

鎌倉市地域公共交通計画 (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	9
第2章 鎌倉市における公共交通の現状と課題	17
2.1 鎌倉市の交通課題のポイント	18
2.2 公共交通を取り巻く課題	19
第3章 計画の基本方針、目標	29
3.1 計画の基本方針	30
3.2 計画の目標	32
3.3 施策の方向性	34
第4章 実施施策	35
4.1 目標の実現に向けた施策の枠組み	36
4.2 「交通不便地域等の存在」への対応	37
4.3 「交通渋滞」への対応	39
4.4 「公共交通の維持」への取組	42
4.5 「開発に合わせた整備」への取組	50
4.6 「安全・安心」への取組	54
4.7 施策の実施スケジュール	57
第5章 計画の進捗管理等	59
5.1 評価指標の設定	60
5.2 計画の進捗管理と推進体制	61
5.3 評価・検証	62
用語集	63

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、運送業における運転士不足が年々深刻化しており、公共交通サービスの維持・確保の厳しさが増えています。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市民の移動が不便な地域の存在に加え、近年一部地域で路線バスの減便・廃止も進んでいる状況においては、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し、高齢者の外出機会や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」を策定したものです。

1. 2 計画区域

本計画は、鎌倉市全域を対象区域とします。

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するものです。

また、交通政策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」に関する分野別計画となり、本市のまちづくりや交通に関わる「鎌倉市都市マスタープラン」、「鎌倉市立地適正化計画」などの各種計画と連携を図ります。

「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、本計画においても、これらの方針を踏まえながら計画の基本方針、実施施策について策定するものです。

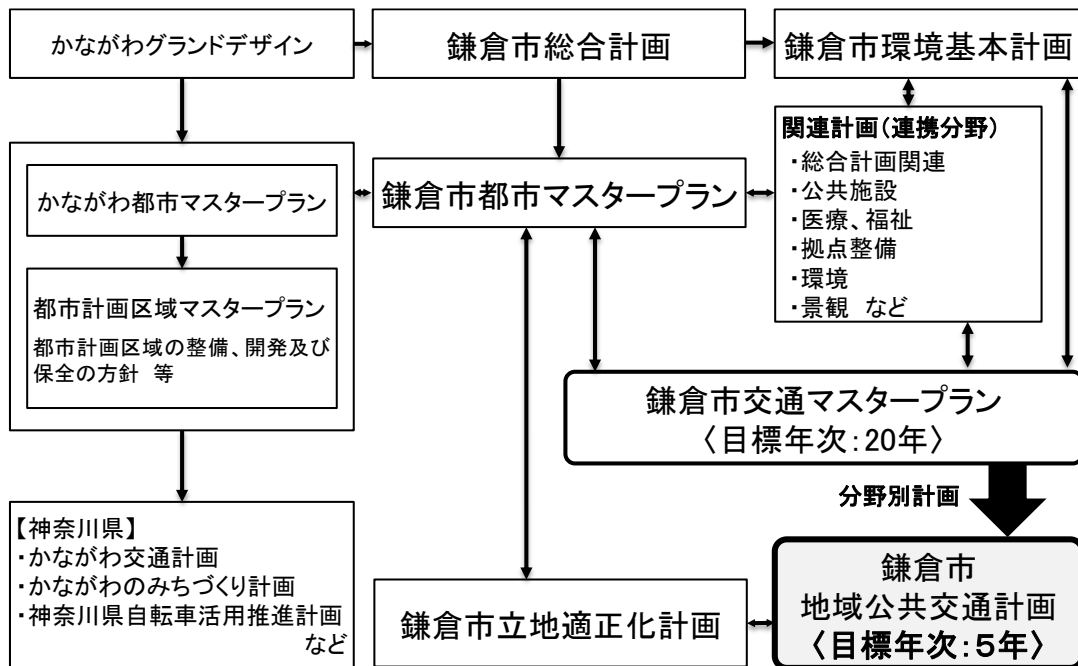


図 1-1 鎌倉市地域公共交通計画の位置づけ

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)4月】

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。

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動車利用の抑制により、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取り組めます。交通環境を改善させるため、交通が不便な地域における移手段の確保やユニバーサルなモビリティの導入を進めます。

- ・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まちの賑わいを支える交通体系の整備に取り組めます。「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、道路環境の整備や環境にも配慮しながら、交通需要管理に応じた取組を進めます。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。

④共創のパートナーと共創の取組

公共交通の利用主体である地域住民や既存のサービスを提供している交通事業者とともに、地域公共交通の利便性の確保に取り組めます。道路管理者や交通管理者とともに、さらなる道路交通体系の整備に取り組めます。

(2) 鎌倉市都市マスタープラン【平成27年(2015年)9月】

- ・上位計画である「鎌倉市都市マスタープラン」では、都市拠点として、大船駅周辺、鎌倉駅周辺に加え、深沢地域国鉄跡地周辺が位置付けられています。
- ・また、交通に関する方針として「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」、「駐車場の整備」等が示されています。

考え方		部門別方針／交通システムの整備方針		
1) ゆとりと潤いのある市民生活を実現する交通計画		2) 鎌倉市の特性に見合った交通環境整備		
3) 活力維持のための骨格的交通網の整備		4) 地域ごとの対応(古都継承地域、都市地域)		
具体的な方針		10) 地域毎の対応		
1) 骨格的な幹線道路の整備	鎌倉	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	駐車場の整備
2) 鎌倉地域における交通需要マネジメント施策の推進	腰越	鎌倉及び深沢地域と結ぶ公共交通の充実	江戸電沿いの道路、海岸沿いの歩行空間の整備	地元商店街など、活性化に役立つ駐車場整備の検討
3) 公共交通の維持・充実 (1) 鉄道やモノレールのサービスの維持・向上 (2) バス・サービスの維持・向上 (3) 新たな公共交通手段の検討	深沢	新駅構想を視野に入れ、多様な交通手段の選択性をいかにした複合交通拠点の整備	深沢地域国鉄跡地周辺の整備に際し、歩道、公園の園路等を活用した歩行者ネットワークの整備、県道腰越大船線、市道大船西鎌倉線を結ぶ自転車ネットワークの整備	深沢地域国鉄跡地周辺の整備に合わせて、パークアンドライド駐車場の整備の検討
4) 快適な歩行者・自転車ネットワークの整備 (1) 主要な道路における歩行者空間の整備 (2) 歩く道の整備	大船	市街地再開発事業と連携した交通結節性の強化	大船駅周辺の買物や業務に対応した歩行者空間の整備	大船駅周辺は既存の駐車場を効率的に利用するシステム整備、市街地整備と併せて積極的に観光需要に対応する駐車場の整備を推進
5) 住宅地内の交通環境の向上 (1) 生活道路の改善 (2) 行き止まり道路の解消	玉縄	大船駅を結ぶバスサービスの充実	地域観光資源をつなぐ歩行環境の整備	同上
6) 地域間を結ぶ主要道路の整備 (1) 都市拠点周辺の道路整備 (2) 拠点間を結ぶ道路整備 (3) 市内と周辺市を結ぶ道路整備	7) 駐車場の整備 8) 駐輪施策の整備 9) 総合的な交通情報システムの整備			

図 1-2 鎌倉市都市マスタープランにおける交通に関する方針



図 1-3 鎌倉市都市マスタープランにおける将来都市構造

(3) 鎌倉市交通マスタープラン【令和8年(2026年)4月】

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月に改定しました。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、令和8年(2026年)4月に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

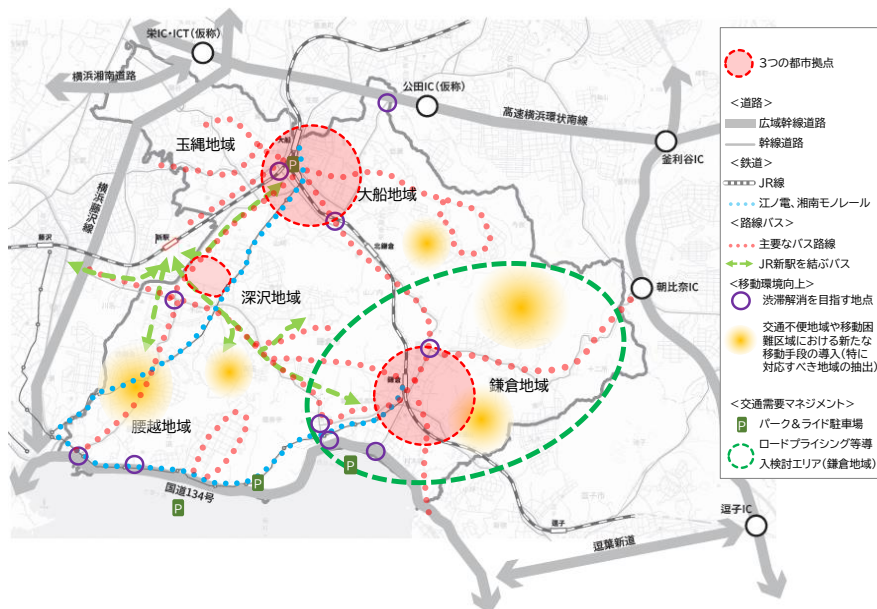


図1-4 鎌倉市交通マスタープランにおける将来像図

④実現に向けた視点と施策展開の方向性

視点1：円滑な移動

交通不便地域等への対応や公共交通の維持に加え、通過交通の削減や目的交通の分散などによる交通渋滞の解消などで、円滑に移動しやすいまちを実現する

視点2：安全・安心な暮らし

交通事故の抑制に加え、災害対策、歩行環境の整備や自転車走行環境の整備、ユニバーサルデザインの導入、オーバーツーリズムへの対応などにより、誰もが安全・安心に暮らせる交通環境を創出する

視点3：拠点の賑わい

拠点間を結ぶ交通ネットワーク整備・強化を図るとともに、良好な道路空間、歩行空間の確保を目指すことで、賑わいを創出するための交通環境を整備する

視点4：環境負荷軽減

CO₂排出量を抑制する公共交通の利用促進や、持続可能な道路整備や機能保全に向けたライフサイクルコスト削減の取り組みを進めることにより、環境負荷の軽減を図る

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。

鎌倉市内は鎌倉、腰越、深沢、大船、玉縄の5つの地域に区分されます。



図 1-6 鎌倉市の概況

出典：改定・かながわのみちづくり計画（神奈川県、平成 28 年（2016 年））



図 1-7 鎌倉市内の地域区分

1.5.2 土地利用と勾配

鎌倉市内は鎌倉地域を中心に古都として神社・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ます。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ます。

緑地以外の大半の場所で土地利用がされており、勾配が急な地域についても住宅が存在しています。

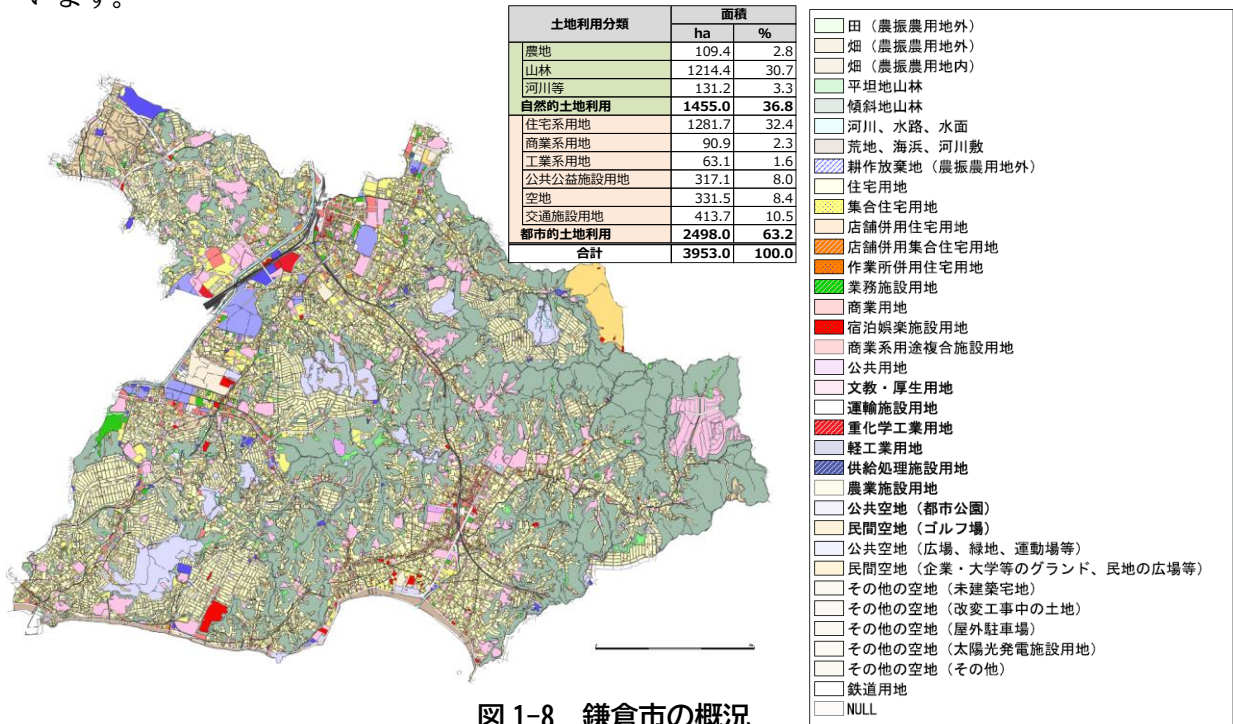


図 1-8 鎌倉市の概況

出典：都市計画基礎調査（神奈川県、平成 28 年（2016 年））

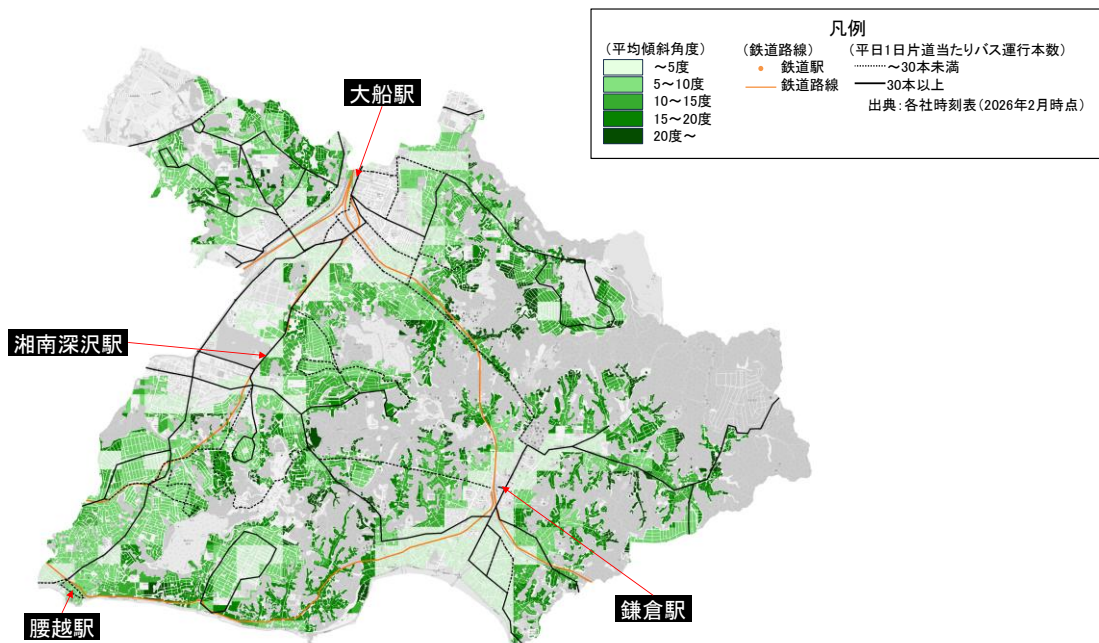


図 1-9 鎌倉市内の勾配

出典：国土数値情報（国土交通省、平成 23 年（2011 年））

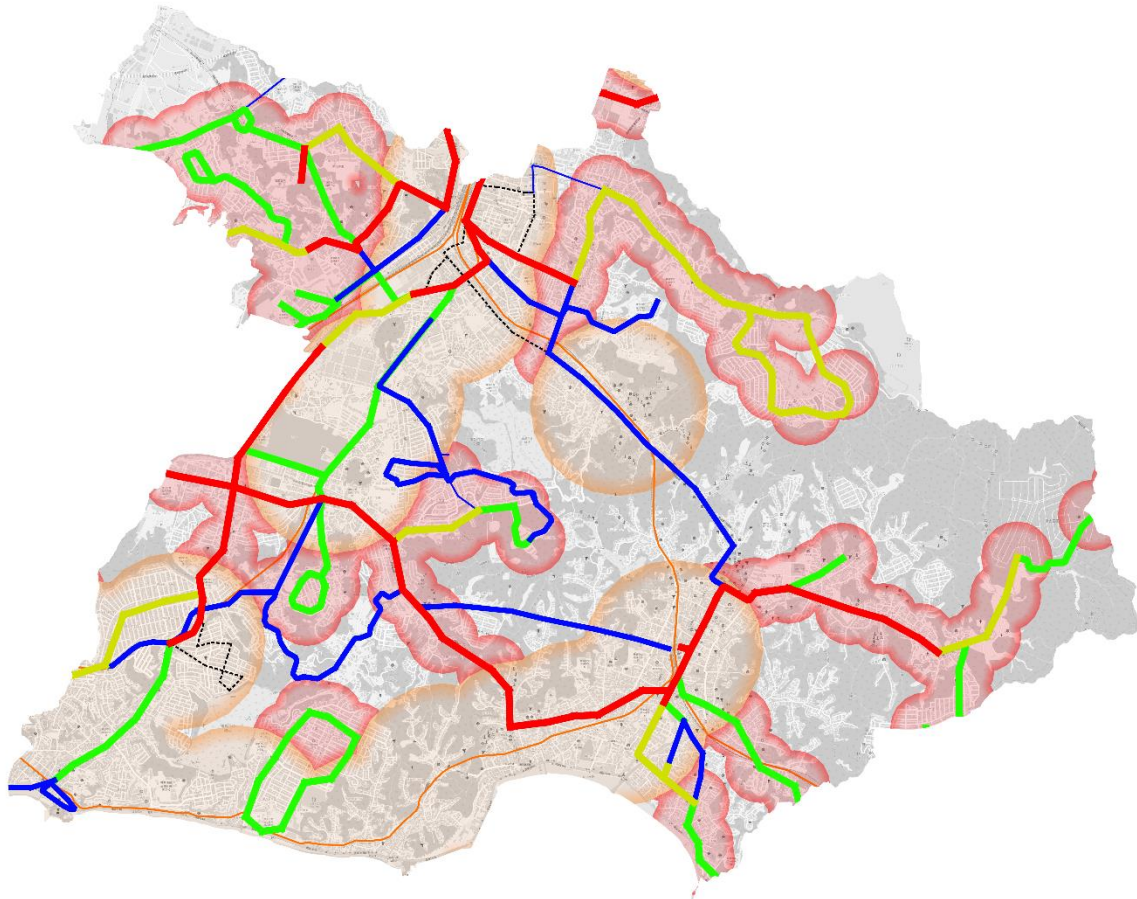
1.5.3 公共交通網と徒歩圏域

鎌倉市内の交通は鉄道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）と民間路線バス3事業者により鎌倉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。

徒歩利用圏内の居住人口の
カバー率(令和2年(2020年))

	割合	人口
全ての鉄道駅+ 30本/日以上バス停	91.9%	154,603人



凡例	
(平日1日片道当たり運行本数)	(徒歩圏域)
..... ~5本未満	鉄道駅徒歩利用圏(半径750m)
— 5本以上~10本未満	30本/日以上バス停徒歩利用圏(半径300m)
— 10本以上~30本未満	
— 30本以上~60本未満	
— 60本以上~90本未満	
— 90本以上~	

出典: 各社時刻表(2026年2月時点)

図 1-10 公共交通網と徒歩圏域

1.5.4 都市計画道路の整備状況

鎌倉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ます。

現在の鎌倉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。

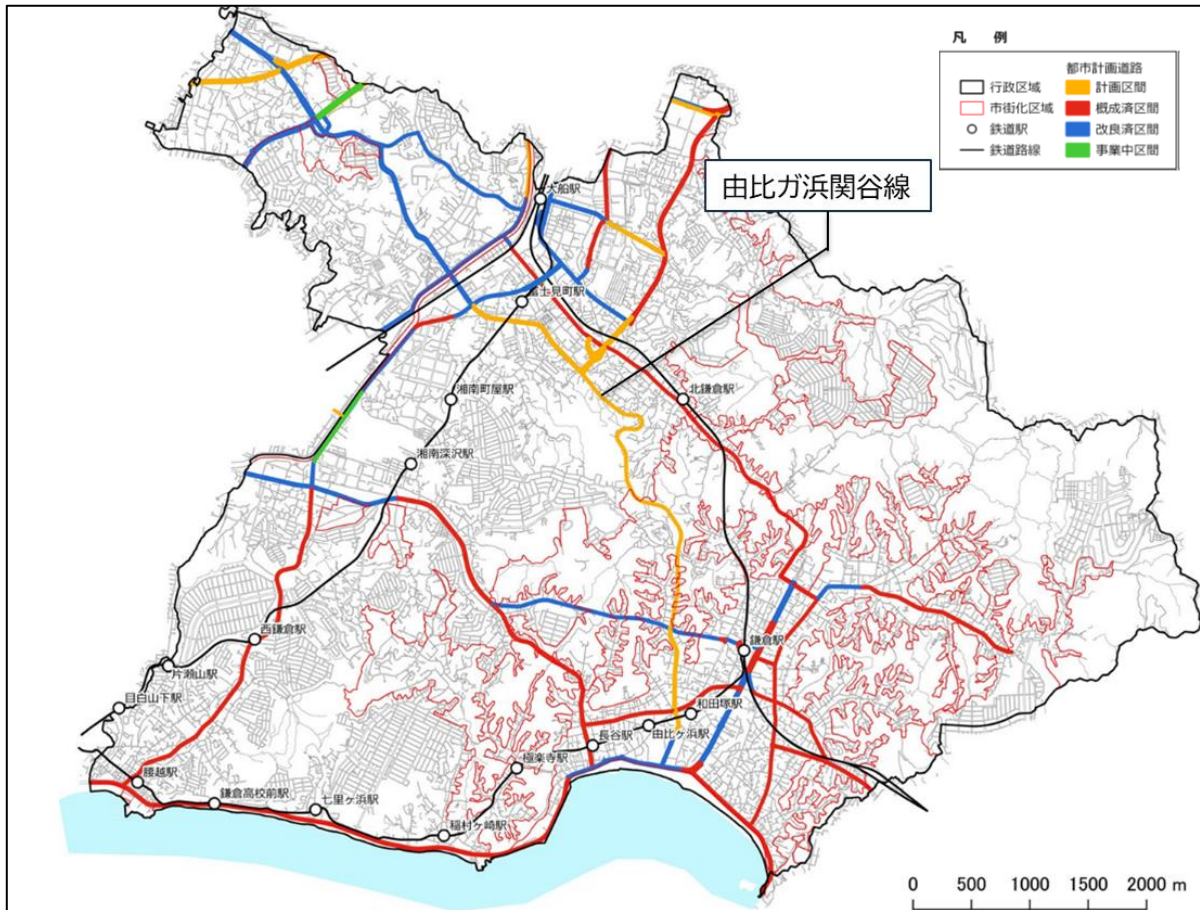


図 1-11 都市計画道路の整備状況図

出典：都市計画基礎調査を一部修正（神奈川県、平成 28 年（2016 年））

1.5.5 公共交通ネットワーク

鎌倉市内では鉄道が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11社*が運行しています。

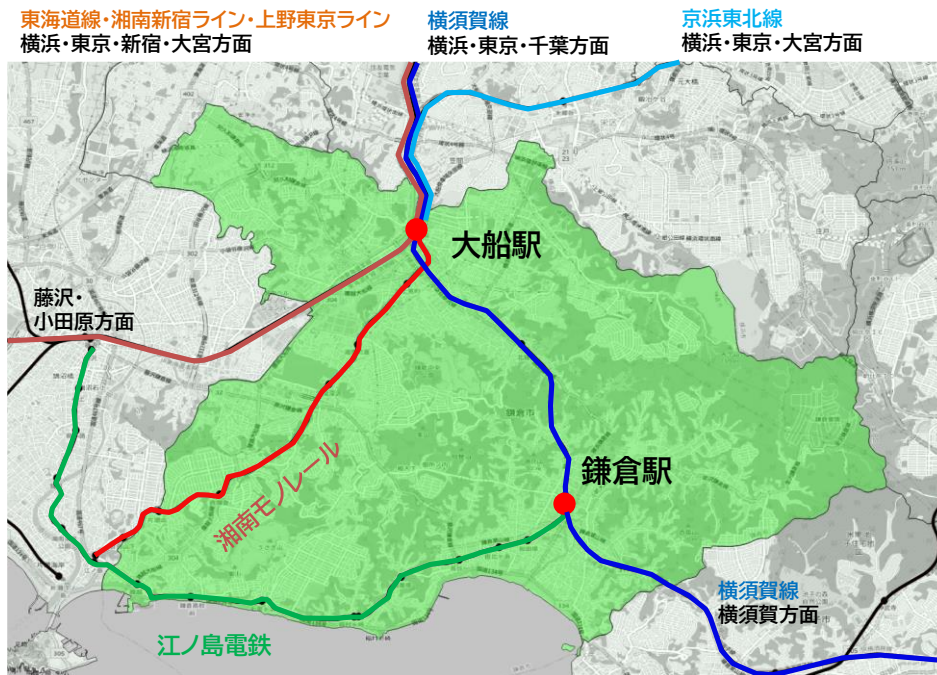


図 1-12 鎌倉市内の公共交通の鉄道ネットワーク

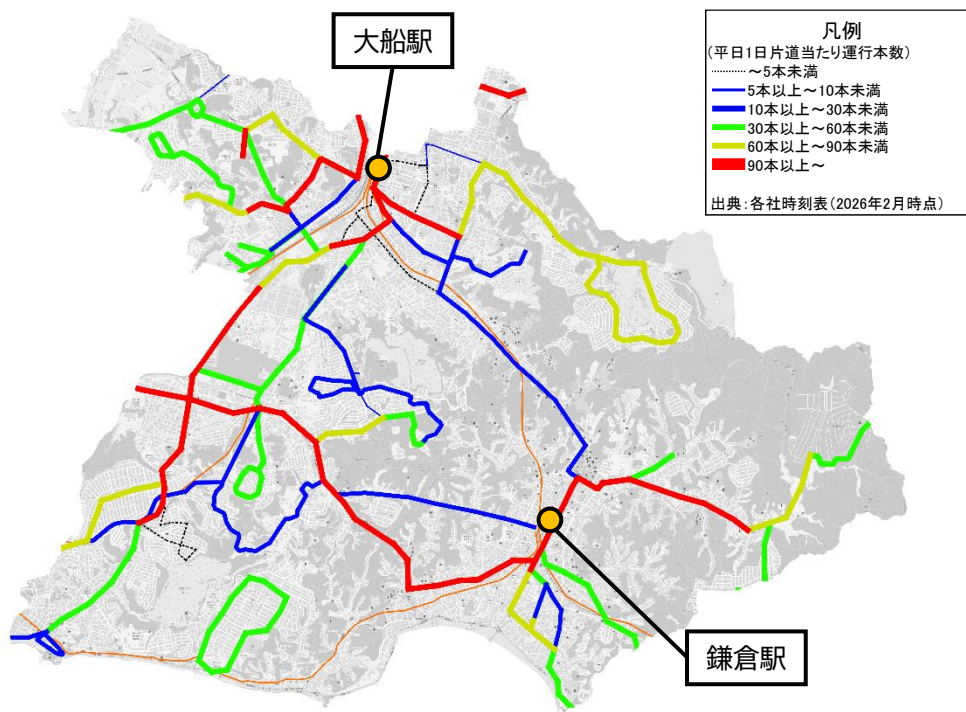


図 1-13 鎌倉市内の公共交通のバスネットワーク

出典：各社時刻表

*神奈川県タクシー協会鎌倉支部に所属している事業者数

1.5.6 交通分担率

第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年））における鎌倉市の代表交通手段分担率は、鉄道及びバスの割合が約38%を占めており、近隣自治体と比較しても、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なくなっています。

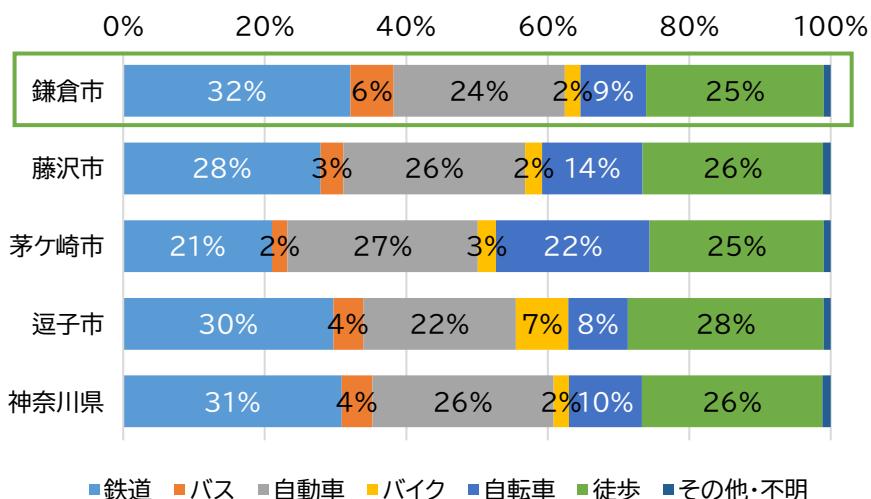


図1-14 代表交通手段分担率の周辺都市との比較

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年））

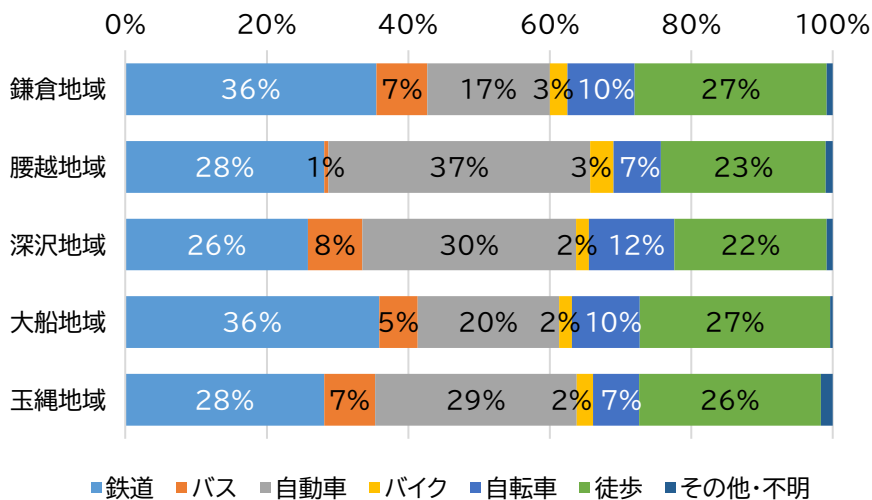


図1-15 地域別の代表交通手段分担率

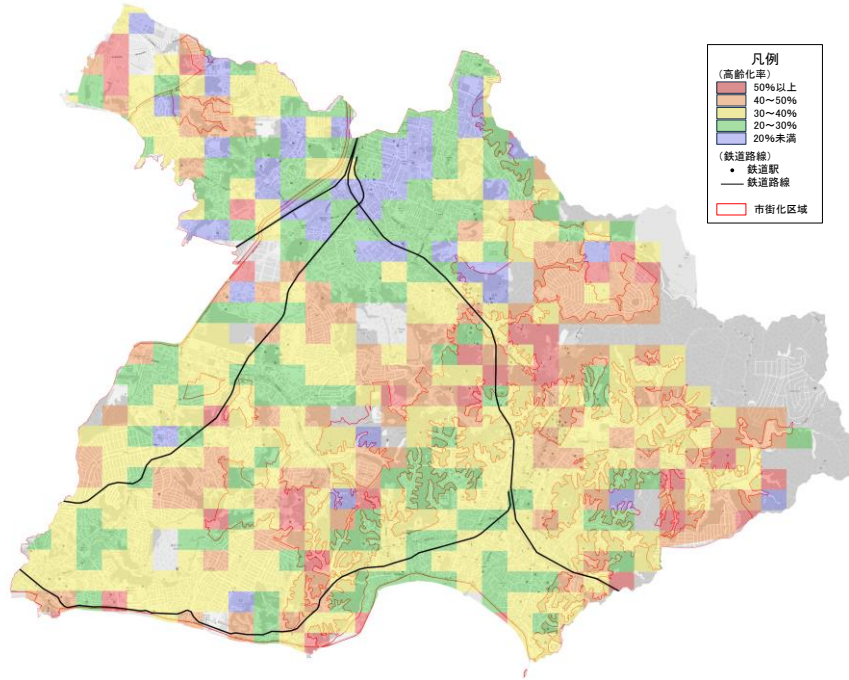
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年））

1.5.7 将来高齢化率

令和2年(2020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。

【高齢化率（令和2年（2020年））】



【高齢化率（令和22年（2040年））】

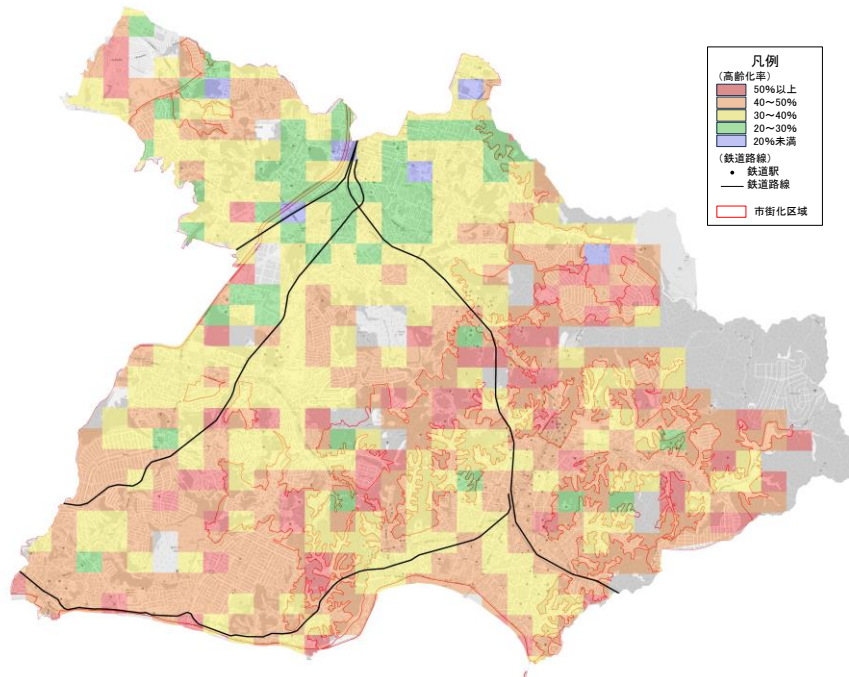


図1-16 鎌倉市の高齢化率

出典：メッシュ別将来人口推計（国土交通省、令和7年（2025年））

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）の時点では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 1-1 鉄道駅におけるバリアフリーへの対応状況

		段差への対応	エレベータの設置※2 ※◎はエスカレータも設置	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	△※1	—	
	鎌倉高校前 腰越	○ △※1	— —	

出典 JR 東日本：HP（各駅情報）、江ノ島電鉄：移動等円滑化取組報告書（鉄道駅）（令和6年度(2024年度)）

湘南モノレール：移動等円滑化取組報告書（鉄道駅）（令和5年度(2023年度)）、移動等円滑化取組計画書（令和6年度(2024年度)）

※1：七里ヶ浜駅と腰越駅については、日中時間帯のみ駅員が常駐し、車いす対応昇降機による段差対応が可能

※2：表中の「—」はエレベータ等の設置の必要がない駅

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"> 鎌倉市内では、公共交通の交通手段分担率が高い一方、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）や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）など市民の移動が不便な地域も存在します。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"> 鎌倉市内では市民の自動車交通に加え、鎌倉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、カーナビや地図アプリ等を活用した通過交通の削減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"> 鎌倉市内を運行する鉄道や路線バスなどの公共交通の利用者数は、コロナ禍後徐々に回復傾向にあるもののコロナ禍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、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"> 鎌倉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、新たな移動手段の導入や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。2030年の削減目標達成に向けてはより一層の取組が必要です。また、GX(グリーントランスフォーメーション)の取組推進に向けて、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

鎌倉市内では他市と比べ公共交通の交通手段分担率が高い一方、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市民の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市民の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、駅や運行頻度が一日 30 本以上の利便性の高い路線の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」に区分した対応が必要です。

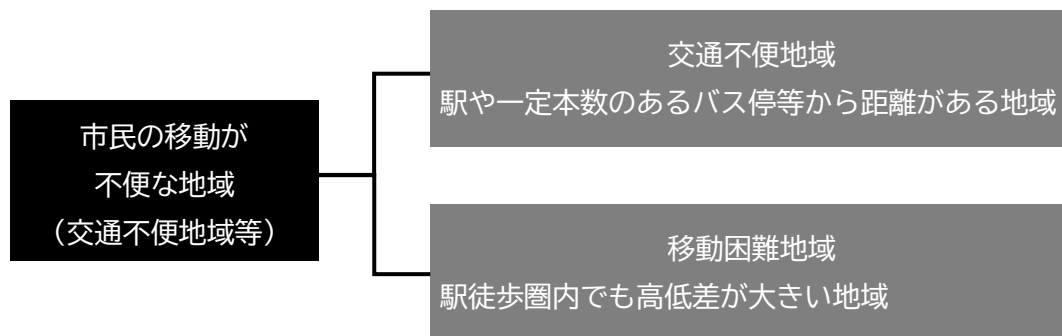


図 2-1 鎌倉市に交通不便地域・移動困難地域の考え方の整理

(2) 交通不便地域

鎌倉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

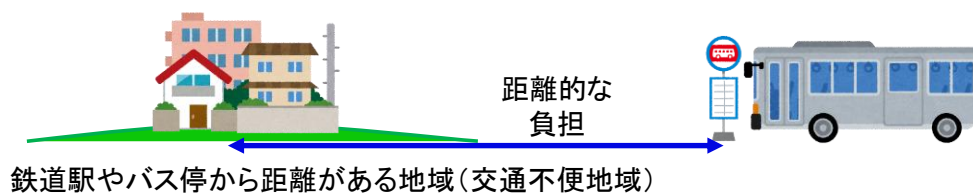


図 2-2 交通不便地域の設定イメージ

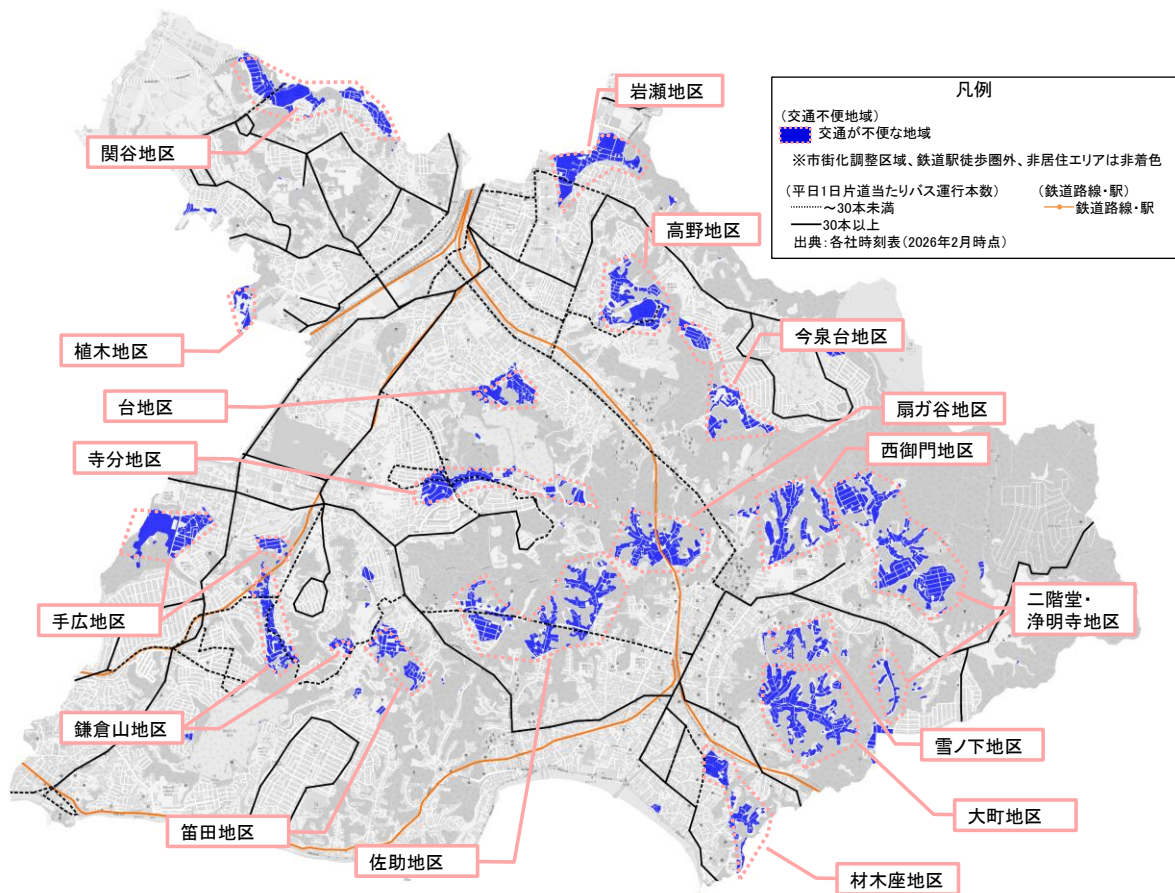


図 2-3 鎌倉市内の交通不便地域

(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 圏内であっても、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

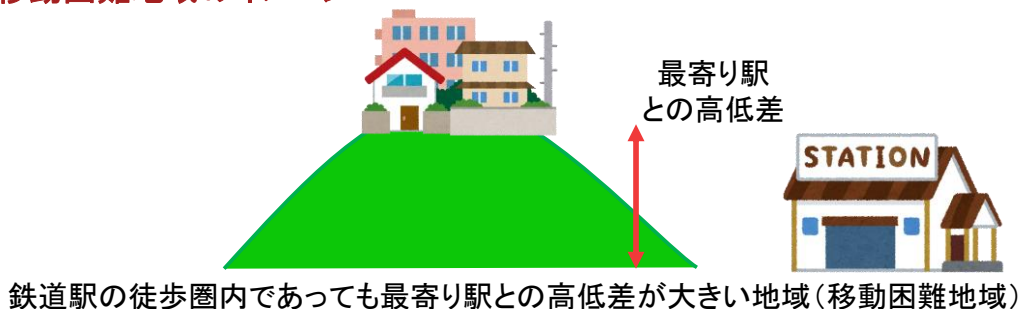


図 2-4 移動困難地域の設定イメージ

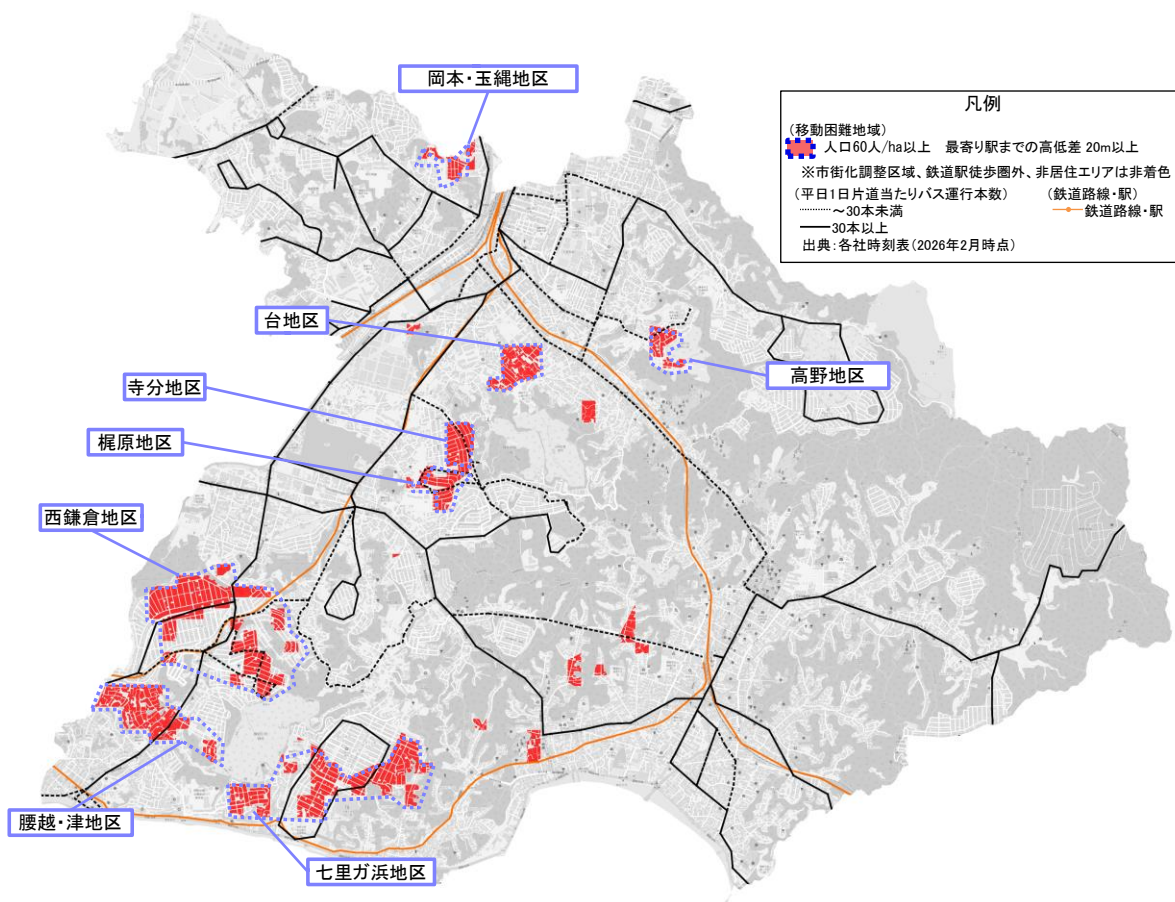


図 2-5 鎌倉市内の移動困難地域

(4) 特に対応すべき地域の抽出

交通不便地域のうち、特に、地域内の勾配が大きく移動が困難と想定される地域や、高齢者が多く移動が困難な方が多いと想定される地域は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い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。

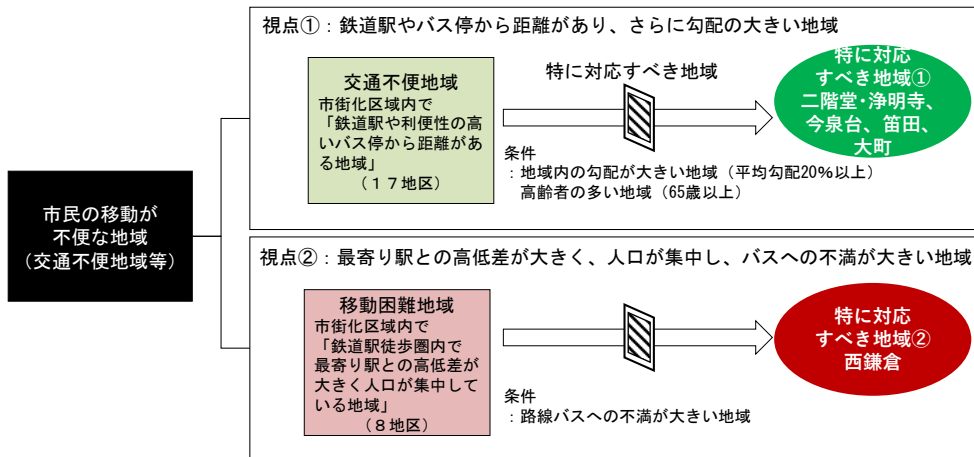
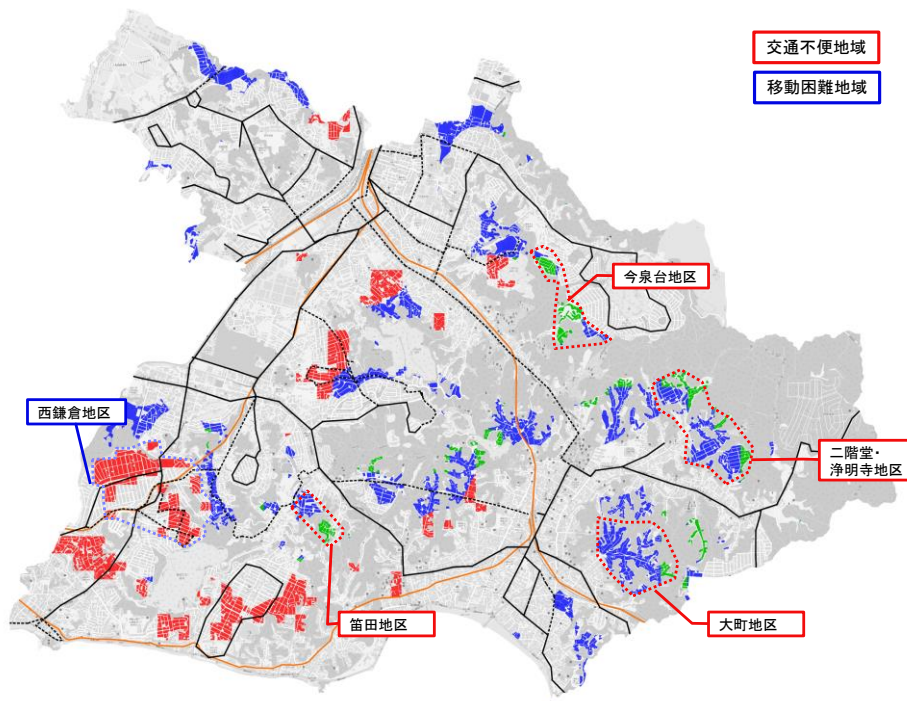


図 2-6 特に対応すべき地域の抽出



凡例		(平日1日片道当たりバス運行本数)	(鉄道路線・駅)
(交通不便地域)	(移動困難地域) ~30本未満	— 鉄道路線・駅
■ 交通が不便なエリアかつ平均勾配20%以上	■ 人口60人/ha以上	— 30本以上	— 鉄道路線・駅
■ 交通が不便なエリアかつ平均勾配20%未満	※市街化調整区域、鉄道駅徒歩圏外、非居住エリアは非着色	出典：各社時刻表(2026年2月時点)	

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、鎌倉市内を目的地とした自動車交通及び鎌倉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。

鎌倉市内を通行する自動車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。

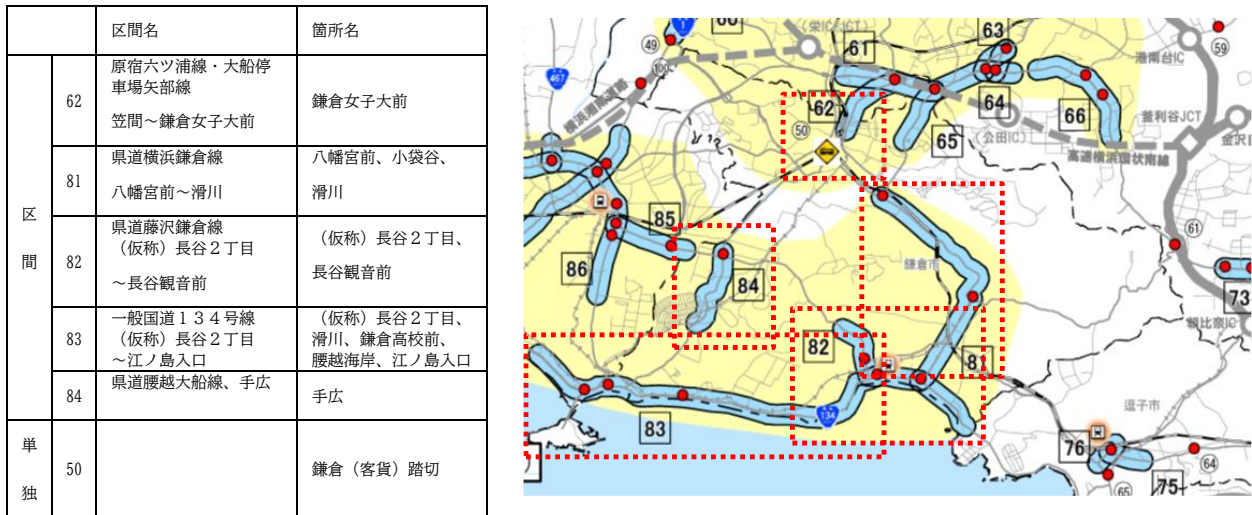


図 2-8 鎌倉市内の主要渋滞箇所

出典：国土交通省関東地方整備局 「神奈川県 地域の主要渋滞箇所（一般道）」（令和6年（2024年）2月末時点）より作成

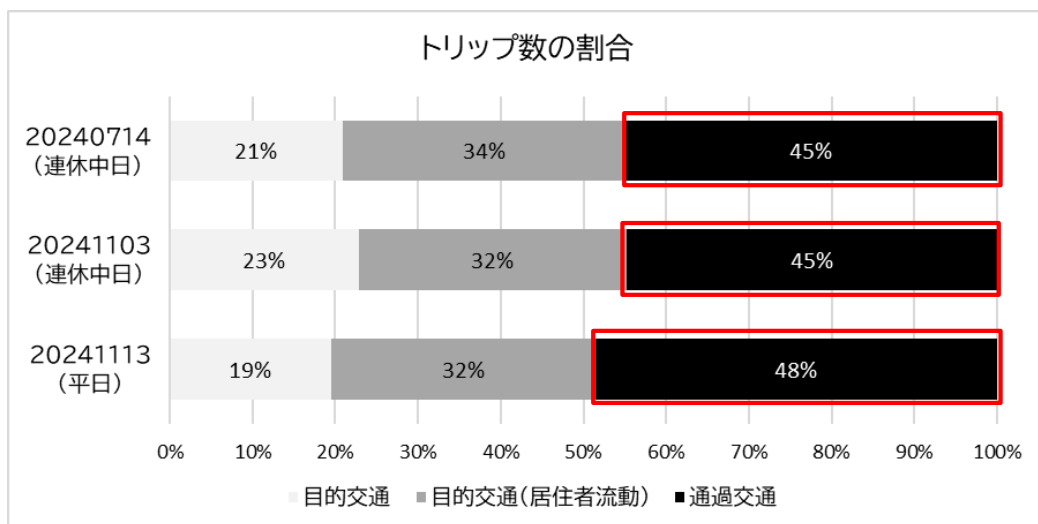


図 2-9 自動車交通の通過交通と目的交通の内訳(鎌倉市内全域)

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

鎌倉市内を運行する鉄道や路線バスなどの公共交通の利用者数は回復傾向にあります。コロナ禍前の水準に戻っていない状況です。また、鎌倉市内を運行する路線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、タクシー運転士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、コロナ禍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。

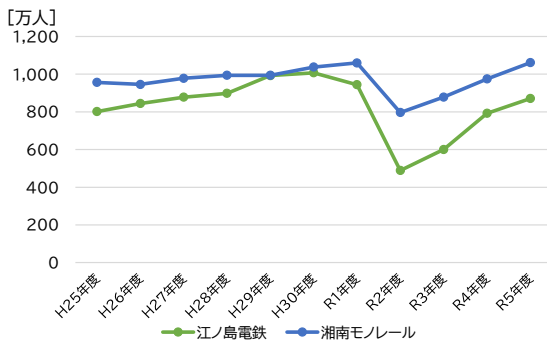


図 2-10 私鉄乗降者数の推移

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

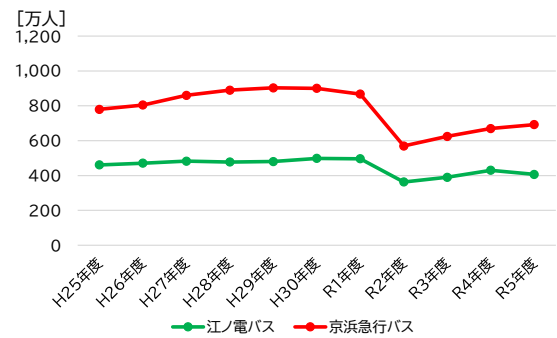


図 2-11 バス輸送人員の推移

出典：鎌倉の統計

※鎌倉市内を運行(通過を含む)する路線バスの起点から終点までの集計

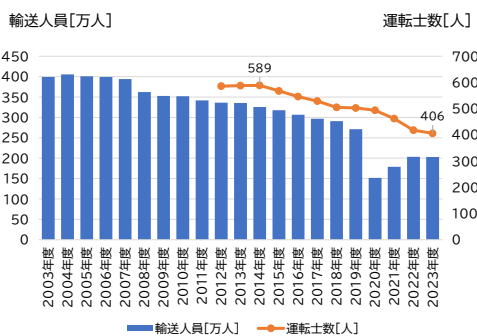


図 2-12 タクシー輸送人員と運転士数の推移

出典：神奈川県タクシー協会資料提供

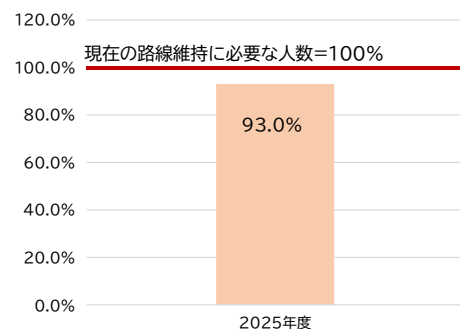


図 2-13 バス事業者の運転士の充足状況

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主要な営業所の集計値

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が進められており、隣接する村岡地区（藤沢市）においては令和14年（2032年）頃にJR東海道本線新駅開業を予定しています。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 東海道本線大船・藤沢駅間新駅

出典：村岡新駅(仮称)設置に関する覚書の締結について（神奈川県、令和3年（2021年））

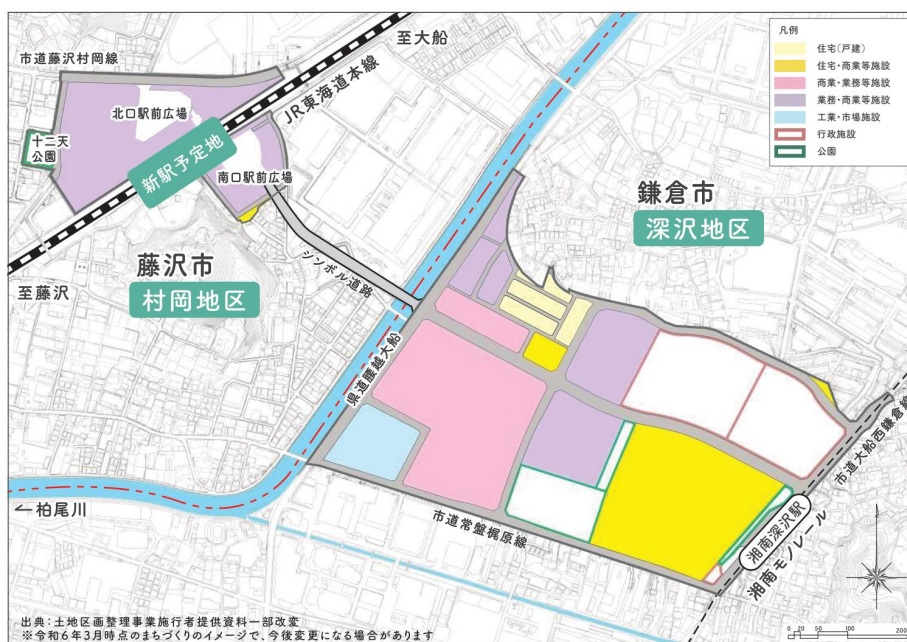


図 2-15 まちづくりのイメージ

出典：広報紙「村岡・深沢のまちづくり」（鎌倉市、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。このような中、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。

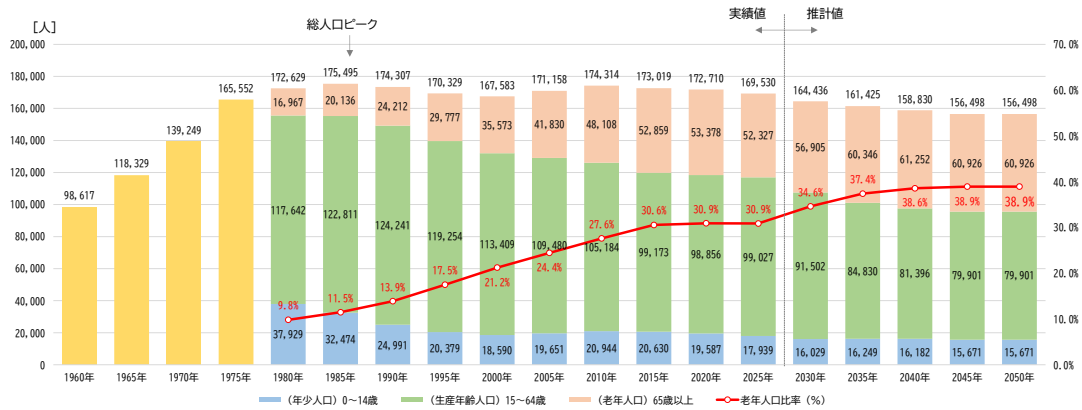


図 2-16 総人口の推移・将来推計

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（国立社会保障・人口問題研究所、令和5年（2023年））

※実績値の総人口には年齢不詳を含む。令和7年（2025年）の内訳は1月1日時点

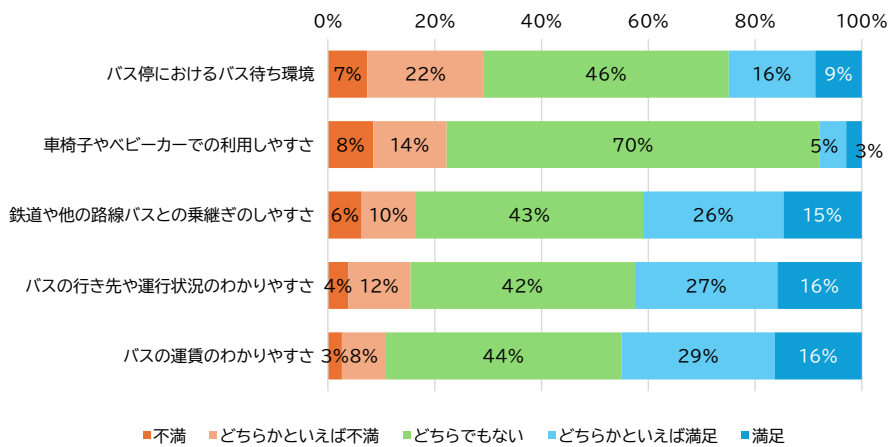


図 2-17 路線バスへの満足度

出典：市民アンケート調査結果

表 2-1 鉄道への意見

主な意見
鎌倉駅はオーバートゥ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

鎌倉市を訪れる延入込観光客は令和6年(2024年)で1,594万人となり、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、鎌倉市内の一部の鉄道、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ており、公共ライドシェア等の新たな移動手段を導入する等、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。

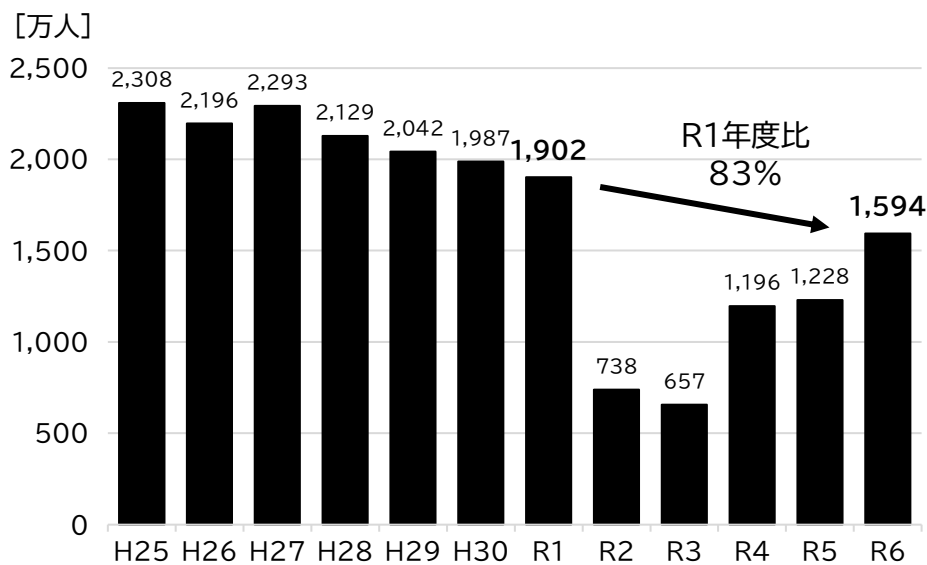


図 2-18 鎌倉市内の延入込観光客数

出典：鎌倉市の観光事情（鎌倉市、令和7年（2026年））

(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）では基準年の平成 25 年度（2013 年）に比べ 31.5%削減しています。しかし、令和 12 年度（2030 年度）の削減目標（46%削減）達成に向けてはより一層の取組が必要であり、GX（グリーントランスフォーメーション）の取組推進に向けて、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。

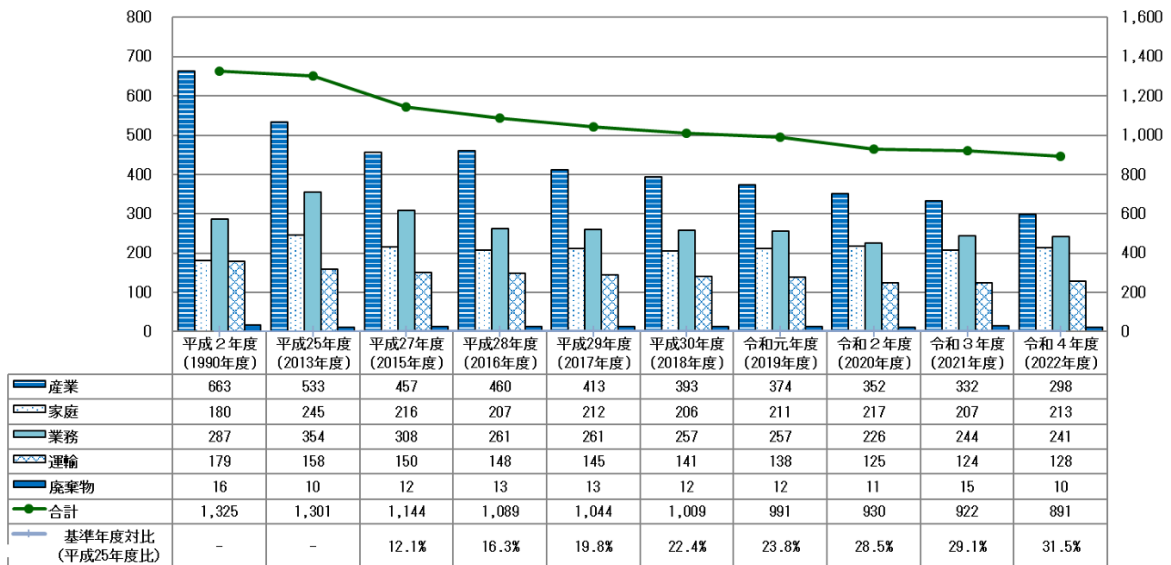


図 2-19 鎌倉市の部門別二酸化炭素（CO₂）排出量の推移

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、鎌倉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、鎌倉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の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、鎌倉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、通過交通の削減をはじめとした交通渋滞対策の施策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、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等、路線バスを維持するための取組に加え、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、鎌倉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、本市における令和6年（2024年）延入込観光客は1,594万人に達しました。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排出削減の推進についても、今まで以上に重要な視点です。

以上のような市民の移動が不便な地域への対応、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を創出し、「持続可能なまちづくり」に寄与するような地域公共交通の実現を目指します。

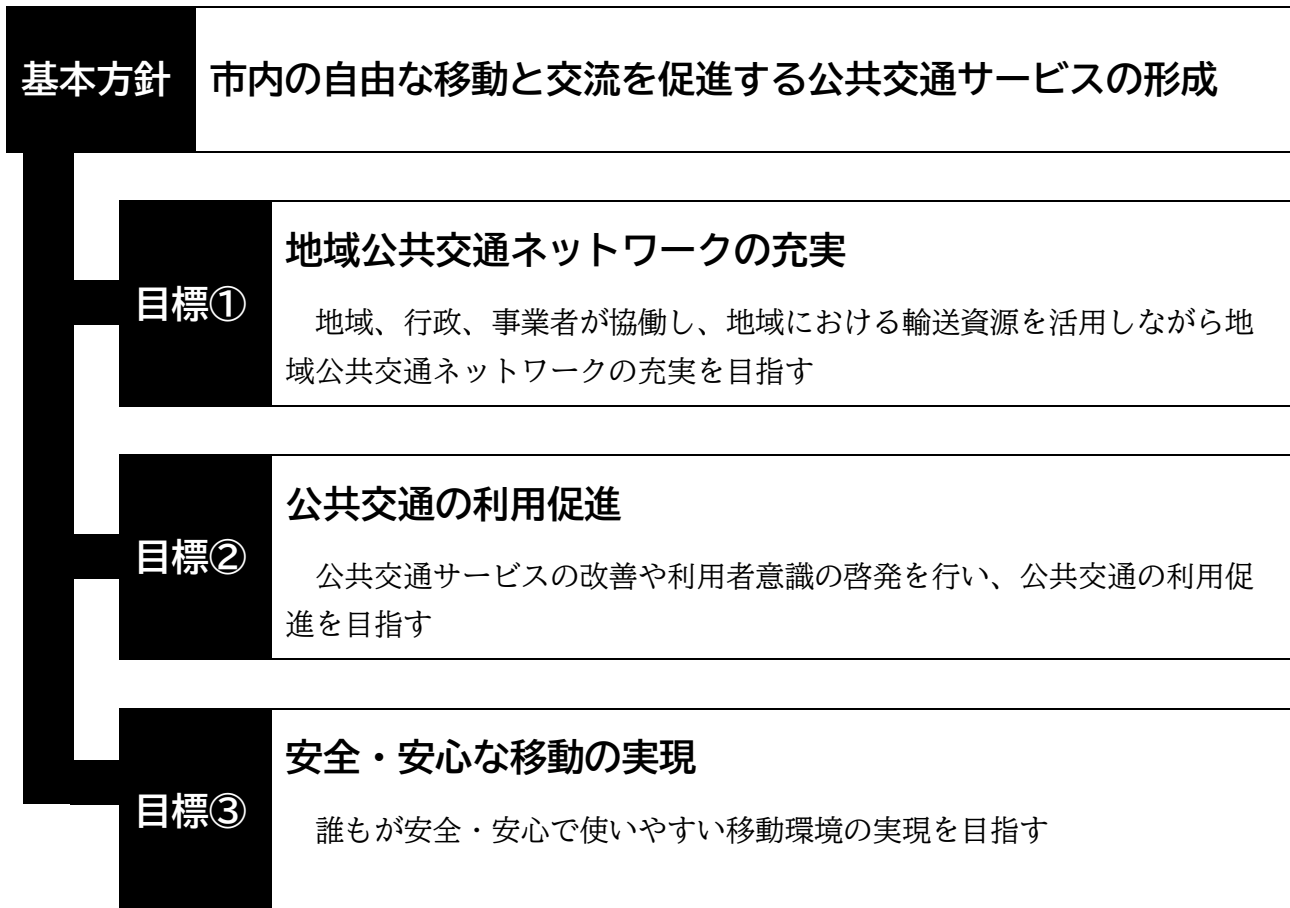
3. 2 計画の目標

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し、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』を本計画の目標に掲げ、取組を進めていきます。

『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鎌倉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)頃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等により、公共交通サービスの維持に努めます。
- ▶ 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り組み、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。
- ▶ 地域公共交通を維持すべく、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。

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、公共ライドシェア等の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。

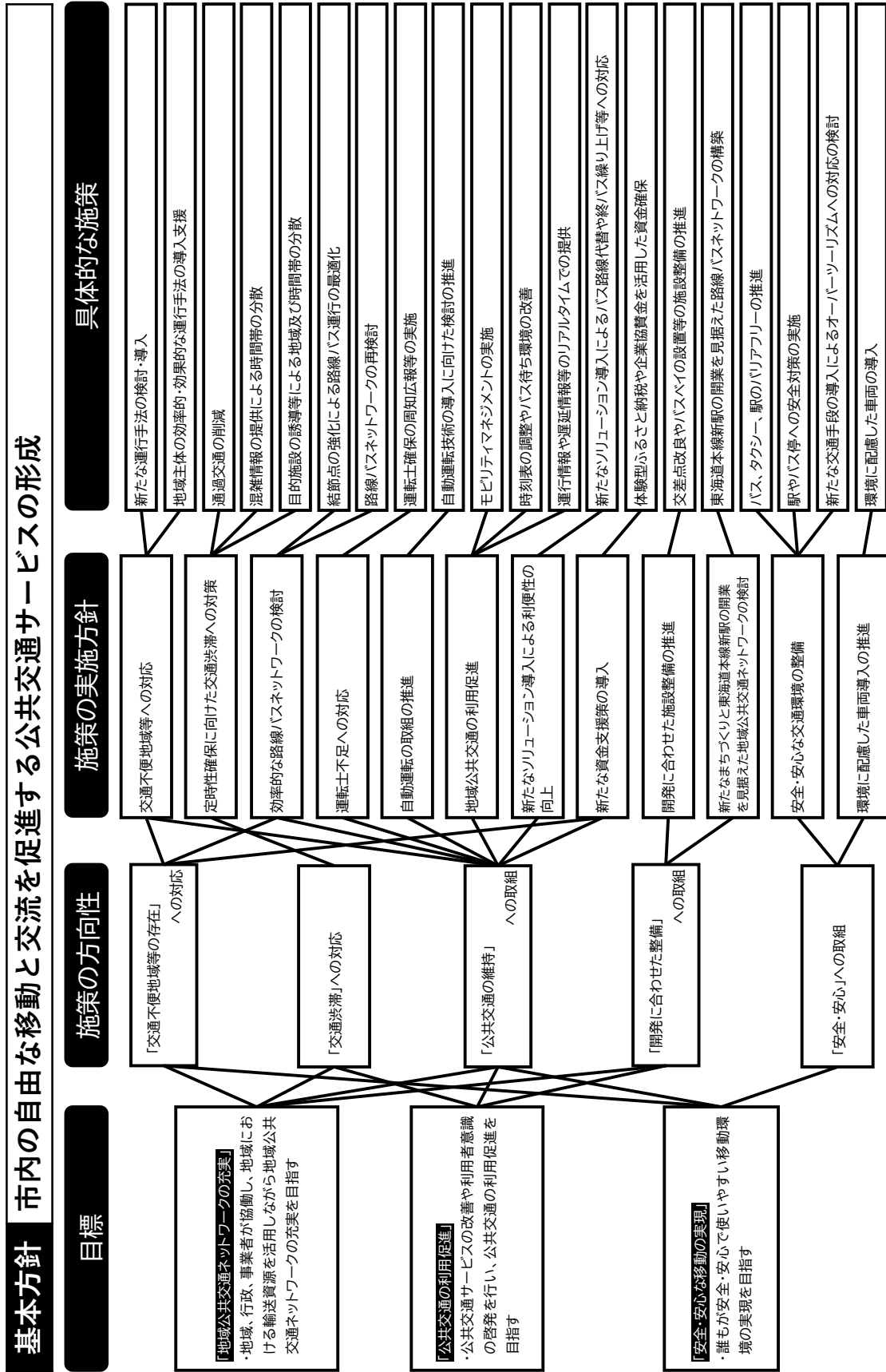
施策の方向性	目標① 地域公共交通 ネットワークの 充実	目標② 公共交通の 利用促進	目標③ 安全・安心な 移動の実現
<p>「交通不便地域等の存在」への対応</p> <p>本計画で定めた交通不便地域等の解消に向け、地域のニーズや運転士不足の状況を考慮しながら、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェア等新たなソリューションの導入を進めます。</p>	●		●
<p>「交通渋滞」への対応</p> <p>鎌倉市内では、主要道路を中心に慢性的な交通渋滞が発生しており、路線バスの定時性の確保に支障をきたしています。そこで、路線バスの定時性の確保等に向け、通過交通の削減をはじめとした交通渋滞の解消に向けた取組を進めます。</p>	●	●	
<p>「公共交通の維持」への取組</p> <p>効率的な路線バスのネットワークを検討するとともに、鎌倉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の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等の取組も進めます。</p>	●	●	●
<p>「開発に合わせた整備」への取組</p> <p>深沢地区の村岡・深沢地区土地区画整理事業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組を進めます。</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



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	実施時期	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年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、鉄道事業者 バス事業者、 タクシー事業者、 市民等		① 施策検討・調整 ・実証等			② 取組実施	

※施策の①、②は次ページの施策①、施策②に対応

(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地域内の勾配の状況や高齢化率等の観点から特に対応が必要な状況です。

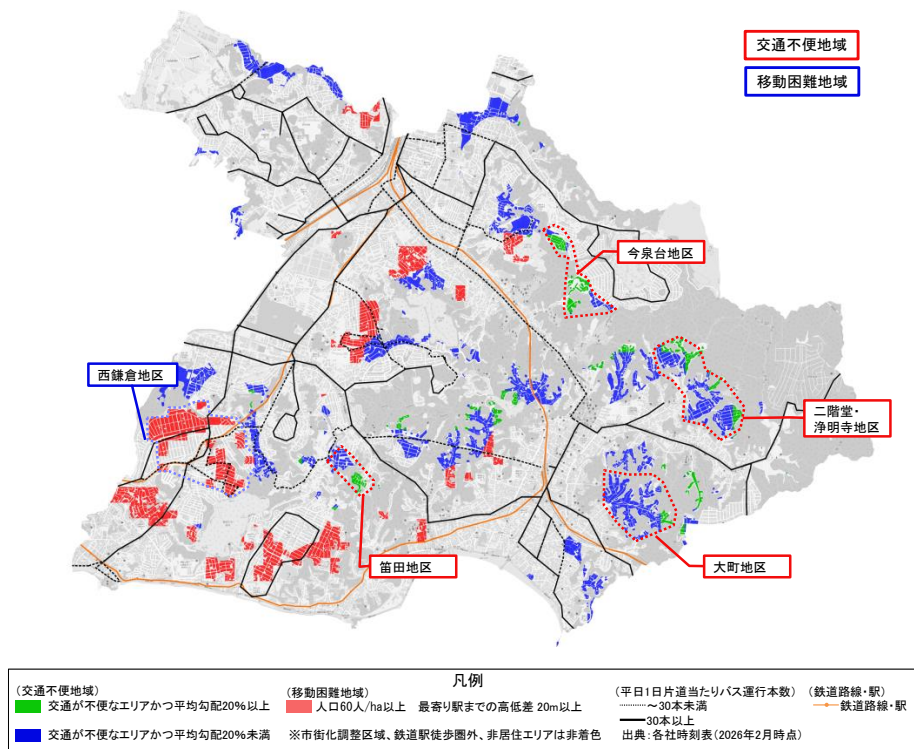


図 4-1 鎌倉市内の特に対応すべき交通不便地域・移動困難地域（再掲）

(2) 施策

①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を検討し、関係事業者等と連携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、市民の移動が不便な地域やバス等の利便性が低下している等のエリアに対して市民や観光客の移動の利便性を向上させるために導入する輸送サービス
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輸送サービス
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向けた取組について、事例紹介や専門家紹介及び助言等による、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、交通渋滞の解消のため、路線バスの定時性の確保等に向けた取組を進めます。

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								
方向性	交通渋滞への対応								
エリア	全エリア	実施時期	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年度以降 (2030年度)	
主体	鎌倉市、道路管理者、 交通管理者、 鉄道事業者、 バス事業者等		①	施策の実施・運用					
			②	施策 検討	施策の実施・運用				

※施策の①、②、③は次ページ以降の施策①、施策②、施策③に対応

(1) 背景

鎌倉市内では、主要道路を中心に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。交通渋滞の主な要因としては、通過交通が多いことや特に鎌倉地域に交通が集中していることが考えられますが、鎌倉市内の道路はハード面での道路改良が困難であることから、ソフト面での交通渋滞対策を検討する必要があります。



図 4-2 迂回ルートの提示イメージ

(2) 施策

①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た施策を推進します。

表 4-2 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	鎌倉駅周辺等に集中する自動車交通に対して、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する
地図アプリにおけるルート変更	鎌倉駅周辺等に集中する自動車交通に対して、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する
公共交通優先の通行規制	鎌倉駅東口や大船駅西口で実施しているように、駅前への一般車両の進入を制限することで、駅前での交通円滑化を図る
パーク&ライド、環境フリー手形	鎌倉駅周辺等に集中する自動車交通需要を抑制する取組や公共交通の利用を促進する取組を、継続して実施する
ロードプライシング	鎌倉駅周辺等に集中する自動車交通に対して、来訪車両等への課金により公共交通への転換を促し、自動車利用や通過交通の抑制を図る
誘導看板の設置	鎌倉駅周辺に集中する交通等に対して、渋滞起点や迂回ルートの分岐前などにおいて、渋滞情報や迂回ルートを看板等で表示し、迂回を誘導する
その他のモビリティマネジメント施策	様々な交通手段の選択肢及び適切な情報を提供し、自動車以外の交通手段の利用を促進する（料金割引、インセンティブ、MaaS等）

②混雑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やリアルタイム渋滞情報の提供により、時間帯の分散を図る取組を推進します。

③目的施設の誘導等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の誘導や代替の目的地の案内により、地域、時間帯、曜日及び季節の分散を図る取組を推進します。

表 4-3 地域・時間帯の分散に向けた施策（案）

区分	施策	概要
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、本市のもつ豊富な観光資源を生かした観光スポットの紹介や新たな観光資源の発掘・開発と活用による来訪地域を分散化
	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
時間帯の分散	渋滞・混雑状況の可視化	ライブカメラによるリアルタイムの映像等の活用や、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の作成などにより渋滞・混雑状況を可視化し、広く情報発信を行うことで、鎌倉駅周辺に集中する時間帯を分散
	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

4. 4 「公共交通の維持」への取組

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

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 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	全エリア	実施時期	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年度以降 (2030年度)	
主体	鎌倉市、バス事業者		①	施策検討	新たな運行体系の運用				
			②	施策検討	新たな運行体系の運用				

※施策の①、②は施策①、施策②に対応

(1) 背景

鎌倉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、効率的な運行を行う必要があります。

(2) 施策

①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、地域拠点での乗継により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余剰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 4-3 地域拠点における乗継のイメージ

②路線バスネットワークの再検討

鎌倉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。

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 ①	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年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、バス事業者、 タクシー事業者		広報施策の実施				

※施策の①は施策①に対応

(1) 背景

バス運転士に対する時間外労働の上限規制（2024年問題）等によりバスやタクシーの運転士が急速に減少しており、特に鎌倉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。

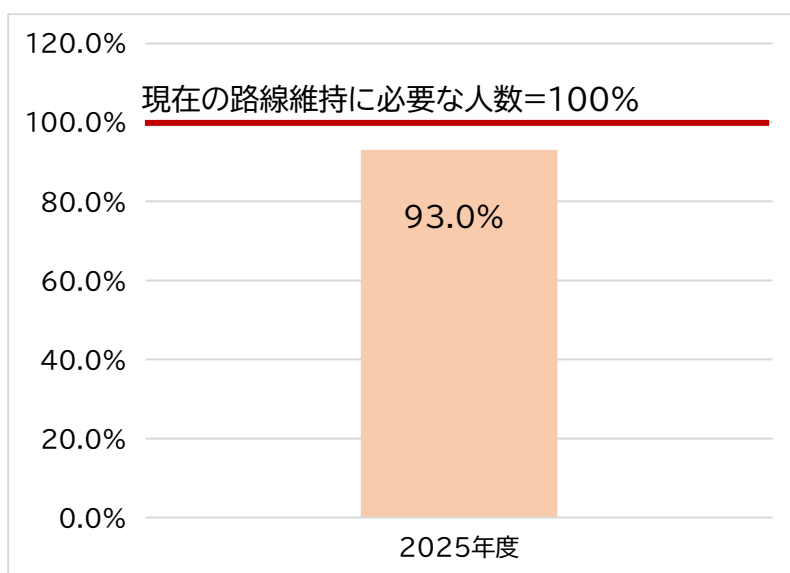


図4-4 鎌倉市内を運行するバス事業者の運転士の充足状況（再掲）

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の実施等を進めます。

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	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年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、バス事業者		①	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4以上の自動運転バスの導入が実現すれば、将来的には運転士の負担低減や労働環境の改善、運転士が必要とされる路線への優先的な再配置など、運転士不足への対策の一助になることが期待されます。

表 4-4 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。	運転士
レベル2	アクセル・ブレーキ操作及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士)
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自動運転技術の導入に向けた検討の推進

自動運転技術については、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、停車スペースの確保や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	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年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、鉄道事業者、 バス事業者、市民等						
			①	②	③		

※施策の①、②、③は下記以降の施策①、施策②、施策③に対応

(1) 背景

コロナ禍以降、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、鎌倉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継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。

各停留所については、地域の状況に応じてバス停名称の統一や路線のナンバリング等により、わかりやすいバス路線標示を推進します。



図 4-5 乗換案内アプリ等での情報提供

出典：自治体によるGTF 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 4-6 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	実施時期	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年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、バス事業者、 タクシー事業者、市民等		①	施策検討・調整・実証等	新たな運行手法の運用			

※施策の①は次ページの施策①に対応

(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。

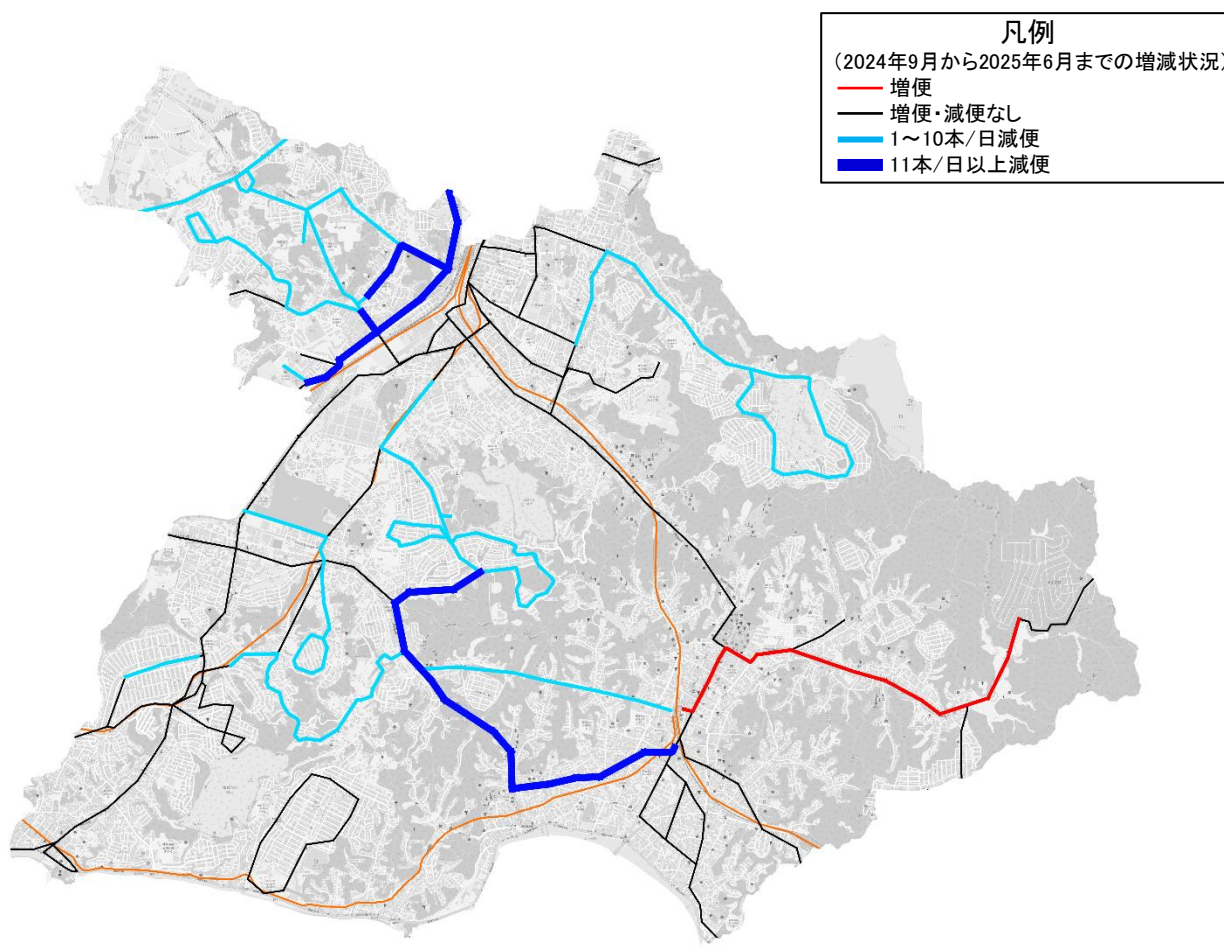


図 4-7 路線バスの減便の状況

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

バス路線代替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 4-5 新たな地域公共交通の導入（例）

区分	施策（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の導入	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乗合型の交通サービスを導入
	公共ライドシェアの導入	自家用車等を用いて、市民の移動が不便な地域や路線バス等の利便性が低下している等のエリアに対して市民や観光客に移動の利便性を向上を図るため、公共ライドシェアを導入
	日本版ライドシェアの導入	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特定の範囲でタクシーの代替となる日本版ライドシェアを導入
	コミュニティバスの導入	市に委託された一般乗合旅客自動車運送事業者がバス車両を活用したコミュニティバスを導入
	地域貢献バスの導入	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による送迎バスやスクールバス等の空席を活用した地域貢献バスを導入
	住宅地でのシェアサイクル利用支援	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 交通不便地域等の存在							
エリア	全エリア	実施時期	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年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、鉄道事業者、 バス事業者等		①	施策の検討・実施				

※施策の①は施策①に対応

(1) 背景

新たな施策の実施や既存施策の拡充について、今後も生産年齢人口の減少により税収の増加も厳しいと想定されることから、既存の財源のみで施策の実施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調達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 4-6 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

深沢地区の村岡・深沢地区土地区画整理事業に合わせた鉄道駅や道路の整備により、新たに生じる人の流れ、移動ニーズ及び駅へのアクセサビリティ向上への対応を路線バス新設・再編の契機として捉え、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。

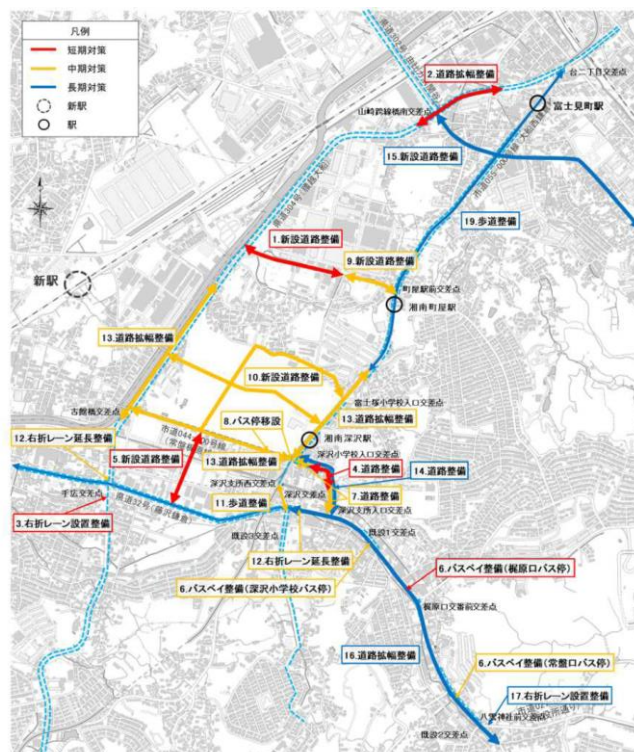
4.5.1 開発に合わせた施設整備の推進

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	実施時期	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年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、道路管理者、 交通管理者、バス事業者		① 導入施策の検討・実施				

※施策の①は次ページの施策①に対応

(1) 背景

深沢地区土地区画整理事業により、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ることから、同地区内や周辺の他の拠点間の移動に関して、路線バス等の定時性・速達性の確保や利用者の安全性向上に向けた整備が必要となります。



※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4-8 (案) 深沢地区事業区域周辺道路整備計画

(2) 施策

① 交差点改良やバスバイの設置等の施設整備の推進

ボトルネックとなる交差点の改良等による路線バス等の定時性・速達性の向上やバスバイ設置による利用者の安全性向上を図ります。

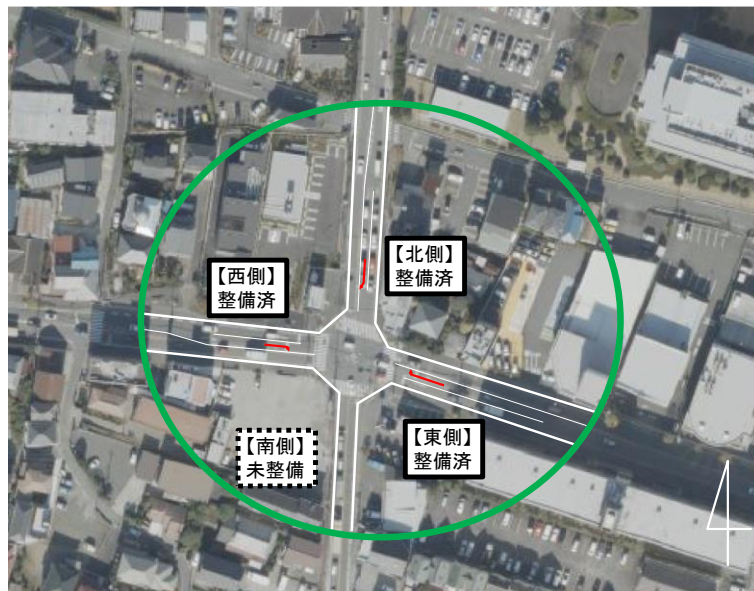


図 4-9 右折レーン整備（手広交差点）



図 4-10 バスバイ設置

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	実施時期	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年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、道路管理者、 交通管理者、バス事業者		①	路線新設に向けた検討			新設路線の運行 ・継続検討	

※施策の①は次ページの施策①に対応

(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、深沢地域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。

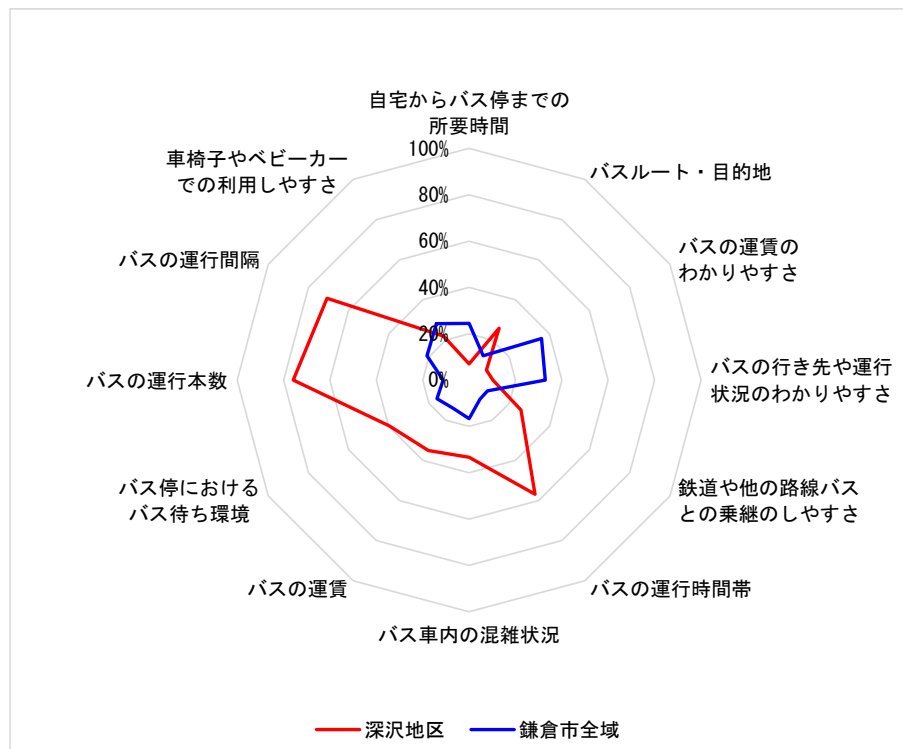


図 4-11 居住地区別バスサービスへの満足度 (定期的なバス利用者)

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。

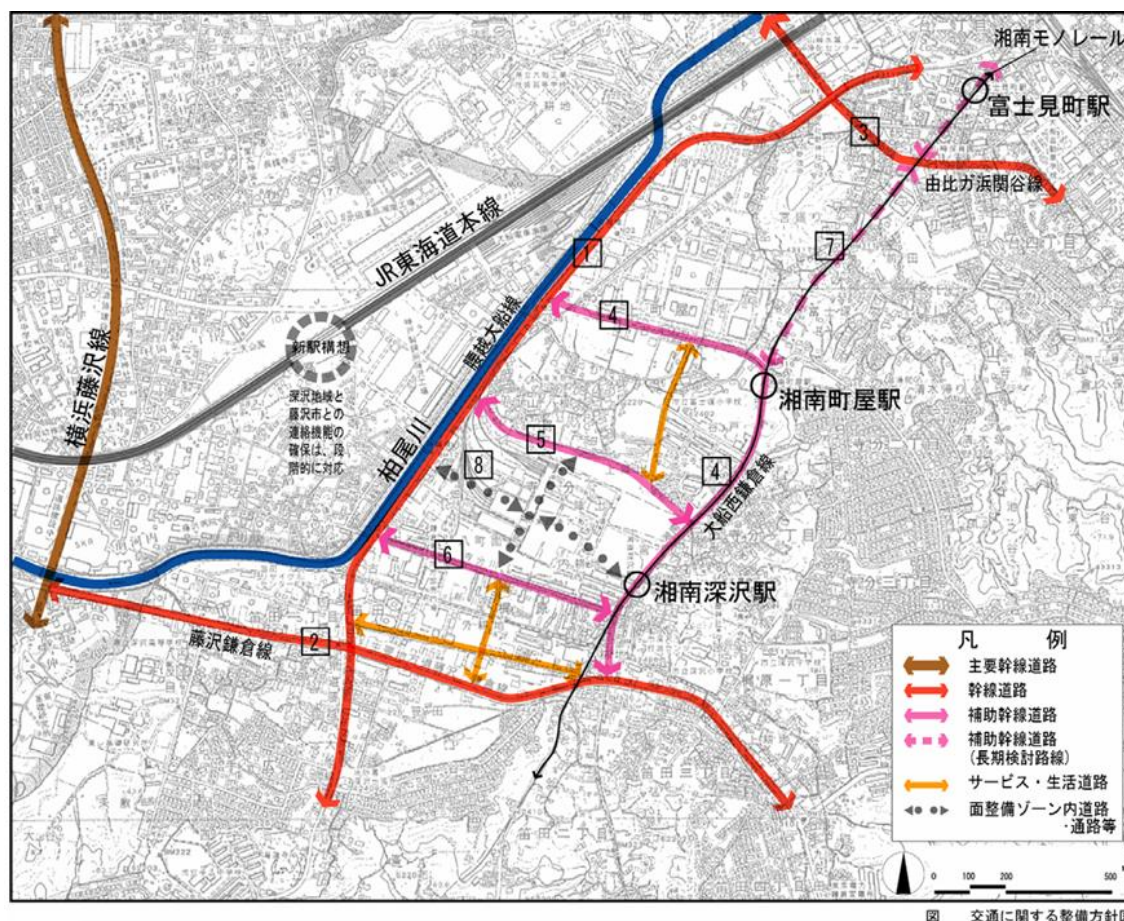


図 4-12 深沢地域の交通に関する整備方針図

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	実施時期	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年度以降 (2030年度)	
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、 市民等		①	協議調整	施策の実施				
			②						
		③	検討	新たな運行手法の運用					

※施策の①、②、③は次ページの施策①、施策②、施策③に対応

(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。

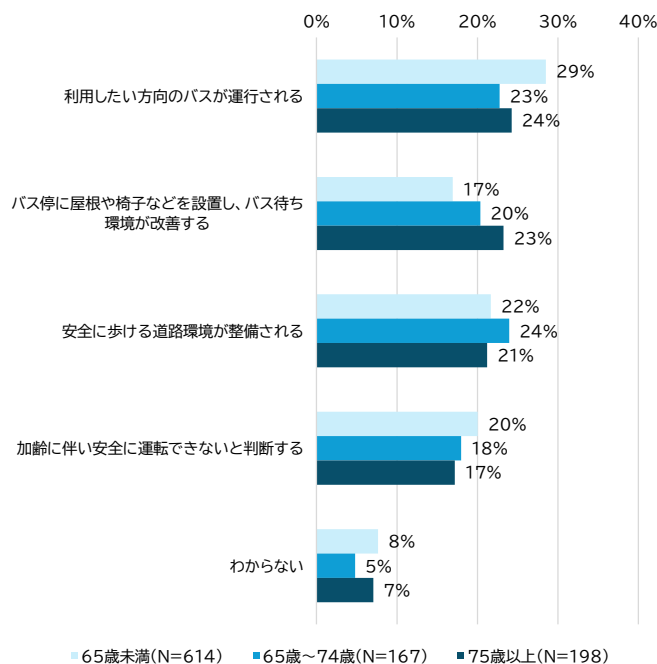


図 4-13 公共交通利用のきっかけになり得ること（年齢階層別）

出典：市民アンケート調査結果

(2) 施策

①バス、タクシー、駅のバリアフリーの推進

ノンステップバスやフルフラットバスの導入、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等の導入推進、駅へのエレベーター設置など、バスやタクシー、駅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. 実施施策

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	実施時期	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年度以降 (2030年度)
主体	鎌倉市、鉄道事業者、 バス事業者、タクシー事業者		①	順次導入				

※施策の①は施策①に対応

(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、鎌倉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）に更新していきます。

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。

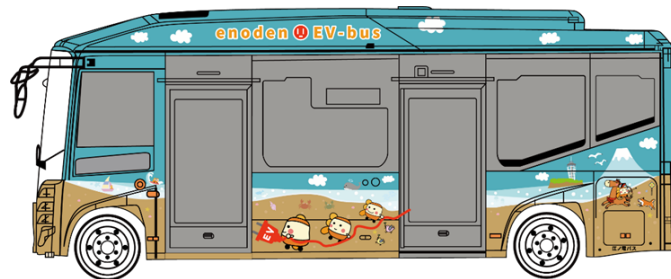


図4-14 小型EVバス外観イメージ

出典：江ノ島電鉄株式会社ホームページ



図4-15 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年度以降 (2030年度)
交通不便地域等への対応	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	施策検討・調整・実証等		取組実施		
	②地域主体の効率的・効果的な運行手法の導入支援					
定時性確保に向けた交通渋滞への対策	①カーナビや地図アプリ等を活用した通過交通の削減	施策の実施・運用				
	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	施策検討	施策の実施・運用			
	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					
効率的な路線バスネットワークの検討	①結節点の強化による路線バス運行の最適化	施策検討	新たな運行体系の運用			
	②路線バスネットワークの再検討	施策検討	新たな運行体系の運用			
運転士不足への対応	①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	①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	①モビリティマネジメントの実施	導入箇所検討・各事業者との調整・導入				
	②時刻表の調整やバス待ち環境の改善					
	③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利便性の向上	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	施策検討・調整・実証等		新たな運行手法の運用		
新たな資金支援方策の導入	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	施策の検討・実施				
開発に合わせた施設整備の推進	①交差点改良やバスベイの設置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	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	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	①バス、タクシー、駅のバリアフリーの推進	協議調整	施策の実施			
	②駅やバス停への安全対策の実施					
	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	検討	新たな運行手法の運用			
環境に配慮した車両導入の推進	①環境に配慮した車両の導入	順次導入				

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

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 <small>※現況は令和2年(2020)年国勢調査時点</small>	91.9%	向上
		地域主体の取組の実施件数	—	4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 <small>※現況は令和7年(2025年)12月末時点</small>	—	現状維持
		運転士不足への対応 <small>※各社の集計値 ※現況は令和7年(2025年)12月末時点</small>	93.0%	100%
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 <small>(休日)17.0km/h</small>	(休日)17.0km/h	20.0km/h
		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 <small>※各社の集計値 ※現況は令和7年(2025年)12月末時点</small>		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 <small>※各社の集計値 ※現況は令和7年(2025年)12月末時点</small>	15駅	18駅
		ユニバーサルデザインタク シーの導入率 <small>※各社の集計値 ※現況は令和7年(2025年)12月末時点</small>	14.5%	向上
		ノンステップバスの導入率 <small>※各社の集計値 ※現況は令和7年(2025年)12月末時点</small>	79.9%	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。

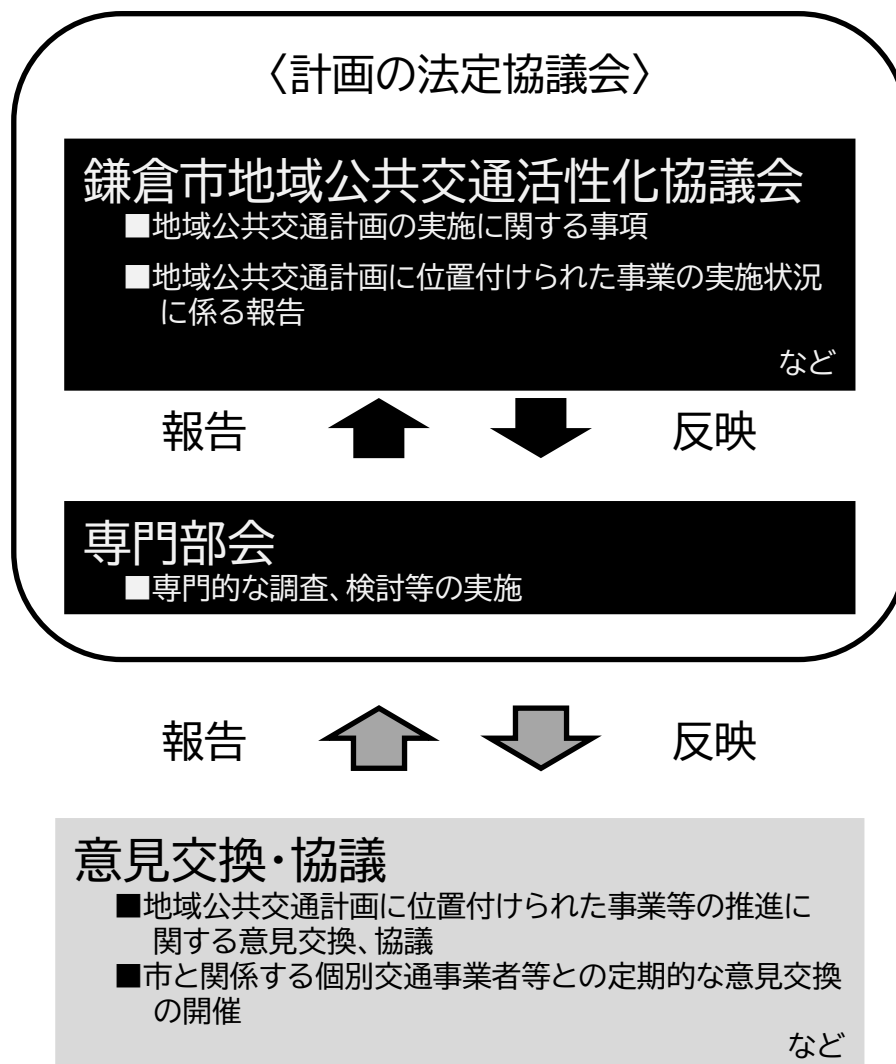


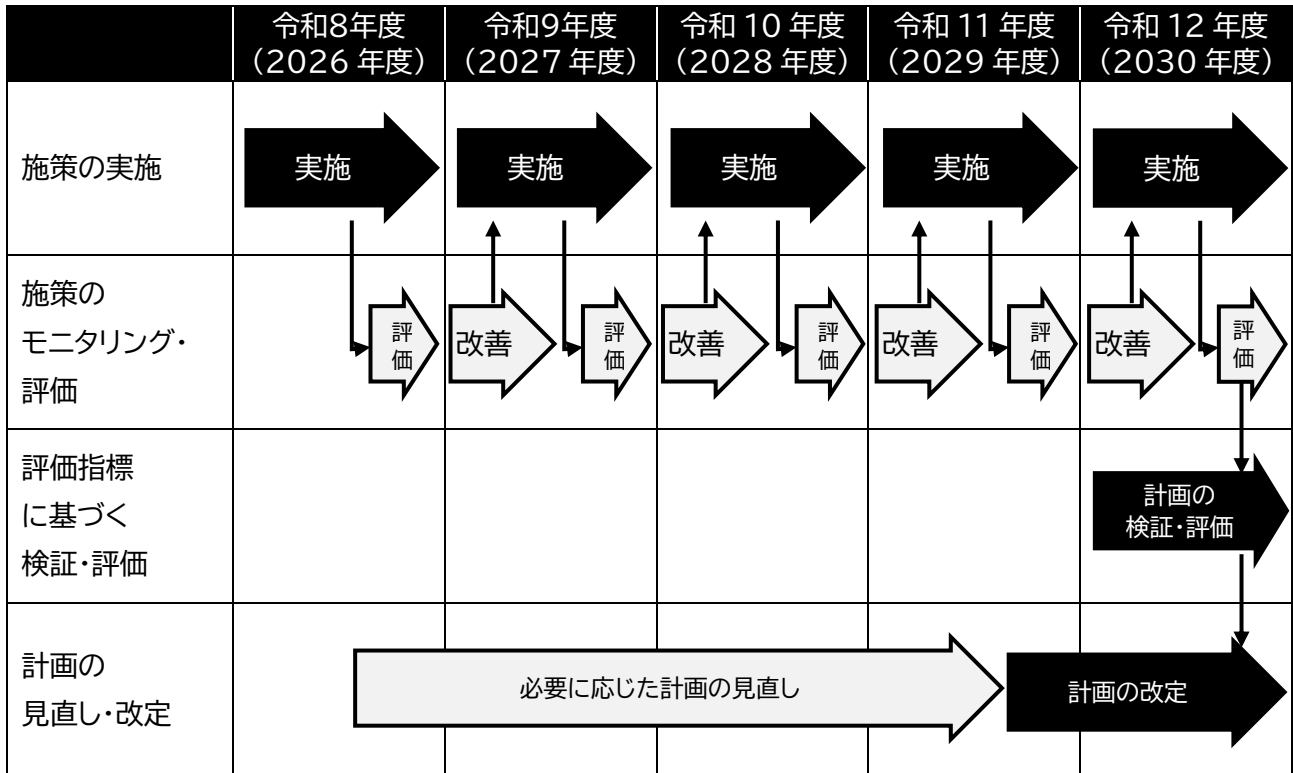
図 5-1 計画の推進体制

5.3 評価・検証

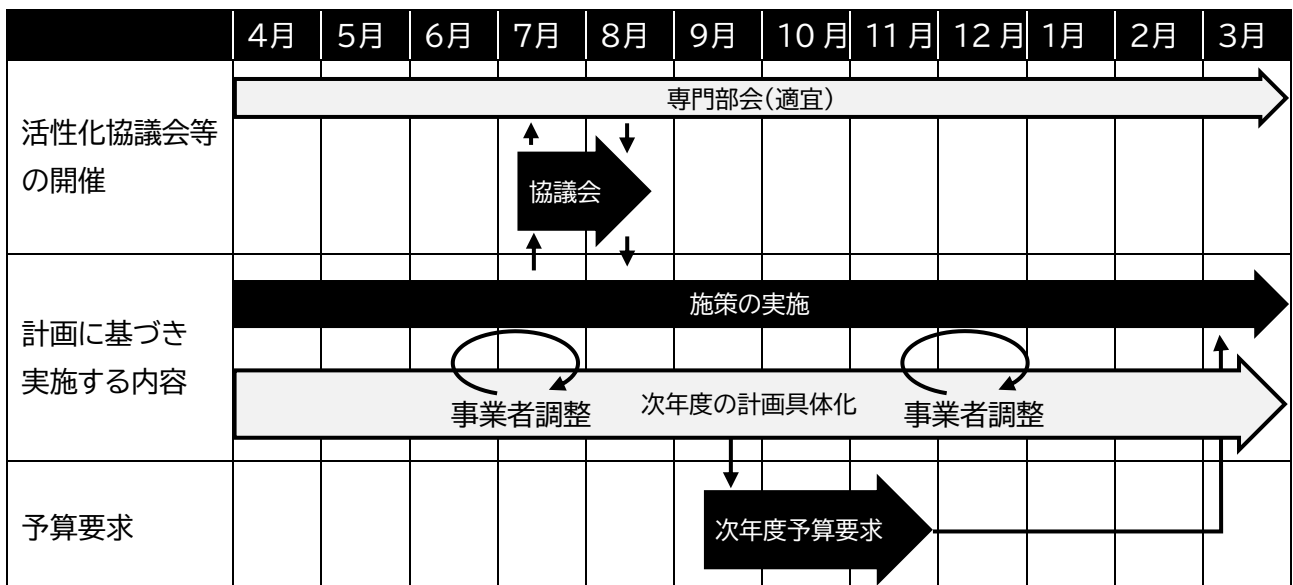
本計画は、計画策定 (Plan)、施策の実施 (Do)、モニタリング・評価 (Check)、見直し・改善 (Action) を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進していきます。

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。

【PDCAサイクルのイメージ】



【年間のスケジュール】



用語集

用語集

行	用語	解説
あ	アクセス	交通分野において、ある地点へ向かうための経路や交通手段、または交通の利便性を指す
	イメージアップ	物事に対する世間の印象や心象を、より良く、好意的なものに向上させること
	インバウンド	海外から日本を訪れる外国人旅行（訪日旅行）やその旅行者自身を指す
	オーバーツーリズム	特定の観光地において、来訪客が過度に増加することによって、地元住民の生活や自然環境、そして観光客自身にも悪影響を及ぼす状況
	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
か	鎌倉市の公共交通に関する市民アンケート調査	地域公共交通計画策定に向けて市民の日常生活における公共交通による移動の実態などを把握するため、令和6年12月に実施した市民アンケート調査。住民基本台帳から無作為抽出した2,000人を対象として、983件回収（回収率49.2%）
	幹線道路	主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路
	企業協賛金	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するもの。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
	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
	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、市民の移動が不便な地域やバス等の利便性が低下している等のエリアに対して市民や観光客に移動の利便性を向上させるために導入する輸送サービス
	交通GX	交通分野において温室効果ガスの排出量削減を目的に、化石燃料から再生可能エネルギーへの転換を図り、社会経済を変革する取組（グリーン・トランスフォーメーション）
	交通結節点	異なる交通手段や複数の路線を相互に連絡する乗り換え・乗継施設のこと（鉄道駅、バスターミナルなど）
	交通手段分担率	ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合のこと

行	用語	解説
か	交通需要マネジメント	自動車利用者の交通行動の変更を促すことにより、交通混雑の緩和を図り、都市の交通を円滑にする施策の総称。相乗り等による車の有効的利用や、経路の変更、交通手段の変更、時差通勤などの施策がある TDM (Transportation Demand Management)ともいう
	国勢調査	日本に住んでいるすべての人及び世帯を対象として5年毎に行われる大規模な統計調査
	コミュニティバス	一般乗合旅客自動車運送事業者（路線バスや乗合タクシー等の事業者）に委託して運送を行うバス車両を活用した乗合サービス
さ	シェアサイクル	一定のエリア内に配置された自転車の貸出・返却拠点（シェアサイクルポート）において、自転車を自由に貸出・返却できる交通手段。借りた場所に返却しなければならないレンタサイクルとは異なり、借りた場所と異なる任意のシェアサイクルポートに返却することができる
	シェアサイクルポート	シェアサイクルの貸出・返却拠点
	生産年齢人口	5歳以上64歳（または65歳未満）の、国内の生産活動や消費の中心を担い、社会保障制度を支える中核的な年齢層の人口
た	体験型ふるさと納税	従来の特産品や加工品による返礼品ではなく、地域にまつわる「体験」を返礼品とするふるさと納税
	代表交通手段	1つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のこと。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となる
	タイムシフト型イベント	利用が集中する時期や時間帯を避けて開催されるイベント
	ダイヤ	鉄道やバスの運転時刻や種別などの運行計画を、見やすく表したものの。ダイヤグラムの略
	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
	通過交通	ある地域を通過するだけで、直接その地域に用事がない交通
	デジタルサイネージ	液晶ディスプレイやLEDパネルなどの電子的な表示装置を使い、広告・案内・ニュースなどを発信する情報システム（電子看板）
	テレワーク	情報通信技術を活用することによる、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方のことを指す
	都市計画道路	都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に定められた道路

行	用語	解説
	トリップ	人が、ある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップという。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える
な	延入込観光客	市内の観光地を訪れた観光客の延べ人数
	2024年問題	働き方改革関連法により、2024年（令和6年）4月からバスやトラックなどの運転士の残業時間について、年960時間を上限とする罰則付き規定が適用されたことを端に、慢性的な人手不足に拍車がかかると懸念されている
	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
	ネットワーク	人や組織、道路などの、ある広がりをもったつながり。交通分野では、広域的な人やモノの移動のための交通網を指す
	ノンステップバス	高齢者や小さな子ども等がバスに乗りやすいように、出入口の段差をなくした低床のバス
は	パーソントリップ調査	どのような属性の人が、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、移動したか等を把握する調査で、調査対象地域内における「人の動き」を把握することを目的としている。この調査結果を基に、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。東京都市圏では10年に1度実施される
	バスベイ	バス停のある場所の歩道に切れ込みを入れてバスが停車できるように設けられたスペース
	バリアフリー	高齢者や障害者が社会生活をしていく上での、物理的、精神的な障壁（バリア）を取り除こうとするデザインや取組
	ふるさと納税	自ら選んだ自治体に「寄附」をすることで、その金額が所得税や住民税から控除され、さらに地域の特産品などの「返礼品」を受け取れる制度
	フルフラットバス	車内後方の段差をなくし、誰でもスムーズに移動できるようにしたバス
	ホームページ	企業サイトなど、関連する複数のページ（会社概要、製品紹介、お問い合わせフォームなど）をまとめた「ウェブサイト」全体
	ホームドア	駅のホームと線路の間を仕切り、列車との接触事故や転落事故を防ぐための安全設備
	ボトルネック	物事を処理する上で妨げとなる場所のこと。交通分野では、車線数が減少する場所や交差点、橋梁、鉄道など、交通渋滞を引き起こす要因となるような場所を指す

行	用語	解説
ま	モビリティマネジメント (MM)	1人1人のモビリティ (移動) が、社会的にも個人的にも望ましい方向 (過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等) に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策
	モニタリング	特定の対象や状況を一定期間観察し、その変化や状態を把握すること
や	ユニバーサルデザイン	障害の有無、年齢、性別、言語等にかかわらず多様な人々が利用しやすいように施設や生活環境をデザインすること、もしくはその概念
	ユニバーサルデザインタクシー	健康な人だけでなく、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、妊娠中の人など、誰もが利用しやすく、みんなにやさしいタクシー車両のこと。誰もが普通に使い、運賃料金は一般のタクシーと同じ
ら	ライブカメラ	インターネットを介してパソコンから、カメラを設置した様々な場所の様子を動画や静止画で確認できるもの
	旅行速度	ある区間の総延長を走行に要した時間で割った平均速度
	ロードプライシング	混雑する道路や地域、時間帯の自動車利用に対して通行料金等を課金し、交通量を抑制・分散させることで、渋滞緩和や大気汚染改善を目指す交通需要マネジメント施策
A	ASV 技術	カメラやレーダーなどのセンサーを活用し、ドライバーの認知・判断・操作をサポートして事故を未然に防ぐ、または被害を軽減する安全運転支援システム。先進安全自動車 (Advanced Safety Vehicle) の略称
E	EV	電気自動車 (Electric Vehicle) の略称
H	HV	ハイブリッド車 (Hybrid Vehicle) の略称
M	Maas (マース)	Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの
P	PDCA サイクル	Plan (計画)・Do (実行)・Check (評価)・Action (見直し) の4つのステップにより、継続的に事業を改善・最適化する手法

鎌倉市地域公共交通計画

令和8年●月

編集・発行 鎌倉市 都市政策部 交通計画課
〒248-8686 鎌倉市御成町 18-10
電話番号 0467-23-3000（代表）
<http://www.city.kamakura.kanagawa.jp>

