
鎌倉市交通マスタープラン

令和8年●月

鎌 倉 市

平和都市宣言

われわれは、
日本国憲法を貫く平和精神に基いて、
核兵器の禁止と世界恒久平和の確立のために、
全世界の人々と相協力してその実現を期する。
多くの歴史的遺跡と文化的遺産を持つ鎌倉市は、
ここに永久に平和都市であることを宣言する。

昭和33年8月10日

鎌倉市

鎌倉市民憲章

制定 昭和48年11月3日

前文

鎌倉は、海と山の美しい自然環境とゆたかな歴史的遺産をもつ古都であり、わたくしたち市民のふるさとです。すでに平和都市であることを宣言したわたくしたちは、平和を信条とし、世界の国々との友好に努めるとともに、わたくしたちの鎌倉がその風格を保ち、さらに高度の文化都市として発展することを願い、ここに市民憲章を定めます。

本文

- わたくしたちは、お互いの友愛と連帯意識を深め、すすんで市政に参加し、住民自治を確立します。
- わたくしたちは、健康でゆたかな市民生活をより向上させるため、教育・文化・福祉の充実に努めます。
- わたくしたちは、鎌倉の歴史的遺産と自然及び生活環境を破壊から守り、責任をもってこれを後世に伝えます。
- わたくしたちは、各地域それぞれの特性を生かし、調和と活力のあるまちづくりに努めます。
- わたくしたちは、鎌倉が世界の鎌倉であることを誇りとし、訪れる人々に良識と善意をもって接します。

目次

| | |
|---|----------|
| 1 計画改定の目的と位置づけ | 1 |
| 1.1. 計画改定の背景と目的..... | 1 |
| 1.2. 計画期間..... | 1 |
| 1.3. 本計画の位置づけ..... | 2 |
| 2 鎌倉市の交通を取り巻く状況 | 3 |
| 2.1. 今後の鎌倉市の交通を考える上で重要となる変化のポイント..... | 3 |
| (1) ライフスタイルの変化..... | 3 |
| (2) 新たな社会問題の顕在化..... | 3 |
| (3) 自動運転などのデジタル技術の飛躍的な発展..... | 3 |
| (4) 移動の量や質の変化..... | 3 |
| (5) 交通事故の傾向..... | 3 |
| (6) 脱炭素化、自然災害の激甚化・頻発化、インフラの老朽化..... | 3 |
| 2.2. 交通を取り巻く社会動向..... | 4 |
| (1) ライフスタイルの変化 A1 | 4 |
| (2) 人口減少・高齢化の進展 A2 | 4 |
| (3) 路線バスやタクシーの運転士不足 A3 | 5 |
| (4) オーバーツーリズムの顕在化 A4 | 5 |
| (5) 自動運転などのデジタル技術の飛躍的な発展 A5 | 6 |
| (6) ウォーカブルなまちづくりの推進 A6 | 6 |
| (7) 村岡・深沢地区のまちづくり及び JR 東海道本線新駅設置 A7 | 7 |
| (8) 脱炭素化の推進 A8 | 7 |
| (9) 自然災害への対応 A9 | 7 |
| (10) 道路インフラの老朽化 A10 | 7 |
| 2.3. 鎌倉市の交通の概況..... | 8 |
| (1) 移動状況（パーソントリップ調査） B1 B2 | 8 |
| (2) 公共交通に関する現状 B3 B4 | 9 |
| (3) 交通渋滞に関する現状 B5 | 12 |
| (4) 鎌倉市内の交通ネットワーク B6 | 13 |
| (5) 都市計画道路などの状況 B7 | 14 |
| (6) 将来交通の見通し B8 | 15 |
| (7) 交通事故に関する現状 B9 | 16 |
| (8) バリアフリー対応の状況 B10 | 16 |
| 2.4. アンケート・ヒアリング結果..... | 17 |
| (1) 鎌倉市交通に関する市民アンケート調査 C1 C2 C3 | 17 |
| (2) 鎌倉市の公共交通に関する市民アンケート調査 C4 C5 C6 | 18 |
| (3) 来訪者アンケート C7 | 19 |
| (4) 事業者ヒアリング C8 | 20 |

| | |
|--|-----------|
| 2.5. 上位関連計画..... | 21 |
| (1) 鎌倉市総合計画（令和8年(2026年)4月）..... | 21 |
| (2) 鎌倉市都市マスタープラン（平成27年(2015年)9月策定） D1 | 22 |
| (3) 鎌倉市立地適正化計画（令和4年(2022年)3月策定） D2 | 23 |
| 2.6. 地域の特性..... | 25 |
| (1) 鎌倉地域..... | 26 |
| (2) 腰越地域..... | 28 |
| (3) 深沢地域..... | 30 |
| (4) 大船地域..... | 32 |
| (5) 玉縄地域..... | 34 |
| 3 鎌倉市の交通に関する問題認識..... | 36 |
| 4 鎌倉市交通マスタープランの基本的な考え方..... | 38 |
| 4.1. 都市交通の将来像..... | 38 |
| 4.2. 将来像の実現に向けた視点と施策展開の方向性..... | 40 |
| 5 施策展開の方向性..... | 43 |
| 5.1. 円滑な移動..... | 44 |
| 5.1.1 公共交通ネットワークの整備..... | 44 |
| (1) 交通不便地域等への対応..... | 44 |
| (2) 公共交通の維持..... | 45 |
| (3) 新たなソリューションによる自由な移動の実現..... | 48 |
| 5.1.2 過度な交通渋滞の解消..... | 49 |
| 5.2. 安全・安心な暮らし..... | 52 |
| 5.2.1 交通事故の抑制..... | 52 |
| 5.2.2 災害対策..... | 54 |
| 5.2.3 自転車走行環境の整備..... | 55 |
| 5.2.4 歩行環境の整備..... | 56 |
| 5.2.5 ユニバーサルデザインの導入..... | 57 |
| 5.2.6 オーバーツーリズムへの対応..... | 58 |
| 5.3. 拠点の賑わい..... | 59 |
| 5.3.1 新たな都市拠点の整備に合わせた交通網の整備推進..... | 59 |
| 5.3.2 拠点の賑わいを支える道路ネットワークの強化や交通環境の整備..... | 59 |
| 5.4. 環境負荷軽減..... | 60 |
| 5.4.1 ネット・ゼロ（カーボンニュートラル）の推進..... | 60 |
| 5.5. 交通ネットワークの配置..... | 62 |
| (1) 公共交通（鉄道・バスなど）ネットワークの配置..... | 62 |
| (2) 自動車交通ネットワークの配置..... | 63 |
| (3) 歩行者・自転車交通ネットワークの配置..... | 64 |

| | |
|-------------------------------|-----------|
| 6 施策の推進に向けた実現化方策 | 65 |
| 6.1. 計画の推進方策..... | 65 |
| (1) 基本的な考え方..... | 65 |
| (2) 各主体の役割..... | 65 |
| (3) 進行管理と計画の見直しの考え方..... | 66 |
| 6.2. 成果指標..... | 67 |
| (1) 円滑な移動..... | 67 |
| (2) 安全・安心な暮らし..... | 67 |
| (3) 拠点の賑わい..... | 68 |
| (4) 環境負荷軽減..... | 68 |
| 【参考】用語集 | 69 |

1 計画改定の目的と位置づけ

1.1. 計画改定の背景と目的

「鎌倉市交通マスタープラン」（以下、「本計画」という。）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。

鎌倉は、南側の相模湾と三方の丘陵部による城塞都市として、鎌倉時代に造成された道路網を今も踏襲しているため、特徴ある道路交通網を有した都市です。

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、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。交通環境の整備は、持続可能なまちづくりを考えていく中でも最重要の論点の一つであり、都市交通の将来像やその実現に向けた施策展開の方向性を示すことにより、事業者や市民などの多様な主体と協働・連携して取り組んでいくことは、喫緊の課題です。

また、改定から 20 年以上が経過する中で、超高齢社会の進展、自動車運転技術の進展、新たな移動の概念である MaaS や次世代交通システムなど多様な地域交通手段の登場、首都圏中央連絡道路の開通や、いわゆる「働き方改革」を契機としたリモートワークの高まりを背景に生活様式や人の移動に大きな変化が生じており、こうした交通環境の変化に対応するため、本計画の見直しを行ったものです。

1.2. 計画期間

本計画は、概ね 20 年先の目指すべき都市の姿を見据え、基準年を令和 8 年度（2026 年度）、計画期間を 20 年間とし、計画目標年次を令和 27 年度（2045 年度）とします。なお、上位・関連計画の見直しや社会経済情勢の変化などにより、修正が必要な場合は適宜見直します。

計画期間：令和 8 年度（2026 年度）～令和 27 年度（2045 年度）

2 鎌倉市の交通を取り巻く状況

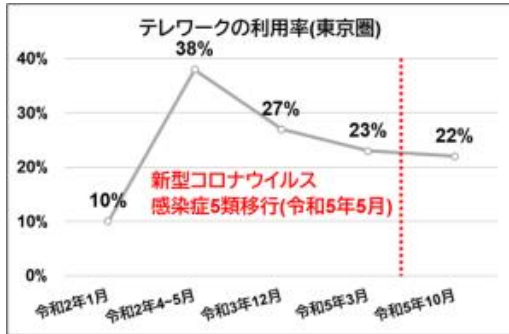
2.1. 今後の鎌倉市の交通を考える上で重要となる変化のポイント

| | |
|--|--|
| <p>(1) ライフスタイルの変化 ⇒4 頁 (1) 参照</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・テレワークや EC（電子商取引）などの普及により、外出しなくても仕事や買い物などが多くの業種業態でできるようになりました。また、EC（電子商取引）の普及により、宅配便取扱量が急激に増加しました。さらに、カーシェアリングやシェアサイクルなどの、シェアリングによる移動手段が普及しています。 |
| <p>(2) 新たな社会問題の顕在化 ⇒4 頁 (2)、5 頁 (3) (4) 参照</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・65 歳以上の割合が増加する「超高齢社会」の進展による自家用車に頼らない移動手段の確保、生産年齢人口（15～64 歳）の減少による運転士の高齢化や人材不足、働き方改革による時間外労働の上限規制による運転士不足の拡大（2024 年問題）、訪日外客数の増加によるオーバーツーリズムの拡大など、新たな社会問題が顕在化しています。 |
| <p>(3) 自動運転などのデジタル技術の飛躍的な発展 ⇒6 頁 (5) 参照</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・デジタル技術の飛躍的な発展により、交通分野でも自動運転、MaaS（Mobility as a Service）やオンデマンド交通などが発達し、これらを活用した新たなモビリティサービスが活用され始めています。特に、自動車の自動運転の実現により、交通事故の大幅な低減、高齢者などの移動支援、渋滞の緩和、生産性の向上、運送事業の運転士不足の解消などの社会課題の解決が期待されています。 |
| <p>(4) 移動の量や質の変化 ⇒8 頁 (1) ②参照</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ライフスタイルの変化などにより、東京都市圏パーソントリップ調査における移動の総量（発生集中量）が、2018 年（平成 30 年）に初めて前回調査に比べて減少しました。また、年齢階層別の外出率は 70 歳以上で減少していることから、今後の超高齢社会の進展やテレワークの定着などにより、将来的にも移動量は減少し、質的にも変化していくものと考えられます。 |
| <p>(5) 交通事故の傾向 ⇒16 頁 (7) 参照</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・鎌倉市内の交通事故件数は、減少傾向でしたが、近年は横ばいから微増になっています。事故種別は、自動車同士の事故が約 6 割、自転車・歩行者の事故はそれぞれ約 2 割となっています。 ・鎌倉市内には狭隘な道路が多く、歩行者・自転車に関する事故が鎌倉市内全域で発生しています。歩行者空間や自転車走行空間の確保が求められています。 |
| <p>(6) 脱炭素化、自然災害の激甚化・頻発化、インフラの老朽化 ⇒7 頁 (8) (9) (10) 参照</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・2020 年（令和 2 年）10 月、政府は 2050 年（令和 32 年）までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするネット・ゼロ（カーボンニュートラル）を目指すことを宣言し、脱炭素化の動きを進めています。また、近年では地球温暖化などの影響により自然災害の激甚化・頻発化が進んでいます。さらに、道路などのインフラの老朽化も課題となっています。 |

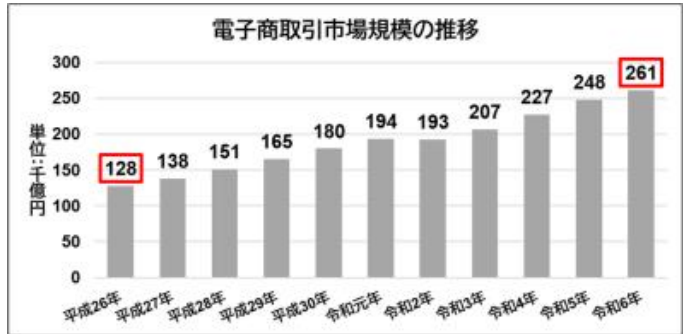
2.2. 交通を取り巻く社会動向

(1) ライフスタイルの変化 A1

- ・東京圏では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ており、令和5年（2023年）には、東京圏の就業者数のうち約20%がテレワークを実施しています。
- ・ECの普及に伴い、令和6年（2024年）の日本国内のBtoC-EC（消費者向け電子商取引）の市場規模は平成26年（2014年）と比較してほぼ倍増となっています。
- ・さらに、カーシェアやシェアサイクルなどのシェアリングによる移動手段が普及しています。

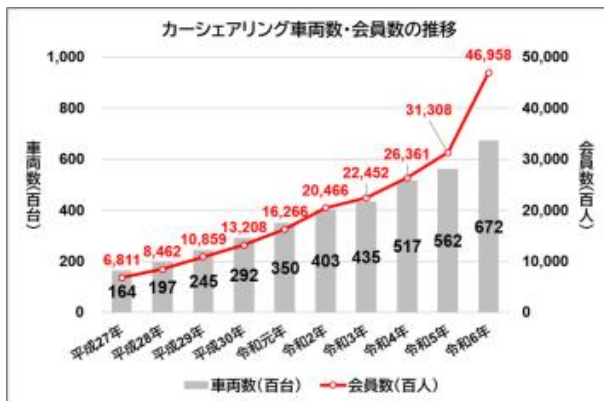


出典：大久保敏弘・NIRA 総合研究開発機構（2024）「第10回テレワークに関する就業者実態調査（速報）」を基に作成



出典：「令和6年度電子商取引に関する市場調査の結果（経済産業省HP）」を基に作成

図 2-1（左）東京圏のテレワーク利用率の推移、（右）BtoC-EC（消費者向け電子商取引）市場規模の推移



出典：「わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移（公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団HP）」を基に作成

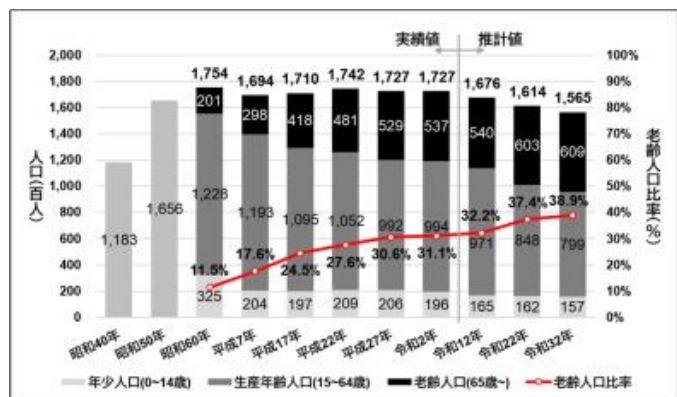


出典：「シェアサイクルの動向（国土交通省）」を基に作成

図 2-2（左）カーシェアリング車両数・会員数の推移、（右）シェアサイクルポート設置数の推移

(2) 人口減少・高齢化の進展 A2

- ・本市の総人口は約17万人となっており、現状では概ね横ばいで推移しています。
- ・今後は、急速な人口減少が見込まれており、令和22年（2040年）には老年人口（65歳以上）割合が約4割まで増加し、生産年齢人口（15～64歳）は約2割の減少見込みとなっています。

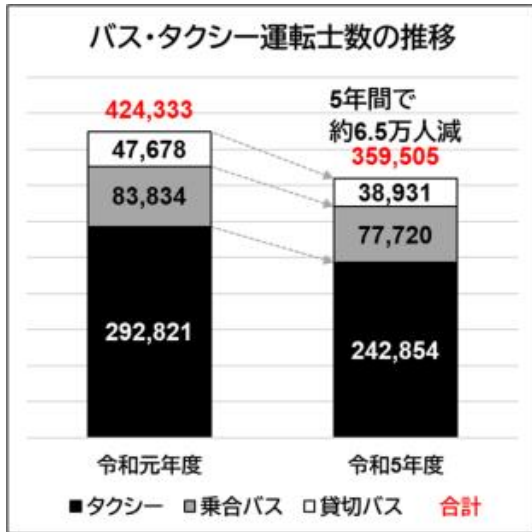


出典：国勢調査、総務省（昭和35年（1960年）～令和2年（2020年））、日本の地域別将来推計人口（令和5年（2023年）推計）、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年（2023年）12月）を基に作成

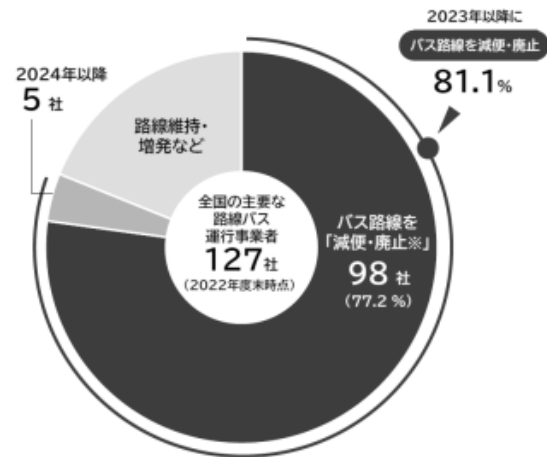
図 2-3 鎌倉市の人口の推移・将来予測

(3) 路線バスやタクシーの運転士不足 **A3**

- ・近年、バスやタクシーの運転士は高齢化などにより大幅に減少しており、慢性的な人手不足が深刻な問題となっています。路線バスでは、現状の路線・便数を維持することが困難になっており、全国的に路線バスの減便・廃止に至る事態も発生しています。
- ・さらに、働き方改革による「時間外労働の上限規制（2024 年問題）」により、更なる労働者不足が進むことが懸念された結果、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割にのぼっています。



出典：数字で見る自動車 2025（国土交通省）



【対象】 保有する路線数が30以上の路線バス運行事業者。公営バスは除く
 【注】ダイヤ改正等で路線や運行系統について減便（減回）や廃止が明らかになった運行事業者

出典：全国「主要路線バス」運行状況調査（2023年、帝国データバンク）

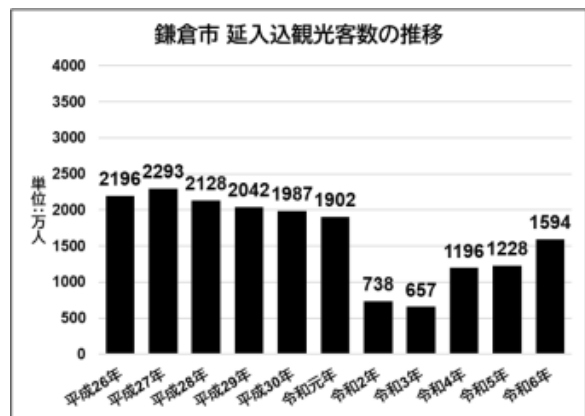
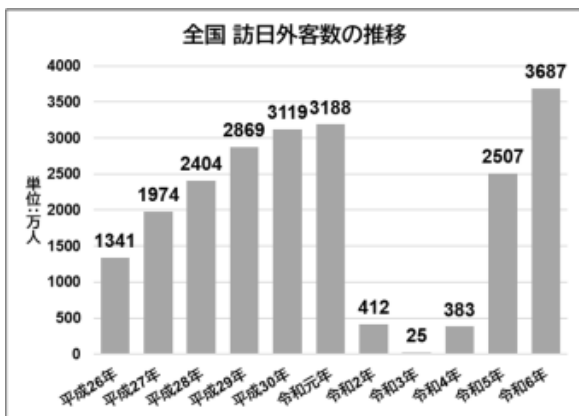
図 2-4 （左）タクシー・バス運転士数の推移、（右）路線バス各社の「減便・廃止」意向

(4) オーバーツーリズムの顕在化 **A4**

- ・日本全国の訪日外客数は、令和6年（2024年）はコロナ禍以前の令和元年（2019年）を超える過去最高の水準まで急回復し、今後さらなるインバウンド需要の増加が見込まれています。
- ・全国有数の観光地である本市も、近年は、インバウンド需要の増加と合わせて、鎌倉駅周辺の古都景観地域や江ノ島電鉄沿線を中心に道路や電車の混雑が発生しています。



図 2-5 鎌倉高校前1号踏切道の混雑の様子



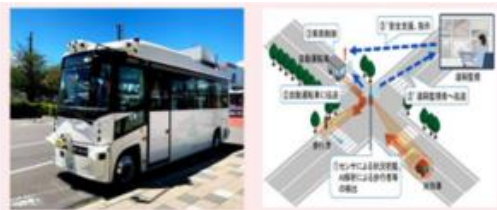
出典：日本政府観光局（JNTO）、鎌倉の観光事情（令和7年度版）

図 2-6 （左）全国の訪日外客数の推移、（右）鎌倉市内の延入込観光客数の推移

(5) 自動運転などのデジタル技術の飛躍的な発展 **A5**

- IoT や AI などのデジタル技術の飛躍的な発展により、交通分野でも自動運転、MaaS (Mobility as a Service)、AI オンデマンド交通などが発達し、これらを活用した新たなモビリティサービスが活用され始めています。特に、自動車の自動運転の実現により、交通事故の大幅な低減、高齢者などの移動支援、渋滞の緩和、生産性の向上、運送事業の運転士不足の解消などの社会課題の解決が期待されています。
- 国土交通省では、自動車 DX・GX により、次世代自動車 (BEV、HEV、PHEV、FCEV など) 車両の活用や自動運転などを旅客自動車運送事業に実装し、バス・タクシーの持続可能性の確保や利便性向上を図り、より便利で安心できるバス・タクシーサービスを実現していくための取組が進められています。また、将来的には、一般車への自動運転の普及も期待されています。

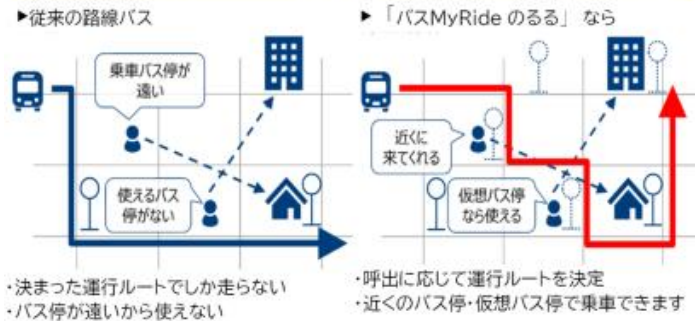
(国交省 インフラデータ活用による
自動運転の安全性等の向上)



自動運転移動サービスの全国各地での普及・拡大に向け、サービスの導入に向けた地方自治体の取組を支援。また、車載センサでは検知が困難な道路状況を道路に設置するセンサ等で検知し、そのデータを活用して、自動運転走行の安全性・円滑性の向上が期待され、自動運転車へ情報提供する路車協調システムの取組を推進。

出典：国交省 HP

(「MyRide のるる」ダイナミックルーティング)



出典：茨城交通株式会社 HP

図 2-7 自動運転などのデジタル技術によるサービスのイメージ

(6) ウォカブルなまちづくりの推進 **A6**

- 国土交通省では、令和 2 年度 (2020 年度) から、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりを目指し、人中心のウォカブルなまちづくりの取組を推進しており、本市もその考え方に共鳴し、歩きたくなるまちづくりを目指す「ウォカブル推進都市」として取り組んでいます。



出典：国土交通省資料

図 2-8 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ

(7) 村岡・深沢地区のまちづくり及び JR 東海道本線新駅設置 **A7**

- ・深沢地区では、鎌倉駅周辺、大船駅周辺に並ぶ新たな都市拠点を目指し、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）に JR 東海道本線新駅開業を予定しています。
- ・村岡地区（藤沢市）の JR 東海道本線新駅開業とともに、深沢地区においても新たな交通結節点として路線バス網の再編など交通ネットワークの変更が必要となっています。また、深沢地区周辺は、歩道空間が狭いなど十分な道路環境が確保されていないため、まちづくりと合わせて円滑な移動の確保や歩行環境の改善のための道路整備が求められています。



出典：広報紙「村岡・深沢のまちづくり」（令和 6 年 5 月）

図 2-9 JR 東海道本線新駅設置及び村岡・深沢地区のまちづくりのイメージ

(8) 脱炭素化の推進 **A8**

- ・2020 年（令和 2 年）10 月、政府は 2050 年（令和 32 年）までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル（ネット・ゼロ）を目指すことを宣言し、脱炭素化の動きを進めており、運輸部門での CO2 排出量の抑制が求められています。
- ・自動車分野では、事業用トラック、バス、タクシーにおける次世代自動車（BEV、HEV、PHEV、FCEV など）の普及、公共交通・物流分野では、再エネ活用や公共交通機関の利用促進、モーダルシフト推進などの取組が進められています。

(9) 自然災害への対応 **A9**

- ・近年、地球温暖化の影響による豪雨などの頻発・激甚化が進んでいます。また、相模湾に面し丘陵の多い地形であることから、地震や津波が発生した場合には大きな被害が想定されます。
- ・そのようななか、災害時の被災地での支援活動や避難誘導、物資輸送などを円滑に実施できるよう、幹線道路や避難路などにおける道路交通基盤の安全確保が求められています。

(10) 道路インフラの老朽化 **A10**

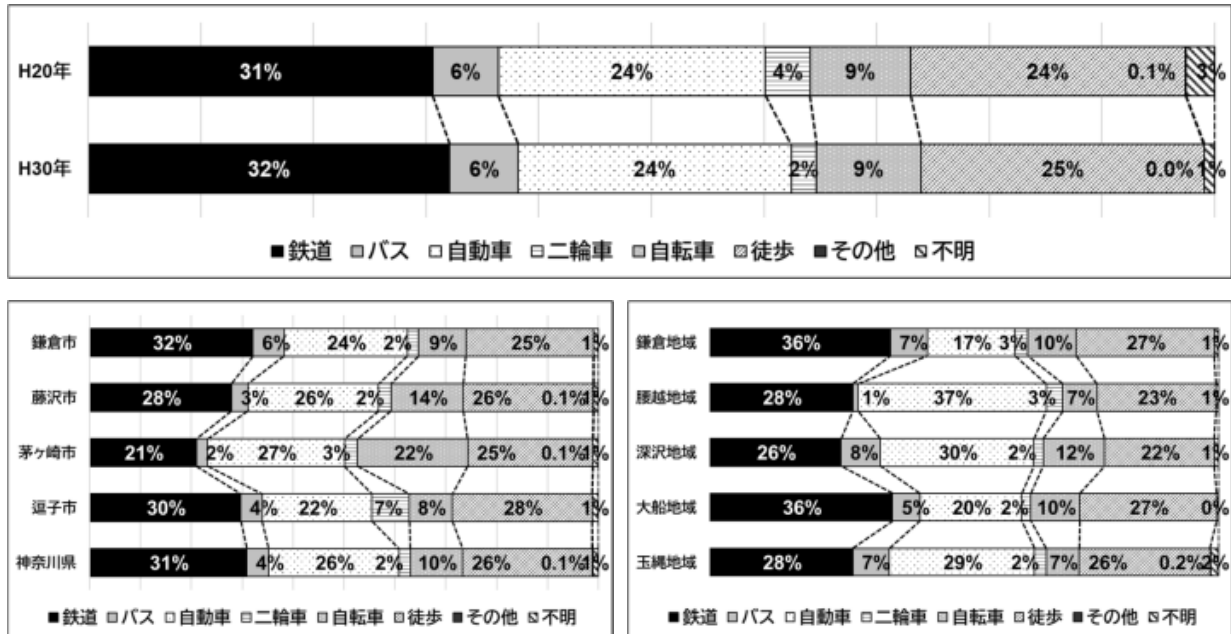
- ・全国の道路・橋梁などは、高度経済成長期や、大規模な宅地開発など、人口の増加に合わせて集中的に整備されたものが多いため、既にその多くは老朽化が進んでいます。今後 20 年で建設後 50 年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなるといわれており、道路インフラの老朽化への対応が求められています。

2.3. 鎌倉市の交通の概況

(1) 移動状況（パーソントリップ調査） B1 B2

① 交通手段別の分担率 B1

- 平成 30 年（2018 年）の鎌倉市の交通手段分担率は、平成 20 年（2008 年）と比べて公共交通である「鉄道」と「バス」の割合が増加しており、合計で約 38%を占めています。近隣自治体では 20~35%程度のため、鎌倉市は公共交通の利用が比較的多い地域といえます。
- 地域別では、鎌倉地域・大船地域では鉄道・バスの利用率が高く、自動車の利用率が低い一方で、腰越地域、深沢地域、玉縄地域では自動車の利用率が高く、鉄道・バスの利用率が低くなっています。



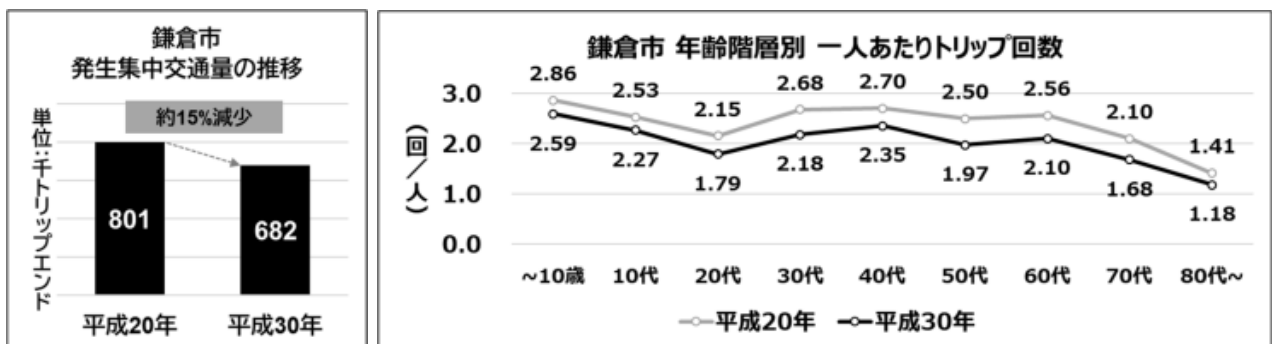
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年,平成 30 年、東京都市圏交通計画協議会）

図 2-10 鎌倉市の代表交通手段別発生集中量割合

（上：経年変化、左下：近隣自治体などとの比較（平成 30 年）、右下：地域別比較（平成 30 年））

② 移動量、年代別の外出率 B2

- テレワークや EC（電子商取引）の進展などにより、東京都市圏パーソントリップ調査における移動の総量（発生集中量）が、2018 年（平成 30 年）は前回調査に比べて初めて減少しました。
- 70 歳以上では、他の年代に比べて 1 人当たりの移動回数（トリップ回数）が少なくなっています。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年,平成 30 年、東京都市圏交通計画協議会）

図 2-11 （左）発生集中交通量の推移、（右）年齢階層別の 1 人当たりトリップ数の推移

(2) 公共交通に関する現状 B3 B4

① 市民の移動が不便な地域の存在 B3

- ・鎌倉市内では公共交通の交通手段分担率が高い一方、市街化区域であっても鉄道駅や利便性の高い路線のバス停から一定以上距離が離れ、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、公共交通による移動が困難な地域が存在しています。
- ・駅や一定本数のあるバス停等から距離がある地域（交通不便地域）や駅徒歩圏内でも高低差が大きい地域（移動困難地域）では、市民の誰もが公共交通を利用できる環境の整備が求められています。

【交通不便地域】

・市街化区域内で「鉄道やバス停から距離がある地域※1」

※1: 鉄道駅から 750m 圏外、一日 30 本以上の運行頻度のバス停から 300m 圏外

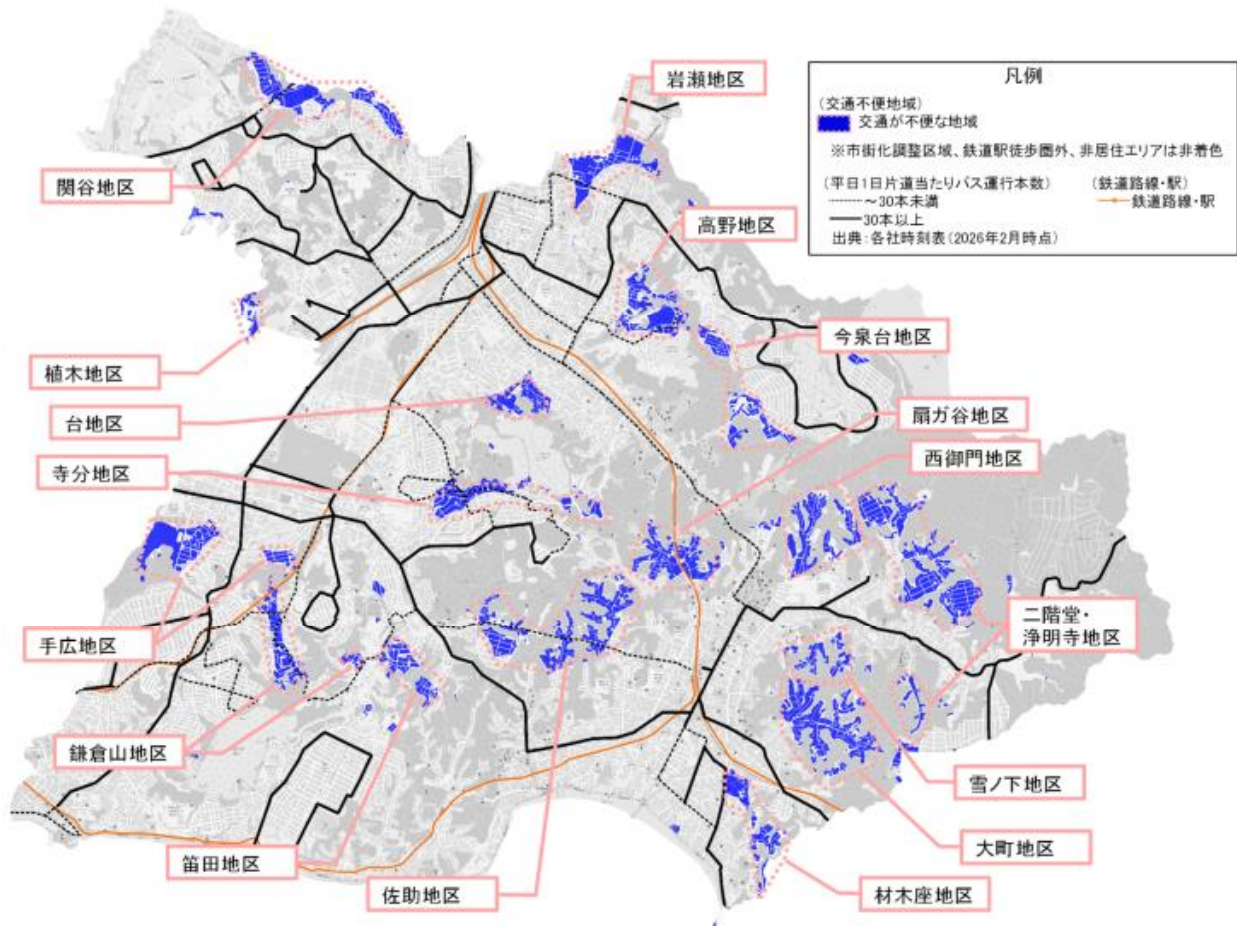


図 2-12 鎌倉市内の交通不便地域

2 鎌倉市の交通を取り巻く状況

【移動困難地域】

・市街化区域内で「鉄道駅徒歩圏内※2で最寄り駅との高低差が大きい地域」

※2：鉄道駅から750m圏内、駅との高低差が20m以上、人口集中（60人/ha以上）

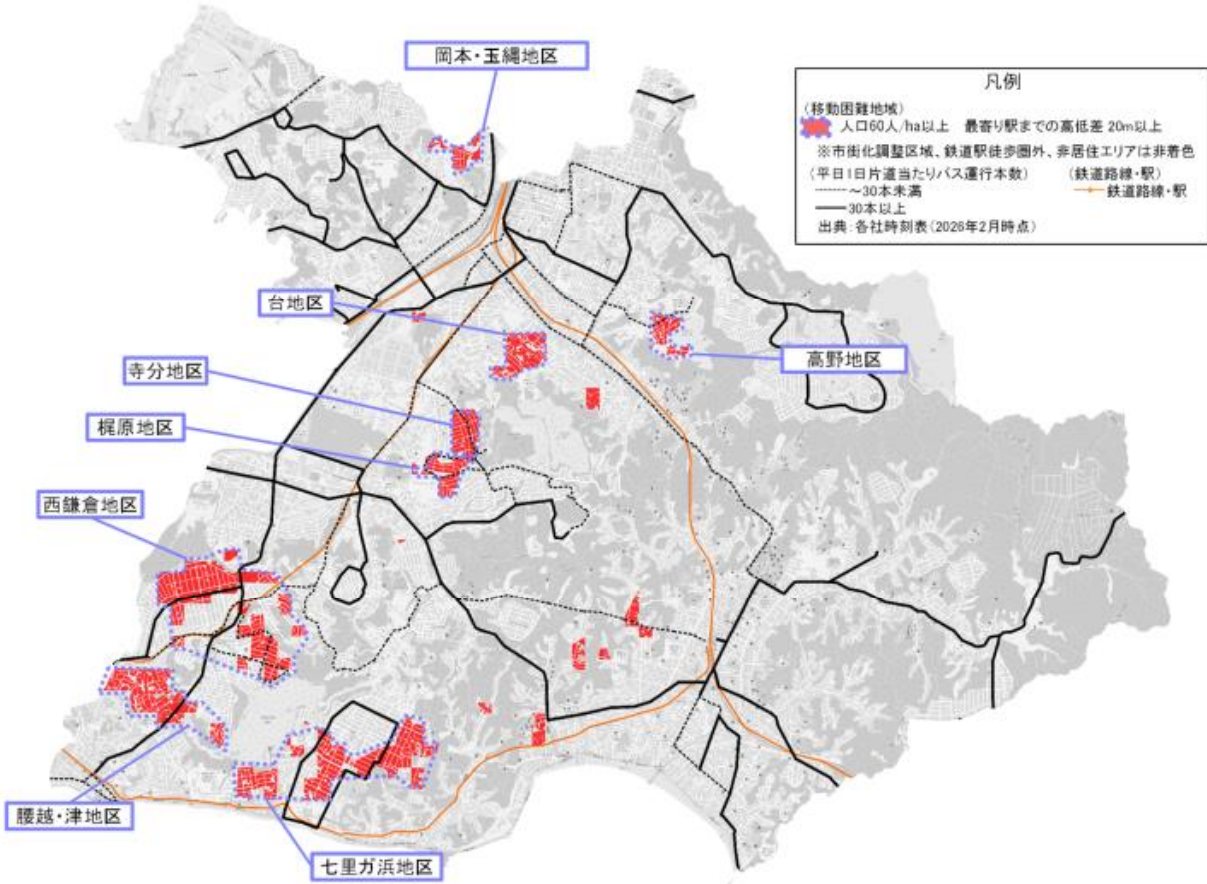
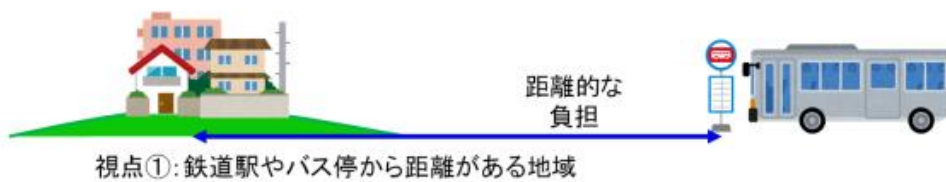


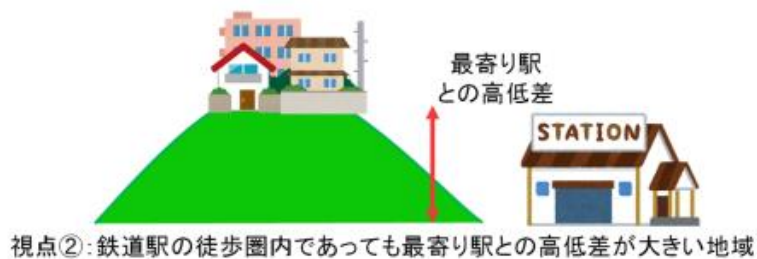
図 2-13 鎌倉市内の移動困難地域

参考：交通不便地域・移動困難地域の設定イメージ

交通不便地域の設定イメージ



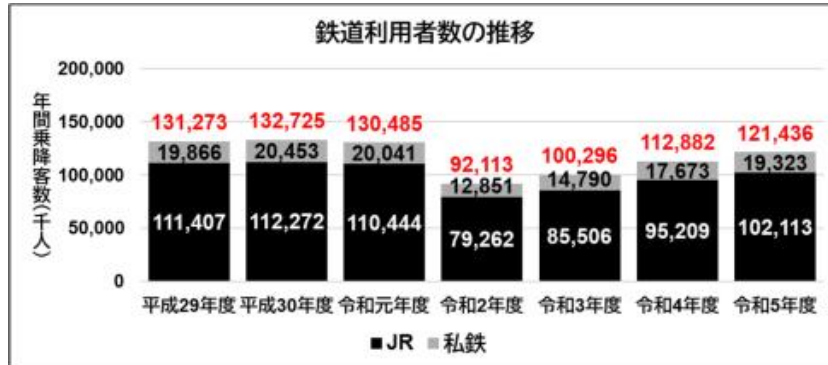
移動困難地域の設定イメージ



② 公共交通の利用状況 **B4**

■ 鉄道の利用者数

- ・鉄道駅（JR、私鉄（江ノ島電鉄、湘南モノレール））の利用者数は、令和2年度（2020年度）にはコロナ禍の影響により前年比の約5～7割程度まで減少しましたが、近年は増加傾向を示しており、令和5年度（2023年度）は平成30年度（2018年度）の約9割まで回復しています。



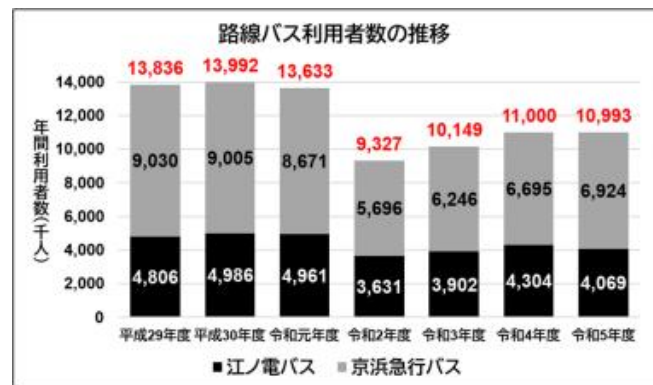
※JR:鎌倉市内の各駅(大船駅・鎌倉駅・北鎌倉駅)の合計乗車人数を2倍した数値
私鉄:鎌倉市内の江ノ島電鉄・湘南モノレール各駅の合計乗降人数

出典：鎌倉の統計

図 2-14 鎌倉市内の鉄道駅利用者数の推移

■ バス利用者数

- ・平成30年度（2018年度）までは鎌倉市内の路線バス（江ノ電バス・京浜急行バス）の利用者は増加基調にありましたが、コロナ禍の影響により、令和2年度（2020年度）には前年度の約7割程度まで減少しました。令和3年度以降は回復傾向にあるものの、平成30年（2018年）の約8割までの回復に留まっています。

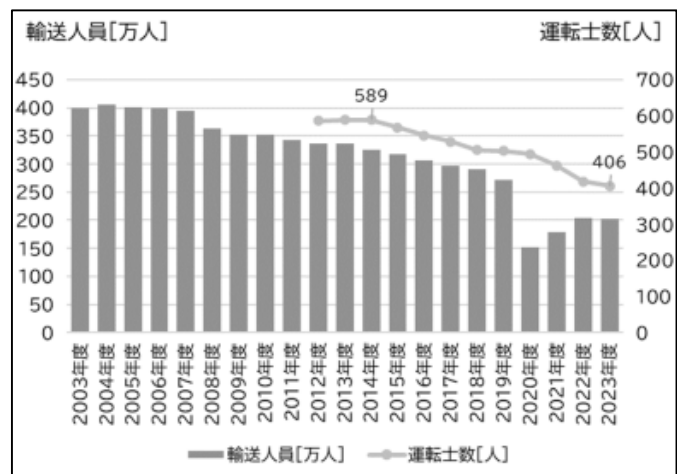


出典：鎌倉の統計

図 2-15 鎌倉市内の路線バス利用者数の推移

■ タクシー利用者数

- ・平成19年度（2007年度）以降、タクシーの利用者は毎年微減の傾向にありましたが、コロナ禍の影響により、令和2年度（2020年度）には前年度の約6割程度まで急減しました。令和3年度以降は回復傾向にあるものの、平成30年度（2018年度）の約7割までの回復に留まっています。



出典：神奈川県タクシー協会鎌倉支部提供資料

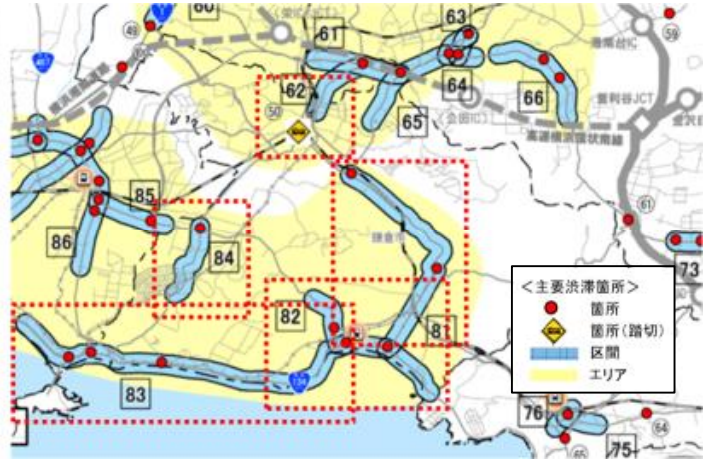
図 2-16 鎌倉市内のタクシー輸送人員と乗務員数の推移

2 鎌倉市の交通を取り巻く状況

(3) 交通渋滞に関する現状 **B5**

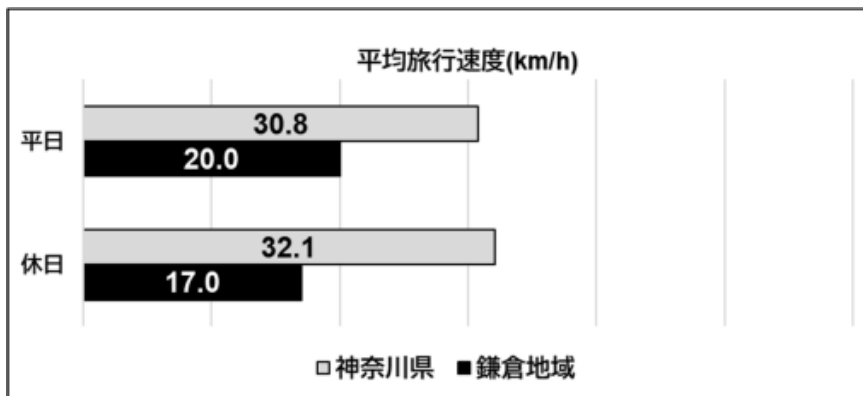
- ・日中の鎌倉地域に多くの観光客が訪れていることなどもあり、鎌倉市内の主要な道路の平均旅行速度は神奈川県内の平均値を大きく下回り、鎌倉市内の主要路線を中心に交通渋滞が発生しています。自動車交通の内訳をみると、鎌倉市を目的地とせずに通り道としてのみ走行する通過交通が全体の半数弱を占めるほど多くなっており、特にこれを削減するための対策を検討する必要があります。

| 区間 | 区間名 | 箇所名 |
|----|---------------------------------|--|
| 単独 | 62 原宿六ツ浦線・大船停車場矢部線 笠間～鎌倉女子大前 | 鎌倉女子大前 |
| | 81 県道横浜鎌倉線 八幡宮前～滑川 | 八幡宮前 小袋谷 滑川 |
| | 82 県道藤沢鎌倉線 (仮称)長谷2丁目～長谷観音前 | (仮称)長谷2丁目 長谷観音前 |
| | 83 一般国道134号 (仮称)長谷2丁目～江ノ島入口 | (仮称)長谷2丁目 滑川 鎌倉高校駅前 腰越海岸 江ノ島入口 |
| | 84 県道腰越大船線 手広 | 手広 |
| 単独 | 50 | 鎌倉(客貨)踏切 |



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

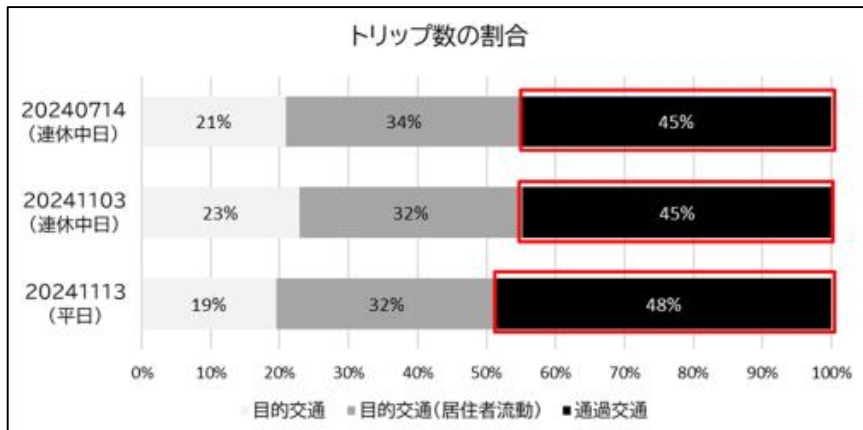
図 2-17 市の主要渋滞箇所



※データ:ETC プローブ情報 (2024.4~2025.3)の 7:00~19:00 の12 時間平均旅行速度
 ※対象路線:道路交通センサスの対象路線(一般道)
 ※鎌倉地域の対象路線は国道134号,県道横浜鎌倉,県道藤沢鎌倉,県道金沢鎌倉, 県道鎌倉葉山

出典：国土交通省関東地方整備局提供データを基に作成

図 2-18 鎌倉地域の主要な道路の平均旅行速度（令和6年度（2024年度））



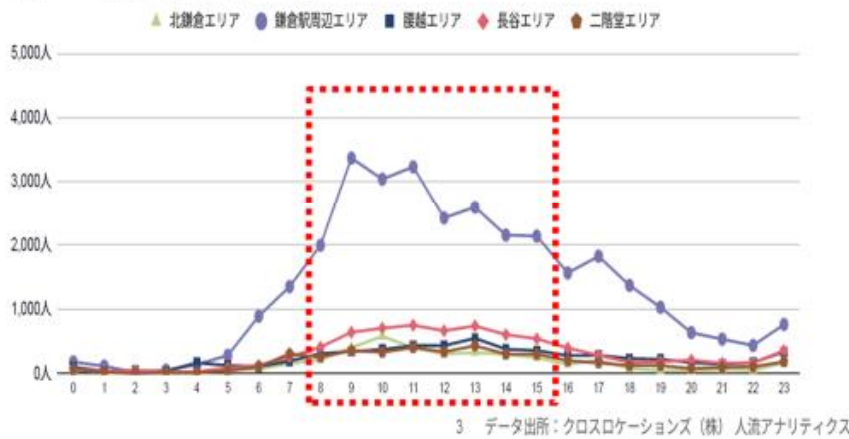
※データ概要:鎌倉市内を通る車両の通過交通と目的交通の内訳(トリップ数の割合)の整理
 ※対象車両:鎌倉市内に対象日にETC2.0による走行履歴がある車両
 ※通過交通と目的交通の判定方法:鎌倉市内に1時間滞在した場合は目的交通、1時間未満の場合は通過交通と定義

※目的交通:本計画では、鎌倉市内を目的地とする移動を指す

出典：ETC2.0プローブデータ（関東地方整備局集計）

図 2-19 鎌倉市内の自動車交通の内訳

時間ごと来訪者数 (主要5地点)



出典: 鎌倉市観光データ分析レポート
令和7年(2025年)3月

図 2-20 鎌倉市内の目的交通の時間帯の集中

(4) 鎌倉市内の交通ネットワーク **B6**

- 鎌倉市内の鉄道網は、JR 東海道本線、JR 横須賀線、JR 根岸線、江ノ島電鉄、湘南モノレールが縦横断に位置し、大船駅には複数の鉄道が乗入れ、路線バスも含めた公共交通の要衝として利便性の高い交通結節機能を有しています。また、鎌倉駅においても、JR 横須賀線、江ノ島電鉄が接続し、路線バスを含めた公共交通の要衝として、市民や観光客の交通結節点として機能するなど、全市的に充実した公共交通ネットワークを形成しています。
- 一方、鎌倉市にかかる広域幹線道路としては、横浜横須賀道路、国道1号、国道134号が敷設され、その間を県道横浜鎌倉、県道藤沢鎌倉、県道金沢鎌倉、県道腰越大船などにより幹線道路網を形成していますが、相模湾と丘陵に囲まれた地形的な制約により、幹線道路の本数は限られています。また、鎌倉市内の多くの幹線道路は幅員が狭いため、片側1車線の2車線道路で構成されています。

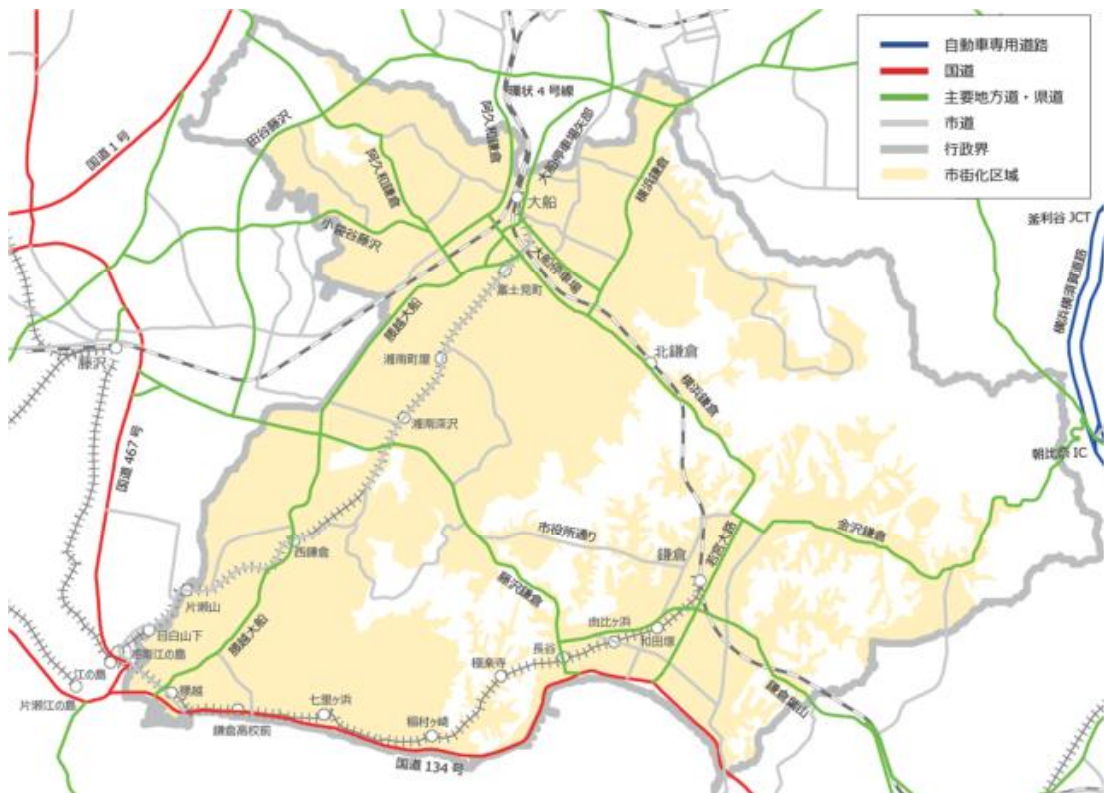
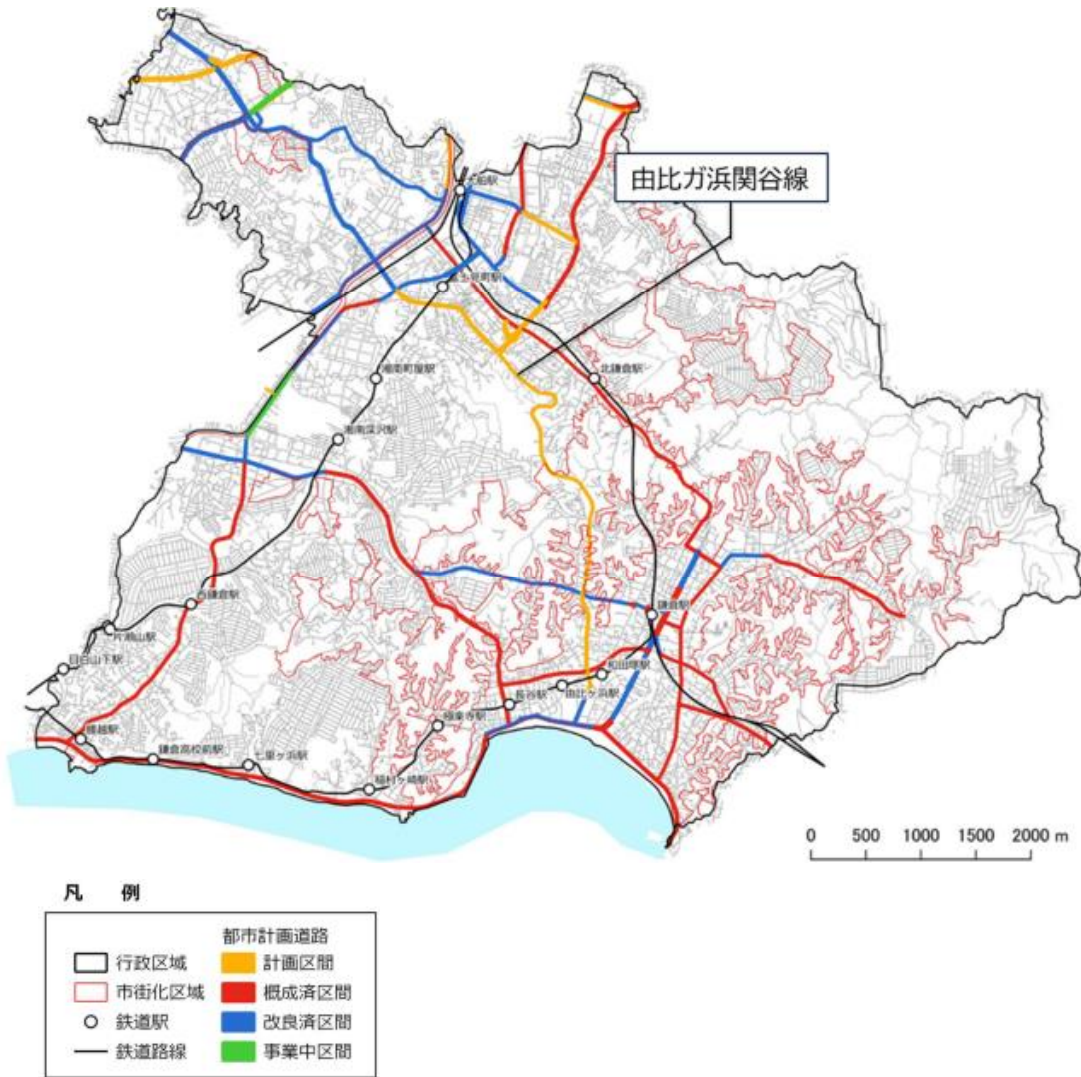


図 2-21 鎌倉市内の交通ネットワーク

(5) 都市計画道路などの状況 **B7**

・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。



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））

図 2-22 都市計画道路の整備状況図

(6) 将来交通の見通し B8

- すべての計画道路*が整備された場合の将来交通量推計を行った結果、市の周辺の高速横浜環状南線・横浜湘南道路などの開通により、将来的には鎌倉市内全域で道路の混雑度が低下し、交通渋滞の改善が期待される見通しとなっています。一方で、未着手の都市計画道路由比ガ浜閘谷線（藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線合流部）を整備しなかった場合には、周辺道路への負担が大きいため高速横浜環状南線・横浜湘南道路などの周辺道路開通後、道路ネットワークの検討や最適なルート及び構造形式等を精査し、計画の変更を検討します。
- 新たな都市拠点を整備する深沢地区周辺では、拠点整備に伴い交通量が増加することによって、現在は混雑度 1.0 未満の道路でも一部混雑度が上昇していますが、その混雑度は概ね 1.25 以下に収まっているため、混雑が連続して発生する可能性は低いと見込まれます。

※すべての計画道路：未着手の由比ガ浜閘谷線（藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線合流部）を含む市内すべての都市計画道路

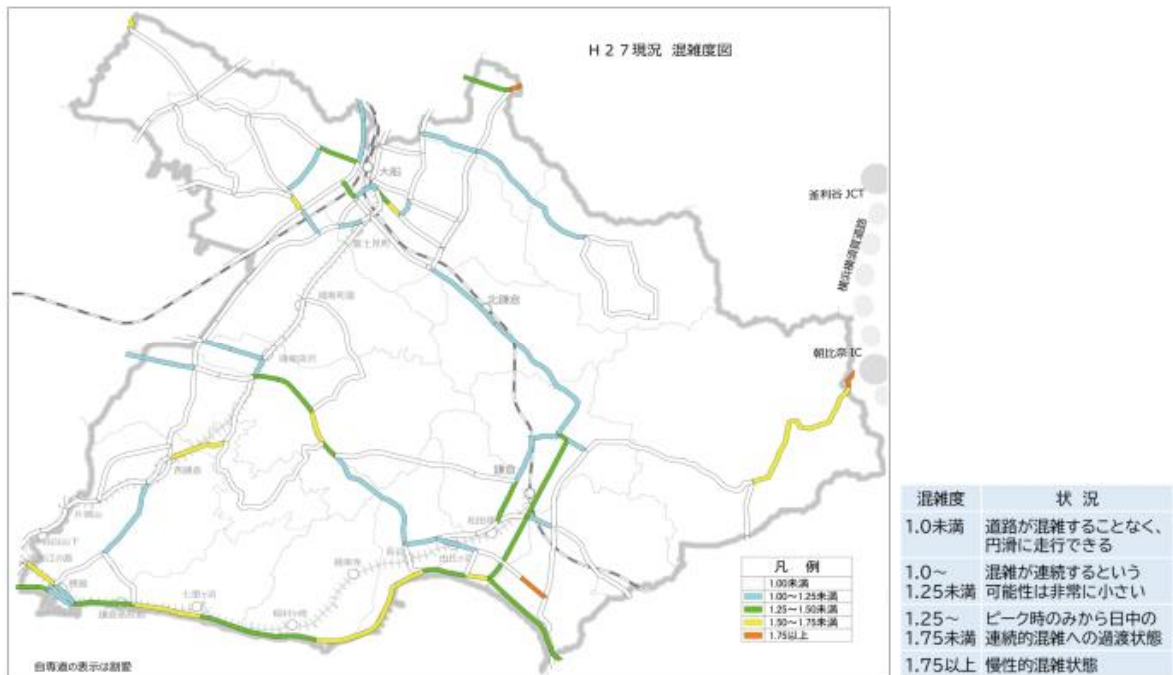


図 2-23 現況の交通量推計結果（平成 27 年（2015 年）の混雑度）

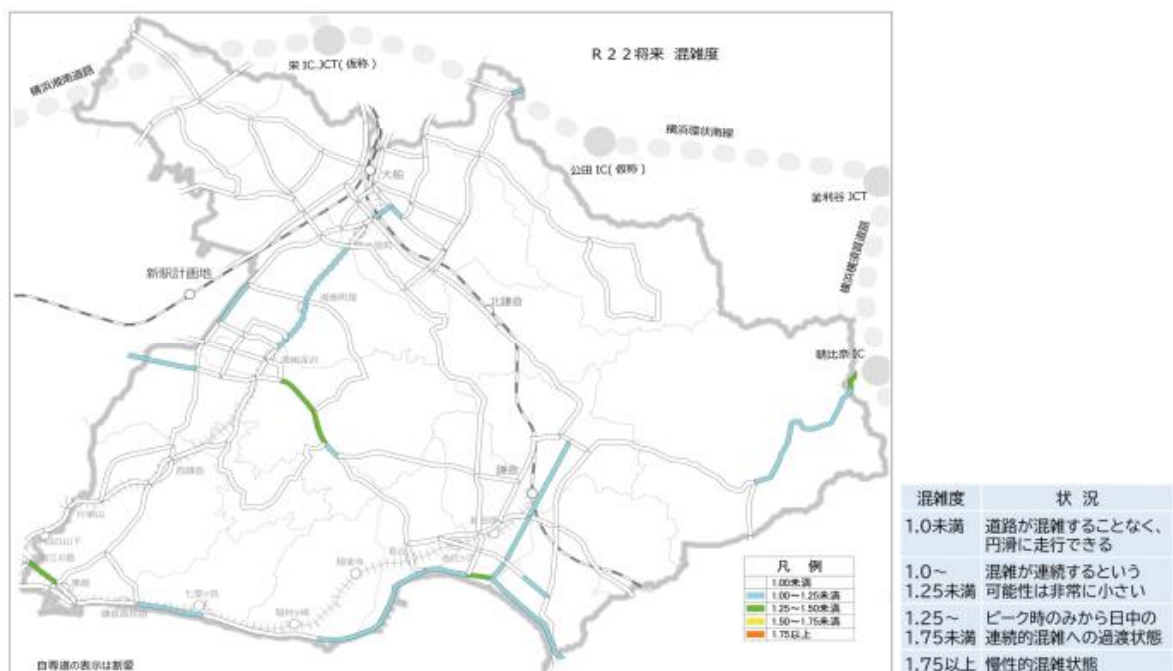


図 2-24 将来の交通量推計結果（令和 22 年（2040 年）の混雑度）

2 鎌倉市の交通を取り巻く状況

(7) 交通事故に関する現状 **B9**

- ・鎌倉市内の交通事故は、事故件数・交通事故死傷者数ともにいずれも減少～横ばいの傾向にあります。
- ・事故の種別をみると、自動車同士の事故が約6割を占めており、自転車・歩行者の事故はそれぞれ約2割となっています。
- ・鎌倉市内は、狭隘な道路が多く、歩行者空間や自転車走行空間が十分に確保できない路線・区間が多いため、歩行者・自転車に関する事故が鎌倉市内全域で発生しています。

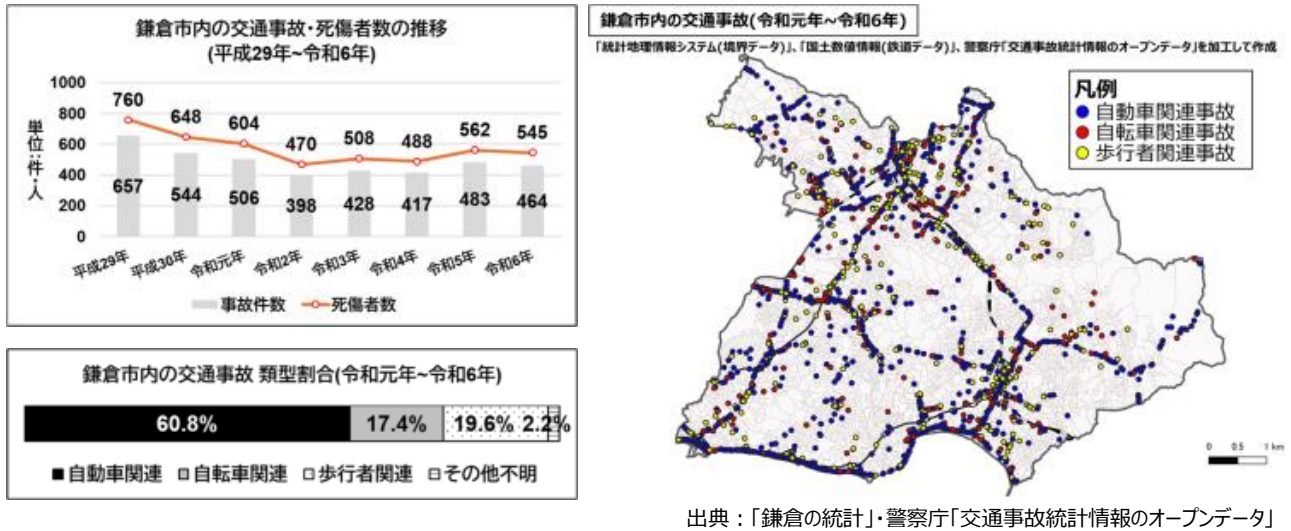


図 2-25 鎌倉市内の事故状況

(8) バリアフリー対応の状況 **B10**

- ・鎌倉市内の一部の鉄道駅でバリアフリー化への対応ができていない状況です。（2025年度時点）

<鎌倉市内の鉄道駅のバリアフリー対応状況>

| | | 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 | ○ | ○ | ○ |
| 江ノ電 | 片瀬山 | ○ | — | |
| | 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「—」はエレベータなどの設置の必要がない

2.4. アンケート・ヒアリング結果

(1) 鎌倉市交通に関する市民アンケート調査 C1 C2 C3

①【全市】鎌倉市内の移動のしやすさ C1

- ・鎌倉市内の移動のしやすさについては、いずれの外出の目的においても「満足」「やや満足」と回答した割合が約4～5割、「やや不満」「不満」と回答した割合が約2割となっており、鎌倉市内の移動に満足している人のほうが多い現状にあります。
- ・一方で、不満と回答した理由は、「バスの利便性の低下」や「交通渋滞」、「オーバーツーリズム」、「道路の狭さ」が多く、特に深沢地域では「バスの利便性低下」に対する不満が多くなっています。
- ・どちらかといえば満足している人が多い現状ではありますが、上記のような鎌倉市内の移動に関する不満の存在や、「どちらでもない」と回答している人が一定数みられることから、鎌倉市内の移動環境にはまだ改善の余地があると考えられます。

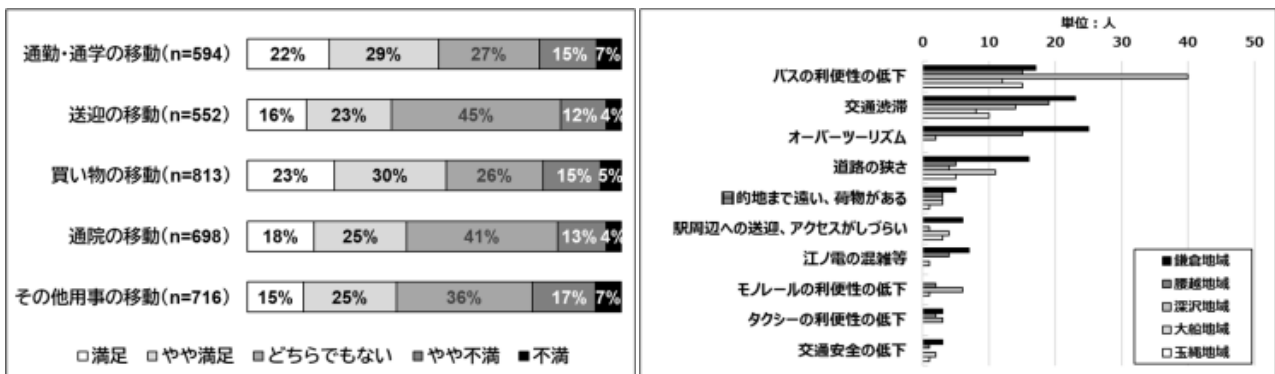


図 2-26【市民アンケート（交通）】目的別・外出時の移動しやすさの満足度、地域別・不満と回答した理由

②【全市】地域の交通環境 C2

- ・鎌倉市内の交通問題に対する意識では、「休日の交通渋滞」、「自転車の通行の安全性」、「交通規制の違反やマナーの低下」、「免許を持たない高齢者等の移動」の4点が、すべての交通問題の平均よりも深刻性が高く、これらは対策を要する問題として考えられます。

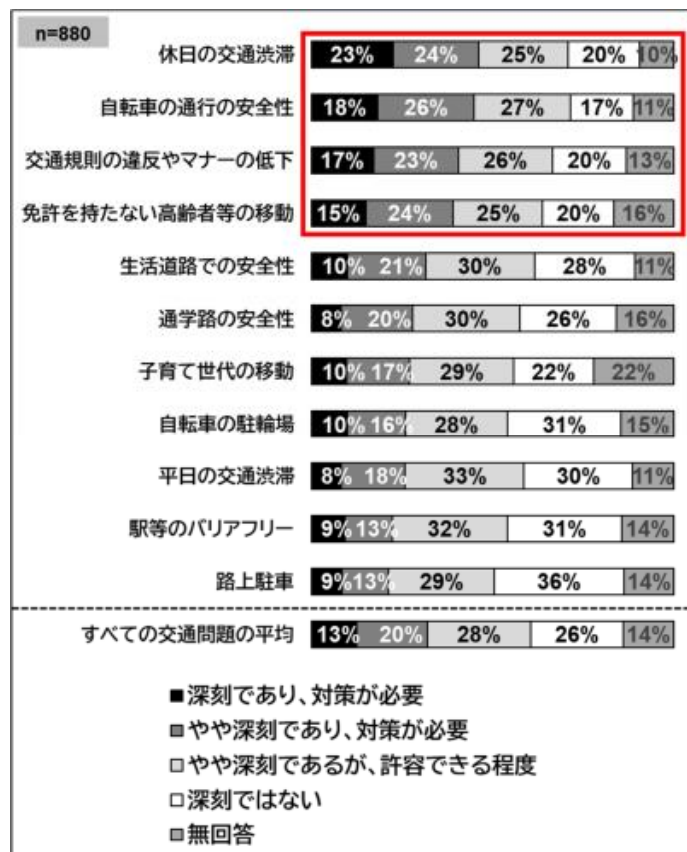


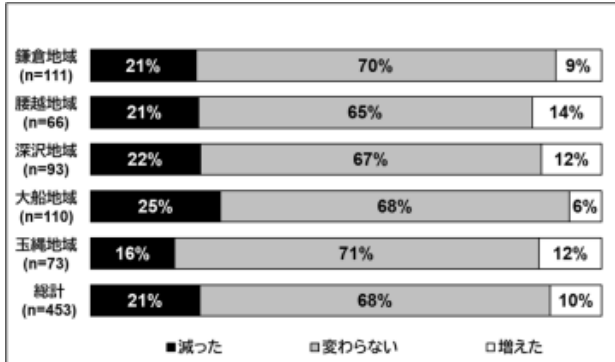
図 2-27【市民アンケート（交通）】住んでいる地域の交通問題に対する意識

2 鎌倉市の交通を取り巻く状況

③ 新型コロナウイルス感染拡大前（2019年）と現在との移動の変化 C3

- ・新型コロナウイルス感染拡大前（2019年）と現在との移動の変化については、「通勤・通学」目的の移動機会の全体平均は、回答者の約2割が「減った」、約1割が「増えた」と回答しており、移動機会が「減った」と回答した人のほうが多くなっています。
- ・同様に、「送迎」目的の移動機会の全体平均は、2割弱が増加、約1割が減少し、全体では増加しています。特に、深沢地域、大船地域では増加の割合が大きくなっています。

【対象全年齢】「通勤・通学」の移動機会の変化
(地域別、無回答を除く)



【対象全年齢】「送迎」の移動機会の変化（地域別、無回答を除く）

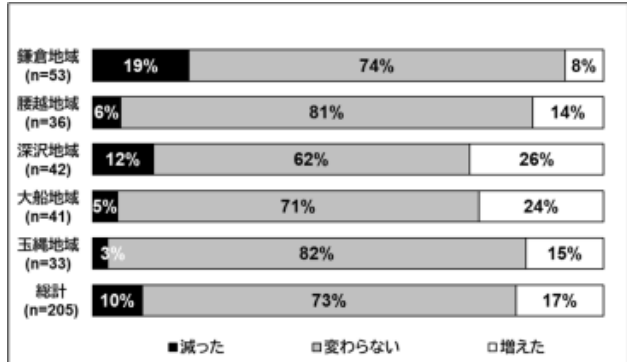
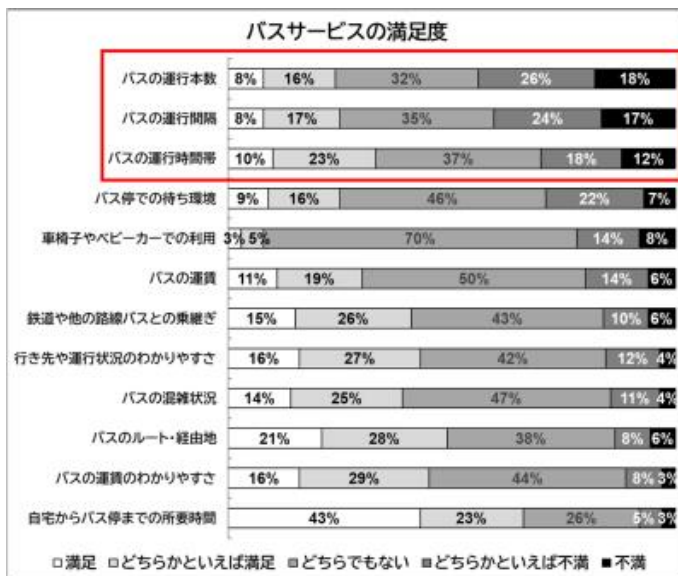


図 2-28 【市民アンケート（交通）】新型コロナウイルス感染拡大前（2019年）と現在の移動機会の変化
(左)「通勤・通学」目的による移動、(右)「送迎」目的による移動

(2) 鎌倉市の公共交通に関する市民アンケート調査 C4 C5 C6

① 路線バスのサービスへの満足度 C4

- ・日常的に（平日3日以上）バスを利用する人の満足度を調査した結果、「自宅からバス停までの所要時間」「ルート・目的地」「行き先や運行状況のわかりやすさ」「運賃のわかりやすさ」の項目では、満足度の割合が高くなっています。
- ・一方で、「運行時間帯」「運行間隔」「運行本数」の項目では、不満の割合が高くなっていることから、鎌倉市内の路線バスは利用すること自体は便利なものの、運行の都合で利用できるタイミングが限られてしまっている点で課題があると考えられます。



| 時間帯に関する意見 | |
|-----------|---|
| 意見交換会※ | ・21時以降になると、30分や40分に1本となったり、乗り継ぎが必要となったりしており、運行間隔が気になる。 |
| アンケート調査結果 | ・夜の便数がコロナ禍以降減ってしまったため、会社帰りの時間帯に利用できなくなってしまった。 ・バスの本数も少なく、終バスが早すぎる。 ・朝一番のバスが減便され困っている。 ・夜の運行時間を1時間ほど延ばして欲しい。 ・バスの最終運行が早すぎるためか、大船駅でかなり待たないとタクシーに乗れない。 |

※（仮称）鎌倉市地域公共交通計画策定に関する地域との意見交換会（令和7年9月実施）

図 2-29 【市民アンケート（公共交通）】バスサービスへの満足度

② 鉄道に関する自由意見 C5

- 「混雑対策」に関する意見が多く、特に、鎌倉地域や腰越地域で多くっており、観光客などによる混雑で住民が利用できないという意見がみられています。
- その他には、「運行本数の増加」や「乗継対策」、湘南モノレールや江ノ電のバリアフリーへの対応のニーズが高くなっています。



図 2-30 【市民アンケート（公共交通）】自由意見における鉄道に関する主な意見数

③ タクシーに関する自由意見 C6

- 「待ち時間が長い」、「台数が不足している」、「料金負担補助の導入」、「料金が低い」といった意見が多くなっています。

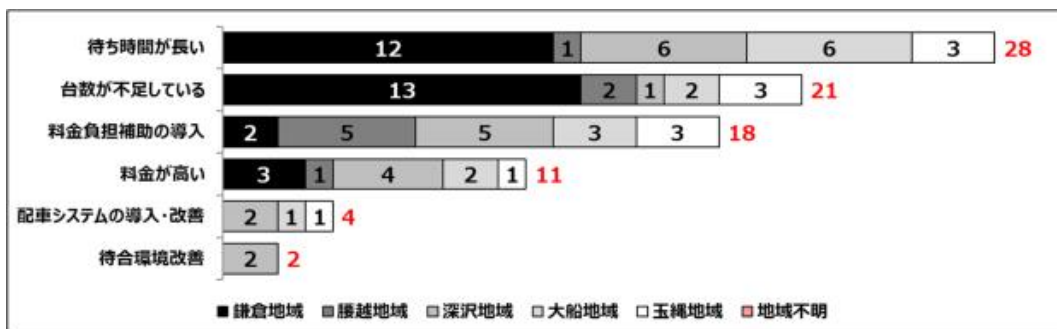
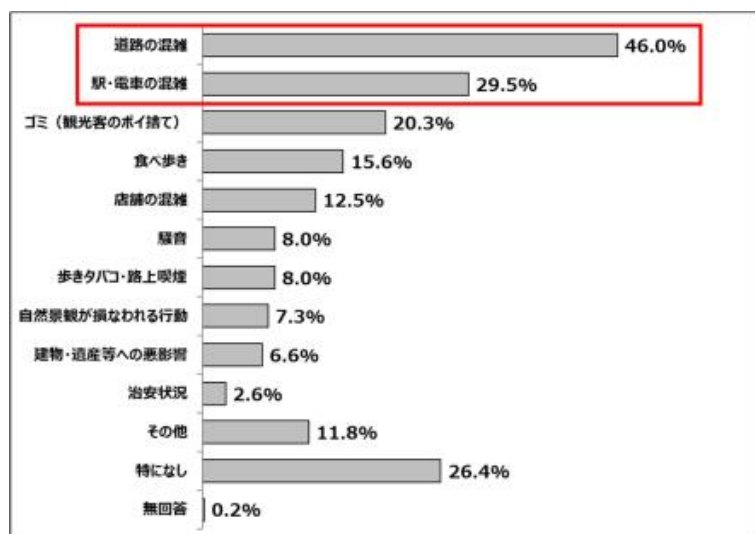


図 2-31 【市民アンケート（公共交通）】自由意見におけるタクシーに関する主な意見数

(3) 来訪者アンケート C7

- 観光客などの来訪者へのアンケートでは、鎌倉市の状況で改善の必要があることとして、「道路の混雑」や「駅・鉄道の混雑」という回答が多くなっています。



出典：観光に関する定量的・定性的データの収集・分析及び住民理解促進に関する調査（令和2年3月 関東運輸局）

図 2-32 【来訪者アンケート】鎌倉市の状況で改善の必要があると思うこと

(4) 事業者ヒアリング **C8**

- 鎌倉市内を運行する路線バス事業者に実施したヒアリングでは、公共交通の利用実態として従前から利用者が少なかった路線や日中・夜間の時間帯での利用減少が顕著で、コロナ禍以前までの利用者数への完全回復には至っていない現状が示されました。
- また、路上駐車や観光客の乗降などで生じる遅延により、定時性が保たれていない状況や運転士不足の状況が示されました。

| ヒアリング結果（主な意見） | |
|----------------------|---|
| 公共交通の利用実態 （令和6年度） | <ul style="list-style-type: none"> • コロナ禍以前まで、利用者数は回復していない（コロナ禍以前の8-9割程度） • 路線ごとで利用者の増減幅に大きな変化はみられないが、利用が少ない路線では顕著に減少している • インバウンド利用は一部戻りつつある • 日中時間帯や夜の時間帯の利用が減少している |
| 運行状況について | <ul style="list-style-type: none"> • 鎌倉駅西口等では道路が狭く、路上駐車も多い状況で遅延が発生 • バスに不慣れな観光客等が乗降に時間がかかり遅延につながる状況も発生 • 定時性が保たれていないことで利用者を逃していることも想定される |
| 運行継続にあたっての課題 | <ul style="list-style-type: none"> • 運転士は募集を行っても、人が集まらない状況 • 今いる運転士の平均年齢も高く、必要人員の10%程度は常に不足している • 人員不足が進むたびに減便を伴うダイヤ改正が必要 • 全てのニーズをバスで支えることは困難であり、公共交通のネットワークを維持するためには幹線・支線の役割分担の明確化が必要 • 運行経費の7割程度以上が人件費であるため、近年の人件費高騰に対応して待遇改善を行っていくためには、その原資として適切な運賃の設定や改定が必要 |

2.5. 上位関連計画

(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みます。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動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みます。「鎌倉市交通マスタープラン」及び地域公共交通の活性化に資する計画に基づき、道路管理者等と連携し、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・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みます。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みます。

(2) 鎌倉市都市マスタープラン（平成 27 年(2015 年) 9 月策定) D1

- 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」などが示されています。

| 考え方 | | 部門別方針／交通システムの整備方針 | | |
|---|--|-------------------------|---|---|
| 1) ゆとりとうるお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 | | 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 | | 鎌倉 | バスサービスの充実を図り、自家用車利用から公共交通及び徒歩・自転車の利用への転換を促す | 歩く観光や主要な公共施設へのアクセス、商店街、海岸沿いの歩行空間の整備 |
| 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 | | 腰越 | 鎌倉及び深沢地域と結ぶ公共交通の充実 | 江ノ電沿いの道路、海岸沿いの歩行空間の整備 |
| 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 | | 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 |
| 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 | | 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 |
| 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 | | 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 |
| 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 | | | | 同上 |

図 2-33 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 2-34 鎌倉市都市マスタープランにおける将来都市構造

(3) 鎌倉市立地適正化計画（令和4年(2022年)3月策定） **D2**

- ・関連計画である「鎌倉市立地適正化計画」では、公共交通ネットワークの誘導施策として、①公共交通ネットワークのサービス水準の維持、②都市計画道路の整備促進、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が示されており、急速な社会情勢の変化に伴い既存の交通事業者の力を活用しながら多様な移動手段の確保が求められています。
- ・また、交通に関する課題認識として、「公共交通による生活利便性向上」、「慢性的な渋滞の緩和」、「交通の情報化への対応」が示されています。

■公共交通ネットワークの誘導方針・誘導方策

■交通に関する課題認識

立地適正化計画の方針3 ～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 **長期(～20年)**

○本市では、鉄道路線が縦横に運行し、市内の円滑かつ利便性の高い移動を可能としています。また、バス路線についても、丘陵住宅地と鉄道駅の間や市内外をつなぐ重要な移動手段となっています。今後のさらなる人口減少下においても、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 **長期(～20年)**

○公共交通による拠点間の繋がりを高めるため、都市計画道路網の整備に併せた新たな公共交通網の形成を図ることで、より一層快適に移動できる環境の構築を推進します。

上位・関連計画での課題認識

- ◆公共交通による生活利便性向上(公共交通の充実により生活利便施設にアクセスできる都市空間形成等)
- ◆慢性的な渋滞の緩和(鎌倉地域での観光目的の来訪者の増加等に起因した慢性的な渋滞の緩和)
- ◆交通の情報化への対応(新たな情報通信技術(ICT等)の多面的な活用による総合的な情報提供の充実)

| 誘導方針 | 内容 |
|---|---|
| 誘導方針 3-1 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 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。 |
| 誘導方針 3-2 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。 |

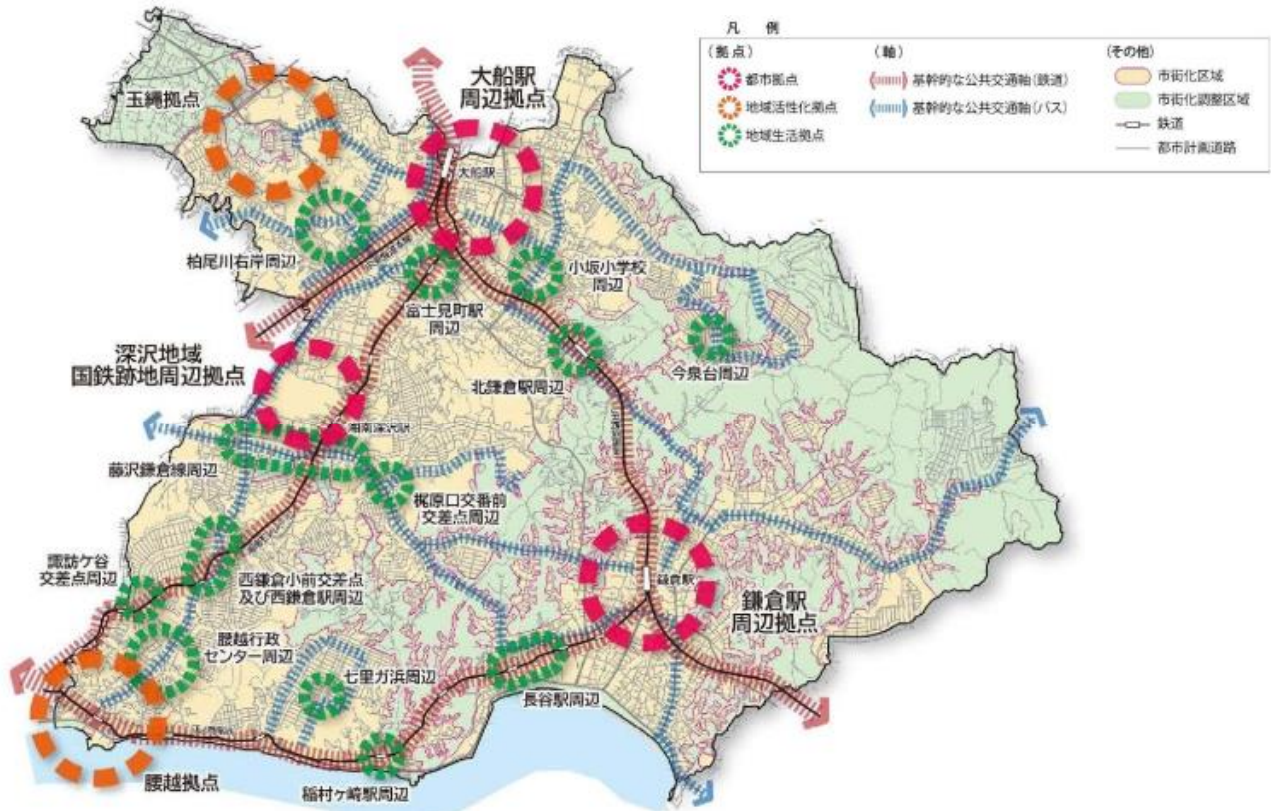


図 2-35 鎌倉市立地適正化計画における目指すべき都市の骨格構造

2 鎌倉市の交通を取り巻く状況

2.6. 地域の特徴

鎌倉市内の「鎌倉地域」、「腰越地域」、「深沢地域」、「大船地域」、「玉縄地域」の5つの地域ごとに地域の特徴を整理しました。



(1) 鎌倉地域

鎌倉地域は、鎌倉市の拠点のひとつとして、駅周辺に行政機関や業務施設、商業施設が集積しており、市民の日常生活の場であり、本市の商業、業務の中心地となっています。その外側は古都のたたずまいを残す閑静な住宅地であり、谷戸奥には地形的な制約から移動が不便な地域も存在しています。

また、鎌倉の特徴である歴史を背景とし、主要な観光資源となっている寺社仏閣などの多くが鎌倉地域に所在しており、観光地として国内外からの来訪者がみられます。

[交通の特性]

■鉄道路線

JR 横須賀線が横浜や東京と直結しており、広域的なアクセス機能を有しています。また、鎌倉駅は、主に鎌倉市内南側の交通をカバーし、観光の玄関口として江ノ島電鉄との接続駅であり、日常生活、観光の両面で主要な2路線が接続する交通結節点となっています。近年は、特に観光資源としての魅力も持つ江ノ島電鉄の混雑が顕著になっており、乗車環境の改善のための混雑対策が課題となっています。

■路線バス

鎌倉駅を結節点として鉄道のフィーダー交通機能を担うほか、深沢地域を經由して藤沢市方面を結ぶ路線、朝比奈を經由して横浜市方面を結ぶ路線も運行され、鉄道を補完する機能も有しています。交通混雑を解消し快適性や定時性を確保し、利用しやすいバス交通を実現するとともに、交通不便地域等への交通手段確保についても取り組む必要があります。

■道路

南側を海、東側、西側、北側の三方を丘陵に囲まれた地形の特徴から、隣接する地域と接続する道路が限られています。広域的な道路として、大船地域や横浜方面を結ぶ南北方向の県道横浜鎌倉、海沿いに東西方向を結ぶ国道 134 号、藤沢市方面を結ぶ県道藤沢鎌倉、横浜市南部を結ぶ県道金沢鎌倉があり、地域内の交通と広域交通の両方を担っています。

地域内の道路をみると、歴史の長い鎌倉地域の特徴として幅員が狭く、自動車と歩行者、自転車が混在する道路が多くみられ、市民生活に不可欠な交通と観光交通の混在が、市民生活に支障をきたしています。歴史的環境保全など様々な制約から、道路網整備は極めて難しい状況にあり、自動車交通の流入を抑制していく必要があります。

鎌倉市内への観光交通のほか通過交通の流入も見られ、交通が集中し渋滞が発生しており、高速道路などの整備による通過交通の転換により、混雑緩和が期待されます。

■市民の意識

移動のしやすさでは、通勤・通学以外のすべての目的で、市全体と比べて不満の割合が高くなっています。交通問題に対する意識では、駅などのバリアフリーを除くすべての項目に関して、市全体と比べて不満の割合が高くなっています。具体的な問題としては、交通渋滞や自転車の通行マナー、オーバーツーリズムが特に多く挙がっています。



図 2-36 鎌倉地域の交通特性

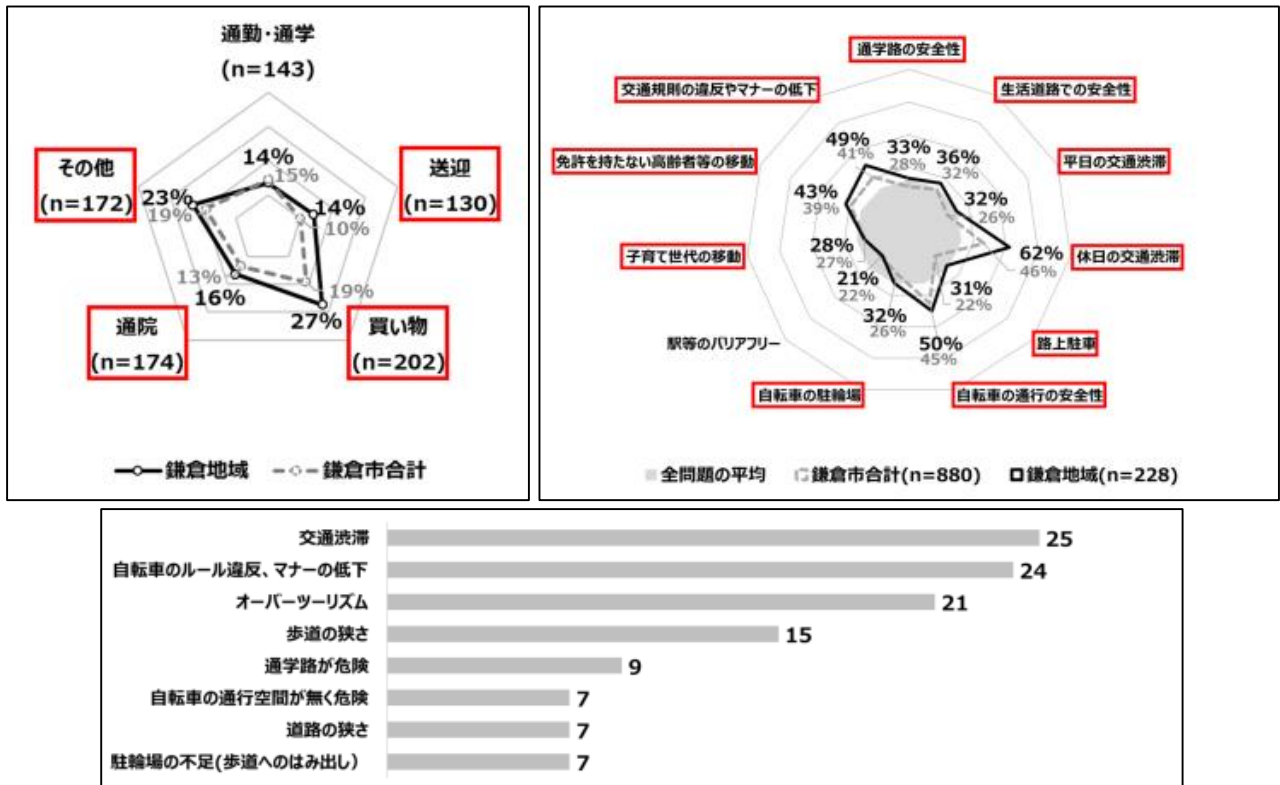


図 2-37 市民アンケート結果【鎌倉地域・全市比較】

- (左) 目的別・外出時の移動のしやすさ (「やや不満」「不満」の割合)
- (右) 地域の交通問題に対する意識 (「深刻であり対策が必要」「やや深刻であり、対策が必要」の割合)
- (下) 深刻であり対策が必要な具体的な問題 (自由記入をジャンル別で分類集計)

(2) 腰越地域

腰越地域は、海岸沿いの漁港の町として発展した地区と、丘陵部に昭和 30 年代から昭和 40 年代にかけて大規模に開発された住宅団地からなっています。

相模湾に面する南側の地域は景勝地としても知られ、歴史的な観光地を中心とする鎌倉地域と異なる魅力を有する地域です。藤沢市域の江ノ島と隣接しており、来訪者の行動も強い結びつきがある地域となっています。

[交通の特性]

■鉄道路線

鎌倉駅と藤沢駅を結び沿岸部を走る江ノ島電鉄と、大船駅と湘南江の島駅を結び当地域の丘陵部を走る湘南モノレールがあります。両路線とも地域内の交通を担う機能の強い路線となっており、広域的な移動に際しては大船駅や鎌倉駅、藤沢駅でJR線などに乗り換える必要がある一方、駅間距離が短く地域の需要をカバーしやすい路線形態となっています。

江ノ島電鉄は路線自体が観光資源としての魅力を持ち、近年混雑が顕著になっており、市民の利用に支障が出ているなど、混雑対策が課題となっています。

湘南モノレールについては、駅アクセスの自転車利用者が多く、駅周辺における駐輪場の不足が課題となっています。

■路線バス

大船駅、藤沢駅を起終点とし、丘陵部を経由する路線が複数運行されています。一部の路線は丘陵部の住宅団地を経由していますが、利用者の減少や運転士不足による減便や路線の廃止への対応が課題となっています。また、交通不便地域や高低差のある地域などへの交通手段確保についても取り組む必要があります。

■道路

地形的制約から幹線道路が限られており、海沿いを東西方向に走る国道 134 号と、丘陵部を経由し大船方面を接続する県道腰越大船が主要な路線となっています。このうち国道 134 号は地域内の海沿いを走る唯一の路線となっており、地域内の交通と広域交通の両方を担っており渋滞が発生しているほか、渋滞を回避しようとする自動車が住宅地内に進入し、安全性や居住環境が阻害されています。今後、高速道路などの整備による通過交通の転換により、混雑緩和が期待されます。

地域内の道路をみると、上記の主要道路については、概成済みとなっているものの、自転車の走行空間が十分に確保されていないなど、安全性や円滑性に課題があります。

■市民の意識

移動のしやすさでは、すべての目的で、市全体と比べて不満の割合が高くなっています。また、交通問題に対する意識では、多くの項目で市全体と比べて不満の割合が高く、特に休日の交通渋滞や自転車の通行安全性、交通違反やマナーの低下、免許を持たない高齢者などの移動への不満が顕著となっています。具体的な問題としては、オーバーツーリズムが特に多く挙がっています。

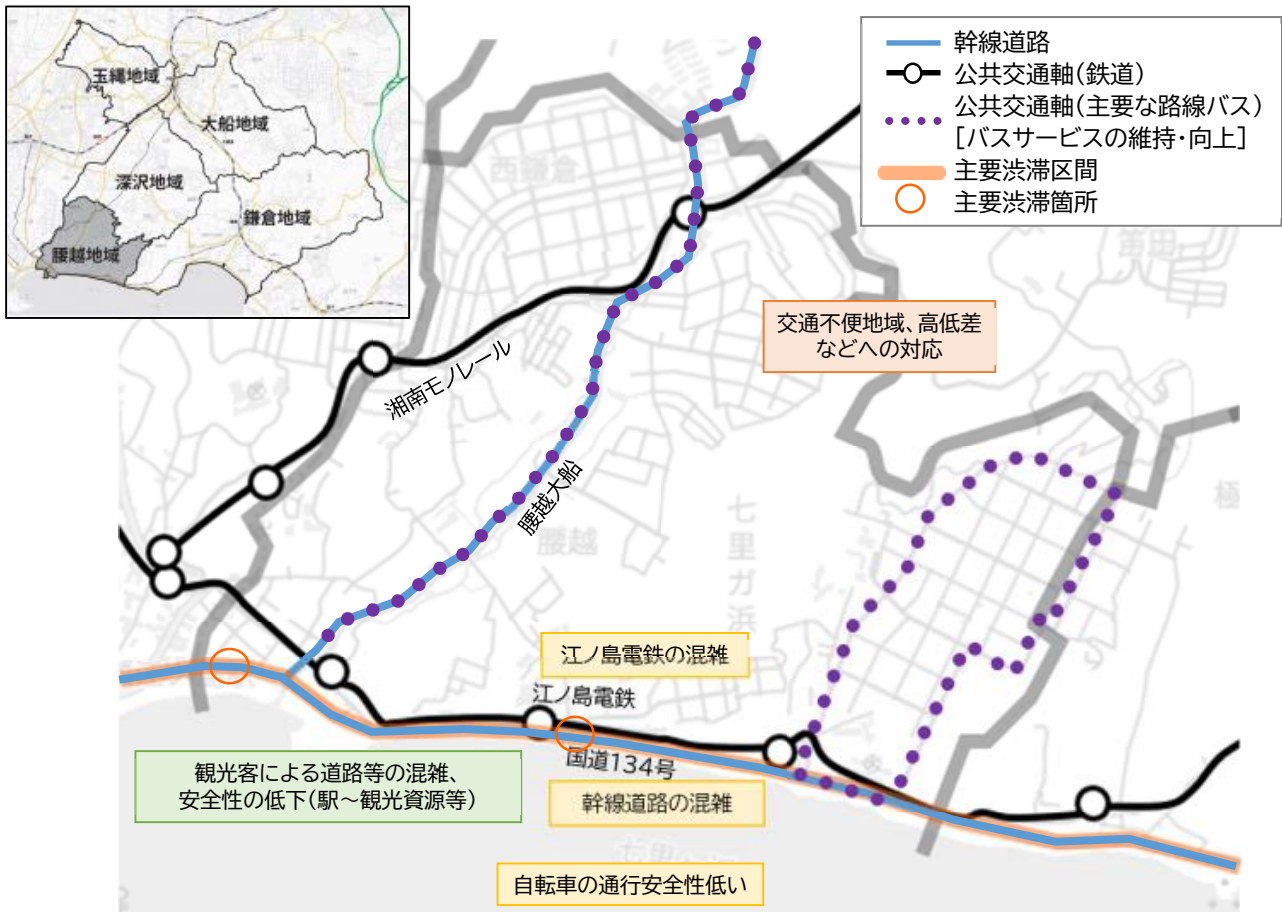


図 2-38 腰越地域の交通特性

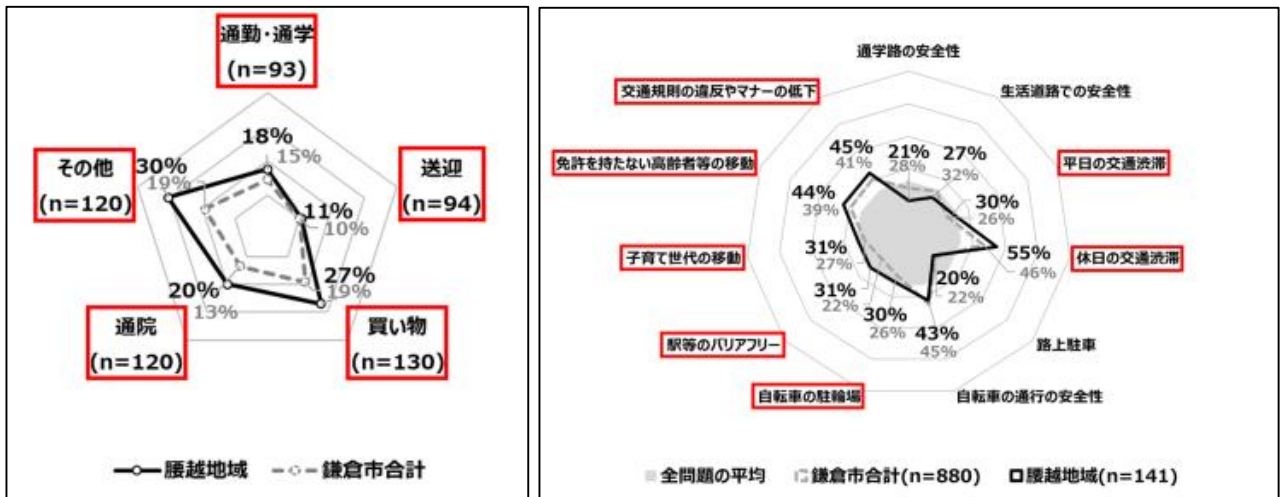
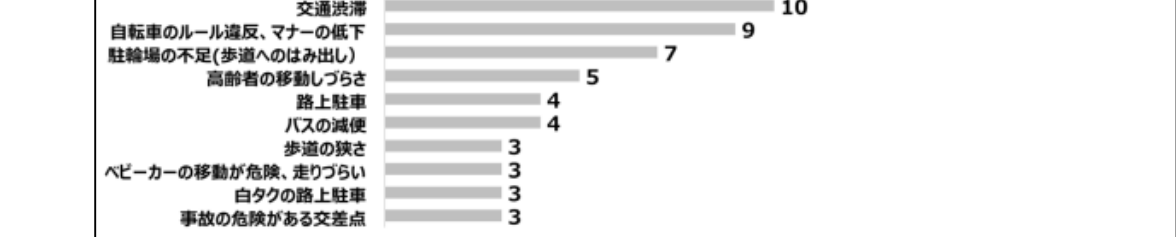


図 2-39 市民アンケート結果【腰越地域・全市比較】



(左) 目的別・外出時の移動のしやすさ (「やや不満」「不満」の割合)
 (右) 地域の交通問題に対する意識 (「深刻であり対策が必要」「やや深刻であり、対策が必要」の割合)
 (下) 深刻であり対策が必要な具体的な問題 (自由記入をジャンル別で分類集計)

(3) 深沢地域

深沢地域は、鎌倉市域の西側に位置し、柏尾川南側の平地部と鎌倉地域との間にある丘陵部からなる地域となっています。

柏尾川南側の平地部は工場などの産業集積がみられ、藤沢鎌倉線沿いには商業施設が点在しています。丘陵部については大規模に開発された住宅を中心とした市街地と、緑地、公園が立地しています。

深沢地域の北西側では、土地区画整理事業が進められており、新たな都市拠点を目指し、まちづくりが進められています。また、隣接する村岡地区（藤沢市）で進められている JR 東海道本線新駅の整備により、まちの賑わいが期待されています。

[交通の特性]

■鉄道路線

丘陵部を経由し大船駅と湘南江の島駅を結ぶ湘南モノレールがあります。湘南モノレールは丘陵部においても短い駅間距離で地域の需要をカバーし、広域的な移動にあたっては大船駅で JR 線に乗り換える形態となっています。

今後、JR 東海道本線新駅が開業すると地域内から直接、広域鉄道ネットワークへのアクセスが可能となり、拠点としての発展が期待されています。

湘南モノレールについては、湘南深沢駅においてバリアフリー化が未実施のため、今後の整備が求められます。

■路線バス

現在は大船駅、藤沢駅を起終点とし、地域内を経由する路線が複数運行されており、一部の路線は丘陵部の住宅団地を経由しています。今後、住宅団地の住民の高齢化の進展などにより、バス利用者の減少や運転士不足による減便、終バスの繰り上げなどの利便性低下、路線の廃止への対応、交通不便地域や高低差のある地域などへの交通手段の確保が課題となると考えられます。

また、深沢地区における新たな都市拠点の整備と JR 東海道本線新駅の整備により、路線バス網を見直し JR 東海道本線新駅を経由する路線を増やすなど、JR 東海道本線新駅や都市拠点の交通結節機能を強化し、公共交通の利便性を向上させることが必要です。

■道路

鎌倉地域と藤沢市中心部を結ぶ県道藤沢鎌倉、丘陵部を経由し腰越方面を接続する県道腰越大船が主要な路線となっています。県道藤沢鎌倉は休日に混雑がみられるほか、県道藤沢鎌倉と県道腰越大船が交差する手広交差点などのボトルネック箇所が渋滞の発生要因となっており、改善が必要となっています。

現在、新たな都市拠点の整備が進む深沢地区では、土地区画整理事業による新たな道路整備や道路拡幅が進められ、周辺道路を含め、円滑な自動車の通行ができる道路網整備が計画されています。また、JR 東海道本線新駅とのアクセスを含めた拠点内の歩行者ネットワークの整備も計画されており、新たな都市拠点として安全で快適に利用できる道路空間の創出、他地域のモデルとなる道路空間の整備が進んでいます。

■市民の意識

移動のしやすさでは、通勤・通学、送迎、その他の目的で、市全体と比べて不満の割合が高くなっています。また、交通問題に対する意識では、多くの項目で市全体と比べて不満の割合が高く、駅などのバリアフリーへの不満が顕著となっています。具体的な問題としては、バリアフリーの対応や自転車のマナーが特に多く挙がっています。

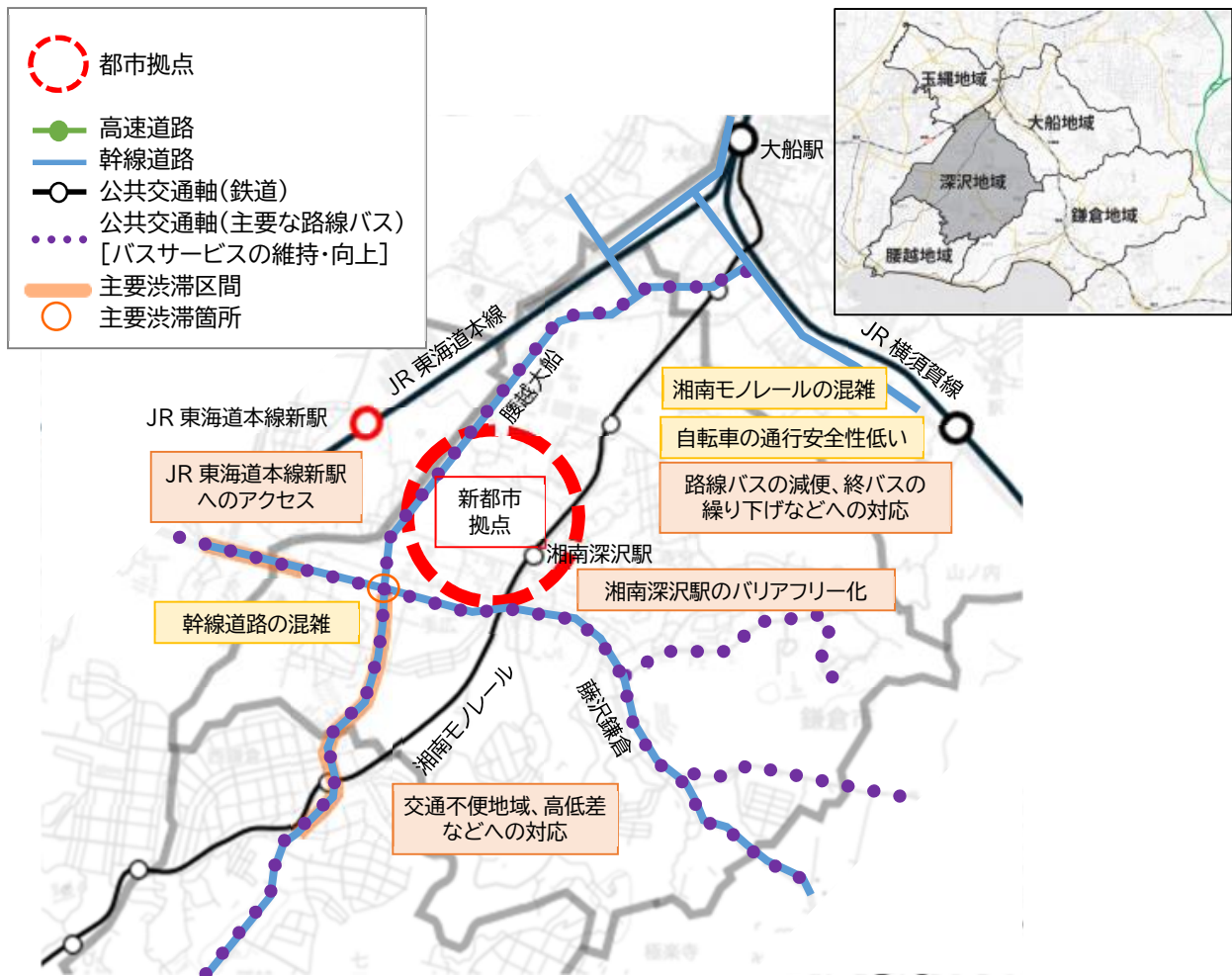


図 2-40 深沢地域の交通特性

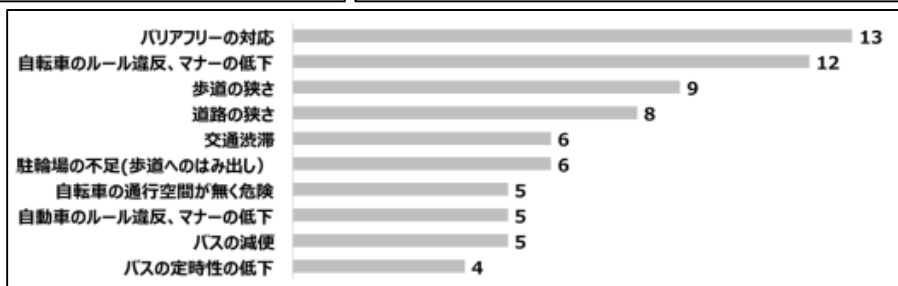
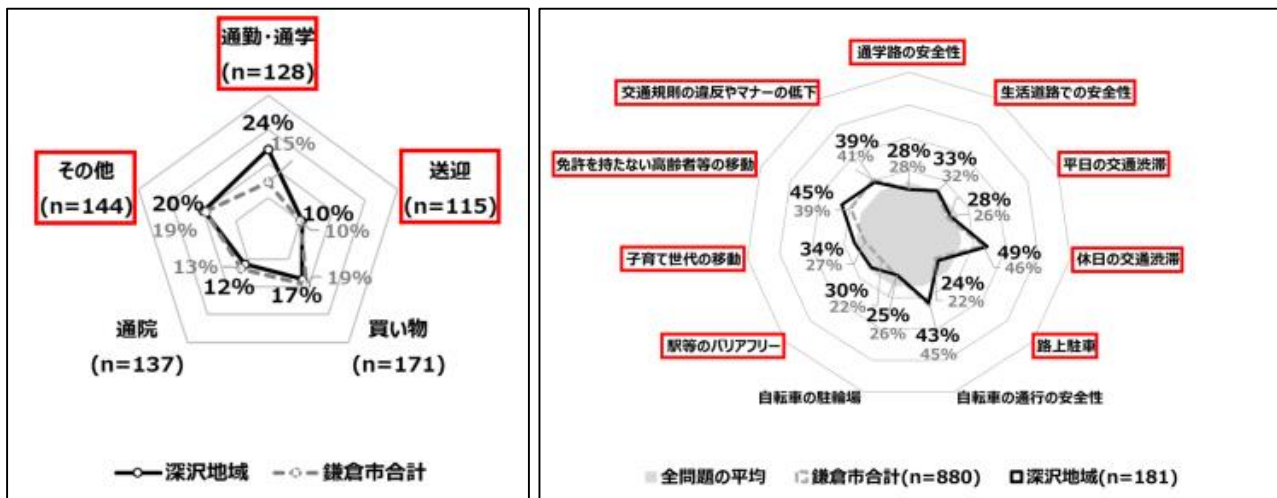


図 2-41 市民アンケート結果【深沢地域・全市比較】

- (左) 目的別・外出時の移動のしやすさ(「やや不満」「不満」の割合)
- (右) 地域の交通問題に対する意識(「深刻であり対策が必要」「やや深刻であり、対策が必要」の割合)
- (下) 深刻であり対策が必要な具体的な問題(自由記入をジャンル別で分類集計)

(4) 大船地域

大船地域は、鎌倉市域の北東側に位置し、商業集積や産業集積がみられる大船駅周辺と、古都鎌倉の玄関口となる北鎌倉駅周辺の地区、地区南東部の丘陵部に広がる大規模開発された住宅団地などからなる地域となっています。

大船駅周辺は商業集積により賑わいを見せており、今後も鎌倉市の都市拠点のひとつとして、市民生活の日常生活の拠点としての賑わいが求められる地域です。

[交通の特性]

■鉄道路線

本地域の中心地である大船駅周辺は、JR 東海道本線、JR 横須賀線、JR 根岸線の JR 線 3 路線が乗り入れている、広域的に利便性の高い駅となっています。また、湘南モノレールや路線バスが結節するターミナル駅としても機能しています。

駅間距離が長い JR 線が広域的な路線として機能する一方、丘陵部を經由し大船駅と湘南江の島駅を結ぶ湘南モノレールがあり、短い駅間距離で地域の需要をカバーしています。

■路線バス

大船駅東口からは多くの路線が発着しており、駅間距離が長い JR 線の駅間や、周辺地域からの大船駅アクセス機能を路線バスが担っているほか、一部の路線は丘陵部の住宅団地を結んでいます。

今後、住民の高齢化の進展などにより、バス利用者の減少や運転士不足による減便、終バスの繰り上げなどの利便性低下に対し、利便性の確保や路線の廃止への対応、交通不便地域や高低差のある地域などへの交通手段の確保などが課題となると考えられます。

■道路

大船地域と鎌倉地域を結び、横浜方面を連絡する県道横浜鎌倉、丘陵部を經由し大船方面を接続する県道腰越大船などが主要な路線となっています。県道横浜鎌倉は横浜市境付近や小袋谷交差点のボトルネックによる日常的な混雑がみられるほか、休日の鎌倉地域方面の混雑がみられ、改善が必要となっています。

岩瀬、今泉周辺などの地域においては、バス運行ルートが狭隘であるため、道路整備の検討が必要です。地域内の道路は通過交通の流入も見られることから、高速道路などの整備による通過交通の減少により、混雑緩和が期待されます。

また、大船駅周辺は、公共交通の結節拠点として、商業集積がみられ日常生活の拠点として、賑わいのある地区となっており、歩行者を中心とした交通環境の改善が必要な地域です。

■市民の意識

移動のしやすさでは、すべての目的で、市全体と比べて不満の割合が低くなっています。また、交通問題に対する意識では、通学路・生活道路の安全性の項目で市全体と比べて不満の割合が高くなっています。具体的な問題としては、自転車のマナーや歩道の狭さが特に多く挙がっています。

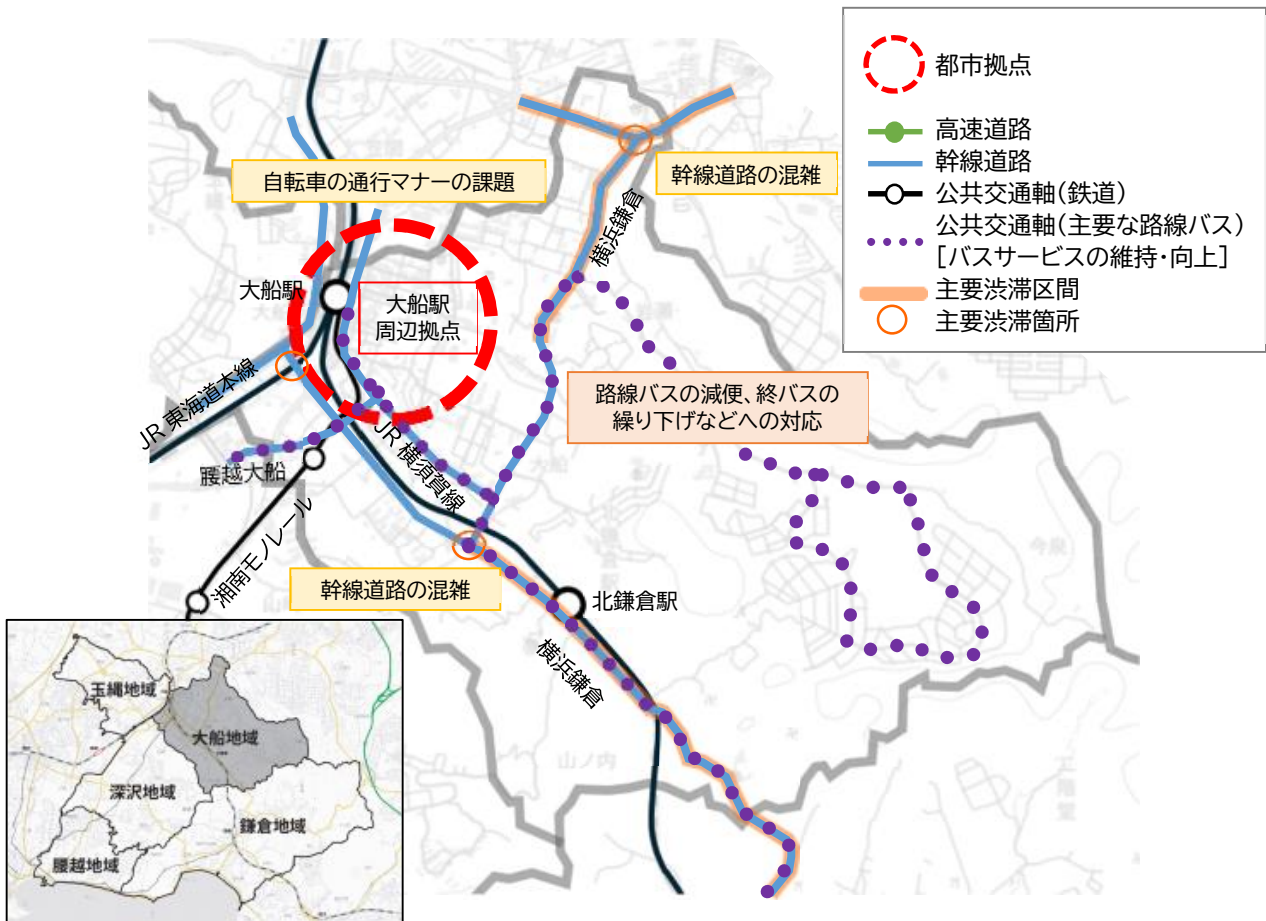


図 2-42 大船地域の交通特性

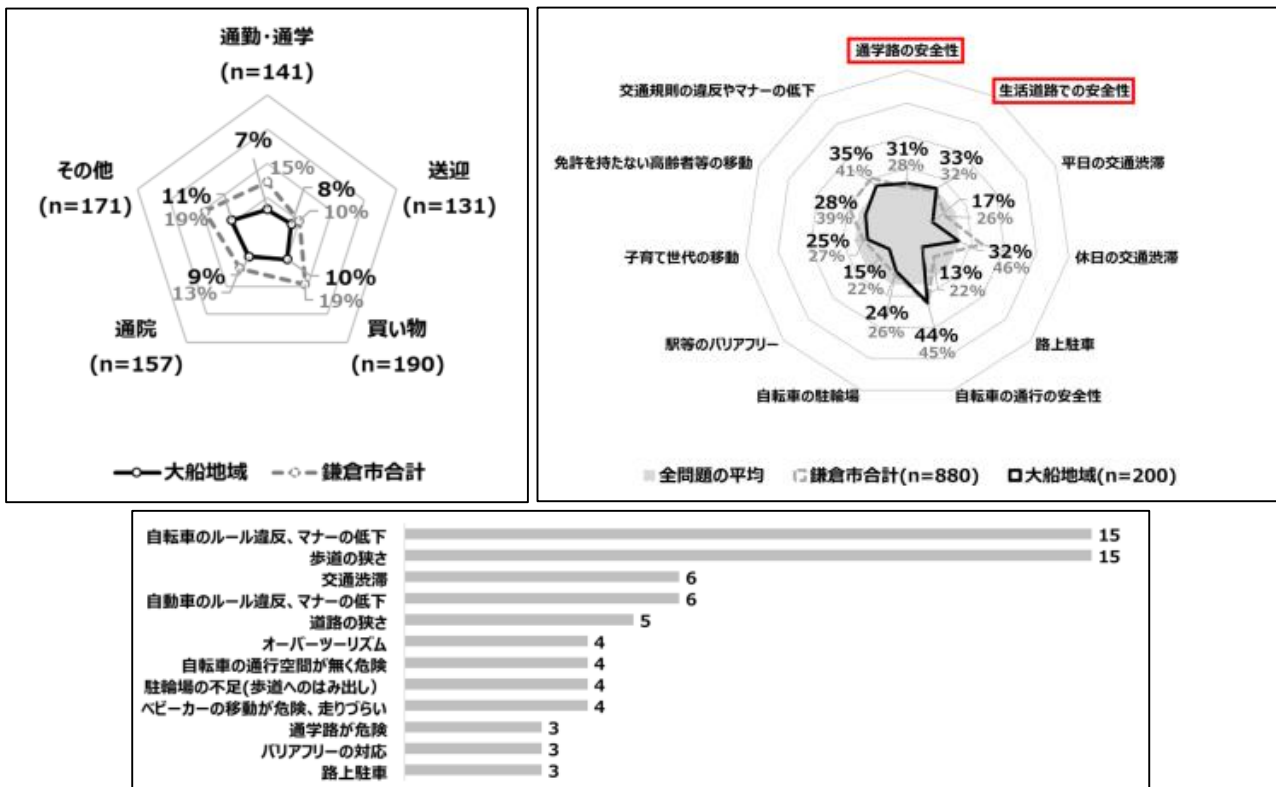


図 2-43 市民アンケート結果【大船地域・全市比較】

(左) 目的別・外出時の移動のしやすさ(「やや不満」「不満」の割合)
 (右) 地域の交通問題に対する意識(「深刻であり対策が必要」「やや深刻であり、対策が必要」の割合)
 (下) 深刻であり対策が必要な具体的な問題(自由記入をジャンル別で分類集計)

(5) 玉縄地域

玉縄地域は、鎌倉市域の北側に位置する地区で、昭和 40 年代以降に造成された比較的新しい住宅地が点在し、自然と調和した居住環境が形成されていますが、歴史的遺産や市街化区域内に残された緑地も多く、その一部については保全のための担保措置が取られています。

地域南部では住宅や商業施設が建設されている一方、地域北西部には市街化調整区域の農地が広がっており、他地域と違う田園風景が広がっています。

大船駅が最寄りの地域であり、広域的なアクセス機能を持つ道路網も比較的整備されており、今後は高速道路へのアクセス道路などの整備が予定されています。

[交通の特性]

■鉄道路線

本地域の中心地である大船駅周辺は、JR 東海道本線、JR 横須賀線、JR 根岸線の JR 線 3 路線が乗り入れている、広域的に利便性の高い駅となっています。また、湘南モノレールや路線バスが結節するターミナル駅としても機能しています。

■路線バス

大船駅西口を発着する路線バスは、鎌倉市内の他地域との連絡はなく、藤沢市方面や横浜市方面を結ぶ路線が主な路線となっています。

バス利用者の減少などによる利便性低下に対し、利用しやすいバス交通を実現するとともに、交通不便地域等への交通手段の確保が課題となると考えられます。

■道路

東西方向の県道横浜藤沢と南北方向の県道阿久和鎌倉が地域の主要な道路となっているほか、市域界北西方向に国道 1 号が通るなど、広域的な交通ネットワークも比較的充実しています。現在整備中の高速道路として横浜湘南道路が地域内を通過し、それに接続する横浜環状南線との JCT となる（仮称）栄 IC・JCT へのアクセス道路の整備が進んでいます。

■市民の意識

移動のしやすさでは、すべての目的で、市全体と比べて不満の割合が低くなっています。また、交通問題に対する意識でも、すべての項目で市全体と比べて不満の割合が低くなっています。具体的な問題としては、自転車のマナーや歩道の狭さが特に多く挙がっています。

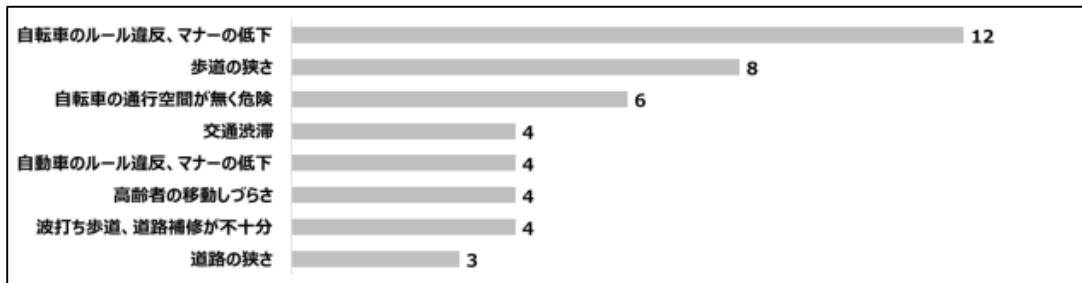
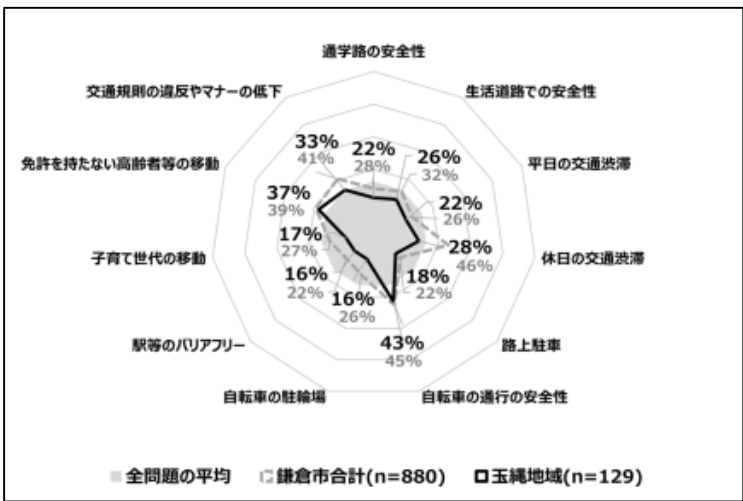
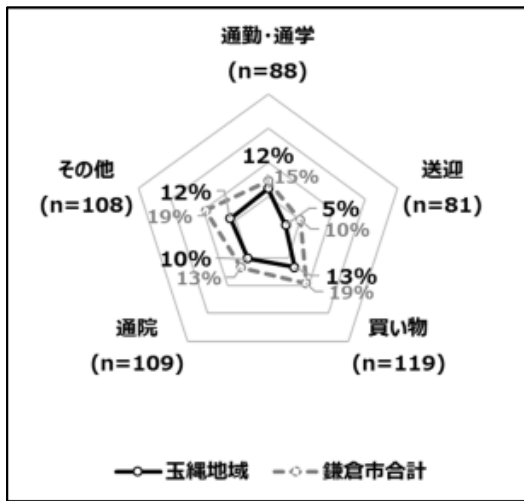
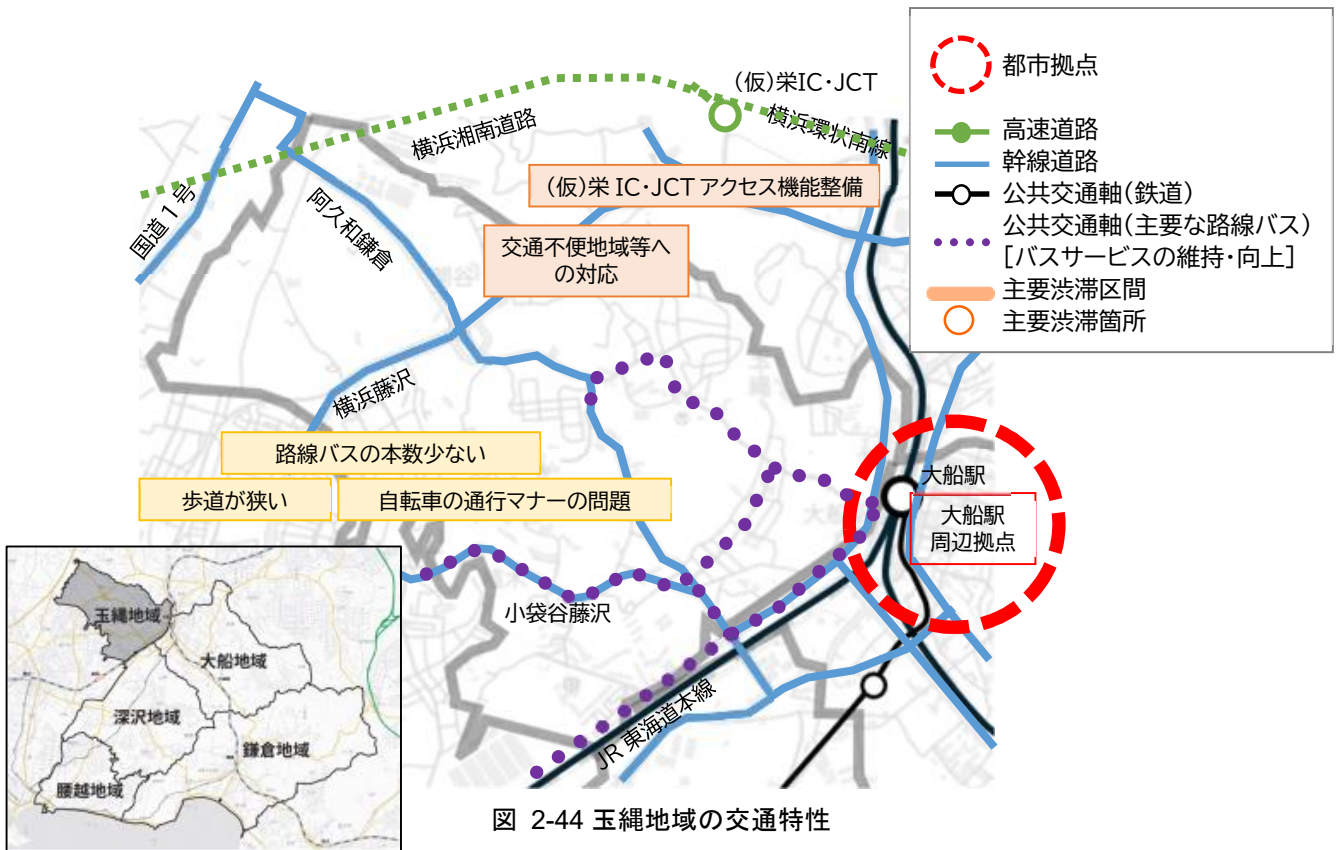


図 2-45 市民アンケート結果【玉縄地域・全市比較】

- (左) 目的別・外出時の移動のしやすさ（「やや不満」「不満」の割合）
- (右) 地域の交通問題に対する意識（「深刻であり対策が必要」「やや深刻であり、対策が必要」の割合）
- (下) 深刻であり対策が必要な具体的な問題（自由記入をジャンル別で分類集計）

3 鎌倉市の交通に関する問題認識

現状と問題点を”移動”、”安全・安心”、”拠点形成”、”環境”のカテゴリーに分類し、鎌倉市の交通に関する問題認識を整理しました。

① 現状・問題点のカテゴリー分類

| | 現状と問題 | 該当箇所 | 問題点のカテゴリー | | | |
|---|---|---|-----------|-------|--------|----|
| | | | 移動 | 安全・安心 | 拠点の賑わい | 環境 |
| 交通を取り巻く社会動向 | ■ライフスタイルの変化 ・テレワーク利用率の上昇などにより、「通勤・通学」目的の移動が減少、「送迎」目的の移動が増加し、公共交通利用者が減少 | A1, B4, C3 | ● | | | |
| | ■人口減少・高齢化の進展 ・今後の総人口や生産年齢人口の減少に伴い、公共交通利用者の減少が見込まれる ・高齢化に伴う外出率の低下傾向がみられる。市民は免許を持たない高齢者等の移動しづらさに問題を感じている | A2, B4, B2, C2 | ● | ● | | |
| | ■路線バスやタクシーの運転手不足 ・慢性的な人手不足に加え、時間外労働の上限が制限され、更なる運転手不足が発生し、路線バスの減便・廃線が続いている | A3 | ● | | | |
| | ■オーバーツーリズムの顕在化 ・日本全国の訪日外客数は今後も増加が見込まれている。来訪者の回復やインバウンド需要の増加と合わせて、鎌倉駅周辺の中心市街地や江ノ電沿線を中心に道路や電車の混雑が発生 ・市民は、鎌倉地域や腰越地域では「オーバーツーリズム」に不満を感じている ・来訪者は「道路混雑」、「駅、電車の混雑」に問題を感じている | A4 C1 C7 | ● | ● | | |
| | ■自動運転等のデジタル技術の飛躍的な発展 ・自動運転は、今後普及が進めば、社会課題の解決につながるが、市民の移動の自由が大きく広がる可能性があるが、現状で導入は限定的 | A5 | ● | | | |
| | ■ウォーカブルの推進、JR東海道本線新駅設置及び村岡・深沢地区のまちづくり ・新たな都市拠点として、深沢地区ではウォーカブルな都市空間整備が計画されているが、深沢地区周辺は歩行空間等が狭い。バス路線網の再編など交通ネットワークの変更が必要 | A6, A7 | | ● | ● | ● |
| | ■脱炭素化(ネット・ゼロ(カーボンニュートラル))への対応 ・運輸部門でのCO2排出量の抑制が求められている | A8 | | | | ● |
| | ■自然災害の頻発・激甚化への対応 ・災害時の支援活動や避難誘導、物資輸送などを実施するための幹線道路や避難路などにおける道路交通基盤の安全確保が求められている | A9 | | ● | | |
| | ■道路インフラの老朽化への対応 ・道路・橋梁などの道路インフラで進んでいる老朽化への対応が求められている | A10 | | | | ● |
| | 鎌倉市における交通状況 | ■交通路線バスのサービス水準の低下と公共交通の状況 ・鎌倉市内には、「鉄道駅やバス停から離れている」、「最寄り駅と高低差がある」などの理由から、交通不便・移動困難な地域が存在している | B3 | ● | ● | |
| ■路線バスのサービス水準の低下と公共交通の状況 ・路線バスの運行本数、運行間隔、運行時間帯に対する不満が大きく、運行の都合で利用できるタイミングが限られる ・道路環境によるバスの遅延の発生、定時性が保たれないことで利用者離れの発生 ・バスに不慣れな観光客が乗降に時間がかかりバスの遅延につながる状況が発生 ・運転手不足が進むたびに減便を伴うダイヤ改正が必要 ・腰越地域、深沢地域、玉縄地域では、自動車の利用率が高く、鉄道・バスの利用率が低い ・鉄道は混雑対策、観光客対策、バスとの乗り継ぎへの不満が大きい。タクシーは待ち時間・台数不足や料金への不満が大きい | | C4 C8 C8 C8 B1 C5, C6 | ● | ● | | |
| ■交通渋滞 ・鎌倉市内には、主要路線を中心に交通渋滞が存在している。市民は休日の交通渋滞に問題を感じている ・主な原因としては、通過交通の存在や、目的交通の地域・時間帯の集中などが考えられる ・すべての計画道路が整備された場合の将来交通量推計結果では、将来的には、鎌倉市内全域で道路の混雑度が低下し、交通渋滞の改善が期待される見通し | | B5, C2 B5 B8 | ● | | | |
| ■道路整備状況 ・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3月時点)であり、一部未着手の区間がある | | B7 | ● | ● | ● | |
| ■生活圏の交通事故及び交通環境 ・鎌倉市内は、狭い道路が多く、歩行者空間や自転車走行空間が十分に確保できない路線・区間が多いため、歩行者・自転車の事故が鎌倉市内全域で発生している ・市民は自転車の通行の安全性の低下に問題を感じている。市民は道路の狭さに不満を感じている | | B6, B9 C1, C2 | | ● | | |
| ■交通ルールの啓発 ・市民は、通行に関する交通規制の違反やマナーの低下に問題を感じている | | C2 | | ● | | |
| ■バリアフリーへの対応 ・一部の駅施設や道路ではバリアフリーへの対応が不十分 | | B10, C5 | | ● | | |

| 上位関連計画における問題認識 | | 該当箇所 | 問題点の 카테고리 | | | |
|----------------|---|------|-----------|-------|--------|----|
| | | | 移動 | 安全・安心 | 拠点の賑わい | 環境 |
| 上位関連計画 | ■都市マスタープラン(平成27年9月策定)における方針 1)骨格的な幹線道路の整備 2)鎌倉地域における交通需要マネジメント施策の推進 3)公共交通の維持・充実 ー鉄道・バスのサービスの維持・向上、新たな公共交通手段の検討、拠点間を結ぶバスサービスの充実、交通結節点の強化等 4)快適な歩行者・自転車ネットワークの整備 ー主要道路における歩行者空間整備、歩く観光、主要施設へのアクセス等 5)住宅地内の交通環境の向上 6)地域間を結ぶ主要道路の整備 7)駐車場の整備 ーパーク&ライド、ロードプライシング等と一体となった交通需要マネジメント施策等 8)駐輪施策の整備 9)総合的な交通情報システムの整備 10)地域毎の対応 | D1 | ● | ● | ● | |
| | ■コンパクト+ネットワーク ・立地適正化計画では公共交通ネットワークの誘導施策が示されており、急速な社会情勢の変化に伴い既存の交通事業者の力を活用しながら多様な移動手段の確保が求められている (立地適正化計画に示されている上位・関連計画での公共交通の課題) ・公共交通による生活利便性向上(公共交通の充実により生活利便施設にアクセスできる都市空間形成等) ・慢性的な渋滞の緩和(鎌倉地域での観光目的の来訪者の増加等に起因した慢性的な渋滞の緩和) ・交通の情報化への対応(新たな情報通信技術(ICT等)の多面的な活用による総合的な情報提供の充実) | D2 | ● | | ● | |

② 交通に関する問題認識

| カテゴリー | 現状と問題、上位関連計画、市民アンケート等からみた交通に関する問題認識 | 該当箇所 | 基本目標 |
|--------|--|--|-----------|
| 移動 | <ul style="list-style-type: none"> 働き方改革やコロナ禍を契機としたライフスタイルの変化に伴うバス利用者の減少や、運転士不足などを背景に路線バスの減便・廃線が続いている。今後は人口減少・高齢化の進展によりさらなるバス利用者の減少が見込まれる 市民や利用者は路線バスの運行本数、運行間隔、運行時間帯に対する不満が大きく、運行の都合で利用できるタイミングが限られる。事業者は路線バスの遅延や運転士不足に伴う減便を問題に感じている 鎌倉市内には、主要路線を中心に交通渋滞が存在している。市民は休日の交通渋滞に問題を感じている 通過交通の存在や、目的交通の地域・時間帯の集中が渋滞の大きな原因として考えられる 自動運転は、今後普及が進めば、社会課題の解決につながり、市民の移動の自由が大きく広がる可能性があるが、現状で導入は限定的 | A1,A2, A3,B4 C4,C8 B5,C2 B5 A5 | 円滑な移動 |
| 安全・安心 | <ul style="list-style-type: none"> 歩行者・自転車に関する事故が鎌倉市内全域で発生している。市民は自転車の通行の安全性の低下に問題を感じている。市民は道路の狭さに不満を感じている 市民は通行に関する交通規制の違反やマナーの低下に問題を感じている 来訪者数の回復やインバウンド需要の増加と合わせて、鎌倉駅周辺の中心市街地や江ノ電沿線を中心に道路や電車の混雑が発生。市民は、鎌倉地域、腰越地域では『オーバーツーリズム』に不満を感じている。来訪者は「道路混雑」、「駅、電車の混雑」に問題を感じている 高齢化に伴う外出率の低下傾向がみられる。市民は免許を持たない高齢者等の移動しづらさに問題を感じている 災害時の支援活動や避難誘導、物資輸送などを実施するための幹線道路や避難路などにおける道路交通基盤の安全確保が求められている 一部の駅施設や道路ではバリアフリーへの対応が不十分 | B9 C1,C2 C2 A4,C1, C7 B2,C2 A9 B10,C5 | 安全・安心な暮らし |
| 拠点の賑わい | <ul style="list-style-type: none"> 新たな都市拠点として、深沢地区ではウォークアブルな都市空間の整備が計画されているが、深沢地区周辺は歩行空間等が狭い。バス路線網の再編など交通ネットワークの変更が必要 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%であり、一部未着手の区間がある | A6,A7 B6 | 拠点の賑わい |
| 環境 | <ul style="list-style-type: none"> 脱炭素化(ネット・ゼロ(カーボンニュートラル))への対応として、運輸部門でのCO2排出量の抑制が求められている 道路・橋梁などの道路インフラで進んでいる老朽化への対応が求められている | A8 A10 | 環境負荷軽減 |

4 鎌倉市交通マスタープランの基本的な考え方

4.1. 都市交通の将来像

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

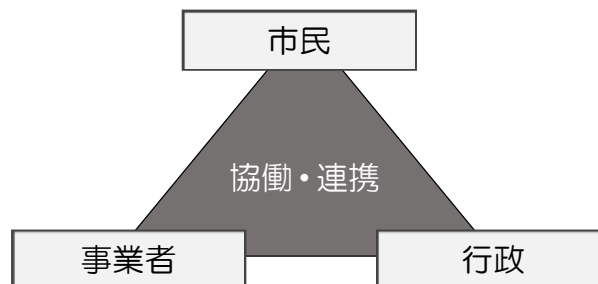
本市は、歴史的遺産と四方を豊かな自然環境で囲まれた鎌倉駅周辺、公共交通の要衝であり商業施設、教育施設、病院、文化施設などの生活拠点施設が集積した大船駅周辺、新駅構想や新たな都市機能が配置される深沢地域（新市街地）の3つの異なる都市機能を有する都市拠点が、それぞれ連携を高め、交流することで都市全体の活力を生む将来都市構造を目指しており、それを支える交通ネットワークや交通環境の形成が極めて重要になっています。

鎌倉地域の道路網は、鎌倉時代に構築された相模湾と丘陵に囲まれた城塞都市の形態が基本となっているため、地形的な制約により狭隘な道路が多く、道路ネットワークとして弱くなっており、幹線道路を中心に交通渋滞が常態化しています。

一方、鎌倉市内の鉄道網や路線バス網は充実しており、公共交通の利用率が相対的に高く、平成30年（2018年）のパーソントリップ調査における鉄道とバスの分担率の合計は、神奈川県 averages が約35%である中、本市は約38%と高い傾向にあります。しかしながら、近年では、働き方改革やコロナ禍を契機としたライフスタイルの変化に伴うバス利用者の減少や、2024年問題に起因する運転士不足などを背景に、路線バスの減便が続いており、公共交通サービスの水準が低下している地区が増加しています。今後、人口減少・超高齢化社会の進展が見込まれるなかで、どのように公共交通サービスを維持していくかが大きな課題となっています。

また、本市は全国有数の観光地であり、多くの来訪者が訪れますが、近年では、コロナ禍以降の観光客数の回復やインバウンド需要の増加と合わせて、鎌倉駅周辺や江ノ島電鉄沿線において道路や電車の混雑が発生し、市民や来訪者の交通利便性や市民の居住環境の低下を招いており、オーバーツーリズムへの対応が課題となっています。

近年では、上記で示したように、交通政策を取り巻く社会環境やまちづくりの動向が変化していることを踏まえ、高度成長期から続いた経済成長を前提としたまちづくりから持続可能なまちづくりへの転換期を迎えている今、持続可能なまちづくりを実現するべく、その重要な一翼を担う都市交通の将来像として「誰もが過度な負担なく、安全で快適な交通行動が実現できる社会」を掲げ、その実現にあたっては「円滑な移動」、「安全・安心な暮らし」、「拠点の賑わい」、「環境負荷軽減」の4つの視点で交通政策を進めていきます。特に、社会情勢の変化などから路線バスの維持が難しくなることも想定される中で、円滑な移動を可能にする移動手段を確保していくためには、交通事業者や行政が主体となって行う事業や施策に加えて、地域が主体となって行う取組も重要となってきます。人口減少、高齢化といったマクロ的な情勢の変化が現実となっている中、本市の都市交通の将来像を実現すべく、交通事業者、行政、地域が協働・連携し、都市交通の将来像の実現に向けた取組を進めます。



<都市交通の将来像図>

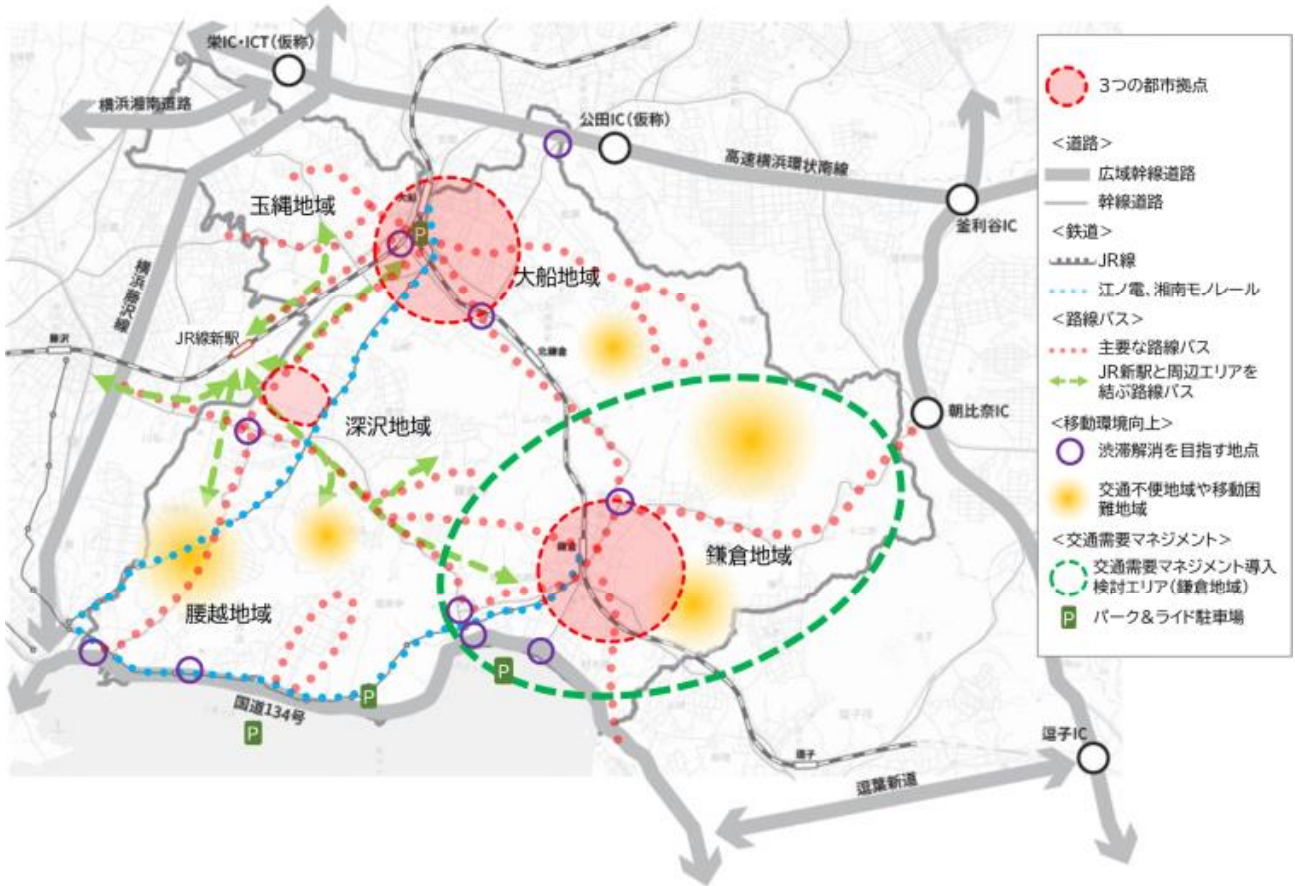
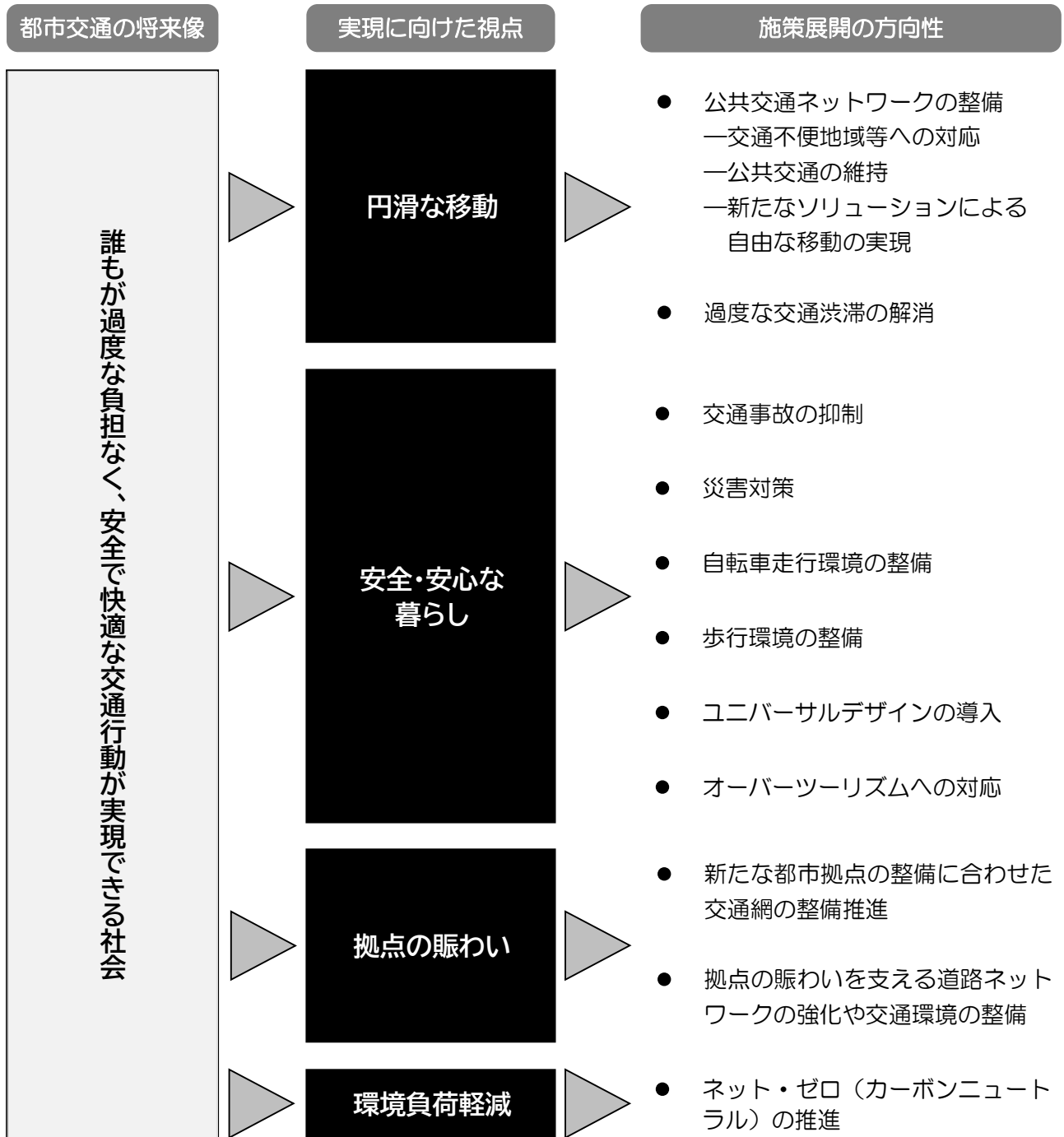


図 4-1 都市交通の将来像図

4.2. 将来像の実現に向けた視点と施策展開の方向性

都市交通の将来像の実現に向けた4つの視点を設定し、視点ごとに施策展開の方向性を定め、事業者や市民などの多様な主体と協働・連携して施策の展開を進めます。



実現に向けた視点1 円滑な移動

本市は、鎌倉市内の鉄道網や路線バス網は充実しており、鎌倉市内の市街化区域内の大半のエリアは、利便性の高い路線バスの徒歩圏内^{※1}と鉄道駅徒歩圏内^{※2}となっていますが、一部では、市街化区域内で鉄道駅やバス停から距離がある^{※3}「交通不便地域」や、市街化区域内の鉄道駅徒歩圏内で最寄り駅との高低差が大きい「移動困難地域」といった交通不便・移動困難な地域が存在します。さらに、働き方改革や新型コロナウイルス感染症の蔓延を契機としたライフスタイルの変化や、運転士不足などを背景とした路線バスの運行本数減少に起因して、近年、路線バスの減便が続いており、今後も、人口減少社会の進展に伴うさらなる運転士不足や利用者数減少により、路線バスがさらに減便されることが想定されています。一方、今後さらに進行する超高齢社会においては、円滑に移動できる環境を確保することの重要性が高まっています。これらを踏まえ、地域の移動手段を持続的に確保していくためには、交通事業者や行政の事業や施策に加え、地域が主体となる取組が重要です。交通事業者、行政、地域がそれぞれ役割分担をして取組を行うことで、本市における円滑な移動を確保していきます。

本計画では、新たな仕組みや新技術を活用した移動手段の充実などによる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、鎌倉市内を目的地とする目的交通の分散による交通渋滞の解消などにより、円滑に移動しやすいまちの実現に向けた取組を進めます。

※1 利便性の高いバス路線の徒歩圏内は、一日30本以上の運行頻度のバス停から300m圏内

※2 鉄道駅徒歩圏内は、鉄道駅から750m圏内

※3 鉄道やバス停から距離がある地域は、鉄道駅から750m圏外、一日30本以上の運行頻度のバス停から300m圏外

施策展開の方向性

- 交通不便地域等への対応（交通不便地域の基準・考え方、移動手段の確保など）
- 公共交通の維持（路線バスの維持、路線バスの代替やバス便数不足への対応など）
- 過度な交通渋滞の解消（通過交通の削減、目的交通の分散、個別箇所への対応など）
- 新たなソリューションによる自由な移動の実現（自動運転タクシー・バスの導入可能性検討）

実現に向けた視点2 安全・安心な暮らし

本市は、安全・安心な交通環境の実現に向けて、歩行者尊重道路の整備などによる生活道路の安全性の向上や、道路空間や鉄道駅の安全対策やバリアフリー化、交通安全教室などさまざまな取組を行っていますが、現状では、交通事故が鎌倉市内全域で発生しているとともに、歩行者空間や自転車走行空間が十分に確保できない路線・区間が多く、また、誰もが移動しやすいユニバーサルな環境整備へのニーズは高いものの、高齢化に伴う外出率の低下や免許を持たない高齢者などの移動しづらさが課題となっています。さらに、近年では地球温暖化などの影響により自然災害の頻発・激甚化が進んでおり、都市の防災機能の強化が求められており、誰もが安全・安心に暮らせる交通環境を確保することの重要性が高まっています。

このことから、自動車、自転車、歩行者などの交通事故の抑制に加え、災害時の道路ネットワークの安全確保などの災害対策、市民・来訪者が歩きやすい歩行環境の整備や自転車走行環境の整備（自転車の活用に向けた計画）、ユニバーサルデザインの導入、一部の地域で課題となっている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のさらなる創出を進めます。

施策展開の方向性

- 交通事故の抑制（自動車、自転車、歩行者への対応、生活道路への進入抑制など）
- 災害対策（災害時の道路ネットワークの構築など）
- 市民・来訪者が歩きやすい歩行環境の整備
- 自転車走行環境の整備（走行空間、駐輪場の整備、ルール啓発など）
- ユニバーサルデザインの導入（高齢者などの移動支援、バリアフリー化への対応など）
- オーバーツーリズムへの対応（混雑への対応、ルール・マナーの啓発など）

実現に向けた視点3 拠点の賑わい

上位計画である鎌倉市都市マスタープランでは、将来都市構造において、鎌倉、大船、深沢の3つの都市拠点と、腰越、玉縄の2つの地域活性化拠点が示されており、深沢地域では、鎌倉駅周辺、大船駅周辺に並ぶ新たな都市拠点を目指し、村岡・深沢地区土地区画整理事業に加え、隣接する村岡地区（藤沢市）ではJR東海道本線新駅の整備が進められています。これらの拠点では、賑わいを創出するため、拠点間や拠点周辺の交通環境の整備が求められています。

このことから、拠点の都市機能を高めるために、移動ニーズに対応した拠点間を結ぶ交通ネットワーク整備や交通ネットワークの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の整備を進めます。

施策展開の方向性

- 新たな都市拠点の整備に合わせた交通網の整備推進（拠点間を結ぶ交通ネットワーク整備、深沢地区内外を結ぶ道路ネットワークの強化）
- 拠点の賑わいを支える道路ネットワークの強化や交通環境の整備

実現に向けた視点4 環境負荷軽減

近年、地球規模での気候変動に起因する自然災害の激甚化・頻発化などが懸念されており、国内外で対策の喫緊性が高まっています。この状況に対し、国際社会は2050年ネット・ゼロ（カーボンニュートラル）の実現に向けた取組を推進しています。この潮流を受けて政府も2050年ネット・ゼロ（カーボンニュートラル）を掲げ、国土交通省においても脱炭素化の取組を進めており、交通分野でも公共交通機関の利用促進などの取組が進められています。また、本市の道路・橋梁などは、既にその多くは老朽化が進んでおり、従前のような事後保全型の管理は、効率的でなく環境負荷も大きくなってしまい、将来的には厳しい財政状況の中で適切な維持管理や補修更新が困難になるため、効率的かつ安全に利用できる道路・橋梁を確保していくことが課題になっています。交通分野においても、社会的要請として環境負荷軽減の取組が求められています。

このことから、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と道路機能の保全のために、道路や橋梁などの既存ストックをバランス良く活用し、ライフサイクルコストの削減の取組を進めることにより、環境負荷の低減を図ります。

施策展開の方向性

- ネット・ゼロ（カーボンニュートラル）の推進（CO₂排出量の抑制、ライフサイクルコストの削減、自転車活用の推進）

5 施策展開の方向性

| 実現に向けた視点 | 施策展開の方向性 | 施策 |
|-----------|--|--|
| 円滑な移動 | <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通ネットワークの整備 <ul style="list-style-type: none"> —交通不便地域等への対応 —公共交通の維持 —新たなソリューションによる自由な移動の実現 | 施策 1：交通不便地域等への対応 施策 2：路線バス維持のための交通施策（サービス面へのアプローチ） 施策 3：路線バス維持のための交通施策（コスト面・料金へのアプローチ） 施策 4：路線バスの代替やバス便数の不足、終バスの繰り上げなどに対応する交通施策 施策 5：新たなソリューションによる自由な移動の実現（自動運転タクシー） 施策 6：新たなソリューションによる自由な移動の実現（自動運転バス） |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●過度な交通渋滞の解消 | 施策 7：通過交通の削減のための交通施策（ソフト面） 施策 8：通過交通の削減のための交通施策（ハード面） 施策 9：目的交通の分散のための交通施策（時間帯・曜日・季節の分散） 施策 10：目的交通の分散のための交通施策（地域の分散） 施策 11：個別箇所での渋滞対応 |
| 安全・安心な暮らし | <ul style="list-style-type: none"> ●交通事故の抑制 | 施策 12：交通事故の抑制のための交通施策（自動車への対応） 施策 13：交通事故の抑制のための交通施策（自転車への対応） 施策 14：交通事故の抑制のための交通施策（歩行者への対応） 施策 15：交通事故の抑制のための交通施策（その他） |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●災害対策 | 施策 16：災害対策に関する交通施策（防災拠点への対応） 施策 17：災害対策に関する交通施策（防災拠点以外への対応） |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●自転車走行環境の整備 | 施策 18：自転車走行環境の整備に関する交通施策（自転車走行空間の確保） 施策 19：自転車走行環境の整備に関する交通施策（ルールの啓発） 施策 20：自転車走行環境の整備に関する交通施策（駐輪場の整備） |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●歩行環境の整備 | 施策 21：歩行環境の整備に関する交通施策 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●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 | 施策 22：ユニバーサルデザインの導入に関する交通施策 施策 23：オーバーツーリズムへの対応のための交通施策 |
| 拠点の賑わい | <ul style="list-style-type: none"> ●新たな都市拠点の整備に合わせた交通網の整備推進 | 施策 24：拠点の賑わいに関する交通施策（新たな都市拠点の整備に合わせた鎌倉、大船、深沢の都市拠点を結ぶ交通網整備） |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●拠点の賑わいを支える道路ネットワークの強化や交通環境の整備 | 施策 25：拠点の賑わいに関する交通施策（拠点の賑わいを支える道路ネットワークの強化や交通環境の整備） |
| 環境負荷軽減 | <ul style="list-style-type: none"> ●ネット・ゼロ（カーボンニュートラル）の推進 | 施策 26：環境負荷軽減に関する交通施策（公共交通利用促進） 施策 27：環境負荷軽減に関する交通施策（ライフサイクルコスト削減） |

5.1. 円滑な移動

5.1.1 公共交通ネットワークの整備

(1) 交通不便地域等への対応

本市は、JR、湘南モノレール、江ノ島電鉄の鉄道網と路線バス網が比較的充実しており、公共交通が市民の身近な足となっています。

しかし、駅やバス停までの距離がある「交通不便地域」や、最寄り駅との高低差などがある「移動困難地域」では、交通不便を訴えるニーズや声が依然として存在しており、また運転免許証を自主返納する高齢ドライバーなども増加していることから、路線バスをはじめとした公共交通の重要性が高まっています。

さらに、働き方改革や新型コロナウイルス感染症の蔓延を契機としたライフスタイルの変化や、運転士不足などを背景とした路線バスの運行本数減少に起因する公共交通サービスの低下とともに、人口減少・超高齢社会へのより一層の対応が求められていることから、これらの交通が不便な地域においては公共ライドシェアなどの交通サービスの導入により、だれもが不便なく移動できる公共交通ネットワークの形成を進めます。また、交通不便地域や移動困難地域の解消に向けては、地域が主体となって行う取組も重要となるため、地域貢献バスのような取組についても導入を進めます。

施策 1：交通不便地域等への対応

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|-----|---|---|-------|
| 1-1 | 新たな地域公共交通の導入 (オンデマンド乗合交通、公共ライドシェアなど) | 駅やバス停までの距離がある地域や、駅徒歩圏内でも高低差が大きい地域の交通不便を改善するため、オンデマンド乗合交通、公共ライドシェアなど、新たな運行手法の導入を図る | 短期～中期 |
| 1-2 | 資金支援方策 | 企業の協賛金や体験型ふるさと納税などの既存税収以外からの資金支援方策を実施する | 短期～長期 |

※実施時期の目安：短期（概ね5年以内）、中期（概ね10年以内）、長期（概ね20年以内）、以下全て同じ

交通不便地域等に対応する施策イメージ

| 施策 | 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、バス事業者などが運行主体となり、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 |  | 市などが運行主体となる、自家用車などを用いた、交通不便地域等やバス等の利便性低下が見込まれるエリアへの輸送サービス |
| 日本版ライドシェア |  | タクシー事業者が運行主体となり、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、タクシーの代替を目的とする輸送サービス |
| 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する、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行する、送迎バスやスクールバス等の空席を活用して実施する輸送サービス |
| グリーンスローモビリティ |  | 市や地域住民などが運行主体となり、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用して実施する輸送サービス |

(2) 公共交通の維持

全国的に路線バスの減便・廃止が進んでおり、本市においても、働き方改革や新型コロナウイルス感染症の蔓延を契機としたライフスタイルの変化や、運転士不足などを背景とした路線バスの運行本数減少に起因して、近年、路線バスの減便が続いています。

市民へのアンケート調査では、交通不便を訴えるニーズや声は依然として存在している一方、今後、人口減少社会の進展に伴うさらなる運転士不足や利用者数減少により、路線バスがさらに減便されることが想定されているなかで、交通不便地域にはならないものの公共交通が不足している地域においても、今ある移動環境を維持していくことが必要になっています。また、路線バスの減便による終バスの早まりやタクシー不足により公共交通が不足する時間帯での交通不便も発生していることから、これらの公共交通の不足を補う交通手段も求められています。

これらを踏まえ、既存の路線バスを維持するための取組に加え、路線バスの代替やバス便数の不足、終バスの繰り上げに対応するための取組などを進めます。

① 路線バス維持

施策2：路線バス維持のための交通施策（サービス面へのアプローチ）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|-----|------------|--|-----------|
| 2-1 | 目的施設の誘導 | 維持すべき路線バスの沿線に、来訪者や市民にバスで来訪してもらえる目的施設を誘導する ・短期:既存施設を活用した映えスポット、飲食店エリアの設置 ・中長期:バスでの訪問が期待できる施設の設置など | 短期～ 長期 |
| 2-2 | 運行情報提供 | 利用に必要な情報(時刻表、バス走行位置など)を、わかりやすい形で様々な場所・媒体で提供する | 短期 |
| 2-3 | 日中の一部経路変更 | 時間的制約が比較的少ない日中のバス利用に対し、走行経路を一部迂回する形に変更することで、住宅地エリアなどで不足しているバス便数を補完する | 短期 |
| 2-4 | 運転士の採用促進 | 運転士の採用促進を図り、運転士を増やすことにより、運行本数を確保するとともに、運転士の負担軽減による運転士の確保を図る | 短期 |
| 2-5 | 交通渋滞の緩和 | 交通渋滞の緩和により、バス運行の遅延などを削減することにより、定時性を確保し、利用者サービスの確保と運転士の負担軽減を図る | 短期～ 長期 |
| 2-6 | 完全キャッシュレス化 | 運賃収受の完全キャッシュレス化などにより、停車時間削減による定時性確保と運転士負担の軽減を図る | 中長期 |
| 2-7 | 交通結節点の強化 | ターミナル駅や乗り継ぎ場所の接続の改善、ダイヤや路線の運行の最適化を図る | 短期～ 中期 |

施策3：路線バス維持のための交通施策（コスト面・料金へのアプローチ）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|-----|--------|---|-----------|
| 3-1 | 資金支援方策 | 企業の協賛金や体験型ふるさと納税などの既存税収以外からの資金支援方策を検討する | 短期～ 長期 |
| 3-2 | 車両の小型化 | 車両の小型化により、運行コスト削減、効率的運行を図る | 中期～ 長期 |

バスで観光してもらえる目的施設の誘導




| | | | |
|-----------------|---|---|--|
| 取り組みの方向性 | <ul style="list-style-type: none"> 維持すべき路線バス沿線のバス需要を増加させるために、来訪者や市民にバスで観光してもらうための取組を検討 今後もサービス水準の低下が見込まれるものの維持すべきバス路線の沿線地区を対象 | | |
| 取り組み事例 | ソフト面の取り組み | <ul style="list-style-type: none"> 既存施設を活用した映えスポットや飲食店エリアの設置 既存施設を活用した集客コンテンツ誘致やイベントの実施 デジタルスタンプラリーなどによる周遊行動の促進 など |  <p>六国見山から望む眺望</p> |
| | ハード面の取り組み | <ul style="list-style-type: none"> コアな客層が遠方からでも来訪したくなる施設の誘致 <ul style="list-style-type: none"> 一食・飲に特化した施設 一趣味・嗜好に強く訴える施設 一限定的・体験型の施設 など 市民が通いたくなる特色ある施設の誘致 <ul style="list-style-type: none"> 一特色ある図書館・子ども図書館 一地元食材を活かしたレストランや直売所 一子育て支援拠点(屋内遊び場、親子カフェ) など |   |

図 5-1 バスで観光してもらえる目的施設の誘導の取組イメージ

【取組例】

| 取組 | 具体例 |
|---|---|
| バスの行き先をわかりやすくする (大分市、京丹後市、東近江市、久留米市 他) | <ul style="list-style-type: none"> 県、市、バス協会及び交通事業者が連携し、バス車両前面の行先表示を再編。方面別に区分された記号と番号の組み合わせでの表示を実施し、どのバスに乗ればいいのかをわかりやすくし、利用の抵抗感を軽減する。 |
| バスマップを作る (松江市、大分市、和歌山市、新潟市、岡山県 他) | <ul style="list-style-type: none"> 市内のバス路線をわかりやすく1枚にまとめた「どこでもバスマップ」を地元の市民団体が作成、3事業者が運営するすべての路線を網羅し、1日の本数や運賃などもビジュアルに示すことで、利用の抵抗感を軽減する。 |

POINT
各交通事業者がバス停などに掲示している路線図は、位置関係がわからないなどの理由により、利用者にとってはわかりにくいものになっている可能性があり、そのような場合には路線図のデザインの変更等も必要。

方面別に記号やカラーで分類、バスの行先表示にも記載して統一的に情報提供

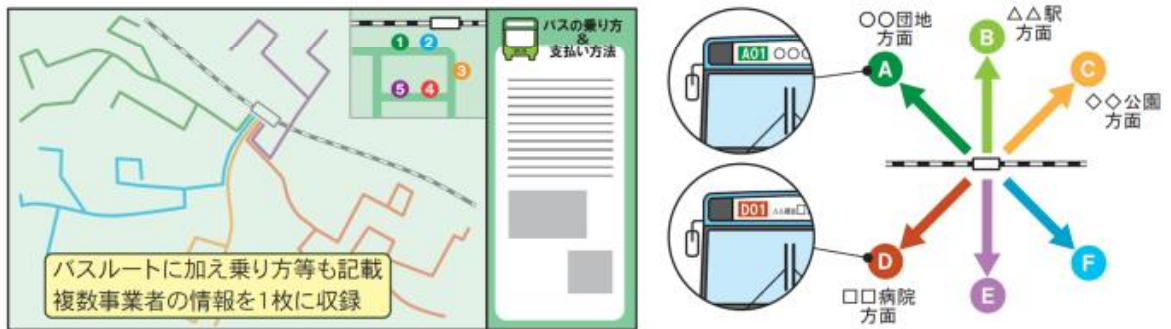


図 5-2 バス情報提供のイメージ

出典：国土交通省「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」

② 路線バスの代替やバス便数の不足、終バスの繰り上げなどへの対応

施策 4：路線バスの代替やバス便数の不足、終バスの繰り上げなどに対応する交通施策

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|-----|---|---|-----------|
| 4-1 | 新たな地域公共交通の導入 (オンデマンド乗合交通、公共ライドシェアなど) | 路線バスの代替やバス便数の不足、終バスの繰り上げなどに対応するため、市やタクシー事業者などが運行主体となるオンデマンド乗合交通、公共ライドシェアなどを導入する | 短期～ 中期 |
| 4-2 | 住宅地でのシェアサイクル利用 支援 | 路線バスの代替やバス便数の不足への対応が必要なエリアや終バス後の自転車需要が多い住宅地エリアで、シェアサイクルポートの設置など、自転車利用環境を整備する | 短期～ 中期 |
| 4-3 | 運行情報提供 | 利用に必要な情報(時刻表、バス走行位置など)を、わかりやすい形で様々な場所・媒体で提供する | 短期 |
| 4-4 | 日中の一部経路変更 | 時間的制約が比較的少ない日中のバス利用に対し、走行経路を一部迂回する形に変更することで、住宅地エリアなどで不足しているバス便数を補完する | 短期～ 中期 |
| 4-5 | 駐輪場の整備(公共・民間) | 公共の駐輪場の整備とともに、民間の駐輪場の整備を促進する(自転車・シェアサイクル・バイクなどの利用を促進) | 短期～ 長期 |
| 4-6 | 駐輪場の満空情報の提供 | 適切な駐輪場利用を促すため、満空情報などを提供する | 短期～ 中期 |

(3) 新たなソリューションによる自由な移動の実現

自動車の自動運転は、現状においても海外一部地域で実装されていますが、国内においても普及が進めば、市民の移動の自由が大きく拡大する可能性を秘めています。将来的には、一般車への自動運転の普及も期待されています。自動車の自動運転の実現により、交通事故の大幅な低減、高齢者などの移動支援、渋滞の緩和、生産性の向上、運送事業の運転士不足の解消などの社会課題の解決が期待されています。

一方、国内の自動運転は、政府目標の実現に向けて、多方面で開発・支援が推進されているため、技術の進化や普及の動向などを注視して、今後の導入可能性を検討していきます。

① 自動運転タクシー

施策5：新たなソリューションによる自由な移動の実現（自動運転タクシー）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|-----|------------------|---|-------|
| 5-1 | 自動運転タクシーの導入可能性検討 | 交通不便地域等への対応や公共交通の維持への活用などに向けて、自動運転タクシーの導入可能性やライドシェアなどの多様な交通手段について、調査・研究を進める | 短期～長期 |

米国(アリゾナ・サンフランシスコ)の事例

- Waymo社が6400万km以上の自動運転の実走行を実施し、サンフランシスコを中心に全米で**1500台以上のタクシーで完全自動走行を実施**
- 負傷事故件数が人間の4.26件に対して、完全自動走行では0.79件と**81%減少**



中国(武漢)の事例

- 百度社が武漢市の総面積の35%にて770万人に対して、**1000台以上のタクシーによる完全自動走行**のサービスを提供



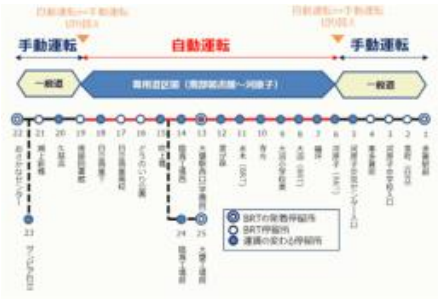
② 自動運転バス

施策6：新たなソリューションによる自由な移動の実現（自動運転バス）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|-----|----------------|--|-------|
| 6-1 | 自動運転バスの導入可能性検討 | 公共交通の維持への活用などに向けて、自動運転バスの導入可能性について、調査・研究を進める | 短期～長期 |

国内における自動運転バス・タクシーの事例

(羽田空港:自律走行バス「NAVYA ARMA(ナビヤ アルマ)」) (ひたち BRT レベル4 自動運転サービス)



5.1.2 過度な交通渋滞の解消

本市の道路は、依然として主要路線を中心に交通渋滞が存在しています。鎌倉市内の交通渋滞が発生している主な原因としては、「通過交通の進入」、「目的交通の地域・時間帯の集中」、「個別箇所での要因」が考えられます。

「通過交通の進入」については、八幡宮前交差点などの主要渋滞箇所では鎌倉市を目的地としない通過交通が一定程度含まれていることを踏まえ、鎌倉市内や中心市街地を通過する車両に対してナビやマップにより渋滞箇所の迂回ルートを案内・誘導することや、交通需要マネジメント施策（パーク＆ライド、ロードプライシングなど）、モビリティマネジメント施策などのソフト面の取組を進めるとともに、高速道路（横浜環状南線・横浜湘南道路）などのハード面の整備により、鎌倉、大船、深沢の拠点中心部へ流入する通過交通を抑制します。「目的交通の地域・時間帯の集中」については、一定の時間帯や地域に交通が集中していることを踏まえ、目的交通を分散するための取組を進めます。「個別箇所での要因」については、交差点改良や信号現示の変更などの各要因への対応策を進めます。

引き続き、交通便利性の向上や、交通安全性の向上、都市防災の強化の観点からも、鎌倉市内の渋滞解消と円滑な交通流動性の確保のための取組を進めます。なお、都市計画道路由比ガ浜関谷線の未整備区間については、高速道路（高速横浜環状南線・横浜湘南道路）の開通後、改めて必要性を検討します。

※目的交通:本計画では、鎌倉市内を目的地とする移動を指す

① 通過交通の削減

施策7：通過交通の削減のための交通施策（ソフト面）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|-----|-------------------|---|-------|
| 7-1 | カーナビを活用した交通誘導 | 鎌倉駅周辺など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 | 短期 |
| 7-2 | 地図アプリにおけるルート変更 | 鎌倉駅周辺など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 | 短期 |
| 7-3 | 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 | 短期～中期 |
| 7-4 | パーク＆ライド、環境フリー手形 | 鎌倉駅周辺など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 | 継続 |
| 7-5 | ロードプライシング | 鎌倉駅周辺などに集中する自動車交通に対して、来訪車両など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 | 中期～長期 |
| 7-6 | 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など) | 短期～長期 |



図 5-3 八幡宮前交差点を通過する交通への迂回ルートの提示イメージ

施策 8：通過交通の削減のための交通施策（ハード面）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|-----|------------------|---|-------|
| 8-1 | 誘導看板の設置 | 鎌倉駅周辺などに集中する自動車交通に対して、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などで表示し、迂回を誘導する | 短期 |
| 8-2 | 高速道路、都市計画道路などの整備 | 高速道路(横浜環状南線・横浜湘南道路)や都市計画道路(由比ガ浜関谷線)などの整備により、鎌倉、大船、深沢の拠点中心部へ流入する通過交通の排除や分散流入の促進を図る | 短期～長期 |

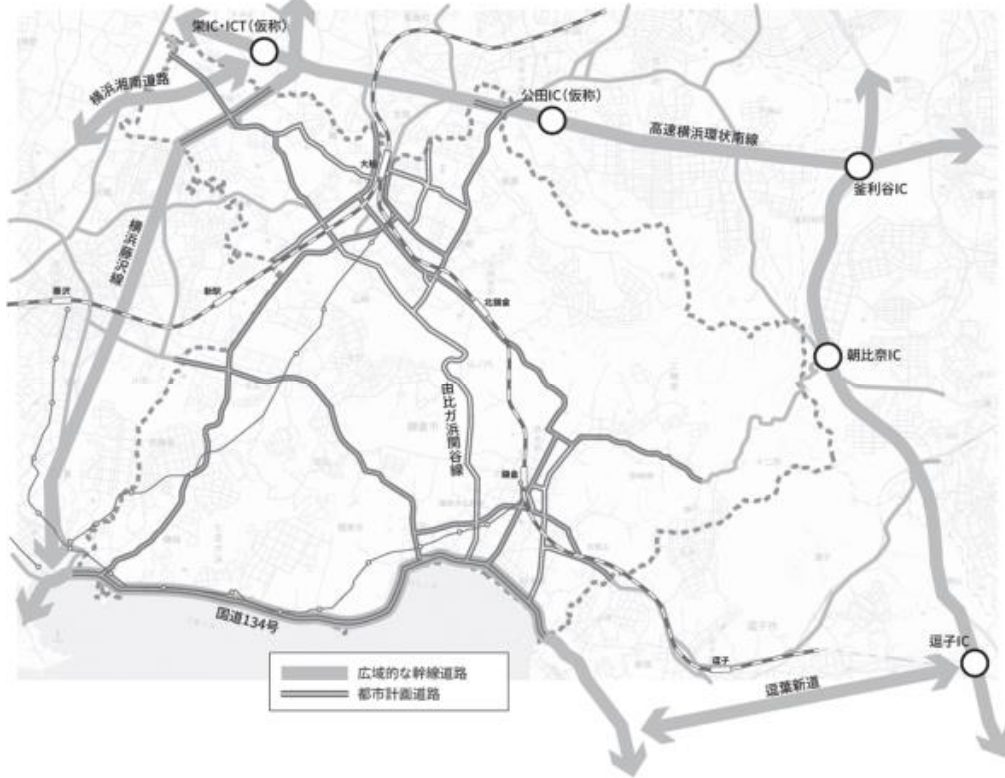


図 5-4 広域道路ネットワークのイメージ

② 目的交通の分散

施策 9：目的交通の分散のための交通施策（時間帯・曜日・季節の分散）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|-----|---------------|---|-------|
| 9-1 | 目的施設などの誘導 | 鎌倉駅周辺に集中する時間帯や曜日・季節を分散するため、鎌倉駅から離れているエリアにも来訪者や市民に来訪してもらえるように、目的施設などを誘導する ・短期: 既存施設を活用した集客コンテンツ誘致やイベントの実施など ・中長期: 来訪者や市民の来訪が期待できる施設の設置など | 短期～長期 |
| 9-2 | リアルタイム渋滞状況の提供 | 鎌倉駅周辺に集中する時間帯を分散するため、渋滞箇所のライブカメラによるリアルタイム映像などを活用して、混雑状況を可視化・提供する | 短期～中期 |
| 9-3 | 混雑状況マップ | 鎌倉駅周辺に集中する時間帯や曜日・季節を分散するため、既存の時間帯別道路混雑状況などをわかりやすく整理した混雑状況マップを作成し、様々な場所・媒体で情報提供する | 短期 |
| 9-4 | 目的交通のタイムシフト | 集中する時間帯・曜日・季節を分散するため、ナイトタイム観光や修学旅行の曜日調整依頼など、混雑ピークを避けた目的交通のタイムシフトを図る取組を推進する | 短期～中期 |

施策 10：目的交通の分散のための交通施策（地域の分散）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|-----------|---|-----------|
| 10-1 | 目的施設などの誘導 | 鎌倉駅周辺に集中する地域を分散するため、鎌倉駅から離れているエリアにも来訪者や市民に来訪してもらえるように目的施設などを誘導する ・短期:既存施設を活用した集客コンテンツ誘致やイベントの実施など ・中長期:来訪者や市民の来訪が期待できる施設の設置など | 短期～ 長期 |
| 10-2 | 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近隣の目的地の案内情報を提供し、目的地を分散する | 短期～ 中期 |

目的交通の分散を図る取組のイメージ




| | | |
|----------------------|---|--|
| 取組みの 方向性 | <ul style="list-style-type: none"> 日中の鎌倉駅周辺地区に集中している目的交通の分散を図るため、眺望が良く分散効果が期待できる鎌倉駅周辺以外のエリアで日中に集客する取組を検討 市だけではなく、地域住民や地元企業等が主体となるような取組も実施 | |
| ソフト面の 取組み | <ul style="list-style-type: none"> 既存施設を活用した映えスポットや飲食店エリアの設置 既存施設を活用した集客コンテンツ誘致やイベントの実施 デジタルスタンプラリーなどによる周遊行動の促進 など |  <p style="text-align: center;">六国見山から望む眺望</p> |
| 取組み事例 | <ul style="list-style-type: none"> コアな客層が遠方からでも来訪したくなる施設の誘致 <ul style="list-style-type: none"> 一食・飲に特化した施設 一趣味・嗜好に強く訴える施設 一限定的・体験型の施設 など 市民が通いたくなる特色ある施設の誘致 <ul style="list-style-type: none"> 一特色ある図書館・子ども図書館 一地元食材を活かしたレストランや直売所 一子育て支援拠点(屋内遊び場、親子カフェ) など |   |

図 5-5 目的交通の分散を図る取組のイメージ

③ その他個別箇所への施策

施策 11：個別箇所での渋滞対応

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|-------------|---|-----------|
| 11-1 | 右折レーンの設置 | 右折レーンの未設置が渋滞要因になっていると考えられる交差点において右折レーンを設置する | 短期～ 中期 |
| 11-2 | 信号現示の変更 | 信号現示が渋滞要因になっていると考えられる交差点において信号現示を変更する | 短期～ 中期 |
| 11-3 | 歩車分離式信号機の設置 | 横断歩行者の多さが渋滞要因になっていると考えられる交差点において歩車分離式信号機を設置する | 短期～ 中期 |

5.2. 安全・安心な暮らし

5.2.1 交通事故の抑制

本市は、狭隘な道路が多く、歩行者空間や自転車走行空間が十分に確保できない路線・区間が多いため、歩行者・自転車・高齢者の事故が鎌倉市内全域で発生しています。

このことから、自動車への対応については、道路・交差点の改良、交通渋滞の緩和、自動車駐車場の整備の取組を進めます。自転車への対応については、自転車レーンや矢羽根式路面標示などの自転車の走行空間の整備、走行空間内の駐停車取り締まり強化の取組を進めます。歩行者への対応については、生活道路におけるゾーン 30 プラスなどの速度抑制・交通規制や歩行者尊重道路での車両の速度・進入抑制の取組を進めます。その他に、移動に関するルール・マナーの周知・啓発や安全教育の取組を進めます。

自動車、自転車、歩行者、その他のそれぞれの対応について、引き続き、市民、行政、及びその他の関係者が一体となって、より一層の交通事故の減少への取組を進めます。

施策 12：交通事故の抑制のための交通施策（自動車への対応）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|-----------|---|-------|
| 12-1 | 道路・交差点の改良 | 道路・交差点における事故原因に対応した道路改良、交差点改良、信号制御の最適化などにより安全性向上を図る | 中期～長期 |
| 12-2 | 交通渋滞の緩和 | 交通渋滞の緩和により円滑な交通流を確保し、事故を抑制する | 短期～長期 |
| 12-3 | 自動車駐車場の整備 | 駐車需要に応じて適切な箇所に自動車駐車場を整備することで事故の原因となる違法駐車や道路混雑の発生を抑制する | 短期～長期 |

施策 13：交通事故の抑制のための交通施策（自転車への対応）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|------------------|---|-------|
| 13-1 | 自転車の走行空間の整備 | 適切な箇所に自転車の走行空間を整備(自転車レーン、矢羽根式路面標示など)することで自転車に関する事故を抑制する | 短期～長期 |
| 13-2 | 走行空間内の駐停車取り締まり強化 | 自転車走行空間内の駐停車車両の取り締まりを強化し、駐車車両を削減することで、自転車走行空間の連続性を確保する | 短期 |

施策 14：交通事故の抑制のための交通施策（歩行者への対応）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|---------------------------|--|-------|
| 14-1 | 速度抑制+規制 (ゾーン 30 プラスなど) | 生活道路において物理的・視覚的に自動車の速度を抑制させる対策(歩車共存道路、カラー舗装)や速度規制・通行規制などを組み合わせて実施し、車両の速度や進入を抑制する | 短期～長期 |
| 14-2 | 歩行者尊重道路でのハンプ、離合限定などの導入 | 歩行者尊重道路を整備・拡大し歩行環境を改善するとともに、ハンプ、離合限定の物理的デバイスなどにより観光交通の流入を抑制する | 短期 |

施策 15：交通事故の抑制のための交通施策（その他）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|---------------------|---|------|
| 15-1 | 移動に関するルール・マナーの周知・啓発 | 混雑やマナー違反の改善を図るため、来訪者(外国人を含む)に対して移動に関するルール・マナーを周知・啓発する | 短期 |
| 15-2 | 安全教育 | 各種安全教育を実施し(幼児・小学生向け、中高生向け、高齢者向け(免許の返納など)、ドライバー全般など)安全に対する意識を高める | 継続 |

子ども安全教室(鎌倉警察署)



出典：神奈川県警察 HP

高校生対象の自転車教室



出典：鎌倉市 HP

高齢者対象の自転車講習



出典：鎌倉市 HP

警察庁 自転車安全利用五則

🚲 **自転車安全利用五則** 🚲

**① 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先**

- ★ 自転車は、歩道と車道の区別がある道路では、車道通行が原則です。
- ★ 自転車が車道通行するときは、道路の中央から左側の部分の左端に寄って通行しなければいけません。

- ★ 歩道を通行できる場合は、車道寄りやすくして停止できる速度で通行しなければいけません。
- ★ 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければいけません。

「普通自転車歩道通行可」の標識や標示がある場合、普通自転車は歩道を通行することができます。






普通自転車歩道通行可

② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

- ★ 信号は必ず守り、渡るときは安全を確認しましょう。
- ★ 一時停止標識のある交差点では、必ず止まって、左右の安全を確認しましょう。



③ 夜間はライトを点灯

- ★ 夜間は必ずライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。



⑤ ヘルメットを着用

- ★ 自転車を利用する全ての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。
- ★ 児童・幼児を保護する責任のある人は、児童・幼児が自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。



④ 飲酒運転は禁止

- ★ 自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。



警察庁

出典：警察庁 HP

5 施策展開の方向性

5.2.2 災害対策

地球温暖化などの影響による豪雨などの頻発・激甚化が進んでいるなか、災害時に被災地での迅速な支援活動や避難誘導、物資などを円滑に輸送するため、防災センター、災害対応拠点、重要インフラ施設などの防災拠点へのアクセス強化が必要となっています。また、市役所庁舎については、『新庁舎等の整備における「両輪体制」方針』を策定しており、鎌倉市内の防災拠点機能のネットワーク見直しが必要となっています。このことから、防災拠点へのアクセス性の確保、アクセス経路が限られる鎌倉地域と他地域の連絡機能の強化、緊急輸送道路の指定や緊急車両の優先通行ルールなどの見直しを進めます。

また、本市はトンネルや急傾斜地などが多い地形特性があるため、防災拠点以外においても、被災地での支援活動や避難誘導、物資輸送などを円滑に実施できるようにするため、道路交通基盤の安全確保が必要となっています。このことから、道路・橋梁の耐震補強や道路状況カメラ設置による情報把握・提供により、幹線道路や避難路などにおける道路交通基盤の安全確保を図り、災害時にも機能する道路網などの形成を進めていきます。

さらに、本市に隣接して、高速道路（横浜湘南道路、横浜環状南線）の整備が進められていることから、災害時の市外部との接続性を向上するため、同高速道路の（仮称）栄IC・JCTへのアクセス機能の確保を図ります。

施策 16：災害対策に関する交通施策（防災拠点への対応）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|-----------------|--|-------|
| 16-1 | 防災拠点へのアクセス強化 | 災害時に被災地での迅速な支援活動や避難誘導、物資などを円滑に輸送するため、防災拠点(防災センター、災害対応拠点、重要インフラ施設など)へのアクセス性の確保、アクセス経路が限られる鎌倉地域と他地域の連絡機能の強化及び無電柱化による防災機能の強化などを図る | 中期～長期 |
| 16-2 | 緊急輸送道路の指定などの見直し | 深沢新庁舎の計画に伴い緊急輸送道路の指定などを見直す | 中期～長期 |

施策 17：災害対策に関する交通施策（防災拠点以外への対応）

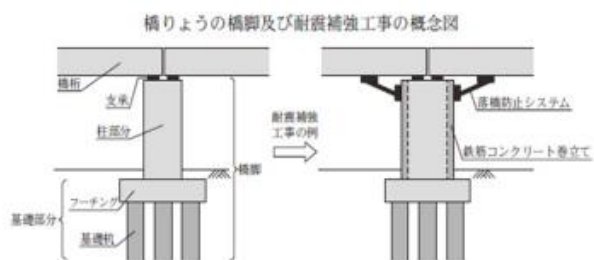
| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|---------------------|--|-------|
| 17-1 | 道路状況カメラ設置による情報把握・提供 | トンネルや急傾斜地などが多い地形特性を踏まえ、幹線道路や避難路などに道路状況カメラを設置し、逐次情報を把握・提供することで、道路交通基盤の安全確保を図る | 中期～長期 |
| 17-2 | 道路・橋梁の耐震補強 | 幹線道路や避難路などの道路・橋梁の耐震補強を実施することで、道路交通基盤の安全確保を図る | 中期～長期 |
| 17-3 | 高速道路へのアクセス機能の確保 | 整備が進む高速道路(横浜湘南道路、横浜環状南線:(仮称)栄IC・JCT)へのアクセス機能の確保により、災害時の市外部との接続性向上を図る | 中期～長期 |

道路状況カメラ設置による情報把握



出典：埼玉県管理道路路面監視カメラ

橋梁の耐震補強の例



出典：国土交通省資料

5.2.3 自転車走行環境の整備

自転車は、CO₂ を発生しないため環境にやさしく、幅広い年齢層が利用でき、健康にも良い、身近で便利な乗り物であるため、本市でも通勤・買物・観光利用など自転車利用ニーズが拡大しています。

しかし、鎌倉市内の交通事故件数が横ばい〜減少傾向にある中、自転車事故が占める割合は増加している状況にあります。一方、本市は、狭隘な道路が多く、自転車走行空間の整備は進んでいないため、市民アンケートでは鎌倉市内全域で「自転車の通行の安全性」が求められているなど、自転車利用の安全確保への対応が必要になっています。

このことから、走行空間の整備、駐輪場などの整備や放置自転車対策、自転車ルール・マナーの周知など、安全で快適な自転車利用環境の実現に向けた取組を一体的に進めながら、安全で快適な自転車利用に資する自転車ネットワークの形成を図ります。

特に、自転車に起因する交通事故を減少させるには、幼い頃から交通安全意識を高めるための交通安全教育を継続して行うことが重要であることから、幼児や小・中学生から高齢者まで体系的かつ段階的な交通安全教育を推進します。

施策 18：自転車走行環境の整備に関する交通施策（自転車走行空間の確保）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|------------------|---|-------|
| 18-1 | 自転車の走行空間の整備 | 適切な箇所に自転車の走行空間を整備(自転車レーン、矢羽根式路面標示など)することで市民の暮らしやすさや来訪者の交通利便性向上を図る | 短期～長期 |
| 18-2 | 走行空間内の駐停車取り締まり強化 | 自転車走行空間内の駐停車車両の取り締まりを強化し、駐車車両を削減することで、自転車走行空間の連続性を確保する | 短期 |

施策 19：自転車走行環境の整備に関する交通施策（ルールの啓発）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|--------------------|---|------|
| 19-1 | 自転車運転ルールの啓発 | 自転車運転などのルール・マナーを啓発し、安全性を確保する(※自転車以外のルールの啓発も合わせて必要) | 短期 |
| 19-2 | 自転車運転ルール違反の取り締まり強化 | 自転車運転ルール違反の取り締まりを強化し、ルールの遵守・啓発を図る(取り締まり強化により、自転車利用者の意識を高める) | 短期 |

施策 20：自転車走行環境の整備に関する交通施策（駐輪場の整備）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|------------------|---|-------|
| 20-1 | 駐輪場の整備(公共・民間) | 公共の駐輪場の整備とともに、民間の駐輪場の整備を促進する(自転車・シェアサイクル・バイクなどの利用を促進) | 短期～長期 |
| 20-2 | 交通結節点への自転車利便性の強化 | 駅やバス停から離れた位置からでも公共交通が利用しやすくなるように、交通結節点への自転車利便性を強化する(サイクル&バスライドなど) | 短期～長期 |
| 20-3 | 駐輪場の満空情報の提供 | 適切な駐輪場利用を促すため、満空情報などを提供する | 短期～中期 |
| 20-4 | 放置自転車対策の推進 | 駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定し、放置自転車の即日撤去を実施する。また、全市的にも放置自転車対策を実施する | 継続 |

自転車の走行空間(矢羽根式路面標示) 路上駐車取り締まりのイメージ



自転車運転取り締まりのイメージ



5 施策展開の方向性

5.2.4 歩行環境の整備

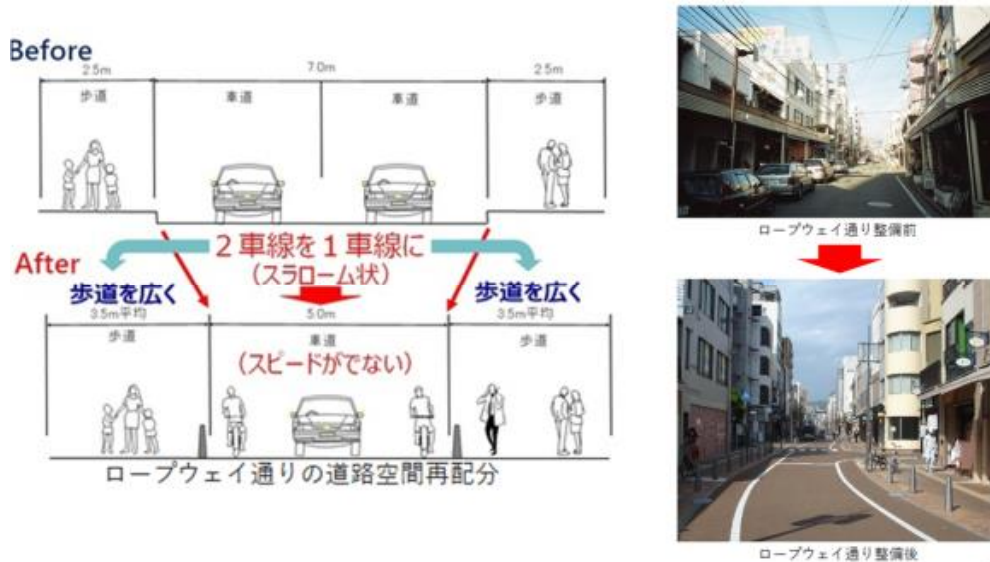
国土交通省は、2020年以降、人中心の「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組（ウォーカブル政策）を推進しており、本市もその考え方に共鳴し、歩きたくなるまちづくりを目指す「ウォーカブル推進都市」として取り組んでいます。一方で、市民アンケート結果では、歩行者空間が狭いと感じている人が多いのが現状であり、歩行環境の改善が求められています。

このことから、鎌倉、大船、深沢の拠点中心部などでは、歩行者尊重道路をはじめとした人中心のウォーカブルな都市空間の整備により、市民や来訪者をはじめとした誰もが、安全・安心に街中を移動できる環境を確保することを目指します。

施策 21：歩行環境の整備に関する交通施策

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|----------------|---|-------|
| 21-1 | ウォーカブルな都市空間の整備 | 人中心のウォーカブルな都市空間を整備し、誰もが安全、安心に街中を移動できる環境を確保する(市民や来訪者が徒歩で快適に移動可能) | 短期～長期 |
| 21-2 | 歩行者通行環境の整備 | 歩道などの整備や歩行者が安全に通行できる環境を整備する(歩行者尊重道路など) | 中期～長期 |

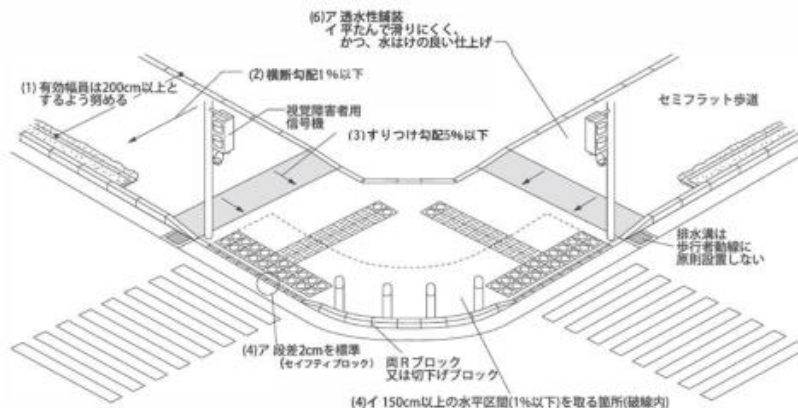
道路空間の再配分による歩道整備(松山市の事例)



出典：松山市 HP

歩行空間整備例(バリアフリー歩道、点字ブロックの適正配置)

図1 交差点部の整備例(セミフラット式・透水性舗装の場合)



出典：みんなのバリアフリーまちづくり整備ガイドブック(神奈川県)

5.2.5 ユニバーサルデザインの導入

本市では、平成12年（2000年）に施行された『高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律』（交通バリアフリー法）の趣旨に基づき、鎌倉市移動円滑化基本構想を策定し、公共交通事業者が実施する駅施設などの改善について支援してきました。

その後、交通バリアフリー法は、平成18年（2006年）に「ハートビル法」を統合し、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（いわゆる「新バリアフリー法」）が制定され、「特定建築物」や「特定路外駐車場」、「特定公園施設」のバリアフリー化に関する規定が追加されました。さらに、令和2年（2020年）には、ハード対策に加え、「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化するために、バリアフリー法が改正されています。

また、令和3年（2021年）には、エレベータやエスカレータ、ホームドアなどの整備に用途を限定して料金を運賃に上乗せする「鉄道駅バリアフリー料金制度」が創設され、従来を大幅に上回るペースで鉄道施設のバリアフリー化が進められることが期待されています。

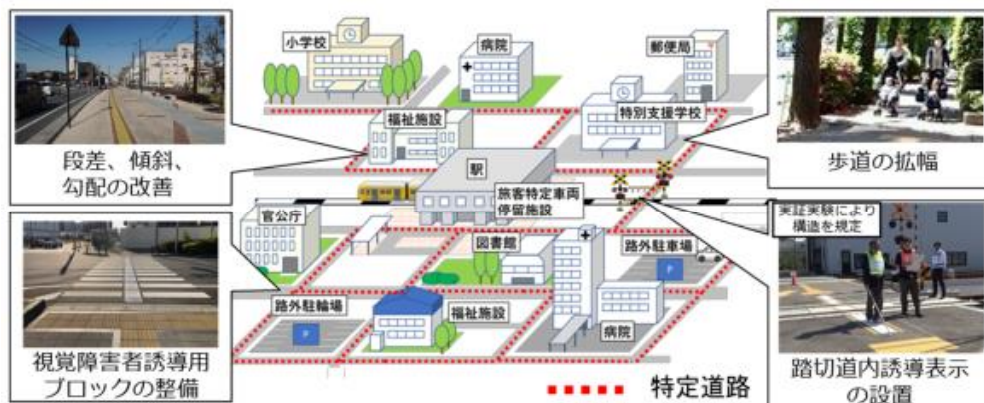
こうした動きを捉えつつ、公共交通事業者などに対して、旅客施設の新設・大規模な改良及び車両などの新規導入の際に移動等円滑化基準への適合化を支援するとともに、鉄道駅などのバリアフリー化やノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーなどの導入促進を行っていきます。

本市では、今後も、ユニバーサルデザインの導入に向けて事業者や関係者と情報交換を行っていくとともに、新たに施設整備を行う際には「神奈川県みんなのバリアフリー街づくり条例」などに基づいて事業を推進し、だれもが移動しやすい交通環境を創出します。

施策 22：ユニバーサルデザインの導入に関する交通施策

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|-----------------------|---|-------|
| 22-1 | バリアフリーな歩行空間整備 | バリアフリー歩道、点字ブロックの適正配置などの歩行空間を整備し、誰もが安全、安心に街中を移動できる環境を確保する | 中期～長期 |
| 22-2 | 駅のバリアフリー化 | 駅のバリアフリー化(駅などのエレベーター・エスカレーター整備・ホームドアの設置、案内の多言語化・音声案内の充実など)により、誰もがスムーズに公共交通を利用できるようにする | 中期～長期 |
| 22-3 | 特定経路の整備 | 駅と官公庁施設などを結ぶ特定経路のバリアフリー化により、誰もがスムーズに公共交通を利用できるようにする | 中期～長期 |
| 22-4 | ユニバーサルデザインタクシーなどの導入促進 | 誰もがタクシーにスムーズに乗降できるようにするために、ユニバーサルデザインタクシーなどの導入を促進する | 短期 |
| 22-5 | ノンステップバスの導入促進 | 誰もがバスにスムーズに乗降できるようにするために、ノンステップバスの導入を促進する | 短期 |

特定経路の整備(対象施設・建築物における主要経路のバリアフリー化)のイメージ



出典：国土交通省資料

5 施策展開の方向性

5.2.6 オーバーツーリズムへの対応

本市は全国有数の観光地であり、多くの来訪者が訪れます。近年では、コロナ禍以降の観光客数の回復やインバウンド需要の増加と合わせて、鎌倉駅周辺の古都景観地域や江ノ島電鉄沿線を中心に道路や電車の混雑が発生し、市民の居住環境の低下を招いているなど、オーバーツーリズムへの対応が課題となっています。

このことから、道路や電車の混雑緩和に向けて、地域の分散、時間帯の分散を図るため、江ノ電の来訪者用料金の導入や目的施設などの誘導などの取組を進めます。また、来訪者に対して移動に関するルール・マナーを周知することにより、混雑やマナー違反の改善を図る取組を進めるとともに、自動車以外の交通手段の利用促進を図るモビリティマネジメント施策の取組を進めます。加えて、観光客が活用できる新たな移動手段を確保し、市民が路線バスやタクシーを活用できるようにするという視点も重要です。オーバーツーリズム対策として新たな移動手段を確保すべく公共ライドシェアなどの導入についても取組を進めます。

施策 23：オーバーツーリズムへの対応のための交通施策

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|---------------------|---|-------|
| 23-1 | 江ノ電の来訪者用料金などの導入 | 江ノ電の混雑緩和を図るとともに、混雑対策の拡大を図るため、江ノ電の来訪者用料金などの導入を検討する | 短期～長期 |
| 23-2 | 目的施設などの誘導 | 地域の分散、時間帯・曜日・季節の分散を図るため、他のエリアにも来訪者や市民に来訪してもらえるように目的施設などを誘導する ・短期: 既存施設を活用した集客コンテンツ誘致やイベントの実施など ・中長期: 来訪者や市民の来訪が期待できる施設の設置など | 短期～長期 |
| 23-3 | 公共ライドシェアの導入 | 鎌倉駅～長谷駅などの路線バスの混雑緩和を図るため、公共ライドシェアの導入を検討する | 短期～中期 |
| 23-4 | 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近隣の代替目的地の案内情報を提供し、目的地を分散する | 短期～中期 |
| 23-5 | 移動に関するルール・マナーの周知・啓発 | 来訪者に対して移動に関するルール・マナーの周知・啓発や駐車禁止の取り締まりなどを行うことにより、混雑やマナー違反の改善を図る | 短期 |
| 23-6 | その他のモビリティマネジメント施策 | 企業・学校などでの公共交通の利用促進教育の実施、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など) | 短期～長期 |

5.3. 拠点の賑わい

5.3.1 新たな都市拠点の整備に合わせた交通網の整備推進

深沢地域では、鎌倉駅周辺、大船駅周辺に並ぶ新たな都市拠点を目指し、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）にJR東海道本線新駅の開業が予定されています。

また、深沢地域の将来の交通のあり方として、円滑な交通処理、他地域とのアクセスの向上、安心して往来できる歩行者・自転車ネットワークづくりなどを目指すとともに、路線バス網の再編など交通ネットワークの変更が見込まれることから、深沢地域においても新たな都市拠点として路線バス網の再編など交通ネットワークの変更が必要となります。

このことから、深沢地区周辺の新規道路整備や道路拡幅などにより、深沢地区内外を結ぶ道路との交通ネットワークの強化を図るとともに、周辺JR駅などと接続する路線バスルートの設置を進めます。

施策24：拠点の賑わいに関する交通施策

（新たな都市拠点の整備に合わせた鎌倉、大船、深沢の都市拠点を結ぶ交通網整備）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|----------------------------|---|-----------|
| 24-1 | 新規道路整備、道路拡幅など (短期・中期) | 将来交通量に対する円滑な移動の確保や歩行環境の改善を図るため、深沢地区周辺の新規道路整備や道路拡幅などにより、深沢地区内外を結ぶ道路との交通ネットワークを強化する | 短期～ 中期 |
| 24-2 | 周辺JR駅などと接続する路線 バスルートの設置 | 深沢地区への交通アクセスを向上し、自動車交通の低減を図るため、周辺JR駅(鎌倉駅・大船駅・藤沢駅)・周辺住宅地と接続する路線を設置する | 短期～ 中期 |
| 24-3 | 新規道路整備(長期) | 将来交通量に対する円滑な移動の確保や歩行環境の改善を図るため、都市計画道路を含む新規道路整備などにより、深沢地区内外を結ぶ道路との交通ネットワークを強化する | 長期 |

5.3.2 拠点の賑わいを支える道路ネットワークの強化や交通環境の整備

鎌倉、大船などの既存の拠点においても賑わいを創出するための交通環境の整備が求められています。

このことから、拠点の都市機能を高めるために、道路交通ネットワークの強化を図り、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の整備を進めます。

施策25：拠点の賑わいに関する交通施策（拠点の賑わいを支える道路ネットワークの強化や交通環境の整備）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|----------------|---|-----------|
| 25-1 | 交通渋滞の緩和 | 交通渋滞の緩和により円滑な移動を確保する | 短期～ 長期 |
| 25-2 | ウォーカブルな都市空間の整備 | 人中心のウォーカブルな都市空間を整備し、誰もが安全、安心に街中を移動できる環境を確保する(市民や来訪者が徒歩で快適に移動可能) | 短期～ 長期 |
| 25-3 | 歩行者通行環境の整備 | 歩道などの整備や歩行者が安全に通行できる環境を整備する(歩行者尊重道路など) | 中期～ 長期 |

5.4. 環境負荷軽減

5.4.1 ネット・ゼロ（カーボンニュートラル）の推進

① 公共交通利用促進など

近年、地球規模での気候変動に起因する自然災害が頻発・激甚化しており、国内外で対策の喫緊性が高まっています。この状況に対し、国際社会は2050年ネット・ゼロ（カーボンニュートラル）に向けた取組を推進しています。この潮流を受けて政府も2050年ネット・ゼロ（カーボンニュートラル）を掲げ、国土交通省においても脱炭素化の取組を進めており、交通分野では商用車（事業用トラック、バス、タクシー）における次世代自動車（BEV、HEV、PHEV、FCEVなど）の普及、公共交通機関の利用促進などを促進しています。

本市においては、「鎌倉市地球温暖化対策地域実行計画」を策定して脱炭素に向けた取組を進めています。令和2年（2020年）2月には「鎌倉市気候非常事態宣言」を行い、地球温暖化による気候変動に対し、その危機を広く周知するとともに、行動を起こしていくことを表明しました。さらに、鎌倉市として2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロにすることを目標の一つとし、温室効果ガスの排出量を削減し、気温の上昇や災害の激甚化などに適応するため、総合的な地球温暖化対策を展開しています。

交通分野においても、自転車活用の推進やモビリティマネジメント施策など自動車交通から他交通への転換などによるCO2削減に向けて取り組んでいきます。

施策 26：環境負荷軽減に関する交通施策（公共交通利用促進）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|-------------------|--|-------|
| 26-1 | パーク&ライド、環境フリー手形 | 鎌倉、大船などの拠点中心部へ流入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 | 継続 |
| 26-2 | その他のモビリティマネジメント施策 | 企業・学校などでの公共交通の利用促進教育の実施、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など) | 短期～長期 |
| 26-3 | 自転車活用の推進 | 自転車の活用による環境への負荷の軽減に加え、災害時における交通の機能の維持及び健康の増進を図る | 短期～長期 |
| 26-4 | 自転車の走行空間の整備 | 適切な箇所に自転車の走行空間を整備する(自転車レーン、矢羽根式路面標示など) | 短期～長期 |
| 26-5 | 駐輪場の整備(公共・民間) | 公共の駐輪場の整備とともに、民間の駐輪場の整備を促進する(自転車・シェアサイクル・バイクなどの利用を促進) | 短期～長期 |
| 26-6 | 交通結節点への自転車利便性の強化 | 駅やバス停から離れた位置からでも公共交通が利用しやすくなるように、交通結節点への自転車利便性を強化する(サイクル&バスライドなど) | 短期～長期 |



出典：鎌倉市 HP



以下の機能が、MaaS アプリ内で利用可能

- ・アプリ内で電子チケットの購入・使用
- ・鉄道、バス、シェアサイクル等の複合経路の検索
- ・タクシーやデマンド交通の予約・手配

出典：小田原市 HP

図 5-6 公共交通利用促進の取組イメージ（左：鎌倉フリー環境手形、右：MaaS の事例（小田急 EMot））

② ライフサイクルコスト削減

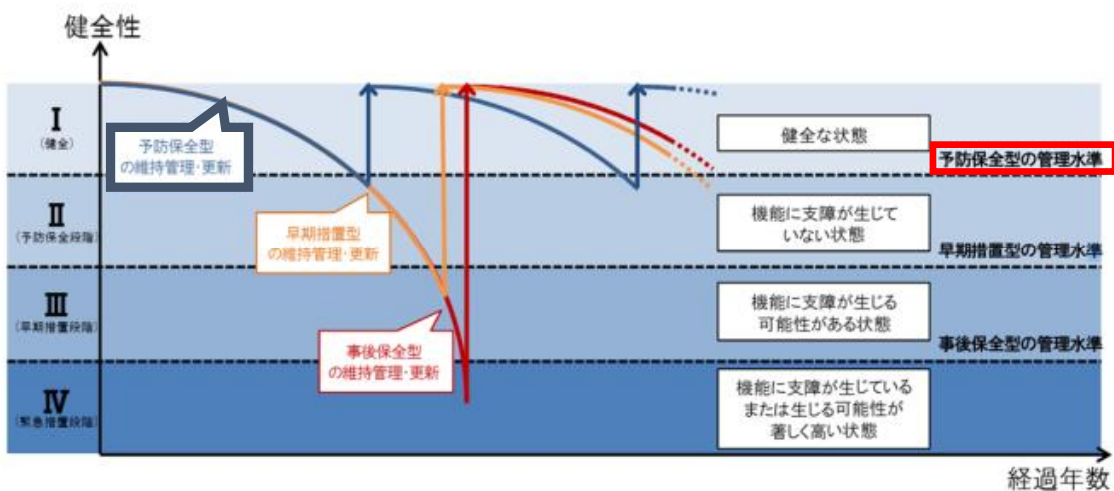
本市の道路・橋梁などは、高度経済成長期や、大規模な宅地開発など、人口の増加に合わせて集中的に整備されたものが多いため、既にその多くは老朽化が進んでおり、近年、維持管理や補修更新に要する経費が増加しています。

これらの道路や橋梁などに対して、従前のような事後保全型の管理を続けた場合、更新時期が一時期に集中するとともに、効率的でなく環境負荷も大きくなってしまいうため、将来的には厳しい財政状況の中で適切な維持管理や補修更新が困難になるため、効率的かつ安全に利用できる道路・橋梁を確保していくことが課題になっています。

このことから、本市ではアセットマネジメントの考え方にに基づき、ライフサイクルコストの削減のため、道路・橋梁などの管理の考え方を従来の「事後保全型」から「予防保全型」へと転換し、インフラの現状を的確に把握し、長期的な視点に立って、施設の長寿命化、更新、統廃合などを計画的に行うことにより、効率的な維持管理による環境負荷軽減に努めていきます。

施策 27：環境負荷軽減に関する交通施策（ライフサイクルコスト削減）

| No. | 施策名 | 概要(内容) | 実施時期 |
|------|-----------|--|------|
| 27-1 | 道路などの長寿命化 | ライフサイクルコスト削減のため、予防保全型の道路などの維持管理や長寿命化の取組を継続して実施する | 継続 |



出典：神奈川県道路施設長寿命化計画（令和4年3月）

図 5-7 道路などの管理の考え方と管理区分・管理水準

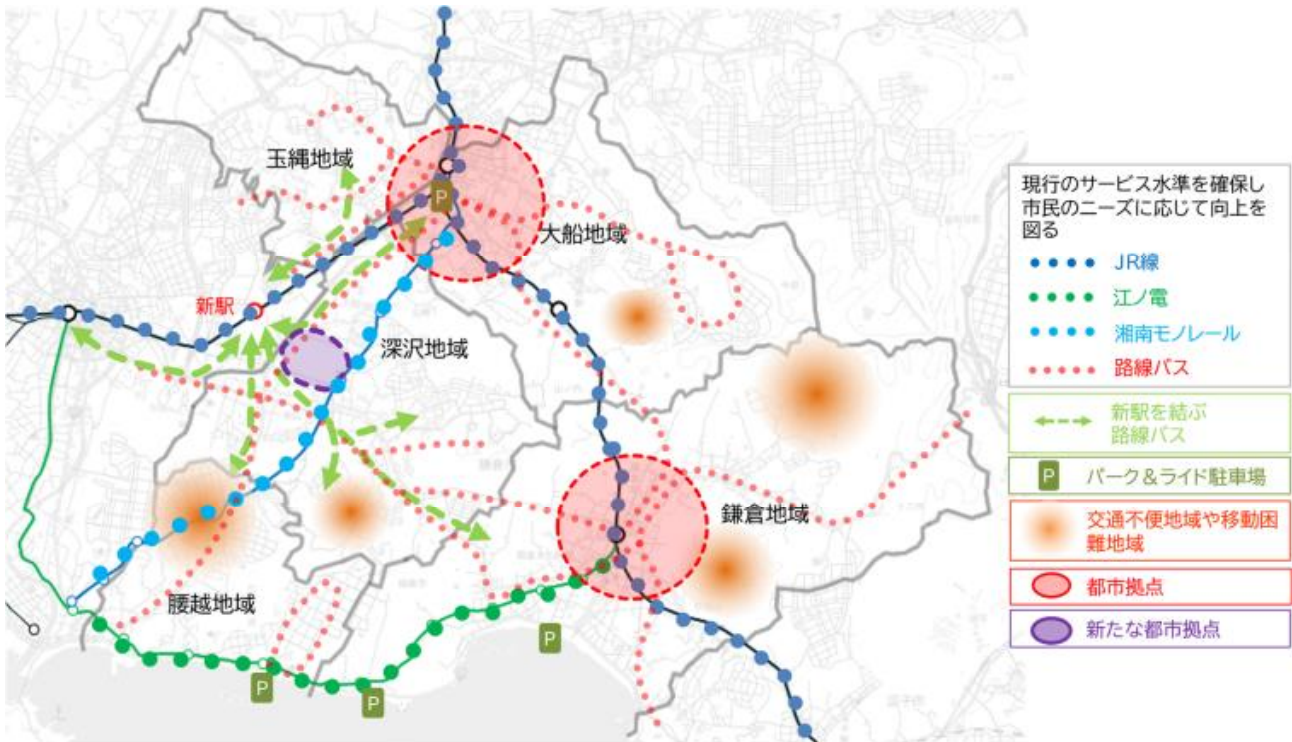
5.5. 交通ネットワークの配置

(1) 公共交通（鉄道・バスなど）ネットワークの配置

鉄道やバスなどの公共交通については、既存の交通機関のサービス水準を確保することを基本に、市民のニーズに応じたサービス水準の向上を図ります。

また、新たな都市拠点の整備を踏まえ、各都市拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを構築するとともに、JR 東海道本線新駅の整備に伴い、周辺駅や周辺住宅地などを結ぶ路線バスの運行を検討します。

都市交通の将来像の実現に向けて、交通不便地域等における新たな移動手段の導入や交通事故の抑制などを検討し、誰もが移動しやすいネットワークの構築を図ります。



| | |
|---------------------|--|
| 鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 現行のサービス水準（運行本数等）を確保しつつ、市民のニーズに応じてサービス水準の向上を図る |
| 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> ・ 現行のサービス水準（運行本数等）を確保しつつ、市民のニーズに応じてサービス水準の向上を図る ・ 新都市拠点の整備に合わせ、都市拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの構築を検討する ・ JR 東海道本線新駅の整備に合わせ、周辺駅、周辺住宅地などを結ぶ路線バスの設置を検討する |
| オンデマンド乗合交通等の新たな交通手段 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通不便地域や移動困難地域を対象に、オンデマンド乗合交通や公共ライドシェアなどの新たな移動手段の導入を検討する |

図 5-8 公共交通（鉄道・バスなど）ネットワークの配置

(2) 自動車交通ネットワークの配置

自動車交通については、鎌倉、大船、深沢の拠点中心部へ流入する通過交通の排除や分散流入を促進します。また、整備中の高速道路（横浜環状南線、横浜湘南道路）開業後の状況を踏まえつつ都市計画道路などの整備を進め、拠点中心部への流入交通の排除、分散流入を促進し渋滞解消を図ります。

新たな都市拠点の整備に際しては、地区内や周辺地域の道路を整備し、円滑な交通を確保し、他地域とのアクセス機能の向上を図ります。



| | |
|-----------------------|--|
| 高速道路の整備 | <ul style="list-style-type: none"> 高速道路（横浜環状南線・横浜湘南道路）の整備により、鎌倉、大船、深沢などの拠点中心部へ流入する通過交通の排除や分散流入の促進を図る |
| 都市計画道路の整備 | <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路※などの整備により、鎌倉、大船、深沢などの拠点中心部へ流入する通過交通の排除や分散流入の促進を図る ※都市計画道路由比ガ浜関谷線の未整備区間については、高速道路（高速横浜環状南線・横浜湘南道路）の開通後、改めて必要性を検討 |
| 新たな都市拠点の整備に伴う新たな道路の整備 | <ul style="list-style-type: none"> 新たな都市拠点の整備に際して、地区内や周辺地域の道路を整備し、円滑な交通の確保や他地域とのアクセス機能の向上を図る |

図 5-9 自動車交通ネットワークの配置

(3) 歩行者・自転車交通ネットワークの配置

歩行者交通については、都市拠点などを中心に、歩行者優先の道路、安全性の高い歩行者空間を整備し、ウォークブルな空間を整備します。

自転車交通については、県道や主要な道路を中心に自転車走行空間を整備し、安全に自転車を利用できる自転車ネットワークの形成を図ります。



| | |
|------------|--|
| 歩行者空間の整備 | <ul style="list-style-type: none"> 各地域の都市拠点などを中心に歩行者優先道路や安全性の高い歩行者空間を確保し、ウォークブルな空間形成を図る |
| 自転車走行空間の整備 | <ul style="list-style-type: none"> 県道及び主要な道路を中心に自転車走行空間を整備し、自転車ネットワークの形成を図る |

図 5-10 歩行者・自転車交通ネットワークの配置

6 施策の推進に向けた実現化方策

6.1. 計画の推進方策

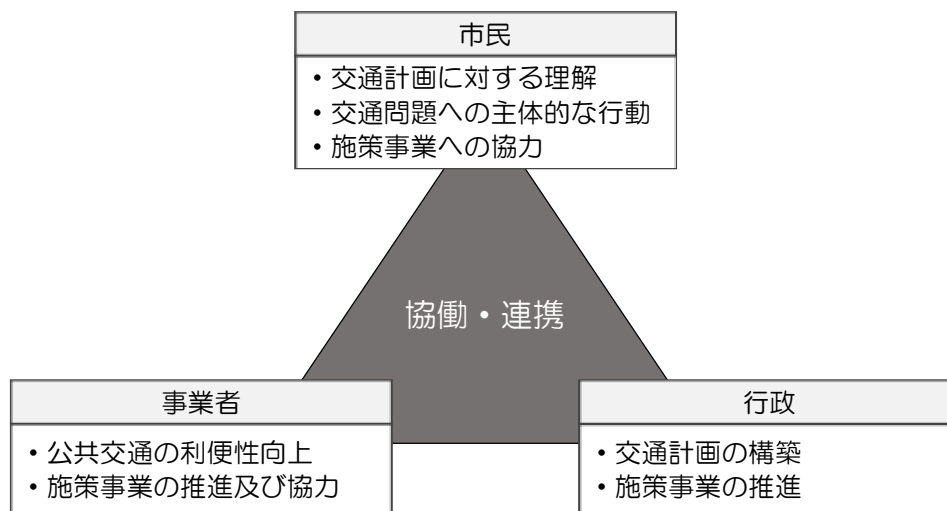
(1) 基本的な考え方

人口減少や高齢化などの社会情勢の変化に伴って、これまでの画一的な方法では解決できない多様な市民ニーズや交通課題が多く発生しています。また、本計画に位置付けた各施策は、行政が主体となり交通事業者などの関係機関と一体となって検討・整備を進めるものや、地域住民が主体となり行政の協力のもと検討を進めるものなど、多岐にわたります。

各施策を着実に実行するためには、行政、事業者、市民といった様々な主体の役割に応じて協働して施策及び事業を推進することが重要であることから、適切な推進体制を整え、段階的に計画を推進していくものとします。

(2) 各主体の役割

本計画で掲げた施策及び事業を推進するにあたっては、市民、事業者、行政が協働・連携し、都市交通の将来像の実現に向けた取組を進めます。



① 市民の役割

市民や町内会・自治会、NPO法人などは、本計画の趣旨や内容を理解し、交通問題を自らの問題として捉え、主体的に考えるとともに、公共交通確保・維持に向けた意識的な公共交通利用の促進、渋滞緩和や環境保全のための自動車利用の抑制や自転車利用の促進など、過度な自動車利用を抑制する行動をします。

また、道路アダプト制度の活用など、身近な道路環境の整備に協力することや、交通安全意識を高め、鎌倉市内の交通事故の抑制を図ること、自らが地域の交通手段を担うなど、快適で安全な交通環境を維持する活動への積極的な参加、さらに市が実施する施策への協力や、その他の主体が実施する諸活動などと協調します。

6.2. 成果指標

本計画の達成状況を確認するため、施策展開の方向性に合わせて、次のとおり成果指標と目標を設定します。この成果指標の達成状況や各事業の進捗状況などを総合的に確認していくことで、本計画の進行管理を行います。

(1) 円滑な移動

① 公共交通ネットワークの整備

| 区分 | 指標 | 現況値 | 令和17年 目標 | 数値根拠資料 |
|------|---|-------|-------------|-----------------|
| 市民評価 | 路線バスの利用頻度 ※市民アンケートで利用頻度が1回/週以上の割合 | 30.8% | 向上 | 公共交通に関する市民アンケート |
| 統計指標 | 路線バスの満足度 ※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 | 58.6% | 向上 | 公共交通に関する市民アンケート |

② 過度な交通渋滞の解消

| 区分 | 指標 | 現況値 | 令和17年 目標 | 数値根拠資料 |
|------|-----------------------------|--------------|--------------|-------------------------|
| 市民評価 | 「休日の交通渋滞」について対策が必要と回答した割合 | 46.2% | 低下 | 交通に関する市民アンケート |
| 統計指標 | 鎌倉地域の主要道路における平均旅行速度 (休日) | 17.0 km/h | 20.0 km/h | 国土交通省関東地方整備局 ETC プローブ情報 |

(2) 安全・安心な暮らし

① 交通事故の抑制

| 区分 | 指標 | 現況値 | 令和17年 目標 | 数値根拠資料 |
|------|----------------------------------|--------|-------------|----------------|
| 市民評価 | 「交通規則の違反やマナーの低下」について対策が必要と回答した割合 | 40.6% | 低下 | 交通に関する市民アンケート |
| 統計指標 | 人口1万人あたりの交通事故件数 | 27.3 件 | 改善 | 鎌倉の統計、住民基本台帳人口 |

② 自転車走行空間の整備

| 区分 | 指標 | 現況値 | 令和17年 目標 | 数値根拠資料 |
|------|------------------------------|--------|-------------|---------------|
| 市民評価 | 「自転車の通行の安全性」について対策が必要と回答した割合 | 44.9% | 低下 | 交通に関する市民アンケート |
| | 「自転車の駐輪場」について対策が必要と回答した割合 | 26.1% | 低下 | 交通に関する市民アンケート |
| 統計指標 | 自転車走行空間の整備延長 | 6.16Km | 増加 | 市都市計画課資料 |

③ 歩行環境の整備

| 区分 | 指標 | 現況値 | 令和17年 目標 | 数値根拠資料 |
|------|-----------------------------|-------|-------------|---------------|
| 市民評価 | 「生活道路での安全性」について対策が必要と回答した割合 | 31.6% | 低下 | 交通に関する市民アンケート |

6 施策の推進に向けた実現化方策

④ ユニバーサルデザインの導入

| 区分 | 指標 | 現況値 | 令和17年 目標 | 数値根拠資料 |
|------|---------------------------------------|-------|-------------|-------------------|
| 市民評価 | 「子育て世代の移動(ベビーカーでの移動)」について対策が必要と回答した割合 | 27.2% | 低下 | 交通に関する市民アンケート |
| 統計指標 | 鎌倉市内の駅のバリアフリー対応整備数 | 15 駅 | 18 駅 | 各事業者移動等円滑化取組計画書など |

⑤ オーバーツーリズムへの対応

| 区分 | 指標 | 現況値 | 令和17年 目標 | 数値根拠資料 |
|------|----------------------------------|-------|-------------|---------------------|
| 市民評価 | 「交通規則の違反やマナーの低下」について対策が必要と回答した割合 | 40.6% | 低下 | 交通に関する市民アンケート |
| 統計指標 | 江ノ電の混雑率 | 146% | 改善 | 国土交通省、全国都市鉄道混雑率調査結果 |

(3) 拠点の賑わい

① 新たな都市拠点の整備に合わせた交通網の整備促進、拠点の賑わいを支える道路ネットワークの強化や交通環境の整備

| 区分 | 指標 | 現況値 | 令和17年 目標 | 数値根拠資料 |
|------|---------------------|-------|-------------|----------|
| 統計指標 | 都市拠点を発着する新設路線バスルート数 | 0 ルート | 増加 | 各バス事業者資料 |
| | ウォークアブルな空間の整備箇所数 | 2 箇所 | 増加 | 市都市計画課資料 |

(4) 環境負荷軽減

① ネット・ゼロ（カーボンニュートラル）の推進

| 区分 | 指標 | 現況値 | 令和17年 目標 | 数値根拠資料 |
|------|-------------------|-------------------------|-------------|--------------|
| 統計指標 | 運輸部門における温室効果ガス排出量 | 128 千 t-CO ₂ | 減少 | 環境省自治体排出量カルテ |

【参考】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 |
| | アクションプラン | 目標達成のために必要な行動を具体的に計画したもので、「誰が・何を・いつまでに・どのように」実行するかを明確にした行動計画 |
| | アセットマネジメント | 資産管理（Asset Management）の意で、道路管理においては、橋梁、トンネル、舗装などを道路資産ととらえ、その損傷・劣化などを将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行うことを指す |
| | （道路）アダプト制度 | 市民などが身近な道路を自治体と協働して、清掃や植栽帯の刈り込み・除草などを行う制度。美化意識の向上と地域コミュニティの活性化を図ることを目的としている |
| | インセンティブ | 人々の交通手段の選択や行動を変容させるための動機付けや誘因を指し、公共交通機関の利用促進や自動車利用の抑制などを促す目的で用いられる。具体的には公共交通機関の利用に応じてポイントを付与する交通エコポイントや自発的な選択を促すための情報提供などがある |
| | 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 |
| | ウォークابل | 「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くのが楽しい」といった語感をもつ。令和2年度（2020年度）から、国土交通省では「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりを目指し、人中心のウォークابلなまちづくりの取組を推進している。ウォークابلなまちづくりとは、歩行者を中心としたまちづくりのコンセプト及びその考え方に沿ってまちづくりを推進することを指す |
| | オンデマンド乗合交通 | 自治体やタクシー事業者、バス事業者などが運営主体となり、利用者の自宅や指定された目的地間を運行する事前予約制の輸送サービス |
| | オープンデータ | 行政や事業者が公開している誰もが利用可能なデータ |
| | 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 |
| か | カーシェアリング | 登録を行った会員同士で特定の自動車を共同で使用するサービス |
| | 外出率 | ある地域の居住人口に対する外出した人数の割合 |
| | 鎌倉市交通に関する市民アンケート調査 | 交通マスタープラン改定に向けて市民の日常生活におけ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、880件回収（回収率44.0%） |
| | 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 |
| | 既存ストック | 現在存在する建築物や社会インフラなどの資産を指す |

| 行 | 用語 | 解説 |
|---|------------|--|
| か | 緊急輸送道路 | 災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給などの応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路 |
| | 公共ライドシェア | 自治体などが運行主体となる、自家用車などを用いた、交通不便地域等やバスなどの利便性低下が見込まれるエリアへの輸送サービス |
| | 交通 DX | 交通分野において、デジタル技術を用いた変革によりビジネスや人々の生活を発展させる取組（デジタル・トランスフォーメーション） |
| | 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換・乗継施設（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 |
| | 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。相乗りなど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。その結果は、国及び自治体だけでなく民間企業の基礎資料として利用される |
| | コミュニティバス | 自治体が主体となり、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などの事業者）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 |
| | 混雑度 | 道路の混雑程度をあらわす指標のことで、道路容量に対する1日の交通量の比率を表す |
| さ | サイクル&バスライド | バス停付近に駐輪場を整備し、自転車からバスに乗り換えやすくすることで、自転車・バスの利便性を高める取組 |
| | 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 | 一定のエリア内に複数配置されたシェアサイクルの貸出・返却拠点 |
| | 自転車等放置禁止区域 | 条例に基づき指定された、駅周辺の自転車などの放置を禁止している区域 |
| | 自転車レーン | 車道の左側に設けられた自転車専用の通行帯 |
| | 信号現示 | 異なる方向の交通を整理するために、交通信号機の各灯器の表示状況と時間軸の関係を表す |
| | ゾーン30 プラス | 生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。区域（ゾーン）を定めて時速30kmの速度規制などを実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における自動車の走行速度や通り抜けを抑制する |
| | ソリューション | 「問題を解くこと」を意味するビジネス用語。交通分野では、人口減少や高齢化、公共交通機関の維持困難化といった交通に関する様々な問題を解決するための技術やサービスを指す |

| 行 | 用語 | 解説 |
|---------|--|--|
| た | ターミナル駅 | 終点 (terminal) の駅を意味するが、近年では複数の鉄道路線やバス、タクシーなどが発着する乗換拠点駅という意味で使われることが多い |
| | 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。交通マスタープランでは、交通事業者と協力して鉄道やバスに関連した体験の提供を想定している |
| | ダイナミックルーティング | 利用希望者が利用予約登録 (希望乗車・降車場所と利用時間の選択) を行うと、その予約状況に合わせて AI (人工知能) が車両のルートやスケジュール (ダイヤ) を計算して、効率的な配車・運行を行うサービス |
| | 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 |
| | 地域貢献バス | 鎌倉市内で行っている社会福祉法人が運営する施設の送迎車両等を活用し、地域住民の送迎を行う |
| | 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・目的がない交通 |
| | 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を指す |
| | 道路交通センサス | 全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的などを把握する調査で、全国の道路・道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにすることを目的としている。概ね 5 年毎に実施 |
| | 特定経路 | バリアフリーの重点整備地区内の特定旅客施設と主要な施設間を連絡する経路 |
| | 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 |
| | 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 |
| トリップエンド | 1 つのトリップにおける出発地と到着地 (出発側・到着側それぞれをトリップエンドという) | |
| な | 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の運転士の残業時間に年 960 時間を上限とする罰則付き規定が適用されたことを契機に、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行主体となり、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、タクシーの代替を目的とする輸送サービス |
| | ネット・ゼロ (カーボンニュートラル) | 企業や家庭が排出する二酸化炭素をはじめとする温室効果ガス (カーボン) の「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、排出量の合計が実質的にゼロにすること、またはその状態 |
| | 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などがバスに乗降しやすいように、乗降口の段差をなくした低床のバス |
| | 延入込観光客数 | 市内の観光地を訪れた観光客の延べ人数 |

| 行 | 用語 | 解説 |
|---|--------------------|--|
| は | パーク&ライド（パークアンドライド） | 郊外の駅やバス停周辺などの駐車場にマイカーを駐車し、公共交通に乗り換えて目的地（観光地など）へ向かう交通手法 |
| | 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のかなどを把握する調査で、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 |
| | 発生集中量 | ある地域から出発するトリップを発生量、到着するトリップを集中量と呼び、発生集中量はその発生量と集中量の合計値 |
| | 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 |
| | ハンプ | 車道に設置した凸型路面で、その部分を通過する車両を押し上げるものであり、物理的に自動車の速度低減を促す道路構造 |
| | フィーダー交通 | 鉄道駅から住宅街に伸びる路線バスなど、幹線と接続する支線の役割を持つ交通を指す |
| | 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 |
| | 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 |
| | 歩車共存道路 | 歩道などがなく、歩行者と自動車が共存する道路。こうした道路では、歩行者の安全性確保のためにゾーン30プラスやハンプなど、自動車の速度を抑制できる施策が取られることが多い |
| | 歩車分離式信号 | 交差点において、自動車の通行と歩行者の横断を完全または一部分離するように、青信号のタイミングを制御している信号機。自動車と歩行者の交錯を大きく減らすことで交通事故の抑制に繋がるほか、自動車・歩行者が多い交差点では交通渋滞の改善に寄与する場合もある |
| | 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 |
| ま | モーダルシフト | 輸送手段（モード）を切り替えること。特に、長距離輸送におけるトラックから鉄道などへの転換を指し、輸送効率の向上や環境負荷の低減につながる |
| | 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を適切に利用するなど）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 |
| | 目的交通 | 人が特定の目的を持って移動する行為を指す。本計画では、鎌倉市内を目的地とする移動を目的交通としている |
| や | 矢羽根式路面標示 | 自転車の通行位置と方向を明示して自転車の安全な通行を促す法定外の路面標示。自転車利用者だけでなく、自動車利用者に対しても車道上の自転車通行位置を知らせる目的を持つ |
| | ユニバーサルデザイン | 障害の有無、年齢、性別、言語など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 |

| 行 | 用語 | 解説 |
|---|--------------------|--|
| や | 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、幅広い利用者に配慮した車両のこと。誰もが普通に使い、運賃料金は一般のタクシーと同じ |
| ら | ライフサイクルコスト | 建物や橋梁などが造られてから解体されるまでの全期間の生涯費用 |
| | 離合限定 | 離合箇所限定道路の略。中央分離帯の無い道路において通行優先権を物理的に一方の方向の車両に与えることで、逆方向の車両は対向車が存在する場合にはすれ違いが完了するまで待機することになる道路を指す。自動車の走行速度を抑制することで、歩行者の交通安全を確保する |
| | 旅行速度 | 移動に要した時間で信号待ちや交通渋滞による停止を含んだ速度 |
| | 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などを課金し、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施策 |
| B | BEV | 電気自動車（Battery Electric Vehicle）の略称。ガソリンでなくバッテリーに貯めた電気とモーターだけで動く自動車 |
| | BtoC | Business to consumer の略称。企業が一般消費者を対象に商品やサービスを提供するビジネス形態を指す |
| C | CO2 | 二酸化炭素の化学記号。地球の平均気温を上げる性質があるとされる「温室効果ガス」の主要なもののひとつ |
| D | DX | デジタルトランスフォーメーション（Digital X-formation）の略称。デジタル技術を用いた変革によりビジネスや人々の生活を発展させる取組 |
| E | EC | 電子商取引（Electronic Commerce）。インターネットを用いて、商品やサービスの受発注を行う商取引などを指す |
| | ETC2.0 | ETCの全国のITSスポットと車載器が双方向通信を行うことで、走行履歴情報の収集や広範囲の道路交通情報や事故・落下物情報、渋滞回避ルートの案内をリアルタイムに提供するシステム |
| | ETCプローブ | ETC2.0対応の車載器から収集される、車両の走行履歴や挙動履歴などのデータ |
| F | FCEV | 燃料電池車（Fuel Cell Electric Vehicle）の略称。水素と酸素の化学反応によって発電した電気でモーターを動かし走行する自動車。走行中に二酸化炭素（CO2）を排出しないため、環境負荷が少ない |
| G | GX | グリーントランスフォーメーション（Green X-formation）の略称。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 |
| H | HEV | ハイブリッド自動車（Hybrid Electric Vehicle）の略称。ガソリンエンジンと電気モーターの2つの動力源を組み合わせた自動車で、走行状況に応じてこれらを使い分け、燃費性能や環境性能を高めている |
| I | IC | インターチェンジ（Interchange）の略。自動車専用道路と一般自動車道が立体的に接続する施設 |
| | ICT | 情報通信技術（Information and Communication Technology）の略。コンピュータやデジタル通信による技術の総称。交通分野では、ドライバーや歩行者の安全性向上や交通渋滞の解消、環境負荷の軽減などへの活用が期待される |

| 行 | 用語 | 解説 |
|---|-----------|---|
| 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・決済などを一括で行うサービスであり、観光や医療などの目的地における交通以外のサービスなどとの連携により、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 |
| O | OD | 交通の出発点（origin）と終点（destination）の略 |
| P | PHEV | プラグインハイブリッド自動車（Plug-in Hybrid Electric Vehicle）の略称。ガソリンエンジンと電気モーターの2つの動力源を組み合わせた自動車で、走行状況に応じてこれらを使い分け、燃費性能や環境性能を高めている。ハイブリッド自動車（HEV）とは、外部充電に対応していること（プラグイン）が異なる |

鎌倉市交通マスタープラン

令和8年●月

編集・発行 鎌倉市 まちづくり計画部 都市計画課

〒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>

