状況の確認や情報の共有を行うとともに、各年度の取組や施策の課題について協議・調整を行うなど、PDCAサイクルに基づいて本計画の進捗管理を着実に実施いたします。

計画の推進に当たっては、施策ごとに行政や事業者等の関係者間で定期的に綿密に協議や意見交換等を行う体制を構築させていただいて、実現に向けた連携を図るとともに、必要に応じて鎌倉市地域公共交通活性化協議会の下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てまいります。

こちらはなかなか計画を作った後にどう推進していくのが難しいところでございまして、事業者の方がメインになるもの、市がメインになるもの、いろいろと出てくると思いますけれども、なかなか連携しないと進まない施策が多々あるのかなと考えております。これは少し私個人の感想にはなりますけれども、各事業者の方々にかなりお時間を頂いて施策についてヒアリングをさせていただき、意見交換をさせていただき中で、実際の課題だったり、こういう方向だったら少しはできそうだね、みたいなどころも見えてきた部分もあるかなと思いますので、今回、計画策定の前のヒアリングという形にとどまらず、定期的に施策ごとに必要に応じて、意見交換だったり施策の推進方法についてディスカッションやご相談をさせていただき体制を作らせていただければと考えておりますので、こちらについてはどうぞよろしくお願いいたします。

64 ページをご覧ください。評価・検証です。こちらはPDCAサイクルによって推進いたしますというところでございますけれども、年間のスケジュールというところも、予算の要求時期の前である7月、8月頃、これは確定しているものではございませんので状況に応じて変更ということでございますけれども、協議会等を実施させていただきまして、それに限らず年間において施策は実施しつつ、随時市と事業者間の連携だったり打合せを随時実施していければという体制を考えているところでございます。

資料3-3につきましては、各施策ごとの方向性と大項目、小項目、施策(再分類)というところがありますけれども、こちらについては、関係主体を整理をしていますので、これを推進していく場合においては、◎だったり○となっている関係者が連携して進んでいくということで整理をさせてい

いただいたものでございますので、併せてご確認いただければと思います。

事務局からの説明は以上です。

【久保田会長】

今まで皆様にご議論いただいた内容が素案という形でまとまってきましたので、今日これについてご議論いただければと思います。事業者の皆様、事前にいろいろ時間を取っていただいて、ありがとうございました。

それでは、どの点でも、どなたからでも結構ですので、気がついたところがあればご発言いただきたいと思いますが。

【小嶋副会長】

資料3-2の 60 ページのところでは施策の実施スケジュールをお示しいただいたのですが、矢印の描き方が施策の検討と実施に分かれているものと検討・導入とか、検討・実施という形で矢印が1本になっているものがあると思うのですが、矢印が1本になっているものについて、例えば真ん中からちょっと下の「新たな資金支援方策の導入」とか、その上だとモビリティマネジメントの実施とか、その中には実施時期が決められないから1本になっているというものと、広報施策の実施、すぐにでもできるという、検討してやって、実施と検討が常に続いていくみたいなものと混ざっているような気がするのですが、これに分かるように書き分けられるといいのかなと思ったのですが、いかがでしょうか。

【事務局(井上次長)】

おっしゃるとおり、混ざっております。地域公共交通の利用促進というところ、これは施策が3つ、それぞれに矢印を引いてもよいのですが、そうすると、大量になって煩雑になるかなというところであえて合わせているというところがございます、これがなぜこういう書き方になっているかというところがございますけれども、これは既に事業者さんのほうでやっていただいているものであったり、一部やっていただいているものであったり、今後やっていただくところであったり、かなり状況が入り乱れている、例えば運行情報や遅延情報等の提供みたいな話があったりとか、そういう状況になっておりますので、これを例えば各社さんごとということはこの中に記載することは難しいので、これは検討しているところもあれば、既に導入しているところもあれば、中身はできているけれども、今後どうやって出していくかを調整されているところもあれば、そういったことであえてこういった記載にさせていただいているところがございます。資金支援方策については、これはまだいつまでということ、相手もあることですので、明確に記載できないということで一旦はこういった形で記載をさせていただいておりますけれども、いずれにしろ、速やかに導入に向けて動きを進めていくということがございます。

【小嶋副会長】

ぜひできれば、すぐにでもやるのだとか、そういうものが何かあれば、分かる書き方ができればいいかなと思ったところです。

【久保田会長】

21 ページに交通不便地域の定義が書いてあるわけで、ここは交通不便地域は距離だと書いてあるのだけれども、22 ページを見ると勾配が出てくるのですよね。図2-2の上には書いてあるのは、鉄道駅やバス停から距離があり、さらに勾配の大きい地域が交通不便地域だと。21 と 22 で言っていることが違うので混乱すると思うので、22 ページの2-3の凡例を見ると、緑と青があって、青が距離で、緑はそれに加えて勾配があるところということですよ。だとしたら、21 ページにもそういうことを書いてはいかがでしょうか。

【事務局(井上次長)】

こちらは少し順番の並び替えも含めて修正をさせていただければと思います。

不便地域というのはあくまで駅やバス停から距離がある地域でございまして、22 ページの図、勾配による負担というのは、そこからさらに優先的に対応する地域、まさに 24 ページに書いているものを図を先出ししてしまって混乱を招いてしまいました。大変失礼いたしました。修正いたします。

【橋山会員】

46 ページの運転士不足への対応の作図のイメージのところでございまして、今後、現在の路線維持に必要な人数というのがいつの時期を持って見るのか、各バス会社は非常に厳しい状況の中で、乗務員が不足した場合の対応としては、やはり減便をしながらどうしても労働時間の確保等をしないとイケない関係で乗務員の必要な定員数を減らしていく状況でございまして。ですので、仮にここが今現在バス会社さん3社で 300 人だとして5%では足りませんとなると 285 ぐらいなのですけれども、仮にこれが5年後になったときには必要な人数がもうその段階でその都度その都度5%がずっと維持されるようなイメージを持っていくのか、それとも、5年前はここまでが必要だったのですけれども、5年後には本当にこうなってしまう、みたいな、要はその見方というか、ここに関してどこのタイミングの現在必要な人数を出していくのかなというのが1つ気になったところでございます。

続けてですが、表記の中で資料3-3のところ、バス会社としてなのですけれども、グリーンローモビリティのところ、バス事業者が関係団体に○がついているのです。鉄道事業者さんもそうですけれども、この○は何を指しているのか教えていただければと思いますので、よろしくお願います。

【事務局(井上次長)】

まず2点目ですけれども、これは必ずしもバス会社さん、鉄道会社さんにやってくださいということではございません。例えばこのエリアにおいてはグリーンスローモビリティがあれば市民の方の移動によいのではないかみたいな仮説が立った場合において、バス会社さん、鉄道事業者さんはこういった事業に参入されるということももしかしたらあり得ると考えています。もし本業との連動であったり地域貢献の文脈でされるということもあり得るかなという趣旨で○をつけさせていただいたという趣旨でございます。

【橋山会員】

今のお話からすると、タクシー事業者のところも○がついてもいいのかなと。

【事務局(井上次長)】

修正いたします。

続いて1点目についてですが、46ページの「作図イメージ」と書いているところでございますけれども、現在の路線維持ということは市としては市民の方の足の維持のためには当然やっていくことは必要で、事業者の方もそうだと思いますけれども、必要になってくるところでございますので、一旦基準は現在の足元にしていってところでございます。一方で、評価指標、62ページのところでも書いあり、充足率みたいなところをモニタリングしていく中で、そういった中であまりにも充足率が高い・低いというのが出てくる場合においては、意見交換、共有だったり専門部会みたいなものを設置します。何を目標にしていけるのか、地域公共交通を維持していく中でどういったことができるのだろうかというところを議論しながら施策については考えていければなというところでございます。

【小川会員】

資料3-3のところ、どこに○をつけるのかとか、どこが◎なのかということなのですが、だんだんこれはどこが何をやると垣根がなくなってくるというか、いろいろな形が可能性がある中で、このようにしていると、この人たちがやるとか、むしろこの人たちしかやらないかみたいに読めなくもないので、一番上のところで「主な関係主体」とかとしておくと、ほかの人もいろいろな形で関わるとか連携できるとかという可能性が広がるのかなと思いました。

【事務局(井上次長)】

ご提案ありがとうございます。主な関係主体、これは意図としましては、どんな計画であっても施策自体を当然書くわけですが、ただ、それを誰がやるのだろうかということを整理しないと、計画を書いて終わりになってしまうということかなと思いますのであえて書かせていただいたところでございますので、そういった趣旨を踏まえ、小川会員のご提案でも「主な」ということで書かせていただくことによって、より施策の主体、関係者がはっきりするとともに、それ以外の方も連動し得る余地を残すというところでも非常によいご提案を頂いたのかなと思いますので、そのような形で

記載をさせていただければと思います。

【小嶋副会長】

交通渋滞の関係のところ、資料3-2の39ページの具体的な施策が並んでいるところの具体的な施策ということで、一番右側の3番目が「カーナビや地図アプリ等を活用した通過交通の削減」というタイトルになっていて、具体的な内容のところ、43ページのところに施策の例が①番、「カーナビや地図アプリ等を活用した通過交通の削減」というタイトルで、中身を見ると、一番下はロードプライシングだったり、その上は幹線道路等の整備になっています。タイトルがカーナビや地図アプリとなっているのがもったいないと思うのですが、意図があってこのような記載になっているのか教えていただければと思います。

【事務局(井上次長)】

意図は2つございまして、39ページは通過交通の削減というところがもちろん大事なところになってくるのですけれども、ただ、「通過交通の削減」と書いてもいいのですが、それだとぱっと見た方がイメージが湧かないだろうなというところで何らか書こうというのがまずございます。その上でどんなものなのかというところで、実際にカーナビを活用した交通誘導だったり地図アプリにおけるルート変更という、43ページの上のところの実現性みたいな話とか実効性みたいな話を書いています。特に鎌倉の交通渋滞はなかなか解決できなかったところにある中で、市民の方からもご意見を頂いており、今回、0か100かの議論である必要もない中で10点、20点でも対応して少しでも渋滞を減らして交通の定時性の確保を行う、まずは取り組みやすいところで施策を検討して実現するという趣旨で、実効性が高いものを例として表に出したところでございます。

【曾根会員】

15ページのところなのですが、交通分担率の部分で表をお示しいただいていると思うのですが、この調査自体がいつのものなのか、いつの部分を表として示しているのかという年度が抜けているので、そこのところをお示しいただければと思います。

それと、この調査自体非常に面白いなと思ったのですけれども、これは第6回ということなのですが、ある程度経年での変化みたいなものをここの中で表現することはできないかなというところがちょっと思ったところでございます。

【事務局(井上次長)】

年度については追記をさせていただきます。

【事務局(大江担当課長)】

出典については第6回東京都市圏パーソントリップ調査となります。調査年度としましては平成30年となり、概ね10年に一度ということで調査をしているものとなっております。なかなか過去に

かなり遑ってというのは難しいかもしれませんが、平成 20 年のデータでしたら整理した情報がございますので、その比較は可能でございます。比較して何か特徴的なことが見えるようでしたら、表を追加するなど会長にご相談をさせていただき対応します。

【平松会員】

43 ページの通過交通の削減に向けた施策(案)のところなのですが、細かい決め打ちで申し訳ないですが、私は外部評価委員も担当しておりまして、ロードプライシングというのは、数年前、一瞬提案が出て盛り上がりつつ、ちょっと難しいかな、みたいな感じで止まったイメージが、2～3年前の情報ですけれども、ありまして、令和 12 年までに目標として掲げて本当に進むのかなというのがすごく気になっています。当時それは全然違う委員会で行政評価委員会の話し合いの中で出た案で恐縮なのですが、むしろ取り下げてもいいのではないかではないですけれども、あまり実現が遠いものに関してはなくてもいいんじゃないのみたいな意見を、いつまでも期待して、どうなっているんだという変にストレスになるのだったら、あまり現実的ではないくらいの位置、すごくご検討されたということは存じ上げているのですけれども、今の状況と、それが本当にここに載せるべきものなのかということについて詳しく伺えたらと思います。

【事務局(井上次長)】

ロードプライシングですが、導入に当たってどのような手法で料金を徴収するのかという技術的な課題と料金を徴収する根拠となるような法制面の課題であったり、仮にこの法制面がクリアになったとしても収益性の観点で費用対効果は合うのか、そういった収益面の課題、大きな3つぐらい課題があるものと考えているところでございます。法的側面もでございますので導入が今まで難しかったというのはおっしゃるとおり事実なのかなというところでございます。

一方、技術面の課題について、例えば大型観光バスみたいなところは ETC 装置の搭載率が高いところで突破できる可能性もあるところもございますので、ロードプライシング自体を全部実現するというのは難しいといえますか、そういった技術がないのかということとは中長期的に引き続き探っていく必要があるかなというところがある一方、仮にロードプライシングを導入できるまで何の手立てもないということで、渋滞がいつまでも解消されないというところもあるというのも一方で事実と考えております。そのため、ロードプライシングは中長期的なものとして残しつつ、カーナビを活用した交通誘導だったり地図アプリによるルート変更、それ以外の施策によってできるだけ迅速に、かつコストもかけずに、一定効果が見込めるような施策も複数させていただいて、渋滞の解消に別のアプローチでも取り組んでいくというのが今回の地域公共交通計画における交通渋滞に対する施策の考え方として整理をしているところでございます。

【久保田会長】

私からも補足すると、平成8年という 30 年前に提案した者としてお話をさせていただきますが、1回盛り上がって、平成 12 年ぐらいに1回なくなりまして、今の市長さんになってまた復活して、平

成 24 年ぐらいにかなり具体的な提案までして、国の方も応援していただいて、東京オリンピックのときまでにやるというタイムスケジュールまで作ってやったのですけれども、ご存じのとおりできていない。ただ、やはり今おっしゃったように、国のほうで法律をどうするかとか、そういう大きなものもあるのですけれども、これは日本でやる、それはもう鎌倉が第一にふさわしい、必要性、それから地形的な特徴、いろいろ考えると鎌倉しかないと思っていまして、鎌倉が常に旗を振り続けて国を動かすというのが必要だと思っておりますし、どう考えてもロードプライシングしか休日の渋滞問題を解決する抜本的な対策はないと思っておりますので、そこをご理解いただければと思います。

【事務局(井上次長)】

今の点に関して、やはり旗を下ろさないことはすごく大事かなと思います。もちろんこれは今回いろいろな課題があって、それぞれの課題についての回答もしくは対策ができるかどうかというのはいろいろあると思うのですけれども、それぞれについて別に 10 点でも 20 点でもゼロから比べればプラスなわけであって、まさにこれを掲げてやり続ける、鎌倉市が先駆けになるということを中心としてというか、気持ちとして持っておくというのは非常にいいことなのかなと思うようにしています。

【平松会員】

分かりました。

【阿由葉会員】

60 ページの施策の実施スケジュールについて、この前のところの表から出る項目が 20 個ほど挙がっているところだと思うのですけれども、内容を読んでいると非常にわくわくするような内容だと思うのですけれども、例えばですが、上から 6 個目の路線バスネットワークの再検討、これは 1 年の検討で 2 年目からスタートとなっています。そのちょっと下に行きまして関係事業者等との導入に向けた調整の実施、自動運転ですね。これも 2 年の調整・協議で 3 年目からスタート、その下、新たなソリューション導入も半年の検討で半年後からスタート、下から 2 番目の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、これも 1 年で検討して 2 年目からスタートとなっていますが、これはこのとおりできると、住んでいる方々、また事業者も非常に目指すところできていいなというところであるのですが、実際問題この実施スケジュールとして組み立てたときに、ちょっとここはどうなのだろうかなと。これをご覧になった市民の皆様が「ここまでもう進んでいるのか」と思われる方もいるでしょうし、「いや、これはあくまでスケジュールでしょう」と言われるところもあるかと思えます。今モノレールの小川会員のお話もあったとおり、旗を下ろさない、文字を残しておくということは非常に大事でありますし、こういった目標を立てるといっても実行していくのに大事だと思うのですが、ちょっと検討の期間であったりスタートの時期が現実と乖離しているのかなという印象を拝見していて感じました。

【事務局(井上次長)】

施策によって、これは必ずしも市としては全てが乖離しているとは認識はしておりませんが、一方で自動運転バスの話や効果的なバスネットワークの話であったり、御社を含めたバス会社事業者が主になってくる話でございますので、バス事業者としてなかなか難しいのではないかと、そういったご意見は当然あるかなと思います。一方で、この計画期間5年の中でこういうことをやっていたらというときに、検討で3年、4年費やしますと、多分検討で5年終わって何も動きません、そういうことも起きてしまうというところで、検討というのは2年が3年になったらいいというものでもないかなというところで、あえて切らせていただいているところもあります。これまでは、定期的かつ継続的な意見交換をする場がなかったため、綿密な意見交換ができる体制を今後設けていき、市が取りあえず掲げたけれども、無理だろうとか、逆にバス事業者としてもこういうことをやるからもうそれはやりますよみたいな報告みたいな形になってなかなか調整ができていなかった部分もあるかと思っておりますので、ここはさすがにこれくらいの検討期間がないと無理だよ、みたいなところだったり、これはここら辺でやりましょうみたいな調整はやらせていただければいいのかと思っております。

一方で、新たなソリューションの導入であったり不便地域のところであったり、これは何年も言われているところがございますし、逆にこれこそ、もちろんバス事業者もそうですし、タクシー事業者もそうなのですけれども、市がお話をさせていただいて、速やかに調整が必要なところは調整をさせていただいて予算化をして対応していくということをやっていないと、いつまでたっても進まないだろうということであえてこのような検討を何年もやらないということをやったということでございますので、このような記載をさせていただいたところがございます。

【阿由葉会員】

こういった矢印で期限を切るという大事さも非常に分かっているのですが、例えば検討一つにしましても、スタートする前の検討であったり、実際にスタートした後に振り返りの検討であったり、今後どうしていくかというブラッシュアップ、そういったもので計画5年の間ずっと検討というのが入っていてもいいのかなと思います。ただ、検討の結果、できるところから少しずつ始めていくという見せ方、これですと、1年、2年でバツサリ切られて準備が終わってスタートというところもあるので、検討し、振り返りをしつつ、できるところからやっていくということでだんだん検討の色が減っていつて実施の色が増えていくみたいな、そんなイメージもあってもいいのかなと思いましたが付け足してお伝えしました。

【事務局(井上次長)】

おっしゃるとおりだと思っております。PDCA という考え方がそういうことなのかということかもしれませんが、施策の実施・運用、導入と書いているところは、あくまで実施・運用というのは、何らかやって、課題があったらそこは検討してブラッシュアップして、また変えていくとか、そういう検討は当然常になされていくものであると思っておりますが、あくまでゼロから1にするというところが施

策の検討というところであって、それ以降も当然検討というものは続いて行って、だんだん完成形に近づいていくというのはそこはご認識のとおりかなというところで、そういった趣旨で書かせていただいているところでございます。

【橋山会員】

指標になってしまっているのをお伺いしたいのですが、62 ページの路線バスの廃線数という考え方のところで確認をさせていただきたいのですが、この場合、45 ページにお戻りいただいて、逆に言うと、今まで鉄道から地域拠点まで青い路線、赤い路線が1本で進んでいたものに対して、鉄道から地域拠点が赤、そこから青、緑とつながった場合に関しては廃線と捉えないで、青が仮になくなってしまったところが廃線という形に捉えられるのか、それとも青の1本、赤の長い1本が短くなったところも廃線と捉えるのかというところの指標の考え方だけ教えていただければと思います。

【事務局(大江担当課長)】

45 ページで地域拠点における乗り継ぎのイメージということなのですが、利用者、市民の方々の利便性が損なわれなければ、結果的に廃線という見え方になったとしても、本数であったり乗り継ぎで逆に便がよくなるという見え方もあるかと思っておりますので、そこは必ずしもなくなったからイコール廃線という形ではないことで考えていければなと思っております。

【若村会員】

細かな話で大変申し訳ないのですが、例えば 42 ページとか、施策に対して目標、方向性、エリア、主体とかと書いていて、この主体のところの交通渋滞のところだけがいろいろな多岐にわたっているところで、この主体がこの文字と先ほどの資料3-3の主体と合っていないのかなと思われまして。この辺の書き方はご検討いただいたほうがいいのかと思いました。ただ、ここがすごく○が多いところなので、◎の主体者がすごく数多くなってしまうので書き方が悩ましいかなと思うのですが、この辺の主体者を合わせたほうがよろしいのかなと思いました。

【事務局(井上次長)】

ご意見をありがとうございます。何らか調整をさせていただきます。

【久保田会長】

新たなソリューション、51 ページでもいいのですが、今回の素案の中で非常に新しい提案になっていると思います。どれを使っていくかというのは来年度検討するということなのですが、例えば公共ライドシェアというのがあって、市などが運営主体となって自家用車でやるということなのですね。これは冒頭であったように、国全体でこういうことを今考えようという機運が盛り上がっている一方で、地域によってはタクシー会社さんがかなり強く反対されるみたいなどころもあ

たりするのですけれども、よろしければ、タクシー協会さんがお越しなので、こういう表現で大丈夫かどうか、お考えをお聞かせいただけますか。

【横山会員】

実際に公共ライドシェアというのは私どもはほとんど目にしたときがないので、正直なところ、タクシー会社が嫌がるという感覚が私的にはないです。この前もヒアリングのときにオンデマンドタクシーという形でいろいろお話し合いをさせていただいて、私どもも地元鎌倉で駆け付けでずっとやらせていただいているので、やはり鎌倉の住民の方の利便性を考えたら、今、日本版ライドシェアというのはあまりうまくいっていないというのが現状だと思うのです。そうすると、今、書いてある公共ライドシェアとか、あとオンデマンドタクシーとか、いろいろそういうのを活用して市民の足となるように交通に携わっているタクシーとしては、その辺をやっていかなければいけないのではないかと気はしています。

私どもは鎌倉市なのですけれども、以前横浜市からの依頼を受けて、小雀浄水場とかあちらのほうの近くの住宅地からバスがないからということで乗合タクシーの運行を依頼されたのですけれども、いろいろ条件が合わず、横浜市のタクシー会社の方がそこで乗合タクシーをやっていますが、なかなかその辺もうまくいかないというのがありましたので、この前もお話しさせていただいたときに、タクシー会社としては、鎌倉支部としてはやはり協力はいたしますよということはお話をさせていただいたところでございます。

【久保田会長】

ありがとうございます。では、表現としてはこういう形でよろしいですか。

【横山会員】

問題ありません。

【久保田会長】

ありがとうございます。

【事務局(井上次長)】

横山会長、ご意見をありがとうございます。先日もヒアリングもお時間を頂きまして、ありがとうございました。おっしゃっていただいたとおり、オンデマンド乗合タクシーであったり、公共ライドシェアというか、市民の方の移動ニーズのところを充足させていくために、どうしても既存のバス事業者やタクシー事業者だけに頼っているという点は難しいのかなというところは現状かなと思いますし、日本版ライドシェアはタクシー事業者に全てのリスクを負っていただくという、かなりタクシー事業者に負担の大きい制度で、横山会長からもなかなか難しかったということもおっしゃっていただいていますので、そこは市としてもしっかりと向き合っていくという立ち位置で、公共ライドシェアで

あったり、オンデマンド乗合タクシーというところで新たな施策は導入していく必要があるのかなと考えております。

一方、導入に当たっては、こういった形のスキームがいいのだろうかとか、こういう形でやれば既存の地域公共交通も新たなものもうまくいくのではないかと、市民の足がちゃんと提供できるのではないかと、そういったご相談であったりというのは、今後させていただければと思います。

【久保田会長】

あと2つ、皆さんにもお考えをお聞きしたいことがありまして、47ページに自動運転のことが書いてあって、背景の3行目、レベル5の運転士さんがいないバスが実現すれば、将来的な運転士不足対策になると書いてあるのですけれども、例えばこれを読んだ若い人は、じゃあ、運転士になるのをやめようとならないですかね。つまり、運転士不足に拍車をかけてしまうのではないかと私はすごく気になるのですけれども、そんなことはないでしょうか。何十年か先にはそうなるかもしれないけれども、今、働こうという人が職を失うおそれがあるのかどうかとか、もし書くのなら、なっただいて、そうなくてもこういうキャリアパスが用意されていますよとか、安心して運転士さんになってももらえるような表現にしたほうがよくないですかというのが1つ。

もう1つ、54ページにバスベイのことが書いてあるのですけれども、バスベイを設置すると、路線バス等の定時性・速達性の向上が図れますと書いてあるけれども、これは本当ですか。逆ではないですか。バスベイというのは、むしろバスのためではなくて、車がバス停にバスが止まっている間に追い越しができるように作るもので、これはバス会社さんもお存じだと思うけれども、止まった後、本線になかなか復帰できなくて、むしろ時間がかかってしまうのではないですか。交差点改良はもちろんいいとして、バスベイ設置をここに書く意味があるのかというのが分からない。バス会社さんにもぜひご意見をお聞きしたいのですけれども、今の2点、どうでしょうか。何かご意見がありましたらお願いします。

【吉川会員の代理→渡部様】

ありがとうございます。江ノ電バスの渡部でございます。

まずバスベイの件につきましては全くおっしゃるとおりでございます。安全面とかということでは考えますと、当然バスベイのほうが大事ということもありますけれども、定時性・速達性というところで考えますとちょっと厳しいものがあるかなということではご意見を頂戴したとおりでございます。

もう1つ、自動運転のところですね。実現すれば運転士不足の対策としてということで非常に魅力的なものであるかなと私も感じておるところでございます。一方で、運転士になりたいか・なりたくないかということにつきましては非常に難しい問題かなと思っておりまして、それは切り離して考えてもよいのかなと私は考えております。自動運転車が走るようになりますと、それを運行管理する者であったり、あとは完全に人が要らないかということもまだ検証段階でございますので、車掌というものが存在する可能性もまだゼロではないということでは考えますと、一度それは運転

士とは切り離して考えるべきかなと考えております。

【久保田会長】

ありがとうございます。無人のバスに夜1人で乗っていて、途中のバス停で怖い人が乗ってきたら恐ろしいですね。やはり要るかもしれないですね。だから、その辺を注意した表現にしていたらとありがたいということで。

【八島会員】

今バスベイの話をしたのですけれども、これは現場からお話をさせていただくと、お客様を安全に乗り降りさせることができるということで、一般道の歩道も車道も含めた中でそこで乗り降りをするというところに、要はバイクが来たりとか自転車が来たりということを防ぐ安全をもってやるということと、あと、お客様を乗せたときに発車をする右のウインカーを出すということがまず市民の方が分かっていただけではないのです。譲るといことが大前提であって、バスが右のウインカーを出しているのに、そこをどんどん通過をしていくということが要は法令的に駄目だということが分かっていただけではないということがまず1つ。なので、このバスベイというのは、記載のとおり、あっていただいたほうが、市民の方の乗り降りもありますし、段差がないということもありますし、その辺も含めた中で私は記載はこのとおりでいいと思います。要は相手のバスに対する見方のほうを見ていただいたほうがいいと思います。やはりバスが左に寄って安全に降ろせる、安全に乗り降りができるということをまず最優先でということがあるので。

あと、今言った自動運転という話もそこに付け加えたいというのがあるのですけれども、今、江ノ電バスの渡部さんのほうからお話もありましたけれども、運転士が来ないのではないかとということも今言われていたと思うのですけれども、では、運転が自動になったから車掌がつかないといけないというよりも、先ほどから私も会議を聞いている中で、現場を私も経験していた中で、今もう運転士不足という問題ではなくて、残業が重なって今の会社があてがえている本数をみんなで行なっているという状況が鎌倉市内でも起きているということなのです。神奈川中央交通さんも京急さんもそうなのですけれども、どれだけの運転士が苦勞して今の本数を守っているかという、会社と労働者が協力をして一体となっているからまだここが成り立っているだけであって、労働者が長時間労働ぎりぎり働いている状態で、それがもう年を取っていくとだんだんもう運転ができなくなっていった急速に本数が減る、減便をする、廃止をするという方向があるので、運転士、鉄道も含めて、この産業は人が支える産業ですので、ロボットではできない産業ですから、確実に人がいないと回らないというところを考えると、運転士が足りないと言われていているという現場の思いが悔しくて、人ごとのようなことではなくて、僕たちも現場では本当に協力しなければ走りませんので、僕なんかが加盟しているところはどこも、神奈中さんはいないのですけれども、京急さんも全ての組合の中の人間がいますので、そういう話がゴロゴロいつも出ていますので、その辺は運転士不足と簡単に書いていますけれども、さっきの矢印ではないのですけれども、いつまでたっても広報を載せてやるのだという、右矢印がずっと5年も6年もあって、これが何をもってして正解なのかとい

うことがあまり感じられないというがあるので、その辺だけ一言加えたいと思います。

【久保田会長】

ありがとうございました。少なくとも自動運転の社会がすぐ来るわけではないので、そこは自動運転の記述のところは注意していただくというのは多分共通認識であるということです。

あと、バスペイは安全のために必要だという非常にいいご意見を頂いたので、ここは「定時性・速達性のためにバスペイ」と書いてあるので、この表現ではないほうがいいですね。そこは修正いただくということで、ありがとうございました。

【小嶋副会長】

今のお話に関して、資料3-2の46ページと47ページで運転士不足への対応と自動運転の取組の推進が並んでいるところで、47ページの自動運転に関して、ページの下の方の(2)番の施策というところの本文のところ、「自動運転技術は運転士の負担軽減にも」という記載がありますが、運転士不足への対応と自動運転の取組の推進と、どちらのページにどう書けばということはあるのですけれども、今おっしゃっていただいたような形の運転士の方々の負担軽減とか働き方の改善とか、そういうところもどちらかの目標の欄に書いていただくというのがいいのではないかなと思いました。

【久保田会長】

ありがとうございます。レベル3になっただけでもかなりよくなるかもしれませんね。それをご検討をよろしくお願いします。

そのほかにありますか。大体よろしいでしょうか。

そうでしたら、非常に今日もご意見をいっぱい頂きましたので、修正いただいた上で次へ進んでいくことにしたいと思います。

(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

【久保田会長】

議題の2番目、鎌倉市意見公募手続条例に基づく意見公募手続、要するにパブコメの実施についてということです。事務局説明をお願いします。

【事務局(小川課長補佐)】

議題の(2)番、「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」、本日は特段資料は用意しておりませんので、口頭で説明させていただきます。

現在策定作業を行っております鎌倉市地域公共交通計画につきましては、本日お示しております素案の概要版と全体版について少し整えた上で、12月25日から令和8年1月23日までパブリックコメントを実施するという事で予定をしております。閲覧は、鎌倉市役所のロビー、市役所

都市計画課、市内4か所の支所、鎌倉生涯学習センター、図書館で行うとともに、市のホームページでも公開して意見を募集します。

意見募集の方法は、意見書を直接回収箱に回収するほか、郵便、ファクス、電子メールで都市計画課へ送付することで対応することとしてございます。パブリックコメントで頂いたご意見につきましては、市の考え方などを示した上でホームページで公開します。

パブリックコメントと並行して、市役所内の各課に対しても意見照会を行う予定としております。

パブリックコメントで頂いた意見については、意見を整理して、改めて素案の全体版、それから概要版を整えた上で、令和8年3月上旬頃になりますが、再度協議会を開催いたしまして会員の皆様に内容をご確認いただいた後、諸決裁を受けまして鎌倉市地域公共交通計画として固めていきたいと考えてございます。

それと、並行して進めております鎌倉市交通マスタープランの改定につきましては、12月16日に予定しております鎌倉市交通計画検討委員会におきまして同様に改定版の素案をお示ししまして、その後、本件と同時期にパブリックコメントを実施するというスケジュールを考えております。鎌倉市交通マスタープランとの表現のすり合わせも想定されますので、あわせて修正が生じることを想定しておりますので、その点、ご承知おきいただきますようよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【久保田会長】

そうすると、12月25日からということ結構迫っているのですが、今日は大分ご意見を頂きましたので修正した上でパブコメにかけるということになります。かなり時間が厳しいので、もしお許しただければ、修正内容を私のほうで確認させていただいて、それをパブコメにかけるといことでよろしいでしょうか。

ありがとうございます。では、そのように進めさせていただきたいと思います。

3. その他

【久保田会長】

では、2つ協議事項が終わりまして、今度「その他」なのですが、何か皆様から関連のご発言はありますか。

【橋山会員】

神奈川中央交通の橋山でございます。

弊社は今般運賃改定の申請をさせていただきましたのでご報告をさせていただきます。今般国土交通省の関東運輸局に運賃の変更届を出させていただいたところでございます。運賃改定日に関しましては2026年の4月4日(土曜日)を予定してございます。弊社、鎌倉市さん、市内を走っている路線に関しましては対キロ区間制といたしまして、運賃が区間ごとに上がっていくというところでございますが、今回こちらの初乗り運賃が210円のところを230円に運賃改定をさせていただ

きたいものでございます。

運賃改定の主な申請理由は、まさに今回の交通計画にも書いてございました少子高齢化や新たな生活様式の定着による移動需要の減少、そして、2024年問題対応も含めた乗務員確保が必須でございますので、さらなる待遇改善による採用強化、そして、安全対策機器の導入や車両代替などの設備投資も踏まえた中で運賃改定をさせていただきます。また、各区間の運賃につきましては準備が整い次第ホームページに公表させていただきますということをご報告させていただきます。

あわせてもう1点、この中にもございました自動運転に関するものでございます。弊社は平塚駅の南口で今まで2年間実証実験を続けてございまして、今年も12月16日～26日、そして来年1月4日～21日に平塚の南口のところで自動運転の実証実験を実施してございます。そして、車両に関しましては全国初めての、いすゞ製ではございますが、EVの自動運転バスを用いた実証実験となります。そして、今までは白ナンバーだったのですが、今回は緑ナンバーを取り、お客様からの運賃収受を見据えたものを実施いたします。そして、夜間運行やAIを活用したドア開閉の自動化等もしてございまして、営業運行に係るサービス全体の高度化に向けた検証をするものでございます。12月1日から平塚市のホームページで申込みできているところでございますので、日によっては入らない日もございますが、もし自動運転等にご興味がございましたら、平塚市のホームページから弊社の自動運転にも実際にお乗りいただいてどういうものかもご確認いただくと非常によろしいかと思えます。

最後に、さっきの自動運転のお話の中で、弊社も、まず平塚の南口の路線に自動運転を全路線に進められたら、そこで浮いた乗務員に関しては今度は平塚の北口の路線にという形で、一気に自動運転は進むものではございませんので、一部一部で進めながら、そこを自動運転、そしてその浮いたリソースに関してはほかの路線で充填していくという形が恐らく本来の姿だと思っておりますので、このような形で、先ほど一助になればという形の書き方は非常にありがたいところではございますので、段階的に進んでいくものと私たちは認識しているところでございます。

【事務局(小川課長補佐)】

本日はご協議ありがとうございました。

事務局から3点ほどご連絡がございまして、次回の当協議会でございまして、おおむね令和8年2月末～3月初旬頃を見込んでおります。会員の皆様におかれましては、日程が決まり次第改めて事務局からお知らせをご案内させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

本日の資料は、先ほど会長からございましたように、修正箇所につきましては、会長にご確認いただいた後にパブリックコメントにかけたり、市のホームページで公開ということになりますので、ご承知おきいただければと思います。

議事録につきましては、会員の皆様にご確認いただいて、それを公開するということで考えてございますのでよろしくお願い致します。

謝礼をお支払いしている会員の方におかれましては、机の上に請求書と記入例を置かせてい

ただいておりますので、必要事項を記入いただきまして、事務局職員までご提出をお願いします。

4. 閉会

【久保田会長】

今日も非常に多くのご議論を頂きまして私自身大変勉強させていただきました。ありがとうございました。では、以上で終了させていただきます。ありがとうございました。