

# 鎌倉市交通計画検討委員会説明資料

1. これまでのスケジュール
2. 鎌倉市交通マスタープランの概要
3. 前回委員会後の修正について
4. パブリックコメントの実施等
5. 交通マスタープラン改定後の推進体制

# 1. これまでのスケジュール

	計画策定フロー	委員会(予定)・主な議題
令和6年度	1.交通を取り巻く状況の整理(改定のポイント(視点))	第1回 令和6年11月13日
	2.市民アンケート調査 3.現行交通マスタープランにおける課題の対応状況 4.将来交通量推計	第2回 令和7年1月29日 ・市民アンケート調査、将来交通量推計の見通し、交通課題について
	5.交通課題の整理① 6.交通課題の整理②	第3回 令和7年3月25日 ・将来交通量推計の結果 ・交通課題の整理 ・将来めざす交通像
	7.将来めざす交通像 1)基本的な考え方 2)将来交通体系 3)将来交通ネットワーク	
令和7年度	8.交通施策の検討	第4回 令和7年9月9日 ・交通施策について
	9.市民説明会 10.(改定)交通マス素案の作成	市民説明会 令和7年10月7日 第5回 令和7年12月16日 ・(改定)交通マス素案について
	11.パブリックコメント	パブリックコメントは、令和7年12月25日～令和8年1月23日実施
	12.(改定)交通マスの策定	第6回 令和8年3月3日 ・(改定)交通マス(案)について

## 2. 鎌倉市交通マスタープランの概要

### (1) 交通マスタープランの基本的な考え方

『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』を都市交通の将来像として掲げ、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、事業者や市民等の多様な主体と協働・連携して施策の展開を進める

<b>都市交通の 将来像</b>	<b>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</b>
<b>実現に 向けた 視点①</b>	<b>円滑な移動</b> 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
<b>実現に 向けた 視点②</b>	<b>安全・安心な暮らし</b> 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
<b>実現に 向けた 視点③</b>	<b>拠点の賑わい</b> 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
<b>実現に 向けた 視点④</b>	<b>環境負荷軽減</b> CO <sub>2</sub> 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

### (2) 計画期間

令和8年度(2026年度)から令和27年度(2045年度)の20年

## 2. 鎌倉市交通マスタープランの概要

### (3) 主な交通課題と施策の方向性

市内の交通課題を視点ごとに整理したうえで、都市交通の将来像を実現するために、施策の方向性を掲げている

		【課題】	【施策の方向性】
円滑な移動	交通不便地域等への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅・バス停から距離のある交通不便地域等では、公共交通の利便性が低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の鉄道・路線バスに加え、新たな交通手段を導入し、地域特性に応じた多様な移動手段を確保する</li> </ul>
	公共交通の維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転士不足を受けた路線バスの減便等により、市民生活への影響が懸念される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線網の最適化による運転士不足への対応や、公共ライドシェアや自動運転の導入検討等の取組を進める</li> </ul>
	市内の過度な交通渋滞の解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>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いる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通過交通の削減や、過度に集中している目的交通の分散を図る施策等、交通渋滞の解消に向けた取組を進める</li> </ul>
安全・安心な暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内全域での交通事故の発生や免許を持たない高齢者等の移動しづらさ、オーバートーリズム等が課題となっている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが安全・安心に暮らせる交通環境の創出を進める</li> <li>施策としては、交通事故の抑制、災害対策、歩行環境・自転車走行環境の整備、ユニバーサルデザインの導入、オーバートーリズムへの対応 等</li> </ul>	
拠点の賑わい	<ul style="list-style-type: none"> <li>深沢地域では新駅設置に伴うまちづくりが進展し、交通体系の再構築が求められている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新駅及び周辺施設整備と連動した拠点間を結ぶ交通ネットワークの整備・強化と、良好な道路空間・歩行空間の確保を図るとともに、既存の拠点も含めて賑わいを創出するための交通環境の整備を進める</li> </ul>	
環境負荷軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>激甚化・頻発化する自然災害への懸念から、交通分野でも脱炭素化が求められている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub>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・機能保全に向けたライフサイクルコスト削減の組を進めることにより、環境負荷の軽減を図る</li> </ul>	

## 参考：主要な施策のイメージ

### 1) 地域主体の移動手段の確保①

交通不便地域対策として移動手段を導入していくにあたり、地域が主体となり、育て、定着させるための仕組みが必要

### 基本コンセプトと3つの導入ストーリーイメージ(案)

\* 与える交通(従来型) = ニーズとの不一致、既存需要対応で限界あり(採算性確保困難)

\* 移動ニーズが多様化、局所化 = 行政単独・一律施策では対応困難

➡地域自ら育て、定着させるためには、「対象限定」かつ「外出支援」の観点からスモールスタートして根ざしていくことが必要

	①生活目的特化型運行	②共助型運行	③外出プログラム一体型
考え方	<p>○地域住民の生活維持、活動支援の一環としての限定運行からスタート</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物・通院など、日常生活上不可欠な目的を対象</li> <li>・当該目的活動(ニーズ)の多い曜日・時間帯に限定させた運行</li> <li>・用途・時間に沿った乗降場所・運行範囲の設定</li> </ul>	<p>○地域住民・団体が自ら、自分たちの活動を実現するために必要な交通手段を作り上げる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自分たちの活動をしたい範囲に、対象者を絞りながら、自ら運行して確保する</li> <li>・市としては、制度設計、安全・保険の担保役</li> </ul>	<p>○お出かけづくりから着手し、そのための送迎機能として移動手段を確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・例えば、高齢者向けの「健康教室」「文化活動」を主軸としつつ、QOL向上に資するよう徐々に「買い物」等ニーズに応じたプログラムとその移動手段を確保・導入</li> <li>・移動支援のみならず、介護予防の文脈で制度設計</li> </ul>
導入手段イメージ	<p>AIオンデマンド、グリスロ (限定させることによる効率性(≒収支率)の向上)</p>	<p>公共ライドシェア (自家用有償旅客運送、地域住民が担い手となる)</p>	<p>公共ライドシェア (自家用有償旅客運送、地区社協等が担い手)</p>
参考事例	<p>石川県金沢市(大野町)</p>	<p>長野県塩尻市</p>	<p>静岡県藤枝市</p>

## 参考：主要な施策のイメージ

### 1) 地域主体の移動手段の確保②

交通不便地域等への対策として移動手段を導入していくにあたり、地域が主体となり、育て、定着させるための仕組みを構築することが考えられる

#### 制度設計の基本コンセプト

- ①あくまでも“地域が主体”となった協議・合意形成・運営を促進
- ②鎌倉市は地域の取組みを効果的に進めるうえでの各種支援・調整に注力
- ③地域が自ら育て、定着させるために、段階的な導入・推進と、目標設定・進捗管理を展開

#### 制度概要(関係者の役割等)

	地域(住民等で組織された団体)	鎌倉市
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通不便地域等における移動手段の確保方策の運営主体 (協議、計画立案、運行主体、協賛募集、広報、調査実施・評価、見直し検討等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域の取組みを効果的に進めていく上での各種支援、バックアップ</li> <li>○関係機関との協議調整 (鎌倉市地域公共交通活性化協議会での審議等を含む)</li> </ul>
具体的な取組み事項例	<ul style="list-style-type: none"> <li>○検討組織の設立</li> <li>○調査実施(対応課題の明確化)</li> <li>○協議による運行計画の立案</li> <li>○運行の担い手の確保</li> <li>○運行に係る事項(広報、利用促進等)</li> <li>○運行の評価・見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○技術的支援 (調査実施支援、専門家派遣、既存交通事業者や道路/交通管理者協議等)</li> <li>○財政的支援</li> </ul>

本格運行段階では地域による独立採算を目指す。

## 参考：主要な施策のイメージ

### 2) 公共ライドシェアの導入

別府市で運行されているような市町村やNPO 法人等が運営し、一般の運転士を活用できる公共ライドシェアが考えられる

### 交通不便地域等に対応する公共ライドシェアの事例 (大分県別府市「湯けむりライドシェアGLOBAL」)

#### 施策概要

- ・ タクシーとほぼ同じ利用が可能な公共ライドシェア

#### 施策イメージ

- ・ 運行時間:24時間365日
- ・ 利用者:だれでも利用可能
- ・ 運賃:タクシー運賃と同額
- ・ 迎車料:500円 ※タクシーの迎車料は300円
- ・ 配車アプリ:Uber、GO
- ・ 運行地域:別府市全域(別府市発地・着地)
- ・ 実施主体:大分県別府市(自治体)
- ・ 運送者:一般社団法人別府市産業連携・協働プラットフォームB-biz LINK
- ・ 運転士:応募者110人(令和7年5月現在)



(出典)別府市公共ライドシェア「湯けむりライドシェアGLOBAL」3週間の実績  
(令和7年5月21日、一般社団法人全国自治体ライドシェア連絡協議会(全自連)・別府市)

## 参考：主要な施策のイメージ

### 3) 運転士の確保

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など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る

### 交通事業者や関係団体と連携した運転士の確保



バス運転士の確保に向けた取組について(合同説明会が開催されます!)

#### バス運転士を募集しています！

市内では、箱根登山バス、伊豆箱根バス、富士急モビリティ、神奈川中央交通の4社の路線バスが運行しています。路線バスは、地域住民や観光客の移動を支える大切な公共交通ですが、働き方改革による時間外労働の上限規制などの影響から、運転士不足が深刻化しており、人材の確保が課題となっています。

各バス事業者ではバス運転士を随時募集していますので、地域の中で働く・社会貢献度の高い重要な仕事として、多くの方に関心を持っていただきたいと思います。

#### 神奈川県バス協会主催の合同会社説明会が開催されます！

県内のバス事業者9社(予定)が参加する合同会社説明会が開催されます。

バス運転士のお仕事にご興味のある方は、この機会にぜひご参加ください！

神奈川県バス協会主催

## バス乗務員募集 会社説明会

**バスの運転士のシゴト。やってみませんか!**

経験のない方でも運転士を養成するバス会社もございます。

**参加企業**

- 神奈川中央交通 ● 箱根登山バス ● 伊豆箱根バス
- 相鉄バス ● 富士急モビリティ ● 横浜交通開発
- 神奈中観光 ● 神田交通 ● ロジスティードオートサービス

○「ハローワーク小田原」の相談ブースもございます。 ● 乗合・貸仕乗車 ● 乗合専業 ● 貸切専業

**日時** 令和8年3月1日(日) 10時～15時  
受付開始 10:00 受付終了 14:55

**会場** おだわら市民交流センター UMECO 会議室2～3

〒250-0011 小田原市栄町1-1-27  
■小田原駅 東口(徒歩3分)

予約不要 服装自由

主催：小田原市 神奈川労働局小田原公共職業安定所 関東運輸局 神奈川県  
協賛：(一社)神奈川県自動車会館

お問い合わせ：神奈川バス協会 ☎045-548-3521 詳しくは 神奈川バス協会 検索

市内での携帯電話の利用マナーにご協力ください。人と環境にやさしい交通社会の実現を目指しています。

## 参考：主要な施策のイメージ

### 4) 交通渋滞への対応

通過交通を減らすためのソフト面の取り組みとして、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・誘導する方法が有効と考えられる

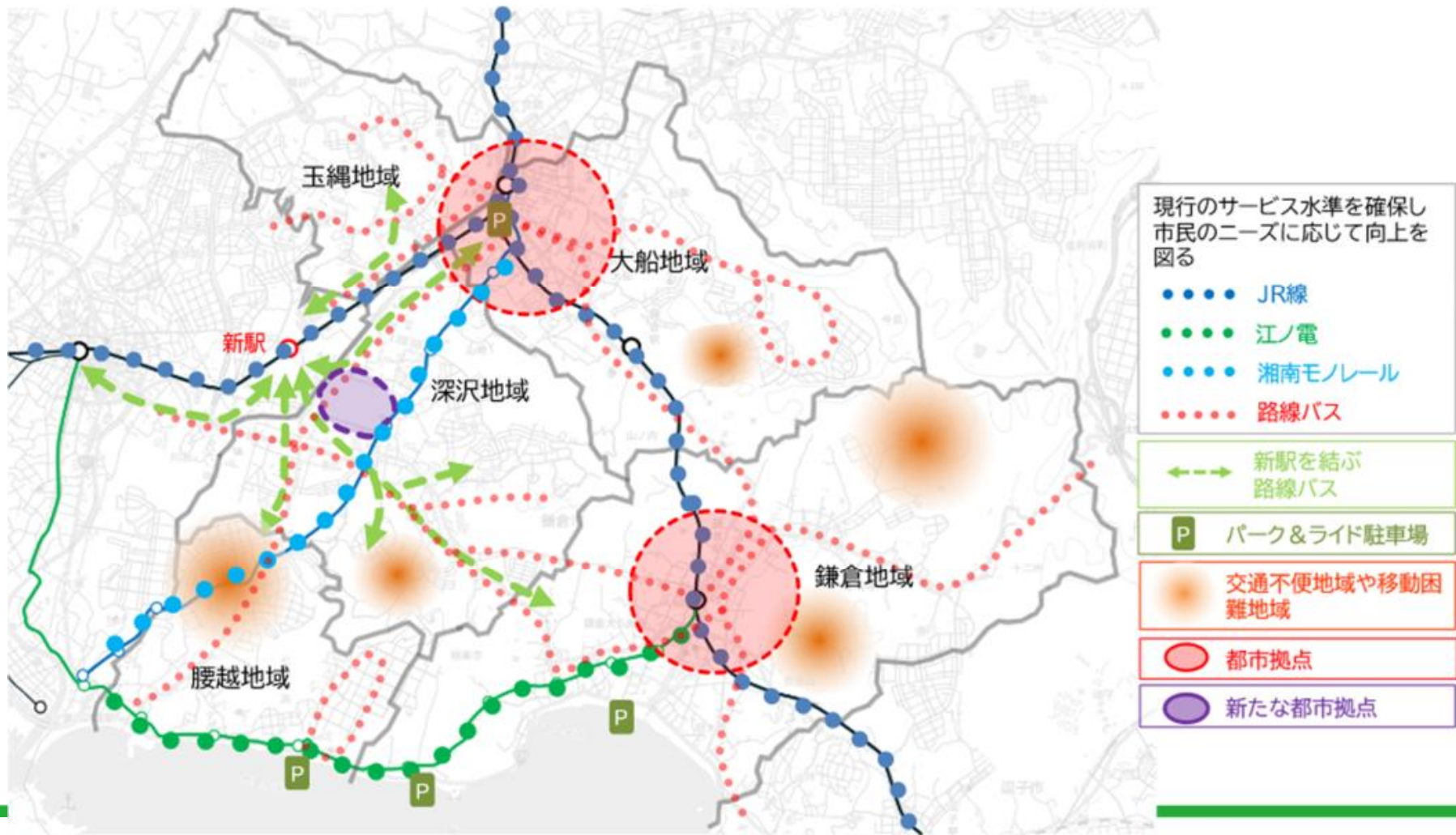
### ナビやマップによるルート誘導

■ 八幡宮前交差点を通過する交通の迂回ルートの提示イメージ



# 参考：交通ネットワークの配置

交通ネットワークの配置については、都市交通とラストワンマイルの移動の確保を図る



### 3. 前回委員会後の修正について

前回委員会（第20回交通計画検討委員会）時の意見やパブリックコメントの意見、庁内での確認等を踏まえ、交通マスタープラン（素案）の修正を行った

#### 令和7年度第2回委員会後～パブリックコメント開始までの主な修正

意見区分	項目	修正箇所	修正内容
委員会での意見 （谷口委員）	4.1. 都市交通の将来像	(P.38) 目指すべき将来像	• ご意見を踏まえ、行政だけでなく市民や事業者等にも役割を担ってもらう旨の記載を前段にも追記
委員会での意見 （谷口委員）	5 施策展開の方向性	(P.43) 図	• 施策を網羅的に一覧で見られるようにしたほうがよいというご意見を踏まえ、図中に施策の各項目を追加
委員会での意見 （小堤委員）	5.1.2 市内の過度な交通渋滞の解消	(P.50) 目的交通の分散 施策9	• ご意見を踏まえ、時間帯の分散だけでなく、曜日・季節の分散の取り組みの記載を追記

※その他に、委員会での意見を踏まえた文言修正、図の修正・差し替え、附番の追加等、事務局内での確認により、文言・図・体裁の追加・修正等を実施

## 4. パブリックコメントの実施等

第20回交通計画検討委員会後、下記の通りパブリックコメントを実施した

### パブリックコメントの実施概要・実施結果

項目		内容
実施概要	意見受付期間	令和7年12月25日(木)～令和8年1月23日(金)
	意見募集の対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内に住所を有する方</li> <li>・市内の事務所又は事業所に勤務する方、市内に事務所又は事業所を有する方</li> <li>・市内の学校に在学する方</li> <li>・市に対して納税義務を有する方</li> <li>・この事案に関し利害関係を有する方</li> </ul>
	資料閲覧方法	<p>鎌倉市ホームページに掲載のほか、次の場所に関覧資料(交通マスタープラン本編(素案)、同概要版(素案))を用意</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>－都市計画課(本庁舎3階)窓口</li> <li>－市役所本庁舎ロビー</li> <li>－各支所(腰越・深沢・大船・玉縄)</li> <li>－鎌倉生涯学習センター</li> <li>－各図書館(中央・腰越・深沢・大船・玉縄)</li> </ul>
実施結果	意見受付件数	26件
	意見件数の内訳	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「2 鎌倉市の交通を取り巻く状況」に関する意見:1件</li> <li>・「5 施策展開の方向性」に関する意見:17件</li> <li>・「6 施策の推進に向けた実現化方策」に関する意見:1件</li> <li>・その他の意見:7件</li> </ul>

## 4. パブリックコメントの実施等

パブリックコメント・庁内での主な意見と市の考え方は以下のとおり

### パブリックコメント・庁内における主な意見(その1)

区分	意見の主な内容	市の考え方	
1.3. 本計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>「環境基本計画」は、都市マスと同列、交通マスの上位として整理しているため、「関連計画」の中には入れず、独立させて交通マスタープランとの関係を示してほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ご意見を踏まえて、交通マスタープランの位置づけを修正しました</li> </ul>	
2.3 鎌倉市の交通の概況	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の交通量の半分を占めるとある通過交通を減らす具体的な施策について教えてほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の過度な交通渋滞の解消については、カーナビを活用した交通誘導やパーク&amp;ライド等を複合的に実施することで削減を目指します</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>腰越・津地区は、かなり高低差があるように見えるが、移動困難地域には一部しか入っていないため、確認したほうが良いのではないかと</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画と連携し、市域全域を精査し、移動困難地域を修正しました</li> </ul>	
5 施策展開の方向性	5.1 円滑な移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>休日の交通渋滞への対策が必要という市民の意見が多いことから、成果指標は目標値があったほうが良いのではないかと</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>成果指標は、交通マスタープランを改定するにあたり、無作為抽出により実施したアンケート結果であり、具体的な数値を掲載することが難しいことから、回答割合よりも低下することを目標としています</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>深沢地区にパーク&amp;ライドの拠点のマークがあるが、同地区は交通ハブとしての可能性があるのではないかと</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>深沢地域へのパーク&amp;ライドの導入は、自動車交通を呼び込む施策となるため、深沢地域の目指す将来像に合致しない面があると考え、削除します</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>需要が減って減便されたバス路線では、観光客の利用が増えるようなハイキングルートを整備するなど、地域の資源を活用すると活性化できるのではないかと</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>維持すべき路線バス沿線でバスを利用して観光してもらうには目的施設の誘導が必要であるため、頂いたご意見は検討時の参考とします</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>歩きたくなる街を支えるシームレスな公共交通利用を促進するMaaSの構築を進めてほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>頂いたご意見は、円滑な移動の具体的な取組を進めるにあたり参考とします</li> </ul>

## 4. パブリックコメントの実施等

### パブリックコメント・庁内における主な意見(その2)

区分		意見の主な内容	市の考え方
5 施策展開の 方向性	5.1 円滑な 移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の移動手段を確保し、狭い路地や坂道でも安心して利用できる移動手段として、グリーンスローモビリティ等の導入を進めてほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな地域公共交通を導入する際には、地域の実態に合わせ、グリーンスローモビリティをはじめとする様々な交通手段の活用を検討します</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>交通不便地域等への対応施策については、地域によって特色があるため、公共ライドシェア等に限定した書き方にしないほうが良い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>施策名を『新たな地域公共交通の導入』とし、特定の交通手段に限定しない書き方に修正しました</li> </ul>
	5.2 安全・ 安心な暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車は、交通渋滞の緩和、観光客の移動手段の分散にも寄与することから、シェアサイクルの告知等、自転車利用促進の取り組みを進めてほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクルの利用促進については、事業者実施者と協力し取り組みます</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の多寡に関わらず、いわゆる改正障害者差別解消法に伴う合理的配慮の観点からも、視覚障害者誘導チャイムの市内鉄道駅設置について記載するべきではないか</li> <li>企業や学校だけでなく、一般市民に対してもモビリティマネジメントを学ぶ機会を設けることで、施策推進の効果が拡大できるので、そのような取り組みを検討してほしい</li> <li>道路空間の抜本的な再分配により安全な歩行空間を確保するとともに、生活道路や通学路における通過交通を抑制する取り組みを、MssSと連動させるなど戦略的に進めてほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>頂いたご意見は、駅のバリアフリー化実施時の参考にします</li> <li>モビリティマネジメントの推進は様々な機会で広く実施していくことが効果的となるため、ご意見は取り組み時の参考とします</li> <li>頂いたご意見は、地域との合意形成が必要な施策を進める際の参考とします</li> </ul>

## 4. パブリックコメントの実施等

### パブリックコメント・庁内における主な意見(その3)

区分		意見の主な内容	市の考え方
5 施策展開の方向性	5.2 安全・安心な暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会実験を実施しながら段階的に合意形成を図るべきであり、市民が自ら議論、実践する場を設けることを計画の推進体制に入れてほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市の交通施策は、これまでも社会実験を繰り返しながら進めており、頂いたご意見は、施策推進時の参考とします</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道・バス・タクシー以外の様々な交通手段が走るようになったが、一部の手段は公共交通や一般車両の障害になるリスクも出ていると思うので、共存できる対応もしてほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>頂いたご意見は、交通手段の導入及び交通事故の抑制に係る具体的な取組みを進める際の参考とします</li> </ul>
	5.4 環境負荷軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車活用の推進策として自転車と公共交通との連携の視点が欠けているのではないかと</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点への自転車利便性の強化を施策に追加しました</li> </ul>
6.1 計画の推進方策		<ul style="list-style-type: none"> <li>従来からの取り組みへの理解が図られていないことが交通課題を招いている要因と考えられるので、モビリティマネジメント活動等の取り組みについて学ぶことが市民の役割として大切ではないかと</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティマネジメントの推進は様々な機会でも広く実施していくことが効果的となるため、ご意見は取り組み時の参考とします</li> </ul>

## 4. パブリックコメントの実施等

パブリックコメント・庁内での意見を踏まえ、交通マスタープランの修正を行った

### パブリックコメント・庁内における意見を踏まえた主な修正

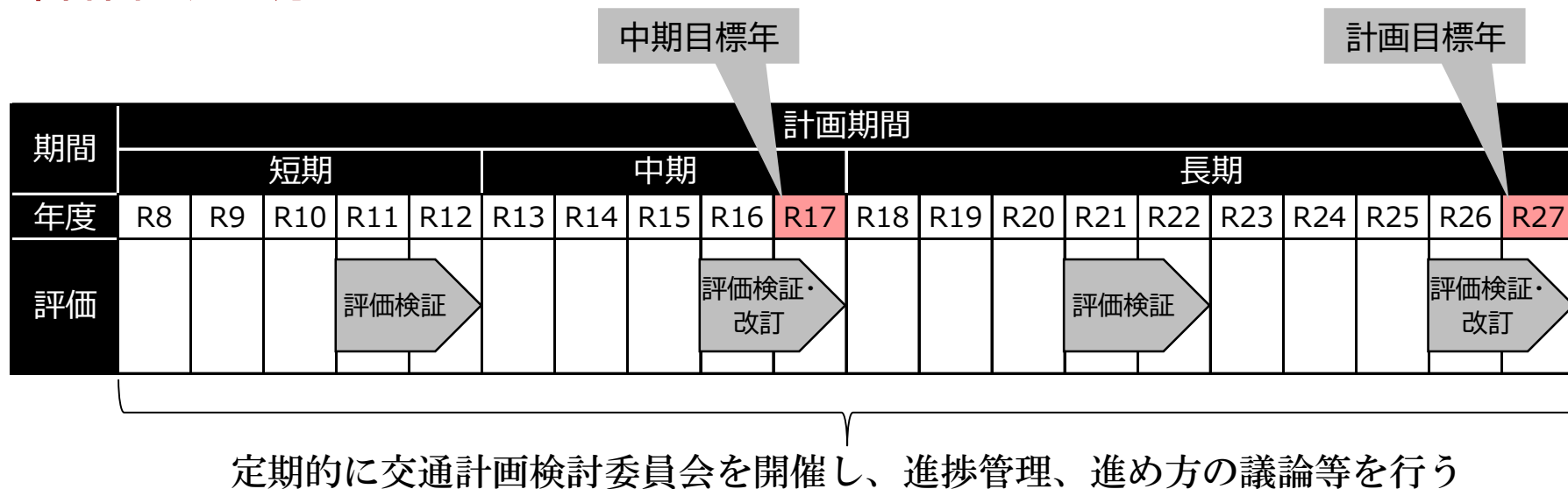
意見区分	項目	修正箇所	修正内容
パブリックコメントでの意見	5.2. 安全・安心な暮らし	(P.55) 施策20-2ほか	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車と公共交通との連携の視点が欠けているとのご意見を踏まえ、『交通結節点への自転車利便性の強化の取組』を追加</li> </ul>
庁内での意見	2.3 鎌倉市の交通の概況	(P.9) 市内の移動困難地域の図	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動困難地域の範囲の修正</li> </ul>
庁内での意見	5.1 円滑な移動	(P.44) 施策1-1ほか	<ul style="list-style-type: none"> <li>施策名をオンデマンド乗合交通の導入等から『新たな地域公共交通の導入』とし、特定の交通手段に限定しない書き方に修正</li> </ul>

※その他に、事務局内及び庁内各課での確認を踏まえ、文言・図・体裁等の追加・修正を実施

## 5. 交通マスタープラン改定後の推進体制

本計画は、計画を効果的・効率的に推進していくため、計画の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を実施し、適宜事業の見直しや改訂を行う

### 本計画の進め方



### 交通マスタープラン改定後の進め方

- ・長期的な視点で実施する交通施策は、必要に応じて交通計画検討委員会や、市、事業者、市民等で構成する会議体で協議する
- ・短期的に実施する交通施策は鎌倉市地域公共交通活性化協議会にて協議する