

## 第 21 回 鎌倉市交通計画検討委員会

(令和 7 年度 第 3 回鎌倉市交通マスタープラン改定の検討)

### 議 事 録

日時：令和 8 年(2026 年)3 月 3 日 (火) 午後 3 時~4 時 15 分  
場所：鎌倉市役所第三分庁舎講堂

鎌倉市 まちづくり計画部 都市計画課

## 1 開会

**【中村委員長】** それでは、定刻となりましたので、ただいまより、第 21 回鎌倉市交通計画検討委員会を開催いたします。交通マスタープラン改定の検討は、本日が最終回、とりまとめとなっております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、委員の出席状況、注意事項などについて、事務局から報告と確認をお願いします。

**【事務局（小川課長補佐）】** 都市計画課の小川でございます。事務局からご報告いたします。

まず、本日の委員会資料について確認させていただきます。

事前に送付しております資料は、次第、資料 1「鎌倉市交通計画検討委員会委員名簿」、資料 2「第 20 回鎌倉市交通計画検討委員会議事録」、資料 3（当日資料として）「鎌倉市交通マスタープラン（案）」、参考資料「パブリックコメント・庁内意見」、以上になります。

また、事前に送付いたしました資料とは別に、次第と参考資料のパブリックコメント・庁内意見の 2 点については修正が生じたので、委員の皆様方の机の上に、差し替え版と表示した資料を置かせていただいております。また、当日資料の追加として資料 4「鎌倉市交通マスタープラン概要版」、資料 5 として A4 横書きの表紙に「鎌倉市交通計画検討委員会説明資料」と記載したものを置かせていただいております。本日はこの資料 5 を中心に説明してまいりますのでよろしくお願いいたします。その他、本日の委員出欠表と座席表も併せて机の上に置かせていただいております。

資料については以上となりますが、資料に不足などございますでしょうか。不足する資料がございましたら、事務局職員までお申し付けください。

次に、委員の出席状況についてご報告です。

本日の鎌倉市交通計画検討委員会につきましては、WEB による参加の方も含めまして 11 名の委員の皆様にご出席いただいております。全委員 17 名中、過半数以上のご出席をいただいておりますので、鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則第 3 条第 2 項の規定により、当委員会が成立していることをご報告いたします。

なお、鎌倉商工会議所の奈須委員、国土交通省横浜国道事務所の山田委員、以上の 2 名の委員が WEB によりご出席いただいております。

市民委員の平松委員、筑波大学の谷口副委員長、鎌倉警察署の大串委員、神奈川県交通政策課の廣野委員、神奈川県藤沢土木事務所の松田委員、大船警察署の打田委員、以上 6 名の委員からは事前に欠席の旨、ご連絡を頂いており、このうち、神奈川県交通政策課廣野委員につきましては、代理として同じく副技幹の臼井様、神奈川県藤沢土木事務所松田委員につきましては、代理として同じく道路都市課長の小林様に、鎌倉警察署の大串委員の代理として滝川様にご出席いただいております。

次に本日の出席職員についてです。事務局につきましては、まちづくり計画部長の服部、次長の井上、都市計画課担当課長の大江のほか、都市計画課の職員により運営を行っております。また、幹事として企画課、観光課、高齢者いきいき課、環境政策課及び道路課の職員が出席しており、さらに、令和 7 年度鎌倉市交通マスタープラン改定支援業務委託の受注者である株式会社交通総合研究所の職員も出席していることをご報告させていただきます。

続きまして、会議の運営について三点確認をさせていただきます。

一点目は会議の傍聴についてです。本日の鎌倉市交通計画検討委員会について、ホームページと広報かまくらを活用して傍聴者を募集したところ、1名の方から応募がありましたので、傍聴のお認めについてご確認をお願いします。

二点目は、本日の会議資料の公開についてです。事前に送付している会議資料につきまして、参考資料としたパブリックコメント・庁内意見につきましては、未成熟な情報を含むことから現時点では非公開、後日確定した後に公開することとし、これ以外の資料につきましては特段非公開とする部分はないため、公開することを事務局では考えております。この点についてご確認をお願いします。

三点目は当委員会の開催状況写真についてです。今後、ホームページや議会報告などのため、当委員会開催状況の写真が必要となることが想定されるため、本日の委員会の途中に開催状況全景の写真撮影をさせていただき使用させていただきたいと考えておりますので、この点についてご確認をお願いいたします。

**【中村委員長】** ありがとうございます。ただいま三点確認事項がございましたが、一点質問させていただきます。傍聴が認められた場合に、本日の資料は一部非公開のものを含んでいるとのことですが、その資料を傍聴の方は、見ることができないのか、それとも見ることはできるけれども委員会終了後に資料を置いて帰っていただくのか、どういう扱いになるのでしょうか。

**【事務局（小川課長補佐）】** 資料としてはご覧いただいて、委員会終了後に資料を置いて帰っていただくことになります。

**【中村委員長】** 三点ございました会議の傍聴、会議資料の公開、それから会議中の写真の撮影について、今のご説明を含めまして、事務局の提案通りお認めすることでよろしいでしょうか。

**【全員】** （異議なし）

**【中村委員長】** ご異論ないようですので、傍聴を認めることといたします。会議資料については後日も含めて公開、会議中の写真の撮影についてもお認めすることで進めてまいります。それでは、傍聴者の方を中へご案内してください。

それでは、次第に従いまして進めてまいります。次第2の「鎌倉市交通マスタープラン改定について」を議題といたします。

事務局から(1)から(5)まで一括して資料の説明をお願いします。

## 2 鎌倉市交通マスタープラン改定について

**【事務局（井上次長）】** 鎌倉市まちづくり計画部次長の井上と申します。それでは説明させていただきます。

資料5「鎌倉市交通計画検討委員会説明資料」の1ページをご覧ください。これまでの計画策定に向けたスケジュールの振り返りになりますが、改めて確認させていただきます。

令和6年11月13日に第1回の本委員会を開催させていただきました。『交通を取り巻く状況の整理』といったところから、キックオフをさせていただきました。第2回が、令和7年1月29日、こちらで『市民アンケート調査』、『将来交通量推計の見通し』、『交通課題』についてご議論いただきまして、第3回が、令和7年3月25日、ちょうど1年弱前になりますが、『将来交通量推計の結果』、『交通課題の整理』、『将来目指す交通像』についてご議論いただきました。そして、令和7年度に入りまして、第4回が、令和7年9月9日、交通施策全般についてご議論いただき、市民説明会が令和7年10月7日にございまして、第5回が、令和7年12月16日、改定版の交通マスタープランの素案についてご議論をいただきました。そして、パブリックコメントをその後、令和7年12月25日から令和8年1月23日にかけて実施をいたしまして、本日、改定版の交通マスタープラン案についてご議論いただくスケジュールになっております。振り返りも含めて説明させていただきました。

2ページをご覧ください。鎌倉市交通マスタープランの概要のところですが、まず(1)といたしまして、交通マスタープランの基本的な考え方というところでございまして、『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』、こちらを都市交通の将来像として掲げまして、将来像の実現に向けて、『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』、この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、事業者や市民などと多様な主体と協働・連携して施策の展開を進める。こちらが交通マスタープランの基本的な考え方となっております。次に、計画期間ですが、令和8年度（2026年度）から令和27年度（2045年度）の概ね20年間となっております。

3ページをご覧ください。主な交通課題と施策の方向性というところでございまして、先ほど申し上げた『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』のそれぞれの視点ごとに課題を整理した上で、都市交通の将来像を実現していくために施策の方向性というものを掲げさせていただきます。円滑な移動では、『交通不便地域等への対応』と『公共交通維持』、そして『市内の過度な交通渋滞の解消』といったところで、円滑な移動という一つの視点をさらに3つに構造として整理させていただいているところです。

4ページをご覧ください。4ページから8ページまでは、『参考』になりますが、先ほどの3ページにお示しした施策の方向性を踏まえ、鎌倉市として今後実施していく主要な施策のイメージについて、他自治体などの事例を踏まえながら、記載させていただいております。

まずは、『地域主体の移動手段の確保』というところで、2024年問題や需要などの問題もあり、バス事業者をはじめ交通事業者に全ての公共交通を担っていただくことが難しい社会情勢になってきている中で、交通事業者にやっていただくもの、行政が担っていくもの、そしてそれだけでは足りない、特にラストワンマイルの部分などについては、地域が主体となって育てて定着させていく、そう

いった地域に合った移動手段の確保の仕組みというものをに入れていこうということで、こういった3つの事例を示させていただいております。ここでは、石川県金沢市、長野県塩尻市、静岡県藤枝市といった、それぞれ少し目的は違えども、地域が主体となった施策の事例となります。

鎌倉市としても、5ページのほうで少しコンセプト的なものも仮説的に記載しておりますが、技術的・財政的なところも含めて市がバックアップしながら、地域が主体となる施策をやっていこうというところのイメージとして記載をしております。

6ページをご覧ください。こちら『円滑な移動』のところに関連する部分で、特に『交通不便地域等への対応』や『公共交通の維持』のところですが、『公共ライドシェアの導入』ということに記載させていただいております。ここでは、別府市の事例として、バスやタクシーで運転士を採用するのが難しいという中で、自治体が主体となって運営することで、既存の枠に無い人材の中から一般の運転士を活用できるような公共ライドシェアも実施していきたいということで記載させていただいております。

7ページをご覧ください。これまでの2つの事例は少し新たな取り組みを記載させていただきましたが、やはり既存の路線バスの維持が難しい大きな要因として『運転士の確保』というところも事業者の方々がおっしゃっています。そういった中で何が最適なのかというところで、現在、策定中の「鎌倉市地域公共交通計画」などでの議論も含めて検討を進めていく必要はありますが、路線バスの維持に向けて、例えば、交通事業者と関係団体と市が一体となって合同説明会の実施などを進めるというような運転士の確保策といったところを記載させていただいております。こちらは小田原市の事例となっておりますが、こういった合同の説明会がいいのかというところはまたバス事業者を中心として議論していく必要がございますが、こういった何らかの施策を打っていく必要があるというところがございます。

8ページをご覧ください。本日、主に『円滑な移動』というところが鎌倉市の交通課題のボリュームも大きくなっていますので、主にそちらの施策の方をご紹介させていただいております。長年の課題となっている交通渋滞への対応といったところがございます。本市としてはロードプライシングを長年掲げさせていただいており、今後も長期的に取り組んでいくところがございますが、ハード面の取り組み以外にも、例えば通過交通を減らすためのソフト面の取り組みとして、中心市街地を通過する、鎌倉市を目的地としない通過交通車両に対してナビやマップなどを利用して迂回ルートを案内するような、そういった施策に取り組むことによって渋滞対策へアプローチしていくといったことを記載させていただいております。

9ページをご覧ください。こちらは施策ではなく、『交通ネットワークの配置』ということで、都市交通の基幹となる鉄道・路線バスに加えて、交通不便地域や移動困難地域といったもの、こちら地域公共交通計画のほうでも議論していますが、そういったところに対して、幹線となるルートとさらにラストワンマイルを繋ぐ移動手段の確保、そういったものをどの事業者が主体となるか、地域が主体となるか、行政が主体となるか、様々な組み合わせということになると思いますが、そういったものの掛け合わせによって地域の交通ネットワークを配置していく、維持していくということを掲げているところがございます。

10 ページをご覧ください。こちらは前回委員会後の修正についての記載をさせていただいております。前回委員会でのご意見やパブリックコメントのご意見、庁内での確認などを踏まえて、交通マスタープランの修正を行っております。まずは、前回委員会でのご意見として、谷口副委員長からいただいた『都市交通の将来像』や『施策展開の方向性』、そして小堤委員からいただいた『市内の過度な交通渋滞の解消』に関する意見に対して、記載のように修正を行っておりますのでご報告いたします。

11 ページをご覧ください。前回委員会の後、令和7年12月25日から令和8年1月23日にかけてパブリックコメントを実施いたしましたのでご報告いたします。意見募集の対象としては、市内に住所を有する方に、事務所または事業所に勤務する方、市内に事務所または事業所を有する方、学校に在学する方、市に対して納税義務を有する方、この事案に関し利害関係を有する方といった方々に意見募集をいたしました。閲覧の方法としては以下記載の通りといたしまして、26件のご意見をいただいております。内訳といたしましては、鎌倉市の交通を取り巻く状況に関するご意見が1件、施策展開の方向に関するご意見が17件、施策の推進に向けた実現化方策に関する意見が1件、その他意見が7件いただいております。

12 ページをご覧ください。そちらを踏まえまして、意見の主な内容というところで、本計画の位置づけ、鎌倉市の交通の概況、施策展開の方向性などについて、14 ページまで意見が挙がっているとおり、様々なご意見をいただいております。市の考え方として、ご意見を踏まえて修正させていただいたもの、今後の施策展開に活かさせていただくもの、少し方向性が違った意見に対しては参考意見に留めたものとして、その理由などを含めて市の考え方を示させていただいておりますので、ご報告いたします。

15 ページをご覧ください。こちらはパブリックコメントと庁内意見を踏まえまして、交通マスタープランの修正を行った点についてご報告いたします。

順番にご報告いたしますと、パブリックコメントのご意見で、マスタープラン本編55ページの「5.2.安全安心な暮らし」の施策20-2などについて、自転車と公共交通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り組みを追加いたしました。

それ以外に庁内意見として二点ございまして、本編9ページの「2.3 鎌倉市の交通の概況」について、移動困難地域の範囲を修正しているほか、本編44ページの「5.1 円滑な移動」の施策1-1などについて、施策名を『オンデマンド乗り合い交通の導入』などから『新たな地域公共交通の導入』として、特定の交通手段に限定しない書き方に修正しております。

16 ページをご覧ください。こちらは交通マスタープラン改定後の推進体制について記載をしております。本計画は、計画を効果的かつ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て、適宜事業の見直しや改善を行ってまいります。20年計画となっておりますので、5年に一度評価検証を行うとともに10年で改訂を行い、その中で定期的に交通計画検討委員会を開催し、進捗管理、進め方の議論などを行ってまいります。

交通マスタープラン改定後の具体的な施策ごとの進め方についてですが、長期的な視点で実施するようなロードプライシングなどの施策は、必要に応じて交通計画検討委員会や、市、事業者、市民などで構成する会議体で協議をしております。一方で、短期的に実施する交通施策は、現在、地域公

公共交通計画を同時に策定検討しておりますが、そちらは5ヶ年計画になっておりまして、より短期的な特に地域公共交通の施策について議論してまいりますので、そちらにつきましては計画策定後も鎌倉市地域公共交通活性化協議会もしくはその下部の部会などで協議をして施策を推進してまいります。

(1)から(5)の説明については以上となりますが、一点付け加えさせていただきます。本日お示しました「鎌倉市交通マスタープラン(案)」については、一部、現在並行して策定中の「鎌倉市地域公共交通計画(案)」と関連している部分がございます。この鎌倉市地域公共交通計画に関しましては、3月5日に開催する鎌倉市地域公共交通活性化協議会においてとりまとめを行う予定となっておりますので、今後、そのとりまとめを踏まえて一部差し替えが生じることをご了承下さい。事務局からは以上となります。

**【中村委員長】** ご説明ありがとうございました。ただいま「鎌倉市交通マスタープランの改定について」の議題に関して説明がありました。先ほど申し上げたとおり、本日はとりまとめの最終回ということになりますが、まず皆様方からご意見、ご質問などをお受けしまして、とりまとめの確認をするという形で進めていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。今ご説明いただいた説明資料、または本編などに関しまして、ご意見などありましたらご発言をお願いします。また、オンラインで参加の委員におかれましては、挙手機能などで意思表示をしていただければと思います。よろしくお願いいたします。

皆様にお考えいただいている間に私から確認させていただきます。説明の最後に、3月5日に鎌倉市地域公共交通計画のとりまとめがあるという話でしたが、特に公共交通に関連する部分については地域公共交通計画と交通マスタープランでほぼ同じ方向を向いた施策が記載されているのだろうと想像しますが、交通マスタープランに記載されているもの以外で、何か地域公共交通計画のほうで、もう少し詳しく、重点的に記述している施策や計画があれば、参考までにご紹介いただけたらと思います。

**【事務局(井上次長)】** 委員長がおっしゃるように、交通マスタープランと地域公共交通計画は基本同じ方向の施策となっておりますが、地域公共交通計画のほうの方がより具体的、短期的な実行計画になりますので、例えばより事例を豊富に載せていたりとか、より具体的に記載をさせていただいたりとか、そういった形で実行に向けた議論が進むような記載をしているところです。

**【中村委員長】** 先ほどの資料5の説明資料の中にも、交通マスタープランでは方向性を定めていますが、具体的な内容についてはイメージのような形で「こんなようなことがあり得ます」といった形で例示的に書かれている部分があるのですが、そういった扱いもだいたい同じような形で、地域公共交通計画のほうでも具体的な内容は引き続き事業者さんなどと調整をしながら詰めていく部分が含まれているという理解でよろしいですか。

**【事務局（井上次長）】** この交通マスタープランと地域公共交通計画の策定前から事業者をはじめとしていろいろとヒアリングやご相談、ご協力いただいているところではございますが、策定後には施策をしっかりと具体化していかなければいけないので、まずは今記載をしているような取り組みを進めていくということですが、事業者との調整なども踏まえて、場合によっては変更もしつつ、予算化も含めて進めていくというところがございます。

**【中村委員長】** ありがとうございます。それでは、皆様方のほうでいかがでしょうか。

**【小堤委員】** 神奈川県バス協会でございます。資料5の7ページに、バスの会社説明会の事例を記載していただきましてありがとうございます。記載されておりました通り、先日3月1日に小田原市で乗務員募集の説明会を実施いたしました。実施にあたっては、小田原市様、ハローワーク様、関東運輸局様、そして神奈川県様にご後援いただきましてありがとうございます。2日前の実施なので、まだ人数や属性などは集計中ですが、当日は若い方や女性の方も、若干名ではございますが出席されたところです。

バス協会では、こういった説明会を過去何回も実施しておりますが、県西部で実施したのは今回初めてでした。感覚的な話で申し訳ないのですが、県西部、小田原市を中心とした方々が募集説明会に来られるのかなと思っておりましたが、それ以外にも県中央部や東京都、埼玉県など、いろんなところから来られている様子でした。また、中には、今の仕事を辞めて、県西部のほうでゆったりとした仕事としてバスの運転士をやってみたいというお話をされた方もいらっしゃったのがちょっと新しい気づきでした。いずれにしても、ご関係いただきました皆様にはご協力ありがとうございました。以上でございます。

**【中村委員長】** 情報提供ありがとうございます。まさに時宜を得た取り組みという形で、こういった様々な取り組みを今後もやっていかれるのだと思います。他にはいかがでございましょうか。

**【事務局（井上次長）】** 今のバスについて、乗務員募集の説明会にかなり遠いエリアからもいらしていただいたことをご説明いただきましたが、兵庫県のある自治体に伺った際には、移住してくる人やアマチュアスポーツなどで活動される人が、その地域に地縁がない中で正社員として安定した職業を探す時に、バスの運転士は魅力的だということで、若干名ですけど採用ができたという話もございました。もちろん「運転士は大変だ」という声もあると思うのですが、安定した正社員としての職業という魅力性といった切り口からも採用を増やしていけたらいいのかなと思いました。

**【中村委員長】** どうもありがとうございます。その他ご発言ございましたらお願いします。

**【小川委員】** 資料3の交通マスタープラン本編を見ていると、施策展開の方向性という中で、44ページの「5.1.1 公共交通ネットワークの整備」という、非常に大事なポイントが挙げられております。この中の「(2) 公共交通の維持」という項目がありますが、改めて中身を確認すると、いずれの

施策も路線バスにのみの記載になってしまっており、マスタープランの期間が20年ということを見ると、我々鉄道事業者というのも実はここ数年で電気代がものすごく上がっており、夜間の整備員などの人材確保が難しくなっている環境がございます。「(1) 交通不便地域への対応」では、電車などは比較的充実しており、という表記になっておりますが、近年の物価高騰の状況などを考えると、さすがに20年という期間を見越すとなかなか難しいところがございますので、公共交通ネットワークの維持などという中に、環境変化に応じて鉄道やその他の交通事業者というものも検討対象には入ってくるということはどこかに記載をしておいていただくと、今後何かあった時に対応がしやすくなるのかなと思います。どこに入れるのがいいのかというのはお任せしますが、そんなふうに感じます。

**【中村委員長】** ありがとうございます。おっしゃる通りですね。今、小川委員からご指摘ありましたが、鉄軌道系の公共交通についても、問題があるということについて、文量は自ずと限られたものになるかと思いますが、当然そこもしっかりと取り組んでいくということは必要かと思いますが、事務局いかがでしょうか。

**【事務局（井上次長）】** 小川委員におっしゃっていただいたように、20年先が見通せないというのは同様の認識でおります。先ほどの資料5の16ページをご覧くださいと思いますが、計画期間20年の中で5年に一度しっかり評価検証して、場合によっては改訂をするということになっておりますので、今の時点では鉄道よりもバスのほうがより喫緊の状況であるというところで、まずは課題として挙がっていたものに対して施策を記載しております。ただ、まさに物価高騰のように何があるか分からないというのはおっしゃる通りと思いますので、5年後や10年後ないしはその途中でありましても、大きな変化があった場合には、もちろん交通計画検討委員会を開催し、改訂をしていくことや、交通マスタープランに記載していなかったとしても、国から物価高騰に対する補助金、国庫補助が出たりすることもございますので、そういった時は速やかに事業者と市が連携して補助金を受けることも含めて、鉄道も含めた公共交通の維持といったところは取り組んでいくと考えているところです。

**【中村委員長】** とはいいいながらも、コロナ後の鉄道は9割まで、バスは8割までそれぞれ戻りましたみたいな話がありましたけど、人口減少も進んでいく中で長期的にはやはり鉄軌道系も経営的にも厳しくなっていくということもありますから、5年後の見直しももちろん大事ですが、この段階でちゃんと頭出ししておくことは大事かと思っておりますので、ご検討お願いできればと思います。

**【事務局（井上次長）】** 承知いたしました。45ページなどに、そういった内容も読めるような形で少し修正をさせていただければと思います。

**【中村委員長】** 他にお気づきの点ございましたら、皆様お願いをいたします。

それでは、また私からの質問で申し訳ないですが、交通マスタープランはこれでとりまとめとなりますが、来年度の予算であったり、新規の取り組みであったりということで、短期的にこういったことをやっていきますという、先ほど説明も少し入りましたが、改めてこの交通マスタープランを作ったからの具体的なアクションというのが非常に大事だと思います。

そういう意味で、来年度、具体的な取り組みみたいなことで、新規にあるいはより充実して行っていくようなものについて、ご紹介いただけますでしょうか。

**【事務局（井上次長）】** 計画を作るだけではなく、具体化して施策にしていくということが重要だと考えておりますが、まだ確定している状況ではないというところで、確たることを申し上げられないのが心苦しいところではあります。今回、資料5の4ページ以降でご紹介させていただいたようなものを中心に、地域主体の取り組みであったり、公共ライドシェアのようなものであったり、バスの運転士を確保するような施策であったり、交通渋滞への対応であったりというところを、より具体化していくべく、鎌倉市地域公共交通計画でそういった枠組みを設けておりますので、関係する事業者さんと密に議論をさせていただきつつ、状況が整い次第速やかに必要なものは予算化もしつつ、国庫補助の情勢も踏まえて、使えるものは活用しながら進めていくというところでございます。

**【中村委員長】** では、特に令和8年度予算として新規で項目立てするような話はなく、まだ仕込みの段階で、具体的な施策と予算の項目立てにはまだ至っていないという感じでしょうか。

**【事務局（井上次長）】** まだ現時点ではそういったものではありませんが、状況が整えば、特に不便地域等の喫緊に対応しなければいけない課題は山積していると考えていますので、妥当性も含めて速やかに必要なものは予算化して進めていくというところでございます。

**【中村委員長】** 事業者さんの調整その他多々関係者の方々がおられますから、是非その辺りしっかりと進めていただいて、目に見える形のアウトプットができてくれば良いと思います。

委員の皆様は他に何かよろしいですか。パブリックコメントも経て、いくつか修正も経てという形での今日の最終の案でございますが、万が一ケアレスミスのような修正などお気づきがあれば、今週までに事務局に連絡すれば対応できるという状況でしょうか。

**【事務局（井上次長）】** 今週までに連絡いただければ対応いたします。

**【中村委員長】** わかりました。少し拝見して、用語集は少し驚くような文章があります。例えば、オンデマンドっていうのは「要求があればすぐに」みたいなことを書いてますが、別にすぐにとイメージはないと思います。「要望に応じて」という程度が妥当かなと思います。すぐにと書いてしまうと、オンデマンド交通ってすぐ来るんだろうと言われてしまうこともあるので、そういったことも含めて、例えば市の中でも担当してる方はもうずっと見てるんでスッと読んでしまうため、若い方に見ていただいて「これどうなんですか」という素朴なチェックをしていただいた方がいいかと思

ます。作業班の方も含めてですね、若い方、主担当じゃない方に見ていただいて、素朴な確認をしていただきながらという形で、それもお願いできればと思います。そういったことでケアレスミスあるいは事実誤認的なことがあれば、それは修正が入りますのでご了承ください。

では、本日のこの案につきまして、先ほどの小川委員のご意見を踏まえた対応、それからケアレスミスなどに対する対応をしていくということを前提といたしまして、現時点ではこの今日の案についてとりまとめという形でさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

**【全員】** （異議なし）

**【中村委員長】** ご異議ないようでございますので、本日お示ししているマスタープランの案について、追加の作業はありますが、ご承認いただいたということでございます。ありがとうございます。この交通マスタープランの案につきましては、この承認を踏まえ、正式に鎌倉市に対して答申をするということにいたします。ご承知おきいただきますようよろしくお願いいたします。

次第の2が只今終わりましたので、審議事項としては終了という形になります。冒頭申し上げましたように、鎌倉市交通マスタープランの改定の検討という意味では、鎌倉市交通計画検討委員会は本日が最終回になります。皆様から他にご意見ないようでしたら、私のほうから申し上げさせていただければと思います。

今、本当にこの委員会の各委員様には、策定に向けていろいろとお知恵、ご意見賜ったわけでございますけれども、これから交通マスタープランの改定後に、引き続き、関係者といたしましてご相談したり、ご協力をしたりしながら進めていくこととなります。是非よろしくお願ひしたいと思ひます。

この会議は、令和6年度から始まったということでもありますので、ちょうど2024年問題が大変だと言っている事態から始まって、何人かの委員さんからご発言ありましたように、これからもっと深刻になっていくのだろーと思ひます。それに加えて、ハード面でもなかなか厳しい環境が続くかと思ひますので、テクノロジーを使った自動運転や案内情報で利用者の方々を誘導するなど、様々な施策がこれからより進化をしていく時代になってくるかと思ひますので、ハード、ソフト、そしてテクノロジーを合わせた形での施策展開を、進めていくことと期待をしたいと思ひます。

また、鎌倉市さんは他の自治体と比べますと、やはり観光がとても大事でもありますし、魅力になっている都市でもございます。やはり観光客の方と市民の方の暮らしの両立というのは非常に大きなテーマかと思ひますので、こちらも様々な方々と連携しながら進めていければと思ひております。

各委員の皆様のご協力をいただきまして、最後とりまとめの案ができましたことに改めて感謝を申し上げます。私の言葉とさせていただきます。本当にありがとうございました。次第では『その他』ということになっていますが、事務局から何かございますか。

### 3 その他

**【事務局（小川課長補佐）】** 本日はご検討ありがとうございました。事務局から連絡がございました。まず、本日の議論で修正点がございましたので、こちらの修正については中村委員長にご確認いただきながら、事務局のほうで進めさせていただければと思っておりますので、その点についてご了承いただければと思います。

次に、鎌倉市交通マスタープラン改定に係る今後の事務の流れを御案内させていただきます。本日の鎌倉市交通マスタープランの改定案については、このあと委員長から市長宛てに答申として送付します。鎌倉市においては、都市計画課でいくつか事務処理を経て、最終的に市長決裁を受けた後、正式に策定するとともに冊子の発行を行います。今後、決裁を受ける過程で修正などが生じることもあり得ますので、その点についてご了承いただければと思います。なお、後日になりますが、委員の皆様方には冊子版の鎌倉市交通マスタープランを送付させていただきますのでご承知おきいただきますようよろしくお願いいたします。

次に、成果指標の管理についてです。今後、鎌倉市交通マスタープランの推進にあたっては、本編において成果指標を設けて管理することとしてございますので、交通事業者の方々には改めて数値の提供などについて協力をお願いする場面があるかと思っておりますので、その際はよろしくお願いいたします。

次に、今後の当委員会の開催についてです。先ほどの説明と重複しますが、本委員会と並行して鎌倉市地域公共交通活性化協議会において策定作業を行っております鎌倉市地域公共交通計画では、鎌倉市交通マスタープランと内容を整合させつつ、施策をより具体的に示しておりますので、短期的には鎌倉市地域公共交通活性化協議会で施策を推進してまいります。そのため、次回の鎌倉市交通計画検討委員会の開催時期は現時点では未定ですが、個別にお諮りする案件が発生した時点で、改めて事務局からご連絡させていただきます。よろしくお願いいたします。

最後に、事務局を代表いたしまして、まちづくり計画部長の服部から皆様に一言お礼をさせていただきます。

**【事務局（服部部長）】** まちづくり計画部長の服部でございます。先ほど中村委員長からお話があったのですが、令和6年度からこの鎌倉市交通マスタープランの改定作業が始まりまして、本日無事に答申を頂く運びとなりました。中村委員長、そして本日はご欠席でございますが谷口副委員長、それから委員の皆様、ご協力ありがとうございました。心より感謝申し上げます。

この交通マスタープランの本編の1ページにもございますが、前回の策定が平成10年で、それから四半世紀以上過ぎているわけでございます。私事ではありますが、平成10年に最初に策定した時にこの交通マスタープランの策定作業に関わっておりました。30年近く経ちまして、鎌倉市の交通環境は大きく変わってきているなというのを非常に実感しているところでございます。

ただ一方で、変わらない部分というのもございます。当時、私がこれを聞いてなるほどと思ったのが、人の生活に欠かせない”衣食住”という言葉でございますが、これに加えまして現代では”交通”も一つ欠かせない要素だと、いわゆる”衣食住交通”というように教えられました。この点につきまして

は、やはり 30 年近く経っても変わっておらず、むしろより一層世の中の流れを見ていると交通の重要性が非常に増しているように感じております。

そういった中で、今回、交通マスタープランの改定に至りましたが、今後これをどのように実現していくかというところが我々に与えられたミッションだと思っております。市役所だけでは成し得ない部分もございますので、引き続き皆様には是非お力をいただければというふうに思っております。簡単ではございますが、私からの挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

#### 4 閉会

**【中村委員長】** ありがとうございました。それでは、以上をもちまして、第 21 回 鎌倉市交通計画検討委員会を終了させていただきます。本日はありがとうございました。