

## 第16回 鎌倉市交通計画検討委員会

(令和6年度 第1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6年（2024年）11月13日（水）午前10時～11時40分  
場 所：鎌倉水道営業所2階 会議室

鎌倉市 まちづくり計画部 都市計画課

## 1 開 会

【事務局（永井次長）】 本日は朝早くからご出席いただき、誠に感謝いたします。定刻となったため、鎌倉市交通計画検討委員会を開会いたします。

改めて出席いただいた皆様に厚く御礼申し上げます。私はまちづくり計画部次長であり、市街地整備課および都市計画課の担当課長を兼任している永井でございます。本日の進行役を務めますので、よろしくお願いいたします。

本来であれば、市長の附属機関という位置付けから部長の服部が出席するところですが、本日は鎌倉市議会で本庁舎移転に関する調査特別委員会が急遽開催されることとなり、そちらに出席しているため、代わりに私が進行を担当いたしますので、何卒ご了承くださいと存じます。

鎌倉市交通計画検討委員会は、平成 24 年度に発足し、平成 30 年 11 月 30 日に第 15 回委員会を開催して以降、新型コロナウイルス感染症の影響などにより開催が見送られてきました。しかし、近年交通を取り巻く環境が大きく変化していることから、鎌倉市交通マスタープランの改定が必要となり、本日約 6 年ぶりに委員会を開催することとなったものです。

前回までの委員の任期は終了しており、本日は改めて新たな任期で委員の委嘱を行い、委嘱状を机上に配付させていただいております。

なお、委嘱式は省略させていただきます。

委員長が選出されるまでの間、私が進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

開会にあたり、事務局から何点かご報告させていただきます。

【事務局（大江担当課長）】 事務局のまちづくり計画部都市計画課担当課長の大江でございます。事務局からいくつか報告をさせていただきます。

鎌倉市では、特に鎌倉地域における交通環境悪化などの問題について、市民、事業者、学識経験者および関係行政機関が共同で研究する組織として、平成 7 年 7 月に本委員会の前身となります「鎌倉地域交通計画研究会」を発足し、この研究会では主に鎌倉地域の交通需要管理施策について検討を行ってまいりました。

その後、平成 14 年 10 月に名称を「鎌倉市交通政策研究会」に改め、引き続き鎌倉地域の交通需要管理施策を研究するとともに、鎌倉市交通マスタープランの見直しなど、全市的な研究にも取り組んでまいりました。さらに平成 24 年 3 月には「鎌倉市交通計画検討委員会条例」を制定し、本日配付しています委員会条例第 1 条にありますように、鎌倉市の交通政策を効果的に推進するため、交通計画の策定および推進に関する調査と検討を行う組織として発足した経緯がございます。

これまでの検討事項としましては、鎌倉地域での交通需要管理施策としてパーク＆ライドや鎌倉フリー環境手形など、既に実施に至った施策もありますが、(仮称)鎌倉

ロードプライシングのように課題が残り、実現に至っていない施策も存在しております。特に鎌倉ロードプライシングにつきましては、委員会条例第4条に基づき特別事項として調査検討を行うための特別委員会を設置してきましたが、現時点では実現に至っていない状況でございます。

一方で、鎌倉市の総合的な交通施策の基本方針を定めた「鎌倉市交通マスタープラン」は、平成16年5月に改定して以降、約20年が経過しております。この間、超高齢社会の進展や自動車運転技術の向上、新たな移動の概念であるMaaSや次世代交通システムの登場、首都圏中央連絡道路の開通、さらには国における交通政策基本法の施行や交通政策基本計画の策定といった動きがあり、交通を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。

これらの変化を踏まえ、マスタープランの改定が必要となったところです。委員会条例第1条の規定に基づき、本委員会での調査検討を進めてまいりたいと考えております。

続いて、本日委員の出席状況について報告いたします。本日の委員会には、ウェブ会議による出席も含め、16名の委員が出席しており、江ノ島電鉄株式会社運輸課長の阿由葉委員からは欠席の連絡を受けており、代理として早川シニアマネージャーに出席いただいております。

また、委員17名中過半数以上の出席があるため、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、委員会が成立していることを報告いたします。

続けて、本日出席している事務局職員を紹介いたします。

まちづくり計画部次長兼市街地整備課担当課長兼都市計画担当課長の永井です。その他都市計画担当職員として小川、大森、高山の3名、さらに令和6年度の鎌倉市交通マスタープラン改定支援業務を担当する株式会社国際開発コンサルタンツの職員が出席しております。また、事務局を所管するまちづくり計画部担当部長の服部につきましては、他の公務出席のため本日は欠席しております。

続きまして、当委員会の幹事を務めます職員を紹介いたします。

共生共創部企画課長の安富です。市民防災部次長兼観光課長の森です。健康福祉部高齢者いきいき課長の荻田です。環境部環境政策課担当課長の竹之内です。以上でございます。

最後に当委員会の運営について三点確認させていただきます。

一点目は本日の会議資料の公開についてです。事前に送付させていただきました会議資料につきましては、特段非公開とする部分がないと事務局では考えておりますので、この点について確認をお願いいたします。

二点目は会議の傍聴についてです。ホームページで傍聴者を募集したところ傍聴希望者がおらず、その旨をご報告させていただきます。

三点目は本委員会の開催状況の写真撮影についてです。今後ホームページや議会報

告等において、本委員会開催状況の写真が必要となることが想定されますので、本日の委員会の途中に開催状況の全景の写真を撮影させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

【事務局（永井次長）】 会議資料の公開につきまして、特段ご異議はございませんでしょうか。また、委員の方でお手元に紙の資料がない方がいらっしゃいましたらお声掛けいただければと思います。よろしいでしょうか。

【委員一同】 異議なし。

【事務局（永井次長）】 それでは会議資料公開ということで進めさせていただきたいと思っております。

## 2 委員長及び副委員長選出

【事務局（永井次長）】 次第の2. 鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則第2条第1項の規定に基づき、委員長および副委員長の選出を行わせていただきます。規定では、委員の互選により委員長と副委員長を各1名選出することとなっておりますが、まず委員長について互選による選出を進めさせていただきます。ご意見があれば宜しくお願いたします。

【中津川委員】 県の都市計画審議会会長などを務めていただいている中村委員が適任かと思っております。

【事務局（永井次長）】 どうもありがとうございます。ただいま、中村委員をご推薦いただきました。他にご意見ないようであれば、中村委員に委員長をお願いすることよろしいでしょうか。

【委員一同】 異議なし。

【事務局（永井次長）】 それでは委員長が選出されましたので、この後の進行は委員長にお願いしたいと思います。中村委員長、よろしくお願いたします。委員長席にお移りください。

【中村委員長】 今回、この鎌倉市交通計画検討委員会の委員長を務めさせていただきます。よろしくお願申し上げます。

ただいまご紹介いただきましたように、県の都市計画審議会の方で委員をさせていただいております。他に鎌倉市においては、深沢地域のまちづくりの関係で数年関わらせていただいておりますが、全市的なことについてはよく承知をしていない部分もありますので、各立場からご参加されておられる委員の方々に是非ご協力をいただきまして、交通マスタープランをしっかりと改定していきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

交通に関しては、ご承知のように市民生活の話であり、また近年で言うと、例えば交通事業を取り巻く環境が非常に厳しくなっているという全国的な傾向もあります。

この鎌倉市でもそういったことが早晚起こってくるだろうということもあり、また観光地でもあるので、オーバーツーリズムの問題等々も影響しているだろうと思います。

そのような中で、先ほどあったように MaaS など様々な新しい技術を使ったようなサービスも出てきているということで、そのようなのも踏まえながら、これからの時代の交通マスタープランを作っていくことが大事であると思っております。鎌倉市では先ほどご紹介がありましたように、交通需要管理、TDM とも呼ばれている取り組みをずっと行われてきています。

そのような蓄積も踏まえながら、これからの施策取り組みをしっかりとまとめていくことが大事だと思っております。

皆様方の忌憚のないご意見をいただきながら、しっかりと改定を進めていこうと思っております。

早速ですが、副委員長を委員のご推薦により選出をしたいと思っております。副委員長は1人ということになっていますが、ご意見があればお願いできればと思っております。

特段無いようでありましたら、私としましては交通計画にも精通され、また、鎌倉市都市計画審議会の委員もされておられる谷口委員に副委員長を務めていただければと思います。如何でしょうか。

【委員一同】 異議なし。

【中村委員長】 谷口委員、よろしいでしょうか。

【谷口委員】 はい。

【中村委員長】 副委員長は谷口委員という形で決定をさせていただきます。

それでは谷口委員、どうぞよろしくお願いいたします。

なお、本委員会の条例施行規則第2条第3項では「副委員長は委員長を補佐し、委員長に事故があるとき又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する」と規定されてい

ますので、よろしく申し上げます。

### 3 鎌倉市交通計画検討委員会への諮問について

【事務局（大江課長）】 本来であれば市長が出席し、直接委員長に手交させていただくところですが、本日は公務により出席が叶わなかったため、事務局が諮問書を代読させていただき、写しは各委員の皆様の机の上に置かせていただいております。

鎌倉市の総合的な交通施策の基本方針を定めた鎌倉市交通マスタープランについては、平成16年に改定して以降、鎌倉市都市マスタープランの改定など上位計画をはじめ、交通を取り巻く社会情勢は目まぐるしく変化しており、この度改定が必要となったもので、これについて諮問書を提出するものです。では代読させていただきます。

鎌倉市交通計画検討委員会委員長殿。鎌倉市交通計画検討委員会の諮問事項について、次の案件につきまして、鎌倉市交通計画検討委員会条例に基づき諮問します。

「諮問第1号 鎌倉市交通マスタープランの改定について。令和6年11月7日鎌倉市長 松尾崇」

なお、諮問書の原本については事務局にて保管をさせていただきます。

【中村委員長】 ありがとうございます。この諮問書にありますように、今後本委員会において、鎌倉市交通マスタープランの改定の検討を進めてまいります。

### 4 鎌倉市交通マスタープラン改定について

【中村委員長】 続きまして、次第の「4. 鎌倉市交通マスタープラン改定について」に移りたいと思います。次第に(1)から(5)まで記載してございますけれども、(1)から(4)までまとめて申し上げます。

【事務局（大江担当課長）】 交通マスタープランの改定に向け、交通を取りまく状況の説明をした上で改定のポイントと交通の課題を把握するための市民アンケートの実施方針について、ご説明します。

鎌倉市の概況についてですが、P2は鎌倉市の位置を広域的に示したもので、面積は39,605 km<sup>2</sup>。位置は東京駅、羽田空港、成田空港からそれぞれの道路距離、鉄道の所要時間を記載しています。

P3は鎌倉市の地域区分になります。鎌倉市の特性にもなりますが、5つの地域に区分されており、地域特性を見ながら検討を進めていくことを考えております。

P4は人口動向と将来人口の見通しになります。令和5年の鎌倉市の人口は17万1600人で減少傾向となっておりますが、世帯数の推移は増加傾向にあるため、1世帯あたりの人口は減少しています。地域別にみると、鎌倉地域、大船地域、湘南モノレール沿線地域等は、特に人口密度が高い状況となっております。

将来推計では、令和 22 年には現在 17 万 1600 人の人口が、15 万人ぐらまで減少する見込みになっています。老年人口は、全体の割合として、4 割程度まで増加することが予測されます。

P5 は高齢化の進展です。令和 6 年の 65 歳以上の老年人口は 52,603 人となっており、市全体の高齢化率は 30.7%です。これは神奈川県全体の高齢化率 25.3%と比較しても高い状況となっています。一方で地域別にみると、腰越地域の高齢化率が 34.0%で最も高く、次に鎌倉地域の 32.3%となっています。大船地域は比較的高齢化率が低い状況になっています。

地域別の高齢化率をみると、駅から離れた城廻、今泉台、浄明寺・十二所などで高齢化が進展している状況です。

P6 は土地利用状況です。鎌倉地域は寺社仏閣等が多く点在する中で、住宅地が形成されています。また、周辺部に複数ある谷戸においても、深部に至るまで住宅が存在し、鎌倉市の特徴的な土地利用が形成されている状況です。

この土地利用状況を踏まえた P7 の産業動向は、鎌倉市に住む就業者・通学者のうち約 60%は市外に通勤通学をしている状況です。鎌倉市内の従業者・通学者は約 56%が市外に在住しています。産業別では、第 3 産業の割合が高いという状況となっております。

P8 の観光動向では、令和 5 年の観光客数が約 1200 万人であり、コロナ禍前の約 2000 万を比較すると、6 割程度まで回復している状況です。観光客数は年間一律では無く、1 月が最も多く、それ以外では 6 月、11 月、5 月、3 月と続き、全体的には、分散化していることが数字的に見えています。また、令和 5 年の観光での来訪者交通手段は、電車、バスの割合が最も高く自動車は約 15%です。

続きまして全国的な交通を取り巻く状況を説明します。P10 は運輸業の 2024 の問題です。自動運転者の労働時間等の改善のための基準告示の改正に伴い、ドライバーの時間外労働の上限が最大 960 時間になり、長時間労働の是正が期待をされるどころです。一方でトラックドライバー数と労働時間の減少によって輸送力が大幅に減少しており、2030 年頃には約 9.4 億トンの輸送力が不足をするのではないかと予測されています。バスやタクシーの運転手は、令和元年と令和 4 年を比較すると約 7 万人減少するなど、公共交通を担う環境が厳しい状況になってきています。この運転手不足は路線バスにおいて影響が大きく、全国的に見るとバス路線の廃止に至る状況も見られます。

P11 は物流の変化です。コロナ前の令和元年度と比べて、令和 4 年度の貨物車の実車キロは約 2 割減少しています。客配便が普及した背景もあり、令和元年と比較すると令和 4 年度には約 2 割増加しています。走行距離は減っているのに荷物の量は増えている状況です。

P12 は、自動運転等の新技術の進展です。令和 3 年 3 月に世界で初めてレベル 3 を搭載した車両の販売が実現するなど、着実に技術の進展が見られるところ です。現在はレ

ベル 4 の特定条件下での完全自動運転の普及拡大の目標に向け、各地方自治体などで実証実験が進められているところです。

P13 はカーボンニュートラルの推進です。国では令和 32 年、2050 年に、カーボンニュートラルの実現に向け取り組んでおり、当然この自動車分野につきましても取り組みがすでに進められています。

P14 はライフスタイルの変化、EC（電子商取引）の増加の状況です。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として、テレワークの利用率が上昇しています。感染症の位置付けが 5 類に移行した後も 20%がテレワークを実施している状況です。また、EC の使用規模は、平成 26 年と比較して、ほぼ倍増している状況です。

P15 は自然災害の激甚化です。極端な豪雨の頻度は長期的には増加しており、一般的に言われているところでもありますが、実際の 1 日の降雨量が 400 ミリ以上の 10 年間平均日数は、1975 年から 1984 年では 6.4 日だったものが、2014 年から 2023 年の 10 年間では 15 日になり、40 年で 2.3 倍に増加をしている状況です。

続きまして、鎌倉市における交通状況を説明いたします。鎌倉市の人の動きは、パーソントリップ調査の結果を基にまとめています。パーソントリップ調査は 10 年に 1 度実施をするもので、直近としましては、第 6 回の平成 30 年になります。

P18 は市内の 1 日の移動回数になっております。鎌倉市の平成 30 年第 6 回のパーソントリップ調査結果と平成 20 年第 5 回のパーソントリップ調査を比較すると、平成 30 年は 1.98 トリップとなり、平成 20 年の 2.42 トリップから減少している状況です。

男性女性別のトリップ数を年齢別に比較すると、全国や三大都市圏と比べ、男性では 40 歳から 79 歳、女性では 10 歳から 39 歳の年齢階層において移動回数が全国等と比べて低い結果です。

P19 は発生集中量になります。平成 30 年の発生集中量は平成 20 年に比べ 15%減少しており、地域別に見るとばらつきがあります。

P20 は交通目的特性です。鎌倉市の目的別発生集中量割合の変化では、平成 30 年と平成 20 年を比較すると、通勤通学の割合が増加しています。鎌倉市の通勤通学の割合は、神奈川県よりも低く、地域別目的別発生集中量割合は、深沢地域は他の地域に比べ、通勤の割合が多い状況になっています。

P21 は交通手段特性です。平成 30 年の代表交通手段の割合は、平成 20 年と比べ、鉄道とバスの割合が増加しています。神奈川県や周辺市と比較しても、鉄道やバスの割合が高いです。全体的に鎌倉市は鉄道とバスの分担割合高い状況が見られます。一方で、地域別代表交通手段別発生集中量割合をみると鎌倉地域や大船地域は他の地域に比べ、鉄道割合が高く、鉄道の利用率が高いところでは自動車の利用率が低いことが、このグラフの方から見えております。年齢別にみると、50 歳以上は鉄道の利用率が減少し、徒歩の割合が増加する傾向が見られます。

P22 は分布交通特性になります。深沢地域、玉縄地域、腰越地域では市内の地域間の



移動割合が他の地域と比べて高く、深沢地域や腰越地域では他の地域と比べて、藤沢市との移動割合が高くなっています。玉縄・今泉では大船地域やモノレール沿線地域、鎌倉地域との移動が多い傾向にあります。図中の点線で囲われているのは、移動が多い地域になります。

P23 は駅までの交通手段特性です。駅までは徒歩の割合が高く、JR の駅では、バスの利用が多い状況です。また、深沢地域では、鎌倉駅、大船駅、湘南深沢駅、藤沢駅など利用駅が分散しています。

P24 は歩行者の分布特性です。平日は大船駅周辺から湘南モノレール沿線の産業地と鎌倉駅周辺に歩行者が多く分布していますが、休日と平日の差を見ると、大船駅周辺は平日に比べて休日の歩行者が減少し、鎌倉地域は、平日に比べて休日が増加する状況です。

P25 は公共交通の利用状況です。コロナ禍で大幅に減少していると状況がありましたが、令和 5 年度においては JR 線、私鉄とともに令和元年度と比較すると、9 割まで回復している状況です。一方でバスタクシーの輸送人員は、令和 4 年度での比較になりますが、約 8 割までの回復に留まっています。

P26 は自動車の交通量になります。国が実施している道路交通センサスの結果では、令和 3 年の主要な幹線道路の平日の交通量を、平成 17 年と比較すると、横ばい又は減少の傾向を示しています。

P27 は都市計画道路の整備状況になります。市内の都市計画道路は、平成 25 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 11 月には複数路線の変更・廃止を行っております。現在は 26 路線が指定をされている状況です。多くの区間が概成済みもしくは、改良済みになっていますが、一部計画区間も残っております。特に今回は由比ガ浜関谷線の今後の在り方をご議論させていただければと思っています。

P28 は鎌倉市を中心とした広域幹線道路の整備状況です。平成 16 年以降に圏央道、第二東名等が開通しており、横浜湘南道路や横浜環状南線の広域幹線道路が鎌倉市周辺で整備が進んでいる状況です。

P29 は市内の 1 年間の総渋滞長を比較したもので、休日の 30 番目の渋滞量は、平成 22 年からは減少の傾向を示しています。観光客の推移や自動車利用の減少等を背景に交通渋滞が緩和傾向にあるのではないかと想定しています。

P30 は交通事故の発生状況です。鎌倉地域では自転車関連の事故の割合が他の地域に比べて高く、大船地域と深沢地域では歩行者関連の事故の割合が他の地域よりも高く、腰越地域では車のみの割合が最も高い状況です。また、市道と県道の交通事故件数は同等であることが読み取れます。

P31 は公共交通網と路線バスの運行本数の減少状況です。平面的に見ると、利便性の高いバス路線の徒歩利用圏は、鉄道駅の徒歩利用圏と合わせると、市内全人口の約 83% がカバーされている状況です。一方で徒歩圏内であっても高低差があり駅やバス停ま

で歩くのが困難な地域も存在しています。

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に伴うバス利用の減少や、ドライバー不足、先ほどの 2024 年問題とも関係しますが、路線バスの運行本数は減少傾向にあります。

P32 は参考ですが鎌倉市の交通不便地域は、平成 11 年の鎌倉市オニバスダウン計画の中で整理しており、記載の抽出条件を踏まえ 6 地区を交通不便地域として選定しています。その内の 4 地域には、ミニバスなどが導入され改善が図られています。ただし、二階堂・浄明寺地区についてはミニバスが導入できないということで、未だ課題があると考えております。今回の交通マスタープランの改定の中ではこういった交通不便地域の視点も改めてご検討いただければと思っています。

ここまでは統計的な状況等を含めてご説明しましたが、今回の諮問となります交通マスタープランの改定について説明いたします。

P34 の改定の目的として、鎌倉市交通マスタープランは将来の都市像に合わせた交通政策の基本方針となるもので、平成 10 年 3 月に策定し、平成 16 年に改定をしています。改定から 20 年以上が経過し、広域交通体制や体系や超高齢化社会の進展、自動運転技術の進展、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う生活環境の変化を踏まえて、本計画を見直したいと思っていますところ。

上位計画としては、鎌倉市都市マスタープラン、関連する計画としては、地域公共交通計画があり、地域公共交通計画は同時に策定を進めているところです。

今後の計画を策定するまでの進め方としては、令和 6 年度から令和 7 年度の 2 カ年をかけ、全 6 回、本委員会の開催を予定しています。第 1 回は、改定の視点とアンケートをご議論いただきます。第 2 回の開催前に市民アンケートを実施し、その結果等を踏まえ、第 2 回を令和 7 年度 2 月頃開催したいと思っています。その後、将来交通像や交通施策、地域別構想をご議論いただき、第 5 回の委員会で交通マスタープラン改定の素案をご審議いただきます。その後パブリックコメントを実施し、改定交通マスタープランを策定していく流れです。

P36 以降は、参考資料になりますが、「整開保」では、現在、第 8 回の線引き見直しを行っており、令和 7 年度に改定予定となっております。その中でも交通の対応について記載があります。P37、38 は、鎌倉交通マスタープランになります。地域ごとの交通に係る方針が示されています。

P39 は立地適正化計画であり、交通マスタープラン、地域公共交通とも関連する計画となっております。この計画の中には地域公共交通という視点の方針が記載されています。

P40 は平成 16 年の交通マスタープランの抜粋です。交通体系の方針として、鎌倉市の外辺部の幹線道路の形成、縦軸配置と都市地域の基盤整備、同じく縦軸配置と古都継承地域における自動車交通抑制の方針を整理しています。詳細は、事前配布させていた

だいてます交通マスタープランをご覧ください。

これらの内容を踏まえ、今回のご議論となります改正のポイントになっております。大きくカテゴリーとしては鎌倉市の概況、交通を取り巻く概況、鎌倉市における交通状況、交通マスタープラン改定ごとに、改定のポイントを事務局で整理しています。

改定のポイントについて修正や追加がないかご議論いただければと思っております。

**【中村委員長】** ただ今資料の説明をいただきましたが、(1)～(3)で交通の現状についての説明があり、4.では交通マスタープランの改定に向けて関連計画の状況や改定のポイント、事務局で考えている視点について提示がありました。まずこのポイントのところは最後にまたご覧いただくとしまして、交通の現況について、それぞれの立場で日頃携わっている感覚、あるいは、一利用者、一移動者として感じていることに関するご質問、ご意見等がありましたら、是非ご発言をいただければと思います。

**【小堤委員】** 10ページの運輸業の「2024年問題」については、多数のドライバーが不足し、便数の減少や路線の廃止で皆さんにご迷惑をおかけしています。各事業者におきましては、一昨年の消費税改定を除きますと、25年ぶりに運賃改定をさせていただき、それをもとに運転手の待遇改善を図っております。

また2024年問題に近いかもしれませんが、今年の7月には新札が発行されました。お札が変わるとバスの運賃箱を変えなければいけないのですが、新しい運賃箱を買うと、1つ200万円程度かかり、バス事業者においては大変な負担になっています。それから現金をあつかうということで運転手さんとお客さんとのやり取りでも負担がかかっており、また営業所においては現金管理と色々な負担があり、バス業界としては、完全キャッシュレスバスの推進ということを掲げて、国土交通省様のご協力をいただきながら進めているところです。

このようなことが運転手の確保にもつながるということで取り組んでいます。

当然現金を使っていらっしゃる方にも配慮が必要であり、また地域的に外国人の方も多くいらっしゃいますので、その方々への対応ということもありますが、この計画に記載することをご検討いただけたらと思っております。

**【中村委員長】** 大変貴重なお話をありがとうございました。関連で私からお尋ねさせていただきますが、完全キャッシュレス化といった方向で取り組まれるという話もありましたが、世界に目を向けると、例えばクレジットカードでタッチする形で通るか、あるいはQRコードのような形で様々なキャッシュレスに応じた端末も必要になってくるということもあると思いますが、今おっしゃられた完全キャッシュレス化にあたり、どのようなことを想定されていらっしゃるのでしょうか。

【小堤委員】 具体的なものはまだありませんが、国土交通省でも実証実験が各所で始まっており、神奈川県下でもいくつかの地域で実証実験を始めているところです。具体的にどれになるかとか、全部できるのかというのは分かっていません。

【中村委員長】 先ほどの運賃箱を変えるだけで 200 万円となってしまうとのことでしたが、色んな方に対応しようとする、それはそれでまた大変なこともあるのかと思います。ありがとうございました。

【中津川委員】 11 ページの物流の変化のところにグラフが 2 つあり、右側が宅配便取扱個数で、これはコロナ禍も含めて、ずっと巣ごもり状況もあり伸び続けているというところだと思いますが、左側の貨物車の年間輸送距離の推移は令和 2 年度から減っていますが、この 2 つの関係性というのがよく分かりませんが、左と右がどういう関連になっているのかをお教えていただきたい。

【事務局（大江担当課長）】 恐らくですが、荷物の個数は増えていますが、距離が伸びていないというところについては、荷物が小さくなり個数が増えている、というようなことが読み取れるのと、あとは輸送距離を見たときにドライバー不足ということも影響しているのではないかと捉えています。

【中津川委員】 効率化が進んでいるという理解でよいでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 やはり、以前よりも個人のインターネット等による取引が増えてきているということが 1 つの原因になっているのかなと思います。軽いものが増えれば個数は増える。要は 1 台で積める荷物も増えれば、その分個数の割に輸送距離は伸びない、そのような関係性だと理解をしています。

【吉田委員】 41 ページの改定のポイント、視点というところで、4 番に新駅構想というのがありますが、これは村岡新駅のことでよろしいでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 その通りです。

【吉田委員】 村岡新駅については、まず今年の 9 月に工事に着手して、8 年後の 2032 年頃の開業を目指して既に動いているところです。私は鉄道事業者として見っていますが、この新駅が実際に動き出して、数年後には出来るということで、この影響はすごく大きいのではないかなと思っています。意見という訳ではありませんが、これは鎌倉市

だけで閉じた場所ではなく、駅などは藤沢市になりますので、藤沢市との連携はよく検討していければと思っています。

私も新駅にいくつか携わってきましたが、まちづくりと駅とが一緒になって、もの凄く大きなインパクトがあるというのは、これまでも感じています。武蔵小杉の新駅も担当しましたが、駅ができると町がこんなに変わるんだということがありました。

また藤沢市との連携という点では、別の会議等で検討されていると思いますが、一番の問題がオーバーツーリズムかと感じています。やはり藤沢市側から入ってくる流れを作ったりする中で連携が必要なのかなと思っており、この鎌倉市交通マスタープランという市の中だけで閉じていいものなのか、他との連携がどうなのかというのが、今の時代だと広域的な連携が出てくるとは思います、その辺りをどう扱っていかれるのでしょうか。

**【事務局（大江担当課長）】** まず新駅の部分についてですが、3ページ目で新駅の位置を示させていただいています。

今委員よりご説明のありました新駅については、深沢地域の西側、東海道本線の大船駅、藤沢駅間となっています。位置的には藤沢市にありますが、現在藤沢市村岡地区と鎌倉市深沢地区の一体的なまちづくりというところでUR都市機構に土地区画整理事業の方を行ってもらっています。

将来的にはその2地区を道路で結びながら、両地区でこの地域の賑わいを創出していくことになると思っています。

この交通マスタープランについては、目標年次が概ね20年ということで考えていますので、当然その間に新駅も完成をする予定となっています。

今回の視点の中では、新駅というものも取り入れながら検討していきたいと思っています。それとやはり周辺を取り巻く環境により、市内の環境も異なりますので、広域的な部分も視野に入れながら今回の業務の中ではしっかりとしたものを作っていきたいと思っています。

後は鎌倉地域の整・開・保（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）についても、三浦地域を含めて広域的なところもしっかりと受けながら整理していきたいと思っています。

**【小川委員】** ご説明いただいた中の関連事項で最近の所感等を含めてコメントさせていただきますと、14ページでコロナ禍が落ち着いて、交通需要が戻ってきているというようになっていますが、単純に戻っているのではないというのが実際の所感です。

例えば我々が一番感じているのは、在宅勤務をしていた人は、コロナ禍が終息すればある程度戻ってきますが、やはり企業間での訪問、相手の企業に行き話をするというのは、一度皆がテレワークを覚えてしまうと中々戻らなくなっています。例えば5回、

10 回と行っているうち、この1回のミーティングはテレワークでいいかとなると、これだけで需要が1～2割減ということになり中々戻らず、そういう意味で構造的に変わってしまったという実感をしています。

インバウンドのお客様は戻っている感覚があり、我々湘南モノレールの各駅の戻り具合を比較すると、湘南江ノ島の駅の戻りが他の駅と比べて大きいというようなことがあります。これも平日の昼間を見ると、インバウンドのご家族のお客様が今まで見たことがないような時間帯に乗っているということがあります。

それから、今後の交通政策に関して先ほどから何度か話が出ているが新駅の話。それから村岡・深沢の再開発の話ということで、我々の湘南深沢駅も目の前で、再開発のエリアが中間とすると、ちょうど西門と東門みたいところに新駅と湘南深沢駅が位置していることとなります。我々としてもそういったところの交通需要の増加に対してどうやって対応していくのか。駅についても昭和40年代に造ったものがそのまま残っているようなものなので、その辺りは色々検討していきたいと思っています。あと JR さんから新しい駅とまちづくりというお話が出ましたが、新しい街ができると当然新しい人の流れも出てくるかと思しますので、そういったところへの交通は、新しい交通モードも含めて、どういった二次交通等々になっていくのかということは、今後の検討の課題なのかなと感じています。

**【中村委員長】** どうもありがとうございます。貴重な所感のご提供ということでいただきました。

資料の25ページには、コロナ禍前後の戻りの状況が載っていますが、2割ぐらいがテレワークを利用というのは14ページにもありました。実際の戻りの状況が8割～9割ぐらいで、一つの要因がテレワークになっているということでした。オンラインで様々なことが代替されてしまっているというのがあるかもしれません。

**【江ノ島電鉄早川氏】** 弊社では、コロナ禍が落ち着いてきてから輸送人員が8割～9割ぐらいまで戻っています。2023年度の実績では年間1,800万人の輸送人員となっており、コロナ前の2018年度ですと1,970万人ぐらいまでありましたので、1割減ぐらいということで順調に回復してきている状況です。ただ、やはり先ほど JR さんやモノレールさんからお話しがあったように、通勤については1割から1.5割減でずっと推移している状況です。インバウンドを中心に回復が我々の想定以上に早くなっています。鎌倉市内の各駅の乗降者数で見ますと、2023年度の実績では長谷駅が前年度から13.4%増えています。鎌倉高校前駅が一番増えていて、2023年度では前年度と比較すると26.9%乗降者数が増えており、鎌倉高校前の踏切で海外のお客様が増えています。鎌倉駅については9.9%増ということで、それほど大きくはありませんが、そういったところでも、海外のお客様が増えているのかなと感じています。

また、先ほどオーバーツーリズム協議会も行っているということで、今年度は西回り、藤沢市の方から観光のお客様に回っていただくというところで話が進んでいますが、そのようなところで、藤沢市、小田急電鉄の協力も必要になっているのかなと思っています。

鎌倉市だけでなく、藤沢市と連携して観光客の分散といったところも進めていければと考えています。

**【横山委員】** オーバーツーリズムということで、タクシーには多少は乗っていただけていますが、観光客は徒歩で移動される方が多いので、タクシー業界は潤っているというようなところまでは現状では行っていません。それから昨日も報道されていましたが、外国人の白タク（違法タクシー）行為が非常に目立っており、8月に関東運輸局長、神奈川運輸支局長とヒアリングを行い、検挙は私どもではできないので、啓蒙活動をしていこうということで、お約束をしているところです。

また村岡東地域に駅が出来るということだが、橋はいつ架かるものでしょうか。湘南深沢と村岡東の方は駅より先に出来るのでしょうか。大船地域で言わせていただきますと、新富岡橋とか大和橋は雨が降るととにかく藤沢市、あと栄区、戸塚区の方からお迎えの車が非常に多く、お客さんが並んでいても駅に1時間くらい入れないことがあります。そうするとタクシーはどうなっているのかといいますと、苦情も来るので駅が出来るということは非常にいいことですし、深沢と村岡が発展して橋を架けていただけるといっても、非常によいことであると思っています。

それから、協会ではアンケートを実施し、鎌倉地域においては、それほどタクシーは不足していないという結果が今出ています。ライドシェアについても、鎌倉支部では鎌倉の業者が1社、大船の業者が2社、逗子の業者が2社で8台やらせていただくことになっています。以上、タクシー業界の現在の報告とさせていただきます。

**【中村委員長】** 状況の報告をありがとうございます。村岡と湘南深沢のところの橋だと思いますが、予定はどうなっているか分かりますでしょうか。

**【事務局(永井次長)】** 工事の展開で、いつと交通部局の方では申し上げられませんが、都市計画を所管している立場で言いますと、都市計画の事業認可が平成14年の3月までだったと記憶しています。

**【奈須委員】** 11ページの貨物車の推移、25ページの電車の推移など伺った中で、全体的に物流や人の動きが減少傾向にあると理解はできましたが、26ページの交通量のところで、ほぼ横ばいとなっており、世の中で「若者の自動車離れ」と言われている中でそういった傾向というのは自動車離れをマスコミが言っているだけで、実際にはない

という風に理解しながら、この計画は進めていってよいものなのでしょうか。

**【事務局（大江担当課長）】** 26 ページについては、道路交通センサスで5年に一度主要な道路の交通量調査をした結果となっており、グラフのスケールもありますが、全体的には横ばいか減少傾向となっています。

例えば国道134号線などについては、平成17年度と比べ令和3年度は増加しています。

一方で鎌倉女子大前などについては、平成17年度と令和3年度を比べると減少しており、新たな道路が出来、人の流れが変わったということで、地点ごとに色々と変動があるものと思っています。

ただ一方で、先ほどお話があった若者の自動車の利用離れというところについては、例えば21ページの右下のところで、年齢別の代表交通手段の発生集中量を示したところになっており、例えば20歳から29歳については鉄道利用が主で、自動車は一部となっています。年齢が上がってくると自動車利用が増えているということで、このような社会状況ということも、当然今回の検討の中でも考えていかなければいけないと思っています。20年後にこの年齢構成・手段構成がそのままスライドするのかどうかはありますが、そのようなところも視野に入れながらご議論いただければと思います。

**【中村委員長】** ちなみに今おっしゃられた、21ページの右下のグラフは平日のものですか。

**【事務局】** 平日のものとなっています。

**【中村委員長】** そういう意味で言うと、いわゆる通勤・通学はこのような交通手段になっていますが、休日の車の利用というのは、また違う傾向があると思います。そのあたりも含めて、しっかりと将来に進めていくという言い方が大事なかなと思います。

**【事務局（大江担当課長）】** 交通マスタープランの改定に関して、資料の41ページ目にいくつか論点の提示が事務局案としてあり、あるいは35ページに今後第2回から第6回までこんな行程で進めていきたいという提示もさせていただきました。このような点を加えてほしいとか、あるいは次回に向けて、このようなことを整理してほしいというご意見をいただければありがたいです。

**【谷口副委員長】** 41ページのポイントというところに入れるか入れないかは別にして、今から考えることだと認識していますけれども、一番気になるのはオーバーツーリズム関係のことが具体的には書いていないことだと思っています。オーバーツーリズム



協議会というのは、別にあるからかもしれませんが、やはりここに一つ項目を挙げておいた方がよいのではないかと思います。観光客はやはり水物というか、政治情勢とか社会情勢に非常に大きく左右されるので、その観光客の課題としても街にとっての課題としても非常に大きいと思います。その時に、8ページの観光客15%が車というように書いてありますが、これが多いのか少ないのかということも、もし多いのであれば、どのくらいの目標にして、どのくらいまで上げるために、どういう政策が必要かみたいなことを考えていくというような視点も必要だと思っています。

また38ページのところでロードプライシングが検討委員会で検討されていますが、それがどういった理由で実現が難しいのか、これを改めて検討の俎上に載せることは難しいのかなども今後教えていただければと思います。

後は駐車場の整備という項目がわざわざ表に設けられていて、非常に重要なものですが、最近のヨーロッパやアメリカの趨勢を見ると、歩くことを優先させる道路や駐車場を管理する方向のまちづくりがよいという思想がありますので、その辺りのこともぜひ調べていただければと思います。

**【事務局（大江担当課長）】** 鎌倉市としても、オーバーツーリズム、観光の需要というところについては当然検討しなければならないと思っています。今回観光を所管する課長に幹事をお願いしていますので、そういった協力も得ながら内容については検討していきたいと思っています。

ロードプライシングについては、今回この交通マスタープランの中で、交通需要管理施策ということで項目として触れなければならないとは思っています。ただ具体的にロードプライシングの実現というところについては、どこまで書けるのかということもありますので、そこが議論の中心ということではなく、整理をしていきたいと考えています。

それから駐車場についても、都市マスタープランに適切な駐車場の配置等々の記載がありますので、車を流す、一時停めるというのは交通に大きく影響する部分となりますので、駐車場についても何か書けるものはないか視野に入れながら検討していきたいと思っています。

**【小堤委員】** 交通事業者の最大の使命である、安全・安心の確保という観点からポイントを入れていただければと思います。交通事業者が直接やることは当然のことですが、一点ご検討いただきたいのは、一般のドライバーやオートバイ、電動キックボード、特に外国人観光客の方々に対する交通ルールの啓発活動は、是非行政の力を借りて施策を進めていただければと思いますので、ご検討をよろしくお願いします。

**【事務局（大江担当課長）】** ご意見ありがとうございます。交通ルール等々については

地域公共交通計画の策定も行っていきますので、そちらの書き方、見せ方を整理した上で、交通安全として整理をしていきたいと考えています。

【中村委員長】 一点だけ質問とお願いをさせていただければと思います。

29 ページに 2023 年で渋滞量が減っているというグラフがありますが、一方で下の注意書きを見ると、2023 年で3ヶ月分データが欠損しているというのがあり、結論として減っているという風な結論付けをされて大丈夫かなというのが心配な点です。もう一つは、地域公共交通計画の委員会と同時並行で進めていくという話がありましたが、本委員会自体は第5回、来年の10月頃に素案をまとめるということになりますが、一方で地域公共交通計画の方がどんなスケジュール感なのかということも是非揃えていただくなり、是非共有をお願いしながら進めていただけたらと思います。これは要望です。

【事務局（大江担当課長）】 渋滞状況は JARTIC からデータを購入し整理をしたものとなっており、ご指摘の通り、一部欠損している情報があるため、2019年と2021年、2023年については参考値ということでお示しをさせていただいています。一番左の平成22年のグラフと比較をしますと、明らかに減っているということはこの中でも言えるのではないかと思います。また地域公共交通計画については、同様に令和6年度～令和7年度の2か年をかけ、同じようにアンケートを実施しながら、令和7年度末には、策定というようなスケジュール感で進めています。当然共有しなければいけないこともありますので、必要な事項については共有させていただきながら進めていきたいと思っています。

【中村委員長】 それでは(1)～(4)までについてはこれまでとさせていただき、(5)の市民アンケートの話が残っていますので、こちらの方に進みたいと思います。市民アンケートに関して、ご説明をお願いします。

【事務局（大江担当課長）】 市民アンケートの実施方針についてご説明いたします。調査の目的は、既存の統計データからは把握できない生活の実感に基づいた交通環境の問題点を把握すること、及び市民の移動実態を把握することです。

調査対象は、市内在住の15歳以上、85歳以下、住民基本台帳から無作為に2000人を抽出します。調査期間は12月1日から12月20日を予定しており、先ほどご説明した地域公共交通計画も同様にアンケート調査を実施しますので、ある程度個人属性等の設問が共有できるように、共通の設問を設けています。主な質問は個人属性、最寄りの鉄道駅バス停までのアクセス、目的別の移動実態、コロナ禍前後の交通手段の利用実態、地域で深刻な交通問題となります。

調査項目案については、まず項目1としては個人の属性、その他自動車、自転車の保有状況、免許の保有状況、駅やバス停までの実際の徒歩圏を把握するために最寄りの駅、最寄りのバス停までの時間や負担、あとはその実際の公共交通の利用頻度を把握するための設問です。

項目2以降は、日常の外出や交通手段の利用について、地域ごとの目的別の移動実態を把握し、課題把握やネットワークの検討に活かすために、通勤通学、買い物、通院、個人的な趣味等も含めた交通目的別の移動実態の把握、問9ではコロナ禍前後での交通手段の利用頻度の変化を把握し、統計資料を解釈するための参考したいことから質問します。問10は目的ごとの移動の満足度を把握するため、いろいろと設問を考えています。次に項目3といたしまして、地域の交通問題を把握するために、住んでいる地域の交通環境や問題の深刻度を把握し、具体的にどんなことを深刻として考えているのか、運転に不安を感じているのに、自身で自動車を運転して、移動をやめることができないそういった高齢者の割合が高い地域などを特定したいと考えています。最後に自由意見を伺い、交通計画の全般について、思うところを書いていただきたいというアンケートになっています。具体的なアンケートの書式は、お配りをしております調査票をご覧ください。

**【中村委員長】** ご説明ありがとうございます。こういった形の市民アンケートを12月に実施していきたいと考えているところです。まだ修正は間に合いますので、お気づきの点ありましたら、是非お聞きしたいと思います。

**【谷口副委員長】** 3点お願いしたいところがあります。前回との変化を見る項目は、前回と比較できるような聞き方をしていただきたいと思いますが、もしかして前回はアンケートをしていないのでしょうか。

**【事務局（大江担当課長）】** 申し訳ありませんが、20年以上の前の話で資料が残っているかということも含めて一度確認をさせていただければと思います。もし実施しているようであれば、おっしゃるような形で聞かなければいけないと思っています。

**【谷口副委員長】** 継続して聞かなければいけない項目は残しながら、実施をしていきたいと思っています。

2つ目に交通や健康、生活の質を図る尺度も出来れば地域公共交通のアンケートと共通で入れておいた方がよいかと思います。市役所、また国や政府の究極の目標は、市民や国民の幸せを向上することだと思うので、例えば主観的幸福感の中の健康のことや、主観的幸福感を図る統一指標を作ろうという動きもあるので、是非それも入れていただきたいと思います。あるいはシビックプライドや鎌倉の街を誇りに思う度合いが、

交通や移動によってかなり差が出るので、そういったことも入れておくと色んな分析ができるのではないかと思います。

3つ目に、目的として通勤・通学、買い物、通院、その他と4つが上がっていますが、もし可能であれば、これに送迎も入れていただければと思います。

その他でといっても一様ではなくて、特に30代40代の女性というのは、非常に送迎での移動が多いはずなので、そのようなところの支援が出来るよう、送迎目的とは最近注目されていることでもあるので可能であればお願いしたいと思います。

**【事務局（大江担当課長）】** 指標に結びつくような質問というあたりは、少しご相談をさせていただきたいと思います。

**【小川委員】** 調査概要のところ、無作為抽出で2,000人を抽出して、もちろん回答してもらえる人ともらえない人がいて、回収がどれだけになるかというのはその先の話になると思いますが、鎌倉市民の17万人に対して2,000人というのは、こういった調査として一般的な数なのか、それとも多めなのか少なめなのかを教えていただければと思います。

**【事務局（大江担当課長）】** 決まった基準というのはありませんが、2,000人というのは一般的なものと思っています。交通マスタープランと合わせて行う地域公共交通計画のアンケートについても、2,000人の無作為抽出を予定しています。

**【安富幹事】** 市が毎年度実施するアンケートとして、企画課で行っています市民意識調査というものがあります。それも2,000人で実施しています。その理由からお答えさせていただきますが、いわゆる標本誤差を何%で設定するかということによります。標本誤差5%を超えない範囲とするためには、400程度の回答を得ることが必要と言われており、今回のアンケートでは回収率が何%になるか分かりませんが、企画で行っているものでは平均50%程度で、400の回答を得るために50%が回答すると想定すると、約1,000人に配布すれば、標本誤差が5%を超えない最低限の数が取れます。それに対してさらにどれだけの誤差を縮めていくかという点で、2,000人程度を対象として誤差を狭めていくという視点で行っているのが、本市で一番多いアンケートの手法となっています。

**【田中委員】** 今の無作為抽出のところ、地域的な課題や困り事があると思いますが、無作為で2,000人という数については理解しましたが、例えば地域的なバランスとか、年齢の別もそうですが、そういったものがどこかに偏らないための対象を選ぶときの工夫というものをお聞きできればと思います。

【事務局（大江担当課長）】 ご質問ありがとうございます。このアンケート実施については、鎌倉市全体で2,000人という概念は当然ありますが、地域ごとに課題を求めするために、地域ごとに票数を人口の比に応じてバランスしながら実施をしますので、地域ごとという視点も入れながら整理の方をしていく予定としています。

【中村委員長】 他で地域公共交通計画の方でもアンケートをすると色々な動きが同時並行であるようなので、その資料はないが、被っても意味がないので、庁内でよく調整をとっていただいて、うまくバランスよく取れるようにしていただければと思います。

あと一つだけ。これは一応市民調査ですが、例えば来街者、外から来る方、特に観光客も、色々と課題認識はあるのかと思いますし、鎌倉市としてもその辺りを踏まえてしっかり対策を考えていくことが必要かと思います。先ほど広域の協議会という話もあり、そういったことを別途行っているのではという気もしますが、その全体像が分からないところもあったと感じますので、是非2回目以降で、他でこんなことをやっているということを手早く使えるものは使って行っていくといった、そういったリソースを少し一覧していただけるとありがたいです。ちなみに観光、いわゆる来街者が鎌倉の交通について、こんなことを課題と感じているようなこと、どちらが把握されているのでしょうか。

【森幹事】 観光に関するアンケートですが、年4回、延べ入込客数調査ということを行っており、観光客の一般的な立ち寄りスポットとか滞在時間、消費金額、そういったものも調査はしていますが、交通に特化したものは取っていません。ただ調査の機会を利用すれば、例えば都市計画課と観光課が連携して、調査の場を提供するのは可能ですので、そういった意味で今委員長がおっしゃった市民でない関係者の調査というのはできると思います。

【中村委員長】 2回目以降基本方針なり課題設定なりの議論がまたあると思いますので、そこでもどのくらい重きを置くかというところではありますが、先ほど谷口副委員長からもありましたオーバーツーリズムもあります。もし余りデータがないのであれば、何かに合わせてそういったことを取得しながら、しっかりそれを踏まえて考えていくという姿勢も大事かと思いますので、ご認識いただけたらと思います。12月の実施に向けて、少し庁内で最終的に調整をいただき、進めていただくことになるかと思います。

**【事務局（大江担当課長）】**

様々なご指摘をいただきまして、ありがとうございます。アンケートの実施等々に当たりまして、中村委員長あるいは谷口副委員長にご相談しながら実施をしてみたいと思います。

また地域公共交通計画の方の協議会との情報の共有も、必要に応じて中村委員長にどんな情報を出すといいのかなということも相談できればいいかなというふうに思っていますが、事務局の方で適切に情報を提供してみたいと考えています。本日はご検討いただきありがとうございました。

**5 その他**

**【事務局（大江担当課長）】** 事務局のから連絡があります。

一点目は本日お配りをしている席次について、一部誤りがありましてので、後ほど差し替えさせていただきたいと思います。

また、本日の会議資料につきましては、近日中に公開をさせていただきます。議事録につきましては、委員の皆様にご確認後、公開ということを予定しています。

次回の交通計画検討委員会の開催日程につきましては、概ねのスケジュールはお示しをさせていただいています。現在としましては、令和7年の1月末から2月上旬くらいに皆様のご予定を確認した上で開催していきたいと思っています。

また改めて事務局からご連絡をさせていただき、調整をさせていただきますので、宜しく願いいたします。

**6 閉会**

**【中村委員長】** 以上をもちまして、本日の鎌倉市交通計画検討委員会を終了とさせていただきます。長時間に渡りありがとうございました。

以上